

DE TANK

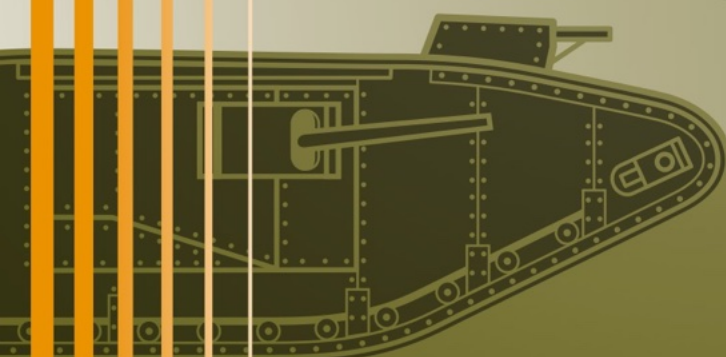
Oktober 2013

nr. 224



Engelse Warthog, Marder tankjager
Wat deed Buick in de oorlog?
De Panther, Vouwbrug Cuijk
Kubinka, Aben Hede 2013

IN DEZE
UITGAVE



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]

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.

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]

Jan Willem Stokkers



Jan van Veen



Kees Blijleven



ERELEDEN

Rob Evers
Jan van Veen
Bert van der Velden

OPMAAK & ONTWERP

Marcel von Hobe

INTERNET

www.twenot.nl

E-MAIL

twenot@twenot.nl

FACEBOOK

www.facebook.com/#!/TWENOT

ISSN

1382-8991



FOTO'S OMSLAG

grote foto: Hetzer in camouflage. Gefotografeerd tijdens Militracks 2011.

kleine foto links: Even afwerken met de slijptol en op naar de assemblage (zie pagina 26).

kleine foto rechts: Een nieuwe Engelse Warthog op volle snelheid door Afganistan (zie pagina 21).

INHOUD

Van de voorzitter	3
Verenigingsnieuws	4
Agenda	13
Nieuwe leden	13

6



Als een Fries
in Frankrijk

8



Aben Hede
2013

10



Duitse
tankjager
Marder

14



Vouwbrug
Cuijk



16



De Panther
tank.

21



Bronco tot
Warthog

24



Bezoekje
Bubinka

26



Buick en de
"War-effort"

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 WUZIGEN.

VAN DE VOORZITTER

Real Deal, artikelen voor DE TANK en overige

De vakantie zit er weer op en mijn oproep in de vorige TANK heeft gelukkig een positief effect gehad. De redactie heeft al een aantal artikelen mogen ontvangen over musea die tijdens de vakantie door diverse leden zijn bezocht. "Ze stromen binnen" wil ik nog net niet zeggen (schrijven in dit geval), maar het is wel bemoedigend. Uiteraard is de redactie nooit tevreden want naast de aandacht voor musea met de daarin aanwezige voertuigen e.d., zeg maar de "Real Deal", wil ze ook graag verblijd worden met artikelen over voertuigen, e.d. Dit om een gezonde mix te hebben in ons aller blad DE TANK. Scratchbouw, RUDD (Recht Uit De Doos), extra detaillering, de geschiedenis van de Panzer IV in al zijn varianten, enz. enz., het maakt niet uit als het maar interessant is.

Bouw je aan model, maak dan bij de bouw wat aantekeningen van de diverse bouwstappen, maak een paar foto's en ga er een avondje voor zitten om wat te schrijven. Je zult verbaasd staan hoe snel je 3 of 4 kantjes vol hebt. Het is in ieder geval beter bestede tijd dan naar het Nederlandse voetbalelftal op TV te kijken. Een mogelijke optie is ook, en dat heb ik in het verleden volgens mij ook al eens geschreven, om samen in een bouwgroep een artikel te schrijven. Hierbij kun je de taken dan verdelen naar wie het meeste talent heeft voor of verstand van een bepaald onderdeel. Mocht het schrijven het grootste probleem zijn, dan hebben we daar wel een oplossing voor. Je hoeft geen genie te zijn in het schrijven want, indien noodzakelijk of gewenst, kan de

redactie het tekstueel aanpassen of je ondersteunen.

Betreffende de modelbouwbeurzen is het seizoen al weer volop begonnen. De TWENOT was present in Fort Veldhuis tijdens de open modelbouw dag, bij de ISSC in Heiden (D) en bij KMK's Scale World in Mol (B). In het verschiep liggen het Hobbyfestival in de Ahoy Hal in Rotterdam op 5 & 6 oktober, SMC in Veldhoven op 13 oktober en de Euro Scale Modelling van de IPMS te Nieuwegein op 26 oktober. Natuurlijk mag je de laatste TWENOT bijeenkomst van dit jaar op 17 november in Joure niet vergeten. Toen ik de laatste keer op de kaart gekeken heb lag Joure nog gewoon in Nederland. Het argument "dat is te ver weg" is dus niet van toepassing. Maar doe eens gek en ga carpoolen met 3 of 4 man. Scheelt in de kosten en is gezellig.

Althans dat idee heb ik erbij. Tot ziens ergens in den lande en zeker in Joure, toch@.!!?

In de categorie "Overige" een mooie kleurenfoto van een M4A3E8 Sherman in Korea 1953.

Uw voorzitter Marc Tempels



John Janse

Het bestuur heeft met leedwezen kennis genomen van het plotselinge overlijden van John Janse op 4 juni j.l. John werd in augustus 1976 lid van de TWENOT. Hij was van februari 1982 tot maart 1998 lid van het bestuur, vanaf april 1991 als voorzitter. Daarnaast deed hij van februari 1983 tot februari 1990 ook de redactie van DE TANK. In deze drie hoedanigheden heeft hij mede aan de basis gestaan van en een grote bijdrage geleverd aan de groei van de vereniging naar haar huidige omvang. Wij wensen zijn vrouw en kinderen veel sterkte toe met het verwerken van dit grote verlies.

Bestuur TWENOT



VERENIGINGSNIEUWS

Regio Noordoost

De vakantiebelevissen konden worden uitgewisseld op de eerste Ureterp-middag op 7 september jl. Het was gezellig druk, iedereen was er weer en er stonden leuke dingen op tafel, van groot tot klein, van af tot in aanbouw. De wanden van de zaal waren gevuld met leuke 'handelstafeltjes', ik kon zelf nog een Katyusha 1 op 72 van Toga scoren, die had ik nog niet. Zo zullen wel meer collega bouwers hun voorraad hebben aangevuld.

Twee fanatieke bouwers (meer specifiek: één bouwer en één bouwster, de Noorderlingen weten dan wel om wie het gaat) gingen de volgende dag ook nog naar Mol (B) naar de KMK bijeenkomst. Respect!

Ureterp is nog twee keer, op 12 oktober en 30 november. Daar tussen in, op zaterdag 2 november, is in Hardegarijp (bij Leeuwarden) ook nog een modelbouwdag. Net als Ureterp, plakken, showen en een beetje handel. Ik heb de organisatie beloofd te melden welke Twenotters daar acte de présence geven, dus graag even een berichtje naar mij als jullie daar heen gaan.



MODELBOUW
DE RIJZENDE STER IN
MODELBOUWLAND
GESPECIALISEERD IN MILITAIRE VOERTUIGEN
* ACADAMY * IBG * TRUMPETER * VALLEJO
WWW.STRELAMODELBOUW.NL
INFO@STRELAMODELBOUW.NL

Nationaal zien we elkaar natuurlijk in Veldhoven (13-10 SMC) en/of in Nieuwegein (26-10 ESM). In Veendam staan de modelbouwdagen voor 16 en 17 november op mijn agenda, maar check het voor de zekerheid op internet want ik heb nog geen bevestiging.

Er is weer genoeg te beleven in modelbouwland, of zoals de Engelsen zeggen: "never a dull moment".

Oant sjen,

uw regiocoördinator,

Wim Oldekamp

Regio Zuidwest

Bestaat er zoiets als "Doping" in de modelbouwwereld? Als je het mij vraagt, wel! Nu bedoel ik geen fysieke doping, zoals het slikken van prestatie verhogende middelen of het prikken met naalden. Nee, het gaat om de "injectie" die men krijgt van al het moois wat er tegenwoordig op het gebied van modelbouw door de diverse collega bouwers wordt gemaakt.

Nu is het de gewoonte om in het reine te komen, door op te biechten dat men zich als sportman schuldig gemaakt heeft aan doping. Derhalve is 2013 het jaar om schoon schip te maken en daarmee kan ik niet achter blijven. Ja....., ook ik heb mij schuldig gemaakt aan doping!! Als ik kijk naar al het moois dat ik de laatste tijd gezien heb op beurzen, dan wel in de verschillende modelbouwbladen, da werkt dat zéér stimulerend. Als je denkt dat je alles al gezien hebt, word je toch weer geïnjecteerd door een geweldig object, waarbij de bouwer wéér nieuwe ingrediënten gebruikt heeft, om je positief te stimuleren.

Ben ik van plan te stoppen met het tot mij nemen van deze stimulerende middelen? Neen, absoluut niet! In dit geval ben en blijf ik een dopingzondaar. Sterker nog, ik wil dit dopinggebruik juist propaganderen, want het is niet strafbaar. Er is zelfs niets illegaals aan, want er zijn de komende tijd weer veel beurzen en bijeenkomsten waar deze geestelijke doping ruimschoots voorhanden is.

Ben je huiverig om deze stap te maken, praat dan eens met ervaringsdeskundigen. Deze zijn te vinden bij diverse bouwgroepen in het land en zijn gaarne bereid jou te begeleiden op het pad naar een succesvol dopinggebruik!

Met vriendelijke groet,

Johan Bijl

Bouwgroep Breda

Bouwavond – 6 juli 2013

Op 6 juli stond weer de maandelijkse bouwavond gepland. Deze avond waren we met een kleine bezetting in verband met vakanties. Er kwamen diverse modellen op tafel waar druk aan werd gewerkt. We kunnen terugkijken op een gezellige avond vol plakplezier!

Bouwavond – 10 augustus 2013

Iedereen weer terug van vakantie, dus een volle bak. Er zijn twee gastbouwers aanwezig van Zuid-Holland-Zuid. Altijd wel-



kom en super gezellig. Wij hopen deze heren in de toekomst vaker te mogen begroeten; dit geldt natuurlijk voor iedereen! Verder is er heel de avond gezellig gebouwd en overlegd over de komende beurzen en tripjes.

Opendag bij Resicast – 24 augustus 2013

Met vier personen zijn we richting Havré in Zuid-België gegaan voor de Open Dag bij Resicast. Super om veel bekenden te zien en onder het genot van een drankje en hapje (BBQ) te aanschouwen wat er allemaal gaat komen. Leuk waren ook twee master bouwers uit Engeland, ze waren speciaal voor de Open Dag over gekomen met de trein.

