



4/79

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:
Hanspeter Müller

Verbindungsmann Zürich:
Pier de Savini

Verbindungsmann Ausland:
Stefan Wunderlin

Anschrift:

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

Postcheckkonto:

Roland Oehrli, Kassier,
3084 Wabern
PC 30-45885

DAS ISCH S'ZÄHNI !

Ja, Sie haben richtig gelesen! Der Virus Plasticus, den Sie in den Händen halten, ist die Nummer 10 der vor rund zweieinhalb Jahren auf Initiative der OG Bern geschaffenen neuen Schweizer IPMS-Zeitschrift. Grund zum Feiern? Ja und nein. Ja, weil es gelungen ist, eine periodische Publikation kontinuierlich mehr oder weniger pünktlich herauszubringen. Nein, weil wir nach wie vor relativ wenige sind, die verhältnismässig hohe Kosten zu tragen haben. Doch freuen wir uns trotzdem an all den interessanten Beiträgen, die bis heute 406 VP-Seiten gefüllt haben. Ein Index, der gelegentlich erscheinen soll, wird Ihnen das Auffinden einzelner Artikel erleichtern.

Zu dieser Nummer möchte ich noch einen speziellen Hinweis anbringen: auf Seite 35 finden Sie Plasticus' Agenda-Notizen, die Sie auf wichtige Termine hinweisen. Ganz besonders sei Ihnen der 20. Oktober empfohlen!

Diesem VP liegt ein Einzahlungsschein Ihres OG-Kassiers bei. Darin eingetragen ist Ihr Mitgliederbeitrag 1980 (inkl. VP-Abonnement), den Sie bitte bis 30. November einzahlen wollen. Wir sind auf Ihre Zahlung angewiesen, damit die Finanzierung des VP 1/80 gesichert ist. Ich danke Ihnen im Namen aller OG-Kassiere bestens für Ihre termingerechte Einzahlung.



REDAKTIONSSCHLUSS für den nächsten
Virus Plasticus: 30. NOVEMBER 1979

TITELBILD: Amerikanischer DUKW-Schwimm-
lastwagen am Utah-Strand.

Foto: Peter Alt

Atlantikwall damals - heute	3
In eigener Sache	11
Basler Seite	12
Heller Nouveautés 1980 Neuheiten	13
Eine schöne Ueberraschung: Snap tite	14
Martin B-26 Marauder	15
Ausländische IPMS-Publikationen	16
Kit-Kritik	17
Das Panzermuseum von Parola	19
Suche - biete	20 + 27
Siebel Si 204	22
Fokker F-27 Friendship	28
Plasticus' Agenda-Notizen	35

ATLANTIKWALL damals - heute

In wessen Bibliothek steht nicht das Buch "Der längste Tag" vom kürzlich verstorbenen Autor, Cornelius Ryan; oder aber wer hätte nicht den gleichnamigen, grossartigen Film über die Invasion in der Normandie vom 6. Juni 1944 gesehen?

Was erinnert heute, 35 Jahre später, noch an diese grösste Invasion der Welt? Was blieb davon übrig? Diese Fragen beschäftigten uns, zwei IPMS-Mitglieder der Ortsgruppe Bern, schon seit längerer Zeit. Nachdem wir bereits früher die Ueberreste der ehemaligen Maginotlinie besucht und "erforscht" hatten, wollten wir dieses Jahr noch für einige Tage in die Normandie fahren, um dort etwas "herumzuzschnüffeln".

Der Bericht dieser Reise nun, ist eine Beschreibung der Küstenbefestigungen damals und heute. Nicht aber eine ausführliche Dokumentation über die Vorgänge und Ereignisse während dem 6. Juni. Dies in einem solchen Artikel niederzuschreiben ist kaum möglich und vorallem auch nicht nötig, da es genug, von sehr viel kompetenteren Personen verfasste Literatur über dieses Thema gibt.

Der Zufall will es, dass unser Reiseplan vorsieht, am 6. Juni (aber 1979) die Küste zu erreichen. So treffen wir denn nach einer zweitägigen, uns endlos scheinenden Fahrt quer durch Frankreich, bei Vierville und Ste. Marie-du-Mont, ca. acht Kilometer nach Carentan, in Form eines riesigen Wegweisers auf die ersten Anzeichen der Invasionsküste. Hier, im Hinterland des ehemaligen amerikanischen Strandabschnittes "Utah", wechseln Sümpfe mit von Büschen und Hecken begrenzten Weiden ständig ab. In diese, für die Normandie typische Landschaft, springen in der Nacht vom 5. auf den 6. Juni 1944 13'000 amerikanische Fallschirmjäger der 82. und 101. Division.

Deshalb trauen wir zuerst kaum unseren Augen, als wir plötzlich an einer langen, stehenden Kolonne von alten, mit dem weissen Stern bemalten, amerikanischen Militärfahrzeugen vorbeifahren. Willys Jeeps, Dodges, Half Tracks, DUKW's, Fords, Studebakers und sogar einem Greyhound. Daneben, dazwischen und darauf, überall amerikanische Soldaten in den alten Uniformen, Stahlhelmen, überhaupt mit den Ausrüstungsgegenständen von 1944! Dann fällt uns plötzlich auf, dass diese Kriegssoldtimer zwei Zulassungsnummern haben (eine von "damals", eine von heute), und dass die Soldaten eigentlich schon ziemlich alt sind. Teilweise haben sie sogar für GI's einen recht ansehnlichen Bauchspeck. Am Schluss der Kolonne stossen wir noch auf zwei deutsche VW 166 Schwimmgewässer, einen VW 82 Kübelwagen und einen englischen 4x4 Ford Artillerie-Schlepper. An einem der Schwimmgewässer ist eine Neuenburger-Nummer angebracht und wir erfahren, dass es sich um ein Treffen von Kriegssoldtimerfans, zum Jahrestag der Invasion, handelt. Unsere Kameras klicken . . .

In den Dünen von Varreville, am La Madeleine-Strand, steht das W5 (Werk 5), welches damals unter dem Kommando von Leutnant Arthur Jahnke stand.

Er und seine Leute sind die einzigen, diesen Landeabschnitt direkt verteidigenden, deutschen Truppen.

Die Bunker von W5 sind teilweise tief versandet und in erbärmlichem Zustand: Die Bauern der Umgebung brauchen sie als Ziegenställe . . . dieser Duft! Ein ehemaliger Mannschaftsbunker direkt am Strand ist zu einem Museum umgebaut worden; durch einen Gang gelangt man von dort in einen Beobachtungsstand, welcher einen ausgezeichneten Rundblick über das Meer und die Gegend erlaubt. Neben dem eigentlichen Hauptbunker stehen u.a. ein Sherman M4A3, ein Half Track, ein Greyhound und zwei Landungsfahrzeuge Mk 4-LVT 4 mit grauem Anstrich.

W5 ist im Juni 1944 eine abschreckende Befestigungsanlage. Aber sie ist isoliert. Davor liegt die See, dahinter eine drei Kilometer breite, teilweise künstlich überflutete Sumpflandschaft, die nur von einer einzigen Strasse durchkreuzt wird. W5 liegt fast auf einer Art Halbinsel, welche nur durch einen schmalen Fussweg von wenigen Metern Breite mit dem Festland verbunden ist.

Telefonleitungen sollen es aber Jahnke ermöglichen, die im Hinterland stehenden Batterien zu alarmieren und ihr Feuer auf die Invasoren zu leiten.

Diese, und weitere derartige Strassen sollen die amerikanischen Fallschirmjäger besetzen, was auch gelingt. Als nämlich in der Nacht eine deutsche Streife mit 19 Gefangenen ins W5 zurückkehrt, will Jahnke erfreut über diesen Fang, den Bataillonsgefechtsstand anrufen, die Leitung ist aber bereits tot, womit er keine Verbindung mit den rückwärtigen Staffeln mehr hat. Lediglich die Leitung zu Leutnant Ritter, welcher W2 kommandiert, einer Befestigungsanlage, die rechts am Beauguillot-Hügel liegt, funktioniert noch. Der Bombenteppich, welcher kurz vor der Landung gelegt wird, zerstört aber die 5,0, 7,5 und 8,8 cm Kanonen, die meisten Bunker, Unterstände und Stellungen. Was Jahnke übrigbleibt, sind zwei Maschinengewehre, zwei Granatwerfer und eine Handvoll Soldaten. Zwar fordern auch an diesem Abschnitt die Strandhindernisse ihre Opfer, doch verläuft die Landung relativ leicht, da kein ernsthafter Widerstand existiert.

Als Kuriosum, finden wir zwischen den Dünen einen, auf einem versunkenen Bunkerdach montierten Praga-Panzerturm!? Die Frage, ob er schon seit der Invasion dort steht, oder aber ob er erst nachträglich hingebraht wurde, konnten wir nirgends beantwortet finden. Serienmässig sind solche Bunker jedoch sicher nicht gebaut worden.

Der Küste entlang nach Westen fahrend, finden wir ungefähr alle hundert Meter Ruinen von Unterständen, Einmannlöchern und 2 cm-Geschütz-Bunkern, welche den Strand seitlich beschossen sollten. Nach Ste Mère-Eglise, des ersten befreiten, französischen Dorfes, zurückkehrend, treffen wir wieder auf die "Kriegsveteranen", welche dort auf dem grossen Platz in der Mitte des Dorfes parkiert haben. Ein seltsames Bild, besonders da beim "Musée d'Aviation" noch eine amerikanische Flagge weht. Wir haben unwillkürlich den Eindruck, in eine amerikanische Etappe geraten zu sein.

Hier, zwischen und in diesen alten Kastanienbäumen auf dem Dorfplatz, landen versehentlich etwa dreissig amerikanische Fallschirmjäger, worauf sich ein kurzer und heftiger Feuerwechsel mit den Besatzern entwickelt; mit dem Resultat, dass diese, es war eine Flukeinheit, sich gegen Morgen von selber zurückziehen.

Nach dem Besuch dieses hübschen, malerischen Normandie-Städtchens, geht die Fahrt weiter nach Osten, Richtung Isigny. Drei Kilometer nach Grandchamps les Bains biegen wir nach links gegen die Küste zu ab, zur Pointe du Hoc. Ein Begriff, denn was sich hier abspielte, wird im Buch und dem Film "Der längste Tag" sehr ausführlich beschrieben.

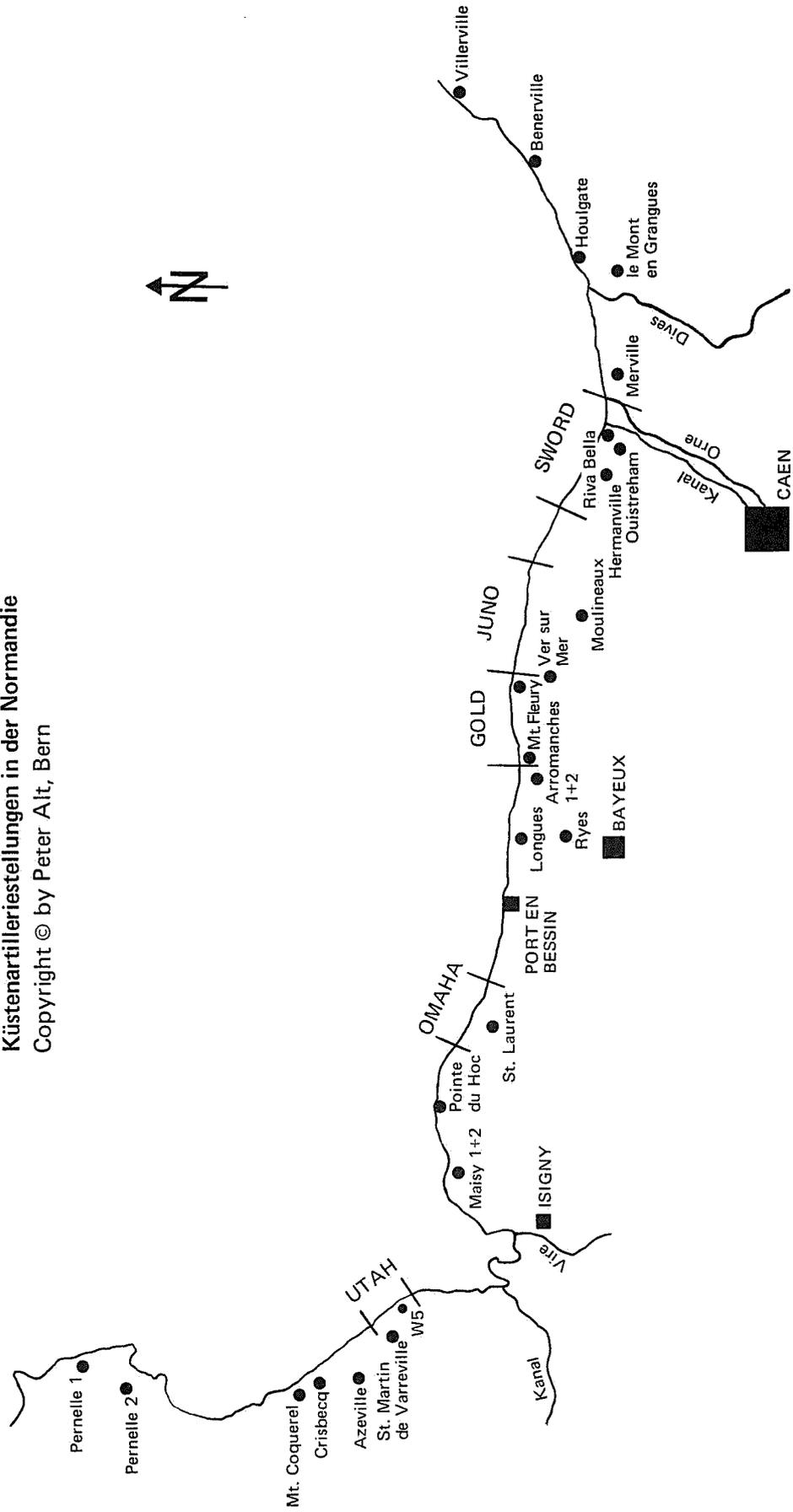
Nach Ansicht des Geheimdienstes bedrohen dort die mächtigen Küstenbatterien die beiden amerikanischen Landeabschnitte "Utah" und "Omaha". US-Rangers erklettern unter schrecklichen Verlusten, mit Leitern und Seilen, die dreissig Meter hohen Felsklippen, welche von den Deutschen stark, aber nur mit Infanteriewaffen, verteidigt werden.

Was die Rangers aber nach der Eroberung vorfinden, ist nicht mehr, als wir jetzt, 35 Jahre danach, auch noch finden können: Riesige Granat- und Bombentrichter, eine wahre Mondlandschaft; dazwischen zwei grosse, teilweise beschädigte Geschützbunker und sechs grosse, runde, aber nicht überdachte Betonstellungen für 155 mm-Geschütze. Die Kanonen selber aber, sind vorher ausgebaut und ins Hinterland gebracht worden.

Zwischen diesen Geschützstellungen überall kleinere Flakstände, Einmannlöcher, Mannschaftsbunker, Stollen und Schützengräben. Zuvorderst auf der Pointe du Hoc der Feuerleitbunker der Batterie (siehe Foto), welcher sich noch heute, nun mit einem Denkmal auf dem Rücken, in sehr gutem Zustand befindet.

Wie an keinem anderen Ort an der Invasionsküste, haben wir hier das Gefühl, als ob die Invasion eben erst vor fünf Minuten stattgefunden habe; überall riesige Bombentrichter, eine Kraterlandschaft mit halb zerstörten Bunkern und teilweise zugeschütteten Gräben.

Küstenartilleriestellungen in der Normandie
Copyright © by Peter Alt, Bern



Wäre die Pointe du Hoc besser bestückt und besetzt gewesen, hätte sie sicher bei der Invasion eine sehr wichtige, wenn nicht sogar entscheidende Rolle spielen können. Vorne die relativ leicht zu verteidigenden Klippen, hinten ein Minenfeld neben dem anderen. Eine von der See her wie vom Land schwer einzunehmende Stellung (siehe Skizze).

Von der Pointe du Hoc nach Osten fahrend, kommen wir nach ca. fünf Kilometern bei Vierville (nicht zu verwechseln mit dem Vierville bei Ste Marie-du-Mont) in den blutigsten Landeabschnitt der Invasion: "Omaha". Hier lag die Entscheidung, der starken, vollkommen intakten Bunker und Batterien wegen, lange auf des Messers Scheide.

Die Landschaft ist hier ganz anders, als bei "Utah". Vom Meer her steigt das Land in mehreren Abstufungen, fast wellenartig an. Der Strand ist schmaler und viel besser zu verteidigen. In Vierville biegt die Strasse direkt zum Strand hin ab und führt, nun sehr gut ausgebaut, etwa zwei Kilometer direkt am Meer entlang, gegen St. Laurent. In Vierville erinnert ein Museum, in St. Laurent ein Greyhound bei einem Denkmal an dieses "Bloody-Omaha". Ueberall liegen nun hier an der Küste zum Teil zerstörte, versandete oder aber auch noch intakte Bunker, Einmannlöcher und Staumauern.

In St. Laurent befindet sich ein riesiger, amerikanischer Soldatenfriedhof, der einem viel besser, viel naher als alle Bücher, Filme und Erzählungen, die Sinnlosigkeit des Krieges vermittelt.

Weiterfahrend über Colleville, Port-en-Bessin, gelangt man zu der Batterie von Longues; die einzige Batterie, welcher die Geschütze nicht ausgebaut worden sind (ausser einem von vier). Die vier, fast auf einer Linie gebauten Geschützbunker bilden mit ihren 152 mm-Geschützen eine dunkle, unheimliche Front. Der einzige, stark beschädigte Bunker ist Nummer 1, ganz links aussen. Hier wurde die Kanone ausgebaut, weil der ganze hintere Teil durch eine spätere Sprengung eingestürzt ist.

Ein etwa 8 m³ grosser Betonklotz liegt ca. dreissig Meter quer über die Strasse, mitten in einem Feld und zeugt damit von der Wucht der Ladung. Hinter, vor und zwischen diesen vier Bunkern (siehe Foto) befinden sich überall betonierte, heute aber zugeschüttete Unterstände, sowie Ein- oder Zweimannlöcher vom Typ "Tobruk" (siehe Skizze).

Eigentliche Attraktion ist aber der ausgegrabene, sich in sehr gutem Zustand befindende Feuerleitbunker (siehe Fotos). Von vorne sieht er wie der Kopf eines riesigen, schlafenden Ungeheuers aus. Oben, auf dem zwei Meter dicken Betondach, befindet sich ein, mit einer ca. 40 cm dicken Stahlbetonplatte überdachter Beobachtungsstand, der Platz des Telemeters.

