

# MODELBOUW IN PLASTIC

**Nieuw:  
MIP-link  
via de  
website**



2014 • Nr. 1 • Jaargang 43

## Gladiator

Britse tweedekker van Airfix



## Mini Cooper

Kleine racer in 1/24 van Revell

## Recensies

1/72 MV-22B Osprey

1/32 Consolidated PBY-5A Catalina

1/24 KamAZ 54211 vrachtwagen

1/72 StuG 40 Ausf. G

# F-5A

## Pola

Italiaanse kruiser in 1/350

Losse verkoop € 6,00

Kinetic 1/48 Freedom Fighter  
in Nederlandse dienst





# Kinetic 1/48 F-5A Freedom Fighter

Door Rudie Neef



## Kinetic

Sinds het najaar van 2012 brengt Kinetic de F-5A in schaal 1/48 op de markt. Een welkome aanwinst, want de mogelijkheden in die schaal voor de A, CF en NF versies waren beperkt.



Hawk bood een zeer basic kit aan (later reboxed door Testors). Fujimi had een F-5A, echter zowel de detaillering als de schaalnauwkeurigheid waren onjuist. Classic Airframes bracht kits voor de F-5A en F-5B op de markt. Hoewel deze kits werden gekenmerkt door een gedetailleerde resin cockpit bezat deze de gebruikelijke uitdagingen van een limited-run kit.

## Inleiding

De F-5 Freedom Fighter werd ontworpen als een lichtgewicht jager en jachtbommenwerper en vloog voor het eerst in 1959. Het was een klein en snel vliegtuig met een topsnelheid van

Mach 1.4. Het was goedkoop in aanschaf en gemakkelijk te onderhouden en daarmee ideaal voor kleine luchtmachten. De F-5 Freedom Fighter werd dan ook op grote schaal naar vele landen geëxporteerd. Voor Nederland gold dat de F-5A een mogelijke (tussen) oplossing was als vervanging van de F-84F jachtbommenwerper. Nederland kwam echter met veel wijzigingen en eisen op de bestaande F-5A en de Northrop fabriek in Amerika was niet enthousiast.

Bij Canadair waren bijna alle CF-5A toestellen voor de Canadese luchtmacht afgebouwd en

had men, ondanks de uitgebreide Nederlandse eisen, wel interesse. Door de vele modificaties aan het oorspronkelijke model F-5A werd de letter N toegevoegd en aldus NF-5A genoemd. Uiteindelijk werd er in 1967 een overeenkomst gesloten voor levering van 75 eenzitters (NF-5A) en 30 tweezits versies (NF-5B) aan de Nederlandse luchtmacht.

De belangrijkste wijzigingen waren: een sterkere vleugel met speciale flaps, twee sterkere General Electric J.85 motoren, extra air intake louvers in de romp (in verband met de grotere vraag naar lucht voor de sterkere motoren tijdens start

en landing), een vanghaak, een speciaal neuswiel, in twee standen verstelbaar, en een versterkte canopy. Northrop heeft veel van de Nederlandse wijzigingen verwerkt in de latere F-5E/F Tiger II.

De Nederlandse NF-5A's hadden de registratie K 3001 t/m 3075. In Nederland hebben ze gevlogen tot circa 1990, waarna een aantal toestellen aan Turkije, Griekenland en Venezuela zijn verkocht.

## Eerste indruk

De inhoud van de kit bestaat uit zes plastic raamwerken, alle in een lichtgrijze kleur, een clear sprue ten behoeve van de canopy en een klein PE setje.

De detaillering van het plastic is goed, met mooie uitgebreide panel lines en veel details. Als je het gietwerk beter bekijkt, is er wel wat flash en zijn er gietnaden aanwezig. De randen van het plastic zijn niet overal even superscherp. De sinkmarks bevinden zich op plaatsen waar je er geen last van hebt. Het plastic is van een harde soort en vreemd genoeg doet het mij een beetje denken aan het plastic van Lego.

De romphelften zijn onderverdeeld in een voor- en achterzijde. De canopy is mooi helder en bestaat uit twee onderdelen, namelijk het windscherm en canopy zelf. Wat opvalt is het ruime assortiment brandstof-tanks en bewapening, waarmee je het model kunt uitrusten. Twee (verschillende) types centreline tanks, 2x wing fuel tank, 2 Mk 82 bommen, 2x rocket launchers, 2 AIM-9B Sidewinders, 2x AIM-9J Sidewinders en natuurlijk de kenmerkende wingtip tanks. Dus geen gedoe met zoeken in je sparebox of erger nog, extra aan te schaffen weaponssets. Een absoluut pluspunt van Kinetic!

Dan de decals. Je hebt keuze uit zestien (ja, 16!) verschillende uitvoeringen van zes nationaliteiten. De decals zien er zeer strak uit en zijn geprint door Cartograf.

Al met al een goede indruk maar verwacht van het plastic nog geen Tamiya, Eduard of de moderne Revell-Airfix kwaliteit. Gezien de prijs is de kwaliteit meer dan dik in orde. Met als slagroom op het toetje de uitgebreide accessoires en de vele decal keuzemogelijkheden. Dit nodigt uit tot bouwen, laten we eens kijken hoe dat gaat.

