

KIT

PUBLICATION TRIMESTRIELLE
DRIEMAANDELIJKE UITGAVE

No 167
www.ipms.be



Pour des maquetistes, par des maquetistes - Voor modelbouwers, door modelbouwers

Belgian Stirlings !

Mirage IVP 1/48 part 2

Drone Epervier 1/35 part 2

Sabca S40 1/72

KIT talks to:
AIMS Models



Plastic & Steel 2012

Best of Show



asbl - vzw
Est. 1968

IPMS - International Plastic Modellers' Society

International Plastic Modellers' Society - Volume 42 n° 3

Par les maquettistes, pour les maquettistes

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

Door modelbouwers, voor modelbouwers

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

Sommaire Inhoud



04 Editorial - Redactioneel

06 IPMS News

12 Belgian Short Stirling 1/72

by Guy Gudenkauf

18 Plastic & Steel 2012 Photo Report

by Didier Waelkens

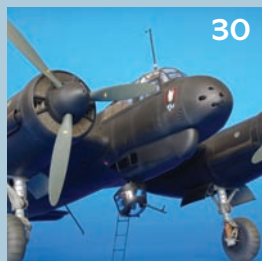


22 MBLE drone Epervier 1/35 (Part 2)

by Roger Lothaire

30 Interview AIMS Models

by Nico Deboeck



38 SABCA S40 1/72

by Jean-Marie Denoncin

44 Russian Truck 1/35

by Henri Demaret

46 Mirage IV P 1/48 (Part 2)

by Wilfried Van De Vel



52 A Grognard

by Patrice Dechamps

54 Agenda/Bibliokit

No 167
KIT

Conseil d'Administration - Beheerraad

Président National - Nationaal Voorzitter

Didier Waelkens
Esdoornlaan 33, 1850 Grimbergen
T. 02-251 33 10
didier.waelkens@skynet.be

Vice Président - Vice Voorzitter

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

Secrétaire - Secretaris

Patrice Dechamps
Rue Flanière 140, 6043 Ransart
M. 0477-47 69 51
millesime2@hotmail.com

Trésorier - Schatbewaarder

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

Foreign Liaison & Webmaster

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

**Coordination - Coördinatie
National Convention**

Yves Taildeman
Avenue du 112ème, 1420 Braine L'Alleud
T./F. 02-384 15 80
yves.taildeman@skynet.be

Service Documentation BIBLIOKIT

(publications IPMS étrangères)
Documentatiedienst BIBLIOKIT
(Buitenlandse IPMS publicaties)
Bernard Maitrejean
Rue des Magnolias 4, 6030 Goutroux

Make & Take

Marc Deboeck
T. 02-253 18 52

www.ipms.be

Cotisation - Lidgeld - Membership Fee 2012

ISSN 1780-9754

+ 18 ans/jaar	25 euro
- 18 ans/jaar	18 euro
Etranger - Buitenland - Foreign	30 euro
Famille - Familie - Family	5 euro (par carte supplémentaire - per extra lidkaart - per additional membership card)

Compte - Rekening - Account

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

ALL CONTENTS STRICTLY COPYRIGHT

La reproduction en tout ou en partie des articles, plans et photocopies publiés dans ce magazine est formellement interdite sans l'accord écrit des auteurs. Les articles de la revue paraissent - avec leurs lacunes ou leurs inexactitudes - sous la seule responsabilité de leurs auteurs. Niets uit de inhoud van dit blad mag worden overgenomen in zijn geheel of gedeeltelijk, foto's, tekeningen of artikels, zonder schriftelijke toestemming van de auteurs. De verantwoordelijkheid voor de teksten berust uitsluitend bij de auteurs.

rédaction KIT redactie

Rédacteur en Chef - Hoofdredacteur a.i.
Didier Waelkens

Artwork
Bob Block

Cartoons
Patrick Laurensis

Design
C2A Belgium - c2abelgium@gmail.com

Plastic & Steel Best of Show



© Didier Waelkens



© Guillaume Waelkens

Cette année, c'est Arnaud Hery d'Orléans (France) qui est le grand vainqueur du concours de la National Convention. Arnaud a emporté le Best of Show avec "Chacun son jouet !", un diorama au 1/35e représentant un M-ATV en Irak en 2011. Congratulations to Arnaud !

Dit jaar is Arnaud Hery de grote winnaar van de wedstrijd National Convention; Arnaud woont in Orléans (Frankrijk) en heeft de Best of Show gewonnen met "Chacun son jouet !" (Iedereen zijn speelgoed!), een diorama op 1/35e dat een M-ATV in Irak in 2011 voorstelt. Congratulations to Arnaud !



Great new stuff from Airfix !

