

2/80

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:
Roland Oehrli

Verbindungsmann Genf:
Richard Forster

Verbindungsmann Innerschweiz:
Hanspeter Felder

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

FREUDIG ÜBERRASCHT...

war ich vor ein paar Wochen, als ich unerwarteterweise ein grosses Couvert eines mir bis anhin unbekanntes IPMS-Mitgliedes der OG Zürich im Briefkasten vorfand. Es enthielt einen ausführlichen Beitrag zum Schweizer Tiger. Die Ueberraschung war deshalb so gross, weil es das erste Mal war, dass ein Beitrag so unerwartet und "von selber" bei mir eintraf. Das Beispiel dürfte ohne weiteres Schule machen.

Freudig überrascht können auch Sie sein: erstmals will ein Modell-Hersteller die genauen Kit-Wünsche der IPMS-Mitglieder kennen lernen. Benützen Sie die Gelegenheit (und entsprechend den Fragebogen, der diesem VP beiliegt) um Ihre Wünsche der Firma Heller kund zu tun. Wie wäre es mit einem Pilatus Porter? Oder einem Venom? Oder mit...

Sie werden es bald feststellen: auch dies ist wieder ein reiner "Flieger-VP" - leider! Wo sind alle die Panzer-, Auto-, Schiffs-, und Figurenbauer? Ich warte und hoffe einmal mehr auch auf Beiträge von dieser Seite.



REDAKTIONSSCHLUSS für den nächsten
Virus Plasticus: 31. MAI 1980

TITELBILD: Lindi's Phoenix im Wallis im
September 1978.
Foto: Daniel Ruhier

Lindi's Phoenix à la folie	3
Northrop F-5E Tiger II	10
Messerschmitt Me 109K-4	16
Enquête IPMS-CH	22
Umfrage IPMS-CH	22
Bücher - books - livres	22
Plasticus' Agenda-Notizen	24
Schweizer Flugwaffe im Modell	25
Suche - biete - cherche - offre	29

UN VENOM PAS COMME LES AUTRES...

LINDI'S PHOENIX À LA FOLIE !

Il est rare de voir voler les appareils des troupes d'aviation suisse aux couleurs voyantes et aux dessins fantaisistes. Lorsque l'une de ces exceptions se présente, ce n'est jamais sans raison. Qu'il s'agisse de manoeuvres, d'ordres bien définis ou de fantaisies, cela cache toujours une anecdote. Je vais vous relater celle du "Lindi's Phoenix".

L'histoire commence dans une unité des troupes d'aviation équipée de Venom lors du cours de répétition en automne 1978. Un de ceux-ci, un Mk. 4 immatriculé J-1741, arrivé à la fin de son service (il ne lui restait plus que 5 heures de vol avant d'être destiné à la ferraille), fut donné à la troupe pour divers exercices. Il fut notamment la cible d'un exercice de tir au sol de canons DCA et de fusils d'assauts. Aucun coup ne fut porté aux parties vitales de l'appareil. Seuls le plan fixe arrière ainsi que les bipoutres furent touchés. Il fut ensuite confié à la compagnie de réparation qui devait le remettre en état de vol au plus tard pour la fin du cours de répétition. La poutre droite dut être remplacée au niveau du raccord, tant les dégâts furent importants sur cette partie de l'avion. Quant aux autres déchirures et trous, ils ont été cachés et bouchés à l'aide de plaques d'aluminium rivetées ou de fibre de verre. Une partie du plan mobile de la dérive droite dut être refaite également.

Ces parties réparées devaient naturellement être retouchées à la peinture. Il fut décidé de repeindre complètement l'avion. L'équipe de réparation fit appel à l'un des siens, absent de ce cours, artiste à ses heures, pour lui venir en aide. Avec l'aide de sa femme et armé du matériel de peinture, l'artiste passa une bonne partie d'une nuit pour revêtir le Venom de sa nouvelle robe. L'avion fut baptisé "Lindi's" en souvenir du colonel Lindemann commandant du régiment aérodrome 1.

Dès le lendemain, après les essais au sol effectués, le capitaine Achard prit les commandes pour le premier vol d'essais. Il exécuta toutes sortes de manoeuvres pour amener l'appareil aux limites mécaniques permises et pour tester la résistance des réparations. Deux jours plus tard lors de la journée portes ouvertes, le capitaine Achard effectua aux commandes de l'avion une magnifique démonstration de vol à basse altitude mettant en valeur son nouveau camouflage fantaisiste. Au cours d'un vol suivant, l'avion fut victime d'un ennui de turbine. Avant d'effectuer le changement de celle-ci un contrôle général de la cellule permit de constater, qu'elle était encore en parfait état malgré les réparations. La turbine défectueuse fut retirée de l'avion, les orifices d'entrées d'air et d'éjection des gaz furent bouchés et l'appareil fut réduit dans un hangar en prévision de nouveaux exercices pour le cours suivant.

Lors de ce cours qui se déroulait au printemps de cette année 1979, il fut décidé cette fois de tirer au fusil dans les parties vitales de l'appareil. Les coups furent portés d'une distance de 10 m dans les parties suivantes:

- la charnière de l'aileron gauche,
- la tuyauterie des réservoirs de l'aile gauche,
- le verin hydraulique de volet droit,

- un des réservoirs de 100 lt. de l'aile droite,
- la boîte de raccordement électrique du nez.

En tirant sur le verin hydraulique du volet, le pneu de la roue droite fut atteint et se dégonfla. Quant aux coups portés à la tuyauterie de l'aile gauche, ils endommagèrent la lampe d'approche située sous l'aile. Les balles qui atteignirent le réservoir de 100 lt. furent celles qui provoquèrent le plus de dégâts. Le réservoir étant encore plein, des éclats le percèrent de toutes parts et un de ceux-ci sortit même à près de 1 m du point d'impact.

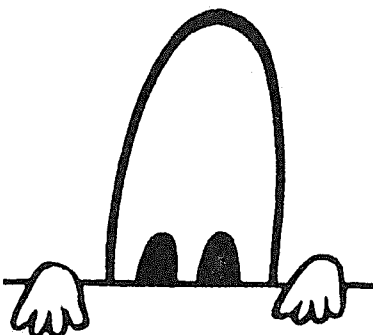
Après ce traitement de choc, l'appareil fut confié à l'équipe de réparation. Sa tâche fut rude. En effet, cette fois il ne suffisait pas de boucher des trous, mais de contrôler toutes les parties vitales atteintes et d'en exécuter le changement. La plus grande partie de la tuyauterie de l'aile gauche fut réparée ou remplacée. Toute la partie électrique dut être démontée et révisée. Bref, un travail énorme et délicat qui mobilisa les mécanos jour et nuit. Lors des derniers essais d'alimentation de carburant, on s'aperçut que le système de pression d'air des réservoirs de l'aile droite était défectueux. On trouva d'ailleurs une conduite de pression du bord d'attaque déchirée par un éclat de balle tirée dans le réservoir. On dut couper le bord d'attaque sur une longueur de 30 cm pour effectuer cette réparation et le refaire à l'aide d'une tôle en aluminium.

Pendant ces réparations l'avion fut rabablisé "Lindi's Folie 008" et les inscriptions de "Cp Av 2" rajoutées sur l'un des flancs de l'aile gauche et droite en-dessous de la verrière. Par contre aucune modification ne fut apportée à sa robe multicolore.

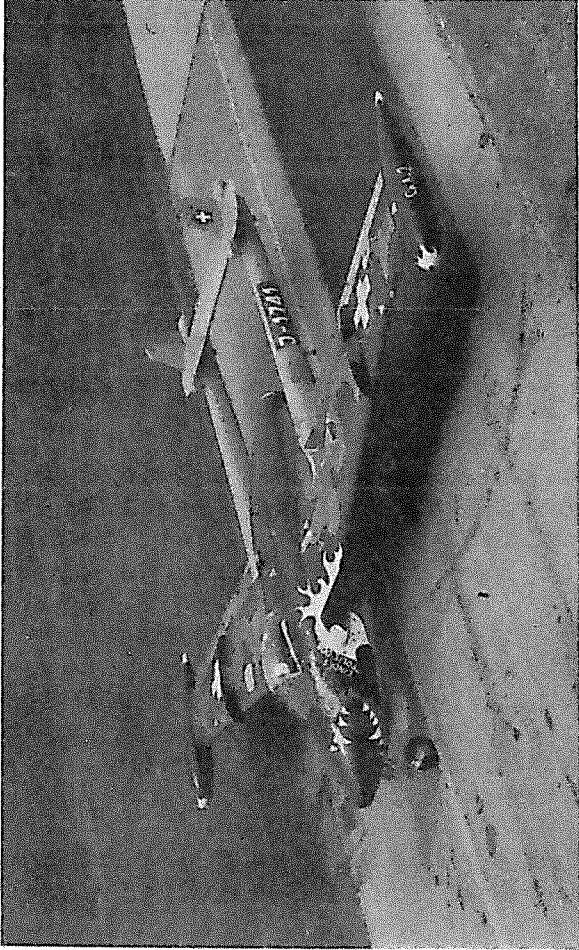
Après l'installation d'un nouveau turboréacteur, ce fut à nouveau le capitaine Achard qui se déplaça expressément de Sion pour effectuer le vol d'essai. Au cours de ce vol d'une trentaine de minutes, l'appareil fut soumis à différentes sollicitations et manoeuvres afin de tester le nouvel aileron ainsi que les réparations effectuées aux flaps. L'avion se posa à la grande satisfaction de l'équipe de réparation. Pendant que les mécaniciens contrôlaient les points de réparations, le capitaine Achard faisait son rapport à la SAM et faisait aussi part de sa satisfaction. Il n'avait remarqué aucune différence de qualité de vol par rapport aux autres appareils.

Cet exemple suscita un grand enthousiasme chez d'autres commandants de compagnie. Des venoms destinés à être jetés à la ferraille furent réservés pour être mis à la disposition de la troupe sur d'autres aérodromes pour des exercices semblables. Il est à noter que 35 Venoms sont prévus pour la ferraille d'ici à la fin de l'année.

