

3/80

win

phat



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

ZUM TITELBILD:

Blick ins Cockpit des Honda
Formel 1 Rennwagens von 1968.

Foto: Heiri Stapfer

VIRUS INTERNATIONAL

Der Virus Plasticus wird auch im Ausland
gelesen. Gleich von zwei Seiten ist dafür
die Bestätigung eingetroffen. Auf Seite 25
können Sie lesen, wohin unsere Zeitschrift
jedes Vierteljahr reist. Dass auch Nicht-
Modellbauer Interesse am VP haben, zeigt
die untenstehende Inhaltszusammenfassung,
die der diesjährigen April-Ausgabe des
"Small Air Forces Observers" entnommen ist:

VIRUS PLASTICUS.

1 79 "Swiss DH-89" (4 pages including 1 page of
drawings); Photos: Swiss Storch & Pc-6.

2 79 Drawing of Swiss DH-100 & West German F-104G.

3 79 "Swiss S-55T" (4 pages including 1 page of
drawings).

4 79 "Swiss Si204 (2 pages of text & 2 pages of
drawings); "Swiss F-27 Friendships" (4 pages of text &
2 pages of drawings).

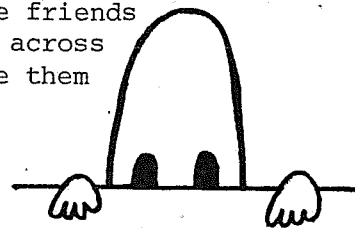
Sie sehen: Virus International tönt gar
nicht so grossspurig, wie es auf den ersten
Blick scheinen mag.

Ein Blick aber auch noch in die Schweiz (siehe
Seite 26). Beachten Sie speziell den An-
lass vom 25. Oktober und planen Sie jetzt
schon Ihre Bauvorhaben entsprechend.

Ich wünsche Ihnen viel Vergnügen bei der
weiteren VP-Lektüre, und schöne Ferien.

REDAKTIONSSCHLUSS für den nächsten
Virus Plasticus: **31. AUGUST 1980**

PLASTICUS IS PROUD to have friends
now living thousands of miles across
the ocean, and hopes to please them
with every new issue of VP.



Honda Formel 1	3
Maquettisme et litterature	9
Sensationeller Klebstoff	11
Loisirama 1980	12
IPMS-Ausstellung in Aarau	13
Das Panzermuseum von Parola	13
Farben-Vergleichstabelle	15
Esci Fiat G. 91R/1, R 3	17
Le Tiger en escadrille	20
Neues aus dem Sekretariat IPMS-CH	25
Plasticus' Agenda-Notizen	26
Suche - biete - cherche - offre	27
Bücher - books - livres	28

HONDA FORMEL 1

Honda, der grösste Zweiradhersteller der Welt, ist die wohl erfolgreichste Marke im internationalen Motorradrennsport. Die Japaner wurden überall mindestens einmal Weltmeister, ausser in der Halbliterklasse. Spitzenpiloten vom Schlage eines Taveris, Redmans, Hailwoods und Bryans gewannen 141 Grosse Preise und 16 Weltmeistertitel.

Im Autorennsport versuchte man an diese phantastischen Erfolge anzuknüpfen. Um Honda-Autos in Europa und Amerika besser bekannt zu machen, begannen die Honda-Techniker 1964 mit dem Bau eines Formel-1 Renners. Der mit einem 1,5 Liter 12-Zylinder Motor ausgerüstete Prototyp erlebte beim Grossen Preis von Deutschland auf dem Nürburgring mit dem in Europa unbekanntem Amerikaner Ronnie Bucknam sein Renndebüt.

Ab 1965 wurde dann richtig forciert. Honda holte Richie Ginther, ebenfalls einen Amerikaner, ins Team. Da es viel zu viel kostbare Zeit gebraucht hätte, das Auto zwischen den Rennen nach Japan zur Revision zu verschiffen, errichtete man in Holland einen gut ausgerüsteten Servicepunkt. Die harte Arbeit des Teams trug denn auch Früchte. Beim letzten Grand Prix des Jahres in Mexico schrieb Richie Ginther ein Stück Renngeschichte: erster Sieg eines Honda, erster Triumph des amerikanischen Reifenherstellers Goodyear, der zusammen mit den Japanern das Neuland Formel-1 betreten hatte. Es war auch das letzte Rennen der 1,5 Liter-Formel. Ab 1966 schöpften die Motoren ihre Kraft aus 3 l Hubraum, und auch die Reifen wurden anders dimensioniert. Das heute verwendete Punkte-System stammt noch aus dieser Zeit. Doch alle diese neuen Regelungen brachten Honda kein Glück. Ein vierter Platz in Mexico war die magere Ausbeute. Ginther wechselte nach Saisonende zu Eagle. Für ihn kam ein Mann ins Team, der schon zu jener Zeit eine Legende war: John Surtees. Sieben Mal war er Motorradweltmeister, bevor er sich entschloss, auf vier Räder umzusteigen, wo er 1964 auf Ferrari prompt den Titel holte. Mit der Erfahrung und dem Kämpferwillen des schweigsamen Briten ging es dann Schlag auf Schlag: dritter Platz in Südafrika, vierter in Deutschland, sechster in Holland und England. Für Monza stand ein neues Auto bereit. Das von Eric Broadley bei Lola konstruierte Chassis war um gut 160 kg leichter als das Vorgängermuster. Surtees gewann das Rennen nach einem harten Kampf gegen Jack Brabham nur deshalb, weil dem führenden Jim Clark das Benzin in der letzten Runde ausging. In der Weltmeisterschafts-Endabrechnung belegte Surtees neben Chris Amon den vierten Platz.

Die Saison 1968 wurde mit zwei Fahrern in Angriff genommen. Ein ganz leichtes Auto wurde gebaut, und ein neu konstruierter 8-Zylinder Motor ersetzte das alte 3 Liter 12-Zylinder Aggregat. Jo Schlesser fuhr dieses noch unausgereifte Modell beim Grand Prix von Frankreich. Es wurde der schwärzeste Tag für Honda. In der dritten Runde baute Jo Schlesser einen fürchterlichen Unfall und konnte sich nicht mehr aus dem brennenden Wrack retten. Nach Jim Clark, Mike Spence und Lodovico Scarfiotti war er das vierte prominente Todesopfer in jenem Jahr.

Völlig unerwartet zog sich Honda nach 34 Grossen Preisen Ende der Saison 1968 vom Automobilrennsport zurück.

Eine Uebersicht über die Saison 1966 und 1967 folgt am Schluss dieses Artikels.

Das Modell

Der Honda war das erste Rennwagenmodell von Tamiya. Die Qualität ist nicht so hoch, wie man es von den Japanern in letzter Zeit gewohnt ist. Wer noch ein solches Modell ergattern will, muss sich beeilen, da die Produktion vor einiger Zeit eingestellt wurde. Mit etwas Geduld lässt sich ein sehr schönes Modell herstellen. Als erstes sollte man die Chassis-, Motor- und Getriebeteile zusammenbauen und verspachteln. Das Cockpitinnere wird mit Silber bemalt, oder besser mit Silberfolie ausgelegt. Die Armaturen sollten verkabelt werden. Ebenso sollten Bremsleitungen eingezogen werden. Auf die Luftansaugöffnung des Motors werden Luftsiebe aus feinem Maschendraht aufgesetzt. Die Rückspiegelpaare sind nicht ganz korrekt. Man sollte sie gegen jene des McLaren M 23 austauschen. Vorsicht bei den Abziehbildern: sie sind spröde und können sehr leicht reissen.

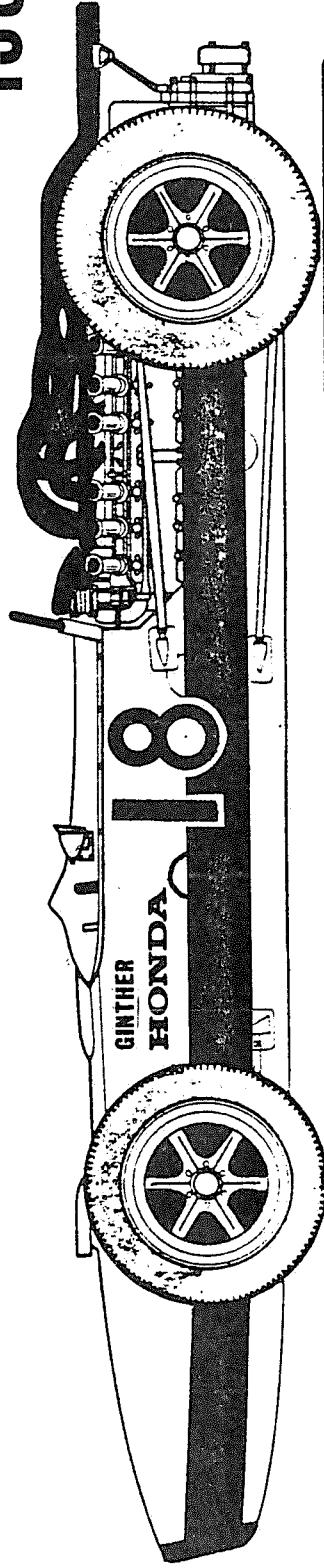
Lackierung

Weiss:	alle Karrosserieaussenseiten, Elektrikkabel
Schwarz:	gesamte Auspuffanlage, Federn, je nach Rennen Halbachsen
Silber:	Innenraum, Oeltank, Halbachsen, Lenkradspeiche, Scheibenbremsen, Radträger, Stossdämpfer, hinterer Oelkühler
Mischung	aus Gold, Silber und Gunmetal: alle Motoren- und Getriebeteile, sowie die Teile 27 und 145 - 148
Rot:	Rückspiegel, Kontrolleuchten
Braun:	Schaltnüppel

