



2/79

win

plastic



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

ZUM TITELBILD: Die Balair-DC-10 in Basel am 4.2.1979, unmittelbar nach dem Ueberflug von Long Beach.
Foto von Hanni Brühlmann

IN EIGENER SACHE

VP 1 ist geboren, Sie halten nun bereits die zweite Ausgabe dieses Jahres in der Hand. Das Erscheinen der letzten Nummer hatte sich wegen technischen Schwierigkeiten in der Druckerei etwas verzögert; und was dann von derselben geliefert wurde, war ein recht armseliges Produkt der Gutenberg'schen Kunst. Das schrägstehende, oben abgeschnittene Vorbild, die hintere Einbandseite, die schwarzen Kleckse, welche Fotos darstellen sollten, der viel zu grobe Fotoraster (alles trotz entsprechenden Anweisungen!); um nur einige der Schnitzer zu nennen.

Trotzdem kann man den Start des neuen VP als gelungen ansehen und ich hoffe, Sie auch mit dieser Nummer zu verstärktem Basteln animieren zu können.

VP 2 stammt bereits zum grössten Teil aus der redaktionellen Ader meines Nachfolgers, Herrn Franz Wegmann in Aarau. Damit ist mein Ziel erreicht: Der VP ruht in zuverlässigen und erfahrenen Händen, welche ihn mit jeder Ausgabe von der bestmöglichen Seite her zeigen! Ich bitte die Leser, meinen Nachfolger ebenso tatkräftig wie mich mit Beiträgen, Anregungen, Fotos und natürlich auch mit Kritik zu unterstützen.

Besonders hervorheben möchte ich hier noch die Initiative der Innerschweizer Ortsgruppe, welche die IPMS Schweiz und besonders den VP in verschiedenen Fachzeitschriften einer breiten Öffentlichkeit vorstellten, worauf die Redaktion eine wahre Flut von Zuschriften erhielt. Das erfreuliche Resultat dieser Aktion ist in seinem ganzen Umfang noch gar nicht richtig zu erkennen. Sicher aber ist, dass alle Erwartungen übertroffen wurden! Ebenfalls in Basel hat die Kreditanstalt-Ausstellung ein vielfältiges Echo hervorgerufen. Herzliche Gratulationen!

Viele gelungene Modelle wünscht Ihnen

Der Obervirus

P. Alt, Redaktor VP

McDonnell-Douglas DC-10	3
Die Schweizer DC-10	7
Basler Seite	8
Cabriolet 1303	11
Alltägliches	13
Feuerwehren der Schweiz	14
Schweizer Flugwaffe — Zielflieger DH-100	17
Die Aggressors der USAFE	18
Starfighter de Monogramm	33
Revell's Messerschmitt Bf 109 (part 2)	37
Ohé, les gars de la marine	40
Bücher, Books, Livres	45

McDONNELL-DOUGLAS DC-10

McDonnell-Douglas ist heute der grösste Hersteller von Militärflugzeugen, sowie nach Boeing der zweitgrösste Lieferant von Verkehrsflugzeugen. Die Firma ist amerikanischer Herkunft und hat Hauptsitze in St. Louis, Missouri und Long Beach, California. Einige bekannte Flugzeuge der Firma: Dauntless, Dakota, Skyraider, Skyhawk, Phantom II und Eagle auf militärischer Seite, DC-3 (das meistgebaute zweimotorige Verkehrsflugzeug), DC-4, DC-6, DC-7, DC-8, DC-9 (das meistgebaute zweimotorige Strahlverkehrsflugzeug) sowie eben die DC-10 auf der zivilen Seite. Ferner stammen die Versuchsflugzeuge Skyrocket und Stiletto von McDonnell-Douglas.

Die DC-10 ist ein strahlgetriebenes Verkehrsflugzeug und gehört zur Gattung der Grossraumflugzeuge. Sie ist nach der Lockheed C-5 A Galaxy und der Boeing 747 das drittgrösste Flugzeug der Welt. Auch im Bezug auf den Lärmpegel steht die Maschine an dritter Stelle. Nur der Airbus A300 und die Lockheed L-1011 Tristar sind leiser. Was die Wirtschaftlichkeit anbelangt, ist die DC-10 zur Zeit führend.

Die DC-10 ist mit drei Triebwerken ausgerüstet. Sie besitzt einen relativ kurzen, dicken Rumpf, und wirkt dadurch nicht so elegant wie ihre Vorgängerin, die DC-8. Je ein Triebwerk befindet sich unter jedem Flügel. Das dritte Triebwerk ist in der Schwanzflosse montiert (siehe Skizze). Die Flügel sind in der hinteren Rumpfhälfte angebracht. Das Flugzeug besitzt ein einachsiges Bugfahrwerk, zwei zweiachsige Hauptfahrwerke an den Flügelwurzeln, sowie ein einachsiges, am Rumpf angebrachtes Zusatzfahrwerk, welches jedoch nur bei den Versionen DC-10-30 und -40 vorhanden ist, da diese Modelle ein erhöhtes Abfluggewicht aufweisen.

Zur Zeit gibt es von der DC-10 drei verschiedene Passagier-, sowie zwei Frachtausführungen:

DC-10-10	Kurzstrecken-Passagierflugzeug
DC-10-10 CF	Kurzstrecken-Frachtflugzeug
DC-10-30	Mittel- / Langstrecken-Passagierflugzeug
DC-10-30 CF	Mittel- / Langstrecken-Frachtflugzeug
DC-10-40	Langstrecken-Passagierflugzeug

Ueber die einzelnen Daten gibt die nachstehende Tabelle Auskunft:

	DC-10-10	DC-10-10 CF	DC-10-30	DC-10-30 CF	DC-10-40
Schub pro Triebw. kp	18'595	18'595	23'130	23'130	24'035
max. Geschw. km/h	949	949	956	956	956
Spannweite m	47,42	47,42	50,57	50,57	50,57
Länge m	55,66	55,66	55,45	55,45	55,66
Höhe m	17,74	17,74	17,74	17,74	17,74
Leergewicht kg	107'255	95'080	118'570	106'710	120'655
Startgewicht kg	199'545	199'545	256'625	256'625	251'700
max. Passagierzahl	380		380		380
Fracht t		56,8		70,6	
Cockpitbesatzung	3	3	3	3	3
Triebwerk	CF6-6D1	General Electric CF6-6D1	CF6-50C	CF6-50C	Pratt & Whitney JT9D-59A

Ein paar Tips zum Bau des Modells

Die Modelle stellen beim Zusammenbau relativ kleine Anforderungen. Die

schwierigsten Schritte sind wohl das saubere Zusammensetzen der selten passenden Rumpfhälbschalen, die im richtigen Winkel einzupassenden Flügel, das genaue Einpassen der Triebwerksgondeln, sowie die Fahrwerke, die auch bei grossen Modellen noch sehr klein sind. Viel Arbeit gibt das Entfernen von Spritzgussresten. Diese treten insbesondere bei Antennen, die direkt am Rumpf angebracht werden, bei den diversen Klappen, Klappenscharnieren, Triebwerkteilen, sowie den Fahrwerken häufig auf. (Achtung: nicht zu viel wegnehmen!). Bei den DC-10-Modellen erfordern vor allem die Klappenscharniere, Triebwerksmantelhälften, und die Schwanzpartie viel Vorsicht.

Einige Bemerkungen zur Bemalung (siehe Skizzen).

Das Bemalen des fertigen Modells ist bedeutend schwieriger als der Zusammenbau. Es ist zu empfehlen, das Flugzeug vorher in den Ständer einzupassen. Vor Beginn der Malarbeiten muss das ganze Flugzeug von Unebenheiten wie Leimtropfen, Spachtelmasse, Staub und dergleichen befreit werden.

Die in den Bausätzen enthaltenen Bemalungsanleitungen sind oberflächlich und unvollständig. Deshalb ist es empfehlenswert, entsprechende Fotos zu sammeln. Wenn möglich sollte das ganze Modell gespritzt, und nur die Kleinteile wie Radnaben und Positionslampen von Hand gemalt werden. Für die Triebwerksverdichter ist Metallfarbe mit etwas Silber und Verdünner zu mischen. Die verchromten Rumpfteile (Metallplatten) erscheinen auch bei den Originalflugzeugen in den verschiedensten Schattierungen. Bei den Austrittsöffnungen von Triebwerken und Hilfsaggregaten ist die Verrussung nicht zu vergessen.

Ein besonderes Kapitel bilden Beschriftung und Signete. Die Abziehbilder aller Baukästen sind nicht zu gebrauchen. Entweder ist die Schrift zu klein oder hat einen falschen Farbton. (Zum Beispiel das alte Problem: der Schriftzug SWISSAIR ist dunkelblau und nicht schwarz!). Hier gibt es nur eines: Die betreffenden Fluggesellschaften um Prospekte, Kleber, Schilder etc. zu bitten. Irgend ein Schriftzug passt sicher. Daraus ist eine Schablone zu machen (Negativ), und der Schriftzug auf das Modell zu spritzen.

Nachstehend einige Adressen von Fluggesellschaften, die DC-10 der einen oder andern Version einsetzen:

Alitalia = AZ 055 ★ 121
(Linee Aeree Italiane, S.p.A.)
HO: Palazzo Alitalia, Piazzale dell'Arte, Rome ER
00144, Italy

Alitalia

PIA = 214 ★ 8
Pakistan International Airlines = PK
HO: PIA Building, Karachi Airport, Karachi, Pakistan

PIA

CP AIR = CP 018 ★ 22
(Canadian Pacific Airlines, Ltd)
HO: 1900 Granville Square, 200 Granville St., Van-
couver V6C 2R1, B.C., Canada



SAS = SK 117 ★ 287
(Scandinavian Airlines System)
HO: Ulvsundavaegen 193, S-16187 Stockholm-
Bromma, Sweden



Finnair, Oy = AY 105 ★ 257
HO: Mannerheimintie 102, 00250 Helsinki 25, Finland



THY - Turk Hava Yollari = TK 235 ★ 294
(Turkish Airlines)
HO: Cumhuriyet Caddesi 199-201, Harbiye, Istanbul,
Turkey



Iberia = IB 075 ★ 70
(Lineas Aereas de Espana S.A.)
HO: 130 Calle Velazquez, Madrid 6, Spain



United Airlines, Inc. = UA 016 ★ 242
HO: PO Box 66100, Chicago, Illinois 60666, USA
Maintenance Base San Francisco International Air-
port, San Francisco, California 94128



KLM Royal Dutch Airlines = KL 074 ★ 267
(Koninklijke Luchtvaart Maatschappij N.V.)
HO: 55 Amsterdamseweg, Amstelveen 1134, NL



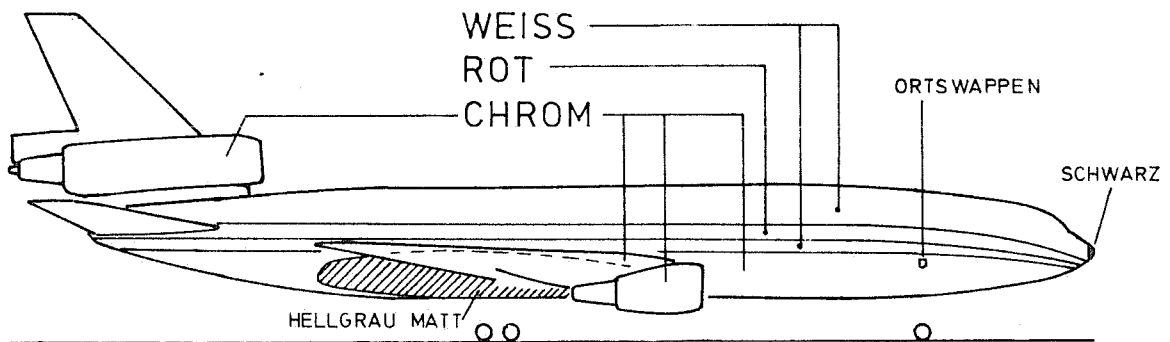
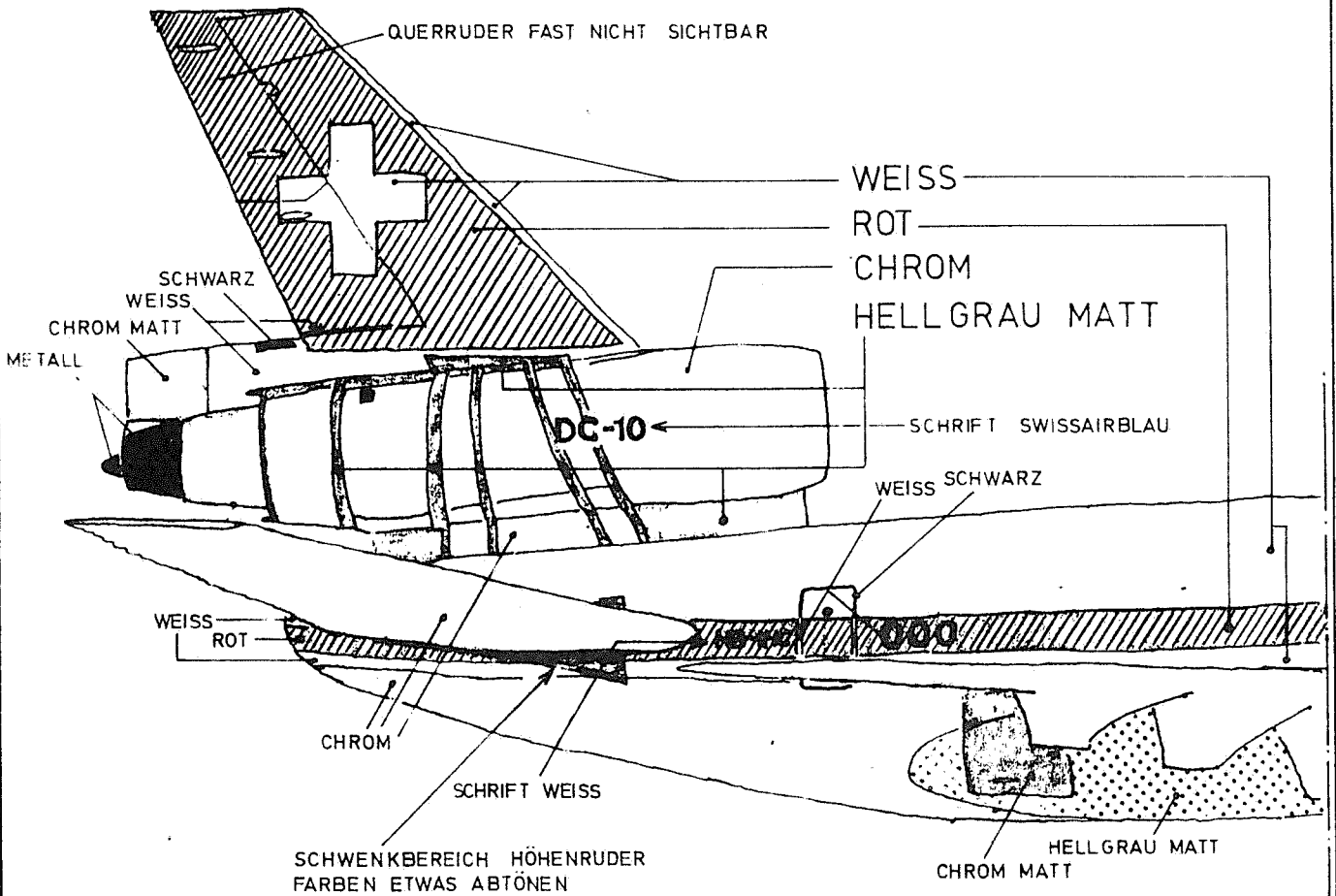
UTA = UT 142 ★ 83
(Union de Transports Aériens)
HO: 3 Boulevard Malesherbes, Paris 8e, France



Bausätze

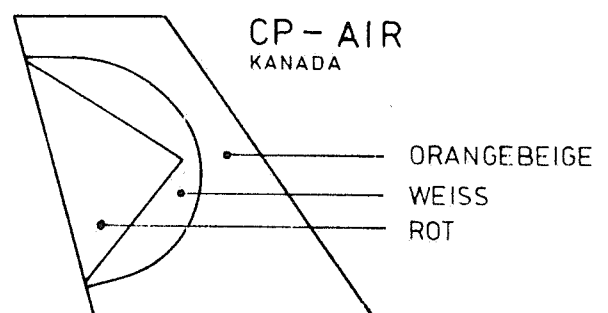
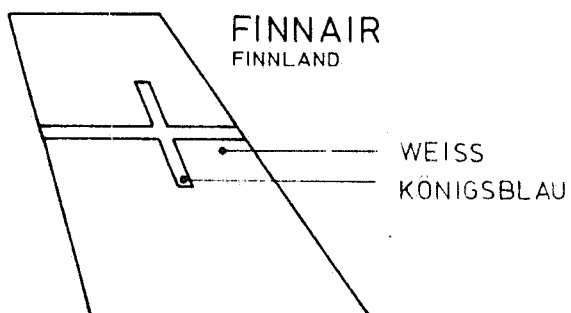
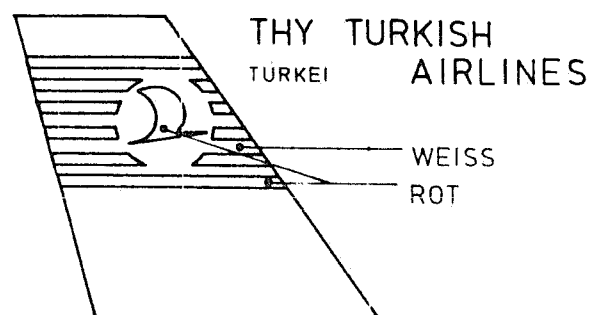
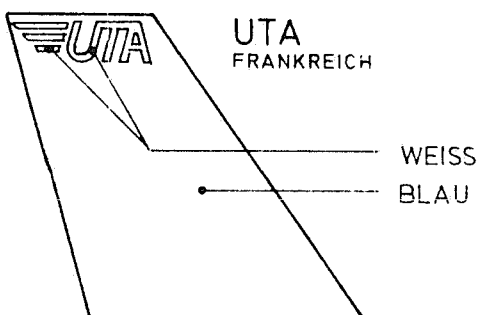
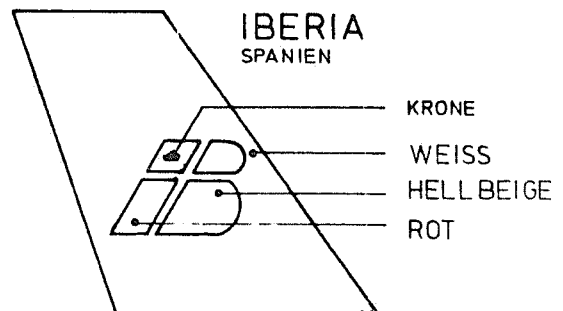
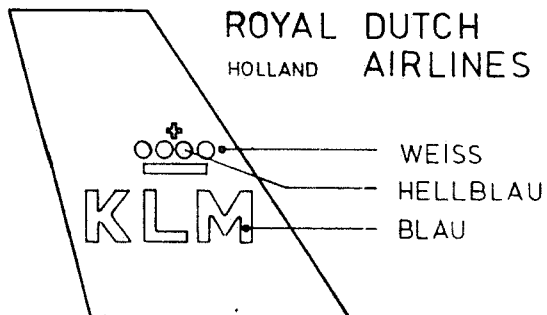
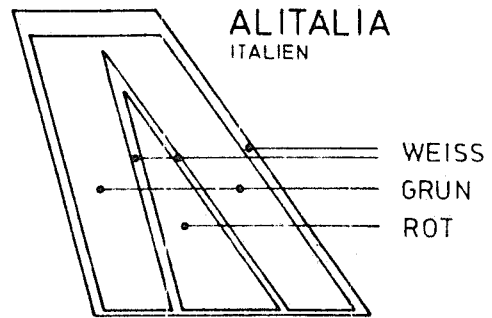
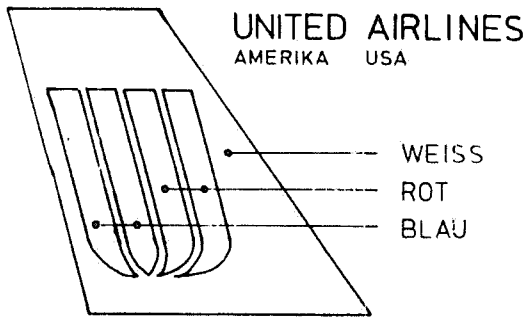
Folgende Modelle sind zur Zeit auf dem Markt: Airfix (1:144), Revell (1:144, Abziehbilder unbrauchbar, nicht einmal die Fenstereinteilung stimmt), Nitto Kagaku (1:100, bester Bausatz, aber etwas teurer).