In die unteren Räumlichkeiten gelangt man nur (wie übrigens auch in die meisten anderen Bunker) mit einer starken Taschenlampe. Erschwert wird der Einstieg, da die zwei ersten Bunkeräume ca. 20 cm unter Wasser stehen. Mit einem tollkühnwaghalsigen Balanceakt im Dunkeln über einen runden, sehr dünnen und sich bewegenden Baumstamm (mein Partner holte sich nasse Füsse), gelange ich nach drei Meter "hangeln" an einem Stahlrohr an der Decke (Vorsicht, es sind drei Röhren nebeneinander, und nur eine hält wirklich) in den etwas erhöhten Beobachtungsstand. Wie schon auf der Pointe du Hoc, hat man von hier aus einen Rundblick, für jeden Artilleristen eine wahre Freude; ausser man sieht fast 5000 Schiffe auf einmal, welche man alle bekämpfen sollte . . . da ist sicher jemand ins rotieren gekommen!

Die Batterie von Longues ist sicher eine der besterhaltenen und sehenswertesten an der ganzen Küste. Wenn auch nicht so steil wie bei der Pointe du Hoc, fällt das Ufer ziemlich ab.

Leider existieren kaum Originalfotos oder Pläne dieser Befestigung von damals, so beschränkt sich meine Skizze auf den heutigen Zustand der Anlage. Wo und was an Minenfeldern und Sperren angelegt worden ist, konnte ich nirgends feststellen.

Nun, unsere Reise ging weiter; sie führte uns über Arromanches, mit seinem grossen, sehr gut eingerichteten Museum und den teilweise noch vorhandenen Ueberresten des künstlichen "Mulberry-Hafens"; über Courseulles, Hermanville, Ouistreham, über Riva-Bella mit seinem ungewöhnlichen, fünfstöckigen Beobachtungsbunker und über viele, viele, mehr oder weniger grosse Bunker oder deren Ueberreste.

Einfach gesagt, führt fast jedes zweite oder dritte Strässchen in Richtung Meer, zu einem oder mehreren Stellungen oder Bunkern.

Erwähnt sei ins diesem Bericht noch die "Pegasus-Bridge" über den Caën-Kanal und die Orne, zwei miteinander gekoppelte und damals schwer bewachte Brücken zwischen Ranville und dem Dorf Benouville.

Diese beiden Brücken sind das Angriffsziel eines kleinen, mit sechs Lastenseglern anfliegenden Stosstrupps der 6. britischen Luftlandedivision. Gelingt der Handstreich, dann ist eine wichtige Verkehrsschlagader zwischen Caën und dem Meer zerschnitten, und die Deutschen können keine Verstärkungen, besonders Panzereinheiten, von Osten nach Westen zu einem Stoss gegen die Flanke des britisch-kanadischen Invasionsabschnittes nachziehen.

Die Deutschen werden total überrascht, die Brücken von dem rund 150 Mann starken Stosstrupp schnell besetzt. Die Leute unter Major Howard stellen aber fest, dass eine Sprengung der Brücken durch die Deutschen ohnehin gar nicht möglich gewesen wäre, da die Ladungen nicht eingebaut sind.

So steht nun die Kanalbrücke noch genauso wie damals an ihrem Platz. Daneben ein kleines, aber sehr "reichhaltiges" Museum mit einem amerikanischen Half Track und einem englischen Cromwell-Tank. Hier vorbeikommende IPMS-Mitglieder sollten unbedingt anhalten und dem Museum einen Besuch abstatten, es lohnt sich bestimmt!

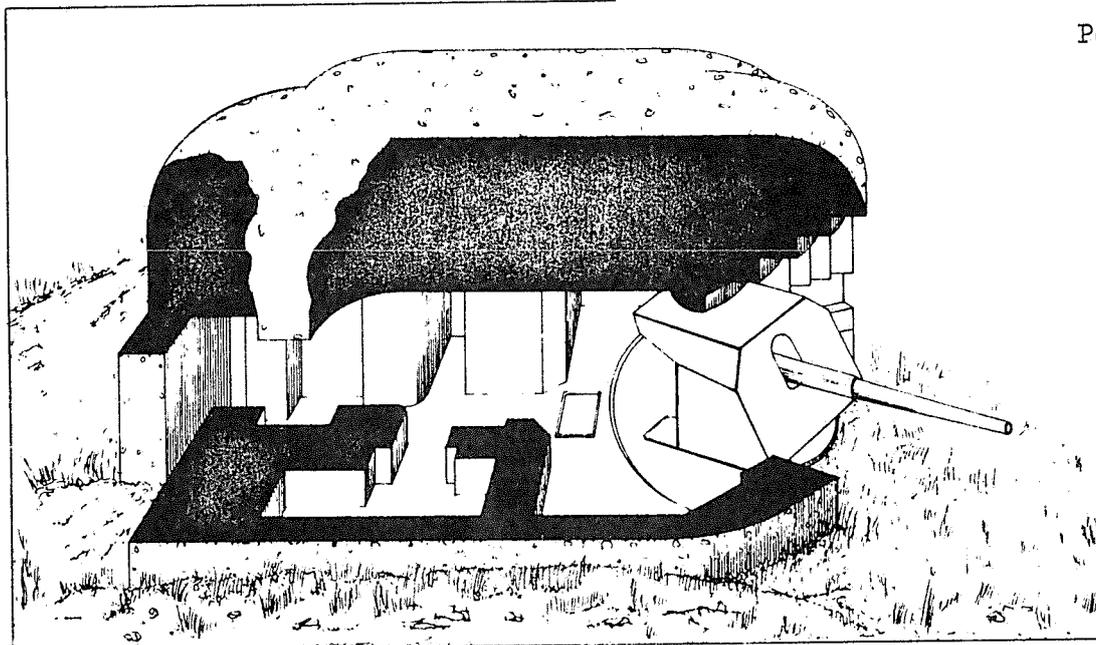
Dies ein kleiner Ueberblick zum Atlantikwall in der eigentlichen Invasionszone.

Bewusst habe ich verschiedene Küstenbefestigungen wie Saint-Marcouf, Crisbecq, Azeville, Merville, Villerville und noch viele andere ausgelassen; zum Teil, weil wir sie in diesen paar Tagen nicht besucht haben, oder aber weil sie mir zu wenig interessant schienen, um hier erwähnt zu werden.

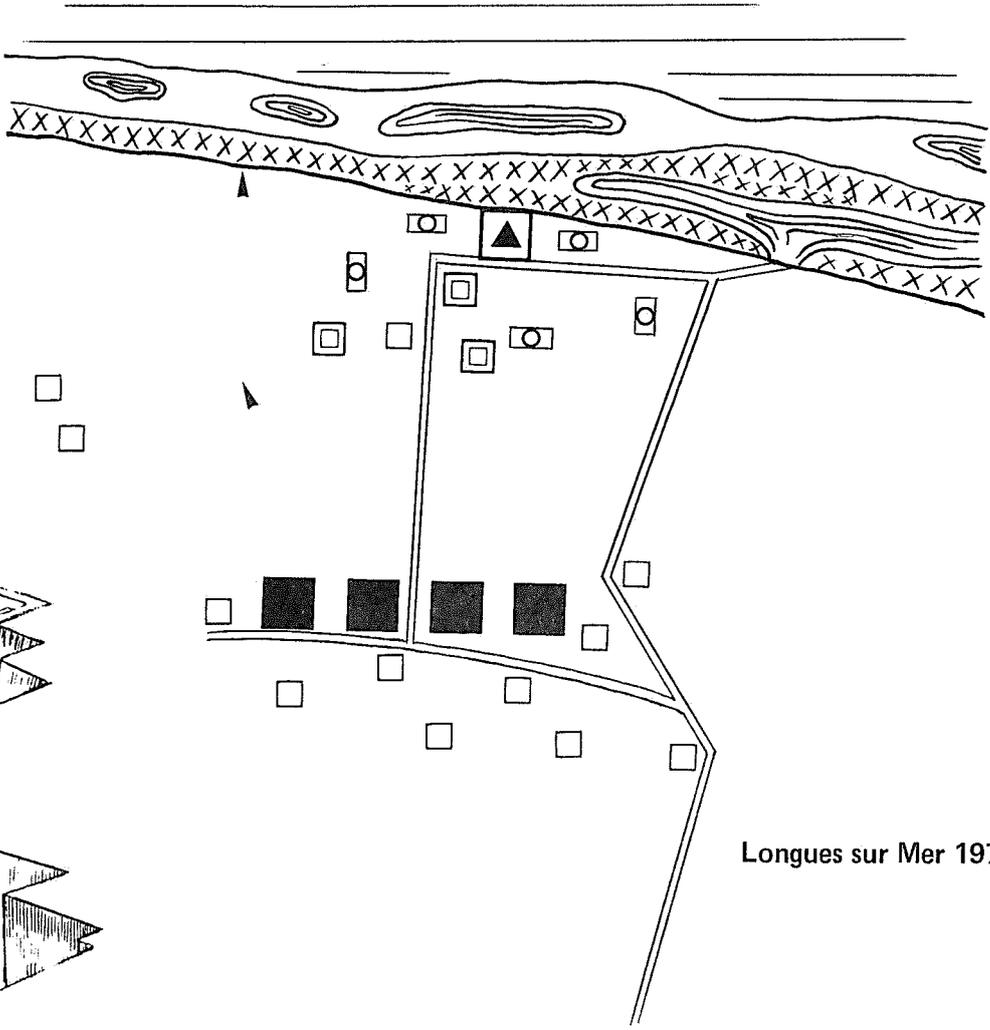
Dieser Bericht erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit, da es mehr als genug ausgezeichnete Literatur über den Atlantikwall gibt. Im Besonderen sei hier das hervorragende Buch von Rémy Desquesnes, "Le Mur de l'Atlantique en Normandie" (Editions Heimdal, Bayeux) empfohlen.

Falls Ihr weitere Fragen zu diesem Ausflug habt (Tips zu Organisation, Route und anderes Wissenswertes), wendet Euch an Roland Oehrli oder mich.

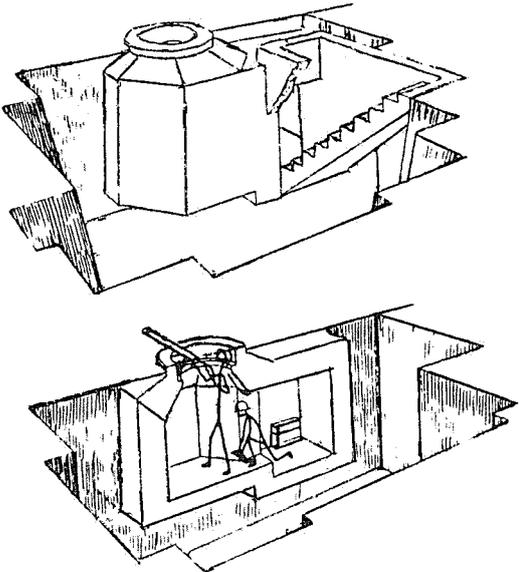
Peter Alt, OG Bern



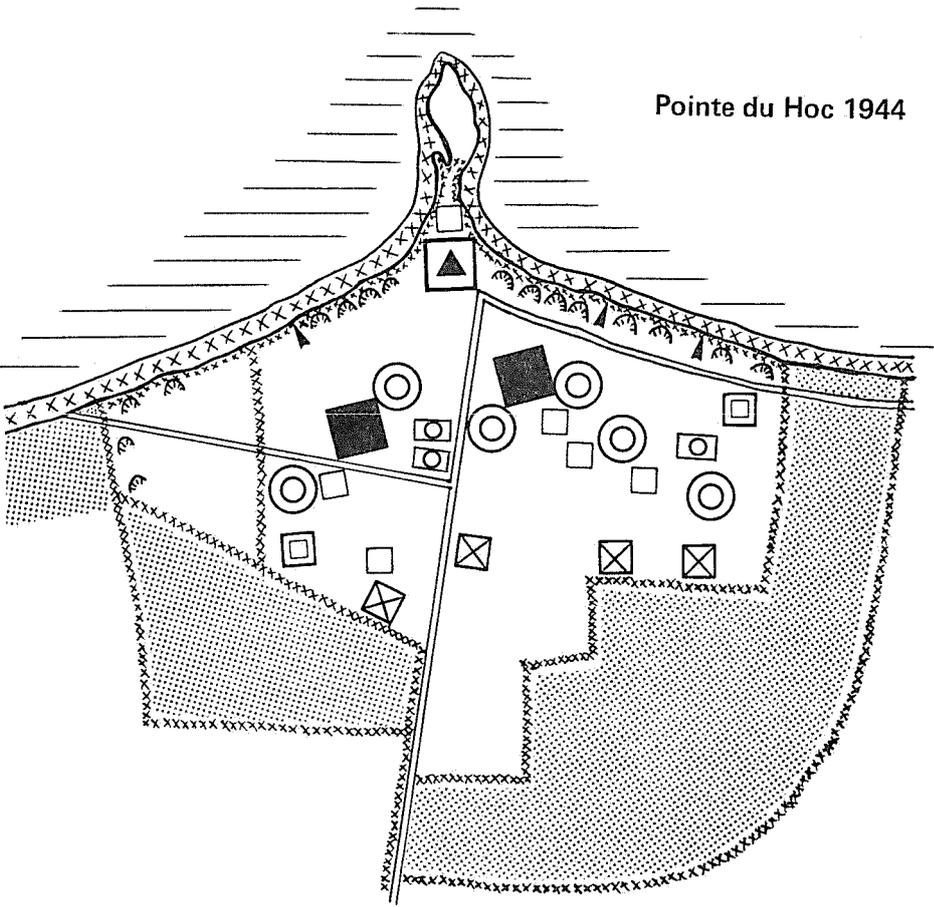
Querschnitt durch einen Artilleriebunker der Batterie in Longues.
Links und rechts hinter dem Kanonenraum, je ein Raum für die 152 mm Munition.
Aus: R. Desquesnes, Le Mur de l'Atlantique (Ed. Heimdal, Bayeux)



Longues sur Mer 1979



Querschnitt durch ein Zwei-Mann-MG-Loch vom Typ „Tobruk“.
Aus: W. Tute u.a., D-Day (Pan Books, London)

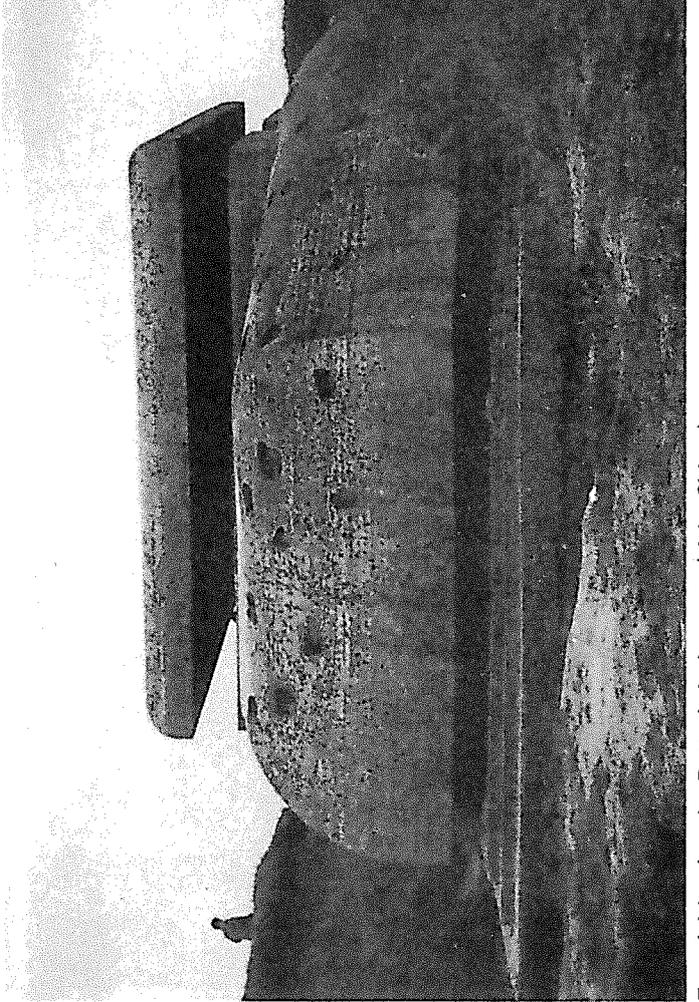


Pointe du Hoc 1944

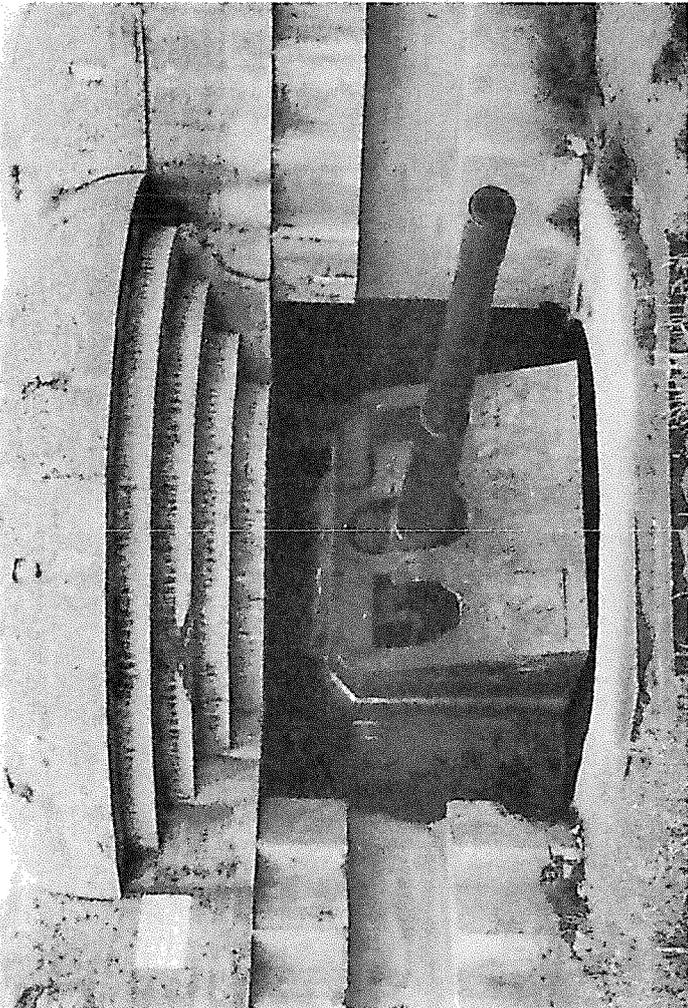
-  Geschützbunker
-  Feuerleitbunker
-  Flak-Stellung
-  Mannschaftsbaracken
-  betonierte Inf.stellungen
-  Tobruk-Loch
-  offene Artilleriestellungen
-  betonierte MG-Stellung
-  Stacheldrahtsperrern
-  Minenfelder
-  Fussweg
-  Infanteriestellungen
- Strandhindernisse
- Dünen



