



INTERNATIONAL PLASTIC MODELLERS' SOCIETY

- **Panzerkampfwagen II Ausf. C 1/72**
- **Sea Hawk FGA Mk.6 1/48**
- **Potez 33 1/72**



- **Novopacký Šutrák 2011**
- **PolFed Museum**

Reviews - Agenda - Bibliokit - Help!



Oct 2011:

KIT 163, new layout & more...



Sea Hawk Mk.6
I/48

38



Dans ce numéro...

In dit nummer...

25

I9



Novopacky šutrak 2011



PolFed-FedPol Museum



Potez 33
I/72

Panzerkampfwagen II
Ausf. C
I/72

I3

6



CONSEIL D'ADMINISTRATION BEHEERRAAD

Président National - Nationaal Voorzitter

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

Vice Président - Vice Voorzitter

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

Secrétaire - Secretaris

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

Coordination - Coördinatie National Convention

Yves TAILDEMAN
Avenue du 112ème 49, 1420 BRAINE L'ALLEUD
Tel/Fax: 02/384.15.80.
E-mail: yves.taildeman@skynet.be

Service Documentation BIBLIOKIT

(Publications IPMS étrangères)

Documentatiedienst BIBLIOKIT

(Buitenlandse IPMS-publicaties)

Bernard MAITREJEAN
Rue des Magnolias 4, 6030 GOUTROUX

Make & Take

Marc DEBOECK
Tel: 02/253.18.52.

www.ipms.be

REDACTIE KIT REDACTION

Rédacteur en Chef KIT a.i.

Hoofdredacteur a.i.

Layout & Design a.i.

Didier WAELENS

Artwork

Bob BLOCK

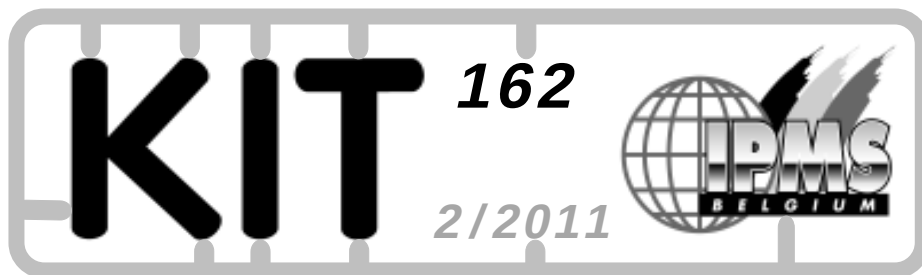
Cartoons

Patrick LAURENSIS

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.



INTERNATIONAL PLASTIC MODELLERS' SOCIETY

VOLUME 41 No 2

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 Potez 33 1/72^e, *Pierre SANGLIER*
- 13 Panzerkampfwagen II Ausf. C 1/72^e,
Rob HAELTERMAN
- 19 Novopacký Šutrák 2011, *Didier WAELENS*
- 25 PoIFed-FedPol Museum, *Jean-Claude HEURTER*
- 29 Warplanes Webzine, *Daniel CLAMOT*
- 32 Air Museum Display, *Didier WAELENS*
- 38 Sea Hawk FGA Mk.6 1/48^e, *Jacques LABBE*
- 27 Flashback
- 37 Bibliokit
- 46 Help !
- 50 Agenda
- Reviews: p. 24, 30, 33, 35 & 36

Parution - Uitgave
KIT 163
Okt-Oct 2011

COTISATION / LIDGELD / MEMBERSHIP FEE 2011

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

COMPTE - REKENING - ACCOUNT

IBAN : BE58 2100 2513 5479

BIC : GEBABEBB

IPMS Belgium - 1180 Brussels

HAYEZ
PRINTERS SINCE 1780
www.hayez.be

Avion école dérivé du Potez 32, cet appareil a été commandé à huit exemplaires en 1931. Il était équipé d'un moteur en étoile Gnôme-Rhône ou Lorraine 9a, d'un poste de pilotage double commande et de 3 à 4 places à l'arrière. Utilisé pour l'entraînement des pilotes et observateurs, il pouvait aussi servir de transport léger et d'avion sanitaire ; également destiné à l'entraînement des mitrailleurs, il était équipé d'une tourelle dorsale.

