

KIT

159

3/2010

PUBLICATION TRIMESTRIELLE
DRIEMAANDELIJKE UITGAVE



INTERNATIONAL PLASTIC MODELLERS' SOCIETY



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

In dit nummer...

Dans ce numéro...

Port-en-Bessin
6 Jun 44
I/76



12



25

Kübelwagen
I/48



20

Spitfire Mk.I/II
I/72



47

National Convention 2010



28

Kübelwagen walk-around



6

Albatros D.III
I/48

Fiction Dio : 13 Jun 2008
I/72



31

Jaguar GR.9
I/144



36

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@hotmail.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

Coördinatie - Coordination

National Convention

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

Documentatiedienst BIBLIOKIT

(Buitenlandse IPMS-publicaties)

Service Documentation BIBLIOKIT

(Publications IPMS étrangères)

Bernard MAITREJEAN
Rue des Magnolias 4, 6030 GOUTROUX

Make & Take

Marc DEBOECK
Tel: 02/253.18.52.

www.ipms.be

REDACTION KIT REDACTIE

Hoofdredacteur a.i.

Rédacteur en Chef KIT a.i.

Layout & Design a.i.

Didier WAELKENS

Artwork

Bob BLOCK

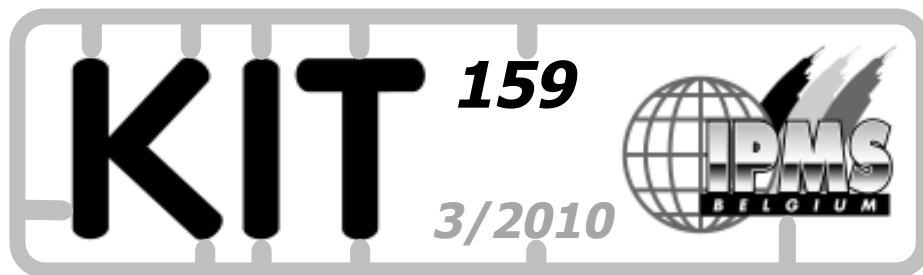
Cartoons

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 40 No 3

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 Albatros D.III 1/48^e, Daniel CLAMOT
12 Port-en-Bessin, 6 Jun 44 (Pt 2), François CNUUDE
18 Home-made decals, Patrick LAURENSIS
20 Spitfire Mk.I/II 1/72^e, Alain DEWAELE
25 Der Kübelwagen Typ 82 1/48^e, Jacques LABBE
28 Walk-around: Kübelwagen, Erwin HEYLENS
31 Jaguar GR.9 I.D.F. 1/144^e, Rob HAELTERMAN
33 Project "Air Museum Display"
36 Fiction: 13 Jun 2008 1/72^e, Daniel Clamot
43 Happy Few (Pt 2), Henri VANDERSTRAETEN
47 National Convention 2010, Didier WAELKENS
27 Agenda
32 Help !
35 Bibliokit
Reviews : p. 23, 24, 41, 42, 45 & 46

Uitgave - Parution
KIT 160
Jan 2011

LIDGELD / COTISATION / MEMBERSHIP FEE 2010/11

+ 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
PRINCES SINCE 1780
www.hayez.be

GROETEN VAN EEN KOPPIGE MAN...

Wanneer u een artikel leest in *KIT* of in andere modelbouwmagazines, heeft u dan ook de indruk dat de auteur in de meeste gevallen geen enkel probleem heeft ondervonden tijdens het bouwen van het schaalmodel? In het beste geval vermeldt hij hier en daar een kleinigheidje, maar toch lijkt het allemaal zo eenvoudig dat men zich soms gaat afvragen of deze auteur-modelbouwers nog wel echte mensen zijn...

En nochtans zijn ze dat wel degelijk...

TÊTU JE SUIS...

Lorsque vous lisez dans *KIT* ou d'autres revues des articles de montage de maquettes, en général, vous avez l'impression que l'auteur n'a rencontré aucun mal pour arriver au terme de son chantier. Tout au plus vous signale-t-il l'une ou l'autre difficulté, mais tout de même, cela paraît si facile qu'on en arrive à se demander si les rédacteurs sont réellement humains...

Eh bien oui, ils le sont...



© D. Clamot

Albatros D.111

Eduard 1/48e

Langs de andere kant zal het u ook wel eens gebeuren dat u tijdens het bouwen van een schaalmodel ergens "blijft vast zitten"; wat dan weer leidt tot een andere menselijke karaktertrek: u gooit de handdoek in de ring, schuift de kit opzij of in het slechtste geval zet u er de zware voet op alvorens de ganse handel in de vuilbak belandt. Hebt u dat nog nooit meegemaakt, of er nog nooit minstens de drang toe gevoeld? Dat is dan weer niet meer normaal ...

Vandaag vertel ik u minder het verhaal van de bouw van een kit dan dat van de lijdensweg die ik heb ervaren om tot het eindresultaat te komen. Gedurende meerdere tijdstippen tijdens de montage stond de kit op het punt te worden verbrijzeld en in de vuilbak terecht te komen. Maar ik ben een stijfkop en heb er een erezaak van gemaakt...

