

KIT

144

4/2006

PUBLICATION TRIMESTRIELLE
DRIEMAANDELIJKE UITGAVE



INTERNATIONAL PLASTIC MODELLERS' SOCIETY

- **Diorama "Crash au Tibet" 1/72e**
 - **Mosquito NF.30 - 10 Sqn 1/72e**
 - **Sturmgeschütz IV 1/72e**
 - **Renault Fire Truck 1/24e**
 - **On the Web...**
 - **Minitrip 2007**
 - **Reviews**

Walk Around:

- **Renault Fire Truck**
- **Mosquito NF.30**

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

Dans ce numéro...

In dit nummer...



6



20



II



26



5I



30



36



28



46

CONSEIL D'ADMINISTRATION BEHEERRAAD

Président National - Nationaal Voorzitter

Didier WAELKENS
Esdoornlaan 33
1850 GRIMBERGEN
Tel: 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.net

Rédacteur en Chef KIT a.i.

Hoofdredacteur KIT a.i.

Layout & Design a.i.

Didier WAELKENS

Artwork

Robert BLOCK

Make & Take

Marc DEBOECK

Tel: 02/253.18.52.

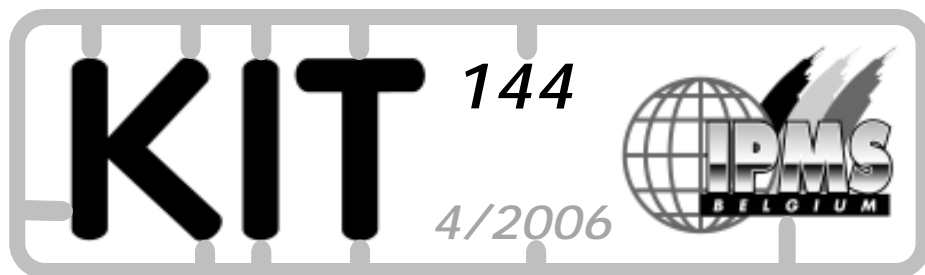
E-mail: marc_deboeck@skynet.be

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 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 Sturmggeschütz 1/72e (Part 2), *Rob HAELTERMAN*
- 11 Dio "Crash au Tibet" 1/72e, *Joël VANDERHAEGHEN*
- 20 Renault "Tankwagen" 1/24e, *Lieven BORREMANS*
- 26 Walk Around: Renault "Citerne", *Didier WAELKENS*
- 30 Mosquito NF.30, 10 Sqn, 1/72e, *Manu FILLEE*
- 36 Walk Around: Mosquito NF.30, *Didier WAELKENS*
- 44 Help
- 45 On the Web..., *Etienne DUFEBVRE*
- 46 Minitrip 2007 : Beaune, *Joël VANDERHAEGHEN*
- 51 Back on display: Nieuport 23, *David PIRON*
- 52 Agenda
- 54 Bibliokit

Reviews : p. 17-19, 54

Parution - Uitgave
KIT 145
Avr - Apr 2007

COTISATION / LIDGELD / MEMBERSHIP FEE 2007

+ 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 1780
www.hayez.be

Sturmgeschütz IV

“Extreme Makeover”

La première partie de cet article est parue dans KIT 143.

Les Schürzen et garde-boue

Ah, ces fameux Schürzen...

Ceux du kit sont trop épais mais autrement corrects. Si vous décidez d'en installer, il vaut mieux opter pour les pièces photodécoupées d'Extratech. Ceux du kit ont rejoint la boîte à broil. Les structures destinées à les fixer à la caisse représentent un véritable exploit à réaliser si vous décidez d'utiliser les pièces Extratech car chaque structure est composée de trois pièces qui doivent être soigneusement pliées et collées. Le rail denté est également d'Extratech mais est vraiment mal fichu; son pliage dépasse mes capacités mentales (il faut pour ce faire pouvoir penser en 3D...). J'ai finalement décidé d'utiliser les pièces plus solides de Matchbox après avoir affiné les dents. Attention : le plan a inversé les n° 36 & 37. Tout à fait à l'avant des rails, il faut ajouter un tenon vertical (photo 17 sans le tenon, photo 18 avec le tenon).

