



## INTERNATIONAL PLASTIC MODELLERS' SOCIETY

- *T-60 Light Tank 1/35e*
- *Canadair Sabre "ONU" 1/72e*
- *Reviews*



**Museum Special**  
**Saumur (FR) - Speyer (DE)**  
**Raversijde (BE) - Madrid (SP)**  
**Prague (CZ) - Etaples (FR)**  
**Washington (USA)**

## CONSEIL D'ADMINISTRATION BEHEERRAAD

### Président National - Nationaal Voorzitter

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

### Secrétaire - Secretaris

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

### Stand IPMS BELGIUM

Randy GENTENS  
Heidebergstraat 12  
3010 KESSEL-LO  
Tel/Fax: 016/25.77.24  
E-mail: randy.gentens@skynet.be

### Service Documentation BIBLIOKIT

*(Publications IPMS étrangères)*

### Documentatiedienst BIBLIOKIT

*(Buitenlandse IPMS-publicaties)*

Bernard MAITREJEAN  
Rue des Magnolias 4  
6030 GOUTROUX

### Coordination - Coördinatie

#### National Convention

Jean-Pierre CODDRON  
Houthulstboslaan 10  
1970 WEZEMBEEK-OPPEM  
Tel/Fax: 02/731.64.86  
E-mail: jeanpierrecoddron@tiscali.be

### Rédacteur en Chef KIT a.i.

#### Hoofdredacteur KIT a.i.

#### Layout & Design a.i.

Didier WAELKENS

#### Rédacteurs

Jean-Claude HEURTER & Michel POURBAIX

#### Make & Take

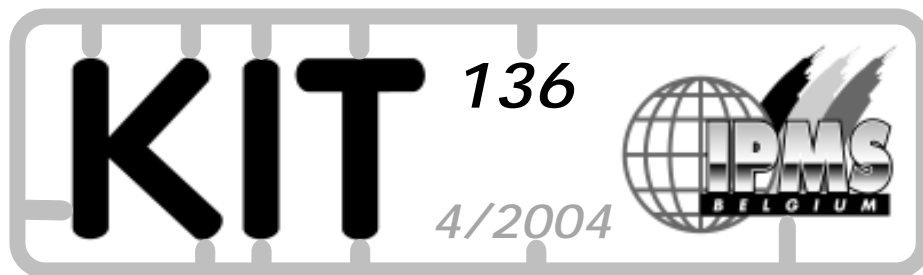
Marc DEBOECK  
Tel: 02/253.18.52.

### 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 leur 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.

<http://www.ipms.be>



## INTERNATIONAL PLASTIC MODELLERS' SOCIETY

VOLUME 34 No 4

### 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 National Air & Space Museum, *Didier WAELKENS*
- 10 T-60 Light Tank, Aero-Plast 1/35e, *Bruno PELEGRIN*
- 15 Flashback
- 16 Musée des Blindés, Saumur, *Jean-Pierre VERET*
- 22 Letecké Muzeum, Praha-Kbely, *Jacques LABBE*
- 28 Atelier et Maison de la Miniature, Etaples  
*Michel VAN REYSEN*
- 32 Sabre "ONU" 1/72e, *Christian PAGE*
- 34 Domein van Raversijde, *Patrice DECHAMPS*
- 38 Technik Museum, Speyer, *Pierre SANGLIER*  
Minitrip 2005
- 40 Saumur, une autre visite..., *Didier WAELKENS*  
Saumur, een ander bezoek...
- 43 Museo del Aire, Madrid, *Didier WAELKENS*
- 47 Bibliokit
- 49 Agenda
- 50 Help

Reviews: p. 30, 33, 36, 46, 48 & 50

Parution - Uitgave  
KIT 137  
Avr-Apr 2005

### COTISATION / LIDGELD / MEMBERSHIP FEE 2005

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

### COMPTE - REKENING - ACCOUNT

FORTIS : 210-0251354-79

IPMS Belgium - 1180 Brussels

IBAN : BE58 2100 2513 5479

BIC : GEBABEBB

### DRUKKERIJ HAYEZ IMPRIMEUR

Rue F. Brunfautstraat 19, 1080 Brussels

Tel 02/413.02.00 - Fax 02/411.23.78

# NATIONAL AIR & SPACE MUSEUM

## *The Steven F. Udvar-Hazy Center* Washington Dulles International Airport

© D. Waelkens

*A tout seigneur, tout honneur, commençons ce Kit Spécial Musées par la visite du plus jeune d'entre eux, le nouveau musée de l'Air près de Washington DC.*

Tout qui passe un jour par Washington sait qu'il y a un endroit qu'il faut absolument visiter. Cet endroit est situé dans un parc de verdure non loin de la Maison Blanche, entre le Capitole et l'Obélisque et est plus communément appelé le « Mall » (nom complet : *The National Mall*). C'est là que sont regroupés une dizaine de musées de la *Smithsonian Institution* consacrés à divers sujets : art, nature et histoire y ont leur place. Parmi eux se trouve le *National Air and Space Museum*, le musée le plus visité au monde. C'est en 1976 qu'il a ouvert ses portes. Malgré ses 23 galeries, il ne présente au public que 10 % de la fabuleuse collection de la *Smithsonian* ! Il était donc devenu impératif d'ouvrir un nouveau musée afin de pouvoir montrer au public tous ces

*Ere wie ere toekomt, en laat ons daarom beginnen in deze Kit Museumspecial met een bezoek aan de jongste onder hen, het nieuwe luchtvaartmuseum vlak bij Washington DC.*

