

M551 SHERIDAN

U.S. AIRBORNE TANK

VIETNAM WAR

1/35 MILITARY MINIATURE
SERIES NO.365



1/35 ミリタリーミニチュアシリーズNO.365
アメリカ空挺戦車 M551 シェリダン (ベトナム戦争)



READ BEFORE ASSEMBLY

注意 ●このキットは組み立てモデルです。作る前に必ず説明書を最後までお読みください。また小学生などの低年齢の方が組み立てるときは、保護者の方もお読みください。また接着剤や塗料は、必ずプラスチック用をお使いください。(別売) ●工具の使用には十分注意してください。特にナイフ、ニッパーなどの刃物によるケガや事故に注意してください。 ●接着剤や塗料は使用する前にそれぞれの注意書きをよく読み、指示に従って正しく使用し、使用するときは換気に十分注意してください。 ●小さなお子様のいる所での工作はやめてください。小さな部品の飲み込みや、ビニール袋をかぶつての窒息などの危険な状況が考えられます。 ●部品の先端が尖っている場合があります。取り扱いに注意してください。

CAUTION ●Read carefully and fully understand the instructions before commencing assembly. A supervising adult should also read the instructions if a child assembles the model. ●When assembling this kit, tools including knives are used. Extra care should be taken to avoid personal injury. ●Read and follow the instructions supplied with paint and/or cement, if used (not included in kit). Use plastic cement and paints only. ●Keep out of reach of small children. Children must not be allowed to put any parts in their mouths or pull vinyl bags over their heads. ●Some parts have sharp edges. Take care when handling.

VORSICHT ●Bevor Sie mit dem Zusammenbau beginnen, sollten Sie alle Anweisungen gelesen und verstanden haben. Falls ein Kind das Modell zusammenbaut, sollte ein beaufsichtigender Erwachsener die Bauanleitung ebenfalls gelesen haben. ●Beim Zusammenbau dieses Bausatzes werden Werkzeuge einschließlich Messer verwendet. Zur Vermeidung von Verletzungen ist besondere Vorsicht angebracht. ●Wenn Sie Farben und/oder Kleber verwenden (nicht im Bausatz enthalten), beachten und befolgen Sie die dort beiliegenden Anweisungen. Nur Klebstoff und Farben für Plastik verwenden. ●Bausatz von kleinen Kindern fernhalten. Kindern darf keine Möglichkeit gegeben werden, irgendwelche Teile in den Mund zu nehmen oder sich Plastiktüten über den Kopf zu ziehen. ●Einige Teile haben scharfe Kanten. Passen Sie bei der Benutzung entsprechend auf.

PRECAUTIONS ●Bien lire et assimiler les instructions avant de commencer l'assemblage. La construction du modèle par un enfant doit s'effectuer sous la surveillance d'un adulte. ●L'assemblage de ce kit requiert de l'outillage, en particulier des couteaux de modélisme. Manier les outils avec précaution pour éviter toute blessure. ●Lire et suivre les instructions d'utilisation des peintures et ou de la colle, si utilisées (non incluses dans le kit). Utiliser uniquement une colle et des peintures spéciales pour le polystyrène. ●Garder hors de portée des enfants en bas âge. Ne pas laisser les enfants mettre en bouche ou sucer les pièces, ou passer un sachet vinyl sur la tête. ●Certains pièces du modèle ont des rebords acérés. Manipuler avec précaution.

PAINTS REQUIRED

塗装指示のマークです。タミヤカラーのカラーナンバーで指示しました。
This mark denotes numbers for Tamiya Paint colors.

- TS-5 ●オリーブドラブ / Olive drab / Braun-Oliv / (XF-62) Vert olive
- X-1 ●ブラック / Black / Schwarz / Noir
- X-7 ●レッド / Red / Rot / Rouge
- X-10 ●ガンメタル / Gun metal / Metall-Grau / Gris acier
- X-11 ●クロームシルバー / Chrome silver / Chrom-Silber / Aluminium chromé
- X-12 ●ゴールドリーフ / Gold leaf / Gold Glänzend / Doré
- X-18 ●セミグロスブラック / Semi gloss black / Seidenglanz Schwarz / Noir satiné

- XF-1 ●フラットブラック / Flat black / Matt Schwarz / Noir mat
- XF-2 ●フラットホワイト / Flat white / Matt Weiß / Blanc mat
- XF-4 ●イエローグリーン / Yellow green / Grüngelb / Vert jaune
- XF-5 ●フラットグリーン / Flat green / Matt Grün / Vert mat
- XF-6 ●コッパー / Copper / Kupfer / Cuivre
- XF-7 ●フラットレッド / Flat red / Matt Rot / Rouge mat
- XF-15 ●フラットフレッシュ / Flat flesh / Fleischfarben / Matt / Chair mate
- XF-26 ●ディープグリーン / Deep green / Sattes Grün / Vert foncé
- XF-49 ●カーキ / Khaki / Khaki / Kaki

- XF-53 ●ニュートラルグレイ / Neutral grey / Mittelgrau / Gris neutre
- XF-56 ●メタリックグレイ / Metallic grey / Grau-Metallic / Gris métallisé
- XF-58 ●オリーブグリーン / Olive green / Olivgrün / Vert olive foncé
- XF-59 ●デザートイエロー / Desert yellow / Sandgelb / Jaune désert
- XF-64 ●レッドブラウン / Red brown / Rotbraun / Rouge brun
- XF-84 ●ダークアイアン (黒帯色) / Dark iron / Dunkels Eisen / Fer foncé
- XF-85 ●ラバーブラック / Rubber black / Gummischwarz / Noir caoutchouc

RECOMMENDED TOOLS

《用意する工具》

Recommended tools
Benötigtes Werkzeug
Outillage nécessaire

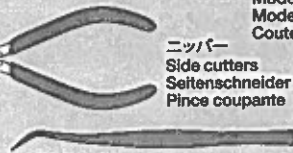
接着剤
(プラスチック用)
Cement
Kleber
Colle



瞬間接着剤
Sekundenkleber
Colle rapide



ピンセット
Tweezers
Pinzette
Précettes

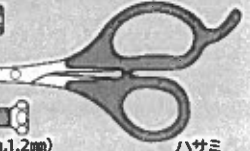


ニッパー
Side cutters
Seitenschneider
Pince coupante

ナイフ
Modelling knife
Modellermesser
Couteau de modéliste



ピンバイス (ドリル刃0.5mm, 1mm, 1.2mm)
Pin vise (0.5, 1, 1.2mm drill bits)
Schraubstock (0.5, 1, 1.2mm Spiralbohrer)
Outil à percer (0.5, 1, 1.2mm de diamètre)



ハサミ
Scissors
Schere
Ciseaux

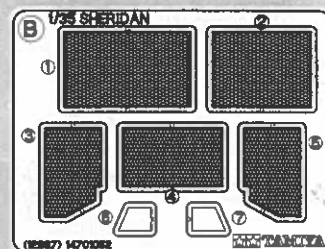
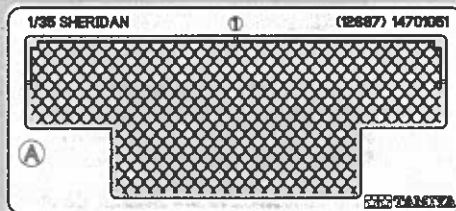
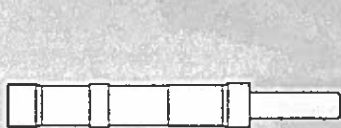
ATTENTION!
DETAIL-UP
PARTS
NOT INCLUDED



このマークの場所ではディテールアップパーツがご利用できます。別にお買い求めください。
This mark indicates instructions for detail up parts separately available.
Diese Markierung verweist auf die Anleitung für die getrennt erhältlichen Feindetaillierungs-Teile.
Ce symbole indique de se reporter à la notice des pièces d'amélioration disponibles séparément.

★リアル感を高めるために別売のディテールアップパーツを用意しました。説明図中では取り付け場所が指示されています。
★This manual features instructions for detail up parts separately available.
★Diese Anleitung verweist auf die Anleitung für die getrennt erhältlichen Feindetaillierungs-Teile.
★Ce manuel comporte des instructions concernant des pièces d'amélioration disponibles séparément.

- 1/35 アメリカ空挺戦車 M551 シェリダン エッチングパーツ・メタル砲身セット (ITEM 12687)
- 1/35 Scale U.S. M551 Sheridan Photo-Etched Parts & Metal Gun Barrel Set (Item 12687)



《瞬間接着剤について》



★通常は塗装する前に使用します。その際、接着面の油分を十分に取ってください。塗装後に接着する場合は接着面の塗料を落としてから使用します。この時、塗料が残っていると接着力が極端に低下するので注意しましょう。
★接着剤をつけすぎると接着力が落ちるだけでなく、白化しやすくなるので注意してください。
★劣化した接着剤は使用しないでください。不要な部品で試してから使用してください。
★使用する際は瞬間接着剤の取扱説明をよく読んでからご使用ください。

INSTANT CEMENT

★Remove any paint or oil from cementing surface before affixing parts.

★Use only a small amount of cement. Too much cement will make joints turn white and lose adhesion.

★Do not use old cement. Test cement first with unnecessary parts such as sprues before use.

★Carefully read instructions on use before cementing.

SEKUNDENKLEBER

★Entfernen Sie alle Farbe und Ölflecke von der Kleboberfläche bevor sie Teile ankleben.
★Verwenden Sie nur geringe Mengen Klebstoff. Bei zuviel Klebstoff kann sich die Verbindung verschieben und die Haftkraft verloren gehen.
★Verwenden Sie keinen alten Klebstoff. Testen Sie den Kleber vor der Anwendung

zuerst mit nicht benötigten Teilen etwa vom Spritzling.

★Vor dem Kleben die Gebrauchsanleitung sorgfältig lesen.

COLLE RAPIDE

★Enlever les traces de peinture ou de graisse des surfaces de contact avant de coller les pièces.

★N'utiliser qu'une petite quantité de colle. Un excès peut blanchir les lignes de joint et limiter l'adhésion.

★Ne pas utiliser une colle périmée. Tester la colle sur des pièces inutilisées comme des morceaux de grappes avant utilisation effective.

★Lire soigneusement les instructions avant de coller.

TECH TIPS

《接着剤使い分け》

Using different types of cements

タミヤセメント
Tamiya Cement



★普通の部品の接着用。
★Use for general parts.
★Zu verwenden bei allgemeinen Teilen.
★Utilisez cette colle pour les pièces en général.

タミヤセメント
(流し込みタイプ)
Tamiya
Extra Thin Cement

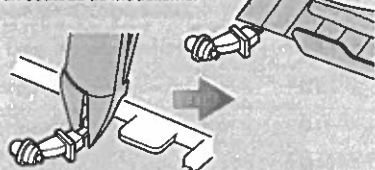


★細かな部品、目立たせたくない場所用。
★Use for small parts and/or areas where a cleaner finish is desired.
★Zu verwenden bei kleinen Teilen und/oder Bereichen, wo besonders saubere Oberfläche gewünscht ist.
★Utilisez cette colle pour des petites pièces et/ou des pièces pour lesquelles une finition détaillée est requise.

《部品の切り取り》

Cutting off parts

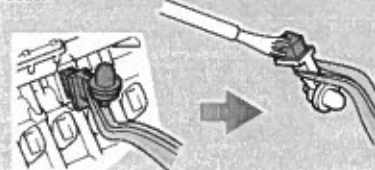
★部品はニッパーを図の向きにあて、ていねいに切り取り、切り口はカッターナイフできれいにします。
★Cut off parts using side cutters and flatten using modelling knife.
★Die Teile mit einem Seitenschneider abzwicken und Grat mit Modellbaumesser glätten.
★Détacher les pièces au moyen de pinces coupantes et aplatir avec un couteau de modélisme.



《部品の取り付け位置を確認する》

Test fitting

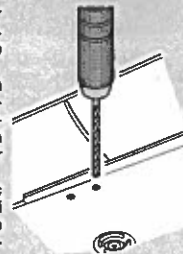
★一度部品を仮に組み合わせて(仮組)みて、接着面を確認します。
★Attach parts temporarily to confirm cement position prior to applying cement.
★Die Teile vorübergehend anbringen, um vor dem Klebstoffauftrag die Klebestellen zu erkennen.
★Fixer temporairement les pièces pour s'assurer de leur placement correct avant d'appliquer la colle.



《部品の穴あけ》

Making holes

★ピンバイスを開口部に対し垂直にして穴を開けます。穴サイズに合った太さのビットをお使いください。
★Make holes using a pin vise with appropriately-sized drill bit. Hold pin vise vertical to hole position.
★Löcher mit einem Handbohrer und einem Einsatz in richtiger Größe bohren und dabei den Bohrer senkrecht halten.
★Faire les trous avec un outil à percer muni d'un foret du diamètre requis. Percer à la verticale.



《塗料の使い分け》

Using different types of paints

★重ね塗りするときは塗料の種類によって塗る順番があります。かならずラッカー系塗料(タミヤスプレー)→アクリル塗料→エナメル塗料の順番で塗装してください。
★When painting, never apply lacquer paints over enamel/acrylic paints. It could harm the painted surface. Paint lacquer first, then acrylic, followed by enamel.
★Beim Lackieren niemals Lackfarben über Acrylfarben auftragen. Die bereits lackierte Fläche könnte beschädigt werden. Zuerst Lackfarbe, dann Acrylfarbe, als letztes Enamellacke auftragen.
★Ne jamais appliquer une peinture laquée par dessus une peinture enamel ou acrylique, au risque de d'endommager la surface peinte. Peindre la laque en premier, puis l'acrylique, puis l' enamel.



ラッカー系塗料
Lacquer paints



アクリル塗料
Acrylic paints



エナメル塗料
Enamel paints

部品全体の塗装に使用。
Use for overall painting.
Für gesamte Lackierung zu verwenden.
Utiliser pour la peinture générale.

広めの面積の塗装に使用。
Use for large areas.
Für große Flächen einsetzen.
Utiliser sur les grandes surfaces.

細部の塗装やヨゴシに使用。
Use for small areas and weathering.
Für kleine Bereiche und Verwitterung einsetzen.
Utiliser sur les petites surfaces et le vieillissement.

ASSEMBLY



- 組立説明図の中で塗装指示のない部品はTS-5 (XF-62)で塗装します。
- When no color is specified, paint the item with TS-5 (XF-62).
- Wenn keine Farbe angegeben ist, Teile mit TS-5 (XF-62) bemalen.
- Lorsqu'aucune teinte n'est spécifiée, peindre en TS-5 (XF-62).

《使わない部品》 / Not used. A24×1, A29×6, A36×1, A38×1, A39×1, A44×1, C3, G6
 Nicht verwenden. / Non utilisées.



★組み立てる前に別紙カラー塗装図を参考にAまたはBのどちらかを選びます。図中のそれぞれの指示に従って組み立てを行ってください。
 ★Select either Marking Option A or B, referring to the separate sheet. Assemble model following relevant instructions.

★Für die Kennzeichnung wählen Sie entweder Option A oder B, gemäß beiliegendem Blatt. Bauen Sie das Modell gemäß der jeweiligen Anleitung.
 ★Choisir les options de marquage A ou B en se reportant au feuillet séparé. Assembler le modèle en suivant les instructions correspondantes.

A 《第25歩兵師団第4騎兵連隊第3大隊 1969年 ベトナム》
 3rd Squadron, 4th Cavalry Regiment, 25th Infantry Division, Vietnam, 1969



B 《第11装甲騎兵連隊第1大隊 1969年 ベトナム》
 1st Squadron, 11th Armored Cavalry Regiment, Vietnam, 1969



1

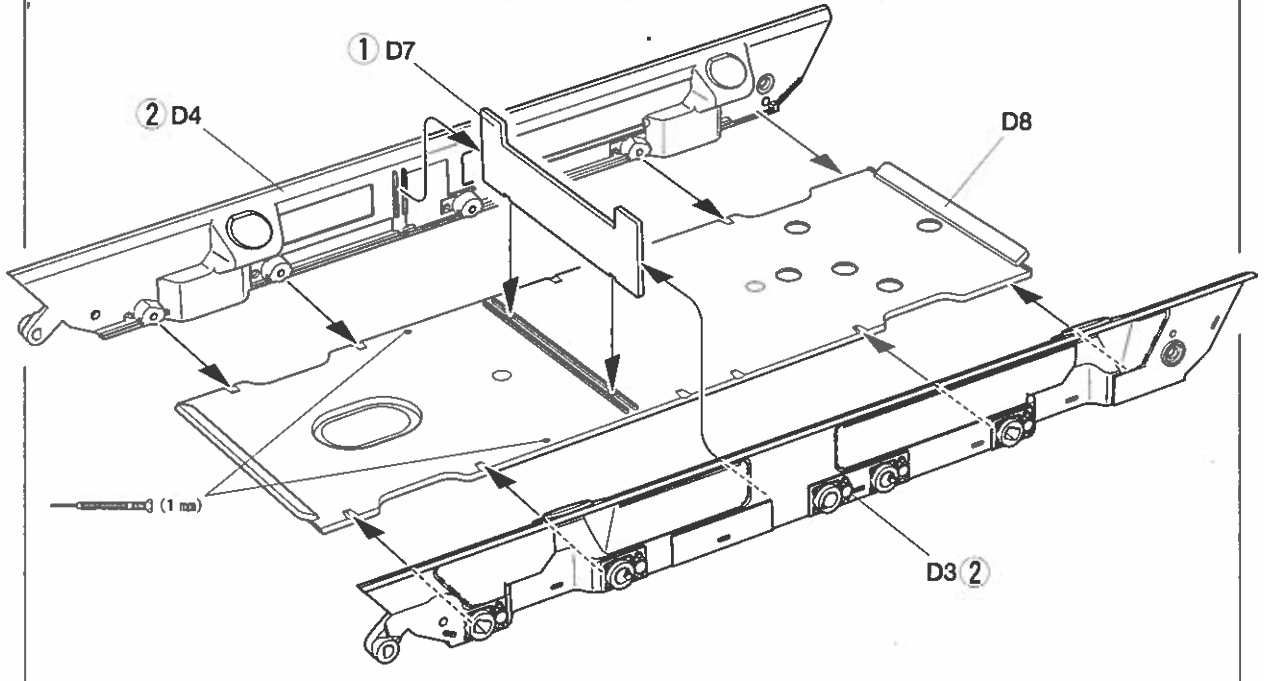
車体下部の組み立て
 Lower hull
 Wannen-Unterteil
 Caisse inférieure



★指示の番号、①、②の順で取り付けます。
 ★Attach parts in numbered order ①, ②.
 ★Die Teile in der nummerierten Reihenfolge ①, ② anbringen.
 ★Fixer les pièces dans l'ordre des numéros ①, ②.



指示の穴を開けます。
 Make holes.
 Loch machen.
 Percer des trous.

