



# MODELL PANORAMA

Das Modellbaumagazin 2011/4

Figuren  
Römischer Reiter



Mitg 17F

# Adler für Salah el-Din

# Zwei Adler für Salah el-Din

Neben dem früheren Ostblock, vielen „schwarzafrikanischen“ und fernöstlichen Ländern, stellte die Einführung der MiG-17 auch für fast alle arabischen Staaten einen Quantensprung ins Jet-Zeitalter dar.



Modell & Text: Christof Hahn  
Fotos: Christof Hahn, Wolfgang Meindl

Ähnliches dürfte auch für Trumpeter, den Hersteller des Modells dieses kleinen „Adlers“ im Maßstab 1:32 gelten, der auf dem Weg dahin aber wohl ähnlich viel „Lehrgeld“ zu zahlen hatte, wie Salah el-Din (Saladin), der legendäre arabische Heerführer des 12. Jahrhunderts auf seinen Eroberungszügen im Nahen Osten. Denn erst nach der MiG-17 (und MiG-15bis) wurde der chinesische Hersteller immer mehr zu jener Schmiede für Spitzenbausätze, die er heute ist. Salah el-Dins Wappentier, der Adler, steht noch in unseren Tagen für die panarabische Idee und für die militärische Schlagkraft diverser arabischer Länder.

Die Entwicklungsgeschichte und die Einsatzgeschichte des Flugzeugs in Europa sind hinlänglich bekannt, sodass ich sie hier nur

kurz erwähnen möchte: die MiG-17 geht auf den Wunsch zurück, bestimmte Mängel des Vorgängermodells MiG-15 zu beheben. In der Literatur werden insbesondere Probleme mit der Richtungskontrolle bei hohen Machzahlen und mit der lateralen Richtungsstabilität in großen Flughöhen erwähnt, dazu eine geringe Rollrate und „poor control responses“ bei hohen Flugeschwindigkeiten.

Mit der Streckung des Rumpfes und dem neuen und stärker gepfeilten Flügel konnten diese Mängel weitgehend beseitigt werden. Allerdings verhielt sich die so entstandene MiG-17 nun bei Start und Landung „more tricky“. Der ebenfalls zu verzeichnenden Gewichtszunahme von rund 300 kg wurde in der Folge durch den Einbau eines Triebwerks VK-1F mit Nachbrenner begegnet – die MiG-17F war entstanden.

Viel weniger bekannt war „im Westen“ bislang die Einsatzgeschichte der MiG-17F in den arabischen Staaten. Mit dem Erscheinen des heutigen Standardwerks „Iraqi Fighters“ vor einigen Jahren und dem neuen, nicht minder ausgezeichneten Buch „Arab MiGs Vol. I“, beide aus dem Verlag „Harpia Publishing“ (siehe Kasten), hat sich dies nun erfreulicherweise geändert. Für mich waren sie jedenfalls die Initialzündung, endlich zwei der seit Jahren im Bausatzstapel befindlichen Trumpeter-Bausätze „MiG-17PF“ (Be- >>



„Cobra 2115“, bereit zum nächsten Einsatz!



stell, Nr. 02206; Maßstab 1:32) hervorzuholen und daraus eine ägyptische und eine irakische MiG-17F zu „schnitzen“.

**In Ägypten** wurde die MiG-17F nur wenige Tage vor dem „Suezkrieg“ (1956) bei der Truppe eingeführt und stand in zwanzig Exemplaren als Jagdflugzeug zur Verfügung. Der Waffengang war Ägypten von Großbritannien und Frankreich aufgezwungen worden, die sich damals noch als Kolonialmächte und vor allem als „Verteidiger des Suezkanals“ verstanden. Für den noch jungen Staat Israel bot der Krieg die Chance, seine Grenzen gegen Südwesten auszudehnen.

Während des „Sechs-Tage-Krieges“ 1967 kam die MiG-17F als Jagdbomber zum Einsatz. Die Maschinen waren dafür schon ab

dem Ende des Suezkrieges nach und nach mit Abschussschienen für jeweils acht der im Land produzierten „Sakr“ (Falke)-Raketen ausgerüstet worden. Im Zuge des israelischen Überraschungsangriffs auf Ägypten wurden 44 MiG-17 (aller Varianten) zerstört, etwa 30 davon am Boden.

