

DE TANK

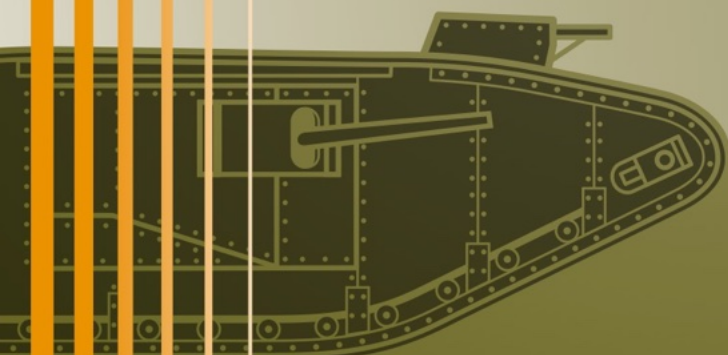
Oktober 2014

nr. 230



V3 Pantserwagen, Normandië (2)
Rheinmetall Grosstraktor II
K5 Leopold (2), M114 APC
Mack NO Prime Mover

IN DEZE
UITGAVE



Voorzitter

Marc Tempels, [REDACTED]

Vice-voorzitter

Marcel van 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.

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 van Hobe

INTERNET

www.twenot.nl

E-MAIL

twenot@twenot.nl

FACEBOOK

www.facebook.com/#!/TWENOT

ISSN

1382-8991

FOTO'S OMSLAG

grote foto: Een Zweedse S-tank uit de verzameling van het Belgische leger. Gefotografeerd in Kralingen tijdens een opendag in 2005.

kleine foto links: Een Mack NO Prime Mover (foto: Wim den Dunnen) (zie pagina 27)

kleine foto rechts: De V3 pantserwagen voor het Frihedsmuseet in Kopenhagen. (zie pagina 18)

**INHOUD**

Van de voorzitter	3
Agenda	3
Verenigingsnieuws	4
www.wegnaardebevrijding.nl	6
foto's: YPR-en in Jordanië	11
foto's: Warthog	25

7



Rheinmetall
Grosstraktor

8



M114 APC

12

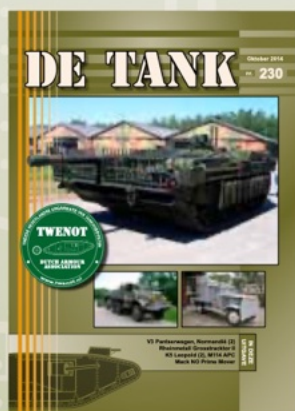


Normandië 2

18



V3
pantserwagen



21



Bijzonder
transport

22



MAFVA

24



K5 Leopold

27



Mack NO

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 ARTIKEL 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

Geen titel (althans geen idee)

Eigenlijk zit ik al een tijdje zonder inspiratie en zonder onderwerp voor dit voorwoord, wat ik als voorzitter toch wel geacht wordt te schrijven. De dagen vliegen voorbij en de tijd gaat snel, als je dit leest zitten we alweer in oktober. De nieuwe modellen blijven nog steeds komen, dat op zich is niet nieuw. Op het gebied van echte voertuigen is ook weinig te melden. Alles sukkelt een beetje voort.

De SMC show in Veldhoven op zondag 12 oktober a.s. belooft weer een groot en interessant spektakel te worden. Wie er nog nooit geweest is moet beslist eens een kijkje gaan nemen! In november is alweer de laatste TWENOT bijeenkomst van dit jaar. Deze keer in Joure en zeker ook een bezoekje waard ook al woon je niet in het Noorden (en wat is ver weg in Nederland?). En als je dan toch komt, neem dan ook wat modellen mee voor de wedstrijd- of minimaal de showtafel. Voor volgend

jaar is Stellendam ons helaas ontvallen als locatie voor de bijeenkomst (is een zeehonden crèche geworden, ook belangrijk, toch?) We zijn bezig met een nieuwe plek. Waar we als bestuur inmiddels ook voorzichtig aan zijn begonnen, is de planning van ons Veertigjarig jubileum in 2016. Als alles lukt en iedereen zijn medewerking verleent aan wat we nu in gedachten hebben, belooft ook dit een bijzondere happening te worden, misschien zelfs wel een beetje on-Nederlands.

Wat me zo, al schrijvende, te binnen schiet en wel een beetje zorgen baart zijn de bouwgroepen. Een aantal is zoals vanouds erg actief. Bij een of twee bespeur ik nauwelijks activiteit en twee bouwgroepen zijn helaas gestopt (Zwolle en Zutphen). Wat kunnen we doen om dit wat meer te stimuleren en misschien zelfs nieuwe bouwgroepen op te richten of te reactiveren? In de praktijk is dit bijna altijd het werk van

een of twee personen die hierin het initiatief (moeten) nemen, maar misschien kunnen we als bestuur hierin ook behulpzaam zijn. Als je ideeën hebt in die richting, maak deze eens kenbaar. Wie weet? Het hoeft niet altijd een puur TWENOT aangelegenheid te zijn. Samen met de IPMS gebeurt al redelijk veel op regio-niveau.

Zo zijn we in de Achterhoek (ja, daar woon ik) onlangs met een paar IPMS'ers en ongelieerde modelbouwers gewoon begonnen met een avond in de maand bij iemand thuis. En dat is het vaak, je moet gewoon beginnen ook al is het met twee of drie man. Al doende breidt het zich wel uit (hopelijk) door mond op mond reclame. Zo zijn wij onderhand met negen personen.

Zo, dat valt me niet tegen; heb ik van de hak op de tak springend toch nog weer een half kantje vol gekregen. Nu nog een foto erbij en de redactie kan weer tevreden zijn.



Wie weet wat dit is, krijgt op de eerst volgende bijeenkomst een kop koffie van mij!

Uw voorzitter, **Marc Tempels**

AGENDA

12 oktober	Scale Modell Challenge, Veldhoven
25 oktober	Euro Scale Modelling IPMS, Nieuwegein
16 november	3e TWENOT bijeenkomst, Joure



Regio Zuidoost

Beste Twenot leden.

We gaan het weer heel druk krijgen de komende tijd. Ondanks dat ons land geen tanks meer heeft in het leger, zullen er de komende tijd meer militaire voertuigen door de Nederlandse straten rijden dan de afgelopen 20 jaar tezamen en dat met name dankzij de festiviteiten rondom Marker Garden. De laatste keer dat een dergelijk spektakel te zien was, is namelijk 20 jaar geleden geweest tijdens de 50 jarige herdenking. Er was toen ook een optocht van Zuid-Nederland naar de Waalbrug in Nijmegen. Toentertijd heb ik samen met mijn vader een heel diarolletje vol geschoten tijdens de pauze in de tocht in Son en Breugel. Nu hoop ik hetzelfde te kunnen gaan doen, maar dan met mijn eigen zoon en uiteraard zonder dia's. Tijden veranderen maar de bewondering voor al dat groens is gebleven.

Model Challenge 2014. Al zeg ik het zelf, de mooiste beurs van Eindhoven en de hele verre omstreken.

Op het moment dat ik dit schrijf worden de laatste puntjes op de spreekwoordelijke "i" gezet, maar qua deelnemers en handelaren zit het nu al ramvol. Toch wel iets om trots op te zijn. Uiteraard zal ondergetekende ook hierbij aanwezig zijn, met zoals het er nu naar uitziet een Hetzer welke compleet af is, en hoe! We hebben net de fase van de airbrush achter ons gelaten en ik kan alvast verklappen dat dit het mooiste 1:35 model is dat ik ooit gemaakt heb. Robert, Marcel en alle mede cursisten wil ik bij deze alvast hartstikke bedanken voor hun bijdrage aan dit resultaat tot nu toe!

Hopelijk zie ik u allen op een van bovenvermelde gelegenheden en anders veel (bouw)plezier gewenst het komende halfjaar in deze overvolle periode.

Bas Slaats

Regiocoördinator

Regio Noordoost

Een overvolle agenda, kent u het probleem? Dat moet haast wel, want u bent lid van de TWENOT. In de achter ons liggende maanden (augustus en september) was er weer voldoende te doen. Ik noem Ussel (B), Winkel (NH), Start (NH), Ureterp (Fr), Fort Veldhuis (NH) en natuurlijk de evenementen rond de 70^{ste} herdenking van Market Garden.

En dan ga je als regio-coördinator in september op vakantie naar Frankrijk. En mis je dus de helft van bovengenoemde evenementen. Stom? Nee hoor, gewoon een keuze. Volgend jaar doe ik het anders. Ik heb u dus gemist maar dat gaan we goed maken, b.v. in Veldhoven (12-10 SMC), in Ureterp (18-10 Mfc), in Nieuwegein (25-10 ESM) en zeker in Joure (16-11 TWENOT bijeenkomst, en nu wel allemaal komen!)

Omdat ik op 6-9 vertrek is dit verhaaltje wat vroeger gemaakt. Ik kan nog vers van de pers meedelen dat er wordt gewerkt aan een modelbouwgroep 1 op 72 Sneek e.o. Leuk initiatief dat hopelijk goed wordt opgepikt. In de volgende Tank wellicht een verslag van de eerste bijeenkomst. Een leuk extraatje in de regio vormde het V-2 transport van Heerenveen naar Soesterberg (NMM), zie daarvoor verderop in deze TANK. Hopelijk bent u allemaal weer wat bijgekomen van de vakantieperiodes en hebt u onze mooie plakhobby weer opgepakt, anders kan dat op één van de vele bouwavonden/-middagen zoals daar zijn in o.a. Joure, Groningen en Medemblik.

Succes en oant sjen,

uw regiocoördinator,
Wim Oldekamp

AIRBRUSH  **SERVICES ALMERE**

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



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

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

Dé airbrush specialist in Nederland.

Na de tocht wordt het hard doorrijden richting België alwaar de SMF "acte de présance" geeft tijdens een van de mooiste beurzen van België, namelijk de KMK beurs. En hiermee is het TWENOT seizoen dus weer geopend met achter elkaar drie klappers van beurzen: het al genoemde KMK, daarna de grootste figurenbeurs van de wereld, Euro Militaire te Folkstone, en als klap op de vuurpijl op zondag 12 oktober Scale





Regio Zuidwest

Brouwersdag.

