

PUBLICATION TRIMESTRIELLE - DRIEMAANDELIJKSE UITGAVE  
Verantw. uitgever / Edit. resp.: D'Jellier Waelkens, KIT # 179, 3<sup>e</sup> trim. 2015 - Afgifte kantoor / Bureau de dépôt: 1850 Grimbergen - No Agr. P801175

# KIT

No 179

M A G A Z I N E

## Plastic & Steel 2015

## FOUGA CM 170 MAGISTER

### BIG HARVARD

The beautiful  
coloured Harvards  
of Kamina



Coll. Hubert Sermon collection



IPMS - INTERNATIONAL PLASTIC MODELLERS' SOCIETY



Pour des maquettistes, par des maquettistes  
Voor modelbouwers, door modelbouwers

[WWW.IPMS.BE](http://WWW.IPMS.BE)

# International Plastic Modellers' Society Belgian branch

## Par les maquettistes, pour les 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.

# KiT

## Sommaire - Inhoud



12

- 6 IPMS News**
- 12 Fouga CM 170 Magister  
AMK 1/48  
Daniel Clamot**



20

- 20 The beautiful coloured  
Harvards of Kamina  
(Part 1)  
Bob Verhegghen**



28

- 28 Big Harvard  
Kitty Hawk 1/32 (Part 1)  
Bob Verhegghen**
- 34 Scherwer Panzerspähwagen  
SdKfz 234/3  
Italeri 1/72  
Rob Haelterman**



43

- 38 Plastic & Steel 2015**
- 43 Suez Centurion  
AFV Club 1/35  
Steven Carpels**
- 48 First look: SV-4  
FRROM 1/72  
Didier Waelkens**
- 50 Agenda**
- 51 Bibliokit & Help**

### Cotisation - Lidgeld - Membership Fee 2015-2016 ISSN 1780-9754

+ 18 ans/jaar 25 euro

- 18 ans/jaar 18 euro

Etranger - Buitenland - Foreign 30 euro

Famille - Familie - Family 5 euro

(par carte supplémentaire - per extra lidkaart - per additional membership card)

### Compte - Rekening - Account

IBAN: **BE58 2100 2513 5479** BIC: **GEBABEBB** IPMS Belgium - 1180 Brussel

### All CONTENTS STRICKTY COPYRIGHT

La reproduction en tout ou en partie des articles, plans et photocopies 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 mag worden overgenomen in zijn geheel of gedeeltelijk, foto's, tekeningen of artikels, zonder schriftelijke toestemming van de auteurs. De verantwoordelijkheid voor de teksten berust uitsluitend bij de auteurs.

# KiT

No 179  
VOLUME 45 N° 3

Conseil d'Administration - Beheerraad

### Président National - Nationaal Voorzitter

Didier Waelkens  
Esdoomlaan 33, 1850 Grimbergen  
T. 02-251 33 10  
ipms.belgium.the.prez@gmail.com

### Vice Président - Vice Voorzitter

Rudy Meert  
Overpoort 75, 9500 Geraardsbergen  
T. 054-41 67 88  
Meertrudy@gmail.com

### Secrétaire - Secretaris

Patrice Dechamps  
Rue Flanière 140, 6043 Ransart  
M. 0477-47 69 51  
patricedechamps71@gmail.com

### Trésorier - Schatbewaarder

Gestion des membres - Ledenbeheer  
Christian Perbal  
Rue des Peupliers 7, 6700 Arlon  
T. 063-22 26 70  
M. 0478-42 21 81  
cperbal@hotmail.com

### Foreign Liaison & Webmaster

Filip Fraeyman  
Sint Janstraat 4, 8650 Moorsele  
T. 056-40 06 30  
filsoft@pandora.be

### Coordination - Coördinatie National Convention

Yves Taildeman  
Av. du 112ème 49, 1420 Braine L'Alleud  
T./F. 02-384 15 80  
yves.taildeman@hotmail.com

Erwin Heylens  
erwin.heykens@gmail.com

### Service Documentation BIBLIOKIT

(publications IPMS étrangères)

### Documentatiedienst BIBLIOKIT

(Buitenlandse IPMS publicaties)  
Bernard Maitrejean  
Rue des Magnolias 4, 6030 Goutroux

### Make & Take

Marc Deboeck  
T. 02-253 18 52

[www.ipms.be](http://www.ipms.be)

### rédaction KIT redactie

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

Didier Waelkens

### Artwork

Bob Block

### Cartoons

Patrick Laurensis

### Design

Thierry Van den Bogaert / [www.graffi.be](http://www.graffi.be)

asbl / vzw n° 412.392.926 - Siège social/Sociale zetel:  
Av. des Hospices 15, B-1180 Bruxelles/Brussel



## Plastic & Steel 2015 And the winner is...

Grote winnaar dit jaar van de wedstrijd National Convention in Affligem, op 3 en 4 oktober laatst, in het kader van Plastic & Steel 2015, is Wim Vervey. Hij kaapte de Best of Show weg met zijn scheepsdiorama "Haringbuis Texel". Zoals de titel al aangeeft, werd dit type zeilboot, dat met zijn veertien meter lange romp veel weg heeft van een overmaatse bark, in de zestiende en zeventiende eeuw door Hollandse vissers ingezet voor de haringvangst in de wateren rond de Shetlandeilanden. Maar liefst tweeduizend 'haringbuizen' liepen van stapel.