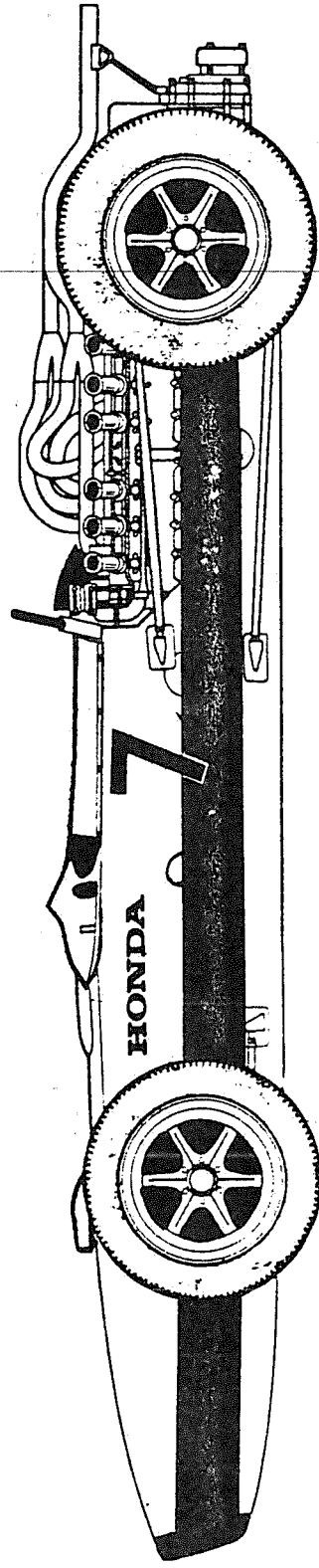
HONDA

FORMEL 1

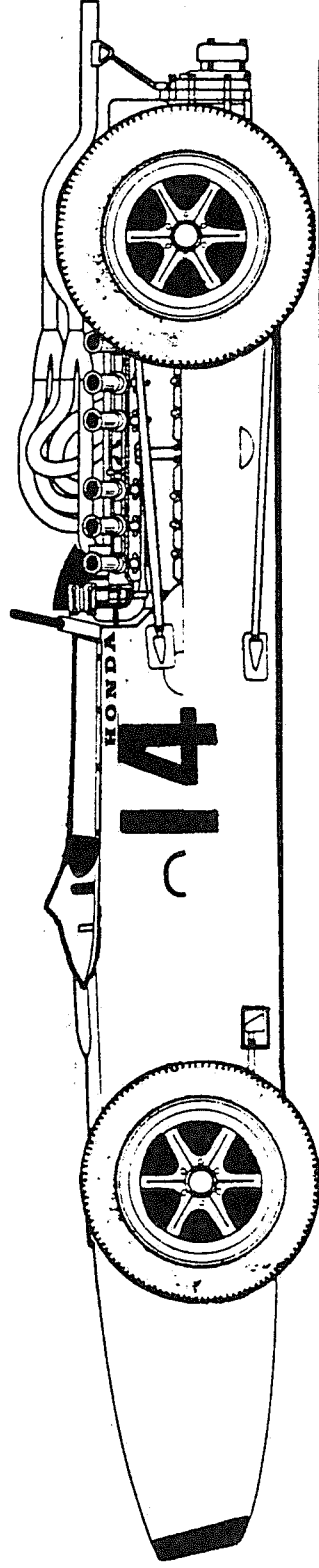
1966-67



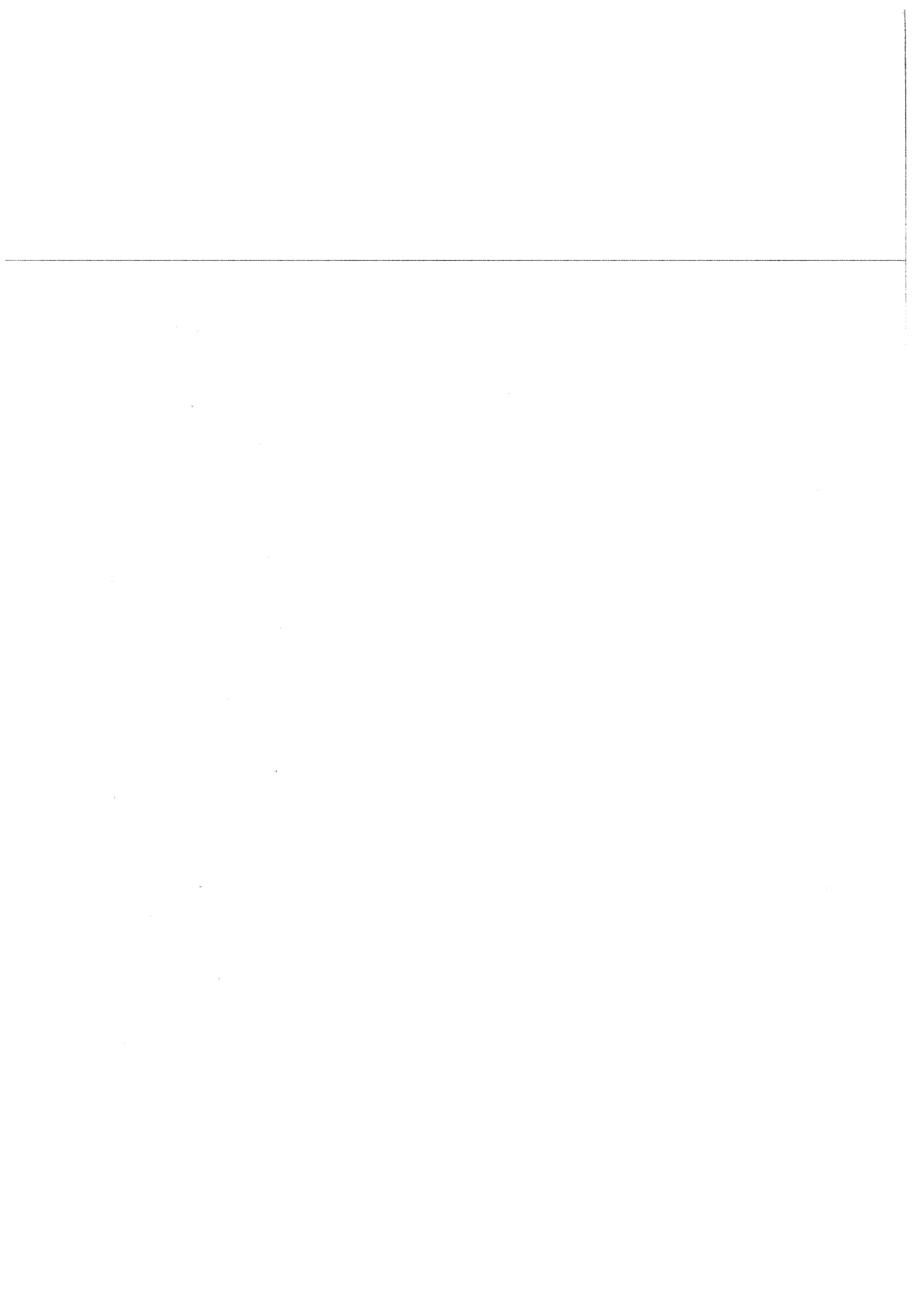
Honda Formel 1 Grosser Preis von Italien 1966 Fahrer: Richie Ginther



Honda Formel 1 Grosser Preis von Monaco 1967 Fahrer: John Surtees



Honda Formel 1 Grosser Preis von Italien 1967 Fahrer: John Surtees

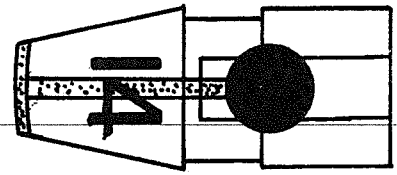
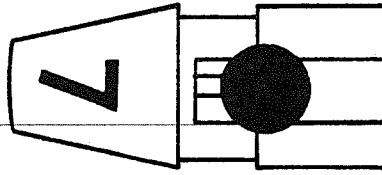
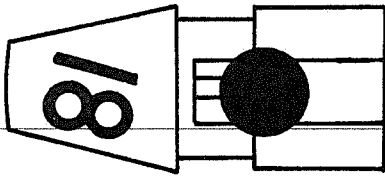


Details Honda Formel 1

Italien 1966

Monaco 1967

Italien 1967



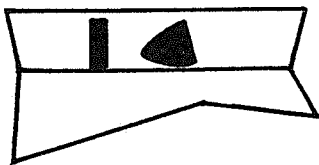
 rot

Das in Monza von Ginther pilotierte Modell besass vorne eine schräge Startnummer

Das Monaco-Modell kann aus der Schachtel gebaut werden. Surtees Abziehbild ist wegzulassen.

Das in Monza eingesetzte Modell besass ein neues Design. Teile 30 und 31 fehlen.

Rückspiegel



Luftgitter

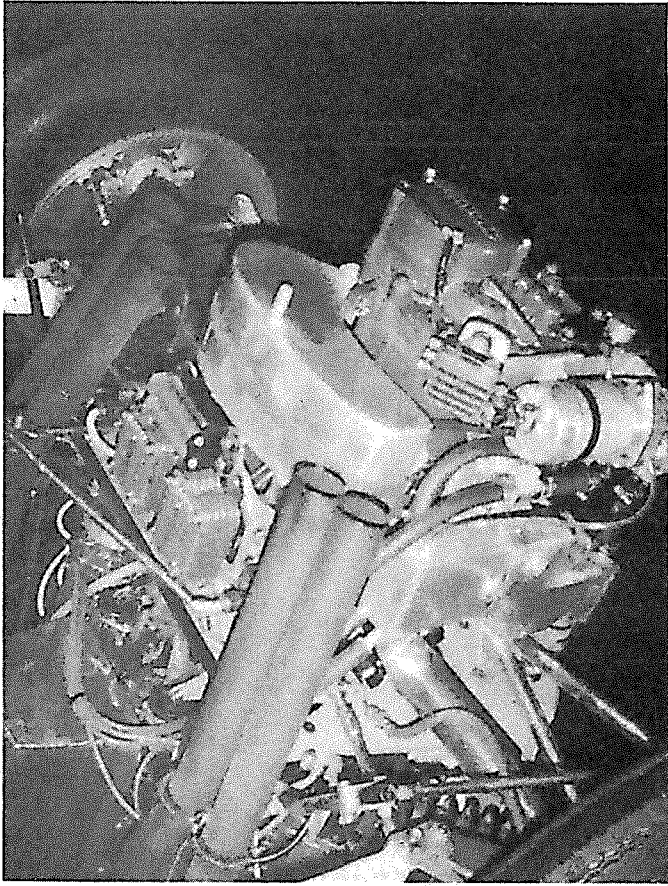


Die Gitter sind in verschiedenen Stärken in Plastikmodellgeschäften erhältlich.

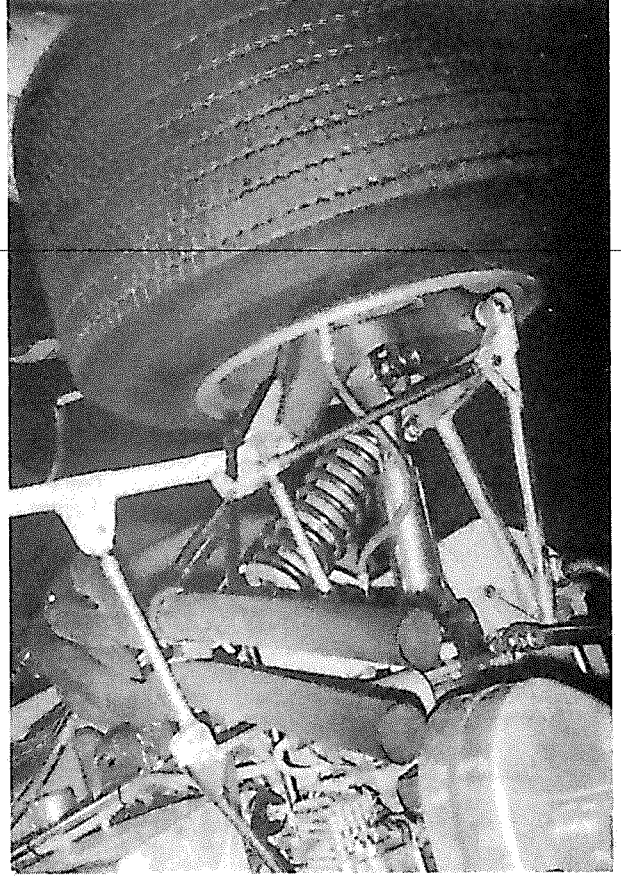
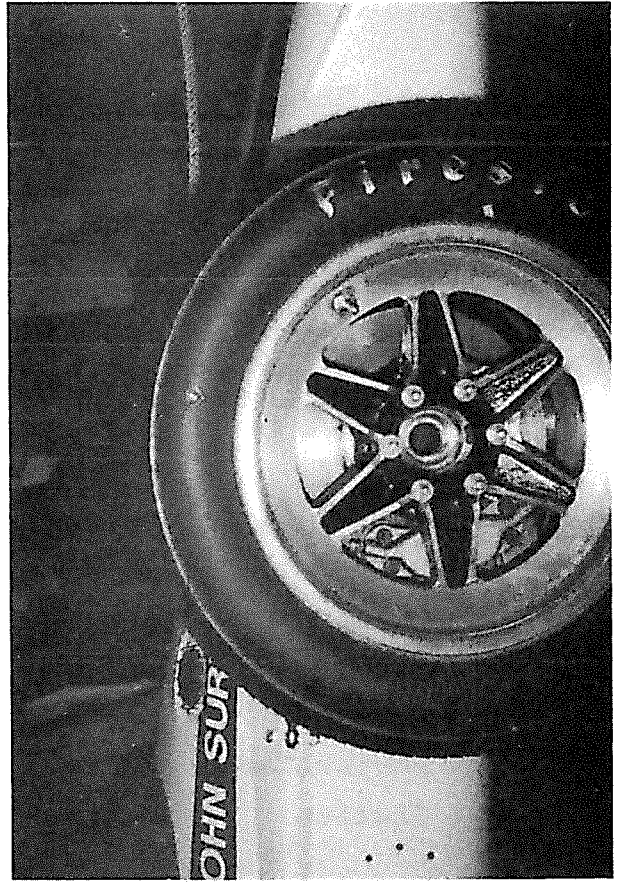
Uebersicht über die Saison 1966 und 1967

<u>Jahr</u>	<u>Rennen</u>	<u>Pilot</u>	<u>Startnummer</u>	<u>Bemerkungen</u>
1966	Italien	Ginther	18	schräggestellte Start-Nr.
	USA	Ginther	12	schräggestellte Start-Nr.
		Bucknam	14	
	Mexico	Ginther	12	
Bucknam		14		
1967	Südafrika	Surtees	11	schräggestellte Start-Nr.
	Monaco	Surtees	7	
	Holland	Surtees	7	
	Belgien	Surtees	7	
	England	Surtees	7	
	Deutschland	Surtees	7	
	Italien	Surtees	14	neues Design

Heiri Stapfer, OG Zürich



Details zum Honda Formel 1 von 1968, aufgenommen am Autosalon Genf 1980 von Heiri Stappfer.



MAQUETTISME ET LITTÉRATURE

Chacun sait aujourd'hui que pour faire du bon maquettisme, c'est à dire faire la réplique la plus exacte possible d'un véhicule existant ou ayant existé, il est absolument nécessaire de posséder une bonne documentation. Dans mes propos de "plastiqueur" de mai 1975 (voir MEMO No 2/1975), j'ai déjà répertorié les revues techniques qui étaient disponibles alors sur le marché et qui pouvaient intéresser le modéliste.

