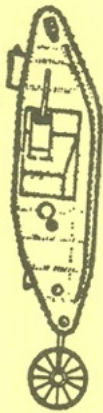


# DE TANK

ORGAAN VAN DE TWENOT  
POSTBUS 357  
8000 AJ ZWOLLE

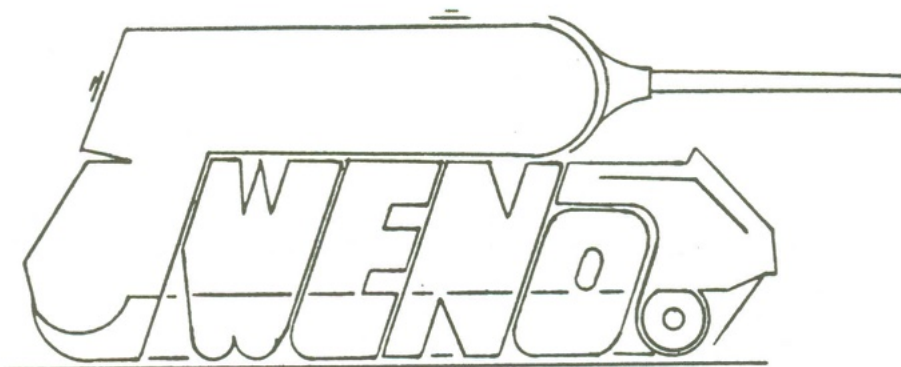
VERSCHIJNT 6X PER JAAR  
AUGUSTUS 1987 **67**

**TWENOT**



voor tankhobbyisten  
postbus 357  
8000 AJ zwolle





AUGUSTUS 1987

67

Bestuur:

Voorzitter :Rob Evers  
Secretaris :Johan Groen  
Vice-voorzitter :Joop v/d Weerden  
Penningmeester :Kees Blijleven  
Jeugdzaken :Bert v/d Velden  
Redactie/archief:John Janse

Adressen:

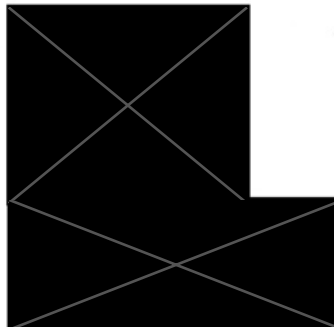
Secretariaat:

Jeugdzaken:

Redactie:

Giro:

Lidmaatschap:



ten name van TWENOT, Heiloo.

Seniorleden: f 15,--/jaar

Juniorleden: f 10,--/jaar

REGIOCÖÖRDINATOREN:

Noord-Holland :Jan van Veen

Noord :Jan Frankema

Midden :Vacant!

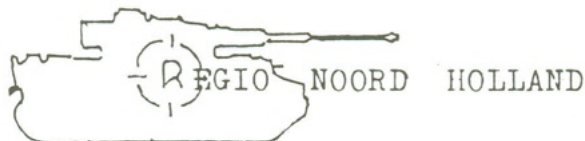
Zuid-West :B. Verhagen

Zuid-Oost :Vacant!

De Tank is een tweemaandelijks uitgave van de vereniging TWENOT. Zij wordt aan alle leden gratis toegezonden. In de rubriek Vraag en Aanbod kunnen de leden niet-commerciële

advertenties gratis laten plaatsen. Artikelen zijn altijd welkom.

HET GEHEEL OF GEDEELTELIJK OVERNEMEN VAN ARTIKELEN EN/OF TEKENINGEN IS ZONDER UITDRUKKELIJKE SCHRIFTELIJKE TOESTEMMING VAN DE REDACTIE NIET TOEGESTAAN.



Op de regiobijeenkomst bij de Fam van Dijk werd besloten om de volgende regiobijeenkomst bij R. Zwart thuis te houden en wel op 12 juni.

Omdat de datum nog niet helemaal zeker was en door verschillende omstandigheden kon de aankondiging niet meer op tijd in "De Tank" geplaatst worden.

Toen de datum dan toch vast stond ging ondergetekende aan het bellen en improviseren om toch wat mensen bijeen te krijgen.

Zo werd er besloten om te vergaderen bij J. van Veen thuis en vandaaruit gezamenlijk naar het huis van R Zwart te gaan. Eerder die week was ik al gebeld door de moeder van Ronald die informeerde naar het te verwachten aantal personen

Op 12 juni kwamen we om ongeveer 8 uur in de Dorreboomstraat aan. Tot onze verbazing vertelde zijn moeder dat Ronald nog op vakantie was maar spoedig thuis zou komen.

Dit voorval werd ruimschoots vergoed door zijn ouders met koffie en gebak.

Om ongeveer 9 uur kwam Ronald thuis met mooie verhalen. Hij was namelijk bij Benno Goossens geweest op Vlieland en daar waren ze weer beland op de verkeerstoren van de Vliehors; het schietkamp voor straaljagers. Ze hadden daar wat schietoefeningen meegemaakt en mogen fotograferen.

De verdere avond werd door de 15 man druk over de hobby gesproken en waren er weer nieuwe modellen gebouwd en tentoongesteld. Ondanks alle voorvallen was het een zeer geslaagde avond te noemen en langs deze weg wil ik dan ook de heer en mevrouw Zwart danken voor de gastvrijheid en de goede zorgen van het natje en het droogje.

Hierbij zeg ik maar:"Tot ziens!"

J.C. van Veen (Uw regioleider van Noord-Holland.)

NIEUWE LEDEN:

614-0587 A. Levy, [REDACTED]  
615-0587 A. Schreuder, [REDACTED]  
616-0587 F.J. van Dijke, [REDACTED] JEUGDLID  
617-0587 O.L. v.d. Weide, [REDACTED]  
618-0587 R. Paapen, [REDACTED]  
619-0587 Th.J. Looys, [REDACTED]  
620-0587 M. Leeflang, [REDACTED] JEUGDLID  
621-0587 K.J. de Leeuw, [REDACTED]  
622-0587 D. v.d. Horst, [REDACTED] JEUGDLID  
623-0587 P. Silva, [REDACTED]  
624-0587 A.T. Raps, [REDACTED]  
625-0587 H. Kruyer, [REDACTED]  
626-0687 J. Vink, [REDACTED]  
627-0687 H.A. van Gent, [REDACTED]  
628-0687 H.R. Noordhof, [REDACTED]

ADRESWIJZIGINGEN:

268-0381 P.M. Jasperse, wordt: [REDACTED]  
467-0485 J.C.G.M. Goldenberg, wordt: [REDACTED]  
[REDACTED]  
101-0776 B.A. Fonck, wordt: [REDACTED]  
102-0776 L.J. v.d. Velden, wordt: [REDACTED]  
291-0781 D.J. Meijvogel, wordt: [REDACTED]  
[REDACTED]  
448-0485 G.E. Lous, wordt: [REDACTED]

LEDENVERGADERING 27 JUNI TE ROTTERDAM:

Niet tegenstaande het mooie weer wisten toch weer een kleine 60 leden het clubgebouw in Kralingen te vinden. Er werden weer aardig zaken afgehandeld en veel leden gingen met lang gezochte zaken naar huis. De middag verliep, zoals gewoonlijk, in een zeer gezellige sfeer. In het officiële vergadergedeelte werden een paar zaakjes gememoreerd die in de belangstelling hebben gestaan en nu zijn afgehandeld.

Het mislukken van de regiomiddag van Midden Nederland werd verklaard door Johan Groen. Er werd tevens gevraagd of er in de Tank een kaartje van Nederland kan worden afgedrukt met daarop de regioverdeling aangegeven. (De redacteur zal hiervoor zorgdragen.)

Er werd tevens gevraagd waar men foto's en tekeningen kan bestellen van voertuigen. Voor beide zaken kan men zich het beste in verbinding stellen met Rob Evers, [REDACTED]

De delegatie uit Friesland hadden kilo's foto's en dozen met dia's meegebracht. Een ieder kon zich vergapen aan de hoeveelheid materiaal die nog voorhanden is achter en voor de schermen van het museum in Saumur. Voor velen was de tijd te kort om alle lekkernijen goed te bezien en meermalen werd de verzuchting gehoord van: Breng het de volgende keer nog eens mee dan kan ik de rest zien. Bij deze staat de wens nog eens afgedrukt. Wie weet komt die koektrommel nog eens op tafel.

Ook een paar nieuwe gezichte waren te zien tussen de bekenden; nieuwe leden die eens wilden proberen of de sfeer paste. Het bestuur hoopt U regelmatig te kunnen begroeten. Om een beter inzicht te krijgen in de bezoekers met hun interesse wil het bestuur in het vervolg een presentielijst bij de ingang leggen met het vriendelijke verzoek om daarop een paar gegevens in te vullen. Waarvoor reeds nu onze dank.

De verloting werd aardig van prijzen voorzien door de leden en een aantal modellen die de vereniging had ingekocht werden eveneens op de prijzentafel gedeponereerd.

De klubkas is weer prettig in omvang gestegen.

Voor allen die drempelvrees denken te hebben wil ik zeggen KOM! KOM! KOM! Het is alleen maar fijn en niemandvraagt hoe goed je ben of wat je allemaal hebt gepresteerd. Allen zijn welkom; vooral als er dingen zijn waar je niet uit kan komen kan een bijeenkomst een bron van informatie blijken. Stap dus de volgende keer ook naar een bijeenkomst en wees er welkom.

