

DE TANK

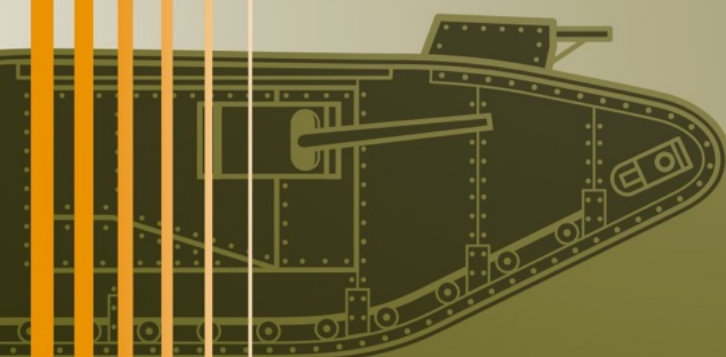
April 2016

nr. 239



DAF YA-126 (2), 350 jaar Mariniers
Schützenpanzer, M22 Locust
Raket op doorreis
MENG Merkava 3D

IN DEZE
UITGAVE



Voorzitter

Jan Willem Stokkers

Vice-voorzitter

Marcel von Hobe

Secretaris

Arno Cornelissen

Penningmeester

Kees Blijleven

Lid

Johan Bijl

Rob Linszen

Richard Cramer

Eric Jacobs

DE TANK is een tweemaandelijks uitgave van de vereniging TWENOT. Zij wordt aan alle leden gratis toegezonden.

In de rubriek VRAAG & AANBOD kunnen leden niet-commerciële advertenties plaatsen.

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

REGIOCOORDINATOREN

Jan van Veen

Noord-Oost

Wim Oldekamp

Midden

Peter Vierhout

Zuid-West

Johan Bijl

Zuid-Oost

Bas Slaats

Arno Cornelissen

Jan van Veen

Kees Blijleven

ERELEDEN

Rob Evers

Marc Tempels

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: Eén van de drie overgebleven exemplaren van de Mercedes G4. Deze is van Heinrich Himmler geweest en is gevonden in Obersalzberg. Hij staat nu tentoongesteld in het Techniekmuseum Sinsheim bij Mannheim (D).

kleine foto links: M22 Locust met de meetlat ernaast. (zie pagina 16)

kleine foto rechts: SdKfz.251 Schützenpanzer. (zie pagina 8)

**INHOUD**

Van de voorzitter
Verenigingsnieuws
Agenda
Nieuwe leden

3
4
7
23

8



Schützenpanzer

12



Raket op doorreis

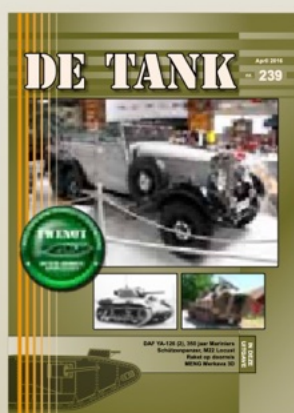
14

DAF YA-126
EZB en GWT

16



M22 Locust



22

350 jaar Korps
Mariniers

24



MENG Merkava 3D

28



Praying Mantis

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

Beste TWENOT vrienden

Op moment van schrijven zijn we in de eindfase van de voorbereidingen van ons jubileum, als DE TANK op de mat valt is het jubileum alweer voorbij. Veel zin heeft het dus niet nu een heel relaas neer te zetten, in de volgende TANK zal een mooie terugblik op ons jubileum komen te staan. Op voorhand weet ik dat we zullen kunnen terugkijken op een heel geslaagd jubileum en ik wil ook op voorhand iedereen bedanken die dit mogelijk heeft gemaakt. Alle handelaars, bouwgroepen/clubs, vrijwilligers, gastsprekers en vooral ook directie, medewerkers en vrijwilligers van het Oorlogsmuseum Overloon enorm bedankt.

De vorige keer heb ik het uitgebreid gehad over TWENOT op Facebook en het is mooi dat veel actieve Twenotters enthousiast zijn gaan posten. De eerste resultaten zijn heel positief en we trekken niet alleen veel meer bezoekers uit binnen- en buitenland (als beheerder kan je dit mooi volgen door de statistieken van Facebook) maar we zien ook veel nieuwe gezichten. Bijkomend resultaat is dat deze ook ons TWENOT forum bezoeken en dat heeft weer als resultaat ook daar de berichtenstroom aan het stijgen is. Een mooie en positieve ontwikkeling en iedereen enorm bedankt. Feit is nu eenmaal dat vandaag de dag sociale media een belangrijker rol hebben, ook in, juist in, onze hobby. Elk modelbouwmerk toont nieuwe modellen eerst op Facebook, Tankograd is er heel actief en je weet snel hun nieuwe titels, elke tank heeft een eigen researchpagina en veel modelbouwers komen elkaar tegen op de modelbouwpagina's.

Het is ongekend hoeveel contacten je kan leggen en hoeveel informatie er te vinden is. Veel van de TWENOT Bouwgroepen hebben een pagina op Facebook en daardoor ontstaat een mooie

wisselwerking onderling en met andere clubs. We zullen er voor open moeten staan, anders ga je de boot missen! De uitdaging nu is om dit te blijven volhouden, dus wederom het verzoek om te gaan posten en te blijven posten op de TWENOT Facebook pagina en zeker ook op ons TWENOT forum. Want beide zijn prima tools, beide hebben hun nut en hun waarde voor de TWENOT bewezen.

Bijzonder trots mogen we zijn op het enorme aantal nieuwe leden die de TWENOT sinds 1-1-2016 heeft mogen begroeten: maar liefst 22. Ongekend en zover ik het kan beoordelen is dat nog nooit eerder zo geweest, dus we mogen als TWENOT ontzettend trots zijn. Allemaal van harte welkom bij de TWENOT, een welkom terug aan een aantal "oud-leden" en zelfs twee nieuwe jeugdeden: Mark Jansen en Sem Deenen. Beide heren heb ik al persoonlijk welkom geheten, met Sem samen al een weekendje mogen "plakken". Veel nieuwe leden komen binnen via Facebook en zijn Facebook-contacten. Blijkt hoe effectief het is. Het moet een wisselwerking zijn en worden tussen TWENOT-Facebook, TWENOT-Forum, DE TANK en onze gezellige TWENOT-bijeenkomsten!

We moeten anderen gewoon durven vragen lid te worden. Peter Vierhout vat het mooi samen: "voor die 16,00 euro (jeugdeden 12,50) hoef je het niet te laten, 1 x naar een TWENOT-bijeenkomst in het Oorlogsmuseum Overloon en je hebt de kosten van het lidmaatschap er al uit. Tel daar nog bij de TWENOT-kortingen bij bevriende handelaars en 6 x per jaar ons mooie blad DE TANK". Maar het meest belangrijke is toch wel de TWENOT gezelligheid. Ik durf te stellen dat dat de TWENOT niet alleen anders maakt, maar vooral het unieke karakter geeft.

Van boven naar beneden: TWENOT in Goes, Medemblik en Sneek



Dus weet je iemand, gewoon een keer vragen om lid te worden of neem een gast mee naar een van onze bijeenkomsten. Voor de agenda: we zien elkaar op 26 november in Breda, OC De Vlieren, waar onze vrienden van TWENOT Bouwgroep Breda ons van harte welkom heten. Extra motivatie om te komen: het is mijn verjaardag! Wat zou het mooi zijn voor de TWENOT dat we weer naar de 800 leden gaan! Zo'n mooie club verdient dat niet alleen, maar ik geloof ook dat we dat samen kunnen realiseren.

Groetend,

Uw Voorzitter
Jan Willem Stokkers



Regio Zuidoost

Beste leden,

Als jullie dit lezen is het grote feest in Overloon alweer passé. Niet dat daarmee de rust is weergekeerd want er blijft nog steeds genoeg te doen op de (modelbouw) kalender. Zo staat er begin april een bouwmarathon gepland bij SMF, met dit jaar als thema de Quad van Tamiya. Ik doe ook mee en heb in gedachten al een Caunter camo klaar aan het einde van de dag. Misschien "wishfull thinking", maar dat mag de pret niet drukken.

Voor Breda ben ik volop bezig met de "Feldumschlaggerät" van Takom. Een pareltje van een kit, maar wel eentje die in de schilderfase voor bloed, zweet en tranen zorgt. Ook doordat ik deze gebruik als testmodel om wat "advanced" modelbouw technieken op los te laten. Hij zal in Overloon klaar moeten zijn, maar of we dat in alle finesses gaan meemaken blijft twijfelachtig.

Een ander aspect van de hobby waarvan ik me aan het wagen ben is het 3D modelleren. Aangestoken door de successen van Niels Henkemans (ETS35) ben ik ook aan het proberen om wat wielen waar ik me aan erger, maar die niet regulier in de handel te krijgen zijn (zoals voor de Panhard 178), om te zetten in 3D data. Het modelleren op zich lukt wel, maar om alle maten bij elkaar gevonden te krijgen.....

Ook op ander digitaal vlak ben ik aan het zoeken geslagen. Nu steeds meer archieven digitaal ontsloten worden, zoals bijvoorbeeld <http://www.regionaal-archieftilburg.nl/>, en ook de complete stafkaarten van Nederland uit de oorlog beschikbaar zijn <http://topotijdreis.nl/> is het een leuk spelletje geworden om oude foto's uit de oorlog te herleiden tot de plaats waar deze oorspronkelijk gemaakt zijn en dan via streetview een vergelijkingsfoto te maken. "Toen en Nu", maar dan als amateur historicus. Ik

plaats regelmatig dergelijke plaatsjes op het TWENOT forum en de TWENOT FB pagina zodat ieder zich een beeld kan vormen van de veranderingen welke in de loop der tijd hebben plaatsgevonden. Een plaatje zegt meer dan 1000 woorden en zeker als dit in de juiste context wordt geplaatst is er veel uit af te leiden. Een uitdaging voor een ieder met toegang tot internet, dus

Groet & veel (speur) plezier

Bas Slaats

Regiocoördinator

Regionieuws Noordoost

Wat in de afgelopen periode het meest opviel was natuurlijk de 15^{de} Open Sneker plastic modelbouwdag (▼). En



dat is niet omdat ik zelf in het organisatiecomité zit, dat is puur toeval. Hieronder vindt u een verslag.

Twee weken vóór Sneek zaten we in Berkhout (N.H.). De Modelbouwgroep Noord Holland Noord vierde haar 1^{ste} lustrum met een open dag. Een beetje op de leest van Sneek geschoeid, met mooie diorama's en modellen, leuke verkoop en natuurlijk de onvermijdelijke tombola, want hoe betaal je anders de zaalhuur? Leuke dag, zeker voor herhaling vatbaar, maar dan niet vlak vóór Sneek s.v.p.

De open dag op 27-2 in Termunterzijl had natuurlijk last van de IPMS Flanders in Hoboken Antwerpen, die zou normaliter op 5-3 worden gehouden maar de heren uit België besloten een week eerder te gaan zitten. Ik denk om Belgische agenda-redenen. Hopelijk volgend jaar niet weer tegelijk.

Bij de komende data van Ureterp komen we ook een 'dubbele' tegen: 19-3, 14-5, 25-6, 3-9, 15-10. Waarbij op 25-6 in het Aviodrome in Lelystad ook een modelbouwdag wordt gehouden. Jammer, de keus is aan u.

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.



We hebben er in het Noorden weer een modelbouwgroep bij: Marten Nop heeft in Boelenslaan een zaaltje beschikbaar waar liefhebbers op woensdagavond kunnen bouwen. Voorlopig 1x in de maand, check de website (bouwgroepen, onderaan) voor data. Leuk initiatief, ik ben er al 1x geweest en het was er erg gezellig. De bouwgroep Groningen gaat nog steeds als een speer, houwe zo!

Als u dit leest is de jubileumviering van onze club al achter de rug, ik hoop dat ik u daar (bijna) allemaal heb getroffen.

In het kader van het 3^{de} lustrum waren drie medebouwers bereid gevonden iets over hun specialiteit te vertellen. Cees Regeling beet het spits af met een verhaal over hoe je een kitrecensie maakt. Erg interessant en menigeen heeft er wat van opgestoken. Dat deed men ook bij Geert Wierstra, die uitlegde hoe je modellen kunt airbrushen. Het werd een heel lang verhaal, maar niemand verliet voortijdig de "lezingzaal". Een bewijs dat het boeiend was. Herman Oudeneel zou de rij sluiten met zijn *cross-kitting* verhaal op automodellen, maar hij had gedurende de dag al veel mensen aan

zijn stand gehad en na het lange verhaal van Geert zou het ook te laat zijn geworden. Alle drie heren worden langs deze weg nogmaals bedankt voor hun inbreng. Klasse!

De vele prijzen in de tombola vonden hun weg na de zeer snelle verkoop van alle envelopjes. Maureen Hagenbeek en Peter Vierhout worden nog bedankt voor de assistentie bij de verkoop.

