

1/1971

I. P. M. S.



DANMARK

# HALE HJULET



UDGIVET AF

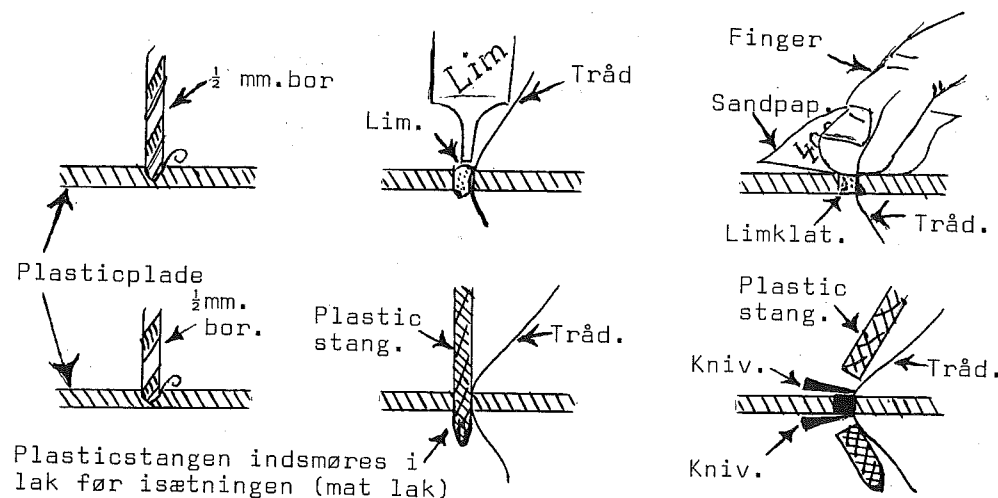
INTERNATIONAL PLASTIC MODELLES SOCIETY

DANMARK

## IDEEGRYDEN

Der er nogle der ikke bygger todækkere fordi de synes det er for besværligt med rigningen, og med at sætte øverste vinge på, men dette er i virkeligheden ikke noget stort problem. Først borer man med et 1/2 mm. bor hul i krop og vinger hvor trådene skal fæstnes, derefter maler man kroppen, undersiden af øverste vinge og oversiden af underste vinge, man limer derefter de inderste stivere på, når det er næsten tørt sætter man den øverste vinge forsigtigt på, tager den af igen og lader stiverne tørre natten over, derefter limer man den øverste vinge på og når den er godt tør kan man med en pincet forsigtigt sætte de resterende stivere på plads. Derefter rigger man modellen ved at trække tråde gennem hullerne man har boret. Når rigningen er tør sliber man de limklatter der er på vingerne ned med 400 korn sandpapir, derefter kan man male modellen færdig. Dette giver et smukt resultat og er en meget holdbar rigning.

Bech.



# SKYDEBANEN

Dette »hoved« **SKYDEBANEN** vil blive brugt som indledning på »brokkesiden« (hvis der kommer nogle brokkerier), så for eftertiden gælder det om at komme frem med alt sit brok, da det vil blive bragt på denne side.

## HALE HJULET

medlemsblad for  
I P M S Danmark.

**Redaktion,**  
J. Hovard,  
B.T. Jørgensen,  
T. Sørensen.

**Sats.**  
nhm — Cartoprint a/s.

**Redaktionens adresse,**  
J. Hovard  
Høje Gladsaxe 33 5th,  
2860 Søborg  
tlf. SØ 53 61

**Tryk.**  
Islev Tryk.

## FORMANDEN

HALEHJULET — — — HALEHJULET! Ha er det din spøg, eller er der virkelig nogle, der tør binde an med det?

Det ser ud til ved udgivelsen af dette første nummer i det nye format.

Gamle medlemmer vil måske huske et par spæde forsøg, dels et blad hvor vi kun hørte navnet »News sheet«, nogle så måske også Akselstads gode tegninger af Finsk Hurricane og Norsk Spitfire, som skulle have været bragt i dette blad, men det blev vist ikke til noget p.g.a. København brød ud af IPMS Scandinavian Branch og derefter fulgte de øvrige lande, så der var kun IPMS Danmark tilbage med et medlemstal på under 10, og dette er for lille en gruppe, rent økonomisk, til at kunne betale et blad.

