



INTERNATIONAL PLASTIC MODELLERS' SOCIETY

- **Belgian A.F. Percival Pembroke, 1/72 (Part 2)**
- **Renault FT17, 1/76**
- **Hamover Goes Czech Republic**



**Walk Around:
Pembroke & FT17**

- **Half Track T19, 1/72**
- **SNBA Decals, 1/144**
- **C-130E Hercules IAF, 1/72**
- **Reviews**

CONSEIL D'ADMINISTRATION BEHEERRAAD

Président National - Nationaal Voorzitter

Didier WAELKENS
Esdoornlaan 33
1850 GRIMBERGEN
Tel/Fax: 02/251.33.10

E-mail: didier.waelkens@skynet.be

Secrétaire - Secretaris

Patrice DECHAMPS
Rue Flanière 140
6043 RANSART
GSM: 0477/47.69.51

E-mail: millesime2@caramail.com

Trésorier - Schatbewaarder

Gestion des membres - Ledenbeheer

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

Service Documentation BIBLIOKIT

(Publications IPMS étrangères)

Documentatiedienst BIBLIOKIT

(Buitenlandse IPMS-publicaties)

Bernard MAITREJEAN
Rue des Magnolias 4
6030 GOUTROUX

Coordination - Coördinatie

National Convention

Jean-Pierre CODDRON
Houthulstboslaan 10
1970 WEZEMBEEK-OPPEM
Tel/Fax: 02/731.64.86

E-mail: Jean-Pierre@Coddron.net

Rédacteur en Chef KIT a.i.

Hoofdredacteur KIT a.i.

Layout & Design a.i.

Didier WAELKENS

Rédacteurs

Jean-Claude HEURTER & Michel POURBAIX

Make & Take

Marc DEBOECK
Tel: 02/253.18.52.

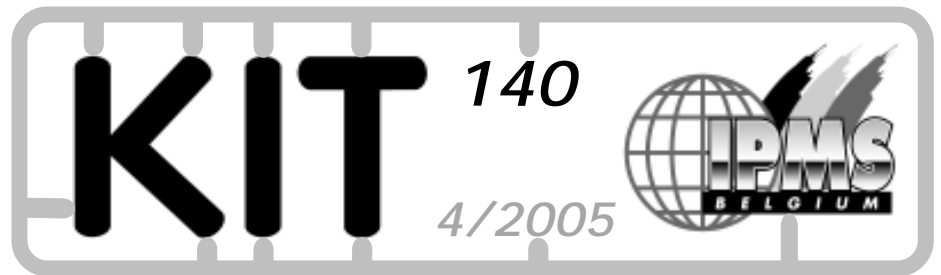
E-mail: marc_deboeck@skynet.be

ALL CONTENTS STRICTLY COPYRIGHT

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 leurs lacunes ou leurs inexactitudes - sous la seule responsabilité de leurs auteurs.

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.

<http://www.ipms.be>



INTERNATIONAL PLASTIC MODELLERS' SOCIETY

VOLUME 35 No 4

PAR DES MAQUETTISTES ● POUR DES MAQUETTISTES

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

DOOR MODELBOUWERS ● VOOR MODELBOUWERS

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

ISSN 1780-9754

SOMMAIRE

INHOUD

- 4 Editorial - Redactioneel
- 6 Belgian Air Force Percival Pembroke (Part 2)
Special Hobby 1/72e, *Patrick LAURENSIS*
- 14 Walk Around: Pembroke, *Didier WAELKENS*
- 25 Renault FT17 "Wehrmacht Duty",
Matchbox 1/76e, *Rob HAELTERMAN*
- 32 Walk Around: Renault FT17, *Rob HAELTERMAN*
- 36 Hamover goes Czech Republic, *William HUSQUET*
- 40 C-130E Hercules "IAF", Esci 1/72e, *Jean CROCHET*
- 45 Half Track T19, Airfix 1/72e, *Hugues WENKIN*
- 49 Agenda
- 50 Bibliokit

Reviews : p. 38, 39, 47 & 48

On the cover:

SNBA Avro RJ100 OO-DWE "Obélix"

Photo/Foto : © S. Van Heertum S.B.A.P.

www.sbap.be

Parution - Uitgave
KIT 141
Avr - Apr 2006



COTISATION / LIDGELD / MEMBERSHIP FEE 2006

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

COMPTE - REKENING - ACCOUNT

FORTIS : 210-0251354-79

IPMS Belgium - 1180 Brussels

IBAN : BE58 2100 2513 5479

BIC : GEBABEBB

HAYEZ
PRINTERS SINCE 1780
www.hayez.be

Le Pembroke de la Force Aérienne Belge



De Pembroke in de Belgische Luchtmacht

© Coll. Sermon via F. Benkhedda

La première partie de cet article est parue dans KIT 139.

La décoration est simple en principe et exigeante dans l'exécution: blanc brillant avec des panneaux anti-reflet et anti-corrosion noirs. Nous avons évoqué au début de cet article le piège du positionnement de la bulle de nez. Il vous reste une chance de vérifier ce point. Attention: le schéma de décoration proposé dans la notice n'est pas tout à fait correct. Le panneau anti-reflets devant le poste de pilotage n'a pas cette forme. Il n'est pas à bords droits mais se courbe vers l'avant et ne touche pas la limite de la bulle transparente. La peinture noire à l'extérieur des nacelles moteurs doit couvrir également l'intrados jusqu'aux dégivreurs. Le dégivreur de la dérive doit monter plus haut. Un petit triangle vert couvre l'implantation d'une antenne fil à réaliser soi-même de chaque côté du haut de la dérive. Sur le véritable appareil, des retouches de peinture sommaires ont jauni et donnent un aspect «patché» à l'avion.

Quelques trappes sur l'extrados, au niveau des moteurs ont une nuance nettement différente. Néanmoins, ceci n'est pas un avion de combat revenu du feu, et il faudra éviter de transformer la maquette en tas de boue. Le blanc brillant et le noir ne sont pas bons amis. Attention aux taches de doigts! Les partisans de l'aérographe et de la peinture acrylique pourront ici mesurer l'étendue de leur bonheur par rapport à l'émail appliqué au pinceau, pour autant qu'ils soient habiles et prudents pendant les opérations de masquage. Les feux de position ne doivent surtout pas être colorés et restent transparents, car dans ce cas précis, l'examen du véritable appareil prouve que seules les ampoules sont colorées.

Tout ce travail étant bouclé, on peut passer à l'application des décalcomanies. Vérifiez encore la position de la bulle

Het eerste deel van dit artikel is in KIT 139 verschenen.

De beschikking is in principe eenvoudig maar veeleisend in de uitvoering. Glanzend wit met anti-schitterings- en anti-corrosiepanelen in het zwart. Eerder in dit artikel hebben we het al gehad over de delicate plaatsing van de neus. Er rest jullie nog één enkele kans om dit punt te verifiëren. Opgelet: het beschikkingplan is niet helemaal correct. Het anti-reflectiepaneel vóór de cockpit heeft niet de voorgestelde vorm. Hier zijn geen rechte randen, maar deze randen zouden moeten afbuigen naar voren en raken zelfs de transparante koepel niet. De zwarte beschikking van de motorgondels moet tevens de onderkant bestrijken, tot aan de de-icers. De anti-ijs installatie van het verticaal staartvlak moet hoger komen. Een kleine groene driehoek markeert het aanhechtingspunt van een draadantenne die je zelf moet maken aan beide kanten van het verticale staartvlak.



