

# KIT

# 148

4/2007

PUBLICATION TRIMESTRIELLE  
DRIEMAANDELIJKE UITGAVE



INTERNATIONAL PLASTIC MODELLERS' SOCIETY

-  • *V.C.L. Light Tank T-15* 1/72 & 1/35
- *Boeing RB-50G Elint* 1/48

-  • *Mosquito T.3* 1/72
- *Reviews*

- *Hawker Tempest Mk.II* 1/72 & 1/48



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

I4



VCL T-15  
I/72e

Dans ce numéro...  
In dit nummer...



VCL T-15  
I/35e

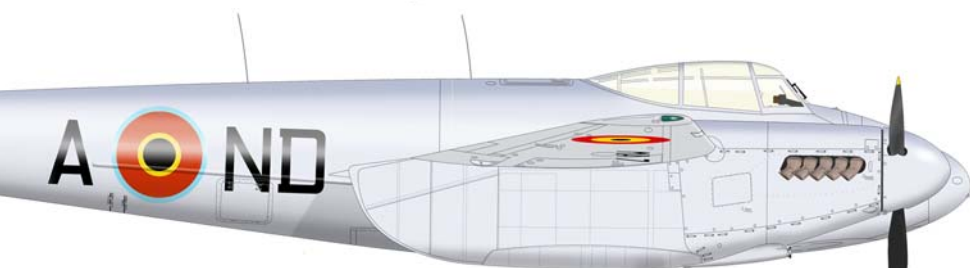
20



39  
Tempest Mk. II  
I/72e

28

Mosquito T.3  
I/72e



6 Boeing RB-50G  
I/48e



4I  
Tempest Mk. II  
I/48e



Agenda... 4 & 5 / 10 / 2008  
40 Years Celebration  
Oktoberhallen, Wieze

## CONSEIL D'ADMINISTRATION BEHEERRAAD

### Président National - Nationaal Voorzitter

Didier WAELKENS  
Esdoornlaan 33  
1850 GRIMBERGEN  
Tel: 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

### 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.

DidierP WAELKENS

### Artwork

Bob BLOCK

### Cartoons

Patrick LAURENSIS

### Make & Take

Marc DEBOECK  
Tel: 02/253.18.52  
E-mail: marc\_deboeck@skynet.be

Rudy MEERT

Overpoort 75

9500 GERAARDSBERGEN

Tel: 054/41.67.88

E-mail: rudymeert@hotmail.com

## 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 37 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 Boeing RB-50G Elint 1/48  
Monogram & Paragon Designs, *Markus WUELLNER*
- 12 V.C.L. Light Tank T-15, *Toon VAN DAMME*
- 14 V.C.L. T-15, Retrokit 1/72, *Daniel CLAMOT*
- 20 V.C.L. T-15, Novart 1/35, *Jean-Claude HEURTER*
- 28 Mosquito T.3, Tamiya & Paragon Designs 1/72  
*Emmanuel FILLEE*
- 38 Hawker Tempest in I.A.F. & P.A.F., *Christian PAGE*
- 39 • Matchbox 1/72
- 41 • Eduard-Hobbycraft Conversion 1/48
- 49 Agenda
- 50 Bibliokit
- 50 Help

*Reviews: p. 36, 46 & 47*

Parution - Uitgave  
KIT 149  
Avr - Apr 2008

### COTISATION / LIDGELD / MEMBERSHIP FEE 2008

+ 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](http://www.hayez.be)

# **BOEING** **ELINT RB-50G**

**ELECTRONIC INTELLIGENCE**

# **SUPERFORTRESS**

## *Histoire et développement*

1945 – La guerre contre le Japon fait toujours rage et, raid après raid, des milliers de fameux B-29 Superfortress de Boeing bombardent le territoire tenu par les Japonais. De l'autre côté de l'océan, aux USA, les ingénieurs de Boeing travaillent entretemps d'arrache pied à une version bien améliorée du B-29 avec des performances accrues à haute altitude, plus de

## *Geschiedenis en ontwikkeling*

1945 – De oorlog tegen Japan woedde nog altijd en duizenden beruchte Boeing B-29 Superfortress-bommenwerpers vlogen raid na raid over Japans veroverd gebied. Maar in de USA werkten de ingenieurs van Boeing aan een sterk verbeterde B-29-variant, met betere prestaties op hoogte, meer vermogen, groter vliegbereik en betere defensieve bewapening. De

**Monogram & Paragon Designs**



**1/48<sup>e</sup>**

# Vickers-Carden-Loyd Light Tank T-15

(D'après Toon Van Damme, KIT n° 89, printemps 1993)

En 1935, on pensa à mettre sur pied des escadrons blindés au sein des régiments de cavalerie. Ils devaient être dotés de 2 types de véhicules blindés : d'une part, des véhicules armés d'un canon, le choix se portant sur le T-13 armé du fameux canon de 47 mm ; d'autre part, des véhicules armés d'une mitrailleuse, le choix se portant cette fois sur le T-15. Ces deux véhicules étaient des produits de Vickers-Carden-Loyd.

## Le T-15

La dénomination complète de ce char léger était «Vickers-Carden-Loyd Light Tank (Model 1935)». Le modèle livré à la Belgique était pourvu d'une tourelle spéciale pour le placement d'une mitrailleuse lourde Hotchkiss de 13,2 mm. Il reçut en Belgique la dénomination officielle «Auto blindée/Mitrailleuse (a.b./Mi), T-15». Il s'agissait, en fait, d'une dénomination particulière pour un véhicule qui était quand même quelque chose de plus qu'une simple automitrailleuse, mais elle convenait parfaitement en ces temps où la neutralité était la politique affichée.

Le T-15 était servi par un conducteur et un commandant-mitrailleur. Il était propulsé par un moteur Meadows, type EST de 4,43 lit. de cylindrée et de 90 cv qui lui permettait une vitesse maximale de 65 km/h sur route. Tous les chars furent livrés non armés par Vickers, l'armement étant monté en Belgique, dans la tourelle conique spécialement développée à cet effet. Le véhicule pesait 3.882 kg. et avait un blindage de 4 à 9 mm. Au total, 42 exemplaires furent livrés.

