

KIT

142

2/2006

PUBLICATION TRIMESTRIELLE
DRIEMAANDELIJKE UITGAVE



INTERNATIONAL PLASTIC MODELLERS' SOCIETY

- **Imperial Class Star Destroyer**
- **2e Chasseurs à Pied Museum**
- **Spitfire IX COGEA**

**IPMS
CHARLEROI
SPECIAL**



- **Dio Staghound T17E1**
- **Spitfire LF.16 349 Sqn**
- **Piron Brigade Armoured Cars**
- **U.T. Museum**
- **U.N. Sabres in Congo**
- **Hunter Mk.6 22 Sqn**

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



Amay Modèles Club I.P.E.S. Huy, 24 & 25 Jun 2006



Photos / Foto's © D. Waelkens



CONSEIL D'ADMINISTRATION BEHEERAAAD

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: Jean-Pierre.Coddron@skynet.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

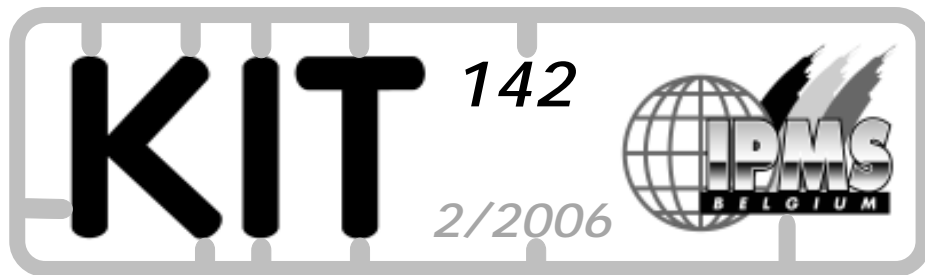
Marc DEBOECK
Tel: 02/253.18.52.
E-mail: marc_deboeck@skynet.be

ALL CONTENTS STRICTLY COPYRIGHT

La reproduction en tout ou en partie des articles, plans et photos publiés dans ce magazine est formellement interdite sans l'accord écrit des auteurs. Les articles de la revue paraissent - avec leurs lacunes ou leurs inexactitudes - sous la seule responsabilité de leurs auteurs.

NIETS uit de inhoud van dit blad in zijn geheel of gedeeltelijk, foto's, tekeningen of artikels, mag worden overgenomen zonder schriftelijke toestemming van de auteurs. De verantwoordelijkheid voor de teksten berust uitsluitend bij de auteurs.

<http://www.ipms.be>



INTERNATIONAL PLASTIC MODELLERS' SOCIETY

VOLUME 36 No 2

PAR DES MAQUETTISTES • POUR DES MAQUETTISTES

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

DOOR MODELBOUWERS • VOOR MODELBOUWERS

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

ISSN 1780-9754

IPMS CHARLEROI SPECIAL

SOMMAIRE

INHOUD

- 4 Editorial - Redactioneel
6 Spitfire LF IXe COGEA 1/48^e, *Christian PAGE*
12 Museum : 2^e Chasseurs à Pied, *Patrice DECHAMPS*
14 Flashback
16 Imperial Class Star Destroyer, *Etienne DUFEBVRE*
20 Hunter Mk.6 22nd Sqn 1/72^e, *Christian PAGE*
24 Les autos blindées de la Brigade Piron
De pantserwagens van de Brigade Piron
Hugues WENKIN
36 Staghound T17E1 diorama 1/72^e, *Hugues WENKIN*
40 Staghound T17E1, *Tank Museum Brussels*
42 More on U.N. Sabres in Congo, *Christian PAGE*
44 Spitfire LF16e 349 Sqn 1/72^e, *Etienne DUFEBVRE*
48 Museum : Université du Travail, *Patrice DECHAMPS*
49 Agenda
50 Bibliokit & Help
Review : p. 47

Parution - Uitgave
KIT 143
Oct - Okt 2006

COTISATION / LIDGELD / MEMBERSHIP FEE 2006

+ 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

HAYEZ
PRINTERS SINCE 1789
www.hayez.be



SPITFIRE LF IXe COGSEA

ICM
1/48e

Coll. C. Page



L'art d'être un bon chef, c'est de savoir motiver ses troupes.

C'est sans doute ce qu'a dû penser notre très bon et très carolorégien Président. En

m'envoyant quelques photos de « Spitfire » civils dénichées sur Internet et, connaissant mon goût pour les avions en livrée « métal naturel », il a sûrement dû se dire « V'là qui va intéresser l'pélot. »

Encore du Spitfire me direz-vous ? Bof. Du Spitfire belge ? Ouais, peut-être. Du Spitfire, belge et civil ? Alors là, ça commence à devenir original ! Ne restait plus qu'à trouver une boîte de Spit Mk IX dans mes (trop nombreuses) réserves. Je disposais d'une boîte ICM au 1/48^e, achetée (trop impulsivement) il y a déjà quelques temps, comme l'indique le prix en francs belges !

La maquette ICM.

Il s'agit de la boîte du Spitfire LF.IXe « Israeli Air Force », que j'ai dû me précipiter d'acheter à défaut de trouver la boîte dédiée à la version belge. Les médias spécialisés ayant, à l'époque de leur sortie, encensé les productions du fabricant ukrainien, je l'avais acquise les yeux fermés. Je ne retiendrai que les points forts de ce kit : la justesse des formes et dimensions de la maquette, la très grande finesse de la gravure en creux et le cockpit

Een goede chef weet zijn troepen te motiveren.

Dat moet onze steengoede en "carlo" voorzitter gedacht hebben toen hij mij enkele van het internet geplukte foto's van Spifires in burgerbeschildering doorstuurde. Hij kent mijn voorkeur voor vliegtuigen in alu kleuren en gniffelde wellicht iets in de zin van 'dat moet onze knaap interesseren'.

Weeral Spitfire, gaat U nu opmerken. Bwah, wel ja. Belgische Spitfire? Allez, vooruit dan maar. Belgische Spitfire in burgerkledij? Aha, nu begint het interessant te worden! Nu nog alleen een doos van een Spit IX opduiken uit mijn (veel te groot geworden) stock. Ik vond nog een ICM Spit op 1/48 die ik enige tijd geleden in een impulsieve bui gekocht had, getuige de prijs die nog in Belgische frank op het etiket stond.

De ICM kit.

Het handelt zich hier om de 'Israeli Air Force' versie van de Spitfire LF.IXe die ik gekocht had omdat ik natuurlijk de doos gewijd aan de Belgische versie niet kon op de kop tikken.