Efter dette startede Breiting et blad i A5 størrelse såkaldt lokum størrelse. At tænke sig det kom i hele 6 numre og så døde det, ak det er jo ikke til at forstå det måtte slutte, når man tænker på alle de fantastiske gode artikler, der indkom, eller hvordan var det nu! så man i de sidste to år i det hele taget nogle gode forslag ud over et indlæg til SKYDEBANEN, og forståeligt nok holdt Breiting op, da det så ud til, at han kun skrev til sig selv, men tak for forsøget.

Med dette blad starter Hovard, Tomas og Benny ud i håb om, at blandt det store medlemstal, der er kommet, også er nogle der kan hjælpe, så vi kan få det blad på DANSK, men tro nu ikke at det er der nogle af de andre der gør, så du slipper.

Ud af busken venner og især folk med interesse ud over fly, I har ikke bestilt andet end brokke jer over IPMS kun gør noget for flyfolk, nu har I chancen, og i små bavianer til flyfolk spring ud med faldskærmen og land i blækhuset, så dette blad kan blive ved med at udkomme.

Jacob formand.



HALLO

KAMPVOGNE

Ja, så kom det endelig, det har også holdt hårdt på, men nu skulle den være hjemme.

Vi har tænkt os at bladet skulle udkomme 4 gange om året i første omgang, med så mange sider vi kan få skrabet sammen. Det bliver op til medlemmerne, da de selv må være noget mere aktive, for at vi kan få et alsidigt blad.

For det første, alle artikler og historier er yderst velkomne, alt bliver trykt, så tag nu og tag jer lidt sammen.

For det andet savner vi forbindelse med et medlem, der kan og vil stå for indsamling af stof om **KAMPVOGNE**, det haster, så op på mærkerne en af jer.

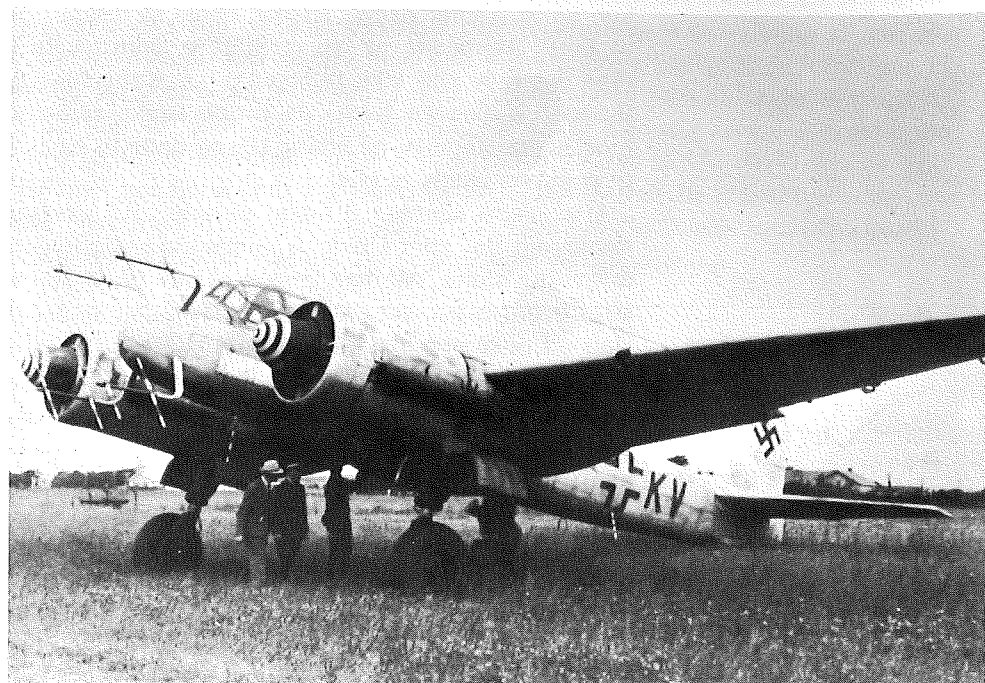
For det tredje må vi lige slå fast med det samme AT vi er alle »bladamatører« så det skal ikke være nogen undskyldning for ikke at være med, SÅ EN GANG TIL — KOM SÅ IGANG, vi sidder omtrent kun og venter på jeres breve.

Adressen er: Jan Hovard  
Høje Gladsaxe 33 5h.  
2860 Søborg,  
Tlf. SØ 5361.

