

DE TANK

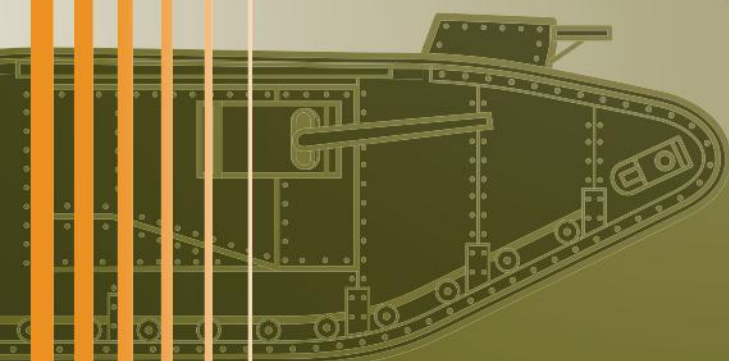
Februari 2012

nr. 214



Soukou Sagyou, The Caisson Song.
GMC M211 - een vergeten serie.
6x6, Alvis Stalwart
Zoo Sherman

IN DEZE
UITGAVE



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.



INTERNET
www.twenot.nl

E-MAIL
twenot@twenot.nl

ISSN 1382-8991

ERELEDEN Rob Evers
Jan van Veen
Bert van der Velden

REGIOCOÖRDINATOREN

Noord-West

Jan van Veen, [redacted]

Noord-Oost

Wim Oldekamp, [redacted]

Midden

Peter Vierhout, [redacted]

Zuid-West

Johan Bijl, [redacted]

Zuid-Oost

Bas Slaats, [redacted]

BESTUUR

Voorzitter

Marc Tempels, [redacted]

Vice-voorzitter

Marcel von Hobe, [redacted]

Secretaris

Jan Willem Stokkers, [redacted]

Penningmeester

Kees Blijleven, [redacted]

Lid

Johan Bijl, [redacted]

Rob Linssen, [redacted]

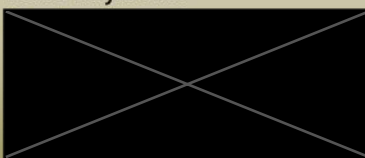
SECRETARIAAT

Jan Willem Stokkers

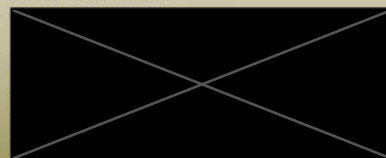


REDACTIE

Kees Blijleven



Jan van Veen



FOTO'S OMSLAG

grote foto: Dikke DAF van de stichting Dorstige Types. Gemaakt tijdens de TWENOT Ledenbijeenkomst, maart 2008 (foto: Marc Tempels).

kleine foto links: M4A1 Sherman in de dierentuin van Pilzn, Tsjechië (zie pagina 9).

kleine foto rechts: GMC M135 'deuce-and-a-half' (zie pagina 26).

OPMAAK & ONTWERP

Marcel von Hobe
www.time-code.nl

CONTRIBUTIE

Per kalenderjaar: t/m 18 jr € 12,50; >18 jr € 16,-; buitenland € 29,-

Betaling per bank: 3026112 t.n.v. TWENOT, Heiloo (IBAN: NL71 INGB 0003026112 BIC: INGBNL2A)

HET GEHEEL OF GEDEELTELIJK OVERNEMEN VAN ARTIKELN 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.

VAN DE VOORZITTER

Van alles wat

Ondanks het feit dat we alweer in februari zitten wil ik iedereen toch nog het beste wensen voor de rest van dit jaar. Hopelijk is ook niemand vingers kwijt geraakt tijdens de jaarwisseling, voor modelbouwers best lastig!

De financiële en economische crisis heerst nog steeds maar heeft, gezien de volle activiteitenkalender, op modelbouwgebied nog geen directe invloed. De eerste beurs, de Open Modelbouwdag in Sneek, ligt al weer achter ons. Vervolgens nadert de eerste TWENOT bijeenkomst, dit jaar, op een nieuwe locatie in Schiedam, alweer met rasse schreden. Mocht je de bijeenkomst bezoeken, dan wacht je in ieder geval (onvoorziene omstandigheden daargelaten) een leuke verrassing, zeker voor de "OD" bouwers. Neem je fototoestel met voldoende batterijen beslist mee.

Op verenigingsgebied is de fakkel van Regiocoördinator Zuidoost Nederland per 1 januari overgegaan van Robert Crombeecke naar Bas Slaats. Bij deze wil ik Robert namens de TWENOT bedanken voor zijn inzet en veel succes wensen met zijn, inmiddels vermaarde, eigen modelbouwbeurs; Scale Model Challenge. Bas, die onderaan deze pagina zichzelf voorstelt, wens ik veel succes en wijsheid toe in zijn nieuwe functie.

Verder is er dit jaar op 11, 12 & 13 mei in Oirschot weer een Open Dag van de Koninklijke Landmacht, waarschijnlijk zonder Leopard 2A6 tanks! Hoewel er geruchten zijn dat... ?

Ondanks alle verhalen over uitstel en afstel gaat de geplande samenvoeging van het Legermuseum in Delft en het Militair Luchtvaartmuseum in Soesterberg tot een nieuw Defensie Museum gewoon door. Dit jaar is het Legermuseum nog gewoon geopend, om ergens in 2013 definitief te sluiten. De planning is dat in het najaar van 2014 het nieuwe Defensie Museum de poorten opent op de nieuwe locatie in Soesterberg, de voormalige vliegbasis. Crisis of geen crisis.

Daarom is het ook dit jaar de laatste keer dat de Nationale Modelbouw Manifestatie gehouden wordt in het huidige Luchtvaartmuseum. Uiteraard is ook hier, net als op vele andere beurzen dit jaar, de TWENOT met een stand aanwezig.

Rest mijn nog om één openstaande zaak uit 2011 af te handelen en dat is Bert Lindeboom bedanken voor zijn inzet op het TWENOT jubileum afgelopen mei in Overloon.

Bert bemande toen eigenhandig de vraagbaak voor "British Military Vehicle Markings". Bij mijn uitgesproken dankwoord in Overloon en het schriftelijke in DE TANK van juni 2011 ben ik hem compleet vergeten.

Bij deze alsnog dank van het bestuur voor zijn inbreng!

Uw voorzitter, Marc Tempels



REGIONIEUWS

Regio Zuidoost

Hallo allemaal! Hoewel de meeste mij intussen wel zullen kennen, zal ik me toch maar even voorstellen in mijn nieuwe "functie" als Regiocoördinator Zuidoost. Een hele mond vol, maar ik was niet van plan iets anders te gaan doen dan wat ik

nu toch al deed: namelijk zoveel mogelijk bouwavonden, modelbouw beurzen en andere tank gerelateerde evenementen bezoeken.

Ik ben 34 jaar en woon samen met mijn vriendin en zoontje in hartje Tilburg. Voor mijn werk ontwerp ik doordeweeks bouw-



dozen schaal 1:1 bij een vrachtwagenfabriek in Eindhoven (hint: 3 letters met een A in het midden). Dit brengt mij in de gelukkige gelegenheid om regelmatig zowel de bouwavonden van de **B**(abantse) **M**(odelbouw)**C**(lub) in Goirle als de **S**(cale)**M**(odel)**F**(actory) te bezoeken. Een enkele keer zelfs allebei op dezelfde avond. Een vanzelfsprekende keuze dus om Robert op te volgen. Bij deze wil ik ook meteen mijn dank uiten voor het pionierswerk van Robert in onze regio, en in-tussen ook ver daarbuiten. Ik geloof dat met name dankzij zijn inzet (en praatlust) de modelbouw in het algemeen, en die in de regio in het bijzonder, een enorme stimulans hebben gekregen.

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.

Genoeg geslijmd nu en terug waar het allemaal om draait, namelijk TWENOT. Mijn persoonlijke kennismaking met TWENOT was allereerst (geldt denk ik voor de meeste jonkies hier) via het internetforum, waar een wereld voor mij open ging. Hoewel ik al sinds mijn 10^e modellen maak, was het toch vooral een zolderhobby voor mij. Het bezoeken kort daarop van de allereerste bijeenkomst van de TWENOT in het Cavalerie museum in Amersfoort maakte het feest compleet. Sindsdien probeer ik dus zoveel mogelijk TWENOT bijeenkomsten te bezoeken, in eerste instantie als einzelgänger, later met mijn vrienden uit Tilburg en tegenwoordig vooral in het zwart van de SMF.

Wat kunnen jullie van mij verwachten in de toekomst? Hopelijk vooral mooie foto's van geslaagde modellen, uiteraard in 's werelds mooiste schaal 1:72! Daarnaast probeer ik de coördinatie tussen de mensen in de regio onderling, en tussen de bouwgroepen en TWENOT in het algemeen te bevorderen. Vooral een kwestie van gezellig kletsen onder genot van...

Voor de komende tijd staan voor mij de volgende activiteiten op de agenda, waarbij ik uiteraard ook aanspreekbaar ben voor jullie als leden:

- 22 januari: Modelbouw Happening (*) Bornem (B) MC Willebroek
- 11 februari: TWENOT bijeenkomst Schiedam
- 26 februari: Modelbouwshow.nl Goes
- 31 maart: Euro Model Expo (*) Heiden (D)
- 29 april: Modelforce (*) Helchteren (B) Moveleo
- (*) op de SMF stand.

En uiteraard op de meeste bouwavonden in het zuidoosten des lands!

Bas Slaats
Regiocoördinator Twenot Z.O. Nederland

Kleinschalige bijeenkomst.

Op zaterdag **18 februari 2012** stel ik mijn woonkamer wederom beschikbaar voor een bijeenkomst voor kleine-schaalbouwers.

Ze zijn welkom vanaf 13.00 uur tot ongeveer 17.00 uur op het onderstaande adres. Graag enkele modellen mee nemen, zodat er voldoende gespreksstof zal zijn. Ook graag van te voren even aanmelden, zodat ik weet waar ik op moet rekenen.

Johan H. Groen



tel. 



Regio Noordoost

Na de op modelbouwgebied relatief rustige december en januari maand is het evenementen festival weer losgebarsten. Na een zeer geslaagde nieuwjaarsborrel op 4 januari bij Geert Wierstra's baas Rienk automatisering in Joure (tevens plakavond) was het 7 januari de beurt aan Sneek e.o. Een gezellige middag/avond bij Lex Bosma thuis, zonder plakken, daar was het te druk voor. Op 14 januari is een kleine delegatie op de tweede (?) plakmiddag van Noord Holland Noord in Medemblik geweest, en op het moment dat u dit leest is de 11^{de} open plastic modelbouw dag in Sneek net achter de rug.



De Ureterp data staan voor het eerste deel van het jaar vast (24-3, 19-5, 7-7 en 8-9) de rest volgt later. Overigens heb ik een excel-bestand met vrij veel evenementen voor dit jaar beschikbaar, mail mij en ik stuur hem u toe. 

Over het doorgaan van de evenementen van LBP (Lekker Blijven Plakken) uit Lelystad bestaat wegens bestuurlijke perikelen enige onzekerheid. Wellicht geven zij t.z.t. zelf uitleg via de bekende internet fora.

Nog een nieuwtje op winkelgebied: Brattinga Speelgoed Sneek maakt geen deel meer uit van de Top-1-Toys groep maar behoudt wel haar ruim bemeten afdeling modelbouw.

Wij hopen velen van u weer te treffen op bijvoorbeeld 11-2 in Schiedam, 25-2 in Hoofddorp of Goes, 10-3 in Antwerpen of 24-3 in Ureterp.

U ziet, 'never a dull moment' in de modelbouwwereld.

Veel plezier.

uw regiocoördinator,
Wim Oldekamp

Regio Zuidwest

Deze keer van het zuidwestelijk front geen nieuws, maar wel alle data waarop we onze bouwmiddag houden: *17 maart, 31 maart, 21 april, 12 mei, 2 juni, 30 juni, 11 augustus, 1 september, 29 september, 20 oktober, 10 november, 1 december en 22 december*. Het zijn allemaal zaterdagen. Toch een beetje nieuws dus.

De eerste TWENOT landelijke bijeenkomst vindt plaats op

zaterdag 11 februari 2012 in Wijkcentrum "De Blauwe Brug", Bachplein 590, 3122JM Schiedam.

Voor de goede orde hieronder de routebeschrijving.

Per auto

Komende van de A4; afslag 10 (Schiedam Noord), bij de T-splitsing linksaf (Hargalaan). Op de rotonde tweede afslag rechts (Hargalaan) en vervolgens bij de stoplichten linksaf (Churchillweg). Bij het tweede stoplicht **LET OP** rechtdoor het Bachplein op en doorrijden naar de parkeerplaatsen.

Komende van de A20; richting Gouda afslag 10 (Knooppunt Kethelplein / Schiedam Noord). Bij de T-splitsing linksaf (Hargalaan), op de rotonde tweede afslag rechts (Hargalaan) en vervolgens bij de stoplichten linksaf (Churchillweg). Bij het tweede stoplicht **LET OP** rechtdoor het Bachplein op en doorrijden naar de parkeerplaatsen.

