

1/79



win

planica



ipms schweiz

Virus Plasticus ist die Zeitschrift der International Plastic Modellers Society / Swiss Branch.

Alle Rechte vorbehalten.

Copyright © by IPMS Schweiz

Auflage: 200 Exemplare
Erscheinungsweise: vierteljährlich
Redaktion und Gestaltung:
Peter Alt, Bern

Redaktionsteam:

Leitender Redaktor: Peter Alt, Bern
Stellvertr. Redaktor: F. Wegmann, Basel
Sekretär + Kassier: R. Oehrli, Bern

Verbindungsmann Basel:
Stephan Gfeller

Verbindungsmann Bern:
Peter Suter

Verbindungsmann Genf:
Richard Forster

Verbindungsmann Innerschweiz:
Roman Frey

Verbindungsmann Zürich:
Pier de Savini

Verbindungsmann Ausland:
Pier de Savini

Anschrift:

Peter Alt, „Redaktion VP“,
Seftigenstr. 295, CH-3084 Wabern
Switzerland

Postcheckkonto:

Roland Oehrli, Kassier,
3084 Wabern
PC 30-45885

In eigener Sache

Diese Nummer des VP ist drucktechnisch, graphisch und inhaltlich nun noch einmal verbessert worden. In ihr haben sich die guten Vorgesätze der Redaktion für 1979 vereinigt; ebenfalls beschliesse ich mit ihr meine Tätigkeit im Redaktionsteam VP.

Ich danke den Lesern für das Vertrauen, das sie mir entgegengebracht haben.

Mein endgültiger Rücktritt erfolgt auf Ende 1979, während diesem Jahr nun werde ich mit meinem Nachfolger die einzelnen Nummern betreuen, um ihn so in dieses wichtige Amt einzuführen.

Zurück trete ich aus privaten Gründen, weil ich, wie alle bei der IPMS Schweiz stark engagierten Mitglieder, kaum mehr wirklich FREIzeit habe, geschweige denn Modelle bauen kann.

Aus vereinstechischen Gründen, weil ich glaube, dass unser Verein unter allzuviel Vorschriften, Richtlinien, Weisungen, Förmlichkeiten, Geboten, Pflichten, Dienstwegen etc. mehr leidet, als dass er dadurch gefördert wird.

Dies meine persönliche und, so glaube ich, auch objektive Meinung. Ich möchte damit auf keinen Fall anklagend wirken, oder sogar in einen aggressiven und ungerechten Ton verfallen, wie Herr Gfeller auf Seite 25.

An dieser Stelle möchte ich auch noch auf die VP-Richtlinien auf S. 3 hinweisen. Sie regeln in Zukunft den Verkehr der Mitglieder mit der Redaktion.

Ebenfalls erwähnenswert dürften auf S. 17 die Inserate von Modellbauern aus Ostblockstaaten sein. In letzter Zeit erhalten Herr P.D. Savini in Zürich und die Redaktion öfters solche Angebote zum Austausch von Modellen, Zeitschriften und Büchern. Es wäre wirklich schade, wenn man solche Gelegenheiten zur internationalen Modellbauerverständigung (was für ein Wort!) auslassen würde.

Unser Motto heisst ja bekanntlich immer noch:
"Für Modellbauer, von Modellbauern".

Mit den besten Bastlerwünschen fürs neue Jahr

Der Obervirus
P. Alt, Redaktor VP

In eigener Sache	2
Richtlinien	3
De Havilland DH. 89 Dragon Rapide	4
Bemalung deutscher Infanteriefiguren, II. Weltkrieg	9
Modellautos in Plastik	14
Mitteilungen	16
Fotoseiten	19
Mitsubishi Ki 21 "Sally"	21
Basler Seite	24
Bücher, Books, Livres	26

R I C H T L I N I E N

Redaktionsschluss: ist jeweils ein Monat vor Erscheinen der jeweiligen Ausgabe, ausgenommen dem VP 1 jeden Jahres, nämlich dem 1.11., 1.3., 1.6. und 1.9.

schr. Beiträge: müssen mit Schreibmaschine geschrieben sein / Format A4, der Satzspiegel ist seitlich jeweils mit einem Centimeter vom Blattrand, oben anderthalb und unten mit zwei Centimeter begrenzt. Dieser Satzspiegel darf nicht gebrochen, sollte aber trotzdem optimal ausgenutzt werden / Papier sollte weisses verwendet werden, Durchschläge, Pausen od. Nasskopien, wie auch Risse auf Seiden- oder Kalkpapier o.ä. können nicht verwendet werden. Xerox-Kopien sind für unser Druckverfahren geeignet / Bei Risszeichnungen gelten die gleichen Papier- und Satzspiegelbestimmungen. Das Zeichen "©Copyright" muss immer dabeistehen, damit Unklarheiten und missbräuchliche Verwendung ausgeschlossen sind. Ebenfalls muss eine deutlich sichtbare Signatur des Autors leserlich dabeistehen / Dasselbe gilt für Autoren von Beiträgen: die Beiträge sollten mit Namen und OG-Gruppen-Mitgliedschaft gezeichnet werden, damit sich der Leser bei allfälligen Fragen direkt an den Schreibenden wenden kann.

Fotos: werden neu von der Red. mittels Formular beim V-Mann angefordert (es werden aber auch unverlangt gesandte Fotos gerne entgegengenommen!)

Mitteilungen, Infos, Beilagen: hier gilt der gleiche Redaktionsschluss wie beim VP. Beiträge dieser Art werden im VP nicht abgedruckt sondern in Form von separaten Blättern beigelegt.

Inserate Mitglieder/ Privatpersonen: sind nach wie vor gratis

Inserate Firmen Werbung: eine A4 Seite kostet Fr. 50.--. Kleinere Formate bleiben im Preis gleich. Redaktionsschluss ist hier genau gleich wie für Beiträge.

Fortsetzungen, period. Beiträge: sollten zu Anfang einer Serie dem Redaktor angekündigt werden. Er reserviert dann jeweils die erforderliche Seitenanzahl; falls ausnahmsweise eine Folge ausfällt, dies unverzüglich dem Redaktor melden.

"Stipendien" an Beiträge: können allenfalls von der Red. finanziert werden. Liegt im Ermessen des Redaktors

Briefe an die Red.: bitte gleich so schreiben, dass man sie allenfalls veröffentlichen könnte.

Kritik und Anregungen an die Red.: sind immer willkommen, sollten aber direkt an die Redaktion gerichtet sein.

Redaktionsteam 1979: setzt sich aus einem leitenden Redaktor, einem stellvertretenden Redaktor, einem Sekretär, einem Kassier, 1-3 technischen Mitarbeitern und den Verbindungsleuten zusammen. Der Redaktor ist gleichzeitig Chef des Teams.

Abolieferungen, Zahlungen: es werden keine Viren geliefert, deren Abos noch nicht bezahlt sind. Sie werden dem V-Mann zugestellt, der für die OG-interne Verteilung zuständig ist. Zahlungen bitte etwas gesammelt überweisen.

Einzelverkaufspreis: für Nichtmitglieder Fr. 6.--, für Mitglieder Fr. 5.-- (zusätzliche Expl.)

Abos für Nichtmitgl.: müssen direkt bei der Redaktion bestellt werden, ein Inland-Abo kostet Fr. 20.--

Werbeexemplare: als Werbemittel für Interessenten wird ab Frühjahr 79 eine Werbebroschüre zur Verfügung stehen. Der VP wird deshalb nur noch zum Zwecke der Inseratenwerbung abgegeben (diese Expl. tragen die Aufschrift "Werbeexemplar" und können nicht als Abos verwendet werden).

DE HAVILLAND DH.89 DRAGON RAPIDE

Als eines der letzten Doppeldecker-Verkehrsflugzeuge wurde die Entwicklung der DH 89 von einem Ingenieur-Team unter der Leitung von A. E. Hagg im Jahre 1933 begonnen. Grundsätzlich war das Flugzeug eine verkleinerte Version der viermotorigen DH 86, die auf Grund von australischen Wünschen entwickelt worden war. Aeusserlich wirkte das Flugzeug, anfangs als Dragon Six bezeichnet, wie eine verkleinerte Version seines Vorgängers.

Bis Januar 1934 befanden sich die De Havilland Flugzeugwerke in Stag Lane, doch wurden sie ab Februar nach Hatfield verlegt. Dort startete H. S. Broad, zu jener Zeit Chef-Testpilot von De Havilland, am 17. April 1934 mit dem Prototyp der DH 89 mit der Immatrikulation E. 4 zum Erstflug. Noch während dem Bau des Prototyps wurde die Serienfabrikation des neuen Flugzeuges vorbereitet.

Im Laufe des Monats Mai wurden mit der ersten Maschine in Martlesham Heath die Testflüge zur Erlangung des Lufttüchtigkeitszeugnisses durchgeführt. Dabei wurde festgestellt, dass sich bei Geschwindigkeiten von ca. 280 km/h die Nasenspitze des Flugzeuges mit lauten Geräusch zu verbiegen begann. Als Konsequenz wurde die höchstzulässige Geschwindigkeit auf 250 km/h festgelegt.

Nach Beendigung der Testflüge kehrte der erste Dragon Rapide nach Hatfield zurück, und wurde schliesslich als CH-287 an die Ostschweizerische Aero Gesellschaft nach Altenrhein verkauft.

Die erste Serienmaschine G-ACPM wurde als erstes Exemplar des neuen Flugzeuges der Oeffentlichkeit vorgestellt, als sie am 13. Juli zur Teilnahme am Kings Cup Race 1934 startete.

Mehr als 10 Jahre lang stand die De Havilland DH 89 im Bau, und als im Jahre 1947 die letzten Exemplare fertiggestellt wurden, hatte die Produktion die Zahl 728 erreicht. Zahlreiche Exemplare des bewährten Flugzeuges standen als Dominie's im Einsatz bei der Royal Air Force.

Ausser dem Prototyp gelangten noch zwei weitere Dragon Rapide in die Schweiz. Einzelheiten dazu werden nachstehend aufgezeichnet.

Le DH 89, qui fut un des derniers biplans de ligne, fut développé dès 1933 par un groupe d'ingénieurs sous la direction de A. E. Hagg. Cet appareil, appelé Dragon Six au commencement, était en principe une version raccourcie du quadrimoteur DH 86 qui fut construit selon des désirs australiens. Effectivement il se présentait extérieurement comme une petite version de son prédécesseur.

Jusqu'en janvier 1934, les usines De Havilland étaient installées à Stag Lane et dès février de cette année elles furent déplacées à Hatfield; c'est de là que le 17 avril 1934, le chef pilote de l'époque, H. S. Broad décolla pour la première fois avec le prototype du DH 89 (immatriculation E. 4). Déjà pendant la construction du prototype, la préparation pour la fabrication en série s'effectua.

Dans le courant du mois de mai la première machine effectua à Martlesham Heath les essais en vue de l'obtention du certificat de vol. Il fut constaté que par une vitesse d'environ 280 km/h le nez de l'avion se déformait avec grand bruit. En conséquence l'avion

ne fut certifié que pour une vitesse de 250 km/h.

A la fin des essais ce premier Dragon Rapide retourna à Hatfield et fut vendu finalement à la compagnie Ostschweizerische Aero Gesellschaft de Altenrhein (immatriculation CH-287).

La première machine de série (G-ACPM) fut présentée officiellement comme premier exemplaire, alors qu'elle prenait part, le 13 juillet, à la Kings Cup Race 1934.

Le De Havilland DH 89 fut construit pendant plus de 10 ans et en 1947 alors que les derniers exemplaires quittèrent les chaînes de production, le total de 728 exemplaires avait été atteint. De nombreuses machines de cet appareil éprouvé servirent sous le nom de Dominie dans la Royal Air Force.

A part le prototype, deux machines encore volèrent en portant l'immatriculation suisse. Les détails en sont décrits dans les lignes qui suivent.