Vorig jaar was het de eerste keer dat wij als bouwgroep Zuid Holland Zuid op de Brouwersdag aanwezig waren en het moet gezegd, ondanks het brandalarm wat gelukkig vals alarm bleek te zijn,



viel het niet tegen. Op zaterdag 13 september jl. hebben wij als bouwgroep Zuid Holland Zuid voor de tweede maal met 10 personen op de Brouwersdag in Gorinchem gestaan. Wij waren dit keer ook vergezeld door Marc Tempels, die wilde graag weten of dit misschien wel iets is voor de TWENOT in het algemeen.

Ook dit maal waren er op de Brouwersdag verschillende takken van modelbouw vertegenwoordigd, zoals plastic, hout, karton, RC en ook treinen HO en N spoor, verkoop en nog veel meer. In tegenstelling tot vorig jaar, toen

hadden we alleen maar modellen opgesteld op onze displays, zijn we nu allemaal aan het bouwen geslagen. We hadden wel modellen "los" opgesteld maar bij de persoon die aan het bouwen was en van wie de modellen waren en dat trok toch meer publiek.

Verder werden er veel vragen gesteld over het bouwen als geheel, over het gebruik van materialen

om de modellen te weatheren maar ook of er bouwgroepen in de buurt zijn in de plaats waar deze mensen wonen.

Wat betreft onze bouwgroep was het wederom een succes. Of het ook iets is voor de TWENOT in het algemeen hangt af van wat Marc er van vond, maar



zoals ik het bekijk had'ie het goed naar z'n zin. Wellicht volgend jaar met meer bouwgroepen van de TWENOT om onze mooie hobby uit te dragen. Tot in Veldhoven en anders tot ziens.

Met vriendelijke groet,
Fred Riepsaame
(foto's: Marc Koppelman)



WWW.WEG NAAR DE BEVRIJDING.NL

DOOR: MARCEL VON HOBE



Ook op mijn werk mocht ik mij recentelijk bezig houden met de Tweede Wereldoorlog. Ik werk bij Omroep Gelderland en samen met onder andere Omroep Brabant en de regionale dagbladen van Wegener zoals De Gelderlander hebben we subsidie

Daarnaast is er een speciale interactieve website gebouwd. Deze zogenoemde 'Snowfall' is een site waarin tekst wordt ondersteund met kaarten, statistieken en uniek foto- en filmmateriaal. De website combineert alle media en door de expertise van de Omroepen en de kranten vormt het



Toon kaart

Op een kaart wordt getoond in welk gebied de verhalen van dat hoofdstuk zich afspelen.

een bijzonder overzicht. Tijdens het lezen van de chronologische teksten volg je onze bevrijders.

Lees je hoe de Canadese, Engelse en Amerikaanse troepen landen in Normandië en door Europa trekken

richting nazi-Duitsland. Daarbij kun je foto's en video's bekijken en audiofragmenten beluisteren.

Rechts zie je hoofdstuk 4: Market Garden. Er staan inmiddels 4 hoofdstukken online. De komende maanden zullen er steeds meer hoofdstukken bijkomen.

gekregen om extra aandacht te besteden aan de geschiedenis en de herdenkingen van WO2. Er zijn onder andere extra krantenbijlagen gemaakt en er zijn acht uitzendingen op bijzondere locaties op televisie geweest. Op de links onderaan deze pagina is dit allemaal terug te kijken.

WEG NAAR DE BEVRIJDING

Kijk via de volgende links naar tv uitzendingen en kranteartikelen.

Zoek op de desbetreffende site op Market Garden:

www.gld.nl

www.omroepbrabant.nl

www.degelderland.nl



Teksten geven een chronologisch beeld van de oorlog en gebeurtenissen rond de veldslagen en het gewone leven.



foto'series



'Toen en nu' waarin je kunt zien waar toen foto's gemaakt zijn en hoe de situatie nu is.



videofilm

Statistieken. Hier bijvoorbeeld over de gevechten bij de brug in Arnhem.

Shermans op het Keizer Karelplein te Nijmegen.



Ooggetuigenverslagen van militairen en van de burgerbevolking.



Na de Eerste Wereldoorlog legden de Geallieerden Duitsland verschillende beperkingen op wat betreft grootte en uitrusting van het Duitse leger. Zo mocht het leger onder meer geen tanks bezitten. Maar nog voordat de Nazi's aan de macht kwamen werkte het Duitse leger al aan zijn herbewapening.

Onder de schuilnaam Grosstraktor werd door Rheinmetall-Borsig, Krupp en Daimler Benz in het grootste geheim aan een middelzware tank gewerkt. Iedere fabrikant kreeg tussen 1926 en 1932 de opdracht voor de bouw van twee voertuigen. Deze tanks werden uitgebreid getest op een proefterrein bij Kazan in de Sovjet Unie, dat het Duitse leger door een geheime samenwerkingsovereenkomst met het Rode leger tot zijn beschikking had.

Hoewel de Grosstraktor nooit in serie gebouwd is werden tijdens de proefnemingen belangrijke ervaringen en inzichten opgedaan. Bijvoorbeeld de noodzaak van een radio installatie voor een goede communicatie en de aanwezigheid van drie man in de toren en hun taakverdeling. Deze en andere technische ervaring werden in alle latere Duitse tankontwerpen verwerkt.

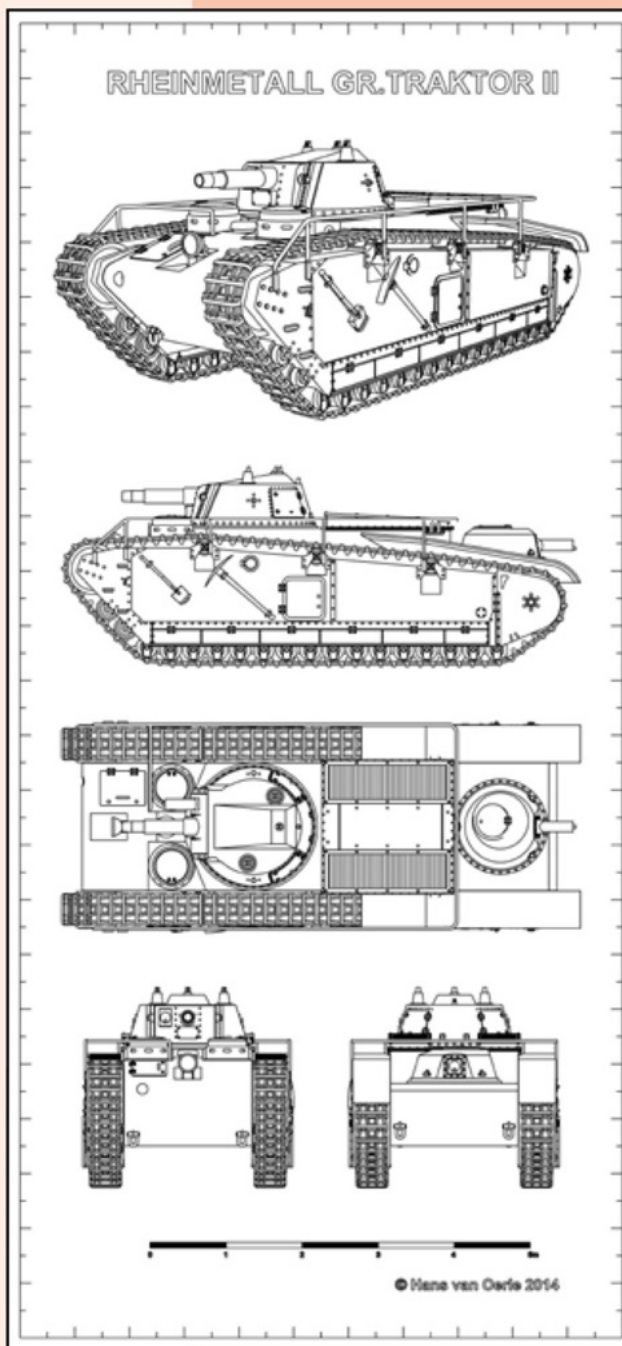
Omdat alle voertuigen volgens dezelfde specificatie gebouwd werden lijken de versies van de verschillende fabrikanten onderling erg veel op elkaar. Het getekende voertuig is de door Rheinmetall-Borsig gebouwde Grosstraktor II. Het eerste Rheinmetall voertuig werd in 1928 afgeleverd, het tweede in 1929. Begin jaren dertig werd als resultaat van de proefnemingen een reeks van modi-

ficaties aan loopwerk en rupsbanden uitgevoerd. De Grosstraktor was bewapend met een 75 mm KwK L/24 kanon en drie 7.92 mm mitrailleurs. Een daarvan was in een aparte toren op het achterdek gemonteerd en een in de voorkant van de romp. Een 6-cylinder BMW van 250pk gaf het 18 ton zware voertuig een snelheid van 40 km/u. De bemanning bestond uit zes personen.

Na de tests in Rusland werden de voertuigen teruggebracht naar Duitsland. Bij het begin van de Tweede Wereldoorlog waren alle Grosstraktors uit dienst genomen, sommige stonden als monument bij de ingang van kazernes, andere werden gesloopt. Voor zover bekend heeft in de Tweede Wereldoorlog geen enkele Grosstraktor ooit aan gevechten deelgenomen.

Bronnen :

- Die Motorisierung der Deutschen Reichswehr 1920-1935; Walter J. Spielberger
- Panzer Tracts No. 4; Thomas L Jentz & Hilary Louis Doyle,



TWENOT BIJEENKOMSTEN

De 3^e TWENOT bijeenkomst van 2014 vindt plaats op **16 november a.s.** in het Friese **Joure**, bij **Partycentrum en Zalen-centrum 't Haske, Vegelinsweg 20** (postcode **8501 BA**), waar vanaf ca. 10.00 uur iedereen van harte welkom is. Het programma is als vanouds: de meegebrachte modellen bekijken, bewonderen en met elkaar bespreken; snuffelen in de aanwezige handel (raadpleeg hiervoor op het TWENOT forum de rubriek Bestuurlijk & Beurzen); modelbouwwedstrijd en de formele ledenvergadering waarin Johan Bijl en Marcel von Hobe voor een volgende termijn kunnen worden herkozen.

M-114 COMMANDO- EN VERKENNINGSVOERTUIG

DOOR: RITMEESTER M.C. VAN DER HOOG

In het blad van de **Vereniging Officieren Cavalerie** van december 1964 schreef de toenmalige ritmeester M.C. van der Hoog een artikel over het M114 Commando- en verkenningvoertuig.