De geschiedenis van deze montage vangt aan ergens in 2007 om een einde te kennen in... 2010... Alles begint tijdens de National Convention van 2007 met de aankoop van een klein boekje van Kagero over de Albatros D.I tot D.V. Dit boekje bevatte een decalvel van Techmod dat toeliet om onder andere een prachtige Albatros D.III voor te stellen van de Poolse luchtmacht met zigzaggende rood-witte banden op romp en vleugels. Ik was verkocht. Daar ik de Eduard kit op 1/48 in stock had was de beslissing om dit model te maken snel genomen ... Zo gezegd, zo gedaan en alles begint

D'un autre côté, lorsque vous bloquez sur quelque chose au cours de votre montage, il arrive, et c'est humain aussi, d'abandonner ; de jeter le gant ; de jeter le kit ; voire de l'écraser d'un poing rageur avant de le jeter. Vous ne l'avez jamais fait, ou n'en avez jamais eu envie ? Cela par contre n'est pas humain ...

Aujourd'hui, je vais vous conter moins le montage d'un kit que toutes mes mésaventures pour y arriver. A plusieurs moments au cours de ce montage, le kit a failli se retrouver, pulvérisé, dans ma poubelle... Mais je suis têtue. J'en ai fait une affaire personnelle...

L'histoire de ce montage commence en 2007 pour se terminer... en 2010... Tout commence à la NatCon de cette année-là en fait et par l'achat d'un petit livret Kagero sur les Albatros D.I à D.V. Ce livret contient une planche de décals (Techmod) qui permet de réaliser, entre autres, un superbe Albatros D.III aux couleurs polonaises, très chatoyant avec ses bandes rouges et blanches qui zigzaguent sur le fuselage et se retrouvent également sur les ailes. Il me plaît. Ayant le kit Eduard au 1/48e en stock, c'est décidé : je vais le faire... Tout commence bien par



Port-en-Bessin, 6 Jun 1944

Deel 1 van dit artikel is in KIT 158 verschenen

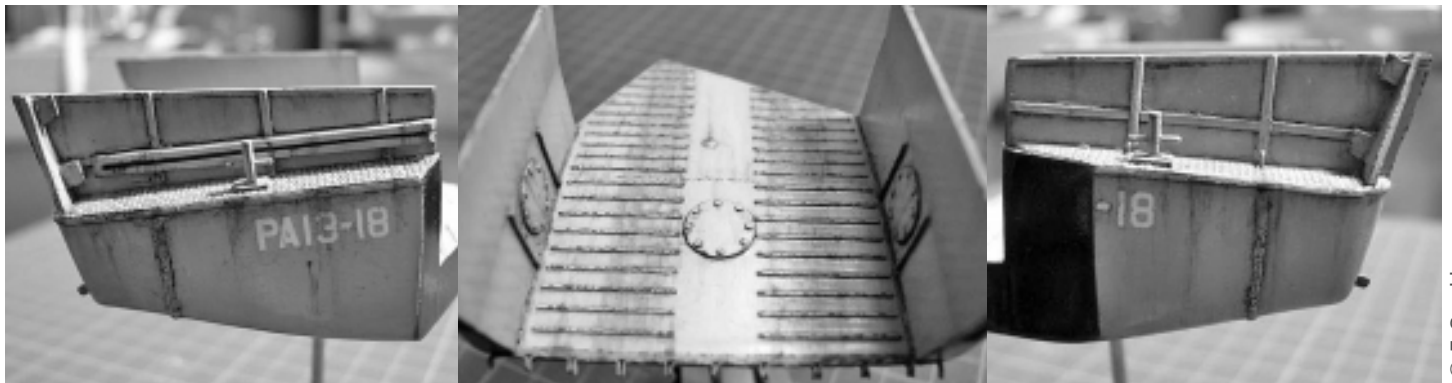
La 1e partie de cet article est parue dans KIT 158

Voor de beschildering van de LCM gebruiken we ook onze gekende Vallejo-verf, zijnde V973, light sea grey, waarbij bij de verdunning een kleine druppel V510 (blinkend vernis), wordt toegevoegd om een betere spuitnevel te verkrijgen. Over het model spuiten we zeer fijn verschillende nevels totdat we een dekking krijgen waarmee we tevreden zijn (ongeveer 30 à 40 nevels worden gespoten), waarbij de preschaduw wordt behouden door de nevel te regelen.

Nadat dit is gedroogd, brengen we eerst een laag Klir aan voor de decals. Decals worden gezet met Micro Sol en Set, daarna opnieuw verzegelen met Klir. Na droging krijgt de buitenkant van de romp een wash met sepia olieverb, de binnenkant een wash met raw um-

Pour la peinture du LCM, on fait une nouvelle fois appel à notre peinture Vallejo V973 light sea grey. On rajoute une petite goutte de V510 (vernis brillant) lors de la dilution pour que la peinture passe mieux au pistolet. Plusieurs voiles très fins sont pulvérisés sur le modèle, jusqu'à ce que le résultat soit jugé satisfaisant (30 à 40 voiles ont été passés). L'objectif est de maintenir le pré-ombrage visible sous la peinture.

Une fois la peinture sèche, une couche de Klir est passée pour la pose des décalcomanies. Elles sont appliquées à l'aide des produits Micro Sol et Micro Set avant d'être emprisonnées sous une nouvelle couche de Klir. Après séchage, l'extérieur de la carlingue reçoit un jus à l'huile de couleur sépia, tandis que l'intérieur est traité



© F. Cnudde

ber olieverb. Daarna wordt een pinwash gegeven rond de details, die terug moet uitharden. Om de details op te lichten gebruiken we Humbrol 147, light grey, en dit drybrushen we over de details.

Nadien wordt de LCM en de laadbrug gechipt met een mengsel van Humbrol 147 met Revell 5, wit. Het mengsel wordt willekeurig genomen daar dit een onderdeel van een 3D-chipping moet uitmaken. Na droging van dit mengsel, chippen we met Humbrol 160, rood/buine kleur, in het midden van de eerder aangebrachte chips. Nadien worden enkele lichtere chips aangebracht van Humbrol 62, matt leather, om kleurvariatie te verkrijgen in de roestplekken.

