

Paint required parts before assembly. Assemble parts in sequence shown. Black numbers in circle indicate part number. Black numbers in star indicate completed section. Before joining fuselage halves, clear holes 'A' (When shown).
 Peindre les pièces nécessaires avant le montage. Monter les pièces dans l'ordre indiqué. Les numéros noirs encadrés indiquent la pièce numérotée. Les numéros noirs dans une étoile indiquent la section terminée. Avant de joindre les deux moitiés du fuselage, dégager les trous 'A' (lorsqu'ils sont indiqués).


Benötigte Teile vor Zusammenbau anmalen. Teile der Reihe nach wie gezeigt zusammenbauen. Schwarze Zahlen im Kreis geben den nummerierten Teil an. Schwarze Zahlen im Stern geben den fertigen Abschnitt an. Vor Zusammensetzung der Rumpfhälften, Locher 'A' freimachen (wenn gezeigt).


Pitturare i pezzi necessari prima del montaggio. Montate i pezzi nell'ordine indicato. I numeri neri nel cerchio indicano la parte numerata. I numeri neri in una stella indicano la sezione finita. Prima di congiungere le due metà della fusoliera, sbloccate i fori 'A' (quando sono indicati).

Las piezas necesitan pintura antes de su montaje. Móntense las piezas según la secuencia indicada. Los números negros en un círculo indican el número de pieza. Los números negros en una estrella indican la sección completa. Antes de unir las dos mitades del fuselaje, limpie los orificios 'A' (cuando se marquen).

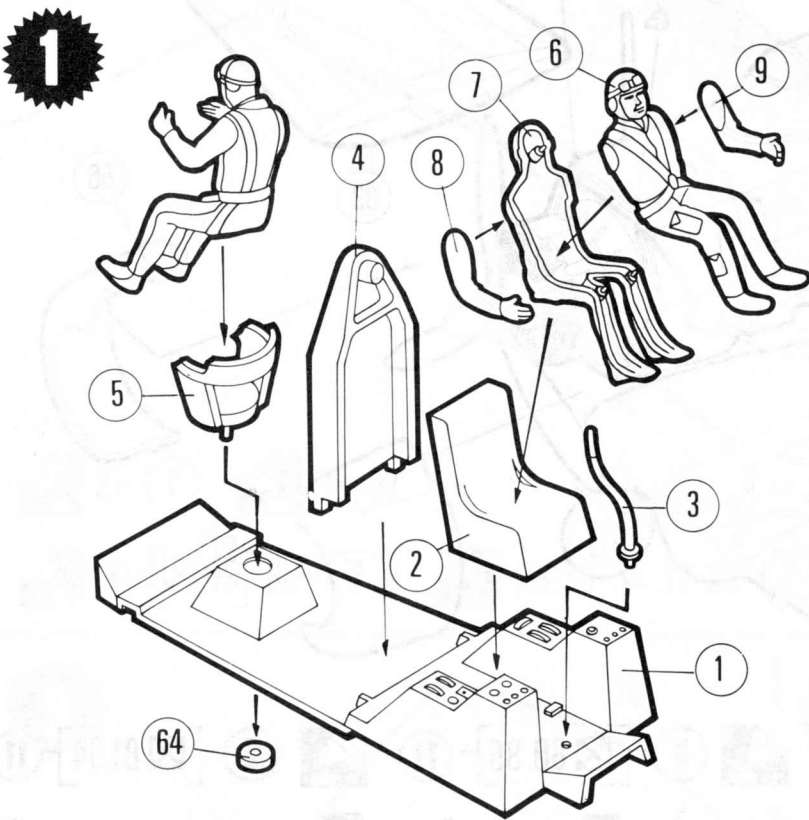
下図の部分は組立て前に色を塗り、黒字の数字に従って、まず小さな部品を組立て、さらに黒印の白めき数字に従って全体を組立てる。2つの半分の胴体を付け合わせる前に、穴“A”が汚れている時はきれいにする



 CEMENT PARTS TOGETHER
COLLER ENSEMBLE LES PIÈCES
TEILE ZUSAMMENLEBEN
ATTACCARE I PEZZI CON ADESIVO
UNIR LAS PIEZAS CON ADHESIVO
部品を接着する



 DO NOT CEMENT TOGETHER
NE PAS COLLER ENSEMBLE
NICHT ZUSAMMENLEBEN
NON ATTACCARE CON ADESIVO
NO UNIR LAS PIEZAS CON ADHESIVO
一つになるように接着しない

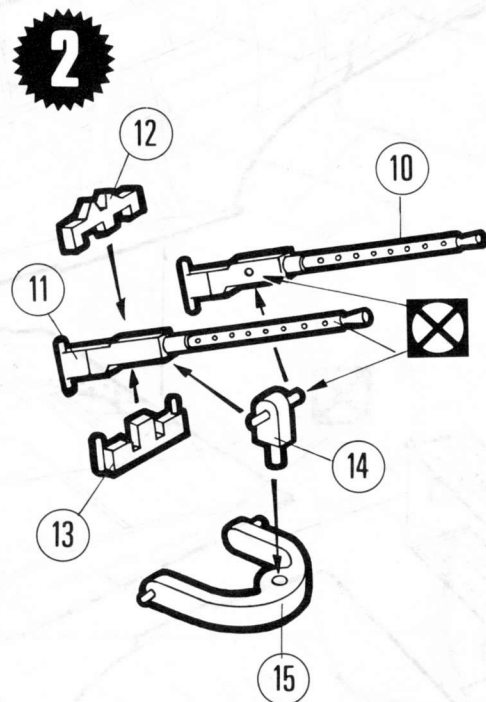
 ALTERNATIVE PART PROVIDED
PIECE ALTERNANT FOURNIE
WAHLWEISE MIT ANDEREM TEIL
PEZZO ALTERNATIVO
PIEZA ALTERNATIVA PROVISTA
どちらかを選択する部品がある


 WITHOUT STAND, ADD NOSE WEIGHT
S'IL N'Y A PAS DE SUPPORT, IL FAUT ALOURDIR LE NEZ.
OHNE STAND, FLUGZEUGKANZEL BESCHWEREN
SE NON VI È UN SUPPORTO OCCORRE APPESANTIRE IL NASO
DE NO IR SOBRE UN SOPORTE EXHIBIDOR, DEBE AÑADIRSE PESO AL MORRO.
スタンドを使用しない時は機首に重りをいれる