Bouwavond – 7 september 2013

Vanavond met zes personen zitten bouwen. De ruimte is enigszins verbouwd waardoor we iets compacter zaten. Natuurlijk kwamen weer diverse modellen over tafel en werden de bladen stevig doorgeakkerd. Samenvattend: een heel gezellige avond!

Agenda komende drie maanden: bouwavonden op de zaterdagen 5 oktober, 2 november en 7 december.

Arno Cornelissen
Bouwgroep Breda

Regio Zuidoost

Beste Twenotleden,

Wederom is mij gevraagd een bijdrage te leveren aan ons wonderschone verenigingsblad. Vanuit Zuidoost Nederland kan ik u melden dat de zomer echt voorbij is en van de vakanties alleen nog maar vage herinneringen en wat foto's resten (een aantal daarvan heeft het forum bereikt) Het normale leventje heeft zijn gang weer opgepakt (zij het op een nieuwe werkplek) en de bouwavonden worden weer als vanouds zowel in Goirle als in Eindhoven druk bezocht.

Ook de tourbus is uit de garage gekomen en heeft de altijd interessante KMK beurs bezocht bij onze Zuiderburen, helaas ditmaal zonder mijn aanwezigheid. Maar dat gaan we het komende winterseizoen nog wel inhalen. Ook een ander (modelbouw) hoogtepunt, de EuroMilitaire beurs in Engeland ga ik helaas alleen meemaken via de verhalen van anderen, maar het verheugt mij dat een flink aantal SMF/Twenotters daar wel de eer van ons land gaat hooghouden.

Niet dat ik op het ogenblik een tekort heb aan plastic, want helaas heeft in Sittard een modelbouw zaak de deur moeten sluiten, zij het niet nadat ik een krat Dragon modellen heb kunnen overnemen. Als eerbetoon zal ik ze netjes in elkaar zetten, een TWENOT show waardig, zeg maar.

En intussen nadert het moment van onze "eigen" show met rasse schreden. Een van de hoogtepunten mijns inziens zal de completering zijn van het 3D project van Niels Henkemans. Een ieder die regelmatig het forum bezoekt, zal alleen maar met verbazing en bewondering hebben kunnen kijken naar de toewijding en het perfectionisme van deze computer kunste-

Dax Magic Webshop

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



Ook zijn wij regelmatig aanwezig op diverse beurzen in Nederland en België

Dax Magic
H.I. Ambacht

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

**VALLEJO.NL**

**MIGPRODUCTIONS.NL**

naar (die trouwens ook met echt plastic tot zeer knappe dingen in staat is) Dit is het begin van een nieuwe techniek waar we in de toekomst nog heel veel van zullen horen.

Een ander hoogtepuntje in onze hobby is het uitkomen van het boek *Autum Gale / Herbst Sturm* van het schrijversduo Maarten Swarts en Jack Didden. Ik heb mijn exemplaar gisteren bij de schrijver kunnen afhalen en kan maar één ding concluderen: fantastisch! Dit stuk letterlijk zware lectuur is de Magnus Opus van de (Duitse) strijd in de zuidelijke Nederlanden in 1944 van met name Kampgruppe Chill. Ik kan iedereen alleen maar aanraden om heel snel een exemplaar te bemachtigen, want dit wordt een collectors item van de eerste orde. Ook zij komen trouwen naar SMC 2013, mocht je nog een exemplaar willen reserveren zonder 3 kilo portokosten.

Van een iets andere orde, maar niettemin toch interessant was dat ik tijdens de zomer ook het boek van Ian Gardner over de acties tijdens bevrijding van Nederland van het derde bataljon van het 506 Para Inf. Regiment heb kunnen lezen. Zogezegd precies de andere kant van hetzelfde verhaal. Ook hierin staan, evenals in *Autum Gale*, een aantal mij onbekende foto's van de regio, welke heel veel diorama inspiratie opleveren. Kortom: ik heb genoeg plastic, referentie materiaal in overvloed en legio beurzen om het een en ander te showen. Laat de winter maar komen!

Bas Slaats
Regiocoördinator





Vorig jaar geen 'belevenissen' wegens de verhuizing van dochter Irene naar Zuid Frankrijk. Dit jaar wordt dat gemis dubbel en dwars ingehaald. Samen met Jan Frankema (ja, die van de bouwdozen) en een vriend uit een ander leven hebben we dit jaar Frankrijk 'gevierd'. Vertrokken op 13 juli, om toch vooral maar de beroemde 'Quatorze Juillet' (14 juli) mee te maken, de Franse nationale feestdag met zijn vele rommelmarkten, feesten en vuurwerk, werd koers gezet naar Tracy sur Mer. Dit is een dorpje op de weg van Bayeux naar Arromanches op zo'n drie kilometer voor het strand. Daar hadden we een fraai onderkomen geboekt, hotel La Rosière, een aanrader, maar helaas voor 2014 al volgeboekt.

Van daaruit een week lang tripjes gemaakt naar de vele bezienswaardigheden gelegen tussen Batterie de Merville (met een indrukwekkende 'son et lumière' ofwel licht en geluid-show,

helaas was de Dakota dicht waar we er vorige keer nog in mochten kijken) en Saint Mère Eglise, waar tegenwoordig fraaie borden met 'Toen & Nu' foto's plus toelichting op diverse punten in het dorp staan.



De door mij in 2011 ontdekte Monsieur Gérard met zijn Musée 39-45 werd ook weer met een bezoek vereerd. Eigenlijk mag hij zich geen musée noemen maar het staat wel op het bordje. Een schat aan oude voertuigen kregen we te zien tijdens de 'tour' met veel klim- en klauterwerk. In verregaande staat van ontbinding of perfect gerestaureerde. Van enorme Pacific Car & Foundry 'Dragon Wagons' tot onbekende kraantjes, er was van alles. Stond er vorige keer nog een Willys Jeep in het kippenhok, deze keer hadden de dames de beschikking over een AMX PRI Gwt. Net zo één als wij in de KL hadden in de jaren '60-'70, maar dan zonder 'poulet-poo' (chicken-shit).



Batterie de Maisy (foto bovenaan), de door enkele Engelsen enkele jaren geleden uitgegraven Duitse artilleriestelling, werd ook bezocht. Er was goed nieuws, de destijds opgegraven restanten van een Duitse soldaat zijn geïdentificeerd, maar de Duitse 'Behörden' hadden niet het fatsoen om het museum daar van op de hoogte te stellen.

Op Pointe du Hoc viel mij op dat het publiek tegenwoordig weer voor de 'Beobachtungsbunker' langs kan lopen. Jarenlang werd de versperring steeds verder landinwaarts geplaatst wegens erosie van de rotsen. Mede dankzij een financiële injectie van de Amerikanen is de rots nu 'ingepakt' in gaas en kunnen we om het monument heen lopen en over de rand van het klif naar beneden kijken, als u durft.





◀ Pointe du Hoc

Ik ga niet alle bezochte musea en sites beschrijven, de redactie zou daar bovendien ook bezwaar tegen maken. Niet geheel toevallig was in het weekend van 20 juli in Saumur de jaarlijkse 'Carrousel' georganiseerd door het Musée des Blindés op het terrein van L' Ecole de la Cavalerie in Saumur. Een kleine verhuizing dus, zo'n 300 km zuidelijker.

Net als overal in West-Europa was het ook in Saumur warm, erg warm, om niet te zeggen heet! Voor wie Saumur niet kent: stel u voor een groot rechthoekig zanderig veld aan drie zijden omringd door tribunes in de bra(n)dende zon. Op het veld paarden, motoren en militaire voertuigen die enorm veel stof veroorzaakten.

Maar het was het alleszins waard. Aan de hand van een verteller (in het Frans) werd de (oorlogs-)historie van Frankrijk uitgebeeld met bijbehorende vervoermiddelen uit diverse perioden. Voor ons was natuurlijk WO 2 het mooiste met een brullende Köningstiger, Shermans, etc. Maar ook de periode daarvóór met Renaults FT-17, Char B's, en daarna met AMX-en, LeClerc's, etc. was het aanzien, aanhoren en aanvoelen (trillingen) meer dan waard. Na een verschrikkelijk hete, maar verschrikkelijk schitterende middag zijn we 's avonds ter afkoeling het zwembad van de camping nog maar even ingedoken.



De volgende dag (zondag 21-7) ging Jan weer naar huis. Saumur – Parijs – Rotterdam – Sneek met de trein, waarbij Saumur - Rotterdam net zo lang duurde als Rotterdam - Sneek, leve de NS. De week er na ging ik nog met de vriend uit het andere leven een weekje bij mijn dochter in Zuid Frankrijk vakantie vieren, maar dat valt buiten het TWENOT kader.

Volgend jaar is het 70 jaar D-Day herdenking. Er gaan dan vast meer dan drie Friezen naar Frankrijk. Tot dan!

Wim Oldekamp



Tijdens mijn vakantie in Denemarken in 2012 wilde ik naar het WOII Duitse bunkercomplex in Blaavand aan de westkust. Dit is tevens een behoorlijk groot oefenterrein van het Deense leger. Het bunkercomplex ben ik toen niet op geweest omdat er op het oefenterrein een "Open Dag" bleek te zijn. Zo val je nog eens met je neus in de boter. Dit jaar zou ik weer in hetzelfde gebied op vakantie zijn en dus van te voren op internet gekeken of die open dag er wellicht weer zou zijn. En ja hoor, op 30 juni was er Open Dag, dus een bezoek aan Aben hede ("Open heide" zoals de Denen het noemen) stond gepland.



De Aben Hede is heel anders dan een open dag van het Nederlandse leger. Waar het Nederlandse leger massaal uitpakt (vroeger dan) is de Aben Hede eigenlijk een klein evenement, dat toch een behoorlijk aantal bezoekers trekt.

Het programma zag er als volgt uit: 10.00 begin van het evenement met de opstelling van het materieel, wat tot 14.00 uur te bezichtigen is. Om 14.00 uur volgt dan het welkomstwoord door de garnizoenscommandant en vanaf 14.10 wordt er rondgereden en met scherp geschoten. De afsluiting is dan om 15.30 uur.

