

DE TANK

nr. 274
Februari 2022



P.10
CV90/35 NL OP RUBBER



RENAULT FT IN HET NMM



BELGISCHE BERGER



A39 TORTOISE - HET MODEL

IN DIT NUMMER

P.18

P.22

P.26

2 Olie en water

DOOR FRANK MARCUS

In het vorige nummer van "DE TANK" heb ik stilgestaan bij watervermengbare olieverf van Cobra. In het artikel dat nu voor u ligt wil ik graag laten zien hoe het werken met deze verf op een model kan uitpakken.

HET MODEL

Het model is een buste van een Russische NKVD-officier (1e luitenant) ten tijde van de tweede wereldoorlog. De NKVD was de feitelijke voorloper van de latere Russische geheime dienst KGB en tijdens de oorlog waren er

her en der aan het front (maar nog meer daar achter) lieden actief die in de gaten moesten houden of het communistische ideaal wel voldoende werd uitgedragen. Het hoeft denk ik geen betoog dat deze mensen doorgaans niet enorm veel vrienden hadden.

De buste heb ik gemaakt van diverse soorten draad, putty's, een blokje hout, zilverpapier en stukjes plastic van Evergreen. Ik ga daar verder niet op in omdat het in dit artikel om de verf

gaat. In eerste instantie heb de gehele buste gegrond met een coat Grondwerk Spsitlak Karwei. Dat was voor mij een experiment maar het gaf geen mooi resultaat. Daarom is er een tweede coat overheen gegaan met Mr Surfacer 1000 Spray. Zo zie je maar weer dat in onze hobby goedkoop vaak duurkoop is....

De volgende stap was het aanbrengen van een "basiskleur" op alle elementen van het model: de bovenkant van de pet, de rode rand om de pet, de klep, het gezicht, de haren, de draagbanden





CV90/35NL op rubber

Nieuw ontwikkelde tracks zijn een uitkomst

ARTIKEL VIA
WWW.MAGAZINES.DEFENSIE.NL

TEKST: ANDRÉ TWIGT
FOTO'S: KORPORAAL GREGORY FRÉNI

Om het CV90/35NL infanteriegevechtsvoertuig alvast een duwtje in de richting van de komende Midlife Update (MLU) te geven en tegelijk de kwaliteit van de pantser op te vijzelen, krijgen 128 stuks de komende jaren rubber rupsbanden. Projectmanager bij de Directie Wapensystemen en Bedrijven Ed Boukes (►) vertelt over de voordelen van deze modificatie.



Volgens Boukes zijn de rupsbanden een uitkomst. De noodzakelijke aanpassingen van de MLU maken de CV90 zwaarder, waardoor 'ie zijn gewichtslimiet bereikt. Met de nieuwe tracks van fabrikant BAE Systems Hägglunds is het voertuig ruim een ton lichter en ontstaat er ruimte mee te groeien met toekomstige technische ontwikkelingen.

ONDERHOUDSKOSTEN

Volgens Boukes hebben de tracks ook invloed op het geluidsniveau in de CV90, dat met 10 decibel afneemt. De trillingen worden met zo'n 65 procent gereduceerd. Dit is gunstig voor de conditie van de bemanning, die daardoor minder snel moe wordt. Daarbij bevorderen minder trillingen de levensduur van de elektronica en de waarnemings- en richtmiddelen aan boord. Hierdoor lopen ook de onderhoudskosten terug.



CV90/35NL met stalen rupsbanden. Foto▲: defensie.nl
▼Foto: John van den Boogaart (defensiefotografie.nl)





M109 (niet meer) in Nederlandse dienst

DOOR BAS SLAATS

Met het verdwijnen van de M109 uit de Koninklijke Landmacht was het hoofdstuk over dit artilleriestuk in Nederland nog niet afgesloten. Ten eerste moest er een nieuwe eigenaar worden gevonden voor de uit dienst gestelde voertuigen en ten tweede, de Nederlandse defensie-industrie had behoorlijk wat ervaring opgedaan met het assembleren, upgraden en modificeren van de M109 voor het Nederlandse leger en wilde deze ervaring graag omzetten in buitenlandse orders. Er reden buiten onze grenzen nog ruim 5.000 M109's rond, dus mogelijkheden genoeg.

