

DE TANK

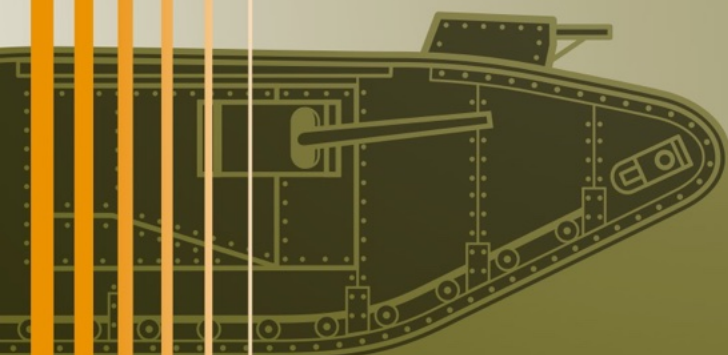
Augustus 2015

nr. 235



Forten rond Luik (4), Austin Gipsy
Leopold K5 (7), Tetrarch, M2A2
Berlin Infantry Brigade
Marmon-Herrington

IN DEZE
UITGAVE



Voorzitter

Marc Tempels, [REDACTED]

Vice-voorzitter

Marcel von Hobe, [REDACTED]

Secretaris

Jan Willem Stokkers, [REDACTED]

Penningmeester

Kees Blijleven, [REDACTED]

Lid

Johan Bijl, [REDACTED]

Rob Linssen, [REDACTED]

DE TANK is een tweemaandelijks uitgave van de vereniging TWENOT. Zij wordt aan alle leden gratis toegezonden. In de rubriek VRAAG & AANBOD kunnen leden niet-commerciële advertenties plaatsen.

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

Noord-West

Jan van Veen, [REDACTED]

Noord-Oost

Wim Oldekamp, [REDACTED]

Midden

Peter Vierhout, [REDACTED]

Zuid-West

Johan Bijl, [REDACTED]

Zuid-Oost

Bas Slaats, [REDACTED]

Jan Willem Stokkers



Jan van Veen



Kees Blijleven

**ERELEDEN**

Rob Evers

Jan van Veen

Bert van der Velden

OPMAAK & ONTWERP

Marcel von Hobe

INTERNET

www.twenot.nl

E-MAIL

twenot@twenot.nl

FACEBOOK

www.facebook.com/#!/TWENOT

ISSN

1382-8991

FOTO'S OMSLAG

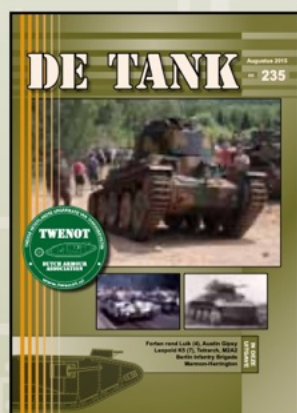
grote foto: PzKpfw. 38(t) van het Tsjechische Legermuseum rijdt een rondje op Bahna 2013 (Let op de verschillende grootte in loopwielen).

kleine foto links: Juni 1989, Chieftains in West Berlijn. (zie pagina 26)

kleine foto rechts: Tetrarch Light Tank. (zie pagina 16)

**INHOUD**

Van de voorzitter	3
Verenigingsnieuws	3
Ledenbijeenkomst	3
Agenda	5
Nieuwe leden	5
Terugblik Overloon	14

**6**MAFVA
Nationals**9**De forten
rond luik (4)**12**

K5 Leopold (7)

16

TETRARCH

22M2A2
geschiedenis**25**Een Fries in
Tsjechië**26**Berlin Infantry
Brigade**30**

Austin Gipsy

CONTRIBUTIE

Per kalenderjaar: t/m 18 jr € 12,50; >18 jr € 16,-; buitenland € 29,-

Betaling per bank: 3026112 t.n.v. TWENOT, Heiloo (IBAN: NL71 INGB 0003026112 BIC: INGBNL2A)

HET GEHEEL OF GEDEELTELIJK OVERNEMEN VAN ARTIKELN 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

Modelbouw tijdschriften, plus en min

Het aantal gepubliceerde tijdschriften over modelbouw en modelbouwgerelateerde onderwerpen is nog nooit zo groot geweest. Het lijkt wel of er iedere twee maanden een nieuw tijdschrift verschijnt. Er moeten er onderhand minimaal 15 zijn; helaas niet allemaal over voertuigen. Ondanks alle Vlog's en Blog's op het internet, forums met modelbouwtechnieken, "How to Do's" en noem verder alles maar op, hebben we toch graag iets tastbaars in handen. Laatst heb ik nog wat oude nummers van Steelmasters en AFV Modeller gekocht. Op zich zijn dit goede modelbouwbladen met goede artikelen en bouwverslagen, geschreven door goede modelbouwers. Echter al lezende bekruipt mij het gevoel dat je in de (zomer) vakantietijd ook bij de TV krijgt, namelijk dat van veel herhalingen. Vaak worden dezelfde technieken beschreven aan de hand van ook vaak dezelfde modellen. Als je er eenmaal een paar hebt gelezen, dan heb je nagenoeg alles gelezen.

Begrijp me niet verkeerd, uiteraard zijn de betreffende artikelen interessant en informatief, zeker als je nieuw of herintredend bent in onze hobby. Maar als je eenmaal kennis hebt genomen van alle technieken zoals; Chipping met en zonder Zeezout, Pre- en After-shading, Filters, Washes en Pigmenten, dan moet je deze aan jouw eigen modelbouwtechniek aanpassen. Naderhand geven de bladen dan voornamelijk nog wat inspiratie voor je projecten, maar geen echt nieuwe inzichten meer.



Er is zeker belangstelling voor dit soort technieken anders zou de inhoud anders zijn. Maar het is een beetje zoals pannenkoeken bakken: in principe is alles hetzelfde, je kunt alleen variëren met stroop, spek of kaas. Als je eenmaal de techniek onder de knie en aangepast hebt aan jouw eigen werkstijl, heb je geen handleiding of advies meer nodig.

Maar is dat niet uiteindelijk het doel van de modelbouw hobby? Het punt bereiken waarop je zeker bent van je eigen kunde en kunnen zonder andermans stijl te kopiëren? Ik denk het wel. Persoonlijk vind ik dan artikelen waarbij het oorspronkelijke onderwerp wordt behandeld, het liefst met nog niet bekende foto's, interessanter dan het bijbehorend bouwverslag. In de loop der jaren heb ik dan ook wat gesneden in mijn abonne-

menten op modelbouwbladen. Maar goed, de meningen zullen hierover wel uiteenlopen, en dat mag.

Dan nog even iets van gans andere orde. Op mijn vorige voorwoord (weet je wel; "samenwerking" met de IPMS) heb ik niet overdreven veel reacties gehad (vier in het totaal). Wat me echter wel verbaasde is dat ze min of meer lijnrecht tegenover elkaar staan. Van een beslist "Nee, Nooit, Never", tot "moeten we beslist doen" of "is onvermijdelijk". Graag zie ik nog wat meer reacties komen om hier op een later tijdstip wat uitgebreider op terug te kunnen komen. Maar gaat u ondertussen gerust slapen, we gaan niet fuseren.

Uw voorzitter, Marc Tempels

VERENIGINGSNIEUWS

Regio Zuidoost

Beste lezers,

Bij deze wederom een berichtje uit het zuiden, waar het leven de afgelopen tijd weer bol heeft gestaan van de activiteiten. Eerst was daar de SMF D-day op, hoe toepasselijk, 6 juni. De hele dag

werden diverse demo's en workshops gegeven over hoe we onze modellen nog verder kunnen verfieren. Ook waren er diverse handelaren aanwezig, zodat de bij het geleerde behorende kleuren, modellen en gereedschappen meteen konden worden aangeschaft.

Kortom een gezellige dag welke volgend jaar vermoedelijk op herhaling komt.

Nog meer gezelligheid was te vinden in Overloon tijdens het Santa Fe event. Daar ik zelf bij de MAFVA Nationals aanwezig was in Duxford heb ik dit eve-



nement helaas moeten laten schieten, maar via alle sociale media heb ik begrepen dat er toch wel de nodige fraaie voertuigen hun rondjes hebben gereden. Ook hier was natuurlijk een SMF stand aanwezig, zij het met een beperkte bezetting. Aan het bezoek aan de MAFVA van een ander deel van de SMF crew zal in een apart artikel meer aandacht besteed worden, daar al het moois dat ik aldaar heb gezien en beleefd een verhaal op zich is.

Het drukke voorjaarsseizoen komt hiermee bijna aan zijn eind, waarna de modelbouw gerelateerde activiteiten enigszins afzwakken vanwege een (voor velen) welverdiende vakantie. Ik durf nu nog niet te voorspellen waar mijn reis allemaal naar toe gaat (dat is mede weersafhankelijk) maar vermoedelijk zal er onderweg wel een museumpje, bunker of monument worden opgezocht, onder het motto dat je nooit teveel referentiefoto's kunt hebben.

Vooruitblikkend: na de zomervakantie staat er wederom een heel druk pro-

gramma op de rit met onder andere beurzen bij KMK, Euro-militaire, IPMS Nieuwegein en uiteraard "mijn eigen" beurs SMC, welke dit jaar zelfs twee dagen zal beslaan. Zaterdag gevuld met demo's (er zijn vermoedelijk nog enkele plekken, dus wees er snel bij) en zondag de traditionele beurs zelf. Alle info hierover is te vinden op internet: <http://www.scalemodelchallenge.com/>

Ik wens jullie allen een prettige vakantie toe!

Bas Slaats

Regiocoördinator



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

Regio Noordoost

Vlak na de laatste Ureterp meeting (27-6) brak mijn vakantie aan en omdat ook de redacteur van DE TANK met vakantie ging, is dit stukje geschreven op 28-6. Een afsluiter van het eerste half jaar, waarin heel veel te beleven was op heel veel evenementen.

De Ureterp meeting in mei was afgelast, daarom werd er op de juni bijeenkomst veel toeloop verwacht. Maar of

het nou lag aan de tegelijkertijd gehouden Veteranendag, de modelbouwmiddag in Medemblik, of het mooie weer, wij zullen het nooit weten. Feit is dat er (slechts) een twintigtal modelbouwers in Mfc de Wier aanwezig waren. Wel was er weer volop handel want ja, als èn Jan F. èn Wim O. (*c'est moi*) èn Peter W. aanwezig zijn, dan heb je zo een paar tafels vol zoldervulling.

Gelukkig had Egbert van IJken gehoor gegeven aan mijn oproep om vooral modellen mee te nemen. Samen met zijn vrouw had hij veel van zijn – fraaie – modellen meegenomen. Het was een welkome aanvulling op het materiaal van de overige aanwezigen. Met name wil ik zijn nieuwste creatie noemen: een Diamond T trekker met Rogers trailer en daarop een Cromwell, een prachtig samenstel. Helaas was er geen fotocamera in de buurt. Ondanks de lage opkomst was het toch erg gezellig en nadat iedereen elkaar een prettige zomer had toegewenst keerde men huiswaarts.

Op de eerstvolgende Ureterp (5-9 a.s.) verwacht ik weer veel nieuwe aankopen

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.



uit diverse vakantielanden, modellen van de zomerbouwers, nieuwe (a.s.) leden, etc. etc. Als we dan maar niet last hebben van de Start in Aalsmeerderbrug (de eerste IPMS meeting op 29-8) en de open modelbouwdag in Fort Veld-

huis bij Heemskerk (zondag 6-9). Waarmee de toon al weer is gezet voor het tweede half jaar: een overvolle agenda. Maar daar komen we in DE TANK van oktober wel op terug. Voor eerst allemaal een prettige zomer, mooi

weer en veel (plak-)plezier gewenst.