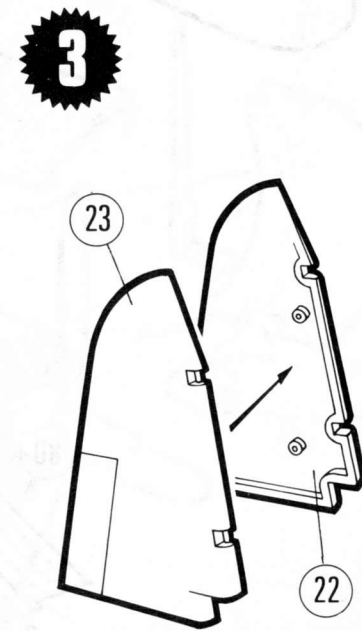
 6-7. 8-9 [6.7]-2-1  5- [X] 1- 64


 [6.7.8.9]-5  3. 4-1



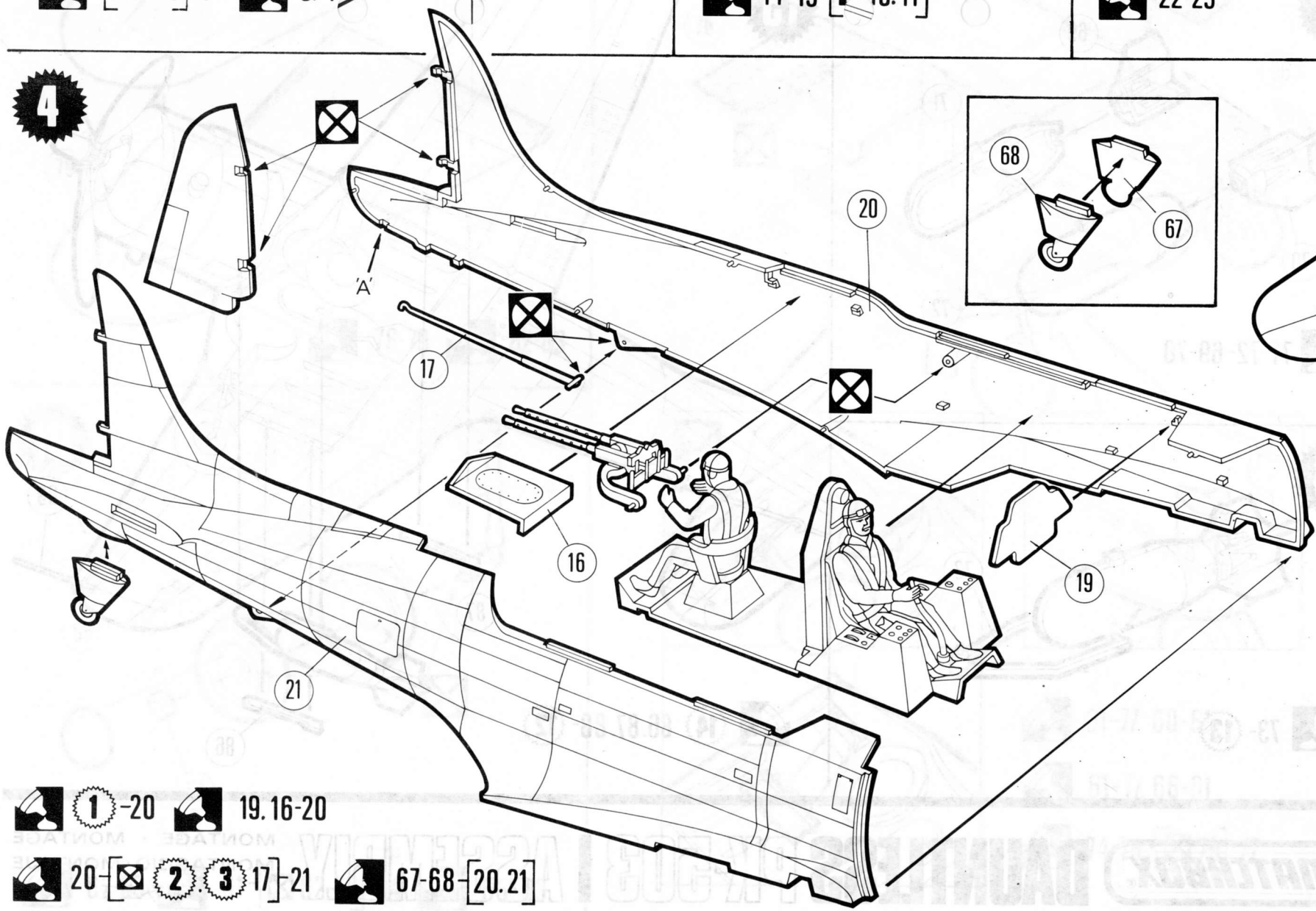
 12-10. 11-13

 14-15- [X] 10. 11

