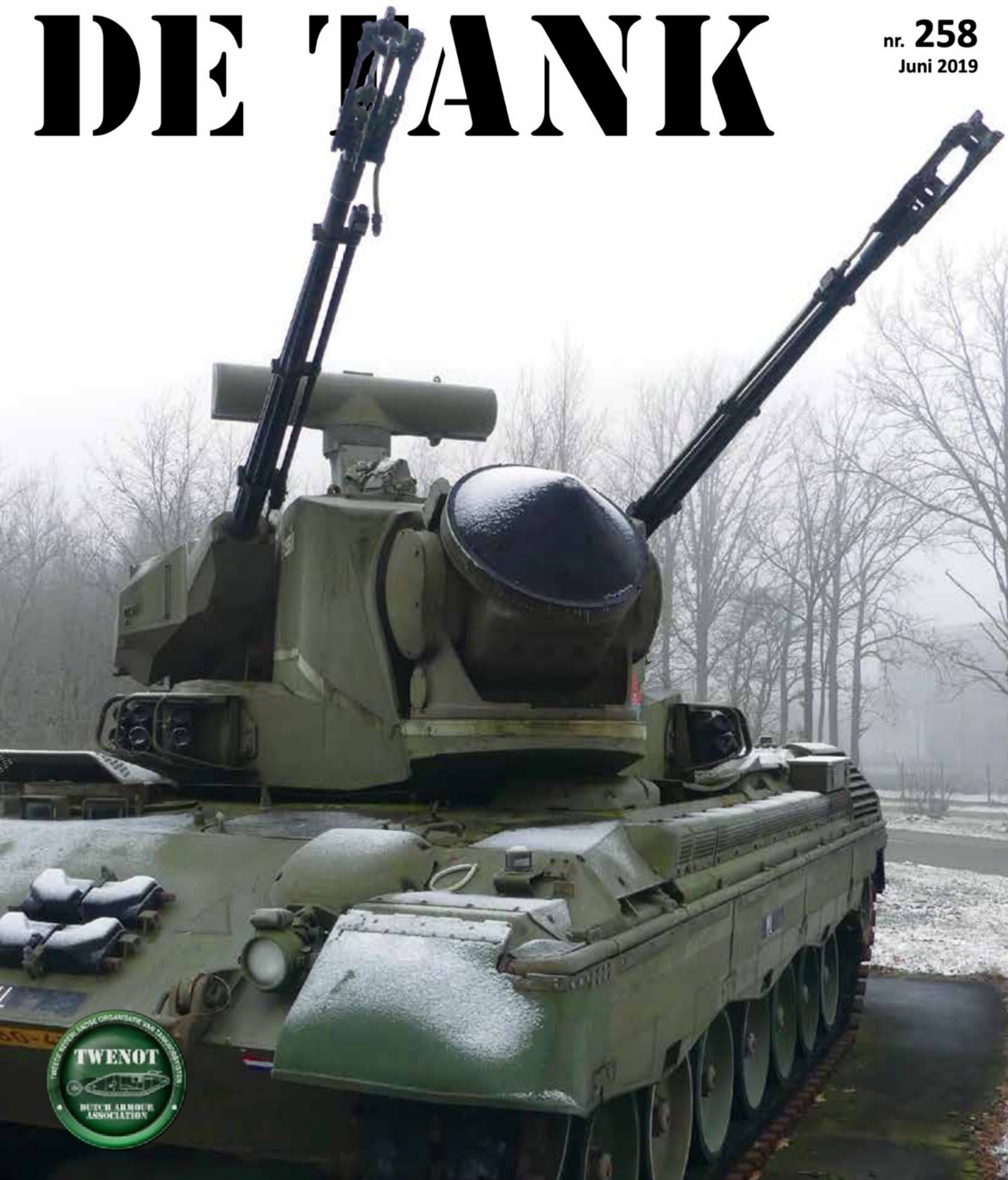


DE TANK

nr. 258
Juni 2019



IN DIT NUMMER

P.09



MUSEUMBEZOEK: DUXFORD

P.12



M123 BIG MACK

P.22



BEZOEK AAN WAPENBEURS ZUHAI, CHINA



BESTUUR

Voorzitter

Arno Cornelissen,

Secretaris

Richard Cramer,

Penningmeester

Kees Blijleven,

Lid

Bas Slaats,

Rob Swart,

REGIOCOÖRDINATOREN

Noord-West

Steven Huisjes,

Noord-Oost

André Jonker,

Midden

Peter Vierhout,

Zuid-West

Johan Bijl,

Zuid-Oost

Eric de Vetter,

REDACTIE

Kees Blijleven

SECRETARIAAT

Richard Cramer

SOCIAL MEDIA

www.twenot.nl

twenot@twenot.nl

www.facebook.com/#!/TWENOT

ISSN 1382-8991

INHOUD

3. Van de voorzitter
Agenda
Nieuwe Leden
4. Verenigingsnieuws
6. Verslag TWENOT excursie Market Garden
Bas Slaats doet verslag van deze toer die op 14 april werd gehouden. Een tocht langs de plekken waar met name het Garden-deel van Market Garden werd uitgevoerd; de opmars vanuit België naar het noorden.
9. Een vliegveld in Engeland
Aldert Louwe bezoekt het vliegveld Duxford, onderdeel van het Imperial War Museum, in Engeland en vertelt waarom het de reis ernaartoe meer dan waard is.
12. **US TANKTRANSPORTERS – Part 4**
M123 “Big Mack”
De geschiedenis van de lange reeks Amerikaanse tanktransporters wordt vervolgd met een echt werkpaard, door omstandigheden langdurig en veelvuldig gebruikt: M123
22. Een bezoek aan de wapenbeurs in Zuhai, China
Bruno Ghuijs vertelt over een onderdeel van zijn speciale reis naar China: zijn ietwat illegale bezoek aan de wapenbeurs in Zuhai. Dat heeft echter wel dit mooie, uitgebreide fotoverslag opgeleverd.
30. Softskin: Transport in WO1
Johan Groen geeft een overzicht van de gebruikte vrachtwagens die in de Eerste Wereldoorlog een groot deel van het transport voor haar rekening namen.



DE TANK



OMSLAG FOTO

Deze Pruttel staat buiten opgesteld bij de Historische Collectie Grondgebonden Luchtverdediging (HCGLVD). Deze collectie is ontstaan door samenvoeging van de Historische Verzameling Luchtdoelartilleriematerieel (Ede) en de traditiekamer van de Groep Geleide Wapens (Luchtmachtbasis De Peel)
Foto: Marcel von Hobe

ERELEDEN

Rob Evers
Marc Tempels
Jan van Veen
Bert van der Velden

OPMAAK & ONTWERP

Marcel von Hobe

CONTRIBUTIE

Per kalenderjaar: t/m 18 jr € 12,50; >18 jr € 16,-; buitenland € 52,50

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

Het weer wordt beter en beter, de evenementenkalender is overvol en het lijkt dat iedereen in een beter humeur komt. Oftewel, het voorjaar is in volle gang en de zomer nadert met flinke stappen.

Nog heel even en dan is de eerste ledenbijeenkomst in het Nederlands Transport Museum (NTM) in Nieuw-Vennep. De voorbereidingen zitten in de afrondende fase, "we zijn vol", zoals ze dat zeggen, geen ruimte meer voor potentiële handel, etc. Wij hopen iedereen te kunnen verwelkomen in Nieuw-Vennep op 26 mei as. We geloven dat het een mooie dag gaat worden!

Verder nog een bestuurlijk nieuwtje dat we graag willen delen. Onze secretaris, Richard Cramer, heeft laten weten het secretarisschap neer te leggen vanwege drukte in de privésfeer. Wij willen Richard heel erg bedanken voor zijn inzet binnen het bestuur de afgelopen jaren. Op 26 mei zullen wij hier dan ook op gepaste bij stilstaan.

Indien u nu denkt, "hé, het lijkt me wel wat om Richard af te lossen", neem dan op de 26e of via email op twenot@twenot.nl contact op met het bestuur.

Ook staan er dit jaar tal van festiviteiten in de planning. Zowel modelbouw- als 1-op-1 beurzen, bijeenkomsten, etc. kunnen de komende maanden bezocht worden. Op een aantal staan we als TWENOT om ons te promoten. Heb je een leuke tip over een leuke beurs/bijeenkomst/meeting, etc. laat het ons weten.

Mocht je zelf naar een van de festiviteiten gaan, vergeet dan niet jullie verslagen en foto's in te sturen voor DE TANK. Rest mij iedereen voor de aankomende tijd veel plezier en gezelligheid toe te wensen!