Iedereen die op een dag in Washington passeert, weet dat er een plek is die je absoluut moet bezichtigen. Deze plek is gelegen in een groenpark niet te ver van het Witte Huis, tussen het Capitool en de Obelisk en wordt in de omgang "The Mall" genoemd (volledige naam: *The National Mall*). Het is daar dat een tiental musea van het *Smithsonian Institution* zijn gegroepeerd, gewijd aan uiteenlopende onderwerpen: kunst, natuur en geschiedenis vinden er hun plaats. Onder hen bevindt zich het *National Air and Space Museum*, het meest bezochte museum ter wereld. Het werd in 1976 geopend. Ondanks zijn 23 galerijen, stelt het slechts 10% van de fabelachtige collectie van het *Smithsonian* tentoon aan het grote publiek ! Het was dus hoognodig dat een nieuw museum

werd geopend om aan het publiek al de schatten te kunnen tonen die te lang verborgen waren gebleven in duistere hangaars. Op die manier opende het nieuwe museum zijn deuren op 15 december 2003, naast de internationale luchthaven van Washington, een 45-tal minuutjes per wagen vanuit het stadscentrum. De openingsdatum was niet willekeurig gekozen: het was dag op dag 100 jaar geleden



SR-71 Blackbird

© D. Waelkens



© D. Waelkens

# T-60

## Light Tank

*Aero-Plast 1/35e*

### *Historique*

Le T-60 était un projet d'urgence à la suite de l'invasion de la Russie par les Allemands. Ce char était en fait un développement de ses «petits frères», le T-30 et le tank amphibie T-40. Il ne fallut que 15 jours au bureau d'études, sous la direction de V.A. Astrov, pour préparer le projet (août 1941). Tout ceci, bien sûr sous la pression des autorités et l'avancée des troupes ennemies encore fort belliqueuses à cette époque. Nous ne pouvons évidemment pas oublier de dire que nos alliés russes s'étaient inspirés fortement des Suédois et de leur char léger Landsverk-100 de 1934 qui fut à la base de toute cette grande famille de chars dont on retrouve aussi les lignes générales sur le T-34

C'est aussi au cours de cette même période que furent développés et construits les T-50 (14,5 tonnes) et T-60 (max. 6,2 tonnes), mais la grande production de masse fut plutôt axée sur le T-60 vu sa plus grande simplicité.

Le T-60 fut développé en tant que char léger de support d'infanterie avec un canon anti-chars de 45 mm. Mais la tourelle ne pouvait supporter les secousses engendrées par un tel calibre. C'est pourquoi on opta pour un canon rapide ShVAK de 20 mm qui était déjà utilisé sur les avions. Avec une munition anti-blindage bien adaptée, cette arme était aussi efficace que le canon de 37 mm allemand contre les chars légers ou les véhicules blindés.

Les pièces communes au T-40 étaient le moteur, la transmission et le châssis. La caisse était cependant totalement nouvelle et la hauteur totale était moindre (1740 mm contre 1905 mm pour le T-40)

Le blindage était aussi plus épais et variait de 15 à 20 mm sur les premiers modèles de production et de 20 à 35 mm pour les modèles suivants. Sur le T-40, il variait de 6 à maximum 10 mm. L'équipage de deux hommes, conducteur et chef de char, prenait place à gauche et l'un derrière l'autre et le moteur était logé à leur droite. Les réservoirs de carburant, d'une contenance totale de 320 litres, se trouvaient à l'arrière. Comme nous l'avons dit plus haut, l'armement principal consistait en un canon rapide de 20 mm qui pouvait être alimenté par plusieurs sortes de munitions, telles que

### *Historiek (hoe zat dat nu weer?)*

De T-60 was een nogal overhaast ontwerp ten gevolge van de Duitse inval in Rusland. In feite is deze tank een verdere ontwikkeling van zijn kleine broertjes, de T-30 en de amfibietank T-40. Het ontwikkelingsteam onder leiding van V.A. Astrov had het basisontwerp reeds klaar in slechts 15 dagen (augustus 1941). Dit natuurlijk onder de nodige druk van hogerhand en van de toen nog steeds oprukkende vijandelijke troepen. We mogen hier natuurlijk niet vergeten te vermelden dat onze Russische vrienden hun mosterd gehaald hadden bij de Zweedse Landsverk-100 lichte tank uit 1934, waar deze ganse familie van tanks is van afgekeken, en waarvan we zelfs nog de algemene lijnen terugvinden bij de T-34.

Gedurende dezelfde periode werd ook de T-50 (14,5 ton) tegenover de T-60 (max. 6,2 ton) ontwikkeld en gebouwd, maar de grote massaproductie ging toch naar de T-60 vanwege de beperkte complexiteit van deze tank.

De T-60 werd ontwikkeld als een lichte tank ter ondersteuning van de infanterie met een anti-tank kanon van 45 mm. De torenring kon al dit geweld niet aan en er werd dan geopteerd voor het 20 mm ShVAK-snelvuurkanon dat reeds gebruikt werd in vliegtuigen. Met de juiste pantserdoorborende munitie was dit wapen dan ook net zo effectief tegen lichte tanks of gepantserde voertuigen als het Duitse 37 mm kanon. De gemeenschappelijke onderdelen met de T-40 waren de motor, transmissie en chassis. De bovenbouw was echter helemaal nieuw en de totale hoogte was ook lager, nu 1740 mm tegen 1905 mm bij de T-40.

De bepantsering werd ook dikker en varieerde van 15-20 mm bij de vroege productiemodellen en van 20-35 mm bij latere modellen. Bij de T-40 varieerde ze van 6 mm tot max. 10 mm.