Komende van de A20; richting Hoek van Holland afslag 10 (Schiedam Noord), bij de stoplichten linksaf (Churchillweg). Bij het tweede stoplicht **LET OP** rechtdoor het Bachplein op en doorrijden naar de parkeerplaatsen.

Per openbaar vervoer

Van zowel Centraal Station Rotterdam als station Schiedam, kunt u tramlijnen **21** en **23** nemen, die pal voor de deur stoppen. Halte " **Hof van Spaland** ".

Tot zaterdag 11 februari 2012

Johan Bijl

BUSHMASTER

Nadat Jan Willem de Boer tijdens onze laatste bijeenkomst in Emmeloord zijn stapel bouwdozen van de Bushmaster in rap tempo kleiner zag worden, wordt er op verschillende plaatsen in Nederland druk gewerkt aan het model van dit toch best wel imposante voertuig. Er zijn er die hem RUDD bouwen; er zijn er ook die dat maar "bagger" vinden en die eerst druk in de



weer gaan of al zijn gegaan met de extra pantserplaten die er op zijn gezet. Hoe het ook zij, een paar extra foto's zijn altijd welkom, dus op deze en de volgende pagina alvast een voorschot op een uitgebreider artikel in de volgende TANK.

(beide foto's: internet)





Nog net op tijd ontvangen van het Legermuseum:

Beste Vrienden,

Zoals eerder aangekondigd organiseert het Legermuseum deze winter iedere eerste donderdagochtend van de maand een lezing over een interessant militair-historisch onderwerp door een van de conservatoren.

*Deze serie wordt op **donderdag 1 maart** afgesloten met een lezing van conservator Voertuigen Casper van Bruggen. Hij zal spreken over het Papoea Vrijwilligers Korps. Na de soevereiniteitsoverdracht van Nederlands-Indië aan de Verenigde Staten van Indonesië eind 1949 bleef Nieuw-Guinea voorlopig onder Nederlands gezag. Eind jaren '50 ontstond een tienjarenplan om Nieuw-Guinea en de Papoea's klaar te stomen voor zelfbestuur. Eén van de onderdelen was de vorming van een eigen defensieapparaat. Het uitgangspunt daartoe werd gevormd door het Papoea Vrijwilligers Korps (PVK).*

De lezing sluit aan op het boek 'Vergeet ons niet', het Papoea Vrijwilligers Korps 1961-1963. Dit boek is na de lezing tegen gereduceerde prijs verkrijgbaar.

*Iedere lezing begint om 10.00 uur met koffie en eindigt om 11.30 uur. **Toegang is gratis***

Mocht u hierbij aanwezig willen zijn, dan kunt u zich aanmelden door een mail te sturen naar

communicatie@legermuseum.nl

o.v.v. Lezing Casper van Bruggen



BRITSE LICHTE TANKS, 1929-1940 (DEEL 3)

LICHTE TANK MARK III

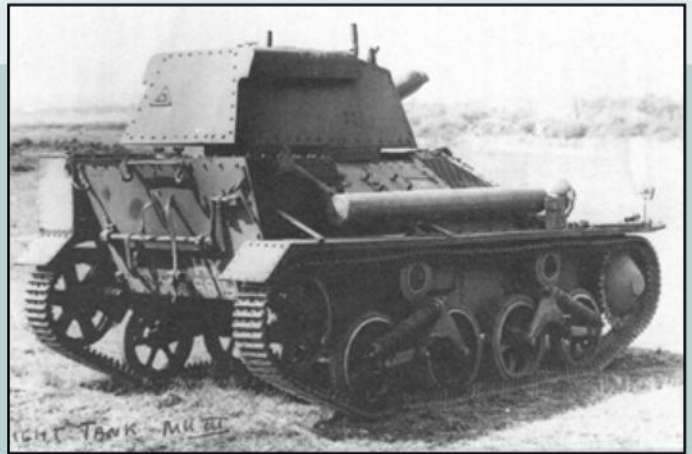
De Lichte Tank Mark III was in feite een Mark II die op een aantal punten was verbeterd. Hij had dezelfde romp, maar beter ingedeeld en een verbeterde Horstmann vering, nu bestaande uit twee schuin i.p.v. horizontaal geplaatste veren, aan elke kant van de wielen één. De ene ving de schok op en de andere dempte de terugvering. De kwartronde kappen van de Mark II werden niet meer toegepast. De productievoertuigen hadden twee steunwielen aan elke zijkant van de romp, hoewel het prototype er drie had gehad.

De Mark III had vanaf het begin een Rolls Royce motor en een Wilson versnellingsbak. Er zijn er 42 van gebouwd, waarvan 17 door Vickers Armstrong en de overige door de Royal Ordnance Factory in Woolwich. 36 zijn er naar Egypte gestuurd, waar ze werden gebruikt door het Zesde Bataljon Royal Tank Corps.

De Mark III gebruikte zowel de Mark I als de Mark II toren. Het enige verschil tussen deze twee types zat in de bovenkant. In de Mark II versie was deze hoger vanwege de tank voor het koelwater voor het machinegeweer. De torens hadden geen koepel voor de commandant. Sommige Mark III's waren bewapend met een .5 inch machinegeweer i.p.v. de gebruikelijke .303 Vickers.

Alle lichte tanks tot en met de Mark III hadden het spanwiel vrij van de grond, op dezelfde hoogte als het aandrijf wiel. De bovenkant van de rupsband liep horizontaal en de tanks reden

zeer comfortabel, met name de Mark III, waar door de verbeterde Horstmann vering de neiging om te gaan stuiten was verdwenen.



Een prototype van de Lichte Tank Mk.III. De driehoekjes op de toren geven aan dat het een niet-gepantserd voertuig is. Let op de verbeterde Horstmann loopstellen en de typische uitlaat van de Rolls-Royce motor.

Technische specificaties:

gewicht 4,5 ton; lengte 365 cm; breedte 191 cm; hoogte 210 cm; pantsering 12 mm; bewapening: 1 Vickers .303 of .5 mg; motor: 66 pk Rolls Royce; bemanning: 2; snelheid: 52 km/uur; actieradius: 240 km.



Lichte Tank Mark III, uitgerust met het nieuwe type Horstmann onderstel.

AGENDA

11 februari	TWENOT bijeenkomst, Schiedam
11 + 12 februari	SMF workshop figuurschilderen
12 februari	Lekker Blijven Plakken, Lelystad
18 februari	Bijeenkomst kleine-schaal-bouwers, Zeist
25 + 26 februari	Modelbouwshow Zeelandhallen, Goes
10 maart	Flanders Modelling Festival, Antwerpen
24 maart	Regiobijeenkomst Ureterp
18 t/m 22 april	Intermodellbau, Dortmund (D)
11, 12 en 13 mei	Landmachtdagen, Oirschot
17 t/m 20 mei	Bussum bridgehead
19 mei	Regiobijeenkomst Ureterp
20 mei	2 ^e TWENOT bijeenkomst, Overloon
6, 7 en 8 juli	Marinedagen, Den Helder
7 juli	Regiobijeenkomst Ureterp
12 augustus	Wings & Wheels, Ussel (B)
8 september	Regiobijeenkomst Ureterp
14 oktober	Scale Model Challenge 2012, Veldhoven

PERSBERICHT

MODELBOUWSHOW.NL EN BOUW JE WERELD – 25 EN 26 FEBRUARI 2012

Dé grootste modelbouwshow van de Benelux opnieuw in de Zeelandhallen te Goes

In 2011 hebben ruim 10.500 bezoekers Modelbouwshow.nl bezocht. Het aantal buitenlandse deelnemers was ook dit jaar weer hoger. In februari 2012 kunnen liefhebbers van modelbouw en LEGO® hun hart weer ophalen in de Zeelandhallen.

Voor 2012 heeft Modelbouwshow.nl het thema Plasticbouw gekozen, zoals vliegtuigen, auto's, boten en nog veel meer. Uiteraard is het bekende aanbod van alle vormen van modelbouw aanwezig zoals: radiografisch bestuurbare trucks, auto's en racewagens, bassin met modelboten, vliegtuigen, modelspoorbanen, meccano, modelstoom en militaire voertuigen.

De modelspoorbanen hebben een afmeting van 2 m² tot maar liefst 200 m². Ook zijn er twee trambanen aanwezig.

Van minitrein tot miniboot, van lijm tot precisiegereedschappen: alles is op Modelbouwshow.nl aanwezig. In 2012 is Modelbouwshow.nl verdeeld over maar liefst alle drie hallen met een oppervlakte van 14.000 m².

In de Oosterscheldehal vindt het LEGO festijn van De Bouwsteen plaats. LEGO® zal in samenwerking met LEGO club De Bouwsteen laten zien wat er allemaal mogelijk is met LEGO®. Grote LEGO bouwwerken en demonstratie opstellingen maken het LEGO festijn compleet.

Volop nieuwe modellen en activiteiten. Deze modelbouwshow mag u niet missen, het is dé beurs voor de modelbouwer. Veel importeurs en fabrikanten zijn aanwezig met uiteenlopende modellen, dus kom op 25 en 26 februari 2012 naar de Zeelandhallen in Goes!

Openingstijden: 25 en 26 februari van 10.00 - 18.00 uur. Toegangsprijs volwassenen: € 10,- en kinderen vanaf 12 jaar € 5,-

Meer weten? Bel 0113-221020. Via www.zeelandhallen.nl kunnen online-tickets worden besteld.

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 olieverf
- 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



VALLEJO.NL



MIGPRODUCTIONS.NL



ZULLEN WE ANDERS EEN DAGJE NAAR DE DIERENTUIN GAAN?

Dat waren mijn woorden toen ik op vakantie in Tsjechië een paar daagjes in Pilzn verbleef. Ik ben wel vaker in Tsjechië geweest maar een dierentuin had ik daar nog nooit bezocht. Trouwens wel elk mogelijk militair museum.

Bij de ingang van de Pilzn Zoologische- en Botanische tuin kregen we een plattegrond met daarop alle dieren en hun verblijfplaatsen. Daarop viel direkt een heel bijzonder dier op. De Sherman. Deze speciale diersoort was pas sinds kort in de dierentuin aanwezig en menig andere zoo zal jaloers zijn om zijn aanwezigheid. De onthulling van zijn verblijf was op 6 mei 2011 en werd gedaan door de kleinzoon van Generaal Patton.



Waarom een Sherman in een dierentuin.

Ten eerste is Pilzn in 1945 bevrijd door het US 3^e Army, 16^e Armored Division. De Tsjechen in deze streek zien de Amerikanen als hun bevrijders en ze zijn hen daar nog steeds erg dankbaar voor.

Ten tweede staat hij op de plek waar in de Tweede Wereldoorlog Duitse bunkers uit de rotsen waren gehakt. In de bunkers, die hoog over Pilzn uitkijken, was het hoofdkwartier van de Duitse luchtverdediging van Pilzn e.o. gevestigd. De dierentuin is momenteel bezig deze bunkers te restaureren en als onderdeel van de toekomstige tentoonstelling is deze Sherman geplaatst.

Vele modelbouwers onder ons zullen de tank trouwens wel herkennen. Het lijkt erop dat de restaurateurs van de tank goed hebben gekeken naar

ónze eerste bouwdoos van een Sherman: de M4A1 (76mm) van Italeri. Het is namelijk precies die M4 die er nu staat.

Zo kreeg een dagje dierentuin toch nog gepantsert randje. Overigens is de dierentuin zeer de moeite waard. Ook het zeer nabij gelegen Dino-Park kan ik aanraden, ook al is het misschien het laatste dat je doet...

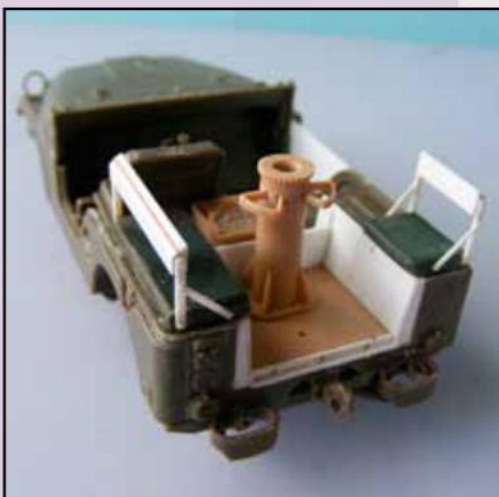


Marcel von Hobe

JEEP, NEKAF, M38A1C TLV EN TOW, DE MODELLEN

DOOR: KEES BLIJLEVEN

Na het artikel in de vorige TANK, dat ging over de echte voertuigen, is het nu de beurt aan de modellen. Met de foto's van het NIMH had ik nu genoeg informatie over de Jeep met TOW om aan het model te beginnen en toen een aantal dagen later de foto's van het munitievoertuig ook binnenkwamen was het duidelijk dat ook daarvan een model moest worden gemaakt. En om de serie dan maar compleet te maken moest de TLV dragen ook worden gebouwd. Gelukkig had ik nog genoeg dozen van de M38A1 en M38A1C liggen, want ze zijn niet meer zo dik gezaaid. De TOW installatie kwam uit de Tamiya doos van de Ford MUTT met TOW.



