

KIT

139

3/2005

PUBLICATION TRIMESTRIELLE
DRIEMAANDELIJKE UITGAVE



INTERNATIONAL PLASTIC MODELLERS' SOCIETY

**AIR MODELS
CLUB SPECIAL**



- *Belgian Civilian Fokker D.VII, 1/72e*
- *Jeep SAS "Europe", 1/35e*
- *Belgian A.F. Percival Pembroke, 1/72e*
- *Cointet Gate, 1/35e*
- *Jiri Silhanek*

Walk Around : Jeep SAS

VOOR • MODELBOUWERS • DOOR • MODELBOUWERS
POUR • DES • MAQUETTISTES • PAR • DES • MAQUETTISTES

BEHEERRAAD
CONSEIL D'ADMINISTRATION

Nationaal Voorzitter - Président National

Didier WAELKENS
Esdoornlaan 33
1850 GRIMBERGEN
Tel/Fax: 02/251.33.10
E-mail: didier.waelkens@skynet.be

Secretaris - Secrétaire

Patrice DECHAMPS
Rue Flanière 140
6043 RANSART
GSM: 0477/47.69.51
E-mail: millesime2@caramail.com

Schatbewaarder - Trésorier

Ledenbeheer - Gestion des membres

Christian PERBAL
Rue des Peupliers 7
6700 ARLON
Tel: 063/22.26.70
GSM: 0478/42.21.81
E-mail: cperbal@hotmail.com

Foreign Liaison & Webmaster

Filip FRAEYMAN
Sint Janstraat 4
8650 MOORSELE
Tel: 056/40.06.30
E-mail: filsoft@pandora.be

Stand IPMS BELGIUM

Randy GENTENS
Heidebergstraat 12
3010 KESSEL-LO
Tel/Fax: 016/25.77.24
E-mail: randy.gentens@skynet.be

Documentatiedienst BIBLIOKIT

(Buitenlandse IPMS-publicaties)

Service Documentation BIBLIOKIT

(Publications IPMS étrangères)

Bernard MAITREJEAN
Rue des Magnolias 4
6030 GOUTROUX

Coördinatie - Coordination

National Convention

Jean-Pierre CODDRON
Houthulstboslaan 10
1970 WEZEMBEEK-OPPEM
Tel/Fax: 02/731.64.86
E-mail: Jean-pierre@Coddron.net

Hoofdredacteur KIT a.i.

Rédacteur en Chef KIT a.i.

Layout & Design a.i.

Didier WAELKENS

Redacteurs

Jean-Claude HEURTER & Michel POURBAIX

Make & Take

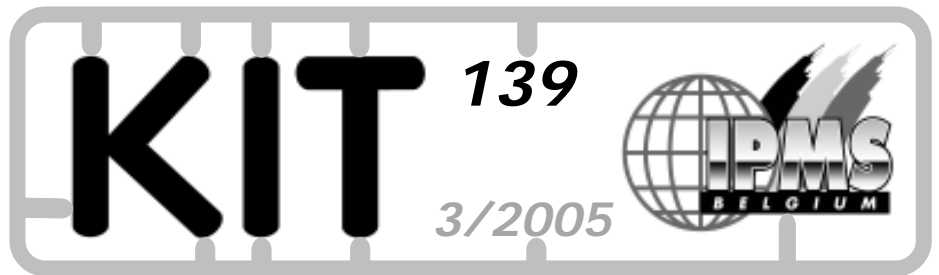
Marc DEBOECK
E-mail: marc_deboeck@skynet.be
Tel: 02/253.18.52.

ALL CONTENTS STRICTLY COPYRIGHT

NIETS uit de inhoud van dit blad in zijn geheel of gedeeltelijk, foto's, tekeningen of artikels, mag worden overgenomen zonder schriftelijke toestemming van de auteurs. De verantwoordelijkheid voor de teksten berust uitsluitend bij de auteurs.

La reproduction en tout ou en partie des articles, plans et photos publiés dans ce magazine est formellement interdite sans l'accord écrit des auteurs. Les articles de la revue paraissent avec leur lacunes ou leurs inexactitudes - sous la seule responsabilité de leurs auteurs.

<http://www.ipms.be>



INTERNATIONAL PLASTIC MODELLERS' SOCIETY

VOLUME 35 No 3

DOOR MODELBOUWERS • VOOR MODELBOUWERS

Driemaandelijkse uitgave gratis verstrekt aan de leden van IPMS BELGIUM v.z.w.

PAR DES MAQUETTISTES • POUR DES MAQUETTISTES

Publication trimestrielle distribuée gratuitement aux membres de l'IPMS BELGIUM a.s.b.l.

