



INFOBLAD LEDEN

februari 2011

Februarivergadering zonder redacteur...

De weersomstandigheden (plaatselijke ijzelvorming op de eigen oprit) weerhielden uw redacteur ervan aanwezig te zijn op de vergadering van februari. Tijd dus om eens een aantal onderwerpen op te halen waar vorig jaar tijd en plaats voor ontbrak. Zo is er

eindelijk wat meer uitleg over de Cobra die vorig jaar de IPMS-zaal indoor teisterde, alsook het bouwverhaal van Sergei Maertens' RSO-Steyr met Pak 40. Voorts een woordje over Peter Pruydts Puma en een aantal sfeerbeelden van de voorbije vergaderingen.



Oost ontmoet West !

Frederik Vanderstraeten toonde vorig jaar een verzameling vliegtuigmodellen die tot op heden de nieuwsbrief ten onrechte niet haalde. Het ging o.m. om een Sukhoi S-37 Berkut op 1/72e, met naar voren gerichte vleugels, een prototype. Frederik bewaarde het matzwarte effect door over de zwarte grondlaag van Alclad een matte vernis van Gunze aan te brengen. Een andere blikvanger was een F-105 D Thunderchief, ook op 1/72e, meer bepaald het toestel dat Memphis Belle II werd gedoopt. Frederik bracht op dit model de camouflage nat in nat op met een fijne Aztek-spuitmond onder ¼ bar druk. Door tussendoor de Aztek niet uit te spoelen verkreeg hij een ineenloopeffect. Voorts presenteerde Frederik ook een F-100 D Supersabre (1958) met special markings van de tactical gunnery meet. Ten slotte nog een curiosum: een Mig-31 Foxhound van een onbekend merk uit de Lidl ! Een zeer basic en ruw model, dat hij op een uur samenbouwde.



Sergei Maertens bouwde RSO Steyr met Pak 40 !

Sergei kreeg meteen een goede indruk toen hij de 1/35 Italeri RSO Steyr + PAK 40 cadeau kreeg. Eens wat anders dan wat hij normaal bouwt. Alleen had hij wat reserves tegen Italeri. En terecht: onmiddellijk vielen de stugge en onhandige dropveterrupsbanden op en met één tube plamuur kwam hij echt niet toe!

Plamuurfestijn

De eerste bouwstap, het ineensteken van de "bad-kuip", een onderplaat en 4 zijkanten, leek een fluitje van een cent, maar stak boordevol grote sinkmarks en gietnaden, vaak op lastige plekken. Dat zorgde al meteen voor een plamuurfestijn. Bij gebrek aan interieurfoto's en omdat hij er later in het bouwproces niet meer met de juiste kleurtjes bij zou kunnen komen, koos Sergei voor een gesloten stuurputmontage.

Rupsbanden

De tracks brachten Sergei echt in een dipje. Die "dropveteringen" waren te lang en bogen altijd verkeerd weg. Bovendien staan ze wat scheef doordat de kit zelf wat scheef is. Uiteindelijk vond hij de juiste lijmsoort om de rupsen op styreen mee te kleven. Vervolgens kon hij er een module van maken die nog afneembaar was, zodat hij de tracks nog gemakkelijk kon spuiten. Aan een kant moest hij echter één van de aandrijfwielen vastzetten, zodat achteraf spuiten daar wat lastiger werd.

Kleuren

Nadat alle subassemblies klaar waren, zette Sergei ze in de primer. Hij ging nog maar eens voor een 3-tone camouflage, uiteraard na pre-shading. Hij spoot de camouflage uit de losse pols met een Evolution II in I, met de 0.15 naald. Daarvoor gebruikte hij Revell enamels: mengsel van zandkleur en beige, donkergroen (65) en roest (83). Met het resultaat was hij best tevreden. Post-shaden deed hij als volgt: het zand met beige en enkele drupjes zandkleur; het groen met een lichtere tint (Revell 362) en het roestkleur met een mix van roest en zand.

Verdammt !

Toen Sergei in deze fase op het internet wat foto's



van de RSO Steyr tegenkwam, merkte hij dat zijn tracks helemaal fout zaten: er waren op de foto twee rijen met tandwielen te zien vanbinnen en de wielen horen daar tussen, en niet ernaast. Verder toonde het internet ook hoe Sergei de houten schotten op de laadbak helemaal naar beneden kon laten

scharnieren, terwijl die in de kit 'plat' staan. Op de Italeri boxart staat het fout en in de handleiding staat het onduidelijk (behalve bij het kleurenschema). Sergei besloot aan beide zaken niets te zullen doen. Vervolgens chipte hij wat met donkergrijs (geen metallic kleur, want dat glimt onrealistisch veel) en bracht hij roestsporen aan. Het roesten deed hij met MIG pigmenten en white spirit om te fixeren en het uitloopspoor te maken. Met donkere olieverf maakte hij ook een wash die hij over de stuurcabine aanbracht. Het teveel werkte hij met verdunner (white spirit) weg. Sergei drybrushte ook met het chipkleur, om verfslijtage van de opstaande antislip



ribbels na te bootsen. Daarna dot-filterde hij met titaanwit, flesh, burnt sienna, burnt umber en zwart, onder meer op de stuurcabine.