In de show ook weer vele diver-

se modellen, bijvoorbeeld het historische (uit de tijd van Napoléon) muziekkorps van Theo de Haan (zie foto). Zeer fraai geschilderde Historex modellen. Van veel grotere schaal waren de vrachtauto's van Hessel Hemstra, tegenwoordig met onderdelen uit een 3D printer samengesteld. De vele bezoekers hadden veel om te bekijken, in de foyer, in twee klaslokalen en in de



Jeeps in schaal 1:24

grote zaal. Zoveel ruimte en toch ruimtegebrek. Misschien gaan we volgend jaar wel groter.

Oant sjen,

uw regiocoördinator,
Wim Oldekamp

Regio Noord Holland Noord.

Op 24 januari heeft de modelbouwgroep van de regio Noord-Holland-Noord op bescheiden wijze haar prille 5 jarige bestaan gevierd door middel van een modelbouwbeurs in Berkhout.

Het was alweer enige tijd geleden dat er in deze regio namens de TWENOT een activiteit in dergelijke vorm heeft plaatsgevonden. Kort nadat we onze plannen wereldkundig hadden gemaakt was de beschikbare ruimte al volgeboekt en hebben we met enige regelmaat een tafeldans moeten uitvoeren om weer wat tafelruimte te creëren. De vraag oversteeg de beschikbare ruimte. We hebben nog de mogelijkheid onderzocht om de beurs op te schalen, maar omdat het voor ons de eerste keer was dat we



STRELA
MODELBOUW

**DE RIJZENDE STER IN
MODELBOUWLAND**

GESPECIALISEERD IN MILITAIRE VOERTUIGEN
* ACADEMY * IBG * TRUMPETER * VALLEJO

WWW.STRELAMODELBOUW.NL
INFO@STRELAMODELBOUW.NL

15^{de} Open Sneker Plastic Modelbouwday

Het was (alweer!) een zeer geslaagde dag met veel bouwers, veel verkopers en veel bezoekers. Als je 1,5 bananendoos aan kitjes door de kids laat bouwen dan heb je heel veel kids op bezoek gehad!



iets dergelijks organiseerden leek het ons verstandiger om kleinschalig van start te gaan.

De sportzaal was dus (te) goed gevuld met aan de ene kant de rijk uitgeruste handelaren en aan de andere kant de clubleden die hun uiterste best deden om niet te veel geld uit te geven. Er zal de komende tijd weer behoorlijk gebouwd moeten worden om de *stash* op niveau te houden.

Voor de inwendige mens waren er uitstekende horeca-faciliteiten aanwezig en menigeen is aansluitend op een geslaagde dag nog een hapje blijven eten.



Al snel ontstond er een heel gezellig en ontspannen sfeertje. De prijzenkast van de Tombola was blijkbaar dusdanig goed gevuld dat het wel een overval leek. Menigeen ging voor een habbekrats met een mooie kit aan de haal. Een bedankje aan de handelaren en clubleden die hiervoor al die mooie spulletjes ter beschikking hebben gesteld is zeker op zijn plaats. We hebben TWENOT leden uit alle windstreken mogen begroeten, tot uit de achterhoek aan toe.

Op de dag zelf werden we nog door menige handelaar aangesproken of er misschien nog een bescheiden tafeltje vrij was of dat iemand niet was komen opdagen. Een blik op de goedgevulde zaal sprak al snel boekdelen.

De TWENOT heeft op haar veertig jarig jubileum de bloemetjes flink buiten gezet en er een schitterende happening van weten te maken; wij hebben ons wat bescheidener moeten opstellen. Onze mijlpaal is slecht vijf jaar lang. (Kan dat, een mijlpaal van vijf jaar lang?). Hoe dan ook, met een tweetal

andere enthousiastelingen is aan het keukentafeltje van onze voorzitter het idee geboren om een regionale bouwgroep voor de TWENOT op te starten. Zelf ben ik na een verhuizing vanuit Brabant in Noord-Holland neergestreken en wilde na de gebruikelijke perikelen het modelbouwdraadje weer oppakken. Net op dat moment stond er een oproep in DE TANK en sindsdien ben ik (weer) met het virus besmet. Geen idee hoe het heet....modelbouw? Gezellige bijeenkomsten en slap geouwehoer waarbij het soms muisstil is. Dan kun je de zweetdruppeltjes horen vallen tot het moment dat er weer iemand zit te mop-

peren op de bouwbeschrijving van een bekend merk en een ander over de grond kruipt, op zoek naar een weggesprongen loopwieletje in schaal 1:72. Zelf schijn ik bekend te staan om mijn soldeerdampen.

Dus mochten jullie een keer willen komen hobbyen, lijmen en soldeerdampen snuiven, dan zijn jullie altijd van harte welkom. Samen met de leden van de andere aanwezige TWENOT bouwgroepen en de diverse regionale bouwgroepen hebben we van onze eerste beurs een zeer geslaagde dag gemaakt en deze met een goed gevoel afgesloten. We werden door vele aanwezigen gevraagd wanneer het volgende jubileum zou zijn, daarmee doelende op een iets kortere termijn dan waarvoor een jubileum normaal gesproken zou moeten doorgaan. Jullie voelen hem natuurlijk al aankomen, we gaan volgend jaar op herhaling, ons zesjarig jubileum vieren!

Voordat ik aan dit stukje voor ons blad begon heb ik een overzicht gemaakt voor de tafelbezetting van de NHN Beurs in 2017 en zag tot mijn vreugde dat de

aangrenzende ruimte die we op het oog hebben al aardig vol begint te lopen. Heerlijk dat we volgend jaar weer zoveel enthousiaste mensen mogen begroeten! Hou daarom de aankondiging voor januari 2017 goed in de gaten.

Groetend,

Rob Swart
MBG
Noord-
Holland-
Noord



Bouwgroep Zuid-Holland-Zuid

We zitten inmiddels twee maanden in het nieuwe jaar en bij bouwgroep ZHZ hebben we alweer aardig wat bouwmiddagen en tripjes achter de rug. Allereerst was er een kleine afvaardiging aanwezig op de bijeenkomst van Modelbouw Eeklo te België op 7 februari, een kleine maar gezellige bijeenkomst gericht op het samen delen en uitvoeren van de hobby. Ook hebben we als groep geïnvesteerd in de aan-

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



schaf van wat zwaarder materieel zoals een compressor zodat we op bijeenkomsten en bouwmiddagen een breder scala aan demo's en technieken kunnen tonen.

Tijdens de modelbouwshow in Goes op 20 en 21 februari hebben we twee dagen met een grote groep leden van bouwgroep ZHZ onze kunsten laten zien. Beide dagen waren goed bezocht en we kregen een heleboel positieve reacties op de tentoongestelde modellen en de demo's die we gaven.

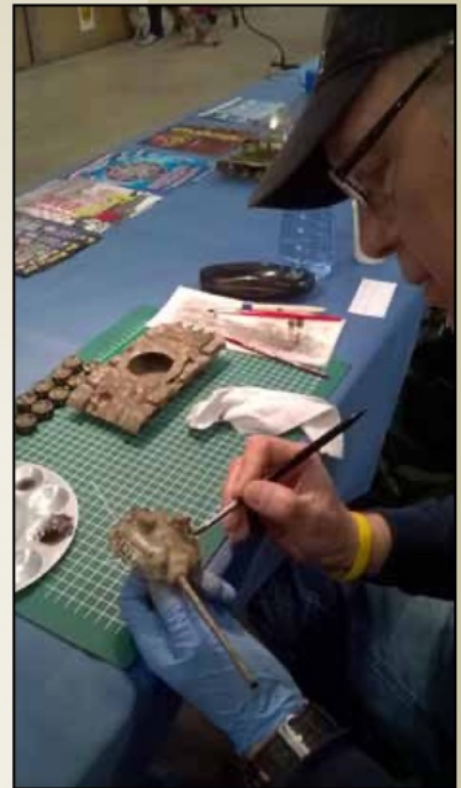
Uiteraard gaan ook de bouwmiddagen gewoon door en zoals altijd met de gebruikelijke gezelligheid, ongedwongen sfeer en indien nodig, serieuze modelbouw! Als iemand zin heeft om een keer

aan te schuiven dan kan dat altijd. Ook als iemand graag bepaalde technieken wil zien of leren, laat het ons van tevoren weten zodat we de juiste spullen kunnen meenemen. En denk erom, het eerste bezoek als nieuwe bezoeker is altijd *free of charge*!

Het inmiddels vertrouwde adres is: Wijkcentrum "De Erker", Lokaal 13, Jan van Avennestraat 32, Schiedam. Entree: € 5,-

Veel bouwplezier en hopelijk tot ziens op een beurs, bijeenkomst of bouwmiddag!

Met vriendelijke groet,
Marc Koppelman



AGENDA

2+ 3 april	Euro Model Expo, Heiden (D)
20 t/m 24 april	Intermodellbau, Dortmund (D)
7+ 8 mei	Militair Weekend Hembrug, Zaandam
14+15 mei	Sonderausstellung Modellbau, Münster
5 juni	Figz, Arnhem
10+11 juni	Open Dag KLu, Leeuwarden
20 t/m 24 juli	War and Peace Show, Folkestone (GB)
4 september	Open Modelbouwdag Fort Veldhuis, Heemskerk
10 september	ISSC, Heiden (D)
11 september	KMK Scaleworld, Mol (B)
17+18 september	Euro Militaire, Folkestone (UK)
1+ 2 oktober	SMC, Veldhoven
15 t/m 23 oktober	NME, Soesterberg
29 oktober	ESM, Nieuwegein
26 november	TWENOT bijeenkomst, Breda



ROBI MODELBOUW

Uw plastic modelbouwwinkel
en modelbouw webshop

Militaire voertuigen

Vliegtuigen

Figuren

Civiele voertuigen

ONZE MERKEN ZIJN O.A.:

Tamiya
Takom
Meng
Academy
IBG
Eduard
en andere plastic
modelbouw merken

Schepen

Diorama en Upgrades

Verf & weathering

Gereedschap & penselen

VLEESHOUWERSSTAAT 15 • 3311 CS DORDRECHT • INFO@ROBIMODELBOUW.NL • 0614208253

WWW.ROBIMODELBOUW.NL



DE SCHÜTZENPANZER VAN DE PANTHER TANKS

DOOR: "PANTHER" TON VAN SLIGTER

Second World War Infantry Tactics (SWWIT)



Engelse tekst. Hardcover met zwart-wit foto's 2012. 254 Bladzijden.

Tekst omslag: De "arme verdoemde infanterie" doet het vuile frontliniewerk van de oorlog. Het draagt de last van de gevechten en lijdt in gevecht vaak on-evenredig in vergelijking met de andere takken van dienst. De geschiedenis van de infanterietactiek is te weinig bestudeerd en vaak verkeerd begrepen.

Appendix 13. Complete herdruk van *German infantry in Action (Minor Tactics)* 1941. Met toelichtingen van de Engelse Generale Staf, The War Office. De schrijver dr. Stephen Bull, bekend van de BBC TV-serie *Battlefield Detectives*, is op dit moment curator van Military History and Archaeology van de Lancashire Museums.

Het zal iedere rechtgeaarde tankliefhebber duidelijk zijn dat tanks ontworpen zijn om de vijandelijke infanterie en diens artillerie op te rollen en te vernietigen. De infanterie is de koning van het slagveld en wanneer die is verslagen is de overwinning behaald. De vijandelijke artillerie zorgde voor de meeste slachtoffers onder de eigen infanterie. Niet

voor niets spreekt men over "kanonnenvoer". Ten opzichte van de infanterie zaten de tankbemanningen relatief veilig in hun "theeketels". De infanterist wordt niet graag herinnerd aan deze barre tijden. Vandaar dat er geen diepgaande boeken over zijn geschreven. Wie wil die nu lezen. Hoewel?

Dit boek, *Second World War Infantry Tactics*, is naar mijn weten, en ook volgens de schrijver, het enige dat de infanterietactieken van de Duitsers en de Geallieerden in WO2 diepgaand behandelt. De Duitsers hadden die informatie al grondig op papier gezet voor de soldaten in het veld. De Geallieerden gaven daar hun eigen visie op. Hun jachtbommenwerpers joegen op elke Duitse tank die ze in het vizier kregen totdat in een wrak was veranderd.



Afb.3. Wrak Panther Ausf. A. Normandië 1944. Life Magazine foto.

De Amerikaanse generaal Patton liet de jachtbommenwerpers van zijn vriend, de luchtmachtgeneraal Weyland van de *Close Air Support Group XIX Tactical Air Command*, steeds het beoogde pad vrijmaken van Duitse pantsers zodat hij snel diep in vijandelijk gebied kon doorstoten. Een waarnemer van de luchtmacht reed mee in een van zijn voorste tanks. Drie tot vier P-47 en P-51 jachtvliegtuigen voor elke colonne tanks



Panzer III in Rijsoord, Zuid-Holland. 14 mei 1940.

Life Magazine foto.

waren steeds in de paraat om met elke Duitse tank die ze zagen af te rekenen. Zo trakteerde hij de Duitsers op een koekje van hun eigen *blitzkrieg* deeg.

Bron:

en.wikipedia.org/wiki/George_S._Patton#Normandy_breakout_offensive.

