
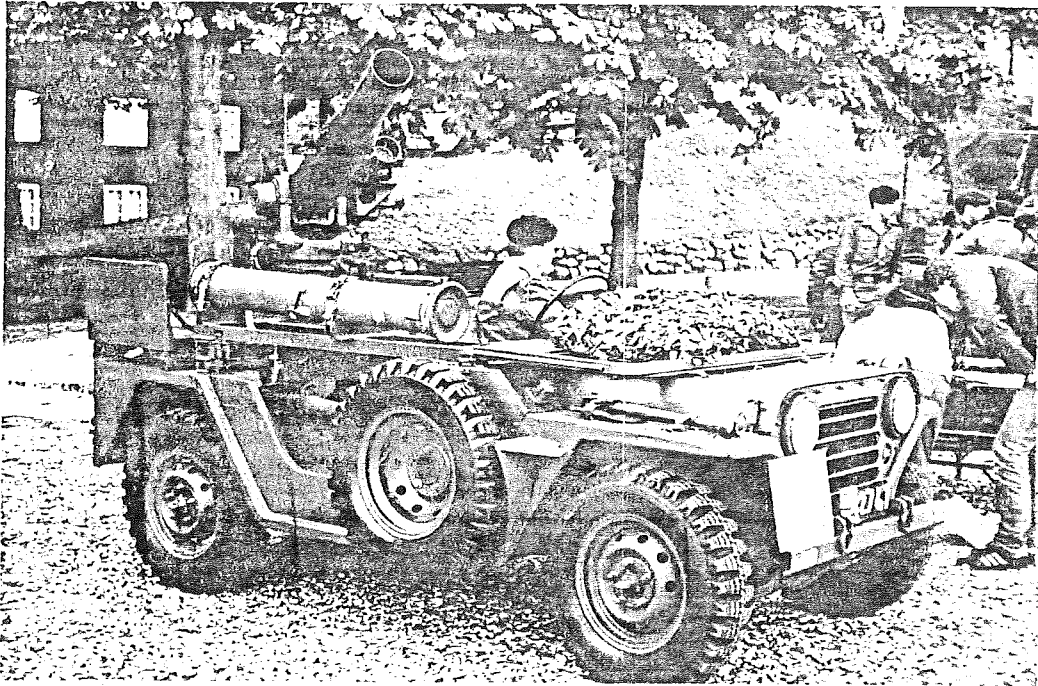


INTERNATIONAL PLASTIC MODELLERS SOCIETY

DANMARK 

# IPMS

nyt



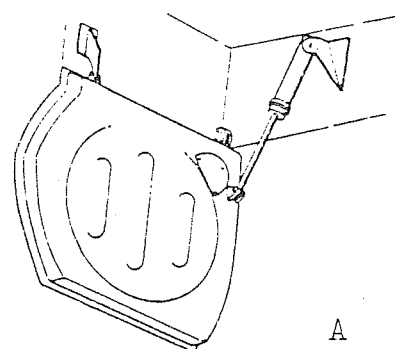
Udgivet af International Plastic Modellers Society (IPMS) - Danmark

Nr. 22

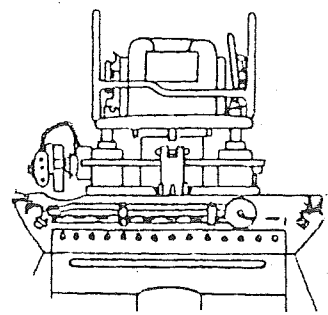
# JULEKONKURRENCE.

Så er det tid for vor lille julespøg. Da det tilsyneladende var for svært sidste år, er det gjort lidt nemmere i år. Man skal også i år gætte hvad disse små udsnit er taget fra. Hvis der er mange enslydende besvarelser, vil præmien gå til den der også kan angive navne på sæt af de viste typer. Besvarelserne skal være mig i hænde senest lørdag d. 7/1-84. Præmien vil blive overrakt på generalforsamlingen.

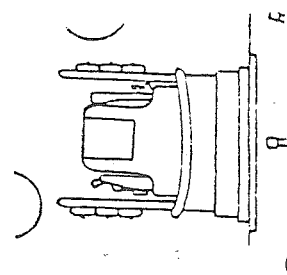
BJ.



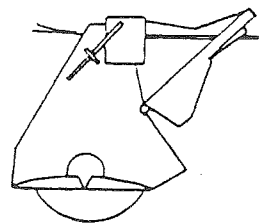
A



B



C



D

## EFTERLYSNING!!!!

Vi mangler billeder til bladet. Har du nogle gode fotos som vi kan anvende, så sig venligst til. Der skal af hensyn til kopiering, være meget kontrast og ingen copyright.

## FORSIDEN.

En jeep med TOW fra Luxembourg. Taget på Kastellet i sommer på udstillingen i forbindelse med NATO øvelsen.

BJ.

IPMS-Nyt

ISSN 0106-6447

er medlemsblad for International Plastic Modellers' Society Danmark. © IPMS-Denmark 1983. Eget tryk. IPMS-Nyt udkommer så vidt muligt 4 gange om året. 4 issues per year.

### Redaktionen

Ansvarshavende redaktør: Kai Willadsen

Redaktionssekretær: Bjørn Jensen

Fly: Per Madsen

Strandboulevarden 27, 1.

2100 København Ø (01) 42 90 20

Panser: Bjørn Jensen

Andet: Thorkild Wiehe

11. Værløsevej 89

3500 Værløse (02) 48 52 47

### Editorial staff

editor

sub-editor

aircraft

armour

other

### Bestyrelsen for IPMS-Danmark

Formand *Torben Klein*

President Espedammen 52

2650 Hvidovre

(01) 47 29 59

Kasserer *Ejøm Jensen*

Treasurer Rosenvængets Allé 62

2100 København Ø

(01) 38 32 31

Sekretær *Kai Willadsen*

Secretary Kastellet 54/322

2100 København Ø

(01) 12 94 51

Abonnementsprisen = årskontingentet (1983) er 60 kr., som kan inbetales på

Giro 2 35 31 56, IPMS-Danmark, c/o Bjørn Jensen

(address above) accepts subscriptions to IPMS-Nyt at 60 Dkr. for 1983. You may also pay by Postal Money Order. Use of Bank Money Order or foreign cash requires a conversion charge of 20 Dkr. By airmail outside Europe 70 Dkr.

LEDER: Denne gang har jeg ikke så meget at sige, så derfor vil jeg overdrage denne plads til sekretæren:

„Ja, tak for ordet. Nu lækker 1983 jo mod enden, og vi venter alle spændt på indholdet af de hårde pakker under juletræet. Lad os derfor vende blikket fremad mod 1984: hvilke aktiviteter ønsker du, at foreningen skal tage op i den kommende tid? Hvad kan du selv gøre for at hjælpe disse aktiviteter på vej? Bestyrelsen får jo ikke alle ideer selv, omend den naturligvis er genial nok i sig selv. Disse ting vil selvfølgelig blive taget op på generalforsamlingen i januar, hvor dit indlæg er velkomment, enten mundtligt eller skriftligt.”

Mange tak til Sekretæren. Og nu til en meget vigtig ting, som måske ikke hører til i en leder: De materialer, som bruges i udøvelsen af vor hobby, kan være sundhedsfarlige, hvis man ikke følger visse forsigtighedsregler. Fra Australian Plastic Modellers' Association kommer denne advarsel: Visse acrylfarver (ikke på vandbasis) afgiver stærkere dampe end de kendte emaljefarver som fx Humbrol. Desuden er partiklerne ved sprøjtemaling mindre, og god ventilation er ubetinget nødvendig (om sommeren kan man male udendørs). Undgå malearbejde af mere end en times varighed, og hvis du føler dig mærkelig i hovedet, så få noget frisk luft straks. Brug under alle omstændigheder helst maske (fås hos isenkremmeren) ved alt sprøjtemalingsarbejde. Forsøg ikke på at blande de to typer.

Hermed skulle alle forudsætninger være i orden for en

Glædelig Jul!

Red.

Redaktionen sluttet 7 DEC 1983.

Deadline til næste nummer er 11 JAN 1984.



22-NYT FRA FORMANDEN - 222

Gænet arbejder  
29/11/83

Den øvrige bestyrelse har henstillet, at jeg fatter mig i korthed, så pladsen kan bruges til noget mere relevant, nemlig indkaldelsen til generalforsamling. Jeg vil derfor nøjes med at ønske min trofaste læserska-

re glædelig jul og godt nytår. Dog vil jeg lige løfte sløret for, at bestyrelsen nu har taget skridt til at få registreret IPMS som forening. De perspektiver og krav der ligger i det vil der blive redegjort for i januar.

#### GENERALFORSAMLING

Der indkaldes herved til generalforsamling onsdag 11 JAN 1984 kl. 1901 på Randersgades Skole, Randersgade 38, København Ø.

Dagsorden i overensstemmelse med vedtægterne:

- 1 Valg af dirigent.
- 2 Formandens beretning.
- 3 Kassererens aflæggelse af regnskab - herunder fremlæggelse af næste års budget.
- 4 Indkomne forslag: a) Ændring af vedtægterne - se nedenfor.  
b) 20-års jubilæumsarrangement i 1985.
- 5 Valg af formand.
- 6 Valg af øvrige bestyrelsesmedlemmer.
- 7 Eventuelt.

Forslag, som ønskes behandlet på generalforsamlingen, bedes være bestyrelsen i hænde senest 28 DEC 1983.

IPMS-Danmarks vedtægter foreslås ændret således:

§ 3 1. sætning ændres til: *Enhver interesseret plastikmodelbygger kan blive medlem af foreningen, jvf. dog § 10.*

§ 5 Generalforsamlingsdagsordenens 1. punkt ændres til: *Valg af dirigent og referat*

§ 10 om eksklusion ændres til at lyde:

*Ethvert medlem af foreningen, der anvender dennes navn eller aktiver - herunder medlemmers modeller - til personlig vinding eller skønnes at modarbejde foreningens vel og vel (§ 3) kan af en enig bestyrelse ekskluderes med fortabelse af retten til tilbagebetaling af kontingent. Inden en sådan beslutning træffes skal medlemmet over for bestyrelsen have lejlighed til at udtale sig.*

*Ved uenighed i bestyrelsen om en sådan beslutning skal bestyrelsen indkalde til generalforsamling for at få prøvet beslutningen.*

*Et ekskluderet medlem kan forlange at få sin sag prøvet ved førstkomende generalforsamling. Beslutter denne at optage medlemmet igen, skal dette ske omgående.*

*Eksklusion af et medlem meddeles til samtlige IPMS-foreninger i ind- og udland.*

*En enig bestyrelse kan, når vægtige grunde taler herfor, nægte at optage en interesseret modelbygger som medlem. Ved uenighed i bestyrelsen skal beslutningen prøves ved en generalforsamling. En modelbygger, der nægtes optagelse, kan forlange af bestyrelsen at få beslutningen prøvet ved en generalforsamling.*

*En generalforsamlingsbeslutning er definitiv.*

Bestyrelsen

DER NARVIKSCHILD.

2. Del

Tillæg til forordning om indstiftelsen af Narvikskjoldet af 19. august 1940.

Til afsnit 2 i gennemførelsesbestemmelserne ved forordning om indstiftelsen af Narvikskjoldet af 19. august 1940, befaler jeg, at ansøgning om tildeling af Narvikskjoldet, sammen med forberedt ihændehaverbevis (forlæg 1 og 2) rettes til gruppe XXI. Gruppe XXI overtager videresendelsen af forslag og beviser til General der Gebirgstruppen Dietl.

Ob. d. H., 16-9-40  
- 29 e - P 2 (VI c)

Den 28-1-1941 udsender O.K.W. følgende forordning:

Føreren og øverstbefalende for værnemagten har afgjort, at Narvikskjoldet også skal tildeles faldne eller afdøde deltagere, hvis disse opfylder forudsætningerne for tildeling. Skjoldet overleveres til de efterladte i ét eksemplar med ejerbevis.