Cette vue du OO-ARE montre bien les deux couleurs de la casserole d'hélice et le panneau anti-reflets devant le pare-brise.

Dit zicht op de OO-ARE toont de 2 kleuren op de schroefkegel en het anti-weerkaatsingpaneel vóór het windscherm.



Coll. C. Page



Musée du « Deuxième Chasseurs à Pied »

Museum van het « Tweede Jagers te Voet »

Il y a parfois de ces musées un peu oubliés ; non celui-ci ne l'est pas vraiment. L'endroit est la caserne **Trésignies** située à Charleroi à deux pas du Palais de Justice. L'entrée se fait côté Avenue Général Michel.

Er zijn soms van die vergeten museummetjes, maar dit is er niet echt zo eentje. Het ligt in de **Trésignies**-kazerne in Charleroi op twee stappen van het Justitiepaleis. De ingang ligt aan de Generaal Michel-laan.

Le musée retrace l'histoire des Chasseurs à Pied allant de la **Révolution de 1830** à nos jours (y compris les opérations en ex-Yougoslavie). Les différentes salles montrent cette histoire avec mannequins en uniformes mais aussi de nombreuses armes (fusils, sabres, baïonnettes, vélo, canon anti-char de 47mm, obusier, etc.). Un endroit est réservé au **Caporal Trésignies** mort au combat après un acte héroïque et qui a donné son nom à ce lieu. Dans la cour de cette ancienne caserne sont parkés un **M75** et un **Jagdpanzerkanone** de l'unité.

Het museum schetst de geschiedenis van de jagers te voet vanaf de **revolutie van 1830** tot onze dagen (inbegrepen de operaties in ex-Joegoslavië). De diverse zalen geven een beeld van deze geschiedenis met mannequins in uniform, maar ook talrijke wapens (geweren, sabels, bajonetten, fietsen, 47 mm antitankkanon, houwitser, enz.). Voor **Korporaal Trésignies**, die tijdens een heroïsch gevecht sneuvelde en zijn naam aan de kazerne gaf, is een speciale plek voorzien. Op het plein van deze oude kazerne staan een **M75** en een **Jagdpanzerkanone** van de eenheid geparkeerd.

J'ai eu la chance d'avoir ma visite guidée et **très bien menée** par deux bénévoles du musée (et oui il en faut) qui sont également Commandant de Réserve. Des souvenirs sont également



Ik had het geluk een geleid bezoek te krijgen dat **zeer goed** werd geleid door twee vrijwilligers van het museum (ja, die moeten er ook zijn) die tevens

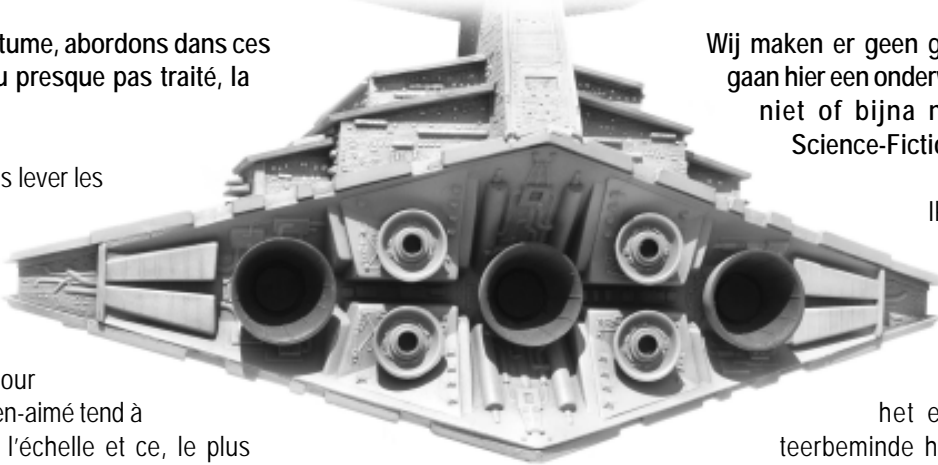
STAR WARS

IMPERIAL CLASS STAR DESTROYER

Une fois n'est pas coutume, abordons dans ces pages un sujet peu ou presque pas traité, la Science-Fiction !

Je vois déjà d'ici certains lever les yeux au ciel : « Mais ce n'est pas du maquettisme, ça ! ». Mais si, mais si mon bon monsieur. Tout le monde est d'accord pour dire que notre hobby bien-aimé tend à reproduire la réalité à l'échelle et ce, le plus fidèlement possible. Si l'on doit bien avouer qu'un sujet « science-fiction » n'est pas la réalité, vous conviendrez que le principe reste le même : reproduire à l'échelle et le plus fidèlement possible les engins vus à l'écran et dans l'abondante littérature ou documentation que les films ont générées.

Ceci étant dit, passons en vitesse-lumière et immergeons-nous au cœur des choses. Pour ceux et celles qui l'ignorerait encore, autant que pour les personnes qui auraient passé les vingt dernières années en Antarctique, rappelons que l'Imperial Class Star Destroyer (destroyer stellaire de classe « Impériale ») est cet énorme vaisseau que d'aucuns qualifient de « pelle à tarte » et qui apparaît dans les épisodes IV, V et VI de l'hexalogie « Star Wars ». On notera qu'une version antérieure de ce destroyer fait un bref passage tout à la fin de l'Episode III. Cheval de bataille



Wij maken er geen gewoonte van, maar we gaan hier een onderwerp aansnijden dat nog niet of bijna niet behandeld werd: Science-Fiction!

Ik hoor al sommigen een diepe zucht slaken : « Maar dat is toch geen maquettisme ». Maar jawel mijn dierbare. Iedereen is het er mee eens dat onze teerbemimde hobby er naar streeft de werkelijkheid te reproduceren op schaal en dat zo getrouw mogelijk. We moeten natuurlijk toegeven dat een onderwerp uit de « science-fiction » niet de werkelijkheid is, maar U zult er toch mee akkoord gaan dat het principe hetzelfde blijft: zo getrouw mogelijk en op schaal de dingen weergeven die we kunnen zien op het scherm en in de overvloedige literatuur of documentatie die deze films hebben geproduceerd.