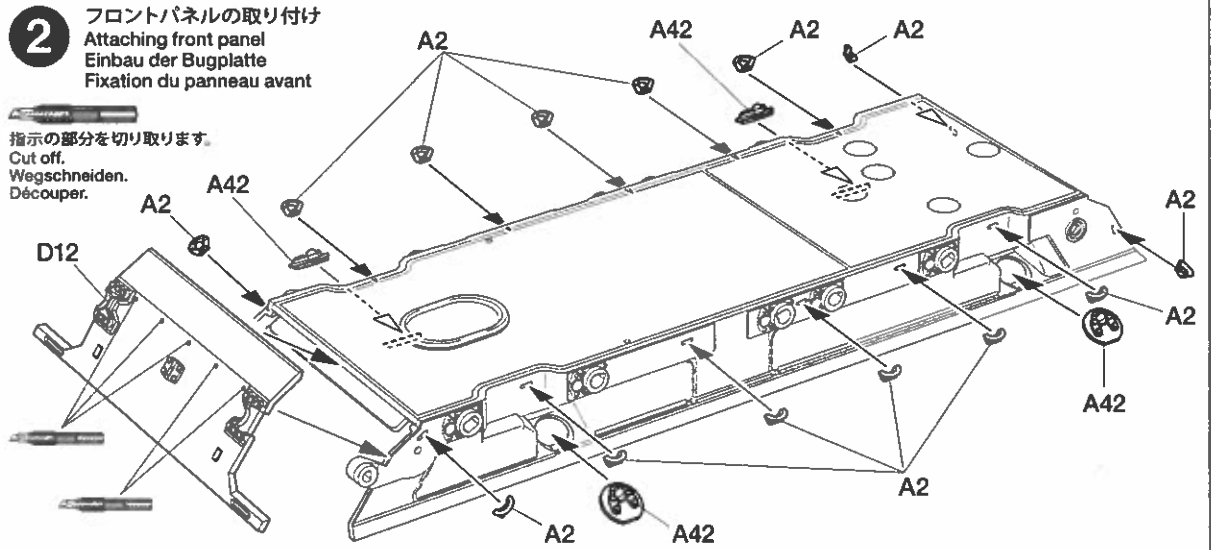


2

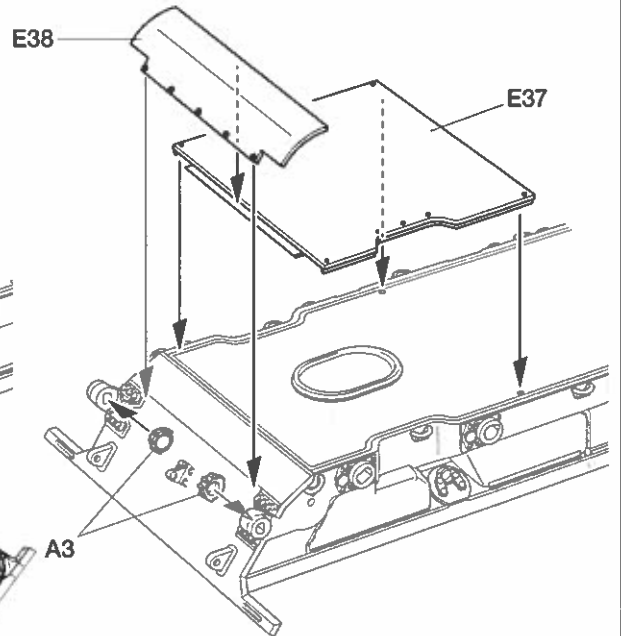
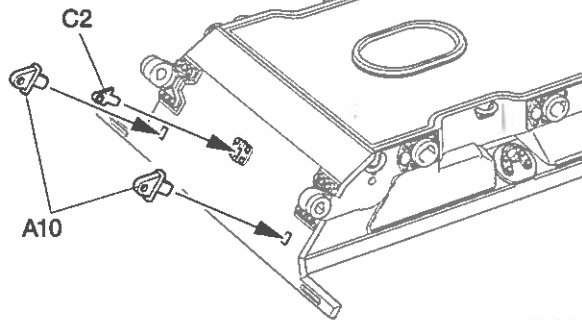
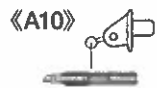
フロントパネルの取り付け
 Attaching front panel
 Einbau der Bugplatte
 Fixation du panneau avant



指示の部分を切り取ります。
 Cut off.
 Wegschneiden.
 Découper.

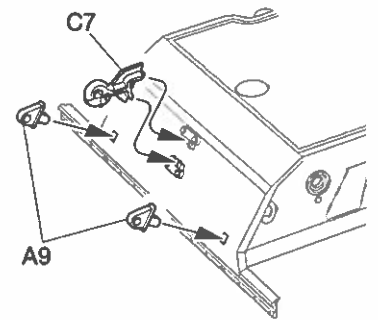
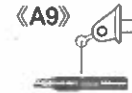
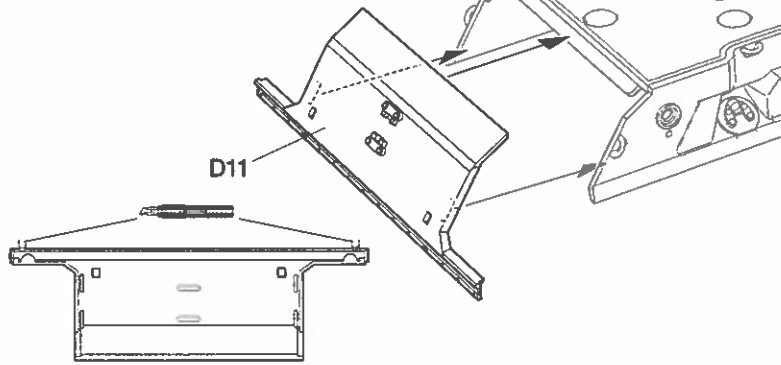


3 増加装甲板の取り付け
Attaching underpanel
Befestigen des Unterbodens
Fixation du panneau inférieur

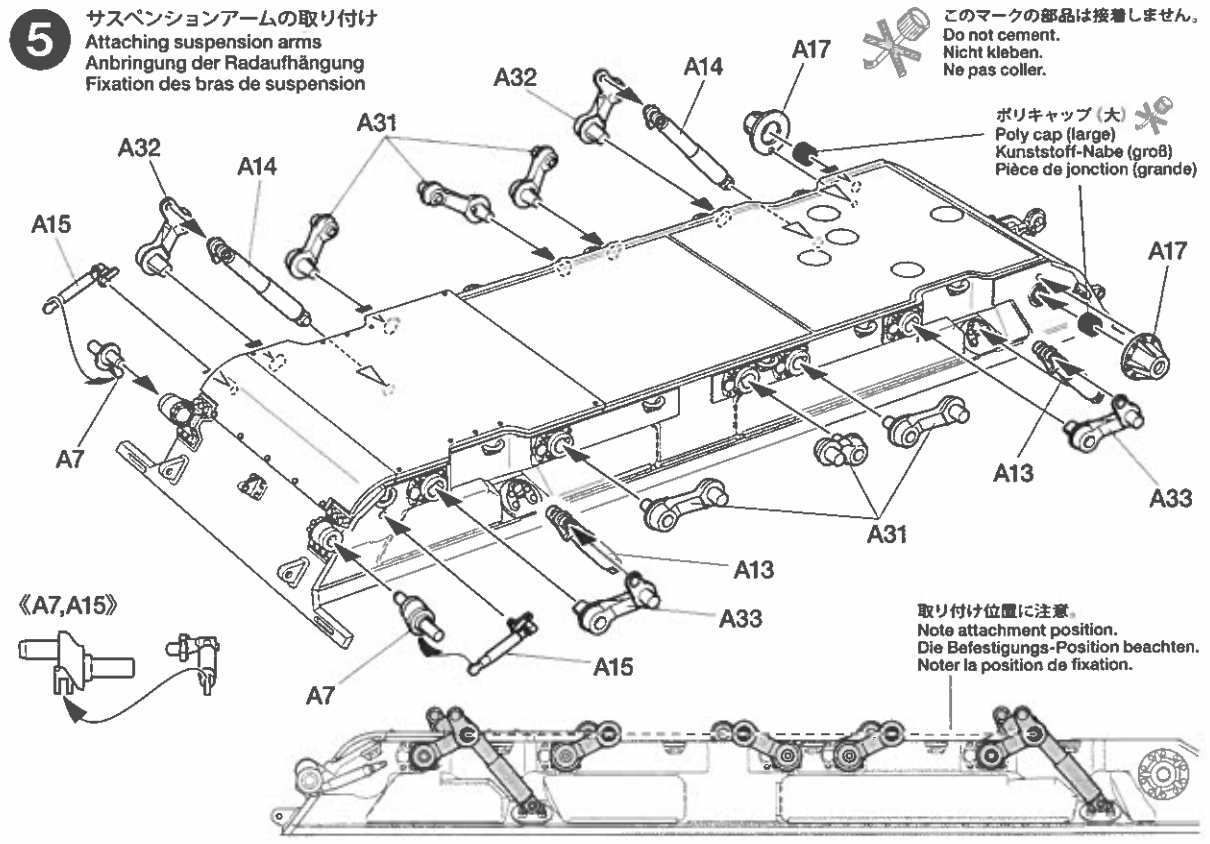


★部品の向きに注意してください。
★Note direction.
★Auf richtige Platzierung achten.
★Noter le sens.

4 リヤパネルの取り付け
Attaching rear panel
Einbau der Heckplatte
Fixation du panneau arrière



5 サスペンションアームの取り付け
Attaching suspension arms
Anbringung der Radaufhängung
Fixation des bras de suspension

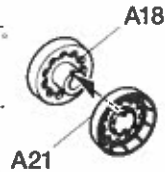


6

《アイドラーホイール》 (A)

Idler wheels
Spannräder
Poulie-guides

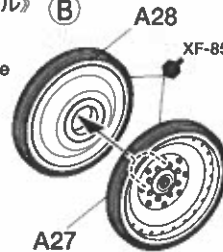
- ★2個作ります。
- ★Make 2.
- ★2 Satz anfertigen.
- ★Faire 2 jeux.



《ロードホイール》 (B)

Road wheels
Laufträder
Roues de route

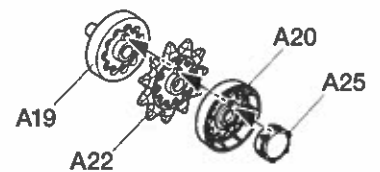
- ★10個作ります。
- ★Make 10.
- ★10 Satz anfertigen.
- ★Faire 10 jeux.



《ドライブsproケット》 (C)

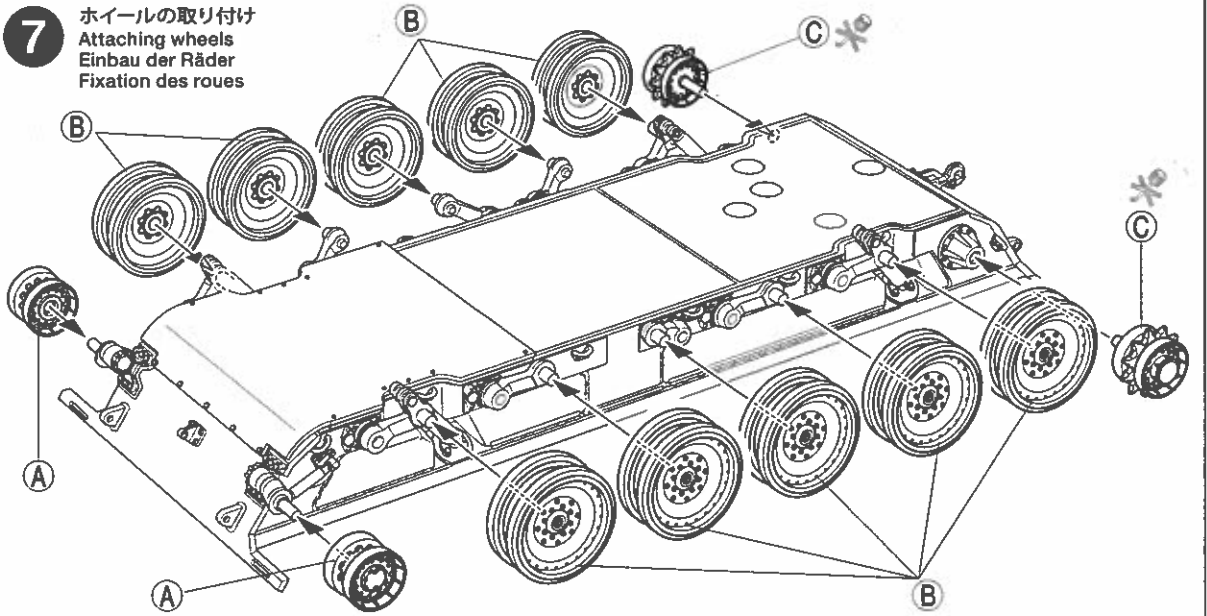
Drive sprockets
Kettentreibräder
Barbotins

- ★2個作ります。
- ★Make 2.
- ★2 Satz anfertigen.
- ★Faire 2 jeux.



7

ホイールの取り付け
Attaching wheels
Einbau der Räder
Fixation des roues

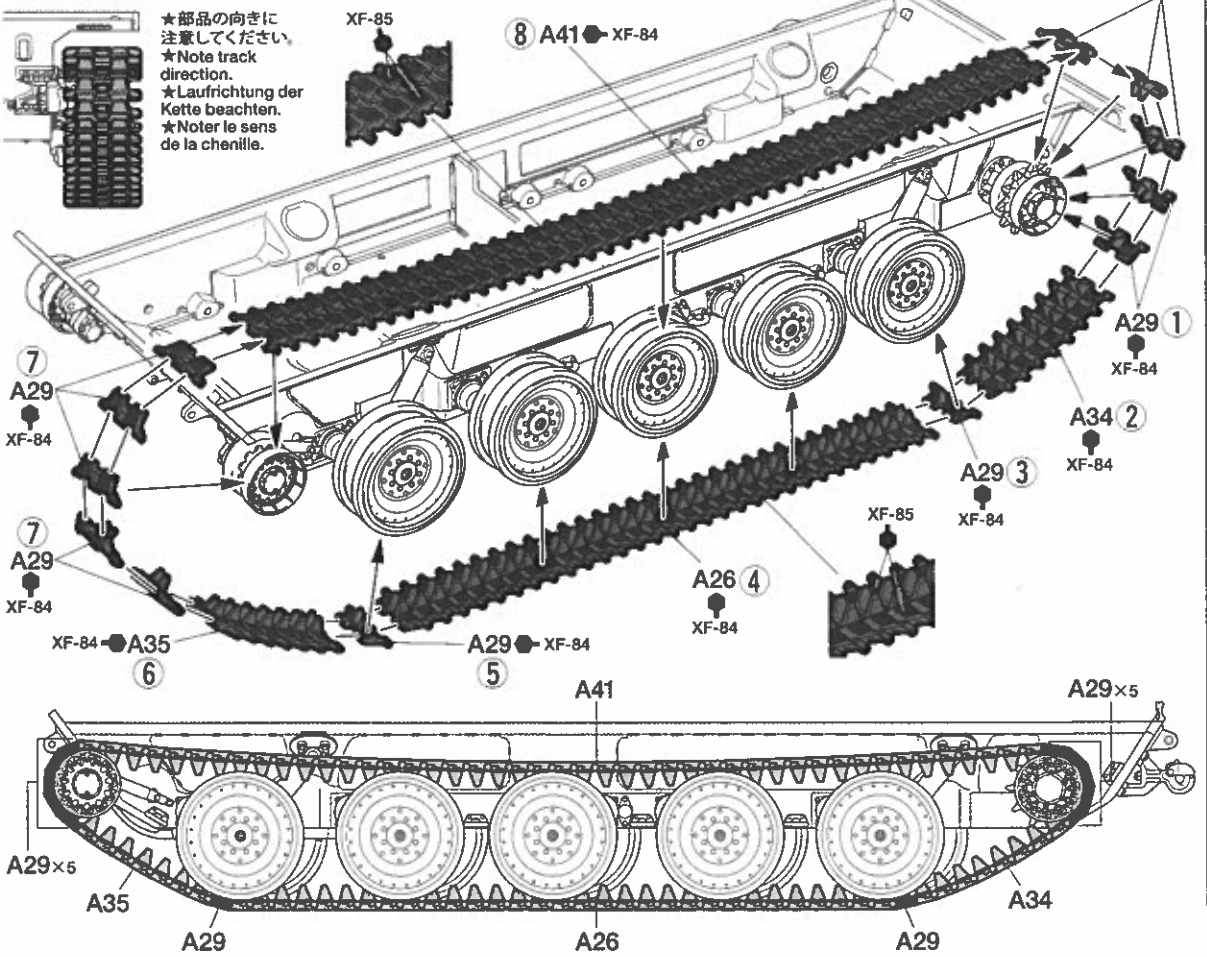


8

履帯の取り付け (左側)
Attaching tracks (left)
Ketten-Einbau (links)
Mise en place des chenilles (gauche)

注意
CAUTION

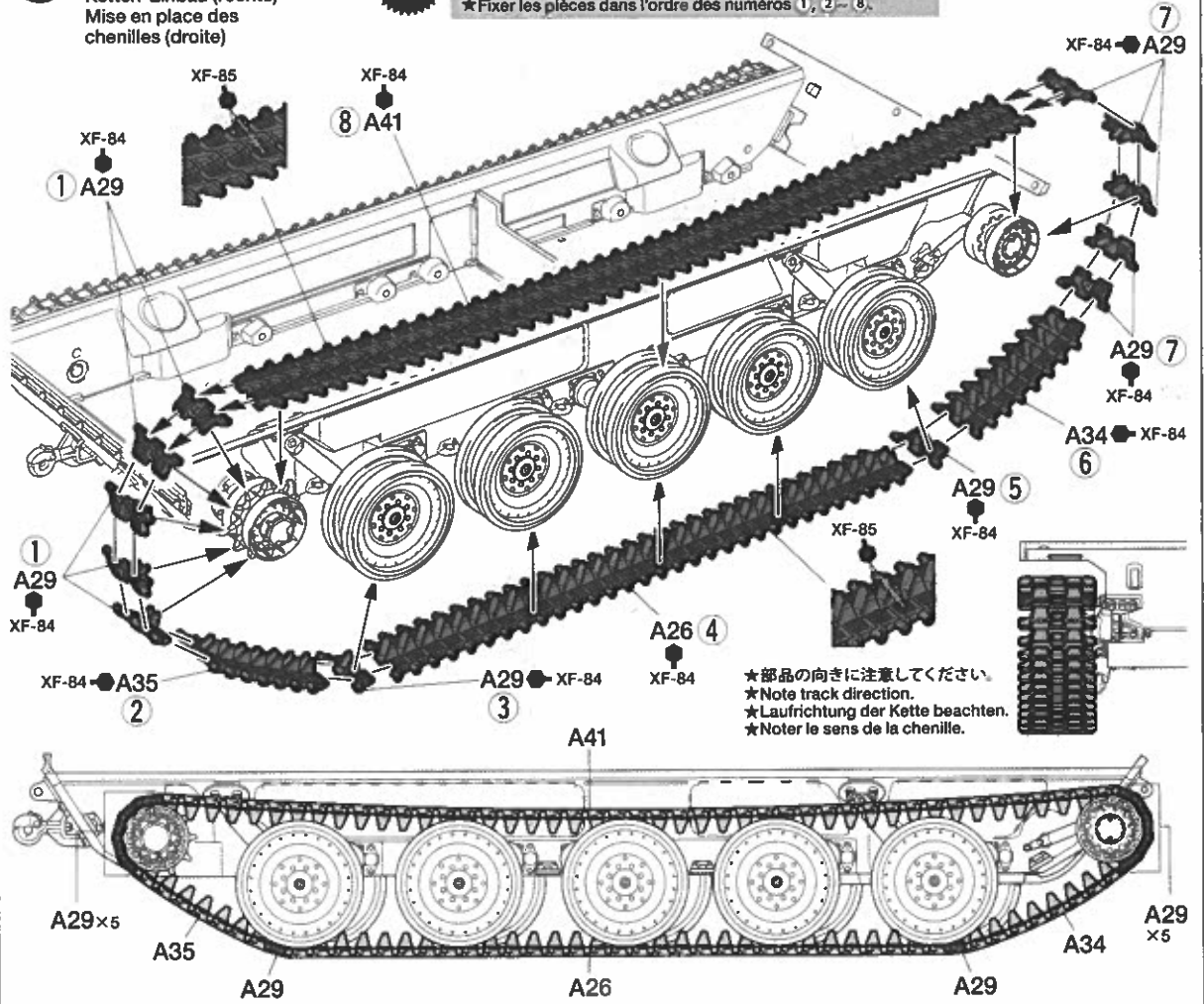
- ★指示の番号、①、②、③の順で取り付けます。
- ★Attach parts in numbered order ①, ② - ③.
- ★Die Teile in der nummerierten Reihenfolge ①, ②~③ anbringen.
- ★Fixer les pièces dans l'ordre des numéros ①, ②~③.



