



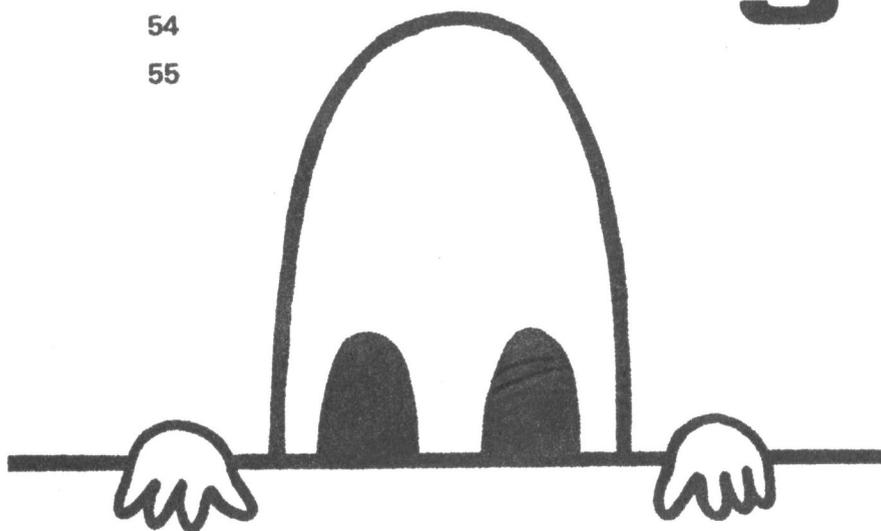
INTERNATIONAL PLASTIC MODELLERS SOCIETY

BERN / SWISS BRANCH

Redaktionsteam: P. Alt, H. Glauser, R. Oehrli

In eigener Sache	3
Ausflug AMP Thun	6
Airtanker	14
Japanische Luftwaffe	18
Neuerscheinungen Militärfahrzeuge	21
Preisvergleich	23
Spanische Luftwaffe	24
Panzerkampfwagen Königstiger	26
Fotos Panzermuseum	27
Risszeichnungen Königstiger	35
Bastlertip	39
Risszeichnung Spitfire	43
Kit-Kritik	45
Königstiger im Modell	49
Kaufe/Suche	52
Verkaufe/Gebe	53
Besondere Hinweise	54
Delegierten-Treffen	55

plastic
virus



Die Druckkosten für die beiden Fotoseiten über das Panzermuseum in Thun hat die Firma Rudolf Mani (plastic model kits) in Bern freundlicherweise übernommen. Für die gute Zusammenarbeit und diese nicht selbstverständliche Geste unseren herzlichsten Dank !!!

VORWEG DANKEN WIR ALL JENEN, DIE ZUM ERSCHEINEN DER ERSTEN NUMMER DES "VIRUS" BEIGETRAGEN HABEN, RECHT HERZLICH. ES SIND DIES DIE MITGLIEDER DER GRUPPE BERN, VOR ALLEM J. EZQUERRA, P. SUTER, A. SPÄTH UND P. STAUFFER.

ABER AUCH DEM VERLAG BUCHELI IN ZUG, AUSLIEFERUNGSSTELLE DES MOTORBUCH-VERLAGES IN STUTTGART: VIELEN DANK !

MIT SEINER FREUNDLICHEN GENEHMIGUNG DURFTEN WIR AUS BÜCHERN ZWEI RISSZEICHNUNGEN SOWIE EINEN TEXTAUSZUG WIEDERGEHEN.

DER VOLLSTÄNDIGKEIT HALBER SEI ERWÄHNT, DASS DIESE BÜCHER AUCH BEI R. MANI (PLASTIC MODEL KITS) IN BERN, ERHÄLTlich SIND.

LAST BUT NOT LEAST, DANKEN WIR NOCH HERRN R. ALT SENIOR, WELCHER UNS FÜR DIE GANZE AUFLAGE DAS PAPIER PRAKTISCH GRATIS ZUR VERFÜGUNG STELLEN KONNTE.

FÜR DIE REDAKTION
P. ALT

I N E I G E N E R S A C H E

Was flatterte im Laufe des Monats April jedem CH IPMS-ler ins Haus? Kein Memo, nein, vielmehr ein Protestbrief aus Bern. Nun, wer sonst nichts zu berichten weiss, kann sich ja zur Abwechslung einmal in Kritik üben; doch so einfach liegen die Dinge nicht.

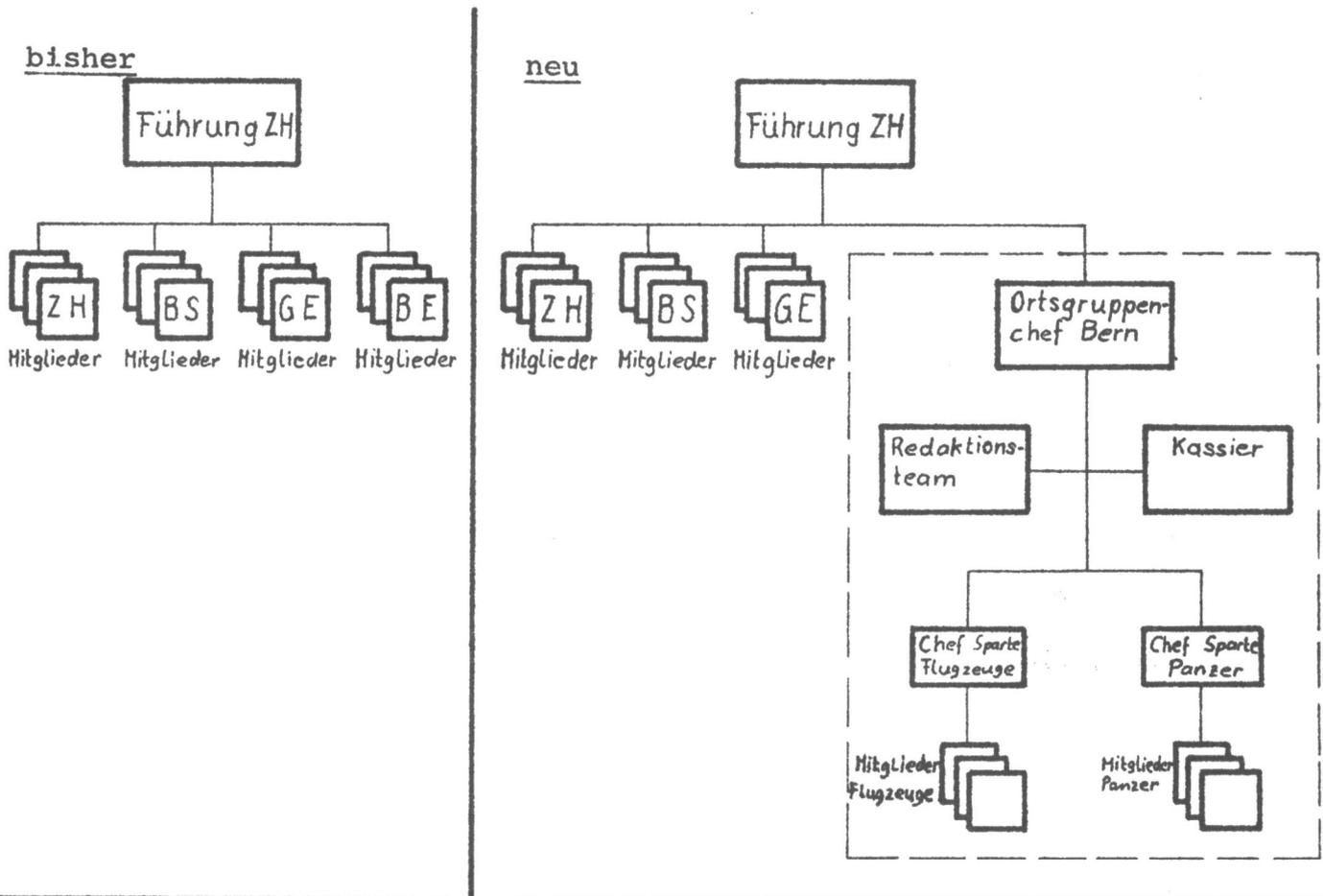
Nach meiner Meinung ist mit der bisherigen Vereinsorganisation kein besseres Resultat zu erreichen. Jeder weiss eigentlich, dass er selber auch tatkräftig am Aufbau unserer IPMS CH mithelfen sollte; aber eben "nehmen ist seliger denn geben". Wir wollen in diesem Zusammenhang nicht von "Schuldigen" oder "nicht Schuldigen" sprechen, sondern kurz Rückschau halten und dabei die verflossenen Clubjahre bewerten. Ein paar wenige, äusserst idealistische und opferbereite Bastler rufen vor ungefähr 5 1/2 Jahren die IPMS CH ins Leben. Um mit allen Mitgliedern in Kontakt zu treten, wird, wie in ausländischen Gruppen, eine Zeitschrift "Memo" geschaffen. Damit keinem Mitglied die ach so kostbare Freizeit beschnitten wird, sollen alle Aktivitäten auf freiwilliger Basis erfolgen. Aber diesem, dem unbändigen Freiheitsdrang Rechnung tragenden Führungsstil scheinen die meisten von uns nicht gewachsen zu sein.

Im Namen der bisher untätigen Mitglieder danke ich deshalb unseren Pionieren, den Herren Savini, Blattner und Poncioni, recht herzlich für ihre unermüdliche Arbeit. Diese kleine Gruppe hat es fertiggebracht, uns während langer Zeit zu unterhalten. Obschon wir, das Publikum, bisher keine der Darbietungen mit einem Händeklatschen (z.B. Beitrag fürs Memo) belohnten, stehen die Artisten glücklicherweise immer noch auf der Bühne. Hätten sie die Arena verlassen, wer weiss, ob es nicht die letzte Vorstellung gewesen wäre.

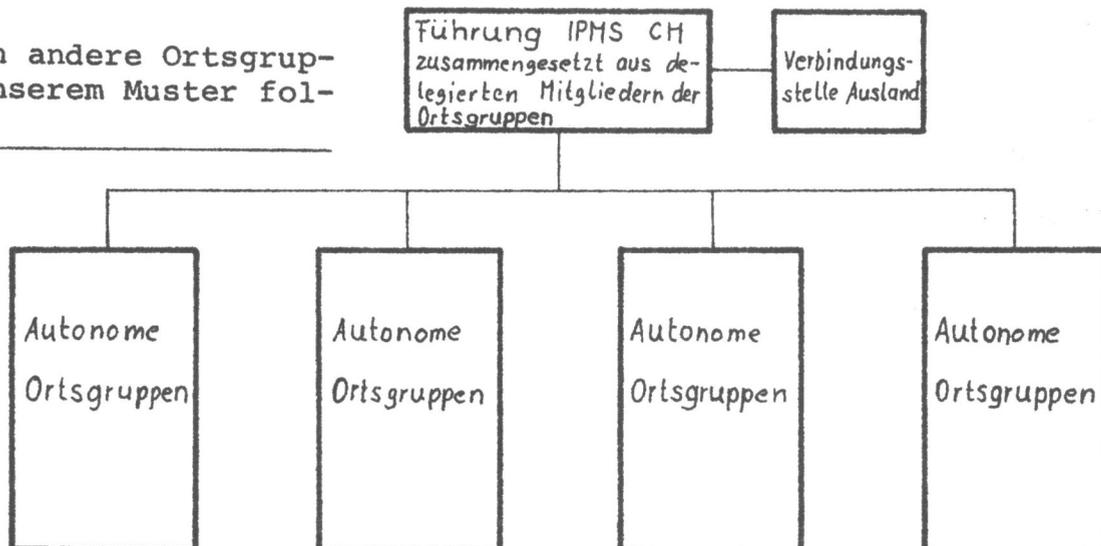
Zusammenfassend sind die vergangenen Jahre äusserst wertvoll gewesen, haben sie uns doch nebst den jeweils mit Spannung erwarteten Memos die Grenzen einer losen Vereinigung aufgezeigt.

Wir - die Ortsgruppe Bern - leisten nun endlich einen Club-Beitrag. Vor Ihnen liegt die erste Ausgabe des "Virus Plasticus". Welche gesunden Bastler sollen mit diesem Krankheits-Erreger angesteckt werden? Nachdem sich die kommerziellen Zeitschriften wie "Modell-Fan" und "Modell-Magazin" vor allem an den Experten richten, das Memo sich mangels Artikel von durchschnittlich begabten Bastlern auch nicht einem breiteren Leserkreis zuwendet, sollen unsere Beiträge vorrangig den Anfänger und Fortgeschrittenen ansprechen. Wir wären natürlich erfreut, wenn auch Experten hie und da einen für sie wertvollen Hinweis finden. Unser Virus soll Sie, werter Leser, alle 3 Monate von neuem infizieren. Die Ausgabedaten sind jeweils der 1.1., 1.3., 1.6. und 1.9.

Zwischendurch ein Themenwechsel! Die Gruppe Bern will ab 1.1.78 auf eigenen Füßen stehen. Was heisst das? Im Vordergrund steht das Ausarbeiten von Statuten. Diese werden uns erlauben, die Verantwortungsbereiche klar zu bestimmen. Dadurch soll hier in Bern ein Weiterleben des Clubs sichergestellt sein. Für aussenstehende Ortsgruppen stellen wir also einen autonomen Block dar. Vorteile einer solcherart organisierten Gruppe (wünschenswert wären Gruppen) liegen auf der Hand. Der jeweilige Ortschef hat die "Zügel in der Hand" und kann seine Mitglieder zu Aktivitäten anspornen. Gesamtschweizerisch gesehen ist eine solche Organisation ausserdem viel beweglicher. Gestatten Sie mir an dieser Stelle eine Zeichnung.



Sofern andere Ortsgruppen unserem Muster folgen!



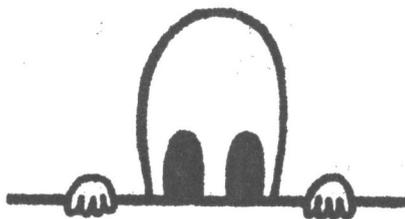
An alle, am Schicksal des IPMS CH Interessierten, ergeht deshalb folgende Bitte: Nehmen Sie Kontakt mit Ihren Ortskollegen auf! Wählen Sie 3 Mitglieder, die Ihre Interessen vertreten und bereit sind, am 24.7, 21.8. oder 18.9.77 sich in Bern einzufinden! Der sich auf der letzten Seite befindliche Anmeldetalon ist bis spätestens am 30.6.77 Herrn Savini zuzustellen. Der Treffpunkt sowie der Beginn der Tagung wird den Delegierten automatisch mitgeteilt.

Nun wieder zurück zum Virus Plasticus. Sofern Sie durch unsere Zeilen aus Ihrem Dornröschenschlaf erwacht sind, wäre die Redaktion über Ihre Kritik oder eine andere Reaktion äusserst erfreut. Uebrigens werden Sie beim Durchblättern nebst Flugzeuglärm auch Kettengerassel vernehmen! Panzer? Richtig geraten. Durch unsere letzte Weihnachtsausstellung in einem Berner Modellbaugeschäft angeregt, haben einige Panzer-Fans Zugang in die IPMS gefunden.

So, nun reichs aber mit dem vielen, leider aber notwendigen Organisationskram. Viel Vergnügen beim Lesen und "gute Besserung" wünscht Ihnen bis zum nächsten Mal

im Namen der Redaktion
H. Glauser

Und was meint "Plasticus"?



Hat's nur in Bern Panzer-Fans?

AUSFLUG A M P THUN

Am 20. März 1977 hatten wir, das heisst die IPMS Gruppe Bern die Gelegenheit, das Panzer Museum in Thun zu besuchen. Während den 1-2 Std. kamen wir mit den dort stehenden Kleinoden in Tuchführung. Dank Herrn Stambach, Mitarbeiter des AMP (Armee-Motorfahrzeug-Park), konnten wir sehr viele interessante Sachen über die Geschichte der einzelnen Panzer erfahren. Es waren dies:

Panzer 39 "Praga" (Schweiz. Version des tschech. Panzer TNH P)

Der tschechische Panzer TNH P, von den Deutschen später Panzer 38(t) genannt, war im deutschen Heer während des ganzen Krieges in grosser Zahl vertreten und wurde daneben als Grundlage für verschiedene Waffenträger verwendet (Hetzer, Marder).

Er wurde 1933 in den Praga-Werken (Prag) entworfen und seit 1937 gebaut.

Der Praga war ein kleines robustes Fahrzeug, jedoch vollständig genietet!

Nach der Besetzung der Tschechoslowakei durch die Deutschen wurde die Produktion weitergeführt (1939-42 pro Monat rund 40 Exemplare). Zu Beginn des Russlandkrieges verkörperte der Praga rund 1/4 der deutschen Panzerkräfte.

Während des Krieges erhielt der Praga kaum nennenswerte Veränderungen, was für seine Güte spricht. Wegen der unzureichenden Bewaffnung (3,7 cm) wurde er im Laufe des Russlandkrieges ausgeschieden. Sein Fahrgestell wurde jedoch weiter produziert und erlebte seinen Höhepunkt im Marder III.

Der Panzer war mit einer Skoda A-3 3,7 cm L/40 und zwei 7,92 mm MG's (eines im Turm, das andere im Bug) bewaffnet. Für die Bordkanone konnten 90, für die MG's 2700 Schuss mitgeführt werden. 1939 wurden der Schweiz eine Serie von 12 Fahrzeugen geliefert, welche mit dem wassergekühlten Original 125 PS (später 150 PS) 6 Zyl. Praga EPA Benzin-Motor ausgerüstet waren. (7754 cm³)

In den Jahren 40/41 wurden bei der Firma BERNA in Olten 12 weitere Panzer aus tschechischen Beständen montiert. Diese wurden mit dem 125 PS Saurer Diesel Motor CT 1 D ausgerüstet.

Gewicht:	10,5 t (voll ausgerüstet)
Getriebe:	Wilson Vorwählgetriebe mit 5 Vorw. und 1 Rückw.
Panzerung:	Front 25 mm Seiten 15 mm Heck 12 mm (gehärtete Panzerplatten genietet)
Bewaffnung:	1 x 3,7 cm (2,4 cm) 2 x 7,92 mm MG's (1200 Schuss/min.)
Besatzung:	4 Mann
Höchstgeschw.	42 km/h
Kettenbreite:	293 mm
Aktionsradius:	190 km mit 218 l Tankinhalt
Länge:	4,88 m
Breite:	2,13 m
Höhe:	2,13 m

Jagdpanzer "Hetzer" (G-13)

Als Basis wurde das erprobte Fahrgestell des ausgezeichneten tschech. Panzers Praga verwendet. Eine erweiterte, stark gepanzerte Wanne wurde aufgesetzt und die bewährte 7,5 cm PAK 39 L/48 (später 7,5 cm KwK L/70) eingebaut. Durch die Wannenerweiterung musste das Geschütz nicht aufgebaut (siehe Marder III), sondern konnte im Bug laffettiert werden. Dadurch erhielt der Hetzer seine charakteristische, geschossabweisende Silhouette.