Dit gezegd zijnde gaan we over op lichtsnelheid en duiken we in het hart van het onderwerp. Voor degenen die het nog niet wisten en voor degenen die de laatste twintig jaar op de Zuidpool hebben doorgebracht speciëren we even dat de Imperial Class Star Destroyer (stellaire destroyer van de « Imperiale » klasse) het enorme ruimteschip is dat sommigen de « taartenschep » noemen en dat een belangrijke rol speelt in de Episodes IV, V et VI van de hexalogie « Star Wars ». Noteren we dat er een vroegere versie kortstondig optreedt op het einde van Episode III. Dit ruimteschip vormt de kern van de keizerlijke vloot en is aanwezig in alle uithoeken van de Melkweg, overal waar het Imperium zijn overheersing uitoefent.

Enkele cijfers en karakteristieken om beter het beest te leren kennen:

Bouw. Scheepswerf van Kuat Propulsion ;

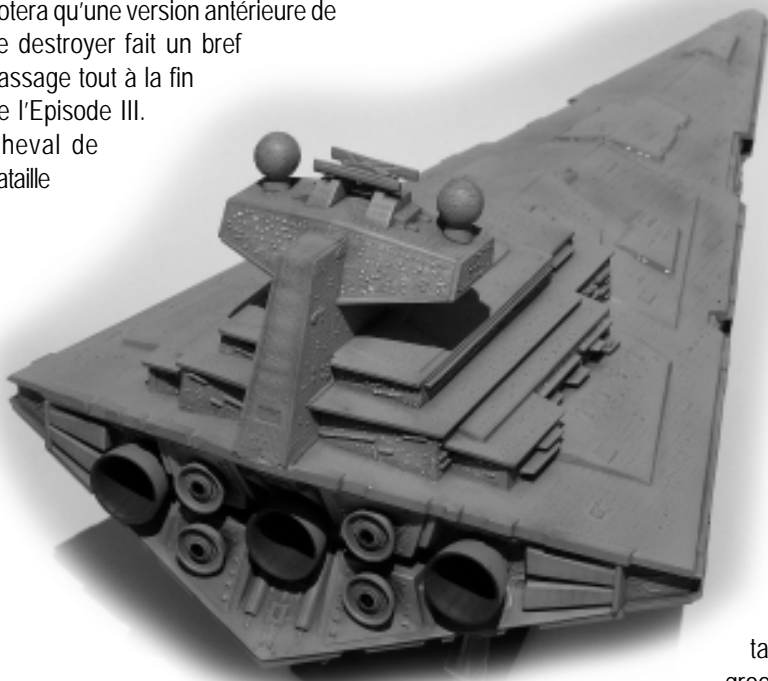
Lengte. 1.600 meter ;

Bewapening.

- 60 batterijen turbolaser ;
- 60 ion kanonnen;
- 10 projectoren van tractor stralen;

Bemannig. 37.085 manschappen;

Laadvermogen. een volledige divisie Stormtroopers (d.w.z. 9.700 manschappen), viervoeters AT-AT, tweevoeters AT-ST, evenals talrijke smaldelen jagers en bommenwerpers TIE. Kortom, een zeer groot toestel.



HAWKER HUNTER Mk.6



9th Wing, 22nd Squadron - 1961

Revell 1/72^e

IS-U / IF-126, Charleroi/Gosselies, 1961 © Coll. J. Schelfaut

Cette nouveauté de fin 2005 s'avère être une réussite : pour un prix tout à fait raisonnable, REVELL offre une réplique fidèle de ce chasseur mythique des années cinquante et, détail non négligeable pour nous citoyens du Royaume de Belgique, une décoration aux couleurs de la 22^e Escadrille !

Cette maquette a été commercialisée par la firme allemande chez nous fin de l'année dernière (2005). Vu toutes les critiques élogieuses parues dans la presse spécialisée, je n'ai pu m'empêcher de l'examiner lors d'un passage chez mon détaillant habituel et... de l'acheter *illico presto*. Rappelons à ceux à qui cela aurait échappé, que Revell inclut une décoration belge dans cette boîte, aux côtés d'une anglaise haute en couleur et d'une néerlandaise. La maquette est moulée avec les lignes de structure et autres détails en creux dans un plastique gris de bonne qualité.

Après quelques minutes d'hésitation quant à la décoration (allais-je faire un Hunter indien, rhodésien, anglais, belge ?), j'optai finalement pour un montage direct « *from the box* » avec la déco de la 22^e Escadrille de notre Force Aérienne nationale. Après peinture des pièces composant l'habitacle et le siège éjectable (sous-couche alu, puis acrylique noir « éclairci » pour donner du relief), on

Deze nieuwigheid van einde 2005 is blijkbaar een succes: voor een heel redelijke prijs levert REVELL een trouwe weergave van deze beroemde jager uit de jaren vijftig, en wat zeker niet over het hoofd mag gezien worden voor ons, burgers van het Koninkrijk België, een versiering in de kleuren van het 22^e Smaldeel !

Dit schaalmodel werd bij ons op de markt gebracht door de Duitse firma op het einde van vorig jaar (2005). Omwille van de lovende kritiek in de gespecialiseerde pers heb ik mij niet kunnen weerhouden om bij mijn gebruikelijke winkelier het model eens te gaan bekijken en... ik heb het *illico presto* gekocht. Ter herinnering

voor degenen die het gemist hebben: Revell heeft in deze doos een Belgische versiering ingesloten, naast een Nederlandse en een kleurrijke Engelse versie. Het schaalmodel werd gegoten met de structurele lijnen en andere details in diepte in een grijze plastic van goede kwaliteit.

Na enkele minuten aarzeling over de

versiering (ga ik een Indische, Rhodesische, Engelse of Belgische Hunter maken?) heb ik dan besloten tot een directe montage « *from the box* » met de versiering van het 22^e Smaldeel van onze nationale Luchtmacht. Na het schilderen van de stukken van de cockpit en de



© Coll. J. Schelfaut

Les autos blindées de la Brigade Piron

De pantserwagens van de Brigade Piron

Le First Belgian Group, mieux connu sous le nom de Brigade Piron est conçu en Angleterre comme une unité indépendante disposant de ses unités de soutien et d'appui qui lui sont propres. Outre trois compagnies de fusiliers, une batterie d'artillerie, une brigade train (transport) et un groupe anti-chars, l'unité belge dispose d'un escadron de reconnaissance dont les origines remontent à février 1941. Cette année-là, un petit détachement de volontaires est envoyé au sein du 1st Derbyshire Yeomanry, un régiment d'autos blindées de la 6th Armoured Brigade afin de suivre une période d'instruction de trois mois. À son retour, il se voit confier un groupe d'une quinzaine d'hommes, un camion et trois motocyclettes. C'est le noyau du Belgian Armoured Car Squadron ! Le 3 juin 1941, le commandement passe au Capitaine Vicomte de Walckiers. L'acte de naissance officiel de l'unité est daté du 12 juin, jour où elle quitte Tenby pour Great Malvern avec une trentaine d'hommes. Au mois de septembre, les Britanniques, alors dépourvus de tout ou presque, lui cèdent trois antiqués autos blindées : une Rolls-Royce de 1920 et deux malheureuses Lanchester (une Mk.1a et une Mk.2a) datant de 1930... Vétustes, ces machines tombent très souvent en panne mais pour les Belges, c'est mieux que rien et l'escadron commence son instruction.

