ISSN 0106-6447

INTERNATIONAL PLASTIC MODELLERS SOCIETY

DANMARK

IPMS

nyt

Udgivet af: International Plastic Modellers Society (IPMS) - Danmark.

Nr. 65

KVARTÅRSKONKURRENCEN

Tendensen fortsætter. Jeg kan ikke mindes hvornår jeg sidst har set så mange modeller samlet ved et IPMS-arrangement, bortset fra DM selvfølgelig. Over 70 modeller var der på bordet, hvilket nok kunne tage pusten fra de fleste.

Vinderen i maj måned blev Allan S. Larsen med en 1:35 Horch på vej over en skibsside og i land på Langelinie i København. Carsten Bentzien blev nr.2 med en 1:35 Tiger I i diorama, mens Flemming Hansen blev nr.3 med en tysk E-båd i 1:72. Der var gavekort og klapsalver til disse tre.

Maj var også måneden, hvor der, traditionen tro, var udsat nogle særpræmier.

Bedste Sci-Fi model; udsat af Dennis Holmberg, blev vundet af **Bjarne Graves**.

Bedste 4-motores fly; udsat af Torben Sørensen, blev vundet af **Niels Erik Høiberg**.

Bedste russiske model; udsat af Morten G. Christensen, blev vundet af **Jes Touvdal**.

STILLINGEN I KONKURRENCEN OM DEN GYLDNE FIGUR

Plac.	Navn	Februar	Maj	September	November	I alt
1	Allan Steen Larsen	7	10			17
-	Flemming Hansen	9	8			17
3	Jes Touvdal	8	7			15
4	Hans Henrik Sidenius	10	0			10
5	Carsten Bentzien	0	9			9
6	Peter Nellemann	4	4			8
7	Allan Nielsen	6	0			6
-	Bjarne Graves	0	6			6
9	Niels Erik Høiberg	0	5			5
-	Orla Kragh Jensen	5	0			5
11	Johnny Melby	0	4			4
12	Jonny Reinholdt Jensen	3	0			3
13	John Vincent	2	0			2
-	Jack Hovman	0	2			2
15	Kjeld Pedersen	0	1			1
16	Morten Grim Christensen	0	0			0
-	Kim Hansen	0	0			0
-	Peter H. Jepsen	0	0			0

Som det kan ses har ialt 18 modelbyggere stillet op til én eller flere kvartalskonkurrencer i 1994. Det er dog kun de 10 førstplacerede i et givet kvartal, der får point.

SPECIELLE INTERESSEGRUPPER (SIG)

X-Planes
Flemming Hansen
Ryetvej 65, 1.mf.
3500 Værløse
Tlf.: 42 48 66 18

Amerikanerbiler
(Dragsters, Customs, Rods, m.m.)
Kim Søndergaard
c/o Kims Hobby
Sct. Olsgade 10A
4000 Roskilde
Tlf.: 42 35 25 86

Flyvevåbnet
Jacob Stoppel
Godthåbsvej 46, 1.th.
2000 Frederiksberg
Tlf.: 31 86 20 02

RAF 2. Verdenskrig
Jan Lindtner
Søvertorpvej 7
5900 Rudkøbing
Tlf.: 62 50 17 45

Maritime fly
Kenneth Buhl
Sankt Pauls Plads 4
1314 Kbh.K
Tlf.: 33 32 82 01
Alt. Tlf.: 86 21 70 98

Luftwaffe 1939-45
Jes Touvdal
Svenstrupvejen 42
4130 Viby Sj.
Tlf.: 42 39 37 16

Vietnam
Frank Hestehauge
Slotsherrensvej 368
2610 Rødovre
Tlf.: 42 91 73 64

Israelsk militær (IDF)
Thomas Antonsen
Katrinebjergvej 136 C
8200 Århus N.
Tlf.: 86 16 83 21

Finske Flyvevåben
Kai Willadsen
Tunnelvej 24, 2.tv.
2600 Glostrup
Tlf.: 43 43 77 78

IPMS-Nyt *ISSN-Nr. 0106-6447*
IPMS-Nyt er medlemsblad for International Plastic Modellers' Society Danmark. IPMS-Nyt udkommer 4 gange om året.
Four issues per year. Provided proper credit to author and source is given, reprinting for non-profit purposes is allowed, except where stated with copyright mark ©.
Annoncepriser vedr. erhvervsannoncer oplyses ved henvendelse til redaktøren.

Redaktionen ***Editorial Staff***
Ansvarshavende redaktør *Lars Seifert-Thorsen* *Editor*
Guldregnvej 4
Ølsemagle
4600 Køge
Tlf. 56 63 93 00

I redaktionen: *Marianne Seifert-Thorsen* *Staff*
Frank Hestehauge *Staff*
Flemming Hansen *Staff*

Bestyrelsen for IPMS-Danmark:

Formand (President) Flemming Hansen, Ryetvej 65, 1.mf., 3500 Værløse, Tlf. 42 48 66 18

Kasserer (Treasurer) Bjørn Jensen, Rosenvængets Allé 6, 2100 København Ø., Tlf. 31 38 32 31

Sekretær (Secretary) Allan Steen Larsen, Fluebæksvej 20 B, 4100 Ringsted, Tlf. 53 61 80 17

Abonnementsprisen = årskontingentet (1994) er 110 kr., som kan indbetales på:
Giro 2 35 31 56, IPMS Danmark, c/o Bjørn Jensen.
(adress above) accepts subscriptions to IPMS-Nyt at 110 kr. for 1994. You may also pay by Postal Money Order. Use of Bank Money Order or foreign cash requires a bank charge of 20 Dkr.
Outside Scandinavia 145 Dkr.

LEDER

Som du nok allerede har bemærket ser IPMS-Nyt anderledes ud denne gang. Vi har været nødt til at finde et andet trykkeri, hvilket har ændret på udseendet af bladet. Forhåbentligt har vi råd til at fortsætte med denne kvalitet blad og forhåbentligt kan I lide det nye udseende.

Under alle omstændigheder kræver det, at I medlemmer producerer noget at sætte i bladet. Får vi ingen artikler fra Jer bliver det et meget tyndt blad der udkommer næste gang!

I skal måske allerede nu til at overveje om et blad i den kvalitet I nu har i hånden er nogle ekstra kontingent-kroner værd. Dette er sagt uden at vi ved om det bliver nødvendigt at sætte kontingentet op på grund af bladet. Meninger fra Jer ude i landet er særdeles velkomne.

Der har i sommerens løb været megen diskussion omkring anmeldereksemplarer af sæt.

Lad mig kort ridse op hvordan man deltager i auktionerne:

Hvis man selv er til stede kan man blot byde på sættene.

Hvis man ikke selv er til stede kan man byde med på følgende måde: Kontakt redaktøren nogle dage før mødet afholdes (*ikke* kl.18.00 på mødedagen), hør hvilke sæt der er på auktion og fortæl hvad du højst vil byde. Når auktionen er i gang træder jeg så ind på dine vegne og byder med på sættet.

Hvis du har det højeste bud vil du hurtigst muligt modtage sættet med posten sammen med et girokort. Portoen vil blive lagt til budsummen og du ender altså med at betale for sættet plus porto.

Anmeldelsen skal være redaktøren i hænde senest 1 måned efter du har modtaget sættet.

Lars Seifert-Thorsen

Redaktionen sluttet: 20. August. Deadline til næste nummer: 09. November.

Forsidebilledet er en DUKW på vej i land på stranden i Normandiet 6. juni 1994.
Foto: Frank Hestehauge.

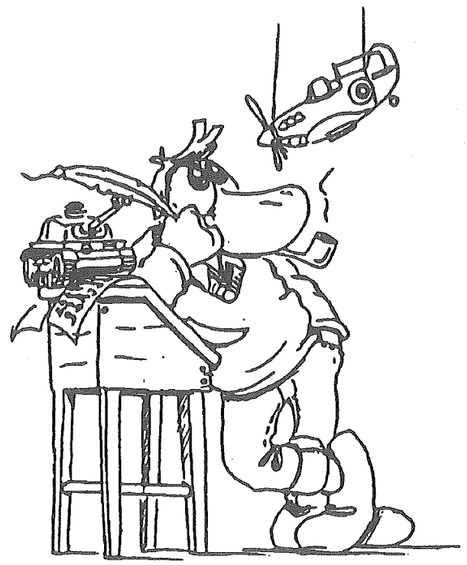
Tryk: Brønshøj Minitryk

NYT FRA FORMANDEN

I løbet af sommeren har der været tanker fremme om at oprette "lokalafdelinger" af IPMS-Danmark. Af de af bestyrelsen kendte formål skulle bl.a. være at "gøre krav på anmeldereksemplarer" og "flytte DM til provinsen" m.m.

Anmeldereksemplarer: **Alle** medlemmer har mulighed for at byde på de Revell/Monogram sæt vi modtager fra Revell Tyskland. Hvis man ikke har mulighed for at møde op, kan man gennem Lars Seifert-Thorsen give sine bud på de ønskede sæt.

IPMS kender ikke sættene på forhånd, men de kan ses i nyhedslisterne i diverse modeltidsskrifter eller Revell/Monogram katalogerne. At begynde at dele de relativt få sæt ud til forskellige underafdelinger **kan ikke komme på tale**. Det vil jo fratage medlemmerne mulighed for at byde på samtlige sæt!



Hvad med medlemsindbetalingerne? Skulle de gå til IPMS-Danmark eller fordeles til lokalafdelingerne?

I den forbindelse skal det nævnes at udgifterne til bladet lige akkurat kan dækkes af den årlige betaling. Enhver "fraktionsdannelse" af foreningen vil kun indvirke negativt på kvaliteten af bladet, da vi ville blive nødt til at gå tilbage til fotokopiering.

Vil medlemmerne "sive ud" af IPMS-Danmark for at melde sig ind i lokalafdelingerne? Så sætter vi simpelthen udviklingen tilbage til IPMS' stenalder.

Prøv at læse Torben Kleins artikel om IPMS' historie i 20 års jubilæumsnummeret. (Det kunne være at den skulle genoptrykkes - til skræk og advarsel!)

Nej kære venner. Ingen fraktionsdannelse af IPMS vil kunne komme på tale. Det vil være aldeles tåbeligt at nedbryde de ting der er opbygget gennem de sidste 15 år. **Sammen står vi stærkere**.

Uden på nogen måde at drage sammenligninger med livsopfattelser og tænkemåder, så se en gang på venstrefløjens fraktionsdannelser.

De oprindelige kommunister splittet ud i VS / SAP / KAP / FLAP / PAP / grøn den ene eller rød det andet. Hvis de samlede sig kunne de måske få indflydelse, men ikke i den splittede form de mere eller mindre eksisterer i idag.

Det er derimod med bestyrelsens velsignelse, at man kan lave mødegrupper eller lokalklubber. **Så-længe IPMS' navn og logo holdes udenfor enhver sammenhæng.**

Disse klubber må endog anvende bladet til at avertere efter medlemmer. Men IPMS-Danmark vil ikke under nogen omstændigheder støtte aktiviteter økonomisk, eller opkræve medlemskontingenter for eventuelle klubber.

DM til provinsen: DM må siges at være et IPMS-arrangement (Som den eneste landsdækkende modelbyggeklub). Da medlemmerne fordeler sig med 69% på Sjælland, og Fyn, Jylland m.v. tager sig af resten mener bestyrelsen at det alt andet lige er rimeligt, at vi afholder DM hvor hovedparten af medlemmerne befinder sig.

Nu hvor Randers med succes har gennemført sit første "open" - kan man vel kalde det en slags "uofficielt DM", da IPMS og Randers skiftes til at afholde mesterskaber.

Der er iøvrigt kun 1 år og 1 måned til næste DM du er vel i gang med at bygge på livet løs, ikke sandt? DM i '95 vil som tidligere foregå i Lyngby Storcenter.

En succeshistorie: Du vil andetsteds kunne læse om resultatet af Maj måneds kvartårskonkurrence på mødet i København.

Men *omfanget* af konkurrencen med over 70 opstillede modeller overgår alt hvad der hidtil er set ved en af vore konkurrencer. På én gang blev der præsenteret flere modeller end der tidligere - modstræbende - blev slæbt med på møderne på et helt år!

Ikke nok med det: Flere "nye" modelbyggere blander sig i striden, så de gamle "Tordenskjolds soldater" for alvor må rende stærkt for at følge med.

En meget positiv udvikling, der styrker formodningen om at folk gerne vil konkurrere. Det viser da, at der heldigvis stadigvæk også er **modelbyggere** i foreningen...

D-DAY 1994

Oplægget fra redaktøren gik ud på, at det helst skulle være meget fact-prægede beskrivelser fra D-Day 1994. Således, at vi ikke trættede Jer (læserne) med beskrivelser, af hvor mange gange vi børstede tænder, hvor vi sov, hvor tit vi var på toilettet (ordet Pedal-atlet har fået en ny betydning) o.s.v., men det kan man bare ikke. Der er for mange følelser der spiller ind, til at de bare kan blive gemt væk. Her er mit indlæg: "Read it or leave it".

Af Frank Hestehauge

Jeg har altid interesseret mig for operation Overlord og D-Day. Jeg har læst en del bøger om emnet og barslede derfor tidligt med planer om, at opleve begivenhederne i forbindelse med 50 års jubilæet. Jeg havde fra starten besluttet, at museerne ville jeg gemme til en anden gang og i stedet koncentrere mig om de specielle ting der skulle foregå.

Befandt mig på stranden ved Arromanches (GOLD BEACH) d. 6 kl. 07:30 om morgenen. Vejret var næsten som for 50 år siden, det regnede og blæste og var koldt.

Stemningen var lidt trykket blandt mine rejsefæller og jeg. Dette glemte jeg dog, da jeg pludselig fik øje på en GPA Jeep, på vej ud i vandet. 2 minutter senere, var jeg ikke kommet helt ned på jorden endnu, da jeg opdagede to prikker ude i vandet, var det ikke??? Jo, det var 2 DUKW's der kom sejlende. Gang i kameraet og da de kørte op på stranden, var winderen ved at være rødglødende. Vi var dårligt kommet os over dette prægtige syn, da GPA Jeep'en kørte op på stranden igen, længe leve windere.

M8 Greyhound. Foto: Frank Hestehauge

Vi gav os til at vente, da vi vidste, at der ville komme til at foregå ting og sager her, men ak. Inden længe kom gendarmerne og smed "alle" ud af byen, idet det forestående arrangement kun var for officials og veteraner.

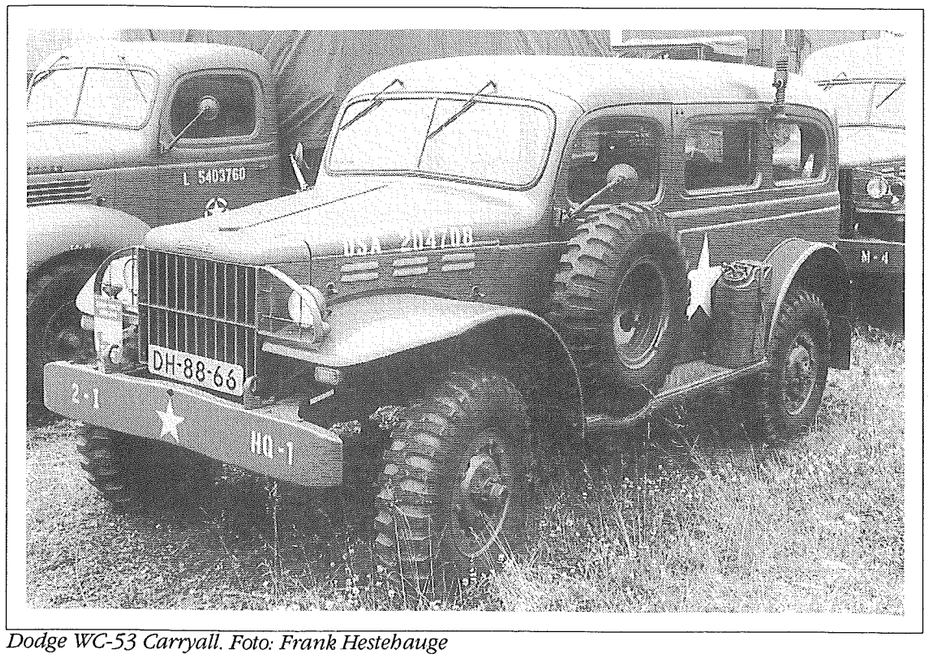
Hvad så? Det var jo det, vi var kommet for at se, altså en landgang med kampvogne og alt muligt andet. Skuffede kørte vi. Stoppede for at få en kop kaffe, mødte en belgier i en GMC, med en Jeep på slæb. Ville vi gerne se noget, skulle vi køre med ham, han havde tilladelse til at komme ind i den belgiske Basecamp.

Det gjorde vi så. Og så startede festen, prøv at forestille dig, at blive sluppet løs på et område hvor der befinder sig måske 700 køretøjer, alle fra Anden Verdenskrig, alle originalt bemalet, originalt mærket og med originalt udstyr hængende alle steder.

Mange film senere, faldt vi ind i øl teltet, for dette måtte simpelthen skylles ned, ellers var vi bange for, at vi ikke selv kunne tro på det vi havde set. Der var **ALT**.

