

**23. Internationales Karton-Modellbau-Treffen
29. April bis 1. Mai 2011
im Deutschen Schiffahrtsmuseum in Bremerhaven**

Karl-Harro-Reimers

De Havilland DH 112 "Venom"

Karl-Harro Reimers

De Havilland DH 112 “Venom”

Vortrag am 30.4.2011 in Bremerhaven

Im Jahr 1949 entwickelte De Havilland aus der “Vampire” die “Venom” unter Verwendung des leistungsstärkeren Triebwerks “Ghost”. Weitere Unterscheidungsmerkmale waren der etwas größere Flügel mit dünnerem Profil und Außentanks sowie der größere Lufteinlass für das Triebwerk. Beibehalten wurde der hölzerne Rumpfbug; es fehlten vorerst weiterhin Klimatisierung und Schleudersitz. Neben dem Vereinigten Königreich war die Schweiz der bedeutendste Nutzer des Typs. Nachdem hier bereits die “Vampire” in großer Stückzahl Verwendung fand, wurden vom Konsortium EFW 250 Exemplare in Lizenz gebaut und standen von 1954 bis 1984 im Einsatz. Wenn man bedenkt, welche stürmische Entwicklung die Luftfahrt in dieser Zeitspanne nahm, muss man einräumen, dass das Flugzeug leistungsfähig und zuverlässig seinen Dienst verrichtete, ohne die Spitzenleistungen amerikanischer und sowjetischer Baumuster aufweisen zu können. In der Schweiz wurde der Typ als Jäger und als Aufklärer eingesetzt. Der vorliegende Modellbaubogen stellt die Aufklärer-Variante dar und hat die für die Schweiz typische “lange Nase”, das heißt den durch den UHF-Einbau (Radargerät) verlängerten Rumpfbug.

Als ich im Mai 2009 beim Treffen in Radolfzell mein neues Modell, den Senkrechtstarter VJ 101 C vorstellte, machte der Schweizer Modellbauer Arnold Widmer den Vorschlag, von dem Düsenflugzeug De Havilland “Venom” ein Modell zu entwickeln. Er vermutete, dass mit Silberdruck in Verbindung mit den Schweizer Hoheitsabzeichen ein attraktives Modell entstehen könnte. Aus meiner typischen Reaktion: “Ich will es mir überlegen” wurde ein Projekt, als A. Widmer mir eine Reihe von Fotos der “Venom” schickte, die er selbst geschossen hatte. Aber vorher wollte ich noch die Modelle der Junkers Ju 60 und 160 entwickeln und dann schob sich noch die Dornier “Merkur” dazwischen. Es vergingen von dem ersten Kontakt bis zum fertigen Modellbogen schließlich fast zwei Jahre. Die Entwicklung des Modellbogens verlief so: Vor dem ersten Strich wurde Material gesammelt. Alles, was Bücher und Zeitschriften hergaben, wurde gesichtet. Ich entschied mich, den Aufklärer darzustellen. Nun waren Risse des Vogels zu prüfen und zu scannen, die dann mit Corel Draw bearbeitet wurden, nachdem der gewünschte Maßstab festgelegt war. Die Konturen der Risse wurden nachgezeichnet, anschließend der Aufbau des Modells erarbeitet. Die Abwicklungen von Rumpf, Außentanks, Radarbehälter und Seitenleitwerk habe ich erstmals mit einem Programm

erstellt, vorher habe ich sie noch mühsam mit der Dreiecks-Näherungs-Methode gezeichnet. Die Kontrollbauten wurden aus Tintenstrahldrucken erstellt. Dafür war die Silberfarbe durch ein helles Grau der Pantone-Palette ersetzt. Für das Deckblatt des Bogens brauchte ich ein Foto des Modelles im Silberdruck. Deshalb wurde im ersten Druckauftrag der Modellteil des Bogens gedruckt und zwar die ganze Auflage. Ein Andruck ist wegen der hohen Kosten besonders für die Druckplatten nicht finanzierbar. Damit wurde ein Foto-Modell gebaut, das mir die Modellfotos für den Umschlag des Bogens lieferte. Bei der Bauanleitung, die wie gewohnt in Form von Skizzen entstand, konnte ich Hinweise geben auf Fehler im Druck (z.B. stehen Zahlen auf dem Rumpfteil 4 seitenverkehrt, die für die Flügelmontage wichtig sind). Die Haube kann undurchsichtig aus dem Teil 61 gebaut werden, dann entfallen die Innenteile des Cockpits. Soll die Haube nach Teil 62 mit durchsichtiger Folie ausgekleidet werden, dann muss der Modellbauer die Form mit den beigefügten Schablonen selber erstellen.