Il a servi dans plusieurs unités : la 1ère (Mouette), la 7ème (Méphisto) et à l'Ecole d'Aéronautique (Cacatoès).

Van dit van de Potez 32 afgeleide lesvliegtuig werden in 1931 acht exemplaren besteld voor het Militaire Vliegwezen. Het was uitgerust met een Gnôme-Rhône of Lorraine 9a stermotor, een cockpit met dubbele besturing en 3 tot 4 zitplaatsen achterin. Het werd ingezet voor de opleiding van piloten en observatoren, maar kon ook aangewend worden als licht transporttoestel of voor medische evacuatie. Voor de opleiding van boordschutters was het toestel uitgerust met een schietspositie bovenop de romp. De Potez 33 heeft bij verschillende smaldelen de dienst uitgemaakt: het 1ste (Meeuw), het 7de (Mefisto) en de luchtvaartschool (Kaketoë).

POTÉZ 33



© D. Brackx

VAMI MODELS 1/72

La maquette

Vami Models est à ma connaissance la seule marque à avoir sorti ce modèle peu courant au 1/72e. Vami (alias Omega Models) ne nous a pas habitués à des maquettes faciles, mais a eu le mérite indiscutable de nous fournir des modèles qui ne sortiront probablement jamais dans des marques plus connues en injecté. Qui plus est, des modèles

utilisés par notre Force Aérienne (ou Aéronautique Militaire, ndlr). Hélas, cette maquette est la moins bien réussie de leur production, à croire que le modèle fut fabriqué un lundi matin après les trop nombreuses libations du dimanche soir. Nous reviendrons en détail sur ces lacunes au fur et à mesure du montage...

Avant de commencer...

La boîte ne fournissant qu'un dessin approximatif d'assemblage, j'ai d'abord dû réunir un maximum de documentation avant le début des travaux. Un grand merci à Daniel Brackx de Belgian Wings, ma principale source de photos et documents, à Jean Claude Devester pour les plans trois vues et autres documents indispensables avant tout travail.

Het schaalmodel

Vami Models moet zowat het enige merk zijn dat dit ongewone model heeft uitgebracht op 1/72. Vami (a.k.a. Omega Models) verwent ons niet echt met gemakkelijke modellen, maar heeft de verdienste dat het kits aanbiedt die anders nooit het daglicht zouden

zien bij de meer vertrouwde merken van klassieke spuitgegoten schaalmodellen. Bovendien brengt Vami aardig wat kisten die in dienst waren van onze Luchtmacht (of Militaire Vliegwezen, nvdr). Helaas moeten we vaststellen dat deze kit één van hun minder goed gelukte producties is: het lijkt wel op een

maandagmorgen te zijn ont-

worpen, na een lange uitspatting de avond ervoor! We zullen de minpunten van dit schaalmodel in detail aanstippen tijdens de bouwfasen van de kit ...

Vooraleer los te barsten ...

De bouwdoos bevat slechts een bij benadering summier tekening als bouwbeschrijving. Ik moest daarom vooraleer het bouwen aan te vatten een maximum aan documentatie zien te vergaren. Een hartelijke dank aan Daniel Brackx van Belgian Wings, primaire bron van foto's en documenten, en aan Jean Claude Devester voor de plannen met drie aanzichten en andere onmisbare documenten.



© D. Waelkens



Historique

Il y a beaucoup de littérature disponible sur le Panzerkampfwagen II (voir entre autres la liste de références à la fin de cet article). Dès lors, je n'essaierai pas ici de faire une étude détaillée qui mènerait sans doute à des demi-vérités qui ne manqueraient pas de se diffuser ; ce à quoi je préfère ne pas participer.

Par contre, ce que j'aimerais vraiment partager, c'est une indication des différentes sous-versions qui ont connu une suite plutôt originale : Ausf. a/1, a/2, a/3, b, c, A, B, C, etc. L'usage de minuscules et majuscules prête bien entendu à confusion. De plus, le fait que les Ausf. D, E, J et L n'ont rien en commun avec les autres Panzerkampfwagen II ne fait qu'ajouter à la confusion.