De heer Van der Hoog werd in november 1979 lid van TWENOT, wat hij tot zijn overlijden in juni 2013 is gebleven.

In het begin van dit jaar (1964, red.) zijn de Amerikaanse verkenningseenheden met de M114 uitgerust. Het voertuig vervangt de jeep als gevechtsvoertuig en als commandovoertuig in de verkenningpelotons. Uit de invoering blijkt dat de voorstanders van rupsvoertuigen momenteel het pleit gewonnen hebben. De nadelen van het lawaai der rupsbanden en het moeilijk draaien van de mitrailleur als het voertuig scheef staat wegen blijkbaar op tegen de voordelen van de grote terreinvaardigheid, de pantsering en het doorschrijdingsvermogen van waterhindernissen.

De M114 is ongeveer drie maanden in Nederland geweest, zodat het Nederlandse leger en in het bijzonder ons Wapen (de Cavalerie, red.) ruimschoots de gelegenheid heeft gehad zich uitvoerig te oriënteren op de prestaties van dit nieuwe verkenningvoertuig.

Het voertuig is voorzien van een 8-cylinder benzinemotor. Deze, een in V-vorm gebouwde kopklepmotor, levert 186 pk. Via een *fluid drive* koppeling, een automatische versnellingsbak en twee aan de voorkant geplaatste (één aan iedere zijde) aandrijftandwielen wordt de kracht van de motor overgebracht. Het loopwerk bestaat aan iedere zijde uit vier paar loopwielen met rubber loopvlakken, geveerd door torsiestaven op elk paar loopwielen, met alleen hydraulische schokbrekers voor en achter en een spanwiel achter. De stalen tracks hebben verzonken rubber pads, welke na betrekkelijk korte tijd



▲ **het voertuig waarmee de hier beschreven beproevingen zijn uitgevoerd**
(Fotocollectie NIMH).

zodanig versleten zijn dat zij niet meer uit het trackprofiel steken.

Het voornaamste wapen is een 0.50 mitrailleur gemonteerd op de cupola van de voertuigcommandant, met als tweede boordwapen een 7.62 mm mitrailleur gemonteerd bij het luik van de verkenner. De voertuigcommandant zit links, de verkenner rechts, achter de motor, en de chauffeur links vóór de commandant en naast de motor.

De aluminium pantsering is ontworpen om bescherming te geven tegen lichte infanteriewapens en granaatscherven. Het gewicht is zodanig dat het voertuig door de lucht kan worden vervoerd. Voorts kan het zonder moeite waterhindernissen doorschrijden. De bestuurder bedient het voertuig door een stuurhandle, een zgn. T-stuur; het is zeer wendbaar en kan ter plaatse draaien.

Het voertuig is als de T114 getest van 1 augustus 1960 tot 23 mei 1961 op de Aberdeen Proving Grounds in Maryland. Na verschillende verbeteringen is



◀ de M114 tijdens de beproevingen door de K.L. (Fotocollectie NIMH)

het in productie gegaan. Verwonderlijk is dat na de langdurige ontwikkeling geen oplossing is gevonden om het wapen van binnen uit te bedienen.

Gegevens:

Gewicht, gevechtssklaar	6.969 kg
Pk/gewicht	23 pk/ton
Bodemvrijheid	0,36 m
Rupsbandbreedte	0,43 m
Lengte	4,25 m
Breedte	2,30 m
Hoogte (bovenkant mitr.)	2,02 m

Snelheid

Op de weg, maximum	55 km/uur
Op de weg, kruissnelheid	45 km/uur
Gemiddeld in het terrein	20 km/uur
In stil water	5,5 km/uur

Actieradius

In het terrein	277 km
Verbruik	1,5 l/km
Op de weg	462 km
Verbruik	0,9 l/km

Prestaties

Overschrijdingsvermogen	1,75 m
Klimvermogen	0,47 m
Waadvermogen	ongelimiteerd
Stijgvermogen	60%
Draaicirkel	ter plaatse
Draaicirkel 1 ^e versnelling	10 m
Draaicirkel te water	3,5 m



Bronnen: de tijdschriften Ordnance, Armour, Automotive Industries

Uit dit verhaal blijkt dat in 1964 over de (wan)prestaties van de M114 in Vietnam nog niet veel, om niet te zeggen "niets", bekend was. Want wat was het geval?

Het M114 Commando- en Verkenningervoertuig is een gepantserd gevechtstvoertuig van dat door het Amerikaanse leger met name in Vietnam is gebruikt. Het werd in het begin van de jaren '60 gebouwd door de Cadillac Divisie van het General Motors en was bedoeld om naast de M113 te worden ingezet als commando- en verkenningstvoertuig.



De M114 was snel en had een laag silhouet. Evenals de grotere M113 was hij amfibisch en hij kon per parachute worden afgeworpen. Echter in tegenstelling tot de M113, wat een van de meest succesvolle pantservoertuigen zou worden, bleek de M114 op de Vietnamese slagvelden volkomen onge-

werden deze vanuit de V.S. naar Vietnam gestuurd om daar te worden beproefd, maar soms ook werden nieuwe middelen ter plaatste bedacht en gemaakt. Een bekend voorbeeld hiervan is de ACAV set voor de M113 en de M551 Sheridan tank.

▼ M114



schikt te zijn, waardoor de verkenningstaak al snel werd overgenomen door de M551 Sheridan lichte tank. In 1973 werd hij "officieel" als een flop aangeduid en door het leger afgedankt. Enkele voertuigen zijn daarna nog wel door politiekorpsen gebruikt.

Vietnam werd al snel na het begin van de oorlog het proefterrein voor nieuwe wapens en uitrustingsstukken. Vaak

De M113 werd vanaf 1962 in Vietnam ingezet en bleek een succesvol voertuig te zijn, maar dat gold niet voor de eveneens in 1962 geïntroduceerde M114. Deze bleek mechanisch onbetrouwbaar te zijn, had te weinig motorvermogen en kon in het terrein nauwelijks meekomen. Bovendien was hij erg kwetsbaar voor landmijnen. Een landmijn die een M113 ACAV "gewoon" buiten gevecht stelde, blies een M114 zo goed als in

tweeën. Dat kon natuurlijk niet en derhalve werden in november 1964 alle M114's uit Vietnam teruggetrokken en vervangen door de betrouwbare M113 ACAV.

Zoals vaker het geval is werden ook hier de operationele ervaringen door het hogere commando genegeerd en van af begin 1964 werden alle verkenningseenheden in Europa, Korea, de V.S. etc. met de M114 werden uitgerust. Ook hier voldeed het voertuig natuurlijk niet, maar pas nadat generaal Creighton Abrams het in 1973 een faliekante mislukking noemde werd de M114 officieel uit de inventaris van het Amerikaanse leger verwijderd. Het zou echter nog wel enkele jaren duren voordat hij bij alle verkenningseenheden door nieuwe en betere voertuigen was vervangen.



De testuitvoering werd aangeduid als de T114 (▲), de productie uitvoering werd de M114 (◄). Bij deze uitvoering moest het luik van de commandant worden geopend om het .50 cal. machinegeweer te kunnen gebruiken. De M114A1 kreeg een nieuw wapenstation waarmee het .50 cal. machinegeweer van binnenuit kon worden gericht en afgevuurd (het voertuig waarmee de K.L. beproevingen zijn uitgevoerd heeft dit wapenstation en dat maakt de laatste opmerking in het verhaal van de heer Van der Hoog enigszins onbegrijpelijk). Ook de boeggolfkeerplaat was versterkt.

De M114A2, die eind jaren '60 werd ontwikkeld, kreeg een hydraulisch aangedreven koepel met daarin een M139 20 mm kanon, wat een veel grotere vuurkracht betekende. Dit kanon, een aangepast Hispano-Suiza HS-820 kanon, bleek echter behoorlijk onbetrouw-



baar te zijn. Het bleef dus tobben met de M114.

Bij alle uitvoeringen was er voor de waarnemer achterin een M60 7,62 mm machinegeweer op

een standaard. Ook was er achterin het voertuig bergruimte voor drie M71A1 "LAW" antitank raketten.

Bronnen:

- Het artikel uit VOC december 1964 van de heer Van der Hoog
- Wikipedia.

◀ M114A2

YPR-EN IN JORDANIË

Zoals bekend heeft Jordanië in de afgelopen jaren honderden overtollige Nederlandse YPR voertuigen overgenomen. Hierbij drie foto's van de YPR765 pri in actie. De enige aanpassing zijn de Arabische lettertekens op de zijkanten. Zelfs de boeggolf-keerplaten zitten er nog op.





**DOOR: MARCEL VON HOBE
ALEX VAN DE WETERING
MET FOTO'S VAN TIM BÖHME**

DAG 2:

"♪ Oh, what a beautiful morning. Oh, what a beautiful day. ♪". Nou, de dag begon niet zo mooi. Die nacht hadden we een e-nor-me onweersbui gehad met ongeveer 1 cm grote hagelstenen. Dat maakte dat we de dag een beetje sacherijinig begonnen. Gelukkig waren

Het plan van die dag was te gaan kijken bij Carentan. Daar zouden 11(!) originele Dakota's overkomen waar parachutisten uit gingen springen. Op zoek naar een parkeerplaats kwamen we in de buurt van het 'Dead-Mans-Corner'-museum. Daar geparkeerd stonden we direct vol bewondering



we in Normandië en zagen we, zodra we de tent uitkwamen, al weer veel legergroen om ons heen. Dat was beter. Ook klaarde het weer gelukkig snel op en, waar we bang waren voor een regenachtige dag, was het snel weer redelijk zonnig en warmer.

te kijken naar een paar bijzondere voertuigen. Een Dodge D60L compleet met 6pdr kanon en een Chevrolet C8A HUW radiowagen.

Voor het geval dat we niet dichtbij een bepaald evenement konden parkeren hadden we fietsen meegenomen. Inmiddels was het flink gaan waaien. Daar



▲ Dodge D60L met 6pdr

▼► De Chevrolet radiowagen met binnenin een compleet interieur. Ook zo geparkeerd klonk de authentieke muziek van Glenn Miller uit de luidsprekers





▲ Sherman M4 (105)



▲ Sherman M4A1 (75)

▼ Sommige foto's zijn zwart-wit mooier



hadden we echter weinig last van toen we de heuvel afreden richting het veld waar de Dakota's over gingen komen. Daar heerste echter veel onduidelijkheid over wanneer ze zouden komen. Nog één uur, nog twee? We besloten eerst op zoek te gaan naar het kampement dat ergens in aan de rand Carentan moest zijn.