Wim Vervey (rechts) neemt de trofee Best of Show 2015 in ontvangst.  
Wim Vervey (à droite) reçoit le trophée Best of Show 2015.

Cette année, le grand vainqueur du concours National Convention qui s'est tenu à Affligem les 3 et 4 octobre derniers dans le cadre de Plastic & Steel 2015 est Wim Vervey. Il a emporté le Best of Show avec son diorama naval « Haringbuis Texel ». Comme le nom l'indique, ce type de bateau, qui ressemble plutôt à une grosse barque à voiles de 14 mètres de long, a été utilisé aux 16e et 17e siècles par les pêcheurs hollandais pour la pêche au hareng dans les eaux autour des îles Shetland. Pas moins de 2000 « Haringbuizen » ont été construits.



**Congratulations to Wim!**



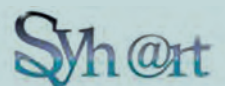
## RED ALPHA JET IN BLUE SKIES

Onze vriend Sylvain van Syh@rt kwam begin oktober niet met lege handen naar Plastic & Steel. Hij stelde er maar liefst vier nieuwe decalsets voor Belgische vliegtuigen voor, drie voor de F-16AM en eentje voor de Alpha Jet AT26, de Belgische demokist van 2001 tot 2003, gevlogen door Cdt VI Jean-Marc "Meu-Meu" Meunier (referentie 48-084). Effect verzekerd in je vitrinekast of op een tentoonstellingstafel met deze rode A-Jet met zilveren opsmuk! Natuurlijk voorziet de set van Syh@rt in alles, dat hoeft geen betoog. Wat de kist zelf betreft, vind je alles wat je nodig hebt bij PJ Production (model in giethars). Een "Belgische versie" van de kit van Kinetic is in aantocht bij Wingman Models, weliswaar niet vóór 2016...

Met de sets "F-16AM Solo Display" kun je de FA-131 (2007-2008) maken, de FA-134 (2009) en de FA-123 "Blizzard" (2015). Bovengenoemde decalsets zijn natuurlijk beschikbaar in de gebruikelijke schalen.

L'ami Sylvain de Syh@rt n'est pas venu les mains vides à Plastic & Steel début octobre: il nous présentait en effet pas moins de 4 nouvelles planches de décals pour des avions belges, 3 pour des F-16AM et une planche consacrée à l'Alpha Jet AT26 qui était l'avion de démo de la Force Aérienne de 2001 à 2003 piloté par le Cdt Avi Jean-Marc "Meu-Meu" Meunier (Réf. 48-084). Résultat garanti dans votre vitrine ou sur une table d'expo avec cet A-Jet tout rouge aux parures argentées ! La planche Syh@rt est évidemment complète, on ne devrait plus vous le dire... et côté maquettes, on trouvera ce qu'il faut chez PJ Production (kit en résine). Une déclinaison "version belge" de la maquette Kinetic est attendue chez Wingman Models, mais pas avant 2016... Les planches "F-16AM solo display" vous permettront de réaliser les FA131 (2007-2008), FA134 (2009) et FA123 "Blizzard" (2015). Ces planches sont évidemment disponibles aux échelles habituelles.

[www.syhartdecal.fr](http://www.syhartdecal.fr)



# FOUGA CM 170 MAGISTER

AMK 1/48, REF 88004

From the box



Maquette & texte : Daniel Clamot

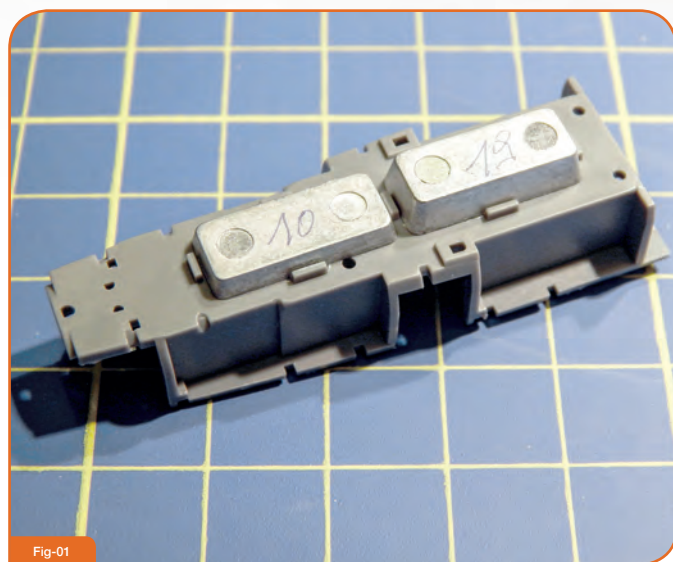
Photos : Daniel Clamot & Didier Waelkens

Vertaling : Luc Colin

Toen onze voorzitter me voorstelde dit model te bouwen (SFB, straight from the box, nvdr) om het in dit magazine voor te stellen, aarzelde ik geen moment. Ik was dadelijk weg van de inhoud van de doos, zowel wat het aantal onderdelen betrof alsook hun finesse. Het weergeven van enkele onderdelen in metaal is ook een zeer goed idee, vooral voor het onderstel.