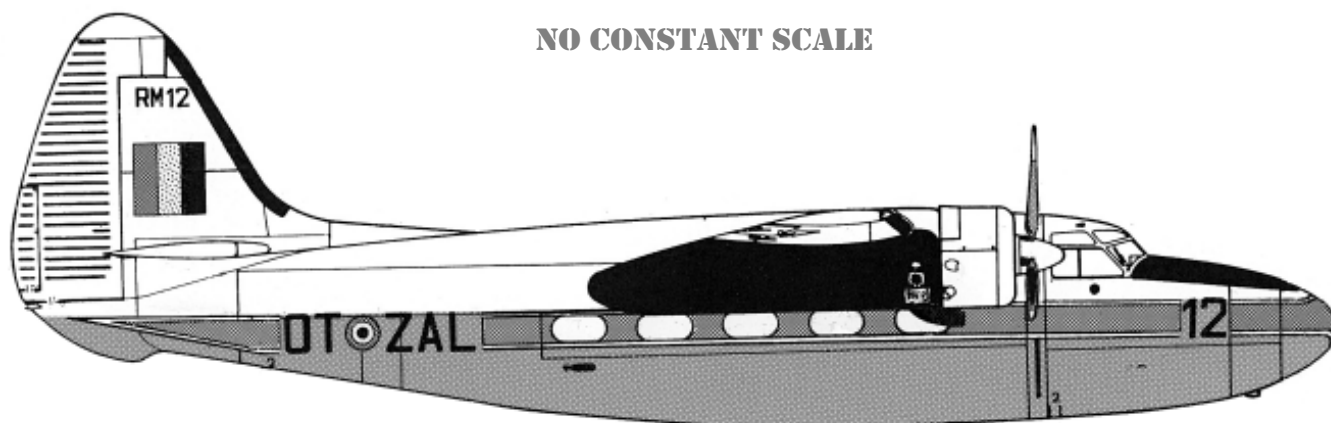
Op het echte vliegtuig zijn hier en daar kleine retouches van het spuitwerk te zien, die ietwat vergeeld zijn en die het toestel een soort "patchwork" uiterlijk geven. Sommige panelen aan de onderkant, in de buurt van de motoren, hebben een andere tint. Toch, dit is geen gevechtstoestel dat uit de strijd terugkeert, dus men moet het toestel niet momvormen in een stuk vliegend schroot. Het glanzende wit en het zwart zijn niet de allerbeste combinaties. Oppassen met vingerafdrukken. De voorstanders van het spuit-

pistool en acrylverf kunnen hun geluk hier niet op, vergeleken met hen die de lak met het penseel zouden aanbrengen, hoewel het maskeren een serieus te nemen werk is. De navigatielichten mogen in geen geval geschilderd worden en moeten transparant blijven, om-

LES LIVRÉES DU PEMBROKE À LA FORCE AÉRIENNE BELGE

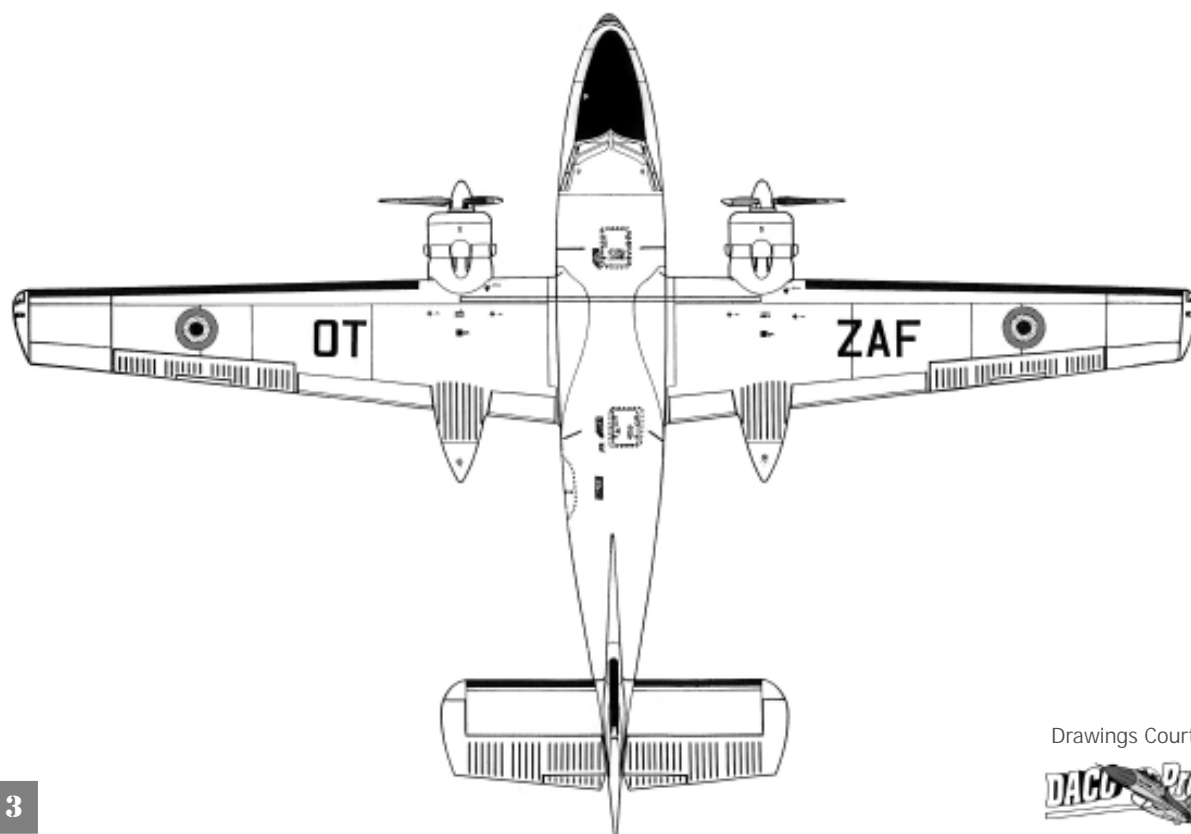
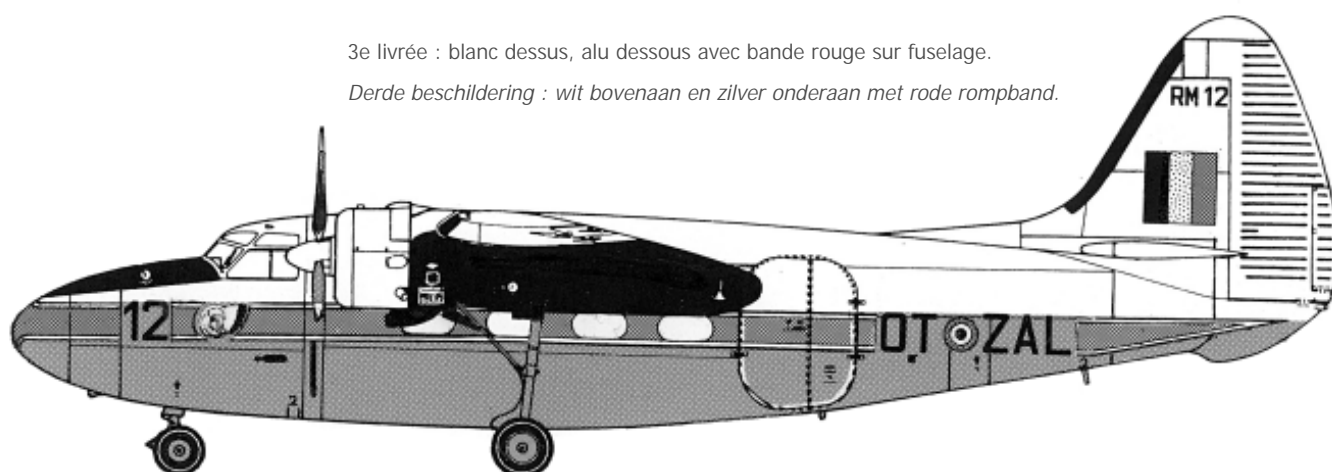
DE BESCHILDERINGEN VAN DE PEMBROKE BIJ DE BELGISCHE LUCHTMACHT

NO CONSTANT SCALE



3e livrée : blanc dessus, alu dessous avec bande rouge sur fuselage.

