

TWENOT



**TWEEDE
NEDERLANDSE
ORGANISATIE VAN
TANKHOBBYISTEN**

DE TANK



December 2010

In dit nummer o.a.:

LARC-LX

De Ferret compagnie

Liebherr telescoopkraan

OSTS-MBT



WORD ABONNEE VOOR 2011 EN ONTVANG:

Nederlands  Belgisch
**Modelbouw
MAGAZINE**
1/72 • 1/35 • 1/48 • Anderen

Revell 

4 NUMMERS GRATIS + REVELL PENSELEN SET t.w.v. €35,-!

Omdat we volgend jaar het 35-ste jubileum nummer gaan uitbrengen start het Nederlands/Belgisch ModelbouwMagazine, vanaf het uitbrengen van nummer 33 (NOV/DEC 2010), een zeer aantrekkelijke abonnee-actie!

Elke nieuwe abonnee ontvangt 4 GRATIS nummers (vanaf nr.1 t/m nr. 29) en een GRATIS Revell penselen set!

Deze **GRATIS** extra's vertegenwoordigen een gezamenlijke waarde van maar liefst €35,-! Dit bedrag symboliseert dan tevens de 35-ste uitgave van MBM. Dus maak ook uw neefje, vriend of clublid attent op dit mooie aanbod van MBM!

Ook abonnees die weer willen herintreden (bijv. zij die eerder abonnee zijn geweest en MBM toch zijn blijven volgen), kunnen weer 'herintreden' voor 2011 en ontvangen dan dit **GRATIS** pakket. De kosten voor het abonnement zijn: €36,- +3,- TNT (na)verzendskosten voor het pakket met de 4 gratis nummers en de penselen set.

Wat te doen?

- 1) Iedereen die abonnee wil worden (of herintreder) stuurt een mail naar: **info@modelbouwmagazine.nl** met als onderwerp: **abonnee-actie**.
- 2) Deze vermeld zijn naam en volledig postadres.
- 3) Deze krijgt dan van MBM een mail retour (welkom nieuwe abonnee) met de gegevens. Betaling geschied pas vanaf januari 2011.

Iedereen kan zich nu vast laten inschrijven en krijgt direct bericht. De actie is ook blijvend te volgen via webbanners op: www.modelbrouwers.nl, via onze eigen website: **www.modelbouwmagazine.nl** (zie link: actie voordeel) en via de advertenties in diverse clubmagazines/sites. De actie loopt vanaf heden (nr.33) t/m ver in 2011 en zolang als aangekondigd op sites, banners en advertenties en modelbouwbeurzen.

info: www.modelbouwmagazine.nl
uitgaves: zie link: magazine covers
colofonnen: zie link: verschenen nrs.
Actie-info: zie link: Actie voordeel



Al 33 nummers lang brengt MBM het beste van Nederlandse, Belgische en Internationale topbouwers in het magazine. De prijswinnende bouwers, bekend van forums en beurzen, zie je vanaf nr.1 (2005) t/m 33 (2010) in MBM!



De laatste der Mohikanen

Zaterdag 2 oktober j.l. was de laatste openingsdag van de laatste echte militaire modelbouwwinkel in Nederland; De Lancier in Gouda. Na ruim 21 jaar heeft Rob de Jong gekozen voor sluiting van zijn zaak, om vervolgens een heel andere wending aan zijn leven te geven.

Rob was de eerste "professionele" handelaar die de TWENOT bijeenkomsten in het gebouw van de speeltuinvereniging in Rotterdam Kralingseveer opluisterde. Echt professioneel was het begin natuurlijk niet, want als je naar zijn toenmalige winkel wilde, moest je bij Rob thuis twee trappen omhoog naar de zolder waar zijn winkel annex voorraad was gehuisvest. Hoewel dit geheel en al voldeed aan zijn "non-service" aanpak (die hij zijn hele carrière als winkelmagnaat volgde) kwam bij hem snel het besef dat een echt winkelpand wellicht omzet bevorderend zou zijn. En voilà, de winkel "De Lancier" in de Herenstraat in Gouda was geboren. Hier was hij dan ook sinds 1981 gevestigd, de elementen trotserend en Marokkaanse straatschoffies weerstaand. Rob was lange tijd de enige zaak in Nederland waar je nagenoeg alle exotische modelbouwdozen, accessoires, toebehoren, gereedschappen, e.d. kon kopen dan wel laten bestellen. Concurrenten kwamen en gingen, maar De Lancier bleef een constante factor. Namens bestuur en leden van de TWENOT heb ik op 2 oktober afscheid genomen van Rob als modelbouwhandelaar en hem verwelkomd als eenvoudig clublid, die nu ook aan de wedstrijden kan meedoen.

Dit alles laat ons, modelbouwers achter met nog maar een paar adressen in Nederland waar wij fysiek kunnen inkopen, en een aantal internet aanbieders, hoewel Mol Plasticmodelbouw in afgeslankte vorm verder gaat. Wellicht is dit het juiste moment om jullie te vragen adressen van winkels aan mij door te geven waar het nog interessant is om eventueel inkopen te doen, al dan niet vergezeld van een bakkie leut. Aan de hand hiervan wil ik



een lijst samenstellen en op de TWENOT site publiceren en bijhouden. Winkels in de grensstreek in Duitsland en België zijn ook welkom.

Je kunt ze opgeven via  Als voorbeeld schieten mij te binnen Dinissen in Overloon, Wentink in Arnhem en Modellbau Center Nieder-Rhein in Kamp-Lintfort (D). Geef alle bekende gegevens door, zoals; naam, adres, telefoonnummer, e-mail adres, website en openingstijden. Hopelijk kan ik met de gegevens een voor Nederland dekkende lijst maken.

Rest mij, tot slot, niets anders dan om iedereen prettige feestdagen toe te wensen en een gelukkig, modelbouwwaardig, nieuw jaar.

Uw voorzitter,

Marc Tempels

AGENDA

5 februari	10 ^e Open Plasticmodelbouwdag, Sneek
12 februari	1 ^e TWENOT bijeenkomst, Schiedam
26 februari	Bijeenkomst kleine schaal bouwers, Zeist
12 maart	Flanders Modelling Festival, Antwerpen
13 maart	D-DAY, Regio Zuidoost
13 t/m 17 april	Intermodellbau, Dortmund (D)
15 mei	TWENOT 35 jaar, Overloon

Bijeenkomst voor kleine schaal bouwers.

Op zaterdag 26 februari stel ik vanaf 12.30 uur mijn woning beschikbaar voor de kleine schaal bouwers onder ons. U bent allen van harte uitgenodigd om deze middag te bezoeken. Neem wat gebouwd of in aanbouw zijnd spul mee, zodat we gesprekstof hebben. Graag van te voren, liefst vóór 20 februari, even aanmelden zodat ik weet waar ik op moet rekenen 
Vriendelijke groet;

Johan H. Groen



Regio Zuidoost

Inmiddels zijn de herinneringen aan de laatste SMC alweer vervaagd, maar ik wil bij deze nog eens iedereen bedanken die heeft meegewerkt om de beurs tot een succesvol einde te brengen. Op 17 oktober zijn we met 41 personen in de weer geweest en na afloop konden we weer terugkijken op een vermoeiend, maar leuk weekend. SMC was qua oppervlakte van ruwweg 2500 m2 iets groter dan vorige keren, al leek het een wereld van verschil doordat de extra ruimte vooral gebruikt is om bredere looppaden te creëren en meer ruimte achter de stands te bieden. Hierdoor werd ook de indruk gewekt dat het wat rustiger was dan tijdens voorgaande edities, maar de tellerstand wees toch echt op iets anders. Uiteraard is het altijd maar afwachten wat er gebeurt als je entree vraagt of van locatie wisselt. In ons geval kunnen we alleen maar zeggen dat de locatiewisseling de beurs alleen maar ten goede is gekomen. En er zijn helaas altijd mensen die creatieve wegen vinden om zonder betalen binnen te komen, om daarmee de som van maar liefst € 3,50 uit te kunnen sparen. Als ze nu met hun modelbouw eens net zo creatief zouden worden, kunnen er nog mooie tijden aanbreken voor de hobby. Maar dat zal wel "wishful thinking" zijn.

Qua handel hadden we evenveel standhouders als vorig jaar, al vielen er op vrijdag, zaterdag en zelfs op de vroege zondagochtend helaas standhouders af. De griep had velen in een ijzeren greep, zo bleek. Voor ons waren die vier afzegging wel uniek, want tijdens de vorige edities was dit aantal beperkt tot hooguit één afmelding en dan nog ruim van tevoren, zodat we iemand anders nog plaats konden geven. Er was ook één handelaar die voor de tweede keer in drie jaar toevallig weer een kapotte auto had tijdens onze beurs. Tja, over creativiteit hebben we het al gehad.

De clubstands hadden wat meer meters toebedeeld gekregen dan in 2009, al hebben we helaas toch nog enkele clubs teleur moeten stellen.

De wedstrijd kende een record aantal inschrijvingen, namelijk 324 modellen, wat een toename van ruim 12% betekent ten opzichte van 2009. Een derde van het totaal kwam voor rekening van de figurenwedstrijd.

En wat nu? Op naar volgend jaar, denk ik dan maar. En volgend jaar zal SMC toch maar één dag zijn, in tegenstelling tot onze eerdere berichtgeving hierover. Dus noteer maar vast zondag 2 oktober 2011, voor de volgende SMC.

Afscheid

Dit jaar hebben twee, voor ons hobbyisten, belangrijke handelaren de handdoek in de ring gegooid, De Lancier en Mol Plastic Modelbouw. Ik wil vanaf deze plaats Rob de Jong en Jan Willem Mol bedanken voor de energie, tijd, moeite en geld dat zij hebben gestoken om ons van goodies te voorzien om ons al die jaren van de straat te houden. Namens Scale Model Factory wens ik hen veel succes in de toekomst.

SMF Tourbus

De vorige keer schreef ik dat wij met onze clubstand Euromilitaire in Engeland hebben bezocht. De wedstrijd is daar echt het hoogtepunt: meer dan 1.000 modellen namen dit jaar deel, waarvan ca. 80% figuren. Het niveau is ongekend hoog en je kunt er uren rond de wedstrijdtafels lopen.

Met trots kunnen we melden dat onze eigen Eric Vogel met zijn jungle diorama een gouden medaille heeft weggesleept bij de diorama's. Een zwaar bevochten overwinning en een absoluut terechte!

AIRBRUSH

✂

SERVICES ALMERE

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



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

Airbrush Services Almere

Operetteweg 26
1323 VA Almere

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

Dé airbrush specialist in Nederland.



Verder is Euromilitaire altijd een prima gelegenheid om face to face met alle mensen te praten die je verder alleen via het www "spreekt" of kent. Aangezien de kans erg groot is dat je dan alleen maar 72 uur over modelbouw staat te zeveren, hebben wij ons op zaterdagavond maar onttrokken aan het gebeuren en zijn we het nachtleven ingedoken. Jawel, dat is er wel degelijk in Folkestone. En in dat nachtleven kom je mensen tegen aan wie je echt niet kunt uitleggen wat we nou eigenlijk in Folkestone komen doen. "jullie plakken tankjes en schilderen poppetjes? Oké...." En je ziet ze denken.

Het blijft het voor mij persoonlijk een feest om in de White Cliff bar te kijken naar alle intriges rondom de hobby. Want ja, het is tenslotte allemaal maar een hobby, al zijn er mensen die daar toch echt heel anders over denken.

Dit jaar rijdt de SMF tourbus op 21 november trouwens nog naar Lier om met een stand deel te nemen aan de Lier Convention en dan is het weer tijd voor een korte onderhoudsbeurt, zodat we in januari weer startklaar kunnen staan voor Ransart, Willebroek, Antwerpen en nog heel veel meer mooie dingen. We staan nu alweer te trappelen van ongeduld.

Andere SMF activiteiten:

Op 13 maart organiseren we alweer de 3^e D-DAY. Een dag met veel demo's en andere gezellige zaken. Zorg dat je deze dag niet mist en houdt onze website in de gaten voor meer nieuws.

Voor die tijd, op 29 januari, houden we de SMF TILLY-Marathon. Onze leden (hoezo leden, we zijn niet eens een club?) gaan dan van 09:00 uur tot ca. 23:00 uur aan de gang om ter plaatse een Austin Tilly te bouwen en te schilderen. De regels zijn simpel: we beginnen vanaf nul en er mag niets worden voorbereid. Uiteraard staat alles in het teken van a) de gezelligheid en b) elkaar leren.