Oant sjen,

uw regiocoördinator,
Wim Oldekamp

LEDENBIJEENKOMST

Zondag 21 juni j.l. was gereserveerd voor de tweede ledenbijeenkomst van dit jaar, die werd gehouden in het Oorlogsmuseum in Overloon. We weten niet hoeveel TWENOT leden er geweest zijn, maar het waren er ongetwijfeld heel wat. Het weer was zonnig met af en toe een bui, waardoor ook het binnengebeuren de nodige aandacht kreeg. Ook dit jaar was de combinatie van vier elementen (het museum, de militariemarkt, Santa Fe en TWENOT) geslaagd, waardoor de vele bezoekers een prima dag hebben gehad.

Voor wat betreft TWENOT was er één tegenvaller en dat was de deelname



aan de modelbouwwedstrijd. Die was bedroevend laag. Bovenstaande foto, gemaakt om half vier 's middags, laat dat heel duidelijk zien. Er waren welgeteld 22 inschrijvingen voor de wedstrijd en negen modellen op de showtafel. Natuurlijk, de TWENOT is zeker geen *pur-sang* modelbouwvereniging, maar

veel leden bouwen modellen en die geven toch extra inhoud aan onze bijeenkomsten. Jammer dat dat deze keer zo minimaal was.

Zoals blijkt uit de collage op pagina 15 mochten de aanwezige modellen zeker gezien worden. "Best of Show" werd de **Merkava 3D** van **Willem Paisier**, de Publieksprijs werd in de wacht gesleept door de **T-34/76** van **Boris Bakker**. Beiden verdiende winnaars!

De derde bijeenkomst van dit jaar vindt plaats op 8 november in het Friese Joure.



AGENDA

6 september	Modelbouwdag Fort Veldhuis, Heemskerk
12 september	ISSC, Heiden (D)
13 september	Scale World KMK, Mol (B)
19/20 september	Euro Militaire, Folkstone (GB)
10/11 oktober	Scale Model Challenge, Veldhoven
31 oktober	Euro Scale Modelling IPMS, Nieuwegein
8 november	3 ^e TWENOT bijeenkomst, Joure

NIEUWE LEDEN

R. van der HOEF, Culemborg
J. OSSELAER, Gent, België
R. STOUT, Zoetermeer
H. STRIJBOS, Eindhoven



MILITARY MODEL SHOP

DE WEBWINKEL VAN EEN MODELBOUWER VOOR DE MODELBOUWER.

Het adres voor uw modelbouw benodigdheden.

De Merken die wij voeren:



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

WWW.MILITARYMODELSHOP.NL

EEN BEZOEK AAN DE MAFVA NATIONALS

DOOR: BAS SLAATS

In het weekend van de tweede TWENOT bijeenkomst zijn Sjoerd, Mark, Piet en ik met de SMF tourbus op stap geweest naar Engeland. Op uitnodiging van de MAFVA Cambridge hebben we deelgenomen aan de 50ste (!) MAFVA Nationals show te Duxford. Even voor de vergelijking: alsof de TWENOT z'n 40ste verjaardag zouden vieren in de Aviodrome. Niettemin hebben we kostelijk genoten van alles wat daar staat, vliegt of rondrijdt.

Vrijdagavond via Calais met twee auto's naar het hotel nabij Londen Stansted gereden, om na een nachtje slapen en een Engels ontbijt door te gaan naar Duxford. Dit is de buitendependance van het Imperial War Museum. De beurs is pas zondag, maar met de toegangskaarten welke we via de organisatie verkregen hadden konden we al op zaterdag opbouwen. De beurs zelf vond

plaats in een grote tent tussen de American Hall en de Land Warfare Hall. Na in 5 minuten alles klaargezet hebben (behalve de modellen, we werden gewaarschuwd voor condens!) zijn we verder de museumhallen gaan verkennen. Was ik even blij dat ik mijn wandelschoenen had aangedaan, want de afstanden zijn groot.



Onder het geronk van Spitfire motoren hebben we de hele verdere dag vertoefd tussen alles wat Duxford te bieden heeft. Naast talloze vliegtuigen (uiter-

aard) zijn dat ook twee regiments-museums (Airborne!), een enorm kanon uit Gibraltar en de Land Warfare Hall. Daarbij ligt een complete Arena waar je met pantservoertuigen kunt meerijden en een groot hobbyhok voor de instandhouding van al dat moois. De hal zelf staat propvol met artillerie, tanks en andere militaire voertuigen. Hoogtepunt

van de collectie is de originele Monty caravan, in feite een grote camper, waarmee deze door half Europa is getrokken, maar toevallig stonden er ook voertuigen uit de collectie van het IWM in Londen, waaronder de Jagdpanther en Stug.

's Avonds nog even deelgenomen aan het welkom-etentje van MAFVA Cambridge, waarbij de bestuur live gitaar muziek verzorgde (ik zie een uitdaging!). Daarna terug gereden naar





afdelingen vertegenwoordigd en er was een wedstrijd voor MAFVA leden, met een aparte "class 20" voor niet-leden. Drie keer raden waar wij voor inschreven. Het wedstrijdniveau varieerde nogal en er waren heel veel inschrijvingen in de Britse 1:76 scale (1:76). Ook qua handel waren er veel specialisten in die



schaa, maar door de stand van het Britse pond was het merendeel niet echt de moeite waard (mijn modelbouwuitgave was uiteindelijk één set Warrior bemanning).

s' Middags hebben we ter plekke geluncht onder het genot van de vele vliegactiviteiten die plaatsvonden (tweedekkers, B17, Spitfires), om daarna op ons gemak wederom door het museum verder te dwalen.



Het terrein zelf is trouwens ook een groot openlucht museum met diverse gebouwen daterend uit WO 1 & 2 en achtergrond voor diverse films, waarvan de bekendste vermoedelijk the Battle of Britain is. Vlak voor de prijsuitreiking werden nog even de T34 en M40 terug gereden welke als deurwachten voor de tent waren neergezet. Uiteraard stonden we vooraan, omdat dit niet een dagelijks iets is.



Als kers op de taart bleek Mark met zijn knaloranje Humvee de 3e prijs behaald te hebben (de wegen van de Jury waren weer eens ondoorgankelijk, maar dat doet uiteraard niets af aan de winst van Mark). Daarna heel snel inpakken om de boot in Dover te halen, welke we helaas net zagen wegvaren vanwege een flinke file. Al met al werd ik om 02.30 uur thuis afgezet, om s' ochtends vrolijk wakker gemaakt te worden door



de kinderen die allerlei moois voor Vaderdag hadden geknutseld. Al met al een heel intensief en indrukwekkend uitstapje, maar zeer de moeite waard! Daarbij wil ik graag mij mede reisgenoten bedanken voor de gezelligheid en de MAFVA voor de uitstekende organisatie.

Bas

het hotel om in de nabijgelegen Pub de avond in stijl af te sluiten. s' Morgens vroeg uit de veren voor de "echte" show. Er waren vanuit heel Engeland regio-



DEZE HERFST VERKRIJGBAAR!

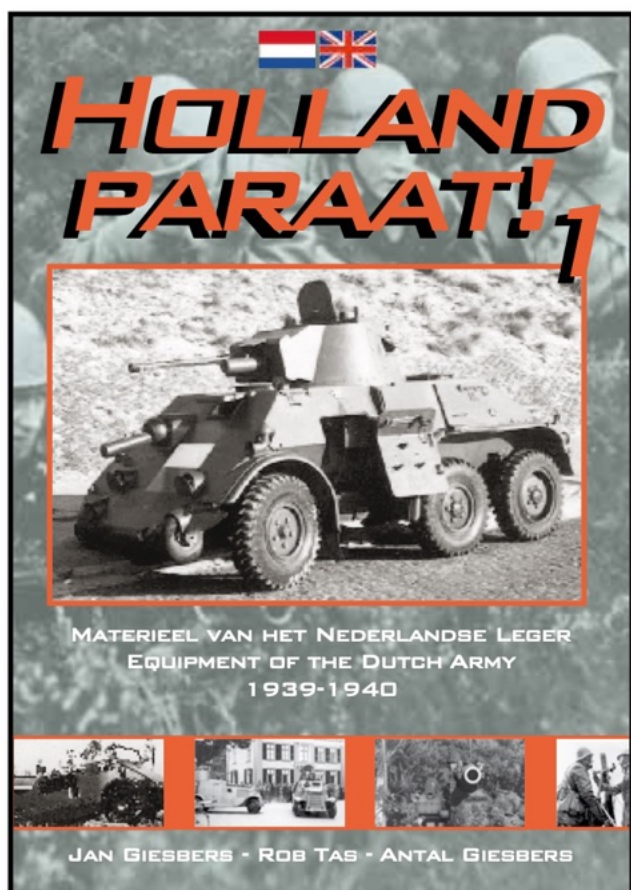
We zijn er hard mee bezig, maar het einde is in zicht. Nog deze herfst verschijnt het tweede deel uit de reeks **Holland Paraat!** Ditmaal gaat het over de tanks (of zoals we dat toen noemden: de vechtwagens) en pantserwagens van het leger in Nederland en zijn koloniën. Erhardt, Daf M39, de Marmon-Herrington tanks, de Overvalwagens, noem maar op: een overzicht van Nederlands' gepantserde en bewapende vervoer vanaf de allereerste pantserwagen die ons in handen viel tot de laatste voertuigen die we voor de val van Nederlands-Indië nog konden aanschaffen. 104 Pagina's vol foto's, waarvan vele slechts zelden of helemaal niet werden gepubliceerd.

Wederom verzameld en beschreven door Rob Tas en Jan en Antal Giesbers, wederom voor de consumentenprijs van € 19,95.

Daarnaast brengen we op veler verzoek een tweede druk uit van Holland Paraat! 1. Ook deze zal voor deze consumentenprijs beschikbaar zijn.

Houdt het nieuws in de gaten! We laten u zsm weten wanneer de beide boeken beschikbaar komen!

HERDRUK



NIEUW



HOLLAND PARAAT 2: Wil je zeker zijn van je exemplaar? Stuur ons dan een mailtje, en we zetten je op de lijst. Ons mailadres: antal@giesbersmedia.nl

HOLLAND PARAAT 1: Heb je een foutje ontdekt dat je kunt corrigeren? We zijn niet onfeilbaar, dus dat horen we graag. Ook als je ons eerder je correcties toestuurde verzoeken we je om dat nogmaals te doen: grijpgrage handen hebben de back up van onze computer ontvreemd! Ook hier is het mailadres: antal@giesbersmedia.nl. Wij zullen onze erkentelijkheid voor je bijdrage niet onvermeld laten!

DE FORTEN ROND LUIK TIJDENS DE EERSTE EN TWEEDE WERELDOORLOG (4)



Aan bommen van 500 kilo kan je niet ontsnappen!

Groot vierhoekig fort van de Versterkte Positie van Luik. Flémalle was een van de twaalf verdedigers van Luik, in 1888 bedacht door Brialmont. Met een strategische positie boven de Maas en een de route Luik-Namen, was het fort in 1914

het theater van hevige gevechten. In mei 1940 moest het weerstand bieden aan de aanvallen van de Stuka's.

