



3/79

win

plastic



ipms schweiz

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

Alle Rechte vorbehalten

Copyright © by IPMS Schweiz + Autoren

Auflage: 200 Exemplare

Erscheinungsweise: vierteljährlich

**Redaktionsteam:**

Redaktor: Franz Wegmann, Aarau  
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:**

Franz Wegmann, „Redaktion VP“,  
Delfterstrasse 29, 5004 Aarau  
Tel. 064 / 24 12 82

**Postcheckkonto:**

Roland Oehrli, Kassier,  
3084 Wabern  
PC 30-45885

VIELE WEGE FÜHREN ...

Zum ersten Mal begrüsse ich Sie auf diesem Wege. Ich bin Peter Alt zu grossem Dank verpflichtet, konnte ich doch einen VP übernehmen, der hieb- und stichfest ist, und ich möchte Pesche dazu gratulieren, dass er unsere Zeitschrift auf dieses hohe Niveau gebracht hat. Ich bin froh, dass er weiterhin die Buch-Kritiken übernehmen wird, und nach wie vor da ist, wenn's brennen sollte.

Es führen viele Wege nach Rom, heisst es im Sprichwort. Es führen aber auch viele Wege in den Virus Plasticus. Es gibt den Weg über den zuständigen Verbindungsmann. Es gibt den schriftlichen Weg zu mir direkt für Artikel, Angebote, Suchaufträge usw. Und schliesslich gibt es auch den Weg per Telefon, der jederzeit eingeschlagen werden kann (siehe Impressum).

Sie sehen, die Wege sind vorhanden. Es kommt nur darauf an, dass Sie sie auch benützen. Warum? Lesen Sie dazu Seite 15. Schon jetzt danke ich Ihnen herzlich für's Mitmachen.



REDAKTIONSSCHLUSS des nächsten  
Virus Plasticus: 31. AUGUST 1979

ZUM TITELBILD: Ein ehemaliger Mannschaftswagen MOWAG 1 t der Schweizer Armee, der heute bei der Feuerwehr von Köniz im Einsatz steht.  
Foto: Peter Suter

Feuerwehren der Schweiz, 2. Teil	3
Zu Besuch bei der Ortsgruppe Bern	10
IPMS-CH - Mini-Vorgeschichte	11
Loisirama '79	12
Hoheitszeichen für 34 Länder	14
Verkaufsverbot für Spielzeuge mit Hakenkreuzen	14
Schweizer Hoheitszeichen	14
Abbitte und Aufruf	15
Royal Wasa	16
Plasticus war auf Reisen	22
La tante "JU" infirmière	23
MiG's	31
Sikorsky S-55 T	38
Sikorsky S-58 T	39
Kit-Kritik	43
Bücher, Books, Livres	44
Suche - biete - suche - biete	45

# FEUERWEHREN DER SCHWEIZ

2. TEIL

Wie im ersten Teil des Artikels beschrieben, haben die schweizerischen Gemeinden innerhalb der kantonalen Gesetze und der Richtlinien des Schweiz. Feuerwehrverbandes gewisse Freiheiten zur Organisation und Ausrüstung ihrer Feuerwehren. Dies trifft auch für die Motorfahrzeuge zu. Im Laufe der Jahre haben sich gewisse Typenbezeichnungen eingebürgert, genaue Richtlinien (Wie z.B. die DIN-Normen in der BRD) gibt es aber nicht. Die Schweiz besitzt auf dem Gebiet der Ausrüstung von Fahrzeugen eine hervorragende Industrie, die auch Eigenkonstruktionen anbietet. Diese Eigenkonstruktionen basieren zum Teil auf der Mechanik ausländischer Fahrzeughersteller, und auch Aufbauten werden zum Teil unter Verwendung von importierten Bauteilen angefertigt, oder entstehen nach ausländischen Lizenzen.

Bekannte Vertreter bzw. Hersteller von Spezialfahrzeugen sind: Aebi Zürich (Metz BRD), Brändle Wil SG, Contrafeu Münsingen (Bachert BRD), FEGA Zürich, Frey Safenwil, Hämmerli Lenzburg (Magirus BRD), Rosenbauer Zürich (Rosenbauer Oesterreich), SICLI Genf, Vogt Oberdiessbach (Ziegler BRD). Daneben gibt es noch weitere Firmen, die solche Fahrzeuge anbieten und auch lokale Carrosseriebetriebe bauen Fahrzeuge in mehr oder weniger grossem Rahmen um. Als Chassis werden vor allem verwendet (bzw. Teilmontage davon): Berna, Chevrolet, Dodge USA, Ford D, International, Jeep, Land Rover/Range Rover, Magirus Deutz, Mercedes, Mowag, Saurer (inkl. Saurer-OM), Unimog.

Hier nun eine Uebersicht über die gebräuchlichsten Fahrzeugarten, wobei die Angaben sehr allgemein gehalten sind:

**Personenwagen:** Nur die PW der Berufsfeuerwehren fallen in die Kategorie der vortrittsberechtigten Fahrzeuge, nur diese dürfen mit Blaulicht und Zweiklanghorn ausgerüstet werden, PWs von nichtberuflichen Feuerwehren nicht.

**Pikettfahrzeug:** Leichtes Lastwagen- oder Transporterchassis mit Ausrüstung für den Ersteinsatz und Platz für die entsprechende Mannschaft. Ev. eingeschobene Motorspritze Typ 2, Anhängerkupplung, vielfach Allradantrieb. In den 40er-Jahren häufig auch ein schwerer Amerikaner-PW (Packard, Cadillac, Studebaker etc.). Feuerwehren mit TLF verwenden vorhandene Pikettwagen als Begleitfahrzeug oder für Spezialaufgaben.

**Löschfahrzeug (LF):** Leichtes bis schweres Lastwagenchassis mit Spezialaufbau und fest eingebauter Löschwasserpumpe. Bis in die 50er-Jahre viel beschafft, meist auf schweizerischem Chassis, robust und langlebig. Heute noch vereinzelt auf Reserve oder als Pikettwagen im Bestand.

**Tanklöschfahrzeug (TLF):** Seit den 50er-Jahren sehr populär geworden, da zusätzlich zur Ausrüstung des LF noch ein Wassertank eingebaut ist und somit die Zeit zwischen dem Eintreffen auf dem Schadenplatz und der Sicherstellung des Wassernachschubes überbrückt werden kann. Die meisten Einsätze können mit dem mitgeführten Wasser alleine erfolgreich abgeschlossen werden. "Unser" TLF entspricht im Wesentlichen dem deutschen TLF 16 und ist in den meisten Fällen auch ein den lokalen Bedürfnissen angepasstes Fahrzeug deutscher Produktion bzw. dessen Teilmontage einer schweizer Firma. Das TLF kann z.B. um die 2500 l Wasser mitführen, die Pumpe entspricht dem schweizerisch genormten Typ 3.

Leichtere Fahrzeuge mit kleinerem Tank (z.B. 1500 l Wasser, Pumpe Typ 2 oder 3) sollten richtigerweise als Kleintanklöschfahrzeug (KTLF) bezeichnet werden, werden aber der Einfachheit halber (Oder aus Prestigegegründen!) vielerorts ebenfalls TLF genannt. TLF und KTLF besitzen fast ausnahmslos Allradantrieb und ersetzen im Ersteinsatz häufig das Pikettfahrzeug.

**Pulverlöschfahrzeug:** Leichtes bis schweres Allrad-Löschfahrzeug mit Pulvervorrat von 750 bis 2000 kg (Entsprechend den deutschen TroLF 750 - 2000).

**Drehleiter (DL):** Das klassische Feuerwehrfahrzeug, Allrad- oder Strassenantrieb. Wird meist komplett aus Deutschland importiert (Auch auf eventuell angelieferten schweizerischen Chassis.) Die deutsche Normgrösse von 30 m Steighöhe ist auch in der Schweiz vorherrschend, neuere Fahrzeuge sind mit einem festen oder demontierbaren Korb am Leiterende ausgerüstet.

Als Einzelexemplare werden in der Schweiz auch Gelenkmastbühnen eingesetzt, dies eher für Spezialaufgaben oder als Ergänzung der DL statt als Ersatz.

**Pionier- oder Rüstfahrzeug:** Fahrzeug für technische Hilfeleistung, meistens Spezialkonstruktion ähnlich den deutschen Rüstwagen (RW1 und RW2), kann aber auch ein Umbau eines Pikettwag. oder Transporters sein, Allradantrieb.

**Spezialfahrzeuge:** Atemschutz-, Chemiewehr-, Transport-, Mannschaftsfahrzeuge auf leichten bis schweren Lastwagenfahrgerüsten oder in Transporterform, Allrad- oder Strassenantrieb. Oelwehrfahrzeuge auf mittleren bis schweren Chassis mit Allradantrieb.

In die Kategorie der Spezialfahrzeuge fallen auch die unter bestimmten Bedingungen von der Schweizerischen Eidgenossenschaft mietbaren Fahrzeuge. Der Mieter kann sich beträchtliche Investitionen sparen, verpflichtet sich andererseits zum regelmässigen Unterhalt der andernfalls wenig benützten Fahrzeuge. Bei den Mietwagen handelt es sich um (gegenwärtig) 4 Fahrzeuge des sogenannten Bundeslöschzuges (TLF, Schaumzubringer, Pulverlöschfahrzeug und Oelwehrfahrzeug) sowie um den Armeekran Faun (Zweiachser 10 t Hebekraft oder Dreiachser 15 t). Ausser Montage von Blaulicht und Zweiklanghorn darf an diesem in Tarnfarben verkehrenden Kran nicht viel durch den Mieter verändert werden. Die ersteren 4 Mietwagen sind rot mit schwarzen Kotflügeln und dürfen auch nur sehr begrenzt abgeändert werden.