## Utilisation dans l'Armée belge

Les 42 véhicules furent répartis entre la 1ère division de Chasseurs ardennais et les 6 régiments des 1ère et 2ème divisions de Cavalerie. Les 3 régiments de Chasseurs ardennais reçurent chacun 3 véhicules. Les 1er, 2ème et 3ème Lanciers, ainsi que le 1er Chasseurs à cheval en reçurent chacun 6. Comme il ne restait plus assez de T-15, le 2ème Chasseurs à cheval et le 1er Guides en reçurent seulement 4 chacun. Le dernier T-15 fut affecté à Borsbeek pour l'instruction des équipages.

## Bibliographie

- Vox Hebdomadaire Militaire
- Tank Museum News

Sur le site officiel de l'Armée belge [www.mil.be](http://www.mil.be), on trouve ce qui suit :

(D'après le Cdt Pascal Mathieu et ses

(Naar Toon Van Damme, KIT nr 89, lente 1993)

In 1935 dacht men eraan om in de schoot van de cavalerieregimenten, eskadrons uitgerust met pantserwagens op te richten. Ze zouden met 2 types gepantserde voertuigen uitgerust worden, enerzijds bewapend met een kanon en de keuze viel op de T-13 voorzien van het befaamde 47 mm kanon en anderzijds deze uitgerust met een mitrailleur, deze keer werd voor de T-15 gekozen. Beide voertuigen werden door Vickers-Carden-Loyd gemaakt.

## De T-15

De volledige benaming van deze lichte tank was "Vickers-Carden-Loyd Light Tank (Model 1935)". Het model dat aan België geleverd werd was uitgerust met een speciale toren om er de zware Hotchkiss mitrailleur van 13,2 mm in te plaatsen. In België kreeg het tuig de officiële benaming "Auto blindée/Mitrailleuse (a.b./Mi), T-15". (nvdv: er was toen nog geen officiële Nederlandstalige term, vrij vertaald is dat **pantserwagen/mitrailleur**). Het ging in feite over een speciale term voor iets dat toch wat anders was dan een simpel voertuig met een mitrailleur, maar het paste wel in de neutraliteitspolitiek van het ogenblik.

De bemanning van de T-15 bestond uit een chauffeur en een commandantmitrailleur. Hij werd aangedreven door een 4,43 liter Meadows type EST motor van 90 pk, waarmee op de baan een maximum snelheid van 65 km/u gehaald werd. Alle tanks werden onbewapend door Vickers geleverd. De bewapening werd in België gemonteerd in de hiervoor speciale ontworpen conische koepel. Het voertuig woog 3.882 kg en



Le kit se compose de dix pièces en résine : le châssis (creux) sur lequel sont intégrés divers éléments (tels les phares avant), la tourelle, la trappe d'accès à celle-ci, le canon de la mitrailleuse, un rétroviseur, un petit phare venant se positionner à la base de la tourelle, deux modèles de pot d'échappement et les trains de roues + chenilles, moulés d'un seul tenant.

De kit bestaat uit tien stukken in giethars; het onderstel waarop verschillende elementen geïntegreerd zijn (zoals de voorste koplampen) is hol. De koepel, haar toegangsluik, de loop van de mitrailleur, een achteruitkijkspiegel, een klein lampje dat onderaan de koepel gemonteerd wordt, twee verschillende modellen van uitlaten en het geheel rupsen-wielen uit één stuk vormen de rest.

# Char léger belge T-15 Belgische lichte tank

RETROKIT, 1/72, Ref R72037

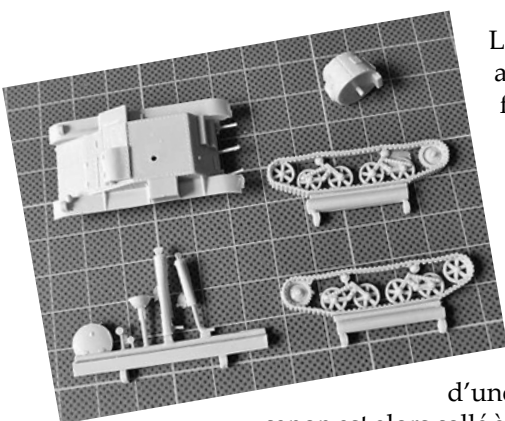
Après un bain dans de l'eau savonneuse pour éliminer tout résidu de produit de démoulage, les pièces sont délicatement retirées des carottes de résine au moyen d'une lame-scie. Au niveau du train de roues, des coulées de résine bouchent certains espaces entre les rayons ; il sera nécessaire d'évider ces espaces...

Nu een bad in zeepwater om elk residu van het product, gebruikt voor het giethars gemakkelijk uit de vorm te halen, te verwijderen. Daarna worden de stukken voorzichtig met een fijn zaagje van hun drager losgemaakt. Voor het geheel rupsen-wielen zal het noodzakelijk zijn om de holle ruimtes opgevuld met een laagje hars uit te hollen...



Le premier élément ajouté sera la bouche à feu du canon. Pour ce faire, le canon est creusé au moyen d'un fin foret. Dans la pointe d'un cure-dent est découpé l'embout, lui-même creusé ; et fixé au canon au moyen

Het eerst toegevoegde element zal de vuurmond van het kanon zijn. Hiertoe wordt de loop met een fijn boortje uitgehold. De vuurmond die op haar beurt werd uitgehold, wordt uit de punt van een tandenstoker gesneden en daarna met een druppel secondenlijm op de loop gelijmd. Dit geheel wordt dan aan het koepeltje geplakt, dat op haar beurt op het onderstel wordt vastgemaakt.



d'une goutte de cyano. Ce canon est alors collé à la tourelle, elle-même fixée au châssis.

Ensuite, l'étude des photos trouvées sur le net mais aussi fournies par Patrick Masson et Domi de chez Retrokit m'ont

Vervolgens, na foto's op het net en ook deze door Patrick Masson en Domi van Retrokit bekeken te hebben kon ik dit klein en heel sympathiek pantsertje detailleren. Zo werden volgende zaken gemaakt uit koperdraad:

- De kabels van de voorste koplampen;
- Een klein handvatje op de lamp aan de basis van de koepel (deze lamp werd eerder vastgelijmd);
- Een achterlicht uit "sprue" en haar kabel;
- De verluchtungsgrillen van de motor.