Im „Oktober-Krieg“ 1973, auf israelischer Seite als „Jom-Kippur“-Krieg bekannt, war die MiG-17F bereits veraltet, kam aber noch über der Halbinsel Sinai gegen Bodenziele zum Einsatz. Neben den Bordkanonen und den Sakr-Raketen verfügte der Typ zu dieser Zeit auch über zwei Pylone unter dem Vorderrumpf, die sowohl Bomben aus sowjetischer als auch aus ägyptischer Produktion tragen konnten. Nach den im Konflikt 1967 gemachten negativen Erfahrungen mit „silbernen“ Flugzeugen trug die MiG-17F nun

einen sehr wirkungsvollen Tarnanstrich, der ihr im Land am Nil die Bezeichnung „Cobra“ einbrachte und der auch für viele andere von der Egypt Air Force eingesetzte Flugzeugtypen dieser Zeit typisch war. Über diese Tarnung ist viel und oftmals Falsches geschrieben worden, sodass ich später darauf noch näher eingehen werde.

**Für mein erstes Bauprojekt** habe ich die ägyptische MiG-17F „2115“ gewählt, da diese (getarnte) Maschine - zumindest deren linke Rumpfseite - fotografisch gut dokumentiert ist.

Die zweite für den Bau gewählte Maschine ist mehr etwas für den „Gourmet“ nahöstlicher Luftwaffen. Denn nur wenig war bislang im Westen über den Einsatz dieses Typs in der irakischen Luftwaffe bekannt. Dank



Blick auf die neue Kanzelverstrebung samt Rückspiegel.



Die Frontscheibe wurde durch eine aus „Panzerglas“ ersetzt und um das Regenabweisesystem ergänzt.

„Iraqi Fighters“ und „Arab MiGs I“ liegen aber nun auch darüber wertvolle Informationen und aussagekräftige Fotos vor, die mich den Bau der irakischen MiG-17F „441“ in Angriff nehmen ließen. Dieses Flugzeug ist nicht nur aufgrund seiner wechselvollen Geschichte, sondern auch wegen seiner Bewaffnung mit zwei Raketenpods UB-16-57 besonders interessant, da dieser Rüstsatz selbst in der Sowjetunion nur höchst selten anzutreffen war. Die Einsatzzeit der „441“ begann kurz nach der Revolution im Juli 1958, setzte sich über die Periode des kommunistischen Regimes fort und endete schließlich in den frühen Jahren Saddam Husseins, wofür die immer wieder entsprechend geänderten Hoheitszeichen am Leitwerk beredtes Zeugnis ablegen. Für mein Projekt habe ich den Zustand der Maschine rund um das Jahr

1959 gewählt – also zu jener Zeit, als der „fin flash“ der Royal Iraqi Air Force mit einer gelben Scheibe versehen worden war, um den kürzlich erfolgten politischen Umsturz anzuzeigen. Die Maschine kam damals gegen Stellungen der Kurden und der Royalisten zum Einsatz, was durch die übergroßen Hoheitszeichen unter den Tragflächen und deren Fehlen auf der Oberseite der Flügel verdeutlicht wird. Die „441“ stand noch 1973 im Dienst der 8. Staffel und wurde von Syrien aus über dem Golan geflogen.

**Nach diesem kurzen historischen Abriss** aber nun zum Bau der beiden „Adler“ selbst. Wie bereits erwähnt, war Trumpeter bei der Auflage des Bausatzes offensichtlich noch nicht „flügge“. Ich sehe ihn vielmehr als „Fingerübung“, die dem chinesischen

Hersteller schließlich den Weg zu seinen heutigen „Super-Kits“ eröffnen sollte. Von Hand korrigiert ist noch die Bauanleitung. Kunterbunt sind die Gussäste, die sowohl Teile für eine MiG-17PF, solche für eine MiG-17A und andere Versionen enthalten. Gehen wir's also an!