Eerste taak: het wassen van de onderdelen om elk vetspoor van het gietproces te verwijderen. De kit telt twee rompen waarvan er eentje volledig transparant is weergegeven om de interieurdetails goed tot hun recht te laten komen. Dit is een prachtig idee voor de detailliefhebbers en biedt de mogelijkheid om een internal display voor te stellen; ik gaf echter de voorkeur aan een meer klassieke voorstelling – wat ook de wens van de voorzitter was.

Beginnen doen we door de cockpitonderdelen van het raam te verwijderen. Deze zijn zeer fijn weergegeven en van uitstekende kwaliteit in een plastic dat aangenaam is om mee te werken. Het kleine doosje dat de metalen onderdelen bevat zal nog zeer nuttig blijken want het bevat ook tegengewichten: deze worden onder de cockpit aangebracht en zullen vermijden dat je Fouga met de neus omhoog komt te staan... (fig-01) Er valt op te merken dat het bouwplan geen aanwijzingen bevat hoe je de gordels moet aanbrengen op de stoelen. Ik heb dan maar vertrouwd op de foto's die ik genomen had van de CM170 in het Luchtvaartmuseum van Brussel. Hierdoor heb ik echter ook een kleine fout gemaakt: de stoelen bevatten geen zitkussens (dus niet de onderdelen D4 installeren). Pech voor mij, ik heb deze informatie te laat ontvangen... (fig-02) De piloot zit namelijk gewoonweg op zijn parachute.



Lorsque notre président m'a proposé de monter ce kit (SFB, straight from the box, ndlr) pour le présenter dans cette revue, je n'ai pas hésité un instant. Dès réception de la boîte, j'ai été émerveillé par le contenu, d'une grande richesse, ainsi que par la finesse du matériel. La reproduction de certaines pièces en métal est une bonne idée, surtout pour le train d'atterrissage.

Première tâche : lavage des pièces afin d'en retirer tout résidu de graisse provenant du processus de moulage.

Le kit contient deux fuselages dont l'un est entièrement transparent et permet de montrer le détail de l'intérieur. C'est une excellente idée pour ceux qui aiment le détaillage et souhaitent présenter un internal display ; personnellement, je préfère un avion plus classique – ce qui était aussi le souhait de notre président.

Commençons par dégrapper les pièces du cockpit. Elles sont très fines et d'excellente qualité et le plastique est très agréable



North American Harvard 4 H-142 of the VVS/EPA  
in flight over Belgian Congo in the mid-fifties.  
© José Schepers

Texte: Bob Verhegghen

Vertaling: Jacques Schelfaut

De laatste keer dat we geschreven hebben over de Belgische T-6 was in een KIT van 1986. Naar aanleiding van het uitbrengen van het schaalmodel van Kitty Hawk op 1/32 en van het decalblad van Zotz (Cf. KIT nr 175) heb ik gemerkt dat de getuigen van dat tijdperk hoe langer hoe minder talrijk zijn en dat het tijd wordt om dit dossier terug te openen. Het doel van dit artikel is niet de algemene historiek van de T-6 van de Luchtmacht of de geschiedenis van de basis van Kamina (BAKA) weer te geven - deze informatie is gemakkelijk te vinden op de internet sites die over de Luchtmacht handelen - maar

La dernière fois que nous avons parlé des T-6 belges dans KIT date de 1986. A l'occasion de la sortie de la maquette Kitty Hawk au 1/32 et de la planche de décalcomanies Zotz (Cf. KIT n° 175), j'ai réalisé que les témoins de cette époque sont de moins en moins nombreux et qu'il était temps de revisiter ce dossier. Le propos de cet article n'est pas de raconter l'histoire générale des T-6 de la Force Aérienne ou l'histoire de la base de Kamina (BAKA) - information que vous trouverez facilement sur les sites internet traitant de la F.Aé. - mais de vous faire découvrir un aspect très peu connu de nos « Harvard » à savoir les T-6 décorés de l'E.P.A. de Kamina (École de Pilotage Avancé, ndlr). Cet article est aussi l'occasion de rendre hommage aux instructeurs de Kamina et en particulier à trois d'entre eux à qui nous devons ces décorations, pilotes vétérans de la RAF bien moins connus que d'autres as belges de la Seconde Guerre mondiale.

L'information disponible il y a près de trente ans sur les T-6 décorés était réduite. Le constat aujourd'hui est que le peu qui a été publié sur le sujet contient pas mal d'erreurs en particulier pour les couleurs, avec des confusions entre avions, résultat probable de « guess work » souvent basé sur des témoignages indirects. Les photos ne sont pas nombreuses, a fortiori en couleur. Avec l'aide d'anciens pilotes passés par Kamina et d'amis chercheurs ou collectionneurs de longue date, nous avons fait le maximum pour recouper les infos les plus fiables pour présenter avec le talent de Bob Block des dessins les plus détaillés possible.

L'article se divise en trois parties. Nous commençons avec le H-19 du Lieutenant-Colonel Aviateur Louvigny, patron du « Détachement Aviation » de la base de Kamina. Nous continuons dans le KIT suivant avec les H-207 et H-223 du Major Aviateur Jean-Denis Wathieu ainsi que le montage du T-6 de Kitty Hawk au 1/32 pour terminer avec le H-223 du Major Aviateur Georges Nossin et sa patrouille acrobatique.



