

KIT 151

3/2008

PUBLICATION TRIMESTRIELLE
DRIEMAANDELIJKSE UITGAVE



INTERNATIONAL PLASTIC MODELLERS' SOCIETY



- *Swearingen Merlin IIIa* 1/72 
- *Legolas & Gimli on horseback*
- *Stipa Caproni* 1/72
- *Sd.Kfz.234/5* 1/76



- *Albatros D.III Oeffag* 1/72
- *Splashing water*
- *Reviews*

© J. Schobis



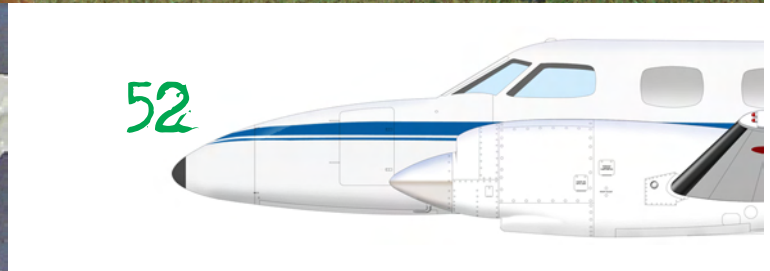
Wieze 2008

© M. van Reysen

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



In dit nummer...
Dans ce numéro...



BEHEERRAAD CONSEIL D'ADMINISTRATION

Nationaal Voorzitter - Président National

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

Vice Voorzitter - Vice Président

Rudy MEERT
Overpoort 75, 9500 GERAARDSBERGEN
Tel: 054/41.67.88
E-mail: rudymeert@hotmail.com

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

Make & Take

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

www.ipms.be

REDACTIE KIT REDACTION

Hoofdredacteur a.i. - Rédacteur en Chef KIT a.i.

Layout & Design a.i.

Didier WAELKENS

Artwork

Bob BLOCK

Cartoons

Patrick LAURENSIS

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



INTERNATIONAL PLASTIC MODELLERS' SOCIETY

VOLUME 38 No 3

DOOR MODELBOUWERS • VOOR MODELBOUWERS

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

PAR DES MAQUETTISTES • POUR DES MAQUETTISTES

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

ISSN 1780-9754

INHOUD

SOMMAIRE

- 4 Redactioneel - Editorial
- 6 Swearingen Merlin IIIa 1/72^e, *Pierre SANGLIER*
- 16 Legolas & Gimli on horseback, *Rob HAELTERMAN*
- 17 There's a new club in town
- 18 Stipa Caproni 1/72^e, *Christian BREUNING*
- 23 Sd.Kfz.234/5 1/76^e, *Rob HAELTERMAN*
- 25 KIT, How goes it, Part 1, *Didier WAELKENS*
- 28 Albatros D.III Oeffag 1/72^e, *Daniel CLAMOT*
- 39 Bibliokit
- 41 Splashing Water, *Rob HAELTERMAN*
- 47 Agenda
- 48 40 Years & National Convention '08, *Didier WAELKENS*
- 50 Help !

Reviews : p. 36, 40 & 45

Uitgave - Parution
KIT 152
Jan 2009

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
per extra lidkaart / par carte supplémentaire / per additional membership card	

REKENING - COMPTE - ACCOUNT

FORTIS : 210-0251354-79

IPMS Belgium - 1180 Brussels

IBAN : BE58 2100 2513 5479

BIC : GEBABEBB

HAYEZ

printers since 1780

www.hayez.be

De Merlin werd in 6 exemplaren besteld in 1975 om de Percival Pembroke te vervangen bij de Belgische Luchtmacht. De eerste levering gebeurde op 29 maart 1976: de eerste vier met immatriculatie CF-01 tot CF-04 waren passagiersversies en de twee volgende CF-05 en CF-06 waren fotografische versies (zie p. 14). Zij waren in dienst tot in 2001. De CF-03 verongelukte te Rijsel op 16 april 1980 waarbij de twee piloten om het leven kwamen.