**Beginnen wir mit den positiven Seiten des Bausatzes:** die von Trumpeter gelegte Basis ist geeignet, ein dem Original nahe kommendes Modell einer MiG-17A oder F entstehen zu lassen – sofern man bereit ist, viel Sitzfleisch zu investieren. Dies gilt erst recht, wenn man eine -PF bauen will, denn in diesem Fall wäre der Vorderrumpf völlig neu zu gestalten. Immerhin: der Bausatz enthält ein Triebwerk, aus dem man etwas machen kann. Das war's aber auch schon!

**Die Negativliste ist bedeutend länger.** Sie soll aber hier auf die wesentlichsten „shortcomings“ beschränkt bleiben:

- Passgenauigkeit der Teile: „ägyptisch“ - mehrere größere Teile sind verzogen
- Flügelübergang zum Rumpf: schlimm
- Cockpit: rudimentär
- Cockpit-Frontverglasung: falsch (auch jene, die für die PF-Version beigelegt wurde)
- Haubenverstrebung: falsch (die der MiG-15)
- Reflexvisier: lächerlich
- Pilotensitz: nach dem Abtrennen der Sitzpolster (für später!) einfach zur Seite legen ...
- Grenzsichtzäune: viel zu dick
- Lufteinlauf für Triebwerk: einfach, ohne Innenwände
- Fahrwerk und Räder: rudimentär
- Angegebene Positionen für die Zusatztanks: falsch
- Bauchflosse: fehlt (Hinterrumpf ist jener der MiG-15).

Damit sind im Fall der MiG-17F auch die Position des „flare dispensers“ und die Form der Wartungspaneele am Seitenleitwerk falsch.

- Trimmfläche am Seitenruder: fehlt
- Diverse Wartungspaneele am Rumpf: falsch bzw. fehlen
- Positionslichter und „radar warning receivers“: fehlen
- Landescheinwerfer und Positionslichter: fehlen
- Rumpfantenne: falsch positioniert
- Pitotrohr am Bug (rechts oben): fehlt
- Nachbrennersektion: rudimentär
- Bugfahrwerksschacht: keine Struktur bzw. keine Aussparung für das eingeklappte Bugrad
- Bremsklappen: Schächte zu flach, teilweise falsche und fehlende Strukturen
- Oberfläche des Bausatzes: rau; Gravuren zu massiv.

Somit sind zahlreiche Berichtigungen und Neukonstruktionen vorzunehmen. Beginnen wir beim Cockpit: Hier, wie für >>



Erste Versuche, die Lufteinläufe zu gestalten (Papier).



Das Reflexvisier ist selbstgeschnitzt und besteht aus rund zehn Teilen.

spätere Baustufen, ist das Zurüstsatz von Eduard äußerst hilfreich. Er umfasst das Instrumentenbrett, die Seitenkonsolen und den Pilotensitz. Ebenso Strukturen zur Gestaltung der Innenseite der Bremsklappen, den äußeren Ring des Landescheinwerfers, die Mündung der 37 mm-Kanone, die Nachbrennersektion, die Abdeckklappen des Hauptfahrwerks, sowie diverse Antennen und Kleinteile für das Fahrwerk. Das Cockpit wurde um weitere Schaltpaneele, Leitungen, Abdeckungen und um ein Reflexvisier ergänzt, wobei letzteres aus mehreren Komponenten besteht. Die Stellräder am Visier erhielten Skalen. Die Basis dafür bildete ein weißer Decalbogen, der mit einem Permanent-Marker geschwärzt wurde. Die weißen Skalen entstanden durch Auskratzen mit einer Nadel.