Eind vorige eeuw werd duidelijk dat de toen in gebruik zijnde M109 varianten met het M185 155mm/39L kanon niet meer voldeden aan de laatste stand der techniek. De 155 mm was in principe qua diameter groot genoeg. Voor grotere ladingen zijn rakketten veel efficiënter. Voor een substantieel groter bereik werd de oplossing gezocht in het verlengen van de loop, natuurlijk in combinatie met de nodige soft- en hardware upgrades. Dit mocht voor een Nederlandse toepassing niet meer baten. Uiteindelijk werd voor het ons leger de PzH2000 uitgekozen als vervanger van de M109. De Nederlandse M109's zijn naar de volgende landen gegaan:

1995: 87xM109A3 naar Abu Dhabi, een van de Verenigde Arabische Emiraten
2008: 3xM109A1 LES naar Chili
2011: 121xM109A2-90 naar Jordanië

In Nederland werkte RDM in samenwerking met onder andere Rheinmetall aan nieuwe "upgrades" om de levensduur van de M109 te verlengen. Na de grote order voor de M109A2/A3 voor het Nederlandse leger

▲▼ M-109A2-90,
Maaldrift,
7 nov. 2011.

Foto: Wim den Dunnen





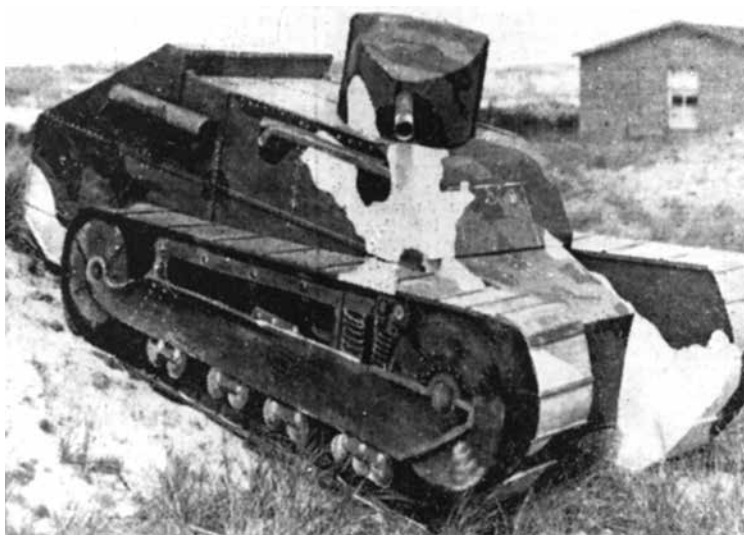
RENAULT FT in het NMM

Ex-Nederlands Leger of toch niet?

Af en toe wordt de vraag nog weleens gesteld of de Renault FT tank in het NMM dezelfde is als de tank die in 1923 door het Nederlandse leger is aangeschaft. Wel nu, dat is hij niet. Laten we eens kijken hoe het destijds met de Nederlandse Renault FT is gegaan.

In de jaren na de Eerste Wereldoorlog begreep de Nederlandse regering dat zij er niet aan zou kunnen ontkomen ook beproevingen met tanks te houden. Daarom stelde de Minister van Oorlog in 1925 een bedrag van f 25.000,- beschikbaar voor de aanschaf van "een lichte Renault vechtwagen van 18 p.k., type FT, zonder bewapening en verpakking".

Helemaal de eerste tank was dit niet. Het leger beschikte namelijk reeds over een houten namaaktank, die op een smalspoorbaantje reed. Deze nabouw werd bij de 1e Stormschool op de Waalsdorpervlakte bij Den Haag gebruikt voor instructie aan de infanterie (▼►).