Het fort van Flémalle gaf zich op 16 augustus 1914 over, enkele minuten vóór het fort van Hologne. Hiermee viel de Versterkte Positie van Luik definitief. Het fort werd tijdens het interbellum weliswaar herbewapend met een relatief diepe vierhoek, maar de grote schade die werd aangericht door de gewelddadige vijandelijke bombardementen van 1940 is nog altijd zichtbaar. Kolonel Modart had besloten in dit fort zijn commandopost in te richten om leiding te

geven aan de verdediging, maar hij kende de kracht van de vijandelijke luchtmacht en de vreselijke bommen van 500 kilo niet. Hierdoor zou de indeling van de toppen van het fort voor altijd worden gewijzigd. De luchttoren werd ook flink beschadigd door de Duitse kanonnen van 88 mm.

Binnen in het fort ziet de bezoeker een 3D-reconstructie van het gehele herbewapende fort. Dankzij een virtueel bezoek kunt u beter bevatten hoe het was binnen deze vochtige muren. In het museum, dat ook grondig is opgeknapt, vindt u een collectie die uniek is in zijn soort met Belgisch materieel uit de twee oorlogen, wat toch vrij zeldzaam is: wapens (van Hotchkiss mitrailleur tot het DBT-mortier), hospitaalluistrusting (tandheelkundige voorzieningen, operatiezaal), documenten, maar ook een tiental uniformen uit de Tweede Wereldoorlog. Echt een bezoek waard!





Waar?

Avenue du Fort - B-4400 Flémalle.

Contact:

De heer G. Bovy - mob. +32 (0)494 59 27 91
De heer J. Pire - mob. +32 (0)499 46 90 13
De heer J.-C. Martin - tel. +32 (0)4 234 62 42
fortdeflemalle@live.be
www.fortdeflemalle.wix.com/fortdeflemalle
www.facebook.com/musee.fortdeflemalle

Kijk ook op www.fortenvanbelgie.be (NL)

Hoe te bereiken?

E42 Luik-Namen, afrit nr.4 Flémalle. Linksaf richting Flémalle tot de grote rotonde. Vanaf daar, de pijlen richting Mons-lez-Liège en dan verder 3 km de hoofdweg volgen. Op de kruising van het postkantoor rechtdoor rijden naar de place des Ecoles. Rechts de weg naar de kerncentrale inslaan. Om het plein heen rijden en aan de overkant de Avenue du Fort inslaan. Op het kruispunt van de luchttoren (steile helling) rechtsaf gaan.

Bij de Maas de Avenue Gonda inrijden, richting snelweg Luik-Namen. Na circa 5 km, ter hoogte van de rotonde rechtsaf gaan naar Mons-lez-Liège, zie dan hierboven.

Wanneer?

Elke eerste zaterdag van de maand. Bezoeken om 10, 14 en 16 u. Groepen: op afspraak (min. 20 pers.)

Bezoek: ± 2 u. FR, NL, DE.

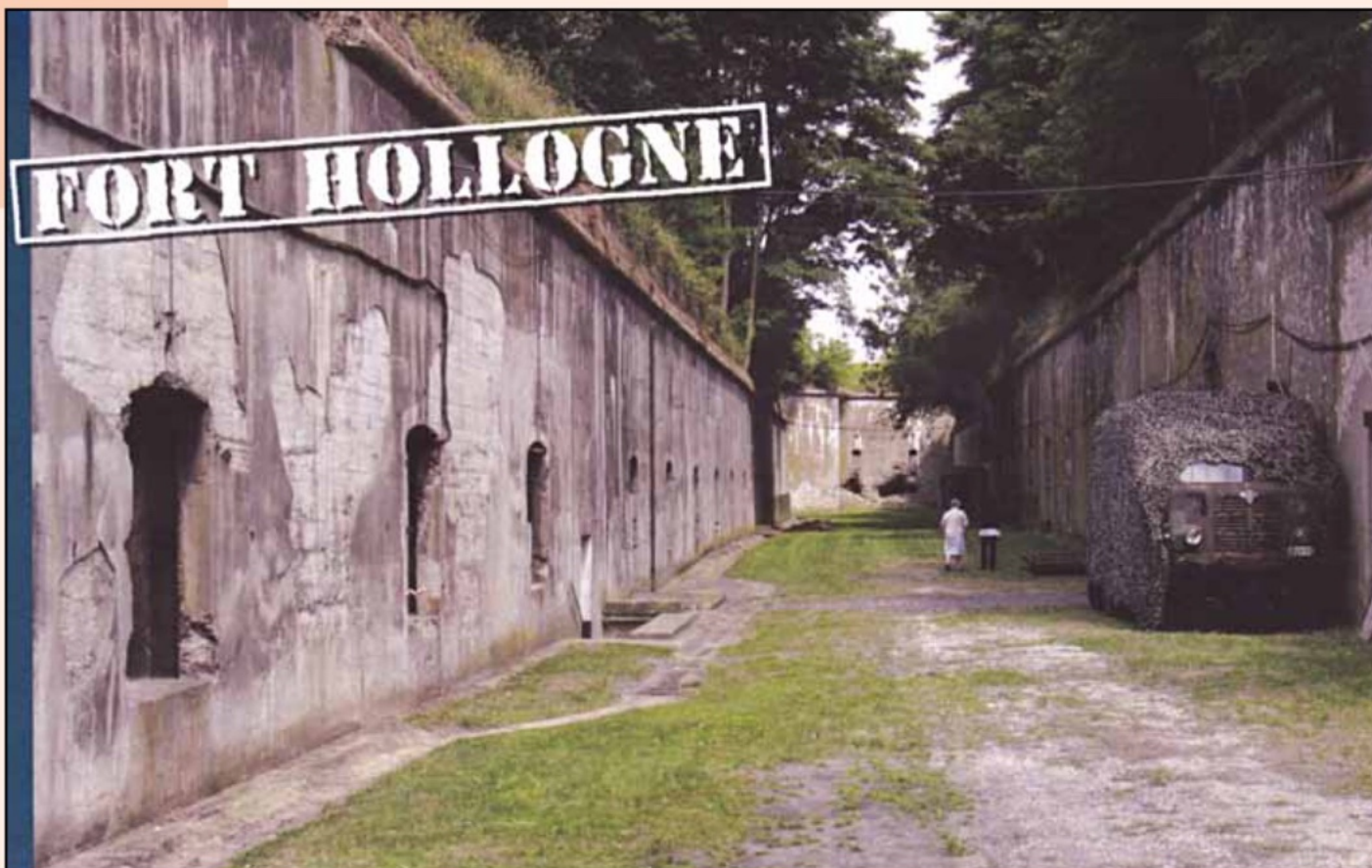
Prijzen: volwassenen: € 5; kinderen (0-12 jaar): gratis.

Parkeren: parking auto's (30 plaatsen), bussen (3 plaatsen).

Diversen: goede schoenen en warme kleding meebrengen. Fotograferen toegestaan.



Gps : 50°36'29.24" N
5°27'59.24" E



Een klein fort uit 1914

Het fort van Hologne is een van de zes kleine forten van de Versterkte Positie van Luik. Het heeft de vorm van een gelijkzijdige driehoek waarvan het essentiële gedeelte bestaat uit een betonnen middenbouw waarin de voornaamste verdedigingsorganen waren ondergebracht (schietafdeling, munitie-magazijn, machinerie, etc.).

Hier bevonden zich ook de gepantserde koepels met geschut voor de verdediging op lange en korte afstand. Een droge gracht omringt het versterkte gedeelte. Diverse ruimtes waren aan de achterzijde van het fort (het escarp en contrescarp) gelegen.

Hologne vormde in 1914 de 12^e artillerie-eenheid. Het was met de forten van Flémalle en Loncin bij het 3e Vestingbataljon ingedeeld. Het garnizoen bestond uit 350 mannen. Voor de verdediging op lange afstand had het fort twee koepels met elk een 12 cm kanon, een koepel met twee 15 cm kanonnen en een koepel met een 21 cm houwtiser. De korte afstand verdediging bestond uit drie koepels met elk een 5,7 cm kanon. In verschillende ruimtes aan de achterzijde van het fort waren ook nog eens zes 5,7 cm kanonnen

geplaatst, een zevende 5.7 cm kanon dekte de toegangsweg tot het fort.

Al vanaf 4 augustus 1914 moest het fort zich tegen de vijand verdedigen. Maar nadat het garnizoen het buurfort Loncin op 15 augustus had zien ontploffen, gaf het fort van Hologne zich op de ochtend van 16 augustus na een Duits artilleriebombardement over. Het was het laatste fort van de Versterkte Positie van Luik dat zou vallen. Na de overgave werd het door Duitse troepen bezet. Zij brachten er kleine veranderingen in aan die de oorspronkelijke structuur vrij weinig zouden wijzigen.

Het fort, dat tijdens het interbellum niet werd herbewapend, diende als munitie-depot en opslag voor telefoonkabels. Bij de gebeurtenissen van mei 1940 speelt het fort binnen de Versterkte Positie van Luik geen aanvallende of verdedigende rol. Dit neemt echter niet weg dat het in de eerste dagen van het conflict door de Stuka's van de Luftwaffe zwaar werd gebombardeerd.



VAN 210 TOT 420 MM

Alle forten rond Luik waren eind 19e eeuw ontworpen door generaal Brialmont (zie blz. 12) volgens de technische gegevens van die tijd. De sterkte van een kanon kon in die tijd niet meer dan 210 mm bedragen en het weerstandsvermogen van het beton was daarop berekend. De verrassing was dus compleet toen de Duitsers per spoor de enorme "Bertha" aanvoerden waarmee 420 mm granaten konden worden afgeschoten! Loncin en de andere aangevallen forten waren hier niet tegen bestand.



Waar?

Op het terrein van Luik-Airport.
B-4460 Grâce-Hollogne

Contact: www.fortdehollogneliege.be
csfhfortdehollogneliege@hotmail.be

Kijk ook op www.fortenvanbelgie.be (NL)

Hoe te bereiken?

Luik-Airport, rechts van het luchthavengebouw, naast het hotel Park-Inn. De toegangsweg naar het fort is met platen met de opdruk "Fort de Hollogne" bewegwijd.

Wanneer?

Elke 3e zaterdag van de maand, van maart tot en met oktober om 14 u. Rondleidingen in april, juli en september (zie data op de website). Alleen volgens afspraak (aanvraag zie bovenvermeld e-mailadres).

Bezoek: ± 2.30 u. FR, NL, DE.

Prijzen: volwassenen: € 4; kinderen (0-10 jaar): gratis. Andere: zie website van het fort.

Faciliteiten: parking voor auto's en een bus.

Diversen: om veiligheidsredenen is het aangeraden om wandelschoenen of laarzen, warme kleding en een zaklamp mee te brengen en de groep niet te verlaten.



Gps: 50°38'46.00" N
5°27'56.60" E



Na de capitulatie is het fort door de Duitsers weer als depot gebruikt. Tegen het eind van 1944 wilden ze het integreren in een lanceerbasis voor V2's vanaf een tunnel in Hollogne-aux-Pierres aan de spoorlijn Fexhe-le-Haut - Clocher - Kinkempois. De komst van de Amerikaanse troepen maakte een einde aan dit project en vanaf de tunnel of vanuit de omgeving werd er sindsdien geen enkele V2 gelanceerd.

Tijdens de Slag van de Ardennen (winter 1944-45) werd het fort door de

Amerikaanse troepen ingericht als veldhospitaal voor gewonden die via de luchthaven van Awans-Bierset naar Groot-Brittannië werden geëvacueerd. Na het einde van de Tweede Wereldoorlog gebruikte het Belgische leger het fort wederom als depot. Tijdens de "koude oorlog" diende het als commandopost van de Belgische Luchtmacht, die het tot in 1992 als zodanig zou gebruiken. Tegenwoordig is het fort weer een vredig oord waar flora en fauna overheersen.