**Allgemeine Bemerkungen zum Fahrzeugpark einer Feuerwehr:** Nach den Richtlinien des Schweiz. Feuerwehrverbandes besitzen die Stützpunkte mindestens

Stützpunkt A

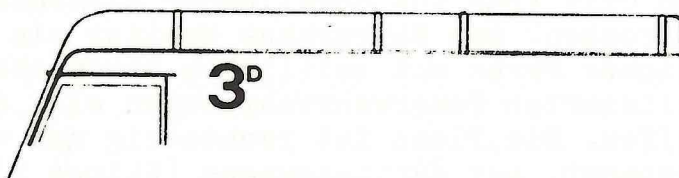
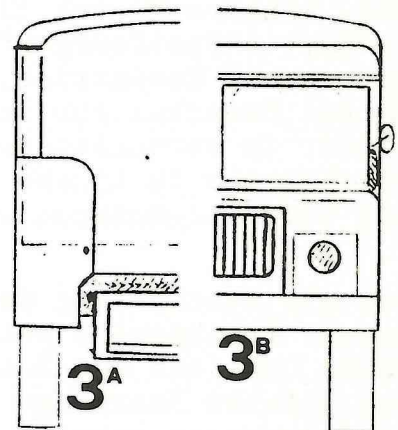
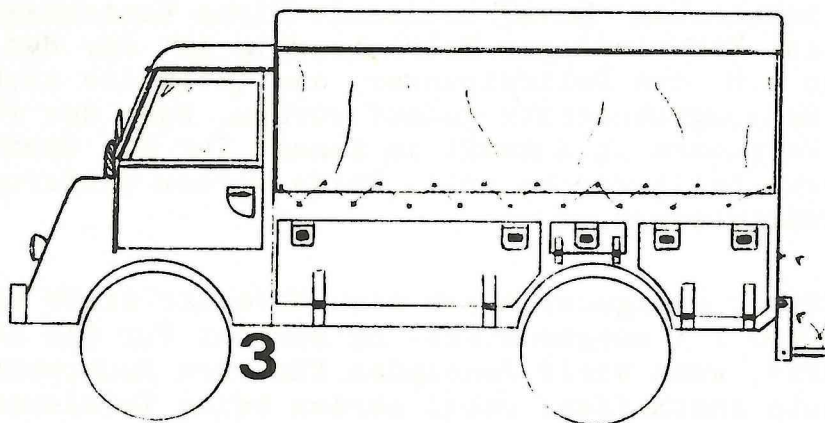
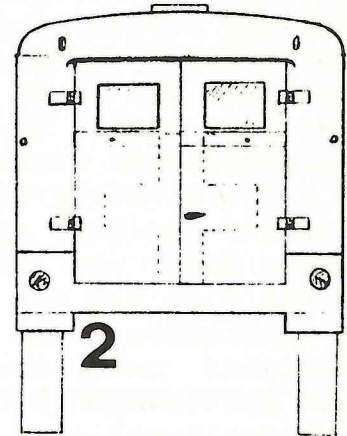
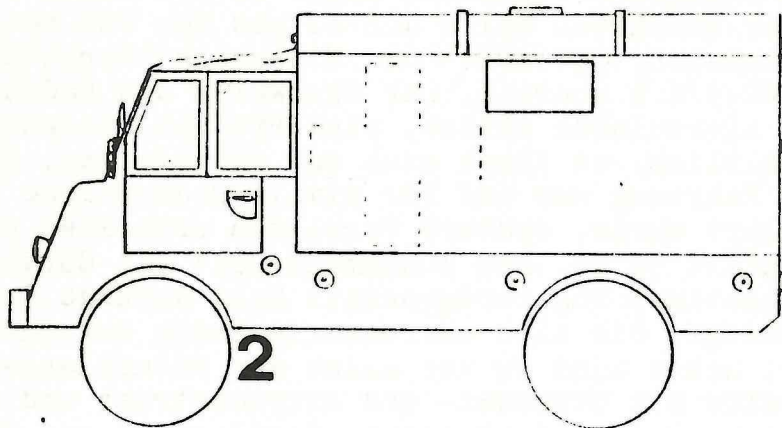
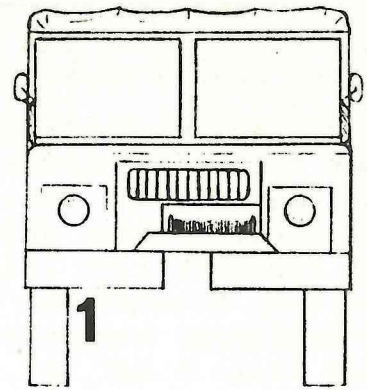
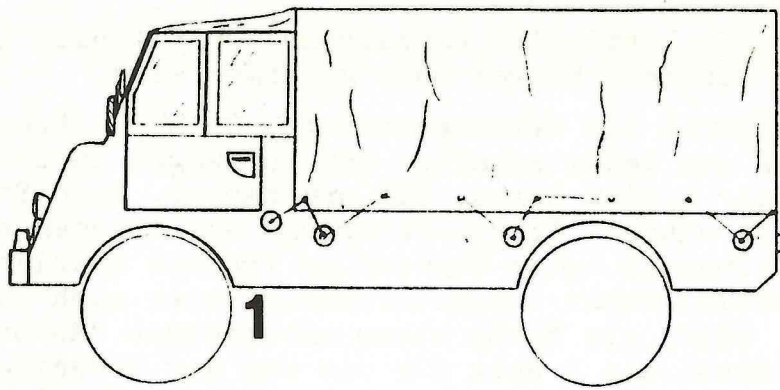
- 1 Tanklöschfahrzeug
- 1 Pulverlöschfahrzeug
- 1 Pikettwag. od. zweites TLF
- 1 Pionierwagen
- 1 Schlauchwagen od. -Anhängen
- 2 Motorspritzen Typ 2
- ev. 1 Drehleiter
- ev. 1 Oelwehrfahrzeug

Stützpunkt B

- 1 TLF oder KTLF
- 1 Pulverlöschanhänger 250 kg
- 1 Jeep oder ähnliches Fahrzeug
- 1 Pionieranhänger
- 1-2 Motorspritzen Typ 2
- ev. 1 Oelwehranhänger

(Dies die Anforderungen den Fahrzeugpark betreffend)

Gemeinden, die aus mehreren Ortschaften bestehen, können ihre Feuerwehr dezentralisieren und grössere Flotten besitzen (Z.B. Köniz bei Bern, bestehend aus Köniz, Liebefeld, Wabern, Gasel, Niederscherli, Niederwangen etc. besitzt 1 TLF, 1 DL, 1 Begleitfahrzeug und 5 Pikettwagen sowie 3 Oelwehr-/Pionierfahrzeuge). Ansehnliche Flotten besitzen die Berufsfeuerwehren, Bern kommt beispielsweise auf 28 Motorfahrzeuge: 4 TLF, 2 DL, 1 Gelenkmastbühne, 4 Mietwagen des Bundeslöschzuges, 1 Kleinalarmfahrzeug, 1 Atemschutz-/Chemiewehrfahrzeug, 1 Rüstwagen, 1 Autobahn-Pionierwagen/-Löschfahrzeug, 1 Armeekran 15 t, 1 Kastenwagen, 1 Lastwagen mit Vorrichtung zum Abtransport falsch parkierter Personenwagen, 2 Kleinlastwagen, 2 Unimog, 5 Personenwagen, 1 Traktor (Die freiwillige Feuerwehr ist unmotorisiert, kann aber im Katastrophenfall mit requirierten Zugfahrzeugen, z.B. Jeeps des Strasseninspektorates ausgerüstet werden). Nebst den Motorfahrzeugen besitzt die Berufsfeuerwehr der Stadt Bern mehrere Spezialanhänger und setzt auch Zivilschutzspritzen Typ 2 ein.



#### Allgemeine Daten

Länge	4580 mm
Breite	1940 mm
Höhe	(1) 2220 mm
	(2,3) 2480 mm
Radstand	2600 mm
Spurweite	1650 mm
Bereifung	9.00 x 16

- 1 Mannschaftswagen der Schweizer Armee
- 2 Sanitätswagen der Schweizer Armee
- 3 Zivilversion

(Erläuterungen im Text; die Skizze ist im Massstab 1:45 gehalten, um als Ausgangslage für den Bau im Massstab H0, 1:87/90, zu dienen)

## Erläuterungen zu den Skizzen des MOWAG 1 t, 4 x 4

Es handelt sich um ein Fahrzeug, das aller Wahrscheinlichkeit nach in den nächsten Jahren vermehrt in den Feuerwehreinsatz gelangen wird.

Vor dem zweiten Weltkrieg gehörte die Carrosseriefirma Seitz in Kreuzlingen zu den führenden Herstellern von Gesellschafts- und Kurswagen in Leichtmetallbauweise auf Chassis der Marken Berna, FBW und Saurer. Nach Ende des zweiten Weltkrieges wurden vereinzelt Spezialfahrzeuge auf fremden oder eigenen Fahrgestellen (Eigene Chassis unter Verwendung fremder Antriebsaggregate, z.B. Motoren der Schweizerischen Lokomotivfabrik, aber auch Büssing oder Waukesha) hergestellt. 1950, die Firma hiess unterdessen "Motorwagenfabrik Seitz & Ruf AG", entstand als Ersatz für die von der Schweizer Armee nach Kriegsende bei den USA biligst erstandenen Dodge WC der MOWAG 1 t. Zur Herstellung wurden einige der bewährten Teile des WC aus den USA neu bezogen und deshalb stimmen Motordaten, Getriebe- und Hinterachsübersetzungsverhältnisse mit jenen des WC 3/4 t überein, nur Spurweite und Radstand weichen voneinander ab. Wie hierzulande üblich, sind Produktionszahlen von Militärfahrzeugen nicht erhältlich, es lässt sich nur feststellen, dass der MOWAG 1 t ein erfolgreiches Fahrzeug war und für zivile Bedürfnisse bis weit in die 60-Jahre produziert wurde, spätere Versionen erhielten einen stärkeren Motor von 103 PS statt 94 PS. Die Zusammenarbeit mit Chrysler/Dodge hat sich bis auf den heutigen Tag fortgesetzt: Seit Anfangs der 50er-Jahre entstanden viele Fahrzeuge, die sich carrosseriemässig nur durch das Firmensignet unterscheiden, heute sind es vor allem der Normallenker W300 und der Kastenwagen B300, beide mit Strassen- und Allradantrieb und beide fast ausschliesslich für Sonderzwecke wie Polizei, Zivilschutz und Feuerwehr. Daneben bietet die inzwischen "MOWAG" heissende Firma Kastenwagen für die Post ("Postfourgon") an. Ein wichtiger Betriebszweig ist der Bau von Panzern mit Radantrieb, so z.B. die Polizeipanzer, die teilweise auch in der BRD bei Henschel für den Bundesgrenzschutz gebaut wurden, oder der Piranha, welcher in verschiedenen Versionen in Zukunft in Kanada für die Canadian Armed Forces in Lizenz hergestellt werden soll. Beide werden wiederum dank Chrysler-Motoren vorwärtsbewegt.

Durch die Anschaffung der Steyr Pinzgauer durch die Schweizer Armee werden grössere Stückzahlen des MOWAG 1 t ausgemustert. Es spricht für die hervorragende Qualität des Entwurfs, wenn viele Gemeinden für ihre Feuerwehren diese älteren Fahrzeuge heute anschaffen. Dabei werden beide Versionen des Armeefahrzeuges gekauft. Im Grunde genommen handelt es sich aber um einen einzigen Typ, der aber für verschiedene Zwecke verwendet werden kann. Der Mannschaftswagen (Skizze 1) mit oder ohne Seilwinde und Heckklappe zwischen den Längsbänken war ursprünglich in grauer Farbe (Wie Humbrol tank gray, der Farbton variiert aber je nach Alter des Anstrichs) gehalten, später wurden die Fahrzeuge mit dem heutigen Oliv (Das für Modellbauer nirgends erhältlich ist, ausser Originalfarbe!) versehen. Das Fahrerhaus besitzt ein demontierbares Segeltuchverdeck in gleicher Farbe mit seitlichen Steckscheiben in Segeltuchrahmen. Bei den zivilisierten Feuerwehrfahrzeugen sind die Segeltuchteile auch in schwarz anzutreffen. Die Plane ist rechteckig und wird mit Gummizügen am Fahrzeug festgespannt. Der Sanitätswagen (Skizze 2) bestand aus dem gleichen Chassis, meist ohne Seilwinde, auf welches ein weiss gespritzter Kasten (Rotes Kreuz angedeutet, dazu ein kleines über dem Fahrerhaus an der Front des Kastens) mit zweiflügliger Hecktüre gesetzt wurde. Es gab Fahrzeuge mit Klapptritt am Heck und solche ohne. Der Armee-Sanitätswagen fuhr fast ausschliesslich ohne Blaulicht und Zweiklanghorn. Da sich der feste Aufbau leichter mit Gerätehalterungen ausstatten lässt, ist der Sanitäts-MOWAG die bevorzugtere Version der Feuerwehren.