Zo zie je maar dat er tijdens een uitstap naar Engeland ook nog nuttige dingen worden bedacht.

Bouw ze!

Robert Crombeecke

Regiocoördinator TWENOT Z.O. Nederland



www.scalemodelfactory.nl

Regio Noordoost

In de vorige TANK sprak ik de wens uit dat het *Military Event* in Assen een succes zou worden; nou die wens is uitgekomen! In een immense hal (40 x 200 meter) ston-

den diverse 1 op 1 diorama's van K.T.R., D.P.A. en diverse andere verenigingen en particulieren. Daar tussendoor kraampjes met handelaren en verenigingen op diverse militaire gebieden. Ook de TWENOT was ruim vertegenwoordigd. Vijf lange marktkramen waren bezet door diverse TWENOT-leden uit Groningen, Friesland en Drenthe, Uift (uw voorzitter) en Anna Paulowna (Gerard Zuurmond). Jan Frankema en ikzelf completeerden het geheel met heel veel bouwdozen voor de verkoop. Het waren twee heel gezellige dagen met lekkere koffie (dank je Marc) en een goede catering. Een evenement waarop wij zeker volgend jaar niet zullen ontbreken. Zie de foto's.



Aan belangstelling geen gebrek!

Dat er een 1x per jaar een 'Ureterpje' in Donkerboek wordt gehouden is leuk voor de afwisseling. In Donkerboek zie je ook bouwers van een andere (lees: rc) soort. Een nieuwe variant kan Hardegarijp worden (of Hurdegarijp voor de TomTom). René en Arjan Nauta (van Flevo Decals) hadden op 16-10 het dorps huis afgehuurd voor een middagje modelbouw. Ook hier veel plakkers (o.a. Lelystad), kijkers en verkopers.

Op 7-11 is de vier dagen durende tentoonstelling 'Hobby' in Leeuwarden afgesloten. Ook hier heeft de TWENOT zich gepresenteerd met show en demo. Dank aan de bouwers Jan Willem Stokkers, Geert Wierstra, Eddy v.d. Veen en Maarten Nap. Ik heb zelf ook nog een dagje meegeplakt en ik moet zeggen, ik bouw daar meer dan thuis.

Na al die mooie evenementen, met als afsluiter de TWENOT ledendag in Ureterp op 21-11, kunnen we in december even op adem komen om ons voor te bereiden op de 10^{de} Open Plasticmodelbouwdag in Sneek op 5 februari 2011. Dit tweede lustrum wordt opgeleukt met een 24-uurs plakmarathon, een ideeetje 'geleend' van de jongens (en meisjes) van Lekker Blijven Plakken uit Lelystad. Ik heb daar zelf 24-uur meegeplakt en dat was erg leuk. Zij zullen ook in Sneek aanwezig zijn.



2011 begint dus goed en ik neem aan dat het in de rest van dat jaar ook wel goed zal komen. Neem alleen al het TWENOT jubileumfeest in mei! **We 'll be there !!**

Prettige feestdagen, jaarwisseling en een gezond 2011 toegewenst!

Wim Oldekamp



Van boven naar beneden:

- Cletrac rupstrekker
- M62 takelwagen met
- DAF YA314
- M5 / M9 halftrack







10^e Opendag

Plastic modelbouw Sneek

24 uur Plakken

ELF STEDEN "PLAK" MARATHON
START : VRIJDAG 4 FEBR 16:00 uur.
FINISH : ZATERDAG 5 FEBR 16:00 uur.
INFO : W. Oldekamp .0515-451945 wimoldekamp@gmail.com

ZATERDAG 5 FEBR. 2011
Wijkcentrum "de Spil"
Van 10:00 tot 16:00 uur.
TOEGANG IS GRATIS

HOOFDSPONSOR:

TOP 1 TOYS


Nummer één in speelgoed! Weer de goedkoopste!
 Brattinga Speelgoed Sneek

Een impressie van
"MILITARY EVENT 2010"



NIEUWE LEDEN

NAAM

D.N.J. BREUKER
E.H.H. FISCHER
M. KLOK
F.T.D. KOORN

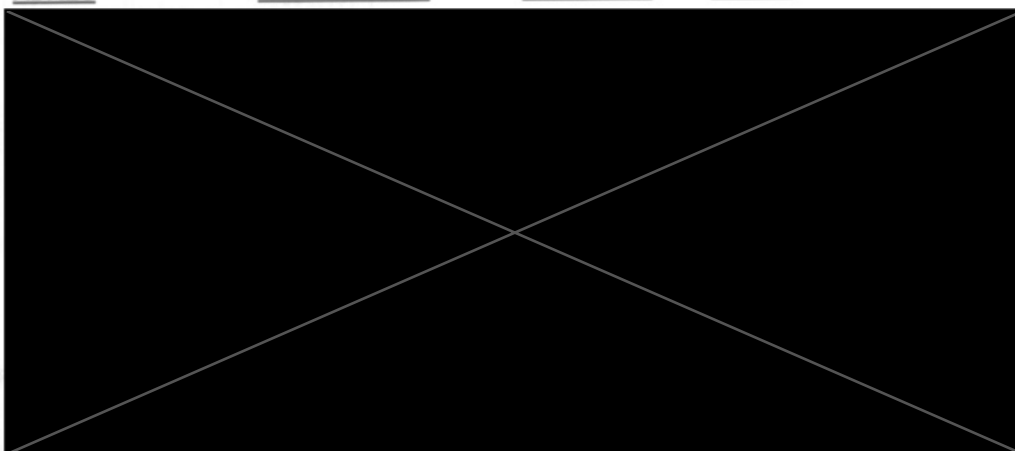
ADRES

WOONPLAATS

TELEFOON

E-MAIL

P. KOPLIN
W. KRIKKE
G.J.J. MUILWIJK
P.H.G. van Otichem
H. OTTE
R. PALLAND
Th. WIJNGAARDEN



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!!

CONTRIBUTIE 2011

In de december TANK wordt altijd de contributie voor het nieuwe jaar aangekondigd en dat gebeurt dus ook nu weer. De huidige contributie is nog steeds kostendekkend en hoeft dus niet te worden verhoogd.

Onder meer om de kosten te beperken zijn we enkele jaren geleden overgegaan op automatische incasso van de contributie. Ruim de helft van de leden heeft inmiddels een incassomachtiging gegeven en hun contributie wordt begin januari 2011 afgeschreven.

Om zoveel mogelijk op portokosten en kosten betalingsverkeer te besparen verzoek ik iedereen die zelf betaalt dit liefst per omgaande te doen en via internet bankieren. Ter informatie: voor een incasso berekent de ING bank ons 8 cent, een losse overschrijving kost 14 cent, een acceptgiro kost 25 cent. En ik moest die acceptgiro ook eerst nog toesturen, kostte ook 34 cent. De conclusie is duidelijk: automatische incasso heeft voor een club die met € 14 contributie echt op de kleintjes moet letten, absoluut de voorkeur!!

Dus, voor wie nog niet op deze manier betaalt: verderop in deze TANK staat een blanco machtiging.

Degenen die (nog) geen machtiging hebben gegeven en hun contributie ook half december nog niet zelf hebben betaald, ontvangen rond de jaarwisseling een acceptgiro. De contributie 2011 moet vóór eind januari op onze rekening zijn bijgeschreven om de februari TANK op tijd in de bus te krijgen. Betaal je later, dan komt DE TANK 208 ook later, namelijk in april, tegelijk met nummer 209.

Voor leden die in het buitenland wonen is automatische incasso alleen mogelijk indien zij een Nederlandse bank- of girorekening hebben. Hebben zij die niet, dan moet er op de normale manier via de eigen bank worden betaald (IBAN: NL71 INGB 0003026112 BIC: INGBNL2A). Wel kunnen zij hun contributie (€ 27,50) desgewenst contant naar de penningmeester sturen. Adres: [redacted]



VRAAG & AANBOD

Jaap Zoer, [REDACTED] biedt aan: emblemen van het Nederlandse leger vanaf 1950. Baretten en petemblemen met schouder- en kraagspiegels, geplaatst op een stelling. Tevens acht glazen hoofden met helmen, petten en baretten. Prijs: wat een liefhebber er voor geeft.

Ton Burger stuurde de volgende aanvulling op het artikel over de Slag om de Achterhoek in de vorige TANK:

Het artikel over de Slag om de Achterhoek in DE TANK nr 206 was leuk om te lezen. Echter, er staat mijns inziens een technisch foutje in. Er wordt een aantal re-enactment verenigingen genoemd en er wordt gesteld dat alle verenigingen onder de overkoepelende organisatie Living History Nederland vallen.

Wellicht is hier sprake van een spraakverwarrinkje. Er bestaat een re-enactment vereniging (die ook in Hengelo aanwezig was) genaamd Living History Group Holland (LHGH). Dit is net zo'n vereniging als de andere (Mars, Vereniging Militair Depot, Dutch Re-enactment Group '40-'45, e.d.). Het overkoepelend orgaan is het Landelijk Platform Levende Geschiedenis. (LPLG), dat er op toe ziet dat de verschillende re-enactmentverenigingen zich houden aan gestelde regels en daarmee onacceptabel gedrag en ongecontroleerde wildgroei probeert te voorkomen. Het LPLG is dus geen re-enactmentvereniging op zich, maar een echt "toezien orgaan".

Dit ter informatie.

Met vriendelijke groet,

Ton Burger

Er kwamen ook enkele reacties binnen op het artikel van Johan Groen over het transport van rupsvoertuigen in het Nederlandse leger. Wegens plaatsgebrek lukt het niet meer ze in deze TANK op te nemen, dus daar moet u op wachten tot begin februari 2011.



Dax Magic Webshop

Dax Magic levert alles van Vallejo en MIG tegen scherpe prijzen:

- Vallejo Model Color
- Vallejo Model Air
- Vallejo Game Color
- Vallejo Panzer Aces
- Vallejo Train Colors
- MIG pigmenten
- MIG washes & filters
- MIG 502 Abteilung olieverb
- MIG DVD's
- en nog diverse andere producten van Vallejo en MIG



Ook zijn wij regelmatig aanwezig op diverse beuren in Nederland, België en Duitsland

Dax Magic
H.I. Ambacht
Nederland

webshop: www.vallejo.nl
E-mail : sales@vallejo.nl



LIEBHERR FKM en LTM telescoopkranen

Er wordt in de modelbouwcomponent van onze hobby betrekkelijk weinig aandacht besteed aan genievoertuigen. Natuurlijk, er zijn wel enkele modellen en ombouwsets uitgebracht voor bergingstanks en dozertanks en ook op het gebied van vrachtwagens is er wel het een en ander te doen, maar toch het blijven een beetje de ondergeschoven kinderen. Nu wordt dat met dit artikel niet opgelost, maar wel willen we nu eens aandacht schenken aan een van de werkpaarden van de Genie, te weten de Liebherr telescoopkraan.

Ter vervanging van de technisch en tactisch verouderde Saturn kraan (ook zo een die maar weinigen zich nog herinneren) kocht de KL in 1991 27 Liebherr FKM 20 tons telescoopkranen. De kraan was in samenwerking met het Duitse leger ontwikkeld en bedoeld voor inzet bij bouwwerkzaamheden, de montage van installaties en voertuigen, de overslag van goederen, containers en pallets, alsmede voor het bergen en wegslepen van voertuigen. Bij de bruggenbouw zou hij met name worden gebruikt voor het in en uit het water tillen van de bij de vouwbrugseenheden ingedeelde duwbotten. Daarnaast kon hij worden ingezet bij calamiteiten zoals bijvoorbeeld treinrampen of grootschalige kettingbotsingen. Voor een dergelijke inzet is de FKM uitgerust met een zogeheten noodpakket, bestaande uit hydraulische knipscharen, spreiders, hefkussens, e.d. Ze kregen de kentekens KN-20-36 t/m 20-62.



*Liebherr FKM kraan tijdens de Landmachtdagen in Havelte, mei j.l.
(foto Wim den Dunnen)*

De Liebherr FKM kenmerkte zich door de toepassing van hoogwaardige techniek. Allereerst is het een imposant voertuig. Aangedreven door een Magirus Deutz V-10 dieselmotor met een vermogen van 320 pk, beweegt het zich op zes bestuurde wielen, gemonteerd aan drie onafhankelijk geveerde assen. Deze hydraulisch pneumatische vering biedt de mogelijkheid om het voertuig in iedere terreinsoort horizontaal te stellen. De afzonderlijke besturing, ook vanuit de kraancabine te bedienen, stelt het voertuig in staat zich in de zogeheten "hondengang" (dat is schuin/voorwaarts) te bewegen.

