

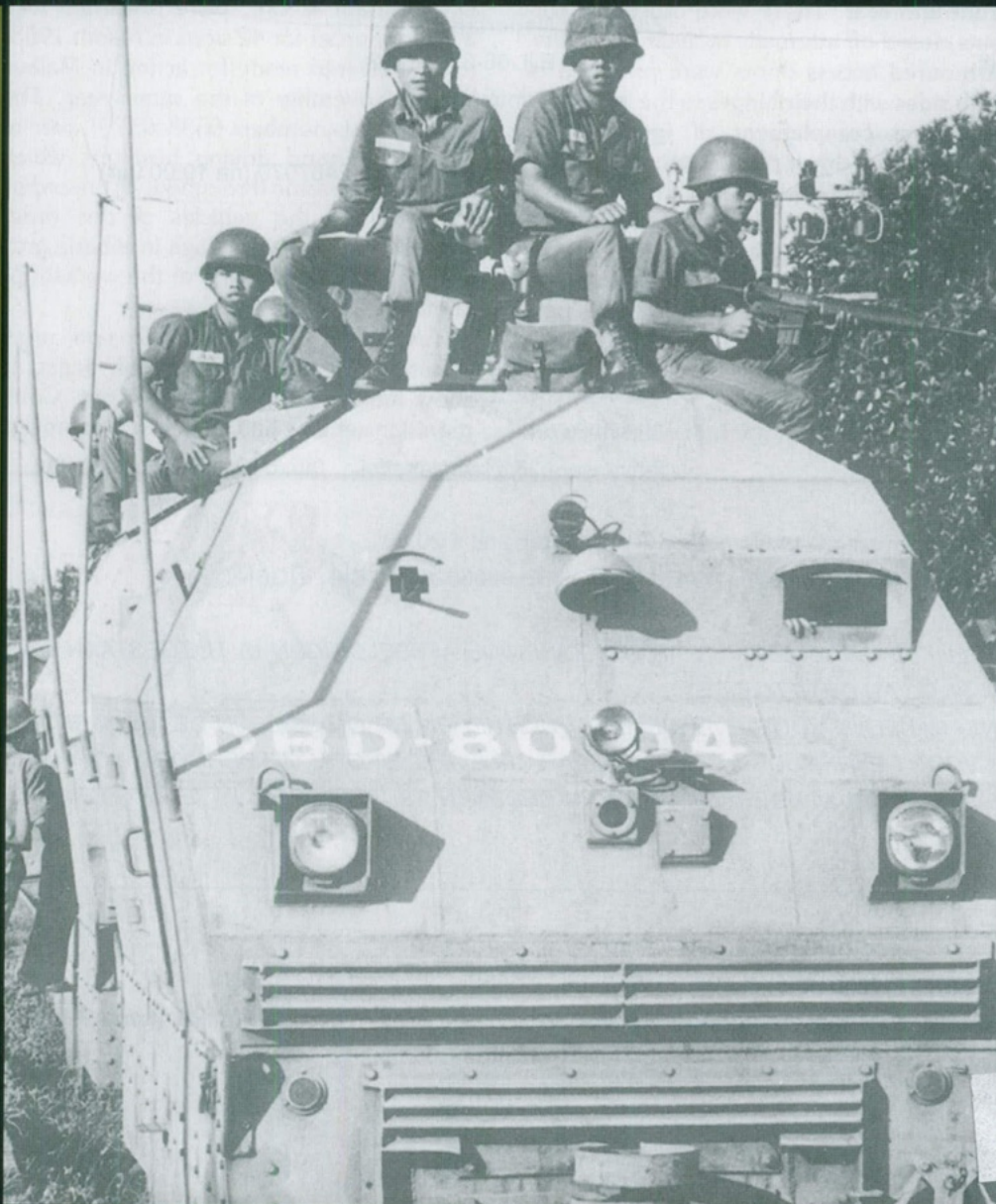


TWENOT



**TWEEDE
NEDERLANDSE
ORGANISATIE VAN
TANKHOBBYISTEN**

DE 'T'ANK



April 2009

In dit nummer o.a.:

Wickham Armoured Rail Car

Mk.VIII "Liberty" Tank

Royal Engineers Museum

**Barracuda Mobile Camouflage
System**

Davidson Armored Car



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

Ereleden: Rob Evers, Jan van Veen, Bert van der Velden

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:

Johan Bijl, 



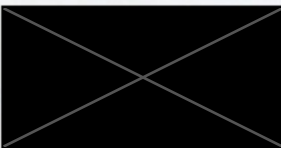
Zuidoost Nederland:

Robert Crombeeke,  (na 19.00 uur)



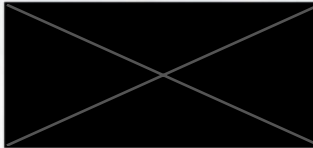
SECRETARIAAT

Marc Tempels

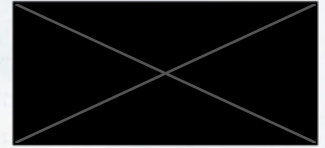


REDACTIE

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: NL71 INGB 0003026112 BIC: INGBNL2A)

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: Pzkw. III Ausf.G, 31. Panzer Rgt., 5. Panzer Division, Locatie: Noord Griekenland

Grote foto: Wickham Armoured Rail Car, in gebruik bij het Zuidvietnamese leger. 1962 (US Army Photo SC658460)



Na de pech van eind februari / begin maart hebben we nu gelukkig goed nieuws over de eerste TWENOT ledenbijeenkomst van dit jaar. Deze gaat plaatsvinden op zondag 17 mei a.s., in het **Liberty Park, Nationaal Oorlogs- en Verzetsmuseum** in Overloon. De redenen voor de verschuiving zijn de Landmachtdagen, welke dit jaar zijn gepland in het weekend van 5, 6 en 7 juni. Dit, plus het feit dat verschillende Twenotters in ieder geval al hadden gekozen voor de jubileumfeesten in Normandië ter gelegenheid van 65 jaar D-DAY, hebben ons doen besluiten onze bijeenkomst naar voren te schuiven. We hebben voor de zondag gekozen om de leden die structureel op zaterdag verhinderd zijn ook eens de gelegenheid te bieden onze bijeenkomst te bezoeken. Als extra attractie is er op 17 mei in het park rond het museum een militaria-beurs.

Het programma is inmiddels nagenoeg standaard. Naast het elkaar ontmoeten en uitwisselen van modelbouwervaringen, -tips en -technieken is er de modelbouwwedstrijd

in de bekende categorieën. Het inschrijven van modellen begint om 10:30 uur, de prijsuitreiking is om ca. 16.00 uur. Omdat modelbouw een belangrijke component is in ons verenigingsleven, roepen we iedereen op een paar modellen mee te nemen. Wil je niet meedoen aan de wedstrijd, zet ze dan op de showtafel!

De bijeenkomst begint om 10:30 uur en eindigt na de prijsuitreiking om circa 16:00 uur. Het museum zelf sluit zijn deuren om 18:00 uur. Wij verzoeken de leden om niet eerder dan 10:30 uur aanwezig te zijn aangezien de organisatie en handelaren enige tijd nodig hebben om de boel op te bouwen. Zoals altijd is de entree voor TWENOT en I.M.M. leden gratis, maar ALLEEN op vertoon van de lidmaatschapskaart (groene TWENOT pas). Niet-leden betalen de normale toegangsprijs van € 11,00 en de jeugd tot 12 jaar € 8,00. Dat is bijna net zoveel als de jaarcontributie van de TWENOT!!

Het bestuur hoopt u allen (met modellen) in Overloon te zien!

AGENDA

4 april	Euro Model Expo, Heiden (D)
5 april	6° NHMV Modelbouwdag, Zaandam
9 + 10 mei	Wheels in Miniatuur, Zwolle
9 + 10 mei	Bussum Bridgehead, Bussum
18 april	Regiomiddag Zuidwest,
22 t/m 26 april	Intermodellbau, Dortmund
25 april	Regiomiddag Noordoost, Ureterp
16 mei	Regiomiddag Zuidwest
17 mei	TWENOT ledenbijeenkomst, Overloon
5 t/m 7 juni	Landmachtdagen, Bernhardtkaizerne, Amersfoort
13 juni	Regiomiddag Zuidwest
13 juni	Regiomiddag Noordoost, Ureterp
22 t/m 26 juli	War & Peace Show, Beltring (GB)
8+9 augustus	Wings & Wheels, Ursel, België
22 augustus	Regiomiddag Noordoost, Ureterp
13 september	KMK Scaleworld, Mol (B)
10 oktober	Regiomiddag Noordoost, Ureterp
18 oktober	Scale Model Challenge, Eindhoven
22 oktober	TWENOT ledenbijeenkomst (ergens in Noord Nederland)
21 november	Regiomiddag Noordoost, Ureterp

Nieuw is de Euro Model Expo welke op 4 april a.s. voor het eerst wordt gehouden in het Duitse Heiden. Het is een

één-daagse internationale modelbouwbeurs voor alle takken van sport in de modelbouw. Naast clubs en han-



delaren is er natuurlijk ook de onvermijdelijke modelbouwwedstrijd met diverse categorieën. Het is een mooi nieuw initiatief in de Nederlands/Duitse grensregio en de TWENOT zal er dan ook met een stand aanwezig zijn.

Heiden ligt ongeveer 60 kilometer oostelijk van Arnhem in het Duitse Munsterland aan de A31, de noord-zuid autobaan die ongeveer parallel loopt met de Nederlandse grens. Ideaal te bereiken dus vanuit het oosten en noorden van ons land. Voor het zuiden en westen is het via

Arnhem en de A12 richting Duitsland ook eenvoudig te doen.

Zoals altijd zoeken we voor beide evenementen leden die iets van hun (schaarse) vrije tijd willen besteden aan het bemannen van de TWENOT clubstand. Heb je zin, tijd en de mogelijkheid en wil je modelbouw kunnen aan een groter publiek laten zien, meld je dan aan als clubstand bemanning bij **Marc Tempels**,  of 

REGIONIEUWS

Regio Zuidoost

Op 1 maart heeft SMF haar "buitenseizoen" geopend met **D-DAY**. Het is een erg leerzame dag geworden met de demo's die er zijn gegeven door enkele KMK leden. Vooral de weathering sessie van Staf trok veel belangstelling, hoewel Pascal Tognon en Marcel Jussen deels dezelfde oefeningen eerder op dag ook al onder ruime belangstelling hadden opgevoerd. Ook de airbrushsessies met o.a. Rudi Meir waren voor velen een eye opener. Tsja, sommige dingen kun je niet leren van het internet of uit een boekje.

Wat ook de KMK-ers opviel was dat de toch echt als workshops bedoelde sessies door de belangstellenden tot demo werden omgedoopt, omdat op een enkele dappere modelbouwer na, niemand zijn modellen of gereedschap op tafel scheen te durven gooien.

Ook de belangstelling voor Roy Schurgers' interessante uiteenzetting over dioramabouw was zonder meer groot te noemen en mooie afsluiter van de dag.

Qua publieke belangstelling mochten we zeker niet klagen, al hadden we stiekem wel gehoopt op wat meer modelbouwers. Van de andere kant waren er dan ook weer de nodige bouwers die de moeite hebben genomen om van ver te komen voor dit kleine evenement. Zelfs onze subregio Friesland was aanwezig en had "Sneeuw" meegenomen. En toch scheen buiten de zon! Al met al was het een dag waaraan ook alle SMF-ers, in tegenstelling tot op een beurs als SMC, volop hebben kunnen participeren.

Ik wil de aanwezige KMK-ers; Rudi, Staf, Pascal, Marcel, Steven, Bart, Gert en hun aanhang bij deze nog eens hartelijk bedanken voor hun steun en bereidwilligheid om hun tijd en vaardigheden met ons te delen. Dankzij multiverenigingslid René Erhardt zijn er nu ook foto's van **D-Day** op onze website te bewonderen.

De SMF toerbus

De komende tijd is SMF op verschillende beurzen met een stand aanwezig. Op 4 april in Heiden (D) op Euro Model Expo en op 3 mei op Moveleo's Modelforce in Helchteren (B). Euro Model Expo is een nieuw initiatief dat ons zeker de moeite van een bezoekje waard lijkt. Modelforce is inmiddels een gevestigde waarde in het modelbouwlandschap en eigenlijk een must voor de creatieve styreenknutselaar.

Ondertussen zijn de voorbereidingen voor **Scale Model Challenge 2009** in volle gang. Onze beurs wordt dit jaar

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 telefoon/fax 036-5331531
Operetteweg 26 info@airbrush-services-almere.nl
1323 VA Almere www.airbrush-services-almere.nl

Dé airbrush specialist in Nederland.



nog wat groter en de handel is nog meer gevarieerd. Er zijn verschillende zaken betreffende de wedstrijd veranderd, o.a. door wijzigingen en uitbreidingen in de categorieën en we laten ons verrassen door geen voorinschrijvingen meer te doen.

Speciale gasten dit jaar zijn: Phil Stutcinkas (UK) voor de "trackies" en Marion en Alan Ball (Zwitserland) voor de figurenliefhebbers. Bovendien heeft Marijn van Gils toegezegd een lezing te willen verzorgen. Jazeker, de Eindhovense School blijkt over een heuse collegezaal te beschikken. Naast de aanwezigheid van de bekende clubs die al eerder bij ons te gast waren, hebben we ook toezeggingen gekregen van clubs uit Engeland en Frankrijk om te komen.

En nog altijd is de toegang voor al dit fraais € 0. "Hoe doen ze dat toch?", hoor ik u vragen. Nou, vooral met behulp van sponsors die in deze tijd echter wel erg schaars en zuinig zijn geworden. En daarom zijn we iedereen zeer dankbaar voor alle tips en suggesties en sponsors die wij eventueel door jullie aangedragen krijgen. Jazeker, dat is een hint!

Tot de volgende TANK en bouw ze!

Robert Crombeecke

www.scalemodelfactory.nl

Regio Noordoost

In de vorige TANK maakten we melding van het Afghanistan diorama, gemaakt door Twenotters (en een IPMS-er voor de heli's) uit Sneek en omstreken. De overhandiging aan de Marine zal in april/mei plaatsvinden omdat de heren t/m eind maart in Noorwegen op oefening zijn. Daarvan hebben wij inmiddels kunnen profiteren, op de open dag in Sneek (31-1 jl) is het diorama 'aan den volke' getoond. *Omrop Fryslân* heeft opnames gemaakt en die in één week, elke dag een stukje, uitgezonden. Via de Twenot site is de volgende link naar de filmpjes te vinden.

<http://www.youtube.com/watch?v=5C97Ctu-KBA>

<http://www.youtube.com/watch?v=BpriQalsIOc>

Ook de schrijvende pers heeft er de nodige aandacht aan besteed. Als gevolg daarvan kwam er een uitnodiging voor een live interview in het Radio 2 programma 'Cappuccino' op zaterdagochtend 14-2 jl. Ook weer te vinden via de Twenot site (dank aan de Twenotters die dit weten te 'linken').

<http://cgi.omroep.nl/cgi-bin/streams?/radio2/ncrv/cappuccino/20090214-09.wma> (beginnen op 1:23:56)

Als klap op de vuurpijl belde 'Man bijt hond' ook nog; we

zijn nog in gesprek hoe we dit gaan invullen. Waar een bouwproject al toe kan leiden! Leuke reclame voor de modelbouw in het algemeen en de TWENOT in het bijzonder. Op de Flanders in Antwerpen hoor je dan ineens "hé, ik heb jou op de radio gehoord".

Bovendien is er weer een 'slapende' modelbouwer geactiveerd, op de TWENOT site is tegenwoordig Dick Jansen actief, hij was de maker van de filmpjes op *Omrop Fryslân*.

