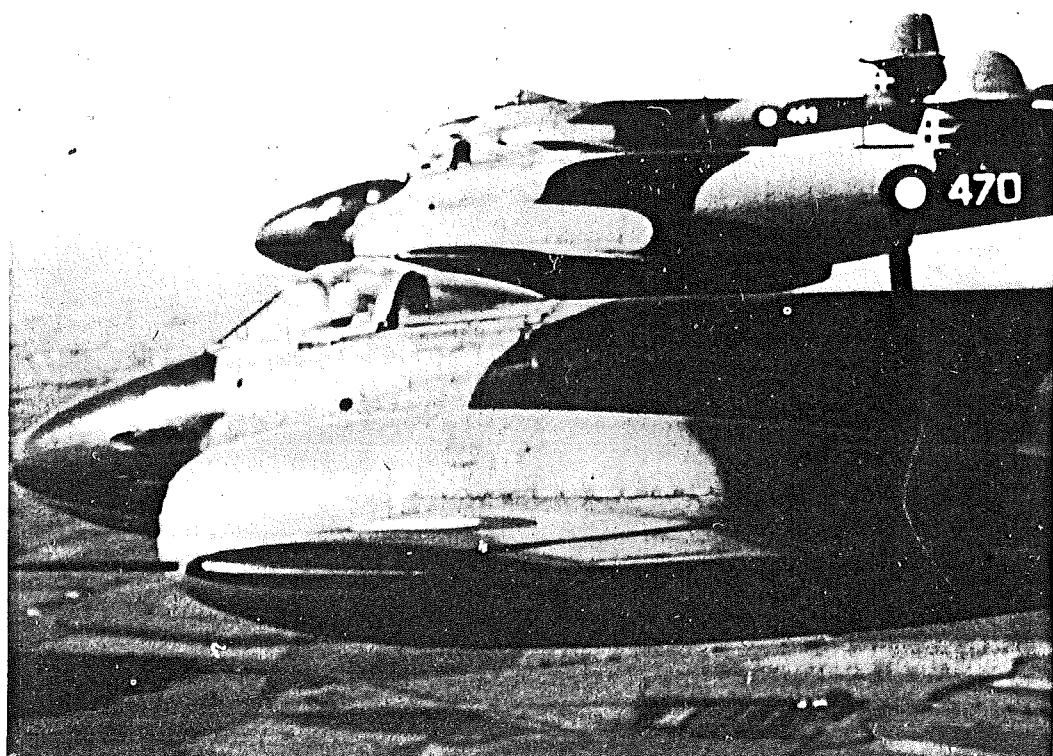


I. P. M. S.



DANMARK

HALE HJULET

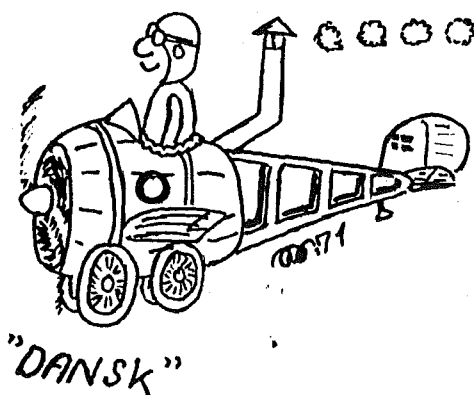


Nå kære venner, nu er andet no. kommet på gaden, og der er ingen, der har reageret.

Lad os så komme med det en gang til. Vi mangler nogle rare mennesker, der vil være med til at lave et blad. Sagen ligger således, at vi er 3 mand i redaktionen nu, og vi har kun forstand på fly (tror vi da). Og der er flere, der til møderne har beklaget sig over, at der kun bliver vist interesse for fly i de blade, vi har forbindelse med, så kom da ud af busken venner. Hvis det bliver ensidigt, kan det jo ikke være vores skyld, det vil så sige, vi savner forbindelse med: **Kampvognsfolk, skibsfolk, bilfolk**, flere **flyfolk**, kort og godt **alt**, hvad der kan krybe og gå.

Så er der forresten noget andet, vi gerne vil rundkaste til debat, mellem medlemmerne skal vi have **REKLAME** i vores blad.

Red.



Farve Foto af WW 11 fly i FLIGHT.

Jeg vil gøre medlemmerne opmærksom på at bladet **FLIGHT** kører en serie med helside farvefoto af engelske og amerikanske typer. De skulle være originale og er optaget i sidste halvdel af krigen. Der har indtil nu været bl.a. Avenger, Beaufort, B 17 G, Hampden, Mustang, Barracuda og mange flere.

Fotografen hedder **Charles Brown**, han sku' næsten have en medalje, fordi han ofrede sine gode farvefilm på sagen. **B.T.J.**

**HALE
HJULET**

medlemsblad for
I P M S Danmark.

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

Sats.
nhm — Cartoprint a/s.

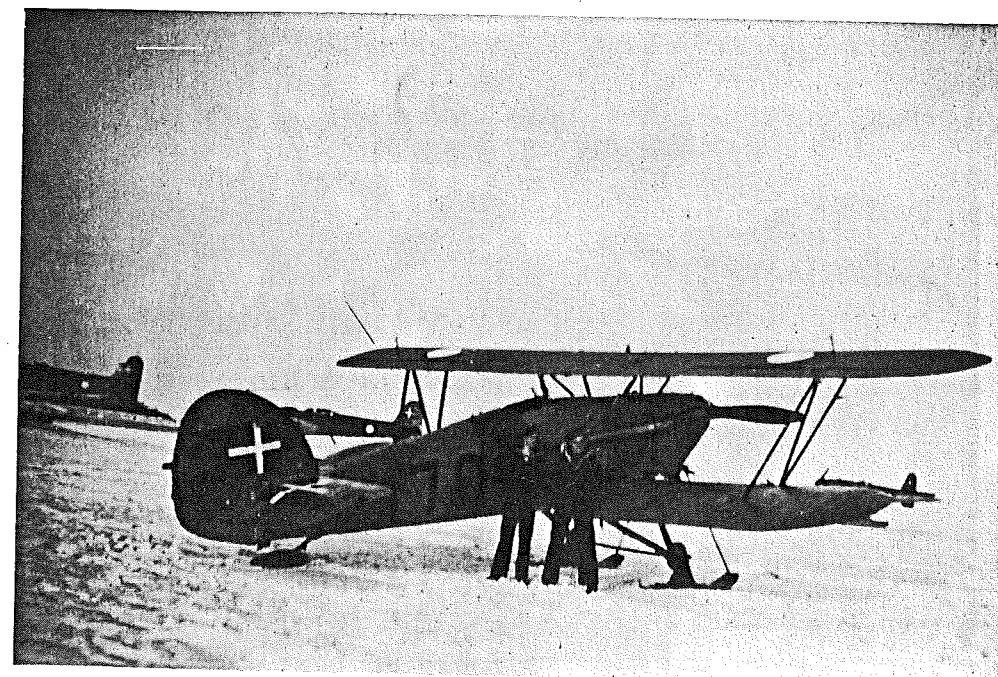
Redaktionens adresse,
J. Hovard
Høje Gladsaxe 33 5th,
2860 Søborg
tlf. SØ 53 61

Tryk.
Islev Tryk.

© Copyright eftertryk forbudt uden forudgående aftale med bladets redaktion.