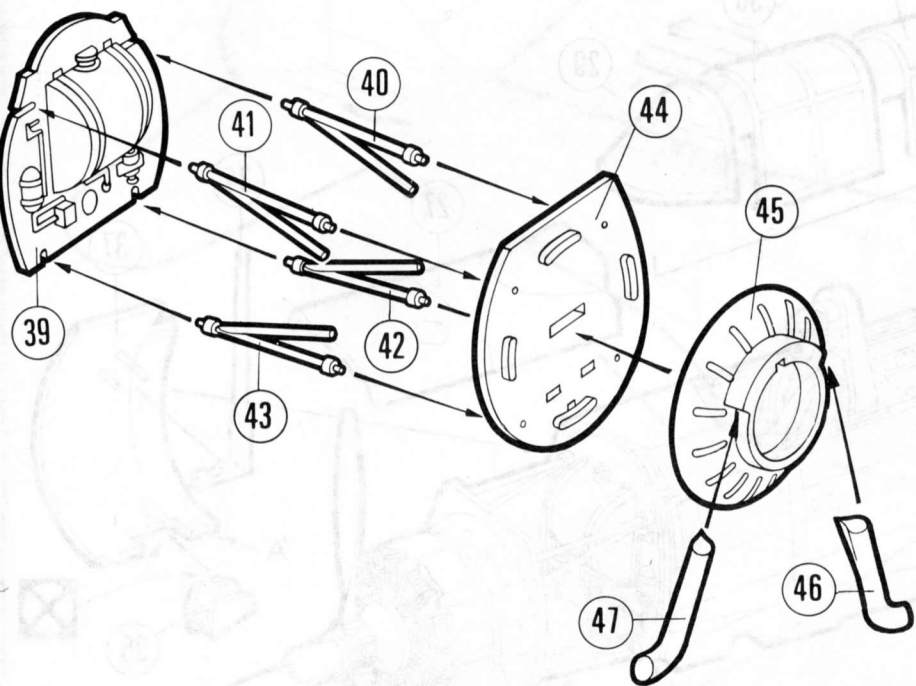


 22-23

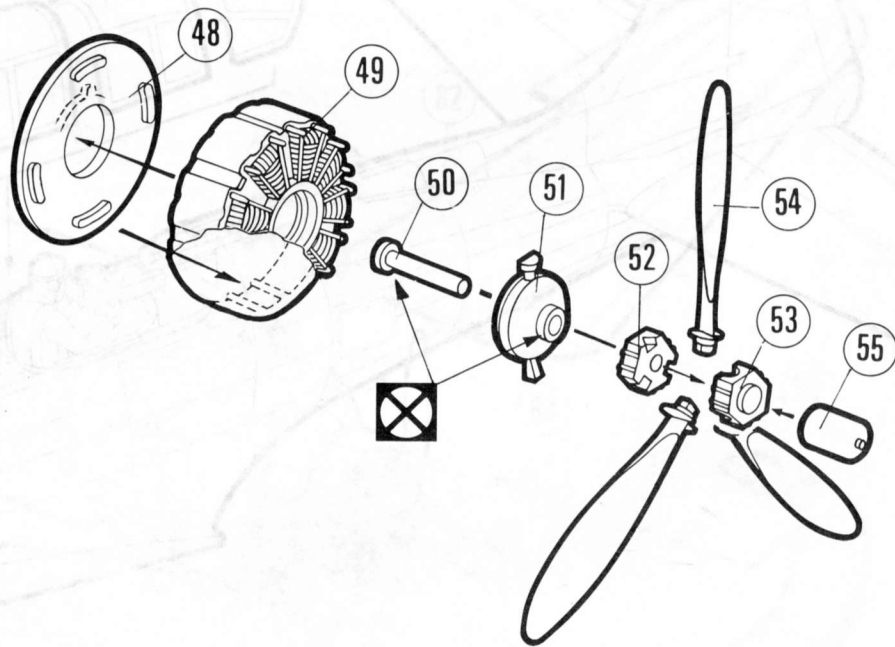
4



5



6

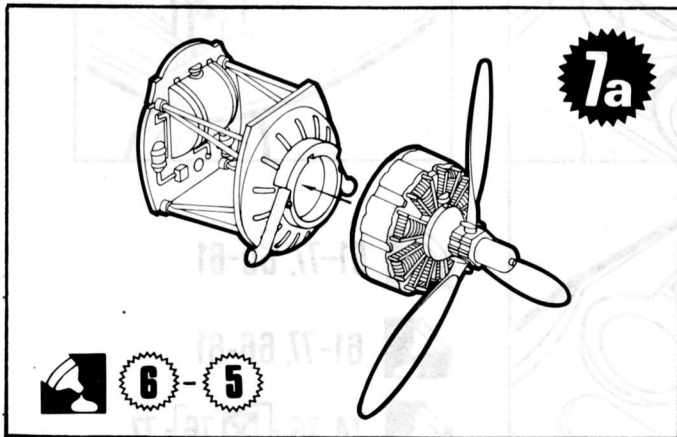
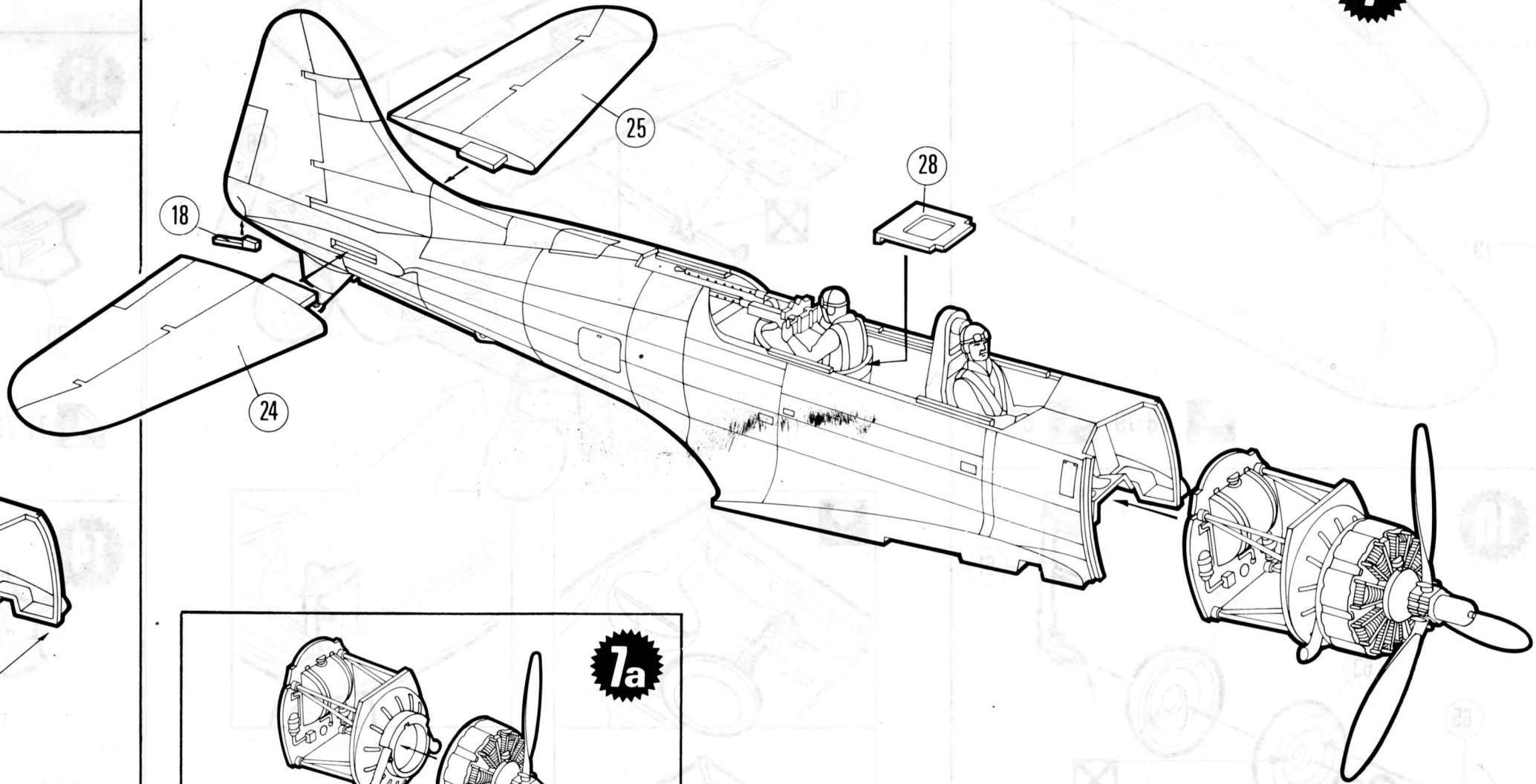