O.K.W., 28-1-41

29 c 26 16 WZ (III)  
6014/41

Den 28-2-41 udsender O.K.W. følgende forordning:

Ansøgninger om tildeling af Narvikskjoldet, skal under iagttagelse af H.V.Bl. 1940 del A nr. 59, til 30-3-41, rettes til A.O.K. Norwegen som overtager videresendelsen til Geb. Korps Norwegen.

Ved ansøgning skal angives hvor og hvordan den foreslåede er faldet eller død.

Geb. Korps Norwegen fremsender Narvikskjoldet med ihænderbevis til det foreslående tjenestested, til videresendelse til de efterladte.

O.K.H., 28-2-41

- 2203/41 - P 2 (V b)

Den 20. december 1941 offentliggør "Allgemeinen Heeresmitteilung" følgende bekendtgørelse:

Trods bestemmelsen; O.K.W.  $\frac{29 \text{ c } 26 \text{ 16}}{13758/40}$  Wz (III) fra 12-10-40 og nr. 6360/41 II Ang. fra 24-3-41, ankommer stadig glemte eller forsent bearbejdede ansøgninger om tildeling af Narvikskjoldet.

Til bearbejdning af disse ansøgninger sættes en frist til 31-1-42. Efter denne termin bliver ansøgninger om tildeling af Narvikskjoldet der ankommer til Gebirgskorps Norwegen, ikke længere bearbejdet. Frataget herfra er erstatning for mistede ihænderbeviser og strygning af navne på deltagere der grundet uhæderlige handlinger, er frataget Narvikskjoldet, samt særlige berigtigelser.

O.K.W., 25-11-41

$\frac{29 \text{ c } 26 \text{ 16}}{8489/41}$  WZ (III c)

Ovenstående skal bekendtgøres.

O.K.H., 10-12-41

$\frac{29 \text{ c } 48}{7341/41}$  PA (Z)/V b 1. St.

BJ.

# ANMELDELSER

Hasegawa: Phantom II F 4J, B/N, C/D 1:48  
Leveret af Dansk Hobby, Odense.

Så kom de tre første Phantom II i 1:48, som omtalt i IPMS-nyt nr. 21 side 18. Da sættene ligner hinanden så meget, bringer vi her en samlet anmeldelse.

Da skalaen giver mulighed for flere detaljer end 1:72, er det kun at forvente at disse er til stede, hvad de også er i rigt mål.

Sættene har Hasegawas sædvanlige fine pasform og kropshalvdele og vinger passer perfekt. Modellerne er ydermere målestoktro. Der er støbt antenner på venstre kropshalvdel, men en fals i højre gør, at de passer præcis. Hvor der er valgmuligheder mellem flere versioner, er instruktionerne klare og alternative dele korrekte. Fx. har J'eren det karakteristiske haleplan med leading edge slats. B/N'eren har de tynde vinger og C/D og J de forstørrede hjulbrønde.

Canopy og head-up display er i fint klart plastik. Det første kan bygges i åben tilstand hvis dette ønskes. Flyets cockpit er i det hele taget rigt detaljeret med støbt instrumentering og medfølgende klare bemalingsanvisninger. Det er rart at se at Federal Standard er benyttet, men det ville være bedre hvis dette var gjort konsekvent, hvad desværre ikke er tilfældet. Det bruges kun ved den ydre bemaling.

På flyets underside er kølelemmene faststøbt i åben tilstand og de skal derfor lukkes, hvis modellen skal bygges "flyvende". Det kræver lidt arbejde, da de er en anelse for brede.

Halekrogen er faststøbt, men er let at skære af, hvis den ønskes i sænket position. Dog virker selve krogen en smule for lille.

Figureerne har løse hoveder og en løs arm, hvilket giver muligheder for at bygge forskellige situationer. Der er dog en ulempe; visiret er slået ned. Flyverdragten er godt detaljeret, fx. med pencillomme.

Våbenlasten er meget begrænset, kun Sparrow (AIM 7) og Sidewinder (AIM 9) samt droptanke. Der medfølger et meget tydeligt skema over type våben, deres placering og antal. Det er helt klart, at det her er lagt op til at man skal erhverve nogle af de våbensæt der er på vej, på samme måde som de netop udsendte i 1:72 (se andetsteds). Om der medfølger decals til 1:48 sættene som i 1:72, vides ikke. Man skal dog selv male de forskellige bånd på bevæbningen i F 4-sættene, men også her er anvisningerne klare.

Decals er gode (og rigelige) og ikke for tykke. Der er på nogle af dem, for meget overskydende bærefilm, men det skræber man selvfølgelig til. Farverne er korrekte og jævne og teksten kan selvfølgelig læses.

Prisen, kr. 161,-, virker umiddelbart ret strid, men set i lyset af hvad en Phantom II i 1:72 eller en kampvogn i 1:35 er kommet op på, må det siges at man får noget for pengene.

Konklusion: Det er meget gode sæt og man får en model der præcis ligner det den skal.

Trykviratet:

THOR  
THORBJØRN  
BJØRN

ANMELDELSE AF HASEGAWA OG ITALERI  
1/48 PHANTOMS

McDonnell Douglas' Phantom II har vel nok fået, hvad den kan tilkomme af sprøjtestøbt plastik. Herhjemme var Airfix', Revells og Hasegawas udgaver i 1/72 det eneste, man kunne få i denne skala. Jeg har selv samlet alle disse, og når der skal gøres status, er det nok kun Hasegawas E-udgave, som kan tåle mosten i selskab med vore dages høje standard. Senere er mange kommet til. Revell havde forøvrigt allerede i min barndom lanceret en Phantom i 1/32, som var og stadig er et udmærket udgangspunkt for en seriøs model. Fornylig udsendte Italeri en F/G udgave i 1/72. Hvis man gider lægge en smule entusiasme og lidt fingersnildhed i sættet, kan man få en udmærket model ud af det.

Imidlertid er tiden ved at være løbet fra modeller i 1/72 (mon dog - red.). De egner sig primært til den, der vil bygge mange forskellige udgaver af ét fly, eller som ikke har så meget plads, evt. begge dele. Plastmodelindustriens høje stade har muliggjort inkorporering af flere og bedre detaljer, som har givet plads til skalaer som 1/32 og især 1/48, der er et fortrinligt kompromis mellem 1/32 og 1/72. Der er stadig plads til mange detaljer, virkelig mange endog, og et fly behøver ikke at optage en hel reol. Disse ting må man have nøje for øje, når man skal bedømme to Phantoms i denne størrelse, nemlig Hasegawas og Italeris.

Italeri har hidtil udsendt to sæt med Phantoms i 1/48. Det ene sæt, som bedømmes her, danner grundlag for enten en amerikansk F-4G "Wild Weasel" eller en tysk F-4F i standardcamouflage. Jeg skylder lige at sige, at dette sæt er det eneste i 1/48, som i skrivende stund har de såkaldte "slatted edges" og små sensorer i plántipperne, som alle vesttyske, græske, ægyptiske samt visse

amerikanske og israelske F-4E(F) har. Den er en fotorekognosceringsudgave, hvor man kan lave både en B-, C- og E-udgave. Amerikanske og vesttyske mærker er inkluderet.

Hasegawa har først for nylig udsendt deres Phantom i 1/48. Ialt er seks forskellige sæt planlagt; men foreløbig er kun tre udkommet herhjemme. Der er tale om en F-4J, en F-4C/D og en F-4B/N, som anmeldes her. Alle sæt indeholder kun amerikanske mærker.

Italeris sæt koster 62 kr. og Hasegawas 161 kr., altså en forskel på 99 kr. Begge sæt er i det væsentlige opbygget på samme måde: To kropshalvdele med siderop på hver, en bund med undersiden af halvdelen af hver vinge, to vingehalvdele, som danner resten af bærepplanerne, to højderor; altså i og for sig en ganske traditionel fremgangsmåde for et Phantom-byggesæt. Men Hasegawa må dog tilskrives den væsentlige fordel, at hver kropshalvdel er udført helt ud til næsespidsen. Det er ikke tilfældet ved Italeri, hvor næsesektionen og den underste del af forkroppen er separat, hvilket åbner større muligheder for forkert pasform og mislykkede tilpasninger og plastikfyldninger. Om Hasegawas kan man sige, at har alle andre modeller af en Phantom været gode imitationer, ja, så ligner det her virkelig en Phantom. Enhver kan jo lave en model, som passer i længde og bredde; men det at opfatte og fange dens pasform, dens sande sjæl, det er straks noget mere besværligt. Men tillykke Hasegawa, for det er i sandhed lykkedes jer (til den pris er det vel ikke for meget for langt). Lad os nu slå lidt koldt vand i årerne og se, hvad der ellers er at byde på.

Man må med vore dages standard kunne stille relativt høje krav til detaljer i cockpittet. Jeg skal ikke lægge skjul på, at Italeri skuffer ganske meget i den forbindelse. Om man foretrækker decals eller støbte detaljer, er vel noget af en smagssag. Jeg vil nok foretrække støbte i denne størrelse. Faktisk er Italeris cockpit aldeles utilfredsstillende, især hvis man sammenligner med Hasegawa, hvor alt er, som det skal være. Sidekonsollerne i Italeri's har støbte detaljer, og panelerne har decals. Var det så bare det, at konsoldetaljerne er for grove; men hele cockpittet gaber - nærmest at sammenligne med et afpillet skelet. Der er kun en ting at gøre: frem med plastikcard og plastikmasse. Eftersom der var to forskellige paneler til radaroperatøren i Hasegawa-sættet, faldt jeg for fristelsen til at bruge det tiloversblevne her. Om det er korrekt eller ej, ved jeg ikke; men det giver i hvert fald et bedre resultat end det bræk, som Italeri leverede. Man kan endvidere med fordel anvende pilotens panel fra Hasegawasættet som skabelon, når man scratchbygger et til Italeri's. Nå, men alt ialt kan der blive et meget smukt cockpit ud af det.

Begge modeller lider for øvrigt af den skavank, at det konstruktions, som bærer inderpladen af luftindtagene, er hule på indersiden af kroppen, hvilket får cockpittet til at "gabe" noget nede ved radaroperatøren. Altså "plade og masse muss sein" igen. Ligeledes forholder det sig med den side af inderpladen, som skal vende mod kroppen. I er for fedtede med plastiken, Hasegawa og Italeri!

Hasegawa leverer som den eneste af de to piloter med i sættet. Disse er af virkelig høj standard og bør ikke overses til fordel for brokkassen.

Overfladedetaljering og finish er på nær et par oprettelige småting helt i top hos Hasegawa. Ja, faktisk er det på højde med det bedste fra dette firma; og den kan måle sig med Tamiya's, når Tamiya er bedst. Italeri overflade er en anelse mere plat i det, men stort set tilfredsstillende. Der er ikke alle de mange små detaljer, som man finder hos Hasegawa, men hvad, på afstand vil man ikke kunne se forskel.

Hasegawa's model har dog en væsentlig ulempe, som Italeri i hvert fald ikke har. På bunden af Phantom findes to inspektionsluger ved den forreste del af de agterste Sparrow-stationer. Disse har Hasegawa med vold og magt villet lade stå åbne. Et lukningsforsøg indebærer risiko for at forplumre dette iøvrigt skønne byggesæt helt. Og man har ikke engang sørget for noget ordentligt til at anbringe inde bagved. Det må være personlig præference, der her må afgøre, hvad løsningen må blive. Jeg selv ligger for tiden ikke inde med et Columbusag, hvad inspektionsluger angår.

Hvad "Wild Weasel" versionen angår, så husk, at operatorens panel adskiller sig væsentligt fra de andre; det går helt op til canopyets underrand. Se iøvrigt Air International's artikel om Wild Weasel "SAM Killer" fra januar 1981, s. 12, hvor der er et fotografi af dette panel. Har man - ligesom jeg - en forkærlighed for uordinære Phantoms, så læs juli-udgaven fra i år af Scale Aircraft Modelling.

Delene i Hasegawasættet passer helt fint sammen, helt op til dagens standard. Overfladen har dog for megen flash, og de bedste resultater opnås kun med sprøjtepistol. Hvad Italerisættet angår, er en smule omhu påkrævet under samlingen; men så skulle resultatet også kunne blive okay. Der er knapt så megen flash; men der er stadig langt til Hellers sublime overflade.