Op het polyester voertuigdek is het hijsgedeelte gemonteerd. De uit een speciale staalsoort vervaardigde kraan is voorzien van meest geavanceerde snuffjes. Zo is het mogelijk om met slechts twee joysticks de kraan alle voorkomende bewegingen te laten uitvoeren, zoals hijsen, vieren, links/rechts zwenken, telescoopdelen uitschuiven en het instellen van de hoek kraanarm t.o.v. het voertuig, het zgn. op- en aftoppen. Bij dit alles zorgt de "lastmomentbeveiliging" voor het veilig uitvoeren van al deze bewegingen. Met deze beveiliging kan de te verplaatsen last zelfs worden gewogen.



Ook heeft de kraan een windmeter, waarmee de machinist kan bepalen of een last zonder gevaar kan worden verplaatst. Bij hogere windkracht dan 7 is dit uit veiligheidsoverwegingen verboden.

Dezelfde Liebherr als hierboven, nu met een F-16 in de touwen (foto Wim den Dunnen)

De kraan is te verdelen in de "onderwagen" en de "bovenwagen". De onderwagen bevat het onderstel met chassis en de onderwagencabine. Het onderstel is gebouwd van gelegerd constructiestaal en heeft uitschuifbare stempels. De besturing van het voertuig gebeurt mechanisch vanuit de onderwagencabine en werkt



– met hydraulische ondersteuning – op beide voorassen. Bij kraan-gebruik zijn de voorassen vanuit de bovenwagencabine hydraulisch bestuurbaar. De achteras is vanuit beide cabines hydraulisch te besturen.

De hijskraan heeft drie onderling onafhankelijke remsystemen, te weten een bedrijfs-, een parkeer- en een motorrem. Een centrale pneumatische installatie voorziet het remsysteem en alle overige pneumatische apparatuur van luchtdruk. Zo heeft de kraanwagen bijvoorbeeld voorzieningen om tijdens het slepen ook het schadevoertuig luchtdruk te verschaffen. In de onderwagencabine zit alle bedienings- en controle apparatuur voor het rijden op de weg en in het terrein.

De bovenwagen bestaat uit de bovenwagencabine en de kraanarm. In de bovenwagencabine zit alle bedienings- en controle apparatuur voor zowel het kraangebruik als het rijden. Het bovenste deel van deze cabine is afneembaar, terwijl onder winterse omstandigheden een eigen kachel voor een aangenaam werkklimaat zorgt. In deze cabine zijn ook de hoofdcomponenten van de al eerder genoemde lastmomentbegrenzing ingebouwd. Een afleespaneel op het instrumentenbord toont alle voor het hijsen belangrijke gegevens.

De kraan wordt nu al bijna 20 jaar ingezet voor alle genoemde werkzaamheden, niet alleen in Nederland maar ook bij vrijwel elke inzet van de Genie in het buitenland.

Bij inzet in Bosnië, halverwege de jaren '90, bleek dat er behoefte was aan hijsmaterieel met een grotere capaciteit dan de FKM kraan. Om hierin te voorzien werden in 1996 vijf stuks van de zwaardere Liebherr LTM 1070 (Liebherr Telescoop Mobiel) aangeschaft, die in april 1997 werden afgeleverd (kentekens KN-20-63 t/m 20-67) (►). Met deze kraan kan een last van maximaal 320 kN worden getild en een isocontainer van 22 ton bij een vlucht van acht meter worden opgetild. Deze niet-tactische, gemilitariseerde versie van een reeds bestaande burger kraan is speciaal bestemd voor inzet in crisisgebieden. Daar worden ze met name gebruikt voor overslagwerkzaamheden, in het bijzonder containeroverslag. Één kraan wordt ingezet in de "port of entrance" van het crisisgebied, de andere vinden hun emplot in het operatiegebied. Twee exemplaren zijn in Nederland voor instructiedoeleinden.



Een Liebherr LTM is, toen hij bij de civiele garage stond, door een brand beschadigd geraakt en vervolgens (hoogst waarschijnlijk) afgevoerd. Daarna zijn er nog twee verworven, waarschijnlijk één ter vervanging van het verbrande exemplaar. De kentekens: KN-04-51/04-52, bouwjaar 2001 resp. 2002.

De kraan staat op een imposante vierassige onderwagen, waarin een zes cilinder watergekoelde Liebherr D9406 TI dieselmotor met een vermogen van 300 pk is geplaatst. Het voertuig, uitgerust met een lage gearing, is redelijk terreinvaardig. Alle vier

assen zijn bestuurbaar. De kraan, evenals de onderwagen vervaardigd van hoogwaardig constructiestaal, is heeft een vier cilinder watergekoelde Liebherr D914 TI dieselmotor met een vermogen van 125 pk. Het LICCON (Liebherr Computed Controlling) systeem zorgt er onder alle omstandigheden voor dat de kraan de gestelde veiligheidsmarges niet zal overschrijden.

Bij beide kraan types behoort een twee-assige 25kN aanhangwagen met hulpmiddelen als hijsbanden, hijskaken, kettingen en stempelplaten. De bemanning van de Liebherr mobiele kraan FKM bestaat uit een chauffeur, tevens machinist, en een bijrijder, eveneens tevens machinist.

De Liebherr mobiele kranen worden geproduceerd door Liebherr Werk Ehingen/Donau GmbH in Duitsland.

Specificaties:	FKM kraan	LTM kraan
Lengte	10,98 m	12 m
Breedte	2,75 m	2,70 m
Hoogte	3,52 m	3,85 m
Gewicht	27,6 ton	48 ton
Maximum snelheid	75 km/uur	80 km/uur
Hijshoogte	23 m	40 m
Maximum kraanbelasting	20 ton	33 ton

Bronnen: twee artikelen in De Onderofficier (maart 1993 en april 1997). Voorts dank aan Sander Ruys voor o.a. de kentekengegevens.



De Liebherr LTM, van bovenaf gezien.



TWEDE NEDERLANDSE ORGANISATIE VAN TANKHOBBYISTEN
DUTCH ARMOUR ASSOCIATION (DAA)

TWENOT 35

JAAR
YEARS
JAHRE
ANS

LIBERTY PARK
NATIONAL D-GLASS- EN VERKEERTSMUSEUM / MARSHALL MUSEUM

Zondag 15 mei 2011 in het Marshall Museum te Overloon



Sinds vijf jaar wordt in de maand augustus in het Belgische Ursel, op de plaatselijke vliegbasis de manifestatie Wings & Wheels gehouden. Veel Twenotters wisten inmiddels de weg naar dit evenement te vinden. In 2009 kwam ik o.a. de volgende voertuigen tegen.

► een Canadese Grizzly I (M4A1 Sherman II)

▼ Sherman M4A1 75 mm, intermediate



▼ een uitdaging voor modelbouwers:
een GMC CCKW 353 met een opblaas-
baar ponton voor Treadway brug-
elementen



▲ goed gecamoufleerd, maar toch herkenbaar, een Bombardier
"ILTIS" met Milan antitank raketten.



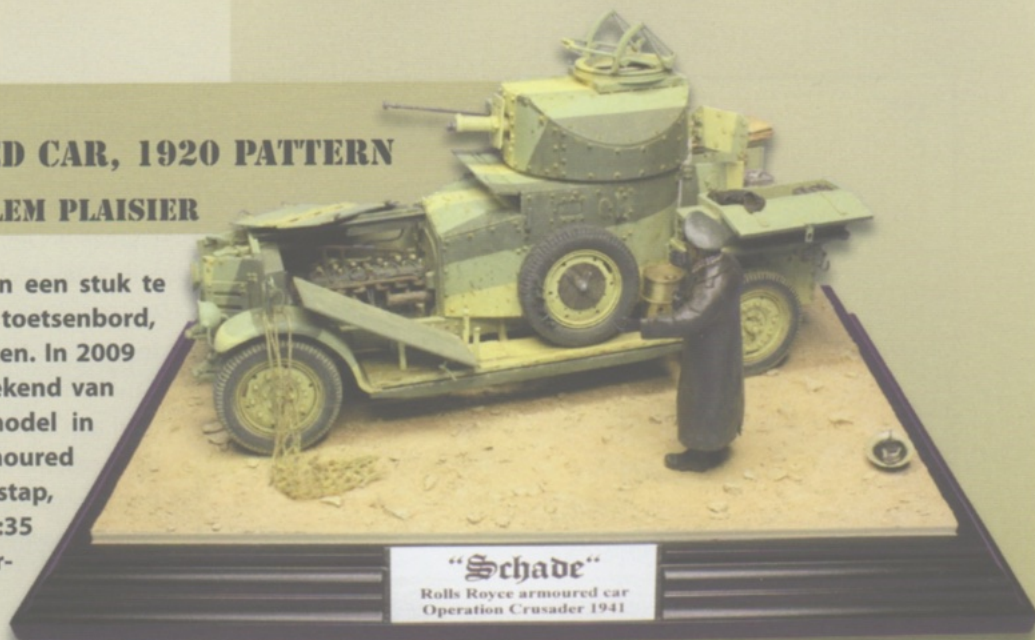
► MAN 630L2AE, 4x4,
ingericht voor het ver-
voer van personen



“SCHADE” **ROLLS-ROYCE ARMoured CAR, 1920 PATTERN**

DOOR WILLEM PLAISIER

Na een paar keer gevraagd te zijn een stuk te schrijven heb ik de pen, ofwel het toetsenbord, opgepakt en ben ik er voor gaan zitten. In 2009 bracht de fabrikant Roden, vooral bekend van zijn WO I vliegtuigmodellen, een model in schaal 1:35 uit van de Rolls-Royce Armoured Car 1920 pattern. Een gewaagde stap, omdat zij geen ervaring hadden in 1:35 en het hier een nogal onbekend onderwerp betrof.



De meeste mensen kennen de RRAC in de 1914 variant en het mooie model dat hiervan is uitgebracht door Resicast. Weinigen weten van de inzet van de 1920 variant gedurende WO II in de woestijnen van Egypte en Libië. Toen ik in Military Modelling (vol. 39, no.7) bij een ingezonden brief van Peter Brown een paar foto's zag kwam het idee bij me op deze scène na te maken. Mijn kennis over deze pantserwagens, en zeker over hun rol in de WO II, was (en is) heel beperkt, dus

snel zoeken naar meer informatie en zoeken en z o e k e n.

Hun geschiedenis in het kort

De eerste pantserwagens, gebaseerd op de 40/50 bhp. Rolls-Royce Silver Ghost, werden in december 1914 in dienst genomen door de Britse Royal Naval Air Service en korte tijd daarna ook door het Royal Flying Corps. Binnen vier maanden bestond de speciaal hiervoor opgerichte Royal Naval Armoured Car Division uit vijftien squadrons, waarvan zes met Rolls-Royces waren uitgerust. De motoren van de Silver Ghosts waren opgevoerd tot 80 bhp en hiermee haalde de 3½ ton wegende auto op een geëffende weg een topsnelheid van 80 km/u. Ideaal voor de doelen die Commanding Officer Charles Samson voor ogen had, te weten het beschermen van vliegvelden, het doen van snelle raids en verkenningen, maar vooral het redden van neergehaalde piloten.

In 1915 werd het duidelijk dat de Rolls Royce in de modderige omstandigheden die de oorlog in West-Europa toen kenmerkten, niet meer voldeed. De squadrons werden opgeheven en het merendeel van de auto's werd aan het Royal Tank Corps overgedragen en ging dienst doen in het Midden-Oosten en India.

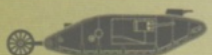


Mijn inspiratiebron



In de jaren '20 en '30 is er nogal gesold met de Armoured Car Companies door het meermalen overplaatsen van eenheden van en naar de RAF of de RTC. Dit was een direct gevolg van de nogal onduidelijke taakverdeling, aan de ene kant de traditionele rol van het verdedigen van vliegvelden en aanvliegroutes voor de RAF en aan de andere kant het uitvoeren van "politietaken" in de dorpen en steden ten behoeve van het leger.