Neben den beiden Militärversionen wurde der MOWAG 1 t 4 X 4 auch für zivile Käufer hergestellt, Abnehmer waren ebenfalls Feuerwehren aber auch Polizei-Corps und Zivilschutzorganisationen. Es waren mehrere Aufbauten im Angebot vorhanden und für besondere Wünsche konnten auch Einzelanfertigungen bestellt werden. Die gebräuchlichsten Abarten werden in Skizze 3 vorgestellt. Das Fahrzeug in Skizze 3 zeigt ein Pikettfahrzeug mit festem Fahrerhaus und festem Aufbau. Die unteren Gerätefächer besitzen Klapptüren, die oberen sind mit einem Segeltuchverschluss abgedeckt. Das Heck ist ebenfalls mit einem Segeltuchverschluss (Gestrichelt angedeutet, 3A) versehen, über den Klapptritt wird der zwischen den oberen Gerätefächern liegende Mannschaftsraum mit Längsbänken erreicht. Skizze 3C zeigt eine abweichende Anordnung der unteren Gerätefächer, Skizze 3D illustriert das auch erhältliche nach vorne durchgezogene feste Dach. Auch zivil war eine reine Mannschaftstransport-Version im Angebot, äusserlich entsprach sie der Skizze 3, besass aber innerhalb der seitlichen Segeltuchverschlüsse keine Fächer und konnte mit den in 3C und 3D gezeichneten Variationen geliefert werden. Alle zivilen Abarten waren mit oder ohne Seilwinde im Verkaufsprogramm, jenachdem mit der ausgeschnittenen Motorabdeckung und halbierten Stossstange wie in Skizze 1 oder mit der ganzen Motorabdeckung und einteiligen Stossstange wie in Skizze 3B. Auf den Skizzen wurde bewusst darauf verzichtet, Blaulicht und Zweiklanghorn einzuzichnen, da diese je nach Besitzer an verschiedenen Positionen angebracht sind. Auch die Farbgebung sollte vor dem Bau individuell abgeklärt werden.

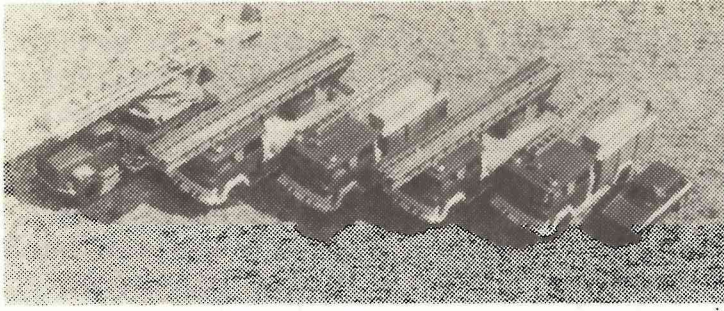
Peter Suter  
OG Bern

#### Zur Fotoseite

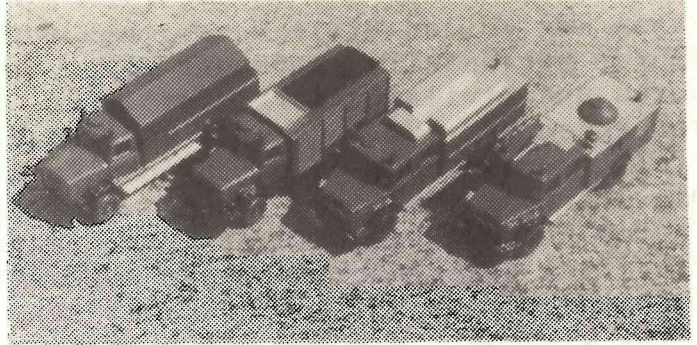
1. Schwerer Löschzug, bestehend aus Löschzug (2 TLF, 1 DL), verstärkt mit zweiter DL und Gelenkmastbühne "Aerolift". Kommandofahrzeug: Golf GLS A
2. Bundeslöschzug, bestehend aus Tanklöschfahrzeug, Schaumzubringer (Beide aus der 2. Hälfte der 60er-Jahre) und Oelwehrfahrzeug und Pulverfahrzeug (Beide 1973/1974). Der Schaumzubringer besitzt einen schweizerischen Aufbau, der Oelwehrwagen kurioserweise (Für ein Magirus-Chassis!) einen Aufbau von Metz/BRD. Die Doppelkabinen der beiden neueren Fahrzeuge scheinen ebenfalls schweizerischen Ursprungs zu sein und nicht von Magirus.
3. Pionierfahrzeuge: Mietkran in oliver Tarnfarbe, Rüstwagen Mercedes und Autobahn-Pionierwagen/-Löschfahrzeug Mowag B300 (Lizenz Dodge) und Kommandofahrzeug Golf GLS Automat.
4. Spezialfahrzeuge: Atemschutz/Chemiewehr VW LT Hochraum, Kleinalarm, Lastwagen Mercedes (Mit aufgeladenem "Parksünder"), Unimog S und Traktor.

Die Fahrzeuge tragen meist eine rot-weiße Bemalung mit tagesleuchtroten Diagonalstreifen am Heck und der Aufschrift "Notruf 118" (Der Traktor John-Deere trägt die bei diesem Muster übliche gelb-grüne Bemalung). Bei den Fotos handelt es sich um Modellaufnahmen von Umbauten 1:90 von Wiking-/Roco- und Herpamodellen bzw. Eigenbauten nach den Originalmassen. Alle vorgestellten Modelle entsprechen den Originalen der Berufsfeuerwehr der Stadt Bern.

Peter Suter  
OG Bern



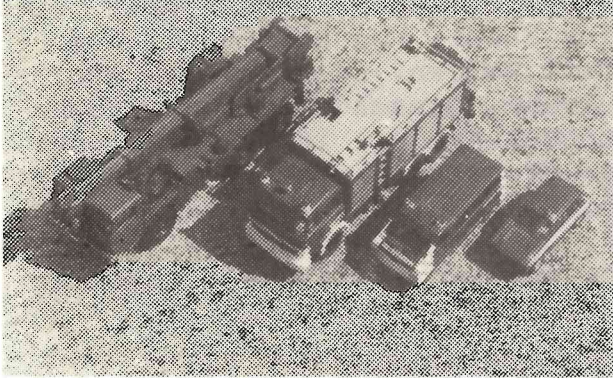
1



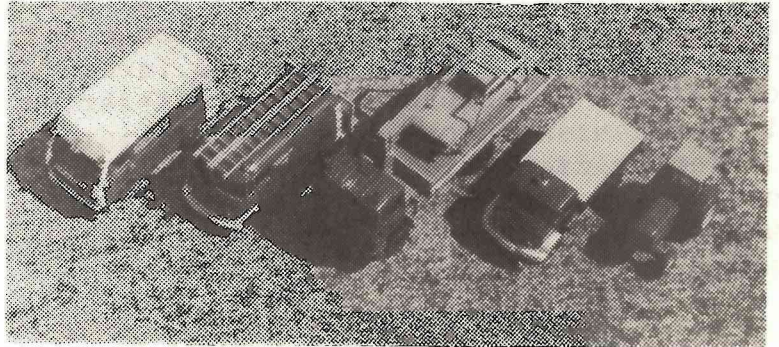
2

Erklärungen siehe Seite 7

3



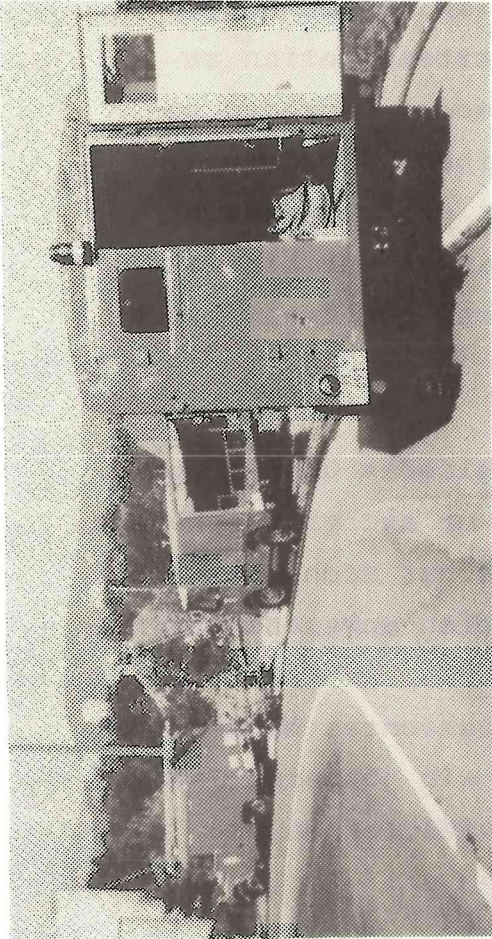
4



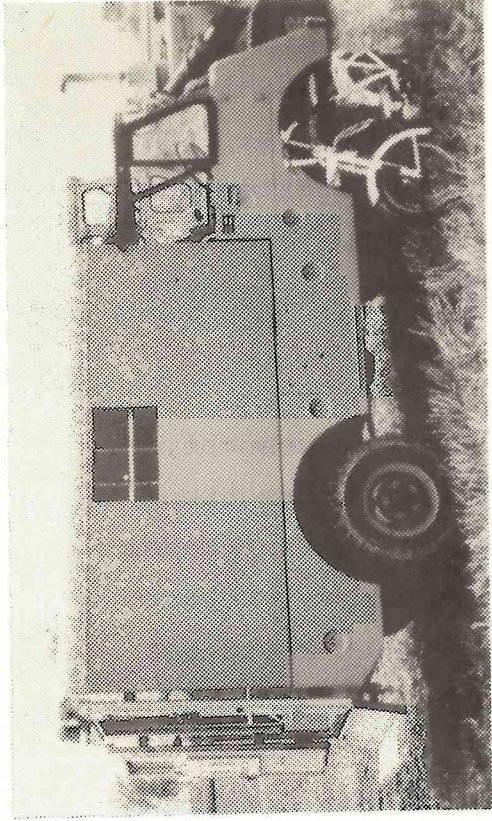
Ex-Sanitäts-Mowag der Feuerwehr Köniz. Die Kasten-Version wird von den Feuerwehren der Blachen-Ausführung vorgezogen, weil sich im Innern besser Kästen und Halterungen anbringen lassen.