De tactiek van de andere grote geallieerde, de Russen, blijft in nevelen

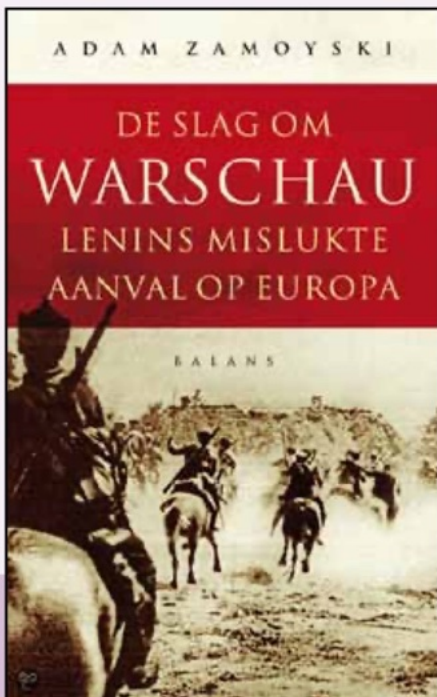
gehuld. Tenzij men de Russische taal machtig is naast het Pools en Engels, zoals de bekende Poolse historicus Adam Zamoyski, met o.a. zijn prima de luxe en biologerende boek *De slag om Warschau – Lenin's mislukte aanval op Europa*. Ik heb het

boek ook in het Engels gelezen om te kijken of er niets was weggelaten en onder de Hollandse Pet werd gehouden. Dat was niet het geval.

Zolang het een spelletje is met tanks (*Petrol Heads*, de winnaars, of *Egg Heads*, de verliezers), bijvoorbeeld het gratis online spel *World of Tanks* met o.a. alle WO2 tanks en gemechaniseerde artillerie, blijft het allemaal toch wel leuk en aardig. Zoals te verwachten gaat het mij het beste af met een SPG (Hummel).



De Russen bestormden met de bajonet op het geweer de stellingen van de Polen in de slag om Warschau. Zomer 1920. ▼



▲ AMC 34. Kleurenfoto van Hugo Jeager, mei 1940. Dit gebeurt er als de Franse tanks niet door infanterie worden begeleid. Muizen, voer voor de kat.

Goed, terug naar Second World War Infantry Tactics. Onze interesse als tank-enthousiasten gaat uit naar hoofdstuk zeven, *Schnelltruppen en de samenwerking met de tanks*. De Panzergrenadiers die in WO2 de tanks begeleiden hebben daarom onze bijzondere belangstelling. In het begin van WO2 hadden de geallieerde infanteriedivisies, en trouwens ook de tankdivisies, geen goed antwoord op een Duitse tankaanval. Later groef men zich mandschep in en liet men de tanks passeren om ze van achteren en opzij aan te

vallen. Tanks hebben immers een gebrekkig uitzicht op het terrein en zien deze goed ingegraven infanteristen niet. De Russen groeven hun antitank kanonnen diep en uitstekend gecamoufleerd in de spoorlijn in (uit *Tigers in the Mud*). Sinds de komst van de bazooka had de infanterist een passend antwoord op de tankdreiging. Het vrijelijk aanvallen door tanks werd hierdoor zeer beknot. Om niet te zeggen dat het een hachelijke zaak werd.

Twee sleutelfiguren moeten worden genoemd: Major General "Boney" Fuller, de Engelse tankgoeroe, en later Basil Liddell Hart. Er zijn uiteraard nog meer Engelsen bij de ontwikkeling van het tankwapen na WO1 betrokken. Volgende benzine zorgde ervoor dat het Engelse expeditieleger in België in mei 1940 volledig was gemotoriseerd.

In Duitsland werden in 1934 door generaal Lutz drie pantserdivisies opgericht. Guderian's befaamde boek *Achtung Panzer!* verscheen in 1937. Hij had de Engelse en Franse visie op het tankwapen bestudeerd. Als gevolg van deze Duitse inzichten werd besloten dat de Duitse gemotoriseerde infanterie een *Gepantzerde Mannschafts Transportwagen* zou krijgen. De Engelsen hadden voor het manschappentransport gekozen voor de vrachtwagen.

Aan de orde komen in deze aflevering:

- De bazooka.
- Het machinegeweer van WO2, de MG42.
- De uitvoeringen van de Schützenpanzer.
- De Schnelltruppen en de samenwerking met de tanks.
- De radio.

De bazooka (SWWIT Blz.165-168).

De bazooka is een Amerikaans draagbaar antitankwapen uit 1943, genoemd naar de bazoo-trompet, een simpel pijpvormig muziekinstrument uit de jaren

dertig van komediant Bob Burns. Het is een dikke holle buis van 137 cm lang die een raket afschiet van 1½ kilo met in de kop een holle lading. Hij kan door één man worden gedragen en wordt vanaf de schouder afgevuurd. Het wapen is herlaadbaar. Het produceert bij het afvuren aan de achterzijde een lange vlam, wat dit wapen ongeschikt maakt voor gebruik in gesloten ruimtes. De Britse tegenhanger is de PIAT, de Duitse varianten zijn de Panzerfaust en de Panzerschreck.



Komediant Bob Burns (1896-1956) met zijn eigen gemaakte Bazoo (c.1935).

"Bazoo" is *slang* voor "(grote) mond" of "opschepperige (groot) praat" (1877). Het komt waarschijnlijk van het Nederlandse "Bazuin". In het Engels wordt hij trompet genoemd



Bazooka's in Korea. (geënceneerde foto)

Het machinegeweer van WO2, de MG42 (SWWIT Blz.181)

Elke Schützenpanzer vervoerde een zelfstandig peloton, grotendeels gelijk

aan dat van de gewone infanterie, maar met het belangrijke verschil dat het tenminste twee machinegeweren had i.p.v. één. Standaard was drie machinegeweren, waarvan er één op het voertuig bleef en de twee andere door het peloton in het veld konden worden meegenomen. Ook waren er in het peloton twee machine pistolen, waarvan er één in het voertuig bleef.



MG42.

In 1934 introduceerden de Duitsers de MG 34, het eerste echt universele machinegeweer dat gebruikt kon worden op allerlei statieven en op voertuigen kon worden gemonteerd. De hierboven afgebeelde MG 42 was een ontwikkeling uit de oorlog met een hogere vuursnelheid (theoretisch maximaal 1200 schoten per minuut) waardoor het wapen een opvallend geluid als van een cirkelzaag maakte.

Het ingraven door de infanterie werd hierdoor tot kunst verheven. Wie van de oude dienstplichtelingen heeft er niet een schuttersputje moeten graven met schuin latrinegat voor de binnen gegooide handgranaten?

De uitvoeringen van de Schützenpanzer



"Schützenpanzer" van uitgeverij Ryton (RSp).

Alle uitvoeringen van de halfrupsvoertuigen Sd.Kfz.251 en de lichtere Sd.Kfz. 250 worden in dit boek beschreven.

De volledige sterkte van een peloton was twaalf man. De *Gruppenführer*, zijn plaatsvervanger de *Truppführer*, vier manschappen voor de machinegeweren

(twee schutters en twee man met de ammunitie en reserveloop), vier ge-weerschutters, de Beifahrer (bijrijder en reserve chauffeur). In principe kon één van de andere manschappen ook de functie van bestuurder overnemen. De *Gruppenführer* zat direct links achter de bestuurder. De *Truppführer* ging als laatste naar binnen en sloot de achterdeuren. De bijrijder zat rechts naast de bestuurder voor bediening van de radio.



Sd.Kfz. 251/1 Ausf. D.

De Duitse infanterie slagveld-taxi gedurende de hele Tweede Wereldoorlog. De overlappende wielen met torsiestaafvering zorgden voor een zeer rustige rit in het terrein waardoor de bemanning fit bleef. De geadviseerde maximum snelheid was 25 km/uur. Anders werd het risico van defecten door slijtage te groot.

De Panzergrenadiers banen desnoods de weg voor de tanks, al of niet in hun Schützenpanzern. Het gevecht werd bij voorkeur vanuit de halfrupsen aangegaan. Zij gaan voorop onder dekking van de tanks. Neutraliseren het antitank

geschut, slaan bruggen, ruimen mijnen, enz. En bewaken de tanks tegen overvallen door de vijandelijke infanterie. Zij hebben ook artillerie. Eerst getrokken, later gemechaniseerd geschut. Eventueel wordt het voertuig al rijdend met lage snelheid van max. 10 km verlaten omdat stilstaan het risico op een treffer vergroot. Geadviseerd wordt niet langer dan 15 tot 25 seconden halt te houden voor een machinegeweer salvo.

De Schnelltruppen en de samenwerking met de tanks

"De tanks rukken met kikker-sprongen op van de ene naar de andere dekking, verkennen het voorliggende terrein en geven dekkingsvuur af voor de uitgestegen Pantsergrenadiers".

Zo begint het hoofdstuk op blz. 178 van SWWIT. Pantserdivisies zijn instaat om behoorlijk autonoom op te treden omdat ze over genoeg ondersteunende eenheden beschikken, zoals artillerie en gemotoriseerde infanterie. Bij de gewone infanteriedivisies werd de zware uitrusting vervoerd met door paarden getrokken karren.

De gemotoriseerde infanterie was beschermd tegen de weersomstandigheden en de voertuigen vervoerden extra lading zoals munitie, pionierge-reedschappen en -benodigdheden,



RSp blz.17. Mittlerer Schützenpanzerwagen Sd.Kfz.251/1 Ausf. A.

samen met rantsoenen voor enkele dagen. De hoofdtak van de gemotoriseerde ondersteunende infanterie was het aanvullen van de met snelheid uitgevoerde tankaanvallen en het uitbuiten en consolideren van de behaalde resultaten.



RSp blz.70. Mittlerer Schützenpanzerwagen Sd.Kfz.251/1 Ausf. C.

De infanterie was in staat het veroverde terrein te behouden. Zij moest beschikken over een grote vuurkracht en daarvoor is een groot aantal machinegeweren en bijbehorende munitie nodig. Het gevecht gaat niet langer in de vorm van aanvallen met de bajonet op het geweer

(zie *De slag om Warschau*), maar de vijand tegemoet te treden met vuurkracht en concentratie op een beslissend punt. Wat we nodig hebben is een modern en snel bewegende infanteriewapen, met een sterke vuurkracht en speciaal uitgerust, georganiseerd en getraind

voor de samenwerking met tanks. En dus ook uitgerust met radio's.

De radio



Radio FuSpr F. Sd.Kfz.251/1.

SWWIT blz. 183. De bestuurder en de bijrijder blijven meestal in het voertuig. De chauffeur heeft als eerste verantwoordelijkheid het klaar voor gebruik zijn, de zorg en de camouflage van het transportmiddel, terwijl de bijrijder de radio bemant.

Military Vehicle Technology Foundation (MVTf).

Sd.Kfz.251/1 Ausf.D. van de voormalige, grootste privé collectie militaire voertuigen in de VS van Jacques Littlefield:



Op een dag in augustus 2013 deed ik, zoals zo vaak op het internet een zoektocht naar nieuw materiaal over de V-2 raket en deze dag was het RAAK. In het Gelders Archief kwamen drie foto's naar boven uit een serie die Jaquet, een Arnhemse fotograaf, had gemaakt in 1945, na de capitulatie van Nazi Duitsland. De foto's waren genummerd 1534-543, 1534-544 en 1534-545 en ze hadden alle drie de zelfde omschrijving: *"Arnhem(?), Een V-2 (Duitse raket) wordt afgevoerd door een militaire truck met oplegger. Locatie onbekend"* (►).

Het was een geweldige vondst. Drie compleet nieuwe V-2 foto's. Hoewel, feitelijk waren het er twee (►), want twee foto's waren op dezelfde plek gemaakt, onder dezelfde hoek, met alleen een klein tijdsverschil. Maar behalve de V-2 was er nog meer te zien. De trekker waarmee hij werd vervoerd was een Amerikaanse Diamond T, type 980 of 981 (het detail waardoor dit wordt bepaald is op de foto's niet te zien). En achter de trekker een nog grotere verrassing, te weten een heel speciale aanhanger. Geen geallieerde maar een speciaal gebouwde Duitse Marine aanhanger voor het vervoer van de "SEEHUND" (een kleine duikboot), waarvan ik op dat moment maar twee andere foto's kende. Geweldig dus, maar helaas geen enkele indicatie over "waar en wanneer"

(http://www.criticalpast.com/video/65675060344_German-midget-submarines_maritime-sabotage-operations_Seahund-sub_periscope-view)

Ongeveer een jaar na de vondst van deze foto's en weer op het internet, maar nu op zoek naar gegevens over de Diamond T trekker en de Rogers aanhanger, vond ik een website getiteld "The Memory Project" met daarin een artikel over Elsdon Brown, een geluidsfragment met een interview met deze Canadese soldaat en vijf foto's over hem en zijn activiteiten tijdens WO-2. (<http://www.thememoryproject.com/stories/61>)



6:elsdon-brown/). Op twee foto's stond dezelfde Diamond / V-2 combinatie (▲) als op de foto's uit het Gelders Archief, maar niet op dezelfde plaats en met dezelfde achtergrond. Dus nu had ik vijf foto's van dit V-2 transport plus en ver-

haal.

