

1/80

WIRTSCHAFTS

PHANTASIE



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

KONSTANZ AUCH BEIM VIRUS PLASTICUS.

Zuerst möchte ich Ihnen allen ein erfolgreiches 1980 wünschen. Ich hoffe, dass Sie das neue Jahr gut angefangen haben, und dass Sie die guten Vorsätze (falls Sie solche gefasst haben) auch in die Tat umsetzen können.

Der vorliegende VP erscheint mit 30 Seiten. Dies wird in Zukunft immer der Fall sein. Auch der Umfang des Bildmaterials wird wie in dieser Nummer verbleiben: Titelbild sowie drei Fotoseiten werden nach Möglichkeit zum festen Bestandteil des VP gehören, wobei das erstere jeweils den Hauptartikel illustrieren soll. Voraussetzung zu dieser Konstanz ist allerdings, dass bei der Redaktion genügend Textmaterial mit den entsprechenden Aufnahmen eingeht.

Noch ein Wort zu den Ueberschriften: um eine gleichmässige Linie in den VP zu bringen, werde ich die Titel in Zukunft jeweils einheitlich mit der gleichen Schrift anfertigen. Sie brauchen sich also nicht mit kunstvollen Titel-Kreationen abzumühen.

Bevor ich Sie zu den nächsten, spannenderen Seiten entlasse, möchte ich Sie wieder auf Plasticus' Agenda-Notizen auf Seite 26 hinweisen. Meldungen für diese Rubrik werden jederzeit gerne entgegengenommen.



**REDAKTIONSSCHLUSS** für den nächsten  
Virus Plasticus: 29. FEBRUAR 1980

**TITELBILD:** Eine würdige Dame wurde 40: Die Junkers Ju 52 A-701 im Flug über dem Zürcher Oberland am 8. Mai 1979. Foto: F. Wegmann

Ju 52/3m g4e HB-HOT A-702	3
Les pensees du nouveau president / Die Meinung des neuen Präsidenten	10
GV der Ortsgruppe Bern	11
Basler Seite - kurz und bündig	12
North American B-25 B/C	14
CV 62 USS Independence	16
Neues aus dem Sekretariat IPMS-CH	20
Ein gefährliches Raubtier für die Schweizer Flugwaffe	21
Zusammenarbeit mit dem Fliegermuseum in Dübendorf	23
Das Panzermuseum von Parola	24
Suche - biete - cherche - offre	26
Plasticus' Agenda-Notizen	26
Bücher - books - livres	27

## **JU 52/3M G4E HB-HOT A-702**

Bei diesem unleserlichen Titel handelt es sich nicht etwa um einen mysteriösen Geheimcode, sondern ganz einfach um Typenbezeichnung und Immatrikulationen einer der drei Tanten Ju der Schweizer Flugwaffe, die auch heute noch so rüstig sind wie anno dazumal.

Anno dazumal bezeichnet in diesem Fall den 4. Oktober 1939. An jenem Tag trafen deutsche Junkers-Werkpiloten, aus Dessau kommend, mit den Maschinen A-702 und A-703 in Dübendorf ein. Die A-701 wurde einige Tage später von einer Schweizer Besatzung von Altenrhein, wohin sie abgeliefert worden war, nach Dübendorf überflogen. Bestellt anfangs 1939, waren die Maschinen angeschafft worden, um für die praktische Funk- und Blindflugschulung eingesetzt zu werden. Auch zur Ausbildung von Beobachtern für die Kampfflugzeuge C-35 und C-36 wurden die Flugzeuge verwendet. Zu diesem Zweck waren sie zur Bewaffnung vorgesehen. Ein Maschinengewehrstand war auf der Rumpfoberseite angeordnet, während der zweite an der Unterseite hinter dem Fahrwerk in einem teilweise einziehbaren "Kübel" untergebracht war.

Als die Schweiz im Jahre 1948 aus amerikanischen Ueberschussbeständen 130 North American P-51D Mustang Jagdflugzeuge erwarb, wurden die Ju 52 zu Frachtern umgebaut, und erhielten zivile Kennzeichen. Zwei Maschinen flogen mit dem benötigten Personal und der entsprechenden Ausrüstung in das von den Alliierten besetzte Deutschland nach Oberpfaffenhofen, um die Uebernahme der Flugzeuge vorzubereiten. Eine ähnliche Aktion begann 1951, als die Goblin-Triebwerke für die in der Schweiz in Lizenz gebauten D.H. 100 Vampire mit den Ju 52 von Hatfield nach Emmen überflogen wurden.

Auch für zivile Einsätze wurden die Schweizer Ju 52 oft verwendet. So wurden im Winter 1951/52 in unzähligen Flügen Lebensmittel und andere notwendige Güter über zahlreichen Dörfern abgeworfen, die durch Lawinnenniedergänge von der Umwelt abgeschlossen worden waren. Fünf Jahre später brachte ein tragisches Ereignis den drei Ju 52 weitere Auslandsflüge: für das durch den Volksaufstand schwer geprüfte Ungarn wurden Wolldecken und Blutplasma von der Schweiz nach Wien-Schwechat geflogen.

Heute stehen die bewährten "Wellblech-Tanten" seit mehr als 40 Jahren im Einsatz, und Ermüdungserscheinungen zeigen sie kaum. Ausser

den Rädern und Pneus gibt es keine wesentlichen Teile, die nicht aus dem Jahre 1939 stammen. Die Maschinen sind in einem tadellosen Zustand, und es kann damit gerechnet werden, dass sie noch einige Jahre ihren Dienst getreu versehen werden. Zu ihren heutigen Aufgaben gehören Flüge als Absprungplattform für unsere Fallschirmgrenadiere, Material-Transportflüge, Verbindungsflüge mit Journalisten, und nicht zuletzt Auftritte als Filmstars, wie etwa im Herbst 1976 für die Fernsehserie "Die himmlischen Töchter". In den letzten Jahren sind die Oldtimer sogar des öfters ins Ausland abkommandiert worden, wo sie jeweils einmalige Höhepunkte von Flugtagen bildeten.

A-701 (HB-HOS vom 13.9.1948 bis 30.9.1959) c/n 6580

Die A-701 machte im Jahre 1975 eine Verjüngungskur durch. Bei den Pilatus-Werken in Stans erhielt sie neue, herausnehmbare Sitze (aus einer DC-3!) und eine ausknöpfbare (!) Innenverkleidung. 1977 wurde das Flugzeug aus Korrosionsschutz-Gründen mit einer weissen Aussenbemalung versehen.

A-702 (HB-HOT vom 27.3.1951 bis 30.9.1959) c/n 6596

Ende der sechziger Jahre wurde die A-702 für die Filme "Hunde wollt ihr ewig leben" und "Agenten sterben einsam" verwendet. Für diese Rollen erhielt sie eine deutsche Ostfront-Winter-Tarnbemalung (massgeblich basierend auf der Zeichnung im Profile No. 177) und die Kennzeichen CN 4V. Die weiss-olivgrüne Bemalung wurde nach Fertigstellung der Filme beibehalten, während die deutschen Balkenkreuze durch die ursprünglichen schweizerischen Hoheitszeichen ersetzt wurden.

A-703 (HB-HOP vom 9.5.1947 bis 30.9.1959) c/n 6610

Diese Maschine blieb am längsten metallfarben. Erst im Oktober 1979 wurde das Flugzeug mit einem weissen Aussenanstrich versehen. Am 6. Januar 1965 erlitt es in Dübendorf einen Unfall, der beinahe mit Totalschaden endete. Die Maschine war auf einem Flug zur Pilotenausbildung. Beim Durchstarten nahm der linke Motor das Gas nicht auf, so dass das Flugzeug ausbrach, und mit der GCA-Anlage kollidierte. Dabei wurde ein Teil des linken Aussenflügels abgerissen. Zur Reparatur wurde die Maschine per Strassentransport nach Altenrhein zu den Flug- und Fahrzeugwerken gebracht, wo ein neuer Aussenflügel angebaut wurde, der einige Dutzend Kilogramm schwerer ist als der ursprüngliche. Auf die Flugeigenschaften wirkt sich dies kaum aus.

Text: Franz Wegmann, Zeichnungen R. Blattner, OG Basel

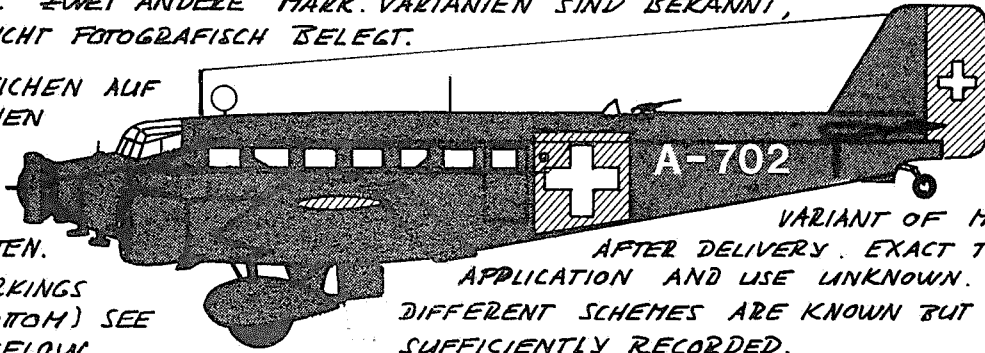
# SCHWEIZER FLIEGERTRUPPE SWISS A.F.

# JU-52

MARKIERUNGSVARIANTE NACH ABLIEFERUNG. GENAUE ANWENDUNGSDAUER NICHT BEKANNT. ZWEI ANDERE MARK. VARIANTEN SIND BEKANNT, JEDOCH NICHT FOTOGRAPHISCH BELEGT.

HOHEITSZEICHEN AUF TRAGFLÄCHEN OBEN UND UNTEN SIEHE DETAIL UNTEN.

WING MARKINGS (TOP & BOTTOM) SEE DETAIL BELOW.

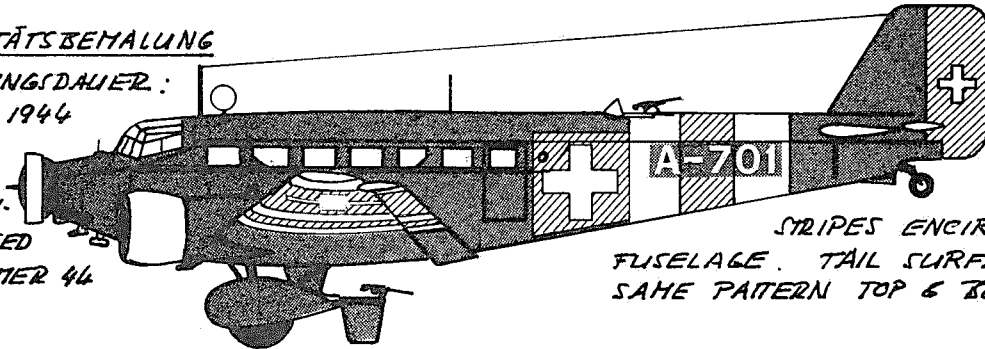


VARIANT OF MARKINGS AFTER DELIVERY. EXACT TIME OF APPLICATION AND USE UNKNOWN. TWO DIFFERENT SCHEMES ARE KNOWN BUT NOT SUFFICIENTLY RECORDED.

## NEUTRALITÄTSBEHALTUNG

ANWENDUNGSDAUER: SOMMER 1944 BIS 1946

NEUTRALITY-SCHEME USED FROM SUMMER 44 UNTIL 46



NOTE: STRIPES ENCIRCLE THE FUSELAGE. TAIL SURFACES SAME PATTERN TOP & BOTTOM.

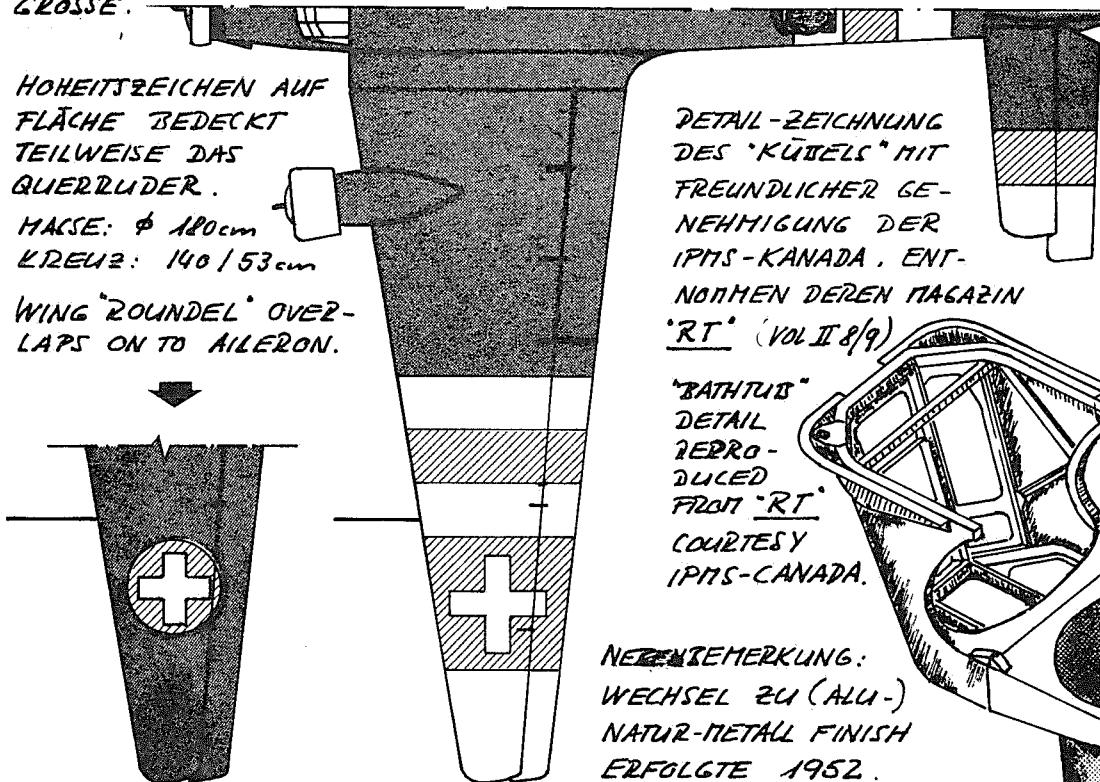
MERKE: STREIFEN (w/r/w) SIND UM DEN GANZEN RUMPF GEFÜHRT. HÖHENSTEUER-UNTERSEITE WIE OBERSEITE.