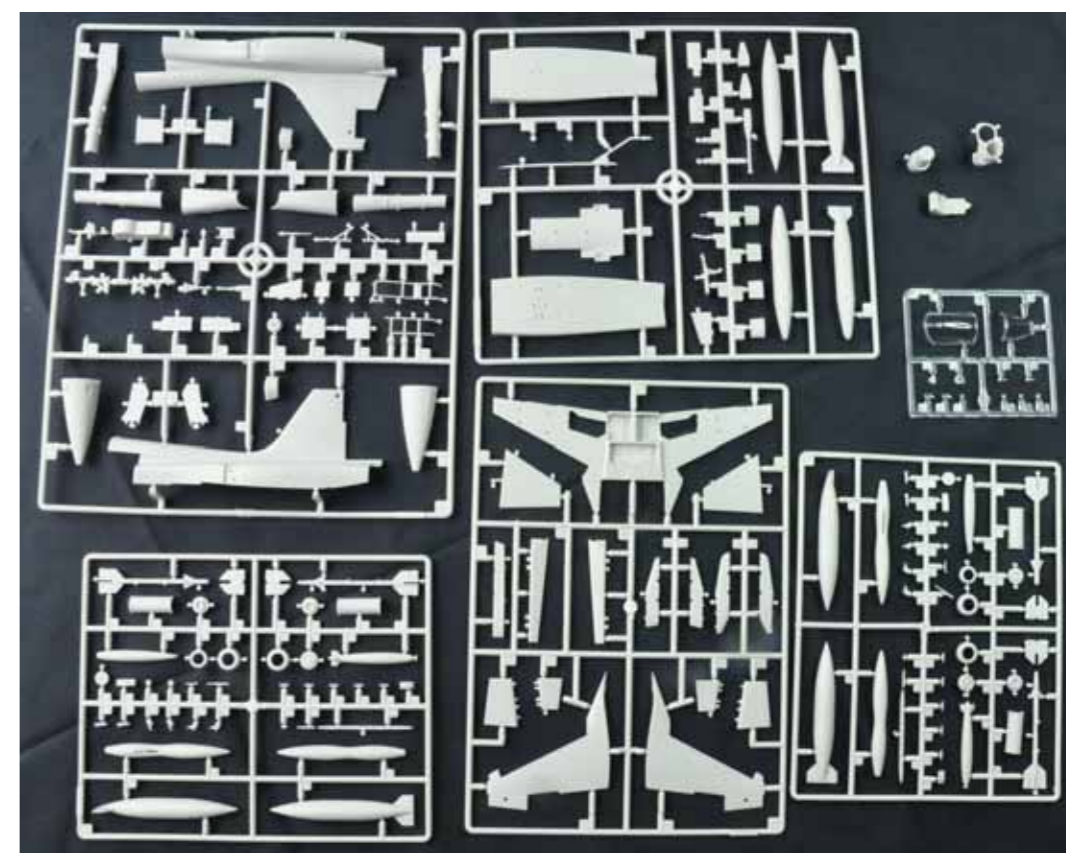
## Constructie

De bouw instructies bestaan uit 32 pagina's, waarvan zestien voor de instructie voor de



decal. Het bouwen zelf gaat in twaalf stappen met separate A stappen voor de CF/NF-5A versie.

De bouw begint dus al vroeg met het maken van een keuze voor de gewenste versie F5A, CF-5A of NF-5A. De Canadese, en speciaal de Griekse, versies zien er aantrekkelijk uit van-



wege de kleuren, maar aangezien het een recensiemodel voor de Nederlandse IPMS is, kies ik voor de NF-5A.

De instructies zijn duidelijk, maar het is ook wel even wennen. Ik heb steeds het gevoel dat ik zeer alert moet zijn om geen fouten te maken. Stap 1 en 2 beginnen zoals gewoonlijk met de cockpit en hier moet meteen weer een keuze worden

Het head-up system heb ik in tweede instantie vervangen door een scratchbuild optical sight. Decals voor het instrumentenpaneel ontbreken sowieso en dit paneel moet worden beschilderd.



In instructie 1 moeten ook de twee M39A3 kanonnen worden gemonteerd op de neus. Let op dat je de lopen niet voor het zogenaamde gun deflector system laat uitsteken. De deuren

van dit systeem gaan open net voordat de kanonnen afvuren. Dit zorgt ervoor dat de gassen en kruitdampen veilig worden afgevoerd en niet in de lucht-inlaat terecht komen. De details van de twee deuren net voor de kanonslopen zijn duidelijk zichtbaar op de kit. Omdat de plastic kanonslopen niet echt geslaagd zijn, heb ik die achteraf vervangen. Na wat knutselwerk met metalen buisjes, afkomstig van het lijmtuitje van Revell modelbouwlijm, zijn deze als loop te gebruiken.

Daarnaast houd ik mij niet helemaal aan de volgorde van de bouw instructie. Een voorbeeld daarvan is de pitotbuis op de neus. In stap 1 moet die meteen bevestigd worden. Nou beter van niet, want mijn ervaring leert dat antennes en ander breekbare onderdelen in een zo





## Zelfbouw spuitcabine door Bruno Ghijs

Een paar maanden geleden, op een Regio-Oost bijeenkomst, hadden we het over het feit dat "het bouwseizoen" (de winter) er weer aankwam. Voor mij onverwacht werd toen door één van de aanwezigen geopperd dat voor hem de winter juist een seizoen is waarin bij hem de bouwwerkzaamheden op een laag pitje staan - vanwege de kou. Bij enig doorvragen bleek dat hij zijn spuit- en verfwerkzaamheden in het schuurtje achter het huis moet uitvoeren wegens ruimtegebrek in huis. Aangezien de verf bij lage temperaturen niet mooi vloeit is verf spuiten tijdens de winter voor hem geen optie. En spuiten in huis kan niet vanwege de verneveling naar plaatsen om de werkplek heen waar de verf, volgens medebewoners, niet thuishoort...