Diverse GMC'ere, Dodge's, Jeep's, Sherman, M8, M20, M26, White, Diamond, Studebaker, Chevrolet, Halftracks, scoutcar's, DUKW's, GPA Jeep, Kettenrad og jeg kunne blive ved.

For at komme ned på jorden igen, besluttede vi, at køre til OMAHA BEACH. Ned på jorden kom vi. Vi stod på toppen af skrænten og kikkede ned mod vandet. Fra vandkanten og max. 100 m. ind var der fladt, derefter steg skrænten med 45 grader og på kanten 40-50 m. højere oppe lå betonstillingerne, skulder ved skulder, med totalt frit udsyn over stranden. Jeg kunne ikke lade være med at tænke, at næsten al artilleristøtten fra vandet, netop her, var for lang og derfor var slået ned inde i landet og havde



Dodge WC-53 Carryall. Foto: Frank Hestehauge

efterladt stillingerne uskadt og alarmeret. Alligevel blev jeg rystet da jeg så kirkegården bagved. hvide kors, i snorlige rækker, så langt øjet rakte.

Dagen efter var vi lige stået ud af teltet, da der blev råbt: Se, der kommer Sherman's!! Fat i kameraet og igang. En kolonne anført af 3 Sherman's, 2 M5'ere og derefter alt hvad hjertet kunne begære.

25 min. (læs femogtyve minutter) senere kørte det sidste køretøj forbi, dette på trods af, at de kørte med en hastighed af omkring 60 km/t. En halv time senere, 300 meter længere fremme, kom en kolonne til, af samme dimension. (Og **så** skiftede vi underdrenge.)

Alle disse køretøjer blev samlet i **Bayeux**, på en kæmpe P-plads, der blev fyldt helt op. 2 timer senere blev køretøjerne startet op og vi kørte i kolonne gennem Bayeux (vi havde på det tidspunkt fået kørelejlighed på en GMC). Byens hovedgade TOTALT fyldt med mennesker, flag og blomster overalt, musik, sang, folk der smiler og vinker, den søde benzinhørm fra alle disse fantastiske køretøjer og gåsehud så man kunne dele ud af det. En bevægende oplevelse.

Om aftenen overnattede vi i den engelske Basecamp, der var større end den Belgiske. Her var folk så langt væk fra som Australien, USA, Canada og selvfølgelig englændere, alle med én interesse; krigsbiler. Igen blev ølteltet brugt flittigt.

Onsdag, var vi til stumpemarked ved Carpiquet lufthavn, hvor der forøvrigt også blev kæmpet hårdt i '44. Her kunne man købe alt, fra små vippekontakter til en Kübelwagen adskilt i hoveddele. Imellem disse yderpunkter var ting som uniformer, våben (TMG med/uden affutage), div. reservedele til alle mulige køretøjer, gamle rustne håndgranater, knive, ja - stort set alt, men de vidste også, hvad de ville have for varerne.

Herefter kørte vi hjem efter et par fabelagtige dage.

OPLYSNINGER ØNSKES

Redaktionen vil gerne modtage oplysninger om følgende museer:

Flådemuseet i Ålborg.

Det tjekkiske flymuseum i Prag/Kbely.

Det schweiziske transportmuseum i Luzern.

Wehrtechnisches Sammlung i Koblenz, Tyskland.

Bilmuseet i Sinsheim, Tyskland.

Deutsches Armeemuseum i Potsdam, Tyskland.

De oplysninger vi er interesseret i er:

Adresse, åbningstider, generelle oplysninger om hvad der er på museet, evt. specielt interessante køretøjer/fly/skibe, almene oplysninger om entré, fotoforbud o.s.v.

Vi vil gerne lave en turservice for vore medlemmer.

TEST AF MODELMASTER PROFESSIONAL AIRBRUSH

Tillykke! Du har lige købt den mest fleksible, teknisk avancerede, let-at rense sprøjtepistol, der nogensinde er lavet. Med dens ubetingede livsvarige garanti (Dog kun sprøjtepistolens hoveddel) repræsenterer "Modelmaster professional airbrush" en værdi hinsides enhver sammenligning.

Af Flemming Hansen

Nej, dette er ikke en sælgers salgsgas, for at få dig til at købe en ny sprøjtepistol. Det er den indledende tekst i manualen til ovennævnte.

Det lyder jo spændende, især det der med at den skulle være let at rense. Men holder argumenterne i virkeligheden? Det skulle gerne være afklaret, når du har læst artiklen færdig.

TIDLIGERE ERFARING

Jeg har i ca. 8 år arbejdet med sprøjtepistoler i forbindelse med bemaling af mine modeller. Fra den spæde start med en Humbrol "spraygun", der kun kunne anvendes på store flader, til min nuværende, meget pålidelige, omend temmelig slidte Badger 150.

For et stykke tid siden bad Jacob Stoppel om en test af en ny sprøjtepistol, der bliver markedsført af Italeri gennem deres forbindelse til Testors Corporation. Naturligvis sagde jeg ja til dette lille eksperiment.

MEN INDEN DU STARTER - EN LILLE FORMANING!

Enhver omgang med organiske opløsningsmidler - især cellulosefortynder, men absolut også terpentin eller lignende - skal ske med omtanke. Selvom det i visse tilfælde ikke lugter slemt, er det ikke ensbetydende med at det ikke er farligt.

Et åndedrætsværn med filtre der klarer organiske opløsningsmidler er at anbefale.

Kan købes i de fleste byggemarkeder o.lign. for ca. 300,- til 400,- kr. Et ringe beløb som du ellers ville have brugt på ætsdele og andre decals - ikke sandt?

Rygning i forbindelse med sprøjtemaling kan heller ikke anbefales. Nogle af de tidligere "Humbrol" luftdåser indeholdt Butan, hvilket sådan set svarer til lightergas. I den rette kombination kan man vel sige at man får sig et engangsknald!

FØRSTE INDTRYK

Udover sprøjtepistolen, var der forskellige tilbehørsartikler der ligeledes skulle testes.

- Kompressor
- Sprøjtepistol-rensningsaggregat
- Diverse "hoveder"
- Diverse "kopper"

Selve sprøjtepistolen var lagt i en pæn opbevaringsæske med simuleret fløjl og diverse dele såsom luftledning og kop i et lille rum for sig selv.

Det der adskiller sprøjtepistolen fra f.eks. min egen Badger er, at den stort set er lavet af plastik.

Man kan ikke skille selve hoveddelen ad og dysen, eller rettere dyserne, hvor nålen blandt andet sidder i, er heller ikke til at skille ad. Malekopperne er ligeledes af plastik, samt en smart indretning der kan sættes på sprøjtepistolen sammen med en standard "Testors" maledåse.

Det der så var det springende punkt inden jeg gik i gang var: Kunne disse plastikdele klare min normale rensningsprocedure med cellulosefortynder?

KOMPRESSOREN

Den lille kompressor der skulle testes er af den type der larmer og hopper! Men luft kunne den da producere. Der er godt nok en form for reduktionsventil på luftudtaget, uden jeg dog dermed kunne regulere ret meget på lufttrykket.

Ifølge den tilhørende brugervejledning skulle lufttanken være fuld når den grønne lampe lyser. Det lykkedes mig aldrig at få den til at tænde, så jeg tør ikke svare på om det er rigtigt.

Under alle omstændigheder gav den god luft og at lade den køre lidt uden at trykke på sprøjtepistolens udløser gav ingen forskel i lufttrykket, andet end et eller to sekunders kraftig udluftning.

Den helt store ulempe ved den kompressor er, at den kun må køre 20 - 30 minutter af gangen, før den skal hvile et kvarters tid.

Den udvikler en del varme og som jeg erfarede med såkaldt "hands-on-experience" kunne den slet ikke anvendes i 20 minutter, da den efter ca. 10 minutters brug begyndte at spytte med vand. Der samles nemlig lynhurtigt vand fra luftens fugtighed i luftledningen.

KONKLUSION

En rimeligt anvendelig kompressor til små opgaver. En såkaldt "moisture-trap" er et must, men ikke afprøvet i denne test. Men i sammenligning med min hjemmelavede køleskabskompressor-

model er der ikke meget at skrive hjem om.

SPRØJTEPISTOLEN

Det var med noget blandede følelser, at jeg gik i gang med at male. Var det muligt at få alle malerester ud, når den nu engang ikke kan splittes ad i smådele?.

Men inden man går i gang, skal man først vurdere om man er højre- eller venstrehåndet. Alt efter hvad man er og hvilken side man ønsker malekoppen på, skal der isættes en lille "stopklods" på den anden side (af sprøjtepistolen!)

Det er muligt at anvende den som "single-action" eller "double-action". I "single-action" mode kan kun lufttilstrømning reguleres, hvorimod man kan regulere både luft og maling i "double-action" mode.

Single-action egner sig bedst til store flader, hvorimod double-action har sin force i komplicerede camouflageskemaer. Men dermed ikke sagt, at den ikke kan anvendes til et hvilket som helst formål i hvilken "mode" som helst.

Regulering mellem "single" og "double" sker på en lille rulle bagest på sprøjtepistolen. Funktionaliteten er den, at trykstangen inde i sprøjtepistolen trækkes tilbage. Dermed bliver nålen i sprøjtehovedet også trukket tilbage. Når den er det er der tale om "single-action".

Nu kommer vi så til det smarte. På en Badger kræver det en næsten total adskillelse, at skifte sprøjtedyse. Her kan det gøres på 10 sekunder. Man skruer simpelthen den forreste del af og sætter et nyt hoved på. Det, der er fidusen er, at man kan få (købe) forskellige sprøjtebredder:

- Fine line
- General purpose
- High flow
- Splatter(!)

Sprøjtepistolen er født med en "general purpose", der nok vil være rigeligt for de fleste i starten. Når man så begynder at være feinschmecker kan man investere i de andre.

Første opgave er lakering af en bil! Man kan jo ligeså godt starte skrapt! Forsøget gik over 2 heats med henholdsvis Testor-kompressoren og min egen. Forsøget der var absolut vellykket, blev udført med "High-flow" hovedet og Testors henholdsvis Gunze lak.

Rensning sker ved at blæse ren fortynder igennem, indtil der ikke kommer mere farve med. Se dette kunne jo blive noget af et miljøgriseri, hvis det ikke var for Testors lille smarte sprøjtepistol-rensningsaggregat.

I al sin enkelhed er der tale om et lille syltetøjsglas, med et rør igennem et låg der er forsynet med et filter. Igennem røret forsvinder luft og fortynder samt malerester. Igennem filteret på tilbagevejen passerer luften - og noget af hørmen. Den er ikke 100 % luftforureningsbegrænsende, men absolut en fin idé.

Se nu skulle man jo tro at sprøjtepistolen var ren, men det er den ikke! Man er stadigvæk nødt til at afmontere hovedet - sprøjtepistolens - og dyppe det i fortynder. Desuden skal gevind, samt diverse malepassager lige have en gang med en vatpind. Eventuelt tilbehør - såsom malekopper eller lignende skal også gøres rent.

Gøres dette ikke efter hver "session", vil denne sprøjtepistol være sværere at redde, end min Badger. Badgeren kan hænge urenset i flere uger indtil jeg skal bruge den. Så bliver den bare skilt ad og hældt i en gang fortynder og så er den klar igen.

Testor'en kan og må endelig ikke puttes i fortynder. Hoveder og malekopper kan selvfølgelig godt, men endelig ikke selve hoveddelen.

Man må klare sig med vatpinde og køkkenrulle for at få den ren. Det KAN lade sig gøre, men man skal absolut ikke vente til "senere".

Efter rensning viser det sig hurtigt, at plastik har flere ulemper. Hvis man f.eks. tørrer efter med en bomuldsklud, får man en fin støvmagnet. Statisk elektricitet! Desuden er det ikke muligt at få al malingen af plastikdelene.

Godt nok angriber cellulosefortynderen ikke delene, men da overfladerne er noprede sætter malingen sig temmelig fast hist og her.

Men det lykkedes da at få den ren - næsten uden problemer.

Men nu noget som gav problemer.

Jeg er en ivrig bruger af SNJ Metal finish. Det produkt kan ikke anbefales i sammenhæng med Testor'en. De små metalpartikler satte sig simpelthen fast i sprøjtehovedet, således at det blokerede **totalt**. Nu var gode dyr rådne. Det eneste der kan gøres er, at lægge hovedet (stadig ikke dit eget!) i blød i cellulosefortynder og håbe på at partiklerne fjerner sig selv. Det lykkedes! Sådan da. Men det er efter min mening en uholdbar situation, at hovedet ikke kan skilles ad, hvis man står med et der er blokeret. Det er bare lidt for meget "køb og smid væk" til min smag.

Næste opgave var en Junkers JU-88 G-6 Nachtjäger fra Dragon. Her er brug for en airbrush, der både kan sprøjte store flader og delikate camouflagemønstre.

Den store flade med lyseblå gik fint og de første 10 minutter med grå gik også fint. Men så var det at kompressoren valgte at spytte kondensvand. Det skal dertil siges, at det ikke var specielt fugtigt i luften. 60% er ret almindeligt.

Som et sidste kritikpunkt må det bemærkes at selve dysen hvor nålen stikker ud er **også** lavet af plastik. Det kan **umuligt** være driftssikkert på længere sigt. Alt andet lige må plastik slides hurtigere end metal.

KONKLUSION

Kompressoren falder noget på støjniveau, uklar vejledning og manglende "moisture trap".

Hoveddelen er gennemgående god, men burde kunne skilles ad. Hvis man prøver på det, ryger den livsvarige garanti.

Hovederne falder på "brug og smid væk" filosofien og den udbredte brug af plastik. Men ideen er god med quick-skift hovederne.

Af tilbehøret må absolut fremhæves renseaggregatet. Den vil også kunne bruges til andre sprøjtepistoler. Testens højeste karakter.

Anvendelsen er noget bøvlet efter min mening. At man **skal** rense den med det samme er af og til irriterende.

Som totalprodukt må den betragtes som værende over middel. Men jeg må indrømme, at jeg ikke tror på at den vil fænge på markedet.

Jeg tvivler også på at det vil være til at skaffe reservedele om 5 år. For hoveder kommer man til at bruge mange af.

Som et efterskrift fandt jeg ud af, at denne sprøjtepistol tidligere er blevet markedsført som "Aztec". Men den gik måske ikke, så det er derfor man nu prøver gennem Testors. Gisninger er tilladt.

Alt i alt en fornøjelig tingest, der med lidt produktudvikling hist og her kunne blive rigtig god. I øjeblikket er den god, men den kan ikke afløse min trofaste Badger.

Kompressor .....**
Sprøjtepistol-hoveddel .....****
Hoveder.....***
Tilbehør .....*****
Anvendelse.....***
Totalt.....****

* = det kan være langt bedre
** = acceptabel
*** = god
**** = over middel
***** = excellent.

PS. Efter dette er skrevet er prislisten fra Italeri kommet.
For en bagatel af kr.1.190,- får du:
Hoveddelen i plastik,
et medium sprøjtehoved i plastik,
en luftledning i plastik,
en malekop i plastik,
en dingenot i plastik til at stoppe et hul
samt noget "værktøj" i plastik.
Det hele i en plastikæske med imiteret fløjl og naturligvis en vejledning, men **uden** kompressor. Et fund til prisen?

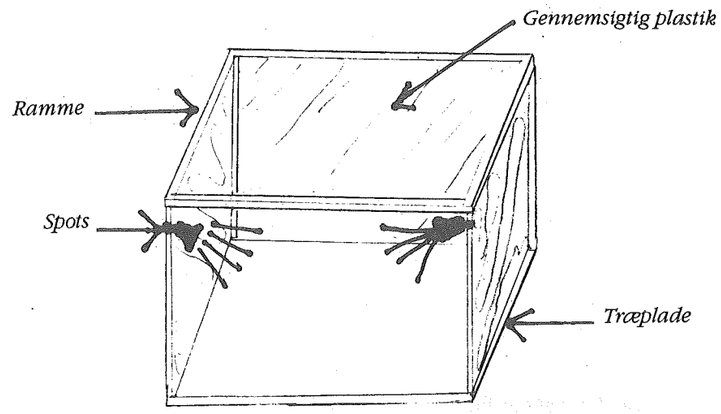
SPRØJTETELT

Jeg er sikkert ikke den eneste, som er træt af at afdække det halve af køkkenet, når jeg skal til at sprøjtemale.

Af Finn Søndergaard

Derfor gik jeg i gang med at lave et sprøjtetelt. Jeg ville sprøjtemale under emhætten for at kunne udnytte udsugningen. Derfor lavede jeg et sprøjtetelt, som kunne stå på komfuret og hvor toppen af sprøjteteltet er lige under emhætten.

Det første jeg lavede var en bundplade, som passer med den størrelse af modeller, som jeg laver/håber på at lave.



Derefter lavede jeg en ramme af trælister. Rammen har samme mål som bundpladen. Højden på sprøjteteltet lavede jeg af nogle runde pinde på 1,6 cm i diameter.

Da det hele var sat sammen havde jeg en "kasse". De tre af siderne på "kassen" afdækkede jeg med gennemsigtigt plastik. Jeg brugte dobbeltklæbende tape og små søm for at sætte det på.