Hout schilderen

Voor het eerst in zijn modelbouw-bestaan besloot Sergei om met olie- en droogtijd verduidelijk voor trial and error. Sergei koos voor het merk Abteilung, speciaal ontwikkeld voor modelbouw. Hij startte op een enamel basislaag (Revell 16, zandkleur). Daarop bracht hij dot-ten met white spirit gemengd Brick Red aan (consistentie ongeveer als

van dekkende enamel), die hij in de nerfrichting uitwreef. Daarbij zorgde hij er altijd voor niet teveel verf in het penseel te hebben: wat droogwrijven op keukenpapier. Zo het volledige houtpaneel, zij het niet 100% dekkend. Daarna ongeveer hetzelfde met Shadow Brown, pakweg een kwartiertje na het brick red. Zo wat nat in nat werken. Hier en daar ook het rood volledig weghalen, zodat de onderlaag doorschijnt. Na een week kon je nog altijd verf wegthinnen, dus opgelet als je wil filteren op onderdelen die met olie- en droogtijd gedaan zijn! Ten slotte, als alles goed droog is, onverdund shadow brown over het onderdeel smeren, en afwrijven,



zodat het alleen in de naden blijft hangen.

Nick Simoens stuurde Super Cobra AH-1W in IPMS air !

Eind vorig jaar verraste Nick Simoens de IPMS-vergadering met een indoor flight met een radio-bestuurde Cobra-aanvalshelikopter. Uw redacteur ging op zoek naar het bouwverhaal achter deze heli. Na de Alouette II, en op weg naar nieuwe projecten, in dit nummer dus een inhaalbouwrelaas.

Nieuw project

Na zijn Alouette wilde Nick zo vlug mogelijk een tweede heli, waarmee hij kon trainen zonder schrik voor dure of grote reparaties mocht er iets fout gaan. Daarvoor was een kop en staart toestel (in het Engels "POD and boom") aangewezen. Zo'n vliegende meccano zag Nick niet graag, en hij koos voor een nieuw, zij het bescheidener schaalproject, met name een AH-1W Super Cobra op schaal 1/20 van het merk Thunder Tiger. De romp zou hij opbouwen rond de mechaniek van een mini Titan E325 SE, van hetzelfde merk, met elektromotoraandrijving. Bijkomend voordeel van een kleine elektroheli is ook de mogelijkheid om tijdens de winter indoor te vliegen, waarvan de IPMS-vergaderzaal inmiddels kan getuigen. Bovendien wilde Nick zijn zendapparatuur omschakelen van PCM naar

2.4 GHz. Hij zou dus tal van nieuwe technologieën exploreren.

Mini Titan

Nick startte met de mini Titan: bouwen, afstellen en invliegen. Hij bouwde die straight from the box, maar zou een internettip over de mogelijkheid de gun bewegend te maken met een neusservo (een kitoptie) in gedachten houden. Beetje vreemd ook, dat de kit een model presenteert met twee nationaliteitselementen op de romp blijkbaar. Dat bleek ook zo te zijn op eenzelfde Revell plastic kit op 1/72 ! Opzoekwerk bracht aan het licht dat het om een machine ging die in 1971 deel uitmaakte van het Marine Light Attack Helicopter Squadron 169, gehuisvest in de Marine Corps Base, Camp Pendleton, California. Het Duitse kruis op de motorgondels is eigenlijk geen Duits, maar een



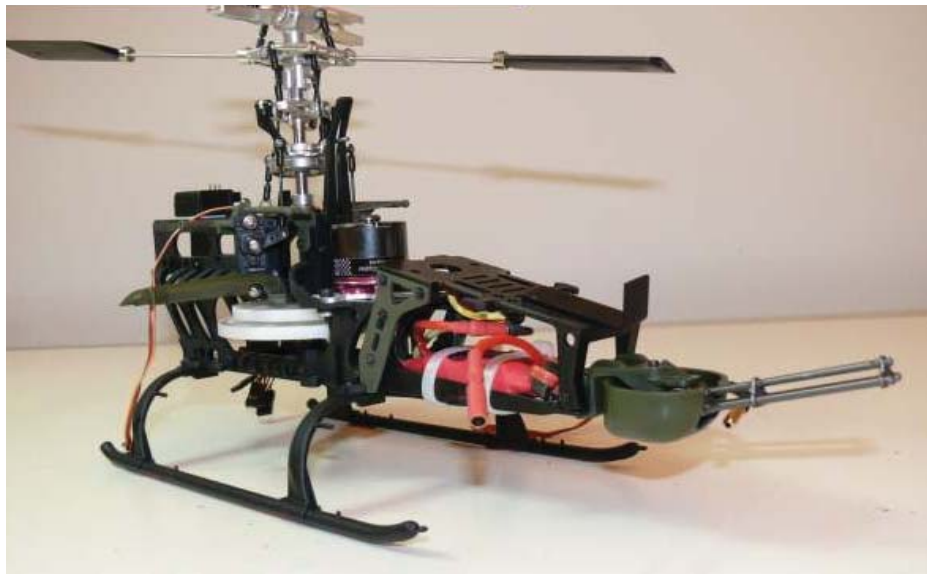
Maltees kruis, dat de piloten om een of andere reden als gondel-art op hun motorgondels zetten. Wie weet meer ? Echt werkelijkheidsgetrouw is de Thunder Tiger kit niet: cockpit en neussectie zijn inaccuraat en het "Doghouse" (kast onder de rotorkop) is te laag. Als trainertoestel niet erg.