Hanspeter Müller, Ortsgruppe Innerschweiz



HP. MÜLLER LUZERN 79





DIE SCHWEIZER DC-10 (ALLE DER VERSION DC-10-30)

- HB-IHA c/n 46575 ST. GALLEN Eintrag im LFZ-Register: 30.11.72
Testflüge in den USA als N1340U, am 30.11.72 der Swissair übergeben, und am 9.12.72 non-stop San Diego-Zürich als erste Schweizer DC-10 überflogen. Indienststellung 15.12.72 auf der Strecke Zürich-Montreal-Chicago. Am 8.2.73 als erste DC-10 in Basel gelandet. Am 11.9.73 erlitt das Flugzeug in Zürich Beschädigungen, als das Bugfahrwerk nicht richtig ausgefahren werden konnte.
- HB-IHB c/n 46576 SCHAFFHAUSEN Eintrag im LFZ-Register: 5. 2.73
Wurde am 5.2.73 der Swissair übergeben, und am 6.2.73 nach Zürich überflogen. Am 12.2.73 erfolgte der erste Einsatz.
- HB-IHC c/n 46577 LUZERN Eintrag im LFZ-Register: 15. 9.73
Uebergabe an die Swissair am 11.9.73, Ueberflug nach Zürich am 12.9.73, erster Einsatz am 14.9.73.
- HB-IHD c/n 46578 BERN Eintrag im LFZ-Register: 6.12.73
Am 6.12.73 durch die Swissair übernommen, und am 7.12.73 nach Zürich überflogen. Erster Einsatz am 20.12.73.
- HB-IHE c/n 46579 VAUD Eintrag im LFZ-Register: 6. 2.74
Uebernahme durch die Swissair am 6.2.74 und Ueberflug nach Zürich am 7.2.74
- HB-IHF c/n 46580 NIDWALDEN Eintrag im LFZ-Register: 20.12.74
Uebernahme durch die Swissair am 11.1.75, anschliessend Einsatz für das Besatzungs-Training in Tucson, Arizona. Ueberflug Tucson-Zürich am 25.1.75, Linieneinsatz ab 31.1.75. Am 11.5.77 geriet das Flugzeug in Zürich beim Start über die Piste hinaus, doch blieb der Zwischenfall ohne Folgen für die 15-köpfige Besatzung und die 166 Passagiere.
- HB-IHG c/n 46581 GRISONS Eintrag im LFZ-Register: 3. 2.75
Uebernahme durch die Swissair am 14.2.75 und gleichentags Ueberflug nach Zürich. Linieneinsatz ab 23.2.75
- HB-IHH c/n 46582 BASEL-STADT Eintrag im LFZ-Register: 3. 2.75
Uebernahme durch die Swissair am 21.2.75, Ankunft in Zürich am 22.2.75. Einsatz ab 1.3.75. Am 7.6.76 lösten sich beim Start in Kinshasa Teile des Fahrwerks und beschädigten das rechte Triebwerk, das daraufhin in Brand geriet. Der Start wurde abgebrochen, und die 15 Besatzungsmitglieder und 124 Passagiere konnten das Flugzeug unverletzt verlassen.

Schluss siehe Seite 46

Zur Zeit, als sich heuer bei vielen Baslern das Fasnachtsfieber langsam einzustellen pflegte, fieberten einige vergiftete IPMS-Plastikmodellbauer auf ihr "Werk des Jahres" zu. Es wurde besprochen, geplant, gebaut (und auch geflucht!) - aber das Ziel dieses "wilden Häufleins" wurde erreicht, und es liess sich für drei Wochen gar wohl auf den Lorbeeren ausruhen.

Der Basler Häuptling will hier keineswegs in Eigenlob für seine Krieger verfallen, - es gibt viele Punkte, die man noch besser hätte machen können. Aber es sei doch frei gesagt: die Ausstellung ist gelungen und war ein voller Erfolg. Und selbigen Erfolg möchte er an dieser Stelle allen Beteiligten auf's herzlichste verdanken!

Da ist in erster Linie einmal die Schweizerische Kreditanstalt, SKA, am St. Alban Graben in Basel zu erwähnen. Sie ermöglichte uns die Ausstellung überhaupt durchzuführen, indem sie ihre 12 m lange Schaufensterfront an der Freie Strasse zur Verfügung stellte, nebst einem Budget, das man schlicht mit dem Vornamen "feudal" bezeichnen kann. Unser spezieller Dank gilt hier Herr Cueni, der die Ausstellung in die Wege leitete und vor allem Herr Frech, der in seiner liebenswürdigen und unkomplizierten Art den ganzen Anlass managte und durchführte. Auch liess er es sich nicht nehmen, beim Ein- und Ausräumen tüchtig Hand mitanzulegen und wirkte genau im richtigen Moment beruhigend, als während dem Ausräumen der Schaufenster die Alarmanlage losging und unter Sirenengeheul die Polizei eintraf...

Nicht vergessen seien die Leute von der Schreinerei der SKA, ohne deren exaktes Erstellen von Podesten, Tablaren und Rückwänden unsere Ausstellung gar nicht denkbar gewesen wäre.

Zu danken gibt es auch auf unserer Seite, vor allem dem Organisationskomitee, das zum guten Gelingen der Sache einige Dutzend Stunden Frei- (und Geschäfts-) Zeit investierte. Dies gilt den Herren Gunti, Steinemann und Bopp. Aber auch allen anderen Basler IPMS-lern, die auf irgendeine Art mitgemacht haben (und sei es "nur" das zur Verfügungstellen ihrer wertvollen Modelle) sei nochmals ein herzliches "Danggschön" ausgesprochen.

* * *

Wie sich die Ausstellung in der SKA auf den Mitgliederbestand und das Renommee unserer Gruppe und der IPMS-CH schlechthin auswirken wird, kann heute noch nicht gesagt werden. Jedenfalls bewiesen die zeitweise dichten Zuschauerreihen vor den Schaufenstern und die Schnudernasen, die die bedauernswerte SKA-Lehrtochter jeden Abend vom Glas wischen musste ein reges Interesse der Oeffentlichkeit an den "Früchten" unseres Hobbys. Auch die Zahl der Zuschriften von Interessenten war wider Erwarten gross, sodass dem Schreibenden einmal mehr die "VP"-Werbenummern ausgingen.

Nun, geworben wurde denn auch von verschiedenen Seiten wacker: sogar das vielgeschmähte Schweizer Radio brachte einen fünfminütigen Beitrag über unsere Ausstellung. (Wer um diese Zeit halt Südwestfunk hörte, tue jetzt Busse!)

Auch haben sich noch andere, "geschäftlich" interessante Quellen eröffnet, denen jedoch zuerst noch nachgegangen werden muss, bevor man sie "anzapfen" kann.

So ist denn mit dem Ausräumungsakt unsere Ausstellung noch lange nicht zu Ende gegangen, im Gegenteil: mir scheint, dies sei erst der Anfang gewesen...

* * *

Mit Bedauern hat man auch in Basel vom Rücktritt des Chefredaktors von "VP" gelesen. Er ist einer der Urväter, der die Zangengeburt (gemeint ist die IPMS-CH) aufpäppelt und ihr das Gehen beigebracht hat. Es ist nur zu hoffen, dass ein gleichwertiger Nachfolger gefunden wird dem es gelingt, das sich im Trotzalter befindende Baby mindestens bis zum Verlust der Milchzähne in den Händen zu behalten...

Was unseren jungen, scheidenden Obervirus anbelangt, so wünscht ihm der Schreibende im Namen der OG Basel für seine zivile als auch militärische Karriere (und vor allem auch seinem Hobby) viel Erfolg und ein herzhaftes "mach wyter so, Pesche!"

* * *

Dies also wäre wieder einmal Basels (beste) Seite gewesen. Eine weniger gute Seite allerdings ist diejenige des Schreibenden, dem es auch heute wieder nicht gelungen ist (trotz des relativ engen Themenkreises) sich kurz zu fassen. Er hofft jedoch im Kreise Gleichgesinnter milde Richter zu finden, wenn er die ach so belastete VP-Kasse mit seinem in "ungerechtem und aggressivem Tonfall" (Zitat VP) gehaltenen Geschreibsel erneut um sage und schreibe 30 harte Schweizerfranken erleichtert hat. - Nun, ein Trost bleibt ihm: zu wissen, dass VP bis jetzt mit Gewinn arbeitet und dass anlässlich der letzten Abrechnung sogar ein Ueberschuss vorhanden war, der ein klein wenig höher liegt, als die "Basler Seite" pro Mal kostet.

Hoffen wir, dass es in Zukunft immer dabei bleiben wird!

GRUPPE BASEL, der Präsident

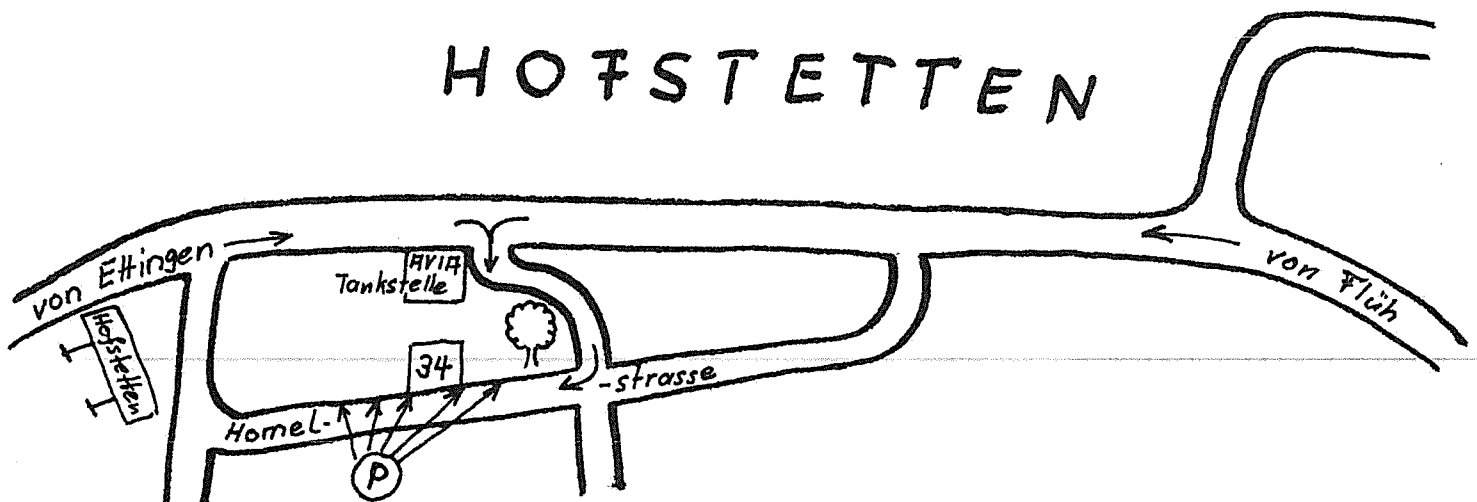
BETRIFFT BASLER VEREINSTREFFEN:

Die zweimonatlichen Versammlungen haben sich bestens eingebürgert. Der Austragungsort Therwil erwies sich nicht als Hindernis und die ungezwungene Atmosphäre glich den relativ langen Anmarschweg bei weitem aus.

Nun hat es aber den Veranstalter noch weiter auf's Land hinausgezogen, und zwar in's 6 km entfernte Hofstetten. Seine Frau und er würden sich indessen freuen, wenn sie ihr Haus weiterhin für die festgelegten Basler IPMS-Treffen zur Verfügung stellen dürften; umso mehr, als sich ab nächstes Mal die Platzverhältnisse radikal gebessert haben werden.

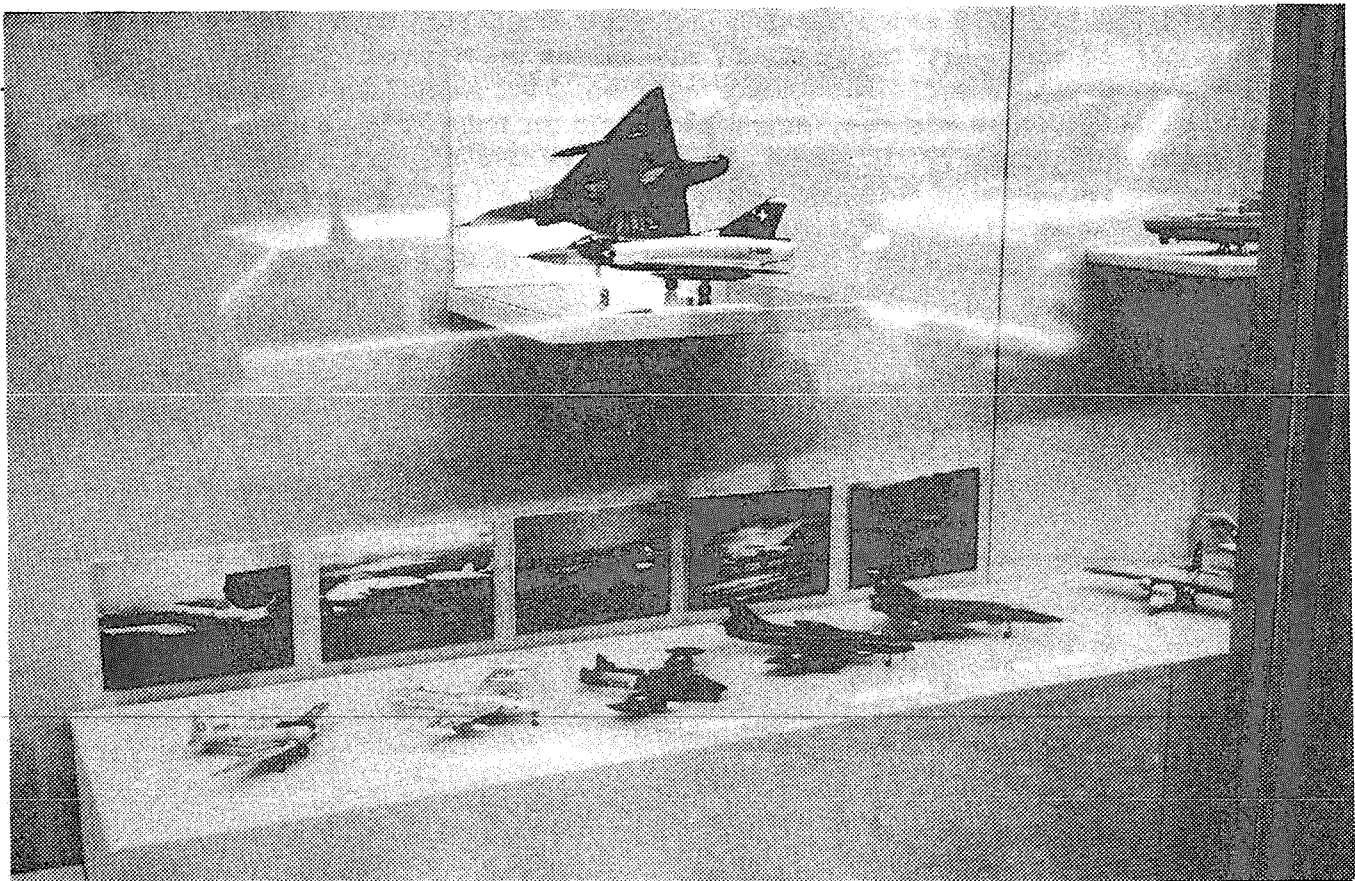
Für Freitag, 4. Mai 1979 laden Suzanne und Stephan Gfeller denn alle Basler IPMS-ler herzlich zu einem Eröffnungs-Treff mit kaltem oder warmem Buffet (je nach Wetter) ein. Damit auch den nichtmotorisierten Mitgliedern der Anschluss nicht versagt bleibt, bitten wir Sie, keine Hemmungen zu haben und uns anzurufen. Neue Nummer ab 1. April 79: 061 / 75 30 24. Wir werden die mit leeren Wagen aus der Umgebung anfahrenen Kollegen benachrichtigen und so einen Transport für jedermann ermöglichen.

Neue Adresse: Stephan Gfeller, Homelstrasse 34, 4114 Hofstetten (SO)





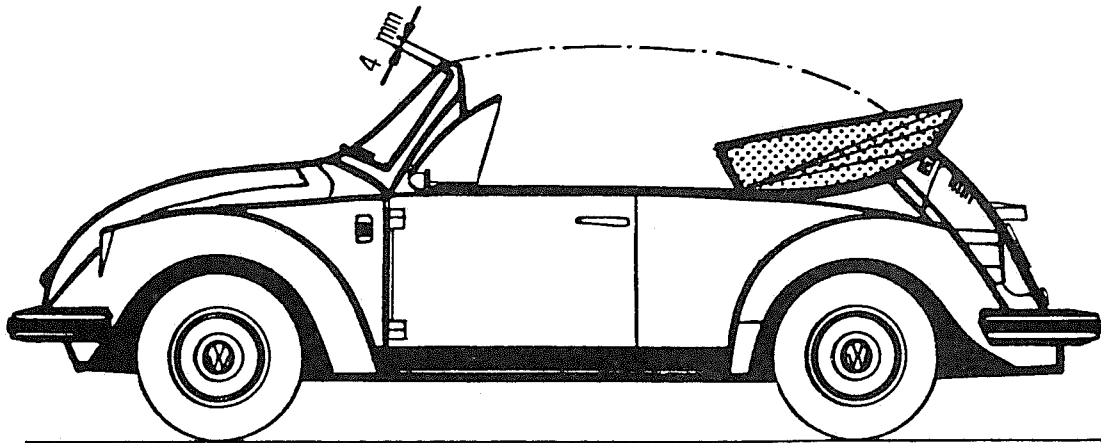
Sowohl Wasser-, Strassen- und Schienenverkehr als auch die Luftfahrt waren mit zahlreichen Modellen vertreten.