In navolging van Groningen is de Friese modelbouwavond nu ook van de grond gekomen. Al drie keer is er in Joure een bijeenkomst geweest, foto's ook weer op de website. Jammer dat de ruimte beperkt is, er is waarschijnlijk meer animo dan plaats. Maar dat is alleen maar een goed teken. Een goed initiatief van Geert Wierstra en Jan Willem Stokkers, waarvoor dank.

Tot het verschijnen van de volgende TANK is natuurlijk weer voldoende te doen in de modelbouwwereld.

05-04 - NHMV modelbouwdag in Zaandam,

25-04 - TWENOT – IPMS bijeenkomst in Ureterp

26-04 - de Friesland rit van KeepThem Rolling

09-05 - Wheels in Zwolle

10-05 - Bussum Bridgehead

16-05 - de Noordkop, IPMS maar met Twenot-vertegenwoordiging in Den Helder

en als klap op de vuurpijl de militaria beurs op 5 juni in Saint Mère-Eglise, maar dat is in Normandië, eens zien hoeveel Twenotters daar zijn (badge op heren!).

Prettig voorjaar gewenst.

Wim Oldekamp

Regio-coördinator

Regio Zuidwest

't Ziet er naar uit dat de bouwmiddagen op de nieuwe locatie een succes zijn en steeds weer mogen we nieuwe gezichten verwelkomen. Zaterdag 21 februari jl. hadden we maar liefst 18 bezoekers die zich, zoals het er uitzag prima vermaakten. We proberen dan ook een informele sfeer te creëren, waarin een ieder zich prettig voelt, ongeacht van wat- en hoe hij/zij bouwt. Deze bouwmiddagen zijn met name bedoeld om met elkaar onze hobby te beoefenen en van elkaar te leren. Heb je belangstelling? Kom dan eens vrijblijvend binnen om aan te schuiven en lekker te bouwen.

Hopelijk verschijnt deze "De Tank" op tijd om onze **The-madag Figuren**, die op zaterdag 18 april aanstaande gepland is, aan te kondigen. (natuurlijk!! -Red-). Op deze dag zal een workshop **figuren sculpten** en **figuren schil-**



deren in olieverf en acryl gegeven worden. Oefenmaterialen zijn ter plaatse aanwezig, zodat iedereen die geïnteresseerd is actief kan deelnemen. Uiteraard kan er ook gewoon worden geplakt, gekletst, etc.

Zaterdag 16 mei a.s. staat er ook een bouwmiddag gepland. Zoals elders vermeld in deze TANK vindt op zondag 17 mei de eerste Landelijke bijeenkomst van de Twenot plaats in het Marshall-museum te Overloon. Vanzelfsprekend gaan wij daar ook naar toe en kunnen we wellicht tijdens de bouwmiddag onderling afspreken met elkaar te carpoolen, zodat wij als regio goed vertegenwoordigd zijn!

De volgende bouwmiddagen van 12.00 tot 17.00 uur zijn, op een rijtje:

- zaterdag 18 april 2009, (Themadag Figuren).
- zaterdag 16 mei 2009.
- zaterdag 13 juni 2009

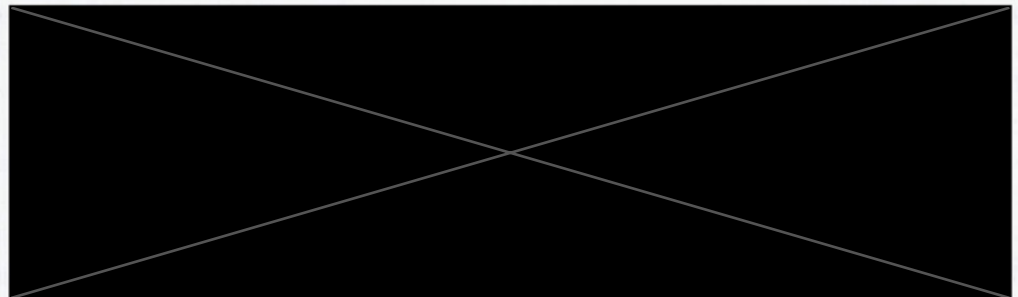
Tot ziens op één van deze middagen, van 12.00 tot 17.00 uur. Locatie: Wijkcentrum "De Erker" aan de Jan van Avennesstraat 32 te Schiedam. De entree is € 4 per persoon.

Johan Bijl
Regiocoördinator

NIEUWE LEDEN

<u>NAAM</u>	<u>ADRES</u>	<u>WOONPLAATS</u>	<u>TELEFOON</u>	<u>E-MAIL</u>
-------------	--------------	-------------------	-----------------	---------------

M. BUITENDIJK				
M. COOLEGEM				
K. de GRAAF				
J. KNEGT				
P. KOPPENDRAIER				
J. PATER				
J. van PELT				
B. van RUITENBEEK				



Welkom bij TWENOT!

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

Adreswijzigingen kunnen het beste aan dit adres worden doorgegeven!!

VRAAG & AANBOD

H. van DIJK, [redacted] biedt aan Russisch materieel, schaal 1:35, gebouwd en met bijbehorende figuren.

Italeri

- SU-152 SP Gun
- T-34/85, winter 1944

Tamiya

- SU-122
- T-34/76 ChTZ uitvoering

- Jeep GAZ-67B

TOGA

- Pantserwagen BA-64B

Alles € 2,- per stuk

Gevraagd: Centurion tank Mk.III, gebouwd en goed uitziend.



Afgelopen september hebben mijn vrouw en ik een drie daagse motortocht door het zuidengelse Kent gemaakt. De "thuisbasis" was Sandgate, zo'n 5 km van het in de modelbouwwereld o zo bekende Folkestone. Omdat verschillende TWENOT leden wel eens de Euro Militaire en/of de Trucks & Tracks show bezoeken lijkt het me leuk om eens een alternatief voor twee volle dagen show te bieden.

Vanaf Folkestone rij je in iets meer dan een uur naar het stadje Gillingham, alwaar het Royal Engineers Museum and Library is gevestigd. Dit museum behandelt de niet te onderschatten rol van de Britse genietroepen, vanaf de Middeleeuwen tot en met de hedendaagse inzet in Irak en Afghanistan. Je zou er dus aan kunnen denken om de tweede showdag te beginnen met een rit naar Gillingham. Persoonlijk vond ik de rit er naar toe meer dan de moeite waard, maar ik zou het zonde vinden om het museum te moeten bezoeken met een tijdsdruk i.v.m. de show in de Leas Cliff Hall in het achterhoofd. Je bezoek aan de UK met een dagje verlengen kan dus de moeite waard zijn, omdat je dan bijvoorbeeld ook de Wartime Tunnels in Dover Castle en/of (vloeken in de kerk, ik weet het) het "Battle of Britain" museum eens in kunt duiken.

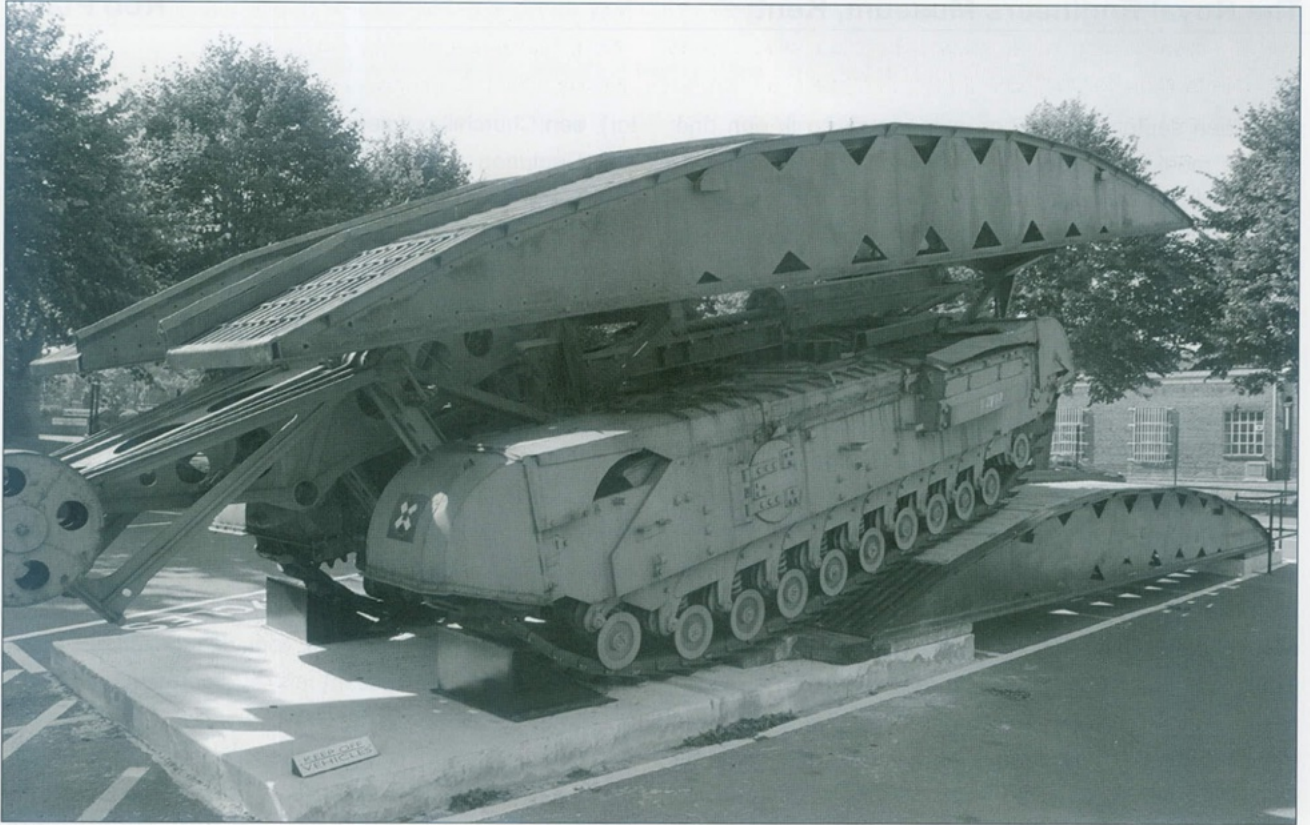
Maar goed, het Genie museum, want daar kwamen we voor: Zodra je het terrein op rijdt vallen er direct een aantal voertuigen op: een CET (Combat Engineer Trac-

tor), een Churchill bruglegger, een Centurion bruglegger, een Centurion AVRE en nog enkele modernere genievoertuigen staan netjes verspreid op het voorterrein van het imposante museumgebouw. Ze zijn van alle kanten vrij te fotograferen en verkeren in een opmerkelijk goede staat.

Binnen stuurt het museum met een chronologisch opgebouwde expositie over het ontstaan en de rol van de Genie binnen het Britse leger je een aantal ruimtes door die stuk voor stuk de moeite waard zijn. Typisch Brits zijn de her en der opgestelde artikelen uit de roemruchte koloniale geschiedenis van het land. Sommige antieke en zeldzame artikelen moeten van onschatbare waarde zijn. Ergens halverwege wordt het voor de gemiddelde Twenotter pas echt interessant als er voertuigen in beeld beginnen te komen. Vanaf WW1 wordt het allemaal wat herkenbaarder voor ons. Gereedschappen, wat uniformen, maquettes, foto's, een Harrier Jumpjet, en, voor ons meer van belang: Hyster Bulldozers, Bedford trucks, een Ferret en diverse in Noord Ierland ingezette voertuigen, gereedschappen en wapens komen aan bod. In het museum mag gefotografeerd worden, met fliets, behalve in de diverse "galeries" waar speciale aandacht wordt gegeven aan een of ander aspect van de genie. Denk hierbij aan een serie schilderijen en dergelijke privé collecties.

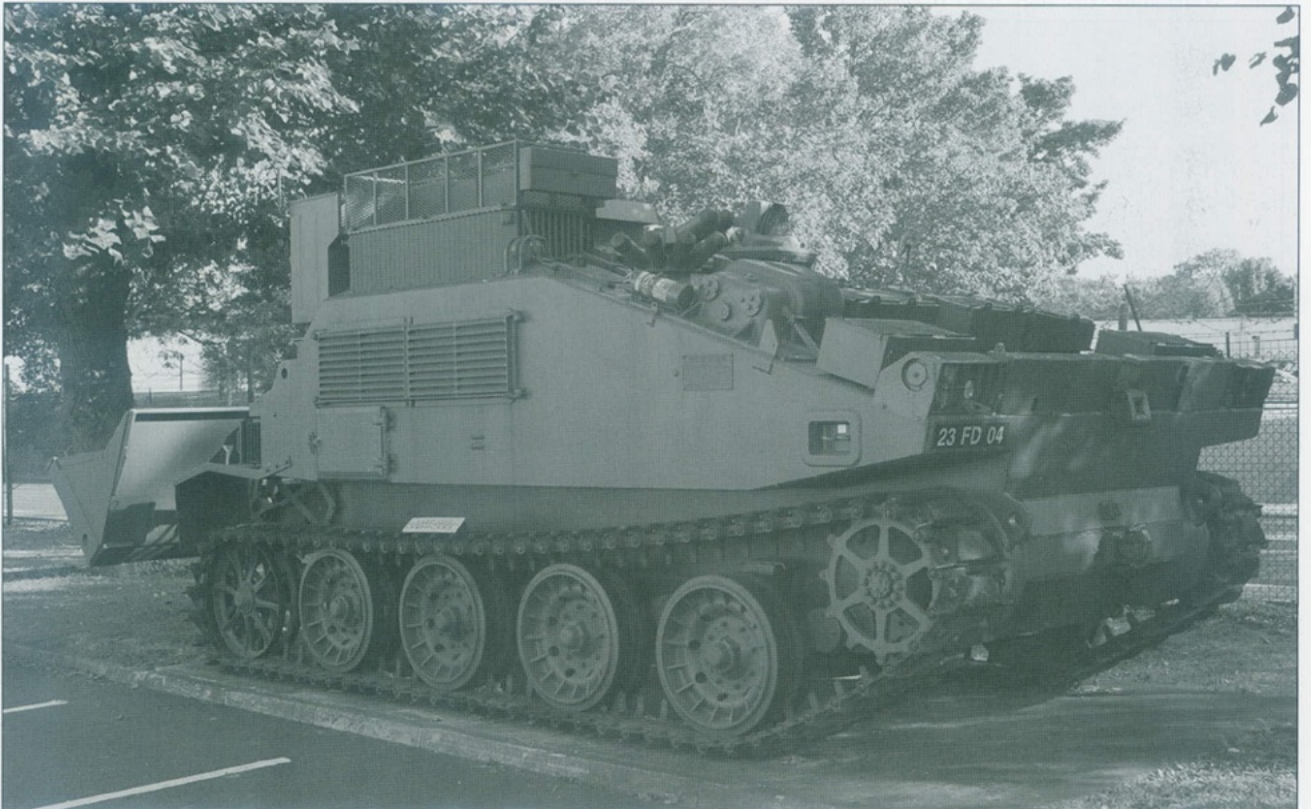


Het museum met daarvóór het prototype van de recentelijk in gebruik genomen TROJAN genietank



↑ Churchill bruglegger

↓ Combat Engineer Tractor



Ook indrukwekkend was de "medal room", waar collecties medailles ten toon worden gesteld. Opvallend was dat alle medailles echt en authentiek lijken te zijn, behalve de zeldzame Victoria Crosses waar netjes een labeltje "replika" bij hangt. Kennelijk zijn deze medailles te waardevol om weg te hangen in een dergelijk kabinet. Ook kom je er een aantal Nederlandse medailles tegen. De Britse Genie heeft namelijk een significante rol gespeeld tijdens de slag om Arnhem.