Technische Daten DH 89 A / Données techniques DH 89 A

Spannweite envergure	14,63 m	Leergewicht poids à vide	1'556 kg
Länge longueur	10,52 m	Startgewicht poids au déc.	2'385 kg
Höhe hauteur	3,12 m	Tankinhalt cap. des rés.	360 Lt.
Reisegeschwindigkeit vitesse de croisière	220 km/h	Reichweite rayon d'act.	930 km
Besatzung équipage	1 Pers.	Passagiere passagers	6 Pers.
Antrieb/moteur:	zwei Reihenmotoren / deux moteurs en ligne De Havilland Gipsy Six von je 200 PS / de 200 cv chacun		

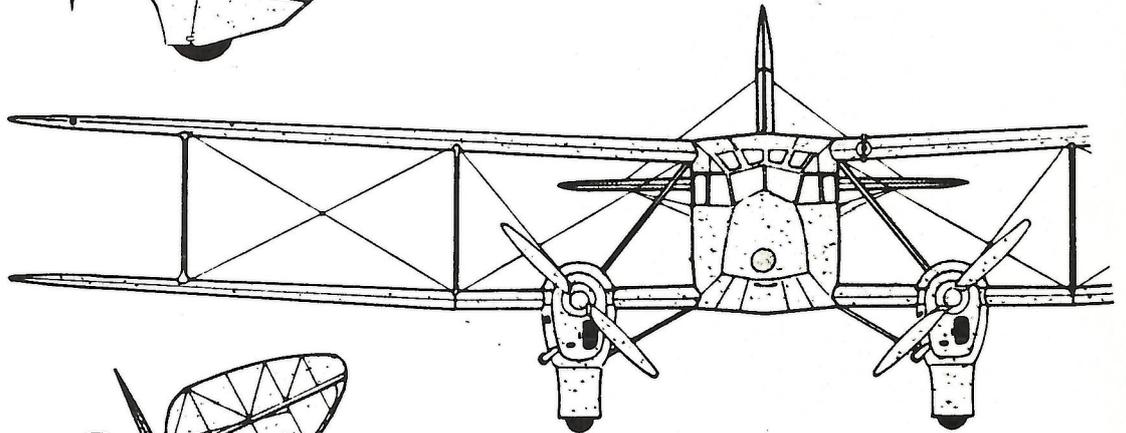
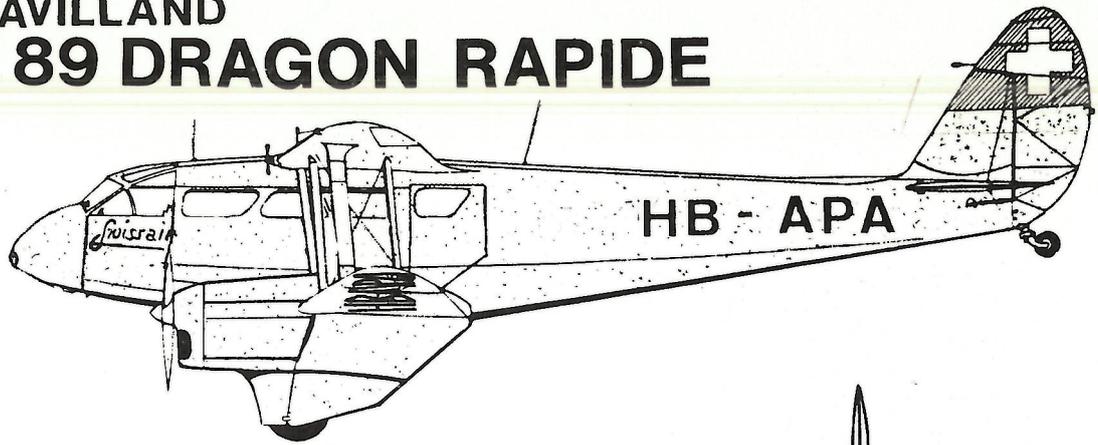
CH-287/HB-ARA, -APA

Prototyp DH 89 c/n 6250
Eintrag: 19.7.1934
Löschung: 10.5.1961

Der erste Prototyp des Dragon Rapide flog erstmals am 17.4.34, erhielt das Lufttüchtigkeitszeugnis am 10.5.34, und wurde daraufhin als CH-287 von der Ostschweizerischen Aero Gesellschaft übernommen. Ab 1.10.34 flog das Flugzeug unter der Immatriculation HB-ARA. Als die Ostschweizerische Aero Gesellschaft liquidiert wurde, ging die Maschine im März 1937 als HB-APA an die Swissair. Am 24.6.54 wurde sie den Flugzeugwerken Farner in Grenchen verkauft. Nach kurzem tauchte das Flugzeug wieder in Klotten auf, wo es vom Aero-Club für Rundflüge eingesetzt wurde. Am 3.10.60 erfolgte der letzte Flug, und nach einer Gnadenfrist als Ersatzteillager diente der Veteran schliesslich der Flughafenfeuerwehr als Übungsobjekt.

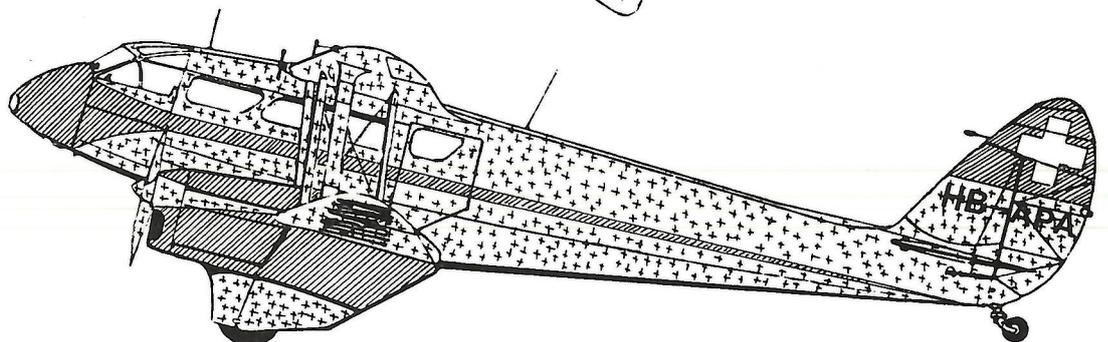
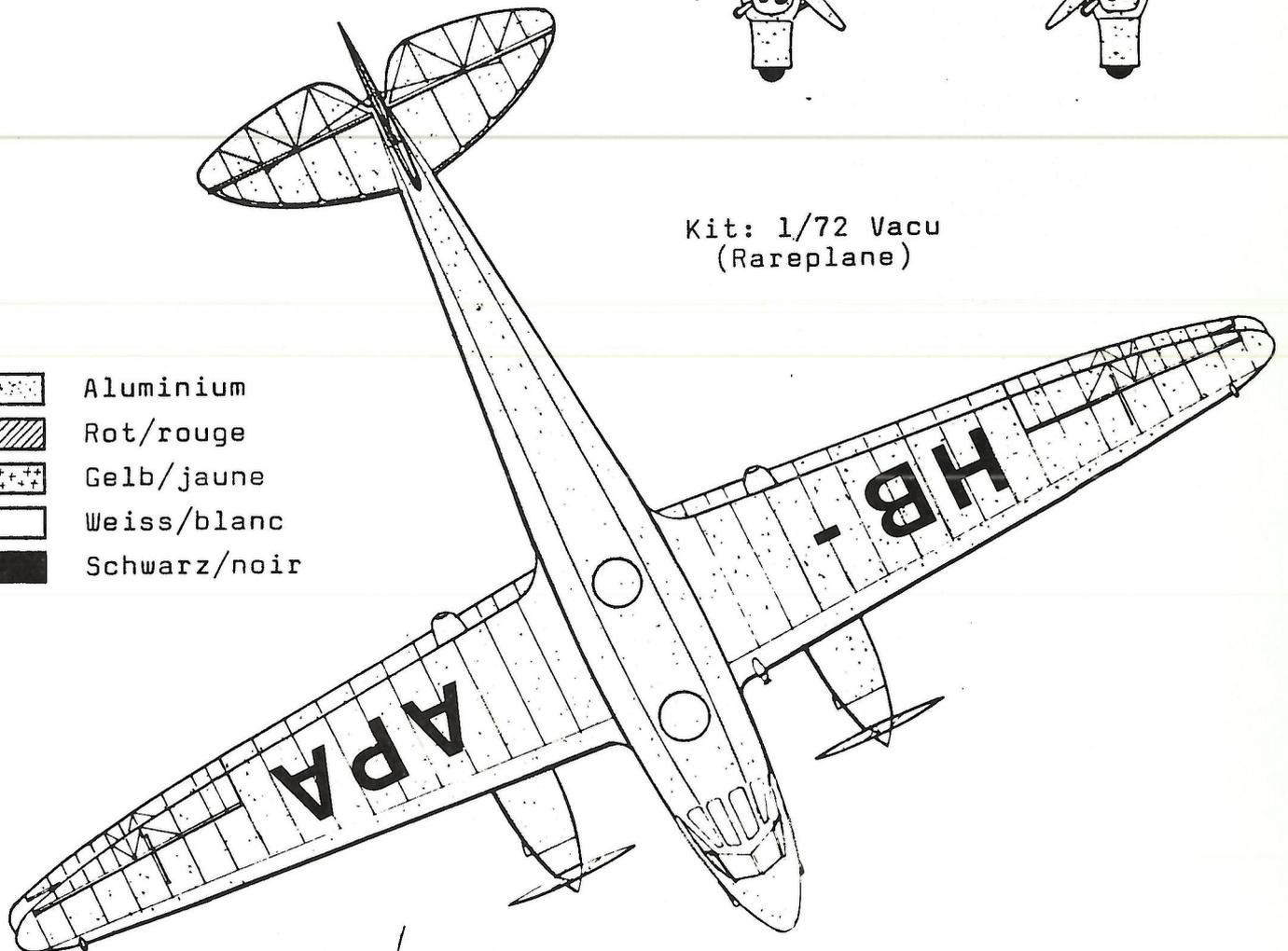
Le 17.4.34, le prototype du Dragon Rapide vola pour la première fois et le certificat de navigabilité fut obtenu le 10.5.34. La Ostschweizerische Aero Gesellschaft reprit l'avion, d'abord sous l'immatriculation CH-287, puis dès le 1.10.34 comme HB-ARA. A la liqui-

DE HAVILLAND DH.89 DRAGON RAPIDE



Kit: 1/72 Vacu
(Rareplane)

-  Aluminium
-  Rot/rouge
-  Gelb/jaune
-  Weiss/blanc
-  Schwarz/noir



Bemalung deutscher Infanteriefiguren, II. Weltkrieg

Das Gebiet der Uniformen und Abzeichen ist so verwirrend vielseitig, dass man leicht die Uebersicht verlieren kann. Auch dieser Bericht erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit, sondern soll lediglich einen Ueberblick über die wichtigsten Teile und Abzeichen der Uniform vermitteln.

Als Massstab empfehle ich 1:35. Die Figuren sind einerseits gross genug, um eine detaillierte Bemalung zu ermöglichen, andererseits nehmen sie nicht viel Platz weg.

Die bekannten Hersteller der 1:35er sind Tamiya, Revell-Esci, Airfix (1:32) und Heller. Auf jeden Baukasten näher einzugehen, ist nicht gut möglich, die Beurteilung ist deshalb allgemein gehalten.

Bei Tamiyas Produkten ist nur der teilweise undetaillierte Guss der Ausrüstung zu bemängeln, der Rest ist in gewohnter Qualität.

Revell-Esci (preisgünstig) besticht durch sehr detaillierten Guss und vielfältige Ausrüstung. Ebenso erfreulich ist die Tatsache, dass jedes Gesicht anders geformt ist (bei Tamiya sehen sich alle so verdächtig ähnlich).

Airfix's Multipose Figures fallen durch ihre 1:32er Grösse leicht aus dem Rahmen. Die Gesichter sind sehr schön gegossen (offener Mund etc). Die Ausrüstung ist etwas grob ausgefallen. Manchmal wirkt ein Griff in die Grabbelkiste wahre Wunder. Sonst sind die Figuren gut und lassen der Phantasie freien Lauf (6 Köpfe, 6 Rumpfe, 12 Arme und 12 Beine, was will man noch mehr?). Der verwendete Plastik ist etwas weicher als andere Produkte und lässt sich deshalb sehr gut entgraten und bearbeiten.

Hellers Figuren sind meistens etwas schlaksig geraten und mit einem für meinen Geschmack überdimensionierten Haupt, sprich Wasserkopf, ausgestattet. Nach einer kleinen Kopftransplantation erhält man aber ganz passable Figuren.

Wer nicht direkt aus der Schachtel bauen will, prüfe zuerst die Kombinationsmöglichkeiten. Ich wechsele die abgeschnittenen Körperteile so lange aus, bis mir die Kombination zusagt.

Mit Messer und Feile werden die Körperteile entgratet. Die Ausrüstung kommt erst später an die Reihe. Beim Zusammenleimen der Teile achten wir auf eine natürliche Körperhaltung. Zum Trocknen müssen wir der Figur 1-2 Tage Gnadenfrist gewähren, um ein sauberes Bearbeiten zu ermöglichen. Ist die Frist abgelaufen, suchen wir die Figur nach Rissen oder sonstigen Mängeln ab und rücken ihr wenn nötig mit Green Putty auf den Plastikleib. Nach angemessener Trockenzeit ist der Spachtel solange zu bearbeiten, bis Flickstellen fugenlos dem übrigen Plastik angepasst sind.