Om het geheel een zeer gebruikt uitzicht te geven, nemen we de brown wash van MIG om over het model aan te brengen. Kleine vlakken worden bewerkt omdat dit zeer snel kan drogen en het gemakkelijker is om gecontroleerd te werken. Na een korte droogtijd nemen we een proper penseel borstel, nat gemaakt met

avec un jus de terre d'ombre. On souligne ensuite les détails par un jus délicat qu'il faut également laisser sécher avant de procéder à un brossage à sec en light grey Humbrol 147 pour les éclaircir.

Les éclats et éraillures de la peinture du LCM et de la rampe sont réalisés avec un mélange d'Humbrol 147 et de Revell 5, du blanc. Le mélange est réalisé dans des proportions arbitraires, car le but est d'obtenir une peinture écaillée. Après séchage du mélange, on applique des touches d'Humbrol 160 (du brun rouge) au centre des éclats de peinture. D'autres éraillures sont ensuite réalisées en Humbrol 62 matt leather, une couleur plus claire, pour obtenir une belle variété de teintes sur les zones rouillées.

Un wash brun de MIG Productions est appliqué afin de donner au modèle une apparence tout autre que celle d'un engin sorti d'usine. On travaille par petites surfaces, car cela améliore le temps de séchage et permet un meilleur contrôle. Après un court temps de séchage, on s'équipe d'un pinceau propre



© DW

HOME-MADE DECALS

Proefbank: Printen op blanco decalpapier

Inleiding

Sinds enige jaren heb ik er een gewoonte van gemaakt om sommige decals zelf te creëren door met behulp van een computer de decals af te drukken op blanco decalpapier.

Er is een klein fundamenteel probleem: de drukprocedures zijn ontworpen voor papier dat in staat is de inkt op te nemen en vast te houden op het oppervlak. Maar het decalpapier is uit principe bedekt met een glanzend velletje dat dienst doet als steun voor de decals en vertoont dus een effen oppervlakte waarop de drukinkt of de toner helemaal niet vastkleeft.

Het was een lange zoektocht om het decalblad van Model-art (Ref: GEN001) te vinden waarop de toner van mijn laserprinter juist voldoende bleef vastzitten zodat ik de afgedrukte tekening kon vastleggen met een laagje glansvernis van Humbrol die met een spuitpistool werd aangebracht. Dat moest onmiddellijk gebeuren na het afdrucken en vooral zonder er met de vingers aan te komen. Het systeem was niet perfect vermits het vernis van Humbrol niet volledig transparant was en ik enkel in het zwart kon afdrucken. Er kwam een verbetering met het verschijnen van de acrylverven van Tamiya en hun vernis die volledig doorzichtig was. Het aanbrengen van het glansvernis bleef onvermijdelijk omdat dit een veel groter kleef- en fixeervermogen had.

Dan kwam de inkjet printer op het toneel. Hiermee kon ik eindelijk met kleuren werken... en een aantal nieuwe problemen tegenkomen. Het drukwerk met de inkjet is immers bedoeld voor kantoorpapier en wanneer men iets anders wil gebruiken moet men een beroep doen op een draagvlak met een speciale laag waarop de inkt gefixeerd wordt.

Na enkele tijd en om tegemoet te komen aan de steeds toenemende vraag hebben enkele fabrikanten besloten om speciaal papier te commercialiseren waarmee decals konden afgedrukt worden, zowel met inkjet als met laser, afhankelijk van het type papier. Vandaag kan dus iedereen die een computer heeft en enkele noties van tekstverwerking of grafisch tekenen kent zijn eigen decals creëren. In theorie.

Groot probleem: het drukken met inkjet is ontworpen om een witte achtergrond te gebruiken want de dichtheid van de inkt is zeer klein... De achtergrondkleur is zichtbaar. Er moet dus een witte zone aangebracht worden met een penseel op de plaats waar de tekening moet komen, ofwel moet er eerst een witte decal aangebracht worden waarop dan achteraf het gekleurde motief wordt geplaatst, ofwel moet afgedrukt worden op een decal met witte achtergrond die nadien met de grootste zorg moet uitgesneden worden. Veel plezier te beleven!

De test

Er is een nieuw merk op de markt gekomen en ik heb dus vlug een vel met transparante laag en een vel met witte laag aangekocht. Aangezien er beweerd werd dat ze specifiek waren ontworpen voor

Banc d'essais: L'impression sur décalcomanies vierges

Introduction

Depuis des années, j'ai pris l'habitude de créer certaines décalcomanies moi-même, en réalisant une impression à partir d'un ordinateur sur du papier décal vierge.

Petit problème fondamental: les procédés d'impression sont conçus pour des papiers qui sont capables de capter et d'absorber l'encre ou de retenir le toner sur sa surface. Or, le papier à décalcomanies, de par son principe même, est couvert d'une pellicule brillante qui sert de support à la décal et présente une surface lisse sur laquelle une impression n'adhère absolument pas.

Ce fut une longue quête pour trouver la feuille de décalcomanies Model-art (Ref: GEN001) sur laquelle le toner de mon imprimante laser tenait juste assez pour que je puisse fixer l'impression avec une couche de vernis brillant Humbrol appliquée à l'aérographe. Ceci devait être fait immédiatement après avoir réalisé le print et surtout sans toucher avec les doigts. Le système n'était pas parfait, puisque le vernis Humbrol n'était pas totalement transparent et que je ne pouvais imprimer qu'en noir. Une amélioration vint avec l'apparition des acryliques Tamiya et de leur vernis qui lui était parfaitement limpide. Le brillant reste indispensable puisqu'il a un pouvoir adhésif et donc fixatif beaucoup plus fort.