VRAAG EN AANBOD:

Mr. Weers [redacted] vraagt gegevens van de Jagdtiger, met name om het schot dat de motorruimte van de gevechtsruimte scheidt. [redacted]  
Hr. Gielkens, [redacted] is op zoek naar half-tracks, vrachtwagens en jeeps alles USA WWII. Gebouwd en of geschilderd is geen probleem. [redacted]  
Fr. J. van Dijke Kastenenakkers 8 te Zuidlaren is op zoek naar een M-10 tankjager 1:35 van Tamiya.  
J. Janse, [redacted] is op zoek naar een R.C. tank van Tamiya, gebouwd of ongebouwd, compleet met zender. [redacted]

OUDE NIEUWE VAN TAMIYA:

Tamiya heeft het voornemen om een paar oude modellen of in herproductie te nemen, of om de nog aanwezige voorraad op te ruimen. De aflevering zal in september 1987 kunnen geschieden. Het gaat om de volgende dozen:  
alles schaal 1:35; 3008 Saladin, met motor; 3018 Sherman M3A4E8 met motor; 3031 Sheridan met motor; 3033 Sdkfz 7 met motor; 3035 M36 Jackson met motor; 3042 M10 met motor.  
Zonder motor de volgende dozen: 3504 US Tankcrew; 3505 6Pdr Gun; 3507 British Infantry 3508 Africa Korps; 3510 German Officers; 3511 PzKpfw III; 3512 German Para; 3514 Sturmgeschutz III; 3518 Daimler Dingo; 3519 German Tank Crew; 3524 Matilda; 3531 German Art. Troop; 3544 Quad + Gun Tractor; 3549 T34/76; 3552 Horch; 3553 Wehrmacht; 3563 KVII 3566 KV I; 3572 SU 85; 3576 Pink Panther; 3580 US Combat Group; 3582 Ambulance; 3585 Wirbelwind; 3588 Jagdpanzer IV lang; 3589 Universal Carrier; 3593 SU 122; 3594 Flaj Crew; 3603 Goulash Kanone; 3610 M8 Houwitser.  
De prijzen liggen beneden het prijspeil van 1984 dus wat dat aan gaat maakt Tamiya een zeer goede beurt. Let op deze mogelijkheid bij je leverancier zodat de modellen die je nog in het bezit wilt krijgen niet aan de neus voorbij gaan.  
De TWENOT vindt het een zeer goede beurt van Tamiya omdat hiermee ook de wind uit de zeilen wordt genomen van een aantal speculanten die dozen voor veel geld aan de man willen brengen omdat deze al geruime tijd niet zijn te krijgen.  
Een van de doelstellingen van de TWENOT is het betaalbaar houden van de hobby voor iedereen en dat kan op deze manier zeer goed.

MILICAST EEN PROBLEEMPJE.

Vanuit Engeland kwam het vervelende bericht dat Milicast verscheurt is door onderlinge onenigheid. Het is niet zo dat er geen enkel model meer wordt vervaardigd. Maar wel dat een aantal modellen niet leverbaar zijn op dit moment.  
Zodra er meer nieuws is zult U dit weer van ons horen. Voor de meest fanatieke leden kan ik aanraden even contact met Peter op te nemen om de laatste stand van zaken te vernemen.

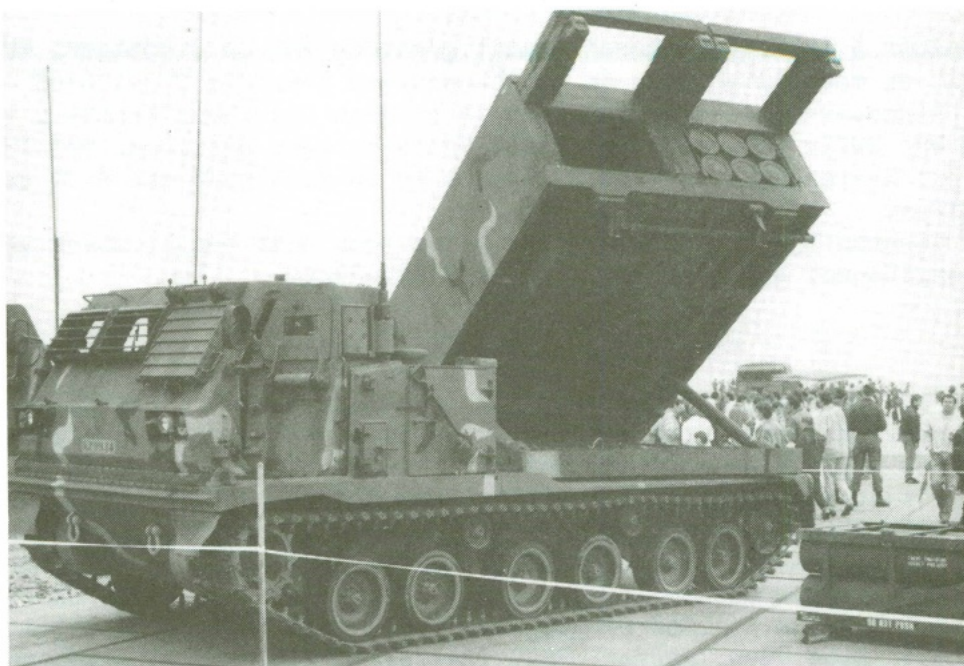
ESCADRON DE L'HISTOIRE.

Op zaterdag 26 en zondag 27 september wordt in Frankrijk een Rassemblement Européen de Véhicules Militaires Tous Terrain gehouden. Deze bijeenkomst is voor alle eigenaren van militaire terreinvoertuigen die ook over de normale weg mogen rijden. De bedoeling is om op zaterdag een rustige Cross-country te rijden en op zondag een orientatie rit. Huisvesting kan in de legerbarakken (gratis) of in nabij gelegen hotels op of op campings in de buurt.

Voor nadere inlichtingen een briefje naar Georges GARCIN (R.E.V.M.T.T.)



U bent natuurlijk wel nieuwsgierig waarom deze mededeling in de Tank vermeld is. De plaats waar de reunie wordt gehouden is in La Courtine, ongeveer 140 mijl ten oosten van Lyon. Voor een aantal een bekende plaats.  
Bovendien worden belangrijke evenementen van zusterverenigingen sowieso vermeld.



13 JUNI OPEN DAG 'T HARDE.

Op 13 juni werd Nederland toegelaten op het Artillerie Schietkamp 't Harde. Vanaf "De Knobbel" was er een prachtig uitzicht over de verschillende evenementen waarvoor de Koninklijke Landmacht ook deze keer weer had gezorgd. Voor de liefhebbers van pantser-voertuigen was de vertoning van de meervoudige raketwerper natuurlijk het neusje van de zalm. Het voertuig was nog te zien in de Amerikaanse kleuren die evenwel na afloop van de testperiode vervangen zullen worden door een ander camouflage patroon met een andere kelurstelling. De beide onderofficieren die bij het voertuig stonden waren zeker bereid om op alle vragen te antwoorden.

De M993 MLRS (Multiple Launch Rocket System) is een onderdeel van een Fighting Vehicle familie waar ook de M2 Infantry Fighting Vehicle en de M3 Cavalry Vehicle deel van uit maken. De motor is onder de cabine geplaatst met daarachter een platform voor verschillende mogelijkheden. Wij zullen in een volgende Tank dit voertuig wat uitgebreider behandelen.

Natuurlijk de erwtensoepp, de stickers en de posters en de verschillende demonstraties trokken veel publiek. De regen liet gelukkig tot laat in de middag op zich wachten waardoor de belangstelling lang bleef.

M\_A\_F\_V\_A

De MAFVA houdt op zaterdag 26 september een jaarlijkse bijeenkomst in Londen. Ook de leden van de TWENOT zijn uitgenodigd. Er zullen veel "bekenden" zijn, mensen die met publicaties hun sporen hebben verdiend, ook fabrikanten zullen van de partij zijn. Leden die geïnteresseerd zijn kunnen contact opnemen met de president van de MAFVA, Gary Williams, [redacted] in Engeland. Laat dan wel weten dat je lid bent van de TWENOT.

MUSEUM RIPPERDA KAZERNE

Namens de stichting "Museum Ripperda" vraag ik Uw hulp ter completering van onze verzameling. Wij zoeken modellen van de volgende voertuigen:

GMC Paw	pag 4/5 NPV	Dodge D60	pag 35 NMV
GMCvrachtauto	pag 12/13 NMV	Diamond Takel	pag 49 NMV
Ford V8	pag 19 NMV	Ford F5	pag 54 NMV
MIAI	pag 21 NMV	DAF YA 318	pag 58/59 NMV
Willy's	pag 26 NMV	DAF YA 314	pag 63 NMV
F 60	pag 30 NMV	DAF YB 616	pag 72 NMV

De modellen zullen worden tentoongesteld in het museum van de Ripperda Kazerne.  
Dit is de huidige "Koksschool" Schoterweg 71 2003 BR Haarlem.  
Het museum is op woensdagmiddag; na telefonische afspraak te bezichtigen.  
U kunt zich melden bij: Sergeant-Majoor Ritzen of Sergeant Goldenberg; telefoon:  
023-258151 toestel 210 of toestel 325. Buiten de diensturen kunt u eveneens een afspraak  
maken met ons lid J Goldenberg telefoon: [REDACTED]

Wat kunt U in het museum aantreffen? Allereerst de geschiedenis vande kazerne van 1884  
tot heden aan de hand van foto's prenten uniformen en gebruiksvoorwerpen.  
Tevens bezit het museum een collectie Klasse I artikelen; de voeding van rijkswege  
verstrekt alsmede materiaal voor de voorbereiding van deze artikelen.  
Bent U in de buurt kom dan eens langs.