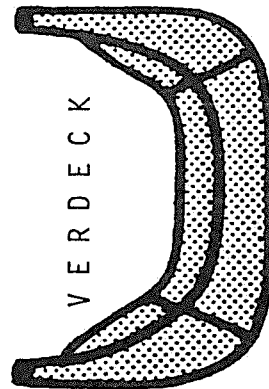
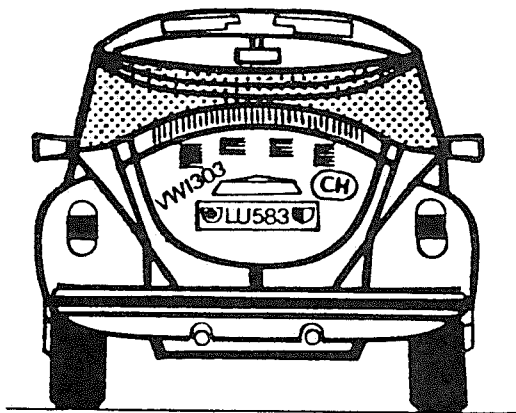
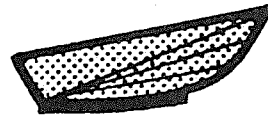
Cabriolet 1303

U M B A U : Geeignet für Anfänger

TEXT : Lipp Rolf , Littau } IPMS-OG Innerschweiz
 ZEICHNUNGEN und LAYOUT : Felder Hanspeter, Luzern }
 KIT : BANDAI MOKEI Masstab 1 : 20
 FOTO- und DETAILVORLAGE: VW-Druckschrift Nr. 606/119.029.00



M A S S T A B
 0 0,5 1m
 1 : 30



© COPYRIGHT IPMS-CH

F A R B E N K O M B I N A T I O N E N : Aussenfarben/Sitzbezüge/Verdeck

VW-Seriefarbenkombinationen umgesetzt in HUMBROL-Farb-Nr.			A U S S E N F A R B E N																		
			glanz							metallic											
			BLACK Nr. 21	LIGHT-BUFF 7	ORANGE Nr. 18	BRIGHT-RED Nr. 19	FRENCH-BLUE Nr. 14	IVORY Nr. 41	FIRE-BRONZE Nr. 55	BALTIC-BLUE Nr. 52	SCHWARZ keine Nr.	GREEN-MIST Nr. 50	SILVER-FOX 11								
SITZ-BEZÜGE matt	COAL-BLACK Nr. 85	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
	CONCRETE Nr. 95	X		X		X	X	X	X	X		X	X	X		X	X	X	X	X	
	CHOCOLATE Nr. 98	X		X							X	X							X	X	X
	NAVY-BLUE Nr. 77			X							X			X							X
VER-DECK matt	BLACK Nr. 33	X		X	X		X		X		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
	LIGHT-GREY Nr. 64	X			X		X		X			X		X							
	EGGSHELL Nr. 97		X			X	X		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

VW 1303 Cabriolet

U M B A U - B E S C H R E I B U N G :

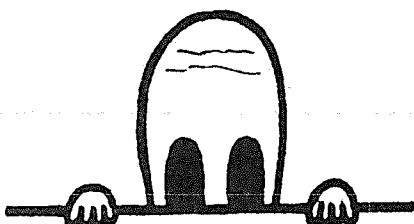
Der Zusammenbau dieses Modells ist verhältnismässig einfach.

- REIHENFOLGE 1 bis 7 : Die Zusammenbau-Reihenfolge aus der Bandai-Bauanleitung kann beibehalten werden.
- REIHENFOLGE 8 : Ab dieser Baustufe beginnen die diversen Aenderungen von verschiedenen Teilen.
An beiden Türen werden die Fensterrahmen nach der Uebersichtszeichnung weggetrennt und verschliffen. Seitenfenster je nach gewünschter Stellung (halb- oder ganz versenkt) befestigen.
- REIHENFOLGE 9 : Unverändert ab Bandai-Anleitung (Wahlweise mit Rolls-Royce-Haube und event. schweiz. Nummernschild).
- REIHENFOLGE 10 : Am "Body" müssen die Dachfläche sowie seitlich und hinten parallel zu den Fensterunterkanten die Dachstützen entfernt werden (Schnittstellenabstand der Dachfläche zur Frontscheibe von 4 mm beachten). Nach dem Verschleifen der Schnittstellen kann der "Body" und "Fender" nach Bauanleitung zusammengeklebt werden.
- REIHENFOLGE 11 : Nach Bandai-Anleitung. Jedoch ohne Seiten- und Heckfenster.
- REIHENFOLGE 12 bis 18 : Nach Bauanleitung (bei Punkt 13 event. mit schweiz. Nummernschild).

V E R D E C K :

Dieser Bauteil ist im Bausatz nicht enthalten und kann nicht von einem anderen Kit verwendet werden. Mit etwas Fingerfertigkeit lässt sich aus der Modelliermasse "DAS-pronto" dieses Verdeck direkt an der Carosserie formen. Die Abmessungen lassen sich aus der Uebersichtszeichnung herausmessen und auf den Massstab 1:20 vergrössern. Aus der VW-Druckschrift (zu beziehen bei jeder VW-Vertretung) sind leicht aus den vielen Farbfotos Details zu entnehmen, die für die entgeltliche Form sehr nützlich sind. Nach dem Trocknen muss das Verdeck entgeltlich angepasst und verschliffen werden. Mit einem Kleenex-Tüchlein überzogen und entsprechend bemalt, erhält man sehr realistisch die Nachbildung des Verdeckstoffes.

- REIHENFOLGE 19 : Zusammenbau der Carosserie mit dem Chassis erfolgt wieder nach Bandai-Bauanleitung.
- REIHENFOLGE 20 : Der Finish (Bemalung und Details) erfolgt individuell, d. h. eine Bemalungsreihenfolge soll nicht vorgeschrieben werden, da sie auf der Erfahrung jedes einzelnen Modellbauers beruht.



Viel Erfolg für den (vielleicht ersten) Umbau

ALLTÄGLICHES

Ich bin immer wieder überrascht, welche Fülle von Informationen uns IPMSlern zur Verfügung stehen kann, wenn wir uns intensiv mit einem Modellbausujet befassen wollen. Schlagen Sie eine x-beliebige Modellbauzeitschrift auf und zählen Sie, wieviele Beiträge mit wievielen Themen darin enthalten sind. Seitenweise liefern uns Autoren Hinweise, wie wir aus einem Bausatz UNSER Modell gestalten können. Mir ist dabei mit der Zeit nur aufgefallen: So sehr auch mich solche Artikel zu fesseln vermögen, vermisse ich dann das Alltägliche und stelle fest, dass wir auch bei uns genug Vorlagen für besondere Modelle finden könnten. Sicherlich müssen wir uns nach der ausländischen Produktion von Bausätzen richten bzw. nach dem, was uns die Branche davon zur Auswahl lässt (Oft werde ich das ungute Gefühl nicht los, wir müssten alle dankbar sein, wenn uns jemand etwas kaufen lässt! Da wird uns sogar von Importeuren per Katalog angeboten, etwas zu bestellen, aber danach hört man nie mehr etwas davon, höchstens vielleicht noch leere Verträge auf später. Ich warte z.B. schon mehr als drei (!) Jahre auf eine bernische Sammelbestellung von über 20 Bausätzen, die mir zur Bestellung angeboten wurde. Dem Importeur geht es aber wohl mehr darum, uns Schweizern nicht ein X für ein U, aber einen A für einen E vorzumachen. Zu unserem Glück gibt es jetzt aber dann doch einen echten Tiger II.)

Achten Sie sich beispielsweise, was in der Schweiz zirkuliert. Da ist auch fast der gesamte Strassen- oder der Luftverkehr ausländischer Produktion. Damit kommen wir meinem Anliegen schon näher: Kümmern wir uns doch mehr um unsere nähere Umgebung. Mit dem Virus Plasticus haben wir doch die ideale Gelegenheit, nicht nur uns selber, sondern auch aussenstehenden IPMS-Gruppen zu zeigen, dass auch bei uns die Modellbausujets nicht Mangelware sind. So wenig ich mir meine Fachgebiete ausreden liesse, will ich bestimmt niemandem sein Gebiet ausreden. Ich finde aber, dass es z.B ganz interessant wäre, die bei uns nach dem 2. Weltkrieg angeschafften Ford CMP, GMC, Jeep und zweiachsigen Dodge WC näher kennenzulernen. Für meinen Dodge WC Ambulance-Satz habe ich beispielsweise vergeblich nach der unsrigen Version geforscht. Sogar die offiziellen Fotos, die ich fand, zeigen ein Modell der US Army! Wir dürfen aber auch das Heute nicht vergessen, da wird sogar der graue Alltag farbiger und: Was wir heute erleben und aufnehmen, ist morgen unsere Geschichte, der wir morgen vielleicht schon auf die Spur kommen wollen, falls wir sie überhaupt noch rekonstruieren können.

Ich hoffe, mit diesen Gedanken jedem von uns einen Anstoss gegeben zu haben, sich mehr um UNSERE Modellbauthemen zu kümmern und eventuell auch einen Beitrag über ein schweizerisches Gebiet zum Virus Plasticus beizusteuern. Der Anfang wurde in den letzten Ausgaben des VP gemacht und sollte uns alle animieren, in diesem Sinne weiterzufahren. Vor allem dürfen wir alle nicht denken, unsere Kenntnisse interessieren sonst niemanden.

Um das Rennen um einheimische Beiträge zu starten und um zu zeigen, dass selbst alltägliches wenig bekannt sein kann, soll der nachfolgende Artikel gedacht sein. Das Thema geht auf den ersten Blick gesehen nur wenige an, als Steuerzahler sind wir aber schlussendlich doch alle finanziell daran beteiligt. Trotz der Alltäglichkeit - oder gerade deshalb - kennen wir die beschriebene Einrichtung noch viel zu wenig. Aus diesem Grund beginnt der Artikel mit einigen grundsätzlichen Angaben, bevor dann (Besonders im 2. Teil im nächsten VP) der Modellbauer seine Hinweise erhält.

Peter Suter
OG Bern (Verbindungsmann Virus Plasticus)

FEUERWEHREN DER SCHWEIZ

Es würde zu weit führen, die Geschichte des schweizerischen Feuerlöschwesens bis in die Anfänge zurückzuverfolgen. Die heutigen Verhältnisse gründen sich teilweise auf die Zeit des frühen 19. Jahrhunderts. Damals, nach dem Zusammenbruch des napoleonischen Reiches wurde die Schweiz neu organisiert, es entstanden die heutigen Kantone, Amtsbezirke und Gemeinden.

Bald einmal wurde erkannt, dass die früher teilweise chaotischen Zustände bei Brandfällen nicht mehr in die neue Zeit passten und - zuerst in den grösseren Ortschaften - wurden mehr oder minder straffe Organisationen aufgezogen und wenn immer auch möglich neues Material angeschafft. Die damaligen Lösversuche mit Eimerkette und Druckspritze erforderten riesige Mannschaften, die auf dem Weg der Freiwilligkeit aber fast nie aufzutreiben waren. Kantonale Gesetze und Dekrete zeigten bald einmal den Gemeinden die Möglichkeiten, aus der Misere zu kommen: Wie sich die Feuerwehr auch immer nennen mag, es handelt sich dabei um eine Pflichtfeuerwehr. Jeder schweizer Bürger ist zum Dienst bei der Feuerwehr verpflichtet. Wer sich nicht freiwillig zum Feuerwehrdienst meldet, kann bei Mangel an Mannschaften eingezogen werden. Jedermann, der nicht Feuerwehrdienst leistet, muss eine Ersatzsteuer bezahlen, die nur für Feuerwehrbelange weiterverwendet werden darf. Jede der über 3'000 Gemeinden der Schweiz hat in dieser Hinsicht eine eigene Regelung im Rahmen der Feuerwehrgesetze der 26 Kantone und Halbkantone. Unter all diesen Gemeinden gibt es eine einzige Ausnahme: Die Feuerwehr der Stadt Bern kennt keine Ersatzsteuer und ist somit die einzige freiwillige Feuerwehr der Schweiz (Diese Feuerwehr kennt - fast - keine Nachwuchsprobleme, der Finanzbedarf wird über das normale Budget gedeckt).

Im Rahmen der kantonalen Gesetze hat jede Gemeinde die Pflicht, für ihr Gebiet das Löschwesen zu organisieren und Vorschriften zu erlassen. Dabei kann das Gemeindegebiet u.U. in selbständige Lösbezirke aufgeteilt werden, andererseits können u.U. verschiedene Gemeinden einen gemeinsamen Lösbezirk bilden, oder eine Gemeinde kann vertraglich ein schwer erreichbares Gebiet einer günstiger gelegenen Feuerwehr anvertrauen.

Bei der geschilderten Vielzahl von Feuerwehren, die nach verschiedenen Regelungen organisiert sind, lassen sich keine festen Regeln ableiten. Obwohl es Richtlinien des vor mehr als 100 Jahren gegründeten Schweizerischen Feuerwehrverbandes gibt, sind viele Unterschiede festzustellen, was Organisation und Ausrüstung betrifft. Vor Beginn des Baus eines Modells ist es daher ratsam, sich bei der betreffenden Feuerwehr zu informieren.

ORGANISATION

Wichtig für einen Erfolg sind nicht nur teure Ausrüstung und Fahrzeuge, genau so wichtig ist eine zweckmässige Gliederung der Feuerwehr. Eine der Grundbedingungen ist ein rascher Einsatz. Vielerorts erfolgt dieser Ersteinsatz durch das Pikett. Es handelt sich dabei um eine besonders geschulte Gruppe, welche das allenfalls vorhandene Fahrzeug zum Einsatz bringt und in der Mehrzahl der Fälle alleine zum Wirken kommt. Falls das Pikett nicht genügen sollte, müssten Teile oder die ganze Pflichtfeuerwehr aufgeboten werden.

In einigen Städten der Schweiz (z.B. Biel, Luzern, Schaffhausen) wird das Pikett durch die lokale Polizei besorgt, das sogenannte Polizeipikett.

Für besondere Einsätze (Auch Oelwehr, Chemiewehr usw.) kann der zuständige Feuerwehr-Stützpunkt angefordert werden. Dieser muss bestimmten Anforderungen des Schweiz. Feuerwehrverbandes entsprechen und verfügt auch über einen grösseren Fahrzeugpark. Durch den Kanton wird der Stützpunkt-Feuerwehr ein Gebiet zugeteilt, in welchem sie zur Hilfeleistung verpflichtet ist. Aber

auch die "gewöhnlichen" Gemeindefeuerwehren müssen sich gegenseitig aus-
helfen, was sich vor allem finanziell auswirkt, da nicht jede Gemeinde für
alle Eventualitäten ausrüsten muss.

Da alle Pflichtfeuerwehrmänner den Dienst während der Arbeits- und der Frei-
zeit verrichten, kann es besonders bei den Stützpunktfeuerwehren zu einer
beträchtlichen Belastung des Einzelnen und seines Arbeitgebers führen. Um
bei steigenden Einsatzzahlen diesem Problem zu begegnen, kann das schon er-
wähnte Polizeipikett eingerichtet werden, oder es kann eine Berufsfeuerwehr
geschaffen werden. Diesen Betrieb finden wir in 6 Schweizerstädten (Basel,
gegründet 1882 - Bern 1908 - Genf 1899 - Lausanne - St. Gallen 1907 - Zürich
1922). Diese Berufsfeuerwehren entwickelten sich meist aus den damals noch
Brandwache genannten Piketts der Städte und werden auch heute noch im Be-
darfsfall durch die freiwillige oder die Pflichtfeuerwehren ergänzt. Diese
Brandwachen waren, wie heute vielerorts das Pikett, eine Mannschaft, die
sich zu bestimmten Zeiten (z.B. nachts oder über das Wochenende, um einen
minimalen Bestand zu sichern) in einem Wachtlokal einfand.

Viele Betriebe unterhalten neben- oder hauptamtliche Löschequippen von
unterschiedlicher Grösse mit unterschiedlicher Ausrüstung. Dabei gibt es
Betriebsfeuerwehren, die selbst den Berufsfeuerwehren in keiner Weise nach-
stehen - populär sind beispielsweise die Flughafenfeuerwehren Genf und
Zürich sowie diejenigen der chemischen Industrie in Basel.

AUSRÜSTUNG

Uniformierung

Die heutige Branddienstuniform umfasst meistens entweder die schwarze Uni-
form, welche der schweizerischen Militäruniform im Schnitt angepasst ist
oder Ueberkleider. Darüber wird immer mehr eine eigentliche Branddienst-
jacke getragen, wie wir sie von den Berufsfeuerwehren schon längere Zeit
kennen. Die Jacke ist kunststoffbeschichtet, trägt vielfach reflektierende
Streifen und kann mit leuchtroten Schulterstücken versehen werden.

Die Gradbezeichnungen und Symbole entsprechen fast durchwegs denen der Armee.

Zum Branddienst werden entweder Stiefel oder hohe Schuhe (z.B. Militärschuhe)
getragen, weiter u.U. Steigergurt, Beil und Rettungsseil.

Nach der anfänglichen Verwendung von Filz-, Leder- und Metallhelmen wurde
nach dem zweiten Weltkrieg in grossem Umfang der Armee-Stahlhelm (Nach Vor-
schrift des Eidg. Militärdepartements in schwarzer Lackierung und mit Ge-
meindewappen) eingeführt. Später wurde in einigen Orten dieser Helm weiss
gespritzt und in der Region Basel treffen wir ihn mit einem aufgesetzten
Kamm als Verstärkung an. Immer mehr aber findet der Kunststoffhelm Anhänger,
der sich durch verschiedene Vorzüge auszeichnet. Seit einigen Jahren wird
in der Schweiz von der Vereinigung der Schlauchfabrikanten ein Fiberglas-
helm angeboten, welcher in der Form dem hierzulande ebenfalls verwendeten
(z.B. Berufsfeuerwehr Bern seit 1957) Polycarbonat-Helm aus den USA ent-
spricht. Diese neuen Kunststoffhelme sind in verschiedenen Farben lieferbar,
bevorzugt wird vor allem weiss.

Nicht zu vergessen sind die Atemschutzgeräte, seien es nun Kreislaufgeräte
oder der populäre Pressluftatmer.

Für Sondereinsätze (z.B. Oelwehr, Chemiewehr, aber auch Verkehrsdienst, usw.)
stehen vielerorts Spezialausrüstungen zur Verfügung.

Löschgerätschaften

Die nachfolgende Aufstellung verzichtet bewusst auf eine Beschreibung der Motorfahrzeuge, diese sollen später besonders behandelt werden. Das aufgeführte Material wird von allen Arten von Feuerwehr verwendet, wenn auch nicht alle Wehren mit jedem Gerät ausgerüstet sind. Ursprünglich von Hand oder von Pferden gezogen, ist das heutige Material fast ausnahmslos für ein Ankuppeln an Motorfahrzeuge eingerichtet. Als Zugfahrzeug kommen feuerwehreigene, andere gemeindeeigene oder von Privaten vertraglich gesicherte Fahrzeuge in Frage, seien es nun Personenwagen, Mannschaftstransporter, Traktoren der Landwirtschaft oder die überall anzutreffenden Jeeps, Land Rover, Dodge WC usw.