Fotos: Peter Suter



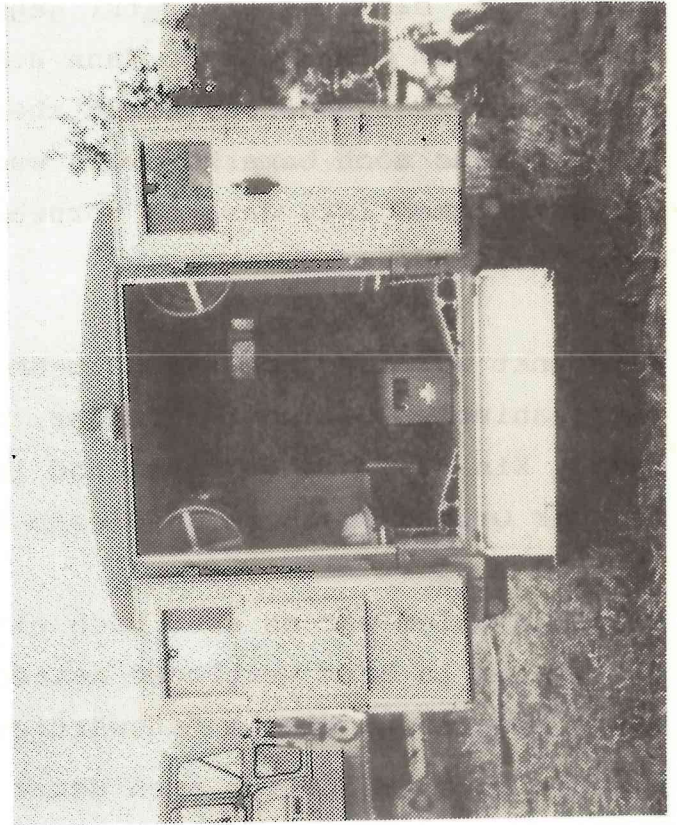


1



2

- Fotos: Peter Suter
- 1) v.l.n.r. Austin Gipsy, Blachen-Mowag, Kasten-Mowag der Feuerwehr König
  - 2) Kasten-Mowag. Beachte den Klapptritt an der Rückseite.
  - 3) An den Innenwänden des Kasten-Mowag lassen sich leicht Halterungen für diverse Geräte anbringen.
  - 4) Vorderansicht des Mowag mit Kastenaufbau.



3



4

## Zu Besuch bei der Ortsgruppe Bern

---

Ich hatte immer schon den Gedanken, nicht nur die regelmässigen Treffen des eigenen Clubs zu besuchen, sondern auch mal bei einer andern Ortsgruppe vorbeizuschauen. Erstens wird die Palette, auf der man die guten Typs bekommen oder weitergeben kann, um ein Wesentliches grösser und zweitens nimmt es einem doch "Gwunder", was so die anderen IPMS-ler machen.

Mein Kollege und ich hatten uns die Ortsgruppe Bern ausgesucht, wo wir in deren schönen Stadt ein ganzes Wochenende verbrachten. Angefangen bei einem gründlichen Einkauf bei der Firma Mani-Model-Kits, in dessen Schaufenstern auch einige Modelle unserer Berner-Freunde zu bewundern waren, verbrachten wir den frühen Abend bei einem befreundeten Mitglied mit "Fachsimpeln".

Am Sonntagmorgen stand dann das eigentliche Treffen der Ortsgruppe Bern im Restaurant Waldhorn, Waldhöhweg 1, 3013 Bern, auf dem Programm. Nach einem herzlichen Empfang ging dann das Clubleben so richtig los. Was mir auffiel war, dass die Mitglieder hauptsächlich Literatur mitgebracht hatten und dies in rauen Mengen! Auch bei uns in der Innerschweiz war an den letzten Treffen zu beobachten, dass die Literatur gegenüber dem Modell Oberhand gewinnt. Diesem Trend war es dann auch zuzuschreiben, dass wir leider nur zwei Modelle, diese aber sehr sauber gebaut, besichtigen konnten. Was noch bemerkenswert war, um noch einmal zur Literatur zurückzukommen ist, dass es vornehmlich englische und französische Zeitschriften waren.

Höhepunkt war dann wohl die Dia-Show eines Mitgliedes über einen amerikanischen Helikopter-Träger, deren Bilder er selber geschossen hatte. Ein bisschen seltsam fand ich zwar, dass nur sechs Mitglieder der Ortsgruppe Bern an diesem Modellbautreffen anwesend waren.

Alles in allem war es aber doch ein recht interessantes Wochenende, das wir da in Bern verbracht hatten. Besonders wir jüngeren Jahrgänge konnten an diesem "auswärtigen" Treffen viel lernen und manchen guten Basteltyp nach Hause nehmen.

## La page aviation du

# 1/48-QUARTER INCH SCALE-1/48

### STARFIGHTER DE MONOGRAM

Voilà encore une autre maquette au 1/48 du F-104 Starfighter après l'apparition sur le marché des modèles F-104C/G de Revell, F-104G/S et F-104C de Eschi. Il est vraiment très réjouissant que Monogram ait aussi décidé de représenter ce "missile piloté" ("Missile with a man in it" était le slogan publicitaire de Lockheed à l'époque des premiers Starfighter).

La maquette qui représente la version G et qui est similaire à la version CF-104 de Canadair est moulée dans un plastic gris-argenté de bonne qualité qui se laisse bien usiner. Les panneaux sont représentés par de très fines lignes en relief et l'assemblage de la maquette s'opère de la même façon que pour le F-5 Tiger que Monogram a dernièrement sorti, c'est à dire les demi-coques de fuselage se joignent dans le plan horizontal, les ailes étant moulées intégralement avec la coque supérieure. N'ayant pas de dessins de comparaison au 1/48, nous avons mesuré la longueur et l'envergure des deux plans horizontaux et constaté que le modèle est correct dans ses dimensions extérieures. Il faut relever que la longueur de 16,69m (54ft, 9in) ne comprend pas la perche-tube de Pitot.

En bref nous pouvons dire que la maquette Monogram, quoique n'étant pas la perfection, est la meilleure de toutes celles parues jusqu'ici au 1/48. Le seul point faible concerne peut-être l'instruction de montage qui, mis à part le codage multilingual des couleurs et l'introduction assez sommaire, se résume à des croquis d'assemblage agrémentés de symboles tels que (?) qui signifient qu'arrivé à ce stade il faut opter pour la pièce correspondant à la version que nous avons choisi de construire. Ceci est particulièrement frustrant car nous n'avons aucune référence dans la notice quant au choix des versions. Monogram est le premier fabricant à avoir reconnu que le Starfighter pouvait être doté de sièges différents mais ne donne aucune explication pour la différentiation de ceux-ci. En fait, la pièce 51 représente le siège éjectable Martin-Baker GQ-7 monté sur les appareils de l'USAF, des Pays-Bas et de l'Allemagne alors que la pièce 34 représente le siège C-2 du CF-104 canadien. La pièce 48 est le pod de reconnaissance Vicon, un accessoire que l'on ne trouve aussi que sur les appareils canadiens. Il y a encore une erreur que nous pouvons facilement corriger: Les deux petites "entrées d'air" sous le fuselage en avant du train d'atterrissage principal sont en fait des sorties d'air. Les "pinailleurs" d'exactitude pourront encore améliorer l'apparence du tableau de bord en se référant aux diverses photos de cockpit que l'on trouve dans les livres cités en référence. Un petit effort supplémentaire est encore nécessaire si nous désirons construire le CF-104. Comme celui-ci n'est pas équipé du canon Vulcan, la porte d'accès 14 devra être collée et l'orifice du tube-canon devra être bouché au mastic puis délicatement poncé en prenant garde de façonner un léger bossage. La petite protubérance à la base du pare-brise devra aussi être supprimée.

Malheureusement les schémas de camouflage de l'instruction Monogram ne sont pas très corrects. L'avion aux marques de l'USAF n'est pas entièrement couleur "alu" mais a l'extrados de ses ailes peint en

blanc comme représenté sur le dessin de la boîte. Le panneau anti-réfléchissant devant la verrière n'est pas noir mais vert-olive foncé. Le radome et le petit panneau supérieur se trouvant entre la verrière et les entrées d'air sont plutôt gris clair que blanc. Les lettres USAF et l'insigne national de l'intrados sont inversés, L'insigne se plaçant au même endroit que celui des Pays-Bas.

Quoique le gris uni soit correct pour les parties supérieures des avions de la "Marineflieger", les Starfighter de la "Luftwaffe" sont peints selon un schéma en segments (splinter pattern) de gris foncé RAL 7012 et de vert foncé RAL 6014 (correspondant approximativement au FS595 26152 et 34087) alors que leurs surfaces inférieures sont argentées alu RAL9006. Le panneau anti-réfléchissant sur le radome n'est pas noir mais aussi gris foncé RAL 7012. La perche-tube de Pitot est ornée d'une spirale rouge et blanche et les réservoirs de bouts d'ailes portent une longue bande orange dayglo. Les appareils des Pays-Bas sont peints des mêmes couleurs que celles de la Luftwaffe et le schéma de camouflage de la notice Monogram peut sans autre être copiée. Les lèvres des entrées d'air ainsi que les "souris" (cônes d'entrées d'air) sont peints en noir sur les 4 avions représentés.

Les décalcomanies (qui ne sont cette fois-ci plus faites d'un affreux assemblage de petits points multicolors) représentent un appareil F-104G de la 312<sup>e</sup> escadrille de la Royal Netherlands Air Force; un appareil de la JBG 34 de la Luftwaffe et un CF-104 de la Canadian Armed Forces avec sa tête de tigre jaune et noire. Les marquages USAF représentent en fait un appareil qui appartient à la Luftwaffe utilisé pour l'entraînement des pilotes allemands à Luke Air Force Base en Arizona. Sur la feuille de décals que nous avions, les insignes nationaux hollandais et canadiens avaient leurs couleurs légèrement décalées.