Die dag vroeg mijn tent ingepakt omdat ik de Aben Hede ging combineren met de rit naar huis. Meteen een mooi einde van de vakantie, leek me zo. Rond 10.00 uur was ik in Blaavand. Het was nog rustig en ik kon de auto mooi dichtbij neerzetten. Volgens het programma begon het dus om 10.00 uur.....nou ja, d.w.z. er moest nog een aantal voertuigen op zijn plaats worden gezet en een enkel standje worden ingericht. Zo tegen 10.30 was alles wel klaar. Kennelijk hielden de bezoekers hier ook rekening mee want druk was het nog niet. Die kwamen later pas voor het rondrijden en scherp schieten natuurlijk. Dat had als voordeel dat je over het algemeen de opgestelde voertuigen helemaal zonder of zonder al te veel mensen op foto kon zetten. Er moesten ook nog enkele tanks op de plaats worden gezet en daar heb ik wat filmpjes van kunnen



maken. Enige vorm van afscheiding was er niet. De tanks reden op 5 meter voorbij en filmpjes zonder hekwerk in beeld waren dan ook gegarandeerd. De enige plek waar het e.e.a. was afgezet was waar later op de dag werd rondgereden en geschoten. Voor de rest was alles vrij toegankelijk en dat had nog een voordeel: het oefenterrein is bezaaid met bunkers die dan, voor zover ze niet met zand zijn bedekt, ook toegankelijk zijn.



Het Deense leger had leuk uitgepakt met een aantal oude en nieuwe voertuigen, waaronder M10 TD, Centurion tanks, diverse Leopard 1 tanks, diverse jeeps oud en nieuw, diverse M113's, Morris radiowagen, Cougar MRAP, Leopard 2A5 in woestijn uitvoering, M109 in bergingsuitvoering, NSU Kettenrad, Kübelwagen, Humber Mk.IV, brencarrier met een nepkoepele erop, CV 90, Leopard 1 berging in woestijnkleuren, Eagle IV en nog het e.e.a. Ik denk dat er zo'n 50 - 60 voertuigen stonden. De meeste daarvan kon je gewoon in- en opklimmen. Zelfs de Cougar MRAP!.



▲ Leopard 1 met mijnenploeg

▼ M113 display



Leopard 2A5DK ►

Naast deze voertuigen waren er ook wat kleinere displays van o.a. kleine wapens en een tafel met verschillende Duitse mijnen. Ook dit is een belangrijk onderdeel. Het bunkercomplex heeft deel uitgemaakt van de Atlantik Wall en een groot gedeelte is nog steeds niet toegankelijk omdat daar nog behoorlijk wat mijnen aanwezig zijn. Het Deense leger is hier ook continue bezig met mijnruimen. Deze kleine display vond ik dan ook zeer gepast op deze dag.



Omdat ik die dag ook weer naar huis ging en een rit van een kleine 700 km voor de boeg had, ben ik redelijk op tijd weer vertrokken en heb het rijdende en schietende gedeelte gemist. Dat is wellicht weer iets voor volgend jaar. Toch valt er iets over te schrijven. Er zijn al verschillende filmpjes op You Tube verschenen en één daarvan viel toch wel op. De Leopard 2A5DK heeft ook een stukje gereden om vervolgens afgevoerd te worden door de Leo 1 berging. De Leo 2 had zijn motor kapotgereden. Jammer voor de tank, maar het zorgt wel weer voor leuk beeldmateriaal. Voor de overige filmpjes op You Tube, "Aben Hede 2013" invoeren en er komt genoeg tevoorschijn.

Groeten,

Richard



Diverse Duitse mijnen ►

MARDER, DE GEVREESDE DUITSE TANKJAGER

DOOR: ALFRED VAN NETBURG

In dit artikel wordt een fotografisch overzicht gegeven waarbij de ontwikkeling en uiterlijke verschillen van Marder tankjagervarianten met een 7,5 / 7,62 cm kanon vergeleken kan worden. Het Duitse "Marder" betekent Marter (een wezelachtig roofdier) in het Nederlands. Deze bijnaam werd al tijdens de Tweede Wereldoorlog gegeven aan een aantal Duitse tankjagers met een 7,5 cm PaK 40 of een 7,62 cm PaK(r) kanon. Het is lastig na te gaan om precies welke voertuigen het ging en zelfs de SdKfz nummers waren voor verschillende voertuigen gelijk. Andere SdKfz nummers werden in de loop van de oorlog gewijzigd. Na de oorlog werd de naam "Marder" gemeengoed voor bijna ALLE Duitse tankjagers.

Om misverstanden en discussies te voorkomen wordt in dit artikel gesproken over de volgende varianten en omschrijvingen, waarbij de naam Marder moet worden gezien als een ander woord voor "tankjager":



▲ Marder I (7,5 cm PaK 40 op Lorraine chassis)



▲ Marder II (7,5 cm PaK 40 op PzKfz II C / F chassis) ▼



▲ Marder FCM (7,5 cm PaK 40 op FCM chassis)



▲ Marder FCM (7,5 cm PaK 40 op FCM chassis)



▲ Marder III 38t (7,62 cm PaK(r) op 38t chassis)



▲ Marder Hotchkiss (7,5 cm PaK 40 op Hotchkiss chassis)

Dit overzicht laat meteen al zien dat de Duitsers een voorkeur hadden voor buitenlandse chassis als basisvoertuig. Alleen de PzKfw II was Duits. De 38t was Tsjechisch en de Lorraine, Hotchkiss en FCM waren Frans.

Bij de Marder II 7,5 cm Pak 40 zijn nog twee subvarianten te onderscheiden. De vroege variant stond op een PzKfw II C chassis en had een chauffeurvizier met daarnaast een als bijrijdervizier. Het PaK 40 kanon stond hoog op het chassis en het kanonschild stak een stukje boven het zijpantser uit. De kraag onder het kanon was hoog.

De latere variant stond op een PzKfw II F chassis en had alleen een enkel chauffeurvizier. Het kanon stond lager op het chassis en het kanonschild had dezelfde hoogte als het zijpantser. De kraag onder het kanon was laag.



▲ Marder II, 7,5 cm Pak 40, de vroege en een late (►) variant.



▲▼ Marder III H



Er waren nog vele andere tankjagers, zowel in serie gebouwd, als improvisaties. Kanonnen van 2 cm tot 128 mm werden ingebouwd! De bovengenoemde serie is interessant omdat de kanonkalibers nagenoeg hetzelfde zijn en de opbouw van de chassis een gelijkvormige ontwikkeling laat zien. De uiteindelijk bereikte vorm is die van de Marder III M. Dit ontwerp, met het gevechtscompartiment achterin, de motor in het midden en voorin de transmissie en de chauffeur, werd gemeengoed bij vele

andere Duitse gemechaniseerde kanonnen, zoals de Hummel, Wespe en Grille.

Bijna alle genoemde varianten waren tot het einde van de oorlog nog op alle fronten in gebruik. De Hotchkiss en de FCM Marders werden alleen in Frankrijk rondom Normandië gebruikt. Na de vernietiging van veel Duits materieel in de beruchte Falaise Pocket werden ze niet meer gezien. Alleen al deze opsomming laat zien hoe problematisch de Duitse onderdelenvoorziening was met zoveel verschillende types. Daarbij kwam de minimale bepantsering voor de bemanning en de ontbrekende bescherming van boven. Voordelen waren de eenvoudige productie en de uitstekende kanonnen die tot aan het einde van de oorlog en op normale gevechtsafstanden nog steeds opgewassen waren tegen elk geallieerd voertuig.



Referenties :

Waffen Revue Nr 77 t/m 87 – K. Pawlas.

advertentie

REALITY IN SCALE

Reality in Scale New Releases March 2013



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

Check www.realityinscale.com for all details

**WAT DEED HET AMERIKAANSE
AUTOMERK BUICK TIJDENS DE
TWEDE WERELDOORLOG
AAN DE 'WAR-EFFORT'.**

KIJK SNEL OP PAGINA 26.



DE TANK 224 - oktober 2013

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.

AGENDA

- | | |
|------------------|--|
| 5 & 6 oktober | Mega Hobbyfestival in Rotterdam (AHOY) |
| 12 oktober | Regio Noordoost, Ureterp |
| 13 oktober | Scale Model Challenge, Veldhoven |
| 26 oktober | Euro Scale Modelling, IPMS Nederland, Nieuwegein |
| 2 november | Regio Noordoost, modelbouw dag Hardegarijp |
| 17 november | 3 ^e TWENOT bijeenkomst, Joure (Fr) |
| 23 november | Artevelde Challenge in Deinze (B) |
| 30 november | Regio Noordoost, Ureterp |
| 2014 | |
| 8 februari | Modelbouw dag, Sneek |
| 22 & 23 februari | Modelbouwshow in Goes |
| 29 & 30 maart | Euro Model Expo in Heiden (D) |
| 9 t/m 13 april | InterModellbau in Dortmund (D) |
| 12 & 13 april | MosonShow in Mosonmagyaróvár (H) |
| 7 & 6 juni | Int. Sonderausstellung Militärmodellbau in Munster (D) |

NIEUWE LEDEN

R. BOER, Rotterdam
J. BROEKMAN, Naarden
P. KOK, Rotterdam
P.M. LIMBEEK, Veenendaal
G. van OLST, Nunspeet
J. van ROY, Raamsdonksveer
W.J.J. VERMEER, Kerkdriel

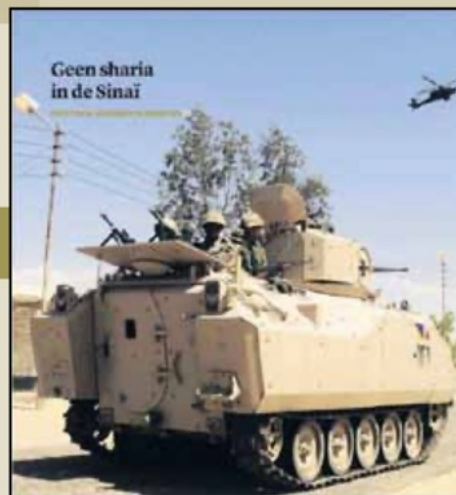
HOBBYFESTIVAL AHOY

5 en 6 oktober
10.00 – 17.00 uur

Ruim 250 kramen, ruim 1 kilometer creatieve hobby's en een groot Modelbouwplein!

En natuurlijk: TWENOT

Komt u ook?



He kijk.....een ouwe bekende! Hij ziet er nog goed uit!

(foto ▲ dagblad Trouw, ▼ internet, via Alex van Riezen)

GOED NIEUWS!

Tegenwoordig krijg je als TWENOT lid 7½ % korting op je aankopen bij Modellbau König!!

Bovendien hoef je bij bestellingen vanaf € 150 géén verzendkosten te betalen.

www.modellbau-koenig.de



Sinds 1935 ondersteunt de Koninklijke Landmacht (KL) het bekende wandelfestijn de Nijmeegse Vierdaagse, door bij Cuijk een pontonbrug te leggen en alweer de laatste jaren een vouwbrug over de Maas. Dit door de Pontonniers van het Regiment Genietroepen, de 105 Geniecompagnie Waterbouw (voorheen 105 Vouwbrugcompagnie, later 105 Brugcompagnie), die deze klus uitvoeren. Op de vierdag dag van de Vierdaagse kunnen



dan duizenden wandelaars met droge voeten de oversteek van het Brabantse Cuijk, naar het Limburgse Mook, over de Maas maken.