In 1920 werd een nieuwe versie uitgebracht, met als opvallende verschillen dichte wielvelgen in plaats van spaakwielen, radiatordeuren met louvres, metalen wielkappen en de hogere toren. De dichte velgen gaven een betere draagkracht en uitgevoerd met de speciale zandwielen was de dubbele achterwielmontage niet meer nodig. Wel moest er om de besturing te verbeteren een wig tussen het chassis en het verenpakket worden geplaatst. In 1924 is er nog een versie uitgebracht, met als grootste verschil een commandokoepel op de toren.





Door het uitbreken van WO II werden in 1940 enkele secties van de No.2 ACC uit Palestina aan de 11th Hussars toegevoegd om daar D-Squadron te vormen. Sommige auto's hadden in Egypte een nieuw Fordson chassis en een open toren gekregen. Nu kregen alle auto's een Boys anti tank geweer en sommige dubbele Vickers K mitrailleurs op de toren. De No.1 ACC en de resterende No.2 ACC werden begin 1941 uit Irak en Saudi Arabië naar Egypte overplaatst en namen o.a. deel aan Operation Crusader. In februari 1942 werden de resterende Rolls-Royces uit de frontlinie teruggetrokken en deden ze alleen nog dienst als opleidingsvoertuigen en bij de Home Guard. In 1944 werden alle toen nog resterende wagens afgeschreven en gesloopt of verkocht.

Het model

De volgende stap was het vinden van het model. Natuurlijk is het via internet te bestellen, maar het is leuker om op vakantie in Schotland en Engeland een paar modelbouwwinkels binnen te stappen (altijd een goed excuus...toch?) en er daar één op de kop te tikken.

Bij het openen van de doos valt het direct op dat het plastic van de bekende, zachte, dikke soort is waardoor veel Oost Europese kits worden gekenmerkt. Ook is het na vergelijking met de foto's direct duidelijk dat er veel verbouwd en vervangen moet worden, maar dat mag voor mij, als professioneel modelbouwer met 20 jaar ervaring met het bouwen van scheepsmodellen, geen probleem zijn. Omdat mijn bouwstijl ietwat chaotisch is, beschrijf ik de bouw in een logischere volgorde, namelijk van voor naar achter. Als eerste zijn de wielen aan de beurt. De bij de kit geleverde wielen zijn de eerste dichte exemplaren met nog de dunne bandjes. Na speurwerk op het internet bleek dat er nog geen vervangende wielen beschikbaar waren en dus moest ik deze zelf draaien en frezen, met de foto's als referentie, om hierna een rubber mal te maken en de wielen te gieten in resin.

Dat de fabrikanten via forums en publicaties op het net in de gaten houden wat er speelt in de modelbouwwereld werd snel duidelijk toen Roden een aangepaste doos uitbracht met wielen in deze vorm.



WIELEN MAKEN



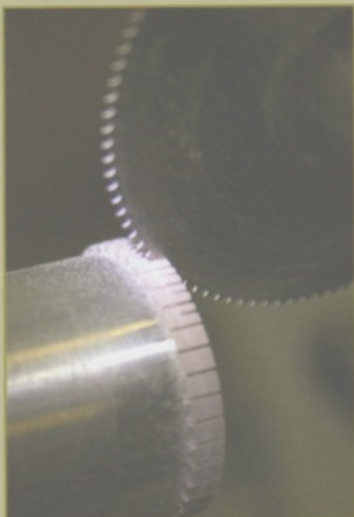
1 Voordat ik aan de wielen begon had ik aan de hand van foto's uitgerekend dat de band in schaal 1:35 6 mm breed moest worden en een diameter had van 26 mm. De makkelijkste manier was hem uit vijf schijfjes op te bouwen. Als eerste heb ik in twee plaatjes polyurethaan van 3 x 30 x 30 mm een gat van 16 mm geboord.

Hierna zijn ze op een as geplaatst om ze te kunnen draaien naar een diameter van 26½ mm. Ook heb ik op 1 mm van de rand de eerste deellijn aangebracht.



3 Het eindproduct, eigenlijk nog maar een halffabrikaat, spande ik in een draaibank die ik door middel van een verdeelplaat en een freesinrichting helemaal voor dit soort klussen heb aangepast. De verdeelschijf is een ronde ring met 156 gaatjes. Met behulp hiervan kun je heel nauwkeurig op vaste afstanden zaagsneden maken.



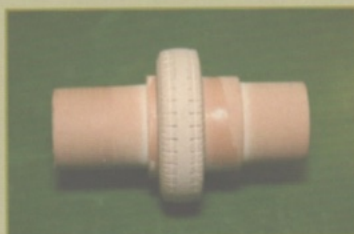


4

Vervolgens heb ik met een zaagje van 0,3 mm de rand ingezaagd, waarbij ik om de vier stappen een zaagsnede maakte. Dit leverde er in totaal dus 39 sneden op. Hierna stel ik de zaag dieper in en zaagde om de twee stappen het volgende patroon, tot aan de deellijn. Dit gaf dus 78 sneden.



Het eindresultaat: een perfecte zijkant van een band.



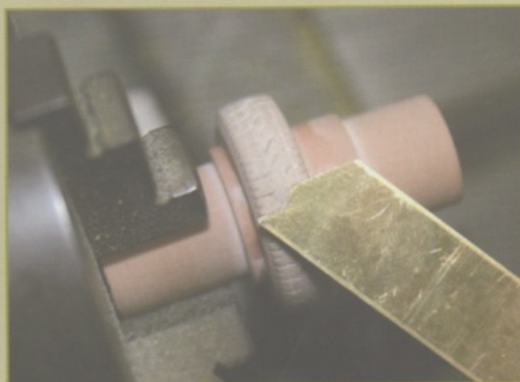
5

Ik heb een as van 16 mm rond gedraaid, met een flensje van 18 mm om ervoor te zorgen dat de wieldelen er zuiver op geplaatst konden worden. Ook heb ik de as aan beide uiteinden naar 14 mm terug gedraaid, zodat ze in een spantang passen. Dit werkt namelijk beter dan een 3- of 4-klauw, omdat de druk bij het klemmen in een

spantang bijna 100% rondom verdeeld wordt. Tussen de twee buitenste wieldelen kwam een twee mm dik schijfje voor de binnenring van de band. Het geheel werd met secondenlijm aan elkaar gelijmd en nu kon ik de ronding in de band maken, zowel op het loopvlak als op de voorkant.

Daarna moest de S-vorm in de binnenste ring worden gesneden. Ik heb daarvoor een mal gemaakt met het S patroon en deze in een werkhouder op de draibank gemonteerd. Met een scherpe naald heb ik het patroon in de band gekrast.

6



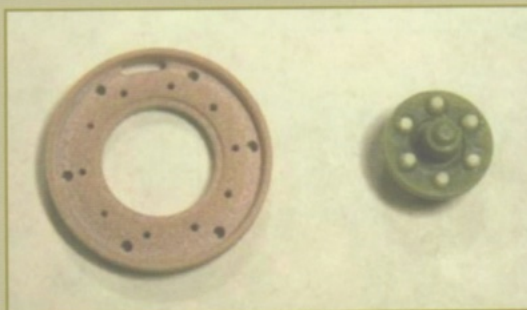
7

De voorkant van de band is waar de velg komt, al afgestoken. Aan de achterkant blijft met oog op het gieten een deel van de plug nog even zitten.

8

Wat volgt is het draaien van de velg en de as. Ik houd de velg los van de band, zodat

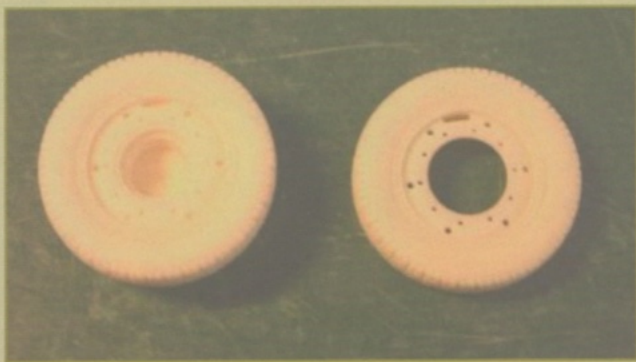
ik zowel de gemonteerde velgen als die van de reservewielen kan gieten. Ik heb hem gedraaid van polyurethaan en er met behulp van de verdeelplaat de tien boutgaten en de velgopeningen ingemaakt. Voor de as heb ik het center van de in de kit aanwezige as teruggedraaid en de bouten iets meer naar binnen aangebracht.



De reden dat ik nog geen bouten heb aangebracht op de velg is dat ik nu een mal voor de reservewielen kan gieten, want deze hebben uiteraard niet het asgedeelte en de montagebouten. Dit scheelt dus veel werk.

9





10

Als de mal goed gelukt is maak ik de band en velg met alcohol goed schoon en plaats dan de bouten en de as. Daarna maak ik een mal voor de complete wielen. De afgietsels hoeven dan alleen nog aan de achterkant gedraaid en geboord te worden. Ik heb een reservewiel nagedraaid en als voorbeeld op de foto gezet, naast een wiel dat net uit de mal is gehaald.

11

Ook de mal voor de volle wielen is klaar en uitgedampt. Laat een "verse" mal na het verwijderen van de master vóór het gebruik minimaal een uur uitdampen. Dit voorkomt hevige verkleving met de giethars. Hierna smeer ik de mal in met talkpoeder en blaas hem met droge lucht schoon.

De talkpoeder zorgt ervoor dat:

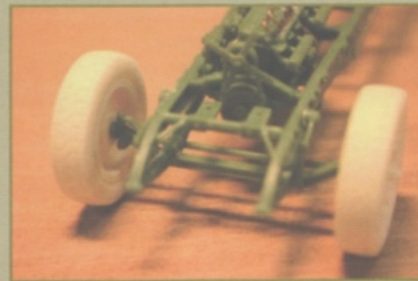
1. de giethars beter alle kleine gaatjes vult;
2. de mal langer goed blijft, het lossen van de gietsels gaat makkelijker;
3. de mal niet meer "statisch" is en je met een heel dunne straal kunt gieten (voordeel: minder luchtbelletjes).

De giethars is erg dun en heeft een mengverhouding van 1:1 (hars : harder). "Potlife" (giettijd) is ongeveer 4 minuten, het gietsel is losbaar na ongeveer een uur. Na ongeveer 12 uur is het gietsel voldoende uitgehard om te worden nagedraaid.

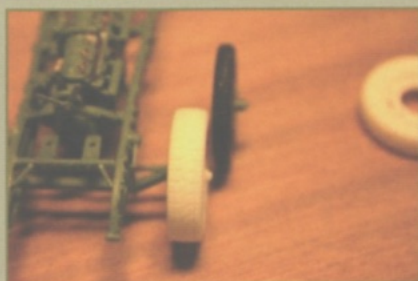
12

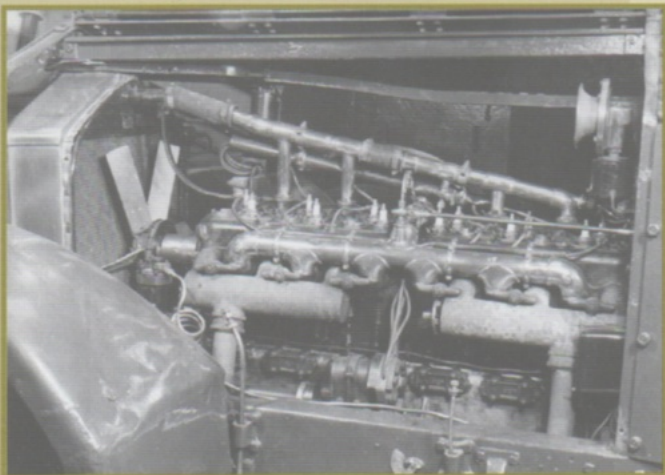
Alle wielen zijn gegoten en voldoende uitgehard om aan de achterkant te worden nagedraaid. Hiervoor heb ik een ring gedraaid waarin ik met een strip papier de band kan klemmen. Dit om beschadiging van de band in een drie- of vierklauw te voorkomen. Ik weet dat dit ongelooflijk klinkt, maar de strip papier zorgt voor erg veel grip.

Als referentie voor de maten van de as heb ik eerst de oude wielen op de assen geplaatst en over alles gemeten (54,2 mm). Nu kan ik de as aan de binnenkant op de juiste maat terugdraaien. Ook de velg draai ik zodanig in dat de velg- en het ventielgat open zijn. Bij de achterwielen moet ik een rand indraaien waar de trommel op past. Ook hier moet de maat over de assen op 54,2 mm uitkomen (een tiende meer of minder is ook goed).



