



INFOBLAD LEDEN

maart 2011

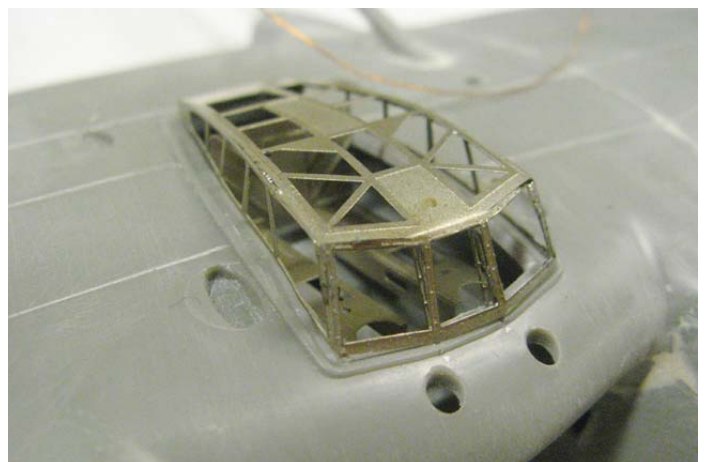
Erwin Bovijn werkt aan zeldzame Savoia S-55X op 1/72e

Erwin Bovijn is al enkele maanden doende met een oude zeldzame Delta II-kit, voorstellende een Savoia S-55X, het toestel waarmee Italo Balbo, de latere Italiaanse luchtvaartminister in 1934 rondvloog. Het toestel werd vooral bekend door de promotievlucht van een formatie van 24 van dergelijke watervliegtuigen, die naar de wereldtentoonstelling van Chicago vloog.

Erwin vond voor zijn model in Italië een PE-set van RCR-Model, waarvoor hij voor het eerst in zijn modelbouwloopbaan de soldeerbout bovenhaalde ! Dat was noodzakelijk omdat het bovenstuk van het canopyframe mee moet buigen met de romp en zijkanten, maar zodoende niet verlijmbaar meer is. Voor een eerste probeersel is Erwin alvast tevreden over het resultaat. De plastic cockpit in de kit leek in elk geval nergens naar.

Erwin voorzag voor de afbouw ook al in een voorgemonterde dunne koperdraad, die uiteindelijk de radioantenne moet worden. Het watervliegtuig heeft een dubbel houten chassis. Erwin wilde dat uit balsahout snijden omwille van de houtstructuur, maar dat viel tegen. Hij zal de houtstructuur daarom proberen simuleren met opkleef fineer.

Erwin gebruikte al eens eerder fineerhout, nl. om de planchee-binnenvloer van de achterbak op zijn jaren '40 Ford Pickup mee te bekleden. Ook dat model had hij bij



op de vergadering van begin maart. Met de punch & die set vervaardigde hij klinknagels waarmee hij de fineerplanken vastlegde.

Erik De Smet bouwde Belgische transporttoestellen

Erik De Smet renoveerde twee, indertijd zelf uit resine vervaardigde, Belgische transporttoestellen van de luchtmacht, waarvoor hij zelf de nieuwe decals maakte.

Resine

Erik goot zo'n 10 jaar geleden twee transportvliegtuigen van de Belgische luchtmacht uit resine op schaal 1/72e. Very short run dus, zoals Erik het zelf noemt. Het gaat

om een Swearingen Metro, een schroefvliegtuig waarvan de luchtmacht er zes had en die vlogen tot in het jaar 2000, en een Mystère 20 met beschildering van 60 jaar 15e Wing – dit toesteltype vliegt vandaag nog

altijd. De kits waren door de jaren beide vergeeld door de vernis en behoeften dus een opknapbeurt.

Decals

Erik schuurde de modellen eerst af en haalde ze weer uiteen. Hij maakte de decals zelf met de computer (zijstrepen, vensterraamdecals en het Sioux kenteken op de staart). Hij vond de decals voor de speciale gelegenheidsbeschildering in de Kit nr. 155. Ook de Embraers vlogen met die special painting. Opvallend is het nogal zware frame van de Metro-cockpitbeglazing, volgens Erik lijkend op de foto's in zijn documentatie en nagebootst met witte tape die hij in fijne reepjes van 1 mm opbracht.



Nick Simoens: specialist RC-helibouwen en -vliegen !

Op vraag van de voorzitter, nam Nick Simoens IPMS-Gent begin maart mee in zijn 'crazy' heliwereld. Bij Nick begon het ooit als tiener met het plakken van modellen. Omdat die niet echt vlogen, schakelde hij rond een jaar of 25 over op radio controlled models (RC), eerst vliegtuigen en pas later helikopters. Nicks jaar bestaat eigenlijk uit twee delen: bouwen in de winter, vliegen in de zomer.