Opvallend was dit jaar dat slechts de helft van de vouwbrug door 105 Geniecompagnie Waterbouw werd gelegd en de andere helft door het Duitse 4. / Schwimmbrückenkompanie Amphibie, een onderdeel van het Schweres Pionierbataillon 130, gelegerd te Minden. Het was interessant om onze VAU's 165 KN, 8x8, WLS (Scania R124CB's) aan het werk te zien, samen met Duitse MAN type 4550 Brückentransporters ▼



▲ en ▼ VAU 165 KN. 8x8. WLS (Scania R124CB)



De Nederlandse Scania's met wissellaadsysteem, zijn uitgerust met zogenaamde Bridge Adapter Pallets (BAP), waarmee pontons en boten-bruggenbouw worden vervoerd en in het water kunnen worden gelanceerd. Eenmaal in het water ontvouwt een ponton zich door open te klappen. Bij het ontmantelen van een vouwbrug, kunnen de Scania's d.m.v. haakmast en lier de boten en pontons weer op de voertuigen trekken. Achter de cabine van de Scania is een zogenaamd BAP-Operating Platform, waarop

de chauffeur van het voertuig het e.e.a. kan bedienen. De Duitsers beschikken over een vergelijkbaar systeem op hun MAN's.



◀ en ▶ een ponton vouwbrug wordt uit het water getakeld





◀ **MAN 4550 Brückentransporter**

Op vrijdag 19 juli werkten Nederlandse en Duitse Pontonniers eendrachtig samen om de vouwbrug te ontmantelen en pontons en boten-bruggenbouw op de voertuigen te trekken, nadat de laatste wandelaars over de vouwbrug waren gelopen. De Nederlandse militairen vertrokken na afloop van deze spectaculaire klus naar hun thuisbasis bij Fort Crevecoeur te Hedel, terwijl de Duitser nog een nachtje bleven slapen in hun bivak te Cuijk.

Maar er was meer te zien. Aan de Limburgse kant moeten de wandelaars vanaf de vouwbrug nog een stuk door een weiland lopen om weer op de verharde weg te kunnen komen. De Ge-



▲ **DAF YA-4442 met ahw 25 KN**

◀ **ahw 25 KN t.b.v. transport rubberboot**

▼ **VAU 165 KN met boot bruggenbouw**

nie van de KL is alweer een aantal jaren zo vriendelijk om dan met een MAN 30.360 VFAEG/SX 2000, een wegenmat te leggen d.m.v. het daarop geplaatste MLC-70 wegenmatsysteem (voorheen MLC-65). Dit door het Duitse Krauss-Maffei ontwikkelde systeem bestaat uit aan elkaar gekoppelde zes-kantige platen, die een wegenmat van zo'n 50 meter kunnen vormen. De KL heeft 11 van dit soort MAN's met wegenmatsysteem in gebruik. Bij het leggen van meerdere matten, kunnen deze vervolgens aan elkaar worden gekoppeld, om zo een nog langere



wegenmat te vormen. Tanks en wielvoertuigen tot 650 KN (65-ton) kunnen dan met gemak over de wegenmat rijden, maar bij Cuijk draagt en droeg de wegenmat slechts de Vierdaagse wandelaars. Het weer oprollen van de wegenmat op de MAN, het is eigenlijk meer opklappen, neemt ongeveer 20 minuten in beslag en er zijn slechts twee man voor nodig.

Mede door het mooie weer was het een fantastisch gezicht om Nederlandse en Duitse Pontonniers aan het werk te zien. De wandelaars waren er blij mee.

◀ **MAN 30.360 met MLC-70 wegenmatsysteem**



RECENSIE: "PANTHER GERMANY'S QUEST FOR COMBAT DOMINANCE."

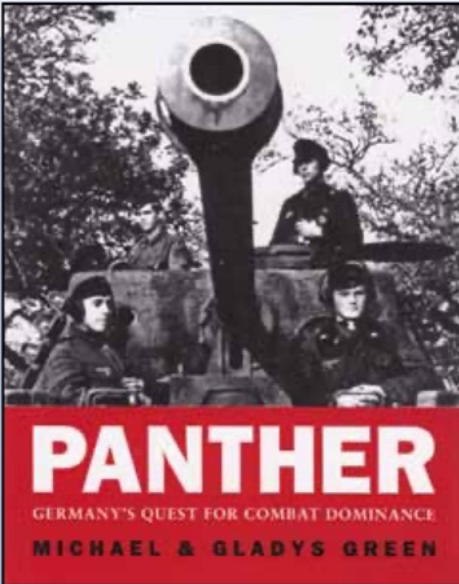
DOOR: TON VAN SLIGTER

Voorwoord

De Panther tank is vanaf mijn jeugd voor mij een persoonlijk ding. Vandaar dat de lezer in dit artikel wel wat ego-informatie zal terugvinden. Deze toelichtende informatie is toegesneden op de behandelde onderwerpen. Kortom, hoe is het met dit Panther fotoboek uiteindelijk toch allemaal goed gekomen tussen mij en die dekselse Panther tank.

Inleiding

Panther, Duitslands zoektocht naar gevechtdominantie



Sinds mijn tiende jaar, toen ik een WO2 tankoverzichtsboekje zonder voorkant kreeg, is de Panther tank mijn favoriet. De krachtige uitstraling deed mij vermoeden dat het de beste WO2 tank was met een krachtiger geschut dan de 88mm van de Tiger. Over de Tiger tank is heel veel geschreven en over de Panther ook al het nodige. Maar wat ons ontbreekt, is de insider informatie voor de leek hoe het voertuig werd gebruikt. De uitleg over het waarom haar onderdelen waren zoals ze waren en waarom deze niet anders waren geconcipeerd.

Dit Panther boek kwam voor het eerst onder mijn ogen in de vorm van een interessante boeksamenvatting:

"De meeste mensen zijn van mening dat de Duitse Panther tank het meest elegante tankontwerp was van de Tweede Wereldoorlog. Het belichaamt het saldo van vuurkracht, bepantsering en mobiliteit, ongeëvenaard door welke andere tank van deze periode. Toch was het niet de oorlogswinnaar die het had kunnen zijn. Auteur Mike Green onderzoekt in dit nieuwe boek het verschil tussen het potentieel van het Panther ontwerp en de daadwerkelijk in het veld gebrachte Panther tank.

Hoewel de Panther door velen gezien wordt als een technisch meesterwerk en een technologische doorbraak, voldeed hij op het slagveld niet aan de verwachtingen en

dat betekende dus een grote tegenslag voor Hitlers dromen over de wereldheerschappij.

Green verkent de evolutie en devolutie (het delegeren van een hogere autoriteit naar een lagere. Red.) van de Panther, wat een scherp en deels nieuw inzicht geeft in de redenen voor zijn uiteindelijke mislukking"

Maar ook de tekst op de achterkant van het boek is van een fascinerend Panther gehalte:

"Een fascinerende nieuwe kijk op de beroemde Duitse Panther tank. Ik kijk er naar uit om dit belangrijke werk toe te voegen aan onze museumbibliotheek. (Marc Schring, Operations Manager, Virginia Museum of Military Vehicles)".

"Het was een technisch meesterwerk dat in veel opzichten jaren vooruit was op zijn tegenstanders. Dik en goed schuin geplaatst pantser, met in elkaar grijpende tandverbindingen die zijn lasnaden versterkte. Een krachtige Maybach motor verschaftte een relatief hoge pk(vermogen)-gewichtsverhouding en de overlappende wielophanging gaf een goede gewichtsverdeling over de brede rupsbanden. Het lange 75-mm kanon met hoge mondingssnelheid vormde een serieuze bedreiging voor vrijwel elke opponent die hij op het slagveld tegenkwam. Waarom was de Panther tank dan toch niet het superwapen waarvan Hitler hoopte dat het dat zou zijn? Michael en Gladys Green onderzoeken de kloof tussen het potentieel van het Panther tank ontwerp en zijn prestaties op het slagveld. Ook besteden ze de nodige aandacht aan het functioneren van het voertuig".

De samenvatting en de tekst op de achterkant zijn koren op de molen van een Panther liefhebber zoals ik. De teksten van de deskundigen in dit fotoboek met veel mooie kleurenfoto's voldoen volledig aan de gestelde eisen: insider informatie voor de leek hoe het voertuig werd gebruikt en waarom het zo was geconcipeerd.

Blz.51. Een Panther Ausf. G in de vrije natuur. ►



Het rijden in de befaamde Panther zal voor mij wel niet zijn weggelegd. Ik troost mij met de herinnering dat ik in een Leopard met warmtenachtzichtapparaat een hert en wat voetgangers op de hei heb waargenomen. Ook reed ik mee in het mangat van de commandant. Ik schat dat er wel 85 km/uur werd gereden. Zonder de begrenzing was 120 km/uur mogelijk, vertelde men mij. Ik volgde ook een training als schutter in een cabine met een beeldscherm. Een soort computerspelletje zoals het befaamde Company of Heroes. Waarvan overigens in het voorjaar 2013 een vervolg uitkwam met de Russen in de hoofdrol in winterse omstandigheden. De tanks zakten door het ijs, enz. Ik bracht het er niet zo goed vanaf volgens de opperwachtmeester. Dat was te verwachten van ongetraind tankpersoneel zoals ik. Het tankgebeuren is iets voor kleine donderstenen, de Otto Cariussen onder ons.

Alleen de Engelsen kunnen met een onderkoelde stiff upper lip een fotoboek schrijven over een loodzwaar onderwerp zoals de



Panther tank. Dan heb ik niet over het gewicht van 45 ton netto en 50 ton bruto van de Panther. Het blijft licht verteerbare kost dankzij Gladys, het vrouwelijke deel van het tweemanschap, neem ik aan.

Zoals u lezer van DE TANK inmiddels al weet ben ik gecharmeerd van fotoboeken over tanks. Uw recensent, een eenvoudige artillerist van 192,5 cm lengte, houdt meer van plaatjes dan van tekst. In mijn tijd op oefening in Duitsland werd bij het bij het inschieten op het bunkertje dit object met het eerste het beste schot al vernietigd. Bon!

▲ Blz.30. De enig overlevende complete Panther Ausf. D in Nederland bevindt zich in Breda, het Wilhelminapark op de hoek met de P. Windhausenweg.