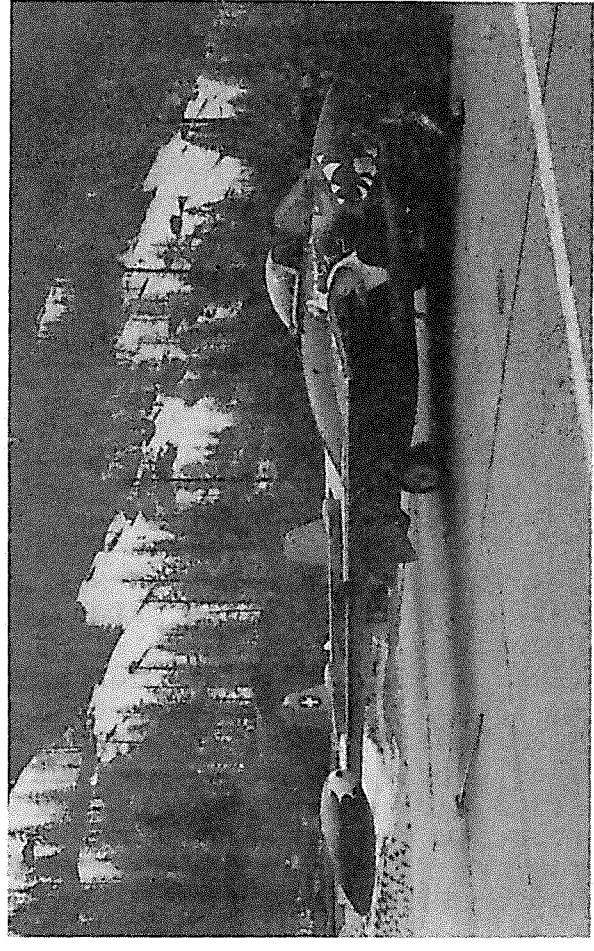
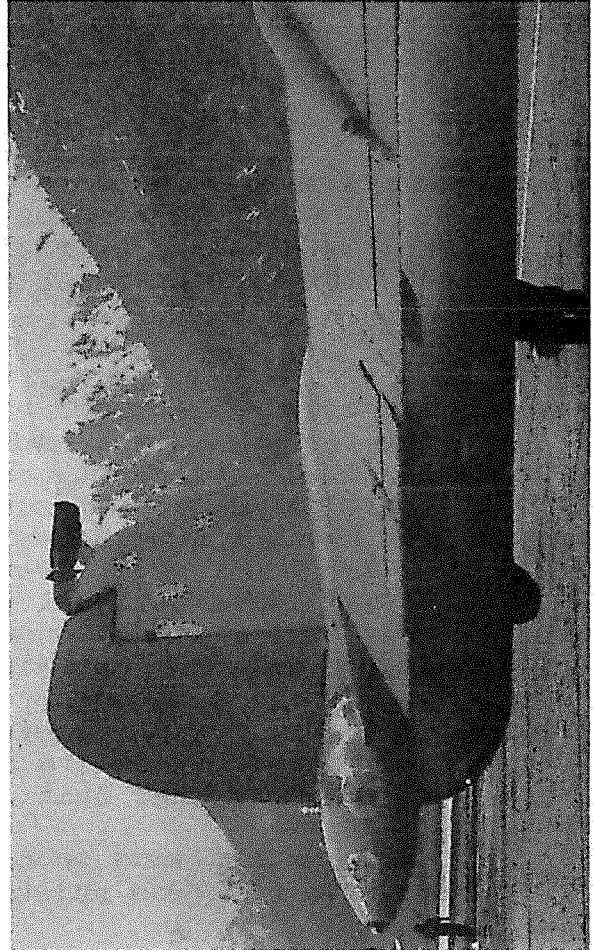
Michel Bérard, GL de Genève



PLASTICUS SCHWÄRMT: Sie haben ihn wieder einmal. Und erst noch in der Schweiz. Den popigsten Jäger, den man sich vorstellen kann. Vielleicht sogar der popigste, der je irgendwo einmal geflogen ist. Wer baut das erste Modell?



Photos © Michel BERARD



NORTHROP F-5E TIGER II

Am 30. Oktober 1979 wurde das neue Paradedepferd der Schweizer Flugwaffe auf dem Flugplatz Meiringen zusammen mit dem Flabkanonen-Feuerleitgerät Skyguard der Truppe übergeben. Bis zum Frühjahr 1981 sollten alle 72 bestellten Maschinen im Dienst stehen. Bereits nächstes Jahr soll dem Parlament ein Antrag zur Beschaffung von rund 40 weiteren Tigern vorgelegt werden.

Der Tiger ist eine Weiterentwicklung der F-5A, deren Prototyp mit der Bezeichnung N-156F am 30. Juli 1959 die Lufttaufe erhielt. Bald entwickelte sich das in den Anschaffungskosten äusserst preiswerte Muster zu einem wahren Exportschlager. Bis Ende 1976 waren mehr als 3000 Maschinen gebaut worden, und diese werden in aller Welt gerne geflogen. Zu dem F-5 Kunden gehören u. a. Norwegen, Griechenland, Türkei, Iran, Marokko, Jordanien, Nationalchina, Süd-Korea, Venezuela, Malaysia, und natürlich die Schweiz. Holland und Kanada produzierten die F-5 in Lizenz.

Die Vorläuferin der F-5E war eine F-5B, der zwei neukonstruierte General Electric J85-21 Triebwerke eingebaut wurden. Am 28. März 1969 startete diese Maschine als YF-5B-21 in Edwards AFB zu ihrem Erstflug. In den folgenden Jahren wurde die Zelle neu konstruiert, und am 11. August 1972 startete die erste wirkliche F-5E (c/n R1001, USAF-Serial 71-1417) zum Erstflug. Der Serienbau begann noch im gleichen Jahr, und die ersten Serienflugzeuge wurden 1973 an die USAF 425th Tactical Fighter Squadron geliefert. Am 25. September 1974 startete der erste F-5F Doppelsitzer (c/n W1001, USAF Serial 73-0889) zum Erstflug. Zur Zeit befindet sich bei Northrop der taktische Aufklärer RF-5E in der Erprobung.

Folgendes sind die technischen Daten der F-5E:

Länge	: 14,58 m	Höchstgeschw.	: Mach 1,5 in 11000 m Höhe
Spannweite	: 8,12 m	Landegeschw.	: 203 km/h
Höhe	: 4,01 m	Steiggeschw.	: 178 m/Sek. in Bodennähe
Startgewicht:	11052 kg	Dienstgipfelh.:	16470 m
Leergewicht	: 4212 kg	Reichweite	: 3720 km (mit Zusatztanks)
Bewaffnung:	2 x 20 mm Kanonen M-39 mit je 280 Schuss 2 AIM-9 Sidewinder Lenkwaffen		
Triebwerke:	2 General Electric J85-GE 21		
Leistung	: 2 x 2270 kp Schub mit Nachverbrennung		

Das Modell

Endlich ist er zu haben, der einzige Bausatz der F-5E. Von einigen kleinen Fehlern abgesehen, haben die Hasegawa-Leute wieder ein Prachtsmodell auf den Markt gebracht. Was beim ersten Augenschein sofort auffällt, sind die deutsche Bauanleitung und die Schweizer Abziehbilder, die der neue Hasegawa-Importeur beigegeben hat. Doch da kommt auch schon der erste Wermutstropfen: die Markierungen führen uns ins Abziehbilder-Mittelalter zurück, sie sind viel zu dick und hochglänzend. Die Form der Nummern und die Wartungshinweise sind völlig daneben geraten, nur die Hoheitszeichen sind in Form und Grösse gut. Im Kit sind ausser dem Magnesiumauswurf die Schweizer-Modifikationen, die beiden tropfenförmigen Verkleidungen vorne und hinten, bereits enthalten. Sollte das vielleicht darauf hindeuten, dass Hasegawa uns in nächster Zeit einen echten Swiss-Tiger beschert?

Die Fehler am Modell sind schnell behoben: die beiden Sidewinder-Raketen müssen vorne etwas zugespitzt werden (siehe Zeichnung). Die

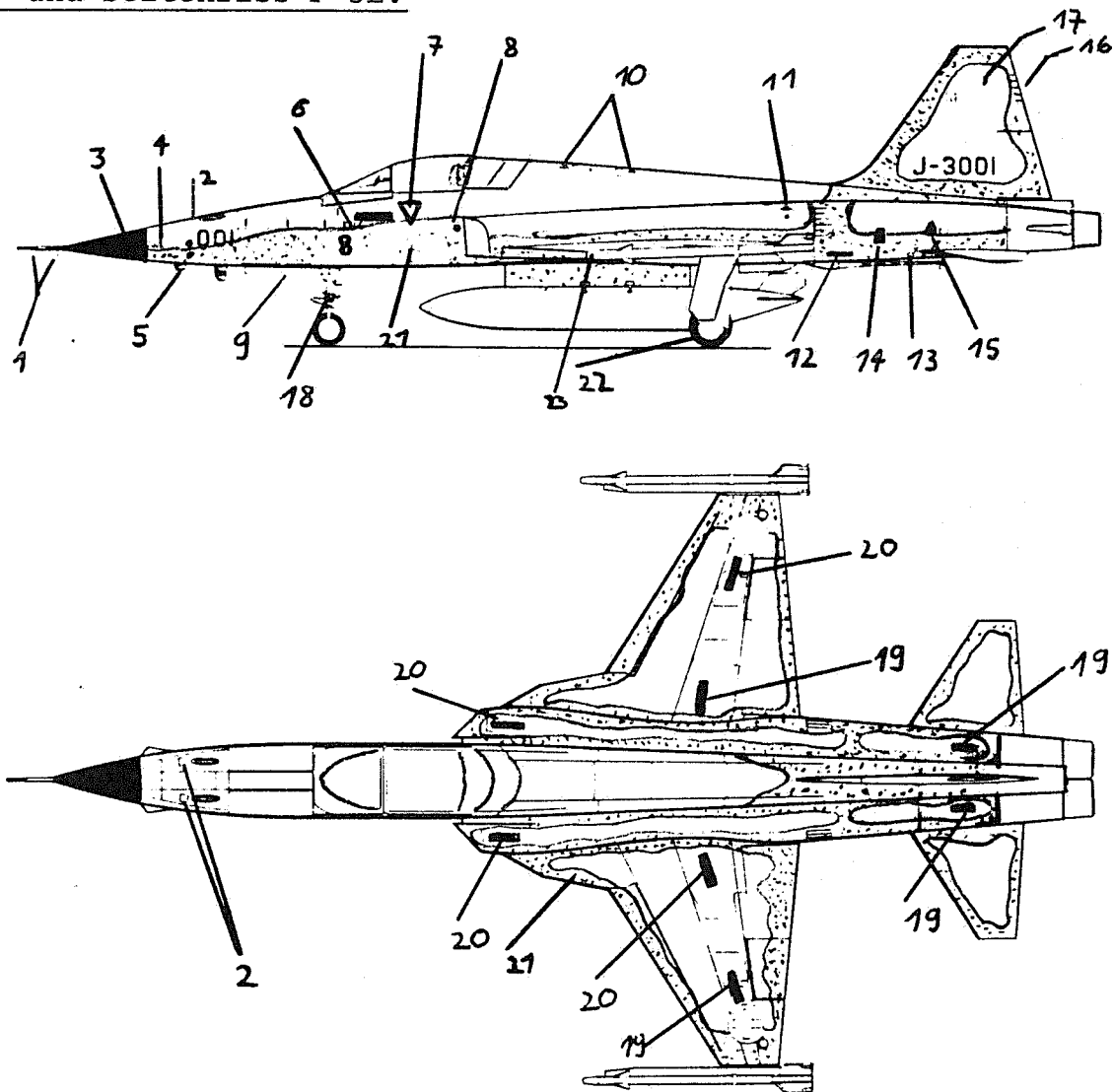
Löcher im Fanghaken und an den Flügelunterseiten für die Waffenlasten müssen zugespachtelt werden. Die Teile A7, A9, A10, A12, A15, B4, B5, B18, B19, C5, C6 sowie Fahrwerk- und Luftbremskästen sind aluminiumfarben und nicht wie im Kit angegeben, weiss. Die Teile D5 und D6 sind mattschwarz, die Stirnseiten gegen das Flugzeugende rostbraun. Die U-förmigen Erhebungen an den Hauptfahrwerkstreifen D19 sind weiss, der Rest aluminiumfarben. Mit etwas Geduld lassen sich die Fahrwerke mit zusätzlichen Leitungen sehr schön verbessern. Das Profil am Hauptfahrwerkstreifen ist falsch. Man schleift den Kranzplan, und ritzt ein neues Profil ein (siehe Skizze). Die MG-Läufe sollten aufgebohrt oder durch Injektionsnadeln ersetzt werden. Eben so sollten die Rückspiegel im Cockpit nicht fehlen.

