



Beursgericht vergaderen

Oktober stond vooral in het teken van de voorbereidingen van de Artevelde Challenge. Zo kon iedere vrijwilliger zijn "taak" te weten komen, hopen op een piekfijne, gezellige en interessante modelbouwbeurs. De extra vergadering in oktober kaderde hierin. We zaten in de kleinere cafézaal maar dit kon de pret niet drukken. Claude haalde er desalniettemin zijn prachtige bouw van de "New Jersey" boven.

Steven bezorgde ons een uitgebreid verslag over zijn (Japanse) Mitsubishi's. Voor ons een dubbel-bouw met rode stip aangeduid als "voortreffelijk geslaagd"!

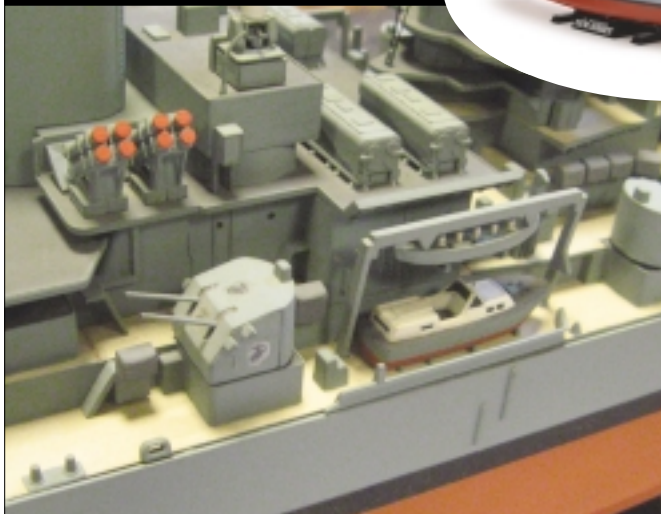
De respectvolle sprong van Stefan konden we niet achterwege laten. Ons clublid wees ons op een aandoenlijk memorabel moment. Een diep menselijk eerbetoon wat ons danig raakte. Voor bouwers en re-enactors: de duim omhoog.

Claude's USS New Jersey BB-62

Ondanks de beperkte plaats die avond, kwam Claude ons entertainen met een opmerkelijke bouw: de "New Jersey". Naast de bouw van dit "lowa-class battleship" toonde hij ons ook nog op een vignette de Sikorsky SH-60B Seahawk.

De New Jersey is het meest gedecoreerde schip uit de geschiedenis van de US Navy. Sedert 1940 doorkliefde het talloze wateren en nam deel aan W.O. II, de Koreaanse Oorlog en de Vietnamoorlog. Zelfs nam het deel aan de Libanese burgeroorlog bij de Peacekeeping Strategy perikelen. Momenteel is het nog een museumschip, verblijvend in Camden, in de staat New Jersey.

Even opzoeken leverde dat deze kit een 1/350 bouw van Tamiya was, het schip uitbeeldend anno 1982. Op het dek twee Seahawk heli-copters. Een uitvergroting van deze had hij mee op schaal 1/48. Zeer puik werk!



Steven bracht Japan dichterbij

Mitsubishi F-1, 8 TFS, 8 AW JASDF, Tsuki AB
Mitsubishi T-2, 21 FTS, 4 AW JASDF, Matsushima AB

HISTORIEK

De Mitsubishi T-2 is Japan's eerste in eigen land ontwikkelde en gebouwde supersonische militaire jet. Mitsubishi Heavy Industries en Fuji Heavy Industries ontwikkelden gezamenlijk de T-2.

Op het eerste gezicht lijkt het enigszins op de Frans-Engelse SEPECAT Jaguar, maar was een volledig onafhankelijke Japanse realisatie (hoewel dezelfde motoren zijn gebruikt). De T-2 is een opleidingstoestel, dat in een eerste versie ongewapend was. Later werden een boordkanon, wapenophangpunten en de nodige avionica toegevoegd. De twee varianten zijn makkelijk van mekaar te onderscheiden: bij de "vroeg", ongewapende versie is de opening voor het boordkanon afgedekt, wat bij de "late", gewapende versie uiteraard niet het geval is. Hieruit volgde later de F-1, de gevechts/aanval versie.