In werkelijkheid haalde de Eerste Poolse Pantserdivisie, de bevrijders van Breda, de Panther tank uit een depot in het Duitse Meppen (Krupp) om hem ter gelegenheid van het eerste bevrijdingsjaar

Panther tank sterke punten

1. Dik schuin pantser (80 mm) aan de voorkant.
2. 75 mm kanon met een groot pantserdoorborend vermogen en excellente zichtmiddelen.
3. Goede terreinvaardigheid, maar niet beter dan de Sherman M4A376(W).
4. Rupsbanden makkelijk te spannen en te onderhouden.
5. Royaal waadvermogen (1.524 m) en gemakkelijke voorbereiding amfibische operaties.

Panther tank zwakte punten

1. Omdat de schutter geen uitzichtperiscope vooruit heeft en door het ontbreken van een gyrostabilisator op de Mark V is vuren met enige nauwkeurigheid tijdens het rijden onmogelijk. (Beide waren voorzien voor de Panther Ausf. F, waar de de nieuwe stabiele schuttersperiscope SZF1 (Stabilzielfernrohr1) met een dubbele vergroting 2,5 x en 6 x uit het torendak stak).
2. Beperkt uitzicht van de bemanning.
3. Lage draaisnelheid van de toren.
4. Oververhitting van de motor bij langdurige zware belasting.
5. Al snel gloeien van de uitlaten als de motor draait. (Opgelost m.i.v. Panther Ausf. G, oktober 1944).
6. Het is moeilijk onderhoud te plegen aan de motor.
7. Dun pantser boven de bestuurder & bijrijder en van het motordek. (Panther Ausf. F had een Panther G chassis met dikker rompdak van 25 mm i.p.v. 16 mm).



Panther Ausf. F 'Zwischenlösung' door Jan Peters

8. Grote koelopeningen van de radiatoren in het achterdek. De ventilatoren waren daardoor kwetsbaar voor granaatscherven en beschietingen door jachtbommenwerpers. (De verhoogd gemonteerde pantserplaten ("spaced armour") over de luchtinlaat- en luchtuitlaatroosters op het achterdek en op de toren werden toegestaan als veldmodificatie per december 1944).
9. Ontbreken gyrostabilisator. (Was voorzien voor de Panther Ausf. F).
10. Ontbreken vluchtluik.
11. Groot benzine verbruik.
12. De commandant kan niet zelf de toren draaien. Dat kon alleen de schutter. (Was voorzien voor de Panther Ausf. F).
13. Geen AA (luchtafweer) kanon voorzien. (Medio februari 1945 was er slechts een houten mockup van de toren met 3,7 cm tweeling luchtdoelkanon (Coelian) op een Panther Ausf. D chassis gezet.)

"Als een jachtbommenwerper je in het vizier kreeg, was het meestal met je gedaan. Niet altijd; soms raakte hun munitie op, soms moesten ze terugkeren omdat hun brandstof op was of omdat het slecht weer werd. Als ze volop brandstof en volop munitie hadden en de hemel bleef helder, dan kwamen ze achter je aan, keer op keer tot het bittere einde".



"Germany's Panther Tank" van Thomas L. Jentz blz.113. Mogelijk zijn een paar Panthers Ausf. G met een F chassis of ondanks alles toch wel complete Panthers Ausf. F in actie gekomen bij de verdediging van Berlijn op 20 t/m 23 april 1945 bij het II./Panzer Regiment 2.

◀ Drie Panther Ausf. F chassis in aanbouw zijn duidelijk herkenbaar op de foto. Er zijn volgens de verslagen acht Panther Ausf. F chassis gebouwd.

De geregistreerde voertuignummers vermelden echter uitsluitend Panthers Ausf. G. Voor zo ver bekend waren er drie Schmalturn prototypen beschikbaar. Over de verder benodigde torens, installaties, kanonnen, enz. om de Panther Ausf. F productie op gang te brengen ontbreken vooralsnog de gegevens.

Artist impression Berlijn 1945 ►



◀ Blz.50. Panther II chassis met opgezette Panther Ausf. G toren van het Patton Museum in America deelnemend aan The Fourth of July, een Nationale feestdag. Herhaaldelijke motorbranden dwongen tot een statische expositie daar anders misschien het hele voertuig door brand vernietigd zou kunnen worden.



Recensie

Het in 2012 verschenen dikke oblong boek van de uitgeverij Osprey Publishing, geschreven door Michael & Gladys Green, heeft een gebonden harde koft met stofomslag. 288 Bladzijden vol met aantrekkelijke zwart-wit- en kleurenfoto's op glanspapier. De kleurafbeeldingen van het interieur van de tank zijn mooi helder en duidelijk. Vaak zijn dat donkere zwart-wit platen. De Panther wordt uitgebreid besproken, met voortdurend oog voor de Russische T-34 & KV-1 en de Amerikaanse Sherman tank. Ook de

Tiger tank komt regelmatig aan bod. De Engelse tekst leest vlot weg. De geboden stof stemt steeds tot nadenken om deze te kunnen verwerken. Het boek moet even weggelegd worden, waarna men, na op adem te zijn gekomen verder kan. Ook voormalige bemanningsleden van de tanks komen aan het woord. Rapporten worden aangehaald, en dit alles in een perfecte mix. Bij elkaar is het voor deze Panther tank liefhebber het boek waar hij al 58 jaar naar op zoek was.

Niet dat al die andere boeken slecht zijn. Integendeel maar dit is gewoon precies goed. Een prima de luxe Panther boek. Leest en oordeelt u zelf. Dat geldt ook voor de Tiger tank, T-34 en al de andere WO2 tanks die de revue passeren om de kracht van de Panther te illustreren. Het zal duidelijk zijn dat er te weinig Panthers waren om het tij in WO2 te keren. Hoe groot het verschil in vuurkracht en gevechtstraining ook was.



Blz.138~139. Panther Ausf. A.

Conclusie

De conclusie is dat het een breed fotoboek is over WO2 tanks van alle opponenten, met de Panther in de hoofdrol. De onderdelen van deze tank worden stuk voor stuk op een deskundige manier voor de leek en insider besproken. Het is van begin tot eind een boeiend boek dat helder is geschreven (Engels). De foto's zijn van uitstekende kwaliteit en met zorg gekozen. Tot groot genoegen worden ze in groot formaat over twee bladzijden (overleaf of overblad) afgedrukt. Gelukkig geen onnodige teksten, samenvattende diagrammen en opsommingen waarvan de men niet weet hoe deze te lezen tenzij men een gerenommeerd tankexpert is. Het kan zonder enige verveling ("dat weet ik nu al allemaal wel") voor een tweede keer of derde keer gelezen worden. En dit is beslist een bijzonder en opmerkelijk feit voor een tankboek.



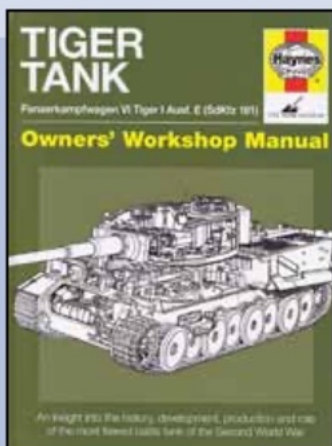
◀ Panther Ausf. G in Bovington, Engeland. Na WO2 gebouwd uit de bestaande onderdelenvoorraad.

In de volgende aflevering

In de volgende aflevering, "Het kloppend hart van de Panther tank", zal dieper op de belangrijke onderdelen worden ingegaan.

Inhoud:

1. Typen Mobiliteit.
2. De observatie en verkenning door de tankcommandant in zijn koepel.
3. De schutterstelescoop.
4. Het radio/intercom systeem.
5. Het kanon (foto ►)
6. De kritiek op VK3002DB voorstel Panther tank.



Recensie Tiger tank, Owners' Workshop Manual

Bent u meer een Tiger tank liefhebber dan is het boek Tiger tank, Owners' Workshop Manual van het Tank museum te Bovington meer iets voor u. De schrijvers zijn stafleden, medewerkers van Bovington en vele gerenommeerde deskundigen. De gerestaureerde en enig in de wereld rijdende Tiger I komt uitgebreid aan bod met vele foto's in zwart-wit en in kleur. Een zeer appetijkelijk koffietafelboek met een ongekend inzicht. De gerestaureerde Tiger 131 van Bovington wordt gereden door Daren Hayton, een astrofysicus gespecialiseerd in astronomische ruimte instrumentatie en werkzaam in Nederland. Jazeker, wij hebben een ruimte industrie! Zoals men ziet neemt Bovington geen enkel risico met hun Tiger 131 en blijkt er uit hoe de Tiger I zijn tijd ver vooruit was. Het fotoboek is verlucht met deskundige teksten.

Recensie Duel in the Mist 2, The Leibstandarte during the Ardennes Offensive

Een mooie dikke aanvulling op het boek Panther, Germany's quest for combat dominance. Een uitgave van Panzerwrecks zegt voldoende over de foto's, de inhoud en uitvoering in harde kaft. Tabellen, bijlagen, enz., enz., er is teveel documentatie om het allemaal hier op te noemen. U wordt rijkelijk bediend. Met veel fraaie zwart-wit foto's van Panthers, Tiger II en ondersteunende voertuigen. Wat er van hen overblijft zijn overduidelijk *Panzerwrecks*. Getuigenissen van beide partijen en kaartjes van het moment waarop het Ardennen offensief stokte bij Stoumont door toedoen van de Amerikaanse Sherman taskforces Jordan, Lovelady & McGeorge en niet in het minst door de al om aanwezige Amerikaanse artillerie. Die trakteerde de tegenstander ruimschoots op granaten. De Amerikaanse infanterie bleef daar-



bij op veilige 500 meter afstand van de Duitse linies. De Panthers lieten zien waartoe ze instaat waren. Maar de Amerikaanse Shermans weerden zich kranig en meer dan dat. Hier stopte de laatste grote aanval. Gebrek aan benzine en munitie dwingen Kampfgruppe Peiper te voet terug te keren naar de eigen linies en hun Panthers en al het materieel achter te laten.

◀ *Duel in the Mist2, blz.110. Panther 131 als panzerwreck.*



De ontwikkeling van de Bronco All-Terrain Tracked Carrier (ATTC) door het bedrijf Singapore Technologies Kinetics (STK) begon in 1995, het bestaan van het voertuig werd bekend gemaakt februari 2000. De Bronco lijkt sterk op de Hägglunds Bv 206 en de gepantserde Bv 206s, die in gebruik zijn bij de strijdkrachten van o.a. Frankrijk, Duitsland, Italië, Spanje, Zweden, Nederland en Groot Brittannië.