9 履帯の取り付け (右側)
 Attaching tracks (right)
 Ketten-Einbau (rechts)
 Mise en place des chenilles (droite)

注意!
 CAUTION

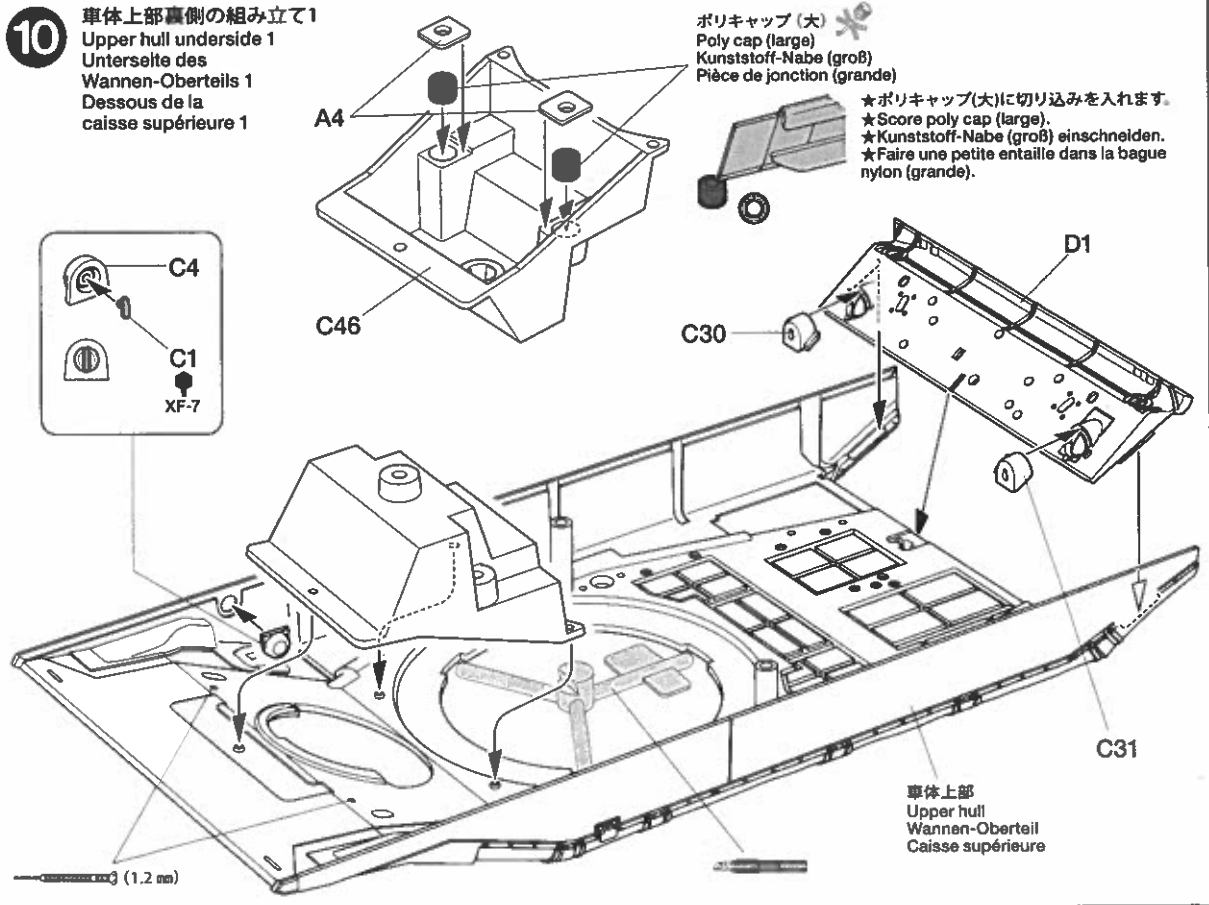
★指示の番号、①、②-⑧の順で取り付けます。
 ★Attach parts in numbered order ①, ②-⑧.
 ★Die Teile in der nummerierten Reihenfolge ①, ②-⑧ anbringen.
 ★Fixer les pièces dans l'ordre des numéros ①, ②-⑧.



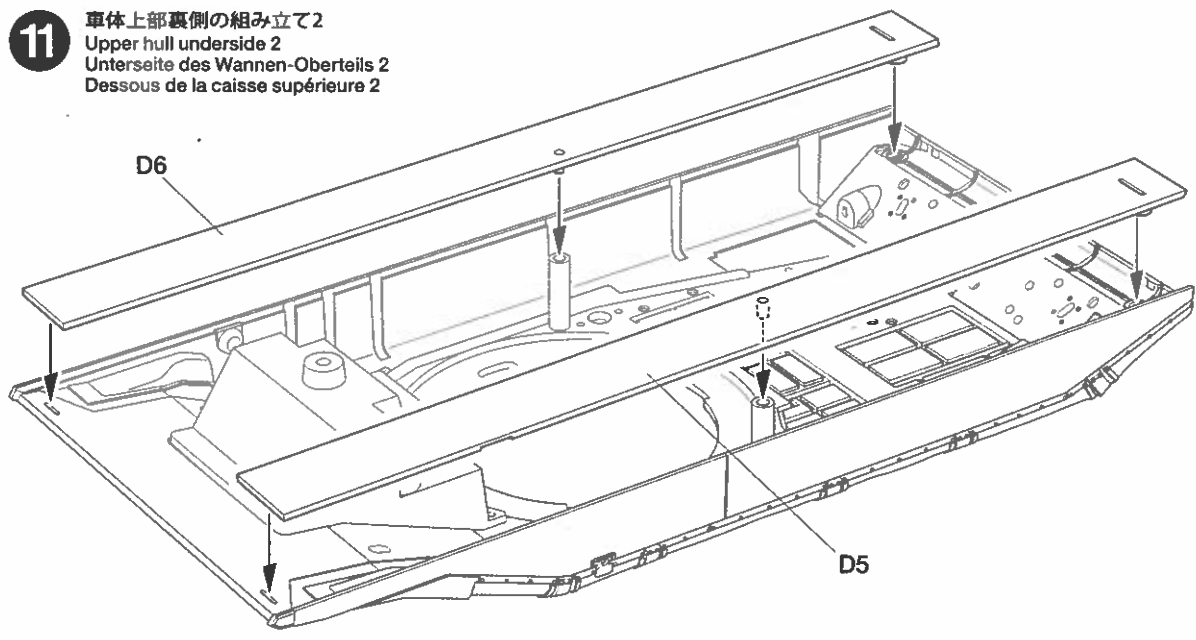
10 車体上部裏側の組み立て1
 Upper hull underside 1
 Unterselste des
 Wannen-Oberteils 1
 Dessous de la
 caisse supérieure 1

ポリキャップ (大)
 Poly cap (large)
 Kunststoff-Nabe (groß)
 Pièce de jonction (grande)

★ポリキャップ(大)に切り込みを入れます。
 ★Score poly cap (large).
 ★Kunststoff-Nabe (groß) einschneiden.
 ★Faire une petite entaille dans la bague nylon (grande).



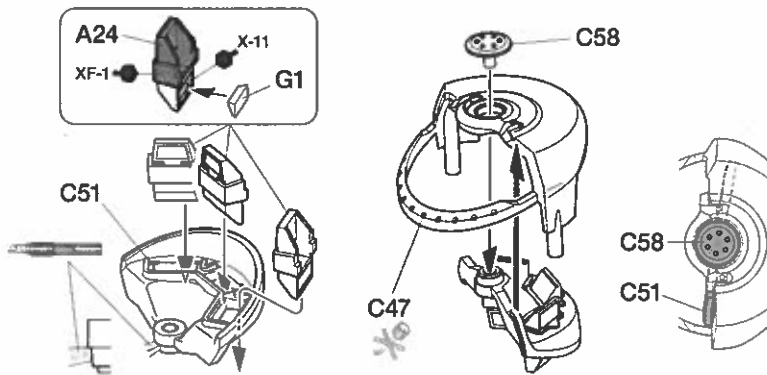
11 車体上部裏側の組み立て2
Upper hull underside 2
Unterseite des Wannen-Oberteils 2
Dessous de la caisse supérieure 2



12 《ドライバースハッチ》
Driver's hatch
Fahrerluke
Trappe du conducteur

注意
NOTICE

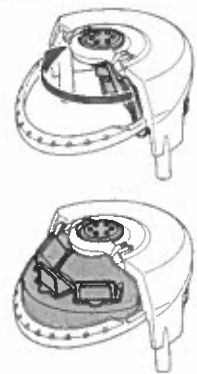
★C47に接着剤が付かないように、C51とC58の接着に注意してください。
★When attaching C58 to C51, ensure that cement is not applied to C47.
★Beim Verkleben von C58 an C51 sicherstellen, dass kein Klebstoff auf C47 gerät.
★En fixant C58 à C51, s'assurer que la colle n'est pas appliquée sur C47.



《閉状態》

Closed
Geschlossen
Fermé

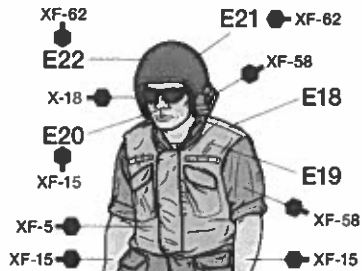
★C51を図のように回します。
★Rotate C51 as shown.
★C51 wie gezeigt drehen.
★Tourner C51 comme montré.



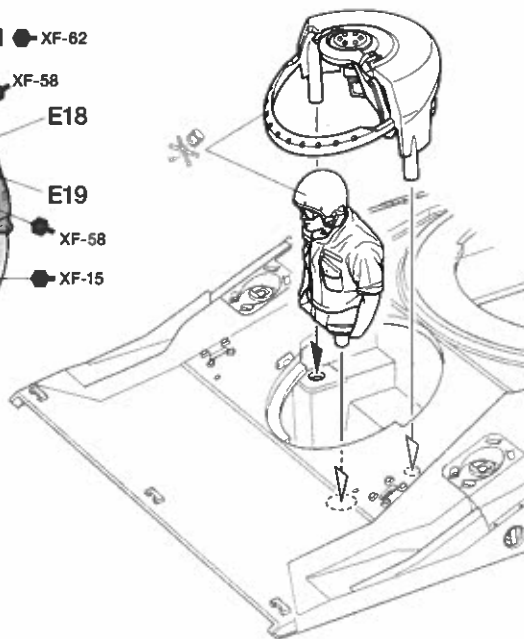
13 ドライバースハッチの取り付け
Attaching driver's hatch
Anbau der Fahrerluke
Fixation de la trappe du conducteur

●ドライバースハッチは取りはずし可能です。組み立て後もハッチの開閉を変更できます。
●Driver's hatch is removable after assembly to allow opening and closing.
●Die Fahrerluke ist nach dem Zusammenbau abnehmbar, um das Öffnen und Schließen zu ermöglichen.
●La trappe du conducteur est déposable après assemblage pour permettre ouverture et fermeture.

《ドライバー》
Driver figure
Fahrerfigur
Figurine du conducteur



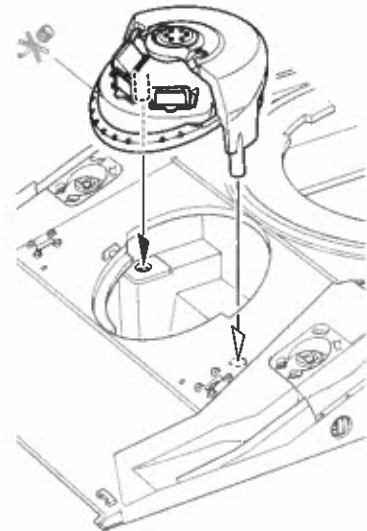
ポリキャップ (大)
Poly cap (large)
Kunststoff-Nabe (groß)
Pièce de jonction (grande)



《閉状態》 Closed
Geschlossen / Fermé

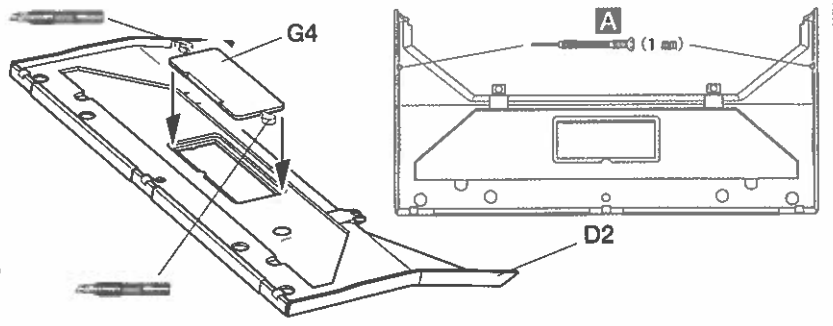
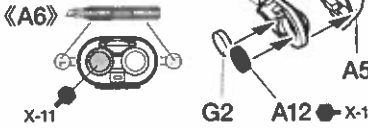
注意
NOTICE

★人形は取り付けできません。
★Driver figure can not be attached.
★Die Fahrerfigur kann nicht verwendet werden.
★La figurine du conducteur ne peut pas être placée.

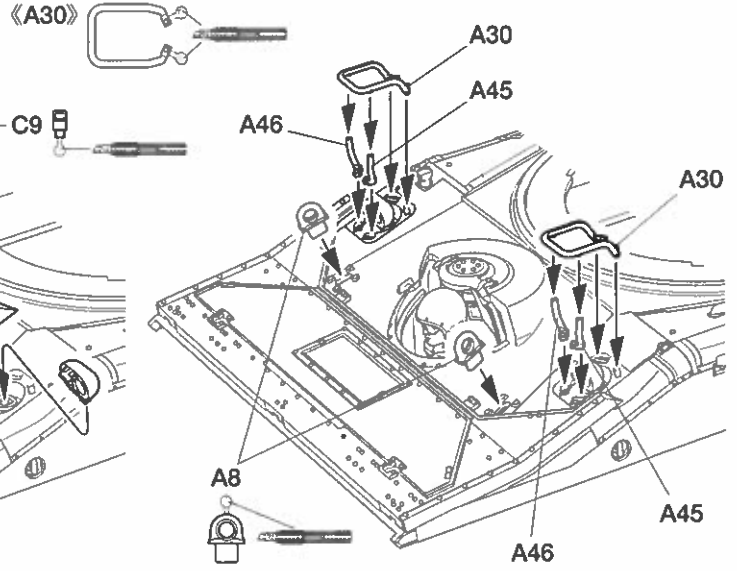
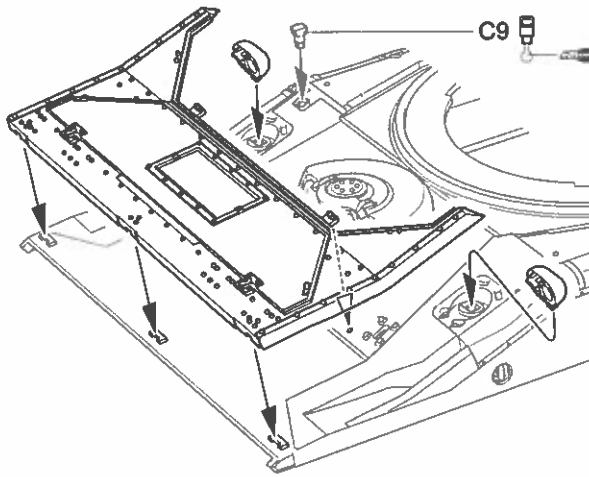


14 車体部品の組み立て
Hull parts
Wannen-Einzelteile
Equipements de la caisse

★2個作ります。
★Make 2.
★2 Satz anfertigen.
★Faire 2 jeux.



