



Piet Dhanens bouwde verzameling Junkers F-13 !

Geheel conform aan het thema van de maand, meer bepaald de letter J, toonde Piet Dhanens in de novembervergadering een reeks vroege Junkers vliegtuigmodellen. Het grootste deel van die verzameling betreft de het Junkersmodel F-13. En het zou Piet niet zijn, of het zijn toestellen die allemaal in Rusland of Polen vlogen ! Een unieke verzameling.



Letter J

Het idee van de club om maandelijks een thema te ontwikkelen volgens de letters van het alfabet was voor Piet een welkome push om wat meer aan modelbouw te doen! In dit kader slaagde hij erin in november vijf exemplaren van de Duitse Junkers F-13 te tonen, een toestel met open cockpit uit de periode tussen de wereldoorlogen.

Het ging om het eerste passagiersvliegtuig dat volledig in duraluminium was gebouwd. Het toestel bood plaats aan 4 passagiers en 2 bemanningsleden (piloot en werktuigkundige). Naar aanleiding van dit project leerde Piet ook eigen decals maken in cyrillisch schrift !

Russische fabriek

De restricties die het verdrag van Versailles de Duitse vliegtuigindustrie oplegde in de jaren 1920-21, waren voor Hugo Junkers aanleiding om op 6 februari 1922 een concessie te bekomen voor een vliegtuigfabriek te Fili bij Moskou. Het ging om de fabriek van het vroegere Russko-Baltiiskii Vagonnyi Zavod, dat voor de revolutie Sikorsky's en Russische viermotorige bombardementstoestellen bouwde, thans Plant nr 22. Daar bouwde hij onder meer de F-13's.

Verhalen

Elk van de gemodelleerde vliegtuigen heeft zo zijn eigen verhaal, dixit Piet. Piet vond die op het internet (Russian Civil Aircraft Register en Polish Aircraft Register) en in het boek Soviet Aircraft and Aviation 1917-1941 (Putnam's Soviet aircraft) van L. Andersson. Zo was de Junkers F-13 PLL Aerolot (PLL staat voor: Polskie Linia Lotnicza) oorspronkelijk in dienst bij OSTFLUG, onder de naam Amsel. De PLL Aerolot werd

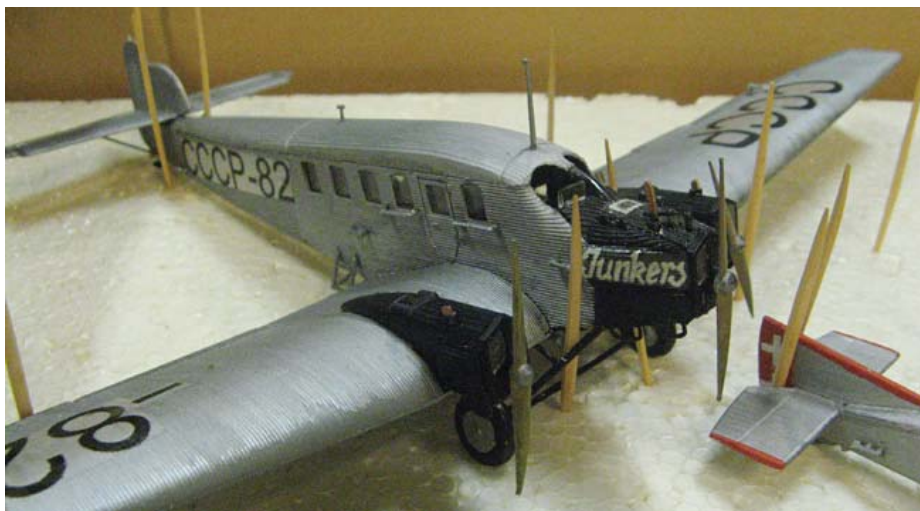
in te zetten op de lijn Danzig-Poznan-Warschau.

Ski's

Opvallend in Piets verzameling is ongetwijfeld de F-13 Goldfasan, die met ski's uitgerust is. Dit toestel maakte zijn eerste vlucht op 28 augustus 1923 als D 307 van de Deutsche Versuchsanstalt für Luftfahrt. Het werd overgedragen aan het Russische Dobrolet als RR-DAU en hernoemd tot Nauka. Nadien ging het naar de VVS als RR-DAU. Tijdens de burgeroorlog in Basmatië werd het in beslag genomen, en daarna vloog het weer bij Dobrolet als de CCCP-127 op de lijn Khabarovsk-Sakhalin. Vervolgens vloog het nogmaals voor de VVS en ten slotte voor Deruluft. Daar de bouwdoos