De TOW variant werd de eerste. Het chassis en de opbouw van de jeep werden r.u.d.d. gebouwd, maar zonder de achterkant C1. Uit de foto's blijkt dat de zijwanden in de achterbak van de jeep verstevigd waren en dat er direct achter de stoel van de bestuurder een dwarsplank of -plaat was geplaatst. Dit was vrij makkelijk met plastic plaat na te maken. De nieuwe vloer kwam van de Ford MUTT met TOW. De zittingen voor de twee bankjes zaten in een van de dozen met overvloedige onderdelen, de rugleuningen zijn gemaakt van plastic strip. De elektrische kabels van de TOW lanceerbuis naar de doos met elektronica zijn gemaakt van 0,5 mm soldeerdraad. Op de plaats van de passagier kwam een steuntje van evergreen strip voor de twee houders met TOW raketten en uiteraard werd ook de instapopening dichtgemaakt. De laatste toevoeging was de horizontale plank aan de achterkant van de romp.



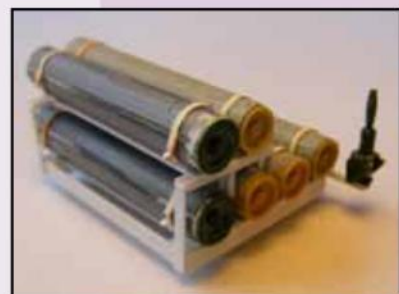
Helemaal als laatste kwamen de extra detailleringen aan de romp, te weten de reflectors aan de voorspatborden, de extra verlichting in de grill, de houdertjes voor de vlaggenstokjes aan de voorbumper en de lampjes aan de zijwanden.



Hierna was het de beurt aan het munitievoertuig. Uit de foto's is wel op te maken hoe het rek voor de zes kokers met raketten er uitzag en met behulp van verschillende evergreen profieltjes was dit ook wel te maken. Lastiger waren de kokers voor de raketten. Ik had niet genoeg Ford MUTT / TOW restanten voor zes kokers en bovendien kwamen deze ook niet overeen met de kokers die op de foto's te zien zijn. Gelukkig vond ik in een van de dozen met overvloedige onderdelen een paar raketten van een of ander straalvliegtuig en de doorsnede daarvan kwam goed overeen met



die van de kokers voor de TOW raketten. Het was een kwestie van de stabilisatievinnen verwijderen, op maat zagen en aan de binnenkant dunner maken zodat de dekseltjes van de Tamiya kokers er op pasten. Op deze manier kon ik er vier maken, de andere twee heb ik gemaakt met behulp van Milan raketten waarop ik andere dekseltjes heb gelijmd die er wel behoorlijk op leken. Vervolgens kwamen aan de orderkant rond gebogen plastic stripjes en aan de bovenkant stripjes van een strookje bankpapier en een gespje van dun koperdraad. Aan dit rek heb ik ook de antennehouder vastgemaakt.



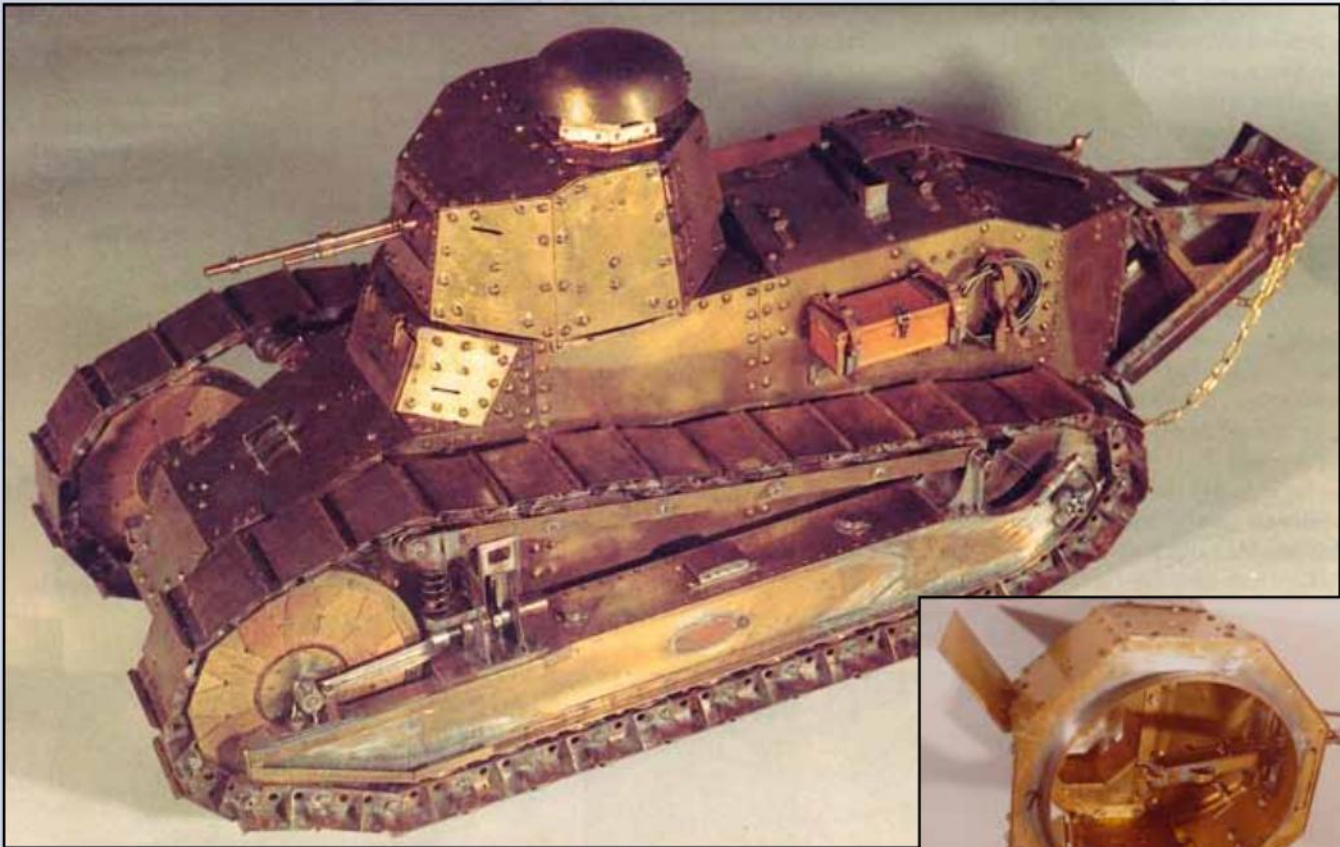
Het rek past keurig in de achterbak van de jeep. Volgens de informatie had het munitievoertuig ook een radio aan boord, maar ik heb niet kunnen ontdekken waar deze dan was geplaatst. De enige beschikbare ruimte is onder het rek met de TOW raketten, maar hoe de radio dan werd bediend is mij in ieder geval een raadsel. Ik heb er dus geen radio ingezet. De verdere detailleringen van de romp zijn dezelfde als die bij de Jeep met TOW.

Om de serie compleet te maken heb ik ook de TLV drager gebouwd. De M38A1C, recht uit de doos, maar wel met de specifieke Nederlandse aanpassinkjes.



De volgende stap was het spuiten, decallen, een beetje ververen en de laatste afwerking in de vorm van twee camouflagenetten. Nu nog een plankje maken en dan zijn ook deze drie weer klaar.





Bij mijn laatste bezoek aan het Cavaleriemuseum (met de twee kleinzoons), afgelopen juli, werd ik weer getroffen door de gedetailleerdheid van het messing model van de "Renault" FT 17 tank aldaar. Dit model heeft ook enkele keren op Intermodellbau in Dortmund en op de Nationale Modelbouw Manifestatie" in Soesterberg gestaan.

Nu mijn vader, de bouwer van het model, eind januari 2011 is overleden, kijk ik er met nog meer plezier en bewondering naar. Ik heb een deel van de bouw zelf meegemaakt, daar ik toen nog thuis woonde. Momenteel is het voor tien jaar in bruikleen gegeven aan het Cavaleriemuseum en ik overweeg deze bruikleen te verlengen. Vóór de bruikleen heb ik het model zelf 25 jaar in huis gehad en er altijd met genoeg naar gekeken.

Uren:

Tekenen	208 uur
Gereedschap maken	74 uur
Bouwen	<u>1.111 uur</u>
Totaal	1.393 uur

De bouwperiode was van september 1975 tot maart 1980 en de bouw vond voor het grootste deel plaats in de voorjaars-, najaars- en winterperiodes. Daar mijn vader heel praktisch en geordend te werk ging, is alles vastgelegd en bewaard en in een "Bouwboek" opgeslagen. Het enige elektrische gereedschap dat gebruikt is, is een boormachine in een standaard.

Een paar gegevens van het model:

Schaal:	1:10
Gewicht:	4,52k9.
Kosten:	
Materiaal:	f 224,00
Hulpmiddelen:	f 61,50
Gereedschap:	<u>f 74,---</u>
Totaal:	f 359,50



Het hele model is in messing uitgevoerd en enkele delen in roodkoper, terwijl de romp geheel naar werkelijkheid is opgebouwd uit losse platen, welke met bouten en moeren zijn verbonden. De delen werden uitgetekend op millimeterpapier en vervolgens met een figuurzaag uit de plaat gezaagd (de mal was hier eerst opgeplakt). Daarna werden de boutgaten geboord. Alles sluit perfect aan, zonder de kleinste ongelijkheid. Voor het samenbouwen werden honderden (ik wil het precieze aantal ooit nog eens berekenen) M2 boutjes en moertjes gebruikt. Deze werden vóór het gebruik aangepast om de juiste vorm te krijgen.



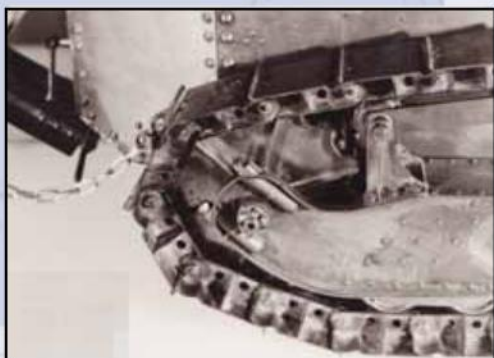
In één avond maakte mijn vader ongeveer

15 boutjes klaar. Het volgende gebeurde: allereerst werden ze op een strip gesoldeerd en rond de kop uitgezaagd, zodat er een kop zonder gleuf ontstond. Dan werden twee moertjes op het boutje gezet en dit werd in de boorkop gezet, zodat er met een vijl een puntvorm aan kon worden gegeven. Daarna werd het in een bank-schroef gezet en werden er aan elk boutje twee platte kantjes gemaakt.

De bouw van het model kan worden verdeeld in vijf periodes, welke ieder ongeveer een jaar duurde.

1. Het maken van de rupsen, welke uit 32 schakels bestaan, terwijl elke schakel weer uit acht onderdelen bestaat. Om deze te maken waren 12 hulpstukken nodig.
2. Het bouwen van de rupslijger met de loopwielen en de aandrijf- en spanwielen.
3. De opbouw van de romp.
4. De Opbouw van de toren en enkele losse onderdelen.
5. Het samenbouwen van het geheel.

Het soldeerwerk werd in de keuken gedaan, boven de gaspit van moeders fornuis. Ik kan mij nog goed herinneren dat vooral het solderen van de aandrijfwielen nogal wat problemen opleverde. Twee keer een krom getrokken exemplaar, zodat er helemaal opnieuw moest worden begonnen.



Alle luiken zijn bewegend gemaakt. Het model kan rollen en de toren is los gemonteerd zodat de constructie van de romp goed is te zien. Er is geen binnenwerk aangebracht, omdat het model zuiver als statisch model is bedoeld. Aanvankelijk waren we van plan het te schilderen, maar naar mate de bouw vorderde leek het een goed idee om het model blank te laten. Hiervan hebben wij nooit spijt gehad.

Ik vind het leuk dat veel mensen plezier beleven aan een van de vele modellen die mijn vader bouwde. Hij heeft voor elk van zijn vier

kinderen en tien kleinkinderen een model kunnen bouwen naar hun eigen keuze, wat leidde tot heel verschillende opdrachten. Zo bouwde hij voor mijn twee broers een keenaak (dat is een Rijnschip uit ca. 1800) en een Amerikaanse stoomlocomotief + tender (helemaal uit tekenpapier en ca 6000 kopselden als klinknagels) en voor mijn zuster een Gelderse boerenwagen in schaal 1:10. Ook voor zijn kleinkinderen bouwde hij soortgelijke dingen, waarmee hij onvergetelijke herinneringen heeft nagelaten.

In goede herinnering aan mijn vader!

Johan



ZES WIELEN AAN MIJN WAGEN

Het is grappig om te zien hoe een stoer uiterlijk aan een militair voertuig toch een bepaalde charme kan geven. Kijk bijvoorbeeld naar de bekende 3/4-ton DODGE "Beep". De naoorlogse 6x6 Alvis STALWART (= "stoer") is er ook zo een. Met z'n zes grote, dichtbij elkaar geplaatste wielen en met veel van de vering en het aandrijfmechaniek duidelijk zichtbaar, heeft hij beslist een stoere uitstraling.