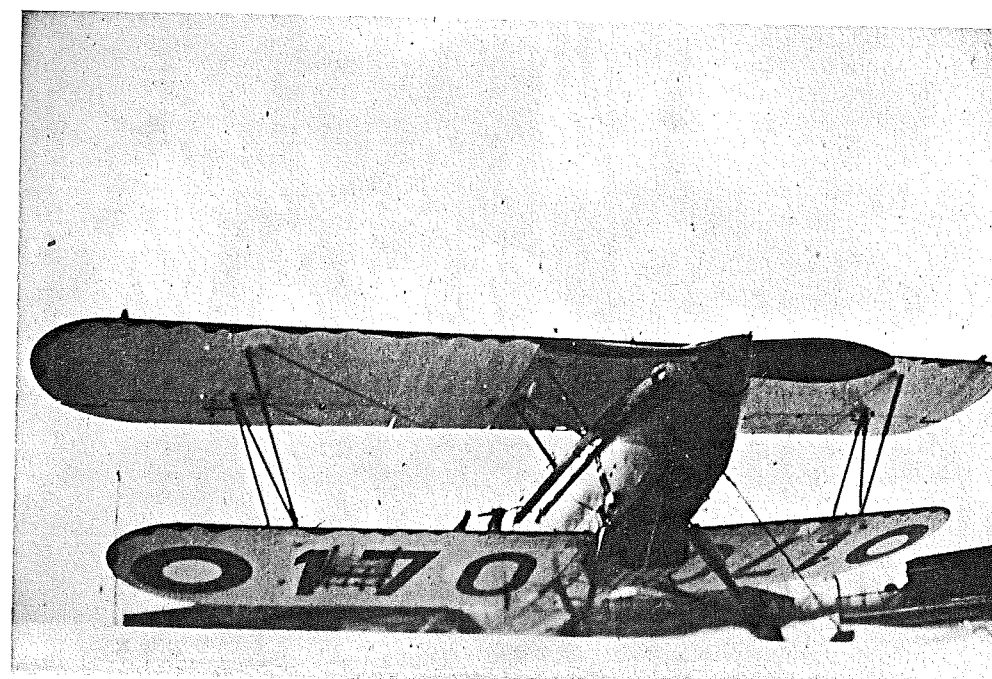
Danske fly mellem krigene del 2

Nimrod



Nimrod no. 170 set skråt bagfra, bemærk neutralitetsflag på haleroret, i baggrunden 3 stk. HM 2 (Heinkel HE 8) (foto B.T. Jørgensen).

Nimrod

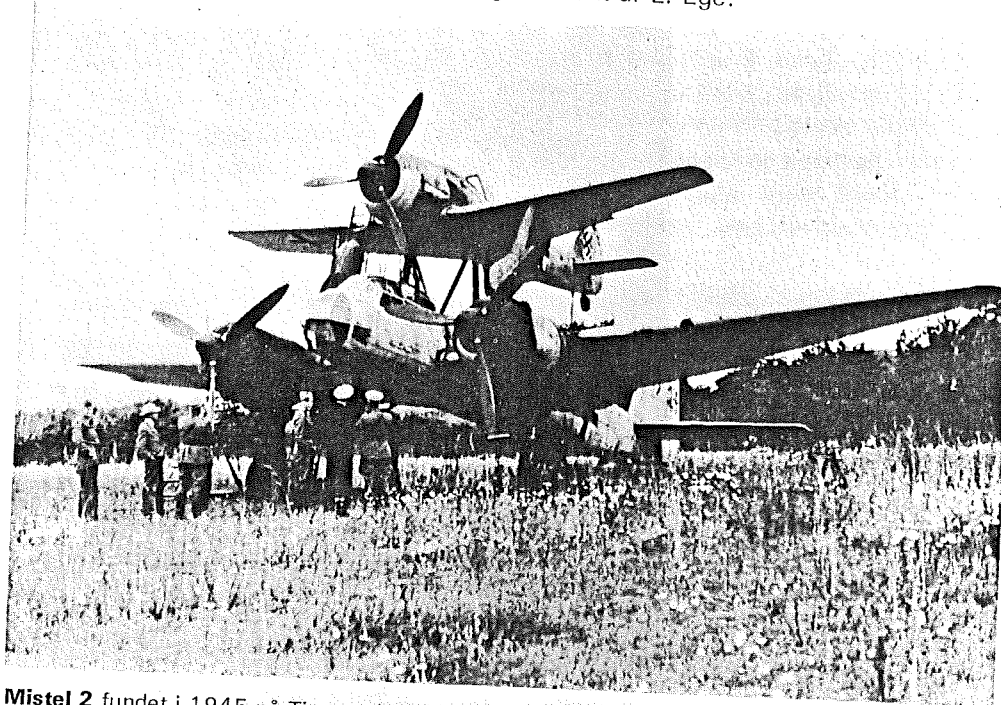


Samme Nimrod, bemærk camouflagen under næsen og plan forkanterne (foto B.T. Jørgensen).

Tyske fly i Danmark 1945 del 2.

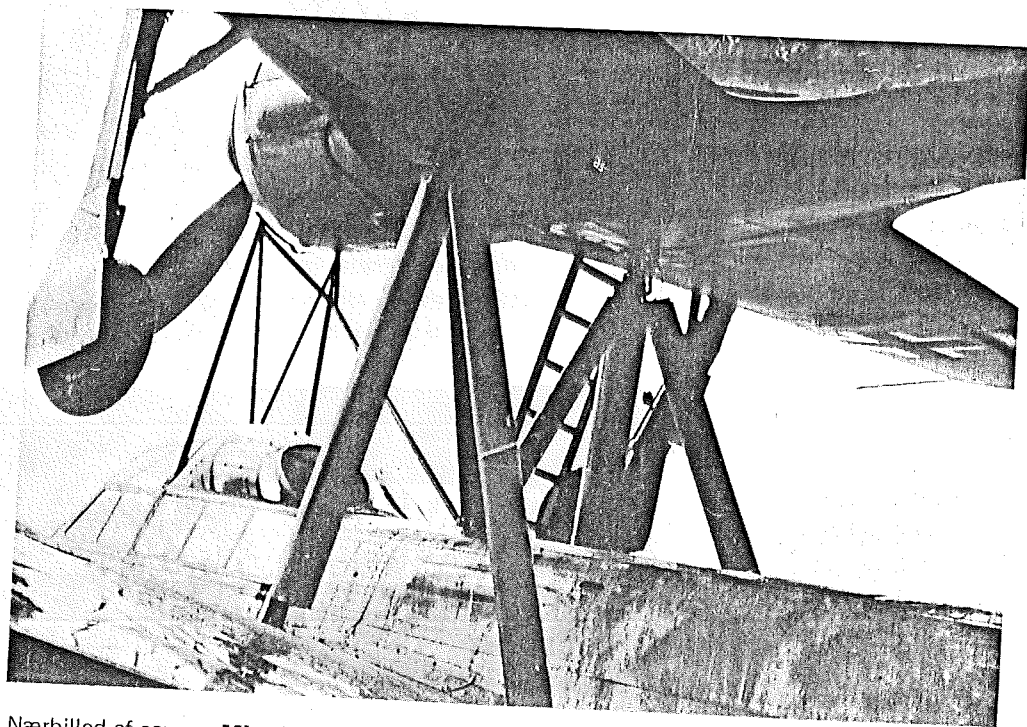
Mistel 2

Billeder i forrige og dette no. er venligst udlånt af L. Ege.