Die Schweizer Tiger tragen den neuen US-Air-Force Sichtschutz. Farbe und Farbschema entsprechen dem F-15. Das hintere Rumpffende ist bei den meisten Maschinen alufarben, aber auch Exemplare mit mattschwarzen oder silber polierten Enden wurden schon gesehen. Die Fanghaken schaufel ist nicht broncefarben wie angegeben, sondern schwarz.

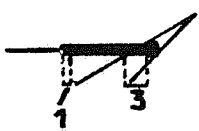
Folgende Hefte und Zeitschriften können beim Bau behilflich sein:
 Cockpit 1, 6, 9/1978, NZZ 1. November 1979, Brückenbauer 44/1979, Modell-Fan 10/1979, Schweizer Illustrierte 43/1979, Flugrevue 6/1977 und 1/1980.

Heiri Stapfer, OG Zürich

Grund- und Seitenriss F-5E:



①



weiss, aber nicht bei allen Maschinen

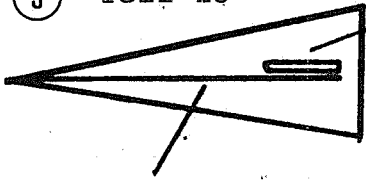
②



Alles in roter Schrift

③

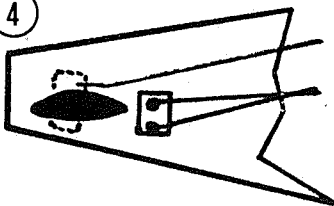
Teil 13



Abziehbild 1

Dünne weisse Linie

④



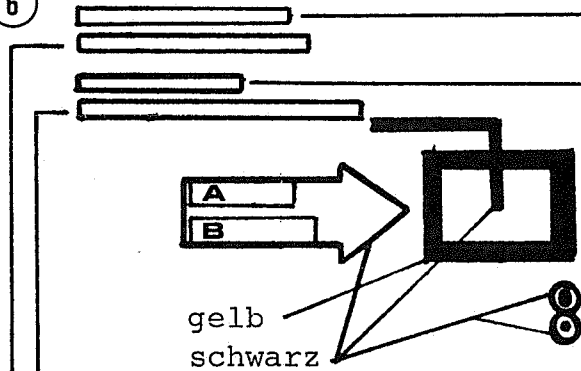
abschleifen

schwarze Punkte

⑤

Dieser Teil kann je nach Maschine grau oder schwarz sein.

⑥



1.Klinke drücken

1. Pousser le verrou

A RETTUNG

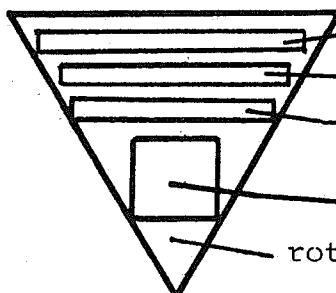
B SAUVETAGE

2.Tirer le poignée 2m en dehors

2.D-Handgriff 2m ausziehen

alles in gelber Schrift

⑦



SIEGE EJECTABLE

SCHLEUDERSITZ

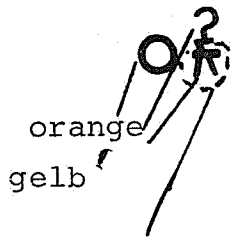
SEGGIO EIETTABILE

DANGER!
GEFAHR!
PERICOLO!

rot

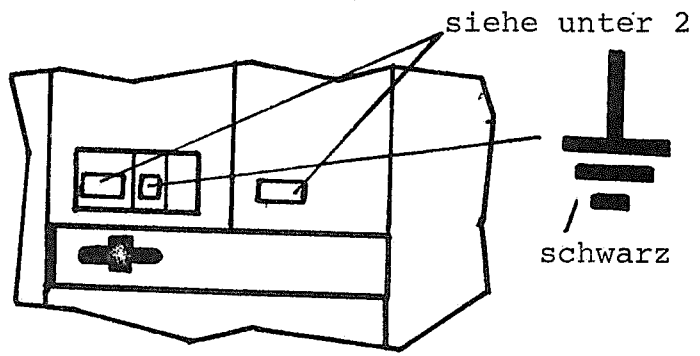
alles in weisser Schrift

8

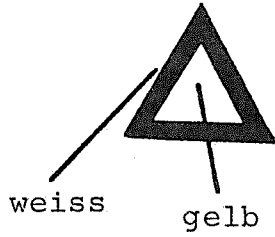


Nur bei 13!

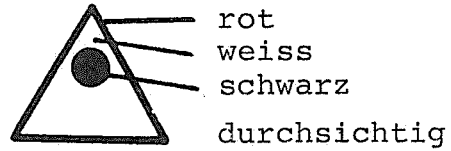
9



10



11



HYDR. VERSORGUNG FLUGSTEUERUNG
 ALLMENT HYDR. COMMENDIS DE VOL
 (beides in schwarzer Normschrift)

13

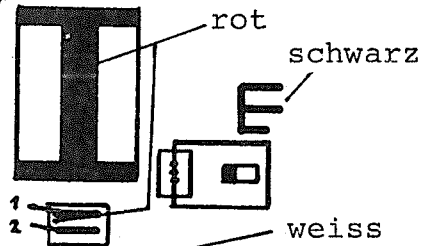
Siehe unter 8

12

GEFAHR! DANGER!

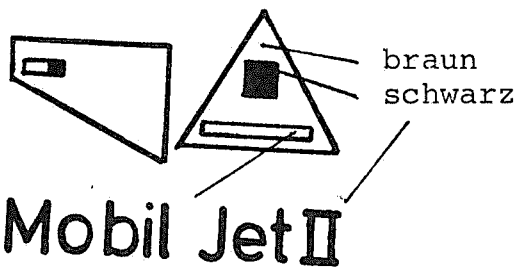
in roter Schrift!

14



'FEU-FEUER
²INCENDIO

15



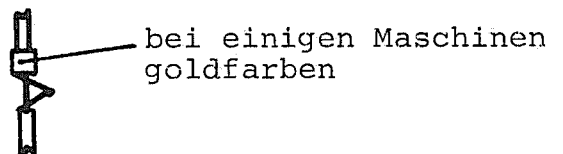
16

Die feinen Rippen gelb

17

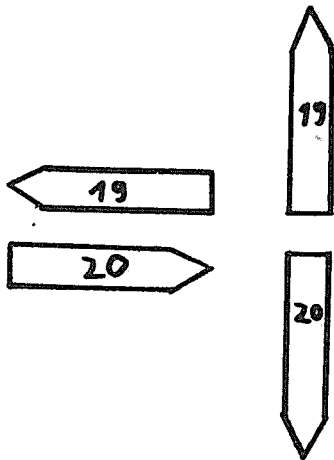
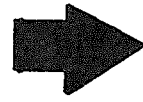


18



19+20

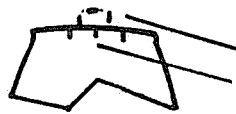
NUR HIER BETRETEN ZONE DE MARCHÉ



21

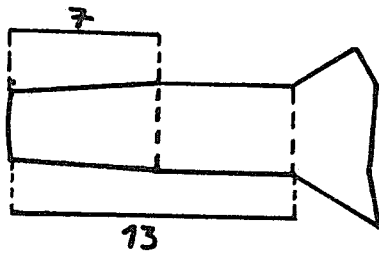
Das hellere grau wird
gemäss Zeichnung aufgemalt.

22

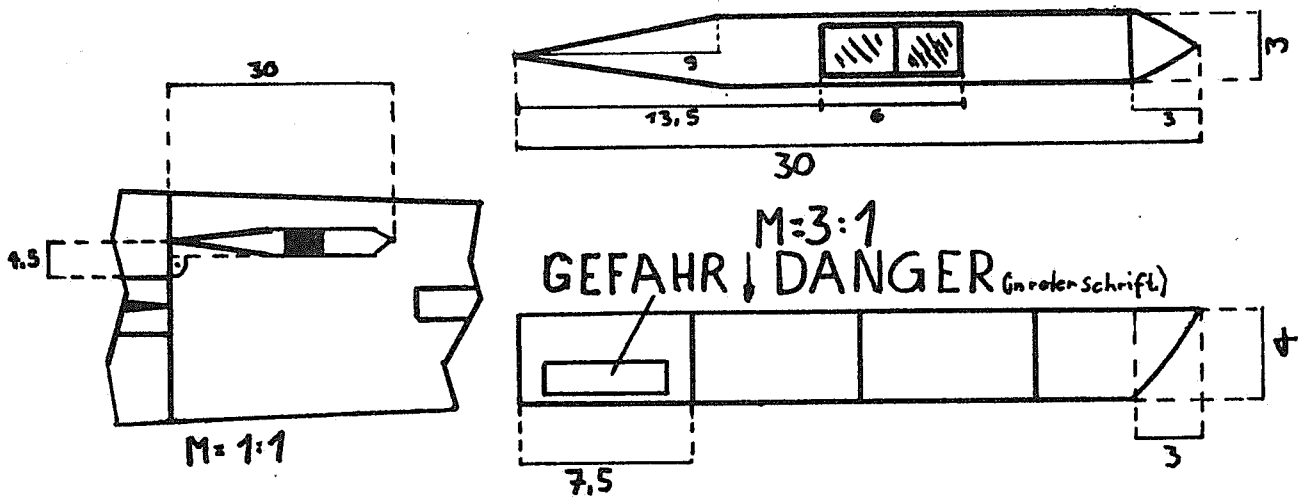


abfeilen
3 Rillen einritzen

23



Konstruktion Magnesiumauswurf (alle Masse in mm)