ISSN 1780-9754

INHOUD

SOMMAIRE

Air Models Club Special

- 4 Redactioneel - Editorial
- 6 Belgian Fokker D.VII in Civilian Clothes, *Jean-Marie DENONCIN*
- 24 What's Up Rob ?
- 25 Jeep SAS Type "Europe", *Vincent VANHUYSSSE*
- 30 Jeep SAS Walk Around, *Vincent VANHUYSSSE*
- 33 Help
- 34 Belgian Air Force Percival Pembroke (Part 1) Special Hobby 1/72e, *Patrick LAURENSIS*
- 42 The Cointet Gate, *Jean-Paul VINGERHOED*
- 45 Agenda
- 46 Jiri Silhanek, *Jean-Paul VINGERHOED*
- 50 Bibliokit
- 51 National Convention 2005 Photo Report

Uitgave - Parution
KIT 140
Jan 2006

LIDGELD / COTISATION / MEMBERSHIP FEE 2005

+ 18 jaar / ans	25 EUR
- 18 jaar / ans	18 EUR
Buitenland / Etranger / Foreign	30 EUR
Familie / Famille / Family	5 EUR
<i>per extra lidkaart / par carte supplémentaire / per additional membership card</i>	

REKENING - COMPTE - ACCOUNT

FORTIS: 210-0251354-79

IPMS Belgium - 1180 Brussels

IBAN: BE58 2100 2513 5479

BIC: GEBABEBB

HAYEZ
PRINCES SINCE 1780
www.hayez.be

DE BELGISCHE FOKKER D-VII ... IN BURGERKLEREN



O-BEBE & O-BILL
© Coll. G. Destrebecq
via J. Schelfaut

LES FOKKER D-VII BELGES ... EN LEUR ROBE CIVILE

Vermits de geschiedenis het begin is van de toekomst, stellen wij voor om te beginnen bij het verhaal van ons onderwerp tijdens zijn Belgische migratie.

Een beetje geschiedenis

November 1918 !!! De oorlog die door sommigen de “Grote Oorlog” of “De laatste der oorlogen” wordt genoemd loopt ten einde na vier jaren chaos en slachtpartijen. Een van de gevolgen van deze eerste wereldwijde confrontatie is de totale metamorfose van onze burgermaatschappij. Dat is nog duidelijker op het gebied van het vliegwezen, dat ons speciaal interesseert. Is het in 1914 met moeite aan het opkomen, in 1918 zal het volwassen worden en tonen waartoe het in staat is.

In 1914 is de luchtvaartconstructie beperkt tot enkele firma's die toestellen in kleine aantallen produceren. Die zijn bijna altijd op bestelling en met zeer veranderlijke kwaliteiten en prestaties. Ze zijn bijna uitsluitend bestemd voor “sportlui” die wat gek zijn en vooral de bedoeling hebben om bekend te worden door records te breken, wedstrijden te winnen tijdens grote meetings. Ze willen zich vertonen aan het grote publiek met, voor sommigen, een grote voorkeur voor het vrouwelijk geslacht. Zo duiken er grote namen van het vliegwezen op: Garros, Lathan, Blériot in Frankrijk, maar ook bij ons met Baron Pierre de Caters (Belgisch brevet van piloot nr 1), Ridder Jules de Laminne of Hélène Dutrieux (eerste vrouwelijke piloot in België en eerste vrouw ter wereld met een cross-country vlucht tussen Blankenberge en Brugge) en nog talrijke anderen.

De behoeften van de oorlog en de talrijke toepassingen die

L'histoire étant le commencement du futur, nous vous proposons donc de commencer par celle de notre sujet lors de sa migration belge.

Un peu d'histoire

Novembre 1918 !!! La guerre que certains vont surnommer «La Grande» ou «La Der des Der» s'achève après plus de quatre ans de chaos et de boucheries. Une des conséquences de cette première confrontation mondiale est la métamorphose totale et complète de la société civile. Au niveau de l'aviation, notre point d'intérêt, cela se marquera d'autant plus. En effet, celle-ci à peine naissante en 1914 deviendra en 1918 adulte et montrera alors tout ce dont elle est prometteuse.

En 1914, la construction aéronautique est confinée à quelques firmes construisant des appareils en petites quantités, presque toujours à la demande, aux qualités et fonctionnement très aléatoires et variables. Leur usage est presque exclusivement réservé à des «sportsmen» un peu fous dont les buts sont surtout de se faire connaître en battant des records, remportant des concours lors de grands meetings et surtout, en se montrant à la masse des gens avec, pour certains, une préférence marquée pour la gent féminine. Ainsi sont apparus de bien grands noms de l'aéronautique : Garros, Lathan, Blériot en France, mais aussi chez nous avec le Baron Pierre de Caters (brevet de pilote belge n° 1), le chevalier Jules de Laminne ou Hélène Dutrieux (première femme pilote en Belgique et première femme au monde à survoler la campagne avec un vol entre Blankenberge et Bruges) et bien d'autres.