Die metallisch glänzende Oberfläche des Modells ist sehr empfindlich, also Vorsicht beim Bauen. Für den Zusammenbau empfehle ich Alleskleber, denn überschüssiger Kleber lässt sich mit Holzstäbchen von der Oberfläche ohne Rückstände entfernen. An vielen Stellen sind sehr kleine Radien zu formen, aber der sehr flexible Karton erlaubt das ohne zu spalten. Das Modell kann mit oder ohne Fahrwerk gebaut werden. Hinweise dazu befinden sich auf dem Modellbogen selber und in den Anleitungsskizzen. Aus Umschlag und Bauanleitung bestand der zweite Druckauftrag.

Beide Teile wurden geschnitten und geheftet. Die in handliche Kartons verpackten Bogen holte ich bei der Druckerei ab, von der auch die Kartoneinlage geliefert wurde. Meine weiteren Arbeiten: Verstärkungskarton in die Bogen einlegen, diese in Folientaschen eintüten, Angebotsexemplare versenden und auf Bestellungen warten.



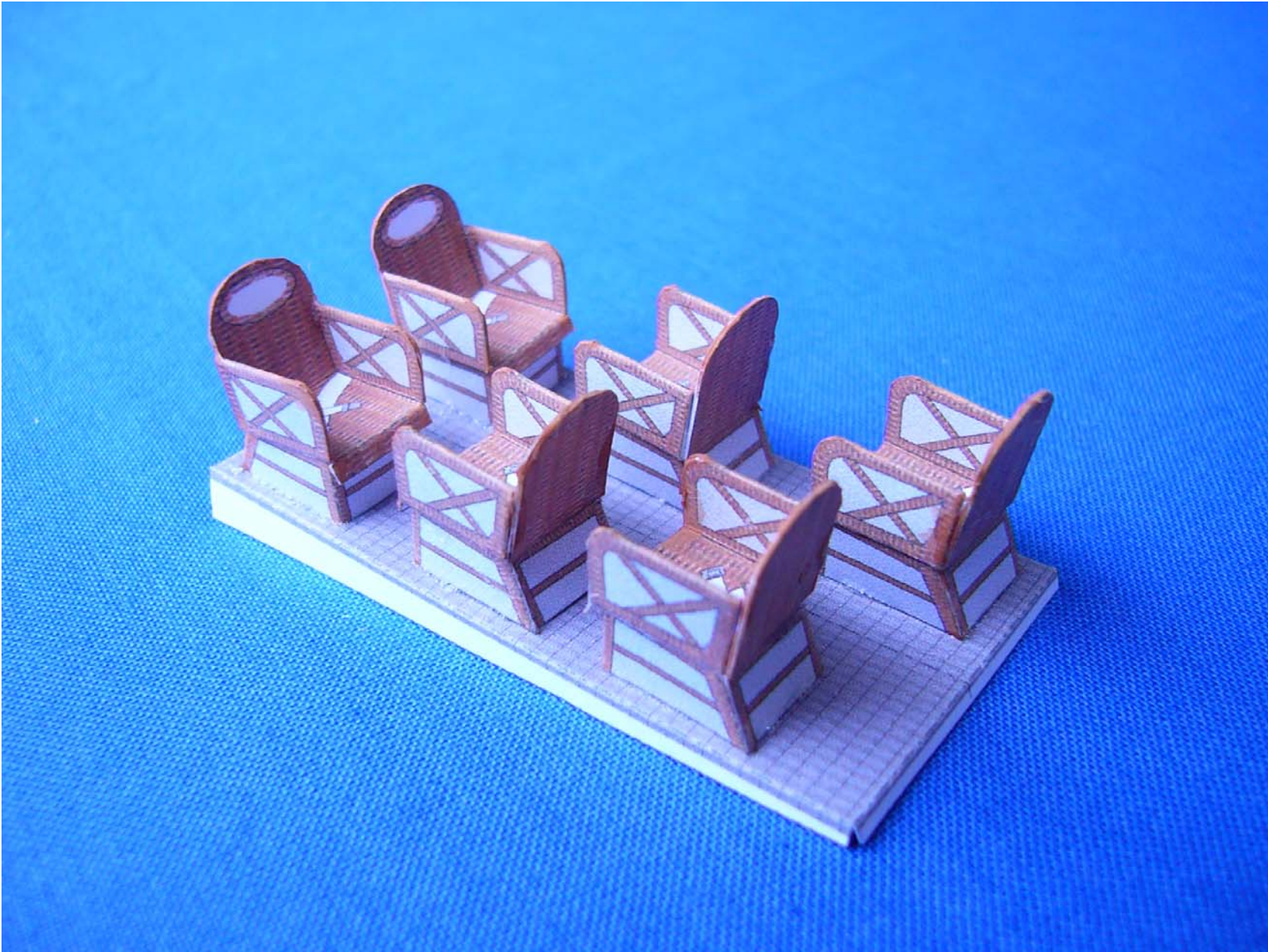
1) Silbervogel in Radolfzell: Senkrechtstarter "VJ 101 C"