De gebruikte techniek om deze elementen vast op hun plaats te krijgen is de volgende: eerst de stukken vastlijmen met verdunde witte hout (papier) lijm; wanneer deze droog is een druppeltje secondenlijm langs deze stukken laten lopen.



© D. Clamot

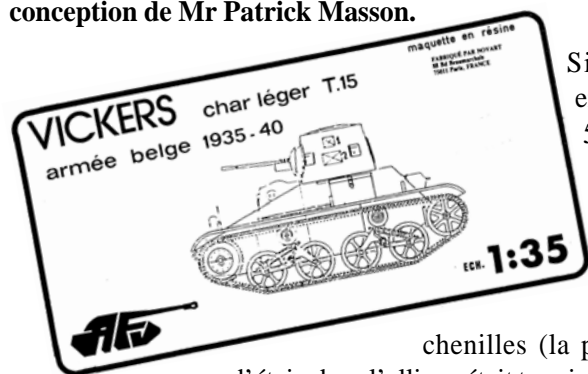


# VICKERS CARDEN LOYD T.15

NOVART 1/35, SERIE AFV



Cette maquette en résine et métal blanc date de ...1989, mais une nouvelle version corrigée est apparue depuis sous la conception de Mr Patrick Masson.



Six pièces en résine et 50 en métal blanc « mou », dont 12 pour le train de

chenilles (la proportion d'étain dans l'alliage était trop importante).

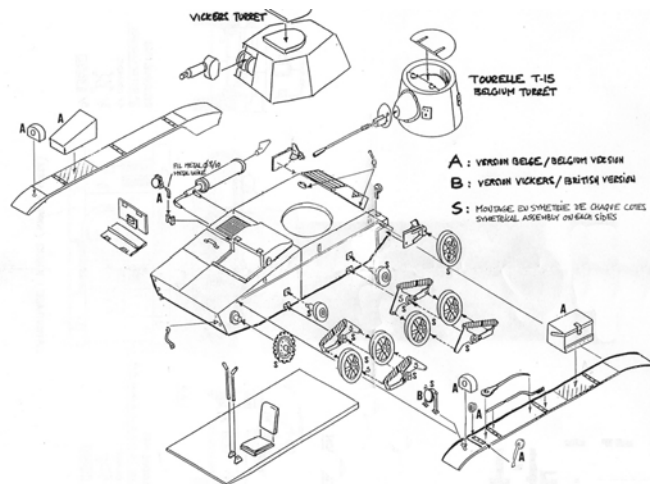
Nous n'en voudrions pas au concepteur du kit, c'était le début des kits en résine pour le grand public. N'étant pas « chariste », je découvre plutôt cette discipline et vais tenter de décorer ce kit façon 2004 (suite à plusieurs déceptions à propos de ce kit, j'ai laissé tomber le travail sur le kit durant plusieurs mois, le temps de trouver des solutions aux problèmes posés par les composants de cette maquette). L'assemblage à sec révèle plusieurs contradictions : les supports des roues de route, situées à l'arrière, devraient prendre appui sur l'arrière du char, ce qui n'est pas le cas ; les roues de route centrales s'entrechoquent. Les axes de rotation sont trop rapprochés.

**La coque** : réalisée d'une seule pièce. Plusieurs fissures dans la résine sont à combler avec de l'enduit, plusieurs trous à forer pour le positionnement des pièces car ils ont été rebouchés accidentellement lors du moulage. Plusieurs défauts dans les grilles des

échappements moteur. Je dois refaire un élément de grille cassé lors du nettoyage des interstices entre les grilles. Un anneau d'ancrage est aussi cassé pendant les manipulations : à refaire avec du fil de cuivre ou bien de la

Dit model in giethars (resin) en wit metaal dateert van... 1989. Een nieuwe verbeterde versie is sedertdien door Mr Patrick Masson uitgebracht.

6 onderdelen in giethars en 50 in een "week, en te plooibaar" wit metaal, waarvan 12 voor de kettingen (de hoeveelheid tin was te groot in de legering). We nemen het de ontwerper van de kit niet kwalijk want het was het begin van de kits in giethars voor het grote publiek. Geen "Tankist" zijnde en deze discipline pas ontdekt hebbende ga ik deze kit bouwen zoals het in 2004 betaamt. (ten gevolge van meerdere ontgoochelingen met dit model heb ik het werk eraan gedurende enkele maanden onderbroken om oplossingen te vinden om dit model ineen te steken). Het "droog" monteren toont meerdere onjuistheden aan. De steunen voor de achterste spanwielen zouden moeten aan de



achterkant van de tank vastgemaakt worden, wat niet het geval is en de middelste baanwielen stoten tegen elkaar omdat de assen te dicht bij elkaar staan.

**Het onderstel (romp)**: Gemaakt uit één stuk. Verschillende barsten in het giethars zijn op te vullen, verschillende gaten moeten geboord worden voor de juiste plaatsing van de onderdelen want zij werden per ongeluk opgevuld tijdens het gieten. Er zijn verschillende gebreken in de roosters van de luchtinlaten van de motor. Ik moest een element van een rooster



© J-C. Heurter



# MOSQUITO T.3 ...

## *Unique ... Série 10 Sqn Uniek ... Reeks 10 Sqn*

### Unique ?

Le Mosquito T.3 ou T.III, *serial* MA7, de la Force Aérienne belge est unique parce que probablement le seul à ne pas avoir été transformé en TT<sup>1</sup> en 1951 et pour cause... Au risque que vous pensiez que je n'ai qu'un seul livre dans ma bibliothèque, j'ai réouvert « **BLu Crash Archief** » 1945-1965 de Daniel Brackx, mais cette fois-ci à la page 13, pour réaliser ce T.3 unique.

