



# INFOBLAD LEDEN

april 2011

## Willy Jacxsens redt Gentse eer op Flanders Contest !

*Niet François Cnudde of Erwin Bovijn deze keer, maar Willy Jacxsens viel in de prijzen op de prestigieuze wedstrijd te Hoboken. Hij redde de eer van IPMS-Gent met een zilveren medaille in de klasse V2 (voertuigen) met zijn Ford Mustang 1967.*

### Oude kit

De winnende kit is een AMT-kit van maar liefst zo'n 20 jaar oud op de zeldzame 'quarter scale' (1/25e), tegenover de meer gangbare Amerikaanse 1/24e schaal. De kit geeft op zich al veel detail met, o.m. een volledige V8-motor, maar Willy scratchte uiteraard tal van details erbij. Zo ontbrak een batterij, die Willy vervaardigde van plasticard. De handgreep ervan maakte hij met een platgenepen, vooraf gestretcht wattenstaafje. Hij zorgde ook voor een correcte batterijkoppeling, met de positief aan de massa, dus geen knalgevaar !

### Vaste kleuren

De luchtfilter scratchte Willy van een reepje gaas, geknipt uit een praline-doostrijkje ! Hij liet zich inspireren door boeken over de Ford Mustang. Daarin las hij dat de Amerikaanse wagens min of meer vaste motor-kleuren per merk bezitten: de Ford-motoren waren steevast blauw, die van Chevrolet en Pontiac respec-



tievelijk oranje en groenblauw. Ook in de detailkleuren dus een overcorrecte Willy.

### Details

Mooi detail is ook de cablage van de chauffage naar het dashboard

en een remleiding in fijne ijzerdraad. Links vooraan bracht Willy een soort wit zakje aan, dat volgens hem het ruitenwisserssproeiwater bevatte. De achterlichten maakte Willy van aluminiumpapier uit sigarettapakjes, waarover hij een glaasje aanbracht dat hij in transparante verf schilderde.

### Afwerking

De afwerking bestaat uit perfect gespoten spuitbus-autolak, waarin je kunt spiegelen. Het interieur kreeg een mix van rode verf en satijnverniss, wat een 'net echt' matglans lederen effect opleverde. De knopjes om de deuren mee te vergrendelen zijn speldekopjes. De chroomrandjes rond de ramen schilderde Willy met de (vaste) hand. De rubberbanden schuurde hij eerst af met een staalborsteltje voor een 'bereden' effect.



# Franklin Goethals belicht P-51 Mustang van drie kanten !

Over de North-American P-51 Mustang zijn al hele bibliotheken vol geschreven. Toen Franklin zijn presentatie in de club bracht beperkte hij zich dan ook tot een drietal minder bekende aspecten van deze veelzijdige WO II langeafstandsjager. Hij ondersteunde zijn exposé met een verbluffende verzameling van zo'n 64 Mustangmodellen op 1/72e !



hielden woord: de Mustang zag het levenslicht op 117 dagen !

## Eerste offensief jachtvliegtuig

De Mustang heeft wellicht honderden bemanningsleden van B-17's en B-24's het leven gered. In de jaren '20 was bij alle luchtmachten de theorie gangbaar dat jachtvliegtuigen alleen defensief konden worden gebruikt, met name in de rol van het opwachten van vijandelijke bommenwerpers en het vervolgens neerhalen ervan. Dit soort toestellen had dus geen nood aan een groot actieradius. Dat gold zowel voor de Hurricanes en Spitfires als voor de Me-109's. Toen de RAF volop Duitsland ging bombarderen, was geen enkel jachtvliegtuig in staat de bommenwerpers tot daar te vergezellen. Het schietkraamgevolg is gekend. Bomber Command loste dit op door over te schakelen op nachtbombardementen, wat de Luftwaffe ertoe bracht een Nachtjagd te ontwikkelen. Vanaf 1942 kwam ook de USAAF in actie. Die hield het bij dagbombardementen. Met 10 à 13 machinegeweren per bommenwerper en vliegend in formaties van meer dan 100 toestellen, zou de Luftwaffe bedwongen worden. Mooi niet dus. De verliezen bleven groot. Tot de Mustang ten tonele verscheen, die,

## Snel gebouwd

Een weinig bekend feit rond de P-51 Mustang is dat dit toetsel wellicht een van de snelst gebouwde vliegtuigen ooit is. In 1940 dachten de Britten dat de eigen productie van Hurricanes en Spitfires wellicht onvoldoende zou zijn om de Duitse luchtmada het

hoofd te bieden. Ze vroegen daarom de Amerikanen om hulp. Die bleken echter over geen enkel toestel te beschikken dat voldeed aan de Britse eisen (o.m. 8 machinegeweren). De firma North-American beloofde echter op 120 dagen een toestel te kunnen ontwikkelen dat wel voldeed. En ze



vooral dankzij zijn twee droptanks, 3.000 tot 4.000 kilometer vliegbereik had. In 1943 werd de Mustang voor het eerst ingezet in de raid op Kiel. Big surprise voor de Luftwaffe.

### Geen trucage

Terloops: de aluminium droptanks werden vaak vervangen door exemplaren in karton, die met plastic waren behandeld. Deze tanks werden leeg bevestigd en pas vlak voor de aanval geladen, omdat zij maar een beperkte levensduur hadden. De foto's van mannen die zo'n droptank op de schouders droegen zijn dus geen trucage.