Da er klein und wendig war, konnte er sich sogar im Buschwerk oder in Ruinen verstecken und feindliche Panzer auflaufen lassen, ohne selbst gesehen zu werden. Wegen der kurzen Distanz wirkte dann jeder Schuss.

Obwohl die Produktion des Hetzers bei Skoda erst 1943 aufgenommen wurde, erreichten die ersten Fahrzeuge schon 1944 die Front. Gebaut wurden vom Dezember 1943 bis Mai 1945 total 1577 Exemplare.

Die Schweiz beschaffte sich 1947-52 158 Hetzer aus Kriegsbeständen in der Tschechoslowakei. Im Laufe der Zeit wurden 87 Stück mit dem 150 PS Saurer Diesel-Motor CHR 1 D/RM ausgerüstet.

Der Hetzer war in der Schweiz bis 1971 unter der Bezeichnung G-13 im Einsatz.

Gefechtsgewicht:	17,6 t
Motor:	6 Zyl. EPA Benzin-Motor mit Wasserkühlung 158 PS bei 2600 U/m.
Panzerung:	60 mm max.
Bewaffnung:	1 x 7,5 cm 1 MG 34 (7,92 mm)
Länge über alles:	4,87 m
Breite:	2,56 m
Höhe:	2,13 m
Bodenfreiheit:	40,6 cm
Kettenbreite:	35,05 cm
Besatzung:	4 Mann
Tankinhalt:	321,750 l (2 Behälter)
Reichweite:	Gelände: 95,7 km Strasse: 177,7 km

Panzer IV

Die Entwicklung des Pz. IV begann 1934. Er unterscheidet sich vom Pz. III nur durch das grössere Kaliber der Hauptbewaffnung und durch die 8 Laufrollen gegenüber den 6 des Pz. III.

Motor und 5 Mann Besatzung blieben jedoch gleich. Er war eigentlich mehr als Unterstützungspanzer, denn als Kampfpanzer gedacht. Durch das Aufkommen der stärkeren Russenpanzer wurde er jedoch mehr und mehr in die Rolle eines Kampfpanzers gedrängt und musste sich bis zu seiner Ablösung durch den Panzer V "Panther" behaupten (was er aber auch tat). Wegen der zu kleinen Pantherproduktion blieb er jedoch bis Kriegsende im Einsatz und spielte eigentlich das Arbeitspferd der Panzerwaffe. Neuen Aufschwung erhielt er durch den Austausch seines 7,5 cm Stummels (L/24) mit der längeren L/48. Diese war bedeutend genauer und stärker. Somit konnte es der Pz. IV sogar mit den stärker gepanzerten T-34 aufnehmen. In den späteren Kriegs-

jahren wurde seine Panzerung erheblich verstärkt, sowie Schürzen an Turm und Wanne angebracht.
 Gebaut wurde er durch die Firma Krupp ab 1936. Zu Kriegsbeginn gab es etwa 600 Pz. IV. Bis Kriegsende wurden es dann insgesamt 9000 Stück!

Wie die meisten anderen Panzer gab es den Panzer IV in verschiedenen Versionen:

- Als
- Kampfpanzer in den Ausführungen A-J
 - Bergepanzer
 - Munitionspanzerwagen
 - Sturmgeschütz IV
 - Jagdpanzer IV (Guderian-Ente)
 - Sturmpanzer IV (Brummbär)
 - Waffenträger (Hummel, Hornisse bzw. Nashorn, Möbelwagen, Wirbelwind, Ostwind)

	<u>Pz. IV kurz Ausf. D</u>	<u>Pz. IV lang Ausf. H</u>
Gewicht:	20 t	25 t
Getriebe:	ZF-Aphon SSG 76 6 Vorw. 1 Rückw.	ZF-Aphon SSG 77 6 Vorw. 1 Rückw. II.-VI. Gang synchr.
Motor:	Maybach HL 120 TRM 12 Zyl. 265 PS bei 2600 U/m.	Maybach HL 120 TRM 12 Zyl. 265 PS bei 2600 U/m.
Hubraum:	11'867 cm ³	11'867 cm ³
Bewaffnung:	1 x 7,5 cm L/24 2 x 7,92 mm MG	1 x 7,5 cm L/48 2 x 7,92 mm MG
Besatzung:	5 Mann	5 Mann
Panzerung:	14,5 mm - 28 mm	Turm: 30-50 mm Seite: 30 mm Heck: 20 mm Seitl. Schürzen: 5 mm
Geschwindigkeit:	40 km/h	38 km/h
Kettenbreite:	360 mm	400 mm
Aktionsradius:	Gelände: 150 km Strasse: 230 km	120 km 180 km
Tankinhalt:	470 l	470 l
Bodenfreiheit:	40 cm	40 cm
Watfähigkeit:	1 m	1,2 m
Wendekreis:	---	6 m Ø
Länge:	5,92 m	5,93 m (mit Rohr 7,01 m)
Breite:	2,86 m	2,88 m
Höhe:	2,68 m	2,68 m

Jagdpanzer IV "Guderian-Ente"

Wie es der Name schon sagt, wurde als Grundlage das Fahrgestell des Pz. IV verwendet. Wie beim Hetzer erhielt die Guderian-Ente einen flachen, starken Aufbau, in den die schon vom Hetzer bekannte 7,5 cm PAK 39 L/48 (Rohrlänge 3,60 m) eingebaut wurde. 1944 erhielt sie die 7,5 cm Kanone 42 L/70 (Rohrlänge 5,25 m), welche genauer und stärker war.

Durch die Schwerpunktverlagerung verursachte das längere Rohr anfänglich Schwierigkeiten, die jedoch später behoben werden konnten. Als weitere Verbesserung erhielt der Jagdpanzer Vorrichtungen zum Anhängen von Schürzen.

Typisch für ihn war die schwere, gusseiserne Schutzblende um das Geschützrohr, den sogenannten Saukopf (ebenfalls beim Hetzer). Von der ersten Ausführung (PAK 39) wurden bei Krupp im Jahre 1942 ca. 1500 Exemplare gebaut. Weitere 1500 von VOMAG (staatliche Industriegruppe in den besetzten Gebieten) in den Jahren 43/44. Das gleiche Werk baute 44/45 weitere 1200 Stück der neueren Version (PAK 42).

Gefechtsgewicht:	26,9 t
Antrieb:	Maybach HL 120 TRM 300 PS bei 3000 U/min. 12 Zyl. in V-Form Wasserkühlung
Panzerung:	Bug: 80 mm Fahrerfront: 80 mm Seite: 40 mm
Bewaffnung:	1 x 7,5 cm 1 x 7,92 mm MG 42
Besatzung:	5 Mann
Höchstgeschwind.:	40 km/h
Aktionsradius:	Gelände: 125,5 km Strasse: 199,5 km
Bodenfreiheit:	40 cm
Kettenbreite:	40 cm
Wadfähigkeit:	1,19 m
Länge:	6,15 m
Breite:	2,92 m
Höhe:	ca. 2,10 m

Tiger II "Königstiger"

Der Königstiger im AMP Thun war eine Ausführung mit dem Produktionsturm (Henschel). Er wurde wahrscheinlich aufgegeben, was aus dem gesprengten Rohr zu schliessen ist.

Am Heck fehlten sämtliche Ausrüstungsgegenstände. Die Inneneinrichtung war die am besten erhaltene der dort ausgestellten Fahrzeuge. Sogar der Turm liess sich noch mit der manuellen Vorrichtung drehen, worauf jeder einmal Richtschütze spielen wollte. Das stellte sich jedoch dank gewissen Platzschwierigkeiten im Innern als schwieriges Unterfangen heraus.

Einige Enthusiasten haben sich die Mühe genommen, das Fahrzeug anzuspitzen, leider aber nicht mit Farben, die dem Original-Schema entsprechen.

Weitere Angaben im Artikel über den Königstiger.

Panzerkampfwagen V "Panther"

Mit dem Aufkommen der T-34 und KW I an der Ostfront wurde zum ersten Mal die Forderung nach einem schwereren Kampfpanzer laut. Das Rüstungsministerium gab Daimler-Benz und MAN den Auftrag, einen mittelschweren Kampfpanzer zu entwickeln.

Der Daimler-Benz Vorschlag war fast eine genaue Nachbildung des T-34, den man ursprünglich sogar nachbauen wollte!

Das Rüstungsministerium gab jedoch dem MAN-Projekt, welches eine rein deutsche Entwicklung war, den Vorzug. Bei diesem Vorschlag war nur die geneigte Panzerung des T-34 übernommen worden.

Das Baumuster wurde im September 1942 fertiggestellt. Nach den erfolgreich bestandenen Tests wurde die Produktion unter höchster Prioritätsstufe "angekurbelt".

Wegen der übereilten Entwicklung und der hastigen Serienfertigung war der Panther allerdings noch nicht ganz "ausgereift", und so war es nicht erstaunlich, dass in der Kursker Schlacht (Juli 43) mehr Panther wegen Kinderkrankheiten (Motorbrand etc.) und technischen Defekten ausfielen, als durch russischen Beschuss.

Diese schwachen Stellen wurden aber mit aller Energie behoben oder verbessert und so wurde der Panther nach und nach zu einem der erfolgreichsten Panzer des 2. Weltkrieges.

Eine inoffizielle Faustregel der US-Army besagte, dass es 5 Sherman brauchte, um 1 Panther ausser Gefecht zu setzen.

Amerika hatte 52'000 Sherman, Deutschland "nur" 6'000 Panther!

Die ersten Serien-Panzer, die das Werk verliessen, waren Panther der Ausführung D. 1943 erhielt dieser dann zahlreiche Verbesserungen: eine neue, gegossene Kuppel mit sieben Winkelspiegeln, eine Vorrichtung für ein Fla-MG 34, eine gepanzerte Kugelblende für ein Bug MG 34, eine andere Auspuffanlage u.a.

Schürzen und Zementbelag gehörten nun zur Standardausrüstung.

Diese Version wurde als Panther A bezeichnet und bis anfangs 1944 gefertigt.

Der darauffolgende Panther G war eine Abwandlung der Ausf. A unter Berücksichtigung der bisherigen Kampferfahrungen. Hauptmerkmal war die veränderte Seitenpanzerung der Wanne. Die Ursache stand im Zusammenhang mit der Entwicklung des Jagdpanthers, welcher einen grösseren Innenraum erhalten sollte.

Ein weiteres Merkmal war die Entfernung der Fahrer-Sichtluke in der Frontplatte. Dem Fahrer stand nun ein drehbarer Winkelspiegel oben auf der Wanne zur Verfügung. Der bisherige starre Winkelspiegel fiel somit weg.

Statt der üblichen Wannenuklukn mit Hebe- und Schwenksystem wurden einfache Klappen mit Federhilfe eingebaut.

Ab Mitte 1944 wurde an der gegossenen Walzen-Blende ein verstärkter, senkrecht stehender Rand angebaut, der sich als grosse Verbesserung erwies, da er die Ableitung von Feindgeschossen auf den Turmkranz verhinderte.

Auch den Panther gab es in verschiedenen Versionen, nämlich als:

- Kampfpanzer in den Ausführungen D, A, G
- Jagdpanzer
- Bergepanzer

Panther DPanther G

Gefechtsgewicht:	44 t	44,8 t
Getriebe:	ZF Synchron AK 7-200 7 Vorw. 1 Rückw. 2.-7. Gang synchr.	ZF Synchron AK 7-200 7 Vorw. 1 Rückw. 2.-7. Gang synchr.
Motor:	Vergasermotor wassergekühlt Maybach HL 230 P 30 12 Zyl. in V-Form	Vergasermotor wassergekühlt Maybach HL 230 P 30 12 Zyl. in V-Form
Dauerleistung:	600 PS bei 2500 U/m.	600 PS bei 2500 U/m.
Höchstleistung:	700 PS bei 3000 U/m.	700 PS bei 3000 U/m.
Hubraum:	23'880 cm ³	23'880 cm ³
Panzerung:		
Wanne Front:	80 mm	80 mm
Wanne Seite:	40 mm	40 mm
Wanne Heck:	40 mm	40 mm
Turm Front:	80 mm	100 mm
Turm Seite:	45 mm	45 mm
Turm Heck:	45 mm	45 mm
Bewaffnung:	1 x 7,5 cm KwK L/70 2 x 7,92 mm MG	1 x 7,5 cm KwK L/70 3 x 7,92 mm MG
Besatzung:	5 Mann	5 Mann
Höchstgeschwindigkeit:	46 km/h	46 km/h
Kettenbreite:	66 cm	66 cm
Bodenfreiheit:	54 cm	54 cm
Watfähigkeit:	1,7 m	1,7 m
Wendekreis:	10 m \emptyset	10 m \emptyset
Aktionsradius:		
Gelände:	100 km	100 km
Strasse:	160 km	160 km
Tankinhalt:	730 l (5 Behälter)	730 l (5 Behälter)
Verbrauch/100 km:		
Gelände:	670 l	670 l
Strasse:	450 l	450 l
Länge:	6,87 m (mit Rohr 8,65 m)	6,87 m (mit Rohr 8,65 m)
Breite:	3,27 m	3,42 m (mit Schürzen)
Höhe:	2,95 m	2,95 m

KwK 43 L/71

Rohrlänge:	6300 mm
Rohrlänge mit Mündungsbremse:	6599 mm
Züge:	32
Rohrbremse: mittl. Bremskraft:	9000 kp
Rücklauf: min./max.	380 mm/580 mm
Höhenrichtfeld:	- 8 bis + 15 Grad
Rohr mit Verschluss und Mündungsbr.:	1605 kp
Rohr vollständig mit Verschluss:	1570 kp
Gesamtgewicht:	2265 kp

	8,8 cm PzGr.39/40	8,8 cm PzGr.40/43	8,8 cm SprGr.43	8,8 cm HIG 39
Geschossgewicht in kp:	10,16	7,5	9,4	7,64
Sprengladung in kp:	0,050	---	1,0	0,77
Vo m/sec.:	1000	1130	750	600
Durchschlagsleistung in mm bei 90 Grad	185/0,5 km	217	90	---
Auftreffwinkel:	165/1,0 km	193	90	---
	147/1,5 km	170	90	---
	132/2,0 km	152	90	---
Grösste Schussweite in km bei 15 Grad Erhöhung:	---	---	10	7,4
Patronengewicht in kp:	22,8	19,9	18,6	15,35
Treibladung in kp:	6,8	6,8	3,8	2,0
Hülsengewicht in kp:	5,8	5,8	5,8	5,8
Länge der Hülse in mm:	822	822	822	822

Priest-Gun ab 1942

(Priester genannt wegen des kanzelähnlichen MG-Aufbaus)

Auf dem M4 Chassis (Sherman) basierend, war diese Selbstfahrlafette innerhalb der 8. Armee im Wüstenkrieg eingesetzt, wo sie ziemlich erfolgreich war. Ihre 105 mm Kanone war eine Verbesserung des 25 pdr, der in der Selbstfahrlafette "Bishop" (Valentine Mk. I) eingebaut war.

Gewicht: 23,6 t
 Bewaffnung: 1 Haubitze 10,5 cm
 1 Fla-MG im Drehturm (12,7 mm)
 Panzerung: Bug: 41 mm
 Seite: 27-90 mm
 Heck: 30-65 mm
 Besatzung: 6 Mann
 Länge o. Rohr: 5,66 m
 Breite: 2,88 m
 Höhe: 2,54 m

Wurde unter der Bezeichnung M 12 mit einer 15,5 cm Pz.Hb. ausgerüstet. Verwendung ohne Geschütz als Behelfs-SPW.

Bergepanzer M3 L B 2 TRV ab 1942

Dieser Panzer beruhte auf dem Panzer M3/A5 Fahrgestell (General Grant) und hatte als besondere Ausrüstung anstelle der 3,7 cm Kanone (im Turm) einen Kranausleger mit einem Hebegewicht von max. 8 t. Das Kanonenrohr im Erker war nur eine Attrappe. Die Seilwinde wurde vom Motor angetrieben und konnte einen Hub von 25 t entwickeln.

Anstelle der üblichen "Fresskiste" wurden Betonklötze zur besseren Standfestigkeit befestigt. Auf der Motorabdeckung waren eine Gas-schweissausrüstung (2 Flaschen mit Kabeln), Ketten, Taue u.a. angebracht. Die Reserveräder und Gleisketten wurden am Bug, die Abschleppseile an den Seiten verstaut.

Der Bergepanzer fuhr bei den Briten unter der Bezeichnung M 31 B 1

NK I (Nahkampfkanone I)

Im Jahre 1944 wurde durch die K+WT auf der Basis des verlängerten Praga-Chassis eine Selbstfahrlafette entwickelt, welcher eine grosse Aehnlichkeit mit dem deutschen Marder 38(t) Modell H nicht abzusprechen war.

Als Bewaffnung war eine 7,5 cm Pak oder eine 10,5 cm Haubitze vorgesehen.

Gebaut wurde im Jahr 1943 1 Prototyp

Gewicht: 10 t

Besatzung: 5 Mann

NK II (Nahkampfkanone II)

1945 wurde ein ambitionierteres Fahrzeug mit Torsionsstabfederung und Gusspanzer entwickelt. Dieses Fahrzeug mit der Bezeichnung NK II (auch Gustav genannt) war ein Sturmgeschütz mit einem Gewicht von 24 t, einer Panzerung von 70 mm und einem 300 PS V-12 Diesel-Motor. Als Bewaffnung war eine 7,5 cm Kanone vorgesehen.

4 Prototypen wurden gebaut. Entwicklung 1942-45

Ebenfalls vorhanden, aber leider nicht zu besichtigen waren:

- Sturmgeschütz III
- Jagdpanther
- Sherman

Nach diesem erfolgreichen "Streifzug" wurden wir wieder durch eine Front Schweizer Panzer in die Neuzeit, schreibe Wirklichkeit, zurückgerufen.

Wir durften sogar den Schützenpanzer M-113 "auf Herz und Nieren prüfen" und in seinem Innenleben herumkrabbeln.

Man höre und staune!

Nach meiner "laienhaften" Frage, ob denn das erlaubt sei (bei der Armee wird man ja sofort als Spion aus dem Ostblock verhaftet), wurde mir nebenbei erklärt, das AMP sei eine zivile Organisation und das sei eben nicht das gleiche (die Panzer schienen mir aber eine verdächtige Aehnlichkeit mit der Militärversion zu haben).