achtereenvolgens de PP-ALA (Adam gedoopt), P-PALA (vanaf 31 december 1919) en SP-AAA (vanaf 1 januari 1929). Op 17 juli 1936 werd de F-13 verkocht aan de Katholieke Missies in Canada. De Junkers F-13 Lloyd Ostflug was afkomstig van de Danziger Luftpost, de Vliegtuigmaatschappij die Erhard Milch in 1921 oprichtte voor het postvervoer tussen Berlijn, Danzig en Königsberg. Op 19 mei 1923 werd een overeenkomst ondertekend met het Poolse Aero-Targ Poznan om het toestel





geen ski's bevatte, heeft Piet die gescratcht uit de vlotters van een andere F-13-kit. Er bestaan verschillende ski-versies. Het internet raadde aan voor de Finse versie de ski's van de Norseman-bouwdoo van Revell te gebruiken. Piet bouwde ook een transportkarretje voor het watervliegtuig, eveneens door Junkers ontworpen en wellicht met paarden of een tractor getrokken. Hij moest tamelijk veel lood gebruiken om het toestel mooi recht op de ski's te houden. Hij werkte naar een foto.

Pelikaan en Ibis

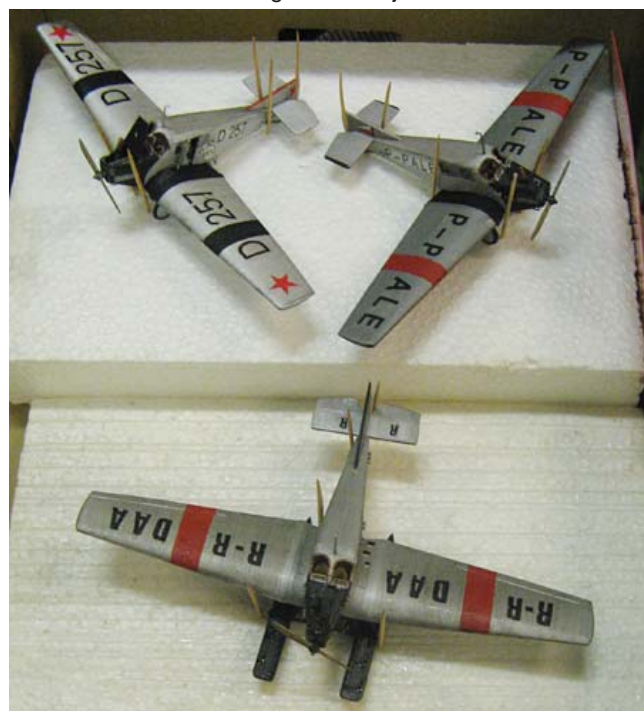
De F-13 Pelikan vloog voor het eerst op 20 april 1923 als de D.257 van Deutsche Versuchsanstalt für Luftfahrt. De Duitsers droegen het toestel de dag erop over aan Dobrolet. Op 19 mei 1923 trad het in dienst bij de RKKVF (Main Directory of the Red Army Fleet). Het behield de originele Duitse registratie, maar kreeg er rode sterren bij. Het toestel crashte op 18 november 1923 met de Estse piloot Boris Veiling en 3 leerlingen van de pilotschool. De piloot, de mec-

cano en een passagier kwamen om, 2 passagiers raakten gewond. De Junkers F-13 IBIS was een hydrotoestel. Het Deutsche Versuchsanstalt droeg het over aan Dobrolet als de R-RDAA Mossovet II. Piet ging voor de registratie voort op een foto van een Russische modelbouwer op Internet. Maar later bleek die van een landversie te zijn, die als sproeitoestel voor de landbouw gebruikt werd tot in 1947! Piet gebruikte dus een verkeerde registratie. Conclusie: checken en dubbelchecken.

G-23/24

Piet had ook een grotere G-23/24 bij,

voor negen passagiers, die door zijn grootte niet in Fili kon worden gebouwd en daarom in Dessau (Duitsland) werd gebouwd en in Liliënham (Zweden) bij de AB Flygindustrië werd geassembleerd. Nadat de geallieerde luchtvaartcommissie in Hamburg 11 Junkers F.13 in beslag had genomen, bracht Junkers zijn productie immers over van Dessau naar Danzig. Tussen 1922 en 1927 werden er ruim 170 toestellen van de types F-13, A-20, H-21, G-24, K-30, W-33/34 en K-47 gemonteerd. De zogenaamde Zweedse G-23/24 vlogen dan naar Fili en werden daar omgebouwd tot bommenwerpers, de versie K-30 (met twee mitrailleurposten en een andere vensterindeling). De kit is in dit geval een oude Plasticard. De G-23/24 was wel het mooiste model uit de Plasticard-range, met onder meer uitzaagbare deurtjes.