Nu er sprøjteteltet færdigt. For at få noget ordentligt lys bruger jeg lyset i emhætten samt to spots med klemmer, så de kan sidde i hver sit hjørne af sprøjteteltet. Fordelen er, at der ikke er så mange skygger, idet lyset kommer fra tre forskellige retninger.

Når jeg sprøjtemaler tænder jeg for max. udsugning på emhætten, så den kan opsuge de overskydende malings- og terpentinpartikler. Jeg har en emhætte med et mekanisk filter, så malingspartiklerne sætter sig i det fedt, som er i filteret i forvejen. Jeg ved ikke om en emhætte med kulfilter kan klare en tilsvarende "behandling".

Hvis nu generalen i huset forbyder, at man bruger dennes køkken til at sprøjtemale i, kan man i stedet købe en brugt emhætte og sætte den oven på sprøjteteltet og lede udsugningen ud af et vindue.

BETRAGTNINGER FRA SIDELINIEN

Hermed et par kommentarer til vores formands udmærkede leder i sidste nummer af IPMS Nyt.

Af Allan Nielsen

Jeg kan (desværre) kun tilslutte mig Flemmings beskrivelse af den meget negative udvikling, der for øjeblikket foregår indenfor plastikbyggesæt-markedet.

1994 tegner til at blive det måske mest negative år nogensinde. Ud over Rødovre Hobby, som var et af "flagskibene" indenfor hobby har vi også oplevet, at det måske "største flagskib", nemlig Schmidt's Hobby, er gået fra at være en af Danmarks førende indenfor byggesæt med et kæmpe udvalg og alle nyhederne hjemme til mere eller mindre helt at have droppet byggesæt til fordel for andre varegrupper. Hasegawas importør er stoppet - dette betyder at Graupner derfor heller ikke længere bliver importeret.

Tendensen er klar - hobbyforretningerne får det sværere og sværere og dette falder selvfølgelig tilbage på importørerne, som også får sværere og sværere ved at afsætte varerne til deres forhandlere og som måske endda må indkassere tab på konkurser hos forhandlerne.

Fortsætter udviklingen tror jeg, at vi inden for få år måske overhovedet ikke kan købe andet end Tamiya, Airfix og Italeri i Danmark og dette hos uhyggeligt få forhandlere.

Flemming efterlyser hobbybutikker med "stabler af byggesæt" - det drømmer jeg da også om, men betingelsen for at drømmen kan realiseres er selvfølgelig, at der er kunder til disse stabler. Er der ikke det går forretningen nemlig hurtigt konkurs p.g.a. en alt for stor lagerbeholdning og en alt for langsom lageromsætning.

Flemmings (og også mit eget) andet ønske om, at hobbybutikkerne skal have alle nyhederne hjemme, ikke kun panser 1/35 og fly 1/48, er desværre også et ønske, som der som oftest ikke er økonomiske realiteter bag.

Forhandlernes bitre erfaringer er vel oftest, at hvis de kun har 2-3 potentielle kunder til en nyhed, så tør de ikke tage nyheden hjem uden disse kunders forhåndstilsagn - ellers er risikoen for at nyheden står og "rådner op på hylden" alt for stor.

Ja, jeg ved godt at jeg efter manges mening anskuer tingene meget negativt, men jeg er alvorligt bange for at det er den ubehagelige sandhed jeg har beskrevet.

Bestyrelsens udmærkede spørgeskema og efterfølgende analyse afslørede i den forbindelse en anden uhyggelig sandhed, nemlig at IPMS's medlemsprofil langt overvejende er den, at de "kom ind" i byggesætverdenen i 60'erne eller 70'erne.

Tilgangen i 80'erne og 90'erne kan vist desværre ligge på et meget lille sted og dette er nok lige præcis grundstenen til de "ulykker" vi nu oplever. Vores hobby mangler tilgang, nyt blod - den kan ikke udelukkende leve af de "gamle drenge", hvor mange vel også stille og roligt falder fra.

Hvorfor denne manglende tilgang - det kan i hvertfald ikke skyldes sættenes kvalitet, som på alle punkter er blevet langt bedre end hvad man som dreng oplevede sidst i 60'erne med elendig pasform, dårlig bygge- og farvevejledning, umulige mærker og alt for få detaljer.

Mange nævner de høje priser, men jeg tror egenligt ikke, at det er korrekt når man tænker på hvad timelønnen lå på dengang sættene var "billige".

Sandheden er nok snarere den, at der i dag er utroligt mange alternativer til byggesæt såsom f.eks. computerspil, video, RC og rollespil. Alt sammen ting som ikke var tilgængelige alternativer før hen.

At det så også med kreditkortene er blevet langt lettere at købe i udenlandske hobbyforretninger pr. postordre har ikke gjort tingene bedre. Her bør man som hobbymand tænke på, at man er med til "at grave sin egen grav" hvis man ikke støtter de danske forhandlere.

Et andet hovedproblem er den meget dårlige markedsføring af byggesættene. Tænk på 60'erne og 70'erne, hvor der var masser af omtale i diverse hobbyblade samt hobbysider i et stort ugeblad.

Hvad er der i dag af omtale af byggesæt i disse medier - det er vist meget hurtigt at overskue.

Det er egentligt her, at jeg gerne så IPMS "komme ind på banen" med et bidrag for at få vendt den negative udvikling. For øjeblikket er den eneste udadvendte aktivitet DM. DM er absolut et glimrende initiativ, men det er kun 2 dage hvert andet år og dermed alt for lidt.

Jeg mener, at IPMS skulle prøve at være langt mere udadvendte for derved at få langt flere gjort interesseret i byggesæt, hvilket selvfølgelig vil styrke forhandlerne og derved importørerne. Når der foregår store arrangementer som f.eks. flyopvisninger eller diverse udstillinger kunne man prøve, i samarbejde med en stor forhandler eller en importør, at gøre reklame for vores hobby ved f.eks. at stille færdigtbyggede sæt til rådighed.

En anden mulighed (som ikke er let) er at prøve at opnå omtale i diverse avisers fritidssektioner eller at arrangere udstillinger på f.eks. biblioteker eller forretningscentre. En sådan udstilling vil ofte give omtale i diverse aviser.

Det er klart, at alle disse tiltag er lettere sagt end gjort og de vil ofte kræve en masse "fodarbejde", men jeg er bange for, at det er ved at være sidste udkald.

At det ikke kun er i Danmark byggesættene har det svært vidnede min årlige tur i april til udstillingen "Modellbau" i Dortmund Westfalenhallen om. Indenfor biler/motorcykler, som er mit interesseområde var det tydeligvis de færdigtbyggede metalsæt som var kommet i forgrunden - byggesættene var nu pludselig dem som var gemt hen i hjørnerne på de forskellige stande.

For nu også at omtale noget positivt er jeg glad for at kunne konstatere, at IPMS's Københavnske møders nye form er blevet en klar succes.

Der er nu indført 1/4-årlige konkurrencer i stedet for kun 1/2-årlige og dette har sat langt mere skub i medlemmernes byggeaktivitet (hvilket også var stærkt tiltrængt).

Den eneste svaghed ved denne nye form er efter min mening de møder, hvor der ikke er konkurrencer. Her kunne jeg godt tænke mig at der blev holdt nogle indlæg på f.eks. 1/2 times varighed om forskellige teknikker, f.eks. figurmaling og afstøbning.

For øjeblikket er det næsten kun i vores blad, at der er sporadiske omtaler - hvorfor ikke udnytte ikke-konkurrence møderne til dette for at give dem mere fylde.

Bemærk at Flemmings DM-analyse jo netop påpeger, at den reelle grund til at mange ikke ønsker at stille op er, at de ikke mener de er gode nok. Jamen så er vejen frem jo at prøve at blive bedre og dette kan bl.a. ske ved at lære om nye teknikker.

Til sidst et ønske - jeg kunne godt tænke mig at IPMS tog abonnement på nogle af de suveræne japanske hobbyblade der findes. Selv om man ikke kan læse teksten er der ofte superbilleder af fantastisk godt byggede sæt samt omtale af kommende japanske nyheder langt tid før vi ser dem i Europa.

Dolphin NavAir

v./Kenneth Øhlenschlæger Buhl,
Sankt Pauls Plads 4,
1314 København K,
Tlf.: 33 32 82 01.

Dolphin NavAir specialiserer sig i import, salg og distribution af plastikbyggesæt af fly, konverteringssæt, tilbehør, ætsninger, decals, maling etc., som de almindelige distributører ikke beskæftiger sig med. Følgende mærker føres: Accurate Miniatures, Aeromaster Decals, Airkit Enterprise, Airwaves, Almark Decals, Aussie Decals, Blue Max, Condor, Cooperativa, Eduard, Falcon, Fujimi, Hasegawa, High Planes Models, Hi-Tech Models, Magna Models, Modeldecal, MPM, MRC, PD-Models, Pegasus, PP-Aeroparts, Reheat, Tasman, Ventura og X-tra color. Derudover har jeg mulighed for at hjælpe med særlige ønsker.

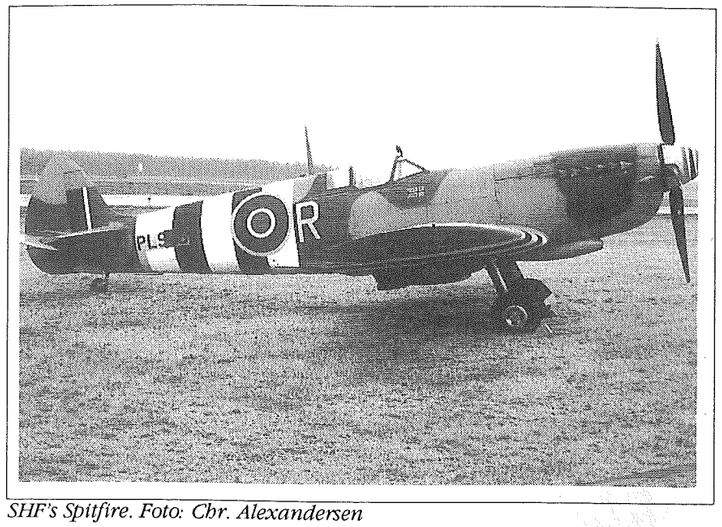
Nyheder: Fra **Ventura** er den længe ventede Spitfire IX i 1/72 med bl.a. danske og norske mærker kommet. Kun 500 er fremstillet, få tilbage til 122,00 kr. Fra samme firma fås nu en Seafire Mk.XV i 1/72. Kun få stk. 134,00 kr. Fra ætsspecialisten **Eduard** er der kommet detaljeringssæt i 1/48 til de sidste nye sæt af Spitfire fra Hasegawa og Tamiya, samt Bf 109G/K fra Fujimi. **Reheat** har lige ledes lavet et detaljeringssæt i ætset metal i 1/72 til 84,00 kr. til de nye Griffon Spitfire fra **Fujimi** til 116,00 kr. Begge sæt er i "State-of-the-Art". Fra **Pegasus** er netop kommet to meget charmerende sæt i 1/72: en Reggiane Re2005 Saggitario til 138,00 kr. og en Pfalz D-XII til 116,00 kr.

Er du interesseret, kan du henvende dig direkte til mig eller en af følgende forhandlere: I Københavnsområdet: Model og Hobby, Stoppel Hobby, Holmberg Hobby og Hobbyhjørnet; Nordjylland: Aalborg Hobbyshop; Ringsted: Witzel Hobby, samt Normans Hobby i Århus. Henvendelser fra andre forhandlere er også velkomne.

FLYSTÆVNET I TIRSTRUP

Mine forventninger til flystævnet i Tirstrup (18.06.94) var nok lige så store, som vejret var dårligt.

Af Chr. Alexandersen



SHF's Spitfire. Foto: Chr. Alexandersen

Før det hele løb af stablen gik der en del rygter om hvor meget af isenkrammet fra "invasionen i Frankrig" der ville deltage - og det var ikke så lidt, bl.a. 6 stk. B-17!! Men som før omtalt levede hverken rygter eller vejr op til forventningerne.

Endelig oprandt lørdagen (der var bevilliget af resten af familien). Hjemmeværnet forestod billetsalg og trafik regulering - men nok om det udenom, hvad var der?

Det første der faldt i øjnene var de fly der var opstillet ved hangarerne, det var: F-16, Draken, Lynx, JAK-52, B-25, A-26. Herefter kom nogle boder med pølser m.m. og til sidst teltet med radiostyrede fly. Men hvor var Spitfire'n og alle de andre "rigtige" flyvemaskiner? - jo de stod jo alle parkeret lige op af startbanen. P-51D, Spitfire Mk.XI, Bf 108, Fieseler Storch, Corsair, Texan, Harvard, De Havilland Chipmunk, Piper Cub (i militær bemaling), An-2, Boeing Stearman, Pitt's Special og flere svævefly. Hvor fa.... var den 109'er og B-17'erne? De flyvende fæstninger hørte vi ikke noget om, men rygter ville vide at den spansk-byggede, Merlindrevne, Me 109J var havareret under landing, i Norge!

Da vejret ikke just var det bedste blev flyveopvisningen udsat 2 timer!! Nå, men så var lejligheden der til at opsende en lille bøn om godt vejr og se på resten af teltene. Adskillige stande solgte foto's m.m. Det mest interessante var nok standen fra Dansk Flyvehistorisk Selskab, med mange ting fra deres arkæologiske afdeling samt byggesæt-marked.

Da de 2 timer var gået kneb det stadig med at få andet i luften end svaler. (De er i øvrigt født med et formidabelt talent). Det første i luften var Stearman'en, der fløj rundflyvninger med betalende gæster. Endelig blev Mustangen vendt og gjort klar. Da dette vidunder af en 27 liters motor slog igang var der mange der drog et lettelsens suk, nu sker der noget. Omdrejningerne steg til over 3.000 rpm. og en "blid" lyd af ca. 1.700 hk, 12 cylindre, 48 ventiler og under 50 cm udstødningsrør overdøvede dåsemusik og speakerkommentarer.

Det lave skydække lagde nogle alvorlige begrænsninger på pilotens udfoldelsesmuligheder, men jeg syntes det lykkedes ham at vise at Mustangen's ry som den ultimative dræbermaskine har noget på sig. Efterfølgende var De Havilland Chipmunk, Piper Cub og Harvard's i luften og lavede nogle pæne opvisninger. Endelig skete der noget ved den Spitfire, der så længe var blevet nusset om. Luftkampen mellem Spitfire'n og Bf 108'eren blev generet kraftigt af de (stadig) lave skyer, men helhedsindtrykket blev dog stadig, at Spitfiren måtte flyve i tomgang for at holde sig i position bag "Tyfonen".

Scandinavian Historic Flight's nyerhvervede Draken startede og fløj til England, Forsvarets F-16 lavede et par overflyvninger. Fra Karup kom et hold SAAB trænere, de og marinens Lynx helikoptere lavede også en fin opvisning.

Ind imellem de forskellige opvisninger blev de ordinære civile flyvninger afviklet. Da vi nødtvunget begav os til bilen for at tage hjem kom det Tjekkiske opvisningshold White Albatros, men hverken dem eller de to Corsair fik jeg set i luften. Vejret søndag var ikke meget bedre men bød, ud over lørdagens program, på DC-3 og De Havilland Vampire - flyvende.

Når man (nu i skrivende stund) ser tilbage på sommeren er det utrolig uheldigt så dårligt vejret kan være midt i juni. Jeg mener det var vejret der "saboterede" et ellers godt arrangement, og man kan kun håbe SHF ikke har fået et så alvorligt økonomisk smæk at de ikke tør arrangere noget lignende igen.

"DET SKU' VÆR' SÅ GODT...."

En anmeldelse af Scandinavian Historic Airshow '94 afholdt i Tirstrup lufthavn den 18. og 19. juni.

Af Flemming Hansen

Først vejret. Lørdag: Rædselsfuldt - regn og blæst. Søndag: Tåleligt - byger med blæst og enkelte nanosekunder med solstrejf.

Med den triste baggrund i vejret, var det med nogen skepsis at jeg mødte op om søndagen. Lørdagen var regnet væk, så der var ikke mange fly i luften den dag. Men søndag så vejret lidt bedre ud, så afsted det gik.

Tidligt, for man skulle jo ikke gerne havne i en lang bilkø (Tune '93 i baghovedet). Men bilkø var der underligt nok ikke da jeg arriverede ved halv-ti tiden.

Tanken om en aflysning strejfede mig mere end én gang. Men vel ankommen så jeg flyene linet op. Og det første positive indtryk var, at flyene var parkeret et par meter på den anden side af crowdline, så fotografering kunne ske uhindret uden den sædvanlige "pøbel" rundt om.

Der var også rigelig plads, da udstillingsområdet strakte sig over mindst 1000 meter fra den ene ende til den anden. Det var altså ikke strengt nødvendigt at blive stående for at sikre sig frit udsyn.