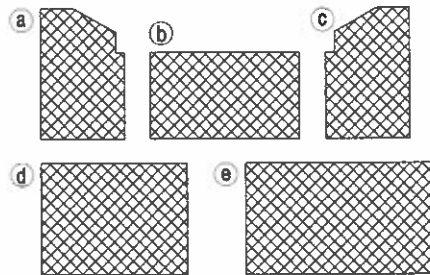
15 車体部品の取り付け1
Attaching hull parts 1
Wannen-Einzelteile-Einbau 1
Fixation des équipements de la caisse 1



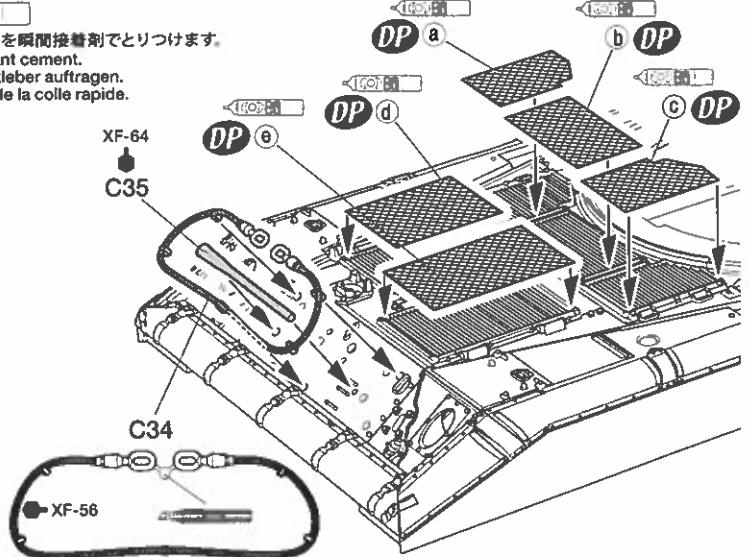
16 車体部品の取り付け2
Attaching hull parts 2
Wannen-Einzelteile-Einbau 2
Fixation des équipements de la caisse 2

《メッシュ原寸図》Actual size
Tatsächliche Größe / Taille réelle

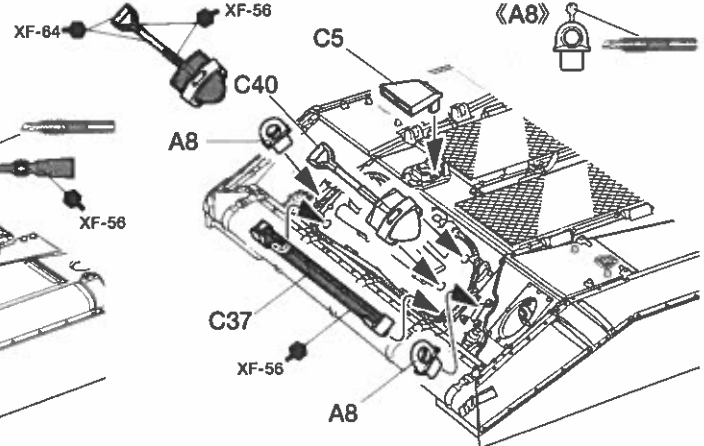
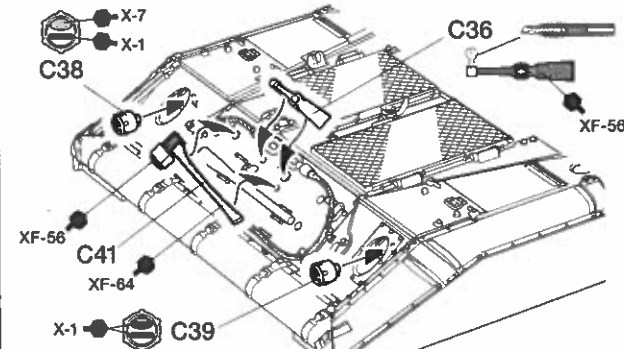
★図に合わせて切り取り、瞬間接着剤で貼ります。
★Cut mesh to shown sizes and attach using CA cement.
★Gitter auf gezeigtes Maß zuschneiden und mit Sekundenkleber verkleben.
★Découper la grille à la taille requise et la fixer avec de la colle cyanoacrylate.



指示の部品を瞬間接着剤でとりつけます。
Apply instant cement.
Sekundenkleber auftragen.
Appliquer de la colle rapide.

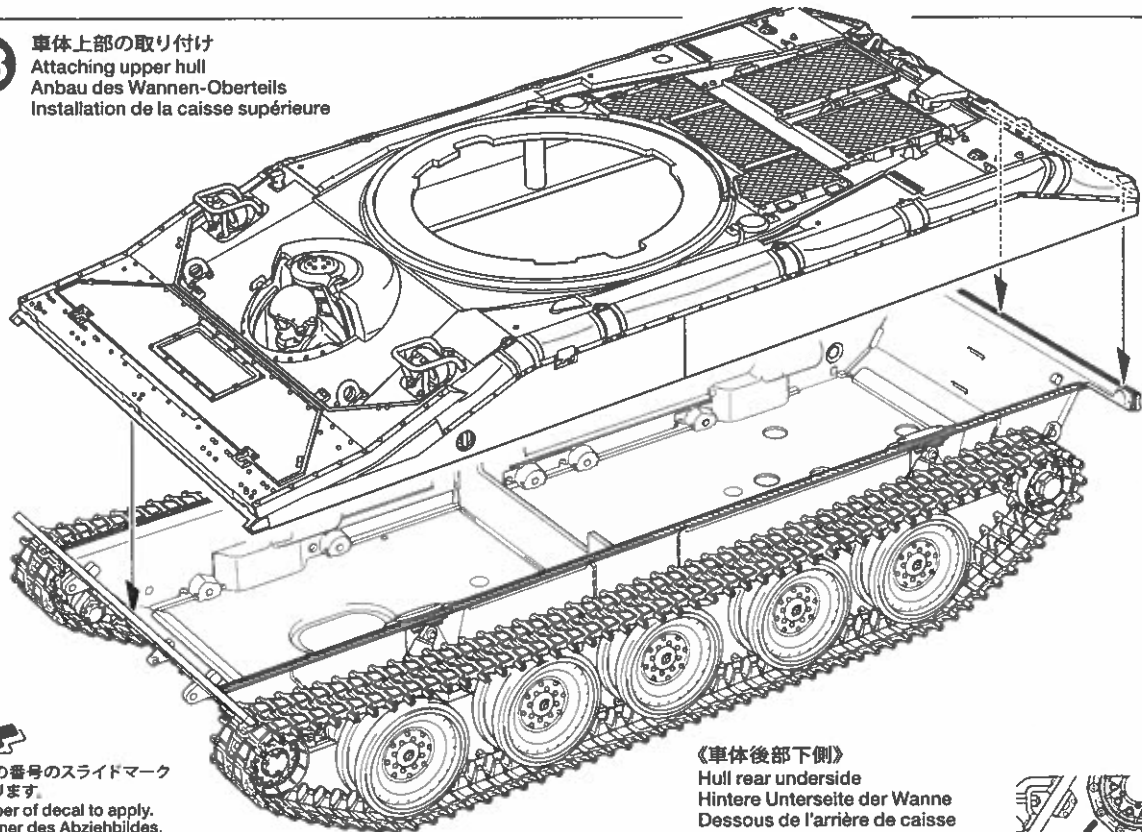


17 車体部品の取り付け3
Attaching hull parts 3
Wannen-Einzelteile-Einbau 3
Fixation des équipements de la caisse 3

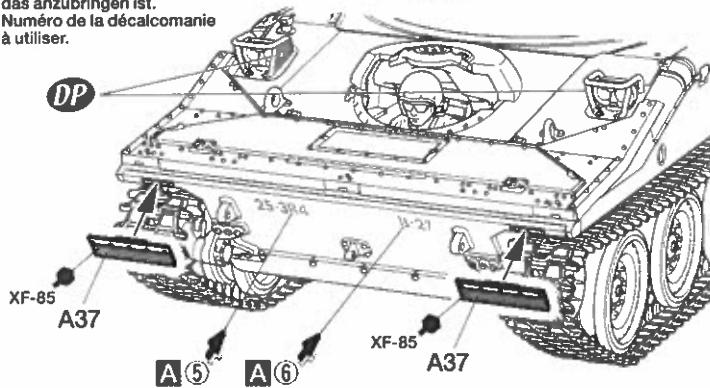


18

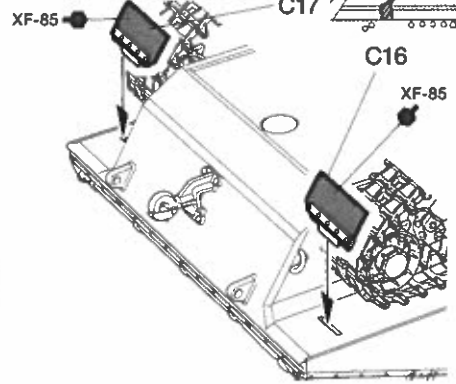
車体上部の取り付け
Attaching upper hull
Anbau des Wannen-Oberteils
Installation de la caisse supérieure



指示の番号のスライドマークをはります。
Number of decal to apply.
Nummer des Abziehbildes, das anzubringen ist.
Numéro de la décalcomanie à utiliser.



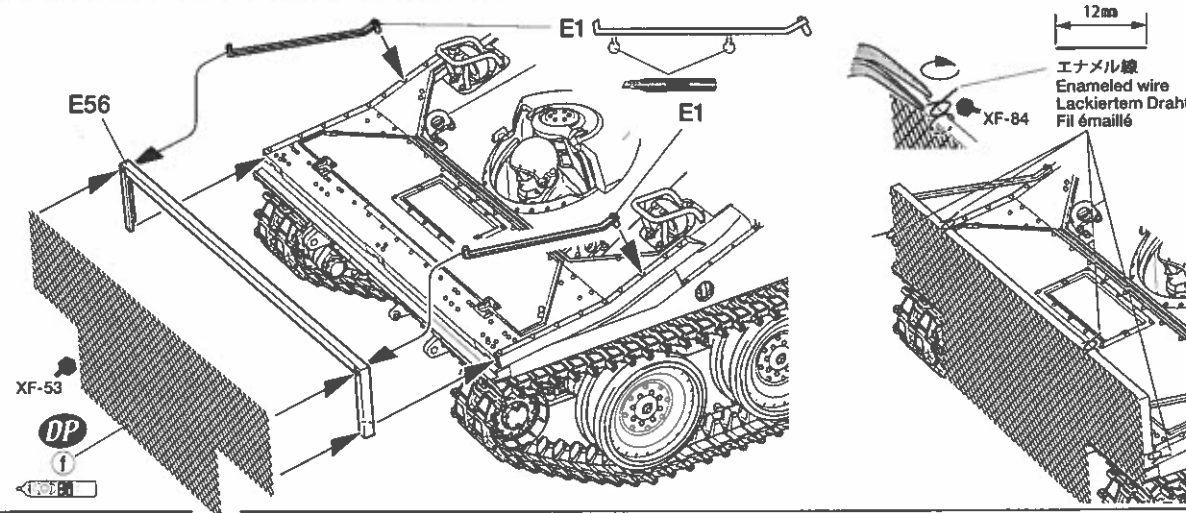
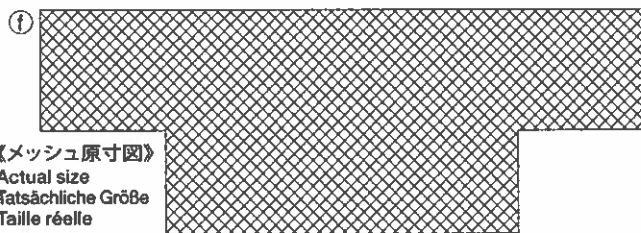
《車体後部下側》
Hull rear underside
Hintere Unterseite der Wanne
Dessous de l'arrière de caisse



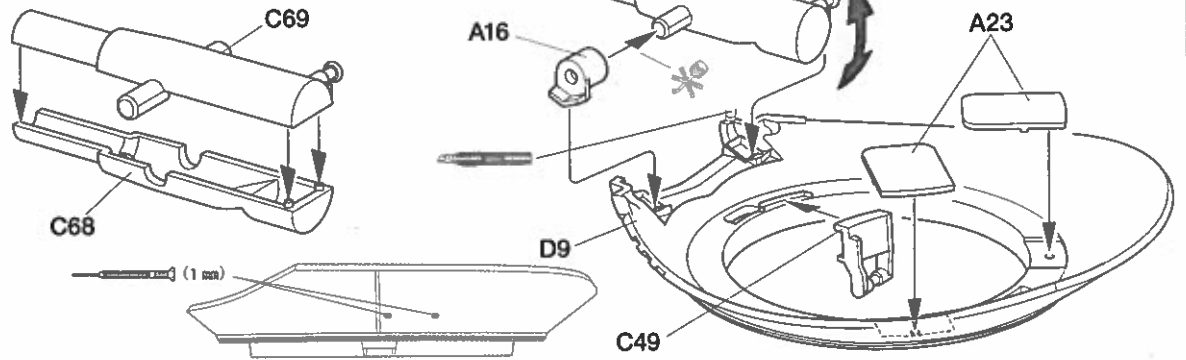
19

ワイヤーネットの取り付け
Attaching chain link net
Anbau des Kettennetzes
Fixation du filet de protection

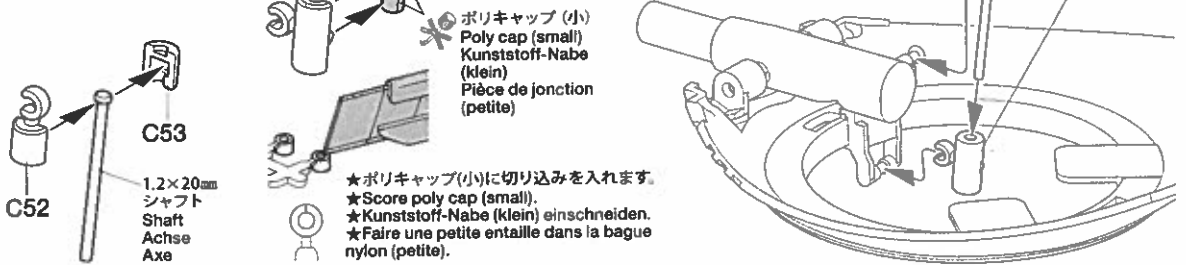
★メッシュをE56に瞬間接着剤で接着後、エナメル線を指示の長さで切り取り、図のようにひねって取り付けます。
★Attach mesh to E56 using CA cement. Cut enameled wire to 12mm and attach as shown.
★Glitter an E56 mit Sekundenkleber anbringen. Beschichteten Draht auf 12 mm ablängen und wie gezeigt anbringen.
★Fixer le filet à E56 avec de la colle cyanoacrylate. Couper le fil émaillé en sections de 12mm et fixer comme montré.



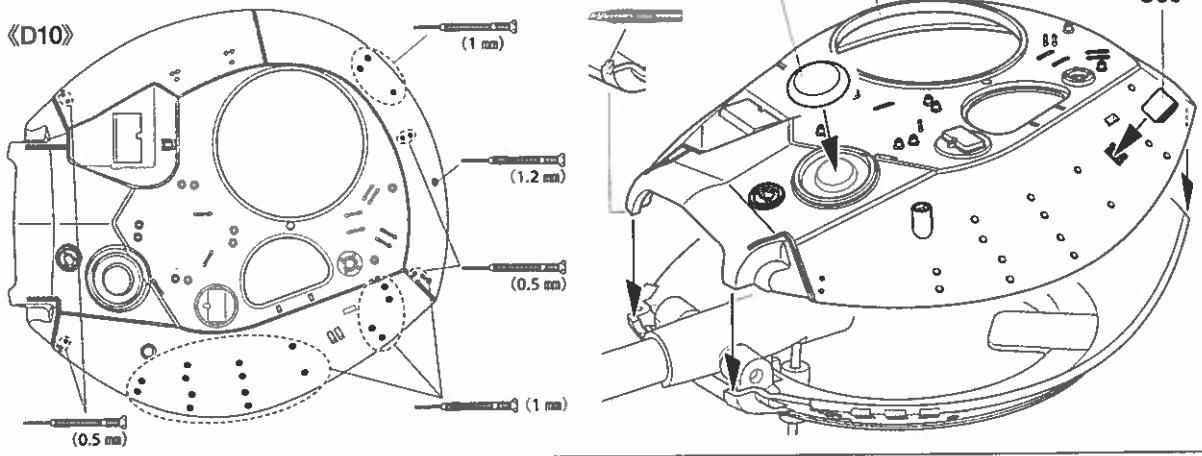
20 砲塔の組み立て1
Turret 1
Turm 1
Tourelle 1



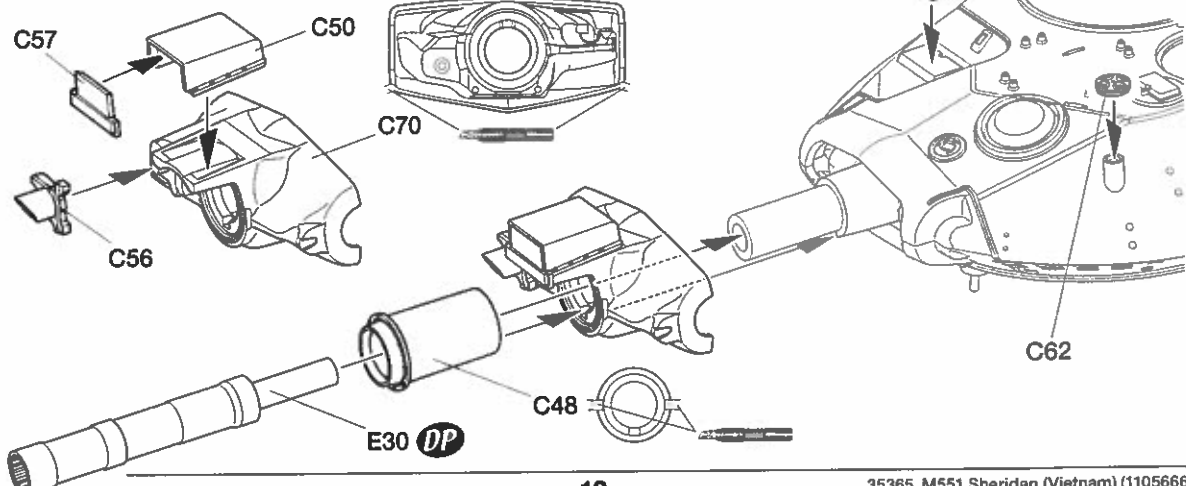
21 砲塔の組み立て2
Turret 2
Turm 2
Tourelle 2



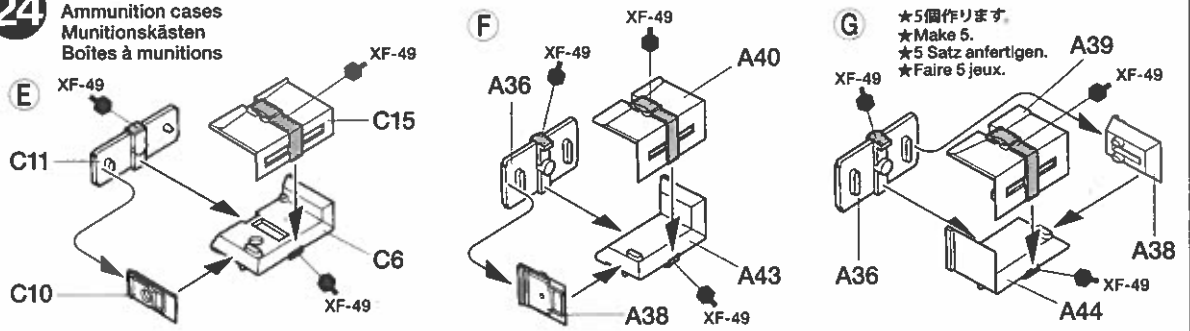
22 砲塔の組み立て3
Turret 3
Turm 3
Tourelle 3



23 砲の取り付け
Attaching gun
Anbringung der Kanone
Mise en place du canon

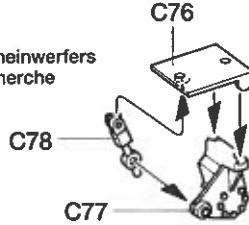
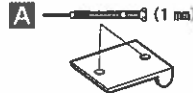


24 弾薬箱の組み立て
Ammunition cases
Munitionskästen
Boîtes à munitions

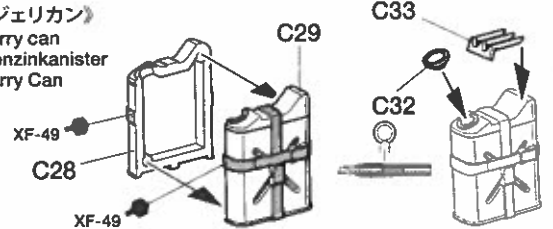


25 《サーチライトスタンド》
Searchlight stand
Befestigung des Suchscheinwerfers
Support du phare de recherche

