



Ooit gemist: Johan De Meyer haalde bunkerexpert naar Gent !

Dit heeft uw redacteur gemist: de extra vrijdag van 18 maart stond in het teken van bunkeronderzoek. Johan De Meyer bracht onze clubleden die avond in contact met Luc Van de Sype, een enthousiaste bunkerhobbyist. Luc was ook te zien in de Mariagaard-Kwatrecht aflevering van Publiek geheim. Op het bunkermenu stond het Citadelpark en z'n ondergrond. De aanwezigen zagen

hoe Luc de geschiedkundige feiten, anekdotes en weetjes aan elkaar babbelde, rijkelijk geïllustreerd met foto's. Een schat aan informatie kun je trouwens vinden op de site van Luc: www.bunkergordel.be, met diverse onderwerpen: Bruggenhoofd Gent, verdwenen vliegvelden, schuilkelders, bunkerlinies in de buurt, enz. "In de grond" heel erg warm aanbevolen !



Franklin toont modellen op 'wisselijst' !

Wisselijstondergrond

Franklin Goethals gaf op de juni-vergadering een mini-zijpresentatie over hoe je een klein modelletje kunt laten opvallen, door het op de juiste achter-, of liever, ondergrond te plaatsen. En om niet met een heleboel ondergronden te moeten zeulen, hanteert Franklin het pincipe van de wisselijst. Hij zaagde met een verstekzaag een kadertje bij mekaar met een gat in de grondplaat. In plaats van daarop glas te plaatsen zoals bij een schilderij, maakte hij een grondplaat voor zijn model, bv. Een stuk moderne landingsbaan voor een F-5 Tiger. Wil hij daar nu echter een Hurricane mee tonen, dan duwt hij via het gaatje in de achterkant de Tiger-grondplaat uit de kader en vervangt die door een grasondergrond. Et voilà. En de fantasie van Franklin kent nauwelijks grenzen als hij eenmaal op dreef is: een plankendek van een WO-II vliegdekschip, betonstrokenondergrond, woestijnzandondergrond, sneeuwvlakte,...

B-17

Met zijn zo'n 15 jaar oude Hasegawa B-17 op 1/72e gaat het minder goed. De decals waarover Franklin beschikt, vereisen een B-17-model met de zijgeschutsposten recht tegenover mekaar. Franklin heeft dus een zijopening moeten verzetten ! Dan

was het model net gelijmd toen de buikkoepel niet goed bleek te zitten. Franklin probeerde de koepel juist te draaien, maar die viel er gewoon uit en hij kreeg hem er niet meer in. Dus: weer opengooien en de buikkoepel opnieuw bevestigen !

Murphy

En de wet van Murphy loopt maar door: een lampje aan de stuurboordkant schoot het model binnen. Franklin heeft telkens eens hartgrondig gevloekt, en dan weer voortgewerkt.

Eigenlijk was hij oorspronkelijk van plan een Albemarle te maken voor het Airborne thema van de Artevelde Challenge: op een diorama de teruggekeerde bommenwerper met een vermoeide crew die thee drinkt aan een theekamion. Die kit bleek echter een GMC te bevatten, en Franklin twijfelde alsmaar over een GMC-theewagen op een Engels vliegveld. Amerikanen zouden wel zo'n GMC gehad hebben, vandaar de overschakeling naar een B-17. En ja natuurlijk geen thee, maar cola !



Voorzitter Jean-Pierre plaatste Cutty Sark in vitrinekast !

Voorzitter Jean-Pierre domineerde de junivergadering met zijn eindelijk afgewerkte theeklipper Cutty Sark van Revell, prachtig gepresenteerd in een zelfgemaakte vitrinekast van eik en plexiglas. Jean-Pierre belichtte enerzijds de echte geschiedenis van de klipper, en anderzijds de bouwgeschiedenis. En die verliep – het zou Jean-Pierre niet zijn – niet altijd vlekkeloos !