Na een flinke omtrekkende beweging (we waren eigenlijk al redelijk dichtbij) kwamen we op de



fiets aan bij een gebouw waar normaal vee geveild wordt. Op het grasland erachter vonden we het Amerikaanse Kampement. Nou, ja, grasland. Door de regenval van de nacht ervoor was een groot deel van het kamp in een modderpoel veranderd.

Het kamp was geheel in stijl opgebouwd met veel originele elementen. Het was erg goed gedaan. Inclusief wachtposten bij de slagboom en schuttersputten in het veld. De nader te noemen hoogtepunten hier zijn twee Shermans, een M5 High Speed, een GMC bomb truck en veel hele mooie Dodges, Jeeps en GMC's.





Teruggekomen bij de dropzone moesten we een kleine tegenvaller incasseren. Het waaide nog steeds te hard en er zou waarschijnlijk niet gesprongen worden. Op het moment dat we, inmiddels flink afgekoeld, op zoek gingen naar een hotdog, kwamen de Dakota's aanvliegen. Acht in plaats van elf, maar toch een imposant schouwspel. We konden ons nu iets beter voorstellen hoe dat in Nederland moet zijn geweest, toen er honderden overvlogen voor operatie Market Garden. In formatie, samen met een T6



▲ Drie van de Acht Dakota's. Links op de foto een Franse Dakota en de andere twee Dakota's hebben de zwart-wit gestreepte markering op de vleugels en romp uit de D-Day tijd. Van de rechtse Dakota heb ik nog wat foto's op internet gevonden (▼) hoe hij aankomt op zijn tijdelijk basis in Frankrijk.

▲ Inzet: de Nederlandse KLM-Dakota die op Schiphol staat die ook meevloog.



Harvard Texan (▲), kwamen ze twee keer over.



We zijn daarna doorgereden naar Sainte-Mère-Église. Eerst hebben we hier een militaria markt bezocht waar veel spullen te koop waren. Van onderdelen van verschillende voertuigen tot boeken, kleding en wapens.

Op een terrein net achter het museum was een Amerikaans kampement opgebouwd. Bij onze rondgang

◀ De militariemarkt.

▼ De bekende kerk van Sainte-Mère-Église met op de voorgrond een 1,5 tons Ford G8T. De andere foto toont de onfortuinlijke parachutist (nou, ja, zijn replica) die aan de toren hangt.





▲ Een Autocar U-8144T met een grote cabinetrailer.



▲ Een Federal 94x43 cab-over-engine.

▼ M16 Halftrack met op een M17 trailer een M45 Quad .50. Deze M17 en M45 samen werd ook wel The "Meat wagon" genoemd. Militaire benaming M51 Multiple Machine Gun carriage.



hebben we ook hier weer vele interessante voertuigen mogen bewonderen.

We konden hier ook stiekem achter het museum komen, waar we een paar bijzondere dingen zagen. Daar stonden



onder andere een koepel van de AMX-13, een 88mm, een M8 Greyhound en een 57mm luchtdoelgeschut te wachten op restauratie. Of op zijn minst op een likje verf.

▲ Dat je niet blind op een kleurstaaltje af moet gaan bij deze GMC. De Navy-blauwe kleur is niet helemaal wat hij moet zijn.

▼ Een M8 Greyhound is waarschijnlijk ex-Grieks. In ieder geval in camouflage schema wat het meest lijkt op jaren 80 MERDEC.





Op onze route naar het museum van Utah Beach kwamen we door Sainte-Marie-Du-Mont. Rond de kerk was een klein kampement opgebouwd met als belangrijkste element een patatkraam met worst en bier. Na een kleine hap eten nog een rondje rond de kerk en dan naar het strand. Maar niet voordat we de dumpzaak op het plein hadden bezocht. Zeker een bezoekje waard als je ooit in de buurt komt. Ze hebben een enorme verzameling originele wapens, munitiekisten en kleding.

Zoals gezegd door naar het strand. Het museum was inmiddels dicht. Op het strand zagen we dat er een kleine herdenking werd gehouden door voornamelijk vrouwen. Door de taal en het zachte praten van de mevrouw kon ik niet opmaken wat er precies herdacht werd. Een paar fotootjes maken en dan op weg terug naar de camping.

DAG3:

Opstaan, pain-du-stok, koffie en op weg! Het plan is naar Pegasus brug te rijden en daar het overvliegen van Battle of Britain Memorial Flight te bekijken. Als snel merken we het grote struikelblok van de hele reis. Het is druk. HEEL erg druk. Niet alleen met mensen maar ook met hoogwaardigheidsbekleders. Het meeste last heb je daarbij van de bijbehorende beveiliging. Het leek erop dat zij het hele evenement aan het claimen waren. Overal stond politie en waren bepaalde stukken weg afgezet.

Ook nu stonden we in een file en kwamen we niet verder. Vanuit de auto hoorden we een laag geronk. Daar kwamen ze aan. Snel uit de auto konden we nog net aanschouwen hoe de Lancaster, twee Spitfire's en een Dakota overkwamen. Altijd weer een mooi geluid, die Rolls-Royce Merlin motoren.

De rotonde werd vrijgegeven en het plan was naar een drietal motortorpedoboten te gaan kijken. Die lagen bij de Pegasus brug aangemeerd. We moesten ergens 'in de buurt' parkeren maar écht in de buurt konden



we niet komen. Al snel zagen we waarom. Prins Charles was op bezoek. Grappige was dat we hem vijf jaar geleden ook gezien hebben. Toen op de Engelse begraafplaats in Bayeux.

We moesten maar afwachten tot hij weg ging. Hij reed in zijn Bentley aan ons voorbij waarbij het vooral leuk was te zien wat zijn bewaking allemaal zo te doen had.



▲▲ De Bentley van Prins Charles

▲ Hij was gelijk met een aantal veteranen bij de boten wezen kijken.

Het bezoek aan de perfect gerestaureerde boten was vervolgens erg interessant. Verrassend daarbij was het ontzettend nep ogende kanon op de voorplecht. Navraag leerde dat het originele kanon wel op de werf ligt maar ook niet meer wordt ingebouwd. Vóór de restauratie waren de rompverstevingen onder het kanon dusdanig verroest dat het dek het kanon niet meer kan dragen. Er is daarom voor deze lichtere oplossing gekozen.

De reis werd vervolgd in de richting van Colleville-Montgomery. Daar vonden we het Batterie Hillman. Een serie bunkers

die bijna allemaal te bezichtigen zijn. Zo is één van de observatiebunkers van binnen geheel opgeknapt en aangekleed. Hier kom ik Kenneth G. Mayhew tegen. Hij is één van de veteranen die in Nederland de Militaire Willems-orde heeft mogen ontvangen (1946 - de meest rechtse medaille op zijn borst). Hij was hier om een kleine expositie te bekijken over zijn eenheid (het Suffolk Regiment). Hij landde in Normandië als onderdeel van het 3e Legerkorps en vocht later mee met de slag om Overloon, Venray en Weert. Hierbij raakte hij voor de derde keer gewond. Het was erg

indrukwekkend dat hij nog alle namen wist op te noemen van een groepsfoto met officieren (waaronder hijzelf). Een erg vrolijke en bijzonder vriendelijke man.

Op een klein kampement op het terrein tussen de bunkers zagen we nog een paar aardige voertuigen. Na al die vliegtuigen en boten en bunkers een welkome afwisseling. Onder andere zagen we een perfect

gerestaureerde Chevrolet C15 cab11.

Via de supermarkt snel naar de camping voor een barbecue. Daarna naar Port-en-Bessin en het strand voor vuurwerk.



V-3 PANTSERWAGEN

DOOR:
RICHARD POLDERMAN

Het Frihedsmuseet, het Deense "verzetsmuseum", is een van de vele musea die Kopenhagen rijk is. De vertaling is niet juist, maar hier komt het wel op neer. Helaas is dit museum op 28 april 2013 afgebrand maar men heeft de verzameling van de ondergang kunnen redden. Het museum gaat weer opgebouwd worden, maar in welke hoedanigheid daar is men het nog niet over eens.



Vóór het museum stond de V3 pantserwagen welke aan het eind van de oorlog is gebouwd door het Deens verzet. Gezien de tactiek van de terugtrekkende Duitse troepen om alles te vernietigen wat bruikbaar en belangrijk was waren de Denen er helemaal niet op gerust wat er zou gebeuren na de overgave van Duitsland.

Met die gedachte in het achterhoofd is men in Denemarken tijdens de oorlog begonnen met het opbouwen en trainen van een ondergronds leger. Als de Duitsers zichzelf eenmaal had overgegeven dan moest dit leger vitale punten bewaken om te voorkomen dat deze zouden worden vernield. Zo'n 46.000 man werden hiervoor getraind

er gevechten tussen het verzet en Deense nazi's, met als gevolg zo'n 200 doden en ongeveer 800 gewonden.

Eén van de ondergrondse groepen in de stad Frederiksværk had de taak om bepaalde arrestaties te verrichten. Om hier zo goed mogelijk op voorbereid te zijn kwam men op het idee een pantserwagen te maken. De groep kreeg een Ford AA 1930 te pakken die eigenlijk rijp was voor de sloop en ging hiermee aan de slag. Daar het bemachtigen van enige vorm van pantserplaten en het in elkaar zetten van de pantserwagen vanwege de noodzakelijke geheimhouding vrij moeilijk was duurde de bouw behoorlijk lang. De platen kwamen van de Frederiksværk staalfabriek en waren voornamelijk afkomstig van schepen die daar ter reparatie lagen.



en opgedeeld in verschillende groepen met ieder hun specifieke taak. Na de overgave zijn deze groepen onmiddellijk in actie gekomen, maar gelukkig is de bevrijding van Denemarken vrij rustig verlopen. Op enkele plekken waren



Toen in de avond van 4 mei 1945 de capitulatie van Duitsland bekend werd gemaakt was de wagen nog maar half klaar. De directeur van de fabriek werd erbij gehaald en die gaf



direct toestemming om de wagen af te maken op het terrein van de fabriek en alles te gebruiken wat nodig was. Zo werd een grote stalen ton gevonden die als "geschutskoepel" werd gebruikt. Er werd de hele nacht doorgewerkt en 's morgens op 5 mei was hij klaar. Bij een proefrit bleek dat de motor te weinig koeling kreeg door de stalen plaat die voor de radiator was gezet (X) en dus werd er een opening in die plaat gemaakt (X). De naam "V-3" was een ironische verwijzing naar de Duitse V-1 en V-2.