Photo 1

Col Avi R. Louvigny sur/op F-104G ca. 1963, Coll. Fam. Louvigny

eerder een aspect te belichten dat weinig bekend is met betrekking tot onze "Harvards", namelijk de speciaal versierde vliegtuigen van de V.V.S. van Kamina (VorderingsVliegSchool, nvdr). Dit artikel biedt ons ook de kans om eer te betuigen aan de onderrichters van Kamina en meer in het bijzonder aan drie

# The beautiful coloured Harvards of Kamina

onder hen die aan de oorsprong liggen van deze versieringen en die veteranen waren van de RAF, alhoewel ze minder bekend waren dan de andere Belgen van de Tweede Wereldoorlog.

Dertig jaar geleden was de beschikbare informatie over deze T-6 met speciale beschilderingen eerder zeldzaam. Men stelt vandaag vast dat het weinige dat gepubliceerd werd heel wat vergissingen bevat, vooral inzake de kleuren en de nummering van de vliegtuigen wat vooral te wijten is aan "guess work" gebaseerd op indirecte getuigenissen. Er zijn heel weinig foto's en nog minder in kleur. Met de hulp van vroegere piloten die in Kamina geweest zijn en vrienden verzamelaars en navorsers die we sinds lang kennen hebben we een maximum gedaan om de informatie met elkaar te vergelijken en in overeenstemming te brengen zodat de talentvolle Bob Block zeer gedetailleerde tekeningen kon produceren.

Het artikel is verdeeld in drie delen. Wij beginnen met de H-19 van Luitenant-kolonel Vlieger Louvigny, hoofd van het "Detachement Vliegwezen" van de basis van Kamina. In de volgende KIT gaan we dan verder met de H-207 en de H-223 van Majoor Vlieger Jean-Denis Wathieu alsook het monteren van de T-6 van Kitty Hawk op 1/32, om te eindigen met de H-223 van Majoor Vlieger Georges Nossin en zijn acrobatische patrouille.

## Luitenant-Kolonel Vlieger Robert Louvigny - H-19 (Foto 1)

Robert Louvigny wordt geboren op 16 januari 1917 te Salzinnes (Namen). Hij neemt dienst als vrijwilliger bij het 8ste

## Lieutenant-Colonel Aviateur Robert Louvigny - H-19 (Photo 1)

Robert Louvigny naît le 16 janvier 1917 à Salzinnes (Namur). Il s'engage volontairement au 8ème Régiment de Ligne fin août 1936. En novembre 1938, il est admis à l'École des candidats Sous-lieutenants et est nommé adjudant en novembre 1939. Passé au 3ème Régiment de Ligne, il participe à la campagne des 18 jours et est blessé au combat le 27 mai à Emelgem en Flandre Orientale. Il est rendu à la vie civile le 4 août au lendemain de sa sortie d'hôpital. Le 10 mai 1941, il quitte la Belgique pour rejoindre l'Angleterre qu'il atteint le 5 janvier 1942 après 6 mois d'internement dans les prisons espagnoles. Il intègre les Forces belges en Grande-Bretagne le 15 janvier et passe à la section belge de la RAF en juillet de cette année. Envoyé au Canada à la 31 EFTS (Elementary Flying Training School), il est désigné pour la « 6 Bomber and Gunnery School » à Mountain View en septembre 1943 où il passe son brevet de navigateur. Il est nommé Pilot Officer (RAF) le 25 mars 1944 et Flying Officer (RAF) en septembre. En décembre 1944, il est promu Capitaine d'Aviation dans les Forces Belges. En 1945, après être passé dans diverses OTU ou unités support, il recommence une formation d'élève-pilote au Canada. Il rejoint la Belgian Training School de janvier 1946 à juillet 1947 et passe ensuite à l'École de Pilotage Avancé (E.P.A) de Brustem jusque fin 1948. Après des cours d'officier supérieur, il effectue un passage à l'École de Chasse en 1950 et rejoint le 2ème Wing de Chasse où, promu Major, il devient commandant de la 1ère Escadrille sur F-84E Thunderjet en septembre. Il est nommé commandant du groupe de vol de juin 1952 à mi 1953.

Photo 2 H-19, Coll. Fam. Louvigny





- Maquette & texte : Bob Verhegghen
- Photos : Bob Verhegghen & Didier Waelkens
- Vertaling : Jacques Schelfaut



Ik heb gekozen om de H-207 te bouwen met kleine gele en rode vierkantjes, het persoonlijk toestel van de C.O. van de V.V.S., Majoor vlieger Jean-Denis Wathieu. Zo kon ik het model schenken aan mijn vriend André D. ter gelegenheid van zijn 80e

verjaardag. André werd "Harvard" solo gelost op dit toestel op 15 november 1955.

De H-207 is een Harvard IIa "Bulawayo" (d.w.z. een T-6C) die goed gedocumenteerd is. Er bestaan verschillende foto's en tekeningen van de H-207 (die zullen verschijnen in de KIT 180) die zeer nauwkeurig gerealiseerd werden door Bob Block op basis ervan.

Aangekondigd als een T-6G, mengt het schaalmodel van KH verschillende details die behoren tot andere vroegere versies, T-6C, T-6D, SNJ, enz. Het is dus misschien nuttig een beetje orde te scheppen in de versies van de T-6 vooraleer te beginnen met de bouw.