Arno Cornelissen

Agenda



26 mei	TWENOT Meeting, Ned. Transport Museum, Nieuw-Vennep
16 juni	Modelbouwbeurs in het War History Institute, site Gunfire, Brasschaat (B)
31 aug. + 1 sept.	International Army Show, EventCenter De Bergen, Wanroy
28 september	TWENOT Meeting, Breda
8 t/ 10 nov.	Hobby & Vrije Tijd, Leeuwarden

Nieuwe Lid

H. SCHAEFER, Herkenbosch



Verenigingsnieuws

Beste Hobby-vrienden,

Bij het schrijven van dit stukje (29 april) zijn een zes-tal leden van TWENOT Bouw-groep Breda al bezig hun koffers in te pakken voor de modelbouw-reis van het jaar. Op dinsdag 7 mei vliegen Bruce, Jack, Marco, Rob & Anja en ondergetekende namelijk naar Tokyo in Japan. Hier zullen ze de befaamde Shizuoka Hobby Show 2019 bezoeken. Ook een bezoek aan de Tamiya-fabrieken en het Tamiya-museum staat op de agenda. Ook staat een bezoek aan het Vredes-monument in Hiroshima gepland (vier uur met de Shinkansen vanaf Tokyo). De reis duurt tot zaterdag 18 mei. In een volgende TANK zal een uitgebreid verslag volgen.

Kort na de Japan-trip is het op zaterdag 26 mei tijd voor de landelijke TWENOT-meeting op een nieuwe locatie, nl. het Nederlands Transport Museum in Nieuw-Vennep.

Het voorjaar staat weer bol van de shows en beurzen. In het weekend van 18 en 19 mei is/was er Militracks in Overloon. Dit jaar met meer dan 100 rijdende voertuigen in het programma. Maar waar we naar natuurlijk naar uitkijken zijn de Panther van het Musée de Blindés uit Saumur, en de twee StuGs. De Weald Foundation komt zowel met de Renault FT als de TSF naar Militracks. Niet te missen dus.

En wat ook niet vergeten mag worden is de show in het Gunfire Museum in Brasschaat bij Antwerpen. Op zondag 16 juni (Vaderdag) organiseert het War History Institute site Gunfire in Brasschaat voor het derde jaar op rij hun modelbouwbeurs. De bedoeling is om bezoekers van het evenement te laten kennismaken met modelbouw en modelbouwers kennis te laten maken met het museum. Het bijzondere aan dit concept is dat je als modelbouwer midden tussen de voertuigen en de activiteiten zit.

Dit jaar zal het evenement kunnen rekenen op een stevige, bijkomende troef: er zal die dag ook gereden worden met verschillende voertuigen uit de collectie. Echt te leuk om niet te gaan.

Ik wens iedereen fijne bouwuren toe en uiteraard vele bezoeken aan beurzen en shows dit voorjaar. Met vriendelijke hobbygroet, Eric de Vetter, Regiocoördinator



Zomer en Winter

Dame en heren, de klok staat alweer een tijdje op zomertijd, maar op het moment dat ik dit schrijf (2 mei) is het buiten koud en brandt de kachel volop. En dat terwijl we een week of twee geleden een serieus warm paasweekend hadden. Ach, het kan verkeren en het weer is al langere tijd van slag.

Wat ook kan verkeren is het leven zelf. Zo is Kees Hartmans ons begin april ontvallen. Zoals Jan Coen heel mooi op het forum heeft verwoord was het niet geheel onverwacht, maar toch nog plotseling. Kees was een vaak gezien gezicht op clubbijeenkomsten en bouwavonden en natuurlijk ook een

van de vaste Münsterangers. Hij was binnen onze bouwgroep ook één van de leden van het eerste uur en hij liet eigenlijk nooit verstek gaan. Nou ja, tot hij de laatste tijd meer last van zijn gezondheid kreeg, maar hij bleef het zeker wel proberen. Ook kwam hij wel eens (alleen) voor het eten en ging daarna huiswaarts terwijl de rest van de groep richting bouwruimte ging. Natuurlijk bouwde hij de laatste jaren niet altijd even snel. Zo is hij tijden bezig geweest met zijn Jagdpanther of met zijn Stug 3. Zijn laatste project, de Comet van Bronco, is in de verf gekomen en wacht nu braaf tot zijn rupsjes om de wielen worden geschoven, waarna hij verder afgerond zal kunnen worden. Dat zal Kees natuurlijk niet meer doen, maar Jan Coen heeft die taak van hem overgeno-

men en hij zal het project vast tot een mooi einde brengen. Ik denk dat Kees daar wel tevreden over zal zijn. Ook hoop ik dat hij tevreden kon zijn over het feit dat bijna de hele bouwgroep bij zijn uitvaart aanwezig was. Dat geeft toch aan dat we hem zeker zullen missen.

Natuurlijk gaat het leven door en zo gaan de bouwavonden ook verder. De dag voor ik dit stuk schreef hadden we onze eerste bouwavond sinds het overlijden van Kees. Natuurlijk hebben we nog even bij hem stil gestaan en hebben we nog een borrel op hem gedronken. Onze vaste bediening had hem wegens zijn gezondheid al een paar bouwavonden gemist, dus zijn wijntje stond al niet meer voor hem klaar.

Die bouwavond was om een andere reden ook een wat wonderlijke bouwavond. Voor het eerst in toch heel wat jaartjes was bijna de helft van de aanwezigen bezig met vliegdingen. Natuurlijk is dat formeel niet verboden, maar we zullen dit toch in de gaten houden. Toegegeven, er waren ook Stuka's en Sturmoviks bij, maar ook die hadden toch echt wel vleugels. Maar goed, we zijn op de bouwavonden blij met alle bouwende aanwezigen.

Tijdens de voorlaatste bouwavond van Boelenslaan was ik zelf trouwens even een niet bouwende aanwezige, hoewel slechts heel kort. Toen ik op de heenweg was, was ik vlak buiten Boelenslaan en toen begaf mijn auto het. Natuurlijk zat ik ook precies in een gebied waar geen wifi was en hoewel mijn telefoon dapper meldde dat ik wel 4g had zag ik dat mijn appjes toch echt niet weg gingen. Gelukkig kon de telefoon nog wel (hoe ouderwets) bellen. Maar leg een dame van de wegenwacht (die blijkbaar geen groot GPS-scherm voor zich had) maar eens uit op welke weg buiten Boelenslaan je staat, zonder dat je het nummer van de weg weet. Uiteindelijk gaf ze de melding toch door en ik ging er van uit dat wegenwachter die in de regio de auto bestuurt, wel weet waar ik stond. Het duurde even, maar het lukte dan ook. De man zag al vrij snel dat het ter plaatse niet te repareren viel en hij sleepte me dan ook netjes naar het dorpshuis van Boelenslaan, waar ik me bij de bouwavond kon melden in afwachting van de autoambulance die me naar mijn garage zou brengen. Voor ik de koffie op had en mijn verhaal aan de aanwezige clubgenoten (alleen Marten en Peter) kon vertellen was de autoambulance al aanwezig. Die heeft me naar zijn standplaats gebracht alwaar ik een leenauto kreeg, waarna ik mijn weg kon vervolgen. Ik was uiteindelijk precies even laat thuis als wanneer ik normaal bij de bouwavond was geweest.

Net als de bouwavonden gaan de regiomiddagen ook gestaag verder. Ik zie bij alle drie de bijeenkomsten het aantal aanwezige clubleden weer wat teruglopen. Ik kondig ze op het forum altijd goed aan, maar dat is in de moderne wereld niet genoeg. Misschien moet ik Facebook ook eens opzoeken. Dit is echter geen goede ontwikkeling, dus we gaan de komende tijd creatief nadenken om de bijeenkomsten extra aandacht te geven. Dit net als sommige andere bouwgroepen momenteel doen. Hierbij denken we aan over de grens kijken, een benefiet en/of een 24-uursbouw. Maar goed, een idee bedenken is makkelijker dan het uitvoeren. Dus het is even afwachten of en hoe dit verder handen en voeten zal krijgen.

In de tussentijd zijn ook al de nodige (grote) modelbouw-bijeenkomsten geweest. Lingen ligt al weer een tijdje achter ons en Militracks was vast weer een daverend



De Comet van Kees Hartmans

succes. Ik ben wel benieuwd wat dit jaar de Tiger 2 van vorig jaar nog kon overtreffen. Nou ja, wanneer u dit leest, weten we het al. En ook de TWENOT bijeenkomst in Nieuw-Vennep zal vlak voor het verschijnen van deze TANK hebben plaatsgevonden. Het lijkt een mooie (nieuwe) locatie en ik ga er dan ook van uit dat het een succesvolle bijeenkomst geweest zal zijn. Ik en velen met mij, hebben vast wel even bij de plaatselijke Landsverk M38 staan kijken.

In de tussentijd blijven nieuwe aanmeldingen en/of goede ideeën natuurlijk welkom en bouwen we gestaag verder. De noordelijke bouwavonden blijven plaatsvinden op de 1e (Groningen) en 2e (Boelenslaan) woensdag van de maand en de eerstvolgende regiobijeenkomst (Ureterp) vindt plaats op 29 juni. Mooi vlak voor de zomer, die dan toch echt wel zal zijn begonnen.