Derde beschildering : wit bovenaan en zilver onderaan met rode rompband.



Drawings Courtesy & ©

DACC Products

Percival Pembroke



Brussels Air Museum

Walk Around



C
O
C
K
P
I
T

Toutes les photos
Alle foto's
© D. Waelkens



La rédaction remercie très sincèrement MM. E. Reunis (Musée de l'Air), J. Ackermans (Dakota 15^e Wing) et D. Coremans (DACO Products) pour l'aide qu'ils ont apportée à l'illustration des articles sur le Percival Pembroke parus dans les numéros 139 et 140 de KIT.

De redactie houdt er aan de Heren E. Reunis (Luchtvaartmuseum), J. Ackermans (Dakota 15^e Wing) en D. Coremans (DACO Products) hartelijk te bedanken voor de hulp die zij hebben verstrekt bij de illustratie van de artikels over de Percival Pembroke die in de nummers 139 en 140 van KIT zijn verschenen.

OT⊙ZAG - RM-7

Photos/Foto's © D. Waelkens

15 Wing Dakota Museum



Les Percival Pembroke de la Force Aérienne belge furent principalement utilisés pour le transport de passagers mais furent également mis en œuvre dans d'autres domaines tels que la photographie aérienne, l'entraînement à la navigation, la calibration et les évacuations sanitaires. C'est ainsi que, le 13 septembre 1969, l'équipage du OT⊙ZAG/RM-7 ramena de Blois en France notre champion Eddy Merckx qui avait été victime d'un grave accident lors d'une compétition cycliste.

Après son retrait de service au 15^e Wing, le RM-7 fut exposé au parc Molenheide jusqu'en novembre 1997 : il fut en effet « rendu » au musée Dakota du 15^e Wing le 24 novembre. Avec l'aide des 20^e et 21^e Wings logistiques de la Force Aérienne, il fut démonté et transporté vers Melsbroek le 15 janvier 1998. Il est aujourd'hui exposé au Quartier Groenveld à côté du C-119G, non loin du musée Dakota.

De Percival Pembroke van de Belgische Luchtmacht werd voornamelijk voor passagierstransport gebruikt, maar werd eveneens ingezet voor andere opdrachten zoals luchtfotografie, navigatietraining, calibratievluchten en sanitaire evacuatie. Zo repatrieerde de bemanning van de OT⊙ZAG/RM-7, op 13 september 1969, onze kampioen Eddy Merckx vanuit Blois in Frankrijk nadat deze een zwaar ongeval had tijdens een wielervedstrijd.

Na zijn buiten gebruik stelling werd de RM-7 in « Park Molenheide » tentoongesteld tot in november 1997 : hij werd daarna "teruggegeven" op 24 november aan het Dakota museum van de 15de Wing. Dankzij de medewerking van de 20^e en 21^e Logistieke Wings van de Luchtmacht werd hij uiteen

*Melsbroek
in het Kwartier*

genomen en op 15 januari 1998 naar vervoerd. Hij staat nu tentoongesteld Groenveld naast de C-119G, niet ver van het Dakota museum.



Kit de base / Basiskit :

Matchbox PK176 1/76°

(avec le char B.Ibis, sans pièces supplémentaires)
(samen met de Char B.Ibis, zonder extraonderdelen)

Figurines / Figuren :

AB Figures Pz05

(l'une avec une tête modifiée)
(eentje met aangepast hoofd)

Histoire :

Le 10 mai 1940, la France possédait encore 534 chars Renault FT17, desquels d'après estimation 500 tombèrent entre les mains des Allemands. Le fait que la valeur de ce petit char était connue antérieurement n'appelle aucun commentaire. En effet, le « 17 » dans la dénomination fait référence à l'année de la première livraison : 1917 ! Le « FT », quant à lui, ne signifie rien de plus que « Faible Tonnage ». L'équipage ne comptait que deux personnes : l'une pour conduire l'engin, l'autre pour manipuler l'armement. L'accès au véhicule se



© DW

Geschiedenis :

Op 10 mei 1940 bezat Frankrijk nog steeds 534 Renault FT17 tanks, waarvan er naar schatting 500 in Duitse handen vielen. Dat de waarde van deze kleine tank eerder beperkt was, hoeft geen commentaar. De "17" in de naam slaat echt wel op het jaar van de eerste levering: 1917 ! De "FT" slaat dan

FT 17 EN SERVICE AUPRES DE LA WEHRMACHT FT 17 IN DIENST VAN DE WEHRMACHT

faisait par une grande trappe sur le côté du châssis et on trouvait une issue de secours à l'arrière de la tourelle.

Malgré tout, le FT17 connut dans ses premières années un grand succès à l'exportation : Etats-Unis, Canada, Belgique, Brésil, Chine, Espagne, Estonie, Finlande, Grèce, Iran, Japon, Lituanie, Pays-Bas, Pologne, Roumanie, Suisse, Tchécoslovaquie, Yougoslavie et, avec quelques modifications, Italie et Russie.

Le FT17 existait en différentes versions, déterminées par l'armement de la tourelle :

- Mitrailleuse 8 mm Hotchkiss ou 7,5 mm Reibel (environ



© DW

weer op "Faible Tonnage". De bemanning bestond slechts uit twee personen: één om het ding te besturen en één om het wapen te vuren. Toegang tot het voertuig gebeurde via een grote klep aan de voorkant van de romp, terwijl achteraan de koepel een nooduitgang was.

In zijn vroegere dagen was de FT17 zijn tijd nochtans ver vooruit en een waar exportsucces: Verenigde Staten, Canada, België, Brazilië, China, Spanje, Estland, Finland, Griekenland, Iran, Japan, Litouwen, Nederland, Polen, Roemenië, Zwitserland, Tsjecho-Slowakije, Joegoslavië en met lichte wijzigingen ook Italië en Rusland.

De FT17 bestond in verschillende versies, bepaald door de bewapening in de toren:

- 8mm Hotchkiss of 7.5mm Reibel machinegeweer (ongeveer 1000 ex.). Ronde of achthoekige toren.
- 37mm kanon (ongeveer 1800 ex.). Ronde of achthoekige toren.
- 75mm kanon (ongeveer 600 ex.).

Een klein aantal werd ook gebouwd in speciale versies, waarvan we hier enkel de bulldozer vermelden, omdat die ook door de Duitsers werd gebruikt. Een klein beetje meer over de FT17 vind je onder andere in KIT 136.