Le Merlin a été commandé en 1975 en 6 exemplaires pour remplacer le Percival Pembroke à la Force Aérienne belge. Première livraison le 29 mars 1976 : les quatre premiers, immatriculés CF-01 à CF-04 en version passagers, les deux suivants, CF-05 et CF-06 en version photographique (voir p. 14). Ils ont servi jusqu'en 2001. Le CF-03 a été détruit à Lille le 16 avril 1980 entraînant la mort des deux pilotes.

FAIRCHILD SWEARINGEN



© Hugo Mambour

Het schaalmodel

Dit is in polyuretaan giethars in beige kleur met vensters in transparant giethars en een dikke thermosgevormde canopy. Het landingsgestel is in wit metaal. Het graveerwerk is zeer fijn, in diepte en goed gedetailleerd. Met het decalvel kan de CF-04 gemaakt worden.

Eerste onderzoek

Op het eerste gezicht is het enthousiasme groot: mooie gegoten vormen zonder uitlopers, zeer fijn en goed gedetailleerd graveerwerk, hoera, we gaan plezier beleven! Helaas, een meer doorgedreven onderzoek stelt ons teleur... Eerste grote ontgoocheling, de motorgondels zijn niet conform: onder de gondels bevindt zich een NACA inlaat terwijl de Belgische vliegtuigen een conventionele inlaat hebben. Er moet dus aan gewerkt worden: mastiek, afvijlen, boren en justeren, vervolgens opbouwen

La maquette

Elle est en résine polyuréthane de couleur crème avec des fenêtres en résine translucide et un canopy en thermoformé de forte épaisseur ; le train d'atterrissage est en métal blanc. La gravure est très fine, en creux et bien détaillée. La feuille de décal permet de réaliser le CF-04.

Premier examen

A première vue, c'est l'enthousiasme, beau moulage exempt de bavures, très fine gravure bien détaillée, chic, on va se régaler ! Hélas, l'examen plus précis nous fait déchanter... Première grosse déception, les nacelles moteur ne sont pas conformes : sous les nacelles se trouve une entrée d'air naca, alors que les nacelles des avions belges doivent avoir une entrée conventionnelle. Il faudra donc modifier cette nacelle, mastic, ponçage, fraisage et ajustage, puis moulage de la





Legolas & Gimli on horseback

"Hoow, Arod !", roept Legolas.

"Hier houden we even halt, Gimli".

"Is het nog ver naar Edoras ?" gromt de Dwerg. Hij is nooit erg gesteld geweest op paarden en Arod maakt hier geen uitzondering op.

"Nog een dag rijden. Deze ruines markeren de grens van Rohan"

De Elf is er niet helemaal gerust in. Hij weet dat dit moment van rust een zeldzaamheid zal worden in de nabije toekomst.

Voor hen die Tolkiens trilogie "Lord of the Rings" hebben gelezen (of gezien) herkennen hier een (vrij bewerkte) passage uit het tweede boekdeel in.

Geïnspireerd door dit mythologisch meesterwerk, heb ik deze simpele scène aangegrepen om een paar nieuwe, doch simpele, ideeën uit te proberen voor het bouwen van diorama's.

Voor de ruïne werd een dunne plaat plaaster gegoten in een leeg plastic potje van "préparé américain", hoewel het waarschijnlijk ook wel werkt met potjes kip curry. Er werd opzettelijk wat afwasproduct bij de plaaster gemengd en iets te weinig water. Dit hield de plaaster zacht genoeg om het vlot te kunnen opschuren in de gewenste grove vorm. De fijne details werden daarna gegraveerd met de punt van een tandenstoker. Gebroken segmenten waren erg gemakkelijk te maken (soms zelf net iets té gemakkelijk) omwille van de brosheid van de plaaster. Het schilderen gebeurde door een groot aantal washes in bruin- en grijstinten (de plaaster neemt heel veel verf op voor het echt begint te kleuren). Afwisselend werd de plaaster ook geborsteld met een ruwe stijve borstel om een extra verwerkingseffect te bekomen.

De begroeiing zijn gedroogde wortels van verschillende planten (basilicum, koriander, distel en verscheidene soorten onkruid). Sommige werden wat bijgeschilderd met olieverven.

Ter info: de figuurtjes komen uit een setje van Games Workshop dat de rechten heeft op de thematiek van de film en werden geschilderd in Humbrol en Revell enamels en olie-

"Hoow, Arod !", cria Legolas.