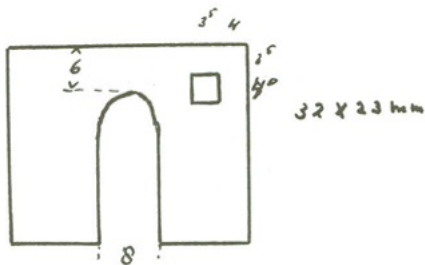
J. Goldenberg; [REDACTED]  
[REDACTED]

### 57-MM GUN MOTOR CARRIAGE T48 (USSR: SU 57)

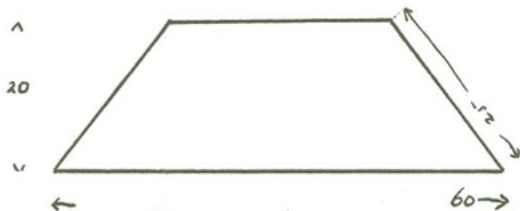
Benodigde bouwdozen: M21 Mortar Carrier van Tamiya; omdat dit voertuig is uitgerust met  
een lier en de goede brandstoftanks heeft. US AT Gun M1 van Italeri en de kanonstandaard  
van de SdKfz 250/9 van Tamiya. Daarnaast nog dunne en dikke polystyreen plaat.  
Literatuur: In diverse publicaties is een foto van de T48 te zien in linkerbovenaanzicht.  
Dit betreft een prototype dat nog is uitgerust met een roller i.p.v. meteen lier.  
Verder is hierop te zien dat het pantserschild van de bestuurder aan de onderzijde  
scharniert; de brandstoftanks als van de M21; geen achterdeur en geen rails voor de  
mitrailleur.  
In de boekjes uit de serie: Tanks Illustrated; no 15 (US Halftracks of WWII) en no 19  
US Tank Destroyers staan nog meer foto's waaronder de complete affuit.  
Met deze vrij summiere gegevens moeten we aan de slag.  
Bouwgegevens: De bouwstappen 1t/m7 van de M21 normaal bouwen; Bij 8 het achterschot laten  
wachten; bij 9 alles behalve het raam. Van raam B32 de scharnieren aan de bovenzijde  
afvlijen en de middenstijl verbreden tot 8mm en verder maken zoals in figuur 1 op de  
volgende pagina staat aangegeven. Het pantserschild B29 maken we als volgt: Lijm eerst  
een strip aan de onderzijde van het raamframe; hierop B 29 zetten en de uitsparing  
inkrassen; uitzagen/uitvlijen. Het schild verhogen tot de bovenzijde gelijk komt met  
het raamframe.  
Stap 10 overslaan; stap 11 cabine had slechts twee stoelen; de middelste vervalt;  
achterbak overslaan. Stap 12 uitvoeren en van stap 13 alleen het cabinegedeelte.  
Dit op het chassis lijmen met behulp van de achterbak als pasmaat.  
Ombouw achterbak: Van deel C 27 de brandstoftanks afzagen; de rest houden we over evenals  
alle losse delen uit stap 10.  
Voor de nieuwe plattegrond zie tekening 2. Op de beide spatborden plaatjes lijmen 73;5X  
10;5 met een dikte van 1mm. Aan de voorzijde plaatje 33X23 zodanig tussen de spatborden  
lijmen dat dit 1mm lager komt dan de nieuwe spatborden. De voor en achterzijde dichtmaken.  
Hierop komt de affuit van de SdKfz 250/9. De rest van de vloer met tranenplaat afwerken.  
De bovenzijde van raam; cabinezijden en achterbak moet evenhoog zijn met een 1½ mm brede  
rand. Zijplaten plaatsen en zonodig aanpassen. Nu eerst de rechterzijplaat lijmen; dan  
de achterplaat waarvan de deur onzichtbaar is gemaakt en dan de rechterbrandstoftank.  
Bouw van het kanon: Verwijder de onderste uitsteeksels van 1 en 2. Bouw het kanon  
volgens stap 2 met uitzondering van onderdeel 7 en stap 3 (Onderdelen 17-23)  
Maak het voorschild van relatief dikke plaat (1mm) volgens tek 3. de boven en zijschilden  
van dunne plaat 1mm. Eerst voorschild tegen bovenaffuit lijmen zodanig dat het schild  
een hoek van 60° met de horizontaal maakt. Na drogen de boven- en zijschilden (tek 4+5)  
maken en aan het voorschild lijmen.  
Afwerking: Maak munitiekast met deurtjes tegen de achterwand; bovenzijde kast 3mm onder  
de bovenrand; 2 kasten tegen de achterwand hXbXd 14X10X6mm; de kanonsteun komt vlak achter  
de bovenplaten van de motorkap; hierna verven en dan de linkerzijplaat; linkertank;  
stoelen en de rugleuning plaatsen.  
Slotopmerking: Deze bouwbeschrijving is vrij kort gehouden doch bevat m.i. alle infor-  
matie benodigd voor de ombouw. Eventuele vragen worden graag beantwoord door:  
Frits Weisfelt.



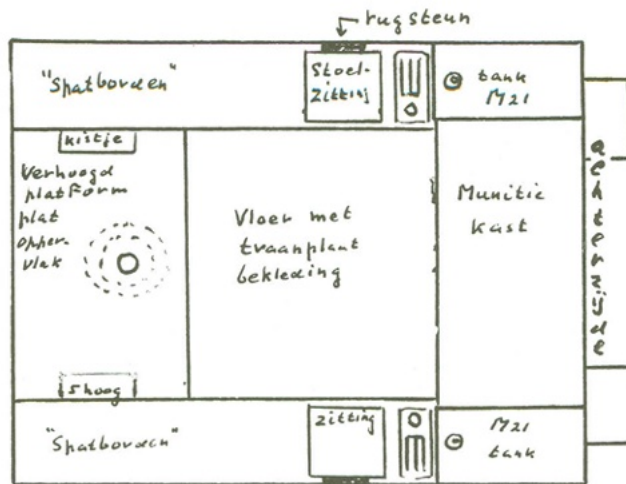
tek 1



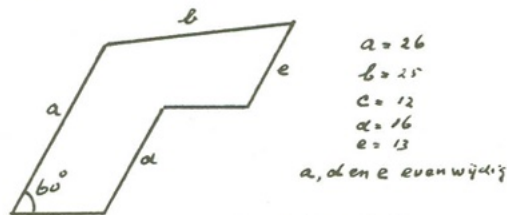
Voorschik  
tek 2



Bovenschild  
tek 4



tek 2



tek. 5 zij schild (2x)

T48 57mm GMC

c DV 1986

JUBILEUMUITGAVE 1986

Velen onder U zullen gedacht hebben dat de jubileumuitgave slechts een eenmalige gebeurtenis is geweest zonder verder vervolg. Niets is echter minder waar. Met behulp van een aantal leden wordt er achter de schermen druk geschreven, geconfereerd en gecontroleerd. Deze maal een aanvulling gewijd aan de jeep in Nederlands Indië. De uitgave is nog via de penningmeester te bestellen. Wij zullen in de komende tijd meer aanvullingen laten verschijnen, maar we blijven afhankelijk van de leden voor een juiste en volledige weergave van de pantservoertuigen in Nederlandse dienst.

INHOUDSOPGAVE

Regio Noord-Holland	pag 1
Ledenlijst	pag 2
ledenvergadering Rotterdam	pag 2
Vraag en aanbod	pag 3
Oude nieuwe van Tamiya	pag 3
Milicast	pag 3
Escadron de L'Histoire	pag 3
Open dag KL	pag 4
M A F V A	pag 4
Museum Ripperda-kazerne	pag 4
57mm Gun Motor Carriage T48	pag 5/6

Bijna vanaf het moment dat de jeep in gebruik werd genomen, hebben ontwerpers en gebruikers zich bezig gehouden met het zoeken naar en ontwikkelen van allerlei speciale uitvoeringen.

Hij werd verlengd om soms wel 10 personen te kunnen vervoeren, er is zowel een halfrups- als een zes-wielige versie ontwikkeld, hij werd aangepast om op spoorrails te rijden, hij werd gebruikt om zowel vliegtuigen als ploegen te trekken, het eerste zelfs aan boord van vliegdekschepen. Hij werd gepantserd en bewapend en heeft allerlei soorten opbouw gekregen om de inzittenden bescherming te bieden tegen regen en koude.

De standaard jeep bood als bescherming slechts een eenvoudige opvouwbaar kap, zonder zijwanden en zonder enige verwarming. Een goede monteur kon echter met wat hulpmiddelen zonder veel moeite aan aftakking maken van het koelsysteem van de motor en zo een verwarming improviseren voor de inzittenden op de voorbanken. Anderen maakten gebruik van de uitlaat, die met de nodige aanpassingen ook zijn aandeel in de verwarmingscaloriën kon leveren.

Het "koetswerk" was zo gevariëerd als de mogelijkheden van de constructeurs en de plaatselijke autoriteiten toelieten. Met hout, metaal, canvas en perspex werden alle mogelijke manieren beproefd om de inzittenden zoveel mogelijk bescherming te bieden tegen de plaatselijke weersomstandigheden.

Het is niet doenlijk een complete opsomming te geven van alle speciale uitvoeringen welke van de jeep gemaakt zijn. Wel zijn er enkele uitvoeringen die bijzondere aandacht trekken:

#### HALFRUPS JEEPS:

Naarmate de Tweede Wereldoorlog voortduurde, en met name na de Japanse aanval op de Aloeten, werd Alaska een belangrijk militair gebied. Vooral de Amerikaanse luchtmacht was van hieruit actief. Het koude klimaat en de meestal slechte weersomstandigheden waren echter een groot probleem voor het daar gelegerde personeel. Ook veroorzaakte het veel vliegtuigongelukken.

Het U.S.Army Air Corps wenste haar reddingsdienst uit te rusten met voertuigen die voor dit gebied geschikt waren. Het grote probleem daarbij was dat de voertuigen moesten opereren in uitgestrekte gebieden welke bedekt waren met een dikke laag rulle sneeuw. Het sprak derhalve vanzelf dat men zich wendde tot een bedrijf dat gespecialiseerd was in voertuigen voor deze omstandigheden, namelijk de Canadese Bombardier Company. Deze had een serie rupsvoertuigen ontwikkeld waarbij grote rubberen wielen een brede flexibele rupsband aandreven, waarop metalen dwarsstukken waren vastgezet. Dit bedrijf ontwikkelde een systeem met bestuurbare rupsbanden voor de jeep, die het meest geschikte voertuig bleek te zijn om te worden aangepast.

Het eerste model, Halftrack Snowtractor T28 genaamd, had met een totale lengte van 4,06 meter de vorm van een verlengde jeep. Het achterdeel was geheel aangepast voor het aanbrengen van de rupsbanden. De achterste luchtband, die d.m.v. uitsteeksels het aandrijf wiel vormde, had de afmetingen 4.75 x 19, de andere twee wielen waren 4.00 x 12. Er waren overmaatse voorwielen gemonteerd met de afmetingen 7.50 x 16. Het vermogen van de standaard Go-Devil motor was opgevoerd tot 63 pk. bij 3900 toeren per minuut. De twee voorwielen konden, wanneer de sneeuw erg diep en rul was worden vervangen door grote ski's. Op deze manier uitgerust, had het voertuig een bodemdruk van minder dan 1 kg/cm.

Als resultaat van de eerste beproevingen werd, met als aanduiding T29, een nieuwe iets lichtere versie met een kleiner achtergedeelte ontwikkeld. Verdere aanpassingen aan de romp leidden tot de uiteindelijke versie, de T29E1.