45-44 42. 43-44 40. 41-39

42. 43-39 40. 41-44 46. 47-45

54-53 52-53 55-53

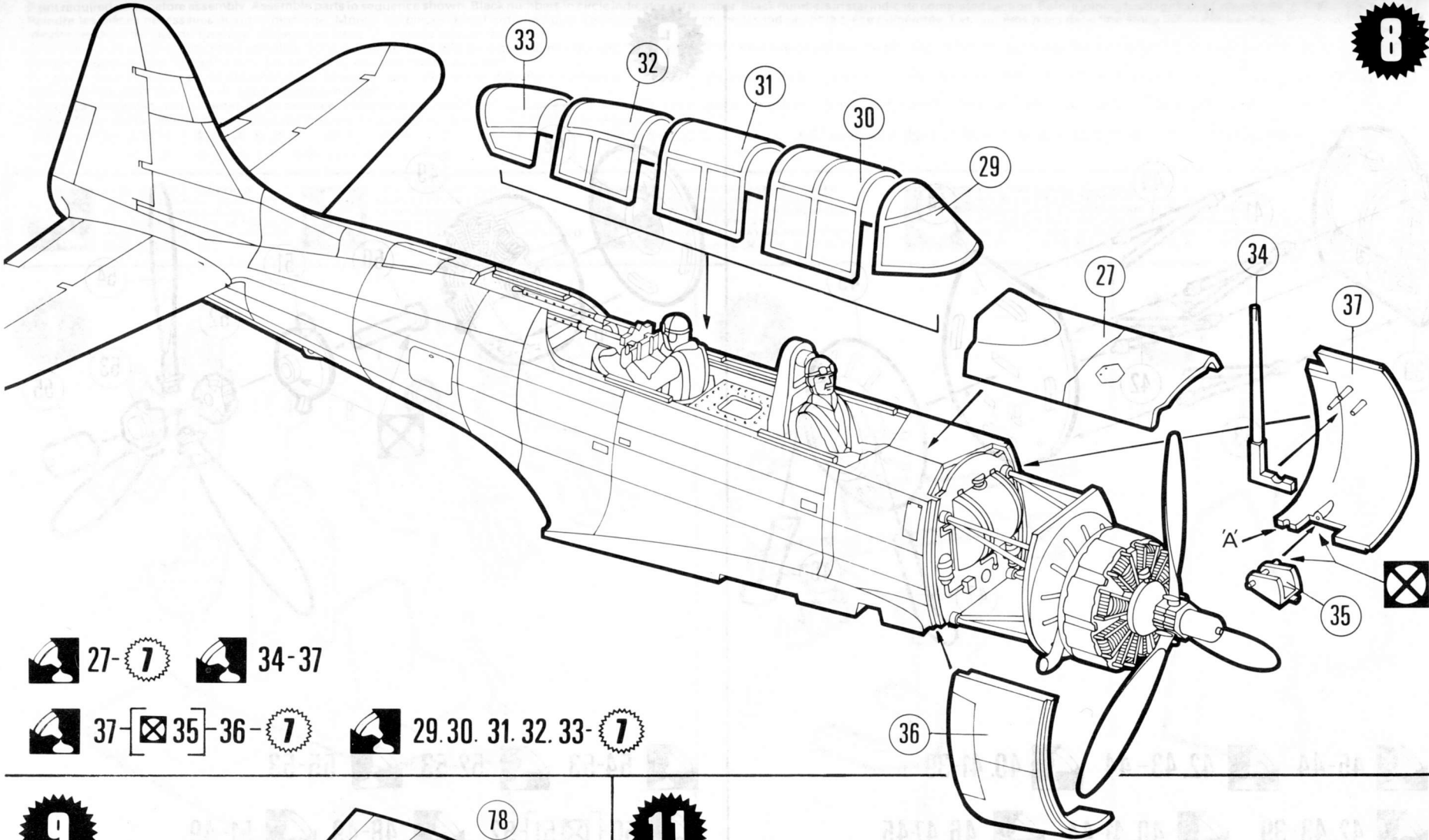
50- 51-52 48-49 51-49



6 - 5

18.28.25.24-4

7a-4



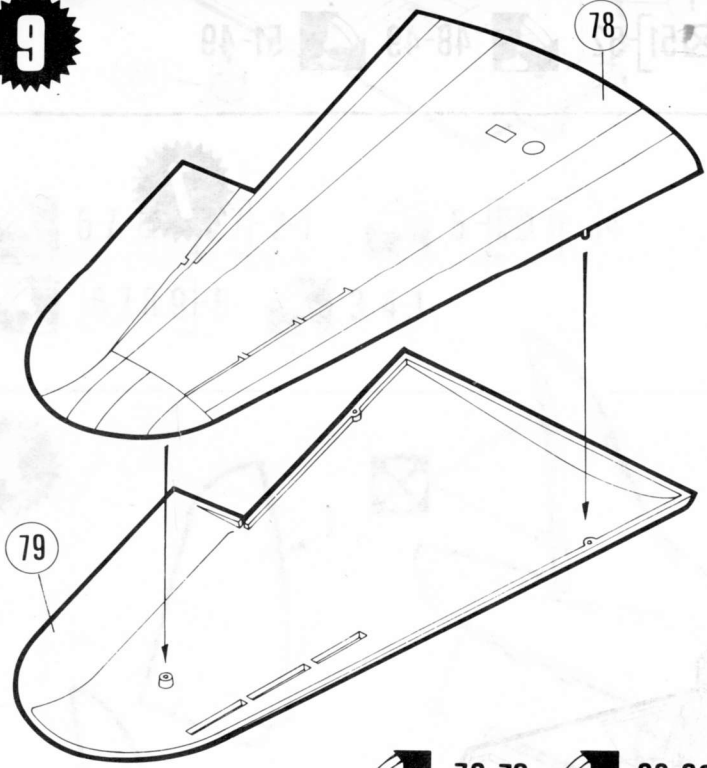
27-7 34-37

37-~~35~~-36-7 29.30. 31. 32. 33-7



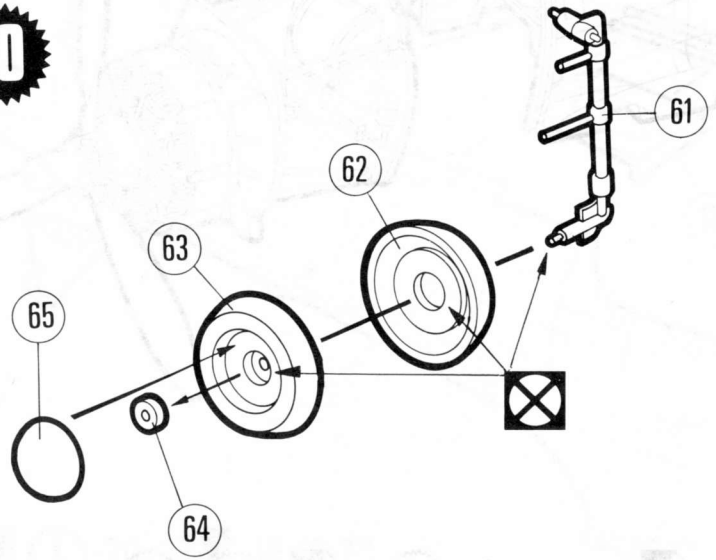
78

9



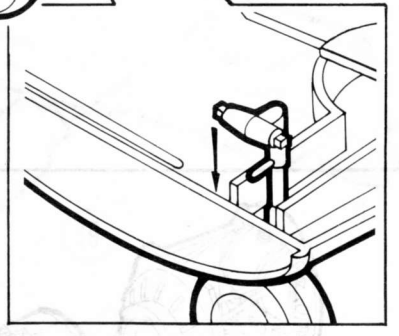
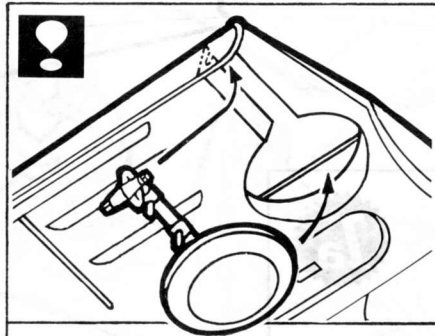
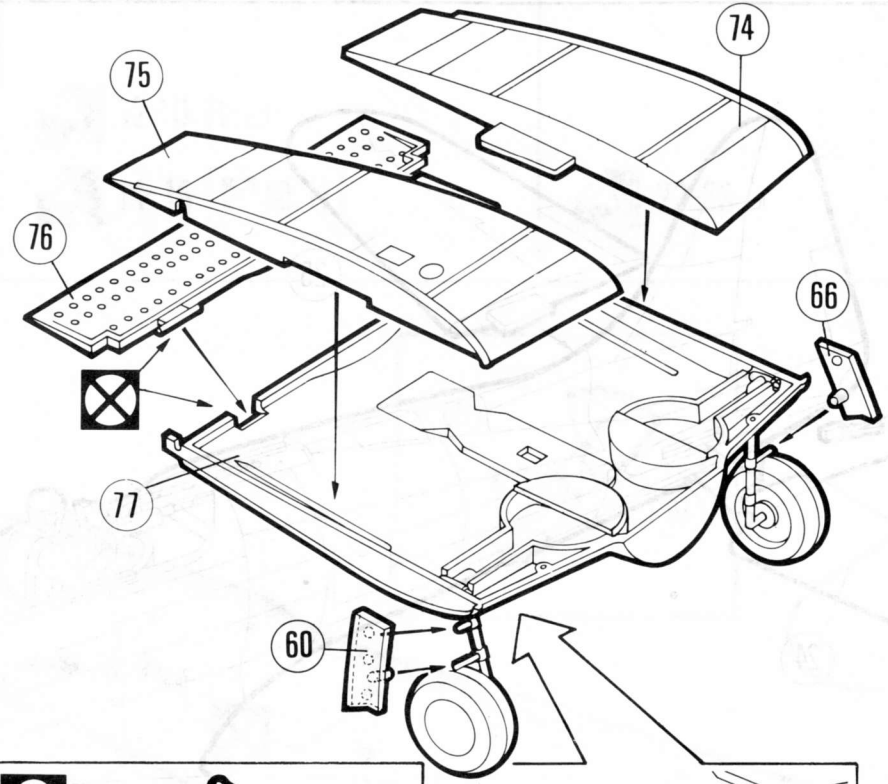
78-79 82-83