REDAKTIONEN

# Tyske fly i Danmark 1945

JU.88 G/7



**JU.88 G/7** på Skrydstrup, 1 af 18 stk. fundet ved kapitulationen (bemærk de 2 antenner på undersiden af kroppen).

HE.219 JU.88 G



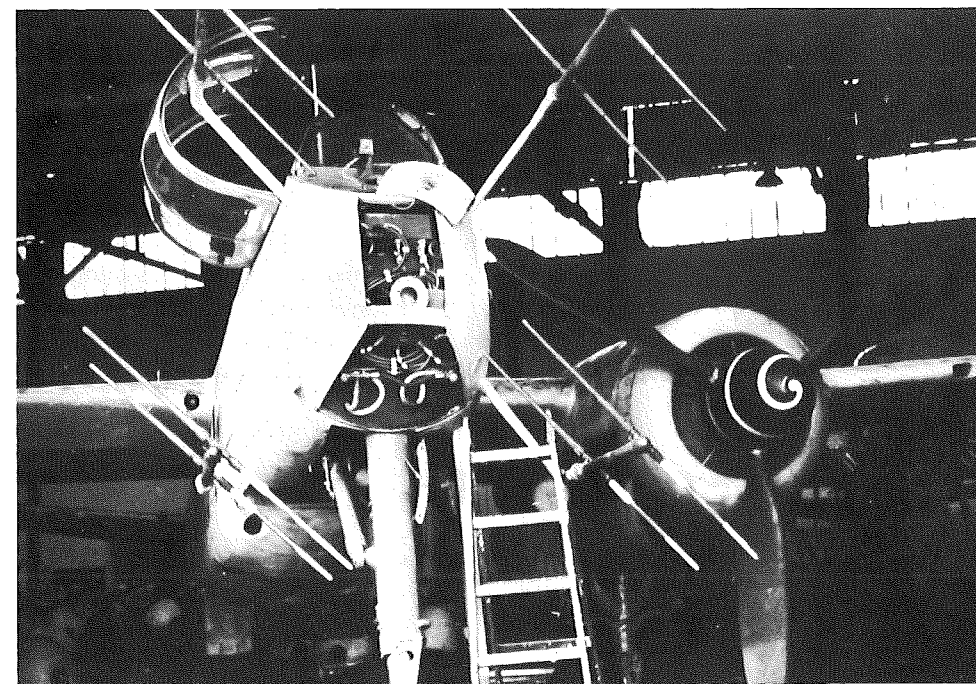
Skrotbunke bagerst en **Heinkel 219**, forrest en **JU.88 G** fra **NJG.3 (D5—AZ)**.

JU 88



**JU.88** i sørgelig forfatning (**NJG. 3**) bemærk hvide vinge tipper og bogstaverne røde med sorte kanter.

HE 219



En ud af 8 **Heinkel 219** fundet i hangaren i Karup.

## CAPRONI 313/314

I anledning af »Italaerei«s nye dejlige model af CA.313/314 har jeg samlet lidt historie om typen, da jeg regner med at den er ret så ukendt for de fleste medlemmer.

Caproni 313/314 er udviklet fra Caproni 309/310 der fløj i 1936. CA.313 fløj første gang i efteråret 1940 og adskilte sig fra sin forgængere ved at have oprækkeligt understel, næse ala Blenheim mk. I og de kraftige Isotta-Fraschini »Delta« motorer på 700 hk. starteffekt. Flyet var af en »letvægtskonstruktion«: Vinger af træ med krydsfinerbeklædning, kroppen af stålørskonstruktion beklædt fortil med plader og bagtil med lærred. Bevæbning bestod af, 1 stk. 12,7 mm. MG i tårnet bag cockpittet, 1stk. fast 12,7 mm. MG i hver vingerod samt 2stk. 7,7 mm. MG i kabinens bagerste vinduer, det ene kunne også bruges i en aftagelig lem i gulvet.

Bombelast bestod af 500 kg. bomber.

Sverige der i 1940 forsøgte at styrke sit flyvevåben fik interesse for typen i mangel af bedre) og bestilte 90 stk. som rekognoscerings bombere.