De bemanning van 2, bestuurder en schutter-commandant zaten links in het voertuig achter elkaar met de motor rechts van hun. De brandstoftanks, met een totaal van 320 liter, bevonden zich achteraan. Zoals reeds eerder vernoemd was de hoofdbewapening een 20 mm snelvuurkanon dat verschillende soorten munitie gebruikte zoals fragmentatie-

## Une visite au Musée des Blindés de Saumur

Pour tous les adeptes du barbotin et autre chenillement, le **Musée des Blindés de Saumur** ne doit pas avoir plus de secrets que pour moi et les **IPMSiens** fans d'aviation le **Musée de l'Air du Bourget**...

Mais, si on s'intéresse à l'histoire récente de notre humanité, une visite à ce musée revêt une autre dimension et s'avère passionnante ! M'étant arrêté à **Saumur** sur la route de vacances en Charente, je ne peux que recommander cette visite à tous ceux que l'Histoire donc passionne, puisque de toute façon les hommes se sont toujours trucidés de tout temps et continuent de plus belle, que ce soit avec des épées, des chars, des avions, ou...des machettes ! Ici, c'est donc une page d'histoire contemporaine qui se lit, des premiers tanks de 1916 aux récents



Schneider CA 16

Merkava israéliens et Leclerc français, en passant par les Panzer de 1940 et le Sherman de la Libération...

Le **Musée des Blindés** a été fondé par le **Colonel Aubry**, par récupération au départ de véhicules blindés allemands et alliés étudiés après-guerre par l'établissement militaire de Satory. S'y ajouteront des engins retirés du service par l'Armée française, des dons des industriels et des échanges avec des musées étrangers : ainsi, à l'heure actuelle, la collection comporte quelque 850 engins, dont 250 en état de marche et 200 exposés en permanence, et se complète d'année en année. Ces matériels historiques participent à de nombreux événements, commémorations, tournages de films et bien entendu, au célèbre **Carrousel de la Cavalerie de Saumur** qui a lieu chaque année, à mi-juillet.

Le site Internet du Musée est : [www.musee-des-blindes.asso.fr](http://www.musee-des-blindes.asso.fr). A l'accueil, on trouve un rayon maquettes très fourni ainsi que livres, revues, cassettes etc. L'Association des Amis du Musée édite de nombreuses publications, parmi lesquelles les deux plaquettes dont je me suis abondamment servi pour cet article : le « **Guide de Visite du Musée** » de Roland de Narbonne et du colonel Olmer, et « **Les Chars français** » de M. Poulain.

Les différentes salles d'exposition – claires, matériels bien présentés avec documentation succincte mais trilingue – sont,

## Een bezoek aan het Pantsermuseum van Saumur

Het **Pantsermuseum van Saumur** heeft voor de die-hard fanaten van alles wat met rupsbanden en moddergeploeter te maken heeft evenzo nog geheimen in petto dan het **Luchtvaartmuseum van Le Bourget** voor de luchtvaartfanaten. Ik heb dit museum bezocht tijdens een vakantie in de Charente en kan het iedereen aanbevelen. Wie ook maar enige

interesse heeft voor de recente geschiedenis van de mensheid zal in dit museum een interessante en fascinerende dimensie zien ontplooiën. Want sinds mensenheugenis hebben volkeren zich bestreden, zij het met zwaarden, met tanks, met vliegtuigen of bij gebrek hieraan met machetes. Dit museum belicht een moderne pagina van deze strijd, vanaf de eerste tanks van 1916 via de Panzer's van 1940 en de Sherman's van de bevrijding tot de modernste Israëlische Merkava's en Franse Leclerc's.

Het **pantsermuseum** werd opgericht door **Colonel Aubry** en startte vooreerst met Duitse en geallieerde pantservoertuigen die na de oorlog door de militaire instelling van Satory werden bestudeerd. Hier werden nadien voertuigen aan toegevoegd die door het Franse leger uit dienst werden genomen, giften uit de industrie en exemplaren bekomen via uitwisselingsprogramma's met andere buitenlandse musea. Momenteel beschikt het museum over een collectie van zo'n 850 voertuigen - 250 in operationele staat - waarvan een 200-tal die permanent tentoongesteld worden. De verzameling breidt zich nog jaarlijks uit. Stukken uit deze historische collectie nemen deel aan belangrijke evenementen, herdenkingsceremonies, filmopnamen, en natuurlijk ook aan de '**Carrousel de la Cavalerie de Saumur**' die elk jaar in juli plaatsvindt.

Het museum heeft ook een internetsite: [www.musee-des-blindes.asso.fr](http://www.musee-des-blindes.asso.fr). In de inkomhal vind je naast een goed gevuld rek bouwdozen ook een collectie boeken, tijdschriften en videos. De 'Association des Amis du Musée' geeft verschillende publicaties uit, waaronder de 2 uitgaven waarvan ik gebruik heb gemaakt voor dit artikel, namelijk de '**Guide de Visite du Musée**' van Roland de Narbonne en Colonel Olmer,



Saint-Chamond



## Le Musée de l'Aviation de PRAGUE Het Luchtvaartmuseum van PRAAG

Le Musée de l'Aviation de la République Tchèque se trouve dans la banlieue nord-est de Prague, dans une partie inactive de l'aéroport de Kbely et situé à environ 15 km du centre ville. Sa configuration actuelle date de 1995. Elle comporte une exposition de machines volantes articulée sur trois thèmes précis placés dans trois hangars d'époque en plus d'une exposition extérieure.