Da ich des „Tiefziehens“ von Klarsichtteilen noch immer nicht kundig bin, sah ich mich dazu genötigt, die vorhandene Frontscheibe und Haube entsprechend „brachial“ umzugestalten. Erstere wurde vorne abgeschnitten und in die Lücke, wie beim Original, eine „Panzerscheibe“ eingesetzt. Klebstoff war „Contacta Clear“ von Revell,

der allerdings in diesem Fall nicht überzeugen konnte. Er härtet zu wenig aus, um später „Nieten“ bohren zu können. Der Terminus „Panzer-scheibe“ ist insofern berechtigt, als ich ein Stück Plexiglas verwendete, das deutlich dicker als die übrigen Klarsichtteile ist. In der Folge wurde auf der Innenseite der Frontscheibe eine Rahmenkonstruktion notwendig, an der auch der Kompass (eingefärbtes Glaskügelchen mit Sichtfenster) befestigt werden konnte. Der Rahmen der Frontscheibe wurde um das filigrane Regenabweisesystem ergänzt.

Wie erwähnt, stammt die Cockpithaube aus dem Trumpeter-Bausatz der MiG-15bis. Dies bedeutet insbesondere, dass die Längs- und die Querverstrebung deutlich zu breit sind. Abhilfe brachte das komplette Abschleifen dieser Strukturen, dem das Polieren der Oberfläche und der Aufbau neuer Streben folgten. Die Haube wurde um einen Rückspiegel und um den Schließmechanismus ergänzt.

**Das Triebwerk** verbesserten diverse Kleinteile, Gitter und Leitungen. Die Verbindung zum Nachbrenner aus dem Hause

Eduard wurde durch die Verlängerung des Schubrohres hergestellt. Um wenigstens einen eingeschränkten Blick auf das fertige Triebwerk zu ermöglichen, schnitt ich die beiden Wartungspaneel am Rumpf (plus eine der Betankungsklappen) auf. Grundsätzlich würde es der Bausatz erlauben, das gesamte Heck, wie beim Original, abgenommen darzustellen und somit einen Blick auf das ganze Triebwerk zu ermöglichen. Allerdings wollte ich kein Diorama bauen. Überdies ist die Trennstelle zwischen Vorder- und Hinterrumpf am Modell nicht korrekt wiedergegeben. Also Rumpfteile verkleben und Trennstelle neu gravieren!

**Blieben wir beim Rumpf** und hier beim Problem des Lufteinlasses für das Triebwerk, der sich im Bausatz als Öffnung ohne nach hinten führende Innenwände präsentiert. Vorhanden ist nur der zentrale Stoßkörper. Versuche, der „gähnenden Leere“ ein Innenleben zu verpassen, sind mir nur halbwegs bei der ägyptischen Maschine gelungen. Die Innenauskleidung ist aus stärkerem Papier gefertigt und führt nach



Das Triebwerk VK-1F vor dem Einbau. Ein Papierröllchen sorgt für die Verbindung zur Nachbrennersektion.

hinten bis zur Cockpitwanne, die an den Seiten entsprechende Einwölbungen aufweist. Bei meiner irakischen MiG-17F ist die Sache leider insofern schief gegangen, als sich die Auskleidung nach dem Zusammenkleben der Rumpfhälften zum Teil wieder gelöst hatte. Damit blieb nur die Möglichkeit, den Lufteinlauf mit einem Deckel zu versehen – so wie er beim Vorbild am abgestellten Flugzeug gegen das Eindringen von Fremdkörpern zum Einsatz kommt. Das Problem der fehlenden Lufteinlaufauskleidung findet sich übrigens auch bei der MiG-15bis, der Shenyang JJ-5 („MiG-17UTI“) und beim später erschienenen Trumpeter-Bausatz der MiG-19 (alle im Maßstab 1:32), wobei letzterer ansonsten aber hervorragend gelungen ist. Auch darüber wird es, Inshallah, in nicht allzu ferner Zukunft einen Baubericht geben.

Den Aussparungen für die Bremsklappen habe ich mehr Tiefe verliehen. Sie wurden ausgeschnitten und stattdessen Teile des Schubrohres eines J79-Triebwerks (eine gute Verwendung für die alte F4 Phantom von „Revell“) eingesetzt und mit der Innenseite des Rumpfes verklebt. Kleinere „Inlays“ schlossen das Schubrohr gegen die Rumpfwände hin ab. Auf der Rumpfunterseite erhielten die Maschinen neue Schutzbleche vor den Kanonenmündungen (dünnes Plastikmaterial), Hülsenauswurföffnungen und eine Bauchflosse. Die Verkleidungen des MRP-48-Receiver und der ARK-5-Antenne stammen von Eduard.