La documentation suivante pourra nous apporter une grande aide avec ses dessins et ses photographies:

- Famous Airplanes of the World No 37 et 93 F-104 Starfighter (Bunrindo Publ. Japan).
- F-104 Starfighter in action (Squadron/Signal Publ. Michigan USA)
- The New Luftwaffe in action " " " "
- Lockheed Aeritalia F-104 Starfighter (Intergest Editone Milano)
- Modell-Fan, August 1976 (dessins de camouflage Luftwaffe)
- Le Fanatique de l'Aviation No 85 (photos en couleurs)

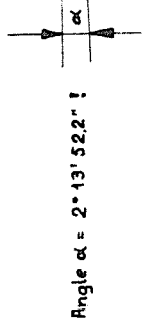
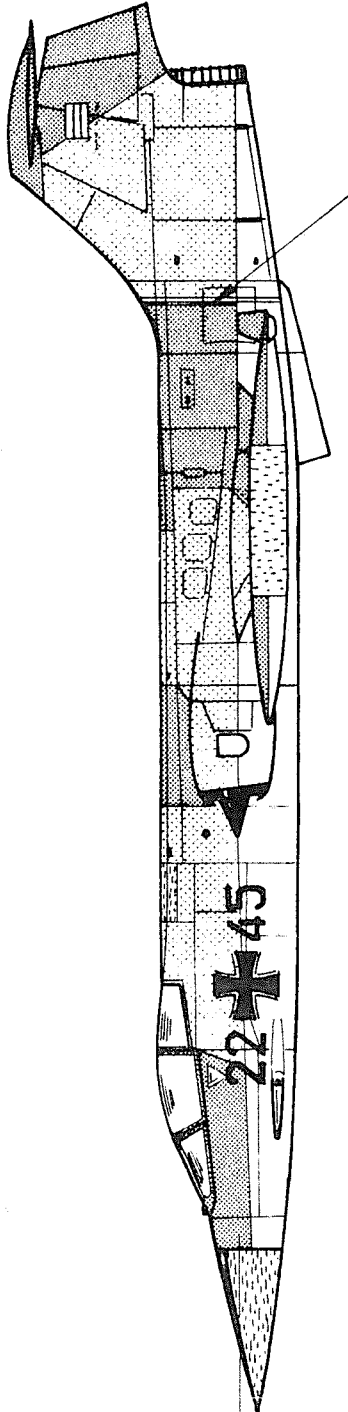
#### LEGENDES DES PHOTOS:

1. F-104G de la JBG 31 "Boelcke". Le camouflage de cet avion est légèrement différent de celui de Monogram 22+45.
2. Insigne de la JBG 34 (pour le situer exactement sur la maquette).
3. CF-104 arborant une robe jaune/noir à l'occasion des rencontres des "Tigres" en 1977. Cet avion n'est pas équipé du pod Vicon. On remarque l'absence de la protubérance devant le pare-brise et le siège éjectable C-2.
4. F-104G du 1<sup>er</sup> wing de l'armée de l'air belge avec missiles Sidewinder en bouts d'ailes.

Michael KIRK  
Genève

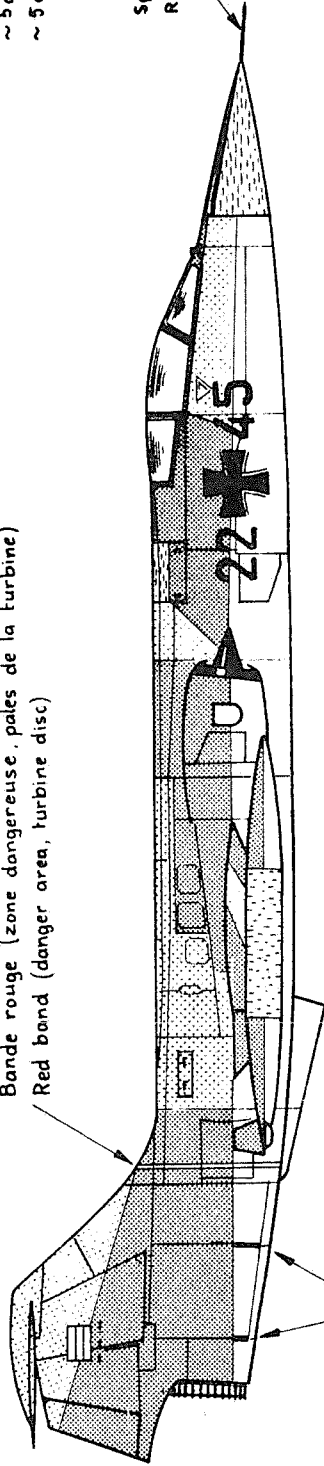
© 1979  
R. Forster, Genève

Angle  $\alpha = 2^{\circ}13'52.2''$  !

Bande rouge (zone dangereuse, pales de la turbine)  
Red band (danger area, turbine disc)

~ 5cm d'espace entre la bande rouge et le camouflage  
~ 5cm space between red band and camouflage

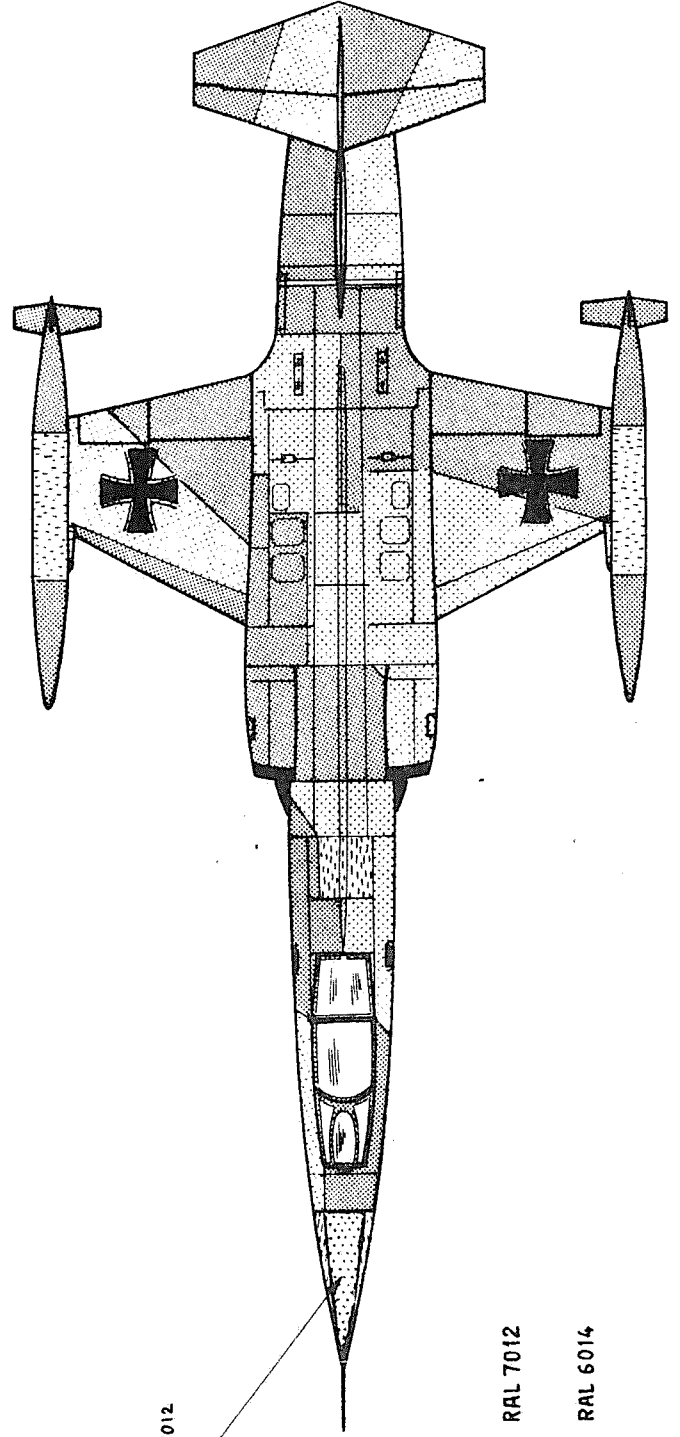


Spirale rouge et blanche  
Red-and-white spiral

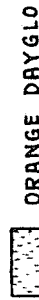
2 bandes noires sur chaque côté  
2 black bands on each side

# F-104G Starfighter

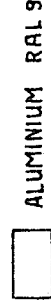
(Maquette / kit Monogram 1/48)



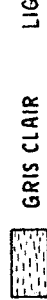
Panneau anti-réfléchissant : gris foncé RAL 7012  
Anti-glare panel: dark grey RAL 7012



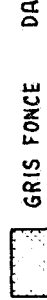
ORANGE DAYGLO



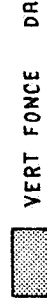
ALUMINIUM RAL 9006



GRIS CLAIR LIGHT GREY



GRIS FONCE DARK GREY RAL 7012



VERT FONCE DARK GREEN RAL 6014



## REVELL's "Messerschmitt Bf 109" (Part 2)

In the first part of this article, appearing in the 4/78 issue of "VP", I said just what I thought of this "109" (Great!), at the same time hinting at some needed changes. With apologies for the delay, here they are. First, for those wishing to build this model with a minimum of trouble, a mini-modification program. You've all seen the kit and said to yourselves, "Ah, I must fix the d/f loop and the gun troughs," right? Before you commence, there are some subtleties to be noted. First, the d/f loop viewed from head-on is shaped as in drawing (1) on the sketch-page. Also, it isn't circular in section, but flat (airfoil-shaped according to John Beaman), so before bending your soft wire to the desired pattern, flatten it out with a hammer. Next, the cowling gun troughs will have to be deepened considerably (there is just about enough plastic), and thus lengthened to within about 6mm of the front edge of the upper engine panels. The back end of the troughs does not extend to the panel line aft, as sometimes depicted, but stops just short, and is rounded. The edges of the troughs are also slightly rounded. Now drill holes for your "MG 131" muzzles, then cut a rectangular aperture below these, so that the engine panels may be swung up for servicing. Lastly, Revell's original, identified on p.41 of the "O-Nine Gallery" as a G-14, has no radio mast that I can see: scrap this part, and lead your antenna wire through the d/f loop to a point just aft of the hood.

Now for the fanatics. For reasons of limited space, I'll mention only the less obvious problems. Starting with interiors, the cockpit is basically black-grey 66, with most remaining areas in natural aluminium. No RLM grey (02); this colour was discontinued for interiors in Summer '44. The Chino aircraft has cockpit layout as in the kit, similar to the G-6, but many G-10s had the later instrument panel shown in drawing (2). More valuable details will be found in "The Last of the Eagles". The oil cooler had a "grille", represented by the recessed vertical lines in part 8. Lay stretched sprue in these and pick out in silver after painting the cooler black. As for the wheel wells, I can't tell you much about those of the G-10, but surely they didn't slope inwards? File vertical. Most 109s had zippered or laced dust-covers at the rear, following the cut-out in the wing skinning. Spar and rib detail was visible forward and outboard. The recesses for the U/C legs are good. The raised ovals are lightening holes, and should be drilled out or painted black. The remainder of this area would likely be light-grey 76, except for landing gear legs in dark steel and the inside of the doors possibly aluminium. Moving to the nose area, the exhaust cover to port is actually two separate elements: a stiffening flange on the lower edge of the cowling and an exhaust deflector attached to the engine block and curving down over the stacks. You might obtain the right effect through careful filing, or replace the deflector with card. Now for the hard part! The lower cowling bulges definitely seem under-sized, an impression reinforced by the top right photo on p.51 of Hitchcock's "Gallery". Revell's production problems may account for this, although it must be admitted that most published drawings make the same mistake. The suggested remedy is in drawing (3), which also shows a drain hole to be added just aft of the spinner, and a drain-tube in the oil cooler inlet, exiting just under the lip. Aft of the oil cooler, the shell-ejection chutes should angle more steeply upwards, and the references given will indicate further centreline detail to be added or restored, including the prominent hinge linking the upper engine cowlings. You may have read in a well-known German modelling magazine that the upper cowling profile has to be absolutely straight, right down to the front cowling ring, because of this piano-type hinge. In the first place, there is nothing to say that this hinge is as rigid as that on a piano, in the second place, it doesn't extend the full length of the cowling anyway! Conclusion: there was a slight curve just behind the cowling ring, so LEAVE THE KIT PROFILE ALONE, it's fine as is.

