

DE TANK

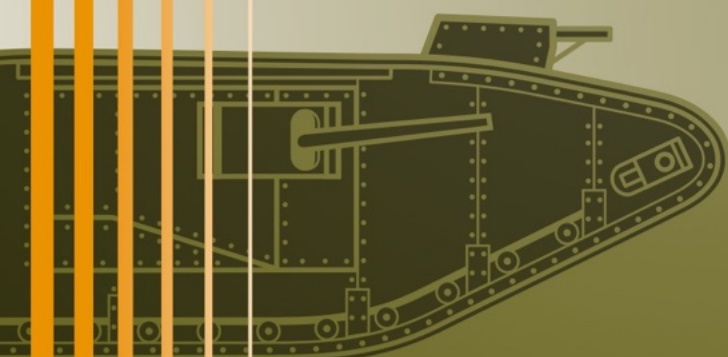
December 2014

nr. 231



Hoe maak je De Tank?
Char d'Assaut Schneider
Aerosan, Leopold K5 (3)
Normandië (3)

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-commerciele 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: Een PzH 2000. Gefotografeerd op de open dag van het Artillerie Museum in 't Harde, elk jaar tijdens Open Monumenten Dag.

kleine foto links: De eerste Franse tank in WO1: Schneider. (zie pagina 12)

kleine foto rechts: Een Sherman BARV op Omaha Beach op 6 Juni 2014. (zie pagina 24)

**INHOUD**

Van de voorzitter	3
Verenigingsnieuws	4
Agenda	6
Nieuwe leden	6

8



Hoe maak je De Tank?

12



Char d'Assaut Schneider

21



La structura del plamura

22



K5 Leopold

24

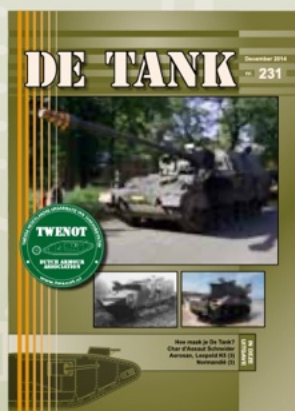


Normandië 3

30



Russische Aerosan

**CONTRIBUTIE**

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

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

HET GEHEEL OF GEDEELTELIJK OVERNEMEN VAN ARTIKEL EN/OF AFBEELDINGEN IS TOEGESTAAN NA (SCHRIFTELIJKE) TOESTEMMING VAN DE REDACTIE.

DE REDACTIE IS NIET AANSPRAKELIJK VOOR EVENTUELE ONJUISTHEDEN OF OMISSIES IN DE TANK EN IS NIET VERANTWOORDELIJK VOOR DE INHOUD VAN DE AAN HAAR GELEVERDE KOPIJ.

ZIJ BEHOUDT ZICH HET RECHT VOOR INGEZONDEN STUKKEN ZONDER OPGAVE VAN REDENEN TE WEIGEREN, IN TE KORTEN OF INHOUDELIJK TE WIJZIGEN.

VAN DE VOORZITTER

De Wedstrijd, het ultieme moment

Als AFV modelbouwers zijn we helemaal thuis in onze eigen wereld. Een klein universum waarin we onze belangstelling kunnen uitleven. Zoals al eens eerder in een voorwoord geschreven gaat die belangstelling voor de een via de geschiedenis naar modelbouw, voor de ander via de techniek en de derde heeft weer een andere drijfveer. Maar al deze wegen leiden tot hetzelfde resultaat, namelijk een miniatuurweergave van een stukje van de werkelijkheid. Dit miniatuur krijgt vorm via de werktafel op zolder of in de woonkamer. Een kleine besloten plek waar we alles zelf in de hand hebben. Hier is alles onder controle, tenminste binnen de grenzen van onze eigen vaardigheden en mogelijkheden.

Dan komt de dag van de wedstrijd. De modellen worden uit hun vertrouwde omgeving gehaald en op de wedstrijdtafels gezet. Ze zijn nu weg uit de gecontroleerde omgeving, weg uit het mini-universum van de vitrinekast en de boekenplank. Anderen kijken nu met een nieuwe blik naar de werkstukken. De jury treedt aan en beoordeelt de modellen op de tafels. Niet bekend met de binding die de bouwer er mee heeft, soms ook niet bekend met de achtergrond van het model, maar op zich zelf teruggeworpen. De juryleden moeten zich een oordeel vormen. Dat doen zij naar eer en geweten, maar wel zonder de emotionele lading die een model voor de bouwer vaak heeft. Dat is voor

de bouwer een moment van het loslaten van de controle over het model. Dat contrast van volledige beheersing op de werktafel naar volledig loslaten op de wedstrijdtafel is misschien het moeilijkste dat er is aan een wedstrijd. Dat dan de jury tot een ander oordeel komt dan de bouwer is soms moeilijk te begrijpen. Heeft de jury wel goed gekeken? Hebben ze het model eigenlijk wel begrepen? Hebben ze wel gezien hoe-

len, maar er stond absoluut weer veel moois op de tafels. Als bestuur zijn we iedere keer blij dat leden de stap durven te zetten van de veiligheid van de vitrinekast naar de onzekerheid van de wedstrijdtafel. De wedstrijden vormen namelijk telkens een belangrijk onderdeel van de bijeenkomst. Dus laat je model voor één dag los en doe mee met de wedstrijd. Ga, indien mogelijk, ook eens jureren en ervaar zelf dat je



wel extra werk het heeft gekost, helaas nu bedekt onder een verflaag, maar toch. Het zijn de typische vragen waar je als deelnemer na afloop mee kan blijven zitten.

Ook dit jaar hadden we natuurlijk weer de wedstrijden op de bijeenkomsten, en ook dit jaar was er weer discussie over de deelnemende modellen en het jureren hiervan. Er was een wisselende deelname van het aantal model-

met soms heel andere ogen naar een model kijkt dan de bouwer. Dit kan voor sommige van ons weleens een relativerende ervaring zijn.

Uw voorzitter, Marc Tempels

Dit voorwoord is overigens een vrije bewerking van een artikel uit de MiP van de IPMS.

Ere wie ere toekomt!



VERENIGINGSNIEUWS

Regio Zuidoost

Beste lezers,

Nog maar even en 2014 zit er weer op. Aankomend weekend is het nog een keer plakken in het altijd gezellige Joure en in december gaan we met SMF nog eenmaal naar België. Het jaar is voorbij gevlogen lijkt het wel. Als de tijd vliegt is dit meestal wel een goed teken en modelbouwtechnisch gezien was het dan ook een prima jaar.

De beurs in Eindhoven was wederom zo'n succes dat we volgende jaar naar twee dagen toe gaan, waarbij de zaterdag specifiek voor demo's bedoeld is. Daarnaast ben ik met een paar man van SMF naar Luik getrokken om aldaar de forten Eben-Emael en Loncin te bezoeken. Twee forten uit twee tijdperken, welke een duidelijk verband met elkaar hebben. Eben-Emael als "ideale oplossing" voor hetgeen men in 1914 tekort kwam bij Fort Loncin en daarmee voorbereid op de vorige oorlog, maar zoals bekend, niet op de volgende. De positie van Eben-Emael was al vóór 1914 bepaald, maar vanwege bezuinigingen niet uitgevoerd, dit tot blijdschap van de Duitsers, die daar dus de Maas zijn overgestoken en zodoende Fort Loncin vanuit Luik zelf konden aanvallen met hun toen hypermoderne "dikke Bertha". Uiteindelijk was één voltreffer op het kruitmagazijn voldoende om het hele fort van binnenuit op te blazen, met een maanlandschap tot gevolg. Beide locaties zijn zeker de moeite waard om eens te bezoeken.



Fort Eben-Emael ▲ en ▼



Fort Loncin ▼



Zelf heb ik het afgelopen jaar qua modelbouw twee modellen helemaal afgekregen en nog wel in schaal 1:35! Het kan raar lopen, dat zie je wel weer. Een van de redenen was dan ook de SMF Hetzer workshop, waardoor ik gemotiveerd was om bij te blijven. Normaal ben ik niet zo van de deadlines, maar hiervoor maakte ik graag een uitzondering. Mede hierdoor heb ik ook het idee dat ik nog altijd progressie maak in mijn modelbouwkunde. Inspiratie, tips en technieken pik je nergens zo snel op

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



als bij een bouwavond en die heb ik dan ook veelvuldig bezocht, zowel in Eindhoven, Goirle (Tilburg) als in Breda. Dit laatste is mede een gevolg van de uitstekende locatie die door de mannen aldaar georganiseerd is. Deze is zelfs zo goed dat hier ook de eerste landelijke bijeenkomst van 2015 gaat plaatsvinden en ik nodig u allen van harte uit om zelf even kennis te komen maken. Tot die tijd wens ik een ieder fijne feestdagen toe!

Bas Slaats
Regiocoördinator

Alkmaar / Kennemerland

Beste modelbouwer,

Misschien heb je het al op het TWENOT forum gezien, maar misschien ook niet. Wij (Carel Bos en Jos van Hooff) willen graag een bouwgroep starten in de regio Alkmaar / Kennemerland.

Wat wij nastreven is een groep van enthousiaste plakkers die bijvoorbeeld 1x per drie weken bij elkaar komen om te werken aan hun modellen. En deze bijeenkomsten worden natuurlijk ook gebruikt om van elkaar te leren om op die manier het niveau van de prestaties op dit gebied te verhogen.

Wij hebben nu nog geen locatie om dit te laten plaatsvinden, maar dat zal ongetwijfeld goed komen. Het kan zijn dat je zelf ook wel iets weet. Om te beginnen willen we een keer bij elkaar komen om nader kennis te maken. Dan kunnen wij ideeën uitwisselen en verder bespreken hoe we e.e.a. gaan aanpakken.

Wellicht heb je zelf al eens nagedacht om aan een bouwgroep mee te doen of wellicht om er zelf een te starten, maar ben je er nog niet aan toegekomen. Dan is dit de kans om de stap te zetten. Wij zelf zijn er van overtuigd dat het gezamenlijk uitoefenen van je hobby het enthousiasme er voor zal verhogen. Iedereen die geïnteresseerd is in militaire modelbouw, van jong tot oud en van tank tot vliegtuig is welkom.

Meld je nu aan! Dat kan via  Je kunt daar ook terecht met eventuele vragen.

Vriendelijke groeten

Carel Bos en Jos van Hooff

Regio Noordoost

Tegen de tijd dat u dit leest lig ik nog bij te komen van vijf modelbouwevenementen in zes weken. U Ook? Dan moeten wij elkaar hebben ontmoet in Veldhoven, Ureterp, Nieuwegein, Hurdegaryp en/of Joure.

Ik wil er langs deze weg nogmaals voor pleiten om wat "meet" spreiding in de evenementen aan te brengen. In december en januari is er niets te doen, de open modelbouwdag in Sneek (31 januari 2015) is de eerste activiteit in het nieuwe jaar.

Daarna barst de agenda weer uit zijn voegen, 14 februari VMWH Hoofddorp, eind februari Goes, begin maart Antwerpen en ga zo maar door. Je hoeft natuurlijk niet altijd overal heen maar als mensen gaan kiezen heb je per evenement minder bezoekers en dat willen we toch ook niet.

De 1 op 72 bijeenkomst, waarover ik in de vorige TANK sprak, was zeer geslaagd. In huize Van Kempen in Reduzum (Ned.: Roordahuizum) waren we met zes man bijeen om te kletsen, doosjes te bekijken (Peter had leuke doosjes van vreemde merken), mooie modellen van de hand van Jaap en Lex, nieuwe boekwerken en wat er meer ter tafel kwam. Mede dankzij de zeer goede catering (met dank aan mevrouw Van Kempen) hadden we een prettige avond die zo maar voorbij was. We gaan dit vast en zeker nog eens doen. Weer eens wat anders dan een bouwavond, hoewel die ook heel gezellig kan zijn.