"On s'arrête ici un instant, Gimli".

"Edoras, c'est encore loin ?" grommela le Nain. Qu'il s'agisse d'Arod ou d'une autre monture, il n'a jamais vraiment raffolé des chevaux.

"Encore un jour à cheval. Ces ruines marquent la frontière du Rohan."

L'Elfe n'en est pas plus rassuré. Il n'ignore pas que de tels moments de quiétude se feront rares dans les temps à venir.

Ceux qui ont lu (ou vu à l'écran) la trilogie "Lord of the Rings" de Tolkien reconnaîtront ici un extrait (adapté librement) du second tome.

Inspiré par ce chef-d'œuvre mythologique, j'ai choisi de représenter cette scène simple pour essayer quelques techniques, nouvelles mais cependant aisées, utiles à la réalisation de dioramas.

Pour les ruines, j'ai coulé une fine plaque de plâtre dans un pot en plastique qui contenait de l'américain préparé, mais cela fonctionne probablement aussi avec des pots de poulet curry ! J'ai volontairement ajouté du produit vaisselle au



© R. Haelterman

Stipa Caproni

Dujin 1/72

The fuselage is a "Venturi tube," into which the entire stream of the propeller is driven, minimizing vibration, and reducing the friction of the slip-stream.

New Italian Airplane for High Speed is a Flying Tunnel

● THIS odd machine, the Stipa-Caproni, which has just been completed in Italy, and has passed severe tests, is expected to be the type of future record-breakers.

The propeller, it will be seen, is located in a cylinder, through which the air-stream is driven. This "Venturi tube," all of wood, concentrates the pressure.

The span of the model shown is 50 feet; pilot and passenger occupy a stream-lined cabin above the tunnel-shaped body, which the wing bisects.

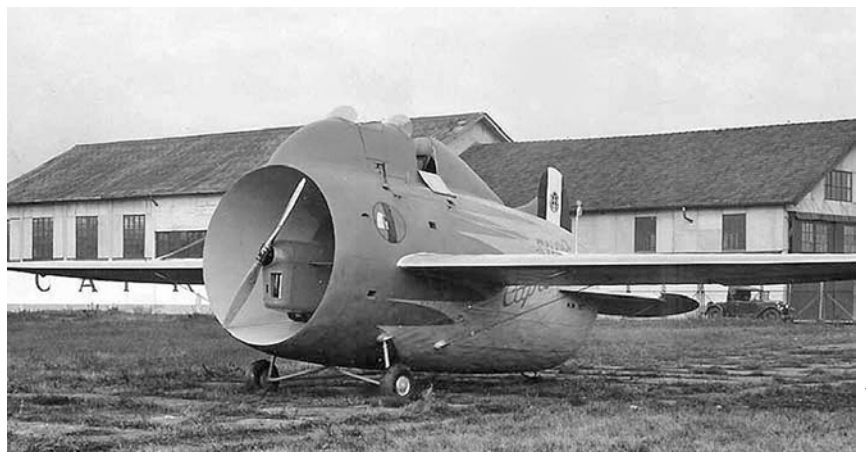
Wat was eigenlijk de eerste jet? Misschien zijn we hier wel een van de interessantste vliegtuigen op het spoor: eigenlijk bestaat de Stipa Caproni uit standaardvleugels en -staartvlakken, plus een buis die de romp uitmaakt. In die buis is de motor geplaatst en vormt de luchtstroom van de propeller het koude gedeelte van een straalmotor. Er is echter geen warm gedeelte. De eerste vlucht van deze 'ramjet' zou op 17 oktober 1932 zijn geweest, lang voor de Caproni Campini N.1 – die nu wel een warme sectie had – de lucht in ging. Van dat laatste toestel bestaat er al een paar decennia een kit van Delta 2, maar er zijn er weinig van gebouwd. En nu ben ik plots enthousiast voor die kit van de Stipa Caproni, een maaksel van Dujin, de Franse specialist in 'short run'-kits: een complete kit op 1/72 in giethars!