G-10 colour schemes will be found in John Beaman's book; in Scale Models, Dec. '78; in Le fanatique de l'aviation, Nov.'78, and in GUSTAV, Messerschmitt 109, Part 2, by Thomas H. Hitchcock, recently published by Monogram Aviation Public-

ations. I believe Steve Archibald is on the right track with his review model and drawing No.3; these schemes, certainly, are very close to that found on the Bf 109K-4 here described.

This aircraft is of particular interest as one of the very few 1945-era 109s to be documented both by photographs and by surviving fabric, thus the colour scheme presented in drawing (4) can be considered as quite authentic. Upper surfaces are dark green and medium-grey 75; the latter, preserved on the rudder, could be mistaken for purple at first glance, bearing out the "Grauviolett" definition noted in Gustav Part 2. The dark green is not positively identified -- lighter than 70 and closer to 71 in tone. In the absence of an official specification, dark green 82 (83?) is the likeliest candidate. Bottom of the rudder is 76 hellgrau, but some undersurface areas may have been left in natural metal, such as the radiators and lower rear fuselage. Oddly, the spinner baseplate appears to be in the same colours as the forward fuselage (76/75). The cowling 75 seems to reduce in intensity towards the exhausts, while a darker 75 zone on the top of the cowling suggests an earlier camouflage pattern. Aft of the Balkenkreuz, under the white-outlined III. Gruppe marking, the last digits of the serial number (176) had been roughly sprayed in dark green, common practice with this series. Ahead of the tail, another vertical stripe, dirty white or yellow, possibly sealing tape. The upper surface pattern was similar to that given in the kit instructions. Colour boundaries should be slightly feathered, except for the hard-edged fin-and-rudder pattern.

Converting the Revell kit to a K-4 is a simple task, most changes being visible on the drawing. The fuel filler cap moves forward one fuselage frame, and the d/f loop one frame back, which means the MW 50 cover to starboard must be moved down slightly. The new trapezoidal fuselage access hatch also moves forward and is markedly higher. As with the G-10, the oxygen bottles were in the port wing; whether the old oxygen filler-cap on the starboard fuselage was retained, as on the G-10, is uncertain, but probably not. In any case, the oxygen marking (decal no.11, which should be blue and white) must go under the port wing, but where? Beaman locates it on the access hatch just aft of the "Morane antenna", but the G-10 drawing in Gustav Part 2 shows a new hatch outboard and slightly forward, within the Balkenkreuz. This, I think, is the likely position. Our particular "White 1" had the outer main wheel doors (drawing 5), rarely seen on operational aircraft. The tail-wheel doors were supposed to close after the gear was extended, but they were hanging down in the photo, so I've shown them open. Also, the exhaust deflector was missing, hence the naked appearance of the exhaust stacks. The modification notes for the G-10 apply, except that the radio antenna is attached to a small mast on the tail. Leave the double tabs on the elevators: these are now confirmed. Kit decals are of limited use. The inscription over the chin radiator is nearly small enough, but should be without the white background. The fuselage cross white outlines are only as wide as the white area in the old insignia. To this should be added the width of the old black outline, for a total of 5/32 of the height of the cross, or 3mm in this case. No red cross marking is visible on the access panel. The octane triangle reads "87" on this aircraft, rather than the 96-octane "C3" marking. The yellow wasp emblem with black detail is absent in an earlier photo, so may be omitted. The black underwing crosses seem to have no white outline, but this point is doubtful. If your spares box includes Squadron/Letraset sheets M3 and M38 and the Fujimi sheet, you will find these useful for marking and small numerals.

I am indebted to Mr. Martin Deskau of Interavia Magazine for his help in preparing this article.

John Gallaspy

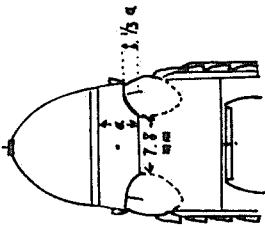




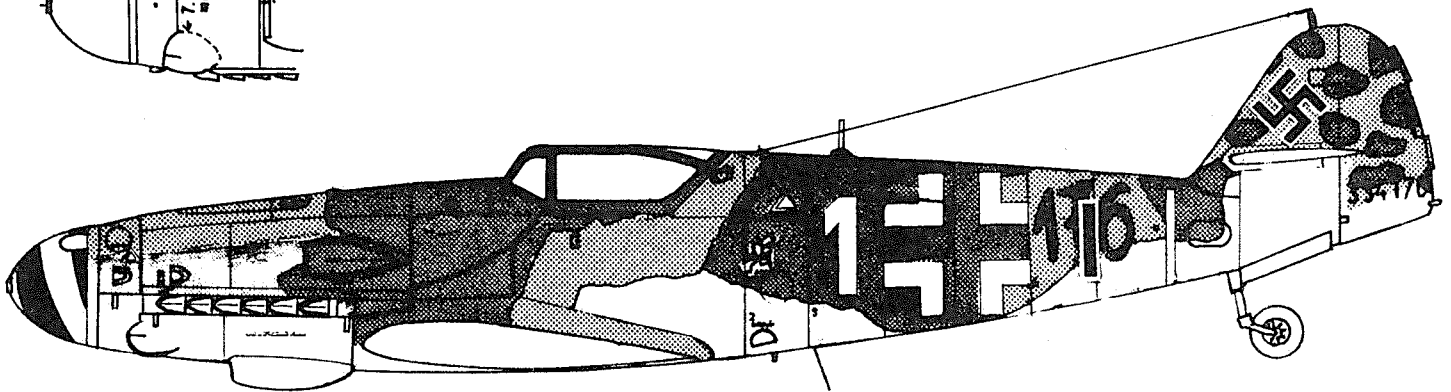
(1) FuG 16ZY d/f loop, viewed from ahead.



(2) "Blind-flying panel" fitted to Bf 109Ks and probably some G-10s.



(3) Modifications to lower cowling bulges, for G-10 and K models.

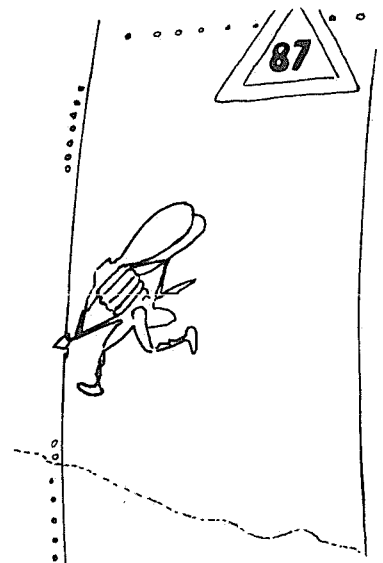


(4) Bf 109K-4, WNr 334176, "White 1", flown by Unteroffizier Martin Deskau of 9./JG 3. Pasewalk, April 1945.

(5) Outer main-wheel door. Note scalloped forward edge.



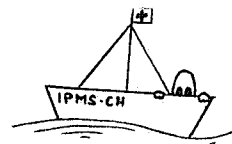
(6) "Wasp with spear" emblem. According to Karl Ries (Markings and Camouflage of Luftwaffe Aircraft, Vol. III, p. 81), this emblem was seen on ships of 7./JG 3 in 1940, when the unit was the first Staffel of the third Gruppe, as was 9./JG 3 in 1945.



(7) Style and positioning of serial on lower rudder. Height of stencilling is 15 cm, about 3 mm in 1/48th scale.

# Ohé, les gars de la marine !

## LE MODELISME NAVAL



C'est un domaine où peu de choses ont été dites, écrites ou faites et l'on retrouve, comme dans bien d'autres cas, deux tendances. La première, qui à ma connaissance compte le plus d'adeptes, est celle des constructions en bois, allant du début de la navigation maritime à la fin de l'ère des grands coursières des océans. Mais celle que je vais tenter de développer est celle des maquettes plastiques (on est piqué du virus plasticus ou on ne l'est pas) des navires de guerre et plus particulièrement depuis les années 30.

Vous trouverez dans le commerce un très grand choix parmi les marques suivantes: Heller (1/400), Airfix (1/600 et 1/1200), Nova (1/450), Hasegawa (1/450), Revell (du 1/90 au 1/720). Comme vous pouvez le constater le problème du choix de l'échelle reste important.

Je vais plus particulièrement vous parler de la Marine Française aux travers des boîtes Heller. Sans vous donner la liste complète de ce qui est fabriqué, je peux quand même vous indiquer que vous trouverez sur le marché actuel, environ une cinquantaine de modèles, allant de la péniche de débarquement LCT, au porte-avions Clémenceau, en passant par le sous-marin Surcouf, etc.

Si les Anglais, qui font toujours le contraire des autres, ont donné le genre féminin pour leur bateaux, ceux de la France portent des noms bien virils : Le Normand, le Gascon, le Surcouf, le Fantasque, le Terrible, le Redoutable.

Sur le plan de la documentation, la fiche historico-technique est en général complète, mais pour le méticuleux, il peut se procurer auprès des Etablissements "Marius Bar" 491, avenue Marceau - F - 83000 - Toulon les photographies (noir et blanc) de chaque navire de la Flotte Française. Ensuite, le Service de Documentation de la Marine, 2, rue Royale à Paris, peut également fournir des photos (noir/blanc et couleurs). Enfin l'hebdomadaire de la Marine et des Arsenaux - 3, rue Octave Gréard à Paris, publie dans la Revue "Les Cols Bleus" de très bons articles sur la Marine de notre grand voisin.

En outre "The Encyclopedia of the World's Warships" et "Submarines of World War Two" apportent de précieuses indications, sans oublier la Revue MPM et Marines.

Le modélisme naval a d'autres exigences que l'aviation ou que les véhicules militaires, mais cela restera toujours du plastique et le plaisir de construire, modifier, affiner, améliorer une maquette est notre joie.

Voilà ce qui je l'espère vous incitera à goûter du plaisir de faire du "naval" une fois et pour commencer je vous propose de découvrir le sous-marin Surcouf. Tout d'abord sur le plan historique et technique, puis son montage.

### SOUS-MARIN : LE SOURCOUF

Maquette : HELLER, No. 601  
Echelle : 1/400

Historique : Mis en chantier à Cherbourg en 1927, après l'application du programme naval français de 1926. Il fut lancé le 18 novembre 1929. Les essais débutant au printemps 1931 pour se terminer en 1935.