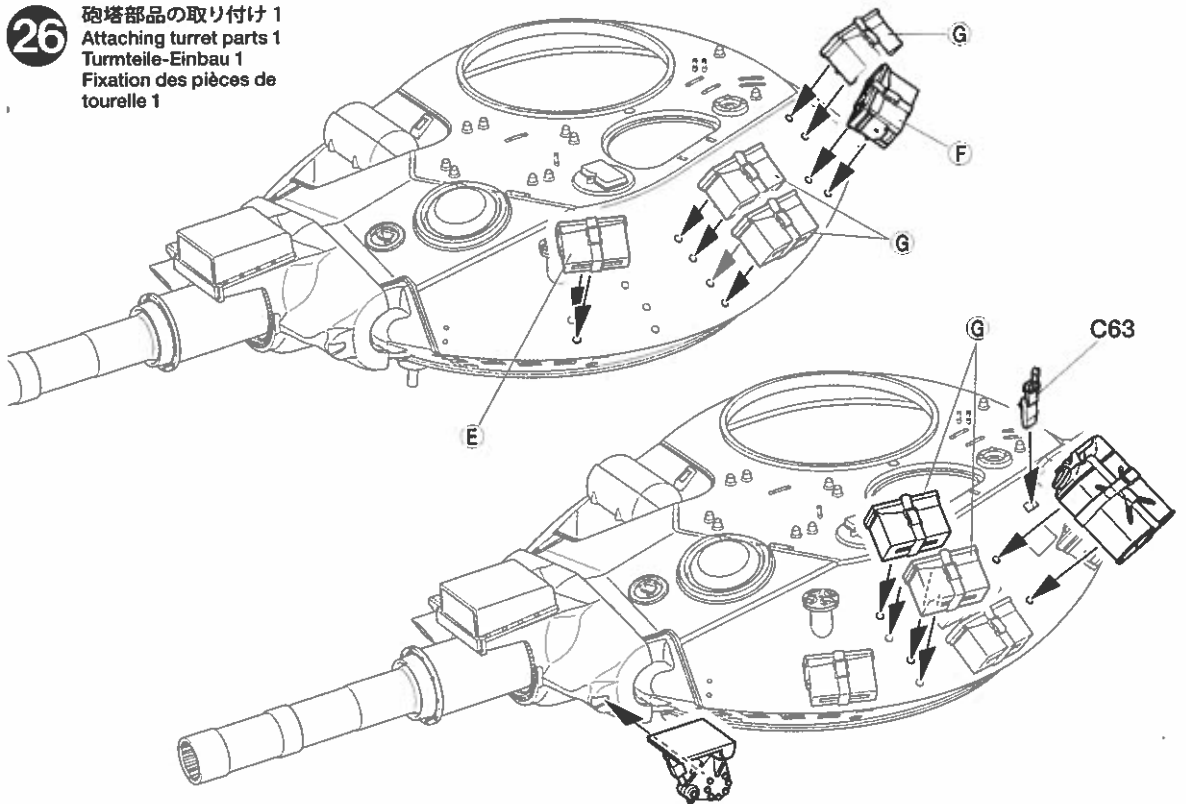
《C76》



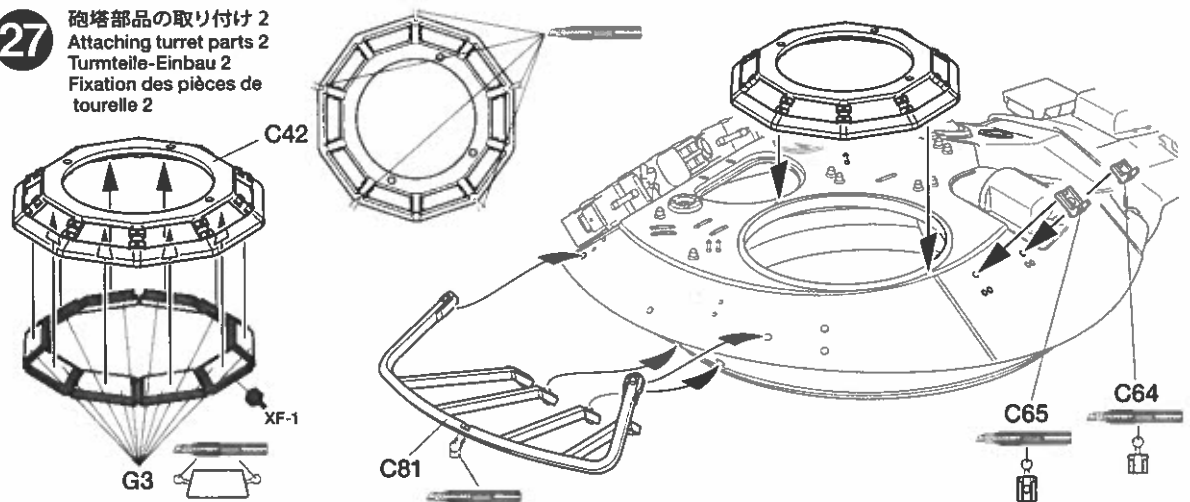
《ジェリカン》
Jerry can
Benzinkanister
Jerry Can



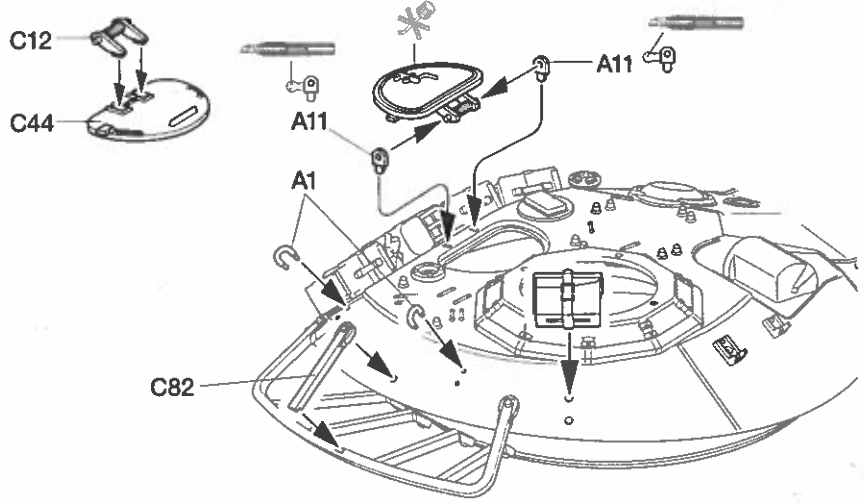
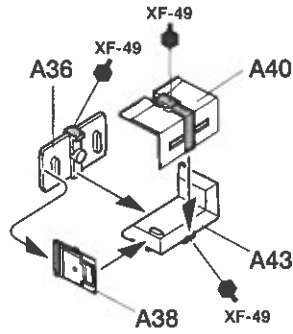
26 砲塔部品の取り付け 1
Attaching turret parts 1
Turnteile-Einbau 1
Fixation des pièces de tourelle 1



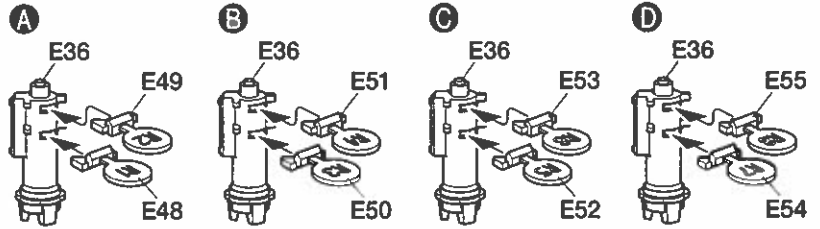
27 砲塔部品の取り付け 2
Attaching turret parts 2
Turnteile-Einbau 2
Fixation des pièces de tourelle 2



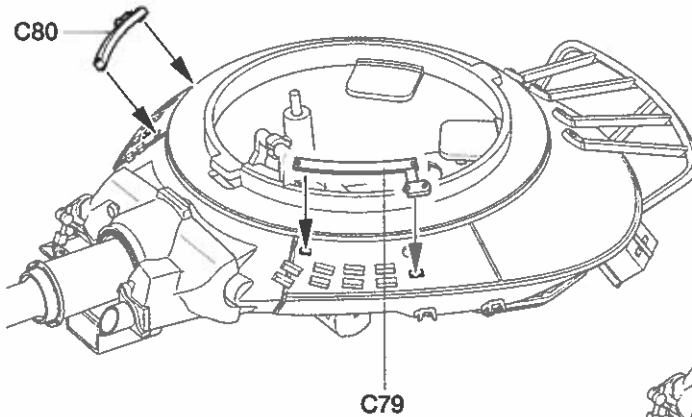
28 砲塔部品の取り付け 3
 Attaching turret parts 3
 Turmteile-Einbau 3
 Fixation des pièces de tourelle 3



29 《右側スモークディスチャージャー》
 Smoke dischargers (right)
 Nebelwerfer (rechts)
 Lance-fumigènes (droite)



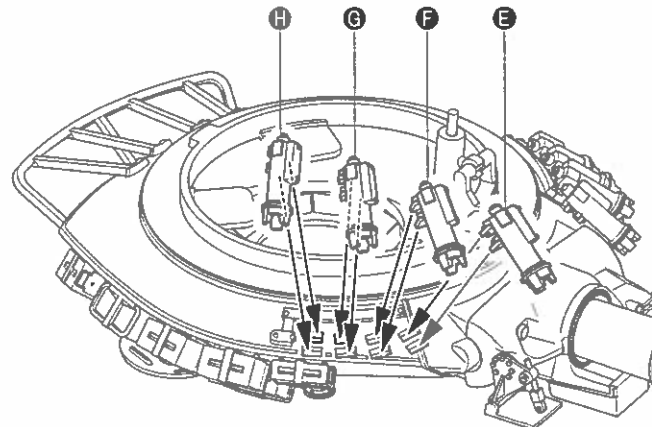
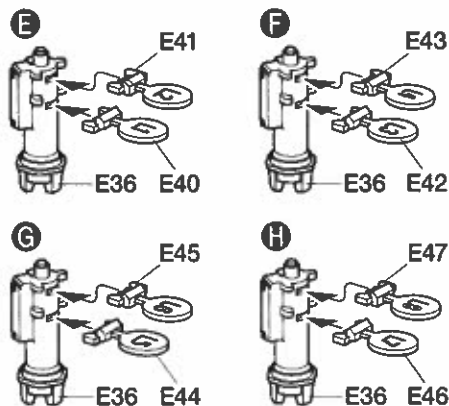
30 右側スモークディスチャージャーの取り付け
 Attaching smoke dischargers (right)
 Nebelwerfer-Einbau (rechts)
 Fixation des lance-fumigènes (droite)



★取り付けの時に図の部分
 を切り取ります。
 ★Remove shown sections
 when attaching.
 ★Beim Anbau gezeigte Teile
 entfernen.
 ★Enlever les parties
 indiquées pour fixer.



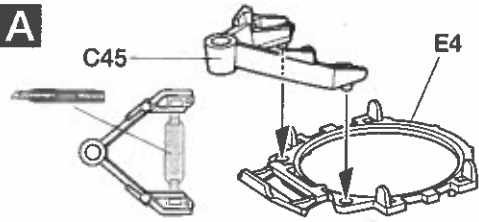
31 左側スモークディスチャージャーの取り付け
 Attaching smoke dischargers (left)
 Nebelwerfer-Einbau (links)
 Fixation des lance-fumigènes (gauche)



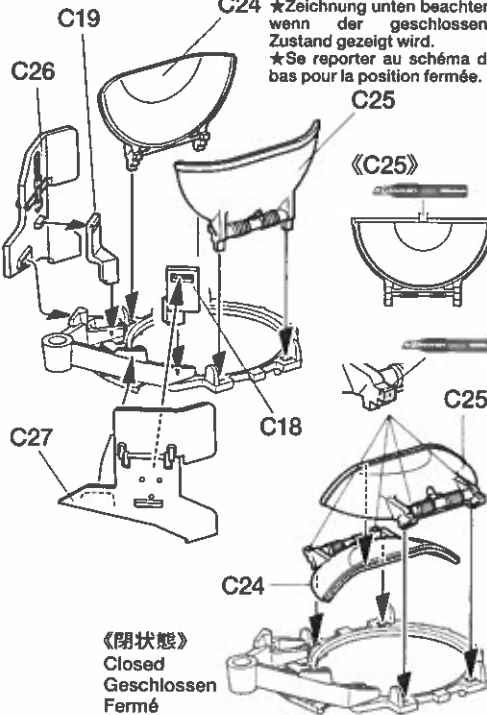
32

《キューポラ》
Cupola
Turmkuppel
Coupole

A

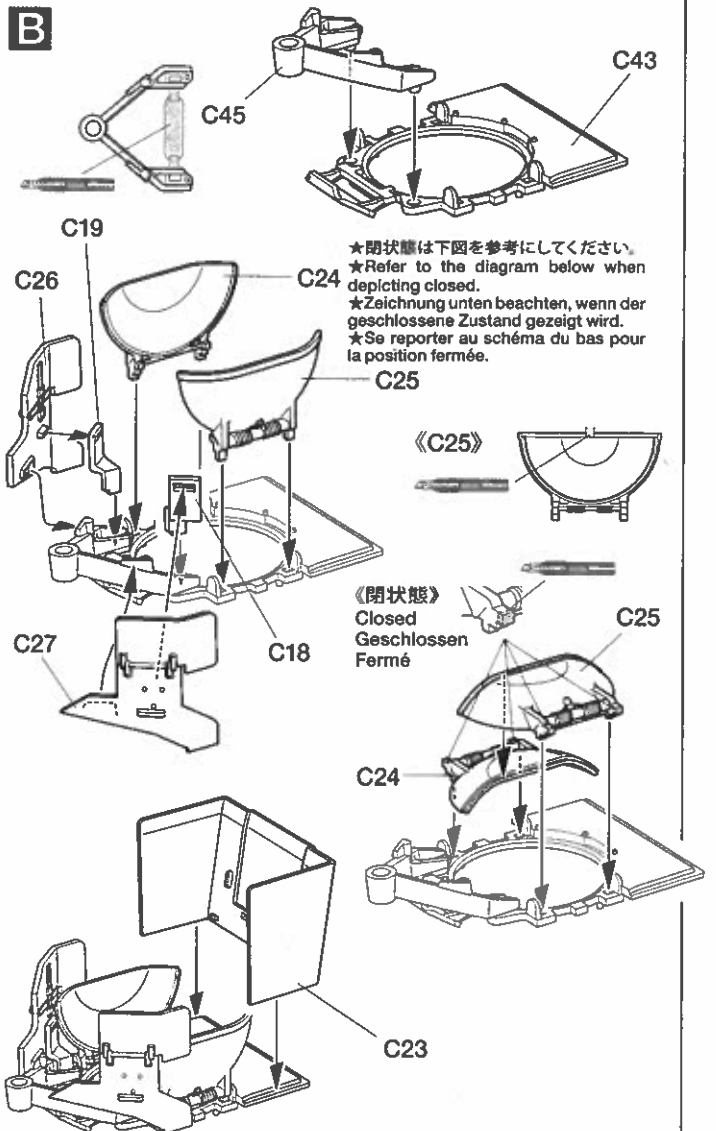


★閉状態は下図を参考にしてください。
★Refer to the diagram below when depicting closed.
★Zeichnung unten beachten, wenn der geschlossene Zustand gezeigt wird.
★Se reporter au schéma du bas pour la position fermée.



《閉状態》
Closed
Geschlossen
Fermé

B



★閉状態は下図を参考にしてください。
★Refer to the diagram below when depicting closed.
★Zeichnung unten beachten, wenn der geschlossene Zustand gezeigt wird.
★Se reporter au schéma du bas pour la position fermée.

《閉状態》
Closed
Geschlossen
Fermé

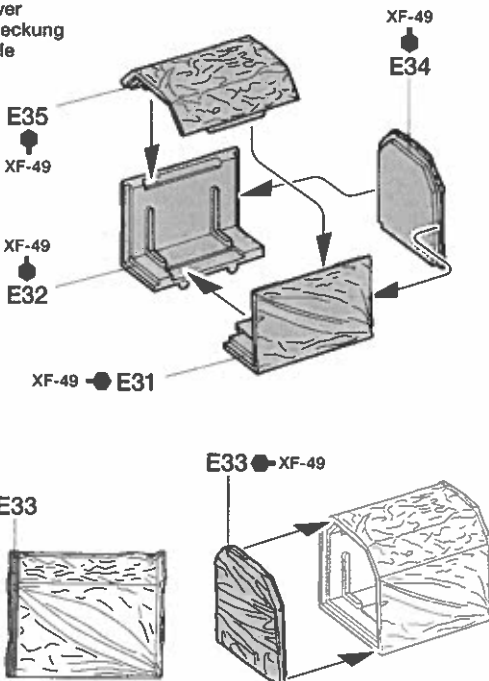
33

サーチライトの組み立て
Searchlight
Suchscheinwerfer
Phare de recherche

A

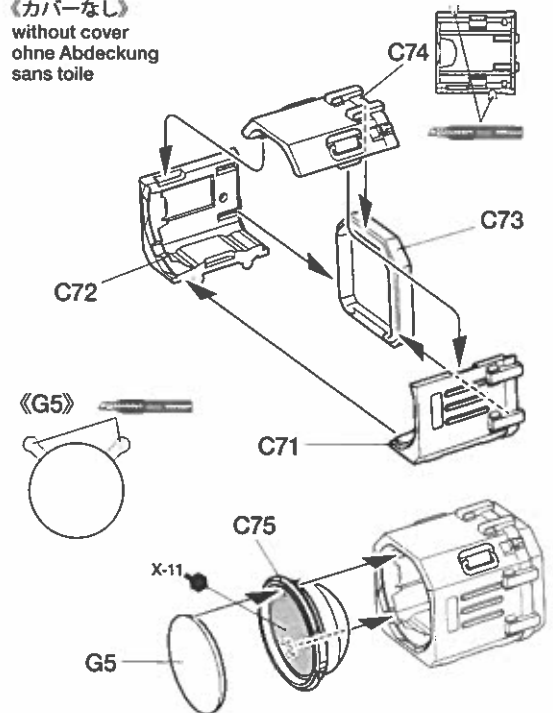
★どちらか選びます。
★Select either.
★Auswählen.
★Choisir l'une ou l'autre.