Er zijn enkele kleine acties uitgevoerd, maar vrijwel niets waarvoor hij eigenlijk was bedoeld. Tijdens een verkenning kreeg de groep informatie over een Deense terroristische groep welke zich in Noord Sjaelland in een zomerhuis schuil hielden. Dat was iets waarvoor

de pantserwagen geschikt was. Het huis werd omsingeld en er werd een waarschuwingsschot gelost. Iemand van de groep in het huis keek naar buiten en was zo overdonderd door de aanwezigheid van de pantserwagen dat hij zelfmoord pleegde. Zijn schot was ongelukkig gericht en behalve dat hij zichzelf van het leven beroofde ging de kogel door de muur van het huis en eindigde in de pantserwagen. De commandant liet het vuur openen omdat hij er van uitging dat het huis werd verdedigd. Toen bleek dat er niet werd terugteruggevuurd is het vuren gestaakt en is men het huis binnen gegaan. Enkele personen waren door het vuur van de pantserwagen gedood, maar het merendeel

van de groep gaf zich direct over. Het zelfmoordschot was overigens door de pantsring van de wagen heen gegaan.

Voor de verzetsgroep was het een

geluk dat de personen in het huis hier geen notie van hebben gehad.

Dit was de enige grote actie waaraan de pantserwagen heeft deelgenomen. Er is daarna nog een eind door Denemarken gereden en uiteraard ook door Kopenhagen, maar dat was meer een presenpresentatietour. De wagen is gelukkig bewaard gebleven en vóór het Deens verzetsmuseum geplaatst. Ook aan dit museum heb ik in 2012 een bezoek gebracht en gelukkig mooi op tijd want een jaar later brandde het af. Ook heb ik een paar foto's genomen van de pantserwagen, toen al met het idee deze ooit nog eens te bouwen. En als je de wagen van dichtbij bekijkt dan zie je hoe het ding is afgewerktV.. of niet. De bepantsering is echt een bij elkaar geraapt zaakje. Waar ik wel achter ben gekomen is dat de wagen sinds de bouw en ook na de oorlog enkele veranderingen heeft ondergaan en dat er wat meer kogelgaten in zijn gekomen dan alleen door dat ene schot.





Toen kwam in oktober 2012 Forum Online Contest 16. Deze editie had als onderwerp "Pantserwagens". Ja, dat was een mooie gelegenheid om V3 te gaan maken. Een bouwdoos van een Ford AA 1930 was niet te krijgen in 1/35, maar Miniart had wel een Gaz AA 1930 beschikbaar, wat een in licentie gebouwde Ford AA is. Kit besteld en aan de gang. De kit is behoorlijk complex maar wel goed van detail. Op sommige punten vrij lastig om



in elkaar te zetten. En ondanks dat ik me met sommige dingen heb geërgerd heb ik toch weer een nieuwe aangeschaft voor de bouw van een Nederlands vooroorlogs voertuig. De bepantsering die erop moest komen was vrij simpel. Eigenlijk vrij recht toe recht aan. Ik heb gebruik gemaakt van diverse diktes evergreen plaat en messing plaat. De geschutskoepel heb ik gemaakt door deze met een staaf aluminium te buigen en te rollen en

vervolgens te solderen. De bouw van het onderstel heeft eigenlijk langer geduurd dan de bouw van de pantsering. De laatste had ik in een dag of drie klaar. Nu was er alleen een klein probleem waar ik even geen oplossing voor kon vinden. Bovenop de bepantsering zat een bol toegangsluik. Geen idee hoe ik dat wilde gaan maken. Dat was overigens tijdens Intermodellbau. Eén van de Duitse collega bouwers had mij onbewust een mooie oplossing aan de hand gedaan. Van hem had ik een watertank gekregen waarvan ik de uiteindes heb losgezaagd. Stukje Evergreen ertussen, scharniertje erbij en de wagen was klaar. Daar er in de loop van de jaren behoorlijk wat is gedaan aan het origineel heb ik mijzelf een beetje artistieke vrijheid gegund en is mijn versie niet helemaal zoals de wagen op de foto's staat. Nu staat het model alleen nog te wachten op een likje verf, maar of dat erop gaat komen. Ik vind hem mooi zo.

De zwart/wit foto's zijn afkomstig uit het boekje: "The Danish armored car", ISBN 87-88214-125.

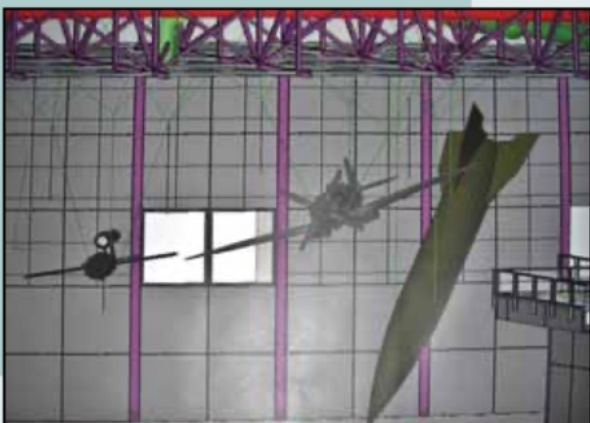
De website van het verzetmuseum:
www.frihedsmuseet.dk



Op 23 juli jl. zou er in Friesland een bijzonder transport plaatsvinden. De nationale dag van rouw vanwege de vliegcramp in Oost-Oekraïne gooide echter roet in het eten. Het is niet zo kies om op zo'n dag met een V-2, open en bloot op een vrachtauto, van Heerenveen naar het nieuwe Nationale Militaire Museum op Soesterberg te rijden. Zeer terecht werd het transport een dag opgeschort.



Want dat was het bijzondere transport. De V-2 die altijd in het Legermuseum in Delft stond was bij Smart Constructions in Heerenveen (<http://www.smartconstructions.nl/bijzondere-constructionen/>)



restauratie-v2-nmm) gerestaureerd en er was een ophangconstructie voor gemaakt. Dit was het laatste project in

het kader van de operatie "Hang 'm high!", de naam van de opdracht die Smart Constructions in Heerenveen van Defensie kreeg om alle vliegtuigen in het nieuwe NMM op Soesterberg "op te hangen".

Ik zag 23-7 's avonds een berichtje op Fryslân teletekst dat het transport was uitgesteld.

Direct de baas van Smart Constructions gebeld voor toestemming om bij het vertrek van het transport foto's te mogen maken. Was geen probleem, alleen het vertrek stond gepland op 05.00 uur. Ook geen probleem, gewoon de wekker wat eerder zetten. Maatje Jan (Frankema) opgehaald en 04.45 uur waren wij bij het bedrijf, zit toevallig schuin tegenover mijn eigen werk, dus bekend terrein.

We hebben mooie foto's en filmpjes gemaakt van een unieke gebeurtenis. Bovendien hebben we contact gelegd met Smart Constructions en een model van een V-2 toegezegd. Wie weet wat zij nog hebben aan foto's en tekeningen. Een paar jaar geleden heeft de regio Sneek e.o. immers een maquette gemaakt van een V-2 transport, overladen en lanceerplek in de bossen van Gaasterland. Deze is nog steeds te zien in het Natuurmuseum in Oudemirdum, ook kun je in het Rijsterbos



een V-2 wandelroute volgen. Routekaarten bij het Natuurmuseum ophalen.

Op de foto's een impressie van de restauratie en het transport. Er zullen onderweg wel een paar medeweggebruikers raar hebben opgekeken. Dit kom je niet alle dagen tegen op 's Neerlands dreven.

Op 15 juni, toen de meeste Twenotters op weg waren naar de bijeenkomst in Overloon, vertrokken wij (Michel Boer, Jan Giesbers en ondergetekende) naar het verre Duxford voor de jaarlijkse bijeenkomst van onze Engelse zuster organisatie, de MAFVA (Mimiature Armoured Fighting Vehicles Association). Jan en Michel deden dat om hun modelbouwfirma's Black Lion Decals en Giesbers Models en Den Bels internationaal aan de man te brengen. Mijn functie bestond uit het sjouwen met dozen en natuurlijk het aanvullen van mijn eigen voorraad.

Duxford is een vliegveld dat ligt tussen Londen en Cambridge. Toen de RAF het buiten bedrijf stelde werd het overgedragen aan het Imperial War Museum, dat het gebruikt om zijn vliegen voertuigen en andere grote objecten tentoon te stellen in aan aantal grote hallen, verspreid over het vliegveld.



De MAFVA show werd gehouden in een ruime tent (*marquee* op z'n Engels) tussen de "Land Warfare Hall" en het "American Air Museum". Binnen stonden rijen tafels, rondom aan de zijkant voor de handelaars en in het midden voor de diverse afdelingen uit het land en natuurlijk de wedstrijdtafels.

De kwaliteit van de tentoongestelde modellen, zowel op de wedstrijdtafels als andere, was heel hoog. Het was een afwisselende mix van grote, kleine en zeer kleine schaal en de onderwerpen liepen uiteen van de Eerste Wereldoor-

log tot modern en alles wat daar tussenin zit. Rondlopend door de zaal heb ik tenminste voor de komende twee jaar voldoende ideeën opgedaan! Eerlijk gezegd kon ik door de veelheid aan categorieën en de prijsuitreiking aan het einde van de dag niet helemaal volgen.

Het leuke van deze dag op Duxford was dat er op het terrein nog verschillende andere activiteiten plaats vonden. Zo was er de Military Vehicle Show met als speciale attractie enkele nog rijdende 3 tons trucks uit de Eerste Wereldoorlog. Verder

werd er in de hal van het American Air Museum tussen de vliegtuigen een tweedehands boekenmarkt gehouden. Dit zorgde voor een continue stroom bezoekers en maakte het in de tent gezellig druk. Ook konden we de hele dag genieten van opstijgende en landende vliegtuigen. We zagen we onder meer de start van de enige nog vliegende B17 Flying Fortress en diverse starts en landingen van Spitfires.

