

# KIT 149

1/2008

PUBLICATION TRIMESTRIELLE  
DRIEMAANDELIJKE UITGAVE



*INTERNATIONAL PLASTIC MODELLERS' SOCIETY*

- *Gloster (A.W.) Meteor NF.11 1/72* 
- *Mosonmagyaróvár Model Show*
- *H0 - De schaal - L'échelle*
- *Fokker E.V n° 201/18 1/48* 



- *Project 'Recovery'*
- *Alpha Jet Super + 1/72* 
- *Dennis Fire Engine 1/32*
- *Walk Around : Meteor NF.11*

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



In dit nummer...  
Dans ce numéro...

Fokker E.V  
I/48e



6

Dennis Fire Engine

I/32e



22

I8 & 48



Alpha Jet Super +  
I/72e

10



Project  
Recovery



26

Mosonmagyaróvár  
Model Show

28 & 52

NF.II Walk Around



38

Meteor NF.II  
I/72e



30

## BEHEERAAAD CONSEIL D'ADMINISTRATION

### Nationaal Voorzitter - Président National

Didier WAELKENS  
Esdoornlaan 33  
1850 GRIMBERGEN  
Tel: 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

### 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. (Verantw. Uitgever)

### Rédacteur en Chef KIT a.i. (Editeur Resp.)

#### Layout & Design a.i.

Didier 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

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 38 No 1

### DOOR MODELBOUWERS • VOOR MODELBOUWERS

Driemaandelijks 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

- 4 Redactioneel - Editorial  
6 Fokker E.V n° 201/18 1/48<sup>e</sup>, *Daniel CLAMOT*  
10 Project 'Recovery', *Patrick LAURENSIS*  
18 Alpha Jet Super Plus, BAF 2003, *Rob HAELTERMAN*  
21 Flashback : Mosquito T.3, *Eric DESSOUROUX*  
22 Dennis Fire Engine 1/32<sup>e</sup>, *Yves TAILDEMAN*  
26 Mosonmagyaróvár Model Show, *Didier WAELKENS*  
30 Gloster (A.W.) Meteor NF.11 1/72<sup>e</sup>, *Manu FILLEE*  
38 Walk Around : Meteor NF.11, *Didier WAELKENS*  
47 Help  
48 Alpha Jet Super Plus 1/72<sup>e</sup>, *Rob HAELTERMAN*  
49 Agenda  
50 Bibliokit  
51 H0 - De schaal ~ L'échelle, *Patrick LAURENSIS*  
*Review : p. 47*

Uitgave - Parution  
KIT 150  
Jul 2008

### LIDGELD / COTISATION / MEMBERSHIP FEE 2008

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

In het dossier over het vliegtuig van Luitenant Van Cotthem, dat gepubliceerd werd in KIT 130/131 en dat ik samen met onze Voorzitter had afgewerkt, had ik toen het schaalmodel van Roden op 1/72e gebouwd in de versie "witte 17", helemaal in kaki.

Ik beschikte nu over de kit DRAGON op 1/48e en over het decalvel dat aangeboden werd in de bovenvermelde KIT. Dit bevat alle codes en markeringen die nodig zijn voor het bouwen van dit bijzondere vliegtuigje. Nu ik een beetje ervaring heb in het bouwen van vliegtuigen uit de Grote Oorlog (het was toen mijn tweede schaalmodel uit die periode) scheen het mij logisch om deze versie van het vliegtuig te maken... in een maatje groter. Ik ga hier niet uitwijden over de bijzonderheden van dit vliegtuig en zijn piloot, noch over het assembleren van de kit van Dragon. Dit werd allemaal in het lang en het breed behandeld in KIT 130/131.

Ayant cosigné avec notre Président le dossier paru dans KIT 130/131 concernant l'avion du Lieutenant Van Cotthem, j'avais à l'époque monté la maquette Roden au 1/72e dans la version « 17 blanc » tout en kaki.

Possédant le kit DRAGON au 1/48e, disposant maintenant de la planche de décals offerte avec votre KIT susmentionné fournissant tous les codes et marquages nécessaires à la réalisation de ce petit avion si particulier et ayant acquis un peu d'expérience dans le montage des avions de la Grande Guerre (à l'époque, il s'agissait de ma 2e maquette relative à cette période), il m'a paru tout naturel de refaire cette version de l'avion... la taille au-dessus. Je ne m'étendrai plus sur les particularités propres à cet appareil et à son pilote, ni au montage du kit Dragon ; tout ceci vous ayant été décrit en long et en large dans KIT 130/131.

