

4/80

win

planitica



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

MARKANTE EREIGNISSE FÜR DIE IPMS-CH

Wer schon längere Zeit Mitglied der IPMS-Schweiz ist, weiss auch, welches unsere jüngste Ortsgruppe ist: die OG-Innerschweiz. Vor gut zwei Jahren stiessen die Modellbauer aus der Zentralschweiz zur IPMS-Familie. Seither entwickelte sich die Gruppe in einer Art, wie sie uns allen bekannt ist: auf begeisternde Höhenflüge folgten oft schmerzliche Ernüchterungen. Was die OG-Innerschweiz aber mit zielbewusster Arbeit vorantrieb und schliesslich erreichte, wird ganz bestimmt zu einem der markantesten Ereignisse der IPMS-Geschichte in der Schweiz gehören: das erste gesamtschweizerische IPMS-Treffen, verbunden mit dem 1. IPMS-CH Modellbauwettbewerb findet am 25. Oktober dieses Jahres in Luzern statt! Allein 93 Modelle von 50 Teilnehmern werden begutachtet und bewertet werden. Daneben werden Dutzende weiterer Kostbarkeiten aller Baurichtungen zu bewundern sein. Ein Besuch in Luzern wird sich für jedermann lohnen!

In Luzern werden auch Modellbauer aus dem Aargau dabei sein. Es besteht berechtigte Hoffnung, dass auch im Kulturkanton bald einmal eine OG ins Leben gerufen werden kann. Damit wäre ein weiteres markantes Ereignis zu verzeichnen.

Damit ist wieder einmal ein Jahrgang des Virus Plasticus zu Ende. Ich danke allen, die sein Erscheinen mit Beiträgen ermöglicht haben, und hoffe, dass im neuen Jahr weitere Autoren dazu stossen werden.



ZUM TITELBILD:
BO 105 CBS HB-XGT der SRFW
auf seiner Heimat-Basis Flughafen
Basel-Mulhouse im Januar 1980.
Foto: Thomas Degen

REDAKTIONSSCHLUSS für den nächsten
Virus Plasticus: 30. NOVEMBER 1980

MBB BO 105	3
Les finitions métallisées	8
Fremde Vögel am Schweizer Himmel	13
LTV A-7D Corsair II	13
Suche - biete - cherche - offre	21
Plasticus' Agenda-Notizen	22
Street Rods, Hot Rods, Street Machines	23
McDonnell F-4E Phantom II	24
La Jeep "S.A.S."	27
Bücher - books - livres	27

MBB BO 105

Die Entwicklung dieses leichten Mehrzweck-Hubschraubers begann im Juli 1962. Sie stützte sich auf die Erfahrungen, die mit dem BO 102 (Heli-trainer) und dem BO 103 (Erstflug 9.9.61) gesammelt worden waren. Dieser Maschine, ausgerüstet mit einer Turbine Agusta GA 70/V und einem 2-Blatt Rotor, folgten je eine Maschine Typ B (1 Turbine BMW, 90 PS) und Typ C (1 NSU-Wankel mit 100 PS). Eine vergrößerte Version, der BO 104 (zweisitzig, 3-Blatt Rotor, Wankel mit 120 PS, 880 kg), wurde zu Gunsten des vielversprechenden BO 105 aufgegeben. Der BO 105 war einer der ersten Helikopter, der für eine zivile Verwendung entwickelt wurde. Die militärische Verwendung kam zu einem späteren Zeitpunkt. Der BO 105 war auch einer der ersten leichten 2-Turbinen-Hubschrauber.

Eine 5-Maschinen Serie (V) wurde gebaut. Der erste Prototyp (V1) mit einer Allison T-63 (Zivil 250-C-20) Turbine, und mit einem vom Westland Scout übernommenen konventionellen Rotor versehen, diente für die Bodenversuche. Der zweite Prototyp (V2) mit Van Engelhardt am Steuer flog zum ersten Mal am 16. Februar 1963 und war mit einem 3-Blatt-Rotor ausgerüstet. Dieser Rotor, aus Titanium und verstärkten Glasfaser-Blättern, war in Zusammenarbeit mit Sud-Aviation entwickelt worden und wurde vorher mit einer Alouette II-Astazou (24.1.66) getestet. Die Aérospatiale SA 341 Gazelle ist mit diesem Rotor versehen. Inzwischen hatte MBB einen 4-Blatt Rotor ausgewählt, der bessere Resultate für den BO 105 zeigte. Der 2. und auch der 3. Prototyp (V3, erster Flug am 20.12.67) flogen bis Mitte 1971 und waren mit zwei MTU 6022 Turbinen versehen. Diese Turbinen, die keine befriedigenden Resultate zeigten, sind aufgegeben worden. Der 3. Prototyp des BO 105 ist im Helikoptermuseum von Bückeberg ausgestellt.

Der 4. Prototyp (V4, 1.5.69) war für die Musterzulassung bestimmt. Diese wurde im Oktober 1970 für die BRD, die USA, Kanada und Italien (BO 105 A) und im Juli 1973 für GB (BO 105 D) erteilt.

Diese Maschine (V4) diente zwischen 1973 und 1975 auch für verschiedene Geschwindigkeits-Tests, (BO 105 HGH, Hoch-Geschwindigkeits-Hubschrauber). Einige Änderungen wurden dabei gemacht (Rotor, Kufen, zusätzliche Flügelchen), dank derer Geschwindigkeiten von 372 km/h (Sept. 1973) und 404 km/h (4. März 1975) erreicht wurden. Der 5. Prototyp (V5, 14.1.1970, Typ 105 A) flog in den Farben von Boeing-Vertol in den USA und ist durch einen Unfall verloren gegangen. Bis Ende 1978, als die Zusammenarbeit der beiden Firmen aufhörte, verkaufte Boeing-Vertol 70 Maschinen des Typs BO 105 S (S = stretched = um 25cm verlängerter Rumpf).

Die erste Serienmaschine (BO 105 C) wurde im August 1969 fertiggestellt und ist am 11.4.70 dem ADAC geliefert worden. Ab 1971 suchte die Heeresflieger-Truppe einen Ersatz für ihre Alouette II und probierte einige BO 105 aus. Im Jahre 1976 sind 10 BO 105 Cs für vollständigere Evaluationen bestellt worden. Nach den guten Resultaten wurden 227 BO 105 VBH (Verbindungs- und Beobachtungs-Hubschrauber, Typ Ms) sowie 212 BO 105 PAH-1s (Panzer-Abwehr-Hubschrauber, Typ s) in Auftrag gegeben. Die Lieferungen begannen im Sept. 1979 und sollen bis Oktober 1982 dauern. Diese Bestellung verlangte, dass die Produktion von 6-8 Einheiten pro Monat auf 12-15 Einheiten gesteigert werden musste. Tests mit HOT-Raketen sind ab 1972 durchgeführt worden, und das Programm PAH-1 ist jenem der Aérospatiale mit der SA 341 Gazelle ähnlich. Beide Firmen arbeiten gegenwärtig gemeinsam an einer PAH-2 Entwicklung.

Verschiedene Projekte (BO 107 und BO 115) sind aufgegeben worden, dagegen ist die Entwicklung BK 117, in Zusammenarbeit mit Kawasaki,

bereits vorgestellt worden. In Vorbereitung sind ein BO 108 (12-14 Sitze) und ein BO 125 (Ersatz für den Bell UH-1 Ds).

Bis jetzt sind 470 BO 105 geliefert worden und der Absatz für 1000 Einheiten ist vorgesehen. Die BO 105 wird auch unter Lizenz in Indonesien und auf den Philippinen gebaut.

Einige Bemerkungen zum Italeri-Bausatz

Dieser Bausatz ist sehr gut geformt, und die feinen Gravierungen machen das Bauen zur Freude. Der Bau bietet wenig Schwierigkeiten, weil die Teile gut passen, was den Gebrauch von Kitt fast überflüssig macht.

Nur zwei Punkte verlangen einige Aufmerksamkeit. Die Wand der Kabine ist sehr knapp hinter die Türen zu kleben, und die Kufen sind ein wenig zu schwach und brechen dadurch sehr leicht. Nicht zu vergessen ist, dass die Nase der Maschine mit kleinen Fischbleien zu beschweren ist. Der Hohlraum der Pilotenkonsole ist gross genug für diese Gewichte.

Die Klarsichtteile sind gut und sehr durchsichtig. Wenn man z.B. die Türe offen lässt, sehen wir gut in das Innere des Helikopters, aber dazu sind einige Bemerkungen angebracht. Italeri hat sich lobenswert die Mühe gegeben, eine Maschine der SRFW herauszugeben. Deshalb wurde eine spezielle Gussform hergestellt mit Scheinwerfer, aber leider ohne Bahre oder medizinisches Material. Dazu kommt noch eine falsche Verkleidung unter dem Heckrotor.

Diese Verkleidung betrifft die BO 105 CBS und nicht die BO 105 C (übrigens besitzen die anderen Bausätze der BO 105 eine korrekte Verkleidung!). Die Abziehbilder sind gut und haben die richtige Grösse, weisen aber einen Fehler auf: Die HB-XGT ist eine BO 105 CBS, die gut an den zusätzlichen Fenstern hinter den Türen erkennbar ist. Die korrekte Immatriculation sollte XEI, XFD, XHE oder XEK sein. Die SRFW Zeichnung ist 3x auf den Maschinen angebracht, das 3. Mal unter dem Rumpf. Einige Maschinen haben diese Zeichnung zusätzlich noch auf dem Bug.

Diese Unstimmigkeiten können leicht behoben werden, indem man Material aus der Ersatzteilschachtel nimmt und mit Letraset korrigiert. Unterlagen betreffend die SRFW-Maschinen sind überall erhältlich.

Es lohnt sich, diese angenehme Maschine zu bauen. Der Bausatz ist einer der seltenen, der schweizerische Farben trägt. Vielleicht wird der Importeur von Heller uns bald eine Alouette III mit zivilen und/oder militärischen schweizerischen Abziehbildern liefern.

Der BO 105 in der Schweiz

Der BO 105 ist besonders bei der SRFW als Ambulanz-Hubschrauber im Dienst und dient dem schnellen Transport von Patienten.

Die Maschinen HB-XFD, XHE, XEI (BO 105 C) waren früher im Einsatz, und die HB-XGT, XGY, XGM (BO 105 CBS), bekannt durch den SRFW-Poster, stehen noch heute im Dienst bei dieser Institution.