* * * * *

Roland Oehrli

AIRTANKER

Was ist ein Airtanker? Er wird ab und zu auch "Wasserbomber" genannt, was zu einem gewissen Teil auch stimmt, doch werden häufig (In den USA fast immer) Mineralien oder Chemikalien beigemischt, was eine farblose bis gräuliche Lösung ergibt. Dieser wird normalerweise eine rote Farbe zugemischt, um den Verlauf des Abwurfs sichtbar zu machen. Fälschlicherweise wird meist angenommen, dass mit diesen Abwürfen das Feuer gelöscht wird, was aber bei der schlechten Sichtweite und den starken Turbulenzen über dem Waldbrand ein ziemlich hoffnungsloses Unterfangen wäre: Die Löschflüssigkeit verdampft zum grössten Teil schon in der heissen Luft und wäre bei den herrschenden Flugbedingungen nur schwer ins Ziel zu bringen. Diese Art lässt sich nur bei Kleinbränden vertreten, oder wenn in nächster Nähe des Feuers mit Amphibienflugzeugen (z.B. Catalina oder CL-215) Wasser in grossen Mengen aus einem See oder aus dem Meer hergeflogen werden kann. In den USA hingegen werden die Feuer von festen Basen aus angefliegen und die Mischung in langen Streifen längs den Flanken des Feuers oder vor dem Wind quer bzw. V-förmig vor der Feuerfront als Barriere abgeworfen. Je nach Zusammensetzung dringt die Mischung in alle Ritzen und Winkel und lässt somit im Holz und in den Büschen keine Stelle trocken oder dann legt sich die Mischung um alle Stämme, Äste und Zweige und bildet eine wärmeisolierende oder feuerhemmende Schutzschicht. Die Schutzwirkung der Mischung beträgt je nach Zusammensetzung eine bis mehrere Stunden. Definitiv gelöscht werden die Brände aber fast ausschliesslich durch die Bodenmannschaften. Die endgültige Kontrolle erfolgt häufig durch Helikopter mit Infrarotsensoren, die sogar Mottfeuer im Innern des Stammes noch ausfindig machen können! Helikopter werden aber auch zum Transport und zum Wasserabwurf aus Kleinbehältern eingesetzt. Oft erfolgt die Leitung der Airtanker durch Leitflugzeuge, die ihnen die günstigste Anflugrichtung vordemonstrieren und ihnen per Count-Down den richtigen Abwurfzeitpunkt kommandieren. Ueber nordamerikanischen Wäldern ist es oft auch nötig, den zeitweise enormen Airtanker-Verkehr in der Luft mit Hilfe dieser Leitflugzeuge zu regeln, da es auch schon zu Zusammenstössen kam. Ungefährlich ist diese Fliegerei sowieso nicht. So entstehen beim Abwurf der Last durch den sofortigen Gewichtsverlust vertikale Beschleunigungen bis zu 4 G (!!!), aus diesem Grund bewähren sich für Tiefeinsätze in engen Talkesseln besonders die für Trägerlandungen robust gebauten Navy-Flugzeuge). Dazu kommt, dass die meist alten Flugzeuge in Notsituationen über ungenügende Leistungsreserven verfügen - speziell bei den schwierigen Bedingungen über dem Brand, wo den antiquierten Motoren noch viel eher der Schnauf ausgehen kann. Jetzt taucht bestimmt die Frage auf, warum nicht modernere Flugzeuge verwendet werden. Jegliche Art von Turbinenantrieb eignet sich einfach nicht, da über den heissen Zonen (und damit in der kritischsten Phase des Fluges) zu heisse Eintrittsluft vorhanden ist und damit die Leistung der Turbinen rapide zurückfällt.



Wo fliegen Airtanker? Heutzutage vor allem in Europa, der Sowjetunion, den USA und Kanada, wobei vor allem die beiden letztgenannten Staaten als Pionierländer anzusehen sind. Besitzer sind in den USA zum Beispiel der US Forest Service, einzelne Staaten oder private Vertragspartner - in Kanada einzelne Provinzen, private Waldbesitzer oder private Vertragspartner - in Europa sind es praktisch nur die Behörden bzw. Flugwaffen - in der Sowjetunion ist es die Aeroflot. Leitflugzeuge, Ueberwachungsflugzeuge, Transporter und Helikopter kommen ebenfalls von den verschiedensten Besitzern her zum Einsatz. Am weitesten ist die Feuerwehrfliegerei in den USA entwickelt: Der US Forest Service hatte 1976 Jahresverträge für rund 140 Helikopter und 220 Flugzeuge mit den privaten Haltern abgeschlossen (Selber besitzt er etwas über 40 eigene Verbindungs-, Leit- und Versuchsflugzeuge). Der gefährdeteste Staat, Kalifornien, beherbergte im Juli 76 alleine 28 Basen mit 42 Airtankern, dazu kommen noch die unvermeidbaren Leitflugzeuge und unzählige Heli-

kopter (Schon nur das Los Angeles City Fire Department besitzt 6 Helis, die Feuerwehr von Los Angeles County rund 10 weitere Stück!)

Welche Typen werden eingesetzt? Die Auswahl ist riesig, und weil viele der Airtanker aus der Zeit des zweiten Weltkrieges stammen, sind manche der verwendeten Typen als Bausätze in verschiedenen Massstäben erhältlich, dominierend ist aber 1:72. Die nachfolgende Zusammenstellung soll einen Querschnitt durch das Angebot zeigen, darf aber nicht als vollständig angesehen werden (Genauere Version von Fall zu Fall vor dem Bau genau abzuklären).

Airtanker Antonov AN-2, Beech 18, Boeing B-17, Convair Catalina, DHC Beaver/Twin Otter, Douglas Invader/DC-6/DC-7, Fairchild C-119, Grumman Avenger/Tiger-cat/Tracker, Lockheed Hudson/Neptune, N.A. Mitchell, Northrop P-61, Republic P-47.

Leitflugzeuge Beech T-34, Cessna 180/337, N.A. Texan/T-28, Piper Super Cub/Tripacer

Helikopter Aerospatiale Alouette 2/Alouette 3/Lama, Bell 204/205/206/212, Boeing Chinook, Hughes 500, Kaman Husky, MBB Bö 105, MIL Mi-6/Mi-8/Mi-10, Sikorsky S-55/55T/58/58T/61

Fehlen leider im Modell noch (Unter vielen Anderen) CL-215, Douglas DC-4

Was für Möglichkeiten haben wir mit diesen Bausätzen? Beginnen wir mit den einfachen Typen: Die Leitflugzeuge benötigen praktisch keine Umbauten, bei den Helis verhält es sich gleich, wenn wir vom Bau des normalerweise am Lasthaken beförderten Wasserbehälter absehen. Wenn wir das palettisierte Löschsystem des C-130 Hercules nachbauen, braucht das schon einigen Aufwand, der Hercules selber bietet aber nur die üblichen Probleme eines Modells. Schwieriger wird es aber vor allem bei den ehemaligen Kriegsflugzeugen. Generell lässt sich sagen, dass ehemalige USAF-Bomber und die Catalina den Wassertank im Rumpffinnern tragen (Vielleicht ragt er ein wenig aus dem Bombenschacht), dafür müssen die oft zahlreichen Geschütztürme verschlossen, verspachtelt und verschliffen werden. Bei den leichten US Navy-Flugzeugen entstehen wegen der meist leichteren Bewaffnung dort weniger Probleme, die gibt es dann eher bei den oft am Rumpf untergehängten Tanks.

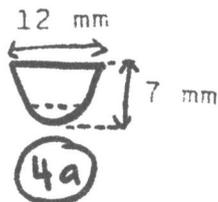
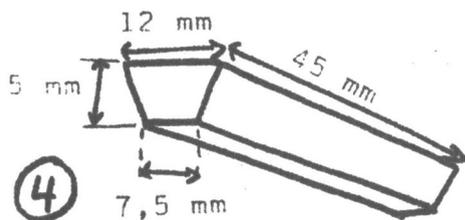
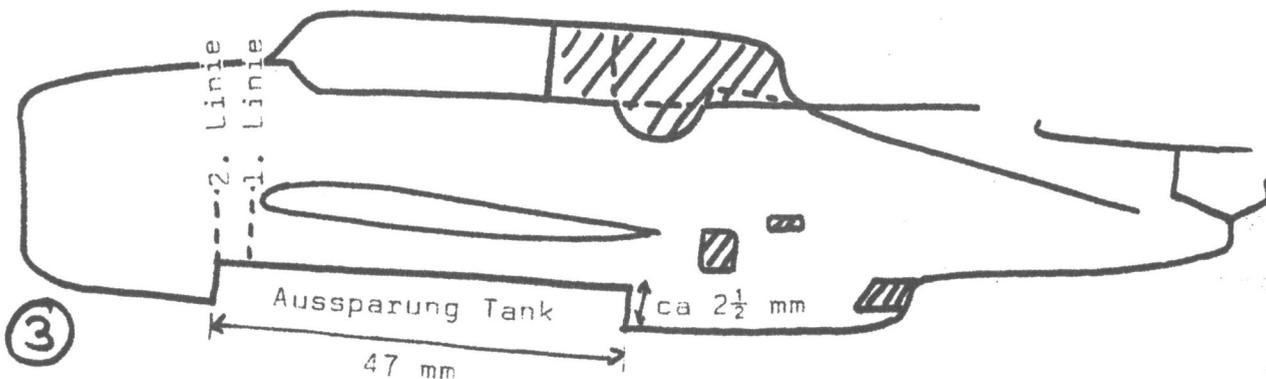
Wie machen wir uns an einen Umbau heran? Als das ideale "Anfänger"-Modell betrachte ich persönlich den Eastern (Grumman) TBM-3U Avenger des US Forest Service aus dem Jahre 1956. Damals kaufte der USFS 8 Stück dieses ehemaligen Zielschleppers und registrierte sie N102Z bis N109Z. Alle Maschinen wurden mit dem Namen des neuen Besitzers, dem zivilen Kennzeichen und zum Teil mit der Leitzahl auf der Motorhaube versehen. Die Zielschlepper-Bemalung wurde hingegen beibehalten. Mehr Details über das Vorgehen und die nötigen Farbangaben bringt die nächste Seite.

Viel Glück!

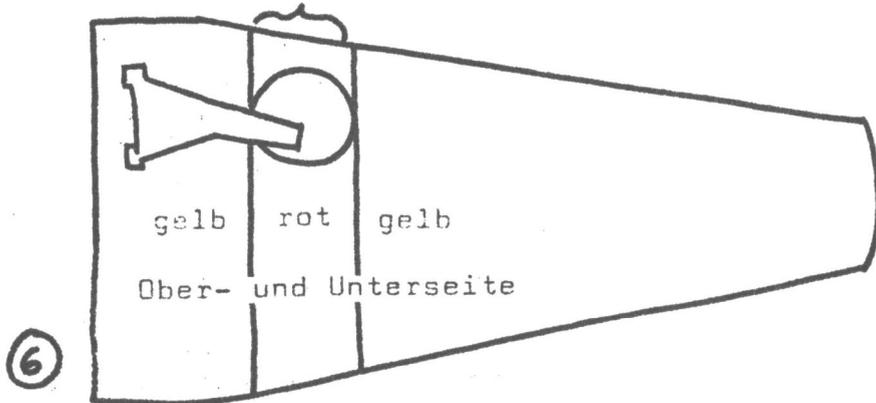
April 1977/P. Suter

Der Umbau basiert auf dem Bausatz des Grumman Avenger von Frog 1:72

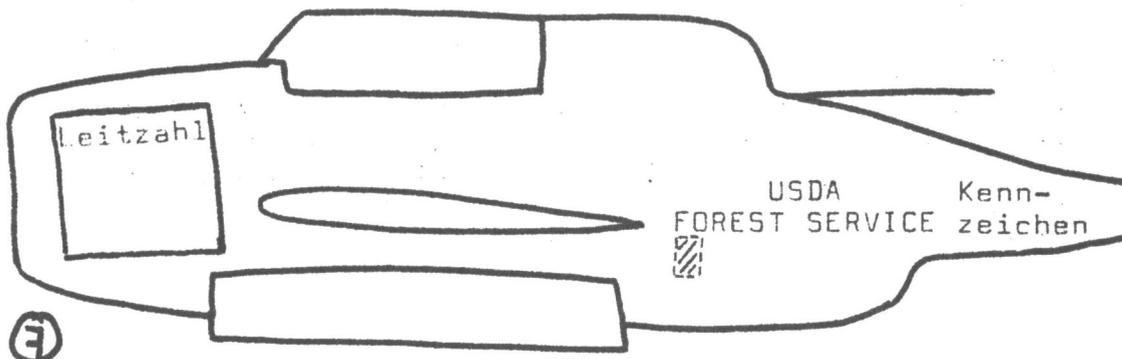
- A Stufen 1 bis 3 nach Original-Bauplan ausführen, Stufe 4 fällt weg.
- B Stufe 5: Vor dem Beginn in beide Rumpfhälften den unteren Teil der Drehturmöffnung mit Plastic Sheet schliessen (Skizze 1, punktierte Fläche), ebenso die Öffnungen für die Teile 24 + 25, die bei uns wegfallen. Beide Teile 26 und die Cockpit-Einrichtung montieren. Rumpfhälften zusammenbauen.
- C Reihenfolge nach Bauplan nicht mehr verfolgen! Cockpithaube unmittelbar hinter der Trennwand nach dem zweiten Sitz abtrennen. Hintere Rumpfverkleidung anfertigen und montieren. Am einfachsten wird von einem zweiten Avenger-Bausatz die Cockpithaube innen nach Skizze 2 angeschrägt, danach auf die richtige Länge verkürzt (Skizze 3, schraffierter Teil) und so montiert, dass die Oberkante der Originalhaube in einer geraden Linie in die hintere Rumpfverkleidung übergeht. Teil 27 montieren. Einen Uebergang der hinteren Cockpit/Rumpfverkleidung nach unten und nach hinten sowie deren Seitenflächen und Oberseite verspachteln. Ebenso die Vertiefungen des vorher verschlossenen Drehturmes und die Unebenheiten der Positionen 24 - 27 verspachteln und verschleifen. Die gesamte Aussenhaut des Rumpfes muss am Schluss glatt sein (Skizze 3, schraffierte Flächen).
- D Öffnung für den Löschmitteltank herstellen (Skizze 3). Die Breite entspricht der Original-Bombenschachtöffnung, die Länge beträgt 47 mm, Vorderkante nach Skizze beachten.
- E Löschmitteltank: Zuerst einen Kasten mit den Aussenmassen nach Skizze 4 anfertigen. Vorne und hinten die Endstücke nach Skizze 4a ankleben (Dicke des Plastiksheet 1 mm, sonst haben wir eine zu kleine Klebefläche für den nächsten Schritt!). Aeussere Verkleidung des Tanks von $\frac{1}{2}$ mm Dicke nach Skizze 5 anbringen. Der Tank muss jetzt in der Länge und Breite genau in die Aussparung des Rumpfes passen. Die beiden Tanktore von 47 mm Länge anbringen, Dicke $\frac{1}{2}$ mm.
- F Tragflächen zusammenbauen. Tragflächen, Höhenleitwerk, Teile der Stufen 2 und 3, Teile 9, 31 und 38 montieren. Teil 39 fällt weg.
- G Bemalung:
Gesamter Rumpf NAVY-blau
Fester Teil des Seitenleitwerks und gesamtes Höhenleitwerk sowie Flügel inkl. Fahrwerkbeine und -Deckel gelb
Beweglicher Teil des Seitenleitwerks und "Zielschlepper"-Band/Flügel nach Skizze 6 rot
Löschmitteltank Alu-silber (Am besten vor der Montage an den Rumpf)
Aufschriften nach Skizze 7, alle Aufschriften auf Rumpf weiss, Kennzeichen unter dem linken Flügel schwarz. Alle im eckigen USAF-Stil.
Grössen und Positionen: (Die Breite ergibt sich im Verhältnis zur Höhe)
FOREST SERVICE, $1\frac{1}{2}$ mm, Grundlinie = Oberkante der früheren Öffnung der Teile 24/25
USDA, $1\frac{1}{2}$ mm, darüber eingemittelt
Registration, $4\frac{1}{2}$ mm, anschliessend an "FOREST SERVICE", gleiche Grundlinie
Leitzahl, 12 mm, auf halber Höhe im Rumpf, zwischen Flügelvorderkante und Rumpfvorderkante eingemittelt
Kennzeichen Flügelunterseite, 9 mm, in Flugrichtung und seitlich eingemittelt
Propeller schwarz, gelbe Enden



Breite = \varnothing der Radaussparung



April 1977, P. Suter



J A P A N I S C H E L U F T W A F F E

=====

GESCHICHTLICHES IN KUERZE

- 1909 Beginn der japanischen Militärluftfahrt.
- 1911 Armee- und Marineluftwaffe werden geschaffen.
- 1917 Drei grosse Industriekonzerne Mitsubishi, Nakajima und Kawasaki befassen sich näher mit der Luftfahrt. Anfänglich sind diese Firmen mit dem Erwerb und Lizenzbau ausländischer Konstruktionen beschäftigt.
- 1922 Die Marine baut ihren ersten Flugzeugträger mit Namen Hosho.
- 1922/23 Mitsubishi erprobt 1 oder 2 Eigenkonstruktionen im Truppendienst.
- Sept. 1931
- Febr. 1932
Mitte der
30er-Jahre Japanische Invasion der Mandchurei. Mitsubishi A4M-Jäger und G3M-Bomber werden der Truppe abgegeben. Nach diesen Flugzeugen wird der während des II. Weltkrieges wohl berühmteste japanische Jäger, der A6M-Zero konstruiert.
- 1937
1938/39 Der Feldzug gegen China wird wieder aufgenommen. Zusammenstösse mit Russland wegen der Grenzen der Mandchurei und Mongolei.
- ab 15.11.1941 Ein Seekampfverband bestehend aus den Flugzeugträgern Shokaku, Zuikaku, Soryu, Hiryu, Kaga und Akagi sowie 17 andern Kriegsschiffen wird in einem abgelegenen Stützpunkt auf den Kurilen gebildet. Befehligt werden diese Einheiten durch Vizeadmiral Nagumo.
- 7.12.1941 350 Flugzeuge starten von den Decks der 6 Flugzeugträger und überfallen den Hafen von Pearl Harbor. Dieses Unternehmen endet in einem Sieg für die japanische Kriegsführung. Umsomehr als nur 29 eigene Flugzeuge verloren gehen.
- bis Febr. 42 Die Japaner überfallen nach bewährtem Muster Insel- und Festlandstützpunkte im Südwestpazifik. Innerhalb von 6 Monaten ist dieses Gebiet in ihrer Kontrolle. Als direkte Folge der grossangelegten Operationen gelang es jedoch nie, eine absolute Luftherrschaft aufrecht zu erhalten.
- April 1942 Doolittles Angriff mit B25 Bomber auf Tokio. Damit soll der japanische Stolz in seinen Grundfesten erschüttert werden.
- 4.6.1942 Schlacht um Midway. Die Flugzeugträger Soryu, Hiryu, Kaga und Akagi werden versenkt. Zudem gehen 253 Flugzeuge und ungefähr 3 500 Mann verloren. Damit zeichnet sich für Japan "der Anfang vom Ende" ab.
- Ende 1942 Die Alliierten gewinnen zunehmend an Boden.