Begge sæt har inkluderet de ordinære ekstratanke, en centertank og en på hver af de yderste stationer. Hasegawasættet har inkluderet ialt 8 Sidewinder missiler: 4 AIM-9B og 4 AIM-9D samt 4 Sparrow missiler til de 4 integrerede stationer under kroppen. Hasegawa vil med tiden levere nogle sæt indeholdende supplerende våben til Phantoms. I Italerisættet findes 4 stk. tvivlsomt udformede Sidewindermisiler, et AGM-45 Shrike og et AGM-78; de to sidste er radarføgende missiler til "Wild Weasel" versionen.

Den ultimative Phantom i plastikbyggesæt er ikke lavet endnu. Hasegawa er til dato dem, der er kommet nærmest. Deres udgave er absolut fortrinlig, sammenlagt over det niveau, som man generelt præsenteres for. Men kvalitet koster; det vil den, som køber dette sæt, sande. Men skuffet tror jeg nu ikke, at vedkommende vil blive. For den, der kan lide at scratchbygge en lille smule, er Italeris Phantom et udmærket sæt, prisen taget i betragtning. Det kan dog på ingen måde få mulighed for at nå op på siden af Hasegawas.

Hasegawas Phantom er venligst stillet til rådighed af importøren.

Kenneth Øhlenschläger Euhl/59

HELLER: CITROEN B.14. 1:24

Det er ikke så ofte, at vi præsenteres for bil-byggesæt, og endnu sjældnere gælder det bilmodeller fra de "glade 1920'erne". Heller/Humbrols nye Citroën B. 14 Torpedo de Luxe samt samme Citroën model B. 14 i varevognsversionen, må derfor hilses velkommen af en modelbygger, der har en svaghed for biler fra tiden mellem de to verdenskrige. Det var Torpedo de Luxe versionen, jeg først gik igang med, og som danner baggrund for denne anmeldelse. De to sæt, der er i skala 1 : 24, kan passende omtales under eet, da der naturligtvis er tale om et stort komponentslægtskab de to byggesæt imellem.

Den forholdsvis store æske virker meget indbydende. Man bliver da heller ikke skuffet, når æsken åbnes og indholdet studeres nærmere. Hoveddelene er dmballeret i plastposer, så f. eks. de klare dele skånes for ridser. Dækkene er bløde, som rigtigt "gummi". Også det for bilmodeller ret så store decalark til varevognsversionen er emballeret forsvarligt. Straks man ser decalarket bemærkes med glæde, at der også er decal for instrumentpanelet. Dette skåner modelbyggeren for en del besværligheder - eller udfordringer, om man vil.

Man bliver knap så glad, når byggevejledningen, altså tegningen, tages nærmere i betragtning. Undertegnede anmelder opgav således ret så hurtigt at finde ud af de talangivelser, der (efter alt at dømme) skal tjene som vejledning om, hvilke farver, de enkelte komponenter, herunder motor etc., skal bemales med. Uden på æsken er angivet en række reference-numre for Humbrol-farver og Heller-farver. Hvis man disponerede over Hellers farver, var sagen klar. Det er ærgerligt, at redaktøren af byggevejledningen ikke har påført Humbrols farve-numre. Og det er noget paradoksalt al den stund, at Humbrol jo har interesse i Heller, altså rent økonomisk. Men de mangelfulde bemalingsanvisninger noget sjuks - i betragtning af, at det er ret så kostbare byggesæt - de er set til priser på omkring 130 kr. Når talen er om priser

på byggesæt - så er høje priser jo ikke nogen nyhed for plastik-modelbyggere, der har biler som særlig svaghed. Undertegnede anmelder har tidligere beskæftiget sig med biler i skala 1 : 24 og 1 : 25.

Sammenlignes f. eks. Monograms Aston Martin DB-4 med Hellers her omtalte nye 1 : 24 sæt er det iøjnefaldende, at Monogram-sættet har flere dele - det er mere detaljeret, om man vil. Og så er det ikke nogen nyhed på hylderne. Til sammenligning er prisen for Aston Martin-sættet omkring de 60 kroner. Jeg har ikke talt delene op for at kontrollere om antagelsen holder stik, da Monograms Aston Martin sættet (1 skala 1 : 25) befinder sig i en af mine skuffer som halvfærdig model (!). Men forskellen består blandt andet i, at dørene på Hellers Citroën-modeller blot er indgraverede. På Monogram-sættet skal hver dør samles af flere dele. Men - forståelse er vel påkrævet. Det er kostbart at lave værktøjer til støbning af plastbyggesæt. Kan man nøjes med færrest mulig antal dele, er der penge at spare. Og vi modelbyggere skal vel være taknemmelige for, at der trods tidernes ugunst stadig af og til produceres nykonstruerede byggesæt - til trods for at de fleste af os jo har adskillige sæt på lager.

Undertegnede anmelder er ikke i besiddelse af referencemateriale om Citroën B. 14 bilerne, der blev præsenteret første gang for offentligheden på en stor udstilling i Paris i 1926. Beslutningen om at bygge "direkte ud af æsken" blev derfor hurtigt truffet. Og undertegnede gik straks igang.

Det første problem opstod allerede efter få sekunders gransken af det smukke forside-maleri på æsken af B. 14 "Torpedo de Luxe". Karrosseri, navkapsler og motorhjul har flotte lysgrønne farver, mens skærmene er mørkgrønne. Det pludseligt opståede problem for Deres anmelder var af bemalingsmæssig karakter: En hvid pyntestribes, der smukt - i en blød kurve, som øverst omslutter "Badekarret" - går rundt om "Torpedoen".

Gode råd var dyre. Hvordan lave denne hvide stribe? En hurtig beslutning blev truffet. Karosseriet blev samlet midlertidigt med "superlim", som har den fordel, at det er let at brække delene fra hinanden igen. Karossen blev derfor - midlertidigt - samlet med henblik på bemaling karosseriet, herunder den kritiske hvide stribe. Fordelen ved en sådan "præsamling" er at få meget nemmere arbejdsvilkår. Når denne bemalingstekniske del således på et meget tidligt tidspunkt er overstået adskilles karosseri-delene igen - nu er den hvide stribe m.v. jo korrekt anbragt. Men husk at anvende så lidt "superlim" som overhovedet muligt. Den midlertidige samlede karosse blev med pensel bemalet med Humbrol nr. 101, uniformgrøn. Det er en mat farve. Men den skal senere lakkes med klar lak. Dette bevirker i øvrigt også, at nr. 101 bliver mørkere, så den kommer til at stemme nogenlunde godt overens med æske-maleriets gengivelser.

Men før det kan ske, skal den hvide stribe påføres. Det kan gøres ved - helst under en god stor lup på stativ - at udskære en ganske tynd strimmel hvid decalark. Strimlen lægges i vand, men tages ikke bort fra bærepapiret, før strimlen er nogenlunde korrekt anbragt på karosseriet. Når det er sket bruges en våd stiv pensel til at lime strimlen på plads og bærepapiret (strimlen) fjernes. Forsigtighed er påkrævet. Men det sværeste består i at skære strimlen tynd nok. Helst ikke mere end en trediedel millimeter. Det betaler sig at øve sig et par gange. Til formålet anvendes et aldrende Stoppel-decalark. Jeg har snart ikke mere, forresten. Erfaringsvis sidder strimlen ikke særligt godt fast. Derfor forsegles ret hurtigt med klar lak - og den midlertidigt samlede karosse stilles til tørre. Man kan allerede glæde sig over resultatet. Hele karossen lakeres med klar lak. Anvende en blød pensel. Som nævnt skal karossen adskilles igen. Før det sker, bør der "skæres for" med en skarp kniv, så der ikke brækker flager af lakken.

Heller/Humbrols nye 1 : 24 byggesæt er

ligetil at bygge. Dog skal ikke forblænde sig, at motorhjelmene med sidedæksler er noget "bøvlede". Sagen er, at Heller/Humbrol så at sige, har "hængslet" sidedækslerne på motorhjelmene. Det vil sige, at sidedækslerne kun hænger fast ved motorhjelmene med en ganske tynd plastbræmme. Denne kan naturligvis ikke holde til ret mange bøjninger op og ned. Og det er jo nødvendigt at kunne kigge ind til motoren - for der er en ganske fin detaljeret motor. Men ak og ve. Plast-hængslet brækker hurtigt. En hurtig løsning på problemet er at brække sidedækslerne af med det samme og lime dem fast på motorhjelmene. Ved pålimning af kølerpartiet kan man så (ved omhu) sikre, at den med sidedækslerne sammenlignede motorhjulm kan komme til at sidde en lille smule i spænd. Herved bliver man i stand til at tage hjelmen af - så gode venner - ja, sågar IPMS-folk - kan komme til at beundre den måske fint detaljerede motor.

Ove Høeg Christensen

Anmeldelse af  
FINNAIR The art of flying since 1923  
af John Wegg

Dette værk er FINNAIRs officielle historie udgivet i anledning af 60-års jubilæet i år. Bogen vil i sig selv være en prydfølger for ethvert sofabord. Den er i format 23 x 28 cm og omfatter 297 sider trykt på kvalitetspapir.

De fleste kapitler indledes med en farve-trykt sidetegning af et rufefly relevant for perioden. Desuden er farvebilleder anvendt i stort omfang til gengivelse af mange ting lige fra plakatkunst over cockpitinteriør til lufthavne (og naturligvis fly). De fleste illustrationer er dog sort/hvide.

Teksten, der er på engelsk (til min ergrøelse, men utvivlsomt til de flestes fornøjelse), tager læseren ved hånden lige fra den første finne i en flyvemaskine i 1911, gennem mellemkrigsårenes Aero Oy med dertil hørende pionerindsats og de svære krigsår til det helt moderne Finnair. Også Karair får sit kapitel - det var et selvstændigt luftfartsselskab indtil 1962, da det blev et datterselskab (adoptivdatter?) af Finnair.

Den sidste del af bogen giver samtlige enkelte flys historie og de finske lufthavneshistorie! Desuden er der en gennemgang af Finnairs trafik på udenlandske lufthavne.

Enhver med interesse for civil luftfart vil nyde denne bog. Den er forlagt af Finnair selv, som også stillede anmelder-eksemplaret til rådighed for mig. Bogen fås fra

velassorterede specialboghandlere (er dog ikke set her i landet i skrivende stund) eller formedelst en pris svarende til £18.95 fra Finnair PR Department Mannerheimintie 102 SF-00250 Helsinki 25 Suomi-Finland

Kai Willadsen/2

Heller Bobcat: Harrier T 4.

Som alle Bobcat sæt ligner dette mest et stykke legetøj; men ved nærmere eftersyn viser det sig, at være en udmærket model hvis den behandles med lidt omhu. Sættet er ganske enkelt - bare 13 dele, der lige "klikker" sammen. Graveringerne er nydelige, og sættet er særdeles nøjagtigt, lige bortset fra nogle underlige "grater" ved roden af haleplanerne. De skal åbenbart gøre det nemmere for "den unge modelbygger", at få det hele til at hænge sammen; men de fjernes meget nemt på nogle få sekunder. Cockpittet er meget klart, og selv om der er interiør, fortjener det at blive detaljeret, ligesom motorer, indtagninger og understel godt kunne tåle lidt "opkvikning". Tegningerne er gode og der medfølger et udmærket farveskema. Som sædvanlig medfølger både transfers og nogle temmelig ringe selvklebende mærkater til brug for nybegyndere. Alt i alt et glimrende sæt når det behandles med lidt omhu. Det eneste man rigtig kan brokke sig over, er prisen. Hvorfor pokker skal man betale så meget for at få et par fuldstændig ubrugelige farver (sort og hvid), en håbløs pensel og en lim der ikke kan lime, i hvert eneste sæt???

TW/6

Heller  
Citroën C4 Brandbil - 1:24.