《カバーあり》
with cover
mit Abdeckung
avec toile



前側
Front
Vorne
Avant

《カバーなし》
without cover
ohne Abdeckung
sans toile



《G5》

34 砲塔部品の取り付け 4
 Attaching turret parts 4
 Turnteile-Einbau 4
 Fixation des pièces de tourelle 4

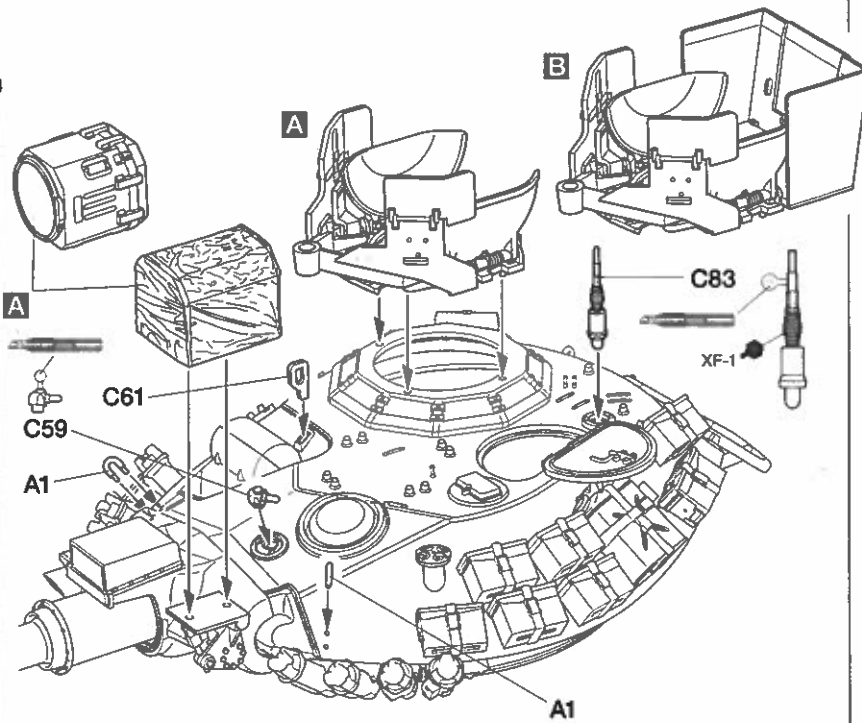
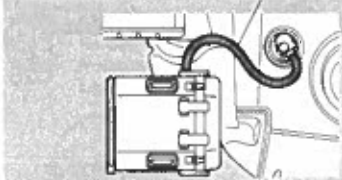
★図またはサーチライトのカバーありの場合、C59の先端を切り取ります。カバーなしの場合、ビニールパイプを指示の長さに切って下図のように取り付けます。

★If assembling as option B or with searchlight cover, remove section shown on C59. If assembling without cover, cut and attach tubing as shown.

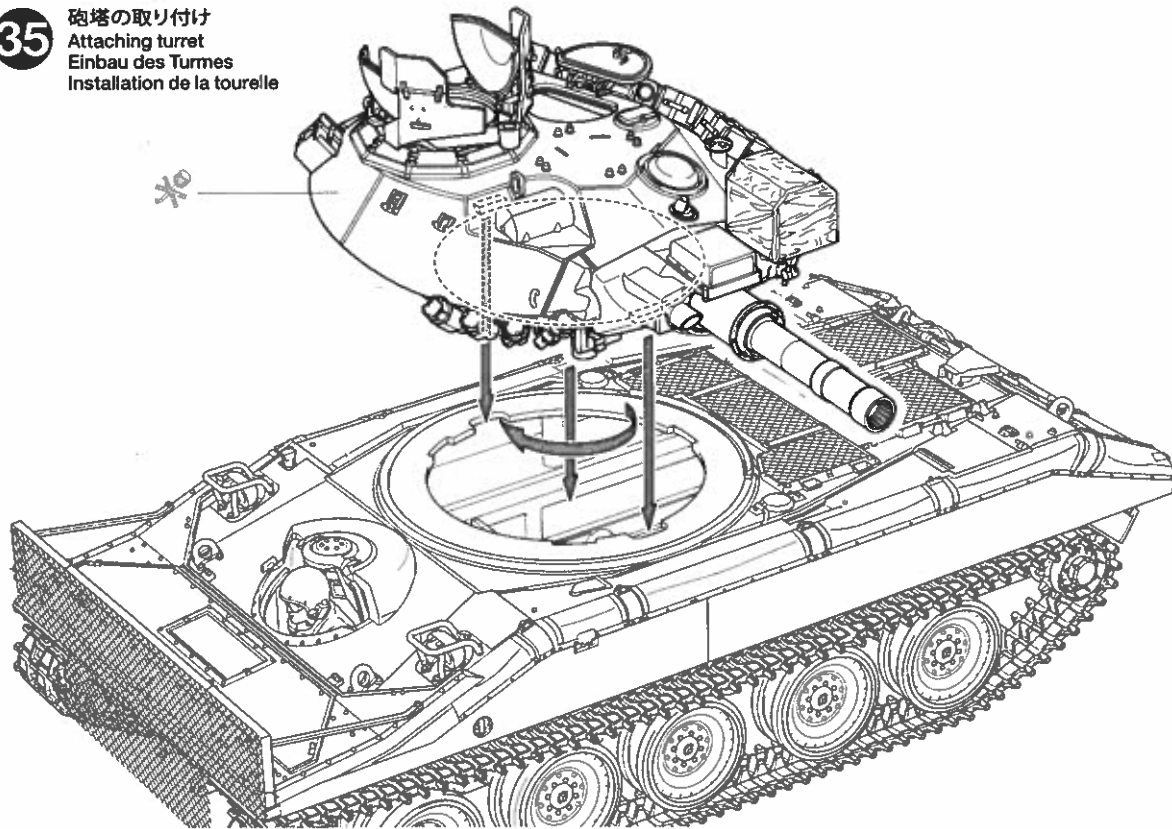
★Falls Option B oder die Funktion mit der Abdeckung des Suchscheinwerfers gebaut wird ist die auf C59 gezeigte Stelle zu entfernen. Wenn ohne Abdeckung gebaut wird, die Zerkabelung zuschneiden und wie gezeigt anbringen.

★Si on assemble pour l'option B ou avec la toile de protection du phare, enlever la partie indiquée sur C59. Si on assemble sans toile, couper et fixer le tube comme montré.

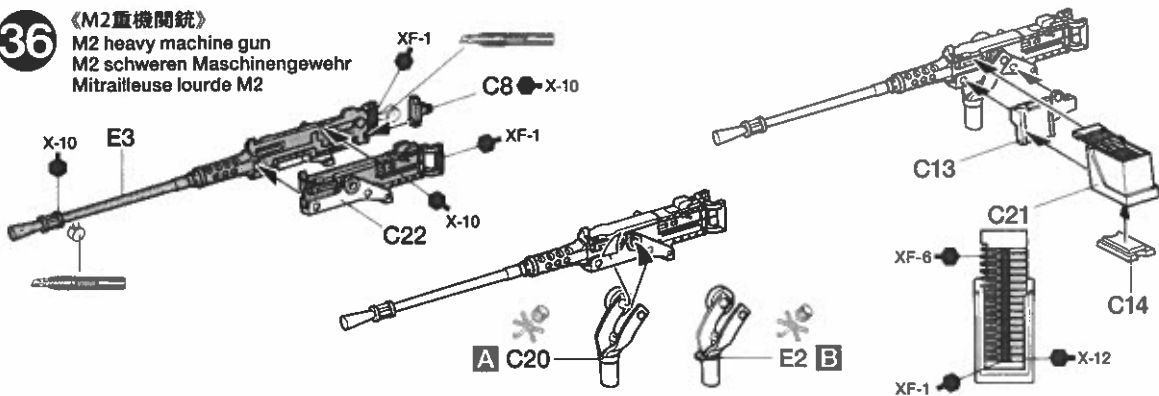
《C59》 25mm ビニールパイプ
 Vinyl tubing
 Vinytschlauch
 Tube vinyle



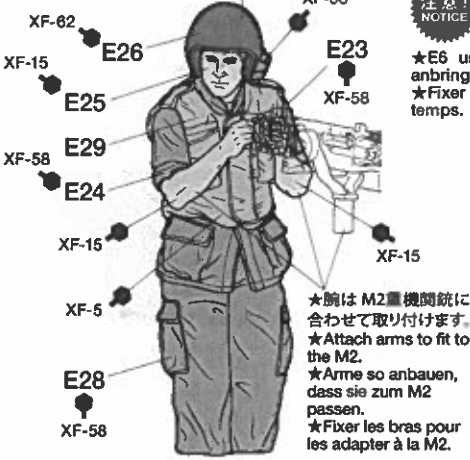
35 砲塔の取り付け
 Attaching turret
 Einbau des Turmes
 Installation de la tourelle



36 《M2重機関銃》
 M2 heavy machine gun
 M2 schweren Maschinengewehr
 Mitrailleurse lourde M2



37 **【コマンダー】**
Commander
Kommandant
Chef de char



【ローダー】 Loader
Ladeschütze / Chargeur

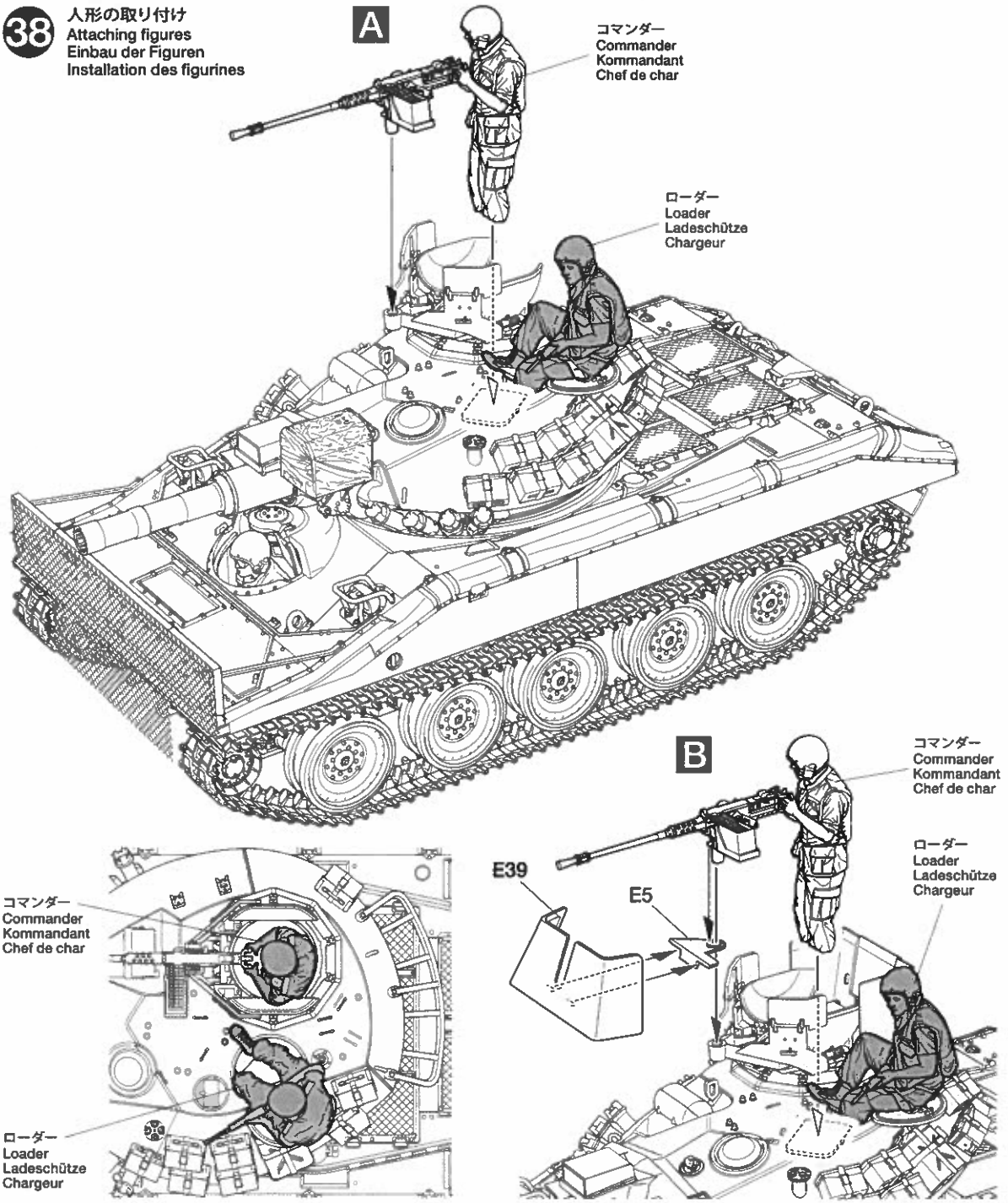
注意!
NOTICE

★E6とE14は同時
に取り付けます。
★Attach E6 and E14
at the same time.
★E6 und E14 gleichzeitig
anbringen.
★Fixer E6 et E14 en même
temps.

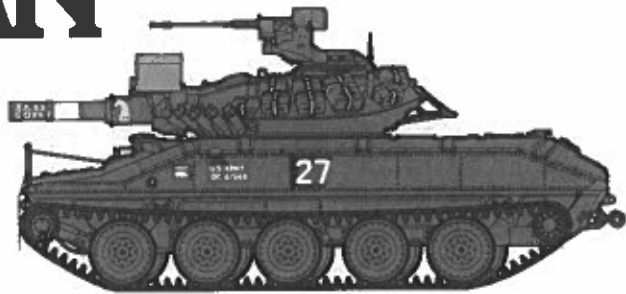


★迷彩は別紙カラ
ー塗装図を参考し
てください。
★See separate
painting guide for
camouflage details.
★Separate
Anweisung für die
Bemalung der
Tarnung beachten.
★Voir le guide de
décoration séparé
pour les détails du
camouflage.

38 **人形の取り付け**
Attaching figures
Einbau der Figuren
Installation des figurines



U.S. AIRBORNE TANK SHERIDAN (VIETNAM WAR)



PAINTING

《M551 シェリダンの塗装》

1966年に生産が開始されたM551シェリダンは、配備当初アメリカ軍の基本塗装であったオリブドラブの単一色で塗装されていました。1960年代から70年代前半にかけてのベトナム戦争中も同様です。戦場を走った足まわりの汚れやボディの退色表現など、ウェザリング塗装で実感を高めるのも良いでしょう。装備品など細部の塗装は組立図中にタミヤカラー・アクリル塗料、エナメル塗料、スプレー塗料の色番号で指示しました。パッケージのイラストも参考にしてリアルに仕上げてください。

Painting the M551 Sheridan
The M551 produced from 1966 featured the

U.S. military's basic color scheme of overall Olive Drab, and vehicles deployed to the Vietnam War from the 1960s to the early 1970s were no exception. Apply weathering to realistically reproduce effects such as mud on the wheels, tracks and suspension, and body color fading. Painting instructions for details are indicated during assembly and you may refer to the package illustration as well.

M551 Sheridan Lackieranleitung
Die M551, welche ab 1966 eingeführt wurden trugen die Basistamfarbe der US Armee : Dunkeloliv. Die Fahrzeuge, die ab den 60er bis zu den späten 70er Jahren nach Vietnam geschickt wurden, machten keine Ausnahme. Bringen sie Gebrauchsspuren wie Schlamm an der Radaufhän-

gung und Abnutzung an der Farbe des Aufbaus an. Bemalungshinweise für Details sind beim Zusammenbau angegeben. Sie können auch die Bilder der Verpackung zu Rate ziehen.

Peinture du M551 Sheridan
Les M551 produits à partir de 1966 étaient entièrement peints en Olive Drab, la teinte standard des véhicules militaires américains. Les véhicules déployés au Vietnam dans les années 1960 jusqu'au début des années 1970 ne faisaient pas exception. Pour plus de réalisme, on peut reproduire la boue sur les roues et les chenilles et la décoloration de la teinte. La mise en peinture des détails est décrite dans la notice de montage. Se reporter également aux illustrations de la boîte.

APPLYING DECALS

《スライドマークのはり方》

- ① はりたいマークをハサミで切り抜きます。
- ② マークをぬるま湯に10秒ほどひたしてからタオル等の布の上に置きます。
- ③ 台紙のはしを手で持ち、はるところにマークをスライドさせてモデルに移してください。
- ④ 指に少し水をつけてマークをぬらしながら、正しい位置にずらしします。
- ⑤ やわらかな布でマークの内側の気泡を押し出しながら、押しつけるようにして水分をとります。

DECAL APPLICATION

① Cut off decal from sheet.

- ② Dip the decal in tepid water for about 10 sec. and place on a clean cloth.
- ③ Hold the backing sheet edge and slide decal onto the model.
- ④ Move decal into position by wetting decal with finger.
- ⑤ Press decal down gently with a soft cloth until excess water and air bubbles are gone.

ANBRINGUNG DES ABZIEHBILDES

- ① Abziehbild vom Blatt ausschneiden.
- ② Das Abziehbild ungefähr 10 Sek. in lauwarmes Wasser tauchen, dann auf sauberen Stoff legen.
- ③ Die Kante der Unterlage halten und das Abziehbild auf das Modell schieben.
- ④ Das Abziehbild an die richtige Stelle schieben und dabei mit dem Finger das

Abziehbild naßmachen.
⑤ Das Abziehbild leicht mit einem weichen Tuch andrücken, bis überschüssiges Wasser und Luftblasen entfernt sind.

APPLICATION DES DECALCOMANIES

- ① Découpez la décalcomanie de sa feuille.
- ② Plongez la décalcomanie dans de l'eau tiède pendant 10 secondes environ et poser sur un linge propre.
- ③ Retenez la feuille de protection par le côté et glissez la décalcomanie sur le modèle réduit.
- ④ Placez la décalcomanie à l'endroit voulu en la mouillant avec un de vos doigts.
- ⑤ Pressez doucement la décalcomanie avec un tissu doux jusqu'à ce que l'eau en excès et les bulles aient disparu.

部品請求について

For use in Japan only!

★部品をなくしたり、こわした方は、このステッカーがはられたカスタマーサービス取次店でご注文いただけます。また、当社カスタマーサービスに直接ご注文する場合は、右記の方法でご注文することができます。詳しくは当社カスタマーサービスまでお問い合わせください。



① 《郵便振替のご利用法》
郵便局の払込用紙の通信欄に下のリストを参考にITEM番号、スケール、製品名、部品名、部品コード、数量を必ずご記入ください。振込住所欄にはお電話番号もお書きいただき、口座番号・00810-9-1118、加入者名(株)タミヤでお振込ください。

② 《代金引換のご利用法》
パーツ代金に加えて代引き手数料(300円+税)をご負担いただければ、電話またはホームページより代金引換によるご注文をお受けいたします。

③ 《タミヤカードのご利用法》
タミヤカードをご利用の場合、代金はご指定金融機関の口座引き落としとなります。ご注文は電話またはホームページよりお受けいたします。

《住所》 〒422-8610 静岡県駿河区恩田原3-7
株式会社タミヤ カスタマーサービス係

《お問い合わせ電話番号》
静岡 054-283-0003
東京 03-3899-3765 (静岡へ自動転送)
※電話番号をお確かめの上、おかけ間違いのないようお願いいたします。
《カスタマーサービスアドレス》
<http://tamiya.com/japan/customer/>



1/35
MM
Military Miniature
www.tamiya.com

アメリカ空挺戦車 M551 シェリダン (ベトナム戦争) ITEM 35365

★本体価格(税抜き)、送料は2019年1月現在のものです。諸事情により変更となる場合があります。
★ご購入の際は本体価格に消費税を加えてご注文ください。(小数点以下は切り捨て)

部品名	本体価格	部品コード
A/パーツ(x1).....	780円+税	10013148
B/パーツ.....	560円+税	19004941
C/パーツ.....	780円+税	19004942
D/パーツ.....	1,020円+税	19004943
E/パーツ.....	760円+税	19004944
G/パーツ.....	440円+税	19004945
金具袋詰(網、ポリキャップ含む).....	450円+税	19403623
ポリキャップ大(x10).....	200円+税	19442022
ポリキャップ小(x8).....	200円+税	10446168
スライドマーク.....	340円+税	19493258
説明図.....	320円+税	11056665
解説文.....	300円+税	11056666
体験記.....	360円+税	11056667

AFTER MARKET SERVICE CARD
When purchasing replacement parts, please take or send this form to your local Tamiya dealer so that the parts required can be correctly identified. Please note that specifications, availability and price are subject to change without notice.