Ondanks uitgebreide beproevingen kreeg de halftrack jeep geen goedkeuring en hij werd derhalve nooit in productie genomen. Het voertuig dat daarentegen wel voor dit werk werd uitgekozen, werd gebouwd door Allis Chalmers, die daarvoor de motor, koppeling, versnellingsbak, differentieel en besturingsorganen van de jeep gebruikte.



**JEEPS MET ZES-WIEL AANDRIJVING.**

Het Tank Destroyer Command was in het begin van de jaren veertig het jongste zelfstandige onderdeel van het Amerikaanse leger. Het was verantwoordelijk voor de organisatie en de uitrusting van de speciale tankjager eenheden. Het was onafhankelijk van het Cavalry Command en de pantserdivisies.

Aangezien er vóór de oorlog geen specifieke uitrusting voor was ontwikkeld, was het in hoge mate aangewezen op improvisatie met het enige antitank kanon dat in de V.S. beschikbaar was, het 37 mm kanon. Omdat de prestaties van dit wapen nogal beperkt waren, zocht het Tank Destroyer Command naar mogelijkheden om de doeltreffendheid en de mobiliteit ervan te verbeteren. Met dit doel werd het kanon op verschillende wielvoertuigen geplaatst en vervolgens getest.

Men besloot zich te concentreren op een zeswielige jeep, doch, omdat alleen het Tank Destroyer Command belangstelling had voor dit speciale chassis, werd geen toestemming verleend voor de productie ervan. Bovendien zou de productie extra problemen hebben opgeleverd voor Willys, die al genoeg problemen had bij haar aandeel in de productie van de standaard jeep. Uiteindelijk werd slechts één model geaccepteerd, gestandaardiseerd en in hoeveelheden geproduceerd, namelijk de Motoraffuit, 37 mm kanon, M6, waarvoor het standaard 3/4 ton Dodge chassis werd gebruikt.

De geschiedenis van de zeswielige jeep is derhalve nauw verbonden met die van het Tank Destroyer Command, dat motoraffuiten probeerde te krijgen die voldoende snel en manoeuvreerbaar waren om de armzalige prestaties van het 37 mm kanon te compenseren. Door snelheid en manoeuvreerbaarheid zou het voertuig voordeel kunnen behalen uit de terreingesteldheid of het zou hinderlagen kunnen opzetten om van daaruit zijn doel van dichtbij te kunnen bestoken en aldus de geringe kracht van het kanon te kunnen compenseren.

Dit verklaart ook dat het kanon achterwaarts gericht werd opgesteld, zodat het voertuig zich uit de voeten kon maken zodra het schot gelost was. Het Tank Destroyer Command was daarom op zoek naar een licht en snel voertuig, dat liefst al beschikbaar moest zijn. De eerste beproevingen werden eind 1941 uitgevoerd met twee Bantam 40 BRC's. De eerste kreeg de aanduiding "Motoraffuit, 37 mm kanon T2" en was vrij ingrijpend aangepast: van het achtergedeelte was de gehele opbouw verwijderd en de stuurkolom was verplaatst teneinde het 37 mm kanon zonder obstakels te kunnen laten zwenken. Om zowel het silhouet als het zwaartepunt zo laag mogelijk te houden, was het kanon op een heel lage standaard geplaatst. De bemanning moest zelfs uitstappen om het kanon te kunnen bedienen. Dit betekende echter ook de mislukking van de T2.

De T2E1 was minder ambitieus en meer praktisch, omdat hierbij het 37 mm kanon eenvoudigweg achterin een 40 BRC werd geplaatst, zonder daarvoor de opbouw te veranderen. Het kanon had een beperkte zijwaartse traverse en kon alleen achterwaarts schieten.

Deze twee eerste pogingen toonden de interessante mogelijkheden van de jeep als tankjager, doch eveneens zijn beperkingen. Er kon namelijk slechts een beperkte voorraad munitie worden meegenomen en er was slechts ruimte voor twee bemanningsleden. Alleen al dit feit betekende het eind van het idee. Voor de bediening van het 37 mm kanon waren twee man nodig, en door de gehele bemanning tot dit aantal te reduceren, was het niet meer mogelijk dat er een chauffeur klaar zat om weg te rijden zodra het schot afgevuurd was, en daardoor werden de overlevingskansen van de bemanning en het voertuig te gering geacht. De enige pantserbescherming die de bemanning namelijk had, was het dunne kanonschild, en om enig effect te hebben moest de 37 mm op korte afstand gebruikt worden.

Om meer munitie en een bemanning van drie of vier man mee te kunnen nemen, was iets met meer ambitie nodig. Men dacht er over eenvoudigweg het jeep-chassis te verlengen, de achteras naar achteren te verplaatsen en een derde aangedreven as toe te voegen, uiteraard met de nodige aanpassingen aan de vering en de over-

brenging. Dit chassis, MT-TUG genaamd, kreeg in eerste instantie een opbouw met een stalen vloer en houten zijwanden. Het eerste model, genaamd "Motoraffuit, 37 mm kanon T13", werd gebouwd op een Ford GP chassis. Het kanon was voorwaarts gericht en de bemanning bestond uit drie personen. Het volgende type, de T14, werd gebouwd in het begin van 1942 op een Willys MT-TUG chassis. Dit chassis had een wielbasis van 2,54 meter, 51 cm. langer dan het standaard chassis, doch gebruikte dezelfde motor en versnellingsbak. Het voorwaarts gerichte kanon had een nogal primitieve, rechthoekige en aan de bovenzijde open bescherming van pantserplaten. De bemanning bestond weer uit drie personen. De lengte van het voertuig was 5,76 meter, het gewicht bedroeg 1.290 kg.

Van de T14 werden zes prototypen gebouwd. Ze bevielen zo goed dat het Tank Destroyer Command standaardisatie voor serieproductie aanvraag. Men werd echter geconfronteerd met bezwaren van de bevoorradingsinstanties en van de met de productie belaste autoriteiten, die er niet op gebrand waren een type voertuig in productie te nemen waar slechts één gebruiker voor was. Er werd derhalve gezocht naar andere toepassingsmogelijkheden om op die manier meer belangstelling voor het voertuig te krijgen. Zo werd onder meer een verkenningsvoertuig ontwikkeld, de Scout Car T24, op basis van een Willys MT-TUG chassis, waarbij de firma Smart assisteerde bij de bepantsering. Het voertuig werd in het begin van 1942 getest. Bij toeval had deze T24 een aantal componenten gemeen met de gepantserde jeep T25, die in juni van dat zelfde jaar getest zou worden.

Het idee van het Tank Destroyer Command was goed en doordacht. De Armored Board was geïnteresseerd in een gepantserde jeep en de eerste tests hadden aangetoond dat het gewicht van de bepantsering te groot was voor de normale jeep, dus waarom dan niet geprofiteerd van het zwaardere 6x6 chassis om een licht verkenningsvoertuig te ontwikkelen?

De T24 had eveneens een bemanning van drie personen en als wapening een op een kolom-affuit gemonteerd 12.7 mm machinegeweer. Het voertuig woog 2.472 kg. Ook is er nog een studie gemaakt van een gepantserd personeelvoertuig op basis van het MT-TUG chassis en met een aantal componenten van de T24.

Ondanks dit alles weigerde de Chef van de Generale Staf van het Leger der Verenigde Staten de plannen in welke vorm dan ook goed te keuren. De voorkeur ging uit naar een 37 mm kanon op een groter voertuig, waar het op geplaatst kon worden zonder allerlei aanpassingen, en dat bovendien reeds in grote aantallen werd geproduceerd: de 3/4 tons Dodge.

#### LICHTGEWICHT JEEPS.

Zoals we hebben gezien nam het gewicht van de jeep alsmaar toe, ondanks alle pogingen om het onder controle te houden. Bij gebruik onder bepaalde omstandigheden zoals in de bergen of in de jungle, waren lichte en compacte voertuigen nodig, welke evengoed nog een lading van 250 kg en twee man konden meenemen.

Naarmate WO II vorderde, werd steeds vaker gebruik gemaakt van luchtlandings-troepen en ook zij hadden een lichte, compacte uitrusting nodig welke vervoerd kon worden in motor- of zweefvliegtuigen.

Crosley, Chevrolet, Kaiser en Willys bouwden verschillende prototypen voor dit soort voertuigen, doch deze pogingen leidden tot niets. Ofwel door de gewichtsreductie waren ze te zwak geworden, en daardoor waren de prestaties te veel verminderd, of de aanpassingen waren overbodig geworden doordat de capaciteit van de luchttransportmiddelen inmiddels was toegenomen.

Het eerste model verscheen in februari 1943 van Crosley. Na tests in Fort Benning in Georgia, werden 36 exemplaren van een verbeterd model, de CT 13 PUP, besteld. Het gewicht, gebruiksklaar, bedroeg 738 kg, de aandrijving kwam van een 13 pk 2 cilinder luchtgekoelde Waukesha motor.

Na de CT 13, die, hoewel zes exemplaren operationeel werden beproefd, toch niet

voldeed, kwam Chevrolet met een voertuig dat een gewicht had van 708 kg en werd aangedreven door een 20 pk V-twin motor, welke van de Indian motorfiets was afgeleid. Er werden twee exemplaren gebouwd, die echter even weinig succes hadden als het voertuig van Crosley.

Willys imiteerde Chevrolet met de Willys Air Cooled, die zijn motorfiets-motor had ontleend aan de Harley-Davidson.

Ook Kaiser probeerde het met de Midget Jeep en met een iets zwaarder model, de Type 1160. Twee Midget's en vier 1160's werden gebouwd, doch ook zij losten het probleem niet op. Een van de redenen hiervoor lag in het gebruik van luchtgekoelde motoren, die over het algemeen van motorfietsmotoren waren afgeleid en daardoor wel een laag gewicht, doch ook te weinig vermogen hadden.