Het begin

In het begin had hij hulp nodig. RC-specialisten zijn echter niet dik gezaaid. Toen jaren geleden de forums op het internet opkwamen, wist Nick contacten te leggen en basiservaring op te doen. Van zijn eerste RC-bouw bracht hij al onmiddellijk een bouwverslag op de forums. En met een originele formule wist hij daar meteen de aandacht te trekken. Hij structureerde zijn bouwverslag als een stripverhaal waarvoor hij plaatje per plaatje gebruik maakte van Action-figures, zogezegd een ingehuurd team voor de bouw en het besturen van de heli. Op korte tijd had zijn stripverhaal zo'n 100.000 hits wereldwijd ! De respons was niet meer uit de lucht.

Winter: bouwen

De bouw van een model begint met het zoeken van info in boeken, musea en het bekijken van de real stuff. Toen hij zijn Alouette bouwde, vlogen de Belgen nog met een tiental exemplaren. Een veiligheidschef van het Belgisch leger volgde Nicks forum en nodigde hem en zijn model uit op Bierset, waar hij het model naast de echte heli kon plaatsen. Hij kon er de echte mechanici om uitleg vragen over de drie Alouettes die ze er onderhielden. Nick heeft er eentje van gemaakt, nl. de 63, een toestel dat kort daarop jammer genoeg verongelukte. Nick maakte er ook kennis met de opvolger Agusta (niet veel groter dan de Alouette) en mocht

op de flightline en zelfs eens hoover-taxiën. Legerheli's stijgen op volgens een vaste veiligheidsprocedure: ze hooveren naar hun plaats en stijgen zo horizontaal mogelijk op als een vliegtuig, waarbij ze de hele lengte van de startbaan gebruiken. Recht omhoog opstijgen houdt nl. altijd een risico in, bv. als een motor afslaat.