10



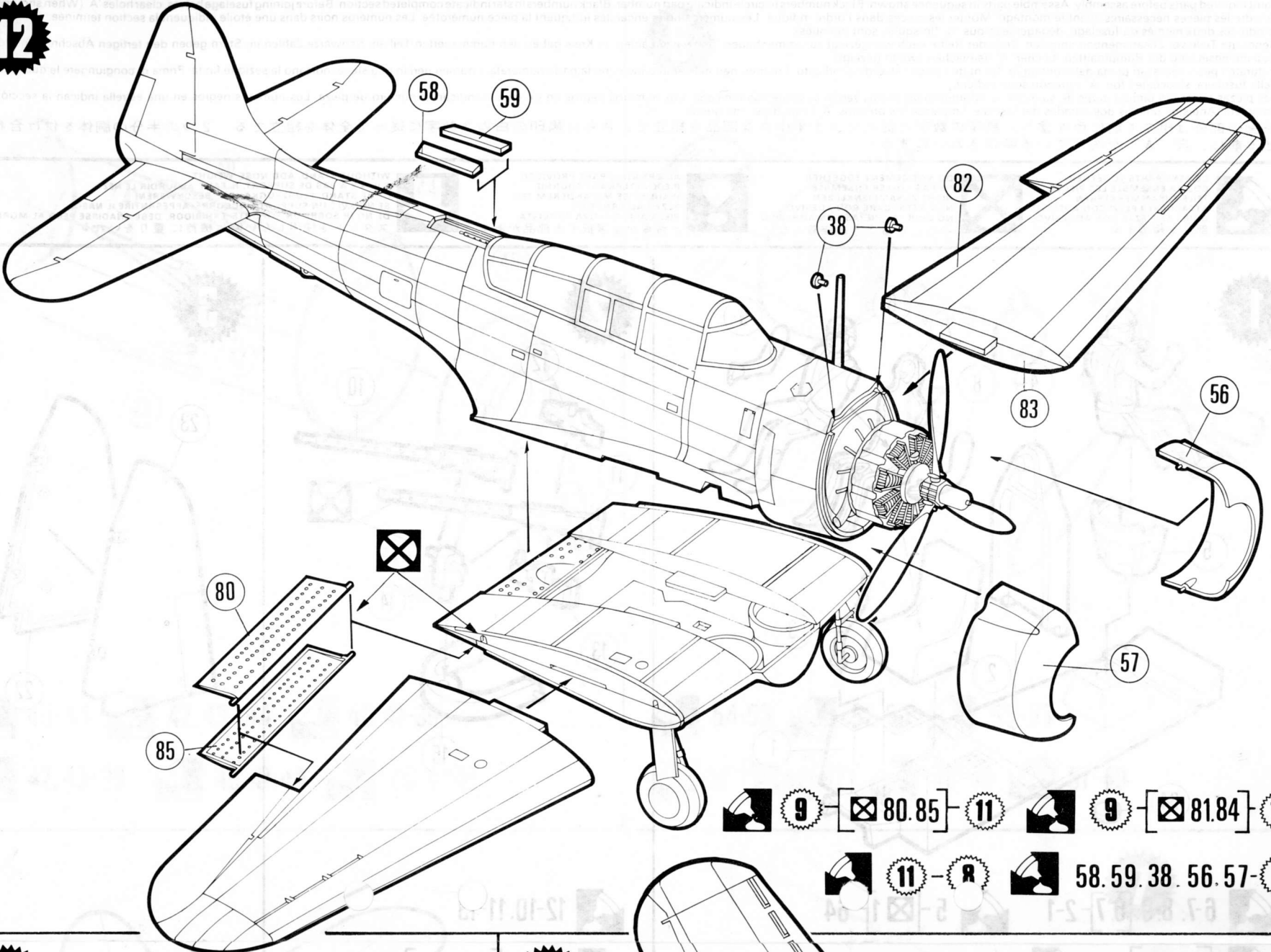
62-63 61-~~62.63~~-64 65-63

11



61-77, 60-61
 61-77, 66-61
 74, 75 - ~~76~~ - 77

12



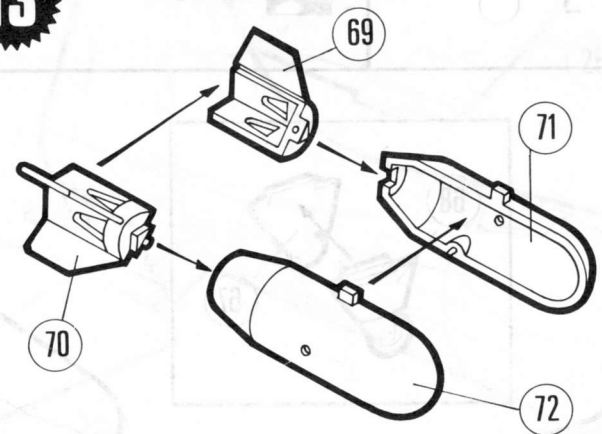
- 9
- 80.85
- 11
- 9
- 81.84
- 11
- 11
- R
- 58.59.38.56.57
- 8