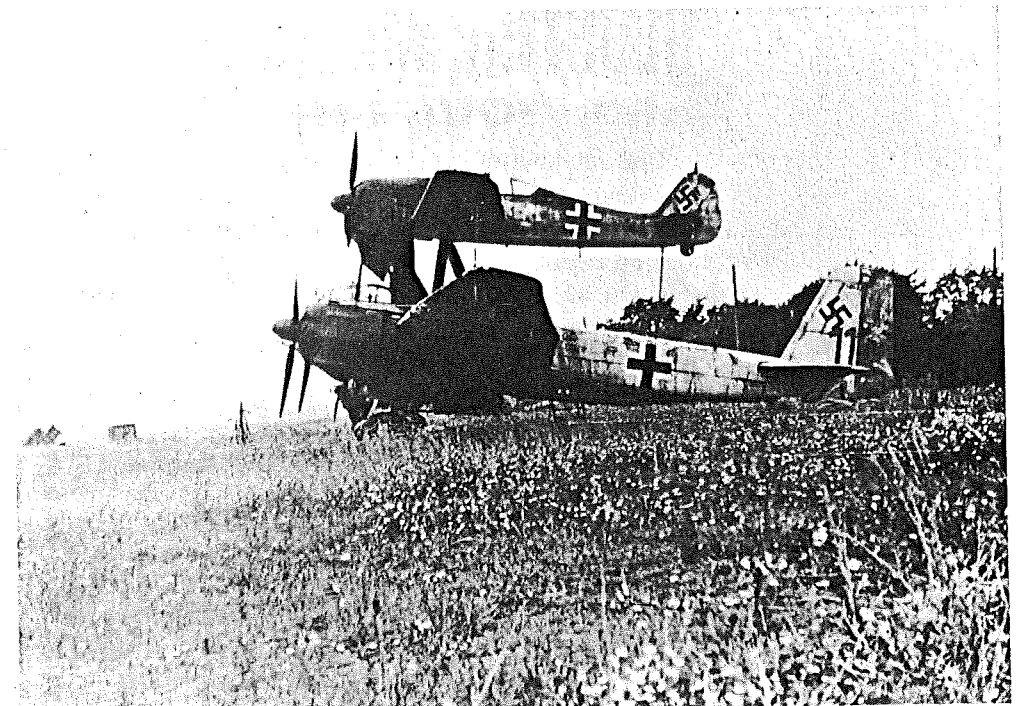
Mistel 2 fundet i 1945 på Tirstrup (foto Flyverkommandoen).

Mistel 2



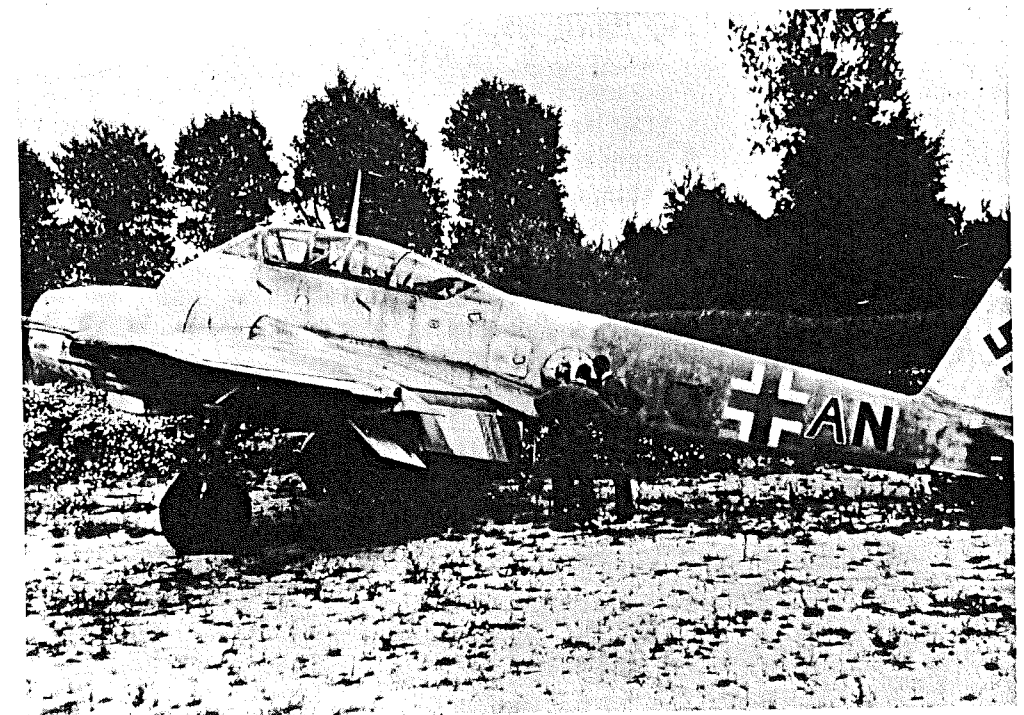
Nærbilled af samme Mistel 2, til glæde for modelbyggere (foto Flyverkommandoen).

Mistel 2



Samme Mistel 2 på Tirstrup (foto Flyverkommandoen).

ME 410A



Me 410 A fra AKL FI 22 fundet på Beldringe i 1945, bemærk no. på kroppen T6 + AN (foto Flyverkommandoen).

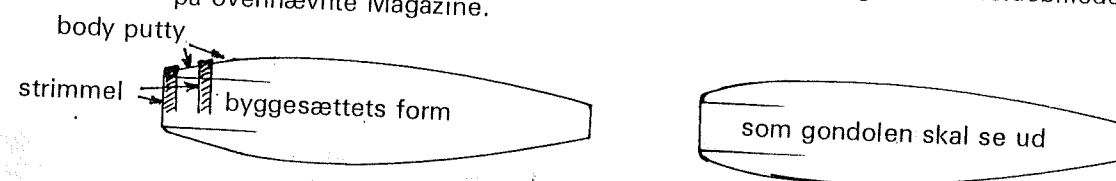
GLOSTER METEOR Mk. IV

af G POULSEN

Der var knyttet mange forventninger til dette byggesæt, da det langt om længe fremkom, og det er derfor enskamt, at det ikke er muligt at bygge en **rigtig** Meteor ved at samle den lige fra æsken. Bevares, hvis den samles og males pænt, bliver det en nydelig model; men der kan gøres mange ting, der vil forbedre udseendet. Og så er sættet en glimrende basis for konverteringer til andre udgaver af Meteoren!

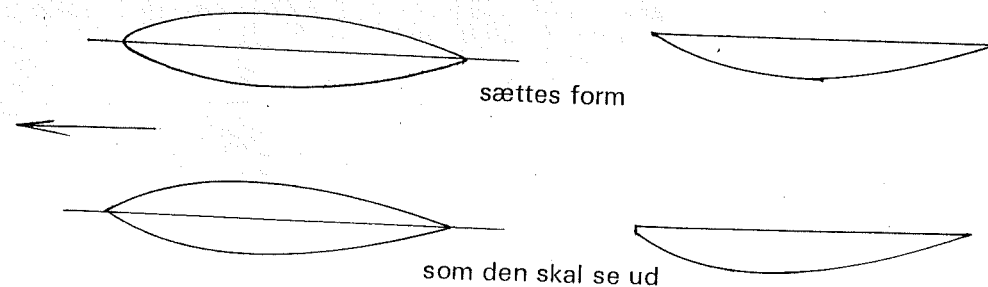
Men gå i gang og ret fejlene efterhånden, som de melder sig.

1. Cockpit-interiør fremgår af IPMS Magazine fra juni 1970 (kan købes hos foranden J. Stoppel for 3 kr.).
2. Inden kroppen limes sammen, skal der anbringes 15-20 gram bly så langt fremme i næsen som muligt, for at modellen kan stå på understellet. (I øvrigt var de rigtige fly forsynet med over 450 kg bly i næsen som ballast!)
3. Kanonløbene skal bores ud (0,8 mm bor). Udbygningen af halefinnen under kroppen skal files til, så den bliver spids fornedet (set bagfra) og fortil (set nedefra), ligesom selve halefinnen skal files, så forkanten bliver skarpere. Næsen skal tilfiles, så den set ovenfra får samme profil som set fra siden (foran kanonmundingerne).
4. Før vingerne samles, skal motorgondolerne males indvendig: matsort bag den lille indsats og sølvfarvet foran. Efter samlingen kommer noget af det sværeste ved modellen, idet motorgondolerne foran vingeforkanten ikke runder nok. Sammenlign med forsidebilledet på ovennævnte Magazine.