De Stalwart was de vierde toepassing van het zes-wielige FV600 chassis dat Alvis, destijds fabrikant van hoogwaardige sportwagens, al eerder had gebruikt voor de Saladin pantserwagen, het Saracen gepantserde personeelsvoertuig en het Salamander brandweervoertuig. De Stalwart was oorspronkelijk een ontwerp voor eigen rekening en risico, met het oogmerk het Britse leger een 5-ton vrachtvoertuig met ingebouwde amfibische capaciteit te leveren. Met de aanduiding PV1 en de bijnaam "het beest" was het eerste prototype gebaseerd op het Salamander onderstel. Het was gereed in december 1959. Het werd aangedreven door een achterin geplaatste Rolls-Royce B81 benzine-motor (acht cilinders, 6522 cc, 220 pk) en, hoewel het wel de bedoeling was dat het een bepaald waadvermogen zou krijgen, was er op dat moment nog geen amfibische capaciteit ingebouwd. Beproevingen werden uitgevoerd op de testbanen van de Motor Industry Research Association (MIRA) bij Nuneaton en op de openbare weg in de buurt van Coventry, waar menige andere weggebruiker de stuipen op het lijf werden gejaagd. De terreinbeproevingen werden gehouden bij Cannock Chase, de waadbeproevingen in de buurt van Tamworth.

In maart 1960 werd de ontwerpfase afgerond en werd het voertuig aan het leger aangeboden voor een testprogramma door het Fighting Vehicles Research & Development Establishment. Alvis benadrukte hierbij met name de aanzienlijke voordelen van een wielvoertuig ten opzichte van een rupsvoertuig, waar de voorkeur van het leger naar uitging. De FVRDE beproevingen begonnen in april en duurden zes maanden, maar het was na een paar weken al duidelijk dat de prestaties van het Stalwart prototype aanzienlijk beter waren dan was verwacht. Het War Office stelde vervolgens (achteraf dus) de specificaties op voor een 5-ton vrachtvoertuig met goede mobiliteit en zie daar: de Stalwart was niet langer een privé onderneming, maar "officieel"!

Een van de eisen van het War Office was dat "het beest" amfibisch moest zijn. Er werd derhalve in 1960/61 een tweede proto-



Prototype PV2 leek al meer op de definitieve uitvoering. De zijkanten van de laadbak waren dubbelwandig uitgevoerd en voorzien van rubber afdichtingsprofielen.



De PV1, het eerste prototype van de Stalwart, was gebaseerd op onderstel van het Salamander brandweervoertuig, dat de motor achterin had en niet amfibisch was.

type gebouwd, aangeduid als PV2 (►), dat met zijn waterdichte cabine en romp al veel meer op de latere productie Stalwart leek. De toegang voor de bemanning ging nu via een luik in het dak in plaats van door deuren en de neerklapbare zijkanten van de laadbak en de achterklep hadden opblaasbare afdichtingrubbers gekregen. Het FV600 onderstel was ongewijzigd gebleven, maar wel was de motor van de achterkant verplaatst naar het midden, boven de middelste as. Dit betekende dat hij onder de laadvloer zat, met de radiator en het uitlaatsysteem achteraan, achter een waterdicht schot. De aandrijving liep van de motor via een normale droge platen koppeling naar een handmatig bediende Meadows vijfversnellingsbak, eveneens geplaatst in het midden van het voertuig, en van daar naar een tussenbak die de vooruit / achteruit schakeling bevatte en dus de vijf versnellingen in beide

richtingen kon laten werken. Aan de tussenbak was een enkel differentieel bevestigd en van hieruit liepen aandrijfassen rechtstreeks naar de middelste wielen. Kruiskoppelingen in deze wielstations dreven aandrijfassen aan die aansloten op kruiskoppelingen op elk van de voor- en achterwielen. Het was een ingewikkeld systeem dat uiteindelijk de Achilles hiel van de Stalwart zou blijken te zijn. Bij het vervoer van zware vrachten over de weg zou de aandrijflijn door het enkele differentieel te zwaar worden belast, wat vaak zou leiden tot schade aan de eindaandrijving.

Alle zes de wielen waren onafhankelijk geveerd door middel van torsie staven, waarbij de massieve wielstations werden gesteund door dubbele vorken. De voorwielen hadden elk vier zware hydraulische telescopische schokdempers, de middelste en achterste wielen hadden er elk twee. Het besturingsysteem was hydraulisch bekrachtigd en zowel de voorste als de middelste as werden gebruikt om het voertuig te sturen.

De amfibische capaciteit werd geleverd door een paar Saro-Gill waterjets. Deze werden aangedreven door middel van korte aandrijfassen vanaf een krachtafnemer. De besturing in het water vond plaats door middel van beweegbare kleppen in de uiteinden van de straalpijpen. Deze kleppen werden bediend door middel van hendels in de cabine. Ook door middel van de wielen kon een beetje worden gestuurd.

PV2 (►) werd in februari 1961 aan het FVRDE afgeleverd voor beproevingen en hieruit kwam wel een aantal kleine gebreken naar voren, maar de prestaties waren toch een stuk beter dan alles was het leger op dat moment als transportvoertuig in gebruik had. In september 1961 werd PV2 uitgeleend aan de Zweedse Marine Kustartillerie voor beproevingen rond de eilanden en fjorden van de Zweedse kust en dit leidde tot een contract voor de levering twee prototypes en zes vóórproductie voertuigen aan Zweden.

Ondertussen werden nog twee prototypes (PV3 en PV4) gebouwd, waarvan er één een Rolls-Royce K60 6-cilinder méérbrandstof dieselmotor en een GM-Allison automatische versnellingsbak kreeg. Deze werden echter niet overgenomen voor productie. PV3 werd door FVRDE aan een 8000 kilometer beproevingsprogramma onderworpen waarbij de Saro-Gill waterjets werden vervangen door beter te be-



▲ de PV4

bieden Rotol Hydrojets. De zijanten van de laadbak bleken ook kwetsbaar te zijn waardoor ook de rubber afdichtingstrips beschadigden en dus werden nieuwe en sterkere zijwanden gemaakt. Deze werden alsnog aangebracht op de PV2 en op de PV4 en PV5, die in maart 1962 aan Zweden werden geleverd voor het uitvoeren van verdere beproevingen. Daar werd er ook een Foco hydraulische kraan op gemonteerd om het op- en afladen van munitie en voorraden aan eenheden van de Zweedse kustartillerie te vergemakkelijken. Deze kraan werd echter direct achter de cabine gemonteerd, waardoor het voertuig in het water uit balans raakte en de neus iets naar beneden zakte.

Uiteindelijk bouwde Alvis 15 prototypes en vóórproductie voertuigen, aangeduid als PV1 t/m PV15, maar tegen de tijd dat het Britse leger in augustus 1962 de eerste opdracht plaatste was de naam Stalwart al vastgesteld, waardoor de PV verviel, ook al maakten de voertuigen PV7 t/m PV 13 deel uit van de opdracht voor 125 stuks van wat nu officieel werd aangeduid als de FV620 Stalwart Mk.1. Van de andere vóórproductie voertuigen ging de PV6 naar Italië, de P14 naar West-Duitsland en bleef de PV15 bij Alvis voordat het in 1965 naar Frankrijk werd verscheept waar Berliet een overeenkomst voor gezamenlijke productie overwoog.

De PV2 werd in september 1962 weer aan het publiek getoond toen hij ten toon werd gesteld op de Commercial Motor Show. Wel was hij in een nieuwe civiele gele kleur gespoten en Alvis deed er alles aan om commerciële bedrijven voor de Stalwart te interesseren. Hij werd gepromoot als mobiel boorplatform, pijpenlegger, kabellegger, voertuig voor de bosbouw of voor brandbestrijding en voor het uitladen van schepen bij ondiep water. Er werd geen prijs genoemd, maar die zou zonder twijfel erg hoog zijn geweest. Opdrachten bleven dan ook uit.



▲ 21 maart 1966 Een Stalwart Mk 1 klimt uit de waterbak waar hij een amfibische beproeving had ondergaan.

▼ Deze Stalwart Mk 1 toont z'n klimvermogen.



besloot REME (Royal Electrical and Mechanical Engineers) in juni 1985 bij alle Stalwarts de hydrojets te verwijderen en vervolgens duurde het niet lang meer voordat de Stalwart, die hierdoor zijn belangrijkste bestaansreden was kwijtgeraakt, ten prooi viel aan verdere noodzakelijk geachte bezuinigingen. In het begin van de jaren negentig begon de afvloeiing. Tony Budge, van de destijds befaamde Budge Collection, kocht er enkele honderden met het doel ze aan industriële bedrijven te verkopen. Hij had hier echter even weinig succes mee als Alvis in 1962 had gehad.

Op dit moment is een Stalwart, ondanks het feit dat het een betrekkelijk schaars voertuig is geworden, vanwege z'n afmetingen, complexiteit en altijd grote dorst te koop voor een prijs variërend tussen 2500 en 5000 pond. Een Stalwart is thans veel vrachtauto voor niet al te veel geld.

► een Stalwart Mk 2 toont het voordeel van zes aangedreven wielen

Bij militaire opdrachten is de prijs lang niet altijd van belang en in 1966 had Alvis al 250 exemplaren van de Stalwart Mk.1 gebouwd voordat die werd vervangen door de verbeterde Mk.2. De meest opvallende verandering betrof de cabine. De twee zijramen waren naar beneden verlengd waardoor de bestuurder een beter zicht naar buiten had. Minder opvallende aanpassingen waren een groter vermogen en mobiliteit in het water, samen met vereenvoudigd onderhoud en een grotere betrouwbaarheid. Er zijn in totaal 1322 stuks van de Mk.2 uitvoering gebouwd, voor een stuksprijs van ongeveer 15.000 pond. Naar het huidige prijspeil is dat ongeveer 210.000 pond.

Vrijwel alle voertuigen hebben bij het Britse leger dienst gedaan. De bestuurder zat centraal in de cabine en dat betekende dat de Stalwart feitelijk ongeschikt was voor zowel links als rechts verkeer, maar ondanks dat waren de meeste voertuigen gestationeerd in West-Duitsland. De Stalwart werd over het algemeen beschouwd als een prima voertuig. De terreinvaardigheid was geweldig en hij kon in het water net zo goed uit de voeten als op de weg. Nadelen waren de veel te ingewikkelde aandrijflijn en het feit dat de motor onder de laadvloer was geplaatst. Er waren bijvoorbeeld meerdere Stalwarts in brand gevlogen die een lading gevulde jerrycans hadden en waarbij gelekte benzine in het motorcompartiment terecht was gekomen. De plaats van de motor was ook heel ongelukkig. Als een geladen voertuig motorpech kreeg moest er eerst een tweede voertuig komen om de lading te lossen, want de laadkraan werd door de motor aangedreven en deed het dus niet meer.

Halverwege de jaren tachtig werd binnen de NAVO geconcludeerd dat er geen behoefte meer was aan amfibische vrachtoertuigen. Derhalve



Varianten:

De Stalwart werd gebouwd in de Mk.1 en de Mk.2 uitvoering, er waren vier belangrijke varianten:

- FV620, Truck, High Mobility, Load Carrier, 5 ton, 6x6, Stalwart Mk.1
- FV622, Truck, High Mobility, Load Carrier, 5 ton, 6x6, Stalwart Mk.2
- FV623, Truck, High Mobility, Load Carrier, 5 ton, artillery limber, 6x6, Stalwart Mk.2
- FV624, Truck, High Mobility, Load Carrier, 5 ton, REME fitters, 6x6, Stalwart Mk.2

De FV623 en FV624 hadden beide een Atlas 3001 hydraulische kraan geïnstalleerd in de laadbak achter de cabine. De FV624 had achter de cabine ook een klein hokje voor de bemanning.

Een aantal FV622 voertuigen werd later door middel van 200 gallon tanks uitgerust als brandstofbevoorradingsvoertuig. Er zijn ook proeven gedaan met Stalwarts als mijnenlegger en bewapend met antitank raketten.



Gegevens (FV622 Stalwart Mk.2)

- | | |
|---------------------------|--------------------|
| • Lengte | 640 cm |
| • Breedte | 260 cm |
| • Hoogte met huif | 264 cm |
| idem zonder huif | 240 cm |
| • Wielbasis | 152,4 + 152,4 cm |
| • Gewicht, onbeladen | 8443-9938 kg |
| • Laadvermogen | 5250 kg |
| • Max. snelheid op de weg | 50 tot 65 km/uur |
| idem in het terrein | 35 km/uur |
| idem in het water | 6,5 tot 9,5 km/uur |



Het testvoertuig voor het FV623 munitiebevoorradingsvoertuig. Deze variant was in gebruik bij artillerieonderdelen die waren uitgerust met de FV433 Abbot, de M107 en de M109.