André Jonker, Regiocoördinator





DAF YA4442 VIERTONNER MODEL

Er gaat éénmalig in beperkte oplage een schaal 1:35 YA4442 viertonner model gemaakt worden, leverbaar in legergroen en in witte VN-UNPROFOR markeringen.

Dit initiatief is door (ex-) militairen voor (ex-) militairen en veteranen die het leuk zouden vinden om een fantastisch mooi gedetailleerd model van de viertonner in de kast te hebben. De prijs van € 135,00 is puur de kostprijs om ze te laten maken door een bedrijf, dus geen winstoogmerk voor de modelbouwers. Dit kant en klaar model heeft de juiste cabine, chassis en wielen om de standaard viertonner te verbouwen naar andere varianten zoals een shelterbak.

Als je interesse hebt kun je vooraf inschrijven door een mailtje te sturen met je naam en adresgegevens, daarbij a.u.b. aangeven of je de groene of witte variant wilt.

Ook voor als je meer info wil en/of vragen hebt.

Met vriendelijke groet,

Robert van Raamsdonk
email: r_raamsdonk@hotmail.com
tel.nr.: 06-13460002



Verslag TWENOT excursie Market Garden

DOOR BAS SLAATS



Op zondag 14 april verzamelde de deelnemers aan de TWENOT excursie "Market Garden" zich in Geldrop, waar we in de bus welkom werden geheten door onze gids Edwin Popken. Na een korte introductie van hemzelf en zijn bedrijf Battlefield Discovery gingen we op weg richting de Belgische grens. Het doel van de reis was een historische excursie, waarbij specifiek de rol werd toegelicht van de gepantserde eenheden welke hebben deelgenomen aan operatie Market Garden.

Onder Valkenswaard, op een steenworp afstand van de Belgische grens, werd langs de N69 halt gehouden. Na te zijn uitgestapt werden we door de gids een klein eindje mee het bos ingenomen, met uitzicht op de weg, een boerderijtje en een kuil. Hier begon het verhaal met een algemene inleiding, beginnend met de landing in Normandië en de opmars van de geallieerden richting de Nederlandse grens. Door de toenemende logistieke problemen en het gigantisch lange front kwam de opmars hier langs de grens tot stilstand en wisten de Duitsers met de minimale middelen die ze hadden een verdedigingslinie tot stand te brengen. Dat deze linie nog niet 100% dicht was is wel gebleken uit het feit dat twee Britse verkenningswagens van de 2nd Household Cavalry het waagden om op topsnelheid door de linies heen te racen om inzicht te krijgen in de brug over de Dommel, even voor Valkenswaard.

De kuil waar we bij stonden bleek in 1944 gegraven te zijn om een "Pak" verdekt op te stellen. Vanuit deze en de naastliggende kuil (□) bleek men inderdaad een geweldig uitzicht te hebben op de weg waarlangs de Geallieerden zouden moeten oprukken. Edwin ging daarna verder met de uitleg van het daadwerkelijk verloop van de strijd. Iedereen die ooit de scene heeft gezien in de film "A Bridge too Far", waarbij negen aanstormende Guards Shermans in korte tijd werden uitgeschakeld, kon zich volledig in deze omgeving inleven. Edwin liet daarbij ook de foto's zien van uitgebrande tanks lant de kant van de weg. Dezelfde weg

waarover wij ook met de bus waren komen aanrijden. Edwin gaf aan dat de opmars na deze tegenslag ernstig werd vertraagd, doordat hierna eerst de infanterie, welke bedoeld was voor het uitkammen van Valkenswaard, aan het werk werd gezet om de bossen langs de N69 schoon te vegen. Het feit dat de naastliggende korpsen door dezelfde logistieke problemen niet op dezelfde dag in actie konden komen om de Duitse eenheden op de flanken vast te pinnen, maakte de zaak er voor de Britten zeker niet beter op.

Hierna gingen wij via Valkenswaard, over dezelfde weg als destijds de Geallieerden,

naar het noorden tot vlak voorbij Aalst. Hier vertelde Edwin het verhaal van de Stug en twee 88mm kanonnen welke nabij de brug over de Tongelreep de weg bestreken. Deze verdedigingslinie werd voor het eerst opgemerkt door luitenant Tabor, die op miraculeuze wijze niet werd geraakt. Omtrekken over de rechterflank was niet mogelijk vanwege tegenstand van de Duitsers achter diverse beekjes. Op de linkerflank waren alleen secundaire wegen beschikbaar, eveneens zonder sterke bruggen. Later slaagde een verkenningseenheid er via een lange omweg uiteindelijk in contact te maken met de Amerikaanse para's aan de noordkant (!!)

Uitgeschakelde Britse Sherman



van Eindhoven. De Flak stelling heeft uiteindelijk de opmars van de Geallieerden voor de rest van de dag weten tegen te houden. Pas toen er burgers rondom de stelling werden gezien wisten de Britten dat de weg vrij was. Waarom de Amerikaanse para's niet is gevraagd de stelling van achteren aan te vallen is nog steeds een raadsel. Mogelijk dat de slechte ervaringen bij het veroveren van Caretan in Normandië een rol heeft gespeeld bij de Amerikaanse terughoudendheid voor het "veroveren" van Eindhoven, toen ook al een flinke stad met meer dan 100.000 inwoners.

Hierna weer in de bus en verder richting Gerwen. Hier verlieten we het chronologische pad even, want dat was handiger vanwege de lunchlocatie. Achter Gerwen maakten we kennis met de 107e Pz. Brigade welke onderweg naar Aken, bij Venlo van de trein werd gehaald en richting Helmond werd gedirigeerd. Deze voor die tijd goed uitgeruste eenheid kreeg de taak de brug bij Son te veroveren. Dat verhaal werd later op de dag nog verteld, bij de brug zelf (zie foto onder).

Gerwen is interessant vanwege de eerste "tanks slag" welke op Nederlandse bodem heeft plaatsgevonden. Daar botste 107 Pz. Brigade op de Engelse eenheden welke naar het noorden wilden oprukken. Zowel de Britten als de Duitsers hebben meerder tanks moeten achterlaten en ook de burgers hebben het zwaar te verduren gehad. Dit werd geïllustreerd aan de hand van een voorbeeld dat zich in de nabijgelegen boerderijen heeft afgespeeld. Hier hielden twee families zich schuil in de sloot, overdekt met planken en aarde. Toen de gevechten dichterbij kwamen besloot een van de families te vluchten, dwars door het open en onder vuur liggende veld. Gelukkig voor hen hebben zij de oorlog overleefd. De familie welke bleef echter heeft zwaar geleden doordat ze een directe treffer op hun schuilplaats kregen. Dergelijke verhalen maken dan toch wel indruk, zeker omdat ze zich daadwerkelijk daar hebben afgespeeld.

Al met al was de ochtend voorbij gevlogen en was het tijd voor een goedverzorgde lunch, middenin het prachtige Nuenen. Na de pauze wederom in de bus richting Son, om vlakbij de brug te stoppen. Hier werd het verhaal verteld van de vijf Panthers welke geheel



In de achtergrond is de brug bij Son te zien.



onverwacht vanuit Gerwen over de dijk kwamen aanrollen terwijl er slechts enkele tientallen para's de brug bewaakten, zonder zware wapens. Gelukkig was net het 81st Anti-Aircraft Anti-Tank Battalion geland en dit werd met grote spoed naar de brug gedirigeerd. Uiteindelijk lukte het de voorste Panther uit te schakelen, waarna de overige weg vluchtten. De dag daarop waren er wederom zware gevechten waarbij het 107e probeerde de brug te veroveren, terwijl XXX-Corps alles op alles zette om de doorgang weer vrij te krijgen. Uiteindelijk zou de weg maar een tweetal uren open blijven, genoeg echter om de boten voor de Waal oversteek door te laten.

Met deze kennis op zak vertrokken we richting Best, waar we stopten bij het monument voor luitenant-kolonel Cole. Hier werd het verhaal verteld van de beide (postuum) met een Medal of Honour geëerde para's die, nog geen kilometer van elkaar, hier sneuvelden. De andere is private Mann die, gewond aan beide armen, zich op een granaat wierp om anderen te beschermen. Het verhaal van Cole betrof hier vooral zijn bataljon 3/502 PIR, dat initieel met één compagnie de bruggen bij Best diende te veroveren. Uiteindelijk zou het hele 502e regiment hier worden ingezet en beide bruggen zouden nooit veroverend worden. Uiteindelijk zouden de tanks van 15th/19th Hussars de doorslag geven. Hierna gaven de Duitsers zich in grote aantallen over.

Na dit indrukwekkende stukje geschiedenis werd er via de landingsvelden van Son doorgereden tot bij het centrum van Sint-Oedenrode. Hier heeft een van de meest fascinerende staaltjes samenwerking tussen de tanks en de para's plaatsgevonden. Onderweg naar Nijmegen werd namelijk een Sherman tank met een beschadigde transmissie achtergelaten. Deze stond onder commando van Sgt.