Hydrantenwagen wurden nach Erstellen der Hydrantennetze angeschafft und werden auch heute noch verwendet. Die Ausrüstung genügt, um einen vom Hydranten direkt gespiesenen Angriff vorzutragen. Noch einige Bemerkungen zum Schlauchmaterial: Schon im letzten Jahrhundert wurde im Hinblick auf nachbarliche Hilfe Wert auf einheitliches Material, vor allem der Kupplungen ("Schlauchschlösser") gelegt. Die damals üblichen Verschraubungen wurden unterdessen durch die genormte Storz-Kupplung, welche sich von der deutschen Storz-Kupplung unterscheidet, ersetzt. Diese symmetrische Bajonettkupplung eignet sich jedoch nur für Druckschläuche (Meist 55 oder 75 mm Innenweite), während Saugschläuche (z.B. 110 mm bei der Zivilschutzspritze Typ 2) nach wie vor verschraubt werden. Bei Bedarf kann in der Druckleitung ein Schaumzumischer angeschlossen werden, welcher den Schaumextrakt z.B. aus einem der häufig anzutreffenden gelben Kannister ansaugt.

Zur Druckerhöhung des Hydrantendrucks oder zur anderweitigen Wasserförderung werden Motorspritzen eingesetzt. Die heutigen Spritzen werden meistens durch einen Volkswagenmotor angetrieben und sind vom Fahrgestell abhebbar. Dies trifft auch für die immer weiter verbreitete graue, mit gelbem Band gekennzeichnete Motorspritze Typ 2 des Zivilschutzes zu, die unter bestimmten Voraussetzungen für den Feuerwehrdienst verwendet werden darf.

Ausser Leiternmaterial verschiedener Arten und Längen zum Mitführen auf Fahrzeugen und Anhängern wird die mechanische Leiter mit eigenem Fahrgestell verwendet. Sie kann neuerdings sogar mit einem Wankelmotor statt Handkurbeln ausgerüstet sein, die Steighöhe von 22 Metern kann als Standard angesehen werden.

In vielen Gemeinden werden zum Wassertransport Druckfässer verwendet, d.h. die privaten Jauchewagen sind mit Schlauchkupplungen versehen und stehen vielerorts bei Nichtgebrauch durch den Landwirt mit Wasser gefüllt auf Abruf bereit.

Für Spezialzwecke gibt es weitere Anhänger, z.B. mobile Oelabscheider, Oel-schadenanhänger, aber auch den ebenfalls grau-gelben Zivilschutzkompressor.

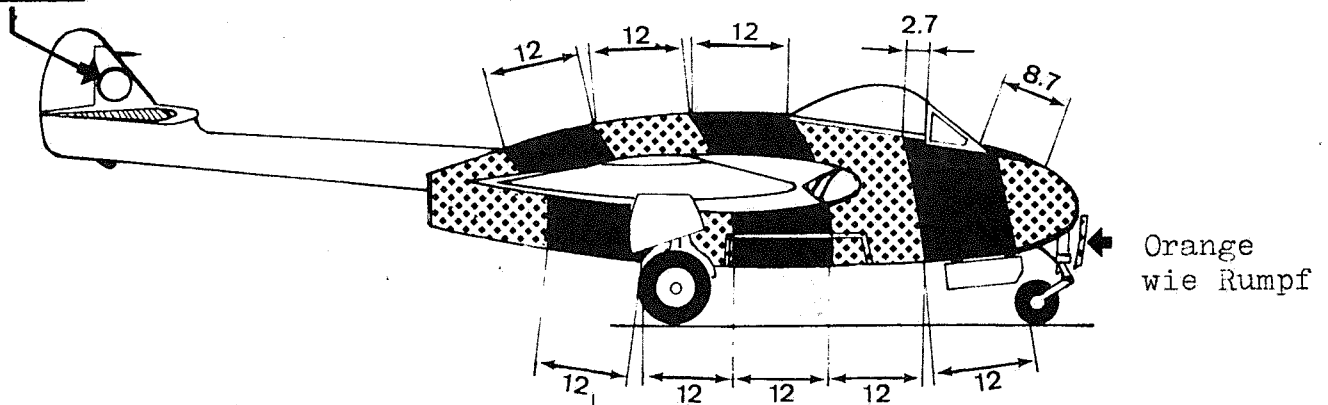
Folgendes Universalgerät darf aber nicht vergessen werden: der graue Zivilschutzanhänger. Er trägt genau wie ZS-Spritze und -Kompressor kein kantonales Nummernschild und darf für Feuerwehrzwecke benützt werden. Durch Einsetzen von Halterungen, aber auch ohne diese, kann er die Aufgabe folgender Gerätewagen übernehmen: Atemschutz-, Pionier-, Schlauch-, Leitern-, Sägemehl-, Sanitätsmaterial-, Beleuchtungsmaterial-, Verkehrsmaterial-, Oelwehr- und Weiss-nicht-was-alles-Wagen.

(Fortsetzung folgt)

Peter Suter
Ortsgruppe Bern

DH 100 mit unten gezeigtem Anstrich werden in der Flugwaffe seit Feb. 78 als Zielflugzeuge für Spiegelschiessen und Zielübungen bei der Flab verwendet. Im Ganzen sind es 15 Flugzeuge, unter anderem J - 1106. Untenstehende Zeichnung hat betr. Details keinen Anspruch auf Vollständigkeit und bezieht sich nur auf den Anstrich des Zielflugzeuges!!

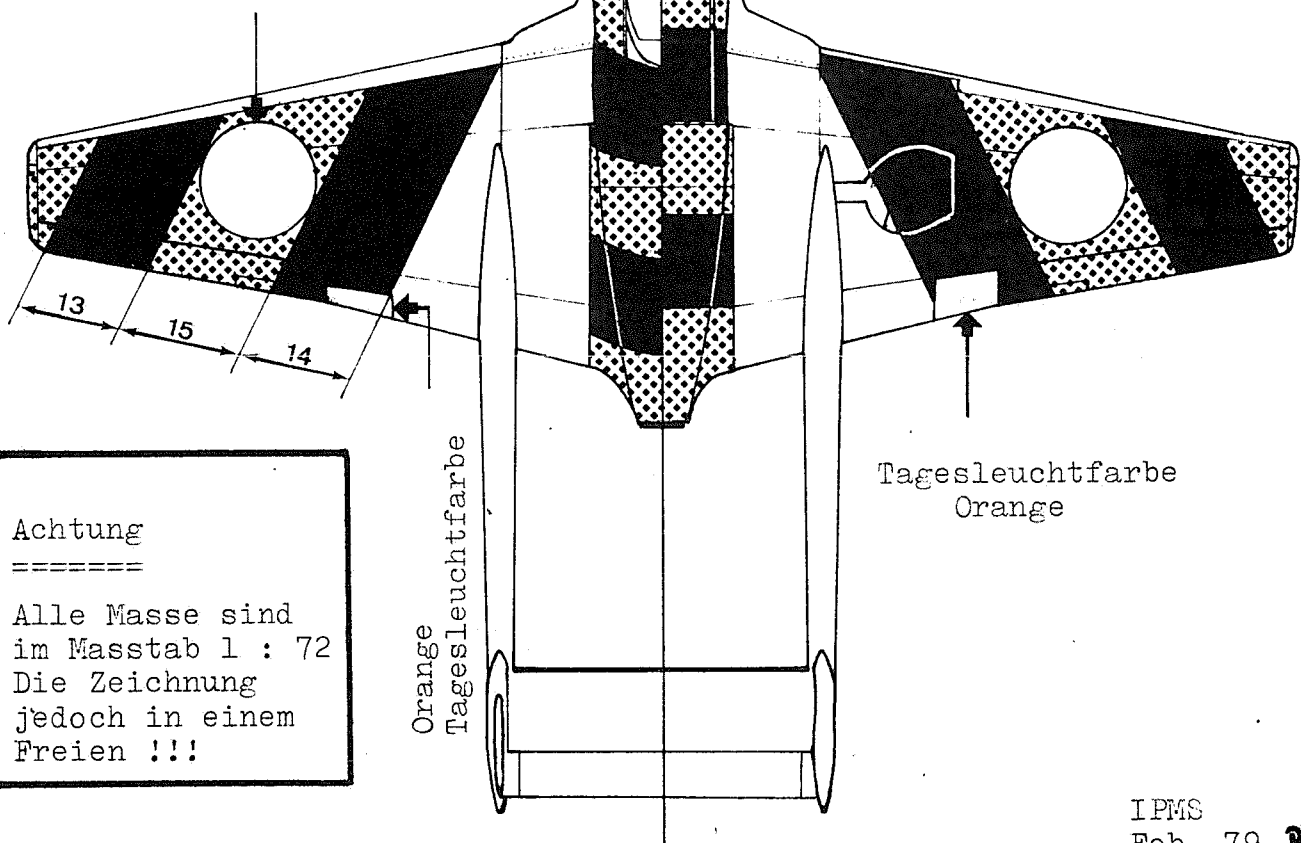
Rondelle: $\varnothing = 4,8 \text{ mm}$ $\oplus = 3,3 \text{ zu } 1 \text{ mm}$



- Schwarz
- Orange
- Aluminium

Rondelle:

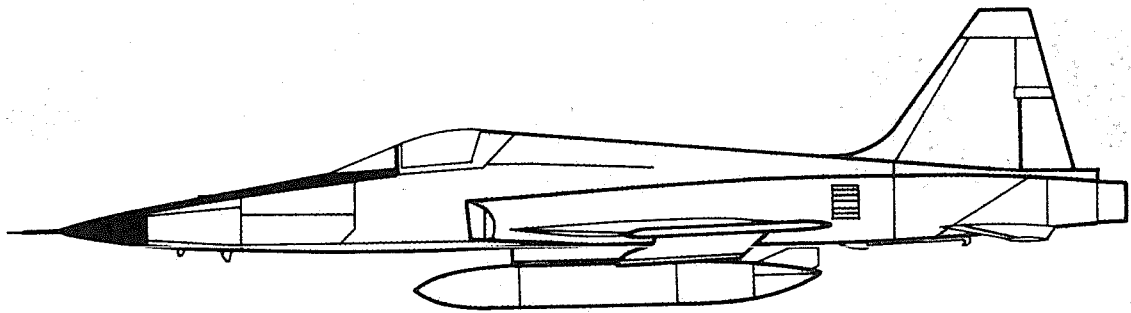
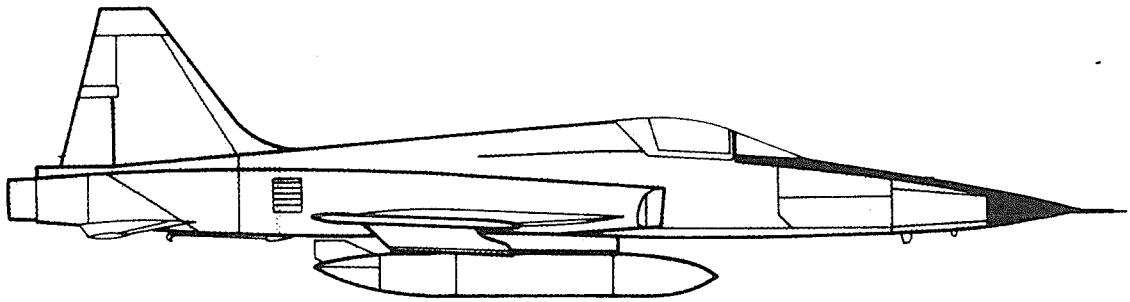
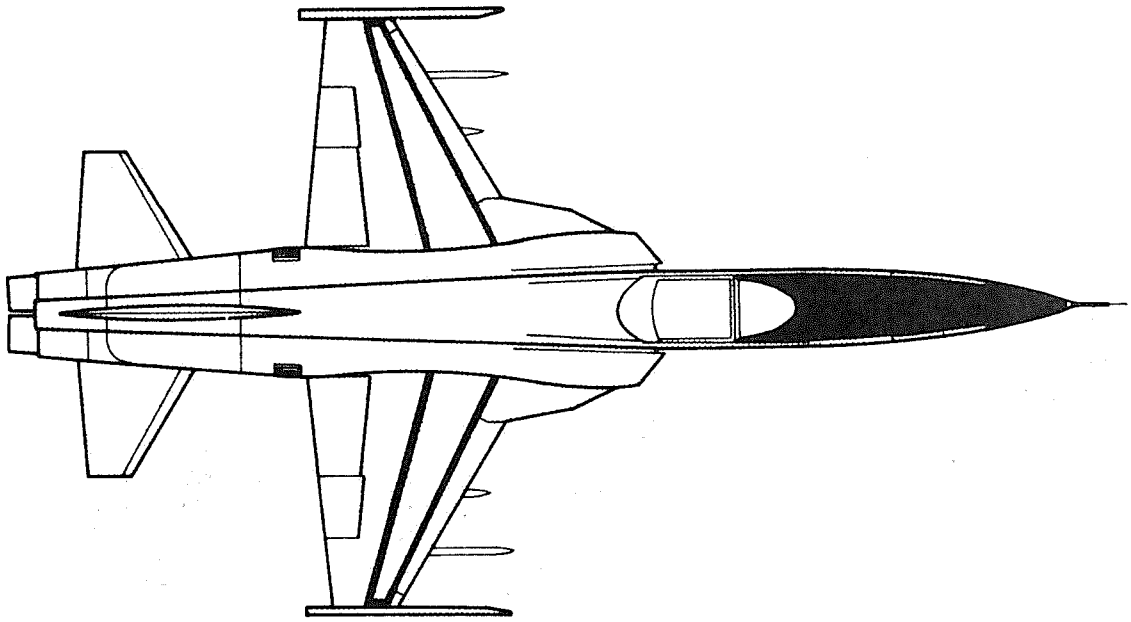
$\varnothing = 14 \text{ mm}$
 $\oplus = 11 \text{ zu } 3 \text{ mm}$



Achtung
=====

Alle Masse sind
im Masstab 1 : 72
Die Zeichnung
jedoch in einem
Freien !!!

„Silver“



Silber



Schwarz

Die „Aggressors“ der USAFE

Northrop F-5E Tiger der 527th T.F.T.A.S.

Die "527th Tactical Fighter Training Aggressor Squadron" (T.F.T.A.S.) ist seit dem 1. April 1976 auf dem Royal Air Force-(RAF) Flugplatz Alconbury in Mittelengland stationiert. An jenem Tag landete eine Lockheed C-5 "Galaxy" von der Mc Clellan AFB kommend in RAF Alconbury mit 8 F-5 E "Tiger" an Bord.

Die heutige 527th TFTAS entstand am 15. Januar 1942 auf dem Flugplatz "Rogers Field" (Oklahoma), USA. Aus der 312th Bombardement Squadron, die der 86th Bombardement Group unterstellt war, bildete sich die damalige 527th Fighter-Bomber Squadron, die am 10. Febr. 1942 einsatzbereit war. Daraufhin wurde der Standort in den Staaten mehrmals gewechselt bis die Squadron am 11. Mai 1943 den Atlantik überquerte und sich in La Senia (Algerien) niederliess. La Senia war der erste von 17 verschiedenen Aufenthalten in Afrika und Europa während des Krieges. Zuletzt befand sich die Squadron in Ciampino (Italien).

Nach Kriegsende wurde die 527th Squadron für eine kurze Zeit nach Schweinfurt in Deutschland verlegt und am 15. Februar 1946 kehrte sie auf den Flugplatz "Bolling Field" (Washington) in die USA zurück um am 23. März des selben Jahres aufgelöst zu werden. Aber schon bald darauf (am 20. August 1946) wurde die 527th Squadron in Nordholz (Deutschland) neu aufgestellt. Vom 1. Dezember 46 bis 5. März 47 wechselte sie nach Bad Kissingen und wurde am 15. Mai 1947 der United States Air Force in Europa (USAFE) unterstellt.

Am 30. Dezember 1947 - nach einem knapp halbjährigen Gastspiel in "Langley Field", Virginia (USA) - kehrte die 527th Squadron auf die Neubiberg Air Base (Deutschland) zurück. Nach weniger als einem Monat, am 25. Januar 1948 wurde sie der 86th Fighter Group der USAFE unterstellt. Im Laufe des Jahres 1950 erhielt die Squadron ihre ersten Jet-Flugzeuge vom Typ F-84 "Thunderjet".

Am 1. August 1952 wechselte die Squadron wieder einmal den Standort. Die Landshut Air Base wurde diesmal auserkoren, wo sie zugleich in "527th Fighter Day Squadron" umbenannt wurde.

Während des Jahres 1953 wurde auf den ersten mit Pfeilflügeln versehenen Typ (F-86 "Sabre") umgeschult. Auf den 8. Februar 1956 wurde die 527th Squadron von neuem aufgelöst. Diesmal sollte es um einiges länger dauern, bis sie wieder aufgestellt wurde.

Am 29. September 1975 war es dann soweit. Die 527th Squadron erschien zum ersten Mal als "527th TFTAS" und nahm, wie eingangs erwähnt, am 1. April 1976 in RAF Alconbury den Betrieb wieder auf. Die 527th TFTAS ist der 10th Tactical Reconnaissance Wing (TRW), 3rd Air Force USAFE unterstellt. Ihre Aufgabe besteht darin, USAF-Einheiten in Europa im Luftkampf zu trainieren.

Die 527th TFTAS ist heute mit modernen F-5E "Tiger II" ausgerüstet. Dieser Typ eignet sich speziell für den simulierten Luftkampf und wird zur Darstellung feindlicher Flugzeuge eingesetzt. (Daher die exotischen Tarnbemalungen und die ungewöhnlichen Zahlen am Bug, à la MiG).

Eingesetzte Flugzeuge der 527th FBS / FDS / TFTAS:

1942:	A-20	1944-46:	P-47
	A-24	1946-50:	P-47
	A-31	1950-53:	F-84
1942-44:	A-36	1953-56:	F-86
1944:	P-40	ab 1976:	F-5E

Geschichtliches zum Royal Air Force Stützpunkt "Alconbury"

RAF Alconbury ist ein relativ junger Flugplatz. Er wurde 1938 auf einem Landfleck in der Nähe des Städtchens Alconbury als Ausweichflugfeld von RAF Upwood erbaut. In den frühen Kriegsjahren war RAF Alconbury ein Zweitflugplatz von RAF Wyton und dem "No.3 Group Bomber Command" unterstellt.

Am 7. September 1942 landeten 34 B-24 "Liberator" von der 93rd Bombardement Group in RAF Alconbury. Die vier Squadrons der Bombardement Group (328th, 329th, 330th und 409th Squadron) nahmen sodann den Flugbetrieb für die folgenden Monate auf. Am 9. Oktober 1942 bombardierten 27 B-24D von der "93rd" den strategisch wichtigen U-Boot-Landeplatz "Cie de Fives" in Frankreich unter dem Kommando von Colonel Timberlake. Weitere Missionen gegen U-Boot-Basen wurden über La Pallice, Larrient, Brest und St.Nazaire durchgeführt. Im Dezember 1942 zog die "93rd" nach Hardwick in der Grafschaft Norfolk.

Der frei gewordene Flugplatz wurde im Januar 1943 durch die "92nd Bombardement Group" (No. 325th, 326th und 407th Squadron), die mit B-17 "Flying Fortress" ausgerüstet war, belegt. Am 19. Juni 1943 wechselte der Flugplatz offiziell zur achten USAF unter Colonel Reid.

Die "482nd Bombardement Group" kam am 20. August 1943 in RAF Alconbury an und die "92nd" dislozierte in das einige Kilometer weiter entfernte Podington in der Grafschaft Bedfordshire. (Man bedenke: zu dieser Zeit schossen in England neue Militärflugplätze wie Pilze aus dem Boden!) Die "482nd" bestand aus der 812th, 813th und 817th Squadron. Es wurden B-17 und B-24 eingesetzt, die einen Teil der berühmten "Pathfinder Force" bildeten. Diese Einheit flog viele Einsätze über Europa bis zum Ende des 2. Weltkriegs und kehrte im Mai 1945 wieder in die USA zurück.