Jetzt ist der Moment gekommen, wo wir zu Pinsel und Töpfchen greifen. Als erstes tragen wir auf jeder Flickstelle eine dünne Farbschicht auf. Dadurch werden etwaige Fehler sichtbar und können noch behoben werden. Bei der Bemalung beginnen wir ganz oben, d.h. beim Gesicht. Mit einem 0-Pinsel (feinste Grösse) werden die Augenhöhlen mit Weiss grundiert. In die Mitte setzen wir die Pupillen. Wer eine ruhige Hand hat, kann mit einer Pinselspitze Schwarz die Iris andeuten. Dann umranden wir die Augen mit einem braunen Strich und grenzen sie so vom übrigen Gesicht ab, das mit Hautfarbe (flesh) bemalt wird.

Für den Mund mischen wir Hautfarbe mit ein wenig rot und ziehen die Lippen nach. (Wer den Helmriemen nicht aus Plastic-Sheet herstellen will, kann ihn jetzt in Schwarz aufmalen.) Die Haare werden je nach Geschmack bemalt, allerdings sollte für die Augenbrauen die gleiche Farbe verwendet werden.

Um der Figur ein feldmässiges Aussehen zu geben, verpassen wir ihr noch einen 3-Tage-Bart, indem wir der Hautfarbe ein wenig Braun beigegeben und mit fast trockenem Pinsel den Bart andeuten.

Somit ist das Gesicht fertig.

Bei den meisten Figuren treffen wir den Dienstanzug Modell 1936 an (siehe Abb.). Unter dieser Bezeichnung verbirgt sich eine feldgraue Jacke mit dunkelgrünem Kragen. Vorne hat sie fünf Knöpfe und auf jeder der vier Taschen einen weiteren.

Als erstes malen wir den dunkelgrünen Kragen und tragen danach die Kragenspiegel gemäss Abbildung auf. Bei Unteroffiziersgraden, die die gleiche Jacke trugen, verlief um den Kragen sowie um die Schulterstücke zusätzlich noch ein 9mm breiter silbergrauer Streifen (im Modell bitte nicht ganz so breit).

Bei den Schulterstücken muss jeder selbst entscheiden, welchen Rang er seiner Figur verleihen will. Der Träger einer solchen Jacke kann bis zum Stabsfeldwebel "befördert" werden. (Die Jacke der Offiziere glich der der Mannschaften, hatte aber als wichtigstes Unterscheidungsmerkmal Aermelaufschläge.)

Haben wir auch die Schulterstücke fertiggestellt, können wir den Helm (oder ev. eine Mütze) aufleimen. Die Aussenfläche bemalen wir erst nach Fertigstellung der oberen Körperhälfte.

Meistens liegen den Bausätzen noch Abziehbilder für die Helmwappen bei. Ab 1943 allerdings wurden die Helme ohne jegliche Abzeichen in Feldgrau hergestellt. Dieses variierte je nach Fabrik von hell- bis zu dunkelgrau.

Doch zurück zur Feldjacke. Die restlichen Flächen werden feldgrau bemalt, wobei ich Humbrol matt 31, leicht gemischt mit anderen Grün, verwende.

Die Farbe Feldgrau war sehr verschieden. Ausserdem veränderten Staub und Lichteinwirkung die Uniformfarbe auch ziemlich. Es spielt also nicht eine so grosse Rolle, ob das Feldgrau ein wenig heller oder dunkler gerät.

Die 9 Knöpfe der Jacke werden weiss (oder auch hellgrau) bemalt. Der silbergraue Reichsadler wird mit einem 0-Pinsel wie beim gestickten Original in die vorher dunkelgrün grundierte Fläche gemalt (siehe Abb.).

Nach Belieben können jetzt noch Auszeichnungen wie EK oder Ritterkreuz aufgemalt werden. Anschliessend werden die noch freigebliebenen Teile (Unterarme oder Hände) mit Hautfarbe bemalt.

Den Gurt und das Lederzeug bemalen wir mit Mattschwarz (Offiziere braun), Verschlüsse und Gurtschnallen werden in Silber gehalten.

Nun zur Hose.

Mannschaften und Unteroffiziere trugen die gleiche feldgraue Hose. Damit wir am Schluss unserer mühseligen Pinselei nicht eintönige Figuren in Händen halten, sollte für die Hose ein anderes Feldgrau verwendet werden. Ueberhaupt sollte für jede Figur eine andere Mischung verwendet werden, das belebt den Gesamteindruck. Mit den Marschstiefeln warten wir noch ein wenig. Schliesslich muss man die Figur zum Anbringen der div. Ausrüstungsgegenstände noch irgendwo halten können.

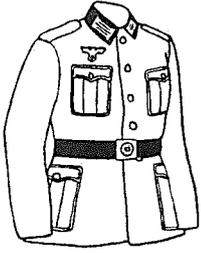
Nach dem nicht zu unterlassenden Entgraten werden sämtliche Gegenstände auf der Vorder- und Rückseite bemalt. Das erfordert manchmal mehrere Arbeitsgänge, hat aber den Vorteil, dass sämtliche sichtbaren Stellen mit Farbe bedeckt sind.

Nun entfernen wir an der Stelle, wo das Teilchen angeleimt werden soll, vorsichtig mit dem Messer ein wenig Farbe. Das gleiche tun wir am aufzuleimenden Objekt und befestigen es mit einem Tröpfchen Leim an der gesäuberten Stelle.

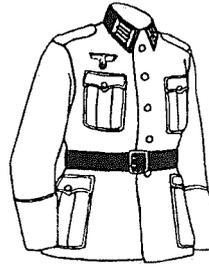
Zum Schluss bemalen wir die Marschstiefel in Mattschwarz (der detailgetreue Modellbauer wird allerdings auch vor den rund 70 Nägeln der Schuhsohle nicht haltmachen).

Damit unser Kunstwerkchen noch realistischer wirkt (was jetzt allerdings kaum mehr möglich sein sollte) müssen wir es noch ein wenig verschmutzen. Auch hier wird wieder mit trockenem und zusätzlich noch gerade gestutzten Pinsel gearbeitet. Aus eigener Erfahrung rate ich aber folgendes: Man beginne bei den Stiefeln, dort kann man eine allzu ausgefallene Verschmutzung am besten beheben.

UNIFORM



Heeres-Dienstanzug
Mod. 1936 für Mann-
schaften und Unter-
offiziere



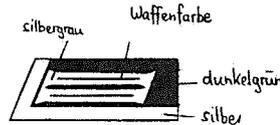
Dienstanzug
für Offiziere

KRAGENSPIEGEL



Waffenfarbe
silbergrau
dunkelgrün

Mannschaften



silbergrau
Waffenfarbe
dunkelgrün
silber

Unteroffiziere



dunkelgrün
silbergrau
Waffenfarbe

Offiziere

SCHULTERSTUECKE

Mannschaften

Dienstgradabzeichen
(am linken Oberarm)

Unteroffiziere

Offiziere

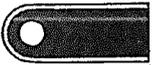


weiss
Waffenfarbe
dunkelgrün

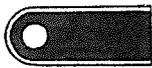
Schütze, Kanonier



Oberschütze, Oberkan. etc.



Gefreiter



Obergefr. mit weniger als
6 Dienstjahren



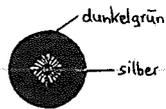
Obergefr. mit mehr als
6 Dienstjahren



Stabsgefreiter

1936-42

1942/43-45



dunkelgrün
silber



weiss
dunkelgrün



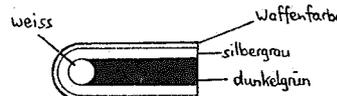
silber



silber



silber

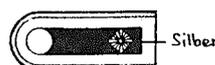


weiss
Waffenfarbe
silbergrau
dunkelgrün

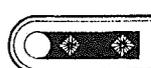
Unteroffizier



Unterfeldwebel



Feldwebel



Oberfeldwebel



Hauptfeldwebel *

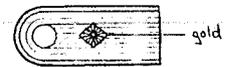


Stabsfeldwebel

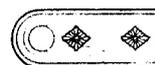


weiss
Waffenfarbe
Silbergrau

Leutnant



Oberleutnant



Hauptmann



weiss
Waffenfarbe
silber

Major



gold

Oberstleutnant

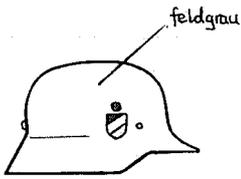


gold

Oberst

* Unteroffiziere, die als Hauptfeldwebel ("Spieß") eingesetzt waren, trugen in der unteren Hälfte beider Ärmel je einen silbergrauen Doppelstreifen von je 0,9 cm Breite.

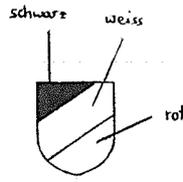
HELM



bis 1943



linke Seite



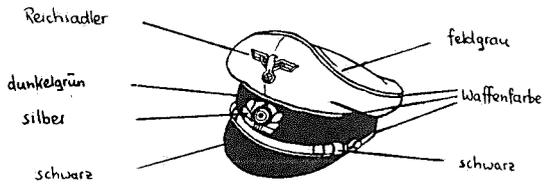
rechte Seite



nach 1943

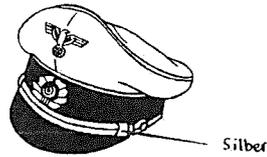
MUETZEN

Mannschaften + Unteroffiziere

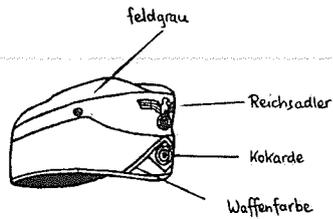


Schirmmütze

Offiziere



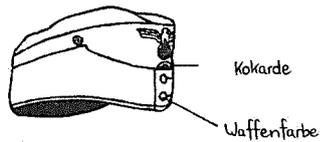
Schirmmütze



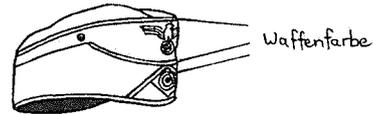
Feldmütze Mod. 38



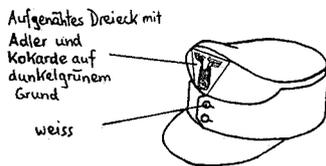
Feldmütze alter Art
(theor. nur bis 1942, prakt. aber bis Kriegsende getragen)



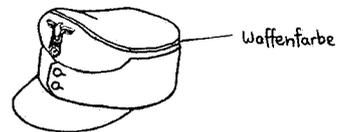
Feldmütze Mod. 42



Feldmütze neuer Art
(1938 eingeführt)



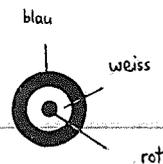
Einheitsfeldmütze Mod. 43



Einheitsfeldmütze Mod. 43

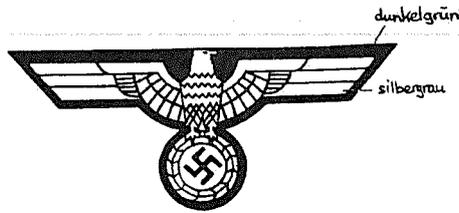


Reichsadler für Mützen
(gestickte Version)

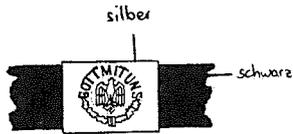


Kokarde

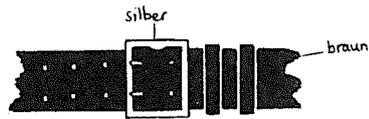
REICHSADLER für Uniform



GURTSCHNALLEN

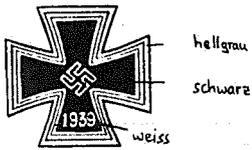


Mannschaften + UO's

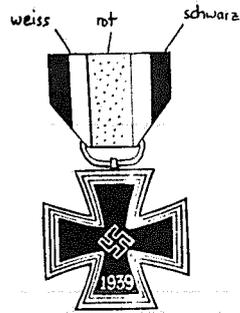


Offiziere

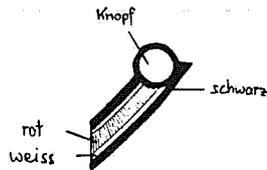
ORDEN



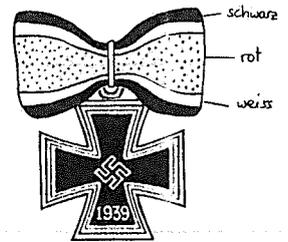
EK I



EK II



Band zum EK II



Ritterkreuz

WAFFENFARBEN

die wichtigsten:

weiss
goldgelb
rosa
hochrot
hellgrün
schwarz

Infanterie
Kavallerie
Panzertruppe
Artillerie
Jäger, Gebirgsjäger
Pioniere

R. Oehrli, Bern

MODELLAUTOS IN PLASTIK

Hat man sich dem Bau von Modellautos in Plastik verschrieben, ist man sicherlich in vielen Belangen nicht so verwöhnt wie derjenige, der Flugzeuge oder Militärfahrzeuge baut. Zu den anderen Sparten seien folgende Unterschiede festgehalten:

1. Die Auswahl ist kleiner.
2. Man hat nicht die Möglichkeit verschiedene Varianten in Bezug auf Dekor und Konstruktionsdifferenzen herzustellen, da vielfach die exakten Unterlagen fehlen und die entsprechenden Abziehbilder nicht auf dem Markt sind.
3. Die Literatur ist ebenfalls nicht allzu umfangreich, d.h. man muss, um auf dem Laufenden zu sein, ständig die verschiedensten und neuesten Zeitschriften erstehen, was ein Mehrfaches kostet von dem, was für das Modell ausgegeben werden muss.