James Mc Rory. Toen Sint-Oedenrode echter werd bedreigd kreeg deze tank de onwaarschijnlijke bemanning van para's van 502 PIR en heeft vervolgens heel nuttig werk gedaan. De Amerikanen waren nadien zo dankbaar dat ze een recomandatief-brief geschreven hebben aan de Britse commandant van Mc Rory. Helaas is deze kleurrijke persoon net voor het einde van de oorlog in 1945 in Duitsland om het leven gekomen.



Uitleg bij Veghel



In de bus onderweg



Uitleg bij Koevering

Dat er in dit stuk van Nederland echt flink is gevochten blijkt ook weer uit de volgende stop, even ten noordoosten van Veghel. Dit is het meest noordelijke plekje welke we hebben bezocht. Na de gevechten bij Gerwen heeft Panzer-Brigade 107 zich terug getrokken op Gemert. Van daar uit is de brigade naar Veghel gedirigeerd om daar de intussen tot Hells Highway omgedoopte corridor nogmaals te doorbreken. Hier werd de verdedigingslinie ad hoc samengesteld door McAuliffe, een staaltje krijgskunst dat hij nadien nog op een grotere schaal in Bastogne heeft nagedaan. Ook hier slaagden de Duitsers er niet in daadwerkelijk de weg te bereiken, maar ze wisten wederom te voorkomen dat XXX-Corps ongehinderd kon doorstoten naar Nijmegen en Arnhem. Ook hier was het gevolg dat nadien het landschap bezaaid bleef met uitgebrande Panthers en Shermans.

De laatste poging om de weg af te sluiten, en tevens een hele effectieve, vond plaats bij de Koevering. Dit was tevens de afsluitende halte van onze rondtocht. Hier ligt nog een klein stukje van de oorspronkelijke Corridor. Op vele plaatsen is deze

omgebouwd tot snelweg A50. De aanval, uitgevoerd door bataljon Junghwirth, werd vanuit het westen gedaan op een stukje van de weg waar deze net een dubbele knik had, nabij stukken bos. Dit bood de Duitsers een ideale verdedigingslinie, waarbij ook gebruikt werd gemaakt van een aantal goed opgestelde 88mm kanonnen en drie Jagd-panthers van s.Pz.Jäg.Abt. 559. Uiteindelijk zouden de Duitsers met heel veel moeite worden verjaagd, waarbij ze onder de neus van Geallieerden door zijn geslopen, met het merendeel van hun zware wapens.

Het was intussen bijna zes uur. Hoogste tijd om terug te keren naar opstapplaats Geldrop. Het was een zeer indrukwekkende en intensieve dag. De plekken bezoeken waar de actie daadwerkelijk heeft plaatsgevonden doet de verhalen veel beter tot hun recht komen. Daarbij geeft deze manier een goed beeld van de daadwerkelijke afstanden waarop alles zich destijds heeft afgespeeld. Met name de Amerikaanse parachutisten hebben destijds heel veel kilometers moeten lopen, waardoor hun opmars toch wel behoorlijk werd vertraagd (▼).

Ik wil Edwin Popken nogmaals bedanken voor deze fantastische reis. Ik kan een ieder aanraden van zijn expertise gebruik te maken. Voor het actuele aanbod aan reizen verwijs ik naar zijn website: <http://www.battlefielddiscovery.nl/>

FOTO'S:
Daniël Valkenburg, Bas Slaats en internet.

Sonsebossen



Een para bekijkt een uitgebrande Britse Firefly





Een vliegveld in Engeland

DOOR ALDERT LOUWE

Ja, jullie zullen wel denken, een vliegveld? Da's niks voor ons tankfanaten! Nu wil het feit dat ik in mijn jeugd ook regelmatig met mijn ouders en mijn broer in Engeland ben geweest. Wij mochten dan altijd iets kopen van het "vakantiegeld" dat onze ouders ons gaven. Steevast kochten wij dan een Airfix bouwdoos en als we weer terug waren in Nederland beleefden we veel plezier met het plakken en schilderen van onze modellen. Mijn broer kocht altijd bouwdozen met geallieerde inhoud en ik de WO2 Duitse vliegtuigmodellen.

Ondertussen hadden wij ook de tankmodellen van Airfix met de tweekleurige ondergrondjes ontdekt en daarmee hebben zich heel wat virtuele tankslagen zonder bits en bytes afgespeeld. Mijn slaapkamer hing vol met vliegtuigen aan visdraad waarbij het luchtgevecht niet werd geschuwd. Na verloop van tijd ontdekte ik ook dat er meer was dan 1:72. Namelijk 1:35 van Tamiya! De detaillering was ver verheven boven hetgeen ik ooit had gezien, dus ik was verkocht. Mijn vliegtuigen en kleine tankjes heb ik later allemaal



cadeau gedaan aan een achterbuurjongen want er moest ruimte worden gemaakt op de planken. Ook had ik modellen van een van de eerste Starwars X-wing fighters en de Tie-fighter van Darth Vader. Zou je nu veel geld voor krijgen.

De genoemde Tamiya dozen waren wel een

stuk duurder dan die in 1 op 72, dus heel af en toe kon ik van mijn zuurverdiende krantengeld weleens mijn kopen bij Van Endel in de Langestraat in Alkmaar. Daar stonden ook altijd kleine diorama's van Verlinden. Geweldige inspiratiebronnen! Vraag ik me nu af waarom ik nooit meer plak..... Afijn, Engeland roept altijd mooie herinneringen op.



Vorig jaar mei was ik met mijn vrouw in Engeland en op onze vijfdaagse trip had ik geopperd om een dagje naar het museum op het vliegveld Duxford te gaan. Dat leek haar ook een leuk idee. Op Duxford vindt jaarlijks de wereldberoemde vliegshow plaats waarbij gerestaureerde vliegtuigen het luchtruim kiezen. Je ziet dan onder meer een B-17, Spitfire's, Hurricane's, Mustangs

'Moderne' vliegtuighal en een Bedford met Queen Mary oplegger



en verder alles wat er gevlogen heeft. Ik had via een volleybalvriend begrepen dat er achter op het terrein van het vliegveld ook een tankafdeling was, maar ik maakte mij daar een niet al te grote voorstelling van. Dat zou erg meevallen!!

Bij aankomst bij het museum werden we direct verwelkomd door een Hurricane en een Comet tank die op het parkeerterrein hun eigen plekje hadden gekregen. Na eerst de principes van het vliegen uitgelegd te hebben gekregen liepen we door de eerste hal met vooral Engels vliegend materiaal. Er staat zelfs een Concorde in deze hal. Er kon dat weekend tegen bijbetaling een anderhalf uur durende Lancaster Dambuster Clinic worden gevolgd waarbij je zelfs in het vliegtuig mocht.

Buiten speelden zich ondertussen ook allerlei dingen met vliegtuigen af. Diverse vliegtuigen kozen het helderblauwe luchtruim, wat een prachtig gezicht was. Op Duxford worden oude vliegtuigen gerestaureerd en soms weer vliegklaar gemaakt. Je kunt ook meevliegen met diverse vliegtuigen waaronder een tweezits Spitfire welke jullie vast wel eens gezien hebben op de Discovery programma's! Lijkt me een fantastische ervaring, maar 50 minuten voor ruim € 4.500,= durfde ik mijn vrouw toch niet te vragen.

Na deze werkende monsters, weliswaar van een afstand, te hebben bekeken gingen we dan eindelijk richting het achterste gebouw op het terrein. Hier werden wij via een aangegeven route door het gebouw geleid met thema's van de 1ste wereldoorlog tot heden. Diverse vrachtwagens, stukken artillerie, anti tankkanonnen in al hun ontwikkelingsfases en natuurlijk tanks en tankjagers passeerden de revue.



B17 bommenwerper



De 3,7cm "doorknocker"



De 5 cm tussenoplossing



De 10,5 cm Houwtiser

Loyd Carrier



Valentine





De machtige Jagdpanther met zijn 88er

M3A3 Grant tank. Monty's eigen tank! Zijn volledig originele stafcolonne staat hier ook opgesteld!

Ook het modernere spul is hier ruim aanwezig en buiten staan ook nog diverse exemplaren waar tijdens special events mee wordt rondgereden en waarin men kan meerijsen.

Naast deze hal is er ook een Amerikaanse hal te bezichtigen met allerlei Amerikaans vliegtuig uit WWII, een Battle of Britain hal en een restauratiehal. Een minidubboot, een Fritz X geleid projectiel, luchtafweergeschut, een verkenningshelikopter uit een U-boot?!, een Volksjager Salamander..... Te veel (vliegtuig) foto's om in dit verhaal te stoppen.

Ik heb echt ontzettend genoten en raad een ieder dit museum van harte aan.

Een voorpagina waardige Tiger. Weliswaar een replica maar toch zeer indruk wekkend.



AEC gun tractor 'Matador'





M123 BIG MACK

“It can haul anything that fits the trailer!”