Au mois d'octobre, les engins définitivement à bout de souffle sont remplacés par 14 autos blindées Guy Mk.1a armées de deux mitrailleuses Besa de 15 mm et 7,62 mm. Bien qu'étant plus modernes, ces véhicules sont tout aussi fatigués que leurs prédécesseurs, mais leur nombre permet de créer trois pelotons. Ils passeront bientôt au nombre de cinq avec un peloton état-major pour coller au schéma organisationnel de l'Armée britannique. Comme il n'y a qu'un seul escadron au sein du First Belgian Group, celui-ci porte l'insigne tactique de l'escadron A : un triangle équilatéral blanc selon le Lieutenant-Général Dewandre avec à l'intérieur de ce triangle, un chiffre correspondant à la « troop » (peloton en Anglais).

De First Belgian Group, beter bekend als de brigade Piron, werd in Groot Brittannië opgericht als een onafhankelijke eenheid die over haar eigen steuneenheden beschikte. Buiten de drie compagnies fuseliers (infanterie), een batterij artillerie, een brigade trein (transport) en een antitank groep, beschikte de Belgische eenheid nog over een verkenningsskadron, waarvan de origine teruggaat tot februari 1941. Dat jaar werd een klein detachement vrijwilligers naar de 1st Derbyshire Yeomanry gestuurd, een regiment uitgerust met gepantserde voertuigen van de 6th Armoured Brigade om er een opleiding van drie maanden te volgen. Bij hun terugkeer kregen ze een vijftiental manschappen, een vrachtwagen en drie moto's. Ze vormden de kern van het Belgian Armoured Car Squadron ! Op 3 juni 1941 werd kapitein Burggraaf de Walckiers de bevelhebber. De officiële geboorteakte van de eenheid is gedateerd op 12 juni, dag waarop de eenheid met een dertigtal manschappen Tenby verliet voor Great Malvern. In september kreeg de eenheid van de Britten, die zelf over

geen of praktisch geen gepantserde wagens beschikten, drie antieke voertuigen: een Rolls-Royce uit 1920 en twee krakkemikkige Lanchester (een Mk.1a en een Mk.2a) bouwjaar 1930... Deze versleten machines vielen zeer dikwijls in panne, maar voor de Belgen was dat beter dan niks en het eskadron begon aan haar opleiding.

In oktober waren de voertuigen helemaal aan het eind van hun Latijn en werden door 14

pantserwagens Guy Mk.1a vervangen, die uitgerust waren met 15 mm en 7,62 mm Besa mitrailleurs. Hoewel deze moderner waren dan hun voorgangers, hadden deze voertuigen al hun beste dagen gehad. Doch door hun aantal konden drie pelotons gevormd worden. Niet lang daarna waren er vijf met een stafpeloton om de Britse organisatie te volgen. Daar de First Belgian Group slechts één enkel eskadron bezat, droegen ze het insigne van het A eskadron; volgens generaal Dewandre een witte gelijkzijdige driehoek met een cijfer erin, dat met de "troop" (Engels peloton) overeenkwam.



AB Lanchester des Free Belgian en Grande-Bretagne.
AB Lanchester van de Free Belgian in Groot Brittannië.
Coll. asbl/vzw Tank Museum

Le diorama Retour au pays !

Maquette : Staghound Mk.I ou T17E1, RPM 1/72°.

Je désire par ce diorama rendre hommage à ces hommes libres et courageux, qu'ils soient belges, français, hollandais, luxembourgeois ou autres qui ont osé enfreindre les ordres pour rejoindre le phare anglais de la démocratie. Ils croyaient en leur idéal, ils nous ont sauvés des affres du fascisme.

Il y a sur le marché de la petite échelle relativement peu de véhicules pouvant servir à représenter un engin de la Brigade Piron. Dernièrement, RPM a fait un magnifique effort en ce sens en sortant une Staghound Mk.I avec des insignes belges inclus dans la boîte. J'ai donc choisi de représenter ce véhicule à la Libération. Le seul présent dans les rangs était ce véhicule d'un canon factice plus haut.

exemplaire
de la Brigade
radio équipé
dont je parle



La particularité de l'histoire de la Staghound réside dans le fait que le véhicule est de conception entièrement américaine, mais n'a pas été utilisé par l'armée de ce pays. Tous les exemplaires construits ont été réservés aux troupes du Commonwealth et à leurs alliés. C'est un blindé imposant, solidement cuirassé, bien armé d'un canon de 37 mm et de deux mitrailleuses de 7,62 mm. D'un entretien et d'une conduite faciles, son rayon d'action de 700 km lui confère des avantages tactiques indéniables pour les tâches de reconnaissance. La première entrée en scène de l'engin se situe en 1943 sur le front italien. Au point de vue technique, le véhicule possède certaines originalités intéressantes : une transmission hydraulique entièrement automatique et deux moteurs montés côte à côte à l'arrière. Il existe plusieurs déclinaisons de l'engin : une version AA équipée de 2 Browning de 12,7 mm et une version obusier (T17E3) équipée d'un tube de 75 mm mais restée au stade de prototype. Les Britanniques lui ont également adjoint une tourelle de

Diorama Terugkeer naar het vaderland !

Model : Staghound Mk.I of T17E1, RPM 1/72°.

Ik wil met dit diorama hulde brengen aan deze vrije en dappere mannen, of ze nu Belg, Fransman, Hollander, Luxemburger of andere waren, die het aangedurfd hebben het bevel, om het Britse licht van de democratie te vervoegen, op te volgen. Ze geloofden in hun idealen en hebben ons gered van de verschrikkingen van het fascisme.