Easy

De montage van het frame was easy vergeleken met de Alouette. Droom van een handleiding en wonderwel passend. Na enkele uurtjes stak alles ineens, konden de basisregelingen uitgevoerd worden en was de Titan klaar voor de maiden flight. De bedrading was voorlopig en de kap was onafgewerkt, omdat na vliegtesten nog de conversie tot AH-1W



Super Cobra moest plaatsvinden. Op zaterdag 1 augustus bleek de heli op het modelvliegveld Pottes bij een krachtige wind (25km/u) stabiel en degelijk. Na een 20-tal vluchten volgde echter een crash medio augustus. Meteen de reden voor Nick om de ombouw te starten. De battery tray uit de titan bleek al snel niet in een Cobra romp te kunnen passen. Nick moest echter twee maand wachten op een bestelde standard battery tray. Voorts verliep de ombouw zonder problemen. Met de omgebouwde mechaniek vloog hij in maart met succes testen, maar toen kaapte de bouw van zijn Radikal tot mei 2010 alle aandacht weg. Toen werd het neusdeel klaargemaakt voor beglazing. Nick ontdekte dat snijden in lexan het beste lukt met een verhitte X-Acto mespunt. Het materiaal van de achterste rompdelen was echt rommel en vergde kunst- en vliegwerk. Afgewerkt, en uitgebalanceerd met 50 gram lood, woog de Cobra uiteindelijk 1050 gr. Hij werd getest op 23 mei 2010 op de helimeeting in Sint-Truiden. Het vluchtgedrag bleef tijdens de 9 minuten vliegtijd en



ondanks veel wind, stabiel. Met een 2.200 mAh 3S1P Kong Power LiPo staan de regelaar en de motor na 9 minuten vliegen behoorlijk warm. Het vliegen op zich was wat tricky, een licht toestel stabiliseert zichzelf minder dan een zwaar. Ook de windgevoeligheid is groter.

Conclusie

Als beginnersheli zou Nick een

450-klasse niet aanraden. En ook al is het materiaal van de achterste rompdelen waardeloos en kloppen de vormen niet met een echte AH-1W (de neus is te rechthoekig en het doghouse te hoog), toch is de kit mooi en vertoont hij een mooi vliegbeeld en er valt vrij schaalgetrouw mee te vliegen. De mini-Titan mechaniek binnenin vindt Nick overigens schitterend.

Peter Pruydt bouwde oude Italeri Puma op 1/35e !



Puma

Peter bouwde een Pzkwf 234 II Puma. De Duitsers wilden al in 1940 hun Schwere Panzerwagens van de series 231, 232 en 233 vervangen en lieten het Tjechisch-Slowaakse bedrijf Tatra (tegenwoordig bekend van de zware vrachtwagens) een prototype ontwikkelen, dat nog in 1941 gereed was. Het ontwerp volgde dat van de 231, maar kreeg een bepantserde body en een nieuw cijfer, de 234. De lawaaiige motor en de tegenspoed in Noord Afrika, waarvoor de Puma was ontworpen, maakte dat de 234 pas in 1943 in productie werd genomen. Hij kwam dan wel in grote aantallen beschikbaar. Er werden ongeveer 2300 exemplaren gebouwd.

Bouw

Peter bouwde de 234/2, bewapend met een 50 mm KwK 39/1 L/60 tank kanon. De toren had een bepantsering van 100 mm, het pantser dat ook werd toegepast op de Panzer III. Hij ging uit van een oude Italerikit op 1/35e. Die werkte hij grotendeels out of the box af, zij het met toevoeging van wat PE (zoals de grilles) en een zelfgemaakte antenne. Realistischer wielen haalde Peter bij Tiger Models. Bij de afwerking probeerde Peter de toepassing van MIG-poeders uit.

Diorama

Peter plaatste de pantserwagen op een diorama dat een stuk straat voorstelt. Hij vond de basisplaat met al ready made opgebrachte straatstenen en zelfs een straatlamp bij een Belgisch merk en vulde dat zelf wat aan met ooit eens gekochte baksteentjes en stukjes cederhout waarmee sigaren worden aangestoken. Die houtjes kreeg hij ooit van een oom toen die overschakelde op een aansteker.