Samengevat: een interessant museum, goed verzorgd en de moeite waard vanwege de voertuigen en/of voor (ex) genisten zoals ikzelf.

Hieronder wat gegevens voor de geïnteresseerden die een bezoekje overwegen:

→ een Noordiers tafereeltje

The Royal Engineers Museum and Library, Prince Arthur Road, Gillingham, Kent ME4 4UG
tel. 01634822839, www.remuseum.org.uk



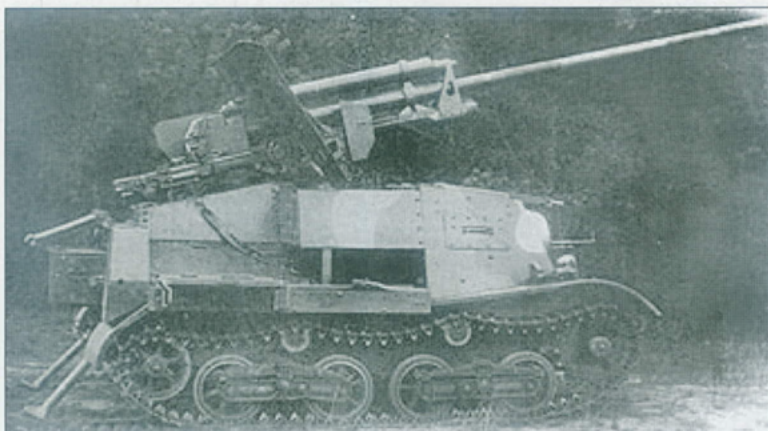
ZIS-30, een Russische lichte tankjager uit de Tweede Wereldoorlog

Alex van Riezen



Aan het begin van de Tweede Wereldoorlog beschikt de Sovjet Unie nog niet over een tankjager, maar heeft alleen getrokken anti-tank kanonnen in haar assortiment. In de jaren vóór de Tweede Wereldoorlog hebben de Russen al wel verschillende projecten op dit gebied lopen. Sommige zijn zelfs tot prototype-fase gevorderd, maar worden om onbekende redenen gestopt. Negen dagen na de Duitse inval is de grote ommekeer. Op 1 juli 1941 geeft de Minister van Bewapening opdracht aan de wapenindustrie om binnen twee weken een tankjager te ontwikkelen en deze moet vóór 15 juli 1941 testgereed zijn! De ontwikkeling van deze tankjager wordt aan fabriek 'Nummer 92' in Gorky (tegenwoordig Nizhny Novgorod) gegeven. Om deze taak te volbrengen wordt door het ontwerpbureau van de fabriek een speciaal team van ingenieurs gevormd. Dit team komt onder leiding te staan van P.F. Muravev en heeft daadwerkelijk binnen veertien dagen een prototype gereed. Eigenlijk zijn er zelfs twee prototypes gemaakt, te weten de ZIS-30 en de ZIS-31.

De ZIS-30 is gebaseerd op de 'Komsomolets' tractor en heeft als bewapening een ZIS-2 57 mm anti-tank kanon. De bemanning wordt alleen beschermd door het kanonschild. Om tijdens het vuren het voertuig stabiel te houden worden er aan de achterkant twee grondankertjes gemonteerd.



De ZIS-31 heeft dezelfde bewapening als de ZIS-30, maar het onderstel is gebaseerd op een gepantserde vrachtwagen (GAZ-AAA). In juli en augustus 1941 ondergaan beide prototypes de gebruikelijke tests. Deze wijzen uit dat de schietresultaten van de ZIS-31 beter zijn dan die van de ZIS-30, want de ZIS-31 staat stabiel. Echter de ZIS-30 presteert veel beter in moeilijk begaanbaar terrein zoals moeras en om deze reden wordt de ZIS-30 geaccepteerd voor productie.

Zijaanzicht van de ZIS-30.

De productie van de ZIS-30 wordt geacht op 1 september 1941 van start te gaan, maar er is één probleem. De enige fabriek die de Komsomolets tractor bouwt -fabriek 'Nummer 37' in Moskou- is in augustus 1941 overgegaan op het bouwen van de T-34 tank en heeft dus geen capaciteit meer over voor het produceren van extra Komsomolets tractoren. Op dat moment wordt de beslissing genomen om zoveel mogelijk Komsomolets tractoren terug te halen van de eenheden binnen het Rode Leger. Deze zijn echter vrijwel allemaal intensief gebruikt en vertonen veel slijtage. Op 21 september 1941 begint dan eindelijk de productie van de ZIS-30, maar deze stopt al op 15 oktober 1941. In deze twee maanden worden er slechts 100 gebouwd omdat er gewoon te weinig Komsomolets tractoren beschikbaar zijn.

Eind september 1941 arriveert de ZIS-30 aan het front, waar ze onder andere worden ingedeeld bij anti-tank batterijen en bij ongeveer 20 tank brigades van het Zuid-West en het West-Front. Rond deze tijd noemen de frontsoldaten de ZIS-30 niet meer ZIS-30 maar ZIS-2 57 mm anti-tank kanon. De reden van deze naamsverandering is onbekend.

De ZIS-30 is succesvol omdat het 57 mm kanon een hoog penetratievermogen heeft. In 1941 en 1942 kon het elke Duitse tank (met uitzondering van de Tiger I die in 1942 langzamerhand zijn intrede deed) van grote afstand uitschakelen. De ZIS-30 heeft echter ook zijn nadelen: slechte stabiliteit tijdens het vuren, het chassis is overbeladen, kleine brandstoftanks, kleine munitievoorraad, de bemanning is min of meer onbeschermd en hij heeft geen radio. Tegen de zomer van 1942 zijn de meeste ZIS-30's verloren gegaan door vijandelijk vuur of achtergelaten vanwege technische mankementen.

De ZIS-30 in actie bij Moskou, November 1941.

Foto's: Internet





Military Models & Accessories

Bestaat nu 1 jaar.

Mede dankzij u zijn wij flink gegroeid.

Ons assortiment is in dit afgelopen jaar zo'n 300% uitgebreid, dus dat belooft nog wat voor de toekomst.

Puur en alleen MILITAIRE MODELBOUW.

Maar ik ben nog lang niet waar ik naar toe wil. Er zit nog veel meer aan te komen....

Nieuw en exclusief voor Military Models:
Sandstorm Pigments

Twenot Leden Aanbieding:

Oudere Tamiya magazines: € 3,- p.st..... 10 stuks € 25,- !

(Airplane t/m #37, Model Mag t/m #158, Military mag t/m #34)

Verlinden Diorama & Accessoires -15%

Alles van Real Model, "RM" serie -15%

Alle vliegtuig kits -25%

Hornet & Wolf figuren -15% (geen headsets)

Alle Tristar 1/35 kits & Figures - 25%

Dragon, Italeri, en ACE Schaal 1/72: -25%

Alle Eduard PE: -15%

Masterclub Accessoires 1/35: -15%

Actie loopt tot 11 april, niet in combinatie met andere acties.

Kies bij bestellen "Request a Quote" en meld dat je Twenot lid bent.

Je krijgt dan per e-mail een aangepaste prijsopgave.

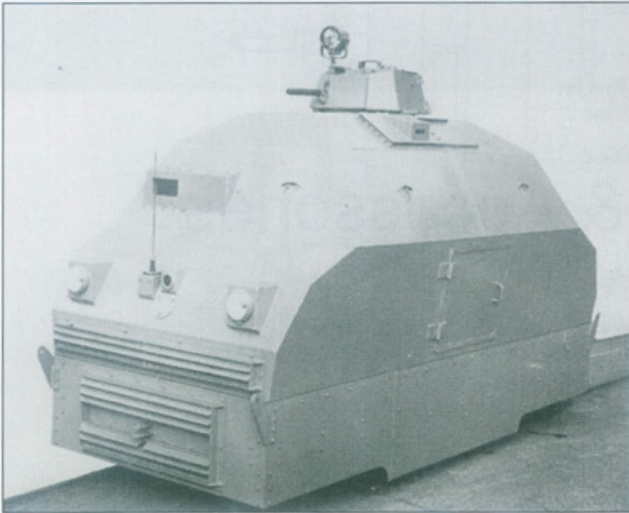
Ik heb nog éé Italeri Elco Patrolboot 1/35 in de weg staan. Deze wordt per OPBOD verkocht. Bieden vanaf € 40,= Normale prijs € 99,99, hoogste bod is de sigaar! Bieden sluit 5 april 2009, exc. verzendkosten ad € 6,75. Mail je bod naar modelbuilder@tiscali.nl. Op de site wordt op de homepage dagelijks het hoogste bod weergegeven.



Military Models probeert altijd als eerste de nieuwste kits in huis te hebben tegen zo voordelig mogelijke verkoopprijzen. Ook het aanbod aanverwante artikelen is niet niks.

Graag maak ik via deze weg ook even gebruik van de gelegenheid om al mijn klanten te bedanken. Nog leuker vond ik het om jullie persoonlijk te ontmoeten op een van de gehouden beurzen.

De Wickham Armoured Rail Car



Twee van de voertuigen bestemd voor Maleisië. Bij het linker voertuig ontbreekt nog de beschermrand rond de koplampen.

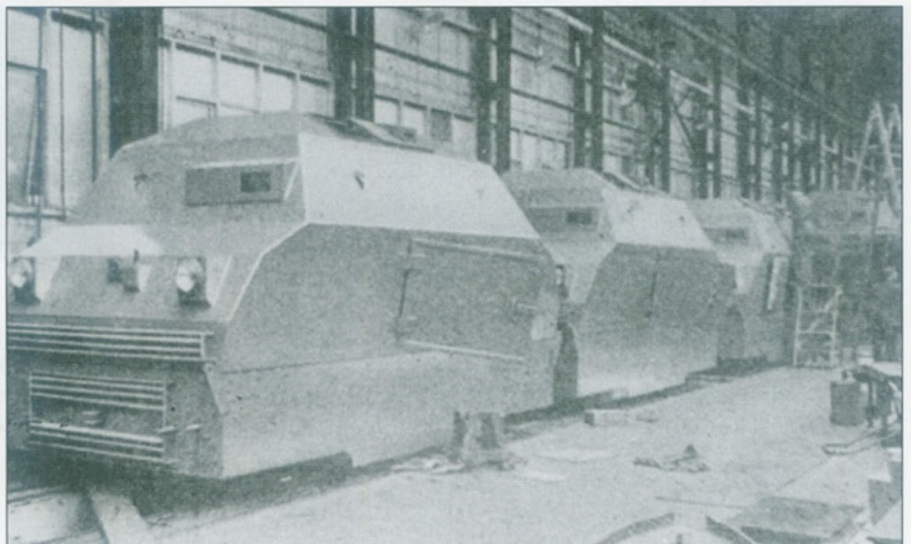
Als je het met de gemiddelde liefhebber van militaire voertuigen over gepantserde spoorwagens hebt, dan zal hij daarbij al heel snel denken aan de verschillende soorten pantserreinen die de Duitsers en de Russen tijdens de Tweede Wereldoorlog gebruikten. Sommige zullen ook nog denken aan andere types, zoals de Italiaanse Ansaldo, de Tsjechische Skoda (gebruikt in de Eerste Wereldoorlog), plus een aantal pantserwagens die waren omgebouwd voor gebruik op spoorrails: de Russische BA20, de Zuidafrikaanse Marmon Harrington Mk.II, de Japanse Sumida, de Franse Panhard 178 en de White M3A1 (in het begin van de jaren vijftig gebruikt in Algiers). Al deze voertuigen zijn tamelijk bekend geworden en er is in de loop der jaren wel het een en ander over gepubliceerd.

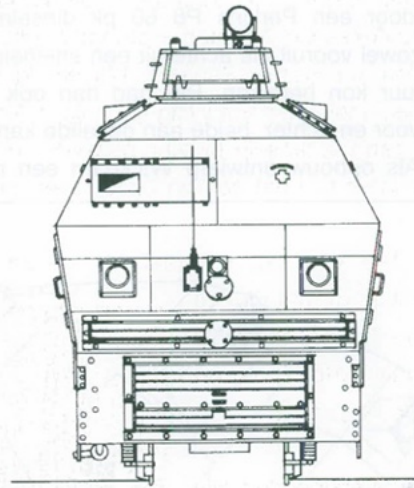
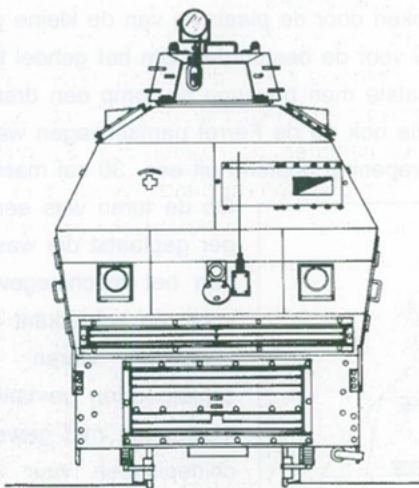
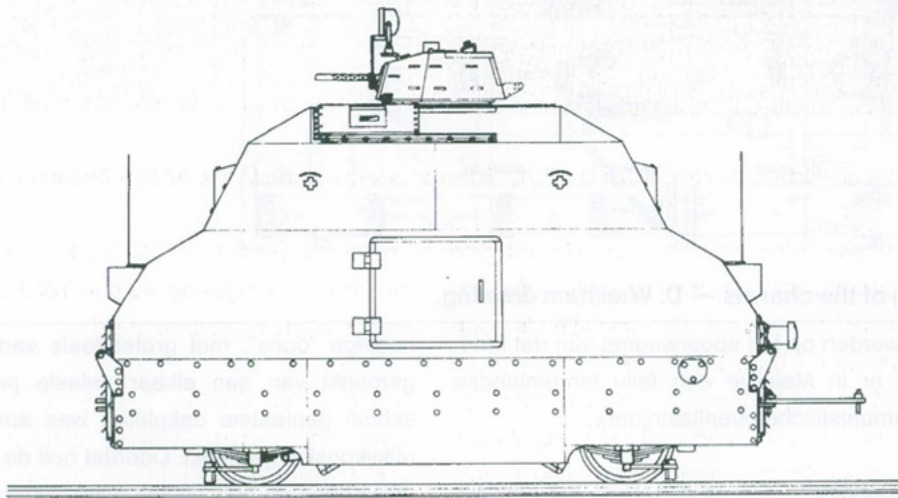
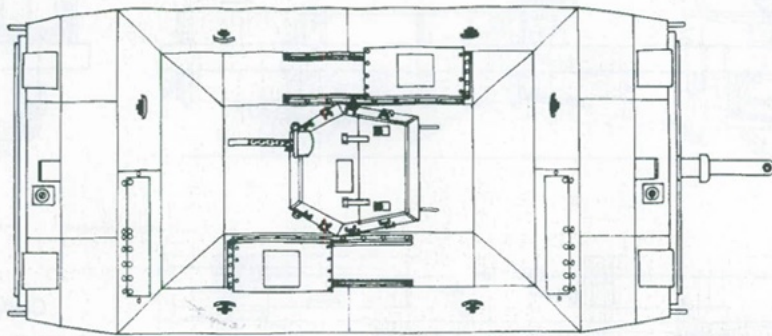
Er is echter één voertuig, speciaal als gepantserde spoorwagen gebouwd, dat niet zo bekend is geworden en dat is de Wickham Gepantserde Spoorwagens, gebouwd in Engeland.