Willys ontwierp en bouwde voor eigen rekening verschillende lichtgewicht voertuigen op basis van de standaard jeep. Deze voertuigen, bekend onder de naam MB-L (Light) Special en onder de bijnaam Gipsy Rose Lee, hadden de Go Devil watergekoelde motor en de standaard versnellingsbak behouden, doch de opbouw was zo simpel mogelijk gemaakt. De banden hadden de afmetingen 5.00 x 16 en alleen de voorwielen waren geremd. Het voertuig woog hierdoor slechts 674 kg.

De pogingen van Willys waren deze keer succesvol, doch ze kregen geen orders want voertuigen van deze klasse waren niet meer nodig. Het testprogramma en het project voor een lichtere jeep werd eind 1943 afgesloten.

Het meest succesvolle ontwerp voor een voertuig voor luchtlandingstroepen kwam uit Engeland, van de Nuffield Mechanisation Ltd. Het bestond uit een Willys MB waarvan het chassis tot achter de voorstoelen was ingekort en de motor op bepaalde onderdelen was aangepast (plaatsing van de accu, lucht- en oliefilters, de carburateur etc.) Hoewel de opbouw nog duidelijk de lijnen van de jeep te zien gaf, was hij geheel opnieuw ontworpen. De stuurkolom kon worden verwijderd in verband met vervoer in een nauwe vliegtuigromp.

Hoewel het voertuig tijdens de tests uitstekende prestaties leverde, is het nooit in productie genomen.

#### **GEPANTSERDE JEEPS.**

Een van de taken waarvoor de jeep was ontwikkeld, was verkennen. Het was daarom niet meer dan logisch dat men zocht naar mogelijkheden om hem te voorzien van een lichte bepantsering, zodat de inzittenden een betere bescherming zouden hebben. De firma Smart in Detroit was de eerste die hier aan dacht. Het bedrijf was gespecialiseerd in de fabricage van gepantserde vrachtwagens voor het transport van waarden voor banken en in het bouwen van exclusieve limousines voor de rijken der aarde, die wél in luxe automobielen wensten te reizen, doch zonder daarbij hun veiligheid te verwaarlozen.

De eerste tests van de Smart gepantserde jeep werden uitgevoerd in november 1941 op de Aberdeen Proving Grounds, het testcentrum voor voertuigen van het Amerikaanse leger. De tests werden uitgevoerd door de Armored Board, toendertijd de gezaghebbende instantie binnen het Amerikaanse leger op het gebied van gepantserde voertuigen, behoudens de speciale tankjagers.

De op een model MA gebaseerde gepantserde jeep bleek een teleurstelling te zijn omdat de vering niet bestand was tegen het extra gewicht van de bepantsering, hoewel deze zeer bescheiden was uitgevoerd en slechts bestond uit 6 mm stalen platen die de motorkap, de radiatorgril en de voorruit vervingen. Deze laatste kon zoals gewoonlijk neergeklapt worden. Behalve twee kijkspleten, die met schuifplaten afgedekt konden worden, waren in het windscherm twee schietpoorten aangebracht. Deze waren rond van vorm en daardoor kon de bemanning onder pantserbescherming haar vuurwapens gebruiken. Deze schietpoorten waren een vinding van Smart, die ze op al haar voertuigen toepaste.

Het prototype werd terug genomen door de fabrikant, die het gewicht verminderde en twee gepantserde halve deuren toevoegde. Het nieuwe voertuig was in januari

1942 gereed voor de afsluitende beproevingen. Bij deze gelegenheid kreeg het een officiële registratie voor prototypes voor verkenningsvoertuigen: T25 Scout Car.

Het voertuig, nog steeds gebaseerd op een MA chassis, werd later geheel opnieuw ontworpen door Smart., weer met het doel het gewicht tot het minimum terug te brengen. De nieuwe versie werd de T25E1 genoemd -de letter E gaf aan dat het een modificatie betrof en het cijfer liet zien hoe vaak er was gemodificeerd- Nu was de gehele voorkant van het voertuig beschermd, en hadden het windscherm en de twee zijdeuren dezelfde hoogte gekregen. Het verschil met de T25 was dat het windscherm nu vast was en lager, namelijk slechts tot op ooghoogte. Ook waren de schietpoorten weg gelaten. Uitsluitend de voorkant van het voertuig was beschermd, aan de achterzijde was in het geheel geen bescherming.

Smart ging nog verder en begon nog in 1942 een experiment met een zwaarder MB-chassis. Dit leidde tot de T25E2, waarbij alle zijden van het voertuig van een bepantsering waren voorzien. Dit veroorzaakte een gewichtstoename van 447 kg.

Bij de T25E3, die nog in dat zelfde jaar volgde, was de vorm van de bepantsering verbeterd door de verticale rechte panelen van de T25E2 te vervangen door panelen die enigszins een V-vorm hadden. Hierdoor verbeterde met name het effect van de bepantsering. In het windscherm was een derde kijkspleet aangebracht, omdat de oorspronkelijke twee te weinig uitzicht hadden geboden.

De T25E3 bood op vele punten een bevredigende oplossing, doch het gewichtsprobleem bestond nog altijd. Het gewicht van de bepantsering bedroeg nu 465 kg, hetgeen meer was dan bij al zijn voorgangers, en met name hierdoor werden in 1943 alle beproevingen gestopt.

Hoewel de deskundigen van de Armored Board de experimenten van Smart nooit echt serieus hebben genomen, "omdat de jeep zo'n extra gewicht nu eenmaal niet kon dragen", bewezen de gebruikers het tegendeel. In werkplaatsen te velde werd de jeep op alle mogelijke manieren van bepantsering voorzien. Dit werd voor het eerst gedaan in 1942, door de Amerikaanse troepen aan het Tunesische front, doch vooral de verschillende aanpassingen tijdens het Ardennen offensief, december 1944, werden bekend. Met losse pantserplaten, afkomstig van onklaar geraakte of uitgeschakelde pantservoertuigen, werden de radiator, het windscherm en de zij-kanten van bescherming voorzien.

Ook na W.O. II is dit veelvuldig toegepast. De Fransen in Indo-China, de Israëliërs tijdens hun onafhankelijkheidsoorlog, doch ook de Amerikanen tijdens de oorlog in Korea maakten gebruik van min of meer provisorisch gepantserde jeeps.

#### GEPANTSERDE JEEPS IN NEDERLANDS-INDIË.

Het is nauwelijks bekend dat ook door het Nederlandse leger in Nederlands-Indië tijdens en na de 2e positionele aktie, eind 1948 en 1949, een aantal gepantserde jeeps zijn gebruikt.

In december 1947 diende de toenmalige reserve ritmeester der cavalerie Jhr.Mr. M.W.C. de Jonge, commandant van het 4e Eskadron Pantserwagens, bij de Leger Pantserstroepen Commandant het voorstel in om in de organisatie van de pantserwagen eskadrons twee jeep pelotons op te nemen.

Als argument hiervoor voerde hij aan dat de Humber pantserwagens waar de eskadrons mee uitgerust waren, door de moeilijke terreinomstandigheden vaak in hun mogelijkheden beperkt werden. Jeeps konden door hun lagere gewicht veel beter uit de voeten op de drossen en paden, en dus zou de effectiviteit van de eskadrons sterk verbeteren indien ze de beschikking zouden hebben over jeeps.

Begin februari 1948 antwoordde de L.P.C. dat het voorstel zijn steun had en dat hij het had doorgestuurd naar de Generale Staf in Den Haag. In afwachting van een definitief antwoord kreeg het 4e Eskadron alvast toestemming het voorstel bij wijze van proef uit te voeren. Over het toewijzen van jeeps kon hij echter niet be-

slissen, deze moesten worden aangevraagd bij de divisiestaf van de B-divisie, waar de V-brigade onder ressorteerde en waar op haar beurt het 4e Eskadron Pantserwagens weer deel van uitmaakte.

De commandant van de B-divisie, kolonel Meijer, besliste positief over deze aanvraag en gaf aan andere eenheden bevel 6 jeeps af te staan aan het 4e Eskadron. Daar kreeg luitenant O.B. Blaisse opdracht de jeeps van een adequate bepantsering en bewapening te voorzien en het bevel over het aldus gevormde jeepeloton op zich te nemen.

De Leger Productie Bedrijven te Bandoeng kregen opdracht zorg te dragen voor de levering van de bepantsering en andere uitrusting. Met de uitvoering van deze opdracht werd de Leger Technische Dienst belast, omdat die beschikte over de technische kennis welke nodig was om alle aanpassingen uit te voeren, zoals het maken en aanbrengen van de bepantsering en de bewapening, het versterken van de vering, het aanpassen van de elektrische installatie etc.

Allereerst moest vastgesteld worden wát er bepantserd zou worden. Eerst zou dat alleen de radiator zijn, omdat die het meest kwetsbaar was en het makkelijkst door vijandelijk vuur werd getroffen. Spoedig echter werd besloten eveneens het windscherm te bepantseren, teneinde ook de inzittenden bescherming te geven. Er was overigens geen echt pantserstaal beschikbaar, doch slechts staalplaat dat afkomstig was van een scheepswerf en als scheepshuid werd gebruikt.

De verschillende ideeën werden eerst op drie jeeps uitgeprobeerd, en, omdat men geen enkele ervaring had en alles dus proefondervindelijk vastgesteld moest worden, heeft luitenant Blaisse met deze drie jeeps vele honderden kilometers proef gereden om alle veranderingen te testen. Daarbij wilde hij de voordelen van de jeep (snel, laag, geruisloos) natuurlijk zoveel mogelijk behouden. Het totale gewicht van de bepantsering bedroeg circa 100 kg.

Uiteindelijk werd aan de voorzijde van de jeeps een pantserplaat aangebracht, met daarin een lamellenrooster ten behoeve van de luchtstroming voor de koeling van de radiator en de motor. Rondom de uitsparingen voor de beide koplampen werd een afscherming aangebracht.

De voorruit werd voor twee derde door een pantserplaat vervangen, welke deels in een V-vorm was geplaatst, teneinde de effectieve dikte van de pantsering te vergroten en eventuele treffers beter te laten afketsen.