Hellers fly klikker sammen plejer vi at sige, men det gør deres biler sandt for dyden ikke! Hjulophænget og hjulmonteringen på denne model er så spinkel og skrøbelig, at jeg tvivler på, at nogen kan få det til at virke. Forakslens styrestænger skal forsegles med en varm skruetrækker, og det endelige resultat er meget skrøbeligt. På dette spindelvævsværk skal man så lime hjulet fast med en 3 mm lang pind. Baghjulene skal rotere via en tynd pind, der placeres inde i bagakslens ene del, før den anden del limes på. Klarer du det uden at få lim på den, har du ca. 2 mm pind tilbage, til at lime hjulet på, og det er tungt. Jeg vil anbefale, at man giver det hele en god klat lim fra starten, og får en model der er stationær, men robust.

Hvorfor man ikke må få at vide hvor del 44 og forreste nummerplade skal sidde, overgår min forstand, men de mangler i brugsanvisningen. Del 44 ligner noget til motorrummet, men den savnes aldrig under bygningen, så den går lige til reservedelskassen.

sen. Fornummerpladen savnes først, når man skal til at sætte mærker på; så opdag det før du får lagt mærkerne i vand! Jeg er heller ikke vild med, at de to slangeruller skal samles på tværs af snoningerne. Det er umuligt at slibe samlingerne ned bagefter.

Efter disse negative udgydelser vil jeg påpege, at delene er trykt pænt og transferarket er af god kvalitet. Overkommer man nævnte irritationsmomenter, får man en flot lille brandbil med pyntelige stafferinger. Modellen i sig selv, er godt nok flot. Sættet anbefales kun til modelbyggere med nogen erfaring.

Torben.

Heller (Bobcat serien)  
Renault RE 30 - 1:24.

Jeg synes, at det er på tide, at Hellers Bobcat serie bliver

Jeg syntes, at det var på tide, at Hellers Bobcat serie blev anmeldt på dens egne præmisser; nemlig som simple modeller, der skal kunne leges med. Jeg tog derfor kun min hobbykniv fra værktøjskassen og samlede derefter modellen lige fra æsken; d.v.s. at jeg kun brugte den pensel, de to dåser maling og den tube lim, der fulgte med sættet. Endelig forsynede jeg den færdige model med de selvklebende mærker (jeg har så et identisk sæt i alm. kvalitet til min reservesamling). Ud fra ovenstående præmisser, er det fantastisk godt. Hovedkomponenterne er støbt i store gedigne stykker, der gør det færdige produkt robust (den kunne endda tåle, at Søren på 2½ tabte den på gulvet). Så kan jeg godt lide, at hjulophænget er støbt ud i et med karosseriet; det gør modellen velegnet til legetøj (!) idet man undgår svage lim-samlinger. Hvad der skal være sølv, er støbt i sølv-plastik, og hvad der skal være gult, er støbt i gul plastik. I øvrigt byder bemalingen kun på hvide og sorte nuancer, hvilket kan klares af de medfølgende dåser maling. Malingen dækker pænt og er behagelig at arbejde med; og så er den vandopløselig.

Limen minder i farve og lugt om snedkerlim, men kan da holde delene sammen. Bygningen er rimelig enkel, og alle store komponenter "klikker" sammen med modhager - det er godt nok smart. Det samme system gælder hjulene - man skubber dem bare på akslerne og klik - så sidder de dér og snurrer lystigt, uden en eneste klat lim.

Til slut skal det nævnes, at med lidt omhu og scratch-bygning, vil en "rigtig" IPMS'er kunne lave en nydelig skalamodel ud af sættet. Graveringerne og støbningen er af den sædvanlige gode standard fra Heller.

Torben  
(og Søren)

## The Dane Abroad

This issue's "TDA" describes a new finishing technique which has been developed by John Andrews of Testors Corporation.

I recently saw Lloyd Jones (of Scalemaster) demonstrate this technique at a meeting of the "Orange County Over-the-Hill Modeling Club". Lloyd was able to do in less than one hour what Andrews suggests be done over several days. The choice is yours, but either way this technique produces a very striking new effect and is really worth trying.

### Development of Ultra Tone

The system had to fulfill four basic criteria: it should use existing modelling materials; should be foolproof, i. e. mistakes should be correctable without ruining previous work; it should be easily learned; and should clearly be a step forward in enhancing the realism of a finished model airplane.

Within the Testor organization this task was taken on by John Andrews, modeller and IPMS member.

Development took 1½ years and several attempts which did not end up filling the above-mentioned criteria. Ultra-Tone is not the absolute end-all in finishing, but is a large step forward for the average modeller to relatively easily produce above-average scale models.

### The surface of real aircraft

is only clean and similar all over at one point in the aircraft's life, namely when it leaves the factory. After that use, weathering, bird droppings, structural flexing, and the air burnishing the finish all take their toll. Much of the change is a textural one rather than a colour change, which may cause it to appear differently when viewed from different angles.

Differential burnishing not only occurs at obvious places like leading edges etc. but also on single panels which may be bulging slightly between frames.

Attempts have been made to reproduce this effect by using different shades of colour, but most have failed at this, because the effect became too garish.

### Procedure needed for Ultra Tone

Ultra Tone is an added step. Everything up to and including the application of decals is performed as usual. Some material is required: Research material (drawings, photographs), a bristle brush (Testors recommend their No. 2 Golden Synthetic Round) - this is for only one step in the process; otherwise spraying or brushing is used.

The following Testor's paint materials:

No. 1161/1261 Glosscote,

No. 1160/1260 Dullcote or

No. 1960 Model Master Clear Flat Finish

No. 1959 - - - - - Satin -

No. 1159 Thinner/1789 Airbrush Thinner

1. Using an airbrush with No. 1160 Dullcote or using spray Dullcote apply a smooth uniform coat on the decaled model. Allow to thoroughly dry - overnight preferred.

2. Study your reference material to get a 'feel' of the end result you want. Notice the structure drawing. Dip your round brush in No. 1161 Glosscote. Stroke the brush across a piece of scrap paper to remove excess Glosscote and to form the tip. Make a few lines on the paper about 1½-2½ mm wide. Select a panel on the airplane and begin to lay lines of Glosscote on the model (for your first try you might want to experiment on a spare model). Move from panel to panel, left side then right side. You do not have to be perfect - slight variation is desired because it will enhance the scale effect later. Try different width lines and different thicknesses. You will develop your own style in just a little while. The advanced modeller will lay Glosscote lines with an airbrush.

When finished, set model aside to dry thoroughly - 2 days. This is important.

3. When the Glosscote line work has dried for 2 days, spray a light coat of Dullcote on the model. Let it dry. Look at the effect. See how much softening of the Glosscote lines you achieve. If you need more softening, spray another light coat of Dullcote. Work up until you have the tone you wish. Let dry thoroughly - 2 days.

4. Get some cheap toilet tissue. Take 2 or

3 squares and shape it into a small ball. Now gently buff the surface of the model in the direction of the Glosscote lines you applied. Keep working at it until you have the effect you want.

5. Now mix 2 parts Glosscote with 1 part Dullcote. Reduce to spraying consistency with Airbrush Thinner. Alternatively use a can of 1959 Model Master Satin Finish. Spray either of these lightly on the model - work up to your desired result. Let dry. Once again buff with toilet tissue in selected areas and directionally.

Your model should now be looking very realistic with a 'structural feel' on the surface. Study your photos for oil streaks, chipped paint, etc. Add those effects now.

If in step 2 you over-did your Glosscote lines, then simply, before proceeding to step 3, overspray with Dullcote and begin again.

In step 5 we used a Satin finish. The reason for this is what is known as Scale Effect. A model done in flat paint loses its shape - goes flat; a slight sheen is desired for realistic appearance.

The modellers themselves will themselves develop the Ultra Tone system further - we merely point the way. The technique does work and is not difficult.

Material and introduction provided by  
*Denis Skora/43*

Note: The original article by Testor's has been somewhat abbreviated and condensed by the Editor.

### Anmeldelse af Hasegawa 1/72

#### Aircraft Weapons: I

#### U. S. Bombs & Rocket Launchers

Sættet er indledningen til en noget usædvanlig serie af byggesæt, nemlig de nødvendige stumper til at bygge al den ammunition, der hænges under jagerbombefly. Dette felt har hidtil beroet på en underordnet indsats i forhold til selve flyet, således at bomber, raketter og missiler - hvor de overhovedet har været med i sættet - ofte er blevet både grove og unøjagtige. Da ammunitionen imidlertid er et militært flys *raison d'être* og samtidig udgør en iøjnefaldende del af mange - i hvert fald startende

- flys ydre, er det ligeså væsentligt at have denne del korrekt som fx at have korrekt facon på haleroret!

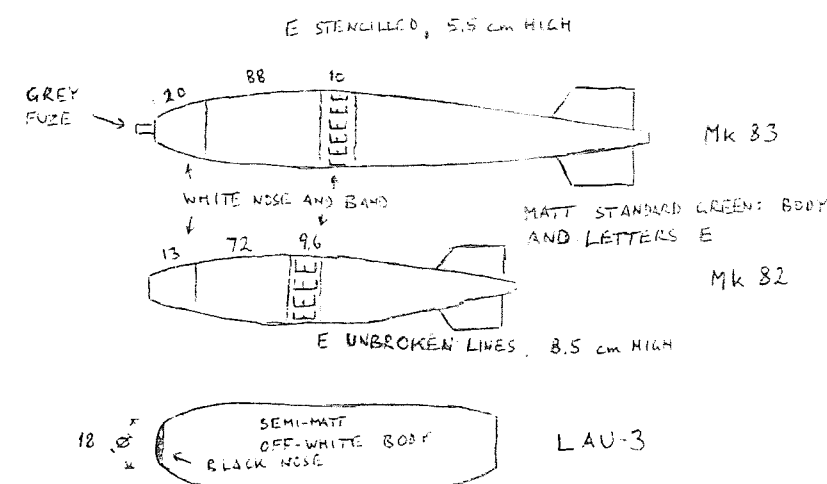
Det forhåndenværende sæt giver nogle aldeles nydelige modeller af Mk 80 low-drag bombeserien inklusive SNAKEYE-haler og stødpinde til Mk 82, ialt 40 stk., desuden M117 bomber, BLU-27 napalmtanke, LAU-3 og LAU-10 raketpods og MER + TER (bombeholdere).

Modellerne giver et meget autentisk indtryk (der er endog transfers med til stencilleringen), omend det nok aldrig af støbetekniske årsager vil være muligt at nå ned på skalatykkelser for komplicerede (bogstaveligt = sammenfoldede!) sager som SNAKEYE-bombens hale. Sættet kan absolut anbefales!

Anmeldereksemplaret er venligst stillet til rådighed af Hasegawa-importøren.

... Både dette og de øvrige våbensæt er interessante for den, der bygger danske fly, idet vi råder over nogle af de gengivne våbentyper. Byggevejledningen gengiver den skarpe ammunitions udseende; men vil man bygge en fredsmæssigt øvelsesopladt Draken, kan bomberne modificeres til blinde øvelsesvåben i overensstemmelse med disse skitser, som bringes med venlig bistand fra Flyvevåbnet. De angivne mål er cm i målestok 1/1.

*Kai Willadsen/2*



## ANMELDELSE

Komma's Modelbyggerhåndbog  
af Albert Jackson og David Day.  
Forlaget Komma - ISBN 87-7512-106-9

Siden Willersted skrev vores første danske "bibel", Byg Plastikmodeller i 1969, har det ligefrem været hverdagskost med nye, danske, publikationer om vores hobby. Endvidere må man vel nok sige, at Byg Plastikmodeller efter 1983 standard er noget antikveret.

Forlaget Komma har nu taget et meget rosverdigt, omend risikabelt skridt, og har forsynet danske modelbyggere med en ny dansk "bibel". Komma's Modelbyggerhåndbog er en mere end værdig afløser for Byg Plastikmodeller, og den nye bog dækker endvidere et større spektrum indenfor model-sfæren, hvilket burde sikre boget et større marked.