TRUMPETER K-5 LEOPOLD (DEEL 7)

DOOR:
STEVEN HUISKES



Tijdens het drogen van de houtlijm ga ik niet stil zitten. De onderstellen van de wagons zijn ondertussen goed droog, het wordt tijd deze in elkaar te zetten (►).

Als eerste heb ik de spoorstang H13 geplaatst. Dit is nu makkelijk, als alle onderdelen erop zitten wordt het een heel stuk lastiger. Wel moest ik deze eerst passend maken (foto onder links).

Helaas wordt het vanzelf tijd voor wat gepriegel. Ja, de remklauwhouders gaan geplaatst worden. Volg gewoon

de tekening en het komt goed. Zorg wel dat je de te verlijmen punten eerst goed verfvrij maakt. Dit voorkomt een hoop ellende omdat het anders niet goed verlijmt (►).

Nu komt de uitdaging, alle remklauwen koppelen. En dit



moet je dusdanig doen dat je nog een heel klein beetje beweging overhoudt. Ik ben hier drie avonden zoet mee geweest. Het probleem is dat het steeds



voller wordt en

je moet er zo de dragers H15 tussen zien te krijgen. Op die dragers H15 kan je geen kracht zetten. Ze breken al als je er alleen maar naar kijkt. Ook zal je de ogen groter moeten maken, dan past het net even makkelijker. Zie de foto's (▼)



plaatsen van de wielen helemaal mis! Wanneer je dit gedaan hebt komen de onderdelen H21 aan de beurt. Als je denkt ; ha... makkie..., dan vergis je je. Deze onderdelen schuiven op hun plaats. Maar je kan ze niet op de remklauwen zetten en dan gaan duwen, dit overleven de

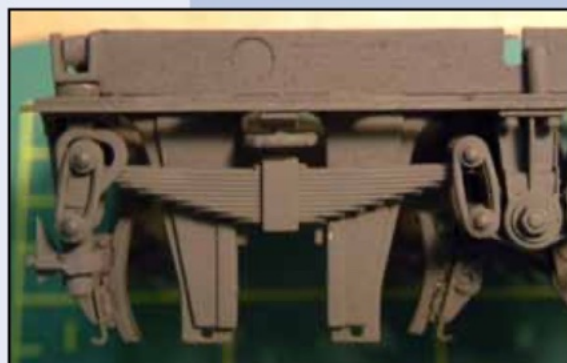
remklauwen niet. Veel ruimte voor je vingers heb je ook niet. Maar zo heb ik het wel centimeter

voor centimeter gedaan. Foto's ►

Nu leg je de onderwagen met de remklauwen naar boven op je werkbank. Tijd voor de wielen. Dit past maar op één manier. Rustig van bovenaf er tussen drukken. Zorg dat je op beide uiteinden evenveel druk zet, zodat het wiel er recht tussen klemmt. En hier is dus de bewegelijkheid van de remklauwen nodig. Als

deze vast zitten breekt

er geheid wat of verbuigt er iets of past het gewoon niet. Het gaat om acht assen die zo moeten. Een andere degelijke en simpele oplossing heb ik er niet voor. Foto's ►.



Dit maak je zo af tot je alle onderstellen gedaan hebt. Je bent hier recht wel even mee zoet. Let wel, de remklauwen moeten beweging houden, anders gaat het met het

In de volgende TANK ga ik verder met de onderstellen.

Steven



SANTA FÉ



Foto's Overloon:
Kees Blijleven

DE MODELLEN



Jagdtiger break



LICHT TANK Mk.VII "TETRARCH"

DOOR: KEES BLIJLEVEN



Het was, zelfs vóór het begin van de Tweede Wereldoorlog, al duidelijk geworden dat de Lichte Tank Mk.VI (zie DE TANK 217 en 218) enkele tekortkomingen had op het gebied van het onderstel en de bewapening. Vickers besloot daar iets aan te doen en ontwikkelde in 1937 op eigen initiatief een verbeterde lichte tank.

Het ontstaan van de PURDAH

Er zijn talloze verschillen tussen de Mk.VI en de Mk.VII. De motor was naar achteren verplaatst en de toren stond midden op de romp, net achter de plaats van de bestuurder. Ook het onderstel was geheel gewijzigd. Het oude Horstmann systeem, vertrouwd maar zwak, was vervangen door vier grote wielen, waarvan het achterste meteen diende als aandrijf wiel. Een andere bijzonderheid is het feit dat de Mk.VII werd bestuurd als een wielvoertuig: een bocht werd niet gemaakt door een rupsband af te remmen of te blokkeren, maar door de twee voorwielen te draaien. De rupsbanden waren flexibel genoeg om hier tegen te kunnen. Op de foto rechts is dit duidelijk te zien.

De motor was een 165 pk 12 cilinder Meadows benzinemotor, die de 7½ ton zware tank een kracht/gewicht verhouding gaf van 22 pk/ton. De oorspron-

kelijke bewapening was dezelfde als die van de Lichte Tank Mk.VI, namelijk een zwaar en een middelzwaar machinegeweer. In de definitieve productieversie waren deze vervangen door een 2-ponder antitankkanon en een coaxiaal Besa machinegeweer.

In 1938, toen de oorlog al met grote stappen dichterbij kwam, presenteerde Vickers zijn nieuwe lichte tank aan het War Office. Het voertuig had, omdat het al enige tijd wat schimmig op de achtergrond aanwezig was, de officiële naam **PURDAH** gekregen, (een "Purdah" is een sluier zoals die door Indiase vrouwen wordt gedragen). Het leger zat bepaald niet op deze tank te wachten. Dat blijkt o.a. uit het feit dat hij werd getest onder de aanduiding *A17 Light Cruiser*. Daarbij moet worden bedacht dat de Britse cruisertanks vóór alles snelle tanks waren, die als gevechtstank moesten kunnen optreden. De Mk.VII was echter een lichte tank en niets meer dan dat. Waarom dan de aanduiding *Light Cruiser*? Dat kwam doordat het leger tevreden was met de Mk.VI en geen behoefte had aan een andere lichte tank. Bedenk hierbij dat dit alles zich afspeelde in 1938, voordat de Mk.VI zijn vuurdoop had ondergaan.

◀ De *TETRARCH* van het Tankmuseum in Bovington. Hij is geschilderd in de kleuren van de 6th Airborne Division en verkeert in uitstekende staat.

De Mk.VII komt in productie.

Tegen het einde van 1938, na München en toen een oorlog onvermijdelijk leek te worden, plaatste het War Office een order voor 120 Mk.VII's, nog altijd in de rol van lichte cruisertank. Hij had wel een belangrijke eigenschap van een cruisertank, namelijk een topsnelheid van 60 km/uur op de weg en 45 km/uur in het terrein. Voor die tijd inderdaad uitstekende prestaties.

De productie van de Mk.VII verliep niet zonder problemen. Geheel onverwacht vroeg het War Office aan Vickers de daadwerkelijke productie van de tanks over te dragen aan Metropolitan-Cammell, teneinde de productiecapaciteit van Vickers voor andere zaken te kunnen gebruiken. Het bedrijf bouwde immers ook middelzware tanks (zoals de Matilda Mk.I en later de Valentine), maar ook vliegtuigen (de Wellington bommenwerper) en schepen (van motortorpedoboten tot zware kruisers).

Deze verplaatsing van de productie veroorzaakte een aanzienlijke vertraging, waardoor de uitvoering van de eerste opdracht van 120 voertuigen, die kort na het uitbreken van de oorlog met nog eens 100 was uitgebreid, in juni 1940 nog lang niet in zicht was. En ook na Duinkerken veranderde de situatie niet, want het War Office besloot alle inspanningen (en ook al het geld) te richten op de productie van echte cruisertanks en infanterietanks. En ten slotte werd de fabriek ook nog door



de Luftwaffe gebombardeerd. Het resultaat van dit alles was dat de opdracht voor 220 tanks Mk.VII niet helemaal werd uitgevoerd. Er werden 177 voertuigen afgeleverd (volgens Military Modelling in twee series: T5185-T5254 en T9266-T9365. Hier ontbreken dan echter nog 11 voertuigen).

Een tank die nergens toe dient.

Het probleem van de Mk.VII was dat hij in feite nergens toe diende. Omdat hij er nu eenmaal was, zou hij naar Noord Afrika gestuurd kunnen worden, waar het 8e Leger dringend behoefte had aan nieuwe tanks, maar het koelsysteem was niet berekend op de omstandigheden in de woestijn, dus dat ging niet door.

De eerste exemplaren werden geleverd aan de pantsereenheden die in Engeland waren gelegerd. Het 9th Lancers kreeg ze in de winter van 1940-'41 als eerste. Het War Office was er echter nog steeds

niet in geïnteresseerd, want de voorkeur ging veel meer uit naar voertuigen voor verkenning in plaats van naar lichte tanks. Het War Office kwam nog op een uitstekend idee: geef ze in het kader van de Leen- & Pachtwet aan Rusland. Maar nadat ze er een paar hadden ontvangen gaven de Russen te kennen dat ze geen verdere belangstelling hadden.

Een 12-tal werd daadwerkelijk operationeel ingezet en wel in 1942 bij *Operatie Ironclad*, de invasie op Madagaskar. De Franse troepen die daar waren gelegerd hadden nagenoeg geen gepantserd materieel tot hun beschikking en men verwachtte dat de Mk.VII niet al te veel moeilijkheden zou tegenkomen. De ontschepping vond plaats in mei 1942 en het werd een van de minst glorieuze campagnes van het Britse leger, die werd uitgevoerd tegen een tegenstander (een voormalige bondgenoot) die geen enkele bedreiging vormde.



Zijaanzicht van de Tetrarch. De vier wielen zijn volkomen identiek. Het aandrijfwieltand onderscheidt zich alleen door de tanding en de wijze waarop het aan de romp is bevestigd.



De foto toont duidelijk het motorcompartiment met de 12 cilinder, 165 pk Meadows motor. Ook goed zichtbaar is de manier waarop het luik in de koepel open gaat.



Een Tetrarch met een camouflage die doet denken aan de tanks van het 8^{ste} Leger in Noord-Afrika. Vanwege het koelsysteem was de tank echter niet geschikt voor inzet in warme gebieden.

De Mk.VII's van het "B" Special Service Squadron van de 29th (Ind.) Infantry Brigade Group ondervonden inderdaad geen tegenstand van betekenis, maar hadden door uitgevoerde vernielingen en vertragsacties van de Fransen toch enkele weken nodig om de hoofdstad Tananarive te bereiken.



Een foto waarvan lang werd gedacht dat hij in Rusland zou zijn gemaakt. Afgaande op het landschap en de Britse markeringen op de tanks is het waarschijnlijker dat hij op Madagaskar is gemaakt.