Tijdens dat gesprek realiseerde ik mij dat ik weleens de oplossing voor dergelijke problemen in huis kon hebben. Vandaar dit artikel. Enige jaren geleden was ik een oude bandrecorder uit de vroege jaren zeventig aan het demonteren, simpelweg om te kijken wat er aan nog bruikbare onderdelen in zat. Toen alle technische onderdelen uit de omkasting waren verwijderd en ik dus alleen de houten omkasting (ik zei al, dat het een oudje was...) over had, zag ik meteen dat deze kast de ideale basis vormde voor vervaardiging van een goedkope zelfbouw-spuitskabine. Natuurlijk heb je voor deze kabine niet een oude bandrecorder nodig; uit wat stukken afvalhout van de zaagbank in de plaatselijke doe-het-zelf winkel is een dergelijke kabine voor een prikje na te bouwen! De hoofdafmetingen van de kast zijn: L x B x H1/ H2 zijn 40 x 40 x 9 x 18 cm. De volledige kabine is te zien op Afb.1.

Ik stel me zo voor dat een dergelijke kast uit MDF plaat van 10 mm dikte en wat houtlijm in een dik uur in elkaar te zetten is.



Afbeelding 1: overzicht van de volledige spuitcabine

De kast heeft een onderdek voor de afdichting en een bovendeck waarin het luchtaanzuigrooster, de spuitplaats, is gemonteerd. Voor het aanzuigrooster heb ik een oud inlaatrooster van een afzuigkap gebruikt, maar een stuk dubbelgevouwen metaalgaas met daartussen een stuk afzuigkap-filtermat (verkrijgbaar bij een warenhuis) is ook prima bruikbaar. Mijn lucht-aanzuigrooster is 30 cm lang en 25 cm breed. Dit rooster dient er overigens voor om de luchtstroom gelijkmatig over het aanzuigoppervlak te verdelen.

Voor de luchtverplaatsing heb ik de goedkoopste WC-ventilator gekocht die ik kon vinden. Hij kostte ongeveer 22 Euro. Het is wel zaak erop te letten dat de (PVC kunststof) ventilator een ronde inlaat en een ronde uitlaat van 100 mm heeft, zodat hij tussen het inlaatspruitstuk en de

afvoerslang gemonteerd kan worden! Het inlaatspruitstuk heb ik negentig graden naar beneden afgebogen en wijst dus naar de bodemplaat. Zie Afb.2.



Afbeelding 2: De afzuiging is naar beneden gericht.

De reden hiervoor is dat de aangezogen luchtstroom zo gelijkmatiger over het inlaatrooster wordt verdeeld. Dat laatste helpt om verfnevel buiten de schermkap te voorkomen. Het spruitstuk bestaat uit twee delen. De luchtinlaat is een haaks PVC verloopstuk van rond 100 mm naar rechthoek 100 x 50 mm. Dit is aangesloten op een recht PVC verloopstuk van rechthoekig 100 x 50 mm naar rond 100 mm, waaraan de ventilator wordt gemonteerd.

De luchtafvoerslang is een met ijzerdraad versterkte PVC ventilatieslang van 100 mm doorsnede die bij elke bouwmarkt te koop is. Aan het uiteinde van deze slang heb ik een verloopstuk gemonteerd van rond 100 mm naar rond 125 mm. Dat laatste verloopstuk sluit aan op een haaks verloop van rond 125 mm naar rechthoek 200 x 60 mm. Ikzelf heb deze laatste aanpassingsstukken gemonteerd om de stromingsweerstand door het laatste haakse verloopstuk zo klein mogelijk te houden, maar ik denk dat een verloopstuk van rond 100 mm naar rechthoek 100 x 50 mm ook wel werkt. Zo bespaar je dan toch weer een aantal Euros.

Het haakse verloopstuk zet ik klem tussen het (dak)raam en het kozijn. Om te voorkomen dat de afgevoerde lucht weer net zo hard naar binnen waait heb ik van hardboard een paar passtukken gemaakt waarmee ik de dakraamopening afdicht. Met een keukenraam is natuurlijk net zo goed een vergelijkbare afvoer mogelijk. De passtukken voor het raam worden opgesloten in aluminium U-profiel dat in het kozijn is geschroefd.

Om omgevingsverneveling van de spuitverf te voorkomen heb ik van aquarelkarton een afscherming van 18 cm hoogte geconstrueerd. De keuze voor dit scherm viel op karton omdat het droge oppervlak hiervan de eventueel verdwaalde verfnevel opzuigt, zodat het druppeltje niet meer kan ontsnappen. Ten slotte heb ik aan beide zijanten van de kabine nog een beugeltje bevestigd waarin de airbrush kan worden geparkeerd.