Bogen er inddelt i følgende kapitler (som vil blive kommenteret enkeltvis senere): 1) arbejdsteknik, materialer og værktøj, 2) maling og finish, 3) forbedring og videreudvikling af samlesæt, 4) figurer, 5) dioramaer og landskaber, 6) jernbaner, 7) forbrændings- og elektromotorer, 8) radiostyring, 9) modelfly, 10) både og 11) biler.

Det hele serveres i en gedigen indbundet bog på 350 sider, med mange illustrationer og tegninger. Der er mange gode farvefotos af virkelig gode modeller og dioramaer blandt illustrationerne, og tegningerne er af præcis og letfattelig karakter. De minder en del om de selv-bygger instruktioner der findes indlagt i "Gør-det-Selv" bladet.

Generelt om bogen vil jeg sige, at den der skrevet i et letlæseligt sprog, og beskriver metoder og hjælpemidler, som der i det store hele ikke skulle være problemer med at få fat i her i Danmark. Dog er det ikke en bog for nybegyndere. Man skal have en vis erfaring i at bygge modeller, for at få den fulde udnyttelse. Læseren bliver ikke taget ved hånden og ført frem til det færdige resultat i "10 lette lektioner". Teksten er kort, knap, præcis, og meget er underforstået. Et citat:

"HATTE - Mange forskellige hatte kan laves med spartelmasse. Baretter og andre huer af stof kan især formes med heldigt udfald af dette materiale. Brug værktøj til at forme spartelmassen, og glat den ud med vand."

Sådan - hverken mere eller mindre. Denne vejledning er så fulgt op af tegninger og fotos, men resten er op til "forsøg og fejl" princippet. Har man dog en vis erfaring, er der megen god inspiration og lærdom at hente, og ligemeget hvilken gren af modelbygningen man interesserer sig for, vil der være tips at hente. Det er en bog, som alle IPMS'ere burde have stående ved deres natbord til lige at bladre lidt i, inden der soves ind, så man kunne sikre sig "søde modeldrømme".

De enkelte kapitler handler om:

Kap. 1 - Arbejdsteknik, materialer og værktøj  
gennemgår de forskellige stykker værktøj (med tegninger og navne til alle "dimserne", så man ved hvad man skal spørge efter); slibemidler; lime (samt oversigt over, hvilke stoffer de er velegnede til); udskæring af plastik, pap, træ mm; laminering; vacu-formning; støbning i glasfiber; metalarbejder samt hvordan man kan indrette en arbejdsplade.

Kap. 2 - Maling og Finish  
gennemgår brug af pensler; sprøjtepestøler (enkelt- og dobbeltvirkende) samt rengørelse af samme; gennemgang af forskellige malingstyper og deres karakteristika. Desuden gives tips om lysvirkning; folie-finish; maskeringsteknik; camouflagemaling; brug af overføringsmærker; patinerung af modeller; grundbehandling og bemaling af figurer; specialeffekter som rustninger, skind, læder, olie etc og endelig bemaling af heste. Jeg kunne imidlertid godt tænke mig at se den lokale hobbyhandlendes ansigt, når en læser af boget møder op og beder om hærder og opløsningsmiddel til overføringsmærker. Der hentydes naturligvis til Micro-systemet, men det der jo ikke så udbredt i danske butikker.

Kap. 3 - Forbedring og videreudvikling af samlesæt  
Her kan man hente mange tips, bl.a. om motorcykler; cockpit detaljer; hjul, bæltter og affjedring; hjul & dæk; vinger og propeller; rigning; rust; diverse skader; bevægelige dele og ombygninger.

Jeg kan især lide den nemme måde, man laver gode landingslys på, og afsnitte om bevægelige dele vil uden tvivl indeholde brugbare tips til alle fly-byggere.

Kap. 4 - Figurer  
Dette kapitel giver svar på "alt" hvad men behøver at vide for at starte på at bygge figurer. Her er tops om ekstra detaljer; ændring af kroppe og ansigter; anvisning på, hvordan man selv kan lave dragter; heste; hestens grundbevægelser og sadel & seletøj

Kap. 5 - Dioramaer og landskaber  
Her får man besked om planlægning, fundamenter, landskabsstruktur, materialer, sand-jord-sten og græs, blomster, træer, vand, fliser, bygninger mm

Er man interesseret i dioramaer, vil jeg vove den påstand, at man ikke kan undgå at lære noget nyt ved læsning af dette kapitel. Især kan jeg godt lide måden at lave blomster på, træer af ståluld samt en "nem" og tilgængelig måde at lave pigtråd. Desuden er der "skridt for skridt" beskrivelser af 4 dioramaer, 1) alm. marklandskab, 2) ørken, 3) strandparti og 4) vinterlandskab.

Kap. 6 - Modeljernbaner  
Her gennemgås planlægningen; anlægsplader; banelegemer og skinner; landskabsopbygning; det elektriske system; broer og bygninger.

Snyd ikke dig selv for også at læse dette kapitel, det vrimler med gode tips om, hvordan man laver bygninger, bl.a. hvordan de bygges op fra bunden, murflader, tage (stråtag, kobbertag, tagpap mm), vinduer og meget mere. Et værdifuldt tillæg til kapitlet om dioramaer. (hvad er desuden skillelinien mellem en dioramabygger og en, der bygger modelbanelandskab?)

#### Kap. 7 - Forbrændingsmotorer og elektromotorer

gennemgår gummimotorer; forbrændingsmotorer; motorens funktion; karburatorer; filtre; brændstof og -tilførsel; lyd-dæmpere; opstart; fejlsøgningsskemaer; dampmaskiner og endelig elektromotorer, og deres virke.

#### Kap. 8 - Radiostyring

fortæller om senderen; funktionerne; modtageren; servoer; koblinger og planlægning af koblingssystemet.

#### Kap. 9 - Modelfly

(ikke "vores slags", men den slags, der kan flyve) giver besked om aero-dynamik; opbygning af flykroppe; vinger; beklædning; næseklodser; montering af motorer; fastgørelse af flydelene; montering af bevægelige dele; understel; trimning og opsending og endelig linestyring.

#### Kap. 10 - Både

handler om sejlteorier; skrog; bygning af skrog i massivt træ; laminering; kravelbygning; klinkbygning; glasfiberskrog; kølen; ror; trimklapper; montering af motor; dæk; luger; sejl og radiostyring.

#### Kap. 11 - Biler

gennemgår motorer; chasis; el-biler; gearsystem; hjul & dæk og endelig køreteknik.

#### Appendix

der navngiver nogle af de mere kendte hobby bøger og blade indenfor emnerne. Desværre glimrer IPMS-NYT ved sin fraværelse (det havde eller været et godt sted at have været nævnt.) men OK, IPMS-Danmark er jo heller ikke så stor.

Jeg håber, at ovenstående gennemgang giver et rimeligt indtryk af dette meget omfangsrige værk. Den eneste form for plastik-modelbygger, der måske er ladet lidt i stikken, er skibsbyggeren, men trods alt vil også han kunne hente nogen fiduser.

Værket koster den nette sum af kr. 258.00, men når man tænker på, hvad vi eller poster penge ud til, synes jeg det er rimeligt. For modelbyggere med nogen erfaring, men med begrænset rutine i engelsk, er bogen en virkelig god investering, og andre vil også kunne anskaffe den med udbytte. IPMS'ere kan hente stof i de første 6 kapitler, og det er ca. 2/3 af bogen, så vi får noget for pengene, medens jeg ikke kan lade være med at undre mig over, om den monstro vil appellere til hobbyfolk, der kun interesserer sig for radiostyring.

Vi er blevet tilbudt en rabat på 5%, i fald vi kan indkøbe 20 stk (eller mere), men kan vi ikke nå dette kvantum, så kan IPMS stadig købe direkte hos forlaget, dog så til fuld pris. Det må siges at være en udmærket genvej til at skaffe sig bogen.

Interesserede bør give sig til kende overfor formanden inden udgangen af oktober, så IPMS eventuelt kan afgive en samlet bestilling.

Hvis der iøvrigt er nogen, der mener at genkende den "unge" mand på smudsbindet, så er det vores tidligere medlem Svend Thomsen, der også har været med til at redigere bogen. Det kan derfor ikke undre, at værket er så modelorienteret, som tilfældet er.

Lidt malurt i bageret er desværre, at både Svend og Hepp gjorde Komma opmærksom på IPMS's eksistens, men desværre glippede det alligevel for os at komme med i appendix'et. Det forsikres fra forlaget, at det er en "svipser", og ikke udslag af "ond vilje".

Torben.

---

#### BOGANMELDELSE.

Jeg vil gerne starte med at foreslå at der oprettes et fast rubrik i bladet til dette formål, og at navnet til denne rubrik skal være Bogkassen.

Anmeldelse af: The Israeli Air Force Story af M.Rubinstein & R.Goldmann.

Arms & Armour Press. pris 6 £. 223 s. + 32 s. s/h billeder.

Denne bog er delt i tre afsnit, der beskriver CHEL HA'AVIR's historie fra 1947-49, 1949-67 og 1967-78.

Bl. a. omtales de mange forskellige typer Israel har fløjet, og de ofte kringlede veje man har måttet gå for overhovedet at have noget at flyve i.

Det bedste ved denne bog i modelmæssig henseende findes i tillæggene bag i bogen. Et af disse tillæg omtaler de forskellige fly's specifikationer og et andet omtaler de israelske fly's camouflager eller mangel på samme. F.eks. fløj de tre israelske Boeing B-17G i hvert sit farveskema. En del af farverne opgives i Federal Standard.

Konklusion: Som modelbygger vil jeg nok sige at der ikke er for 6 £ stof i denne bog; men hvis man er interesseret i CHEL HA'AVIR's historie, eller som jeg, kan finde den på udsalg til 10 kr. så må man ikke lade den ligge hos boghandleren.

Lars Thorsen. IPMS-12.

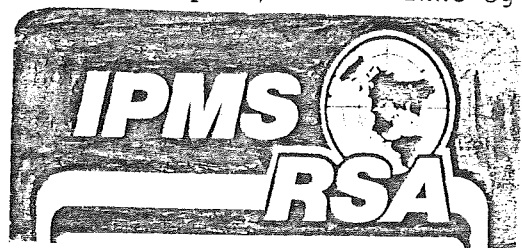
Vi kan med glæde konstatere, at aktiviteterne i SYDAFRIKA er for opadgående. Her er bladudgivelsen kommet i gang med IPMS RSA, som udkommer kvartalsvis. Formatet er A4, og de to foreliggende numre er på ca. 40 sider med en tryk-kvalitet omtrent som vores, omgivet af et kartonomslag. Indholdet har - som det ses af *Bladhjørnet* - mest på flysiden med en del panserstof. Omend et utal af stave- og trykfejl var lige ved at ødelægge nattesøvnen for mig, kan jeg alligevel anbefale, at man støtter internationalt samarbejde ved at sende US\$ 10 ned sydpå (det koster \$ 30 med luftpost, så kom ikke og sig, at vi har høje posttakster herhjemme!):

I.P.M.S. R.S.A. Magazine

P.O. Box 37269

DURBAN 4067

Sydafrikanske Republik



I ANDOVER, Massachusetts i USA udgives AIRBREATHERS af den lokale IPMS-afdeling. Bladet udkommer hveranden måned og er i det sædvanlige amerikanske næsten-A4 format. Tryk-kvaliteten er omtrent som vor egen. De enkelte numre er på ca. 30 sider med for- og bagside i karton. Indholdet er struktureret væsentligt anderledes end i de fleste andre tidsskrifter: i det enkelte nummer samler man et bredt udvalg af oplysninger om eet emne, dvs. historie, tegninger, tekniske beskrivelser, byggetips og anmeldelser af de tilgængelige byggesæt, alt skrevet af forskellige mennesker. *Bladhjørnet* lader ane, at emne-kredsen overvejende ligger på flysiden; men panser får også sin del. Et års-abonnement på \$ 15,00 omfatter også det månedlige nyhedsblad, så jeg kan kun anbefale at skrive til

IPMS/Andover

Kevin Burke

96 Maple Ave.

Andover

Mass. 01810

U. S. A.

**AIRBREATHERS** 

PUBLISHED BY IPMS ANDOVER

1983-kontingentet hos IPMS-Nederland er fl. 30. Skriv til IPMS-Nederland, Sanderuslaan 7, NL-3732 ES De Bilt, Nederland. Gironummeret er 3269076. Se iøvrigt IPMS-Nyt nr. 14.