De primaire rol van de F-1 is scheepsaanval en secundair grondaanval. Het kan AIM-9 Sidewinder-raketten vervoeren voor zelfverdediging.

De eerste vlucht had plaats op 20 juli 1971. Kostenoverschrijdingen in het T-2-programma leidden bijna tot schrappen van de voorgestelde eenzits aanvalversie, maar de annulering van de geplande vervanging van de Kawasaki P-2 maakte fondsen vrij, terwijl het ook belangrijk was om de Japanse luchtvaartindustrie draaiend te houden, en er werden contracten gesloten voor de ontwikkeling van de aanvalversie als de FS-T2 Kai in 1973.

Het nieuwe vliegtuig kreeg de aanduiding F-1, en was een minimaal gewijzigde afgeleide van de T-2, waarbij de achterste cockpit werd omgezet in een avionicaruim door de schietstoel te verwijderen en de koepel te vervangen door een eenvoudig onbeglaasd toegangsluik. Twee extra ophangpunten werden onder de vleugel aangebracht om het vervoer van een zwaardere wapenbelasting mogelijk te maken, en de avionica werd verbeterd met een nieuwe J/AWG-12 radarset, vergelijkbaar met die in de F-4M Phantom straaljagers van de RAF. Afgezien van de veranderingen in avionica, weglaten van de achterste schietstoel en een nieuwe koepel, was de enige andere belangrijke verandering de versterking van de romp om een grotere wapenlast te kunnen dragen dan de T-2.

De F-1 is uitgerust met een intern 20 mm JM61A1 Vulcan kanon met 750 patronen.



Het vliegtuig heeft ook zeven externe ophangpunten voor het vervoer van een grote verscheidenheid aan wapens. De binnenste ophangpunten onder de vleugels en onder de romp zijn "nat", wat betekent dat ze kunnen worden gebruikt om externe brandstoftanks te vervoeren om het bereik van het vliegtuig te vergroten. Het primaire wapen van de F-1 zijn de ASM-1 en de nieuwere ASM-2 lange af-stand anti-scheepsraketten. Dit wapen zit grofweg in de klasse van de Amerikaanse AGM-84 Harpoon of Franse AM.39 Exocet. Andere wapens die worden vervoerd, zijn onder meer de alle aspect hittezoekende AIM-9 Sidewinder voor lucht-lucht gevechten op korte afstand voor de secundaire lucht-verdedigingsrol van de F-1. Dit wapen wordt meestal op de vleugeltiprails gedragen, maar het kan ook onder de buitenste vleugelophangpunten worden gedragen. Andere lucht-grond wapens die worden vervoerd zijn raketgondels (JLAU-3 / A) van 70 mm (2,75 in) en Mk82 bommen van 227 kg (500 lb) en M117 bommen van 340 kg (750 lb). Bovendien kunnen deze bommen worden uitgerust met infrarood geleidingskits, waardoor ze worden omgezet in precisiegeleide wapens die afgaan op warmtestraling uitgezonden door doelen op zee, zoals schepen of andere gronddoelen. Wanneer uitgerust met deze kit, wordt de bom als GCS-1 aangeduid.

De F-1 werd vervangen door de F-2 (Japan/VS ontwikkeld, gebaseerd op F-16 C/D), evenals opgewaardeerde F-4EJ "Kai" Phantom IIs. De laatste zes actieve F-1's, gebaseerd op Tsuki in de prefectuur Fukuoka, zijn op 9 maart 2006 met pensioen gegaan en hebben de limiet van 4000 uur voor hun airframes bereikt.