### T-6G, Texan, Harvard ?

Eerst moeten we nagaan wat de verschillen zijn tussen de T-6G en de T-6C/D versies (of hun equivalenten Harvard Mk. IIa/b en Harvard Mk.III gebruikt in België) zonder echter exhaustief te zijn. Dat kan ook nuttig zijn wanneer U een model maakt op een andere schaal. Noteren we eerst dat de doopnaam van North-American "Texan" is, maar hij werd in grote aantallen geleverd aan de RAF en de RCAF tijdens de oorlog (en vele werden in licentie gebouwd in Canada) in het kader van het "Empire Training Program" waar hij herdoopt werd als "Harvard" door de Britten. Kortom, om te vereenvoudigen zullen we spreken van Texan wanneer het gaat

J'ai choisi de réaliser le H-207 avec des petits damiers jaunes et rouges, monture du C.O. de l'E.P.A., le Major aviateur Jean-Denis Wathieu, afin de l'offrir à mon ami André D. à l'occasion de son 80e anniversaire. André a été lâché solo « Harvard » sur cet appareil le 15 novembre 1955.

Le H-207 est un Harvard IIa « Bulawayo » (c.à.d. un T-6C) bien documenté. Il en existe plusieurs photos et les dessins du H-207 (à paraître dans KIT 180) ont été méticuleusement réalisés par Bob Block au départ de celles-ci.

Annoncé comme un T-6G, la maquette KH mélange des détails propres à cette version à d'autres versions antérieures, T-6C, T-6D, SNJ, etc. Il est donc peut-être utile, avant de commencer le montage, de s'y retrouver dans les versions de T-6.

### T-6G, Texan, Harvard ?

Regardons d'abord ce qui distingue le T-6G des versions T-6C/D (ou leurs équivalents Harvard Mk.IIa/b et Harvard Mk. III utilisés en Belgique) sans pour autant être exhaustif. Cela pourra servir également si vous réalisez une maquette à une autre échelle. Notons déjà que le nom de baptême de North American est « Texan » mais, livré en très grand nombre à la RAF et la RCAF pendant la guerre (et pour beaucoup construits sous licence au Canada) dans le cadre de l' « Empire Training Program », il a été rebaptisé « Harvard » par les Britanniques. Bref, de manière un peu simplifiée, on parle plus couramment de Texan s'il s'agit de T-6 d'origine US et de Harvard s'ils proviennent de la RAF ou de la RCAF.

- T-6G Texan et CCF Harvard Mk.4

Au début des années cinquante, le besoin s'est fait sentir de développer une version améliorée du T-6 pour les opérations antiguérillas. L'USAF était demanderesse pour les opérations



# BIG HARVARD

Kitty Hawk 1/32 (Ref 32001)

om de T-6 van Amerikaanse oorsprong en Harvard wanneer hij afkomstig is van de RAF of de RCAF.

• T-6G Texan en CCF Harvard Mk.4

Bij het begin van de jaren vijftig deed de behoefte zich voelen om een verbeterde versie te ontwikkelen van de T-6 voor antiguerrilla operaties. De USAF was ook vragende partij voor de operaties in Korea en Frankrijk was ook geïnteresseerd omwille van de toenemende opstand in Algerije. Om over te gaan tot de modernisering kocht North-American een groot aantal toestellen op die op het einde van de oorlog als surplus waren verkocht. De T-6G is dus geen nieuwe T-6 maar een "gemoderniseerde" T-6.

Eerste feit dat men moet weten: onze Luchtmacht heeft NOOIT de T-6G gebruikt.

De aangekochte surplusen waren onvoldoende om aan de vraag te voldoen en de Canadian Car Foundry (CCF, vroeger Nordyn) startte onder licentie de bouw van nieuwe toestellen T-6 die "CCF Harvard Mk.4" genoemd werden (soms ook T-6J of CCF Mk.IV of CCF4), die de verbeteringen van de T-6G omvatten. De Belgische Luchtmacht ontving 30 Mk.4 M, gebouwd in 1951 en "geleend" aan Kamina in 1953 door de Amerikanen in het kader van het Mutual Defense Assistance Program (MDAP, vandaar het achtervoegsel M). Zij werden in kisten geleverd, geel geschilderd. Daarop werden ze afgeschuurd en herschilderd in het standaard schema en geïmmatriculeerd H-117 tot H-146. Zij werden hoofdzakelijk gebruikt voor de oefeningen van navigatie en nachtvlucht en mochten geen acrobatie uitvoeren om de instrumenten niet te ontregelen. Het is vermoedelijk in de loop van 1959 dat dit verbod aangebracht werd op de gele banden van de bovenzweugels (NO AEROBATIC – NO SPIN), ongetwijfeld om de leerling-piloten er aan te herinneren tijdens hun solo vluchten. Doordat de vliegtuigen een zeer verschillende oorsprong hadden heeft de Luchtmacht progressief talrijke T-6 uniform gemaakt, zich baserend op de CCF Mk.IV en hen Harvard 4K genoemd (en 4KA voor de gewapende versies).

Verschiedende details kunnen de T-6G extern onderscheiden. Die kunnen ook teruggevonden worden op de CCF Harvard Mk.4 M maar er zijn ook verschillen die eigen zijn aan deze versie (zie hieronder):

en Corée et la France s'y intéressait face à l'insurrection naissante en Algérie. Afin de procéder à leur modernisation, North American racheta un nombre important de T-6 qui avaient été revendus à la fin de la guerre comme surplus. Le T-6G n'est donc pas un nouveau T-6, mais un T-6 « modernisé ».