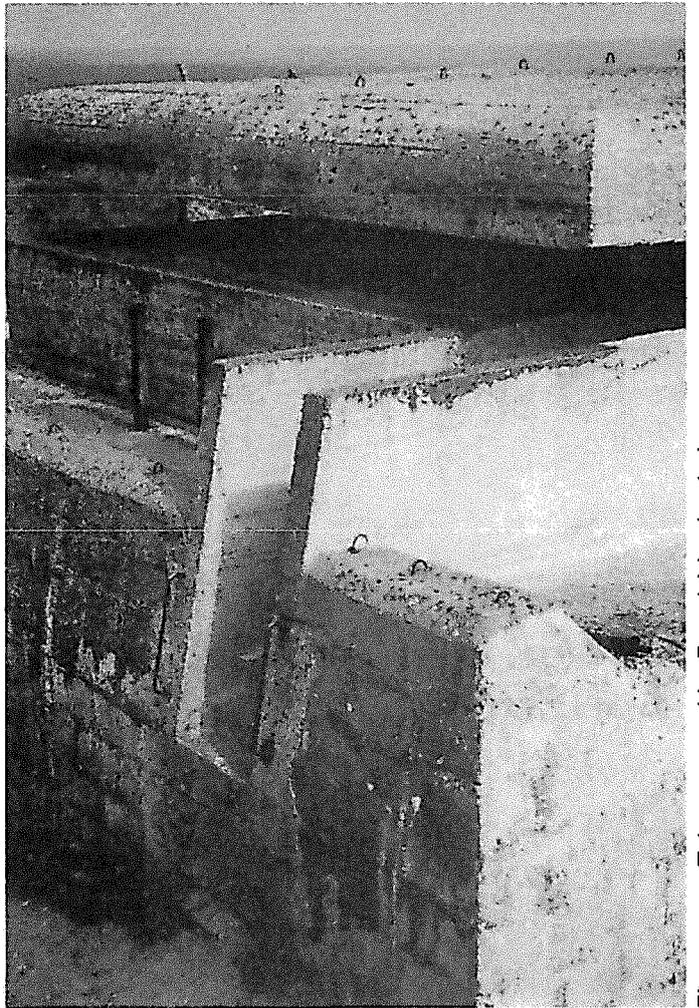
Feuerleitbunker der Batterie auf der Pointe du Hoc (siehe Skizze)



Feuerleitbunker der Batterie in Longues (siehe Skizze)



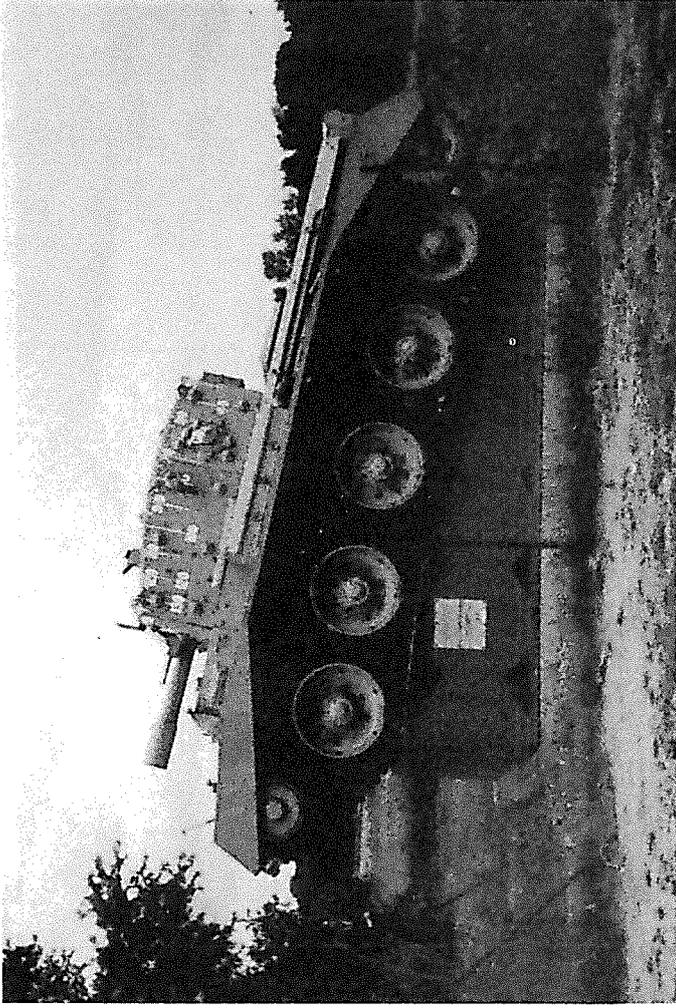
Bunker mit 152 mm Kanone der Batterie in Longues (siehe Skizzen).



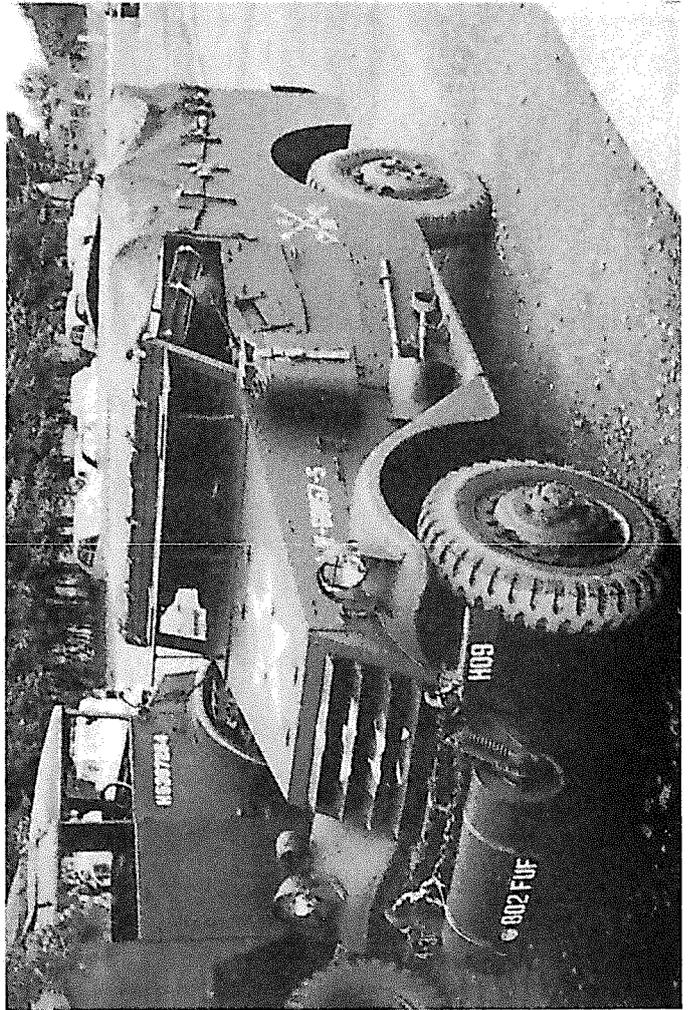
Eingang zum Telemeterstand im Feuerleitbunker in Longues.



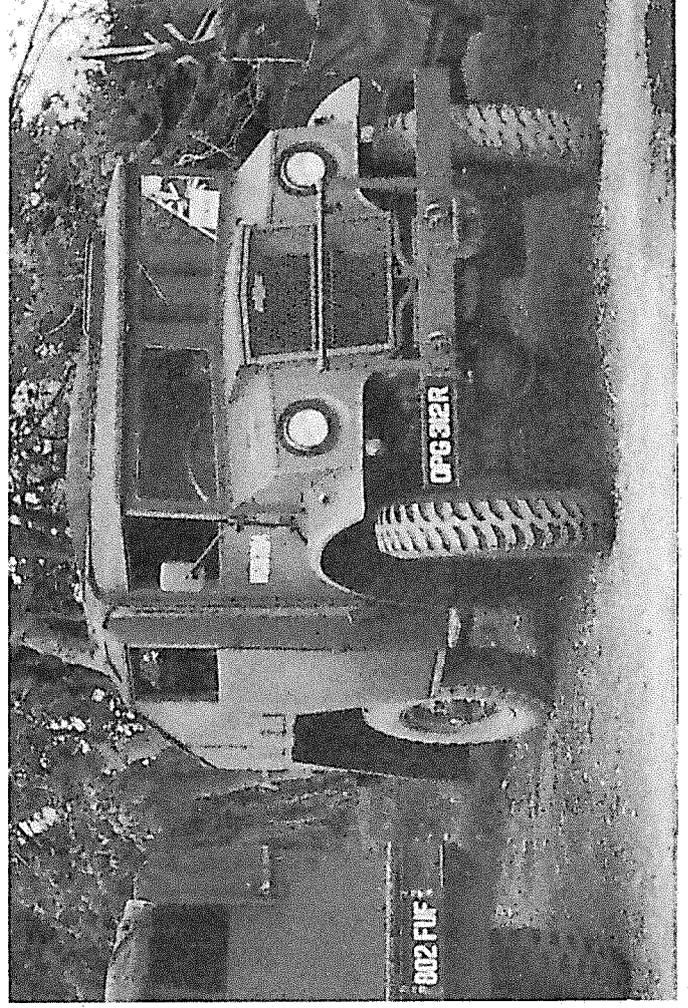
Schön restaurierter Half Track beim Museum an der „Pegasus-Bridge“.



Cromwell-Tank bei der „Pegasus-Bridge“.



Amerikanisches Kommandofahrzeug auf dem verkürzten Chassis eines Half Track.



Englischer 4 x 4 Ford Artillerie-Schlepper.

Fotos: P. Alt, Wabern

IN EIGENER SACHE

Der aufmerksame VP-Leser weiss, dass am 8. September die diesjährige Ausschuss-Sitzung stattfand. Allen nicht dabeigewesenen kann ich nur sagen: es war kein erholsamer Tag. Die in der Einladung aufgeführte Traktandenliste liess diesbezüglich auch keine Zweifel aufkommen.

Ein ausführliches Sitzungs-Protokoll wird im nächsten VP veröffentlicht. Vorweg will ich Ihnen aber das Ergebnis der Ausschuss-Wahlen bekanntgeben;

neuer Präsident : Richard Forster, OG GE
neuer Sekretär und Kassier: Stefan Wunderlin, OG ZH
neuer VP Redaktor : Franz Wegmann, OG BS

Zur Besetzung der VP Redaktoren-Stelle möchte ich noch einige Angaben machen. Franz Wegmann war bis anhin Vice-Redaktor. Nachdem aber Peter Alt sein Amt als Redaktor vorzeitig zur Verfügung stellte, hatte Franz Wegmann ad interim diesen Posten als Redaktor bereits innegehabt. Unser neuer Redaktor ist seit mehreren Jahren als freiberuflicher "Hobby-Berichterstatter" tätig, weshalb er bereits Branchenkenntnisse mitbringt, die ihm zur Erledigung seiner Aufgabe nützlich sind. Wir haben uns ja, vor allem ab VP 3/79, eine Kostprobe seines Schaffens zu Gemüte führen dürfen.

Zum Thema VP im allgemeinen muss aber dringend darauf hingewiesen werden, dass in letzter Zeit die Anstrengungen zur Beschaffung von Beiträgen nachgelassen haben. Ich möchte, stellvertretend für Franz Wegmann, alle zuständigen Mitglieder (in erster Linie alle Verbindungsmänner VP) erneut aufrufen, regelmässig zum Gedeihen unserer Zeitschrift beizutragen. Damit soll ja nicht die Meinung aufkommen, dass nur der Verbindungsmann Berichte verfassen soll. Seine Aufgabe besteht vor allem darin, Berichte aus seiner OG zu organisieren und den Redaktor regelmässig über den Stand der betr. OG-Mitarbeit zu informieren.

Der neue Sekretär und Kassier Stefan Wunderlin ist hauptsächlich den Bernern ein Begriff, ist er doch Gründer dieser OG. Nach 2-jährigem Aufenthalt in Indonesien ist er (zum Glück) wieder in die Schweiz zurückgekehrt. Nebst seinen Fremdsprachkenntnissen ist er auch Kenner der nationalen und internationalen IPMS-Szene. Dies wird ihm bei Ausübung seiner Tätigkeit (im besonderen als Verbindungsmann zu ausländischen IPMS Organisationen) zugute kommen.

Und nun unser neuer Präsident Richard Forster; er ist ein Talent unter den OG Präsidenten. Ohne grossen administrativen Aufwand hat er es geschafft, dass seine Gruppe GE die grösste OG in der Schweiz ist. Ob da vielleicht welscher Charme im Spiel ist? In ihm haben wir vor allem einen Praktiker an der Spitze, was für die einzelnen Mitglieder vermehrt direkte Leistungen seitens der IPMS CH erhoffen lässt.

Ich wünsche allen Neugewählten viel Enthusiasmus und Durchhaltewillen für die Erledigung Ihrer Aufgabe. Allen übrigen Mitgliedern will ich zum wiederholten Mal in Erinnerung rufen: wir IPMS'ler sind IDEALISTEN. Trotz mannigfacher übriger Verpflichtungen und Vergnügen sollten wir auch einmal etwas zur Belebung unserer Vereinigung beitragen. Abschliessend danke ich für das mir entgegengebrachte Vertrauen und hoffe, dass die IPMS CH aus dem Knospensein zu einer reifen Blume heranwächst.

IPMS CH
Ausschuss


H. Glauser, ehemaliger Präsident

Nun, da der Sommer sich langsam seinem Endstadium nähert, die Tage kürzer und die Nächte (sprich Abende) merklich länger werden, beginnt sich bei vielen Bastlern der Drang zum Blättern in der Hobbyliteratur, zum Wühlen in Baukästen oder gar (in schlimmeren Fällen) zum Bearbeiten von Plastik wieder bemerkbar zu machen. Die Intensität solchen Tuns hängt tatsächlich in manchen Fällen von den klimatischen Verhältnissen und der Jahreszeit ab. Das scheint mir eine anundfürsich begrüßenswerte Tatsache zu sein: bestünde doch in diesen schöpferischen Pausen die Möglichkeit, inmitten anderer sommerlicher Betätigungen die Plastikwut aus Distanz und einem völlig anderen Blickwinkel zu betrachten.

* * *

Dies hat sich auch der Schreibende zu Nutzen gemacht, und dabei sind ihm wieder einige -allerdings keineswegs neue- Probleme aufgestossen. Vorab die Frage der Lokalität unserer Versammlungen. Die jetzige Regelung mit den zweimonatlichen Treffs in Hofstetten hat zwar durchaus ihre guten Seiten. Als Positivum ist vor allem die ungezwungene Atmosphäre, in der sie abgehalten werden, hervorzuheben. Auch können jegliche Menge Modelle mitgebracht und sicher zur Schau gestellt werden; die Räumlichkeiten scheinen für Basler IPMS-Verhältnisse in der jetzigen Grösse gerade richtig. Was jedoch zu denken gibt, ist die dezentralisierte Lage. Es sieht so aus, als ob die 15 km Distanz von der Basler City doch ein grösseres Hindernis bedeuten, als zunächst angenommen. Speziell für die nicht motorisierten oder "nur" mit Töffchen ausgerüsteten Mitglieder. Die Hemmungen (oder Bequemlichkeit) sind oft grösser als der Mut (oder die Tat), zum Telefon zu greifen, den Präsidenten anzurufen oder sich direkt mit einem Kollegen mit fahrbarem Untersatz in Verbindung zu setzen. Bei neuen Mitgliedern, die meistens auch noch recht jung an Jahren sind, scheint mir diese Reaktion verständlich. Aber gerade sie sind es, die durch unsere Treffen angespornt werden sollten und vom Know-how ihrer Kollegen profitieren könnten.

Auch sind mir Fälle bekannt, in denen die Schützlinge von Eltern bei einer Versammlung in Hofstetten schon zu weit von zu Hause weg sind und sich somit ihrer fürsorgenden Obhut und Kontrolle entziehen können. Meist nützen gerade in solchen Situationen Aufklärung und Be-teuerungen seitens älterer IPMS-Mitglieder nichts; derlei Veranstaltungen im "Privatklub" scheinen eben dubios. - Selbstverständlich ist auch das Gegenteil der Fall: Eltern, die ihre Söhne in unserem Kreis wissen und froh darüber sind, dass sie ihre Freizeit mit Plastikmodellbau verbringen und nicht mit etwas dümmere-m.

* * *

So drängt sich -mindestens dem Schreibenden- die heikle Frage nach einem neuen, geeigneten Lokal für unsere Treffen auf, das in seiner Lage einem grossen Teil der Basler IPMSlern gerecht wird. Ein schwieriges Unterfangen, wenn man die Streuung der Wohngegenden unserer Mitglieder in Betracht zieht. So gerne er sein Haus auch weiterhin für die IPMS offen hält, aber eine gute Teilnehmerzahl an den Treffen mit Einbezug der Jüngeren scheint ihm doch wichtiger als ein vielleicht zwar gemütlicher Hock, aber nur unter einigen motorisierten Erwachsenen.

Für die nächste Versammlung vom 2. November erwartet der Basler Obmann darum von möglichst vielen Mitgliedern (Verhinderte können sich schriftlich oder telefonisch äussern) möglichst viele konkrete Vorschläge für einen neuen Versammlungsort, der mit öffentlichen Ver-

kehrsmitteln problemlos zu erreichen ist. Hier eine Möglichkeit:
Reinach, Restaurant Post. Separater Raum mit grossem, ovalem Tisch
vorhanden, günstige, gemütliche Beiz, liegt direkt an Tramlinie 11...

* * *

Und was das Hobby direkt betrifft, so wünscht er allen IPMSlern,
-auch den nicht-Baslern- viel Erspriessliches, viele neue, inte-
ressante Kits und mindestens halb so viele neu gebaute Modelle in
der Sammlung wie Baukästen angeschafft wurden!

Stephan Gfeller, Basel

Am vorletzten Basler-Treffen im Mai wurden liegengelassen:

- Zeitschrift "Mach 1", Nr.1
- Zeitschrift "Mach 1", Nr.2
- Heyne Paperback-Band "Flugzeuge des 2.Weltkriegs"
- Heyne Paperback-Band "Deutsche Geheimwaffen"
- Eine Schachtel voller Abziehbilder, neu und gebraucht. Die
Schachtel stammt von einem ehemaligen Airfix "15 CWT Truck, 1:35".

Der Besitzer soll sich melden. Oder hat er sein Hobby aufgegeben?