Pour combien d'entre nous tout n'a-t-il pas commencé – il y a des lustres – avec une première maquette Airfix ? Pendant longtemps, on s'est acheté des maquettes de la marque britannique, non pas pour leur grande qualité, mais plutôt par nostalgie. Cette période est maintenant révolue car si on regarde les nouveautés d'Airfix, on peut

être impressionné. Au 1/72e, les kits les plus récents, comme les Folland Gnat, Me-109E, P-51D Mustang ou Douglas A-4B Skyhawk, sont d'une bien belle facture avec une gravure et des détails très fins. Les décalcomanies sont également soignées et couvrent des avions intéressants. Maquettes vivement conseillées vu leur prix très démocratique !

Voor hoevelen onder ons is alles begonnen met een eerste modelletje van Airfix, jàààren geleden. Lange tijd gingen modellen van het Britse merk van de hand omwille van nostalgische redenen, eerder dan om de hoge kwaliteit ervan. Die periode is nu achter de rug, want wie de nieuwe releases van Airfix bekijkt, zal erg onder de indruk zijn. Op schaal 1/72 zijn de meest recente kits, zoals de Folland Gnat, Me-109E, P-51D Mustang of de Douglas A-4B Skyhawk van bijzonder goede kwaliteit en voorzien van zeer fijne gravures en details. Ook de bijgevoegde decals zijn verzorgd en van interessante toestellen. In combinatie met de bescheiden prijs, zijn deze kits absolute aanraders!

Short Stirling Mk. V

Modification du kit Airfix avec la conversion Magna Models

Transformatie van de Airfix kit met de conversieset van Magna Models



Coll. Guy Gudenkauf

Rappel historique

Désigné par Short Brothers à Belfast avec la spécification B12/36, le Short Stirling est entré en service dans la RAF en 1940. Il était le premier bombardier quadrimoteur lourd de la lignée des Halifax et Lancaster. Il servit dans sa version bombardier jusqu'en août 1944. Après cela, il fut utilisé comme remorqueur de planeurs.

La dernière version Mk.V est celle qui nous intéresse ici. 160 exemplaires furent construits à partir de janvier 1945 pour les Squadrons du Transport Command No 46, 48, 158, 196, 242 & 299. La grosse différence par rapport aux versions Mk.I et Mk.3, outre des moteurs plus puissants, fut la suppression des trois tourelles de mitrailleuses dans le nez, sur le dos et dans la queue. Sur le côté tribord du fuselage, une large porte-cargo a été aménagée pour les charges encombrantes tandis que le nez vitré s'ouvrant vers le haut permettait de charger des objets longs.

Après les hostilités, la société Trans-Air qui fut reprise par Air Transport en 1947, avait commandé dix exemplaires de cet avion destiné essentiellement au convoyage de missionnaires vers le Congo, les Philippines, la Chine et l'Australie. Ces Stirling, arrivés en Belgique à partir de mai 1947, furent immatriculés OO-XAC, D, E, H, K, L, M, R, S & V.

Le XAC s'est écrasé au décollage de Kun-Ming en Chine sur la route de Pékin. L'avion fut détruit, mais seul le second pilote

Een beetje geschiedenis

De Short Stirling werd naar Air Ministry vereiste B12/36 ontworpen door Short Brothers in Belfast en trad in dienst bij de RAF in 1940. Het was de eerste viermotorige zware bommenwerper in de klasse van de latere Halifax en Lancaster. De Stirling diende in de rol van bommenwerper tot in augustus 1944 waarna hij nog gebruikt werd als trekker van zweefvliegtuigen.

Wij gaan het hier hebben over de laatste versie, de Mk.V, waarvan er vanaf januari 1945 160 exemplaren werden gebouwd voor de Squadrons No 46, 48, 158, 196, 242 & 299 van Transport Command. Het grote verschil met de versies Mk.I en Mk.3, buiten de zwaardere motoren, was het ontbreken van de drie geschutskoepels in de neus, bovenop de romp en in de staart. Aan de stuurboordzijde van de romp werd een grote laaddeur aangebracht voor volumineuze vracht, terwijl de glaspartij van de neus naar boven scharnierde om lange vracht te laden.

Na de oorlog nam de firma Trans-Air, die in 1947 door Air Transport werd overgenomen, tien toestellen in dienst die vooral bestemd waren voor het transport van missionarissen naar Congo, de Filipijnen, China en Australië. Deze Stirlings arriveerden in België vanaf mei 1947 en werden geïmmatriculeerd als OO-XAC, D, E, H, L, M, R, S & V.

De XAC stortte neer tijdens het opstijgen uit Kun-Ming in China

IPMS National Convention



Best of Show & Gold Medal Cat. VM7 (Mil. vehicles dioramas): "Chacun son jouet, Irak 2011" by Arnaud HERY (FR).



Frédéric Mertès (à droite) est très heureux avec son très original trophée Best Egg Plane... Retrowings for Best Eggplane (UK) : F-18 "Tiger Meet"
Frédéric Mertès (rechts) is heel tevreden met zijn zeer sonderling Best Egg Plane trofee...