Bis zum 26. November 1945 benutzten verschiedene Einheiten den Flugplatz. An diesem Stichtag ging er dann an das "Royal Air Force's Maintenance Command" über.

Eine Abteilung der "7523rd Air Base Squadron" belegte den Platz vom 1. Juni 1953 bis am 1. Januar 1954, den alsdann die "7523rd Support Squadron" übernahm.

Ab März 1955 wurde die "7560th Air Base Group" unter der Aufsicht der "United States Third Air Force" aktiv. Unter dieser Einheit waren diverse Squadrons auf dem Flugplatz stationiert bis sie im August 1959 aufgelöst wurde. Die "10th Tactical Reconnaissance Wing" (TRW) von Spangdalem Air Base (Deutschland) wechselte anschliessend über und ist heute noch dort stationiert.

RAF Alconbury wird zur Zeit nur von der USAF benützt. Die Einrichtungen jedoch gehören der RAF. Den Flugplatz befehligen ein RAF Station Commander zusammen mit dem USAF Wing Commander.

Northrop F - 5 E "Tiger II"

Der F-5E "Tiger II" ist eine Weiterentwicklung des F-5A "Freedom Fighters". Der Erstflug fand im August 1972 statt. Das Flugzeug ist als Tag- und Nachtjäger mit beschränkten Schlechtwetter-Fähigkeiten ausgelegt und wird bei der "Northrop Corporation" hergestellt.

Die E-Version ist einsitzig und mit zwei Turbojet-Triebwerken vom Typ "General Electric J85-GE-21" ausgerüstet. (Leistung je 1588 kp ohne und 2268 kp mit Nachbrenner) Die Bewaffnung besteht aus zwei "M-39 A2" 20 mm Kanonen in der Rumpfnase. An den Flügelenden kann je eine Lenkwaffe vom Typ AIM-9 "Sidewinder" mitgeführt werden. Unter dem Flügel befinden sich vier Aussenlaststationen sowie eine weitere unter dem Rumpf. Gesamtgewicht der Aussenlasten: Max. 3175 kg

Weitere Daten:

Spannweite (ohne Lenkwaffen):	8,13 m
Spannweite (mit Lenkwaffen):	8,53 m
Länge (über Sonde):	14,68 m
Höhe:	4,08 m
Höchstgeschwindigkeit in 11'000 m:	1'730 km/h (Mach 1,63)
Wirtschaftlichste Geschwindigkeit in 11'000 m:	850 km/h (Mach 0,8)
Reichweite ohne Zusatztanks:	1'083 km
Reichweite mit Zusatztanks:	2'567 - 3'720 km

Der F-5E "Tiger" als Modell

Leider ist eine Nachbildung des "F-5E" im Massstab 1/72 noch nicht auf dem Markt. Wer die Geduld nicht aufbringt bis zu dessen Erscheinen zuzuwarten, kann sich unter Zuhilfenahme der Riss-Zeichnungen aus einem F-5 A ein gutes Modell des "Tiger" bauen. Ebenfalls sind noch keine speziellen Abziehbilder im M 1/72 für die "Aggressor Tigers" käuflich. Aus dem reichhaltigen Angebot von "Micro Scale Decals" kann man sich -nach einer entsprechenden Schnitzeljagd- jedoch die nötigen Abzeichen beschaffen.

Zur Bemalung der "Aggressors" F-5E

Wie aus den Riss-Zeichnungen ersichtlich, sind fünf verschiedene "Tiger"-Bemalungen bekannt:

Variante 1 "Silver": Silberfarbe über alles mit schwarzem Anti-Blendschutz. Bugnummer rot mit gelber Umrandung.

Bug-	und Seriennummern:
47	01547
50	01550

Variante 2 "Patches": Dieses Schema umfasst vier Blautöne. Bugnummer schwarz mit gelber Umrandung.

Bug-	und Seriennummern:
32	01532
34	01534 (Foto 1 auf Seite 31)
35	01535

Variante 3 "Snake": Die Tarnung besteht aus grün, braun und Sandgelb. Bugnummer schwarz mit gelber Umrandung.

Bug-	und Seriennummern:
52	01552
54	01554 (Foto 2 auf Seite 31)

Variante 4 "Ghost": Hier werden je zwei Blau- und zwei Grautöne verwendet. Bugnummer schwarz mit gelber Umrandung.

Bug-	und Seriennummern:
42	01542
43	01543
44	01544 (Foto 3 auf Seite 31)
45	01545

Variante 5 "Lizard": Braun - Sand - Braun sind diese "Aggressors" bemalt. Bugnummer ebenfalls schwarz mit gelber Umrandung.

Bug-	und Seriennummern:
56	01556
59	01559 (Foto 4 auf Seite 31)
60	01560
63	01563

Die weiteren Aufschriften sind bei allen Varianten schwarz.

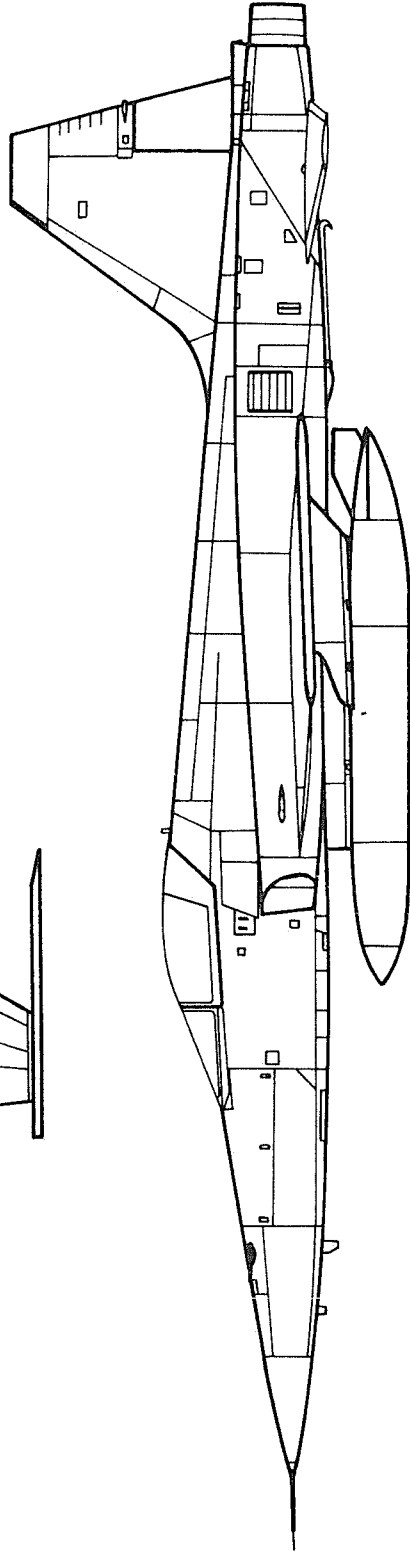
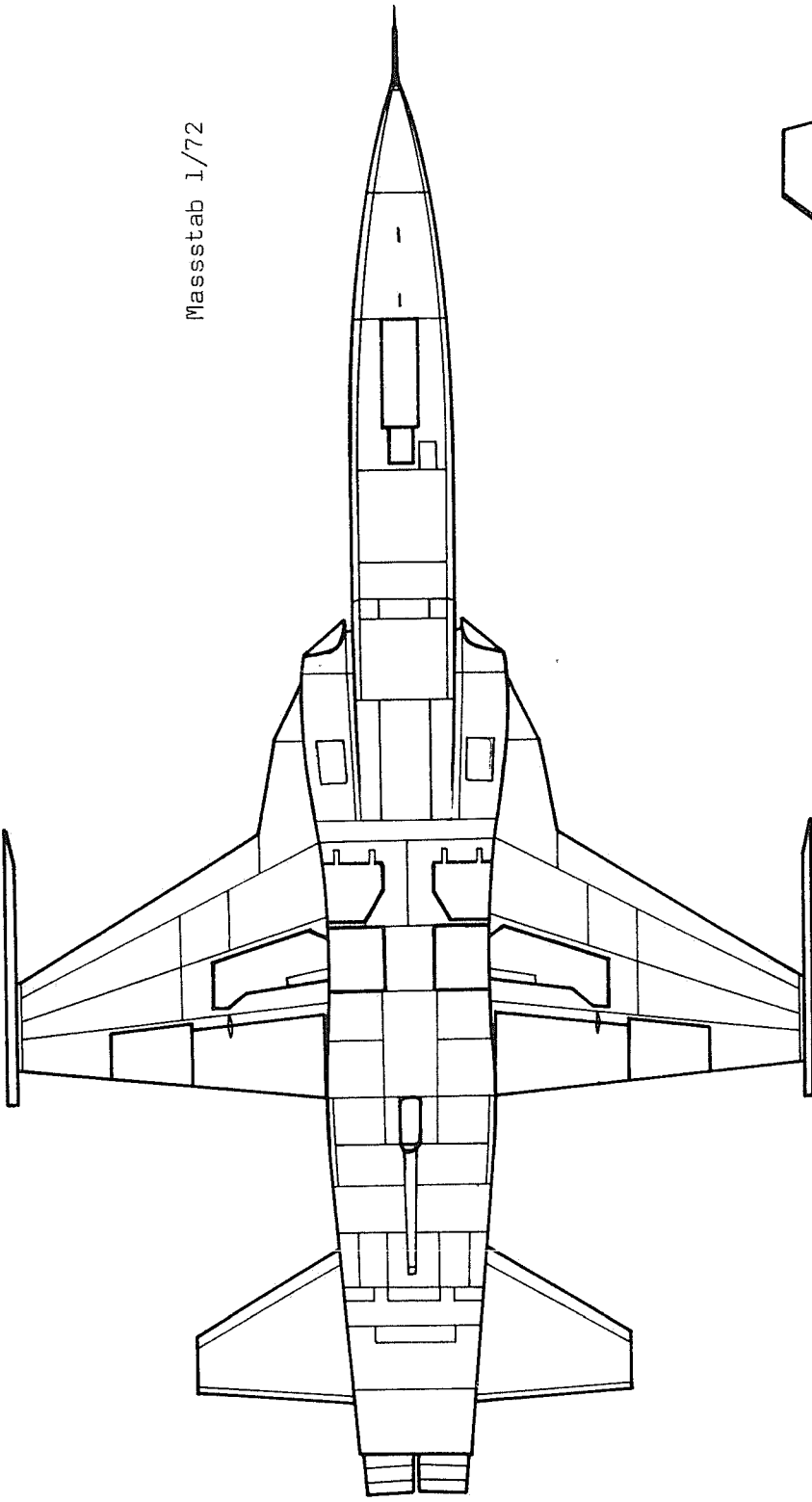
Beachte: Befindet sich der F-5E am Boden, sind die Luftbremsen unter dem Rumpf meist ausgefahren.

In einem der folgenden "VP" wird noch eine Tabelle veröffentlicht werden, um "Aggressor-Tarnfarben" in der für Schweizer Modellbauer am besten verständlichen "Humbrol"-Sprache zu verdeutlichen.

Quellen: Scale Models 5,77
Aeri 7/8,78
Diverse USAF-Gazetten

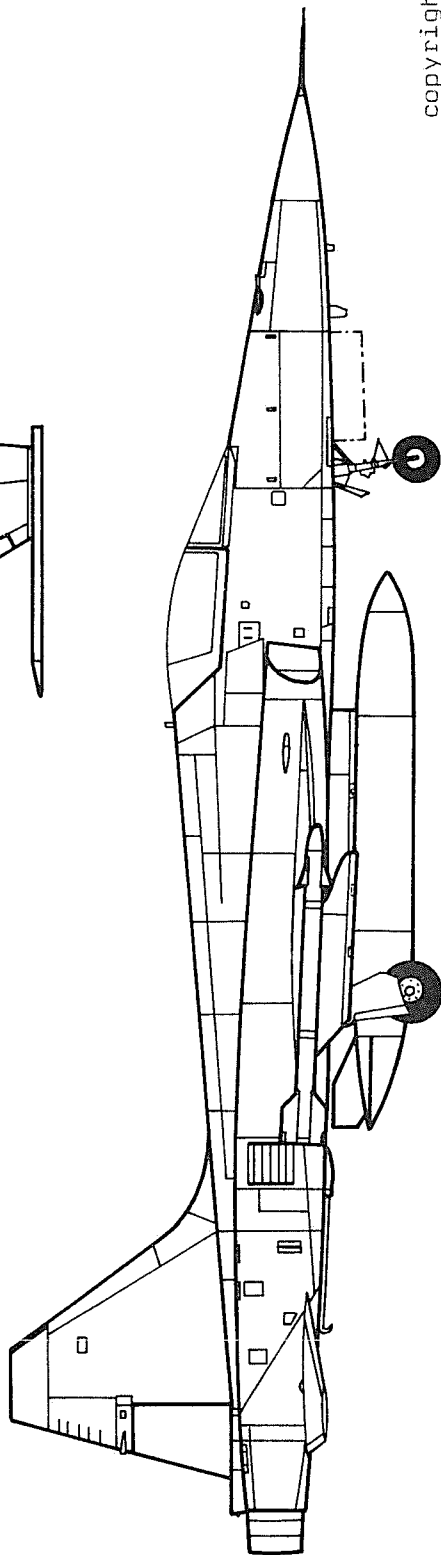
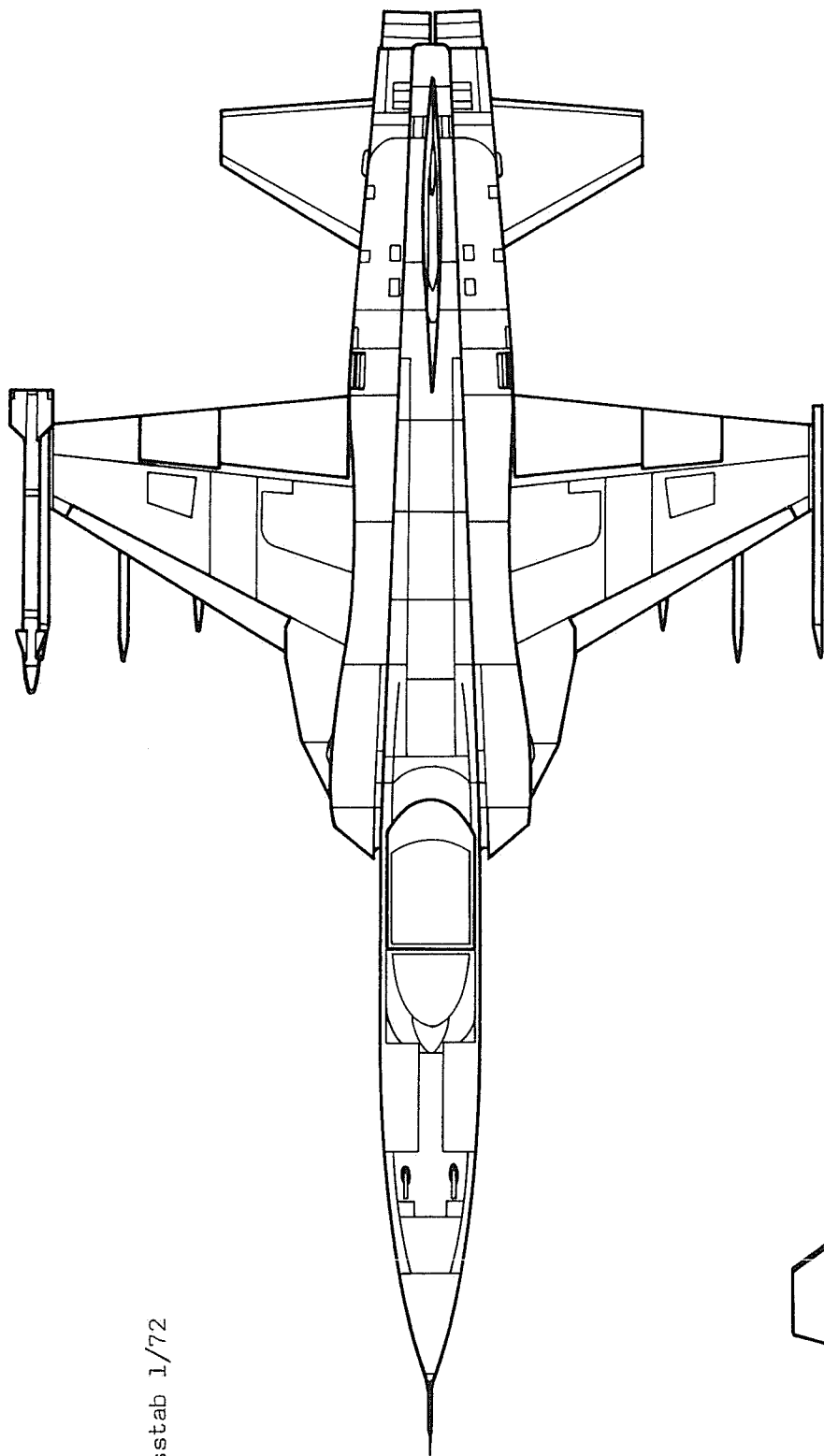
Peter Steinemann, Basel