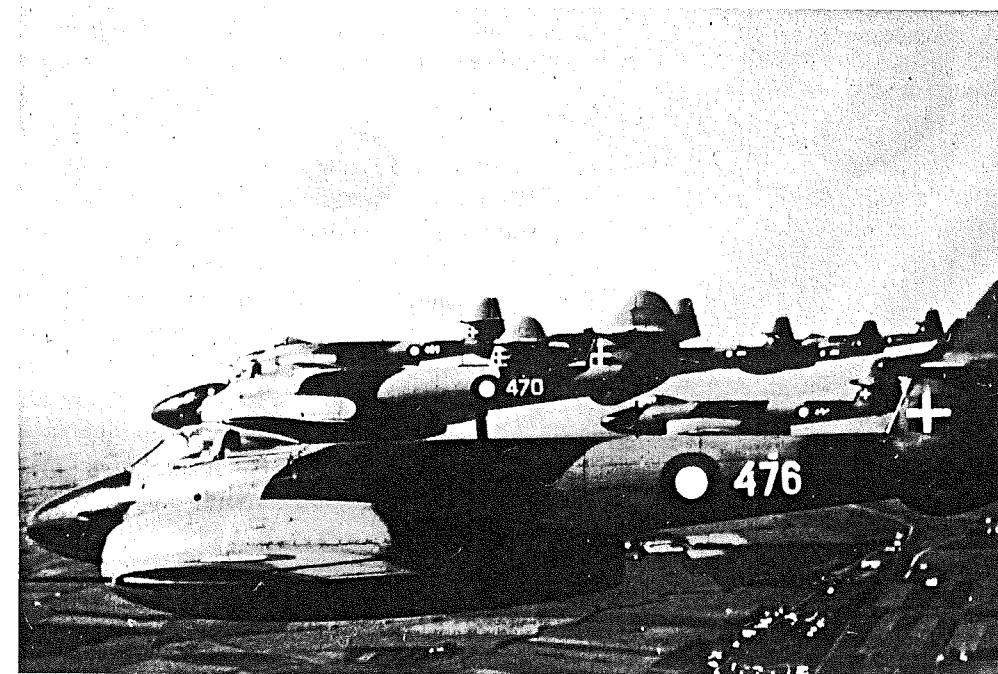
Det kan rettes enten med body putty alene eller med plasticstrimler (fra sheets) og body putty. Jeg foreslår at lægge en 20 thou tyk og 2 mm bred strimmel rundt om indsugningens forkant samt en tilsvarende strimmel rundt om 6 mm fra forkanten. Derefter fuldtes hulrummene ud med body putty (tørretid helst 2 døgn), hvorefter det hele pudses i facon. Body putty'en oversmøres nu med et lag lim fra tuben. Limen skal tørre mindst et døgn, hvorefter der påny pudses af, denne gang med let hånd. Opbygningen kan derefter males normalt, uden at malingen synker eller bliver ujævn.

5. Droptanken under kroppen skal ligeledes bygges op med body putty og files til:



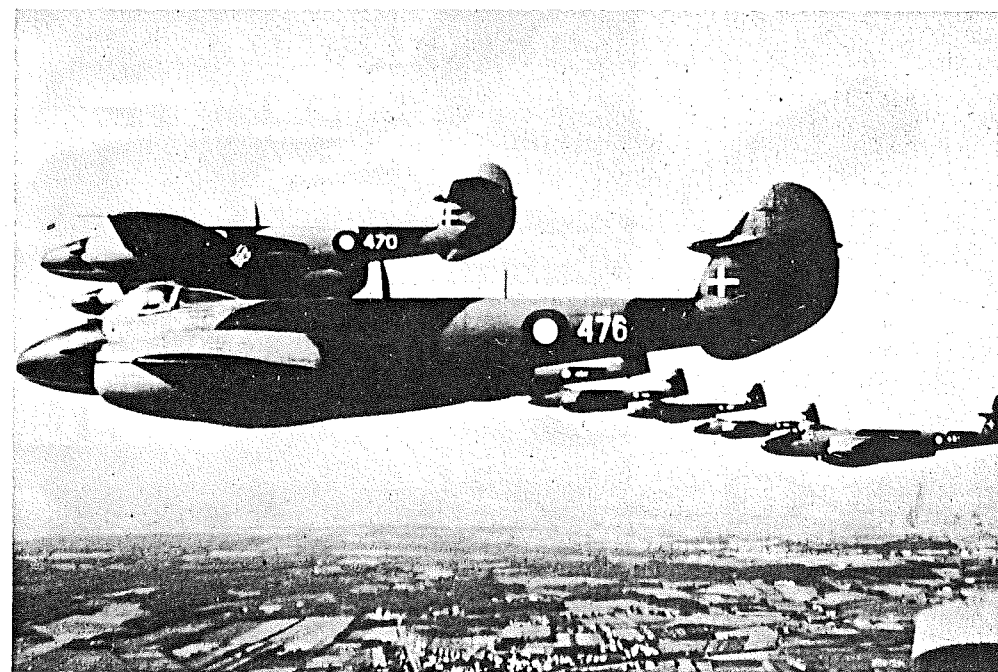
fortsættes side 8

Meteor Mk. IV/VIII



Meteor Mk. IV/VIII (i baggrunden) foto i sommeren 1955 (foto O. Borop).

Meteor Mk. IV/VIII



Samme formation i en lidt anden vinkel (foto O. Borop).

6. Understellet (se detaljer i førnævnte Magazine):

Hjulene er for smalle og skal enten skiftes ud eller bygges op. Hovedhjulene skal være 3,5 mm brede, d.v.s. et lag 15 thou på hver side passer. Bor et 6 mm hul i et stykke sheet efter at have tegnet en 10,5 mm cirkel uden om hullets centrum. 2 ringe af denne slags kan limes på hvert hovedhjul uden at nav-detallerne forsvinder.

Næsehjulet skal have en tykkelse på 2,5 mm svarende til et stykke 20 thou på hver side. Hjulgaflen og stænskskærmen files bort, inden ringene limes på. Efter afpudsning til hjulfacon skal en ny hjulgaffel og understelben bygges op af 15 thou sheet, idet understelbenet lige over hjulgaflen skal være bredere end øverste del. Stænskskærmen kan »fremstilles« af to lag lim smurt på selve hjulet og filet til, når det er tørt. Skærmholderen og andre detaljer fremstilles af plasticråde, trukket over stearinlys.

Understellemene skal files ned til en acceptabel tykkelse på i hvert fald under 1 mm; dog kan man benytte del 30 til næsehjulet, hvis den skæres op i tre dele, idet denne del er forholdsvis tynd.