Il participe à l'escorte de convois en Atlantique, et se retrouve à Brest en juin 40, lors de l'avance de l'Armée Allemande, il va alors mouiller à Plymouth où il est, dans un premier temps, désarmé, puis en octobre 40 réarmé pour prendre du service avec les Forces Française Libre comme excorteur des convois dans l'Atlantique, sous les bombes

allemandes. Il participe en outre à la prise de St-Pierre et Miquelon. Après avoir mouillé aux Bermudes, il repart pour une patrouille contre les raiders Allemands. Il entre le 27 juillet 1941 à l'arsenal de Plymouth. Puis il est désigné, après une nouvelle série d'essais, pour combattre dans le Pacifique. C'est en s'y rendant qu'il sera coulé par un cargo américain dans la nuit du 18 au 19 février 1942, dans le Golfe du Mexique à 70 milles de Cristobal. Il n'y aura aucun survivant.

Déplacement : En surface 3250 tonneaux  
En plongée 4304 tonneaux

Longueur : 110 m.  
Largeur : 9 m.  
Tirant d'eau : 7 m. 20 (selon certaines sources 9 m.04)

Machines : 2 moteurs Diesel Sulzer et 2 moteurs électriques

Vitesse : En surface 18 noeuds pour 7600 ch  
En plongée 8,5 noeuds pour 3400 ch

Rayon d'action : En surface 6800 milles à 18,8 noeuds  
10000 milles à 10 noeuds  
En plongée 70000 milles à 4,5 noeuds

Autonomie : 90 jours (peut garder la plongée pendant 48 heures)

Armement :

Artillerie : 2 canons de 203,2 mm en tourelle double approvisionnée à 300 coups. portées 27.000 mètres  
2 canons semi-automatiques de 37 mm contre avions avec 1000 cartouches.  
2 x 2 canons de 13,2 mm selon certains sources.

Torpilles : 4 tubes fixes de 550 mm. à l'avant  
2 groupes de 3 tubes orientables sur l'arrière, comprenant chacun 1 tube de 550 mm. et 2 tubes de 400 mm.  
Là également le nombre de tubes, leur disposition, ainsi que le nombre de torpille diffère légèrement selon les sources et sans confirmation du Musée de la Marine Nationale, on peut penser qu'il s'agit de transformation opérée à Plymouth en 1941.

Aviation : 1 Hydravion biplace d'observation : Besson MB 411

Effectif : 119 hommes (118 selon d'autres sources)

Plongée : En une minute le pont est sous l'eau.  
En deux minutes 15 secondes, l'immersion atteint 18 mètres.

Remarques : A l'arrière du Kiosque se trouve un hangar pour le logement de l'hydravion partiellement démonté. Son montage et sa mise à l'eau dure environ 30 minutes. A un moment donné de l'existence du Surcouf, il fut équipé d'un grand canot automobile pouvant atteindre la vitesse de 16 noeuds et avait une autonomie de 70 milles, servant pour l'abordage et le repérage de cible.

## GENERALITES :

Comme à son habitude, Heller, présente une maquette au 1/400 de grande qualité, si ce n'est l'éternel problème de l'échelle de certaines pièces (18-30-31-32, etc.), qu'il sera facile de refaire en plastique étiré, comme nous le verrons plus loin.

Au niveau du modelisme naval, deux possibilités de présentation s'offrent à nous, soit sur les berceaux (pièces 6 et 7), soit à la mer sous forme d'un diorama.

Personnellement et faute de place d'exposition suffisante, j'ai choisi la première. Mais pour ceux qui préfèrent la seconde, la première opération consiste à découper au moyen d'une forte paire de ciseaux chaque demi-coque, à 2 mm. de la limite inférieure de la ligne de flottaison, en faisant attention de ne pas déformer les parties restantes. Autre façon consiste à se servir d'une scie à métaux ou par découpage à chaud. Avec cette présentation "à la mer" les pièces 6-7-10-11-12-13-22-33-34 et 39 seront inutiles. D'autre part il vous faudra préparer une planchette de la bonne grandeur sur laquelle vous appliquerez une résine à inclusion (type Ambrex, que vous pouvez vous procurer chez "Adam", bd. Edgar Quinet à Paris) et vous placerez votre bâtiment terminé jusqu'à sa ligne de flottaison. La résine pourra être teintée en bleu ou vert suivant la région du globe où votre navire sera en mission.

Comme dit précédemment, c'est le montage complet que je vais vous présenter et si vous n'êtes pas satisfait des berceaux, vous pouvez toujours le monter en cale de radoub...

## MONTAGE :

Pour l'assemblage des pièces principales, la notice de montage est suffisamment explicite, sans qu'il soit nécessaire de la détailler ici. Faire simplement attention que le socle de tourelle (14) fixé sur 3, au moyen du pivot de tourelle (15) reste mobile. Vous pouvez également fixer un morceau de plastique de récupération à l'intérieur de 8 et 9, afin d'empêcher le recul du canon de 203 (23) tout en permettant le mouvement vers le haut et le bas (10 à 15°).

Pour les pièces 18, mât de pavillon de beaupré, 31, mât de pavillon de route et 32 mât de pavillon de poupe, leurs hauteurs sont correctes, par contre le diamètre est trop important. Il y a donc moyen de les amincir ou de les refaire en utilisant du plastique étiré de 4/10, et en aplatisant leurs extrémités supérieures au moyen d'un tournevis chauffé.

Le montage de l'hydravion ne pose pas de problème, si ce n'est les supports des flotteurs, dont la section est à amincir.

Les supports des fils venant du kiosque vers la poupe sont à remplacer par du plastique étiré de 3/10 mm. et de 3,5 mm. de longueur, placés obliquement, puis mettre deux autres verticalement et pour terminer un transversalement (voir figure 3).

Maintenant pour ceux qui ont de la patience et de la persévérance, il s'agit de fabriquer les rembarde qui courent le long du kiosque, ainsi qu'à l'avant, et à l'arrière du kiosque. Sur certaines photos ces rembarde sont disposées d'un bout à l'autre du pont. Cela devait être le cas au moment du lancement et elles ont dû être supprimées lors du premier mouillage à Plymouth.

Je sais qu'il existe une fausse querelle au sujet des rembarde, car sur les autres bateaux d'Heller, les rembarde sont fournies et sont visiblement hors d'échelle. Cela dit, certains les suppriment, d'autres les conservent. Mais

s'il n'est pas possible de garder les rembarde Heller, il n'est non plus pas possible de les supprimer... donc il faut les fabriquer, et voici comment :

Les chandeliers (montants) seront en corde à piano ou en plastique étiré de 2/10 mm., soit 80 mm. de diamètre en réalité. Les filins pourront être soit du fil nylon de couture n° 100 (dit invisible) ou pour les chanceux des cheveux longs que l'on peindra pour donner l'effet désiré, ainsi que le bon diamètre.

Pour ce qui est du S.M. Surcouf, il faudra préparer le pont et percer des trous de 3/10 mm. de diamètre tous les 3 mm. (voir figure 2) soit 6 à l'avant, 6 en avant du socle de tourelle, 9 sur le socle de tourelle et 20 le long du kiosque et pour finir 6 sur l'arrière du kiosque, plus un pour le mât de pavillon de route. Répéter l'opération de l'autre côté. Soit un total de 95 trous, donc munissez-vous de plusieurs forets de rechange, car 3/10 mm. c'est très fragile et casse facilement, même quand on a la main.

Puis vous préparez autant de morceaux de 10 mm. de long et 2/10 de diamètre de corde à piano, personnellement je préfère le plastique étiré... question de virus (plasticus). Chacun est légèrement encollés à une extrémité et glissé dans son trou. Puis bien laisser sécher, c'est très important surtout si vous utilisez le plastique étiré.

Ensuite prendre deux morceaux de nylon ou de plastique de la bonne longueur, coller sur le premier chandelier à 1 et 2 mm. du pont et laisser sécher. Puis on tend les filins que l'on tient fermement d'une main pendant que l'autre applique la colle avec parcimonie sur les différents points de contact. Pour terminer une fois que le tout est bien collé et sec, à l'aide d'une paire de ciseaux à ongles où d'une lame de rasoir on coupe au ras de la rembarde les morceaux qui dépassent. Répéter l'opération aussi souvent que nécessaire.

Pour la rembarde de la proue, l'opération sera un peu différente, puisqu'un seul filin est nécessaire. Il faudra dans un premier temps couper tous les chandeliers à 3,5 mm, puis mettre de la colle sur leur sommet et poser le filin délicatement en équilibre et une fois sec le tailler à la bonne dimension.

Dernier point à voir pour le montage : les deux mâts d'antenne haute (28 et 29), qui, comme pour les rembarde, ne figurent pas sur toutes les photos que j'ai pu voir. Il semble qu'ils figuraient au début de la mise en service et qu'ils ont été supprimés par la suite, avec le développement des techniques radio.

#### PEINTURE :

Si vous utilisez les peintures Humbrol, voici les No de référence à prendre en considération :

Blanc	= 34	Noir	= 33	Bronze	= 12
Bois clair	= HC5	Bordeaux	= HN5 + HF6	Vert armée	= 75 + 33
Rouge	= 60	Bleu	= 25	Gris perle	= 64

Un détail non donné par la fiche Heller concerne l'hydravion, que vous peindrez avec l'Humbrol HX5 (Light Aircraft Grey). Vous pourrez ajouter les cocardes, ainsi que l'immatriculation RS 73 de chaque côté du fuselage (Fig. 1) ainsi que les cocardes dessus et dessous les ailes.

Avant de fixer l'hydravion sur son chariot (25) vous limerez le dessous du flotteur central (42) et si vous vous sentez suffisamment en forme vous pourrez encore fabriquer, à l'aide d'un morceau de plastique de 0,5 mm. l'hélice

bipale, qui aura un diamètre de 3,5 mm. pour une largeur de 1 mm. aux maximum. Et sous l'eau chaude il ne vous restera plus qu'à la vriller pour lui donner son aspect définitif et réaliste...

Enfin pour fixer l'appareil, forez deux trous de 1 mm. à l'emplacement du pilote et de l'observateur, dans lesquelles vous collerez deux morceaux de cheveux qui viendront en contact avec l'extrémité de la grue (20) (Fig.1).

#### FINITION :

Dernière phase, la pose des fils:

- a) du kiosque à la poupe de chaque côté au moyen de cheveux assez longs et collés autour de leur support.
- b) entre les mâts d'antenne haute, ils sont au nombre de 4. Là, il vous faudra beaucoup de patience et n'hésitez pas de recommencer, si vous constatez une différence de tension entre eux, et finalement les réunir entre eux et descendre à l'avant du kiosque (Fig. 2).

Une fois cette opération réussie, il ne reste plus qu'à bien laisser sécher et peindre les cheveux en noir mat (Humbrol 33) plusieurs fois afin de donner le diamètre correct.

Les tendeurs de câble sont facilement réalisables (même au 400e), soit avec de la colle liquide, soit directement avec la peinture, en plaçant le pinceau perpendiculairement au fil et vous le tirez en arrière, comme pour l'égoutter et vous répétez l'opération après un temps de séchage, afin d'obtenir la grosseur désirée.

#### CONCLUSION :

Nous voilà arrivé au terme de ce montage, qui je l'espère vous aura plu malgré certaines difficultés au niveau de la finesse et que vous aurez plaisir à poursuivre avec le montage du Redoutable, puis des deux U-BOOT de la Kriegsmarine, soit U-576 et U-995.