De kit bestaat maar uit een paar onderdelen, mooi in hars gegoten, plus een vacuüm-gezogen blaadje doorzichtig plastic voor de windschermen. In mijn doos staken niet alle onderdelen die op het instructieblad vermeld zijn. Daarbij konden niet alle geleverde onderdelen worden gebruikt, maar zoiets lijkt standaard voor veel van deze exotische 'short run'-kits. Maar ze bestaan en dat is de hoofdzaak, dankzij monsieur Dujin!

De buis voor de romp bestaat uit twee horizontaal gesplitste helften, waarin vleugels en staartvlakken vastgeklemd worden. Leuk idee als de dikte van bovenste en onderste buishelften dezelfde is, maar dat is ze niet. Hier heb je dus een mooie kans om alles te weten te komen over inwendig gladschuren! Het profiel van vleugels

Quel fut le premier jet? Nous avons peut-être ici retrouvé un des avions les plus intéressants: le Stipa Caproni est essentiellement constitué d'ailes et plans de profondeur standard et d'un tube formant le fuselage. Dans ce tube est installé le moteur et le flux d'air engendré par l'hélice représente la section froide d'un réacteur. Il n'y a cependant aucune section chaude. Un premier vol de ce "ramjet" est rapporté le 17 octobre 1932 et cela, bien avant que le Caproni Campini N.1 – avec maintenant aussi une section "chaude" – ne prenne l'air. Pour ce dernier, une maquette produite par Delta 2 est disponible sur le marché depuis quelques décennies, mais peu ont été construites. Et maintenant, je suis agréablement surpris par l'existence de cette maquette du Stipa Caproni proposée par Dujin, le spécialiste français du "short run", un kit tout résine à l'échelle 1/72e !

Le kit ne compte que quelques pièces moulées en résine et une feuille d'acétate transparent thermoformée pour les saute-



BAA NE KIE IET AANDERS ! ^{Dieël 2} 2^e Partie ALLEZ AUT' CHOOS UNE FOIS !

Sd.Kfz.234/5

Ruhrgebied, maart 1945

Bassin de la Ruhr, mars 1945



© R. Haelterman

Geschiedenis

Van de Sd.Kfz.234 zijn 4 productievarianten gekend:

- ◆ 234/1: met 2cm kanon en MG34 in Hängelafette,
- ◆ 234/2 "Puma": met 5cm kanon en MG34,
- ◆ 234/3: met 7.5cm L/24 "Stummel" kanon,
- ◆ 234/4: met 7.5 cm L/46 Pak 40.

Daarnaast is er ook nog een weinig gekende variant met een 2 cm kanon in een kleine open koepel. Deze laatste lijkt een beetje op die van de zeldzame Sd.Kfz.251/17 Ausf. D variant en kon klaarblijkelijk ook tegen luchtdoelen worden ingezet. Daarnaast is er ook één exemplaar gekend van een variant met een kleine koepel en twee 3cm MK103 kanonnen. Deze werd waargenomen door verkenningsvliegtuigen in het Ruhrgebied, maar meer is er niet over geweten. De enige bekende foto vindt U hieronder, samen met een "Artist impression".

Vermits de 2 zeldzame varianten verder niet gedocumenteerd zijn, is de aanduiding Sd.Kfz.234/5 provisoir. Het is echter duidelijk dat het hier niet over een veldmodificatie gaat.

De installatie van de kanonnen laat vermoeden dat het voertuig zowel tegen gronddoelen als tegen luchtdoelen kan worden ingezet en doet verder erg sterk denken aan de latere Gepard.

Het model

Nu Revell de oude Matchbox 1/76 kits opnieuw uitbrengt, kunnen we beschikken over een aantal goedkope, doch redelijk degelijke kits om zich op uit te leven (ideaal voor de klein mannen !). De kit van de Sd.Kfz.234/2 is één van de betere uit de reeks.

Het chassis werd onveranderd overgenomen, maar de koepel is eigen werk. Als basis werd een sterk bijgevijlde koepel van een Hasegawa 1/72 Grant gebruikt. Hierop werden zelf gefabriceerde periscopen en een ventilator geplaatst, samen met het koepeltje van een Matchbox 1/76 Panther. De

Historique

Il existe 4 variantes connues du Sd.Kfz.234:

- ◆ 234/1: un canon de 20mm et une MG34 en Hängelafette,
- ◆ 234/2 "Puma": armée d'un canon de 50mm et d'une MG34,
- ◆ 234/3: caractérisée par un canon L/24 "Stummel" de 75mm,
- ◆ 234/4: dotée d'un L/46 Pak 40 de 75mm.