### Speciale versie

Op het einde van WO II volgden de Amerikanen het Duitse voorbeeld van de Heinkel III 2: ze kleefden als het ware twee Mustangs aaneen en gaven dit nieuwe toestel de weinig originele naam F-82 Twin Mustang. Deze extra-langeafstandsjager was bedoeld om de B-29's te kunnen begeleiden tot boven Tokyo, waarbij twee piloten mekaar konden aflossen. De atoombom doorkruiste echter deze plannen en de Twin Mustang werd pas na de oorlog operationeel.

### Collectie-item

De Mustang is een zeer gegeerd object voor modelbouwers die graag een collectie uitbouwen, zoals de Sherman-collectie van onze penningmeester. De P-51 is immers op zo'n 15.000 exemplaren gebouwd, bestaat in ongeveer 12 versies, is



beschikbaar op alle schalen en bij zowat alle merken, kan rekenen op massa's aftermarket-decals en detaileringsetjes, vloog voor ongeveer 26 landen, is vrij goedkoop (want doorgaans kleine kits!) en kan nog regelmatig vliegend gespot worden op airshows. En tot slot een niet te verwaarlozen voordeel: een collectie

Mustangs op 1/72e neemt niet echt veel uitstalruimte in. Dat bewees Franklin met zijn verzameling van exact 64 kits, die hij uitstalde op twee platen in de vergadering. Zijn collectie bevat alle gekende versies en bevat een aantal zeldzaamheden als blikvangers, getuige de foto's!



## Frederik Vanderstraeten en Piet Dhanens schreven boek !



Tijdens de nacht van 6 op 7 juni 1915 stortte een brandende zeppelin neer tussen het klooster van de zusters O.-L.-V. Visitatie en de Sint-Amanduskerk te Sint-Amandsberg. De oorzaak van het ongeluk was onbekend. Om de ware inhoud van het gebeuren te reconstrueren in hun nieuwste boek "Luchtschip ontploft boven Gent (Sint-Amandsberg)" moesten de auteurs naar het buitenland. Het verhaal van de Luchtramp boven Gent ligt in stukken en brokken verspreid over de hele wereld. Met de hulp van zeppelinspecialisten en kenners van vliegtuigen uit de Eerste Wereldoorlog konden Frederik

en Piet de diverse beschikbare beperkte historische reconstructies rechtzetten. Het uiteindelijke relaas telt ca. 160 pagina's en meer dan 200 foto's en illustraties. De prijs zal 15 euro zijn, maar de clubleden kunnen voorintekenen voor 13 euro bij de auteurs-clubgenoten.



# Patrick De Cock toont collectie van zes Shermans !

*Een andere blikvanger op de aprilvergadering was een - zij het ietwat bescheidener - collectie van Patrick De Cock: het gaat om zes Sherman tanks in een divers kleedje, zowel Amerikaans als Brits. Patrick liet zich bij de keuze van de modellen vooral leiden door de verschillen in kleuren en camouflage die hij op foto's aantrof, meer dan door de verschillen in type.*

## Verzameling

Van achteren naar voren en van links naar rechts op de tafel, presenteerde Patrick zes Shermans die hij maakte in de periode van november 2010 tot februari 2011: (1) (2) twee Britse M4's van de Sherwood Rangers, (3) een Poolse M4A2 woestijn-dieselversie met scorpioentekenen op de toren waarvan de bijhorende Italeri- en ResiCast-figurines een koelingsflexibel aan het vervangen zijn, (4) een M4A4 met anti-tank Typhoonraketten van de Britse Guards, (5) de Amerikaanse Sherman waarmee Abrams als eerste landde in Normandië en (6) een Britse M4A4 met 17ponder geschut van het 11e Armoured. Alle modellen zijn op schaal 1/35e en van het merk Tamiya, behalve de (3), die in resine is van Verlinden.



## Afwerkingsproblemen

Patrick signaleerde afwerkingsproblemen met de trekkabels en met de beugels daarvoor. De kitexemplaren zijn vaak onbestaand of van bedenkelijke kwaliteit en Patrick diende de uiteinden te reproduceren met giethars in een zelfgemaakte siliconen gietvorm. Hij maakte zelfs twee verschillende soorten. Daartussen spant hij een koordje en dat

levert realistische trekkabels op. Een ander probleem vormden de verschillende tracks. Voor de 17ponder (6) vond hij tracks bij Accurate Armour, die uit aparte stukjes bestaan die je moet aaneenlijmen en tegelijk plooiën (zijn nl. rechte latjes). Ook voor de kanonloop ontbreekt het soms aan finesse. Patrick maakte voor de (5) en (6) zelf een loop uit aluminium op zijn draaibankje.

## Beschildering

Patrick begint altijd met een groene grondlaag en stapelt daarop met de modulatietechniek dunne groene laagjes, telkens met wat meer geel gemixt (de 3 en de 4). Vervolgens geeft hij het model een aantal washes met olieverb en terpentijn (doorgaans burnt sienna en zwart), behalve bij de (4) en de (5), die geen washes kregen. Ook benzine-uitlaten en lasnaden accentueert hij met washes. De metalige eindafwerking verkrijgt Patrick door met een droog penseel op het einde lichtjes te brushen met witte olieverb (eerst penseel droogwrijven op je hand!), zilver en Humbrol 72 (zilver op zich alleen is immers te hard, volgens Patrick).

## Kleine prutsen

Het meeste werk investeert Patrick naar eigen zeggen in de kleine prutsen die hij op de tanks aanbrengt, zoals jerrycans, kisten, materiaal, baches, enz. De grijze bache op de (3) heeft hij bv. gemaakt van flesstoppersellood. Andere vormde hij met tissue en witte houtlijm. Patrick is uiteindelijk best tevreden over zijn verzameling, die hij samenstelde op grond van kleurenprenten en foto's met attractieve camouflage-schema's.