Na de Tweede Wereldoorlog zijn de meeste militaire conflicten op een conventionele manier uitgevochten en, met enkele uitzonderingen, waren ze vrij snel afgelopen. Maar er is een soort oorlogvoering waarbij heel veel manschappen en materieel gedurende lange tijd bij betrokken kunnen zijn en dat is de guerilla oorlog. Vooral in de jaren vijftig en zestig werd in

het Verre Oosten dit type oorlog gevoerd en voor deze veeleisende omgeving werd in 1953 de Wickham gepantserde spoorwagen ontwikkeld.

D.Wickham & Company, in het plaatsje Ware in Hertfordshire was destijds een al lang bestaand bedrijf dat gespecialiseerd was in de bouw van gemotoriseerde spoorwagens (trollies) voor het uitvoeren van onderhoud- en inspectiewerkzaamheden. In 1952 werd het bedrijf benaderd door het *Contracts Office* van de *Crown Agents for the Colonies* (later de *Crown Agents for Overseas Governments and Administrations*). Deze instantie was op haar beurt benaderd door Maleisische Staats Spoorwegen met het verzoek een rail pantservoertuig te ontwikkelen ↓ *De productielijn van de Maleisische opdracht. De voertuigen naderen hun voltooiing.*

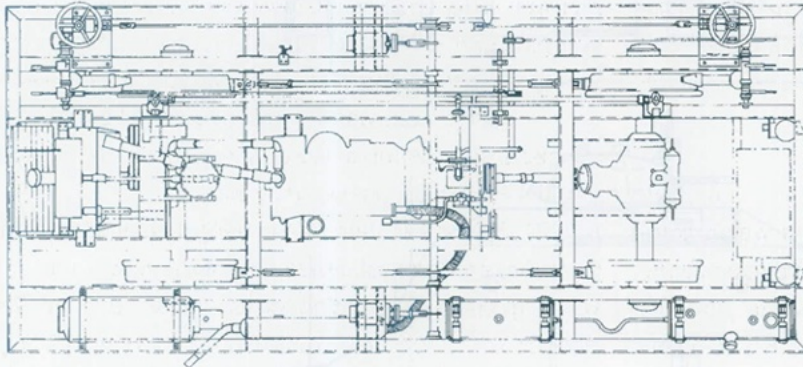
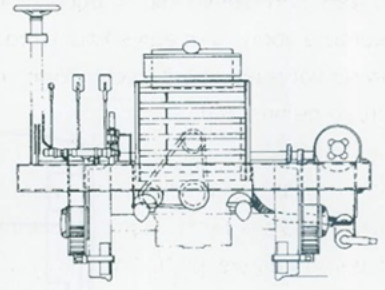
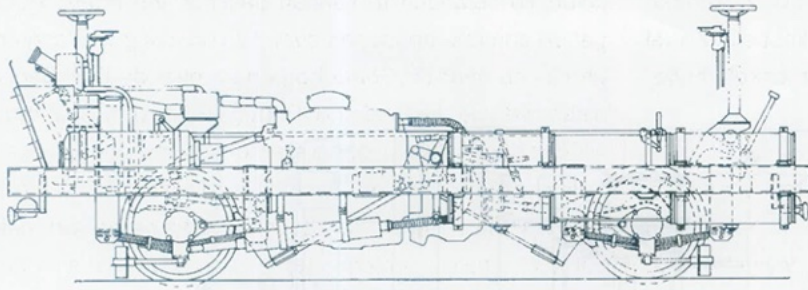




1:32

© J L RUE 81

WICKHAM ARMOURD RAIL CAR
1953



CHASSIS LAYOUT

TRACED FROM MANUFACTURER'S DRAWING

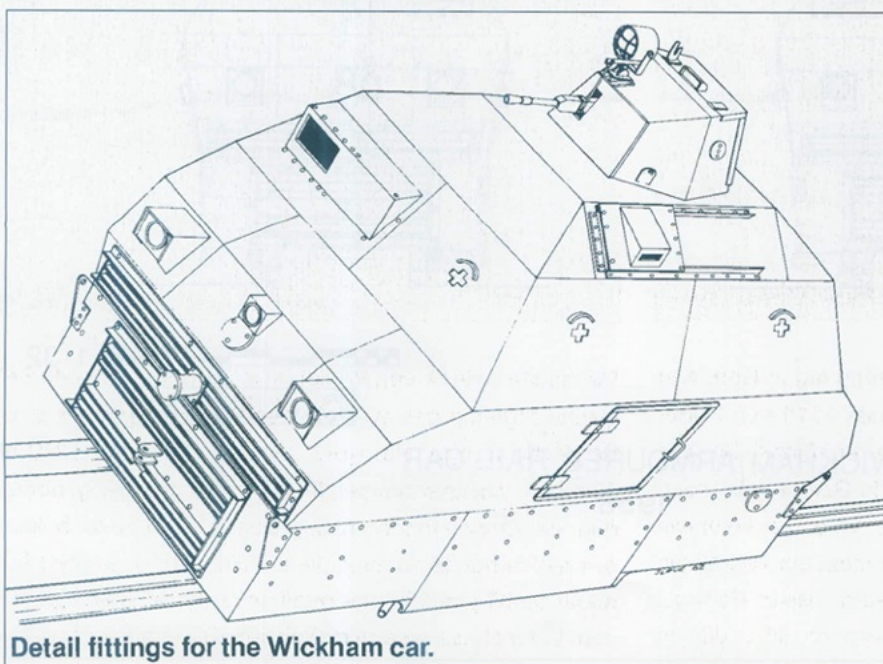
Detail drawing of the chassis — D. Wickham drawing.

dat gebruikt kon worden op het spoorwegnet van dat land. Destijds woedde er in Maleisië een felle binnenlandse oorlog tegen communistische guerillastrijders.

Wickham nam de opdracht aan en baseerde het ontwerp op een van haar bestaande trollies. Dit voertuig werd aangedreven door een Perkins P6 60 pk dieselmotor, waarmee het zowel vooruit als achteruit een snelheid van bijna 100 km/uur kon bereiken. Het had dan ook twee stuurposities, voor en achter, beide aan dezelfde kant van het voertuig. Als opbouw ontwierp Wickham een recht-

hoekige "doos", met grotendeels verticale zijwanden en gemaakt van aan elkaar gelaste pantserplaten. In de schuin geplaatste dakplaten was aan beide zijden een uitkijkpositie gemaakt. Doordat ook de voor- en achterkant vrijwel geheel aan elkaar gelijk waren, was de romp nagenoeg helemaal symmetrisch. Dit werd alleen doorbroken door de plaatsing van de kleine gepantserde uitbouw voor de bestuurder. Om het geheel te completeren plaatste men bovenop de romp een draaibare toren zoals die ook op de Ferret pantserwagen werd gebruikt. De bewapening bestond uit een .30 cal machinegeweer.

Op de toren was een schijnwerper geplaatst die was gekoppeld aan het machinegeweer. In de voor- en achterkant en in beide zijwanden waren + vormige schietpoorten gemaakt zodat de inzittenden met geweren of machinepistolen vuur konden uitbrengen. Deze openingen konden aan de binnenkant met een pantserplaatje worden gesloten. Met een bemanning van vier of vijf soldaten (commandant, bestuurder plus enkele schutters) en uitgerust met een radio-installatie kon de Wickham spoorwagen solo, maar ook in combinatie met andere railvoertuigen worden ingezet. Door mid-



Detail fittings for the Wickham car.



del van een eenvoudig koppelingsmechanisme konden meerdere voertuigen aan elkaar worden gekoppeld. Zowel aan de voor- als aan de achterkant kon een enkele buffer worden gemonteerd.

Toen het ontwerp klaar was, kreeg Wickham prompt in maart 1953 opdracht voor de levering van 42 voertuigen (chassisnummers 6538 t/m 6579), die in november van datzelfde jaar aan Maleisië moesten worden geleverd. In alle voertuigen moesten de bestuursdersplaatsen aan de rechterkant worden gemaakt. Alle voertuigen van deze opdracht werden in een grijze kleur in Maleisië afgeleverd, waar ze in de werkplaatsen van de Maleisische Staats Spoorwegen een camouflagepatroon kregen.

Twee jaar later toonden twee andere landen, Birma en Portugal, eveneens belangstelling. In Birma waren communistische opstandelingen een terreurcampagne begonnen en de Birmese regering had vanuit Maleisië gunstige berichten ontvangen over de inzet van de Wickham spoorwagens op het Maleisische spoorwegnet. Dit leidde tot een bestelling van 12 stuks, die in twee series van zes in mei en juni 1955 aan de Birmese regering moesten worden geleverd. De chassisnummers waren 7247 t/m 7258, ze werden afgeleverd in een camouflage-schema van donkergroen en roestrood.



Het probleem van de Portugese regering lag in Goa, aan de westkust van India gelegen en sinds 1510 een Portugese kolonie. Na 1949, toen India onafhankelijk was geworden, was de Portugese positie in Goa steeds moeilijker geworden. India vond dat alle vreemde koloniale machten op het Indiase schiereiland moesten vertrekken en successievelijk was dat ook gebeurd. Alleen Portugal weigerde hardnekkig Goa op te geven en dit leidde in 1955 tot een gewapende confrontatie met India. Om haar

koloniale belangen te kunnen beschermen moest Portugal de controle behouden over de spoorweg die langs de grens liep naar de Ghata bergen en over de Dud Saghor rivier. Hiervoor bestelde het Portugese leger in Goa in mei 1955 een Wickham gepantserde spoorwagen (chassisnummer 7226), die op 20 april 1956 werd afgeleverd bij het geniebataljon dat in Vasco de Gamastad was gelegerd. Het enige verschil met de aan Maleisië en Birma geleverde voertuigen was de toren. Dit was niet de standaard Ferret toren, maar een iets grotere en bewapend met een BSA Mk.I machinegeweer, waaraan eveneens een schijnwerper was gekoppeld. Het camouflage-schema was gelijk aan dat van de Birmese voertuigen. Aan de voor- en achterkant was het militaire kenteken ME G 01 aangebracht, waarmee werd aangegeven dat het een officieel Portugees legervoertuig was.

In 1957, tijdens een patrouille in het gebied tussen Colem, Sonaulim en Caranzol, reeds de Wickham over een zorgvuldig geplaatste springlading van bijna 25 pond TNT. Door de kracht van de explosie sloeg de motorbeplating in het voertuig los, waardoor de inzittenden werden gewond en het voertuig voor de rest van de campagne buiten gevecht was gesteld. In december 1961 droeg Portugal de soevereiniteit over Goa over aan India.

↓ *Het Portugese voertuig met het kenteken ME G 01 duidelijk zichtbaar. Let op de grotere toren.*



De laatste order kreeg Wickham in juli 1959, toen de Belgische regering één voertuig bestelde voor gebruik in de Belgische Congo. Het werd daar op 12 januari 1960 afgeleverd (chassisnummer 8453) en in gebruik genomen door de transportonderneming Otraco. Voor zover bekend overleefde het de opstand die in 1960 uitbrak en werd het, nadat op 30 juni 1960 de onafhankelijkheid was uitgeroepen, in Kinshasa op een militair terrein geparkeerd.



Daarna is het nooit meer gebruikt en ongetwijfeld op een gegeven moment gesloopt.

Alles bij elkaar zijn er 55 exemplaren van de Wickham gepantserde spoorwagen gebouwd, maar over hun staat van dienst is, behalve van het voertuig in Goa, weinig bekend. Waarschijnlijk zijn ze, toen ze geen nut meer hadden, gesloopt. Het is wel bekend dat verschillende van deze wagens in het midden van de jaren zestig in Zuid-Vietnam zijn gebruikt voor dezelfde taken als in Maleisië, te weten het escorteren van treinen en het uitvoeren van spoorwegpatrouilles. De voertuigen zijn in 1962 van Maleisië gekocht en ingedeeld bij eenheden van het

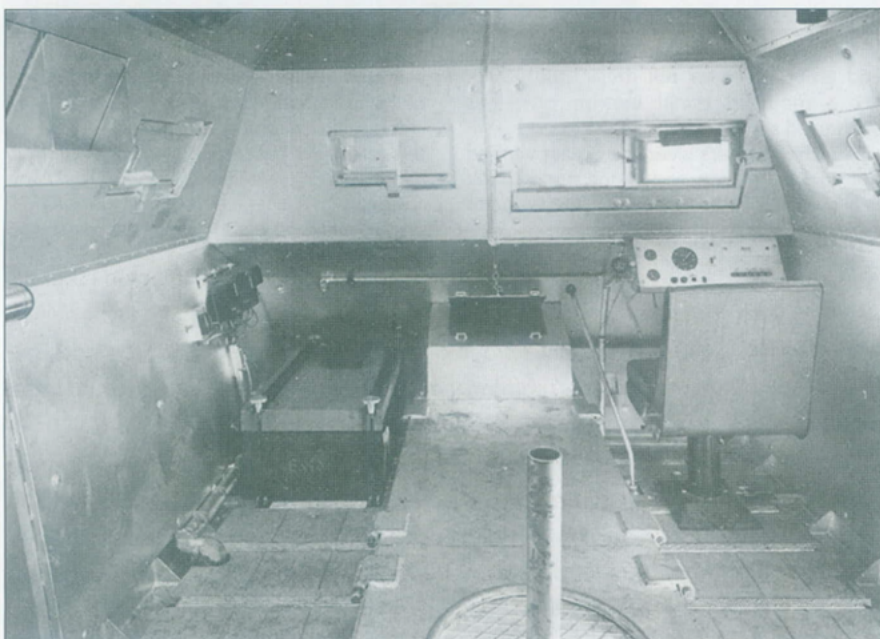
Zuidvietnamese leger. Ze werden meestal in paren ingezet, zowel los als gekoppeld. Uit foto's blijkt dat ze nauwelijks waren veranderd, alleen andere radio's en extra verlichting.

De auteur van het oorspronkelijke artikel heeft geen enkele aanduiding gevonden dat ze ooit door Britse troepen zijn gebruikt. Even zoeken op internet bracht aan het licht dat er in Maleisië en Birma in ieder geval nog twee exemplaren zijn bewaard.