## ...Waar er terug gesproken wordt over de Fokker E.V nr 201/18...



© D. Waelkens

## ...Où l'on reparle du Fokker E.V n° 201/18...

In verband met de bouw van het schaalmodel van Roden, enkele wijzigingen:

- ◆ Uitsnijden van de rolroeren die teruggeplaatst worden in een meer dynamisch aspect van het toestel.
- ◆ De kaki tint wordt bekomen door een mengeling in identieke verhoudingen van de kleuren Air Model 012 Dark Green en 029 Dark Earth. Het bekomen resultaat is zeer dicht bij de kleur van de Nieuport 23 die onlangs gerestaureerd werd in het Luchtvaartmuseum en is veel realistischer dan het « Tamiya kaki » dat gebruikt werd voor de kit van Roden op 1/72e. Na het aanbrengen van het « pure » mengsel met een verfpistool werden de middengedeeltes van de panelen

Par rapport au montage de la maquette Roden, quelques modifications :

- ◆ Découpage des ailerons qui seront repositionnés de façon à donner plus de dynamisme à l'appareil.
- ◆ La teinte kaki est constituée d'un mélange à parts égales des couleurs Air Model 012 Dark Green et 029 Dark Earth. Le résultat obtenu est très proche de la teinte du Nieuport 23 récemment restauré du Musée de l'Air et beaucoup plus réaliste que le « kaki Tamiya » utilisé pour la maquette Roden au 1/72e. Après application à l'aérogaphe du mélange « pur », les centres des panneaux ont été légèrement éclaircis avec cette même teinte additionnée d'une pointe de jaune.



Elke “gebeten” modelbouwer zal vroeg of laat gaan zoeken naar het verloren stukje, het vermiste onderdeel of het ingewikkelde scheikundige procedé om in staat te zijn de onbekende versie van een machine te bouwen die niet in kitvorm bestaat maar die hij nochtans absoluut in zijn verzameling wil.

Dan begint de pijnlijke episode waarin de vriend opgespoord wordt die het stuk in zijn rommeldoos heeft en waarin we de winkelier verwensen omdat hij nooit het gewenste gietstukje in stock heeft. Wij ervaren altijd een gemis aan plastic. Nochtans is het plastic overal rondom ons, waar we ook kijken. De supermarkten beperken wel het gebruik van plasticen zakjes, zogezegd om ecologische redenen maar terzelfder

Tout maquettiste un peu “mordu” va, tôt ou tard, se lancer à la recherche de la pièce perdue, de l’accessoire qui manque ou du tortueux procedé alchimique qui lui permettrait de réaliser la version inconnue d’une machine introuvable en kit, mais qu’il a pourtant juré d’ajouter à sa collection.

Vient alors le temps douloureux où l’on pourchasse le copain qui a la vieille pièce recherchée dans sa boîte à rabiote et où l’on maudit le commerçant qui n’a jamais l’accessoire en résine sur son étagère. Le plastique semble toujours nous manquer. Pourtant, le plastique est tout autour de nous, où que l’on tourne les yeux. Alors même que les supermarchés limitent l’usage du sachet en plastique pour des raisons



© P. Laurensis

tijd beginnen de glazen en kartonnen verpakkingen te verdwijnen ten voordelen van plasticen conditioneringen. In werkelijkheid zwemmen we continu in plastic.

We leven in een universum van supermarkten en automatische distributiekasten. Het is in feite ook het universum van het wegwerpobject. Messen en lepels, bakjes, verpakkingwikkels, dozen en accessoires zijn allemaal bestemd om vernietigd te worden of, indien mogelijk, gerecycleerd. Dat is een spijtige verspilling voor de modelbouwer want al die plasticen voorwerpen vormen een onuitputtelijke bron van materieel. Een “Bic” kan een raket worden, een doos kan dienen als basis voor het maken van een bunker. Met een beetje handigheid kunnen we profiteren van al die voorwerpen in plastic

supposées écologiques, dans le même temps, les conditionnements en verre ou en carton disparaissent peu à peu, supplantés par les emballages plastiques. En fait, nous nageons dans le plastique en permanence.

C’est l’univers du supermarché et du distributeur automatique. C’est aussi, en fait, l’univers de l’objet à jeter. Couteaux et cuillères, récipients, coques d’emballage, boîtes et accessoires sont tous voués à la destruction, ou, si possible, au recyclage. Triste gaspillage pour le maquettiste, car tous ces objets de plastique sont une mine inépuisable de matériel. Un « Bic » peut devenir une fusée, une boîte peut servir de base à la réalisation d’un bunker. Avec un peu d’habileté, on peut profiter de tous ces objets en matière plastique pour enfin trouver la

# Baa ne kie iet anders ! *Allez, aut' choos une fois !*

Dieël 1(a) - 1ère partie (a)

## Alpha Jet Super Plus, Belgian Air Force 2003

### Geschiedenis

In de tweede helft van de jaren '90 was deze auteur technisch officier in de Eerste Wing (1W) te Bevekom (beter bekend als Beauvechain). Kort na mijn aankomst werd ons door Sabca het eerste prototype afgeleverd van de Alpha Jet Plus. Het gebruik van deze naam werd al snel ontmoedigd omdat dit de indruk zou kunnen wekken dat het hier ging om een betere versie van de Alpha Jet, iets waar de toenmalige Luchtmacht (LuM) absoluut geen budget voor had. De voornaamste wijzigingen omvatten het vervangen en upgraden van de radio- en navigatieapparatuur, die niet meer van de jongste was, samen met enkele wijzigingen in de cockpit. Vermits dit dus niet mocht gezien worden als een upgrade werd het geheel dan maar "Plan de Maintenance" (PdM) gedoopt. De idee was dat er gemakkelijker budget kon worden gevonden en dat er minder vragen zouden worden gesteld indien men enkel oude stukken wou vervangen door nieuwe (officieel dan toch).