Les besoins de la guerre et les multiples applications que

Jeep SAS

type "Europe"

De Willys MB of Ford GPW, zijn tweelingbroer, is een van de meest markante voertuigen uit de Tweede Wereldoorlog. De jeep (G.P.: General Purpose) behoorde tot de uitrusting van het merendeel van de geallieerde legers en nam als dusdanig deel aan bijna alle veldslagen. Dank zij zijn gekende alle terrein kwaliteiten en zijn stevigheid werd hij legendarisch.

Er werd van alles getest op de jeep, gaande van de vliegende jeep tot de half-track jeep zo langs de gewapende jeep. Het is trouwens deze laatste versie die we hier gaan beschrijven.

Basisidee

Het SAS lid David Stirling lanceerde begin 1942 lange afstand raids in het Midden Oosten. Hij beschikte op dat ogenblik over de zware Chevrolet 30 cwt zonder enige bewapening. Voor zulke operaties had Stirling een lichter voertuig nodig, met een goede autonomie en dat bestand was tegen de moeilijke woestijncondities. De Willys kwam juist op tijd. Stirling krijgt zijn eerste jeeps in juni 1942; de modificaties zullen niet uitblijven.

De jeeps worden uitgerust met een condensator om het water te recupereren dat uit de radiator verdampt. Een zandfilter komt er ook bij. Wat de bewapening betreft, zoekt Stirling een wapen met hoge schietcadans. De stocks van de RAF lopen over van Vickers .303 K-Guns die op de oude Gloster Gladiators waren gemonteerd. Soms beschikt de voorste schutter over een Browning .50. De woestijn-SAS heeft geen



Belgian SAS, Coll. V. Vanhuyse

La Willys MB ou Ford GPW, sa jumelle, est un des véhicules les plus marquants de la Deuxième guerre mondiale. La jeep (G.P. : General Purpose) équipa la plupart des armées alliées et participa ainsi à quasiment toutes les batailles. Ses qualités reconnues des tout-terrains et sa robustesse lui permirent de rentrer dans la légende.

On testa tout sur la jeep, de la jeep volante à la jeep half-track en passant par la jeep armée ; c'est d'ailleurs ce dernier exemple que nous allons décrire ici.

L'idée de base

Le SAS David Stirling lança au début 1942 des raids à long rayon au Moyen-Orient. Il disposait à ce moment de lourds



Free French, Coll. V. Vanhuyse

Chevrolet 30 cwt sans aucun armement. Afin de réaliser de telles opérations, Stirling avait besoin d'un véhicule plus léger, avec une bonne autonomie et capable de résister aux conditions désertiques. La Willys allait tomber à point. Stirling reçoit ses premières jeeps en juin 1942 ; les modifications ne vont pas tarder à faire leur apparition.

On dote les jeeps d'un condensateur afin de récupérer l'eau qui s'évapore du radiateur. Un filtre à sable est aussi ajouté. Pour ce qui est de l'armement, Stirling cherche une arme à forte cadence de tir ; les stocks de la RAF regorgent des vieilles Vickers .303 K-Guns qui équipaient les vieux Gloster Gladiator. Quelquefois, le mitrailleur avant dispose d'une Browning .50. La SAS désert ne dispose d'aucun blindage.

jeep bestaat. Een gemeenschappelijke basis kan leiden tot verschillende evoluties in de tijd. Alles of bijna alles is mogelijk met een SAS. Sommige foto's tonen ons trouwens een standaard uitrusting zonder achterste tank of nog, Franse bepantsering met bescherming voor de Vickers. Laten we niet vergeten dat een voertuig in operaties met de tijd evolueert en dat het kannibaliseren van beschadigde voertuigen schering en inslag is in oorlogstijd.

Bronnen :

- <http://clix.to/souvenirsas>
- <http://www.belgiansas.com>
- Jeep SAS Ford GPW early (Koninklijk Legermuseum Brussel).

Vincent VANHUYSSSE
Air Models Club

Vertaling Jacques SCHELFAUT



Foto/Photo © V. Vanhuyssse

de la Willys est déjà fort encombré, les sacs s'attachent à l'extérieur aux réservoirs latéraux, sur le capot ou dans le panier arrière si la jeep en est équipée.

En conclusion, on ne peut pas dire qu'il existe une jeep SAS standard. Une base commune peut aboutir à différentes évolutions dans le temps. Tout ou presque est possible avec une SAS. En effet, certaines photos montrent des équipements standards sans réservoir arrière ou encore des blindages français avec protections des Vickers. N'oublions pas qu'un véhicule en opération évolue dans le

temps et que la cannibalisation sur les véhicules endommagés est monnaie courante en temps de conflit.

Sources :

- <http://clix.to/souvenirsas>
- <http://www.belgiansas.com>
- Jeep SAS Ford GPW early (Musée Royal de l'Armée, Bruxelles).