Klipper

De Cutty Sark was geen groot schip vergeleken met de standaardformaten van haar tijd. Met een scheepsformaat van 963 ton verliet het schip de Scott and Linton's scheepsdokken op maandag 23 november 1869. Het was 212 voet lang en 36 voet breed, met een diepte van 21 voet (voor wie het wil narekenen: 3.281 ft is 1 m). Evenals zijn rivaal, de Thermopylae, was de Cutty Sark een klipper, de voor deze periode snelste schepen op zee die alleen aangedreven werden door een massa zeilen. Het zeiloppervlak bedroeg 32.000 vierkante voet (1 square foot is 929,03 cm²). De maximumsnelheid bedroeg 17 knopen, een equivalent van een 3.000 pk motor. Het schip werd geregistreerd in Londen en deze stad bleef haar thuishaven tot haar vertrek in 1895 onder het bevel van Captain hero "old stormy" John Willis.

Thee en wol

De klippers, en ook de Cutty Sark, hadden een vaste zeeroute op China voor de theehandel. De opening van het Suezkanaal enkele jaren later leidde tot onmenselijke snelheidskoersen met de motorschepen. Uiteindelijk zagen de klippers zich genoodzaakt andere handelsmissies te zoeken. De Cutty Sark verscheepte de eerste Indische thee

naar Australië en verscheepte van Melbourne wol. Het schip kende goede en kwade dagen. In 1880 viel het in handen van de onbekwame 'Bruce', een hypocriete, laffe dikkerd. Kapitein Moore nam vervolgens het schip over en voer het tweemaal naar Australië (in 1883 en 1884). Dat bewees dat de klippers veel in hun mars hadden. In de theehandel was snelheid het belangrijkste om als eerste zijn lading verse seizoensthee op de Londense markt te brengen. Met de wolhandel ging het er anders aan toe: men moest als laatste zijn

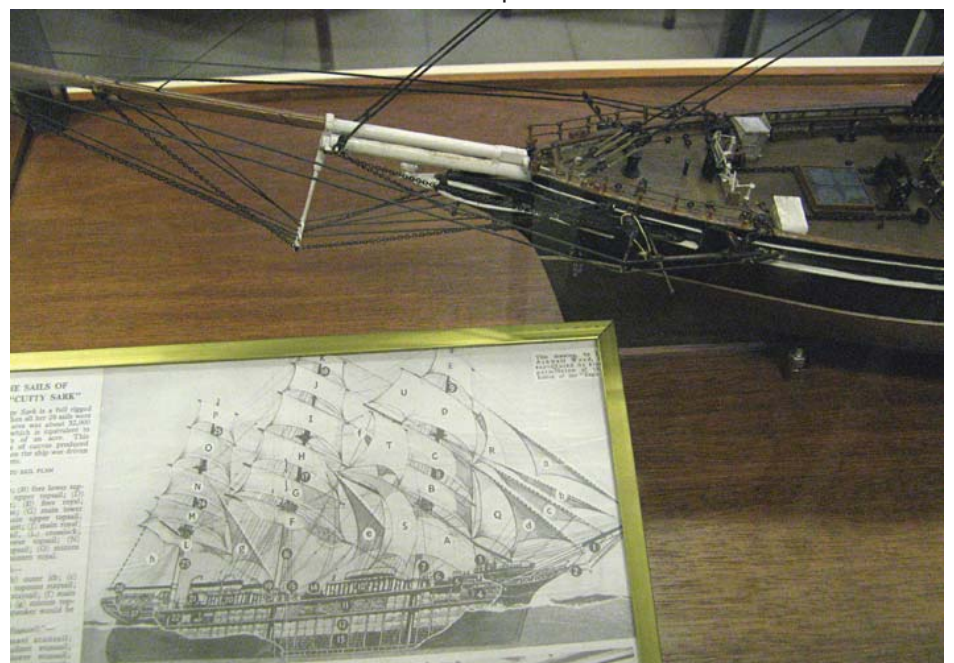
lading in januari/februari kunnen aanbrenge voor de wolmarkten die dan hun hoogtepunt bereikten in Londen.