Puis vint le passage à l'imprimante inkjet. Celle-ci me donna enfin accès à l'impression en couleur... et à un tas de problèmes. L'impression à jet d'encre, en effet, dès l'instant où l'on essaie d'utiliser autre chose que du papier de bureau, ne tient que sur des supports comportant une couche de réception spéciale qui permet de fixer l'impression.

Après un certain temps, la demande se faisant plus pressante, quelques fabricants se sont décidés à commercialiser des feuilles de papier permettant d'imprimer des decals, soit au jet d'encre soit au laser, selon le type de papier. Donc aujourd'hui, toute personne qui possède un ordinateur, de vagues notions de frappe de texte ou de dessin à l'écran et une imprimante devrait pouvoir créer ses decals lui-même. En théorie.

Gros problème, l'impression inkjet est conçue pour être utilisée sur support blanc, et n'offre qu'une très faible opacité... On voit la couleur de fond au travers. Il faut donc mettre du blanc dessous, soit au pochoir sur la maquette, à l'emplacement ou le motif s'applique, soit par l'application d'une première décal blanche sur laquelle on posera ensuite le motif en couleur, soit en imprimant sur une décal à fond blanc qu'il faudra ensuite découper avec la plus grande exactitude. Rien que du plaisir.

L'essai

Une nouvelle marque ayant fait son apparition, j'ai rapidement fait l'achat d'une feuille support transparente et d'une feuille support blanche annoncées comme spécifiquement conçues pour l'impression à l'imprimante jet d'encre, très impatient de les mettre à l'épreuve. Pour éviter la



Ik moet U de « Vickers Supermarine Spitfire » niet meer voorstellen, de literatuur in verband met dit legendarische vliegtuig is meer dan overvloedig en elke modelbouwer heeft wel eens in zijn leven een replica van deze prachtige vogel gebouwd. Ditmaal ga ik U spreken over de versies die geproduceerd worden door AZ, een snel groeiende Tsjechische producent. Het is tijdens de E-days in Praag van 19 en 20 september 2009 dat ik deze kits heb ontdekt, ik zeg wel kits, want zoals gewoonlijk met dit merk wordt deze Spit in vijf verschillende dozen aangeboden en ik heb er vier gekocht tijdens mijn verblijf in de Tsjechische republiek. De vijfde (Spitfire Mk.I late) was nog niet beschikbaar. Wij hebben dus de « Spitfire Mk.I Early », de « Mk.IIa Ace », de « Mk.II Long Range » en de « PR Mk.I G reconnaissance ».

Je ne vous présente plus le « Vickers Supermarine Spitfire », la littérature à propos de cet avion mythique est plus que nombreuse et quel maquettiste n'a pas réalisé une fois dans sa vie une réplique de cet oiseau magnifique ? Je vais vous parler cette fois des versions produites par AZ, ce prolifique producteur tchèque. Voilà, c'est lors des E-days à Prague, les 19 et 20 septembre 2009, que j'ai découvert ces kits, je dis bien ces kits, car comme à l'habitude de cette marque, ce Spit est décliné en cinq boîtes dont j'en ai acquis quatre lors de mon passage en République Tchèque. Le cinquième (Spitfire Mk.I late) n'était pas encore disponible. Nous avons donc le « Spitfire Mk.I Early », le « Mk.IIa Ace », le « Mk.II Long Range » et le « PR Mk.I G » de reconnaissance.



Bij het openen van een van de dozen ontdekken we twee ramen van middengrijs plastic die de 40 stukken van de kit uitmaken. Daarbij komt een doorzichtige canopy die varieert met het type vliegtuig, plat voor de eerste modellen, bolvormig voor de meeste andere modellen en met twee blaasjes op de zijkant voor de herkenningsversie. Deze laatste versie is in vacuümform en niet in gespoten plastic in tegenstelling tot wat er op de doos staat vermeld. Daarenboven is er een vaste benzinetank voor de vleugel in giethars voor de versie Mk.II LR.

De handleiding is gemeenschappelijk voor alle dozen en spijtig genoeg is het aan U om de keuze te maken voor deze of gene versie, vooral wat de keuze betreft van de schroeven, tweebladig in hout, driebladig de Havilland of Rotol, alle met hun respectievelijke schroefdoop.

Wat de afwerking betreft, voor de Mk.I early heeft U de keuze tussen drie vliegtuigen met tweebladige schroef en platte canopy van 19 Squadron, dat de eerste exemplaren mocht ontvangen: de eerste geleverde vogel, gevolgd door de K9797 met de rode 19 op het staartvlak, en de welbekende WZT met de camouflage van het begin van de 2de Wereldoorlog, in tegenstelling tot de twee andere

A l'ouverture d'une de ces boîtes, nous découvrons deux grappes de plastique gris moyen qui rassemblent les 40 pièces de ce kit ; en plus, vous avez une verrière limpide qui varie suivant le type d'avion, plate pour les premiers modèles, bombée pour la plupart des autres et avec petites bulles sur le côté pour la version de reconnaissance, cette dernière est en vacuümform et non en injecté contrairement à ce qui est noté sur la boîte. De plus, vous avez un réservoir d'aile fixe en résine pour la variante Mk.II LR.

Le plan de montage est commun à toutes les boîtes et c'est malheureusement à vous de faire le tri de ce dont vous avez besoin pour telle ou telle version, surtout dans le choix des hélices, bipale en bois, tripale de Havilland ou Rotol, le tout avec leurs casseroles correspondantes.