7. Andre detaljer:

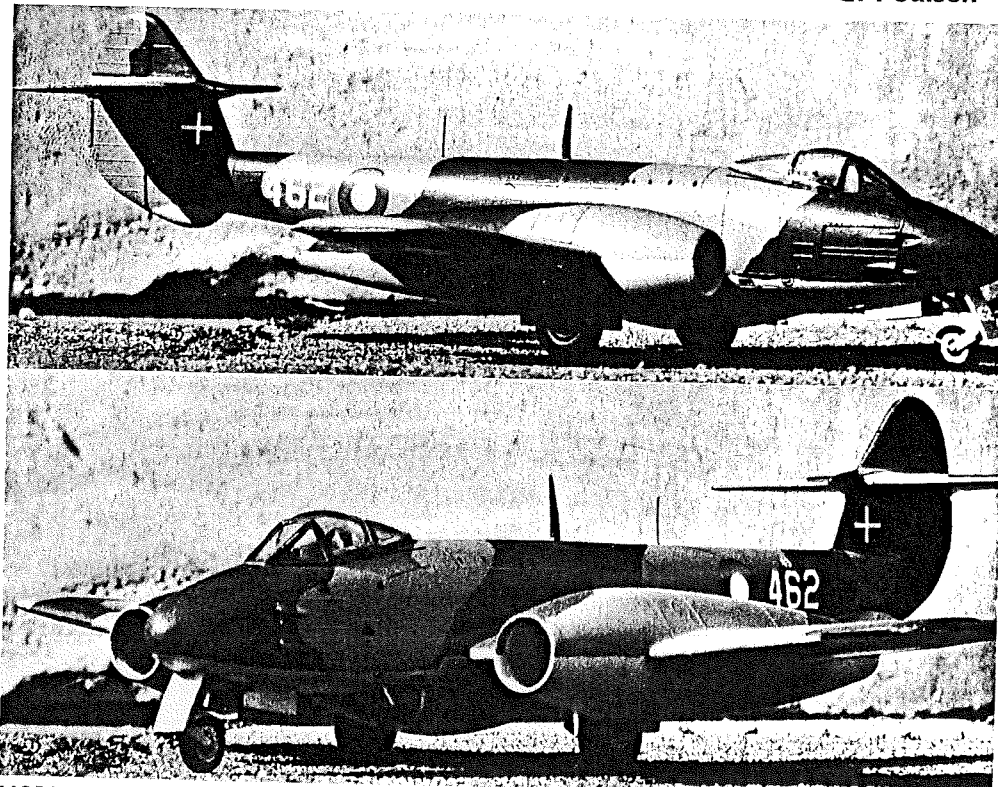
Motorernes udstødningsrør kan forbedres ved at indbygge tomme hylstre fra alm. 5,6 mm (kaliber 22) salonammunition, idet disse passer i diameter. Instrumentbrættet findes som »decal« på Modeldecal nr. 7, der også indeholder de sorte linjer på planernes overside.

8. Litteratur:

THE GLOSTER METEOR af E. Shacklady (MacDonald-forlaget)
Profile nr. 78 (og evt. nr. 12 om Mark VIII).

Vi Flyver fra januar 1954, skalategn. i 1:72 af Mark VIII.

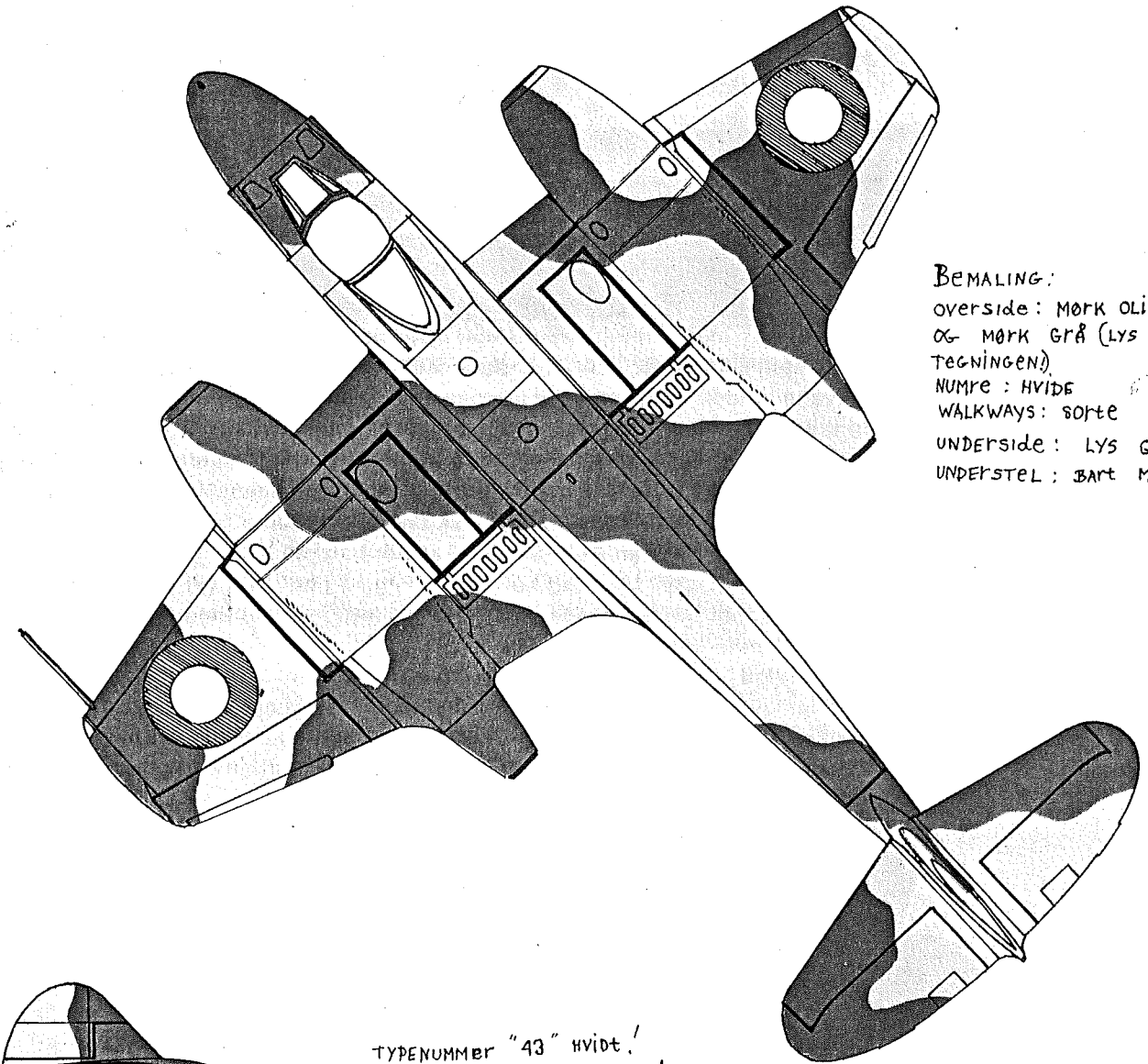
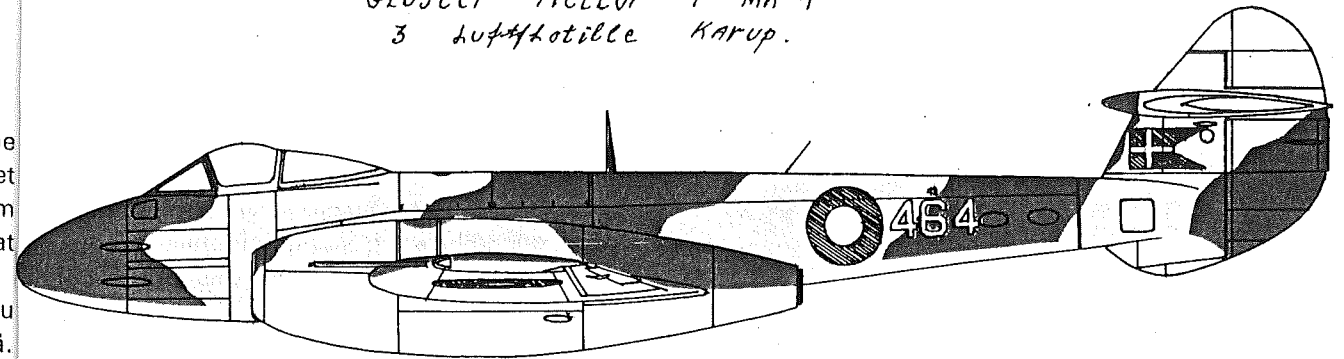
G. Poulsen