KENNUNG (A-701) DES 'AIRFIX'-ABZIEGBILDERSATZES IST KORREKT IN STIL UND GRÖSSE.

HOHEITSZEICHEN AUF FLÄCHE BEDECKT TEILWEISE DAS QUERFLÜGEL.

MASS:  $\phi$  180cm  
KREUZ: 140/53cm

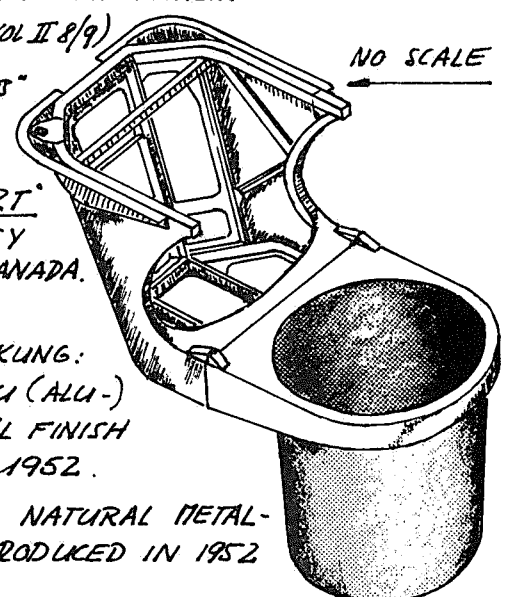
WING 'ROUNDEL' OVERLAPS ON TO AILERON.



DETAIL-ZEICHNUNG DES 'KÜBELS' MIT FREUNDLICHER GENEHMIGUNG DER IPMS-KANADA, ENTNOMMEN DEREN MAGAZIN 'RT' (VOL II 8/9)

NOTE: 'AIRFIX' KIT-DECALS ARE CORRECT IN STYLE AND SIZE.

'BATHUB' DETAIL REDUCED FROM 'RT' COURTESY IPMS-CANADA.



NO SCALE

NEBENBEMERKUNG: WECHSEL ZU (ALU-) NATUR-METALL FINISH ERFOLGTE 1952.

SIDE NOTE: NATURAL METAL-FINISH INTRODUCED IN 1952

- SCHWARZGRÜN RLM 70 ALLSEITIG / OVERALL!
  - ROT / RED
  - WEISS / WHITE
- } SEIDENMATTE  
} SEMI-GLOSS

TEILWEISE PASSENDE ZAHLEN AUF STOPPEL-DECAL No. 8 - YIELDS PARTLY SUITABLE CIPHERS.

0 2 4m.  
6 12 ft.  
Jan. 72

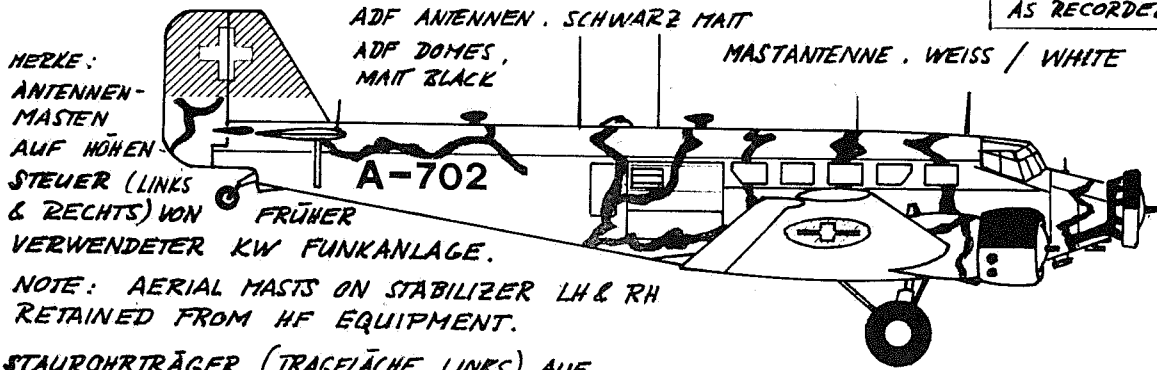
© R. BLA IPMS-CH



**SCHWEIZERISCHE FLUGWAFFE  
SWISS A.F.**

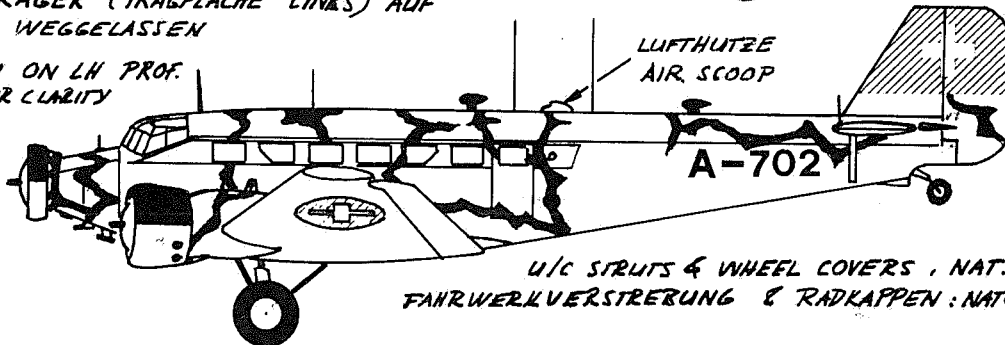
**JU-52**

IN ZUSTAND 1970  
AS RECORDED



STAUROHRTRÄGER (TRAGFLÄCHE LINKS) AUF  
SEITENRISS WEGGELASSEN

PITOT-BOOM ON LH PROF.  
OMITTED FOR CLARITY



**NOTA:**

A-701 & A-703 FÜHREN GENERELL  
DIE GLEICHEN MARKIERUNGEN UND  
AUSRÜSTUNGEN , HABEN JEDOCH  
SIGNALBLAUE MOTORHAUBEN ÜBER  
DEN GANZEN UMFANG UND SIND  
GANZ PERLWEISS.

A-701 & A-703 ARE AS SHOWN  
BUT WITH COWLINGS IN SIGNAL-  
BLUE OVERALL AND OVERALL-  
FINISH OF  
PEARLWHITE.

DOPPEL-LANDESCHIEIN-  
WERFER  
LANDING LIGHTS

- SCHWARZ MATT  
BLACK
- DUNKELGRÜN (HUMBROL)  
DK. GREEN HB 1
- ROT GLOSS  
RED
- WEISS MATT  
WHITE

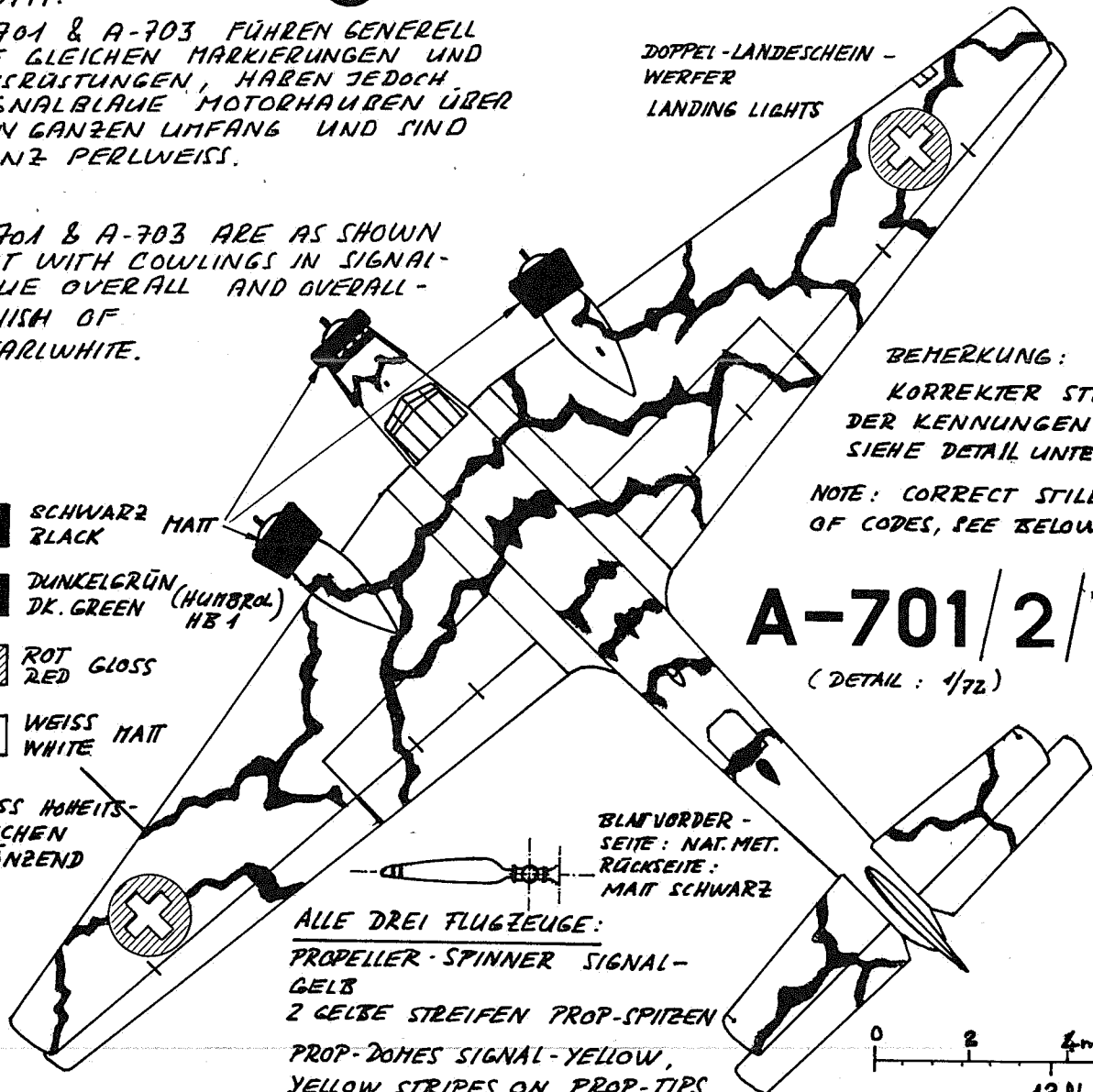
WEISS HOHEITS-  
ZEICHEN  
GLÄNZEND

BEMERKUNG:  
KORREKTER STIL  
DER KENNUNGEN  
SIEHE DETAIL UNTEN.

NOTE: CORRECT STYLE  
OF CODES, SEE BELOW.

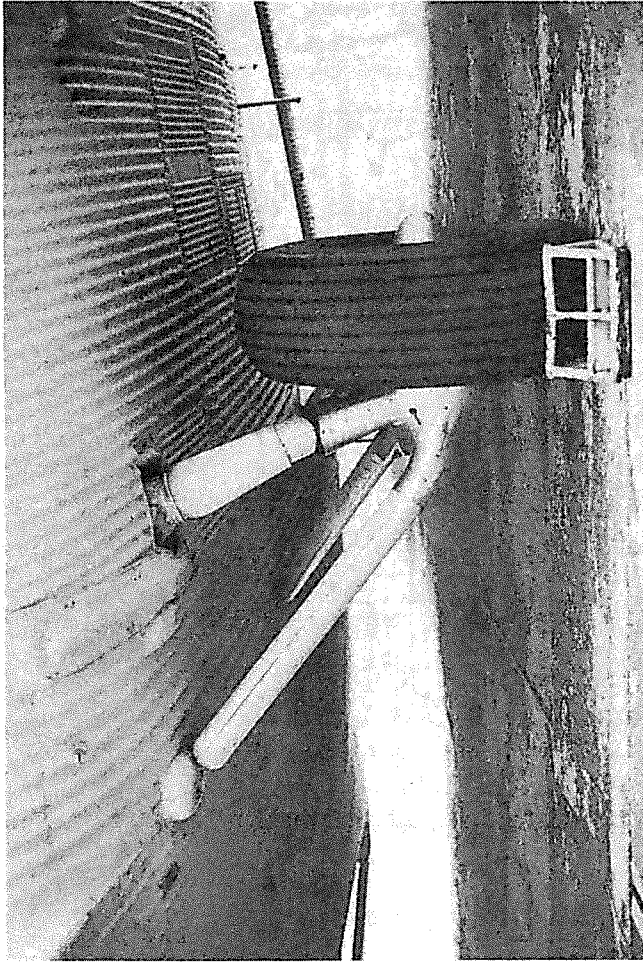
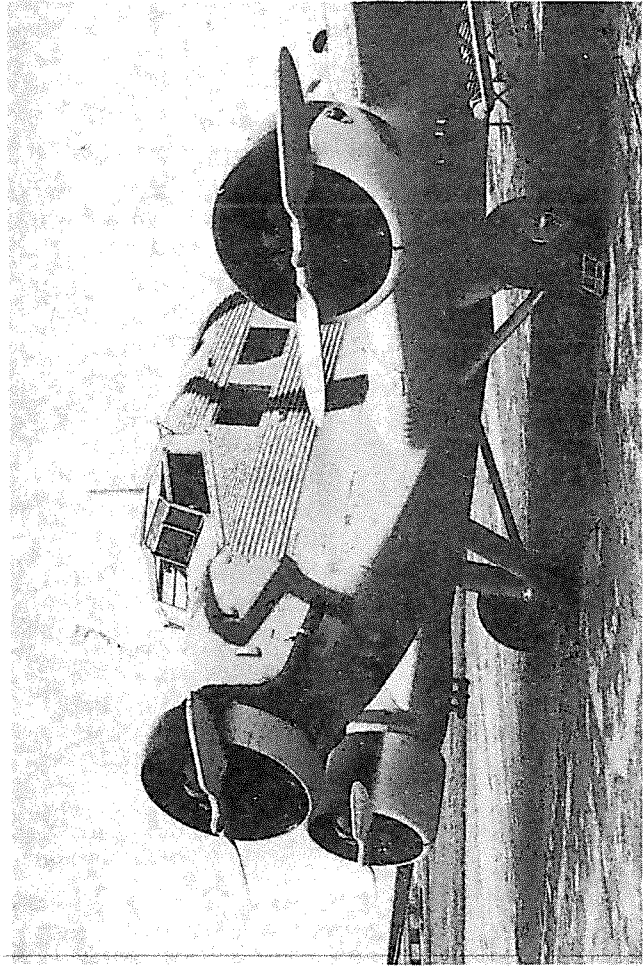
**A-701/2/3**