Côté décoration, pour le Mk.I early, vous avez le choix entre trois avions à hélice bipale et canopy plat du 19 Squadron, premier récipiendaire de la bête : le premier coucou livré, suivi du K9797 avec son 19 rouge sur la dérive, et le WZT bien connu au camouflage de début de 2e Guerre mondiale, contrairement aux deux autres qui ont leur parement de temps de paix.

Le Mk.I Late ne m'est pas connu. Il n'était pas disponible au mo-



Der Kübelwagen Typ 82

Tamiya 1/48e

« Military Miniature », Ref 32501



Kort historisch overzicht

Om te voldoen aan het project voor de ontwikkeling van een auto voor het volk ontwierp Dr. Ferdinand Porsche in de jaren 30 de Volkswagen, die na de oorlog wereldwijd bekend werd als de "Kever". Om aan de dringende militaire behoeften te voldoen werd de burger Volkswagen heel vlug getransformeerd in de PKW K1 (Personen Kraft Wagen) Type 82, waarvan het prototype al eind 1938 op de baan kwam. Met een licht aaneengeschroefd koetswerk, onafhankelijke ophanging voor de vier wielen en een achteraan geplaatste luchtgekoelde motor van 985 cc, deed dit zeer wendbaar voertuig overal dienst waar het Duitse leger aanwezig was. De Kübelwagen werd ingezet als verbindingervoertuig, verkenning, staf, licht transport, enz., kortom als manusje voor alles. Gebouwd in meer dan 50.000 exemplaren heeft men hem van Frankrijk tot Rusland en van Noorwegen tot in Griekenland gezien evenals in de Noord-Afrikaanse woestijn. Uit deze basis werd ook een amfibie versie gedestilleerd: de Schwimmwagen Type 166.

Het model

Tamiya heeft in zijn serie « Military Miniature » (1) een echt precisie juweeltje van slechts 8 cm lang. Drie ramen in fijn gegoten gele plastic zorgen dat we vier door de Luftwaffe gebruikte versies kunnen bouwen. Het dekzeil is neergelaten, de voordeuren kunnen open of toe voorgesteld worden en het windscherm kan ofwel neergeklapt of rechtopstaand gebouwd worden. Er zijn ook twee figuren bijgeleverd: *ein Flugzeugführer und sein Offizier* "Haben Sie gut verstanden, Herr Leutnant?". U kan de gekleurde stafkaart (op de zijkant van de doos uitsnijden) of de zwart-witte op het montageplan bijvoegen. Dit alles maakt het mogelijk om kleine diorama's te realiseren.

De Duitse militaire voertuigen waren tot 1943 grijs gespoten; daarna in zandgeel met eventueel donkergroene en/of roodbruine vlekken, die

in een niet geüniformeerd patroon aangebracht worden; dat werd aan de appreciatie en de verbeelding van de lokale eenheid overgelaten...

Het verven

Alle onderdelen van het model werden afzonderlijk voor de montage geleverd. Dit vormt geen probleem want ze passen precies. De voor-



Bref historique

C'est le Dr. Ferdinand Porsche qui, pour répondre au projet de voiture populaire dans les années '30, conçut la Volkswagen, mondialement connue après guerre sous le nom de « Coccinelle ». Cependant, avec le besoin urgent de véhicules militaires, la Volkswagen civile fut très vite transformée en PKW K1 (Personen Kraft Wagen) Typ 82 dont le prototype roula déjà fin 1938. Avec une



carrosserie légère boulonnée, une suspension à quatre roues indépendantes, son moteur arrière de 985 cc. disposé à plat et refroidi par air, ce petit véhicule très maniable servit partout où l'Armée allemande était présente. La Kübelwagen fut employée comme voiture de liaison, de reconnaissance, d'Etat-major, de transport léger, etc., bref, comme véritable voiture bonne à tout faire. Construite à plus de 50.000 exemplaires, on la vit de France en Russie, de Norvège en Grèce, ainsi que dans les déserts d'Afrique du Nord. Il y eut aussi, extrapolée du modèle de base, une version amphibie : la Schwimmwagen Typ 166.

La maquette

Dans sa série « Military Miniature » (1), la firme Tamiya nous propose un véritable petit bijou de précision d'à peine 8 cm. de long. Trois grappes de plastique jaune finement moulées nous permettent de réaliser quatre versions de Kübelwagen employées par la Luftwaffe. La bâche est présentée abaissée, les portes avant peuvent être collées ouvertes ou fermées et le pare-brise abaissé ou relevé. Il y a aussi deux figurines : *ein Flugzeugführer und sein Offizier* en grande discussion, une carte à la main : « *Haben Sie gut verstanden, Herr Leutnant ?* ». Ajoutez à cela une carte géographique en

Kübelwagen

**Walk
Around**

Alle foto's
Toutes les photos
© Erwin Heylens



JAGUAR GR.9

ISRAELI DEFENCE FORCE

STRIKE AGAINST ARAK NUCLEAR PLANT APRIL 1ST, 2015

Conversion of Academy Minicraft Jaguar and Revell Kfir C-2 (1/144e)

Geschiedenis

(Uit "Air Forces Monthly", april 2017)

In 2009 was de Jaguar reeds een oudgediende in de RAF, die al meerdere malen aan het besparingsmes was ontsnapt. Ondanks zijn respectabele leeftijd deed het toestel nog perfect wat het hem gevraagd werd, wat (nog) niet kon gezegd worden van de Eurofighter Typhoon. Deze laatste ging niet alleen in erg kleine aantallen aangekocht worden (15 om precies te zijn), maar leed ook nog aan een groot aantal kinderziekten. (Het geregeld accidenteel afgaan van de schietstoel was hiervan het meest nijpende.)