Hier enkele foto's van het chassis en een paar met een bij de Roden kit geleverd wiel voor de vergelijking

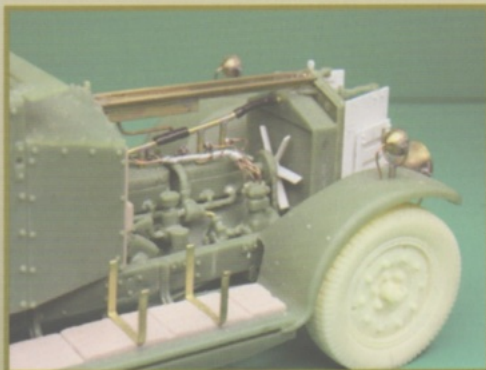
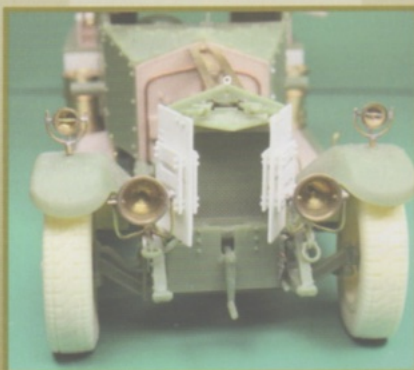
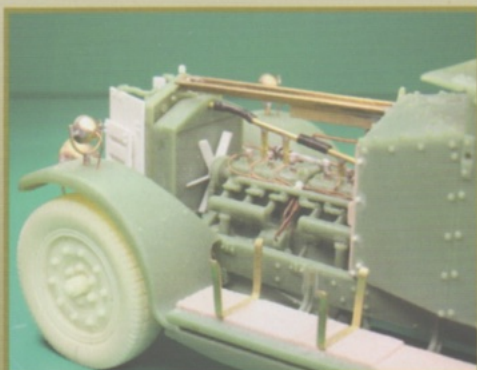




De Voorkant

Op de foto bovenaan pagina 12, is te zien dat de motorkap door een explosie gedeeltelijk is weggeslagen. Dit leverde dus wat scratchwerk op om het model ook in deze vorm te krijgen. Het Tankmuseum in Bovington (Engeland) stuurde binnen twee dagen informatie en een foto van de motor van de auto in hun collectie. Een uitstekende service! Allereerst moest er een nieuwe firewall worden gemaakt en geplaatst, dit met het oog op de losse motorkap en zijplaten. De motor werd van bekabeling voorzien en de steunbalken werden geplaatst, waarna de motorkap en zijplaten aan de beurt waren. Hierbij was de dikte van het plastic echt goed te zien. De bij de kit geleverde onderdelen waren 1,3 mm dik, terwijl ik ½ mm messing en styreen plaat heb gebruikt.

De pantserdeuren voor de radiator heb ik met open louvres gemaakt, met behulp van een kleine 3D freesbank. De koplampen zijn de oude versie uit de jaren '30 en moeten ook vervangen worden, dus de behuizing gedraaid en nieuwe beugels gesoldeerd. Ook op de treeplanken zijn een paar beugels gemonteerd, met op de rechter treeplank een kist met een net. Op de linker treeplank stond een grote watertank (40 gallon), welke door de explosie is weggeslagen. Het kapotte net hangt aan de wielkap.



De Binnenkant

Aan de binnenkant van de cabine heb ik verstevigingstrips en klinknagels gemaakt, plus een nieuw, houten dashboard. De stoel is verplaatst. Het verplaatsen van de stoel lijkt gekkenwerk, maar met de beide deuren open is het verschil duidelijk te zien. Het "spartaanse" interieur is iets dat direct opvalt. De zogenaamde stoel is eigenlijk gewoon een kussen dat direct op de houten vloer is gebout, met voor de bestuurder als enige luxe een rugsteun.

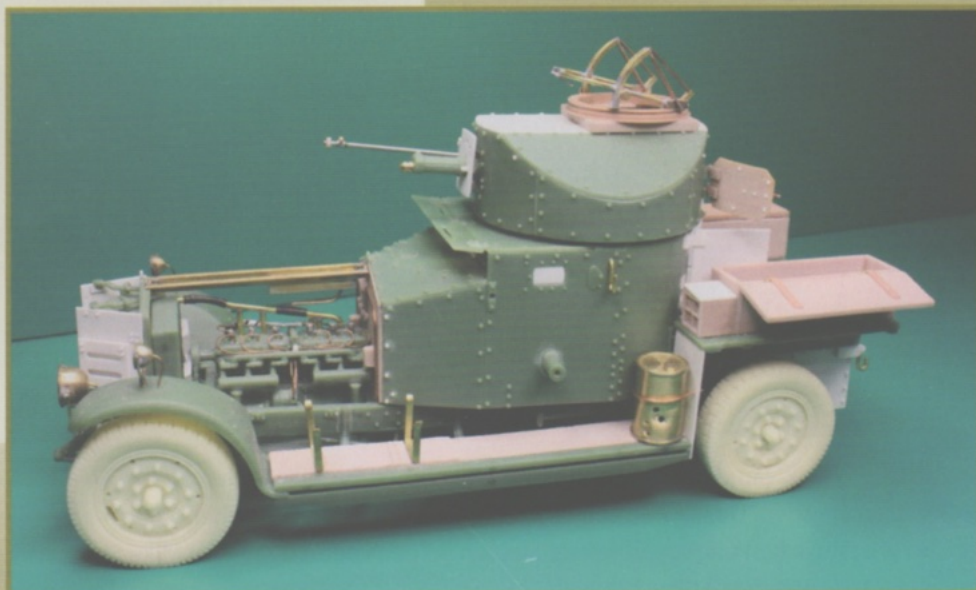
Ook de toren heeft een aantal aanpassingen gekregen, waaronder een Boys anti tank geweer en een zogenaamde Scarf ring. Dat is een 360 graden roterende ring en een beugel voor mitrailleurmontage, welke veel werd toegepast op Eerste Wereldoorlog vliegtuigen.

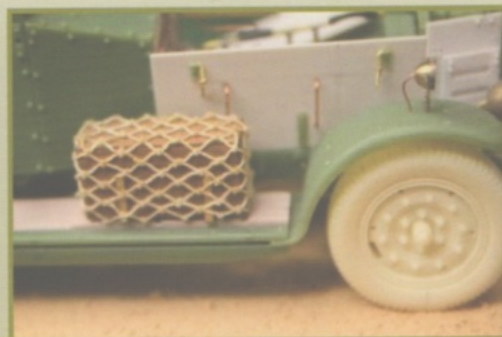
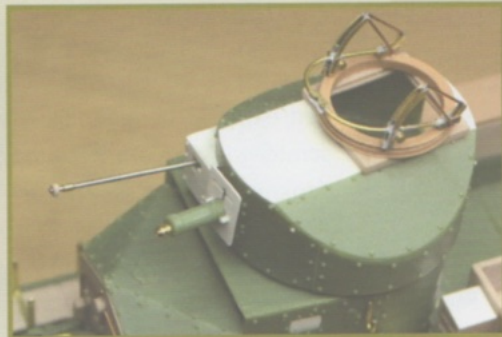


zitplaats bestuurder



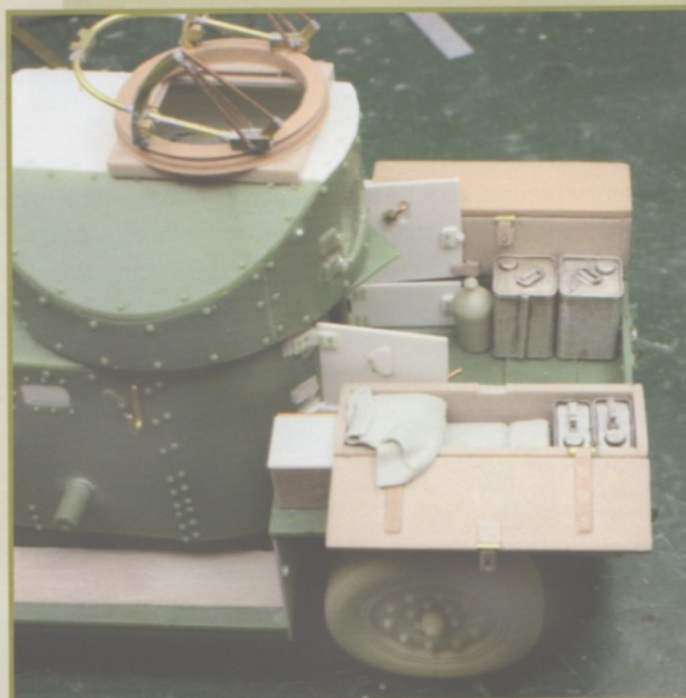
oude en nieuwe koplamp





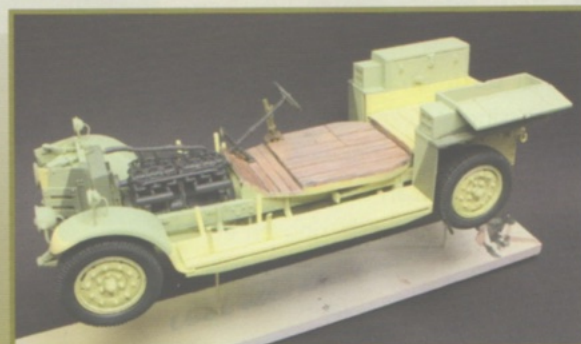
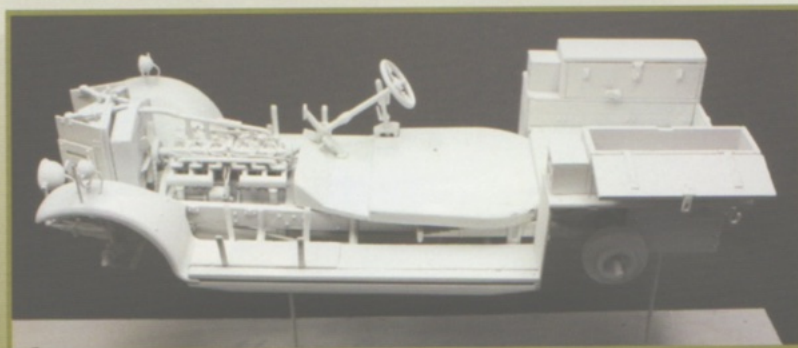
De laadbak

Op de foto's in Military Modelling zijn de laadbak en de deuren niet goed te zien en hiervoor heb ik dus andere foto's als referentie moeten gebruiken. Door de foto's te vergelijken en in te schatten in welke periode ze zijn gemaakt, werd het duidelijk dat de bemanningen wel wat vrijheid hadden bij de inrichting van hun voertuigen. Ik heb het bij mijn model eenvoudig gehouden door twee 2 gallon POW cans (Petrol Oil Water), een deken en een doek (gemaakt van Magic Sculp) in de open kist te plaatsen. In de laadbak staan twee 4 gallon flimsies. Deze naam kregen ze omdat de door hun dunne wandjes nogal vaak openscheurden en hierdoor waren ze niet echt populair. Uiteindelijk vonden de Aussies er een goede toepassing voor. Door ze over de lengte door te knippen en er een rooster op te leggen had je een perfecte barbecue. Natuurlijk moest er ook een SRD jar (Service Rum Diluted) bij, omdat die niet uit een woestijnsceen is weg te denken. Deze rum werd waarschijnlijk gebruikt om het drinkwater een iets draaglijker smaak te geven.