BOUWVERSLAG

De F-1 kit is Hasegawa 09796, uitgevoerd in "Forest" camouflagekleuren, en toegewezen aan het 8e Tactical Fighter Squadron (dai hachi hikotai), 8e Air Wing JASDF, Tsuki Air Base, Fukuoka, Japan. Voor de T-2 gebruikte ik Hasegawa's 09819 "Early version" in grijs/rood/oranje van het 21e Fighter Training Squadron (dai ni-ichi hikotai), 4e Air Wing JASDF, Matsushima Air Base, Miyagi.

Deze kits zijn zeer mooi gedetailleerd, enkel de schietstoel viel wat mager uit. Voor een kit van deze omvang zijn er zeer veel - soms minuscule - onderdelen, en is de constructie wel een beetje gecompliceerder dan je zou verwachten. Dat heeft wel als voordeel dat je met wat zorg bij de assemblage nadien bijna geen enkele naad hebt op te kuisen. Schuur- en plamuurwerk is echt minimaal. Voor de camouflagekleuren en het interieur gebruikte ik Gunze Mr Color.

Ik wou een F-1 die nogal door de zon afgebleekt is bouwen, en voor de groenen vielen de in het bouwplan voorgeschreven kleuren te donker uit, en koos ik blekere, fellere tinten die beter aansluiten bij de realiteit. Ik heb omzeggens geen ervaring met acrylverf, en ze blijkt meer dekvermogen te hebben dan ik dacht. Mijn pre-shading verdween haast compleet onder de camouflagekleuren. Dus opnieuw de paneellijnen enzovoort een pre-shading gegeven, en terug een dunne laag camouflage erover. Het resultaat overtrof mijn verwachtingen: deze techniek ga ik zeker nog toepassen!

Voor de aflijning van het camouflagepatroon gebruikte ik BluTack, ook iets wat ik nog niet eerder gebruikte, en ik ben andermaal tevreden over het resultaat. Absoluut geen lijmresidu of vlekken waar de BlueTack gezeten heeft, iets wat je wel kan voorhebben met Play-Doh.

Olieverf voor de cockpitdetailering, en diverse metallizers voor de uitlaat en de lippen van de luchtinlaat.

Ik had nog maar eens een slechte ervaring met sommige tinten Alclad. Ondanks een correcte voorbereiding en een grondlaag met Alclad primer, gebeurde het dat na het drogen van de metaaltint, deze tot een poederlaag was opgedroogd welke gewoon van het model kon geblazen worden als poedersuiker van een wafel! Dan maar de toevlucht genomen tot Testor's Metallizers, en Humbrol metaalkleuren... Die zijn weliswaar wat grover van textuur, maar ze hebben me nog nooit in de steek gelaten.

Na een bescherm laag Future gingen de decals er op. Daar de F-1 kit enkel decals bevat voor een "jubileum-uitvoering", en ik liever een vliegtuig zie in werkkledij dan met een feestneus, moest ik zelf voor serials zorgen. Omdat ik tegelijkertijd een T-2 bouwde, dacht ik daar te leen te gaan. Pech natuurlijk, de lettergrootte voor de serials zijn niet dezelfde op een T-2 als op een F-1... Dus inscannen, alle cijfers uittekenen in AutoCAD, en sets in de juiste lettergrootte afdrukken op decalfilm.

Bovenop de decals terug een laag Future als barrière voor de weathering - een jus van terpentijn en olie verf voor de paneellijnen, en pastelkrijtpoeder voor oliesporen en ander "vuil". Alles met mate, want afgaand op alle beeldmateriaal dat ik zag, worden de vliegtuigen van de JASDF keurig netjes onderhouden! Het geheel kreeg tot slot nog een laag matte vernis om alle weathering te verzegelen.

NOTES

Kits: Hasegawa 09796 and 09819, built straight out of the box except from serials and seat belts. Weapons from Hasegawa JASDF Weapons Set.

Glue: mainly MEK, cyano, Brittfix, Tamiya, white glue, and Revell Contacta for the clear parts.

Putty: Tamiya.

Masking: Tamiya, Tesa, Blu Tack, Scotch.