DOOR MARCEL VON HOBE

In deel 3 van de geschiedenis van de Amerikaanse tanktransporters zagen we dat er een uitgebreide zoektocht is geweest naar een vervanger voor de M26(A1). De opties die we voorbij hebben zien komen brachten enorme kosten met zich mee. Een belangrijkere reden om naar “kleinere” opties te gaan kijken was het inzicht dat tanks uit de midden-categorie beter geschikt bleken te zijn dan de zware jongens. De ontwikkeling van zware tanks werd dan ook gestopt.

BACK TO BASIC

Standaardisering. Dat was op dat moment het gouden woord. Deze standaardisering was met name bedoeld om zoveel mogelijk onderdelen voor meerdere voertuigtypen te gebruiken. Vooral elektrische onderdelen, instrumentarium en delen van plaatstaal. Dit is goed te zien aan de 2½-ton (M35), 5-ton (M54) en 10-ton serie (M125). Deze drie voertuigen hadden dezelfde cabine, deuren en raam. De spatborden, motorkap en grille waren echter verschillend vanwege de steeds grotere motor.

In de zoektocht naar een vervanger voor de M26 werd met name gekeken naar de zwaardere voertuigen die op dat moment in gebruik waren. Tijdens de oorlog presteerden de Mack NO's naar behoren. Een zwak punt was echter de vooras. Het leger zocht op dat moment een “prime mover” voor het grote 240mm geschut. De Mack NO werd bekeken, maar de zwakke vooras was een probleem. Er werd een nieuwe vooras ontworpen en zodoende ontstond de Mack NQ. Er werden zes testvoertuigen gebouwd die de aanduiding T15 en T16 kregen. Respectievelijk drie vrachtwagens en drie trekkers. Uiteindelijk werd voor het trekken van het geschut voor het M6 rupsvoertuig gekozen, maar de ervaringen met de T15 en T16 waren goed genoeg om erop door te bouwen.



M52 trekker (M54 basis) en M125. In dezelfde kleur zijn ze nog duidelijker familie.

Mack T15





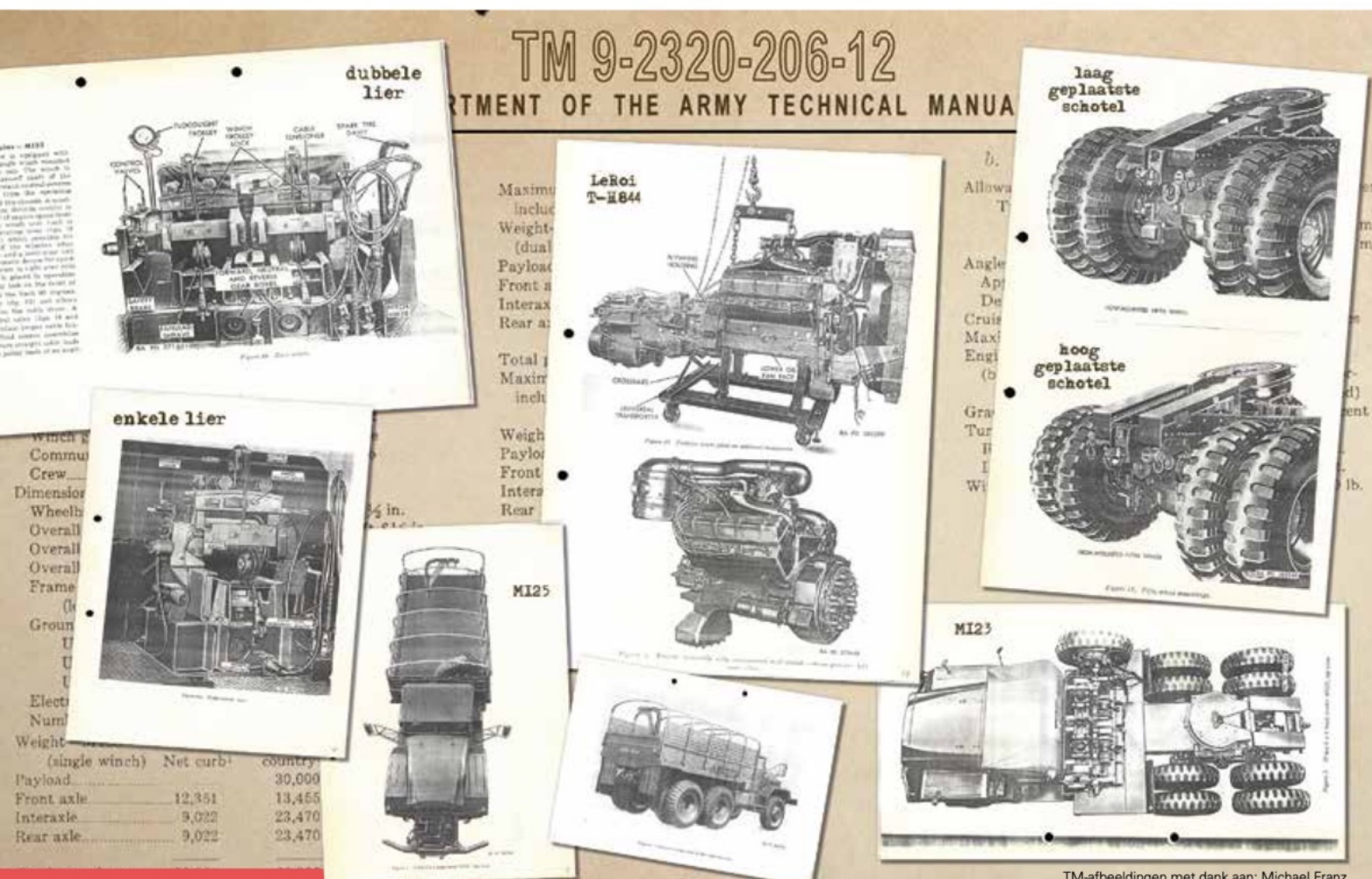
XM123

M123

De eerste echte serieuze ontwikkeling van een vervanger voor de M26 was de M123 van Mack. Zoals gezegd was de basis hiervan de M125 vrachtwagen. Er was een groot aantal voertuigtypes gepland. De M121 (vracht, korte wielbasis), M122 (dumpruck), M123 (trekker), M124 (vracht, langere wielbasis) en M125 (vrachtwagen, kortere wielbasis). Alleen de M123 en M125 zijn dus in productie genomen. Voor beide werd als basis veel gebruik gemaakt van onderdelen van de Mack NQ. Zowel de assen als de

versnellingsbak waren door Mack ontworpen en gebouwd. Als motor werd gekozen voor de LeRoi T-H844 V8 met 297pk vermogen (benzine). Dit was de enige V8-motor die op dat moment bij de Amerikaanse strijdkrachten in gebruik was.

De M125 was een vrachtwagen met laadbak, bedoeld als transportvoertuig en *prime mover*. Hij had een lier (20 ton) in de voorbumper en was voornamelijk bedoeld als trekker voor het 155 mm en 8 inch geschut. Eigenlijk dus een voortzetting van de taak van zijn voorganger, de Mack NO.



De M123 was voornamelijk bedoeld om verschillende opleggers te trekken. Hij had geen lier in de voorbumper, maar wel achter de cabine, waar één of twee lieren op het chassis waren gemonteerd. De productie begon in 1955, en er zijn verschillende versies gebouwd:

M123	2 lieren, hoge schotel, benzine
M123C	1 lier, lage schotel, benzine
M123D	2 lieren, lage schotel, benzine
M123A1	2 lieren, hoge schotel, diesel
M123A1C	1 lier, lage schotel, diesel
M123E2	2 lieren, hoge schotel, diesel (24v)



M125



M123 (dubbele lier en een hoge schotel)



M123A1C (enkele lier en een lage schotel)

LEVENSLLOOP

Al tijdens het ontwerpen van de M123 bestond er een lichte voorkeur voor multi-fuel motoren. Het beste alternatief op dat moment, en daarom ook gekozen, was de LeRoi motor. Die was echter erg dorstig en haalde net 2 mijl per gallon (1 op 0,85 !!). Er werd dus gezocht naar een zuinigere motor en dat was de Cummins V8-300 diesel. Hoewel deze een 12,7 liter inhoud had (t.o.v. 13,8 liter van de LeRoi) gaf hij hetzelfde vermogen maar met een veel gunstiger brandstofverbruik.

Omdat de oorlog in Zuidoost Azië escaleerde waren snel nieuwe tanktransporters nodig. Consolidated Diesel Electric Company (CONDEC) kreeg een contract om 1.848 M123A1C's te bouwen. Zij hadden dezelfde Mack transmissie en assen maar de Cummins dieselmotor. In juni 1967 volgde een uitbreiding van dat contract met 1.340 voertuigen. In juni 1968 volgde een contract voor nog

eens 420 voertuigen, maar die werden gebouwd door Mack. Daarbij kreeg Mack ook een contract om 210 M123's om te bouwen tot M123E2's. Dat was dus eigenlijk een opdracht om deze voertuigen te voorzien van de V8-300 dieselmotor.