RENAULT

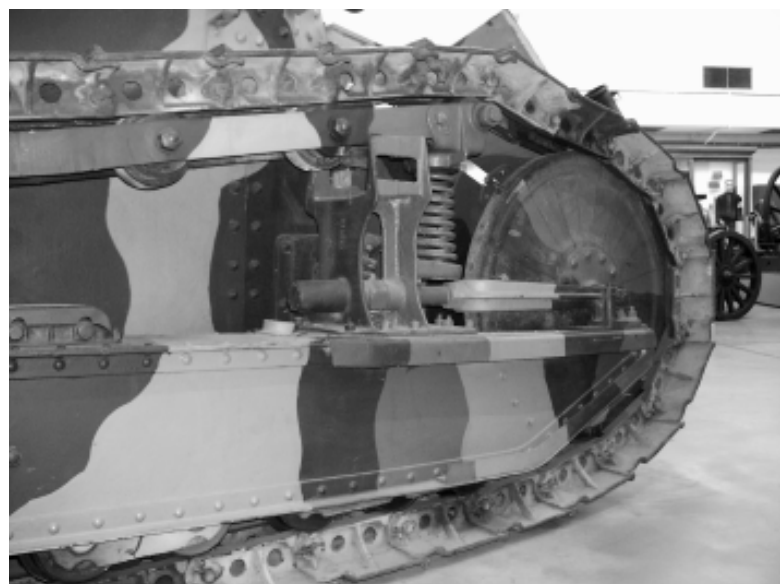
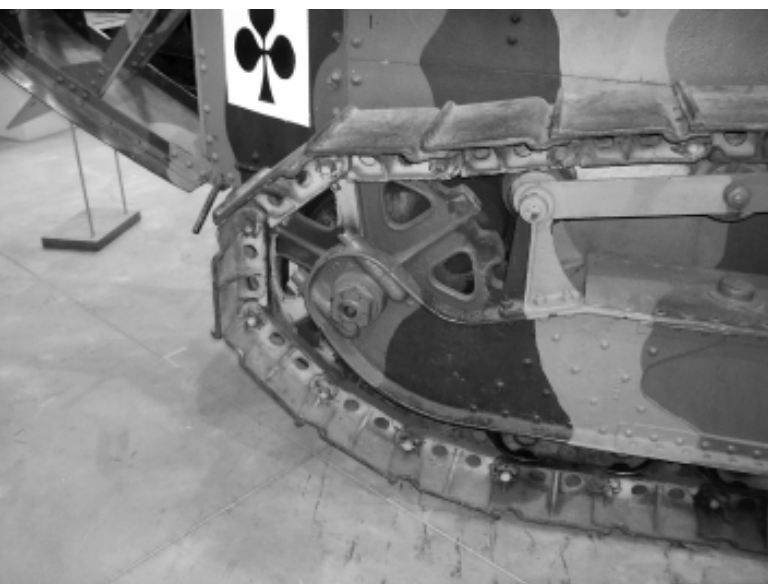
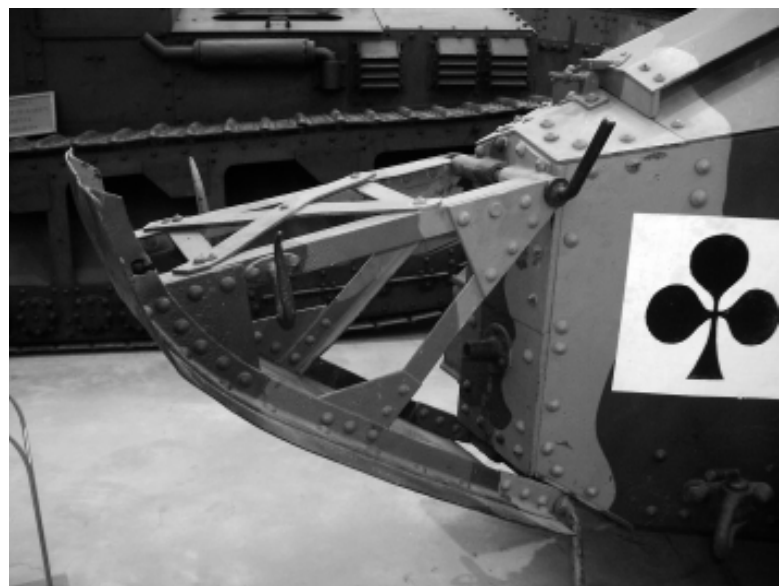
FT 17

Walk Around



Toutes les photos
Alle foto's
© R. Haelterman

MUSÉE ROYAL DE L'ARMÉE, BRUXELLES - KONINKLIJK LEGERMUSEUM, BRUSSEL



HAMOVER GOES CZECH REPUBLIC

Chers amis IPMS,

Du 15 au 19 septembre 2005, une petite délégation de maquettistes de Hamover, accompagnés de leur tendre épouse, s'est rendue à Prague afin d'assister aux E(duard)-days et à la convention nationale tchèque.

Le 15 septembre, nous avons pris la route à trois voitures pour un périple de 850 km passant par Aix-la-Chapelle, Cologne, Frankfurt, Nuremberg, Pilzen et Prague jusqu'à Starà Boleslav/ Brandys Nad Labem où les propriétaires et le personnel du Motel Euro nous gratifièrent d'un service impeccable (en particulier le chef coq qui nous fit découvrir bien des délices de la cuisine tchèque). Bien entendu, en dehors du programme maquettiste, un programme culturel avait également été mis sur pied. Prague est une si belle ville qu'une seule visite ne saurait faire découvrir.

Le 16, nous avons effectué le court trajet entre Stara Boleslav et Prague/Holesovice, où nous laissâmes la voiture en toute sécurité dans un parking surveillé (à conseiller, car Prague est un véritable cauchemar en ce qui concerne le trafic et le parking). De là, le métro vers le centre, plus précisément la station Muzeum, d'où nous profitâmes d'une merveilleuse journée

dans une des plus belles villes d'Europe Centrale.

Le 17 septembre, c'est donc le grand jour. Pendant que ces dames se rendaient au cloître de Strahov et Loretta, les hommes prirent le chemin de la caverne d'Ali Baba (en tout cas pour ce qui est du maquettisme) à Holesovice. A seulement cinq minutes à pied de la station Holesovice se trouve le «Heizel» de Prague.

Un gigantesque ensemble de halls d'exposition et de manifestations à l'architecture frappante (*to say the least...*) abritera pour ce week-end le plus grand événement maquettiste d'Europe de l'Est (d'après IPMS-Tchéquie). Prix d'entrée: 100 CZK (-3,30) mais directement vous recevez un kit Eduard en guise de bienvenue, ainsi que des bons de réduction auprès des vendeurs présents à l'expo. En importance, on peut comparer cet événement avec nos IPMS Nationals d'il y a une bonne quinzaine d'années. En général, la qualité des modèles présents soutenait parfaitement la comparaison avec ce qui se fait chez nous. Bien que nous Européens de l'Ouest attendions une coloration plus «orientale» à ce concours, force est de constater que les modèles de l'Ouest étaient plus nombreux que ceux de l'Est. Visiblement, les MiG et autres Sukhoi sont ici moins à la mode que les Lockheed, la série des Century-fighters, les Spitfires ou la Luftwaffe...

Mais... la cotation des modèles se passe différemment, et cela nécessite un mot d'explication. Sachez d'abord que toutes les catégories sont divisées en une catégorie «master» et une catégorie «ordinaire». Pour la catégorie «master», le jury place tous ces modèles sur une table pour les examiner et les juger sous toutes les coutures. Il est donc normal de voir, au cours du déroulement du concours, des modèles avec des antennes cassées, des



Beste
IPMS vrienden,

Van 15 tot 19 september 2005 reisde een kleine delegatie van HAMOVER, vergezeld van hun lieve en modelbouwlieve echtgenotes, naar de Tsjechische hoofdstad Praag om een kijkje te gaan nemen op de E(duard)-days en de Tsjechische "Nationals".

Op 15 september vertrokken we met zijn zestien in drie auto's voor een 850 km lange rit via Aachen, Keulen, Frankfurt, Nurnberg, Pilzen en Praag naar Starà Boleslav/ Brandys Nad Labem, waar ons de uitbaters en personeel van het Motel Euro gedurende 5 dagen een voortreffelijke service bezorgden (in het bijzonder de kok die ons van de culinaire geneugten van de Tsjechische keuken liet genieten). Natuurlijk was er buiten het modelbouwprogramma ook een cultureel programma voorzien. Praag is een gewoonweg schitterende stad die meer dan één enkel bezoek waard is.