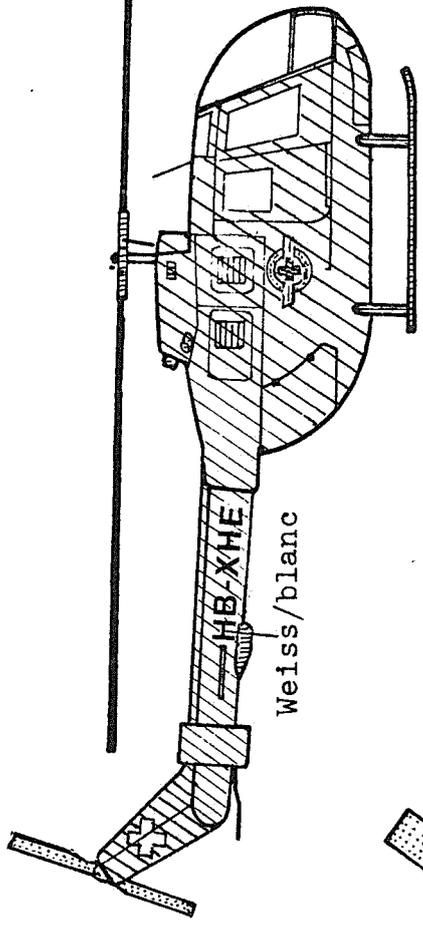
Bernard Poncioni, OG Basel

MBB BÖLKOW BO 105

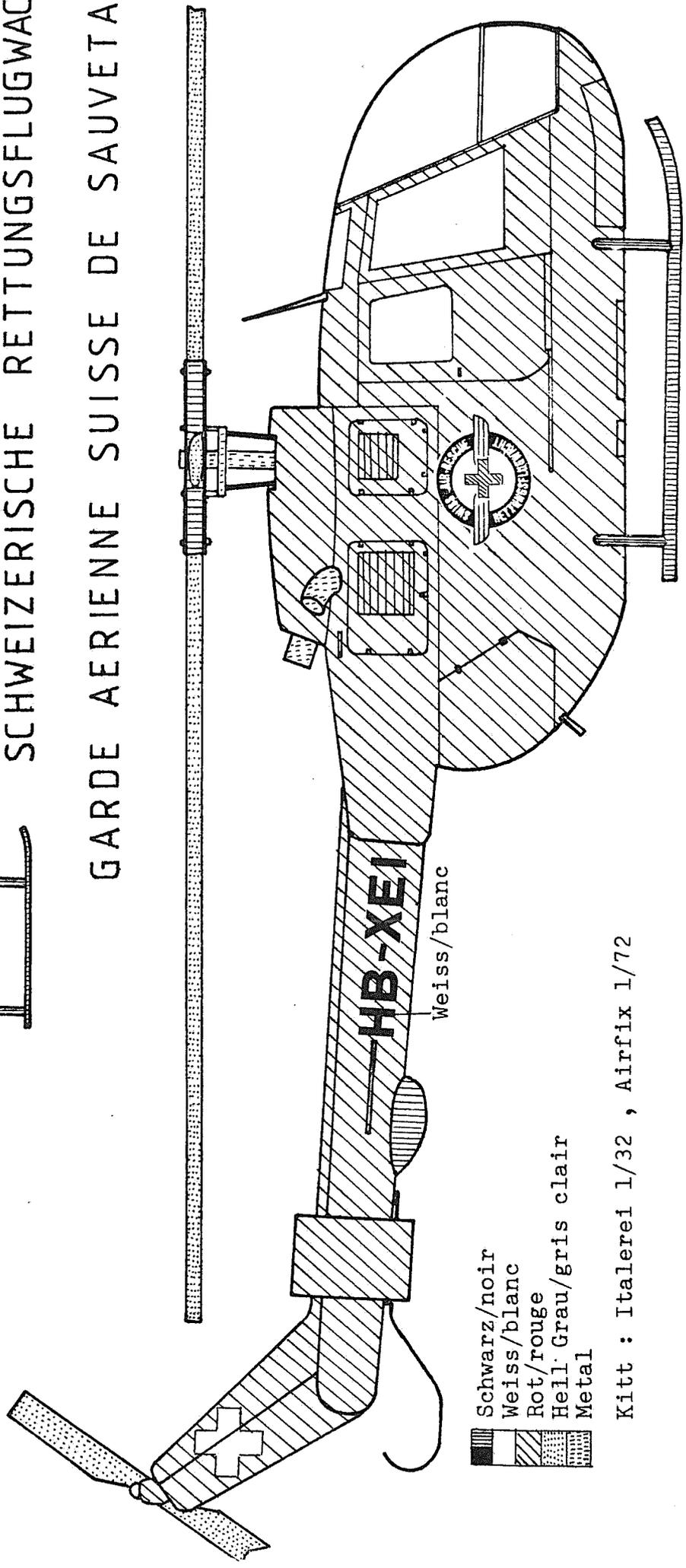
SWISS AIR RESCUE

SCHWEIZERISCHE RETTUNGSFLUGWACHT

GARDE AERIEENNE SUISSE DE SAUVETAGE



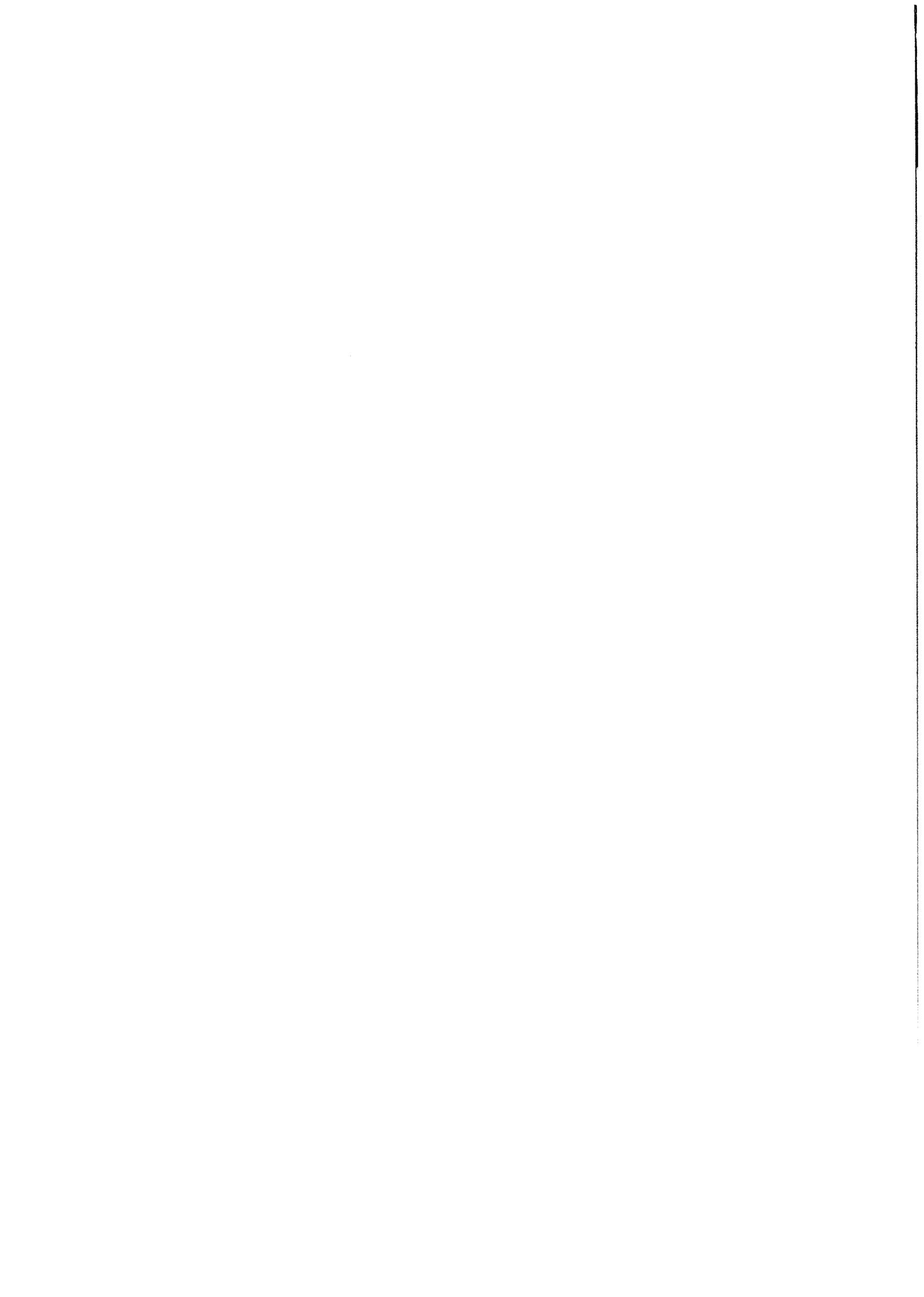
Weiss/blanc

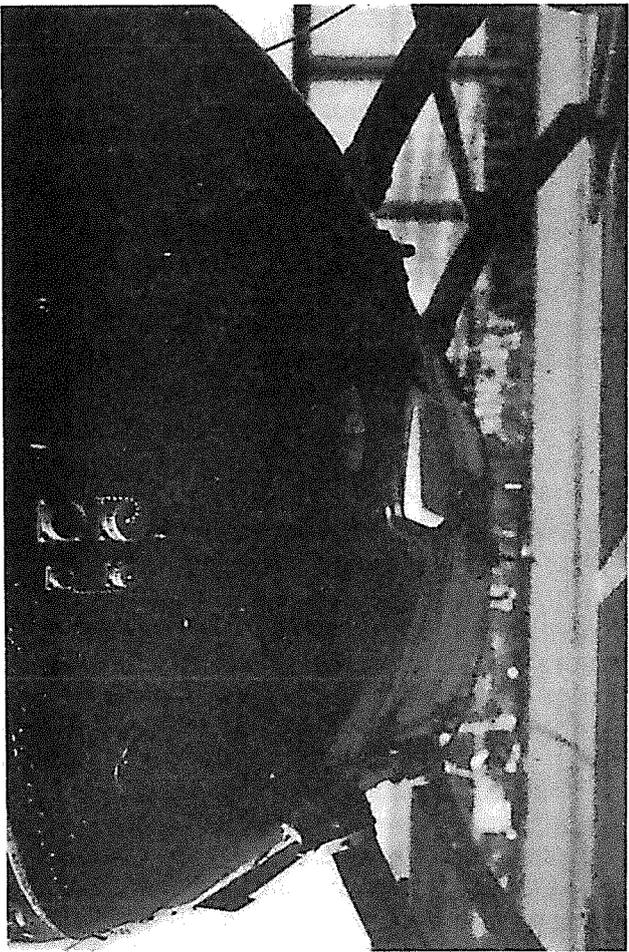
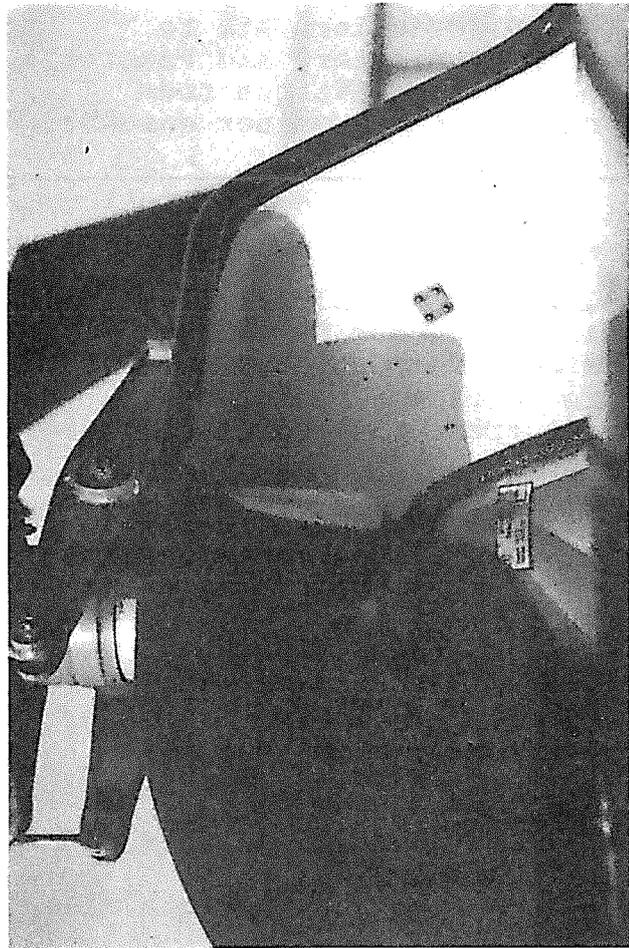


Weiss/blanc

- Schwarz/noir
- Weiss/blanc
- Rot/rouge
- Hell' Grau/gris clair
- Metal

Kitt : Italeri 1/32 , Airfix 1/72





7

Der BO 105 CBS HB-XGT auf dem Basler Flughafen, aufgenommen von Thomas Degen im Januar 1980



LES FINITIONS METALISEES

Pour certains maquettistes la peinture aluminium est un vrai casse-tête chinois. Mais depuis l'apparition des pistolets-aérographes une méthode "d'aluminisation" semble trouver de plus en plus d'adeptes quoique son application semble parfois être problématique. Nous voulons parler ici du produit américain Liqu-A-Plate. L'article que nous reproduisons ci-dessous nous a aimablement été fourni par nos amis d'IPMS-Belgique et nous pensons qu'il sera utile à plus d'un d'entre nous qui désire tâter à la chose. Sachez encore que d'après une information venant de l'importateur anglais pour l'Europe, les produits Liqu-A-Plate sont vendus depuis cet automne sous le nouveau nom de METALIZER.

Historique non conformiste

En ce temps là, les fabricants de poubelles considéraient l'avenir avec optimisme et les murs des maisons de nombreux maquettistes résonnaient encore de l'écho des "RNGDTUJUJU" et autres expressions fleuries de ce type, éructées par les victimes non consentantes de cette passion morbide. Bref, l'atmosphère était au drame et les traversées de déserts nombreuses pour les amoureux des finitions métallisées de nos jets des années cinquante (Golden Fifties).

Se rendant compte de la situation, les Forces Aériennes Réunies décidèrent de ne plus prolonger plus longtemps ce martyre et adoptèrent presque universellement des peintures de camouflage, toutes moins voyantes les unes que les autres (tant qu'on y est) afin de permettre aux maladroits de dissimuler leurs oeuvres entre deux plantes vertes, à l'abri des regards trop critiques. Le pied quoi!

Emus de la situation, les Américains décidèrent d'intervenir (comme d'habitude) et, dans le cadre du MAP (Modellers Aid to Plating - aussi connu sous la dénomination de Military Aid Program) développèrent un produit miracle dénommé LIQU-A-PLATE que nous désignerons sous le vocable LP et que nous allons examiner ensemble.