Eigenlijk was alles uiteindelijk bedoeld als een tijdelijke oplossing. De ontwikkeling van de XM523, XM523E1 en XM523E2 (zie TANK nr. 257) was in volle gang om het zwaardere transport te gaan uitvoeren. Ook bedoeld voor transport van goederen, munitie, voertuigen maar vooral ook van tanks. De ontwikkeling van deze M523 begon begin jaren '60, maar leidde toch niet tot het gewenste resultaat. Daardoor ploeterde de M123A1C nog jaren door. En niet zonder daarbij een goede reputatie op te bouwen. Pas toen eind jaren zeventig de Oshkosh M911 zijn intrede begon te doen werd hij langzaam maar zeker uitgefaseerd.





M123D met M162 oplegger

OPLEGGERS

In eerste instantie was de M15 de aangewezen oplegger om achter de M123 te worden gebruikt. Zoals we in nummer 256 van DE TANK hebben kunnen lezen was de M15 dé oplegger achter de M26 Dragon Wagon. Hij werd later aangepast waardoor de M15A1 ontstond. Die was breder, had een groter laadvermogen en er werden rijplaten over de achterwielen geplaatst waardoor bredere tanks, zoals de Pershing en de Sherman M4A3E8, vervoerd konden worden. Doordat ook de M48 Patton geladen kon worden was het ontwerpen van een nieuwe oplegger niet nodig. Een latere aanpassing gaf de M15A2 (50 ton laadvermogen).

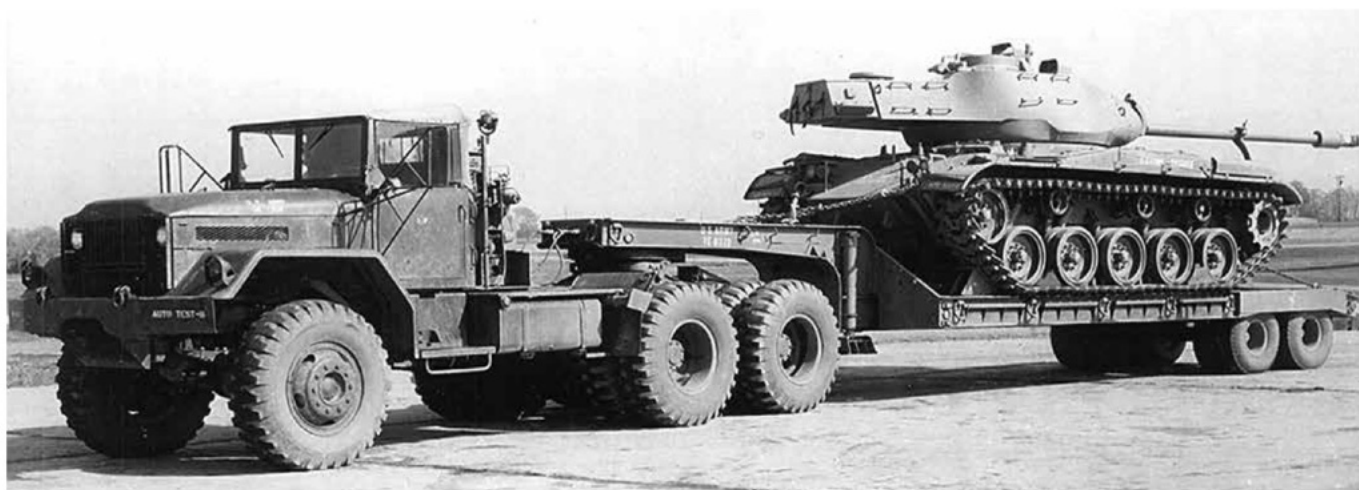
Het hoogteverschil van de schotel op de M123 heeft natuurlijk te maken met de te gebruiken oplegger. Op mijn fotomateriaal lijkt het erop dat bij de M15A1 de hoge schotel gebruikt moest worden. Zoals genoemd konden ook andere opleggers worden getrokken. Eigenlijk werd een lichtere oplegger, de M172, vaker gebruikt dan de M15A1. Deze door Fontaine Trailer Company commercieel

gebouwde oplegger werd door het leger aangekocht. Later werd hij aangepast om meer laadvermogen te krijgen. Dit door ondermeer metalen verstevigingsstrips op en onder verbindingsstukken te lassen. Deze M172A1 kon 23 ton dragen (t.o.v. 14 ton van de M172) en kreeg daarnaast speciale (militaire) assen.

De M123-M15A1 combinatie zien we vaak terug in de Vietnam tijd. Foto's van de M123 uit die periode zijn echter best schaars. Soms staat hij er wel op, maar toevallig "in de weg" van het oorspronkelijke fotodoel. Toch zijn het leuke kiekjes die ik op de volgende pagina heb verzameld. We zien hem daar ook met de M172A1 en een tankwagen.

Uiteindelijk heeft de M123 serie een lange levensduur in het Amerikaanse leger gehad. Daardoor zijn ook veel modernere opleggers gebruikt geweest. Denk daarbij aan de M162, M627/M793, M870, M871 en M747. Daarnaast zijn er diverse andere opleggers getrokken zoals bijvoorbeeld de M969 tanker. Uiteindelijk maakte het niet uit wat je erachter hing. Het gezegde ging:

"It can haul anything that can fit the trailer!"



▼ M123A1C met M747 oplegger

▲ M123D met M172A1 oplegger





M123 in Vietnam



M123 na diensttijd



◀ M125 bij iemand in de achtertuin.

► Deze en daaronder tonen een Spaanse M123. Althans dat stond bij de beschrijving van de foto's.



◀ M123 in particulier gebruik. De M123 lijkt hier een kleinere schaal te hebben ten t.o.v. de Caterpillar achterop. Een zware last die demonstreert hoeveel kracht de M123 had.



◀ M123 met oplegger voor omgezaagde bomen.

► Army Cars Zwijndrecht. Op bezoek maakte ik deze en andere foto's en heb de M123 daarna scratchbuild gebouwd. Hier is mijn "liefde" voor deze vrachtwagen ontstaan.



► Hier en daaronder een M123A1C met M747 oplegger. Achterop een M107. Een imposante combinatie.



◀ Een omgebouwde M123 een een soort strooibak achterop. Het lijkt erop dat daarbij ook de lier is verdwenen. De foto is genomen in New Hampshire (VS)

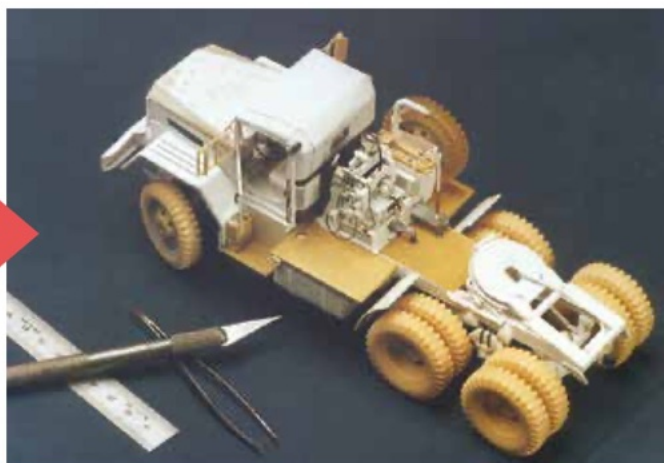


◀ M123 met een oplegger om stenen en zand uit te rijden.



Al vele jaren geleden heb ik deze M123 gebouwd. Wat ik nog weet is dat ik destijds geen goede wielen had. De enige goede wielen waren die van de resinkit van de M26 Dragon Wagon van het Franse DES kit. Ik heb hen toen aangeschreven en kon een losse set wielen kopen. Verder op te merken is dat het dakje gemaakt is van de folie uit een boterkuip en dat de draden zijn gemaakt van binddraad (voor bloemen). Destijds was er ook nog geen (goedkope) M15 oplegger te koop en ook die heb ik toen zelf gebouwd. Ik heb daarbij kopiën van de wielen van de vrachtwagen gemaakt en de afmetingen maar een beetje gegokt. Die bleken niet eens zo gek fout te zijn...hij is wel iets breder geworden dan eigenlijk moest.

M123 in modelvorm



Voor hen die er ook een model van willen hebben maar er niet één willen scratch-bouwen is er het resinmodel van het Amerikaanse merk Tank Workshop. Ik weet alleen niet of die nog ergens te koop is.



Naar aanleiding van de aankondiging in de vorige TANK van deze M123-aflevering kreeg ik informatie toegestuurd die ik graag met jullie wil delen. Met dank aan Wim den Dunnen is hier een folder afgebeeld van de wat vreemde Fruehauf M627A1 oplegger. Eigenlijk is er niet meer over te vinden dan dat hij in zijn experimentele fase XM793 heette en in productie is genomen als M627A1. Hij heeft een relatief korte lengte waardoor hij waarschijnlijk goed te manoeuvreren was. Hoe dat technisch onder de oplegger gebeurde kan ik niet uitleggen. Misschien wel met heel veel bandenslijtage. Een bijzonder concept waarvan niet te achterhalen is hoeveel er gebouwd zijn. We zien hem alleen gebruikt achter de M123.