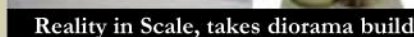
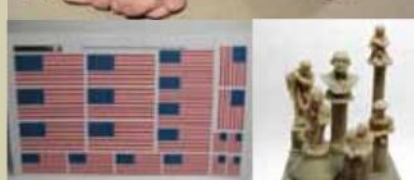
Bron

Six Wheels on my Wagon, Pat Ware, MVPA Supply Line, aug-sept 2011

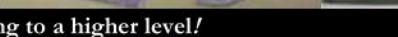
advertentie

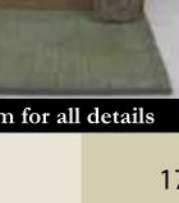
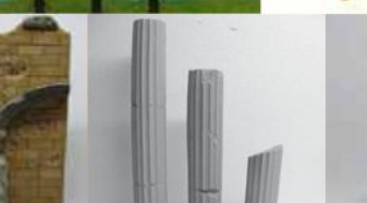


Reality in Scale News January 2012



- 35170 German Flags on real cotton
- 35171 Mini Statues Set - 10pcs.
- 35172 Tree Stumps & Mushrooms
- 35173 "Aphrodite of Milos"
- 35174 German War Banners
- 35175 Renaissance Church Facade
- 35176 "Caryatide"
- 35177 Sidewalk Super Set
- 35178 Sandbags Set
- 35179 Enamel Italian Streetsigns
- 35180 German War Flag & Pennant Decals
- 35181 German Air Recognition Flag Decals
- 35182 American Flags on real cotton
- 35183 Basic Column Set
- FLOW01 Flower bushes
- FLOW02 Small Flowers 1
- FLOW03 Small Flowers 2
- FLOW04 Medium Flowers 1
- TREE01 Natural Tree Branches
- SM200 Super Realistic Spruce (20cm) 3pcs
- M0204 Super Realistic Fall Larch (20cm) 3pcs
- SK4400 Super Realistic Spruce (40cm) 3pcs





Reality in Scale, takes diorama building to a higher level!

Check www.realityinscale.com for all details



SOUKOU SAGYOU, HET JAPANESE “ZWITSERSE ZAKMES”

Teneinde de voortgang van de troepen in moeilijk terrein te ondersteunen ontwikkelde het Japanse leger in de jaren '30 verschillende genievoertuigen. Omdat het aan voldoende rupsonderstellen ontbrak werd besloten het onderstel van een middelzware type 89B tank te gebruiken (een afstammeling van de Vickers Medium C tank) en daar zoveel mogelijk hulpmiddelen op, aan en in te monteren.

De ingenieurs van Mitsubishi streefden naar een zo veelzijdig mogelijk voertuig. De uit vijf man bestaande bemanning moest dan ook een veelheid aan taken kunnen uitvoeren. De Soukou Sagyou Ki (ofwel SS-Ki) kon met een springlading van 300 kilo en met een vlammenwerper worden ingezet tegen fortificaties en mitrailleurnesten; ook beschikte hij

over uitrusting waarmee chemische strijdmiddelen onschadelijk konden worden gemaakt; uiteraard kon er een rookgordijn mee worden gelegd om daarmee de opmars van infanteristen te camoufleren; aan de voorkant waren vorken gemonteerd waarmee een pad door een mijnenveld kon worden gemaakt en hij kon worden gebruikt voor het maken van loopgraven en het leggen van brug.

Als bewapening had de SS-Ki twee mitrailleurs van 7,7 mm, die in de romp waren geplaatst. Een in het frontpantser en de tweede in de linker zijkant. Hun schootsveld was behoorlijk beperkt, slechts 10 graden naar links en rechts. Daarnaast had de tank twee vlammenwerpers aan boord, welke waren afgeleid van het daagbare Type 100 en aangepast aan de zeer beperkte ruimte in de tank. Een straalpijp kon worden opgesteld naast de mitrailleur in het frontpantser, de andere in een kogelgewricht in de rechter zijwand. In de tank was ruimte voor ongeveer 500 liter vlamvloeistof. De vloeistof werd elektrisch ontstoken. De reikwijdte van de vlam was ongeveer 45 meter, wat betekende dat de tank wel erg dicht het doel moest komen dat moest worden uitgeschakeld.

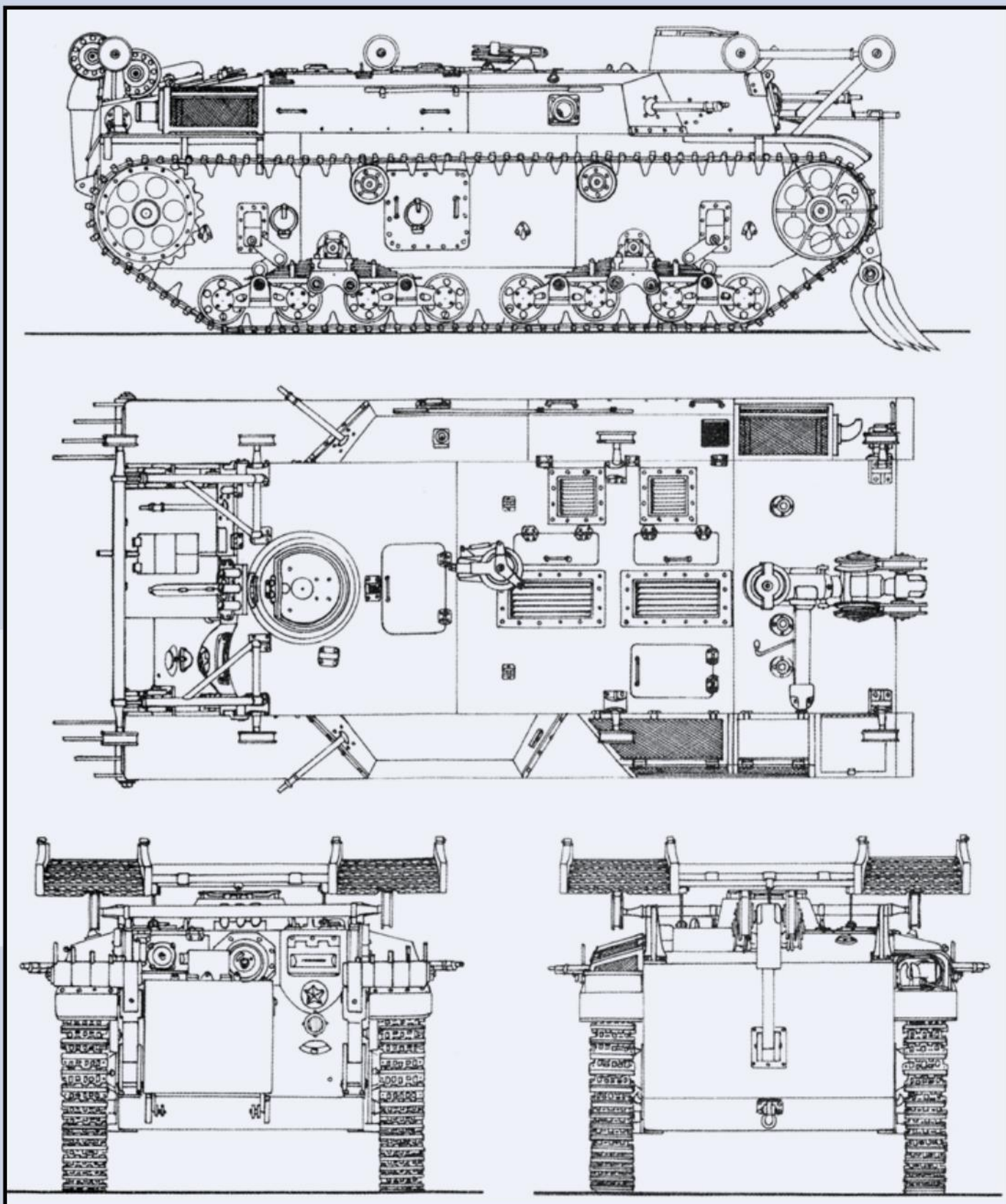
In 1937 werd de SS-Ki ingezet bij de strijd in China, in de sector van Peking. Het was al snel duidelijk dat de bemanningen onmogelijk alle taken konden uitvoeren die de generale staf aan hen had toegedacht. In 1939 verscheen er dan ook een uitvoering die wat minder ambitieus was. Dit was de SS-Ki “Bo Gata”, die zich beperkte tot vlammenwerpen, bruggen leggen, het plaatsen van springladingen en het ruimen van mijnen.

In de jaren 1941-1942 leek het erop dat de Japanse ingenieurs op sommige tanks het aantal vlammenwerppijpen hadden vergroot. Bij Luzon maakten de Amerikanen acht exemplaren buit en daarvan had een tank één extra straalpijp, terwijl een andere er maar liefst vijf had.



De voorkant van de SS-Ki ziet er met die twee vorken indrukwekkend en zelfs angstaanjagend uit. De vorken zijn bestemd voor het ruimen van mijnen en het rooien van boomstronken. Op de wieltjes bovenop de tank kan een brug worden meegevoerd.



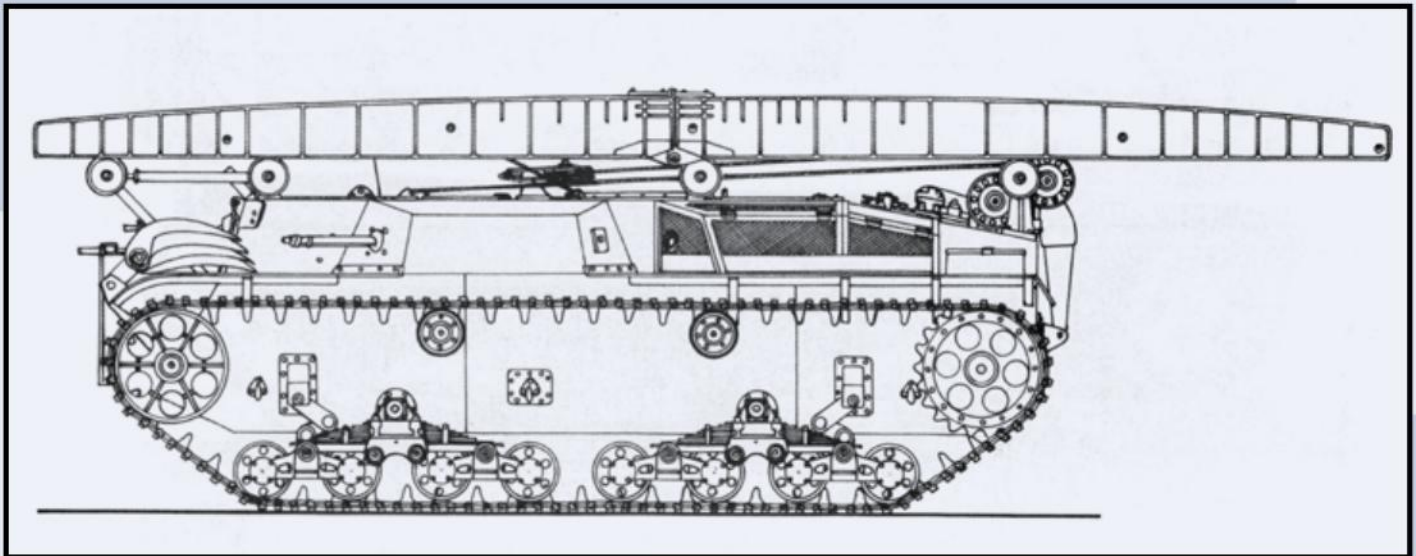


Bij de strijd in de Stille Oceaan zijn de SS-Ki's aan het zuidfront voornamelijk ingezet als bruglegger. In de Amerikaanse rapporten wordt geen enkele melding gemaakt van ontmoetingen met operationele SS-Ki "Bo Gata" tanks. Met hun pantsering van slechts 25 mm waren deze trouwens een makkelijke prooi geworden voor de tanks van de mariniers.

Gegevens:

Lengte	5 m	Bodemvrijheid	0,40 m	Motor	Mitsubishi 6 cilinder diesel, 145 pk
Breedte	2,30 m	Bemannig	5 man	Snelheid	37 km/uur
Hoogte	1,50 m	Pantsering	6 tot 25 mm	Aantal gebouwd	119





◀▲ De SS-Ki als bruglegger (foto via internet)



◀▲ plaats en datum onbekend (foto's via internet)



Een van de acht voertuigen die door Amerikanen in de buurt van Luzon in een bos werden aangetroffen. Ze werden in eerste instantie geïdentificeerd als "vlammenwerpertanks". ▶

Bron: een artikel van Laurent Tirone in het Franse blad Trucks & Tanks Magazine.

Foto's: US Nara

Tekeningen: Hubert Cance



NIEUWE LEDEN

NAAM	ADRES	WOONPLAATS	TELEFOON	E-MAIL
E.J. BROUWER				
J. BROUWER				
R. BRUGGENKAMP				
J.J.W. DANIELS				
C. van GESSEL				
F. MARCUS				
W. MEESTERS				
E. MERKUS				
H.T. van PRAAG				
C. REGELING				
G. SNOEK				
S. WESTERBOS				

Welkom bij TWENOT!