We hebben dus weer leuke bijeenkomsten gehad, er is voldoende ingekocht voor de barre winter die ús Piet heeft voorspeld, of hadden we nog genoeg voorraad?

Ik zou zeggen een prettige winter, prettige feestdagen en graag tot ziens in Sneek. Houdt u de website van de TWENOT in de gaten voor eventuele wijzigingen.

Oant sjen,

uw regiocoördinator,
Wim Oldekamp

Grandioze Open Plastic Modelbouwdag in Sneek

Zaterdag 31 Januari 2015, van 10.00 tot 16.00 uur.
GRATIS TOEGANG!

Organisatie: I.P.M.S. en Twenot m.m.v. het Nederlands/Belgisch Modelbouw Magazine

Modelbouw MAGAZINE
1/72 1/35 1/48 1/87

Demo's airbrush en figuurschilderen
Demo's verenigingen en individuele bouwers
• Kidscorner (kinderen mogen hun eigen model maken)
• Showmodellen en diorama's
• Presentatie's Verkoop nieuwe bouwdozen met grote leuenskorting Verkoop accessoires en decals
• Zolderverkoop en tweede hands kits ModelbouwMagazines met korting
• Tombola met aantrekkelijke prijzen
• Meer dan 300m² zaaloppervlak
• Lunch/koffiecorner

EXTRA: GROTE 1/35 WWII TANKSHOW van ModelbouwMagazine!

Wijkgebouw 'de Spil' Molenkrite, SNEEK, Friesland
(locatie naast de supermarkt)



CONTRIBUTIE 2015

In de december TANK wordt altijd de contributie voor het nieuwe jaar aangekondigd en dat gebeurt dus ook nu weer. Zoals je weet heeft betaling d.m.v. automatische incasso absoluut de voorkeur, en wel om de volgende redenen: 1) je vergeet het niet; 2) het is voor de vereniging de goedkoopste manier van geld ontvangen; 3) het is voor de penningmeester de makkelijkste manier van geld ontvangen. Voor wie nog niet op deze manier betaalt maar dit wel wil doen (en waarom ook niet??): stuur a.u.b. een email waarin je verklaart dat je de TWENOT machtigt de contributie van je rekening te incasseren (twenot@twenot.nl).

Degenen die (nog) geen machtiging hebben gegeven worden dringend verzocht zelf hun contributie te betalen. Liefst zo snel mogelijk en via internet bankieren. De leden van wie de contributie in de eerste week van januari a.s. nog niet op de rekening van TWENOT is bijgeschreven ontvangen in de tweede week van januari een herinneringsbriefje. De contributie 2015 moet vóór eind januari op onze rekening staan om de februari TANK op tijd in de bus te krijgen. Betaal je later, dan komt DE TANK 232 ook later, in april, tegelijk met nummer 233.

Voor leden die in het buitenland wonen is automatische incasso alleen mogelijk indien zij een Nederlandse bankrekening hebben. Hebben zij die niet dan moet er op de normale manier via de eigen bank worden betaald
(IBAN & BIC TWENOT: IBAN: NL71INGB0003026112, BIC: INGBNL2A).

AGENDA

24/25 januari	Plein Feux sur Maquettisme, Ransart (B)	19/20 juni	Int. Sonderausstellung Militärmodellbau, Münster (D)
31 januari	Modelbouwdag Sneek		
1 februari	Modelbouwdag Eeklo (B)	21 juni	2e TWENOT bijeenkomst, Oorlogsmuseum Overloon
21/22 februari	Modelbouwshow Goes		
7 maart	Flanders Modelling Festival, Antwerpen	22/26 juli	The War & Peace Revival, Folkstone
14 maart	1° TWENOT bijeenkomst, Breda	6 september	Modelbouwdag Fort Veldhuis, Heemskerk
28/29 maart	Euro Model Expo, Heiden (D)		
15/19 april	InterModellbau, Dortmund (D)	12 september	ISSC, Heiden (D)
18/19 april	Moson Show, Mosonmagyaróvár (H)	13 september	Scale World KMK, Mol (B)
2/3 mei	Beskyd Kitshow, Koprivnice (CZ)	19/20 september	Euro Militaire, Folkstone (GB)
3 mei	Modelforce, Helchteren (B)	10/11 oktober	Scale Model Challenge, Veldhoven
16/17 mei	Militracks, Oorlogsmuseum Overloon	31 oktober	Euro Scale Modelling IPMS, Nieuwegein
7 juni	FIGZ, Arnhem	8 november	3° TWENOT bijeenkomst, Joure

NIEUWE LEDEN

J. BLAKENBURG, Helmond
C.P.M. BOS, Bergen (N.H.)
J. van HOOFF, Beverwijk
M.P.G. NAUS, Haarlem
J. du PREE, Amersfoort
D.J. TANG, Amsterdam



Modeltoons by Duane J. Pfister

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.

Leuk met de caravan op stap!



Dax Magic Webshop

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



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

Dax Magic
H.I. Ambacht
Nederland

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

DAXMAGIC-WEBSHOP.NL

Foto's via Bert Koopman





DE TANK. Hoe maken we die nu eigenlijk elke twee maanden.

DE TANK moet elke twee maanden opnieuw worden gevuld. Dat lukt ons aardig de laatste tijd. Maar toch wil ik allereerst opmerken dat we altijd artikelen kunnen gebruiken. Heb je een museum bezocht, schrijf erover. Een model gebouwd, laat het zien en vertel er over. Heb je iets interessants gelezen, laat het weten. Heb je mooie foto's van een evenement of historische gebeurtenis, deel ze met de leden. Maar, hoe gaat dat dan daarna, zo'n TANK maken? Wat gebeurt er dan met een artikel? Ik neem u mee naar het productieproces van DE TANK nummer 230.

Teksten worden samen met de foto's aangeleverd bij Kees Blijleven. Hij leest ze door en controleert de gramatica en de spelling en hij kijkt of alle zinnen goed lopen. Hij voegt de foto's en de tekst samen tot een verhaal. En soms heeft hij zelf ook wel een of enkele foto's die goed bij het verhaal passen. Dan blijkt ook of een artikel 1, 2, 3, of meer pagina's zal omvatten. Dat heeft weer invloed op de vulling in DE TANK. Vaste onderdelen hierbij zijn het lettertype, de ruimte tussen de regels en de breedte van de marges. Kees kijkt of het allemaal past en stelt de paginapuzzel samen.

Er zijn ook enkele vaste rubrieken. Die worden gevuld door de voorzitter en de regiocoördinatoren. Als de kopij-inleverdatum op de 15e sluit wordt de puzzel compleet gemaakt en gaat hij via

internet naar mij.

Het is overigens zo dat slechts een (bescheiden) deel van de artikelen door leden wordt aangeleverd. Gelukkig heeft Kees in de loop der jaren veel documentatie (▼) verzameld



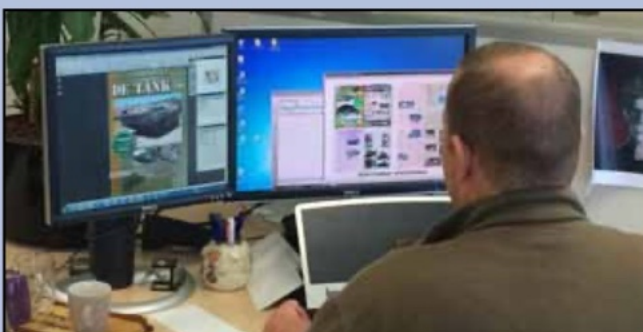
en vindt hij het leuk met behulp hiervan steeds weer nieuwe artikelen voor DE TANK te maken. Wij (het bestuur) zijn daar blij mee, maar vanwege de continuïteit van TWENOT en DE TANK zouden we graag zien dat meer leden artikelen gaan leveren! Dit komt ook de variatie in DE TANK ten goede.

De voorbereerde artikelen komen dan bij mij aan en ik plaats ze in een opmaakprogramma. Daarbij voorzie ik ze van de vormgeving en corrigeer de kleur en helderheid van de foto's. Ik gebruik daarvoor drie programma's uit de Creative Suite collectie van Adobe (Illustrator, Photoshop en Indesign ►).

Een aantal vaste pagina's is als basisvorm al klaar en ik hoef daarin alleen maar actuele foto's en tekst toe te voegen. Zo zijn voor- en achterkant, colofon en bijeenkomst-collage's altijd al grotendeels klaar. Ik kies bijvoorbeeld elke keer een mooie foto uit voor de voorkant en stel de collage's samen om een sfeervol beeld te geven van de recente TWENOT-bijeenkomst. De basispagina's worden dan ingevoegd in Indesign en zo ontstaat de gehele TANK.



▼ Zalsman controleert voor ons het toegestuurde pdf-bestand en zal de losse pagina's uitlijnen en verdelen over de verschillende offsetplaten.





▲ Drie basispagina's: v.l.n.r.: voorkant, colofon en collage.

▲ Eén van de offsetplaten. Dit geval de zwart-plaat met de voor- en achterkant van nummer 230.



De bovenkant van de drukpers. Hier wordt de inkt (in dit geval Magenta) toegevoegd. Links staat de drukplaat (met blauwe rand) voor de tweede drukgang al klaar.

Hier wordt handmatig de uitlijning van de pagina's gecontroleerd.



drukvelen. Vooral belangrijk daarbij is een verdeling te creëren waarbij de voor- en achterkanten van de pagina's met elkaar uitlijnen.

De hele drukpers.



De controlekop scant de kleuren. Aan de gemeten waardes is uit te lezen of een bepaalde kleur op een bepaald stuk juist moet worden teruggenomen of toegevoegd.



Vanuit Indesign exporteer ik nu een pdf-bestand waarin alle 32 pagina's opvolgend zijn ingevoegd. Dit stuur ik vervolgens naar Zalsman, onze drukker. Ze zitten in Zwolle en doen nog een laatste controle van de pdf. Ze gaan nu de 32 pagina's verdelen over de

Op de drukpers worden 4 kleuren (CMYK) afzonderlijk over elkaar gedrukt. Dat zijn Cyaan, Magenta, geel (Yellow) en zwart (black). Voor elke 8 pagina's worden 4 drukplaten (offsetplaten) gemaakt. Voor elke kleur 1. Dit zijn aluminium platen die iets groter zijn dan A1-formaat (74 x 104 cm). Daar waar het papier inkt moet opnemen, wordt met een laser

een fijn raster in de plaat gebrand. In de machine wordt de offsetplaat op een draaiende cilinder bevestigd. De offsetplaat wordt bevochtigd en daar waar zich het gebrande raster bevindt wordt geen vocht opgenomen maar wel inkt. De plaat transporteert het beeld

in spiegelbeeld op het rubberdoek en vanaf het rubberdoek wordt het beeld weer leesbaar gedrukt op het papier. Het papier wordt op die manier in 1 drukgang door 4 verschillende druktorens voorzien van inkt.

Als een vel papier uit de drukpers komt hebben we een vel met 8 pagina's, full color. Dat is nog maar 1 kant, dus eenzijdig bedrukt! Voor de andere kant hebben we een tweede drukgang nodig en hebben we dus ook weer 4 offsetplaten nodig.

De tweede drukgang wordt, net als de eerste, tussendoor grondig gecontroleerd op kleur. Dat gebeurt met een speciale scankop (densitometer) die de kleurstaatjes op het gedrukte vel analyseert. Bij de tweede (druk)gang controle wordt echter ook de uitlijning



◀ Het papier loopt de drukpers in. Hier is te zien dat de vellen al aan één kant bedrukt zijn en het dus om de tweede drukgang gaat.