Les moyens de transport pour accéder à ce musée sont des plus faciles. En effet, deux lignes d'autobus ont un arrêt devant la porte et, pour ceux qui viennent en voiture, il y a un parking à une vingtaine de mètres.

Dès la grille d'entrée franchie, vous vous trouvez devant un impressionnant missile d'interception SAM pointé vers le ciel. Ensuite, à gauche de cette fusée sol-air, sont exposés en plein air, sur une aire bétonnée entre les trois hangars, plus d'une vingtaine d'avions et d'hélicoptères. Il y a là bien sûr des MiG : 15, 17, 19, 21 & 23 en différentes versions, des Sukhoi, trois hélicoptères Mil : Mi 1, 4, 8 et quelques avions étrangers : F-4 Phantom, F-5 Tiger II, Meteor (belge), T-33, F-86 Sabre... Entrons maintenant dans les hangars.

### Hall A Hangar type «WAGNER»

On y trouve une petite vingtaine d'aéronefs datant des débuts de l'aviation en Tchécoslovaquie jusqu'à 1939. Il y a ici des Avia, Letov, Elsenic, Aero de différents types, mais aussi un Spad VII, un Morane-Saulnier MS 230, etc. Certaines de ces machines exposées ici sont des exemplaires uniques au monde.

### Hall B Hangar type «PICHA»

Ce hangar commémore la mémoire des pilotes tchèques ayant servi sous les couleurs alliées pendant la Seconde Guerre mondiale dans la RAF bien sûr,

Het Luchtvaartmuseum van de Tsjechische Republiek ligt in de noordoostelijke buurt van Praag, op een niet-actief deel van het vliegveld van Kbely, op zo een 15 km van het stadscentrum. De huidige inrichting dateert van 1995. Die omvat een tentoonstelling van vliegtuigen volgens drie precieze thema's in drie toenmalige loodsen, plus een buitenexpositie.

De transportmogelijkheden om in het Museum te geraken zijn allergegemakkelijkst. Twee autobuslijnen hebben immers een halte vlak voor de deur en voor wie met de auto komt, is er een parking op een twintigtal meter.

Eens voorbij het ingangshek sta je voor een indrukwekkende SAM-onderscheppingsraket die naar boven is gericht. Links van die grond-luchtraket staan in openlucht op een betonvloer tussen de drie loodsen, meer dan twintig types vliegtuigen en helikopters. Natuurlijk zijn er MiG's: 15, 17, 19, 21 & 23 in verschillende versies, Sukhoi's, drie Mil-helikopters: Mi 1, 4, 8 en enkele buitenlandse toestellen: Phantom, F5 Tiger II, Meteor (een Belg), T-33, F-86 Sabre... Laten we de hangars nu binnengaan.



### Hall A Hangar type "WAGNER"

Je vindt er een kleine twintig luchtvaartuigen uit de beginperiode van de luchtvaart in Tsjecho-Slowakije tot in 1939. Hier staan er Avia, Letov, Elsenic, Aero uit verschillende landen maar ook een Spad VII, een Morane-Saulnier MS 230, enz. Sommige van de hier tentoongestelde vliegtuigen zijn enig in de wereld.

### Hall B Hangar type "PICHA"

Deze hangaar brengt de Tsjechische piloten in herinnering die onder geallieerde kleuren bij de RAF hebben gediend tijdens WO II, maar tevens bij de



## Atelier et Maison de la Miniature Etaples (FR)

Tijdens de vakantie aan de Opaalkust (Côte d'Opale, Pas de Calais, Frankrijk), heb ik de gelegenheid gehad om een klein maar sympathiek museum te bezoeken dat helemaal aan onze passie gewijd is: de schaalmodellen. Dit kleine museum bevindt zich tegenover de haven van Etaples.

Van zodra men binnenstapt, valt de indrukwekkende weergave van de haven van Etaples op. Het is een geanimeerd schaalmodel op 1/87e dat de haven voorstelt zoals deze zich

Durant les vacances sur la Côte d'Opale (Pas de Calais, France), j'ai eu l'occasion de visiter un petit musée bien sympathique entièrement voué à notre passion à tous, les modèles réduits. Ce petit musée est situé en face du port d'Etaples.

Ce qui marque dès l'entrée franchie, c'est l'imposante reconstitution du port d'Etaples. Il s'agit d'une maquette animée construite au 1/87e représentant le port tel qu'il apparaissait entre 1991 et 1993. Certains modèles sont animés, éclairés et la marée monte et descend comme dans la réalité. Ce petit chef-d'œuvre a demandé 8 ans de patience et 20.000 heures de travail.

On trouve de tout dans ce musée, des bateaux évidemment et dans toutes les échelles, certains de taille ma fois fort impressionnante, des trains, des véhicules, des blindés et *of course* des avions. On y trouve aussi une belle reproduction de la célèbre Coupole de St-Omer (que nous avons visitée lors d'un minitrip IPMS Belgium début mai 2002, ndlr).

La troisième salle est en fait l'atelier du club de modélisme



voordeed tussen 1991 en 1993. Sommige modellen zijn geanimeerd en verlicht en het tij stijgt en daalt zoals in werkelijkheid. Dit kleine meesterwerk heeft 8 jaren geduld en 20.000 werkuren gevegd.