Il existe en outre une autre variante moins connue, équipée d'un canon de 20mm dans une tourelle ouverte et de petite taille. Cette dernière s'apparente quelque peu à la tourelle du rarissime Sd.Kfz.251/17 Ausf. D et pouvait manifestement servir aussi à la défense anti-aérienne.

Enfin, il existe également, en un seul exemplaire connu, une variante pourvue d'une petite tourelle et de deux canons MK103 de 30mm. Celle-ci fut observée par des avions de reconnaissance dans le Bassin de la Ruhr, mais la documentation manque à ce sujet. Vous pouvez voir la seule photo connue ci-dessous, ainsi qu'une "Artist impression".

Vu qu'il n'y a pas d'autre source de documentation au sujet de ces deux variantes, la désignation Sd.Kfz.234/5 reste provisoire. Il est cependant clair qu'il ne s'agit pas d'une modification de terrain.

L'installation des canons laisse supposer le double usage de l'engin, à savoir artillerie et défense anti-aérienne, et

fait par ailleurs fortement penser au Gepard, qui apparut plus tard.

La maquette

En ressortant les vieux kits Matchbox au 1/76, Revell nous permet de disposer d'une série de kits bons-marchés, mais corrects et de bonne

qualité pour nous défouler (parfait pour les enfants !). Le kit du Sd.Kfz. 234/2 est l'un des meilleurs de la série.

Si le châssis fut repris tel quel, il n'en fut pas de même pour la tourelle. La tourelle d'un Grant Hasegawa au 1/72 servit de base, après un ponçage considérable. J'y ai ensuite ajouté des periscopes et un ventilateur faits maison, ainsi que la petite tourelle d'un Panther Matchbox au 1/76.



© R. Haelterman



© R. Haelterman

Ja, hoe gebeurt dat allemaal? Dat is waarschijnlijk de vraag die heel wat leden zich stellen wanneer ze de KIT in hun brievenbus vinden. Er zijn er die denken “je moet maar”, “het volstaat dat”, “het is gewoon maar”, “er moest maar” of nog “je moet het maar laten doen”..., maar zelfs al gaat het maar over een clubblad, KIT moet een echt oorlogsparcours volgen vooraleer hij nog warm en vers in uw handen komt! Laten we dan maar chronologisch het ontstaan van je geliefd tijdschrift volgen.

Alles begint natuurlijk bij de modelbouwer en de modelbouwer, dat ben jij! Ja, ik loop het risico om vervelend te worden, maar eens te meer ga ik ons devies citeren, of beter: ik verwijs naar de omslag van ons tijdschrift, onderaan de bladzijde, waar het in grote letters staat en men er niet naast kan kijken... Je bent dus begonnen met de bouw van een model en je hebt het uitstekende initiatief genomen om aan de andere leden van de vereniging je wedervaren te vertellen, je tegenslagen, je ervaringen. Sommigen doen dat op een blog, mooi maar beter is het om dat in KIT te doen!

Et oui, comment cela se passe-t-il ? C'est peut-être la question que se posent nombre de membres lorsqu'ils trouvent le KIT dans leur boîte aux lettres... Il y a ceux qui pensent que « y'a qu'à », « il suffit de », « y'a plus qu'à », « y'avait qu'à », « y'aurait fallu que » ou encore « y faut l'faire faire »..., mais même s'il ne s'agit que d'une revue de club, KIT suit quand-même un véritable parcours du combattant avant d'arriver tout frais, tout chaud chez vous ! Voyons donc de manière chronologique la genèse d'un numéro de votre magazine favori.