Færgeflyvningen startede i november 1940 og var en blandet fornøjelse. Motorene viste sig at være meget fintfølende, den mindste hårdhændede behandling fik motorhavari til følge. Af de 90 stk. der startede fra Italien nåede kun 82 stk. frem til Sverige og nogle af dem på en motor, det gjorde ikke bedre at benzinerørene til motoren gik tæt forbi udblæsningsrørene den mindste læk resulterede i brand.

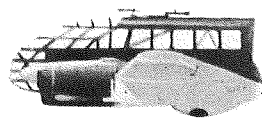
Det elektriske og hydrauliske system var heller ikke fejlfrit. Disse ting skaffede hurtigt CA.313 et meget dårligt ry, mindst 44 svenske flyvere mistede livet ved ulykker med denne type.

Det italienske flyvevåben brugte CA.313 ved 13° 15' og 41° **STORMI**, nogle gjorde tjeneste ved østfronten.

### DATA CA.313

#### DATA: CA.313

max hast. 430 km/t i 5000 m.  
max højde 8850 m.  
max last 6100 kg.



I sommeren 1941 begyndte samlebåndet af skifte over til CA.314. Motorene var de samme, men næsen var gået tilbage til »trinfasong« og flyet kunne nu medføre en mere alsidig last.

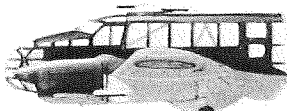
CA.314-RA kunne medføre en 450 mm. torpedo under bugen, CA.314-C havde to ekstra 12,9 mm. i »pods« under vingeroden.

En demonstration af CA.314-G for Luftvaffe i Rechlin resulterede i en ordre på 1000 stk. til forbindelse og træningsflyvning. De blev dog aldrig leveret da Caproni ikke engang kunne opfylde sine leveringer til Regia Aeronautica. Armeringen var den samme som CA.313, dog havde CA.314 lidt andre data.