▶ De vellen worden aan het eind van de machine netjes opgestapeld.



gecontroleerd. Staan pagina's aan weerszijde van de vellen wel precies tegenover elkaar.

Na de tweede drukgang hebben we dus 16 pagina's, full color en aan beide zijden bedrukt. Maar DE TANK bestaat uit 32 pagina's. Dat betekent een derde en vierde drukgang EN nog eens 8 offsetplaten.

Een klein bijzonder weetje: Er is nu MAAR 1 kilo inkt gebruikt. Voor de hele oplage!

Als DE TANK dan helemaal gedrukt is moet hij natuurlijk nog afgewerkt worden. De vellen worden op de vouwmaschine gevouwen naar katernen van 16 pagina's. DE TANK bestaat uit twee



katernen (elk 16 pagina's). Deze twee katernen worden op de



▲ Dit is hem! De complete oplage van DE TANK nummer 230.



verzamelhechter (◀▼) samengevoegd door ze na elkaar op een transportband te leggen. Daarna worden ze gelijktijdig voorzien van twee nietjes en is eigenlijk DE TANK klaar. Rest alleen nog het "schoonsnijden", waarbij de overlap (extra bedrukte buitenrand) van drie kanten van het blad wordt afgesneden.

De bladen worden nu opgestapeld en in dozen gepakt. Die worden verstuurd naar Jan van Veen in Haarlem. Al jaren wordt in huize Van Veen DE TANK voorzien van een wikkel. Kees komt helpen en neemt de adresstickers mee. Al met al toch een dagje werk om dat 775

keer te doen. Poststempel erop, inleveren op het postkantoor en een dag later valt hij thuis op de deurmat.

Heb je een artikel in gedachten laat het ons weten. Ook kunnen we je misschien ondersteunen tijdens het maken of adviseren bij de foto's. Als je denkt een mooie foto voor de voorkant te hebben stuur die dan naar de redactie. Graag. Het adres staat voorin op pagina 2.

Met speciale dank aan Zalsman b.v. en in het bijzonder Henk Supheert voor de rondleiding in Zwolle.



▼ Jan van Veen tussen DE TANKs, wikkels en adresstickers.



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, MAM, 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, Schaffton 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





De *Char d'Assaut Schneider* is de eerste Franse tank. Hij werd in 1915 door ingenieur Brillié van de Schneider wapenfabriek ontwikkeld en door kolonel Estienne gebruikt om er het Franse tankwapen mee te scheppen. De eerste inzet op 16 april 1917 verliep desastreus, zowel doordat de tank slecht was ontworpen als door de slechte omstandigheden waaronder hij werd ingezet. De 400 geproduceerde tanks werden in de loop van 1918 vervangen door de Renault FT-17.

Ontwikkeling

Er bestond in Frankrijk een fabriek met de naam *Schneider et Cie*, die zich toelegde op de productie van zware machines en voertuigen. Toen de Eerste Wereldoorlog uitbrak nam de fabriek een opdracht aan voor de productie van zware artillerietrekkers. Al snel werd duidelijk dat in de modder van de loopgravenoorlog tractoren op rupsbanden het veel beter deden dan tractoren op wielen. Er was echter maar één producent van zware rupsvoertuigen: de Amerikaanse Holt Company. In het Britse leger had men zich dit ook gere-

liseerd en vervolgens een vertegenwoordiger van Holt uit Amerika over laten komen om de nieuwste modellen te tonen. In januari 1915 werden de tractoren die hij had meegenomen beproefd op de legerbasis bij Aldershot. Schneider stuurde twee van hun beste ingenieurs, de heren Brillié en Duhamel, naar Engeland om een kijkje te nemen.

Op 31 januari woonden de Fransen een demonstratie bij. Eugène Brillié, een briljant technicus met een zeer vooraanstaande positie in het bedrijf (hij was een automobielontwerper en -fabrikant die samen met zijn fabriekje door Schneider was overgenomen), wist na terugkomst de leiding ervan te overtuigen dat er onmiddellijk twee exemplaren besteld moesten worden, niet alleen voor de verbetering van de eigen tractor, maar ook om er een bewapend en gepantserd gevechtsvoertuig uit te ontwikkelen. In mei 1915 kwamen de bestelde tractoren aan en er werd onmiddellijk begonnen met de bouw van het eerste prototype van de *Tracteur Blindé et Armé*, zoals het voertuig bij gebrek aan een specifieke naam genoemd werd. Het was gebaseerd op de korte 45 pk Baby Holt tractor

(foto ▼, de tractor rijdt niet heuvelopwaarts, ooit heeft iemand de foto op deze manier bijgesneden)

Een van de nieuwe uitvindingen in WO1 was het prikkeldraad en dit werd al snel een van de meest gevreesde dodelijke gevaren. Op vele plaatsen was een waar woud van opgestapelde rollen prikkeldraad verzeen, soms met een



diepte van honderden meters. Bij iedere aanval moesten die versperringen met de hand worden geruimd, natuurlijk onder vijandelijk vuur. Er was altijd een tekort aan draadknippers en de Franse legerleiding schreef dan ook een opdracht uit voor de ontwikkeling van een gemechaniseerde draadknipper. Op 22 juli 1915 demonstreerde Jules-Louis Bréton (1872-1940), parlamentslid van het departement Cher en bekend uitvinder, een werkend exemplaar, een soort verticale heggenschaar, achter een tractor gehangen. Zijn voorstel werd aangenomen en hijzelf werd voor massaproductie naar Schneider verwezen. Daar begrepen ze onmiddellijk de kans die dit bood. De draadknipper werd gecombineerd met hun bewapende pantsertractor. Zo veranderde hun *tracteur* van een particulier project met onzekere toekomst in één klap in een officieel overheidsprogramma. Voorlopig zouden tien van de vijftien Baby Holts die het Franse leger via Schneider had besteld, met dit apparaat worden uitgerust.

Op 9 december 1915 demonstreerde Bréton het nut van het nieuwe voertuig op een stuk veroverd loopgravenstelsel in de buurt van Souain. Het korte onderstel van de tractor was aan de zijkant voorzien van twee aan de voorkant en aan de achterkant ver uitstekende staalplaten, niet eens gehard. Die aan de voorkant eindigden in een wigvormige punt. De bovenkant was open (▼). Onder de toeschouwers

bevonden zich generaal Pétain (de latere held van Verdun), als vertegenwoordiger van het Franse hoofdkwartier, en zijn artilleriecommandant kolonel Estienne. Deze laatste was een van de meest begaafde officieren van het land. Hij had reeds een enorme reputatie opgebouwd door het voortouw te nemen bij de modernisering van de artillerie en bij het op poten zetten van de Franse luchtmacht. In de loop van 1915 was hij al tot de overtuiging geko-

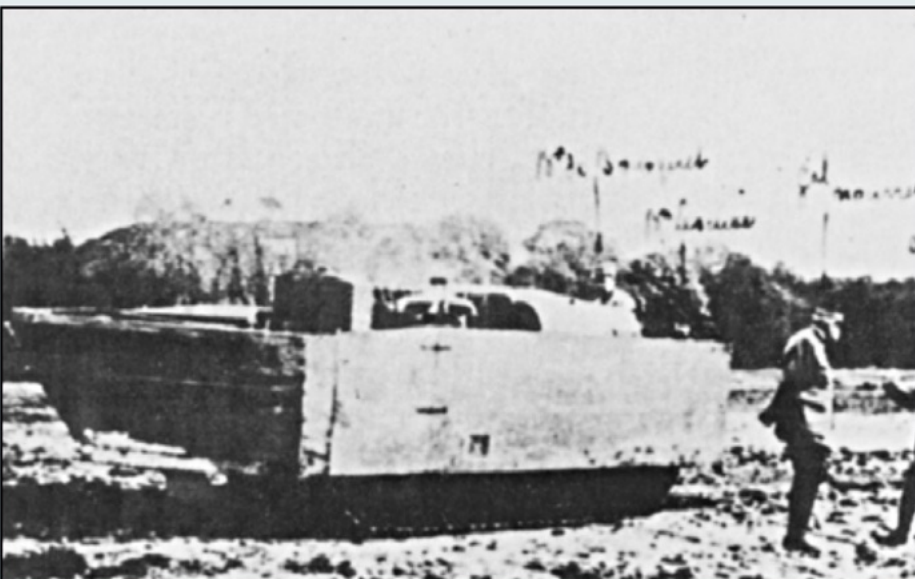


▲ De eerste afgeleverde Schneiders waren bestemd voor de opleiding van de bestuurders, ze hadden dan ook geen pantsering

men dat het vastgelopen front alleen in beweging kon worden gezet door nieuwe technieken toe te passen. Het rupsvoertuig, dat hij voor zijn ogen alle hindernissen zag overwinnen, leek hem de concrete belichaming van al zijn eerdere vage ideeën. Hij had reeds een afspraak met het opperbevel gemaakt om de mogelijke inzet van rupsvoertuig-

door massale artilleriebombardementen te kunnen verpletteren. Maar deze methode zou ook niet kunnen werken en dan moest men alternatieven achter de hand hebben. Het leek dan ook raadzaam het voorstel van Estienne te aanvaarden, als het tenminste technisch haalbaar was. Op 20 december nam Estienne contact op met Brillié, die hem verzekerde dat de productie op korte termijn kon beginnen. Op 27 december volgt een tweede demonstratie die alle aanwezigen overtuigde. De definitieve productieorder - 400 voertuigen voor 56.000 frank per stuk - kwam op 25 februari 1916.

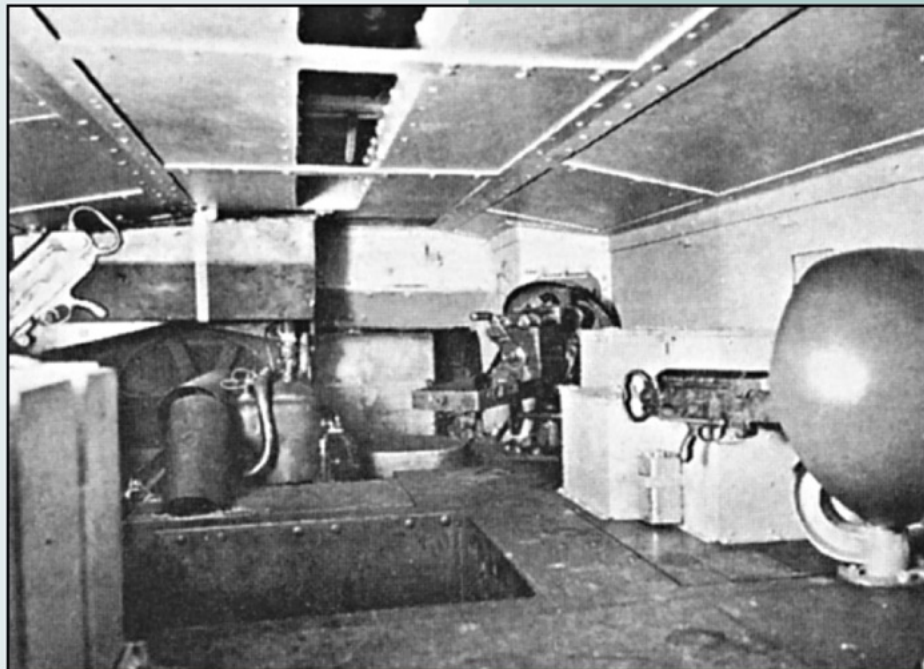
In december was het Schneiderontwerp nog gebaseerd op de Baby Holt. De



plannen voorzagen in een simpele verandering van de bestaande voertuigen door het aanbrengen van een dak waarop een toren met een mitrailleur plus een mitrailleur in de voorkant van de romp. Estienne had al snel door dat het rupsonderstel te kort was en gaf aan dat er een nieuw ontwerp moest komen, gebaseerd op de langere 75 pk Holt tractor, die hij al in november had bestudeerd. Dat gebeurde en in een legerwerkplaats werd het eerste prototype gebouwd waarbij het rupsonderstel van de 75 pk Holt zelfs nog verlengd werd: de *Tracteur A*. Brillié vond dit echter geen goed idee, omdat dan geen standaardonderstellen uit Amerika betrokken konden worden; hij ontwikkelde daarom een speciale "klimstaart" die het standaardonderstel hetzelfde overschrijdingsvermogen gaf. Dit leidde in februari tot de *Tracteur B*, de directe voorloper van de Schneider tank.