Comment de quoi employer ce brolo avec? (en Belge: mode d'emploi)

Le LP est caractéristique à plus d'un titre:

- il se présente sous forme d'une solution de métal (alu) en suspension dans une préparation chimique à base de thinner cellulosique et se conserve indéfiniment en récipients prévus pour s'adapter directement sur votre aérographe (diamètre 1 pouce) Badger, Paasche ... etc. C'est très pratique et économise la marchandise en évitant les transferts.
- le pouvoir couvrant est excellent malgré la grande finesse de la couche (quelques microns), l'opacité naturelle du métal y étant sûrement pour quelque chose.
- il sèche en quelques minutes et se polit très bien avec un chiffon doux (T-shirt).

Profitez-en pour rire un bon coup car c'est maintenant que ça se gâte ...

- On le trouve difficilement et son prix est assez dissuasif.
- une couche trop épaisse mord irréversiblement le plastique (les

gros bras du ponçage sont dans leur élément).

- sa finesse rend évidemment le moindre défaut visible.
- paradoxalement, le pistolet se bouche facilement et doit donc être rincé très souvent avec du thinner cellulosique, ou même, de préférence acrylique. Donc, à moins d'avoir des actions chez Lacroix Déboucheur Liquide, ne pas partir en week-end sans avoir procédé à un nettoyage soigneux (vive le compresseur, plus économique finalement que les bombes d'air comprimé).
- De santé très fragile, il ne supporte pas le masquage au moyen de scotch ordinaire (ni même du spécial qui ne colle pas!) et ce, même si vous l'avez fait sécher trois jours dans votre four à micro-ondes personnel.
- il ne peut JAMAIS s'appliquer sur une autre peinture type Humbrol ou Pactra car ... il en raffole! C'est peut-être là son plus gros inconvénient puisqu'il obligera le maquettiste à peindre les grandes surfaces APRES la finition définitive des petits détails, soit exactement l'inverse de la procédure habituelle.

Pour ceux qui ont, malgré tout, décidé de continuer à lire cet article, voici la façon de procéder:

Construction du modèle

Pas de remarque particulière sinon qu'il est indispensable de soigner particulièrement le travail (traces de colle, griffes, joints) afin d'éviter un maximum de ponçage, celui-ci devant être parfait (voir "préparation de la surface"). Je vous conseille également de coller un maximum de pièces avant la mise au LP pour les mêmes raisons. Pour l'assemblage des demi-fuselages, employer de la colle en tube et une couche de colle liquide afin d'obtenir une colle bien molle qui bouchera d'elle-même certains petits joints (séchage 1 jour avant ponçage).

Body-putty

Choisir une pâte lisse qui n'absorbera pas la peinture. J'emploie personnellement du "Squadron Green Putty". Bien boucher les joints sans en mettre sur les côtés (ponçage!). Il est pratique de laisser légèrement durcir un petit morceau de putty et de l'appliquer seulement après, il "collera" moins sur les bords des joints.

Préparation de la surface

On est tous pareils, quand il s'agit de poncer, on est les champions de la ligne droite, mais dans les courbes et les coins, c'est autre chose. Pourtant il faudra soigner énormément en commençant au 400, puis 500 et terminer au 600, avec chaque fois un ponçage à sec suivi d'un ponçage à l'eau, ceci afin de créer des stades intermédiaires (je ne vous conseille pas de passer directement du 400 au 600). Si possible enfin, terminer à la poudre de ponçage sur toute la surface, ou, avec un produit de polish (non gras) que vous connaissez.

Peinture des petits détails (Humbrol, Pactra ...)

Masquer les surfaces devant recevoir le LP de façon à éviter les

projections qui se mélangeraient alors à lui. Peindre les détails (entrées d'air rouges, noires, flaps, dayglo ...) et, après séchage, les recouvrir d'un masque de votre choix (tape) afin de ne laisser libres que les surfaces devant recevoir le LP et qu'il est d'ailleurs recommandé de dégraisser au moyen d'un tampon d'ouate imbibée de white Spirit.

Liquaplatting

Ne plus manipuler la maquette que par des endroits protégés par un masque afin d'éviter les taches de doigts (allez vous laver les mains tout de suite garnement!)

Plusieurs tonalités sont disponibles en LP, à savoir:

Met-1 ALUMINIUM	Met-5 GUN METAL
Met-2 STEEL	Met-6 EXHAUST
Met-3 MAGNESIUM	Met-7 DAY-GLO RED
Met-4 TITANIUM	Met-8 DAY-GLO ORANGE

A noter que les "shades" Met-1 et 2 peuvent se mélanger afin de multiplier les tons. Je fonce l'aluminium avec une autre teinte (EXHAUST) qui ne s'emploie que pour les sorties de tuyères ou pour les salissures diverses.

Ne perdez pas votre temps (et votre argent) à appliquer le LP au pinceau, cela ne marche pas vu la dilution très forte.

Passer maintenant une couche ALUMINIUM sur l'entièreté du modèle et polir avec un chiffon doux après quelques minutes. Plus vous polissez, plus le brillant est accentué. Une couche suffit généralement mais des retouches sont faciles vu la finesse des mêmes couches.

Pour obtenir des tons métalliques différents si réalistes, il faudra s'appliquer à masquer tous les endroits devant rester ALUMINIUM (voir chapitre "masquage") et ensuite passer une couche de ALU foncé ou STEEL (dark anodic grey) pour plus de contraste (si vous mélangez, faites des essais au préalable sur une surface blanche car, eu égard à la très forte dilution, il arrive que deux pots mélangés à 50/50 % ne donnent pas de différence très visible!).

Procéder ensuite de la même manière jusqu'à ce qu'il ne reste plus de surface libre. De toute façon, il est souhaitable de toujours commencer par la teinte la plus claire. Il suffit alors de retirer le masque et alors de deux choses l'une:

- ou c'est le miracle (déboulez-vous vite la chemise car le cou va gonfler ...)
- ou c'est ... Waterloo + RNGDTUJUUU (air connu, Cf. Gaston Lagaffe)

Dans ce dernier cas, il faut simplement recommencer les opérations de masquage et les différents passages de teintes. Avec l'expérience et surtout le soin, cela réussira. Pour vous consoler, j'ai recommencé quatre fois la dérive de mon F-104 au 1/32. Si malgré tout cela ne vous réussit pas, recyclez-vous dans les camouflages ou dans la vente de harengs saurs. De toutes façons, vous pourrez très bien camoufler un avion dont vous n'êtes pas satisfait car, si le LP ne peut jamais s'appliquer SUR la peinture ordinaire, l'inverse est possible, à con-

dition toutefois d'intercaler une couche de Met-11 SEALER (vernis spécial figurant dans la gamme Liqu-A-Plate).

Le masquage

Se fait au moyen d'un produit non "accrochant" (surtout pas de tape). Après aventures et mésaventures, j'ai choisi le MASKOL (pas pour son odeur) d'un emploi plus aisé que par exemple le MICROMASK assez difficile à enlever proprement et complètement. Un petit truc pour respecter les lignes droites: mettre assez bien de MASKOL sur le ou les pinceaux (00 pour les angles) et se tenir à 1 ou 2 mm du bord de la gravure du panneau. En écrasant légèrement le pinceau, le MASKOL se mettra de lui-même à suivre la gravure. Un peu d'habileté et un minimum de tremblotte sont néanmoins nécessaires.

Il existe d'autres moyens de masquer mais ils sont mille fois plus fastidieux et il est moins difficile de suivre un cours de yoga pendant trois ans pour maîtriser ses tremblements et d'employer la première solution.

Attention lorsque vous manipulez votre maquette de ne pas "peler" le MASKOL sans vous en rendre compte, particulièrement lors du passage des teintes différentes de LP.

Pour le nettoyage des pinceaux: tremper dans du thinner cellulosique pendant 5 à 10 minutes et enlever les résidus avec une brosse à dents (une vieille! Hé, Ho!)

Sachez que vous pouvez aussi recouvrir votre maquette de panneaux découpés dans des décals vierges peints auparavant avec des teintes différentes d'aluminium. L'effet final de cette méthode est identique qu'avec la méthode du masquage mais le procédé est plus simple.

Finition (patience, c'est presque fini!)

Le LP étant sensible aux taches de doigts ou autres, le fabricant préconise de passer l'entièreté de la maquette au SEALER (pistolet uniquement) même sur les peintures synthétiques ordinaires qui n'en seront pas affectées (heureusement! Vous vous voyez en train de recommencer à masquer? C'est plus du maquettisme, c'est le Mardi-Gras). De plus, le SEALER confèrera au LP un léger effet d'oxydation en atténuant le brillant.

Attention toutefois, de n'appliquer le SEALER qu'après vous être assuré qu'il n'y a plus de retouches à faire au LP. Dans ce cas vous devriez remasquer pour la retouche et constater ensuite que le MASKOL enlève le SEALER en laissant des taches (c'est vicieux, non?). Si vous êtes un petit malin, vous aurez compris que l'on peut tirer parti de cette particularité pour, une fois la maquette passée complètement au SEALER, mettre au pinceau quelques petites touches de MASKOL par-ci, par-là et une fois enlevé, donner ainsi l'illusion d'arrachements de matière (vieillesse). Pas trop quand-même, sinon on croira que vous ne l'avez pas fait exprès!

Remarque: si, pour une raison ou l'autre, vous devez absolument faire des petites retouches en Humbrol, Pactra ..., il est indispensable d'intercaler du SEALER entre le LP et cette couleur (surtout pour les retouches au pinceau) sinon le LP se mélangera directement à votre retouche et vous aurez l'impression de peindre sur de la boue ... Mais, dans TOUS les cas, vous aurez un arrachement du sealer sur les

bords du panneau à retoucher lors de l'enlèvement du masque, alors réfléchissez à deux fois avant les retouches, afin de ne pas faire pis que mieux.

Vieillissement - décals

Une fois la maquette entièrement recouverte de SEALER, vous procéderez à la pose des décals et des nombreuses inscriptions stencillées qui rendent très bien sur les surfaces métallisées.

Il faut veiller toutefois à les choisir les plus fines possible (MICROSCALE) et à découper éventuellement au stylet les contours trop visibles, facilement sujets au jaunissement. Les produits MICRO (SET + SOL) rendent parfaitement la transparence des détails sous la décal (METALIZER a d'ailleurs aussi ses vernis Met-9 GLOSS et Met-10 MATT). Il y aura lieu cependant de les utiliser avec parcimonie et d'en essuyer rapidement le surplus avec un chiffon car ils laissent des taches sur le LP ou le SEALER que vous ne pourriez plus enlever.

Vous pouvez ensuite procéder à un vieillissement (voir déjà les possibilités SEALER/MASKOL citées plus haut) en soulignant d'un trait de marqueur ordinaire (pas les marqueurs pour verre ou métal), que vous brosserez immédiatement vers l'arrière selon la technique DRY-BRUSHING, tous les endroits susceptibles de recevoir des salissures (trainées de flaps, becs, speed-brakes, trappes de trains, entrées d'air ... etc). Soyez adroits car vous ne pourrez plus les effacer (employer un marqueur à pointe fine et dure). Vous pouvez encore ajouter quelques touches d'EXHAUST au pinceau dans les flasques de roues par exemple.

Remarque: ne pas insister trop autour des décals afin que les contours ne se détachent pas par contraste.

Conclusion

Quand vous aurez maîtrisé la technique du liquaplatting, on pourra enfin revoir dans nos expos de nombreux zincs en métal naturel, à tel point que, par grand soleil, les organisateurs auront intérêt à distribuer des verres protecteurs à l'entrée, les spectateurs risquant d'être éblouis (au propre comme au figuré).

Une dernière chose, je ne vous souhaite pas, comme cela m'est arrivé avec le F-104, une fois le travail terminé, d'avoir la visite de votre petit cousin de 8 ans qui vient vous flanquer en pleine figure qu'il connaît un monsieur qui fait des maquettes, mais que lui, il ne les LAISSE pas comme cela ...

IL LES MET EN COULEUR ! ! ! !

Bon amusement (on se retrouvera à l'asile)

P.S. Se laver très souvent les mains et aérer le local lorsque l'on travaille au LP (une finition métallisée de l'intérieur de vos poumons ne vous rapportera pas un point de plus dans les concours).

Michel Suplis, IPMS-Belgique

FREMDE VÖGEL AM SCHWEIZER HIMMEL

In Sammlungen von Plastikmodell-Flugzeugen der Sparte "Schweizer-Flugwaffe" dürfen selbstverständlich die ausländischen Kampfflugzeuge nicht fehlen, welche im Rahmen von Truppenversuchen in der Schweiz geflogen wurden. In loser Folge soll über diese fremden Vögel, massgeschneidert für den Plastikmodellbauer, berichtet werden.

U. S. AIR FORCE LTV A-7D CORSAIR II

Geschichte der Truppenversuche

Am 12. April 1972 trafen nach einem 11 1/2 stündigen Transatlantikflug zwei CORSAIR A-7D mit den Serie-Nummern 71-294 und 71-303 auf dem Militärflugplatz Emmen ein. Die Maschine 303 war (so weit möglich) dem gewünschten schweizerischen Standard angepasst. Die zweite Maschine (Nr. 294) war eine unveränderte A-7D der USAF, welche den Flug in die Schweiz nur mitmachte, weil eine amerikanische Vorschrift längere Ueberwasserflüge nur mit mindestens zwei Flugzeugen erlaubt.