Massstab 1/72



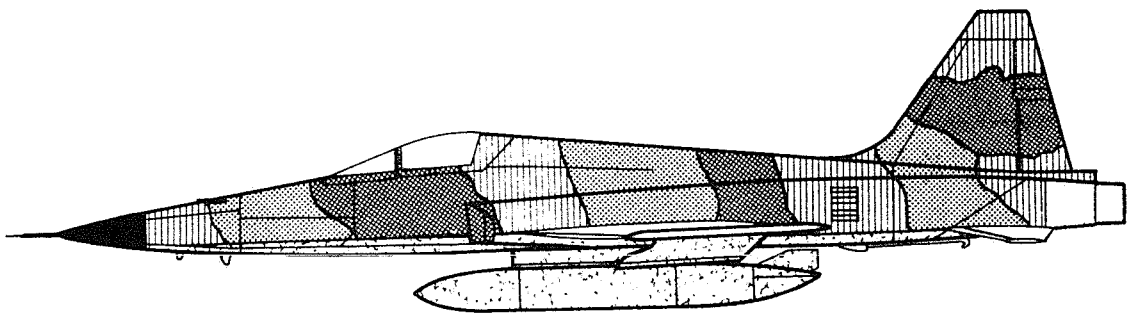
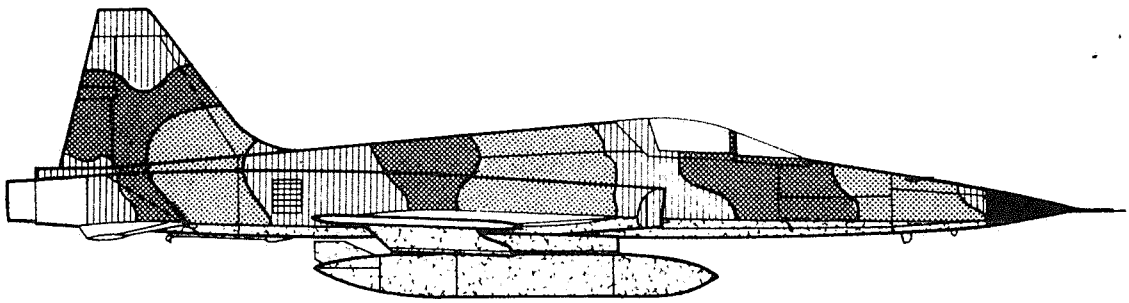
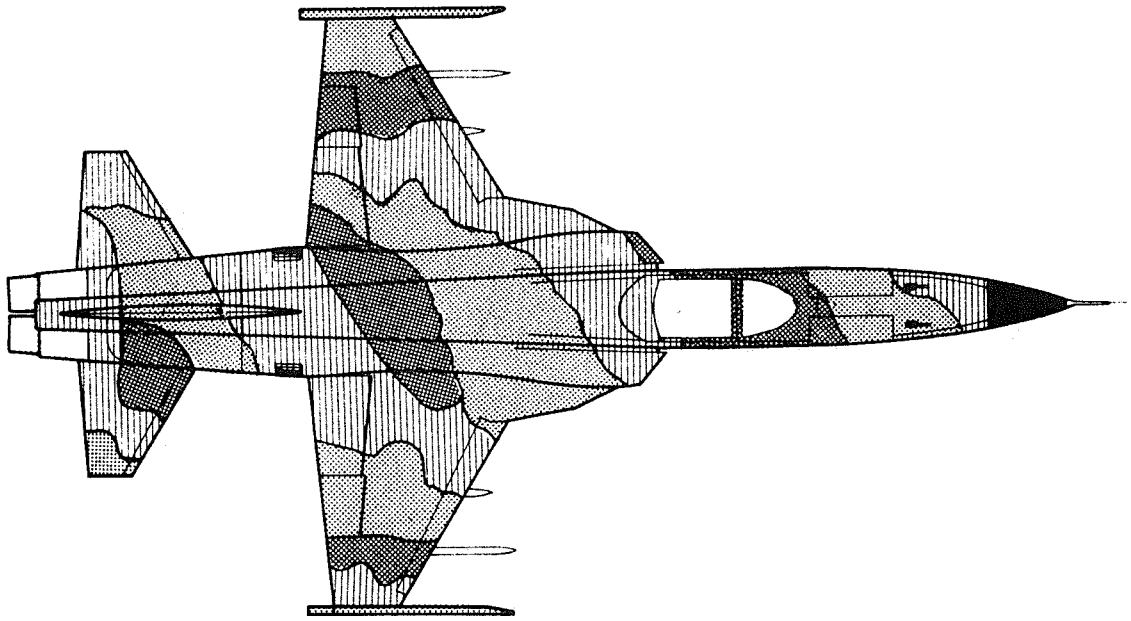
copyright
P. Steinemann
Feb. 1979

Masstab 1/72

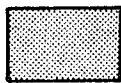


copyright
P. Steinemann
Feb. 1979

„Patches”



Blau
35109



Blau
35164



Blau
35414



Schwarz

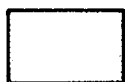
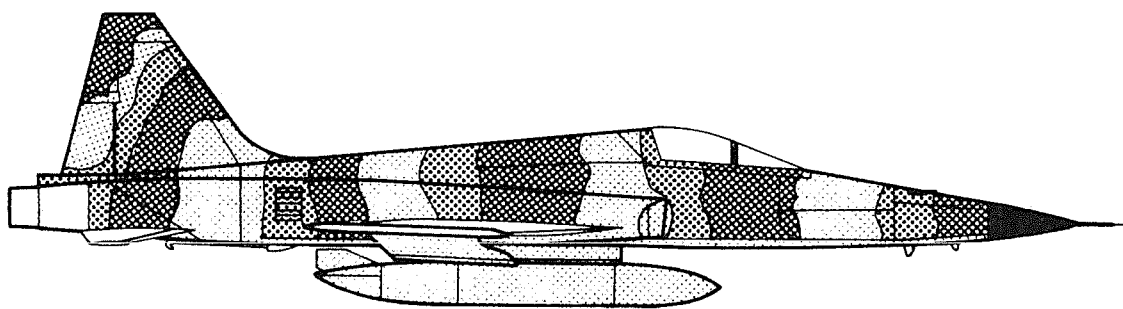
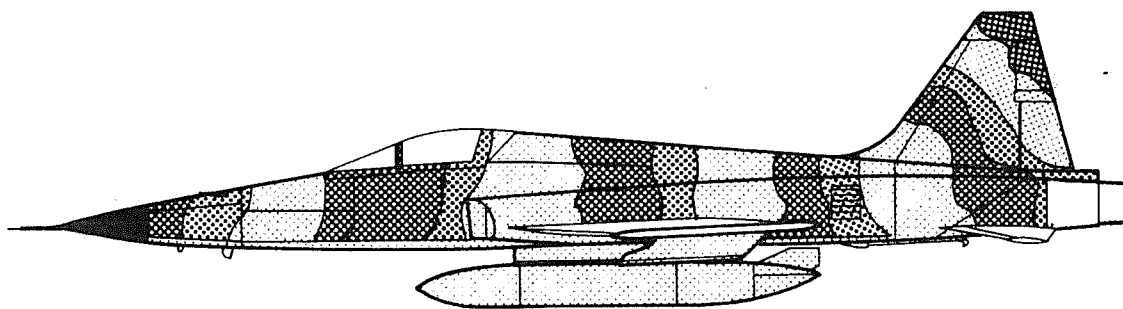
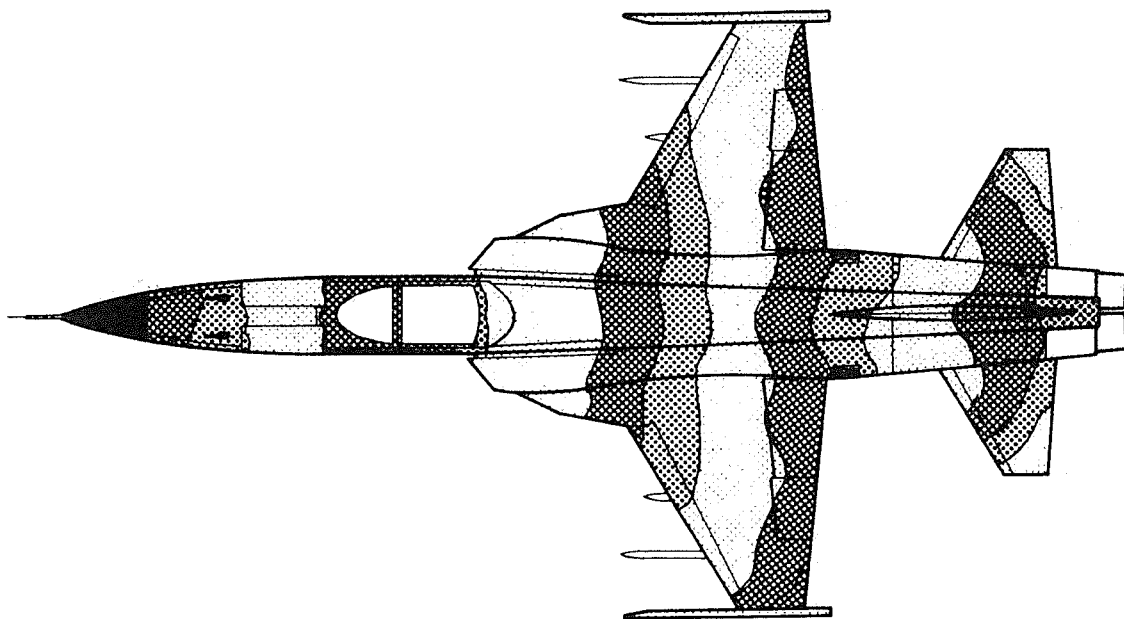


Blau
35622

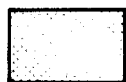


Silber

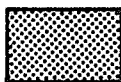
„Snake“



Silber



Sand-Gelb
33531



Grün
34256

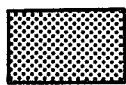
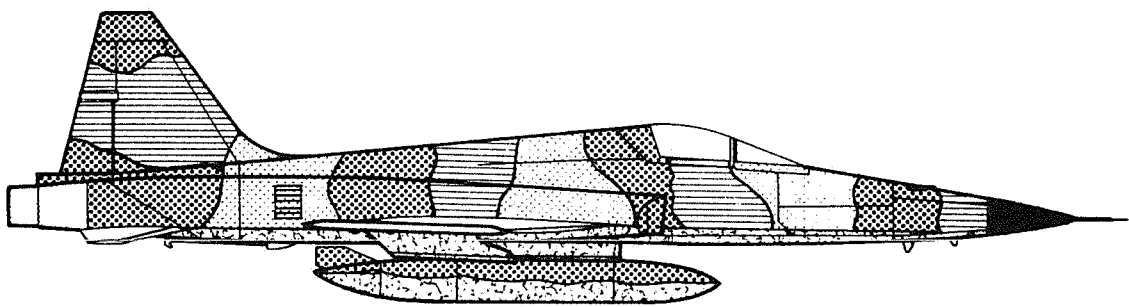
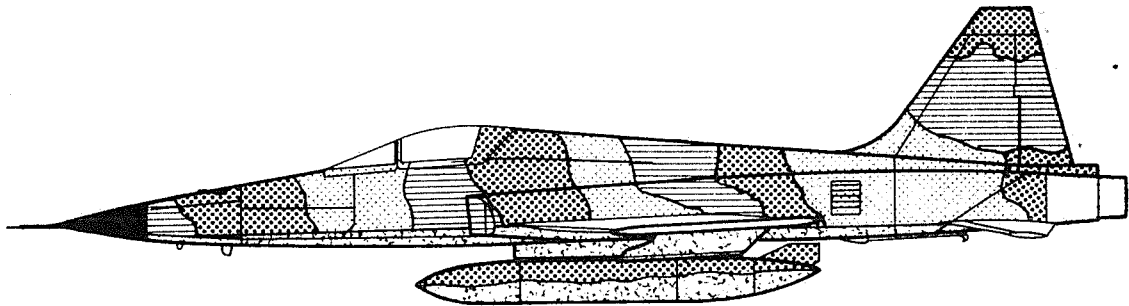
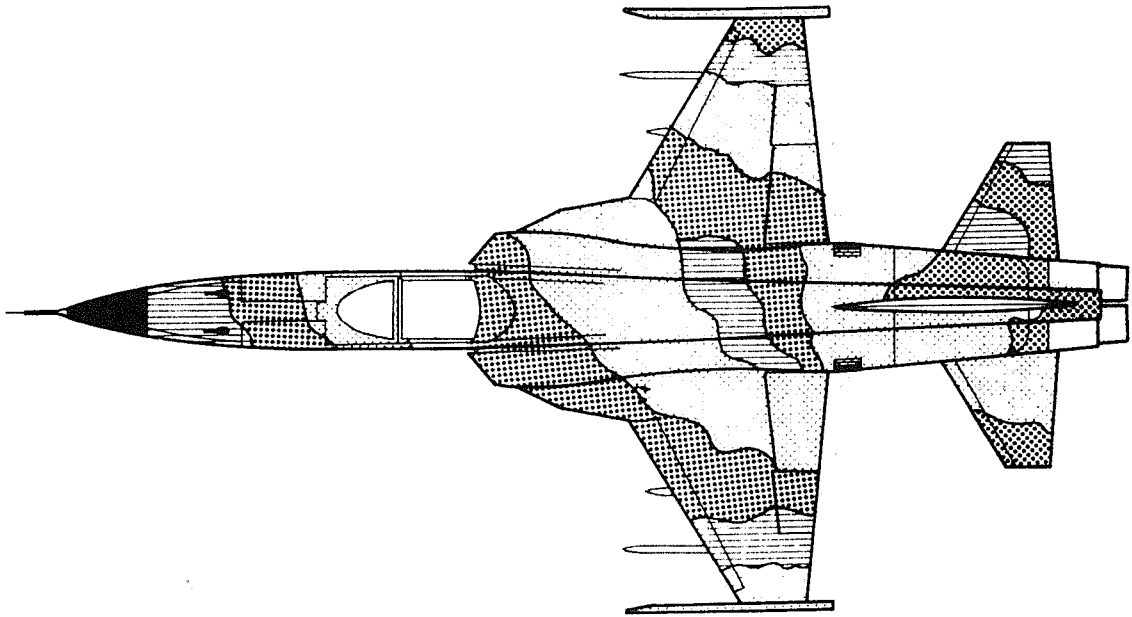


Braun
30118



Schwarz

„Ghost“



Blau
35237



Grau
36307



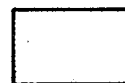
Grau
36251



Schwarz

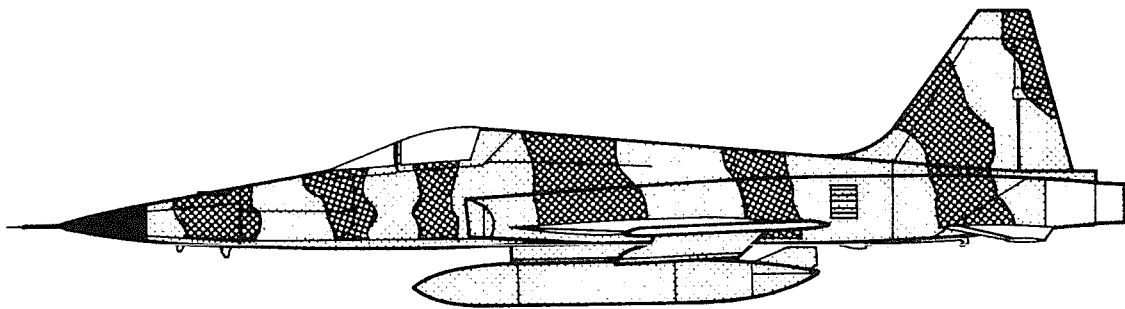
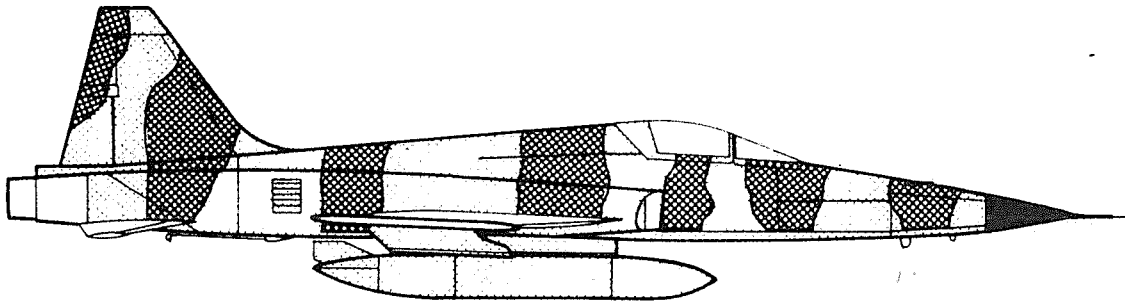
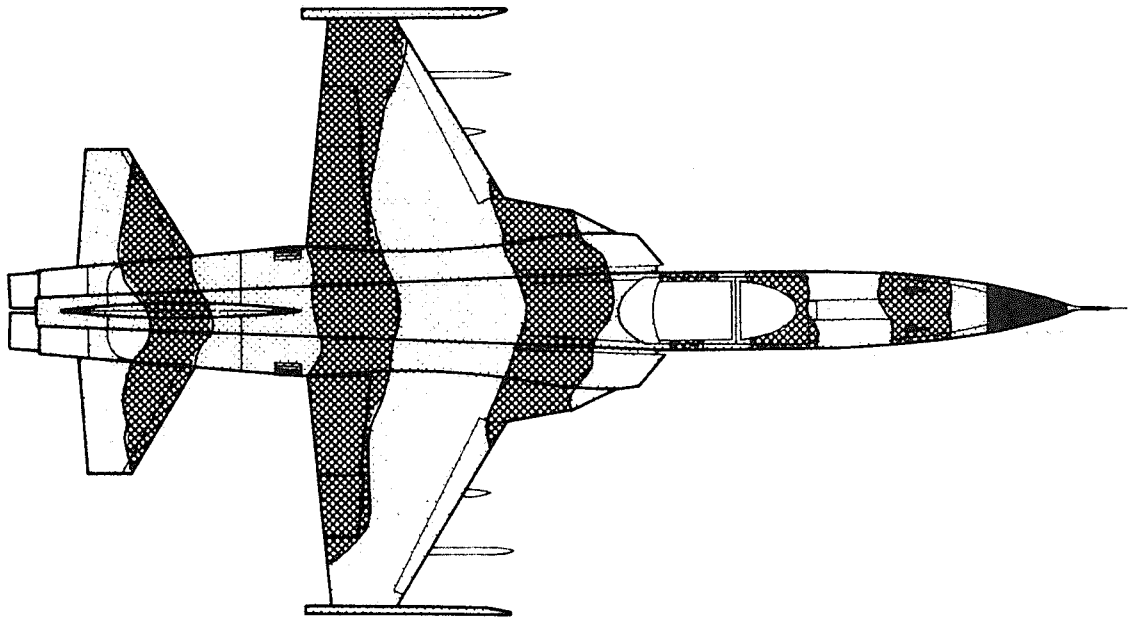