Beschrijving

Het onooglijke apparaat was niet meteen als "tank" te herkennen. Het had geen koepel en je moest goed kijken om de bewapening te zien. Door de oorlogsomstandigheden was er geen tijd geweest om diep na te denken over hoe een tank er eigenlijk uit zou moeten zien. Men koos voor de snelste oplossing: op het al bestaande tractor-



onderstel werd een doos van pantserstaal geplaatst. In die ene ruimte, van 6,32 m lang, 2,05 m breed en 2,3 m hoog, vond vervolgens alles zijn plaats: motor, transmissie, besturing, 220 liter brandstof, de oliepomp, een 75 mm kanon, twee 7,92 mm Hotchkiss mitrailleurs, 90 granaten, 3840 patronen, zes manschappen, hun rantsoenen en de postduiven.

De eigenlijke gevechtsruimte was maar zo'n anderhalve meter hoog en raakte tijdens de strijd gevuld met olie- en cordietdampen. Van enig rijcomfort was geen sprake. De vering was minimaal en het volledig platte tractoronderstel

▲ *Het interieur van de Schneider. De commandant-bestuurder zat vooraan in het midden; rechts achter hem was de plaats van de schutter van het kanon; links voor is de motor zichtbaar. Verder zaten in deze ruimte de twee mitrailleur-schutters en de twee laders.*

kon uit zichzelf slechts een hindernis van 40 cm hoogte overwinnen. Dit werd gecompenseerd door de voorkant in een vijfhoekige punt omhoog te laten

▼ *De productie van Schneider tanks bij de Société d'Outillage Mécanique et d'Usinage d'Artillerie (SOMUA)*





▲ Een foto uit 1918, Schoppen aas geeft aan tot welke sectie de tank behoort, de vlag achterop is tamelijk ongewoon

▼ Deze tank heeft een apart herkennings-teken en een bont camouflagepatroon. De mitrailleur ontbreekt.



uitsteken. Door deze overhang schoof het vehikel als het ware op het obstakel, waarna het zich verhief op de kwart-ronde dubbele staart die aan de achterkant een halve meter uitstak. Daarna plofte de tank, als hij tenminste niet omsloeg, op of over het obstakel, afhankelijk van de breedte daarvan. De voor die tijd formidabele maximum-snelheid bedroeg 8 km/u en de tank kon op een volle brandstoftank 80 kilometer afleggen.

Eenmaal bij de vijand aangekomen kon hij maar beperkte schade toebrengen. Het meest effectief waren de twee Hotchkiss mitrailleurs, ieder aan een zijkant in een kogelbol geplaatst. De

hoofdbewapening stond hoogst ongelukkig rechtsvoor in een hoekje. Het 75mm Blockhaus Schneider kanon, dat

was verkort om de terugstoot te beperken, kon alleen recht vooruit schieten en circa zestig graden naar rechts. In een loopgraaf vuren was daardoor vrijwel onmogelijk. Het enige andere doel, het bestoken van vijandelijke artillerie, behoorde wel tot de mogelijkheden. Omdat het korte kanon, met een aanvangssnelheid van 200 m/sec en een draagwijdte van slechts 500 meter, een slechte trefzekerheid had moest de tank tot vlak voor een vijandelijke geschut-opstelling rijden, waarna het hele voertuig op het doelwit moest worden gericht. Om deze procedure wat te vergemakkelijken was op de neus van het voertuig een vizier aangebracht, niet voor de schutter, maar voor de chauffeur-commandant.

De schutter, tevens plaatsvervangend commandant, zat direct achter zijn commandant. De machinegeweren waren zo ruim opgesteld dat ze ook in de lengte langs de tank konden schieten. Ze werden bediend door twee man: een schutter en een lader. De lader van het rechter machinegeweer moest ook het kanon laden, de lader van het linker machinegeweer moest ook de motor in de gaten houden.

Schneider et Cie kon slechts pantserplaten verwerken van maximaal 11 mm dikte, net voldoende om kogels en gra-

▼ Een van de laatste uitvoeringen van de Schneider. Uit de smalle pantserplaten achteraan de romp blijkt dat de brandstoftanks naar achteren zijn verplaatst.



naatscherven tegen te houden. Het voordeel was dat het gewicht van de tank beperkt bleef tot ruim 13 ton. Op de meest kritieke punten werd dit basispantser later aangevuld door een tweede pantserlaag van 5,5 millimeter. Door deze tweede laag met een tussenruimte vier centimeter te plaatsen, vervormden de speciale pantserdoorborende K(Kern)kogels die de Duitsers voor het Mauser-geweer invoerden, nog voordat ze het hoofdpantser bereikten. Zo kregen bepaalde sectoren aan de schuine voorkant toch nog een pantser-equivalent van ongeveer 80 mm bij horizontale inslag. Aangezien er nog geen antitank kanonnen bestonden, was deze eigenschap niet echt nuttig. De ware dreiging werd gevormd door verticaal neerkomende mortiergranaten, en aan het front stonden véél zware mortieren opgesteld.

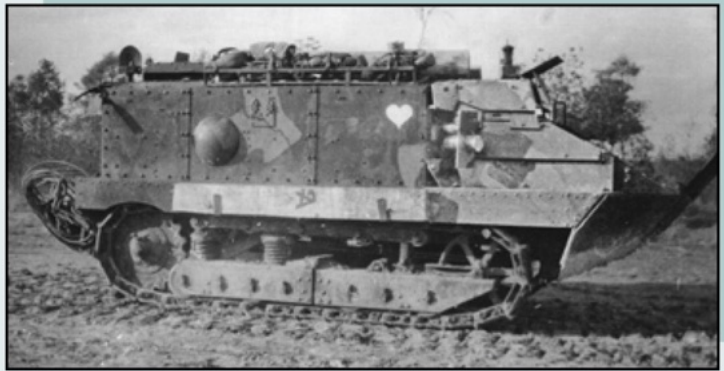
De mechanische draadknipper, het officiële doel van het project, bleek overbodig en werd daarom geschrapt. De prikkeldraadversperringen werden door de Schneider eenvoudigweg geplet. Op de neus van de tank zat nog een opstekende staak om zo veel mogelijk draad tot onder de rupsbanden te voeren.

Het grondvlak van de rupsbanden was drie meter. Dit gaf de Schneider een overschrijdingsvermogen van 1,50 meter in slechte omstandigheden en 1,70

tot 1,80 meter in goede omstandigheden. Dit waren de normale breedtes van de loopgraven in 1915. Echter na een paar winters en voortdurende artilleriebeschietingen verkruiden de wanden van de loopgraven steeds meer, waardoor deze wel drie of zelfs vier meter breed konden worden. Dat was te veel voor de Schneider tank en dus zouden er aanpassingen nodig zijn.

Productie en operationele geschiedenis

Op 5 september 1916 werd het eerste exemplaar van de productieserie aan het leger overgedragen. Maar het kwam verrassend genoeg niet uit de Schneider fabriek. De productie van de Schneider CA, zoals de volledige naam nu luidde, was uitbesteed aan een andere fabriek, de *Société d'Outillage Mécanique et d'Usinage d'Artillerie*, die voor het gemak meestal wordt aangeduid als SOMUA. Het zou het leger die herfst eerlijk gezegd een zorg zijn waar ze vandaan kwamen. Er was plotseling een schreeuwende behoefte ontstaan aan tanks. Het grote Brits-Franse zomeroffensief aan de Somme, dat het Duitse leger had moeten breken en tot in de Heimat terugdrijven, was uitgelo-



pen op een totale mislukking. De met enorme kosten opgebouwde nieuwe legers lagen nu in het hospitaal of in het graf. Het geloof in de eindoverwinning dreigde geheel verloren te gaan. Omdat het moreel van het thuisfront dringend moest worden opgekrikt besloot de Britse regering tot de voortijdige inzet van nieuwe "wonderwapens". Op 15 september 1916 vond de eerste tankaanval uit de geschiedenis plaats, met de Mark I, een type dat de Britten gelijktijdig met de Schneider hadden ontwikkeld. Het operationele succes van die aanval was gering, maar het politieke succes was compleet.

Ondergangsstemming werd jubelstemming. Het Britse volk haalde de tank binnen als verlosser uit het kwaad van de oorlog. In bioscoopzalen barstte het publiek in gejuich uit als er beelden van een tank werden getoond. Miljoenen stonden in de rij om bij rondreizende tanks hun spaarcentjes als lening in te leveren voor de productie van nog meer tanks.

Begrijpelijkwerwijs riep dit alles bij het Franse volk de vraag op waar hun eigen tanks bleven. De Franse regering haastte zich te verklaren dat Franse tanks wel degelijk bestonden en op een passend moment zouden worden ingezet. Dat moment zou nog even op zich laten wachten, want met de opleiding van tankbemanningen kon pas begonnen worden op 7 oktober 1916, toen het eerste opleidingskamp, *Fort du Trou-d'Enfer* bij *Marly-le-Roi*, klaar was. Eerst op 1 december 1916 werd de eerste tank afgeleverd bij de troep.

Estienne, nu zelf sinds 23 september de commandant van de AS (per 17 oktober in de rang van brigadegeneraal), was



daarbij absoluut niet genegen zich door wie dan ook te laten pressen tot een te vroege inzet. Eerst moest zijn nieuwe wapen afdoende toegerust en getraind zijn. Het hoge aanzien dat hij genoot maakte dat hij zich zelfs kon onttrekken aan de slag bij Verdun. De les die hij trok uit de Britse fouten was dat tanks vooral geconcentreerd moesten worden ingezet en zonder voorafgaande artilleriebeschietingen die de vijand op het komende gevaar alert maakten.

Ondertussen werd in maart 1917 tank 209 afgeleverd. Vanaf exemplaar 210 zouden de tanks worden voorzien van het nieuwe afstandspantser, een reactie op een andere les: dat tanks soms zelfs voor handvuurwapens kwetsbaar waren.

Op 16 april 1917 was het dan eindelijk zo ver. Acht van de negen eerste tank-eenheden, ieder met vier afdelingen van vier stuks, verdeeld in twee groepen van respectievelijk 82 en 50 tanks werden bij *Berry-au-Bac* geconcentreerd voor een verrassingsaanval op een smalle sector van het front. De geheimhouding was perfect geweest; het terrein was voor tanks goed begaanbaar doordat het nauwelijks door artillerie was omgeploegd; het moreel van de troepen was uitstekend; de verwachtingen bij het opperbevel waren zeer hoog gespannen, vooral omdat dit de enige kans was het front te doorbreken, nu het Franse leger na de Somme en Verdun was leeggebloed. Schaarse reserves stonden klaar om de doorbraak uit te buiten.

Maar de doorbraak kwam niet. Aan alle voorwaarden voor een succesvolle aanval was voldaan en toch eindigde de eerste Franse tankinzet zoals zoveel tankaanvallen in de eeuw daarna zouden eindigen: in een slagveld bezaaid met brandende wrakken. Wat was er mis gegaan?