The drone MBLE Epervier and its launcher on MAN truck 5t

Part 2

Le camion MAN 5t 630 L2AE

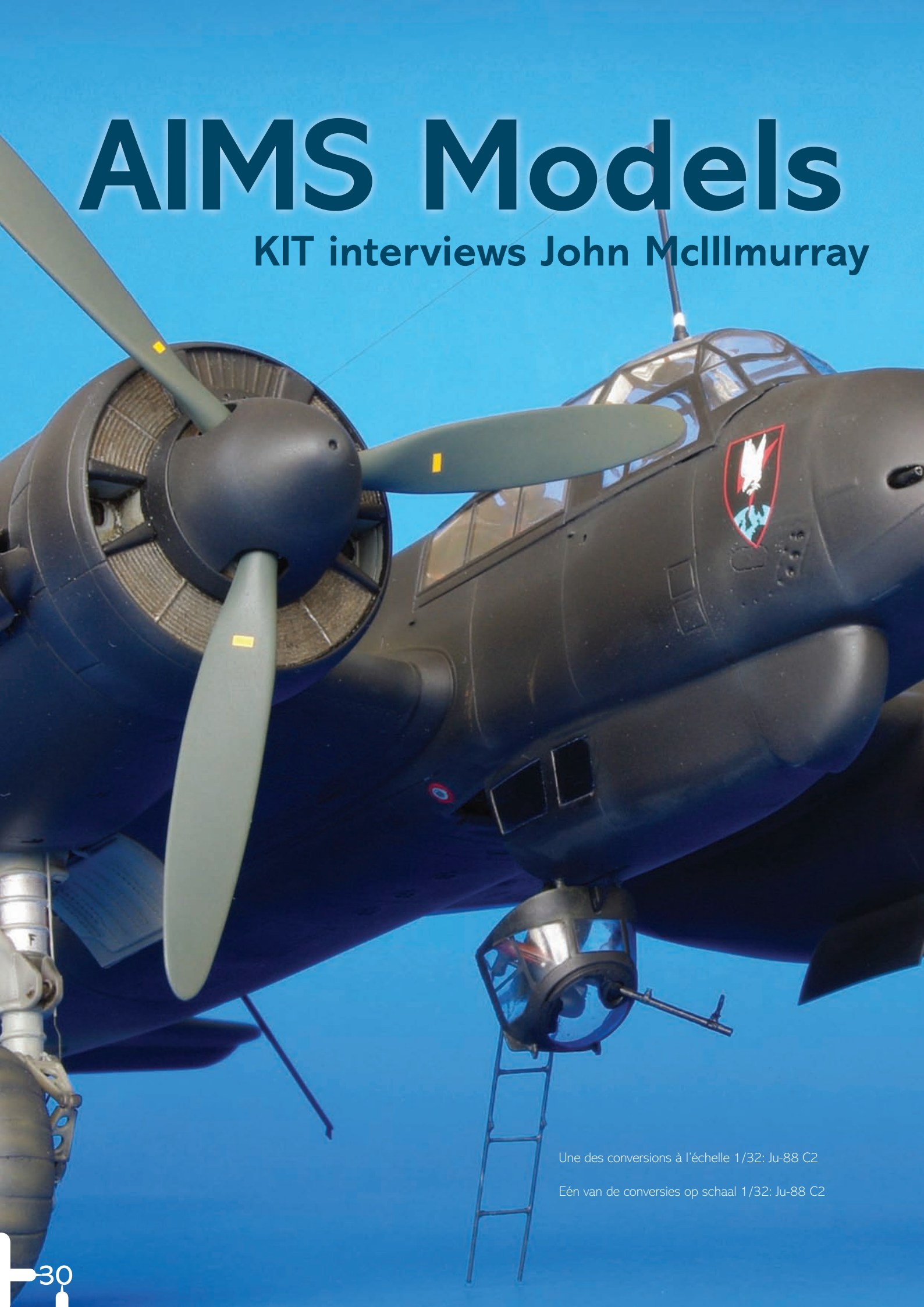
Le "Poly" a été un grand classique dans notre armée entre 1965 et 2000. Cette robuste bête de somme a été en service tant dans les trains des unités de combat que dans les unités de transport de l'Armée belge. Il a été progressivement retiré des unités à partir des années 90, mais il n'a quitté définitivement le service opérationnel qu'avec la fin de l'Épervier en 1999. Il est particulièrement haut ce qui lui donne des capacités tous terrains appréciables, mais c'est très peu pratique pour l'embarquement et pour le chargement. Le moteur de ce camion tourne avec un peu de tout comme carburant (d'où

De vrachtwagen MAN 5t 630 L2AE

De "Poly" (Nvdv: door de Nederlandstaligen beter bekend als de M.A.N) was een klassieker in ons leger tussen 1965 en 2000. Dit stevig werkpaard was in dienst in de treinen (Nvdv: alles wat in steun is van een gevechtseenheid, zoals onderhoud, keuken, bevoorrading, reserve munitie... ondergebracht in een staf en diensten compagnie van een bataljon) van de gevechtseenheden en in transporteenheden van het Belgisch leger. Het voertuig werd geleidelijk teruggetrokken uit de eenheden vanaf de jaren negentig, maar verliet permanent de operationele dienst bij het einde van de "Epervier" in 1999. Het voertuig is