Ferreira

In 1895 kon het Willisfonds het behoud van de Cutty Sark niet meer verzekeren en werd het schip verkocht aan Portugal. De naam veranderde in Ferreira. In 1922 slaagde Kapitein Dowman erin het schip terug te kopen van de Portugezen en kon het schip in haar oorspronkelijke glorie gerestaureerd worden. Na de dood van Dowman schonk zijn weduwe het schip aan The Thames Nautical Training College. De Cutty Sark werd weer zeewaardig gemaakt en met een bemanning van kadetten voer ze terug de Thames op.

Brand

In Mei 1953 overhandigde het College het schip aan de Duke of Edinburgh. Sir William Currie overhandigde de officiële scheepsformulieren ceremonieel. De Cutty Sark was uiteindelijk terug in haar thuishaven Greenwich. Op 25 Juni 1957 werd ze opengesteld aan het publiek en enthousiaste bezoekers. Ze werd een van de mooiste bezienswaardigheden in Londen. Op 21 mei 2007 brak er brand uit op het schip dat op dat moment in restauratie was.



De masten en het interieur waren elders opgeslagen voor reparatie en onderhoud. De schade was aanzienlijk, maar men gaat ervan uit dat ongeveer 90% van de originele constructie gereed is. Het schip zal in het voorjaar van 2012 weer voor bezichtiging worden opengesteld.

The making of

Geraakt een zeer oude bouwdoos ooit nog eens afgewerkt? Ja dus. Jean-Pierre had deze oude Revell-bouwdoos al tientallen jaren in zijn droogdokken staan. De scheepsromp was voor zover klaar dat het koperbeslag geveerd, gewaetherd en gedrybrusht was. De rest van de romp was zwart geschilderd met witte aflijning en het scheepsdek had al enkele bijgewerkte details. Een voordeel: plastic roest niet. Voor twee jaar kreeg het model weer J-P's aandacht toen een vriend tijdens hun vakantie samen in Bretagne te kennen gaf zo'n oud twee- of driemastermodel uit een van de talrijke Bretoense kustwinkeltjes te willen kopen. J-P stelde voor zijn Cutty Sark voor hem af te werken. Dat zou in kwaliteit de simpele en armtierige modelscheepjes in de winkels ruimschoots overtreffen. Zo gezegd zo gedaan. Het geduld van vriend Pierre was echter van korte duur en bijna een jaar later bekende hij intussen toch een "kadukelijk" monster van een driemaster te hebben gekocht in een antiekwinkeltje...

Toch maar verder

J-P werkte toch maar verder aan de Cutty Sark. Het basismodel verschilt in geen enkel opzicht van een klassiek schaalmodel. Het vergt de gekende technieken: lijmnaden wegwerken, schilderen, weatheren, filteren, drybrushen. Het scheepsdek is dan weer volgens de oude methodes gedaan: J-P schilderde het eerst in een zwarte lakverf, die hij een week liet drogen. Dan overschilderde hij het met bruine tan (houtkleur) dat hij enkele dagen later licht opschuurde met fijne staalwol om de zwarte houtnerven te laten uitkomen.