(DETAIL : 1/72)

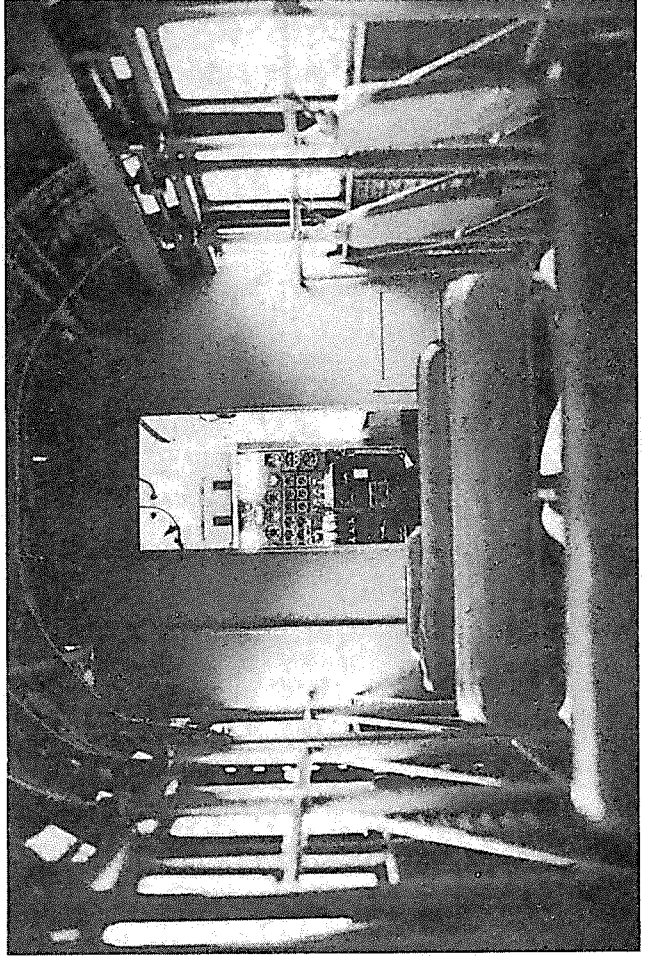
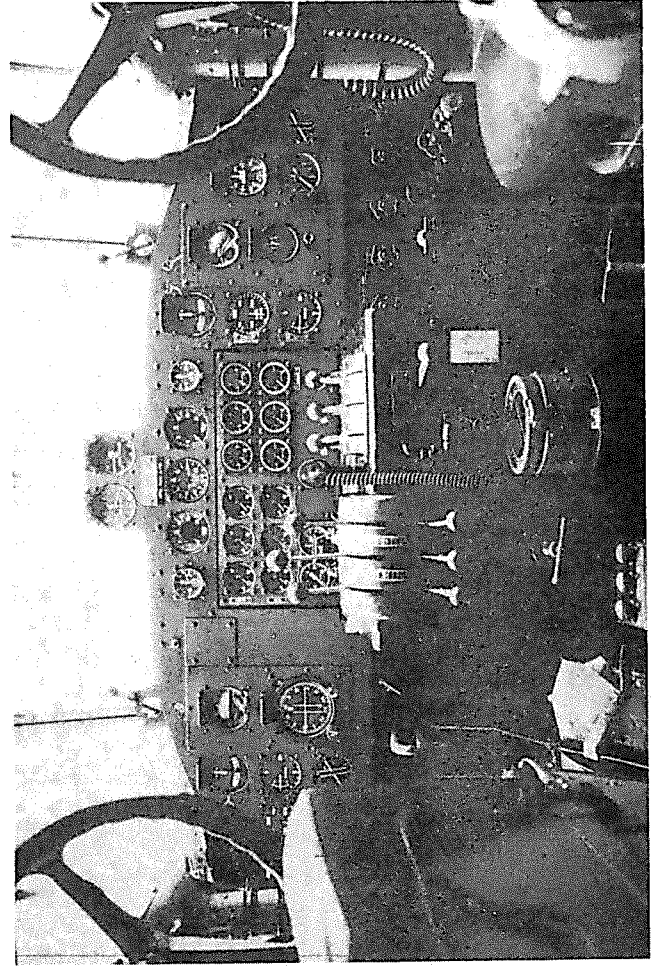








Junkers Ju 52 A-702, aufgenommen am 22. Juni 1979 in Dübendorf. Fotos: F. Wegmann



## LES PENSEES DU NOUVEAU PRESIDENT

### DIE MEINUNG DES NEUEN PRÄSIDENTEN

Seit Anfang dieses Jahres befindet sich der Nationalsitz des Präsidenten der IPMS-CH nicht mehr in Bern, sondern in Genf. Ich bedanke mich bei meinem Vorgänger, Herrn Hans Glauser, für die grosse Arbeit, die er in den beiden vergangenen Jahren geleistet hat. Mit ihm ist die IPMS-CH zu einem neuen Aufschwung gekommen, der sehr nötig war. Das Hauptziel, das er sich vorgenommen hat, ist erreicht worden. Das heisst erstens Aufbau unserer Organisation auf solider juristischer Grundlage, zweitens Schaffung einer Zeitschrift, die regelmässig viermal jährlich publiziert wird mit interessanten Berichten, und drittens, eine steigende Mitgliederzahl.

Die Verantwortung liegt nun in meinen Händen, und ich wünsche nur eines: die Arbeit, die Hans schon geleistet hat, auf beste Weise weiter zu führen, aber mit etwas weniger Administration, weil dies gar nicht in meine Richtung geht. Ich wäre mehr für einen praktischen Ablauf. Ich hoffe nun, mit wirksamer Zusammenarbeit mit meinen welschen Kollegen so gut als möglich zu wirken. Für diejenigen Mitglieder, die es noch nicht wissen, möchte ich bemerken, dass ich vorläufig noch für die Genfer OG Präsident, Sekretär, Kassier, Verbindungsmann bin.... und ich kann feststellen, dass die welsche Gruppe eine steigende Mitgliederzahl aufweist.

Freunde in der deutschen Schweiz! Heute als Einleitung bemühe ich mich, mich in deutscher Sprache an Sie zu wenden, aber es ist für mich etwas mühsam, da meine Muttersprache französisch ist, und ich mich damit natürlich auch besser ausdrücken kann. In Zukunft werde ich meine Mitteilungen in französischer Sprache abfassen. Aber ich bin sicher, dass die meisten von Ihnen französisch verstehen.

Zu Beginn meines Mandates möchte ich wiederholen, dass die IPMS-CH eine Amateur-Vereinigung ist, die nur ein Ziel hat: Plastikmodelle zum Vergnügen anzufertigen. Also, vergessen Sie nicht unseren Wahlspruch: *by modellers, for modellers!* Er ist heute aktueller als je. Es gibt in der Schweiz noch zu viele Leute, die ihre persönlichen Dokumentationen und Auskünfte verheimlichen, und sie nicht weiter zu geben getrauen. Denken Sie daran: das generelle Interesse muss dem kleinen persönlichen Stolz vorgehen!

Was die Berichte im Virus Plasticus angeht, möchte ich, dass jeder von uns mit seiner Hilfe beiträgt. Diese Zeitschrift ist unsere Verbindung, und es ist wichtig, dass es jeden von uns angeht. Ich rechne mit allen Verbindungsmännern, damit die Redaktion pünktlich genügend Material bekommt. Wenn man ewig mit den andern rechnet, kann man sicher sein, dass nichts getan wird, und ich möchte nicht, dass man wieder in die Situation vergangener Jahre zurückfällt, oder dass die Zeitschrift nur in französischer Sprache gedruckt sein könnte...

Zum Schluss möchte ich noch darauf hinweisen, dass die Firma Heller alle IPMS Nationalgruppen eingeladen hat, persönliche Plastikwünsche mitzuteilen, damit sie dementsprechend nach Möglichkeit ihr zukünftiges Fabrikationsprogramm gestalten kann.

Und jetzt noch einige Worte an meine welschen Mitglieder.

Après ce préambule en allemand (politesse oblige), je m'adresse à

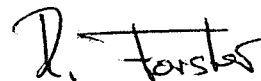
vous tous, amis de la Suisse romande.

Au cours de ce nouveau mandat présidentiel, je vais essayer de poursuivre la tâche que m'a laissé mon prédécesseur Hans Glauser de Berne. Tâche qui ne sera pas très aisée vu que je cumule d'autres fonctions. Mais je sais qu'avec l'idéalisme qui nous anime tous, la chose sera sûrement possible. Comme déjà dit, je n'aime pas la paperasse (quoi-qu'on en ai besoin) et serais plutôt dirigé vers une efficacité pratique. C'est pourquoi je vous demande à tous une franche collaboration pour m'épauler. Et tout particulièrement pour le Virus Plasticus qui est notre trait d'union.

Il y a en Suisse encore trop de personnes qui se complaisent dans leurs documents et renseignements personnels et qui se gardent bien de ne pas les partager avec d'autres personnes qui ont le même intérêt. A quoi cela peut-il les mener? Je le répète, nous sommes des amateurs, enthousiastes principalement de maquettisme plastique, alors autant nous aider mutuellement. Les remarques que je vous avais faites l'année dernière au sujet des articles en français dans le Virus Plasticus restent toujours valables. Rien ne sert d'attendre sur l'autre pour ensuite incriminer IPMS en général car IPMS c'est VOUS! Il faudra donc vous en prendre à vous-même uniquement! Rappelez-vous la devise "By modellers, for modellers". Munissez-vous donc d'un bon dictionnaire Allemand-Français au cas où les articles germanophones viendraient à proliférer...

Au cours de cet année, la maison Heller a décidé de tenir compte pour ces productions futures des désirs des sections nationales IPMS. Faites-moi part de ce que vous aimeriez voir sur le marché et je le transmettrai à M. Léo Jahiel, PDG de Heller.

Bien cordialement, votre président



## **GV DER ORTSGRUPPE BERN**

Am 9. Februar 1980 findet von 14.00 bis 17.00 Uhr im Restaurant Waldhorn in Bern die Generalversammlung der Ortsgruppe Bern statt.

Auf dem Programm steht unter anderem ein Modellbau-Wettbewerb (in kleinem Rahmen), eine Ersatzteil- und Bausatzbörse, und Dia-Vorführungen.

Die Traktandenliste beinhaltet weiterhin: Neuwahlen, Revisorenberichte, Protokollgenehmigung der letzten GV, Planung der Vereinstätigkeit der OG Bern für 1980, Genehmigung der Jahresrechnung und Entgegennahme der Jahresberichte.

ALLE Mitglieder der OG Bern sollten an dieser GV anwesend sein!!! Auch jene, die man nur selten sieht! Reserviert Euch also jetzt schon diesen Samstag-Nachmittag.

# BASLER SEITE - KURZ UND BÜNDIG

Obwohl sie eigentlich nur viermal jährlich fällig wäre, hat der Autor dennoch das Gefühl, ewig an der "Basler Seite" kauen zu müssen; ein Fass ohne Boden: wenn eine gestorben ist, kündigt sich bereits wieder die nächste an. Mit einem leisen, fast unscheinbaren Gefühl, einer Mischung aus Verantwortung, Schuldbewusstsein und Mitleid mit dem Chefredaktor gegenüber setzt er sich dann in letzter Sekunde hin, gepeinigt von Redaktionsschlüssen, und beginnt sich die Finger einzeln auszusaugen, nur um dem armen Boss in Aarau nicht ein leeres Couvert zusenden zu müssen. Auf Schützenhilfe wagt er kaum noch zu hoffen, die Aussichten haben sich nicht verbessert: einige Leute, die basteln und schreiben haben ihren "Pflichtteil" bereits geleistet (der nächste wäre bald wieder fällig), der andere, weitaus grösste Teil der Gattung Bastler und Schreiber unterlässt das letztere konsequent; solche, welche zwar schreiben aber nicht basteln können haben in jäher Furcht vor dem Verbindungsmann das Handtuch geworfen, und diejenigen, welche basteln aber nicht schreiben können, - die tun immerhin etwas. Über Nichtbastler und Nichtschreiber schweigt des Sängers Höflichkeit.

\* \* \*

So etwa wäre dies Völklein von Träumern und Halbidealistern aus der Sicht eines geplagten Artikeleintreibers zu beschreiben; jene tüchtigen Mannen, die zwar eine Hauszeitung haben wollen, aber meinen, sie mache sich doch wohl von selbst und man könne sich die gebratenen Gänse nur so in's Maul fliegen lassen! Nun, meinen kann man dies schon, nur darf man sich eines Tages nicht wundern, wenn dann anstelle der feissen Truthennen ein abgemagert Gerippe dahergebrösmelt kommt. - Aber auch dies wird die Herrschaften in ihrem Dämmerzustand wohl nicht gross beeindrucken: man wird ja heutzutage mit Literatur aus dem Norden und ennet dem kleinen und dem grossen Wasser geradezu überflutet. Was soll's denn?!