Guy PRINCIVALLE  
I.P.M.S. Genève  
Février 1979

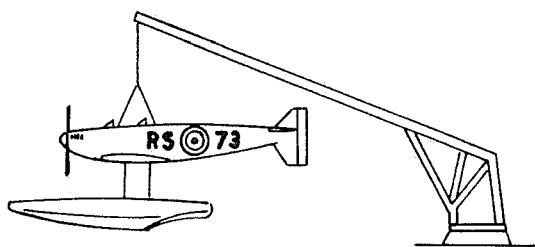


Fig 1

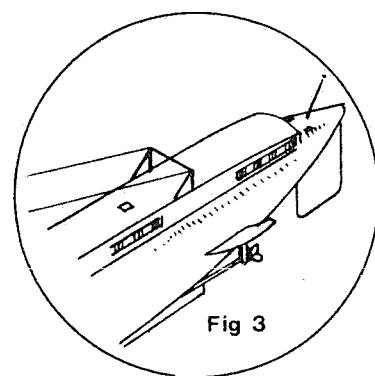


Fig 3

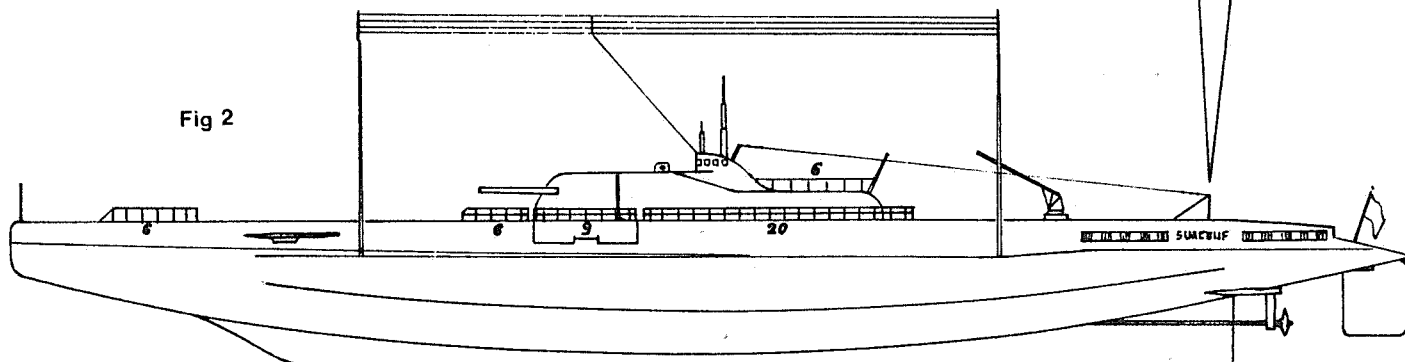


Fig 2

# Büchez, Books, Livres. . . . .

Critiques en français de R. Forster

Gordon Thomas et Morgan Witts

La mort qui tomba du ciel. Hiroshima: 6 août 1945

Au cours d'une enquête qui a duré plus de trois ans, les auteurs ont pu pour la première fois avoir accès aux documents ultra-secrets de l'opération "Silverplate" conservés jusqu'alors par la Maison Blanche, le Pentagone et le FBI. Ils ont reconstitué, jour par jour, parfois heure par heure, toutes les étapes des préparatifs scientifiques (Oppenheimer), militaires (Groves, Stimson) et politiques (Roosevelt, Truman) qui ont précédé le décollage de l'Enola Gay. Malgré le volume de l'ouvrage, le texte tout au long des pages nous tient en haleine, le style adopté étant très dynamique. Plusieurs faits de la guerre du Pacifique sont rappotés alors qu'ils n'étaient peu connus jusqu'à ce jour. Ainsi on y apprend que Kyoto, ancienne capitale impériale d'une grande importance historique et religieuse avait été désignée comme premier objectif pour la bombe atomique et de ce fait les bombardements traditionnels sur elle avaient été interrompus. Deux mois avant le larguage, Stimson s'opposa catégoriquement à ce choix et de ce fait ce fut Hiroshima qui allait tristement entrer dans l'histoire. C'est un livre que nous recommandons vivement et qui complétera merveilleusement bien un autre ouvrage paru il y a déjà bien des années (Hiroshima, bombe A de F. Knebel et Ch. Bailey II, J'ai lu). Edition Belfond 1978, 316p. broché, 28 photos, env. Fr 35.-

J-C Lauret et R. Lasierra Chenault et les Tigres Volants

Les ouvrages sur la période exaltante de l'AVG en Chine ne sont pas nombreux et ce livre paru il y a une année déjà sera le parfait compagnon de celui du pilote R.L. Scott, Dieu est mon co-pilote (J'ai lu). Les auteurs qui ne sont pas des historiens nous content toute l'histoire de ce groupe dans un style entraînant avec beaucoup de dialogues ce qui nous rapproche encore plus de la vie que menaient à cette époque les pilotes et leur chef suprême au caractère intransigeant. Ainsi sommes nous réellement plongé dans le feu des batailles avec les Zéro où les P-40C nettement désavantagés remportaient de belles victoires en adoptant leur stratégie de passe et d'échappée unique.

Ed. Hachette 1977, 325p. broché, 2 cartes explicatives, env. Fr 28.-

Aerodata International No 1 à 6

C'est une série de publications de format A4 que chaque maquettiste se devrait de posséder dans sa documentation technique. Jusqu'à ce jour six fascicules ont déjà paru: Fw 190A, Spitfire I et II, P-51D, Bf 109E, Hurricane I et P-47D. La présentation est grande qualité et les nombreuses photos dont la trame n'est pas grossière sont très bien reproduites sur un papier semi-glacé. Chaque fascicule est une mine de renseignements, ne serait-ce déjà avec les photographies mais aussi avec les profils en couleurs, le dessin détaillé du poste de pilotage et le plan 3 vues au centre. De plus, une traduction française et allemande permet à l'ignorant de la langue de Shakespeare de lire la description des photos et des planches techniques. En bref, le développement de chaque avion y est décrit en détail avec naturellement les caractéristiques techniques.

Vintage Aviation Publ. Ltd., VAP House, Station Field Industrial Estate, KIDLINGTON, Oxford OX51LL, 20p. £ 1,25 l'exemplaire.

Voilà enfin le livre qu'il faut lire si on est intéressé par les opérations aériennes rattachées à la plus prestigieuse action militaire de tous les temps. Complément indispensable du "Jour le plus long" de C. Ryan, ce "Rendez-vous d'un jour" met l'accent sur les témoignages des quelques privilégiés qui découvrirent, du haut des cieux, l'armada chargée d'écraser l'occupant allemand. On découvrira ainsi pourquoi, de par l'efficacité de la couverture aérienne, les combattants alliés n'eurent guère l'occasion de voir l'aviation allemande! La Luftwaffe comme les Panzers furent littéralement décimés par une RAF et une USAF déchainée. En finale de cet ouvrage, l'auteur décrit comment Rommel fut pourchassé par les Typhoon: Le plus célèbre des généraux allemands fut finalement tiré comme un vulgaire lapin et éliminé du champ de bataille.

Edition Rossel 1975, rue Potagère 157, B-1030 Bruxelles  
330p. broché, env. 70 photos et 3 cartes explicatives, Fr belges 400

John Toland L'empire du Soleil Levant - Gloire et chute 1936-1945

Celui qui s'intéresse passionnément à la seconde guerre mondiale dans le sud-est asiatique sera vraiment comblé avec le livre de cet historien paru originellement en 1970 en américain sous le titre "The Rising Sun". Grâce à des documents libérés ainsi qu'à de multiples contacts avec des témoins de cette époque, l'auteur nous fait découvrir toute les manoeuvres et intrigues diplomatiques, toutes les batailles navales et aériennes. Le lecteur trouvera ainsi des réponses à des questions primordiales: Pourquoi un pays dont la superficie ne dépasse pas celle de la Californie, s'est-il lancé dans une guerre inutile, presque perdue à l'avance, contre une nation dix fois plus puissante? Roosevelt et surtout le secrétaire d'Etat Cordell Hull, ont-ils eu une part de responsabilité dans le déclenchement des hostilités? Quel fut le comportement officiel et privé de l'empereur Hiro-Hito? Quels furent les sentiments du président Trumann en décidant le lancement de la bombe A? Ainsi se trouve reconstituée, de ses origines à son accomplissement et à ses conséquences, cette guerre qui a changé la face de l'Asie. Edition Calman-Lévy 1972, 340p broché avec 42 photos et 6 cartes explicatives, env. Fr 25.-

Die Schweizer DC-10 (Fortsetzung von Seite 7)

- HB-IHI c/n 46969      FRIBOURG      Eintrag im LFZ-Register: 21.10.77  
Uebernahme durch die Swissair am 26.10.77, und  
am 27.10.1977 Ueberflug nach Zürich.
- HB-IHK c/n 46998      Eintrag im LFZ-Register: 31. 1.79  
Uebernahme durch die Balair am 2.2.79, Ueberflug  
Long Beach-Basel-Zürich am 4.2.79, erster kommer-  
zieller Einsatz am 15.2.1979 auf der Strecke Zü-  
rich-Dubai-Colombo-Bangkok. Die Balair-DC-10 un-  
terscheidet sich von der Swissair-Ausführung  
durch die in den Frachtraum verlegte Küche, wo-  
durch erheblich mehr Passagiere befördert werden  
können.
- HB-IHL c/n 46583      von der Swissair bestellt im Juni 1978. Die Ab-  
lieferung ist für Februar 1980 vorgesehen.
- HB-IHM c/n 46584      von der Swissair bestellt im Juni 1978. Die Ab-  
lieferung ist für März 1980 vorgesehen.      -FW-





# Bestseller - jetzt als ungekürzte Sonderausgaben



**Toliver / Constable**  
**Holt Hartmann vom Himmel**

Die Geschichte des erfolgreichsten Jagdfliegers der Welt. 344 Seiten, 44 Abb. Geb. statt DM 32,- (Originalausgabe) jetzt als ungekürzte Sonderausg.

**nur DM 18,-**



**Helmut Euler**  
**Als Deutschlands Dämme brachen**

Die Wahrheit über die Bombardierung der Möhne-, Eder-, Sorpe-Staudämme 1943. 226 Seiten, 130 Abb. Geb. statt DM 28,- (Originalausgabe) jetzt als ungekürzte Sonderausg.

**nur DM 18,-**



**Kenneth Munson**  
**Die Weltkrieg II-Flugzeuge**

Alle Flugzeuge der kriegsführenden Mächte ausführlich in Wort und Bild. 462 Seiten, 350 Abb. Geb. statt DM 36,- (Originalausgabe) jetzt als ungekürzte Sonderausg.

**nur DM 19,80**

In Ihrer Buchhandlung

Selbstverständlich aus dem

**Motor  
buch  
Verlag**

MOTORBUCH VERLAG · POSTFACH 1370 · D-7000 STUTTGART 1