Det var det positive! Nu kommer det negative. Jeg synes det er under al kritik at hele formiddagsprogrammet stort set ikke blev afholdt. I det mindste ikke om søndagen. I rækkefølge:

- Faldskærmsudspring - OK, det var ikke vejr til det.
- Russisk kæmpehelikopter. Øhhh hvor?
- Radiostyrede modeller - OK, de var der!
- Faldskærmsspring fra AN-2 - OK, det var ikke vejr til det.
- Bilparade med Rolls-Royce, Bentley, Bugatti, Lotus og Ferrari. Hvor?
- Helikoptere til helikoptertræf.....jaså?
- Ultralight gyrokopter - Hurra, den var der!
- Ankomst af 4 stk DC-3'ere. Okay, der kom 2.
- Den danske DC-3 ankommer. Var det en af de førnævnte?
- Luftmeldekorpsets musikkorps - weekendens højdepunkt - de var der!
- Rundflyvning med Stearman. OK.
- Bil mod fly: Bugatti imod Ekstra 300. Dette kunne desværre ikke lade sig gøre, da flyet var styrtet ned ugen før. (Det fandt jeg ud af i en notits i "Propel" 1½ måned senere.)

Det var programmet indtil kl. 12. Men lidt sjov blev der faktisk. For den ordinære MD-80 til København lavede lige et stunt der må have taget vejret fra passagererne. Den letter med kurs mod vest. Laver et drej over Løgten, så passagererne må have fået småkagerne i den gale hals og laver et flypast i lav højde med "alt ude" hvorefter piloten trækker "alt i land" og giver den fuld skrue mod København. FEEEEEEEEEEDDDDTTTT.

For at det ikke skal være løgn blev nummeret gentaget ved den næste afgang.

Om eftermiddagen kom flyvningerne igang. Man startede blødt, så man ikke kom ud i at skulle have en F-16 lige før Bleriot'en og dermed en alt for stor kontrast mellem flyvningerne.

Flyvningerne lignede til forveksling Tune i '93, dog med den forskel at man i visse tilfælde fløj mindre aggressivt i år. Men man skal jo tænke på sikkerheden. Jeg har senere fået at vide at der er en del turbulens i området - og naturligvis mest når det blæser. Så det var simpelthen derfor at flyvningerne ikke var mere spektakulære.

Man så en flot opvisning af den "tyske" Storch. Den kunne virkelig lande på en 5 krone og flyve **meget** langsomt. Spitfire fløj flot og **lavt**, mens både Invaderen og Mustangen lavede et noget afdæmpet - og skuffende - show.

T-33'eren havde problemer andetsteds og mødte ikke op. Ligeledes den meget omtalte Draken glimrede som i Værløse kun ved sit fravær. Så kom en F-16. Gaab - det **har** vi set. Vampiren lavede sit show, som var helt på højde med sidste år.

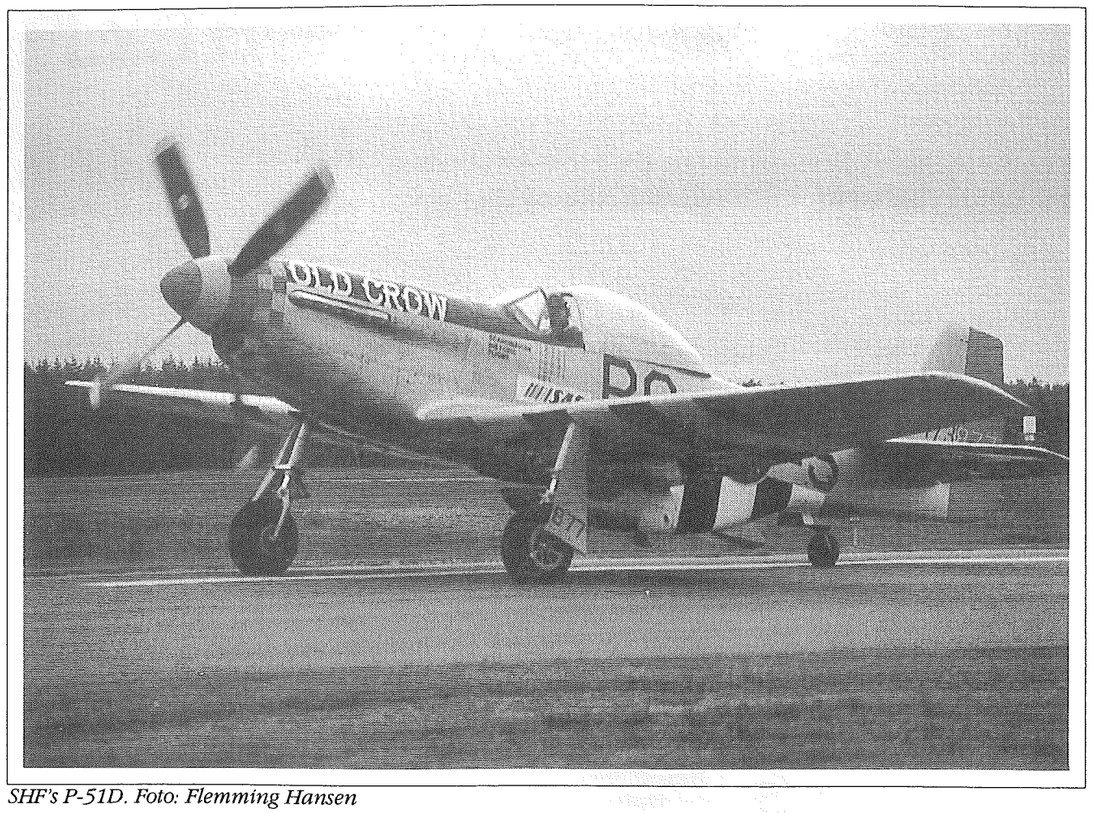
En af attraktionerne var det Slovakiske Biele Albatrosy opvisningsteam (Hvide albatrosser). Nu er det jo altid farligt at sammenligne andre med Red Arrows, som jeg havde set på Værløse ugen før. De fløj da nydeligt og pænt i formation. Hele tiden.

Men det er synd at sige at det på noget tidspunkt gibbede i tilskuerne. Det var snarere "Hvide måge". Deres program blev iøvrigt kørt af ca. 2 timer tidligere end der stod i programmet.

Hvad var der så af "nye" fly? Beech C-45 Expeditor, Dassault MD315 Flament, Bristol Blenheim, B-25 Mitchell, AN-2, MH. 1521 Broussard og T-28 Trojan.

Men også yderligere en Corsair i en slags Fleet Air Arm bemaling (autentisk?), et par Chipmunks, en del Harvarder i forskellige bemalinger og ikke mindst en yderst flot DC-3 i SAS bemaling samt en fra Zaire!

Som tidligere nævnt var T-33 og Draken fraværende, men også Bf-109'en (som iøvrigt optræder på forsiden af programmet) var "erstattet" af en Bf 108 Taifun - Close but no cigar!



SHF's P-51D. Foto: Flemming Hansen

Desværre manglede dog-fight showet mellem 109'eren og Spitfire/Mustangen. Synd, for det var et af højdepunkterne fra '93. Men det var jo nok igen på grund af vindforholdene.

Jeg synes at man må konstatere, at arrangementet gik noget i vasken. Først var der de mange amerikanske fly, der ikke måtte flyve til D-dags festligheder og derfor måtte udeblive fra showet.

Så var der vejret, hvilket naturligt nok kølnede interessen en del. Der var helt enkelt ikke nok tilskuere.

Men det mest katastrofale er at man bygger et program op, tager kr. 100,- i entré, og gennemfører herefter kun en brøkdel af det der står i programmet. Har man slået for stort brød op? Hvad med de medlemmer man hyrer? Er det kun for at få dem til at spytte i kassen? Undertegnede har selv meldt sig ind i SHF. Men 7 måneder efter at have betalt, har jeg endnu ikke modtaget det medlemskort, der var ret afgørende hvis man skulle komme ind gratis. Jeg kom ind gratis, men det var ikke uden kamp!

Positive forbedringer var der dog også.

Som nævnt stod flyene så de var til at fotografere og desuden blev der tilsyneladende gjort store bestræbelser for at programmet var flydende, så der så vidt muligt skete noget hele tiden.

Ikke som i Tune hvor der ikke skete noget i 3 til 4 timer. (Andet end turflyvninger med de 2 Stearman).

Jeg har fuld forståelse for det gode formål og at det sker i de involveredes fritid. Men hvis jeg ser en farveplakat og en billetpris på kr. 100,- må jeg indrømme at jeg forventer (meget!) mere.

En Broussard og en Flament er ikke lige nogle fly der vækker den store interesse hos mig. Sandt at sige anede jeg ikke eksistensen af disse inden opvisningen!

Ydermere er det da ret pinligt, at den meget omtalte Draken ikke er til stede. Et fly der bl.a. bruges i Propel/Flyv som reklame for showet.

Et lille råd før næste show: Sæt ikke billetprisen op og lov ikke mere end I kan holde i programmet.

Okay SHF. Bedst af 3?

SALONVOGN NR.2419

Da jeg for nogle år siden var på besøg i Bastogne mødte jeg nogle danskere (verden er lille). Vi kom i snak og det viste sig at manden og sønnen havde den samme hobby som jeg selv, bygning af modeller.

Af Mikael Sams

Derfor var deres rejserute lige som min præget af, hvor der nu var noget af interesse. De nævnte, at de bl.a. havde været igennem Compeigne-skoven og havde set den berømte togvogn. Vi sagde pænt farvel og rejste hver til sit, de skulle hjem mens jeg var på vej øst på.

Senere kom jeg til at spekulere over hvad de havde sagt om den hersens togvogn. Der kunne jo kun være tale om Marskal Foch's berømte vogn. Så vidt jeg vidste eksisterede den ikke mere? Måske var det slet ikke den samme vogn, men hvad var det så for en vogn?

Der gik nogle år før jeg igen havde chancen for at komme på de kanter, men da jeg var på vej hjem fra det nyåbnede D.land bød chancen sig. Stedet var der godt nok, monumentet også - bare ingen togvogn. Løsningen fik jeg først i 1993 af nogle gode venner i England, men først lidt om vognen.

Den 4. oktober 1883 kørte for første gang ud af Paris med kurs mod Konstantinopel, den senere så berømte Orient-Ekspres. Ser man bort fra de egentlige lokomotiv-fans, der selvsagt betragter de lokomotiver, som havde æren for at trække disse internationale tog, som det mest interessante (på mange stationer var der truffet særlige arrangementer, så folk kunne få lov at kigge nærmere på lokomotiverne), var flertallet af folk mest nysgerrige efter at se "hotellet på hjul", hvad enten de havde mulighed for at rejse med dem eller ej.

Wagon-Lits selskabet som havde skabt disse vogne producerede en luksus på hjul, der næppe overgås selv af de senere års "supertog". Der gik sjældent et år uden forbedringer.

I årene efter de første rigtige sovevogne var blevet bygget i 1876 byggede eller bestilte kompagniet mere end 4.000 køretøjer af 385 forskellige typer. Fra 1880 blev særlige salonvogne et statussymbol for kongelige personer, politikere og rigmænd. Sådanne vogne blev jævnligt koblet til Orient-Ekspressen. I 1893 byggede kompagniet en specialvogn (nr.501) med salon, 2 soveværelser, 2 sovekupéer for ledsagere plus en mødekupé. Den kunne lejes af enhver der havde penge nok og honorerede de ikke nærmere definerede, men strengt sociale krav, som kompagniet stillede når det var vært for specielle klienter.

Den mest berømte af disse specialvogne var vogn nr.2419. I oktober 1918 bad det franske krigsministerium om at levere en specialvogn som rullende hovedkvarter for den øverstbefalende for de allierede styrker på Vestfronten, Marskal Foch. Marskallen arbejdede allerede i et Wagon-Lits tog på 3 vogne med godsvogne i begge ender for at mindske risikoen ved evt. sabotage.

Nr.2419 blev omdannet til konferencelokale og ovnen blev fjernet fra køkkenet for at gøre plads til radiotelegrafister og maskinskrivere. Ombygningen skete med rasende fart på kompagniets værksteder i St.Denis ved Paris. Vognen stod klar i Chantilly klokken 5 om morgenen den 11. november, da et mandskab fik ordre om at køre den til Compiegne, 40 km. nordøst for Paris.

Det var mørkt og de langtrækkende franske jernbanekanoner var i aktion på sidesporene. Nr.2419 blev rangeret ind, så den kunne kobles til marskallens tog. Da det blev lyst så de forbløffede togfolk et fransk lokomotiv der nærmede sig trækkende nogle tyske vogne. Da dette tog standsede sted en gruppe tyske officerer og civile ud og derefter op i salonvognen. 4 timer senere, kl. 11 om formiddagen, blev den tyske kapitulation underskrevet. Dermed var 1.verdenskrig til ende på hovedfronterne.

Den historiske vogn med et antal mindeplader blev senere opstillet i les Invalides, Frankrigs nationale helligdom i Paris. Takket være en storstilet gave fra en amerikaner, Arthur H. Flemming, fra Pasadena i Californien blev nr.2419 ført tilbage til sin oprindelige elegante tilstand og bragt til en tildækket bygning, der var rejst nær ved det sted hvor våbenstilstanden blev undertegnet i Compiegne-skoven.

Stedet blev besøgt af millioner af mennesker indtil juni 1940, da en tysk panserstyrke sprængte stedet i luften og trak vognene hen til det præcise sted for undertegnelsen i 1918. Den 22. juni ankom Hitler ledsaget af Göring og en række andre højtstående officerer til stedet for at diktere den franske kapitulation. Bagefter bekendtgjorde tyskerne at vognen ville blive kørt tilbage til Berlin og alle spor tilintetgjort.

Efter en del besvær blev vognen bragt til Berlin på en kampvognstransporter og udstillet ved Brandenburger Tor. Da de alliereddes luftangreb begyndte blev den af sikkerhedshensyn flyttet til Anhalter Bahnhof.

De allieredes efterretningstjeneste meldte dens nøjagtige placering til London og det siges,

efter anmodning fra General de Gaulle personligt, at banegården blev udvalgt til mål for et masseangreb i 1944, som ødelagde den totalt. Tyskerne havde imidlertid regnet med et sådant angreb og sammen med andre skatte i hovedstaden var vogn 2419 blevet ført til et sidespor i Ordruf, 280 km. sydøst for Berlin.

Da Patton stødte længere ind i Sydtyskland gav Hitler personligt ordre til at vogn 2419 ikke måtte falde i de allieredes hænder. En specialenhed satte ild til alt, hvad der kunne brænde og huggede metallet til skrot.

Senere i halvtredserne oprettede de franskmændene pány mindesmærket i Compiegne-skoven. Denne gang med en anden Wagon-Lits vogn, som de så hævdede var den rigtige.

Midt i firserne blev området besøgt af medarbejdere fra det kendte engelske tidsskrift "After the Battle". De påviste at stelnumrene på de to vogne var forskellige, hvor efter franskmændene tøvende erkendte "svindlen". Derefter blev det besluttet også at fjerne den falske togvogn.

Men derfor, kære modelbygger. Falder din vej forbi, så kør derind. Der er godt nok ingen togvogn, men du kan høre historiens stolte vingesus, så det er et besøg værd.

FREDERICIA ÅBEN 1994

Der afholdes modelbyggekonkurrence i Fredericia i november.
Dronning Margrethe Hallen, Vestre Ringvej 101, 7000 Fredericia er rammen om konkurrencen, der afholdes d. **19.-20. november.**
Konkurrencen er åben for alle.
Konkurrencen afholdes sammen med det store Julemarked '94, så der er noget at se på for hele familien.

Sidste tilmeldingsfrist er d. 12. november 1994.
Tilmeldingsmateriale og yderligere information vedr. konkurrencen kan fås hos:

"Nikkeleg"
Egeskovvej 32
7000 Fredericia
Tlf.: 75 92 77 35

PS. Der er foretaget adskillige ændringer i forhold til sidste år m.h.t. regler m.v.

LEDNINGER I KORREKT SKALA

Det har altid været forbundet med besvær at lave ledninger. Dels har det materiale man finder været for tykt og dels har det været elastisk, og derfor svært at få til at ligge ordentligt.

De problemer er nu løst og svaret er loddetin. Det er nemt at forme og bliver liggende uden at fjedre tilbage. Det fås i 0,23, 0,274 og 0,32 mm hvilket i 1:35 svarer til 8, 9,6 og 11 mm og i 1:72 til 16,5, 19,7 og 23 mm.

Sæt på et par meter af hver type fås hos SMT Hobby.

INDBYDELSE TIL NORDJYSK OPEN 1994

Så gælder det igen de åbne nordjyske mesterskaber.
Lørdag d. 5/11 1994 vil en række IPMS'ere og ikke-IPMS'ere i Aalborg Modelbygger Forening (AMF) gentage successen fra 1992 og afholde **Nordjysk Open** i modelbygning i Aalborg.

Men for at det skal være muligt, kræver det naturligvis, at I modelbyggere tør tage udfordringen op og tilbringe en lørdag i Aalborg.

Konkurrenceregler og opstillingsklasser er med få ændringer de fra IPMS-DM kendte. For de som ikke var med i 1992, kan vi oplyse, at der sidste gang var 23 deltagere med i alt 168 modeller (Se evt. IPMS-Nyt nr. 59). Det var i sig selv flot, men vi håber naturligvis på flere deltagere denne gang.