\* \* \*

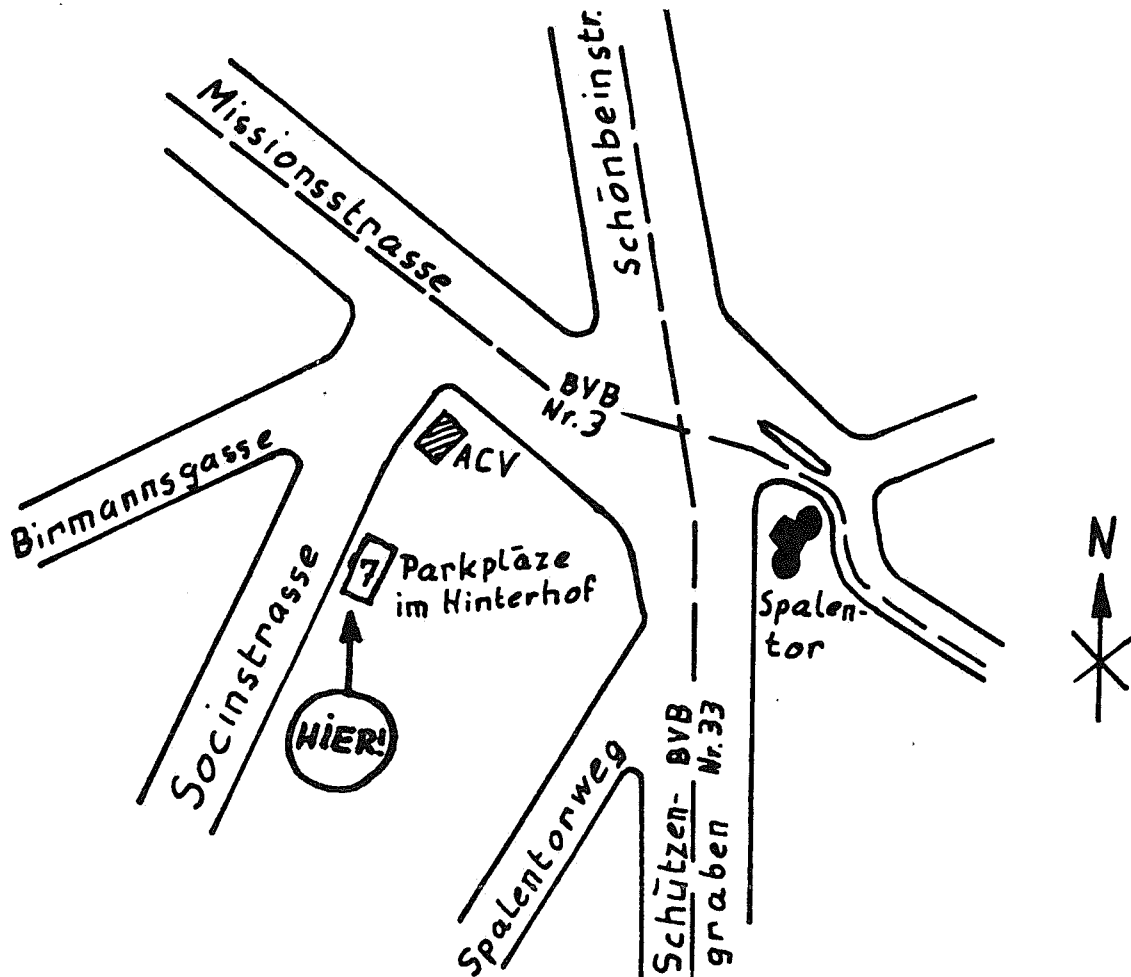
"Was soll's denn" sagt sich nun auch einmal der Schreibende und fasst für's neue Jahr den Entschluss, Basler Seiten nur noch bei akutem Bedarf anzufertigen. Verbindungsmann heisst noch lange nicht Ortsgruppendichterling!

Weiter: auch Ortsgruppenpräsidenten können selbstverständlich einmal ermatten. Die nicht immer hehre Verpflichtung, den Karren schleppen zu müssen, geht mit der Zeit auch dem grössten Esel in die Beine. Was mit anderen Worten heisst, dass ab 1981 ein neuer Präsident die OG Basel führen wird. Ein unverbraucher, ideenreicher, initiativer möglichst. Dies zu gebührender Kenntnisnahme und Vorbesinnung. Wahl des neuen Gremiums: Freitag, 5. September 1980 anlässlich des ordentlichen, zweimonatlichen Treffens.

\* \* \*

A propos OG-Treffen: Unser Mitglied Urs Bopp hat sich netterweise bereiterklärt, die Treffen in diesem Jahr bei sich zu Hause durchzuführen. Für dieses schöne Angebot sei ihm -und seinen Eltern, die

die Räumlichkeiten zur Verfügung stellen- schon jetzt namens aller Teilnehmer herzlich gedankt. Mit dieser Lösung scheinen gleich der Fünfer und das Weggli erreicht: während die Zufahrt mit öffentlichen und privaten Transportmitteln problemlos ist, bleibt der ungezwungene private Rahmen erhalten. Also, für den 4. Januar, 4. Juli, 5. September und 7. November 1980 gilt die Adresse Socinstrasse 7, 4051 Basel, Tel. 25 86 28, jeweils 20.00 Uhr. Am 7. März und 2. Mai lernt Urs Bopp unser Vaterland verteidigen; über den dannzumaligen Treffpunkt wird mit separatem Schreiben orientiert.



So wünscht der "OG-Schreiberling" seinen Leuten ein recht glückliches neues Jahr mit vielen schönen Hobbystunden und einem ewig dicken VP!

Ortsgruppe Basel, der Präsident

WULLI'S FREIZEITSHOP im Einkaufszentrum Seen, 8405 Winterthur  
 Tel. 052 28 25 25 teilt uns mit, dass ab 1.1.1980 IPMS-MITGLIEDER  
 bei Vorweisung ihres Mitglieder-Ausweises und Einkäufen über  
 Fr. 10.-- 10 % PREISERMÄSSIGUNG erhalten.  
 GUTE IDEE ! Welche andern Geschäfte folgen dem Beispiel????

# NORTH AMERICAN B-25 B/C

## MONOGRAM SNAP TITE 1/72

Eine neue "grosse Gelegenheit" für den eiligen Modellbauer: es kann innert nützlicher Frist ein weiterer zweimotoriger US-Bomber des II. Weltkrieges der Sammlung zugeführt werden. (Siehe auch VP 4/79: B-26).

Der B-25 "Snap tite"-Kit von Monogram besteht aus 36 in Olive drab eingefärbten und 4 glasklaren Teilen. Beim Öffnen der Schachtel springt wieder -wie beim B-26- die hervorragende Oberflächendetailierung in's Auge. Die relativ geringe Anzahl Einzelteile, sowie die Möglichkeit, das Modell ohne zu kleben herzustellen, bedingen einen einfachen Aufbau. Die daher zum Teil recht grossen Verarbeitungseinheiten (z.B. Flügelunterseite = 1 Stück; Cockpitinneneinrichtung = 2 Teile und zwei gut dargestellte Besatzungsmitglieder) werden durch Steckverbindungen zusammengehalten.

Während die Fahrwerke gut und die Räder hervorragend gestaltet und detailliert sind, wurden die Mg's in Bug und Drehturm etwas vernachlässigt und sind entsprechend einfach herausgekommen. Die Trieb- und Fahrwerksgondeln bestehen aus je 2 Hälften, während die Motorverkleidungen in einem Stück gespritzt sind. Hier befindet sich denn auch der gravierendste Mangel am Modell: die Beigabe von Motoren oder mindestens deren Andeutung im Kühler wurde nicht für nötig gehalten. So endet der Motorraum bereits 3 mm hinter der Öffnung in einem flachen Spant, der mit einer entsprechenden Ausbohrung zur Aufnahme der Propellerwelle versehen ist. Eine Modifikation an dieser Stelle wäre mit einem unverhältnismässigen Aufwand an Zeit verbunden und würde den Sinn vom raschen Zusammenbau dieses Kits in Frage stellen. Die Glasteile hingegen sind -wie ebenfalls beim B-26- vollkommen klar und mit feinen, zum Bemalen bestens geeigneten Streben versehen.

Ein erfolgreicher Zusammenbau des Modells dürfte sowohl dem Analphabeten als auch dem Sprachgenie keine Mühe bereiten. Entweder orientiert sich der eine an den 19 übersichtlichen Detailzeichnungen oder der andere findet seinen Weg im Zauber der grossen weiten Welt von sechs Fremdsprachen.

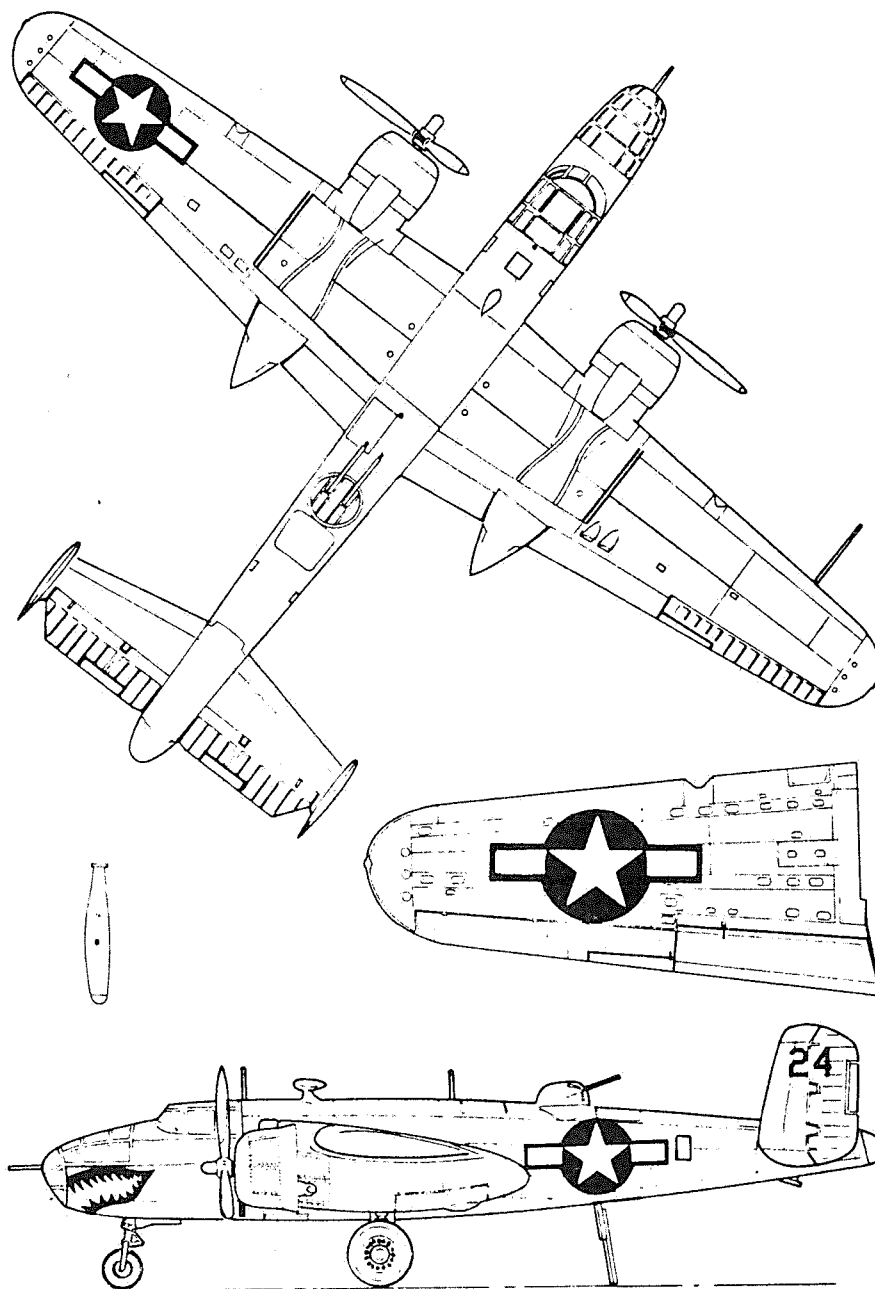
Weniger hochstehend als die Bauanleitung sind hingegen die Abziehbilder: 4 Hoheitszeichen, 2 Kenn-Nummern, 2 Haifischschnauzen-Hälften, 2 Propellerwarnstreifen (überdimensioniert) sowie 6 Propellerblattmarkierungen sind ein recht karger Schmuck für ein Modell dieser Grösse. Ausserdem verhindert der zwar matte, aber dicke Trägerfilm ein restloses Anschmiegen der Decals an die Oberfläche und die Panels und beeinträchtigt so den visuellen Eindruck des (vor allem unbemalten) Flugzeuges. Das Ausschneiden der Abzeichen aus dem überstehenden Film relativiert diesen Mangel etwas.

Im grossen und ganzen gesehen befriedigt auch Monograms B-25 sehr. Bei einem Verkaufspreis von Fr. 11.90 scheint es allerdings, als ob die Händler dem Sprichwort Rechnung getragen hätten "Zeit ist Geld".

In qualitativer Hinsicht aber kann unser Modell zum Zusammenstecken bedenkenlos mit "sehr gut bis ausgezeichnet" bewertet werden. Als Rat (auch für den eiligen Bastler) empfiehlt es sich, alle Steckverbindungen und sichtbaren Nähte zu kleben. Der Aufwand ist minimal

und erhöht die niedrige Arbeitszeit kaum, jedoch die Festigkeit des Modells beträchtlich. Ein kompletter Tarnanstrich würde die Attraktivität zweifellos vergrössern; wie die Fotos auf der Schachtel allerdings beweisen, macht die B-25 schon nach einfachstem Bemalen von Propellern und Fahrwerk einen erfreulichen Eindruck.

Stephan Gfeller, OG Basel



## ZU BESUCH AUF DEM FLUGZEUGTRÄGER CV 62 USS INDEPENDENCE

Am 15. Juni 1977 um 7.00 Uhr sollte uns die US-Navy im Feriendorf Kamarina abholen. Nach drei Stunden Warten beschlossen wir, uns ein Taxi zu nehmen und auf eigene Faust nach Sigonella zu fahren. Dort um ca. 12.00 Uhr angekommen, erklärte man uns, dass Herr Slomian, unser Begleiter seitens der USA, uns im Hotel Taormina auf der entgegengesetzten Seite der Insel gesucht habe, da die beiden Namen verwechselt worden seien. Nun, wir hatten trotzdem Glück, denn unser Flugzeug, das in 15 Minuten starten sollte, hatte 15 Minuten Verspätung, und so konnten wir in dem flugplatz eigenen Restaurant noch etwas zu Mittag essen. Um 14.00 Uhr stiegen wir in das Flugzeug ein und erhielten Instruktionen betreffend Schwimmweste, Helm und Notausstieg. Kurz darauf liess der Pilot die beiden Turbinen der C-2 an, und wir rollten auf die Startbahn, wo wir um 14.15 Uhr abhoben. Das Flugzeug steuerte Richtung E-SE und wir wussten nur, dass wir in ca. 2 1/2 Stunden die USS Independence erreichen würden, aber wo diese genau lag wussten wir nicht. Die 16-plätzig Maschine hatte noch 1,5 t Fracht geladen und nur 4 Fenster, aus denen man so oder so nur Wasser sah. Dafür war es auf etwa 4000 m Höhe, wo wir flogen, ziemlich kalt. Nach ca 1 3/4 Stunden sank das Flugzeug ab und flog auf noch rund 1000 m Höhe Richtung Träger. Jetzt wurden wir auf unsere erste Trägerlandung vorbereitet, und zwar sollten wir beim Aufleuchten der entsprechenden Leuchtschrift aufrecht auf unseren Sitzen Platz nehmen und den Kopf an das Polster lehnen. Nachdem der Bordmechaniker alle Sitze auf festen Stand und ob nichts darunter liege überprüft hatte, waren wir zur Landung bereit. Nach ca. 2 1/4 Stunden Flug setzte der Pilot zur Landung an, wir wurden von einer unsichtbaren Kraft in unsere Sitze gedrückt und nach ca. zwei Sekunden wieder losgelassen. Dann wurde das Heck des Flugzeuges geöffnet und wir konnten aussteigen. Mein erster Eindruck war: heiss, stinkige Luft und viele, viele Flugzeuge - wir waren auf der USS Independence.