Tot zover de bespreking van de constructie van de spuitcabine. Bij gebruik van de kabine heb ik inmiddels geleerd dat het systeem niet alleen echt werkt maar dat het ook enig onderhoud vraagt. Een keer of drie per jaar demonteer ik de ventilator en vind ik een laagje ingedroogde verfpoeder aan de binnenkant van de ventilatorbuis. Die verwijder ik dan met een vochtig stuk keukenrol, zodat het stof niet ontsnapt. Natuurlijk met de stekker uit het stopcontact! Meer hoeft er eigenlijk niet te gebeuren.

Een bijzonder gemak van de besproken spuitcabine is, dat tijdens de spuitwerkzaamheden het model rondom zichtbaar blijft. Dit is een belangrijk verschil met de meeste commercieel verkrijgbare spuitkabinen die meestal uitgevoerd worden als kubus die aan de voorkant open is. Daglicht rondom op je werk maakt een groot verschil, zoals de meeste airbrush gebruikers zullen bevestigen.

Een ander voordeel van de gebruikte constructie is dat na de spuitwerkzaamheden de kabine een belangrijke tweede functie heeft. Deze is te zien op Afb.2. Door het verwijderen van het inlaatrooster van de spuitcabine ontstaat een verdiepte ruimte waarin de schoonmaakwerkzaamheden van de airbrush veilig kunnen worden uitgevoerd.

Alle bij deze werkzaamheden gevormde dampen van oplosmiddelen en dergelijke worden veilig afgevoerd. In de praktijk is gebleken dat deze dampen nauwelijks waarneembaar zijn, mits de ventilator in bedrijf blijft. Om vervuiling van de omkasting tegen te gaan heb ik de bodem van de kast bekleed met een stuk ribkarton. Zodra deze bodemplaat, of het nevelschrilm, wordt, kan ik ze vervangen, waardoor de werkplek schoon blijft.

Als laatste wil ik nog wel opmerken dat deze spuitcabine minder geschikt is om binnenshuis met spuitbusjes te spuiten vanwege het te brede vernevelingsveld.



Totale kosten van de beschreven kabine waren ongeveer

veertig Euro. Dit zou je kunnen zien als de prijs voor een extra winter-bouwseizoen in vele komende jaren. De levensduur is vrijwel onbeperkt!



Een exemplaar van de bouwtekening is te downloaden op: <http://www.ipms.nl/images/foto-tip-rubriek/zelfbouw-spuitskabine>

## BMF tip door Jan Planken

Het is niet zo makkelijk om een smalle rechte strook Bare-metalfoil af te snijden om op een opliggend paneel te plakken. Daarom plak ik langs de rand van het paneel een strook maskingtape.

Dan plak ik de BMF op z'n plaats en over de maskingtape. Als de foil goed aangedrukt is, dan ga ik met een nieuw mes zonder druk langs de paneelrand en verwijder ik voorzichtig de maskingtape met de overtollige foil.

De blauwe luchtfilters van de Revell Kenworth W-900 laten zien hoe dat gaat. Bij de gele Honda S-800 van Tamia lopen over spatborden van voor naar achter sierstrips die chroom moeten worden.

De strips op het model zijn heel smal en dun "0,5mm" en om zo'n strook BMF te snijden en netjes op te plakken is onmogelijk. Hier heb ik het zelfde gedaan als bij de luchtfilters met een mooi resultaat.



Stuur je tips naar [tips@ipms.nl](mailto:tips@ipms.nl)



## Revell 1/24 Mini Cooper 998 mk. 1

Doosnummer 07092 • spuitgiet • circa 120 onderdelen • € 19,99

Beste IPMS-leden, dit is mijn eerste recensie voor de MIP dus laat ik mij eerst even voorstellen. Mijn naam is Erik Planken en ik woon in Rotterdam. Ik ben al sinds kind behept met het modelbouwvirus. Ik ben een allesbouwer met een voorkeur voor de luchtvaart maar niet vies van een bootje, autootje of militair apparaat. Mijn geboortjaar is 1959 dus wat past op dit moment beter dan Revells nieuw verschenen Mini Cooper te bouwen!

Dit wonder der techniek, ontsproten aan het brein van (sir!) Alec Issigonis, verscheen in de zomer van 1959. Hij werkte al sinds 1936 voor de Morris Motor Company en moest met dit model het merk nieuw elan geven. De auto moest bereikbaar zijn voor iedereen, de buitenmaten minimaal, de binnenruimte maximaal, zuinig in gebruik en met een optimale wegligging. Een schoonmoeder hoefde niet noodzakelijkerwijs op de achterbank te passen en een mandje eieren heel thuisbrengen zoals in Frankrijk? "Go smash an egg!" Rijden met die kar(t)!

De auto was revolutionair: de motor dwars voorin, voorwiel-aandrijving en door plaatsing van de wielen op de uiterste hoeken van de carrosserie een fenomenaal bochtgedrag. Wie



Issigonis was overtuigd van de kwaliteit van zijn ontwerpen. Een gevleugelde uitspraak van hem was: "Mijn auto's rijden zo goed, als mensen ermee verongelukkig is het hun eigen schuld".