Men vindt van alles in dit museum, schepen uiteraard in alle mogelijke schalen. Sommige zijn nogal indrukwekkend van afmetingen. Men vindt er ook

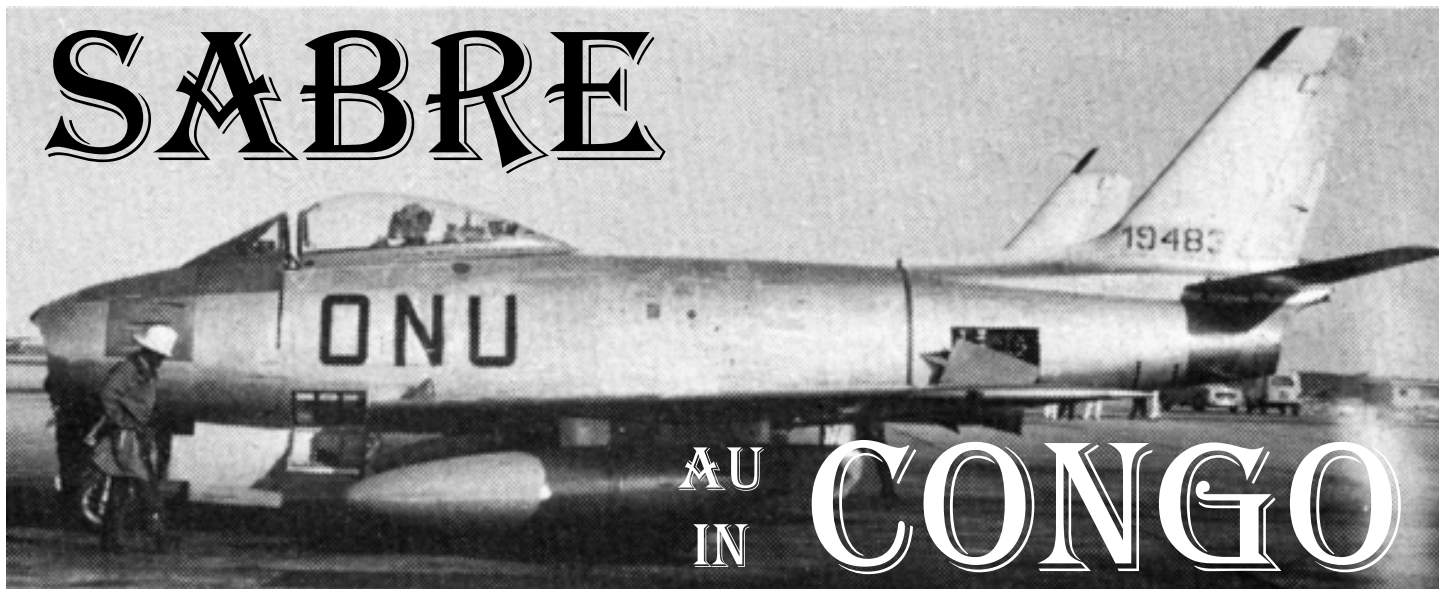


local. Rien n'y manque: fraise, tour, perceuse, ponceuse, compresseur et des dizaines de boîtes en attente d'un avenir meilleur.

Je ne pourrais pas clôturer cet article sans parler de celui qui fut mon guide lors de cette visite, Monsieur Ghislain Preuvost, président et responsable du musée, qui comme



# SABRE



## AU IN CONGGO

Photo d'origine inconnue

Foto van onbekende bron

Certains maquettistes trouvent leur inspiration dans leurs lectures, je fais partie de ceux-là. C'est en feuilletant un vieux numéro du Fana (N° 64 de mars 1975) que je suis tombé sur une photo d'un Sabre sans marques de nationalité mais arborant les lettres ONU sur les flancs. La légende de la photo indiquait : «L'anonymat des aventures douteuses... Des Sabre de l'ONU au Congo».

Sommige maquettisten vinden hun inspiratie in hun lectuur en ik ben er ook zo een. Bij het doorbladeren van een oud nummer van Fana (N°64 van maart 1975) ben ik op een foto gevallen van een Sabre zonder nationale kentekens maar met de letters ONU op de flanken. De legende van de foto vermeldde: "Het anoniemaat van twijfelachtige avonturen... Sabres van de UNO in Congo".



Ik had wel gehoord van Ethiopische Sabres die in het begin van de jaren zestig voor rekening van de UNO in ex-Belgisch Congo waren ontplooid samen met Zweedse Saabs en Indische Canberra's. Meer was er niet nodig om te beslissen het zoveelste schaalmodel van een Sabre te bouwen.

Het schaalmodel op 1/72<sup>e</sup> van Fujimi werd gebruikt als basis voor dit project dat praktisch gerealiseerd werd «from the box». De kit is zeer gedetailleerd, werd zeer fijn gegraveerd in diepte en is zeer gemakkelijk te bouwen. De beschikking is metaalkleurig met een zwart *anti-glare* paneel op de neus. De letters "ONU" werden met de computer gerealiseerd en afgedrukt met de laserprinter.

Maar een *anti-glare* paneel? Dat was typisch voor de Sabres die door Canadair werden gebouwd en volgens mijn documentatie hebben de Ethiopiërs enkel F-86F-30 gekregen (met smalle vleugels voorzien van "slats"). Uit pure nieuwsgierigheid heb ik de historische waarheid opgezocht, wat niet zo eenvoudig bleek te zijn. Ik had ergens in mijn achterhoofd het idee (maar waar kwam dat idee vandaan?) dat er ook een Italiaans contingent in Congo was.

J'avais bien entendu parler de Sabre éthiopiens déployés pour le compte de l'ONU au Congo ex-belge aux côtés des Saab suédois et des Canberra indiens au début des années soixante, il n'en fallait pas plus pour me décider à construire une nième maquette de Sabre.