Ein Offizier und ein Oberfeldweibel nahmen uns dann in Empfang und geleiteten uns in das vierte Unterdeck, wo man uns eine Koje zuwies. Unsere Unterkunft war das oberste Bett eines Dreistöckers im Unteroffiziersschlag. Jedes Bett hatte eine klimatisierte Luftzufuhr und zwei Bettschränkle mit Nachttischlampe sowie ein Kleiderkasten. Silvio, unser Offizier, hatte jedoch eine "Extrawurst" und bekam ein Zweierzimmer mit Dusche und WC, das tip top eingerichtet war.

Nachdem wir uns etwas frisch gemacht hatten, holte uns Chief Rogalsky ab zum Nachtessen. Das Menu bestand aus Gummiadler an Ketchupsauce mit Reis, Kaffee und Kuchen oder Limonade. Zwecks Sparmassnahmen wurde das Essen auf Kartontellern serviert, da das Wasser knapp war, weil es im Augenblick für den Betrieb der 4 Turbinen und der Dampfkapulte gebraucht wurde. Nach dem Essen durften wir in den Kontrollturm, um von dort aus dem Flugbetrieb zuzusehen. Unsere Herzen schlugen höher, denn unmittelbar vor uns wurden die F-4 Phantom gestartet, und jedesmal, wenn ein Flugzeug startete, neigte sich der Träger ganz leicht nach vorn. Nach diesem Schauspiel empfing uns der Kapitän des Trägers. Er war ein etwa 45 Jahre alter, sehr freundlicher Offizier, und erklärte uns mit einigem Stolz einige Details über sein Schiff.

So erfuhren wir, dass das Schiff 320 m lang ist und jede der vier Antriebschrauben einen Durchmesser von 10 m hat und sich pro Minute rund 25 mal dreht. Weiter in dieser Dimension erklärte er uns, dass jedes der beiden Ruder 90 t schwer ist.



Nach dem Besuch beim Kapitän durften wir im bordeigenen Supermarkt einkaufen. Da gab es Gebrauchsgegenstände, Kleider, Andenken und vieles mehr. Und wie es nicht anders zu erwarten war, kauften wir, was die Kasse hielt.

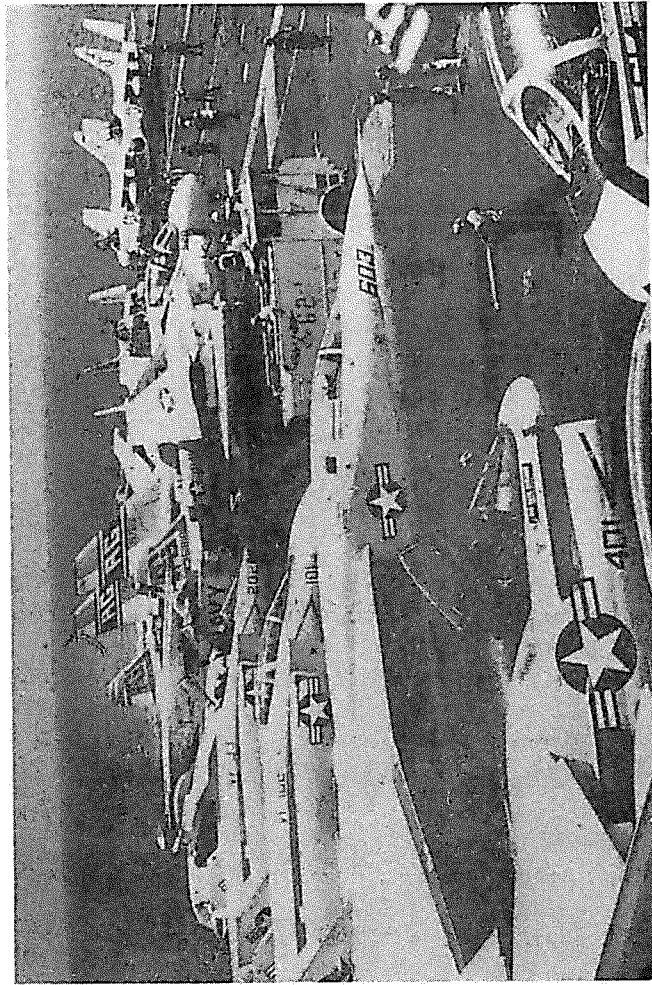
Unser Chief erklärte uns schliesslich, dass die Zeit soweit vorge-rückt sei, dass die Flugzeuge wieder zur Landung kämen, und wir uns auf den Balkon begeben müssten. Die Landungen wurden mit sehr gros- ser Genauigkeit ausgeführt, und erfolgten in einminütigem Abstand. Man erklärte uns zu den Landungen folgende Details: verfehlt ein Flugzeug die Fangseile und startet durch, so kann es den Landever- such wiederholen. Wenn wieder ohne Erfolg, steigt sofort ein A-6 Tanker auf, um das durchgestartete Flugzeug mit Treibstoff zu ver- sorgen, so dass es für weitere Anflüge reicht. Das Durchstarten der Flugzeuge ist weniger kompliziert, als es aussieht, denn das Flug- zeug fliegt mit Vollgas an, und hat somit bei der Landung bereits die Geschwindigkeit zum Abheben. Hat ein Flugzeug Schwierigkeiten mit dem Fanghaken, so steht ein Fangnetz zur Verfügung, das jedoch nicht hält was es verspricht. Ca. 20 % der anfliegenden Flugzeuge müssen durchstarten wegen Landeabstand, Nichtfangen der Leinen usw. Nach der Besichtigung des Flugbetriebes, der bei uns einen tiefen Eindruck hinterliess, trafen wir uns noch zu einem Schlummertrunk und fielen dann todmüde ins Bett.

Am 16. Juni wurden wir morgens um 6.00 Uhr geweckt und um 6.30 Uhr gab es das Frühstück, welches sehr reichhaltig war. Es gab Eier, Aufschnitt, Käse, Brot und Kuchen, wobei man die Eier auf sechs ver- schiedene Arten geniessen konnte. Zum Trinken konnte man wählen zwis- chen Kaffee, Schokolade, Tee und Fruchtsaft. Zusätzlich gab es, wie zu allen Mahlzeiten, Früchte.

Mit vollem Magen konnten wir nun das Hangardeck unter fachkundiger Führung eines Offiziers besichtigen. Als erstes zeigte man uns die Feuerbekämpfungsmassnahmen mit den Schaumlöschkanonen und den Was- servorhängen. Anschliessend konnten wir die Werkstatt besichtigen, in der die 7 verschiedenen Triebwerke kontrolliert und repariert werden. Anschliessend sahen wir noch den Triebwerkstandlauf-Anbau, ganz zu hinterst am Heck des Flugzeugträgers.

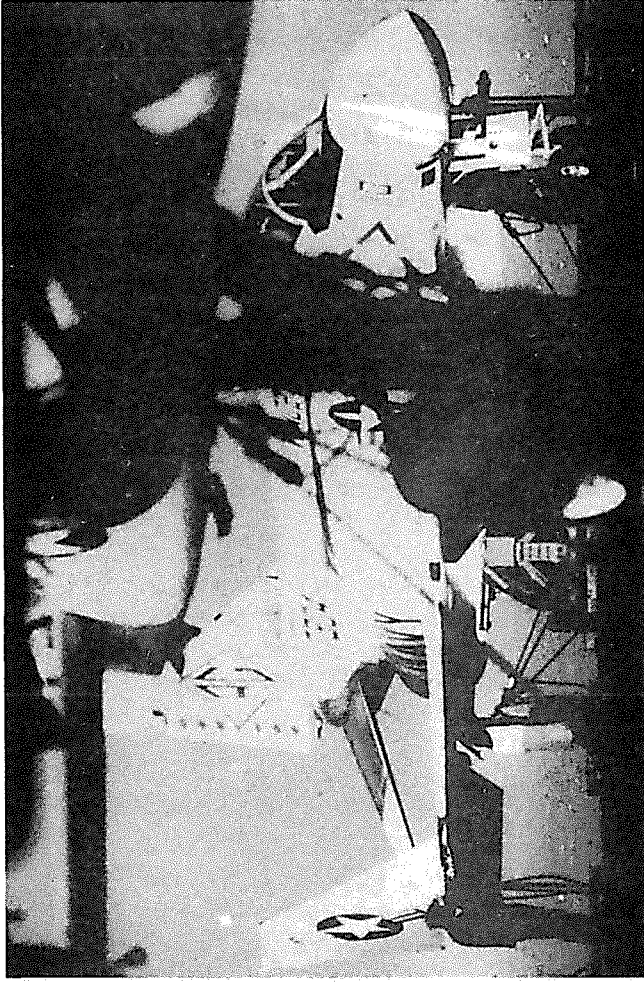
Zue nächsten Abteilung begaben wir uns drei Stockwerke tiefer. Dort angelangt, durften wir die Flugsicherung in voller Aktion besichti- gen. Alle Anflüge auf den Träger werden, auch bei schönem Wetter, nach Möglichkeit nach IFR durchgeführt. Dies geschieht mittels SRE (Suchradar) und PAR (Präzisionsradar), wobei die Anflüge automa- tisch durchgeführt werden können. Das heisst, alle aus den Abwei- chungen des Flugzeuges von der Ideallinie resultierenden Korrekturen werden dem Autopiloten über Funk mitgeteilt. Das Flugzeug fliegt so- mit ohne Hilfe des Piloten den Träger an und landet (ähnlich wie Ka- tegorie vier zivil) praktisch automatisch. Die Bildschirme des PAR entsprechen ziemlich genau denjenigen unseres Quebecradars, diejeni- gen des SRE sind normale Schirme, beide Anlagen verfügen jedoch über IFF. Nachdem wir in dem relativ engen Raum einige Anflüge mit- verfolgt hatten, verliessen wir ihn in Richtung Maschinenraum.

Im Maschinen-Kontrollraum zeigte man uns die Ueberwachungsinstrumen- te der vier 70'000 PS Dampfmaschinen. Im gleichen Raum sind auch die Tableaux mit der Feuerwarnung installiert. Was mich erstaunte war, dass alles in dieser Zentrale auf Tradition ausgerichtet, und somit aus Holz, Messing und Leder gearbeitet war. Die Turbinen selbst, die wir danach in dem ca. 50 ° warmen Maschinenraum besichtigen konnten,

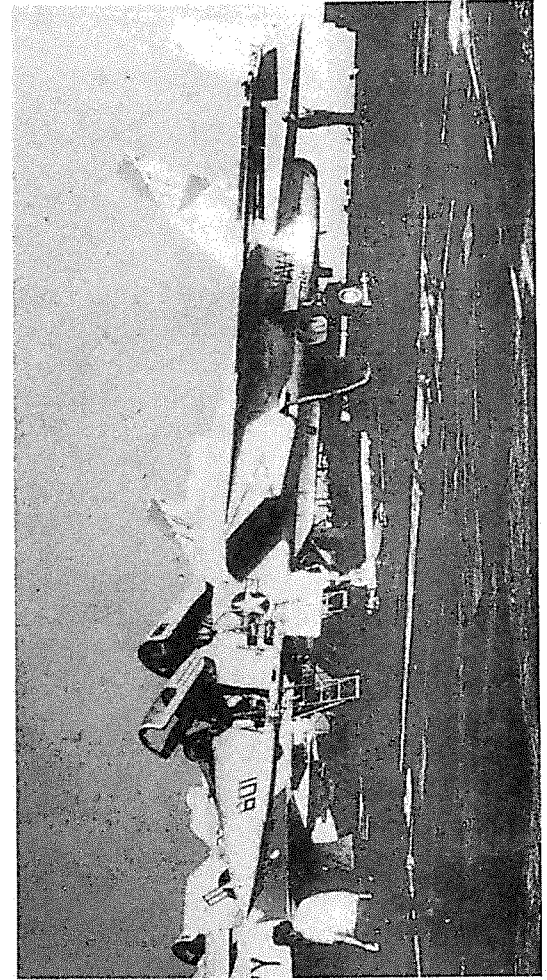


Parkplatz gesucht ...

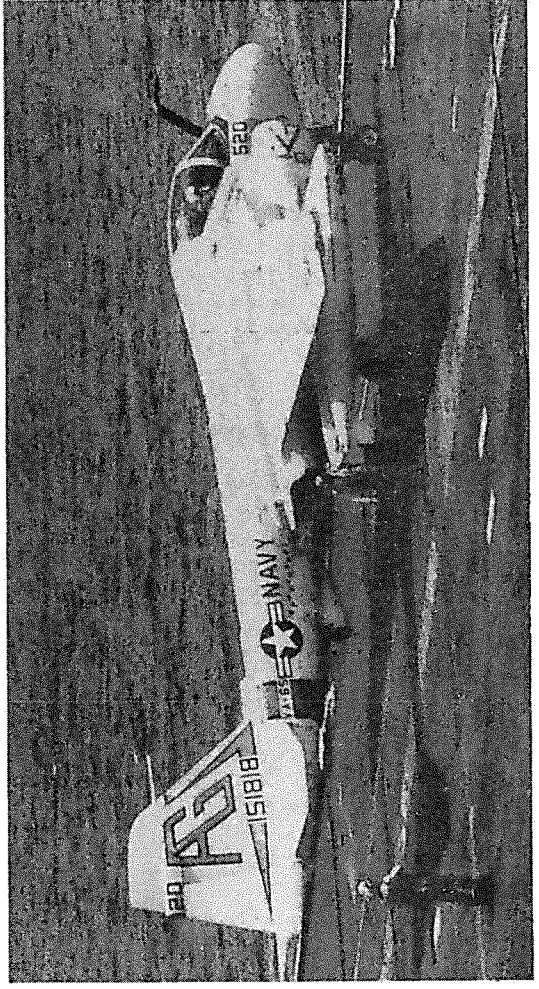
Aufnahmen von der USS Independence von R. Maier  
North American RA-5C Vigilante Langstrecken-Aufklärer



McDonnell F-4J Phantom II Allwetter-Jagdbomber



Grumman KA-6D Intruder Tankflugzeug



waren riesig, und übertrafen unsere Erwartungen. Eine einzige dieser Turbinen verschlingt aus 16 ca. 1½ cm-Röhren Rohoel, und setzt dieses in ca. 70'000 PS um, um zusammen mit den drei anderen Kolossen dem 78'000 Tonnen schweren Schiff den Antrieb für seine Geschwindigkeit vom 55 km/h zu geben. Alle Arbeitsplätze im Maschinenraum waren mit einer Frischluftzufuhr versehen, so dass man unter einigermaßen vernünftigen Bedingungen seiner Pflicht nachkommen konnte.