Des petits crochets en photodécoupe seront ajoutés aux garde-boue. Ces garde-boue seront affinés sur les bords (là où c'est le plus visible). Pour ceux qui le désirent, il existe des garde-



© D. Waelkens

Het eerste deel van dit artikel is in KIT 143 verschenen.

De Schürzen en spatborden

Ja... de fameuze Schürzen....

De Schürzen uit de kit zijn te dik, maar zijn anders wel correct. Indien U uiteindelijk beslist ze te plaatsen, vervangt U ze best door de geëtste onderdelen van Extratech. Ik plaatste ze mooi in mijn broldoos. De frames om ze aan de romp te bevestigen zijn een heus huzarenstukje indien U beslist de Extratech onderdelen te gebruiken, want elk frame bestaat uit drie delen die zorgvuldig gevouwen en geplakt moeten worden. De getande rail wordt ook door Extratech geleverd, maar is erg krakkemikkig, en het plooiën ervan gaat mijn geestelijk vermogen te boven. (Je moet daarvoor blijkbaar in 3D kunnen denken...). Uiteindelijk werd toch besloten om de stevigere stukken van Matchbox te gebruiken nadat de tanden wat werden verdund..

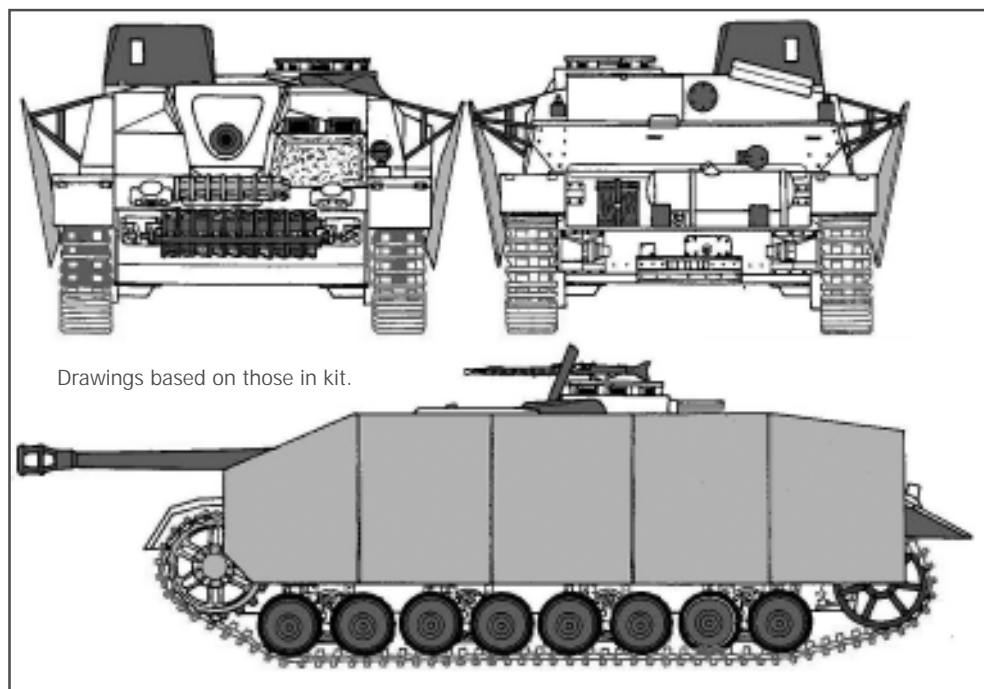
Let wel op: het bouwplan heeft de nummers 36 & 37 omgewisseld. Helemaal vooraan dient een kleine verticale pen bijgevoegd te worden op de rails (foto 17 maar dan nog zonder die pen, foto 18 met pen).

Aan de spatborden komen nog kleine haakjes in photo-etch. De spatborden werden verder aan de uiteinden (waar het het meeste opvalt) verdund. Indien U dat zou willen, bestaan er photo-etch onderdelen om ze volledig te vervangen.

Opmerking : De Schürzen kunnen in werkelijkheid in twee posities

Le gris indique les erreurs ou ce qui a été enlevé/remplacé sur la maquette.

Grijs toont wat fout is of wat weggelaten/vervangen werd op het model.



Drawings based on those in kit.