Tilmeldingsgebyret til denne enestående oplevelse er 25.- kr. for tilmelding før 21. oktober, og ved tilmelding på konkurrencedagen 35.- kr. Så det vi mangler nu er, at I fatter pennen og ved hjælp af en **frankeret svarkuvert (3,75 kr)** rekvirerer en tilmeldingsblanket med de fornødne oplysninger om **Nordjysk Open 1994** hos undertegnede:
Tommy E. Olsen
Attrupgaardvej 15 st. tv.
9310 Vodskov
Tlf.: 98 29 38 81

PRECISION MODELS

Af Bjørn Jensen

Fra Belgien er det næste firma som skal omtales i rækken af nicheproducenter.

Firmaet er startet af en tidligere medarbejder fra Verlinden. Da det udgav en 15 cm sFH 18, gik der ikke ret lang tid før Verlinden havde sin ude.

Kanonerne er forskellige, med Precisions som den mere appetitlige. Verlinden har støbt hjulene i åbne forme, mens Precision har lavet dem fuldstøbte. Det virker mere gennemarbejdet, men er meget dyrere.

Netop prisen er det svage punkt for Precision Models.

Kvaliteten er helt i top, f.eks. har deres 15 cm granatsæt et ark decals med og en særdeles grundig samle- og malevejledning, noget som er ukendt hos Verlinden.

Der er også udsendt en 10 cm Kanone 18 med samme lavet som sFH 18.

I fremtiden skulle komme en række spændende ting af primært tysk karakter. Det nyeste er en Bergepanzer III, men den er der i skrivende stund ikke oplyst mere om.

NYHEDER I 1:35

AZIMUT Einheits-diesel Funkwagen, 28 cm K5 jernbanekanon, tyske mobile radioer og en teleskopantenne, korrekt hjulsæt til Italeris Panzerwerfer 42.

ADV Civilister, besætning til AFV CLUBs M-102, SS-Stosstrupp på Østfronten, tyske og amerikanske soldater fra D-dag, US pilot og kvinde tager afsked, US pilot.

DRAGON JSU-122S, JSU-152.

HELLER AMX 40 Leclerc, Opel Blitz S-type, Kübelwagen.

ALAN HOBBIES Wespe, Pz IIC, Valentine Mk. III, Bishop, ZIS-5 lastvogn (meget anvendt af tyskerne).

IRONSIDE 4,7 cm Pz.Jg. I, Renault R-40, 4,7 cm Pak på R-35, Sherman M4A1 HVSS med T23 tårn og T-80 bælter, US M67 flammepanser.

PRECISION MODELS Bergepanzer III ombygning.

AFV CLUB M88 Recovery.

SEMINAR M48A3 Vietnamudgave.

MOLDOVA T-18/MS-1.

ZVEZDA M 40-75/18.

TWK START BA-20M m/motor.

TAMIYA "Berge"-Tiger, StuG IV Abschlussausführung

JORDI RUBIO Drejede kanonløb i aluminium:
TG-20: Russisk 122 mm til JS-II,
TG-21: Tysk 2 cm KwK 30 til Pz. II,
TG-22: Tysk 2 cm KwK 38 til Pz. II G/J/H/M + L (Luchs),
TG-23: Tysk 2 cm til Flak 38,
TG-24: Tysk 12,8 cm til Maus (? 15 cm), E-100, Jagdtiger II,
TG-25: Tysk 7,5 cm til PaK 40 og Marder II.
Under forberedelse: 17 pdr. til Achilles,
76 mm Sherman/Hellcat, 75 mm Sherman/Cromwell.

T.V. MODELS

Af Niels Rønkjær

Et skotsk "garagefirma" af d'herrer Thomson og Verbiest, der fremstiller fundamenter, figurer og tilbehør. Fundamenterne er i skala 1:35 og 1:32 og støbt i en særdeles fin kvalitet gips med så godt som ingen nødvendig fjernelse af støbegrater før bemaling.

I samme gipsmateriale fremstiller T.V.Models ruiner, murbrokker, bombekratere, sandsækkebunkers (fra 1.Verdenskrig til vore dage), figurfundamenter med forskellige mønstre (brostensgade, fortov o.lign.) fra skala 1:35 og opefter. Endvidere laves en masse andre godbidder (bl.a. olietøndebarrikader og panserammunition i resin samt camouflagenet i tekstil) for dem der holder af dioramaer.

Figurerne er 120 mm resinstøbninger af, hovedsageligt, engelske soldater med div. udrustning og bevæbning. Dog er der lavet en kampvognsbesætning i 1:35 til brug for Emhar's Mk.IV fra 1.Verdenskrig.

Kvaliteten af resinsættene er også god, selv om jeg personligt mener, at tilbehøret i resin svinger lidt med hensyn til skalastørrelse.

Jeg vil vurdere priserne til at være rimelige, sammenlignet med f.eks. Verlinden's lignende produkter, men det vil selvfølgelig være op til den enkeltes vurdering.

NB! Det er for nyligt blevet mig fortalt, at T.V. Models nu kun hedder V. Models, så måske er denne adresse ikke længere "up to date":

T.V.Models
147 Faulds Gate
Aberdeen AB1 5RB
Skotland

(Send en frankeret svarkuvert ved ALLE henvendelser).

HEINKEL He 111H-3

1H+NM SIDSTE TOGT

Af Jes Touvdal

Den 9. oktober 1939 lettede 1H+NM tilhørende 4/KG 26 fra Schleswig. Besætningen var: Uffz. Alfred Reimar, Uffz. Richard Hilland, Fw. Karl Wiedmayer, Ofw. Walter Schmidt.

Opgaven var, sammen med II/KG 26 og enheder fra KG 30 og LG 1, at angribe en engelsk flådeeskadre, som et rekognosceringsfly havde observeret mellem Skotland og Skagen.

Da I/KG 26 ankom til målområdet ca. kl. 14.00 var vejret ikke synderligt godt, ca. 7-8 tiendedele overskyet. Derfor lykkedes det kun få enheder at lokalisere målet og angribe dette uden større held.

Der kunne ikke bekræftiges træffere, dog opgav et fly, at det sandsynligvis havde ramt en krydser. Da målet også lå tæt på den maksimale rækkevidde for flyene, fik flere fly brændstofproblemer på tilbagevejen. Her iblandt 1H+NM, som blev nødt til at foretage en nødlanding ved Nymindegab.

Et øjenvidne fortæller: "Det var en eftermiddag med smukt vejr. Fire tyske bombemaskiner af Heinkel-typen kom ude over havet nord fra. Pludselig drejede den ene maskine ind mod land. Vi stod alle gårdens folk og iagttog det. Den fortsatte ned over byen og drejede så sydpå. Pludselig så det ud som den ville lande på vor søndre eng, men den opgav det og foretog den samme manøvre på Hans Lønne's pold, her opgav den også. Jeg tror det var fordi begge enge var fulde af får. Maskinen fortsatte sydover og landede på kromandens eng. Vi kunne se, at besætningen stak ild på maskinen og løb sydpå over i Bjaalum Klitter."

Den forreste del af kroppen udbrændte totalt. Besætningen blev interneret, men senere udleveret d. 11 jan. 1940

1H+NM SOM MODEL

Udgangspunktet er Italeri's He 111. Bemalingen er standard RLM 70/71/65 ifølge det officielle RLM-skema.

Kodebogstaver 1H+ M i sort og N i hvidt. KG 26 skjoldet under cockpittet er en sort løve på hvid bund.

På undersiden af vingerne er 1H på venstre vinge og NM på højre vinge, alle bogstaver er i sort og anbragt indenbords for bjælkekorsene.

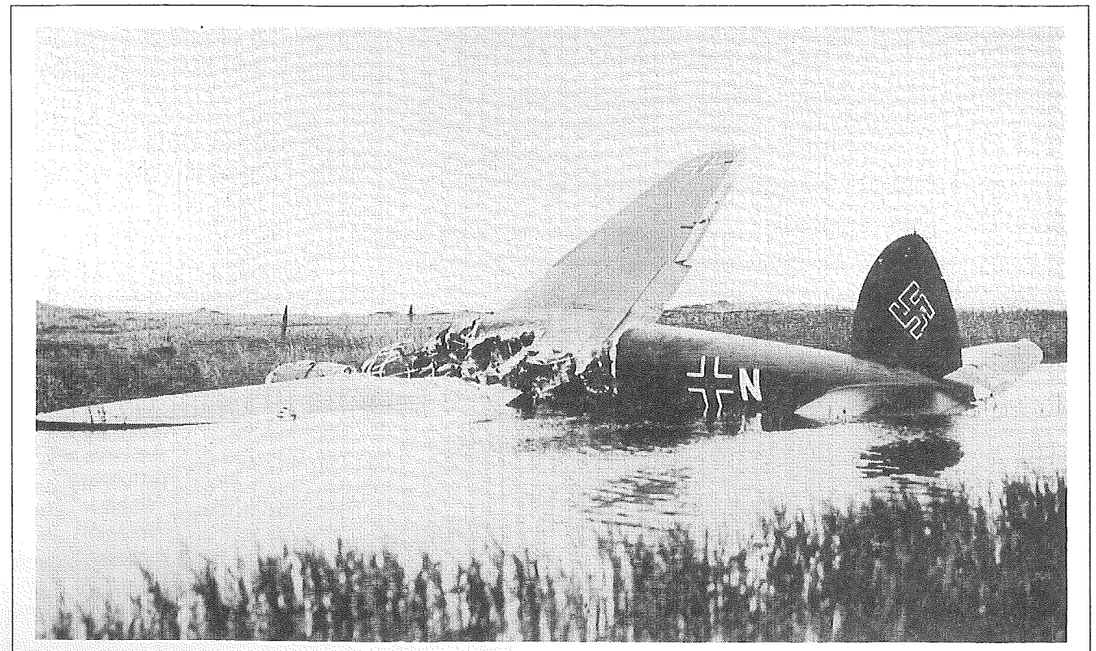
I øvrigt henvises til Modell Magazin 10-11/78, der giver en detailleret beskrivelse af alle He 111 typer.

KILDER

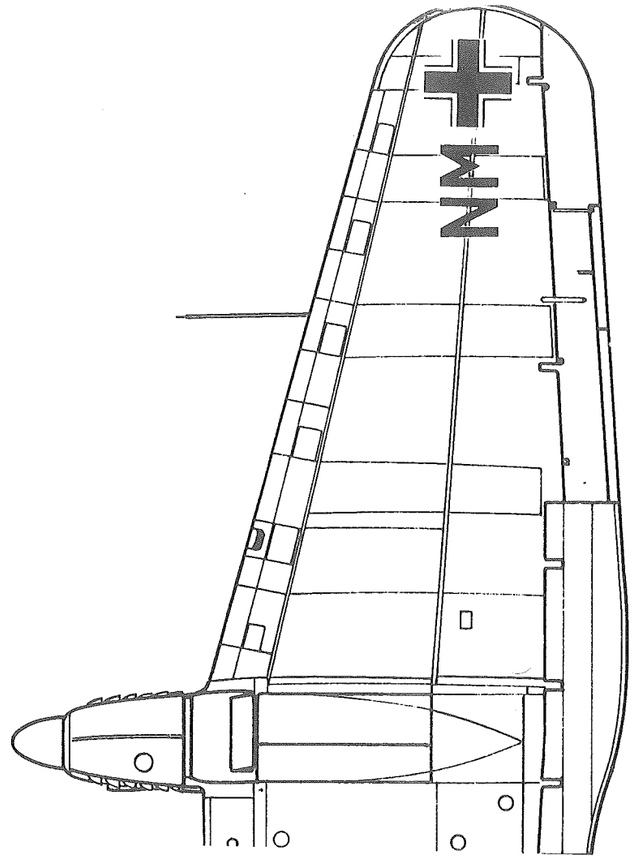
Gerhard Hümmelchen: Die Deutschen Seeflieger 1935-1945.

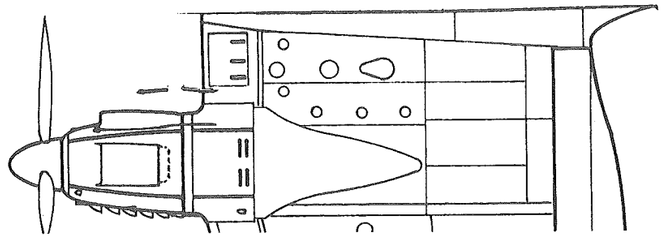
Rudi Schmidt: Achtung - Torpedos los!

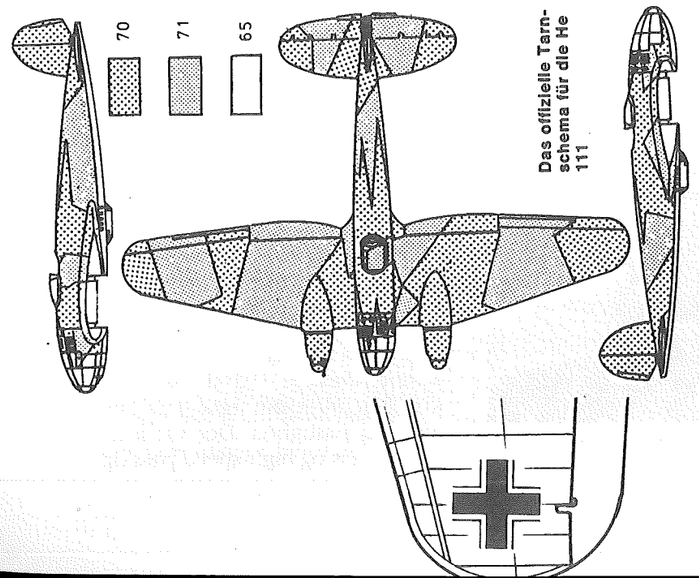
Carsten Petersen: Luftkrig over Danmark, bind 1.



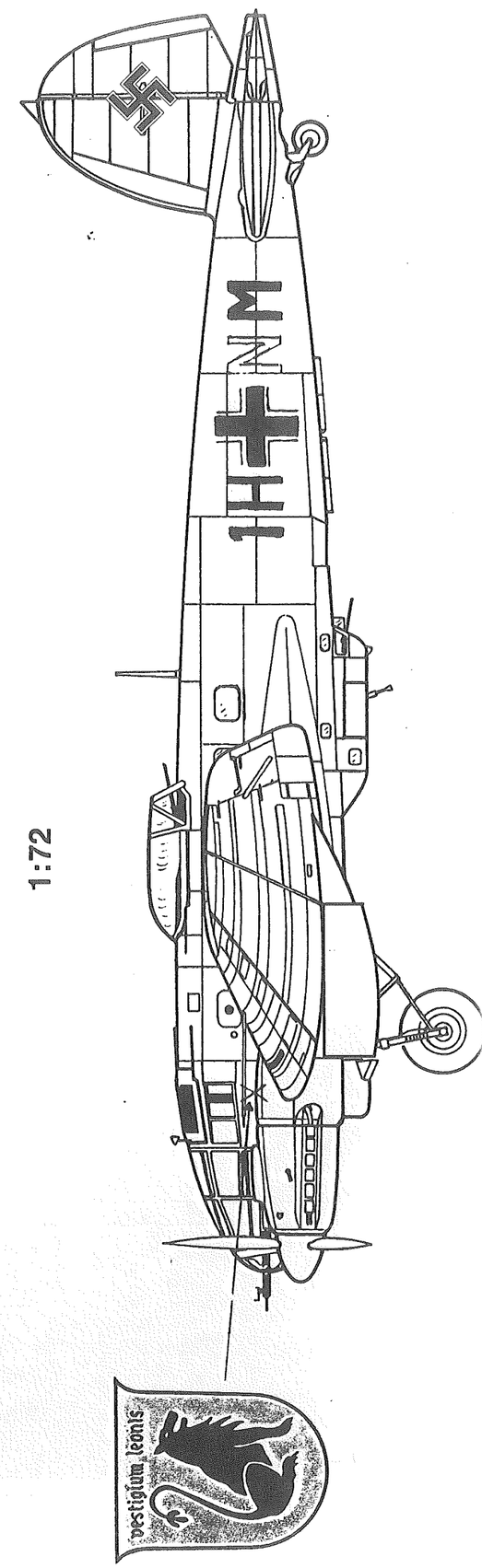
Den nedstyrtede He 111H-3







1:72



ÅBENT HUS - FSN VÆRLØSE DEN 12. JUNI 1994

Det var jo med store forventninger at man gik ind ad porten den 12. juni. Dels var det flyvestationens 60 års jubilæum, og dels var det 6 lange år siden at der sidst var "Åbent hus" på Flyvestation Værløse. Var det så ventetiden værd?

Af Flemming Hansen

Static display var rimeligt omfattende, selvom der var en del man savnede. Man kunne bl.a. studere F-15 Strike Eagle, A10 Thunderbolt i den nye grå bemaling, Mirage 2000, fransk Jaguar T.2, Canberra PR.9, Harrier GR.7, Tornado fra både RAF og Luftwaffe, RAF Hawk i rød/hvid/blå bemaling, Breguet Atlantic, Transall og F-4F Phantom II fra Luftwaffe. Af helikoptre kunne ses RAF Puma og en hollandsk Alouette III.