2) Modelle von der "Venom": Junkers Ju 60 und Ju 160



3) Dornier "Merkur"



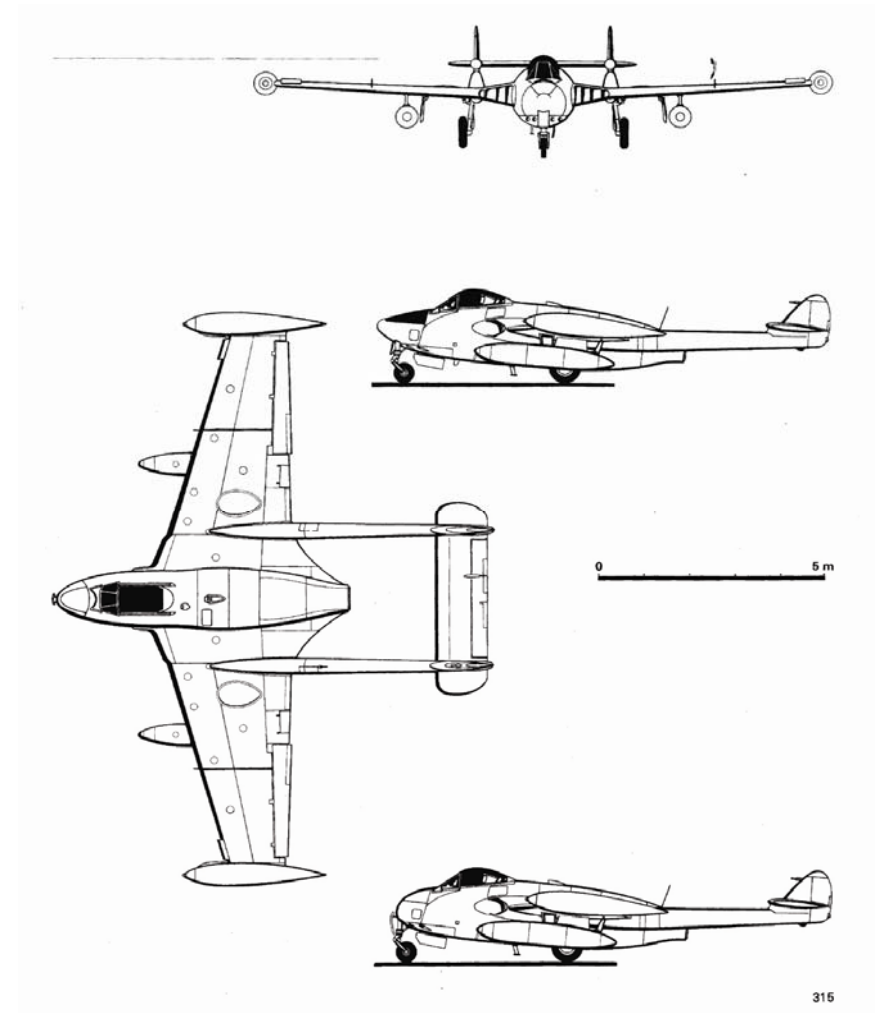
4) Passagierkabine der "Merkur"