Bron: The Wickham Armoured Rail Car, John L.Rue, Army and Navy Modelworld, juli 1984

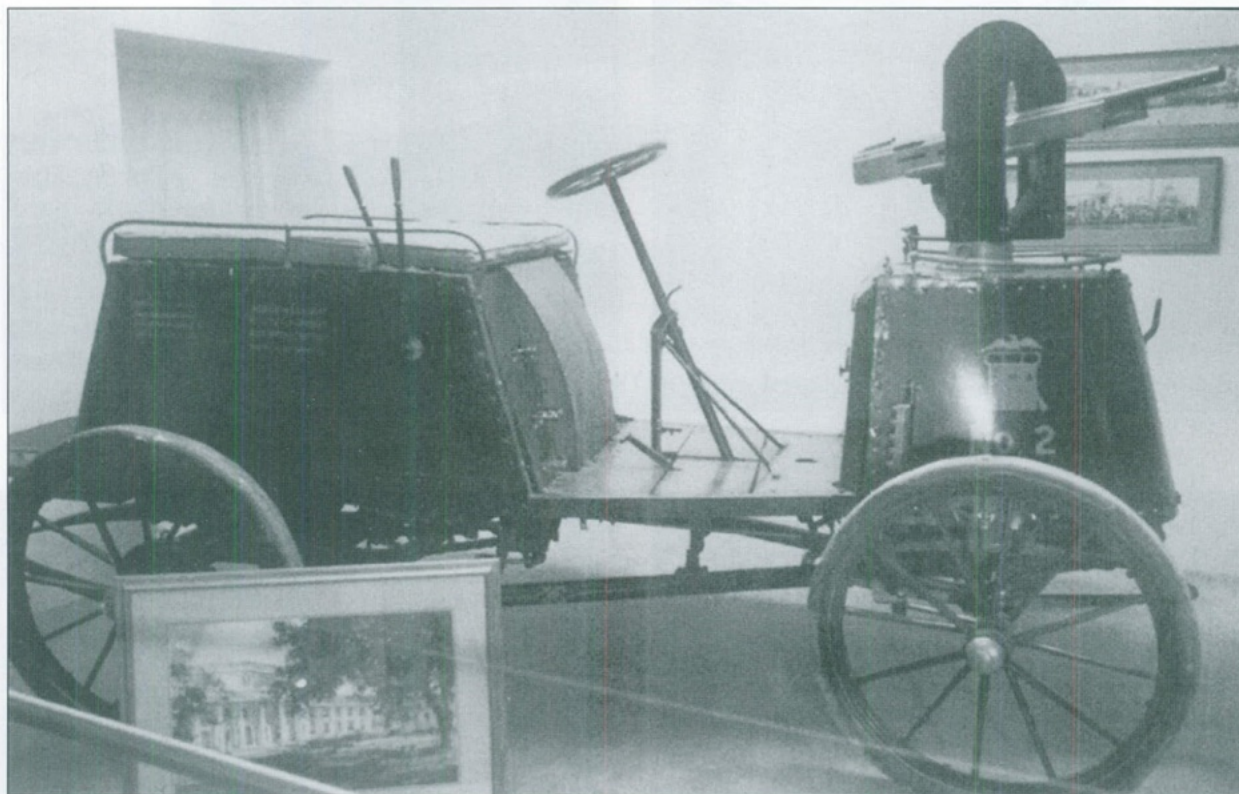


← Twee Wickham spoorwagens in Vietnam. Let op de extra radio antennes.



← Een foto van het interieur. Te zien is een van de bestuurders-posities. In de koker in het midden wordt de draaibare stoel van de commandant geplaatst. Let ook op de houten vloerplanken.

DAVIDSON ARMORED CAR



In het begin van de vorige eeuw ontwierp een ingenieur en docent aan de Northwestern Military Academy, Highland Park, Illinois, met een creatieve en voortuit ziende blik de voorloper van alle latere (Amerikaanse) gepantserde militaire voertuigen. Het was niet het allereerste militaire voertuig, maar wel het eerste succesvolle pantservoertuig. Het betekende een definitieve verandering van de manier waarop men in het vervolg troepen zou vervoeren en veldslagen zou uitvechten.

Majoor (later kolonel) Royal Page Davidson was de zoon van de stichter van de Northwestern Military Academy. Als cadet slaagde hij in 1889 met de beste cijfers. Hij ging vervolgens naar de Universiteit van Wisconsin, waar hij techniek studeerde. In 1893 trad hij als docent toe tot de staf van de Academy.

Zijn eerste schreden op het pad van de gemechaniseerde oorlogvoering zette hij in de vorm van het oprichten van een wielrijders korps, de "Davidson's Rough Riders". In 1897 leidde hij dit korps op een veertien dagen durende tocht van 850 mijl naar Washington D.C.. De cadetten legden gemiddeld 95 mijl per dag af, ondanks slechte wegen, stormachtig weer, logge fietsen en een forse bepakkings. De tocht was bedoeld als voorbereiding op een uitzending naar Cuba, waar het Amerikaanse leger een oorlog met Spanje uitvocht. Doordat deze oorlog in 1898

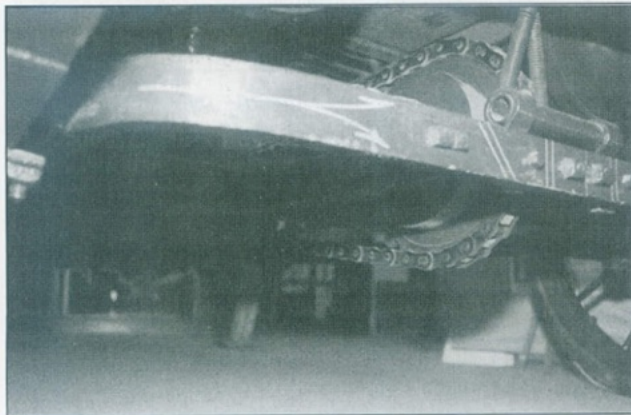
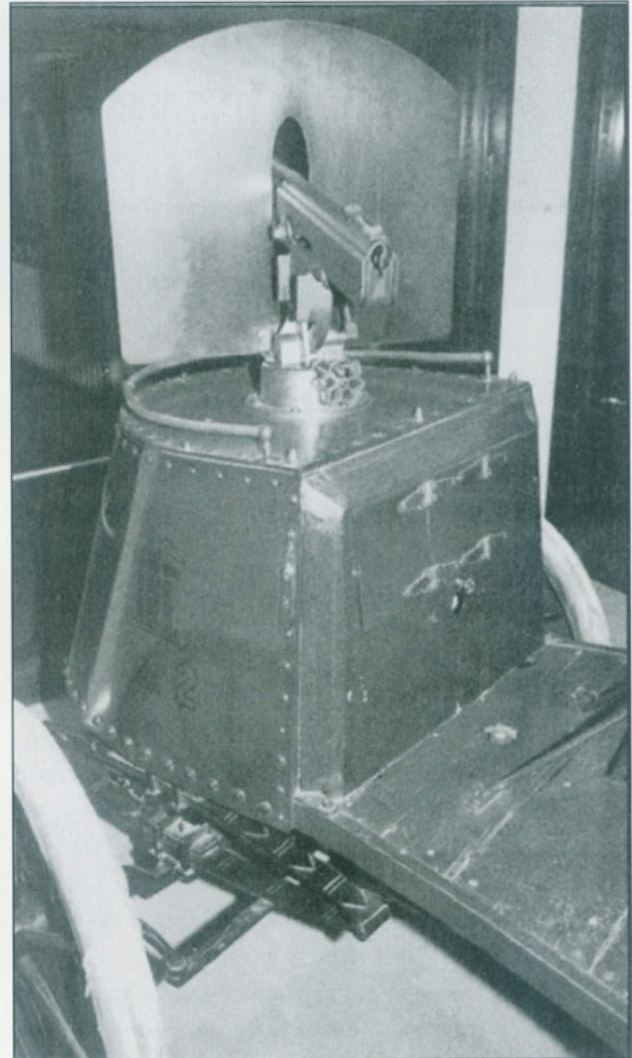
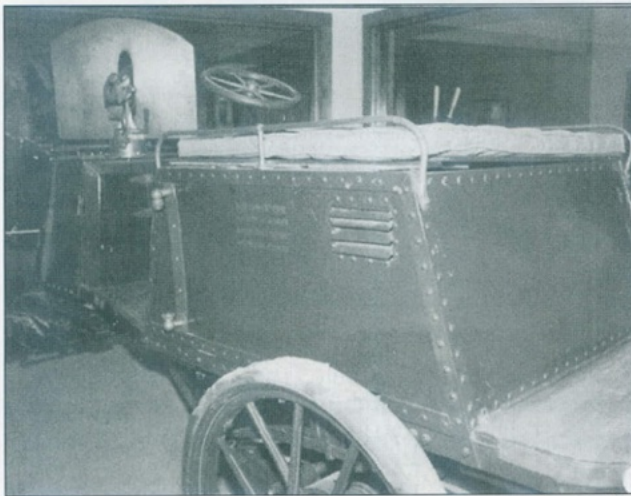
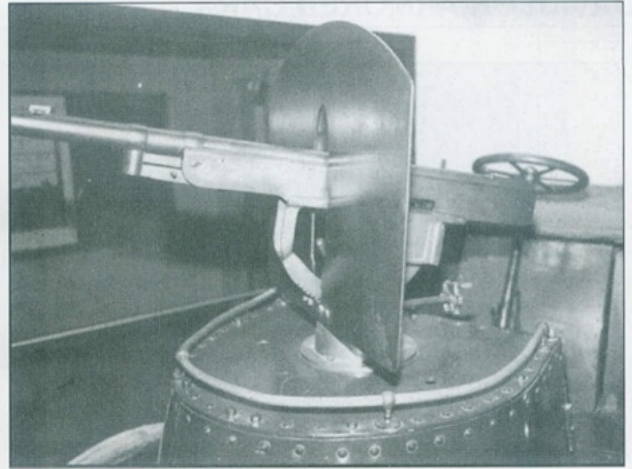
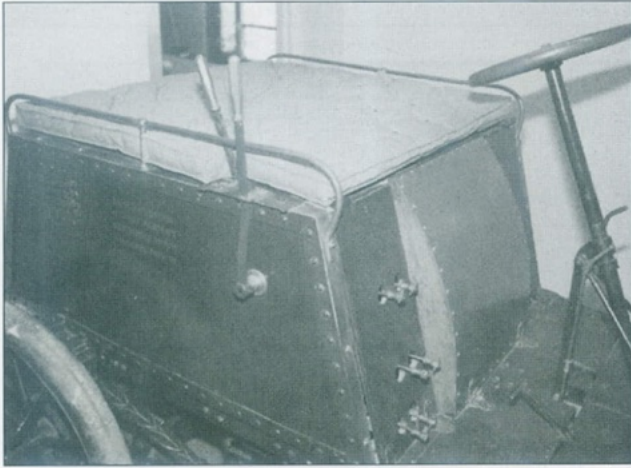
↑ *De Davidson Armored Car Nr.2 zoals hij in 1989 en 1989 bij de Northwestern Military and Naval Academy stond tentoongesteld*

eindigde, ging de uitzending op het laatste moment niet meer door.

De automobiel bestond nog maar net toen majoor Davidson al begon na te denken over de militaire toepassingsmogelijkheden. Hij begon in 1889 met het monteren van een Colt machinegeweer op het onderstel van een Duryea automobiel, waar vervolgens ter bescherming een staalplaat voor werd gezet. Hoewel er in de militaire kringen van die tijd maar weinig belangstelling was voor pantserswagens ging Davidson door met zijn experimenten. In 1899 probeerde hij met een nieuw ontworpen vierwielige "gun carriage" Washington D.C. te bereiken. Het voertuig ging onderweg echter vaak kapot en op een gegeven moment werd de tocht gestaakt. Het ongelukkige voertuig moest per schip worden teruggebracht; de pers schreef er honende artikelen over.

Davidson zat echter niet bij de pakken neer en ging door met het verbeteren van zijn voertuigen. Dit leidde in 1900 tot een nieuw ontwerp, de Davidson Armored Car, die niet, zoals zijn voorgangers, gebaseerd was op een bestaande automobiel, maar geheel nieuw was ontworpen. Voor de aandrijving had Davidson een stoomketel geko-



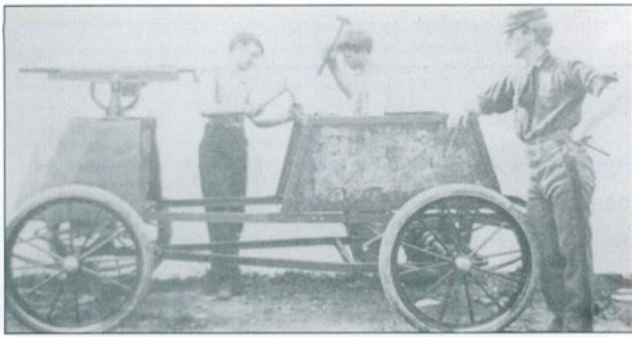


Van boven naar beneden:

- 1. de rechter zijkant met de zitplaatsen voor de bestuurder en drie passagiers. Let op de bedieningshendels en knoppen voor de stoomkleppen***
- 2. de linker achterkant met de zitplaatsen en de houder voor het kijkglas van de stoomketel***
- 3. de onderkant met de kettingaandrijving naar de achteras.***

Beide foto's tonen het Colt 7 mm snelvuurgeweer, gemonteerd op de gepantserde behuizing van de stoomketel.





zen, gebouwd door Dayton Motor Vehicles in Ohio, en een zes pk drie cilinder stoommachine van de Duryea Motor Wagon Company. Het onderstel was waarschijnlijk gebouwd door Peoria Rubber and Motor Vehicle Manufacturing Company in Peoria, Illinois. De stoommachine en de brandstoftanks werden beschermd door pantserplaten. De bewapening bestond uit een .38 caliber Colt automatisch snelvuurgeweer, dat een vuursnelheid had van 480 schoten per minuut. Het had een schootsveld van 90° naar links en rechts en een effectief bereik van 2000 meter. De schutter en de bestuurder werden beschermd door een afneembaar stalen schild. Aan de voorkant kon een schijnwerper geplaatst en links en rechts van de voorkap zaten twee koplampen. Er was plaats voor vier bemanningsleden, met hun dekens, uitrusting en rantsoenen voor tien dagen. Daarnaast was er ook nog ruimte voor 5000 patronen, gereedschap, een windas (om het voertuig uit greppels te kunnen trekken) en genoeg brandstof voor twee dagen. De maximum snelheid was 30 mijl per uur.

Het samen voegen van de verschillende componenten tot een compleet voertuig werd onder leiding van Davidson uitgevoerd door cadetten van de Academy.

Om de bruikbaarheid van dit voertuig aan te tonen ondernam Davidson in 1901 wederom een tocht naar Washington D.C., die nu succesvol verliep. Davidson en

← Davidson en enkele cadetten van de Academy aan het werk aan een van de twee voertuigen

de cadetten parkeerden de wagen triomfantelijk vóór het Capitool, waar ze door honderden senatoren, leden van het Congress en toeschouwers luid werden toegejuicht.

De Davidson Armored Car was bedoeld als verkenningsvoertuig. Het is echter nooit tot commerciële productie gekomen, want daarvoor was hij niet solide genoeg. Wel diende hij als basis voor verdere ontwikkelingen, die uiteindelijk in 1915 leidden tot de Cadillac Armored Machinegun Carrier, die als de eerste volwaardige Amerikaanse pantserwagen kan worden gezien (zie ook DE TANK 159). Van de twee gebouwde Davidson Armored Cars is er één bewaard gebleven in het Chicago Museum of Science and Industry.

← Het automobielkorps en het wielrijderskorps van de Northwestern Military Academy, 1902

Bron:

- Pioneer Military Vehicle, Terry Thomann, ARMY Motors nr. 56.
- Internet. Zoeken op Davidson Armored Car

**WORD ABONNEE OP MODELBOUWMAGAZINE
VOOR SLECHTS: €36,- PER JAARGANG
EN KRIJG 3 NUMMERS GRATIS
t.w.v. €22,50!**

Het grootste en populairste plastic-ModelbouwMagazine in Nederland en België maakt het voor u nóg leuker om abonnee te worden: **U KRIJGT 3 EXTRA GRATIS NUMMERS** bij het afsluiten van een abonnement! Tevens maakt de 25ste nieuwste abonnee kans op een topkwaliteit Evolution airbrush t.w.v. €140,- want die geven wij ook GRATIS weg!

Word dus abonnee op ModelbouwMagazine, de leukste aanvulling op uw verenigingsblad! •68 pagina's full-color per uitgave •Medewerking van topbouwers in Nederland en België, •Tips en Trucs •Duidelijke grote kwaliteitfoto's •Stap-voor-stap montage-artikelen! •Boordevol kitreviews! •Nederlandstalig!



Meer info:

www.modelbouwmagazine.nl
zie: Actie-voordeel

of: info@modelbouwmagazine.nl -Tel: 062-2488261

U kunt ook een proefnummer aanvragen!
Het Jubileumnummer 25 komt uit met 8 pagina's EXTRA! (cover op website)



Mobile Camouflage System

Sinds enkele jaren wordt er binnen de KL gewerkt aan een *Mobile Camouflage System*, afgekort het **MCS**. Een en ander zou moeten voldoen aan een aantal criteria: tijdelijk vast op een voertuig aan te brengen, camouflage verbetering in meerdere spectra, minimale beperkingen tijdens een inzet voor de bemanning, op meerdere voertuigen toepasbaar. Gezien de inzet van onze eenheden is er gekozen voor woestijn camouflage.