Première chose à savoir : notre Force Aérienne n'a JAMAIS utilisé de T-6G.

Les surplus rachetés ne suffisant pas à la demande, la Canadian Car Foundry (CCF, anciennement Nordyn) entama sous licence la construction de nouveaux T-6 dénommés « CCF Harvard Mk.4 » (parfois appelés T-6J ou CCF Mk.IV ou CCF4), qui reprenaient les améliorations du T-6G. La F.Aé. belge réceptionna 30 Mk.4 M, construits en 1951 et « prêtés » à Kamina en 1953 par les Américains dans le cadre du Mutual Defense Assistance Program (MDAP, d'où le suffixe M). Livrés en caisses, peints en jaune, ils furent décapés, repeints au schéma standard et immatriculés H-117 à H-146. Principalement utilisés pour les exercices de navigation et les vols de nuit, ils furent interdits d'acrobaties, car cela détraquait les instruments. Probablement courant 1959, cette interdiction est apparue peinte sur les bandes jaunes de l'extrados des ailes (NO AEROBATIC – NO SPIN), sans doute pour le rappeler aux élèves-pilotes lors de leurs vols solo. Compte-tenu de la provenance disparate des T-6 belges, la F.Aé. a progressivement uniformisé de nombreux T-6 en se basant sur le CCF Mk.IV en les dénommant Harvard 4K (et 4KA pour les versions armées).

Plusieurs détails permettent de distinguer le T-6G au niveau externe. Ils se retrouvent aussi sur les CCF Harvard Mk.4 M en plus des différences propres à cette version (voir ci dessous):

- Sur le côté droit, à mi-cockpit, il y a un panneau de visite rectangulaire. Ce panneau n'existe que sur le T-6G et le CCF Harvard Mk.4.
- Devant le pare-brise, le carénage n'a pas de bosse.
- Les verrières mobiles des T-6G présentent des panneaux latéraux sans renfort vertical. Très souvent cependant, cela a été « retrofit » à d'autres versions ; donc ce n'est pas parce que la verrière n'a pas de renforts qu'il s'agit un T-6G.



# SDKFZ 234/3

## SCHWERER PANZERSPÄHWAGEN

Italeri 1/72



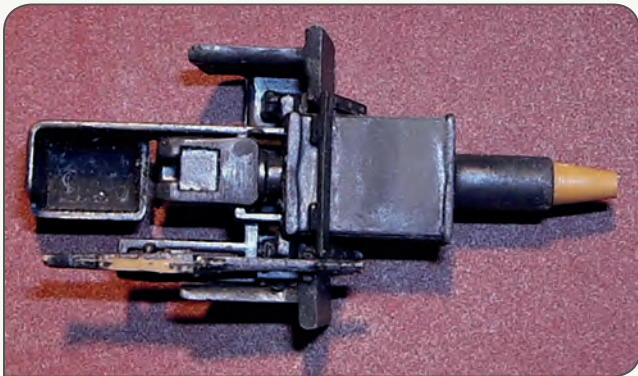
- Model en tekst : Rob Haelterman
- Foto's : Rob Haelterman & Didier Waelkens
- Traduction : Didier Waelkens



Nadat Italeri zich een marktsegment in de kleine schalen wist te veroveren door (een deel van) het oude ESCI-gamma opnieuw uit te geven, is het nu begonnen met de productie van eigen kits, waarvan

een deel zich expliciet op de wargamer richt. Voor deze kit is dat slechts ten dele het geval, in die zin dat de modelbouwer mag kiezen uit een eenvoudiger en steviger onderstel (waarvan de wieltjes draaien) of een iets meer waarheidsgetrouwe versie.

Het interieur is aan de Spartaanse kant. Voor de zusterkit, de SdKfz 234/2, is dat minder een probleem, maar voor de /3, met open compartiment, is dat niet zo leuk. De keuze blijft dan tussen scratchbuilden of het compartiment volproppen met figuurtjes.



Bij het bouwen van de kit merk je al gauw dat de beide romphelften niet 100% passen, maar dit wordt gelukkig (ten dele) weggemoffeld wanneer de spatborden worden geplaatst. Deze laatste zijn (zoals bij alle kits die ik ken van de 234

Après qu'Italeri a accaparé un segment du marché des petites échelles en rééditant une partie de l'ancienne gamme ESCI, la marque a maintenant commencé à produire ses propres maquettes dont une partie s'adresse plus particulièrement au monde des "wargamers". Pour cette maquette, ce n'est que partiellement le cas car le maquettiste peut choisir entre un train de roulement plus simple et solide (dont les roues tournent) et une version plus fidèle à la réalité.

L'intérieur est plutôt spartiate. Pour la maquette-sœur, le SdKfz 234/2, le problème est moindre, mais pour un /3 avec compartiment ouvert, ce n'est pas drôle. Reste à choisir entre le scratch ou remplir le compartiment avec des figurines.