### DATA.314

#### DATA: CA.314

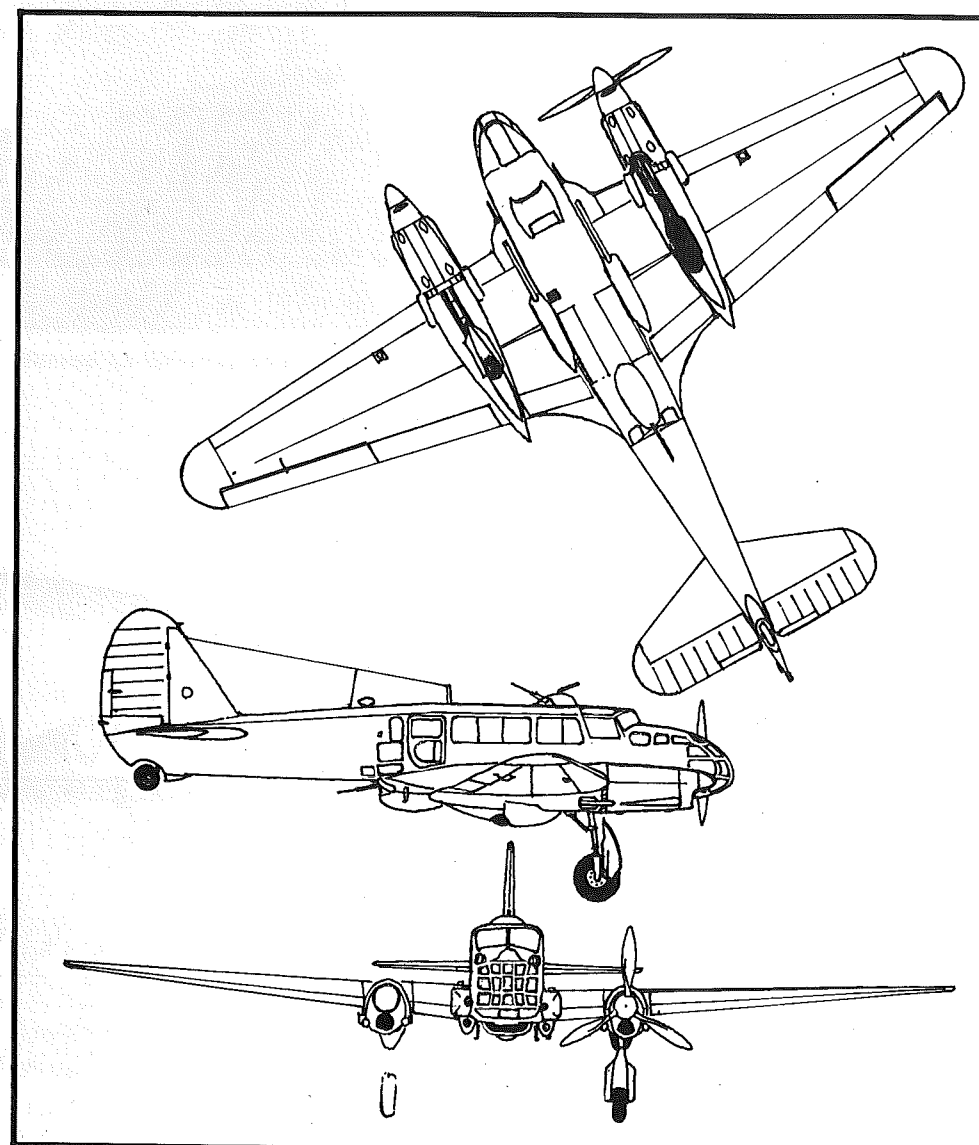
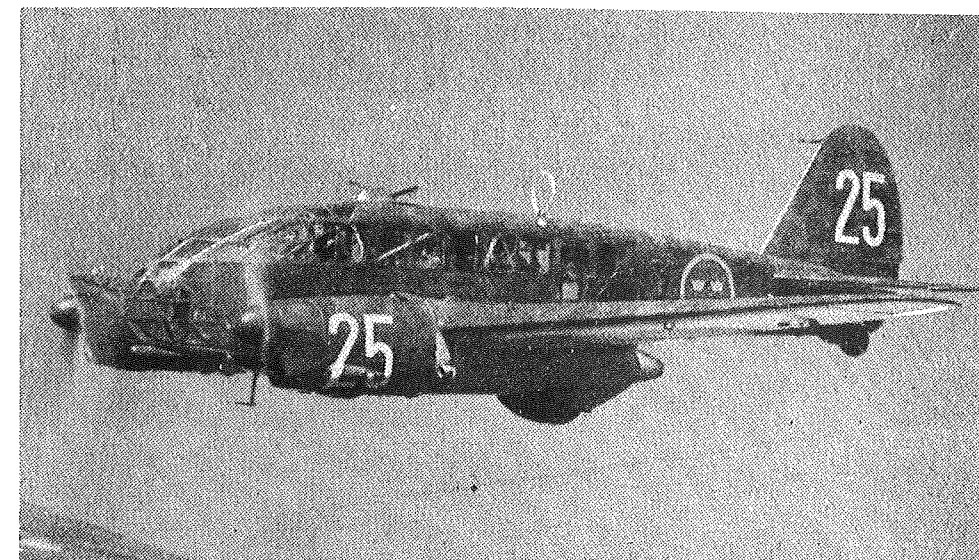
max hast. 405 km/t i 5000 m.  
max højde 8200 m.  
max last 6700 kg.



Der findes ingen eksakte produktionstal for CA. 313/314 men der er leveret mindst 1000 stk. hvilket gør den til en af de vigtigste kampfly i Regia Aeronautica.