Trotz allem kann das sammeln und bauen ebenso interessant sein, wie bei den anderen Gebieten.

Doch noch kurz etwas zu den verschiedenen Masstäben, die am häufigsten anzutreffen sind:

1:32 wurde in früheren Jahren vor allem von US-Herstellern produziert. Heute gibt es kaum mehr Neuheiten.

1:25 wohl der neben 1:24 am weitesten verbreitete Masstab. Das Angebot ist sehr vielfältig.

1:20 ein Masstab der Zukunft. Das Angebot wird stark ausgebaut.

1:16 einige wenige Modelle sind erhältlich.

1:12 ein grosses Angebot an Formelrennwagen und Prototypen sind lieferbar. Eine Grösse, die viele Details zulässt.

1:10 und 1:8 sind kaum verbreitet.

Und nun zu den Modellen der diversen Porsche 935.

Beginnen wir mit dem grössten Modell, das am wenigsten Anlass zur Kritik gibt. Der Hersteller heisst Tamiya. Es ist im Masstab 1:12 erhältlich mit MARTINI-Dekor. Die kleineren Brüder sind im Masstab 1:24 und 1:20. Das Modell 1:20 von Tamiya verfügt neben der MARTINI-Version über Abziehbilder für Jägermeister-Ausführung. Allerdings weist dieses Modell einige Mängel auf. Z.B. sind die Luftaustrittsöffnungen der vorderen Kotflügel vollkommen falsch gestaltet. Ebenso das Heck. Auch ist nur die Hälfte des Ueberrollbügels im Bausatz enthalten.

Der grösste Konkurrent ist der 935 von Fujimi, ebenfalls 1:20. Ein Modell, das kaum Anlass zur Kritik gibt.

Alles in allem weisen diese Modelle kleine Unterschiede auf, welche auch beim Original zu finden waren, da diese Wagen ja bekanntlich von Rennen zu Rennen modifiziert wurden.

Folgende Porsche 935-Modelle sind erhältlich:

Tamiya	1:12	1:20	1:24
Fujimi		1:20	
Nichimo			1:24

Im weiteren gibt es auch den Porsche 934 von:

Tamiya	1:12	
Revell		1:24

Literatur:

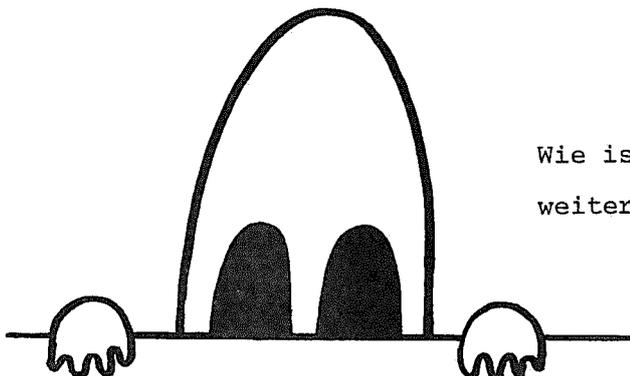
Modell-Fan 6/77 (Porsche 934, Tamiya)
Modell-Magazin 6/77 (Porsche 934, Tamiya)
Scale-Models April 77 (Porsche 935)
Scale-Models July 77 (Porsche 934 und 935)

Soweit die Angaben über Porsche.

Versuchen Sie doch selbst einmal ein Auto zu bauen. Es muss ja nicht unbedingt ein Porsche sein. Es gibt für jeden Geschmack ein Modell, vom Oldtimer bis zur modernen Luxusbolide. Vom Tourenwagen über Rallyeautos bis zur Formel 1.

Nun wünsche ich Ihnen viel Spass beim ersten Versuch oder beim Erweitern der bereits bestehenden Sammlung.

JK



Wie ist's mit
weiteren Autobeiträgen.....?

Nachträge zum Modell-Magazin-Verzeichnis im VP 4/78

1976

PANZER	:	Umbauten in 1/35	Nr. 2
		Umbauten in 1/87	1
SCHIFFE	:	La Réale (Heller)	6
		Schnellboot der deutschen Marine	2
SONSTIGES	:	Arbeitskreis Deutsche Wehrtechnik	1
		Hintergrund für Flugzeugaufnahmen	6
		Historic Aircraft Museum Southend-on-Sea	2
		Wettbewerb "Der tollste Käfer"	6
		Wunschmodell	4
NACHTRAG	:	Deutsche Störkampfflugzeuge	1; 2

1977

SCHIFFE	:	Nippon Maru	3
		Panzerfähre Wasserratte	5
SONSTIGES	:	Badger Spritzpistole 150Ex-IL	6
		Historic Aircraft Museum RAFB St. Athan	5
		Maltechnik	1
		Museum auf dem Dachboden	4
		Wettbewerb	4

Ausl. IPMS - Publikationen

<u>PANORAMA</u> (Austria)	6 Nrn/Jahr	1974 2 Sets à 15.-- / 1975 9 Sets à 15.--
		1976 4 Sets à 15.--
<u>RANDOM THOUGHTS</u> (Canada)	12 Nrn/Jahr	1975 1 Set à 12.-- / 1976 3 Sets à 12.--
		1977 1 Set à 12.--
<u>NOTIZARIO</u> (Italy)	4 Nrn/Jahr	1976 2 Sets à 12.--
<u>MITTEILUNGEN</u> (Germany)	12 Nrn/Jahr	1978 1 Set à 12.--
<u>KIT</u> (Belgium)	4 Nrn/Jahr	1976 1 Set à 32.-- / 1977 1 Set à 32.--
		1978 2 Sets à 32.--
<u>MAGAZINE</u> (GB)	6 Nrn/Jahr	1975 1 Set à 15.-- / 1976 1 Set à 15.--
<u>QUARTERLY + UPDATE</u> (USA)	4+6/Jahr	1976 1 Set à 36.--
<u>IPMS MALLARI</u> (Finland)	4 Nrn/Jahr	1976 2 Sets à 10.-- / 1977 1 Set à 10.--

Allfällige Bestellungen an: R. Oehrli, Maygutstr. 45, 3084 Wabern

SUCHE KAUFGE GEBE VERKAUFGE SUCHE KAUFGE GEBE VERKAUFGE SUCHE KAUFGE GEBE VERKAUFGE SUCHE
SUCHE KAUFGE GEBE VERKAUFGE SUCHE KAUFGE GEBE VERKAUFGE SUCHE KAUFGE GEBE VERKAUFGE SUCHE

Ein leidenschaftlicher Modellbauer aus dem fernen Russland bietet Bausätze und Zeitschriften aus folgenden Ländern zum Tausch an:

UdSSR: Flugzeuge: 1:50 / 1:72 / 1:100 // Panzer: 1:30 / 1:45 // Schiffe: 1/400

CSSR: Flugzeuge: 1:72 / 1:230 // Zeitschriften: "Letectvi a kosmonautika"

DDR: Flugzeuge: 1:24 / 1:72 / 1:100 // Zeitschriften: "Modellbau heute" und "Flieger Revue"

Polen: Flugzeuge: 1:72 / 1:144

Er ist interessiert an: Flugzeugen 1:72 WWII bis heute (die Liste kann leider aus Platzgründen nicht aufgeführt werden) / Panzer: moderne aus GB, USA, F, BRD, WW II: Tiger I, Tiger II, PzKw IV Ausführung H / Schiffe: Victory, Golden Hind, Revenge, Cutty Sark (Airfix), Jan Bart (Heller 1:200), Jowa (1:600)

Interessenten wenden sich bitte an:

Boris Zaikin, Istoriceskaja Str. 101-64, 400048 Volgograd, U.S.S.R.

Gesucht zu kaufen oder zu leihen: Dias oder Fotos (ev. Negative) der amerik. Kunstflugstaffel Blue Angel.

Angebot an: R. Natsch, Lädelistr.34, 6003 Luzern Tel. 041/22'63'77

Ein ehemaliges IPMS Mitglied aus Zürich gibt sein Hobby auf. Folgende Artikel sind deshalb zu einem Pauschalpreis von Fr. 100.-- zu haben:

- ca. 30 Flugzeugbausätze WK II Airfix, Frog und Tamiya
- Abziehbilder ESCI
- Zeitschriften, Bücher: Cockpit 71, 72, 73 / Plastik Modell 72, 73, teils 74 / IPMS-Zeitschriften England 73-75, Italien 74, Austria 73-75 / Edizioni Bizzarri Nr. 5 bombardieri / K. Kerkinen, Finnische Luftwaffe 1939-72

Hans Meier, Zurlindenstrasse 279, 8003 Zürich

Ein IPMS-France-Mitglied fragt an, ob ihm jemand beim Bau einer D-3803 und eines FFA Pl6 helfen kann. Unterlagen, Bausätze, Tips sind willkommen.

M. Cabaj Stanislas, 11, rue Charles Debarge, F-62640 Montigny-en-Cohelle / France

Ein tschechischer Modellbauer sucht Gleichgesinnte zum regen Tausch von Modellen und Büchern (Zivil-, Sport- und Militärflugzeuge).

Sein erster Tauschwunsch ist das Buch "JP Airline Fleets 78" von F.E. Bucher/W. Klee. Wer ihm behilflich sein kann oder an einem Tausch interessiert ist, schreibe bitte an:

Jaroslav Riedl, Harantova 1619, 508 01 Horice v Podkrkonosi, okres Jicin, CSSR

Mirage-Bauer Achtung!

Ein südafrikanisches IPMS-Mitglied braucht dringend Hilfe und zwar in Form von Angaben über die Mirage IIIC der Schweizer Flugwaffe. Speziell benötigt werden Details über Farbgebung, Markierung etc. der Rumpfoberseite sowie der Flügel. Als Gegenleistung werden Angaben über die Südafrikanische Luftwaffe angeboten. Zuschriften an:

Roy Tapping Esq., 47 Sun Street, Fishers Hill, Germiston 1401, South Africa

Wir sind 3 ungarische Modellbauer, die sich für einen regen Modell- und Buchtausch mit anderen Modellbauern interessieren. Wir bieten Bausätze aus dem RGW-Raum (KOVO, Ruch, IGRA, NOVO) sowie Fachbücher über Luft- und Raumfahrt der RGW-Länder in deutscher Sprache.

Wir sind interessiert an Modellen der Periode 1939-45 sowie speziell an Modellen der Kampfmittel, die bei den ehem. ung. Streitkräften eingesetzt waren (Flugzeuge 1:72, Panzer 1:35)

Zuschriften an: Dipl.Ing. Zsolt Szent-Iványi, H-1016 Budapest I, Piroska Str. 12

SUCHE KAUFGE GEBE VERKAUFGE SUCHE KAUFGE GEBE VERKAUFGE SUCHE KAUFGE GEBE VERKAUFGE SUCHE
SUCHE KAUFGE GEBE VERKAUFGE SUCHE KAUFGE GEBE VERKAUFGE SUCHE KAUFGE GEBE VERKAUFGE SUCHE

Zu den Fotos und Text im VP 3/78 - P-51B ex WD-U

Herrn Eberles Bemerkungen stimmen - hier bedürfte offensichtlich nach neueren Unterlagen noch Einiges der Abklärung. Die Flächenbemalung müsste eventuell nach den abgedruckten Fotos in den Proportionen revidiert werden. Der schwarze Streifen auf den Fahrwerkstoren ist allerdings sicher bedingt durch die nicht übermalten Invasionsstreifen (D-Day markings) und sicher schwarz.

Beim Ausgleichsgewicht des Seitenruders scheint mir bei der Zeichnung ein echter Fehler - bedingt durch eine retouchierte Foto - unterlaufen sein.

Bez. andere Bemalung in Urechs Buch - eine Aenderung der Bemalung ist sicher eine Möglichkeit. Oder aber es handelt sich gar nicht um dasselbe Flugzeug. Weiss jemand, ob die zweite P-51B, die bei Buchs SG im Rheinbett notlandete, eventuell auch in flugfähigen Zustand gebracht wurde?

Der schwarze Streifen auf dem rechten Höhenleitwerk (und auf dem Seitenleitwerk) ist für WD-U mit Fotos belegt und dürfte zu einem späteren Zeitpunkt entfernt worden sein.

Jede Hilfe willkommen. Bei genügend sicheren Unterlagen wird sogar eine revidierte Zeichnung versprochen!