L'idée

Après avoir visité l'exposition "Art du Tibet" qui se tenait aux Musées Royaux d'Art et d'Histoire, au Cinquantenaire, je suis rentré chez moi avec un souvenir de jeunesse en tête. Je me rappelle de l'époque où je lisais les aventures de Tintin au Tibet. L'épisode où Tintin et ses compagnons partaient à la recherche de son ami Tchang perdu dans les montagnes de l'Himalaya suite au crash de son avion m'avait particulièrement ému.

De idee

Na een bezoek aan de tentoonstelling "Kunst in Tibet" die plaats had in het Koninklijk Museum voor Kunst en Geschiedenis, ben ik naar huis gegaan met in mijn hoofd een jeugdherinnering. Ik denk nog aan de tijd toen ik de avonturen van Kuifje in Tibet las. Ik was bijzonder ontroerd door de episode waarin Kuifje en zijn gezellen op zoek gingen naar zijn vriend Tchang, die verloren was in de bergen van de Himalaya na de crash van zijn vliegtuig.

CRASH AU TIBET



© Hergé/Moulinart 2007

La scène de l'avion au milieu des montagnes me donna l'idée de réaliser un diorama. Je me suis immédiatement mis à la recherche de documents concernant cette période précise des aventures de Tintin. Grâce à l'internet, j'ai obtenu rapidement les renseignements. Hergé a réalisé l'album en 1960. L'avion est un DC-3 de la compagnie Air India. Je dispose de la vignette illustrant exactement la scène⁽¹⁾ (reproduite ci-dessus, ndlr).

La maquette que j'ai choisie est celle d'un DC-3 à l'échelle 1/72e de la marque ESCI avec les décorations civiles (russe et américaine). Les autres modèles sont souvent des répliques militaires avec des banquettes linéaires pour des parachutistes et non des fauteuils prévus dans les avions de ligne. Il y a quelques années, j'avais déjà commencé la maquette d'ESCI, sans l'achever. L'idée d'aujourd'hui devient donc un excellent prétexte pour la terminer.

La transformation

Ma maquette était déjà assemblée. J'ai donc scié le fuselage à l'endroit où celui-ci s'est brisé. Je me réfère évidemment au dessin d'Hergé. Ensuite, je découpe dans le plancher de l'habitacle un bloc de deux sièges que je placerai sur le lieu de l'accident, dans la neige.

De scène van het vliegtuig temidden van de bergen gaf mij de idee om een diorama te verwezenlijken. Ik ben onmiddellijk op zoek gegaan naar documenten over de precieze periode van de avonturen van

Kuifje. Dank zij internet heb ik die inlichtingen vlug gevonden. Hergé heeft het album gerealiseerd in 1960. Het vliegtuig is een DC-3 van de





© D. Waelkens

Citerne Renault Tankwagen Heller 1/24e

Dans KIT 141, nous avons construit une autopompe lourde Mercedes. Comme second modèle, nous choisirons un camion citerne d'une contenance de 8000 litres d'eau ; pour suivre plus tard peut-être avec d'autres véhicules d'intervention. Nous construirons le châssis plus ou moins selon le plan et nous bricolerons nous-mêmes la citerne et l'armoire à pompe. Après la peinture et la pose des décals, nous devrions obtenir un véhicule raisonnablement original.

Un peu d'histoire pour commencer...

L'Histoire... Bah ! La plupart du temps, c'est plutôt rébarbatif... mais peut-être y a-t-il encore moyen d'apprendre agréablement.

La lutte contre l'incendie est une compétence communale. Autrefois, c'étaient surtout les villes qui investissaient dans le service de pompiers et qui établissaient les règles en matière de prévention. Un incendie pouvait alors facilement détruire tout un quartier! Il manquait quand même un commandement commun et une uniformisation du matériel. Certains corps ne pouvaient travailler ensemble, tout simplement parce que leurs lances d'incendie ne s'adaptait pas entre elles !

1967 fut une année catastrophique : le grand magasin bruxellois « A l'Innovation » s'embrasa, un ouragan ravagea Oostmalle et un camion explosa à Martelange. Les dégâts matériels furent énormes et le nombre de victimes impressionnant. Une profonde réorganisation des services de secours était urgente. L'organisation, la formation, l'inspection, la prévention, le financement et le matériel sont dorénavant déterminés par arrêté royal. Ensuite, un plan ambitieux est mis sur pied afin de moderniser et uniformiser le matériel, communément connu sous le vocable « matériel normalisé ».