AIMS Models

KIT interviews John McIlmurray



Une des conversions à l'échelle 1/32: Ju-88 C2

Eén van de conversies op schaal 1/32: Ju-88 C2



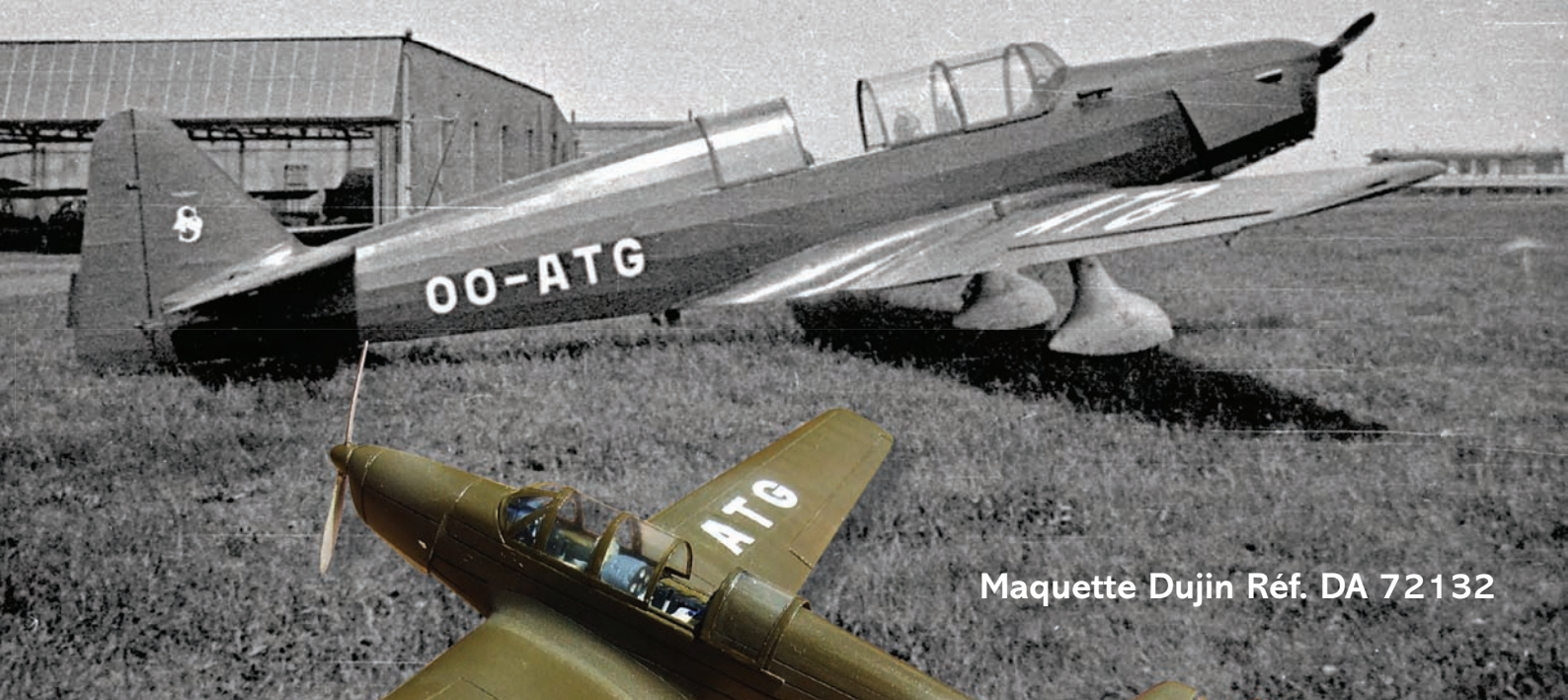
John McIlmurray, l'homme derrière AIMS Models, lors de la présentation des 2 sets de conversion pour le Ju-88 de Revell au 1/32: à gauche un Mistel et à droite un Ju-188.

John McIlmurray, de man achter AIMS Models bij de presentatie van 2 conversiesets voor de 1/32 Ju-88 van Revell: links een Mistel en rechts een Ju-188.

La passion d'un maquettiste se trouve parfois à l'origine d'une petite entreprise. C'est précisément ce qui arriva à John McIlmurray lorsque, après avoir réalisé un set de conversion pour son propre usage, certains maquettistes lui demandèrent s'ils pouvaient en obtenir un exemplaire. Cette initiative aboutit à la création de AIMS Models, plus particulièrement connue pour ses impressionnants sets de conversion destinés au Junkers Ju-88 Revell au 1/32. Nous avons eu une discussion approfondie avec ce sympathique citoyen britannique.