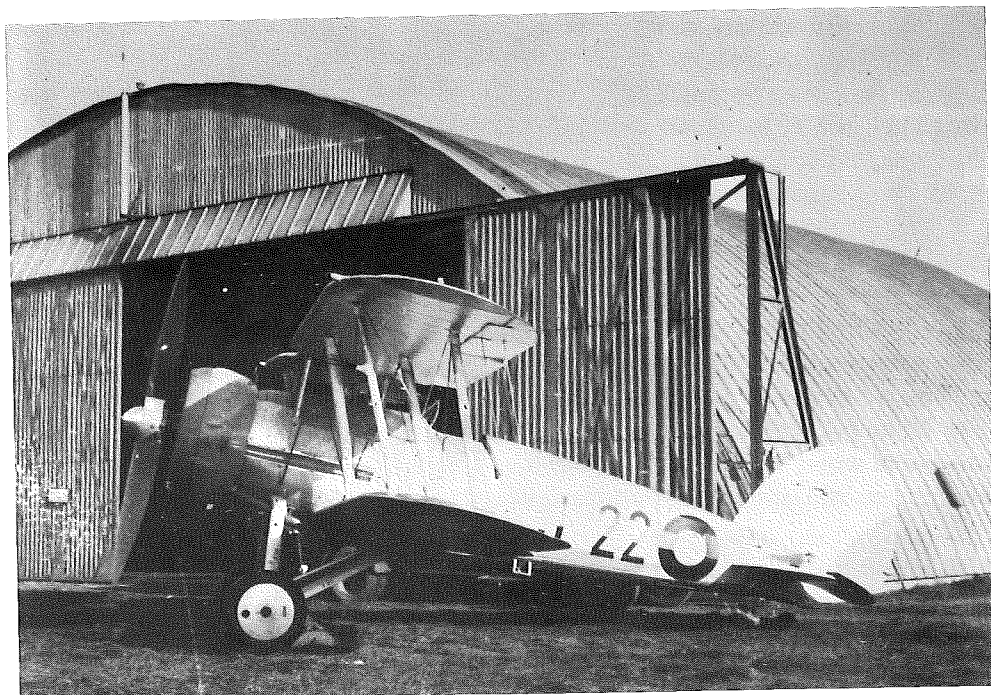
For at vende tilbage til bygge-sættet holder det den meget høje standart vi er vant til fra **ITALAEREI** cockpitterne er meget klare, og de enkle dele passer godt sammen så det skulle blive en fornøjelse at bygge den. **B.T.J.**

## CAPRONI CA.313



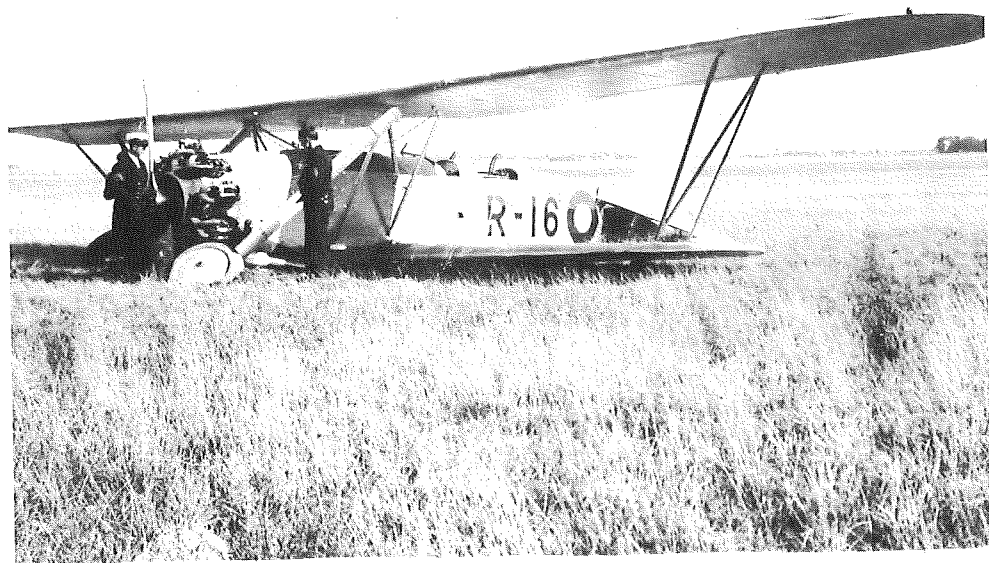
# Danske fly mellem krigene

Gloster Gauntlet



Gloster Gauntlet på Agnø 1937.

Fokker C5



Nødlandet **Fokker C5** M/26 på Agnø 1937, fløjet af kaptajn (?) Pagh. Denne blev senere ødelagt ved angrebet på Værløse 9/4 1940.

Nimrod



Nimrod fra Marinens flyvevæsen på Agnø 1937.

Nimrod



Nimrod fotograferet i vinteren 1939/40 bemærk nr. 170

(i næste nummer bringes 2 billeder til af samme fly).



**Kovozavody Prostejov** (Tjekkoslavakiet)

**Avia B534** skala 1/72

Dette er det andet byggesæt fra dette firma, og virkelig en fin model. Perlen er støbt i lys grå plastik og af udmærket kvalitet.