Vincent VANHUYSSSE
Air Models Club

Walk Around Jeep SAS



De Pembroke in de Belgische Luchtmacht



Le Pembroke de la Force Aérienne Belge

Kit Special Hobby 1/72e

© Coll. Sermon via F. Benkhedda



De uitvoering van deze kit is zéér geslaagd en moet zeker niet onderdoen voor producten van grote merken. De presentatie op de ramen, de finesse van bepaalde delen en de gegraveerde details geven een zeer degelijke indruk. De decals zijn zeer fijn, perfect gedrukt (dus zonder gedecentreerd kleurendrukwerk zoals "rare" kokardes). Wat betreft de kwaliteit van de productie zijn we lichtjaren verwijderd van andere "garageproducten" die we meestal gewoon zien in dit genre. Desondanks verbergt dit idyllische product menige onaangename verrassing, zoals we weldra zullen zien. Om te beginnen worden we geconfronteerd met de ietwat verwarrende voorstelling in de handleiding betreffende de verschillende versies. Het beste idee is alles eens zeer rustig lezen, betrouwbaar referentiemateriaal erop naslaan en de overbodige delen die op het plan staan doorstrepen. Deze taak uitgevoerd vooraleer er gebouwd wordt zal zonder twijfel fouten voorkomen en vraagtekens uit de ogen laten verdwijnen eenmaal onderdelen vol lijm hangen en men zich plots afvraagt wat er mee aanvangen.

De beide romphelften, in grijze kleur, zullen al een laag wit krijgen ter hoogte van de ramen, alvorens de transparante delen gelijmd worden. Deze maatregel zal later aflakwerk van de ramen vergemakkelijken, daar deze minder makkelijk bereikbaar zullen zijn éénmaal de kit gereed is. De ramen passen zéér nauwkeurig in de voorziene uitsparingen, doch het lijmen met vloeibare lijm vereist een grote precisie en voorzorgen om deze niet te beschadigen. Of men ziet af van de voorziene ramen te gebruiken en worden ze nadien vervaardigd uit Kristal Kleer. Nochtans zijn de afmetingen minder geschikt hiervoor en is het eindresultaat een heikel punt. De twee romphelften brengen geen moeilijkheden met zich mee. Om eventuele montageproblemen de pas af te snijden volstaat het om deze techniek – gebruikt in de vacuform bouw - toe te passen. Kleine plasticard stukjes worden langs de romphelften gelijmd, zodanig dat ze een stukje over de rand uitsteken, om aldus de verlijming van de twee romphelften te verstevigen.

Het interieur en de cockpit zijn verbazingwekkend

Le moulage de ce kit est très réussi et se compare sans peine aux productions de grandes marques. La présentation sur les grappes, la finesse de certaines pièces et la gravure en creux font bonne impression. Les décalcomanies sont très fines, parfaitement imprimées, sans défauts de repérage de couleurs dans le genre «les cocardes qui louchent». En terme de qualité de fabrication, nous sommes une galaxie au delà d'autres productions artisanales bien connues. Cependant, comme on le verra, ce panorama idyllique cache pas mal de pièges dont il faudra se dépêtrer. D'emblée, on est confronté à la présentation un peu confuse de la notice concernant les versions alternatives. Le mieux est de tout lire à son aise, de se référer à des références photographiques sérieuses et de biffer les pièces qui ne conviennent pas sur le plan. Effectuer ce travail avant d'entamer le montage vous évitera erreurs et interrogations une fois les pièces pleines de colle en main.