Zusammen mit dem Dassault MILAN-S nahmen die CORSAIR A-7D an Vergleichsflügen unter dem Projektnamen NKF (Neues Kampfflugzeug) teil. Dabei wurde ein Erdkampfflugzeug gesucht, welches die alten D.H. 112 VENOM ablösen sollte.

31 Flüge mit total 44 1/2 Flugstunden konnten mit ausschliesslich Schweizer-Piloten durchgeführt werden. Anlässlich der letzten Flugdemonstration vom 30. Mai 1972 auf dem Militärflugplatz Payerne durften sich die Vertreter von Militär, Politik und Presse ein Bild über dieses einmalige Flugzeug machen.

Nach den Auswertungen der Truppenversuche CORSAIR/MILAN schlug das EMD am 16. August 1972 dem Bundesrat den Kauf von 60 LTV-CORSAIR A-7G für 1283 Millionen Franken vor.

Die Beschaffung scheiterte im Parlament aus finanziellen und politischen Gründen. Darauf wurde das Konzept auf einen Raumschutzjäger geändert. Das Ergebnis war danach die Beschaffung des Northrop F-5E/F TIGER's.

Geplante Version A-7G für die Schweizer Flugwaffe

Bei einer Beschaffung hätte sich die schweizerische Version A-7G folgendermassen von der A-7D der USAF unterschieden:

Zelle: Wegfall der Luftbetankungseinrichtung auf der Rumpfoberseite. Verbesserung des Radbremssystems für den Einsatz auf Gebirgsflugplätzen. Aenderung des Pilotensauerstoffsystems von flüssig auf gasförmig. Verstärkung der Aufhängepunkte für den Einsatz in Felskavernen. Aenderung des Bugfahrwerkes an schweizerische Traktor-Schleppeinrichtung. Einbau der A-7E Navy-Flügelrecks mit eingebauter Bombenhebevorrichtung. Einbau des A-7E Marine-Schleudersitzes. Aenderung der Treibstoffzuführung auf Schweizer-Norm. Aenderung des Landehakens. Neues Tarnschema und Schweizer-Kennzeichen. Neue Aufhängevorrichtung für Schweizer-Bomben.

Avionik: Einbau einer Schiesskamera. Zusätzliche elektrische Anschlüsse

für Triebwerkanlass mit Energie ab Starttraktor. Aenderungen der elektr. Sicherungen auf Schweizer-Norm. Einbau eines zusätzlichen Reservekompasses. Aenderung der Instrumente von Zoll- auf metrisches System. Einbau der in der Schweiz verwendeten Funkgeräte. Einbau einer Atomstrahlen-Warneinrichtung. Aenderung des Kartendarstellungsgerätes. Wegfall gewisser Langstrecken-Navigationseinrichtungen. Neue Bordcomputer-Software.

Triebwerk: Einbau des Allison TF 41-A-400 Triebwerkes (Navy-Triebwerk mit USAF Selbststarter).

CORSAIR A-7D im Modell

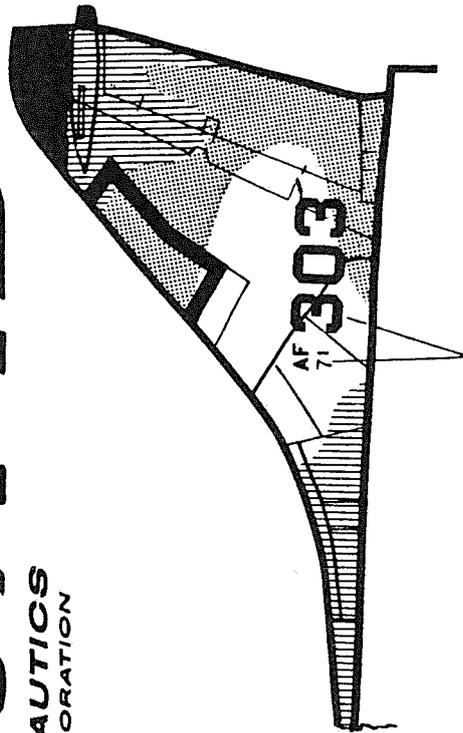
Um die beiden in der Schweiz geflogenen CORSAIR's als Modell nachzubauen, stehen dem Modellbauer zwei Massstäbe zur Verfügung. Bei der Wahl der im Handel angebotenen Kit's kommen für den Massstab 1:72 nur das Modell von MATCHBOX bzw. für den Massstab 1:48 das der Firma E.S.C.I. in Frage. Obwohl (ausser AURORA und REVELL) alle anderen Modelle von AIRFIX und MONOGRAM in der Qualität und Passgenauigkeit viel besser wären, besitzen sie die Luftbetankungseinheit seitlich (Vorserie-Version A-7D der USAF, Serie-Version A-7E der Navy). Um sich nicht in zu grosse Umbauten hinein zu verstricken, empfiehlt es sich, die Qualitätsmängel von MATCHBOX und E.S.C.I. in Kauf zu nehmen.

KIT - REPORT		Typ: LTV CORSAIR II A-7					
		AIRFIX	MATCHBOX	REVELL	E.S.C.I.	MONOGRAM	AURORA
Massstab		1 : 72	1 : 72	1 : 72	1 : 48	1 : 48	1 : 48
Diverses	Verpackung	durchschn	gut	durchschn	gut	gut	durchschn
	Bauanleitung	gut	gut	durchschn	sehr gut	sehr gut	durchschn
	Bemalungsanleitung	gut	gut	schlecht	sehr gut	sehr gut	schlecht
Qualität	Oberfläche	gut	schlecht	durchschn	gut	sehr gut	gut
	Klarsichtteile	gut	gut	gut	gut	gut	gut
	Passgenauigkeit	gut	gut	gut	schlecht	sehr gut	gut
	Abziehbilder	durchschn	durchschn	schlecht	gut	sehr gut	schlecht
	Übereinst.m.d.Original	gut	durchschn	durchschn	gut	sehr gut	schlecht
Zubehör	Raketen	ja	ja	ja	ja	ja	ja
	Bomben	ja	ja	ja	ja	ja	ja
	Zusatztanks	nein	nein	ja	nein	ja	nein
	Behälter	nein	nein	nein	ja	nein	nein
	Figuren	Pilot	Pilot	Pilot	nein	nein	Pilot
	Zubehör	nein	nein	nein	nein	nein	nein
	Bewegliche Teile	nein	nein	nein	nein	nein	nein
Version	Prototyp						
	Vorserie	A-7 D		A-7 D			A-7 D
	Serie	A-7 E	A-7 D	A-7 A,E	A-7 D,E	A-7 E	
Bemerkung		USN, USAF	USAF	USN, USAF	USN, USAF	USN	USAF
Empfehlung		ja	ja	ja	ja	ja	nein

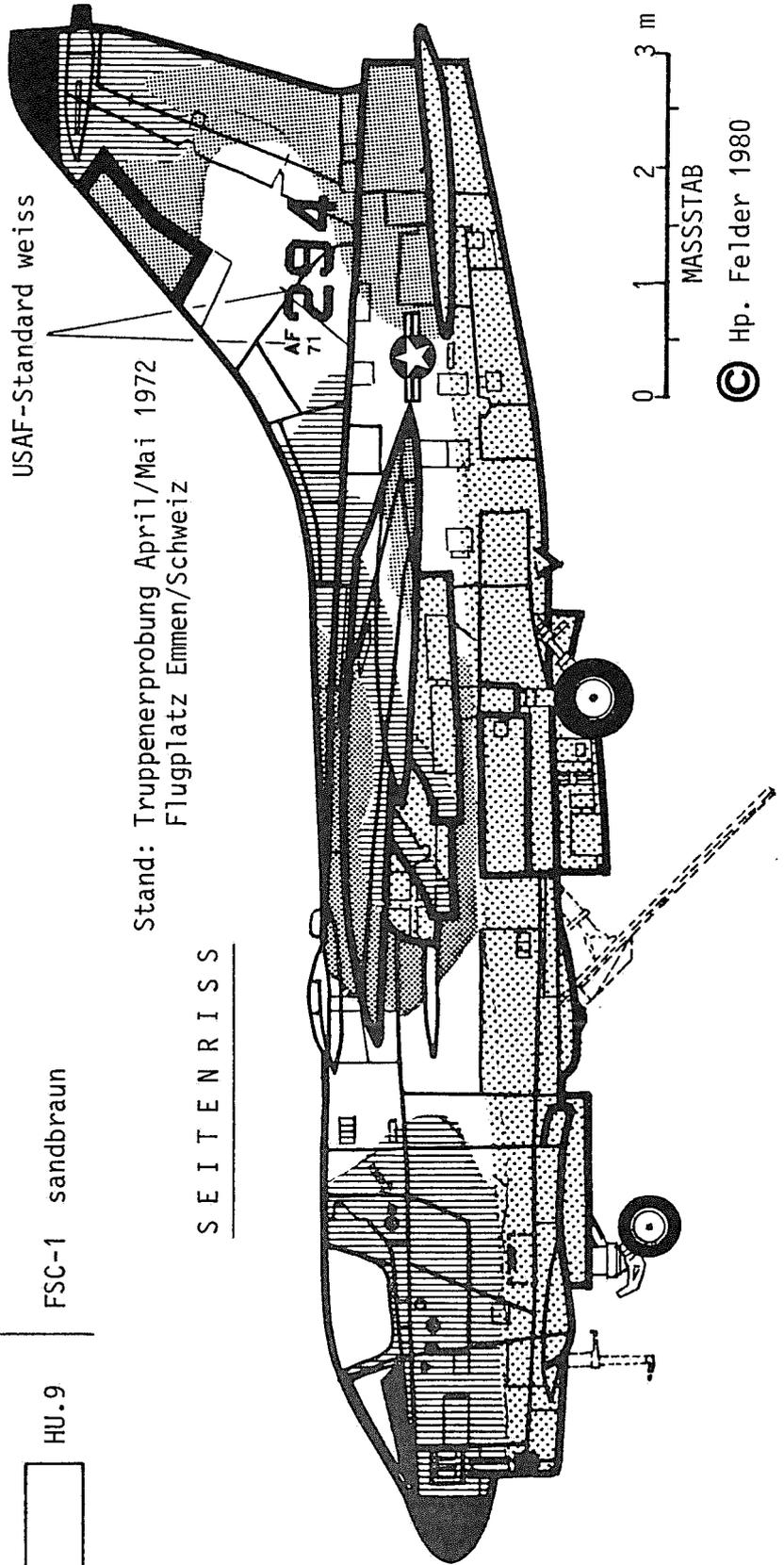
U.S. Air Force A-7D

VOUGHT AERONAUTICS
LTV AEROSPACE CORPORATION
DALLAS, TEXAS

FS-Nr.	AUTH. HUMBROL	MO-LAK
FS. 34079	■ HU. 7	FSC-8 dunkelgrün
FS. 36622	■ HU. 10	FSC-7 hellgrau
FS. 34102	■ HU. 8	FSC-2 grün
FS. 30219	■ HU. 9	FSC-1 sandbraun