Decals: from the kit (except for the serials on the F-1).

Paint: Gunze, Testor's, Humbrol and Alclad.

Airbrush: Aztec A4709, Badger 150 and Iwata Revolution.

Weathering: preshading with Humbrol, wash with oil paints and turpentine, pastel chalk dust.

Varnish: Revell Matt and Future.

Documentation:

<https://www.midwaysailor.com/photos/mitsubishi-f1.html>

https://www.militaryfactory.com/aircraft/detail.asp?aircraft_id=288

and the T-2 / F-1 Photo Book from Hobby Japan.

Built march-september 2019

Gegevens:

Lengte: 17.86m

Hoogte: 7.88m

Spanwijdte: 4.48m

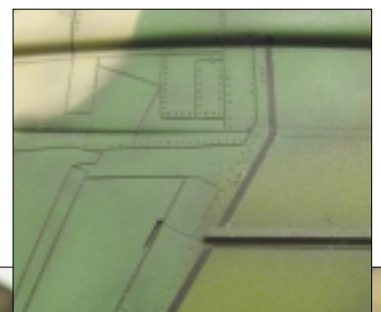
Max. startgewicht: 13,674kg

Max snelheid: 1.700 km/h op 11.000m

Actieradius: 556km

Plafond: 15.240

STEVEN DE MULDER



Voor kranige kerels

Voor ons bouwde Willy Jacxsens de aantrekkelijke doos van Miniart: **5-ton gantry crane and equipment**. We konden even genieten van de opbouw en Willy bezorgde ons wat informatie over het bouwen ervan.

Een interessante kit voor een diorama! Het vraagt wel een secuur werkje om alles te ontbramen zonder effectieve breuk. Bovendien als mooi extraatje zitten er kettingen in de bouwdoos. De smalle kettingen en de spankabels (hiervoor gebruikte ik koperdraad) werden eerst een tijdje in azijn gelegd zodanig dat het vernis, erop aangebracht tegen corrosie, werd opgelost. Dan even laten drogen en vervolgens in een potje met "Brunieringsmiddel" van Krick gelegd gedurende een paar dagen. Daarna afspoelen met water. Men bekomt daardoor automatisch een donkere (zwarte) kleur. Dit middel kocht ik jaren geleden nog bij Mako op een beurs. Nog steeds kon dit product voor het gewenste resultaat zorgen (dit middel konden we niet meer opsporen, echter Krick-model.de bestaat nog en levert modelbouwtoepassingen bij RC en bijv. botenbouw en auto's -nvd). Opmerkelijk is dat de zwaardere ketting uit een andere materie is vervaardigd want daarbij lukte de behandeling niet! Hiervoor bestaat dan de oplossing: verven!

Al bij al een zeer nuttige doos. Miniart presenteert hierdoor weer accessoires welke op menig diorama te pas zullen komen.

BOUWGROETJES, WILLY.



De veilige sprong van Stefan

We kregen onlangs een mooi bericht van clublid Stefan Buysse. Een verslag van een speciale gebeurtenis. Even stil staan bij een historische gebeurtenis. We vonden het daarom de moeite om dit even in ons blad te illustreren.

Beste vrienden,

Zoals ik vandaag vertelde, sprong ik op zaterdag 21 september met een groep "British and Commonwealth" para's uit een Dakota boven Renkum. Dit was de DZ (Drop Zone) die in 1944 gebruikt werd door de Britse para's die oprukten naar Arnhem.

Voor de Britten is dit een heel speciale DZ, sommigen van ons hadden in 1944 vaders of grootvaders daar.

Bij de foto met de boom zie je mijn parachute liggen. Daarachter staat er eentje die nog dichter bij de boom geland was.