### Un Mossie unique

Après le Mosquito NF.30, *serial* MB14 codé ND⊙A de la 10<sup>ème</sup> Escadrille, posé sur le ventre à Beauvechain le 07 août 1950, nous voilà, oh surprise, devant le T.3 codé ND⊙A de la 10<sup>ème</sup> Escadrille couché lui aussi sur le ventre, mais le 21 mars 1950 à Beauvechain. Vous savez que les militaires sont très attachés aux traditions... vous trouverez donc en page 28 - un peu moins sur le ventre il est vrai - le NF.30, MB19, ND⊙A et

### Uniek ?

De Mosquito T.3 of T.III, *serial* MA7, van de Luchtmacht is uniek want hij is waarschijnlijk de enige die niet werd omgebouwd in TT<sup>1</sup> in 1951 en dat hoeft niet te verwonderen... Ik riskeer nu wel dat U denkt dat ik maar één boek in mijn bibliotheek heb, maar ik heb « **BLu Crash Archief** » 1945-1965 van Daniel Brackx, terug opengeslagen, dit keer op bladzijde 13, om deze unieke T.3 te bouwen.

### Een unieke Mossie

Na de Mosquito NF.30, *serial* MB14 met code ND⊙A van het 10de Smaldeel, die op zijn buik ligt te Beauvechain op 07 augustus 1950, vinden we, wat een verrassing, de T.3 met code ND⊙A van het 10de Smaldeel, ook op zijn buik, maar op 21 maart 1950 te Beauvechain. Wij weten dat de militairen zeer gehecht zijn aan de tradities... U zult dus op bladzijde 28 – weliswaar een beetje minder op zijn buik – de NF.30, MB19,

## TAMIYA & PARAGON DESIGNS 1/72<sup>e</sup>



toujours à Beauvechain ; les sportifs diront qu'on ne change pas une équipe qui gagne. Ce crash - certainement de catégorie 5, l'avion étant déjà radié en ce même mois de mars 1950, ce que prouve l'attribution du code ND⊙A au MB14 - explique pourquoi le MA7 n'a pas, comme ses congénères, été transformé chez Fairey, à Ringway-Manchester, en TT<sup>1</sup>.

Les 7 Mosquito T.III à l'époque sont livrés à la Belgique entre le 31 juillet 1947 pour les deux premiers et le 12 février 1948 pour les trois derniers ; ils font partie d'une série de 20 T.III construits (50 initialement commandés) à Hatfield dans la série VR330 à 349 entre novembre 1946 et avril 1948, ce qui semble indiquer, du moins pour les derniers, qu'ils étaient neufs. Tous avaient des moteurs Rolls Royce Merlin 25.

Ils seront immatriculés MA1 à MA7, dans l'ordre ex-*serial* RAF: VR333, 335, 338, 339, 341, 342 et 343.

Destinés au départ à la formation des futurs pilotes de NF.30, ils sont affectés dans ce but en partie à l'Ecole de Pilotage Avancé de Brustem et à l'Ecole de Chasse. A quelle époque le MA7 a-t-il été pris en charge par la 10<sup>ème</sup> ? Toujours est-il que les MA1 à 6 sont transférés, après transformation en TT en

ND⊙A vinden en nog altijd te Beauvechain; de sportievelingen zullen zeggen dat men nooit een winnende ploeg verandert. Deze crash – zeker en vast een categorie 5 want het vliegtuig werd al afgeschreven in maart 1950, wat de toewijzing van de code ND⊙A aan MB14 verklaart – legt uit waarom MA7 niet, zoals zijn collega's, werd omgebouwd bij Fairey, te Ringway-Manchester, tot een TT<sup>1</sup>.

De 7 Moquito's T.III van die periode werden geleverd aan België tussen 31 juli 1947 voor de eerste twee en 12 februari 1948 voor de laatste drie; zij maken deel uit van een reeks van 20 T.III (aanvankelijk 50 besteld) die te Hatfield gebouwd werden in de reeks VR330 tot 349 tussen november 1946 en april 1948. Dat schijnt er op te wijzen dat ze nieuw waren, ten minste toch de laatste. Alle hadden ze Rolls Royce Merlin 25 motoren.

Ze worden geïmmatriculeerd van MA1 tot MA7, in de volgorde van de ex- RAF *serial*: VR333, 335, 338, 339, 341, 342 en 343.

Zij waren voorbestemd om de toekomstige piloten van de NF.30 te vormen en zullen met dit doel gedeeltelijk toegewezen