Aujourd'hui il ne se passe pas une semaine sans que l'on ait connaissance de la parution d'un nouvel ouvrage traitant de l'aviation, de la marine, de l'automobile ou des blindés et qui n'est souvent pas écrit dans la langue que l'on maîtrise le mieux. Toutes ces publications sont fort alléchantes et on y laisserait volontier sa fortune... Malheureusement, on ne peut pas toujours les obtenir en Suisse, même si quelques libraires ou marchands de maquettes font des efforts pour les mettre à la disposition de leur clientèle. C'est pourquoi j'aimerais vous expliquer ci-après la procédure que j'utilise pour me procurer ces ouvrages directement chez l'éditeur ou chez un marchand étranger.

La plupart du temps, je découvre le nouveau livre soit par une publicité, soit par une critique ayant paru dans une revue ou soit encore chez un ami qui le possède déjà. J'en connais généralement aussi son auteur, son éditeur et son prix de vente. En possession de ces données, je n'ai alors qu'à faire ma commande par lettre dans laquelle je glisse quelques billets dans la monnaie du pays où je fais ma commande. Le destinataire ayant alors l'argent en main, ne laisse pas traîner ma commande et m'envoie directement par retour de courrier ce que je lui demande. Pour éviter tout soupçon d'un fonctionnaire postal peu scrupuleux, j'immobilise toujours mes billets de banque (bien aplatis) entre ma lettre pliée avec du papier collant et je glisse dans mon enveloppe une feuille de papier carbone qui empêche de déceler par transparence la présence des billets. Je n'insère jamais de pièces de monnaie. En règle générale, si ma commande excède Fr. 80.-- à Fr. 100.--, je fais recommander ma lettre, sinon je l'envoie telle quelle, anonymement. Depuis que je procède ainsi, c.à.d. depuis plus de dix ans, je n'ai jamais eu de perte et mes commandes ont toujours été honorées, ceci d'où qu'elles venaient. Si quelque chose venait à "clocher", c'est la plupart du temps chez le destinataire que cela se passe et non dans l'acheminement de mon courrier. Lorsque je commerce avec la maison asb en Allemagne, je fais ma commande sur une carte postale spéciale et mon fournisseur m'envoie la marchandise avec sa facture que je paye à 30 jours par mandat postal international. C'est une méthode pratique qui relève de la confiance mutuelle. Pour toutes les autres commandes où l'on paye à l'avance, il ne faut pas omettre d'inclure les frais d'envoi sous peine naturellement de se voir amputé d'un ouvrage (dans le cas ou plusieurs livres auraient été commandés simultanément). Si je fais une commande directement chez l'éditeur (p.ex. Ian Allen ou Patrick Stephens), celui-ci ne me facture pas les frais d'expédition. Donc c'est comme si j'allais acheter ma documentation sur place. Il n'est par conséquent pas avantageux d'acquérir un livre hors de son pays d'origine. Les prix qu'appliquent les librairies françaises sont particulièrement onéreux pour les publications qui ne sont pas typiquement nationales (et qui ne sont, elles, pas données non plus...). Si je commande une marchandise aus Etats-Unis, je compte avec un délai de livraison variant entre un à deux mois (par la voie maritime). Avec les pays européens je compte deux à trois semaines.

Naturellement, j'opère de la même façon lorsque je commande des maquettes à l'étranger. Les importateurs suisses n'ont pas toujours à disposition toute la gamme proposée par le fabricant et il ne reste au client qu'à se débrouiller.

Les livres que je reçois à domicile sont toujours exempts d'ICHA, de frais et de taxes de douane. Il n'en va pas de même avec les maquettes où je considère ces frais à 5-10 % du montant global de ma commande. Il n'est donc pas recommandé de mélanger maquettes et littérature dans une même commande. Mais malgré ces frais annexes, une commande faite à l'étranger reste toujours avantageuse pour celui qui la fait, même si elle lui demande un peu de travail (écritures, banque, poste). De toute façon, ce ne sera jamais assez compliqué pour celui qui recherche la pièce rare...

Voici une liste des principales maisons avec lesquelles on peut traiter par correspondance:

Maisons d'édition

Mac Donald & Jane's
Publishing services Ltd.
Paulton-Bristol
BS18 5LQ (GB)

Ian Allan
Terminal House
Shepperton
Middx TW17 8AS (GB)

Patrick Stephens Ltd.
Bar Hill
Cambridge
CB3 8E (GB)

Model & Allied
Publ. Ltd.
13/35 Bridge Street
Hemel-Hampstead
Hert., HP1 1EE (GB)

Kookaburra Technical
Publ. Pty. Ltd.
P.O.Box 648
Dandenong
3175 Victorai, (Austr.)

Edizioni Bizzari
Casella postale 7216
I-00100 Roma nomentano
(Italia)

Challenge Publ. Inc.
7950 Deering Ave
Canoga Park
Ca 91304 (USA)

Sentry Books Publ.
10718 White Oak Ave
Granada Hills
Ca 91344 (USA)

Monogram Aviation Publ.
625 Edgebrook Drive
Boylston
Mass 01505 (USA)

Bunrindo Co. Ltd. (Koku-Fan)
No. 3 Koshin Building
2-3-16 Kabukicho
Shinjuku-ku, Tokyo 160

Maisons de vente de livres

Modelbooks, Dept. SM/MB4
51 York Road
Brentford
Middx, TW8 OQP (GB)

Motor Books and
Accessories
33, St Martin's court
St Martin's lane
London WC2N 4AL (GB)

Beaumont Aviation Literature
656 Holloway Road
London N19 3PD (GB)

W.E. Hersant Ltd.
228 Archway Road
Highgate
London N6 5AZ (GB)

Airline Publ. & Sales
Noble Corner
Great West Road
Hounslow
Middx TW5 OPA (GB)

Midland Counties Publ.
24 The Hollow
Earl Shilton
Leicester
LE9 7NA (GB)

Aerospace Books
Postfach 1207
D-6074 Rödermark
(Deutschland)

La Maison du Livre
75, Bd. Malesherbes
F-75008 Paris
(France)

Cartolibri Mucchi
Casella postale 63 centro
I-41100 Modena
(Italia)

Motorbuch Verlag	Historic Aviation
livraison pour la Suisse:	3850 Coronation Road
Verlag Bucheli	<u>Eagan</u>
Postfach	Minn. 55122 (USA)
6201 <u>Zug</u>	

Maisons de vente de maquettes

<u>Squadron Shop</u>	<u>Archer's Hobby World</u>	<u>International Hobby Supply</u>
1115 Crowley Drive	18320 Ward Street	P.O.Box 4563
<u>Carrollton</u>	<u>Fountain Valley</u>	<u>Panorama City</u>
Texas 75006 (USA)	Ca 92708 (USA)	Ca 91412 (USA)
(frais 15 %)	(vacuform, frais 20 %)	(frais 20 %)
Hannant's	BMW Models	Modeltoys
56, London road nth.	327/329 Haydon road	246 Kingston road
<u>Lowestoft</u>	<u>Wimbledon/London SW19</u>	<u>Portsmouth</u> (GB)
Suffolk (GB)	(frais 10 %)	
(repr. eur. Microscale)		
Hobby Sommer	Frank Modellbau	Model Point
Neubaugasse 26	Obere Vorstadt 21	Herschelstrasse 21
A-1070 <u>Wien</u>	D-7470 <u>Albstadt 1</u>	D-8500 <u>Nürnberg</u>

Intermodell GmbH
D-6551 Hargesheim bei Bad Kreuznach

Richard Forster, GL de Genève

SENSATIONELLER KLEBSTOFF

In der Not frisst der Teufel Fliegen. Etwas Wahres hat dieses Sprichwort schon an sich. Denn eine kleinere Not herrscht gegenwärtig in der Schweiz unter den Flüssigklebern, die (da der Plastikmodellbau ja zu den Spielwaren zählt) bekanntlich unterhalb der Giftklasse 5 nicht mehr verkauft werden dürfen. Diese Restriktion kann nun aber elegant umgangen werden, indem man sich Gedanken macht, wo denn sonst noch Plastik nach dem Schweissverfahren geklebt wird. Im nicht-industriellen Bereich vermutlich am ehesten bei den Amateur-Filmern. (Und bei denen hält eine Klebestelle nach 10-20 Sekunden!).

Also, auf ins nächste Fotogeschäft. Dort wird bestimmt der Universal-Filmkitt von Tetenal aufliegen. Dieser enthält pro Fläschchen 20 ml Flüssigkleber der Giftklasse 4 mit für Plastikmodellbauer allerdings ungewöhnlich starken Dämpfen. (Kein stundenlanges Einatmen!). Der Preis ist vergleichsweise jedoch recht hoch: er bewegt sich um die Fr. 3.50, je nach Geschäft. Die hervorragenden Kleberesultate lassen dies aber bald vergessen.

Wie schon erwähnt, sind Film-Klebestellen nach 10-20 Sekunden trocken. Dies lässt auf einen Rasantkleber schliessen. Und in der Tat! Das Ergebnis ist sensationell. Ein uraltes 1/72er Modell war in einer halben Stunde so zusammengebaut, dass alles hielt, inkl. Fahrwerk. Man konnte es nach dieser Zeitspanne am stumpf angeklebten Höhenleitwerk aufheben! Das Höhenleitwerk brauchte während dem Trocknungsprozess nicht gestützt zu werden: es behielt seine Stellung in der Waagrechten au-

genblicklich.

Eventuell zwischen den zusammengefügteten Teilen hervorquellendes Material kann nach einer Viertelstunde abgeschnitten oder verschliffen werden. (Bisherige Trocknungszeit: 1-2 Tage!)

Diese schnellen Trocknungszeiten verlangen aber entsprechend schnelles Handeln. Jede Klebestelle muss vorher exaktestens vorbereitet und angepasst werden. Nachträgliches Korrigieren und Herumschnipseln ist nicht mehr möglich.

Nachteilig bewirkt sich am Universal Filmkitt, dass grössere Flächen und Bauteile (z.B. ganze Rümpfe) nicht geklebt werden können. Bis nur die Hälfte davon benetzt wäre, ist der Anfang bereits eingetrocknet. Auch das Kleben unter Ausnutzung der Kapillarwirkung ist riskant: Filmkitt greift die Plastikoberfläche schnell und gründlich an.

Abgesehen von diesem Minuspunkt scheint Filmkitt auf des Plastikmodellbauers Basteltisch künftig unentbehrlich: abgebrochene Antennen, Fahrwerke etc. sind dafür bestimmt dankbar.

Und noch ein weiterer, unscheinbarer, aber sehr wesentlicher Vorteil: herkömmliche Flüssigkleberfläschchen sind so konstruiert, dass sie mit Vorliebe umfallen. Spezialbeispiel: Pactra! Das erhöht natürlich den Verbrauch und freut somit den Hersteller. Der Universal Filmkitt von Tetenal hingegen befindet sich in einem pyramidenförmigen Fläschchen, dessen Standhaftigkeit sogar noch diejenige des legendären Zinnsoldaten überbietet.

Stephan Gfeller, OG Basel

LOISIRAMA 1980

Une fois de plus, IPMS-CH a pu être présent à cette exposition du loisir qui s'est tenue à Genève du 18 au 27 avril dernier. Sur une surface d'environ 55 m², dans une féerie de couleurs chatoyantes et d'éclairages spot, nous avons pu présenter près de 200 maquettes diverses, réparties dans 13 vitrines d'exposition, toutes provenant de membres genevois. Les visiteurs ont été très nombreux et admiratifs mais aussi très intéressés car notre stand était animé par plusieurs maquettistes qui bricolaient le plastique derrière un comptoir. Par cette démonstration et aussi par les multiples discussions que nous avons eues avec les visiteurs, nous avons pu ainsi mieux faire connaître notre hobby et notre association. Notre présence à cette exposition a donc été très positive et le nombre croissant de l'effectif du groupe local de Genève (actuellement 60 membres) en est la preuve la plus concrète.

Einmal mehr konnte die IPMS-Schweiz an der Loisirama in Genf, die vom 18. - 27. April 1980 stattfand, teilnehmen. Auf einer Fläche von rund 55 m², inmitten einer farbenfrohen Zauberwelt, konnten knapp 200 Modelle in 13 Vitrinen gezeigt werden. Alle Modelle waren von Mitgliedern der OG Genf gebaut worden. Die zahlreichen Besucher bewunderten das Gebotene, und zeigten sich sehr interessiert, besonders weil einige Modellbauer an einem Tisch Modelle bauten. Durch diese "Live"-Demonstration und zahlreiche Gespräche mit den Besuchern

konnten der Plastik-Modellbau und auch die IPMS ausgezeichnet bekannt gemacht werden. Die Anwesenheit der IPMS an dieser grossen Freizeit-Ausstellung hat sich sehr positiv ausgewirkt, und die steigende Mitgliederzahl der OG Genf (heute 60 Mitglieder) legt das beste Zeugnis davon ab.