Op vrijdag 16 september stond er een korte rit vanuit Stara Boleslav naar Praag/ Holesovice op het programma, alwaar we de auto's veilig konden achterlaten op de bewaakte stationsparking (aan te raden, Praag is trouwens een nachtmerrie wat betreft rijden en parkeren). Vervolgens de metro in en dan naar het centrum, meer bepaald halte Museum, waar we vanaf dan de ganse dag in één van de fraaiste steden van Centraal-Europa doorbrengen.

17 september is het dan de grote dag. Terwijl de dames zich vergaapten aan het Strahov en Loretta-klooster, trokken de mannen naar de tovergrot van Aladin (ten minste voor modelbouw...) in Holesovice. Op slechts 5 minuten wandelen van het station Holesovice ligt het Praagse "Heizelcomplex". Een gigantische verzameling expohallen en evenementenhallen met een opvallende architectuur (*to say the least...*) zou voor dit weekend o.a. de grootste modelbouwhappening in Oost-Europa huisvesten (dixit IPMS Tsjechië). Inkom: 100 CZK (3,30) maar onmiddellijk kreeg je er een Eduard kit als welkomstgeschenk bij, plus korting bij verscheidene handelaren die in de zaal een stand hadden. Qua omvang mogen we het gebeuren heel voorzichtig vergelijken met onze eigen Belgische IPMS Nationals van een 15-tal jaren geleden. Over het algemeen was de kwaliteit van de modellen in de wedstrijd van een standaard die te vergelijken valt met die van onze eigen IPMS-wedstrijden. Hoewel we als West-Europeanen hoopten een meer



Tiens, une nouvelle marque de décalés pour avions civils ? Hmm, pas si sûr que ça : il vous suffit d'aller voir sur le site de Nazca www.nazca-decals.com pour constater que cette firme n'en est pas à sa première planche ! Vous trouverez en effet sur le site plus de 100 références pour des avions de ligne au 1/144^e (et quelques références au 1/72^e), principalement de compagnies d'Amérique latine. Il y a aussi les plus classiques comme Lufthansa, Alitalia, etc. Mais par quoi donc se distingue Nazca des autres marques plus connues ? La réponse est simple : la production artisanale des décalés, mais disons-le tout de suite, une production artisanale très soignée digne des plus grandes marques. Les planches sont en effet imprimées sur des feuilles de décal vierges à l'aide d'une imprimante laser à haute résolution pour ce qui est des couleurs classiques, tandis que les teintes non disponibles sur les lasers comme le blanc ou l'aluminium sont réalisées à l'aide d'une imprimante des imprimantes

SN Brussels Airlines Avros

SN Brussels Airlines A319



Nazca-decals 1/144^e

Photo/foto © D. Waelkens



Oki, la (presque) sœur jumelle des Alps bien connues. Une petite notice explicative en anglais est jointe à chaque planche et vous explique les précautions à prendre aussi bien avec les impressions laser que celles réalisées sur Oki ; les supports (décalés vierges) sont en effet différents dans chaque cas et requièrent des précautions spécifiques, principalement en ce qui concerne les planches sur imprimante Oki. Et comme le film support est continu, il faudra veiller à bien découper chaque sujet au plus près avant de l'appliquer.

Très récemment, Nazca a eu l'excellente

idée de s'intéresser à SN Brussels Airlines. Le résultat : deux très belles planches, l'une consacrée aux Avro RJ85 et RJ100 et l'autre aux trois A-319 actuellement en service chez SNBA. Pour les Avro, les décorations spéciales (Asterix et Obélix, Unicef, Brussels Meeting City et Best Airline 2004) sont évidemment fournies. C'est non seulement de qualité, mais c'est aussi très complet ! La notice explicative de format A4 est entièrement en couleur et c'est ici que l'on pourrait formuler un seul regret : les références des diverses teintes, e.a. les 2 bleus, ne sont pas indiquées, c'est dommage. Si quelqu'un connaît les références des peintures, qu'il nous le fasse savoir, nous les publierons dans un prochain numéro.

Voilà donc encore une lacune comblée pour les amateurs d'aviation belge ! Et pour avoir la flotte SNBA complète, il ne nous reste plus qu'à espérer un jour une planche pour les Airbus A-330. Nous n'avons pas pu résister à l'envie de poser la question à Nazca ; réponse : le projet est en effet sur la liste mais requiert un peu plus de temps de préparation. Patience donc, nous vous tiendrons informés.

Réf. SNB 001 : SNBA Avros, 13 Eur ;
 Réf. SNB 002 : SNBA A319, 12 Eur ;
 Frais de port : 3 EUR.

Les planches peuvent être commandées via le site internet ou par courrier à Nazca-decals, c/o G. Roca, Fichtenweg 8A, D-84051 Essenbach (Allemagne).

Didier Waelkens

Hoezo? een nieuw merk van decal voor burgervliegtuigen ? Humm, dat is niet zo zeker: een blik op de site van Nazca www.nazca-decals.com is voldoende om te zien dat deze firma niet aan haar eerste poging toe is! Er staan op deze site meer dan 100 referenties voor lijnvliegtuigen op 1/144^e (en sommige referenties op 1/72e), voornamelijk voor maatschappijen uit Latijns-Amerika. Er zijn ook enkele klassiekers zoals Lufthansa, Alitalia, enz. Maar wat onderscheidt Nazca van de andere meer bekende merken? Het antwoord is eenvoudig: de artisanale productie van de decals, maar laten we dit onmiddellijk nuanceren: het is een zeer verzorgde artisanale productie die kan wedijveren met de grootste merken. De vellen zijn inderdaad gedrukt op blanco decalbladen met behulp van een hoge-definitie laserprinter voor de klassieke kleuren, aangevuld voor de kleuren die niet beschikbaar zijn op de lasers, zoals het wit en het aluminium, met het gebruik van een Oki printer, de (bijna) tweeling van de bekende Alps printers. Een kleine handleiding in het engels is bij elk blad gevoegd en die legt duidelijk uit welke voorzorgen men moet nemen, zowel met de laserprints als met die van de Oki printer. De draagbladen (blanco decals) zijn inderdaad verschillend in de twee gevallen en vergen een verschillende behandeling, voornamelijk in het geval van de Oki-printer. De onderliggende film is continu zodat elk object afzonderlijk en zorgvuldig moet uitgesneden worden vooraleer het aangebracht kan worden.

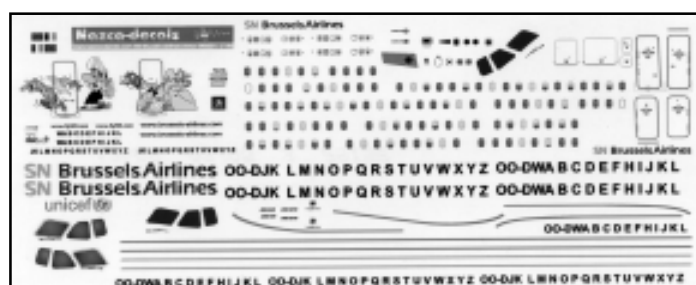
Onlangs heeft Nazca het uitstekende idee gehad om zich te interesseren aan SN Brussels Airlines. Het resultaat: twee zeer mooie vellen, het ene voor de Avro RJ85 en RJ100 en het andere voor drie A-319's die voor het ogenblik in dienst zijn bij SNBA. Voor de Avro's zijn de speciale versieringen (Asterix en Obelix, Unicef, Brussels Meeting City en Best Airline 2004) uiteraard voorzien. Ze zijn niet alleen van zeer goede kwaliteit, ze zijn ook zeer volledig! De handleiding op formaat A4 is volledig in kleur en hier kunnen we een kleine kritiek formuleren: de referenties voor de verschillende tinten, o.a. de twee blauwe kleuren, worden niet vermeld en dat is spijtig. Indien iemand die referenties kent vragen wij hem ons die toe te sturen zodat wij ze in een volgend nummer kunnen publiceren.