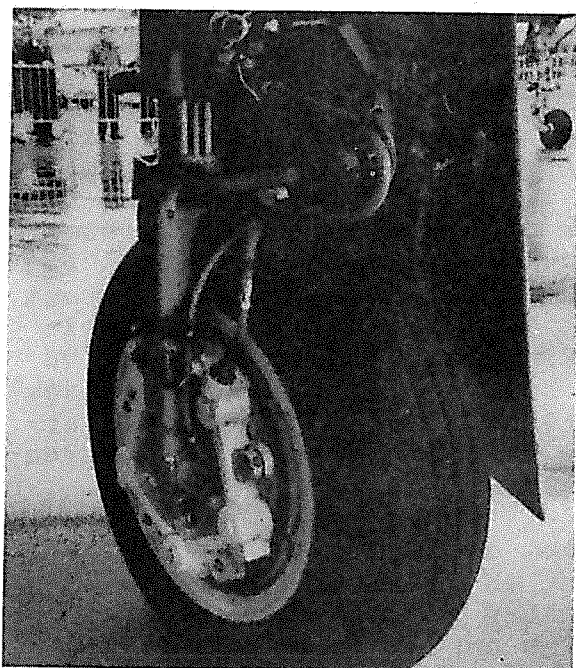


Foto: Heiri Stapfer

DETAILS ZUM

Foto: Franz Wegmann

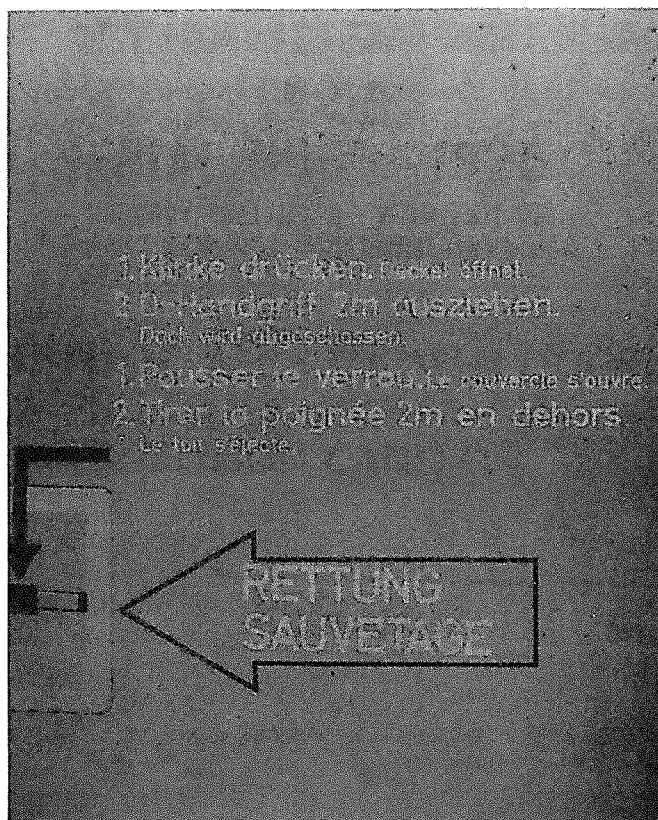
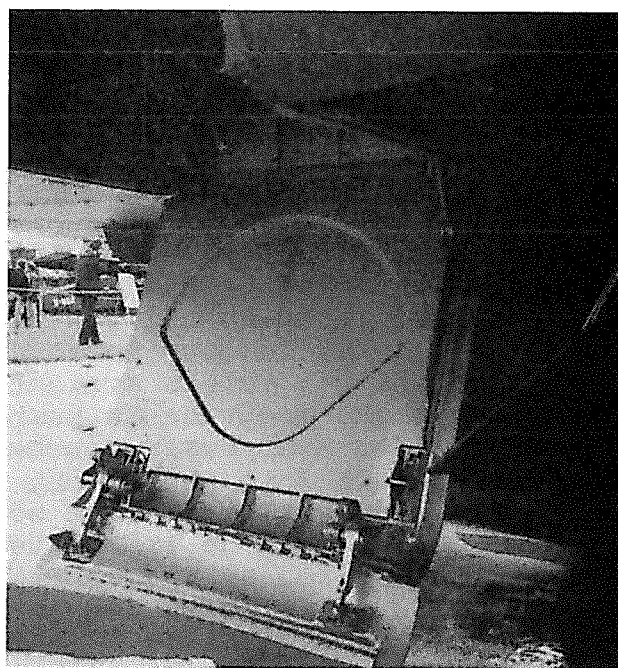
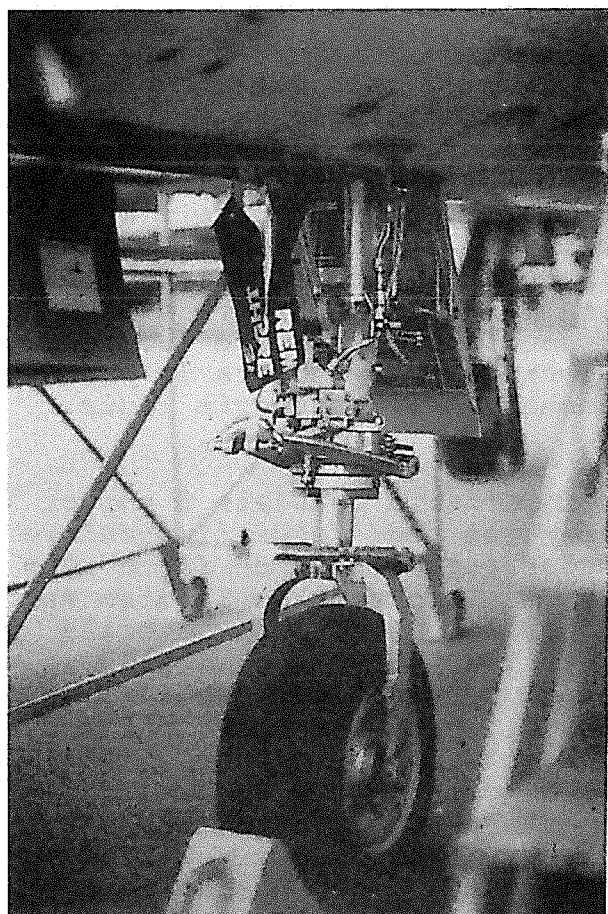


Foto: Franz Wegmann

SCHWEIZER TIGER

Foto: Heiri Stapfer



TEL LE PHOENIX RENAISSANT DE SES CENDRES, VOICI LE

MESSERSCHMITT ME 109K-4 DE HELLER

Avec plus de 700 exemplaires produits, le Me 109K-4 représente la dernière version construite en série de ce célèbre chasseur. Ce fait lui valut pendant longtemps d'être méconnu, tant sur le plan de la documentation que sur celui des maquettes. En 1975, la firme Heller se lança courageusement à l'eau et nous gratifia d'un modèle sensé représenter un Me 109K-4. Le suffixe K s'appliquait parfaitement pour désigner le résultat: K pour Katastrophe! En effet, ce fabricant c'était malheureusement basé sur des sources et des plans erronés. Le malheureux bâtard qui en fut le résultat était quasi inutilisable: Un fuselage trop court et trop mince, des bosses d'aile et de fuselage totalement fausses, un empennage rachitique ainsi qu'un train d'atterrissage athrophié. Telles étaient les caractéristiques malencontreuses de ce monstre.

Cependant, au cours des années suivantes, de la documentation enfin valable et correcte fut publiée, mettant en relief les véritables données concernant la version K-4. Et chose réellement sans précédent, Heller, pris de remords, retire les anciennes boîtes de la circulation et nous offre à la place une des plus fines maquettes jamais réalisée au 1/72 (référence 229)! Le moule a été changé de fond en comble et entièrement retravaillé, supprimant du même coup la majorité des erreurs et des défauts dont souffrait la première maquette. En ouvrant la boîte nous nous trouvons face à un fuselage très bien reproduit: Les célèbres bosses dues à la présence du moteur Daimler Benz DB 605D sont exactement restituées. Il en va de même pour les ailes: Les bosses sur celles-ci, qui renferment des pneus plus volumineux (et increvables) que les versions précédentes, sont, quant à elles également bien rendues. Dans l'ensemble, il s'agit donc d'une excellente maquette. Mais regardons-la d'un peu plus près...

Le cockpit de notre "K", comparé aux dernières réalisations de Heller, est étrangement dénudé; il s'agit donc de le garnir quelque peu. Sur le flanc gauche nous installerons les volants actionnant les volets de compensation de l'empennage et la commande de secours du train d'atterrissage. Nous veillerons à installer également la poignée des gaz. Sur le flanc droit de l'habitacle viendra se greffer toute l'installation électrique et radio de l'appareil. Il est important de noter que la planche d'instruments fournie ne correspond malheureusement pas à la réalité car elle représente celle que l'on trouve à bord des Messerschmitts espagnols. Il faut donc en recréer une (voir croquis B ⑦). Sur la cloison arrière du cockpit on rajoutera la protubérance rectangulaire indiquant l'emplacement de la batterie (voir croquis B ⑥).

Passons au fuselage: La tâche la plus importante consiste à poncer intégralement le gouvernail et les empennages pour faire disparaître ces horribles rainures qui sont supposées représenter de façon réaliste l'entoilage de ces commandes. Il est important de la dire et de le répéter: ces volets avaient jusqu'à 4 ou 5 couches de toile tendue comme une membrane de tambour sur leur structure métallique, sans parler des nombreuses couches de peinture qui les protégeaient. L'ensemble était donc absolument lisse! Il en va d'ailleurs de même pour les ailerons. Par la même occasion nous refaçonnerons et affinerons les deux volets de trim externes. Du côté gauche du fuselage, sous le pare-brise, se trouve la prise d'air pour l'aération du cockpit que Heller a représenté comme étant une excroissance. En fait, c'était une indentation ou si vous préférez, une dépression dans la

tôle du fuselage (voir la forme sur le croquis B②).

Le pare-brise lui-même est très bien représenté. Il n'en va malheureusement pas de même pour la partie mobile de la verrière "Erla-Haube", du nom de l'usine qui l'a développée. La verrière de notre maquette est un peu trop anguleuse et les montants latéraux descendent trop tardivement vers le bas. Pour voir l'angle correct, référez-vous au plan général.

Les bosses du capot-moteur sont parfaitement rendues ainsi que les deux petites bosses à l'avant et au bas de celui-ci. Il est peut-être utile de rappeler ici à quoi correspondaient ces bosses. Le moteur DB 605A était la version normale utilisée dans tous les Me 109 G, du G-1 au G-6 inclu. Ses performances étaient bonnes, mais dès 1943-44, il apparut rapidement que, en haute altitude, elles ne lui permettaient plus de combattre avec une quelconque chance de survie les Mustangs et les Thunderbolts de la 8^e AF. Les ingénieurs de Daimler Benz se mirent au travail et trouvèrent la solution: agrandir le compresseur. Mais ceci fait, on s'aperçut que l'on devait également modifier un des bras du bâti-moteur pour pouvoir installer correctement ce dernier. Cela avait comme ultime conséquence de modifier le profil du capot-moteur pour lui permettre de recouvrir le nouveau DB 605AS. Le suffix S signifiant Sonder (Special). On décida par la même occasion de supprimer les deux petites bosses existantes sur les versions G-5 et G-6 qui recouvraient les culasses des MG 131 de capot. La conséquence fut que le nouveau bâti-moteur et les armes furent recouverts intégralement par de grandes bosses aérodynamiques. Il est important de noter que les deux bosses sont inégales! Celle de gauche est plus proéminente et plus longue que celle de droite puisque c'est sur ce côté que se trouvait le compresseur et le nouveau bâti-moteur.