Lors de la construction du kit, vous remarquerez déjà vite que les deux demi-caisses ne s'adaptent pas à 100%, mais vous pourrez (partiellement) camoufler cela quand les garde-boue

Best of Show



# Plastic & Steel 2015



Affligem 3 & 4 . 10 . 2015 © D. Waelkens

Hamover Trophy  
Best nose art



MCWillebroek Trophy

PJ Production Award



# SUEZ CENTURION



Model, tekst & foto's : Steven Carpels  
Traduction: René Bartholemy

Er zijn zoveel operaties die in de vergeethoek terechtkomen, zoals de Falklands, maar door Airfix en Italeri is dat weer rechtgetrokken; zo kan ik er nog enkele opnoemen maar dat ga ik niet doen en begin liever over mijn project "Operation Musketeer". Het begon allemaal toen ik de bouwdoos van AFV Club met daarin de Australische Centurion Mk.5/1 aanschafte. Op zoek naar meer uitleg en foto's over deze tank vond ik in New Vanguard "Centurion Universal tank 1943-2003" een foto met 2 Centurions Mk.5 in een straat van Port Saïd in 1956. Dit kreeg mijn aandacht en ik heb me wat verdiept in dit gebeuren. Toen de Egyptische leider kolonel Gamal Abdel Nasser het Suez-kanaal terug opeiste, schoten Engeland en Frankrijk in actie om het opnieuw onder hun toezicht te krijgen. Een van de missies was om Port Saïd in te nemen en voor deze opdracht werd beroep gedaan op de 40ste en 42ste Commandos of the Royal Marines, 3rd Commando Brigade en B Squadron of the 6th Royal Tank Regiment.

## Aan de slag

Voor ik startte met de bouw, heb ik met mijn referentiemateriaal de verschillen tussen de Australische Mk.5/1 en de Engelse Mk.5 genoteerd en bekeken wat ik nog nodig had of wat er moest veranderen, het meeste verschil zit in de toren en de schorten. Met een bouwdoos kan men wat geluk hebben wanneer ze een standaardmodel leveren zoals in dit geval de Mk.5 met dan enkele sprue's met onderdelen voor de Mk.5/1. Een fotoëts-set van Eduard, schorten van Royal Models en decals van Bison werden aangeschaft om alles te vervolledigen.

Beaucoup d'opérations militaires se retrouvent aux oubliettes, comme la guerre des Malouines, heureusement reprise par certaines maquettes d'Airfix et Italeri. Je pourrais en citer quelques autres, mais vais me limiter et commencerai plutôt à parler de mon projet "Operation Musketeer". Tout a commencé lorsque j'ai acquis une boîte d'AFV Club contenant le Centurion Mk.5 australien. Cherchant plus de renseignements et d'explications sur ce char, j'ai trouvé dans le livre New Vanguard "Centurion Universal tank 1943-2003" une photo avec deux Centurion Mk.5 dans une rue de Port-Saïd en 1956. Elle éveilla mon attention et je me mis à en savoir plus sur les événements: lorsque le dirigeant égyptien, le colonel Gamal Abdel Nasser, nationalisa le canal de Suez, la Grande-Bretagne et la France réagirent immédiatement pour en reprendre possession. L'une des missions était de prendre Port-Saïd. Dans ce but, on mobilisa les 40ème et 42ème Commandos des Royal Marines ainsi que la 3ème Brigade de Commandos et l'escadron B du 6th Royal Tank Regiment.

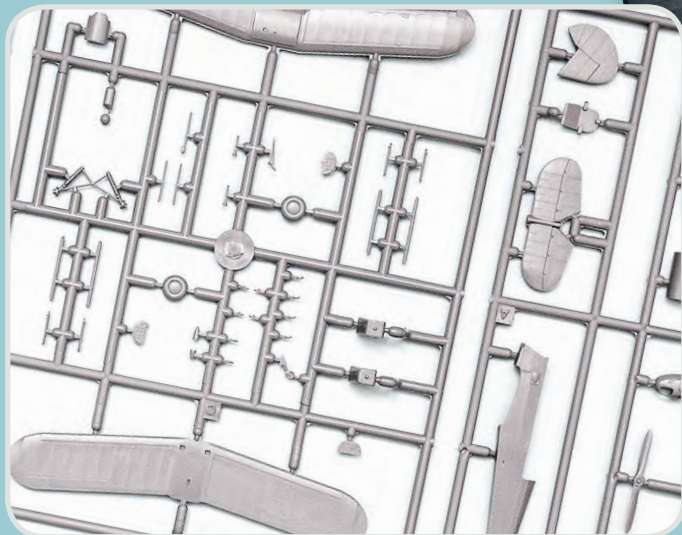
## Au boulot

Avant toute chose, j'ai cherché les différences entre les Mk.5 australien et anglais dans mon matériel de référence et j'ai cherché ce dont j'avais besoin pour effectuer ces modifications. Les plus grosses différences se situaient au niveau de la tourelle et des jupes latérales. On peut avoir de la chance avec certaines boîtes, lorsqu'elles contiennent, comme ici, toutes les pièces standard, plus quelques sprues contenant les pièces particulières au Mk.5/1.

# A FIRST LOOK

## SV-4

FRRROM 1/72



De Stampe & Vertongen SV-4 is zonder enige twijfel het mooiste succes van de Belgische luchtvaartindustrie, zelfs al is het slechts een opleidingsvliegtuig, maar met zeer goede kwaliteiten voor vliegtuig, wetende dat het werd ontworpen juist vóór de Tweede Wereldoorlog. Het is wel Belgisch, maar Frankrijk heeft er met ongeveer 850 exemplaren het meest gebouwd (onder licentie). Vandaag zijn nog meer dan 200 SV-4's vliegwaardig, dat betekent dus dat het toestel zeer gewaardeerde vliegkwaliteiten heeft en zeer lang meegaat!