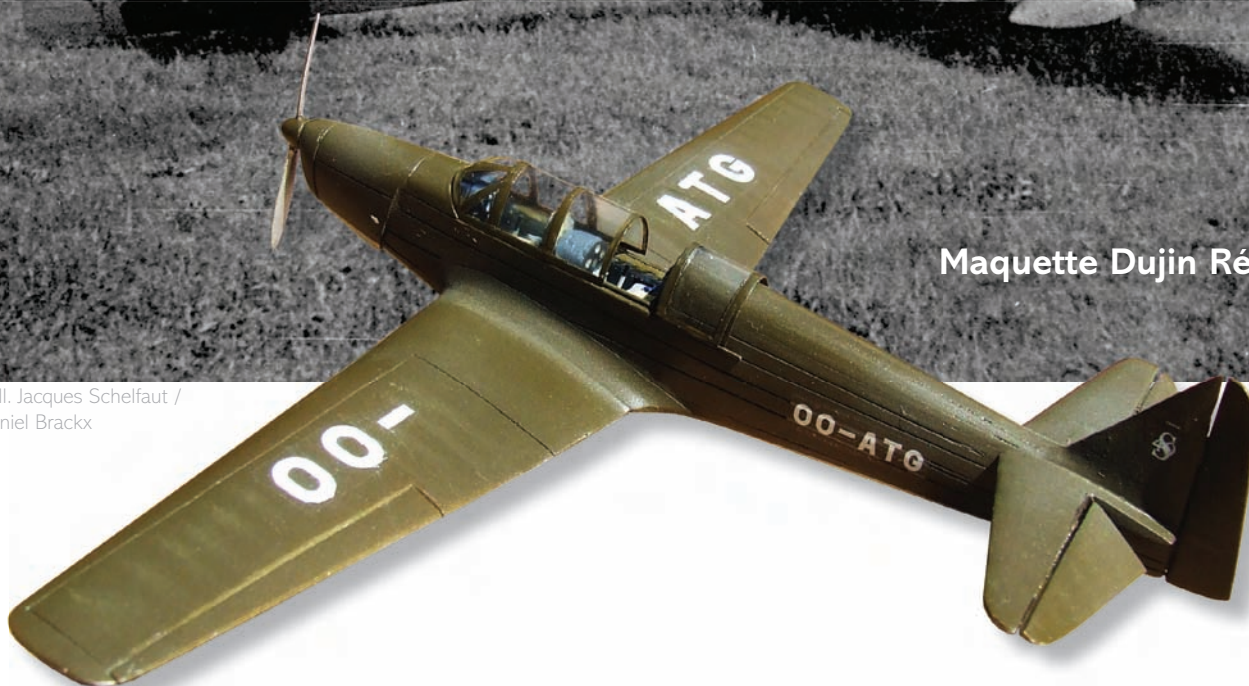
Soms kan de passie van een modelbouwer uitgroeien tot een klein bedrijfje. Dat overkwam John McIlmurray toen hij voor zichzelf een conversieset bouwde en nadien de vraag kreeg van andere bouwers of hij hen ook zo'n set kon bezorgen. Het initiatief groeide uit tot AIMS Models en is vandaag vooral bekend omwille van de indrukwekkende conversiesets voor de Junkers Ju-88 op schaal 1/32 van Revell. KIT had een uitvoerig gesprek met deze sympathieke Brit.

Once upon a day... a Belgian story



Maquette Dujin Réf. DA 72132

Coll. Jacques Schelfaut /
Daniel Brackx



Historique

L'histoire courte de cet avion est pour nous une association d'"Arrivé trop tôt" et d'"Arrivé trop tard".

"Arrivé trop tôt". Son allure et sa conception aérodynamique résolument modernes le plaçaient, lors de son arrivée sur le "marché aéronautique", à la pointe des avions de sa catégorie étudiés alors en Europe.

"Arrivé trop tard". Après son premier vol, lorsqu'il était prêt à accomplir tout son cycle d'essais, les circonstances internationales lui coupèrent les ailes.

En 1937, l'Aéronautique Militaire belge, ancêtre de la Force Aérienne belge et de l'actuelle Composante Air, émet un appel d'offres pour un avion d'entraînement de début, avancé et de voltige. Trois constructeurs belges répondent : Stampe & Vertongen avec le SV-4 immatriculé OO-ATD, la SABCA avec le S-40E OO-ATG et Fairey, par l'entremise de son ingénieur E.O. Tips, avec le Topsy "M" OO-POM. L'un construit un prototype dia-

Historiek

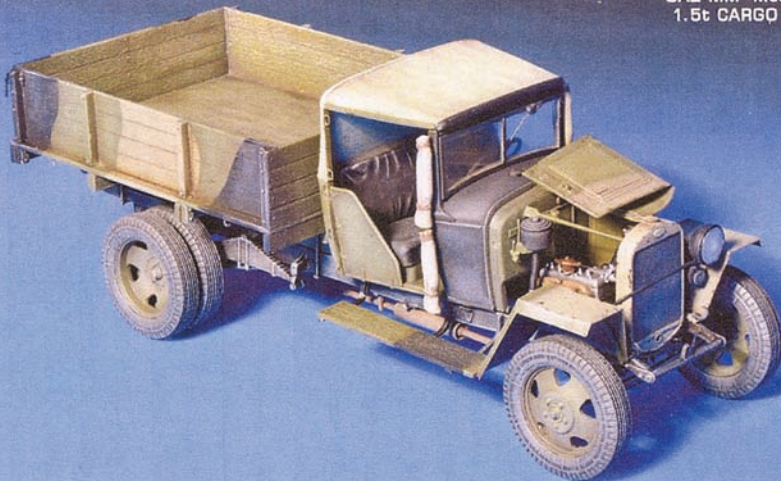
De korte geschiedenis van dit vliegtuig is voor ons een samenvoeging van "te vroeg gekomen" en "te laat gekomen".