Wat de kleine schaal betreft zijn er relatief weinig voertuigen op de markt om er één van de Brigade Piron te kunnen bouwen. Onlangs heeft RPM toch een geweldige inspanning gedaan door een Staghound Mk.I uit te brengen, de Belgische kentekens inclus. Ik heb er voor gekozen om dit voertuig tijdens de bevrijding voor te stellen. Het enig exemplaar van dat type in de brigade was het radio voertuig met een fake kanon dat ik hiervoor vermeldde.

Het bijzondere in de historiek van de Staghound is dat dit geheel Amerikaans voertuig nooit door het US leger gebruikt werd. Alle gebouwde exemplaren waren voorbehouden voor de Commonwealth troepen en hun geallieerden. Het is een imposant voertuig met deugdelijke pantsering, goed bewapend met een 37 mm kanon en twee 7,62 mm mitrailleurs, gemakkelijk te besturen en te onderhouden en met zijn radius van 700 km uiterst geschikt voor verkenningstaken. Het verscheen voor het eerst aan het Italiaanse front in 1943. Technisch



STAGHOUND T17E1



TANK MUSEUM

MUSÉE ROYAL DE L'ARMÉE - KONINKLIJK LEGERMUSEUM



MORE ON U.N. SABRES

Dans le KIT 136, je croyais avoir tout trouvé et tout dit en ce qui concerne les F-86 *Sabre* de l'ONU. Je suis allé peut-être un peu vite en besogne car pour une question que je me suis posée en 1975, je trouve encore des éléments de réponse en 2006 ! J'ai éliminé un peu vite l'hypothèse de *Sabre* éthiopiens dans mon article, croyant que seule l'Italie avait mis un flight de cinq *Sabre* à la disposition de l'ONU au Congo. Il y a eu non seulement des F-86F éthiopiens qui participèrent aux opérations de maintien de l'ordre dans notre ancienne colonie, mais aussi des *Sabre* iraniens !

Le détachement éthiopien

Quatre F-86F appartenant au 5th Fighter Sqn de l'Ethiopian Air Force (*) furent déployés au Congo de septembre à décembre 1962 selon une source, ou depuis l'automne 1961 jusqu'à octobre 1962 selon l'autre. Ils devaient renforcer les Saab J-29 suédois déjà basés à Kamina. Peu de choses sont connues quant aux opérations effectuées par les Ethiopiens, ce qui semble indiquer qu'ils furent très peu actifs. Toutefois, il apparaît qu'un des avions fut perdu pour une cause inconnue le 14 octobre 1962, entraînant le retrait des trois autres appareils onze jours plus tard. Ce retrait fut tenu secret par les autorités de l'ONU jusqu'au jour même du départ de la base de Kamina.

Les *Sabre* du Shah

En décembre 1962, les Nations Unies demandèrent au gouvernement iranien de fournir un contingent de chasseurs pour prendre la relève du détachement éthiopien. Le 27 décembre, S.A.I. Mohamed Reza Pahlavi donna son aval à cette mission. Le détachement iranien, placé sous le commandement du Major Amir Kamialipour, était composé de neuf officiers pilotes et de trente-trois techniciens et personnel de soutien. Quatre F-86F-40 du 103th Squadron I.I.A.F. de la base de Vahdati furent convoyés par air dès le 16 janvier 1963. L'itinéraire suivi jusqu'au Congo fut Vahdati (Iran), Dezful (Iran), Téhéran (Iran), Dharan (Arabie Saoudite), Jehda (Arabie Saoudite), Addis-Abeba (Ethiopie), Entebbe (Ouganda) et arrivée à Kamina (Congo) le 19 janvier, plus de 6.300 kilomètres couverts en dix heures de vol. La mission du détachement iranien pris fin le 5 mai 1963 sans autre incident notable qu'un impact de balle dans l'avion du Lt. Alaghband.

Christian Page

(*) Il a été dit que la modernisation et l'entraînement de l'Et.A.F. auraient été faits avec l'aide de volontaires américains, vétérans des « *Tuskegee airmen* ».

In de KIT 136 dacht ik dat alles gevonden en gezegd was wat betreft de F-86 Sabres van de UNO. Ik was waarschijnlijk wat te snel om deze bewering de wereld in te sturen, want zelfs in 2006 vind ik nog antwoorden op een vraag die ik me in 1975 stelde. Ik heb wat té voorbarig de hypothese van de Ethiopische Sabres uit mijn artikel geschrapt, denkende dat enkel Italië een flight van vijf Sabres ter beschikking stelde van de UNO in Kongo. Wat blijkt er nu? Er waren zelfs niet enkel Ethiopische F-86 die deelnamen aan de opdrachten voor ordehandhaving in onze oud-kolonie, maar tevens Iraanse Sabres!

Het Ethiopisch detachement

Vier F-86F van het 5th Fighter Squadron van de Ethiopian Air Force (*) werden in Kongo ontplooid van september tot december 1962 -volgens één bron althans-, of vanaf de herfst 1961 tot oktober 1962 volgens een andere. Deze moesten de Zweedse Saab J-29s aanvullen die al te Kamina opgesteld stonden. Over de uitgevoerde opdrachten van de Ethiopiërs is weinig bekend, wat doet vermoeden dat ze niet erg actief waren. Weliswaar wordt er melding gemaakt dat op 14 oktober 1962 één toestel verloren gaat door een onbekende oorzaak; reden om de overblijvende drie toestellen een dag later terug te roepen. Dit overhaaste vertrek werd echter angstvallig geheim gehouden door de UNO-overheden tot op de dag van de ontruiming van de basis van Kamina.

De Shah's Sabres

In december 1962 vroegen de Verenigde Naties aan de Iraanse regering een contingent jagers te sturen om het Ethiopische detachement af te lossen. Op 27 december gaf Shah Mohamed Reza Pahlavi zijn fiat voor deze missie. Het Iraans detachement, onder bevel van Majoor Amir Kamialipour, bestond uit negen officier-piloten en 33 technici en steunpersoneel. Vier F-86F-40 van het 103rd Squadron IIAF van de basis van Vahdati werden per luchtbrug overgevlogen op 16 januari 1963. Het traject dat tot Kongo gevolgd werd zag er uit als volgt : Vahdati (Iran), Dezful (Iran), Dharan (Saoedi Arabië), Jedda (Saoedi Arabië), Addis Abeba (Ethiopië), Entebbe (Oeganda) en dan aankomst te Kamina (Kongo) op 19 januari, met meer dan 6.300 km gevlogen in 10 uren vlucht. De missie van het Iraans detachement eindigde op 5 mei 1963, met als enig meldenswaardig incident dat het toestel van Lt. Alaghband door een geweerkogel werd geraakt.