Elsdon Brown diende in de Canadese 65th Tank Transport Company, een eenheid van het Eerste Canadese Leger in N.W. Europa. In zijn verhaal

vertelt hij dat hij naar Düsseldorf was gestuurd om daar een V-2 raket op te halen die naar Antwerpen moest worden gebracht, van waaruit hij naar Engeland zou worden vervoerd. Dat was dus weer een puzzelstukje van de "V-2 op doorreis".

De foto's uit het Gelders Archief waren gemaakt in de omgeving van Arnhem en dus besloot ik tot een nieuwe zoektocht in dit archief. Uiteindelijk vond ik een foto van een Canadees konvooi bestaande uit ± 18 Diamond T trekkers met Rogers trailers, geparkeerd op de Johan de Wittlaan in Arnhem. De bestemming van het konvooi was vermoedelijk Duitsland of het noordelijk deel van Nederland (▼).



▲ De combinatie van Elsdon Brown met de V-2 op dezelfde plaats als het konvooi, maar met de neus van de Diamond in de richting van de Bailey bruggen bij Arnhem.



Johan de Wittlaan te Arnhem met een konvooi van ± 18 Diamond T trekkers met Rogers trailers die door middel van schotten langs de laadvloer geschikt zijn gemaakt voor het vervoer van voorraden. Op de straat ligt een reclame van TEXACO MOTOR OIL afkomstig van de garage aan de overkant van de weg (Foto 1584-715 Foto collectie Nico Kramer - Gelders Archief)

Bij het nauwkeurig bekijken en vergelijken van de foto's zag ik dat er overeenkomsten waren in het wegdek op de "archief" foto's en die van Elsdon Brown. De volgende zoektocht door het Gelders Archief was op de straatnaam Johan de Wittlaan. Dat resulteerde in een aantal verschillende foto's van deze laan uit de periode 1945 en aan de hand daarvan was het helemaal duidelijk dat mijn twee fotoseries inderdaad op dezelfde locatie waren gemaakt: de Johan de Wittlaan in Arnhem. Ik vond zelfs foto's van de kerk en de kerktoeren, zichtbaar aan het eind van de laan.

De "Safe for Transit" V-2 op de "Gelders Archief" foto 1534 - 545 is dezelfde als op de Elsdon Brown foto. En er is meer bewijs dat dit het zelfde rakettransport is. Op de zijkant van de raket van Elsdon staat de handgeschreven tekst "Safe for Transit" en de letters RCASC, die betekenen Royal Canadian Army Service Corps. De 65th Tank Transport Company maakte hiervan deel uit.

Dan resteert nog de vraag waarom het transport van een V-2 raket via Arnhem werd geleid. Wel, we kennen allemaal het verhaal van "de brug te ver", de luchtlandingen bij Arnhem in september 1944. Na het mislukken van deze opera-



Johan de Wittlaan, het pand met het tankstation van Jan Jongerius en de naastgelegen woningen
Foto's 3225 en 3226 van het Gelders Archief

tie is brug door geallieerde luchtbombardementen verwoest. Na de Duitse capitulatie heeft het Canadese leger naast de restanten van deze brug twee tijdelijke Bailey bruggen gebouwd. Simond's brug, één van deze twee, had de classificatie 70 ton en was daarmee sterk genoeg voor de Dia-



mond T /Rogers trailer combinatie die de V-2 vervoerde. Vandaar de route door Arnhem.

van "een raket op doorreis". Misschien heb ik op een goede dag weer geluk en komt er nog meer informatie boven water.

Met vriendelijke groet,

Dat is het verhaal

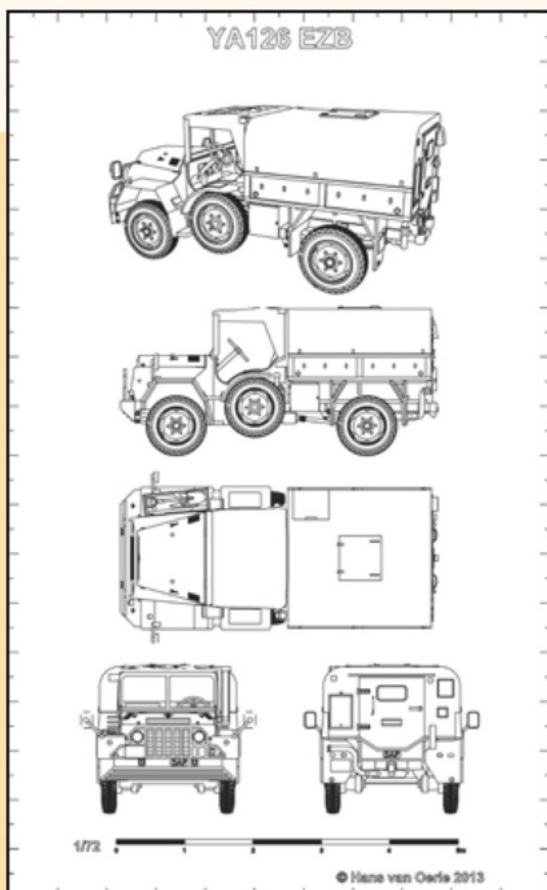
Bert

► De locatie van de Johan de Wittlaan op een kaart en op een luchtfoto van de RAF. In geel het konvoi en in oranje de combinatie van Elsdon Brown.



DAF YA 126 RADIOWAGEN EN DAF YA 126 GWT

(KL-AANDUIDING: VRACHTWAGEN, ZIEKEN, 1 TON, 4 X 4 , 24 V, 4 DRAAGBAREN, DAF YA 126)



Tegelijk met de YA 126 Wapendrager (zie DE TANK 238) werd ook de **DAF YA 126 GWT** (Ambulance/Gewondentransport), 1 ton, 4 x 4, 24 V. ingevoerd. Deze was ingericht voor het vervoer van vier liggende of acht zittende patiënten en had verwarming in de cabine en achterruimte. Is begin jaren 90 uitgefaseerd.

DAF YA 126 Radiowagen

De Verbindingsdienst gebruikte de YA-126 vanaf het begin op bataljons- en brigadeniveau als radiowagen, maar in de standaard uitvoering met canvas huif en alleen voorzien van een bakbrede aanpassing ter bevestiging van de AN/GRC-9 (slechts tijdelijk vanwege te geringe uitgangsvermogen), AN/GRC-3035 of AN/GRC-19 radioapparatuur,

meestal in combinatie met de FM VRC serie, zoals RT 66, 67 of 68 in diverse configuraties en een aanhanger met een DYNAG aggregaat en bijbehorend antennematerieel.

In het begin 70'er jaren werd de Verbindingsdienst gemoderniseerd door invoering van gestandaardiseerd materieel voor draadloze telex, telefonie over straalverbindingen en radiocommunicatie groot vermogen. Daarbij was een behoefte aan mobiele communicatiecentra die snel opgebouwd en ingezet konden worden en om de kwetsbaarheid te verminderen uit verspreid staande voertuigen bestond.

Omdat er voldoende wapendragers beschikbaar waren, werden die aangepast in drie versies, te weten 296 stuks tot **YA 126 EZB** (Enkel Zijbandmodulatie) radiotelefonie / telex, 176 stuks tot **YA 126 FM** (Frequentiemodulatie) radio-



telex en ca. 140 stuks tot raster-installatie wagens. Daarnaast nog enkele stuks radiopeilvoertuigen voor het beluisteren van berichtenverkeer tussen de toenmalige WP-eenheden in de voormalige DDR. Deze waren toentertijd in West Duitsland gestationeerd.

De aanpassing omvatte het aanbrengen van een metalen huid, het vervangen van de gelijkstroomdynamo door een

wisselstroomdynamo met een behoorlijk groter vermogen en bij de EZB uitvoering RF afscherming van de cabine door middel van gaas. En uiteraard het installeren van de betreffende verbinding-apparatuur.

Uiterlijk zijn ze alle drie bijna identiek maar de oorspronkelijke toepassing kan men nog herkennen aan een aantal zichtbare kenmerken, zoals bij de ra-

diowagen het dakluik en de hap uit het dak. Dat was de plaats voor de Antenne Tuning Unit of wel antennekoppelaar. Omdat de ombouw tot specifiek communicatievoertuig pas in de 70'er jaren plaatsvond met gebruikmaking van ongebruikt en opgeslagen materieel waren de radiowagens in het algemeen in betere conditie en hebben ze daadwerkelijk minder kilometers gelopen.



DAF YA 126 ziekenauto. Foto DAF Trucks



◀ en ▶ *DAF YA-126 radioauto. Foto LFFD*



◀ *DAF YA 126 Radiopeilwagen (KL/MRD 3554), bedoeld om de locatie van vijandelijke radiozenders op te sporen*

▶ *het interieur*



LICHT TANK M22 "LOCUST"

De Light Tank (Airborne) M22, ook wel "Locust" (sprinkhaan) genoemd, was een Amerikaanse luchtmobiele lichte tank die tijdens WO2 werd gebouwd. De ontwikkeling begon in 1941 op verzoek van het Britse War Office (Ministerie van Oorlog), dat behoefte had aan een lichte tank die, ter ondersteuning van luchtlandingsstroepen, met een zweefvliegtuig naar het slagveld kon worden gebracht.

Ten tijde dat dit verzoek werd gedaan was het leger aan het onderzoeken welke uitrusting nodig zou zijn voor de nieuw op te richten luchtlandingstroepen, waartoe Winston Churchill in juni 1940 had besloten. Men concludeerde dat zweefvliegtuigen hiervan een integraal onderdeel zouden gaan vormen en dat deze niet alleen gebruikt zouden worden voor het vervoer van de troepen, maar ook van de zware uitrustingsstukken, waaronder artillerie en liefst ook tanks. Dit vroeg nog wel enige studie, maar in mei 1941 werd het haalbaar geacht een tank met een gewicht van 5,5 ton over een afstand van 480 tot 560 kilometer in een zweefvliegtuig te vervoeren. Dit vliegtuig zou dan wel speciaal voor deze taak moeten worden ontworpen.

Tijdens een bespreking op 16 januari 1941 werd besloten dat de Hamilcar van General Aircraft, die op dat moment in ontwikkeling was, gebruikt zou gaan worden voor het vervoer van één enkele tank of twee Universal Carriers.

Kort daarvoor had het War Office besloten dat het Britse leger geen gebruik meer zou maken van lichte tanks. De ervaringen die in Frankrijk waren opgedaan waren te slecht. Als gevolg daarvan was de Light Tank Mk.VII "Tetrarch" van Vickers-Armstrong opeens niet meer nodig voor het leger en dus beschikbaar voor de luchtlandingsstroepen. Dit zou dus de tank worden die per zweefvliegtuig moest worden vervoerd. De Tetrarch was echter niet als luchtmobiele of als luchtlandingstank ontwor-

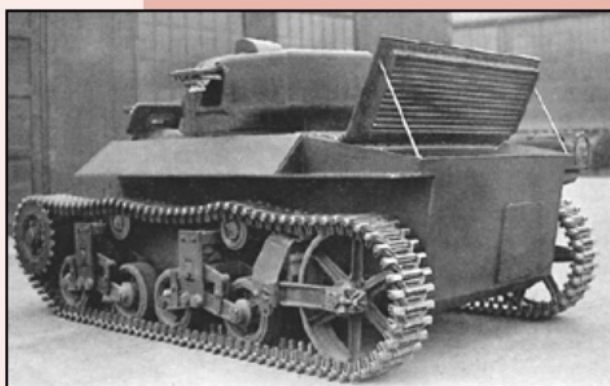
pen en hij had ook nog wel wat tekortkomingen. Er was ruimte voor maximaal drie bemanningsleden (de bestuurder in de romp en de commandant en de schutter in de toren) en dat was te weinig voor effectief gebruik van de tank. De schutter of de commandant moest tevens het kanon laden en dat kostte in een gevechtssituatie teveel tijd. In een rapport over de Tetrarch, geschreven in januari 1941, was al aangegeven dat indien de commandant deze twee taken moest uitvoeren, het commanderen van een aantal Tetrarchs tijdens het gevecht vrijwel onmogelijk was. Daarnaast realiseerde het War Office zich dat het koelsysteem van de Tetrarch niet geschikt was voor optreden in warme gebieden, zoals het Midden-Oosten en Noord-Afrika.

Er was derhalve behoefte aan een speciale luchtmobiele tank, maar vanwege het gebrek aan productiecapaciteit besloot het War Office deze niet in Groot-Brittannië te laten bouwen. De regering van de VS zou worden benaderd met het verzoek een vervanger voor de Tetrarch te ontwikkelen en te bouwen.