Richard Forster, GL de Genève

IPMS - AUSSTELLUNG IN AARAU

Von Ende April bis im Juni 1980 war in einem Aarauer Spielwaren- und Modellbaugeschäft ein Schaufenster dem Plastik-Modellbau gewidmet. Dank dem Einsatz von drei Aarauer Modellbauern, die sich kurz vorher bei der IPMS-Schweiz gemeldet hatten (sie sind inzwischen Mitglieder der OG Basel) war es möglich, bei dieser Gelegenheit die IPMS vorzustellen. Für eine grössere Anzahl der ausgestellten Modelle wurden Kärtchen erstellt, die neben den Modell-Daten das Signet der IPMS trugen. Ein Hinweis im Schaufenster machte Interessenten darauf aufmerksam, dass in der Modellbau-Abteilung des Geschäftes ein Talon auflag, mit dem nähere Informationen über die IPMS-Schweiz bezogen werden konnten. Anfangs war das Echo auf diese Aktion sehr bescheiden. Unterdessen sind jedoch rund ein Dutzend Anfragen eingetroffen. Es ist nun geplant, im Laufe des Sommers ein Treffen dieser Leute zu organisieren. Dabei wird sich dann zeigen, ob eventuell eine OG Aargau gegründet werden kann. Zu begrüssen wäre eine solche Entwicklung ganz bestimmt.

Franz Wegmann, OG Basel

DAS PANZERMUSEUM VON PAROLA

FORTSETZUNG AUS VP 1/80

Abbildung 1: Su 152

Der grösste und schwerste Panzerwagen der Finnen bis zum Ende des 2. Weltkrieges war das -ebenfalls russische- Sturmgeschütz Su 152. Das Geschoss der 152 mm Kanone wog allein 60 kg. (Das Laden der Kanone erfolgte "selbstverständlich" manuell!)

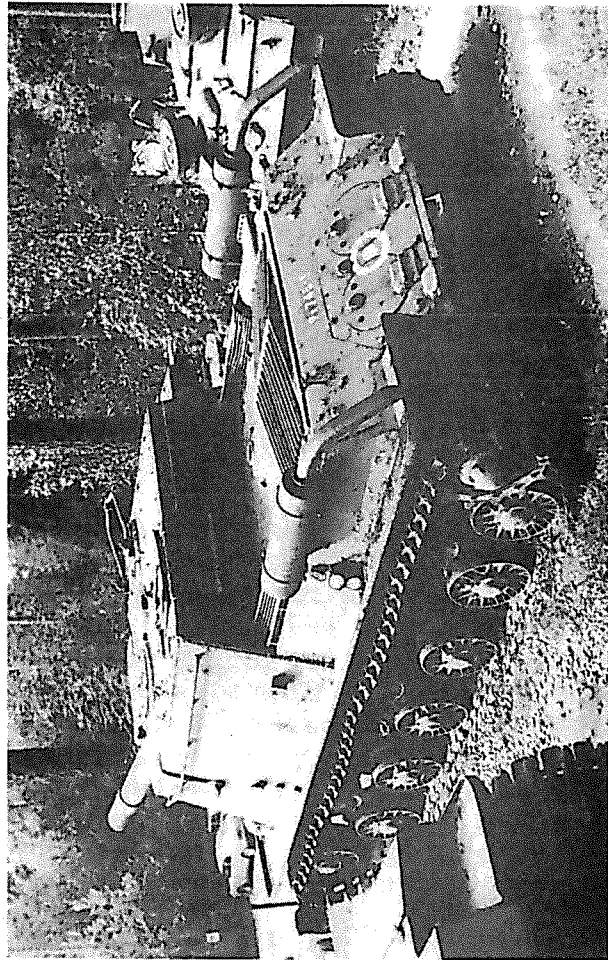
Technische Daten: Gewicht 43 t
 Besatzung 5 Mann

Abbildung 2: 45 Pak/32

Ein uraltes Gesetz der Kriegsführung, das sich aber immer wieder bewahrheitet, sagt, dass jede neue Waffe immer ihr Gegenmittel heraufbeschwöre. Auch die Panzerwaffe kam um diese Erkenntnis nicht herum. Die populärste Panzerabwehrkanone der Finnen im 2. Weltkrieg war die (wen wundert's noch ?) russische 45 Pak/32. Sie wurde in rauhen Mengen erbeutet und kam den Nordländern als Ersatz des überalterten eigenen Materials gerade richtig. Mit einer Durchschlagskraft von ca. 50 mm bei optimalem Auftreffwinkel war sie gegen manches Panzerfahrzeug erfolgreich; einem T-34 allerdings konnte sie nichts anhaben. Die 45 Pak/32 war pferdebespannt, wog 460 kg, und wurde von einem Zweigespann mit Vorwagen transportiert. Auch hier sind die weissen Abschussringe auf dem Lauf in ihrer Authentizität fragwürdig.

(Schluss)

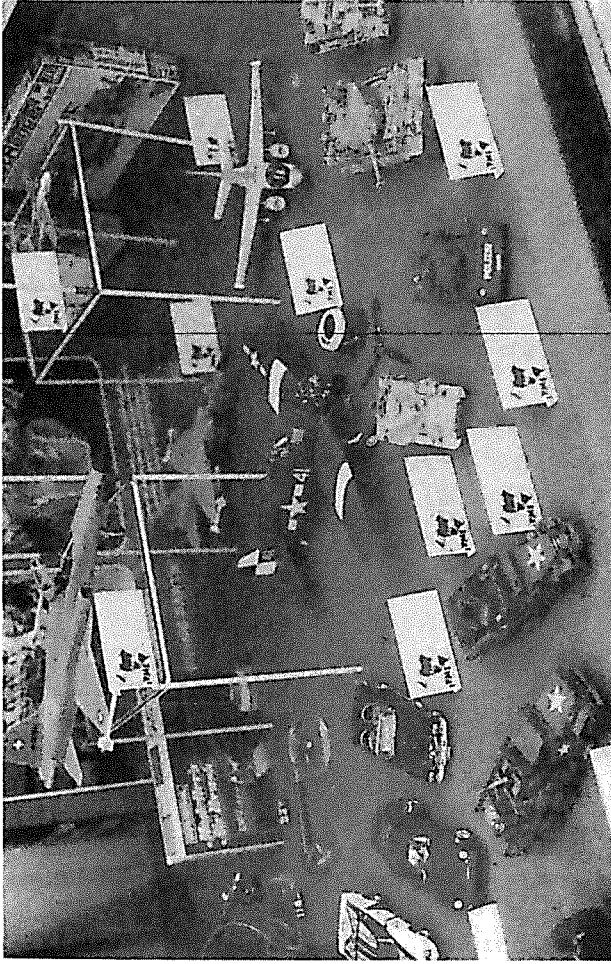
Urs Bopp und Stephan Gfeller, OG Basel



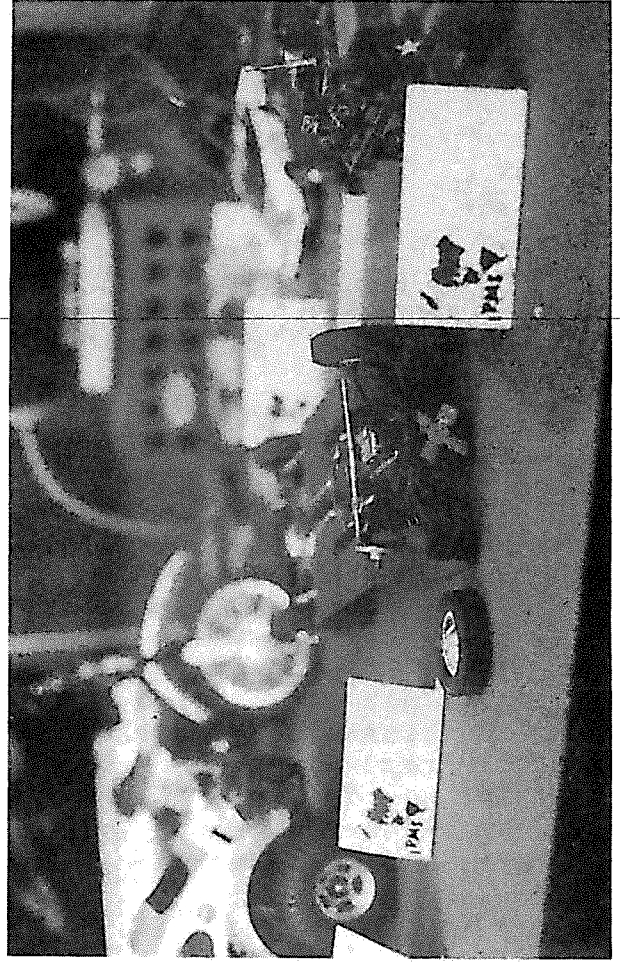
1

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

2



Ein Blick in das IPMS-Schaufenster in Aarau.
Fotos: Franz Wegmann



FARBEN - VERGLEICHSTABELLE

STANDARD-SORTIMENT (im Handel leicht erhältlich)

	HUMBROL	Revell	AIRFIX
G	1 EAU DE NIL		
G	* 2 EMERALD	61 SMARAGDGRUEN	
G	* 3 BRUNSWICK GREEN	62 DUNKELGRUEN	G5 MITTELGRUEN
G	4 LIGHT ADMIRALTY GREY		
G	* 5 DARK ADMIRALTY GREY	71 DUNKELGRAU	
G	6 PALE CREAM		
G	7 LIGHT BUFF	11 OCKER	
G	* 8 YELLOW		
G	9 TAN	80 HOLZBRAUN	G18 GOLDBRAUN
G	* 10 SERVICE BROWN	81 DUNKELBRAUN	G9 DUNKELBRAUN
X	* 11 SILVER FOX	90 SILBER	G8 SILBER
X	* 12 COPPER PLATE	93 KUPFER	G12 KUPFER
G	13 SKY BLUE		
G	* 14 FRENCH BLUE	52 BLAU	G6 FRANZOESISCH BLAU
G	* 15 MIDNIGHT BLUE	53 DUNKELBLAU	G13 OXFORD BLAU
X	* 16 SOVEREIGN GOLD	94 GOLD	G7 GOLD
G	17 FLESH		
G	* 18 ORANGE	30 ORANGE	G17 ORANGE
G	* 19 BRIGHT RED	31 ROT	G1 POSTROT
G	* 20 CRIMSON	32 DUNKELROT	G11 PURPURROT
G	* 21 BLACK	7 SCHWARZ	G4 SCHWARZ
G	* 22 WHITE	4 WEISS	G3 WEISS
M	23 DUCK EGG BLUE	65 GRUENGRAU	M16 PASTELLGRUEN
M	24 TRAINER YELLOW	15 GELB	M15 MITTELGELB
M	25 BLUE	56 BLAU	M27 OXFORD BLAU
M	* 26 KHAKI	86 OLIVBRAUN	M24 KHAKI DRILLICH
M	* 27 SEA GREY	77 MITTELGRAU	M2 SCHIEFERGRAU
M	28 SKY		
M	* 29 DARK EARTH	87 ERDFARBE	M5 HELLBRAUN
M	* 30 DARK GREEN	67 DUNKELGRUEN	M3 OLIVGRUEN
M	31 SLATE GREY	76 SCHIEFERGRAU	
M	32 RED		
M	* 33 BLACK	8 SCHWARZ	M6 SCHWARZ
M	* 34 WHITE	5 WEISS	M10 WEISS
G	* 35 CLEAR POLYURETHANE	1 FARBLOS GLANZ	GV1 GLANZLACK
G	36 FERN GREEN		
G	37 SPRING GREEN		
G	38 LIME	60 LINDENGRUEN	
G	39 PEARL		
G	40 PALE GREY (GRANITE)	70 BLASSGRAU	G14 TAUBENGRAU
G	* 41 IVORY	10 ELFENBEIN	
G	42 PRIMROSE		
G	43 MUSHROOM		
G	44 PINK		
G	45 SPRING LILAC		
G	46 COVER		
G	* 47 SEA BLUE	50 HELLBLAU	G10 BLASSBLAU
G	* 48 MEDITERRANEAN BLUE	51 MITTELBLAU	
M	49 VARNISH	2 FARBLOS MATT	MV1 MATTLACK
X	50 GREEN MIST	97 GRUEN METALLIC	