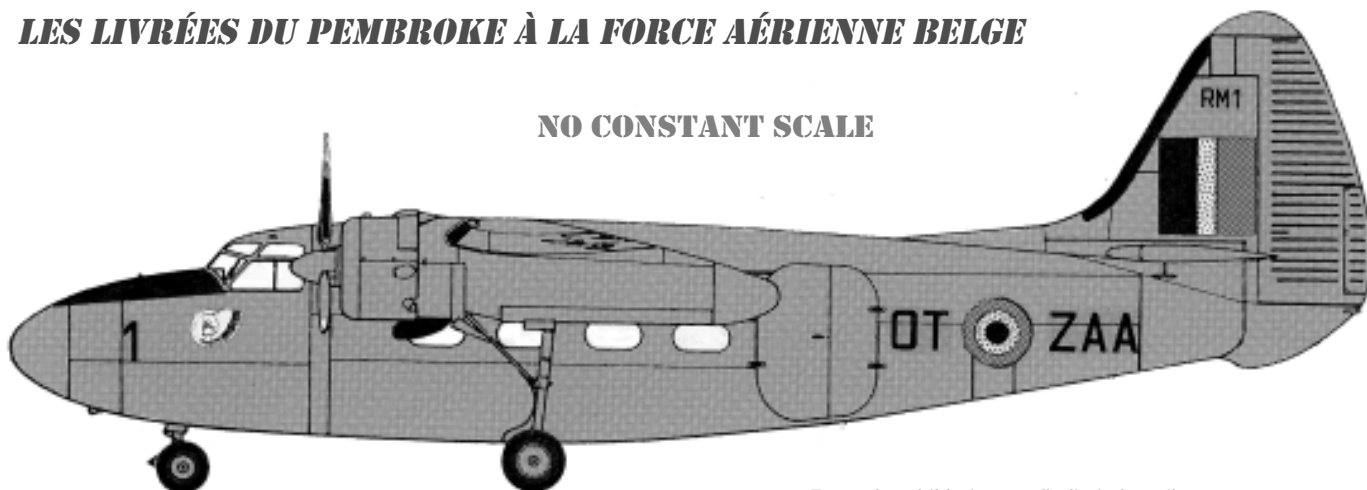
Les coquilles de fuselage, moulées en gris, sont déjà couvertes d'une couche de blanc à l'aérographe sur la zone des hublots, et ceci avant de mettre les pièces transparentes en place. Cette précaution va faciliter les opérations de masquage des hublots qui seront peu accessibles une fois le montage du kit terminé. Ces hublots s'ajustent fort précisément dans leur logement, mais il faudra manier la colle liquide avec les plus



© P. Laurensis

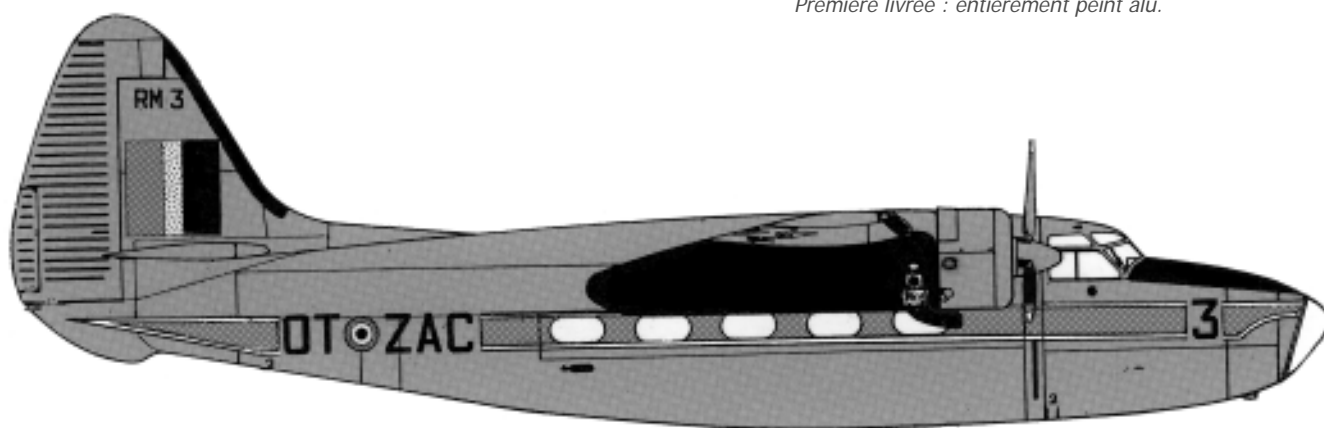
**DE BESCHILDERINGEN VAN DE PEMBROKE BIJ DE BELGISCHE LUCHTMACHT
LES LIVRÉES DU PEMBROKE À LA FORCE AÉRIENNE BELGE**