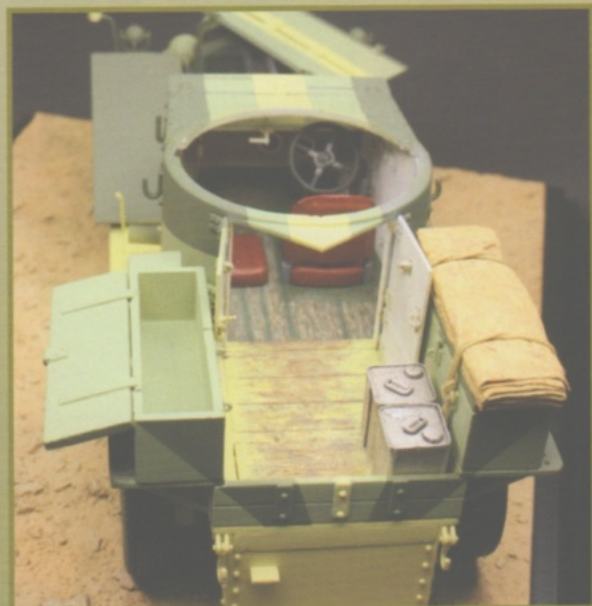
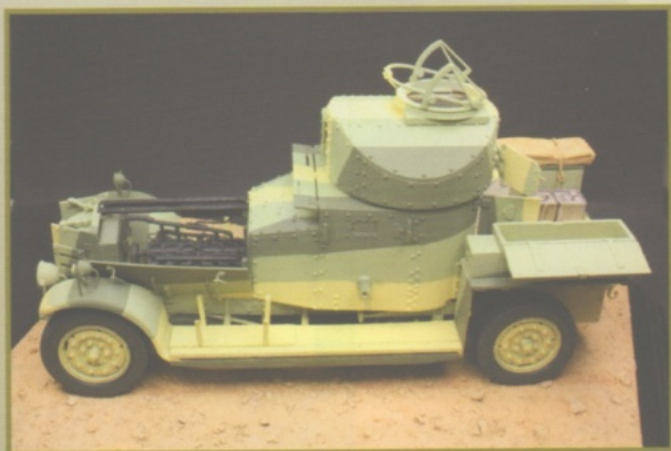
Camouflage

Het bouwen van het model was nu klaar en met alle vervangende onderdelen erop werd door sommigen al opgemerkt dat het net zo goed een compleet scratchproject had kunnen zijn. Het werd nu voor mij pas echt spannend. Nu begon het aanbrengen van de drie kleuren Caunter camouflage in de door Mike Starmer omschreven kleuren en het uiteindelijke verwerken. Aangezien de scheepsmodellen die ik maak voor de klant "as build" worden uitgevoerd (dit betekent dus schoner dan schoon) is vooral het verwerken voor mij een echte uitdaging. Er over lezen is één ding, het uitvoeren op een nette camouflage is een tweede. De Caunter camouflage op het model aanbrengen is een kwestie van logisch denken, geduld en vooral nauwkeurig afplakken. Een logische volgorde is het beginnen met de lichtste kleur en eindigen met de donkerste, dit om te voorkomen dat de lichtste kleur te veel wordt omgetint door onderliggende verf. Ook is het aan te raden de kleuren iets lichter te maken dan de uiteindelijk bedoelde kleuren, want door de filters en washes worden ze meestal iets valer en donkerder.



Gelukkig kon ik van de nieuwe bouwtekening uit de tweede Roden kit het volledige Caunter schema natekenen en op het model overbrengen. De kleuren zijn gemaakt met Tamiya verf. Met het oog op de verdere bewerkingen heb ik namelijk liever een acryl basis. Ik ben uitgegaan van de kleuren volgens het schema van Mike Starmer. Na onderzoek en het bijeen brengen van originele verfstalen heeft hij een tweetal mengschema's opgezet, een voor Tamiya en een voor Humbrol.





De eerste kleur is Portland Stone No 64, mengverhouding XF2 White (6 delen), XF3 Yellow Green (1 deel) en XF57 Buff (1 deel). De volgende kleur is Silver Grey No 28, bestaande uit XF21 Sky (7 delen), XF3 Yellow Green (1 deel) en XF19 (1 deel). De laatste kleur is Slate No 34, gemengd uit XF24 Dark Grey en XF3 Yellow Green in 1:1. In tegenstelling tot wat velen denken en gebruiken is de kleur Silver Grey niet licht blauw, maar een grijs groene tint.

Om deze laatste twee kleuren te spuiten dient de voorgaande kleur afgeplakt te worden. Dit kostte me, door de complexe vorm van het schema, ongeveer een uur per kleur. Het uiteindelijke spuiten van de kleur was dan in tien minuten gepept.

Na het uitharden kon ik met olieverf aan het verweringsproces beginnen door verschillende washes en filters aan te brengen. Als laatste kreeg het gehele voertuig een lichte behandeling met verschillende pigmenten om zand en stof na te bootsen en het één geheel te maken met de ondergrond.

Dankzij kritieken en opmerkingen van collega modelbouwers lukte het allemaal goed en met de plaatsing op een ondergrond, met hierbij een E. Rommel figuur, was het plaatje compleet.

De uiteindelijke titel is tweeledig uit te leggen en slaat zowel op de schade aan de auto als op een opmerking die Rommel gemaakt kan hebben, "Schade, ich wollte immer ein Rolls haben".

Mijn dank gaat uit naar Roden, Mr. Peter Brown (de foto's), Military Modelling (de benodigde contacten), het Tankmuseum Bovington en natuurlijk al die leden van de TWENOT die mij met grote hints en kleine kritieken hebben bijgestaan.





PS: voor een uitgebreid artikel over de Rolls-Royce pantserwagen, zie DE TANK nummers 188 en 189 (redactie)

Tot mijn verbazing zag ik in DE TANK 202 mijn oude artikel over de Ferret pantserwagen. Hoelang was het wel niet geleden dat ik dit artikel heb geschreven? Al in DE TANK 203 reageerden enkele leden op het feit dat de volgorde van de gebruikers verkeerd was. Als compensatie voor deze verwisseling een kort artikel over de "Experimentele 105^e Commandotroepen – Verkenningsscie" (FERRET-CIE), met enkele Ferret foto's van de laatste (infanterie-) eenheid die ze gebruikte.



Het was herfst 1958 toen luitenant-generaal P. Gips, commandant 1^o Legerkorps, een visioen kreeg en dit met zijn staf deelde. De generaal was er stellig van overtuigd dat snelle verkenningseenheden, uitgerust met pantsermaterieel en een anti-tank capaciteit, een verrijking zouden zijn voor onze krijgsmacht. Deze "gespecialiseerde" verkenningseenheden zouden zo ver mogelijk vóór het front worden ingezet en daar, onder het oog van de naderende vijand, geheel zelfstandig moeten opereren om voornamelijk inlichtingen te verzamelen

voor de legerkorpsdivisies, waarbij men vuurcontact met de vijand niet zou schuwen. Gezien het gewicht van deze taak zouden zulke eenheden niet alleen uitermate mobiel moeten zijn, maar ook zeer goed uitgerust en bovenal bemand moeten worden met "hoogwaardig" personeel! De generaal was ervan overtuigd dat zulk personeel alleen te vinden zou zijn het Korps Commando Troepen (K.C.T.). Voor dit Korps een compliment, maar voor de huzaar die al enige jaren gelijkwaardige verkenningen uitvoerde, een klap in het gezicht.

Het Korps Commando Troepen zelf had over deze plannen een geheel andere mening. De korpsleiding was van mening dat deze taak beter geschikt zou zijn voor de Cavalerie, die hiervoor naast ervaring, het geschikte materieel en personeel al ter beschikking had. Toch (enigszins schoorvoetend) bereidde men zich zo goed mogelijk voor op de dingen die onvermijdelijk waren. Daar er veel onduidelijkheid was en (nog) totaal niets zeker, kon men niet veel meer doen dan beginnen met zoeken naar geschikt personeel. Ondertussen (in stilte) hopen de dat de generaal tijdig het licht zou zien en tot de conclusie zou komen dat de Cavalerie de beste kandidaat was voor deze job. Tot die tijd echter moest men voorbereid zijn en dus ging men aan de slag. De 105^e Compagnie (CIE) werd als leverancier voor het personeel aangewezen.

Begin 1959 werd de stille hoop compleet aan flarden geschoten toen het bevel kwam een compagnie te formeren. Het Korps stond voor een enorme klus en uitdaging, want terwijl generaal Gips de Ferret pantserwagens reeds had



besteld, moest het K.C.T. zich nog bezinnen waar men voldoende en vakkundig personeel kon krijgen. Zowel de 104^e, 105^e als 108^e CIE waren ver onder hun personele sterkte en boden dus weinig soelaas. De enige mogelijkheid was dan ook dienstplichtig personeel in te zetten. Uiteindelijk werden dienstplichtigen bij de 104^e en 108^e CIE weggehaald om de 105^e CIE op de benodigde sterkte te brengen. Geen slecht woord natuurlijk over de dienstplichtige commando, maar het gebruik van deze jongens zette toch een vraagteken bij de visie van de generaal over "hoogwaardig personeel". Alsof de dienstplichtige huzaar-verkenner incapabel was!



Het bij elkaar krijgen van voldoende personeel was niet de enige zorg. Ook het instromende materieel baarde zorgen. Naast de zeven pantserwagens zouden maar liefst 40 andere wielvoertuigen bij de CIE instromen, en dat betekende dus extra chauffeurs en monteurs en wie zou deze leveren of opleiden? Daar was het K.C.T. niet op berekend! Nu laat een commando zich niet snel uit het veld slaan en dus ging men aan de slag. Onder leiding van kapitein Constandse en zijn plaatsvervanger 1^e luitenant Hovenier werd de CIE geformeerd. De organisatie was als volgt:

De **Ferret CIE** bestond uit:

- het Staf peloton (stafpel)
- drie verkenningsepelotons (verkpel).

Het **stafpel** bestond uit:

- Commandant groep: 1 Ferret, 2 Nekaf M38A1, 1 verbindingswagen.
- Keukengroep
- Onderhoudsgroep
- Bevoorradingsgroep

In totaal had de groep ± 16 voertuigen.

Een **verkpel** bestond uit:

- Commandant groep: 1 x Nekaf.
- Verkenningsgroep: 2 x Ferret.
- Anti tank groep: 2 x Nekaf M38A1C (106 mm TLV).
- drie tirailleurgroepen: 3 x DAF YA-126.

In het begin waren er nogal wat obstakels te overwinnen. Zo had men slechts twee (dienstplichtige) monteurs, die verantwoordelijk waren voor het onderhoud en reparatie van meer dan 40 voertuigen! Om de vorming iets makkelijker te laten verlopen werd er steun geboden. De Engelse sergeant Hall werd aan de compagnie toegevoegd. Deze Brit was expert op alles wat de Ferret betrof. Hij was dan ook letterlijk en figuurlijk een zwaargewicht. Zo gebeurde het dat, toen deze sergeant met veel wringen en persen uiteindelijk in de Ferret had plaatsgenomen, hij er niet meer op eigen kracht uitkon. Maar met de nodige mankracht lukte het uiteindelijk om deze zwaargewicht weer uit de Ferret te "takelen". Ook van de Cavalerie werd steun ontvangen. Zo stuurden de Huzaren de ritmeester Uilenbroek, die bij de Ferret CIE werd gedetacheerd om de commando's het tactische gebruik van pantserwagens bij te brengen. De toekomstige "TLV" bedieningen werden gemakshalve naar Roermond gezonden om daar hun opleiding te krijgen.

In de zomer van 1959 was het dan zover en werd er een oefening opgezet waarin de Ferret CIE moest laten zien dat zij klaar was. De tegenstander in deze test was een





verkenningseenheid van de Cavalerie. Over een breedte van circa 60 km rukte de CIE langs drie routes op en bewees dat zij operationeel was, wat echter niet betekende dat zij beter was (wat de Generaal Gips wel gehoopt had) dan de Huzaren, die uiteraard beter thuis waren in het verkenningswerk. Het prestige van de generaal was echter gered en met enige trots liet hij dan ook met regelmaat

de CIE opdraven ter ere zijner glorie, onder andere bij diverse oefeningen, als erewacht en als oefentegenstander bij door Prins Bernhard opgezette alarmoefeningen. Ondanks dat alles kwam een jaar later het einde van het experiment al in zicht. Eind 1960 viel het doek definitief. Het beroepspersoneel was al eerder uitgefaseerd en het laatste (dienstplichtige) personeel werd overgeplaatst. De Ferret pantserwagens werden overgedragen aan de nieuwe gebruikers, een verkenningcompagnie van de infanterie, voornamelijk belast met bewakingsopdrachten.

Het 1^e Legerkorps had inmiddels al de benodigde Verkenningsskadrons van de Cavalerie in haar organisatie en deze hadden een voorkeur voor rupsvoertuigen. De Ferrets eindigden uiteindelijk bij de 11^e Infanterie Verkenningcompagnie, die ze omstreeks augustus 1967 weer bij de Commando Troepen inleverde. Vermoedelijk zijn ze snel daarna uitgefaseerd en, behalve die ene die naar het KCT is gegaan, mogelijk verkocht?