De Mk.VII wordt TETRARCH Mk.I

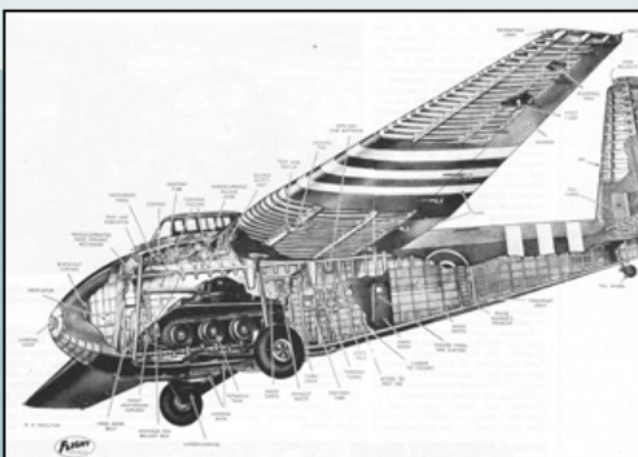
De oprichting van een luchtlandingsleger redde de Tetrarch van de anonimiteit. De luchtlandingsdivisies van het Britse leger hadden een lichte tank nodig als verkenningervoertuig en deze moest uiteraard met een zweefvliegtuig door de lucht kunnen worden vervoerd. Omdat de Mk.VII niet meer dan acht ton woog, werd hij hiervoor uitgekozen. Hij werd omgedoopt tot **Tetrarch Mk.I** ("Viervorst", een provinciaal bestuurder in de tijd dat Engeland nog deel uitmaakte van het Romeinse rijk) en het Hamilcar zweefvliegtuig werd speciaal ontwikkeld om hem te kunnen vervoeren.

Om de tank te kunnen laden liet men de Hamilcar op z'n landingsrails zakken, waarna de tank met de bemanningsleden aan boord achteruit het vliegtuig in reed. Vervolgens werd dit opgekrikt en werd het onderstel weer gemonteerd. Bij de landing brak het onderstel af en kwam het vliegtuig op zijn landingsrails tot stilstand. Nadat de neus was geopend (indien deze niet bij de landing al was versplinterd) en de tankbemanning van de klap was gekomen kon de tank uit het vliegtuig rijden en aan de strijd beginnen. De Hamilcar was in november 1943 in gebruik genomen en de eerste tanklandingen vonden plaats in april 1944 op Tarrant Ruston.



Oefenen met het speciaal voor de Tetrarch ontwikkelde Hamilcar zweefvliegtuig. Vergelijking met de mannen die voor en achter de tank staan maakt duidelijk hoe klein de Tetrarch in feite was. Tijdens de vlucht bleef de bemanning in de tank omdat het vrijwel onmogelijk was om uit de tank te klimmen. Ook de ruimte in de Hamilcar was uiterst beperkt. Zie de tekening ▼.

In 1942 was in Larkhill het "C" Special Service Light Tank Squadron omgevormd tot het *Airborne Armoured Reconnaissance Regiment, Royal Armoured Corps*. De troepen voor deze eenheid waren afkomstig van de verschillende regimenten van de 1st Armoured Division. Onder



de nieuwe naam *Airborne Light Tank Squadron* werd de eenheid onderdeel van de nieuw gevormde 1st Airborne Division.

Toen deze divisie werd ingezet bij de landingen op Sicilië, bleef het squadron in Engeland achter, waar het werd overgeheveld naar de 6th Airborne Division en de naam *6th Airborne Armoured Reconnaissance Regiment* kreeg. Het bestond uit een regimentshoofdkwartier, een eskadron Tetrarch lichte tanks, een stafeskadron, een verkenningeskadron (uitgerust met Universal Carriers, Dingo Scout

Cars en motorfietsen), een ondersteuningseenheid en een bevoorradingseskadron, uitgerust met "Rota Trailers", speciale door jeeps getrokken aanhangers waarmee in de banden brandstof werd vervoerd en in de bak munitie. Voorts waren er een REME Light Aid Detachment en verbindings- en medische eenheden. Volgens het Wartime Establishment beschikte de eenheid over 20 Tetrarch tanks, 9 carriers, 19 jeeps en 16 aanhangers (12 Rota trailers en 4 10-cwt. aanhangers).

Deze vernieuwde belangstelling betekende niet dat de Tetrarch een tweede jeugd kreeg. Wel verwierf hij de eer te hebben

deelgenomen aan Operatie Overlord, de landing in Normandië, maar slechts op een symbolische wijze. In de nacht van 5 op 6 juni landde het 6th Airborne Armoured Reconnaissance Regiment in landingszone W, ten westen van het Caen Kanaal, bij het plaatsje Benouville, en in lan-

dingszone N, ten oosten van de rivier Orne en ten noorden van Ranville. 20 Tetrarch tanks en 9 carriers werden ingevlogen. Bij de landing gingen twee Hamilcars met hun lading (twee Tetrarchs) verloren. Van 11 andere tanks raakten de rupsbanden en aandrijfwielen verward in de parachutekoorden die kras over het landingsterrein lagen en het duurde geruime tijd voordat de bemanningsleden de voertuigen weer hadden vrijgemaakt en men op weg kon gaan naar de rendez-vous punten. Ondanks deze tegenslagen wist het Armoured Reconnaissance Regiment toch waardevolle inlichtingen te vergaren, die van belang waren voor zowel de 6th Airborne Division als het 1e Corps.

Zoals bekend is de Tetrarch niet ingezet bij de landing bij Arnhem, hoewel Major Gough, de commandant van het 1st Airborne Reconnaissance Squadron, daar wel voorstander van was. Het zal altijd een vraag blijven of de uitslag van "Arnhem" anders was geweest indien men wel een aantal Tetrarch had gebruikt.

De Tetrarch bleef tot 1949 bij de Britse luchtlandingstroepen in gebruik. In dat jaar werden de zweefvliegtuigen afgeschaft en daarmee verloor ook de Tetrarch zijn laatste reden van bestaan en verdween hij voorgoed van het toneel.

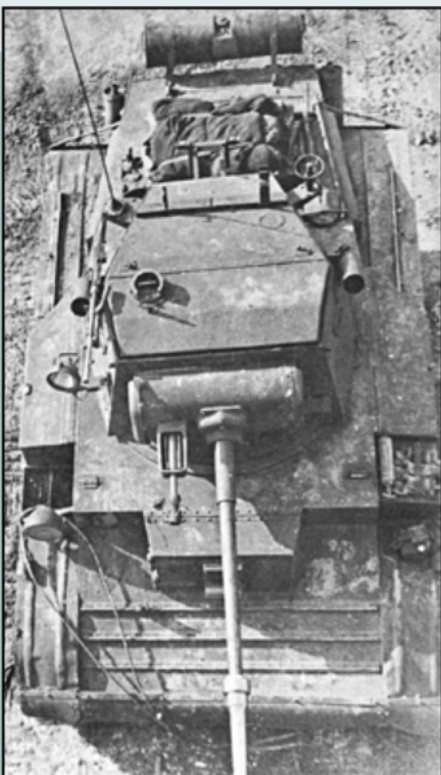
Technische beschrijving

Hij had een gewicht van slechts 8 ton en dat was uiteraard ten koste gegaan van zijn omvang en pantsering. De bemanning bestond uit drie man, de bestuurder, de commandant/schutter en de lader/marconist. De geklonken pantsering had aan de voorkant van de romp en de toren een dikte van 14 mm en op andere plaatsen slechts 4 mm. De bewapening bestond uit een snelvuurkanon van 40 mm (2 ponder), hetzelfde als waarmee het merendeel van de Britse tanks was bewapend. Als secundaire bewapening was er een 7,92 mm coaxmitrailleur. De munitievoorraad bedroeg 50 granaten en 2025 machinegeweerpatronen. Aan beide zijden van de toren was een 4 inch rookgranaatwerper gemonteerd, waarvoor

acht rookgranaten werden meegevoerd. De tank had een No.19 radioset achterin de toren. De motor was een Meadows, 12 cilinder motor met een vermogen van 165 pk, het dubbele van de Lichte Tank Mk.VIb. Dankzij dit vermogen kon de Tetrarch ook de eerder genoemde maximum snelheden bereiken.



▲ en ▼ Tank T9333, met volle bepakking. Aan de loop is een Little John adapter bevestigd. De bren moest aan de buitenkant van de toren worden opgeborgen.

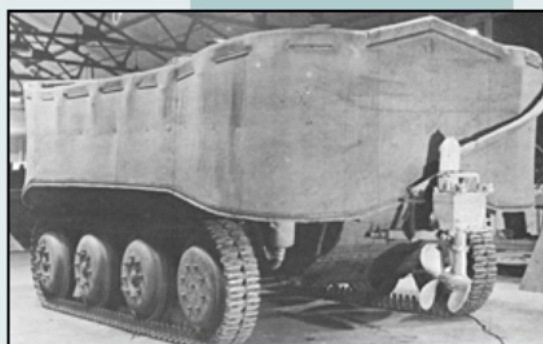


De twee varianten

Ondanks de geringe productie zijn er toch twee varianten geweest. De hierboven beschreven uitvoering en een waarbij het 40 mm kanon was vervangen door een 75 mm houwitser t.b.v. infanterieondersteuning. De aanduiding hiervan was **Tetrarch Mk.I CS** (Close Support).

Sommige Tetrarchs waren uitgerust met een Little John adapter, waarmee de mondingssnelheid van het kanon kon worden vergroot, maar dit kwam niet vaak genoeg voor om van een aparte variant te kunnen spreken.

De belangrijkste taak die de Tetrarch heeft vervuld was wellicht die van test-voertuig voor de uitvinding van Nicholas Straussler, namelijk het Duplex Drive systeem waarmee gewone tanks amfibisch gemaakt konden worden. In juni 1941 heeft men met een Mk.VII de eerste proeven uitgevoerd en vastgesteld dat de vinding van Straussler inderdaad werkte. Hierna werd deze verder vervolmaakt en in grote aantallen toegepast op Valentine en Sherman tanks.



Harry Hopkins, meer dan een variant.

Men kan het niet over de Tetrarch hebben zonder ook aandacht te schenken aan de **Harry Hopkins (▼)**, ook bekend onder de aanduiding **Tank, Light Mk.VII, revised**, waaruit blijkt dat het een verbeterde versie betreft van de Mk.VII.



Er zijn drie prototypes van gebouwd, waarbij voor alle drie gebruik werd gemaakt van technische componenten van de Mk.VII, maar met een nieuwe romp en toren. Ook was de pantsering verbeterd tot 38 mm en was er stuurbechrachting toegepast.

Aangeduid als **Mk.VIII** werden er van deze nieuwe tank 99 stuks gebouwd, hetgeen in feite ongehoorlijk is omdat zijn voorganger nooit echt in gebruik was genomen. In 1944 stopte men met de productie en de Mk.VIII zou nooit een gevechtsactie meemaken, ook niet bij de luchtlandingstroepen, die immers al de Tetrarch hadden.

Om hem toch wat bruikbaar te maken werd nog wel een project gestart onder de naam **Alecto**. Hierbij werd een 95 mm houwitser in de romp van een Mk.VIII gemonteerd. Het idee was helemaal niet zo slecht, want zonder toren was de Mk.VIII een heel laag, licht en snel voertuig. Onder de naam **Alecto Recce** zag ook nog een met een 6-ponder (57 mm) kanon bewapend voertuig het licht, maar het einde van de oorlog betekende dat ook dit project geen voortgang meer vond

Bronnen (ook voor de foto's):

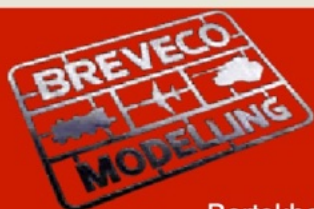
- 'Tetrarch Airborne Tank', Military Modelling, juni 1994
- 'Le Char Leger Mark VII Tetrarch', Yves Buffetaut, Militaria.
- Light Tank Mk.VII Tetrarch, Armour in Profile
- Flying Tank, Military Machines International, July 2014
- Tetrarch and Alecto, Wheels & Tracks no.15
- 'Tugs and Gliders to Arnhem', Arie-Jan van Hees



Alecto I. Foto's van de Alecto tonen veel detailverschillen die ontstonden doordat het prototypes betrof. Daar werd nogal eens wat aan veranderd.