Parts code	ITEM 35365
10013148.....	A Parts (x1)
19004941.....	B Parts
19004942.....	C Parts
19004943.....	D Parts
19004944.....	E Parts
19004945.....	G Parts
19403623.....	Poly Cap Bag (Mesh, Poly Caps included)
19442022.....	Poly Cap (Large, x10)
10446168.....	Poly Cap (Small, x8)
19493258.....	Decals
11056665.....	Instructions
11056666.....	Cover Story Leaflet
11056667.....	Commander Testimony

M551 SHERIDAN

VIETNAM WAR

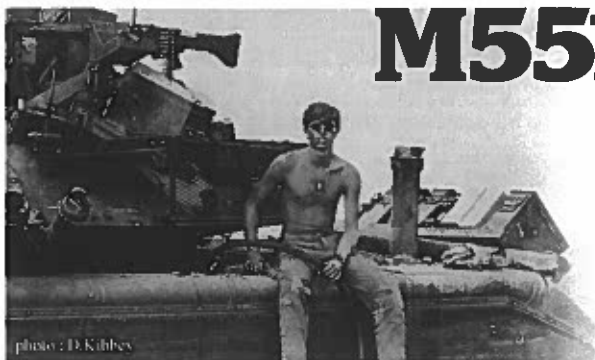


photo: D. Kibbey

私とシェリダンのベトナム追憶記
The M551 Sheridan and I in Vietnam

■ ベトナムのM551シェリダン アメリカ陸軍 元特技兵 ダグ・キビー (Doug Kibbey)

私は1971年9月から1972年3月までベトナムに派遣され、二度の作戦に出動しました。所属部隊は、当初は第101空挺師団(空中機動)の2/17空挺騎兵大隊、そして第11装甲騎兵連隊第2大隊G中隊でした。以下に記すM551シェリダンAR/AAV(装甲偵察/空挺強襲車)についての回想は、ケンタッキー州フォート・ノックス陸軍基地の下士官学校およびM551シェリダン学校での訓練、ベトナムでの半年以上に及ぶ戦闘、そして同じくフォート・ノックス基地にあったアメリカ陸軍機甲・技術委員会での私自身の経験に基づくものです。

M551とM113 ACAV

ベトナムでM551とM113 ACAVは組み合わせられて運用されましたが、私の第11装甲騎兵連隊第2大隊での本来の任務はM113の車長でした。第11装甲騎兵連隊に任官した際、M551でもM113でも自由に自らの車輛を選ぶことができたのですが、常時使用する車輛としては敵の標的になりやすく危険な砲弾を満載して狭苦しいM551より、居住性の良いM113を選んだのです。しかし状況によってはM551に乗って出撃することもあり、全てのパトロー



photo: National archives via D. Doyle

ル任務に重武装のM551をM113と共に同行させました。私のM113には衛生兵が同乗し、緊急時には野戦救急車としての役割を果たしていました。

M551の長所は何といっても152mm砲と複数の機銃による優れた攻撃力、そして強力なエンジンと頑丈なサスペンションによる機動力のコンビネーションです。M81 152mm砲の威力は絶大でしたが、燃烧式の薬きょうを持つ砲弾は誘爆の可能性があり、安全性と取り扱いには注意が必要でした。また軽量のアルミ合金製の車体に対して主砲が強力すぎるため、射撃時の反動は凄まじいものでした。

第11装甲騎兵連隊第2大隊は、本部の置かれていたブラックホース作戦基地が1969年に閉鎖され、1971年3月に第1および第3大隊がベトナムから撤退したことに伴い、分散して南ベトナム軍第25師団ないし米陸軍第3騎兵師団の指揮下に入り、サイゴン北方20kmのブーイ基地および周辺の作戦基地に移りました。この一帯は人口密度が高く、152mm砲の射撃は大きな制約を受けることとなったのです。また152mm砲弾の供給が不安定だったことも悩みの種でした。

多湿な気候、地雷そしてRPG

ベトナムでは高温多湿な気候がM551の運用に大きな影響を与えました。M551の複雑な電気系統の湿気に対する脆弱性が明らか

かとなったのです。またM551はしばしば部隊の先陣として深い茂みを切り開きながら進撃する任務を託されたため、駆動系を酷使しオーバーヒートや機械的故障に見舞われるケースが多く見られました。長期間に渡る戦場での使用もM551に影響を与えました。M551は車輛によっては3年間もベトナムで使われたのです。M551とM113は設計時の想定を遥かに超える過酷な環境下で使われ続けたと言えます。

M551をはじめとする米軍車輛にとって戦場での強敵はRPG-7などの対戦車ロケットと地雷でした。ベトナムに投入されたM551の中には、金網を対戦車ロケット対策のスクリーンとして車体前面に取り付けている車輛が見られましたが、私がベトナムに着任した1971年にはこのスクリーンを付けたM551はあまり残っていませんでした。深い茂みを進撃する際、樹木に接触して破損してしまうのです。その一方、多くのM551とM113の車体には巻いた状態の金網が積まれていました。夜間防衛陣地で野営する際、対戦車ロケット用スクリーンとして車体の周りにこの金網を張って、敵の夜襲に備えるのです。地雷による損害も深刻でしたが、私自身は幸運にも対戦車ロケットや地雷による被害は受けませんでした。

ベトナムでの野戦改修

ベトナムでの運用に合わせて、M551には公式・非公式を含めて様々な野戦改修が加えられ、その多くは最高司令部にも黙認されていました。典型的な例をいくつか挙げましょう。

- (1) まずエンジンデッキ上に弾薬箱や5ガロン入りジェリカンを搭載するためのラックが増設されました。これらはプレートや凶面を基にほぼ一定の形状で作られており、恐らく大隊レベルで行われた改修だったと思われます。
- (2) エンジンデッキ上の排気管の高さを約60cm延長する改修もよく行われました。これは第11装甲騎兵連隊第2中隊所属のM109自走砲が搭載する155mm砲の空薬きょうの内筒を買い受け、本来の排気口につなげて高さを増すのです。M551の強力なターボチャージ式6V53Tエンジンは高い負荷が掛かった状態で大量の排気ガスを吐き出しました。このため深い茂みを走行する際などは車体と乗員が息苦しい真っ黒な排煙で覆われてしまうのです。排気口の高さを約60cm高くすることにより、この問題が多少は軽減されました。
- (3) 砲塔後部のラックも荷物の搭載量を増やすため、多くのM551で改造・拡張されました。標準仕様のラックは容量が非常に少なかったのです。この改造ラックには様々な形と構造が見られます。
- (4) また砲塔上には車長用のM2重機関銃が装備されていましたが、装填用手ハッチにも同じM2重機関銃やM60 7.62mm機銃が二次



photo: National archives via D. Doyle

武装として増設されるケースがあり、茂みに潜む敵への攻撃力の強化が図られました。

(5) そして最も興味深い野戦改修は第11装甲騎兵連隊第2大隊G中隊をはじめとする現地部隊によって行われた“秘伝”の改造で、車長用のパワーコントロールハンドル(砲塔の旋回や砲身の上下、主砲と同軸機銃の射撃を操作するピストルグリップ型のハンドル)とグレネードランチャー(あまり使われなかった)のコントロールボックスを砲塔内部の所定の位置から車長用キューボラ内部に移設し、敵襲など緊急時に車長が即時に対応できるようにしていました。

主砲と同軸機銃は砲手席からも車長席からも操作できました。キューボラ内部に移したパワーハンドルで車長が操作する場合、砲塔内の正規の照準装置による射撃と比べると射撃精度は劣りましたが、いずれにせよ目標は高速で動く戦車ではなく、密林内の敵陣地や敵兵の一群に打ち込むので問題はなかったのです。

また砲手席には脱出用のハッチが無いので、地雷やその他の兵器による攻撃に対して危険なポジションでした。そのためベトナムでのM551では砲手が砲手席にいないケースが多かったのです。もちろん操縦手が一番リスクを負っていましたが、彼には少なくともハッチがあり、またM551やM113の操縦席の床に地雷対策としてサンドバッグを敷くことも広く行われました。装填手も地雷被害の心配から、通常は車内ではなくハッチから身を乗り出し、M2やM60機関銃などの二次武装が装備されている場合はそれら

■ "M551 Sheridan in Vietnam"

By U.S. Army Specialist Doug Kibbey

I served in two campaigns in Vietnam from September 1971 until March 1972. These included assignments with 2/17 Air Cavalry, 101st Airborne Division (Airmobile) initially and subsequently with G troop 2/11 Armored Cavalry Regiment. The observations to follow on the M551 AR/AAV (Armored Reconnaissance/Airborne Assault Vehicle) are based on personal experience acquired at the NCO Academy Ft. Knox (Leadership Preparation Course school for Assistant Instructors), the M551 Sheridan School at Ft. Knox, service in Vietnam with 2/11 ACR and lastly at the U.S. Army Armor and Engineer Board, then located at Ft. Knox, KY.

M551 and M113 ACAV

First of all, my primary assignment at 2/11 ACR was as commander of an M113 ACAV. Initially offered a selection of either an M113 or M551 when reporting to 2/11th ACR, I requested an M113 ACAV because I didn't want to spend my days on a high profile bullet magnet full of combustible case ammo with nowhere to sleep but in a foxhole! Nonetheless, I took M551s out on a couple of occasions and operated with them on nearly all patrols as my ACAV was configured to serve as an ambulance in an emergency and the troop combat medic was based on it. The strengths of the M551 were a powerful combination of armament and what was excellent mobility for the time. Specifically, an enormous 152mm main gun augmented with various secondary armament and a potent engine with a robust suspension.

The M81 152mm gun (not Shillelagh Missile capable as deployed in Vietnam) was very effective at the cost of ammunition fragility, sensitivity to moisture and other safety concerns. Another issue was its being perhaps too powerful for the relatively low weight of the vehicle (aluminum hull with steel turret) and subsequent deleterious effects of its considerable recoil. With the closure of Blackhorse Base Camp (1969) and the stand-down of the 1st and 3rd Squadrons (March 1971) the 2nd Squadron ground elements were placed variously under the operational control (OPCON) of the 25th ARVN Div. or 3/1st U.S. Cavalry Div. Operating from HQ at Phu Loi and several firebases in more densely populated areas, employment of the main gun came under some restrictions. Reliable supply of 152 mm ammunition also became problematic.

Humidity, mines and RPGs

Operation of the M551 was greatly affected by the moist climate and the terrain of Vietnam. The susceptibility of the complex electrical systems to moisture became all too evident. The M551 was often tasked with taking the lead in breaking through the heaviest bush with predictable consequences for the drivetrain, often leading to overheating and mechanical difficulties and losses.

There were also the effects of the prolonged combat operations, which for some vehicles were up to three years. Both M551s and M113s were invariably heavily laden beyond intended design parameters.

For M551 and other vehicles in Vietnam, the biggest threats were enemy mines and anti-tank rocket launchers such as RPG-7. Some M551s in Vietnam initially had a wire net as an anti-RPG screen on the bow. These however, suffered from contact with heavy bush and few survived to the period of my service in 1971-1972. External flotation gear and smoke grenade launchers often shared this fate.

As an alternative, it was common practice to stake chain link fencing nets into the ground at NDPs (Night Defensive Positions) for the vehicles

の操作を行いました。このように、ベトナムでのM551の乗員は所定の位置に拘らず、状況に応じて砲機応変に配置を換えていたのです。M551の定員は4名ですが、ベトナムでは3名で運用することも珍しくありませんでした。

ベトナム戦争後

ベトナム戦争の後には、フォート・ノックス基地の機甲・技術委員会に所属し、M551用のヒューズ社製レーザーレンジファインダーの開発・試験などに関わりました。これを装備したM551はM551A1と改称され、主砲の射撃精度が飛躍的に向上しています。アメリカ陸軍装甲騎兵部隊に所属したことは、私にとって大変な栄誉であり、2011年にはベトナム戦争時代の働きに対して遡って表彰を受ける名誉にも恵まれました。

陸軍を退役した後は大学での勉強を続けました。そして数年間は様々な医療施設で臨床検査技師としての訓練を積み、その後は医療診断の業界で働き、2009年に定年退職しました。私の趣味はAFV模型の製作です。タミヤの1/35 M113シリーズが最も好きなキットですが、古いM551キット(1971年発売)も様々な“ベトナム野戦改修”を加えながら作りました。

M551は私にとって3年間に及ぶ軍務の中で共に戦い、その後の改良計画にも貢献することのできた思い出深い戦闘車両の一つなのです。

to shelter behind against RPG attack. These were recovered and transported rolled up and stowed on the hulls of squadron vehicles during movements to new positions. Gratefully, I suffered no hits by mines or RPGs during my service.

Field modifications in Vietnam

There were numerous modifications to M551s throughout the squadron in accordance with the actual situation in Vietnam, some "official" and some not. Most were tolerated by higher command. The following are but some examples:

(1.) The fairly ubiquitous rear deck racks. This is for the small caliber ammunition boxes and 5-gallon Jerrycans, etc. These were generally constructed to a template or plan and probably reflected a squadron-level modification.

(2.) An extended exhaust. Extending from the normal exhaust stack position on the rear deck approximately 2 vertical feet, typically using 155mm howitzer propellant charge containers obtained from the M109 self-propelled howitzer battery. The 6V53T engine could produce prodigious amounts of



thick, black smoke under load and this could surround the vehicle and crew with a choking, black cloud, especially in conditions of heavy bush. The extension raised the exhaust plume a couple of feet off the rear deck for some relief.

(3.) Enhanced turret bustle rack. This also increased carrying capacity or protection for the vehicle and crew stores, the standard ones being of very limited capacity. There were numerous variations of shape and construction.

(4.) Several improvised "turret top" secondary armaments, such as an M60 GPMG (7.62mm) or M2 .50cal MG at the loader's hatch to increase the defensive fire power.

(5.) One of the more interesting and esoteric modifications seen in some M551s with 2/11th ACR as well as other units was the relocation of the Commander's Power Control Handle and the (seldom used) attached grenade launcher control box from its standard position inside the turret to well up into the commander's cupola for a "fire from the hip" capability. The main gun and coaxial machine gun could be operated from either the gunner's or commander's seat. In the case of operation by the commander using the Commander's Power Control Handle moved into the cupola, the aiming accuracy was somewhat reduced compared to that of a gunner using that position's fire control system. However, it was not a big problem in Vietnam since the target was not a moving tank but a fighting position or bunker or enemy infantry. Commanders could and often did occupy the gunner's position if precision aimed fire was needed. Three man crews were not unusual.

The gunner's seat was particularly dangerous when it came to mine strikes and other armor-defeating weapons since there was no separate hatch for the gunner. Therefore, M551s in Vietnam seldom operated with a gunner in this position. The concern for mine strikes and general

discomfort left many gunner and loader seats empty.

The driver was in the position most at risk from mines, but he at least had his own hatch. It was not uncommon for drivers of M551s and M113s in Vietnam to put sandbags on the floors of their position for additional perceived protection. The loader could usually be found atop the turret to minimize mine effects when encountered and also to man a secondary weapon if installed.

Thus, the organization and placement of M551 crewmen in Vietnam often varied from the official arrangement to meet the unique operating conditions of that conflict.

After the Vietnam war

After service in Vietnam I was assigned to the U.S. Army Armor and Engineer Board at Ft. Knox, KY engaged initially in the testing of the Hughes Laser Rangefinder System which enhanced the M551's fire control system considerably. The M551 with this new system and other

■ "M551 in Vietnam"

Vom Spezialisten der US Army Doug Kibbey

Ich diente zwei Entsendungen lang in Vietnam vom September 1971 bis März 1972. Dabei waren Einsätze mit der 2/17 Air Cavalry der 101. Luftlanddivision (luftbeweglich) und dann mit dem G troop 2/11 des Armored Cavalry Regiment. Die Anmerkungen bezüglich des M551 AR/AAV (Armored Reconnaissance/Airborne Assault Vehicle) basieren auf persönlichen Erfahrungen, die ich machen konnte in der Unteroffiziersschule Ft Knox (Führerausbildung für unterstützende Ausbilder), auf der M551 Sheridan Schule in Ft Knox, dem Einsatz in Vietnam mit der 2/11 ACR und letztlich im Stab der US Panzer und Pionier Abteilung die damals in Ft Knox war.

M551 und M113ACAV

Zuerst war mein erster Einsatz der als Kommandant eines M113 ACAV in der 2/11 ACR. Ich hatte dabei die Auswahl zwischen M551 und M113 beim Dienstantritt bei der 2/ACR. Ich entschied mich für einen M113 ACAV, da ich nicht meine Tage nicht in einem hochgebauten "Kugelmagneten", voll mit brennbarer Munition verbringen wollte bei dem nur ein Erdloch Platz zum Schlafen bot. Trotzdem nahm ich den M551 bei einigen Gelegenheiten und kämpfte mit ihm bei fast allen Patrouillenfahrten, da mein M113 als Sanitätsfahrzeug konfiguriert war und der Truppenarzt darauf fuhr.

Die Stärke des M551 war eine starke Kombination von Bewaffnung und die für die damalige Zeit überragende Beweglichkeit. Im Einzelnen die enorme 152mm Kanone unterstützt durch verschiedene Sekundärbewaffnungssysteme und ein starker Motor mit einer robusten Aufhängung.

Die 152mm M81 Kanone (in Vietnam ohne die Lenkraketen Ausrüstung für die Shillelagh Rakete) war sehr wirksam auf Kosten der anfälligen Munition, der Nässeempfindlichkeit und anderer Sicherheitsprobleme. Ein anderes Problem war der vielleicht etwas zu starke Motor für das leichte Fahrzeug (Aluminium Wanne und Stahl Turm) und einige Effekte des erheblichen Rückstoßes der Waffe. Mit der Aufgabe des Blackhorse Basislagers (1969) und dem Abbau der 1. und 3. Züge (März 1971) wurden die Elemente der 2. Züge unterstellt an die operationelle Kontrolle (OPCON) der 25. ARVN Division oder die 3/1 der 1. Kavalleriedivision. Die Operationen vom Hauptquartier in Phu Loi aus hatte diverse Stellungen in bewohnten Regionen und der Einsatz der Hauptwaffe wurde stark limitiert. Die zuverlässige Versorgung mit der 152mm Munition wurde ebenfalls kritisch.