Schliesslich wurden wir in die Elektronikwerkstatt geführt. Wir staunten nicht schlecht, als man uns das Modernste vom Modernen vorführte, nämlich einen Computer, welcher Funkgeräte usw. selbständig kontrolliert. Dies geschieht so: man nimmt ein Gerät und schliesst es am Rechner an, und geht anschliessend zum Kaffee. Nach ca. 20 Minuten erscheint auf dem Monitor im Klartext, ob das Gerät noch brauchbar oder defekt ist. Sollte das Gerät defekt sein, so gibt der Monitor ebenfalls im Klartext an, was defekt ist. Diese Anlage durften wir, wie alles andere auf dem Träger, ebenfalls fotografieren.

Anschliessend wurden wir in einem Staffellaum vom Kommandanten herzlich begrüsst. Er zeigte uns alles, was mit der Fliegerei zu tun hat. Als erstes zeigte er uns, wie die Piloten die Flugvorbereitungen bewältigen: die aktuelle Lage erscheint im Staffellaum auf einer Leinwand, an der sich der Pilot orientieren kann. Den persönlichen Auftrag erhält der Pilot auf einer Kassette, die er dann im Flugzeug in einen Recorder einlegt, und so seine Anweisungen erhält. Ebenfalls ist auf dieser Kassette das Computerprogramm für den bordeigenen Rechner des Flugzeuges abgespeichert. Etwas später stiegen wir wieder in das Hangardeck. Dort erklärte man uns eine Lockheed S-3A. Dieses Flugzeug wird zur U-Bootjagd und -Bekämpfung eingesetzt. Die Besatzung besteht aus vier Mann, nämlich 2 Piloten und 2 Operateuren. Die S-3A ist eines der modernsten zweistrahligen Flugzeuge der US-Navy. Mich beeindruckte am meisten der moderne und geräumige Innenausbau des Flugzeuges, welches wir später von innen besichtigen konnten und bei welchem man extra für uns alle elektronischen Geräte in Betrieb setzte.

Mit einem Umweg über das trägereigene Postbüro gelangten wir in unsere Unterkunft und packten unsere sieben Sachen für die Abreise wieder zusammen.

Daraufhin konnten wir nochmals auf den Balkon beim Kontrollturm steigen, um zu filmen und zu fotografieren. Bei dieser Gelegenheit konnten wir die diversen Startvorbereitungen und das Einfädeln auf die Dampfkatapulte bestens studieren. Beim Start einer RF-5 Vigilante, die wir genau von hinten filmen und fotografieren konnten, rechneten wir nachträglich aus, dass wir einem Wind von ca. 100 km/h ausgesetzt waren und dass die Temperatur etwa 100° betragen hatte, was zur Folge hatte, dass wir unsere Fotoausrüstung rasch fallen liessen.

Zwischendurch hatten wir noch Gelegenheit, dem Kapitän des Trägers unser Präsent, ein Huntermodell der Schweizer Flugwaffe, zu überreichen. Der Kapitän hatte am Hunter grosse Freude und überreichte uns ein Medaillon als Erinnerung an die USS Independence.

Unser Chief teilte uns schliesslich mit, dass wir um ca. 14.00 Uhr auf dem Träger mit einer C-1 starten würden. Es blieb uns also noch eine halbe Stunde Zeit, und wir fotografierten und filmten, was die Apparate hielten. Anschliessend stiegen wir auf das Flugdeck hinunter, da wir noch unser Gepäck holen und uns im Flugbüro melden mus-

sten. Hier erfuhren wir zu unserem Erstaunen, dass wir nicht nach Sigonella, sondern nach Suda-Bay (Kreta) geflogen werden sollten. Um 14.00 Uhr stiegen wir, nachdem wir uns mit Schwimmweste und Helm erneut vertraut gemacht hatten, in die C-1 ein, welche gleich darauf mit einem rasanten Start (ohne Katapult) den Flugzeugträger verliess.

Ich möchte es nicht versäumen, auch hier der US-Navy und allen beteiligten Personen, insbesondere Herrn Slomian, für diese einmalige Besichtigung recht herzlich zu danken.

Roland Maier, OG Zürich

NEUES AUS DEM

## SEKRETARIAT IPMS-CH

Mit dem Jahreswechsel 1979/80 hat Pier D. Savini mir das Sekretariat der IPMS-CH übergeben. Als Hauptinitiator zur Gründung einer IPMS-CH hat Pier D. Savini seit 1971 die Geschicke unserer Vereinigung wesentlich mitbestimmt.

Meistens im Hintergrund wirkend, haben ihn viele IPMS-ler nie persönlich kennen gelernt. Umso mehr danke ich Pier D. Savini im Namen des anonymen Mitgliederkreises für die langjährige, aufbauende Arbeit. Möge der Wunsch "mehr Freizeit" zu haben in Erfüllung gehen, möge mehr Zeit "Bastelzeit" werden!

In diesem Sinne alles Gute, und hoffentlich regelmässige Wiedersehen an den IPMS-Treffen.

Stefan Wunderlin

\* \* \*

Meine erste Aufgabe als Sekretär liegt mir auf dem Magen!... die Bestellung der Ausland-Abonnemente. Einerseits haben wir wieder einmal keine genauen Angaben über die Abonnementspreise, andererseits sind verschiedene Zeitschriften im Rückstand mit der Ablieferung. Was die Abonnementspreise betrifft, habe ich vorsichtshalber einen 10-prozentigen Aufschlag gegenüber dem Betrag von 1979 eingerechnet. Sollte der effektive Aufschlag geringer sein, würde ich die Differenz mit den Abonnementen für 1981 dann gutschrieben. Was die Regelmässigkeit der Auslieferung betrifft, empfehle ich unseren Mitgliedern, zukünftig konsequenter zu sein und jene Zeitschriften vermehrt zu bestellen, die sich durch regelmässiges Erscheinen auszeichnen!

Hier nun die Liste der erhältlichen ausländischen IPMS-Zeitschriften:

Magazine UK	( 6 Nummern p.a.)	Fr. 20.--
Quarterly/Update USA	(4/6 Numm. p.a.)	Fr. 36.--
Random Thoughts CANADA	(12 Nummern p.a.)	Fr. 20.--
Vitrine du Maquettiste FRANCE	( 4 Nummern p.a.)	Fr. 29.--
IPMS Mallari FINLAND	( 4 Nummern p.a.)	Fr. 14.--
Notiziario ITALIA	( 4 Nummern p.a.)	Fr. 20.--
Panorama OESTERREICH	( 6 Nummern p.a.)	Fr. 27.--
Kit BELGIEN	( 4 Nummern p.a.)	Fr. 38.--

Modelbouw in Plastic HOLLAND ( 4 Nummern p.a.) Fr. 27.--  
Mitteilungen DEUTSCHLAND (12 Nummern p.a.) Fr. 27.--

Als nächstes erwarte ich die von den Ortsgruppen-Sekretären ausgeführte SAMMELBESTELLUNG. Also bitte, keine direkten persönlichen Bestellungen an mich!

Die Sammelbestellungen sollten bis 15.2.1980 bei mir eintreffen. Gleichzeitig mit der Bestellung erwarte ich von den Ortsgruppen-Sekretären/Kassieren die Ueberweisung der Abonnements-Beiträge auf mein Konto. Da wir nicht ein wohlütiges Unternehmen im alten Sinne des Wortes sind, gilt für mich die Devise: NICHT BEZAHLT = NICHT BESTELLT!

Das erfreuliche Wachstum der IPMS-CH in den letzten Jahren erfordert vermehrte Organisation auf regionaler Ebene. Deshalb sollten in Zukunft neue Mitglieder nach Möglichkeit von den Ortsgruppen-Sekretären angemeldet werden. Die Ausstellung des Ausweises erfolgt durch mich, mit anschliessender Zustellung an die Ortsgruppen-Sekretäre.

Ich hoffe auf gute Zusammenarbeit und verbleibe mit den besten Wünschen für 1980.

Stefan Wunderlin  
Sekretär IPMS-CH  
Steinberggasse 24  
8400 Winterthur

EXCUSEZ-MOI AMIS ROMANDS, MAIS JE SUIS EN TRAIN DE CHERCHER UNE TRADUCTRICE PARFAITE !

## **EIN GEFÄHRLICHES RAUBTIER FÜR DIE SCHWEIZER FLUGWAFFE**

**FORTSETZUNG AUS VP 4/78**

Die beiden ersten Fliegerstaffeln der Schweizer Flugwaffe sind nunmehr mit dem neuen Kampfflugzeug ausgerüstet und operativ einsatzbereit. Damit lässt sich eine weitere Seite im "Tiger-Tagebuch" abschliessen.

15. September 1978 Bundesrat Rudolf Gnägi und der österreichische Verteidigungsminister Otto Rösch kommen in Wien zum Entschluss, dass für Oesterreich keine Beschaffung von F-5E Tiger II Kampfflugzeugen in Frage komme. Damit entfällt auch die ins Auge gefasste Endmontage in Emmen.

20. September 1978 Die für diesen Tag vorgesehene Landung einer C-5A Galaxy in Emmen muss um einen Tag verschoben werden, da der Transporter wegen eines Triebwerkschadens zur McClellan Air Force Base zurückkehren muss.

21. September 1978 Um 9.30 Uhr landet zum zweiten Mal eine Lockheed C-5A Galaxy (70-0453) in Emmen, und bringt sechs weitere Tiger in die Schweiz. Am Nachmittag findet für die zahlreich erschienenen Zuschauer eine Demonstration mit Alouette III, Pilatus P-3 und der Patrouille Suisse statt. Gleichzeitig werden erstmals öffentlich Flüge mit einem Schweizer Tiger gezeigt.

10. Oktober 1978 Mit einem Vorsprung von mehr als einem Monat auf den Zeitplan wird in Emmen der erste Schweizer Tiger (J-3014) der Fliegertruppe übergeben.

18. Oktober 1978 Zum letzten Mal landet kurz vor 14.00 Uhr eine Galaxy (70-0447) in Emmen und bringt die restlichen sieben Tiger aus der Northrop-Produktion in die Schweiz.

7. Dezember 1978 Generalstabchef Hans Senn erklärt gegenüber der Schweizerischen Handelszeitung, dass das EMD mit dem Rüstungsprogramm 1981 eine zweite Tranche von ca. 40 bis 50 F-5E Tiger II beantragen will.

31. Dezember 1978 Bis Ende 1978 sind acht Tiger-Flugzeuge an die Fliegertruppe abgeliefert worden. Ohne Beanstandungen konnten damit in 29 Flügen 26 Flugstunden erreicht werden.

3. Februar 1979 Rudolf Gnägi reist in die USA, um als erster Vorseher des Eidg. Militärdepartementes Washington einen offiziellen Besuch abzustatten. Mit dem amerikanischen Verteidigungsminister Harold Brown führt er ausführliche Gespräche, insbesondere um die Kompensationsgeschäfte, die seit längerem stagnieren, neu zu beleben. Es gelingt ihm, weitere solche Geschäfte in der Höhe von 37,2 Millionen Dollar auszuhandeln. Darunter ist ein Auftrag für zwei Pilatus PC-6/B2-H3 Turbo Porter für die US Army in Berlin im Wert von 1 Million Dollar.

16./17. März 1979 Anlässlich der umstrittenen Wehrvorführungen in der Stadt Zürich werden erstmals Schweizer Tiger in grösseren Formationen gezeigt, als zehn Tiger simulierte Angriffe auf das Zürcher Seebecken fliegen.

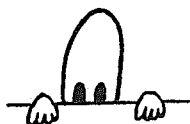
11. April 1979 Die Presse wird eingeladen, die in Payerne als erste Einheit auf Tiger umschulende Fliegerstaffel 18 zu besuchen, und sich über den Stand des ganzen Programmes zu orientieren. Alle sechs F-5F Doppelsitzer und 16 F-5E Einsitzer sind bereits an die Truppe geliefert worden.

11. Mai 1979 Der erste der beiden als Kompensationsauftrag für die US-Army gebauten Turbo Porter trifft in Berlin Tempelhof ein. Die beiden Maschinen (Codes: 23253 und 23254) lösen unter der Bezeichnung UV-20A Chiricahua die bisher benützten U-6A Beaver als Verbindungsflugzeuge ab.

August 1979 Als zweite Einheit schult die Fliegerstaffel 11 in Payerne auf den Tiger um.

30. Oktober 1979 Anlässlich des ersten Wiederholungskurses der Fliegerstaffeln 11 und 18 mit Tiger-Flugzeugen werden diese beiden Truppenkörper in Meiringen Bundesrat Gnägi als operativ einsatzbereit gemeldet. 25 Einsitzer und sechs Doppelsitzer-Tiger sind bis dahin abgeliefert worden, wovon im ganzen 14 Flugzeuge in Meiringen anwesend sind.

Franz Wegmann, OG Basel



PLASTICUS SINNIERT...

Tiger gibt's in zoologischen Gärten, Tiger gibt's in Indien. Tiger gibt's in 1/32, Tiger gibt's in 1/48. Wann gibt's Tiger in 1/72 ?