Er werd beslist om de overige 30 Alpha Jets allemaal "in house" te modificeren. Hiervoor werd het smaldeel Maintenance Vliegtuigen (MAVn oftewel "De Maintenance", of "den B28") aangeduid. Kort daarna werd het te modificeren aantal vliegtuigen "door omstandigheden" teruggeschroefd tot 28 (plus het prototype).

Het verhaal achter het hele modificatieproces en alle kleine anekdotes die ermee gepaard gingen zou ons te ver leiden, maar we vermelden enkel de climax. Op een gegeven moment begon men op het 11de Smaldeel (dat een groot aantal ex-F-16 piloten bevatte) te morren dat deze modificatie niet ver genoeg ging. Zij hadden altijd gevonden dat de Alpha Jet véél wendbaarder was dan de F-16, en bijgevolg een heel goede "dogfighter" zou zijn. Geïnspireerd door de RAF die ook sommige Hawks had uitgerust met Sidewinders slaagden ze erin de BaseCo te overtuigen een aantal Alpha Jets op gelijkaardige manier aan te passen. Hoewel iedereen wist dat de politieke instanties een uitbreiding van de gevechtscapaciteiten van de LuM niet zouden aanvaarden, verspreidde het enthousiasme zich razendsnel. Alle mogelijke connecties werden aangesproken en in een hoekje van de B28, achter de gordijnen, begon de "Super Plus" gedaante te

### Histoire

Pendant la deuxième moitié des années '90, l'auteur de ces lignes était officier technique au 1er Wing (1W) à Beauvechain (Bevekom). Peu après mon arrivée, la Sabca nous livra le premier prototype de l'Alpha Jet Plus. On découragea rapidement l'utilisation de ce terme car cela pouvait donner l'impression qu'il s'agissait d'une version améliorée de l'Alpha Jet, pour laquelle la Force Aérienne (FAé) de l'époque ne disposait absolument pas du budget. Les modifications principales concernaient le remplacement et la modernisation des équipements de radio et navigation qui n'étaient plus de première jeunesse, ainsi que quelques aménagements dans le cockpit. Etant donné que tout cela ne pouvait être considéré comme une modernisation, le projet tout entier fut désigné « Plan de Maintenance » (PdM). L'idée était qu'il serait ainsi plus facile d'obtenir un budget et que moins de questions seraient posées puisque il s'agirait uniquement de remplacer quelques vieilles pièces par des nouvelles (officiellement du moins).

Il fut décidé de modifier la totalité des 30 Alpha Jets « à la maison ». Pour ce faire, l'escadrille de Maintenance Avions (MAVn ou « La Maintenance » ou encore « le B28 ») fut créée.

Peu après, le nombre d'appareils à modifier fut réduit à 28 (plus le prototype), vu « les circonstances ».

L'histoire du processus complet de modification ainsi que les anecdotes risquant de nous entraîner trop loin, nous décrirons uniquement le climat. A un moment donné, on murmura au sein de la 11e Escadrille (qui comportait un grand nombre d'anciens pilotes de F-16) que cette modification n'était pas assez poussée. Les pilotes avaient toujours trouvé l'Alpha Jet plus manœuvrable que le F-16 et estimaient qu'il ferait dès lors un meilleur « dogfighter ». Inspirés par la RAF qui avait armé certains Hawk de Sidewinder, ils envahirent le bureau du BaseCo afin de le convaincre d'équiper un nombre d'Alpha Jet de manière similaire. Bien que chacun sache que les instances politiques n'accepteraient pas cette augmentation de la capacité de combat de la FAé, l'enthousiasme se propagea rapidement. Tous les détails furent discutés dans un coin du B28 loin des regards, et le « Super Plus »





# Dennis

## Airfix 1/32e - Ref 06442

Etant passionné par la période 1914-1918, j'ai profité de la réédition de la maquette faite par Airfix en duo avec son bus 'so British' pour la construire. A l'ouverture de la boîte, on distingue deux sachets de grappes rouges et à la vue du plan, le modèle nous semble bien détaillé et un regard sur le net à la recherche de documents nous le confirme. J'ai donc opté pour un montage 'from the box'. Seules quelques améliorations

Omdat ik door de periode 1914-1918 gepassioneerd ben, heb ik van de heruitgave door Airfix van dit model tezamen met de "zo Britse" B-type bus gebruik gemaakt om het te bouwen. Als je de doos opent bemerk je twee zakjes met rode "sprues" en naar het plan kijkt, lijkt het model goed gedetailleerd en opzoekingen op het net bevestigen het. Ik kies dus voor een montage "straight from the box" Tijdens het ineensteken zullen enkele verbeteringen hier en daar aangebracht worden. Deze zijn;

- ◆ de alarmklok verbeteren;
- ◆ de voorkant van de lichten uithollen;
- ◆ de voorkant van de claxon en de spuitkoppen uithollen;
- ◆ allerlei leidingen toevoegen.