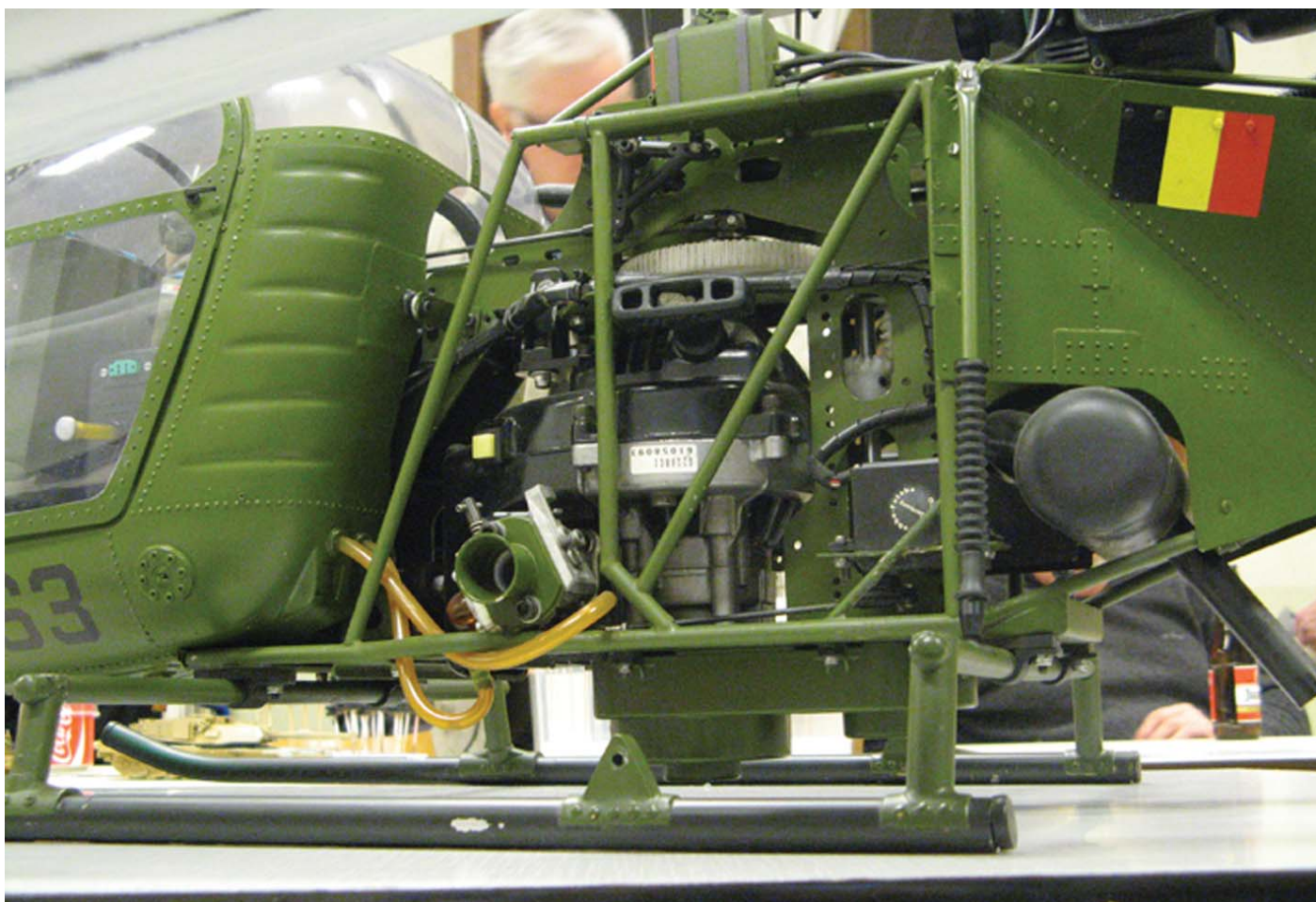
Beurzen

Een andere informatiebron vormen beurzen. Er zijn inderdaad ook RC-beurzen, waarop vooral schaal 1/6e en 1/7e heersen. Nick toonde op de vergadering een reeks beelden van prachtig afgewerkte RC's die hij op de beurzen, vooral in Duitsland, spotte: een Fouga op 1/5e, een A 380 Airbus met echt werkende turbines, Tomcats met swing wings en afvuurbare Phoenixraketten, een Zeppelin op 1/48e (vier meter lang!), een Chinook op 1/10e (die helaas alleen in Frankrijk van de grond mag gaan), enz. Het is soms te gek voor woorden: zo toonde hij een inbouw cockpitinterieur met echt werkende gsm-schermen – kostprijs om en bij de 800 euro ! Nicks droom is overigens een militaire heli bouwen met een echte turbine, waarvoor hij eerst een budget van ongeveer 20.000 euro bijeen moet sprokkelen.

Cobra-project

Nicks huidige project betreft een Cobra helikopter met als bijnaam 'The snake of Saale Valley'. De meeste heli's hebben in het Amerikaanse leger een bijnaam, en die van de Cobra is snake. De producent van de heli is Vario, gelegen in het Duitse Vaale Tal, vandaar de projectnaam. Nick heeft opnieuw zijn team Action Men ingeschakeld. Je kunt je de kit voorstellen als een doodskist vol plastic. De motor is overigens dezelfde als die in de Alouette. Het houtwerk is met de laser voorgesneden. Dat wordt de dragende structuur voor de mechaniek, waaraan de plastic romp hangt. Nick detailleert zijn bouw. Zo begon hij de canopy met het uitzagen van de raamopeningen, roosters etc, het in zinc chromate verven van het onderdeel, het uitfrezen met een dremel van de paneellijnen (heel voorzichtig en schuin honderd keer over een lijntje, zoals met de kraspen), en het aanbrengen van echte revetten ! Op het model komen exact evenveel revetten als op de echte heli: 1.666 revetten aan ongeveer 2,5 minuten werk per revet, allemaal apart gepinwashed en gedrybrusht. Zo probeert Nick de link te leggen met de static plastic modelbouw. Zo ook scratch-





builde hij de roosters uit plasticard. Na de ruwbouw volgt het aflakken van de ruiten, een laag grondverf (Humbrol nr.1), een brandstofbestendige vernis (vernis op oliebasis geeft nl. problemen), preshading (daar hadden ze in de RC-wereld nog nooit van gehoord!) en dan de camouflagekleur met de laagjestechniek (modulatie) met zeer lichte kleuren, wat bijstuurmogelijkheden biedt. Spuiten geschiedt overigens altijd in de vliegrichting !

Vliegen in de zomer

Enkele jaren geleden richtte Nick met een paar gelijkgestemde zielen een reizend modelheliteam op, dat zich liet sponsoren door Vario: het Vario RC Heli team Belgium. Met zo'n 10 tot 15 man trekt dit team in de zomer van show naar show in Nederland, Frankrijk, België (bv. Marche-en-Famenne) en Duitsland met aangepaste materiaaltrailers, waarin ze een kapitaal aan materiaal vervoeren. Ze doen zo'n 25 shows per jaar en geven zo'n 3 displays per keer. Ze sleutelen ook ter plaatse aan hun kits. Nick toonde enthousiast een foto van de nu 84-jarige F. Heim die als het ware de mechaniek van de RC-heli heeft uitgevonden en nog altijd een van de beste schaalmodelpiloten