De Mini verscheen eerst met een 850 cc motor en was niet meteen een daverend succes. En toen was er ineens een meneer genaamd John Cooper die met dit autootje de gevestigde orde in de racewereld wilde kietelen. Hij ging aan de slag met het motortje, vergrootte de inhoud tot bijna één liter en gaf vervolgens iedereen op de circuits het nakijken. Ziezo, de namen Cooper, Mini en Morris waren



Vergelijking met een voltooide Tamiya Mini.

heeft zich bij het oversteken niet het vege lijf moeten redden als zo'n ding weer eens als een raket de bocht om kwam...

voor altijd gevestigd en iedereen wilde graag zo'n kekke Mini. De productie stopte uiteindelijk in het jaar 2000 na bijna

afgaat op de prijs koop je de Revell. Dat scheelt al gauw tien tot vijftien euro en daar koop je weer wat leuks voor. Of kun je even doorsparen voor een volgende Mini voor bijvoorbeeld een conversie. Ik droom al van een Wolseley Hornet of Riley elf...

Revell heeft weer haar best gedaan een zo origineel mogelijk model te maken. Geen geklungel met een motorloos compartiment zoals bij enkele vroegere modellen of bij sommige "budget" merken, maar een echt supergedetailleerd motortje, een schitterend interieur en keuze uit een links- of rechtsgestuurd model. Je kunt zelfs kiezen uit typeplaatjes voor een Morris Mini of een Austin Seven. Je hoeft geen whizzkid te zijn om er een heel goed gedetailleerd model van te maken.

1,6 miljoen exemplaren.

Maar nu naar de kit. Jaren geleden heeft Tamiya een prachtig model van de Mini uitgebracht dat nog steeds te koop is. De kit van Revell is nieuw en



zeker geen kopie van de Tamiya kit. Tijdens de bouw heb ik gemerkt dat er tussen beide merken enkele verschillen in bouwwijze zijn. Het zijn kleine details maar de bouw van het Revellmodel is naar mijn idee net even logischer c.q. praktischer. Het echte verschil zit hem in de uitvoering: de Tamiya is een Mini 1275 van na 1965, de Revell een 998 cc mk1 van voor 1965. Als daar nu de keuze ligt... moet je nu de Tamiya of de Revell kit kopen? Beide zijn gewoon goed, punt. Als je

Geduld en een fijne motoriek zijn voldoende. Het model is niet echt geschikt voor beginners vanwege de zeer kleine en fragiele onderdelen.

Ik geef de voorkeur voor de Revell kit puur vanwege de prijs. De duurdere Tamiya voegt niets extra toe. Een vergelijking tussen de Citroen 2CV's van beide merken geeft hetzelfde beeld als met beide Mini's: de Revell is net even gelijker. Ze zijn goed bezig in Bünde. hulde Revell, 'es macht uns freude!' (notabene: ik sta niet op de loonlijst!)

En nu plakken geblazen! Wat je eerst moet doen is Revells flapendoos wegdoen. Tekening uitknippen voor in je plakboek en de inhoud van de doos overdoen in een schoendoos. Wat een ondingen die Revell dozen. Maar daar is al vaak genoeg iets over gezegd. De carrosserie

of juist een onderdeel eerder of later te monteren. Daarover vertel ik later meer.

Waar ik kritiek op wil leveren is de onhandige keuze van het mengen van verfkleuren. Ik zie mijzelf niet een potje witte verf bijmengen met vijf procent beige om de juiste kleur van het



moet je ontdoen van een heel klein beetje flash. Vervolgens enige aandacht schenken aan de voorspatborden: daar loopt een gietbraam die je met heel fijn polijstpapier moet verwijderen. Detail, maar niet onbelangrijk: bij de echte Mini zit daar toch ook geen lasnaad?

Nu de carrosserie aan de kant zetten en niet meer naar kijken. Ga de komende tijd eerst maar eens verzinnen welke kleur of uitvoering je jouw Mini wilt geven. Een wit of zwart dakje (altijd standaard voor de Cooper modellen) is leuk maar je kunt je ook uitleven op een flowerpower of burberry patroon. 't Is maar een idee. Een Engelse politieauto, zo lief lichtblauw met witte deurtjes? Heb ik nog ergens een blauw zwaailicht?

De bouw volgt een vijftigtal stappen en is in de bekende Revell systematiek weergegeven. De plaatsing van de onderdelen wordt duidelijk weergegeven, inclusief de te schilderen onderdelen. Ik kan mij niet voorstellen dat er iemand is die dit niet kan volgen. De pasvorm van de onderdelen is prima, je hoeft niet veel te schuren of te vijlen. Zoals bij alle bouwtekeningen moet je je wel afvragen of je exact het stappenplan moet volgen. Soms is het handiger een handeling uit te stellen

dak te krijgen. Ook voor de carrosseriekleuren geeft Revell mengverhoudingen aan waarbij ik denk "Ik verzijn zelf wel een kleur." Daar is bijvoorbeeld Tamiya vriendelijker in: zij nemen de moeite om, naast de eigen verfproducten, de kleurnummers van andere fabrikanten weer te geven. Op internet is de hele range aan kleuren voor de Mini terug te vinden. Zoals bijvoorbeeld: [www.the.miniforum.co.uk/forums/topic/237428-original-mk1-paint-codes-names-and-pictures](http://www.the.miniforum.co.uk/forums/topic/237428-original-mk1-paint-codes-names-and-pictures). Op deze site vind je de origineel geleverde kleuren voor dit type mini in combinatie met de juiste dakkleur en interieur uitvoering. Onmisbaar voor de originaliteitsfreak.