Ziedaar, nog een lacune voor de liefhebbers van het Belgische vliegwezen die aangevuld wordt! Om de volledige vloot van SNBA te kunnen samenstellen blijft ons alleen de hoop dat er op een dag een vel zal komen voor de Airbus A-330. We konden ons niet weerhouden om de vraag te stellen aan Nazca; antwoord: het project staat inderdaad op de lijst maar vergt een beetje meer voorbereidingstijd. Geduld dus, we houden U op de hoogte.

Ref SNB 001: SNBA Avro's, 13 Eur;
 Ref SNB 002: SNBA A319, 12 Eur;
 Portokosten : 3 Eur.

De vellen kunnen besteld worden via de Internet site of per briefwisseling naar Nazca-decals, c/o G. Roca, Fichtenweg 8A, D-84051 Essenbach (Duitsland).

Didier Waelkens
 Vert. Jacques Schelfaut



Lockheed C-130E HERCULES - I.A.F.



ESCI & Sky's Decals 1/72e

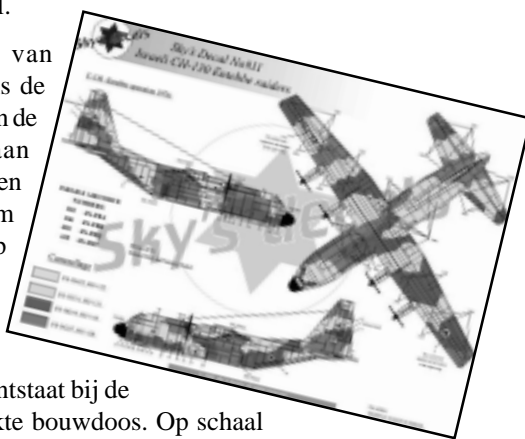
Le C-130 constitue depuis déjà plus de 30 ans la bonne à tout faire du transport de la Force aérienne israélienne (IAF) et devrait le rester pour une décennie encore. L'opération la plus célèbre à laquelle ils participèrent reste sans doute la libération des otages retenus à Entebbe (Ouganda) suite au détournement d'un avion d'Air France.

La planche de decals Sky's Decals 72011 nous offrant l'opportunité de réaliser les quatre appareils qui participèrent à cette mission, je me suis décidé à me lancer dans une aventure qui semblait de prime abord assez simple. Quoique... Le premier problème consiste à faire le choix d'une maquette. Trois kits sont disponibles au 1/72e : Airfix, Italeri et ESCI. Chacun présente des qualités et des défauts et nécessite corrections ou détaillage plus ou moins poussés. Dans l'ensemble on peut les considérer comme corrects au point de vue formes et dimensions. Personnellement, je n'ai pas l'habitude de débattre longuement du « poil-de-cuttage » et encore moins de passer des heures à raccourcir un fuselage d'un millimètre ou d'augmenter une envergure de 2 millimètres. Comme disent nos amis anglais « *if it looks right, it's right* ».

En ce qui me concerne, j'ai choisi le kit ESCI avant tout parce que j'en avais un dans mes stocks. Bien que la firme ait disparu, il est encore assez fréquent de trouver cette boîte dans des bourses. La maquette Airfix n'est pas mauvaise en soi, bien qu'accusant un peu son âge, et peut être utilisée comme second choix. Quant au kit Italeri, bien que toujours au catalogue et de qualité acceptable, il

De C-130 is ondertussen reeds meer dan 30 jaar zowat het manasje van alles op transportgebied binnen de Israëlische Luchtmacht (IAF). De meest in het oog springende gebeurtenis waaraan de C-130's deelnamen blijft ontegensprekelijk de bevrijding van de Air France gijzelaars op het vliegveld van Entebbe (Oeganda) na de kaping van hun toestel.

Het decalvel 72011 van Sky's Decals biedt ons de mogelijkheid om elk van de vier toestellen die aan deze operatie deelnamen voor te stellen. Ik nam me dus voor om een op het eerste zicht gemakkelijke klus te klaren; alhoewel...



Een eerste probleem ontstaat bij de keuze van een geschikte bouwdoos. Op schaal 1/72 zijn er drie kits beschikbaar: Airfix, Italeri en ESCI. Elk heeft zijn kwaliteiten maar ook zijn fouten en vereist daarom min of meer doorgedreven aanpassingen. In het algemeen kunnen we stellen dat ze alle drie correct zijn op het vlak van afmetingen en vorm. Ik ben geen 'rivet counter' en zal dus ook nooit uren doorbrengen met het verkorten van een romp of het vergroten van een spanwijdte met enkele luttele mm. Of zoals onze Britse collega's het zo mooi zeggen: "*if it looks right, it's right*".

Ik heb dus voor de ESCI kit gekozen en dit omwille van de simpele reden dat ik er eentje in mijn stock had zitten. Alhoewel de firma op sterven na dood lijkt te zijn, kan je deze kits nog vrij dikwijls op beurzen op de kop tikken. De Airfix kit is op zich niet slecht, alhoewel ondertussen een beetje gedateerd, en kan als een goede tweede keuze beschouwd worden. De Italeri kit, alhoewel nog steeds in de catalogus en van een acceptabele kwaliteit, heeft volgens mij als grootste nadeel dat hij opliggende paneellijnen heeft. Aangezien ik op graveergebied een beetje lui van natuur ben en ik dus geen zin had om uren aan een stuk romp en vleugels te hergraveren – wat op een C-130 echt geen evidente taak is – ben ik dus bij mijn eerste keuze gebleven. Weet echter dat wanneer je de moed kan opbrengen om het graveeravontuur aan te vatten – of wanneer je de Italeri kit wil bouwen zonder aanpassingen – je altijd beroep kan doen op de update set van Flightpath. Deze photo-etched set met referentie



© J. Vanderhaeghen

Half Track T19



© H. Wenkin

Airfix 1/72e

Cela faisait longtemps que la boîte du half-track Airfix traînait sur mon étagère. Je la gardais en attendant de trouver les photos détaillées de la version T19. Au détour d'un couloir bondé de l'expo de Ransart, j'ai trouvé mon bonheur, je me suis donc lancé dans l'aventure sans attendre. Cette version du half-track était caractérisée par l'adjonction d'un obusier de 105 mm afin de fournir à l'armée de l'Oncle Sam un automoteur capable de suivre l'infanterie dans sa progression. D'emblée, il apparut que le pont du véhicule n'était pas assez solide pour supporter une telle charge. Ce-



© H. Wenkin

pendant, 300 exemplaires ont été construits et ils ont été utilisés en Tunisie. Leur efficacité fut une surprise pour l'Etat-major américain. La construction en série fut

stoppée quand le Priest (automoteur de 105 mm monté sur châssis Lee) apparut. Les premières versions n'étaient pas équipées du bouclier sur le canon. L'obusier présent dans ma boîte à surplus n'en possédait pas non plus. Donc go pour un T19 early !

Pour ce qui est du scratch réalisé, il n'y a pas de quoi en faire un plat comme dans *Steel Master*.

- Remplacer le pare-brise blindé par un autre plus fin et échancre en son milieu. Attention à la symétrie des trappes de vision. A cette échelle, un demi-mm d'écart et votre char louche. L'échancre était nécessaire pour permettre à l'obusier de tirer à l'horizontale.
- Supprimer le siège central du poste de pilotage.
- Déplacer les sièges des servants vers l'arrière pour dégager l'espace nécessaire à l'installation du 105. Ils proviennent aussi de la boîte à surplus. L'obusier de 105 mm provient d'un Priest Matchbox construit dans une autre vie. «*Back to the future ?*»
- Déplacer les réservoirs sur l'arrière et les détailler d'un bouchon réalisé à l'emporte-pièce.
- Construire un support crédible pour le canon. Les photos en ma possession montrent que les jambes du canon avaient été coupées et que le recul était compensé avec deux consoles triangulaires.
- Supprimer les supports de jerrycan.