Hiertegenover staat dat er erg veel schuurwerk te wachten ligt, daar het model al een respectabele "leeftijd" heeft en veel "nerven" vertoont. Het grootste werk is aan de driedelige ladder en de voetsteunen onder de spatborden geheel uitgefreesd en geschuurd moeten worden. Het plan is erg goed gedetailleerd en men kan het zonder probleem volgen. Doe toch maar niet zoals ik; verf het chassis eerst voordat je de wielen plakt, want om daarna nog mooie cirkels aan te brengen hebt je enkele sessies yoga nodig om je in allerlei bochten te wringen tijdens het verven. Nu ik er toch aan denk kan je de pomp beter rood verven (Tamiya Bright Red)

seront apportées au fur et à mesure du montage à savoir :

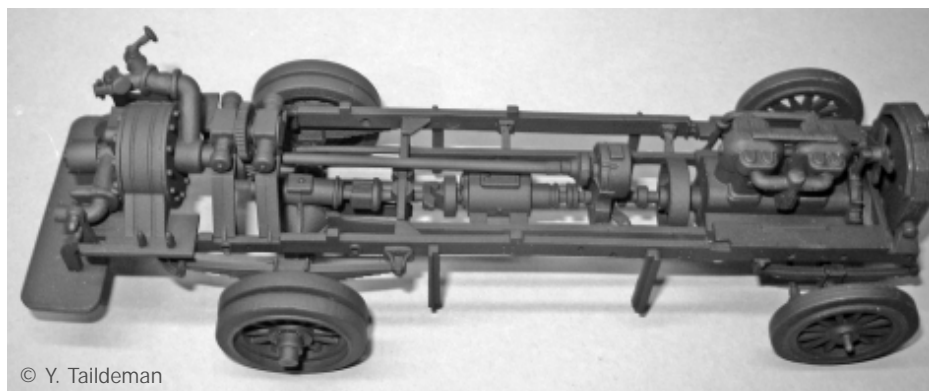
- ◆ mettre un tocsin à la cloche ;
- ◆ creuser les phares en fraisant le couvercle de ceux-ci ;
- ◆ creuser le klaxon et les lances d'incendie ;
- ◆ ajout de durites.



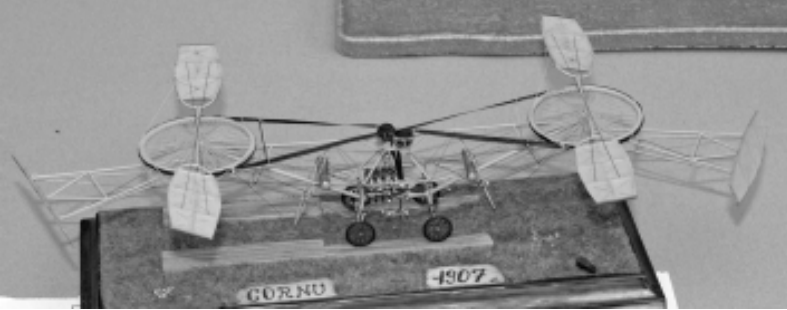
© Y. Taildeman

Par contre, un gros travail de ponçage devra avoir lieu, car cette maquette datant de quelques décennies contient beaucoup de nervures. Le plus gros du morceau, c'est l'échelle en trois parties et les marchepieds où les plots situés sous les garde-boue doivent être entièrement fraisés et poncés. Le

plan est très bien détaillé et on peut le suivre sans problème, mais ne faites pas comme moi, peignez d'abord votre châssis avant de coller les roues, car pour peindre les rayons de ces dernières, il vous faudra quelques séances de yoga si vous



© Y. Taildeman



Contest area



Jury at work...