De reden voor het echec lag in het feit dat de ware situatie niet zo gunstig was als het Franse opperbevel verkoos te



geloven. Het was verstandig geweest dat Estienne had afgezien van een directe zware voorbereidende artilleriebeschieting, maar helaas kon het opperbevel onder leiding van generaal Robert Nivelle niet het geduld opbrengen om het succes van de tanks af te wachten. Tegen het advies van Estienne in gingen tegelijk met de tanks twee hele legers op een veel breder front mee in de aanval. Hun opmars was wel door een beschieting van tien dagen voorbereid. Van een echte verrassingsaanval was dus geen sprake. Het Duitse opperbevel had daarop met name de sector van de tankaanval in de diepte versterkt. En juist in die sector was de vijandelijke artillerie relatief ongedeed gebleven. Op zichzelf zou dat nog niet zo erg geweest zijn. Houwitsers uit die periode waren nog erg

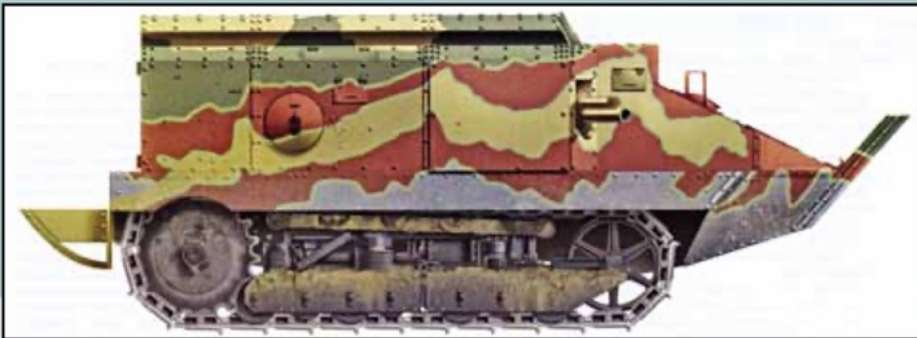
▲ *Schneider tanks die bij Berry-au-Bac door het Duitse artillerievuur werden uitgeschakeld.*

onnauwkeurig. Maar door een ongelukkig toeval had het Duitse luchtwapen juist toen weer het luchtoverwicht heroverd, waardoor de Duitse observatieballonnen niet door de Franse luchtmacht konden worden neergehaald. De waarnemers in de ballonnen zagen de tanks al van verre naderen en corrigeerden het vuur tot het exact op de nauwe doorgangen door de mijnenvelden lag. De Duitse divisiecommandanten raakten enigszins in paniek en gaven opdracht er de volle munitievoorraad tegenaan te gooien en aanliggende sectoren werd om onmiddellijke bijstand gevraagd. Honderden stukken geschut begonnen zo gelijktijdig uitwer



▲ *Schneider tank eerste uitvoering, nog niet voorzien van extra pantsering. Hij deel uit van de 8^{ste} AS en nam deel aan de aanval bij Berry-au-Bac.*

▼ *Deze tank heeft aan de zijkant extra pantsering gekregen. De camouflage is nog heel uitbundig. Vanaf december 1917 werden hier beperkingen aan gesteld.*

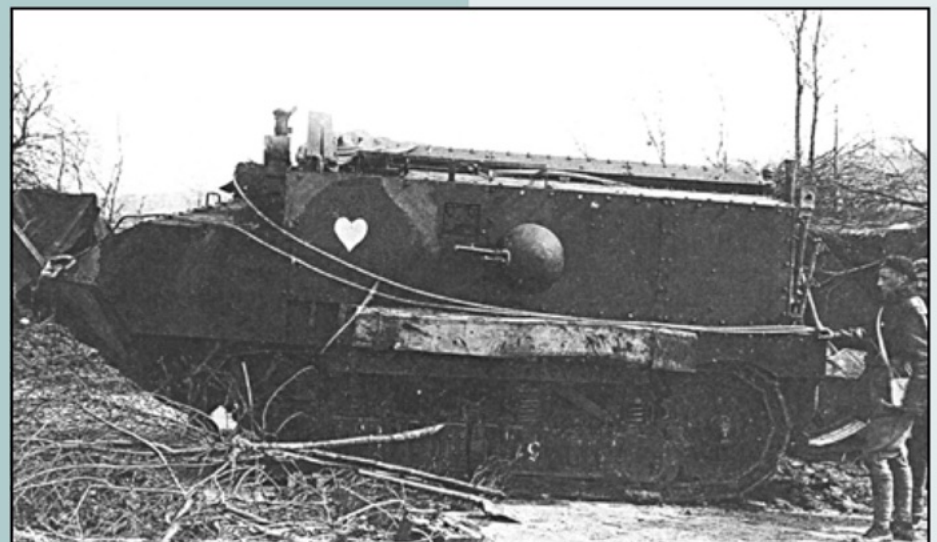


kingsvuur te geven op de colonnes Franse tanks, die moedig doorreden onder dit helse bombardement, waarbij de een na de ander werd getroffen. De meeste AS, zoals de eenheden verwarrend genoeg zelf ook werden genoemd, werden volledig aan stukken gereten nog voor ze echt de eigen linies verlaten hadden. De groep met in zijn midden de tactische bevelhebber van de operatie, Commandant Louis Boscut, bereikte net de Duitse stellingen, toen ook hij sneuvelde toen zijn met een schoppenaas beschilderde tank *Trompe la Mort* een voltreffer kreeg op het dak. Een paar tanks reden kilometers door de Duitse loopgraven om onverrichter zake terug te keren, want de eigen infanterie kon niet volgen. Andere werden door direct vuur van het Duits geschut alsnog uitgeschakeld. Uiteindelijk bleven 76 tanks achter op het veld van eer.

Door de slechte ervaringen van deze slag beseftte de legerleiding dat de Schneider op een aantal kritieke punten moest worden aangepast en alle resterende tanks werden terug getrokken voor het uitvoeren van een aantal ver-

beteringen. De belangrijkste was het verplaatsen van de brandstoftanks. Deze zaten voorin de tank, nog vóór de bestuurder, dus op een heel kwetsbare plaats. Een treffer op die plaats leidde vrijwel onmiddellijk tot het in de brand vliegen van de tank. Door ze naar de achterkant te verplaatsen en met extra pantserplaten te beschermen werd het brandgevaar een stuk minder. Twee andere belangrijke verbeteringen waren het aanbrengen van een elektrische starter en binnenverlichting.

▼ *Een goed beeld van de linker zijkant van de Schneider.*



De Schneider tanks zijn in 1917 nog twee keer ingezet. Op 5 mei waren het in het gebied van de Moulin de Laffaux 19 Schneiders en 12 Saint-Chamonds. Zes tanks werden vernietigd en de operatie werd als een gedeeltelijk succes beschouwd. De Schneiders presteerden aanzienlijk beter dan de Saint-Chamonds, die in het terrein absoluut ongeschikt bleken te zijn. Rampzalig voor een aanvalstank!

De tweede inzet was van 23 tot 25 oktober in de slag bij Malmaison: 38 Schneider tanks en 20 Saint-Chamonds.

Al met al was 1917 dus een teleurstellend tankjaar. De AS (*Artillerie Spéciale*) buitte deze periode van consolidatie uit om de sterkte op te bouwen. Er werden 20 tankeenheden opgericht, genummerd AS 1 t/m 20. Maar de tijd van de Schneider was al bijna voorbij. Er was een zwaardere tank ontwikkeld: de Saint-Chamond. En de beperkingen van de Schneider waren zo pijnlijk duidelijk geworden dat Estienne meteen op zoek was gegaan naar een vervanger en deze ook had gevonden. 1918 zou het jaar worden van de Renault FT-17!

De Schneider kwam in 1918 nog wel in actie, soms in redelijk grote aantallen en soms slechts enkele tanks in een ondersteunende rol voor de infanterie. Wel werd de samenwerking met de infanterie geleidelijk steeds beter.

In de tweede helft van 1918 nam de inzet van de middelzware tanks af, ze



werden steeds vaker vervangen door de nieuwe lichte tank, de Renault FT-17

Projecten

Tussen alle bedrijven door was er ook een verbeterde Schneider tank ontwikkeld, de Schneider CA2. De grootste tekortkoming van het Schneiderontwerp, de onhandige plaatsing van de hoofdbewapening, die niet naar links kon draaien en slechts deels naar rechts, werd ongedaan gemaakt door het plaatsen van een geschutskoepel met 47 mm kanon. De tank kon zo een

een sterkere motor van 100 pk te installeren werd het programma echter aanzienlijk vertraagd. Pas op 24 oktober 1917 werd het prototype bij SOMUA getest. Drie dagen later werd ook deze order geannuleerd. Ook de plannen voor een grotere CA4 van 20 ton met 75mm kanon in een koepel gingen toen voorgegoed in de kast.

Overigens is het onduidelijk wat "CA" eigenlijk betekent. Vermoedelijk was het oorspronkelijk een code voor het derde type (C) in zijn eerste productievorm (A). In de loop van 1916 introduceerde Estienne, die een hekel had aan het Engelse woord "tank", een goed Frans equivalent: *char d'assaut*. Al in 1917 begon men "CA" als afkorting daarvan te interpreteren. Latere historici gaven naar analogie met de projecten de oorspronkelijke tank de naam Schneider CA1, maar die aanduiding komt in de

contemporaine bronnen niet voor. Wel de omgekeerde volgorde: AC.

Een interessanter project werd in januari 1917 uitgevoerd door de ingenieur Boirault die twee Schneider tanks koppelde om zijn idee van een geschakelde tank uit te proberen. Ook dit idee haalde het niet.

Afloop

Al snel schakelden de drie laatste afdelingen AS over op de St.Chamond. Begin 1918 ruilden de overige hun tanks in voor de nieuwe Renault FT-17. De vrijkomende Schneider tanks werden ten dele omgebouwd tot munitievoertuigen, of,

zonder opbouw, tot mortierdrager of transporteur voor de veel kleinere FT-17. Eén exemplaar werd ter beproeving aan het Italiaanse leger overgedragen, dat er vervolgens van afzag er 1500 van te bouwen en in plaats daarvan op basis van de Renault FT-17 de Carro Fiat Tipo 3000 ontwikkelde.

SOMUA maakte echter wel langzaam de hele eerste order vol en liet zo de productie uitlopen tot in augustus 1918. Vermoedelijk zijn er precies 400 gebouwd. Na de oorlog werden de meeste overblijvende Schneider tanks omgebouwd tot bergingstank met een klein hijskraantje op het enkele chassis. Voor het zover was kocht de Spaanse regering in 1922 nog zes van de originele tanks, waarmee een *Batería de Asalto* werd gevormd. Op 6 maart 1923 vertrok die naar Spaans-Marokko om een Berberopstand in het Rifgebergte neer te slaan; op 8 september 1925 werd er de eerste tanklanding uit de geschiedenis mee uitgevoerd. In 1926 gingen de vier overlevende tanks naar de rijsschool in Madrid. Tijdens de Spaanse Burgeroorlog vond de Schneider zo zijn laatste inzet, in Toledo tegen Nationalistische rebellen.



▲ Een goed beeld van de achterkant van de Schneider. De achterdeur bestaat uit twee delen, aan de zijkanten zijn extra pantserplaten aangebracht.

stuk kleiner worden en de romp werd omgebouwd. Zo ontstond een prototype van eigenlijk een heel nieuwe tank met een gewicht van 8 ton. Er werden vijftig stuks besteld, maar die bestelling werd bijna onmiddellijk weer geannuleerd, wellicht omdat de productie te veel te lijden zou hebben van de omschakeling. In maart 1917 volgde een nieuw plan: men behield de oorspronkelijke romp, liet het oude kanon weg en voegde alleen de koepel toe. Ook dit project bleek echter nog te ingewikkeld. Bij de volgende versie werd ook de koepel weggelaten. Het kanon werd naar de neus van de tank verplaatst. Van deze Schneider CA3 werden op 18 mei 1917 400 stuks besteld. Door de wens ook

▼ een Carro de Artilleria Schneider CA1 van het Spaanse leger. Nummer 5 van de 6 geleverde tanks. De bescherming van het kanon was gewijzigd en in de boeg was een opening gemaakt waarin een mitrailleur kon worden geplaatst.