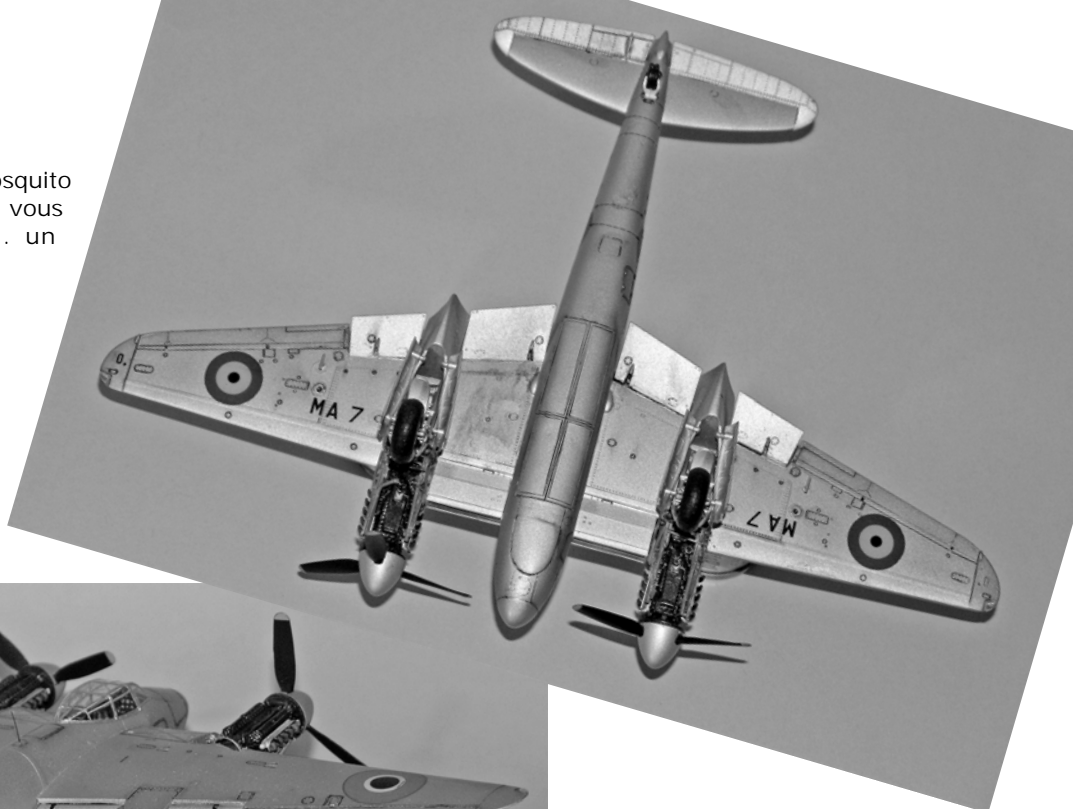
## Epilogue

La promesse tenue d'un deuxième<sup>2</sup> Mosquito pas banal de la 10<sup>ème</sup>, il me reste à vous promettre une suite à ce Mossie... un troisième ND⊙A ?

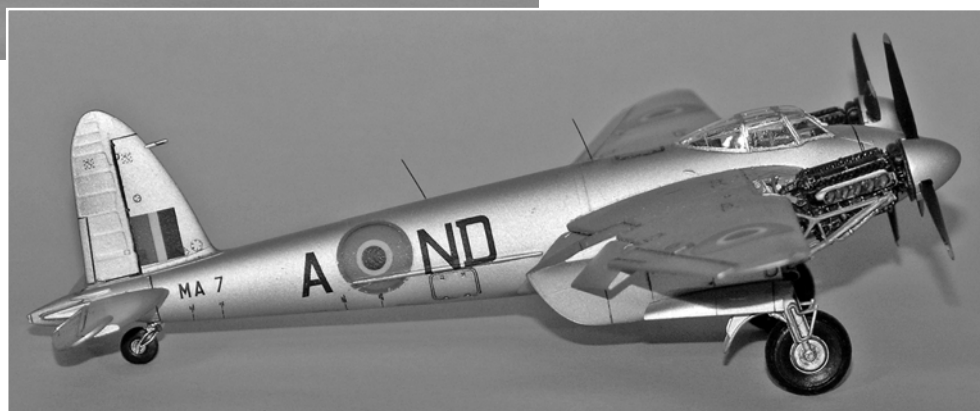
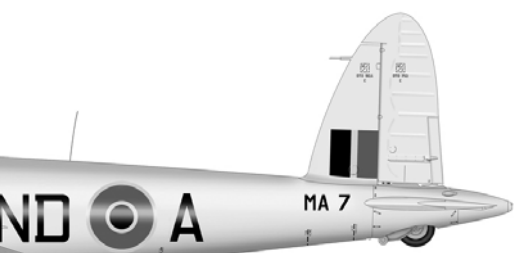
Manu Fillée  
IPMS Brussels

Notes :

1. « TT » pour « Target Towing » ou remorqueur de cible en français.
2. Pour le premier Mosquito, voir KIT 144.



Toutes les photos  
Alle foto's  
© D. Waelkens



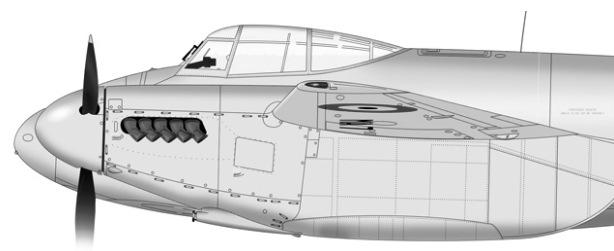
## Epiloog

Nu aan de belofte van een tweede<sup>2</sup> niet banale Mosquito van het 10de is voldaan blijft er mij nog een vervolg aan deze Mossie te beloven... een derde ND⊙A ?

Manu Fillée  
IPMS Brussels  
Vert. Jacques Schelfaut

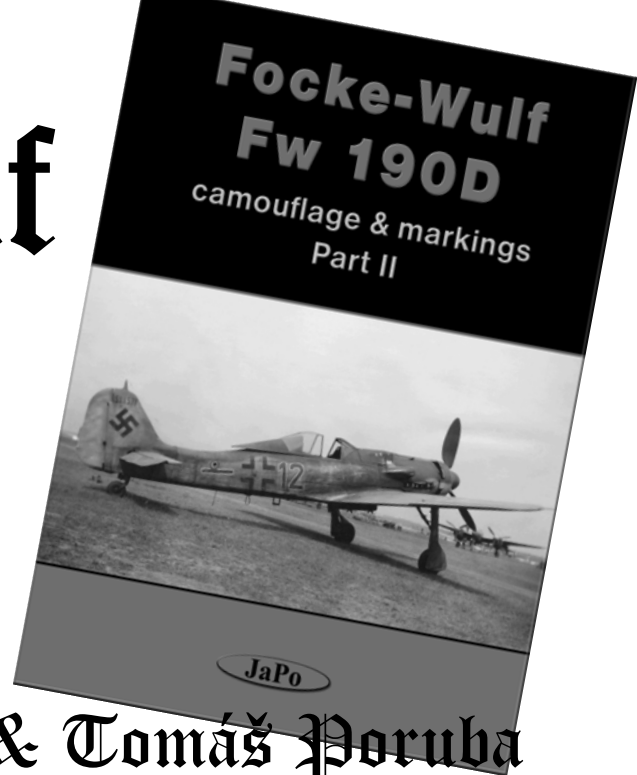
Nota's :

1. « TT » voor « Target Towing » of doelsleper.
2. Voor de eerste Mosquito zie KIT 144.



# Focke-Wulf Fw 190D Part 2

Marc Deboeck, Eric Langer & Tomáš Poruba



Editions JaPo, Tchéquie.