## ZUSAMMENARBEIT MIT DEM FLIEGERMUSEUM IN DÜBENDORF

Das Museum der Schweizerischen Flugwaffe ist Ende des Jahres 1978 an die IPMS Zürich herangetreten mit der Bitte um Mitarbeit beim Aufbau einer Sammlung von Modellen im Massstab 1/72. Es ging der Museumsleitung vor allem darum, von jedem während des zweiten Weltkrieges in der Schweiz abgestürzten oder gelandeten ausländischen Kampfflugzeugtyp die jeweils erste Maschine darzustellen. Der Schreiber übernahm nach Rücksprache mit dem Präsidenten der IPMS-CH die Aufgabe, diese Mitarbeit zu koordinieren. Als Zielsetzung unserer Zusammenarbeit sehen wir an, dass mit den Verantwortlichen des Museums der Schweizerischen Flugwaffe ein Vertrauensverhältnis zu unserer Organisation geschaffen werden kann. Dies scheint uns besonders deshalb nötig, weil auf Grund verschiedener Vorkommnisse das Verhältnis der Dübendorfer Leute zur IPMS nicht ganz ungetrübt war.

Auf Grund einer Auftragsliste von etwa 15 Flugzeugen gelangte der Schreiber an verschiedene ihm bekannte Modellbaukollegen mit der Bitte um Mitarbeit. Anfangs zeigte sich eine sehr grosse Begeisterung und er musste bald befürchten, dass er den einzelnen Gruppen gar nicht genügend Modelle zur Erstellung zuteilen könnte. Dies führte dann zu einer gewissen Begrenzung des Kreises der Angesprochenen. Inzwischen hat sich diese Teilnahmewelle allerdings etwas gelegt, und es stehen infolgedessen noch eine ganze Reihe von Modellen zur Auswahl. Doch davon später.

Von den einzelnen Ortsgruppen wurden bisher folgende Modelle gebaut und abgeliefert:

- Ortsgruppe Bern: 1 He 111, abgeschossen im Berner Jura  
1 Me 109 F, gelandet im Belpmoos  
1 Me 109 G, gelandet in Samaden
- Ortsgruppe Zürich: 1 Ju 88 A, gelandet in Dübendorf  
1 Ju 188, abgestürzt im Rheintal  
1 Fiat G 50, gelandet in Emmen
- Ortsgruppe Basel: 1 Spitfire der Französischen Luftwaffe,  
notgelandet am Randen

Diese Modelle sind im Museum bereits ausgestellt, zusammen mit den Modellen, welche von den Herren Maier und Hungerbühler erstellt worden sind.

Weitere Bauaufträge wurden freundlicherweise von der Ortsgruppe Innerschweiz (2 Maschinen) und von der Ortsgruppe Basel (1 Maschine) übernommen. 2 Maschinen sind noch von der Ortsgruppe Zürich pendent.

Allen die bis jetzt geholfen haben, möchte ich für ihre grosse und wertvolle Mitarbeit ganz herzlich danken. Sie haben der IPMS damit einen grossen Dienst erwiesen. Für weitere Mithilfe bin ich dankbar.

Noch nicht vergeben sind jetzt noch ca. vier bis fünf Modelle, für welche ich gerne Interessenten notieren würde. Alle Details können Sie erhalten vom Unterzeichneten: Fritz Ritschard, Bachtelstrasse 5  
8123 Ebmatingen

# DAS PANZERMUSEUM VON PAROLA

FORTSETZUNG AUS VP 4/79

## Abbildung 1: Sturmgeschütz III

Zur Vielfalt der finnischen Kampfwagen gehörten auch deutsche Panzer. Das abgebildete Sturmgeschütz III -die Finnen nannten es "Marjatta"- nahm aktiv an den Kämpfen teil. Ob die auf der Kanone aufgemalten weissen Ringe (1 Ring = 1 vernichteter Panzer) tatsächlich authentisch sind, ist zweifelhaft.

Technische Daten:	Gewicht	22 t
	Kanone	75 mm
	Panzerung	16 - 50 mm

## Abbildung 2: Landsverk Flab-Panzer

Eine weitere Rarität im Panzermuseum von Parola ist der schwedische Landsverk-Wagen. 1941 beschafften die Finnen 6 Stück davon, wieder einmal unbewaffnet. Für den Flab-Einsatz an der Front bestückte man sie mit einer 40 mm "Bofors"-Kanone.

Technische Daten:	Motor	144 PS
	Gewicht	11 t
	Bewaffnung	40 mm Bofors Flab-Kanone
	Geschwindigkeit	ca. 40 km/h
	Besatzung	5 Mann

## Abbildung 3: Comet

Dieses englische Fabrikat wurde 1960, also bereits ein Oldtimer, für Schulungszwecke erworben. Der Comet, Nachfolger des Cromwell, wurde auf alliierter Seite 1944 zum ersten Mal eingesetzt. Mit einem Gewicht von 33 t und einem 600 PS-Motor hatte er eine günstige Leistungsbelastung. Panzerung bis 100 mm, Kanone 77 mm.

## Abbildung 4: T-34/85 "Sotka"

Unter den finnischen Panzern des 2. Weltkrieges war dieser russische Beutewagen das stärkste Gefährt. Die 85 mm Kanone vom Typ "SiS 53" machte ihn allen damaligen Panzerfahrzeugen ebenbürtig oder sogar überlegen. Den Beinamen "Sotka" erhielt er vom finnischen Panzer-As Lauri Heino. Dieser war im Zivilberuf Fährmann. Und da man dem T-34 nachsagte, er schwimme wie eine Tauchente, wurden sämtliche T-34 in der finnischen Armee nach dem Namen von Heinos zivilem Kahn genannt.

Technische Daten:	Motor	500 PS
	Gewicht	31 t
	Bewaffnung	85 mm Kanone "SiS 53"
	Geschwindigkeit	51 km/h
	Besatzung	5 Mann

(Schluss folgt)

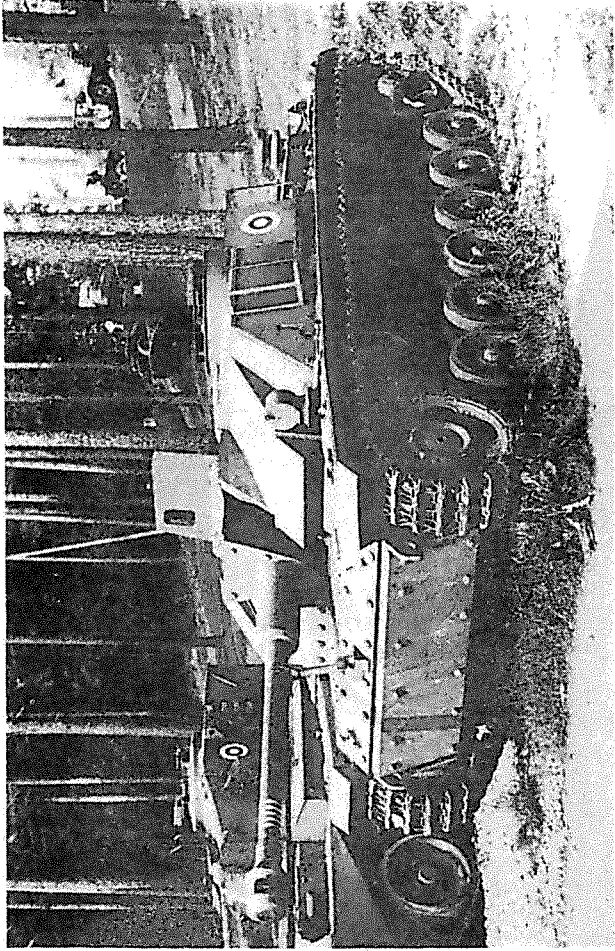
Urs Bopp und Stephan Gfeller, Basel

\* \* \*

## Berichtigung zum ersten Teil dieses Berichtes im VP 4/79

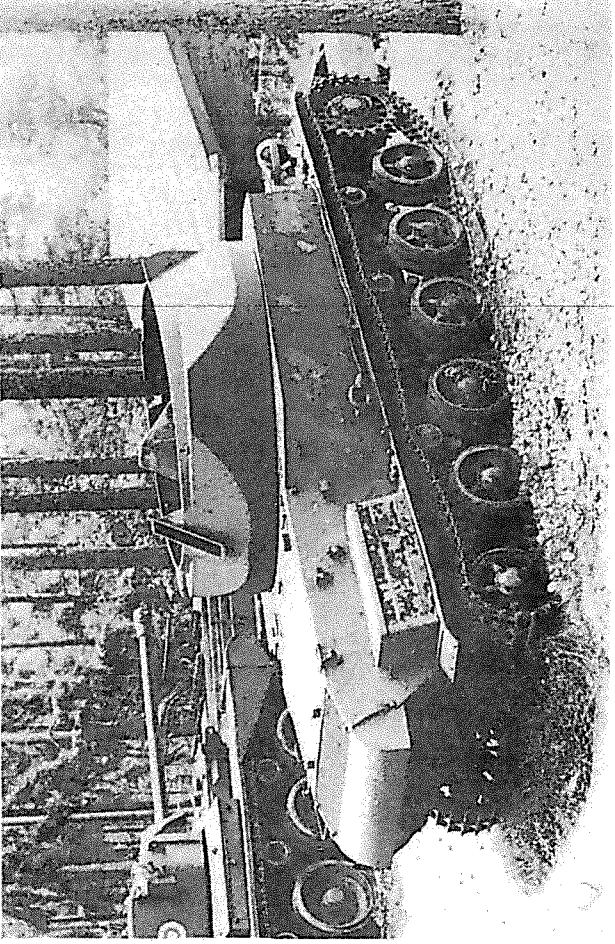
Leider wurden im ersten Teil zwei Bilder verwechselt. Bild 2 zeigt den Vickers "Viku", während Bild 3 den Renault Panzerwagen auf Lattel-Anhänger illustriert.





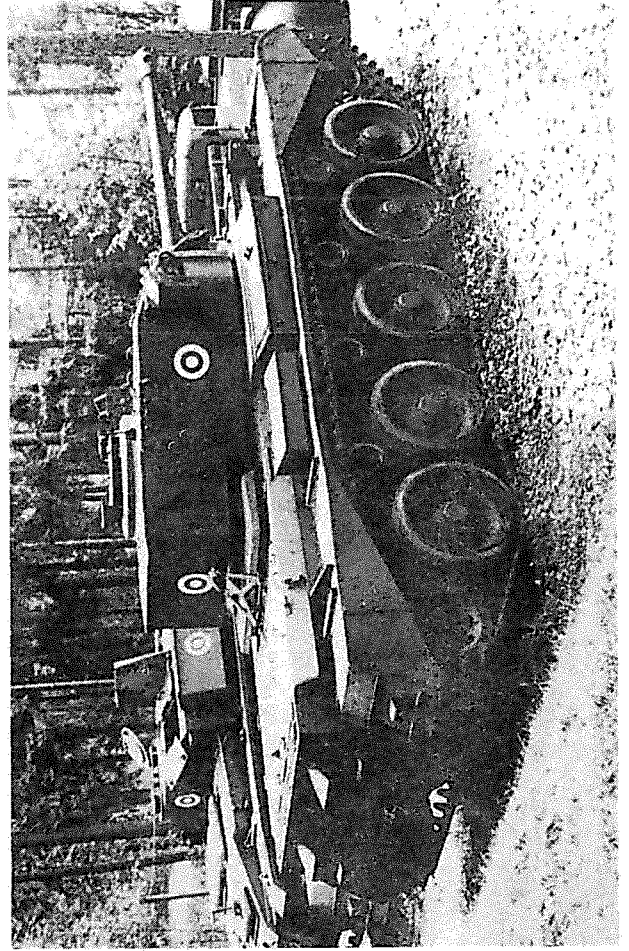
1

3



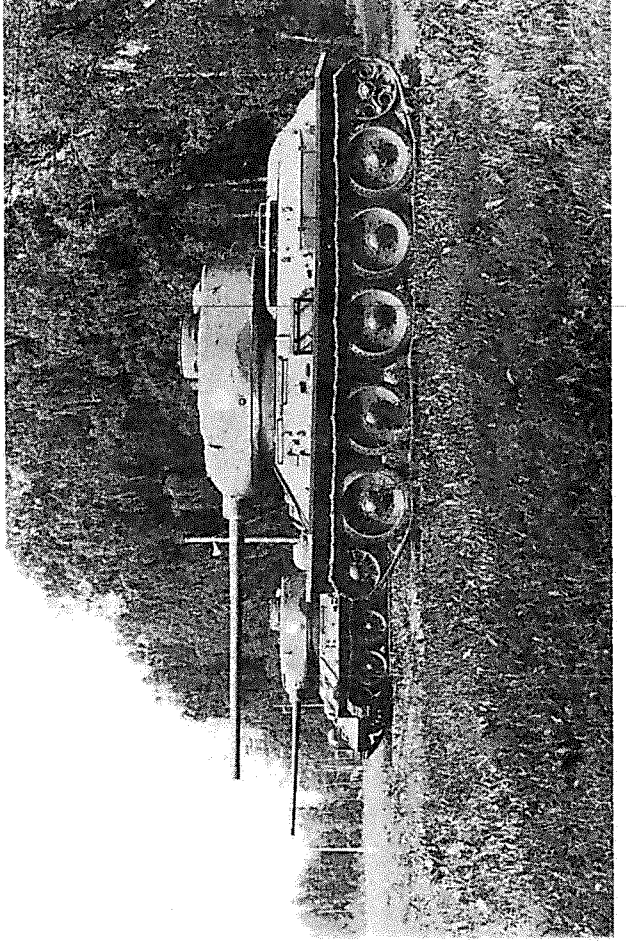
2

4



25

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



## SUCHE • BIETE • CHERCHE • OFFRE

Ladislav Beneš, kpt. Jaroše 959/17, 250 01 Brandýs nad Labem, CSSR

Ce correspondant tchécoslovaque désire échanger des maquettes. Il peut nous proposer des avions de Kovoavody Prostejov (1/72), de Smer-Praha (1/48), de VEB-Plasticart (1/100 et 1/72 et hélicoptères); des blindés russes 1939-45 de Ogonek (1/30, certains étant motorisés); des vieux tacots de Igra-Praha et quelques navires historiques. Ceux qui sont intéressés voudront bien se mettre directement en contact avec ce correspondant.

Der oben erwähnte tschechoslowakische Modellbauer möchte gerne Modelle tauschen. Er kann uns folgende Bausätze anbieten: Flugzeuge von Kovoavody Prostejov (1/72), Smer-Praha (1/48), VEB-Plasticart (1/100 und 1/72 sowie Helikopter); russische Panzer 1939-45 von Ogonek (1/30, einige motorisiert); Auto-Oldtimer von Igra-Praha, sowie einige historische Schiffe. Wer sich interessiert, soll sich bitte direkt mit Ladislav Benes in Verbindung setzen.