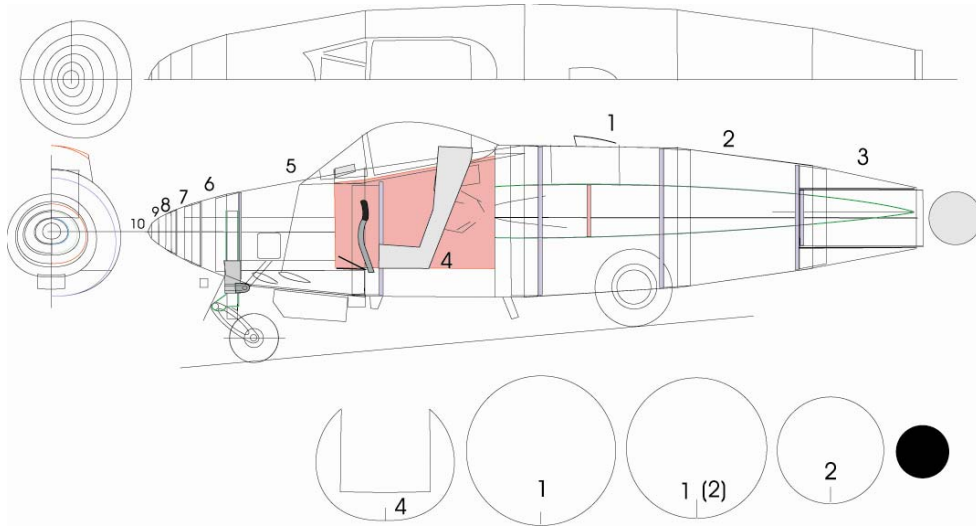
5) Foto der "Venom" von Arnold Widmer



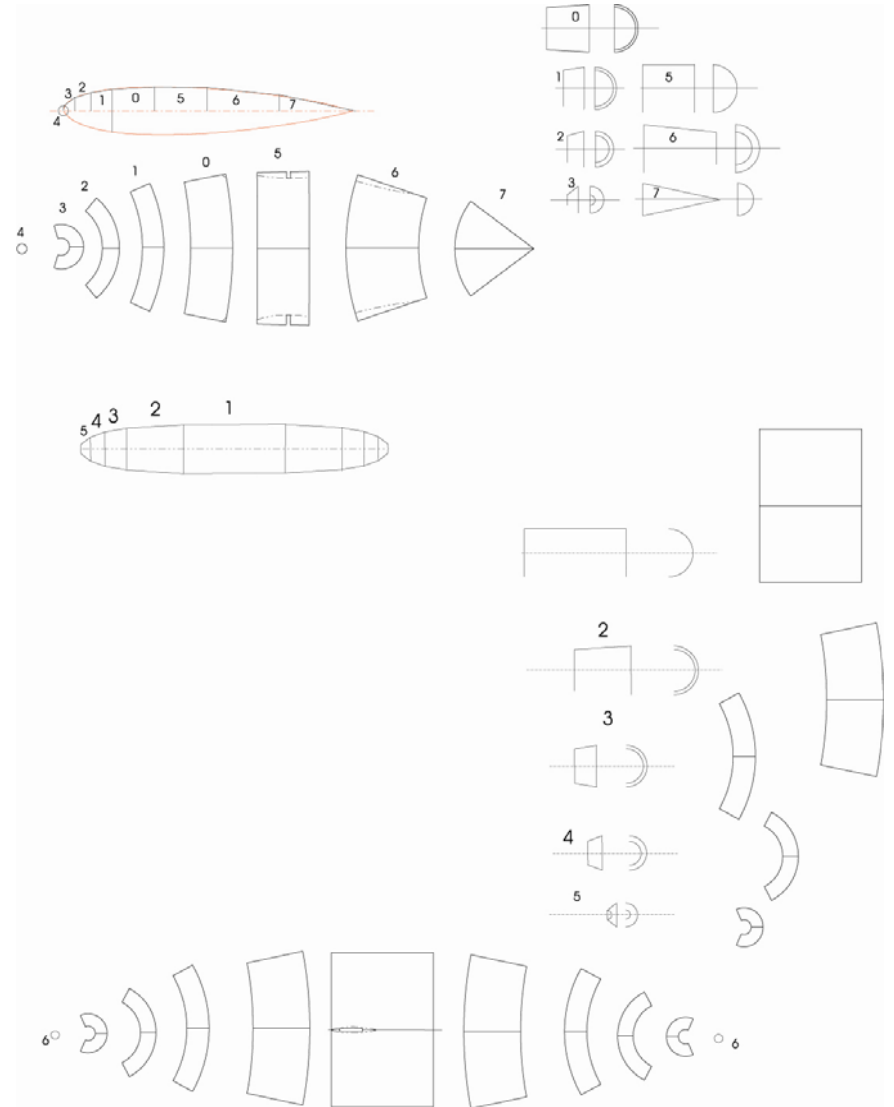
- 6) Der alte Bogen aus dem Lehrmittelinstitut in genialer Schlichtheit aus 77 Einzelteilen; der neue Entwurf hat 280 Teile