For ikke at ødelægge nogle af de fine detaljer på kroppen tilrådes det at udvise forsigtighed når man limer kropshalvdelen sammen, man bør også slibe ca. 1/2 mm. af hjulbrøndene inden de samles da de er en smule for tykke. Cockpittet er meget tyndt og krystalklart, faktisk noget af det fineste vi har set, men det passer ikke helt nøjagtigt til kroppen og man må forsigtigt file lidt af kroppen foran cockpittet før man limer det på. Ellers er der ikke nogle komplikationer med at bygge modellen, tegningen er på trods af at den er på tjekkisk let at forstå og overføringsmærkerne er meget fine.

Med hensyn til camouflering har jeg brugt **Humbrol HF.1 Kaki** til overside og **Light Grey HU.6** til undersiden.

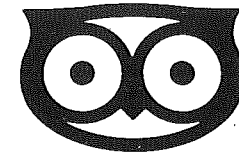
Som helhed er dette et meget fint sæt vi her har fået fra Tjekkoslavakiet og enhver der samler WW 2 modeller bør have et par stykker i sin samling. Byggesættet indeholder faktisk mærker til to versioner og hvis man vil bygge flere versioner f.eks. med åbent cockpit er der udmærkede oplysninger i Profile Publications nr. 152.

NB. Stoppel er importør af sættet.

**Bech.**



Profile Publications.



Boghjørnet



**Pilot's Notes**

For the World War II Aircraft

SPITFIRE Mk. IIa and IIb Merlin XII  
 HURRICANE Mk. IIa, IIb, IIc, IIIc & IV  
 Merlin XX  
 MOSQUITO FB6 Merlin 23 or 25  
 WELLINGTON Mk. III, X, XI, XII, XIII & XIV  
 Hercules XI, VI, XVI or XVII  
 LANCASTER Mk. I, III, XII & X  
 Merlin XX, 22, 24, 28, 38 or 224

**Autentisk**

**PILOTS NOTES** Spitfire + Hurricane.

Sapphire Productions. Pris kr. 14,00.

Nogle af medlemmerne har måske set den indlagte annonce i Aircraft Illustrated april nr. og spekuleret over hvad der gemmer sig bag titlen.

Det er et genoptryk af »brugsanvisningen« piloterne fik udleveret ved omskoling til Spitfire mk. 2 eller Hurricane mk. 2-4.

Første halvdel indeholder 2 cockpitfoto og et tankdiagram. Endvidere beskrives betjeningen og funktion af samtlige knapper, håndtag og instrumenter.

Det var vigtigt for piloten at kunne finde det rigtige håndtag, selv med bind for øjnene.

Anden halvdel består af checklisten (huskeseddel) samt en beskrivelse af alle flyvefaser (f. eks. anflyvnings hast.) incl. kunstflyvning.

Sidste side er kun motordata (olietryk, olietemp. o.s.v.).

Efter den læsning er man »klar« til at gå solo.

**Hold på hatten**

**B.T.J.**

Når Granada film (i oktober) begynder den tredje afdeling af familien Ashton i fjernsynet dukker der i første episode en god gammel LANCASTER bombemaskine op. Det er den sidste **FLYVENDE** maskine fra de dengang så berømte **DAMBUSTERS** under den britiske bombekommandos eskadrille 617. Den ejes af mr. John Rost og står nu på museet i Blackpool.

Rost købte maskinen af ukendte årsager umiddelbart efter krigen, og det har siden været hans drøm at flyve den ad de gamle operationsruter over Europa. Det kommer han nu nok aldrig til, thi lancasteren er på sine gamle dage blevet lidt forslugen, hvad brændstof angår. Det var med kniberi, han kunne hoppe fra London til Blackpool på 2000 gallons, da han fornylig skulle transportere maskinen til museet. Lancasteren flyver ikke i filmen, men en række scener er optaget i flyets cockpit.

Ifølge Berlinske Tidende.

**NB** Lancaster tanker 2154 gallons total fordelt på 6 tanke?

**Imperial War Museum**

Det er kommet Hale Hjulet for øre at man kan købe billeder fra **IMPERIAL WAR MUSEUM**, vi har fremskaffet adressen og priser og det må tilrådes at skrive til nedenstående herre, da det undertiden kan gå lidt for trængt med leverancerne, prisen er for størrelse 6x4 2s. 9d. og for størrelse 8x6 3s. 6d. og adressen er **Geoff. Pleasance, Imperial War Museum**, hans speciale er American aircraft.

SAAB J 32  
LANSEN