**Die Tragflächen** wären ein eigener Baubericht – so verzogen und schlecht an den Rumpf ansetzend wie sie jedenfalls bei meinen beiden Bausätzen ausgefallen waren. Der Verbrauch an Superkleber und italienischem „Andrea Sculp“ war entsprechend beeindruckend. Die viel zu dicken Grenzschichtzäune wurden wesentlich dünner geschliffen. Das nächste Mal werde ich sie einfach absägen und neue aus Plastikmaterial „schnitzen“... Leider bietet Eduard in seinem Zurüstsatz nicht die tollen Landeklappen wie zuvor für die MiG-15bis. Mein ägyptischer „Adler“ erhielt dennoch leicht abgesenkte Landeklappen samt Innenstruktur aus eigener Fertigung. Die irakische MiG-17F muss mit eingefahrenen Klappen „leben“. Die Tragflächenunterseite vervollständigte ein Landescheinwerfer, wofür zunächst eine Aussparung gefräst und in der Folge mit einem Reflektor >>

Die Innenseite der Luftbremse aus Teilen des J79-Triebwerks aus dem alten F-4E-Bausatz von Revell.



Das neu gravierte Wartungspaneel am Seitenleitwerk.



Blick auf das neue „gun blast panel“ und den vertieften Bugradschacht.



Die Bremsklappen wurden aufgeschnitten und die Tragflächeninnenseite mit Strukturen versehen. Unten im Bild: der Landescheinwerfer



Das Hauptfahrwerk aus Teilen des Bausatzes, eigener Fertigung plus „spare parts“ von Eduard.



„Brothers in Arms“ ...

(„Bare Metal Foil“) und einer „Glühbirne“ versehen wurde. Darauf kamen eine „Verglasung“ und der Scheinwerfer von Eduard. Neben dem Cockpit und dem Lufteinlass wurde auch dem Fahrwerk viel Aufmerksamkeit geschenkt. Zu verbessern galt es sowohl die Fahrwerkschächte, die Gestänge und schließlich die Räder selbst. Vorlagen dazu waren die reich bebilderten Bücher „MiG-17/Lim-5“ von TOPSHOTS und „MiG-17 Fresco Walk Around No. 46“ von Squadron Signal, die auch hilfreiche Informationen für die richtige Farbgestaltung enthalten (Cockpit-Blaugrau für die Schächte und die Räder der ägyptischen bzw. ein bräunliches Grau für die Fahrwerkschächte und Grün für die Räder der irakischen Maschine). Die Klappen des Hauptfahrwerks wurden durch jene aus dem Eduard-Kit ersetzt. Einiges an Scratchbau war zur Herstellung der Waffenträger bzw. Waffen unter dem Rumpf (ägyptische MiG-17F) und unter den Tragflächen (beide MiGs) nötig.

**Bleiben wir zunächst bei der ägyptischen „Cobra“,** bei der, aufgrund fehlender Maßangaben, nur Fotos für die maßstabsgerechte Gestaltung der Raketenabschusschienen herangezogen werden konnten. Bei meinem Modell bestehen die Abschussvorrichtungen im Wesentlichen aus flachen

und runden Kunststoffstäbchen aus dem Architekturfachhandel. Was die „Sakr“-Luft-Boden-Raketen betrifft, hatte ich Glück, als sich entsprechendes und nur geringfügig anzupassendes Gerät im Bausatz einer P-38 „Lightning“ im Maßstab 1:48 fand. Die Unterrumpf-Bombenträger anzufertigen war keine Hexerei. Die Bomben selbst stammen aus dem Trumpeter-Bausatz der MiG-19PF (1:32).