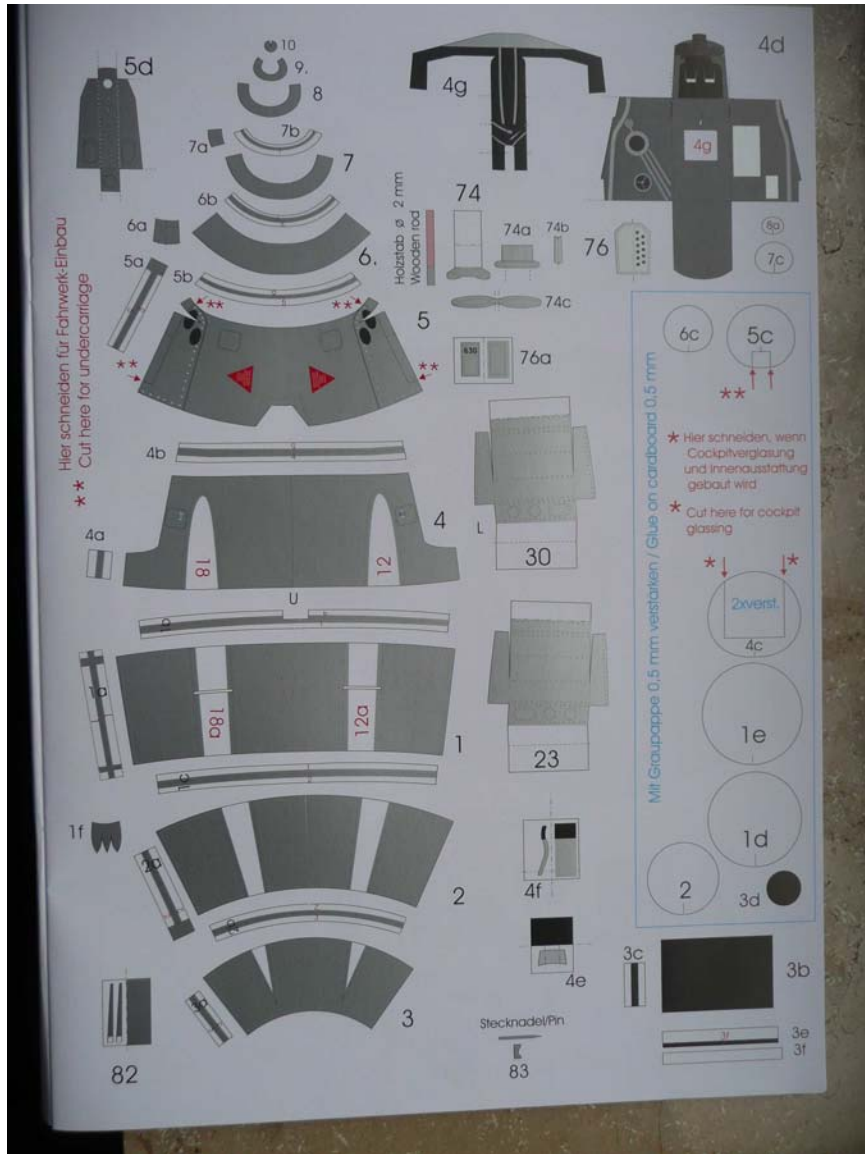
- 7) 3-Seiten-Riss der "Venom", die Grundlage für die Modellkonstruktion