Onze hoofdinstructeur bij Pathfinder UK was Ian Marshall. Ian ging eind de jaren '60 bij het Parachute Regiment, was van 1974 tot 1982 bij het "Red Devils" vrije val demo-team van het Parachute Regiment en was ook test-parachutist. Een van de dingen die hij deed was opzettelijk een fout maken bij het pakken en er dan mee springen om te zien wat er gebeurt. Bij één van zijn crashes kwam hij voor een jaar (!) in het hospitaal terecht. Zijn vrouw kwam hem bezoeken en stelde hem voor de keuze: zij of parachutespringen. Hij zei: "Sorry dear, you came a close second."

Er staat een video op Youtube, gemaakt door de zoon van een van de Britten. De vader sprong mee met "Chalk 5" en de zoon was mee in de Dakota. Ik zat in "Chalk 6" en ik kom net niet in beeld.

Van 4:30 tot 4:42 zie je de befaamde Ian Marshall aan het werk.

Die Go-Pro camerabeelden zijn knap, hé. Als ik de jongen die de video gemaakt heeft goed begrepen heb, gaf hij zijn Go-Pro aan de mannen van de Dakota en zij installeerden hem gewoon voor de vlucht van "Chalk 5" op de vleugel.

<https://www.youtube.com/watch?v=0ye9Rwwt4M&t=472s>

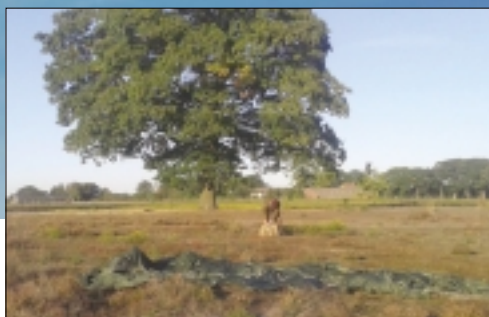
De Dakota is "Drag 'em Oot". Ze kwam begin 1944 bij de USAAF in Engeland terecht (Op Greenham Common). Op D-day dropte ze



para's en later op de dag voorraden. Ze was voorzien van een haak om gliders na gebruik op te pikken en terug naar Engeland te slepen voor hergebruik. Die pick-ups gebeurden door een sleep-kabel te grijpen die tussen twee palen gespannen was. Dus, telkens een gevaarlijk laag en traag aanvliegmanoeuvre voor de Dakota. Ze deed dit de hele zomer van 1944 en kreeg daarom de naam "Drag 'em Oot" ("sleep ze buiten"; het is niet meer duidelijk waarom die "Oot" een Schots accent kreeg). Rond 1 september 1944 ging ze over naar de RAF en op 17 september dropte ze Britse para's bij Arnhem. In de dagen daarop nam ze deel aan de wanhopige pogingen hen te bevoorraden. Daarbij liep ze talrijke inslagen op waarvan nu nog sporen te zien zijn. Er is zelfs sprake van een Duitse fighter aanval van bovenaf waarbij een kogel door de piloot zijn stoel ging, wonderlijk genoeg zonder hem te raken.

In maart 1945 dropte ze ook nog para's tijdens operatie "Varsity"; de oversteek van de Rijn.

GROETJES, STEFAN.



◀ LINKS ZIEN WE STEFAN IN ACTIE. HIERONDER ENKELE "STILLS" UIT DE YOUTUBE-FILM.
▼ ONDERAAN ZIET U HET CERTIFICAAT VAN DE SPRONG.



Zwart-wit

Ondertussen loopt nog de interne "wedstrijd", met thema "Zwart-wit". De deadline hiervoor is 3 december 2019! We zijn alvast benieuwd...

Via de website: www.ipms-gent.be kan je ook doorklikken naar de facebookpagina.



Vergaderdata 2019

dinsdag 5 november
dinsdag 19 november Extra W.I.P.
dinsdag 3 december "Zwart-wit" jurering

- onderwerpen volgen of onder voorbehoud -

telkens van 20 tot 22 uur,
in Feestzaal Sint-Godelieve, Sint-Godelievestraat 59,
9032 Wondelgem.

Weldra worden de nieuwe data bekend gemaakt voor de vergaderingen in 2020.