Met dank aan A C van den Heuvel, J Ouwerkerke, D. van den Berkel.

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.

Naam & voorletters

Adres

Postcode en plaats

Datum

Girorekening Postbank:

Handtekening

(opsturen naar TWENOT, p/a )



Als je onze hobby hebt en je gaat met vakantie naar IJsland, dan weet je één ding zeker: de kans dat je daar militaire voertuigen tegenkomt is heel klein. Toch is het mij dit jaar meegevallen. Ik heb er inderdaad maar weinig gezien, maar wat ik zag was wel verrassend. Een van die vondsten leverde zelfs de inspiratie voor dit artikel.

Een van de plaatsen waar we een paar dagen hebben gekampeerd is Vik. Het is een klein plaatsje aan de zuidkust van IJsland, dat vooral wordt gekenmerkt door het strand dat bestaat uit gitzwart vulkaanzand. Tijdens een ritje door de omgeving zag ik naast een boerenschuur opeens iets staan dat er uitzag als een LARC en bij nadere inspectie bleek het dat inderdaad te zijn. Een LARC-XV om precies te (►)

zijn en nog helemaal in de staat waarin hij door het Amerikaanse leger was afgestoten. En er stonden er zelfs twee en een eindje verder ook nog een LARC-V, die was ingericht voor het maken van rondvaarten met passagiers. Een paar dagen later kwam ik nog meer LARC-V's tegen, want ook in de gletsjerlagune Jökulsárlón wordt er een aantal gebruikt voor het rondvaren met toeristen (▼).



LARC, Lighter, Amphibious, Resupply, Cargo

Toen ik een paar weken later weer thuis was en alle foto's had gerangschikt ben ik in de boeken gedoken om meer over de LARC aan de weet te komen. Dat leverde het volgende op: LARC staat voor "Lighter, Amphibious, Resupply, Cargo" en hij was er in drie gewichtsklassen: 5 ton, 15 ton en 60 ton. Deze gewichtsklassen worden ook wel aangeduid in Romeinse cijfers en vervolgens achter het acroniem LARC gezet, wat dan het volgende oplevert: LARC-V, LARC-XV en LARC-LX. De LARC-LX is de oudste en werd oorspronkelijk aangeduid als BARC (Barge, Amphibious, Resupply, Cargo). Het is voor veel TWENOT leden geen onbekende, want er staat er een in "Over-

loon". Omdat het de oudste is begin ik dit artikel met de LARC-LX.

Brigadegeneraal Frank Schaffer Besson was vanaf 1948 bijna vijf jaar plaatsvervangend bevelhebber van de Army Transportation. Hij werd in 1950 bevorderd tot generaal



majoor en in 1953 belast met het commando over het US Army Transportation Center and School, Fort Eustis. Hij onderzocht een groot aantal concepten om de efficiëntie en de snelheid van het transportsysteem van het leger te verbeteren, zoals het gebruik van containers en roll-on / roll-off schepen. Ook bewerkstelligde hij de ontwikkeling van de 60-ton BARC (Barge, Amphibious, Resupply, Cargo), die in 1952 bij Fort Lawton, Washington voor het eerst te water ging. Besson was van 1958 tot 1962 commandant van de Army Transportation en in die hoedanigheid ook nauw betrokken bij de ontwikkeling van de LARC-V en de LARC-XV.

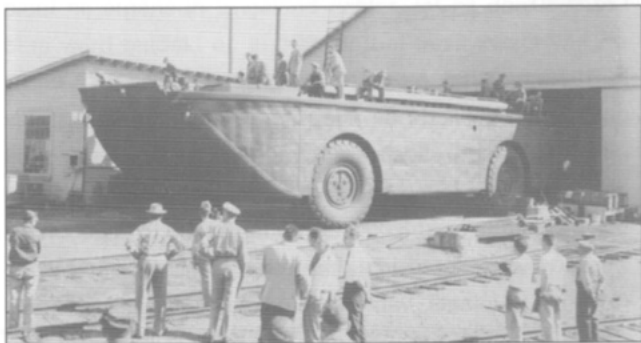
De LARC-LX / LARC-60 / BARC

De BARC (Barge, Amphibious, Resupply, Cargo), later aangeduid als de LARC-LX (Lighter, Amphibious, Resupply, Cargo) had een laadvermogen van 60 ton en werd bij LOTS-operaties (Logistics-over-the-shore) gebruikt om goederen, rollend materieel en manschappen droog van de bevoorradingschepen naar het land te brengen en zo nodig verder naar landinwaarts gelegen voorraaddepots. Hij kon als deklading op een transportschip worden vervoerd en was het enige amfibievoertuig van het Amerikaanse leger dat bestand was tegen een stevige branding. Hij was geschikt voor 40-voet containers, die konden worden gelost door middel van een kraan of via rollenbanen, zoals ook werden gebruikt bij het lossen van vrachtliegtuigen. Elke zware amfibische compagnie had er organiek 15 tot zijn beschikking.

De Pacific Car and Foundry Company (nu Paccar) kreeg



in 1951 de opdracht deze amfibie te ontwikkelen, de eerste vier experimentele BARC's werden gebouwd door LeTourneau, de bekende bouwer van allerlei zwaar materieel, o.a. voor de olie-industrie. Voor de seriebouw werden andere bedrijven ingeschakeld, te weten de Treadwell Construction Co. (LX 5 t/m 18), Transval Electronic Corp. (19 t/m 24) en de Western Gear Corp. (25 t/m 48). De aflevering liep van 1956 t/m 1965. Totaal werden van dit type LARC, dat eerst BARC (met de "B" van "Barge") werd genoemd, 60 stuks gebouwd.



De LARC-LX doet denken aan een schip. Het diep gelegen laadruim wordt U-vormig door luchtkamers omsloten. De zijwanden zijn uitgevoerd als machinekamers en herbergen ieder twee motoren. De vier luchtgestarte General Motors dieselmotoren met een vermogen van 165 pk drijven elk via een Allison koppelmvormer en een Torq-matic 3-traps transmissie één wiel aan. In het water wordt het vermogen via Twin Disc vloeistofkoppelingen en Western Gear tandwielkasten naar de twee grote schroeven aan de achterkant van het voertuig geleid. De maximum snelheid op het land is leeg bijna 35 km/u en volledig geladen 27,5 km/u. Te water zijn de prestaties leeg 12 km/u en geladen 11 km/u. De brandstofvoorraad

◀ 4 september 1952, de eerste BARC rijdt bij Pacific Car & Foundry, Renton, Washington, de fabrieksloods uit. De stuurhut is nog niet geïnstalleerd.

◀ De eerste BARC, met z'n laadklep naar beneden. Op de laadvloer staat een tijdelijke houten trap. De luiken van de ruimtes waar de machines staan zijn open. De stuurhut stond oorspronkelijk aan de voorkant.

◀ 8 september 1952, de eerste vaartest op het Lake Washington bij Renton. De maximum snelheid in het water was 12 km/uur

◀ Een M4A1 Sherman middelzware tank rijdt de laadklep af. Het embleem op de zijwand is dat van het US Army Transportation Corps. "TRADS" staat voor Transportation Research & Development Station

van 2.270 liter is op de weg voldoende voor leeg 980 km en geladen 835 km. In het water is de actieradius leeg 240 km en geladen 225 km. De ruim 2,5 meter hoge wielen hebben geen vering. Oneffenheden worden opgevangen door de forse 36.00 x 41 Firestone banden, waarvan de druk op afstand regelbaar is. Ieder wiel is hydraulisch bestuurbaar, zodat de LARC in alle richtingen kan rijden, b.v. schuin dwars, voor of achter gestuurd of allebei. Links achterop staat een kleine cabine, van waaruit het hele voertuig wordt bediend. De bemanning bestaat uit drie personen. Door de achterbank in de cabine op te klappen krijgt men toegang tot het inwendige van de romp en de dubbele bodem. Hier bevindt zich ook een kleine onderhoudsruimte met een werkbank. Via kruipgangen kan de bediening van de roeren en schroefassen worden bereikt. Het onderhoud van de LARC was eenvoudig: voldoende brandstof, olie en de filters schoonhouden en ze liepen als een naaimachientje.

De LARC's werden pas in 1967 in Vietnam daadwerkelijk operationeel ingezet voor het aan land zetten van de 101st Airborne Division en in 1968 voor het vervoer van de 1st Cavalry Division en de 5th Mechanised



Division, waarvan het materieel (jeeps, $\frac{3}{4}$ en $2\frac{1}{2}$ ton vrachtwagens, M113's en M60 tanks) met vrachtschepen (zgn "Seatrains") vanuit de VS waren aangevoerd. Een Seatrain ging dan vlak voor de kust voor anker, de LARC kwam langs en een M60 tank of twee M113's werden met de laadbomen van het schip in de LARC getakeld. Die voer vervolgens naar het strand en deed z'n laadklep omlaag, waarna iemand de voertuigen de Republiek Vietnam binnen reed.



In 1978 is er een studie uitgevoerd om vast te stellen of het luchtkussenvoertuig LACV-30 een serieuze tegenkandidaat was voor de LARC-LX. In deze studie werden de verschillen in capaciteiten en kosten van beide voertuigen tegen elkaar afgezet en opvallend was het aantal voordelen van de LARC-LX. Hij had om te beginnen een groter laadvermogen: twee vrachtwagens of een 40-voet container en in bijzondere omstandigheden zelfs een middelzware tank + lading tot maximaal 100 ton. De



LACV-30 was te klein voor 40-voet containers en kon slechts twee vrachtwagens hebben, mits die niet te zwaar waren geladen. Voorts heeft de LARC-LX geen last van kleine hellingen en oneffenheden in het terrein, die wel problematisch zijn voor de LACV-30. Ook was de LARC-LX een beproefd product, waar van de instandhouding-

kosten bekend waren. Ook kon hij door de "gemiddelde opgeleide soldaat" zonder problemen worden bemand en onderhouden. Bemanningsleden en monteurs voor de LACV-30 moesten daarentegen speciaal worden geselecteerd en opgeleid. Hoewel de snelheid van de LARC-LX over het algemeen te laag werd gevonden had hij geen essentiële tekortkomingen en werd hij als een geslaagd voertuig beschouwd. Het brandstofgebruik was beduidend gunstiger dan bij zijn tegenhanger, te weten 38 gallon per uur tegenover 260 gallon per uur voor de LACV-30.

In 1979 had het Amerikaanse leger 36 LARC-LX'en in gebruik. Halverwege de jaren negentig waren er nog 22, en die zijn toen uitgebreid gemoderniseerd. Hierbij werden de rompen min of meer kaal gesloopt, waarna nieuwe mechanische, elektrische en hydraulische componenten werden gemonteerd. Ze kregen o.a. sterkere motoren (310 pk in plaats van oorspronkelijk 165 pk), nieuwe transmissies en betere schroefaslijnen. De laadcapaciteit nam daardoor toe tot ruim 90 ton. Na de eeuwwisseling was het echter snel met ze gedaan, want op 15 oktober 2001 werd de laatste compagnie, de 309th Transportation (LARC-LX) Company, 11th Transportation Battalion opgeheven.



De LARC-LX van het Lane Motor Museum, Nashville, Tennessee

Naast het Amerikaanse leger heeft ook de Duitse Bundesmarine een aantal LARC-LX's gebruikt. Tussen 1964 en 1971 werden er 7 aangeschaft. Het bleek echter dat ze door enorme afmetingen toch niet zo goed bruikbaar waren en dus zijn ze al weer snel verkocht.

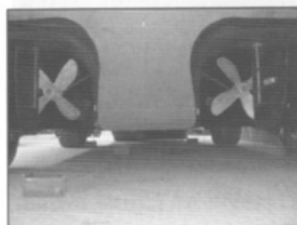
De geschiedenis van de LARC-LX van "Overloon"

De LARC-LX in het museum is de LX-33. Hij werd in 1963 door de Western Gear Corp. gebouwd en heeft hoogstwaarschijnlijk Vietnam dienst gedaan. Er waren in die



regio 18 exemplaren actief bij het 159th Transportation Battalion. Toen de Vietnam-oorlog in 1975 was geëindigd, werd veel overtollig legermaterieel afgestoten. Ruim twintig LARC-LX's bleven echter in dienst en zijn sindsdien bij diverse gelegenheden ingezet, zoals bijvoorbeeld bij de "Operation Uphold Democracy", 1998, Haïti.