Alle danske fly var repræsenteret. Her iblandt Skrydstrups jubilæumsbemalede E-191 F-16. Halefinnen var prydet med mellemblå striber og en "partytyr" samt en bemærkning om 40 års jubilæet. På sædvanlig dansk discountvis var kun den ene side af halefinnen bemalet sådan.

Et kritikpunkt var det faktum, at mens næsten alle "de fremmede" lukkede deres fly op for publikum, så var de danske stort set lukkede og slukkede.

På Hercules'en var fordøren åben så man kunne komme op i cockpittet. Men som du måske ved, er det ikke en særlig stor dør, så trafikken ind og ud krævede endog særlig stor tålmodighed.

Den tyske Transall havde derimod bagklappen nede og fordøren åben så du kunne vade igennem lige så tosset du ville. Atlantic'en havde fået åbnet motordæksler, og Pumaen var ligeledes lukket op. Men f.eks. den danske S-61 var totalt lukket og slukket.

Positivt var det dog at se, hvor langt man var nået med restaureringen af L-861. Det vil sige Catalinaen. Den var ikke bare flot - den var ultraflot for at blive i sæbeflosklerne. Malingen var ikke påført med malerulle og Flüggers den bedste og man havde gjort sig store anstrengelser for at genskabe det originale udseende m.h.t. stencils og andre decals. Men OK, der er et godt stykke vej tilbage før den er helt færdig. Det var GODT at det ikke var et aldeles unævneligt "flyvemuseum" fra det Nordsjællandske der havde fået fat i det klenodie.

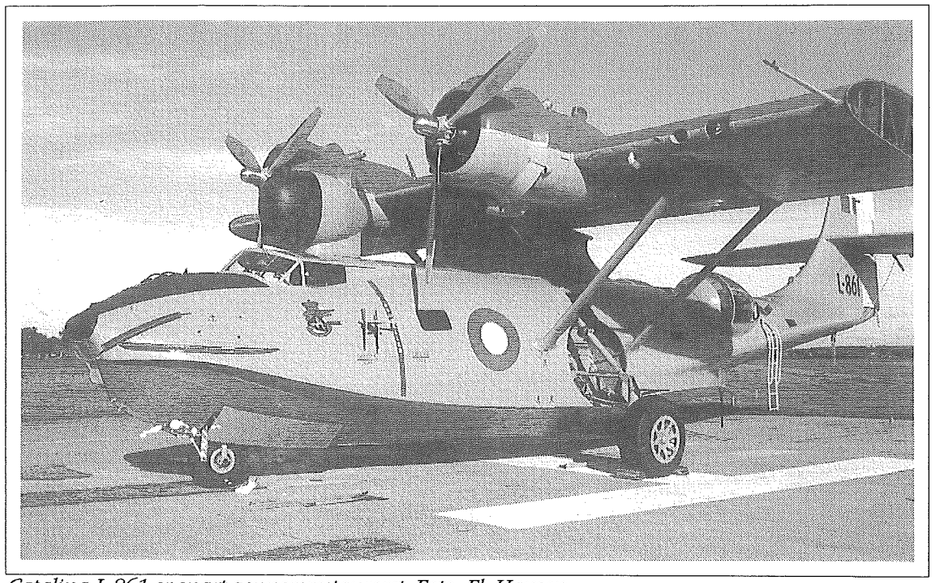
Det der bl.a. manglede, var de meget omtalte østeuropæiske fly, der til sidst skulle have været en polsk "Haze", men da dagen oprandt var der ingen. SHF's meget omtalte Draken glimrede også ved sit fravær.

På flyvesiden skuffer Red Arrows aldrig. Deres opvisning er som sædvanlig superb. Meget positive overraskelser var 2 franske Jaguarer og en Mirage 2000. Det var flyvning i høj klasse, hvor der blev trukket **mange** G. Især den franske pilot i Miragen imponerede i et loop med negative G. Det vil sige at cockpittet vendte udaf i loopet. Og det var ikke et loop der fyldte hele Sjælland.

Harrier var der også. De nye versioner er omend endnu mere potente end de tidligere. Det majestætiske buk for publikum tager altid kegler og de skrappe drej og rulninger var bare fantastiske.

Men så kom F-15E Strike Eagle på banen og hold da kæft hvor var det kedeligt! Jamen, jeg mener det! Vi så slet ikke hvad det fly kunne præstere. Han fløj stort set kun ligeud. Godt nok med en anseelig hastighed. Der var low-speed pass og high-speed pass og

F-16 med "Partytyr". Foto: Flemming Hansen



Catalina L-861 er snart gennemrestaureret. Foto: Fl. Hansen

så var den s... slået. Ligeledes med A-10'eren. GAAAAB. 3 gange viste man en dansk F-16. Imponerende. Men det har man jo snart set til bevidstløshed. Det er da flot, larmende og imponerende, men mangler det stænk af vanvid og drengestreger som RAF og især Armeé de L'air piloterne udviste. Europa 1 - USA 0.

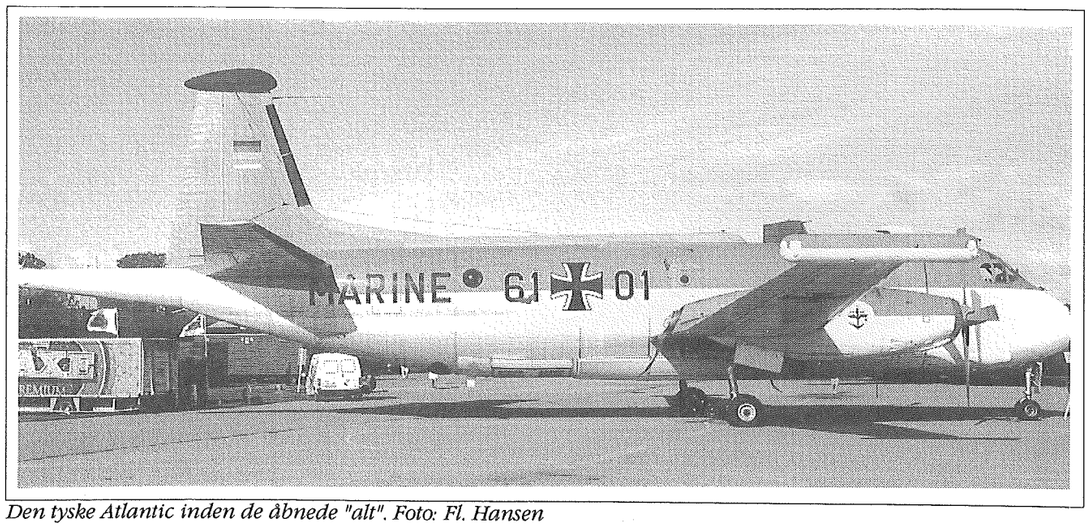
"Alt i alt en dag hvor man som gammel pactfist glemmer billederne af napalm-forbrændte Vietnam-børn og irakiske kvinder der trækker de forkullede lig af deres familier ud af de brændende ruiner...." citat: Politiken 13/6. Den stakkels journalist tænker sikkert også på de mange tusind der er blevet dræbt med knive, hver gang han åbner sin køkkenskuffe!

Sådan en forp..... smalsporet og enøjet sensationsjournalist der sandsynligvis kun "håber" på en Ramstein-ulykke til at fylde sin spalte ud. Når hans begrænsede evner ikke kan fylde den ud med andet end halve sandheder, misinformation og fordrejninger burde pladsen viges for objektiv og fair journalistik. Et sjældent syn desværre.

Men intet kan vel overraske fra den kant. "DM i krigslegetøj" - omtale af det første DM i 1985, også i "den levende".

Personligt gider jeg ikke skrive harmdirrende læserbreve, da man sandsynligvis kun får et flabet svar tilbage. Det har jeg gjort engang, da man (i forbindelse med Golfkrigen) under et billede af et SAM-2 missil skriver: "Dette missil blev leveret af **USA** til Irak". Jaså?!

Svaret: Vi (Politiken) bruger ikke tid på at sætte os ind i alle former for militært isenkram...



Den tyske Atlantic inden de åbnede "alt". Foto: Fl. Hansen

CENTER MOBILIUM I BILLUND

På min "pilgrimsrejse" i det Jydske, var et besøg på Det Danske Flyvemuseum et "must".

Af Flemming Hansen

Det er jo ingen hemmelighed at museet har haft det økonomisk svært, da man nok startede lidt ambitiøst ud. Der har været omstruktureringer og en begrænsning i åbningstiden.

Nu bliver flyvemuseet nok aldrig den store attraktion for "det bredere publikum" set i forhold til det nærliggende Lego-land. Men kontrasten mellem det næsten stopfyldte Legoland og de 10-15 besøgende der var i "Center Mobilium" da jeg var der, var lidt bekymrende. Jeg tror at det er for anonymt. Udefra ligner det kontorbygninger.

Det har dog hjulpet lidt, efter at man har sat 4 T-33'ere op i "formationsflyvning" uden for. Man skal være meget blind for ikke at bemærke dem når man kører ind til Legoland. Smart!

Men selve indholdet er jo guf for enhver enthusiast. Det første man ser - udover diverse (for mig) sekundære udstillinger er den imponerende og utroligt flot restaurerede S-55. En perle. Næste fly i rækken er DC-3'eren, hvor man har klippet højre vinge af og lavet en udstilling ud af interiøret.

En flot Meteor F.4 og en F-84G Thunderjet står på gulvet ved siden af den første Draken A-001. Spitfire'n er placeret på en "Airfix-fod" og kan studeres fra balkonen, der løber hele hallen rundt.

På balkonen kan man se diverse flymodeller og forskellige udstillinger med udstyr og billeder

Der hænger også fly i loftet. Det er fly af den lettere slags, såsom Dankok og Avro 504. Også de er umådeligt flotte. En finish helt på højde med flyene i Hendon.

I den "lettere" afdeling kan man også forsøge sig som pilot. Det sker på en PC med Micro-Softs flysimulator. Sikkert version 3 eller noget i den retning, da grafikken er gyselig. At den yderligere er installeret på en 8086 baseret M24 med EGA skærm, gør heller ikke hastigheden overvældende. Man står og venter på hver billedopdatering. Dårligt.

I disse tider, hvor man næsten kan få en 386'er i nakken på enhver tankstation, virker det antikvarisk at have sådan et apparat stående.

Det er godt nok et museum, men, lille Ole har med statsgaranti et langt mere avanceret udstyr hjemme på sit værelse, og vil ikke værdige det apparat 2 blikke, men derimod fare hen til de noget mere avancerede "arcade" maskiner, som kræver femmere i en uendelighed. Så derfor: Drop det eller køb en ny PC.

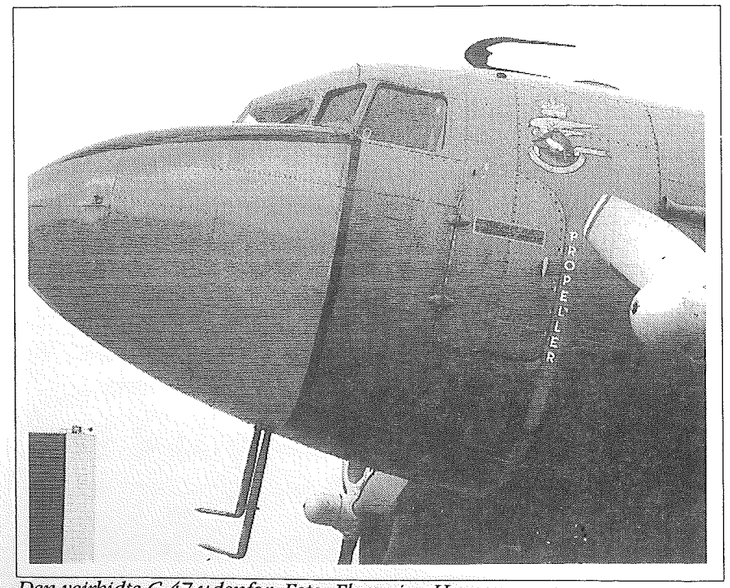
Snyd ikke dig selv for udendørsudstillingen. Selvom flyene nok for de flestes tilfælde kunne trænge til en "kærlig hånd" er det klenodier der bør bevares.

Jeg håber da, at der engang bliver penge til at restaurere F-86D, F-100F, Hunteren og ikke mindst C-47'eren, der alle er temmeligt vejrbidte. Men for guds skyld ikke som et projekt for unge langtidsledige.

Der er vel ingen der kunne forestille sig "Gravballemanden" restaureret i et beskæftigelsesprojekt. Overlad det til flymekanikere og "rigtige" entusiaster. Ikke flere hvide F-84'ere tak!

Flyene er opstillet i et slags 1/1 diorama. (Noget enhver burde have i sin egen baghave). Da jeg var der, var 2 Starfightere opstillet i en "tankningssituation", med en tankvogn og diverse andet materiel rundt om. Den ene af Starfighterne var temmeligt ramponeret, mens den anden har været udstillet indendørs.

Der er også opstillet en restaureret Caravelle i SAS-bemaling. Hvordan den er kommet til museet kan læses i det særnummer af



Den vejrbidte C-47 udenfor. Foto: Flemming Hansen

Hawker Hunter udendørs i Billund. Foto: Flemming Hansen

Dansk Flyvehistorisk Forenings medlemsblad nr. 2/90, der sælges på i kiosken.

Kiosken indeholder den sædvanlige blanding af gyselige souvenirs, is og bøger/blade som ses mange andre steder. Der var også enkelte byggesæt, der bar præg af, at det ikke er noget der satses på i det daglige.

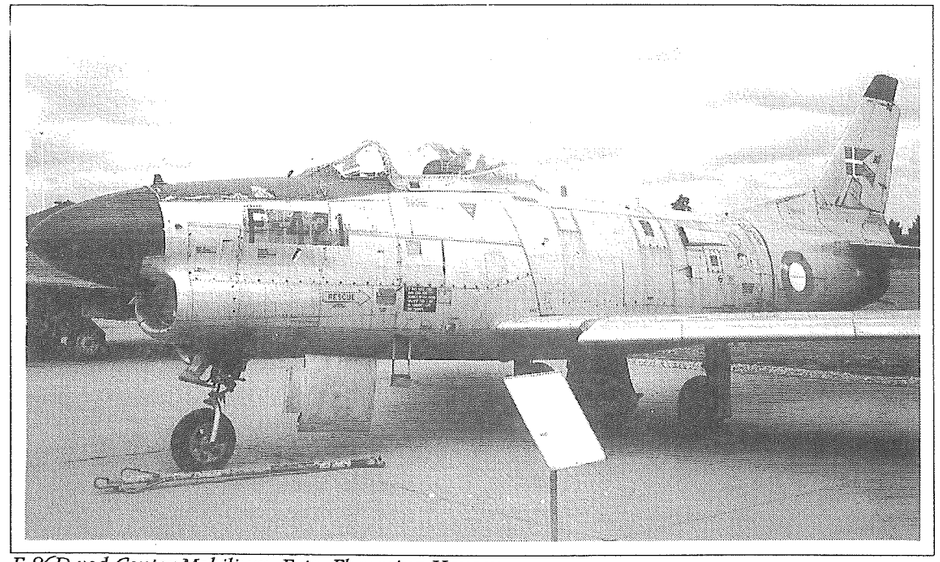
Når flymuseet så er set kan du jo hastigt gå igennem Falck og bilmuseet. Brandbilerne er fine og røde og de "rigtige" biler er velpolerede.

Brandbilsafdelingen virker gennemarbejdet, med udstillinger, plancher og meget andet.

Derimod virker bilmuseet lidt anonymt og kedeligt. Det er nu nok fordi jeg mest er til biler med racerblod og historie. Men det var da meget skægt at se en DeLorean med karosseri i **ubehandlet** rustfri stålplade. Det er ikke fordi den ikke er færdig. Sådan skulle den se ud. Hvad jeg til gengæld ikke kunne lokalisere var Flux-Kapacitoren. (Var den for plat?)

Alt i alt synes jeg at de 50,- i entré er givet godt ud. Hovedattraktionen er uden tvivl Flyvemuseet. Så jeg håber at man i årene fremover får råd til at restaurere Hunteren og F-86'eren samtidig med at man måske gør lidt mere ved markedsføringen.

Konklusionen må være: Prøv det!



F-86D ved Center Mobilium. Foto: Flemming Hansen

MODELBYGGERENS 6 UDVIKLINGSTRIN

I IPMS nyt nr. 10 bragte vi et psykologisk grundstudium af udviklingstrin blandt modelbyggere.

Af Torben Klein

Denne dybdepsykologiske analyse blev foretaget af vort svar på Sigmund Freud, tidligere formand for IPMS-Danmark, cand. psyk., cand. selv, cand. så meget andet, cand. ikke lide skolebestyrelser, Hr. Torben Klein.

Da vi efterhånden har fået mange medlemmer, der savner et åndeligt forankringspunkt, har vi valgt at bringe denne stadig mere aktuelle analyse endnu en gang.

TRIN 1

Ens byggelyst er enorm. Man producerer en mængde færdige modeller uden at bekymre sig om autencitet eller kvalitet.

Limfingre på modellen og klardele er intet særsyn, ligeledes forekommer det også, at limen løber fra samlingerne, idet man limer direkte fra tuben.