Nog meer "J" met Franks Jaguar D-type 1955 !

Full Metal Jag

Frank Van Kerckhove, die net voor de zomer lid van IPMS-Gent werd, hield zich mooi aan het thema van november, met zijn Jaguar Type-D uit 1955 op schaal 1/24e. Eigenlijk ging het niet om een



plastic model, maar om een witmetalen model van KER Replica's, een Engelse fabrikant die een patent heeft op Jaguarmodellen. Frank heeft de Jag gespoten met lakverf in Jaguar Racing Green. Hij gebruikte daarvoor een spuit met autoverf en een spuitcabine. Hij diende het model nog zelf te assembleren met tweecomponentenlijm. Ook het binnenwerk werd geveerd en gemonteerd. Mooi detail is het kleine zeteltje voor een co-piloot naast de chauffeur, dat verborgen is door een afdekplaat. Frank verving het stuurwiel met drie spaken door een exemplaar met vier spaken uit een oude kit. Hij wilde immers alles zo origineel mogelijk maken.

Wereldkampioen

Frank doet altijd Jaguarmodellen, en meer bepaald racewagens. Het Type D is er eentje dat in 1955 Le Mans won. Aan het stuur zat ene Mike Hawthorn, de eerste Engelse wereldkampioen, die helaas op 29-jarige leeftijd verongelukte. Bijzonder mooi is de zetelafwerking. Met een basiskleur en drybrushing met lichtere tinten bekam Frank een realistisch stofeffect. Bij Verborgh vond Frank ooit nog een pilotenfiguurtje van Verlinden. Hij kleepte die aan als retro Jag-piloot en plaatste die bij de wagen op een plaatje (stukje weg).

Franklin Goethals bouwt drie diorama's met Junkers Ju-88

Ook Franklin Goethals hield het bij de letter J voor de thema-vergadering van november. Meer nog, ook hij koos voor Junkers, zij het van iets latere datum dan die van Piet Dhanens. Franklin bouwde met name drie diorama's met telkens een Junkers Ju-88 A-4 centraal in telkens een andere creatieve setting. Ondanks een occasioneel vloekje, een vlotte en bevredigende bouwervaring...

Fransen uitvoering

Een eerste diorama stelt een in 1944 door de Fransen van de Duitsers overgenomen Ju-88 A-4 voor. De Fransen behielden de Duitse camouflage, maar schilderden de vleugeltoppen marinegrijs en brachten daarop de eigen cocardes aan. Voor de Franse decals kocht Franklin speciaal een tweede kit aan, een Italeridoos met de Franse kentekens als optie. Maar Franklin gebruikte de Franse immatriculatie op de oude Revellkit die hij nog liggen had. Op grond van de Italeri-handleiding bracht hij ook dunne Victory-stripes aan. Bij dit toestel scratchte hij voorts met plasticard en wat sprue een onderhoudswagentje. Daarbij plaatste hij enkele figurines. Franklin bouwde dit diorama al in augustus-september.

Italiaans-Duitse versie

Een tweede diorama toonde een Italiaans-Duitse versie van de Ju-88, met de kenmerkende gele motor gondels. Dit Italerimodel combineerde Franklin met een Ford-takelwagen (jaja, de Duitsers hadden dus ook Fords) die net een bom van 1.000 kg hijst. Volgens het fotomateriaal van Franklin konden deze karretjes dergelijke gewichten wel degelijk aan. De bommen liggen op rails met blokken uit luciferhout dat volgens Franklin uit de jaren '70 dateert. Franklin scharrelde alle vereiste decals voor dit toestel bijeen. Net af, kwam Revell natuurlijk op de markt met precies diezelfde versie kant en klaar.



Wintercamouflage

Daarom koos Franklin voor het laatste diorama een andere camouflage voor zijn nieuwe Revell. Met name een wintercamouflage. Bij dit model plaatste hij een Opel-truck. Franklin werkte naar een foto en toonde een Ju-88 die het rechterwiel brak en daarom opgetakeld werd met een soort van driepotig systeem en hijskranen. Dat alles maakte hij scratch, inclusief de katrollen. Als haken gebruikte hij het kleinste model oogvijs uit de Brico. Ook het trapje scratchte Franklin. Deze nieuwe Revellkit was volgens hem een

fijn model, bv. de motorfilters achter de schroeven lijken wel Photo-etched. Maar telkens gaat er wel weer eens wat mis en dan is bij Franklin een vloek nauwelijks onderdrukbaar. De wintercamo bracht hij aan met de airbrush, uit de hand gespoten: eerst lichtgrijs en dan witte vlekken daarover met in het midden wat intenser wit. De sneeuw maakte hij met witte bloem van bij Aveve en Bison lijmspray.