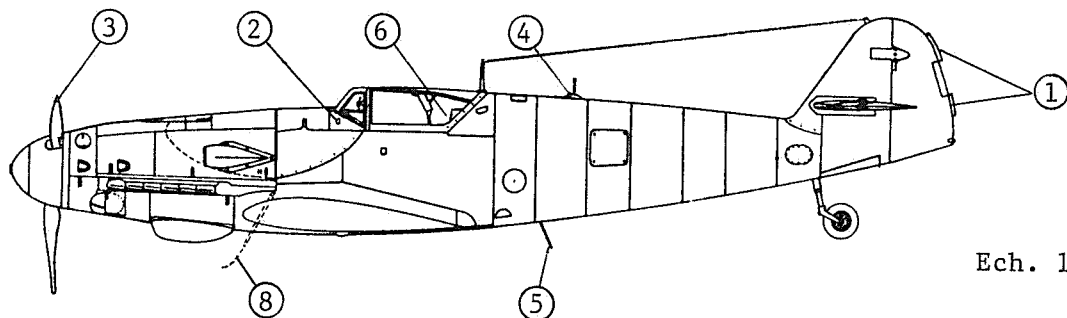
Mais le Me 109K-4, lui, était propulsé par le DB 605D qui différait du DB 605AS en étant encore plus "Gonflé" que celui-ci. On le distingue aux deux petites bosses en bas et à l'avant du revêtement du moteur. Ces deux petites bosses carénaient en fait une canalisation d'hile supplémentaire irriguant le bas du moteur, car, à force de pousser et de "gonfler" ce malheureux DB 605, son approvisionnement en huile en était devenu nettement insuffisant! Par ailleurs, les deux grandes bosses du haut du capot-moteur étaient bien sûr présentes.

Le DB 605D qui était en fait un substitut pour le DB 605L que les ingénieurs n'arrivaient pas à rendre viable, fut utilisé exclusivement sur les versions G-10 et K-4.

Utilisation des 3 types de moteur sur les différentes versions:

Moteur	DB 605A	DB 605AS	DB 605D
Version:	Me 109G-1	Me 109G-5	Me 109G-10
	G-2	G-6	K-4
	G-3	G-12	
	G-4	G-14	
	G-5		
	G-6		
	G-8 (reconnaissance)		
	G-12 (biplace d'entraînement)		

La trappe de visite sur le côté gauche du fuselage est située de façon exacte et la roulette de queue rétractable est correctement figu-



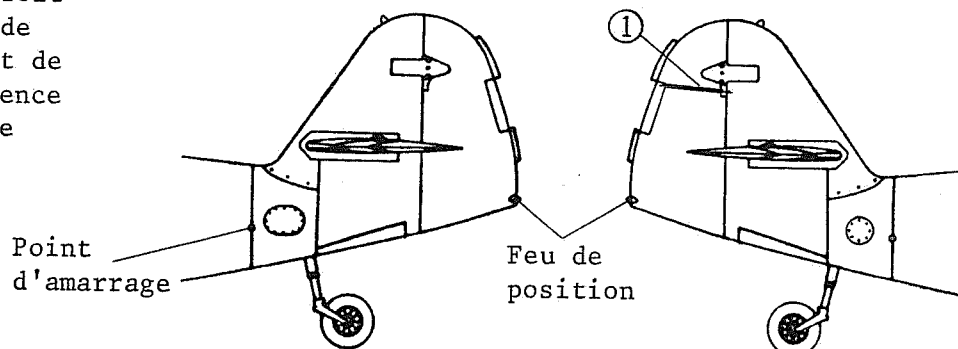
Ech. 1/72

Modifications à faire sur le fuselage:

- | | |
|---|------------|
| ① Poncer le gouvernail et réduire les 2 volets du trim | -croquis A |
| ② Indiquer l'indentation triangulaire | -croquis B |
| ③ Rectifier l'hélice (inversion) | |
| ④ Refaire l'antenne DF Loop | -croquis B |
| ⑤ Mettre l'antenne du FuG 25a | -croquis B |
| ⑥ Placer la batterie sur la cloison arrière du cockpit | -croquis B |
| ⑧ Placer l'antenne fouet du FuG 16ZY sous l'aile gauche | |

A Détails des volets de trim et de l'empennage

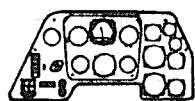
- ① A noter: Du côté droit seulement, biellette de commande pour le volet de trim central, à incidence modifiable en cours de vol.



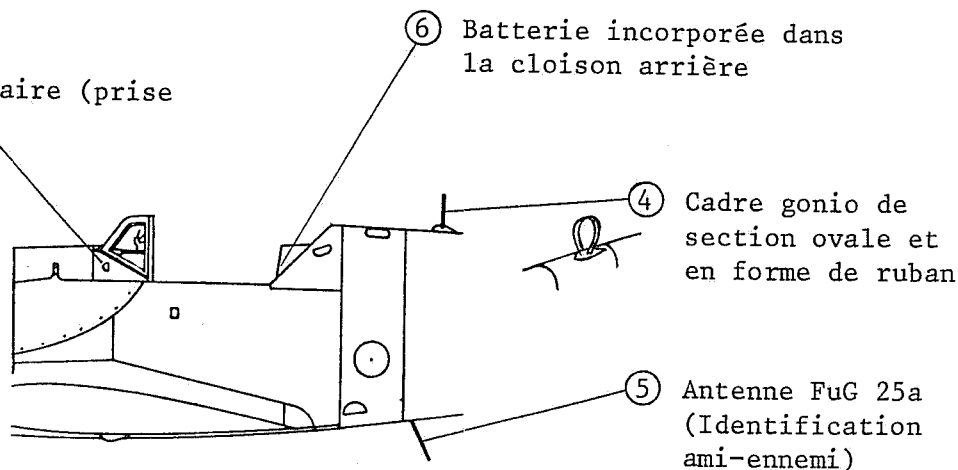
Ech. 1/48

B Détails du cockpit se référant aux points ② ④ ⑤ ⑥ et ⑦

- ② Indentation triangulaire (prise d'air pour le cockpit)

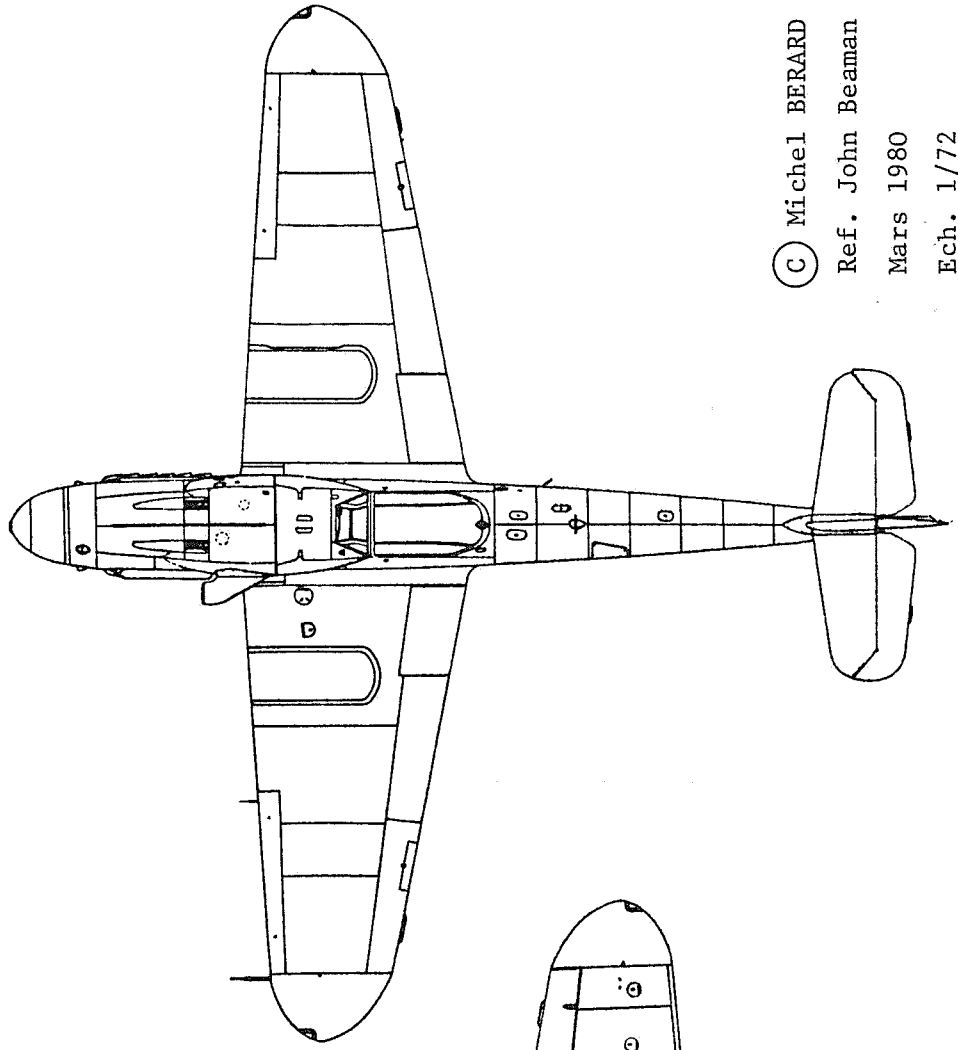
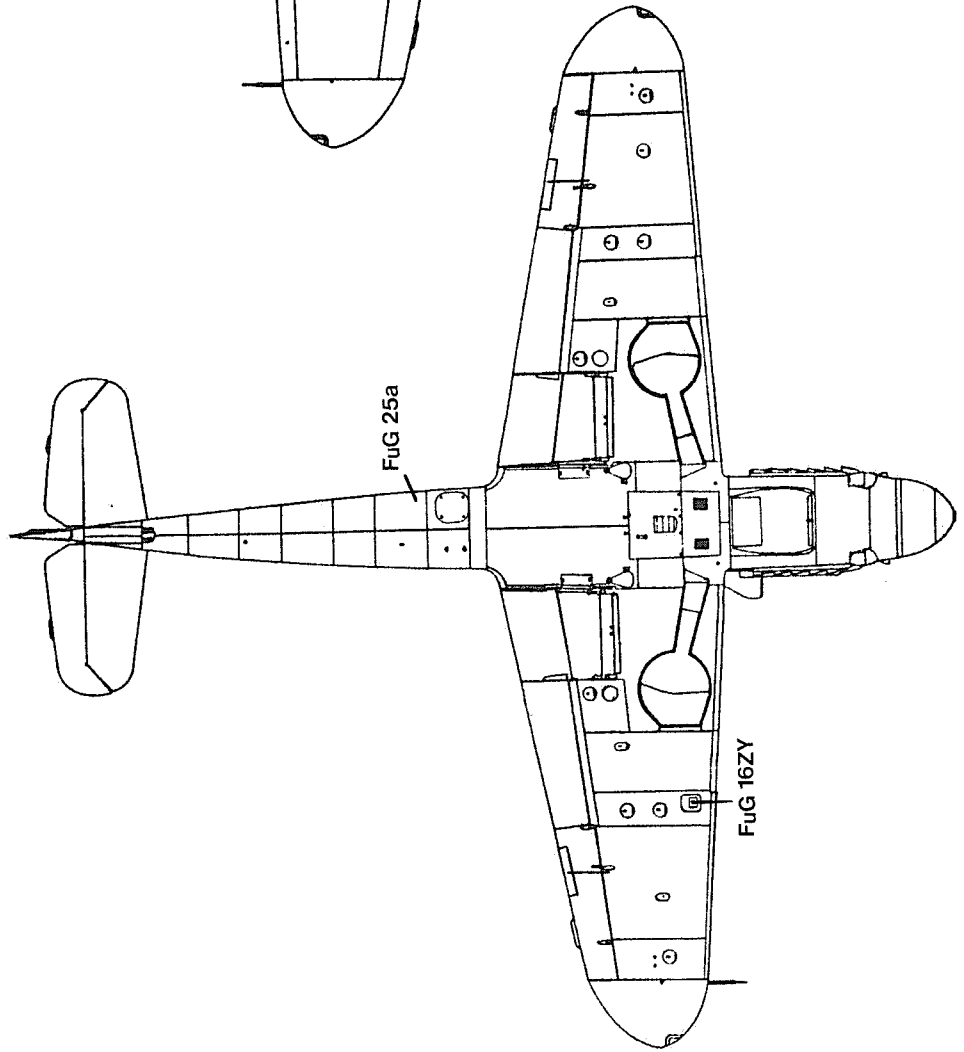
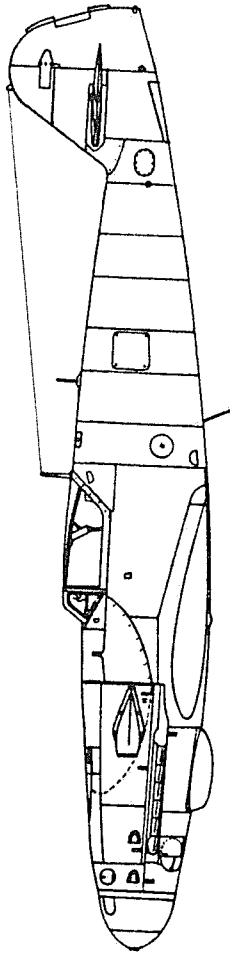
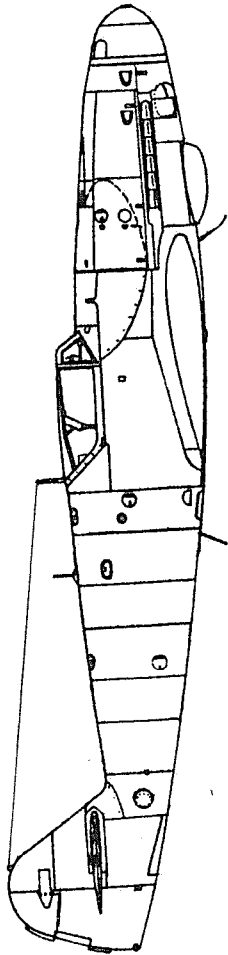