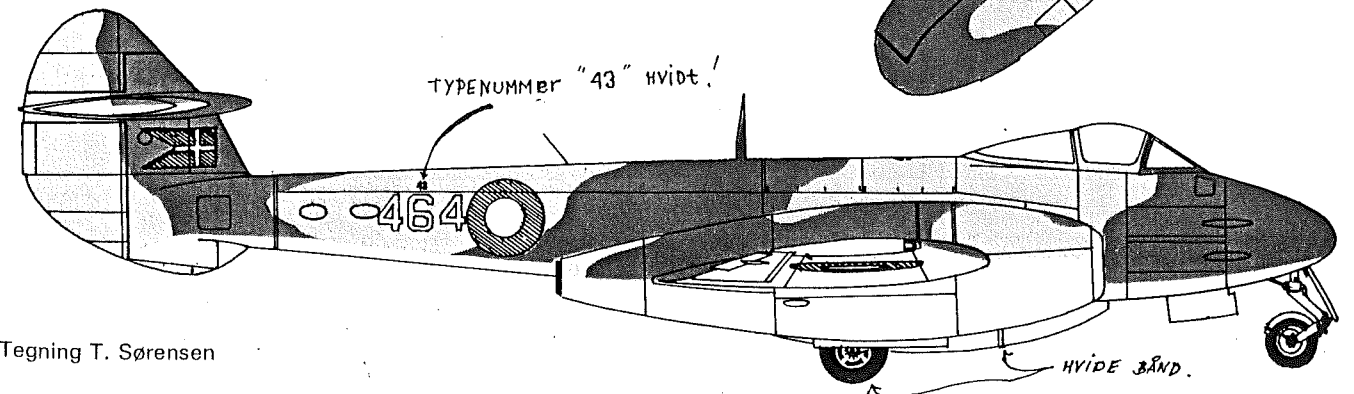
MODEL

MODEL

GLOSTER METEOR F. MK. 4
3 Luftvåbentille KARUP.



BEMALING:
overside: MØRK OLIVENGØN
OG MØRK GRÅ (LYS TONE PÅ
TEGNINGEN)
NUMRE: HVIDE
WALKWAYS: SORTE
underside: LYS GRÅ
UNDERSTEL: BART METAL.



Tegning T. Sørensen

TYPENUMMER "43" HVIDT!

HVIDE JÆND.

d. 27-28 august 1949

Lørdag-søndag d. 27/28. august 1949 bød på en, flyvemæssigt, stor begivenhed i Danmark. I denne weekend afholdtes i Rønne Lufthavn det første større flyvestævne i landet. Stævnet var arrangeret af journalistforbundet og Bornholms Flyveklub i fællesskab, repræsenteret af henholdsvis den nuværende programleder ved Bornholms Radio Børge Høgn og dyrlæge Finn Nielsen.

Man søgte kontakt med flyvetropperne og med flyveklubber i både Danmark og Sverige idet man lovede alle deltagere fri kost og logi i den tid stævnet varede. De helt store forventninger stillede man dog ikke. Daværende formand for **KDA, kaptajn John Foltmann**, (hans navn vil alle læsere vist være bekendt med) erklærede, at kunne man samle 10-15 fly havde man et efter danske forhold stort stævne. Man kan forestille sig overraskelsen, da ikke mindre end **53** fly meldte deres ankomst. Programmet var omfattende, for omfattende til at blive nævnt i detaljer her. Bl.a. deltog **Harvard, Sea Otter**, svenskerne havde deres **Saab Safir** med, det var første gang den sås i Danmark, **Bf 108** var med, man afholdt stor frokost med deltagelse af bl.a. Ib Schønberg osv., osv.

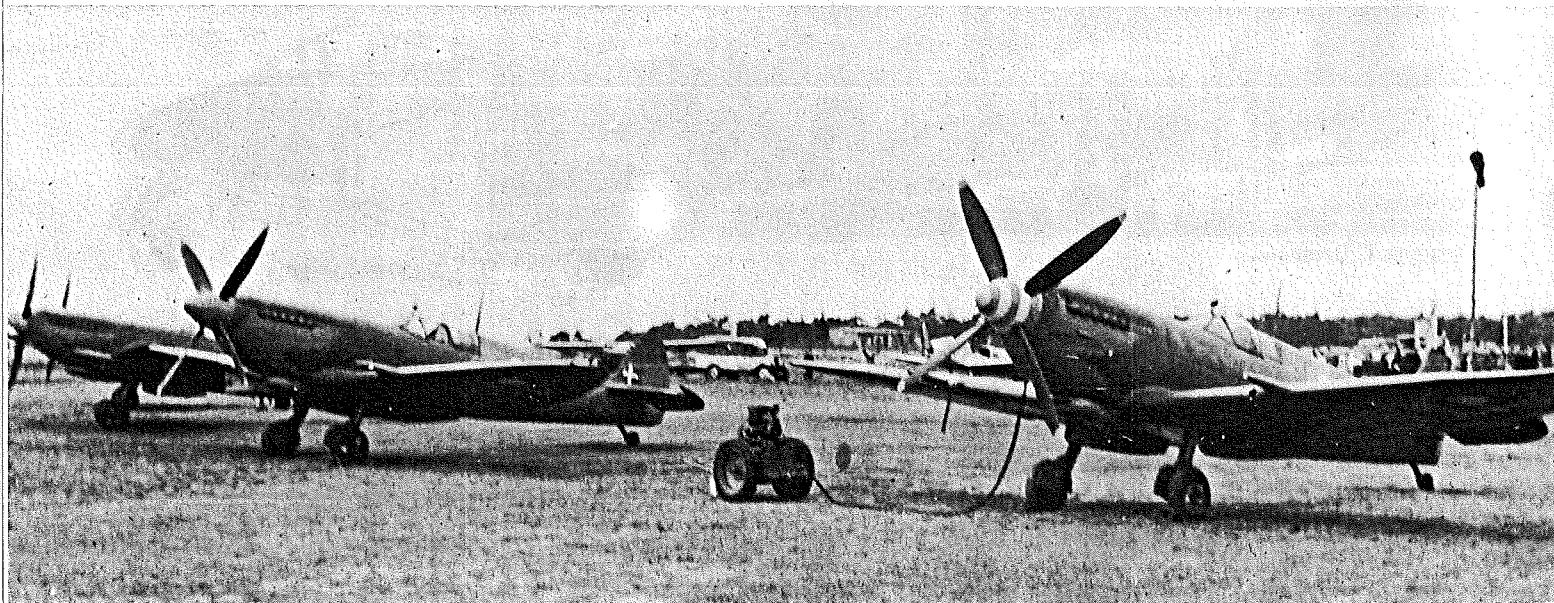
Efter alles mening var dagens clou en kunstflyvningsopvisning af fire **Klemm'er** fra Uppsala, men fire af **Marinens Spitfire MK.IX** tiltrak sig også publikums udelte opmærksomhed, dels på grund af en spændende opvisning, dels fordi to af flyene under landingen gik på næsen og kurede sidelæns et par meter med splintrede propeller, før de, stadig på næsen, standsede. Da Zonens udrykningshold nåede ulykkesstedet, stod de to piloter, flyverløjtnanterne Glarbo og Børgesen, uskadte ved deres fly, idet de dog, som Bornholms Avis så kysk udtrykte, fremsagde gloser af den type, man »ikke bruger, når der er mindre børn til stede«!

Som årsag til ulykken blev angivet, at det stykke bane, flyene havde benyttet var blødt, fordi der for nylig var høstet rug på det!! Ud over propellerne havde flyene ikke lidt nogen skade, og efter at være forsynet med nye »props« (å kr. 10.000) kunne de vende tilbage.

Som følge af det uventet store antal mennesker, der skulle bespises, og på grund af de mange gratister, som man ikke evnede at holde styr på, blev overskuddet så lille som 1200 kr. til hver af arrangørerne. Men ser man bort fra det pengemæssige, blev stævnet dog så stor en succes, at det fortjener omtale. Hvilket det har fået her.