Au niveau des détails ajoutés :

- Un plancher strié en photo-découpe est placé dans le poste de conduite ; les leviers de vitesses y sont ajoutés.
- Les poignées des écoutilles sont refaites dans des chutes en photo-découpe.

Al heel lang lag de Airfix kit van de halftrack op mijn rek te wachten, tot ik detailfoto's van de versie T19 op de kop kon tikken. In een hoekje van de gang op de tentoonstelling van Ransart vond ik eindelijk wat ik zocht. Ik stortte me dan ook direct in dat avontuur. Deze versie van de half-track bestond er in dat ze was uitgerust met een 105 mm houwitser kanon. Zodoende had het leger van "Uncle Sam" een zelfrijdend kanon dat in staat was om de infanterie in haar opmars van nabij te volgen. Het werd al vlug duidelijk dat de as van de combinatie niet sterk genoeg was om zulke last te dragen. Desalniettemin werden er 300 exemplaren van gebouwd en werden ze in Tunesië ingezet. Voor de Amerikaanse legerstaf was hun efficiëntie een grote verrassing. Het bouwen in serie van deze tuigen werd gestopt, toen de Priest, een zelfrijdend kanon van 105 mm op het onderstel van een Lee, ten tonele verscheen. De eerste versies hadden een kanon dat niet uitgerust was met een mondingsrem. Ik had er nog zo liggen in mijn "scrapbox" (rommeldoos) dus was het een "Go" voor een vroege versie.

Wat het gedeelte dat in "scratch" moet gebouwd worden betreft, moet ge er niks opzichtigts van maken zoals in *Steel Master*.

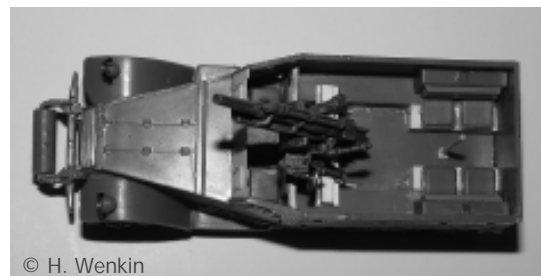
- De gepantserde voorruit vervangen door een fijnere en in het midden een uitgesneden deel. Eveneens opgelet voor het symmetrisch aanbrengen van de kijkgaten. Een foutje van een halve millimeter in deze schaal maakt dat uw tank loent (lodderoog). De inkeping in het midden zorgde ervoor dat het kanon horizontaal kon schieten.
- De middelste stoel in de stuurcabine verwijderen.
- De stoelen voor de kanoniers naar achteren verplaatsen om de nodige ruimte vrij te maken voor het installeren van het kanon van 105 mm. Deze kwam ook uit de "rommeldoos" en wel van een Priest van Matchbox, die in een vorig leven werd gebouwd. «*Back to the future?*»
- De brandstoftanks op het achterdeel verplaatsen en ze voorzien van een vuldop gemaakt met een doorslag.
- Een geloofwaardige steun voor het kanon maken. De foto's die ik heb tonen aan dat de benen van het oorspronkelijk getrokken kanon werden afgezaagd en dat de terugslag werd gecompenseerd door twee driehoekige draagsteunen.
- De steunen voor de jerrycanhouders verwijderen.

Wat de bijgevoegde details betreft heb ik:

- Een geribde vloer in "photo-etch" (geëts koper) geplaatst in de bestuurderscabine en de versnellingspoken bijgevoegd.
- De handvaten voor de luiken werden hermaakt met afvalstukjes in "photo-etch".
- De voorste wielen komen van een splinternieuwe M 8 Greyhound van Italeri, die gesmolten was onder mijn architectenlamp (nooit zal ik nog proberen het droogproces van een model te versnellen, snik). Ze zijn een hele verbetering voor de afgrijpselijke wielen van de kit.
- De beschermingen van de lichten zijn eveneens uit stukjes "photo-etch".

Voor de beschildering van het model ben ik als volgt tewerk gegaan:

- Basislaag in olive drab.



© H. Wenkin

sentatifs du Texas, on réservera les grandes étendues uniformes pour Wimbledon...

En conclusion : pour obtenir un modèle inédit, pas besoin de dépenser des fortunes en résine. Une boîte à surplus bien garnie, quelques bonnes photos et l'affaire est dans le sac. La maquette Airfix malgré son âge vénérable reste une excellente base de travail.

NB : la boîte à surplus pour être utile doit être triée. J'ai fait l'acquisition à une brocante d'une petite dizaine de boîtes à compartiments. Une soirée pour trier le tout, de la discipline à la fin de chaque montage pour classer les pièces en trop et vous êtes armé(e) pour le scratch.

Hugues Wenkin
IPMS Charleroi (ne périra pas)



een rommelmarkt heb ik een tiental gecompartmenteerde dozen gekocht. Een avond om alles te sorteren en veel zelfdiscipline na elke bouw om ze ordelijk te houden. Zo blijft je gewapend om iets in scratch te bouwen.

Hugues Wenkin
IPMS Charleroi (gaat niet ten onder)
Vert. Mon Hamover

<http://www.baumholder.army.mil/media/museum/wepaveh.htm>

<http://en.wikipedia.org/wiki/User:Oberiko/T19>

Focke Wulf Fw 190 D

Camouflage and Markings Part 1

Par Marc Deboeck, Eric Larger en Tomáš Poruba
Editeur : JaPo, République Tchèque
207 pages, 22 x 30 cm, cartonné.

Ce n'est pas tous les jours qu'un petit Belge écrit un ouvrage remarquable sur un avion de chasse tout aussi exceptionnel. Et de plus, ce petit belge est maquettiste, ce qui ne peut que nous emplir de fierté. Marc Deboeck (celui d'Hamover, pas celui du Dakota-Sabena Modellers' Club!), ainsi que ses deux co-auteurs, n'a pas ménagé ses efforts pour sortir enfin LE livre de référence sur le «190D». Il suffit de lire les critiques élogieuses d'«Hyperscale» et autres pour constater que tous les spécialistes sont unanimes: cet ouvrage est un véritable «must» pour tout fana de la Luftwaffe! Mais pourquoi donc avons-nous ici un chef-d'œuvre ?

Avant tout, cet ouvrage est très bien structuré: un bref aperçu opérationnel de la conception et de la mise en service de l'appareil, suivi d'une description bien détaillée des peintures, du camouflage et des marquages du Focke Wulf. Après une courte description des prototypes, on entre vraiment dans le vif du sujet: les différents «blocs» de production du 190D, en commençant par ceux de Focke Wulf même. Dans la deuxième partie sont décrites les productions des trois autres constructeurs: Weserflug, Mimetall en Fieseler. Cette partie se termine par une liste super-détaillée de pas moins de 11 pages avec les pertes connues. Mais ce n'est pas tout:

vous trouverez aussi une masse de photos jamais publiées à ce jour, des profils et d'autres dessins magnifiques et en couleurs, des détails des schémas de camouflage, des reproductions d'anciens documents officiels, etc. J'ai personnellement trouvé très pratique la description la plus complète possible de toute une série d'appareils identifiés, au moyen notamment de toutes les photos disponibles pour rendre le mieux possible le camouflage. Un vrai régal pour les amateurs!