NO CONSTANT SCALE



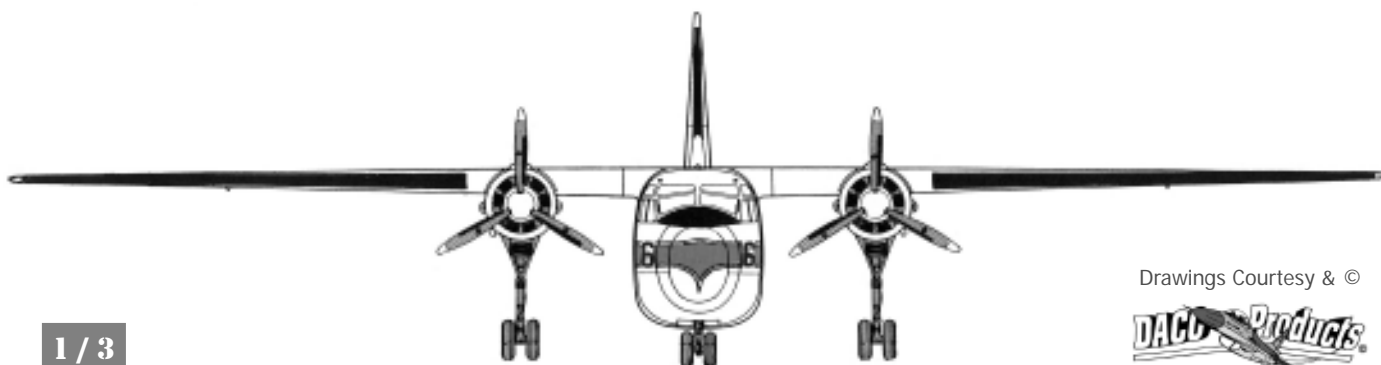
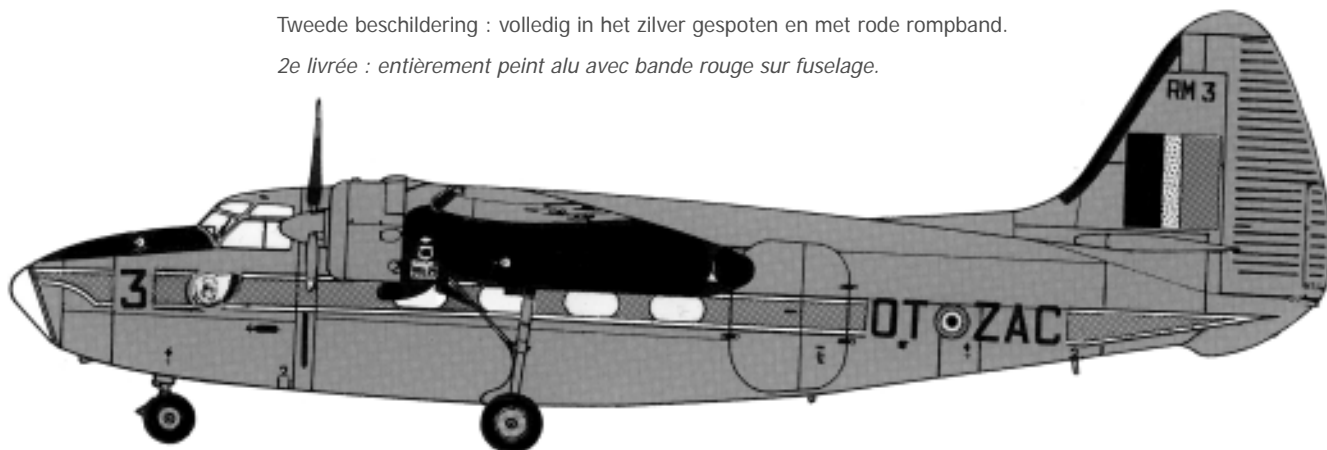
Eerste beschikdering : volledig in het zilver gespoten.

Première livrée : entièrement peint alu.



Tweede beschikdering : volledig in het zilver gespoten en met rode rompband.

2e livrée : entièrement peint alu avec bande rouge sur fuselage.



1 / 3

Drawings Courtesy & ©

DACB Products

De Cointet Versperring

Van mei 1940 tot de landing in Normandië

In het begin van de jaren 30 zette de Franse Kolonel Cointet een systeem voor anti-tank versperringen op punt.

In België stond in 1939 de verdediging van het grondgebied niet op punt. De regering verloren in oeverloze politieke discussies, nam pas zeer laat de beslissing om anti-tank versperringen te laten bouwen. Gezien de dringendheid werden het de "C" versperringen waarvan men er meer dan 75.000 liet bouwen, die lichtjes van het Franse model verschilden en waaraan bevestigingselementen voor het aanbrengen van anti-personeel hindernissen voorzien werden. Ze werden met een bevestigingspin met elkaar verbonden en met kabels verankerd. Zo konden ze een continue verdedigingsmuur van onbeperkte lengte vormen. Na testen werd dit systeem als efficiënt beschouwd door de toenmalige legerstaven. Bij elke wegdoorgang zorgden een soort meerpalen verbonden met kabels dat de eerste of laatste versperring ofwel recht getrokken kon worden, ofwel dat ze om een as konden draaien en werden uitgerust met rollen. Zo kon het lokale verkeer er tenminste door. Ze werden dan tijdelijk aan de zijkant van de weg opgesteld om in geval van dringende noodzaak de versperring terug te sluiten.



© Coll. M.R.A. via JP. Vingerhoed

Indien een tank zou pogen om zich een weg door de continue versperring te banen, zou hij vast te komen zitten en kon dan door de artillerie te samen met de in de nabijheid opgestelde draagbare wapens onder vuur genomen worden. Dat was de theorie! (noot vertaler: op de staven waren mensen die nog de eerste wereldoorlog hadden meegemaakt en de bewegingsoorlog vergeten waren, inderdaad een stilstaande tank kan makkelijker uitgeschakeld worden door kanonvuur en de draagbare wapens verhinderden de bemanning om uit hun stalen doodskist te ontsnappen).