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

advertentie

WORD ABONNEE VOOR SLECHTS 1 JAAR EN ONTVANG:

- 1 ABONNEMENT: 5 NRS. 2012**
- 2+EXTRA: 4 GRATIS ARCHIEF NRS.**
- 3+EXTRA: 10% KORTING OP WEB**
- SHOP MODELBOUWERS.NL**
- 4+EXTRA: PENSELENSET**
- 6 STUKS- VAN REVELL**

**1 JAAR
9 NUMMERS
6 PENSELEN
10% KORTING**

Het Nederlands/Belgisch Modelbouwmagazine gaat haar 8ste jaargang in en brengt in februari jubileumnummer 40 uit! Dat gaan wij vieren en hebben daarom een geweldige actie bedacht! Word abonnee voor slechts één jaar (het jubileumjaar 2012) en ontvang:

- GRATIS** 4 archiefnummers •**GRATIS** 10% korting op een webshop bestelling bij Modelbrouwers.nl
- GRATIS** een Revell penselenset met 6 stuks penselen (een aktiepakket waarde van rond 40,-!!)

VOORWAARDEN: Uw abonnement begint vanaf het 1ste nr. van januari (nr.39) en eindigt met het laatste nummer van 2012 (nr.43). U hoeft niet op te zeggen, uw abonnement eindigt automatisch eind december 2012. Kosten abonnement: 37,50 en de verpakings/verzendskosten voor het **GRATIS** pakket en de evt. reeds verschenen nrs. van 2012: 5,-

WAT TE DOEN?: Stuur een mail naar: info@modelbouwmagazine.nl en vermeld uw naam en volledig postadres. Vermeld bij subject: 1 jaars-Aktie abonnement 2012.

MEER INFO: www.modelbouwmagazine.nl (verschenen nrs, covers, colofonnen).



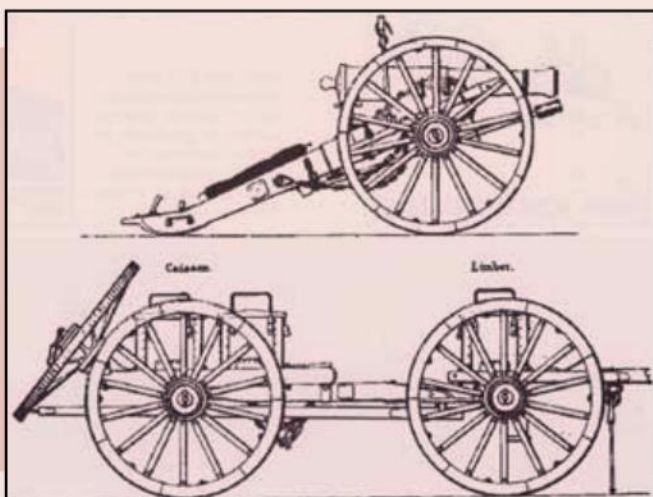
THE CAISSON SONG



Edmund Louis "Snitz" Gruber werd op 11 november 1879 geboren in Cincinnati, Ohio. Op 19 juni 1900 begon hij zijn militaire opleiding aan de United States Military Academy in West Point, New York, die hij op 15 juni 1904 afrondde met een aanstelling als 2^e luitenant bij het Korps Artillerie. Hij werd geplaatst

bij een onderdeel in Fort Stotsenburg op de Filippijnen en daar hoorde hij tijdens een mars een officier naar de naderende munitiecaissons schreeuwen "Come on! Keep 'em rolling!"

Een caisson was de tweewielige wagen waarin munitie werd vervoerd. Hij werd vaak getrokken achter een voorwagen, een andere tweewielige wagen waaraan een kanon kon worden gekoppeld zodat het kon worden voortgetrokken. Gruber,



een ver familielid van Franz Xaver Gruber die het kerstlied Stille Nacht had gecomponeerd, werd door de uitroep van zijn collega geïnspireerd en schreef die nacht de melodie voor een lied dat later het regimentslied zou worden. Collega's, de luitenants Willam Bryden en Robert Danford hielpen hem met de teksten en spoedig hadden alle zes regimenten van de US Field Artillery de *The Caisson Song* geadopteerd als een populair marslied.

Caisson Song (1908, oorspronkelijke versie)

Over hill over dale we will hit the dusty trail
As the caissons go rolling along.
Up and down, in and out, Countermarch and right about,
And our caissons go rolling along.

For it's hi-hi-hee in the Field Artillery, Shout out the number loud and strong.

Till our final ride, It will always be our pride
To keep those caissons a rolling along.
(Keep them rolling - keep them rolling)*
Keep those caissons a rolling along.
(B-a-t-t-e-r-y H-a-l-l!)*

In 1917 wilde de leiding van de artillerie van *The Caisson Song* het officiële artillerielied maken. Men meende ten on-



Veldartillerie van het Amerikaanse leger. 1899

rechte dat het lied tijdens de burgeroorlog was gemaakt en gaf de bandleider John Phillip Sousa toestemming het grootste deel van het lied in zijn eigen compositie *The U.S. Field Artillery March* op te nemen. Dit lied werd een topper, er werden 750.000 exemplaren van verkocht. Toen Sousa ontdekte dat de melodie door Gruber was gecomponeerd schrok hij geweldig en hij heeft er keurig voor gezorgd dat Gruber de hem toekomende royalty's ontving. Andere bronnen melden overigens dat Gruber hiervoor lang heeft geprocedeerd en uiteindelijk in het ongelijk werd gesteld omdat hij te laat met zijn procedure was begonnen.

U.S. Field Artillery Song (1917)

1^e vers

Over hill, over dale
We have hit the dusty trail,
And the Caissons go rolling along.
In and out, hear them shout,
Counter marching and right about,
And those Caissons go rolling along.

refrein

For it's hi! hi! hee!
In the field artillery,
count out your numbers loud and strong, two three for hut
two three
And where e'er you go,
You will always know
That the Caissons go rolling along.



2° vers

In the storm, in the night,
Action left or action right
See those Caissons go rolling along
Limber front, limber rear,
Prepare to mount your cannoneer
And those Caissons go rolling along.

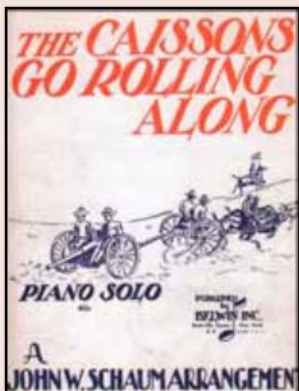
refrein

3° vers:

Was it high, was it low,
Tell me where did that one go?
As those Caissons go rolling along
Was it left, was it right,
Now we won't get home tonight
And those Caissons go rolling along.

refrein <http://www.youtube.com/watch?v=yJybwgtR970>

In 1948 schreef het Amerikaanse leger een wedstrijd uit voor een officieel legerlied. De vier andere krijgsmachtonderdelen



(Marine, Luchtmacht, Mariniers en Kustwacht) hadden al een officieel lied en dus kon het Leger niet langer achterblijven. Na vier jaar was er echter nog geen inzending ontvangen waar men voldoende enthousiast over was en dus werd in 1952 de muziekindustrie te hulp geroepen. Dit leverde zo'n 800 inzendingen op en daaruit werd

"The Army's Always There" van Sam Stept als winnaar gekozen. Dit lied werd op 20 januari 1953 gespeeld bij in inauguratie van Dwight D. Eisenhower tot president van de Verenigde Staten. Maar omdat veel mensen vonden dat de melodie te veel leek op die van "I've Got a Lovely Bunch of Coconuts" besloot het Leger de melodie van The Caisson Song van Gruber te houden, maar de tekst daarvan aan te passen. Dit werd uitgevoerd door Harold W. Arberg. Het nieuwe lied werd op Veterans Day, 11 november 1956, gepresenteerd met als titel *The Army Goes Rolling Along*. Sinds die datum wordt het gespeeld bij alle officiële gelegenheden van het Leger en iedere soldaat wordt dan geacht in de houding te gaan staan en het mee te zingen. Indien meerdere onderdelen van de krijgsmacht bij de plechtigheid zijn betrokken dan worden de liederen gespeeld in de officieel vastgestelde volgorde: Leger, Mariniers, Marine, Luchtmacht, Kustwacht.

The Army Goes Rolling Along

1956, de huidige officiële versie, alleen het eerste couplet en het refrein worden gezongen, niet het intro

Intro:

March along, sing our song, with the Army of the free
Count the brave, count the true, who have fought to victory
We're the Army and proud of our name
We're the Army and proudly proclaim

1° vers

First to fight for the right,
And to build the Nation's might,
And The Army Goes Rolling Along
Proud of all we have done,
Fighting till the battle's won,
And the Army Goes Rolling Along.

refrein

Then it's Hi! Hi! Hey!
The Army's on its way.
Count off the cadence loud and strong*
* "Two! Three!" wordt hier wel gezongen, maar dit staat niet in de tekst
For where e'er we go,
You will always know
That The Army Goes Rolling Along.

2° vers

Valley Forge, Custer's ranks,
San Juan Hill and Patton's tanks,
And the Army went rolling along
Minute men, from the start,
Always fighting from the heart,
And the Army keeps rolling along.

refrein

3° vers

Men in rags, men who froze,
Still that Army met its foes,
And the Army went rolling along.
Faith in God, then we're right,
And we'll fight with all our might,
As the Army keeps rolling along.

refrein

<http://www.youtube.com/watch?v=LKyk5D5t0F4&feature=related>



De kreet "Keep 'em Rolling" was inmiddels al veel eerder beroemd geworden. In 1934 werd onder deze titel door RKO Radio Pictures een film gemaakt waarin de hoofdpersoon, een artillerist, samen met Rodney, een beroemd artilleriepaard, grote gevaren doorstond en uiteindelijk als overwinnaar uit de strijd kwam. In de film werd *The Caisson Song* diverse keren gezongen. *Keep 'em Rolling* was ook de titel van een film die in 1943 werd gemaakt over het onderhoud van Allis-Chalmers tractors en andere uitrustingstukken.

De destijds bekende tenor Jan Peerce van de Metropolitan Opera zong in 1942 *Keep 'em Rolling*, een nieuw lied van Richard Rogers en Lorentz Hart in een korte



film van Universal. Amerikanen werden hierin door middel van scènes met arbeiders, fabrieken en grote machines opgeroepen oorlogsobligaties te kopen waarmee de oorlogsindustrie werd gefinancierd. In deze film waren verschillende militaire voertuigen te zien, waaronder deze achtwielige Trackless Tank (◀) en de beroemde "vliegende jeep met het 37 mm AT kanon.

In 1950 werd de kreet door de folksinger Ewan MacColl gebruikt in twee songs,

Song of the Iron Road en *I'm Champion at Keeping 'em Rolling*. Ook Bob Dylan zong *Cross them old Black Hills, keep 'em rolling* in zijn song *Dusty Old Fairgrounds* in 1963.

Ook militairen gebruikten de kreet. Patton had hem opgenomen in een toespraak die hij op 5 juni 1944 "ergens in Engeland" hield en de Britse generaal Horrocks schreef in 1960 over Patton: *His pet phrase, however sticky the battle might be, was "keep them rolling forward"*

Hoe ging het verder met Edmund L. Gruber?

Hoewel Gruber altijd zal worden herinnerd als de schepper van *The Caisson Song*, wat later *The Army Song* werd, omvatte zijn militaire loopbaan heel wat meer dan alleen maar dat. Hij was instructeur bij het Department of Tactics van de militaire academie van West Point, hij was commandant van het Field Artillery Brigade Firing Center in Fort Sill, Oklahoma en was van



december 1918 tot oktober 1919 verbonden aan de Generale Staf in Washington D.C. In 1933 was hij als commandant van het 2^e Field Artillery in de Panama Kanaalzone betrokken bij de eerste proefnemingen met luchtlandingsartillerie. Hierbij werden drie 75 mm houwitser batterijen met manschappen, munitie en uitrusting door de lucht aangevoerd. Vervolgens vervulde hij een aantal commando- en staffuncties, en ten slotte werd hij, met de rang Brigadier General, in oktober 1940 commandant van de Command and General Staff School en commandant van de Seventh Corps Area, Fort Leavenworth, Kansas. Hij overleed op 30 mei 1941 door een natuurlijke oorzaak.

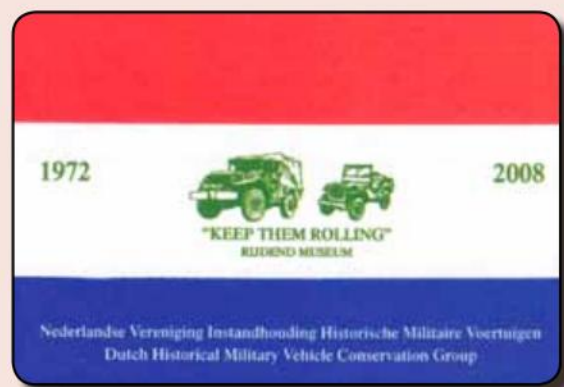
De kreet "Keep 'em Rolling" werd natuurlijk al honderden jaren door soldaten in allerlei omstandigheden gebruikt, maar Gruber maakte hem wereldbekend door hem op muziek te zetten.