Zenuwslopend

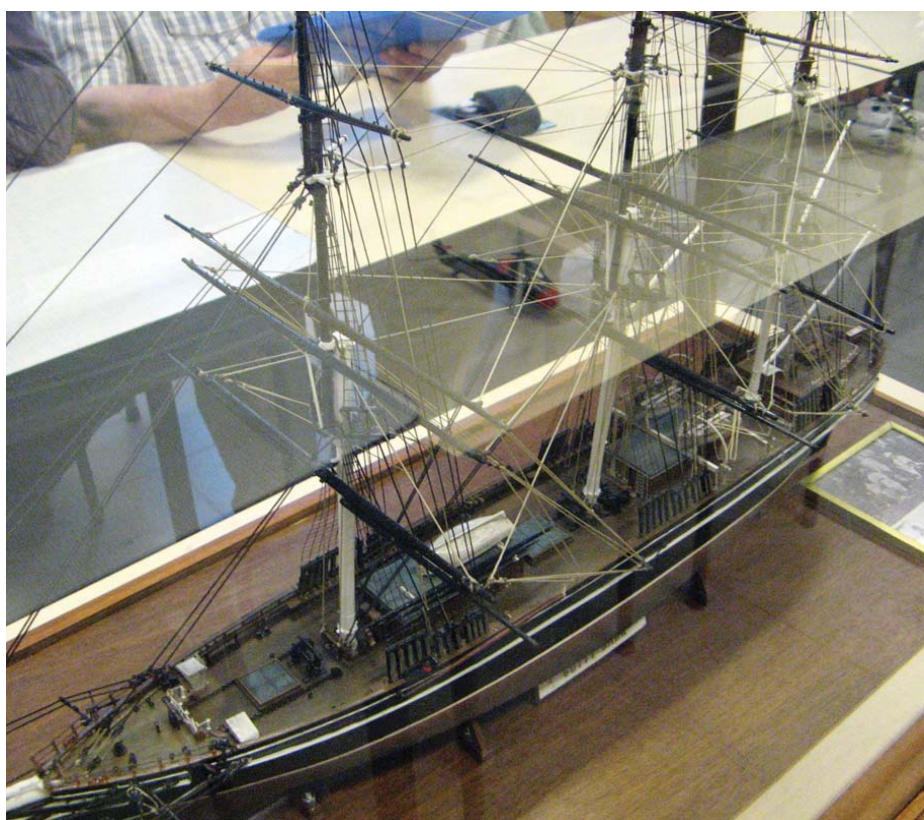
De drie hoofdmasten schilderde J-P vooraf. Hij verlijmdde ze daarna stevig in de voorziene dekopeningen. Dan begon het zenuwslopende werk van dwarsmasten en de voorste piek met kettingverbindingen en het koor-

denwerk. Meer dan eens deed zich een kleine breuk voor naargelang het netwerk van vaste en lopende bedradingen ondoordringbaarder werd. Twee breuken waren wat zwaarder. Bij een ongelukkige draai brak de voorste piek af. J-P herstelde de breuk met een ingeboord koperen pijpje. Een tweede breuk was meer zorgwekkend: de broze verbinding van de onderste dwarsmast van de kleinste en achterste hoofdmast brak bij het aanspannen van de lopende bedradingen. Dat moet omgekeerd gebeuren als bij de andere masten, met name naar voren. De verbinding met de hoofdmast is daardoor minder sterk. J-P bracht nieuwe steunstukjes aan en zette de dwarsmast met

een realistisch uitzicht te bekomen, maar anderzijds de dwarsmasten niet te verbuigen. Zeilen bracht J-P niet aan, opgerold noch uitgespannen. Die lijken op modellen doorgaans te weinig echt. Hij was vooral gefascineerd door de complexe bedrading, die de werking van de dwarsmasten aantoonde: zowel in de hoogte als links of rechts draaibaar door de matrozen vanop het dek.

Vitrinekast

J-P verankerde het model ten slotte met bouten en moeren op een vaste plank en bouwde er ter bescherming tegen stof en vuil een plexiglasen kast rond. De bouw daarvan is een verhaal apart en de kostprijs van de



secondenlijm terug in. Het geheel verzekerde hij door een fijn en sterk koordje te knopen. Je ziet het nauwelijks.