C'est le mois passé qu'est parue la 2<sup>e</sup> partie de l'excellente monographie consacrée au Focke-Wulf 190D. Cette partie traite en détail des machines construites par les firmes Weserflug, Mimetall et Fieseler. De plus, l'attention est également portée aux réparations, aussi bien en usine que sur le terrain. L'ouvrage se termine par une étude détaillée des D-14 et -15; tandis que la liste complète des Werke Nummern de 400202 à y compris 6013xx est une mine d'or d'information! En fin d'ouvrage, on trouve encore une courte explication au sujet de l'intrados des ailes. Pratique aussi la numérotation des pages qui suit celle du Vol 1 : dans cette 2<sup>e</sup> partie, les pages sont donc numérotées de 213 à 480 (il y a donc quelque 75 pages de plus que dans le 1<sup>er</sup> volume).

Tout comme ce fut le cas avec le 1er volume, il s'agit de lire attentivement et de bien suivre

les explications sur un grand nombre d'avions : même avec quelques photos de piètre qualité, vous trouverez

malgré tout une explication plausible des nombreuses variations du camouflage. C'est pourquoi, au début, on vous donne une bonne revue des habitudes dans les 3 firmes déjà mentionnées. A titre d'exemple, le '13 jaune' avec numéro 500093 crashé le 1 janvier 1945 près de Waasmunster: à l'aide de 5 photos de moindre qualité de l'appareil crashé, on en retire un camouflage intéressant y inclus un gouvernail de direction avec une inscription '50' en blanc (n° de convoyage). On trouve aussi des Fw bien connus comme le '5 noir' de la JG26 capturé par les Américains ou un Fw 190D-9 du Schwarm Sachsenberg à la JV 44. Il y a aussi du moins connu,

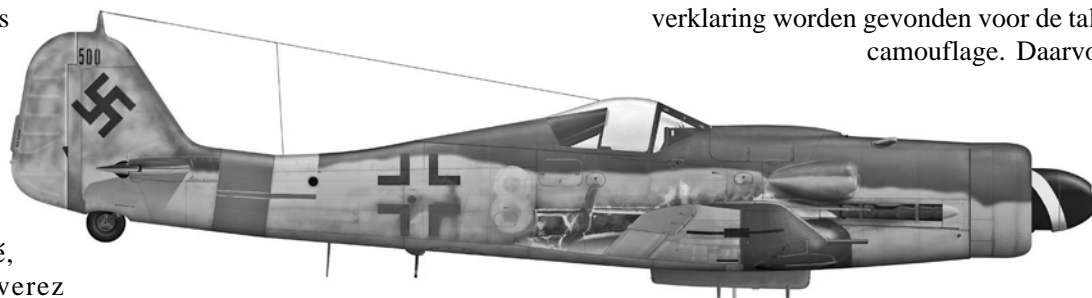
Uitgegeven bij JaPo, Tsjechië.

Vorige maand verscheen het tweede deel van de uitstekende monografie over de Focke-Wulf 190D. Het deel behandelt in detail de toestellen die gebouwd werden door de firma's Weserflug, Mimetall en Fieseler. Er wordt verder ook aandacht besteed aan herstellingen, zowel in de fabriek als te velde. Het deel sluit af met een uitgebreide studie over de D-14 en -15; maar de complete lijst met de Werke Nummern van 400202 tot en met 6013xx is een goudmijn aan informatie! Achteraan staat ook nog een korte bespreking van de onderzijde van de vleugel. Handig is ook dat de paginanummering doorloopt, dit deel gaat dus van 213 tot 480 (er zijn dus zo een 75 pagina's meer dan in deel I).

Net zoals in het eerste deel is het ook nu weer aandachtig lezen en mee volgen met de bespreking van een groot aantal vliegtuigen: zelfs met enkele schamele foto's kan een zinnige verklaring worden gevonden voor de talrijke variaties in camouflage. Daarvoor wordt in het

begin een goed overzicht gegeven van de gebruiken in de drie reeds genoemde fabrieken. Een

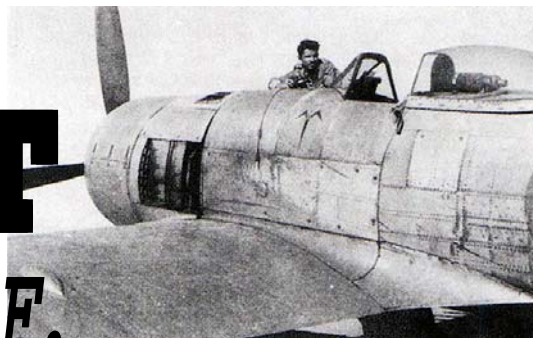
voorbeeld daarvan is 'Gele 13' met nummer 500093 die op 1 januari 1945 bij Waasmunster crashte: aan de hand van een vijftal -minder goede- foto's van het neergestorte toestel komt een interessante camouflage te voorschijn, incl. een witte '50' op de roer (ferry-nummer). Er staan ook bekende Fw's bij zoals de door de Amerikanen buitgemaakte 'zwarte 5' van JG 26, of een Fw 190D-9 van de Sachsenberg Schwarm bij JV 44. Minder bekend zijn dan bijv. de 'Witte 11' van III./KG(J) 27 en zelfs vliegtuigen zonder enige Staffel-kenletter.



# The Hawker

# TEMPEST

## in the I.A.F. & P.A.F.



### Un peu d'histoire...

À la fin de la Seconde Guerre mondiale, la R.I.A.F.<sup>1</sup> alignait dix escadres de chasse, pour la plupart équipées de Hurricane Mk.II, de Spitfire Mk.IX et Mk.XIV. Les Tempest Mk.II de la RAF devenant disponibles, il remplacèrent dans un premier temps les Hurricane et puis progressivement les Spitfire.

En 1946, suite à la partition de l'Empire des Indes en deux états différents, l'Inde et le Pakistan, les forces armées furent réparties elles aussi entre les deux nouveaux états. Les 5<sup>e</sup> et 9<sup>e</sup> escadrilles de chasse, équipées de Tempest Mk.II, devinrent pakistanaïses. Le reste des huit autres escadrilles revint à l'Inde. Les 3<sup>e</sup>, 4<sup>e</sup> et 10<sup>e</sup> escadrilles étaient elles aussi équipées de Tempest Mk.II, les Spitfire FR.XIV des 7<sup>e</sup>, 8<sup>e</sup> et A.F.S. (Air Fighting School) étant remplacés ensuite par des Tempest Mk.II. La 5<sup>e</sup> escadrille de bombardement conserva ses B-24 Liberator jusque dans les années soixante et la 12<sup>e</sup> de transport vola sur C-47 ou DC-3.