Christian Page,
Vert. William Husquet

(*) Er werd beweerd dat de modernisering en training van de Ethiopian AF gebeurde door Amerikaanse vrijwilligers, veteranen van de zgn. « *Tuskegee Airmen* ».

IN CONGO

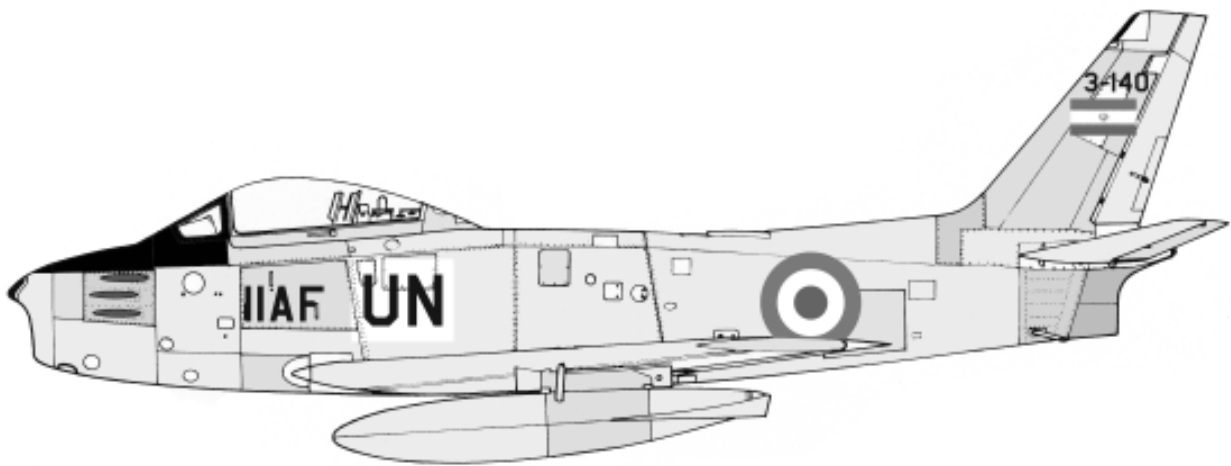
1/72 Artwork by C. Page ©



Canadair Mk.5, Aeronautica Militare Italiana (Cfr Kit 136)

L'appareil est dépourvu de toute marque de nationalité et de toute peinture, à l'exception d'un panneau anti-reflets noir sur le nez probablement peint en usine par Canadair. Le N° de série paraît être peint uniquement sur la dérive. La mention ONU est peinte en grandes lettres noires sur les flancs et vraisemblablement sur l'aile gauche et sous l'aile droite.

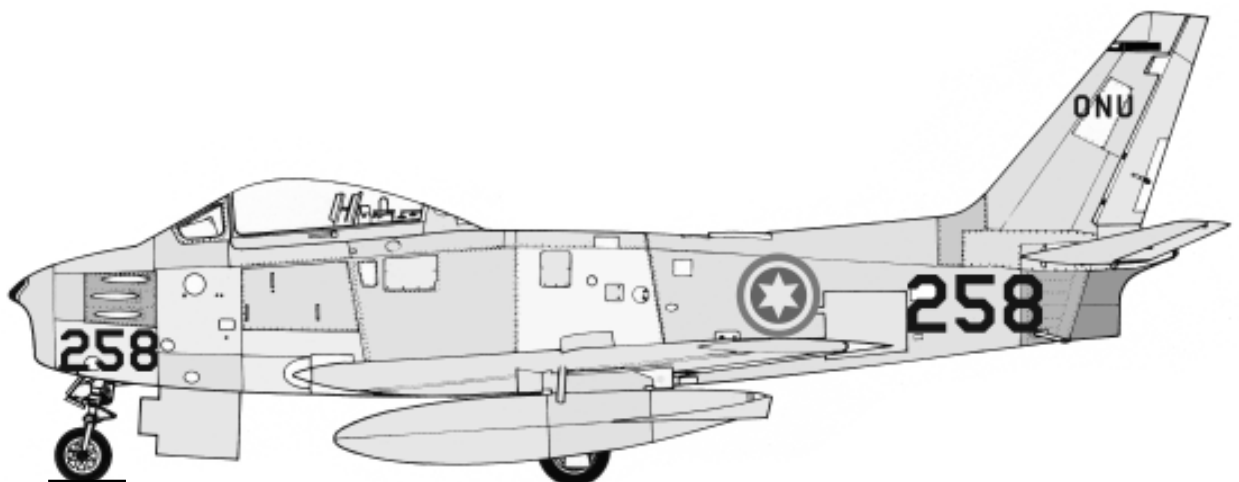
Het toestel is ontdaan van alle nationaliteitskentekens en alle verf, behalve een anti-reflectiepaneel op de neus, waarschijnlijk nog aangebracht in de fabriek van Canadair zelf. Het serienummer blijkt enkel op de staart aangebracht te zijn. De markering UNO is in grote zwarte letters aangebracht op de flanken en zeer waarschijnlijk boven op de linkervleugel en onder de rechtervleugel.



F-86F, 103 Sqn Imperial Iranian Air Force

L'avion est entièrement métal naturel avec un panneau anti-reflets noir sur le nez. Le logo UN est inscrit dans un carré blanc sur les côtés du fuselage et probablement sur et sous les ailes. Les cocardes rouge (au centre), blanc, vert sont placées aux six positions habituelles, le drapeau national vert (au-dessus), blanc, rouge (en-dessous) est peint sur la dérive.

Het toestel is geheel natuurlijk metaal met een antireflectiepaneel op de neus. Het UNO-logo is geplaatst in een wit vierkant op de zijkanten van de romp en waarschijnlijk boven op en onder de vleugels. De nationaliteitskentekens in rood (midden), wit en groen (buitenste cirkel) zijn op de gebruikelijke posities geplaatst; de nationale vlag in groen (onderaan), wit en rood (bovenaan) is op het verticale staartvlak aangebracht.



F-86F, 5th Fighter Sqn Ethiopian Air Force

L'avion est entièrement métal naturel avec les cocardes (vert-jaune-rouge et étoile à six branches jaune sur le rouge au centre) placées aux six positions usuelles. Le logo ONU est peint en relativement petites dimensions sur la dérive.

Dit toestel is geheel natuurlijk metaal met de nationaliteitskentekens (groen-geel-rood en zespuntige gele ster in het midden op het rood) op de zes klassieke plaatsen. Het UNO-logo is in relatief kleine afmetingen op het verticale staartvlak aangebracht.