USAF-Standard weiss

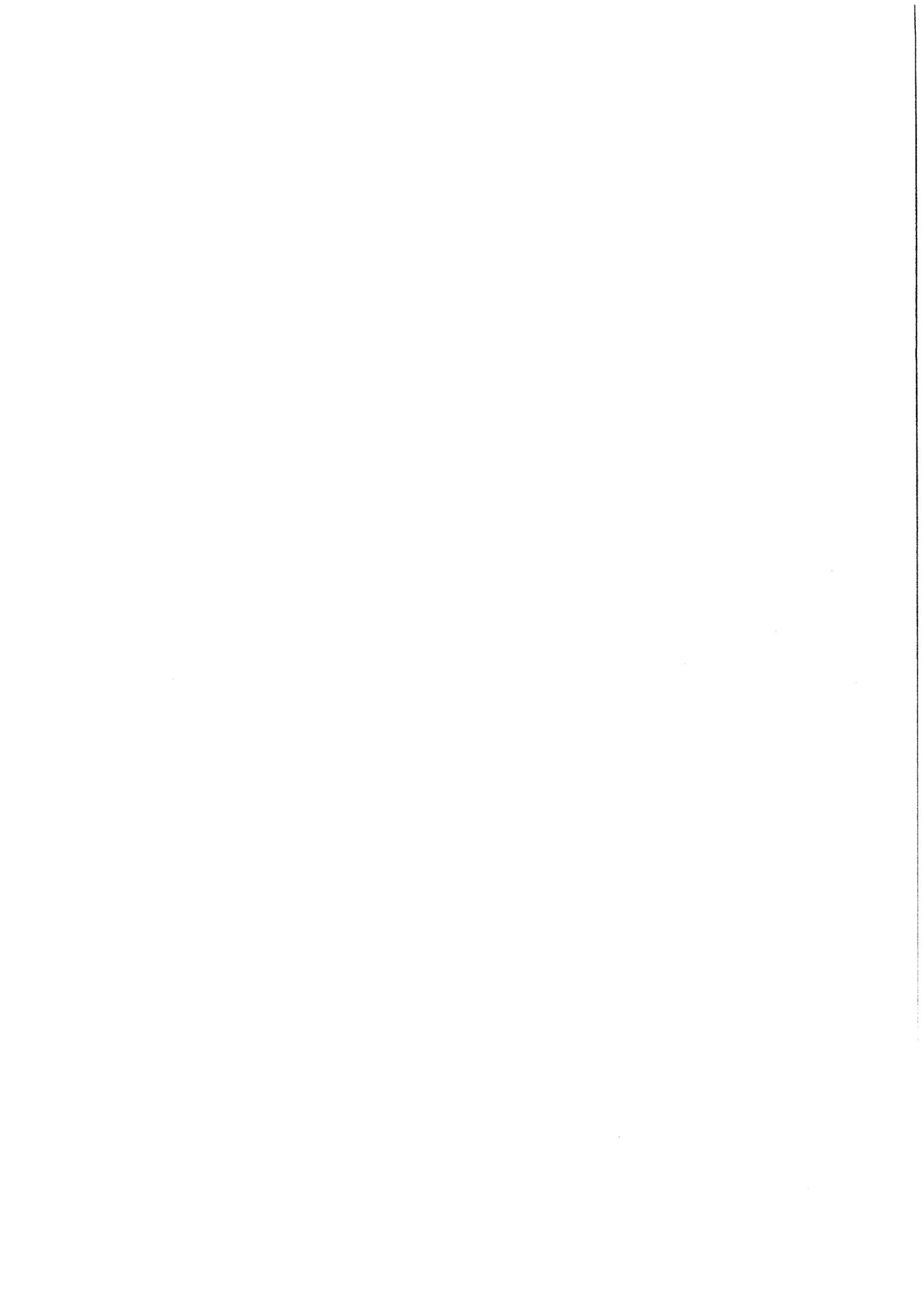


Stand: Truppenerprobung April/Mai 1972
Flugplatz Emmen/Schweiz

SEITENRISS



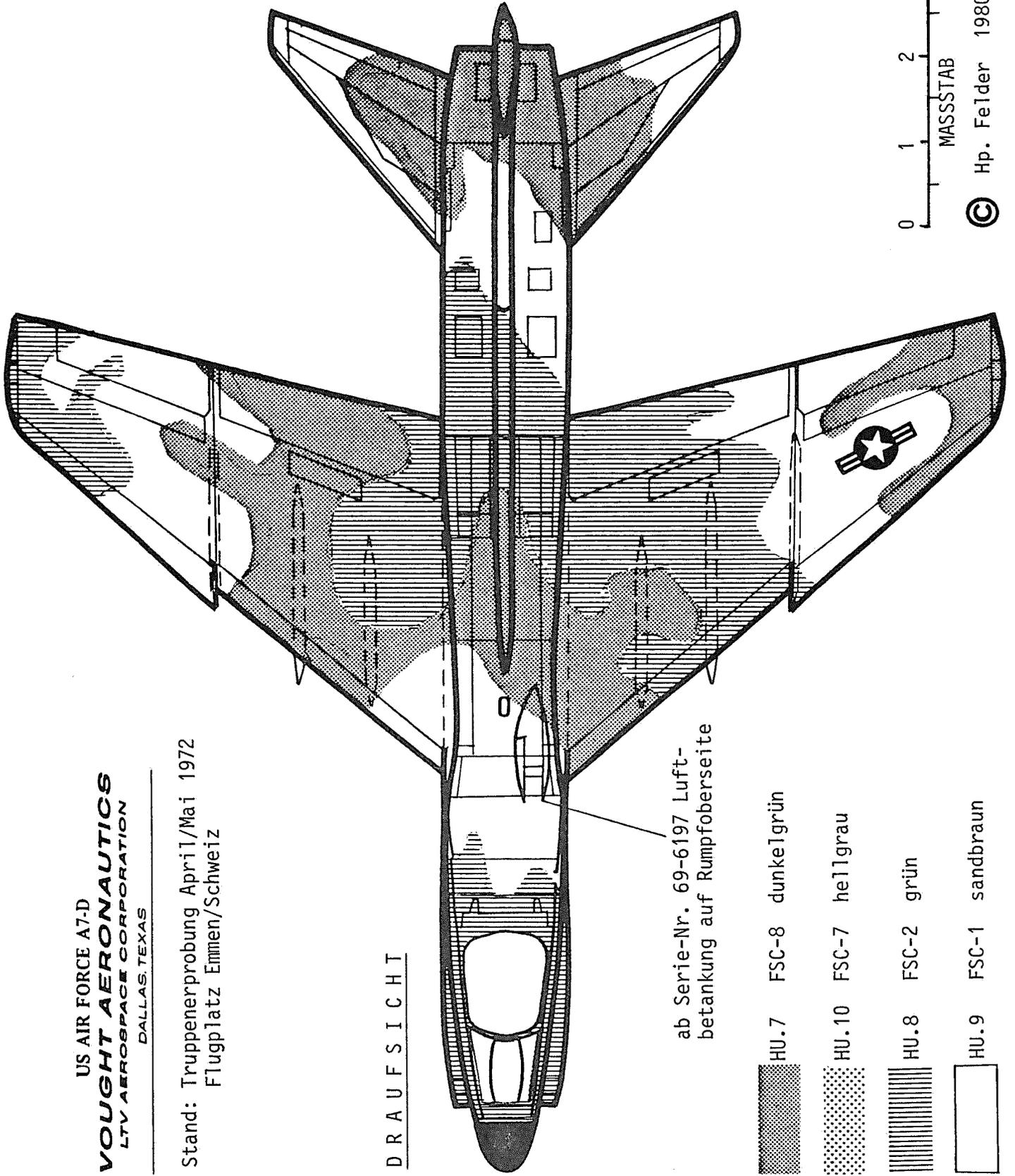
© Hp. Fe1der 1980



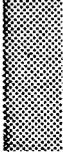
US AIR FORCE A7-D
VOUGHT AERONAUTICS
 LTV AEROSPACE CORPORATION
 DALLAS, TEXAS

Stand: Truppenerprobung April/Mai 1972
 Flugplatz Emmen/Schweiz

D R A U F S I C H T



ab Serie-Nr. 69-6197 Luftbetankung auf Rumpfoberseite

- | | | | | |
|----------|---|-------|-------|------------|
| FS.34079 |  | HU.7 | FSC-8 | dunkelgrün |
| FS.36622 |  | HU.10 | FSC-7 | hellgrau |
| FS.34102 |  | HU.8 | FSC-2 | grün |
| FS.30219 |  | HU.9 | FSC-1 | sandbraun |

0 1 2 3 m
 MASSSTAB

© Hp. Feiler 1980

Änderungen am Matchbox-Modell M 1:72

Rumpf: Die zu grossen Blechzwischenräume sollten total verspachtelt und verschliffen werden. Antennen und Staudruckrohre müssen selbst hergestellt werden. Ablassrohre und Kühlöffnungen an der rechten Rumpfseite sind zusätzlich anzubringen. Die Mündungsöffnung der Kanonenverkleidung ist aufzubohren. Zwei dreieckige Stabilos hinter den beiden Hauptfahrwerken sollten ergänzend angebracht werden.

Flügel: Die Spalten der Ruder sowie die Anschluss-Stellen der aufklappbaren Tragwerkhälften müssen verspachtelt und verschliffen werden, danach Abdeckung mit dicker Selbstklebefolie andeuten.

Flügelrecks: Die "Multiple Ejector Racks" sollten von den Pylons weggeschnitten werden, da sie in keiner Weise dem Vorbild entsprechen. Auch die beiden innersten Unterflügel-Pylons können weggelassen werden, da sie nur beim Ueberflug USA-CH zur Aufnahme von Zusatztanks verwendet wurden.

Fahrwerk: Der fehlende Landescheinwerfer an der rechten Hauptfahrwerksklappe muss aus Klarsichtmaterial ergänzt werden.

Bewaffnung: Auf die Aussenlasten sollte man ganz verzichten, da nur mit schweiz. Fliegerbomben geflogen wurde. Auch die Sidewinder-Lenk- waffen kann man mangels Detailtreue vergessen.

Cockpit: Die einteilige Cockpit-Verglasung sollte in Frontscheibe und Haube getrennt werden. Uebrige Verbesserungen siehe Text M 1:48.

Bemalung und Abziehbilder: Siehe Text M 1:48.

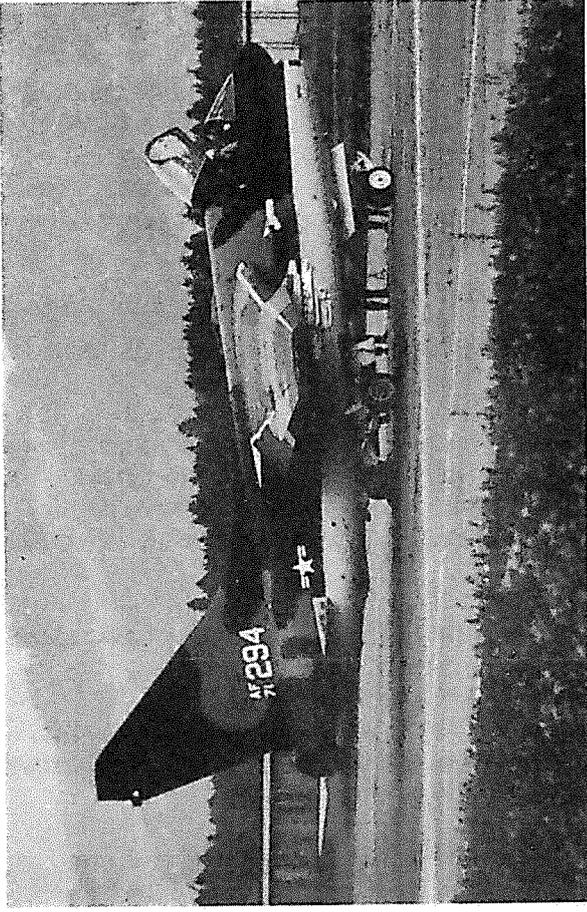
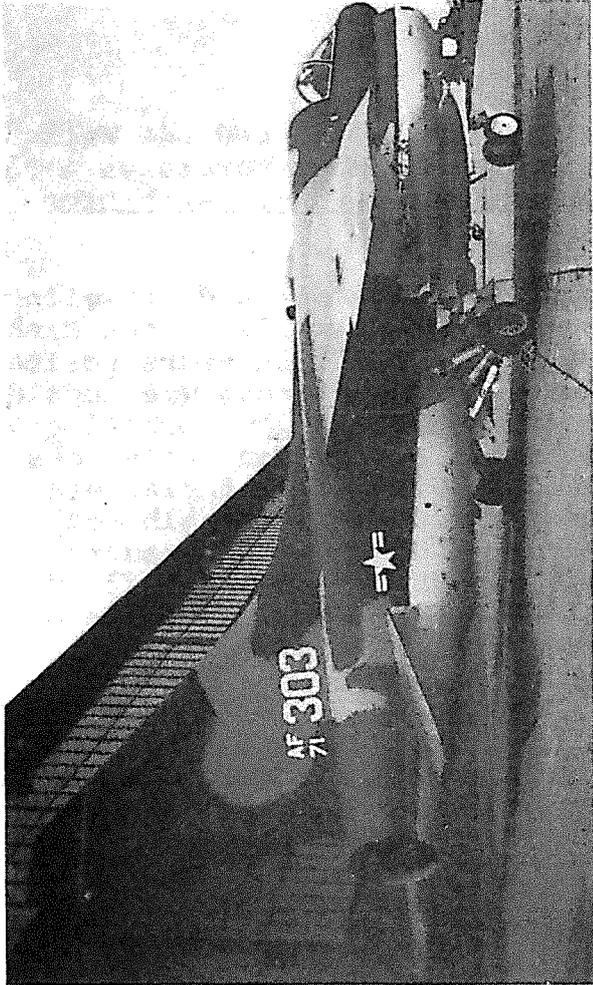
Änderungen am E.S.C.I.-Modell M 1:48

Wie schon aus den Umbauvorschlägen von Manfred Leihse und Udo Weisse in MODELL-FAN-Nummern aus dem Jahre 1979 für die Navy-Versionen A-7A, B,E und TA-7C zu entnehmen war, gelten für die USAF A-7D auch hier einige Verbesserungen.