En dan waren er natuurlijk ook nog de hallen met het daar opgestelde materiaal. Dwalend door zo'n hal voel je je

alsof je door een 1:1 Airfix Catalogus loopt. Zo staan er onder meer de 25 pounder field gun + Quad, AEC Matador met 5.5 inch kanon, Bedford QL Refueler truck en niet te vergeten de enorm Sunderland vliegboot die ik nog als 13 jarige voor m'n verjaardag cadeau gekregen heb. Ik weet nu hoe de ontwerpers van Airfix aan hun onderwerpen kwamen! Maar ook als er geen modelshow wordt gehouden kan ik iedereen een bezoek aan Duxford aanraden.



▲ Mafva Nationals, links een deel van de Military Vehicle Show

▼ Michel en Jan in hun stand



1: 72 Airfix modellen, wie heeft ze niet gebouwd. Hier in schaal 1:1.

► Morris Quad, limber & 25 pdr. Gun.



▼ Bedford QL aircraft refueller



► Short Sunderland Vliegboot



Dax Magic Webshop

Dax Magic Webshop levert alles van Vallejo, AK, MIG, ModelMaster enz. tegen scherpe prijzen:



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

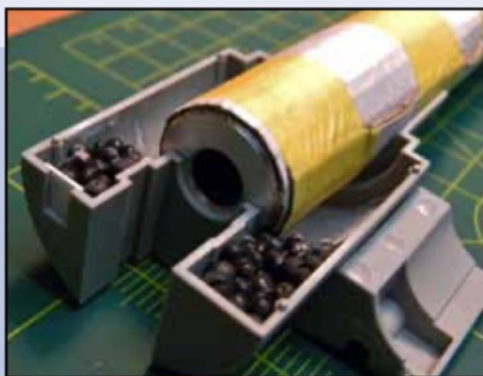
Dax Magic
H.I. Ambacht
Nederland

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

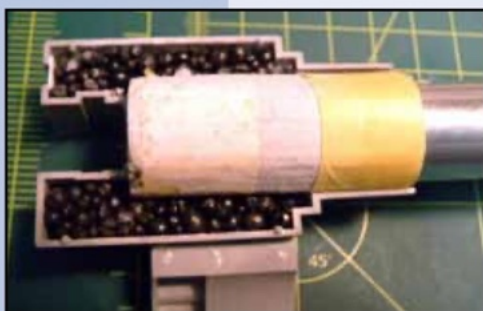
DAXMAGIC-WEBSHOP.NL

▼ AEC Matador & 5.5 inch gun

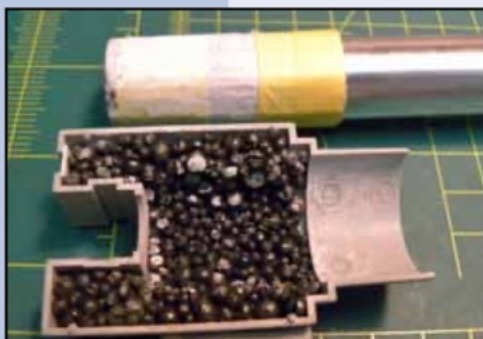




Zoals je kunt zien heb ik met een eenvoudig stuk karton en wat tape een mal gemaakt. Deze blijft bij de verdere stappen om de loop heen zitten. Nu ik de loop in het sluit stuk plaats moet ik er wel erg goed op letten dat alles uitgelijnd zit. Want als de loodjes eenmaal vast zitten, zitten ze ook echt vast.



De ene helft is opgevuld met de kleinste loodjes die ik kon kopen (b.v. in een viswinkel; red.). Zorg er wel voor dat ze niet boven de plastic randen uitkomt want dan krijg je problemen met het op elkaar lijmen van de twee helften. Als je dit goed heb gedaan en je haalt de loop weg dan ziet het er zo uit (◀)



Nu kunnen de twee helften tegen elkaar worden geplakt. Let wel, ik heb de loop met de kartonnen mal weer in het sluitstuk gedaan om te zorgen dat alles netjes blijft zitten, je hebt altijd eigenwijze loodjes. Op de foto is ook goed te zien dat ik de loop ondersteun met kneedgum, zodat alles netjes recht blijft liggen (▼) Wanneer de twee



helften goed vast zitten is het moment gekomen om de loop er uit te halen. Je hebt nu een mooie ronde opening, precies gecentreerd.

Nadat het karton is weggehaald schuur je de achterzijde van de Schatton loop licht op om een betere hechting te krijgen voor het lijmen. Een drupje secondenlijm en dan de

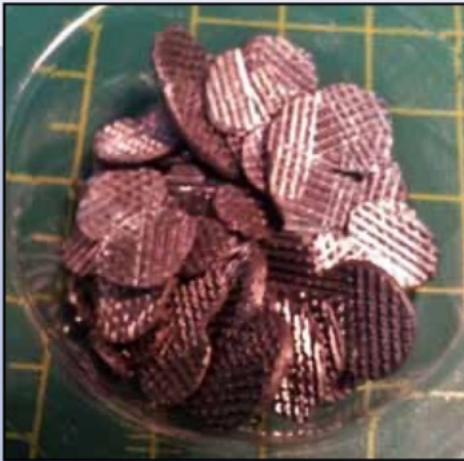


loop in het gat plaatsen (▲). Let goed op dat je dit goed centreert en de loop niet scheef komt te staan. Een klein verschil hier geeft een grote afwijking op de punt en dat ga je zeker zien!

Daarna heb ik de loop weg gezet (▼) zodat alles goed kan drogen en het gewicht van de loodjes me gaat helpen. Ik heb dit zo 24 uur laten drogen.



▼ Ondertussen ben ik de grootste loodjes met een combinatietang gaan pletten. Ik heb niet bijgehouden hoeveel, maar wel héél veel. Deze loodjes heb ik in de opening laten

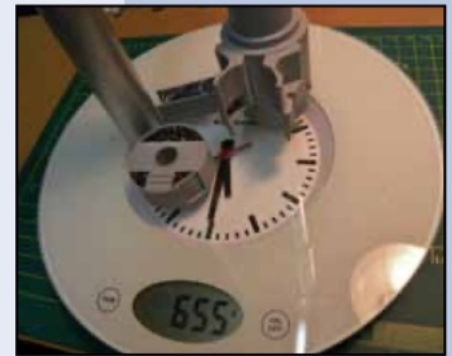
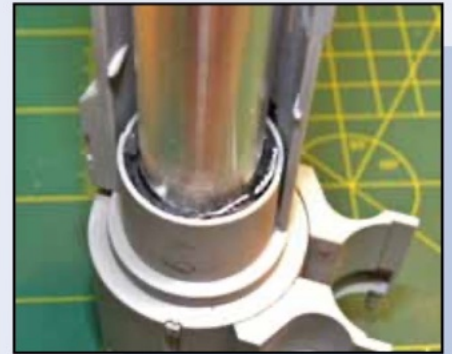


zakken en laags gewijs vast gelijmd met seconde lijm. Om goed onderin te komen heb ik een saté stokje gebruikt om daar de lijm langs te laten lopen. Als het vol is zal het er zo uitzien (☒). Verder dan dit punt lood aan brengen heeft geen zin omdat je bij het bovenste draai punt zit en al het contragewicht achter dit draai punt moet blijven.

◀ Het sluitstuk van het kanon is hol en kan dus ook met lood worden opgevuld. Ik heb daarvoor de geplette loodjes gebruikt die ik over had. Wel eerst in kleine stukjes geknipt, zodat je makkelijker alles goed vol kan leggen. Wederom sealen met secondelijm. Ik moest nu wel het afdekplaatje vervangen door een stukje evergreen van 0,5 mm dik. Het originele onderdeel diende als mal.

Als ik nu alles op een weegschaal zet dan geeft die 655 gram aan (▶). Dit is een

flink gewicht dat een enorme belasting gaat worden op het plastic van de kit. Zeker als je zoals ik de loop beweegbaar wilt houden. Een uitdaging dus! Tot de volgende TANK!



Een 'Warthog' van het Britse leger. Hier gefotografeerd bij Pegasus Bridge in Normandië. Hij werd daar gebruikt voor de beveiliging van Prins Charles en later opgehaald door een landingsvaartuig.



WWW.MODELLBAU-KOENIG.DE

Nordenhamer Str.177 - 27751 Delmenhorst - Tel.: +49 (0)4221/28 90 870 - info@modellbau-koenig.de

THE online modelling resource shop:

- 24h open online shop
- more than **35000** articles listed
- more than **150** manufacturers available
- Plastic model kits, Diecast models, Military, Aircraft, Ships, Literature, Paint, Tools, Aftermarket Items, etc.
- always fantastic **special offers**
- high availability and big stock
- worldwide shipping (UPS/DHL)
- English speaking staff and special helpdesk



Easy navigable website in German & English, find products by easy, innovative text search or browse by scale or manufacturer or just by single categories. See what products others bought together with each single item, find brandnew products at special pre-order prices and look through the vast lists of special sale prices! Online shopping has never been so easy!

Aber, Academy, Accurate Armour, ACE, Add On parts, Adlers Nest, Aerobonus, AFV Club, AFV Modeller Publication, Aires, Airfix, Airframe, Alliance Models, Alpine Miniatures, Amodel, AMT/Ertl, Amusing Hobby, Andrea Miniatures, AniGrand, Aoshima, Ark Models, ART model, Atelier Infinite, Attack Hobby Kits, AZ model, Azur, Bandai, Bison Decals, Black Dog, Blast Models, Brach Model, Bronco, Calibre35, CMK, Condor/MPM Group, cyber-hobby.com, Def Model, Diopark, Djiti's Production, DOLP-Modellbau, Dragon, Echelon Fine Details, Eduard, F-RSIN, Fine Molds, Firing line, Flightpath, Friulmodel, Fujimi, Games Workshop, Hasegawa, Heller, HK Models, Hobby Boss, Hobby Fan, Huma, H&T (Hat), I&G Models, ICM, Inside the Armour, IsraCast, Italeri, J's Work, Kinetic, Knight Models, L.Z. Models, Legend Productions, Lindberg, Lion Roar, Live Resin, MAC Distribution, MACH 2, MAM, Mantis Miniatures, Master, Master Box LTD, MBK Models, Meng Model, MIG Productions, Military Wheels, MiniArt, Minicraft Model Kits, Mirage Hobby, MPM, Pacific Coast Models, Panda Hobby, Panzer Art, Pegaso Models, Pegasus, Perfect Scale Modellbau, Pit-Road, PJ Production, PlusModel, Pro Art Models, PST, Quickboost, Quickwheel, RB Model, Revell, Riich Models, Roden, Royal Model, RPM, Schaffton Modellbau, Showcase Models, SKIF, SKP model, Skunkmodels, Special Hobby, Stalingrad, Tamiya, Takom, Tasca, Tauro Model, Tristar, Trumpeter, U-Models, Uni-Models, Valiant Miniatures, Verlinden Productions, Vision Models, Voyager Model, Vulcan Scale Models, Warriors, Waterloo1815, Wave, Wingnut Wings, Wolfpack, Y-Modelle, Zoukei-Mura, Zvezda and **MANY more!**



FREE SHIPPING

for orders above 150€ (within EU) or above 200€ (worldwide)



TWENOT MEMBERS get your **GOLD** status here with **7.5% discount** on every order (except literature)!