LEGENDE: M = MATT G = GLANZ X = METALLIC * = AUCH ALS SPRAY ERHAELTLICH

	HUMBROL	Revell	AIRFIX
X	51 SUNSET RED	96 ROT METALLIC	
X	52 BALTIC BLUE	98 BLAU METALLIC	
X	53 GUN METAL	91 EISENFARBIG	G16 GRAPHITGRAU
X	54 BRAS	92 MESSING	
X	55 FIRE BRONZE	95 BRONZE	G15 BRONZE
X	56 ALUMINIUM	99 ALUMINIUM	
	57		
	58		
	59		
M	60 SCARLET	36 ROT	M19 SIGNALROT
M	61 FLESH	35 HAUTFARBE	M7 FLEISCHFARBEN
M	62 LEATHER	85 BRAUN	M23 GOLDBRAUN
M	* 63 SAND	89 BRAUNGELB	
M	64 LIGHT GREY	75 HELLGRAU	M13 HELL FLZ. GRAU
M	* 65 AIRCRAFT BLUE	57 BLAUGRAU	M25 HELLBLAU
M	66 OLIV DRAB	66 OLIVGRUEN	M21 TARN OLIVGRUEN
M	* 67 TANK GREY	78 DUNKELGRAU	
G	68 PURPLE	33 PURPURROT	
G	* 69 YELLOW	12 GELB	G2 GELB
M	70 BRICK RED	37 ZIEGELROT	M1 ZIEGELROT
M	71 OAK		M4 STROHGELB
M	72 KHAKI DRILLICH		M9 HELLBEIGE
M	73 WINE RED	38 WEINROT	M12 ROT
M	74 LINEN	27 BEIGE	M14 LEDERBRAUN
M	75 BRONZE GREEN	46 NATO-OLIV	M17 DUNKELGRUEN
M	76 UNIFORM GREEN		M18 HELLGRUEN
M	77 NAVY BLUE		
M	78 COCKPIT GREEN		M20 FLZ. GRAUGRUEN
M	79 BLUE GREY	58 DUNKELBLAUGRAU	M22 RAF BLAUGRAU
M	80 GRASS GREEN		M26 HELLBRONZEGRUEN
M	81 PALE YELLOW	19 HELLGELB	
M	82 ORANGE LINING	25 LEUCHTORANGE	
M	83 OCHRE	26 DUNKELOCKER	
M	84 MID STONE		
M	85 COAL BLACK	9 ANTHRAZIT	
M	86 LIGHT OLIVE	45 HELL-OLIV	
M	87 STEEL GREY	47 STAHLGRAU	
M	88 DECK GREEN	48 SEEGRUEN	
M	89 MIDDLE BLUE	55 MITTELBLAU	
M	90 BEIGE GREEN	68 BEIGEGRUEN	M8 ENTENEIBLAU
M	91 BLACK GREEN	69 SCHWARZGRUEN	
M	92 IRON GREY	79 EISENGRAU	
M	93 DESERT YELLOW	88 WUESTENSAND	
M	94 BROWN YELLOW	16 SAND	
M	95 CONCRETE	17 BEIGEGELB	
M	96 RAF BLUE		M11 MITTELBLAU
M	97 EGGSHELL	18 EIERSCHALE	
M	98 CHOCOLATE		
M	99 LEMON		

LEGENDE: M = MATT G = GLANZ X = METALLIC * = AUCH ALS SPRAY ERHAELTLICH

© IPMS-CH OG-IS FELDER HANSPETER

ESCI FIAT G.91R/1, R3

Les maquettes d'avions que ESCI nous a proposées jusqu'à aujourd'hui ont été de qualité variable. Avec ce "Gina" nous devons reconnaître que nous avons affaire à une très bonne maquette que cette firme a produite jusqu'à présent. Toutefois, en comparant cette maquette avec celle du nouvel Orion de Hasegawa, nous devons reconnaître que la qualité du plastic japonais est nettement plus rigide, donc plus facile à travailler. Notre modèle présente un certain nombre de dépressions que nous avons dû colmater au mastic. Ce faisant, nous avons malheureusement aussi supprimé certains détails de la gravure en relief. En ce qui concerne le mastic, notons que le meilleur produit que nous avons trouvé jusqu'à aujourd'hui est une pâte epoxy à deux composants qui peut être facilement travaillée et lissée avec un doigt ou chiffon mouillé, réduisant ainsi au strict nécessaire la finition au papier d'émeri (produit MILLIPUT que l'on obtient chez BMW à Wimbledon). La description de cette maquette est fort bien faite dans Modell Fan 2/80-3/80 et nous allons nous arrêter à sa finition. Les décals proposés sont destinés pour la décoration d'un avion italien (2^e stormo) et de deux avions de la Luftwaffe (WS50 et LKG43). Nombreux sont les "stencillings". La notice ESCI est très utile, malheureusement le dessin de l'avion du LKG43 est incorrect. La couleur orange du nez, de la dérive et des bouts d'ailes est caractéristique aux unités d'entraînement (WS50) et nos photos montrent bien qu'il n'y a pas de couleur orange sur l'avion 32+91. Nous y distinguons aussi clairement que les instructions d'éjection de la verrière sont entourées de couleur jaune (rectangle noir devant les 2 flèches jaunes-décal ESCI 7A). Pour remédier à cela, nous suggérons de peindre d'abord en jaune un bout de décal vierge, de le couper en rectangle aux dimensions voulues, de l'appliquer sur la maquette, et, une fois sec, d'appliquer le décal ESCI dessus. Remarquez que celui-ci est correct pour l'avion 31+24 (voir référence 3, p23). Nous avons retouché la photo 4 avant de montrer les positions exactes des décals par rapport à l'axe de l'avion. La photo 5 montre en détail l'emblème de l'escadrille. Les pointes de flèches sont jaune-orangées, plus sombres que le jaune de l'insigne national. Si vous avez une main qui ne tremble pas, vous pouvez toujours essayer de peindre le liseré noir entourant le dessin de la proue de bateau... L'appareil 32+91 est peint aux couleurs standards de la Luftwaffe: RAL6014 basalt-grau (approx. Humbrol grey 27) et RAL7012 gelb-oliv (approx. Humbrol green HU7) avec RAL7001 silber-grau pour les parties inférieures. Les tubes-pitots sont rouges, excepté leur extrémité de plus petit diamètre qui est alu. Lors de leur livraison, les G91 avaient leurs baies de train d'atterrissage et d'armement peintes vert foncé mais par la suite elles furent peintes en gris clair ou alu pour faciliter la visibilité lors de la maintenance au sol.

Références:

- 1 Fiat G91 de Pozzi et Valente, Intergest, Milan 1975
- 2 Modell Fan 4/74, 3/74, 2/80, 3/80
- 3 The New Luftwaffe in action, Squadron/Signal Publication 1974
- 4 Air Combat, may 1978
- 5 The Fiat G91, Profile Publication No 119, 1966

Michael Kirk, GL de Genève



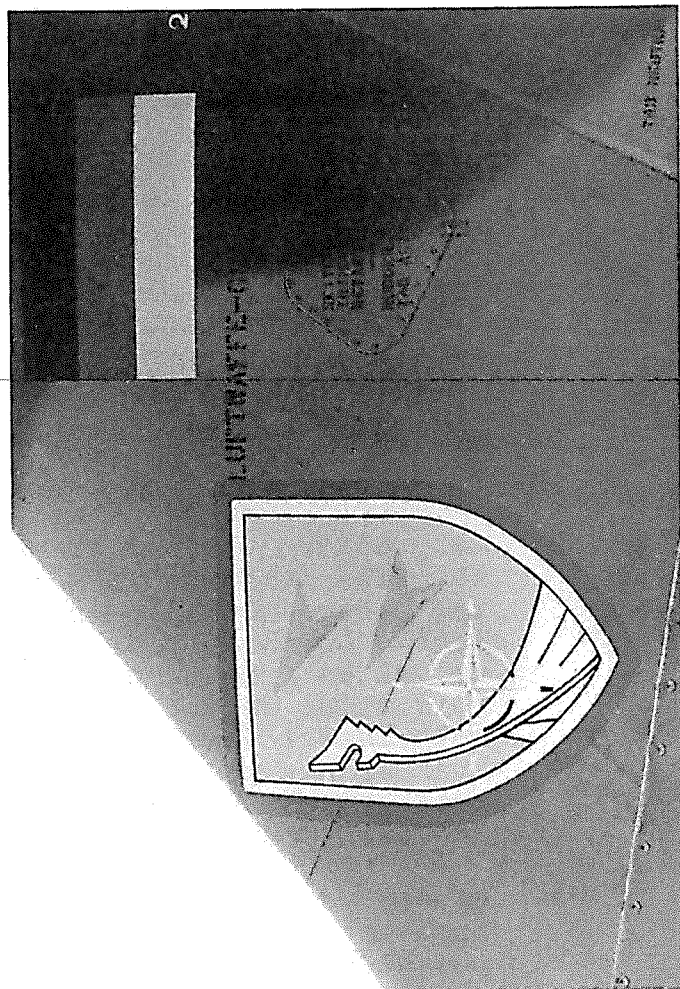
1



2



3



4

Toutes les photos © Michael KIRK



6

LE TIGER EN ESCADRILLE

C'est le 26 février 1979, à l'aérodrome de Payerne que les moniteurs formés aus USA donnent le premier cours de transition pour nos pilotes. Ceux-ci sont au nombre de 13 et proviennent presque tous de l'escadrille 18 de l'escadre de surveillance (UG). Il s'agit donc de pilotes de carrière dont 3 Romands et 2 Tessionis. Cette période d'instruction durera jusqu'à fin mai 1979. Sur ces 13 pilotes, 4 seront formés à leur tour comme moniteurs, ce qui portera à 10 l'effectif de ceux-ci. Ils devront former trois escadrilles prévues pour cet avion.

Le programme de transition se divise en trois phases:

1. La première est une phase de transition technique. Après les théories limitées au nécessaire et 4 vols en double comande, les élèves sont lachés en solo. Mais ils reviendront à la double commande pour l'apprentissage de vol aux instruments, du vol en formation et du vol en formation dans les nuages. 18 sorties seront nécessaires pour permettre à l'élève de maîtriser l'avion. Les Tiger biplaces, en tous points semblables aux monoplaces, permettent ainsi aux pilotes de travailler avec un moniteur des exercices à n'importe quel stade de leur formation.
2. La seconde phase est une instruction aux combats aériens formels nécessitant 23 vols pour l'instruciton de toutes les manoeuvres de bases du combat offensif et défensif.
3. La troisième phase concerne le combat aérien tactique. Cette phase doit permettre aux pilotes de maîtriser la technique de l'attaque double (2 contre 1) ainsi que les opérations nocturnes.

Aut total 60 vols sont nécessaires tout au long de ces 3 phases. On estime qu'un pilote ne pourra faire plus de 2 sorties par jour, car la plus grande partie de son temps sera utilisée pour l'analyse de détail du vol, faite à l'aide des bandes magnétiques des communications radio et du film viseur.

L'été 79 verra également la formation de l'escadrille 11 de l'UG, formation dont bénéficieront également deux escadrilles de milice en 1980.

Rappelons le domaine d'intervention du Tiger. Cet avion est prévu pour des missions de couverture aérienne comme protection lors d'intervention d'appui au sol effectué actuellement par les Hunter et les Venom ainsi que pour les troupes mécanisées (chars).