1943 Nach und nach müssen die Japaner ihre eroberten Stützpunkte aufgeben. Das Interesse der Marineluftwaffe richtet sich vermehrt auf Flugzeuge, welche auch von Küstenbasen aus operieren können. Im besonderen treten dabei das H8K-Flugboot, die D4Y und B6N-Torpedobomber, der Mitsubishi G4M-Langstreckenbomber sowie verbesserte Muster des A6M-Zero in Erscheinung. Der Armeeluftwaffe werden die neuen Baumuster Ki 45 und Ki 48 Jäger sowie Ki 49 und Ki 67 Bomber zugeführt.

ab Mitte 1944 Die Japaner müssen ihre bis dahin grössten Rückschläge hinnehmen. Bei diesen Kämpfen verliert die Marine weitere Flugzeugträger und einige 100 Flugzeuge. Auch Selbstmord (Kamikaze)-Einsätze vermögen den Vormarsch der Alliierten nicht aufzuhalten. Die beiden, über Hiroshima und Nagasaki abgeworfenen Atombomben brechen den letzten Widerstand.

15.8.1945 Japan kapituliert.

CODE SYSTEM

Die Benennung und Bezeichnung von japanischen Kriegsflugzeugen während der fünf Kriegsjahre war regellos und komplex, was einer der Hauptgründe des alliierten Code-Namensystems war, mit dem für Jagd- und Wasserflugzeuge Vornamen von Knaben und für die meisten anderen Baumuster (ausser Schulflugzeuge) Mädchennamen vergeben wurden; Transportflugzeuge hatten weibliche Vornamen mit dem Anfangsbuchstaben T.

Die Japaner benutzten bis Mitte 1943 ein System, welches auf ihrem Kalender beruhte. Dieser ist dem westlichen um 660 Jahre voraus. Da in den zur Verfügung stehenden Unterlagen keine näheren Hinweise zu finden sind, wollen wir uns den, ab Mitte 1943 angewandten Regeln zuwenden.

Landflugzeuge

Die Baumuster erhielten noch im Erprobungsstadium eine Serien-Nummer, von der die Kurzbezeichnung Ki stand (von Hikoki-Flugzeug). Die Zahlen wurden chronologisch vergeben, ohne Berücksichtigung von Herstellerfirma und Einsatzzweck. Grössere Änderungen während der Produktion wurden durch eine Modellziffer angezeigt (z.B. Ki 43-II). Vergleichsweise selten wurden Namen zusätzlich zu den Bezeichnungszahlen bei Landflugzeugen vergeben.

Marineflugzeuge

Das System dieser Waffengattung war komplizierter. Die Grundbezeichnung war eine Buchstaben-Ziffer-Kombination, wobei der erste Buchstabe den Einsatzzweck und der zweite den Hersteller angab.

Sie wurden wie folgt vergeben:

Buchstaben zur Kennzeichnung
des Einsatzzweckes

A Träger-Jagdflugzeug
B Träger-Schlachtflugzeug
C Träger-Aufklärungsflugzeug
D Träger-Bombenflugzeug
E Aufklärungs-Wasserflugzeug
F Beobachtungs-Wasserflugzeug
G Schwerer und mittelschwerer Bomber
H Flugboot
J Landgestütztes Jagdflugzeug
K Schulflugzeug
L Transportflugzeug
M Spezialflugzeug
N Wasserflugzeug für Jagdeinsatz
P Landgestütztes Bombenflugzeug
Q Flugzeug zur U-Boot-Bekämpfung
R Landgestütztes Aufklärungsflugzeug
S Nachtjäger

Buchstaben der Hersteller-
Firmen

A Aichi
D Showa
G Tokio Gasu Denki
H Hiro
K Kawanishi
M Mitsubishi
N Nakajima
P Nippon
S Sasebo
W Kyushu (früher Watanabe)
Y Yokosuka

Die beiden Ziffern kennzeichnen jeweils die Reihenfolge des Eintritts der Flugzeugkonstruktion in den Truppendienst, ohne Berücksichtigung des Herstellers und der besonderen Flugzeugbaumusterziffer.

Beispiel: A6M2 A Träger-Jagdflugzeug
 6 der sechste im Einsatz
 M Mitsubishi
 2 zweite Version dieser Konstruktion

Wo eine Konstruktion später zur Erfüllung eines anderen Einsatzzweckes umgebaut wurde, trat zu der Grundbezeichnung der Buchstabe der neuen Einsatzart hinzu.

Beispiel: A6M2-N N Wasserflugzeug für Jagdeinsatz

Den grösseren Marinekampfflugzeugen wurden sowohl Namen wie Zahlen gegeben.

Jagdflugzeuge	wurden nach Wetterereignissen benannt
Schlachtflugzeuge	nach Bergen
Bombenflugzeuge	nach Sternen und Sternbildern
Ueberwachungsflugzeuge	nach Meeren
Transportflugzeuge	nach Himmelsnamen
Schulflugzeuge	nach Bäumen oder Pflanzen.

H. Glauser

Quellennachweis: "Die Weltkrieg II-Flugzeuge", von Kenneth Munson erschienen im Motorbuch-Verlag Stuttgart; Auslieferung für die Schweiz: Verlag Bucheli, Inh. P. Pietsch, 6301 Zug

NEUERSCHEINUNGEN MILITÄRFahrzeuge

Airfix 1:35

Steyr RSO/01 Tractor
M3A1 Scout Car
Dodge 3/4 to Truck
Dodge Personal Carrier
Dodge Field Ambulance

Dodge M-6 Pak
Chevrolet 15 cwt Truck
Bedford QL 6 pdr AT Gun Portee
Kampfpanzer Leopard
M3 Lee Mk. I

Hasegawa 1:72

600 mm Mörser "Karl"
600 mm Mörser "Karl" mit Munitionspanzer IV

Heller 1:35

Schützenpanzer VCA
Gepard
Leopard A-4

Panzer Somua S-35
US-Jeep mit Anhänger und Figuren

Preiser 1:90 und 1:72

Pferdegezogener Stahlfeldwagen
dito leichter Feldwagen
dito Feldküche

Revell 1:9, 1:35 und 1:72

1:9 Deutscher Stabsfeldwagen VW-Kübel Typ 82

1:35 Leopard A-4

Sherman M4-A1 mit 76 mm Kanone
Kübelwagen mit Soldaten und Gerät
Schwimmwagen mit Soldaten, Fahrrad und Zubehör
Willy's Jeep mit Soldaten, Anhänger und MG
Deutsche 75 mm Kanone M-18 mit Artillerie-Einheit
BMW mit Seitenwagen und Soldaten
BMW Solo und Zündapp Solo mit Soldaten
Zündapp mit Seitenwagen und Soldaten
Deutsche Artilleriesoldaten mit 150 mm Nebelwerfer

1:72 Churchill Mk. IV
Valentine I Mk. III
Opel Blitz mit Flak 38

SdKfz. 251/1 mit Pak 25
SdKfz. 11,3 t mit Pak 40

ROCO Minitanks 1:87

LKW 1,25 t M-561 6x6 Gama Goat Gelenktransportfahrz. der US-Army

LKW 1,25 t M-561 6x6 Gama Goat Gelenk- und Stabsfunkfahrz. ""

Einachsmunitionsanhänger 2 t M-10 der US-Army

Roskopf 1:100

Leopard 2 AV
Transportpanzer

Jagdpanther
Wirbelwind

Tomyia 1:35 und 1:16

2 cm Flak-Vierling 38 SDAU 52

Schützenpanzer Marder, Bundeswehr

Flakpanzer IV Möbelwagen

US-Light Tank M-5

Brit. LRDG Chevrolet Truck 30

Tank Mk. VII Churchill mit Krokodil

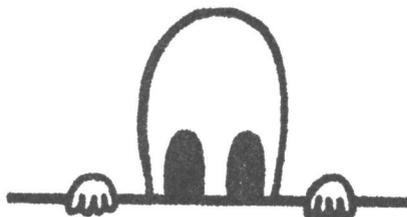
Jap. Self-Propelled Gun 75 mm

Russ. Tank SU 122

Leopard, Bundeswehr, für RC geeignet (1:16)

Peter Alt/Roland Oehrli

Das Bauen von Plastik-Modellen ist
ein interessantes Hobby!
Und was meint unser Virus "Plasticus"?



Ansteckend!!!

P R E I S V E R G L E I C H

FLUGZEUGE M 1 : 72

Kithersteller	Kit	Fachgeschäft	Preis
Matchbox	Hurricane IIC	Schaukelberger AG	Fr. 2.90
"	Me 410	Bälliz 26, 1. Stock	" 4.90
"	He 115	3600 <u>Thun</u>	" 7.90
Airfix	Me 109E		" 3.50
"	He 111		" 7.--
Hasegawa	B 17 G		" 19.80
Revell	P 38 J/M		" 9.50
Revell Italaerei	Ju 188		" 11.50
"	Me 321		" 49.--
Matchbox	Hurricane IIC	R. Mani	Fr. 2.50
"	Me 410	plastic model kits	" 3.90
"	He 115	im Gotthardhaus	" 6.50
Airfix	Me 109E	Bubenberglplatz 11	" 3.50
"	He 111	3011 <u>Bern</u>	" 6.50
Hasegawa	B 17 G		" 19.80
Revell	P 38 J/M		" 9.90
Revell Italaerei	Ju 188		" 11.50
"	Me 321		" 49.--
Matchbox	Hurricane IIC	Franz Carl Weber AG	Fr. 2.50
"	Me 410	Spielwaren	" 4.90
"	He 115	Marktgasse 52 - 54	nicht am Lager
Airfix	Me 109E	3011 <u>Bern</u>	nicht am Lager
"	He 111		Fr. 7.--
Hasegawa	B 17 G		nicht am Lager
Revell	P 38 J/M		nicht am Lager
Revell Italaerei	Ju 188		nicht am Lager
"	Me 321		Fr. 49.--

Zusammenfassung

So nun wissen wir's! Die Preise auf dem getesteten Sektor (Flugzeuge M 1 : 72) sind bei den drei erwähnten Anbietern ungefähr gleich hoch angesetzt. Als vielleicht ein wenig voreilige Behauptung will ich festhalten: Beim Kauf eines Flugzeugbaukastens im Massstab 1 : 72 lohnt sich kein Preisvergleich! (Ich lasse mich gern vom Gegenteil überzeugen!)

Wie verhält es sich aber in anderen Sektoren? Vielleicht findet sich der eine oder andere Leser herausgefordert, unter dieser Rubrik in einer der nächsten Ausgaben "den Faden weiterzuspinnen". Ich hoffe es jedenfalls.

EJERCITO DEL AIRE ESPAÑOL

Die spanische Luftwaffe (EdA) wurde am 9. November 1939 durch die im Bürgerkrieg siegreichen Nationalisten aus den Ueberresten ihrer eigenen und der republikanischen Luftwaffen gegründet. Bis zu Beginn der 50er Jahre war die EdA mit völlig veralteten Flugzeugen (Messerschmidt Bf.109 mit engl.Motoren; Heinkel-Casa He 111; Fiat G.50; Tupolev SB-2) ausgerüstet. Spanien hatte keine Geldmittel um neue Flugzeuge zu kaufen. Durch den kalten Krieg gewann Spanien an strategischer Wichtigkeit. Da das spanische Staatsoberhaupt Francisco Franco ein überzeugter Antikomunist war, hatten die USA keine Schwierigkeiten mit Spanien einen Pakt zu schliessen. Die USA erhielten das Recht einen Marine- und vier Luftwaffenstützpunkte zu bauen. Die USA mussten dafür Spanien wirtschaftliche und militärische Hilfe leisten. (Der Vertrag wurde vor kurzer Zeit erneuert.) Spanien konnte sich nun, wenn nicht die modernsten, doch modernere Flugzeuge leisten. Dieser Zustand dauerte bis Ende der 60er Jahre. Durch den wirtschaftlichen Aufschwung konnte die EdA zum ersten Mal in ihrer Geschichte die modernsten Flugzeuge kaufen. (Mc.Donnell F-4C Phantom; Dassault Mirage III; Northrop F-5A Freedom Fighter; Mirage F1C; Lockheed C-130; General Dynamics F-16)



Die EdA ist nach amerikanischem Muster gegliedert. Sie besteht aus drei Hauptkommandos:

- Mando de la defensa aérea (Jagdkommando)
- Mando de la aviación táctica (Taktisches Kommando)
- Mando de la aviación de transporte (Transportkommando)

Dazu kommen noch die aviación de entrenamiento (Schulung), die servicio aéreo de rescate (Rettungsflugwacht) und mehrere Untergruppen (Helikopter; Verbindungsflugzeuge)

Jedes Kommando besteht aus einer nicht vorgeschriebenen Anzahl von alas (Geschwader) Jede ala besteht aus mehreren escuadrónes (Staffeln). Es gibt auch vereinzelt escuadrillas (kleine Staffeln) und grupos (Gruppen)

Mando de la defensa aérea: Das Jagdkommando besteht aus vier alas (nº11;nº12;nº14;nº31) und einer Trainingseinheit (Grupo nº41). Dem Jagdkommando sind auch alle Jagdflugzeuge der 16th U.S.Air Force unterstellt.

Ala nº11 dessen Stützpunkt Manises in der Nähe von Valencia ist, besteht aus zwei escuadrónes, nº111 und nº112. jede der beiden Staffeln ist mit 12 Dassault Mirage III und 3 Mirages III DE ausgerüstet. Ala nº11 gilt als das wichtigste Geschwader der EdA und trägt somit das Emblem der "Patrulla Azul" (siehe oben). Die beiden Staffeln der ala nº12 (nº121;122) in Torrejón sind mit je 18 Mc.Donnell F-4C Phantom ausgerüstet. Ala nº12 ist zurzeit im Aufbau. Ihr werden die neuen Dassault Mirage F1C zugeteilt. Als Stützpunkt für diese Einheit wurde Los Llanos (Albacete) gewählt. Die Luftbetankung der drei Jagdgeschwader wird durch ala nº31 ausgeführt. Dieses in Torrejón stationierte Geschwader hat zwei Flugzeugtypen zur Verfügung, nämlich 3 Boeing KC-97L (escuadrón nº311) und 3 Lockheed KC-130 H (esc. nº301) Das Training der Piloten des Mando de defensa aérea wird in Zaragoza-Sanjurjo durch Grupo nº 41 auf Lockheed T-33A durchgeführt.

Mando de la aviación táctica: Dieses Kommando besteht theoretisch aus vier Geschwader (nº 20;nº21;nº22;nº46) und einer verkleinerten Staffel (escuadrilla nº407) Im Moment ist nur eines dieser Geschwader völlig einsatzfähig (alanº21). Die anderen drei Geschwader sind zurzeit noch im Aufbau. Ala nº21 hat zwei Funktionen. Die eine ist der Angriff und wird durch escuadrón nº 211 mit 18 Northrop F-5A und F-5B durchgeführt. Die zweite Aufgabe ist die Aufklärung und wird durch esc. nº212 mit 18 Northrop RF-5A und 3 F-5B durchgeführt. Ala nº21 ist in Morón de la Frontera stationiert. Der einzige Bestandteil der ala nº 20 ist escuadrón nº203 der mit seinen 10 in Villanuba stationierten Hispano Ha-200 D Super Saeta Angriffsaufgaben

durchführt. Escuadrón nº221 der ala nº22 ist die einzige Anti-U-Booteinheit der EdA. Esc.nº221 hat 11 Grumman HU-16B Albatross und 3 Lockheed P-3A Orion zur Verfügung. Diese Flugzeuge sind in Jerez de la Frontera stationiert. Verbindungsflüge werden durch ala mixta nº 46 (gemischtes Geschwader) und escuadrilla nº 407 durchgeführt. Ala mixta nº 46 besteht aus drei Staffeln(461;462;463). Staffel nº461 ist mit Douglas C-47, Staffel nº462 mit Hispano Ha-200A Saeta und Staffel nº463 mit North American T-6D Texan ausgerüstet. Der Stützpunkt dieser drei Staffeln ist Gando auf Gran Canaria.

Escuadrilla nº 407 ist mit 10 Cessna O-1E Bird Dog und mehreren Dornier Do-27 ausgerüstet. Die Flugzeuge der escuadrilla nº 407 sind in Tablada stationiert.

Mando de la aviación de transporte: Dieses Kommando ist in drei Hauptgruppen eingeteilt. Die wichtigste ist grupo nº 35 stationiert in Getafe mit 3 escuadrones Escuadrón nº351 hat 10 CASA-207-A und 10 CASA-207-C Azors zur Verfügung. Die beiden anderen escuadrones des grupo nº 35 (esc.nº352;353) sind mit Douglas C-54 ausgerüstet.

Taktische Unterstützung wird durch grupo nº 37 in Los Llanos geleistet. Escuadrón nº371 stehen Douglas C-47 und escuadrón 372 12 De Havilland Canada DHC-4A Caribou zur Verfügung.

Die dritte Komponente des Kommando ist Grupo nº 91. Diese Gruppe führt nicht nur Transportaufgaben durch, sondern dient auch zum Training der Piloten. Grupo nº91 ist in Getafe stationiert und besteht aus escuadrón nº 911 mit Douglas C-47 und Douglas C-54 und escuadrón nº912 mit North American T-6D und T-6G Texan. Zu Grupo nº91 gehören auch noch einige VIP-Transporter des Luftfahrtministeriums. (Piper PA-31P Navajo; Convair CV-440). Die neu gekauften C-130H werden escuadrón nº301 zugeteilt.

Aviación de entrenamiento: Diese Einheiten unterstehen der Jefatura de Enseñanza (Ausbildungshauptquartier). Grundausbildung wird in San Javier durch escuadrón nº 791 auf 25 CASA-Bücker Bü-131 und 25 Beech T-34 durchgeführt. Die Piloten werden dann auf den 20 North American T-6G Texan des esc.nº793, den 12 AISA-I-115 des esc.nº 792 und den 30 Hispano HA-200A Saetas des esc. nº 794 weiter ausgebildet.