Pour être clair, la boîte propose ici un Ausf. C (en majuscules), connu aussi comme 7.serie/La.S.100, construit en 1938 et 1939 et qui sera la version principale rencontrée pendant les campagnes de Pologne, Pays-Bas, Belgique et France. La fin de l'année 1940 verra la sortie des chaînes de la version suivante : l'Ausf. F (pour ceux qui auraient des difficultés à suivre et qui se demandent pourquoi la version F suit la C, sachez que les versions D et E étaient des séries parallèles et non des projets connexes).

Le kit

Lorsque ce kit apparut, il était le seul modèle (à ma connaissance) d'Ausf. C sur le marché. Entretemps, d'autres fabricants tant de modèles en résine qu'en injecté, ont pris le train en marche.

Le kit est fourni dans une boîte en carton robuste, ce qui n'a pas empêché dans mes 2 exemplaires que certaines pièces soient brisées ; mais rien qui ne puisse à cette échelle être facilement réparé avec une goutte de colle rapide. Un phare a aussi été perdu, mais il s'agit ici de ma propre faute.

La caisse est un bloc massif de résine, alors que la tourelle présente un orifice permettant d'installer une demi-figurine. Il n'y a ni décals ni notice.

Enfin, je peux encore ajouter que le master trouve son origine dans le kit Esci (maintenant Italeri) du Pz.Kpfw. II Ausf. F.

La qualité de moulage est excellente, avec un niveau de détail élevé et exceptionnellement un retrait de matière ou une bulle. Il y a bien une impureté sur un des capots moteur, qui – à mon avis – devait se trouver sur le master lui-même ; je pense en effet qu'il y

Geschiedenis

Er is veel literatuur voorhanden als het op de Panzerkampfwagen II aankomt (zie o.a. de lijst referenties aan het eind van dit artikel). Bijgevolg ga ik hier niet proberen een gedetailleerde studie te geven, dat zou toch enkel leiden tot halve waarheden die misschien hun eigen leven gaan leiden en daar doe ik liever niet aan mee.

Wat ik echter wel wil meegeven is dat de typeaanduiding van de onderversies van de PzKpff II een heel raar verloop kende: Ausf. a/1, a/2, a/3, b, c, A, B, C, etc. Het gegeven dat zowel kleine als hoofdletters werden gebruikt, leidt al eens tot verwarring. Dat de Ausf. D, E, J en L bovendien eigenlijk niets gemeen hebben met de rest van de Panzer II-familie maakt de verwarring des te groter. Voor alle duidelijkheid: het gaat hier in deze bouwdoos om een Ausf. C (met hoofdletter), ook gekend als 7.Serie/La.S.100, die gebouwd werd in 1938 en 1939 en dé voornaamste versie van de Panzer II was die men zou vinden in de slag om Polen, Nederland, België en Frankrijk. Eind 1940 zou dan de opvolger, de Ausf. F, van de band beginnen lopen (voor diegenen die niet goed kunnen volgen waarom de F de opvolger van de C is: de D en E waren parallelle, nauwelijks verwante projecten.)

De kit

Toen deze kit op de markt gebracht werd, was hij (bij mijn weten) de enige van de Ausf. C in deze schaal. Intussen zijn er nog andere fabrikanten van resinkits en zelfs van styreenkits op dezelfde kar gesprongen.

De kit komt in een robuuste kartonnen doos, wat bij mijn twee exemplaren echter niet belet heeft dat sommige stukjes gebroken waren, maar niet in die mate dat het niet eenvoudig hersteld kon worden met een druppeltje secondenlijm. Een koplamp is ook verloren geraakt (maar dat is volledig mijn eigen domme fout).

De romp is een massief stuk(je) resin, terwijl de toren een uitsparing heeft waar een half figuurtje in past. Decals of een handleiding worden niet bijgeleverd.

Als voetnoot kan ik nog meegeven dat de master van deze kit zijn oorsprong vindt bij de eerbiedwaardige Esci- (nu Italeri-) kit van de Pz.Kpff. II Ausf. F.

De gietkwaliteit is uitstekend, met scherp detail en slechts een heel uitzonderlijke verzinking van de hars, of een enkel luchtbelletje.