La maquette au 1/72<sup>e</sup> de Fujimi m'a servi de base pour cette réalisation quasiment «from the box». Ce kit est très bien détaillé, dispose d'une jolie gravure en creux et est très facile à monter. La peinture est métal naturel plus un panneau antireflets noir mat sur le nez. Les lettres «ONU» ont été réalisées à l'ordinateur plus imprimante laser.

Tiens, un panneau antireflets ? Typique des Sabre construits par Canadair et il me semble, d'après ma documentation, que les Ethiopiens n'ont reçu que des F-86F30 (aile à corde étroite dotée de «slats»). Par simple curiosité, j'ai recherché la vérité historique, ce qui n'est pas forcément chose aisée. J'avais l'idée en tête (mais où ai-je trouvé cette idée ?) qu'il y avait également un contingent italien au Congo.

Le numéro de série du Sabre ONU est parfaitement lisible sur la photo : 19483. Un coup de fil à mon ami Pierre qui est abondamment pourvu en documentation sur le sujet a apporté une réponse à cette question existentielle. Le Sabre 19483 est sorti des usines Canadair le 11 novembre 1952. Il est entré en service le 4 avril 1953 à la RAF sous l'immatriculation 383, s/n XB576. Repris

Het serienummer van de UNO-Sabre is zeer duidelijk te lezen op de foto: 19483. Een telefoontje naar mijn vriend Pierre die een overvloedige documentatie heeft over het onderwerp heeft een antwoord gebracht op deze existentiële vraag. De Sabre 19483 kwam uit de Canadair fabrieken op 11 november



1952. Hij werd in gebruik genomen door de

RAF op 04 april 1953 met de immatriculatie 383, s/n XB576. Nadien werd het vliegtuig terug genomen door de USAF en overgedragen aan de *Aeronautica Militare Italiana* op 06 februari 1957. Het maakte deel uit van een contingent van zes vliegtuigen (minus één dat verongelukte in Italië vooraleer te vertrekken) dat door de Italiaanse regering ter beschikking werd gesteld van



# Raversijde :



**un domaine à découvrir...  
een domein om te ontdekken...**

Patrice «Castagnier» DECHAMPS, IPMS Charleroi, Vert. Luc COLIN



© Courtesy Domein Raversijde

Profitant d'une semaine de vacances au mois de mai dernier à la mer du Nord et plus précisément à Middelkerke, j'ai sauté sur l'occasion pour visiter le Domaine de Raversijde. Il s'agit de l'ancien Domaine Royal occupé par le prince Charles jusqu'en 1981. A cette date, il revendit le Domaine à l'Etat qui le rétrocéda à la Province de Flandre Occidentale. Trois possibilités s'offrent à vous : le site archéologique de Walraversijde, le Mémorial du Prince Charles et le Mur de l'Atlantique. Ces trois circuits de visite sont distincts. Les courageux (ou bien les inconscients)

achèteront le ticket combiné des trois circuits. Par manque de temps (voir heures d'ouverture en fin d'article), nous avons, ou plutôt, j'ai choisi de visiter la troisième partie c-à-d. le Mur de l'Atlantique. Munis d'un audio guide (espèce de grande télécommande), nous voilà partis pour deux heures et quelques kilomètres. A l'entrée du circuit, en compostant notre ticket, un des gardes me demanda si j'avais passé un «contrat» avec Madame ? Sur le coup, nous n'avons pas saisi l'allusion. Mais l'instant qui suivit nous fit comprendre que la visite

ne serait pas de tout repos. En effet, étant accompagnés de notre fille dans sa poussette, il fallut durant tout le trajet monter, descendre, monter, descendre, monter, descendre, monter, descendre, monter, descendre, monter, descendre, monter...! Excusez-moi, je ne me suis pas endormi sur les touches du clavier, mais c'est vraiment ce qui s'est passé (très bon exercice de



Profiterend van een weekje vakantie te Middelkerke gedurende de maand mei heb ik van de gelegenheid gebruik gemaakt om het Domein van Raversijde te bezoeken. Dit is het Koninklijk Domein dat door Prins Karel tot in 1981 werd bewoond. Daarna werd het door hem aan de Staat overgemaakt die het aan de Provincie West-Vlaanderen toevertrouwde. Drie van elkaar gescheiden circuits stellen zich voor: de archeologische site van Walraversijde, het herdenkingsmemoriaal van Prins Karel en de Atlantische Wal. De moedigsten (of misschien beter de onwetenden) kiezen al snel voor

het combinatieticket voor de 3 circuits. Wegens tijdsgebrek (zie de openingsuren aan het eind van dit artikel) hebben we (of beter gezegd, heb ik) besloten slechts het derde deel, de Atlantische Wal, te bezoeken.

Gewapend met een audio-gids (een soort vergrootte afstandsbediening) vertrekken we voor een trip van een goede 2 uur en enkele kilometers. Aan het startpunt van de rondgang vroeg één van de surveillanten me terwijl we ons ticket toonden of ik een "contract" had afgesloten met mijn echtge-

note? Vooreerst hebben we deze woordspeling niet goed begrepen, maar enkele minuten later wisten we wel degelijk waarom dit bezoek geen doordeweeks wandelingetje ging worden. Inderdaad, aangezien we onze dochter meegebracht hadden in haar kinderwagen werd deze wandeling een ware beproeving. Gedurende het ganse traject moet er worden geklommen en

# TECHNIK MUSEUM SPEYER

## Tentative d'évasion ?

- Avez-vous déjà visité un sous-marin à pied sec ?
- Oui, il y en a un (russe) à Zeebrugge !
- Vous êtes-vous déjà promené(e) sur l'aile gauche d'un Boeing 747 à plus de 10 m de hauteur après en avoir visité le poste de pilotage et les soutes ?
- Oui, en partie car on peut visiter un 747 au Musée du Bourget, mais pas se balader sur l'aile, bien que le monstre soit au sol !
- Vous êtes-vous déjà installé(e) aux commandes d'une locomotive à vapeur d'origine chinoise ?
- Ah cela non, jamais !