Het merk FRRROM is er tegenaan gegaan: het zijn niet minder dan 4 verschillende dozen die gecommmercialiseerd worden. De eerste referentie (FR0024) is speciaal gewijd aan de SV-4b van de Belgische Luchtmacht met 3 opties voor de beschildering. De tweede referentie (FR0025) stelt een SV-4c voor met Franse kleuren, ofwel van de Marine, ofwel van de Landmacht of een burger. De 3de referentie (FR0026) heeft de naam "United Kingdom" en we vinden er... Belgisch. Deze doos stelt inderdaad de SV-4 van Donnet en Divoy voor waarmee ze uit bezet België zijn ontsnapt in 1941 om naar Engeland te trekken en er dienst te nemen in de RAF. De voorgestelde decoraties zijn die van de OO-ATD juist na zijn aankomst in Engeland: kokardes van de RAF die de Belgische immatriculatie gedeeltelijk bedekken, hetzelfde vliegtuig herschilderd in bruine en groene camouflage met gele onderkant en met een lange uitlaatpot onder de romp (stuk geleverd in giethars) en tenslotte een burgerlijke versie in geel met rode strepen. De laatste doos heet "Aerobatics" (FR0027) en stelt 3 versies voor, twee Franse en een Duitse.

Elke doos bevat 3 ramen in middelgrijs plastic met een veertigtal stukken, een raam met de transparante stukken, enkele stukken in giethars en



Azur  
FRRROM

1/72

Stampe S.V.4B "Belgium"

Le Stampe & Vertongen SV-4 est sans nul doute le plus beau succès de l'industrie aéronautique belge, même si ce n'est qu'un avion d'entraînement avec de très bonnes qualités pour la voltige, sachant que cet avion a été conçu juste avant la 2e G.M. Bien que belge, c'est la France qui, avec ses quelque 850 exemplaires, en a construit le plus (sous licence). Aujourd'hui, plus de 200 SV-4 sont encore en état de vol, c'est dire s'il présente des qualités de longévité et de vol très appréciées !

La marque FRRROM n'y a pas été par quatre chemins: c'est carrément 4 boîtes différentes qu'elle vient de commercialiser ! La première référence (FR0024) est spécifiquement consacrée aux SV-4b de la Force Aérienne belge avec 3 options de peinture. La seconde référence (FR0025) propose le SV-4c aux couleurs françaises, soit un avion de la Marine, un de l'Armée de Terre et un civil. La 3e référence (FR0026) est intitulée "United Kingdom" et on y retrouve du... belge. En effet, cette boîte propose le SV-4 de Donnet et Divoy avec lequel ils se sont envolés de la Belgique occupée en 1941 pour rejoindre l'Angleterre et s'engager à la RAF. Les décors proposés sont celles du OO-ATD juste après son arrivée en Angleterre (cocardes RAF peintes partiellement sur l'immatriculation civile), le même avion repeint en camouflage brun/vert et dessous jaune avec un long pot d'échappement sous le fuselage (pièce fournie en résine) et enfin, une version civile jaune avec rayons rouges. La dernière boîte est nommée "Aerobatics" (FR0027) et propose aussi 3 versions, deux françaises et une allemande.

Chaque boîte contient 3 grappes de plastique gris moyen avec une quarantaine de pièces, une grappe avec les pièces transparentes, quelques pièces en résine et enfin la planche de décals; un carnet A5 avec instructions de construction tout en couleur complète la boîte. Le SV-4 n'est pas un très grand avion, autant dire que 72 fois plus petit, ce n'est pas grand du tout, à peine 11,5 cm pour l'aile supérieure ! Parmi les pièces en injecté, toutes ne sont pas à utiliser car il y a diverses options, e.a. pour le capotage du moteur ou l'hélice. Il y a aussi beaucoup de (très) petites pièces qu'il faudra manipuler avec précaution et faire très attention lors de l'égrappage à ce qu'elles ne s'envolent pas et disparaissent à jamais dans la carapette...

Pour la boîte consacrée aux SV-4bis de la Force Aérienne, 3 décors sont proposés. Tout d'abord le V23 au début de sa carrière et peint suivant les instructions en vigueur à l'époque pour les avions d'entraînement : alu avec des bandes jaunes sur les ailes et le fuselage. Ensuite vient le V33 portant le schéma de peinture en vigueur jusqu'en fin de carrière, c.à.d. orange avec des parties en day-glo. Cet avion a été suspendu pendant des années au-dessus de l'entrée de l'aérogare de Bruxelles-National; aujourd'hui, il est toujours dans les airs suspendu aux arcades du Musée de l'Air à Bruxelles. La 3e version proposée n'est autre qu'une des nombreuses variantes de la déco portée par les SV-4b de la patrouille acrobatique "Les Manchots". FRRROM fournit de quoi réaliser le V18 avec fuselage blanc dessus, noir dessous, les ailes et plan de profondeur présentant des rayons rouges sur fond blanc. Cette déco peut-être admirée sur un des SV-4 du Stampe Museum de Deurne/Antwerpen.