R. Blattner, Basel

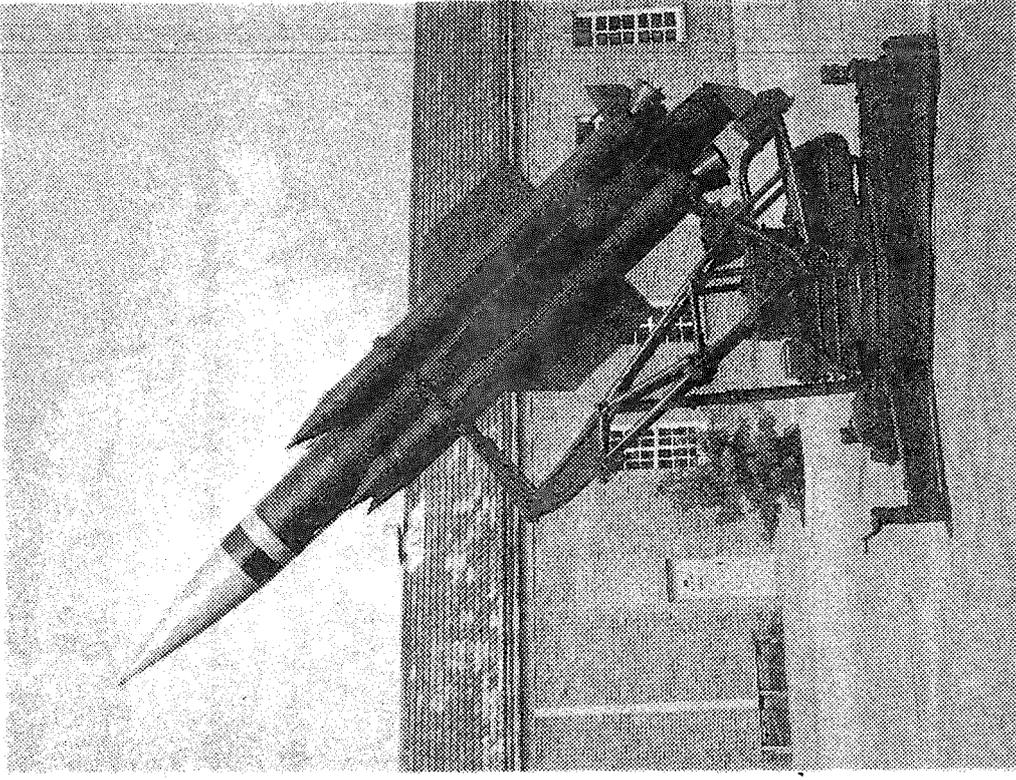
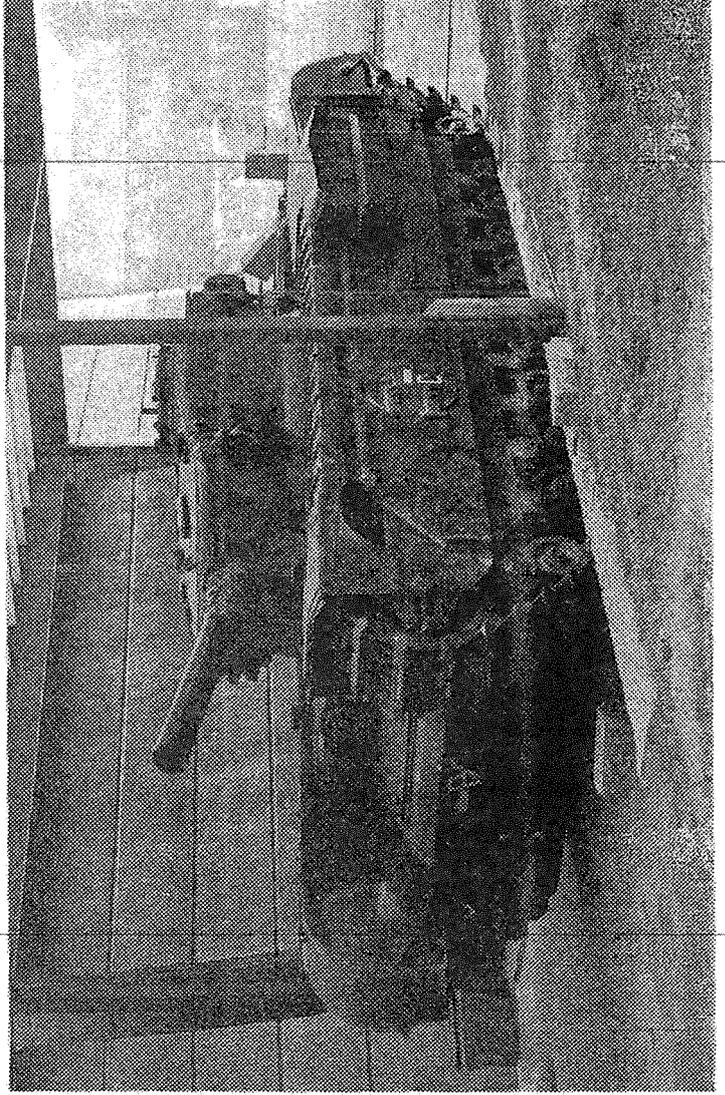
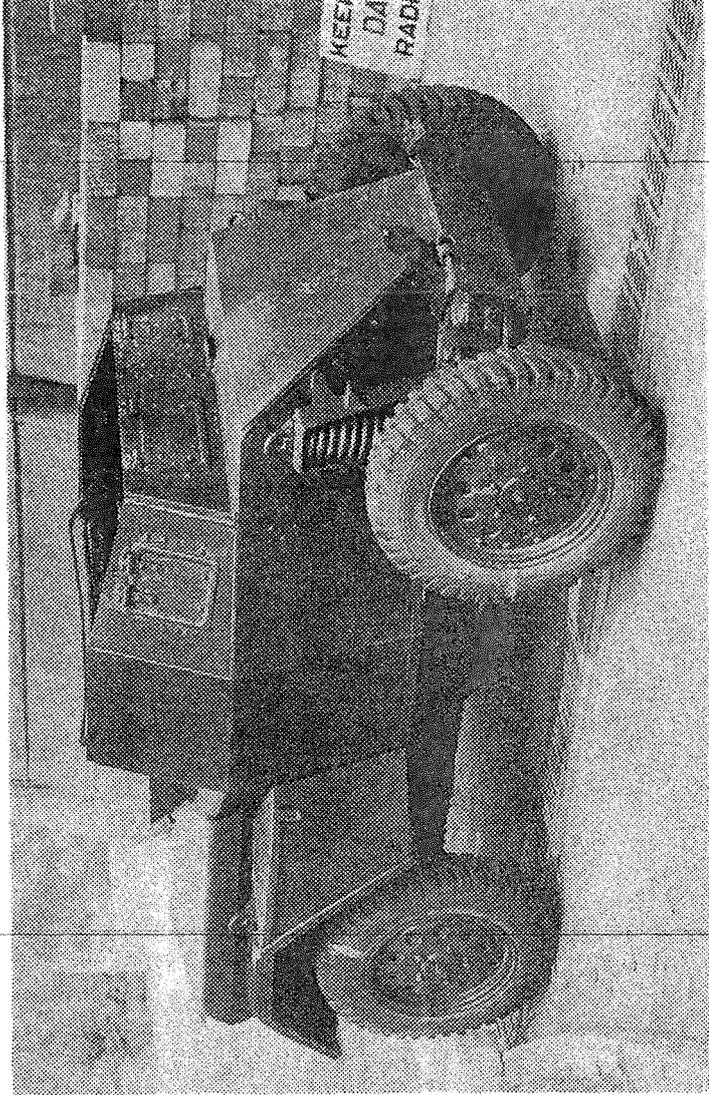
Modellbautip

Unser Mitglied Jörg Dreifuss aus Zollikon ist beim Zusammenbau der B-52 von Monogram im Masstab 1:72 auf folgende Schwierigkeiten gestossen: Das Höhenleitwerk bestand aus 2 gleichen Teilen (Steuerbordflosse doppelt vorhanden) und konnte demzufolge nur schwer eingepasst werden. Herr Dreifuss vermutet, dass dieser Fehler bei allen Bausätzen dieses Modells vorhanden ist und rät deshalb zur Vorsicht beim Zusammenbau der Heckpartie dieses Flugzeuges.

Anmerkung zu Heller's Fieseler Storch 1/72

Dem Bausatz liegt separat die Türe (Nr. 45) bei, es ist jedoch nirgends angegeben, wie diese in geöffnetem Zustand anzukleben ist. Die Türscharniere befinden sich beim "Storch" vorne, d.h. die Tür wird wie die Wagentüre eines modernen Autos geöffnet

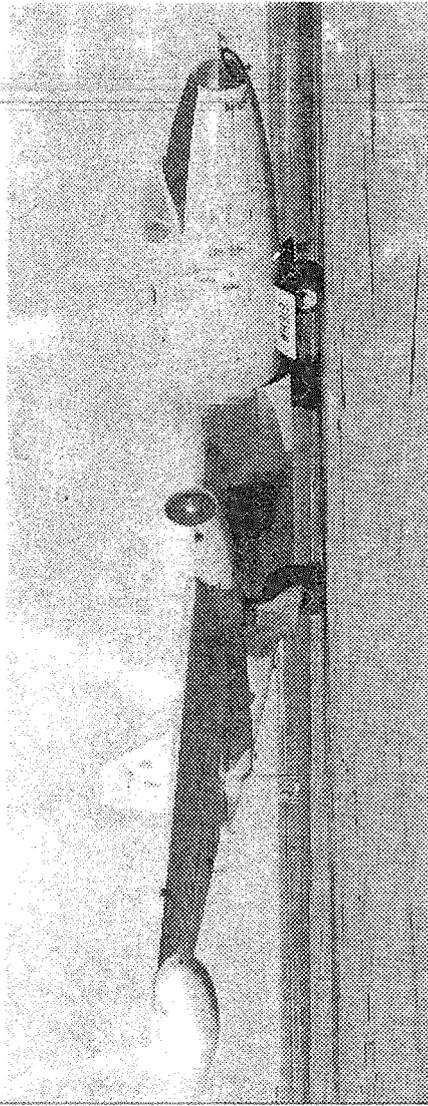
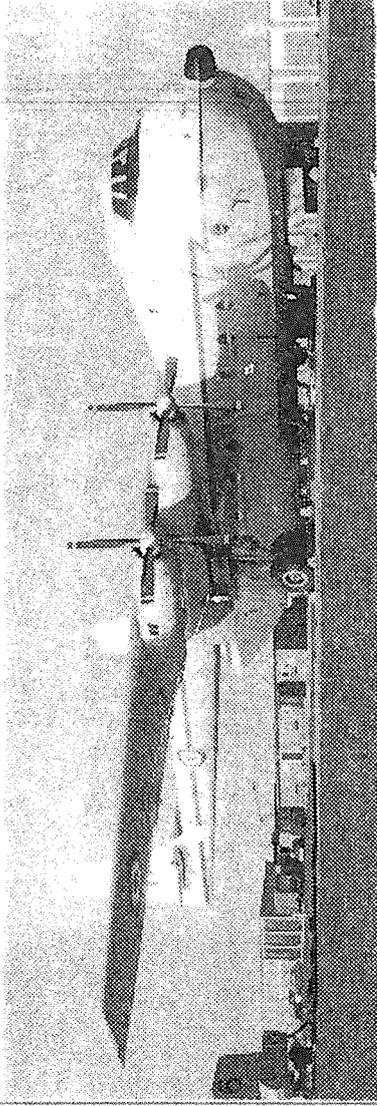
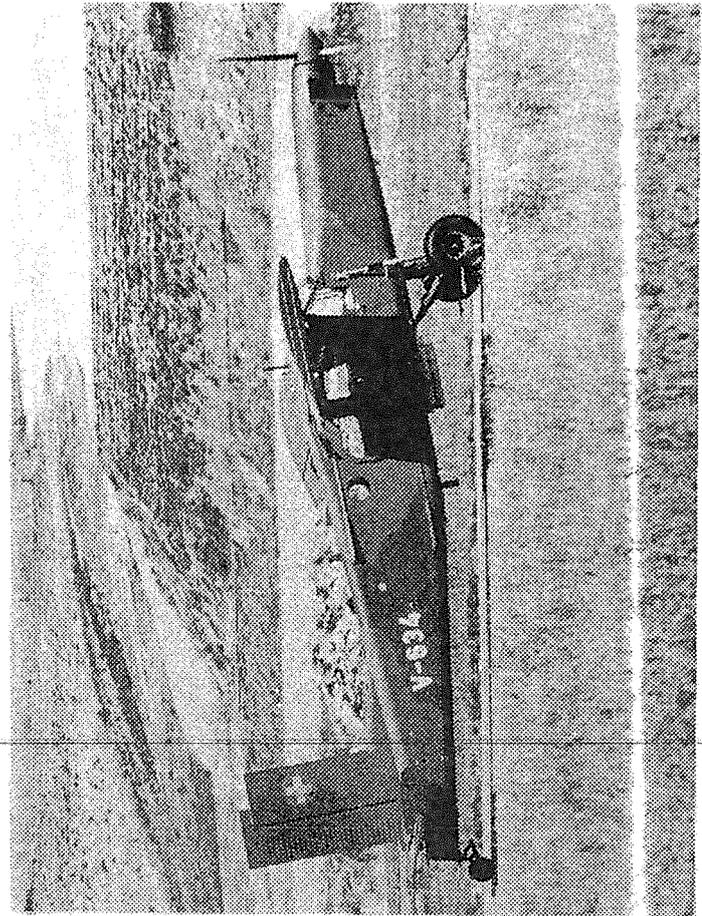
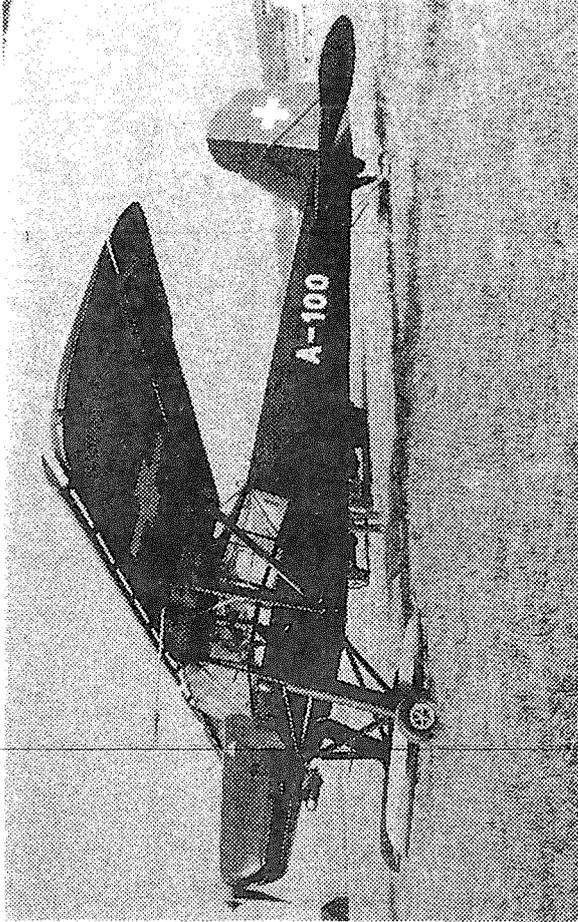
Roger Eberle, Zürich