Na hevig gelobby door verschillende belangengroepen besloot het MoD dan uiteindelijk om de Jaguar nog een zoveelste keer up-graden, en zo zag de Jaguar GR.9 het licht; de meest radicale variant tot nu toe.

Omwille van de financiële crisis die in de Zwarte Herfst van 2008 uitbrak en lang daarna woedde kon de Britse overheid deze ontwikkeling echter niet alleen aan. Daarom werd een oud samenwerkingsakkoord met de Fransen die minder te lijden hadden van de crisis, vanonder het stof gehaald en onder de vlag van het SEPECAT consortium werden de plannen omgezet in concrete acties.

Het typische Europese compromis-principe leidde tot een toestel met een Frans vleugelontwerp (onder leiding van Dassault) en een romp en avionica van Britse oorsprong (BAe Systems). Om de kosten zoveel mogelijk te drukken werden zoveel mogelijk bestaande onderdelen gebruikt, wat duidelijk naar voor kwam in het vleugelontwerp dat duidelijk gebaseerd was op dat van de Mirage V (of eerder van de Kfir, wat een vroege inmenging van IAI laat vermoeden).

De eerste vlucht vond plaats in 2011 en al snel bleek het nieuwe toestel uitstekende prestaties te hebben op lage hoogten, en perfect geschikt voor aanvalsvluchten op lange afstand, dankzij zijn delta vleugel. In de lente van 2014 werd het eerste RAF squadron (148 Sqn) operationeel verklaard en een jaar later volgde de eerste ontplooiing ter ondersteuning van de Britse troepen die opnieuw in Basra ontplooid werden.

Geruchten gingen al snel de ronde dat 148 Sqn ook Israëlische

Histoire

(De "Air Forces Monthly", avril 2017)

En 2009, le Jaguar de la RAF était déjà un ancien combattant qui avait échappé plusieurs fois au couperet des mesures d'économie. Malgré son âge respectable, cet appareil répondait toujours parfaitement à ce qu'on attendait de lui, ce qui ne pouvait pas (encore) être dit de l'Eurofighter Typhoon. Ce dernier n'allait pas seulement être acquis en très petit nombre (15 pour être précis), mais il souffrait encore aussi d'un grand nombre de maladies de jeunesse (les régulières éjections accidentelles du siège en étaient une des plus critiques).

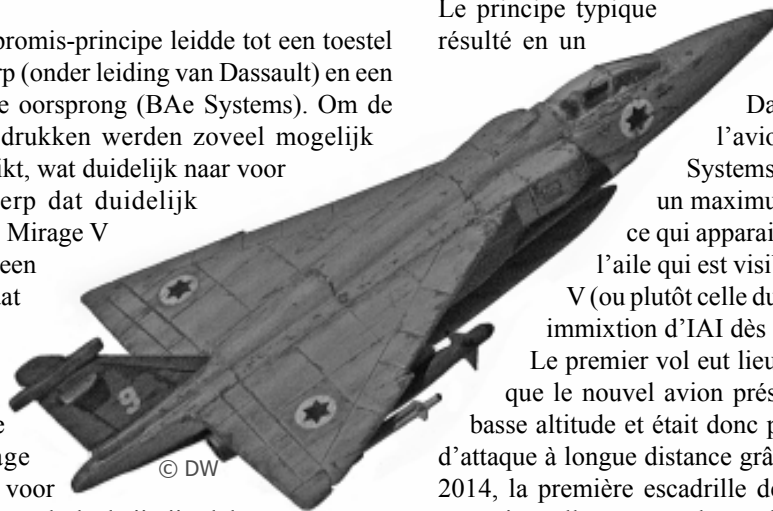
Après un lobbying poussé de la part de divers groupes d'intérêt, le MoD décida finalement de moderniser une fois de plus le Jaguar, et c'est ainsi que la variante la plus radicale jusqu'à présent, le Jaguar GR.9, vit le jour.

A cause de la crise financière de l'automne noir de 2008 dont les effets s'éternisèrent, l'autorité britannique ne put à elle seule réaliser ce développement. C'est pour cela qu'un ancien accord de coopération avec la France qui avait moins à souffrir de la crise fut ressorti et dépoussiéré et, sous la bannière du consortium SEPECAT, les plans furent concrétisés.

Le principe typique du compromis à l'européenne a résulté en un appareil avec un concept d'aile français (sous la conduite de Dassault) et un fuselage ainsi que de l'avionique d'origine britannique (BAe Systems). Pour limiter au mieux les coûts, un maximum de pièces existantes fut utilisé, ce qui apparait clairement pour la conception de l'aile qui est visiblement basée sur celle du Mirage V (ou plutôt celle du Kfir, ce qui laisse présumer d'une immixtion d'IAI dès le début du projet).

Le premier vol eut lieu en 2011 et il apparut rapidement que le nouvel avion présentait d'excellentes prestations à basse altitude et était donc parfaitement adapté pour des vols d'attaque à longue distance grâce à son aile delta. Au printemps 2014, la première escadrille de la RAF (148 Sqn) fut déclarée opérationnelle et un an plus tard suivait le premier déploiement de soutien aux troupes britanniques à nouveau déployées à Basra.