Blau
35622



Silber

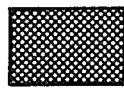
„Lizard“



Silber



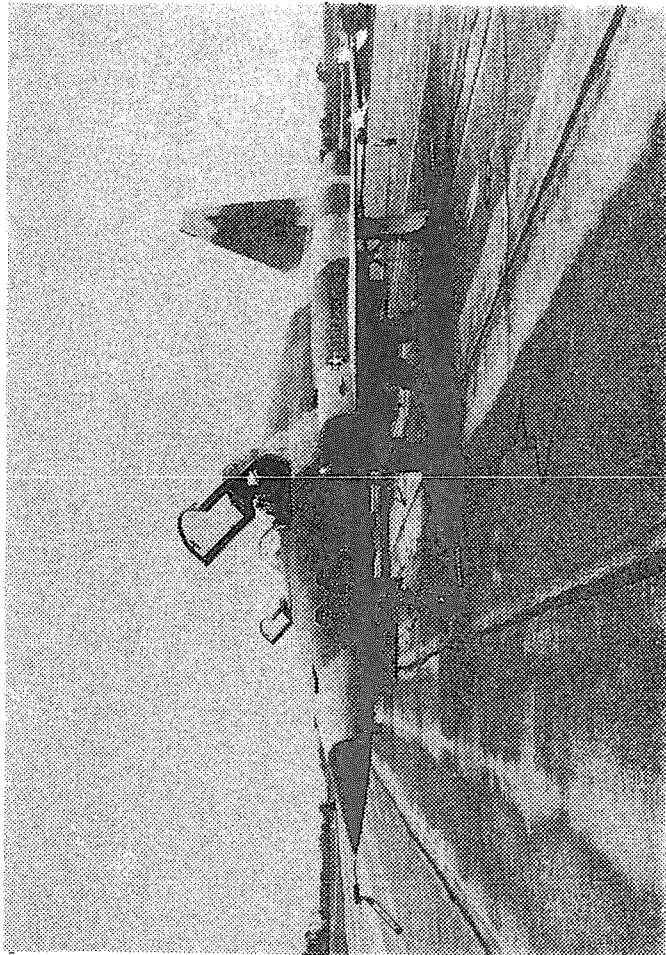
Sand-Gelb
33531



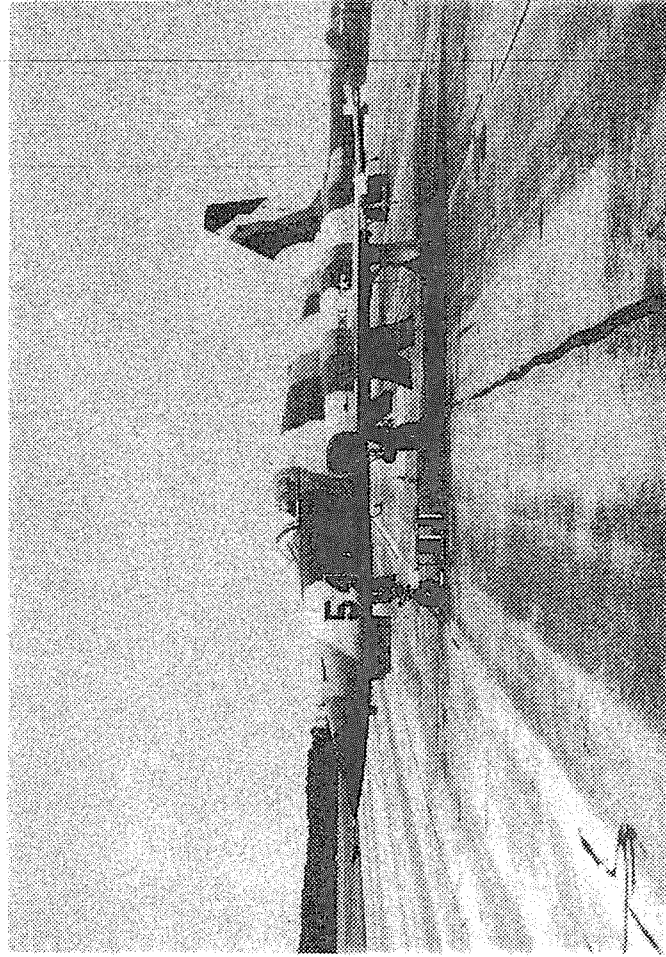
Braun
30118



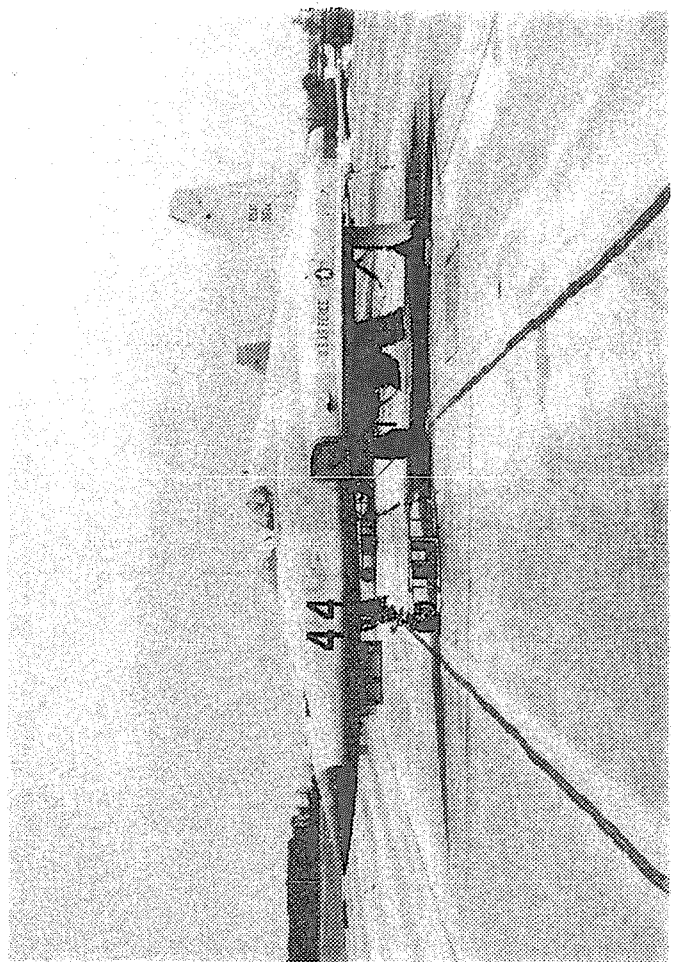
Schwarz



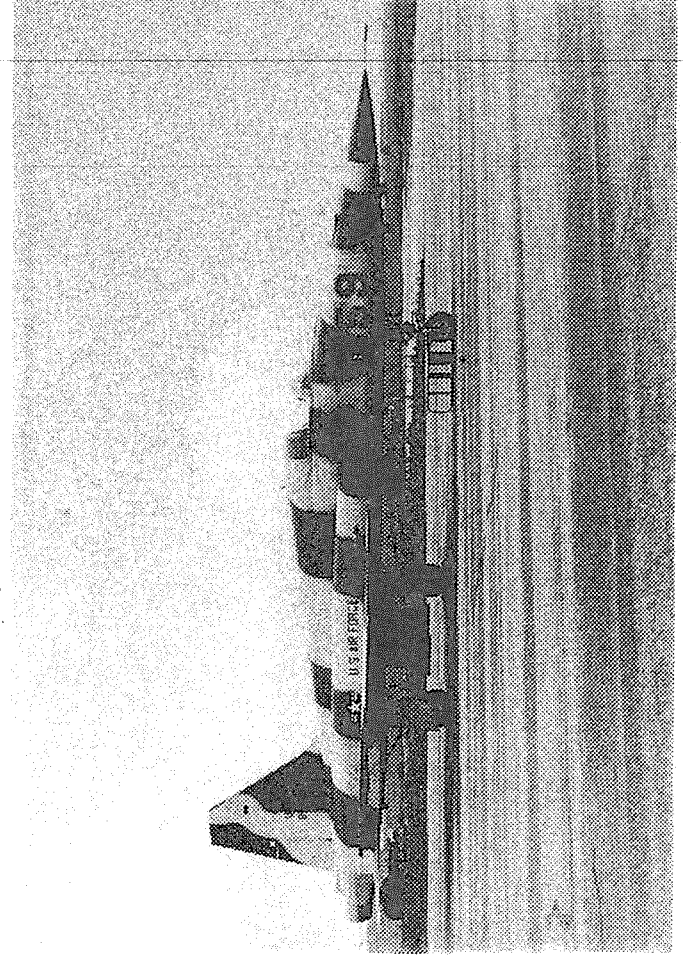
1 2

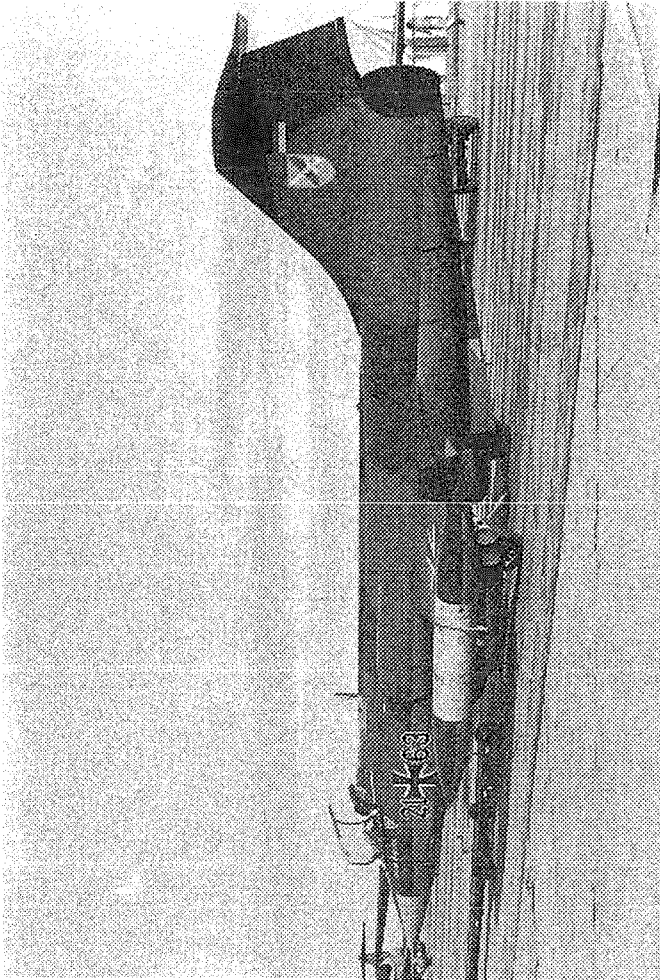


Fotos von Peter Steinemann, Basel, aufgenommen in Alconbury am 10. Juli 1978.

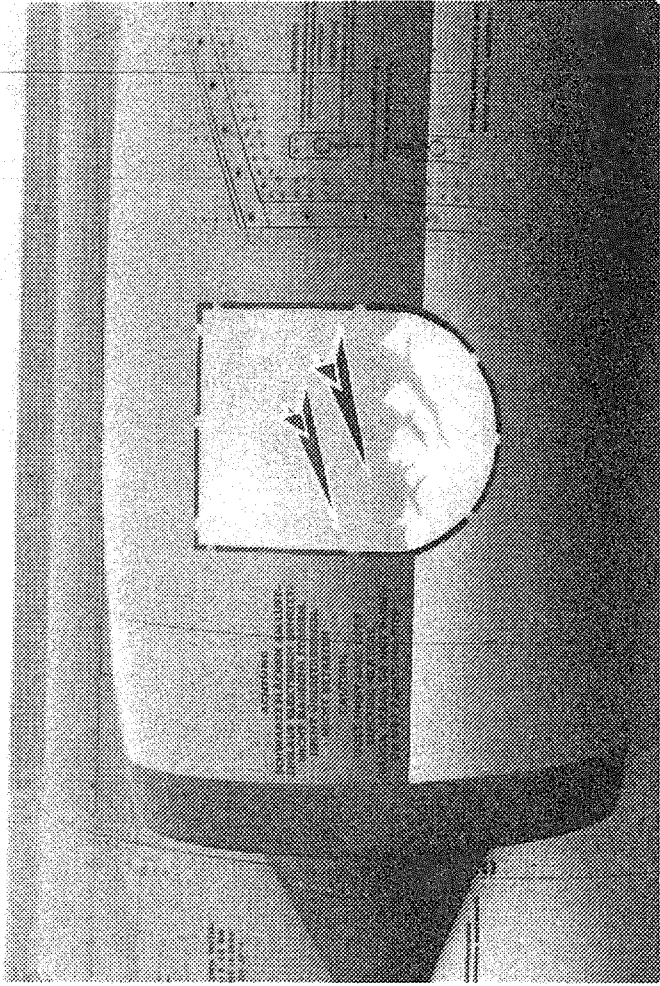


3 4

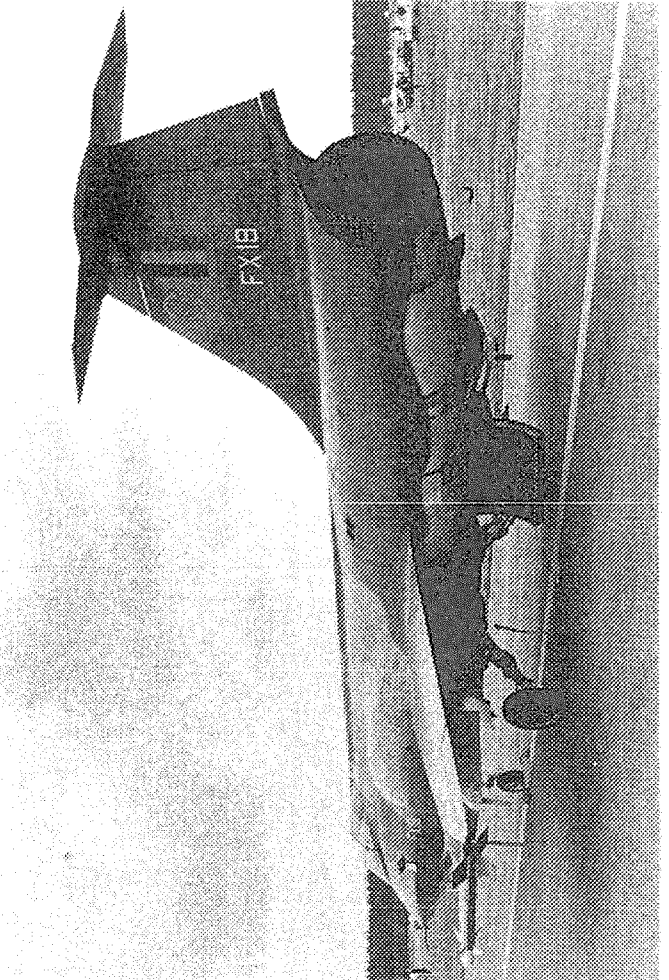




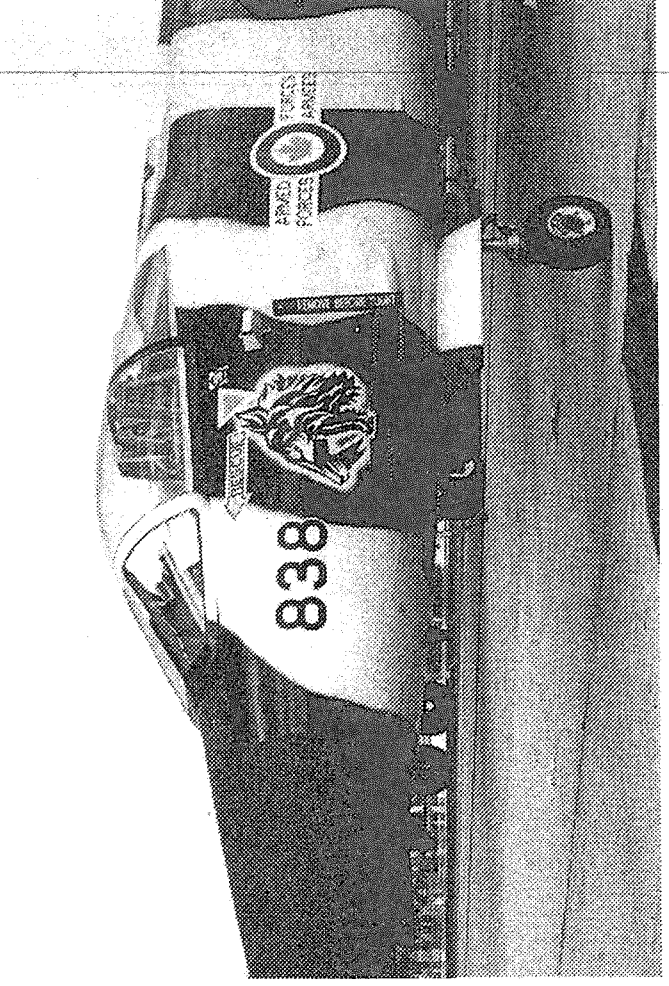
1



2



3

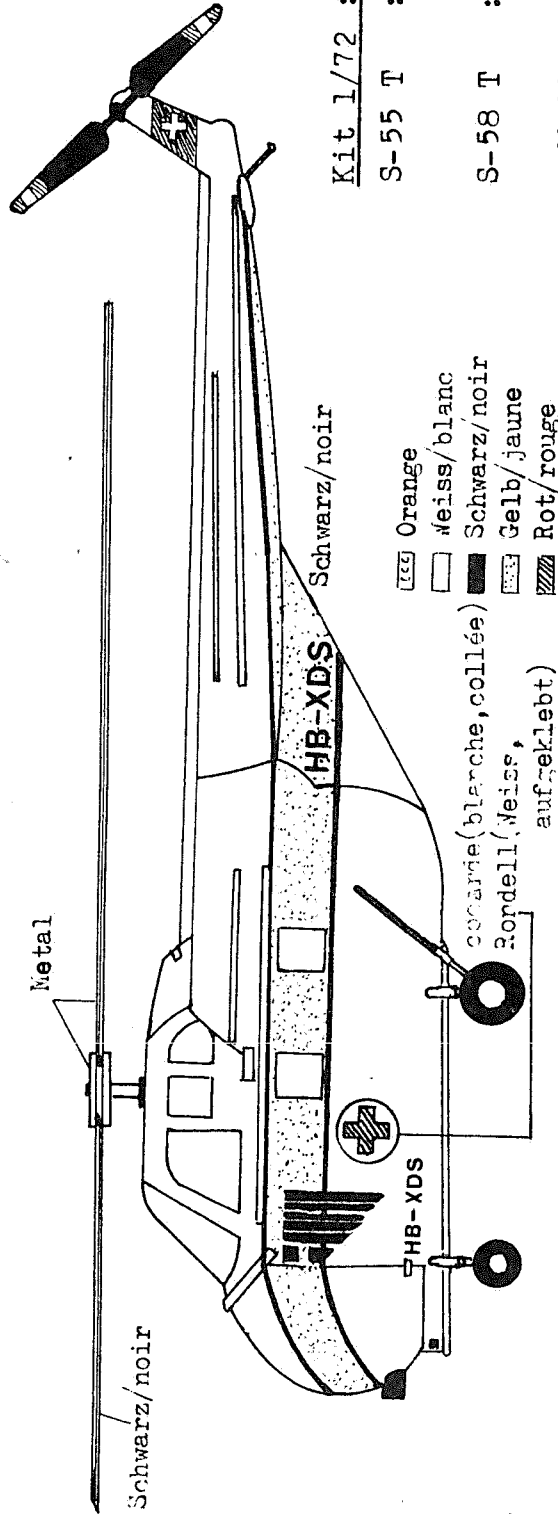


4

Photos: Michael KIRK Genève

SIKORSKY

S-55 T



Kit 1/72 :

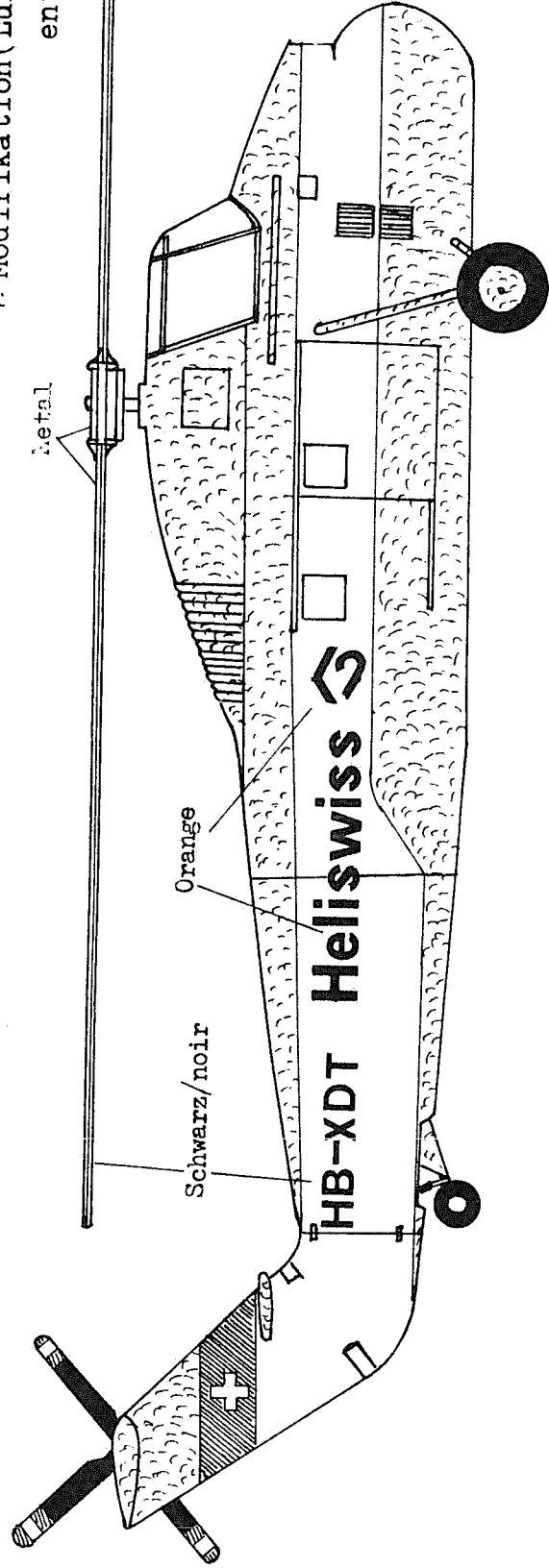
S-55 T : Airfix, Westland HAS 22

Whirlwind

S-58 T : Novo , Westland Wessex

+ Modifikation (Lufteinlass,
 entrée d'air)

S-58 T



Antrieb/moteur: zwei Propellerturbinen/turbines
Pratt & Whitney PT6T-3
von je 1342 kW Leistung / de 1342 kW

HB-XDT

S-58 T
c/n 58-328

Eintrag: 26.4.1972
noch im Einsatz

Ursprünglich flog dieser Helikopter für die Armée de l'Air, und wurde möglicherweise in Algerien eingesetzt. Nach dem Ausscheiden aus dem militärischen Dienst wurde er von Sikorsky erworben, und unter der Immatrikulation N1144U in den USA registriert. Anschliessend erfolgte der Umbau zum S-58 T. Die FAA-Abnahme Flüge wurden mit der Immatrikulation N6229 absolviert. Als die Heliswiss die Maschine gekauft hatte, erfolgte ihre Verschiffung nach Antwerpen, wo sie als erste S-58 T in Europa eintraf. Via Luxemburg wurde sie am 21.5.1972 nach Bern überführt. Da dieser Helikopter für die Schweiz zu gross ist, erfolgt sein Einsatz vor allem im Ausland für Schwertransporte.