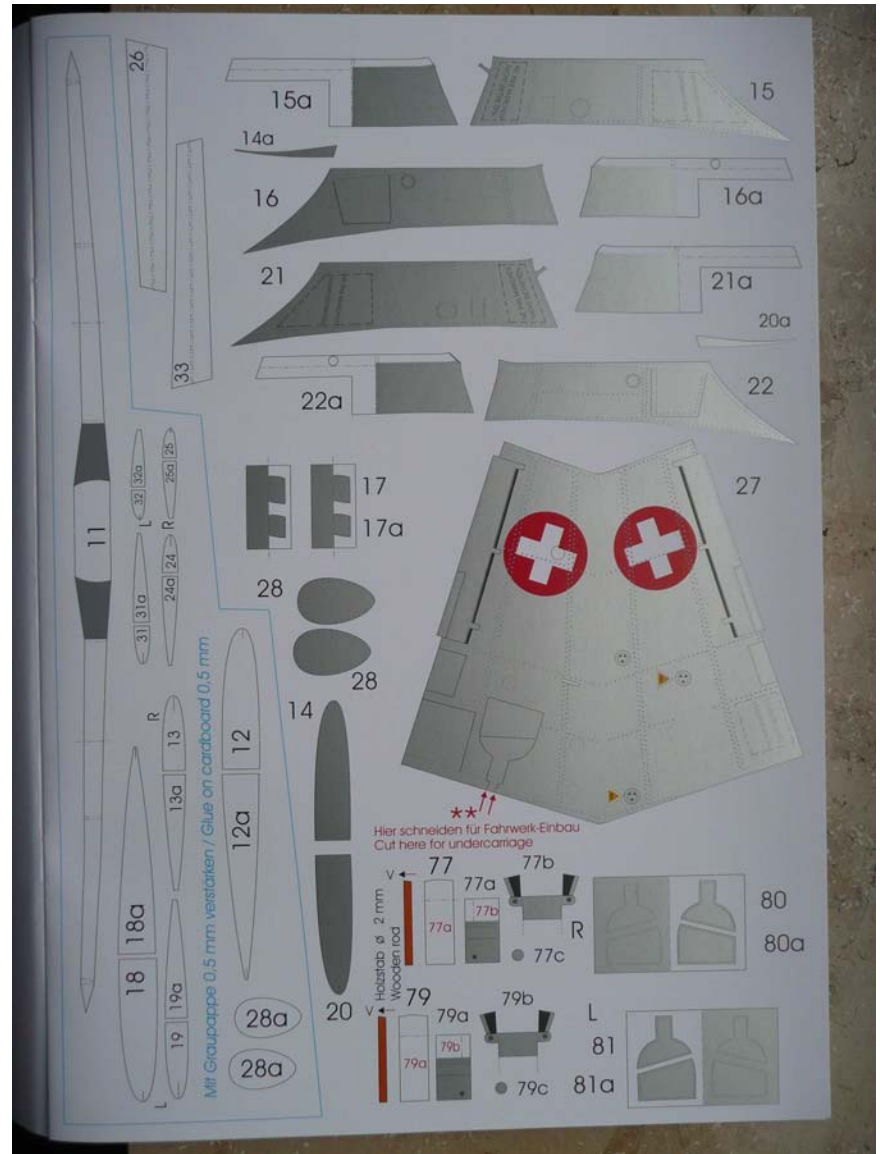
8) Rumpf-Zeichnung



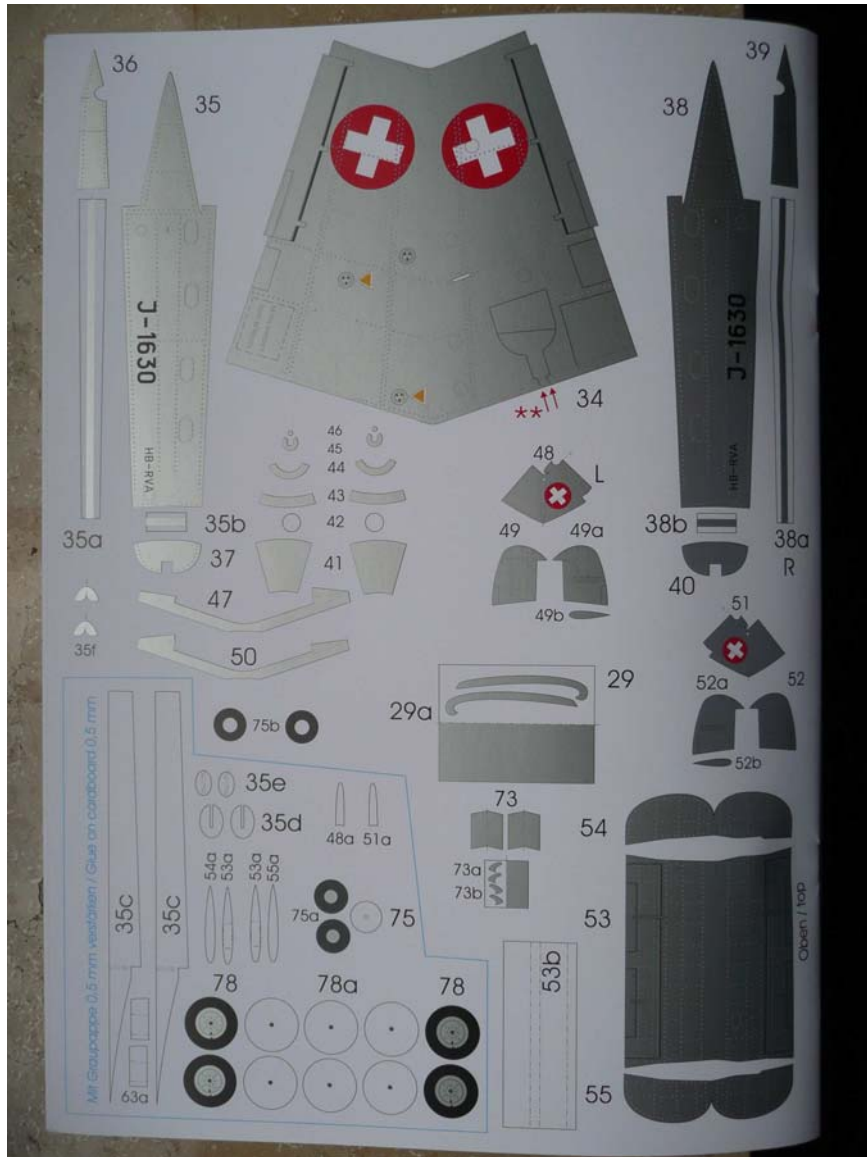
9) Details: Abwicklungen



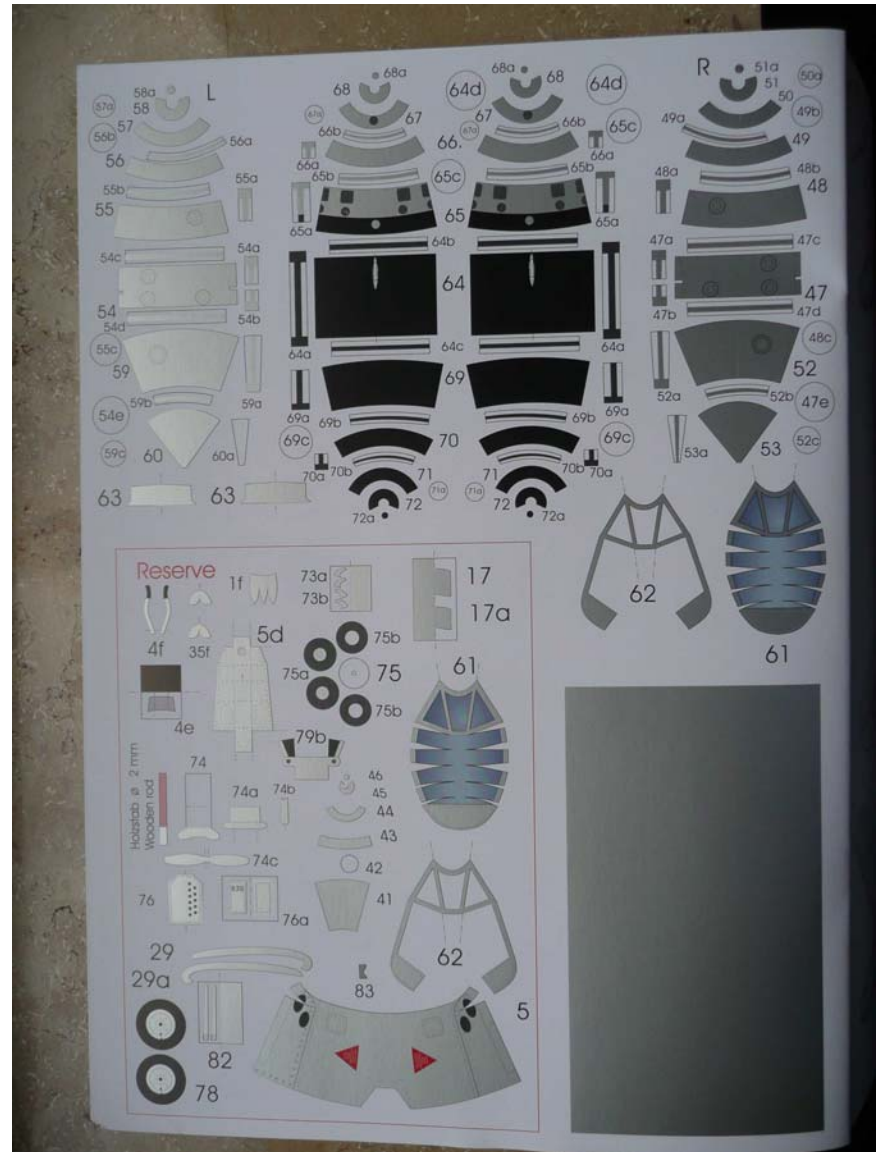