Op 10 mei 1940 tijdens de Duitse inval in België was er een totaal van 221 km versperringen geplaatst, in het speciaal de befaamde K-W lijn (Koningshooikt-Waver). Het stuk tussen Leuven-Namen was op plaatsen onderbroken daar de werken niet af waren. (noot vertaler: in de volksmond werd deze linie "den ijzeren muur" genoemd, daar waar deze verdedigd werd leed de Duitse infanterie toch aanzienlijke verliezen, evenals aan de forten rond Luik).

La Barrière Cointet

De mai 1940 au Débarquement de Normandie

Début des années 30, le Colonel français de Cointet mettait au point un système de barrières anti-chars pour son pays.

En Belgique, la défense du territoire en était en 1939 à ses balbutiements. Le gouvernement occupé par de nombreuses



© Coll. R.Pied via JP. Vingerhoed

discussions politiques, ne prendra que très tard la décision de faire construire un obstacle anti-chars composé notamment, vu l'urgence, de barrières « C », dont on fit fabriquer plus de 75.000 exemplaires, légèrement différents du modèle français, et auxquelles on ajouta des barreaux anti-irruption d'infanterie. Fixées entre elles par une broche d'articulation et maintenues par des câbles, elles devaient constituer un mur de défense illimité, testé comme efficace par les états-majors de l'époque. A chaque interruption routière, des bornes d'amarrage permettaient, au moyen de câbles, de fixer la première ou la dernière barrière de l'ensemble, ou de la retirer pour laisser passer la circulation locale en faisant pivoter celle-ci sur ses rouleaux. Elles étaient alors temporairement placées sur le côté en attente de devoir refermer l'ensemble en cas d'urgence.

Si un char tentait de défoncer l'obstacle continu, il s'y heurterait et était pris sous le feu de l'artillerie conjointement avec des armes portatives de proximité. Ca, c'était la théorie !

Le 10 mai, lors de l'invasion de la Belgique, un total de 221 km de barrières était en place, notamment sur la célèbre Ligne K-W (Koningshooikt-Wavre) dans la portion Louvain - Namur, mais de façon interrompue, les travaux n'étant pas terminés.

Plus tard, l'armée allemande fit démanteler les barrières par les agriculteurs locaux et les réutilisèrent ensuite principalement durant le conflit comme défenses des plages de l'Atlantique, et en moindre quantité, un peu partout en Europe, sur les places fortifiées, les aérodromes, etc....

La maquette

En avant-première, nous avons eu l'occasion de découvrir ce kit au 1/35e tout à fait original produit par CRP Modelling. Il s'agit une production « short run » (production limitée) en résine, complétée par la photodécoupe Eduard (pour les fils barbelés), des câbles en acier et une borne d'amarrage (pour la mise en situation de mai 1940). C'est une première

Jiri Silhanek

Het is in 1976, tijdens mijn vakantie in Tsjecho-Slowakije, dat ik voor de eerste keer Jiri Silhanek heb ontmoet. Hij was 17 jaar oud en had een kleine aankondiging geplaatst in het tijdschrift MPM (Maquettes Plastiques Magazine), dat de referentie was voor ons, maquettisten, in die tijd. We moeten onszelf indenken in die periode van de bezetting van Tsjecho-Slowakije door het Russische leger. Uiteraard werden onze westerse producties er niet verdeeld en trouwens, er waren geen echte modelbouw winkels. De jongeren van dat land moesten zich dan maar anders behelpen en dank zij kleine aankondigingen zoals ik gelezen had, konden ze zich de zo aanbeden bouwdozen aanschaffen. Nochtans was het aan mijn beurt om tijdens dat eerste bezoek een wereld van modelbouw te ontdekken die heel wat meer ervaring had dan de onze.

Mijn vriend Georges (Jiri) had inderdaad in die periode een schaalmodel gebouwd van de La-5 UTI van de Tsjechische firma Kovozadovy Prostejov, op schaal 1/72e, met afneembare motorkappen, ook flaps maar vooral: de stuurvlakken functioneerden samen met de stuurknuppel. Dit model werd later gepubliceerd in talrijke tijdschriften en kwam ook op het Salon van Parijs (CNIT). Mijn tweede verbazing was de kamer van mijn nieuwe



1976: het begin
1976 : le début
© JP. Vingerhoed

vriend. Zijn bureau lag onder de kranten, een reeks potjes met hars, siliconenmallen, dat alles in een geur van chemicaliën. Dit was immers het begin van de schaalmodellen in giethars, we zijn dan in 1976. Epoxy zoals we dat toen noemden. Vervolgens nam hij me mee naar de kelder in een atelier dat hij daar voor zichzelf had gebouwd. Er stond een rare machine. Het was een vacuformtoestel dat gebouwd was met een oude zuiger die aangedreven werd door een ketting en een fietsversnelling. De luchtdichtheid werd verzekerd door plasticine en de plastic plaatjes werden verwarmd in een omgebouwde mini-oven. De gietvormen waren in hars. Zijn moeder was het huilen nabij want haar zoon verwaarloosde zijn studies (mechanica) voor zijn vliegtuigjes.