Initialement cette machine volait pour l'Armée de l'Air et servait probablement en Algérie. Après son retrait de la troupe elle fût rachetée par Sikorsky et inscrite aux USA sous l'immatriculation N1144U. La modification en S-58 T suivit et la FAA délivra le certificat de vol sous l'immatriculation N6229. Heliswiss acheta cet appareil, après une arrivée par bateau à Antwerpen cette machine fût dirigée sur Berne, tout en passant par le Luxembourg (arrivée le 21.5.1972). Comme cette machine est trop grosse pour son emploi en Suisse, elle sert principalement à l'étranger pour le transport lourd.

Franz Wegmann

KIT - KRITIK KIT - KRITIK KIT - KRITIK KIT - KRITIK KIT - KRITIK

GENERAL DYNAMICS F-16 A

Hasegawa 1/32

Dieser Bausatz ist von der amerikanischen Modellbauzeitschrift SCALE MODELLER zum Modell des Jahres 1978 gewählt worden. Meiner Meinung nach zu recht. Hasegawa nähert sich immer mehr der Produktion des perfekten Bausatzes. (Wäre dies wünschenswert?) Diese Firma ist eine der wenigen, die Flugzeuge in 1/32 produzieren, und es ist zu hoffen, dass dies so bleibt.

Der Bausatz besteht aus 196 Teilen, wobei zehn aus durchsichtigem Plastik sind. Die Cockpithaube ist getönt und stellt das Original gut dar.

Man beginnt mit dem Bau des Cockpits. Die 19 Bauteile, ein Pinsel, Farben und ein wenig Geschick erlauben es, ein gutes Abbild des Originals zu bauen.

Danach geht es mit dem Bau des Lufteinlasses und des Fahrwerks weiter und obwohl der Bau nicht gerade einfach ist, sollte jeder Mensch der über einen normalen IQ verfügt, nach einem genauen Studium der Anleitung in der Lage sein, dies zusammenzubauen.

Die Vulcan Kanone besteht aus nicht weniger als zwölf Teilen.

Die Fahrwerkschächte sind kleine Meisterwerke. Dazu werden weitere 18 Teile benötigt.

Eine grosse Anzahl an Bomben, Zusatztanks und Raketen sind dem Bausatz beigelegt.

Die Teile passen sehr gut zusammen. Der Spachtel wird nur bei den Flügelansätzen und bei der Nase, sofern diese nicht in geöffneten Zustand dargestellt wird um den Radar zu zeigen, Verwendung finden. Das einzige Problem ist der Entscheid ob alle Klappen geöffnet oder geschlossen dargestellt werden sollen.

Schade ist, dass in Europa die Abziehbilder von Scale-Master (in amerikanischen Bausätzen vorhanden) nicht in den Bausätzen vorhanden sind. Diese Abziehbilder sind Qualitätsmässig besser, und erlauben den Bau von originellen Versionen.

Fazit: Es ist zu hoffen, dass Hasegawa weiterhin solche Modelle auf den Markt bringt.

Jose Ezquerro Martinez, OG Bern

Bücher, Books, Livres

Alfred Price

Besprechungen von Peter Alt, OG Bern

Blitz über England

Titel dieses Autors findet man in jeder Modellbauerbibliothek. Sein Name steht für Qualität, sorgfältige Recherchen und sehr, sehr viel Hintergrundinformation. Nach dem im selben Verlag erschienenen Titel über die "Luftschlacht über Deutschland", musste nun natürlich das hier besprochene Buch erscheinen.

Der englische Luftfahrthistoriker wertete für diese neue Dokumentation über den "Blitz over Britain" englische und deutsche Quellen aus und recherchiert in der ihm eigenen, detaillierten und doch spannend zu lesenden Art über die deutschen Luftangriffe, welche 1940 in der "Luftschlacht um England" ihren Höhepunkt fanden.

Obwohl nicht ganz so gut wie das oben erwähnte Pendant illustriert, sind die 153 sehr textbezogenen Fotos eine willkommene Ergänzung des bisher veröffentlichten Fotomaterials über diese Phase des Luftkrieges.

Der "Blitz über England" ist ein objektiver, beiden Seiten gerecht werdender Bericht, der viele neue Informationen enthält und die im Zweiten Weltkrieg erfolgten Luftangriffe auf England in völlig neuem Licht erscheinen lässt.

Motorbuch Verlag (Bucheli, Zug), 288 Seiten, 153 Abbildungen, gebunden, DM 36.-

Heinz J. Nowarra

Die He 111

Die Geschichte der legendären He 111. Nach dem Bildreport-Weltkrieg-II-Band über die Ju 88, legt hier der Autor wiederum ein Werk vor, welches an Ausführlichkeit und Detailliebe dem früher erschienenen Band um nichts nachsteht.

Ausgezeichnetes und viel neues Fotomaterial zeigt in diesem Buch die Entwicklungsgeschichte der He 111 als Verkehrs-, wie auch als Militärflugzeug und ihr Einsatz im Krieg und Frieden (noch 1955 standen He 111, in Spanien in Lizenz gebaut, im regulären Frontdienst). Die Leistungen dieses Flugzeuges in der Zivilluftfahrt bewogen die deutsche Luftwaffenführung dazu, es zum Standardbomber zu machen, denn die Ju 86 konnte die Forderungen der Luftwaffe nicht in gleicher Masse erfüllen. Bei Ausbruch des Zweiten Weltkrieges verfügte die deutsche Luftwaffe über 1019 einsatzfähige Bomber, davon 468 He 111. Von 1939 bis 1944 wurden weitere 5656 Bomber gebaut, womit sich eine Gesamtproduktion von 6124 Maschinen ergab.

Motorbuch Verlag Stuttgart (Bucheli, Zug), 240 Seiten, ca. 350 Abbildungen, gebunden, DM 38.-

George Markham

Die japanischen Infanteriewaffen des zweiten Weltkrieges

Nach den drei bisher vorliegenden Bänden dieser Reihe (deutsch, russische, amerikanische und englische Infanteriewaffen) ist nun dieses wieder sehr ausführliche Buch erschienen. Erstmals wird hier in deutscher Sprache in Wort und Bild die Geschichte der japanischen Infanteriewaffen, ihre Entwicklung und ihr Einsatz eingehend dokumentiert.

Pistolen, Gewehre und Maschinengewehre werden ebenso vorgestellt wie Handgranaten, Mörser und artilleristische Infanteriewaffen - von der Vorkriegszeit bis 1945. Lange bestand der "Aberglaube", dass der japanische Infanterist mit zweitklassigen Feuerwaffen ausgerüstet gewesen wäre. Dass dem nicht ganz so war - denn die Japaner hatten ihre Erfahrungen in der Mandschurei und in China genutzt, um ihre Waffen weiter zu entwickeln und zu verbessern - wird hier in diesem Buch klar aufgezeigt. Viele der Waffen waren denen des Gegners gleichwertig, wenn nicht sogar manchmal überlegen.

Alles in allem, eine wertvolle (und nicht mal so teure) Bereicherung des Bücherbestandes.

Motorbuch Verlag Stuttgart (Bucheli, Zug), 128 Seiten mit 64 Abbildungen und Tabellen. Gebunden DM 19.80

Die deutsche Nachtjagd

Ein weiterer Band in der Reihe "Bildreport-Weltkrieg-II". Ueber 500 aufsehenerregende, teils zum erstenmal veröffentlichte Bilder von hohem "modellbautechnischem" Wert. Das Autorengespann, welches bereits den Band über "Die deutsche Tagjagd" herausgegeben hat, arbeitet sich auch diesmal wieder sehr systematisch durch das riesige Thema der Nachtjagd.

In der bekannten Motorbuch'schen Qualität wird durch die Fotos und den sachkundigen Text der ungleiche, sinnlose Kampf umfassend dargestellt.

Es ist der Weg der Nachtjäger, von ihrem Entstehen bis zu ihrem Niedergang. In den Leitzentralen sassen viele Menschen, deren Arbeit nur dem Zweck diente, den Nachtjäger in die richtige Position und zum Erfolg zu führen. Einsam waren die Flugzeugführer, Bordfunker und Bordschützen aber in dem alles entscheidenden Augenblick des Angriffs.

All dies wird in teils sehr stimmungsvollen, faszinierenden Bildern dargestellt. Dies, wie auch den technischen Hintergrund vermittelt dieses Buch in einer bisher noch nicht bekannten Fülle und Ausführlichkeit.

Sicher ein Buch, welches sein Geld wert ist.

Motorbuch Verlag Stuttgart (Bucheli, Zug), 232 Seiten, 512 Abbildungen, gebunden DM 38.-

Siegfried Rauch/Günther Sengfelder

Zündapp KS 750

Das Buch behandelt die Entwicklungsgeschichte einer ungewöhnlichen Sonderkonstruktion. Sehr zu kurz kommt dagegen der Einsatz des Seitenwagengespannes bei der Truppe. Zwar gut illustriert, sind die Fotos mehr für den Mechaniker und Bastler im Masstab 1:1 gedacht, als für den Modellbauer. Für den Bau der grossen Revell-Bausätze allerdings ist dieses Buch unerlässlich; die Ausführlichkeit verschlägt einem fast den Atem.

Die KS 750 löste ab 1941 bei der deutschen Wehrmacht die bisher gelieferten und an allen Fronten eingesetzten Zündapp-Gespanne K 500 und KS 600 (mit Zweizylinder-) und K 800 (mit Vierzylinder-Boxermotor) ab. Nach dem Kriege wurde sie zum Hobbyfahrzeug eines speziellen Liebhaber-Kreises.

Die ebenfalls vorgestellten Vor- und Parallelentwicklungen machen diese auf offiziellen Unterlagen basierende Chronik zu einem Technik-Geschichte-Buch, welches nur für Modellbau-"Experten" geeignet sein dürfte.

Motorbuch Verlag Stuttgart (Bucheli, Zug), 244 Seiten, 208 Abbildungen, gebunden DM 32.-

● ————— ● ————— ● ————— ● ————— ●
SUCHE - BIETE - SUCHE - BIETE - SUCHE - BIETE - SUCHE - BIETE - SUCHE

Infolge Spezialisierung habe ich Dutzende von Modellen aller Sparten (vor allem Flugzeuge) sehr günstig abzugeben. Für vollständige Liste bitte frankiertes Couvert senden an

A. SEGMÜLLER, UNTERTOR 9, 8400 WINTERTHUR

* * * * *

Modellautobörse - 27. Oktober 1979 im Restaurant Bären, Sef-tigenstrasse 259, 3084 Wabern, von 14.00 bis 18.00 Uhr.

Organisation durch unser Mitglied der OG Bern

JÜRIG KOHLER, HÄNGELENSTRASSE 6, 3122 KEHRSATZ
Telefon: 031 / 54 64 01

SUCHE - BIETE - SUCHE - BIETE - SUCHE - BIETE - SUCHE - BIETE - SUCHE

Neue Bücher, die Flieger begeistern

Die



He 111

Vom Verkehrsflugzeug zum Bomber 1935-1945

HEINZ J. NOWARRA

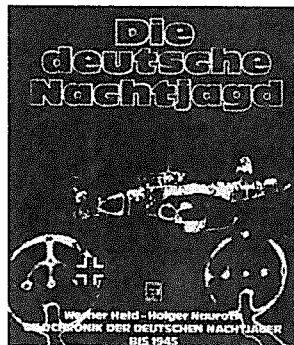


Die He 111

Vom Verkehrsflugzeug zum Bomber 1935 bis 1945. Von Heinz J. Nowarra

Sie war robust, stabil und zuverlässig und in ihren Flugeigenschaften absolut gutmütig. So machte die He 111 Karriere als Verkehrsflugzeug, als Bomber, Aufklärer, Transporter, Schleppflugzeug, als Absprungflugzeug für Fallschirmjäger, als »Pfadfinder« für Bomberverbände und sogar als Beheltnachtjäger. Selbst nach dem Krieg wurde sie noch als Verkehrsflugzeug und Bomber in der Tschechoslowakei und in Spanien geflogen. Ein legendäres Flugzeug, über dessen bewegte Geschichte, über seine Technik und seinen Einsatz dieses Buch auf fesselnde Weise berichtet

240 Seiten, 350 Abb. Geb. DM 38,-



Die deutsche Nachtjagd

Bildchronik der deutschen Nachtjäger bis 45
Von Werner Held/Holger Nauroth

Nach dem bereits sehr erfolgreichen »Bild-report Weltkrieg II« - Band über die deutsche Nachtjagd, jetzt vom selben Autorengespann eine ebenso inhaltsreiche, systematisch aufgebaute Dokumentation über die deutsche Nachtjagd. Trotz Pflichterfüllung und Opfermut vermochten die Besatzungen der Nachtjäger nicht das Grauen von den deutschen Städten abzuhalten. Erst Jäger, dann selbst Gejagte, führten sie im Zusammenspiel mit der Bodenorganisation die ihnen zugewiesene Aufgabe bis zuletzt durch.

232 Seiten, 512 Fotos. Geb. DM 38,-

Die Königlich Bayerischen Fliegertruppen 1912-1919

Von Peter Pletschacher



Daß Bayern einst über eigene Luftstreitkräfte verfügte, dürfte heute kaum noch bekannt sein. Königlich Bayerische Fliegertruppen - in diesem Buch wird erstmals ihre Geschichte dargestellt. Durch Erlaß vom 1. Januar 1912 wurde ein eigenes bayerisches Fliegerkommando gegründet, das unter Führung von Graf v. Wolfskeel zunächst nur 15 Mann umfaßte. Die Stärke der bayerischen Fliegertruppen wuchs bis zur Mobilmachung im Herbst 1914 auf rund 100 Flugzeuge, meist Otto-Doppeldecker einheimischer Produktion; und der personelle Bestand war auf mehr als 300 Offiziere und Mannschaften angestiegen. Mit Beginn des Ersten Weltkrieges ging die Befehlsgewalt zwar auf den deutschen Kaiser über, jedoch wurden bis 1918 stets eigene bayerische Formationen beibehalten. Geschildert werden hier sowohl spannende Erlebnisse berühmter bayerischer Militärpiloten, als auch Probleme mit der Flugzeug- und Motorenindustrie in Bayern; aber auch die beinahe vergessene Einsätze bayerischer Flieger-einheiten in Palästina bleiben nicht unerwähnt. Ein Buch voll überraschender Daten und Fakten, mit hochinteressanten Fotos und Dokumenten über ein verschollenes Kapitel der Geschichte des Königreiches Bayern.

176 Seiten, 200 Abbildungen, DM 36,-

Der alte Fliegerfuchs Hannes Trautloft schildert hier anekdotisch die Entwicklung eines Zeitphänomens. Das ist viel amüsanter als eine trockene historische Übersicht. In diesem Schmunzelbuch lernt man die große, farbige und ewig junge Fliegerfamilie in der Luft und auf dem Boden wirklich kennen. Über die vielen lustigen Geschichten läßt sich nur sagen: man sollte sie halt lesen! Hier einige Kostproben:

In den Jahren 1911/1912 hatten die Piloten ausgesprochene »Manschetten« vor einigen Flugzeugmustern, weil diese bei den geringsten Böen »abmontierten«. Besonders gefürchtet waren die Böen beim Übergang vom Land zum Wasser, so auch über dem Teltow-Kanal bei Berlin, wo schon einige Maschinen abgestürzt waren, ohne daß man die Ursache genau feststellen konnte. Als die Piloten eines Tages wieder Klagen über die zu schwach gebauten Flugzeuge und über die zu starken Böen über dem Teltow-Kanal führten, befahl der Kommandeur der Fliegerschule Berlin-Johannisthal: »Um weitere Abstürze zu vermeiden, darf ab sofort der Teltow-Kanal nur noch über die Teltowerbrücke überflogen werden!«

*

Hein Wübke, der durch seine »bonmots« und seinen Humor bei allen Jagdfliegern bekannt war, kroch im Morgengrauen des 11. Juli 1941 auf einem Feldflugplatz in Rußland, nur mit Nachthemd und Hauspantinen bekleidet, noch etwas verschlafen aus seinem Zelt, um sich vor dem Zelt zu waschen und zu rasieren. Unmittelbar neben ihm war der Motor seiner »Me 109« soeben vom Oberwerkmeister abgebremst worden. Hein seifte sich gerade ein, als plötzlich die Flak losballerte und zwei russische Bomber beschloß, die sich im Morgengrauen im Tiefstflug überraschend dem Flugplatz genähert hatten. Die Russen drehten im Flakfeuer sofort ab, aber Hein Wübke sprang »eingeseift« in Nachthemd und Pantoffeln in seine »Me 109«, ließ den Motor an und donnerte über den Flugplatz, um die Verfolgung der Störenfriede aufzunehmen. Nach Rückkehr von dem Flug wurde er mit großem Hallo empfangen. Er erklärte seinen Freunden im Führersitz der »Me 109« stehend: »Im Nachthemd ist so ein Flug am frühen Morgen doch verdammt kühl. Ich werde in Zukunft nur noch Schlafanzüge tragen!«

*

Der alte Ladungsmeister Oberfeldwebel Czerwinski, hatte die Ruhe weg. Vor dem Start seiner »Transall« vom Flughafen Wunstorf beehrte er die Fluggäste, Mitglieder der Landespressekonferenz Niedersachsen: »Und wenn wir eine Bruchlandung machen sollten - keine Panik meine Herren. Das stört nur!«



Hannes Trautloft und sein neues Buch

Hals- und Beinbruch

(Heitere Fliegerei)

336 Seiten, 146 besondere Fotos. DM 36,-

Selbstverständlich aus dem

MOTORBUCH-
VERLAG

Postfach 1370
7000 Stuttgart 1

Motorbuch Verlag