Les premiers furent les diverses autopompes, suivirent ensuite les camions-échelles et élévateurs, les véhicules de désincarcération et de commandement et enfin les camions-citernes. Fire Technics (ex Rosenbauer) à Ostende construisit des camions-citernes de 8000 litres sur base de châssis Renault ou Saviem. Il y eut plusieurs séries de la version Renault, qui n'étaient pas très différentes l'une de l'autre et furent livrées en grand nombre aux divers corps dans tout le pays. Etant donné que ces véhicules sont en (bon et loyal) service depuis plus de 20 ans, il ne reste plus grand-chose de l'uniformité originale, suite aux nombreuses adaptations et nouvelles décorations.

Et maintenant, au boulot !

In KIT 141 hebben wij een zware autopomp Mercedes gebouwd. Als tweede model nemen we een tankwagen met een inhoud van 8000 liter water; later volgen wellicht nog andere interventievoertuigen. Bij dit model bouwen we het onderstel grotendeels zoals het plan voorstelt; de tank en de pompkast knutselen we zelf in elkaar. Na het schilderen en plaatsen van decals voegen we alles samen en bekomen een redelijk uniek voertuig.

Om te beginnen, een beetje geschiedenis...

Geschiedenis... Bah ! Meestal een saaie boel. Maar misschien toch leuk om weten.

Brandbestrijding behoort tot de gemeentelijke bevoegdheid. In vroegere tijden waren het vooral de steden die investeerden in een brandweerdienst en brandvoorkomingsmaatregelen oplegden. Een brand legde toen makkelijk een hele stadswijk plat ! Toch ontbrak een samenhangend beleid en een uniformiteit tussen het materieel. Sommige korpsen konden niet met elkaar samenwerken omdat de koppelingen van hun brandslangen niet op elkaar pasten !

1967 was een rampjaar : het grootwarenhuis "A l'Innovation" te Brussel brandt uit, een orkaan raast over Oostmalle en in Martelange ontploft een tankwagen. De materiële schade is gigantisch, het dodental huiveringwekkend. Een grondige reorganisatie van de hulpdiensten dringt zich op. Voortaan worden organisatie, opleiding, inspectie, preventie, financiering en materieel bij K.B. vastgelegd. Er wordt een ambitieus plan opgezet om het wagenpark



© Lieven Borremans

Renault "Tankwagen"



Walk Around



Toutes les photos
Alle foto's
© D. Waelkens



La rédaction
tient à remer-
cier très sincè-
rement le Com-
mandant et le
Personnel de la
caserne des
pompiers
de Willebroek
pour l'aide ap-
portée lors des
prises de vue
de ce Walk
Around.



NF.30 ... Pas banal ... Série 10 Sqn

Banal ?

*Qu'y a-t-il de plus désagréable et de plus banal que de se retrouver à une expo ou un concours avec la même maquette banale que son voisin de table ? Alors comment sortir des sentiers battus, dénicher l'avion rare, construire la maquette originale et authentique ? Il vous faudra, chose difficile, trouver la photo unique ou disposer plus simplement d'un livre original et novateur comme « **BLu Crash Archief** » 1945-1965 de l'inépuisable Daniel Brackx chez Flash Luchtvaart Winkel (Zeelsterstraat 177 à NL-5652 EG Eindhoven) ou dans toute bonne librairie !*

NF.30 ... Niet banaal ... Reeks 10 Sqn

Banaal ?

*Is er iets vervelender en banaler dan een tentoonstelling of wedstrijd waarbij men dezelfde banale kit heeft als de collega van de naburige tafel ? Hoe moeten we dan de gebaande paden verlaten, het zeldzame vliegtuig opsporen en het originele en authentieke model bouwen ? Daarvoor moet je, en dat is zeer moeilijk, de unieke foto vinden of eenvoudigweg beschikken over een origineel en baanbrekend boek zoals « **BLu Crash Archief** » 1945-1965 van de onvermoeibare Daniel Brackx bij Flash Luchtvaart Winkel (Zeelsterstraat 177 te NL-5652 EG Eindhoven) of in elke goede boekhandel !*



Mosquito NF.30

Tamiya & HI-Tech 1/72e

© D. Waelkens

Un Mossie pas banal

Après avoir réalisé il y a ... années le Mosquito NF.30 de Matchbox dans sa version banale MB18, code ND⊙I, reconnaissons-le, seule possibilité à l'époque, ce livre allait enfin me permettre de réaliser simultanément un autre rêve : construire le superbe Mossie de TAMIYA au 1/72e (War Bird n° 65 Mosquito NF XIII/XVII) à modifier en NF.30 grâce aux RR Merlin 76 à compresseurs à deux étages fournis par HI-TECH (Réf 72514) ou mieux par PAVLA (Réf U72-62).