**Eine größere Herausforderung** war die Herstellung der Pylone für die UB-16-57-Pods an der irakischen MiG. Im World Wide Web habe ich nur ein einziges Foto (sowjetische Maschine) gefunden. Mein besonderer Dank geht daher an den Hauptautor der eingangs erwähnten neuen Bücher, Tom Cooper! Er hatte mich noch vor dem Erscheinen der Werke mit Originalfotos der betreffenden irakischen MiG-17F versorgt, aus denen nicht nur die korrekte Form und Größe, sondern auch die exakte Position der Pylone an der Tragfläche klar ersichtlich waren. Die (nicht besonders präzise ausgeformten) UB-16-57-Behälter selbst stammen vom Trumpeter-Bausatz der Mi-25 „Hind“.

Letzte bauliche Ergänzungen umfassten die Pitotrohre auf der Abdeckung des Electronic Compartment („Kühlerhaube“) und an den Tragflächenenden, den Radar War-

ning Receiver (RWR) zwischen dem zweigeteilten Seitenruder, die Positionslichter und die RWRs an den Flügelenden.

Nach unzähligen Schleif-, Spachtel- und Gravierdurchgängen war ich schließlich bei der Lackierung meiner beiden „Adler“ angelangt. Was meine „silberne“ irakische MiG betrifft, bot „Arab MiGs Vol. I“ neuerlich eine große Hilfestellung. Die Autoren gehen darin nämlich auch näher auf das ein, was sich in Wirklichkeit hinter den in diesem Zusammenhang oft gehörten Begriffen „natural metal“, „bare metal“ oder „silver grey“



... doch getrennt durch Zeit und Raum.

verbirgt. Das Erscheinen des Buches „Iraqi Fighters“ hat auch den amerikanischen Hersteller „Linden Hill Decals“ aktiv werden lassen. Mit der Special Edition „Iraqi Fighters“ (LHD32005) liegen nämlich seit etwa einem Jahr Decals vor, die uns Modellbauern die Replikas fast aller Kampfflugzeugtypen der IrAF im Maßstab 1:32 ermöglichen. Korrekt markiert werden können zwei Hawker Hunter F6, zwei Hunter F59A, eine MiG-19S, eine MiG-21MF, zwei MiG-21bis, eine MiG-29A sowie eine getarnte und zwei ungetarnte MiG-17F – darunter auch die „441“. Die Decals sind präzise und weitgehend „farbdicht“ gedruckt. Eine böse Überraschung kann man (in diesem Fall also ich...) erleben, wenn die farblose Versiegelung des Modells mit „LIFECOLOR“ noch nicht vollständig, und damit meine ich wirklich eine gute Woche lang, abgetrocknet ist. Wird darauf nicht geachtet, beginnen die Decals nämlich mit dieser Lackschicht zu reagieren – sie „blühen aus“ und verziehen sich! Ungetarnte MiG-17F, so auch die irakischen, verfügen über graue oder schwarze „Walkway“ >>

Die Tragflächenbewaffnung der ägyptischen „Cobra“ wurde von einer P-38 im Maßstab 1 : 48 „entlehnt“. Die Raketen- und Bombenträger sind selbstgeschnitzt.



Für die außerhalb des Irak kaum anzutreffende Flügelbewaffnung mit UB-16-57-Pods musste eine Mi-25 von Trumpeter „Federn lassen“. Der Pylon stammt aus eigener Fertigung.

Stripes“ an den Flügelwurzeln und wiesen Warnhinweise (meist in dunkelblauer Farbe) auf Wartungskappen und bestimmten Rumpfteilen auf. Die Produktionsnummer des jeweiligen Flugzeugs war auf praktisch allen beweglichen Teilen und den diesen gegenüberliegenden Positionen in roter Farbe aufgebracht. Meine wurden im Computer angefertigt und auf einem „ALPS“-Drucker ausgedruckt.