Des rumeurs que le 148e Sqn entraînait aussi des pilotes israéliens et que l'IDF allait également acquérir l'avion, firent rapidement le tour du monde. Ceci n'a jamais été officialisé, mais selon certaines sources, les premiers appareils furent livrés à l'IDF en 2014 ; de



13 Jun 2008

13 juni 2008. Een jaar na de verkiezingen heeft België nog altijd geen nieuwe, volwaardige regering. De Vlaamse en Waalse standpunten ten opzichte van de communautaire kwesties lijken onverzoeenbaar. De socio-economische situatie van het land is erg verslechterd en het imago van België in het buitenland begint meer op een klucht dan op een democratisch land te lijken.

De twee gemeenschappen (Vlaanderen en Wallonië) zijn door deze geschillen en steriele onderhandelingen uitgeput en besluiten dat het beter is ermee te knippen en de boel te splitsen, in een poging om goede burens te blijven. De onderhandelingen gaan voort maar op 31 december 2008 om middernacht komt er een akkoord tot ontbinding van het land...

1 januari 2009: Vlaanderen en Wallonië verklaren elk hun onafhankelijkheid. Alles verloopt heel rustig, zelfs heel hoffelijk maar men is nooit voorzichtig genoeg en de twee nieuwe staten komen al snel tot de vaststelling dat er op het gebied van defensie de laatste jaren weinig is geïnvesteerd en dat de defensiemiddelen onbetekend zijn. Langs beide kanten wordt beslist om nieuw materieel aan te schaffen; ongetwijfeld heeft dit ook te maken met het beetje wantrouwen tegenover de nieuwe buur.

Wallonië heeft nog maar net besloten om te gaan prospecteren of de Franse president besluit alvast zijn "Franstalige broeders" te helpen. Hij zal hen 50 Leclerc-tanks en 20 Rafale-vliegtuigen (16 eenpersoons en 4 tweepersoons voor de opleiding van de piloten) schenken. Deze geste is natuurlijk niet belangeloos. De geruchten

Treize juin 2008. Un an après les élections, la Belgique n'a toujours pas de nouveau gouvernement. Les points de vue flamands et wallons sur les questions communautaires semblent définitivement inconciliables. La situation socio-économique du pays s'est fortement dégradée et l'image de marque de la Belgique à l'étranger ressemble plus à une farce qu'à un pays démocratique.

Las de ces querelles et négociations stériles, les deux communautés (la Flandre et la Wallonie) décident qu'il vaut mieux en rester là et se séparer tout en essayant de rester bons voisins. Si les négociations vont se poursuivre, c'est pour en arriver à un accord de dissolution du pays, le 31 décembre 2008 à minuit...

1er janvier 2009 : la Flandre proclame son indépendance ; simultanément la Wallonie fait de même. Tout se déroule dans le calme, voire même la courtoisie... Mais on n'est jamais trop prudent, et les deux nouveaux états prennent soudain conscience que la politique des dernières années de la Belgique en matière de défense laisse les deux jeunes nations avec des moyens de défense dérisoires. On décide donc, des deux côtés, de se rééquiper de matériel plus moderne; certes, il y a sans doute aussi un peu de prudence face au nouveau voisin...

La Wallonie n'a pas encore commencé à prospecter que le président français décide, pour soutenir «ses frères francophones», de lui offrir 50 chars Leclerc et 20 avions Rafale (16 monoplaces et 4 biplaces pour l'instruction des pilotes). Geste qui n'est pas tout à fait désintéressé, la rumeur tant en France qu'en Wallonie faisant



...EN NU, MIJN 2 CENT...

Ja, onze hobby is geëvolueerd. En de wereld ook! Vroeger, meer dan vijftig jaar geleden, ging het om een hobby die bedoeld was voor kinderen; dat is nu niet meer het geval. Trouwens de figurinisten zagen er in mijn ogen uit als oudere mannen met een buikje!

Men kan een parallel maken met de stripverhalen die vandaag meer bedoeld zijn voor volwassenen dan voor kinderen en men kan niet ontkennen dat ook zij geëvolueerd zijn in de keuze van hun vrije tijd. De grote uitgevers hebben moeilijkheden gekend en kennen die nog altijd maar de aflossing is er want er zijn een groot aantal kleine uitgevers op de markt gekomen die welig tieren.

Ik denk dat hetzelfde gebeurd is met de fabrikanten van kits waarvan de grote namen zoals Heller, Monogram, Airfix en Frog betere tijden hebben gekend. Ik heb zelf gedacht dat het einde nabij was in de jaren 80 want er kwam niets nieuws meer op de markt. Het is op dat ogenblik dat de fotogravure en het giethars zijn verschenen waardoor ons hobby een geweldige zweepslag heeft gekregen.

Indien de huidige fabrikanten steeds verder gaan in de kwaliteit en dus ook hun prijzen verhogen is het omdat ze het hoofd moeten bieden aan de marktvraag op het gebied van betere kwaliteit en ook omdat het aantal potentiële kopers de neiging vertoont om af te nemen. Er is ook de toename van de kostprijs van de grondstoffen, van de productie, van het transport en van de winstmarges van de tussenpersonen die er altijd op uit zijn om op korte termijn winsten binnen te rijven (dat is overal in de wereld het geval, behalve misschien in Nieuw-Zeeland, dank U Wingnut). Ik zie dus moeilijk dat ze hun prijzen verlagen en indien er een scenario van catastrofe op komst is, dat die dan zo laat mogelijk komt! De modelbouwers (en de lezers van stripverhalen) van de jaren 60 zijn dezelfde personen! Ik ben het er mee eens dat de jongeren ons hobby moeten (her)ontdekken maar ondanks onze inspanningen (Make & Take ondermeer), zal het geld altijd een probleem blijven voor om het even welk hobby trouwens. Het is een kwestie van prioriteiten...