Je me suis donc arrêté longuement à la page 15 de « **BLu Crash Archief** » où l'on peut voir, admirer même le Mosquito NF.30 MB14 codé ND⊙A de la 10e Escadrille, posé sur le ventre à Beauvechain le 07 août 1950. Et que fait-il couché ainsi ? Il est victime simplement de l'éclatement d'un pneu à 11h57, éclatement qui a provoqué l'affaissement et l'arrachage des deux jambes de train lors du test de roulement réglementaire à

Een niet banale Mossie

Enkele jaren geleden had ik de Mosquito NF.30 van Matchbox gebouwd in zijn banale versie MB18, code ND⊙I, en we moeten toegeven dat het de enige mogelijkheid was op dat ogenblik. Dit boek ging me eindelijk toelaten om tezelfdertijd een andere droom te realiseren : de prachtige Mossie van TAMIYA bouwen op 1/72e (War Bird n° 65 Mosquito NF XIII/XVII) en te ombouwen in een NF.30 dank zij de RR Merlin 76 met tweevoudige compressors geleverd door HI-TECH (Ref 72514) of beter nog door PAVLA (Ref U72-62).

Ik heb dan lang stil gestaan bij pagina 15 van « **BLu Crash Archief** » waar we zelfs de Mosquito NF.30 MB14 kunnen bewonderen met de code ND⊙A van het 10e Smaldeel, die op de buik geland is in Beauvechain op 07 augustus 1950. Wat doet hij daar ? Hij is gewoon het slachtoffer geworden van een gesprongen band om 11u57, waardoor de twee benen van het

D.H. MOSQUITO NF.30

BRUSSELS AIR MUSEUM

Toutes les photos / Alle foto's © D. Waelkens

Walk Around



COCKPIT
Works in Progress !



On the Web...

Un site intéressant à découvrir :

Een interessante site om te ontdekken :

<http://www.cegesoma.be/>

Ce site est mis en ligne par le CEGES-SOMA (Centre d'Etudes et de Documentation Guerre et Sociétés contemporaines) et, en plus de documents divers, vidéos, affiches et autres archives, il regorge de milliers et de milliers de photos !

Cela ressemble à la photothèque d'un grand journal et couvre une gamme de sujets si vaste qu'il est impossible de vous la décrire ici. Le tout est classé par ordre alphabétique et l'exploration de la lettre « A » vous demandera déjà quelques heures de « surf » !

Sachez cependant que certains sujets se retrouvent dans plusieurs rubriques. Par exemple, vous pouvez trouver des photos d'avions en "A" comme "aviation" ou en "C" dans les "collections", mais aussi en "L" comme "luchtvaart" ou "V" comme "vliegtuigen" pour nos amis néerlandophones.

La plupart des documents datent des années 30 et 40, comme l'explique cette phrase du site : **Environ 155.000 photos (Belgique avant et pendant la Seconde Guerre mondiale, France avant et pendant la Seconde Guerre mondiale, Allemagne avant la Seconde Guerre mondiale, Espagne, Portugal, Europe de l'Est, Danemark, Finlande et Suède, Pays-Bas, Guerre de Corée, Congo (en cours), personnalités du journal *Het Volk*) peuvent déjà être visionnées en ligne.**

Le site s'ouvre par défaut en langue anglaise mais vous pouvez opter pour le français ou le néerlandais. Pour trouver la photothèque : dans les onglets à gauche, cliquez sur « Catalogue gén. », puis sur le titre de page « Catalogue du CEGES ». Cliquez sur le lien « Photothèque », puis plus bas dans la page, sur « listes alphabétiques ».

Bon surf !