- ⑦ Tableau de bord (voir aussi la vue d'ensemble de l'habitacle)



Ech. 1/48

MESSERSCHMITT Me 109K-4 (Maquette 1/72 Heller)

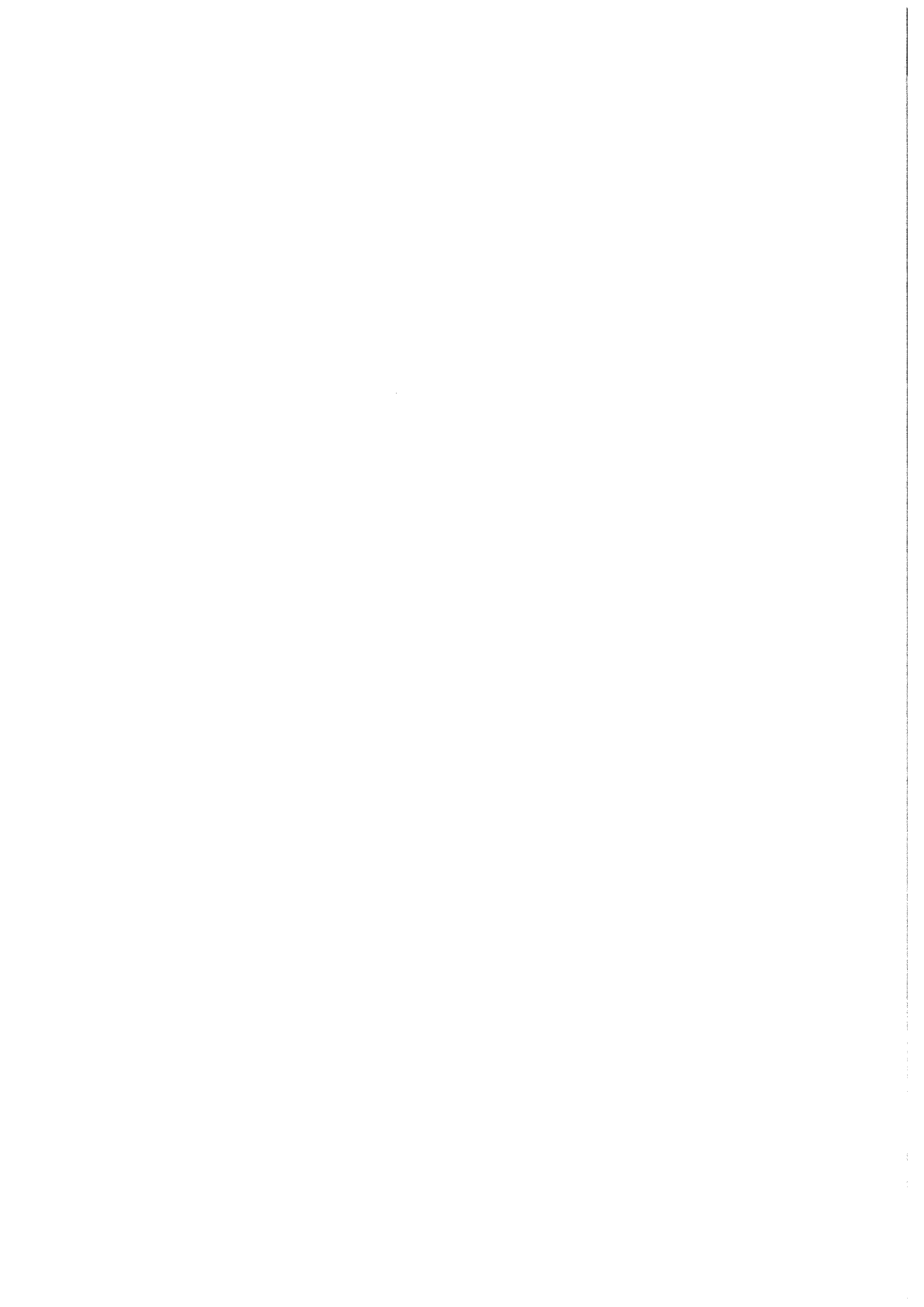


© Michel BERARD

Ref. John Beaman

Mars 1980

Ech. 1/72

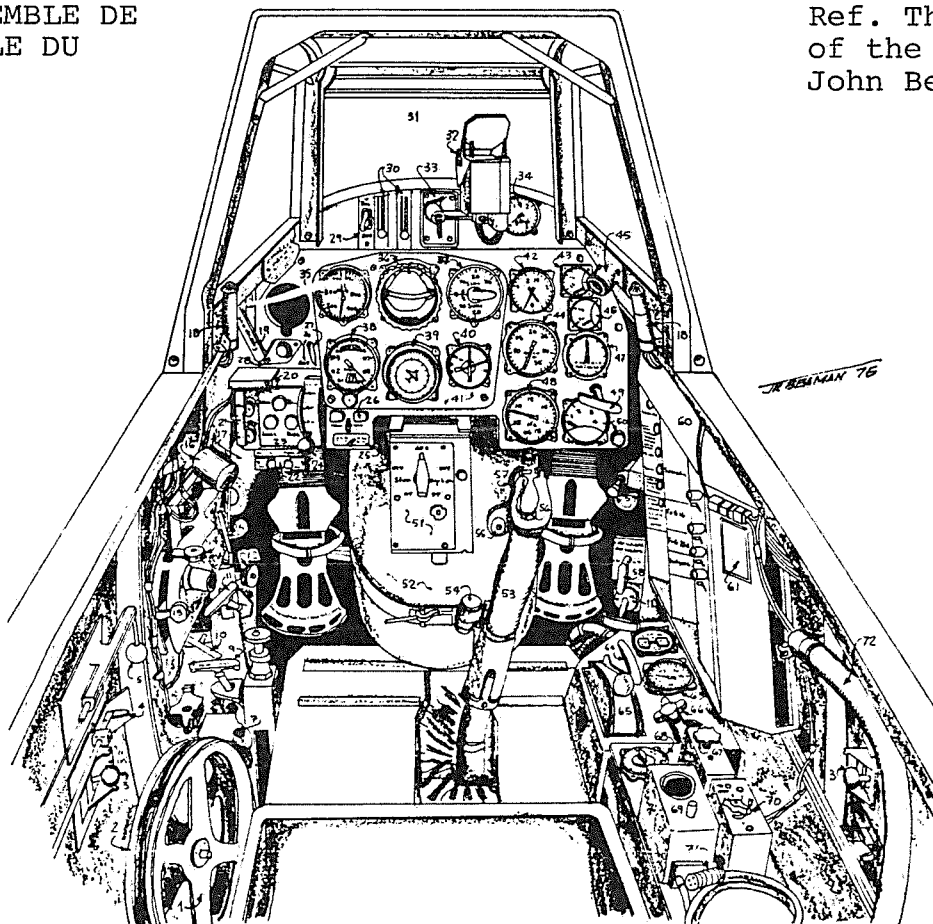


rée. Ne modifiez surtout pas la position du trou par rapport aux trappes, elle est absolument fidèle à la position de l'original. Au sol, ces trappes étaient généralement fermées pour empêcher l'accumulation de boue.

Notre premier grand étonnement provient de l'hélice. Elle est superbement reproduite, la largeur et la longueur des pales sont fort correctes, mais... elles sont montées à l'envers! Incroyable mais vrai! Ce qui signifie leur creux est tourné vers l'avant... En d'autres mots, si par hasard elles étaient montées ainsi sur un avion réel, celui-ci décollerait... en marche arrière. Pour remédier à ce défaut il faut seulement cisailer l'axe de l'hélice au plus près de cette dernière et le recoller de l'autre côté. Et le tour est joué.