Spitfire LF 16e

349 (BE) Sqn



© Coll. D. Brackx

Heller 1/72^e

Entrée en matière

Comme cela est souvent le cas lorsqu'on aborde la maquette d'un avion hyper connu, il est tout à fait inutile de revenir ici sur l'histoire du Spitfire en général et de son utilisation par la Belgique en particulier. Je ne vous parlerai donc que de l'avion original qui m'a inspiré cette réalisation.

Les 7 et 8 septembre 1946, soit à peine un mois avant la création officielle de la Force Aérienne, la Ville de Gand organise, en collaboration avec le « Gent Aviation Club », un meeting aérien sur le terrain de Sint-Denijs-Westrem. Ce meeting est le tout premier organisé en Europe depuis la fin des hostilités. Aux côtés de divers types d'appareils présentés par l'U.S. Air Force, la Royal Air Force ou l'Armée de l'Air française, on peut y voir pour la première fois, en provenance directe de Fassberg en Allemagne occupée, les Spitfire Mk 16 des 349 et 350 Squadrons, escadrilles composées de personnel belge, mais faisant toujours partie de la RAF et ce, malgré les cocardes nationales ornant les appareils.

Une décoration particulière

Parmi les Spit de la 349, le public peut admirer deux exemplaires arborant une éblouissante livrée argent. Les deux zincs en question, en l'occurrence le GE-D (TD237) et le GE-G (TE191) ont été ainsi décorés spécialement pour l'occasion. La Ville de Gand ayant accepté de parrainer officiellement la 349, le Spit GE-G est baptisé « STAD GENT ». Cette inscription, de couleur noire, est appliquée à mi-hauteur du flanc gauche du capot moteur, à l'aplomb du

Ter inleiding

Het is vaak nutteloos, wanneer we een schaalmodel aanvatten van een hyper bekend vliegtuig zoals de Spitfire, van een overzicht te geven van zijn historiek in het algemeen en zijn inzet in de Belgische Luchtmacht in het bijzonder. Ik ga het dus alleen maar hebben over het originele vliegtuig dat mij geïnspireerd heeft om dit model te bouwen.

Op 7 en 8 september 1946, slechts een maand voor de officiële oprichting van de Luchtmacht, organiseert de stad Gent, in samenwerking met de « Gent Aviation Club », een vliegmeeting op het terrein van Sint-Denijs-Westrem. Deze meeting is de eerste die in Europa wordt georganiseerd sinds het einde van de oorlog. Naast de diverse vliegtuigtypes



van de U.S. Air Force, de Royal Air Force en de Franse Armée de l'Air, kan men ook voor de eerste keer de Spitfires Mk.16 zien van de 349 en 350 Squadrons, die rechtstreeks toekomen vanuit Fassberg in bezet Duitsland. Deze smaldelen bestaan uit Belgisch personeel maar maken nog deel uit van de RAF, hoewel de vliegtuigen reeds de nationale kokardes dragen.

Een speciale versiering

Tussen de Spits van het 349 kan het publiek twee exemplaren bewonderen die een schitterende zilveren beschildering dragen. Deze twee zijn de GE-D (TD237) en de GE-G (TE191) en werden speciaal versierd voor deze gelegenheid. De stad Gent had officieel het peterschap aanvaard van het 349 en daarom werd de Spit GE-G als « STAD GENT »

C'EST PRES DE CHEZ NOUS...

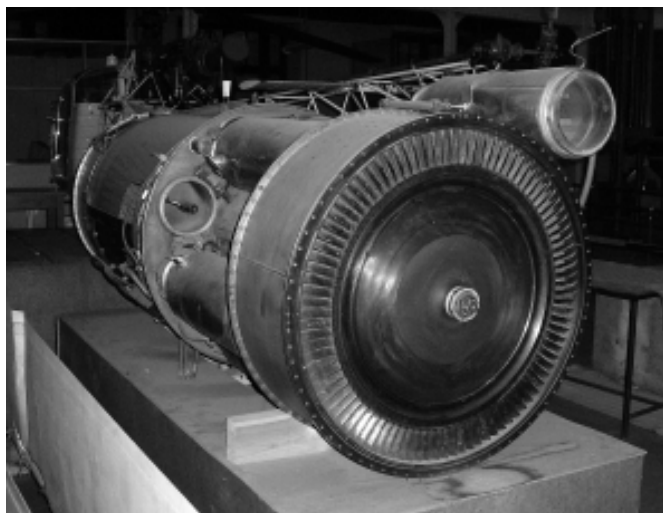
HET IS VLAKBIJ...

Une autre petite curiosité à Charleroi est le « musée » de l'Université du Travail (U.T.). L'endroit recèle de pièces de différents avions, pièces reçues de l'ancienne Gendarmerie, de la Composante Air (Force Aérienne belge pour les anciens, ndlr), du civil et ce depuis pas mal d'années. Le musée peut être visité lors du « portes-ouvertes » de l'école, généralement dans le courant du mois de mars.

Voici en détail ce qui s'y trouve :

- 1 moteur Gnome rotatif de 1909 ;
- 1 moteur à réaction RR FN Derwent de Meteor ;
- 1 moteur à réaction Allison de F-84G Thunderjet ;
- 1 moteur de Fouga Magister ;
- 1 mini hélicoptère ;
- 2 ailes de Siai Marchetti SF-206M ;
- 1 train complet de F-16 ;
- 2 tronçons arrière de F-16 (ex-pakistanaï) ;
- 1 bec de bord d'attaque d'Airbus A-320 ;
- 1 Alouette II G-92 de la Gendarmerie.