Etienne DUFEBVRE
IPMS Charleroi

Deze site wordt door SOMA-CEGES (Studie- en Documentatiecentrum Oorlog en Hedendaagse Maatschappij) on-line gezet. Naast verschillende documenten, video's, aanplakbiljetten en andere archieven, bevat hij duizenden foto's!

Dat lijkt op de fototheek van een grote krant, ze behandelt zo een uitgebreide reeks van onderwerpen, dat het onmogelijk is om je alles hier te beschrijven. Het geheel wordt in alfabetische volgorde ingedeeld en de verkenning van de letter A zal je al een paar uur surfen vergen!

Je moet weten dat bepaalde onderwerpen zich in verschillende rubrieken bevinden. Zo kan je bijvoorbeeld foto's van vliegtuigen onder L van "luchtvaart" of V van "verzamelingen" vinden maar ook onder A als "aviation" of C als "collections" voor onze Franstalige vrienden.

Het merendeel van de documenten stamt uit de jaren 30 en 40, zoals het de site uitlegt : **ca. 155.000 foto's (België vóór en tijdens de Tweede Wereldoorlog en Frankrijk vóór en tijdens de Tweede Wereldoorlog, Duitsland vóór de Tweede Wereldoorlog, Spanje, Portugal, Oost-Europa, Denemarken, Finland, Zweden, Nederland, Koreaoorlog, Kongo (lopend), personiteiten uit het fotoarchief van *Het Volk*) kunnen on-line worden bekeken.**

De site opent automatisch in het Engels maar je kan voor Frans of Nederlands kiezen. Om de fototheek te vinden: in de tabs aan de linkerkant klik je op "Databanken", dan op de titel "Catalogus van het SOMA". Klik op de link "Fototheek", en vervolgens lager in de tekst, op "alfabetische lijsten".

Veel surfplezier!

Etienne DUFEBVRE (IPMS Charleroi)
Vert. W. Tersago

Photo n° 81871 : 1st Belgian Armoured Car Rgt. Manoeuvres des Ardennes (avril 1945). H. Laloup et Vanderheyden en Daimler.



© CEGES/SOMA 2007

Minitrip à/naar Beaune (FR)

Lors du retour de l'IPMS Brussels en visite à l'exposition d'Hyères fin octobre dernier, quelques membres ont rejoint la Belgique en faisant une halte à Beaune le lundi après-midi et une visite du château de Savigny-lès-Beaune le lendemain matin.

BEAUNE

La découverte de Beaune et de ses monuments reste un véritable plaisir tant le caractère des lieux que la finesse de sa gastronomie ont un réel charme. L'Hôtel-Dieu des Hospices de Beaune est à visiter absolument. On ne manquera pas de penser au film "La Grande Vadrouille" avec les inoubliables dialogues de "Big Moustache" et de la "Mère Supérieure". La visite dure environ une heure et revient à 6 Eur par personne. Il est possible de visiter davantage moyennant un forfait plus élevé.

Située au cœur de la Bourgogne, pays de vins et de traditions, la ville de Beaune propose d'enrichir nos plaisirs de la bouche avec un détour dans les caves à vins et les restaurants-célliers typiques. Les ruelles commerçantes très fleuries assurent une balade en toute décontraction. Les hôtels ne sont pas en reste. A l'intérieur de l'enceinte de la vieille

Tijdens de terugkeer van IPMS Brussels na een bezoek aan de tentoonstelling van Hyères einde oktober laatstleden hebben sommige leden een omweg gemaakt naar Beaune op maandag namiddag en hebben 's anderendaags een bezoek gebracht aan het kasteel van Savigny-lès-Beaune.

BEAUNE

De ontdekking van Beaune en haar monumenten is een echt plezier zowel omwille van de echte charme van het karakter van het stadje als de finesse van haar gastronomie. Het "Hôtel-Dieu" van de Hospices de Beaune is absoluut een bezoek waard. We moeten zeer zeker denken aan de film "La Grande Vadrouille" met de onvergetelijke dialogen van "Big Moustache" en van "Mère Supérieure". Het bezoek duurt ongeveer een uur en kost 6 Euro per persoon. Het is mogelijk om meer te bezoeken tegen een hoger forfait.