"Te vroeg gekomen": door zijn resoluut moderne stijl en aerodynamisch concept plaatste het zich bij het uitkomen op de "luchtvaartmarkt" aan de top van de vliegtuigen van zijn categorie die op dat ogenblik bestudeerd werden in Europa.

"Te laat gekomen": na zijn eerste proefvlucht, toen het klaar was om zijn volledige testcyclus te beginnen, hebben de internationale omstandigheden zijn vleugels afgesneden.

In 1937 lanceerde het Belgisch Militair Vliegwezen, de voorloper van de Belgische Luchtmacht en de huidige Luchtcomponent, een aanbesteding voor een trainingsvliegtuig voor aanvang- en voortgezette opleiding en voor voltige. Drie Belgische constructeurs reageerden: Stampe & Vertongen met de SV-4 met immatriculatie OO-ATD, SABCA met de S-40E OO-ATG en Fairey, door bemiddeling van zijn ingenieur E.O. Tips, met de Topsy «M» OO-

NEW

35130
GAZ-MM Mod. 1941
1.5t CARGO TRUCK

A story about a truck in the big "Patriotic War"

La marque russe bien connue MINIART annonce dans son programme 2012 plusieurs variantes des camions soviétiques légers 4x2 et 6x4, au 1/35e. Du déjà vu? Non, pas tout à fait...! Pas moins de cinq boîtes représentent les camions standards de 1.500 à 2.000 kg de charge utile, alignés par l'Armée Rouge entre 1941 et 1945. Passons-les en revue et tâchons d'identifier les variantes:

Le kit MINIART n° 35127 «GAZ-AAA cargo truck», soit un 6x4 aux garde-boue arrondis, correspond grosso modo au modèle TOKO (Ukraine) n° 123 «GAZ-AAA», sorti chez nous à la fin des années 1990; ZVESDA a repris cette version, dotée d'une cabine métallique et d'une caisse de transport en bois sous le n° 3547 «GAZ-AAA Soviet truck (3 axes)».

Le kit MINIART n° 35124 «GAZ-AA cargo truck» rappelle l'ancien TOKO n° 122 «GAZ AA Polutorka» ainsi que l'ancien ALAN HOBBIES (Russie) n° 003 «Russian 3 ton truck ZIS-5» reboîté chez DRAGON, n° 9023 «Russian ZIS-5 truck»!

Un concurrent, ZVESDA, y est allé de sa propre version: n° 3529 «Soviet lorry ZIS-5 B», soit le camion léger d'un lot produit à partir de 1942: ailes plates, cabine en bois et caisse de transport en bois. Deux avantages de cette nouvelle boîte inscrite au catalogue 2012: d'une part, la cabine entièrement en bois et d'autre part, l'ajout d'un canon antichar ZIS-3 de calibre 76,2 mm.

Les vraies nouveautés MINIART sont au nombre de trois:

n° 35130, «GAZ-MM Mod. 1941, 1,5 t, cargo truck», soit un 4x2, cabine bâchée et partiellement ouverte sur les flancs, garde-boue avant angulaire muni d'un seul phare de route (gauche), absence de pare-chocs avant.

n° 35134, «GAZ-MM Mod.1943 cargo truck», soit un 4x2 doté, cette fois-ci, d'une cabine tôle entièrement fermée.

n° 35136, «GAZ-AAA Mod. 1940», équivalent du 6x4 n° 35127, mais équipé de deux roues de secours.

Précisons que l'ancienne référence ZVESDA, toujours disponible, n° 3574 «GAZ-MM truck», présente les ailes avant plates, un seul phare de route avant gauche, mais se distingue par une cabine tôle équipée de portes en bois. Les trois dernières références MINIART précitées se différencient notablement des boîtes suivantes(1) qui avaient l'avantage de présenter une carrosserie aux ailes plates (garde-boue avant angulaire), une cabine en bois et une caisse entièrement en bois:

Het bekende Russische merk MINIART kondigt in haar 2012 programma verschillende varianten van lichte vrachtwagens 4 x 2 en 6 x 4, op schaal 1/35, gebruikt door de Sovjet-Unie aan. Dit lijkt op een déjà vu? Nee, toch niet...! Niet minder dan vijf dozen van de standaardtrucks gebruikt door het rode leger tussen 1941 en 1945 met een laadvermogen van 1.500 tot 2.000 kg werden uitgebracht. Laten we deze eens bekijken en pogen om de varianten te identificeren:

De kit MINIART nr. 35127 "GAZ-AAA cargo truck", een 6x4 met ronde spatborden, komt grosso modo overeen met het model TOKO (Oekraïne) nr. 123 "GAZ-AAA", dat bij ons eind jaren 90 werd uitgebracht; ZVESDA heeft deze versie heruitgebracht maar uitgerust met een metalen cabine en een houten laadbak onder het nr. 3547 "GAZ-AAA Soviet truck (3 assen)".