Passons maintenant aux ailes. Celles-ci, ainsi que leurs bossages sont bien reproduits. La seule correction à effectuer est l'effaçement des rides défigurant nosvolets, de sorte à obtenir une surface lisse. Attention: En cours de montage il est important d'empêcher la moitié supérieure de l'aile de naviguer sur la moitié inférieure, vu qu'il n'y a aucun téton les retenant automatiquement en bonne position lors de l'assemblage. Un décallage est si vite arrivé...

VUE D'ENSEMBLE DE
L'HABITACLE DU
ME 109K-4



Ref. The last
of the Eagles.
John Beaman

Le train d'atterrissage est correct. Les pneus ont enfin le bon diamètre et ils sont excellents. On pourrait tout au plus améliorer un peu les détails de la jante. N'oublions pas aussi d'affiner les trappes du train d'atterrissage. Il est important de noter ici que les trappes extérieures de celui-ci (caractéristiques des seules versions K),

étaient souvent démontées pour des raisons mécaniques. Je ne connais personnellement que trois photos de 109K qui prouvent leur existence! Il arrivait d'ailleurs qu'en hiver, pour empêcher le blocage des roues par la neige ou la boue, on démonte aussi les trappes des jambes du train.

Le reste du montage s'effectue sans difficulté majeure. La maquette ne nécessite que peu de ponçage.

Il reste encore deux travaux à effectuer avant de passer à la peinture: Refaire le cadre-gonio (voir croquis B④) et refaire l'antenne-fouet du FuG 16zY sous l'aile gauche (voir le croquis des modifications).

Le marquage et le camouflage feront l'objet du prochain article où nous décrirons aussi les différentes étapes dans l'évolution du Me 109K.

M-A Haldimann, GL de Genève

ENQUÊTE IPMS-CH

Le 8 et 9 juin de l'année dernière, la maison Heller a invité chez elle les responsables des branches européennes IPMS. A la fin de cette rencontre, M. Léo Jahiel, Président-Directeur-Général de Heller a émis le souhait de connaître les désirs des maquettistes afin qu'il puisse en tenir compte lors de ses futures productions. C'est pourquoi nous avons inséré dans ce présent numéro un questionnaire anonyme que vous voudrez bien remplir et remettre (ou envoyer) à votre président local avant le 31 mai 1980. Lors de la prochaine rencontre avec la maison Heller, nous pourrons ainsi faire connaître les désirs des maquettistes suisses.

UMFRAGE IPMS-CH

Am 8./9. Juni des letzten Jahres weilten die Vertreter der verschiedenen europäischen IPMS-Gruppen auf Einladung der Firma Heller in Paris. Am Schluss des Treffens drückte Herr Léo Jahiel, Generaldirektor der Gastgeberfirma, den Wunsch aus, die Modellwünsche der Modellbauer kennen zu lernen, damit das zukünftige Produktionsprogramm von Heller besser darauf eingestellt werden kann. Aus diesem Grunde finden Sie als Beilage zu diesem VP einen Fragebogen, den Sie bitte ausfüllen und Ihrem OG-Präsidenten geben oder zustellen wollen, und zwar bis spätestens 31. Mai 1980. Die Angabe von Name und Adresse auf dem Fragebogen ist nicht nötig. Mit Hilfe Ihrer Auskünfte wird es möglich sein, beim nächsten Treffen mit der Firma Heller die Wünsche der Schweizer Modellbauer anzumelden. Besten Dank für Ihre Hilfe!

BÜCHER • BOOKS • LIVRES

Alfred Price

HANDBUCH DEUTSCHE LUFTWAFFE 1939-1945

Das Ziel dieses einfachen Nachschlagewerkes ist es, dem Leser eine

Einsicht in die Organisation und die Arbeit der ehemaligen deutschen Luftwaffe zu geben. Es ist nicht, wie man fälschlicherweise annehmen könnte, ein ausführliches Lexikon über die von der Luftwaffe geflogenen Flugzeugtypen. Das Buch soll vielmehr derartige Werke ergänzen, und Aspekte beleuchten, welche man in diesen Büchern nicht finden kann.

Einer dieser Aspekte ist die Arbeit der Fla-Waffe, die zu Beginn des Zweiten Weltkrieges fast zwei Drittel der Personalstärke der Luftwaffe hatte; ein anderer ist die Flugausbildung, von der letzten Endes die Kampfkraft der fliegenden Einheiten abhing; und ein dritter ist die Kampf-taktik, die von den verschiedenen Jäger- und Bombereinheiten angewendet wurde.

Der Inhalt gliedert sich in Kapitel wie: Das Oberkommando / Die fliegenden Einheiten / Die Jagdwaffe / Die Bomberwaffe / Luftlande-Unternehmen / Flugzeugführer-ausbildung / Die Fla-Waffe / Flugbombe Fieseler Fi 103 / Biographien der Höheren / Kommandeure.

In einem kurzen Anhang werden weiterhin die Kennungen der Flieger-einheiten sowie die Rangabzeichen behandelt.

Die englische Ausgabe dieses Buches erschien bei Ian Allen, London, unter dem Titel "Luftwaffe Handbook 1939-45".

Ein kleines, aber alles Wichtige umfassende Handbuch, das sicher eine Lücke im Buchangebot zu diesem Thema füllt.

MOTORBUCH VERLAG, STUTTGART (BUCHELI, ZUG), 139 Seiten, 83 Abbildungen, gebunden, Fr. 24.--

Peter Arndt
DEUTSCHE SPERRBRECHER 1914-45

Auch dieses Buch wurde von Experten schon längere Zeit sehnlichst erwartet. Es ist eine Monographie über wenig bekannte Schiffstypen der deutschen Marine, über die Sperrbrecher, wie es sie (die Monographie) leider in dieser Ausführlichkeit weder in englischer, französischer noch deutscher Sprache gab. Ein sehr umfassendes Nachschlagewerk über eine wenig bekannte, deshalb aber nicht weniger wichtige Schiffsgattung des Seekrieges.

Die Aufgabe der Sperrbrecher war es, auf Grund einer speziellen Konstruktion, stets die direkte Berührung mit seinem Gegner - der Mine - zu suchen, wobei sie natürlich erhebliche Schäden und Verluste in Kauf nehmen mussten. Zusammen mit den anderen Sicherungsstreitkräften schufen sie erst die Voraussetzung für den Seekrieg der schweren Ueberwasserstreitkräfte und der U-Boote. Anhand zahlreicher Fotos - die meisten von ihnen bisher noch nie veröffentlicht - werden diese aus Handelsschiffen umgebauten Hilfskriegsschiffe vorgestellt. Darüber hinaus sind die 94 Skizzen im Masstab 1:1250 sowie 7 Originalpläne für den Modellbauer von grossen Interesse. In einigen Beispielen werden Umbauphasen einzelner Sperrbrecher durch verschiedene Skizzen dargestellt.

Ein ausgezeichnetes, alles umfassendes Werk über eine Schiffsgattung, welche auf ihrem Gebiet, besonders auch nach dem Krieg, Hervorragendes leistete.

MOTORBUCH VERLAG, STUTTGART (BUCHELI, ZUG), 416 Seiten, 332 Abbildungen, gebunden, Fr. 48.--

Karl Lüönd
WEHRHAFTE SCHWEIZ

Ein weiterer, sehr schöner Bilddokumenteband aus dem Ringier Verlag. Das grossformatige Werk stellt die Truppengattungen unserer Armee einzeln vor, wobei sich die eigentlich doch ganz erstaunliche Vielfalt unseres Milizheeres zeigt. Positiv fallen die vielen, teilweise wunderschönen Farbaufnahmen, sowie der ausführliche, erstmals auch mit vielen Bildern ausgestattete Bericht über das Reduit und das Festungswachtkorps auf.

Das Inhaltsverzeichnis umfasst die Kapitel: Vom Infanterieheer zur Armee der modernen Waffe / Infanterie - das Rückgrat der Armee / Kraft aus der Bewegung (mech Trp) / Entscheidung aus allen Rohren (Art) / Unser Schild nach oben (Flugwaffe) / Feuer in den Himmel (Flab) / Wege bahnen - Brücken bauen / Besuch im Reduit / Dienen und schweigen (Festungswachtkorps) / Verbindung um jeden Preis (Uem) / Der Mensch zählt, nicht die Uniform (San) / Tiere in der Armee / Mehr als nur Spatz im Topf / Löschen - retten - bergen / Handwerker in Uniform / Dienst auf 100'000 Rädern (Trsp Trp) / Praktizierte Partnerschaft (FHD) / Bereitschaft auf allen Ebenen (Dienstzweige) / Die Schweizer Armee im Jahre 2000.

Zwar sind mehrere Bilder bereits bekannt, doch bietet das Buch grösstenteils neues, noch nicht veröffentlichtes Bildmaterial.

Wirklich ein sehr informativer und interessanter Bildband, der eine echte Bereicherung der Büchergestelle bedeutet...(und einem fast noch mit Freude in den nächsten WK einrücken lässt)...

RINGIER BUCHVERLAG, ZÜRICH, Grossformat, 144 Seiten, davon 32 mit Farbbildern, über 180 authentische Schwarzweissfotos, gebunden, Fr. 36.20

Peter Alt, OG Bern

PLASTICUS' AGENDA-NOTIZEN

- | | | |
|------------------|----------------|---|
| 2. MAI 1980 | BASEL | Treffen der OG Basel bei Stephan Gfeller, Homelstr. 34, 4114 Hofstetten. Wer eine Transportmöglichkeit sucht, meldet sich möglichst frühzeitig über Telefon 061 / 75 30 24. Besondere Attraktivität: Diaschau und Diorama über die Blue Angels, das Kunstflugteam der U.S.Navy. |
| 3. MAI 1980 | BERN | Ausschuss-Sitzung der IPMS-Schweiz. Ge-
nauer Ort und Zeit, wie auch die Traktandenliste werden mit separater Einladung bekannt gegeben. |
| 31. MAI 1980 | VP-REDAKTION | Redaktionsschluss für den VP 3/80. Für jeden Beitrag, der schon vor diesem Datum eintrifft, ist der Redaktor ganz besonders dankbar. |
| 22/23. AUG. 1980 | "
DÜBENDORF | Meisterschaft der Fliegertruppen. Zutritts- und Fotografier-Möglichkeiten vorher abklären! |

SCHWEIZER FLUGWAFFE IM MODELL

Die nachfolgende Tabelle enthält alle Flugzeugtypen der Schweizer Flugwaffe, welche als Plastikmodelle in den verschiedensten Massstäben ohne grossen Aufwand an Aenderungen aus handelsüblichen Kit's nachgebaut werden können. Scratch-built-Möglichkeiten wurden nicht berücksichtigt. Auch die nötigen Abziehbilder sind selbst zu beschaffen. Die Tabelle zeigt den Stand von Ende 1979 und kann selbst mit den laufenden Neuheiten ergänzt werden.