De stad Beaune is gelegen in het hart van de Bourgogne, een land van wijn en tradities en lokt ons om de geneugten van onze smaakpapillen te stimuleren in de wijnkelders en de typische wijnrestaurants. De bloemrijke steegjes nodigen uit tot een relaxerende wandeling. De hotels doen hetzelfde. De charme-hotels zijn talrijk binnen de wallen van de stad. Het is in één van deze hotels, het Hotel Central op 100 m. van het Hôtel-Dieu, waar wij onze intrek hebben genomen. Genieten van een aangenaam kader in het hart van Beaune kost U ongeveer 70 Euro per persoon per nacht. De hotelketens (Ibis, Mercure, Novotel, EtapHotel, enz.), buiten de stad op de route nationale zijn soms financieel interessanter (vanaf 30 Euro per nacht) maar zijn zeker minder pittoresk.

KASTEEL VAN SAVIGNY-LES-BEAUNE

Gelegen op enkele kilometers van Beaune biedt het kasteel van Savigny-lès-Beaune verschillende te bezoeken musea in het grote domein van het kasteel. Er is een verzameling van meer dan 70 straalvliegtuigen die gerestaureerd worden. Oude auto's, moto's, fietsen, landbouwtractoren en meer dan 2.200 schaalmodellen in plastic vullen de verschillende tentoonstellingszalen van het kasteel. Drie uren bezoek voor 8 Euro per persoon (het is mogelijk om het kasteel te verlaten onder de middaguren en om 's namiddags terug te keren om het bezoek verder te zetten, mits voorlegging van het toegangsbewijs). Weggaan is niet mogelijk zonder het traditionele proefbezoek aan de kelders van het kasteel.



ville, les hôtels de charme sont nombreux. C'est l'un de ces hôtels, l'Hôtel Central à 100 m. de l'Hôtel-Dieu, qui nous a accueillis. Profiter d'un cadre agréable au cœur de Beaune vous coûtera environ 70 Eur par personne pour la nuit. Les chaînes hôtelières (Ibis, Mercure, Novotel, EtapHotel, etc.), à l'extérieur de la ville sur la route nationale, sont parfois plus attractives financièrement (à partir de 30 Eur la nuit), mais certainement moins pittoresques.

CHÂTEAU DE SAVIGNY-LES-BEAUNE

Situé à quelques kilomètres de Beaune, le château de Savigny-lès-Beaune offre la visite de plusieurs musées établis dans le grand domaine du château. Nous pouvons y découvrir la collection de plus 70 avions à réaction en cours de restauration. Des voitures anciennes, des motocyclettes, des vélos, des tracteurs agricoles et plus de 2.200 maquettes en plastique complètent les différentes salles d'exposition du château : trois heures de visite pour 8 Eur par personne (possibilité de quitter le château sur le temps de midi et de revenir l'après-midi terminer la visite sur présentation de son ticket d'entrée). Nous ne pouvons pas quitter les lieux sans passer par la traditionnelle dégustation des vins du château.

Informations pratiques

Beaune et Savigny-lès-Beaune se situent peu après Dijon, sur l'autoroute du Soleil (A37) quand nous descendons vers le sud. Il y a un seul péage. C'est un minitrip qui vaut la peine d'être envisagé. Il s'adresse à tous, maquetistes, épouses et enfants. Chacun appréciera d'autant mieux les différentes facettes de ce dépaysement que les visites et balades peuvent être réalisées à l'allure de chacun, pas de visite au pas de charge donc !

La meilleure période pour envisager cette excursion de deux jours serait la mi-septembre (durant les vendanges) : départ le samedi vers 6 h du matin de Bruxelles. Pick-up possible à Wavre, Namur et



BACK ON DISPLAY :

NIEUPOORT 23

BRUSSELS AIR MUSEUM



© Christian Van Caenegem

Un peu d'histoire

Livré aux escadrilles françaises dès mai 1916, le Nieuport XXIII arrivera dans les escadrilles belges vers le mois de juin 1917 et mènera de nombreuses missions de guerre jusqu'en 1918. Etant alors surclassé et remplacé par le Hanriot-Dupont HD1, il sera retiré du front, désarmé et continuera à voler à l'arrière comme avion d'entraînement « avancé ».

Probablement reconstitué à partir de plusieurs avions, l'exemplaire du musée est le dernier authentique Ni.23 encore visible au monde (numéro de série (s/n) N5024). Il fut livré au Musée de l'Armée, alors situé à l'Abbaye de la Cambre, en mai 1920. Plus tard, il sera visible pendant de nombreuses années suspendu dans la Halle Bordiau avant de rejoindre le Grand Hall de la Section Air & Espace en 1970.