In het pantsermuseum van Saumur bevindt zich het laatste exemplaar van

de Schneider. Het is bewaard gebleven in de Verenigde Staten en later aan de Fransen teruggeven. In 1999 werd het volledig gerestaureerd om in 2000 rij-

dend en wel te kunnen deelnemen aan het jaarlijkse Carrousel.

Ieder jaar op 16 april herdenkt het Franse tankkorps nog plechtig de laat-

ste rit van Commandant Bossut die in zijn *Trompe la Mort* dapper de dood tegemoet reed.

Gegevens

Bemanning	6
Lengte	6,32 m
Breedte	2,05 m
Hoogte	2,3 m
Gewicht	13,6 ton
Pantsering	11,5 mm, later aangevuld met 5,5 mm afstandspantser
Bewapening	1 x 75 mm Blockhaus Schneider kanon 2 x 7,92 mm Hotchkiss machinegeweer
Motor	41 kW Schneider 4 cilinder benzinemotor
Snelheid	8,1 km/uur
Actieradius	80 km



De Schneider tank in Saumur

Bronnen:

- The Schneider tank in action, Yves Buffetaut, RAIDS
- Le Char Schneider, Pascal Danjou, TANK & Military Vehicles
- Les chars Schneider au Chemin des Dames, Yves Buffetaut, Militaria
- Les chars Français a la Malmaison, Yves Buffetaut, Militaria
- Wikipedia

EEN AANVULLING OP HET ARTIKEL: "DE MILITAIRE ILLUSTRATIE VAN DE TAMIYA BOUWDOZEN" IN DE TANK NUMMER 229

DOOR:
TON VAN SLIGTER

De Octopus Tiger II

De foto links toont een Tiger II die werd verwoest in de buurt van Kassel, Duitsland. Hij wordt ook wel aangeduid als de "Octopus



Tiger" omdat de camouflage lijkt op de tentakels en zuignappen van dit dier. Op het frontpantser staat een omgekeerde swastika en, met rode verf, een klein doodshoofdje met gekruiste beenderen van onbekende oorsprong. Deze zouden ook na het uitbranden van de tank



kunnen zijn toegevoegd. Ook valt op hoe de camouflagebanden op het chassis niet doorlopen op de spatborden en de rest van het voertuig. Waarschijnlijk zijn de toren met kanon, chassis en de spatborden afzonderlijk gespoten.

De afbeelding rechts is die van deze tank op de Tamiya bouwdoos. Het is echt een heel realistische weergave van de werkelijkheid.



Modelbouw heeft nog steeds mijn interesse ondanks dat ik al jaren niet meer praktiserend ben. In "mijn tijd", als ik dat zo mag zeggen, moest je een Bergepanther nog zelf bouwen. Engelse voertuigen waren nagenoeg niet verkrijgbaar en airbrush was alleen voor de "specialisten". De simpele enthousiasteling kon al harstikke druk zijn met drybrush en experimenteren met "wassen" en "chippen". Ombouwen deed je zelf. Verlinden zag er mooi uit, maar bood vaak meer werk dan het zou moeten sparen. Ets-setjes kwamen net een beetje opzetten. We dachten toen nog dat onze computer het jaar 2000 niet zou overleven.

Op een gegeven moment ging mijn interesse steeds meer naar echte voertuigen. Vooral ook omdat de HTS was afgerond en er werk kwam wat centjes opleverde en er dingen mogelijk gingen worden. Inmiddels zijn er al verschillende voertuigen door mijn handen gegaan en het blijft leuk.

Echter de link met de modelbouw is nog steeds niet verdwenen, getuige het laatste experiment.

Ik was bezig met de reparatie van schade aan het voorste randje van een scherm van een BMW motorfiets uit 1938. Mooi ding, maar hij had wel "au" gehad. Randje in vorm gebogen, paar uurtjes zitten kloppen om het uit te deuken; het werd wel weer wat. Om het echt strak te krijgen zou ik er in principe vervolgens een laagje tin over solderen. Dat gaat veel mooier dan plamuur, zo werd het vroeger ook gedaan. Het buigt mee met het plaatwerk dus scheurt niet, gaat niet loszitten; perfect zo. Echter, daarvoor moet je de boel tot zo'n 300 graden opstoken. En dit was een reparatie aan een mooi gespoten en gelakt voorscherm, tevens voorzien van witte biezen die heel lastig zijn om netjes nieuw aan te brengen. Dus helemaal kaal stralen en opnieuw spuiten was niet echt een optie. Met heet stoken zou de rest van de lak ook verloren gaan.

Dan toch maar plamuren, hoewel ik daar een hekel aan heb.

Autoplamuur moet je eerst mengen met een harder. Op twee plamuurmessen heen en weer kneden en dan aanbrengen. Ik had er ietsje te veel harder in zitten (het bij te werken plekje was ook maar klein) en het mengsel begon vrij snel uit te harden. Daarbij merkte ik dat het gaat korrelen. Er ontstaan een soort kneedbare vlokken met korrels eraan. "Dat lijkt wel een struik!"

De volgende dag een stukje afvalhout gepakt en dwars erover met een beitel een beetje de vorm van een weggetje uitgestoken. Toen de plamuur aangebracht, weer met iets te veel harder. Toen het nog dik en zacht was kon ik het zandpaadje maken. Bandensporen



bermen eerst zwart, dan een beetje wild donkergroen en steeds lichter groen. Hier en daar een grijs en geel plukje om niet alles in één kleur te hebben.

Op zich best een grappig resultaat, denk ik. En de humor is dat alles met één materiaal is gemaakt in nog geen 30 minuten. Je kunt wel hele mooie struikjes kopen van een duur merk en met ingewikkelde mengsels van chemi-



werden gemaakt met twee jeep wieljes op een tandenstoker. Het profiel werd lichtjes ingesmeerd met vaseline om de plamuur niet aan het profiel te laten hechten.

Toen ging het korrelen; snel wat "kwatsen" naast het weggetje gesmeerd, beetje wroeten en spelen en, zie het resultaat. Een diorama in een half uurtje klaar voor schilderen. De weg eerst donkerbruin, dan steeds droger en lichter drybrushen met zandkleur. De ber-

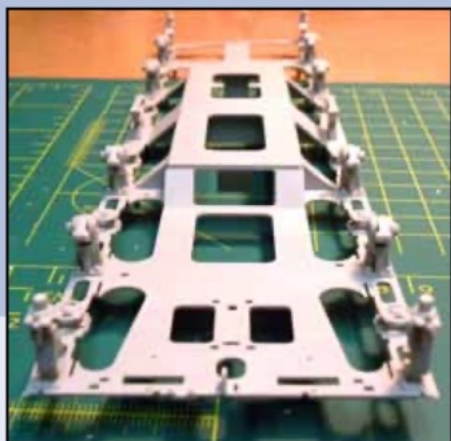
sche rommel een perfect zandpad maken, maar daar ging het niet om. Dit voelde weer als in "die tijd". Kost niks en je kunt er van alles mee doen. Als was het maar voor het experiment. Modelletje er op wat ik 18 jaar geleden in elkaar gefriemeld heb: klaar !

Toch grappig. Hoewel ik moet bekennen vanmiddag toch weer aan de BMW te gaan werken.

Ton



Nu de loop aan het drogen is, en ik daar dus even niet verder mee kan gaan, is het tijd voor de wagons. Ik begin volgens tekening op bladzijde 12 bij plaatje 1. Ik maak meteen maar twee onderstellen omdat deze aan elkaar gelijk zijn. Ik heb eerst een paar sinkholes gevuld omdat die misschien later zichtbaar zouden zijn. Voor de rest geen noemenswaardige problemen, alleen moet je er voor zorgen dat de onderdelen aangegeven met [[a]] en [[b]] kunnen blijven bewegen.



Als je de bladveren gaat monteren is het handig om alle onderdelen los te maken en ze op een papiertje te leggen wat corresponderend is genummerd. Als de veren goed

hebt gemonteerd kunnen ze iets bewegen. Dat is nodig om ze allemaal de rails te laten raken. Op bladzijde 13 kan je de lucht tanks gewoon plaatsen, die zitten niet in de weg. De remhouders worden hier ook gemonteerd. Ook hier heb ik alles los gemaakt en op een genummerd



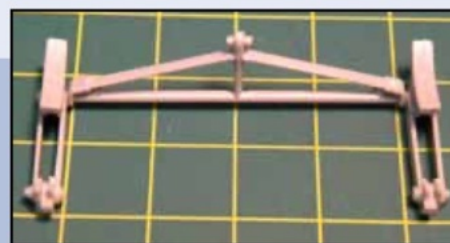
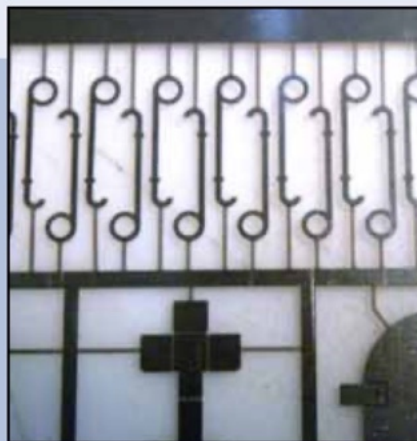
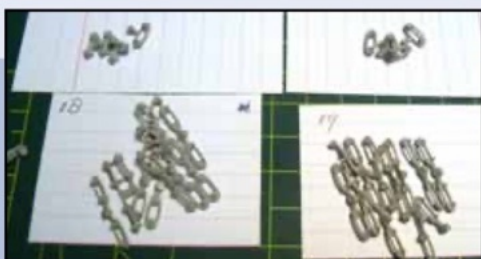
papier klaar gelegd.

Het is verstandig om de onderdelen H2, H19, H3 en H6, H19, H7 en H8, H19, H5 eerst in elkaar te zetten en dan pas op onderdeel H4 te schuiven. Ik heb niets vast gelijmd op onderdeel H4, als dit kan blijven bewegen is het makkelijker om straks alles tot een geheel te maken.

Deze buisjes moeten dus ook op alle remklauwen aan de buitenzijde. Let goed op hoe deze gemonteerd worden. Ja, ze hebben een voor- en achterzijde.

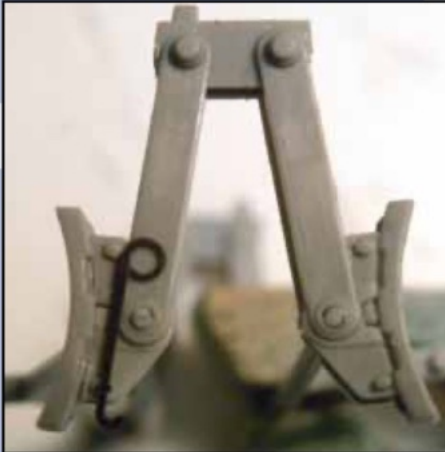
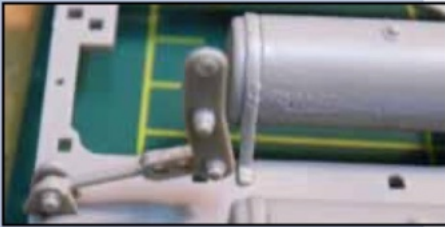
Op bladzijde 14 staat een fout. Onderdeel G17 moet onderdeel H1 zijn, wat ik wel alvast kan vast lijmen. De wielen kunnen in elkaar; let wel op, ze moeten kunnen blijven draaien.

Op bladzijde 15 heb ik de onderdelen H14, H10 en H14, H9



Nu komt ook het eerste PE aan bod. Op de K-5 zit op de remklauw een buisje om, denk ik, zand op de rails te deponeren (wit omcirkelt).