Uiteindelijk is mijn keuze gevallen op de kleur "fiesta yellow". Ik heb al genoeg blauwe en rode autootjes in mijn vitrines en vijftig tinten grijs heb ik ook al gedaan. Fiesta yellow is een kleur die maar beperkt leverbaar is geweest. Het was de minst populaire kleur in de verkoop. Men zegt dat in de fabriek de werknemers van de spuitery gedwongen moesten worden met deze kleur te werken. De kleurontwerper schijnt zelfs vanwege het verkoopfiasco te zijn ontslagen. Paarden sloegen

op hol als een mini in deze kleur passeerde. Zelfs de stig wil er niet in gezien worden. Genoeg flauwekul; zoveel lelijkheid past zelfs een Mini.

De juiste kleurschakering vinden was het volgende probleem. Hoe zuiver is de weergave van de kleurstaal op de internetsite? Ik heb vervolgens een aantal foto's van Mini's in die kleur gedownload en bij een hobbyhandel gezocht naar een spuitbus acryllak. Uiteindelijk bleek een ivoorwitte kleur nog het beste te passen. Een proef-



plaatje spuiten op een witte en een grijze primerlaag et voilà, ivoorwit op grijs gaf het beste resultaat. Het model een aantal malen gespoten met een polijstbeurt na elke laag, afgewerkt met blanke glanslak, klaar. Prachtig mooi, al zeg ik het zelf!

De tip aller tips bij het bouwen van dit model is dat je na montage alles laat drogen tot het echt aard-en-nagelvast verbonden is. Het is allemaal ernstig pieter-peuterwerk en je bent zo een onderdeelje kwijt. Zorg ook dat je alle details vooraf geveerd



detailleren terwijl Michiel bezig was met een master voor een mijnenveger. Verder had Peter nog een Airfix Quickbuild Spitfire meegenomen en waren de twee Gnats van Michel in de decals gezet.

Nadat eenieder de koffie met een lekker stuk zelfgebakken appeltaart had weggewerkt, was het om negen uur weer tijd voor de 'postbus', waarbij de



data voor het komende jaar weer zijn vastgesteld. Verder werd er brainstormd over het thema voor de komende regio-tafel, waarbij we de ideeën tot twee hebben weten te reduceren. Nadat dit alles achter de rug was werd de avond verder weer gevuld volgens het aloude recept, waarbij we weer goed werden voorzien van een natje en een droogje. Al met al eindigde de avond weer in de late uurtjes (of was het de vroege nacht). Cees en Joke bedankt voor de goede zorgen deze avond.

Michel Heuveling

## Regio Oost

### Regiomiddag 23 november 2013

Doordat de evaluatie van de ESM 2013 eveneens op deze dag plaatsvond in een ander zaaltje bij de Ichtuskerk, was het tweede gedeelte van de middag behoorlijk druk; ik telde 26 bezoekers. Het ESM-team had ook nog het nodige voor de showtafel meegenomen.

Ik was, door de drukte, helaas vergeten dat we ook nog een model-van-de-dag moesten kiezen. De uitslag over 2013 wordt bekend gemaakt op de eerste regiomiddag in 2014 op 15 februari en dan worden eveneens weer de bijbehorende prijzen uitgereikt.

Er waren weer fraaie staaltjes

te zien, héél groot en niet makkelijk: een 1/32 P-61 Black Widow van Wim Nijenhuis in aanbouw, tevens een F-16 in oranje demo schema en een Vietnamese Bearcat, ook op schaal 1/32. Jan Sprikkelman liet zijn Mosquito rondjes taxiën door de hal en er stond een diorama met een scène uit Bosnië van Jan Kolkman. Hille heeft foto's gemaakt en die inmiddels op de IPMS site geplaatst.

De TWENOT was eveneens aanwezig met onder andere een Britse A-39 Tortoise rijdend geschilderd. Er zijn er slechts vijf van gebouwd, wist Marc Tempels mij te vertellen.

Op veler verzoek gaan we naar zes regiomiddagen in 2014, dus iedere twee maanden een middag. Alleen heb ik, doordat de ALV, Pasen en Koningsdag in april vallen, de tweede dag naar 3 mei verschoven.

Met vriendelijke groeten en nog de beste wensen voor een goed en gezond 2014.

Jan de Haan

## Regio Zuid

### Regiomiddag 17 november 2013

Wederom waren we hartelijk welkom bij Mario Wens op zondag 17 november 2013 te Nijmegen. Had ik het in een oproep over platgetreden paden? Dan is het pad naar Mario flink maar prettig ingesleten. IPMS-leden, Twenot en SIG Spaanse Burgeroorlog vonden elkaar op deze dag. En niet zo weinig in getal ook, schouder aan schouder bekant! De deurbel roodgloeiend. Bouwers van allerlei kunde en niveau.

Naast goede zin had iedereen mooie bouwresultaten meegenomen. Hier volgt een 'klein' lijstje. Peter Ibis, nooit verlegen met het aansjouwen van zijn modellen was ook nu niet zuinig getuige 2 Hurricanes (1 Portugees), Junkers Ju 23, Fokker F.3 en enige vliegboten met betrekking tot de Spaanse Burgeroorlog. Ron Brown deed niet veel onder met 3 varianten van de Vought Corsair en 3 Oxford Airspeed A3-10 gebouwd van Novo en Frog. Maarten van Gin-

kel met een fraai geschilderde Italiaans 4-kleuren Machi 200 (Airfix). Ton Meijer had een exoot in het typisch Japans oranje, het Yokosuka K5Y Willow lesvliegtuig. Leon Vercruijse had een bijzondere F-104 G Starfighter van de KLu in lichtgrijze uitvoering. George van Bergen, een echte globetrotter, was uit Brussel over komen waaien om zijn exotische Dornier 228 te laten zien, met daarnaast de P-51A, P-47D en Hawker Hunter. Ferdinand Schouten liet iets heel anders zien: zijn Star Wars E-fighter. Zo uit de film! Jan Giesbers een even exotische Airspeed Envoy. Zo eentje zie je maar weinig! Zo dat was schaal 1/72.