Tetrarch tanks in Rusland. 1942



www.brevecomodelling.nl

Bartokhof 23, 2402GC, Alphen a/d Rijn, tel.: 0621361040, e-mail: info@brevecomodelling.nl

Nu in Nederland verkrijgbaar!

Balsa-Foam

Hèt ideale materiaal voor het maken van o.a. dioramas



Een sterk maar zeer makkelijk te bewerken kunststofmateriaal.

Uitermate geschikt voor het maken van o.a. een diorama of als ondergrond voor uw model.

Leverbaar in 3 verschillende soorten hardheid en diverse afmetingen.



Balsa-Foam® is een produkt van



WWW.MODELLBAU-KOENIG.DE

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

THE online modelling resource shop:

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



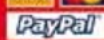
Easy navigable website in German & English, find products by easy, innovative text search or browse by scale or manufacturer or just by single categories. See what products others bought together with each single item, find brandnew products at special pre-order prices and look through the vast lists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

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



FREE SHIPPING

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



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

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



„Like“ our Facebook page and stay informed on modelling news, special offers, etc.:
www.facebook.com/pages/Modellbau-König/163370737046382



"Zou je een stukje willen schrijven over je papieren voertuig/diorama voor een artikelje in DE TANK" was een vraag van onze redacteur naar aanleiding van

oog op de M2A2 uit de 30-er jaren van het Amerikaanse leger in opbouw (de voorloper van de M3 Stuart). Om precies te zijn deze foto: ▼



mijn vorig jaar in Overloon tentoongestelde diorama. "Okee", zei ik, "dat kan ik wel eens proberen!"

Ik bouw/verzamel al vele jaren (geen uitgebreide collectie hoor!). Begonnen met 1:72 kits, overstap naar 1:35, van rechtsreeks uit de doos naar (steeds meer) scratch en uiteindelijk volledig scratchbuild (eigenlijk geen doos meer nodig!). Aangestoken door de geweldige werkstukken van Gerard van den Hondel uit Schiedam, een probeersel van een modelbouw-collega (T-26 koepeltje van karton!), een krappe beurs, een crisis en steeds weer mooiere maar ook duurdere 1:35 kits!, moest ik maar weer eens beginnen aan een nieuwe uitdaging; een model van papier en karton.

Sinds mijn jeugd heb ik heel veel tijd gestoken in het bestuderen van alle voertuigen van WO II. Langzamerhand ben ik mij gaan interesseren voor de voertuigen (en ontwikkelingen daarvan) van vlak voor- en vlak na het uitbreken van deze oorlog. Uiteindelijk viel mijn

Eerst heb ik geprobeerd er een kleuren illustratie van te maken (▼), maar uiteindelijk besloot ik toch het voertuig in 3D uit te voeren. Helaas heb ik de



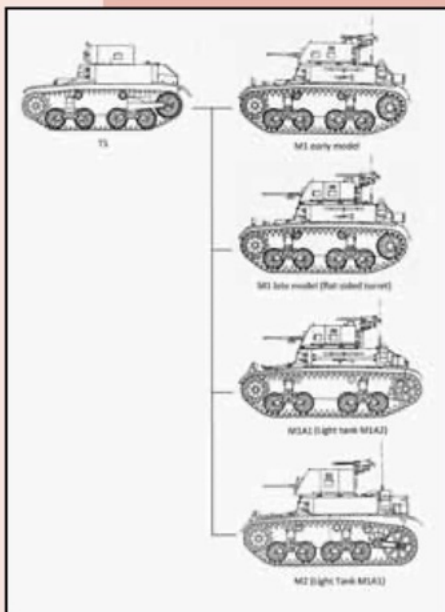
"slechte" eigenschap ontwikkeld om alles tot in de puntjes te willen weten om het uiteindelijk te kunnen maken! Constructie, gebruik, welke eenheid, herkenningstekens, etc. etc. Dus om te kunnen beginnen, de ontwikkeling van de tank (in een notendop).

Eerst nog even dit: vóór 1940 werden (rups)voertuigen voor gebruik bij de cavalerie *Combat Cars* genoemd, bij de infanterie werd *Light Tank* gebruikt! Ná 1940 werd voor beide legeronderdelen de benaming *Light Tank* de standaard. Afstammend van een testvoertuig (T5) uit 1935 is de T5E2 gestandaardiseerd voor productie als de *M1 Combat Car* (met de toren van de experimentele tank T4E1). In totaal 89 stuks, van 1935 tot en met 1937. In 1937 leidde drie testuitvoeringen (met een andere motor) tot een volgende productie van de *M1A1 Combat Car* in 1938 (24 stuks). De laatste ontwikkeling was de M2. Met een nieuwe dieselmotor en spanwiel (in contact met de grond). In 1940 zijn er 7 stuks gemaakt. Vanwege problemen met de productie werd de levering uitgesteld en zijn de vernieuwingen later toegepast in de M3 Stuart tanks. Oh ja, één van de zeven tanks was van Patton (▼).

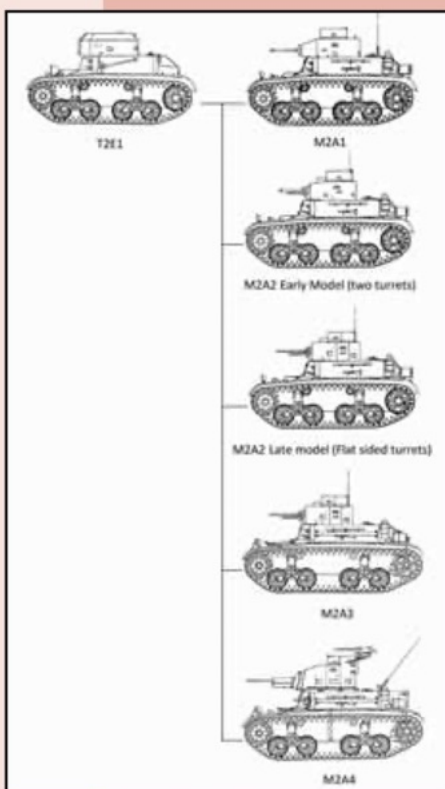
Combat Car ontwikkeling:

Uit een tweede testvoertuig (T2E1) is de *M2A1 Light Tank* voortgekomen: 10 stuks in 1935. De opvolger was de *M2A2 Light Tank* (met twee torens). 237 stuks van 1935 t/m 1937. Een daaropvolgend model was weer afgeleid van de *M1A1 Combat Car* en gestandaardiseerd als de *M2A3 Light Tank* (met twee torens, andere motor). 73 stuks in 1938. Hierna volgden nog de *M2A4* (één toren met een 37mm kanon).





De Combat Car

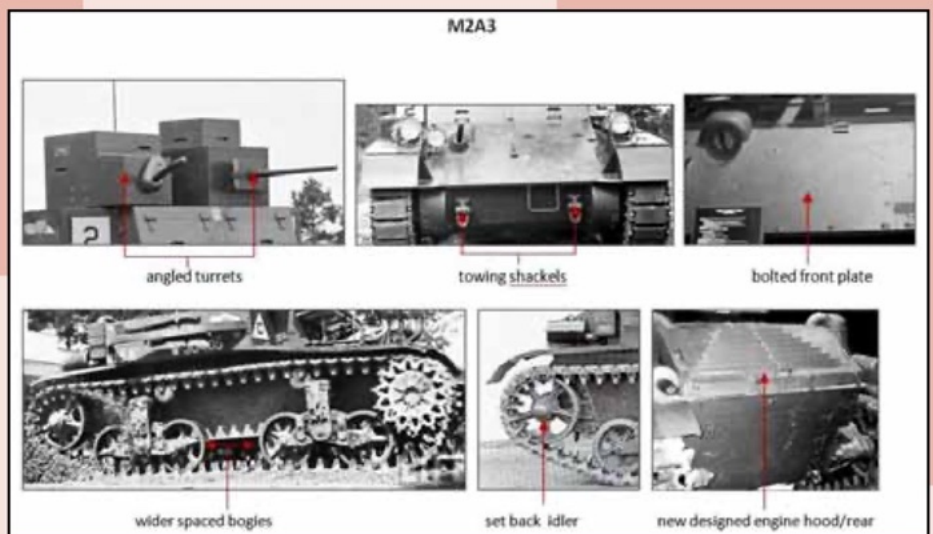
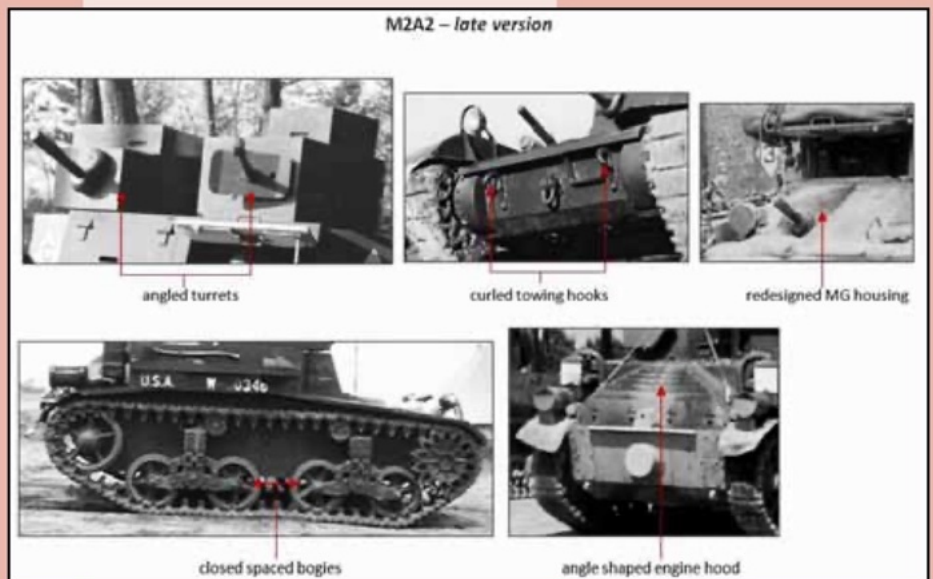
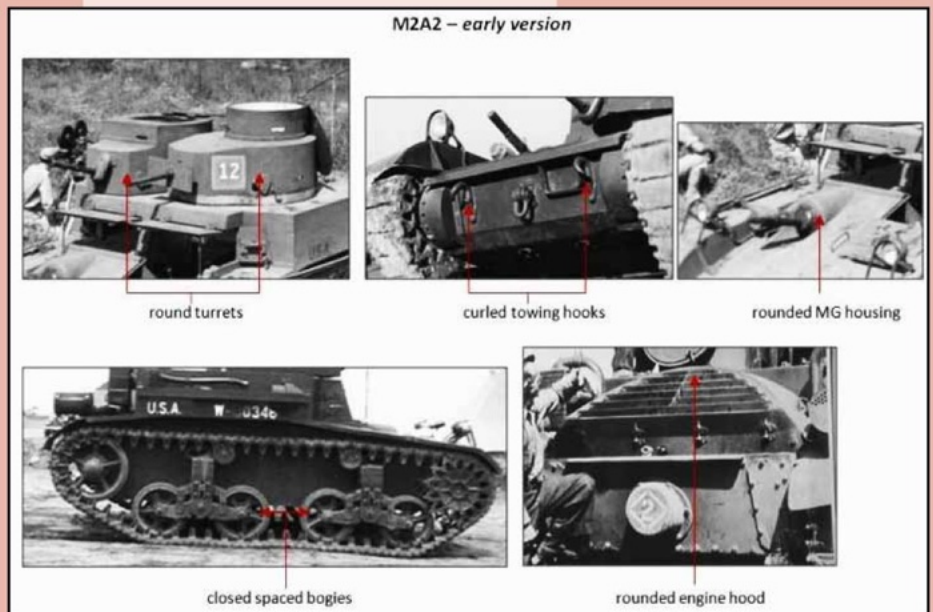


De Light Tank

Totaal 375 stuks van 1940 t/m 1942. Tot aan de uiteindelijke *Stuart Light tanks*: M3, M3A1, M3A3, M5, M5A1.