Na zijn militaire loopbaan kwam de LX-33 bij aannemersbedrijf BosKalis terecht, waar hij de naam "Beachpiper" kreeg. Vanuit Groot-Brittannië werkte de 33 mee bij de aanleg van een pijpleiding naar Groenland. Na dit project bleef hij ergens in Engeland achter, tot hij door liefhebbers werd ontdekt en in 1991 in het bezit kwam van de Griffin Trust. Deze club te Hooton Park bij Liverpool, gesponsord door de vlakbij gelegen Vauxhall Motors fabriek, begon enthousiast met de restauratie. Het bleek echter al snel voor de vrijwilligers een grote opgave. Het werken in de buitenlucht met zulke grote, zware en onhandelbare componenten bleek niet haalbaar en moest dus worden gestopt.



In 1998 hoorde Jaap de Groot, oprichter van het General George C. Marshall Museum in Zwijndrecht, van het bestaan van deze LARC. Het unieke voertuig kon worden aangekocht, waarna het transport volgde. De LARC werd eerst per dieplader naar de haven van Liverpool gebracht, waar hij aan boord van de coaster "RMS Duisburg" werd geladen. Vlak voor de jaarwisseling 1998 – 1999 arriveerde het schip met zijn bijzondere lading in Zwijndrecht, in de direct achter het museum gelegen haven. Een grote 400-tons kraan van Van Seumeren tilde de LARC-LX op 28 december van boord en zette hem op een platformwagen, die hem vervolgens de werkplaats van Army Cars in reed.

De eerste maanden van 1999 werd er hard gewerkt aan de optische en technische restauratie van de nieuwe aanwinst. In april van dat jaar was het werk klaar en kon de LARC-LX weer op alle vier motoren rijden. Van varen zou geen sprake meer zijn. Na de restauratie mocht hij binnen blijven staan. Met zijn indrukwekkende afmetingen en enorme wielen neemt hij eerst in het General George C. Marshall Museum in Zwijndrecht en nu in het Liberty Park Oorlogs en Verzetsmuseum Overloon heel wat oppervlakte in beslag, maar hij is ontegenzeggelijk een publiekstrekker van formaat.

Specificaties LARC-LX

Bemanning	3
Configuratie	4 x 4
Gewicht	
Leeg	37.000 kg
Geladen	97.000 kg
Maximum belading	
Normaal	60.000 kg
Bij uitzondering	100.000 kg
Laadvloer	12,75 x 4,165 meter
Lengte	19,024 m
Breedte	8,111 m
Hoogte	6,07 m
Bodemvrijheid	0,711 m
Draaicirkel	24,774 m

Bronnen:

- Jane's Military Vehicles & Groundsupport Equipment 1984
- Transmobiel 4/1999
- www.globalsecurity.org/military/systems/ship/larc.htm
- Tankograd – Militärfahrzeug 2/2003
- Wikipedia





Het Amerikaanse leger is een van de weinige legers dat speciale, hoog gekwalificeerde en goed uitgeruste eenheden heeft die bij de opleiding van de gevechtstroepen de rol van tegenstander (**OP**posing **FOR**ces – **OPFOR**) spelen. Het 1^e Bataljon van het 4^e Infanterie Regiment "Warriors", gevestigd in het Joint Multinational Readiness Center (JMRC), Hohenfels, Duitsland, is een van deze OPFOR eenheden. Het bataljon treedt bij oefeningen op als tegenstander, waarbij ze de doctrines en gevechtstactieken van de eventuele echte vijand toepast om zo de eigen strijdkrachten beter voor te bereiden op de door hen uit te voeren taken. Om zo realistisch mogelijk over te komen is een aantal voertuigen van het JMRC uiterlijk zodanig aangepast zodat ze lijken op die van de vermoedelijke tegenstander. In de periode december 2005 tot mei 2005 heeft het 1^e Bataljon, 4^e Infanterie Regiment haar 40 M60A3 tanks vervangen door een nieuw voertuig dat de rol van een vijandelijke tank speelt (de Russische T-80), te weten de OSTS-MBT (**OPFOR Surrogate Training System – Main Battle Tank**).

Het is daarmee een van de eerste OPFOR eenheden dat op een nieuw systeem is overgestapt. Het doel van het OSTS-MBT programma is het vervangen van de M60A3

Patton, de M551 Sheridan en de M113 die tot dusverre als "namaak" vijandelijke voertuigen werden gebruikt door materieel dat de vijandelijke eigenschappen beter weergeeft, tegen lagere kosten. Het merendeel van de voertuigen van het National Training Center (NTC) in Fort Irwin, Californië, het Joint Multinational Readiness Center (JMRC) in Hohenfels, Duitsland en het Joint Readiness Training Center (JRTC) in Fort Polk, Louisiana, beschikte niet meer over de benodigde capaciteiten om een doeltreffende training te verzorgen voor de eigen strijdkrachten. Ook konden ze geen goed beeld meer leveren van de dreigingen die bij conflicten konden worden verwacht. Het ontbrak bij de voertuigen waarmee door OPFOR werd gewerkt vooral aan realisme. Ze waren slechts globaal aangepast en leken totaal niet op een BMP of een T-80. De M551 Sheridan, die vele jaren was gebruikt om een BMP-1 of 2 te simuleren, kon geen infanterie vervoeren en dus moest OPFOR voor dat doel M113's gebruiken, die echter in het geheel niet waren aangepast. Een bijkomende factor was het feit dat de M60A3 en de M551 Sheridan het einde van hun technische levensduur hadden bereikt.





Ontwikkeling en indienstneming

Reeds in 1986 werd de noodzaak van nieuwe OPFOR voertuigen onderkend. De eerste proefnemingen met verschillende prototypes begonnen in november 1991 en in augustus 1998 nam het 11^e Gepantserde Cavalerie Regiment van het National Training Center 12 OSTS-MBT's in gebruik. In december 2004 arriveerden de eerste OSTS-MBT's in Europa. Op dit moment beschikt het 1^e Bataljon, 4^e Infanterie Regiment, ook bekend onder de naam 4^e Regiment Gemotoriseerde Garde Fuseliers, over 31 OSTS-MBT's, welke zijn ingedeeld bij de Delta Compagnie. Elk van de drie pelotons heeft er negen, de resterende vier zijn voor de commandant, diens plaatsvervanger, de Eerste Sergeant en de HHC Pelotons Sergeant. In elk peloton zijn drie voertuigen uitgerust met namaak KMT-6 mijnploegen en één voertuig met KMT-7

◀ *De voorkant van de toren met de M30 simulator waarmee alle mogelijkheden van vijandelijke kanonnen kunnen worden nagebootst. De houder op het kanonschild kan maximaal 60 schoten bevatten.*

antimijnrollers. De nieuwe OSTS-MBT heeft een vuursnelheid van 12 schoten per minuut en heeft 45 simulatieschoten voor het 125 mm kanon aan boord.

Eigenschappen van de OSTS-MBT

De nieuwe, 11 ton zware OSTS-MBT heeft de schiet-eigenschappen en voldoende uiterlijke aanpassingen om op een kilometer afstand effectief een T-80 tank te simuleren. Ook de prestaties zoals snelheid en mobiliteit zijn gelijkwaardig aan die van de T-80. Als basis voor de OSTS-MBT's zijn de rompen en onderstellen van overbodig geworden M901 ITV (Improved TOW Vehicle) voertuigen gebruikt. Deze zijn kwalitatief opgewaardeerd

◀ *Een aantal voertuigen is uitgerust met namaak KMT-7 antimijnrollers. In tegenstelling tot de M113's van het Amerikaanse leger hebben deze voertuigen T-150F stalen rupsbanden met rubber blokken en dubbele pennen.*

naar de M113A3 standaards en voorzien van een toren en andere visuele aanpassingen.

De betrouwbare en beproefde, watergekoelde, 6 cilinder, 205 pk Detroit Diesel 6V53T motor geeft het voertuig een maximum snelheid van 65 km/uur. Het klimvermogen is 60%, de maximale zijdelingse helling is 30%.

In de toren is het stabilisatiesysteem van de M2A2 Bradley geplaatst. De commandant, rechts in de toren, is verantwoordelijk voor het functioneren van het voertuig en de bemanning. Ook bedient hij de 7,62 mm M240B toren-dak mitrailleur. De schutter, links in de toren, bedient de M30 simulator voor het dummy 125 mm kanon en de 7,62 mm coax mitrailleur. Beide wapens zijn gestabiliseerd. Alle voertuigen hebben naast het commandantsluik een krachtig zoeklicht. Achterin de toren zijn twee SINGCARS radio's en een lichte AN/PSN-11 GPS ontvanger geplaatst. De drie rookbuslanceerpotten aan beide zijden



van de toren zijn niet operationeel, ze zitten er alleen voor de overeenkomst met de T-80.

van het JMRC Hohenfels op dit moment betrekkelijk weinig gebruikt.

Voor het Amerikaanse leger ligt het accent op operaties in Irak en Afghanistan en daardoor worden de OSTS-MBT's

Bron:
ASSAUT nr. 53, juli 2010



◀ de opvouwbare rubber lappen aan de voorkant simuleren de KMT-6 antimijnploeg



OSTS-MBT tijdens oefeningen in Duitsland



Foto's op deze pagina: Internet



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.

Kopij voor DE TANK moet uiterlijk de vijftiende van iedere oneven maand bij de redactie zijn. Graag kopij aanleveren op CD, DVD of per e-mail. Tekstopmaak in Word en digitale foto's tenminste 300 dpi.

REGIOCOORDINATOREN

Noord-West

Jan van Veen

Noord-Oost

Wim Oldenkamp

Midden

Peter Vierhout

Zuid-West

Johan Bijl

Zuid-Oost

Robert Crombeecke na 19u)



INTERNET

www.twenot.nl

E-MAIL

twenot@twenot.nl

ISSN

1382-8991

ERELEDEN

Rob Evers
Jan van Veen
Bert van der Velden

BESTUUR

Voorzitter

Marc Tempels

Vice-voorzitter

Marcel von Hobe

Secretaris

Jan Willem Stokkers

Penningmeester

Kees Blijleven

Lid

Johan Bijl
Rob Linssen

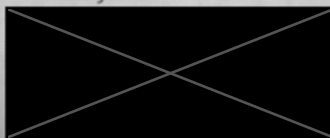
SECRETARIAAT

Jan Willem Stokkers



REDACTIE

Kees Blijleven



Jan van Veen



FOTO'S OMSLAG

Kleine foto: twee LARC's LX staan op een opslagterrein bij Portsmouth te wachten op een koper

Marcel von Hobe
www.time-code.nl

Grote foto: Liebherr LTM telescoopkraan; Open Dag Klu, juni 2006, Vliegbasis Leeuwarden. Bezoekers konden zich in het bakje laten ophijzen en hadden dan een spectaculair uitzicht over het vliegveld.

OPMAAK KLEURPAGINA'S

CONTRIBUTIE

Per kalenderjaar: t/m 18 jr € 11,50; >18 jr € 14,-; buitenland € 27,50

Betaling per bank: 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 EVENTUELE 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.



MILITARY MODELS & ACCESSORIES

BEKENDMAKING!

MOMENTEEL ZIJN WE DRUK BEZIG EEN GEHEEL NIEUWE WEBSHOP TE BOUWEN. DIT OMDAT DE HUIDIGE SITE VANUIT MIJN VISIE OP EEN GOED MODELBOUWAANBOD NIET MEER TOEREIKEND IS OM DE REALISATIE VAN MIJN TOEKOMSTPLANNEN TE WAARBORGEN.

NAAR VERWACHTING ZAL DE NIEUWE SITE ROND DE JAARWISSELING GEREED ZIJN. UITERAARD ZAL IK DIE GELEGENHEID GEBRUIKEN OM ENKELE NIEUWE MERKEN IN MIJN ASSORTIMENT TE INTRODUCEREN EN TEVENS GAAT DE NAAM VERANDEREN.

OOK DAAROVER HOORT U TE ZIJNER TIJD MEER.

MOCHT U VINDEN DAT ER DE AFGELOPEN TIJD WEINIG ACTIVITEIT EN NIEUWS OP DE HUIDIGE SITE TE ZIEN WAS, DAN ZAL HET BOVENSTAANDE U HOPELIJK NOG EVEN TEVREDEN STELLEN ☺

“MILITARY MODELS & ACCESSORIES.” WENST U EEN ZEER BOUWRIJK 2011 TOE!

WWW.MILITARYMODELSANDACCESSORIES.NL