Das Fortgeschrittenentraining in der escuela de reactores (Düsenflugzeugschule) in Talavera la Real durch zwei escuadrones (nº731,nº732 mit je 15 Northrop F-5B) durchgeführt. In der escuela de Polimotores wird das training auf mehrmotorigen Flugzeugen durchgeführt. Den Piloten stehen Piper PA-23 Aztec und Beech B55 Baron zur Verfügung. Diese Schule befindet sich in Maticán. Helikoptertraining wird durch escuadrón 751 (Augusta-Bell AB 47G-2A) in der escuela de Helicópteros in Cuatro Vientos durchgeführt.

Servicio de rescate aéreo: Die Rettungsflugwacht wird durch den Servicio nacional de Helicópteros (Helikopterkommando) unterstützt. Die Helikopter (AB 47J-3B; AB-205 und AB-207) haben zivile Kennungen werden aber vom Personal der EdA geflogen.

Der Servicio aéreo de rescate besteht aus drei escuadrillas. Esc. nº 891 in Son San Juan (Mallorca) hat vier HU-16A und B Albatross und 2 Dornier Do-27 zur Verfügung. Esc. nº891 in Gando (Las Palmas) besitzt 4 HU-16A Albatross und escuadrilla nº803 in Getafe hat 2 HU-16A und mehrere Dornier Do-27 zur Verfügung.

Ausser den genannten Einheiten besitzt die EdA noch einen Grupo de experimentación (Experimentelle Gruppe) des INTA (Nationales technisches Institut). Diese Gruppe entwickelt und testet das Material der EdA und besitzt eine Staffel(escuadrón de experimentación nº 406. Das INTA besitzt nicht nur neue Flugzeuge sondern auch einige Typen die früher von der EdA geflogen wurden.(He 111; CASA-Ju-52/3m) Es hat auch noch einige kleine Einheiten die zum Personaltransportdienen oder die dem Stabpersonal zur Verfügung stehen.

April 1977

José Ezquerria

DER PANZERKAMPFWAGEN TIGER IIB "KÖNIGSTIGER"

Allgemeines: Ueber das Sonderkraftfahrzeug 182 Panzerkampfwagen VI Tiger IIB "Königstiger", so die genaue Bezeichnung, gibt es natürlich Romane zu schreiben. Der Tiger II, wie auch seine Abarten, gehören wohl zu den interessantesten Fahrzeugen des zweiten Weltkrieges. Gebaut wurden insgesamt 1943 3 Expl., 1944 377 Expl. und 1945 noch 107 Exemplare. Also 487 Kampfpanzer, davon waren die ersten fünfzig Stück noch mit dem Porsche-Turm, welcher für den Tiger I vorgesehen war, ausgerüstet. Daneben gab es noch einige Befehlspanzer, welche sich aber nur durch eine auf Kosten der mitgeführten Munition vergrösserte Funkanlage von den Kampfpanzern unterschieden. 18 Panzer wurden nach Schäden verschiedener Art in Bergpanzer umgebaut. Trotz seiner Kinderkrankheiten (der kurzen Entwicklung wegen), seiner Grösse und dem hohen Gefechtsgewicht von 69,8 Tonnen, war er zu seiner Zeit allen Panzern der Welt überlegen. Sein Hauptnachteil war aber nebst den schon genannten, vor allem seine zu geringe Anzahl.

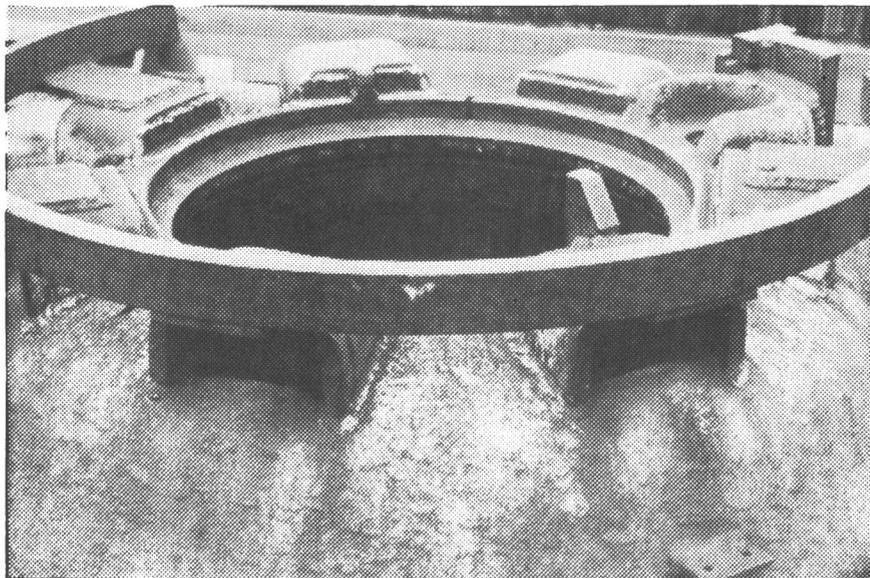
Forderung - Entwicklung - Produktion: Bereits im Frühjahr 1943, nach dem ersten Einsatz des Tigers I und nach der Produktionsreife des Panthers, sowie der Planung des Panther II, verlangte das Waffenamt zur Vereinfachung der Produktion eine weitgehende Vereinheitlichung der Baugruppen. Da ausserdem die Beschusschäden beim Tiger I zur Einführung von mehr schussabweisenden Formen zwangen, entstand ein neuer Tigertyp, der Tiger II, oder "Königstiger". Interessant ist, dass er diese Bezeichnung vom Feind bekam, und erst dann von den Deutschen übernommen worden ist.

Die Vorstellung des Holzmodelles erfolgte am 20.10.1943. Hitler hatte schon im Januar 1943 angeordnet, dass neue Entwicklungen dem Gegner nicht durch zu frühen Einsatz bekanntgemacht werden dürften. Eine Ueberlegenheit könnte jeweils nur für eine Kampfperiode (höchstens ein Jahr) gesichert werden. Man müsste daher schon jetzt eine Ueberlegenheit für 1944 planen. Tiger I und Panther würden diese für 1943 sicherstellen, für 1944 sollte sie durch das Fahrzeug Maus und den neuen Tiger mit der 8,8 cm L/71 Kanone gewährleistet sein.

Der erste Prototyp des neuen Tigers lief im Oktober 1943. Zwei weitere Fahrzeuge wurden noch im Dezember desselben Jahres ausgeliefert. Die Serienproduktion begann zögernd im Januar 1944, mit grösseren Stückzahlen erst im Mai 1944. Der grösste Teil der Produktion kam von Henschel aus Kassel, ein kleinerer Teil, besonders der Jagdtiger, kam von den Nibelungenwerken. Während der Produktion erfuhr nun der Tiger II zahlreiche Verbesserungen. So etwa den neuen Turm, von Krupp entwickelt, ab dem 51. Wagen. Ab 18. November den Einbau von Scheinbrandkerzen, Ende November eine neue Gleiskette. An beiden Turmseiten wurden auch je 5 Tarnösen angeschweisst.

Tiger und Königstiger - Technische Daten: Nach der zweiten Version des Tiger I, mit der Bezeichnung H, entstand aus schon genannten Gründen der Tiger II. Doch schon diese Version hatte Stahlscheibenräder und eine ähnliche Kommandantenkuppel wie der Tiger II. Sein äusserlicher Hauptunterschied ist der Turm. Im Gegensatz zur Wanne,

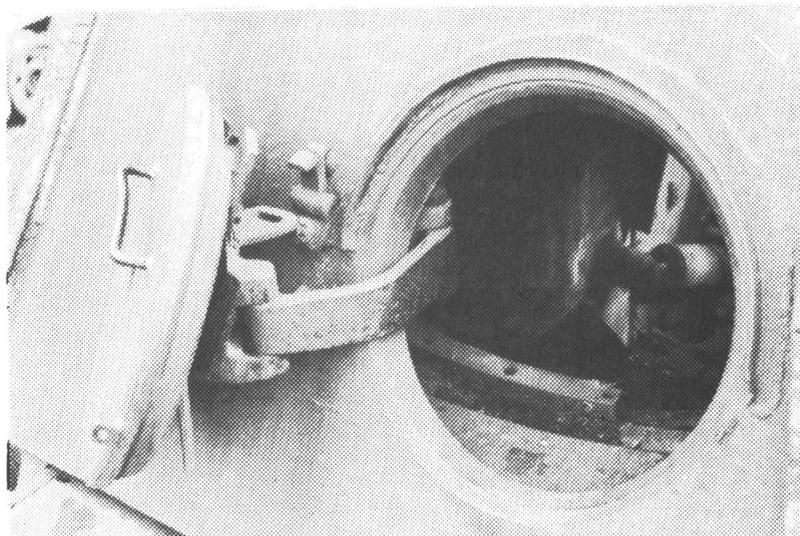
Die Kommandanten-Kuppel
des Panther. Deutlich
erkennt man die sieben
Winkelspiegel.



Der Königstiger mit Henschel-Turm
im Pz-Museum in Thun. Trotz den
riesigen Ausmassen ist sein Innen-
leben sehr beengt. Aua.....

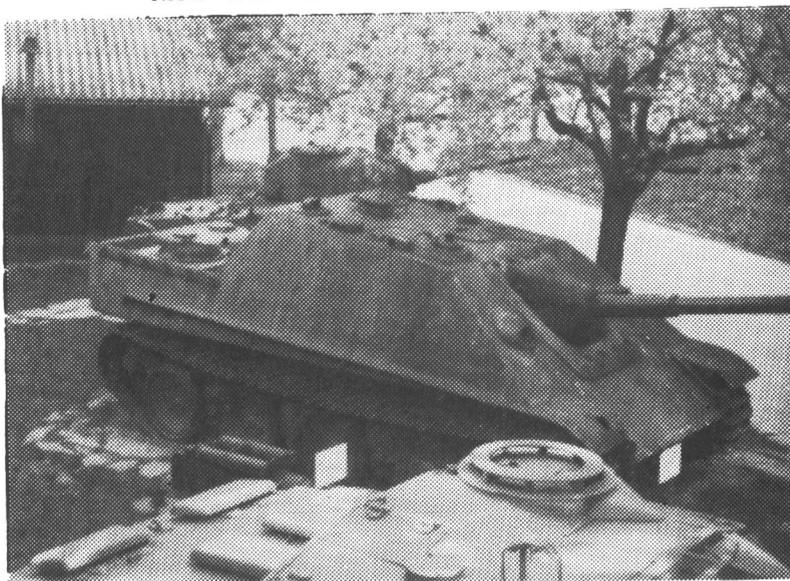


Die hintere Turmluke des Panther,
mit dem nicht alltäglichen Verschluss.

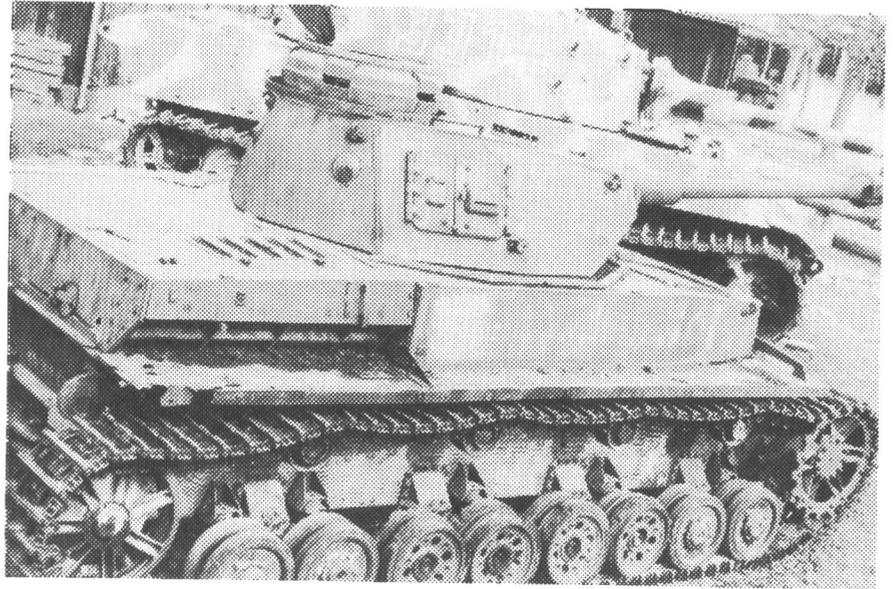


Ein äusserlich noch gut erhaltenes
Expl. der "Guderian-Ente", einem
erfolgreichen Panzerjäger.

Nicht zu besichtigen waren dieser
Jagdpanther, das Sturmgeschütz III
und der amerikanische Sherman.

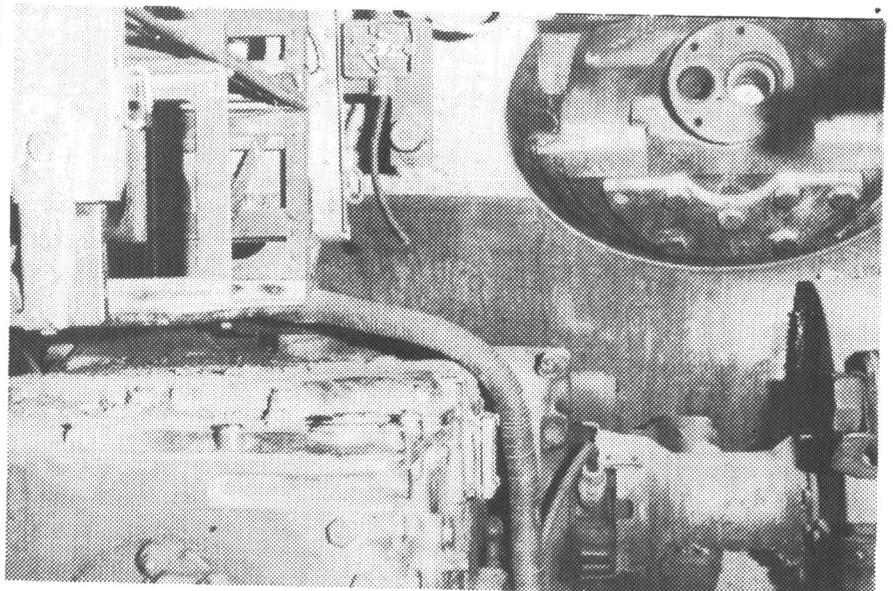
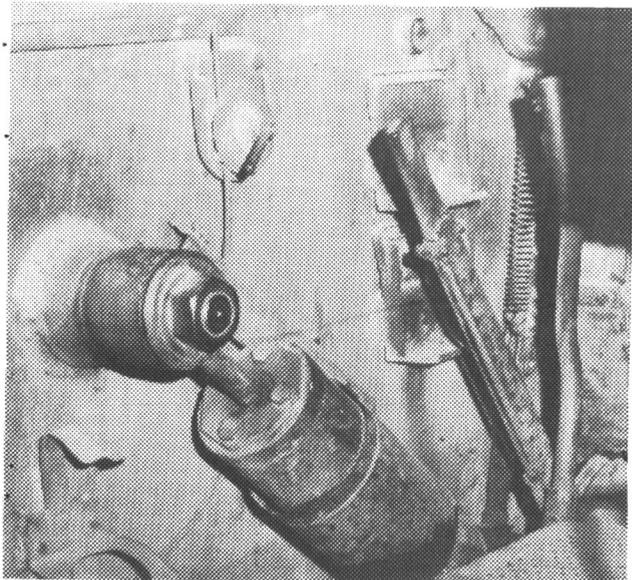


Der deutsche Panzerkampfwagen IV, Arbeitspferd der Wehrmacht, wurde in unzähligen Versionen gebaut. Hier handelt es sich vermutlich um eine J-Version.



In bestem Zustand befand sich dieser tschechische Skoda-Panzer. In der Schweiz "Praga" genannt, in Deutschland unter der Bezeichnung 38(t) im Einsatz, war er bis 1940 wohl einer der besten Panzer.

Das Innenleben des Königstiger. Links der Fahrerplatz. Man erkennt gut den Torsionsstangenstossdämpfer, die Handbremse und den Gashebel für die linke Kette.



Rechts der Funkerplatz. Die Armaturen sind leider ausgebaut worden. Die MG-Blende macht aber noch einen guten Eindruck.

welche noch auf den Plänen des Tiger I und des Panthers beruhte, ist er eine völlige Neukonstruktion. Optisch hat er, wie auch die Wanne, geschos-
 sabweisendere Formen. Auch wurde die Bugpanzerung von 100 auf 150 mm er-
 höht. Die verstärkte Panzerung und die grösseren Dimensionen, sowie der
 Einbau der neuen 8,8 cm KwK 43 L/71 im Verhältnis zu den 700 PS des
 Maybach-Motors, ergaben ein noch ungünstigeres Leistungsgewicht als beim
 Tiger I, von 12,15 sank es auf 10,02 PS/t.

	<u>Tiger I</u>	<u>Tiger II</u>
Gefechtsgewicht	57 t	69,8 t
Strasse	40 km/h	38 km/h
Gelände	20/25 km/h	15/20 km/h
Fahrbereich Str.	195 km	170 km
" Gelände	110 km	120 km
Besatzung	5 Mann	5 Mann
Länge o.Rohr	6,31 m	7,38 m
Breite ü.a.	3,70 m	3,75 m
Höhe ü.a.	3,00 m	3,09 m
Panzerung		
Fahrerfront	100 mm	150 mm
Seite	60 mm	80 mm
Heck	80 mm	80 mm
Decke	25 mm	40 mm
Boden	25 mm	vorne 40 mm, hinten 25 mm
Turmfront	100 mm	P 100 mm H 180 mm
Bewaffnung	1 KwK 36 8,8 cm 2 MG 34 1 MP 3 Sprengpatronen	1 KwK 43 8,8 cm 3 MG 34 1 MP 3 Sprengpatronen
Bodenfreiheit	470 mm vorne u. hinten	495 vorne, 510 mm hinten
Wadfähigkeit	1,60 m	1,60 m
PS/t	12,15	10,02
Motor	Maybach HL 230 P 45 mit 700 PS bei 3000 U/min	Maybach HL 230 P 30 mit 700 PS bei 3000 U/min

Bewaffnung: Eine 8,8 cm Kampfwagenkanone 43 L/71, eine MP zur Nahverteidi-
 gung und 3 MG 34, davon eines zur Fliegerabwehr an der Kommandantenkuppel
 montiert. Das zweite MG befand sich in der Kanonenblende und schoss koaxial
 mit der Kanone. Das dritte MG 34 befand sich in einer separaten Kugelblende
 im Bug des Fahrzeuges. Ab März/April 1945 sollte es gegen ein MG 42 mit
 einer noch grösseren Leistung ausgetauscht werden, wozu aber eine voll-
 kommen neue Blende hätte geschaffen werden müssen. Für die MG's konnten
 insgesamt 4800 Schuss (32 Gurtsäcke zu 150 Schuss) mitgeführt werden.
 Die im Tiger I eingebaute 8,8 cm KwK 36 L/56 unterschied sich in der Durch-
 schlagsleistung kaum von der 7,5 cm KwK 43 L/70 des Panthers. Dagegen zeigte
 die Weiterentwicklung als 8,8 cm KwK 43 L/71, die im Tiger II verwendet
 wurde, eine erhebliche Leistungssteigerung gegenüber der Panther-Kanone.
 Ihre Geschosse konnten auf 2000 m Entfernung jede damals existierende Pan-
 zerung durchschlagen. Wegen ihrer Länge von 6,30 m und der damit verbundenen

Unhandlichkeit, brachte sie den Wagen allerdings nicht selten auch in Schwierigkeiten (Häuserkampf, Wald, unübersichtliches Gelände).