(Extrait d'une revue des officiers du canton de Vaud)

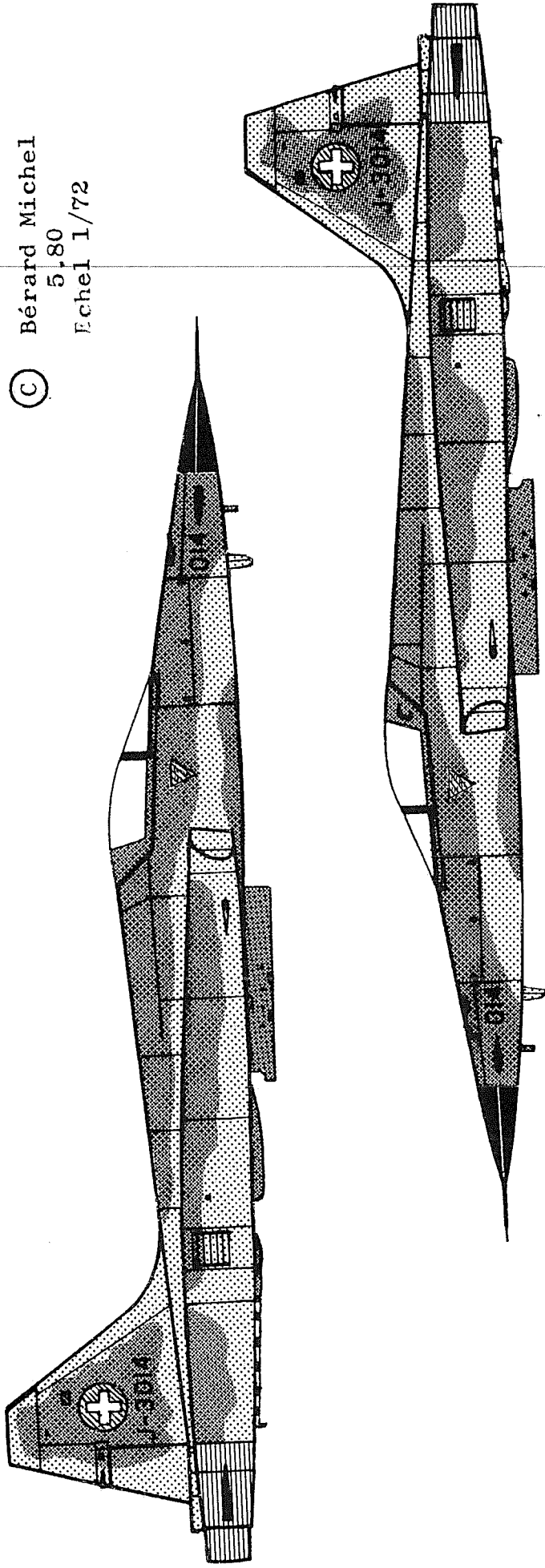
Michel Bérard, GL de Genève

Ergänzung zum obenstehenden Artikel

Nachdem die Umschulung der UeG-Staffeln 11 und 18 letztes Jahr ohne Zwischenfälle abgeschlossen werden konnte, begann am 8. April (Dauer: bis 2. Mai) 1980 die Milizstaffel 19 mit der Tiger-Umschulung. Ihr folgt im Herbst die Milizstaffel 8.

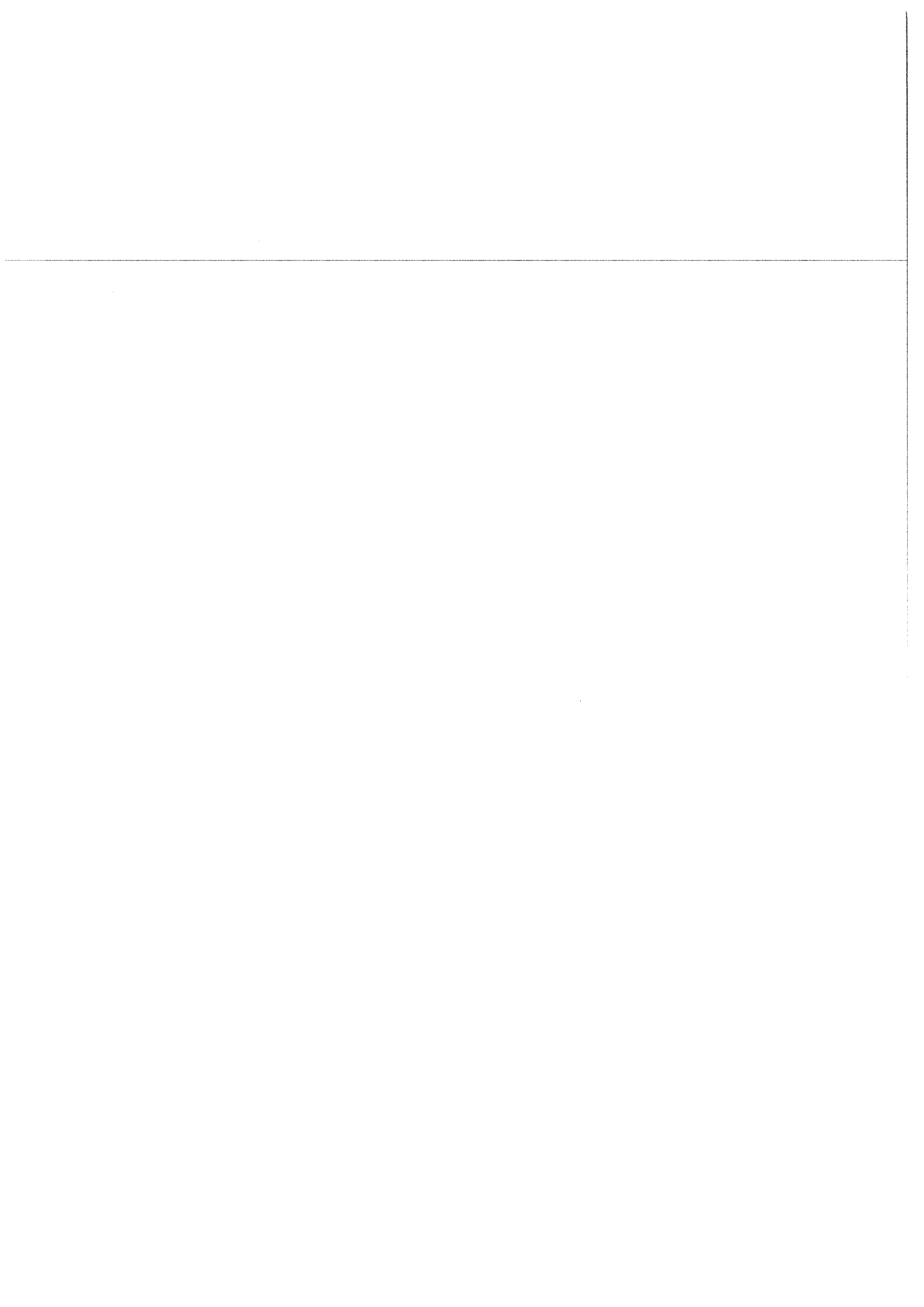
Franz Wegmann, OG Basel

© Bérard Michel
5,80
Echel 1/72

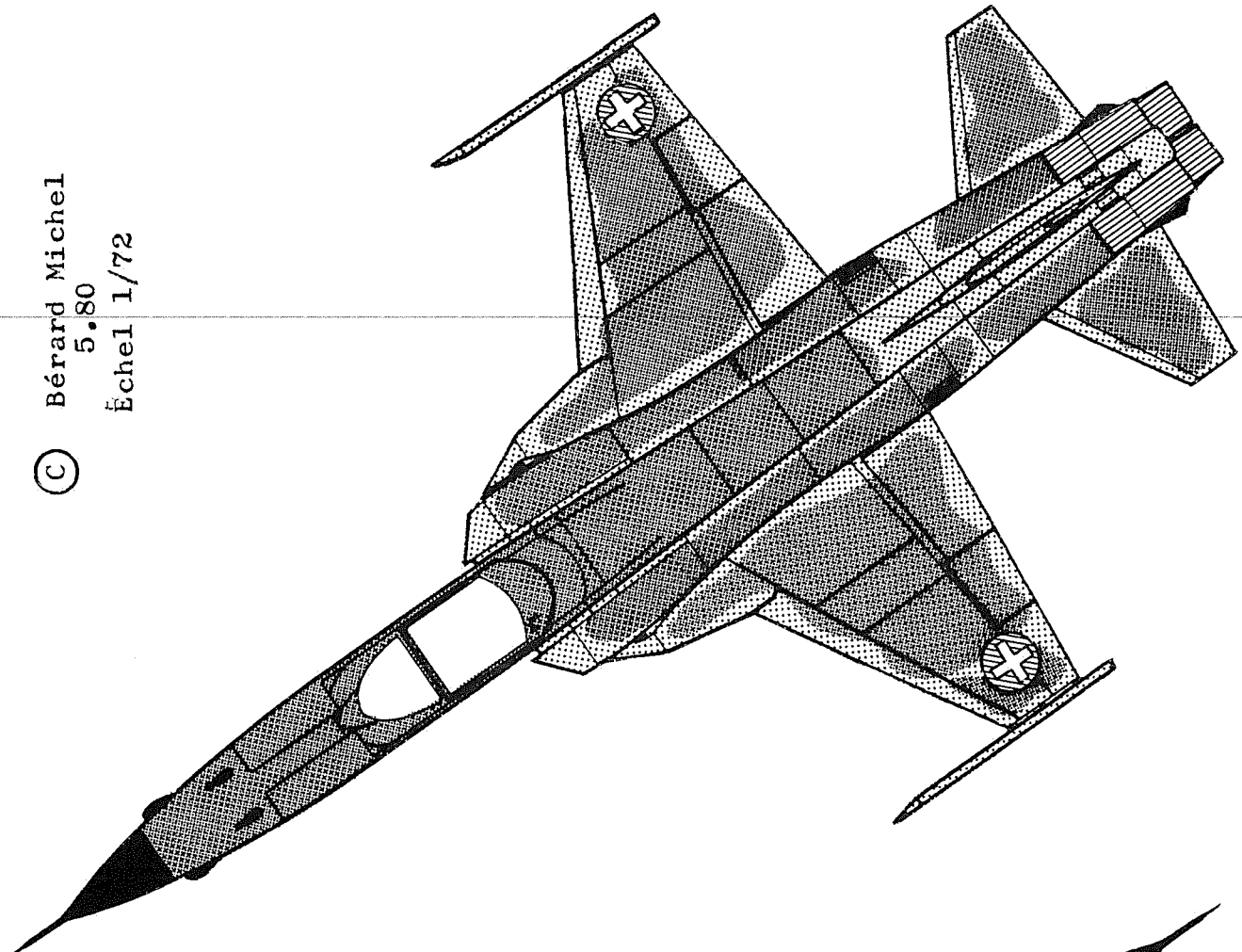
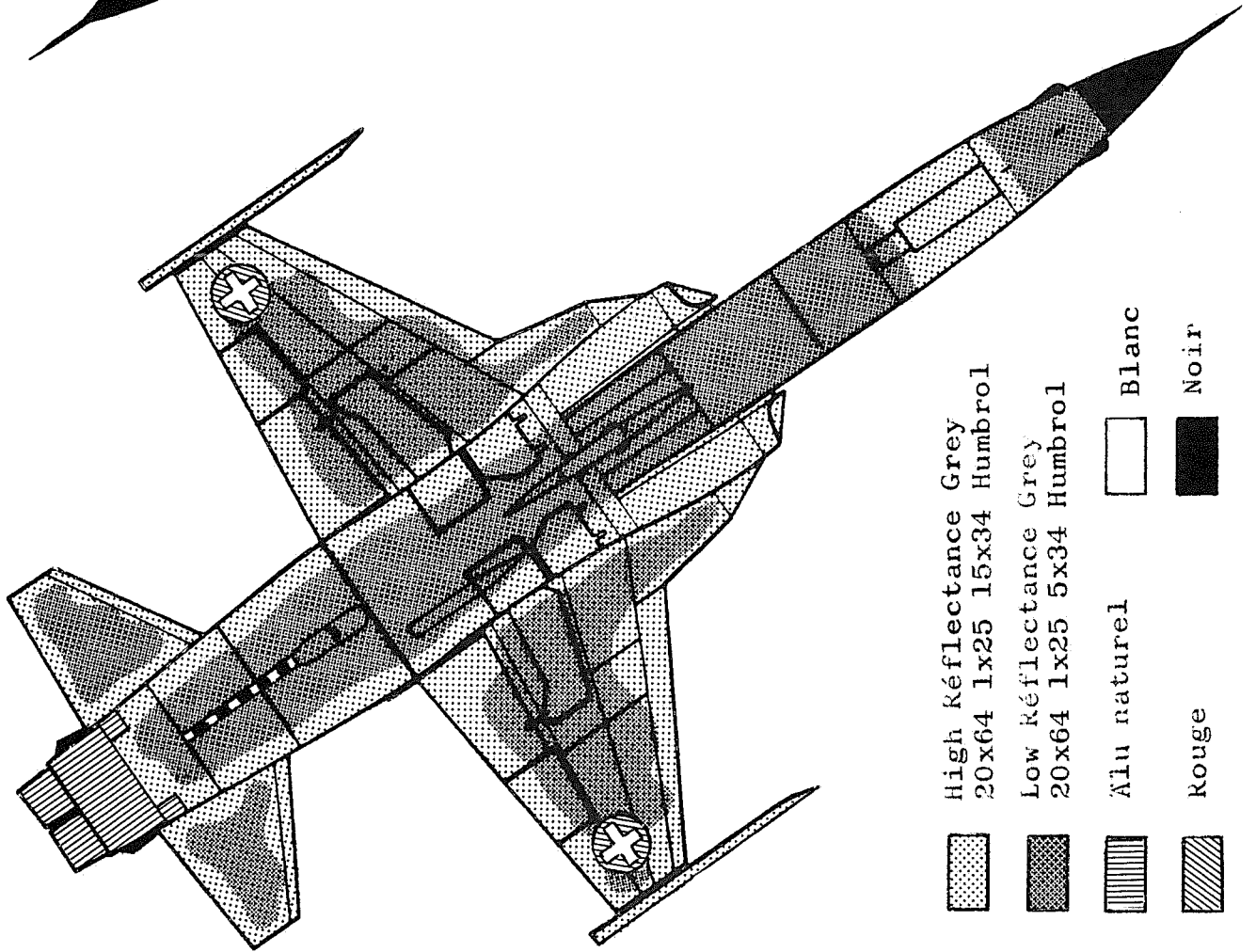








Remarques sur le camouflage et le marquage du Tiger.