Alle foto's  
Toutes les photos  
© D. Waelkens



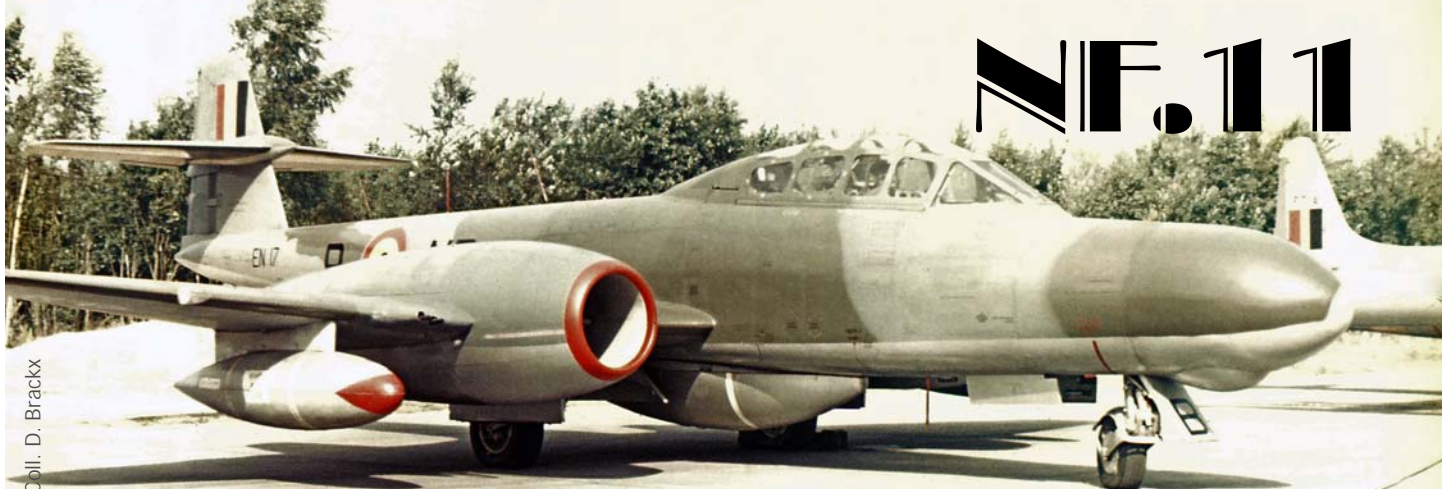
# MOSONMAGYAROVAR (HU)





# Gloster (A.W.) Meteor

## NF.11



© Coll. D. Brackx

DJ Production 1/72e

Anders ... 10 Sqn Reeks      Différent ... Série 10 Sqn

### Anders ?

Dit volledige artikel is gebaseerd op één enkele foto op de site van BAHA, de Belgian Aviation Historical Association: [www.baha.be](http://www.baha.be) / Military Aviation / Aircraft 1945>2005 / Gloster (A.W.) Meteor NF.11.

Deze schitterende foto toont ons de NF.11, EN17, ND⊙B op de 'static' van de meeting van Florennes 'in de zomer van 1956', met een camouflageschema dat afwijkt van beide op dit moment gekende types.

### Een ietwat andere Meteor

Na de Mosquito NF.30, MB14 en T.3, MA7, code ND⊙A, - rustend op de buik - hebben we nu de gelegenheid over te gaan tot de Meteor NF.11, EN17 code ND⊙B van het 10de Smaldeel. De tekst vermeldt dat de foto genomen is in de zomer van 1956.

Maar dat zou te gemakkelijk zijn want eigenlijk komt dit niet overeen met de algemene regel: alle referenties hernemen de EN17 als ND⊙E. Vrij logisch want E is de vijfde letter van het alfabet, en 17 het vijfde toestel van de tweede reeks van 12. Volgens deze logica is bijvoorbeeld de ND⊙B de EN14. De EN14 ND⊙B crasht op 05 december 1956 te Sart-lez-Spa en veroorzaakt de dood van zijn bemanning: 1Sgt J. Janssens en 1Sgt J. Pairoux. Een week later, op 12 december 1956 vindt de mid-air plaats tussen de EN17 ND⊙E en de EN24 ND⊙M. Gelukkig kunnen beide bemanningen hun kist landen te Beauvechain. Onze EN17 staat ook geboekmerkt als beschadigd op 30 oktober 1957, datum van zijn definitieve uitdienstneming.

### Différent ?

Tout l'article reposera sur une seule photo visible sur le site du BAHA, Belgian Aviation Historical Association : [www.baha.be](http://www.baha.be) / Military Aviation / Aircraft 1945>2005 / Gloster (A.W.) Meteor NF.11.

Cette superbe photo couleur nous montre le Meteor NF.11, EN17, ND⊙B au 'static' du meeting de Florennes en 'été 1956', revêtu d'un camouflage différent des 2 types connus à ce jour.

### Un Meteor différent

Après les Mosquito NF.30, MB14 et T.3, MA7, codés ND⊙A de la 10ème Escadrille, couchés sur le ventre, nous avons l'occasion de passer à la lettre suivante avec ce Meteor NF.11, EN17, codé ND⊙B, en été 1956 d'après la légende.