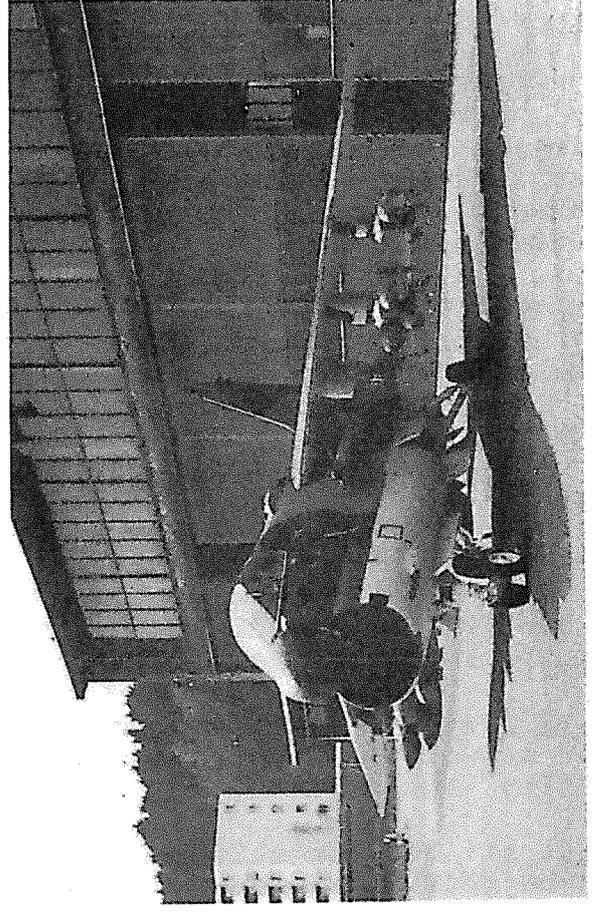
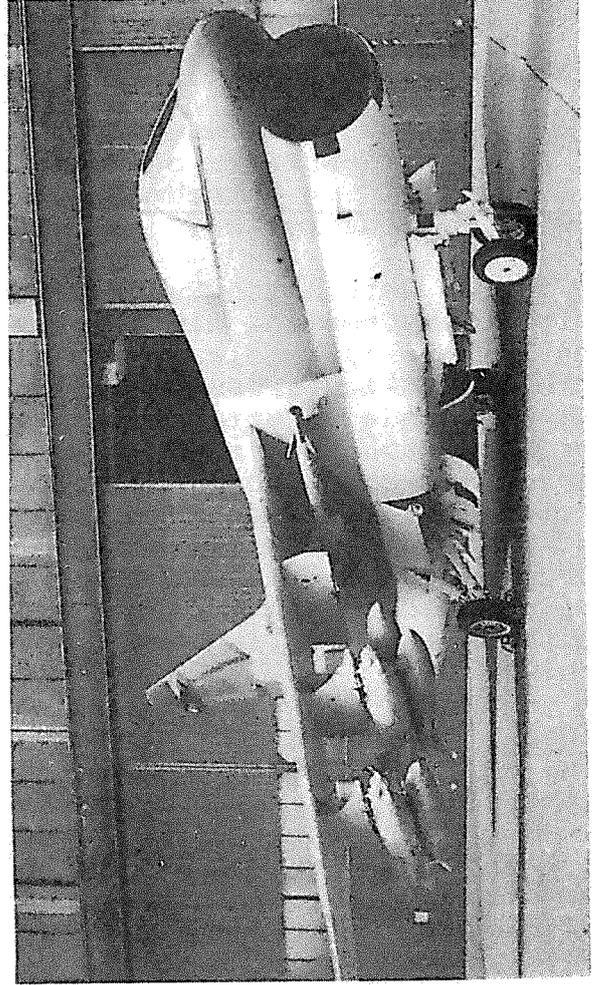
Rumpf: Am 4-teiligen Rumpf sind umfangreiche Spachtel- und Schleifar- beiten vorzunehmen. Die meisten Anpassungsarbeiten verlangt der Einbau des Lufteinlasskanals. Die Einlauflappen dieses Lufteinlasses sollte noch zusätzlich grössere Radien erhalten. Einschuböffnung wie auch die dazugehörige Einstiegsleiter müssen modifiziert und dem Vorbild ent- sprechend montiert sein. Die Positionslichter auf beiden Seiten des Seitenleitwerkes müssen verschliffen und mit Klarsichtmaterial ersetzt werden. Die Auslassklappe auf der linken Rumpfseite unterhalb des Cockpits muss verbessert dargestellt werden. Antennen und Staudruck- rohre müssen selbst hergestellt werden. Ablassrohre und Kühlöffnungen auf der rechten Rumpfseite sind zusätzlich anzubringen. Auch die beiden dreieckigen Stabilos hinter den beiden Hauptfahrwerken sollten nicht fehlen.

Flügel: Die Anschluss-Stellen der aufklappbaren Tragflächenhälften sind zu verspachteln, danach muss die Abdeckung mit dicker Selbst- klebefolie angedeutet werden.

Flügelrecks: Die "Multiple Ejector Racks" passen nicht zu der in der Schweiz verwendeten kurzen Version. Die Richtigen entnimmt man dem A-4 Skyhawk-Bausatz von E.S.C.I. Die beiden innersten Pylons können weggelassen werden (siehe Text M 1:72).



Die beiden LTV A-7D Corsair II in Emmen während der Truppenversuche im Mai 1972. Fotos: W. Lüdin



Fahrwerk: Die Bugfahrwerksgabel sollte in zwei Hälften getrennt werden. Landescheinwerfer siehe Text M 1:72.

Bewaffnung: Die 6-läufige Trommelkanone sollte bei diesem Massstab hinter der Rumpfföffnung angedeutet werden. Da bei diesem Bausatz die Sidewinder-Lenk Waffen fehlen, sollten sie einem anderen Bausatz entnommen werden. Die beigelegten Snakeeye-Bomben sowie die Maverick-Lenkkörper können nicht verwendet werden, da nur mit schweiz. Fliegerbomben geflogen wurde.

Cockpit: Der Schleudersitz muss zusätzlich detailliert werden und auch die Pilotengurten dürfen nicht fehlen. Zwei Rückspiegel an der Cockpithaube sind ebenfalls ergänzend anzubringen.

Bemalung und Abziehbilder: Rumpffinnenseiten (z.B. Triebwerksöffnung) sowie geöffnete Wartungsklappen sind mit zinc-chromate-primer bemalt (MO-LAK-Nr. LD-4 oder HUMBROL-Nr. HD.4).

Cockpitinnenseiten erhalten einen Anstrich mit FS.36373-grey (MO-LAK-Nr. FSC-4). Sichtbare Spalten bei ausgefahrenen Klappen erhalten denselben Anstrich wie die Flugzeug-Unterseite. Der Verlauf der Bemalung am hinteren Ende der Cockpithaube ist unbedingt zu beachten. Die normale USAF-Tarnbemalung des ganzen Modells ist nur mit einer Spritzanlage zu bewerkstelligen. Den Verlauf des Tarnschemas auf der rechten Rumpfseite entnehme man den Fotos in dieser VP-Nummer.

Die Abziehbilder dieses Bausatzes können verwendet werden. Die weisen USAF-Serie-Nummern müssen jedoch selbst hergestellt werden.

Literaturhinweis:

Neben den üblichen Unterlagen, welche man sich vor Inangriffnahme solcher Modelle beschafft hat, sei hier noch von einem Buch die Rede, welches die Truppenerprobung CORSAIR/MILAN in allen Details schildert:

Sepp Moser, OPERATION NULL (Die Schweiz sucht ein Kampfflugzeug), Flamberg-Verlag, Zürich.

Hanspeter Felder, OG Innerschweiz

SUCHE • BIETE • CHERCHE • OFFRE

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.--

Komplette Jahrgänge Modell-Fan erhältlich

Von der Zeitschrift Modell-Fan sind die vollständigen Jahrgänge 1974 bis 1980 zu verkaufen. Interessenten wenden sich direkt an Kurt Dreier, Dornacherstr. 83, 4147 Aesch, Tel. 061/78 31 44.

Nachtjagd-Spezialisten gesucht

Wer hat (und sucht) Unterlagen über deutsche Nachtjäger, die während des zweiten Weltkrieges in der Schweiz landeten? Wer Kontakte in dieser Richtung sucht, melde sich bitte bei Herbert Kruse, Gartenstrasse 10, D-3016 Seelze 6, Telefon 0611/48 26 60.

Royal Air Force Yearbook 1980 - Edition française

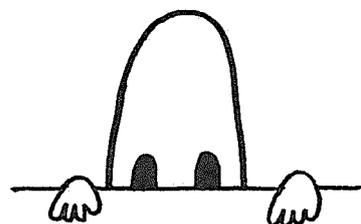
Vous connaissez certainement cette brochure A4 qui a déjà été publiée en langue anglaise. A l'occasion du meeting des Red Arrows à Genève, la RAF Association a commandé une édition française à plusieurs milliers d'exemplaires qu'elle espérait vendre aux fêtes de Genève et qui malheureusement vint trop tard. Pour aider à liquider cet important stock, le groupe local de Genève propose de vendre ce Yearbook au prix de Fr. 4.25. La commande se fera par l'intermédiaire des présidents des groupes locaux directement à Richard Forster.

Au sommaire: l'avenir de la RAF, les hélicoptères, combats aériens au-dessus de la France en 1940, le camouflage des avions de la RAF, les avions soviétiques, le vol à basse altitude, évolution des hydravions de la RAF.

PLASTICUS' AGENDA-NOTIZEN

24. OKT. 1980	GENÈVE	Réunion du GL de Genève à la villa du Plongeon au Parc des Eaux-Vives (19h30 à 22h30)
25. OKT. 1980	LUZERN	ERSTER GESAMTSCHWEIZERISCHER IPMS MODELLBAU-WETTBEWERB, AB 10.00 UHR IM FREIZEITZENTRUM MATTLI, VIS-A-VIS RESTAURANT MATTHOF.
26. OKT. 1980	BERN	OG-Treffen, Rest. Waldhorn, Bern, 10.00 Uhr
7. NOV. 1980	BASEL	OG-Treffen. Nähere Angaben über Ort und Zeit erfolgen später mit separater Einladung
19. NOV. 1980	GENÈVE	réunion du GL de Genève à la villa du Plongeon au Parc des Eaux-Vives (19h30 à 22h30)
26. NOV. 1980	BERN	OG-Treffen, Rest. Waldhorn, Bern, 20.00 Uhr
17. DEZ. 1980	GENÈVE	Réunion du GL de Genève à la ville du Plongeon au Parc des Eaux-Vives (19h30 à 22h30)
21. DEZ. 1980	BERN	OG-Treffen, Rest. Waldhorn, Bern, 10.00 Uhr
9. JAN. 1981	GENÈVE	Réunion du GL de Genève à la ville du Plongeon au Parc des Eaux-Vives (19h30 à 22h30)

Plasticus ist ungeheuer gespannt auf den 25. Oktober. Sie kommen doch auch nach Luzern? Oder wollen Sie das Ereignis des Jahres verpassen?



STREET RODS, HOT RODS, STREET MACHINES

Der Geist der Street Rod Aera manifestierte sich erstmals, als einige Chevy Besitzer in den 40er Jahren an den Vergasern und Auspuffanlagen ihrer 6-Zylinder Motoren herumbastelten, um auch die stärkeren 8-Zylinder Fords überholen zu können. Die ersten richtigen Street Rods eroberten aber erst in den 50er Jahren die Strassen der amerikanischen Städte. In den Chromverzierungen, dem glänzenden Lack und der Motorenleistung dieser Autos zeigte sich der ganze Stolz des Besitzers. Die Technik aus dem Automobilrennsport wurde nun auch für Strassenfahrzeuge angewandt.

Als 1955 Chevrolet seinen "Shaker V8" Motor auf den Markt brachte, erlebte die Street Rod Bewegung einen gewaltigen Aufschwung, der mit den "Muscle Car Days" im Detroit der 60er Jahre seinen Höhepunkt erreichte. Auslöser dafür waren wohl die 409 cubic inch und 421 cubic inch Motoren von Chevrolet und Pontiac. In der Zwischenzeit hatten sich etliche Firmen darauf spezialisiert, Motorenteile, ganze Motoren, Getriebe, Rahmen und Aufhängungen für Street Rods, bei denen es sich meist um umgebaute Serienfahrzeuge handelt, herzustellen. Heute, nach einer überstandenen Oelkrise, der Angst vor einer weiteren, und nach einer über hundertprozentigen Benzinpreiserhöhung, schwingt bei Begriffen wie "Street Rod", "High Performance-" und "Muscle Car" ein bitterer Unterton von Nostalgie mit, aber dennoch lassen sich die seriösen Liebhaber schneller und schöner Autos nicht von ihrem Hobby abbringen.