Nu naar 1/24. Ben Rus viel tussen al dat gevleugelde spul behoorlijk uit de toon. Geen vleugels maar wel een wielje meer, race- of luxe tourauto wat wil je: een gezellige Fiat 500, een T-Ford met houten frame voor extra koffers of de powerboosters als de Cobra en Ferrari 250GTO. Smullen was dat. Ik zelf had voor de afwisseling een MiniArt 1/35 Duits 7,62cm FK288 kanon in wintercamouflage meegenomen.

Melchior Kremers (Twenot) gaat verder op schaal 1/16 met zijn M2 Stuart tank, een voorloper van de lichte Vickers Mk6B van ...papier! En amper te onderscheiden van plastic.

Op naar 1/76. De schrijver van dit verslag kleurde ook 8 Duitse soldaatjes (ESCI), bouwde twee PaK 40 Antitankgeschut en een StuG III ausf. G (Airfix) in aanbouw. Samen met Arie Vos die op knappe wijze al twee 1/76 (Matchbox/Revell) Shermans Firefly's verbouwde tot Firefly Mk.5 en daarbij gebruik maakte van de (Airfix) Sherman A1A4 geschutstoren met nog vele andere aanpassingen.

Deze en nog andere modellen worden gebruikt voor de display 'Memorial 70 year Market Garden - Hell's Highway'. Een projectgroep van 8 man werkt hier aan. Hiermee is de geheimzinnigheid rondom Market Garden 2014 even opgeheven. Volgend jaar tijdens de ESM wordt de display getoond! Via Gert Vlaanderen wordt het project onder-

steund door Airfix en Revell.

Ton Meijer had nog wat voor de grabbelaars meegenomen. Incomplete bouwdozen, hobby-kastjes met vele scratch-onderdelen waar verschillende mannen zich tegoed deden met even dat onderdeelje wat van pas kon komen. Alles bij elkaar zink wat modellen waarbij ik zeker iemand vergeten ben en wellicht een model niet genoemd hebt. Maar wat wil je met 26 man in een klein flatje. Dan is het overzicht soms even zoek.

Niet zoek was de catering. Mario's moeder Elisabeth was altijd de culinaire steunpilaar in dit plaatselijke regiogebeuren. Helaas is zij niet meer onder ons. In gedachte echter wel. Wij werden deze keer echter prima verzorgd door Betty en Willem Höscher die burenhulp boden. Aan hen beiden en Mario in het bijzonder een hartelijk dank voor de gastvrijheid op deze zeer geslaagde Nijmeegse regiomiddag.

Hans Oostendorp

## Regio Zuid-Holland

### Regioavond december 2013

Ondanks de naderende pakjesavond hadden we een volle bak. Volgens onze grote roerganger zelfs 33 personen. Daaronder ook gasten uit andere regio's, wellicht aangelokt door de grote uitstalling van oude tot zeer oude kits, de speciale gastspreker of gewoon omdat we zo'n goede regioavond hebben. De gastspreker was Dave Kirton, een Engelse modelbouwer die regelmatig in Nederland werkzaam is en dan onze regioavonden bezoekt.

Hij introduceerde zichzelf en zijn werk en vertelde verder dat hij een hoge rang heeft bij de Air Cadets, een soort zeeverkeners maar dan in de lucht. Hij houdt zich daar onder andere bezig met het onderwijs in modelbouw aan 12- en 13-jarigen. Airfix levert daarvoor complete pakketten en hij vertelde op zijn humoristische wijze welke tips en trucs hij daarbij toepast, zowel bouwtechnisch

als didactisch.

Er was een grote tafel vol met antieke tot zeer antieke kits en menigeen trok de beurs. Verder was er een uitgebreid aanbod van de welbekende Lekturama-boeken. Vanwege de goede foto's had menigeen er een stuk of wat gearresteerd. Ook onze huisdealer ontbrak niet.

De modellentafel stond bijna krom van het grote aantal. Een opsomming daarvan met excuses voor eventuele omissies of foute namen:

Een diorama van de beroemde scène aan de Poolse grens op 1-9-'39, een Duits korvet(?), een elektronisch bestuurbare tank en een idem truck om het niet-vliegende segment eerst te noemen.

Vliegtuigen te over: als vaste gast de Heinkel He 219, iedere keer wat verder gevorderd, drie F-27's, waarvan een Maritime, twee Mig-15's met 30 jaar leeftijdsverschil, twee Typhoons met invasiestrepen en verder een bonte verzameling eenlingen.

In willekeurige volgorde: Mitsubishi T-2 in demoversie, F-11 Tiger, Messerschmitt Bf 110, een Sukhoi(?), Meteor Trent, Leduc, Me 109 1/24, F-104 2x 1/48 en 1x 1/72, Cessna T-37 1/48, Fokker F-VII militair, Avro 504K KNIL en een Vulcan en dan hoop ik alles genoteerd te hebben en juist benoemd.