Tout commence bien sûr chez le maquettiste, et ce maquettiste, c'est vous ! Eh oui, au risque d'être rébarbatif, je me permets une fois de plus de rappeler notre devise, ou plutôt non, je vous renvoie à la couverture du magazine, en bas de page ; là, c'est écrit en grand et on ne peut pas le rater... Nous disions donc que vous venez de commencer la construction d'une maquette et que vous avez pris l'excellente initiative de raconter vos expériences, déboires et autres aventures aux autres membres de l'association... Certains



Cartoon
© Patrick Laurensis

Een beetje art déco

Un peu d'art déco

Albatros D 111

Oeffag Ba 253



Roden 1/72

+ Fotogravure Part

+ Blue Rider decals

Ik ga geen betoog houden over de afmetingen van de kit - die correct verondersteld worden (zie ondermeer de analyses in bijvoorbeeld Wingmasters); laten we dus dadelijk de bouw van de kit aanvatten.

Het van de ramen halen van de stukken moet zeer omzichtig gebeuren: enkele van de onderdelen zoals de vleugel- en rompsteunen en de mitrailleurlopen zijn zeer fijn en fragiel. Diezelfde voorzichtigheid moet aan de dag gelegd worden tijdens het noodzakelijke schuren wegens de aanwezigheid van gietresten op sommige onderdelen. Gedurende deze fase werden ook alle inspectieluiken, bevestigingen van de motorkap en andere opliggende panelen verwijderd want zij worden vervangen door onderdelen in fotogravure die dadelijk met cyano worden vastgekleefd. Dit blijkt niet zo'n goede zet te zijn: meer dan één onderdeel viel later gedurende de volgende bouwfases van het model en de zoektocht op handen en voeten onder de werktafel ging gepaard met aardig wat gevloek. De rolroeren van de vleugels - die moeten vervangen worden door een eigen aan deze versie van de D III in de doos meegeleverde set - werden evenals de hoogteroeren en het mobiele deel van het staartvlak uitgesneden. De radiator bovenop de bovenste vleugel vergde een specifieke behandeling. Zoals geleverd vertoont hij enkele oneffenheden waarvan het opschuren onvermijdelijk het verdwijnen van het fijne rooster met zich meebrengt. Het fotogravurevel van Part is eigenlijk voorzien voor de Albatros D III en niet voor de D III Oeffag, en bevat deze specifieke

Je ne reviendrai pas ici sur les dimensions du kit, réputées correctes (voir les analyses parues, notamment, dans Wingmaster) ; attaquons donc de suite notre sujet.

Le dégrappage des pièces demande un minimum d'attention et de délicatesse : certains éléments tels les mâts d'ailes et de cabane, les affûts des mitrailleuses, etc. sont très fins et assez fragiles. Cette même prudence est requise lors du ponçage, indispensable vu la présence de belles bavures sur certaines pièces. Au cours de cette phase, toutes les petites trappes d'accès, fixations du capot-moteur, marchepied(s), etc. représentés en relief sur les demi-fuselages ont été enlevés ; ils sont remplacés par de la photodécoupe, collée immédiatement en place à la cyano – ce qui est d'ailleurs une erreur : leur collage aurait dû se faire plus tard ; cela aurait évité la chute de l'un ou l'autre élément lors des manipulations ultérieures, et leur recherche à quatre pattes en-dessous du plan de travail, avec force jurons... Les ailerons devant être remplacés par un autre jeu présent dans la boîte du kit et propre à cette version du D III ont été découpés, de même que les gouvernails de profondeur et de direction. Le radiateur du plan supérieur a demandé un traitement un peu particulier. D'origine, il présente quelques boursoufflures disgracieuses dont le ponçage entraîne inmanquablement la disparition du fin grillage. La planche de photodécoupe Part est conçue pour l'Albatros D III et non pour le D III Oeffag, et ne comporte pas le radiateur de ce dernier. Deux solutions se présentent : soit l'achat de la planche Part consacrée au D II Oeffag (qui comporte le bon modèle), soit un bricolage maison consistant en la découpe selon gabarit du grillage de la pièce reprise sur la planche du D III et de son placement en deux morceaux sur le grillage préalablement poncé du kit. J'ai opté pour cette seconde solution, moins onéreuse et assez amusante à mettre en pratique.