Light Tank ontwikkeling:

Tijdens dit gepuzzel tussen de types bleken er ook nog heel veel detailverschillen te zijn die niet werden genoemd in de teksten / boeken, maar wel langzamerhand duidelijk werden op de vele foto's die ik in de tussentijd had vergaard!



Eerst had ik het idee om enkel en alleen het voertuig te bouwen maar gaandeweg ontstond een idee voor een diorama. De tanks zijn alleen maar gebruikt tijdens de zogenaamde "war games", manoeuvres en oefeningen die

in de zuidelijke staten van Noord-Amerika werden gehouden in de jaren voordat de USA bij de oorlog betrokken raakte.





Mede door het zoeken naar, en het bekijken van, heel veel foto's in boeken en op internet was het dio-idee ontstaan. Ter illustratie deze twee foto's. Het diorama zou het volgende moeten uitbeelden: een tank die zogenaamd is uitgeschakeld en door middel van een bordje "out of action" uit het verdere verloop van de manoeuvre wordt gehouden. Door een scheidsrechter /



officier te paard uitgereikt aan de tankcommandant. Een leuke kwinkslag was het voertuignummer 13 als ongeluksgetal. "Out of action" is het ongeluk dat je kan overkomen!

Tijdens mijn research kwam ik tot de ontdekking dat deze lichte tanks door de manschappen "Mae West" werden genoemd. In de jaren '30 was Mae West

een actrice/pin-up/idool met royale "vrouwelijke vormen". Tja, de overeenkomst was duidelijk: twee torens op het voertuig! De titel voor het diorama werd dus "Bad Luck for Mae West".

De eenheid waarvan de tank deel uitmaakt is het 192nd Tank Battalion (blauw-rode markering onderaan de torens), Company D (schoppen symbool; donkergroen met oranje rand aan buitenzijde van iedere toren), 13e voertuig. Later ontdekte ik dat het 192nd samen met 194th de twee tankbataljons waren die in 1942 naar de Filipijnen zijn uitgezonden. Voordat de oorlog tussen de USA en Japan uitbrak. Vóór het vertrek zijn beide bataljons in Amerika uitgerust met de toen nieuwe M3 Stuart lichte tank.

In de volgende TANK de bouw van mijn papieren M2A2 Light Tank.

Voor ál Uw modelbouwproducten Modelbouwverf.nl

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

Enkele voordelen:

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

10%
ledenkorting

kortingscode:
KC.TS.10



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

Volg ons op:  
Betaalgemak:  

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



VERSLAG VAN EEN FRIES IN TSJECHIË

DOOR: WIM OLDEKAMP

Voor de verandering deze keer eens een verslag vanuit een ander land. Omdat mijn dochter een vaste woonplaats in Zuid Frankrijk heeft, en ik haar jaarlijks bezoek, komen daar geen verrassende ontdekkingen meer vandaan.

Sinds 2008 reis ik jaarlijks, in de eerste week van mei, met nog 2 of 3 Twenoters naar Koprivnice in Tsjechië. Soms ga ik ook mee op een extra tripje naar Brno. Zo kwam het dat ik op 29 april jl. vertrok voor mijn 10^{de} CZ-trip. Metgezelten op deze trip waren Marc Tempels, Peter Vierhout en Jan Willem de Boer.

De trip begint met een overnachting ten huize van Marc. Hij woont dicht bij de Duitse grens, dat scheelt enorm in de reistijd van de volgende dag. De totale trip is ca. 1400 km. Da's teveel voor één dag rijden, dus is er een tussenstop in Plzèn, beter bekend als Pilsen, de stad waar de brouwerijen staan van Pilsner Urquell, Gambrinus, Radegast en Stodopraven, om maar eens een paar bekende biermerken te noemen.



Na de overnachting in Pilsen gaat de reis de volgende dag dwars door Tsjechië, van west naar oost. Einddoel is Koprivnice, de stad van de Tatra fabriek, van die vrachtauto's die met Dakar meedoen. Daar wordt vrijdagmiddag een grote modelbouwbeurs opgebouwd. Twenot komt daar al zo'n 14 jaar en is er dus kind aan huis. Peter spreekt inmiddels al een aardig woordje Tsje-Tsjechisch en Jan Willem heeft er een vriendin wonen.

In de grote zaal van de Kulturi Dum (een soort m.f.c.) mogen wij op een soort



balkon met doorloop links en rechts onze expositie inrichten. Modellen van diverse Twenoters worden op tafel gezet waarna het publiek zich er aan mag vergapen. Voor de jeugd staat er een potje snoep op tafel, dat potje is gauw leeg!

Intussen vermaken wij ons ook op de beurs, lekker kijken en sneuven, je vindt altijd wel wat. 's Avonds is het lekker eten bij één van de ca. 5 eetgelegenheden in het stadje, wij hebben zo onze vaste adresjes. Op zaterdagavond is er bowlen met goulash soep en kommies brood. We hebben één keer deel genomen aan de gezamenlijke maaltijd, sindsdien gaan wij vooraf elders uit eten. De contacten met de aanwezige Hongaarse modelbouwers hebben inmiddels geleid tot een heuse bowlinginterland Nederland – Hongarije. Helaas hebben wij de laatste twee jaar verloren. Misschien komen ze volgend jaar naar Nederland.

Zondags is er 's ochtend nog beurs en rond 12.30 uur is dan de – langdurige – prijsuitreiking. Omdat wij ons op tijd (vóór 18.00 uur) moeten melden bij het pension in Pilsen, pakken



wij al vroeg in. We krijgen vooraf de prijzen mee voor een model van Peter, voor de verst weg komende deelnemer, voor de meeste modellen of iets dergelijks, we verstaan er niks van.



Een M-3 GMC-353 G. Ooit van gehoord?

Na een hartelijk afscheid van alle bekenden reizen we terug naar Pilsen, eten daar wat, drinken nog wat en na een laatste nacht in CZ reizen we maandags weer terug naar huis. Daar komt een eind aan een mooi, lang, gezellig en lekker maar vermoeiend weekend.



PANTSERVOERTUIGEN VAN DE 'BERLIN INFANTRY BRIGADE'

DOOR:
TOM COLE

BERLIN



Juni 1989, West-Berlijn. Chieftain tanks Mk.10C van de Britse Berlin Brigade, voorzien van extra Stillbrew pantsering, ronken over de 17. Juni Allee tijdens de Allied Forces Day Parade.

Na afloop van de Tweede Wereldoorlog werd Duitsland opgesplitst in vier bezettingszones. Dit werd niet gedaan op basis van de veroverde gebieden, maar volgens een verdelingsplan dat tijdens de Yalta Conferentie in februari 1945 was vastgesteld. De westelijke helft van het vroegere "Vaterland" kwam onder controle van de Amerikanen, Britten en Fransen; de Russen kregen het beheer over de oostelijke helft. De hoofdstad Berlijn lag bijna honderd kilometer ten oosten van de grens tussen de oostelijke en westelijke zones; diep in de Sovjet sector.

Vrijwel direct nadat de strijd tegen de gezamenlijke vijand ten einde was gekomen verkoelde de verstandhouding tussen de oostelijke en westelijke geallieerden. Dit ging zo ver dat de Russen in 1948 zelfs door middel van een volledige blokkade van de weg- en spoorverbindingen met Berlijn de volledige controle over de stad in

handen probeerden te krijgen. Deze blokkade duurde bijna een jaar, maar dankzij de Luchtbrug naar Berlijn bereikten de Russen hun doel niet.

In 1963 noemde president Kennedy zich in een emotionele speech voor de Berlijnse bevolking "ein Berliner" en daarmee werd de stad het centrum van de Koude Oorlog. Gedurende deze oorlog bestonden de Amerikaanse, Britse en Franse strijdkrachten in de stad voornamelijk uit infanterie-eenheden, maar de drie landen hadden ook enkele pantsereenheden in Berlijn gestationeerd. De Russische strijdkrachten rond Berlijn waren veel talrijker, maar de westelijke geallieerden handhaafden toch voortdurend een zodanige strijdmacht

dat de Russen nooit twijfelden aan de bereidheid van het Westen om Berlijn desnoods met wapengeweld buiten de communistische invloedssfeer te houden.

De Britse strijdkrachten in Berlijn.

De 7th Armoured Division was het eerste onderdeel van het Britse leger dat in juli 1945 in Berlijn aankwam. In de jaren daarna werd de sterkte teruggebracht tot drie infanteriebataljons en een pantserregiment. Deze gepantserde component werd vervolgens geleidelijk teruggebracht tot een versterkt eskadron van een pantserregiment dat op dat tijdstip in West-Duitsland was gelegerd, als onderdeel van het Britse leger aan de Rijn (BAOR).

Dit veranderde vrijwel niet in de 49 jaar dat het Britse leger aanwezig was in wat nu de hoofdstad is van het herenigde Duitsland. Nieuwe pantservoertuigen kwamen en gingen en waarschijnlijk





de meest opvallende verandering vond plaats in 1982 toen het pantsereskadron een nieuw en intrigerend camouflagepatroon ging toepassen.

Het Berlijn Stads-camouflagepatroon.

In 1982 en 1983 was het D-Eskadron van het 4/7th Dragoon Guards het Berlijnse pantsereskadron "van dienst". De commandant was majoor Clendon Daukes en hij realiseerde zich dat het traditionele groen/zwarte camouflagepatroon van zijn Chieftain tanks in de stedelijke bebouwing van Berlijn niet effectief was. Het patroon van de bebouwing was voornamelijk rechthoekig met als prominente kleuren wit, grijs en bruin. Experimenten met kartonnen modellen werden gevolgd door een daadwerkelijk beschilderd voertuig en proeven toonden aan dat deze behoorlijk revolutionaire camouflage heel effectief was, vooral gezien vanuit de lucht of vanaf hoge gebouwen. En dus werd dit patroon in de daarop volgende jaren geleidelijk op alle voertuigen aangebracht.

Van boven naar beneden:

- Chieftain ARV Mk.5
- FV432/30
- FV432 "Trojan" APC
- FV434 REME Fitters Vehicle
- FV721 Ferret Mk.2/3 Liaison Vehicle

De organisatie van het pantsereskadron.

Het in Berlijn gestationeerde versterkte pantsereskadron bestond uit de volgende onderdelen:

- Stafpeloton, met twee Chieftain tanks, waarvan een met een dozerblad, twee Land Rovers en een FV432 GWT
- Vier tankpelotons, elk met vier Chieftain tanks. In 1982 waren deze van het type Mk.9/C. Van 1987 t/m 1989 waren deze tanks voorzien van Stillbrew pantser, waardoor ze als Mk.10/C waren geclassificeerd. In tegenstelling tot andere tanks van het BAOR hadden de Berlijnse tanks geen warmtebeeld richtapparatuur.
- Onderhoudspeloton. Dit werd gevormd door een REME Light Aid Detachment. Het had een Chieftain ARV Mk.5, een FV434 ARV en een FV432 REME. In 1988 werd de Chieftain ARV Mk.5 vervangen door een Mk.7. Twee Land Rovers completeerden het voertuigenpark van het peloton.