Marc De Pauw haalde zilver te Nieuwegein met F-104 !

Vers van de tafel

Marc De Pauw is al wel niet meer aan zijn proefstuk toe, noch aan zijn eerste medaille, maar de zilveren medaille die hij te Nieuwegein in de categorie vliegtuigen V1 kleiner dan 1/72e haalde deed hem wel bijzonder veel plezier, en dat om twee redenen. Het is eigenlijk de bekroning van modelbouw in het kwadraat, waar toch het motto moet gelden 'hoe kleiner, hoe fijner!'. Bovendien was de deelname aan de wedstrijd eerder toeval. Dankzij het onverwachte slechte weer daags voordien, geraakte het modelletje net op tijd af om mee te nemen naar Nieuwegein. Vers van de modelbouwtafel als het ware.



Afwerking

Vanwaar het idee van een F-104 op schaal 1/144e ? Marc houdt van uitersten en wilde nu eens een heel klein modelletje maken. Zijn keuze viel op de F-104 van Revell. Hij werkte de kit als een Duits toestel af, met Alclad polished aluminium op de romp en onderkant, witte vleugelbovenkanten (tegen vervorming door wrijvingswarmte, zegt Marc) en oranje extra brandstoftanks. Hij presenteerde het geheel zo sober mogelijk, op een zwart vignetje. Ondanks de beperkte grootte van het model plakte Marc zo'n 70-tal decals.

Nieuwegein reikte geen gouden medaille uit in de categorie mini. Marc won ex aequo zilver, samen met een Rafale op 1/144e. Zo goed als goud dus. En in elk geval een opsteker en een incentive om door te gaan. Marc heeft namelijk nog twee mini-F-104's liggen en wil graag nog een Belgische en Duitse versie, met camouflagepatroon ditmaal, maken.

Verfproblemen

Marc toonde op de vergadering ook een F-105 Thunderchief op schaal 1/72e van Trumpeter. Weer een toestel bij voor zijn Nato-Line (zie vorige nieuwsbrieven). Hij kende echter tegenslag bij het spuiten. Voor een mat effect spoot hij Alclad Chroom over een Alclad grijze onderlaag, maar dat leverde een korrelig daimeffect op. Luc Van Beneden adviseerde afwrijven en opnieuw spuiten, maar toen hij afplakte om de groene partijen te spuiten, kwam de Alclad weer los van het model. Luc adviseerde vervolgens licht te corrigeren met chroom, daar een clear gloss coat van Alclad over te spuiten (in Nieuwegein gevonden waterige spuitvernis) en dan na droging weer af te plakken. De volharder wint, zo bleek. Marc zou het jammer hebben gevonden de gedetailleerde cockpit, waarin hij veel tijd had geïnvesteerd, te moeten wegwerpen door de verferikelen.



Willy De Cock bouwde 'Joodse' (let op de J) Shermans !

Willy De Cock presenteerde, geheel binnen het J-thema, een tweetal M-50's, zeg maar 'Joodse' Shermans. De eerste tank is een early M4A1 met typisch opgeevulde wielen (de Amerikanen weerden aldus modder én Japanse staven die de tracks blokkeerden). Willy vulde de kitwielen met dunne plasticard zelf op. De Israëli's kochten voor hun leger in het begin tanks op internationale markten en pasten die wat aan. Zo kreeg de early een met contergewichten uitgewerkte koepel, waarin ook een radio kwam, en een 75 mm-kanon van de AMX met mondsnelheid van 900 m per seconde. Willy kocht alleen een resine romp en scratchte al de rest met overschotten ! Het model is nu klaar voor het spuitwerk. Mooi detail zijn de handvaten op de zijkanten, die dienden als houvast voor meeliftende infanterie. Een tweede tank betreft een late M4A1 die omstreeks 1965 werd uitgerust met een Cummingsdiesel van 460 pk, die veel autonomie opleverde (circa 190 km). Deze tank kende actie in '67 en in '73, en ging in '76 in reserve. Op de koepel staat een Jiddish teken met een twee, dat staat voor Galev 2, zeg maar: 2e bataljon. De V verwijst naar het compagnie nummer (vierde compagnie). De neus van deze tank was gemaakt door Caterpillar. Dit bedrijf moest helpen in de productie en maakte dickere neuzen.