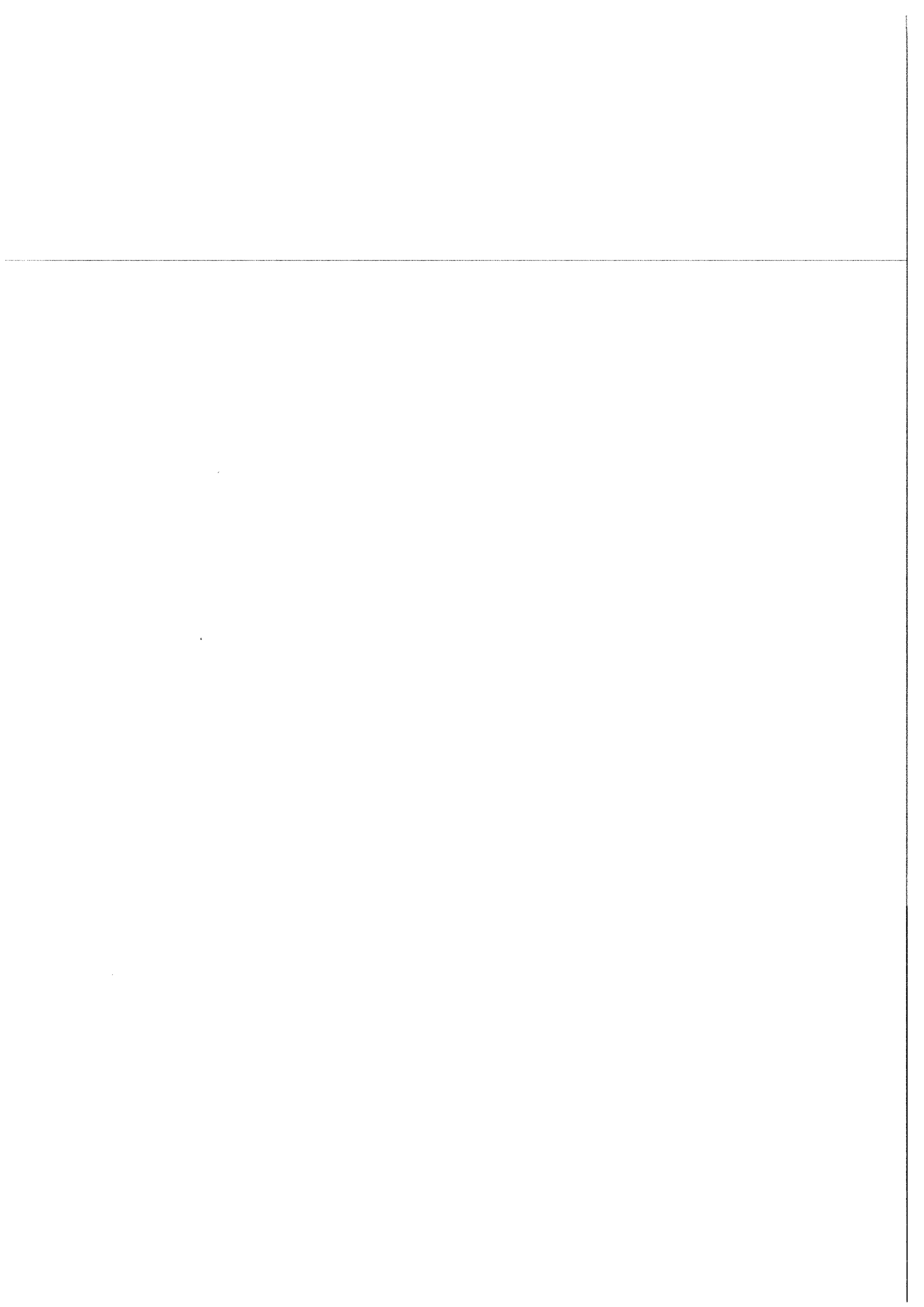
- En principe l'aspect général et l'emplacement des taches de camouflage sont identiques sur tous les appareils. Par contre, le contour de ces taches est propre à chaque appareil.
- La cocarde de certains appareils construits aux USA est d'un diamètre supérieur au standard. On peut aisément le remarquer sur les avions avec immatriculation J-3001 à J-3004 et J-3201 à J-3204 pour les biplaces.
- En principe la tête de tigre orne la partie gauche de l'avion et la panthère la droite, Le J-3206 fait exception car les deux têtes se trouvent sur la partie gauche de l'appareil.
- En ce qui concerne les immatriculations il est à noter certaines différences. Sur le J-3201 le 3 n'est pas standard et ressemble plus à un 8 canibalisé. Il faut également signaler que la longueur d'impression de l'immatriculation est plus courte si cette dernière est composée du chiffre 1.



© Bérard Michel
5,80
Échel 1/72



- | | | | |
|---|---|---|-------|
|  | High Réflectance Grey
20x64 1x25 15x34 Humbrol |  | Blanc |
|  | Low Réflectance Grey
20x64 1x25 5x34 Humbrol |  | Noir |
|  | Alu naturel |  | Rouge |



SEKRETARIAT IPMS - CH

Die Bestellung und Bezahlung der ausländischen IPMS-Zeitschriften ist durchgeführt. 38 Mitglieder haben eine oder mehrere Zeitschriften abonniert. Ich möchte daran erinnern, dass diese Publikationen in Freizeitarbeit entstehen, und bitte um Verständnis für Verzögerungen.

Der Virus Plasticus hat den Sprung über den Atlantik geschafft! Seit kurzem haben wir Abonnenten in den USA und in Brasilien! Eine schöne Anerkennung für jene, die bisher an unserer Zeitschrift mitgearbeitet haben, und hoffentlich ein Ansporn für alle!

Im IPMS-Sekretariat liegen überzählige Austausch-Exemplare ausländischer IPMS-Zeitschriften. Ich werde in Zukunft jeweils stichwortartig den Inhalt jener Publikationen angeben. Zum Aufpolieren der IPMS-Kasse geben wir diese Zeitschriften, unabhängig von Umfang und Ausgabe, zum Einheitspreis von Fr. 2.-- inklusive Versand und Verpackung ab. Interessenten sind gebeten, pro Zeitschrift Fr. 2.-- in Briefmarken an untenstehende Adresse zu senden (Name der gewünschten Zeitschrift sowie Stückzahl angeben!)

La commande et le payement des publications IPMS étrangères ont été exécutés. 38 membres se sont abonnés à une ou plusieurs publications. Nous voudrions vous rappeler ici que celles-ci sont faites durant les heures de loisir, tout comme le Virus Plasticus et de ce fait nous vous demandons de la compréhension pour les inévitables retards.

Notre Virus Plasticus a fait un bond au-dessus de l'Atlantique. Depuis peu nous avons en effet des abonnements aus USA et au Brésil. C'est une juste reconnaissance pour tous ceux qui ont jusqu'à présent participé à la rédaction de ce journal et, souhaitons-le, un encouragement pour tous les autres!

Nous possédons actuellement un grand nombre de publications IPMS étrangères qui n'ont pas été écoulées. Nous allons à l'avenir indiquer succinctement le contenu de ces publications. Dans le but d'étoffer la caisse IPMS, nous cédonc ces exemplaires, quels qu'ils soient, pour le prix unitaire de Fr. 2.-- (frais d'emballage et port compris). Ceux qui s'y intéressent voudront bien envoyer leur paiement sous forme de timbres-poste à l'adresse ci-dessous en précisant bien le nombre d'exemplaires et le nom de la publication.

Adresse: Sekretariat IPMS-CH, Stefan Wunderlin, Olivenstr.2, 9320 Arbon

Inhaltsübersicht über vorrätige ausländische IPMS-Publikationen
Contenu des publications IPMS étrangères actuellement à disposition

<u>Name/Nom</u>	<u>No.</u>	<u>Sprache/Langue</u>	<u>Inhalt/Contenu</u>
Panorama Oesterreich	1/79	D	- Fieseler Fi 103 A-1 (V-1) - 28 Zeichnungen, gebräuchlichste Schleudersitz-Typen, Angabe der je- weiligen Verwendung.
IPMS Mallari Finland	31	Finn./E	- Auster Flugzeuge in Finnland
Update USA	9/2	E	- F-14 Tomcat

<u>Name/Nom</u>	<u>No.</u>	<u>Sprache/Langue</u>	<u>Inhalt/Contenu</u>
Notiziario Italia	2/79	I	- Kfir C-2 - Fiat G 55 A - "Nagato", Japanische Marine
IPMS-UK England	6/79	E	- C-130 Hercules, Israeli Air Force
Random Thoughts Canada	4/77	E	- Mowag Piranha Schützenpanzer - Boeing Stearman PT-27
Update USA	11/1	E	- Torpedoboats US-Navy, WW II
Update USA	11/5	E	- Curtiss C-46 Commando
Quarterly USA	15/1	E	- Panzer, Israeli Army - Lockheed Vega - F-18 Hornet - AMF Lastwagen/Poids lourd

PLASTICUS' AGENDA-NOTIZEN

27. JUNI 1980	BASEL	OG-Treffen bei Urs Bopp, Socinstrasse 17, 4051 Basel, 20.00 Uhr
29. JUNI 1980	BERN	OG-Treffen Rest. Waldhorn, Bern, 10.00 Uhr
30. JULI 1980	BERN	OG-Treffen Rest. Waldhorn, Bern, 20.00 Uhr
9/10. AUG. 1980	GENÈVE	Die Red Arrows mit ihren neuen Hawk-Trainern in der Schweiz! Wer eine Reise nach Genf beabsichtigt, sollte sich vorher unbedingt genauer informieren.
22/23. AUG. 1980	DÜBENDORF	AMEF 1980. Zutritts- und Fotografier-Möglichkeiten vorher abklären.
22-24. AUG. 1980	BEX	6. Int. Flugmeeting mit Oldtimern inkl. englischer Spitfire.
31. AUG. 1980	BERN	OG-Treffen Rest. Waldhorn, Bern, 10.00 Uhr
5. SEPT. 1980	BASEL	OG-Treffen bei Urs Bopp, Socinstrasse 17, 4051 Basel, 20.00 Uhr
24. SEPT. 1980	BERN	OG-Treffen Rest. Waldhorn, Bern, 20.00 Uhr
26. SEPT 1980	LUZERN	Generalversammlung der OG-Innerschweiz, Rest. Weinhof, Luzern, 19.30 Uhr
25. OKT. 1980	LUZERN	IPMS-CH Modellausstellung mit Wettbewerb. Es ist Ehrensache, dass von jeder OG möglichst viele Teilnehmer an dieses erste nationale IPMS-Treffen reisen. Zudem winken für die besten Modelle der verschiedenen Kategorien attraktive Preise. Nähere Details werden mit separater Einladung noch bekannt gegeben.

SUCHE • BIETE • CHERCHE • OFFRE

Schweizer Hoheitszeichen

Ein altes Thema wird wieder aufgegriffen. Im Herbst 1980 werden Blätter im Format A4 mit Zahlen und Buchstaben in schwarz und weiss, sowie Schweizerkreuzen (ohne rote Rondellen) im Letraset-Verfahren erscheinen, und zwar in den Massstäben 1:48 und 1:72. Der Preis wird sich auf ca. Fr. 20.-- belaufen. Im nächsten Virus Plasticus werden Sie genaue Angaben über die Bestellmöglichkeiten finden.

Venom-Riss-Zeichnung im Massstab 1:32

Von der Risszeichnung des Venoms "Lindi's Phoenix" (siehe VP 2/80) können Kopien im Massstab 1:32 bezogen werden. Interessenten melden sich bitte direkt bei Rolf Blattner, Gotthelfstrasse 89, 4054 Basel, Telefon 061 38 18 10 (privat).

Die erste VP-Sonderausgabe mit Originalfotos!