De Bronco ATTC is in 2002 in gebruik genomen door de strijdkrachten van Singapore. Het voertuig is behalve voor troepentransport (►) ook geschikt voor de pantsergenie, de logistiek en voor gewondenvervoer. De basisversie kan 16 man vervoeren, waarvan zes in trekker en tien in de aanhanger. In de trekker zitten de bestuurder en de voertuigcommandant voorin (bestuurder rechts), met de motor tussen hen in. De aandrijflijn naar de aanhanger deelt de ruimte achterin de trekker in tweeën. De vier andere inzittenden van de trekker zitten twee aan twee aan weerszijden van de aandrijflijn met het gezicht naar voren. De aanhanger heeft ruimte voor tien inzittenden, vijf aan iedere kant met de gezichten naar elkaar.

Het dak van de trekker heeft vier luiken. Bij het luik links voor kan een 7,62 mm mitrailleur worden geplaatst. In het dak van de aanhanger zit één groot luik. De pantsering van de Bronco beschermt tegen klein kaliber munitie en granaatsplinters. Extra pantsering met modulaire componenten is mogelijk. De besturing gaat hydraulisch.



De Bronco weegt leeg 10.800 kg. Met een laadvermogen van 4.200 kg komt het totale gewicht dus op 15.000 kg. Bij de uitvoering met een vlakke laadvloer zijn deze gewichten resp. 10.300 kg, 4.700 kg en 15.000 kg.



Voor de aandrijving heeft de Bronco een Caterpillar 3126B zes cilinder watergekoelde turbo dieselmotor met een vermogen van 350 pk bij 2400 tpm. Alle vier de rupsbanden zijn permanent aangedreven via een Allison MD3560P automatische transmissie. De Bronco beschikt over een optionele differentieel sper op de rupseenheden waarmee de terreinvaardigheid kan worden vergroot. De vermogen- / gewicht verhouding is bijna 22 pk per ton, wat een

snelheid mogelijk maakt van 60 km/uur op de weg en ten minste 25 km/uur in het terrein. Het klimvermogen is 60%, het zijdelingse hellingpercentage is 30%, opstapvermogen 0,6 m, overschrijdingsvermogen 1,5 m. Het waadvermogen is eveneens 1,5 m, bij grotere dieptes gaat hij drijven, waarvoor slechts minimale voorbereidingen nodig zijn.

De rubberen rupsbanden uit één stuk zijn 0,6 m breed. Elke rupseenheid heeft 12 loopwielen (0,42 m diameter), twee steunrollen en een vooraan gemonteerd aandrijf wiel. De vering gaat d.m.v. rubberen bussen. De afmetingen (l.b.h.) van de Bronco zijn 8,6 x 2,3 x 2,2 meter.

Het leger van Singapore heeft er op dit moment ruim 600 in gebruik, in verschillende uitvoeringen



Bronco Repair & Recovery (▲) en Bronco Mortar Carrier (►)



Britse belangstelling

In oktober 2008 koos het Britse MvD de Bronco voor de vervanging van de 108 Zweedse BvS 10 Viking voertuigen die op dat moment door de Royal Marines en het Britse leger in Afghanistan werden gebruikt. De Viking is een veelzijdig, licht gepantserd amfibisch terreinvoertuig dat door de Royal Marines wordt gebruikt vanwege zijn grote terreinvaardigheid en snelle inzetbaarheid. Maar ondanks zijn veelzijdigheid bleken de omstandigheden in Afghanistan te zwaar voor de Vikings. Vanwege de dreiging van "bermbommen" moesten extra beschermingsmiddelen worden geïnstalleerd en door het gewicht hiervan werden de inzetmogelijkheden van het voertuig ernstig beperkt. Het Britse MvD ging dus op zoek naar een zwaarder en beter beschermd voertuig dat wel de vereiste mobiliteit en operationele flexibiliteit bood.



De keuze voor de Bronco werd niet alleen bepaald door het grotere laadvermogen (dat zich vertaalt in mogelijkheid voor extra beschermingsmiddelen), maar ook door het feit dat in het bruto voertuiggewicht al pantsering was begrepen. De opdracht voor 115 voertuigen (met een waarde van £ 150 miljoen) had de status van een Urgent Operational Requirement. Zowel de Viking als de Warthog bieden voordelen boven de zwaardere, meer traditionele gepantserde voertuigen, in die zin dat ze beter manoeuvreerbaar zijn en met hun brede rupsbanden en lage bodemdruk geen schade toebrengen aan de irrigatiesystemen op het Afghaanse platteland.

De Viking voertuigen die terugkwamen uit Afghanistan werden opgeknapt en bleven in gebruik bij de Royal Marines. Er zijn zelfs bij BAE 22 nieuwe Viking Mark 2 voertuigen besteld. 20 hiervan zijn ingericht voor troepentransport en twee voor commandovoering. Ze zijn bestemd als vervanging voor de voertuigen die in Afghanistan verloren zijn gegaan.

De Warthog

Om Warthog te worden moest de Bronco een aantal aanpassingen ondergaan: de vering werd aangepast, het koelsysteem is verbeterd, de brandstoftank is verplaatst naar de achterkant van de aanhanger, op de aanhanger zijn extra opbergmiddelen en rekken voor jerrycans geplaatst. Ook werd Bowman BCIP 5 radioapparatuur geïnstalleerd, plus een nachtzichtsysteem voor de bestuurder en verbeterde airconditioning. Voor de verbetering van de ballistische en anti-mijn bescherming kregen de voertuigen extra pantsersmodules en een kooi van *bar armour*. Ook kregen de voertuigen een Platt wapenstation en elektronische storingsapparatuur tegen IED's. In het voertuig werden de stoelen en voetensteunen vrij van de vloer gemonteerd.

De opdracht voor deze ombouw, met een waarde van £ 20 miljoen, ging in

augustus 2009 naar Thales UK. De eerste voertuigen werden afgeleverd in november 2009, de laatste eind 2011. Ze zijn vanaf oktober 2010 in Afghanistan ingezet. Het Britse leger gebruikt vier verschillende uitvoeringen: het troepentransportvoertuig (Troop Carrier Vehicle – TCV), het commandovoertuig (Command Vehicle – CV), de ambulance (AMB) en het bergings- en reparatievoertuig (Repair and Recovery Vehicle - RRV).

De varianten TCV, CV en AMB

De Warthogs CV, TCV en AMB hebben een lengte van 9,16 meter, breedte van 2,95 meter en een hoogte van 2,30 meter. De trekker van alle uitvoeringen heeft ruimte voor drie inzittenden: commandant, bestuurder en schutter. De aanhanger van de TCV heeft ruimte voor acht soldaten met hun uitrusting. Ze zitten met hun



rug tegen de zijwand op stoelen die beschermd zijn tegen de schokken van mijnexplosies. Het in- en uitstijgen gaat door een grote deur in de achterwand. In het dak is een groot luik aangebracht. De aanhanger van de CV variant heeft ruimte voor vier soldaten en beschikt over een werktafel, en kaartentafel en overige uitrusting welke nodig is voor commandovoering. De aanhanger van de AMB bevat medische uitrusting en heeft plaats voor één liggende en vier zittende gewonden.

Bovenste foto: de achterkant van een Warthog CV. De grote achterdeur is duidelijk zichtbaar. Op de trekker is een Boomerang Shooter Detection System zichtbaar. Hiermee kan worden vastgesteld vanuit welke richting vijandelijk vuur afkomstig is.

Middelste en onderste foto: Warthog RRV. De aanhangwagen heeft geen bar armour omdat de zijwanden naar beneden worden geklapt.

Warthog RRV

Het reparatie- en bergingsvoertuig heeft ene lengte van 9,17 meter, een breedte van 2,83 meter en hoogte van 2,30 meter. De bemanning bestaat uit drie personen. Het grootste verschil met de drie andere varianten zit in de aanhanger waarvan de zijwanden in de lengte kunnen worden opengeklapt. De bergingsuitrusting omvat o.a. een hydraulische kraan en lier. Aan de achterkant van de aanhanger zijn twee grondankers gemonteerd. De Palfinger AG PK6501 kraan is ook aan de achterkant gemonteerd. Op afstanden tot 3,8 meter is het hefvermogen maximaal 1500 kg. Op de uiterste stand (5,6 meter) is het hefvermogen nog 1000 kg.

De Warthog RRV is sterk genoeg om een andere 18 ton zware Warthog op sleeptouw te nemen en te bergen.

Wapenstation

Het Platt wapenstation is 360 graden draaibaar. Er kan een 7,62 mm middelzwaar of een 12,7 mm zwaar machinegeweer of een 40 mm granaatwerper worden gemonteerd.



Het gebruik

Hoewel de Warthog het in Afghanistan goed doet zijn er wel enkele bezwaren gebleken, welke voornamelijk zijn ontstaan door het buitengewoon zware terrein, sterk wisselende temperaturen en het vele stof. De radiator van het koelsysteem van de motor raakt door het stof snel verstopt, wat leidt tot oververhitting van de motor. Een ander probleem is dat de loopwielen door het zware terrein betrekkelijk snel breken. Goed en preventief onderhoud en een goede onderdelen voorziening zijn dus een voorwaarde voor succesvolle inzet.

Zoals sommige lezers zich misschien kunnen herinneren was ik twee jaar geleden voor het eerst in **Kubinka**. Inmiddels heb ik in 2012 nogmaals een bezoek kunnen brengen en kunnen constateren dat de directie van het museum nu schijnbaar besloten heeft de poorten ook voor buitenlanders te openen. Ik kon de laatste keer tenminste zo naar binnen lopen (wel even betalen, natuurlijk) en hoefde niet langer moeite te doen om er zo Russisch mogelijk bij te lopen. Verder heb ik tijdens afgelopen zomervakantie het **Central Armed Forces Museum** in Moskou kunnen bezoeken. Ook dit laatste museum is zeker de moeite waard. Het is niet zo grootschalig als Kubinka, maar heeft toch wel het nodige te bieden.

Genoeg gekletst, tijd voor de plaatjes...