Het verzoek werd overgebracht door de British Air Commission in Washington D.C. Het ging om een tank met een gewicht tussen 9 ton en 10 ton, want dit was het maximale gewicht dat met de toen beschikbare zweefvliegtuig-technologie door de lucht kon worden vervoerd. De hoofdbewapening moest een 37 mm kanon zijn, met als secundaire bewapening een .30 caliber Browning M1919A4 machinegeweer. De bemanning zou uit drie personen bestaan. Verdere eisen waren een maximum snelheid van 65 km/uur en een actieradius van ruim 320 km. De pantsering van de toren en de

voorkant van de tank moest tussen 40 en 50 millimeter zijn, aan de zijkanten 30 millimeter.

Het United States Ordnance Department kreeg de taak de gevraagde tank te ontwerpen en vroeg op haar beurt ontwerpen aan drie Amerikaanse bedrijven: General Motors, J. Walter Christie en Marmon-Herrington. Het ontwerp dat Christie leverde werd verworpen omdat het niet voldeed aan de gespecificeerde afmetingen, hetzelfde gebeurde nogmaals met een ontwerp dat later werd geleverd. Tijdens een bespreking in mei 1941 koos het Ordnance Department het ontwerp van Marmon-Herrington en vroeg dit bedrijf tevens een prototype te bouwen. Dit was eind 1941 klaar. Het werd aangeduid als de Light Tank T9 (Airborne) ▼.



Bij het eerste prototype waren aan de zijkanten nog niet de bevestigingshaken aangebracht waaraan de tank onder een vliegtuig kon worden gehangen. Ook had het onderstel nog geen verstevigingsbalken. De bewapening is indrukwekkend: een 37 mm kanon en drie .30 machinegeweren. (foto's US Army)

Ontwikkeling

De T9 had een bemanning van drie personen en woog 6,7 ton. Hij was bewapend met een 37 mm kanon en een coaxiaal .30 caliber Browning M1919A4 machinegeweer, alsmede twee .30 machinegeweren rechts voor in de romp. Het kanon en het coax machinegeweer waren in een mechanisch aangedreven toren gemonteerd, die was voorzien van een gyro-stabilisator zodat er rijdend kon worden gevuurd. De motor was een 162 pk zes cilinder luchtgekoelde Lycoming motor die de tank een maximum snelheid gaf van 40 mijl (64 km) per uur. De dikte van de pantsering varieerde. De voorkant, achterkant en de zijkanten van de romp waren 12½ mm dik, de schuine delen van de romp waren echter maar 9½ mm dik.

De T9 was niet specifiek ontworpen om met een zweefvliegtuig te worden vervoerd, een behoorlijke verandering ten opzichte van het oorspronkelijke verzoek, maar onder de romp van een Douglas C-54 Skymaster transportvliegtuig. Hiervoor waren aan beide zijkanten vier haken gemonteerd. De toren was zodanig ontworpen dat hij makkelijk kon worden verwijderd, in het laadruim van de C-54 kon worden meegenomen en op het slagveld weer op de tank kon worden geplaatst. Het aanhaken kon door een ploeg van zes man in ongeveer 25 minuten worden uitgevoerd (►), het weer los maken duurde ongeveer tien minuten. Daar kwam nog bij dat het vliegtuig een behoorlijke landingsbaan nodig had. Kortom, niet iets voor een snel uitge-

voerde luchtmobiele verrassingsactie. Maar gelukkig had de T9 wel de goede vorm, afmetingen en gewicht om in een Hamilcar zweefvliegtuig te worden vervoerd, wat doet vermoeden dat hiermee bij het ontwerp al enigszins rekening was gehouden.

Tijdens de beproevingen werd nog een aantal wijzigingen aan het ontwerp gemaakt. De belangrijkste hiervan was het aanbrengen van een stalen balk langs de twee loopwielenstellen aan beide zijden om deze te verstevigen. Het gewicht nam hierdoor wel toe tot 7 ton, het maximale gewicht dat een Hamilcar zweefvliegtuig kon hebben.

In januari 1942 bestelde het Ordnance Department twee nieuwe prototypes, die in november 1942 door Marmon-Her-



▲ **T9E1** gemaakt door het weglaten van het mechanische draaimechanisme en de gyro-stabilisator voor de hoofdbewapening. De voorkant van de toren liep nu schuin op, wat betere ballistische bescherming bood, de twee .30 machinegeweren rechts voor waren verwijderd en ook het onderstel was aangepast teneinde gewicht te besparen. Echter, in tegenstelling tot de normale procedure had het Ordnance Department in april 1942, dus ruim voordat de T9E1 modellen waren afgeleverd, al 500 tanks besteld en dit aantal werd zelfs

nog verhoogd tot 1900, waarbij de eerste afleveringen in november 1942 moesten plaatsvinden. Vanwege productieproblemen en nog meer wijzigingen in het ontwerp lukte dit niet en daardoor zou het tot april 1943 duren voordat de T9 daadwerkelijk in productie werd genomen.

Het productietempo liep snel op tot 100 tanks per maand, tussen augustus 1943 en

januari 1944, maar daarna daalde het weer even snel toen de resultaten van de testprogramma's van het Amerikaanse en Britse leger aan het Ordnance Department werden gerapporteerd. Uiteindelijk zouden er maar 830 T9's worden gebouwd. De fouten die alsnog in het ontwerp waren ontdekt leidden er toe dat de T9 wel de aanduiding M22 kreeg, maar werd geklasseerd als "beperkt standaard". Er werden dan ook geen Amerikaanse gevechtseenheden mee uitgerust, hoewel een aantal tanks wel werd gebruikt voor opleidingsdoel-einden. Ook werden er twee experimen-



tington werden geleverd. Ze werden beide aangeduid als T9E1. Ze bevatten een aantal wijzigingen. De vorm van de toren was veranderd, hij was lichter ge-



Het tweede prototype, met registratienummer USA 3040335. Het onderstel is inmiddels versterkt en ook de haken voor het op-hangen onder een C-54 zijn aange-bracht (foto US Army)

tele eenheden opgericht en uitgerust met M22's. De 151^{ste} Airborne Tank Company werd op 15 augustus 1943 opgericht, ondanks de bezorgdheid of er wel voldoende transportvliegtuigen beschikbaar zouden zijn om de eenheid naar het slagveld te vervoeren. In december 1943 werd het 28^{ste} Airborne Tank Battalion opgericht, maar geen van beide eenheden werd daadwerkelijk ingezet vanwege gebrek aan belangstelling bij het Amerikaanse leger. Het 151^{ste} bleef in de VS, waar het van de ene basis naar de andere werd overgeplaatst; het 28^{ste} werd in oktober 1944 uitgerust met conventionele tanks.



Een zeldzame foto van een M22 van het 28^{ste} Airborne Tank Bataljon in Fort Knox, 1944. Deze eenheid voerde om onbekende redenen twee witte sterren aan beide zijanten van de toren (Patton Museum)

In april 1944 werden 25 M22's aangewezen voor gebruik in het European Theater of Operations. Ze werden in september 1944 afgeleverd en hoewel er een paar voor beproevingen naar de US Sixth Army Group in de Franse Elzas werden gestuurd, zijn ze nooit in een gevechtssituatie gebruikt.

De Britten hadden nog steeds belangstelling voor de M22, als vervanger voor de Tetrarch. In mei 1942 werd het eerste T9 prototype naar Engeland gebracht, in juni 1943 gevolgd door het tweede prototype T9E1. En hoewel het War Office zich realiseerde dat de M22 een aantal gebreken had, dacht men toch dat hij als luchtlandingstank wel bruikbaar zou zijn. De M22 kreeg de officiële naam "Locust" (Sprinkhaan) en er werden er, in het kader van de Leen- en Pachtwet, 260 naar Groot-Brittannië verscheept. Het merendeel hiervan werd in tankparken geplaatst totdat ze

na afloop van de oorlog werden gesloopt. Slechts acht tanks zouden met Britse luchtlandingstroepen in actie komen.

Gebreken

Gedurende 1943 en 1944 werd de M22 intensief beproefd door zowel het Amerikaanse Ordnance Department als de Britse Armoured Fighting Vehicle (AFV) Gunnery School op de Lulworth Ranges. Hieruit bleek een aantal problemen en gebreken. De AFV School noteerde dat het laden in een C-54 transportvliegtuig veel tijd kostte en dat er speciale uitrustingsstukken voor nodig

waren. Een ploeg van zes niet opgeleide mensen had er 24 minuten voor nodig; dit kon natuurlijk wel door voldoende opleiding worden verbeterd. Het uitladen duurde ongeveer tien minuten en als dit op het slagveld zou moeten worden gedaan dan waren zowel de tank als het vliegtuig gedurende deze tijd een schitterend mikpunt voor

vijandelijk vuur.

Het operationele gebruik van de tank

Een van de eerste M22's die aan Engeland werden geleverd. Hij heeft nog de eerste spatborden en de koplampen ontbreken nog. Let op de Covenanter bruglegger op de achtergrond.



zou ook worden beperkt door de beschikbaarheid van vliegvelden die groot genoeg waren om er met een geladen C-54 te landen en die voldoende dicht in de buurt van het slagveld lagen. De kans hierop was natuurlijk heel klein. Een speciaal zwaar transportvliegtuig voor de M22, de Fairchild C-82 Packet, was in ontwikkeling, maar dat zou pas na de oorlog beschikbaar zijn.

De US Army Armored Board schreef in September 1943 een kritisch rapport over de M22 waarin werd gesteld dat de tank ongeschikt was op het gebied van betrouwbaarheid en dat het twijfelachtig was of hij bij luchtlandingen succesvol zou kunnen worden ingezet. In de loop van 1944 realiseerde men zich dat de tank inmiddels was verouderd. De pantsering was zo zwak dat zelfs de pantserdoorborende munitie van een .50 machinegeweer er doorheen ging. Er waren ook klachten over het 37 mm kanon, dat absoluut niet in staat was het pantser van de meeste Duitse tanks te doorboren. In een rapport van 13 maart 1944 klaagden onderdelen van het 6^{de} Airborne Armoured Reconnaissance Regiment dat de bij het kanon horende brisantgranaten zo zwak waren dat de waarnemers de grootste moeite hadden om de explosie waar te nemen. Daarnaast waren er ook verschillende mechanische problemen en was de motor te zwak.

Operationele geschiedenis.

Eind 1941 waren er al verschillende nieuwe Britse eenheden opgericht die special waren getraind voor het uitvoeren van luchtlandingsoperaties. De grootste hiervan was de 1st Airborne Division en op 19 januari 1942 besloot het War Office dat een van de ondersteunende eenheden van deze divisie een tankeenheid moest zijn. Deze eenheid, aangeduid als het Light Tank Squadron, moest een sterkte krijgen van 19 lichte tanks en zou in de voorhoede van de divisie gaan opereren om, gebruik makend van hun snelheid, doelen te veroveren en deze bezetten tot ze door andere eenheden werd afgelost. De eenheid die werd uitgekozen om te worden omgevormd tot het Light Tank Squadron was het "C" Special Services Squadron, dat al als een onafhankelijke tankeenheid had gediend tijdens Operation Ironclad, de invasie op Madagascar medio 1942. Het squadron was al uitgerust met Tetrarch tanks, die onlangs van het War Office de status van luchtlandingstank hadden gekregen. Het "C" Squadron werd op 24 juni 1942 officieel aan de 1st Airborne Division toegevoegd, het nam z'n zeven Tetrarch tanks mee, tegelijk met de andere voertuigen waarmee de eenheid was uitgerust. De opleiding begon direct, maar de eenheid bleef niet lang bij de 1st Airborne Division. Midden 1943 werd de divisie overgebracht naar het Midden-Oosten, waar zij zou deelnemen aan de Operatie Husky, de invasie op Sicilië. "C" Squadron werd overgeplaatst naar de divisie waarvan het de rest van de oorlog deel zou uitmaken, de 6^e Airborne Division, die was opgericht in april 1943. Het ging door met de trainingen als luchtmobiele eenheid en nam deel aan verschillende oefeningen om bekend te raken met de taken die het zou moeten uitvoeren, zoals het verkennen van vijandelijke posities en het uitvoeren van tegenaanvallen tegen vijandelijke infanterie en pantsereenheden. Medio juli van dat jaar werd er een Amerikaanse vlieger naar Engeland gestuurd die moest laten zien dat de tank in een



Hamilcar paste en daarmee aan de grond kon worden gezet.

Op 25 oktober ontving het Light Tank Squadron 17 Locust tanks als vervanging voor de meeste Tetrarch tanks. Het squadron hield wel een paar Tetrarchs die bewapend waren met een 3 inch (76,2 mm) houwitser, bedoeld voor het leveren van infanterie-ondersteuning. Ze werden aangeduid als de Tetrarch 1 CS (Close Support). Verschillende Locust tanks kregen een Little John adapter op de loop van hun kanon om het bereik en het doorborensvermogen te verhogen. In december 1943 werd het squadron uitgebreid tot het 6th Airborne Armoured Reconnaissance Regiment en in maart 1944 werden plannen gemaakt voor de deelname met 17 Locust en drie Tetrarch tanks aan de operatie Tonga, de Britse luchtlandingen in Normandië. In april werden de Hamilcar zweefvliegtuigen van het regiment echter zodanig aangepast dat ze alleen maar geschikt waren voor Tetrarch tanks. Eind maart waren de Locust tanks al vervangen. Naar het schijnt vanwege veelvuldige problemen met het geschut, de versnellingsbak en andere mechanische problemen.