XII. ročník MODEL KIT SHOW NOVOPACKÝ ŠUTRÁK

Na Pecce dne 22. května 2011

Il y a quelques années, nous avons eu le plaisir d'accueillir le club tchèque KPM Nova Paka à la National Convention de Wieze. Ce club est jumelé avec un club de la région de Saint-Ghislain. Le courant passa directement et c'est tout naturellement qu'à l'époque nous avions promis à Milan, la « force motrice » de KPM Nova Paka, qu'une visite retour s'imposait. En mars 2010, nous retrouvions Milan et son club à Vienne dans le cadre du 40e anniversaire d'IPMS Autriche ; l'occasion était trop belle et les plans pour notre participation à l'expo Nova Paka 2011 furent lancés.

Jeudi 19 mai 2011, 4 h. du matin, la vie est vraiment une dure lutte quand il faut se lever si tôt ! Dès 5 h, je suis sur la route direction Evere pour prendre Michel. Ensuite, le ring et la E411 jusqu'à la N25 où Pierre nous attend. Encore un arrêt à faire plus loin à Achène pour prendre René ; notre monovolume est maintenant plein à craquer, même un solide coup de frein ne permettra pas de libérer de la place supplémentaire, et puis, c'est mauvais pour la santé des maquettes. La route est encore longue, il reste 1.000 km à avaler. Heureusement, à l'exception d'un embouteillage à la frontière luxembourgeoise, tout se passe bien et nous atteignons la frontière tchèque sans autre encombre. Le temps de s'acheter la vignette autoroutière et nous revoilà partis pour la dernière étape. Nova Paka se trouve à une bonne centaine de kilomètres au nord-est de Prague. La route est bonne, il fait bon, c'est agréable. Soudain, je constate dans mon rétroviseur que deux voitures imma-

Enkele jaren geleden hebben we het genoegen gehad om de Tsjechische club KPM Nova Paka te ontmoeten op de Nationale Conventie te Wieze. Deze club is verbreed met een club uit de regio van Saint Ghislain. De vonk sprong onmiddellijk over en wij waren toen natuurlijk overeengekomen om een tegenbezoek aan Milan te organiseren, want dat is waar KPM Nova Paka haar « brandstof » haalt. In maart 2010 bevonden wij ons in Wenen waar wij contact hadden met Milan en zijn club in het kader van de 40ste verjaardag van IPMS Oostenrijk. De gelegenheid was te mooi en de plannen voor onze deelneming aan de expo Nova Paka 2011 werden gelanceerd.

Donderdag 19 mei 2011, 4 u 's morgens, het leven is hard wanneer men zo vroeg moet opstaan! Om 5 u ben ik al op weg naar Evere om Michel op te pikken. Vervolgens de ring en de E411 tot aan de N25 waar Pierre ons opwacht. Nog een stop een beetje verder te Achène om René in te laden. Onze monovolume zit tot barstens toe vol, zelfs een flinke remstoot zal geen bijkomende plaats creëren en bovendien zou dat slecht zijn voor de gezondheid van onze schaalmodellen. De weg is nog lang, nog 1.000 km te slikken. Gelukkig verloopt alles normaal, met uitzondering van een opstopping aan de Luxemburgse grens, en wij bereiken de Tsjechische grens zonder verdere hinder. Na de verplichte aankoop van de sticker voor de autostrade zijn we terug weg voor de laatste etappe. Nova Paka bevindt zich op een honderdtal kilometer ten noordoosten van Praag. De weg is goed, het weer



© R. Jouret



© P. Sanglier

Un musée méconnu : le musée de la Police intégrée (Polfed) à Etterbeek.

Een minder bekend museum: het museum van de geïntegreerde Politie (Fedpol) te Etterbeek.



Le porche d'entrée est austère et seule une petite plaque indique que vous êtes bien à la bonne adresse. Sonnez et... attendez ! Car on viendra vous ouvrir. La porte est fermée à clé et la personne qui vous ouvre vient de dévaler deux volées d'escaliers. Le personnel du musée ainsi que son conservateur, Monsieur Benoît Mihail, sont « logés » au premier étage. Il est préférable d'avoir annoncé votre visite par internet ou bien par téléphone.