BT-2 ►

▼ BT-5



▲ Maus

▼ PzKfz. 2



ISU 152 ►



▲ KV-1



▲ KV-2



▲ SU-76



▲ M3 Lee



▲ Valentine



◀ Karl



Mark V - female ▼▶



ASU-75 ▶



▲ T26



▲ T28



▲ T38





BOUW VAN EEN SHERMAN TRANSMISSIE

DOOR: MARCEL VON HOBE



▲ Buick 1911

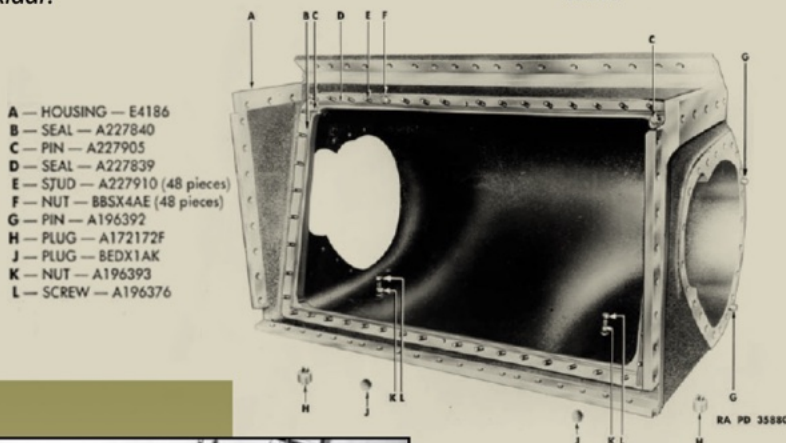
door General Motors overgenomen. Deze ooit grootste automobielen-assemblagefabriek van Amerika werd in 1999 gesloten en viel vanaf 2002 bijna geheel ten prooi aan de sloophamer.

Zoals bij zoveel fabrieken werd ook hier de productiecapaciteit tijdens de oorlog gebruikt voor de oorlogsindustrie. In de Eerste Wereldoorlog werden in de fabrieken ambulances en vliegtuigmotoren gebouwd. Vóór en tijdens WO2 werden er o.a. Liberty L-12 motoren gebouwd (o.a. voor vliegtuigen, de Russische BT2- en BT5 tanks en voor de Engelse



Eerst werden de gegoten neuzen afgewerkt door de verschillende montagevlakken na te bewerken.

▲ Let op de achtergrond rechts. Er liggen er nog een paar klaar!

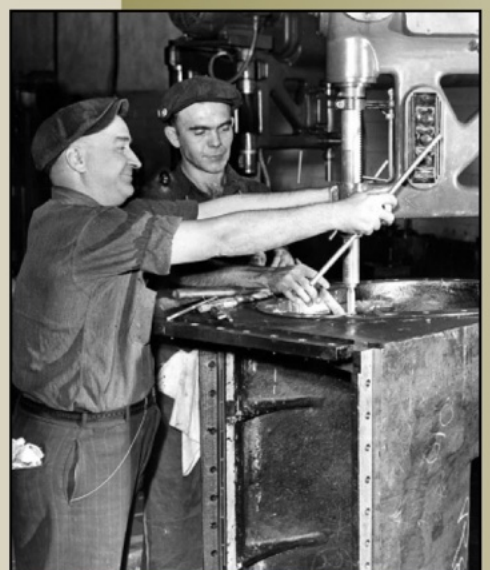


▲ Hier de basis gegoten neus. De verschillende gaten worden voor een goede uitlijning vaak in 1 keer geboord.

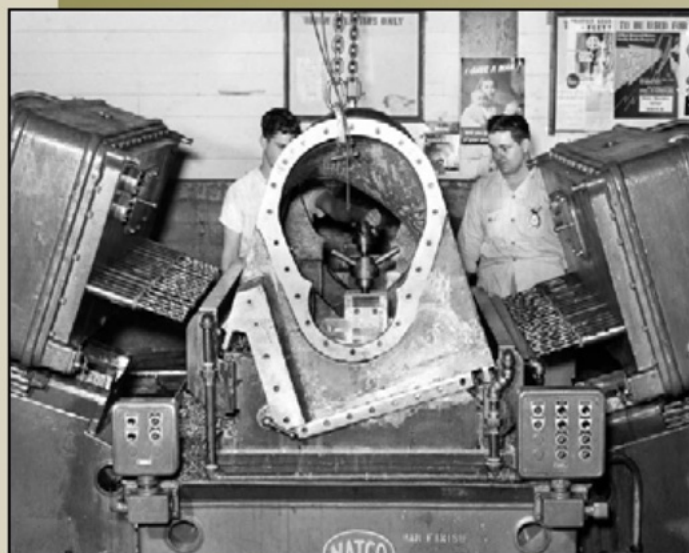
Hier worden pasgaten geboord ►



▲ De transmissie werd ingebouwd in de van pantserstaal gegoten neus. Deze neus kwam uit verschillende gieterijen verspreid over de VS. De afwerking ervan gebeurde onder andere in de Buick-fabriek in Flint.



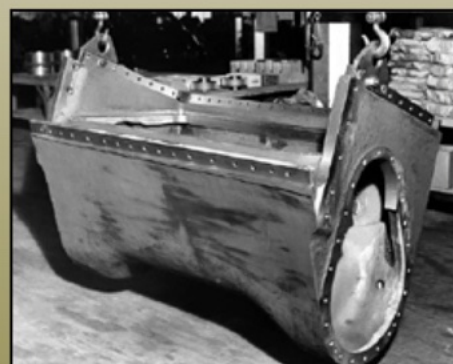
In volgende TANKs meer over deze producten. Nu eerst de transmissie van de Sherman. Hoe die productie precies in zijn werk ging en in welke volgorde er gebouwd werd is in de Blog niet helemaal te achterhalen en is wellicht ook niet echt belangrijk. Wel levert de Blog een mooie serie foto's op. Ik heb de bijschriften van de site enigszins overgenomen en zo wordt er toch wel iets duidelijk.



De binnenringen (zie tekening vorige pagina) worden geboord. Dit zijn de montagevlakken waar de transmissieplaat (◄) en aandrijflijn (▲) op worden gemonteerd.

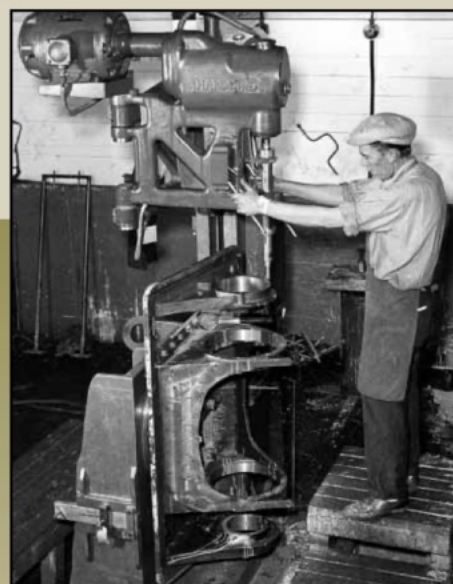


▼ De machine uit, nog even de slijptol erover en klaar!!



Hieronder zien we de fabricage van de transmissieplaat. Aan de ene kant van deze plaat (▼) werden de aandrijf, differentieel en rem-/stuurschijven bevestigd. Aan de andere kant kwam de transmissiekast met

en rem-/stuurschijven bevestigd. Aan de tandwielen (◄▼ ronde gat). Ook hier weer een gegoten basis die daarna werd afgewerkt op verschillende frees-, boor- en draaimachines.





◀ Boren van de transmissieplaat.

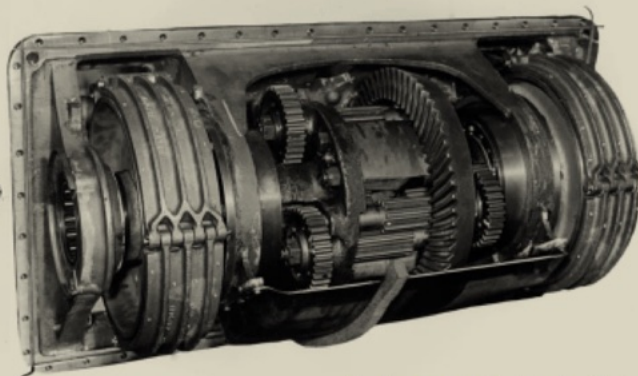
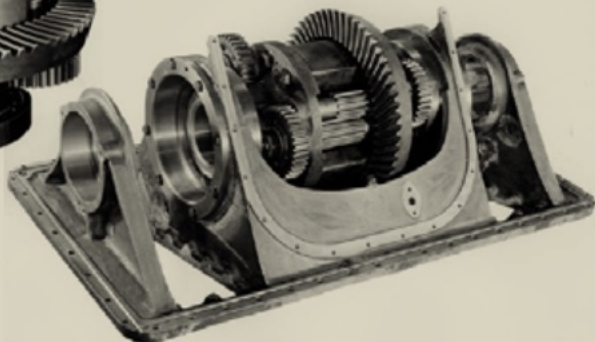
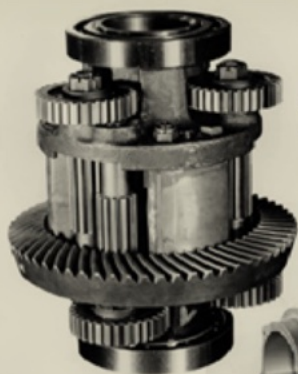
► De transmissieplaat en transmissiebehuizingen werden vanuit elders op het fabriekscomplex aangeleverd.

▼ Hieronder links en midden worden de remschoenen gemaakt voor de rem-/stuurshijven.



◀ Het differentieel los en hieronder gemonteerd op de transmissieplaat.

▼ De transmissieplaat geheel gemonteerd met het differentieel en de twee rem-/stuurtrommels aan weerszijden daarvan.



▼ De rem-/stuurtrommels worden gemaakt.

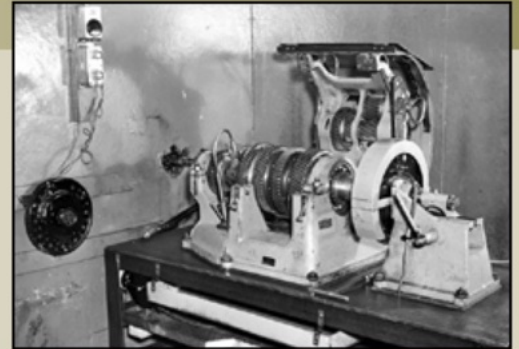
▼ Nogmaals het geheel als boven maar nu te zien door een 'cut-out' in de neus van de M4.





◀ De transmissiebehuizing wordt bewerkt en daarna voorzien van de nodige tandwielen. Er liggen er op de achtergrond nog een paar klaar!