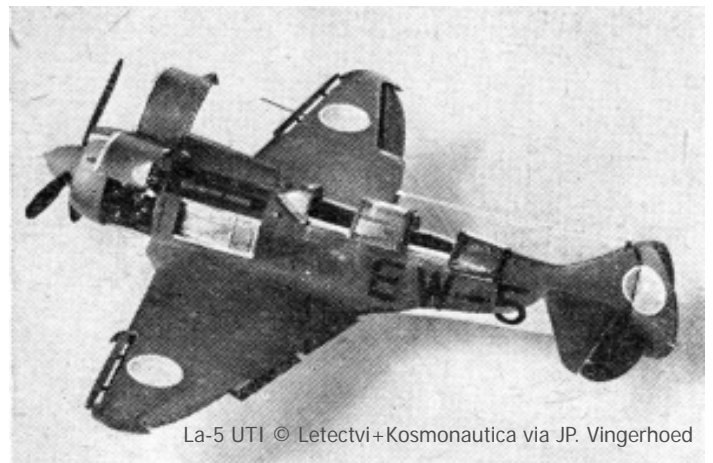
Zijn eerste model dat hij me onmiddellijk aanbood was een Yak 23. Hij heeft mij dan meegenomen naar een tentoonstelling van schaalmodellen waar ik de handigheid van de Tsjechische maquettisten heb kunnen bewonderen. Zij staan trouwens nog altijd aan de top. Mijn aandacht werd getrokken door een klein model op 72ste dat mij vertrouwd

Het allereerste model van Jiri, een Yak 23
La toute première maquette de Jiri, un Yak 23
© JP. Vingerhoed



C'est en 1976, lors de vacances en Tchécoslovaquie, que je rencontre pour la première fois Jiri Silhanek. Il a 17 ans et avait fait paraître une petite annonce dans le magazine MPM (Maquettes Plastiques Magazine), qui était notre référence à nous maquettistes de l'époque. Il faut se remettre dans le contexte de ces années d'occupation de la Tchécoslovaquie par l'armée russe. Il est évident que nos productions occidentales n'étaient pas distribuées et d'ailleurs il n'y avait pas à proprement parler de magasin de modélisme. Alors, les jeunes de ce pays se débrouillaient, et c'est grâce à des petites annonces comme celle que j'avais lue, qu'ils se procuraient les boîtes qu'ils vénéraient. Pourtant, c'était moi qui, lors de cette première visite, allais découvrir un monde maquettiste incroyablement plus expérimenté que le nôtre.

En effet, mon ami Georges (Jiri) avait à l'époque construit la maquette du La-5 UTI de la firme tchèque Kovozadovy Prostejov, à l'échelle 1/72e,



La-5 UTI © Letectvi+Kosmonautica via JP. Vingerhoed

avec les capots moteurs mobiles, les flaps également, mais surtout les volets de profondeurs fonctionnant simultanément avec le manche à balai. Cette maquette parut par la suite dans de nombreux magazines ainsi qu'au Salon de Paris (CNIT). Mon deuxième étonnement fut de voir la chambre de mon nouvel ami. Son bureau recouvert de journaux, un tas de pots de résine, des moules en silicone, le tout dans une odeur de produits chimiques. En fait c'était le début - je rappelle que nous sommes en 1976 - des maquettes en résine. Epoxy comme on disait à cette époque. Puis il m'amena à la cave dans un atelier qu'il s'était monté. Sur un établi trônait une drôle de machine. C'était une machine à vacuformer construite à l'aide d'un vieux piston, actionné par une chaîne et un braquet de vélo. L'étanchéité était assurée par de la plasticine et les plaques de plastique chauffées dans un mini four trafiqué. Les moules étaient en résine. Sa maman pleurait toutes les larmes de son corps, son fils délaissant ses études (de mécanique) au profit de ses petits avions.

Son premier modèle qu'il m'offrit directement était un Yak 23. Puis il m'a emmené dans une exposition de modèles réduits où j'ai pu admirer la dextérité des maquettistes tchèques. D'ailleurs, actuellement, ils figurent toujours dans le haut du plateau. Mon attention fut attirée par un petit modèle



Beechcraft
Bonanza V35A



Best Stand :
Mosonmagyaróvári Makettező Klub (HU)



Junior

NATIONAL CONVENTION 2005



Challenge IPMS Belgium :
Peugeot 206 Thiry



WIEZE - 1 & 2 Oct