Hvis man overhovedet maler modellen, generer det ikke modelbyggeren at bruge andre farver end opgivet i vejledningen, f.eks. blanke.

I denne periode forekommer det også, at dele bliver anbragt forkert på modellen, samt at overføringsmærker placeres omvendt (især amerikanske stjerner) eller forkert.

TRIN 2

Man begynder at gøre fremskridt. Limfingrene forsvinder, og man fjerner de værste lim-løbere. Disse forekommer heller ikke så ofte, fordi man nu prøver at påføre lim med tandstikkere og lignende.

Delene bliver nu anbragt korrekt, og det samme gælder overføringsmærkerne som man nu har lært hedder decals på dansk. Man bliver også mere opmærksom på farverne, og man følger vejledningen.

Kodeordet er stadig produktion, og ens out-put (for at bruge et godt dansk ord) af færdige modeller er stadig stort.

TRIN 3

Man har nu fået hold på det håndværksmæssige. Ikke flere limfingre og -løbere og man begynder at pusle med spartelmasse.

Interessen for bemaling og versioner melder sig, og de første referencebøger og -blade sniger sig ind på ens hylder. Ens ønske om at lære mere er udtalt. Man prøver måske en mindre konvertering, og man lægger sine første ubyggede sæt på lager.

TRIN 4

Ens referencebibliotek vokser kraftigt, og ligeledes oplever ens lager af ubyggede sæt et boom til fortvivlelse for forældre/ægtefælle.

Man laver nu en mængde detaljer, og giver sig i kast med større og mere omfattende konverteringer.

Den håndværksmæssige udførelse er af en udmærket kvalitet, og alle disse faktorer resulterer i en lidt lavere produktion; men man synes stadig at det er sjovt at bygge.

TRIN 5

Modelbygningen begynder nu at blive taget seriøst, og man vil helst ikke lave nogen model eller detalje uden at have udførlig dokumentation.

Man har måske også specialiseret sig i et enkelt emne, og lidt af den spontane byggeglæde fra før er væk.

Karakteristisk er, at produktionen af modeller er lille, og at man bruger mere tid på at sammenligne og opmåle end til egentlig bygning.

TRIN 6

Ens dokumentationskrav overstiger nu hvad referencerne kan tilbyde, og man vil på ingen måde gå på kompromis med sine egne krav. Man må derfor holde op med at bygge modeller, og afhænder derfor sit store lager af ubyggede sæt for at søge sig en ny hobby.

IPMS-MEDLEMMET

Det typiske IPMS medlem melder sig gerne ind på trin 3 eller 4 og interessen stimuleres og sætter udviklingen i gang, men man skal passe på, når man føler sig hjemme på trin 5.

Når man begynder at tage sig selv alvorligt og bruger det meste af sin byggetid på at kigge i bøger, er det et faresignal om, at udviklingen er ved at tage overhånd. Hånden på hjerter - har du stadig den begejstring og entusiasme der prægede din modelbygning som yngre?

Modelbygning er jo en glimrende hobby, der oven i købet kan dyrkes i familiens skød (ikke bogstaveligt altså), men man skal vedblive at have lyst til at sætte plastikdimser sammen, også selv om man ikke skulle have billeder af samtlige detaljer. Ellers risikerer man efter min mening, at ende med en udbrændt hobby og en masse overflødige sæt.

Det er min faste overbevisning, at man gør sig selv en tjeneste, hvis man sætter sig et realistisk niveau, som man vil nå.

Når man så har nået det, skal man sige til sig selv: "Nu er jeg egentlig ikke interesseret i at blive dygtigere, selv om jeg på det og det punkt godt kunne gøre så og så meget mere ud af det".

Hvis man på denne måde kan holde sin udvikling i ave, så selve byggeglæden ikke forsvinder, mener jeg at man kan have en af de bedste hobby'er hele livet (og så har man jo oven i købet chancen for at få bygget alle de sæt man har på lager).

EFTERSKRIFT

Af Bjørn Jensen

Som en tilføjelse til Torbens konklusioner vil jeg vove den påstand, at jo mere tid man bruger på at læse om emnet, desto mindre tid bruges på at bygge og holde sin håndværksmæssige kunnen ved lige.

Man opdager så til sin fortvivlelse, at man rent praktisk er blevet for "rusten" til at bygge i den standard man ønsker og har viden om.

Løsningen kan så være, at man går på kompromis. Man ved godt at modellen kunne være mere detaljeret, men den er da bygget og har givet glæde under processen.

Kritikere (og dem er der jo altid en del af) bør så inden de åbner munden, lige tænke over hvornår de selv sidst har bygget en model, altså bygget den færdigt.

Personligt hylder jeg John Majors nye valgsprog. "Back to basics", og vil se at få bygget nogle af de mange påbegyndte modeller der ligger og venter, fordi mine detaljeringskrav er blevet for omfattende.

MAN FÅR IKKE ALTID DET MAN BETALER FOR - ELLER GØR MAN?

Bag denne kryptiske overskrift gemmer sig lidt af et dilemma, som mange af os nok før eller siden havner i.
For mit vedkommende var det lige efter jul.

Af Mikael Sams

I julegave havde jeg fået et byggesæt af den slags med vinger på og det var da heller ikke så skeløjet en julegave - nu var det bare sådan, at jeg var brændt varm på et pansersæt - helt nøjagtig en BT5, let russisk kampvogn fra Italeri. Så jeg var ikke sen til at komme ned og bytte.

Netop dette at jeg var så forhippet på netop den kampvogn gjorde at jeg allerede snublede i "starten". Jeg overså et mærke nederst på æsken, hvor der stod Zvezda.

Stor var min skuffelse, da jeg åbnede sættet - det var ikke et Italeri-sæt, men et øst-sæt. Pænt nok nederst i æsken lå en seddel, hvor på der stod, at dette sæt er lavet i Rusland af Zvezda Moskva og importeret af Italeri.

OK, jeg havde betalt for en BT5 og jeg fik en BT5, men på den anden side, så tror jeg at jeg havde tænkt mig om én gang til, hvis jeg havde anet det var et øst-sæt. Nu har jeg så det håb tilbage, at Italeri har sat deres kritiske fingeraftryk på pågældende sæt og ikke bare ukritisk har importeret det.

I en tid, grænserne i mere end en forstand brydes, vil mit dilemma nok gentage sig. Derfor til alle jer andre, se jer for.

Øst-sæt eller ikke øst-sæt. Nu jeg har fået min BT5 skal den også bygges. (Jeg skulle jo gerne over at konkurrere med ham Albert, I ved nok, ved DM 95). Selve bygningen af sættet vil jeg komme tilbage til i en artikel senere og så vil tiden vise om jeg skal til at råbe: Fy Italeri?

LIDT OM BT5

Kampvognen BT5 blev bygget af russerne først i trediverne. Den havde et mandskab på 3 og udmærkede sig bl.a. ved at være blandt de første kampvogne med en let kanon (45 mm.) i tårnet i stedet for et maskingevær.

Samtidig gjorde dens kraftige motor (12-cylindret Aero med 450 hk.) i forbindelse med en vægt på kun 11,5 ton den til den hurtigste kampvogn på dette tidspunkt, topfarten var 70 km/t.

BT5 var udstyret med gummihjul og den engelske Christie affjedring, som gav den mulighed for at afmontere bælterne og medbringe dem i særlige holdere, når vognen kørte på vej.

I 1935 kom BT7, som vejede 13 ton og havde et udvidet tårn, hvor der bl.a. var plads til 172 skud 45 mm. ammunition mod 115 skud i BT5. Skønt de let pansrede BT'er ikke kunne stille meget op mod de tyske Panzer III, fortsatte produktionen til et stykke ind i 1942.

Kilde: Soviet Panzer in Action. Squadron/Signal Armor No.6.

SPØRGEHJØRNET

SPØRGSMÅL

Findes der en god metode til at reetablere de nitter man uundgåeligt får slebet af på flyene når man sliber spartelmassen ned. Jeg har prøvet en del "gode" råd, men intet af det har virket ordentligt. Kan Spørgehjørnet komme med den ultimative metode?

Venlig hilsen

Kim Søndergaard
Bakkesvinget 26
4000 Roskilde

SVAR

Tak for dit brev. Vi i redaktionen er glade for, at vi ikke er de eneste der synes, at dette (H)jørne kunne bruget til noget.

Men nu til et svar. Du har ikke skrevet hvad skala det drejer sig om, derfor gætter jeg, at det er 1/72. Jeg har haft fat i 2 udøvende modelbyggere i den tunge ende, der begge uafhængigt af hinanden siger:

Fjern dem helt, i 1/72 er de alt for store og nitterne er i det virkelige liv, ikke hævede som på de fleste modeller.

Hvis skala'en er større, kan man bruge superlim påført med en knappenål, kanylelim eller filler.

Jeg håber, at du kan bruge dette til noget.

Venlig hilsen
Spørgehjørnet.

NYHEDER I 1:35 og 120 mm

AER: Russiske sæt: T-18 (MC-1),Komsomolets, ZIS-30, ASU-57, BA-64

AFV CLUB: M88A1 bjergningskøretøj, M48/60 bevægelige bælter.

ARMOUR ACCESSORIES: Minenraumer (fra Kubinka)

AZIMUT: 28 cm K5 (Leopold), 155 mm kanon GPF,

BANDAI: 1:15 Tiger I.

DRAGON: Sherman M4A3E8 Easy Eight, Panther II, Mörser Karl (rygte)

FINE MOULDS: Japansk Type 97 TE-KE.

FRONT LINE: 8,8 cm Flak 18

KIRIN: Sd.Kfz.251/17 omb. (Luftwaffeudg.), Sherman M4A1 omb.

MINI ART: M1 mineruller

MIRAGE: T-26A model 31,

MODELKASTEN: Russisk T-38, 5 stk. Bosch lygter,

SEMINAR: UH-1C Huey Gunship

TAMIYA: Panther G i slutversion, to forsk. tysk camouflagemønster trykt på papir, Sturmtiger med interiør, Sturmtigergranater og ætsninger.

TOM: 3,7 cm Bofors anti-tankkanon.

VERLINDEN: Seehund miniubåd, badeværelse.

AIRMODEL

Udgiver nye resinsæt i 1:72

Arado Project E.580

Heinkel P.1073.01-04

Heinkel He 118 V1

Blohm & Voss P.170.01

VESTSJÆLLANDS PLASTMODELKLUB

er en sammenslutning af IPMS-medlemmer og nogle få andre (juniorer) i Vestsjælland.

De starter efteråret op med en række mødeaftener på Antvorskov Skole i Slagelse. Møderne afholdes kl. 19.00 til 21.45, indgang ved skolens kantine.

Datoerne er:
31. August
28. September
26. Oktober
30. November
25. Januar
22. Februar
29. Marts
26. April
31. Maj

Der afholdes også møder den 28. December og den 28. Juni, stedet for disse to møder er endnu ikke fastlagt.

Yderligere oplysninger fås hos Jonny Jensen, tlf. 53 53 09 88.

NYT I 1:35 FRA CORNERSTONE

CM-08 Tiger II transmission,
CM-11 Tiger II motorsæt,
CM-13 Maus update set,
CM-14 Hummel detaljeringssæt, CM-104 Skabe til ammunition, CM-105 Hummel ammunitionssæt.
Priser og levering kan oplyses hos SMT Hobby, der importerer.

RANDERS OPEN 1994

2 unge mennesker fra Randers - deltagere ved tidligere DM's - havde fået den vanvittige idé, at arrangere et JM(?) i modelbygning. Undertegnede havde velvilligt stillet vore blanketter, regler m.v. til rådighed, så udgangspunktet var jo fremragende.

Af Flemming Hansen

Arrangementet løb af stabelen den 14. august. Så vi var nogen stykker der startede hjemme fra hovedøen før en vis herre fik sko på.

Ca. 35 modelbyggere og omkring 300 modeller stillede op til løjerne. Mange af modellerne var hvad man må udtrykke som dejavú. Langt de fleste modeller kunne ses ved DM i '93 og tidligere år.

Da det var det første arrangement af sin art, var der jo naturligvis visse muligheder for forbedringer: Lyset i lokalet. **Meget** dårligere end i Lyngby.

Men som i Lyngby er det svært at gøre noget ved det - (for svært, læs: dyrt).

Man bør nok også fortrykke en masse ryttere med modelnumre, så de ikke skal skrives i hånden. Hvis man insisterer på fortløbende numre, kan man jo gøre plads til at skrive klassen ved siden af.

Bedømmelserne bør man nok også se lidt på. Som dreven dommer var undertegnede og mange andre lidt forundret over visse "domme".

Hvis man bruger IPMS' bedømmelsesregler må Randersfolkene nok lære lidt om "sværhedsgraden". Men al begyndelse er jo som bekendt svær og da tiden heller ikke gjorde, at der var tid til de helt store studier af modellerne var "svipsere" nok ikke helt til at undgå.

Alt dette havde ikke den store effekt for en vis hr. Tureczek. Han havde som sædvanligt brug for en ladvogn til sine præmier... Et lyspunkt er dog at alle hans modeller stort set nu er "diskvalificeret" ved næste DM (tidligere vindermodeller). Kan han holde gejsten oppe?

Et meget positivt punkt var at Randersfolkene har valgt at vi skiftes om "mesterskaberne", så det næste først bliver afholdt i '96. Dermed træder vi ikke hinanden over tæerne.

Alt i alt en fornøjelig søndag i Randers, med mange gode modeller og mange interesserede tilskuere. Godt gået Randers!

NYT I 1:35

Nyt fra AIRWAVES

AFV-3527 M35 2,5 ton truck fra AFV Club, hængsler, net, lygtebøjler, trin, etc.

AFV-3528 Krydsmønstret plade.

AFV-3529 Tiger II, net, blæserrotor og kabelholdere til Tamiyas Tiger II.

AFV-3530 Pz III, frontpanser, ventilationsnet og beslag til kasse på hæk.

AFV-3531 Klapbøjler til MP 40, sigtemidler til MG, briller og jernkors.

AFV-3532 M8A1 Tractor, beslag, net til filter og indsugninger, bælteholder, etc.

AFV-3533 Hummel, beslag, forstærkninger og værktøjsholdere.

AFV-3534 Pz III tårnpansring med alle befæstigelser.

AFV-3535 Div. løftekroge og holdere.

AM-023 Bukkeværktøj til messing.

Import af Airwaves: SMT hobby, der kan anvise nærmeste forhandler.

NYT FRA HUMA

Det tyske firma HUMA fortsætter deres udgivelser af 1:72 sæt fra det Tredie Rige. De to nyeste annonceringer er:

DFS 346, et overlydsprojekt og

Klemm Kl 25 version d VII, et to-sædet træningsfly.

Priserne forventes at være ca. kr. 150,- for DFS 346 og ca. kr. 120,- for Klemm Kl 25.

Nærmere oplysninger kan fås hos importøren:

Kai Willadsen
Tunnelvej 24, 2.tv.
2600 Glostrup
Tlf.: 43 43 77 78

BLADHJØRNET

Blade modtaget til foreningens bibliotek. Kopier bestilles hos kassereren.
Pris pr. kopi: 50 øre. Antallet af sider står efter -.
Sidste frist for bestillinger fra denne liste er: 15/10-94.