HELLER Nouveautés 1980 Neuheiten

A la suite de la visite organisée par HELLER à l'intention des sections
européennes IPMS (voir le compte rendu dans Air Fan no 11), nous avons
le plaisir d'annoncer les nouveautés prévues par ce fabricant:

Nach dem IPMS-Treffen bei der Firma HELLER (siehe Bericht im Air Fan Nr 11)
sind folgende Neuigkeiten für 1980 angekündigt worden:

AVIONS / FLUGZEUGE

1/72

De Havilland Vampire/Mistral
Curtiss Helldiver (biplan aux couleurs françaises; Doppeldecker mit
franz. Hoheitszeichen)

Saab J-21

Fouga Magister

Alouette III

Canadair 215 (le pompier volant; Die fliegende Feuerwehr)

Grumman TBM Avenger (aux couleurs américaines; Mit amerik. Hoheitszeichen)

1/50 Echelle qui va disparaître... Aussterbender Masstab...

Cessna 150

Jet Ranger

1/48

Mirage IV

Republic F-84F Thunderstreak

1/125

Douglas DC-9 (Version ?)

AUTOS

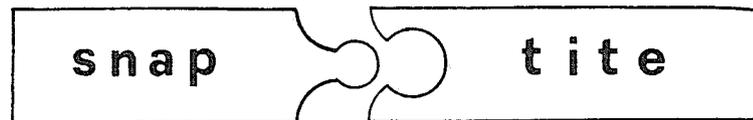
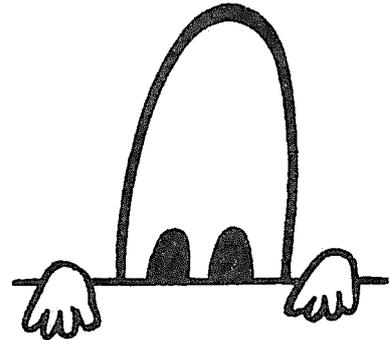
1/24

Jaguar E

1/12

Ligier (Grand Prix d'Argentine)

EINE SCHÖNE ÜBERRASCHUNG:



MODELLE FÜR DEN
EILIGEN BASTLER

Bestimmt hat der eine oder andere IPMSler schon von Baukästen zum Zusammenstecken gehört. Vielleicht ist es ihm ähnlich ergangen wie mir: als ich vor etwa Jahresfrist las, dass MONOGRAM sogenannte "Snap tite"-Kits im Massstab 1/72 herausgeben will, tat ich dies mit Nasenrümpfen und einer gehörigen Portion schlechter Vorurteile. Solcherlei ist eines ernsthaften Bastlers nicht würdig, dachte ich mir, wechselte zur Kitbeschreibung eines anspruchsvolleren Modells mit 300 Einzelteilen und vergass die Episode.

Bei einer samstäglichen Einkaufstour im Warenhaus mit holder Ange-trauter und dem Einkaufswagen voller Gemüse und anderen lebenswich-tigen Nebensächlichkeiten, musste ich mich neulich allerdings eines besseren belehren lassen. Wie jedesmal vor dem obligaten Schlange- stehen an der Kasse zog es mich mit magischer Kraft noch rasch zur Spielwarenecke: diesmal spürte ich den Drang besonders heftig. Und siehe, mein Plastikinstinkt hatte mich nicht getäuscht. Neben zwei Neuheiten, die selbst der Fachhändler noch nicht im Regal hatte, gewährte ich auf dem sonst üblicherweise leeren Gestell einige MO- NOGRAM-Schachteln mit besonderem Aussehen. Snap tite. Ich erinnerte mich sofort jenes Artikels. Die Vorurteile wollten eben gerade wieder aufkommen, gerieten aber bald ins Wanken, als ich die Ab- bildungen auf der Schachtel sah: hübsche Nachbildungen des B-25 und B-26. Dass sie nicht geklebt und gespachtelt sind, erkennt man erst auf den zweiten Blick; ehrlicherweise hält sich MONOGRAM mit den Fotos auf der Schachtel an das, was auch drin ist. (Es gab schon andere Fälle anderer Hersteller!) Ich konnte meine Neugierde nicht zügeln und auf dem Wagen voller Gemüse prangten alsbald meine neue- sten Errungenschaften, während der holden Angetrauten Blick eher Resignation verriet...

Dank meiner Vorurteile war beim Auspacken und Ansehen der Kits die Überraschung ziemlich gross. Beste MONOGRAM-Qualität in Ober- fläche, Massstabstreue und Passgenauigkeit. Glasteile absolut klar. Bauanleitung und Bemalungshinweise ausführlich und übersichtlich in Englisch, Deutsch, Französisch, Spanisch, Italienisch und Hol- ländisch. Decals (leider) normaler, nicht speziell hoher MONOGRAM- Standard. Innendetails reduziert und bewusst einfach gehalten, je- doch immer noch doppelt so viele wie beim durchschnittlichen Matchbox-Kit.

Der Baukasten ist in olivgrünem (olive drab) Spritzguss von hervorragender Qualität hergestellt. Die fein aufgesetzten Panels sind minimal und am richtigen Ort. Bewegliche Teile sind eingraviert, incl. Bombenschächte. Die Aussendetaillierung, insbesondere die Glasteile und deren Verstrebung, hält jeden Vergleich mit dem bis heute besten B-26 in 1/72, demjenigen von Airfix, stand, ja übertrifft ihn noch.

Der Aufbau ist aus verständlichen Gründen einfach gehalten: 41 Teile sind es total. Vieles, was sonst in langwieriger Kleinarbeit zusammengebaut und einzeln angemalt werden muss ist beim Snap tite-Marauder aus einem Guss. So das Höhenleitwerk mit der bereits richtigen V-Form und die Motorhauben mit den angedeuteten Sternmotoren und den für diese Version richtigen, kleinen Lufthutzen. Pro Motorgondel sind 2 Teile vorgesehen mit schön nachgebildetem Auspuff und bereits installierten Fahrwerksklappen. Die Fahrgestellhalterungen innerhalb der Motorgondeln sind natürlich überdimensioniert, dafür praktisch und narrensicher für den Zusammenbau. Sehen tut man sie beim fertigen Modell im Normalfall sowieso nicht. Das Fahrgestell ist nicht superdetailliert, jedoch richtig in den Abmessungen und robust. Die Räder hingegen -abwechslungsweise aus je 2 Hälften bestehend- lassen auch für den anspruchsvollsten Modellbauer nichts zu wünschen übrig. Ebenso die Luftschrauben, mit exakter Blattbreite und bestens gelungenem Spinner.

Die Inneneinrichtung ist unter den gegebenen Umständen absolut genügend; von einem Modell zum Zusammenstecken darf man nicht ein superfeines Intérieur erwarten. Sitze, Armaturenbrett (ohne Armaturen) und Konsole sind an einem Stück, den 2. Teil bilden die Steuersäulen. Pilot und Copilot jedoch sind wieder hervorragend dargestellt. Die Mg's sind zwar sehr stabil, aber allzu klobig und (leider!) z.T. in den Ständen beweglich gehalten und somit entsprechend installiert. Die Tragfläche besteht aus 3 Teilen und ist makellos. Die beiden Rumpfhälften sind konventionell gestaltet; auffällig sind auch hier wieder die überdimensionalen Bolzen, Löcher und sonstigen Vorrichtungen auf der Innenseite zum Zusammenhalten aller anzubringenden Teile. Vorsicht beim Ausprobieren: einmal zusammengesteckte Baugruppen lassen sich nur schwer wieder trennen! Fabelhaft sind -wie schon erwähnt- die Glasteile. Lediglich an der Nase stören die beiden Befestigungsbolzen, die jedoch, falls das Modell bemalt wird, durch die Verstrebung ziemlich verdeckt werden. Fast überflüssig noch zu erwähnen, dass das ganze Modell in den Abmessungen gegenüber dem Original stimmt.

Alles in allem ist der Kit für ein Zusammensteckmodell rundweg gesagt hervorragend. Man möchte es fast bedauern, dass MONOGRAM nicht noch eine "Salonversion" dieses Baukastens herausgegeben hat. Aber immerhin bietet das Vorhandene dem Modellbauer mit echt wenig Zeit eine ausgezeichnete Möglichkeit seine Sammlung zu bereichern. Falls er trotzdem noch die zusätzliche Investition aufbringt, die Haftstellen zu kleben, Flügelanschlüsse etc. einigermaßen zu verspachteln sowie das Ganze noch zu bemalen, dann hat er mit einem dennoch deutlich kleineren Aufwand an Arbeit und Zeit ein absolut sehenswertes Stück mehr unter den gebauten Modellen.

Die Japanische Firma Hasegawa ist für die gute Qualität ihrer Bausätze bekannt. Da es sich dabei nicht um die x-te Spitfire oder y-te Messerschmitt 109 handelt, sondern um Flugzeugtypen die es als Modell noch nicht gibt, hat man guten Grund froh zu sein. Der Grumman Panther ist die genaue Kopie des 72 Mal grösseren Originals. Man hat sich bei Hasegawa sogar die Mühe gegeben die Oberflächen-details einzugravieren. Zu beachten ist, dass es sich dabei nicht um Nachbildungen des Grand Canyon handelt.

Hasegawa zeigt bei diesem Bausatz, dass die Qualität nicht an der Anzahl Teile zu messen ist. Es sind auch keine beweglichen Teile vorhanden, was eine viel naturgetreuere Nachbildung des Originals erlaubt. Der Bausatz des Panther ist zwar einfach zu bauen, doch muss man beim Zusammenkleben der Teile sehr genau vorgehen. Da die Teile sehr genau zusammenpassen, also einen sehr kleinen Spielraum haben, bewirkt das ungenaue Zusammenkleben zweier Teile, dass der Bausatz nicht mehr zusammenpasst. Die Folge ist ein stundenlanges Spachteln und Schleifen wie es in den "guten alten Zeiten" üblich war. Falls man genau klebt wird die Spachtelmasse nur noch bei den Lufteinlässen Verwendung finden.

Das Cockpit ist gut detailliert, und für die Instrumente sind Abziehbilder beigelegt. Wer will kann aber noch viele Details einbauen. Das Cockpit sollte entweder Neutral Grey oder Interior Green bemalt werden. Vor dem Zusammenkleben der Rumpfhälften muss ausser dem Cockpit nur noch die Düsenaustrittsöffnung (diese ist innen eingraviert) eingeklebt werden. Das Blei in der Nase sollte nicht vergessen werden! Nach dem Zusammenkleben der Flügel und des Rumpfes und wenn nötig dem Spachteln und Schleifen kann das Modell mit Sae Blue Gloss (1 Navy; 1 Marines-Version) oder mit BLUE ANGELS blau (diese Farbe muss man selber mischen) bemalt werden. Zur Zeit als die Panther bei der Navy im Dienst standen, glänzten die Maschinen durch die Abwesenheit von farbenfrohen Schemen. Hasegawa ermöglicht uns den Bau von recht farbigen Panther. Nach dem Bemalen können noch das Fahrwerk und die Sturzflugbremsen, welche sehr gut gelungen sind, angeklebt werden. Nach dem Aufsetzen der Kanzel ist unsere Sammlung durch ein kleines Meisterwerk bereichert worden.

GRUMMAN F9F-8 Cougar

Hasegawa 1/72

Was über dem Panther in Bezug auf Passgenauigkeit, Originaltreue und Qualität gesagt wurde, gilt auch hier. Man sieht sehr schnell, dass man in Japan aus dem Panther-Bausatz die Lehren gezogen und den Bau des Cougar noch einfacher gestaltet hat. Obwohl der Cougar dem Panther sehr ähnelt hat man kein einziges Teilchen des Panther übernommen. Hier ist gut zu sehen, dass die Leute bei Hasegawa auch Modellbauer sind und ihr Köpfchen zum Denken (was nicht bei allen Modellherstellern der Fall zu sein scheint) gebrauchen. Ein Beispiel dafür sind die Fahrwerksklappen und die Sturzflugbremsen. Um das Ankleben zu vereinfachen wurden sie mit kleinen Scharnieren versehen.

Aeusserste Vorsicht ist beim Abtrennen der Teile von den Giessästen geboten. Einige Teile sind so fein, dass die kleinste Unachtsamkeit schwere Folgen hat. Dem Bausatz sind auch Zusatztanks beigelegt.

Das Modell kann in drei Ausführungen bemalt werden. Eine in der gleichen grau-weissen Bemalung wie sie von Navy-Flugzeugen auch heute noch getragen wird. Ein zweiter Cougar kann in der US BLUE ANGELS-Bemalung gebaut werden. Das dritte Flugzeug trägt sicher die auffälligste Bemalung. Es handelt sich dabei um eine Trainingsmaschine im orange/weissen Schema. Bei dieser Maschine können die Sidewinder-Raketen rot bemalt werden um zu zeigen, dass es sich dabei um Trainingsattrappen handelt. Die mitgelieferten Decals sind sehr gut.

Hasegawa hat mit dem Panther und dem Cougar eine Lücke im Modellbau geschlossen. Es ist zu hoffen, dass diese Firma weiterhin Jets aus den Fünfziger- und frühen Sechzigerjahren produzieren wird.

*Jose Ezquerro Martínez
Ortsgruppe Bern*

Finnland ist nicht nur für Flugzeugbegeisterte eine goldene Fundgrube; auch ein Interessent für Armeefahrzeuge und Geschütze kann hier durchaus auf seine Rechnung kommen. Eine Möglichkeit dazu bietet sich auf dem Gelände (=ein Wald!) von Parola, ca. 9 km nordwestlich von Hämeenlinna, an der Durchgangsstrasse Tampere - Helsinki.

Die respektable Freiluftausstellung des Panzermuseums kam nach jahrelangen Bemühungen der finnischen "Panzergilde" (= Panzer-Fans) zustande, und zwar mit Hilfe der Armee (vergleiche Schweiz!) sowie der grosszügigen Unterstützung von privater Seite. 1963 kam zum Freiluftmuseum noch ein überdachter Trakt, worin Bilddokumente und Ausrüstungsgegenstände zu bewundern sind.

Die Objekte des Freiluftmuseums (enthaltend u.a. Comet, KW I, T-26, T-28, T-34, Pz IV, Sturmgeschütz III, Su-152) sind in drei Abteilungen gegliedert und zeigen in chronologischer Reihenfolge einige Aspekte aus den langen finnischen Bemühungen zur Erhaltung der Freiheit.

Legende zu den Abbildungen

Abb.1: Kanonenwagen

Der Kanonenwagen eines Panzerzuges ist das älteste und zugleich grösste Stück der umfangreichen Sammlung. Hergestellt von den "Viipuri"-Maschinenwerkstätten im Jahre 1914 hat er an allen (!) finnischen Kriegen seit dem Freiheitskrieg von 1918 teilgenommen. Man sagt, dass er im Freiheitskrieg dem berühmten "roten" Führer Kaljunen als Kommandowagen diente. Sein Gewicht beträgt ca. 60 t, bewaffnet ist er mit zwei 76 mm Kanonen und sechs "Maxim"-Mg's.

Abb.2: Renault Panzerwagen auf Latil-Anhänger

Das erste finnische selbstangetriebene Panzerfahrzeug war der Renault Panzerwagen. Der ehemalige General der Kavallerie, Reichsverweser C.G.Mannerheim veranlasste am Ende des 1.Weltkrieges die Gründung eines Panzerregiments. Es wurden 32 der damals modernsten französischen Panzer bestellt und 1919 ausgeliefert. Diese Maschinen waren dann aber auch das einzige Panzerwagenmaterial Finnlands bis im Jahre 1938. Auch später noch dienten sie den Panzertruppen für die Grundausbildung.

Die Renault Panzer wurden von den Finnen in eine "männliche" und eine "weibliche" Kompanie aufgeteilt. Der "Geschlechtsunterschied" bestand in der Bewaffnung: 14 "männliche" mit 37 mm Kanone sowie "Pik As"-Abzeichen und 18 "weibliche" mit Maschinengewehr.

Ihren scharfen Einsatz erlebten sie noch im Winterkrieg 1939/40 innerhalb der zwei Kompanien. Ihre Zeit war dann aber endgültig vorbei: die beiden Einheiten wurden aufgehoben und die Panzer in die Erde als feste Feuerstellungen der Mannerheim-Linie eingegraben. Daten des Renault Panzerwagens:

- Motor 4 Zyl. 38 PS
- Gewicht 6,5 t
- Bewaffnung 37 mm Puteaux-Kanone oder Hotschkiss-Mg
- Besatzung Kommandant und Fahrer

Latil - Anhänger: Gleichzeitig mit den Renault Wagen wurden noch Latil Traktoren mit Anhänger zur Beschleunigung und Verbesserung des Strassentransports des Renault Materials angeschafft. Der im

Museum ausgestellte Renault Panzer steht auf einem Latil-Anhänger und gehörte zur kanonenbewaffneten "männlichen" Pik As-Kompanie.

Abb.3: Vickers "Viku"

Die erste Neuanschaffung seit dem Renault-Einkauf von 1919 waren 1938 16 Vickers Panzer, die jedoch ohne Bewaffnung und optisches Gerät geliefert wurden.

Um an der Parade vom 16.Mai 1938 den visuellen Eindruck zu wahren, wurden in die Wagen provisorisch Renault Kanonen hineingepasst und nach dem Defilee wieder demontiert. Bei Ausbruch des Winterkrieges waren die Panzer immer noch unbewaffnet und man griff eiligst wieder zu den Renault Kanonen. So traten sie am 26.Februar 1940 zum ersten Gefecht an. Im Verlauf der Kämpfe bestückten die Finnen ihre "Vikus" mit Kanonen aus sowjetischer Kriegsbeute. Zusammen mit ebenfalls erbeuteten T-26 bildeten sie den Hauptteil der finnischen Panzerwaffe. Daten des ausgestellten "Vickers Viku":

- Motor 90 PS
- Gewicht 9 t
- Kanone 45 mm
- Panzerung 6 - 15 mm
- Geschwindigkeit 30 km/h
- Besatzung 4

Abb.4: Vickers Carden-Loyd

Dieser englische Mg-Infanteriewagen war den Späh- und Sicherungstruppen zugeordnet, wurde aber nur als einziges Erprobungsexemplar angeschafft. Trotz dieser Absage an das englische Gerät war der Carden-Loyd Mk VI eine sehr erfolgreiche Konstruktion und fand in der ganzen Welt Verbreitung. Portugal, Japan, China, Italien, Polen, Bolivien, Belgien, Chile, Holland, die Tschechoslowakei und Siam (Thailand) bauten das "Pänzerchen", wie es die Engländer nannten, in Lizenz nach oder kopierten es sinngemäss. In Russland z.B. unter der Bezeichnung T-27. Ausserdem hatte er grossen Einfluss auf die Konstruktion und Auslegung späterer Kampfwagen-Generationen.