De part et d'autre de l'entrée cochère se situe une salle d'exposition montrant soit un ou deux véhicules typiques de la Gendarmerie ou bien de la police locale de Bruxelles et environs, intégrés dans des scénettes. Des pièces et documents concernant l'histoire des différents corps de police sont exposés sous vitrines (e.a. maquettes des véhicules Staghound, White M3 et Humber) tandis que d'autres pièces de plus grandes dimensions sont exposées sans protection particulière. Dans l'une des salles figure une scénette montrant quelques gendarmes « en campagne » devant une grande carte. Plusieurs mannequins arborent des uniformes assez récents (des années soixante à nos jours). Le visiteur y retrouvera – oh nostalgie ! – un véhicule estafette Renault R4 blanc à bande rouge-orange fluorescent. Une VW Coccinelle (avec les gros feux arrière), une moto Honda et une jeep Land Rover (entre autres). En poursuivant la visite, via la cour intérieure, un camion IVECO, un blindé BDX –

Het toegangsportaal ziet er somber uit en een klein plaatje geeft aan dat U wel op het juiste adres bent. Bel aan en... wacht ! Want men zal komen opendoen. De deur is op slot en de persoon die komt opendoen moest twee lange trappen afdalen. Het personeel van het museum en dus ook de conservator, de Heer Benoît Mihail, « logeren » op de eerste verdieping. Het is aangeraden om uw bezoek vooraf aan te kondigen per Internet of telefoon.

Langs beide zijden van de toegang bevindt zich een tentoon-



stellingsruimte waarin een of twee typische voertuigen van de Rijkswacht of van de lokale Brusselse politie getoond worden, geïntegreerd in diorama's. Diverse stukken en documenten van de verschillende politiekorpsen worden tentoongesteld in vitrines (ondermeer schaalmodellen van Staghound, White M3 en Humber voertuigen) terwijl andere grotere stukken getoond worden zonder specifieke bescherming. In een van de zalen staat een diorama met enkele gendarmes « te velde » vóór een grote kaart. Verschillende mannequins dragen tamelijk recente uniformen (van de jaren zestig tot nu). De bezoeker zal er – met een zekere nostalgie – een witte Renault R4 met rood-oranje fluorescerende strepen vinden. Een VW « kever » (met de grote achterlichten), een moto Honda en een jeep Land Rover (ondermeer). Het bezoek kan dan verder gaan via een interne koer naar een vrachtwagen IVECO, een pantserwagen BDX – een van de zeldzame die

Descendant direct d'une longue lignée d'avions légendaires et hors du commun tels que les Hurricane, Typhoon, Tempest et Fury, le Sea Hawk fut le premier avion à réaction construit par la société britannique Hawker.

De Sea Hawk is de directe afstammeling van legendarische en buitengewone vliegtuigen zoals de Hurricane, Typhoon, Tempest en Fury. Hij was de eerste straaljager die door de Britse firma Hawker werd gebouwd.

SEA HAWK FGA Mk.6



Courtesy & © Dr. J. Willisch,
Luftwaffenmuseum Berlin/Gatow (DE)

Trumpeter 1/48

Petit historique

A la fin de la Seconde Guerre mondiale, on se rendit rapidement compte à la société Hawker que l'avenir des avions militaires passerait dorénavant par l'adoption de la motorisation par réaction. Les moteurs à pistons, aussi poussés qu'ils puissent être, avaient montré leurs limites.

C'est sur ses fonds propres que cette société aéronautique se lança en octobre 1945 dans l'élaboration d'un nouveau chasseur à réaction, le projet P.1040. Dans l'optique des concepteurs, cet avion pourvu d'un turboréacteur Rolls-Royce NENE récemment disponible, serait proposé aussi bien à la Royal Air Force qu'à la Royal Navy. Mais, satisfaite de l'emploi du Gloster Meteor servant dans ses escadrilles, la RAF fit savoir à la société Hawker qu'elle n'envisageait pas d'acquiescer de nouveaux avions avant quelque temps. Déçus par cette mauvaise nouvelle, les ingénieurs dirigés par M. Sidney Camm décidèrent de modifier quelque peu leur projet afin d'avoir toutes leurs chances auprès de la Royal Navy. Celle-ci répondit favorablement à l'offre et, en mai 1946, commanda trois prototypes et une cellule statique.