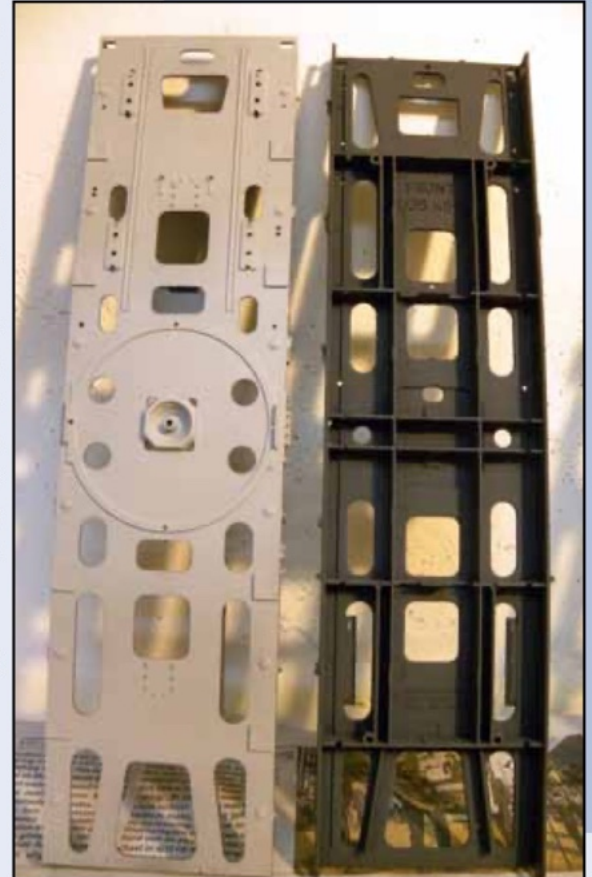


ook vast gelijmd, deze zitten ook niet in de weg. De onderdelen J36, J38, J32 en J31 lijm ik ook in elkaar en plaats ze op de onderwagen. Verder maak ik alleen nog de onderdelen H21 los. De rest van wat ik nodig heb laat ik

aan het gietraam zitten. Zo kan ik ze niet kwijt raken en kan ik ze makkelijk verven. Ik heb nu een aardige verzameling onderdelen die ik eerst ga schoonmaken en ontvetten zodat ik ze kan gaan airbrushen.

Als dat gebeurd is heb ik dit aan klare onderdelen liggen. Wel moeten de hechtvlakken nog worden schoongemaakt voor ik verder kan gaan met de definitieve assemblage van het onderstel.

In de volgende TANK ga ik weer verder.



Een Iraakse MT-LB w ZU-23-2, vóór en na de strijd.
Foto's via Alex van Riezen.





6 JUNI 2014, D-DAY + 70 JAAR

DOOR: ALEX VAN DE WETERING
MARCEL VON HOBE
TIM BÖHME

DAG 4:
Vandaag is het DÉ dag.

Vooraf was er al veel onduidelijkheid over de toegang tot het gehele Normandië gebied. Een maand ervoor werd plotseling gesproken over toegangspasjes. Je kon via de camping stickers aanvragen waarmee je door het gebied kon rijden. Omdat Alle belangrijke mensen op deze wereld vandaag naar Normandië zouden komen waren een aantal grotere wegen afgezet.

We hadden vooraf al ingecalculeerd dat we vandaag de camping mogelijk niet af zouden komen. We besloten in de morgen rustig aan te doen en gewoon maar te proberen naar Arromanches te komen. We namen de echt kleine binnenwegen en konden op die manier toch best ver komen. Zo kwamen we onderweg langs Longues-sur-Mere met zijn grote bunkercomplex.

Op het kampement bij de bunkers spraken we Hanno Spoelstra. Hij liet ons trots zijn Ford F15A zien; net als zovele van de aanwezige voertuigen, was hier nog druk aan gesleuteld in weken, dagen en nachten in de aanloop naar D-Day70 (▼). De Ford is al 14 jaar in zijn bezit en had sindsdien niet meer gelopen. Hij moest voor D-Day nog wat opgefrist en technisch nagelopen worden om veilig op transport naar Frankrijk te gaan.

Hanno vertelde hoe hij die middag op zoek wilde gaan naar 'Kangaroo Field'. Daarover straks meer.



▲ Een door een Tsjech super gerestaureerde Austin Tilly

▼ Een Diamond T 968



▲ Eén van de vier grote bunkers in Longues-sur-Mer



▼ Een Chevrolet F60L





Na een korte rondgang langs de bunkers en de voertuigen op het veld horen we vliegtuigen. Het zijn twee V-22 Osprey's en een iets dat verdacht veel lijkt op de Amerikaanse presidentiële helikopter. Waarschijnlijk Obama op weg van de Amerikaanse begraafplaats naar de grote herdenkingen in Ouistreham.

We wilden toch proberen naar Arromanches te komen. Daar zou een grote voertuigmeeting op het strand zijn. Via de sluip-door-kruip-door-weggetjes konden we toch aardig in de buurt komen. We parkeerden in een veld en hebben de rest op de fiets afgelegd.

We waren eigenlijk nét te laat

voor de grote bijeenkomst. Wel konden we zien hoe een aantal voertuigen van het strand de boulevard opreden. Mooi gezicht hoe ze langs een geparkeerde Valentine, Sherman M4A1 en PzKfw. II reden (alle drie afkomstig uit Saumur).

Op het strand stond echter nog steeds een ruime sortering aan voertuigen. We hebben veel foto's kunnen maken. Het meest bijzondere was waarschijnlijk de Sherman BARV. Zeker zo op het strand, waar hij toch eigenlijk ooit voor gemaakt was.

Ook stonden er twee Scammels op het strand. We kenden ze al want het waren de twee van onze camping. In een gesprek hoorden we waarom de vlag (**onder rechts**) zo bijzonder was. De vlag was van de vader van een leraar



van een lagere school in Engeland. Hij was kapitein geweest op een Motor Gun Boat (◀) die tijdens D-Day werd ingezet. In de top van de boot hing deze vlag. De eigenaar van de Scammel had vroeger bij de leraar in de klas gezeten en werd gevraagd de vlag op D-Day op het strand te voeren.





▲▲ In gesprek met de man die op een LST gediend heeft.

▲ Een LST in Normandië. Hier worden gewonden aan boord gebracht, op weg naar Engeland in 1944.

Hanno belde. Hij had 'Kangaroo Field' gevonden. Alex wist wat dat betekende en stelde voor toch even terug te gaan. Daar aangekomen stelde Hanno voor met ons in zijn Ford naar het veldje te gaan om ons het te laten zien.

We reden het kampement af maar werden tegengehouden. Er werd gevraagd of wij een paar veteranen wilden rondrijden rond het dorp. Eh, JA, natuurlijk. Er werden vervolgens 5 Amerikaanse veteranen in de truck gehesen. Het waren vrolijke mannetjes in verschillende uniformen. Al snel kwamen de verhalen los.

De één (▲) vertelde hoe ze 's morgens Obama een hand mochten geven. Het bewijs daarvoor zag ik een paar dagen later toen ik het 8-uur Journaal van die dag terugkeek. Daar stond hij, Obama's hand schuddend. Daarna vertelde hij hoe hij vijf jaar daarvoor Obama ook ontmoette. Hoe hij daarbij bijna door de Secret Service werd afgevoerd. Hij had met zijn vinger Obama in de rug geprikt, om zijn aandacht te trekken. En als je iets níet moet doen . . . dan is het wel de president aanraken!

Ik raakte in gesprek met de 90-jarige Marine man in de groep. Hij vertelde wat hij zoal meemaakte op zijn LST (Landing Ship Tank - ook wel 'Large Slow Targets' genoemd). Bijvoorbeeld hoe ze over een mijn voeren, waardoor het schip dat achter hen aan kwam ontplofte. De LST's waren namelijk voorzien van een soort ring onder de waterlijn die mijnen wegdrukte waardoor ze niet ontploften. Ook vertelde hij hoe hij met krijgsgevangen en later vele gewonden terugvoer naar Engeland. Op die manier voer hij in die tijd 29 keer tussen Engeland, Normandië en Le Havre.

De rit duurde maar kort. De veteranen waren dankbaar voor de belevenis en ik hoorde de 90-jarige veteraan nog zo zeggen dat hij zelf wel uit de truck kon springen.

Na het afscheid stapten we opnieuw in om naar 'Kangaroo Field' te rijden. Eenmaal aangekomen stonden we oog in oog met een weiland! Hanno verteld:

De Canadezen hadden bij de landing op D-Day, Amerikaanse M7 Priests bij zich. Dit omdat de Sextons die ze eigenlijk zouden krijgen nog niet beschikbaar waren. Na een zoektocht van twee jaar was het veldje gevonden waar de Canadezen hun Priests ingeleverd hadden. Daarna hadden ze in een veldje verderop hun Sextons uitgereikt gekregen. De Canadezen konden op dat



► Hanno verteld over Kangaroo Field. V.l.n.r.: Alex, Hanno, Marcel en Tim.





▼ Met het veld op de achtergrond maken we nog een foto met de vlag van het 1st Armoured Carrier Regiment en rijden we terug naar het kampement.

moment niets met die Priests. Ze konden echter wél gepantserde personele transportvoertuigen gebruiken in de opmars door Normandië, en daarna. Om die reden werden binnen een aantal weken, de 105mm kanonnen uit de Priests gehaald en werden extra pantserplaten toegevoegd aan de voertuigen. Daarbij ontstond de 'Kangaroo'; de eerste gepantserde personele carrier. Hier in dit veld ontstond dus feitelijk een grote werkplaats.

De voertuigen werden snel voorzien van een bemanning uit verschillende artillerie eenheden en nieuwe manschappen. Voordat zij er erg in hadden werden ze al ingezet. En met succes. Ze werden gebruikt in de buurt van Rouvre op de weg naar Falaise. Daar hebben ze een belangrijke bijdrage geleverd bij het ontstaan van de "Pocket

Of Falaise". De insluiting van duizenden Duitse soldaten.

Waarom was het ontstaan van dit voertuig nu ook voor ons zo belangrijk. De 1st Canadian Armoured Carrier Regiment werd opgericht. Die eenheid werd later ook op meerdere plekken ingezet bij de bevrijding van Nederland. Dat was echter niet meer met deze Priest-Kangaroo's maar met later verkregen RAM-Kangaroo's. Vandaar ook dat er in Mill één van deze RAM-voertuigen als monument staat en niet een Priest.

Nog een fijn ritje terug met de Ford en daarna terug naar de camping. We keken, rond de bbq, terug op een zeer mooie dag. VEEL beter als we vooraf hadden gedacht.

DAG 5:

Ook de vijfde dag weer vroeg op. Even wat eten, kopje koffie en 'Here we go!'. Wat zijn de plannen. Eerst naar de Amerikaanse begraafplaats waar we hopen dat het er nog niet al te druk is.

Altijd indrukwekkend al die witte kruizen. De dag ervoor werd er nog een grote herdenkingsceremonie gehouden. Daarvoor was een enorm houten vloer bedekt met rode



vloerbedekking gebouwd. Die waren ze nu aan het afbreken. Toch liepen er nog veel veteranen rond en was het er erg druk.

Bij het verlaten van de begraafplaats

kom je op een rotonde langs het nieuwe Overlord Museum.