Restaurations

Le N5024 reçut une première restauration partielle en 1972. Ce rajeunissement concernait principalement son entollage et fut mené par trois techniciens de la Force Aérienne.

C'est au début des années 80 que Christian Vandebroucke entreprend une restauration en profondeur. Il complètera la remise en état de la structure de fuselage, le reconditionnement du moteur rotatif qu'il fera tourner au banc, ainsi que de diverses autres pièces telles qu'un aileron, l'hélice ou la structure porte-accessoires du poste de pilotage.

Les travaux, interrompus vers 1986 pour raisons de santé, reprennent en 1998 avec l'arrivée au Musée de l'Adjt Jan Van der Elst et de Pierre Sanglier suppléés dès 2000 par le 1Sgt David Piron et Jean Choffray. L'équipe sera complétée en 2004 par l'arrivée de René Jouret et Pascal Giltay.

Pratiquement complet, notre vénérable ancêtre a rejoint sa place de présentation le 23 novembre 2006 lors de la dernière nocturne de l'année au Musée de l'Armée.

La rédaction remercie David Piron pour les informations fournies.

Cette nouvelle perle rare au Musée de l'Air est visible sur la galerie à côté du Hanriot-Dupont et sera sans nul doute une source d'inspiration pour nous



© D. Waelkens

maquettistes. Ce ne sont en effet pas les belles maquettes de Nieuport 17 ou 23 qui manquent ; on pensera ici e.a. aux productions disponibles ou annoncées d'Eduard aussi bien au 1/72^e qu'au 1/48^e...

Een beetje geschiedenis

De Nieuport XXIII wordt vanaf mei 1916 aan de Franse smaldelen geleverd en aan de Belgische vanaf juni 1917. Tot in 1918 zal hij talrijke oorlogsopdrachten uitvoeren. Hij wordt dan overklast en vervangen door de Hanriot-Dupont HD1; hij wordt van het front weggetrokken en ontwapend maar de Nieuport vliegt verder in de achterste lijn als "geavanceerd" opleidingsvliegtuig.

Het exemplaar uit het museum is waarschijnlijk samengesteld uit verschillende vliegtuigonderdelen, maar het is de laatste authentieke, nog te bezichtigen Ni.23 ter wereld. Het reeksnummer (s/n) is N5024. Hij werd in mei 1920 afgeleverd aan het Legermuseum, dat toen aan de Abdij Ter Ka-

meren lag. Later zal hij vele jaren lang te bezichtigen zijn, opgehangen in de Bordiau-zaal, voordat hij in 1970 de Grote Hall vervoegt van de sectie Lucht- & Ruimtevaart.

Restauraties

De N5024 onderging een eerste gedeeltelijke restauratie in 1972. Die verjonging omvatte vooral de bekleding en werd uitgevoerd door drie technici van de Luchtmacht.

Begin jaren 80 begint Christian Vandebroucke dan met een diepgaande restauratie. Hij werkt de reparatie van de rompstructuur af, de renovatie van de rotatiemotor gebeurt op de proefbank, evenals die van andere stukken zoals een aileron, de schroef of de draagstructuur van de stuurhut.

De werken worden om gezondheidsredenen in 1986 stopgezet. Ze worden hervat in 1998 met de aankomst van Adjt Jan Van der Elst en van Pierre Sanglier, vanaf 2000 gesteund door 1Sgt David Piron en Jean Choffray. In 2004 wordt de ploeg vervolledigd met de aankomst van René Jouret en Pascal Giltay. Onze eerbiedwaardige ouderling is nagenoeg compleet en neemt zijn nieuwe plaats in op 23 november 2006 tijdens de laatste nocturne van dat jaar in het Legermuseum.

De redactie dankt David Piron voor de geleverde inlichtingen.

Deze nieuwe zeldzame parel in het Luchtvaartmuseum in de galerij naast de Hanriot-Dupont zal ongetwijfeld voor ons modelbouwers een bron van inspiratie zijn. Mooie modellen van de Nieuport 17 of 23 zijn immers legio, denken we maar aan de beschikbare of aangekondigde producten van Eduard, op 1/72 zowel als op 1/48...