Som det ses af *Bladhjørnet*, er IPMS-Australien kommet i gang igen med MODEL-CRAFT. Kontingentet for 1983 er Aus\$ 15, og der skrives stadig (jvf. IPMS-Nyt 16) til IPMS (Australia), P.O. Box 1187K, G.P.O. Melbourne 3001, Victoria, Australien.

Kai Willadsen/2

Museumsrejse??!

Bestyrelsen har jo gjort det helt klart for os, at hvis der skal ske nogen form for festligholdelse af IPMS-Danmarks 20-års jubilæum, så skal vi selv gøre en indsats. Jeg overvejede derfor hvorledes jeg kunne bidrage til dette jubilæum. Jeg nåede frem til at en af de måder man kunne gøre det på, var at arrangere en fællesrejse til Tyskland for at se på museer.

Blandt de museer man kunne overveje at besøge på en sådan tur er:

AUTO + TECHNIK Museum i Sinsheim nær Heidelberg.

Her er der bl.a. RSO (to udgaver), Kfz.15, SdKfz 9/1, Daimler Scout car, M-8, M-3 etc.

PANZERMUSEUM der stadt Munster i nærheden af Celle. Se IPMS-NYT nr.18 og næste nummer.

LUFTWAFFENMUSEUM Uetersen ved Hamburg. Se IPMS-NYT nr.4.

Jeg har foretaget nogle udregninger med hensyn til økonomi, tider osv.

De viser; hvis man kører i private vogne, og er fire personer i hver vogn, overnatter på campingpladser, selv medbringer proviant til morgenmad og frokost og bilerne er i stand til at køre 10 km/l så kan en tur der varer en uge komme til at koste 800-900 kr. Da jeg havde tænkt mig at indtage aftensmåltidet på et gasthaus, ville jeg lade hver enkelt selv betale dette, og man skal derfor lægge yderligere et sted mellem 12 og 20 DM til pr. dag. Det vil altså sige at den samlede udgift vil beløbe sig til ca. 1200-1300 kr.

Med hensyn til tidspunktet for at tage afsted, vil jeg foreslå en af de sidste uger af skolernes sommerferie, for at så mange som muligt kan komme med.

Inden jeg vil fortsætte med planlægningen af denne tur, vil jeg gerne høre om der er interesse for sådan en tur. Jeg vil meget gerne have en meningstilkendegivelse så hurtigt som muligt d.v.s. helst til generalforsamlingen.

THOR. IPMS-12.

SÆTNYHEDER!

For det første har vi set et enkelt eksemplar af MIKROs 1/72 PZL P.37 Łoś. Et fortræffeligt sæt, dog med ringe trykte mærker. Det samme kan siges om MODELAs 1/48 sæt af L-13 Blanik svæveflyet, der kan bygges både som svævefly og motorglider.

Desuden forlyder det, at vacuformfirmaet FALCON MODELS fra New Zealand inden for det næste år vil begynde at fremstille trykstøbte sæt. Intet er blevet bekræftet; men fra nærtstående kilder skulle det dreje sig om 1/72 McDonnell Demon, F7U, Skynight, Chinook, Singapore og muligvis en Su-24 FENCER. Desuden diverse vacformede sager i 1/48 og 1/32. (He 162 hhv. Sea Fury - muligvis ligefrem rigtige sæt også disse?).

Sekretæren

## RUMÆNSK PANSERKOMMANDANT, RUSLAND SOMMEREN 1942.

Efter at have læst Ospreys "Germanys Eastern Front Allies 1941-45", fik jeg lyst til at lave en anden slags figur, end de jeg ellers til daglig svælger i (tyske pansertropper), så jeg valgte den rumænske "Caporal" fra tegning F 3.

Denne fremtoning bærer en khaki, nærmest gul, overall med sort baret, bælte og støvler. Selve figuren var for en gans skyld meget nem at konstruere - først og fremmest fandt jeg ben og overkrop fra figuren i Italeris Sherman M4-A1. Denne figur er perfekt til formålet (man kan også bruge en af de to figurer fra Tamiyas Churchill). Hovedet med baretten fik jeg fra ladeskytten i Tamiyas Pz. IV D, men også her er der mange andre muligheder, fx. en partisan fra Esci. (Husk at fjerne ørn og kokarde fra baretten). Alle panserkommandører bar sidevåben, så jeg forsynede figuren med et pistolhylster fra Italeris "Axis Paratroopers". Dertil et par arme med oprullede ærmer fra rodeæsken, et par skulderstropper af plastikcard og et landkort fra Tamiyas Churchill, og figuren var klar til at blive malet.

For at male denne muntre fyr, brugte jeg flg. Humbrol farver:  
Overalls: HP 1 German Sand.

Bælte, støvler og baret: 33 mat sort.

Hud: 61 Flesh.

Herefter gav jeg figuren en "wash" med fortyndet brunt, og "drybrushede" med gul. Skulderstropperne er khaki med to gule striber på tværs. Knapperne er brune.

Indtil 1942 brugte man den franske stålhjelm M1923 for pansertropper. Her opstår der tvivl ang. bemalingen, for Osprey siger mørkeblå, mens Martin Windrow skriver at den var khaki. (Hvis nogen har yderligere oplysninger om dette, vil jeg meget gerne høre fra dem). Jeg undgik dette problem ved at lave en figur efter 1942.

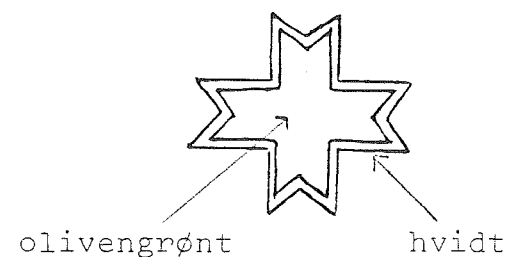
Vedrørende køretøjer har jeg fundet frem til følgende:

De kongelige rumænske panserdivisioner brugte med sikkerhed: Pz. 35(t), Pz. 38(t), Pz. III ausf. N og Pz. IV.

Fra 1943 til 44 blev der leveret et betydeligt antal Pz. IV ausf. H til rumænerne, og disse blev efter august 1944 brugt mod tyskerne.

De rumænske kampvogne var malet olivengrønne overalt med et hvidt kors (se tegning) malet på siderne og på motorrummet.

Litteratur: Osprey 131 "Germanys Eastern Front Allies 1941-45".  
Martin Windrow: "Tank And AFV Crew Uniforms Since 1916".  
WW 2 Fact Files "Axis Combat Tanks".



Rumænsk nationalitetsmærke malet på siden og på motorrummet af kampvognen.

Søren Petersen  
Helsingør.

---

## SCIENCE FICTION.

Fra IPMS-Frankrig har vi modtaget et brev, der opfordrer science fiction interesserede medlemmer, til at deltage i et internationalt netværk af modelbyggere.

Bestyrelsen har bedt mig stå for dette i IPMS-Danmark, og vi har holdt et møde for de umiddelbart interesserede. Vi besluttede, at vi, foruden de normale IPMS-møder, ville holde fire årlige møder, hvor vi dyrker sci-fi i almindelighed - modeller, film, blade, tegneserier, rumforskning, etc.

Er der flere interesserede, bedes de henvende sig til mig. Adresse på side 3. Næste møde vil blive holdt i marts.

TW.

---

## Bjørns lov om foreningsaktiviteter:

Et ikke perfekt bygget sæt medtaget til et møde i foreningen, er bedre end et ubygget sæt hjemme på hylden.

NEW HOPE DESIGN. Tinfigurer i 1:72.

I IPMS-nyt nr. 16 havde Torben en artikel om metalfigurer i 1:72 fra New Hope Design. Der er nu kommet flere i denne serie. Da jeg ikke har set alle de nye sæt, vil jeg kun omtale dem jeg har set. De andre må I så gætte jer til. Kvaliteten er stadig høj og vigtigst; figureerne er i rette målestok. Der er også udgivet sæt i 1:48 og disse følger sættene i 1:72. Foreløbig findes følgende også i 1:48: Nr. 1, 4, 6, 8, 9, 10, 11, 20, 24, 25, 26.

Nye i 1:72:

10. RAF Fighter Units Europe 1942-45.
  - stående pilot i over-all og hjelm med venstre hånd i siden og tilsyneladende ved at gnide søvnen ud af øjnene med den højre.
  - vagt med stålhjelm og gevær, gående.
  - mekaniker med skråhue, bærende på 20 l benzindunk.
11. Luftwaffe Fighter Units, Russia 1941-45.
  - stående pilot med flyverhjelm og hænderne i lommerne.
  - officer i vinterudstyr lænende sig til en stok.
  - pilot med kasket og en flaske i hånden.
12. USAAF Fighter Units, MTO 1942-45.
  - besætningsmedlem stående med sidevåben.
  - officer i vindjakke.
  - kvindelig officer med skuldertaske.
17. German Fighter Units 1917-18.
18. British Fighter Units 1917-18.
19. RAF Bomber Units 1942-45.
20. Luftwaffe Fighter Units, Med. 1941-45.
21. Japanese Carrier Air Groups 1941-45.
22. USAAF Bomber Units Pacific 1941-45.
23. RAF Combat Units, SEAC 1941-45.
24. Luftwaffe Fighter Units Europe 1942-45.
25. Fastjet/Ground Attack Pilots 1960-80.
  - tre piloter i flyverdragt; en med hjelm på og notesblok i hånden, en med hjelm på og tørklæde i hånden og en med hjelmen under armen, ved at ryge en cigaret.

26. Fastjet Pilots/Helicopter Pilots 1960-80.
  - pilot i flyverdragt med opsmøgede ærmer og hjelmen under armen.
  - pilot i flyverdragt med hjelm og handsker på, gående.
  - pilot i flyverdragt med opsmøgede ærmer, stående med skrævende ben og med hænderne i siden. Hjelm på.

Hvis nogle er interesseret i at erhverve sæt fra dette firma, bedes de henvende sig til mig. For at holde prisen lige under kr. 20,-, er der nogen leveringstid, men ved større bestillinger eller mange små, kan der selvfølgelig leveres noget hurtigere.

BJ.

---

MANCHESTER AIR & SPACE MUSEUM

England

Museet, der blev åbnet her i foråret 1983, ligger placeret ganske nær bymidten. Adressen er på Liverpool Street blot 150 m fra strøggaden Deansgate.

Åbningstiderne er 11 - 18 (ti-on-to-fr)

10 - 18 (lø) 13 - 18 (sø)

Entréen er £1.00 pr. voksen, 50p for børn.

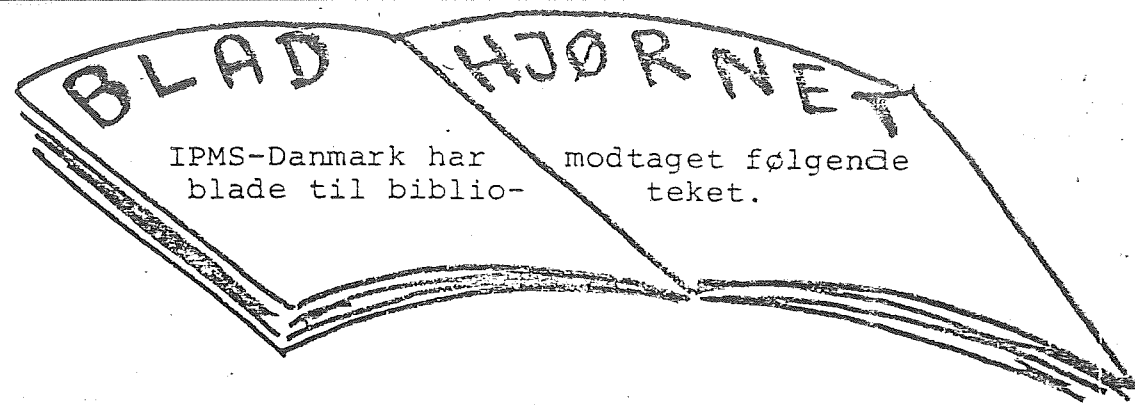
Rammen om museet er en gammel markedshal, som er blevet restaureret. Det giver en mængde lys i lokalet, endog så meget, at farvefotografering med 18 DIN film uden blitz er mulig.