Daten des Vickers Carden-Loyd Mk VI:

- Motor Ford 4 Zyl. 22 PS
- Gewicht 1,6 t
- Bewaffnung 1 Mg Vickers 303 R.C.(wassergekühlt), 1000 Sch.
- Panzerung Front 9 mm
- Geschwindigkeit 48 km/h
- Besatzung 2
- Länge 2,47 m

(Fortsetzung folgt)

Urs Bopp und Stephan Gfeller, Basel

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

Bausätze günstig abzugeben

Autos Formel 1

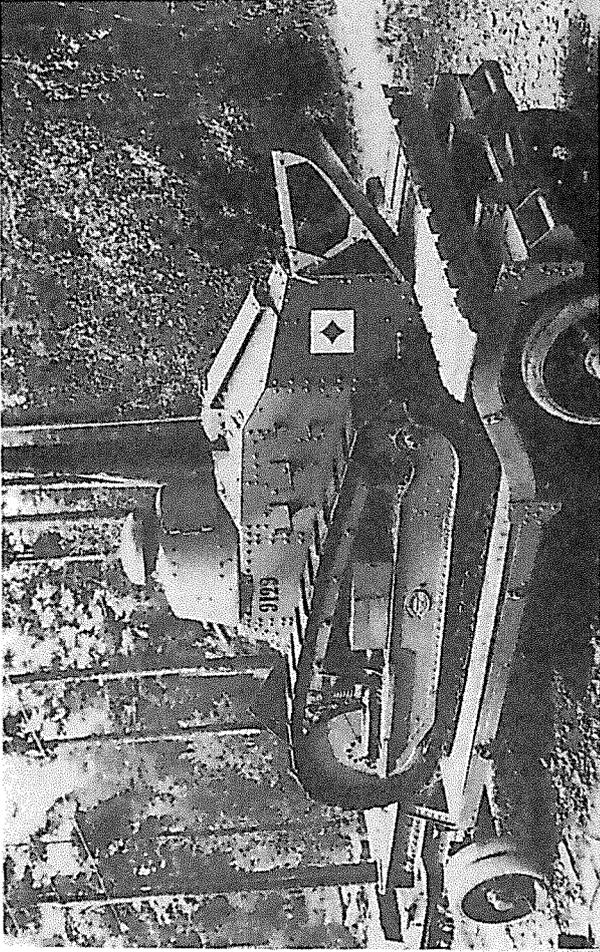
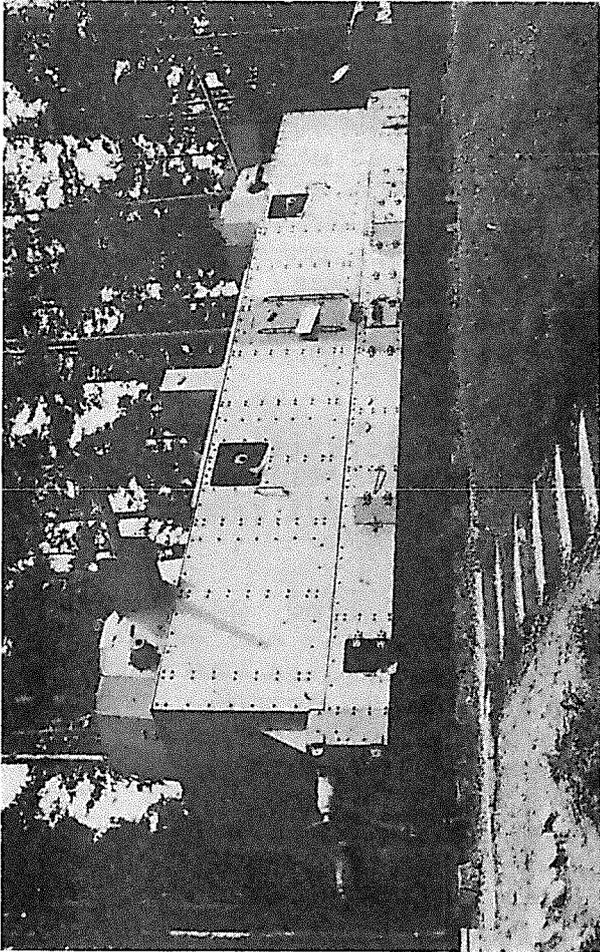
Bausätze von Tamyia 1:24 etc

Historische Segelschiffe

Bausätze von Heller, Airfix, Revell

Bitte Liste anfordern gegen frankiertes Retourcouvert oder Telefon an unser Mitglied Björn Fehse, Langegasse 30, 4104 Oberwil, 061 30 48 11

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



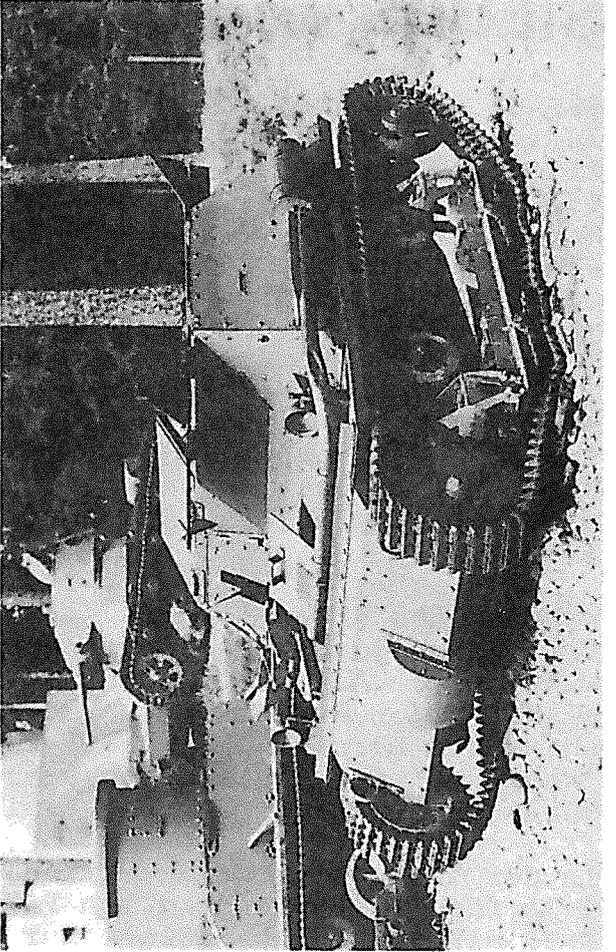
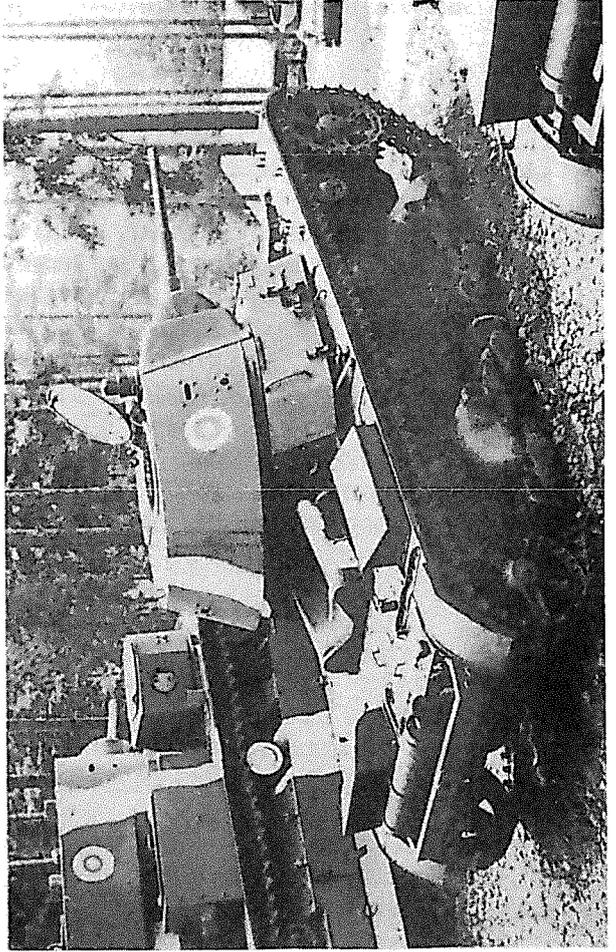
1

3

Fotos von Urs Bopp, aufgenommen am 29. Juli 1979 in Parola.

2

4



SIEBEL Si 204

Dieser selbsttragende Ganzmetall-Tiefdecker war unter der Leitung von Ing. Fecher entwickelt worden. Ausgangsmuster waren die zivilen Vorkriegsmodelle Fh 104 "Halore" und Si 420 A. Die s04 D, deren Prototyp 1941 erstmals flog, war eine stärkere Version der Si 204 A. Diese beiden Modelle besaßen hydraulisch nach hinten in die Motorgondeln einziehbare Fahrgestelle. Der Schwanzsporn war dagegen nicht einziehbar. Der Ganzmetallrumpf war eine Schalenkonstruktion aus 5 Einheiten, und die Flügel waren mit Hartaluminium überdeckt. Die 2-Blatt-Propeller aus Holz, bezogen mit Leinwand, waren während des Fluges verstellbar.

Die Siebel 204 diente bei der deutschen Luftwaffe als Leichttransporter, Verbindungsflugzeug und auch als Trainer mit 2-Mann-Besatzung und fünf Schülern. Zuletzt wurde sie auch als Blindschulflugzeug und zur Radar-ausbildung verwendet. Dieser Flugzeugtyp blieb bis Ende des Krieges in Dienst.

Während des Krieges, nach der deutschen Besetzung wurde die Si 204 in Frankreich durch Hanriot, später SNCA du centre, und in der Tschechoslowakei durch Aero und CKD-Praga in Lizenz gebaut. Nach dem Krieg führten beide Länder den Bau in leicht abgeänderter Form weiter, in Frankreich unter der Bezeichnung NC 701 für die Luftstreitkräfte, und als NC 702 "Martinet" für zivile Fluggesellschaften. Typisch für die in Frankreich gebauten Maschinen war der Dreiblattpropeller.

In der Tschechoslowakei wurden auch verschiedene Versionen gebaut: die C-3A für die Ausbildung von Piloten mehrmotoriger Flugzeuge, und die C-3B mit Rückenschiessturm zur Ausbildung von Bombern, die C-3BV als Zielschlepper und die C-3N für die Ausbildung von Funkern. Die C-3D war für den Transport von Fallschirmjägern und, mit anderem Innenausbau versehen, unter der Bezeichnung C-103 zum Transport von Passagieren bestimmt.

Cet avion à ailes basses portantes fût développé sous la direction de l'ingénieur Fecher. Les avions civils Fh "Halore" et Si 420 en furent les éléments de base. Le Si 204 D dont le prototype volat en 1941 fût une version plus puissante du Si 204 A. Ces deux models avaient un train d'atterrissage rentrant, en arrière dans les fuseaux moteur. La roulette de queue n'était par contre pas rentrante. Le fuselage, complètement en métal, était composé de 5 éléments et les ailes étaient recouverte d'aluminium dur. Les hélices bipales, en bois recouvert de toile, étaient réversible pendant le vol.

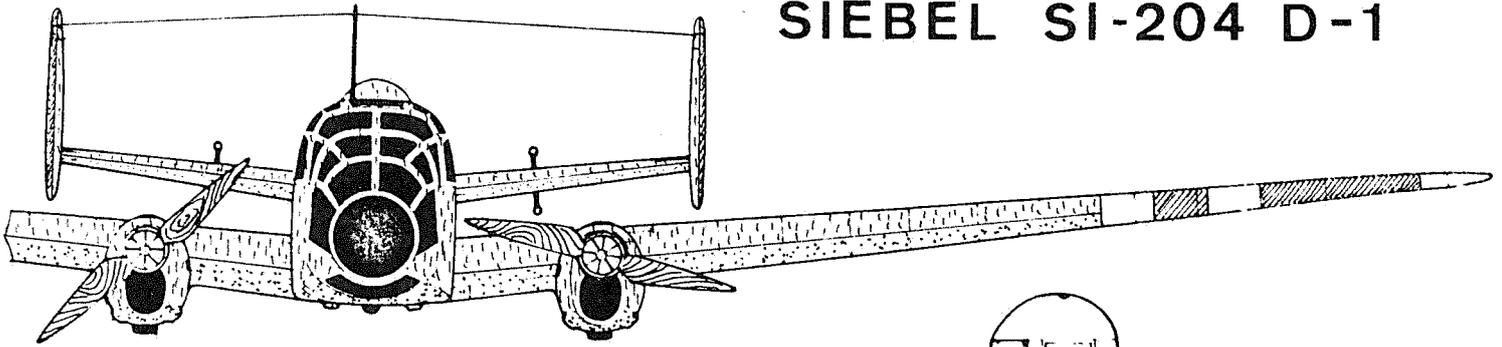
Le Si 204 servit dans la Luftwaffe pour le transport léger, la liaison et l'entraînement, avec deux hommes d'équipage et 5 élèves. Enfin il servit également pour le vol sans visibilité et le vol radar. Ce type resta en service jusqu'à la fin des hostilités.

Pendant l'occupation cet avion fût construit en France, par Hanriot, plus tard devenu SNCA du centre et en Tchécoslovaquie par Aero et CKD-Praga. Après la guerre ces deux pays continuèrent, sous une forme légèrement modifiée, la construction de cet avion. En France, comme NC 701, pour l'armée, et NC 702 "Martinet" pour les compagnies aériennes. L'hélice tripales fût typique pour les machines construites en France.

En Tchécoslovaquie, il fût construit en différentes versions C-3A pour l'entraînement d'équipages d'avions polymoteurs, C-3B équipé d'une tourelle dorsale pour les équipages de bombardier, C-3BV comme avion

(Fortsetzung Seite 27 / Suite page 27)

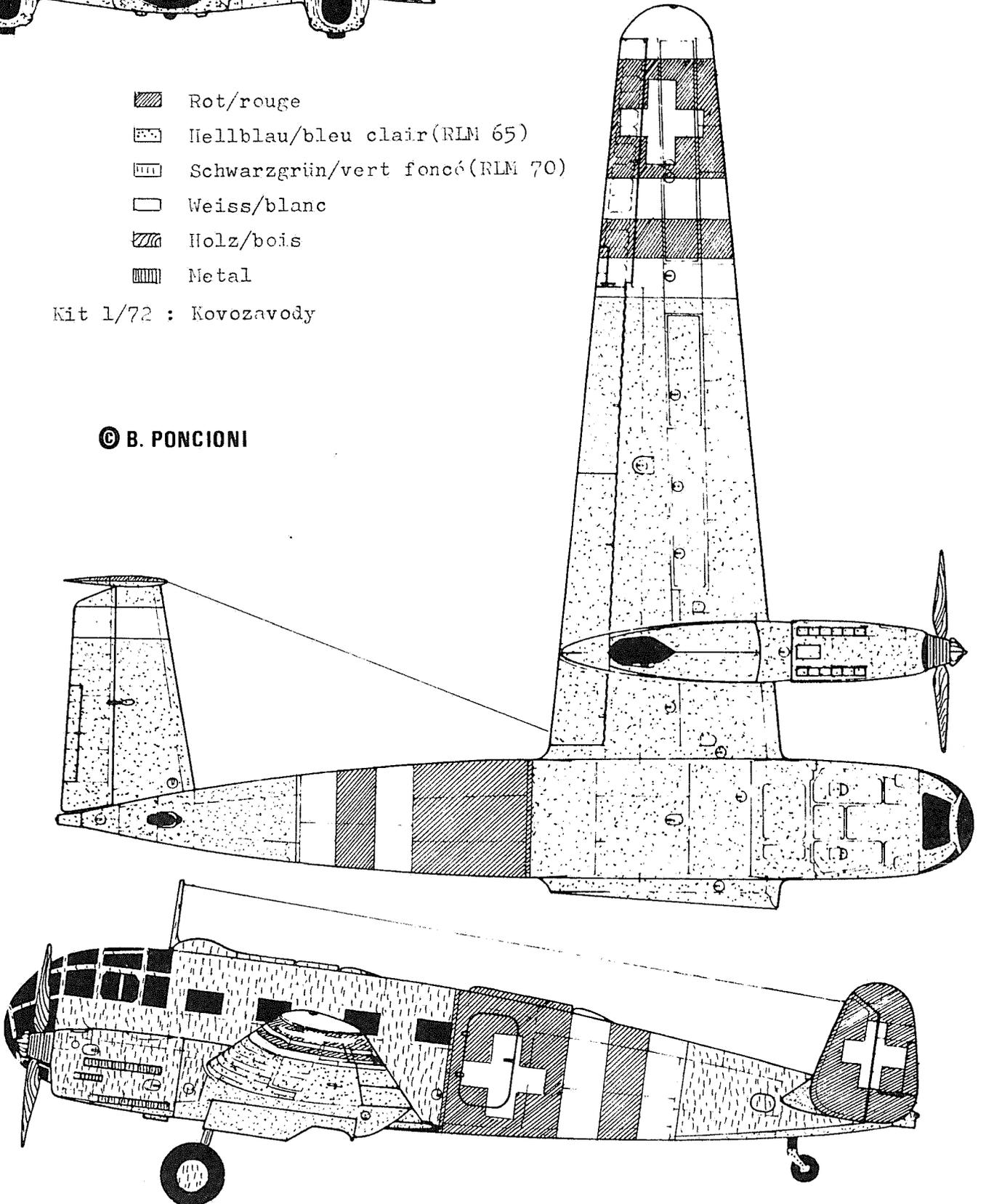
SIEBEL SI-204 D-1



-  Rot/rouge
-  Hellblau/bleu clair (RLM 65)
-  Schwarzgrün/vert foncé (RLM 70)
-  Weiss/blanc
-  Holz/bois
-  Metal