Uitgaande van dit wensenpakket werd de industrie benaderd met het verzoek iets te ontwikkelen. Twee bedrijven namen de uitdaging aan en zijn aan de slag gegaan. De Fennek werd als proefvoertuig uitgekozen omdat die in die tijd net nieuw en dus interessant was. Na een periode van meten, ontwerpen en ontwikkelen was het in 2004 tijd voor de eerste beproevingen. Als eerste werden in Toledo, Spanje, met een drietal voertuigen hittebeproevingen gedaan. Eén met "delen van" een Duits ontwerp, één met een pakket van Zweedse herkomst en één met een gewone Fennek als referentievoertuig. Laatstgenoemde was voor de beproeving in een woestijnkleur geschilderd.

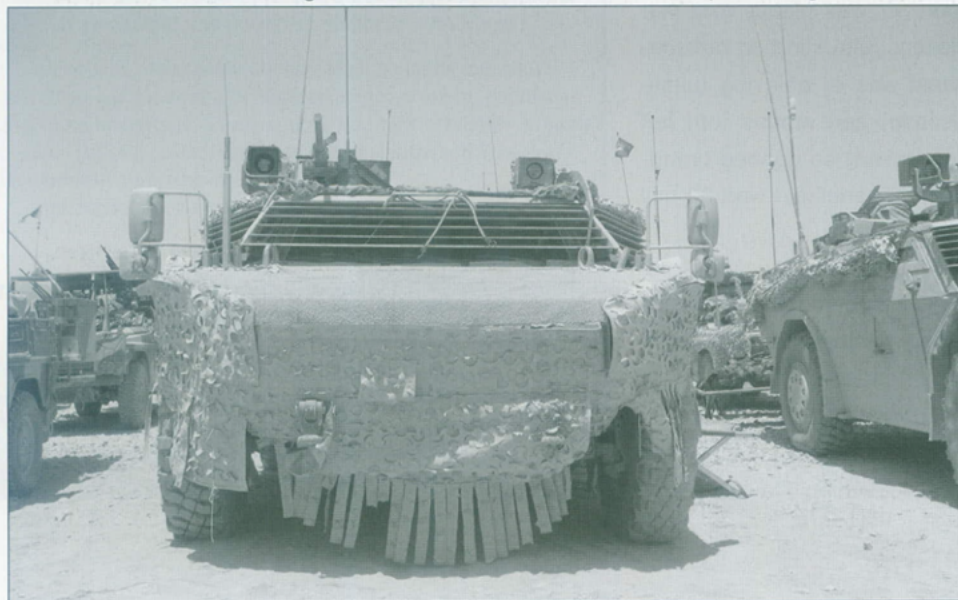
Door een aantal factoren, waaronder het weer, leverden deze beproevingen geen goede resultaten op en derhalve werd besloten ze te herhalen.

We spreken ondertussen van 2005, wederom in Spanje, maar nu in de achtertuin van de Spaanse Militaire Academie in Zaragoza. Wederom een hitte-

beproeving met drie Fenneks. Er was voor deze locatie gekozen omdat uit de klimaatgegevens bleek dat dit in de periode juli en augustus de ideale plek was. De industrie was er helemaal klaar voor en niets stond een goede beproeving in de weg. Maar helaas, toen het hele circus was opgetuigd en men aan de slag wilde gaan, sloeg het weer om waardoor een deel van het programma niet kon worden uitgevoerd. Enkele onderdelen konden gelukkig wel worden uitgevoerd. Zo ging de test met de radar gewoon door en hieruit bleek dat de camouflage door de absorptie van de radarstraling een aanzienlijke reductie van het radarprofiel van het voertuig opleverde. Ook bleek dat het pakket, naast het camouflageaspect, een temperatuur reductie opleverde tot wel 10 graden Celsius. Op basis van deze en meerdere gegevens is ervoor gekozen om met de firma Barracuda uit Zweden verder te gaan.

Na evaluatie van deze testen bleef er behoefte aan meer informatie. Een hernieuwde test was een mogelijkheid, maar in de praktijk testen was ook een van de opties. Na een periode van overleg en voorbereiding is er begin 2008 een pakket van Barracuda naar het inzetgebied (Uruzgan) gegaan en heeft men zich daar ingezet om meer informatie aan te leveren. In het bijzonder een verkenningspeloton van 104 GGVe was hiermee belast en aansluitend heeft een eenheid van 103 GGVe de taken overgenomen. Ondertussen gaat het beproeven gewoon door en is TNO de inmiddels aangeleverde informatie al aan het analyseren.

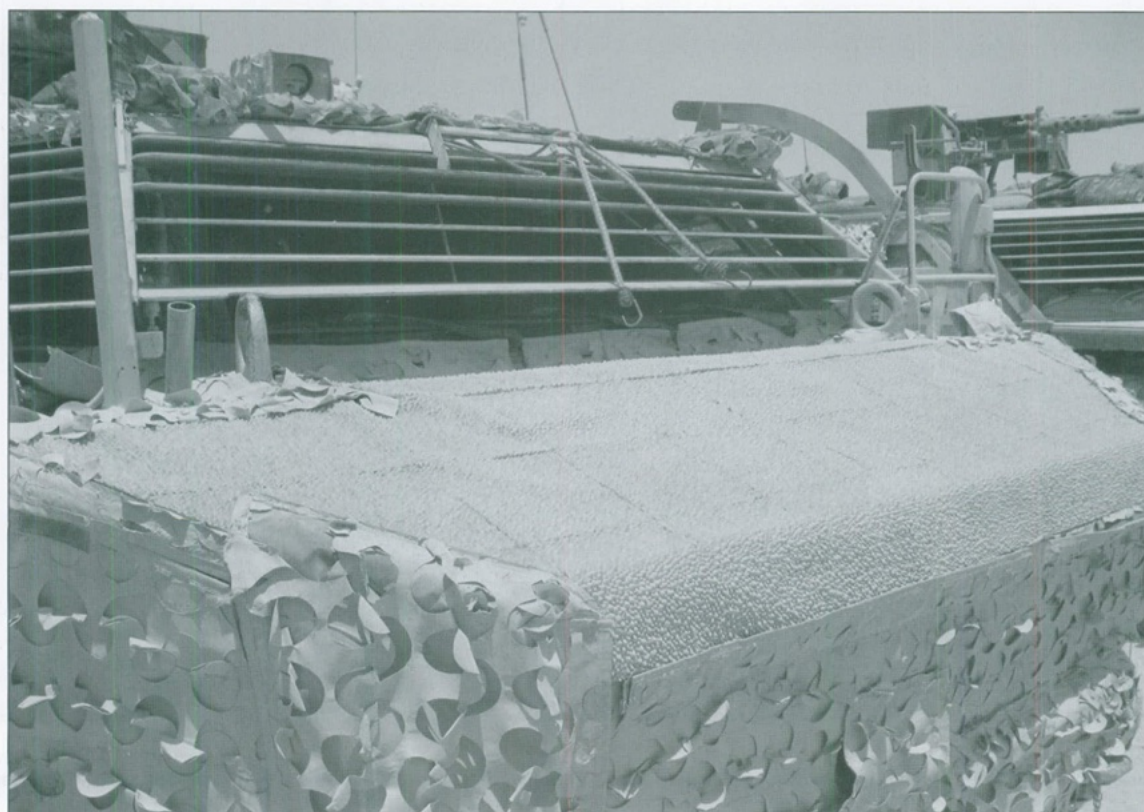
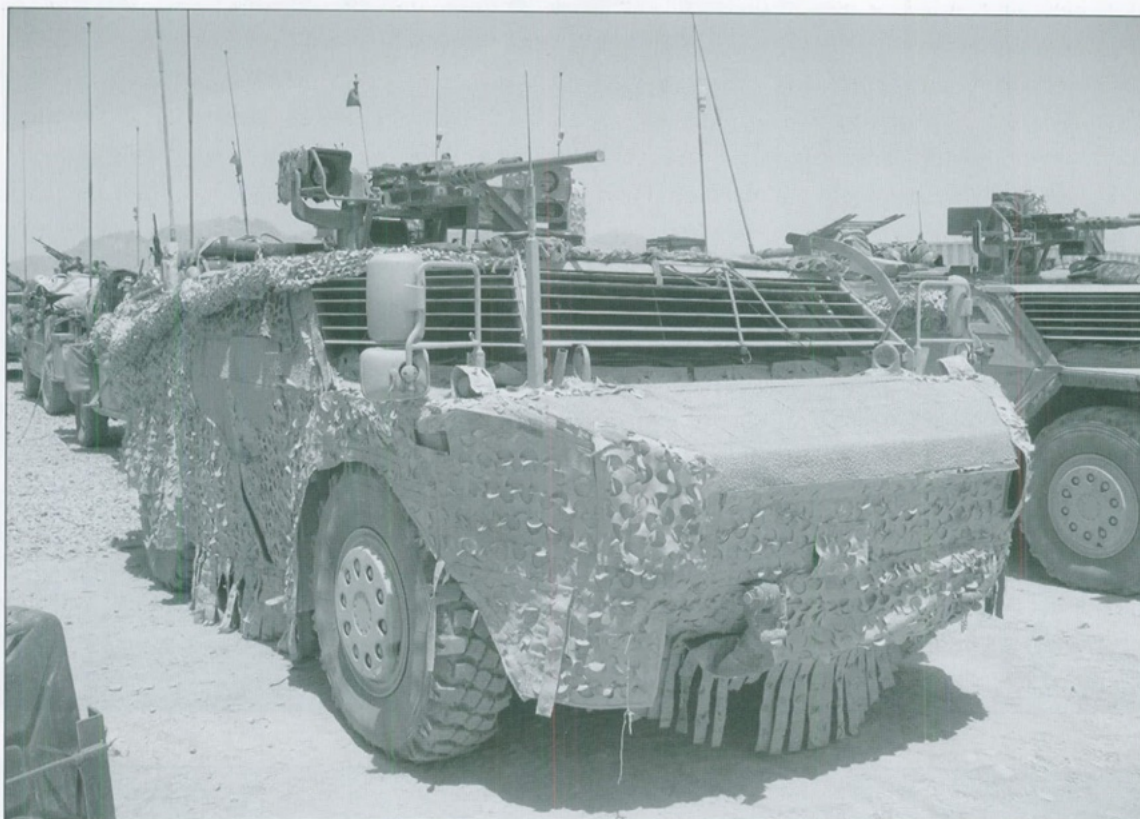
Natuurlijk is er nog een aantal zwakheden te overwinnen en heeft dit pakket ook nadelen, maar gezien de winst op het gebied van radar-detectie en waarneming door anderen met reguliere waarnemingmiddelen en niet op de laatste

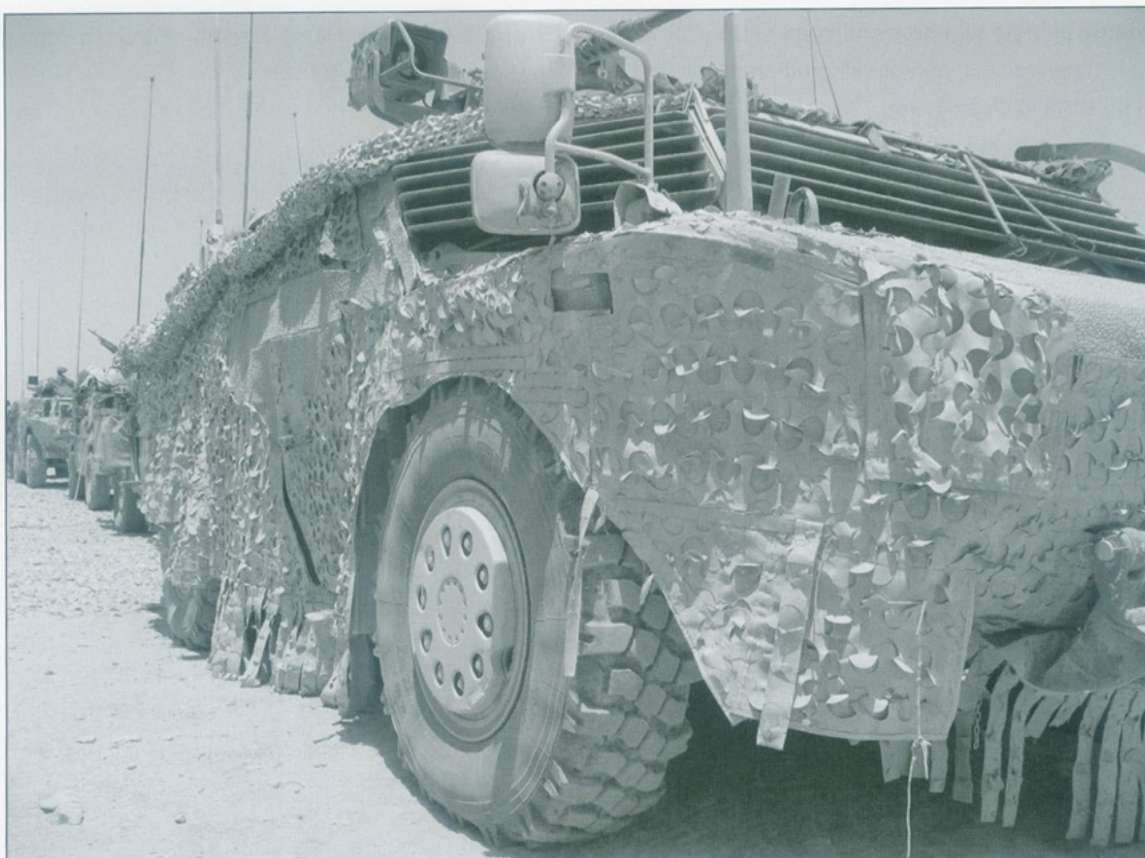


plaats de afname van de binnentemperatuur, waarvan zowel materieel als personeel profiteren, zit er heel veel potentie in dit systeem.

Bron: MCS, Owi Henri Donath (Stoo Opl/opn 104 Verkesk), VOC 2008/2

Foto's: Alex





Fennek van 104 c.q. 103 GGVe als beproevingsvoertuig voor het Barracuda Mobile Camouflage System in Uruzgan

De Mark VIII "Liberty" tank

De Mark VIII is historisch gezien een belangrijke tank omdat het de eerste was die het resultaat was van een internationaal tankontwikkelingsprogramma. Zijn meest voorkomende aanduiding is "Liberty Tank", maar hij is ook bekend onder de namen "International" en "Geallieerde tank". De naam "Liberty" is afkomstig van de motor waarmee hij werd aangedreven, een aangepaste Liberty vliegtuigmotor.

Toen de Amerikanen in 1917 direct bij de Eerste Wereldoorlog betrokken raakten, begon het Amerikaanse leger direct met een studie naar het gebruik van tanks. In het kader hiervan werden twee majoors, James Drain en Herbert Alden, in de tweede helft van 1917 naar Frankrijk gestuurd om daar informatie te verzamelen over de bruikbaarheid van de toen gangbare tankmodellen voor het Amerikaanse leger. Hun bevindingen resulteerden in een aanbeveling voor de Renault FT-17 lichte tank, maar van de zwaardere tanks (de Britse Mk.IV, Mk.V) waren ze niet onder de indruk.