Bij de jeeps welke bij optreden in groepsverband voorop moesten rijden, waren aan weerszijden van deze pantserplaat draadsmijders aangebracht, waarmee over de weg gespannen draden onschadelijk werden gemaakt. Boven de pantsering was nog een kleine, opklapbare en demonteerbare voorruit overgebleven. In de pantserplaat was vóór de passagiersplaats een kogelgewricht gemonteerd, waarin de voorwaarts vurende mitrailleur werd geplaatst. In eerste instantie had men deze mitrailleur op een draaibaar ringaffuit willen plaatsen, zoals ook op bijvoorbeeld de G.M.C. vrachtwagen werd toegepast. Bij nader inzien echter bleek deze ringaffuit, welke op de Humber Scoutcar's Mk I wel werd gebruikt, niet geschikt voor de jeeps.

De bewapening bestond uit twee .30 Browning vliegtuigmitrailleurs, één in het frontpantser en één op een kolomaffuit. Men opereerde in principe altijd in groepen van drie jeeps en bij de voorop rijdende jeep en de in het midden rijdende jeep was deze affuit centraal tegen de voorstoelen aan geplaatst, bij de achteraan rijdende jeep was hij tegen het midden van de achterwand geplaatst. De frontmitrailleur was voorzien van een opklapbare schoudersteun, beide mitrailleurs konden ook op een veldaffuit buiten het voertuig worden gebruikt. Naast deze twee mitrailleurs had elk bemanningslid een .45 Thomson machinepistool als persoonlijk wapen. Voor deze tommy-guns had men zowel de bekende ronde munitietrommels als de meer gebruikelijke rechte munitiehouders. Boven het dash-bord zaten in een rek acht handgranaten.

Van de zes jeeps waren er twee ingericht als radiojeep. Hiertoe was tegen de achterwand, in een op een zestal "shock-mounts" geplaatste kist, een nr.19 radio toestel geplaatst. De benodigde electriciteit werd geleverd door een extra accu, die werd gevoed door een extra 12 volts dynamo, aangedreven door een aandrijfriem op de krukas.

Alle zes jeeps hadden een extra reserveband en extra brandstoftjerrycans. Achter het windschermpantser, op de vloer en op de wielbakken in het achtercompartiment waren opbergrekken gemaakt voor de kisten met mitrailleurmunitie.

In eerste instantie had luitenant Blaisse op de centraal geplaatste mitrailleur een schijnwerper gemonteerd, zodat in het donker doelen verlicht konden worden. Het bleek echter snel dat door het schieten de oliefilm in de mitrailleurloop verbrandde, waardoor dampen ontstonden. In het licht van de schijnwerper vormden deze dampen een ondoorzichtbare wolk, waardoor het doel totaal onzichtbaar werd. De schijnwerper werd dus weer gedemonteerd.

De bemanning van het jeppeloton bestond geheel uit vrijwilligers. Elke jeep had een bemanning van drie man. Aan de zes gepantserde jeeps zijn later nog drie niet gepantserde jeeps toegevoegd, zodat de totale sterkte van het peloton 27 man bedroeg. Bij acties werd opgetreden in groepen van drie jeeps en, om de mankracht te vergroten, werd vaak door elke jeep een aanhanger meegevoerd, met daarin nog vier of vijf infanteristen.

De zes jeeps waren begon oktober 1948 gereed voor daadwerkelijke actie. Het grootste succes behaalde het jeppeloton eind december 1948, tijdens de tweede politionele actie, met de inname van de stad Madioen op Oost-Java. Hierbij had het peloton als opdrachten: "verkennen en voorkomen dat bruggen in de opmarsroute worden vernield". Onderweg naar Madioen had het peloton verschillende malen contact met de vijand, die hierbij zware verliezen leed. Vooral de achteruitvurende mitrailleurs bleken zeer effectief te zijn. De bruggen in de route, waaronder de brug over de Kali Madioen, konden worden beveiligd, en op 24 december tegen het eind van de middag, was de opdracht uitgevoerd.

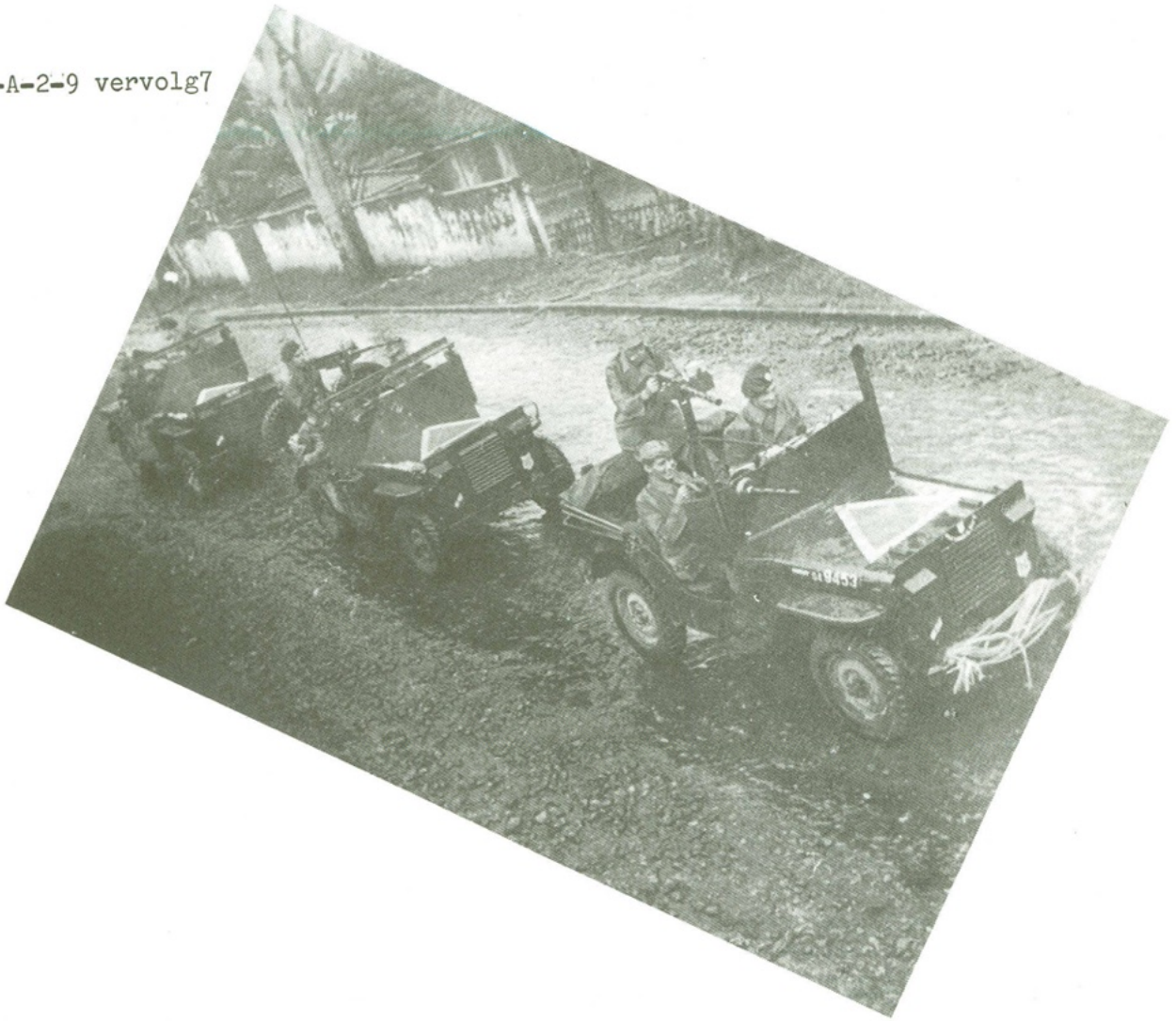
Echter, om te voorkomen dat de vijand zich zou hergroeperen en vernielingen zou uitvoeren, besloot luitenant Blaisse verder aan te vallen. Zes jeeps en achttien man vormen echter geen strijdmacht om een stad te veroveren. Bovendien zijn jeeps erg kwetsbaar in een straatgevecht. Hij besloot echter tot actie, daarbij vertrouwend op het voordeel van de verrassing en op zijn snelheid en vuurkracht. Hij verdeelde het peloton in drie groepen, -een groep voor elk van de drie hoofdwegen die van de brug door de stad leidden-, en reed Madioen in. Dit leek wel een verstoorde mierenhoop. De straten waren vol heen en weer rennende burgers en T.N.I. soldaten. De jeeps raasden hier met ratelende mitrailleurs doorheen. Buiten de stad gekomen, keerden ze weer terug doch nu waren de straten geheel verlaten. Weer bij de brug gekomen, bleek geen van de huzaren gewond, enkele mitrailleurs vast gelopen door gebroken hulzen en de munitie voor de tommyguns geheel opgebruikt. Toen de infanterie even later arriveerde, kon deze zonder nog een schot te hoeven lossen, naar de gestelde doelen doorrijden en deze bezetten.

In het vijandelijke stafkwartier werd een lijst gevonden van voorbereide vernielingen, die als zij waren uitgevoerd, de stad in een puinhoop zouden hebben veranderd. Dank zij de verrassingsaanval van het jeppeloton was dit voorkomen.

Omdat er daarna geen grote acties meer zijn uitgevoerd, heeft het peloton verder (tot ongeveer juli 1949) voornamelijk patrouillewerk gedaan, gericht op het open houden van wegen, het voorkomen van hinderlagen e.d. Ook hierbij werd de vijand door de snelle en bijna geruisloos rijdende jeeps vaak voor een complete verrassing gesteld. Dat dit werk evengoed zeer gevaarlijk was, blijkt uit de verliezen van het peloton, die naar verhouding zwaar waren: 3 gesneuvelden, 6 zwaar en 11 licht gewonden (op een totale sterkte van 27 man).

Op 11 augustus 1949 werd de wapenstilstand van kracht en in januari 1950 heeft het peloton haar rijdende materieel ingeleverd. Vermoedelijk zijn de jeeps daarna overgedragen aan de T.N.I., het leger van de Republiek Indonesië.