Intussen deed een enquête de ronde over de invulling van de regioavonden van 2014.

Dick Boogaard

## Regio Zuid-West

### Regioavond 18 november 2013

Een voor onze begrippen normale opkomst: acht leden hadden weer de weg naar Seppe gevonden, maar helaas werd dat niet weerspiegeld in het aantal modellen dat onze tafel sierde. Want wat was daar te zien? Van ondergetekende het trio waar hij de laatste tijd zo druk mee was, maar dat dan nu toch helemaal af is: een F-80 Shooting Star, een T-33 (in Blue Angels uitmonstering) en een T2V-1, de genavaliseerde versie van de T-33. Uiteraard in schaal 1/48. In dezelfde schaal was er ook een F-4D Phantom in Griekse kleuren van John Vrans en het vijfde en tevens laatste (!) model van de avond was een F-18A in 1/72 van Mark Brouwer, die overigens wel om door een ringetje te halen was.

Uiteraard werd de nodige aandacht aan onze lectuur besteed en bovendien werd vooruitgeblijkt naar een paar vaste evenementen: op 2 februari gaan we met de vaste afdeling van drie man naar het altijd weer gezellige Eeklo. Een tafel daar wordt automatisch voor ons gereserveerd.

Verder keken we natuurlijk ook naar Goes en daarvoor werden alvast wat tafelmanningen vastgelegd. Tenslotte werd aandacht besteed aan onze deelname met een regiotafel aan de ESM en werd geconcludeerd dat dat niet goed uit de verf was

gekomen. Dat gaan we dus in 2014 beter doen. Eén suggestie voor een thema viel meteen in goede aarde. Mededelingen daarover volgen later. Nadat ook de agenda voor 2014 werd ingevuld konden we in ieder geval naar huis terug met het gevoel dat we een goede avond hadden gehad.

### Regioavond 17 december 2013

Het zag er aanvankelijk maar somber uit. Nadat alle voorbereidingen waren getroffen: het museum geopend, de verwarming opgestart en de koffie klaargezet, bleef het lang akelig stil op Seppe. De eerste deelnemer viel pas tegen achten op de plank! Gelukkig bleef het daar niet bij en waren we uiteindelijk toch nog met negen man aanwezig in de operations room.

In tegenstelling tot de vorige bijeenkomst was de tafel nu royaal gevuld! Wat hadden we dan allemaal te zien? Van ondergetekende weer een US Navy model, namelijk een DHC Beaver (ja, die hebben ze daar ook!) in 1/48. Dan in 1/72 een X-32 (en natuurlijk kwamen er opmerkingen over hoe lelijk dat ding is), een Fokker D VII, een Albatros D III, een Fokker E-III, een DH-2 en een DH Tiger Moth (nou ja, ongeveer dan).

Peter had weer een willekeurige greep in zijn onuitputtelijke collectie gedaan en kwam nu met een Lavochkin La-7, een Fieseler Storch, een Portugese Hawker Hurricane 2C, van de

Spaanse nationalisten, een Bucker 133 en tenslotte een Belgische Hurricane Mk.I. John had ook nu weer zijn Griekse Phantom F-4D meegebracht, maar nu met een bijzonder fraai verlichte ondergrond.

Dan was ook Karel Brans weer van de partij en had zijn ESM-prijswinnaars meegebracht: in 1/48 een Fokker D VII, in 1/72 weer een Fokker D VII alsmede een Albatros D II. Deze modellen blonken uit door hun perfecte afwerking. En ja, de avond had een hoog Wereldoorlog I gehalte! Karels vader bracht een Messerschmitt Me 109 mee in 1/32 maar deze bleek van karton te zijn. Doe twee stappen naar achter en je ziet het niet meer.

Van een heel andere orde was de bijdrage van Leon: uit de Battlestar Galactica-geschiedenis had hij een Viper Mk.1 en Mk.2 meegebracht. Meteen ontstond een levendige discussie over hoe de aandrijving van die dingen nou precies werkt. We hebben diverse oplossingen gevonden waar de NASA zijn voordeel mee zou kunnen doen!

Uiteraard was er ook nu weer het nodige te lezen in de meegebrachte lectuur en werd nog even aandacht besteed aan de komende evenementen, Eeklo en Goes, waarna iedereen op huis aanging met het vaste voornemen om ook in het nieuwe jaar weer regelmatig van de partij te zijn!

Theo Biesebroek

## SIG NIEUWS

### SIG Airliners & Civil Aviation

#### Verslag 13 december 2013

Vrijdag 13 december 2013 was de laatste bijeenkomst van het jaar. In de loop van de middag verzamelden de eerste bezoekers zich bij de deels in mist gehulde Polderbaan van Schiphol, om daar van de 1/1 kisten te genieten en tegelijkertijd over onze hobby te praten. 's Avonds werd de groep gegeten in een restaurant en

aansluitend was de SIG-bijeenkomst in de Luchtvaart Hobby Shop, waar Erwin Stam weer onze gastheer was. Onze captain André Verduijn overhandigde aan Erwin een kerststukje, bedoeld voor LHS en Erwin, als blijk van waardering voor de gastvrijheid die SIG Airliners & Civil Aviation ook in 2013 weer heeft mogen ervaren. Met 13 aanwezige leden was het een goed bezochte en gezellige avond.