Mais ce serait trop simple, rien ne se recoupe, toutes les sources reprennent le EN17 comme ND⊙E : logique, E cinquième lettre de l'alphabet, 17 cinquième avion de la deuxième série de 12, le ND⊙B étant dans la même logique le EN14. Le EN14 ND⊙B s'écrase le 05 décembre 1956 à Sart-lez-Spa ; ce crash sera malheureusement fatal à l'équipage, les 1er Sgt J. Janssens et J. Pairoux. Une semaine plus tard, le 12 décembre 1956, le EN17 ND⊙E entre en collision aérienne avec le EN24 ND⊙M, fort heureusement les deux équipages parviennent à atterrir à Beauvechain. Notre EN17 est également repris comme accidenté le 30 octobre 1957, date de sa radiation définitive.

Les autres infos disponibles indiquent que le EN17, WD760 pour la RAF, a été livré par Armstrong-Whitworth de Co-

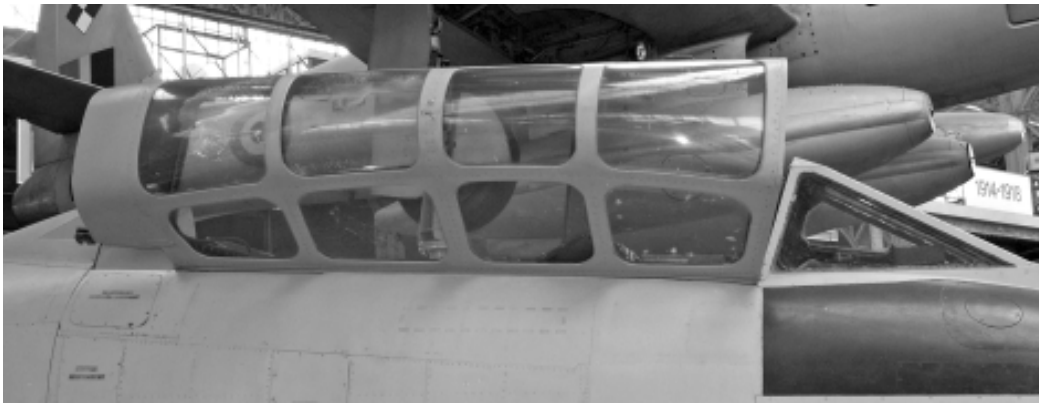
# Gloster (A.W.) Meteor NF.11



Alle foto's - Toutes les photos  
© D. Waelkens

Brussels Air Museum

# Walk Around



# TBM-Avenger - History, Camouflage & Markings

Nico Geldhof & Luuk Boerman, Dutch Profile, 32 pg. A4

Over het algemeen kennen wij tamelijk goed de geschiedenis en de uitrusting van onze Luchtmacht of die van enkele grote landen, zoals bijvoorbeeld de VSA of Rusland. Dat is meestal niet het geval voor minder belangrijke luchtmachten. Dank zij de reeks « Dutch Profile » laten Luuk Boerman en zijn ploeg ons een beetje beter de geschiedenis en het materieel van onze noorderburen kennen, namelijk Nederland.

Dit volume beschrijft de geschiedenis van de Grumman Avenger die in dienst was bij de Nederlandse Marine : de «Koninklijke Marine Luchtvaart Dienst». De Avengers werden immers aangekocht in het begin van de jaren 50 om het enige vliegdekschip van de Nederlandse Marine, de «Karel Doorman», uit te rusten. Drie verschillende versies werden gebruikt, namelijk de TBM-3S2 «Strike» in dienst gekomen in 1954 en 1955, de TBM-3W2 «Warner», die een grote radarbult onder de romp had en die in dienst kwam in 1953, en uiteindelijk de TBM-3E2 «Easy» die enkele jaren later zal toekomen in 1958. In totaal zal de Nederlandse Marine 78 Avengers ingezet hebben. De laatste werd uit de dienst genomen in oktober 1961.

De tekst is tweetalig, Nederlands en Engels, en talrijke mooie foto's illustreren het boek. Zij zijn over het algemeen nogal groot, wat voor ons modelbouwers interessant is. Sommige, een goed dozijn, zijn zelfs in kleur. Uiteindelijk geven 6 bladzijden met kleurenprofielen de verschillende beschilderingen van de Avenger weer. Kers op de taart: een blad decals op 1/72e komt mee met het boek. Dit laat U toe alle ingezette toestellen te realiseren.

Kortom, het is een mooie uitgave waarmee we iets meer kunnen leren over de Avenger die in een andere macht dan de US Navy werd gebruikt en die ons daarenboven in de gelegenheid stelt om enkele schaalmodellen te bouwen!

Beschikbaar bij Dutch Profile, Kerkstraat 2, NL-2471 AP Zwammerdam, info@dutchprofile.nl, www.dutchprofile.nl

D. Waelkens, Vert. J. Schelfaut

Wij vermelden ook de recente uitgave van een blad decals voor de liefhebbers van de schaal 1/32e (Ref DDS0032). Hiermee kunnen Brewsters B-339, Curtiss Hawk 75A en P-40N gerealiseerd worden. Het zijn vliegtuigen die praktisch allemaal in Nederlands India werden ingezet in de jaren 1940-1950.