Contact our staff to get your status **BEFORE** your next order



„Like“ our Facebook page and stay informed on modelling news, special offers, etc.:

www.facebook.com/pages/Modellbau-König/163370737046382



MACK NO PRIME MOVER



Twee uitersten op één foto: een Mack NO-2 met een 155 mm kanon M1 naast een jeep van het 985 Field Artillery Battalion. De foto is waarschijnlijk genomen op het Camp Gruber, Oklahoma, kort voordat deze eenheid naar Italië vertrok. (Camp Gruber was genoemd naar Brigadier General Edmund L. Gruber, componist van The Caisson Song, later The Army Song genoemd, het officiële lied van het Amerikaanse leger (zie ook DE TANK 214).

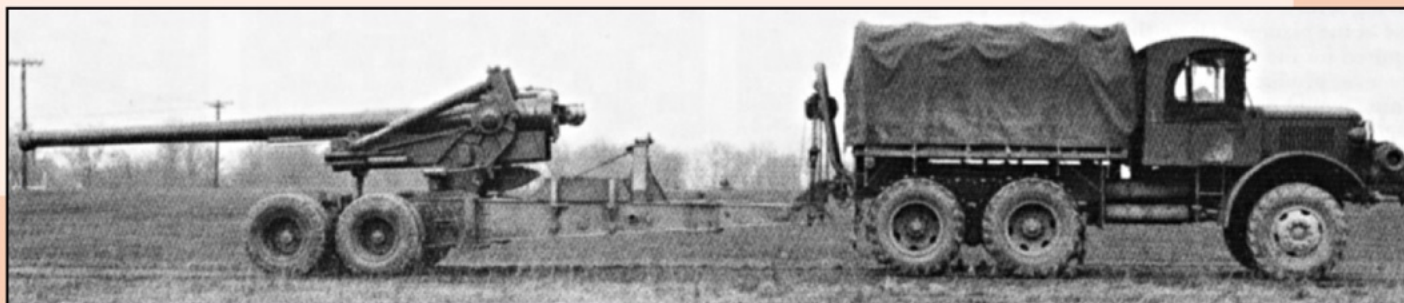
De Mack automobiefabriek was zich, evenals de rest van de Amerikaanse auto-industrie, al op een oorlog aan het voorbereiden voordat de Verenigde Staten van Amerika formeel bij de Tweede Wereldoorlog betrokken raakte. En toen deze oorlog was afgelopen had Mack voor de geallieerde legers meer dan 30.000 vrachtwagens gebouwd. De bekendste hiervan is de indrukwekkende NO 6x6 7½ ton Prime Mover, een van de meest imposante trucks van WO2.

Mack kreeg in 1940 van het Amerikaan-

se leger de opdracht een trekker te ontwikkelen voor het 155 mm M1 kanon en de 240 mm M1 houwitser, het grote geschut dus. En hoewel in het ontwerp ook rekening was gehouden met het vervoer van vracht en/of personeel, werd de NO in de praktijk vrijwel uitsluitend gebruikt als trekker van dit geschut. Het prototype, aangeduid als de NO-1, kwam in december 1940 gereed en werd direct aan het leger afgeleverd.

De NO had een conventionele indeling, evenals de meeste andere Amerikaanse vrachtwagenontwerpen, maar op een

▼ *Het prototype van de NO als trekker van een 155 mm kanon M1 op de Aberdeen Proving Ground, 19 december 1940, kort nadat het aan het Amerikaanse leger was afgeleverd. Duidelijk herkenbaar zijn de lier op de voorbumper, de gesloten cabine, de takel aan de achterkant is nog aan de buitenkant bevestigd, de zijanten van de motorkap met de ventilatiespleten, geen brandstoftank aan de rechter zijkant. Om de achterwielen is een rupsband gespannen. Het 155 mm kanon is door middel van de unieke Mack koppeling aan de truck gekoppeld. Het kanon staat niet in de transportstand.*



aantal punten verschilde hij toch van zijn tijdgenoten, niet in de laatste plaats vanwege zijn afmetingen. Zelfs naar de huidige maatstaven was het een heel grote truck. Hij stond op tien 12.00 x 24 banden, had een wielbasis van 3,9 meter en leeg gewicht van 13,2 ton. Als hij een 8 inch houwitser trok dan was het gewicht van de hele combinatie rond 30 ton.

Op de voorbumper stond een Gar Wood 5MB lier met een trekkracht van 18 ton. De lier kon gebruikt worden bij het plaatsen van het geschut, maar ook als het voertuig vast was komen te zitten. De brede open cabine bood ruimte aan vier personen, die naast elkaar konden zitten. De canvas kap voor de cabine bestond uit vier delen: het dak (dat opgerold op de voorruit lag), de achterkant en de zijkanten, die alle drie een ingenaaid raam hadden. Desgewenst kon alleen het dak worden geïnstalleerd. De zijkanten van de standaard eikenhouten laadbak konden gedeeltelijk omlaag worden geklapt als zitplaats voor de rest van de geschutsbemannings. Vanwege de hoogte van het voertuig waren op de spatlappen van de achterwielen drie opstapjes gemaakt zodat de passagiers in de laadbak konden klimmen.



Als aandrijving had de NO een 707 11,6 liter Mack Model EY zes cilinder motor die een vermogen leverde van 156 pk bij 2100 tpm. De aandrijving ging via een vijfversnellingsbak met een geïntegreerde tussenbak naar de assen. De bestuurder kon de voorwielaandrijving uitschakelen om brandstof te besparen. De maximum snelheid op een harde ondergrond was 50 km/uur. De kruipsnelheid in de eerste versnelling was minder dan 2 km/uur. Dankzij de zeswiel aandrijving, lage overbrengingsverhoudingen en ruime bodemvrijheid (35 cm) had de NO een heel goede terreinvaardigheid, met of zonder geschut er achter.

Het meest opmerkelijke aspect van het ontwerp van de NO was de aangedreven vooras. De ontwerpers hadden gekozen voor een speciale tandwielconstructie om de toepassing van cardan- / kruiskoppelingen resp. homokinetische koppelingen bij de

(draaibare) voorwielen te voorkomen. Die waren namelijk in die tijd - zeker bij zware belastingen - nogal kwetsbaar. Bij de fusees/voorwielen waren twee (spiraal-/schroef) tandwielconstructies aangebracht, welke de aandrijving naar de voorwielen verzorgden. Ze maakten in feite deel uit

Het eerste productiemodel van de NO was de NO-2. Deze verschilde op een aantal punten van de NO-1. De oorspronkelijke stalen laadbak was vervangen door een houten. Ook de gesloten cabine is vervangen door een open cabine met een canvas dak. De voorbumper en de plaatsing van de lier zijn eveneens gewijzigd.

van het stuursysteem, wat zeker invloed heeft gehad op het besturen van het voertuig. Er was geen stuurbekrachtiging aanwezig, dus de chauffeur moest stevige spierballen hebben..... Bestuurders klaagden dan ook wel dat oneffenheden in de weg het sturen veel moeilijker maakten dan bij andere vrachtauto's het geval was.

De NO was op een aantal punten speciaal toegerust voor zijn taak als geschutstrekker. Aan de achterkant zaten koppelingen voor de elektrische leidingen en de luchtleidingen voor het remsysteem van het getrokken geschut; de bestuurder had een hendel waarmee hij de remmen van dit geschut ook handmatig kon bedienen. Behalve de standaard trekhaak had de NO ook een unieke trekstang (bekend als de Mack koppeling) waarmee het 155 mm kanon of de 8 inch houwitser direct aan de truck kon worden gekoppeld. Hierdoor kon zonder voorwagen worden gereden zodat de combinatie iets korter was en daardoor beter kon manoeuvreren. Aan de achterkant van de laadbak was een



Een NO-2 met al het canvas op zijn plaats. De voorruit kon zowel geheel als in twee delen omlaag worden geklapt. Behalve uit het registratienummer blijkt ook uit de plaatsing van de koplampen (direct tegen de zijkant van de radiatormantel) dat dit voertuig er een is van de 403 gebouwde NO-2's.





▲ De NO-3 was identiek aan de NO-2, maar bestemd voor buitenlandse gebruikers. Deze werd op de foto gezet tijdens een wervingscampagne voor oorlogsobligaties. Een van de nauwelijks zichtbare verschillen tussen de NO-2 en de NO-3 was de montage van de koplampen. Deze waren vanaf de NO-3 aan de beschermroosters gemonteerd.

drie-ton takel geplaatst waarmee het onderstel van het geschut kon worden opgetakeld en aangekoppeld. Dit is een van de meest opvallende kenmerken van de NO.