Mit dem heutigen Angebot an amerikanischen Autobauteilen lässt sich eine recht umfangreiche Sammlung von Street Rods zusammenstellen. Ich möchte hier in erster Linie auf Umbau- und Verbesserungsvorschläge für Modelle im Massstab 1:25 eingehen, wobei die technischen Hinweise natürlich vom Massstab unabhängig sind.

Die wichtigsten Hersteller amerikanischer Autos sind MPC (1:25, 1:16 / vor allem Street Rod und Custom Versionen. Die Möglichkeit, das Ausgangsmodell herzustellen, fehlt bei den 1:25 Modellen), Revell (1:25, 1:48), Jo Han (1:25 / vor allem amerikanische Rennwagen auf Basis von Serienfahrzeugen. Umbau auf die Ausgangsversion fast unmöglich). Speziell erwähnt werden sollte die Firma AMT, die bei weitem das grösste Programm an US Autos hatte. Diese Firma ist leider eingegangen und wurde von Matchbox aufgekauft. Viele der alten AMT Bauteile sind vorläufig noch erhältlich und Matchbox hat bereits einige (leider sehr wenige) der Bauteile unter dem Namen Matchbox-AMT wieder herausgebracht. Aus den AMT und Matchbox-AMT Modellen lassen sich jeweils die Originalversion sowie einige Street Versionen bauen. Den Bauteilen liegen überarbeitete Auspuffanlagen, Umbauteile für Motoren, Karosserie und Aufhängung bei. Ausserdem lassen sich viele solche Teile selber herstellen. Die Firma Monogram bietet Street Rods im Massstab 1:24 an. Besonders interessant ist dies für die Sammler europäischer Autos, da diese ja meist in 1:24 angeboten werden.

Leider wird in den Bauplänen aller Firmen viel zuwenig auf die vielfältigen Verwendungsmöglichkeiten von Zusatzteilen hingewiesen. Daher werde ich im folgenden Teil dieses Berichts auf die Möglichkeiten, solche Teile herzustellen, und auf den Gebrauch solcher Zusatzteile oder "Bolt Ons", wie die Hot Rodder sagen, näher eingehen.

Georges Ruchti, OG Basel

Mc DONNELL F-4E PHANTOM II

MONOGRAM SNAP TITE 1/72

Was als leicht ungläubwürdiger Gag begonnen hatte, scheint sich nun als relativ ernst zu nehmende Tatsache im Plastikmodellbau zu etablieren: das Modell, das keinen Klebstoff mehr benötigt. Für eilige Modellbauer, für solche mit beschränkter Frei- und Bastelzeit (wen betrifft das nicht?!) und für die Aufsteller von ganzen Staffeln und Geschwadern stehen grosse Zeiten bevor.

Monogram hat - nachdem nun die erste Dreierserie vollständig ist - bereits weitere Snap-tites angekündigt (u.a. eine F-14) und beim Durchblättern des Revell-Katalogs 1980 sind ebenfalls diverse Ankündigungen der neuesten Mode zu finden. Verschiedene Autos in 1/25 und 1/16; Hughes 500 Helikopter in 1/32 sowie eine P-51 und P-40. Allerdings scheinen letztere Revell nicht für einen gängigen Massstab würdig; jedenfalls sind sie in der Rubrik "jenseits von Gut und Böse" aufgeführt.

Nun zum Gegenstand unserer heutigen - wohl nicht, wie ich naiverweise einst angenommen hatte, letzten - Besprechung. Nachdem die beiden zuerst erschienenen Snap-tites (B-25 und B-26) durchaus positiv beurteilt werden konnten, sind die Gefühle (und auch die Tatsachen im Kit) bei der F-4E Phantom recht gemischt. Und dies trotz dem Umstand, dass die Typenwahl von Monogram hochinteressant ist: eine späte E-Version mit Vorflügeln und TISSO-Installation im linken Flügel. Meines Wissens gab es die F-4E mit dieser Ausrüstung bis jetzt noch nicht auf dem 1/72er Markt. (TISSO = "Target Identification Special Sensor Optical" = Luftzielerfassung mit Hilfe von TV).

Bei Oeffnen der Schachtel kann man wieder in's Staunen verfallen: ein fast fertiges Modell erscheint. Die gesamte Zelle der F-4 liegt in 2 Teilen vor uns; man muss sich beherrschen, oben und unten nicht gleich zusammenstecken zu wollen. Die in olive drab gegossenen Rumpf, Flügel und Leitwerke sind beste Monogram-Qualität: feinste Panels und Details in makellosen Umrissen. - Dann aber, nach diesen zwei Hauptstücken, wendet sich das Ruhmesblatt bereits. Die restlichen 22 Bauteile, obwohl nur Anhängsel, hätten zum Teil von den Monogram-Technikern dennoch liebevoller behandelt werden sollen. Meine Kritik bezieht sich hauptsächlich auf das Fahrwerk. "Pfuscher" ist dafür eine fast zu milde Bezeichnung. Vor allem, wenn man sich vor Augen hält, welche hervorragende Nachbildungen beim B-25 und B-26 gelungen sind. Das Bugfahrwerk ist als solches nur mit knapper Not erkennbar. Dass dieser verformte Klumpen zu einer Phantom gehören soll, muss man halt dem Baukasten einfach glauben. Fahrwerksbein, Räder und Abdeckblech sind auf ewig unglücklich verheiratet, wobei das Federbein die Exklusivität besitzt, rechteckig zu sein!

Nicht besser ergeht es dem Hauptfahrwerk: zu dieser Muss-Ehe (oder besser Miss-Ehe) gehören Rad (auf der Innenseite ohne Felge), Federbein plus Arretierung und Abdeckbleche, dazu am gleichen Stück je ein Flügelpylon. Dass die dazugehörenden Sidewinders nicht auch gleich mitangegossen wurden ist erstaunlich.

Weniger weit hat es Monogram im Cockpit getrieben: der gesamten Einheit von Boden, Piloten, Sitzen und Armaturenbrettern ist "nur" noch eine Bugfahrwerksstütze sowie deren Abdeckung angehängt worden.

Zusatztanks, Lufteinläufe und Lenkwaffen hingegen liegen absolut in der Toleranz, die Cockpitverglasung (ein Stück) ebenfalls. Dass die kleinen, trapezförmigen Fensterchen beidseits der Cockpiteinfassung fehlen, ist ein minimales Detail. Die visuelle Bauanleitung und die

sechssprachig gehaltenen Bemalungshinweise sind tadellos. Die Abziehbilder hingegen eher dürftig.

Wer sein Modell ohne das missglückte Fahrwerk bauen möchte - also im Flugzustand - der wird enttäuscht: ohne grossen Umbau-Aufwand ist dies nicht möglich, da, wie geschildert, mehrere Teile mit dem Fahrwerk zusammengegossen sind.

Preis der ganzen Geschichte: Fr. 11.90 (worüber sich der Leser seinen eigenen Reim bilden kann).

Zusammenfassend gesehen hinterlässt die F-4E einen zwiespältigen Eindruck: für die Perfektionisten kommt sie nicht in Frage, während sie einem der eingangs erwähnten Interessenten oder einem Schüler bestimmt einiges bringt.

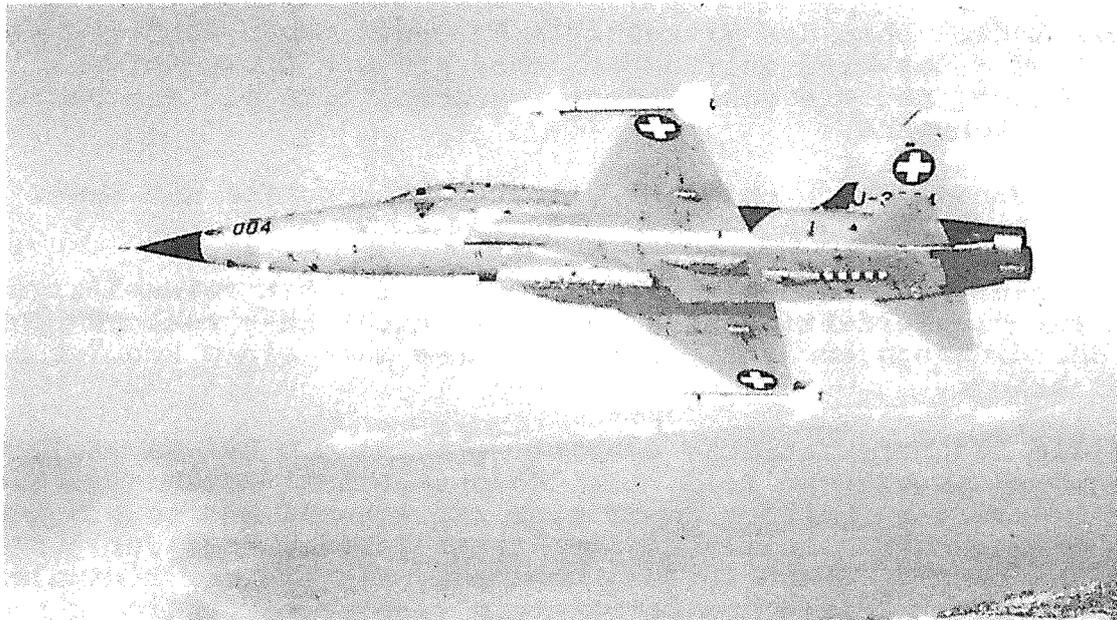
Gerade die letztere Tatsache scheint wohl für die Kit-Hersteller ausschlaggebend gewesen zu sein, die "Snap-together"-Bauweise auszubauen. Es ist immerhin anzunehmen, dass sich die schnell und ohne nennenswerten Aufwand herzustellenden Snap-tites gerade unter der jüngeren Generation herumsprechen werden, umsomehr, als sie bei minimaler Bemalung sowie unkritischer Betrachtung recht eindrücklich aussehen. Dies ist genau im Sinne des heute allgemein sich verbreitenden Lebens-trends: höchster Komfort mit kleinstmöglichem Einsatz. Aus diesem Grunde, so spekulieren wohl die Hersteller, werden vermehrt Snap-togethers gekauft und gebaut werden. (In den USA bereits erwiesen). Fazit: die grössere Nachfrage zieht automatisch auch ein grösseres Angebot nach sich. Bleibt nur zu hoffen, dass die Kit-Hersteller das Angebot an Snap-tites nicht auf Kosten der konventionellen Baukästen und auf dem Buckel der altmodischen, mit Leim und Spachtel operierenden Perfektionisten erweitern.

Die Redaktion der englischen Zeitschrift "Scale Aircraft Modelling" singt in ihrer Mai-Nummer ein Loblied auf die Snap-togethers. Haben die Leute doch tatsächlich eine Monogram F-4E mit der Stoppuhr in der Hand zusammengesteckt und die Bauzeit auf 20 min. hinuntergedrückt. (Incl. Decals, aber ohne Bemalung.) Eine Bauzeit in dieser Grössenordnung wirft nun wirklich alle bisherigen Massstäbe über den Haufen und lässt erfreulich-beängstigende Ahnungen aufkommen: pro Stunde 3 Modelle, ergibt ein Dutzend in 4 Stunden oder ca. 3 Dutzend über ein Wochenende (incl. genügend Zeit für die Familie...) - bei der heutigen Schwemme an Alternativ-Abziehbildern wahrlich keine Utopie!

So imponierend es sein mag, seinen Freunden und Bekannten als Ergebnis eines mittleren Bastelwochenendes 36 Phantoms schön in Reih' und Glied auf dem Stubenboden (wo denn sonst?) vorzuführen, so bedenklich stimmt die Sache den Schreibenden. Wo bleibt hier der so vielgepriesene "erzieherische Wert" des exakten Arbeitens? Wo die das Wissen erweiternde Suche nach Unterlagen? Wo der Antrieb für Modifikationen, Umbauten, die das Handwerk vervollkommen? Sicher, dies sind vielleicht überholte Vorstellungen. Sie jedoch erfüllen - mindestens dem Schreibenden - das Hobby mit jener Befriedigung, die für eine erspriessliche und erholsame Freizeitbeschäftigung notwendig sind.

Es liegt mir fern, nun in Sachen Snap-together schwarz zu malen (meine früheren Berichte beweisen dies), aber das Bewusstsein möglicher Auswirkungen auf dem Plastikmodell-Markt der Zukunft sowie auf die Einstellung zum Plastikmodellbau der jungen Generationen verleiten mich, einem eventuell langfristig in Erscheinung tretenden Trend zur Oberflächlichkeit einige weniger oberflächliche Gedanken entgegenzusetzen....