Tout le livre de plus de 200 pages est très soigné; les reproductions en couleurs sont magnifiques et la mise en page est bien «aérée». Rien que les reproductions en couleurs valent largement le prix de l'ouvrage. Voici enfin l'encyclopédie du Focke Wulf 190D. *Focke Wulf Fw 190D-9 Camouflage and Markings* est sorti de presse en août. Chez Roll Models (USA), le livre

Door Marc Deboeck, Eric Larger en Tomáš Poruba
Uitgegeven bij JaPo, Tsjechië
207 pagina's, 22 x 30 cm,
harde kaft.

Het gebeurt niet alle dagen dat een Belg een uitstekend boek schrijft over een al even uitmuntend jachtvliegtuig. Dat die Belg dan ook nog modelbouwer is, moet ons met trots vervullen. Marc Deboeck (die van Hamover, niet die van Dakota-Sabena Modellers' Club!) heeft met zijn twee coauteurs geen moeite gespaard om er hét referentiewerk over de '190D' van te maken. Je hoeft er de lovende kritieken op Hyperscale en aanverwanten maar op na te lezen, om te merken dat kenners unaniem zijn: dit is een 'must have' voor elke Luftwaffe-fan! Even overlopen waarom dit boek zo de moeite loont.

Eerst en vooral is de structuur goed opgevat: een kort operationeel overzicht van de inzet van het vliegtuig, gevolgd door een goed gedetailleerd overzicht van de beschildering,



de camouflage en de markeringen van de Focke Wulf. Na een korte bespreking van de prototypes, begint de hoofdmoot van dit werk: de verschillende productieblokken van de 190D, te beginnen met die van Focke Wulf zelf. In deel 2 komen de drie andere fabrikanten: Weserflug,



Mimetall en Fieseler. Dit deel eindigt met een supergedetailleerde lijst van niet minder dan 11 pagina's met de gekende verliezen. Maar daar komt nog bij dat het boek bulkt van de onbekende foto's, prachtige en gekleurde profielen en andere tekeningen, details van camouflage-schema's, kopieën van oude officiële documenten, enz. Erg handig vond ik persoonlijk de duidelijke bespreking van een ganse reeks geïdentificeerde toestellen, met alle beschikbare foto's ter staving van de camouflage. Dit is echt smullen voor modelbouwers!

Het ganse boek met zijn meer dan tweehonderd bladzijden is zeer verzorgd, de kleurenafdrukken zijn puik en de bladschikking erg luchtig gehouden. De

est déjà épuisé au moment de la rédaction de cet article (début décembre 2005)! Mais voici encore quelques adresses où vous pourrez vous le procurer:

- Librairie de l'Escadron, Bruxelles, • 52.95
- De Krijger, Erpe-Mere, prix pas encore connu (livraison imminente)
- The Aviation Bookshop, Kent (UK), £ 29.95 (+ frais de port)
- Luchtvaart Hobby Shop, Aalsmere (NL), • 49.95 (+ éventuellement frais de port)
- Christian Schmidt Fachbuchhandlung oHG, München (DE), • 45.00 (+ frais de port)

Wilfried Tersago, Hamover
Trad. M. Willot

kwaliteitsvolle kleurenafdrucken alleen al zijn de prijs van het ganze boek waard. Dit is dé encyclopedie voor de Focke Wulf 190D. *Focke Wulf Fw 190D-9 camouflage and markings* verscheen in augustus 2005. Bij Roll Models in de USA is men al uitverkocht op het ogenblik dat ik dit schrijf (begin december 2005)! Maar hier zijn alvast de adressen waar je het boek kan verkrijgen:

- Librairie de l'Escadron, Brussel, • 52.95
- De Krijger, Erpe-Mere, prijs staat nog niet vast (levering in de komende dagen)
- The Aviation Bookshop, Kent, £ 29.95 (+ p & p)
- Luchtvaart Hobby Shop, Aalsmere, • 49.95 (+ evt. p & p)
- Christian Schmidt Fachbuchhandlung oHG, München, • 45.00 (+ p & p)

Wilfried Tersago, Hamover

First look:

Republic RF-84F Thunderflash



Des décals sont livrées pour réaliser le FR-27 de la 42e Esc.
Decals zijn geleverd om de FR-27 van het 42ste Smd te bouwen.
Photo/Foto Coll. J. Schelfaut ©

PJ Production 1/72 (Ref 721023)

Dans le KIT 134, je vous avais présenté le F-84F Thunderstreak de PJ Production et je vous signalais en fin d'article qu'un RF-84F Thunderflash était annoncé. C'est maintenant chose faite : ce « Flash » est enfin disponible chez Philippe Jacques ! Le « Box art », très joli, représente un appareil danois en livrée alu. Le kit se compose de 53 pièces en résine beige, 2 en résine transparente, 8 en métal blanc, 2 verrières thermoformées et 2 petites planches de photodécoupe ; un plan de montage format A4 recto-verso et, au même format, une feuille reprenant les différentes décorations fournies dans la boîte, à savoir :

- Un RF-84F norvégien du 717 Sqn, Rygge, fin des années 1950 ;
- Un RF-84F danois du 729 Sqn, Kastrup, 1958 ;
- Un RF-84F français du 1/33 « Belfort », Lahr (Allemagne), 1958 ;
- Un RF-84 F belge du 42 Sqn, Bierset, 1970 (FR-27).

Les trois premières décorations concernent des appareils entièrement « Natural Metal » ; la version belge représente un appareil camouflé type Vietnam. Les décals sont réparties en deux planches ; une principale et une seconde, plus petite, destinée à la décoration de la dérive de l'appareil danois. La qualité semble bonne, il conviendra seulement de réduire le « silvering » autour de certaines de ces décals. Le centrage des cocardes nationales est absolument parfait.

Le fuselage, en deux parties, s'arrête au niveau de la naissance du cockpit. Comme pour le Thunderstreak, des ergots de positionnement sont prévus et l'assemblage à sec s'effectue sans problèmes. Les parois latérales du cockpit sont finement gravées. L'avant du fuselage se compose de trois pièces : deux en

In de KIT 134, heb ik U de F-84F Thunderstreak van PJ Production voorgesteld en ik heb op het einde van het artikel vermeld dat er een RF-84F Thunderflash was aangekondigd. Dat is nu gebeurd en de "Flash" is eindelijk beschikbaar bij Philippe Jacques! De "Box art", die zeer mooi is stelt een Deens toestel voor in aluminium kleur. De kit bestaat uit 53 stukken in beige giethars, 2 in doorzichtig giethars, 8 stukken in wit metaal, 2 thermogevormde canopy's, 2 kleine plaatjes fotogeëtste metaal, een montageplan in formaat A4 recto-verso en op hetzelfde formaat een blad met verschillende versieringen die in de doos beschikbaar zijn, te weten:

- Een Noorse RF-84F van het 717 Sqn te Rygge, einde van de jaren 1950;
- Een Deense RF-84F van het 729 Sqn te Kastrup, 1958;
- Een Franse RF-84F van het 1/33 "Belfort" te Lahr (Duitsland), 1958;
- Een Belgische RF-84F van het 42 Sqn te Bierset, 1970 (FR-27).

De drie eerste versieringen betreffen toestellen die volledig in "Natural Metal" zijn; de Belgische versie stelt een gecamoufleerd toestel voor type Vietnam. De decals zijn verdeeld over twee bladen, het eerste is het belangrijkste en het tweede, kleiner, is bestemd voor de staartversiering van het Deense toestel. De kwaliteit ziet er goed uit en het zal volstaan de "silvering" rond sommige decals te reduceren. Het centreren van de nationale kokardes is absoluut perfect.

De romp is in twee delen en houdt op aan het begin van de cockpit. Net zoals bij de Thunderstreak zijn er pinnetjes voor-



IPMS Willebroek - 22 Jan 06