13

15

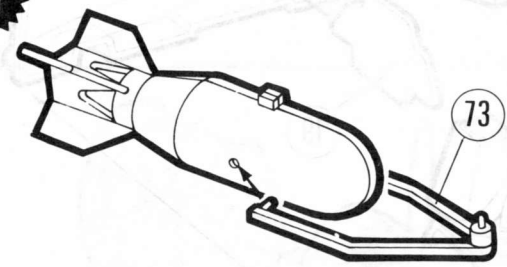
69

13



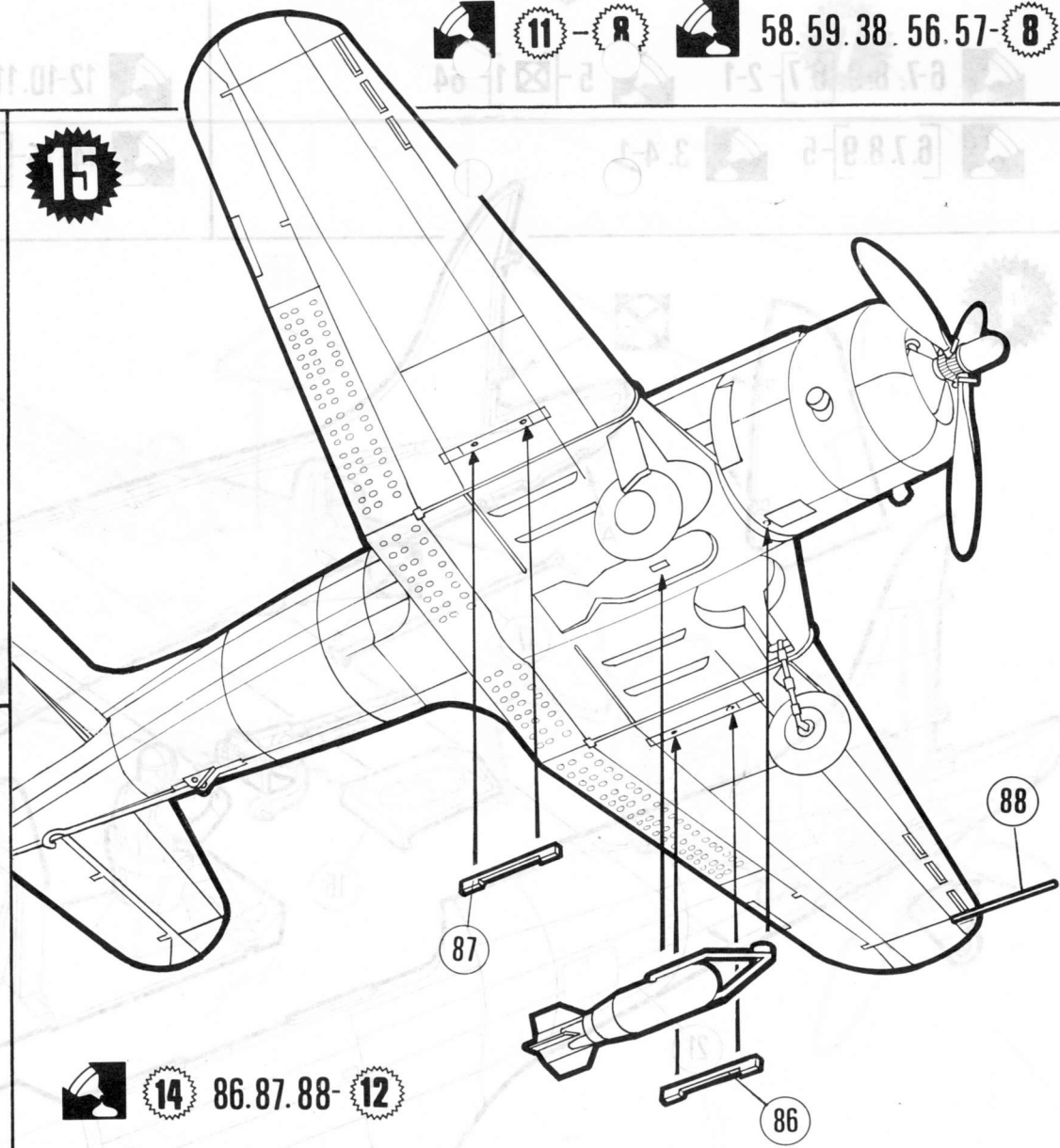
71-72-69-70

14



73-13

15



14 86.87.88-12



DAUNTLESS PK-503 | ASSEMBLY

MONTAGE · MONTAGE
MONTAGGIO · MONTAJE
組み立て

MATCHBOX

DAUNTLESS

1-32nd SCALE

PK-503

DETAILS

Span 41' 6": 12.65 m

Length 33': 10.06 m

Max weight 10,700 lb: 4567.65 Kg

Engine: Wright R 1820-60

Max speed 252 mph: 405.55 Km ph

Ceiling 24,300 ft: 7406.64 m

Range 1,115 miles: 1,794.37 Km

Fixed guns 2x-50 cal.

Movable guns 2x-30 cal.