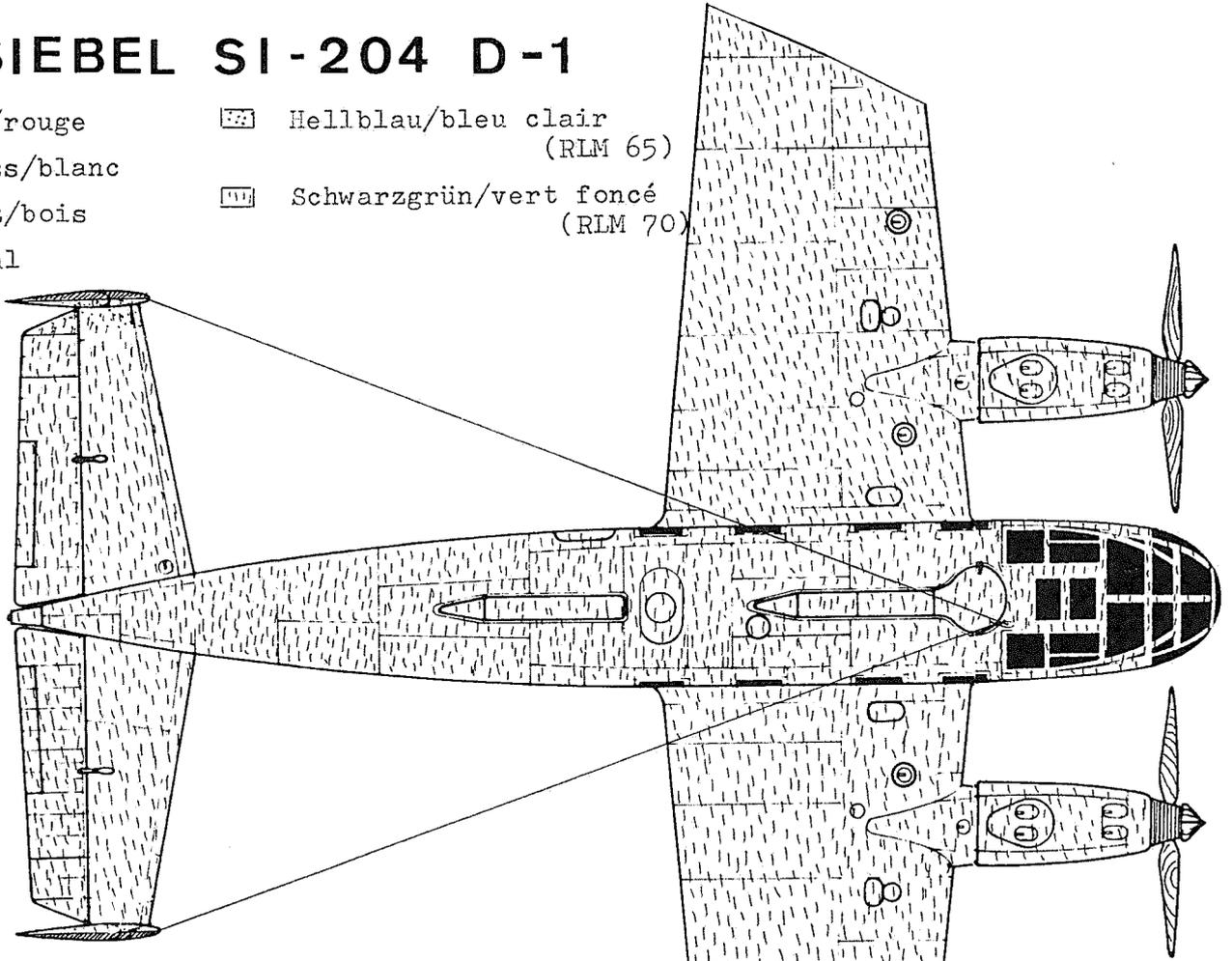
Kit 1/72 : Kovoavody

© B. PONCIONI



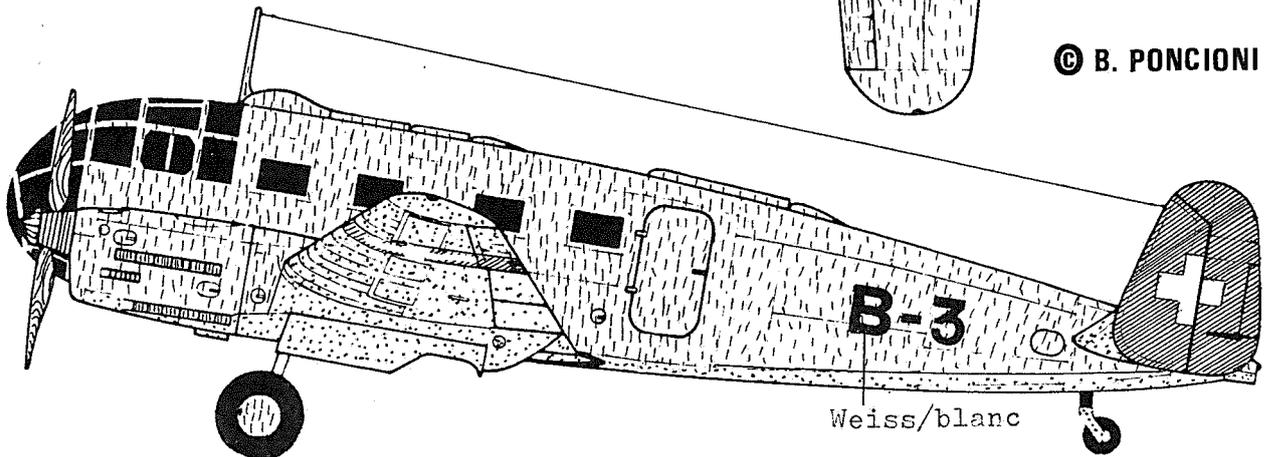
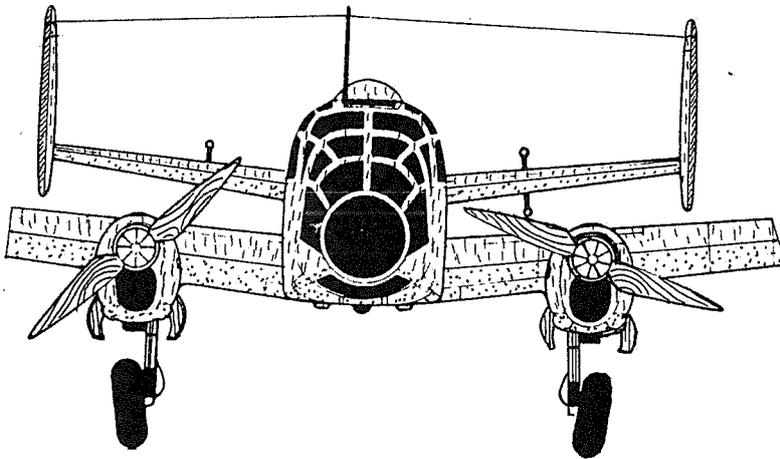
SIEBEL SI-204 D-1

- | | | | |
|---|-------------|---|------------------------------------|
|  | Rot/rouge |  | Hellblau/bleu clair
(RLM 65) |
|  | Weiss/blanc |  | Schwarzgrün/vert foncé
(RLM 70) |
|  | Holz/bois | | |
|  | Metal | | |



Masstab 1/72

Kit : Kovo zavody



© B. PONCIONI

traineur de cible et C-3N pour l'entraînement radio. La version C-3D fût construite pour le transport de parachutistes et avec différent arrangements intérieur, prévue pour le transport de passagers. (Civil C-103).

Die Siebel 204 in der Schweiz

Mit fünf Personen an Bord landete am 7. Mai 1945 ein Trainer für Blindflugschulung, mit Funkgerät und Fallschirmsitz ausgerüstet in Bern. Die mit Farbton 71 (obere Seite) und 65 (untere Seite) und mit zwei gelben Rumpfbändern gespritzte Maschine (Immatrikulation DL+NT) hatte frisch übermalte Hoheitszeichen, und war in ziemlich schlechtem Zustand. Die Maschine wurde nach Dübendorf überflogen und dort überholt. Frisch bemalt, bekam sie die Immatrikulation B-3. Nachdem sie käuflich erworben worden war, diente sie für Kleintransporte und zur Blindflugschulung, bis sie 1955 wegen Ermüdungsrissen am Heck aus dem Flugbetrieb zurückgezogen und liquidiert werden musste.

Le Siebel 204 en Suisse

Un avion d'entraînement pour le vol sans visibilité, avec 5 personnes à bord, atterrit en Suisse le 5 mai 1945. Cet avion était équipé d'appareil radio et de sièges équipés de parachute. Il était peint de couleur vert foncé (No. 71) sur le dessus et bleu clair (No. 65) en dessous, il possédait également deux bandes jaunes sur les flancs (immatriculation DL+NT). Les insignes de nationalités avaient été farichement recouvert d'une couche de peinture. Cet avion dont l'état plutôt déplorable fût convoyé sur Dübendorf, remis en état et reçu l'immatriculation B-3. Après avoir racheté, il servit pour le transport léger et l'écolage au vol sans visibilité. En 1955 il fût retiré et liquidé car des fissures dues à la fatigue des éléments de queue s'étaient fait remarquer.

Bernard Poncioni,
OG Basel

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

BRIEFWECHSEL

Einen Briefwechsel und eventuellen Tausch von Modellen, Modellbausätzen und Literatur möchte ein russischer Modellbauer aus Kiev mit IPMS-Mitgliedern beginnen. Nebst einer grossen Sammlung Fotos von sowjetischen Flugzeugen bietet er auch Bücher in deutscher Sprache an.

Interessenten wenden sich doch bitte an:

USSR, Kiev-128 post restante Vladimir Repalo

СССР, г. Киев - 128

до востребования

Репало Владимир Петрович

FARBANGABEN FÜR SCHWEIZER MILITÄRFLUGZEUGE

Wer genaue Farbangaben aus dem Flugzeugwerk Emmen benötigt, soll seine Wünsche bitte bis 28. Februar 1980 der Redaktion mitteilen. Unser Verbindungsmann wird dann das Nötige unternehmen, um die entsprechenden Unterlagen zu bekommen.

SCHWEIZER HOHEITSZEICHEN

Auf Grund der eingetroffenen Interessenten-Meldungen wird das Projekt weiterverfolgt. Bis ca. Spätherbst 1980 sollten die Decals bereit sein. Staffellabzeichen werden aus Kostengründen (Mehrfarbandruck!) vorläufig nicht möglich sein. Auch Swissair-Markierungen sind noch nicht vorgesehen.

FOKKER F-27 FRIENDSHIP

Als die ersten Entwicklungsarbeiten am Fokker F-27 Friendship begannen, wagte kaum jemand eine Prognose über den Erfolg der Maschine. Gedacht als Ersatz für die in der ganzen Welt verbreitete DC-3, wurden vor Beginn der Konstruktion eingehende Marktanalysen durchgeführt, nach deren Resultaten schliesslich das meistversprechende Konzept festgelegt wurde. Als Antrieb wurde die bewährte Turbine Rolls Royce Dart gewählt. Am 24. November 1955 führte der erste Prototyp (PH-NIV) mit H.V.B. Burgerhout am Steuer den Erstflug aus. Von der späteren Serienversion unterschied sich der erste Friendship vor allem durch den um 90cm kürzeren Rumpf und die fehlende Druckkabine.

Bereits 1952 plante Fairchild in den USA den Lizenzbau des neuen Flugzeuges. Zwischen 1958 und 1968 baute diese Firma 207 Maschinen der Versionen F-27 und F-227 mit verlängertem Rumpf.

Heute, 24 Jahre nach dem Erstflug, steht der Friendship noch immer in der Produktion, und mit Maschinen dieses Typs in der ganzen Welt im Einsatz scheint das Flugzeug geworden zu sein, was ursprünglich seine Entwicklung veranlasste: ein wahrhafter Ersatz für die DC-3!

In der Schweiz waren sieben F-27 registriert. Sie wurden vor allem im innerschweizerischen Linienverkehr eingesetzt, doch transportierten sie auch unzählige Charterpassagiere an ihre Ferienorte. Der einzige noch vorhandene Schweizer F-27 fliegt für die Vereinten Nationen



Alors que les travaux de développement du F-27 débutèrent, personne n'osa effectuer de pronostic sur le succès de cette machine. Cette dernière fût effectivement conçu pour remplacer le célèbre DC-3, le quel était alors repartit dans tout le monde entier. Des études de marché avaient préalablement été effectuées et, d'après les résultats la conception la plus prometteuse fût développée. La turbine, très éprouvée, Rolls Royce Dart fût choisie comme propulseur et le prototype (PH-NIV) effectua son premier vol le 24.11.55. Ce prototype avait un fuselage de 90 cm plus court que les machines de série qui suivirent et ne possédait pas de cabine pressurisée.

En 1952 déjà Fairchild aux USA prévoyait la construction sous licence de ce nouvel appareil. Entre 1958 et 1968 cette dernière usine construisit 207 machines, soit de la version F-27 soit de la version F-227 avec un fuselage encore plus allongé.

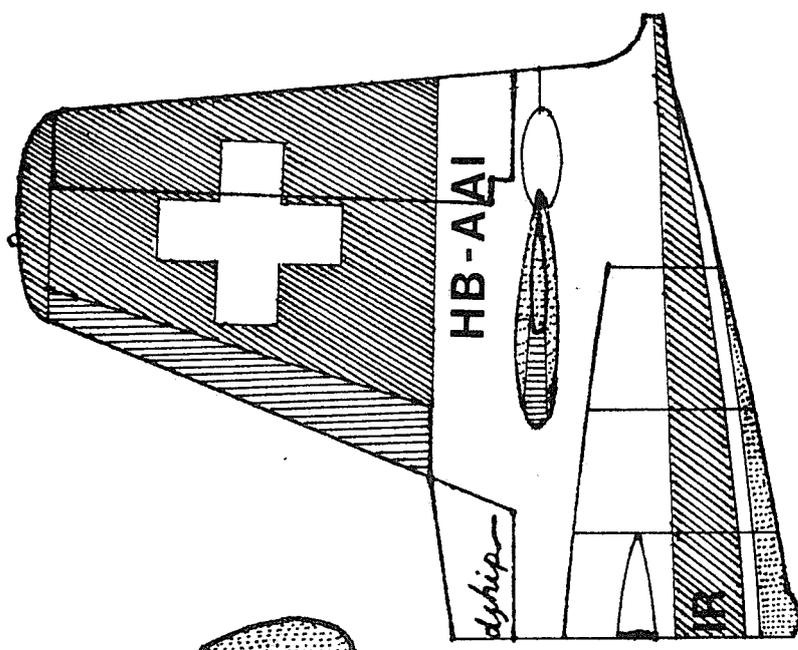
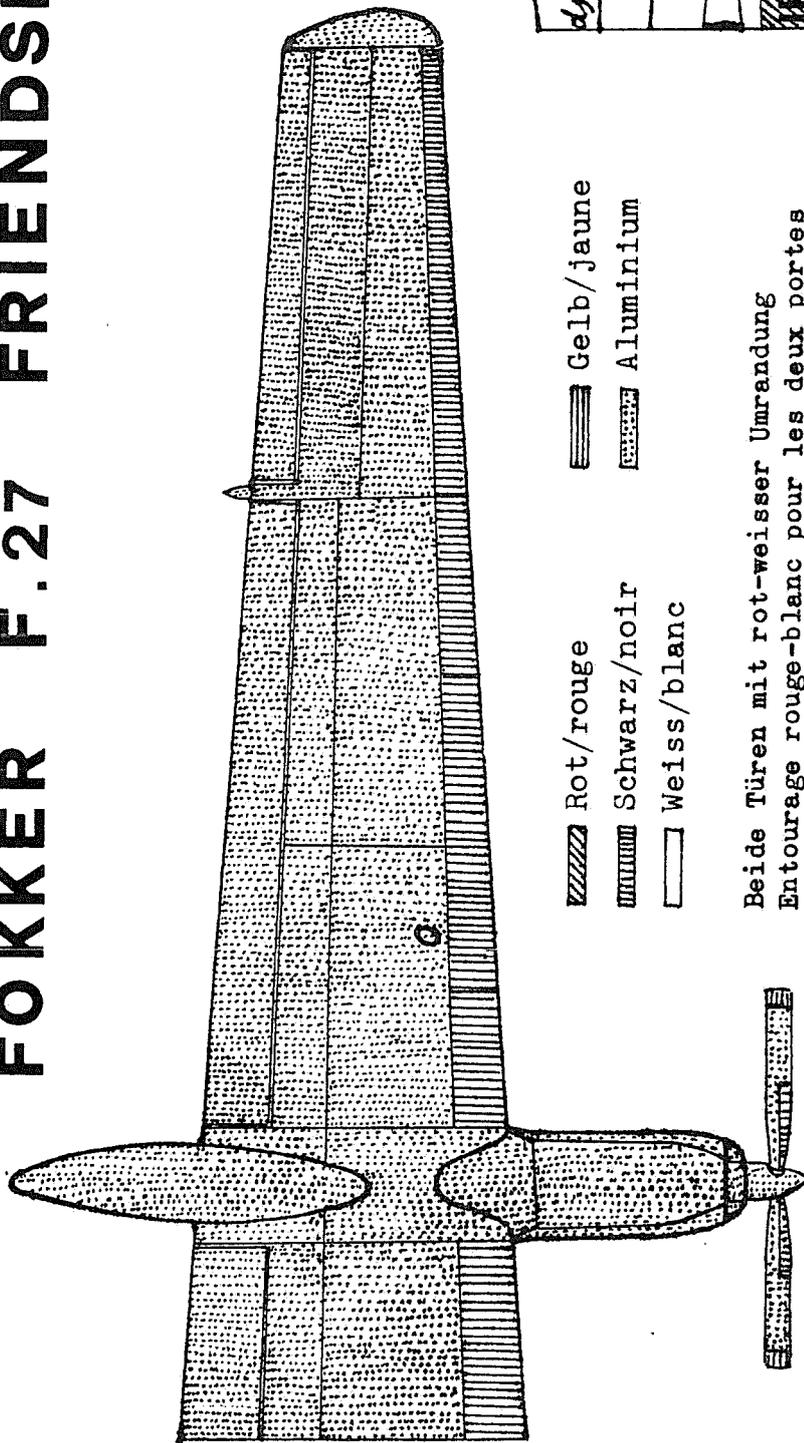
Aujourd'hui 24 ans après le premier vol, le Friendship est toujours sur les chaînes de montage et est ce que prévoyait son étude et son développement, effectivement réparti dans le monde entier en vrai remplacement du DC-3.

La description des sept machines inscrites en Suisse, machines qui furent mis en service sur des lignes intérieures, est donnée dans les lignes qui suivent.