La phase suivante a consisté en le montage de l'armature interne du fuselage, en photodécoupe. Cet ensemble, qui reprend le berceau du moteur, les structures longitudinales, l'intérieur du cockpit avec ses instruments, le siège et son brûlage,

In een vroeger artikel [1] vermeldde ik al even kort een techniek voor het simuleren van opspattend water met de belofte hierop terug te komen. Eindelijk is het er van gekomen om een beetje meer uitleg op papier te krijgen, na regelde aanmoedigingen van onze Prez ;-)

Daar waar mijn collega Franklin [2] zich vooral toespitst op grote oppervlakten en op vliegtuigen, wil ik vandaag voor jullie mijn systeem, dat werd ontwikkeld voor kleine oppervlakten en landvoertuigen, verder uit de doeken doen. Een eerste illustratie kan u vinden in [2], waar ik mij beperkte tot een simpele wilde rivier met mooie schuimkopjes. Vandaag het iets gewaagdere werk.

Dans un article précédent (1), je vous avais brièvement proposé une technique pour réaliser des éclaboussures d'eau en vous promettant d'y revenir. Le temps est donc venu de coucher quelques explications sur papier, après les encouragements en règle de notre Prez ;-).

Alors que mon collègue Franklin (2) s'était plutôt étendu sur les grandes surfaces et les avions, je voudrais maintenant exposer mon petit système développé pour les surfaces plus réduites et les véhicules. Vous trouverez une première illustration en (2), où je me limite à une simple rivière sauvage avec de belles petites crêtes mousseuses.

Splashing water

1. Herhaling: een rivierbedding

Voor diegenen die geen zin hebben om hun oude **KITs** uit de classeur te nemen, een korte herhaling.

- U maakt de rivierbedding.
- U schildert de rivierbedding, goed laten drogen. (Foto 1)
- U brengt dunne lagen Kristal Klear aan. Niet volledig laten drogen (hangt van de dikte van de gegoten laag af, maar reken op 20-45 minuten).
- Het "KK" naar hartenlust bewerken met een tandenstoker om de spetters te bekomen. Blijf dit doen tot het KK zijn vorm behoudt.

Indien gewenst kan U het KK voor het aanbrengen een kleurtje geven met acrylverf. Let wel, een héél klein beetje verf volstaat om de KK zijn transparantie te laten verliezen na uitdrogen. En net nog gemerkt: als het KK na uitdrogen weer in contact komt met water, wordt het weer wit opaak. Geen paniek echter, het behoudt zijn vorm, en wordt weer mooi doorzichtig na het uitdrogen. Indien U dit wenst, kan U achteraf ook washes aanbrengen op het volledig uitgedroogde KK met olievert en white spirit. Hierbij verliest het product zijn transparantie niet.

Verder hoef ik U niet te vertellen dat het hele proces heel tijdsintensief is, maar wel kan leiden tot een lichte vorm van catharsis. U kan het best deze activiteit combineren met bv. TV-kijken, strijken, een praatje met de burens slaan, ...



1. Rappel : le lit d'une rivière

Pour ceux qui rechignent à exhumer leurs anciens numéros de **KIT**, voici un petit rappel :

- Créez le lit de la rivière
- Peignez-le et laissez-le bien sécher (photo 1)



De rivierbedding onder constructie. De sporen tonen dat er reeds vroeger een voertuig op dezelfde plaats is doorgereden.

Le lit de la rivière en construction. Les traces montrent qu'un véhicule est passé ici auparavant.

© R. Haelterman

- Appliquez une fine couche de Kristal Klear, mais ne le laissez pas sécher complètement. Cela dépend de l'épaisseur, mais comptez entre 20 et 45 minutes.
- Travaillez énergiquement le KK au moyen d'un cure-dents afin de réaliser les reliefs. Continuez ainsi jusqu'à ce que le KK maintienne sa forme.

Si vous le désirez, vous pouvez légèrement colorer le KK



La "Raie" d'Honneur
Best of Show &
IPMS Nederland Trophy



Fokker Dr.1
Thieffry Trophy



Dear Didier,

I would like to send you a HUGE thanks for the great and friendly event in Wieze ! Hope we will arrive in 2009 year too...

Radek, Karaya (POL)

A few days before D-Day
Les Mordus du
Kit Trophy



WIEZE 2008

Foto's / Photos © D. Waelkens



Tiger I
Mako Trophy

RF-4 EJ PHANTOM II
16e Escadron Trophy



AZV "Mephisto"
WW1 Challenge



Boeing 707 Sabena
IPMS Belgium Challenge