Stephan Gfeller, OG Basel



F-5E TIGER II

1/32

Hasegawa JS-148:2000



MBB BO 105 C

1/32

Italeri No. 605

ERHÄLTlich IM FACHHANDEL UND IN WARENHÄUSERN

Generalvertretung:

cadena SA

Aarauerstrasse 270
5103 Wildegg

Telefon 064 - 53 21 63
Telex 680 205 Somb

LA JEEP "S.A.S."

Le 16 juillet 1944 3 régiments "S.A.S." (2 français et 1 anglais) sont parachutés dans le centre de la France. Leur mission: Couvrir le flanc sud de la 3ème armée US de Patton qui débouche de Normandie pour envelopper les forces allemandes au nord de la Loire. En face d'eux, environ 100.000 hommes des 18ème et 19ème armées allemandes qui, remontant du sud de la France, peuvent constituer une menace pour la manoeuvre de Patton. Du 16 juillet au 12 septembre 1944 ces trois régiments vont circuler entre les colonnes allemandes refluant vers le nord et créer un climat d'insécurité et de tension par d'incessants coups de main contre les forces allemandes ou les voies de communications. Leur arme c'est la jeep. Mais grâce aux leçons de la guerre du désert, elle a été modifiée pour ce travail:

- devant, à la place du pare-brise, on a placé une plaque de blindage avec deux petites vitres blindées.
- on a rajouté 2 réservoirs supplémentaires pour 135 l d'essence.
- l'armement est constitué par 5 mitrailleuses Vickers.

Le modèle Italeri au 1/35

La maquette est très bonne, il n'y a presque pas de modifications à apporter. Pour plus de réalisme on peut couper quelques barreaux à la grille du radiateur, car certaines de ces jeeps avaient servi dans le désert. Les deux phares avants d'origine ont été remplacés par deux projecteurs de capot; il faudra donc creuser leurs carcasses pour enlever le rebord de collage des verres d'origine. On trouve rarement les masses d'équipement personnel et de matériel qu'on voit généralement sur les autres véhicules, car les S.A.S. opéraient à partir d'une base (soit un village sûr, soit une base de la résistance). Donc pas d'outils mais plein de chargeurs-tambours pour les armes de bord. Quand vous aurez percé le canon des mitrailleuses et ajouté les câbles des projecteurs de capots, il ne vous restera plus qu'à peindre la jeep en olive drab et de lui peindre deux rectangles blancs avec une croix de Lorraine, un sur le blindage conducteur, l'autre à l'arrière à droite de la roue de secours; ceci pour les régiments français, car les jeeps anglaises ne portaient aucun insigne.

Pierre Perrotton, GL Genève

BÜCHER • BOOKS • LIVRES

Ulrich Schwab

Grand Prix - Die Rennen zur Automobilweltmeisterschaft 1979

Nach 13 erfolgreichen Jahren auch der 14. Band mit vielen Verbesserungen, in grösserem Format und mit Farbe; noch umfangreicher und informativer. Zahlreiche Einzelheiten über Fahrer, Rennverlauf und Rennergebnisse machen das Buch zum hochaktuellen Report der zurückliegenden Saison.

Eine lückenlose Dokumentation sämtlicher Rennberichte von allen Strecken mit allen Ergebnissen, mit allen Höhepunkten, mit allen Einzelheiten: Wagen, Fahrer, Zahlen, Daten, Startaufstellungen, Rennverläufe und Ergebnisse.

Motorbuch Verlag Stuttgart, 152 Seiten, 189 Abbildungen, geb. DM/Fr. 36.--

André Biolaz

L'histoire de l'aviation en Valais

Parmi la profusion des livres parus sur l'aviation ces dernières années, nous pouvons enfin saluer la parution d'un ouvrage sur l'aviation suisse par un auteur valaisan.

Dans ce livre de 270 pages illustré de près de 320 photos, l'auteur nous parle des origines de l'aviation en Valais; des premiers vols en ballon jusqu'à nos jours, de l'histoire des pionniers du vol à moteur et du vol à voile, de l'aviation sportive et commerciale ainsi que du secours en montagne. Le texte nous entraîne dans un monde étrange où tout ce qui volait ressemblait à un amas de bois, de toile et de corde à piano, ou le survol des Alpes, la traversée du Simplon étaient des exploits sans précédent, où la foule se déplaçait en masse pour applaudir des pilotes n'ayant effectué que des vols de quelques minutes, où les premiers atterrissages sur glacier étaient encore une véritable aventure, bref, un monde bien plus exaltant que celui de l'aviation d'aujourd'hui.

Une large part de l'ouvrage traite de l'aviation militaire. Du Premier cours de répétition de deux escadrilles de reconnaissance en Valais à la création de l'aérodrome militaire de Sion jusqu'à son extension actuelle, tout nous est minutieusement relaté: atterrissage des premiers Dewoitine, des premiers Vampires et du P - 16 et activités lors de la dernière guerre.

Ce livre est plus qu'une histoire mais un journal intime de l'aviation tant les faits nous sont relatés avec la précision du vécu. En effet monsieur Biolaz était le fils du premier gardien de l'aérodrome de Sion et ses parents ont tenus des années durant le café restaurant de l'aérodrome. C'est donc dans une ambiance de pionniers de l'aviation que Mr Biolaz passa sa jeunesse et fit ses premières ailes dans l'aviation sportive valaisanne. Aujourd'hui il est encore un pilote très actif.

Michel Bérard, GL Genève

Edition Haut de Cry, Case postale 3084, 1951 Sion, Fr. 54.-- + port Fr. 3.--, versement au CCP 19-25425

Josef Priller

J.G. 26 - Geschichte eines Jagdgeschwaders

Bereits in der vierten Auflage erscheint dieser Band nun im Motorbuch Verlag, was für sich spricht.

Aus diversen Unterlagen, vielen Einzelangaben und Berichten wurde diese Dokumentation zusammengestellt und durch Zahlen, Daten und Fakten ergänzt. Wenn auch die Bildauswahl speziell für den Modellbauer weniger interessant sein dürfte, wird doch eine Fülle von reichhaltigem Material zur Geschichte des J.G. 26 (Schlageter) von 1937 bis 1945 vermittelt.

Angefangen beim Feldzug in Frankreich, über die Luftschlacht um England und die Invasion in der Normandie, wird das Einsatzbild des J.G. 26 durch das Unternehmen "Bodenplatte" abgerundet. Daneben werden viele ergänzende Themen wie "Die Jagdwaffe des Gegners" oder "Im Operationsgebiet der Westfront" ausführlich behandelt.

Namensverzeichnisse, Tabellen, Vergleiche, Karten, Skizzen, Anmerkungen zur Geschwadergeschichte und vieles mehr ergeben ein alles umfassendes Bild dieses legendären Geschwaders.

Motorbuch Verlag Stuttgart, 398 Seiten mit 95 Fotos und zahlreichen Zeichnungen, Karten und Tabellen, gebunden, Fr./DM 32.--

Werner Held / Ernst Obermaier

Die deutsche Luftwaffe im Afrika-Feldzug 1941 -1943

Dieser neue Bildband aus dem Motorbuch Verlag gibt mit seinem chronologischen Auf-

bau einen guten Ueberblick über den Kampf der Luftwaffe während des Ringens um Afrika. Sicher ist es kein vollständiges Nachschlagewerk, in welchem über jede Kampfhandlung, an der die Luftwaffe beteiligt war, berichtet wird, aber die über 500 sorgfältig ausgewählten, zum grössten Teil noch nie veröffentlichten Fotos stehen für alle Einsätze im Mittelmeergebiet und gegen Malta, für die unvergessenen Namen Sollum, Bardia, Tobruk, Halfaya-Pass, Bir Hacheim, Fort Lamy, Suezkanal, Alexandria, Alam Halfa, El Alamein und die Kämpfe im "Brückenkopf Tunesien".

Zwei besondere Kapitel widmen sich vor allem auch dem Einsatz der Fallschirm-Brigade Ramcke und der Fallschirmjäger der Division "Hermann Göring". Mit dem Inhaltsverzeichnis hat man bei Motorbuch allerdings etwelche Mühe bekundet, nicht nur dass der Druckfehlerteufel zweimal ganz schlimm zugeschlagen hat, ab Kapitel 9 stimmen dann auch die angegebenen Seitenzahlen nicht mehr!

Motorbuch Verlag Stuttgart, 238 Seiten mit über 500 Fotos, geb. DM/Fr. 39.--

Günter Sengfelder

Flugzeugfahrwerke - der Flugzeuge der ehemaligen deutschen Luftwaffe

In jüngster Zeit entstand eine grosse Anzahl von Büchern, die sich mit der Geschichte und Technik der ehemaligen deutschen Fliegerei beschäftigen. Alle Sachgebiete wurden dabei mehr oder weniger ausführlich behandelt. Ein Thema jedoch fand bis heute in allen Publikationen nicht die ihm zustehende Beachtung: die Fahrwerke jener Flugzeuge und ihre Entwicklung.

In den meisten Veröffentlichungen werden zwar oft sehr detaillierte Zeichnungen der entsprechenden Muster gezeigt, die Fahrwerke jedoch sind meist nur mit einigen Strichen angedeutet und in vielen Fällen dazu noch falsch dargestellt. Auch bei der fast unübersehbaren Zahl der Modellbausätze dieser Flugzeuge sind die Fahrgestelle meist sehr stiefmütterlich ausgeführt.

Dieses grossformatige Buch schliesst somit sicher eine seit langem bestehende Lücke im Buchangebot. In jahrelanger Detailarbeit hat der Autor umfangreiche Unterlagen zusammengetragen, und selbst die Fahrwerke der unbekanntesten Prototypen werden hier genau analysiert. Die über 250 ausgezeichneten Zeichnungen wurden zum Teil neu angefertigt, da die Originale nicht mehr reproduzierbar waren und lassen nun zusammen mit vielen Fotos das Herz eines jeden Flugzeugmodellbauers höher schlagen.

Motorbuch Verlag Stuttgart, 244. Seiten, 499 Abbildungen, geb. DM/Fr. 48.--

James E. Mrazek

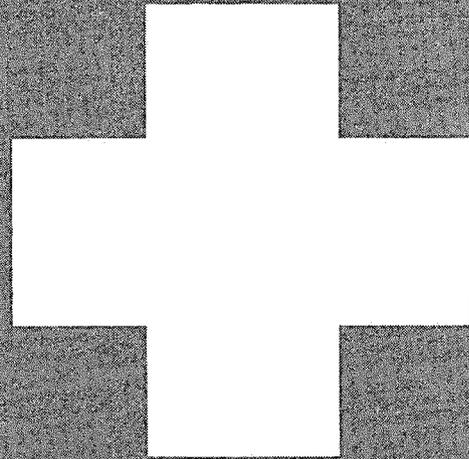
Lastensegler auf Eben Emael - Vorspiel auf Dünkirchen 1940

Die bisher veröffentlichten Berichte über die Eroberung des Forts sind spärlich und leider voll von Ungenauigkeiten. Einige dieser Berichte sind übernommen aus alten deutschen Meldungen, die infolge des offiziellen Schweigens über diesen Einsatz mehr Vermutungen als Fakten enthalten. Beispielsweise war die Sollstärke für das Fort 1200 Mann, und diese Zahl wird meistens auch angegeben. Tatsächlich aber war das Fort bei der Verteidigung um mehr als 400 Mann unter Sollstärke. Dies und noch viele weitere Fakten werden in dieser Uebersetzung aus dem Amerikanischen endlich auch in deutscher Sprache festgehalten. Sehr spannend und fesselnd geschrieben schildert das Buch diese brillante, wenig bekannte deutsche Luftlandeoperation vom 11. Mai 1940. Es besteht nur wenig Fotomaterial über den Angriff auf das "uneinnehmbare" Fort Eben Emael; trotzdem ist der Band mit 22 Fotos, wenn teilweise auch schlechten, ausgestattet und mehrere Skizzen und Karten runden den guten Gesamteindruck dieses Buches ab.

Motorbuch Verlag Stuttgart, 200 Seiten, 22 Abbildungen, gebunden, DM/Fr. 29.80

Peter Alt, OG Bern

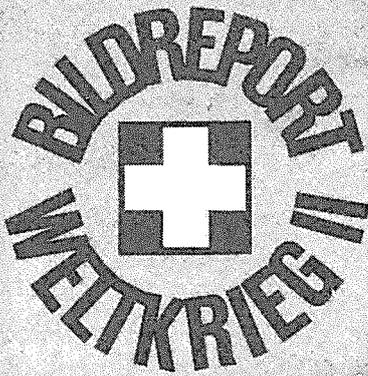
SCHWEIZ



39
45

Krieg in einem
neutralen Land

J. PIEKALKIEWICZ



★★★★★ NEU ★★★★★
die authentische
Dokumentation

Motor
buch
Verlag

VERLAG BUCHMELI
Inh. Paul Pietsch
ZUG

Vorwort von
Dr. H. R. Kurz, Bern

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