Bronnen:

- The Caisson Song, Army Motors, nummer onbekend
- Wikipedia, The Caisson Song



Bob Dylan en Joan Baez tijdens de Civil Rights March in Washington D.C. in 1963

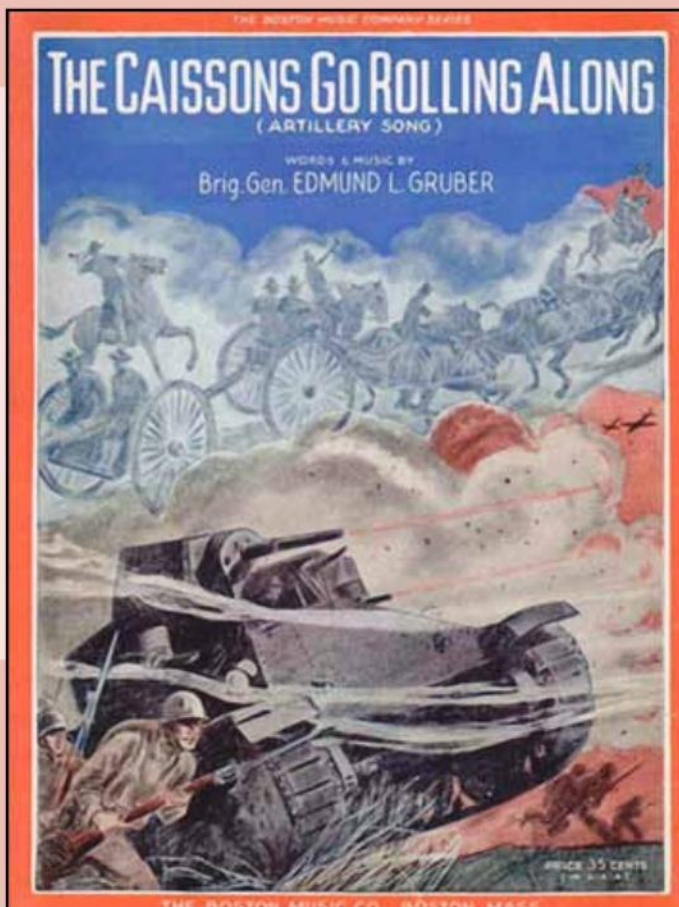




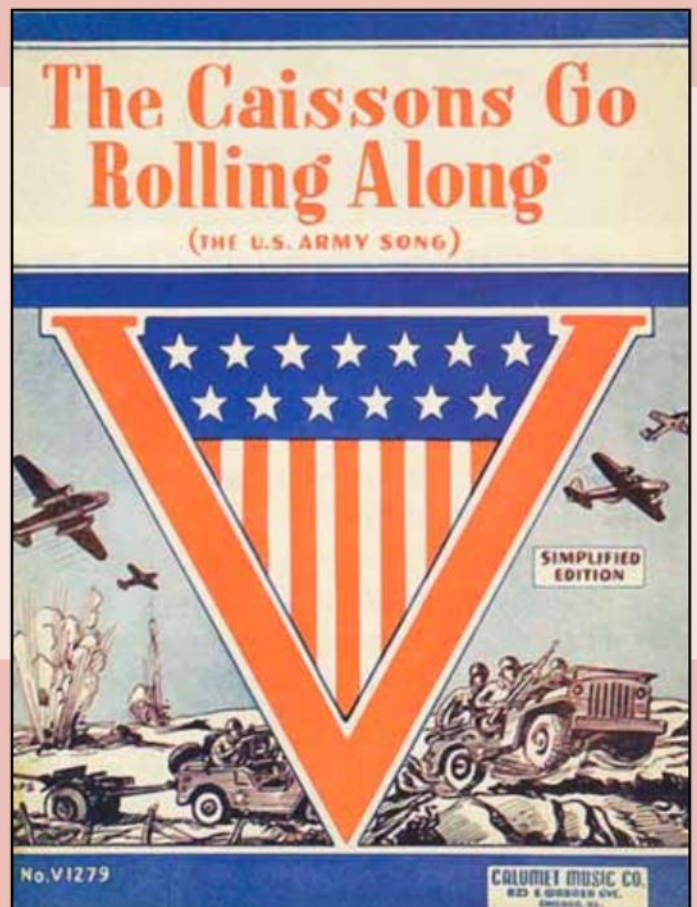
Ook de spoorwegen gebruikten "Keep 'em Rolling" als een vaderlandslievende kreet



"Keep 'em Rolling" kon voor allerlei doeleinden worden aangepast. Hier: "Keep 'em Firing"



Omslag voor de bladmuziek van "The Caissons Go Rolling Along", in 1944 uitgebracht door The Boston Music Co.



Omslag voor de bladmuziek van "The Caissons Go Rolling Along", in 1944 uitgebracht door Calumet Music Co.

GMC M211, EEN VERGETEN SERIE VOERTUIGEN

Het kan best lastig zijn om met een zwaar beladen voertuig door het terrein te rijden. Als je door dikke modder rijdt of op een steile helling en je moet schakelen, dan kan je net de snelheid verliezen die je in de hogere versnelling nodig hebt en dan heb je dus een probleem. En als je enige ervaring bestaat uit het rijden met een personenauto of een landbouwtrekker, dan worden de problemen al snel nog groter. Ruw en schokkerig rijden is slecht voor zowel de aandrijflijn als de inzittenden en onervaren of onzorgvuldige bestuurders kunnen gigantische onderhoudsproblemen veroorzaken. Dit was een van de redenen waarom het Amerikaanse leger destijds belangstelling kreeg voor automatische versnellingsbakken op militaire voertuigen.

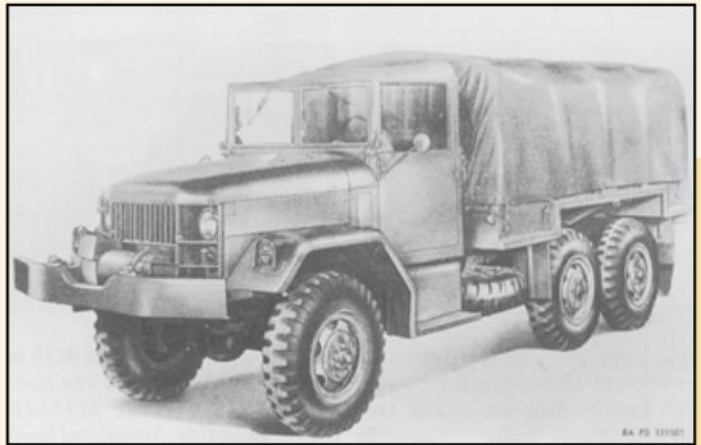
Het concept werd tijdens WO2 al met succes toegepast. De M5A1 Stuart tank en de M25 Chaffee tank hadden een Hydramatic automatische transmissie en de aandrijving van beide voertuigen werkte uitstekend. Het wekte dus geen verbazing dat de top van het Amerikaanse leger zich al tijdens en onmiddellijk na WO2 een voorstander toonde van de toepassing van automatische transmissies.

In de jaren direct na de oorlog ontwikkelde het leger veelbelovende plannen voor nieuwe en innovatieve transportvoertuigen. De meeste ontwerpen hadden frontstuur, waren amfibisch, hadden uitwendige remtrommels en verticaal geplaatste motoren. Echter, al deze ontwerpen stonden nog in de kinderschoenen en de enorme bestaande vloot transportvoertuigen dateerde nog uit WO2 en raakte danig versleten. Er werd derhalve besloten een aantal interim voertuigen te verwerven. Het idee was deze gedurende een periode van zeven tot tien jaar te gebruiken en intussen een geheel nieuwe generatie transportvoertuigen te ontwikkelen.

Voor de 2½ ton 6x6 voertuigen (met laadbak en andere opbouwvarianten) werden twee basis uitvoeringen gevraagd, een orthodox model, te ontwikkelen door Reo Motors Inc en een model met een automatische transmissie, te ontwikkelen door de GMC Truck & Coach Division van General Motors Corp. In een andere bron wordt het iets anders verteld: de keuze van de legerleiding was al direct op de M34 van Reo gevallen. GMC wilde echter ook een kans en ontwikkelde op eigen kosten een voertuig, dat vervolgens aan de autoriteiten beschikbaar werd gesteld. Beide voertuigen werden vervolgens, na beproevingen, in serieproductie genomen.

Het ontwerp van Reo, aanvankelijk bekend als de Eager Beaver, werd de meest bekende naoorlogse "deuce-and-a-half"

en zou, in een groot aantal verschillende uitvoeringen, tot in de jaren '80 in productie blijven.



REO M34 "Eager Beaver"

De schepping van GMC, vanwege zijn eerste inzet in de Koreaanse oorlog ook wel bekend als de Eisenhower GMC, werd minder populair; hij werd na slechts vijf jaar al uit productie genomen. De voornaamste redenen hiervoor waren dat het Amerikaanse leger de voorkeur gaf aan één standaard serie van voertuigen in de 2½ ton 6x6 klasse en het feit dat de toepassing van de automatische Hydramatic transmissie in de GMC voertuigen toch niet zo goed beviel als in eerste instantie was verwacht.



De XM135, het door GMC geproduceerde pilot voertuig

Deze militaire Hydramatics verschilden van de civiele eenheden doordat ze motorolie gebruikten in plaats van speciale versnellingsbakolie (dit was logistiek veel makkelijker). Ze hadden ook een toepassing die het mogelijk maakte dat de vrachtwagen bij startproblemen kon worden aangetrokken, wat bij de meeste automatische transmissies niet mogelijk was. De transmissie was vloeistof gekoeld, wat het probleem van bevriezen met zich meebracht.



De voorproductie voertuigen waren op enkele punten aangepast. De bumper haf gebogen uiteinden en uitsparingen t.b.v. gewichtbesparing. Ook de wielkasten zijn iets anders dan die van de pilot uitvoering.

Uiteindelijk werd de GMC G749 door het leger niet geaccepteerd. Dit kwam deels doordat de eerste voertuigen die aan de troepen werden afgeleverd veel problemen met de transmissie hadden. Helaas waren dit nu juist de vrachtwagens die in alle haast naar het oorlogstoneel in Korea waren verscheept. Technici van Hydramatic hadden de problemen snel verholpen, maar toen hadden de GMC's al een slechte reputatie gekregen bij zowel de troepen "te velde" als de hogere legerleiding. Halverwege de jaren vijftig stopte de productie en de meeste voertuigen werden geruisloos overgedaan aan de Nationale Garde en reserve-eenheden; bij het reguliere leger deden de door Reo ontwikkelde M34 en M35 voertuigen massaal hun intrede.

In Canada, de noordelijke buurman, had men de slechte ervaringen niet opgedaan en de daar gebouwde uitvoeringen van de GMC vormden gedurende meer dan 30 jaar de rugengraat van de Canadese militaire transportcapaciteit. Toch helemaal niet slecht voor een vrachtwagen die oorspronkelijk was bedoeld als interim-oplossing.

VARIANTEN

Model M211

De nieuwe Jimmy was een verbeterde versie van de GMC CCKW die tijdens WO2 werd gebruikt. Het was een voertuig met veel betere rijeigenschappen en een langere mechanische levensduur dan z'n voorganger. De cabine was groter en gemaakt van dikker plaatstaal en ook de stoelen en de

bescherming tegen de weersomstandigheden waren verbeterd. De deuren hadden ramen die omlaag en omhoog konden worden gedraaid. De motor was een sterkere uitvoering van de befaamde 270 motor, het motorblok was van een hardere staalsoort gegoten.

Er was een luchtcompressor geïnstalleerd die de lucht leverde voor de remmen van een eventuele aanhanger, maar ook voor een betere remcapaciteit van de auto zelf. Het waadvermogen met behulp van een waadset was 1½ meter.



De XM211, uitgerust met dubbele 9.00 x 20 achterwielen, was vooral bedoeld voor gebruik op de verharde weg.

Uniek was dat de M211 een automatische transmissie had, namelijk een General Motors Hydramatic, die was aangepast voor het gebruik in een zwaardere vrachtwagen. Hij had een hoge en een lage gearing, met elk vier versnellingen vooruit. Beide gearingen hadden een voorziening voor rijden op de vlakke weg en rijden in heuvelachtig gebied. Dit werd allemaal geregeld in de transmissie, waardoor een enkelvoudige tussenbak kon worden gebruikt. Zodra de achterwielen begonnen door te slippen werd automatisch de voorwiel-aandrijving ingeschakeld. Een nieuw handigheidje was de houder waarop het reservewiel was geplaatst. Deze draaide opzij en naar beneden, waardoor het reservewiel veel makkelijker was te hanteren. De laadbak was het standaard 12 voet militaire type. Op de cabine kon een ringaffuit voor een .50 machinegeweer voor luchtafweer worden geplaatst, aan de voorkant van het chassis kon naar keuze een lier worden gemonteerd.

Model M135



Dit model was hetzelfde basisvoertuig als de M211, maar met enkele 11.00 x 20 achterwielen in plaats van de dubbele 9.00 x 20 wielen. Aan de remtrommels van de achterwielen was een opvulstuk gemonteerd zodat de voor- en achterwielen in één lijn kwamen te staan. Hierdoor verbeterde de terreinvaardigheid aanzienlijk, omdat er maar één spoor hoefde te worden gemaakt. In de laadbak waren wielkasten gemaakt, zodat de achterwielen bij het terreinrijden beter op en neer konden bewegen. De laadbak was ook iets smaller gemaakt en in de achterklep waren uitsparingen gemaakt zodat manschappen makkelijker in de laadbak konden klimmen.