Geen zeilen

Het touwwerk moet je nauwlettend volgen. J-P schrapte iedere uitgevoerde verbinding nauwgezet op de bijgevoegde, gedetailleerde plans. Eerst knoopte hij de vaste verbindingen met zwarte bedrading. De lopende bedrading bestaat uit bleke draden en gepaste enkele of dubbele katrolletjes. Het moeilijkste is de verbinding aan de voorziene aansluitingen op het dek (voor de bediening). De juiste spanning van deze koordjes is van groot belang om enerzijds

kast overtreft ruimschoots die van het beschermde model! Een eerste probeersel van plexi spleet over de nacht vaneen. Uiteindelijk vond J-P plexi van liefst 4 mm dik tegen circa 65 euro de vierkante meter! In totaal spendeerde J-P 224 euro aan plexi! De kader is van eik. J-P heeft de scheepsmodellensmaak weer goed te pakken. Hij kocht zich inmiddels al een nieuwe bouwdoos van Revell, meer bepaald oude kennis The Constitution, de Amerikaanse driemaster uit 1797 die hij jaren terug al tot driemaal toe bouwde en die hij zich telkens liet afkopen tegen de prijs van de bouwdoos door enthousiaste bewonderaars.

Willy Jacxsens kleedt Duitse infanterie in wachtmantels

Willy Jacxsens heeft een groep Duitse infanteristen van Dargon gemodelleerd. De figurines horen thuis in het Leningrad van 1943 en zijn gekleed in lange wachtmantels. Deze mantels bestaan in de kit uit elk vijf stukken. Het probleem is dat deze stukken niet zo goed op de romp van de figurines aansluiten. De enige oplossing bestond er volgens Willy in de figurines bij te vijlen tot zij in de jas pasten ! Een ander probleem is de structuur van het jasplastic, dat te glad is en weinig realistisch als 'omgekeerd schaap' overkomt. Willy heeft daar echter wat op gevonden: hij stippelde met een oude verfborstel Vallejo plastic putty rechtstreeks uit de tube op de mantels, die daardoor een ruwere 'omgekeerd schaapstructuur' kregen. Andere stukken kregen een pelsstructuur door met de pyrogravurepin aan te stippelen. Nog niet echt wat Willy voor ogen had, maar toch al een pak realistischer dan het kitplastic. Willy schilderde elke jas een beetje anders, met lichtere en donkerder delen. Hij gebruikte Vallejo acrylverf en een beetje Humbrol. Vallejo kan hij aanbevelen: de verf droogt snel, dekt goed en schildert gemakkelijk met een penseel, zonder veel strepen. Vallejo heeft ook enorm veel kleuren. Enig nadeel is dat je minder gemakkelijk kunt retoucheren.



Erik De Smet druk doende met heli's en special decals



Erik De Smet heeft eindelijk zijn Sikorsky 58, de voorganger van de Sea King afgekregen. Het gaat om een Italeri op 1/72e met Daco decals. Omdat schilderen met fluoverf niet gemakkelijk is, gebruikte Erik een Tamiya spuitbus. Maar die geeft verschillende effecten op verschillende ondergronden. Op zijn Sea King in de maak, legt Erik daarom eerst een dubbele laag witte primer. Het donkerblauw bekwam Erik met acrylverf van Mr. Hobby. De kit stelt een Belgische versie voor, zoals die op Koksijde te zien was (het 40e). Nu nog staat er een exemplaar buiten op de Koksijdse basis en er bevindt er zich ook eentje in het Brusselse luchtvaartmuseum.

Erik dacht eerst een Belgische Sea King te maken, maar bedacht zich gaandeweg en bouwde de Sea King om tot een Australisch Navytoestel met special painting. Hij kocht daarvoor ooit een setje ter plaatse

in Australië. Deze decals toonden echter hun leeftijd en braken gemakkelijk. Erik heeft ermee 'afgezien'. Op het einde spande hij een zijantenne met nylondraad die hij op een van de wielen bevestigde met 'versneller'. Gevolg: de decal daarachter verschrompelde ! Gelukkig vond Erik in zijn overschotjes nog een heel oude decal van Airfix, die het wel hield !

**IPMS-Gent wenst alle leden een ontspannend verlov en herneemt zijn vergaderingen op 16 augustus met een Work In Progress-sessie !
Tot dan !**