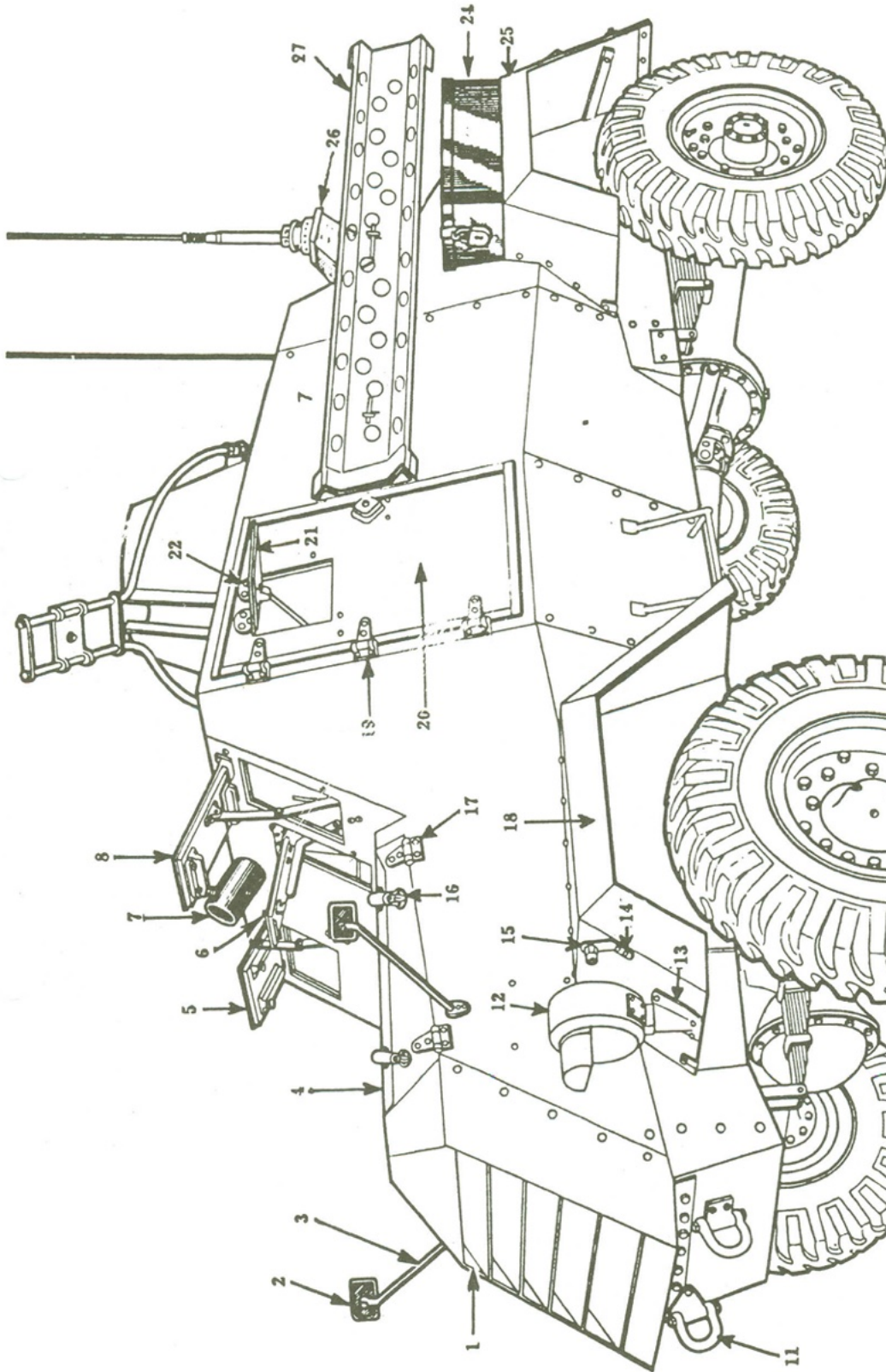
II-A-2-9 vervolg7



Foto's: Historische Verzameling der Cavalerie, Amersfoort

SPARE PARTS LIST -- MODEL RAC -- CAR LIGHT RECONNAISSANCE CANADIAN

PLATE NO. 38



CAR, LIGHT, RECONNAISSANCE—LEFT SIDE

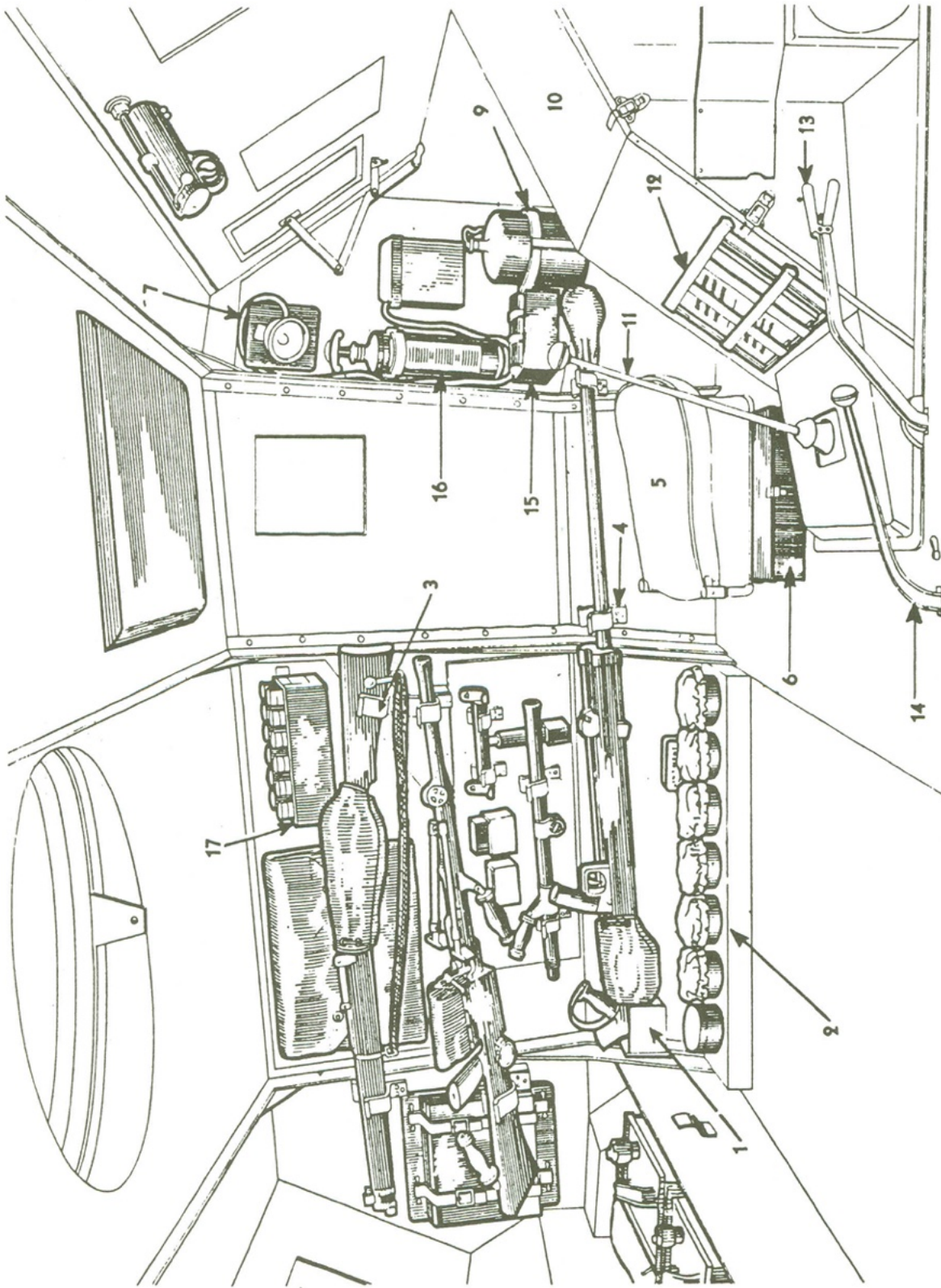
- |    |                             |    |  |
|----|-----------------------------|----|--|
| 1  | GRILLE, FRONT END           | 14 | BRACKET, SIDE (2.638) *                    |
| 2  | MIRROR, REAR VIEW           | 15 | LAMP, SIDE (2.605) *                       |
| 3  | BRACKET & ARM, REAR VIEW    | 16 | LOCK, HOOD                                 |
| 4  | HOOD                        | 17 | HINGE, HOOD SIDE                           |
| 5  | FLAP, DRIVERS               | 18 | FENDER, FRONT - LEFT                       |
| 6  | PORT, BOYES GUN             | 19 | HINGE, DOOR                                |
| 7  | DISCHARGER, SMOKE           | 20 | DOOR - LEFT                                |
| 8  | FLAP, MATE'S                | 21 | FLAP, DOOR - LEFT                          |
| 11 | BRACKET, TOWING CLEVIS      | 22 | HINGE, DOOR FLAP                           |
| 12 | HEADLAMP (2.725) *          | 23 | LOCK, DOOR - LEFT                          |
| 13 | BRACKET, HEADLAMP (2.550) * | 24 | BIN, FENDER - LEFT                         |
|    |                             | 25 | FENDER, REAR - LEFT                        |
|    |                             | 26 | BRACKET, AERIAL SUPPORT - LEFT             |
|    |                             | 27 | SAND CHANNEL, (DESERT EQUIP-<br>MENT ONLY) |