On connaît souvent assez bien l'histoire et l'équipement de la Force Aérienne de notre pays ou celle de pays importants, comme par exemple les USA ou la Russie. Il n'est généralement pas de même des Forces aériennes moins importantes.

Grâce à la série « Dutch Profile », Luuk Boerman et son équipe nous permettent d'en connaître un peu plus sur l'histoire et le matériel utilisé par l'aviation militaire de nos voisins du nord, autrement dit, les Pays-Bas.

Ce volume-ci nous retrace l'histoire du Grumman Avenger en service dans la Marine royale néerlandaise, le « Koninklijke Marine Luchtvaart Dienst ». C'est en effet pour équiper le seul porte-avions en service à la Marine néerlandaise, le « Karel Doorman », que des Avenger furent acquis au début des années 1950. Trois versions différentes furent utilisées, à savoir le TBM-3S2 « Strike » entré en service en 1954 et 1955, le TBM-3W2 « Warner », celui avec le gros carénage radar sous le fuselage, entré en service en 1953, et finalement le TBM-3E2 « Easy » qui arrivera quelques années plus tard en 1958. Au total, la Marine néerlandaise aura utilisé 78 Avengers. Le dernier fut retiré de service en octobre 1961.

Le texte est bilingue, néerlandais et anglais, et de nombreuses belles photos illustrent le livre. Elles sont généralement grandes, ce qui est très bien pour nous maquetistes et certaines, une bonne douzaine, sont même en couleur. Finalement, 6 pages de profils en couleur illustrent les diverses robes portées par ces Avenger. Cerise sur le gâteau, une planche de décals au 1/72e accompagne cet ouvrage ; elle vous permet de réaliser tous les appareils utilisés.

En résumé, un bel ouvrage qui vous permettra d'en apprendre un peu plus sur l'Avenger en usage dans une force autre que l'US Navy et qui vous permettra en plus d'en réaliser quelques maquettes !

Disponible chez Dutch Profile, Kerkstraat 2, NL-2471 AP Zwammerdam, info@dutchprofile.nl, www.dutchprofile.nl

D. Waelkens

Signalons aussi la sortie récente d'une planche de décals pour les amateurs du 1/32e : celle-ci permet de réaliser des Brewster B-339, Curtiss Hawk 75A et P-40N, des avions qui ont quasi tous été en service dans les Indes Néerlandaises dans les années 1940-1950.



## HELP - HELP - HELP - HELP - HELP

Je recherche un Puma au 1/32 et un T 28 TROJAN au 1/48 (en bon état).  
Merci d'avance, Philippe Roussel, e-mail: roussel301@hotmail.com

A vendre, coffret plexi totalement neuf (ép. 5mm - dimensions: L=1m x l= 0,60m x h= 0,40m), Idéal pour la protection de modèles ou dioramas,  
Prix: 260,00 Euros TVAC. Contact: Philippe JACQUES, Tel/fax: 071/50.44.39, e-mail: pjproduction@pjproduction.net

Op een site een magnifieke Camel 2F.1 in schaal 1/24 gezien. Helaas

staat de fabrikant van deze kit er niet bij vermeld. Kunnen jullie mij vertellen wie hem uitbrengt en waar (Benelux) ik hem zou kunnen kopen? Dank u ! Jos De la Haye, B-3680 Maaseik, GSM 0477/96 44 78, e-mail: joseph.de.la.haye@pandora.be

Recherche photos de Sherman belges (tous types). Ik zoek foto's van Belgische Shermans (alle types). Jean-Paul Vingerhoed, Val Villers 66, B-1325 Corroy-le-Grand, e-mail: jpvingerhoed@skynet.be . Merci d'avance, Jean-Paul.



### Terug in de tijd

Treintjes kan je beschouwen als een bevoorrechte voorouder van het moderne schaalmodel. Ze houden automatisch een systeem in van precieze afmetingen en het opvolgen van een norm: de spoorbreedte. Dit nieuwe soort speelgoed verscheen bij het begin van de twintigste eeuw en kende al snel veel succes. De eerste kleine treintjes hadden een veermechanisme dat je moest opwinden. De toen heersende spoorbreedte was "0", dat je verkreeg door eenvoudigweg de breedte '1' te delen door twee. Het leek toen onwaarschijnlijk dat de miniaturisatie van het mechanisme voor het speelgoed nog verder kon doorgedreven worden. Je kunt aannemen dat de spoorbreedte "0" (zero, nul) of een afstand tussen de rails van 32 mm, overeenstemt met schaal 1/43,5. Vaak ligt ze dichterbij 1/45e en zelfs 1/48e, naargelang de interpretatie van de diverse fabrikanten. Hier ligt trouwens de oorsprong van die vreemde schaal 1/43e die vandaag nog steeds wordt gebruikt door verzamelaars van miniaturautootjes! Dit is nochtans allemaal zeer academisch want in die tijd was een realistische voorstelling op schaal nog niet gebruikelijk. De klemtoon lag op de robuustheid van het speeltje en op het genoeg om die kleine mechanische treintjes te doen rijden, die van geplooid en gelithografeerde metaalplaat waren.