Tout cela est possible et bien d'autres choses encore sur le même site au Musée Technique de Speyer en Allemagne, pas trop loin de chez nous. Au sud de Mannheim, les installations de ce musée sont accessibles tous les jours de 9 à 18h.

On y trouve :

- ✓ 40 avions et planeurs, les avions civils étant tous visitables à l'intérieur jusqu'au poste de pilotage ;
- ✓ Un sous-marin allemand d'après guerre, visitable à l'intérieur de la proue à la poupe, les pieds au sec ;
- ✓ 15 locomotives à vapeur ou électriques, avec accès libre à la chaufferie ;
- ✓ 40 voitures anciennes dont une série de Rolls, toutes à l'état neuf et en état de marche ;



© P. Sanglier

- ✓ 40 véhicules de pompiers tous plus rutilants les uns que les autres ;
- ✓ 40 pianos mécaniques, orgues de barbarie, orgues de foire que vous pourrez faire fonctionner moyennant une petite participation ;
- ✓ Une collection impressionnante de poupées, mannequins de mode, d'uniformes et de souvenirs des années 50.

Les installations comprennent également deux Imax (cinémas sur écran géant), l'un à écran plat de 20 x 26 m, l'autre sur écran sphérique de 24 m de diamètre, une cafétéria où l'on peut se restaurer ou se désaltérer et l'inévitable magasin, une véritable caverne d'Ali Baba aux mille tentations.

Alors ? Pourquoi pas une petite escapade avec l'IPMS après des

## Een poging tot ontspanning?

- Heeft U reeds een onderzeeër op het droge bezocht?
- Ja, er is er een (een Russische) in Zeebrugge!
- Heeft U reeds gewandeld op de linkervleugel van een Boeing 747 op meer dan 10 m hoogte na een bezoek aan de cockpit en de laadruimtes?
- Ja, gedeeltelijk, want men kan een 747 bezoeken in het museum van Le Bourget, maar niet op de vleugel wandelen, niettegenstaande het monster op de grond staat!
- Heeft U reeds plaats genomen in de stuurcabine van een Chinese stoomlocomotief?
- Ah neen, dat nooit!



© P. Sanglier

Dat en nog veel andere dingen zijn nu allemaal mogelijk op eenzelfde site van het Technisch Museum van Speyer in Duitsland, niet te ver van bij ons. Het bevindt zich ten zuiden van Mannheim en is alle dagen toegankelijk van 9 tot 18 uur.

Men vindt er:

- ✓ 40 vliegtuigen en zwevers waarvan de burgervliegtuigen toegankelijk zijn van binnen tot in de cockpit;
- ✓ Een Duitse onderzeeër van na de oorlog die van voor- tot achtersteven met droge voeten kan bezocht worden;
- ✓ 15 elektrische of stoomlocomotieven met vrije toegang tot de stuurcabine of stookplaats;
- ✓ 40 oude wagens waaronder een reeks Rolls-Royce, die er alle nieuw uitzien en werkelijk functioneren;
- ✓ 40 pompierwagens, de ene al schitterender dan de andere;



© Technik Museum



Merkava Mk.1

## Saumur, Une autre visite...

Dans l'article en page 16, Jean-Pierre Véret vous a plus particulièrement présenté le matériel exposé se rapportant à la Guerre 1914-18 et à la Campagne de France de 1940. Comme il l'a écrit, cela ne représente qu'une petite partie du Musée et il y a bien plus à voir. Etant dans la région début novembre 2004, je m'y suis donc rendu pour admirer de plus près tous ces mastodontes de métal plus lourds les uns que les autres. Bien que n'étant pas amateur de véhicules blindés aussi bien en maquette que dans la vie courante, je dois quand-même vous avouer que cette visite m'a assez impressionné. Comme l'a dit Jean-Pierre, chaque pièce est bien présentée avec une information succincte en trois langues. Ce qui est vraiment bien, c'est que les véhicules ne sont pas entourés d'une barrière de protection ; vous pouvez donc vous en approcher au plus près, un rêve pour tout maquettiste qui désire se documenter pour un futur projet. Les différentes salles regroupent le matériel par époque ou thème. Après la présentation de Jean-Pierre des salles 1914-18 et Campagne de France 1940, voyons donc maintenant ce que l'on peut admirer dans les autres salles.

La salle allemande Seconde Guerre mondiale regroupe quelque 28 véhicules allant du Klein Kettenkrad dont près de 8.350 exemplaires



Kettenkraftrad

furent construits par NSU au Tiger II de 67 tonnes avec son blindage de 150 mm. On peut aussi y voir des Panzer II, III et IV, une série de Marder, quelques SdKfz ainsi qu'une moto Zündapp. La collection compte des canons d'assaut (Sturmgeschütz), des chasseurs de char Panzerjäger ou Jagdpanzer, des batteries antiaériennes sur châssis blindés Flakpanzer ou Möbelwagen, des obusiers tels les Hummel ou Brumbär, etc.