Som navnet angiver, kan man finde udstillingsgenstande om rumfart, idet hovedvægten dog ligger på luftfart.

Der er en del modeller i forskellige målestokke, som for manges vedkommende ses bedre på vore møder; men der er også meget fine imellem. En del 1/1 motorer, plancher, lysbilledshows osv. kompletterer hovedsamlingen, som naturligvis udgøres af fly i målestok 1/1. Hertil hører (i tilfældig rækkefølge) Sycamore HR.14, Belvedere HC.1, Magister, Avro 707A, schweizisk Vampire FB.6, Hunter F.1 (med en del af beklædningen fjernet, så man kan se den indre struktur), English Electric Lightning prototype, Spitfire VB, Pioneer CC.1, Blue Steel missil, Shackleton AEW.2, Avro Avian, Avro Triplane, Ohka, Eton glider. Desuden en række 1/1 luftfartsuniformer, missiler og flybårent skyts.

Absolut et sted, der er værd at se nærmere på. Besøgt 6 APR 1983 af

Kai Willadsen/2



IPMS-Danmark har modtaget følgende blade til biblioteket.

Quarterly Vol. 18 No. 3 (USA)

B-26 Pacific Marauders fotos + tegninger -11  
M60 part III fotos -6  
C-130 farveskemaer part III -2  
AP-2E Neptune i Vietnam -4  
La-3/La-7 i model -2  
Britiske destroyere War Emergency Type  
Bell UH bevæbning fotos -6 fotos+tegn. -7  
Italiensk flycamouflage og mærker -6  
8th Air Force Texans -1

IPMS RSA Vol. 2 No. 1 (Sydafrika)

Ar 234 detaljetegninger, historie -24  
M33B2 artilleritruktur, ombygningsartikel -4  
Dansk Sea King, tegninger -3

IPMS RSA Vol. 2 No. 2

Porsche V4501 (P), 1/35 tegninger -7  
Rhodesian Air Force historie -3  
UH-1 + AH-1 1/72 byggetips -12  
SAAF fly (alfabetisk) fra Aeronca KCA til Dioramatips -4 Avro 504N -7

La Vitrine du Maquettiste No. 17 (Frankrig)

Vacuformbygning del 1 -4  
He 46 artikel -4  
SO 1220+1221 Djinn del 2, 1/72 tegninger -7  
OV-10 Bronco del 2, 1/72 tegninger -8  
Tracteur de ravitaillement 37 L -1  
Bjergningsvoen M32B1 omb.art., 1/72 tegn. -4  
Bf 109G + K sidetegninger -2

Final Approach Vol. 7 No. 3 (Rochester Ch.)

Avia S.199 i israelsk tjeneste -13  
Churchill AVRE brolægger 1/76 tegninger -2  
Bf 109G-03 med V-hale -1  
Ar 234B-0 natjager -1

Modelbouw in Plastic 1983 1 (Nederland)

Norske F-86K tegninger -5  
Katapultsædetegninger -3  
Nationalistkinesisk F-5A tegning -1  
KLM S-61N, tegninger -11  
Moderne franske orlogsskibe, fotos -4

Em Escala No. 4 1982 (Brasilien)

Mosquito tegninger, gennemg. af versioner -7

Scala 3-4-1982 (Sverige)

Lansen detaljefotos, tegninger osv. -28

Kiertis FEB 1983 (Finland)

Scratchbygning og støbning del 2 -3  
TLeLv (RCCCE-ESK) nye emblem -1

Kiertis JUN 1983

Gauntlev - finske fotos -2  
Finske Fokker CV, foto, 1/72 vacsæt. -2

Airbreathers Vol. 3 No. 1 (Andover Chapter)  
FW 190 detaljetegninger, sætanmeldelser -24

Airbreathers Vol. 3 No. 3

Kawasaki Ki-60/61/100 artikler, tegn. -23

Modelcraft No. 1 1983 (Australien)

Porsche 911 S -2  
Australiske Tiger Moth, tegninger -7  
Australiske hær PC-6 Turbo-Porter 1/50 tegn. -2  
Israelske A-4, tegninger -4  
Wright Cyclone 14 detaljefotos -2

Scala 1-1983 (Sverige)

Irakiske T-62, tegninger -5  
IPMS-Open reportage -13

Modelwest JUL 1983 (Vestaustralien)

Me 262 natjagerdetaljer -4  
Hurricane 1/32 detaljering -4  
Moderne USN hangarskibseskadriller -2

Modelwest AUG 1983

Lockheed L-137 projekt -3  
USN hangarskibseskadriller -3  
F/O Clisby's Hurricane -1

Virus Plasticus 3/83 (Schweiz)

Mirage III historie -7  
Schweizisk M1 Abrams -1  
Venom flyveegenskaber -2  
Banshee tegninger, (om)byggetips -5  
I-68 + I-370 -4  
Schweizisk politi-M113 fotos, 1/35 tegn. -7  
NATO flystencillering -5

Kit 49 (Belgien)

Belgiske Hunter F.4, tegninger -20  
Falklands Sea Harriers -3  
MG 34+42 artikel -2  
F-4G + F-105G tegninger -2  
Snowbirds CT-114 fotos -1

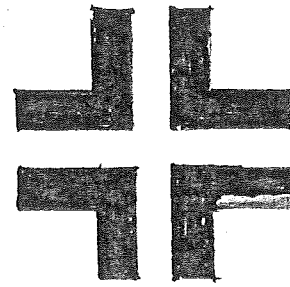
APMA 1983 No. 2

Zimbabwe militærflytegninger -2  
CAC Wackett scratchbygning, 1/72 tegn. -4  
BMP-imitation på Sheridan-chassis 1/76 -2  
10 søn Sunderland, tegninger -5  
Wirraway pilotuniform -1  
RAAF + RNZAF Vampires, 1/72 tegninger -7  
Beaver VP-FAT fra Falklandsøerne -1

Dirty Plastic 134/136 (Phoenix Chapter)

F4B-4 og -1, detaljer og 42/43 tegninger -5  
48 FG P-47 tegninger -5  
Amerikanske U-6 Beaver tegninger -3  
Lockheed Model 29 -2  
All-IG stencillering -2

## Projekt 1065 (ME 262)



I efteråret 1938 beordrede Reichsluftfahrtministeriet (R.L.M.) Messerschmitt A.G. til at konstruere et fly, der skulle udnytte den af Junkers Flugzeug und Motorenwerke og B.M.W. Flugmotorenbau G.B.M.H. udviklede jetmotor. Under betegnelsen "Projekt 1065" blev dette

fly udviklet ved hjælp af modelforsøg i en vindtunnel.

I juni 1939 kunne Messerschmitt meddele R.L.M. at tegningerne var klar, og firmaet fik derefter ordre til at fortsætte med arbejdet. Den første prototype, med betegnelsen "V1" (V= Versuchs), blev forevist for R.L.M.'s repræsentanter, først den 19 december 1939 og derefter 1 marts 1940. Den første prototype (herefter V1), som havde registreringsbogstaverne PC+UA, var en del forskellig fra de senere prototyper: Idet den havde en krop, der var en anelse slankere, et bredere sideror (som havde en lige afskåret top), et cockpit der mere lignede Me 109's og endvidere var udstyret med halehjul. Bemalningen på dette fly var antageligt i form af en grå overside og en blå underside. Bjælkekorsene, der var placeret på de sædvanlige pladser, var sorte med hvide kanter, hagekorsene havde også disse farver. Registreringsbogstaverne var sorte, og var placeret på kroppens sider og på undersiden af vingerne (med to under hver vinge (P+C(krop)U+A)).

Det var meningen at flyets motorkraft skulle komme fra to B.M.W. P 3303 jetmotorer (senere omdøbt til 109-003A), disse var påregnet leveret i sommeren 1940, men dette blev forsinket grundet problemerne med disse motorer. Efter forevisningen af V1, afgav R.L.M. ordre på yderligere to prototyper (V2 og V3).

De to nye prototyper (V2 og V3) var færdige i april 1941, de var næsten identiske med V1, men de havde dog ikke den samme afskårende top på sideroret, der endvidere var højere.

Bemalningen af disse to prototyper var i form af en lysegrå overside med mørkegrønne pletter og en blå underside.

Men projektet var løbet ind i store vanskeligheder, idet der var alvorlige problemer med motorene. B.M.W. var først rendt ind i disse, og hos Junkers gik det endnu dårligere med deres Jumo 109-004A, idet denne motor havde løbet ind i svære problemer under de første forsøgskørseler i prøvebænk i november 1940.

Forinden havde R.L.M. ændret politik (grundet krigslykken), og havde nedsat prioriteringsgraden for "Projekt 1065", der endvidere nu havde ændret navn til Me 262. Trods dette tilbageslag videreførte man arbejdet med projektet hos Messerschmitt.

Da man indså, at man ikke kunne forvente leveringer af jetmotorer før tidligst i slutningen af 1941. Tog man den beslutning, at prøvemontere en stempelmotor i snuden af V1, denne motor (der var af typen Junkers Jumo 210G (700 HK)) var udstyret med en tobladet propel. Til trods for, at motoren var meget svag og at V1 vejede i startklar stand 4626 Kg, lykkedes det at gennemføre ialt syv succesrige flyvninger med Me 262V1 og denne motor.

Programmet fik en tiltrængt stimulans, da R.L.M. den 25. juli 1941 bestilte yderligere fem prototyper, men udviklingen var stadig væk forsinket, idet motorerne endnu ikke var klar. Først i midten af november samme år, blev de første motorer leveret. Disse, der var af typen B.M.W. 109-003A (500 Kg's trykkraft), var dog langt fra tilfredsstillende, da der var alvorlige problemer med kompressorbladene i det første af de syv trin, idet de brød sammen grundet vibrationer. Dette samt andre tekniske problemer, havde i en række tilfælde medført at motorene var blevet ødelagt. På grundlag af disse usikkerheder, besluttede man at bibeholde Jumo 210G'eren i flyets snude, hvad der skulle vise sig at være en klog disposition.

Den første testflyvning (med jetmotorerne) blev foretaget af Messerschmitt's cheftestpilot Flugkapitan Fritz Wendel. Han var dog en smule nervøs grundet startbanen, der kun var 1000 meter lang og endvidere belagt med græs. Hans bekymring viste sig at være velbegrundet, idet flyet kun lige netop nåede at komme i luften, inden startbanen sluttede.

Efter at have klaret yderhegnet og den første runde omkring flyvepladsen, begyndte flyet at komme i vanskeligheder, idet begge jetmotorerne satte ud, og kun Jumo 210G'eren forhindrede et alvorligt uheld.

Da motorerne blev skilt ad efter flyvningen, viste det sig at turbinebladene var blevet udsat for stærke påvirkninger under starten, og grundet disse var de vibreret i stykker. På trods af disse beklagelige hændelser var Professor Messerschmitt tilfreds med resultatet af prøveflyvningen, og han forventede endnu bedre resultater med Junkers mere effektfulde Jumo 109-004 jetmotor, der udviklede en trykkraft på 925 Kg. I mellemtiden fortsatte Fritz Wendel arbejdet med at gøre sig fortrolig med jetmotorens særheder, dette foregik både hos B.M.W. i Berlin og hos Junkers i Dessau. Det sidstnævnte sted fløj han prøveflyvninger med en Me 110, der havde en Jumo 004 monteret på kroppens underside. Der skulle gå næsten otte måneder, før nye motorer blev leveret. Disse, som var Junkers Jumo 109-004, krævede ændrede motorgondoler, idet de var længere og havde en større diameter. Dette medførte, at flyets stabilitet blev dårligere, og at sideror og vinger blev gjort bredere, for at forbedre den.