Hasse, med tak til programleder **Børge Høgh**

Foto B. Høgh.



Spitfire Mk. IXB



Spitfire Mk. IX B no. 424 / 428 efter uheldet (foto B. Høgh).

Spitfire Mk. IXB



Nærbilled af samme. Løjtnant Glarborg ser efter kaniner i græsset (foto B. Høgh).

FROG
Messerschmitt Bf. 110G

FROG Messerschmitt Bf. 110 G Skala 1/72

Pris. Kr. 9,00

Ja, så er **FROG** kommet med en god nyhed, en **Bf. 110 G**, det er en meget kærkommen model da den også, i store træk er pæn.

Den er støbt i FROGs normale gode lys grå plastic
Vi har kikket lidt nøjere på byggesættet ved hjælp af »Aero Modellers« tegning Rettelse (no. **S2881**).

For at begynde med kroppen ser den ud til at være korrekt. Cockpitet er for tykt i materialet, men af meget fin klar plastic, den forreste del er fuldstændig forkert (se »Dora-Kurfürst«, bind 2 side 55 nederst).

Haleplanet er omtrent korrekt, men der skal bygges lidt til bagkanten (se tegning).

Vingen er korrekt, men desværre er nacellerne (motorerne) anbragt for tæt på kroppen, og deres udseende minder om Frogs Mosquito motorer. Der er et godt stykke arbejde med body putty for at få dem til at ligne.

Spinnerne har korrekt diameter, men skal rundes lidt af, så de bliver fladere.

Siderorene er lidt for firkantede, ellers gode. Ekstratankene er korrekte.

Den værste fejl er ved antennerne i næsen, der mangler stivere og en lille firgernet antenne i centret af næsen, den sidste mangler totalt. Det vil sige, at man må ned i rodekassen og finde stumper, der kan bruges til formålet.

Hvis man ikke gider bygge en **natjager**, er der jo en **G-2/R3**. Den med 2 motorer (WFR. GR. 21) under hver vinge. De kan lånes fra et Airfix Bf 109G sæt.

Decals er fine (som Frogs normalt er) og der er mærker til 2 forskellige typer, én med og én uden radar, det vil sige en **Bf. 110 G-4** og en **G-2**, der er farveskema på bagsiden af æsken til de nævnte typer.

Der kan fås et **PROFILE med Bf. 110 NATJAGER** det er no. **207** så er det bare med at komme i gang, så vi kan se modellen til mødet i klubben.

FROG

VAMPIRE FB Mk 5/MK 50

skala 1/72 Pris Kr. 4,25

Fra **FROG**, er kommet en **VAMPIRE**. Vi har ikke fået set på sættet, så kan derfor ikke udtale os om standarden.

Den er kommet med transfer til to versioner, en svensk jagerbomber Mk 50 fra eskadrille F15 ved Søderhamn, og en Mk 5 fra eskadron 502 ved Aldergrov i nord Irland 1956.

FROG

McDONNELL DOUGLAS A-4F SKYHAWK

skala 1/72 Pris Kr. 11,50

Endnu en fra **FROG**, en **SKYHAWK**. Det må være nok at sige, at det er samme model og forme, som den **Hasegawa** laver, det siger lidt om kvaliteten af sættet.

I transfer medfølger til to udgaver en **ISRAELSK** og en **NEW ZEALANDSK**.

FROG

DORNIER DO 17 Z-2

skala 1/72 Pris kr. 11,50

Den varmeste nyhed fra **FROG** er, en **DORNIER**. Vi har ikke fået set ret meget på byggesættet, men tilsyneladende er det udmærket.

I transfer medfølger til to udgaver en finsk fra **PLeLV 46** - 1943 og en tysk udgave fra 1. gruppe **KG 3** stationeret i Frankrig 1940.

ITALAEREI

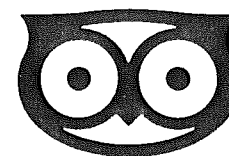
REGGIANE RE 2002 Ariete

skala 1/72 Pris Kr. 9,85

Der er kommet en nyhed fra **ITALAEREI**, det er en **REGGIANE RE. 2002**
Den er støbt i Italaerei's gode plastik, og med samme høje standard med hensyn til kvaliteten.

RE 2002 er en en-sædet jagerbomber. Den er omtrent en tro kopi af RE 2000 bortset fra at RE 2002 er udstyret med en anden motor.

Der er transfer med i sættet til tre udgaver, to italienske og en tysk.



Boghjørnet



Pilot's Notes

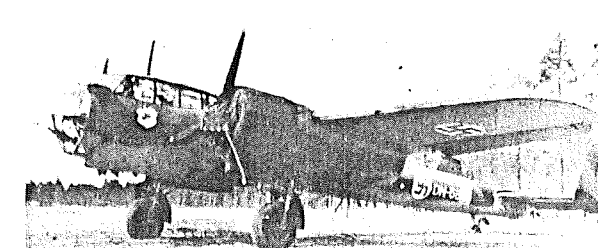
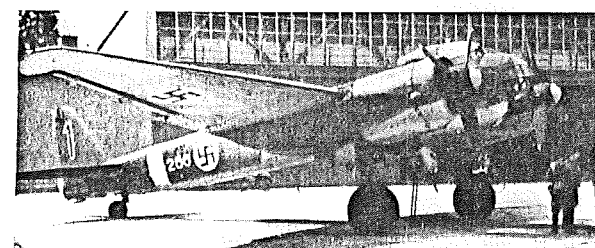
For the World War II Aircraft

SPITFIRE Mk. IIa and IIb Merlin XII
HURRICANE Mk. IIa, IIb, IIc III & IV Merlin XX
MOSQUITO FB6 Merlin 23 or 25
WELLINGTON Mk. III, X, XI, XII, XIII & XIV Hercules XL, VI, XVI or XVII
LANCASTER Mk. I, III, XII & X Merlin XX, 22, 24, 26, 28 or 222

AIRCAM



AIR Enthusiast



PILOTS NOTES Mosquito, Wellington, Lancaster.

Sapphir Productions. Pris kr. 14,00 stk.

Disse tre hæfter er de seneste fra Sapphire. De er bygget op på samme måde som de foregående, men der er jo noget mere at huske på et, to eller fire motors fly.

I Mosquito og Wellington hæftet er 3 cockpitfoto i Lancaster hæftet er der 2 plus 2 af flyvemaskinistens panel. Det er vel nok de fotos, der har den største værdi for os som modelbyggere, men de fortæller også mange interessante ting om flyveegenskaberne og det kan vel tage livet af mange røverhistorier. (Hvis man ikke tilfældigvis har en af typerne stående bag cykelskuret). **B.T.J.**

Der er kommet en ny bog i serien **AIRCAM AVIATION**, den omhandler det tjekkiske flyvevåben.

Dornier Do. 17z + Junkers JU.88a4

K. Keskinen, Postbox 13117, Helsinki 13. Pris Kr. 37,00 + porto
bogen er på 106 sider

Dette er no. **2** i K. Keskinen's serie om flytyperne i det finske flyvevåben (no. **1** Brewster Buffalo).

For at sige det kort og godt er det guf, hvis man er interesseret i typen. Der er et hav af gode fotos (**ca. 200**), næsten alle er skarpe og tydelige. Der er mange nærbilleder og interiør-fotos, en meget nyttig ting for dem der laver cockpitinteriør. Endvidere er der 6 sider med camouflage-farvetegninger.

Teksten er på finsk, men i bogen er der indlagt 5 sider med den engelske oversættelse af de væsentlige dele af teksten.