is. Nick zit 2 à 3 keer per jaar met die man samen aan tafel. Ooit werd hij eens gesponsord door Redbull, die naar elke show een promotieteam meestuurde ! De shows zelf zijn eigenlijk een grote, maar gestructureerde warboel. Nicks team vliegt met een 25-tal modelheli's. Vooral Duitsland is tof, modelvliegen is daar immens populair. Het vliegen zelf geeft een kick, met een publiek van duizenden kijkers. Nick en de zijnen doen als enigen spiegelvluchten. En hij verbetert voortdurend de model-

len. Zo bouwde hij zijn Alouette inmiddels om van een tweebblad naar een driebladschroef, zoals de echte heli. Vliegt moeilijker weliswaar. Twee jaar geleden werd Nick 7e op het wereldkampioenschap bouwen en vliegen in Duitsland. En vorig jaar werd Nick derde in de categorie schaal-helivliegen op het Belgisch kampioenschap met zijn drieblad Alouette. Hij kampte daar met de 20 besten uit België. Op 4 wedstrijd-dagen moest hij in totaal 12 vluchten uitvoeren.



Freddy op grens tussen modelbouw en kasseileggen !

Freddy Verschueren plaatste een 1944 Dodge Ambulance op een stukje kassieweg naar Roermond. Hij superdetaileerde de achterbouw van de ambu én de weg, waarvoor hij onder meer zo'n 800 kassei-steentjes op schaal vervaardigde en legde ! Een waar geduldwerkje !

Knock Down

Freddy Verschueren bouwde een Dodge Ambulance Car op 1/35e. Het type is WC 64 KD, waarbij WC 51 voor het Dodge chassissoort staat en de KD voor Knock Down. De ambulance had namelijk een houten, demonteerbare achterbouw en werd verscheept met de achterbouw in een soort van bouwdoos die na levering ineengestoken werd. De Dodge Ambulance kwam ten tonele in 1944 en werd in Frankrijk nog lang na de oorlog gebruikt.

Reconversie

Freddy bouwde zijn Ambulance met een Azimut resine reconversiekit op een Italeri-basiskit. Hij verlevendigde het model wat met interieurdetails zoals riempjes om brancards mee op te hangen (gemaakt van in Compactuna gedrenkte reepjes katoen - volgens Freddy even goed als houtlijm!), een rolgordijntje van stof, lampen en ventilatieroosters aan het bakplafond (gemaakt van plasticardrestjes), en plaatste de deuren in open toestand.

Diorama

Als dioramabasis nam Freddy een schilderijkadertje waarin hij in een schuin opstaand balsahouten kader, oasis aanbracht (groen schuim voor bloemschikken). Hij wilde het voertuig immers presenteren terwijl het een helling afreed, om een betere inzage in de ambulancebak te bieden. Voor de bestrating vervaardigde Freddy om en bij de 800 kassei-steentjes uit resine, op grond van een 80-tal verschillende rubberen moules, die hij elk een tiental keer afgoot. De moules maakte hij met masters uit plasticine.

Afwerking

Freddy voltooide zijn diorama met een knotwilg, waarvan de stam bestaat uit twee samengebonden twijgjes waarrond hij afgekookte schors lijmde. De boom werd voort afgewerkt met scenery items van Joy Fix. Naast de weg bracht Freddy aarde uit de tuin aan, die hij in enkele laagjes strooide over de telkens met compactuna natgemaakte oasis. Ook

het gras haalde hij bij Joy Fix, waarbij hij verschillende kleuren mengde. Ten slotte bracht hij in de grachten wat still water met een takje erin aan. Drie dunne koperdraadjes vlocht hij samen, met om de zoveel mm een knoopje, waaruit hij enkele eindjes prikkeldraad liet steken door telkens net voor en net na de knoop een

Beschildering

Voor de beschildering gebruikte Freddy Vallejo-verf die hij afwerkte met MIG-poeders, die hij fixeerde met thinner. Freddy plaatste enkele oude Airfix-figurines die hij op ebay kocht (smerige dingen waar geen grondverf op pakte) met een zelf van wat stof gemaakte draagberrie,



draadje door te knippen. Dat geeft een realistisch effect waarvan Freddy de tip meent te hebben gevonden in een van de vroegere Tamiya-magazines. Een laatste detail bestaat in een kilometerpaaltje waarop vermeld: N273. Het gaat om de weg naar Roermond die daar tegen het einde van 1944 werd gebruikt door de oprukkende geallieerden.

waarop hij een aan het been gekwetste soldaat legde, bij de ambulance. Tot slot bevestigde hij een aluminium naamplaatje op de zijkant van het dioramakader, dat hij zwart schilderde en daarna opschuurde en polierde en verniste, en waarin hij met de dremel (frees van 1 mm) en een tekenlat de dioramatitel graveerde.