links oben: Daimler Scoutcar Mk II

links: Britischer Kampfpanzer Churchill

oben: Flab-Rakete Bloodhound
Army Colledge "Shrivenham" (GB)



links oben: Fieseler Sturzenegger (Gunti)
links: Pilatus PC-6 (Gunti)
ganz oben: H.S. Argosy EE 15 No. 115 Squadron, RAF Cottesmore (Steinmann)
oben: BAC Canberra T.4, RAF Cottesmore (Steinmann)

Mitsubishi Ki 21 (alliiertes Code "SALLY")

Am 15. Februar 1936 stellte das japanische Armeelufthauptquartier ein Pflichtenheft für einen zweimotorigen schweren Bomber aus. Folgende Leistungen wurden von dem neuen Typ verlangt: 1. Maximalgeschwindigkeit über 400 km/h auf 3000 m Höhe. 2. Steigzeit auf 3000 m Höhe in 8 Minuten. 3. Flugdauer über 5 Stunden bei einer Geschwindigkeit von 300 km/h. 4. Bombenzuladung 750 - 1000 kg.

Nakajima entwickelte darauf die Ki 19, Mitsubishi konkurrierte mit der Ki 21. Die Ki 21 war der Ki 19 beim Vergleichsfliegen in allen Sparten ausser beim Messen der Höchstgeschwindigkeit leicht unterlegen. Trotz dieser Tatsache entschloss sich die japanische Armeeluftwaffe für die Ki 21.

Im August erhielt die 60. Bomberstaffel (SENTAI) ihre ersten Ki 21 Bomber und setzte diese, unterstützt von der 61. Bomberstaffel, zum ersten Mal bei Luftangriffen in der Mandschurei gegen chinesische Provinzen im Norden ein.

Nachdem 143 Ki 21 1a produziert worden waren, ging man zum Bau der verbesserten Variante 1b über, die den in China gesammelten Erfahrungen Rechnung trug. Die Benzintanks wurden nun durch Gummimatten besser geschützt und die Abwehrbewaffnung durch 2 zusätzliche 7.7mm MG ergänzt, während der Bombenschacht sowie die Heckflossen vergrössert wurden. Nachdem von Mitsubishi 120 Ki 21 1b gebaut worden waren, stellte man die Produktion auf die weiter verbesserte Ki 21 1c um. Die Änderungen betrafen wiederum die Abwehrbewaffnung, die nun insgesamt auf 6 bewegliche MG verstärkt wurde. Zusätzlich konnte man bei dieser Version die Reichweite erhöhen, indem man im hinteren Teil des Bombenschachtes bei Bedarf einen 500 l Tank einbauen konnte. Die älteren Ki 21 wurden bald aus dem Fronteinsatz ausgeschieden und fanden Verwendung bei Flugschulen wie beispielsweise der HAMAMATSU BOMBER TRAINING SCHOOL. Andere Muster wurden zu Fracht- oder Passagierflugzeugen umgebaut.

Als die japanische Luftwaffe zum ersten Mal in China auf Jäger der AVG (american volunteer group) stiess, stiegen ihre Bomberverluste stark an. Die japanischen Piloten klagten immer öfter über die geringe Geschwindigkeit ihrer Bomber. So beauftragte die Heeresluftwaffe Mitsubishi, die Ki 21 mit stärkeren Motoren zu versehen. Anstelle der Nakajima Ha 5 Motoren gelangten nun Mitsubishi Ha 101 14-Zylinder Sternmotoren zum Einbau, die eine 3,4 m grosse Luftschraube (gegenüber 3,2 m der alten Version) antrieben. Der grosse Durchmesser dieser Sternmotoren bedingte auch eine Vergrösserung der Motorengondeln. Durch diesen Umstand musste das Fahrwerk neu überarbeitet werden. Das Resultat war die Ki 21 11a, die sich durch aerodynamische Verbesserungen (hauptsächlich im Bereich des Fahrgestells und der Motorengondeln) von ihren Vorgängern unterschied. Von dieser Version wurden total 590 Stück produziert. Der Ki 21 11a folgte die Ki 21 11b, die anstelle der grosszügigen Verglasung für den Mittelschützen auf dem Rumpfrücken einen Drehturm mit einem überschweren 12.7mm MG trug, der durch Pedale angetrieben wurde. Nach 688 Stück wurde die Produktion eingestellt.

Die Ki 21 im Pazifikkrieg

Als am 7. Dezember 1941 in Fernost der Pazifikkrieg entbrannte, waren die meisten schweren Bomberstaffeln der Armeeluftwaffe mit der Ki 21 11a ausgerüstet. Während sie ihre Angriffe auf China konzentrierte und die Landungen in Malaisia und Burma unterstützte, wurde die Marineluftwaffe zu Lande und zu Wasser für Unterstützungsaufgaben gegen die amerikanischen Streitkräfte im Pazifik herangezogen.

Für die Luftangriffe in Malaisia bestimmte das kaiserliche Generalhauptquartier die 3. Luftdivision (HIKOSHIDAN), die zu diesem Zweck vom japanischen Expeditionskorps in China nach Indo-China verlegt wurde. Die 3. Luftdivision bestand aus 11 Staffeln (4 Jagd-, 3 leichte Bomber-, 1 Aufklärungs- sowie 3 schwere Bomberstaffeln mit Ki 21) mit zusammen 364 Flugzeugen. Die Verlegung der 3. Hikoshidan war erst in der Nacht vor der Invasion Malaisias abgeschlossen, so dass infolge mangelnden Schifffraums die Ersatzteile sowie Munition sehr begrenzt waren. Die Aufgabe wurde zusätzlich durch ein schweres Gewitter erschwert, das den Flugplatz von Pnom Penh überschwemmte, auf dem die meisten schweren Bomber standen. Infolge dieser Schwierigkeiten konnte nur eine in Saigon stationierte Einheit den landenden Truppen in Kota Bharu Luftunterstützung geben. Andere Teile der 3. Luftdivision wurden angewiesen, den gleichzeitig in Thailand einfallenden Truppen Luftunterstützung zu geben. In den nächsten 2 Monaten, bis Singapur am 15. Februar 1942 kapitulierte, unterstützten die Ki 21 der 3. Luftdivision Armeeoperationen, während die Angriffsbomber der 22. Luftflotte der Marine die Aufgaben hatten, die alliierten Luftstreitkräfte in und um Singapur am Boden zu zerschmettern, strategische Ziele zu vernichten und die Seeherrschaft der Engländer und Amerikaner zu brechen. Die mutigen alliierten Piloten hatten in ihren veralteten Buffalos keine Chance gegen die moderne japanische Jagdeskorte, die die Ki 21 bei ihren Feindflügen begleiteten. Hong Kong wurde kapitulationsreif gebombt. Als die Ki 21 Staffeln jedoch über Kuming auf neue amerikanische Flugzeuge des Typs P 40 stiessen, verschlechterte sich die bis dahin geringe Verlustquote. Drei Tage später, als 60 Bomber eskortiert von 20 Jägern einen Angriff gegen Rangoon flogen, konnten die alliierten Piloten einen grossen Erfolg erzielen. Sie schossen bei nur 2 eigenen Verlusten 20 Bomber ab. Doch das Glück war auf Seiten der Japaner. Rangoon fiel im März 1942.

Im Süd-West-Pazifik konzentrierte die kaiserlich-japanische Armee ihre Aufmerksamkeit auf die niederländisch-ostindischen Gebiete sowie Neuguinea. Wieder einmal profitierten die Ki 21 von der Seite des Angreifers, der die Zeit sowie die Ziele bestimmen konnte. So ist es auch nicht verwunderlich, dass diese Angriffe erfolgreich beendet werden konnten. Im Juli 1942 hatten die Japaner die Grenzen ihrer Expansion erreicht und der lange Rückzug nach Japan begann. In Neuguinea standen Ki 21 in grosser Zahl im Truppendienst, doch mit dem Auftauchen grösserer Zahlen moderner alliierter Jäger stiegen ihre Verluste stark an. Dennoch war die Maschine wegen ihrer guten Steuerbarkeit und guten Flugeigenschaften sehr beliebt. Gegen Ende 1944 wurde die Ki 21 aus dem Fronteinsatz zurückgezogen und gegen Ki 67 Hiryu (fliegender Drache) ausgetauscht. Einzig die 58. Bomberstaffel flog auf diesem Muster noch Einsätze bis zur Kapitulation Japans. Insgesamt wurden 2'064 Ki 21 von Nakajima und Mitsubishi (Haupthersteller) produziert. Meines Wissens hat keine Ki 21 den Krieg überlebt.

Kits: 1/72 Revell-Japan
1/144 IMAI

C. Roffler, Bern

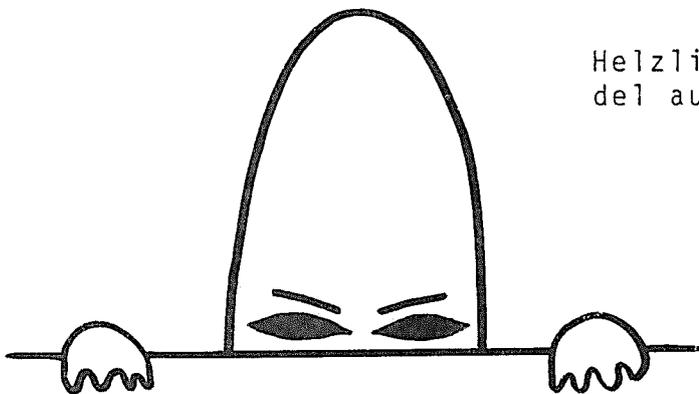
Technische Daten:

Ki 21 1a (erste Version)

Spannweite	:	22,50 m
Länge	:	16,00 m
Höhe	:	4,35 m
Flügelfläche	:	69,60 m ²
Leergewicht	:	4'691 kg
Startgewicht	:	7'492 kg
max. Startgewicht	:	7'916 kg
Tankfassungsvermögen	:	2'635 l
Motoren	:	2 x Ha-5 Kai mit 1'080 PS Dauerleistung
Höchstgeschwindigkeit	:	432 km/h auf 4'000 m
Reichweite	:	1'500 - 2'700 km (je nach Ausrüstung)
Defensivbewaffnung	:	3 bewegliche 7,7 mm MG
Bombenzuladung	:	750 - 1'000 kg

Ki 21 11b (letzte Version)

Spannweite	:	22,50 m
Länge	:	16,00 m
Höhe	:	4,85 m
Flügelfläche	:	69,60 m ²
Leergewicht	:	6'070 kg
Startgewicht	:	9'710 kg
max. Startgewicht	:	10'610 kg
Tankfassungsvermögen	:	3'135 l
Motoren	:	2 x Ha-101 mit 1'500 PS Start- und 1'340 PS Dauerleistung
Höchstgeschwindigkeit	:	486 km/h auf 4'720 m
Reichweite	:	2'700 km
Defensivbewaffnung	:	5 bewegliche 7,7 mm MG sowie ein in einem konischen Turm untergebrachtes 12,7 mm MG
Bombenzuladung	:	750 - 1'000 kg



Helzliche Glüsse aus dem Land
del aufgehenden Sonne!