FRUEHAUF CORPORATION
DETROIT, MICHIGAN 48232

TOYS & MORE

www.toysenmore.nl



**Dé webshop voor
bouwsets van Cobi**



Nieuwe en tweedehands

MODELBOUW**10%**online korting
voor twenot leden- kortingscode -
tweenotkorting10**Modelbouw webshop voor en door modelbouwers**

Wij hebben een uitgebreid plastic modelbouw assortiment aan vliegtuigen, helikopters, trucks, tanks, jeeps, auto's zowel nieuw als tweedehands.



Dutchmodelshop.nl

Korenlaan 4

8071 WJ Nunspeet

M: 06-25213489

M: 06-21942337

Ook staat dutchmodelshop.nl op verschillende evenementen

Ons verkooppunt is geopend van maandag t/m vrijdag van
8.30 uur tot 18.00 uur en 's avonds en op zaterdag op afspraak.

Wij hebben elke week leuke aanbiedingen.

**DUTCHMODELSHOP.NL**

veilig online bestellen

info@dutchmodelshop.nl

**ONZE BRITTEN**

**AEC | ARCHER | BOFORS | CENTAUR | CHURCHILL | CROMWELL | CRUSADER
DINGO | MATILDA | M3 GRANT | M24 CHAFFEE | QF 6-POUNDER
25-POUNDER | SCAMMELL | VALENTINE | VICKERS-ARMSTRONG**



HTTPS:// **BOUWDOZEN** EU



◀ VT-5 LMBT
Lichte tank
(Light Main
Battle Tank)

Een bezoek aan de wapenbeurs in Zhuhai, China

DOOR BRUNO GHUIJS



▲ FK-3 Luchtdoelraket systeem met rechts daarvan een HT-233 (TA5501A) vrachtwagen met "Flaplid" luchtverdedigingsradar



▼ HQ-6A korte afstand luchtverdedigingsvoertuig

Van 6 t/m 11 november 2018 werd op het terrein van het vliegveld van Zhuhai in de Volksrepubliek China de tweejaarlijkse wapenbeurs Airshow China georganiseerd, waar Chinese, maar ook buitenlandse bedrijven hun defensie gerelateerde producten aan de man proberen te brengen. Ook wordt de gelegenheid door de Chinese strijdkrachten aangenomen om een krachtig beeld uit te stralen met het wapenarsenaal van het Chinese Volksbevrijdingsleger. Na twintig jaar met tien edities dekt de naam van de show eigenlijk niet meer de lading. Alhoewel de nadruk nog steeds ligt op de luchtvaartbeurs en -show, werd ook een werkelijk enorme hal ingericht voor [de promotie en verkoop van] grondgebonden wapens en voertuigen. Daarnaast werd elke zakelijke dag van de beurs een groot aantal grondwapens op een speciaal ingericht "oefenterrein" in volle actie geshowed op een manier, die voor de Russische ARMY-beurs nauwelijks onder hoeft te doen. Tanks, pantserwagens en infanterievoertuigen werden op een hindernissenbaan flink aan de tand gevoeld onder het oog van geïnteresseerde delegaties. Jammer genoeg verschaft mijn publiekskaart geen officiële toegang tot de grondshow of de hal met gevechtsvoertuigen, maar gelukkig stond op de zaterdag-publieksdag de deur van de hal op een kier en kon uw reporter van de gelegenheid gebruik maken om een beperkt fotoverslag voor u te verzorgen.... Eerlijk is eerlijk; al snel hadden ook de vele Chinese bezoekers het leuk gevonden en werd het uiteindelijk nog knap druk rond al die smetteloos opgepoetste machines. En het is waar; er zijn echt heel veel Chinezen, waardoor het bijna onmogelijk werd om de vele pantserwapens zonder bewonderaars op de foto te krijgen. Ik heb mijn best gedaan en het resultaat ziet u hierbij.



▼ PZZ-10 120mm mortierdrager



▲ Airborne MRLS (Dong Feng 2050 Hummer)

▼ QL-550 (4x4 verkenningvoertuig)



Wat was er dan zoal te zien? Dat is nog minder gemakkelijk te beschrijven dan te fotograferen. Van bijschriften in een westerse taal was absoluut geen spoor te bekennen, laat staan van verklarende brochures. En voor exportklanten heeft de Chinese industrie een compleet afwijkend systeem van type-aanduidingen bedacht. Dus, zoek niet naar een Type 99 of een ZTZ99 main battle tank, maar naar een VT-4 of een VT-5. Zoek ook niet naar een ZBD4 WZ502 of Type 4 infantry fighting vehicle, maar probeer eens een VN11 of VN12. Het is echter ook niet gezegd, dat de export variant die hier te zien was exact overeenkomt met de thuisfront variant, dus helemaal onterecht is het verschil in type aanduiding ook weer niet, maar toch was het handig geweest als er iets "herkenbaars" in het typenummer zat. Het wekt verwarring en waarschijnlijk is dat ook de bedoeling. Wie mee wil puzzelen is van harte welkom. Maar goed. Vooral Norinco had een enorm deel van de gigantische expohal tot haar beschikking gekregen en maakte daar heel efficiënt gebruik van. Dat had meteen nog het nadeel dat de voertuigen eigenlijk te dicht opeengepakt stonden om een goed overzicht per voertuig te kunnen fotograferen.

► HQ-8 met WS600L raketten



► CY-10, CASC(Mfg) Laser EOD voertuig



▼ FB-10 (korte afstand luchtdoelverdedigingssysteem)



▼ M20/A300 (HTF5451 vrachtwagen met lanceerbuisen)





▲ VN-1D met een klein torentje

◀ VN-1
8x8 APC van
Norinco



CS/AA5 40mm



◀▼ ZBL09
Voertuig met HJ-10 (Red Arrow 10)
Multi Purpose Missile System



Naast het gegoochel met typenummers valt het enorm op dat de Chinese fabrikanten voor hun exportproducten ook een speciaal soort "digitale" camouflage hebben ontwikkeld, in ieder geval voor presentatiedoeleinden. Ik vind het prachtig, maar voor de doorsnee modelbouwer is het niet eenvoudig te kopiëren. Vooral de blauwe versie van dit soort camouflage, die wordt toegepast op kustverdedigingswapens en paramilitaire voertuigen, zorgt er in ieder geval voor dat deze wapens een opvallende verschijning vormen op de show! Zoals eerder genoemd pakte vooral Norinco flink uit. Wat daarbij (voor mij, althans) opviel was dat ik voor elk type wapen waarmee ik bekend ben in de Russische strijdkrachten wel een Chinese evenknie kon aanwijzen. En dat betreft niet alleen de functie van een pantserwapen, maar ook de algemene opbouw en configuratie. Nu zou je kunnen zeggen dat de functionaliteit van een wapensoort min of meer vanzelf de vorm dicteert, maar dan nog zie ik heel duidelijk meer overeenkomst van Chinese wapens met de Russische dan met de Amerikaanse tegenhangers.... Conclusies laat ik maar liever aan de lezer zelf over. In elk geval valt ook op dat de externe lijnen bijzonder vlak zijn. Dat wil zeggen; er zijn weinig uitstekende aanbouwdelen te bespeuren en alle apparatuur is binnen de contourlijnen van het voertuig ondergebracht.



▲ ST-1 met 105mm

► VN-1 (CS/SA-5) met 6 30mm lopen en 4 FN-6 lucht-doelraketten



Een volgende aspect dat opviel tijdens deze show was het enorme aantal varianten van gevechtsvoertuigen per standaard-chassis. Er is duidelijk een moderne commerciële manier van denken aan het ontstaan. Toch geloofde kennelijk nog niet iedereen in de echtheid van al het gebodene. Het viel mij op dat juist veel Chinese mannen met de vinger op de voertuigen tikten. Toen ik vroeg waarom, vertelde een van hen mij dat hij wilde weten of het echt was, of een houten studiemodel. Het leek (bijna?) allemaal echt te zijn. Tijd voor een nieuwe werkelijkheid!