On notera que, si la plus grande part du matériel revint aux Indiens, la majorité des infrastructures étaient situées sur le territoire pakistanaïse. Cette situation paradoxale obligea les deux protagonistes à recréer son potentiel aérien pour l'un, et ses infrastructures pour l'autre.

Les Tempest, qu'ils fussent indiens ou pakistanaïses, furent engagés dans des missions d'appui feu lors de la première guerre du Cachemire en 1947-48. Le hasard fit qu'Indiens et Pakistanaïses ne s'affrontèrent pas en combat aérien, si l'on excepte une rencontre fortuite entre un Dakota pakistanaïse et une patrouille de deux Tempest indiens dans la région de Chilas. Le DC-3 parvint à échapper aux tirs et à se réfugier dans l'espace aérien pakistanaïse<sup>2</sup>.

Le remplacement des Tempest : à partir de 1950, l'Indian Air Force se rééquipa de DH Vampire FB.52 et ensuite de MD-450 Ouragan (Toofani en langage local). L'acquisition des premiers Hunter Mk.6 eut lieu en 1956. Progressivement, les Tempest furent relégués à la formation opérationnelle des pilotes de chasse (OCU), jusqu'au milieu des années cinquante.

Côté pakistanaïse, les Tempest furent remplacés dans un premier temps par des Hawker Sea Fury et dès 1951 par des Supermarine Attacker. Remarquablement, le Pakistan fut la première nation orientale à se doter de chasseurs à réaction. Les premiers F-86 Sabre fournis par les USA arrivèrent au Pakistan en 1955.

### Een beetje geschiedenis...

Op het einde van de Tweede Wereldoorlog telde de R.I.A.F.<sup>1</sup> tien jachtsmaldelen, overwegend uitgerust met Hurricane Mk.II, Spitfire Mk.IX en Spitfire Mk.XIV. Wanneer de Tempest Mk.II van de RAF ter beschikking kwam losten deze vooreerst de Hurricanes af en daarna ook de verschillende Spitfire modellen.

In 1946, na de opsplitsing van Brits Indië in twee verschillende staten – India en Pakistan – werden ook de strijdkrachten tussen deze twee nieuwe staten verdeeld. De 5<sup>de</sup> en 9<sup>de</sup> jachtsmaldelen, uitgerust met Tempest Mk.II, werden Pakistaans. De overige acht smaldelen gingen over naar de Indiase luchtmacht. De 3<sup>de</sup>, 4<sup>de</sup> en 10<sup>de</sup> smaldelen waren ook met Tempest Mk.II uitgerust, daar waar de Spitfire FR.XIV van de 7<sup>de</sup> en 8<sup>ste</sup> smaldelen en de AFS (Air Fighting School) naderhand overschakelden op Tempest Mk.II. Het 5<sup>de</sup> bombardementssmaldeel behield zijn B-24 Liberators tot in de jaren zestig en het 12<sup>de</sup> transportsmaldeel vloog op C-47 en ook nog DC-3.

We moeten vaststellen dat, hoewel het gros van het materieel naar India ging, het grootste deel van de infrastructuur zich op Pakistaans grondgebied bevond. Vandaar de paradoxale situatie dat de ene protagonist vooral zijn luchtpotentieel moest aanvullen daar waar de andere vooral moest investeren in nieuwe infrastructuur.



Tijdens de eerste oorlog om Kasjmier in 1947-48 werd de Tempest zowel langs Indiase als Pakistaanse zijde vooral ingezet als vuursteun. Het toeval wil dat de Indiërs en Pakistani zich gedurende deze oorlog niet in luchtgevechten wikkelden, met uitzondering van een toevallige ontmoeting tussen een Pakistaanse Dakota en een patrouille van 2 Indiase Tempest in de Chilas regio. De DC-3 kon aan de Indiase beschieting ontsnappen en zich terugtrekken in het Pakistaanse luchtruim<sup>2</sup>.

De vervanging van de Tempest binnen de Indian Air Force begon vanaf 1950 wanneer eerst de DH Vampire FB.52 en later ook de MD-450 Ouragan (Toofani in de lokale taal) in de rangen opdoken. De eerste Hunters Mk.6 werden in 1956 aangeschaft. Geleidelijk aan werden de Tempest naar de operationele opleiding van de piloten verwezen in de OCU en dit tot in het midden van de jaren vijftig.

des ailes. Celui qui est à droite sur le Sea Fury va sur l'aile gauche du Tempest et vice-versa. Un peu de mastic et quelques coups de papier de verre et il n'y a plus qu'à passer à la peinture !

En fait, la conversion commence par le découpage des deux radiateurs d'ailes du Sea Fury, en suivant bien les lignes de structure de la maquette. On découpe ensuite, à l'aide d'une fine scie, la partie avant comprenant le moteur, toujours en se basant sur les lignes de structure du kit Hobbycraft.

Bien entendu, avant de greffer les éléments prélevés sur le Sea Fury donneur, il faut découper le Tempest receveur aux bons emplacements. En ce qui concerne le moteur du Tempest Eduard, il suffit simplement de le découper en se fiant aux lignes de structure. Pour les radiateurs d'aile, il ne faut surtout pas perdre de vue que celui qui est dans l'aile droite du Sea Fury (le grand) ira se placer dans l'aile gauche du Tempest tandis que celui de gauche du Sea Fury (le petit) devra se loger dans l'aile droite du Tempest !

Enfin, ça c'est la version courte ! Tout ce travail de masticage plus ou moins intensif a entraîné un ponçage non moins intensif ! Ceci fut bien entendu fatal à la très fine gravure en creux aux abords des zones travaillées. L'épreuve la plus pénible pour moi fut de regraver les lignes de structure et de redonner aux surfaces poncées un poli digne de recevoir une peinture métal digne de ce nom.