Es läuft bei uns! Diese Fanfare umschreibt kurz und bündig in etwa den Standort unserer Rhein-Filiale zu Beginn des neuen Jahres. Dieses beginnt für uns bekanntlich mit einem besonderen Effort: die Ausstellung in der Kreditanstalt steht vor der Tür. Bereits ist beträchtliche Vorarbeit geleistet worden in Form einer eingehenden Planung. Denn - wie sich gezeigt hat, erschöpft sich eine seriöse und wirkungsvolle Öffentlichkeitsarbeit nicht nur in simplem Hinstellen von Modellen...

Der praktische Teil der Vorbereitungen hat beim Erscheinen dieser Zeilen bereits begonnen und es ist im Sinne einer gelungenen Ausstellung sehr zu hoffen, dass das ursprünglich siebenköpfige Organisationskomitee sich seiner besinnt und einsieht, dass der ins Rollen geratene Karren jetzt nicht plötzlich von nur noch zwei Mannen ans Ziel geschleppt werden kann.

* * *

Rückblickend kann 1978 als für die OG Basel recht fruchtbares Jahr betrachtet werden. Vor allem zu erwähnen ist die Zunahme des Mitgliederbestandes um 38,88%, was doch einiges über den Erwartungen liegt. Zudem befinden sich unter den neuen Leuten verschiedene profunde Spezialisten und Kenner und auch von der handwerklichen Seite her haben wir hervorragenden Zuwachs bekommen. Die zweimonatlichen Treffen wurden erfreulich gut besucht: im Durchschnitt waren es 12 Mann = ca. 48% des Bestandes. An dieser Stelle sei denn auch der holden Gastgeberin gedankt für ihren Einsatz den sie jedesmal geleistet hat. Es ist anzunehmen, dass sie bald über keine Beine mehr verfügt, weil sie sich bei jedem Anlass mehr als nur eines ausgerissen hat...

* * *

Auch VP kann rückblickend sicherlich nicht bestreiten, dass die OG Basel einiges geleistet hat. Es wäre allerdings müssig, sich auch hier in Prozentzahlen ausdrücken zu wollen, denn die Einsicht auf unserer Seite ist durchaus vorhanden, dass zum Weiterbestehen unserer Zeitschrift -und unseres Vereins auf nationaler Ebene schlechthin- eine jede Ortsgruppe vollen Einsatz an den Tag legen und sich eben auch publizistisch betätigen muss.

So haben sich denn in Basel verschiedene -z.T. sehr junge- Mitglieder in zeitraubender Arbeit mit guten Beiträgen, auch Rissen und Zeichnungen, im VP profiliert. Auch für's neue Jahr sind einige interessante Artikel, zum grössten Teil von den selben Autoren stammend, in Vorbereitung. Nun hat sich allerdings seit Veröffentlichung von VP 4/78 ein gewisser Unmut unter besagten Autoren eingestellt, den der Schreibende hier nicht unerwähnt lassen möchte. (Er steht übrigens voll hinter seinen Leuten!)

Es ist unter uns Basler IPMS-lern eine Selbstverständlichkeit, einander zu helfen. Es ist ebenso selbstverständlich, auf einen Anruf eines Kollegen ihm Auskünfte, Tips, Unterlagen zu geben. Schon weniger selbstverständlich ist es, wenn einer sein Wissen und seine Erfahrungen in dutzenden von Stunden (in denen er wie die meisten anderen IPMS-Leute Modelle bauen könnte!) zu Papier bringt, hochwertige Risse anfertigt und diese dann im VP veröffentlicht, versehen mit Namen, Datum und Copyright.

Schon gar nicht mehr verstanden wird dann allerdings die Haltung der Redaktion, welche es ihrerseits als eine Selbstverständlichkeit anschaut, in der folgenden Ausgabe von VP die selben Risse zu kopieren und sie lediglich mit einem Tarnschema, anderen Hoheitszeichen und einem zusätzlichen Kanonenbehälter versieht, und es dabei nicht für nötig findet, den ursprünglichen Autor auch nur zu

informieren, geschweige denn zu begrüßen. Auch war es für die Redaktion selbstverständlich, diesen "Raubbau an geistigem Eigentum" noch mit einem unzutreffenden Datum sowie mit einer absolut unentzifferbaren Signatur zu "legalisieren" und dann zu hoffen, die ganze Sache würde nicht bemerkt. -

Nun, sicher kann man dazu bemerken, dass die Information (=Anruf) des ursprünglichen Autors zu zeitaufwendig sei und zu weit führen würde. Auch kann man dazu lapidar feststellen, dass die im beanstandeten Artikel an den Rissen vorgenommenen Zusätze (nicht Abänderungen!) dem internationalen Copyright entsprechen würden. Nun, man kann das. Aber sicher ist, dass solche Mätzchen einer Publikation, die auf den Goodwill einer Handvoll Freiwilliger angewiesen ist (auch die Redaktion besteht aus Freiwilligen!), nicht gedient ist. Meine Meinung ist: wenn einer die Früchte ernten will, die ein anderer mühsam aufgezogen hat, dann soll er den Betroffenen mindestens davon unterrichten. Alles andere ist unkollegial und sehr dazu geeignet, das zarte Pflänzchen VP im Wachstum zu hindern.

Was die Angelegenheit mit dem Copyright betrifft, so hat es dem Schreibenden keine Ruhe gelassen, dem Problem nachzugehen. Er hat sich dabei direkt an eine sehr zuständige Institution gewendet und bis jetzt erfahren, dass die Richtlinien gar nicht so einfach sind, wie man es vielleicht gerne wahrhaben möchte. Geistiges Eigentum ist sehr weitgehend geschützt. Wie weit, wird sich in den nächsten Wochen noch weisen. Auf alle Fälle aber sind Risszeichnungen dem Begriff "Geistiges Eigentum" zuzuzählen.

Dass sich z.B. namhafte Zeitschriften wie "Air International" oder "Flugrevue" peinlich genau an die Copyright-Gepflogenheiten halten ist wohl kein Zufall. Ebenso wenig zufällig ist es und vielleicht sogar begreiflich, wenn sich ein Autor, der für die oben erwähnten, international anerkannten Publikationen Beiträge erarbeitet (und wir haben in der OG Basel mehrere solcher Leute!) dann darüber wundert, wenn im "Virus Plasticus" mit seiner Arbeit so gefuhrwerkert wird.

* * *

So, mein Dampf wäre hiermit abgelassen und die trüben Schwaden verziehen sich langsam. Sie machen den Blick frei nach vorne, auf ein 1979, in dem der IPMS CH und ihrem Virus grosse Ziele gesteckt sind.

Diese Ziele zu erreichen macht sich die OG Basel zur Pflicht und wird alles daransetzen, den Plastikmodellbau überall zu fördern und ihn ins beste Licht zu rücken.

Der Präsident, OG Basel

Anmerkung der Redaktion:

Zum Glück hat der Präsident OG Basel nun mit diesen Zeilen seinen Dampf ablassen können. Scheinbar konnte er aber ob all dem Dampf die Tatsachen nicht mehr so genau erkennen.....

Dumm auch, dass er dazu fast zwei VP-Seiten brauchen muss, das kostet die IPMS CH nämlich rund Fr. 30.--.

Die Redaktion VP enthält sich nun einer ebenso kleinlichen Stellungnahme zu dieser unfairen und zudem noch falschen Darstellung des Falles; damit unsere Kasse nicht noch mehr durch diesen lächerlichen Bruderzwist belastet wird. Vor einigen Monaten konnten wir ja einen genauso dummen Kleinkrieg zwischen dem "Modell Fan" und dem "Modell Magazin" mitverfolgen.....

Bücher, Books, Livres.

Alle Buchbesprechungen von P. Alt, Bern

B.B. Schofield Der Sprung über den Kanal

1974 erschien von diesem Buch die englische Originalausgabe unter dem Titel "Operation Neptune". Aus dem Motorbuch Verlag Stuttgart ist das Buch nun in Deutsch zu erhalten.

Unter der Tarnbezeichnung "Unternehmen Neptun" verbarg sich der gesamte Marine- teil der "Overlord"-Planung, also der Invasion in der Normandie. Sie umfasste eine gewaltige Palette von Aufgaben, Stranderkundungen, Minensuchen, Küstenbe- schiessung, künstliche Häfen, Pluto-Pipelines u.s.w.. Obwohl keine Seeschlacht im klassischen Sinne, ist das Unternehmen Neptun doch als eines der bedeutend- sten Marineunternehmungen in die Geschichte eingegangen.

Mit viel Hintergrundinformation beschreibt Vice-Admiral Schofield fesselnd die Landung, welche er als Kommandant aus nächster Nähe miterlebt hat.

Ein faszinierender, authentischer Bericht über die grösste jemals unternommene amphibische Operation.

Motorbuch Verlag Stuttgart (Bucheli, Zug), 248 Seiten, 79 Abbildungen, gebunden, DM/Fr. 28.--

Alexander McKee Caen 1944: Der Untergang der Heeresgruppe Rommel

Motorbuch hat's, so scheint es jedenfalls, in letzter Zeit ein bisschen mit den Uebersetzungen. Besonders was die Westfront von 1944 an anbelangt, sind in letz- ter Zeit einige (sehr gute) Uebersetzungen aus der amerikanischen oder englischen Literatur erschienen. Doch wie schon gesagt, die Qualität leidet sicher nicht, im Gegenteil.

Nach "Der Sprung über den Kanal" und "Rückzug im Westen" erschien nun dieses grossartige Werk über das dramatische und ungleiche Ringen um Caen. Wieder wird eine Lücke in der Literatur zum Kriegsgeschehen an der Westfront geschlossen. "Caen" war mehr als nur eine Schlacht. Vielmehr kennzeichnet der Name dieser Stadt die entscheidende Phase eines Feldzuges, der mit der grössten amphibischen Operation der Weltgeschichte begann und durch zwei Monate bitterer Kämpfe und schwerster Bombenangriffe dieses Krieges gekennzeichnet war.

In Augenzeugenberichten von Soldaten der britischen, kanadischen und deutschen Armeen und aus der französischen Zivilbevölkerung gibt A. McKee ein lebendiges Bild des Infernos dieser Kämpfe.

Ein ausgezeichnetes Werk das jeder zeitgeschichtlich interessierte Leser in sei- ner Bibliothek stehen haben sollte.

Motorbuch Verlag Stuttgart (Bucheli, Zug), 292 Seiten, ca. 55 Abbildungen und Karten, gebunden, DM/Fr. 28.--

Karl Gundelach Kampfgeschwader 4 General Wever

In dieser neuen Folge der Reihe der Geschwader-Chroniken aus dem Motorbuch Verlag hat der Autor, damals Staffelführer des renommierten KG 4 und heute namhafter Militärhistoriker, viele bisher unbekanntes Daten und Fakten zusammengestellt. Es ist die Geschichte des KG 4 "General Wever", welches seinen Namen vom ersten Generalstabschef der Luftwaffe hatte.

Engagiert und mit viel Liebe für Details zeichnet der Verfasser den Weg des KG: Den schnellen Erfolgen gegen Polen und Norwegen, im Westen gegen Frankreich, Belgien und die Niederlande sowie 1941 auf dem Balkan folgt der erste Rückschlag des Luftkrieges gegen die britischen Inseln. Im Juli 1941 greift das Kampfgeschwa- der 4 in den Krieg gegen die Sowjetunion ein, womit ein langer Opfergang beginnt.

Ein Buch, welches in der gewohnt guten Qualität dieser Reihe viele bisher unbekannt Details vermittelt.

Motorbuch Verlag Stuttgart (Bucheli, Zug), 376 Seiten, 197 Abbildungen, gebunden, DM/Fr. 38.--

Der Jagdflieger Erich Hartmann

1970 erschien unter dem Titel "The Blond Knight of Germany" die amerikanische Originalausgabe. Ein Jahr später, 1971, kam beim Motorbuch Verlag Stuttgart die übersetzte erste Auflage von "Holt Hartmann vom Himmel" heraus. Das Buch wurde zu einem grossen Erfolg, als Bestseller wurde es auch in Frankreich und England verkauft. Der schwächste Punkt dieses Buches waren sicher die Fotos. Deshalb hatte sich der Motorbuch Verlag entschlossen, einen Bildband zu dem legendären Jagdfliegerleben Erich Hartmanns herauszugeben.