De kit MINIART nr. 35124 "GAZ-AA cargo truck" doet ons denken aan de oude TOKO kit nr. 122 "GAZ AA Polutorka" alsook aan de oude kit van ALAN HOBBIES (Rusland) nr. 003 "Russian 3 ton truck ZIS-5" die op zijn beurt opnieuw uitgebracht werd door DRAGON nr. 9023 "Russian ZIS-5 truck"!

Een concurrent, ZVESDA, kwam met een eigen versie: nr. 3529 "Soviet lorry ZIS-5 B", of de lichte vrachtwagen uit een lot dat vanaf 1942 geproduceerd werd met platte spatborden, laadbak en stuurhut in hout. De nieuwe doos uit de catalogoog 2012 biedt twee voordelen, enerzijds de cabine helemaal uit hout en anderzijds de toevoeging van een antitank kanon ZIS-3 kaliber 76,2 mm.

De echte nieuwigheden van MINIART bestaan uit drie dozen:

Nr. 35130, "GAZ-MM Mod. 1941, 1,5 t, cargo truck", een 4x2, met een gedeeltelijk open cabine op de zijflanken en met een dekzeilen dak, hoekige voorste spatborden met enkel op de linkerkant een koplamp en zonder voorste bumpers.

Nr. 35134, "GAZ-MM Mod.1943 cargo truck", een 4x2 dit keer helemaal met een geheel gesloten metalen stuurhut.

Nr. 35136, "GAZ-AAA Mod. 1940", equivalent van de 6x4 nr. 35127, maar voorzien van twee reservewielen.

Op te merken valt dat de oude referentie ZVESDA, nr. 3574 "GAZ-MM truck", nog altijd te verkrijgen is en uitgerust is met de hoekige voorste spatborden, één enkele voorste linker koplamp, doch voorzien van een metalen cabine en houten deuren. De drie laatste voornoemde referenties van MINIART verschillen merklijk van de volgende dozen(1) die het voordeel hadden om met een carrosserie

Mirage IVP

Part 2



Assemblage

Nous allons enfin pouvoir nous atteler à assembler les différents composants. Nous sommes à l'étape 5 du plan de montage et nous allons déjà nous en écarter !

D'après le plan, nous devrions attacher les pièces des moteurs (étape 4) aux pièces du fuselage... alors qu'à l'étape 11, il nous sera demandé d'attacher le crouplon à l'arrière du fuselage?! Cette pièce devra donc se glisser entre les tuyères ! Mais à malin, malin et demi, et nous ne nous sommes pas laissé prendre ! Assemblons donc les deux demi-fuselages SANS la partie moteur de l'étape 4 ! Plus tard, lorsque le fuselage sera assemblé, nous y glisserons l'ensemble moteurs, sans avoir au préalable quelque peu diminué les dimensions de la pièce 5. Nous n'aurons plus qu'à assembler les tuyères plus tard dans la séquence.

Problème suivant : les demi-ailes supérieures ne se raccordent pas très bien au fuselage (photos 1 & 2). Pour augmenter l'épaisseur de l'aile, nous avons utilisé (c'est dingue!) des chutes de revêtement de sol Novillon! Les facultés d'adaptation du maquettiste ne connaissent visiblement pas de frontières.

Samenbrengen van onderdelen

Eindelijk gaan we nu beginnen aan het in elkaar zetten van de verschillende onderdelen. We komen bij stap 5 van ons bouwplan en hier zit al een addertje onder het gras!

Volgens de bouwtekening zouden we de motoronderdelen (stap 4) nu tussen de rompgedeeltes moeten bouwen... terwijl echter slechts in stap 11 gevraagd wordt om het laatste segment van het staartstuk aan de romp vast te kleven?! Dit onderdeel moet dan OVER de afterburners geschoven worden!

Gelukkig geldt de stelregel 'Measure twice and Cut once' die we in acht hebben genomen en zijn we niet bedrogen uitgekomen! Dus beide rompgedeeltes aan elkaar kleven ZONDER het motorgedeelte (stap 4)!

Later, wanneer de romponderdelen goed uitgehard zijn, kunnen we de motor (zonder de afterburners) inpassen. Het onderdeel 5 (van stap 4) moet wel wat bijgeschuurd worden. Naar de opmerking verwijzend in het hoofdstuk 'uitlaat' zullen we de beide afterburners in een later stadium vastkleven aan de straalpijpen.