Het regiment nam op 6 juni 1944, als onderdeel van de 6^e Airlanding Brigade, met 20 Tetrarch tanks deel aan Operatie Tonga. De tanks waren door hun dunne pantsering en zwakke bewapening absoluut niet opgewassen tegen de tanks en het gemechaniseerde geschut van de Duitse troepen, zoals de Panzer IV en de StuG III. In augustus 1944, bij de voorbereidingen voor de geplande uitbraak uit het Normandische bruggenhoofd, werd het

merendeel van de Tetrarchs van het "A" Squadron vervangen door Cromwell tanks. Alleen het stafeskadron van "A" Squadron hield drie Tetrarch tanks. In september keerde de divisie terug naar Engeland en in de eerste week van oktober onderging het 6^e Airborne Armoured Reconnaissance Regiment een ingrijpende reorganisatie. Het werd compleet geherstructureerd en de nog overgebleven Tetrarch tanks werden weer vervangen door Locust tanks.

Operatie Varsity

In maart 1945 kreeg de 6e Airborne Division te horen dat zij zou deelnemen aan Operatie Varsity, de luchtlandingsoperatie ter ondersteuning van de 21e Army Group bij het oversteken van de Rijn. De divisie zou op 24 maart, samen met de Amerikaanse 17^e Airborne Division, per parachute en met zweefvliegtuigen worden gedropt in de buurt van de stad Wesel. Hier moesten de strategisch belangrijke plaatsen Hamminkeln, verschillende belangrijke bruggen over de Issel en het zuidelijke deel van het Diersfordter Wald worden veroverd. Acht Locust tanks van het regiment, verdeeld in twee pelotons van elk vier tanks, zouden met de 6^e Airlanding Brigade landen op landingszone "P", ten oosten van het Diersfordter Wald en ten westen van Hamminkeln, en dienen als strategische reserve voor de divisie. De rest van het regiment zou over de weg komen, na met de 21^{ste} Army Group de Rijn te zijn overgestoken/



De acht Locust tanks werden tussen 17 en 20 maart in hun Hamilcar zweefvliegtuigen geladen en op de morgen van 24 maart door Handley Page Halifax bom-

menwerpers de lucht in getrokken. Het weer was uitstekend en alle acht zweefvliegtuigen kwamen zonder problemen bij hun landingszone. Tijdens de landing ging het echter behoorlijk fout. Een Hamilcar brak los van zijn sleepvliegtuig en viel in de lucht uit elkaar, waarschijnlijk door een structurele fout. De Locust tank stortte naar beneden en viel te pletter. Drie andere zweefvliegtuigen kwamen in zwaar luchtafweervuur terecht en verongelukten bij de landing. Een tank had alleen maar een beschadigd machinegeweer, de tweede sloeg door een huis waardoor de radio en het kanon werden vernield en de derde brak bij de landing uit de Hamilcar en sloeg over de kop, waardoor hij onbruikbaar raakte.



Zes tanks kwamen min of meer bruikbaar aan de grond, twee daarvan zouden echter het rendez-vous punt voor het regiment nooit bereiken. Een onbeschadigde tank kwam een groep Amerikaanse para's te hulp die onder vuur lag van een Duits gemechaniseerd kanon, maar werd daarbij zelf uitge-

schakeld. Een tweede Locust kreeg pech toen hij probeerde een jeep uit een beschadigd zweefvliegtuig te trekken. De bemanning bleef wel bij deze tank en kon de Britse luchtlandingstroepen ondersteunen.



Van de vier Locust's die wel het rendez-vous punt bereikten waren er maar twee min of meer onbeschadigd en geheel gevechtsgereed. Ze werden onmiddellijk

ingezet op het hoog gelegen gebied ten oosten van het Diersfordter Wald, waarbij ze werden gedekt door de twee beschadigde tanks. Bij hun aankomst werden ze aangevallen door Duitse troepen, zodat ze de hulp van een infanteriecompagnie inriepen. Door hun aanwezigheid trokken

ze artillerievuur aan en hoewel de beide tanks niet werden geraakt, leed de infanterie behoorlijke verliezen. Dit was aanleiding de tanks terug te trekken. De vier tanks en de overgebleven infanterie vormden een kleine strijdmacht die verschillende Duitse aanvallen op hun positie wist af te slaan. Ze werden rond

10.30 uur door een tankeskadron van het 44^{ste} Royal Tank Regiment en elementen van de rest van het 6^e Airborne Armoured Reconnaissance Regiment uit hun benarde positie bevrijd.

Na de oorlog.

Operatie Varsity was de enige keer dat de Locust tank bij het Britse leger in actie is gekomen. In januari 1946 werd de tank onbruikbaar verklaard. Als er in de toekomst weer gebruik zou worden gemaakt van luchtlandingstanks dan zouden dit

geheel nieuw ontworpen voertuigen zijn.

Een klein aantal Locusts werd overgedaan aan legers van andere landen. De KL heeft er in ieder geval twee gehad, het Belgische leger kreeg er een paar, die van hun bewapening werden ontdaan en werden gebruikt als commandotanks in hun Sherman regimenten. Een groter aantal tanks werd geleverd aan het Egyptische leger, waar ze verschillende verouderde tanks vervingen, zoals Vickers Mk.V lichte tanks die de Egyptenaren voor WO2 hadden verworven. Verschillende tankcompagnieën, uitgerust met Locust tanks, werden ingezet in de oorlog met Israël in 1948. Er zijn zelfs Locusts teruggestuurd naar de VS, waar de koepels werden verwijderd en de tanks in de landbouw werden gebruikt als trekker. De rest eindigde ongebruikt in het hoogovens.

Bronnen:

- M22 Locust, Le char "volant", Trucks & Tanks Magazine
- Le Marmon-Herrington M22, Véhicules Militaires Magazine nr. 31, 2010
- M22 Locust, Fine Scale Modeller, maart 1997
- "Tinkertoy Tank", Steve Zaloga, Military Modelling, vol. 35 nr. 2
- Light Tanks M22 Locust and M24 Chaffee, AFV Weapons Profile nr. 46
- STUART, A History of the American Light Tank, R.P. Hunnicut



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), IBG 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, MAIM, 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, Schatten 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



350 JAAR KORPS MARINIERS



Afgelopen december vierde het Korps Mariniers haar 350 jarig bestaan met een groots defilé op de Rotterdamse Coolsingel. Voor zo'n defilé moet natuurlijk worden geoefend en waar kan dat nou beter dan op het terrein rond het Nationaal Militair Museum. Het gebeurde op 11 december j.l., Wim den Dunnen maakte de foto's.



▲ Landrover Defender 110XD WW

▼ MB G280 CDI



BvS 10 Viking



▲ BV 206 met 60 mm mortier

▼ Tropco van 140 HET, met BvS 10 Viking



◀ Przewalskipaarden
Korps Mariniers.



Er reden ook verschillende historische voertuigen mee zoals die destijds in NOI door de MARBRIG werden gebruikt.



▲ Chevrolet CMP en GMC CCKW-353



▲ Halftrack M3A1

▼ Chevrolet CMP



▼ Jeep met trailer



NIEUWE LEDEN

R. BLOKKER, Alkmaar
S. DEENEN, Overloon
B. GHUIJS, Didam
J. de GROOT, Emmen
B. HARTSUIKER, Purmerend
M. JANSEN, Sexbierum
D.H. JANSSEN, Reuver
J. de JONG, Stiens

R.E. KLAURKA, Aalsmeer
E. LEGEMAAT, Leusden
J.R. MANSOER, Schiedam
E. PELS, Beuningen
F. van SCHAIJK, Soerendonk
M. STRAATMAN, Elst
F. van TILBURG, Hoogerheide
I. van TILBURG, Helmond
M. VERPLOEG, Oss
E. VOGEL, Rotterdam



Het mooie van het bezoeken van beurzen is dat je voor een leuke prijs nieuwe kits kunt kopen. Ik liep al enige tijd met het idee eens een moderne tank te bouwen en even uit de hoek van WO 1 en 2 te stappen. Toen Meng met de Merkava 3D op de markt kwam en er



zeer lovende kritieken over deze doos verschenen, was het geen moeilijke keus meer en werd deze kit anderhalf jaar geleden tijdens de SMC beurs in Veldhoven aangeschaft.

Bij het openen van de doos viel de hoge standaard van de gietdelen meteen op en tijdens de bouw werd dit nog eens bevestigd door een goede pasvorm. Natuurlijk kan het bij mij niet zonder enige aanpassing of verbouwing, zo ook bij deze kit. Bij het zien van foto's in het boekje *Modellers Guide to Modelling The Merkava 3D* van AFV Publications, was het voorbeeld waarnaar de tank gebouwd ging worden snel gevonden. Het betreft 21 Gimel - Barak Brigade – Sufa Batallion, gestationeerd op de Golan Hoogvlakte in 2011. Deze tank heeft tijdens een oefening in maart van dat jaar de tactische markering “3 Alef” en dit geeft een mooi contrast tussen de tanknummering en de tactische nummering.

Eén van de veranderingen die ik moest maken betrof de antenne-inrichting. Door stukken gietraam te gebruiken kon ik met mijn draaibankje zelf de benodigde delen van hetzelfde plastic fabriceren. Het grote voordeel hiervan is natuurlijk het gebruik van dezelfde lijm en de uiteindelijke stevigheid van het geheel. Ook zijn er voor enkele details onderdelen gebruikt uit de *Blast upgra-*

de set, waarvan de fraaie machinegeweren in detaillering en gietkwaliteit boven verwachting zijn.

Een voordeel van deze kit is dat de antislip laag niet is aangebracht. Hierdoor kan je zelf een gevarieerd oppervlak creëren. Met blanke lak en heel fijn zand is dit eenvoudig te doen en je kunt er met behulp van een tandenstoker hier en daar lichte schade in maken. Ook hierbij kwam het boekje van AFV zeer van pas. De auteur heeft duidelijke foto's gemaakt van zijn model met hierop de vlakken die behandeld dienen te worden. Let er echter wel op dat het zand dat je gebruikt niet getrommeld is maar scherp, dit geeft het effect van de antislip beter weer. (▼)



De twee zakken achterop en de afdekdoek voor de torenmand werden uit het papieren draagvel van pakketstickers gesneden en geplaatst nadat ik ze flink had gekreukeld. Deze stickervellen zijn van een papiersoort die heel glad aanvoelt en bij het schilderen geen haren geeft. De kreukels geven na een behandeling met een olieverf wash het effect van canvas goed weer. (▼)



De drie tactische markeringen die op afneembare panelen zijn aangebracht, zijn ook van dit materiaal gemaakt en na een kleurbehandeling met de hand geschilderd. Dit geeft de tekens (3 Alef) dezelfde uitstraling als op de echte met de hand geschilderde panelen.



Naar mijn mening is een model gebaat bij een setting. Dit geeft het een extra dimensie en “verankering”, dus een ondergrondje kwam al snel in beeld. Om de aandacht niet teveel af te leiden van de tank moest het eenvoudig van opzet

blijven, maar ook enige spanning in het geheel brengen. Na een paar testopstellingen was de juiste lijn gevonden en ging ik aan de slag. Eerst de lijst gezaagd en samengevoegd, waarna ik met een kurkmatje (placemat van Ikea) de tracksporen heb uitgezet.

Hierna werd met muurvuller de aardlaag hierop aangebracht. Om de tank één te maken met het geheel had ik hem er tijdens deze handeling al opgezet, met het idee hem vóór het schilderen weer weg te halen. Nou Willem, dan moet je dat niet vergeten! Een dag later zat de tank permanent in de modder. Dit was een kleine tegenslag, maar uiteindelijk heb ik het geheel

in de Vallejo Black Primer weten te krijgen.

Na het uitharden kon ik de basiskleur AK 790 IDF Sinai Gray Modern in dunne laagjes aanbrengen en zo al enige diepte in de verflaag maken. Enkele details kregen hun kleur en hierna was het tijd voor de diverse washes, pinwashes en olieverf



modulatie, waardoor het model zijn diepere tinten en verwerking kreeg. Om mezelf niet blind te staren op één fase in de bouw ben ik tijdens deze handelingen ook begonnen met het aanbrengen van het gras. Door zonder volgorde van vlak naar vlak te gaan en weer terug, krijg je variatie in de vegetatie en zorg je ervoor dat je niet teveel in herhaling valt. Ook het gebruik van meerdere tinten levert een mooi gevarieerd oppervlak op. Toen ik hiermee bezig was kwam ik op het idee een vlag te plaatsen. Die zie je veel op en aan voertuigen tijdens oefeningen en zelfs bij gevechtshandelingen. Even googelen en een gevonden vlag op de juiste maat printen. Mijn printer kan tweezijdig printen en dat kwam hier goed van pas. Mits je de vlag goed uitlijnt is het mogelijk binnen een kleine tolerantie van een halve millimeter dubbel te printen. Hierna is het zaak de vlag te plooien (niet vouwen) zodat er een natuurlijke golfbeweging in ontstaat. Nog een kleine verweringsbehandeling met olie verf en hij kan geplaatst worden. Gebruik voor het schilderen op papier nooit met water verdunde verf. Deze trekt de structuur van het papier open en veroorzaakt een harig effect.