Nässe, Minen und RPGs

Die Operationen des M551 wurden stark beeinträchtigt vom feuchten Klima und der Landschaft in Vietnam. Die Empfindlichkeit der komplexen elektrischen Systeme gegen Nässe wurde deutlich. Der M551 wurde oft zum Durchbruch durch die dicksten Buschreihen benutzt mit vorhersehbaren Schäden am Antrieb, häufigen Überhitzungen und mechanischen Schäden und Verlusten.

Durch den langen Einsatz, der bei manchen Fahrzeugen über drei Jahre dauerte ergaben sich zusätzliche Schäden. Sowohl der M551 als auch der M113 wurden im Einsatz weit über die vorgesehenen Parameter hinaus beladen.

Für den M551 und andere Fahrzeuge in Vietnam waren die größten Bedrohungen die Minen und die Panzerabwehrraketen wie die RPG-7. Einige M551 in Vietnam hatten am Anfang Drahtnetze am Bug als RPG Schutz. Diese litten natürlich durch die Fahrten durch die Buschreihen und zur Zeit meines Einsatzes 1971-1972 waren nur wenige übriggeblieben. Auch die aussen angehängten Schwimmkörper und die Nebelwurfkörper



enhancements evolved into the M551A1.

It was my privilege to have served in the U.S. Army Cavalry and my honor in 2011 to be retroactively recommended and approved for a personal award.

After separating from the service, my education continued in college and beyond to include training as a Medical Technologist, serving in several hospitals for some years before continuing that career path servicing the Medical Diagnostics Industry and administering an accredited program in continuing laboratory education. Retirement followed in 2009. One of my hobbies is building models of various AFVs. I like especially the M113 series from Tamiya and also built the original Tamiya M551 kit with some "field expedient modifications".

The M551 is one of the more memorable AFVs on which I served spanning three years of military service and one which I'm proud to have contributed to the improvement of.



erlitten dieses Schicksal.

Als Alternative war es üblich nachts (in der Nachtaufstellung) Netze aus Metallkettchen am das Fahrzeug herum aufzubauen, als Schutz gegen RPGs. Diese wurden abgebaut, zusammengerollt und auf den Fahrzeugen bei der Fahrt zur neuen Stellung verstaut. Gottlob hatte ich während meines Einsatzes keinen Schaden durch Minen oder RPGs erlitten.

Modifikationen im Einsatz

Es gab viele Modifikationen am M551 angesichts der Situation in Vietnam, einige offiziell, andere nicht. Die meisten wurden von der Obrigkeit toleriert. In der Folge einige Beispiele

(1.) Die allfälligen Halterungen auf dem Motordeck. Sie waren für die Munitionskästen der kleineren Kaliber, 5 Gallonen Kanister usw. Meist wurden sie nach einer Skizze angefertigt und waren eine typische Lösung der Züge.

(2.) Ein verlängerter Auspuff. Der Auspuff wurde mit Munitionshülsen der M109 Munition etwa 2 Fuss nach oben verlängert. Der 6V53T Motor konnte erhebliche Mengen von dickem schwarzen Rauch erzeugen und hüllte das Fahrzeug und die Besatzung in eine schwarze Wolke speziell beim Fahren in schwerem Gelände. Die Verlängerung hob den Auspuff einige Fuss über das Motordeck für etwas Erleichterung.

(3.) Vergrößerte Heckstaukästen am Turm. Sie vergrößerten die Transportkapazität für die Besatzung und den Fahrzeugschutz, da die Originalen wenig Platz boten. Es gab verschiedene Arten und Formen.

(4.) Verschiedene improvisierte Zusatzwaffen am Turm, wie M60 GPMG (7,62mm) oder M2 0.50 cal Maschinengewehre auf der Ladeschützenluke um die Feuerkraft in der Defensive zu verbessern.

(5.) Eine interessante Modifikation war in einigen Fahrzeugen der 2/11 ACR und andern Einheiten zu sehen. Der Kommandantensteuergriff und die (selten genutzte) Kontrollbox für die Nebelwerfer wurden vom Inneren des Fahrzeuges an die Luke nach außen verlegt um das "Schießen aus der Hüfte" zu ermöglichen.

Die Hauptwaffe und das coaxiale Maschinengewehr konnten vom Kommandanten und vom Richtschützenplatz aus bedient werden. Im Falle der Bedienung durch den Kommandanten mit dem Richtgriff in der Luke war die Zielgenauigkeit etwas reduziert im Vergleich zur Nutzung der Feuerleitanlage am Richtschützenplatz. Das war jedoch in Vietnam kein Problem, da das Ziel meistens kein fahrender Panzer war, sondern ein Kampfstand, ein Bunker oder feindliche Infanterie. Der Kommandant konnte den Richtschützenplatz nutzen und tat dies auch wenn präzises Zielen erforderlich war. Drei Mann Besatzungen waren durchaus üblich.

Der Ladeschützenplatz war gefährlich bei Minenansprengungen und anderen Waffen der Panzerbekämpfung, da es keine Luke für den Richtschützen gab. Daher gab es bei den M551 in Vietnam selten Richtschützen in dieser Position. Die Angst vor Minen und die generelle Unbequemlichkeit ließ viele Lade- und Richtschützenplätze leer. Der Fahrer trug das größte Risiko bei Minenexplosionen aber er hatte wenigstens eine eigene Luke. Es war durchaus üblich, dass Fahrer von M551 und M113 Sandsäcke auf dem Boden verteilt für einen angeblich besseren Schutz. Der Lader saß üblicherweise auf dem Turm um Minenfolgen zu minimieren und die Sekundärwaffen zu bedienen, wenn sie aufgebaut waren.

Trotzdem änderten sich die Organisation und die Sitzanordnung der Besatzungen in Vietnam entgegen der Vorschrift aufgrund der speziellen Anforderungen vor Ort.

Nach dem Vietnam Krieg

Nach dem Krieg in Vietnam kam ich zur Panzer- und Pionierabteilung in

Ft Knox, wo ich in der Erprobung des Hughes Laser Entfernungsmessers eingesetzt war, welcher das Feuerleitsystem des M551 erheblich verbesserte. Der M551 mit diesem System und anderen Verbesserungen wurde zum M551A1.

Ich bin stolz darauf, in der Kavallerie der US Army gedient zu haben und 2011 nach der aktiven Dienstzeit für eine Auszeichnung vorgesehen zu werden und diese auch erhalten zu haben.

Nach dem Ausscheiden aus dem Militärdienst ging meine Ausbildung am College und danach weiter und schloss eine Ausbildung zum Medizintechniker ein.

■ "Le M551 Sheridan au Vietnam"

par Doug Kibbey, U.S. Army Specialist

J'ai servi durant deux campagnes au Vietnam de septembre 1971 à mars 1972, avec initialement des affectations aux 2/17 Air Cavalry, 101^{ème} Airborne Division (aéroportée) et par la suite dans le G Troop du 2/11 Armored Cavalry Regiment. Les observations qui suivent sur le M551 AR/AAV (Armored Reconnaissance/Airborne Assault Vehicle) sont basées sur mon expérience personnelle acquise à l'Académie de sous-officiers de Fort Knox (cours de préparation au commandement pour instructeurs assistants), l'école M551 Sheridan de Fort Knox, mon service au 2/11 ACR au Vietnam et enfin à l'U.S. Army Armor and Engineer Board, alors situé à Fort Knox, Kentucky.

M551 et M113 ACAV

Avant toute chose, ma première affectation au 2/11 ACR était en tant que chef de bord de M113 ACAV. A mon arrivée au 2/11 ACR, on m'offrit le choix entre le M113 ou le M551 ; j'optai pour le M113 ACAV car je ne souhaitais pas passer mes jours sur un aimant à obus rempli de munitions à douille combustible sans place pour dormir ! Néanmoins, je sortis sur M551 à quelques occasions et effectuai pratiquement toutes mes patrouilles avec eux car mon ACAV était configuré pour servir d'ambulance en cas d'urgence et transportait le médecin de l'unité.

Le point fort du M551 était la combinaison d'un armement puissant et d'une mobilité excellente pour l'époque, plus précisément un énorme canon de 152mm associé à divers armements secondaires, un moteur performant et une suspension robuste.

Le canon de 152mm M81 (sans capacité de tir du missile Shillelagh, tel que déployé au Vietnam) était très efficace mais souffrait de la fragilité des munitions, de sa sensibilité à l'humidité et divers problèmes de sécurité. Un autre problème était sa trop grande puissance par rapport au poids relativement léger du véhicule (caisse en aluminium et tourelle en acier). Le recul considérable avait des effets néfastes sur la structure de l'engin. Avec la fermeture du camp de base Blackhorse (1969) et le retrait des 1^{er} et 3^{ème} Squadrons (mars 1971), les éléments constitués du 2^{ème} Squadron furent placés diversement sous le contrôle opérationnel (OPCON) de la 25^{ème} Division ARVN ou de la 3/1st U.S. Cavalry Div. Opérant depuis le QG de Phu Loi et de plusieurs bases dans des zones plus densément peuplées, l'emploi du canon fut soumis à des restrictions. L'approvisionnement en munitions de 152mm devint également problématique.

Humidité, Mines et RPGs

L'utilisation du M551 fut considérablement affectée par le climat humide et le terrain vietnamiens. Ses systèmes électriques complexes supportaient mal l'humidité. Le M551 était souvent chargé d'ouvrir le passage dans une végétation dense, ce qui faisait souffrir la transmission, entraînant des surchauffes et des problèmes mécaniques pouvant entraîner des pertes de véhicules.

Il y avait aussi les effets d'une utilisation prolongée au combat, parfois jusqu'à trois ans pour certains véhicules. Les M551 et M113 étaient la plupart du temps lourdement chargés au-delà des seuils permis.

Pour le M551 et les autres véhicules engagés au Vietnam, les plus grandes menaces étaient les mines et les lance-roquettes anti-chars tels le RPG-7 ennemis. Certains des M551 avaient un grillage à l'avant faisant office de protection anti-RPG. Ce grillage était souvent endommagé par les contacts avec la végétation et peu étaient encore installés lors de mon temps de service en 1971-1972. Le kit de flottaison extérieure et les lance-fumigènes partageaient souvent le même sort.

Comme alternative, il était pratique courante de planter des grillages dans le sol NDPs (Night Defensive Positions) pour protéger les véhicules des attaques nocturnes de RPG. Ils étaient récupérés et transportés enroulés sur les caisses des véhicules lors des mouvements vers d'autres positions. Par chance, je n'ai pas eu à subir d'explosions de mines ou d'attaques RPG durant mon service.

Modifications de terrain au Vietnam

De nombreuses modifications furent apportées aux M551 de mon unité pour les adapter à l'environnement vietnamien, certaines "officielles", d'autres pas. La plupart étaient tolérées par le haut commandement. Les suivantes ne sont que quelques exemples :

(1.) Les omniprésents racks de plage arrière. Pour les caisses de munitions de petit calibre, les jerrycans de 5 gallons, etc. Ils étaient généralement construits sur un gabarit ou selon un plan et installés en unités.

(2.) Echappement rallongé. Prolongement vertical de 2 pieds à partir de la position de sortie normale sur la plage arrière, en utilisant des containers de charge propulsive d'obus de 155mm récupérés auprès d'une batterie d'obusiers automoteurs M109. Le moteur 6V53T pouvait dégager une

quantité colossale de fumée noire épaisse qui entourait le véhicule et l'équipage d'un nuage noir étouffant en particulier dans une végétation dense. Le prolongement permettait d'élever de quelques pieds le nuage pour soulager l'équipage.

(3.) Panier de tourelle amélioré. Cela permettait d'accroître sa capacité d'emport et la protection du véhicule et des effets de l'équipage. Le panier standard avait une capacité très limitée. Il existait de nombreuses variantes de formes et de construction.

(4.) Plusieurs armements secondaires de tourelle improvisés, comme une M60 GMPG (7,62mm) ou une mitrailleuse .50 M2 au niveau de la trappe du chargeur pour augmenter la puissance de feu défensive.

(5.) Une des modifications les plus intéressantes et rares vue sur certains M551 du 2/11th ACR et d'autres unités était le transfert du levier de commande chef et du boîtier de contrôle des lance-fumigènes (rarement utilisé) de sa position standard à l'intérieur de la tourelle vers la coupole chef, ce qui permettait des tirs à la volée.

Le canon principal et la mitrailleuse coaxiale pouvaient être opérés depuis le siège du pointeur ou de celui du chef de bord. Si ce dernier tirait au moyen du levier de commande chef transféré dans la coupole, la précision du tir était réduite comparée à celle d'un tir effectué par le pointeur. Cependant, ce n'était pas trop problématique au Vietnam car la cible n'était pas un char en mouvement mais une position de combat, une casemate ou de l'infanterie ennemies. Les chefs de bord pouvaient et occupaient souvent le siège du pointeur si un tir de précision était nécessaire. Les équipages de trois n'étaient pas inhabituels.

Le siège du pointeur était particulièrement dangereux en cas d'explosion de mine ou d'impact de munitions anti-char car il ne disposait pas de trappe séparée. En conséquence, au Vietnam, il y avait rarement un pointeur à son poste. Du fait de la crainte des mines et du confort spartiate à bord, la plupart du temps les sièges du pointeur et du pourvoyeur étaient inoccupés.

Le conducteur avait la position la plus risquée en cas d'explosion de mine, mais au moins il avait une trappe personnelle. Au Vietnam, les conducteurs de M551 et M113 plaçaient des sacs de sable sur le plancher de leurs postes pour augmenter leur protection perçue. Le pourvoyeur était souvent installé au-dessus de la tourelle pour minimiser les effets d'une mine et pour servir une arme secondaire, si installée.

En conséquence, l'organisation et le placement des membres d'équipage de M551 au Vietnam différaient des pratiques officielles pour s'adapter aux spécificités de ce conflit.

Après la Guerre du Vietnam

Après mon service au Vietnam, j'ai été affecté à l'U.S. Army Armor and Engineer Board à Ft. Knox, KY, participant initialement aux essais du système de télémétrie laser Hughes qui améliorerait considérablement le système de contrôle de tir du M511. Doté de ce nouvel équipement et d'autres améliorations, l'engin évolua en M551A1.

Ce fut un privilège pour moi de servir dans l'U.S. Army Cavalry et un grand honneur en 2011 d'être rétroactivement recommandé et accepté pour une décoration personnelle.

Après avoir quitté l'armée, je poursuivis une formation de technicien médical, employé dans plusieurs hôpitaux pendant des années avant de poursuivre dans cette voie dans l'industrie des diagnostics médicaux puis en administrant un programme de formation. La retraite arriva en 2009.

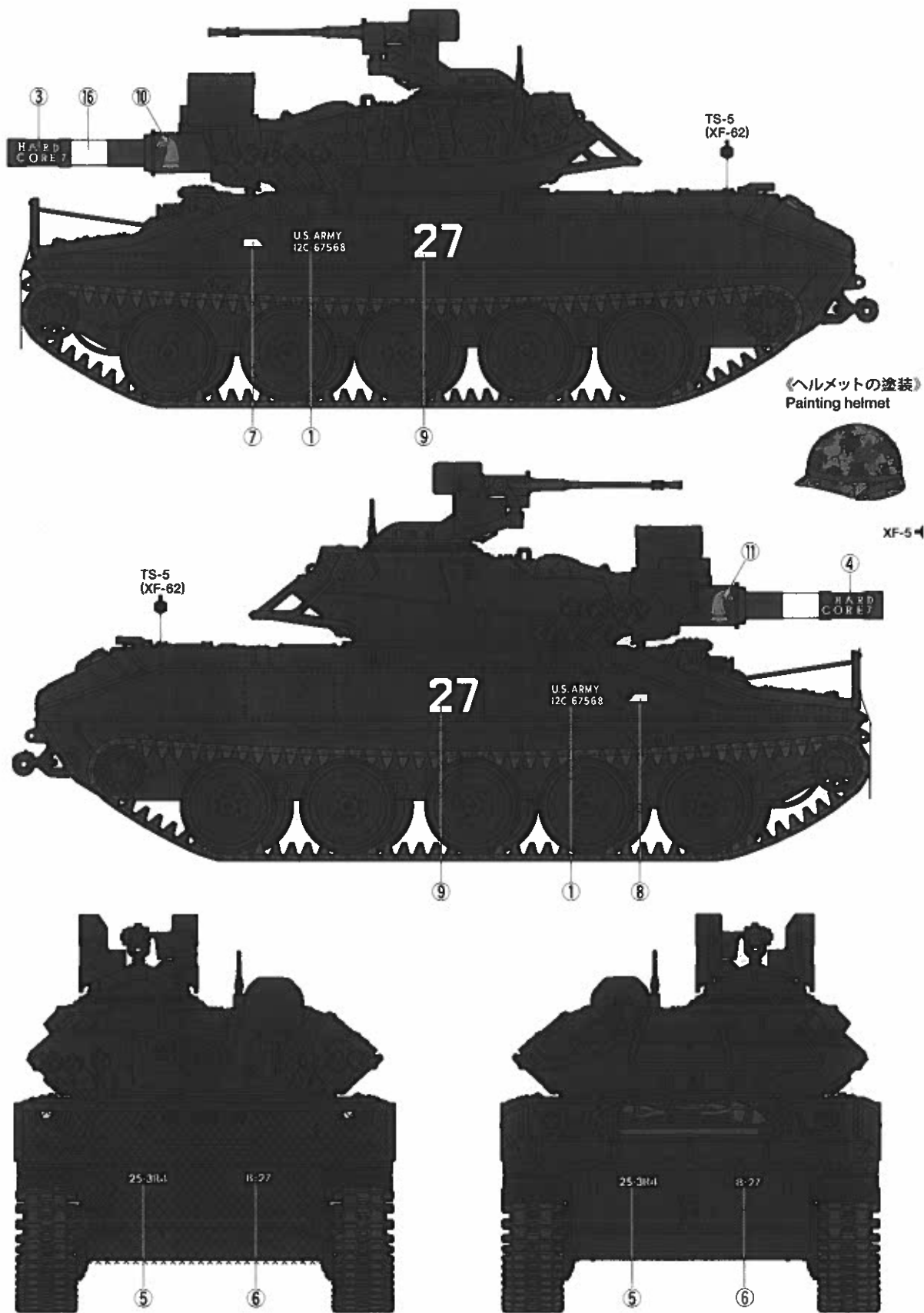
Un de mes hobbies est la construction de modèles de blindés de combat. J'apprécie tout spécialement la série de M113 de Tamiya et j'ai également construit le kit Tamiya original du M551 avec des "modifications sur le terrain".

Le M551 est un des engins de combat blindés les plus mémorables sur lequel j'ai servi pendant trois ans de ma carrière militaire et dont je suis fier d'avoir contribué à l'amélioration.



ダグ・キビー氏と
M551A1 No.1447 2010年
Doug Kibbey
with M551A1 No.1447 (2010)

A 《第25歩兵師団第4騎兵連隊第3大隊 1969年 ベトナム》
 3rd Squadron, 4th Cavalry Regiment, 25th Infantry Division, Vietnam, 1969



B 《第11装甲騎兵連隊第1大隊 1969年 ベトナム》
1st Squadron, 11th Armored Cavalry Regiment, Vietnam, 1969