**Hinsichtlich der Farbgebung** der ägyptischen „Cobra“ sei der Beipacktext zum ausgezeichneten Decalbogen „Arabian MiG’s“ (1:72, erschienen bei Gekko Graphics, 2004) zitiert, der auch „meinem Auge“ entspricht. Richard Chafer schreibt

darin: grundsätzlich besteht das vierfarbige „Nile Valley“-Schema aus Sand, PaleGreen/Lindgrün, Schwarzgrün und Russian Blue Grey. Das häufig in Beschreibungen anzutreffende Grau (statt Lindgrün) ist ebenso falsch wie jenes Braun, das immer wieder auch Teil des ägyptischen „Lizard Scheme“ sein soll. Chafer weiter: „... *Add to this the effect of sun, age, combat and general weathering and slight variations in EAF paint stocks and the colour issue gets even more complicated. The pale green colour can at times be a mid green, very close to FS 34102 and the sand colour can vary from a very pale sand to a slightly 'yellow' sand colour. The black green can sometimes be a slightly 'lighter' dark green colour similar to FS 34079.*“ Dazu gibt er

auch eine Vielzahl an Referenzquellen an. Mein Vierfarbschema besteht aus Humbrol 71 und Humbrol 78 (plus etwas Weiß), aus einem Schwarzgrün, das sich aus Schwarz, Tannengrün und Grau zusammensetzt, sowie aus einem gemischten Blaugrau für die Flugzeugunterseiten. Diese Farben waren vor allem in der Landschaft des Nildeltas höchst effektiv, wozu auch das nordafrikanische Sonnenlicht mit seinen überaus „harten“ Schlagschatten beitrug. Nur kurz sei hier vermerkt, dass es auch ägyptische MiG-17F in einem Drei-Ton-Farbschema gegeben hat, bei dem Sand weggelassen worden war. „Cobras“ trugen keinerlei Walkway Strips und Stencils. Die Hoheitszeichen für meinen Wüstenadler stammen

von „Eagle Strike“ – und zwar aus der „Fresco Collection MiG 17 Part 1“. Neben Markierungen für die „2115“ und die ungetarnte „2648“ aus 1967 bietet dieser Decalbogen auch solche für eine nordvietnamesische und eine kubanische Maschine. Achtung: die Decals sind ziemlich spröde und neigen zum Einreißen! Damit „challas“, was im Arabischen für „Schluss, aus, nun ist es genug“ steht!

Zurzeit bin ich modellbauerisch mit dem Projekt einer MiG-15UTI in 1:32 befasst, die aus einer Verbindung der beiden Trumpeter-Bausätze MiG-15bis und Shenyang JJ-5 („MiG-17UTI“) entstehen soll. „Inshallah“ wird es auch darüber einmal einen Baubericht geben. #

**Buchtipps:**

**Brig. Gen. Ahmad Sadik, Tom Cooper: „Iraqi Fighters“ – 1953-2003: Camouflage & Markings;** 152 Seiten; Harpia Publishing L.L.C. & Moran Publishing L.L.C., Houston 2008; ISBN 978-0-615-21414-6.

**Tom Cooper, David Nicolle: „Arab MiGs Volume 1“ – Mikoyan i Gurevich MiG-15 and MiG-17 in Service with Air Forces of Algeria, Egypt, Iraq, Morocco and Syria;** 254 Seiten; Harpia Publishing L.L.C. & Moran Publishing L.L.C., Houston 2009; ISBN 978-0-9825539-2-3.

Beide Werke bieten sowohl dem luftwaffenhistorisch Interessierten als auch dem Modellbauer bislang im Westen weitgehend unbekannte Einblicke in das tatsächliche Geschehen während der unterschiedlichen Waffengänge in der politisch so brisanten Weltregion Nahost. Die Autoren bedienen sich dazu vornehmlich teils bislang unveröffentlichter Originaldokumente und persönlicher Erinnerungen von an den Kampfhandlungen beteiligten Piloten. Nicht minder wertvoll sind die Informationen zu Tarnschemata, Markierungen, Seriennummern sowie der Überblick über die am Markt verfügbaren Bausätze, sodass so manches der in den Büchern beschriebenen Flugzeuge gleich als Modell in Angriff genommen werden kann. Besonders hilfreich sind dabei sowohl die abgedruckten Originalfotos als auch die bestechenden Rekonstruktionen einzelner Flugzeuge durch Tom Cooper.