De eerste elektrische speelgoedtreintjes verschenen rond 1920. Naargelang de bronnen, verscheen tussen de jaren twintig en halfweg de jaren dertig de schaal H0, ook 'half 0' of 'Halb Null' in het Duits genoemd, die de '0'-spoorbreedte door twee deelde. H0 is dus geen schaal zoals we dat nu begrijpen maar een spoorbreedte van 16,5mm. De kleine H0-treintjes kenden een enorm succes, meer bepaald dankzij

de Duitse fabrikant Märklin. Om hun cliënteel te voldoen wierpen ook Britse fabrikanten in de commercialisatie van kleine H0-modellen van de nationale treinen.

Hier komen de omstandigheden aan bod die leiden tot H0/00 en die zoveel tankliefhebbers van Airfix intrigeren. De grote Duitse locomotieven konden op deze schaal immers de kleine elektrische motortjes gemakkelijk omsluiten. Maar het Britse spoorwegmaterieel was van bescheidener afmetingen omdat bruggen, tunnels en andere inrichtingen er lager waren. Zodoende waren sommige Engelse compacte locomotieven met kleinere stookketels, eens herleid tot H0-afmetingen, echt te eng om er de aandrijving in onder te brengen. Er diende een andere schaal gemaakt, ietsje groter, de dubbele 0 of '00', waarmee men dichterbij de afmetingen van andere kleine treinmodellen kwam en toch dezelfde spoorbreedte behield.

Dat alles wijst er op dat het maniakaal vasthouden aan de schaalprecisie een recente verworvenheid in de modelbouw is. Tot voor kort hadden de

### Retour dans le temps

Le petit train peut être considéré comme l'un des ancêtres privilégiés de la maquette moderne, par le fait qu'il implique intrinsèquement l'adoption d'un système de dimensions précis et le respect d'une norme qui est l'écartement des voies. Ce nouveau type de jouet est apparu dès le début du vingtième siècle et a rapidement rencontré un grand succès. Les premiers petits trains étaient animés par un mécanisme à ressort à remonter. L'écartement de voie en vogue à l'époque était le "0" (zéro), obtenu en divisant simplement par deux l'écartement "1" (un). Il semblait à l'époque impossible de pousser plus loin la miniaturisation des mécanismes du jouet. On peut considérer que l'écartement "0", soit un écartement de 32 mm entre les voies, correspond à l'échelle 1/43,5 mais est souvent rapproché du 1/45e voire parfois du 1/48e selon l'interprétation des divers fabricants. C'est là l'origine de cette étrange échelle 1/43e qui est toujours d'application aujourd'hui chez les collectionneurs de petites voitures! La correspondance est cependant purement académique car, à cette époque, la représentation réaliste à l'échelle n'était pas encore dans les usages et l'accent était mis sur la robustesse du jouet et le plaisir de faire rouler ces petits trains mécaniques fabriqués en feuille de métal pliée et lithographiée.

Les premiers trains électriques jouets apparaissent quant à eux vers les années 1920. Et c'est entre les années vingt et le milieu des années trente, selon les sources, qu'est introduite la voie H0, autrement dit "Half 0" ou « Halb Null » en allemand, en divisant par deux l'écartement de voie "0". Le H0 n'est donc pas vraiment une échelle au sens où nous l'entendons aujourd'hui, mais un écartement de voie de 16,5mm.

Les petits trains H0 ont un énorme succès, notamment grâce au fabricant allemand Märklin. Pour satisfaire la clientèle, les fabricants britanniques se lancent eux aussi dans la commercialisation de petits modèles H0 des trains nationaux.

C'est ici qu'interviennent les circonstances qui mènent au fameux H0/00 qui intrigue tant tous les amateurs de chars Airfix. En effet, si les grosses locomotives allemandes, une fois réduites à cette échelle, permettaient de caser les petits moteurs électriques, le matériel ferroviaire britannique, lui, est construit suivant des gabarits beaucoup plus modestes, les ponts, tunnels et autres installations étant plus bas. Ainsi, réduites à la dimension H0, certaines locomotives anglaises, compactes et équipées de plus petites chaudières, étaient vraiment trop étriquées pour contenir la motorisation. Il fallut créer une autre échelle, légèrement plus grande, la double 0, ou "00", qui permettait de se rapprocher des dimensions des autres petits modèles de trains tout en conservant le même écartement de voie.



Van 1900 tot nu, alles kan...  
De 1900 à nos jours, tout est possible...  
© P. Laurensis





# IPMS ANTWERPEN FLANDERS' MODELLING FESTIVAL

HOBOKEN - 8.3.2008

Alle foto's - Toutes les photos  
© D. Waelkens