Technische Daten F-27J / Données techniques du F-27J

Spannweite envergure	29,00 m	Leergewicht poids à vide	10'465 kg
Länge longueur	23,50 m	Startgewicht poids au déc.	19'731 kg

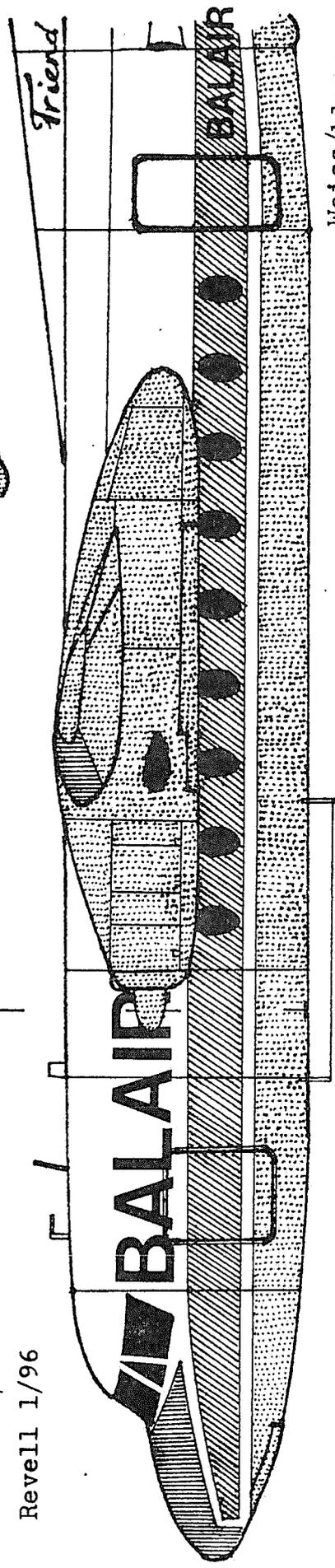
FOKKER F.27 FRIENDSHIP



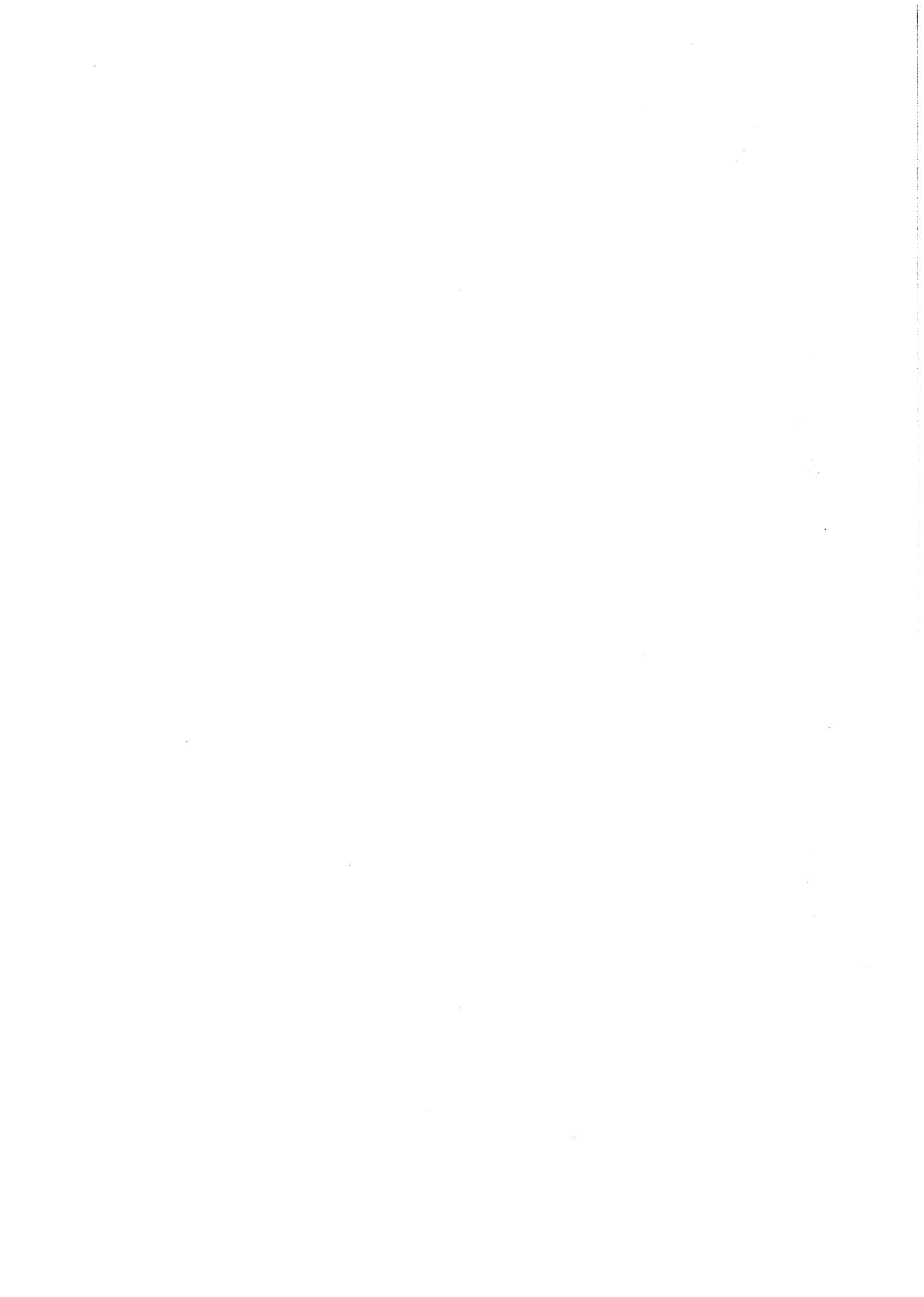
-  Rot/rouge
-  Schwarz/noir
-  Weiss/blanc
-  Gelb/jaune
-  Aluminium

Beide Türen mit rot-weisser Umrandung
 Entourage rouge-blanc pour les deux portes

Kit : Airfix 1/72
 Revell 1/96



Weiss/blanc



Höhe hauteur	8,40 m	Tankinhalt cap. des rés.	5'160 Lt.
Reisegeschwindigkeit vitesse de croisière	475 km/h	Reichweite rayon d'act.	2'335 km
Besatzung équipage	2 Pers.	Passagiere passagers	44 Pers.
Antrieb / moteur:	zwei Propellerturbinen / turbines Rolls Royce Dart 532-7 von 1835 shp / de 1835 shp		

HB-AAI

F-27-265
c/n 10141

Eintrag : 2. 4.65
Löschung: 15.10.65

Als PH-IOP "Pazanun" flog dieses Flugzeug erstmals am 30.12.1959 und stand vom 22.1.60 bis 20.11.63 im Einsatz bei der Iranian Oil. Anfangs 1964 wurde das Flugzeug umgebaut und als erster Schweizer Friendship am 2.4.64 an die Balair geliefert. Durch eine harte Landung in Malaga erlitt die Maschine am 12.9.64 Totalschaden.

Cet appareil vola pour la première fois le 30.12.59 sous l'immatriculation PH-IOP et porta le nom de "Pazanun". Il vola ensuite pour "Iranian Oil" du 22.1.60 au 20.11.63. Au début de 1964 il fût modifié et livré à Balair le 2.4.64. Ce fût ainsi le premier Friendship immatriculé en Suisse. Cet appareil fût détruit, après un atterrissage quelque peu brutal, à Malaga le 12.9.64.

HB-AAP

F-27-121
c/n 10125

Reservation:
9.10.1973

Ursprünglich wurde dieses Flugzeug von Aviaco bestellt. Nach Widerruf dieser Bestellung wurde das Flugzeug an die türkische THY verkauft und absolvierte als PH-FAV am 5.10.60 seinen Erstflug. Vom 27.10.60 bis am 1.1.74 stand die Maschine als TC-TOY in der Türkei im Einsatz, bis sie von Fokker zurückgenommen wurde. Bereits am 9.10.73 hatte die Valair, die heutige Transvalair, eine Reservation beim Bundesamt für Zivilluftfahrt vorgenommen, und die Immatrikulation HB-AAP zugeteilt erhalten. Die Verkaufsverhandlungen zerschlugen sich, und am 3.4.75 wurde das Flugzeug als N48SB an die International Air Ltd. verkauft. Diese lieferte es am 29.10.75 nach Angola an die OTAL, der heutigen CTA Cargo, wo es mit der Immatrikulation D2-FPH nach wie vor eingesetzt wird.

"Aviaco" commanda cet avion, mais après la non confirmation de la dite commande, ce dernier fût modifié et vendue à THY. Le premier vol s'effectua ainsi le 5.10.60 (PH-FAV) et du 27.10.60 au 1.1.74 cet avion vola en Turquie sous l'immatriculation TC-TOY avant d'être finalement repris par Fokker. En date du 9.10.73 "Valair" (maintenant Transvalair) réservait et reçut, pour cet avion, l'immatriculation sus-mentionnée. Les transactions échouèrent et cet appareil fût vendu (N48SB) à International Air Ltd. Cette compagnie livra l'avion à OTAL (aujourd'hui CTA Cargo) en Angola le 29.10.75 où cet avion est toujours en service (D2-FPH).

HB-AAP

F-27-?
c/n ?

Reservation:
27.10.1964

Am 27.10.64 reservierte die Balair eine Immatrikulation für einen Er-

satz der abgeschriebenen HB-AAI, und erhielt HB-AAP zugeteilt. Um welchen F-27 es sich handelte, ist nicht bestimmbar.

En vue du remplacement de l'appareil HB-AAI, Balair réservit le 27.10.1964 une nouvelle immatriculation et reçut ainsi HB-AAP. La version de ce F-27 n'est malheureusement pas déterminée.

HB-AAU

F-27-284
c/n 10200

Eintrag : 31. 3.65
Löschung: 30. 3.72

Als Serie 132 von Austral Linea Aerea als PH-FDO, resp. LV-PTO bestellt, flog diese Maschine am 1.5.62 erstmals, und zwar für die LTU, da die ALA-Bestellung annulliert worden war. Ab 30.8.62 flog sie als D-BAKE, bis sie am 30.3.65 von der Balair als HB-AAU gekauft wurde. Ab 30.3.72 wurde die Maschine an die KLM vermietet, die sie gleichentags an die NLM als PH-KFC "Willem Versteegh" weitergab. Seit 1976 gehört sie dieser Gesellschaft, für die sie auf innerholländischen Strecken fliegt.

Cet appareil (série 132) fut commandé par Austral Linea Aerea (ALA) et reçut l'immatriculation PH-FDO, plus tard LY-PTO. ALA ayant annulé la commande, cet avion fut modifié et vola pour la première fois, pour LTU, le 1.5.62. Dès le 30.8.62 il vola comme D-BAKE jusqu'au moment où il fut à nouveau modifié, et fut alors, le 30.3.65 acheté par Balair. Dès le 30.3.72 cet appareil fut loué à KLM qui le transmit le même jour à NLM et fut mis en service sous le nom de "Willem Versteegh" (PH-KFC). Depuis 1976 il appartient à NLM et est en service sur des lignes intérieures hollandaises.

HB-AAV

F-27-275
c/n 10276

Eintrag : 11. 6.65
Löschung: 7. 3.72

Am 3.6.65 flog dieses Flugzeug als PH-FGT erstmals, und wurde am 11.6.65 von der Swissair übernommen, die es sofort der Balair als HB-AAV übergab. Am 1.11.71 ging es an Fokker zurück. Ab 7.3.72 wurde es der NLM als PH-KFD "Jan Moll" vermietet, und 1976 schliesslich dieser Gesellschaft verkauft.

Cet avion vola pour la première fois le 3.6.65 (PH-FGT) et fut pris en charge par la Swissair le 11.6.65. Celle-ci remis immédiatement l'avion à Balair. Le 1.11.71 il retourna chez Fokker et fut loué dès le 7.3.72 à NLM (PH-KFP "Jan Moll"). Finalement il fut vendu en 1976 à cette dernière compagnie.

HB-AAW

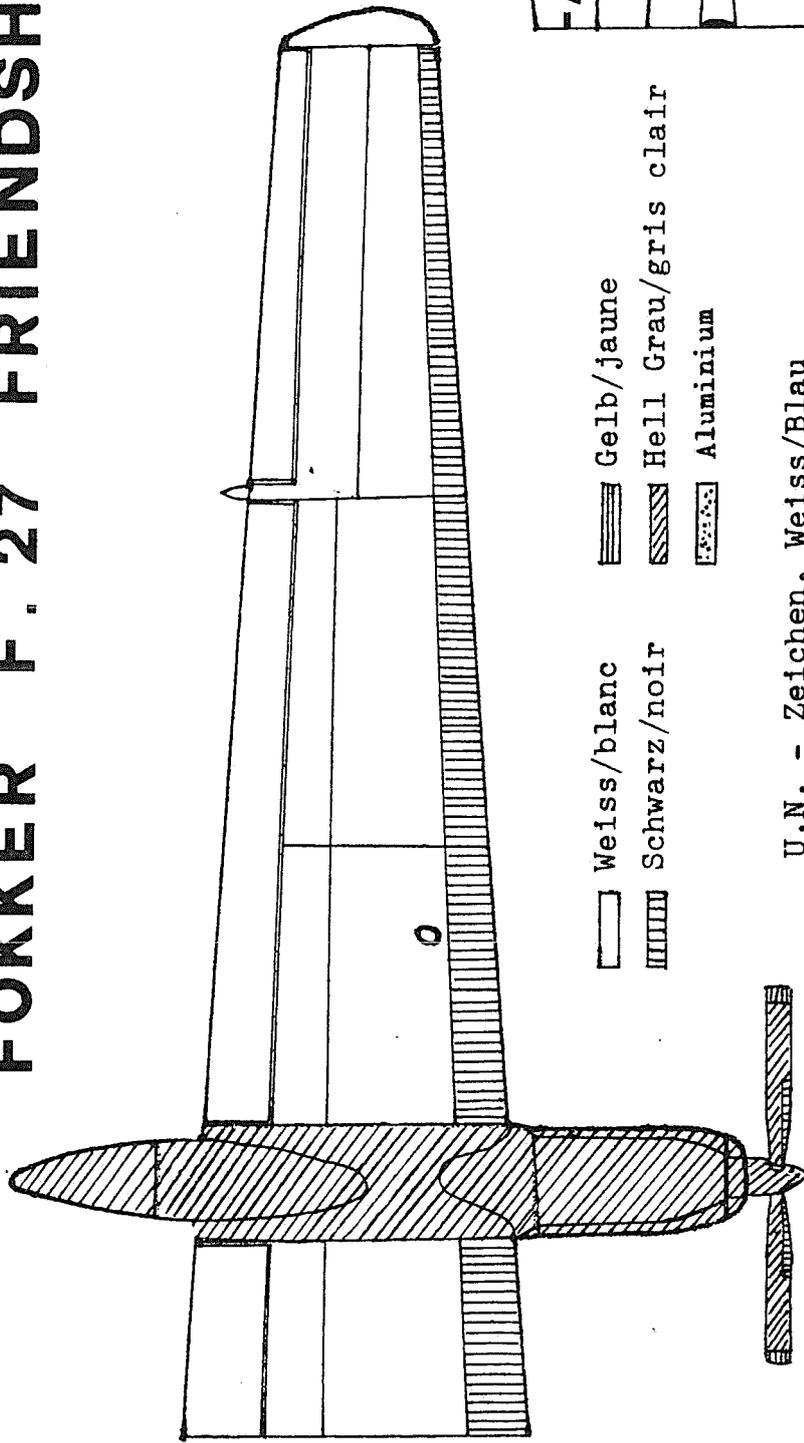
F-27-6115
c/n 10323

Eintrag : 23. 3.67
Löschung: 17. 9.71

Am 15.3.67 erstmals geflogen, wurde diese Maschine am 23.3.67 von der Swissair übernommen, und der Balair übergeben. Am 1.10.71 wurde sie als G-AZFD der Gulf Aviation verkauft, und am 29.9.71 bereits geliefert. Seit dem 1.10.75 trägt sie die Immatrikulation A40-FU, während die Gulf Aviation in Gulf Air umbenannt wurde.

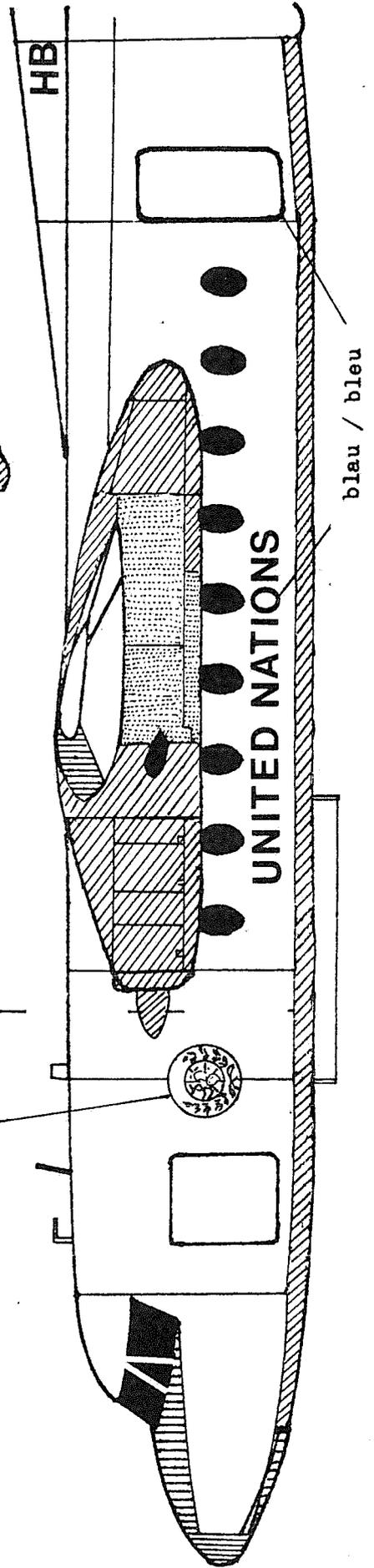
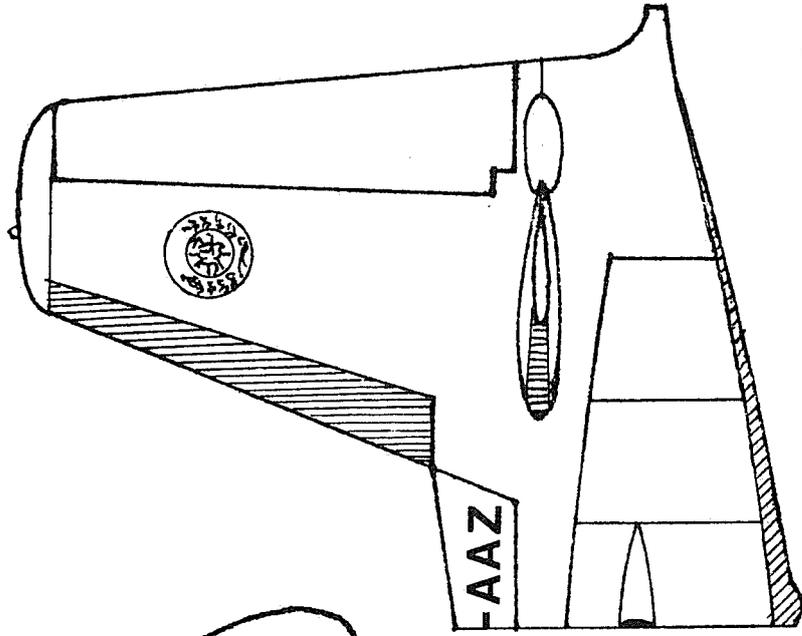
Le premier vol fut effectué le 15.3.67 et le 23.3.67 l'appareil fut remis à Swissair qui le passa à Balair. Le 1.10.71 l'avion fut vendu à Gulf Aviation (G-AZFD) et livré le 29.9.71 déjà. Quand cette dernière compagnie devint Gulf Air le 1.10.75, l'appareil reçut l'immatriculation A40-FU laquelle il porte toujours.