Die erste Sonderausgabe des Virus Plasticus ist erhältlich. Sie umfasst 18 Seiten und enthält die Beiträge "Lindi's Phoenix" und "Ju 52/3m g4e", beide zweisprachig, drei Risszeichnungen (Venom im Massstab 1:48, 2 verschiedene Ju 52 im Massstab 1:144, sowie 8 Original-Fotos (4 Farbaufnahmen "Lindi's Phoenix" und 4 schwarz/weiss Aufnahmen Ju 52 A-702). Bestellungen können schriftlich an die Redaktion gerichtet werden. Da die Fotos jeweils nur auf Bestellung hin gemacht werden, ist etwas Geduld bis zur Auslieferung nötig. Preis: Fr. 10.--

Zu verkaufen: Baukästen, Abziehbilder und Literatur

1) Baukästen: (alle komplett)

Monogram	Starfighter F-104 C	1:48	Fr. 10.--
Airfix	Focke Wulf FW 190 A-8	1:72	Fr. 2.50
Italaerei	Do 217 K 1	1:72	Fr. 4.50
Italaerei	Waco Hadrian	1:72	Fr. 5.--
LS	Mitsubishi Ki-67	1:72	Fr. 10.--

2) Abziehbilder: Micro Scale Sheet 48/21: B-17 Fr. 3.--
(Es können drei B-17 dekoriert werden, u.a. "A bit o lace")

3) Literatur:

Monogram	Close-Up Nr. 7 "Gustav", Part II	Fr. 6.50
Kookaburra	P-47 Thunderbolt Pt. 1	Fr. 2.--
Kookaburra	P-47 Thunderbolt Pt. 2	Fr. 2.--
Mach 1	Nr. 2	gratis
Scale Modeler	Vol. 11, Nr. 4	gratis
Scale Modeler	Vol. 11, Nr. 5	gratis
Air Classics	Vol. 12, Nr. 4	gratis

Interessenten melden sich bitte bei Stephan Gfeller, Homelstrasse 34, 4114 Hofstetten, Telefon P: 061 75 30 24, G: 061 35 30 30.

IPMS-Kontakt mit Brasilien

Der untenstehende Modellbauer sucht Kontakt mit IPMS-Mitgliedern aus der Schweiz. Seine Interessen: Deutsche Luftwaffe 1933-45 1:72, Mercedes Benz bis 1945, Tausch von Bausätzen, Büchern etc. Adresse: Sergio Luis dos Santos, Rua Jardim Botânico 647/301, 22470 Rio de Janeiro, Brasil.

BÜCHER • BOOKS • LIVRES

Alfred Price

Sie flogen die Spitfire - Der Kriegseinsatz eines berühmten Flugzeuges

1977 bei Ian Allen Ltd. in England unter dem Titel "Spitfire at War" erschienen, behandelt dieses ausgezeichnete Buch das Thema "Spitfire" in einer in deutscher Sprache bisher noch nie dagewesenen Ausführlichkeit. Wer glaubt, dass hier wieder einmal ein Fliegerbuch mehr auf dem Markt sei, tut diesem einmaligen Werk sehr unrecht. Man kann dieses Buch nicht einfach kurz durchblättern und es dann wieder ins Regal stellen. Nein, dies ist für jeden Flugzeugfan ein Ding der Unmöglichkeit, denn dieser grossformatige Bildband fesselt den Leser von der ersten bis zur letzten Seite.

Mit der Spitfire flogen Briten, Amerikaner und Kanadier ebenso wie Franzosen, Norweger und Polen, wie Australier und Südafrikaner. Die Spitfire war dabei, als die Briten das Afrikakorps von El Alamein bis nach Tunis zurückdrängten, sie schlug sich mit den Deutschen und Italienern über Malta und flog Einsätze gegen die nach der Räumung von Sizilien auf dem italienischen Festland langsam zurückgehenden Truppen der deutschen Wehrmacht. Und die Spitfire war über der hitzeblimmernden Bucht von Bengalen ebenso daheim wie auf den schwankenden Flugdecks der Flugzeugträger irgendwo auf den Meeren der Welt. All dies, wie auch die Flüge mit den Bierfässern an den Bombenschlössern zur Versorgung der Truppen in der Normandie und die Kämpfe zwischen englischen, israelischen und ägyptischen Spits 1948 bringt das Buch in einer sehr gelungenen Aufmachung.

Motorbuch Verlag Stuttgart, 224 Seiten, 240 Abbildungen, gebunden, DM/Fr. 42.--

Alfred Price

Sie flogen die FW 190 - Der Kriegseinsatz eines berühmten Flugzeuges

Wie das Gegenstück über die Spitfire ist dieser Band 1977 beim Ian Allen Verlag in England unter dem Titel "Focke Wulf 190 at War" erschienen. Diese ausführliche Dokumentation enthält alles Wissenswerte über und rund um die FW 190, und beleuchtet auch all die bisher noch nicht so bekannten Seiten dieses ausserordentlich interessanten Flugzeuges. Wie schon im Spitfire-Buch wird das Thema nicht nur von der Seite des Kriegseinsatzes her angegangen. Es wird auch die geplante Entführung einer FW 190 von einem französischen Luftwaffenstützpunkt, die Raketenbewaffnung, wie das "Beethoven-Gerät" und vieles mehr in ausführlichen Kapiteln separat behandelt. Besonderes Gewicht wird auf den Nachtjagdeinsatz, den Rammjägereinsatz und den Jabo-Einsatz bei Nacht gelegt. Für die Qualität des durch langjährige Recherchen zusammengetragenen Materials verbürgt sich ein so bekannter Mann wie der englische Luftfahrt-Historiker Alfred Price, für die drucktechnische Herstellung und die gute Gestaltung dieser Dokumentation sorgte der Motorbuch Verlag. Das Resultat nun ist diese ausführliche, gut fundierte Neuerscheinung auf dem deutschen Buchmarkt.

Motorbuch Verlag Stuttgart, 197 Seiten, 210 Abbildungen, gebunden, DM/Fr. 39.--

Heinz J. Nowarra

Die 109 - Gesamtentwicklung eines legendären Flugzeuges

Ueber die Messerschmitt 109 sind seit Ende des Zweiten Weltkrieges unzählige Berichte in der einschlägigen Presse und viele Bücher geschrieben worden. In diesen bisherigen Veröffentlichungen stand aber immer das Flugzeug, bzw. all die verschiedenen Versionen der "109" im Mittelpunkt. Die Ereignisse aber, in deren Zusammenhang die 109 gesehen werden muss, wurden nur am Rande behandelt. Ohne die technische Entwicklung der 109 und deren Nachfolgemuster und Projekte 209, 309, 409, 609 und 155 zu sehr zu vernachlässigen, zeigt dieses Buch vor allem auch den geschichtlichen Hintergrund, der die Entwicklung dieser Flugzeuge beeinflusste.

Ein sehr schöner, grossformatiger Bildband mit vielen bisher noch nicht veröffentlichten Fotos (obwohl man auch einiges Bekannte findet), der in historischer und technischer Beziehung ein umfassendes Bild vermittelt. Einziger Wermutstropfen sind die Dreiseiten-Risszeichnungen, welche eher in das Malbuch eines Kindergärtelers als in ein sonst so ausgezeichnetes Buch gehören. Von den rund 20 Dreiseitenrissen (die

Werkszeichnungen sind hier nicht mitgerechnet) sind nur die zwei Risse auf den Seiten 41 und 53 der Bf 109 V13 und der Me 209 V1 einigermaßen akzeptabel, aber auch ihnen fehlt eine genaue Massstabangabe, und man kann nur mutmassen...

Trotzdem, ein neuer, sehr gelungener Bildband zu einem alten, aber immer noch interessanten Thema.

Motorbuch Verlag Stuttgart, 312 Seiten, ca. 400 Abbildungen, gebunden, DM/Fr. 39.--

Roland Kaltenecker

Das Buch der Gebirgsjäger - Die 1. Gebirgsdivision der Bundeswehr

Nach dem "Buch der Fallschirmjäger" erscheint nun dieses, in der Aufmachung ebenso gute Buch über die deutschen "Gebirgler". Mit zwei früheren Titeln hat sich der Autor beim Publikum schon seit einiger Zeit als Fachmann ausgewiesen, und was der Leser hier mit diesem Band vorgelegt bekommt, wird zum Thema Gebirgstruppe sicher ein Standardtitel werden.

Dieser nicht alltägliche Bildband - nur schon von der Gestaltung her - bietet einen umfassenden Einblick in die Aufgaben und das abwechslungsreiche Leben einer bekannten Truppe. Die erstaunliche Vielseitigkeit der deutschen Gebirgstruppen wird eindrücklich festgehalten, von den Gebirgsartilleristen, den Gebirgspionieren und den Panzerverbänden bis hin zu den eigentlichen Hochgebirgsjägern. Die 46 zum Teil ausgezeichneten Farbfotos hätte man vielleicht etwas grosszügiger gestalten können, doch ist dies natürlich nicht zuletzt auch eine Frage der Kosten, bzw. des späteren Ladenpreises.

Motorbuch Verlag Stuttgart, 184 Seiten mit 313 schwarz/weissen und 46 Farabbildungen, gebunden, DM/Fr. 48.--

Roland Kaltenecker

Die Geschichte der deutschen Gebirgstruppe 1915 bis heute

Von den ersten "Schneeschuersatzabteilungen" des Deutschen Alpenkorps um 1915, über die Gebirgsjäger im Zweiten Weltkrieg bis hin zu der 1. Gebirgsdivision der Bundeswehr wird mit diesem Band dem Leser ein geschichtlicher Abriss, welcher die Stationen der Entwicklung der Gebirgsjäger minutiös aufzeigt, vorgelegt.

Als ausgezeichnete Ergänzung zum ebenfalls bei Motorbuch erschienenen Band über die "Deutschen Gebirgsjäger im Zweiten Weltkrieg" wird diese Phase der Entwicklung nur kurz gestreift und das Hauptgewicht auf die Zeit vor und nach dem Zweiten Weltkrieg, sowie vor allem auf die Entstehung, Ausbildung, Ausrüstung, die Waffen, die Taktik, und die Strategie gelegt.

Motorbuch Verlag Stuttgart, 310 Seiten mit 160 Abbildungen, gebunden, DM/Fr. 38.--

Janusz Piekalkiewicz

Die Deutsche Reichsbahn im Zweiten Weltkrieg

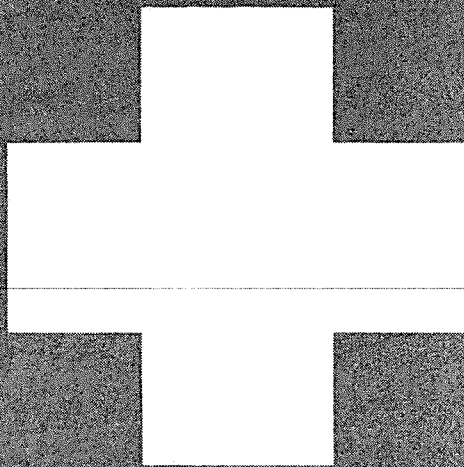
Es stellt sich je länger desto mehr die Frage, auf welchem Gebiet sich der Autor J. Piekalkiewicz eigentlich nicht auskennt, um darüber nicht auch noch ein Buch zu schreiben. Nach seinen ersten Bänden in der Reihe "Bildreport Weltkrieg II", den Monographien über den Fieseler Fi 156 Storch und die Junkers Ju 52, folgte vor einigen Monaten das ausgezeichnete Werk über die Schweiz 1939-45. Daneben all die Publikationen, welche in anderen Verlagen erschienen sind, wie z.B. "Arnheim 1944". Und nun dieses umfangreiche und sehr ausführliche Werk über die DR, welches sicher eine seit langem bestehende Marktlücke schliessen dürfte. Ein Werk, welches in über zweihundert, bisher meist unveröffentlichten Fotos und Dokumenten, in spannenden Erlebnisberichten und amtlichen Anordnungen die gewaltigen Aufgaben, mit denen die Reichsbahn in fünf Kriegsjahren konfrontiert wurde, detailliert widerspiegelt.

Motorbuch Verlag Stuttgart, 194 Seiten, 246 Abbildungen, gebunden, DM/Fr. 32.--

Peter Alt, OG Bern

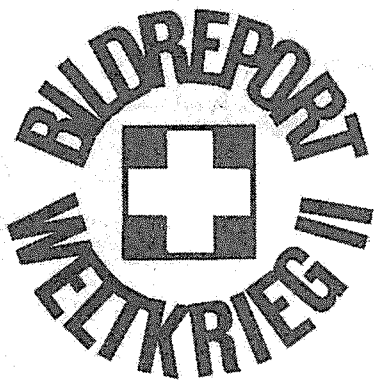
SCHWEIZ

Krieg in einem
neutralen Land



39
—
45

J. PIEKALKIEWICZ



Motor
buch
Verlag

VERLAG BUCHHELF
Inh. Paul Pietsch
ZUG

Vorwort von
Dr. H. R. Kurz, Bern

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

NEU ★ ★ ★ ★ ★
die authentische
Dokumentation