Il Notiziario 1-1994 (Italien)
JgPz IV & Hetzer, fotos, detaljefotos ..... -6
Intrepid Sea Air Space museum i New York, fotos ..... -4
Savoia Marchetti SM.81 minestrygerfly, 1:72 tegn. ..... -3
MLRS, fotos, modelfotos ..... -4
Aermacchi MB.339, detaljefotos, modelfotos ..... -7

APMA 1-1994 (Australien)
Iberiske luftkrig, del 8, He 112 ..... -4
F4U Corsair sæt, del 1 ..... -4
Armadillo, RAF bevægelig "bunker" ..... -1
Fransk B-26G og US Navy JM-1, bemaling ..... -1
Ju 52/3m Legion Condor ..... -4
Iberiske krig, del 9, Unl 35 panservogn ..... -2
Cockpitinteriør på ældre fly ..... -4
RAAF Mirage A3-10, bemaling ..... -2
Sydafrikansk Pilatus PC 6/B2-H4 ..... -1

NEA 4-93 (Grækenland)
Græske VAB, fotos ..... -6
A-7 Corsair II, fotos og bemaling ..... -13

NEA 1-94 (Grækenland)
Kinesiske flymuseer ..... -7
Græsk Potez 633 B2, fotos og bemaling ..... -4
BT-5 i Spanske Borgerkrig, bemaling ..... -4

IPMS South Africa 1-94
Dakota "Turbodak" ..... -2
SAAF DC-4/C-54, bemaling ..... -7
G6 selvkørende kanon ..... -6
SAAF Harvard, bemaling ..... -7
SAAF Puma, tegninger og bemaling ..... -11
SAAF Avro 504K, fotos og bemaling ..... -4

Mitteilungen 2-94 (Tyskland)
Ju 88 G-6 i skala 1:48, del 3 ..... -6
Bf 109 E/F i Stalingrad ..... -3

Chine Lines 5 (USA)
Macchi M-39 og Schneider 1926 (tekst) ..... -5
Macchi M-39, sæt i 1:48 ..... -4
Curtiss R3C-2, sæt i 1:48 ..... -1
Nichimo japanske flådefly 1:300 ..... -2

Chine Lines 6 (USA)
Martin JRM Mars, 1:250/1:144 tegninger ..... -9
Bøger om søfly ..... -3
Søfly fagudtryk ..... -2

Chine Lines 7 (USA)
Blohm & Voss BV 139, tegninger ..... -8
Eduards Sopwith Schneider 1:72 ..... -2
Supermarine S.6 og Schneider 1927 ..... -2
Supermarine S.6 i 1:48 ..... -2
Supermarine S.6 racerfly, bemaling ..... -1

RT 23-4 (Canada)
Gulf War Sea Kings, fotos ..... -6
Stencils på CT-133 ..... -4

Mallari 100 (Finland)
122. Inf.div. "Greif", fotos ..... -2
StuG-Brigade 303, fotos ..... -5
Tyske radarer i Finland ..... -2

Mallari 101 (Finland)
Junkers F13, fotos og tegninger ..... -13

Journal Vol.6 No.2 (USA)
Sikorsky S-42, Short S.23 ..... -8
At bygge Horizons vinylsæt ..... -3
Slovenske luftvåben 1939-45 ..... -3

Journal Vol.6 No.3 (USA)
Superdetaljering af March 88C ..... -3
P-51B konvertering 1:24, del 2 ..... -9
Modelvitrine i glas (Kleins måde) ..... -3

Journal Vol.6 No.4 (USA)
Slovakiske fly 1938-45, 2.del ..... -3
OSCs L-1011, rakettester ..... -2
Russisk Sherman, modelfotos ..... -2
Modelskibsbygning 1.del, tekst ..... -2
At "vaske" en model ..... -1
Nova Street Machine, ombygning ..... -3
F2G-1D, bygning i 1:32 ..... -5

IPMS-BRASIL Vol. 19-4
A7-D fra Da Nang, bemaling ..... -2
Brasiliansk KC-135 ..... -2
Brasiliansk P2V Neptune ..... -2
AT-33 fra Paraguay, bemaling ..... -1

Kit 92 (Belgien)
F-16A fra 2.esk., bemaling ..... -6
Fokker F.VII/3M, bemaling og fotos ..... -16
Tamiyas Ferrari 641/2 (F190) ..... -6
KC-135A og afarter, fotos ..... -9

SAFO 18-1 (USA)
Jugoslaviske luftvåben 1939-41, bemaling ..... -7
Kroatiske Mig-21, bemaling ..... -2
Aserbaijans luftvåben (tekst) ..... -2
Afghanske luftvåben 1921-29 ..... -2
Afrikanske Max Holste MH-1512, bemaling ..... -4

Skrzydlata Polska 1-94 (Polen)
Russiske missiler ..... -4

Magazine D-dag udg. (England)
Invasionsstriber, tegninger ..... -5
Tamiyas HMS Rodney på D-dag ..... -4
M4 Sherman i britisk tjeneste, tegninger ..... -5
Typhoon-versioner, tegninger ..... -7
2nd Tac. Air Force 1944, tegninger ..... -10
Airfix Pz IV H til sen udg. ..... -3
D-dag Seafire, tegninger ..... -3
Fw 190 1:72. Sæt og typer ..... -3
Dewoitine D371 1:72 tegninger ..... -1

Magazine 4-94 (England)
Mig-29 opvisningsfly, bemaling og fotos ..... -4
Bygning af Riley 1,5 l Drophead Coupé ..... -4
Fairey Ultralight Helicopter i 1:48 ..... -2
Korrektioner til Airfix HMS Belfast ..... -6
Model af Grant CDL, tegninger af tårn ..... -3
Gennemgang af div. 1:72 Bf 109E ..... -3
Bf 109E med engelske mærker, bemaling ..... -2
Bf 109T, fotos og bemaling ..... -3

ÖFH Nachrichten 2/94 (Østrig)
Weber A.VII Ethiopia I, 1:72 tegninger, fotos ..... -6
Junkers A 35, fotos ..... -2
Bell 47G-2 i østrigsk tjeneste, fotos, 1:72 tegning ..... -3

Chakoten Nr.2 1994 (Danmark)
Det østrigsk hærmuseum i Wien, beskrivelse ..... -4
Kampvognsmuseer i Europa
(Bovington, Duxford, Saumur, Munster) ..... -2
Danske infanteriuniformer 1730-1760,
1.del, tegninger, beskrivelser ..... -9

Scale No.20 (Israel) (Hebraisk tekst)
Rafael Python III AAM, bemaling, fotos,
skalategninger, launcher ..... -3
Egyptiske Sukhoi Su-7, foto, bemalingsskema ..... -2
Aerospatiale HH-65A Dolphin i den israelske flåde,
tegninger, fotos ..... -14

REVISTA 75 (Brasilien)
Potez 25, tegninger og bemaling ..... -6
Kfz. 70 med 2 cm Flak, tegninger ..... -2

NYE SÆT PÅ VEJ

Fra IPMS-UK forlyder det at PM Models skulle udkomme med: Vultee BT-13, Messerschmitt Me P-1111, Latin Valiant, og en Spitfire med pontoner. Alle skulle være i 1:72

Miniatura No.10 (Mexico)
Fouga Magister del 1, Østrig, Senegal,
Gabon, Cambodia, tegninger ..... -6
Lavochkin La-5, bemaling ..... -3

News & Views 10-4 (New South Wales)
Bf 109F, bemaling, 2.del ..... -5
3 Sqn RAAF in WW II, bemaling ..... -9
RAAF piloter i RAF og deres fly ..... -4
Bf 109F i JG 77, bemaling ..... -3

News & Views 11-1 (New South Wales)
Chilenske helikoptere, bemaling ..... -2
Bell Jetranger, tegninger, bemaling ..... -8
Hughes 500 i Antarktis ..... -2
ANZAC Hueys over Sinai ..... -5
Royal Navy Seaking FN og Falkland ..... -2
Mil Mi-8 og Mi-17, bemaling ..... -2

NYE BØGER

VERLINDEN Warmachines No. 16:
Waffen-SS Uniforms
Armour in Detail No. 2: Panther A
Lock On No. 26: F-5E/F Tiger II
Lock On No. 27: SU-22 M3.

KALMBACH Detailing Scale Model Aircraft.
104 sider i ca. A4 med 260 fotos.
Omhandler montering af detaljer,
klargøring og problemløsning.
Pris kr. 150,- hos SMT hobby,
der importerer.

COLOURS & MARKINGS Vol. 23
Colours & Markings of Recon Phantoms.
Pris kr. 160,- hos SMT hobby.

IPMS KALENDEREN 1994-95

28. September	Møde i Vestsjælland	Antvorskov Skole, Slagelse
01-02. Oktober	Modelkonkurrence	Wasserburg, Tyskland
02. Oktober	Møde i Midtjylland	Risskov
12. Oktober	IPMS-møde	København
26. Oktober	Møde i Vestsjælland	Antvorskov Skole, Slagelse
29-30. Oktober	IPMS-Helsinki Open	Helsinki, Finland
05. November	Nordjysk Open (konkurrence)	Aalborg
09. November	IPMS-møde (konkurrence)	København
12-13. November	IPMS-Nationals	Donington Park, England
19-20. November	Modelkonkurrence	Fredericia
30. November	Møde i Vestsjælland	Antvorskov Skole, Slagelse
04. December	Møde i Midtjylland	Ikke fastlagt
14. December	IPMS-møde (hos Bjørn Jensen)	København
28. December	Møde i Vestsjælland	Ikke fastlagt
11. Januar	IPMS-Generalforsamling	København
25. Januar	Møde i Vestsjælland	Antvorskov Skole, Slagelse

Mødeadresserne i Midtjylland fremgår i IPMS-Nyt nr.64.
Har DU tilføjelser til denne kalender i form af datoer for modelkonkurrencer,
åbent hus arrangementer, flyvestævner eller lignende, så kontakt venligst Lars Seifert-Thorsen.

KØB - SALG - BYTTE

SÆLGES

Flybøger sælges.
Skriv efter liste.
A.E. Kurland
Jernbanegade 34A
4000 Roskilde

KØBES

Heller 1:24 BMW 328.
Tamiya 1:25 militære figurer.
Færdige figurer har interesse.

Søges: Kopi af artikel fra Airfix Magazine om ombygning af P-51D til PA 48 Enforcer (Mustang med turboprop).
Søges: Kopier fra Fine Scale Modeler, eller følgende numre til lån: Jan 92, Dec 91, July 90, June 88, Apr 88.
Chr. Alexandersen
Lindevej 85
7190 Billund
Tlf. Aften: 75 33 15 26
Tlf. Dag: 75 33 22 33 (klartone) 6175.

SÆLGES

Fly i diverse skalaer samt panser i 1:35 og biler i 1:25.
Send et frankeret brev (3,75 kr.)
og få tilsendt en salgsliste.
Finn Søndergaard
Storegade 173, 1.
6705 Esbjerg Ø
Tlf.: 75 13 52 79

KØBES

Matchbox: Westland Lysander 1:32.
Revell: Hawker Typhoon 1:32.
Andre fly fra 2.verdenskrig i skala 1:32 kan også have interesse (kun sæt, der IKKE kan fås i butikkerne i dag).
Kim Søndergaard
Bakkesvinget 26
4000 Roskilde
Tlf. Dag: 42 35 25 86
Tlf. Aften: 42 35 83 34

CHAKOTEN FYLDER 50 ÅR

Chakoten - Dansk Militærhistorisk Selskab blev stiftet i 1944 og kan således i år fejre sit 50 års jubilæum som samlingsstedet for alle med interesse i militærhistorie og modelfigurer.

Af Peter Gjørtler, redaktør af Chakoten

Jubilæet markeres ved en særudstilling på Tøjhusmuseet, der åbnes på den københavnske kulturnat, fredag den 14. oktober 1994. Udstillingen løber frem til 1. februar 1995, og der er adgang i museets åbningstid, tirsdag til søndag fra 10 til 16.

Udstillingen er bygget op som en historisk kronologi, som begynder med oldtiden og fører frem til dette århundrede. Samtidig giver udstillingen et indtryk af medlemmernes produktion af figurer gennem de sidste 50 år.

Under kulturnatten og den efterfølgende lørdag den 15. oktober 1994 markeres et andet 50 års jubilæum, idet slaget ved Arnhem gennemføres som krigsspil på et 2 gange 7 meter stort terræn. Der anvendes figurer i 20mm, og efter spillets afslutning indgår slaget i udstillingen.

De udstillede figurer spænder i øvrigt over hele selskabets produktion fra 120mm enkeltfigurer, over vignetter og større dioramaer, til en opstilling af slaget ved Waterloo på et 5 gange 5 meter stort terræn.

I forbindelse med jubilæet har Chakoten ladet en jubilæumsfigur fremstille på grundlag af tegninger af Chr. Würgler-Hansen. Figuren sælges til selskabets medlemmer til en særpris og kan iøvrigt erhverves gennem Tøjhusmuseet.

Udstillingens katalog er samtidig et jubilæumsskrift, som i tekst og særdeles mange farvegengivelser viser medlemmernes meget omfangsrige figurproduktion gennem årene.

Endelig markeres jubilæet for medlemmerne ved en jubilæumsmiddag, som Tøjhuset meget gavmildt har ladet foregå i Kanonhallen. Nye medlemmer vil endnu kunne nå at tilmelde sig denne middag.

Kontingentet i Chakoten udgør i år 165 kr., dog kun 120 kr. i Danmark uden for Københavnsområdet. Dette giver adgang til de månedlige møder, som afholdes med foredrag på Tøjhusmuseet i København og på Ryes Kaserne i Fredericia. Desuden modtager medlemmerne selskabets blad, som udkommer 4 gange om året.

Interesserede kan rette henvendelse til Chakoten på adressen:

Chakoten
Skolebakken 13
2820 Gentofte
telefon og fax: 3165-8498.

NYE MEDLEMMER

226
Torben Magnusson
Willemoesgade 71, 1.tv.
6700 Esbjerg

227
Jens Frederiksen
Holger Drachmannsgade 3, 2.
6400 Sønderborg

228
Jesper Hansen
H.C. Lumbyesvej 5
9900 Frederikshavn

229
Lek Krüger
Nordborggade 15, 2.mf.th.
8000 Århus C.

230
Poul Melgaard
Hadbjergvej 14 G, 2.
8370 Hadsten

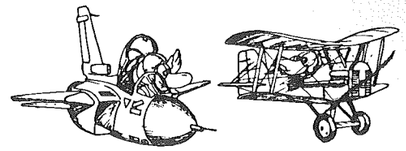
231
Borup Bibliotek
Parkvej 2
4140 Borup

232
Sven Erik Kjær
Infirmerivej 184
FSN Vandel
7184 Vandel

233
MID Hobby
Vestergade 38
8900 Randers

234
Kjeld Johansen
Højens allé 18
9400 Nr. Sundby

235
Leo Thinesen
Pilegårdsvej 23
8361 Hasselager



ADRESSEÆNDRINGER

26
Finn Søndergaard
Storegade 173, 1.
6705 Esbjerg Ø.

87
Niels E. Christensen
Stavnsgaden 4
Indslev-Tårup
5592 Ejby

111
Henrik Breiting
Landlyststien 15, 4.tv.
2635 Ishøj

116
Claus Dam
Visbjerg Hegn 180
8320 Mårslet

128
Steen Andersen
Middelgrundsvej 9, st.th.
2300 Kbh. S.

139
Torben Løndal
Kærvangen 20
Nørre Halne
9430 Vadum

194
Steen Frederiksmose
Fährblick 28
D-24790 Schacht Andorf
Tyskland

197
Martin Davidsen
Vester Egesborgvej 3 B
4700 Næstved

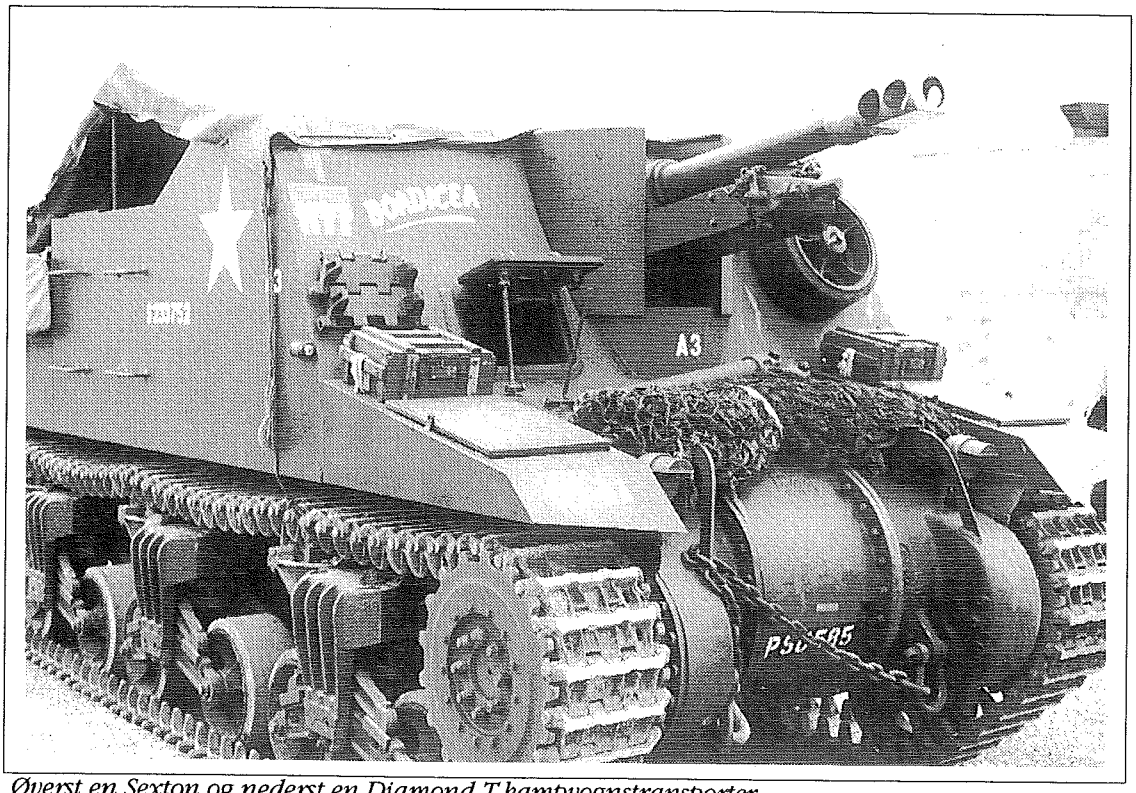
JULEMØDET

Årets julemøde i København vil traditionen tro blive afholdt d.

14. december

hos: **Bjørn Jensen, Rosenvængets Allé 6, 2.tv., 2100 København Ø**

Medbring: Et krus til gløgg, 20,- kr. samt godt humør



Øverst en Sexton og nederst en Diamond T kampvognstransporter
Begge fotograferet i forbindelse med D-Dags jubilæet i juni måned.
Fotos: Frank Hestehauge

Above a Sexton, below a Diamond T tank transporter.
Both photographed during the D-Day anniversary in june.
Photos: Frank Hestehauge