Hun bevindingen droegen bij aan het besluit dat Britse en Amerikaanse deskundigen gezamenlijk een nieuwe zware tank zouden ontwikkelen, waarin de Britse ervaringen en de Amerikaanse productietechnieken konden worden gecombineerd. Als resultaat hiervan werd in november 1917 het *Joint Inter-Allied Tank Committee* opgericht dat de eisen voor een nieuwe zware tank moest formuleren. Lt-kolonel Albert Stern, de toenmalige *Secretary of the Royal Naval Air Service Landships Committee*, en majoor James Drain werden belast met de leiding over het Inter-Allied Tank Committee. Frankrijk steunde het project wel, maar bleef toch de eigen ontwerpen gebruiken.

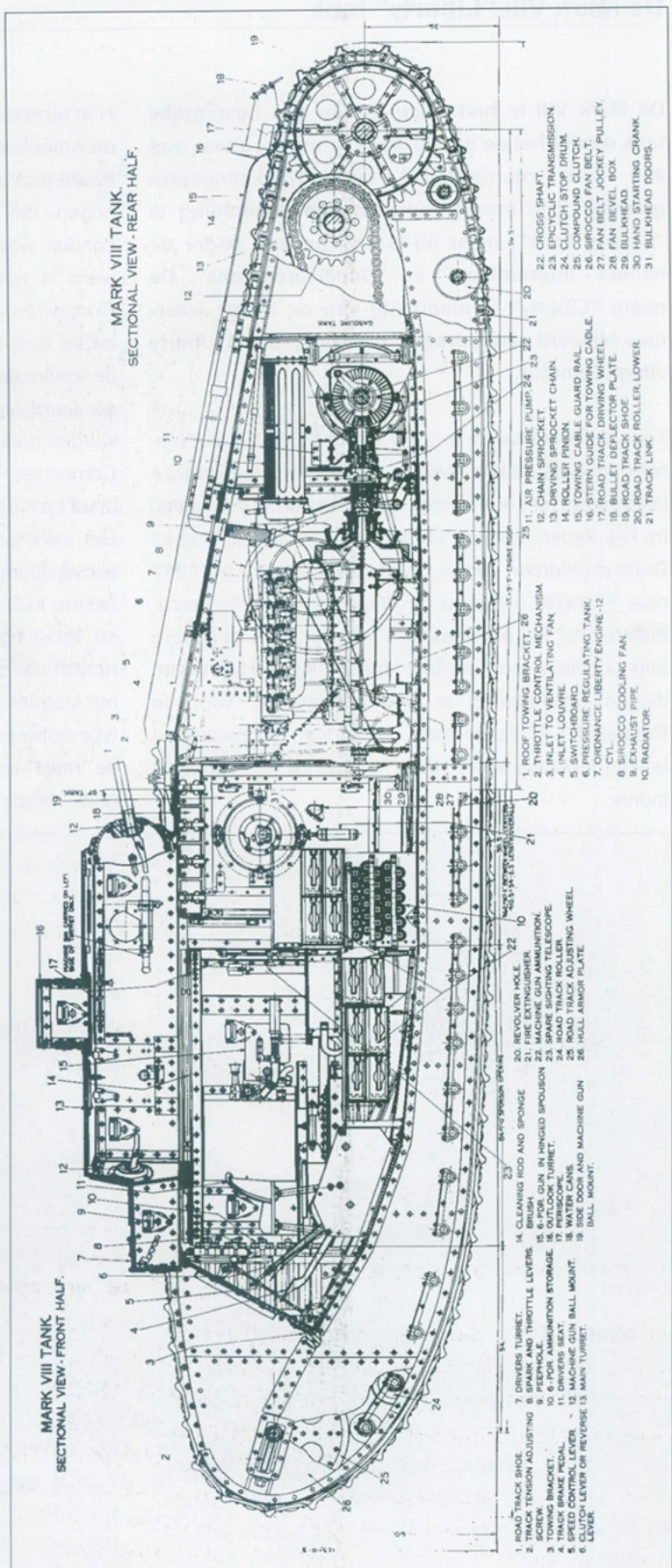
Het werk aan het nieuwe ontwerp begon direct. Op aanwijzingen van het Tank Committee maakte een zekere luitenant G.J.Rackham de eerste gedetailleerde tekeningen. De tank kreeg de klassieke Britse ruitvormige romp en was in feite een voortzetting van het standaard Britse tankontwerp. Er werd slechts één type ontworpen, waarmee afscheid werd genomen van de "male" en "female" uitvoering. De tank werd aangeduid als de Mark VIII. Voor de aandrijving viel de



keuze op de 12 cilinder Liberty vliegtuigmotor, die destijds als de beste motor werd beschouwd. Dit leidde tevens tot de meest gebruikte aanduiding, de Mark VIII Liberty Tank. In het ontwerp werden verschillende vernieuwingen toegepast. Zo was de motorruimte door middel van een stalen schot gescheiden van de gevechtsruimte. In dit schot waren toegangsluiken gemaakt en ook was er een overdruksysteem aangebracht om de motordampen buiten de gevechtsruimte te houden. De erkers voor de hoofdbewapening waren van een nieuw Amerikaans ontwerp en ook had de tank bovenop de romp de vaste koepel die voor het eerst was toegepast op de mislukte Mark VII tank. De pantsering van de Mark VIII was bestand tegen het vuur van handvuurwapens, granaatscherven en pantserdoorborende munitie.

Op 26 december 1917 werden de plannen en een houten proefmodel goedgekeurd. De Britten zouden de pantserplaten leveren, de chassisbalken, wapens, munitie en rupsbandschakels. De VS leverde de motor, de remmen, de vering en overige delen van het onderstel. De tanks zouden in Frankrijk door Chinese arbeiders worden gebouwd, om zo op scheepsruimte te besparen. Je brengt makkelijker goed verpakte onderdelen naar het Europese vasteland dan compleet gebouwde tanks.

Men ging in eerste instantie uit van een productie van 300 tanks per maand en 1500 in totaal, maar hiervan kwam direct al niets terecht. De Liberty motor moest op talloze punten worden aangepast voordat hij geschikt was voor serieproductie en toen hij eenmaal in productie was, werden de meeste exemplaren opgeëist door de Amerikaanse vliegtuigindustrie. Dit betekende ernstige vertraging voor de bouw van Liberty tanks.

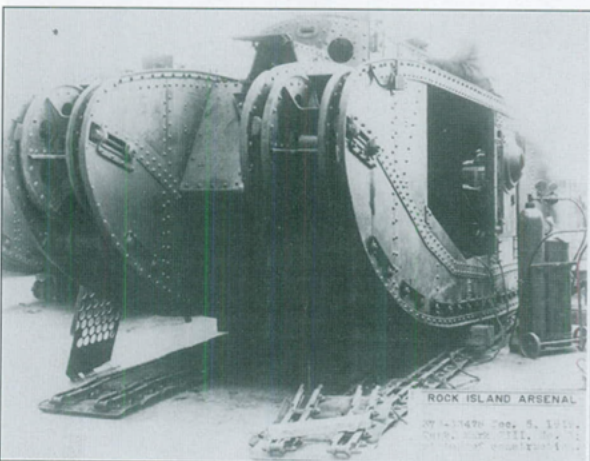


De productie moest gaan plaatsvinden in de Franse plaats Neuvy-Pailloux, waar begin 1918 met de bouw van een fabriek werd begonnen. Dit vorderde maar langzaam en toen in november 1918 de wapenstilstand werd gesloten, was de fabriek nog altijd niet gereed.

In juli 1918 was in Engeland van gewoon staal een prototype gebouwd, dat vervolgens naar de VS werd gebracht, waar de motor en de transmissie werden ingebouwd. Om de zaken nog ingewikkelder te maken traden de Fransen in 1918 weer toe tot het programma en eisten een deel van de productie op. In november 1918 lagen in Engeland de onderdelen voor 100 tanks gereed. Op 11 november 1918 werd de wapenstilstand getekend, waarna op 27 november Engeland en Frankrijk besloten zich uit het project terug te trekken.

De Amerikanen wilden toch wel doorgaan en kochten vervolgens de onderdelen voor deze eerste 100 tanks en verscheepten ze in januari 1919 naar Rock Island Arsenal, Illinois. Kolonel Jordan, de commandant van het Arsenal, kreeg vervolgens opdracht om de 100 tanks te bouwen.

Deze foto (↓) is gemaakt bij Rock Island Arsenal op 5 december 1919. Op een gegeven moment stonden er 28 Mark VIII's op de productielijn.



In februari werd het prototype, dat al in de V.S. was, bij Rock Island afgeleverd en meteen doorgestuurd naar het proefterrein bij Savannah, ongeveer 80 km ten noorden van Rock Island. De beproevingen brachten verschillende problemen aan het licht, o.a. met het uitlaatsysteem en de koeling. Die met de uitlaat werden verholpen, maar de koeling zou altijd problemen blijven geven. De machinegeweren aan de zijkanten van de vaste toren bleken slecht bruikbaar te zijn en werden verwijderd.

De serieproductie bij Rock Island Arsenal begon op 1 juli 1919, de eerste tank werd op 5 januari 1920 afgeleverd en de laatste op 5 juni 1920.

In Engeland werden slechts zeven Mark VIII tanks gebouwd door de North British Locomotive Company in Glasgow. De eerste kreeg een Rolls-Royce vliegtuigmotor, maar de volgende tanks kregen een 300 pk Ricardo 12 cilinder motor en uiteindelijk kreeg de eerste gebouwde tank deze ook.

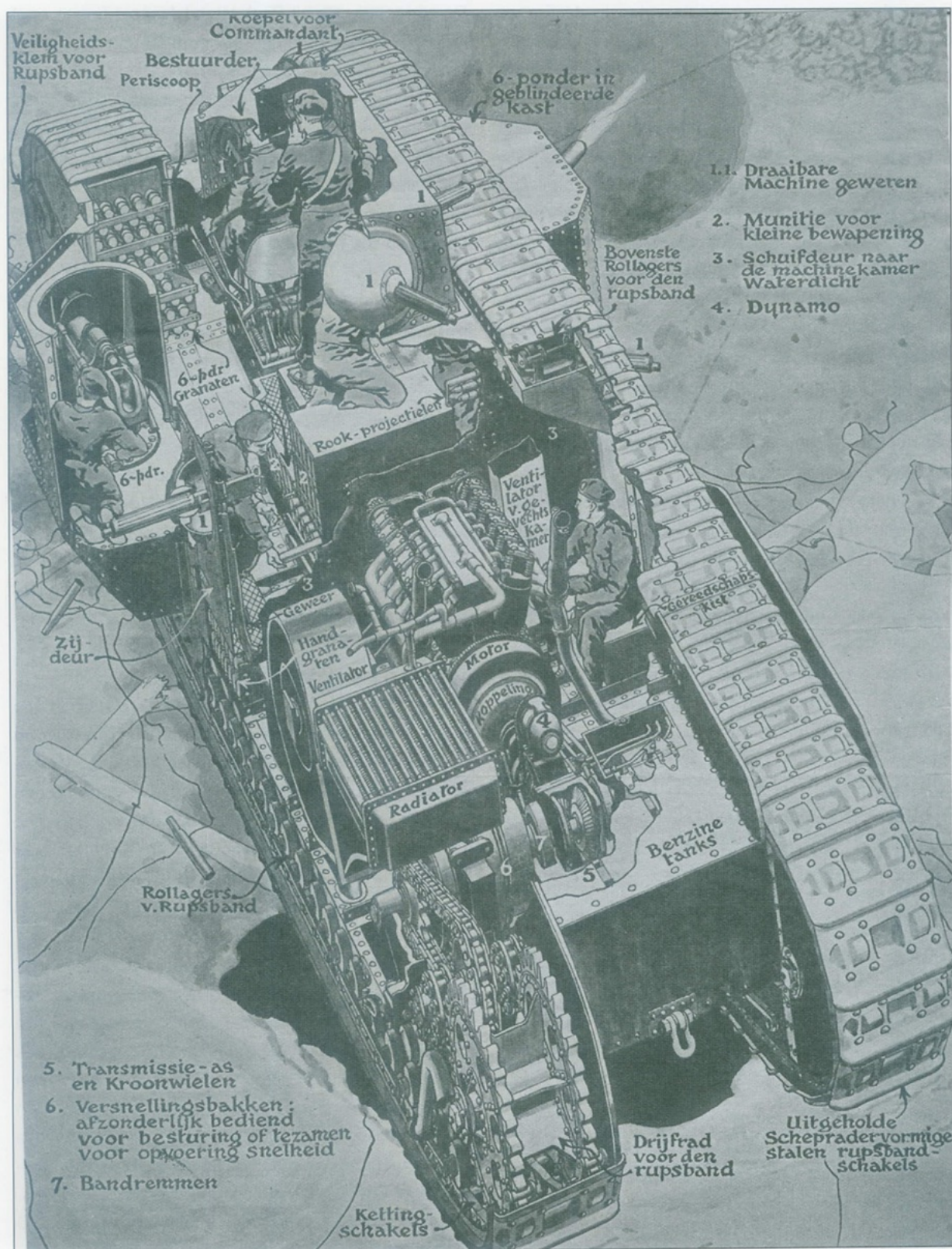
In de VS zijn de tanks van 1920 tot 1932 gebruikt. Ze waren bij verschillende onderdelen ingedeeld, waaronder de 67th Infantry (tanks), wat later het 67th Armored Regiment werd. Tussen 1928 en 1932 werden experimenten uitgevoerd met een luchtgekoelde Liberty motor. De betreffende tank was te herkennen aan een grote ventilator aan de linker zijkant. In 1932 werden de Mark VIII tanks uit actieve dienst teruggetrokken en opgeslagen bij de Aberdeen Proving Grounds. In 1940 zijn nog 90 Mark VIII en een aantal 6-ton tanks aan Canada geleverd, waar ze zijn gebruikt als trainingsvoertuigen.

Technische gegevens

De Mark VIII was gebouwd door pantserplaten op een frame van stalen balken te klinken. De dikte van de pantsering varieerde van 6 mm bovenop tot 16 mm aan de voorkant en de zijkanten. De motor was een vloeistof gekoelde, lage compressie uitvoering van de 12 cilinder Liberty vliegtuigmotor, die bij 1400 tpm 338 pk leverde. De aandrijving ging via een Wilson epicyclische transmissie d.m.v. kettingen naar de aandrijftandwielen.

Op de Amerikaanse en Britse productiemodellen was de lage uitlaatpijp verwijderd. De uitlaaldempers waren bij de Britse tanks op het dak gemonteerd, de Amerikaanse hadden geen dempers. Het gewicht was 37,5 ton, de snelheid op de weg varieerde tussen 8 en 11 km/uur. Vanwege de problemen met de koeling kon de tank maar een korte tijd achter elkaar op volle snelheid rijden. De Mark VIII had een brandstofvoorraad van 240 gallon (ruim 1000 liter) in drie tanks, waarmee hij een actieradius had van ongeveer 80 kilometer.

De afmetingen waren 3,07 m hoog, 3,7 m breed en 10,25 m lang. Het overschrijdingsvermogen was 4,8 m. De bewapening bestond uit twee zesponders (57 mm), geïnstalleerd in erkers die t.b.v. het vervoer op



Een foto uit een mij onbekend Nederlands tijdschrift. Het bijschrift luidde:

EEN RIJDEND FORT – DE MARK VIII, de zwaarste Engelse tank

spoorwagons konden worden ingetrokken. Daarnaast had de Britse uitvoering zeven .303 Hotchkiss machinegeweren en de Amerikaanse vijf .30 cal M1919 machinegeweren. De munitievoorraad bestond uit 208 granaten voor de zesponders en 13.484 patronen voor de machinegeweren.