* Vaku-Kit's

FELDER HANSPETER.....IPMS-OG INNERSCHWEIZ

HERSTELLER	TYP	IM EIN-SATZ	ANZ.	MASSSTAB 1:72	MASS - 1:48 STAB: (1:50)	DIV. MASSST.
Albatros	D-III	1918-21	1	Airfix Eldon Revell	Aurora Marusan Nichimo	
Aviatik	C-1	1914-17	1			
	C-III	1917-19	1			
	Taube	1915	1			
Bayerische Flz.-Werke	M-18c	1929-51	1			
	M-18d	1935-54	2			
Beechcraft	C-45, C-18	1948-67	3	*Rareplane		Aurora 1:60/88 Kleeware 1:60/88 Comet 1:60/88
	Twin Bon. E-50	1957-	3	Eiday	Hobby	ITC 1:32
Bleriot	XI-b	1914-19	2	Novo (Frog) Renwal AMT		Brifaut 1:70
Bücker	Bü-131 B Jungmann	1936-71	94	*Intermodell		
	Bü-133 C Jungmeister	1937-68	52	Heller	*Pamela	Busch 1:122 Lindberg 1:122 National 1:122
	Bü-181 B Bestmann	1944-56	7	*Airmodell		
Comte	AC-1	1928-39	1			
	AC-4	1931-38	1			
	AC-11 V	1943-45	1			
Dassault	Mirage III BS	1964-	4			
	Mirage III C	1964-	1	Heller Matchbox Airfix Revell Lindberg	Fujimi (Heller)	Revell 1:32 Sitaplex 1:96 Heller 1:100 Tamija 1:100 Starfix 1:100
	Mirage III S	1966-	36	siehe III C	siehe III C	siehe III C
	Mirage III RS	1965-	18	Heller Revell	Fujimi (Heller)	Revell 1:32 Heller 1:100

De Havilland	Airco DH-9	1920-29	4				
	Mosquito DH-98 Mk.IV	1942-53	2	Airfix Novo (Frog) Matchbox	Monogram	Revell 1:32	
	Vampire DH-100 Mk.1/6	1946-	182	Novo (Frog) Heller			
	De Havilland	Venom DH-112 Mk.1/1R/4	1954-	250	Frog (Novo)		Lincoln 1:59
		Vampire DH-113 NF Mk.10	1958-61	1	*Intermodell		
	Vampire DH-115 Mk.55	1953-	39	*Intermodell			
Deutsche Flz.-Werke	Halberstadt C-V	1920-21	1		Aurora K+B		
Dewoitine	D-1	1925-39	2				
	D-9	1928-40	3				
	D-19	1926-40	3				
	D-26	1931-48	11				
	D-27	1928-44	66				
Dornier	DO-27	1958-	7	*Intermodell		Faller 1:100	
Dufaux	4	1910	1				
	5	1911	1				
Fairey	Fox Mk.VI	1935-45	2				
Farman	F-20	1913	2				
	MF-11	1915-16	1				
Fieseler	Fi-156 Storch	1940-63	5	Airfix Heller	ESCI	Hasegawa 1:32 Faller 1:100	
FFA (Dornier) Altenrhein	D-3803	1947-56	1				
	P-16	1955-57	5				
F+W, Emmen	C-3602	1940	1				
	C-3603	1942-74	160				
	C-3604	1947-56	13				
	N-20 Aiguillon	1952	1				
	C-3605	1970-	24				
Focke Wulf	Fw-44 F Stieglitz	1945-53	1				
Fokker	D-II	1916-22	1				
	D-VII, F	1920-38	26	Revell Renwal	Monogram Aurora Merit Nichimo (Smêr)	Aurora 1:19 Elvin 1:121	
		D-VII S	1923-38	1			
	D-XI	1925-39	2				
	CV-E 420PS	1927-45	2				
	CV-E 500PS	1927-45	1				
	CV-E 650PS	1931-54	61				
	C-IX	1932-47	1				
	CV-E-1	1932-38	1				

Grandjean	L	1914-15	1			
	L-1	1914-15	1			
Hanriot	HD-1	1921-30	16			
Hawker	Hind	1936-45	1			
	Hunter F Mk.58/A	1958-	152	Airfix Matchbox Novo (Frog)	Lindberg Nichimo Merit Marusan UPC	Sankyo 1:150
Hawker	Hunter T Mk.68	1976-	8	Matchbox		
Hiller	360 UH-12B	1952-62	3			
Junkers	JU-52/3m	1939-	3	Airfix Heller Italaeri		Lindberg 1:160 Wiking 1:200 Faller 1:100 Busch 1:160
K+W, Thun	C-35	1937-54	90			
	MA-7	1926	1			
Häfeli	DH-1	1916-19	6			
	DH-2	1916-22	6			
	DH-3	1917-39	109			
	DH-4	1918	1			
	DH-5	1922-40	59			
	DH-5 A	1929-40	20			
	DH-5 X	1924-33	1			
Luftverkehrs- Gesellschaft	C-III	1914-16	1			
	C-III-1	1914-15	1			
	C-VI	1920-29	2			
Messerschmitt	Me 108 B Taifun	1938-59	18	*Airmodell Heller		
	Bf 109 D-1	1939-49	10	Airfix		
	Me 109 E-3	1939-48	89	Revell Matchbox Airfix Hasegawa Heller Otaki	Monogram UPC Aurora Airfix Nichimo	Hasegawa 1:32 Matchbox 1:32 Frog 1:32 Tamija 1:32 Bandai 1:24 Otaki 1:62 Sanwa 1:100 Airfix 1:24 Revell 1:144
	Me 109 F-4	1942-47	2	Novo (Frog) Heller Airfix Jo-Han		Supermod. 1:150 Revell 1:32 Frog 1:32 Lindberg 1:64 Lindberg 1:132 Bell 1:64 Faller 1:100 Busch 1:132
	Me 109 G-6	1944-47	14	Monogram Jo-Han Airfix Hawk Hasegawa Heller	Fujimi Monogram Otaki Revell	Eagle 1:96 Marusan 1:100 UPC 1:100 Eldon 1:100 Sankyo 1:150 Revell 1:32

Morane-Saulnier	35 Helene	1914-19	1			
	LMS Parasol	1915-19	1			
	MS-229 E	1931-39	2			
	MS-406 C D-3800	1939-54	84	Heller Novo (Frog)		
	MS-506 C D-3801	1941-59	207			
	MS-540 D-3802	1947-56	12			
Nardi	FN-315	1944-48	2			
Nieuport	23 C-1 (XVII)	1917-21	5	Revell Marusan Nichimo Renwal Eldon	Hawk	
	23 C-1	1917-21	5			
	N-28 C-1	1918-30	15	Revell	K+B Aurora Renwal	
Nord	1203	1948-54	1			
North American	AT-16 Harvard (AT-6)	1949-68	40	Airfix Hawk Heller	Aurora Monogram	Sankyo 1:150
	P-51 B Mustang	1944-45	1	Monogram Lindberg Airfix	Monogram	Revell 1:32 Eagle 1:96 Revell 1:144
	P-51 D Mustang	1948-57	130	Heller Airfix Bell Revell Matchbox Hasegawa Nichimo	Monogram Otaki Revell Kogure Hawk Nichimo Marusan Fujimi Italaeri	Hasegawa 1:32 Hasegawa 1:24 Airfix 1:24 Monogram 1:32 Revell 1:32 Nichimo 1:75 UPC 1:100 Marusan 1:100 Eldon 1:100 Sanwa 1:89 ITC 1:104 Kleeware 1:104 Haufe 1:100 Sankyo 1:150 Bandai 1:24 Tommy 1:32
Northrop	F-5 E Tiger	1978-	66		Monogram	Hasegawa 1:32
	F-5 F Tiger	1978-	6			
Pilatus	P-2 01,05,06	1945-	53			
	P-2 03,04	1947-62	2			
	P-3 03,05	1956-	73			
	PC-6/H2M Porter	1967-	12	*Vacu		

Pilatus	PC-6/B2M Porter	1976-	6	*Vacu		
Piper	Super Cub	1952-	6	*Vacu	(Heller) Lindberg	Faller 1:100 Supermodell 1:150
Potez	L-25 Jupiter	1927-40	12			
	L-25 "HS"	1927-31	5			
	63	1938-44	2	Heller	(Heller)	
Rumpler	C-VII	1920	1			
	C-IV	1920-21	1			
Sablatnig	P-III	1922-29	1			
Schw. Wagon Fabrik	C-1 Schaedler	1919-20	1			
Siebel	Si-204	1946-55	1	*Intermodell Kovozavody		
Siemens- Schuckert	SSW D-III	1918-22	1	*Airframe		
Stinson	L-5 A Sentinel	1944-45	1	*Rareplane		
Sud Aviation	SO 1221 S Djinn	1958-63	4			
	SE-3130 Alouette II	1958-	30		(Heller)	Soldo 1:60 Heller 1:100
	SE-3160 Alouette III	1964-	84	Heller	Fujimi (Heller)	Heller 1:85
Voisin	V LAS	1915-19	1	Renwal Fuji Entex		Revell 1:32
Wild	WTS	1915-34	16			
	Spezial	1917	1			
	WT-1	1917-34	27			
Zepp	LZ C-II	1920-27	20			

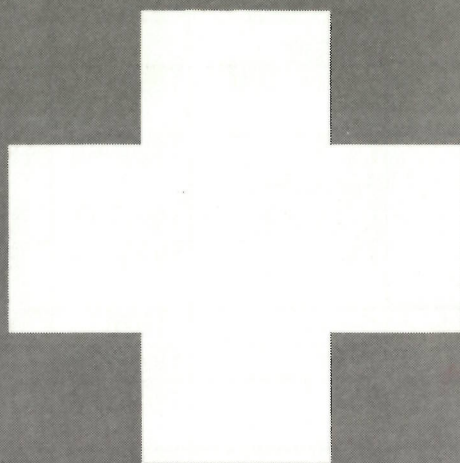
SUCHE • BIETE • CHERCHE • OFFRE

Plus de cent PROFILE (sauf avions 1914-18 et Luftwaffe 1939-45) sont à échanger contre des photographies de l'aviation suisse toutes périodes et de l'aviation allemande 1939-45. Faire propositions écrites à l'adresse au-dessous.

Mehr als 100 PROFILE (ausser Flugzeuge 1914-18 und Luftwaffe 1939-45) sind auszutauschen gegen Fotos der Schweizer Flugwaffe (alle Perioden) und der deutschen Luftwaffe 1939-45. Schriftliche Vorschläge bitte an:
Michel BERARD, 11, rue de la Gare, 1196 Gland, Tel. 022 64 34 05

Zu verkaufen: 1 kompl. Fernsteuerset Becker 16-Kanal, inkl. 5 Servos, div. Modelle, z.T. neu, Motoren 6-10 ccm, z.T. ungebraucht, dazu viel Zubehör. Alles in absolutem Topzustand. Tel. 031 42 87 86 R. Moser

SCHWEIZ



39
—
45

Krieg in einem
neutralen Land

J. PIEKALKIEWICZ



Motor
buch
Verlag

VERLAG BUCHLI
Inh. Paul Pietsch

ZUG

Vorwort von
Dr. H.R. Kurz, Bern

368 Seiten, 500 Fotos, Karten, Faksimiles.
Geb. Franken 48,—

NEU ★ ★ ★ ★ ★
die authentische
Dokumentation