\* \* \*

Rolf Blattner, Gotthelfstrasse 89, 4054 Basel, Tel. 061/38 18 10

Unser Basler OG-Mitglied hat folgende Publikationen zu verkaufen:

DIMENSIONE CIELO, BOMBARDIERI, Volumes 4, 5, 6, je Fr. 5.--

AEROPLANE MONTHLY, Volumes 1974, 1975, 1976 + 1973 (erster Jahrgang, ohne Juni und Oktober), alles Einzelhefte, je Fr. 15.--

## PLASTICUS' AGENDA-NOTIZEN

- |                   |              |  |
|-------------------|--------------|--|
| 4. JANUAR 1980    | BASEL        | Treffen der OG Basel bei Urs Bopp, Socinstrasse 7, 4051 Basel, ab 20.00 Uhr.   |
| 9. FEBRUAR 1980   | BERN         | Generalversammlung der OG Bern, Restaurant Waldhorn, Bern, 14.00 Uhr. Näheres siehe Seite 21.  |
| 29. FEBRUAR 1980  | VP-REDAKTION | Redaktionsschluss für den VP 2/80. Für jeden Beitrag, der vor diesem Datum schon eintrifft, ist der Redaktor ganz besonders dankbar.   |
| 7. MÄRZ 1980      | BASEL        | Treffen der OG Basel. Zeit und Ort werden mit separatem Schreiben noch bekannt gegeben.  |
| 22./23. MÄRZ 1980 | FRANKFURT    | Jahresausstellung des Plastic-Modellbau-Vereins Frankfurt, mit zwei Wettbewerben:<br>1. Verkehrsflugzeugmodelle in Frankfurt.<br>2. Bundeswehr-Diorama (bis zwei m2 Grösse). |

# BÜCHER • BOOKS • LIVRES

Buchbesprechungen von Peter Alt, OG Bern

Helmut Ritgen

DIE GESCHICHTE DER PANZER-LEHR-DIVISION IM WESTEN 1944-1945

Dieses Buch will Wesen und Weg einer Division zeigen, welche an den Brennpunkten der Westfront 1944/1945 kämpfte. Es ist die Geschichte einer deutschen Elite-Division, welche erst im fünften Kriegsjahr, um die Jahreswende 1943/44, zusammengestellt und eingesetzt wurde.

Der Autor, welcher als Berufsoffizier mit der 6. Panzer-Division in Polen, Frankreich und Russland war, hatte ab 1943 beim Panzer-Lehr-Regiment zum erstenmal mit einem Verband der späteren Division zu tun. Vom Juni 1944 bis zum Kriegsende war er Kommandeur der II. Abteilung des Panzer-Lehr-Regimentes 130.

Das Buch stammt also aus sehr kompetenter Feder, was man auch an der Fülle von Angaben über Männer, Waffen und Kräfteverhältnisse sieht. Der Autor betrieb umfangreiche Recherchen, zum Teil durch heute verfügbare Quellen, wie auch durch eigene Aufzeichnungen und Erinnerungen, sowie Befragungen von Kameraden. Vermehrt wurde auch auf Quellen der ehemaligen Gegner zurückgegriffen, womit es möglich war, beide Seiten zu beleuchten.

Zahlreiche Karten, Skizzen und Tabellen, sowie ein ausführlicher Anhang über Gliederung, Personalstärke, Gerätelage, Ritterkreuzträger usw. der Division machen aus diesem Buch ein einmaliges Nachschlagewerk. Ein interessanter Kräftevergleich zwischen der Panzer-Lehr-Division und den alliierten Parallelverbänden vervollständigt diese umfangreichen Anmerkungen.

Die 191 schwarzweissen Bilder sind sehr textbezogen und manches wurde vorher noch nie gezeigt. Schade aber ist, dass diese Fotos teilweise so klein sind (meistens 9,8 x 7,5 cm). Zweifellos hätte man hier durch eine etwas grosszügigerige Gestaltung des Bildmaterials noch das Pünktlein auf dem "i" gesetzt.

Trotzdem ein ausgezeichnetes Werk, welches mit viel Sachkenntnis und überzeugender Gründlichkeit geschrieben wurde.

MOTORBUCH VERLAG, STUTTGART (BUCHELI, ZUG), 360 Seiten, 191 Abbildungen, zahlreiche Karten und Skizzen, gebunden, DM/Fr. 39.--

E. D. Smith

DER KAMPF UM MONTE CASSINO 1944

1975 erschien die Originalausgabe dieses Buches bei Ian Allan in London, unter dem Titel "The Battles for Cassino". Dieses Buch gehört deshalb schon längere Zeit zur bewährten Fachliteratur unserer englischen IPMS-Kollegen. So ist es eigentlich nun nur logisch, dass eine Lizenzausgabe in deutscher Sprache erschienen ist.

Ausgezeichnet übersetzt, bildet dieses Buch eine wertvolle Ergänzung zur bereits bestehenden Literatur über die Kämpfe in und um Cassino. Brigadier E. D. Smith, welcher als junger Offizier der Gurkhas an den Kämpfen teilgenommen hatte, vermittelt als kompetenter Fachmann ein bis in die Einzelheiten gehendes Bild der Kämpfe, die zu den blutigsten des letzten Krieges zählen. Ob die Zerstörung der historisch so bedeutsamen Abtei Monte Cassino jemals vom militärischen Standpunkt aus gerechtfertigt werden kann, diese Frage wird vom Autor ebenfalls aus neuer Sicht erörtert.

Es gibt kaum ein besseres Beispiel für eine uneinnehmbare, natürliche Verteidigungsstellung auf dem Weg nach Rom, als die Stadt Cassino. Besonders, wenn sie entschlossen verteidigt wird. Es ist daher leicht zu verstehen, warum und wie die Deutschen gerade hier gegen geballte, stärkste Angriffe der Alliierten, ungeachtet deren

artilleristischer Ueberlegenheit und unbestrittenen Luftherrschaft, aushielten.

MOTORBUCH VERLAG, STUTTGART (BUCHELI, ZUG), 274 Seiten, 55 Abbildungen und Karten, gebunden, DM/Fr. 29.80

Gerhard Taube  
EISENBAHNGESCHÜTZ DORA

Der Wehrmachtsbericht hat das 1350-Tonnen-Geschütz auf 80 Rädern nie erwähnt. Die NS-Propaganda hat die Existenz der überdimensionalen Schiessmaschine beharrlich totgeschwiegen. Weder die Russen noch die westlichen Alliierten wussten etwas Konkretes.

Erst nach dem Krieg horchte die Fachwelt auf, als sie von den "unvorstellbaren" Daten und Leistungen hörte. Aber selbst bis heute konnten wegen des Verschwindens der Unterlagen nur spärliche, widersprüchliche und spektakulive Kurzberichte veröffentlicht werden. In den "Lebenslauf" des Geschützes sind so zwangsläufig Dinge hineingeheimnist worden, die es zur Legende und "Wunderwaffe" werden liessen.

Die Rede ist von DORA, dem grössten und spektakulärsten Geschütz aller Zeiten. Endlich erschien nun diese umfassende und gut fundierte Zusammenfassung aller bisher bekannten Daten, Angaben, Fotos und Pläne. Ein sehr interessantes Werk, auf welches man lange Zeit warten musste.

Eine Abteilung von 500 Mann musste zur Bedienung abgestellt werden. Die sieben-Tonnen-Panzergranaten durchschlugen einen Meter Stahl, acht Meter Stahlbeton, 32 Meter gewachsenen Boden! Trotzdem war der Einsatz gegen die grösste See- und Landfestung Sewastopol nicht eigentlich entscheidend für deren Erstürmung.

Diese erste zusammenhängende Darstellung der "Wunderkanone" behandelt daneben aber noch ihre Schwesterkonstruktionen und vor allem auch nebst Sewastopol die anderen Einsatzversuche.

Ein sehr interessantes, spannendes Buch aus der Reihe "Bildreport Weltkrieg II".

MOTORBUCH VERLAG, STUTTGART (BUCHELI, ZUG), 152 Seiten, 90 Abbildungen, gebunden, DM/Fr. 36.--

Franz Kosar  
INFANTERIEGESCHÜTZE UND RÜCKSTOSSFREIE LEICHTGESCHÜTZE 1915-1978

Vor etwas mehr als einem Jahr erschien im Motorbuch Verlag von Franz Kosar der Band "Panzerabwehrkanonen 1916-1977" (siehe VP 3/78). In derselben Qualität und Ausführlichkeit behandelt nun derselbe Autor die Entwicklung der Infanteriegeschütze und rückstossfreien Leichtgeschütze. Wiederum wurden die Unterlagen zu dem Band in jahrelanger Arbeit zusammengetragen. Zwar wurde aus Gründen des Umfanges das Gebiet in einigen Richtungen eingeschränkt. Einerseits werden nur die Entwicklungen des zwanzigsten Jahrhunderts erfasst, andererseits nur der europäische Raum und die Grossmächte Japan und die Vereinigten Staaten. Trotzdem aber wird ein umfassender Ueberblick geboten, da die Waffenentwicklungen ausserhalb der behandelten Staaten kaum grössere Bedeutung besitzen.

Die Unterstützung der Infanterie im Angriff und in der Verteidigung stellte immer ein wesentliches Problem dar. Die wichtigsten hierfür eingesetzten Waffen waren sicher das Infanteriegeschütz und später das rückstossfreie Leichtgeschütz. Diese 60-jährige Entwicklung wird in diesem Buch sachlich dargestellt. In langjähriger Vorarbeit wurden Archive, Museen und Fachleute aus aller Welt kontaktiert. So entstand dieses Werk über die Entwicklung und den Stand der Ausrüstung in den einzelnen Zeitabschnitten bei den verschiedenen Armeen. Ein ausgezeichnetes Nachschlagewerk, welches sicher das Prädikat "sehr gut" verdient.

MOTORBUCH VERLAG, STUTTGART (BUCHELI, ZUG), 192 Seiten, 170 Abbildungen, Grossformat, gebunden, DM/Fr. 45.--

Walter J. Spielberger

DIE MOTORISIERUNG DER DEUTSCHEN REICHSWEHR 1920-1935

Dies ist die Geschichte der Motorisierung der Deutschen Reichswehr. Der Autor hat in seiner gewohnt gründlichen und kompetenten Art -er ist international schon seit langem als ausgezeichnete, objektiver Militärgeschichtler bekannt- ein Thema aufgegriffen, über das es bis heute kaum veröffentlichtes Material gab. Diese alles zwischen 1920 und 1935 zu diesem Thema umfassende Darstellung sprengt wieder einmal den Rahmen eines durchschnittlichen Sachbuches.

Wie in der "Militärfahrzeuge-Reihe" von demselben Autor, werden in diesem Buch dem Leser viele hundert seltene Fotos, zahlreiche Zeichnungen und technische Daten, eingebettet in einen sachkundigen Text, vermittelt. Die Spielberger-Bände sind in ihrer Ausführlichkeit und Ausstattung sicher einmalig auf der Welt. Uebersichtlich gegliedert, findet sich ein geschichtlicher Abriss über die Entstehung der Reichswehr. Die Entwicklungsgeschichte der zu diesem Zeitpunkt technisch noch keineswegs ausgereiften Kraftfahrzeuge gibt einen tiefen Einblick in die Probleme technischer und wirtschaftlicher Art, die sich einer Motorisierung des Heeres entgegenstellten. Erstmals gelang es, die bis heute im Verborgenen schlummernde Entwicklung deutscher Panzerfahrzeuge in der Sowjetunion fast lückenlos darzustellen. Alles in allem eine umfassende Dokumentation, wie es sie bisher in dieser Art noch nicht gegeben hat.

MOTORBUCH VERLAG, STUTTGART (BUCHELI, ZUG), 548 Seiten, 1050 Abbildungen, gebunden, DM/Fr. 59.--

Paul Just

VOM SEEFLIEGER ZUM U-BOOT-FAHRER

Dieser sehr spannend zu lesende, fesselnde Bericht hält den Leser von der ersten bis zur letzten Seite in Atem. Als junger Seeoffizier erlebt der Autor den Krieg. 1939 im Schwimmerflugzeug ohne Bordwaffen, dann Umsteigen auf die He 111 und U-Boot-Jagd. Danach Ju 88, Luftkrieg über England und der Schluss mit der Seefliegerei, die Marine braucht U-Boot-Fahrer. 1941-1942 ist der Autor als erster Wachoffizier auf U 156. 1943-1945 ist er Kommandant von U 546. Von den Feindfahrten mit diesem Boot handelt der grösste Teil des Buches.

Als Grundlage zu diesem Werk diente das Tagebuch des Autors, woraus nun ein ungewöhnliches zeitgeschichtliches Dokument wie auch ein packender Roman entstanden ist.

MOTORBUCH VERLAG, STUTTGART (BUCHELI, ZUG), 220 Seiten, 52 Fotos, gebunden, DM/Fr. 32.--

Peter Pletschacher

GROSSFLUGSCHIFF DO X

Vor einem halben Jahrhundert entstand in Altenrhein ein Flugzeug in den Dimensionen heutiger Grossraumflugzeuge: das Flugschiff Do X. Professor Claude Dornier, der schon seit 1914 im Auftrag des Grafen Zeppelin Metallflugzeuge konstruiert hatte, und vor allem durch das legendäre Flugboot Dornier Wal berühmt geworden war, schuf mit der Do X das damals grösste Flugzeug der Welt.

Dieses Buch ist nun die erste authentische Dokumentation über dieses Flugschiff, welches am 12. Juli 1929 auf dem Bodensee zu seinem Erstflug startete. Mit vielen, zum Teil erstmals veröffentlichten Dokumenten und Fotos aus dem Dornier-Archiv werden hier die Entwicklungsgeschichte, der Bau, und die Flüge der Do X eindrücklich dargestellt. Die Auswahl und Zusammenstellung der Bilder besorgte der Chefredaktor der Zeitschrift "Flugrevue".

Ein einzigartiges Buch über ein technisches Meisterwerk der Luftfahrtgeschichte, das in jede Flugzeug-Modellbauer-Bibliothek gehört.

MOTORBUCH VERLAG, STUTTGART (BUCHELI, ZUG), 240 Seiten, ca. 300 Abbildungen und 60 Textfaksimiles, gebunden, DM/Fr. 45.--