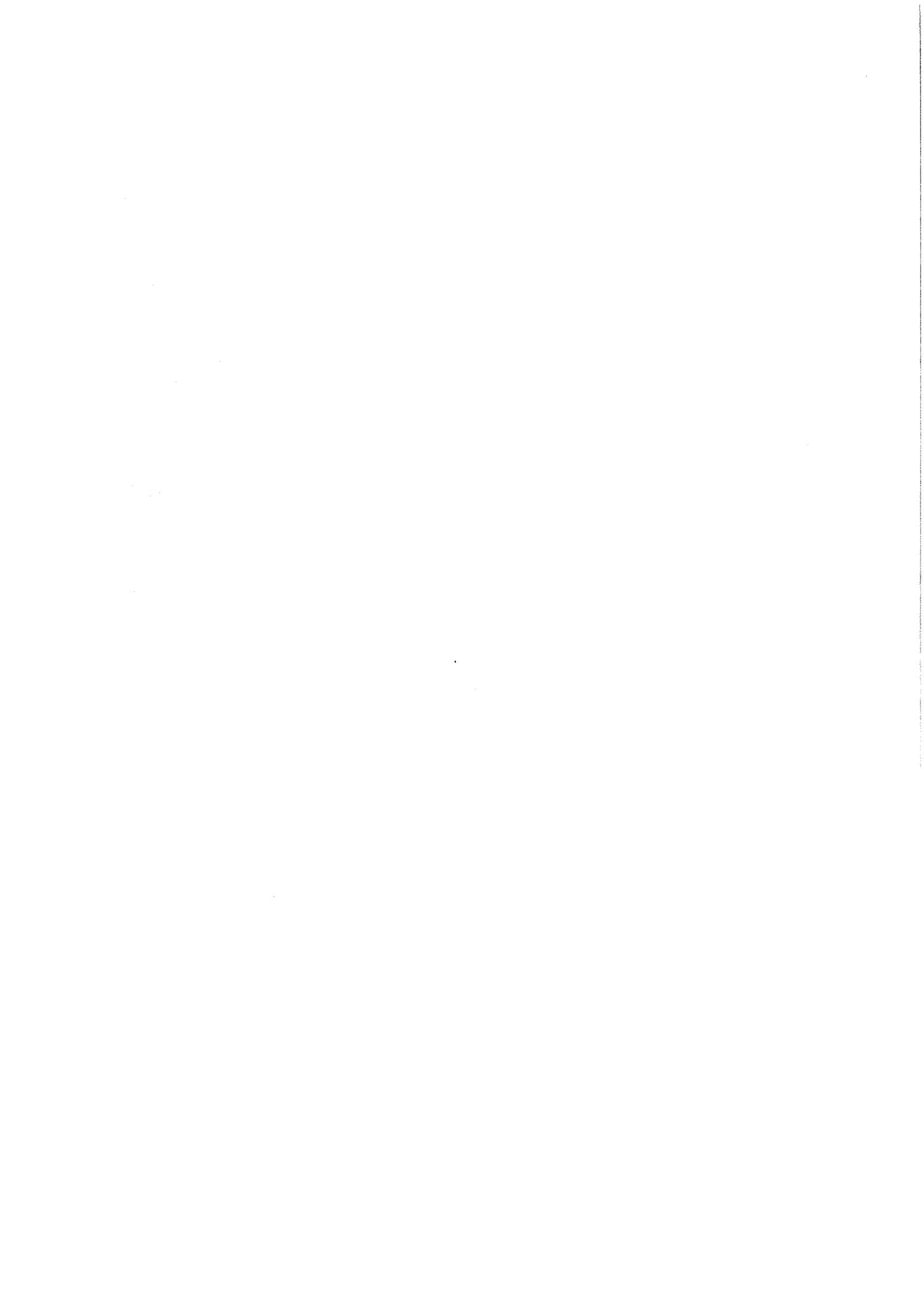
FOKKER F. 27 FRIENDSHIP



-  Weiss/blanc
-  Schwarz/noir
-  Gelb/jaune
-  Hell Grau/gris clair
-  Aluminium

U.N. - Zeichen, Weiss/Blau
 Sigle de l'O.N.U., blanc/bleu





HB-AAX

F-27-6133
c/n 10351

Eintrag : 30. 1.68
Löschung: 7. 2.72

Als PH-FLX flog dieses Flugzeug am 16.1.68 erstmals, und wurde am 30.1.68 von der Swissair zu Händen der Balair übernommen. Diese vermietete das Flugzeug ab 8.2.72 der KLM für Rechnung der NLM als PH-KFE "Jan Dellaert", bis die NLM das Flugzeug 1976 kaufte.

Cet appareil qui vola pour la première fois le 16.1.68 (PH-FLX) fût pris en charge par Swissair le 30.1.68 pour le compte de Balair. KLM loua l'avion dès le 8.2.72 pour NLM (PH-KFE "Jan Dellaert"). En 1976 cette dernière compagnie achete l'avion.

HB-AAZ

F-27-463
c/n 10268

Eintrag : 17.9.73
noch im Einsatz

Am 25.1.65 als PH-FGK erstmals geflogen, ging dieses Flugzeug am 2.2.65 als D-BARI an die Lufthansa für Rechnung der Condor. Am 6.6.68 kaufte Fokker das Flugzeug zurück und vermietete es als PH-ARI bis zum 5.8.69 an die Air Congo. Am 15.10.69 kaufte die Euralair das Flugzeug, das nun als F-BRQL von der Europe Air Charter betrieben wurde. Am 26.6.73 kaufte die Balair das Flugzeug als HB-AAZ. Seit dem 17.9.73 fliegt es für die Vereinten Nationen mit Standort in Jerusalem, während die Revisionen in Basel durchgeführt werden.

Cet avion vola pour la première fois le 25.1.65 (PH-FGK) et reçu l'immatriculation D-BARI lorsque Lufthansa l'acheta pour "Condor". Fokker racheta l'avion le 6.6.68 et le loua (PH-ARI) à Air Congo jusqu'au 5.8.69. Euralair l'acheta alors le 15.10.69 et Air Charter le mis en service (F-BRQL). Finalement Balair racheta cet appareil le 26.6.73 et dès lors le mis en service pour l'O.N.U., avec Jérusalem pour base. Les services d'entretiens s'effectuent à Bâle.

Franz Wegmann, OG Basel

PLASTICUS ' AGENDA - NOTIZEN

- | | | |
|-------------------|--------------------------|---|
| 20. OKTOBER 1979 | DÜBENDORF | Führung durch das Museum der Fliegertruppe, exklusiv für die IPMS-Schweiz. Interessenten treffen sich um 8.45 Uhr beim Museumseingang. |
| 2. NOVEMBER 1979 | HOFSTETTEN | Treffen der Ortsgruppe Basel bei Fam. Gfeller, Homelstrasse 34, 4114 Hofstetten. Wer nicht motorisiert ist, meldet sich über Telefon 061/75 30 24, damit ein Transport organisiert werden kann. |
| 30. NOVEMBER 1979 | NÄCHSTER
POSTSCHALTER | Letzter Termin für die Bezahlung des Mitgliederbeitrages (und damit des VP-Abonnementes!) für das Jahr 1980. |
| 30. NOVEMBER 1979 | VP-REDAKTION | Redaktionsschluss für den nächsten Virus Plasticus. Der Redaktor hofft, dass sein Briefkasten bis dahin voller Beiträge steckt! |
| 22./23. MÄRZ 1980 | FRANKFURT | Jahresausstellung des Plastik-Modellbau-Vereins Frankfurt, mit zwei Wettbewerben:
1. Verkehrsflugzeugmodelle in Frankfurt.
2. Bundeswehr-Diorama (bis zwei m2 Grösse!). |



KOOKABURRA TECHNICAL PUBLICATIONS PTY LTD

P. O. BOX 648, DANDENONG 3175, VICTORIA, AUSTRALIA.

Studio & Deliveries:
6 Colvin Court, Glen Waverly 3150
Phone: 560 0841

Cable Address:
KOOKABURRA, MELBOURNE

ZU ALLEN LUFTWAFFE-FOTOGRAFIE SAMMLERN

Sehr geehrter Herr

Während den nächsten paar Monaten bereiten wir ein wichtiges, neues Buch von ungefähr 300 Fotografien vor, über Kamouflage und Merkmale der Luftwaffe-Flugzeuge in den Jahren 1935-40. Wir fragen Sie ob Sie die Gelegenheit nutzen würden um uns etwaige interessante und soweit unveröffentlichte Luftwaffe-Fotografien, die Sie gesammelt haben, zu leihen, zusammen mit Information bezüglich Zeit, Ort, Einheit, Flugzeug-Kode, usw. für entsprechende Überschrift.

Nach Veröffentlichung des Buches nächstes Jahr werden wir sämtliche Fotografien unversehrt zurücksenden und eine Anerkennung der Beiträger ausgeben. Sie wissen vielleicht dass wir bereits die 3 Bänder "Luftwaffe Camouflage & Markings 1935-45" veröffentlicht haben, die in der ganzen Welt sehr beliebt geworden sind. Das erste Band veröffentlicht in 1973 ist bereits vollkommen ausverkauft, und wir möchten es jetzt ersetzen mit einem ganz neuen Buch, das eine Menge von interessantem neuem Material, ausgegeben in den letzten Jahren, enthält. Wir geben uns besondere Mühe eine Fotografie-Auswahl ersten Ranges zu erhalten, so dass unsere Klienten nicht enttäuscht werden.

Es ist uns klar, dass es sich nicht um eine Knappheit von Fotografien handelt, nur eine Knappheit von Fotografien höchster Qualität, die noch nicht veröffentlicht wurden. Wären Sie geneigt uns zu helfen? Falls möglich, möchten wir sämtliche Fotografien binnen zwei Monaten erhalten, so dass wir eine endgültige Auswahl machen können. Wir schätzen den Wert einer privaten Fotografie und werden jedes Material quittieren und sorgfältig behandeln. Die Fotografien müssten Information über Farben und Merkmale des Flugzeuges enthalten; möglicherweise soll das Bild ein ganzes Flugzeug darstellen.

Falls Sie uns höflich mitteilen würden, was Sie glauben der Wert der Anleihe der Fotografie sei, so werden wir Ihnen KOOKABURRA-Bücher im selben Werte zusenden. Wir bitten recht zu verstehen, dass wir die Fotografien nicht behalten wollen, sondern bloss die geeignetsten für einige Monate borgen, wonach wir sie Ihnen zurückerstat-
ten. Diese Weise erhalten Sie selbst eine Anzahl von hochwertigen Büchern; es hängt nur von der Qualität, der Seltenheit und der Zahl Ihrer Bilder ab!

Jedwede Zahl von 5 bis 50 hat Wert für uns. Unter den typischen Flugzeugen mögen die folgenden enthalten sein: Ar 66, Ar 68, Ar 196, Bu 131, Bu 133, Do 15, Do 18, Do 23, Do 215, Fi 156, Fw 44, Fw 56, Fw 58, Fw 200, Go 145, Ju W34, Ju 52, Ju 86, Ju 87, He 45, He 46, He 50, He 51, He 59, He 111, Bf 108, Bf 109, Bf 110 usw. usw. - Wir wiederholen, die Zeitperiode ist ausschliesslich 1935-40. Etwas von späteren Zeiten können wir nicht gebrauchen.

Nachdem wir deutsch nicht verstehen und dieser Brief für uns übersetzt wurde, wären wir für eine englische Antwort besonders dankbar.

Hochachtungsvoll

G. G. Pentland
Generaldirektor

PRICELIST 1979

NEW TITLES

REC.RETAIL

- THE MODELLER'S LUFTWAFFE PAINTING GUIDE & COLOR CHART \$17.95
 Smith, Pentland & Lutz.
 An invaluable supplement to the popular Luftwaffe Camouflage & Markings series.
- PACIFIC AIRCRAFT WRECKS & WHERE TO FIND THEM Charles Darby \$16.95
 A fully illustrated current guide to the location and condition of WW2 aircraft in New Guinea and the Islands. Nearly 250 superb photos, 100 in color. Map & list. Many aircraft are good enough to salvage for museums. A real 'scoop'.

CURRENT LIST

- AIRCRAFT OF THE RAAF 1921-78 (New Edition) Pentland & Malone \$18.95
 The only comprehensive reference available on the aircraft themselves. Covers everything from Sopwith Pups to F-111s. Nearly 400 black & white & color illustr.
- RNZAF - THE FIRST DECADE 1937-46 Charles Darby \$16.95
 A pictorial coverage of New Zealand's most famous military aircraft.
- LUFTWAFFE CAMOUFLAGE & MARKINGS Vol.2* Smith & Gallaspy \$16.95
 THE definitive world-wide reference on German aircraft of 1940-43 and their color schemes.
- LUFTWAFFE CAMOUFLAGE & MARKINGS Vol.3* Smith & Gallaspy \$16.95
 Describes late-war German aircraft 1943-45 and their color schemes in the period when the Luftwaffe's best types were desperately fighting the last air battles.
- ACES, PILOTS & AIRCRAFT OF THE 9th, 12th & 15th USAAF David Weatherill \$16.95
 A unique selection of colorfully decorated Mustangs, Thunderbolts, Lightnings etc.
- BRITISH AIRCRAFT OF THE SECOND WORLD WAR John Turner \$10.95
 GERMAN AIRCRAFT OF THE SECOND WORLD WAR Christopher Shepherd \$10.95
 WORLD WAR I IN THE AIR Stanley Ulanoff \$10.95
 MEN & MACHINES OF THE AUSTRALIAN FLYING CORPS 1914-19 Charles Schaedel \$6.95
 THE P-40 KITTYHAWK IN AUSTRALIAN SERVICE Geoffrey Pentland \$6.95
 BOMBING COLOURS 1914-37 British bomber camouflage & markings, Bruce Robertson \$9.50
 BOMBING COLOURS 1937-73 British bomber camouflage & markings, Michael Bowyer \$10.95
 FIGHTING COLOURS 1937-75 British fighter camouflage & markings, M. Bowyer \$10.95

SOFT COVER SERIES

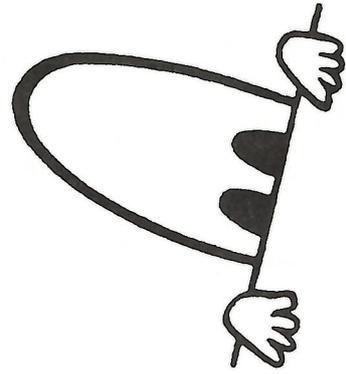
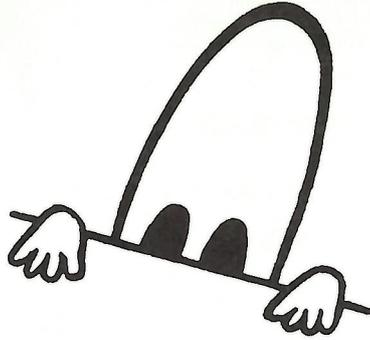
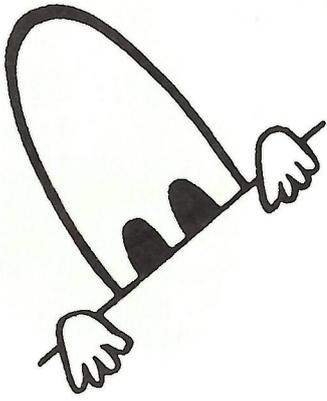
These are the only titles available. Previously published titles will not be reprinted.

- | | | | |
|-------------------------------------|--------|--------------------------------------|--------|
| Markings of the Aces, US Navy, Bk.1 | \$2.50 | Wirraway & Boomerang Markings | \$2.50 |
| " " " US Navy, Bk.2 | \$2.50 | Combat Aircraft of Battle of Britain | 2.50 |
| " " " USAAF | \$2.50 | Fw 190 Described, Pt.1 | \$2.50 |
| Warplanes of the RAAF, Fighters | \$2.50 | Fw 190 & Ta 152 Described, Pt.2 | \$2.50 |
| Albatros Scouts Described | \$2.50 | Whirlwind Described | \$2.50 |

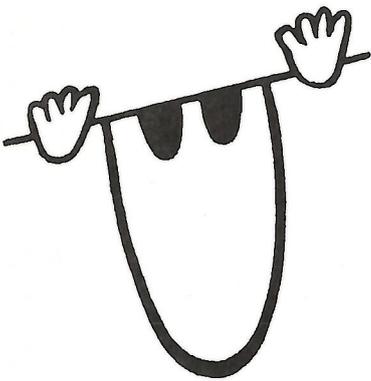
TITLES UNDER PREPARATION

RAAF CAMOUFLAGE & MARKINGS 1939-45 Volumes 1 & 2 Geoffrey Pentland
 This two-volume book is being produced in response to many requests for details of the color schemes, markings & personal emblems of our own RAAF aircraft which operated during WW 2 in Australia and the Pacific. Vol.1 describes 1939-43 aircraft; Vol.2 those of 1944-45. Each book will contain 16 pages of stunning full color illustrations, some extremely rare color photographs & approx. 300 exceptional black & white photographs. A truly lavish presentation. Price around \$20 per volume; publication about August 1980. Your advance orders will be recorded.

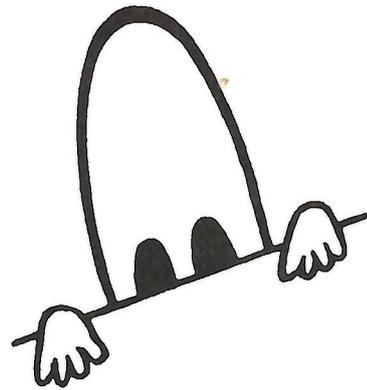
Dieser Brief erreichte uns zweieinhalb Minuten vor der Drucklegung des VP und musste nun hier eingeflickt werden. Falls Fotos vorhanden sind, geht doch diesem Aufruf nach, es wäre für das Image der IPMS CH im Ausland ganz gut.
 Peter Alt, OG Bern



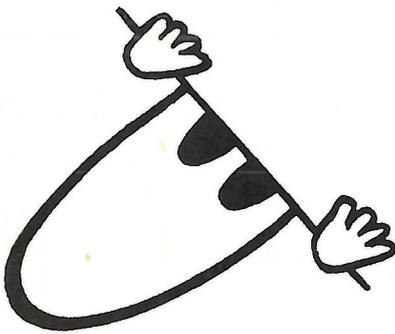
WIR



SIND



SCHON



ZEHN