\* THESE PARTS ARE LISTED IN THE CHASSIS SECTION



# SPARE PARTS LIST -- MODEL RAC -- CAR LIGHT RECONNAISSANCE CANADIAN

PLATE NO. 43



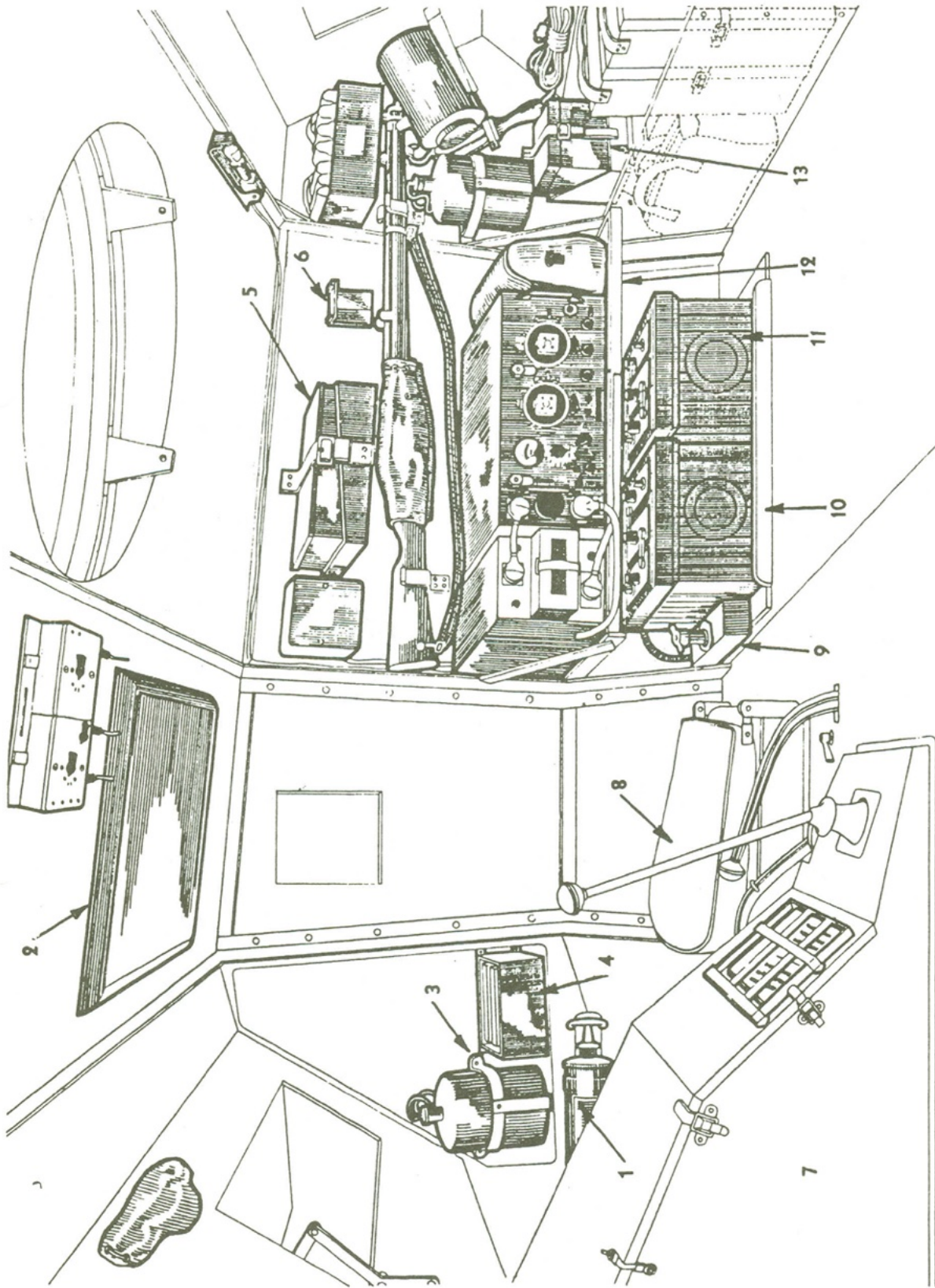
HULL—LEFT INSIDE

- |    |                                      |
|----|--------------------------------------|
| 1  | SUPPORT, BOYES GUN SADDLE            |
| 2  | CONTAINER, SMOKE GENERATOR DISCHARGE |
| 3  | CLIP, RIFLE - SMALL                  |
| 4  | CLIP, RIFLE - LARGE                  |
| 5  | SEAT, MATE'S                         |
| 6  | BOX, BOYES GUN TOOL                  |
| 7  | LAMP, DE WHEAT                       |
| 9  | BRACKET, WATER BOTTLE                |
| 10 | COVER, ENGINE                        |
| 11 | LEVER, TRANSMISSION SHIFT (4.006)    |
| 12 | RACK, MANUAL                         |
| 13 | LEVER, HAND BRAKE (4.591)            |
| 14 | LEVER, TRANSFER CASE SHIFT           |
| 15 | CONTAINER, BREN GUN WALLET           |
| 16 | EXTINGUISHER, FIRE                   |
| 17 | CONTAINER, SIGNAL CARTRIDGE          |

\* THESE PARTS ARE LISTED IN CHASSIS SECTIC

**SPARE PARTS LIST -- MODEL RAC -- CAR LIGHT RECONNAISSANCE CANADIAN**

PLATE NO. 42



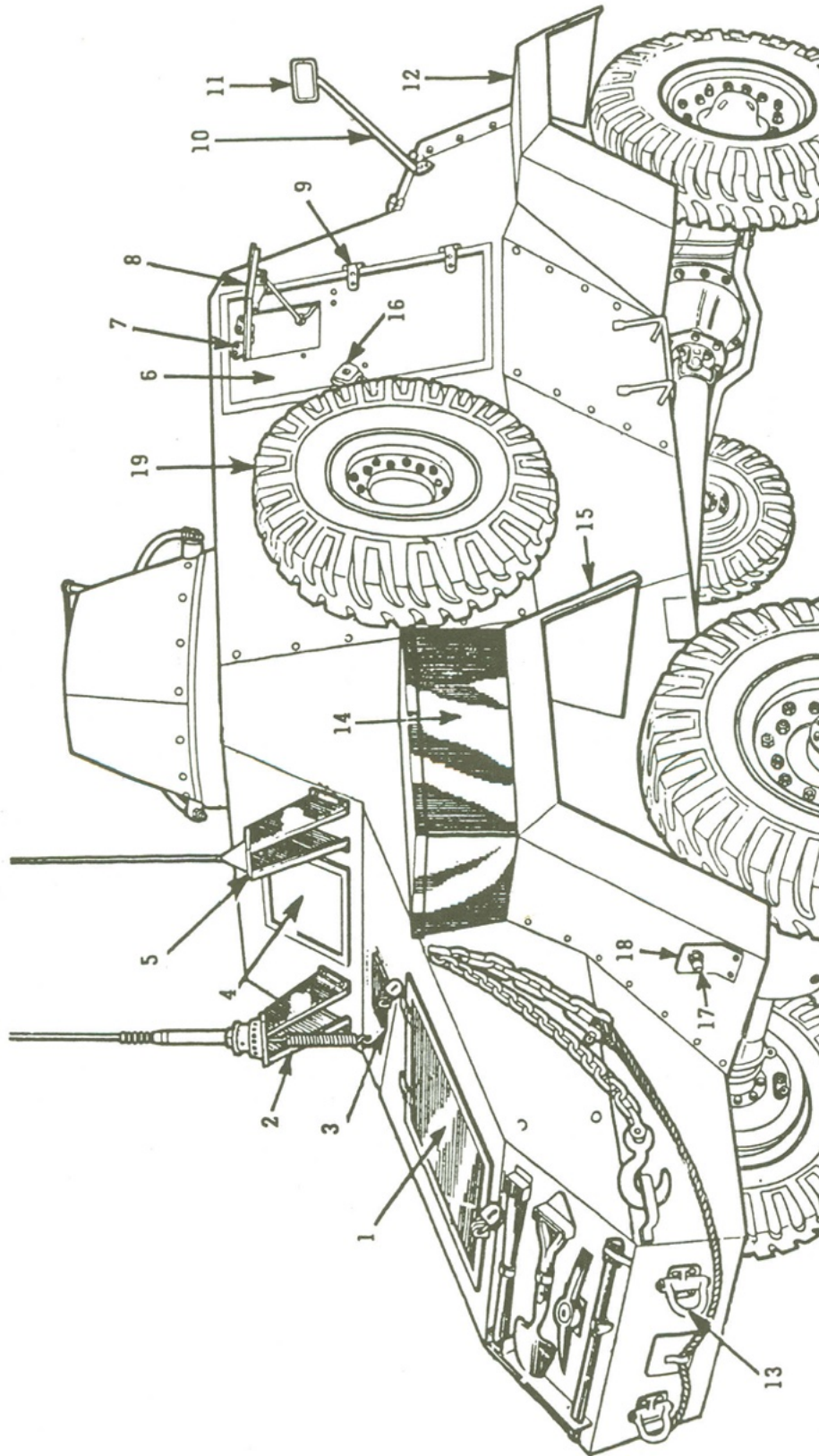
HULL—RIGHT INSIDE

- 1 EXTINGUISHER, FIRE "
- 2 PAD, CRASH
- 3 BRACKET, WATER BOTTLE
- 4 BOX, SPARE GLASS
- 5 BOX, SPARE PARTS CARRIER
- 6 SUPPORT, RADIO OPERATOR'S KEY
- 7 COVER, ENGINE
- 8 SEAT, DRIVER'S
- 9 SWITCH, BATTERY "
- 10 CARRIER, BATTERY (2.333) "
- 11 BATTERY
- 12 SUPPORT ASSY., RADIO
- 13 CONTAINER, SPARE VALVE CASE

" THESE PARTS SHOWN IN CHASSIS SECTION

**SPARE PARTS LIST -- MODEL RAC -- CAR LIGHT RECONNAISSANCE CANADIAN**

PLATE NO. 39



- |   |                                 |    |                                 |
|---|---------------------------------|----|---------------------------------|
| 1 | COVER, LUGGAGE COMPARTMENT      | 10 | BRACKET & ARM, REAR VIEW MIRROR |
| 2 | BRACKET, AERIAL SUPPORT - LEFT  | 11 | MIRROR, REAR VIEW               |
| 3 | COVER, FUEL TANK                | 12 | FENDER, FRONT - RIGHT           |
| 4 | FLAP, REAR WINDOW               | 13 | BRACKET, TOWING CLEVIS          |
| 5 | BRACKET, AERIAL SUPPORT - RIGHT | 14 | BIN, FENDER - RIGHT             |
| 6 | DOOR - RIGHT                    | 15 | FENDER, REAR - RIGHT            |
| 7 | HINGE, DOOR FLAP                | 16 | LOCK, DOOR - RIGHT              |
| 8 | FLAP, DOOR - RIGHT              | 17 | LAMP, TAIL (2.679)*             |
| 9 | HINGE, DOOR                     | 18 | BRACKET, TAIL LAMP (2.662)*     |
|   |                                 | 19 | SPARE WHEEL & CARRIER           |

\* THESE PARTS ARE LISTED IN THE CHASSIS SECTION

CAR LIGHT RECONNAISSANCE—RIGHT SIDE