Een volgend probleem steekt de kop op, nl. onjuiste verhoudingen van de vleugels ten opzichte van de romp (foto's 1 & 2).

A “Grognard”

Un peu d'histoire

Au crépuscule de l'empire sous Napoléon Ier, sa dernière ligne droite : les 100 jours.

Le 1er mars 1815, au nez et à la barbe des ses geôliers, il s'échappe de l'île d'Elbe et débarque, avec sa garde et ses proches restés fidèles, à Golf-Juan.

L'Empereur remonte de ville en ville vers Paris où se trouve le gouvernement ainsi que le chef de l'Etat, Louis XVIII, le dernier des Bourbons (il se réfugiera auprès des Anglais). Napoléon rallie sans peine ses anciens soldats et officiers à l'instar du Maréchal Ney qui, paradoxalement, avait reçu l'ordre du Roi de capturer son ancien chef. Ainsi, lors de leur rencontre, Napoléon avait laissé le choix à Ney: l'arrestation ou le ralliement. Le Maréchal d'Empire choisit la deuxième solution ; il le regrettera puisqu'après la défaite de Waterloo, il sera fusillé sur ordre du Roi.

Arrivant à Paris, Napoléon reprend le pouvoir et décide d'un plan de bataille afin d'anéantir la coalition dressée contre lui (Anglais, Prussiens, Russes, etc.) et par après, leur proposer la paix...

Avec sa “Grande Armée”, Napoléon file vers son destin, il remonte vers la Belgique et livre quelques batailles lorsqu'il rencontre les Prussiens (Beaumont, Charleroi, Gilly,...) ; les repoussant vers le nord, il s'arrête à Fleurus. Les renseignements arrivent des estafettes envoyées en reconnaissance, les Prussiens sont à Ligny et dans les villages voisins.

Bonaparte décide de les écraser avant d'avancer vers les Anglais et leur réserver le même sort... Après d'âpres combats et des milliers de morts de part et d'autre, Napoléon repousse les Prussiens et “gagne” la bataille de Ligny, la “dernière”... le 16 juin 1815.

A Paris, sur l'arc de triomphe, on peut y lire “Ligny”.

Petite anecdote: selon la légende, sur son lit de mort à Sainte-Hélène, il aurait dit “À Ligny, j'avais gagné”.

La figurine

Le choix s'est porté sur un sergent-sapeur du 1er Régiment des Chasseurs à Pied de la Garde Impériale appartenant au 3e Corps d'Armée, commandé par le Général Gérard lors de la bataille de Ligny (il fut un des premiers généraux de l'Armée belge en 1830 et commanda le fort d'Anvers).

La figurine est en plomb. La réalisation a été laissée aux soins de Nathalie, mon épouse et membre IPMS (je l'avoue, je ne suis pas figuriniste).

Les peintures utilisées sont acryliques. Les recherches concernant les coloris des uniformes furent aisées. En effet, Philippe, un ami, est lui-même sergent-sapeur dans le 1er Régiment des Chasseurs à Pied de la Garde Impériale du 3e Corps d'Armée du Général Gérard... Enfin, vous l'aurez compris, pas celle de 1815 (voir chapitre suivant).



Een beetje geschiedenis

De avondschemering van het keizerrijk van Napoleon I, zijn laatste rechte lijn, de “100 dagen”...

Op 1 maart 1815 ontsnapt hij, samen met zijn garde en zijn naaste getrouwen, recht onder de neus van zijn bewakers, naar Golf-Juan.

De Keizer reist van stad naar stad naar Parijs waar zich de regering en het staatshoofd, Lodewijk XVIII, de laatste der Bourbons, bevinden (hij zou later naar de Engelsen vluchten). Napoleon kan zonder moeite zijn oud-soldaten en -officieren verzamelen, die het voorbeeld volgen van Maarschalk Ney, die, paradoxaal genoeg, van de koning het bevel had gekregen om zijn oud-bevelhebber te arresteren. Napoleon zou de keuze aan Ney gelaten hebben: hem arresteren of bij hem aansluiten. De Maarschalk van het Keizerrijk zou het tweede kiezen, hetgeen hij achteraf zal berouwen aangezien hij later, na de nederlaag te Waterloo, op bevel van de koning gefusilleerd zal worden. Aangekomen te Parijs neemt Napoleon de macht over en beraamt hij een plan om de alliantie (Engelsen, Pruisen en Russen) tegen hem te vernietigen en vervolgens hen vrede aan te bieden. Met zijn “Grande Armée” marcheert Napoleon zijn lot tegemoet, hij trekt noordwaarts naar België en levert enkele gevechten tegen de Pruisen (Beaumont, Charleroi, Gilly...); waarbij hij ze noordwaarts verjaagt. Hij stopt te Fleurus. De inlichtingen komen binnen van boodschappers die op verkenning gestuurd zijn: de Pruisen zijn in Ligny en de aangrenzende dorpen.

Bonaparte beslist om ze te verpletteren alvorens verder op te