Er is ook een kwestie van generaties. Onze vaders hebben de oorlog 40-45 meegemaakt en dat heeft hen diep gemarkeerd. Dat kwam tot uiting in onze opvoeding en onze vrije tijd was gevuld met herinneringen ervan (films, strips, gemakkelijk te bekomen artefact, enz...). Anders gezegd, onze generatie was eerder georiënteerd naar het recente verleden: de oorlog was slechts sinds

...ET MAINTENANT, MES 2 CENTS...

Oui, notre hobby a évolué. Et le monde aussi ! S'il s'agissait il y a plus de cinquante ans d'un hobby destiné aux enfants, ce n'est plus le cas maintenant. D'ailleurs, les figurinistes m'ont toujours semblé être des vieux messieurs bedonnants !

On peut faire un parallèle avec la BD, destinée aujourd'hui plus aux adultes qu'aux enfants, dont on ne peut nier qu'ils ont eux aussi évolué dans leurs choix de loisirs. Les grands éditeurs ont connu et connaissent encore des difficultés, mais la relève a été assurée par une multitude de petits éditeurs qui foisonnent actuellement.



Je pense qu'il en est de même avec les fabricants de kits, dont les grands noms tels que Heller, Monogram, Airfix et autres Frog ont connu des jours meilleurs. J'ai moi-même cru que la fin était proche quand, dans les années 80, plus rien de neuf ne voyait le jour. C'est à ce moment là que la photodécoupe et la résine sont apparues, donnant un formidable coup de fouet au hobby.

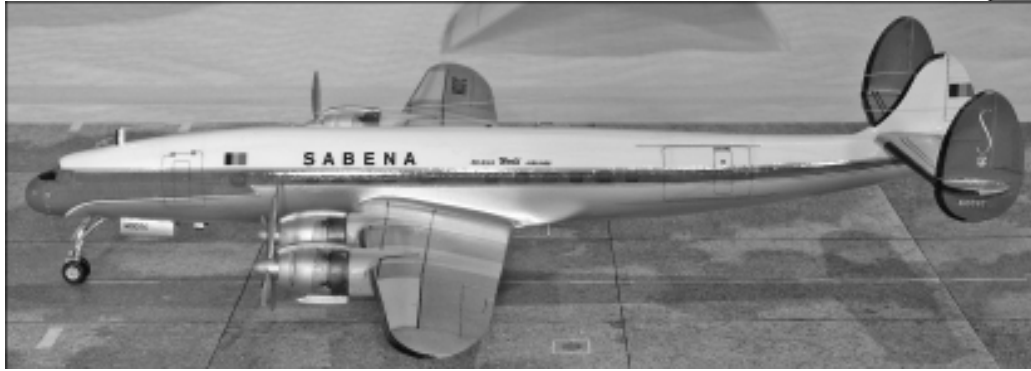
Si les fabricants actuels vont de plus en plus loin en qualité et augmentent leurs prix en conséquence, c'est qu'ils font face à la demande du marché en matière de qualité accrue et aussi parce que le nombre d'acheteurs potentiels a tendance à diminuer. Il y a aussi l'augmentation des coûts des matières premières, de production, de transport et les marges bénéficiaires des intermédiaires toujours plus avides de bénéfices à court terme (comme partout ailleurs dans le monde, sauf peut-être en Nouvelle-Zélande, merci Wingnut). Je les vois donc mal baisser leurs prix, et si scénario catastrophe il y a, qu'il vienne le plus tard possible ! Les modélistes (et lecteurs de BD) des années 60 et ceux d'aujourd'hui sont les mêmes personnes ! Je suis d'accord qu'il faut encourager les jeunes à (re)découvrir notre hobby mais malgré nos efforts (Make & Take, entre autres), l'argent restera toujours un problème, quel que soit le hobby d'ailleurs. Tout est une question de priorités...

Il y aussi une question de générations. Nos pères ont connu la guerre 40-45 et celle-ci les avait particulièrement marqués. Cela s'est ressenti dans notre éducation, et nos loisirs étaient remplis de son évocation (films, BD, artefacts disponibles facilement, etc.). Autrement dit, notre génération était plutôt tournée vers le passé récent : la guerre n'était finie que depuis 15 ans. Au cours des années 60 et plus particulièrement depuis 1968, les générations se sont tournées vers l'avenir et certainement les dernières quand on voit l'importance que revêtent l'écologie et le développement durable à leurs yeux. La relative insouciance qui

National Convention

2010

Photo Shoot



Sabena L-1049H "Super Constellation" 1/144e by Philippe Lacrosse, Silver Medal in Cat. A1

Alle foto's
Toutes les photos
© D. Waelkens



Messerschmitt Bf-109F-4, 10./JG5, Petsamo (Finland), 1943
1/144e by Sylvain Deloire, Gold Medal in Cat. A3



Prototype Dornier Do 31E 1/72e by Christian Breuning, Gold Medal in Cat. A2



LDRG Command Car 1/35e by Daniël Ausloos, Gold Medal in Cat. VM2

Centurion Romain 1/10e by Dominique Calut, Gold Medal in Cat. F3

And the winner is...

NATIONAL CONVENTION '10



F-5E Tiger II 1/32e by Luc Van Den Ende
Gold Medal in Cat. A7



"Fraternity" 1/72e by David Portoy
Gold Medal in Cat. MA1
MaKo Award for best Militaria Diorama
BEST of SHOW

Winners in Colour



Drone M.B.L.E. Epervier on launcher 1/35e by Roger Lothaire, Silver Medal in Cat. VM4 (scratch)
Winner IPMS Belgium Challenge 2010