Le premier prototype du P.1040, immatriculé VP401, décolla le 2 septembre 1947 du terrain de Boscombe Down, propulsé par un réacteur Rolls-Royce NENE 1 de 2.040 kg de poussée. Le deuxième prototype (VP 413) prit l'air un an plus tard, le 3 septembre 1948. Il était légèrement différent : pourvu de quatre canons de 20 mm, d'un crochet de catapultage, d'une crosse d'appontage et d'ailes repliables. Il effectua toute une série de décollages et d'appontages sur le porte-avions HMS Illustrious. Le troisième et dernier prototype (VP422) était maintenant un produit complètement finalisé et répondait parfaitement aux attentes de la Royal Navy : la crosse d'appontage était allongée, il y avait

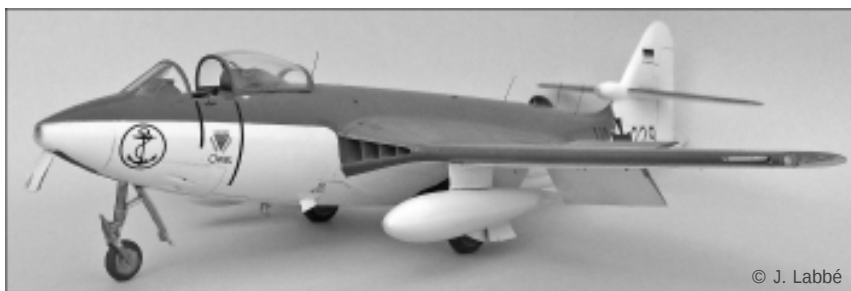
Korte geschiedenis

Op het einde van de Tweede Wereldoorlog kwam de firma Hawker snel tot de conclusie dat de toekomst van de militaire vliegtuigen in de motoren met straalaandrijving lag. De klassieke motoren met cilinders en zuigers hadden hun limieten bereikt.

Het is met eigen fondsen dat dit luchtvaartbedrijf in oktober 1945 de ontwikkeling begon van een nieuwe straaljager, het project P.1040. In de optiek van de ontwikkelaars zou dit vliegtuig, dat uitgerust werd met de beschikbare Rolls-Royce NENE turboreactor, zowel aan de Royal Air Force als aan de Royal Navy voorgesteld worden. De Gloster Meteor, die in dienst was in de smaldelen van de RAF, gaf echter voldoening en de RAF gaf aan Hawker te kennen dat ze niet van plan was om in de nabije toekomst nieuwe vliegtuigen aan te kopen. De ingenieurs waren teleurgesteld maar ze besloten, onder leiding van M. Sidney Camm, het ontwerp lichtjes te veranderen om al hun kansen te behouden bij de Royal Navy. Deze reageerde gunstig op het voorstel en in mei 1946 bestelde ze drie prototypes en een statische cel.

Het eerste prototype van de P.1040, met immatriculatie VP401, steeg op 2 september 1947 op van het terrein van Boscombe Down. Het

werd voortgestuwd door een straalmotor Rolls-Royce NENE 1 met 2.040 kg stuwkracht. Het tweede prototype (VP413) ging een jaar later de lucht in, op 3 september 1948. Dit was lichtjes verschillend: het was voorzien van vier kanonnen van 20 mm,



© J. Labbé

een catapulteringshaak, een landingshaak en opklapbare vleugels. Dit toestel voerde een hele reeks landingen en opstijgingen uit vanaf het vliegdekschip HMS Illustrious.

Het derde en laatste prototype (VP422) was een volledig gefinaliseerd product en beantwoorde ten volle aan de verwachtingen van de Royal Navy: de landingshaak werd verlengd,



Mk.6, Sqn 810, Royal Navy, HMS Albion, 1956 (UK)
© J. Labbé

Hawker Sea Hawk FGA Mk.6



Mk.4/Mk.6, Fleet Air Arm Museum, Yeovilton (UK)
© P. Sanglier



Mk.100, Marinefliegergeschwader 1 (DE)
© J. Labbé



6e Brabantse Modelbouwbeurs 6e Bourse Maquettiste Brabançonne

IPMS Tienen & IPMS Leuven

22 - 5 - 2011

Toutes les photos
Alle foto's
© Marc Deboeck