Patrice Dechamps

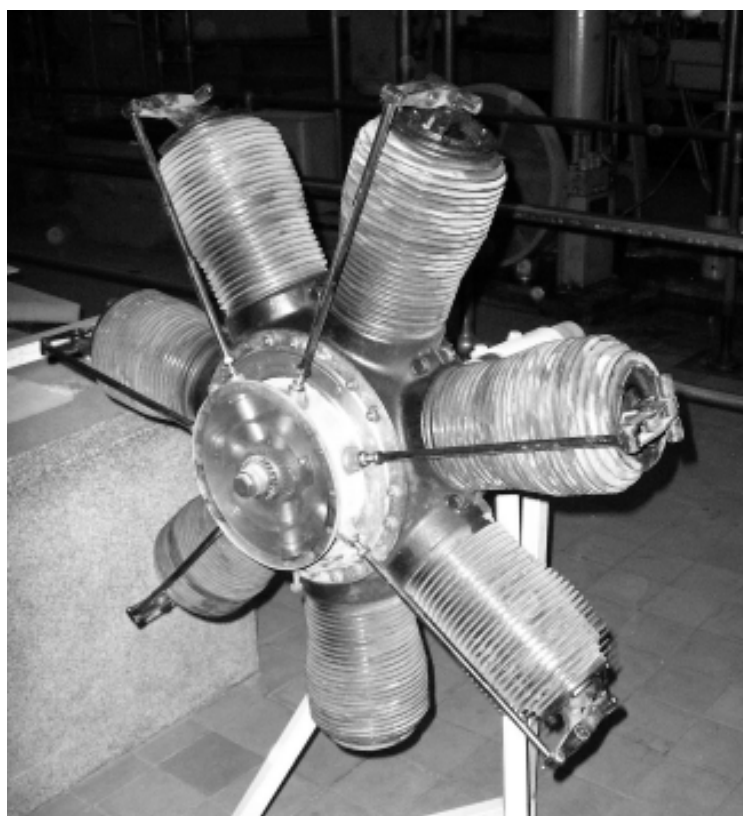


Een andere curiositeit in Charleroi is het « museum » van de arbeidsuniversiteit (U.T. of Université du Travail). Die plaats herbergt diverse stukken van vliegtuigen die een gift zijn van de voormalige Rijkswacht, de Luchtcomponent, het burgermidden en dat sinds ettelijke jaren. Het museum kan bezocht worden tijdens de open deurdagen van de school, meestal in de loop van de maand maart.

Dit zijn de dingen die je er vindt:

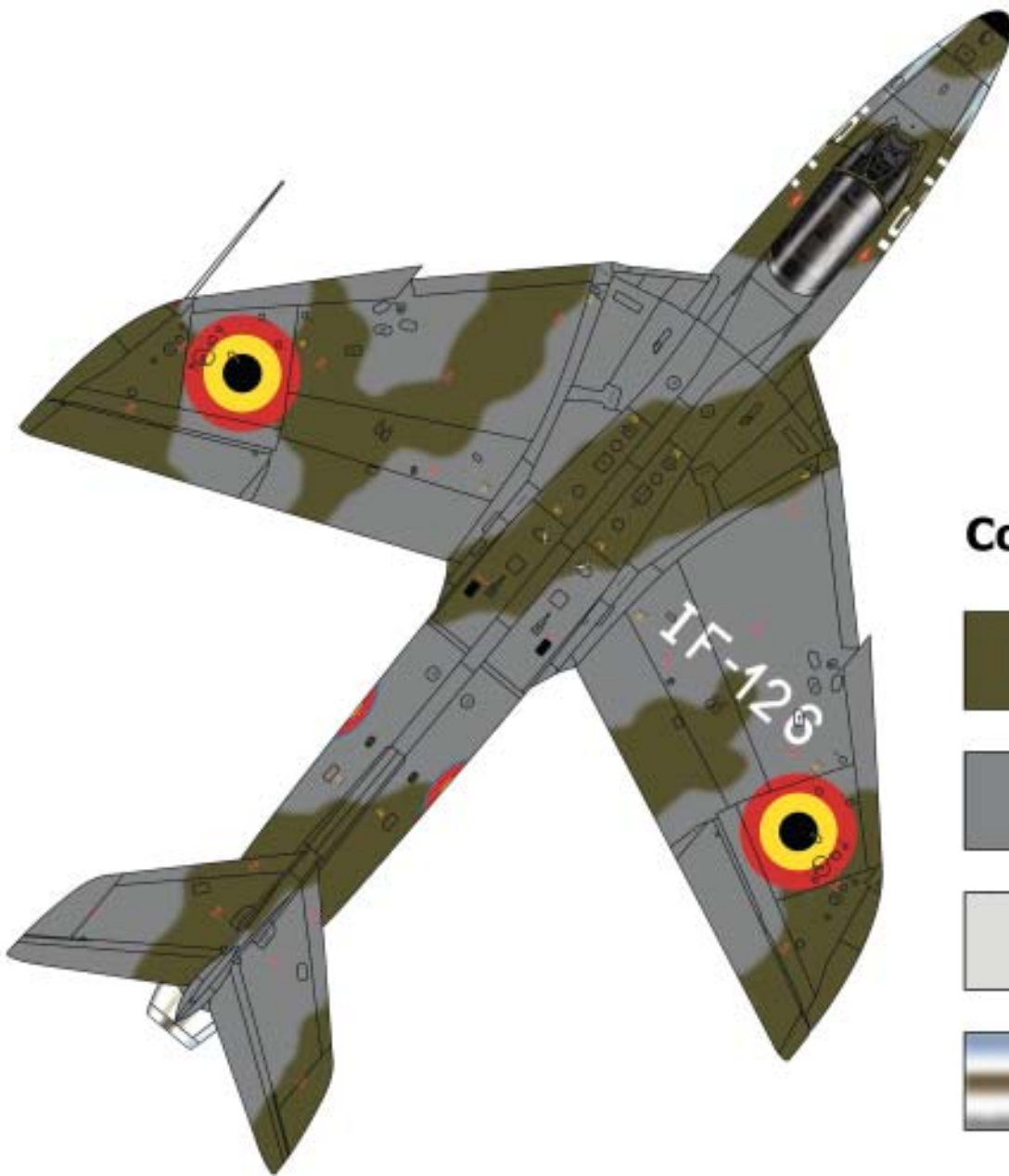
- 1 Gnome-rotatiemotor uit 1909;
- 1 RR FN Derwent-motor van een Meteor;
- 1 Allison-motor van een F84G;
- 1 Fouga-motor;
- 1 minihelikopter;
- 2 vleugels van een Siai Marchetti SF 206 M;
- 1 compleet F-16-landingsgestel;
- 2 achterste rompstukken van een F-16 (ex-Pakistanees);
- 1 vleugelneus van een Airbus A320;
- 1 Alouette II G-92 van de Rijkswacht.

Patrice Dechamps
Vert. Bill Tersago



HAWKER HUNTER F.Mk.6

9th Wing - 22nd Sqn
Bierset AB, 1957 - 1959



Colour Key

	RAF Dark Green
	RAF Dark Sea Grey
	Silver Doped
	Burnt Metal (exhaust)



Line drawings : DACO
Artwork : Bob BLOK

Scale : 1/72