La peinture métal naturel a été réalisée, comme d'habitude, à l'aide de la gamme Model Master Metalizer de Testors. Pour terminer la patine, ma méthode favorite reste bien sûr la peinture à l'huile, sans oublier quelques légers passages de « Smoke » Gunze pour simuler les traces de gaz d'échappement.

Le Tempest Mk.II a été relativement peu actif sous nos cieux, par contre, sous les tropiques... Celui-ci est décoré aux couleurs d'un appareil du 10th Squadron de la RIAF<sup>1</sup>, basé à Amballa en 1948 au moment de la guerre du Cachemire. Les cocardes ont été dessinées à l'ordinateur et imprimées sur du décalque blanc, tout comme l'insigne du 10th Sqn trouvé lui sur Internet. Le sérial HB626 a été réalisé à l'aide de transferts à sec. J'ignore si celui-ci était déjà peint sous les ailes comme ce fut le cas pour les Tempest indiens au cours des années cinquante. N'ayant pas de preuves photogra-



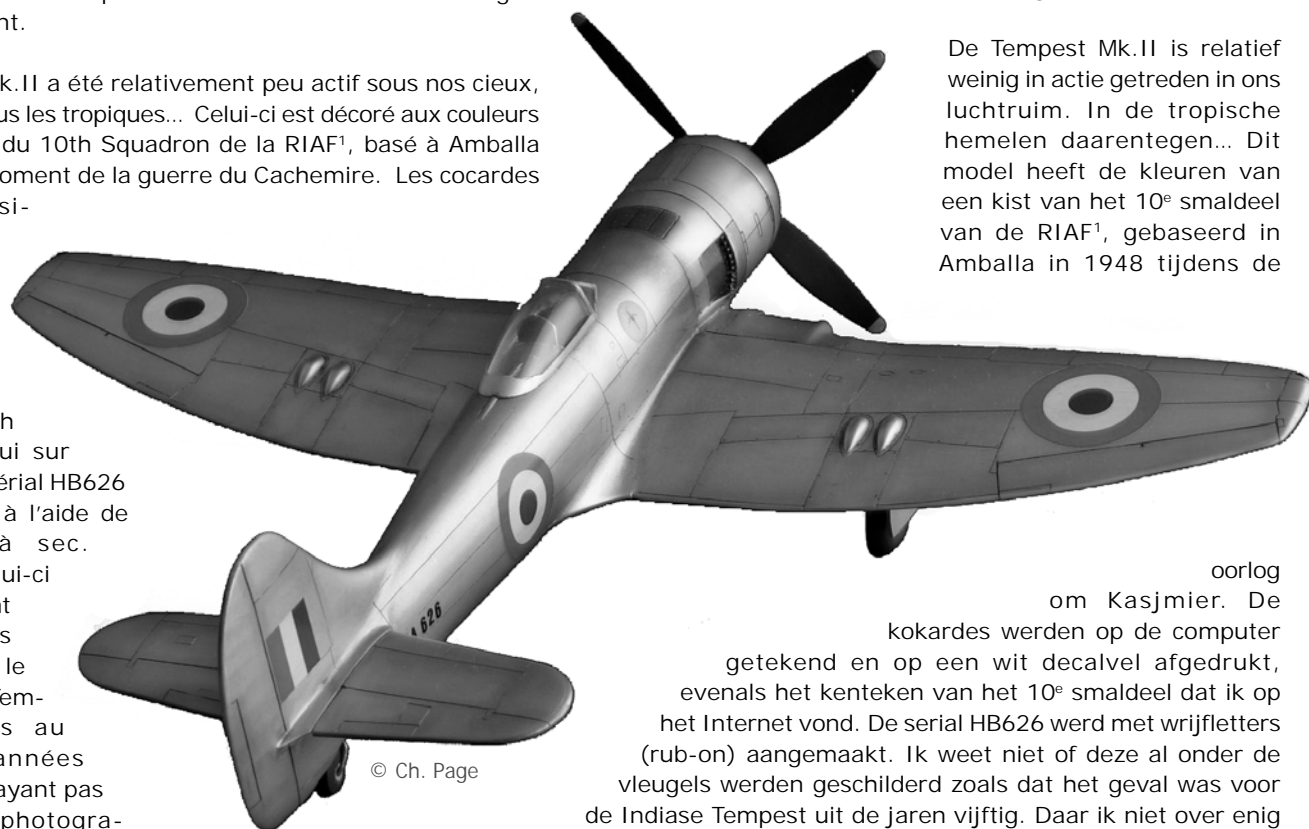
© Ch. Page

terwijl die van de linker Sea Fury vleugel (de kleine) zich in de rechtervleugel van de Tempest komt nestelen!

Dit is natuurlijk slechts de korte versie van het verhaal! Al het plamuur dat er aan te pas komt brengt immers een niet onaanzienlijk schuurwerk met zich mee! Dat heeft dan weer zijn weerslag op het zeer fijn gegraveerde detail rondom de bewerkte zones. Het voor mij meest pijnlijk werk was dan ook het hergraveren van het verloren detail en daarna het opschuren en doen glanzen van de verschillende vlakken zodat we een metaalkleur die naam waardig zouden kunnen aanbrengen.

De metaalkleur werd zoals gewoonlijk gerealiseerd middels het Model Master Metalizer gamma van Testors. Voor de verwerking gebruik ik mijn vertrouwde methode met olieverb, alsook enkele passages met « Smoke » van Tamiya om het effect van de uitlaatgassen na te bootsen.

De Tempest Mk.II is relatief weinig in actie getreden in ons luchtruim. In de tropische hemelen daarentegen... Dit model heeft de kleuren van een kist van het 10<sup>e</sup> smaldeel van de RIAF<sup>1</sup>, gebaseerd in Amballa in 1948 tijdens de



© Ch. Page

oorlog om Kasjmier. De kokardes werden op de computer getekend en op een wit decalvel afgedrukt, evenals het kenteken van het 10<sup>e</sup> smaldeel dat ik op het Internet vond. De serial HB626 werd met wrijfletters (rub-on) aangemaakt. Ik weet niet of deze al onder de vleugels werden geschilderd zoals dat het geval was voor de Indiase Tempest uit de jaren vijftig. Daar ik niet over enig