Bomb load 1,200 lb: 544.31 Kg

COLOUR PLAN

PLANCHE EN COULEURS

FARBPLAN

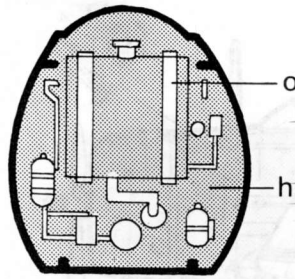
PLAN DE COLORES

SCHEMA DEI COLORI

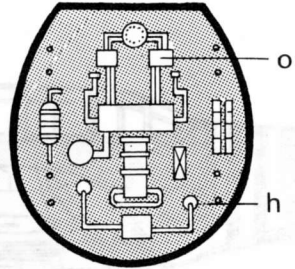
彗 彗

"MATCHBOX" "MARCA REGISTRADA" REGISTERED TRADE MARK
OF LESNEY PRODUCTS & CO. LTD. LONDON E 9 5PA ENGLAND

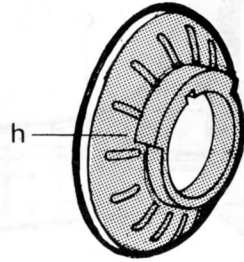




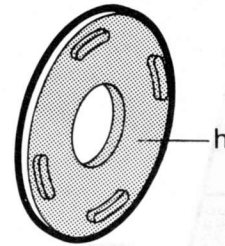
39



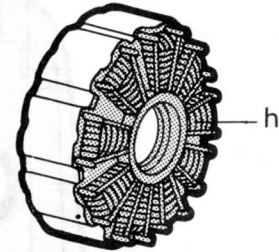
44



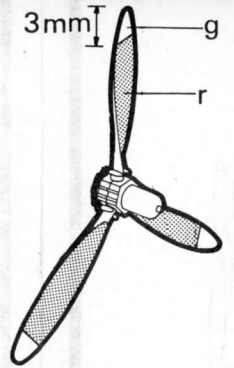
45



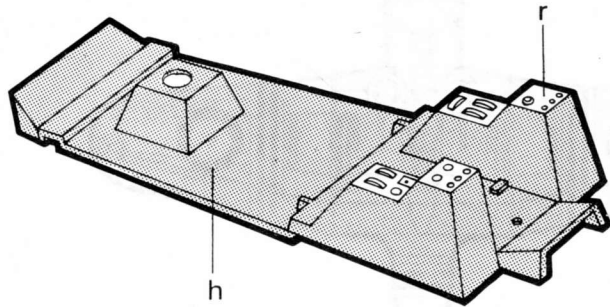
48



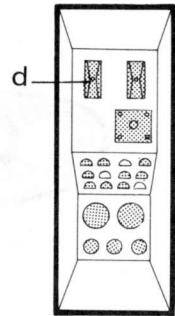
49



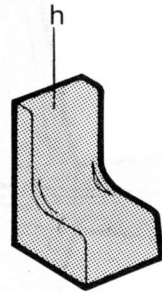
54



1



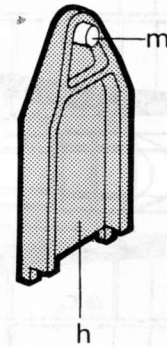
2



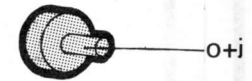
5



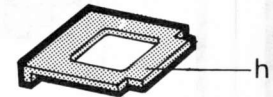
4



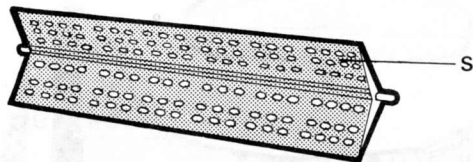
38



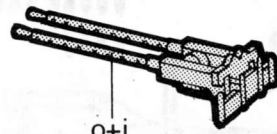
28



51



10 11



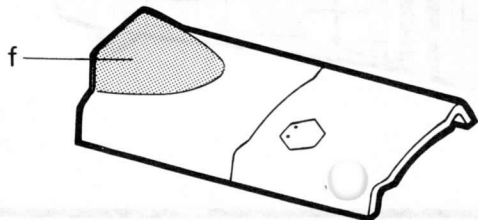
15



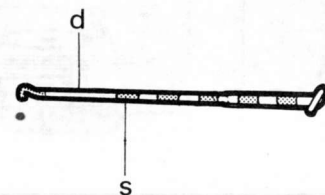
40 41 42 43



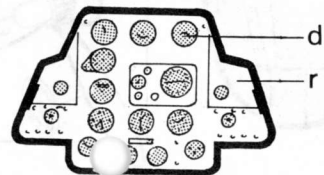
46 47



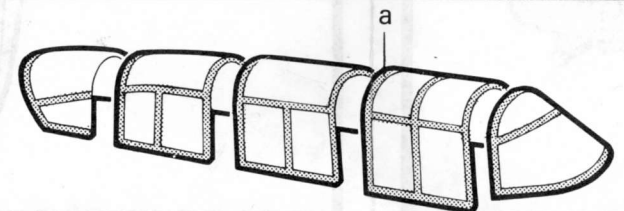
27



17



61



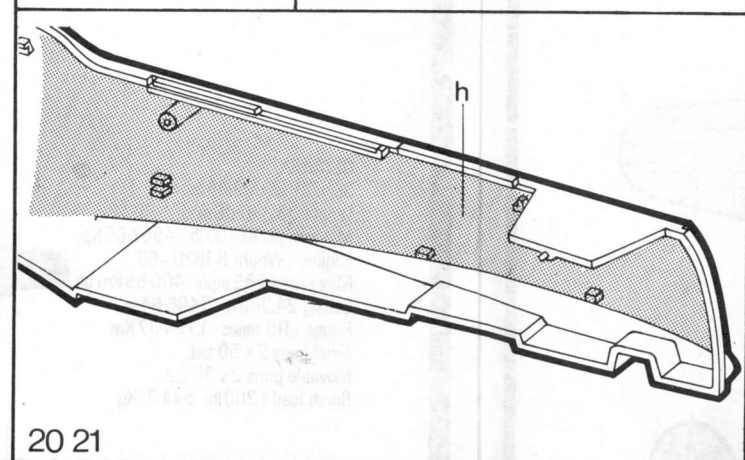
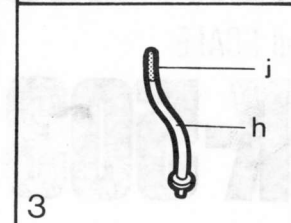
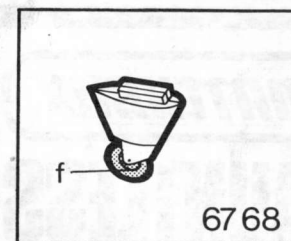
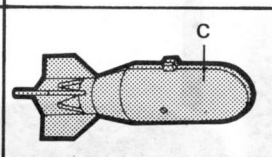
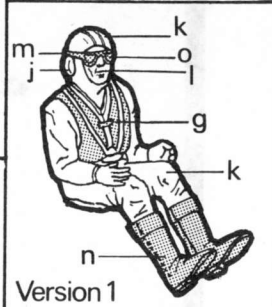
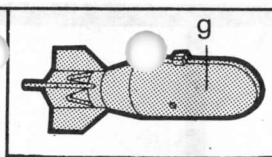
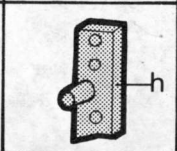
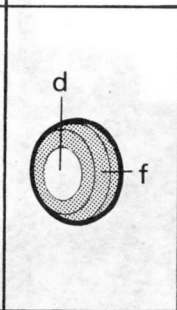
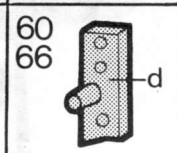
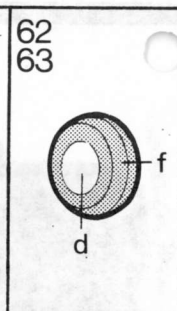
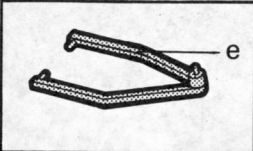
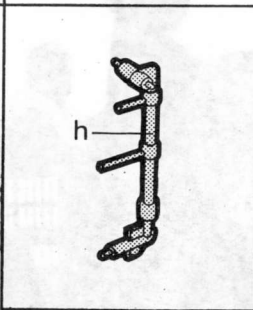
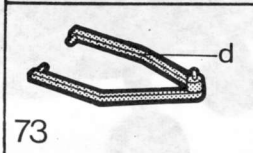
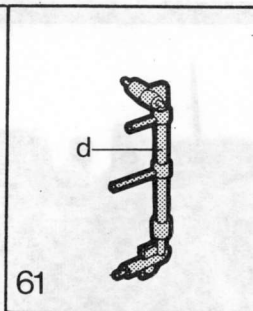
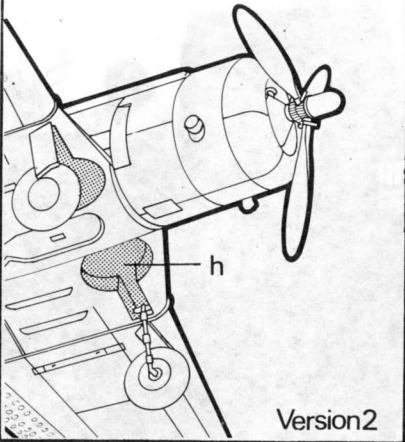
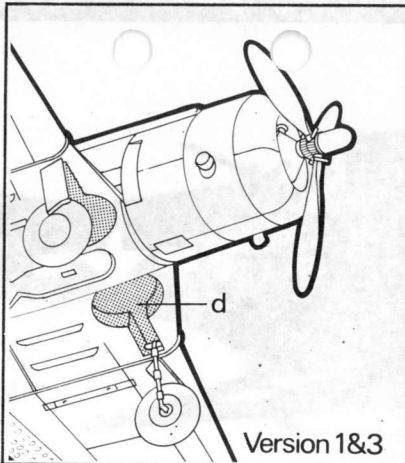
29 30 31 32 33

PK-503

RETURN TO (UK ONLY)
 CONSUMER SERVICE DEPT.
 LESNEY PRODUCTS & CO. LTD.
 SWAINS INDUSTRIAL ESTATE,
 ASHINGTON ROAD,
 ROCHFORD, ESSEX, ENGLAND.

MY COMPLAINT IS

NAME AND ADDRESS (BLOCK CAPITALS)



Instructions. Waterslide transfers. Cut transfers from sheet. Place transfers as required onto the surface of clean water for 45 seconds (approx) slide transfer off backing paper into position.

Instructions pour les décalcomanies Découper les décalcomanies dans la feuille. Poser les décalcomanies voulues sur de l'eau propre pendant 45 secondes environ. Les mettre ensuite en position en les faisant glisser de sur le papier de renfort.

Gebrauchsanweisung - Wassergleit-Abziehbilder Abziehbilder aus dem Bogen schneiden. Die gewünschten Abziehbilder ungefähr 45 Sekunden lang auf eine saubere Wasseroberfläche legen. Abziehbild vom Papier in die richtige Lage schieben.

Istruzioni per le decalcomanie Ritagliate le decalcomanie dal foglio. Ponete quelle occorrenti su dell'acqua pulita per circa 45 secondi. Mettetele poi in posizione facendole scivolare dalla carta di rinforzo.

Instrucciones - Calcomanías de agua Cortense las calcomanías de la hoja. Ponganse como se desea sobre la superficie de agua limpia por 45 segundos (aproximadamente) desprendase la calcomania del papel de respaldo en posición.

トランスファー（デカール）の使い方 シートからトランスファーを切り取り、きれいな水に約45秒間つけた後、トランスファーを台紙からすべらしながらはりつける。



 PAINT INSTRUCTIONS

The CODE LETTERS (a,b,c, etc.) shown on the Colour-plan and Mini-Paint plans indicate the correct paint colour from the Humbrol Authentic range. (See list below.)

 INSTRUCTIONS POUR LA PEINTURE

Les LETTRES a) b) c) etc. figurant sur le schéma et-le figurant sur le schéma et-le indiquent les couleurs exactes à choisir de la gamme Humbrol Authentic (voir liste ci-dessous).

 MALANWEISUNGEN


Die SCHLUSSEL-
BUCHSTABEN (a. b. c. usw.) auf den Farb- und Minifarbbplan weisen auf die richtigen Malfarben aus der Humbrol Authentic Auswahl hin (siehe untere Liste).

 ISTRUZIONI PER I COLORI



















Le LETTRE a) b) c), ecc. sullo schema ed il mini-schema di colori indicano i colori esatti da scegliere dalla gamma Humbrol Authentic. (Vedi elenco qui appresso).

 INSTRUCCIONES PARA LA PINTURA

Las LETRAS DE CLAVE (a. b. c., etc.) que se muestran en los planos de Colores y de Mini-Pintura indican el color correcto de pintura de la gama Humbrol Authentic. (Véase la lista a continuación).