Ebenfalls wies sie einen sehr hohen Verschleiss auf, und schoss wegen ihrer Unstabilität auch ungenauer als die L/56, weshalb sie häufig nachjustiert werden musste.

Die Triebladung der Granatpatronen für die längere 8,8 cm KwK war stärker als die für die 8,8 cm KwK des Tiger I, weshalb keine Möglichkeit zum Munitionsaustausch bestand. Im Porsche-Turm konnten 72, im Henschel-Turm 84 Granaten mitgeführt werden.

Turm: Wie schon erwähnt gab es beim Tiger II 2 Arten von Türmen. Den Porsche- und den Henschel-Turm. Schon im Dezember 1943 hielt es Hitler für notwendig, dass beim Tiger II der Kugelfang, der zu beiden Seiten der Kanone unter der Vorderwand des Turmes entstanden war, unter allen Umständen vermieden werden sollte. Es musste sofort geprüft werden, inwieweit an dieser Stelle durch Aufschweissen eines Abweisers eine Verbesserung erzielt werden könnte. Der von der Porsche-Konstruktion übernommene Drehturm erforderte ferner einen erhöhten Arbeitsaufwand, vor allem wegen der Verwendung gebogener Bleche grosser Stärke.

Im Mai 1944 fand die Vorstellung des ersten von Krupp entwickelten, Produktionsturmes für den Tiger II statt, er wurde ab Fahrzeug 51 verwendet. Bei verkleinerter Stirnfläche hatte er eine beträchtlich verstärkte Stirnpanzerung erhalten. Auch konnte der Munitionsvorrat im Fahrzeug erhöht werden. Der rückwärtige Teil der Turmseitenwände wurde zur Anbringung von Reserve-Kettengliedern freigegeben.

Die ursprünglichen Türme für den Tiger II wurden von den Skoda-Werken in Königgrätz gefertigt.

Die Front-Panzerung des Turmes wurde von 100 auf 180 mm verstärkt. Die seitliche und hintere Panzerung blieb mit 80 cm gleich.

In der Rückenwand des Turmes befand sich eine Luke, welche zum Ein- und Ausbau des Geschützes diente. Ferner gab es in der Rückwand eine MP-Oeffnung die durch einen MP-Stopfen verschlossen wurde. Die im Turmdach eingebaute Nahverteidigungs-Waffe verschoss Schnellnebelkerzen, Wurfgranaten, Rauchsichtzeichen, sowie Leuchtgeschosse.

Der Innenraum des Tiger II war sehr beengt, enger als der des Tiger I oder Panther. Das konnten wir bei unserem Museumsbesuch mit einigen Beulen an gewissen Körperpartien selbst feststellen.

Ketten - Laufwerk - Motor: Für den Tiger II wurde eine vollkommen neue Gleiskette entwickelt, deren Breite 80 cm betrug. Sie war verhältnismässig leicht (2,8 t pro Kette) und bestand aus Führungsgliedern aus Stahlguss, sowie Zwischengliedern, die als Schmiedestücke ausgeführt wurden. Später wurde von den Firmen MIAG und Skoda eine verbesserte Kette entwickelt, die ab Juli 1944 zur Verfügung stand. Das Gewicht pro Kette war allerdings auf 3,2 t angestiegen. Bei Bahnverladung musste wieder eine Verladekette mit 60 cm Breite aufgezogen werden.

Das gesamte Laufwerk mit Antriebs- und Leitrad musste neu geschaffen werden. Erstmals kam ein "Staffel"-Laufwerk mit 2 mal 9 Paaren gummigefederter Laufräder (Ø 80 cm) zum Einbau. Diese gummisparenden Laufräder wurden bei den Deutschen Eisenwerken entwickelt. Sie sind nicht mit den vollgummibereiften Laufrädern des Tiger IE zu verwechseln, denn sie be-

standen aus je 2 starken Stahlblechfelgen, die zwischen 2 Gummiringen einen Radkranz aus Stahl unter sehr hohem Druck festklemmten. Das Antriebsrad war ähnlich dem des Tiger I jedoch stärker dimensioniert. Ebenfalls waren die Laufrad-Kurbeln wesentlich verstärkt worden. Sie glichen denen des Panthers.

Als Motor wurde der bereits im Panther verwendete Maybach HL 230 P 30 Motor eingebaut. Er vermochte bei 3000 U/min bis zu 700 PS zu leisten.

Einsatz: Der Tiger II war in selbständigen Verbänden (schwere Panzer-Abteilungen) zusammengefasst, die als Schwerpunktwaaffe Armeen oder Korps vorübergehend unterstellt wurden. Er kam fast nur im Westen zum Einsatz. Mit insgesamt 487 Tigern IIB konnten diese bisher mit dem Tiger I ausgerüsteten schweren Panzer-Abteilungen nicht mehr aufgefrischt werden. An eine Aufstellung neuer Abteilungen war überhaupt nicht zu denken.

Im Juni 1944 erhielt die neu aufzustellende s.Pz-Abt. 503 ihre neue Kampfwagen-Ausrüstung. Laut Zuweisungsliste geschah dies vom 11.-17.6.44. Unter den neuen Kampfwagen befanden sich 12 Tiger IIB "Königstiger". Mit diesen, noch mit dem Porsche-Turm ausgerüsteten Panzern wurde die 1./503 als erste deutsche Pz-Kompanie ausgerüstet. Die 2. und 3./503 erhielten noch die alten Tiger. Gleich nach der Uebernahme der Panzer, rollte die s.Abt. 503 in die Schlacht um Caen in der Normandie, wo sie empfindliche Verluste hinnehmen musste.

Nach und nach wurden verschiedene s.Pz-Abt., manchmal sogar mehrmals, mit den Tigern II neu aufgestellt. In diesen Abteilungen kamen vor allem junge, teilweise noch unerfahrene Besatzungen zum Einsatz, deren mangelnde Erfahrung, sowie auch viele technische Schäden die meisten Ausfälle verursachten. Wegen diesen "Kinderkrankheiten" mussten die Panzer oft zurückgelassen und gesprengt werden.

Bemalung - Tarnung: Am 19.8.1944, zur Zeit also, ab welcher die Königstiger in grösserer Anzahl auftraten, befahl das OKH (Oberkommando des Heeres) ab sofort einen zusätzlichen Tarnanstrich für alle Panzerfahrzeuge. Neben dem gelben Grundanstrich mussten noch flächenweise die Farben olivgrün und rotbraun aufgetragen werden. Diese Angelegenheit wäre für die Truppe von ausschlaggebender Bedeutung; es sollte alles versucht werden, bereits einen Teil des August-Ausstosses mit dem neuen Tarnanstrich zu versehen.

Um diese Zeit waren die Vorräte an Farben für den Innenanstrich aufgebraucht, weshalb dieser wegfiel.

Ende November 1944 gab es weitere Anweisungen bezüglich des Farbanstriches. Der Aussenanstrich war weiterhin als Buntanstrich belassen, jedoch waren alle Panzer-Gehäuseteile mit einem einmaligen Farbanstrich im Farbton dunkelgrün zu versehen und so der Montagefirma anzuliefern. Diese hatte dann zur Tarnung den Buntfarbenanstrich rotbraun und (oder) gelb; entsprechend dem vorgeschriebenen Tarnbild aufzutragen. Je Fahrzeug waren drei verschiedene Tarnmuster vorgesehen. Die Farben wurden aufgespritzt, und zwar möglichst mit scharfen Konturen.

Dieser Tarnanstrich wird von vielen Modellbauern der Einfachheit halber bevorzugt. Man vergesse dabei allerdings nicht, dass sich dieser Farbanstrich schon beim Transport an die Front wesentlich veränderte: Es kam zu ausserordentlich hohen Ausfällen durch alliierte Jagdbomber, weshalb

die sich auf den Eisenbahnwagen, sprich Präsentierteller, befindlichen Panzer um mehr Tarnung bemühten. Nebst der Verwendung von natürlichem Tarnmaterial wie Gebüsch und Laub, wurden die Fahrzeuge oftmals mit Dreck und Erde verschmiert, wobei die scharfen Farbkonturen des Tarnanstriches automatisch verschwanden.

Dazu kam noch, dass beim Einsatz die Tarnbemalung des Kampfwagens stark zu leiden hatte. Man stelle sich den Panzer nach einer Fahrt durch sumpfiges und waldiges Gelände vor, die Einwirkung von Regen und dem damit verbundenen Rost, die Abnutzung der Ketten und Laufräder, die Beschussschäden der oftmals abmontierten Schürzen und natürlich nicht zuletzt die Abnutzung durch die Besatzung. All diese Gründe ergaben ein sehr vielfältiges Tarnschema, welches bei einem guten Modell unbedingt berücksichtigt werden sollte.

Doch zurück zum eigentlich Tarnanstrich: Eine sehr einfache und vielfach angewandte Methode war, dass man innerhalb dieser verschiedenen Farbflächen noch Punkte, helle auf dunklem, dunkle auf hellem Untergrund aufspritzte. Dies bewirkte, dass sich die scharfen Umrisse des Panzerkampfwagens auflösten (ein ähnliches Beispiel ist in der Natur der gefleckte Leopard). Grundsätzlich gab es also zwei unterschiedliche Tarnanstriche: gefleckt oder ungefleckt. Beide aber beruhen auf der "Dreieinigkeits" der Farben olivgrün, rotbraun und einem nicht wie fälschlicherweise oft behauptet, hellen Sandgelb, sondern einem dreck- und staubverschmierten dunkleren Gelbton. Diese drei Farben wurden oftmals auch in schräg von oben nach unten verlaufenden, mehr oder weniger breiten Querstrichen (wie im Tierreich der Tiger), aufgetragen. Daneben wurden sie aber meistens in gleichmäßig verteilten Flecken angewendet.

Bei den ersten Panzern mit dem Porsche-Turm kam mehrmals auch ein kleingefleckter Tarnanstrich zu Verwendung.

Bemerkenswert ist, dass diese Tarnung noch bis zuletzt vielfach sehr sorgfältig aufgetragen wurde.

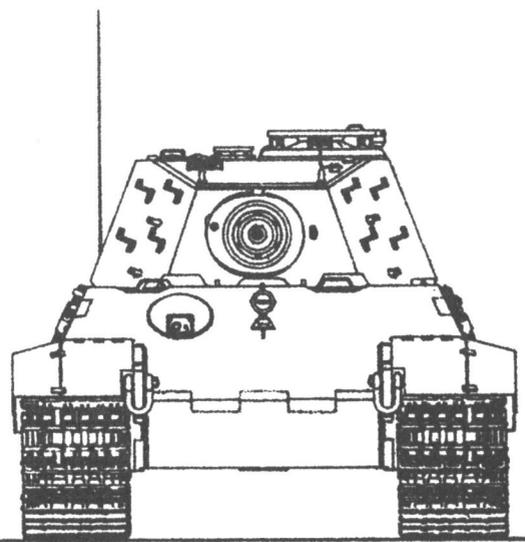
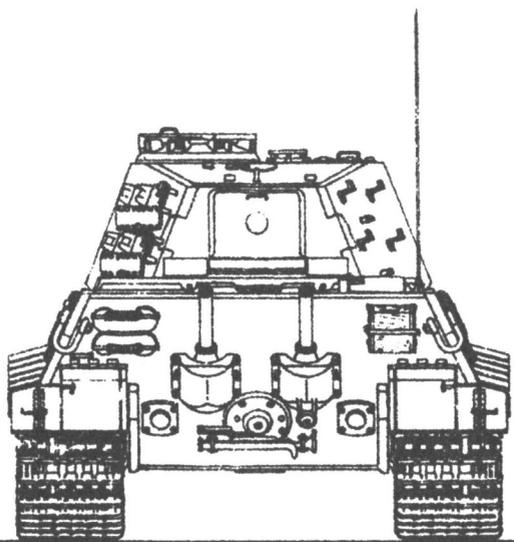
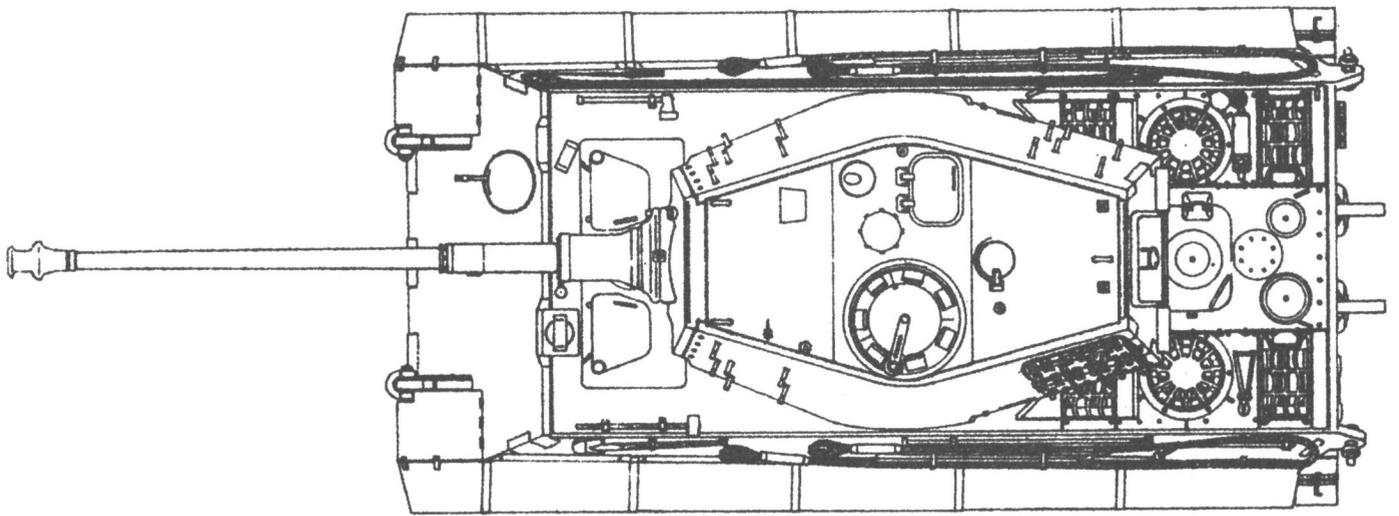
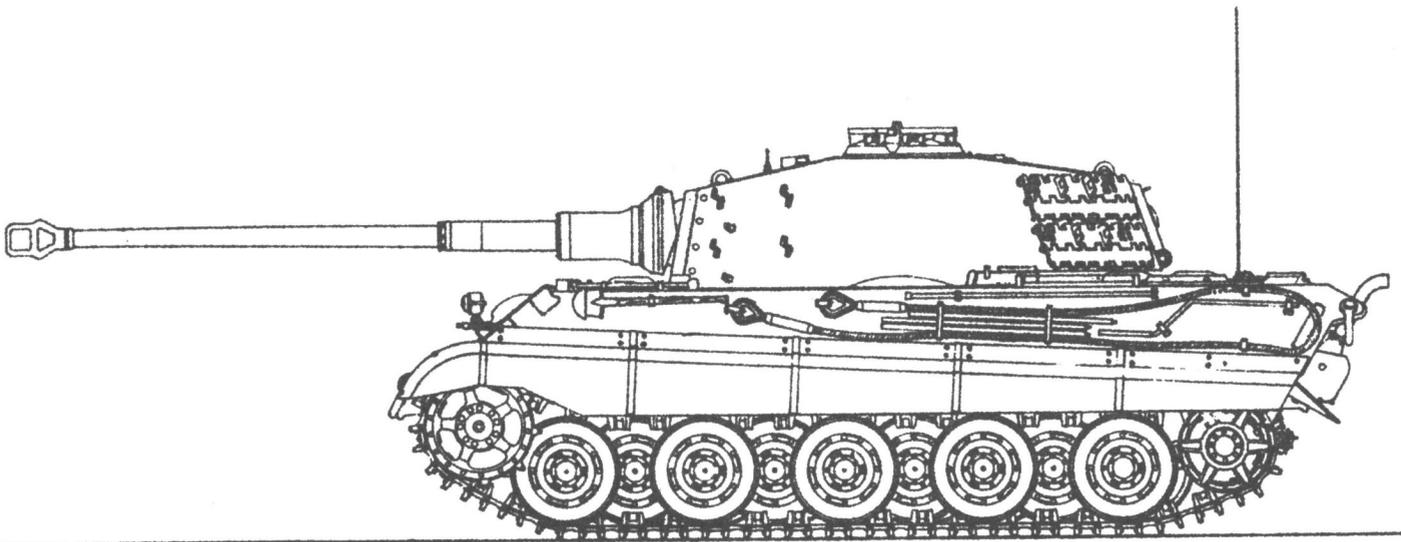
Peter Alt