Pantservoertuigen van de infanteriebataljons.

Integenstelling tot het pantsereskadron, dat altijd een onderdeel bleef van het BAOR, waren de infanteriebataljons permanent in Berlijn gelegerd. Het waren niet-gemechaniseerde eenheden, maar elk bataljon had wel twee FV432 gepantserde personeelsvoertuigen en vier FV432/30 voertuigen (FV432's met een koepel van een Scimitar tank, voorzien van een 30 mm Rarden kanon). Er zijn slechts 13 FV432's op deze manier omgebouwd (volgens andere bronnen 18) en 12 daarvan zijn uitsluitend in Berlijn gebruikt.

Voorts had een infanteriebataljon acht FV721 Fox pantserwagens voor het uitvoeren van grenspatrouilles. Evenals de FV432/30 werd ook de Fox nergens anders in Duitsland gebruikt. De Foxen waren gedurende een korte tijd in het Berlijn camouflagepatroon geschilderd, maar in 1987 werden ze weer

groen/zwart geverfd. Waarschijnlijk omdat de grenspatrouilles vooral in de bosrijke gebieden rond Berlijn werden uitgevoerd.



Schietoefeningen met scherpe munitie werden gehouden op de schietterreinen Sennelager en Bergen-Hohne in West-Duitsland.

Twee keer per jaar werden de pantservoertuigen aan het publiek getoond: tijdens de parade ter gelegenheid van de verjaardag van de koningin in het Olympisch Stadion en bij de Allied Forces Day Parade (foto's ▼).

De kleuren

Toen het camouflagepatroon voor het eerst werd aangebracht werd geprobeerd het zoveel mogelijk te laten aansluiten bij de lokale kleuren van verweerd asfalt en de grond. Later werd dit gestandaardiseerd waarbij het lichte grijs werd vervangen door RAF blauwgrijs en de oorspronkelijke bruine kleur werd overgeschilderd met een meer donkere kleur, mogelijk verf die ook werd gebruikt voor de deuren van de loodsen waar de voertuigen werden geparkeerd. De uiteindelijke kleuren kwamen het meest overeen met de volgende RAL kleuren: wit RAL 9010, blauwgrijs RAL 7031 en bruin RAL 8025. Alle onderstellen en wielen waren zwart geverfd. De schema's



De infanterie gebruikte ook FV721 Ferrets. Sommige daarvan hadden stadscamouflage, andere behielden hun groen/zwarte patroon. Elk infanteriebataljon had acht 81 mm mortieren, zes Wombat vuurmonden en zes Milan antitank lanceerbuizen. Deze waren voornamelijk op Land Rovers geplaatst.

Gelukkig heeft de Berlin Brigade nooit van zijn wapens gebruik hoeven te maken. Er zijn wel talloze spannende momenten geweest, vooral toen de Koude Oorlog op z'n heetst was, maar het is nooit tot schieten gekomen. De brigade was echter niet voor niets in Berlijn. De Ruhleben Häuser Kampfanlage was een oefenkamp dat speciaal was ingericht voor het oefenen van gevechten in een stedelijke omgeving.

Er waren onder andere een supermarkt, een parkeergarage en verschillende andere gebouwen met meerdere verdiepingen waarin gevechten op korte afstand konden worden getraind. Pantservoertuigen oefenden hier in het verlenen van ondersteuning aan de infanterie-eenheden.





Het bijschrift bij deze (►) foto luidt:

Hare Koninklijke Hoogheid Prinses Anne ziet tijdens een oefening in het Ruhleben Häuser Kampfanlage vanuit de toren van een Chieftain tank een Britse soldaat, verkleed als Russische soldaat, voor langs rennen, (21 juli 1987)

waren voor elk voertuig hetzelfde. Dit bevorderde de uniformiteit bij parades, maar ook, en dat was waarschijnlijk wel belangrijker, konden de Russen hierdoor geen individuele voertuigen identificeren. Bij het verven werden de rechthoeken afgeplakt, waarna de verf met een grote kwast of een roller werd aangebracht.

Het Berlijnse camouflagepatroon was uniek en hoewel het door andere landen wel werd (en nog steeds wordt) nagebootst is het nooit op grote schaal toegepast. Was het effectief? Het was in de stad beslist een beter patroon dan het oorspronkelijke groen/zwarte en het is maar gelukkig dat nooit in een echte stedelijke oorlog is gebleken hoe effectief het in werkelijkheid was.



FV 432/30

Dit artikel verscheen in nummer 49/5 van Tankette, het blad van de Britse MAFVA (Miniature Armoured Fighting Vehicle Association). Een paar maanden geleden hebben de MAFVA en de TWENOT afgesproken dat we elkaars artikelen kunnen gebruiken, uiteraard na toestemming van de betreffende schrijvers. Wij (TWENOT) vinden het heel plezierig dat deze afspraak tot stand is gekomen.

Foto's:

zwart wit David Payne

kleur: Tom Cole en internet



In de jaren '50 ontwikkelde Austin een voertuig dat bedoeld was om te concurreren met de door Rover ontwikkelde Land-Rover. Dit voertuig is echter nooit het succes geworden waar men bij Austin op hoopte en de productie bleef dan ook beperkt tot ca. 21.000 stuks. Deze werden geproduceerd tussen 1958 en 1968, terwijl er in 1968 al meer dan 600.000 Land-Rovers waren gebouwd. Daarnaast was door fusies van diverse producenten in Engeland British Leyland ontstaan, waardoor beide voertuigen ineens als concurrent van elkaar in dezelfde showrooms stonden.

Het Britse leger had de Land-Rover al gekozen als opvolger van de Jeep en vervanger van de niet zo succesvolle Austin "Champ" en heeft slechts iets meer dan 20 Gipsy's gekocht. Wel zijn er enkele honderden gekocht door het Britse Home Office voor gebruik door de Auxiliary Fire Service (AFS) en de Civil Defence (CD). Veel van deze voertuigen hebben zo'n 35 jaar in depot gestaan en verkeerden toen ze eind jaren '90 werden verkocht, nog in uitstekende conditie met maar heel weinig mijlen op de teller.

▼ *Austin Gipsy Serie I. Ondanks de wiel-doppen en ouderwets aandoende zij-ramen is de overeenkomst met de Land Rover overduidelijk.*



De Gipsy is er geweest in drie series: I, II en IV. Geen III, ra ra waarom. Bijzonder aan de Gipsy was de manier waarop de Series I en II waren geveerd. Men introduceerde het "Flexitor" systeem, dat beruiste op de flexibiliteit van rubber. Het werkt als volgt: men

neme een buis (of ander rond metalen deel), waarin een veel kleinere buis is aangebracht en die onderling zijn verbonden door een rubberen lichaam dat de tussenruimte opvult, maar ook vastzit aan beide buizen. Door de buitenste buis vast te zetten aan het chassis en de binnenste door middel van een langsarm met het wiel te verbinden ontstaat er een veersysteem dat werkt en geheel onderhoudsarm is. Daarnaast had het voertuig ook schuin geplaatste telescoop dempers.

Het voertuig is geheel onafhankelijk geveerd, dus zonder vaste assen, en de twee differentiëlen zijn vast aan het chassis gemonteerd. Dit veersysteem bleek op de lange termijn toch niet zo goed te voldoen en in 1965 werd besloten de optioneel te monteren bladveren als standaard in te voeren.



Het voertuig was met twee verschillende wielbases verkrijgbaar. De korte "GM4 M10" en de lange "GM4 M15", met respectievelijk een wielbasis van 90 en 111 inch. Ook kon er worden gekozen voor een 4 cilinder kopklep-benzinemotor of een 4 cilinder dieselmotor. De benzine-motor van 2,2 liter leverde 62 pk bij 4100 toeren; de dieselmotor van eveneens 2,2 liter leverde 55 pk bij 3500 toeren. In alle gevallen had het voertuig een bak met vier versnellingen vooruit en één achteruit. De versnellingen 2, 3 en 4 waren gesynchroniseerd, de reductief terreinversnelling heeft een 2.02 : 1 verhouding.

Het chassis is van staal, het heeft twee langsliggers en zes dwarsliggers, die alle zijn opgebouwd uit op elkaar gelaste U-profielen met afgeronde hoeken. Hierdoor is het geheel, doordat alles is gelast, heel stijf. De carrosserie is eveneens van plaatstaal, met enkele versterkingsribben rond de wielkasten, en is ook geheel gelast.

Het is een open voertuig, dat door middel van kaptogen en een polyvinylchloride huif kan worden afgesloten. De deuren zijn half en kunnen met polyvinylchloride/mica opzetstukken worden afgesloten. Ze kunnen makkelijk worden uitgenomen. De voorruit kan op de motorkap worden platgelegd. Achterin zit een neerklapbare klep, de wielkasten achterin lopen over de hele laadbak door en vormen zo zitplaatsen. Voorin zijn zitplaatsen voor de chauffeur en twee personen, waarbij de chauffeur



▲ Een Gipsy serie IV SWB in de uitvoering zoals gebruikt voor de AFS.

De welving onder de grill is de afdekplaat van de lier.

uiteraard rechts zit. Er was ook een hard-top beschikbaar, zowel voor de SWB als de LWB.

De Austin Gipsy heeft nooit echt goed voldaan. Met name de series I en II hadden nogal wat problemen met de Flexitor veerelementen. Ook was de Gipsy gevoelig voor roestvorming.

Technische gegevens SWB uitvoering:

Lengte	353 cm
Breedte	170 cm
Hoogte	187 cm
Wielbasis	229 cm
Eigen gewicht	1289 kg
Laadvermogen	748 kg
Aanhanger gewicht	1361 kg
Maximum snelheid	100 km/uur
Banden	6.00 x 16
Inhoud brandstoftank	59 liter



Austin Gipsy Serie IV, LWB



Dax Magic Webshop

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



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

Dax Magic
H.I. Ambacht
Nederland

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

DAXMAGIC-WEBSHOP.NL



Scale World

SCALE MODELS AND ACCESSOIRES

ONS UITGEBREIDE ASSORTIMENT

ABER
Academy
ACE
AFV Club
AIRES
AK Interactive
ALAN
Alanger
Archer
Ammo of Mig
Armourscale
aRTi-Crea
Bison decals
Bronco
Black Dog
Calibre 35
Canfora Publishing
Compendium Films
Concord Publications
Cutting Edge
Cyberhobby
Deluxe Materials
Dio-Creations
Dog Tag
Dragon
Eagle Cals decal
Eagle Strike decal
Eduard
Evolution Miniatures
Formations
Fruilmodel

Great Wall Hobby
Gunze Sangyo
Hasegawa
Hauler
Heller
Hobby Boss
Ian Allen Publishing
IBG
ICM
IMEX
Italeri
Jordi Rubio
Kinetic
Legend
Lion Roar
Magic Sculpt
MARS
Masterbox
Masterclub
Masters Productions
Meng
MIG
Miliput
MINI-ART
Mirage
Mission Models
Mitches Military Models
MK35
Modelkasten
Monroe Perdu

Mr. Surfacer
Orion
Osprey publishing
Panda
Panzer Art
Pegaso
Pagasus Hobbies
Plusmodel
Pro Art Models
Punch & Die
Quickboost
REVELL
RPM
Roden
Sandstorm Pigments
Skiff
SKP
Sovereign
Swann Morton
Tally-Ho
Tamiya
Tank
Tank Workshop
Tasca
Tristar
Trumpeter
Vallejo
Voyager
Vulcan Models
Wings & Wheels Publications
Zvezda

KIJK SNEL OP

www.scale-world.nl