De Nederlandsche Technische Handelsvereniging Greve & Co regelde de bestelling en in 1927 was het zover: Nederland beschikte over zijn eerste en enige tank. Het was niet de bedoeling een vechtwagenorganisatie in het leven te roepen. De tank zou uitsluitend dienst doen voor demonstraties en oefeningen. Een speciale commissie hield zich hiermee bezig. Zij stond onder voorzitterschap van de Inspecteur der Infanterie en telde als leden de kapiteins B.C. van Erckelens en K.A. Rövekamp (commandant van de Schoolcompagnie van de Motordienst), eerste luitenant F.G. Dürst Britt en



BELGISCHE BERGER

SOFRAME 8x8 bergingsvoertuig

In januari 2019 kreeg het Franse Soframe een contract van € 31,9 miljoen voor de productie van 28 bergingsvoertuigen voor de logistieke eenheden van de Gemotoriseerde Brigade van het Belgische leger. Dit contract, waarvoor ook Tatra, Iveco en Scania in de race waren, omvatte de levering van 15 CRV's (Combat Recovery Vehicle) en 13 PRV's (Protected Recovery Vehicle), evenals een meerjarig open contract voor technische assistentie. Tegen 2022 zouden ze de ongeveer dertig Renault Kerax 385.40 8x4 bergingsvoertuigen vervangen die sinds 2001 in dienst waren bij het 4e, 18e en 29e logistieke bataljon van de "grondcomponent" (landmacht) van het Belgische leger. De CRV en de PRV zijn ontwikkeld op basis van het Heavy Recovery Vehicle (HRV), waarvan het prototype tijdens Eurosatory 2018 werd onthuld.

Op basis van een Mercedes Actros 8x8 chassis combineert de HRV de functies van pech, slepen en evacuatie van zware voertuigen. Met een actieradius van 600 km is de HRV in staat een voertuig van 44 ton te trekken en tot 32 ton te hijsen. Maar de nadruk wordt ook gelegd op de bescherming van de bemanning



▲ De 'oude' Renault berger

► Tatra t815 berger

►▼ Iveco 410E42 berger

▼ Scania R730 berger





DOOR ROB SWART

MENG

Britisch Heavy Assault Tank

A39 TORTOISE

MENG nr. TS-002, 1:35



In uitgave 269 van DE TANK van april vorig jaar heb ik wat inleidende beschietingen mogen schrijven over de A39 Tortoise die in Bovington letterlijk en figuurlijk zware indruk op mij heeft gemaakt. In dit artikel wil ik ingaan op de bouw van dit gevaarte maar dan in de schaal 1:35.

De Meng kit was al enige tijd op de markt waardoor het knap lastig was om er nog een te vinden. Alle beschikbare dozen zullen in de tussentijd wel gebouwd zijn of in een of andere stash zijn verdwenen. Ik wist gelukkig dat een gewaardeerd TWENOT lid hem nog ergens had liggen.

Na veel en beleefd aandringen heb ik hem ervan weten te overtuigen dat hij mij er een enorm plezier mee zou doen. Daarna op zoek naar de bijbehorende accessoires, blik in de vorm van een Voyager update set en de nodige messing loopjes.

HET LOOPWERK

De tracks in de kit zijn van dusdanige kwaliteit dat ik na het bewonderen hiervan heb besloten ze te gebruiken. Scheelt ook weer een beetje in de financiën.

De handleiding van de kit ziet er in eerste instantie zeer betrouwbaar en duidelijk uit, alleen ging het bij het loopwerk meteen helemaal mis. Het kostte mij aardig wat moeite om de boel letterlijk en figuurlijk op de rit te krijgen. Mocht je van plan zijn de kit te bouwen dan raad ik je aan wat wijzigingen in het stappenplan door te voeren. Bevestig arm A3 niet aan de as A10. Lijm de as tussen beide loopwielen, twee stuks A12. Voor de draagarmen en de scharnierpunten kan je de instructies volgen. Breng de draagarmen zonder lijm aan tussen B28/B28 en B29/B30, dus beweegbaar. Verder zal ik jullie niet met cijfertjes vermoeien maar hiermee creëer je wel een goede basis om het loopwerk probleemloos op te bouwen.

DE KAZEMAT

Na het loopwerkklusje ben ik met de bovenbouw en dus de opbouw van de kazemat gestart. De originele kazemat bestond uit een groot en grof stuk gietstaal. De naden aan de achterzijde moeten dus met putty worden weggewerkt.



Update set (Voyager PE 35514)



Aluminium loop (RB Models, 35B124)



7.92 BESA (RB Models, 35B64)