Tijdens de modelbouwbeurs te Goes, begin vorig jaar, kreeg ik het idee er ook een paar figuren bij te zetten. Het voordeel van bouwmiddagen of deze

beurzen is dat je van medebouwers en bezoekers gezonde ideeën krijgt aangekeerd. Dus ook hier weer even googelen, mooie figuren van Black Dog vinden en dan bestellen. Bestelling binnen 48 uur binnengekregen (mooi gedaan, *der Sockelshop!*). Snel de figuren bekijken en S#*T, in één van de doosjes zat een verkeerd figuur. Het bleek een andere uit de reeks te zijn. Na wat passen en meten leek het mij een goed idee deze iets te veranderen en toch te gebruiken. Nu kwam er een tweede aapje uit de mouw: de geweren waren slecht gegoten en zaten vol luchtballen. Bij één ontbrak de loop en het geweer brak door een luchtbel ook nog eens in tweeën. Gelukkig heb ik op mijn werk injectienaalden in allerlei diameters en

kon ik de lopen redelijk makkelijk vervangen en het geheel weer samenstellen en herstellen met greenstuff van Games Workshop.



Na een middag schoonmaken en samenvoegen waren de figuren klaar voor de verf en na enkele schildersessies konden zij hun plaats op het tafereel innemen. Op de computer een naamplaatje ontworpen, geprint en klaar! Wat een bakbeest!

Willem





In DE TANK 170 schreef Erik Hendriks o.a. het volgende over de Merkava 3 en 3D:

De productie van de Merkava 3 begon in 1989, de eerste werd begin 1990 aan de Zahal geleverd. Een van de commandanten verwoordde de verschillen tussen de diverse Merkava's als volgt: *"De verschillen tussen de Merkava 2 en de Merkava 1 zijn evolutionair; de verschillen tussen de Merkava 3 en de Merkava 2 zijn revolutionair."*

Waarom? De nieuwe Merkava had een nieuwe vuurleiding (Knight), een nieuwe, unieke ophanging met torsievering, een 120 mm kanon, een motor die 33% meer vermogen leverde (de Teledyne Continental ADVS-1790 9AR met 1200 pk in plaats van 900 pk, gekoppeld aan een versnellingsbak van Ashot Ashkelon Industries Ltd.) en een toren die bestond uit een karkas, waarop modules bepantsering konden worden bevestigd. Dit had als groot voordeel dat, als een tank geraakt zou worden, het beschadigde pantser vervangen kon worden door een nieuw stuk pantser. Ook was het op die manier eenvoudig om een nieuwere generatie pantser op de tank aan te brengen. Een Lego-tank, zo U wilt. De hoofdbewapening, het 105 mm kanon, werd vervangen door een in licentie vervaardigd Rheinmetall 120



mm/44 kanon, zoals ook gebruikt werd op de Leopard 2 en de M1A1 Abrams. Het kanon werd verbeterd en voorzien van een Vidco thermisch omhulsel.

De Merkava 3 werd, op de motor na, geheel in Israël vervaardigd. Hij kon in principe als een volledig nieuwe tank worden beschouwd. Nadat er ongeveer 20 stuks waren afgeleverd, werd de productie gestaakt in verband met de aanval van Irak op Kuwait. Er was geen aparte werkplaats waar Merkava's hun groot onderhoud kregen, dit gebeurde in dezelfde fabriek waar ze ook het levenslicht zagen (Maintenance and Restoration Center 7100 - MRC 7100). Op dat moment ging de prioriteit naar het opwaarderen van reeds bestaande Merkava's. Na de Golfoorlog van 1991 werd



de productie van de Merkava 3 hervat.

De Merkava 3 werd in 1994 in de productiehul vervangen door de **Merkava 3 Beth**. Deze variant had zwaarder pantser aan de torenzijkanten en werd later voorzien van zogenoemd *top armour* zoals bij de Merkava 2 Gimel. Het verschil tussen de Merkava 3 en de Beth is het duidelijkst aan de linkerzijde van de toren. Het affuit voor de FN Mag is bij de 3 aan de zijkant van de toren bevestigd en steekt prominent uit, terwijl het bij de 3 Beth, als gevolg van het nieuwe, dickere pantser, op het dak is bevestigd. Aan de rechterzijde is het te zien aan de dikte van het onderste deel van het zijpantser net achter de rookgranaatwerper. Dit is bij de Merkava 3 Beth dikker. Verder zijn er wat verschillen te zien op plaatsen waar o.a. de antennevoeten bevestigd zijn.

De 3 Beth was maar twee jaar, tot 1996, in productie. De volgende variant was de **Merkava 3 Beth BAZ**. BAZ heeft betrekking op het nieuwe vuurleidingssysteem en is een acroniem voor *Barak Zoher*, heldere bliksemschicht. Vanaf



begin 1999 kreeg deze tank een Commander's Independent Weapons Sight à la M1A2 Abrams en Leclerc. Hiermee kreeg de tank de mogelijkheid een doel uit te schakelen terwijl er al naar het volgende doel werd gezocht, de zogenaamde *hunter-killer* mogelijkheid. Verder kreeg deze versie een nieuwe airconditioning / NBC-suppressie aan de linker achterzijde van de



toren (genaamd Yoni) en werd de vorm van het mangat van de lader veranderd in een cirkel met dezelfde diameter als het mangat van de commandant. Deze

variant kan met gebruikmaking van de Lahat raket (die afgevuurd wordt door de 120 mm loop) laag vliegende helikopters aanvallen.

Eind 1999 werd het pantser van de Merkava 3 Beth BAZ vervangen door een (van voren gezien) wigvormig pantser dat er voor zorgde dat de tank er heel anders ging uitzien dan voorheen. Dit pantser werd *Dor Dalet* (vierde generatie) genoemd. De versie die tijdens de Eurosatory in 2001 te Parijs te zien was, heet dus eigenlijk de **Merkava 3 Beth Baz Dor Dalet** maar wordt meestal aangeduid met **Merkava 3D**. Dit pantser werd ook op de Magach 6B Gal Batash en Merkava 2C's aangebracht, waarmee deze versie de naam **Merkava 2C Dor Dalet** kreeg. De gebruikelijke aanduiding luidt echter **Merkava 2D**.



Voor ál Uw modelbouwproducten Modelbouwverf.nl

Wij zijn vanaf mei 2008 druk aan de weg aan het timmeren om de modelbouwer in Nederland een totaaloplossing aan te bieden.

Enkele voordelen:

- Enorm aanbod van bekende, maar ook minder bekende merken tegen een vriendelijke prijs
- Ruime collectie kits, etswerk, ombouwsets, verf, lijm en scenery artikelen: wij kunnen U op dit moment ruim 24.000 artikelen leveren.
- Specialist op het gebied van etswerk en daaraan verbonden gereedschappen. Merken: Aber, Eduard, Tamiya, The Small Shop.
- Wij leveren de volgende verf, pigment en weathering producten grotendeels uit voorraad: Tamiya, MIG Productions, 502 Abteilung, Revell, Humbrol, Ammo of Mig Jimenez, Vallejo (Model Air, Model Color, Game Air, Game Color en Panzer Aces)
- Professioneel advies via email of per telefoon - zie onze website voor de bereikbaarheid!
- Lage verzendkosten: wij verschepen binnen Nederland via Kiola (€3,95) en Post.nl (€6,95). Bovendien vervallen de verzendkosten bij een bestelling vanaf €65,00!
- Maandelijkse nieuwsbrief met aankondigingen van nieuwe artikelen, leuke acties en speciale aanbiedingen.

10%
ledenkorting

kortingscode:
KC_TS_10



Op zoek naar die éne kit die U nergens kunt vinden? Stuur ons een korte email met het merk en het artikelnummer en wij gaan voor U zoeken. Nog lang niet alle producten die wij bij onze leveranciers kunnen krijgen staan op dit moment in onze webshop: U krijgt altijd binnen 48 uur een eerste terugkoppeling!

Volg ons op:  
Betaalgemak:  

Modelbouwverf bij MaRo Trading&Design
www.marotd.com / www.modelbouwverf.nl / info@marotd.nl



“PRAYING MANTIS”

Een van de meest opmerkelijke voertuigen in de collectie van het Tank Museum in Bovington is de Praying Mantis (Bidsprinkhaan). Het is een heel ongebruikelijk ontwerp en dat is tegelijk het sterkste en het zwakste punt van het voertuig. In sommige omstandigheden had het heel goede diensten kunnen bewijzen maar op andere momenten zou het door zijn nadelen voor de twee bemanningsleden een rijdende doodskist zijn geworden.

Het idee

De ontwerper was Ernest Edward James Tapp. In een brief aan de School of Tank Technology van het Britse Royal Armoured Corps Centre legde hij uit waarom hij dit ontwerp had gemaakt. In de Eerste Wereldoorlog was hij officier bij het Machine Gun Corps en betrokken bij een actie toen een dozijn tanks opdracht hadden gekregen een zwaar verdedigde positie aan te vallen. Elf tanks werden hierbij uitgeschakeld toen ze een ondiepe vallei moesten oversteken. Tapp realiseerde zich dat een paar beschermde machinegeweren voldoende waren geweest om de betreffende positie te veroveren indien ze deze dicht genoeg hadden kunnen naderen. Om dat mogelijk te maken hadden ze heimelijk dichterbij moeten kunnen komen, met de machinegeweren op affuiten welke omhoog konden worden gedaan om te kunnen schieten en weer omlaag om verder voorwaarts te gaan.

In 1929 richtte Tapp samen met zijn broer een bedrijf op met de naam County Commercial Cars Ltd, gevestigd in Fleet, Hampshire. Het bedrijf hield zich bezig met de productie van ombouwsets om Ford vierwiel vrachtwagens om te bouwen tot zeswiel uitvoeringen. Hij deed echter niets met zijn idee voor een gevechtsvoertuig, tot 1937, toen duidelijk werd dat er weleens een nieuwe oorlog zou kunnen uitbreken. Tapp zocht contact met generaal Sir Ernest Swinton en bracht zijn idee onder diens

aandacht. Swinton zag het nut en de mogelijkheden en drong er op aan zo snel mogelijk een dergelijk voertuig te ontwikkelen. Er werd op 4 augustus 1937 een aanvraag voor een patent ingediend. Dit werd op 6 februari 1939 goedgekeurd, maar het War Office verklaarde dit als “geheim”, waardoor publicatie pas plaatsvond op 20 februari 1946.

Met als omschrijving “verbeteringen betreffende mechanisch aangedreven voertuigen” beschreef het in zeer algemene termen hoe een wiel- of rupsvoertuig, te gebruiken voor transport dan wel gevechtsoverdrachten, met een of meer bemanningsleden, kon worden aangepast voor speciale doeleinden. Wel was omschreven dat het ging om een voertuig met een lage doosvormige romp die op en neer kon worden bewogen. Dit was ook de essentie van het voertuig dat later de “Praying Mantis” zou worden. De tekeningen bij het voorstel toonden een laag rupsvoertuig met de motor aan de achterkant, in het midden een rechthoekige “doos”, bevestigd aan een spil zodat hij op en neer maar ook heen en weer kon worden bewogen. Aan de voorkant van de doos zat een soort koepeltje dat onafhankelijk van de doos heen en weer kon bewegen. Hierin zat een machinegeweer achter een pantserschild.

Het ontwerp was klaarblijkelijk goed doordacht en er was aan veel details aandacht geschonken. De vloer van de doos was zodanig uitgevoerd dat de inzittenden er comfortabel voorover in konden liggen. Er was een luchtfilter zodat het voertuig ook bij een gasaanval kon worden gebruikt zonder dat de bemanningsleden een gasmasker hoefden te gebruiken. De voorzieningen om de doos naar alle kanten te kunnen bewegen waren echter te gecompliceerd,



zeker voor een gevechtsvoertuig. Toen het ontwerp eenmaal werd gebouwd kon de romp dan ook alleen maar omhoog en omlaag en waren de machinegeweren op een draaiaffuit geplaatst.

Het eerste prototype

In 1937 werd het eerste voertuig volgens het hierboven beschreven ontwerp gebouwd. Volgens de omschrijving was het 1,35 meter breed en met de doos omlaag ongeveer 75 cm hoog. De lengte was ongeveer 4,30 meter, zonder machinegeweren. In oktober 1939 werd het in Chobham getoond aan vertegenwoordigers van de Generale Staf, die besloten dat er op dat moment geen behoefte was aan een dergelijk voertuig, maar dat dat later misschien wel het geval zou kunnen zijn. Ook werd gesteld dat een tweepersoons uitvoering beter zou zijn voor het moreel en omdat zowel rijden als vechten voor één man teveel zou zijn.