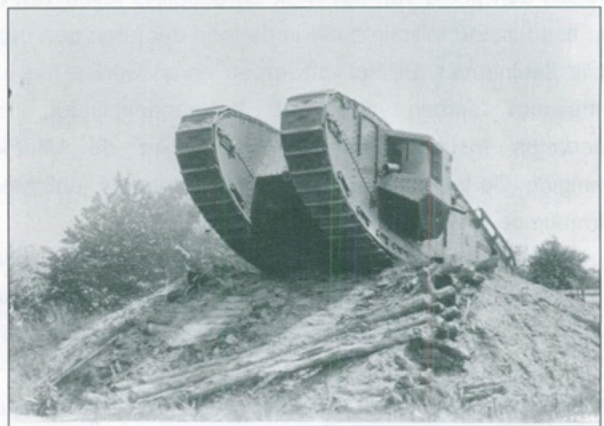
De tanks hadden een bemanning van 8 tot 11 personen, te weten commandant, bestuurder, twee zesponder schutters, drie machinegeweerschutters en een monteur. De drie extra bemanningsleden waren twee zesponder laders en nog een machinegeweerschutter.

De tankcommandant stond in de toren en communiceerde d.m.v. een zogenaamd "laryngaphone" systeem met de overige bemanningsleden. Dit systeem maakte gebruikte een keelmicrofoon en was een grote verbetering ten opzichte van de oude "hamer- en handsignaal methode".

Er zijn in ieder geval twee Mark VIII tanks bewaard gebleven; één in Amerika in de verzameling van het Fort Meade U.S.Army Museum en Maryland en één Engeland in de verzameling van het Bovington Tankmuseum.

Bronnen:

- Mark VIII Heavy, The "Liberty Tank", Glen Broman, Museum Ordnance, mei 1996
- Building a U.S. Mark VIII "Liberty" heavy tank, Jim Hensley, Boresight, november 1999
- The first international tank, Pat Ware, Classic Military Vehicle, juli 2007



De foto's tonen Amerikaanse Mk VIII Liberty tanks tijdens manoeuvres in Ford Leonard Wood, Maryland., juli 1928

legermuseum

Korte Geer 1 | 2611 CA Delft | The Netherlands | T +31 (0)15 215 05 00
F +31 (0)15 215 05 44 | www.legermuseum.nl

Afgelopen maand was het dertig jaar geleden dat in Libanon de Nederlandse **UNIFIL** (*United Nations Interim Force in Lebanon*) missie begon. Ter gelegenheid daarvan werd op 14 maart j.l. in het Legermuseum in Delft een fototentoonstelling geopend met als titel "**UNIFIL, Nederlandse inzet in Libanon, 1979-1985**".

Aan de hand van onder meer amateuropnamen schetst deze expositie een beeld van het werk en dagelijks leven van de bijna tienduizend militairen die in de loop der jaren aan deze missie deelnamen. Bij het ontwerpen ervan werkte het Legermuseum samen met het Veteraneninstituut, het Nederlands Instituut Militaire Historie en de UNIFIL-vereniging. De tentoonstelling duurt tot en met 14 juni. Meer informatie op www.legermuseum.nl

Dutchbatt beschikte over een groot aantal voertuigtypen

*Foto: E.P.B. Tomasso,
geplaatst in "Vredesmacht in Libanon"*

Een tweede interessante fototentoonstelling in het museum is **Kerkhof van de Koude Oorlog** van Martin Roemers, welke in een serie van zestig opnamen een beeld geeft van de verlaten landschappen van de Koude Oorlog.

De val van de Berlijnse muur op 9 november 1989 markeert het einde van de Koude Oorlog, die kort na de Tweede Wereldoorlog begon. Het was een lange periode van gespannen verhoudingen tussen enerzijds de Verenigde Staten en West-Europa en anderzijds de communistische Sovjet-Unie en Oost-Europa. Wat hieraan herinnert zijn de stoffelijke overblijfselen en de verlaten landschappen aan beide kanten van het IJzeren Gordijn: bunkers, kazernes, wapens, vliegvelden, muurdecoraties, wachttorens, oefenterreinen en kernwapenopslagplaatsen.

Roemers legt deze aandenkens van een voorbij tijdperk sinds jaren op indringende wijze vast. De foto's zijn gemaakt in onder meer Duitsland, Nederland, Engeland, Rusland, Polen, Tsjechië, Oekraïne, Letland en Litouwen. Op de binnenplaats van het Legermuseum staat ook een metershoog deel van de Berlijnse muur. Een stuk beton voor de argeloze

voorbijganger, maar voor velen het symbool van het verdeelde Europa ten tijde van de Koude Oorlog.

De tentoonstelling is te zien van 23 april tot 26 oktober.

Bron: Defensiekrant 8 en 9 (jaargang 2009)



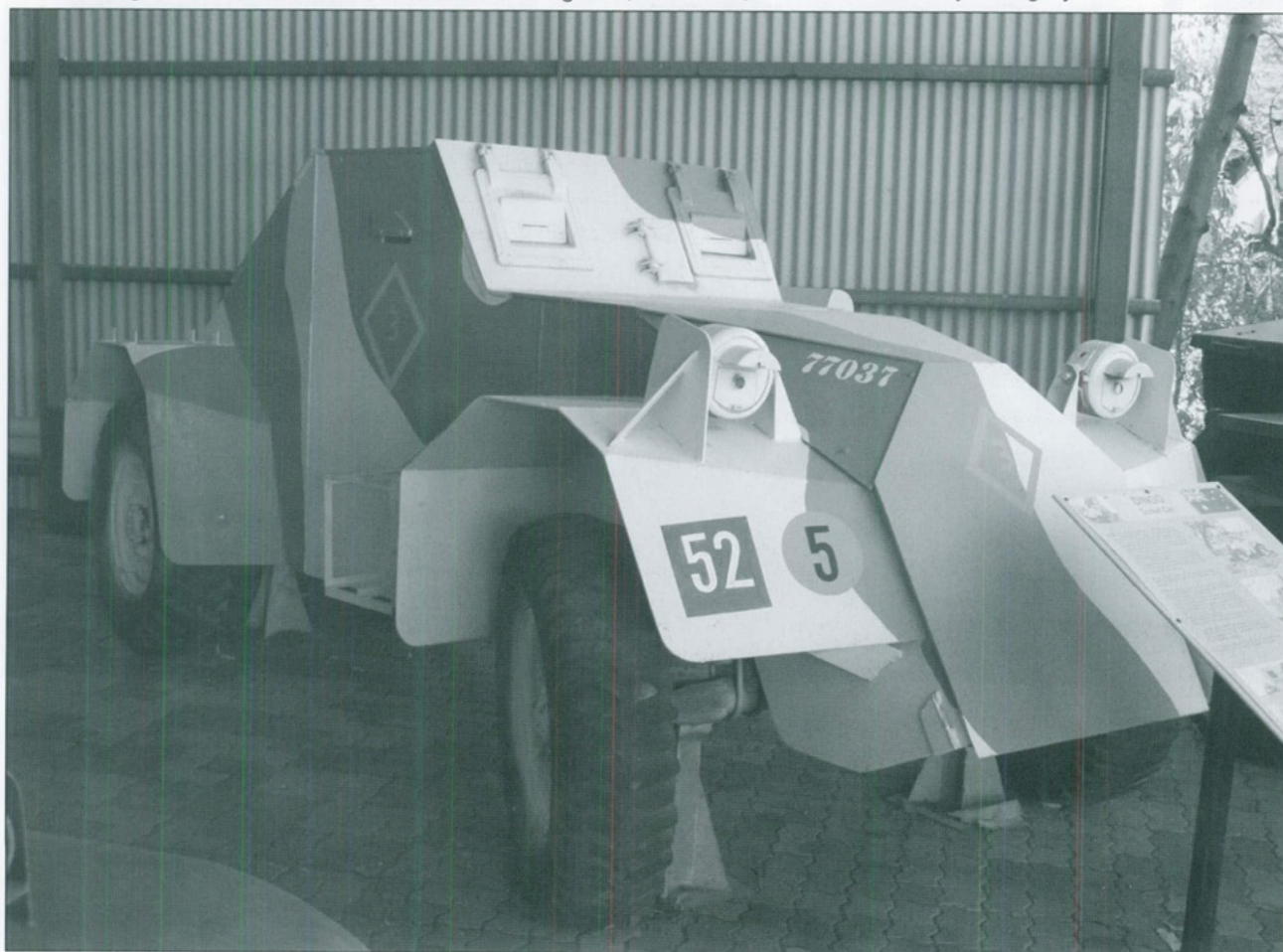
DINGO Scout Car

Er zijn, inclusief het prototype, slechts 245 stuks van deze in Australië ontworpen verkenningswagen gebouwd, in de periode dat het Australische leger dringend verlegen zat om materiaal voor haar nieuw opgerichte pantserdivisies en de aankoop van buitenlandse voertuigen vrijwel onmogelijk was.

De verkenningswagen was gebouwd van beschikbare commerciële componenten, waaronder een ingekort 30cw Ford vrachtwagen onderstel, een 85 dan wel 95 pk Ford V8 motor, een standaard Ford vrachtwagen 4F1R versnellingsbak en een combinatie van Ford en Marmon-Herrington verdeelbak en assen. De gelaste romp werd gebouwd door de Victorian Railways Newport Workshops. Er werd 1¼ inch en 3/8 inch pantserplaat voor gebruikt. Hij had drie aparte secties, voor de motor, de bemanning en de brandstof. De motor was voorin geplaatst, de midensectie was voor de bemanning en bood plaats aan de bestuurder (rechts) en de commandant / schutter (links). De bewapening bestond uit een lichte Bren of Lewis mitrailleur, een Thompson pistoolmitrailleur en een .303 Lee-Enfiel geweer. De brandstofvoorraad was 44 gallon,

goed voor een actieradius van 325 mijl. De toegangsdeur zat in de linker zijwand, in het dak zat een schuifluik. Voor het zicht naar buiten waren er twee luikjes in de voorplaat, een in de achterzijde en twee kijkspleten in de zijwanden. Tussen de bestuurder en de commandant zat in de voorplaat een luik voor de mitrailleur.

In november 1941 leverde de Ford autofabriek in Geelong, Victoria een testvoertuig af, dat, na inspectie door leden van de Generale Staf en een aantal veldbeproevingen, als goed genoeg voor serieproductie werd beoordeeld. De opdracht hiervoor werd in februari 1942 aan de Ford fabriek in Geelong gegeven. Hoewel de prestaties als voldoende waren beoordeeld, deden zich al snel problemen voor. De bevestiging van de vooras was te zwak en moest worden versterkt. Ook was de zitplaats van de bestuurder ergonomisch slecht doordacht, het zicht naar buiten "onder pantser" was slecht en de ventilatie voldeed niet. Ook de terreinvaardigheid was niet wat men er van had verwacht. De Dingo presteerde slecht in modder en zand en kwam daar heel snel in vast te zitten. Dit beperkte uiteraard zijn mogelijkheden als verken-



ningsvoertuig. Er werden pogingen ondernomen de ergste tekortkomingen te verbeteren, maar door het inkrimpen van de Australische pantserstrijdkrachten en het beschikbaar komen van voldoende buitenlandse voertuigen, besloot het leger de productie van de Dingo na het 244^{ste} voertuig te staken. In het oorspronkelijke prototype was al een aantal verbeteringen aangebracht en er zijn met dit voertuig nog wel beproevingen uitgevoerd, maar van serieproductie is het niet meer gekomen.

De Dingo is nooit buiten Australië gebruikt en alleen ingezet voor trainingsdoeleinden. De 244 gebouwde voertuigen zijn van midden 1942 tot ergens in 1944 gebruikt door de verkenningseenheden van de 1^e Australische Pantserdivisie. Daarna zijn ze teruggegaan naar de Ord-

nance Depots. De registratienummers begonnen bij 77000.

Er is een tijd gedacht dat er geen Dingo's meer waren overgebleven, maar de laatste jaren zijn er toch verschillende opgedoken. Zo was er nog niet zo lang geleden een te koop uit de collectie van het National Military Vehicle Museum in Adelaide, Australië (voertuig nummer 77114).

Bron: Australian Scout car "DINGO", Paul Handel, AFV News, datum onbekend

Foto's: John Janse





Panzer Kampfwagen 38(t) Ausf.E/F



DE LANCIER MODELBOUW

Herenstraat 74
2802 KJ Gouda
Nederland

Tel: 0182-528185
Fax: 0182-584290
E-mail: delancier@zonnet.nl

BRONCO MODELS

35006	CV L3/35 tankette Italiaanse woestijn uitvoering	€ 35,95
35007	CV L3/35 tankette (Hongaarse, Duitse, Chinese en Italiaanse uitvoering)	€ 35,95
35008	CV L3 /35 Lanciafiamme tankette (vlammenwerper uitvoering met aanhanger)	€ 38,50
35013	SdKfz 221 Pantserwagen met interieur	€ 38,00
35026	Staghound AA vesie	€ 37,50

PANZERWRECKS No. 8 Normandië van LEE ARCHER in mei op voorraad € 27,00

DRAGON MODELS:

6404	U.S. M4A1 Sherman Direct Vision	€ 47,00
6424	T34/76 Model 1942 Hexagonal turret soft edge type	€ 49,00
6425	SdKfz 250/8 met 7,5cm K.51 L24	€ 45,00
6467	U.S. M3 75mm gun motor carriage halftrack	€ 49,00
6330	PzKpfw IV Ausf. D met 7,5cm KwK40 L/43	€ 45,00
6384	Panther G met Zimmerit	€ 56,00

PLUSMODEL

00321	British Artillery Tractor CDSW 30-CWT (prachtige Afrika wagen)	€ 119,00
-------	--	----------

NUTS & BOLTS BOEKJES

NB23	Panzerjäger I met 4,7cm Pak (t) auf PzKpfw	€ 27,50
------	--	---------

MILITARY MINIATURES IN REVIEW No. 46 is binnen € 12,50

MINI ART

35067	Dingo Mk. Ib British Armoured Car met bemanning en veel PE (218 onderdelen)	€ 28,90
35069	British Armoured Car Crew	€ 9,80
35072	German Armoured Car crew (welke pantserwagen gaan ze uitbrengen?)	€ 9,80
35077	Dingo Mk. III British Armoured Car met bemanning (binnenkort)	€ 28,90

(Groot assortiment huizen van Mini Art, Verlinden en Royal Model op voorraad!)

TRUMPETER

00392	ASLAV-25 Reconnaissance vehicle	€ 25,00
00399	M1134 Stryker Anti-tank guided missile	€ 25,00
02306	M-198 155mm medium towed howitzer (vroegere versie)	€ 24,00
01515	German 3001 (H) PzKpfw VI Ausf. A	€ 30,00
00216	German C12 Diesel locomotief	€ 45,00

ACCURATE ARMOUR

K-164	Thornycroft 'Mighty' Antar Mk-2 5 th wheel tractor	€ 197,50
K-169	Tasker 50 ton trailer for Thornycroft 'Mighty' Antar	€ 124,50

Loodfolie per rolletje (0,125mm dik, 22,5x14,5 cm) € 11,50

SKP

025	Challenger A-30 late version. Model met aluminium loop, dry transfers, resin onderdelen etc.	€ 49,50
-----	--	---------

WAT ANDERS

Wij zijn het assortiment aan het uitbreiden met historische figuren. Van o.a. Andrea hebben we geweldig mooie sets op voorraad; de chuck wagon met 5 cowboys, huifkar achtervolgd door Apache; de Carthaginian war elephant; etc. W.O.I figuren van John Smit Modellbau (120mm en 54mm) Young Miniatures, Seil Models, Pili Pili etc.