10) Neuer Modellbaubogen Seite 1



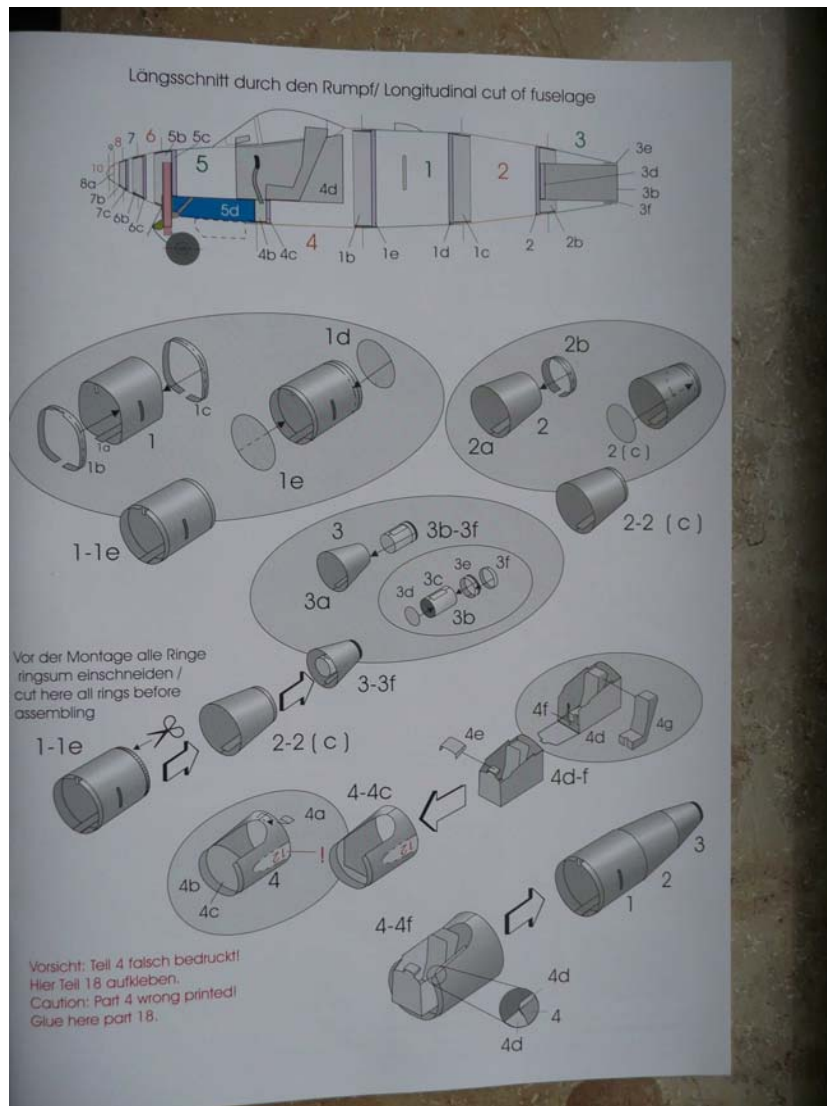
11) Neuer Modellbaubogen Seite 2



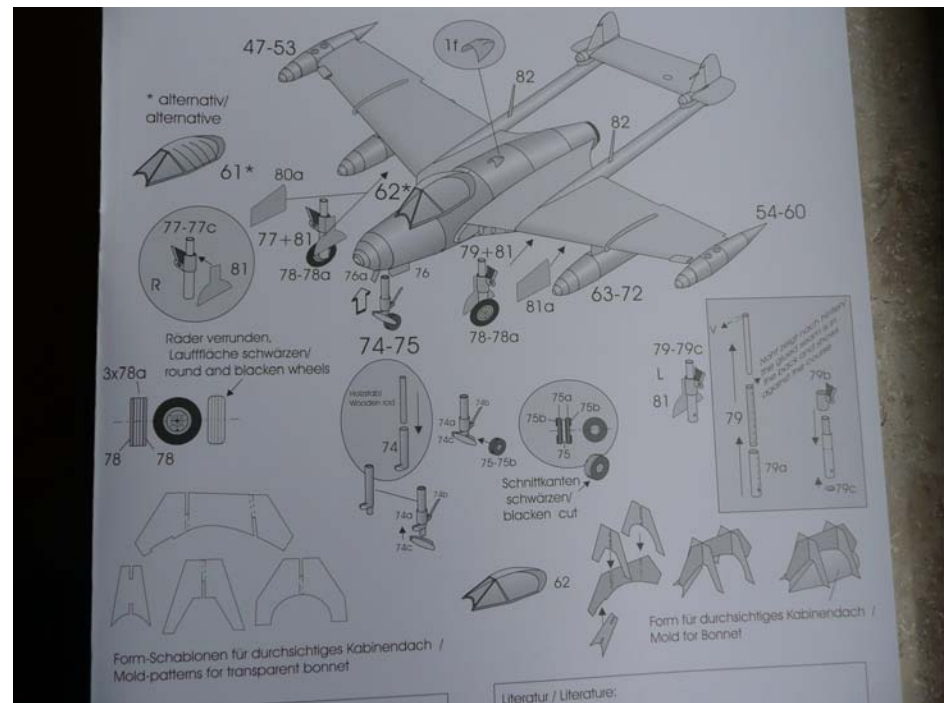
12) Neuer Modellbaubogen Seite 3



13) Neuer Modellbaubogen Seite 4



14) Bauanleitung mit Korrektur



15) Bauanleitung mit Darstellung der Cockpit-Haube



16) Das fertige Modell



17) Ansicht von unten