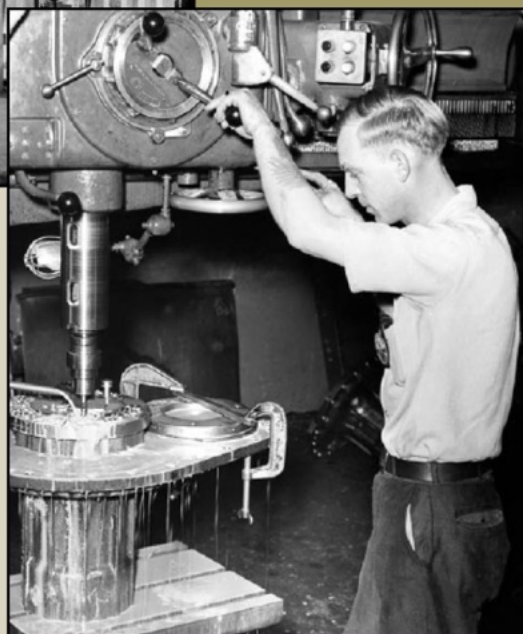
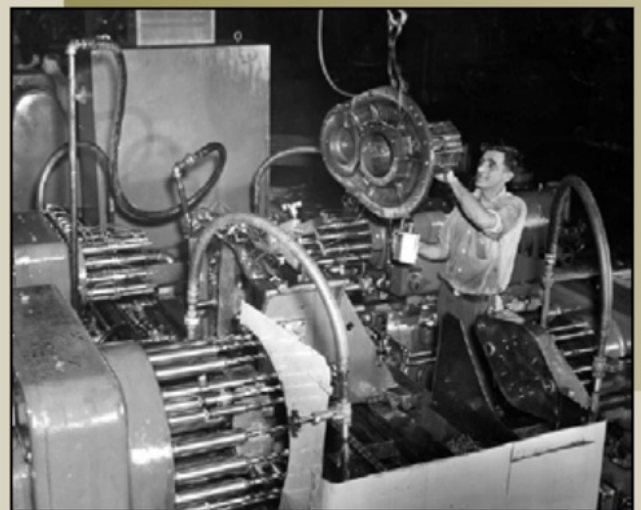
▼ De transmissie in een testopstelling.



Op deze pagina staat de volgende stap in het productieproces afgebeeld. De aandrijflijn van het differentieel naar het tandwiel van de rupsband. Op de foto's zien we vooral de nabewerking van gietstuk D (de "cover").

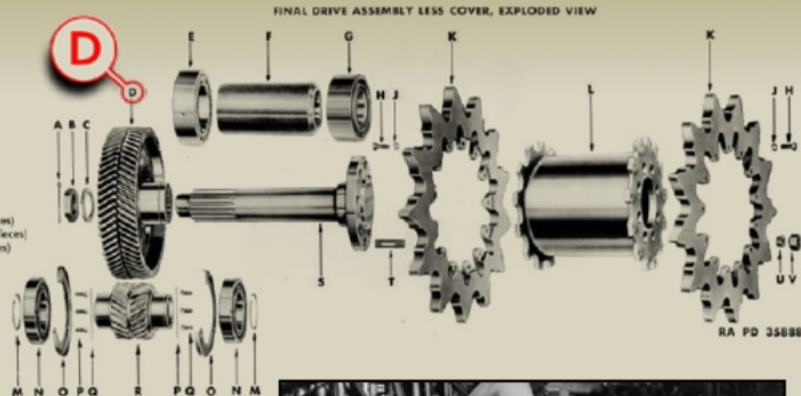
- A — SCREW — B183371ED (9 pieces)
- B — CAP — B183600-2
- C — GASKET — C77548
- D — COVER — D46955-8
- E — WASHER — BECK1R (22 pieces)
- F — BOLT — BANX2CE (19 pieces)
- G — BOLT — BANX2CG (2 pieces)
- H — GASKET — B181922
- J — OIL SEAL — A244948
- K — WASHER — BECK1R (10 pieces)
- L — BOLT — BANX1E8 (10 pieces)
- M — CAP — C466PPC

RA PD 35889

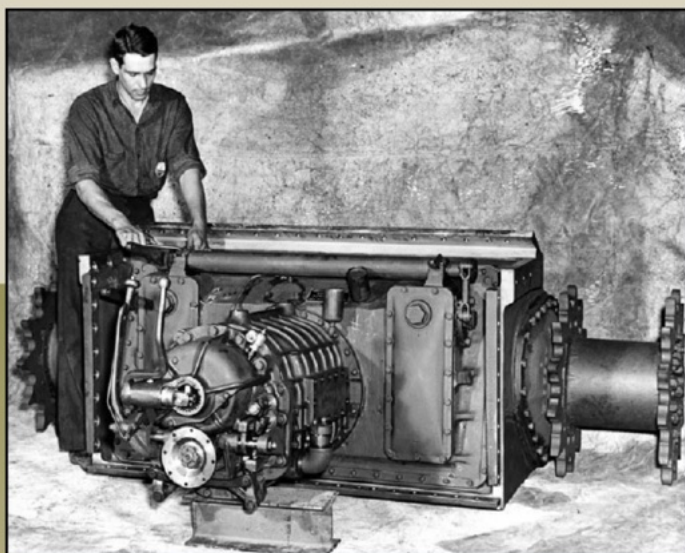


Tandwiel D (►) wordt op onderstaande foto gemaakt en op de tweede foto gehard in de oven.

- | | |
|--|--------------------------------|
| A — PIN, COTTER — 8FAX2CN | L — HUB — C77545 |
| B — NUT — A196368 | M — SNAP RING — A196363 |
| C — WASHER — A196360 | N — BEARING — A196388 |
| D — GEAR — C77529 | O — RETAINER — A196369 |
| E — BEARING — A196387 | P — BOLT — 8ANX5A8 |
| F — SPACER — 8181918C | Q — WIRE — EPWX1B |
| G — BEARING — A222065 | R — PINION — C77528 |
| H — SCREW — A222801 (26 pieces per sprocket) | S — SHAFT — D46206J |
| J — WASHER — 8EAXQ2 (26 pieces per sprocket) | T — STUD — A196384 (8 pieces) |
| K — SPROCKET — D47366 | U — DOWEL — A196362 (8 pieces) |
| | V — NUT — A196385 (8 pieces) |

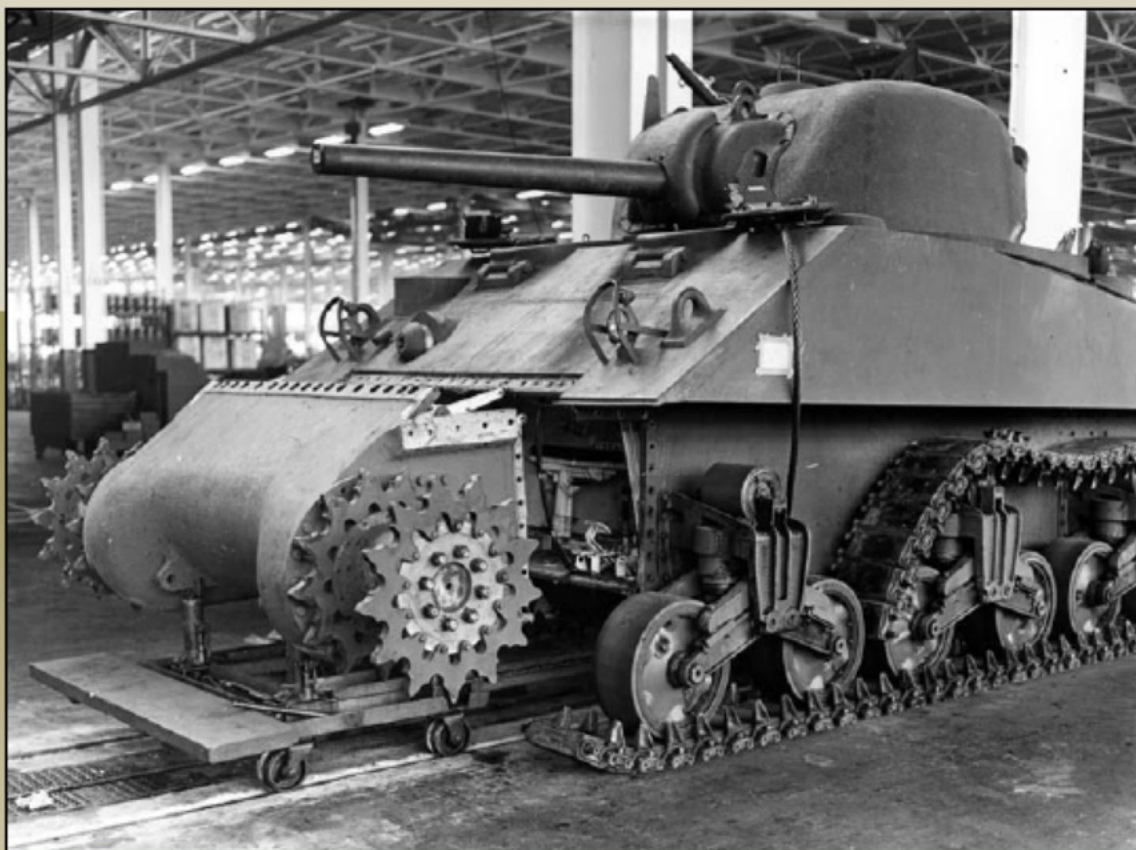


▲ De gehele aandrijflijn werd vervolgens in elkaar gezet. De transmissiebehuizing werd aan de transmissieplaat gezet en die werd dan weer in de neus van de Sherman geplaatst.



▼ Uiteindelijk werd het geheel aan de Sherman gemonteerd. Dit gebeurde in een fabriek in Gland Blanc, Michigan, iets ten zuiden van Flint. In deze fabriek werd een groot deel van de Sherman tanks gebouwd.

Naast de Sherman rolden uit deze fabriek ook de M10 en M36 Tank Destroyers, de T26E1 en M26 Pershings en na de oorlog verschillende M48 Pattons.



advertentie

TWENOT MEMBER

Plastikmodellcenter Niederrhein
Peter Meister
Oststraße 31, 47475
Kamp-Lintfort, Germany
Phone: +49 2842 10131
Mail: Info@Plastikmodellcenter.de

Visit our new Online-Shop:
www.pmc-shop.de

Opening Times:
Tuesday 10.30-13.00 | 14.30-18.00 | 20.00-22.30
Thursday 10.30-13.00 | 14.30-18.00 | 20.00-22.30
Friday 10.30-13.00 | 14.30-18.00
Saturday 10.30-16.00

Plastikmodellcenter Niederrhein

Scale Models • Slotracing • Table-Top Games

400m² Hobby-Center ~ more than 40 Modelbrands ~ 10 years of Experience

Explore a broad range of Military Scale Models and everything a Model-Builder needs: Paints, Brushes, Glue, Airbrush and all kinds of helpful Tools

NEW: Vallejo quality acrylic Colors, Pigments and Tank Ace Sets!



Your Hobby is our Mission!

www.Plastikmodellcenter.de

Visit the Hobby-Center Plastikmodellcenter Niederrhein in Germany near the Dutch border via A73/A77/A57 from Nijmegen (1h) and A40/A57 from Venlo (30min)!



Scale World

SCALE MODELS AND ACCESSORIES

MENG



Kijk ook voor

MENG

éérst op

www.scale-world.nl



KIJK SNEL OP

www.scale-world.nl