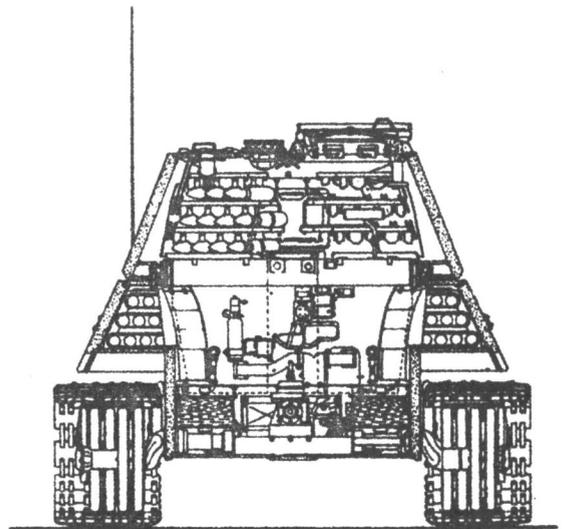
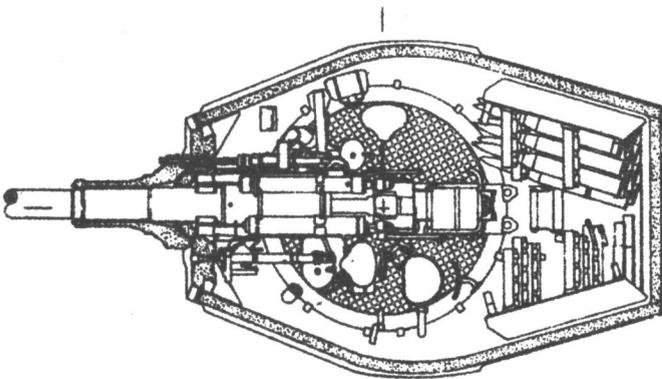
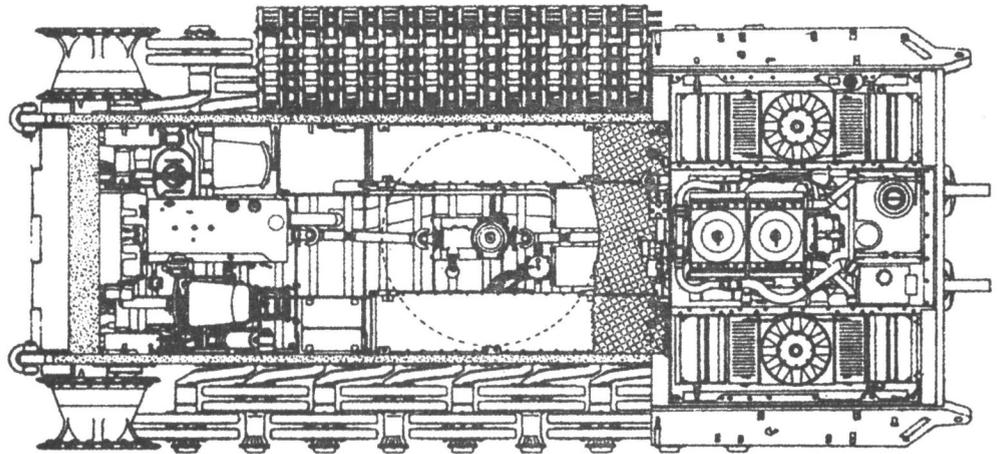
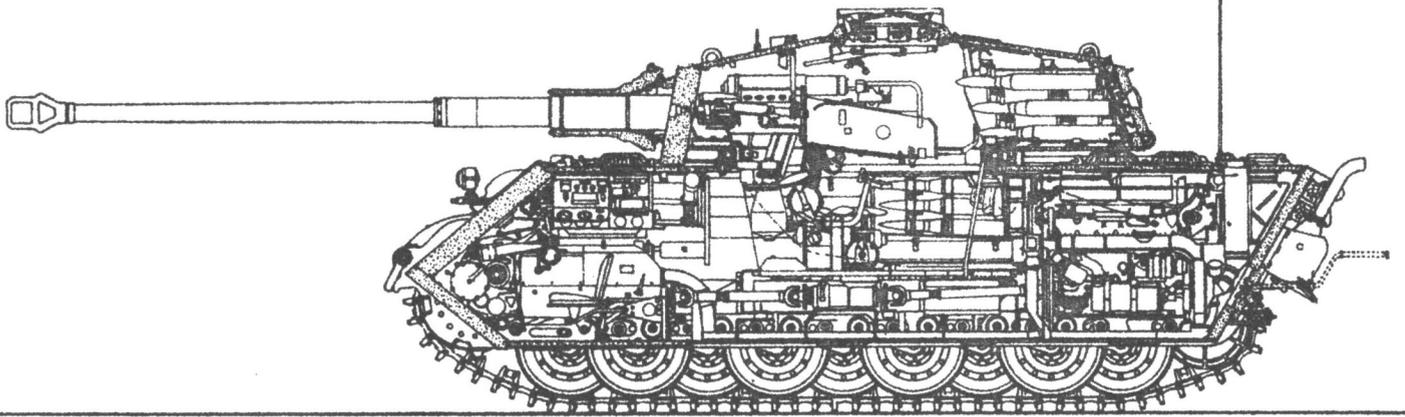
Ein Teil der Daten und Angaben ist mit freundlicher Genehmigung des Verlages dem Buch *Der PzKw Tiger und seine Abarten* entnommen.

Erschienen im Motorbuch-Verlag, Stuttgart; Auslieferung für die Schweiz: Verlag Bucheli, Inh. P. Pietsch, 6301 Zug.

LITERATUR ZUM KÖNIGSTIGER

- Carius, O. Tiger im Schlamm (Vowinckel)
Chamberlain, P./Ellis, Ch. Panzerkampfwagen VI (Profile)
Feist, U. Tigers in Action (Squadron)
Feist, U. German Panzers (Aero)
Kleine, E./Kühn, V. Tiger (Motorbuch)
Oswald, W. Kraftfahrzeuge und Panzer der Reichswehr, Wehrmacht (Motorbuch)
Scheibert, H. Königstiger (Podzun-Pallas)
Scheibert, H. Panzer in Russland (Podzun-Pallas)
Scheibert, H. Kampf und Untergang der dt. Panzertruppe (Podzun-Pallas)
Spielberger, W.J./Feist, U. PzKw VI Tiger I and Königstiger (Aero)
Spielberger, W.J. Der PzKw Tiger und seine Abarten (Motorbuch)
Spielberger, W.J. Spezialpanzerfahrzeuge des dt. Heeres (Motorbuch)





B A S T L E R - T I P
 =====

SPITFIRE Mk Vb M 1 : 72 (Heller)

Literatur (Flugzeugmonographien)

- Aircraft-Profile Nr. 41 Mk I - II	Philip J.R. Moyes	Profile Publica- tions Ltd., Windsor, Berkshire, England
- Aircraft-Profile Nr. 166 Mk V	Ted Hooton	"
- Aircraft-Profile Nr. 206 Mk IX	Peter Moss Len Bachelor	"
- Aircraft-Profile Nr. 221 Seafires	Len Bachelor	"
- Aircraft-Profile Nr. 246 Mk XIV, XIX und XVIII	Len Bachelor	"
- Aircraft-Profile Data Card Nr. A 206/1 Mk IX	Richard Ward	"
- Camouflage + Markings Nr. 1 Supermarine Spitfire	James Goulding	Ducimus Books Ltd., London, England
- Aircafe Aviation Series Nr. 4 Mk I - XVI	Ted Hooton Richard Ward	Osprey Publishing Ltd., London WC2 England
- Aircafe Aviation Series Nr. 24 Mk XII - 27 und Seafires Mk I - 47	Ted Hooton Richard Ward	"
- Aero Series Nr. 10 Supermarine Spitfire	Edward T. Moloney	Aero Publishers Inc. Fallbrook, Cal. 92028 U.S.A.
- Classic Aircraft Nr. 1 Spitfire	Roy Cross Gerald Scarborough	Airfix Products Ltd. London, England
- Spitfire at War	Alfred Price	Ian Allan Ltd., Shep- perton, Middlesex, GB
- Spitfire Special	Ted Hooton	"
- Spitfire the Story of a a famous Fighter	Bruce Robertson	A Harleyford Publi- cation, Model and Allied Publications Ltd., Hemel Hemp- stead, Herts, GB

- The Spitfire V Manual Volume 1	RAF Museum Hendon	Arms and Armour Press London NW3 1PR GB
- Koku-Fan Nr. 3/1975 Mk I - XVI	*	*
- Koku-Fan Nr. 9/1975 Mk XII - 24	*	*

*Da der Sprachkurs für Japanisch leider ausgebucht ist - sehr wahrscheinlich von anderen Modellbau-Fans - kann ich mit einer Uebersetzung nicht dienen. Ich bitte um Verständnis!

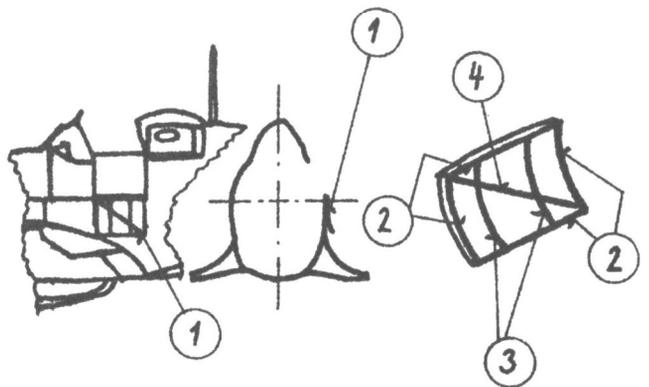
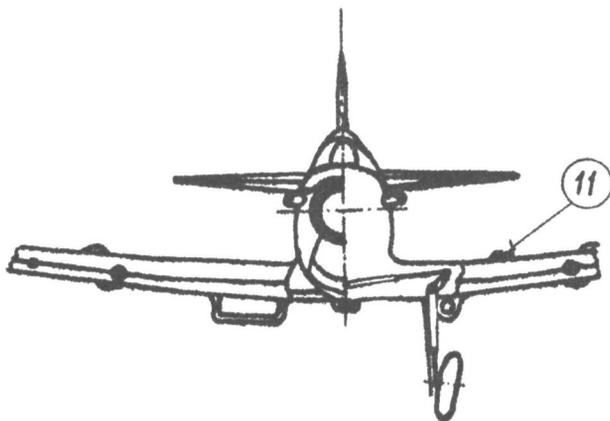
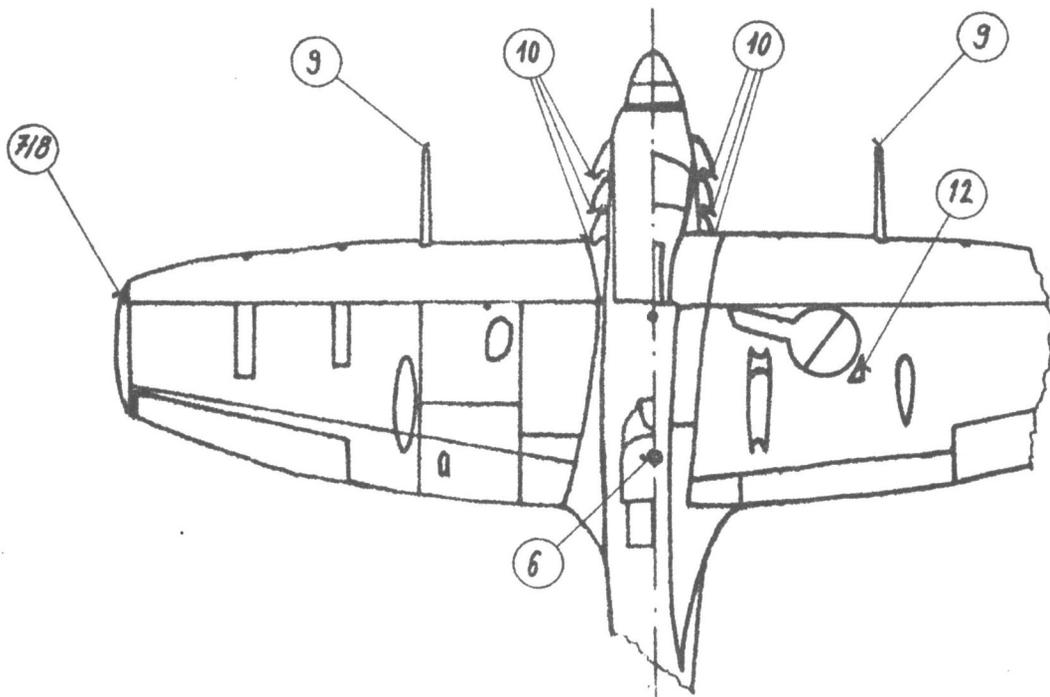
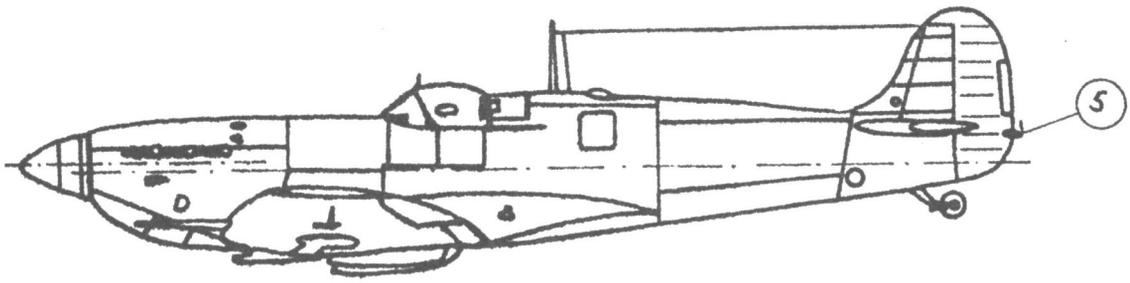
Modell

Dieser Beitrag befasst sich mit dem etwas detaillierteren Bau einer Spitfire Mk Vb mit "Clipped-Wings". Ansonsten halten wir uns an das Baukastenvorbild.

Auf den "normalen" Zusammenbau brauche ich sicher nicht näher einzutreten. Nachfolgend sind nun einige Verfeinerungen beschrieben, welche den Gesamteindruck des Modells sicherlich aufzuwerten vermögen.

- 1) Sicherlich möchte man das gut detaillierte Cockpit auch nach dem Bau des Modells bewundern können. Zu diesem Zweck sägen wir die Einstiegsklappe (1) aus. Diesen Teil ersetzen wir durch ein gleich grosses Stück aus Sheets (Dicke ~0,4 mm). Ausgezogenes Plastikmaterial dient uns als Rippenimitation (2). Die Klappe wird damit an allen vier Seiten eingefasst. Zusätzlich klebt man zwei senkrechte Verstärkungen (3) an. Zuletzt setzen wir noch die Brechstange (4) ein. Ein notgelandeter Pilot konnte mit Hilfe dieses Werkzeuges die eventuell verklemmte Cockpit-Haube zertrümmern.
- 2) Als nächstes wenden wir uns den Positionslichtern zu. Dafür verwenden wir ausgezogene Klarsicht-Giessäste. Das "Schlusslicht" (5) am Seitenleitwerk stellt dabei die kniffligste Arbeit dar. In die bestehende Plastik-Verdickung bohren wir ein Loch von 0,3 mm. Da hinein kleben wir einen dünnen, ausgezogenen Giessast. Bei den Pos. 6, 7 und 8 werden mit der Feile entsprechende Aussparungen herausgearbeitet. Da hinein kleben wir Klarsichtmaterial und geben diesen Scheiben mittels einer feinen Feile die richtige Form.
- 3) Wenn wir schon beim Bohren sind, müssen die beiden Kanonen (9) ebenfalls dafür herhalten. Und weil Auspuffrohre auch Oeffnungen aufweisen, bearbeiten wir diese (10) ebenso. Uebrigens können 0,3mm-Bohrer in Metallwaren-Geschäften für ~Fr. 1.80 erworben werden. Zum Einspannen sei der Präzisions-Spanngriff (inklusive 3 verschiedene Bohrfutter) Nr. 321 d von X-ACTO empfohlen.

Spitfire Mk Vb „Clipped-Wings“



~1/72
April 77
#

- 4) Wie auf Fotos erkennbar ist, verfügen Spitfires zusätzlich über eine mechanische Fahrwerksanzeige-Einrichtung (11). Im Klartext heisst das: sind die Fahrgestelle ausgefahren, wird bei jedem Flügel ein herausragender Stab ersichtlich. Im Modell muss dieser ~1,5mm lang sein.
- 5) Leider hat Heller beide Hülsenauswurf-Oeffnungen für die Kanonen vergessen. Die ungefähre Form und Position erkennen wir bei näherem Studium von Pos. 12. Mit unserem 0,3mm-Bohrer perforieren wir die dreieckige Oeffnung, indem wir in kleinen Abständen Loch um Loch bohren. Dann stossen wir den auf diese Weise vorbereiteten Teil durch und feilen die ausgefransten Kanten glatt.
- 6) Zur Herstellung der Antenne verwende ich farblosen, ungefähr 0,2 mm dicken Kunststoff-Faden. Am Seitenleitwerk, am Antennenmast sowie auf dem Rumpfrücken bohren wir wiederum 0,3mm-Löcher. Hernach befestigen wir unseren Antennendraht (13) mit Hilfe von Cyanolith am Seitenleitwerk. Im nächsten Arbeitsgang kleben wir das andere Ende des Fadens an den Antennenmast. Ein zusätzliches Stück "Draht" verankern wir hernach im Rumpfrücken. Zuletzt verknüpfen wir diesen Teil mit der bereits gespannten Antenne.

Weitere Angaben über Abziehbilder und Farbgebung erfolgen zu einem späteren Zeitpunkt. Viel Spass bei der Arbeit wünscht Ihnen

Hans Glauser

K I T - K R I T I K

SPITFIRE M 1 : 72

Dieser Beitrag umfasst die nachstehend aufgeführten Modelle:

<u>Hersteller</u>	<u>Typ</u>	<u>Code</u>	<u>Serial no.</u>	<u>Squadron</u>	<u>Einsatzort und -zeit</u>
Hasegawa	Mk I	WZ ○ T	K 9794	19	Mai 1939
		KL ○ B	P 9398	54	1940
Revell	Mk I	19 ○	K 9794	19	Oktober 1938
	Mk II A	YT ○ L	P 7665	65	bis April 1941
	Mk II	NK ○ K	P 8088	118	Mai 1941, Hants.
Polistil	Mk II A	YT ○ L	P 7665	65	bis April 1941
Heller	Mk I	QV ○ I	X 4474	19	1940, Duxford
Heller	Mk Vb	SZ ○ X	BL 479	316	?
Airfix	Mk Vb	RF ○ D	MB 144	303	Mai - Juni 1942 31 Ftr.Grp. USAAF 1942, Merston
		MX  D	EN 851		
Frog	Mk VIII	ZP ○ W	A 58-606	457 RAAF	1945, Morotai
	Mk IX	SR ○ W	MH 763	72	August 1944 Südfrankreich
Airfix	Mk IX	JE ○ J	EN 398	416	1943, Kenley
Matchbox	Mk IX	ON ○ B	PV 303	124	?
		UZ ○ K	BS 184	306	?
Frog	Mk XIV	AP ○ D	RM 619	130	Dezember 1944, Belgien
		FF ○ B	RN 133	132	1945, Hong Kong

Hasegawa Mk I

Masshaltigkeit	: gut	Rumpf : Position der Kabine stimmt um ~2 mm nicht Flügel: Spannweite ~2 mm zu gross, Position der Fahrwerkschächte stimmen nicht
Originaltreue	: gut	Blechstösse vorstehend, jedoch nicht stark ausgebildet
Inneneinrichtung:	genügend	Kabinenboden, kombinierter Rückenpanzer mit Pilotensessel, falsch geformter Steuerknüppel, Instrumentenbrett mit Abziehbild
Passgenauigkeit	: gut	
Klarsichtteile	: genügend	zu dick
Abziehbilder	: gut	für zwei verschiedene Modelle, matt und masshaltig
Bemerkungen	:	eine frühe Mk I-Version mit 2-Blattpropeller möglich

Revell Mk I und II

Masshaltigkeit	: ungenügend	Rumpf : ~5mm zu lang (hintere Partie) Flügel: Spannweite ~3mm zu klein, zu grosse Fahrwerkschächte
Originaltreue	: ungenügend	Blechstösse vorstehend, Nieten wie bei Panzer aus dem I. Weltkrieg
Inneneinrichtung:	ungenügend	einteiliger Kabinenboden mit Pilotensessel, Steuerknüppel und Pilot in einem Guss
Passgenauigkeit	: genügend	
Klarsichtteile	: ungenügend	nicht masshaltig, Konturen stimmen nicht, undurchsichtig, da zu dick
Abziehbilder	: gut	für 3 Modelle vorhanden, matt und masshaltig
Bemerkungen	:	Anschaffung lohnt sich nur für Abziehbilder

Polistil Mk II

Masshaltigkeit	: ungenügend	Rumpf : Konturen stimmen nicht, ~1mm zu kurz Flügel: Spannweite ~1mm zu kurz
Originaltreue	: ungenügend	Blechstösse vorstehend, schlechte Gravur (nicht fertiggearbeitete Spritzgussform)

Inneneinrichtung: genügend Armaturen Brett, Rückenpanzer, Funkgerät, Pilotensessel

Passgenauigkeit : genügend

Klarsichtteile : ? kann nicht beurteilt werden, da nur eine Cockpit-Haube zu Fiat G 55 vorhanden ist!