Het was er erg druk maar we besloten toch een poging te wagen binnen te komen. Dat lukte. Het is een museum in de 'experience'-stijl. Dat wil zeggen dat de tentoongestelde voertuigen, uniformen en attributen in een aantal grotere of kleinere diorama-settings zijn uitgestalt. Zo zien we onder andere een stukje strand met een landingsboot, een halftrack en een Sherman. Ook zien we een bevoorradingsvoorstelling

met veel kisten, een DUKW en een Canadese Ford. De topstukken waarvoor velen het museum zullen bezoeken is een Duitse werkplaats inclusief Panther en Fries-kraan, een FAMO, een SdKfz. 251 en 250, een PzKfw. IV en een V3000-Maultier. Die laatste is te zien met het originele Falaise bord waarbij hij is 1944 op een foto is te zien. Verder zijn er nog meer mooi stukken te zien die





een bezoek zeker de moeite waard maken. Reken er wel op dat de voertuigen veelal achter plastic staan opgesteld (dat zou echter ook alleen voor de grote toeloop van toeschouwers tijdens D-Day kunnen zijn geweest) maar dat ze vooral vrij spaarzaam belicht zijn. M.a.w. het is er donker.

Volgende keer meer.



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 beschikbaarheid!
- Lage verzendkosten: wij vershippen 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





Hoeveel lol be-
leef je eigenlijk
aan het bouwen
van een model?

Die lolligheids-
factor verschilt

per fabrikant en per model, maar
krijgt in recensies zelden aandacht.
Wij gaan dit meten aan de hand van
één criterium: alles wat de (voorkant
van de) doos ons belooft, moet het
waarmaken. Krijgt het model een
pluim - of lik op stuk?



Ik heb wel wat met rariteiten: ik word
altijd wild als ik zie wat voor vreemde
constructies er zijn bedacht die soms,
bijna toevallig, ook nog werkten. Zo'n
vreemd ding is de Aerosan. Een soort
koelkast op ski's, met een neus als een
olievat. Onbewapend, het venijn van
deze Aerosan zit 'm in de staart: een
hakselmolen die ze van een vliegvluig
hadden gestript. Die maakte waarschijn-
lijk een teringherrie en produceerde
zo'n enorme sneeuwpoederwolk dat de
witte camouflage er niet meer toe deed.
Een tik met zo'n houten propeller kwam
nog flink aan. Niet voor niets maken
rood-wit gestreepte stokkies standaard
deel uit van deze constructies: voorbij
die stokkies gaf de fabrikant geen ga-
ranties meer.

De groeten van 'Drat'

Wat zit er allemaal in de doos en vooral:
wat voor voorpret zullen we beleven?
Weinig. Mijnheer Ace maakt bouwbe-
schrijvingen die ook na vijf keer
bekijken verrassingen opleveren, vaak
nadat 't ding al bijna af is. Zo heb ik de

voorkant binnenstebuiten vastgelijmd
en de zijdeur achterstevoren. Ik heb dat
laconiek geschaard onder: 'er ging in
het echt vast ook wel eens wat mis'. Je
moet toch wat. (►)

Gelukkig zijn de aan te bouwen onder-
delen steeds grijs gemarkeerd, zodat je
zeker weet dat je geen stap overslaat.
Of wacht, nee, toch wel. Of toch niet,
dat hangt van je standpunt af.

Verder vindt mijnheer Ace dat hij niet
alle kabels en spijlen hoeft te leveren.
Bij sommige onderdelen staat doodleuk

'Wire' of 'Drat' plus een
diameter. Die mag ik zelf
gaan maken. Pure luiheid
van de fabrikant. Dan riep
mevrouw Ace bij het na-
kijken van de kit: 'Schat,
ik mis wat stukjes' en
tekende mijnheer Ace
snel even 'Drat' op de
bouwbeschrijving bij.

Ook zitten vaak tere on-
derdelen met dikke pun-
ten aan de gietmal vast. Verwijderen
kost enorme ellende en verdomd dat
die plek vol in het zicht zit! Toen ik on-
derdeel 9 probeerde te fatsoeneren,
dacht ik: misschien is mijnheer Ace in
zijn jeugd eens door een modelbouwer



Onderdeel 9: krijg dat maar 'es netjes.

aan de keukentafel vastgeplakt. Zoiets
schijnt je je leven lang bij te blijven.

Tot slot drijft ook mijnheer Ace de prijs
van zijn model op met foto-etch onder-
delen. Ook al zijn die totaal niet nodig,
leveren ze vooral problemen op en stel-
len ze niks voor. Bij de Aerosan is dat,
hou je vast: een zijdeur! Inclusief losse



Dit heet in vaktermen "past niet"

Die deurklink, die vond ik een half uur na
't uitsnijden terug op m'n nagelriem. Extra
punt als je 'm kunt aanwijzen.

deurklink ter grootte van een ondervoe-
de vlo met anorexia. En dat is niet
omdat een ander Aerosan-model op die
plek géén deur heeft. Gelukkig zijn wij
modelbouwers allemaal apegel op foto-
etch: foto-etch, daarvoor kun je ons 's
nachts wakker maken, zonder foto-etch
lusten wij onze pap niet, onze trots en
glorie heet foto-etch. Toffe jongen, die
Ace!

Liefhebbers van tocht hier?

Uitgangspunt bij het bouwen: niets toe-
voegen, niets weglaten maar maken
wat er in de doos zit. En dan kijken wat
er gebeurt.

Het model bestaat uit drie hoofddelen:
de motorconstructie, de cabine, de
ski's. Het spel begint met de motor. Hier
scheelt het echt stukken als je geen
verstand hebt van motoren. Dan is het
devies: plak 't maar ergens op, er kijkt
toch niemand naar. Heb je er wel ver-
stand van, breng dan eerst dingen die
niet stuk mogen naar een andere ka-
mer. Dit fenomeen ken ik ook van de
kanonnen van mijnheer Ace: echt pas-
sen doet 't niet, als het zo om en nabij
aan elkaar blijft hangen, ben je allang

blij. Onze vriend 'drat' komt weer even langs ('hallooo!'), maar wat we met hem moeten: ik weet 't nog steeds niet. Of je de hele constructie correct op 't model krijgt, is een kwestie van geluk. Had ik even geluk!

De cabine is basaal en simpel. Toch miste ik dus de hint van de bouwbeschrijving over hoe de voorzijde er echt op moest. Maar ja, dan moet zo'n beschrijving maar duidelijker spreken. Zelfs hier willen de onderdelen, toch de grootste en makkelijkst te bouwen, niet helemaal lekker op elkaar. Het motto van Aerosan-piloten: 'wie niet van tocht



houdt, blijft maar thuis'.

Dikke gietpunten aan tere onderdelen, en dan ook nog eens op zulke onhandige plaatsen!

En binnenin gebeurt dus niks. Misschien stond zo'n Aerosan erom bekend dat je achterin makkelijk een huiskamerpiano kon neerzetten en bespelen, ik weet 't niet.

De skiconstructie is rechttoe-rechtaan en nog verrassend gedetailleerd, al vragen de steunen wat extra snijwerk - terwijl 't al zo broos is! Wel leuk dat er een reserve ski op 't dak gezet kan worden, en een reserve propeller tegen

de zijwand van de cabine. Maar hier was wat bevestigingsmateriaal (uit foto-etch bijvoorbeeld) weer wél de moeite waard geweest!

Een bijzonder modelletje

Gek hè, maar na al die ellende is het eindresultaat meer dan de moeite waard. Het is bijzonder, het detail is overtuigend en er is genoeg om naar te kijken. Die motorconstructie achterop hééft wat, ook als je geen verstand van motoren hebt. Ik heb 'm nog niet geschilderd, maar dat zit wel snor.

Alleen, mijnheer Ace - en nu kijk ik u even recht in de ogen - : dat is allemaal eigenlijk ondanks uw model. U heeft een doosje op de markt gebracht dat weinig rekening houdt met mij als consument, de productie is afgestemd op úw gemak, niet het mijne. Met name de gietpunten zijn een crime. Laksheid, kwestie van nadenken.

Vuistregel: als Airfix 't dertig jaar geleden al snapte, dan moet jij je in een hoekje hartstikke gaan zitten schamen.

De keus voor het model verdient een dikke plus, maar hoe u uw doelgroep benadert een stevige min. U biedt alleen bouwers een uitdaging die er lol **Eindresultaat met overbodige foto-etch.**

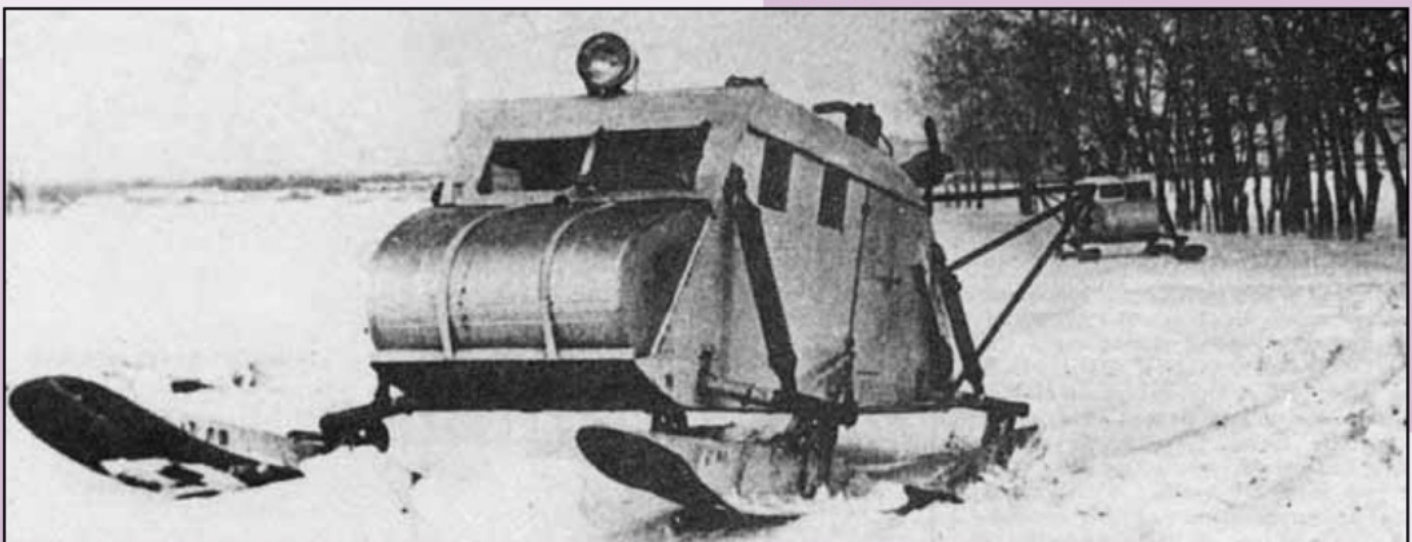


in hebben om een model te verbeteren, die 't vak beter in de vingers hebben dan mijnheer Ace. Voor anderen is het soms frustrerend en áltijd nodeloos ongemakkelijk.

Plaatje op en model in de doos komen prima overeen en we houden er een heel bijzonder modelletje aan over. Maar qua bouwgemak moeten we toch een stormwaarschuwing afgeven. Sneeuwstorm, welteverstaan.



En zo zet ik 'm in de kast: out-of-the-box maar toch mét zelfgemaakte stuurkabels. Het dak zit er op deze foto - zie ik nu - verkeerd om op, maar die heb ik los gelaten omdat ik misschien nog een binnenwerkje maak. Als 't een keer sneeuwt.



SCALE MODELS AND ACCESSOIRES

Nieuw op de site:



"6 kleuren" verfsets

**verf**

vernis



"3 kleuren" verfsets voertuigen



SMART SET

mig **NATO colors**
 model kits for Scale Models and Dioramas

1

A-109-004 NATO Dragon
 A-109-003 NATO Dragon
 A-109-002 NATO Dragon

8 850074 607110



17nd. x 3 pcs

A 3000 71 16

www.migmodels.com

“3 kleuren” verfsets vliegtuigen



pigmenten



THE WEATHERING MAGAZINE



KIJK SNEL OP

www.scale-world.nl