Omsider den 18. juli 1942 var flyet (Me 262V3) klar til den første prøveflyvning. Denne, der fandt sted fra Leipheim flyvepladsen, blev foretaget af Fritz Wendel, og var således den første udelukkende drevet af jetmotorer med denne flytype. Selve flyvningen forløb således: Med låste bremsere gav han begge motorer fuld gas i omkring 30 sekunder, og løsnede derefter bremserne. Flyet begyndte derefter at rulle ned af banen, efter ca. 720 meter var halehjulet endnu på jorden, og flyet viste stadigvæk ingen tendens til at ville lette. Fritz Wendel skubbede derfor rorpinden frem, for at trække halen op, men med negativt resultat. Situationen var nu ved at blive kritisk, idet han enten skulle forsøge at dreje væk fra banen, eller bremse så hårdt han kunne i et forsøg på at løfte halen, da han ellers ville ramme træerne, som omkrandsede flyvepladsen.

fortsættes

Lars Kröger/46

# SWOPBOXES

## TILSALG/BYTTE

Airfix: 3X HMS Suffolk (1/1200), 2x Tribal class destroyer (1/1200).  
Esci: British Red Devils (1/35)-Lindberg: Space Base (dele mangler)  
Heller: Somua S-35 (1/35)-Nichimo: Jagdpanzer 4/70 Lang (1/35)  
Italeri: Dodge Truck WC 62 (1/35)-Revell: Corsair F4U-1 (1/32)  
Tamiya: Panther (1/25), Sea Harrier (1/48), T-62 (1/35), US Gun & mortar team (1/35).

## ØNSKES

Airfix: Multipose US Marines (1/32), Hasegawa: "Karl" med Amunitions-  
panser, Italeri: Stalin Orgel (1/35), Military Modeler 1979/"German  
Armor Special, Monogram: Buck Rogers Starfighter (1/32), Nitto: LVT  
(a) 5 (1/35), Osprey/Vanguard: 24 Soviet Heavy Tanks, Tauro: A7V (1/35)  
Tamiya: T34/85 (1/25).

Søren Petersen/56

Større model samling sælges: fly, skibe og tanks i mange skalaer.  
må afgjort være en "stødtæ 5" nød

mrk 01

## ØNSKES

Frog: Shackleton, Aurora: Jet Commander, DC-9, B-737, AH-56, Hiller X-18,  
C-119 Flying Boxcar.

mrk 02

## HAVES/BYTTE

Renwal: The Visible Dog, Lindberg: Curtiss Goshawk, Airfix: Scammell  
Aurora: Gotha Bomber, Fokker D-7, Kong Arthur på hest, Dick Tracy  
Captain America, Dick Tracy space coupe, American Astronaut, Russian  
guided missile Submarine, The seaview Submarine, UPC: N/S Savanna,  
Hawker Hunter, MPC/Airfix 65 Corvette (1/25), COX: Formula 1 BRM (1/24),  
Ferrari (1324), AMT: Man in space Saturn V, Sturn 1B, Redstone, Atlas,  
Titan (1/200), Revell: Aerobee Hi, Terrier, C-130 Hercules, Martin "Mariner"  
PBM-5, Neptune, X-15, M-56 Self-Propelled Gun, Douglas Skyhawk, F-100C,  
Lockheed ASW P-3A Orion, Yak 25 Flashlight, B-24J Liberator, B-36 Bom-  
ber, Martin B-57B Intruder, Sikorsky S-55, HRS Marine Helicopter, HO4S-1,  
H-19 Rescue Helicopter, Grumman Tiger, Morris "1000", F-102 Delta Dagger,  
Sherman M4, T-34, Giant Komodo Dragon, Northern White Rhino, Black pan-  
ther, USS Constitution, Attack Transporter, Bismark, N/S Savannah,  
Nakajima Ki-43-II Hayabusa Oscar, Kawasaki Ki61 1 Kai Tony/Hien,  
Mitsubishi J2M3 Raiden, Bandai: 1/30 150mm s.PzH 18/1 (SF) Auf GW IV  
Hummel, Life-Like: Stage Coach of England, Revell/Brazil: 1/72 Ki-84  
og Ki-43.

## ØNSKES

Frog: Shackleton, Aurora: C-119 Flying Boxcar, Hiller X-18, Jet Commander  
Delta: S 55X, MC 72, Revell: Morane-saulnier N.

Jørgen Wolner/35



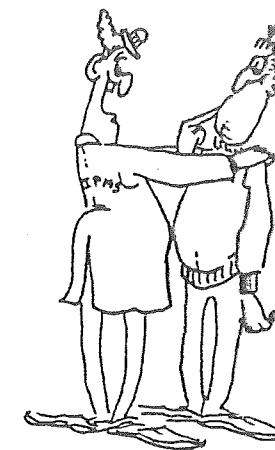
# P.S.

Alle indlæg bedes  
sendt til følgende  
adresse:

Jørgen Wolner  
Skanderborgvej 19D stv  
6700 Esbjerg

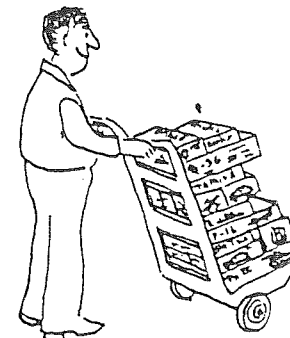
05-132456.

## NYE MEDLEMMER



62. Thorbjørn Stormoen ol-29 58 79  
Østerbrogade 111, vær. 219  
2100 Østerbro.

## NY ADRESSE.



51. Michel Ledet  
124 Route de St-Omer  
F-62222 St-Martin-les-Boulogne  
Frankrig.

## UDFLUGTTILBUD: SE KØBENHAVNS LUFTHAVN PÅ SPECIALTUR MED IPMS.

Et godt medlemsinitiativ har medført, at vi d. 24/3 (håber vi),  
får arrangeret end rundvisning i Kastrup lufthavn. Vi skal se  
hangarer, brandstation, fly, etc. og håber på en stort fremmøde.  
Da denne rundvisning er en slags prøve på lignende arrangementer,  
er det vigtigt, at tilmelde sig i tide. Det sker nemmest til  
bestyrelsen og helst senest på generalforsamlingen. Der kan  
måske blive tale om at opkræve et lille gebyr, hvis vi selv  
skal betale for bussen der kører os rundt på området. Tid og  
sted vil blive meddelt i IPMS-nyt nr. 23, samt til de der har  
tilmeldt sig.

## ANNONCE:

Sælges: 1 stk Italaerei BM-13 'Katyusha' 1:35. Esken er let trykket; men plastic-  
posen indeni er uåbnet! Sælges for højeste bud over 100 kr. Seneste frist  
for bud er den 7. januar 1984, således at sættet afleveres til mødet d.  
11 januar. Bud tilsendes til Lars Thorsen. Smallegade 36 B 4.tv. 2000 F.  
tlf. (01) 87 96 82.

Det kan meddeles, at HEP ( Undskyld, Model og Hobby i Frederiks-  
borggade ) nu forhandler Miliput, den lækre to-komponent form-  
og fyldmasse!

## MØDER I JYLLAND.

Afholdes hos Henrik Olsen, Svendborgvej 3, stmf. Kolding.  
05-539125. Lørdag d. 14/1 - 11/2 - 10/3 - 14/4 - 12/5 - 9/6.  
Møderne starter kl. 14.

SUMMARY OF CONTENTS

- 1 Cover comment. TOW-armed jeep from Luxembourg's army in Kastellet, Copenhagen, on NATO exercise.
  - 2 Christmas competition. Identify drawings A-D and send answer together with indication of kits for the subjects to Bjørn Jensen before January 7th.
  - 3 Editorial. Suggestions for 1984-activities are welcome on the AGM, also in writing. Beware of the fumes of some acrylic paints. Always spray in well-ventilated rooms. Merry Christmas!
  - 4 President's page. Annual General Meeting on January 11th 1984 in Copenhagen. Proposal of extending the possibilities for expulsion and refusal of membership.
  - 5 Award of *der Narvikschild*, a German WWII combat badge.
  - 7 Review of Hasegawa 1/48 Phantom IIs. Three kits have so far been issued: the F-4B/N with thin wings, F-4C/D with enlarged wheel wells and the F-4J with leading edge slats in the tailplane. The crew figures are very well detailed and have separate head and arm. Excellent kits.
  - 7 Comparative review of the HASEGAWA and ITALERI 1/48 Phantom II. At present the Italeri F-4F is the only kit to have the slatted edge wings. Although the Hasegawa kits are much more expensive, they are also definitely better. With present-day standards in mind the Italeri cockpit is completely unsatisfactory, not only in detailing, but especially in fit. The Hasegawa cockpit is excellent. The Hasegawa kits are the only ones to supply crew figures - they are good. The only point where the Italeri kit has the edge is at the inspection doors for the rear Sparrow stations, which Hasegawa have modelled in the open position with resultant trouble in closing them.
  - 9 Review of Heller 1/24 Citroën B.14. Issued both as Torpedo de Luxe and as van. Excellent packaging, but unsatisfactory instructions referring only to Heller paints. Otherwise excellent although comparatively simple kits. The white cheat line is suggested made from decal sheet and secured with varnish.
  - 11 Review of *FINNAIR the art of flying since 1923*. Supreme tome on the history of this airline. Contains a lot of colour illustrations and individual aircraft histories. Written in English. Highly recommended. Finnair's address on p. 11.
  - 11 Review of Heller Bobcat 1/72 Harrier T.4. A very simple and well-fitting kit aimed primarily at children, but still accurate enough to make an excellent basis for a model. But why do we have to pay so much to get two unusable paint bottles (black and white), a hopeless brush and cement which cannot glue - in every kit?
  - 11 Review of Heller 1/24 Citroën C4 fire truck. Good kit, but bad instructions. It is very difficult to make the movable parts work.
  - 11 Review of Heller Bobcat 1/24 Renault RE 30. Good kit for modellers and an excellent toy for kids. The President's junior (2½ years) dropped it on the floor, which it withstood.
  - 12 The Dane Abroad. Testor's Ultra Tone technique - in English.
  - 13 Review of Hasegawa 1/72 Aircraft Weapons Set I. Excellent kit. Sketches of examples in exercise use on Danish F-35 Draken aircraft. Dimensions in centimetres, 1/1 scale.
  - 14 Review of *Komma's Modelbyggerhåndbog*, a 'Modeller's Bible' in Danish.
  - 17 Review of *The Israeli Air Force Story*. Does not contain £6 worth of modelling information, but if you can get it for 10 kr. or are interested in the subject, get it.
  - 18 IPMS magazines abroad. South Africa issues IPMS RSA quarterly at \$10, Andover Chapter issues AIRBREATHERS bimonthly at \$15 per year, the last including a monthly newsletter. Subscription rates for Netherland and Australia.
  - 19 Members interested to participate in a museum trip of a week's duration to Germany in 1985 are invited to indicate their interest.
  - 19 Injection moulded kit news. First facts, then delicious rumours - have your napkin ready before you read!
  - 20 Modelling a Rumanian tank commander, Eastern Front 1942. Rumanian armour nationality marking illustrated (white outline on olive green background).
  - 21 Group of sci-fi modellers established in answer to IPMS-France's call. Thorkild's address p.
  - 21 Bjørn's law of society activity: A less-than-perfect model brought to a meeting is better than an unbuilt kit sitting on the shelf back home.
  - 22 Review of New Hope Design 1/72 and 1/48 metal aircrew figures. Excellent detail.
  - 23 Description of the Manchester Air & Space Museum. Opening hours at least 13-18 except Monday. Aircraft exhibited listed. Many of their models do not reach our standards.
  - 24 Contents of various foreign IPMS magazines.
  - 25 The history of the Me 262. part 1.
  - 28 Swopboxes. Til salg=for sale, bytte=exchange, ønskes=wanted, haves=available.
  - 29 New member, member moved.
- IPMS trip to Copenhagen Airport (the inside view) planned for March 24th 1984.  
 1/35 BM-13 Katyusha for sale, 100 kr.  
 Milliput available in Denmark.  
 Meetings in Jutland.