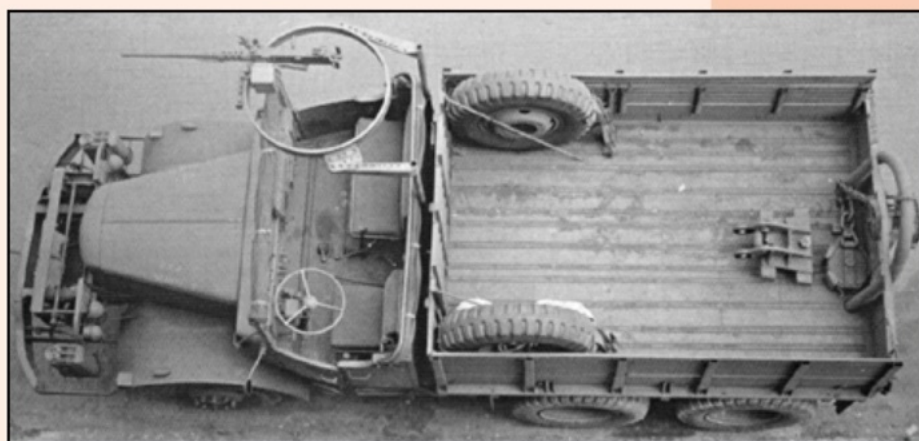
De NO-1 was de eerste van een serie van vijf vrijwel identieke voertuigen. Het prototype kwam in december 1941 in de Mack fabriek in Exton, Pennsylvania, gereed en werd direct aan het leger afgeleverd. Na een reeks succesvolle beproevingen werd de NO in 1942 als de NO-2 in productie genomen voor zowel het Amerikaanse leger als de strijdkrachten van verschillende geallieerden.

De NO-2 week slechts in details af. De lier die bij de NO-1 boven de voorbumper was geplaatst verdween naar de onderkant en het metalen cabinedak was vervangen door een dak van canvas. Van de NO-2 werden 403 eenheden besteld die in 1942 en 1943 werden geleverd.

De NO-3, NO-6 en NO-7 weken marginaal af van de NO-2. Van de NO-3 en NO-6 werden in totaal 1.097 exempla-

ren besteld die in 1943 en 1944 werden afgeleverd.

De NO-7 was de laatste van de serie en hiervan werden er 188 geleverd in 1944



en 362 in 1945. Van deze laatste versie zijn veel exemplaren niet ingezet, maar na de oorlog geleverd aan de legers in opbouw van onder andere Engeland, Frankrijk, België en Nederland. Er zijn in totaal 2.050 Mack NO artillerietrekkers gebouwd.

De NO-4 en NO-5 waren prototypes van een takelwagen voor resp. de Amerikaanse luchtmacht en de Veldartillerie. Deze twee plus het NO-1 prototype brachten de totale NO productie op 2.053 voertuigen.

In tegenstelling tot verschillende andere vrachtwagentypes is de NO uitsluitend door Mack gebouwd.

Als een van de belangrijkste trekkers voor het 155 mm en 8 inch geschut (de M4 en later de M6 High Speed Tractors

waren de andere trekkers) was de NO overal waar de "Long Tom" ook was. Hij vormde de uitrusting van de veldartillerie bataljons van het Amerikaanse leger aan de West-Europese en Mediterrane fronten. Hij is niet gebruikt in de strijd tegen Japan, daar ging de voorkeur uit naar de M4 High Speed Tractor.

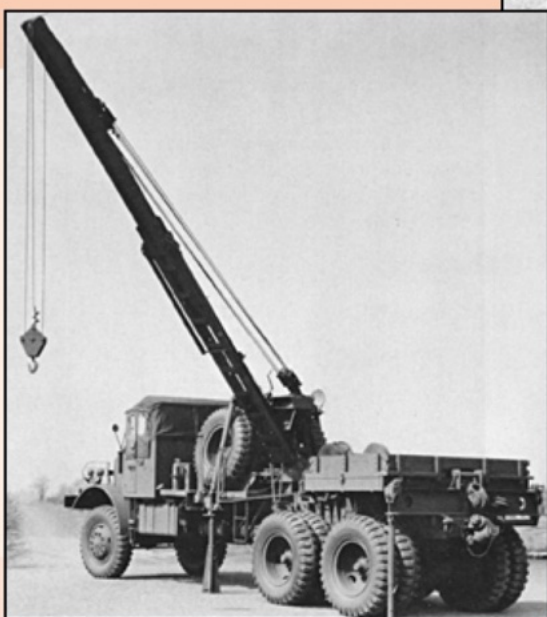
De NO werd via de Leen & Pacht Wet ook ruimschoots gebruikt door Britse eenheden, het Canadese 59th (Newfoundland) Heavy Regiment en Poolse strijdkrachten in zowel Italië als West-Europa. In Britse dienst werden de NO's met name gebruikt als trekker voor de 155 mm kanonnen en 8 inch houwtowers, maar incidenteel ook voor ander geschut, zoals de Britse 7,2 inch houwtowers. In 1945 zijn er 14 aan Rusland geleverd.

▲ Op dit bovenaanzicht van een NO-6 is de indeling van het voertuig goed te zien. Vooraan de lier, met een beide zijden twee jerrycan houders. De cabine is breed genoeg om vier personen naast elkaar te laten zitten. Nauwelijks zichtbaar op de foto zijn de bedieningshendels die op de middenlijn van het voertuig zijn geplaatst. Evenals op de meeste Amerikaanse trucks kon ook op de NO een M36 ringafsluit voor een .50 machinegeweer worden geplaatst (een op vier trucks had er een). Ook de plaatsing van de reservewielen is duidelijk te zien, evenals de takel waarmee het affuit van het geschut werd opgehesen om te kunnen worden aangekoppeld. De speciale Mack koppeling ligt direct voor de takel.



◀ Het enige prototype van de NO-4 takelwagen voor de Mack fabriek in Pennsylvania. Op de LBST-1 aanhanger staat een NO-2. Deze aanhanger was door Mack speciaal ontwikkeld voor gebruik door de NO. De NO-4 en NO-5 hadden geen frontlier

► De NO-5 was een tweede takelwagen prototype, bedoeld voor gebruik door de veldartillerie. Anders dan de NO-4 had deze in plaats van de koppelschotel een kleine laadbak voor het vervoer van de bergingsuitrusting. Omdat hij veel zwaardere lasten zou moeten bergen dan de NO-4 had de NO-5 een dubbele lierininstallatie. Hij had ook een Mack koppeling aan de achterkant zodat hij ook als prime mover kon worden ingezet ▼



Na de oorlog bleven de meeste NO's in Europa, waar ze via het MDAP programma (Mutual Defence Assistance Program) aan de strijdkrachten van

NO's vaak door particuliere bedrijven gekocht en voor allerlei werkzaamheden gebruikt, variërend van zwaar transport tot mobiele kranen of trekkers

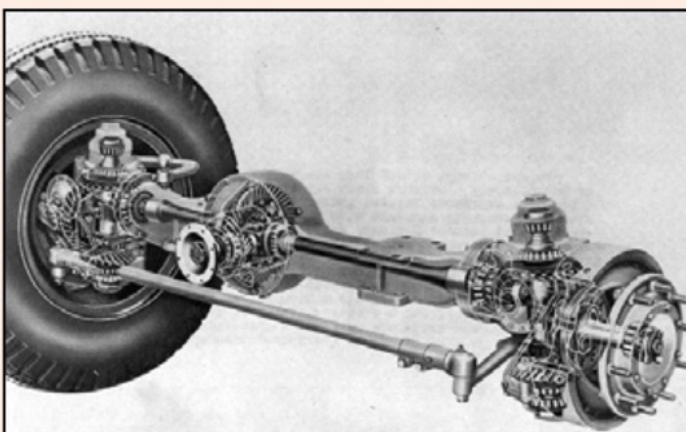
NATO partners beschikbaar werden gesteld (België, Groot-Brittannië, Frankrijk en Nederland). Bij de meeste voertuigen werd de houten laadbak vervangen door een stalen bak, gebouwd door Corbitt. Een aantal kreeg ook een gesloten cabine. De NO is tot het eind van de jaren '60 door het Britse leger gebruikt en door de legers van andere landen nog wel langer.

maar weinig zijn gebouwd als ook door zijn afmetingen. Maar de NO blijft hoe dan ook een indrukwekkend voertuig!

Nederland heeft slechts een tiental Mack NO 7½-tonners via MDAP ontvangen. Daarom moest worden omgezien naar een andere trekker voor het 155 mm kanon en de 8 inch houwtser en dat werd de High Speed 18 ton die was gekregen voor het trekken van het 90 mm luchtdoel kanon. De tien Mack NO werden gebruikt voor het vervoer van munitie en als reservetrekker. Rond 1960 zijn ze afgevoerd toen de DAF YA 616 in gebruik werd genomen (**Sander Ruys**).



Een NO bezig met het werk waarvoor hij was ontworpen: een 155 mm M1 Long Tom door de modder trekken. De locatie: St. Vith, België, 10 februari 1945. Het kanon is met een Mack koppeling aan de NO gekoppeld, de voorwagen van het kanon hangt er achter.



De Mack NO (aangedreven) vooras was van een nogal bijzondere technische constructie. In het algemeen hadden aangedreven voorassen een zwak punt. n.l. de cardan- / kruiskoppelingen of homokinetische koppelingen, welke noodzakelijk waren bij de draaibare voorwielen. Een starre as is in dit geval onmogelijk. Mack paste een bepaalde tandwielconstructie toe, zodat een cardankoppeling, c.a. overbodig werd. Bij elke fuseepen / voorwielnaaf werden twee tandwieloverbrengingen (boven en onder) aangebracht, aan de einden van de vooras, welke de aandrijving naar de voorwielen verzorgden. Naast het differentieel, met pignion en kroonwiel (ongeveer centraal gelegen in de vooras), waren er bij elk voorwiel nog twee tandwielsets met een bepaalde overbrengingsverhouding. Er was dus sprake van een "triple ratio front axle". Ook de latere Mack M 123 / M 125 had zo'n vooras.

Met dank aan Martin Hoogerwerf!

Bron: Big Mack: The Mack NO Prime Mover, Scott Taylor, MVPA Supply Line, april/mei 2013

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



Scale World

SCALE MODELS AND ACCESSOIRES

D-DAY FIGUREN



35088



35068



35071



35072



35075



35077

EVOLUTION MINIATURES

Van links naar rechts: SS Tank
Commander & German Tank
Crewman nummers 1 t/m 5



35015



35021

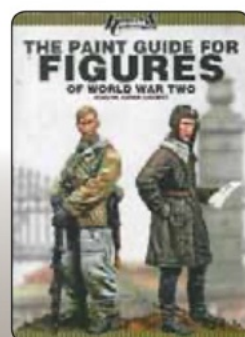
Deze figuren van D-Day zijn ook los verkrijgbaar.



MB



France, 1944



boeken



MiniArt



KIJK SNEL OP

www.scale-world.nl