Afgezien van een grote variëteit aan vuurmonden heb ik een enorm arsenaal aan raketten met hun ondersteuningsvoertuigen gezien, voor evenzovele militaire doeleinden. Om maar te zwijgen over voertuigen ter ondersteuning of juist de bestrijding, van grote en kleine militaire drones. In de hoek van Dong Feng, een Chinese fabrikant van wielvoertuigen, waren diverse applicaties te zien van toestellen die ontworpen zijn om met gerichte radiostraling [het besturings-systeem van] vijandelijke drones onklaar te maken. Ook presenteerden zij een grote variëteit aan humvee-achtige voertuigen. Een laatste groep (►) van wielvoertuigen,



ZBL-09

▼► SH-11 155mm Howitzer





▲► SWS2 35mm luchtdoelkanon en raketten



▼◄ SH-15 (6x6 Shaanxi truck met 155mm Howitzer)



die ik hier nog speciaal wil vermelden was die van de "kleine" en super wendbare 6x6 all-terrain-vehicles (ATV) met schrankbesturing, bedoeld voor (lucht-) landingstroepen, die in een verbazende variëteit op de show waren vertegenwoordigd. Compact, licht gepantserd en duidelijk bedoeld om per heli of hovercraft snel en in grote getale op het slagveld te worden verplaatst en daarna effectief een mobiele strijd te ondersteunen. Van mortierdrager tot luchtafweer en van ambulance tot raketwerper en zwaar machinegeweer tot commandopost. Het stond er allemaal. Kan je er ook een model van bouwen? Jawel, in ieder geval van de Chinese variëteiten van de tanks en infanterievoertuigen. Zowel HobbyBoss als Panda heeft een aantal van deze gevechtswagens in het assortiment. En vooral de ZBD-04A (oftewel de VN-11) van Panda uit 2018 (doos 35042 ▼) probeert zich momenteel in mijn verzameling te wurmen. Ik denk, dat het gaat lukken.



▼ SR-5 raketlanceervoertuig



▼ GAS2 (Norinco Sky Dragon 50 TEL op een Beiben 2628 onderstel)



▼ SM4 120mm mortierdrager





▲ VT-2 MBT (ZTZ-96 variant)



▲ VT-2B MBT



▲▼ VN-11A licht Infanterie voertuig



▼ VN-17 zwaar Infanterie voertuig



▼◀ VN-16 IFV (Infantry Fighting Vehicle) in marinekleuren





◀ CM401 ASM
(Anti Ship Raket)

▼ CHD306 ASM



▲ B611MR
SR-SSM
(Short Range
- Surface
to Surface
Missile)

► EQ 2025
(Dong Feng
6x6) MRLS



▼ CS/VP-1
commando
voertuig



▲ QN-506 korte afstand luchtverdedigingsvoertuig.

▼ CS/VN-3C (4x4 verkeningsvoertuig)



ROBI MODELBOUW

Uw plastic modelbouwwinkel en modelbouw webshop.

ONZE MERKEN ZIJN O.A.

Tamiya	Academy
Takom	IBG
Meng	Eduard

en vele andere plastic modelbouw merken

Militaire voertuigen

Schepen

Vliegtuigen

Diorama en Upgrades

Figuren

Verf & Weathering

Civiele voertuigen

Gereedschap & Penselen

SLUBAN

GUNDAM

Voorstraat 396 - 3311 CX Dordrecht
info@robimodelbouw.nl - 0614208253

WWW.ROBI MODELBOUW.NL

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.

Dax Magic Webshop

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



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

Dax Magic
H.I. Ambacht
Nederland

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

DAXMAGIC-WEBSHOP.NL



STRELA
MODELBOUW

DE RIJZENDE STER IN
MODELBOUWLAND

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

WWW.STRELAMODELBOUW.NL
INFO@STRELAMODELBOUW.NL



Transport tijdens WO1

TEKST EN TEKENINGEN: JOHAN GROEN

De Eerste Wereldoorlog was het eerste grote strijdtonel waarbij op grote schaal gebruik werd gemaakt van de automobiel. De automobiel stond nog in de kinderschoenen en was voor velen nog een wonderlijk, paardloos vervoermiddel. Er werd veel geëxperimenteerd en de basis voor de vrachtauto werd al vrij vroeg gelegd. In het begin was de auto en speeltje voor de rijken, maar bedrijven zagen toch ook al snel de mogelijkheden om goederen te transporteren en gingen dit ook uitproberen. Carrosserieën werden gehalveerd, alles achter de bestuurdersplaats verdween en er werd een simpel laadbakje gemonteerd.

Hierdoor ontstond dus op basis van een personenauto een klein vrachtautootje (wat de Amerikanen heden ten dage zien als een "pick-up" en de Australiërs als een "Ute" een Utility Vehicle).

Verschillende fabrikanten zagen de nieuwe mogelijkheden en begonnen met het ontwikkelen van grotere voertuigen die alleen voor goederentransport bedoeld waren. Nu ontstond dus een echte vrachtauto, waarop later ook autobussen zouden worden gebouwd.

De meeste van deze nieuwe voertuigen werden voorzien van een simpele "cabine", een

houten laadvloer met spaakwielen (soms schijfwielen) en kettingaandrijving. Veel van deze voertuigen hadden een draagvermogen rond de drie ton. Alleen de "Liberty B" en de "Mack AC" hadden een laadvermogen van vijf ton. De spaakwielen waren van gietijzer, of soms nog van hout, en voorzien van massief rubberen banden. De luchtband met voldoende draagvermogen kwam pas veel later. Aangezien stuurbevestiging en hydraulische- en luchtdrukremmen nog niet bestonden was het bedienen van deze voertuigen zwaar werk. Gelukkig was de snelheid van de voertuigen nog heel laag.



F.W.D. model B. 1912.



BERLIET, CB1. 1914.



LEYLAND, sub. RAF. 1918.



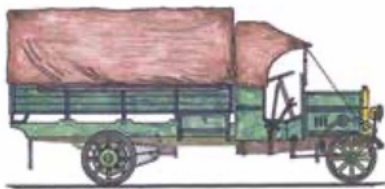
NASH, Quad. 1917



AUSTIN, 20,HP 1917 keukenwagen.



LIBERTY, model B. 1917



FIAT 18 BL . 1916.

Er werd al wel geëxperimenteerd met vierwielaandrijving, wat voor betere grip op de vaak nog heel slechte wegen een uitkomst was. De F.W.D. en de Nash zijn hier voorbeelden van. Deze voertuigen hadden aandrijving door middel van cardanassen i.p.v. kettingen en hadden in beide assen een differentieel. Bij kettingaandrijving zit het differentieel in de as met de kleine kettingwielen, welke vast aan het chassis is gemonteerd.



MAC K . AC . 1918 . 5,5 Ton werkplaats.

Austin kende een heel afwijkend systeem, namelijk een differentieel direct na de versnellingsbak en daarna twee aparte cardanassen naar elk afzonderlijk aangedreven achterwiel. Zeker in die tijd heel bijzonder. En de aandrijfassen liepen door een open-gewerkt chassis, dat naar achter toe ook nog eens breed uitliep.

Veel van de laadbakken, ook de geheel gesloten opbouwen, werden nog gebouwd van hout. Vaak werden enkel de spatborden (indien aanwezig) en de motorkap van metaal gemaakt en hadden de "cabines", net als bij paard en wagen, alleen een zitbank met erboven een simpel afdakje. Vaak was er ook nog geen voorruit. Bij alle voertuigen zat de bestuurder tussen de motor en de laadbak. Alleen de F.W.D. kende een opstelling in frontstuur, dus met de bestuurder boven de motor geplaatst. De Nash in deze aflevering van "Soft Skin" heeft een metalen laadbak en werd gebruikt voor het vervoer van munitie naar de fronttroepen.

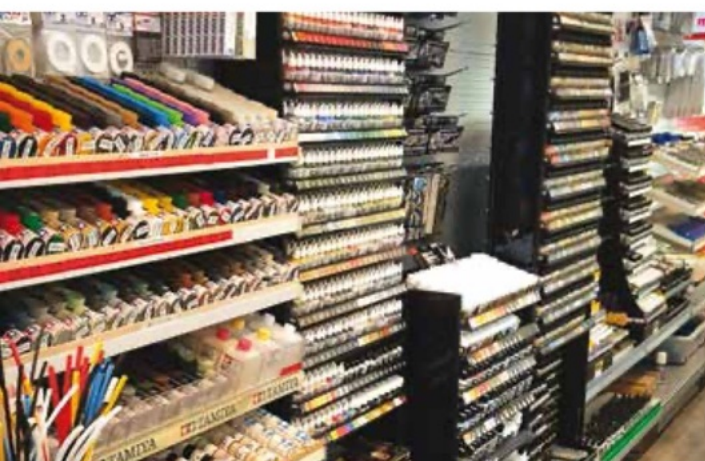
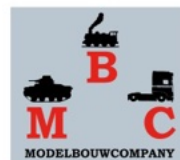


AL BION . 1918.



De Modelbouw Specialist

• Treinen • Scenery • Modelbouw



Onze openings tijden:

Woensdag	10.00 tot 17.00
Donderdag	10.00 tot 17.00
Vrijdag	10.00 tot 18.00
Zaterdag	10.00 tot 17.00

Onze Merken:

Märklin
ROCO
TRIX
Brawa
Rivarossi
Albion Alloys
Evergreen
Heki
Busch
ICM
Academy
Airfix
Italeri
Tamiya
Masterbox
Hobbyboss
Trumpeter
Hasegawa
Vallejo
MIG
Humbrol
AK Interactive
Proxon

En nog veel meer...

Modelbouw Company
De Hertog 10
1831EK Koedijk

T: 072- 582 55 62

volg ons op



WWW.MODELBOUWCOMPANY.NL

ModelBouwCompany