Abziehbilder : ungenügend dicke Träger, nicht masshaltig, glänzend

Bemerkungen : Hände weg von diesem Kit

Heller Mk I

Masshaltigkeit : ungenügend Rumpf : ~2mm zu kurz, Konturen stimmen nicht
Flügel: Spannweite ~7mm zu kurz

Originaltreue : ungenügend Blechstösse vorstehend, jedoch nicht stark ausgebildet, Nietensalat

Inneneinrichtung: genügend Armaturen Brett, Rückenpanzer, Pilotensessel, Funkgerät

Passgenauigkeit : gut

Klarsichtteile : gut ein wenig zu dick, schade, dass Kabine nicht dreiteilig ist

Abziehbilder : ungenügend glänzend, nicht masshaltig

Bemerkungen : nicht empfehlenswert

Heller Mk Vb

Masshaltigkeit : gut Rumpf : ~1mm zu lang
Flügel: Spannweite ~2mm zu kurz

Originaltreue : genügend Blechstösse vorstehend

Inneneinrichtung: gut eingravierte Instrumente in beiden Rumpfhälften, Armaturen Brett, Rückenpanzer, Steuerknüppel, Pilotensessel, Funkgerät, Revi!

Passgenauigkeit : gut

Klarsichtteile : gut leider ein wenig zu dick, dreiteilig!

Abziehbilder : ungenügend schlechter Druck, Farbton der Code-Buchstaben stimmen nicht

Bemerkungen : lohnende Anschaffung, sofern man Abziehbilder zusätzlich besorgt, Tropenfilter vorhanden! 2 verschiedene Randbogen (für normale Flügel- sowie "Clipped Wing"-Form)

Airfix Mk Vb

Masshaltigkeit : gut

Rumpf : i.o.

Flügel: Spannweite, ~1mm zu gross
Position der Fahrwerkschächte
stimmen nicht

Originaltreue : gut

Blechstösse vorstehend, aber nicht sehr
ausgeprägt

Inneneinrichtung: genügend

Kabinenboden, Rückenpanzer, Piloten-
sessel, Revi!

Passgenauigkeit : genügend

Klarsichtteile : genügend

zu dick

Abziehbilder : gut

matt und masshaltig, 2 Modelle mög-
lich

Bemerkungen :

Heller Mk Vb ist dem Airfix-Kit vor-
zuziehen

Schluss folgt!

H. Glauser

SDKfz 182 PANZER VI TIGER IIB "KÖNIGSTIGER" IM MODELL

1/72 Revell-Esci mit Henschel-(Produktions-)Turm

Bausatz mit 74 Teilen. Das beste, und überhaupt ein sehr gutes Modell in diesem Massstab. Im Verhältnis gemessen, ist die Detaillierung sogar besser als die von Tamiya in 1/35 !

Die Passgenauigkeit ist ausgezeichnet und auch die drei Figuren sind gut ausgeprägt. Wenn man das Modell baut, kann man ob der Güte fast den Massstab vergessen: 1/72.

Der Turm ist einigermaßen gut geraten, doch sollte man ihn an den beiden äussersten Punkten der Seitenwände, unten je etwas gegen innen abfeilen. Der Uebergang vom Turm zur Wanne war im Original anders als im Modell. Was aber die Nahkampföffnung links neben der rechten Luke soll, weiss kein Mensch. Entweder war sie, wie beim Porsche-Turm, hinter der Luke, oder aber beim Henschel-Turm, und so sollte es am Modell sein, vor der Richtschützenluke. Ob da wohl ein Chirurg am Werke war? Ebenfalls die Mündungsbremse muss man etwas verkleinern, sie ist etwas zu dick geraten.

Die Wanne ist sehr gut gearbeitet, doch fehlt eine Oeffnung für die Antenne am Heck, nicht vergessen. Am "Hinterteil" des Fahrzeuges sollte man die genaugleiche Nacharbeit wie beim Tamiya-Modell ausführen (siehe unten). Schade, dass Revell-Esci immer noch diese steifen Raupen verwendet. Tip: Man forme sie in heissem Wasser etwas vor.

Auf die Bemalungshinweise vertrauen, hiesse einen Hippie-Panzer zu bauen, was es ja bekanntlich nicht gibt. Man kaufe sich lieber aus der Reihe "Das Waffen-Arsenal" im Podzun/Pallas-Verlag das Heft über den Königstiger, woraus man eine Fülle von Anregungen zu einem wirklich "echten" Tarnanstrich herauspicken kann.

Dafür sind wiederum die Decals mehr als ausreichend und auch der Preis ist für dieses sehr gute 1/72 Modell angemessen: Fr. 6.50

1/48 Bandai mit Porsche-Turm und Inneneinrichtung

Modell "gehobener Qualität". Leider aber auch nicht immer so massstabsgetreu: Die Wanne ist zu flach geraten, Granathalterungen und Granaten zu klein, Schürzen etwas zu breit und vom Motor gar nicht zu sprechen.

Umso überraschender die übrige Inneneinrichtung für diesen Massstab, zwischen genügend und gut. Auch sonst ist das Modell von den obenerwähnten Fehlern abgesehen, ziemlich gut. Es gelten etwa die gleichen Nacharbeiten wie beim 1/24 Modell der gleichen Firma.

Decals: genügend. Die Bemalungshinweise sind für die Inneneinrichtung sehr gut, für die drei "japanischen" Besatzungsmitglieder viel zu allgemein und für den Tarnanstrich ist wohl die Farbenblindheit des Autors verantwortlich zu machen.

Doch mit etwas Geduld kann man auch daraus ein recht passables Modell bauen. Der Preis: Fr. 9.50, was ja eigentlich sehr günstig ist.

1/35 Tamiya mit Henschel-(Produktions-)Turm

Uebliche kommentarlose gute Tamiya-Qualität. Wenig Nacharbeit, tadellose Detaillierung, genug Zubehör (obwohl der Hammer und ein Beil fehlen) und wunderbare Figuren kennzeichnen den Bausatz. Einmal mehr beweist Tamiya, was man unter Massstabgenauigkeit versteht. Die Raupen, welche sehr gut detailliert sind, lassen sich besser als bei manchen anderen Modellen hinunterbinden. Was aber auch Tamiya vernachlässigt, ist das Heck des Fahrzeuges. Ein Paar U-Träger lassen sich leicht selbst herstellen und montieren, doch bei den vier Schäkeln wird es schon schwieriger. Aus mit Nitro verdünntem Plastik gute Schäkel zu formen, ist nicht jedermanns Sache, doch ein Versuch lohnt sich bestimmt. Wenn's nicht klappt, gibt es ja immer noch das private Ersatzteillager. Die mangelhafte Auspuffabdeckung existierte nur bei den letzten Königstigern. Am besten bildet man sie aus Plastic-Sheets nach, da sie doch bei vielen Tigern vorhanden war. Ebenfalls so die hölzerne Utensilienkiste der Mannschaft, welche Tamiya unverständlicherweise wohl vergessen hat?! Ein Wagenheber sollte eigentlich auch nicht fehlen.

Zum Turm ist zu sagen, dass die Ventilations- und die Nahkampfoffnung etwas zu klein geraten sind, aber da es nur um Zehntelmillimeter geht, fällt es nicht weiter auf.

Bemalungshinweise sind gut, und auch die Decals lassen nichts zu wünschen übrig.

Einfache Bauweise und günstiger Preis, ohne Motor nur Fr. 17.50, lassen diesen klassischen Bausatz zu einem Muss werden.

1/35 Nichimo mit Porsche-Turm

Dieses Modell, das einzige mit dem Porsche-Turm in diesem Massstab, kommt in der Detaillierung und Massstabgenauigkeit sicher an das von Tamiya heran. Die beigelegte Figur, die Raupen und das Zubehör sind ausgezeichnet detailliert und lassen das Herz höher schlagen. Die Passgenauigkeit lässt zwar teilweise zu wünschen übrig, doch mit etwas Spachtelmasse kann man auch das beheben.

Wirklich schlecht am Modell ist nur der Elektromotor, welchen man dem Modell zuliebe nicht einbauen sollte. Die dafür vorgesehenen Oeffnungen in der Wanne kann man verspachteln.

Ein grosser Vorteil: Deutsche Bauanleitung! Die Bemalungshinweise und Decals sind genügend, wenn auch nicht besonders ausgiebig.

Kurz, ein empfehlenswertes Modell trotz dem verhältnismässig sehr hohen Preis von Fr. 29.50

1/24 Bandai mit Porsche-Turm und Inneneinrichtung

Das zweite Modell des Königtigers von Bandai sieht schon besser aus, obwohl noch viele Mängel. Es ist nur an "alte Hasen" mit starken Nerven weiterzuempfehlen. Für Anfänger ungeeignet, da sehr viel Nacharbeit und Korrekturen. Bei diesem grossen Massstab kommen die Fehler natürlich viel stärker zum Vorschein, als bei den 10 - 20 cm Modellen. 30 cm lang ist das Modell schon. Die Detaillierung ist sehr gut, wenn auch ein Zimmeritanstrich, wie übrigens auch bei allen anderen Modellen, fehlt. Als Zubehör werden gut gearbeitete Werkzeuge und Stahlseile (davon eines aus Draht) mitgeliefert.

Was die drei Figuren betrifft, weisen sie verdächtig asiatische Gesichtszüge auf, was aber mit einem richtigen Make up behoben werden kann. Die Bemalungshinweise sind zwar sehr reichlich, vielfältig und farbenfroh, stimmen leider aber nicht besonders mit der Wirklichkeit überein. Auch die Decals lassen sehr zu wünschen übrig, am besten bastelt man sich selber etwas zusammen. Die Inneneinrichtung, welche man als Hersteller bei einem Panzermodell kaum wirklich gut, und erst recht nicht sehr gut machen kann, ist je nach Ansprüchen genügend bis gut, wie man es von Bandai gewöhnt ist. Wenn aber jemand behaupten will, die Inneneinrichtung sei sehr gut, nehme man doch bitte aus der Reihe "Militärfahrzeuge" aus dem Motorbuch-Verlag, den Band 7 über den Tiger und seine Abarten zur Hand. Die sehr schönen Detailaufnahmen führen, wenn man sie mit dem Modell vergleicht, unweigerlich zu einem Nervenzusammenbruch.

Mit der Massstabs- und Passgenauigkeit hat es Bandai aber leider nicht immer so genau genommen. Die Fahrerfigur muss verkleinert werden (Gorilla ähnlich); die Schürzen stehen zu weit ab, um etwa 1 - 2 mm kürzen; den Motor muss man etwas gegen vorne verschieben und den "Wagenheber" braucht man gar nicht erst zu montieren. Auch das Turm-MG weist sogar eine gewisse Aehnlichkeit mit dem MG 34 auf. Das die 8,8 cm Granaten ziemlich zu klein geraten sind, merkt wohl jeder Anfänger.

Ebenfalls die Raupen, im Original waren sie 80 cm breit, im Modell wären es nur etwa 70 - 75 cm!

Aber das ist eigentlich auch der einzige Fehler, der wirklich nicht zu beheben ist. Denn alles in allem kann man daraus wohl das schönste und beste Modell des Königtigers bauen. Schon seiner Grösse wegen wirkt es sehr dekorativ, was sicher auch unsere besseren Hälften zu schätzen wissen.

Verhältnismässig ist es sogar günstig: Fr. 69.80

Peter Alt

K A U F E / S U C H E

=====

In dieser Rubrik erhält jedes IPMS-Mitglied Gelegenheit, ein Inserat erscheinen zu lassen.

Inserat Nr. 1 K
(angewandtes Beispiel)

Ich suche/kaufe Fotos oder andere Hinweise:
SPITFIRE Vb, Code SZ X, Serial No BL 479
Hans Glauser, Dennigkofenweg 166,
CH - 3072 Ostermundigen

Fr. 1.05

" -.45

" -.45

" -.15

Fr. 2.10

=====

Wortanzeigen-Bestellschein

Je Wort inkl. Bezeichnung }
 (z.B. Ju 52) }
Je Zahl }

5 Rp.

Inserat:

Rechnungsbetrag bitte in
Marken beilegen!

Zu richten an:

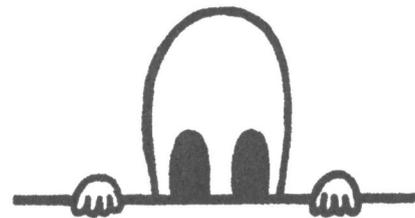
Hans Glauser
Dennigkofenweg 166
3072 Ostermundigen

.....
.....
.....
.....
.....
.....

VERKAUFE / GEBE

In dieser Rubrik erhält Jedermann Gelegenheit, ein Inserat erscheinen zu lassen. Sofern jemand dermassen grosszügig ist und etwas gratis abgibt, erfolgt eine vom Redaktionsteam gestaltete Anzeige ebenfalls kostenlos. Im besonderen möchten sich diejenigen angesprochen fühlen, welche ihr Wissen (Archiv etc.) anderen hilfesuchenden Mitgliedern zur Verfügung stellen wollen.

Inserat Nr. 0 V



Was sehe ich da in Genf?

Da ist doch nebst einem Flugzeugarchiv nein? unglaublich!
eine Kollektion von Dokumetarfilmen aus dem II. Weltkrieg vorhanden.

Darf ich Dich bitten, lieber Kollege aus Genf, Deinen Namen (inkl.
Telefon-Nummer) in der nächsten Ausgabe bekanntgeben zu dürfen?

Virus "Plasticus"

Wortanzeigen-Bestellschein

Je Wort inkl. Bezeichnung }
 (z.B. Ju 52)

Je Zahl }

5 Rp.

Inserat:

Rechnunsbetrag bitte in
Marken beilegen!

zu richten an:

Hans Glauser
Dennigkofenweg 166
3072 Ostermundigen

.....
.....
.....
.....
.....
.....

B E S O N D E R E H I N W E I S E
=====

Hier bietet sich jedem Leser Gelegenheit, von, nach unserer Meinung erwähnenswerten Begebenheiten Kenntnis zu nehmen.

*** LAST NEWS ***

Hasegawa MiG 25 FOXBAT - leider japanische Bauanleitung

Farben:

1 weiss 25 dk. sea grey
2 schwarz 33 matt schwarz
3 rot 47 grün-rot
8 silber 50 grün-blau
13 neutral grey 60 gun-metal

Belegte Kennzeichen:

31 (rot) Maschine von
Lt. Belenko.
07 (blau) Maschine mit
vier AA-6 Lenkwaffen.

Verlag Bucheli, Inh. Paul Pietsch, 6301 Zug, Postfach, Tel. (042) 211247

Sonderangebot: Die Weltkrieg II Flugzeuge, Kenneth Munson
statt Fr. 40.30 nur noch Fr. 19.80

Neu : Flugzeugbewaffnung, Hanfried Schliephake, Fr. 42.20

Neu : Fiseler Fi 156 Storch im II. Weltkrieg, J. Piekalkiewicz,
Fr. 31.70

Neu : Sturmartillerie, Franz Kurowski und Gottfried Tornau,
Fr. 52.90

Neu : Kriegsschauplatz Italien, Paul Haupt, Fr. 31.70

P.S.: Preisangaben ohne Gewähr

R. Mani, plastic model kits, im Gotthardhaus, Bubenbergrplatz 11,
3011 Bern, Tel. (031) 22 07 13

Grösstes Angebot von Plastik Modellbaukasten in der Schweiz

Oeffnungszeiten: Mo : 14.00 - 18.30
 Di - Fr: 10.00 - 12.00 / 13.30 - 18.30
 Sa : 8.15 - 12.00 / 13.30 - 17.00
 Do : Jeden Donnerstag Abendverkauf bis 21.00

Versandbedingungen: Lieferung mit Rechnung, zahlbar innert 10 Tagen



INTERNATIONAL ELASTIC MODELLERS SOCIETY

BERN / SWISS BRANCH

NATIONALES DELEGIERTEN-TREFFEN DER IPMS CH

Anmeldetalon

Was ? Nationales Treffen in Bern
 Warum ? Neuorganisation IPMS CH
 Wer ? Delegiertes Mitglied: Name

Vorname

Adresse

.....

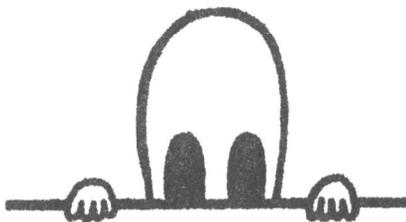
Tel.: Privat

Geschäft.....

der Ortsgruppe:

Wann ? Folgende Daten kommen für mich in Frage (zutreffendes bitte ankreuzen):

- 24.7.77 Und was meint "Plasticus"?
- 21.8.77
- 18.9.77



Je mehr Kreuze, umso besser!

Wo ? Bern - genaue Angaben folgen

Diese Seite geht ausgefüllt an: Herrn
 Pier D. Savini
 Werdstrasse 121
 8003 Zürich