PzKpfw II Luchs

## Saumur, Een ander bezoek...

In het artikel op blz. 16 heeft Jean-Pierre Véret U het tentoongestelde materiaal uit de eerste wereldoorlog en de veldslag om Frankrijk in 1940 voorgesteld. Zoals hij geschreven heeft is dit maar een klein deel van het museum; er is veel meer te zien. Begin november 2004 was ik in de regio, een goede reden om deze metalen mastodonten, de ene al zwaarder dan de andere, van nabij te bekijken. Hoewel ik geen fan ben van pantservoertuigen noch als modelbouwer noch in het gewone leven, moet ik toch bekennen dat dit bezoek een grote indruk op me gemaakt heeft. Zoals Jean-Pierre al vermeldde, wordt elk stuk goed voorgesteld met een beknopte beschrijving in drie talen. Wat werkelijk goed is, is dat geen enkel voertuig afgezet is; je kunt ze dus van zeer nabij bekijken, een droom voor elke modelbouwer die zich voor een toekomstig project wil documenteren. De verschillende zalen zijn per thema of tijdperk gegroepeerd. Na de voorstelling van Jean-Pierre over de zalen 1914-18 en deze van mei 40 in Frankrijk, laat ons eens bekijken wat er in de andere zalen te vinden is.

In de Duitse zaal over de tweede wereldoorlog staan zo'n 28 voertuigen gegroepeerd, gaande van het Klein Kettenkrad waarvan NSU zo'n 8.350 exemplaren bouwde, tot de Tiger II van 67 ton met een pantsering van 150 mm. Men kan er ook de Panzer II, III en IV zien, een reeks Marders, enkele Sd Kfz evenals een Zundapp moto. De collectie omvat ook gemotoriseerde aanvalskanonnen (Sturmgeschütz), jachtpantsers (Jagdpanzer), luchtafweergeschut op een tankonderstel (Flakpanzer of Möbelwagen), houwitsers zoals de Hummel of Brumbär, enz.

Vervolgens komt men in de Italiaanse zaal waar men onder meer de Littorio M 13-40 en de Carro Armato M15-42 vindt evenals een



Marder I



Le hasard fait parfois bien les choses et mon boulot (ben oui, il faut bien gagner sa croûte n'est-ce-pas ?) me permet parfois de joindre l'utile à l'agréable. Récemment, j'étais à Madrid pour une réunion internationale de quelques jours. Nos collègues espagnols avaient bien fait les choses : la réunion se tenait sur la base aérienne de *Cuatro Vientos*, là-même où est installé le *Museo del Aire*, le Musée de l'Air de l'aviation espagnole. Une petite visite s'imposait donc ! Ce musée en expansion permanente offre de bien jolies choses que l'on ne voit pas dans les autres musées et l'histoire de l'aviation espagnole y tient le haut du pavé.

C'est en 1888 que la première unité d'aérostation de l'armée espagnole a vu le jour. En 1911, le premier aérodrome militaire ouvrait ses portes à *Cuatro Vientos*, là où aujourd'hui se trouve le *Museo del Aire*. Le 28 février 1913 était créé le service de l'Aviation Militaire et dès octobre de la même année, un escadron expéditionnaire était déployé au Maroc



Morane-Saulnier MS-230



Het toeval speelt al wel eens in iemands voordeel en mijn werk (wel ja, er moet toch brood op tafel komen, niet?) laat me soms toe om het aangename aan het nuttige te koppelen. Eerlang was ik om dienstredenen enkele dagen in Madrid. Onze Spaanse collega's hadden alles piekfijn geregeld: de werkvergadering had plaats op de luchtmachtbasis van *Cuatro Vientos*, daar waar ook het Museo del Aire, oftewel het luchtvaartmuseum van de Spaanse strijdkrachten, is gevestigd. Een bezoek drong zich dus op. Dit zich steeds uitbreidende museum waarin de geschiedenis van de Spaanse luchtvaart een zeer voorname plaats bekleedt, heeft echt wat paradestukjes die men nergens anders kan aanschouwen.

In 1888 zag de eerste eenheid van de Spaanse luchtscheepvaart het licht. In 1911 ging het eerste militair vliegveld open te *Cuatro Vientos*, op de plaats waar nu het Museo del Aire staat. Op 28 februari 1913 werd de Militaire Luchtvaartdienst opgericht en vanaf oktober van datzelfde jaar werd een expeditionair smaldeel naar Marokko ontplooid



Dornier Wal

om er samen met de landmacht deel te nemen aan bombardements-, mitrailleurbeschietings- en verbindingsvluchten. Op 17 november 1913 hadden 2 Spaanse vliegeniers de trieste eer om de eerste luchtvaarders te zijn die gewond werden tijdens een gewapende luchtoperatie. De ervaring die door de Spaanse vliegeniers werd opgedaan tijdens de oorlog in Marokko kwam hen zeer ten dienste tijdens de grote langeafstandsvluchten die nadien werden uitgevoerd in de jaren 1920 en 1930 richting Afrika, Amerika en Azië. Hun waarde en mogelijkheden werden nog maar eens tentoongespreid tijdens de burgeroorlog van 1936 tot 1939. In oktober 1939 wordt dan de nieuwe Spaanse Luchtmacht opgericht.

In 1966 wordt er beslist om een luchtvaartmuseum op te richten ter instandhouding van de herinnering aan de heroïsche daden van de



CASA-Bücker Bü-131



# FLANDERS OPEN MODELLERS MEETING

Izegem, 27 Nov 2004



© Didier WAEKENS