Model M215

De kiepwagen was gebaseerd op het M211 chassis, maar had een iets kortere wielbasis. De laadbak had een capaciteit van bijna 2½ m³, een dubbele vloer en een groot kopschot. Hij was geplaatst op een sub-frame dat tevens diende als hydraulisch reservoir. Voor het omhoog brengen van de laadbak werd één grote, enkele cilinder gebruikt. De fabrikant was Gar Wood. De hydraulische pomp werd aangedreven door een krachtafnehmer op de tussenbak. De laadbak werd vanuit de cabine bediend. De kiepbakken werden geleverd door Gar Wood en Perfection Steel Body Co.

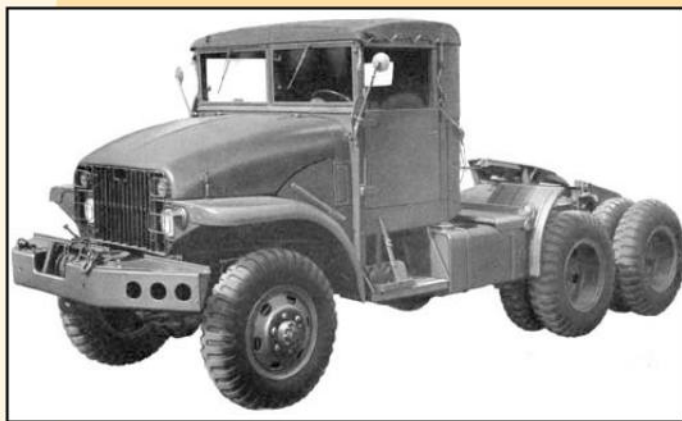


Model M221

Deze trekker gebruikte hetzelfde korte chassis als de kiepwagen. Hij een stationair koppelschotel met glijplaten. De luchtleidingen en de elektrische bedrading naar de trailer waren gemonteerd op een beweegbare standaard achter de cabine. De bedieningshendels voor de remmen van de trailer zaten aan de stuurkolom in de cabine. De trekker had geen reservewiel.

Model M220

Ook de vrachtwagen met gesloten opbouw gebruikte hetzelfde chassis als de M211. De 12 voet stalen opbouw heeft dubbele wanden en is geïsoleerd. In de achterwand zijn dubbele deuren en een ladder gemaakt om naar binnen te komen. In de zijwanden zitten drie ramen welke met schuif-



M221 Truck, Tractor



M220 Truck, Shop Van

panelen kunnen worden gesloten. Het verwarmings- en ventilatiesysteem is meestal aan de voorkant geplaatst, boven de cabine, welke bij dit type standaard gesloten was. De leverancier was Superior Coach Company.

Model M222

De M222 watertankwagen gebruikte eveneens het M211 chassis. Daarop was een 1000 gallon (ca. 4.500 liter), dubbelwandige en geïsoleerd aluminium watertank gemonteerd. De door de Heil Company geleverde tank was verdeeld in twee compartimenten, een van 400 en een van 600 gallon. Onder de tank was een verwarmingsysteem geplaatst dat gebruik maakte van de uitlaatgassen. In kasten achterop waren de pomp (aangedreven door een krachtafnehmer op de tussenbak) en de bedieningshendels geplaatst. De pomp



◀ en ▲ M217 Truck, Gasoline Tank. Er waren slechts enkele kleine uiterlijke verschillen met de M222 Truck, Water Tank ▼

werd gebruikt om de tank te vullen, water tappen gingen door middel van de zwaartekracht.

Model M217

De M217 brandstoftankwagen gebruikte uiteraard ook het M211 chassis. De 1200 gallon tank, gebouwd door Butler Mfg Co. had drie compartimenten: 200, 400 en 600 gallon. De kasten aan de achterkant herbergden de pomp, de slangen en de controle- en bedieningshendels. Het elektrische systeem aan de achterkant was extra geïsoleerd om vonkvorming te voorkomen. De tankwagen had een trekhaak en elektrische aansluitingen aan de achterkant. De brandstof werd afgeleverd door middel van de pomp, maar ook door middel van de zwaartekracht. Het vullen ging via grote deksels bovenop de tank.



◀ M217 Truck, Gasoline Tank . de vuldeksels boven op de tank zijn duidelijk te zien

▼ M220 Truck, Shop Van, gefotografeerd in januari 1953 op de Aberdeen Proving Ground. De opbouw kon voor talloze doeleinden worden gebruikt



Bronnen:

- GMC's post-war Deuce and a Half, David Doyle, Classis Military Vehicle juni 2008
- GMC's M-series 2½ ton 6x6, Wheels & Tracks 39
- Opvolgers van de oorlogs GMC, Transmobiel 2 en 3, 1996



Een paar jaar geleden zag ik bij een bezoek aan Firepower, het Britse artilleriemuseum, een 4,2 inch mortier. Nu ben ik daarin niet zo geïnteresseerd, maar doordat het op een wagentje leek te staan heb ik er toch met wat meer aandacht naar gekeken en er voor alle zekerheid maar een paar foto's van gemaakt. Ik kwam die foto's pas weer tegen en toen heb ik er ook de boeken maar eens op na geslagen. Dat leidde tot het onderstaande artikel.

Behalve het gevechtsvliegtuig, de tank en het machinegeweer heeft ook het hedendaagse infanteriemortier z'n oorsprong in de eerste wereldoorlog. De oorlog werd groten-deels vanuit loopgraven gevoerd en dus werd er gezocht naar wapens waarmee de aldus verschanste vijand kon worden uitgeschakeld. Door middel van holle buizen, lege jambliques die met springstof werden gevuld en andere geïmproviseerde middelen trachtte men door middel van een soort krombaan vuur de tegenstander in zijn loopgraven uit te schakelen.

Het principe was goed, de resultaten waren echter bedroevend. Uiteindelijk kreeg de Engelse ontwerper Sir Wilfred Stokes het verzoek een mortier te ontwerpen waarmee men werkelijk zijn tegenstander kon uitschakelen en waarbij bovendien de bedieningsmannschappen geen gevaar liepen. Sir Wilfred slaagde in zijn opzet en wist een wapen te ontwikkelen dat in behoorlijke mate aan de eisen voldeed. De zwakke



plek werd vooral gevormd door de granaten, die te zwak waren geconstrueerd. Hierdoor braken tijdens het afvuren de vinnen nogal eens af, waardoor de granaat in de eigen omgeving tot ontploffing kwam.

Het 3 inch Stokes mortier

Per saldo voldeed het gebruik van mortieren dus niet en het zag er naar uit dat het wapen zou worden afgeschaft. Er was echter wel behoefte aan vuursteun voor aanvallende infanterie-eenheden en het was lang niet altijd mogelijk deze steun met de bestaande artillerie te leveren. Gegeven het feit dat het Britse leger na WO1 ook over weinig geld beschikte werd de aandacht noodgedwongen toch weer op het goedkope mortier gericht. Daar men voorzag dat in een komende oorlog ook weer van strijdgassen gebruik zou worden gemaakt, bleef men ook om deze reden vasthouden aan het mortier. Men had een wapen nodig dat binnen de kortst mogelijke tijd een

groot aantal gasprojectielen op de vijand kon doen neerkomen, en voor dat doel was een mortier uitermate geschikt. Bovendien kon de mortiergranaat heel goed als gasprojectiel worden gebruikt. In vergelijking tot hetzelfde kaliber artilleriegranaat was de wand van de mortiergranaat veel dunner, waardoor de te verschieten hoeveelheid gifgas aanmerkelijk groter kon zijn.

Bij het uitbreken van WO2 beschikte ieder infanteriebataljon van het Britse leger over een groep mortieren van 3 inch. Deze mortier kon een vijf kilo wegende granaat over een afstand van drie kilometer verschieten. Bij de infanteriepelotons waren 2 inch mortieren ingedeeld. Daarnaast werden de eenheden die voor de chemische oorlogvoering bestemd waren vanaf eind 1941 uitgerust met het nieuw ontwikkelde 4,2 inch mortier. Toen echter duidelijk werd dat er geen strijdgassen zouden worden gebruikt, werden de 4,2 inch mortieren, die eveneens brisantgranaten konden verschieten, voor directe ondersteuning bij de infanterie-eenheden ingedeeld. Het gebruik van de mortier bleef niet beperkt tot het verschieten van brisantgranaten, tot het assortiment behoorden ook rookgranaten, lichtgranaten en granaten waarmee men propagandamateriaal op de vijand kon doen neerkomen.

Het 4,2 inch mortier (aangeduid als het "Ordnance, SB 4,2 inch Mortar", waarbij SB staat voor "smooth-bored" - gladloops-) moest worden geproduceerd in een periode dat de Britse wapeningsindustrie op de uiterste toppen van haar kunnen draaide en aan alle kanten gebrek had aan productiefaciliteiten. Dit had men name effect op de productie van de 4,2 inch mortiergranaten, want de ontwerpers waren er van uitgegaan dat deze mantels van smeedijzer zouden hebben vanwege het lagere gewicht en de betere ballistische eigenschappen. Hiervoor waren in die periode echter geen productiefaciliteiten beschikbaar en dus moest men het met gegoten, cilindrische mantels doen. Dit resulteerde in een maximum bereik van slechts 3000 meter in plaats van de geplande 4000 meter. Toen er eenmaal wel mogelijkheden waren om gestroomlijnde mantels te gieten bleek dat deze granaten niet verder kwamen dan ruim 3600 meter.

Het 4,2 inch mortier was behoorlijk zwaar (600 kg) en moeilijk te hanteren. Voor het vervoer werd het dan ook meestal uit elkaar genomen en vervoerd in een Universal Carrier of een jeep + aanhanger. Het gewichtprobleem werd opgelost door de ontwikkeling van een grondplaat op wielen, die door de

de genoemde voertuigen kon worden getrokken. Aan de beide zijanten van de rechthoekige grondplaat werden aan verstelbare armen twee wielen gemonteerd. Voor het vervoer werden ze in de laagste stand vastgezet zodat er onder de grondplaat voldoende bodemvrijheid ontstond. Vervolgens werden de loop en de tweepoot bovenop de grondplaat vastgegespt. Om het mortier in stelling te brengen werden de sluitpennen uit de verstelbare armen getrokken, waardoor de grondplaat weer op de grond kwam te liggen. De loop werd in de houder op de grondplaat gezet, de tweepoot werd geplaatst en het schieten kon beginnen. Daarna werd het stuk met dezelfde vaart weer afgebroken en achter het voertuig gekoppeld. Een goed getrainde bemanning kon op deze manier het mortier in stelling brengen, twintig granaten afvuren en het mortier weer aangekoppeld hebben voordat de eerste granaat op zijn doel terecht kwam. Dit leidde ertoe dat de troepen die ondersteund werden vaak wel met enig argwaan naar hun mortiercollega's keken. Hoewel ze de vuursteun waardeerden wisten ze dat de mortierploeg meestal alweer was vertrokken als het vijandelijke tegenvuur op de positie neerkwam.



De 4,2 inch mortieren zijn vooral gebruikt door de Royal Artillery, waar een groot aantal regimenten veldartillerie één of enkele 4,2, inch mortier eenheden hadden. Tijdens WO2 is het mortier gebruikt door het Britse en alle Gemeenebest legers, zowel in Europa als in het Verre Oosten. Na WO2 werden de mortieren gebruikt door de lichte batterijen van de Royal Artillery. 170 Light Battery gebruikte ze in de slag bij de Imjin rivier in Korea. Ook in de jaren '50 en '60 werden ze door het Britse leger overal ter wereld ingezet voor het leveren van vuursteun aan infanterie-eenheden. Het wapen is ook door een aantal andere landen gebruikt, waar onder Ethiopië, Laos, Maleisië, Nepal en Turkije.



Specificaties

Kaliber	4,2 inch (106,7 mm)
Lengte loop	1,73 m
Gewicht	600 kg
Elevatie	+45° tot +80°
Traverse	10°
Maximaal bereik	3750 m
Granaatgewicht	9,1 kg (brisant) 10,2 kg (rook)

Bronnen

- Grenades & Mortars, Ian Hogg, Ballentines Illustrated History
- Mortieren, Maandblad OORLOG, september 1978

Verschillende websites

De foto's van boven naar beneden:

- Het mortier in vuurstelling
- De grondplaat
- Het vervoer achter een Bedford MW



Scale World

SCALE MODELS AND ACCESSOIRES

PANZER ART

CHANGE YOUR MODEL INTO THE PIECE OF ART

Nieuw op de site is het Poolse merk Panzer Art.
Een kleine selectie uit onze ruime keuze:

- RE35-061 Wheels for Boxer MRAV (Hobby Boss Kit)
- RE35-075 Road Wheels with spare for HUMVEE
- RE35-090 StuG III G Upper hull/barrel with Canvas Cover
- RE35-101 Barrel with Canvas Cover for Tiger I Tank (Late/ Final
- RE35-109 2 Gallon British "POW" Canisters
- RE35-110 M4 Sherman "Low Bustle" Final Turret

Kijk voor het hele assortiment op onze site.



RE35-075



RE35-110



RE35-101



RE35-090



RE35-061



RE35-109



KIJK SNEL OP

www.scale-world.nl