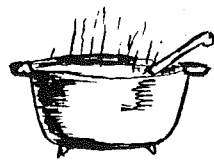
Prisen er vel nok ret høj, men set i forhold til Karl Ries bøger eller en »aircam« er den faktisk billig. Men I kan jo kikke I den selv, Jakob har den, og så se hvad I synes. **B.T.J.**

Redaktionen har fået oplyst at priserne er lidt forskellige rundt omkring i byen.

Stoppel Kr. 39,50
Haase Kr. 60,00

Red.

Der er kommet et nyt blad på markedet. Det hedder **AIR Enthusiast**. Det ser ud til at være lige så godt som det **gamle** »FLYING REVIEW«.



Idégryden

NYE COCKPIT

Det er mit indtryk, at de fleste plasticmodelbyggere ser et stort problem i »canopies« (det klare kabinettag). Det kan hænde, at canopyen på et fly har en forkert form.

Dette kan temmelig let ordnes, idet man ganske simpelt sliber med file og sandpapir, til »haden« har den rigtige form, så helt fint sandpapir, og til allersidst poleres med »tandpasta«, til glasset bliver helt klart igen.

Jeg har prøvet metoden på en Hunter fra Airfix, og det lykkedes udmærket, men jeg har hørt fra en mand med mere erfaring, at der kan opstå spændinger i glasset, med den konsekvens at det sprænger, så pas på!

Skal man bruge et cockpit-tag af en helt anden form end det oprindelige, således at man er nødsaget til selv at lave et helt nyt, er fremgangsmåden følgende: Kroppen samles først (helt uden interiør), så laver man (af hårdt træ) en klods med en lille tap nederst, der lige nøjagtigt passer ned i selve cockpitet, så klodsen sidder godt fast. Nu slibes klodsen til i den form, det nye tag skal have (lidt mindre på alle ledder, af hensyn til celluloidets tykkelse). Det er nødvendigt under forarbejdningen af træklodsen at være meget omhyggelig, men skulle formen alligevel blive forkert er Plastic padding meget anvendelig.

Klodsens form kan også gøres perfekt ved at bruge plastic padding. Man smører først stearin eller voks på cockpitkanten (på kroppen), og plastic padding smøres på cockpitkanten (klodsen), medens plastic paddingen endnu er våd presses klodsen igen ned i cockpitet og sidder og tørrer.

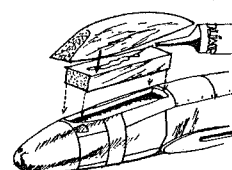
Materialet det endelige kabinettag skal laves af, byder på nogle problemer. Jeg har ikke kunnet finde ud af, om det er ackryl eller celluloid, men det materiale, jeg til sidst brugte, blev af forhandleren kaldt celluloid.

Celluloidet varmes over en kogeplade (ikke åben ild) til det bliver helt blødt, så føres det hurtigt hen over et tykt stykke skumgummi og formen, som man har forsynet med et håndtag i bunden for ikke at brænde nallerne, presses så lynhurtigt og hårdt ned i skumgummi og celluloidpladen.

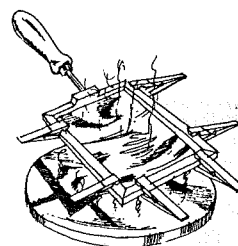
Et kort stykke tid efter kan formen tages op af skumgummiet, og celluloidet vil (hvis du er heldig) være spændt nydeligt ud over den. Det overflødige materiale skæres omhyggeligt bort, så den nye del passer fint til sættet.

Formen på det nye kabinettag kan eventuelt nu rettes efter nøjagtig samme metode, som før omtalt, men hvis celluloidet er meget tyndt, kan det betale sig igen at anbringe formen i cockpitet og lægge kabinettaget oven på det.

Held og lykke T.S.



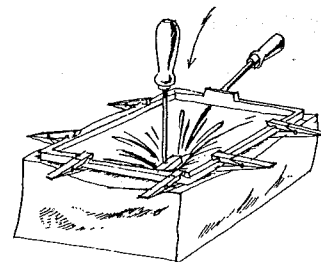
Den nederste træklods er gjort færdig først, så den passer nøjagtigt ned i cockpitet. Derefter er bunden på den øverste klods tilpasset, og klodserne limet sammen.



Celluloidet varmes, til det bliver helt blødt over en kogeplade (en tør stegepande kan dog også gøre det). Et stativ, som det viste, er meget anvendeligt, og let at lave.

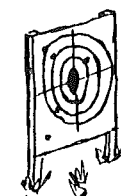


Den øverste klods er blevet slebet til, den har fået den korrekte form (dog med hensyntagen til celluloidets tykkelse), og hele formen er fastgjort til et håndtag.



Den varme celluloid føres hurtigt over på skumgummiet, som man har liggende parat lige i nærheden, og formen presses ned i hele arrangementet. Det er nødvendigt at gøre det meget hurtigt, idet celluloiden ellers ikke er blød nok.

14



SKYDEBANEN

Det er kommet redaktionen for øre, at der mangler kommaer i teksten. Hermed følger en række: Hermed skulle der være nok til første udgave, og lidt til anden. **Red.**

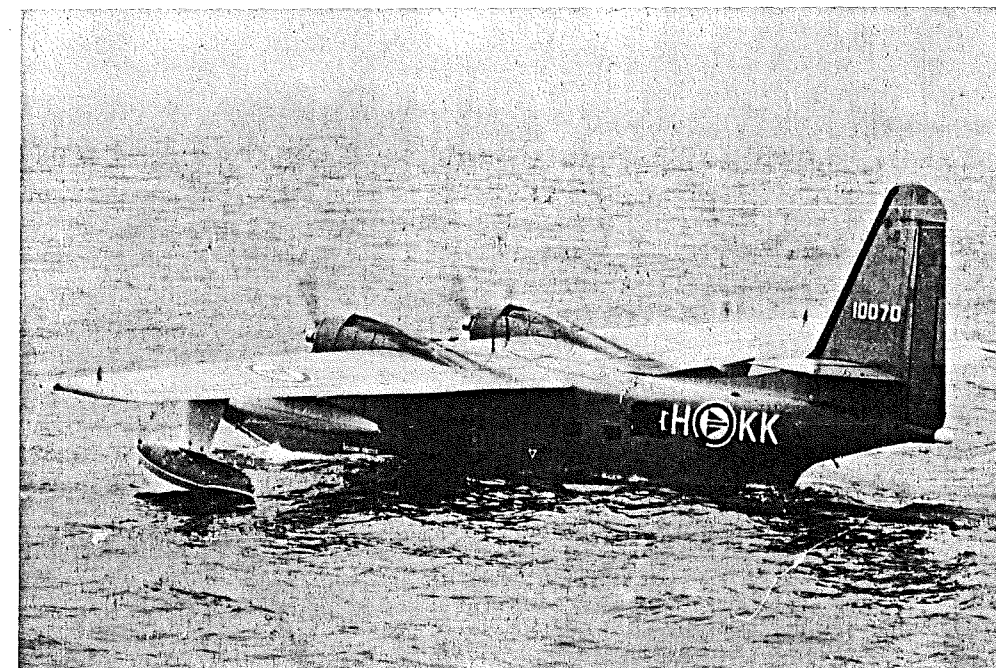
KØB SALG BYTTE

Til salg:

Airfix Magazine 1969, komplet	75,00 kr.
- - - 1970, -	75,00 kr.
British Aeroplanes 1914-18, Putnam	130,00 kr.
Japanese Military Aircraft in the Pacific War, Aireview (2 bind)	40,00 kr.

Henv.: til medlem nr. 17, Gunnar Poulsen, Bregnerødvej 78, 3460 Birkerød.

Grumman HU-16B



Grumman Hu-16B Albatross fra 333. eskadrille ved det norske flyvevåben (foto B.T. Jørgensen).

15

BRISTOL BULLDOG