Er werd meteen zo'n voertuig ontworpen en in december 1939 waren de tekeningen klaar voor het Ministerie van Bevoorrading (Ministry of Supply). Ze werden niet met enthousiasme in ontvangst genomen. De tekeningen werden niet serieus bestudeerd en het project werd officieel afgekeurd, hoewel er wel enige belangstelling was van de Home Guard. Begin 1941 kreeg het



Ministerie voor Vliegtuigproductie er wel belangstelling voor, namelijk als lucht-mobiel gevechtsvoertuig. Maar er werden niet echt vorderingen gemaakt. Pas in oktober vond er een demonstratie plaats voor vertegenwoordigers van de Generale Staf en het Departement voor Tankontwikkeling. Dit leidde in maart 1942, vijf maanden later, tot een opdracht aan de County Commercial Cars Ltd. om een nieuw tweepersoons voertuig te bouwen.

Het tweede prototype

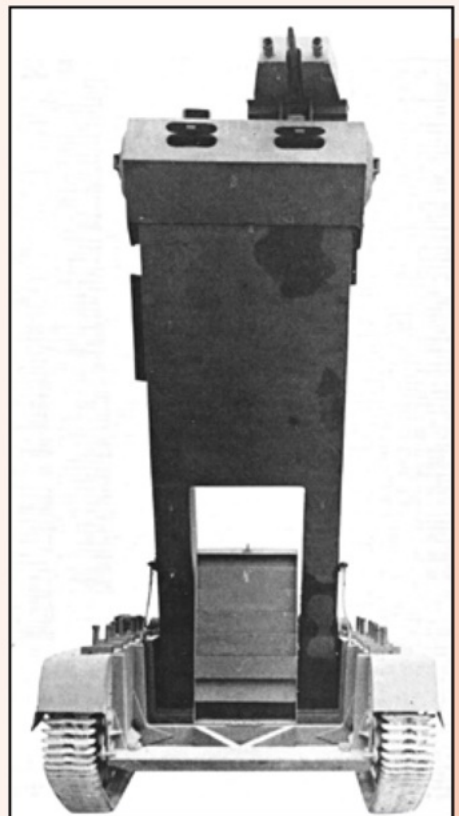
Dit was gebaseerd op de romp en het onderstel van een Bren Carrier. Dit was er een van een serie van 210 Bren Carriers No.2 Mk.I die in november 1937 waren besteld bij Messrs John I. Thornycroft voor £ 825 per stuk. Ze waren gebouwd en afgeleverd tussen juni 1938 en april 1939. In 1942 werden er geen carriers voor speciale taken meer gebouwd, alleen nog maar Universal Carriers. Onder andere de oude Bren Carriers werden niet langer beschouwd als eerstelijns voertuigen en waren dus makkelijker beschikbaar voor andere doeleinden. Voor de Praying Mantis werd het onderstel gebruikt, maar hij was wel langer dan de oorspronkelijke carrier en daardoor hadden de rupsbanden elk 21 schakels méér. De motor was dezelfde 85 pk Ford V8, maar de versnellingsbak was gewijzigd. Verder werd er weinig van het oorspronkelijke voertuig gebruikt. De nieuwe machine had de motor achterin, twee zijpanelen zonder bodem daartussen maar wel met kruisstukken voor de stevigheid. Het meest opvallend was de lange rechthoekige, gepantserde romp, die tussen twee beweegbare armen was geplaatst. Dit geheel scharnierde aan



de achterkant. De romp bood plaats aan twee bemanningsleden die er via twee toegangskleppen in konden kruipen en vervolgens languit op matten voorover moesten liggen. De plaats van de bestuurder was rechts, die van de schutter links. Beiden hadden een klein kijkluikje vóór en achter zich. De bestuurder had een episcoop met een gezichtsveld van 190° en voor het zicht naar achteren een soort spiegels in gepantserde flap-pen die door middel van kabels konden worden geopend en gesloten. De besturing ging door middel van een stuurwiel, van het zelfde type als dat bij de carrier. Het gasgeven ging met de hand, de koppeling, het schakelen naar een andere versnelling en het remmen ging door middel van voetpedalen. De bewapening, twee .303 Bren mitrail-leurs, was in een speciaal torentje geplaatst, ook wel aangeduid als de "helm". Dit was horizontaal 360° draai-baar en kon verticaal 30° omhoog en omlaag. De Brens waren onder pantser en ondersteboven gemonteerd, zodat de magazijnen makkelijk konden worden verwisseld. Ze werden afgevuurd door middel van kabels aan de trekkers. De schutter had een periscoop vizier. Tussen de twee mitrailleurs was een anker gemonteerd dat door middel van een patroon kon worden afgevuurd. Het kon worden gebruikt om prikkeldraad weg te trekken. Het was een één-schot

installatie die alleen van buitenaf kon worden herladen.

De romp werd hydraulisch op en neer bewogen door stangen die werden aangedreven door een gecombineerde koppeling en hydraulische pomp die werd aangedreven door een krachtaf-nemer op de versnellingsbak. Helemaal omhoog duurde 18 seconden, weer helemaal omlaag ging in vier seconden. De normale stand was een hoek van ongeveer 10°, maar het voertuig was bij





elke hoek inzetbaar. De beweging omhoog werd door middel van twee stalen kabels gelimiteerd. Het omhoog of omlaag brengen van de romp kon door beide bemanningsleden worden uitgevoerd.

Beproevingen.

De eerste rijproeven vonden plaats op 22 juli 1943. De resultaten waren bevredigend, maar leidden wel tot enkele aanpassingen van de "helm" en de opstelling van de mitrailleurs. Begin augustus werd het verzoek ingediend voor de officiële beproevingen, eind oktober werd het voertuig naar Chobham gestuurd. De maand daarop kwam er echter een brief van het Departement van Tankontwikkeling waarin stond dat er officieel geen behoefte was aan het voertuig, maar er moesten wel beproevingen worden uitgevoerd voor het geval dat dit standpunt later zou wijzigen. Alleen de algemene prestaties werden derhalve getest. Dit hield in 80 kilometer rijden over de weg en 725 kilometer door het terrein.

Het officiële rapport, gedateerd 21 december 1943, begint met de opmerking dat het voertuig, omdat het incompleet was geweest, was verzwaard tot het gewicht dat het bij normaal gebruik zou hebben. De belangrijkste conclusies waren:

- "Vermoeidheid van de bestuurder als gevolg van zijn onnatuurlijke houding".
- Het hefmechaniek was ieder uur zes keer getest, in totaal 115 keer op de weg en 453 keer in het terrein. Het had meestal op 10° gestaan en in deze stand kon het voertuig ongeveer twee uur achter elkaar worden gebruikt. Daarna kreeg had bemanning zoveel pijn in de nek dat er eerst moest worden gerust. Ook

verslechterde de kwaliteit van de lucht in de romp erg snel door een gebrekkige ventilatie.

- Bij het terreinrijden, uitgevoerd op Chobham Common en beschreven als "gedaan onder zware omstandigheden", werd veelvuldig modder opgeworpen die vervolgens in de omkapping van de radiator terecht kwam doordat de ventilatiesleuven naar voren openstonden. Om dit te verhelpen waren de bovenste drie sleuven afgedekt, waardoor de koeling van de motor echter niet meer voldeed.
- Aandrijfriemen waren halverwege de beproevingen versleten en moesten worden vervangen, waarvoor de voorkant van de motor moest worden gedemonteerd.
- De binnenste veer van een van de loopstellen begaf het tegen het einde van de beproevingen, maar die hoefden hiervoor niet te worden onderbroken.
- De versnellingsbak vertoonde ook verschillende mankementen en die leidden er ten slotte toe dat de beproevingen moesten worden afgebroken.
- Het voertuig bleek topzwaar te zijn als de romp in de hoogste stand stond en er met hoge snelheid bochten moesten worden gemaakt. Ook hadden de bemanningsleden erg weinig bewegingsruimte. De schutter kon nauwelijks zijn hoofd draaien om te zien of het doel werd geraakt en hij en de bestuurder stootten vaak hun hoofd tegen het dak van de romp.
- De scharnieren van de toegangs-kleppen braken tijdens de beproevingen af waardoor de kleppen van het voertuig vielen. De suggestie werd gedaan ze kleiner te maken.
- Het mechaniek dat de "helm" in een stabiele stand moest houden bleek niet sterk genoeg te zijn. Bedieningshendels stonden te dicht bij het stuurwiel en bij sommige manoeuvres lag de schutter de bestuurder in de weg.

- Het brandstofsysteem gaf ook problemen. De brandstoftanks waren te klein. Ze hadden een inhoud van 70 liter, maar slechts driekwart hiervan kon worden daadwerkelijk gebruikt.
- Aanbevolen werd sleep- en hijsogen te bevestigen.

De eindconclusies waren dat het onderstel overbelast was, het stuurmechaniek onbetrouwbaar was en de verbindingen met de versnellingsbak te zwak waren. Stangen zouden hier beter zijn dan kabels. Men vermoedde dat het hefmechaniek niet zou voldoen, hoewel het bij de beproevingen geen problemen had gegeven.



Het voertuig werd kort voor kerstmis 1943 teruggestuurd naar de fabrikanten, het rapport volgde eind februari 1944. De geconstateerde tekortkomingen werden aangepakt en in april was ook de nieuwe "helm" klaar voor het uitvoeren van schietproeven. Het verzoek daarvoor werd ingediend, maar het antwoord was dat ze niet konden worden gedaan in Chobham. De Home Guard had echter wel mogelijkheden. De proeven werden uitgevoerd op 5 mei 1944. Het bleek dat de "helm" naar links of naar rechts wegdraaide als alleen met die betreffende mitrailleur werd gevraagd. Een tweede test, uitgevoerd op 24 mei, verliep beter doordat er mondingsvlamdempers op de lopen waren bevestigd.

De volgende dag werd het voertuig naar Chobham gebracht, maar de generale Staf keek er niet meer naar, hoewel daarvoor wel een verzoek was ingediend. Begin juni was er nog wel wat officiële belangstelling toen het Departement voor Tankontwikkeling informeerde of er een dozijn voertuigen gereed kon worden gemaakt voor beproevingen in Nieuw Guinea. Een stafofficier uit dat oorlogsgebied had het voertuig gezien en zag er wel wat in. Er werd op 29 juni een test uitgevoerd waarbij zo'n 2000 schoten werden afgevuurd. Alles ging goed maar er werd geen rapport over opgemaakt en de volgende dag ging het voertuig terug

naar Fleet. Twee weken later moest het weer terug naar Chobham voor een korte inspectie door een aantal senior officieren, maar die onthielden zich van commentaar.

Ten slotte

Eind juli kwam er een brief van het Departement voor Tankontwikkeling dat er geen behoefte was aan het voertuig en dat het werk eraan werd stop gezet. Toch kwam er eind oktober nog een verzoek het weer naar Chobham te sturen. Men wilde onderzoeken of het ook geschikt kon worden gemaakt voor raketten of

een mortier. Ook dit leverde echter geen concrete resultaten op. Daarna hield alle belangstelling op. Het enige wat nu nog resteert is een uniek en curieus voertuig in het Tank Museum in Bovington.

Ondanks het mislukken van Tapp's oorspronkelijke concept is het idee van het hydraulisch omhoog brengen van een wapensysteem na de oorlog veelvuldig toegepast op allerlei voertuigen die waren bewapend met een systeem voor geleide raketten.

Technische gegevens:

- Lengte, met de romp naar beneden 4,98 m
- Lengte, met de romp omhoog 3,91 m
- Hoogte, met de romp naar beneden 1,35 m
- Hoogte, met de romp omhoog 3,76 m
- Breedte 1,93 m
- Pantsering: 12 mm
- Snelheid: 40 km/uur

Bron: Mr Tapp's Mantis, Peter Gillson, Military Modelling Vol.33, No.4



MILITARY MODEL SHOP

DE WEBWINKEL VAN EEN MODELBOUWER VOOR DE MODELBOUWER.

Het adres voor uw modelbouw benodigdheden.

De Merken die wij voeren:



En nog veel meer.... voor ons aanbod en meer informatie bezoek onze webshop. Wij helpen u graag

WWW.MILITARYMODELSHOP.NL





Scale World

SCALE MODELS AND ACCESSOIRES

We feliciteren alle TWENOT leden met het 40-jarige jubileum. We doen dat met een speciale actie.

**De hele maand mei, elke 3^e bouwdoos
75% korting**

Actie loopt van 1 mei t/m 31 mei. Korting wordt berekend over de goedkoopste bouwdoos en geldt alleen op plastic bouwdozen (tanks, figuren, etc...(geen resin)). Deze actie geldt niet in combinatie met andere acties.

Twee extra speciale aanbiedingen:



Vallejo Model Color en Vallejo Model Air Color

10 kopen = 7 betalen

25 kopen = 15 betalen



MIG opruiming: 30% korting

**Penselen, washes, verf, pigmenten, resin,
accessoires, figuren, etc...**

A.u.b. vermelden dat u TWENOT-lid bent en u kunt bestellen via 'prijsoopgaaf per e-mail'. U krijgt dan een aangepaste prijsopgave.
MIG opruiming geldt NIET voor 'MIG Ammo'.

KIJK SNEL OP

www.scale-world.nl