Das Resultat ist bemerkenswert; auf rund 300 Seiten wird in über 600 Abbildungen das Schicksal des erfolgreichsten Jagdfliegers der Welt dokumentiert. Zwar sind mehrere Bilder bereits im vorherigen Hartmann-Band veröffentlicht worden, doch bietet das grossformatige Werk eine Fülle von bisher unveröffentlichtem Bildmaterial, dass ein am russischen Kriegsgeschehen interessierter Modellbauer kaum um den Kauf des Titels herumkommt.

Das Buch schildert vor allem aber optisch die Situationen dieses Mannes wider, der Arzt werden wollte und dessen Schicksal es war, Soldat zu sein und zu bleiben.

Motorbuch Verlag Stuttgart (Bucheli, Zug), 296 Seiten, 616 Abbildungen, gebunden, DM/Fr. 48.--

Bill Gunston Die Bomber des Westens

Ein weiteres Buch über moderne Militärflugzeuge. Es werden vor allem die wichtigsten Bomber seit 1945 aus England, Frankreich und den USA behandelt. Das Werk vermittelt allerdings weniger Bilder und Impressionen von den neueren Bombern, als vielmehr "Hintergründiges". Der lange Weg vom Reissbrett bis zur Einführung bei der Truppe, der mit Hindernissen und Problemen übersät ist: Plötzliche Sackgassen beim Vorstoss in technologisches Neuland, Mängel im Management, Regierungswechsel und damit Eingriffe in laufende Programme, Lobbygefechte, Konkurrenzmachenschaften oder politische Zwänge mit dunklem Hintergrund.

All dies, aufregend und bunt gemustert, hat Bill Gunston, einst aktiver Pilot der RAF, dann langjähriger technischer Redaktor von "Flight International" und schliesslich Technologie-Redaktor des "Science Journal" und freier Schriftsteller, mit der ihm eigenen, manchmal spitzen Feder, in dieser "Inside-story" dargestellt.

Mit der "North American Rockwell B-1" endet dieses interessante, spannend geschriebene Buch.

Motorbuch Verlag Stuttgart (Bucheli, Zug), 472 Seiten, 12 Farbfotos, 73 schwarzweiss-Fotos, gebunden, DM/Fr. 38.--

Hans Redemann Kampfflugzeuge

Auf einer Welle von Literatur über moderne Flugzeuge reitend, erschien dieses Buch. Mitreitend ist allerdings nicht der richtige Ausdruck, man muss eher von mitgestaltend reden, da das Werk alle Chancen hat, ein Standardtitel zu werden. Was einem als erstes an dem dicken, grossformatigen Buch ins Auge sticht, sind nebst den wunderschönen farbigen und schwarz-weissen Aufnahmen die ausgezeichneten Risszeichnungen (Seitenansichten), welche jedem passionierten Modellbauer eine wertvolle Hilfe bei der Verwirklichung seiner Träume sind.

Nachgeführt auf den allerneuesten Stand der Flugzeugentwicklung, präsentiert das Buch die bekanntesten, im aktiven Truppendienst stehenden Kampfflugzeuge der Gegenwart und jüngsten Vergangenheit. Die Entwicklungsgeschichten der einzelnen Baumuster sind chronologisch aufgebaut. Sie werden ausserdem durch einen technischen Steckbrief untermauert und insbesondere durch je eine detaillierte Hauptzeichnung ergänzt.

Behandelte Typen: Starfighter, Skyhawk, MiG-21, Saab 35 Draken, Fiat G.91, Mirage III/5/F.1, Phantom II, Northrop F-5, Hawker Harrier, F-111, Corsair II, Saab 37 Viggen, Sepecat Jaguar, A-10, F-15 Eagle, F-14 Tomcat, Alpha Jet, F-16, Tornado, Hawker Hawk und natürlich die F-18 Hornet.

Der Autor, als technischer Redaktor in der Redaktion der "Flug-Revue" tätig, befasst sich seit vielen Jahren persönlich mit Militärflugzeugen und deren Einsatz bei den verschiedenen Luftstreitkräften und Marinefliegern. Ein sehr wertvolles Buch, welches in die Bibliothek eines jeden, an der modernen Luftfahrt interessierten Modellbauers gehört.

Motorbuch Verlag Stuttgart (Bucheli, Zug), 320 Seiten, 360 schwarz-weiße, 20 farbige Abbildungen, 45 Risszeichnungen, gebunden, DM/Fr. 56.--

J. Piekalkiewicz Schweiz 1939-45

Endlich! Schon manches ausgezeichnete Werk wurde über die Schweiz in der Zeit des Zweiten Weltkrieges geschrieben. Von verschiedenen namhaften Schweizer Historikern wurden wahre Lebenswerke geschaffen, von mehreren weniger bekannten Journalisten kleinere oder grössere Bildbände zusammengestellt; und trotzdem: Dieses Buch dürfte wohl noch seinesgleichen suchen. Die ausgezeichnete Zusammenstellung und Ergänzung von Details-vermittelndem Text und vielem bisher unbekanntem Bildmaterial schliesst eine grosse Lücke im Bücherangebot über diese Zeit. Noch kein wissenschaftliches Werk war so gut illustriert und noch kein Bildband war so wissenschaftlich genau geschrieben worden.

Besonderes Schwergewicht legt der Autor auf den Luftkrieg über der Schweiz. Hier merkt man nun, dass er international als Fachmann für das Gebiet der Geheimdienste gilt. Ausgezeichnet recherchiert, objektiv und sachlich berichtet, vermittelt er dem Leser ein umfassendes Bild über die Luftschlachten zwischen schweizerischen Me 109 und deutschen Me 110 über die Duelle mit den Bombern der deutschen Luftwaffe, als auch über die Abschüsse der amerikanischen fliegenden Festungen, oder der schweren RAF-Bomber.

Auf fast 20 Seiten wird auch der mit dem hochgeheimen Lichtenstein-Gerät ausgerüstete Me-110-Nachtjäger nicht vergessen.

Am Schluss des Buches werden tabellenartig Daten und Fakten über die während dem 2. Weltkrieg in der Schweiz gelandeten, abgestürzten oder abgeschossenen fremden Militärflugzeuge aufgezeigt.

Alles in allem eine packende, detailreiche Darstellung, welche einen Blick hinter die Kulissen des unbekanntem Krieges in einem neutralen Land bietet.

Motorbuch Verlag Stuttgart (Bucheli, Zug), 368 Seiten, 500 Fotos, Karten, Faksimiles, gebunden, DM/Fr. 48.--

S.L. Mayer/Masami Tokoi Der Adler

"Der Adler" war die illustrierte Zeitschrift der deutschen Luftwaffe und sollte diese im eigenen Land bekannt machen und zum anderen der Welt die wachsende Macht und Stärke der deutschen Luftstreitkräfte zeigen.

Das vorliegende Buch zeigt nun, wie bereits das im selben Verlag erschienene zweibändige Werk "Signal", einen repräsentativen Querschnitt durch diese Propaganda-Illustrierte. Nebst eigentlichen Faksimile-Seiten sind drei Teile mit zum Teil bisher in deutschen Publikationen unveröffentlichten Farbfotos von Flugzeugen im Einsatz eingestreut. Es sind dies Aufnahmen von Bildberichtern der Luftwaffen-PK. Sie stammen also nicht aus dem "Adler", denn dieser erschien nur schwarz-weiß. Das Buch spricht speziell den Luftwaffen, aber auch der allgemein zeitgeschichtlich interessierten Leser an.

Die Fotos stammen fast ausschliesslich aus der Sammlung des in Deutschland lebenden Japaners Masami Tokoi. Zusammen mit dem Amerikaner S.L. Mayer, Autor von über 20 Büchern zum Thema des 2. Weltkrieges, hat er diesen Faksimiledruck herausgegeben, was eine neutrale und objektive Bildauswahl gewährleistet.

Motorbuch Verlag Stuttgart (Bucheli, Zug), 190 Seiten, davon ca. 24 Farbtafeln, gebunden, DM/Fr. 26.--

Erich H. Heimann Die schnellsten Flugzeuge der Welt

In diesem Buch werden die 41 Rekordmaschinen, die den Geschwindigkeitsrekord über eine gerade Messtrecke von 1906 bis heute innehatten, mit ihren Varianten vorgestellt. Der Bogen spannt sich von der Santos-Dumont XI-bis, die 1906 in sechs Metern Höhe fliegend, den ersten Weltrekord mit 41,292 km/h aufstellte, bis zum "schwarzen Ungeheuer", der Lockheed SR-71, die vor zwei Jahren den absoluten Geschwindigkeits-Weltrekord auf 3522 km/h schraubte.

Erich H. Heimann, Autor zahlreicher Luftfahrtbücher, stellt die Rekordträger von gestern und heute in Wort und Bild, technischen Daten und Risszeichnungen vor. Dabei ergeben sich interessante Einblicke in die Luftfahrttechnik.

Diese Dokumentation über die schnellsten Landflugzeuge aller Zeiten ist eine Fundgrube für jeden technisch Interessierten. Zahlreiche seltene Fotos, die aus aller Welt zusammengetragen wurden, sind in dieser hochinteressanten und instruktiven Typengeschichte zusammengefasst.

Für Modellbauer, welche "ausgefallene Sachen" bauen, sehr empfehlenswert!
Motorbuch Verlag Stuttgart (Bucheli, Zug), 216 Seiten, 160 Abbildungen, gebunden, DM/Fr. 34.--

Heinz J. Nowarra Die Ju 88

Dieses Buch lässt sicher viele Modellbauerherzen höher schlagen. Es ist der neueste Band in der Erfolgsreihe "Bildreport Weltkrieg II" aus dem Motorbuch Verlag. Was hier der Leser vorgesetzt bekommt, ist in der gewohnt guten Qualität der Bücher dieses Verlages; trotzdem ist aber jeder Band der Reihe einmalig. Einmalig in der Genauigkeit, Detailbehandlung, Ausführlichkeit und vor allem der Illustrationen über jeden einzelnen Flugzeug- oder Panzertyp, den das jeweilige Buch behandelt.

Das Buch ist das Ergebnis einer intensiven Sammelarbeit, die sich über 28 Jahre erstreckte. Es ist aber auch zum Teil ein persönlicher Erlebnisbericht aus der Zeit von Januar 1942 bis Kriegsende. Als Sachbearbeiter für den Ersatzteilnachschub der Ju 88 konnte der Autor das Schicksal der Ju 88 und ihrer Nachfolgemuster in dieser Zeit erleben. Dadurch konnte er nun auch Daten und Fakten in das Buch einflechten, die zum Teil bis heute unbekannt waren.

Besonders was die Nachfolgemuster, Ju 188, Ju 288, Ju 388, Ju 488 (Grossbomber) und das "Mistel"-Programm betrifft, ist das Buch für jeden ernsthaften Modellbauer eine sich lohnende Anschaffung.

Eine Chronik welche ein umfassendes Bild über die Ju 88, sowie über die Männer und Verbände, die sie geflogen haben, bietet. Die ausgezeichneten Fotos stammen teils aus dem Herstellerwerk, teils von Angehörigen der Verbände, welche die Ju 88 geflogen haben.

Motorbuch Verlag Stuttgart (Bucheli, Zug), 256 Seiten, ca. 400 Abbildungen, gebunden, DM/Fr. 38.--

Panzer Meyer Grenadiere

Im September letzten Jahres erschien die 7. ergänzte und erweiterte Auflage dieses Buches.

Welcher zeitgeschichtlich interessierte Leser hat nicht schon vom Generalmajor der Waffen-SS, Kurt Meyer, kurz Panzer Meyer genannt, gehört?

Diesen packenden Erlebnisbericht begann er während seiner Gefangenschaft und Haft in Kanada niederzuschreiben.

Während dem Feldzug gegen Polen führte er eine Panzerjäger-Kompanie und im Westfeldzug eine Kradschützen-Kompanie. Im Balkan-Feldzug war er bereits Kommandeur der Aufklärungsabteilung der "Leibstandarte". Nach der Führung des SS-Panzergrenadier-Regimentes 25 wurde er der jüngste Kommandeur einer Division des deutschen Feldheeres, der 12. SS-Panzerdivision "Hitlerjugend".

Dieses stark persönliche, nicht ganz ohne Pathos geschriebene Buch beinhaltet aber auch viele Details zum Kriegsgeschehen an der Westfront. Eine Art Ergänzung zum ebenfalls besprochenen "Caen 1944".

Schild-Verlag, 444 Seiten, 24 Kunstdrucktafeln mit 44 Fotos und mehreren Karten und Gefechtsskizzen, gebunden, DM 32.--