 塗 装

カラー・プランまたはミニペイント・プランに示している記号(a, b, cなど)は、ハンブロールの塗料の記号を示している。(下記リスト参照)

 96 RAF Blue	96 Bleu RAF	96 RAF-Blau	96 Blue RAF	96 Azul RAF	96 英国空軍・ブルー
 HU4 NonSpecular Sea Blue	HU4 Bleu de Mer Non Speculaire	HU4 Niht-Spiegelndes See Blau	HU4 Blu Mare Non Speculare	HU4 Azul de Mar No-Especular	HU.4 ノンスペキュラー・ シー・ブルー
 66 Olive Drab	66 Gris olivâtre	66 Oliv-Gelbbraun	66 Grigio olivastro	66 Gris Oliva	66 淡緑かつ色
 34 Matt White	34 Blanc mat	34 Mattweiss	34 Bianco opaco	34 Blanco Mate	34 白(つや消し)
 HU3 Neutral Grey 43	HU3 Gris Neutre 43	HU3 Neutrales Gran 43	HU3 Grigio Netro 43	HU3 Verde Neutro 43	HU.3 ニュートラル・グレー 43
 92 Iron Grey	92 Gris fer	92 Eisengrau	92 Grigio ferro	92 Gris Hierro	92 鉄グレイ
 24 Trainer Yellow	24 Jaune mat	24 Mattgelb	24 Giallo opaco	24 Amarillo Mate	24 マット(つや消し)黄色
 78 Cockpit Green	78 Vert carlingue	78 Kanzelgrün	78 Verde carlinga	78 Verde 'Cockpit'	78 コックピット・グリーン
 33 Matt Black	33 Noir mat	33 Mattschwarz	33 Nero opaco	33 Negro Mate	33 黒(つや消し)
 94 Brown Yellow	94 Jaune roux	94 Braungelb	94 Giallo marrone	94 Amarillo Marrón	94 茶・黄色
 61 Flesh	61 Chair	61 Fleisch	61 Color carne	61 Color de Carne	61 肌色
 62 Leather	62 Cuir	62 Leder	62 Cuoio	62 Cuero	62 皮革
 98 Chocolate	98 Chocolat	98 Schokolade	98 Cioccolato	98 Chocolate	98 チョコレート色
 56 Aluminium	56 Aluminium	56 Aluminium	56 Alluminio	56 Aluminio	56 アルミニウム
 70 Brick Red	70 Rouge brique	70 Ziegelrot	70 Rosso mattone	70 Rojo Ladrillo	70 老海茶色
 27 Sea Grey	27 Gris Mer	27 Seegrau	27 Grigio mare	27 Gris Mar	27 海・灰色
 85 Coal Black	85 Noir charbon	85 Kohlschwarz	85 Nero carbone	85 Negro Carbón	85 黒
 19 Bright Red	19 Rouge Vif	19 Leuchte-Ndrot	19 Rosso Vivo	19 Roso Brillante	19 ブライト・レッド



The starting point of the SBD is somewhat obscure, but the likely history traces back to the XBT-2 which succeeded the XBT-1. These were designed by John Northrop of the Northrop Aircraft Company, California. In 1938 Douglas, who had a financial and technical interest in the Northrop firm decided to join forces with John Northrop. When John Northrop left the company, Douglas took over the Design and Flight Test Programme and the aircraft became the XSBD-1. The type was accepted by the Navy in February 1939 and quickly showed its immense strength in being able to reach 425mph in a dive. Already in service at Pearl Harbour, the machine was updated; more armour and a second machine gun in the rear cockpit were added. Large orders were placed and some machines were supplied to the French. The SBD immediately proved to be a tough fighting machine, in one engagement 40 were lost against 275 Japanese aircraft destroyed. Although intended to be a Dive Bomber, its excellent manoeuvrability soon paid off in aerial combat, one crew shot down 7 enemy aircraft in the course of two days. SBD variants continued to be introduced until the advent of the SBD-5. 2965 SBD-5 were built out of a total production of 5976 machines. The Douglas SBD was credited with having sunk more enemy combatant tonnage than all other arms of the Navy combined, and with its characteristic pierced flaps it was a familiar sight in many theatres of war. Machines were also supplied to New Zealand.



L'origine du SBD est quelque peu obscure, mais il est probable qu'il remonte à l'XBT-2 qui succéda à l'XBT-1. Ces appareils furent conçus par John Northrop de la Northrop Aircraft Company, Californie. En 1938, Douglas, qui avait des intérêts financiers et techniques dans la société Northrop, décida de se joindre à John Northrop. Lorsque John Northrop se retira de la société, Douglas se chargea du Programme de la conception et des vols d'essai et l'appareil devint le XSBD-1. En février 1939, ce type fut accepté par la Marine de Guerre et démontra rapidement sa force immense en réussissant à atteindre 683 km/h. en piqué. Déjà en service à Pearl Harbour, l'appareil fut modernisé; il y fut ajouté du blindage ainsi qu'une deuxième mitrailleuse à l'arrière de la carlingue. Des commandes importantes furent passées et quelques appareils furent livrés aux Français. L'SBD s'avéra aussitôt fort robuste en tant qu'appareil de combat; au cours d'une action 40 de ces avions furent perdus contre 275 appareils japonais détruits. Bien que conçu pour être un avion de bombardement en piqué, son excellente manoeuvrabilité se démontra bientôt dans les combats aériens, un équipage ayant abattu 7 avions ennemis en deux jours. Les variantes de l'SBD continuèrent à être lancées jusqu'à l'apparition de l'SBD-5. Il fut construit 2965 avions SBD-5 d'une production totale de 5976 appareils. Le Douglas SBD passe pour avoir coulé un tonnage plus élevé d'appareils de combat ennemis que toutes les autres armes de la Marine combinées, et avec ses ailerons caractéristiques percés c'était un spectacle familier dans plusieurs théâtres d'opération. Des appareils furent également fournis à la Nouvelle-Zélande.



Wann die SBD wirklich aufkam, ist ungewiß. Wahrscheinlich wurzelte sie jedoch in der XBT-2, die auf die XBT-1 folgte. Diese wurden von John Northrop von der Firma Northrop Aircraft Company, Kalifornien konstruiert. 1938 entschied sich die Firma Douglas, die an der Firma Northrop finanziell und technisch beteiligt war, sich mit John Northrop zusammenzuschließen. Als John Northrop das Unternehmen verließ, übernahm Douglas Konstruktion und Flugerprobungsprogramm, und die Maschine wurde XSBD-1 genannt. Die Type wurde im Februar 1939 von der amerikanischen Marine angenommen und zeigte bald, wie enorm stark sie war und daß sie beim Flug eine Geschwindigkeit von 683 km/h erreichen konnte. Die Maschine, die bereits beim Angriff auf Pearl Harbour zum Einsatz kam, wurde modernisiert. Sie erhielt mehr Waffen und ein zweites Maschinengewehr im hinteren Cockpit. Sie wurde in großen Mengen bestellt. Einige Maschinen wurden nach Frankreich geliefert. Die SBD erwies sich unmittelbar als unanachable Kampfmachine. Bei einem Einsatz wurden im Vergleich zu 275 zerstörten japanischen Maschinen 40 verloren. Obgleich die Maschine ein Sturzflugbomber sein sollte, machte sich ihre ausgezeichnete Manövrierfähigkeit im Luftkampf bald bezahlt. Eine Mannschaft schoß im Verlauf von zwei Tagen 7 feindliche Maschinen ab. Bis zur Einführung der SBD-5 wurden mehrere Varianten der SBD auf den Markt gebracht. 2965 Exemplare der SBD-5 wurden bei einer Gesamtproduktion von 5976 Maschinen gebaut. Von der Douglas SBD wurde gesagt, daß sie eine größere feindliche Tonnage versenkt habe, als alle anderen Waffen der Marine zusammen. Durch ihre charakteristisch durchlöchernten Klappen war sie auf vielen Kriegsschauplätzen ein bekannter Anblick. Einige Maschinen wurden auch nach Neuseeland geliefert.



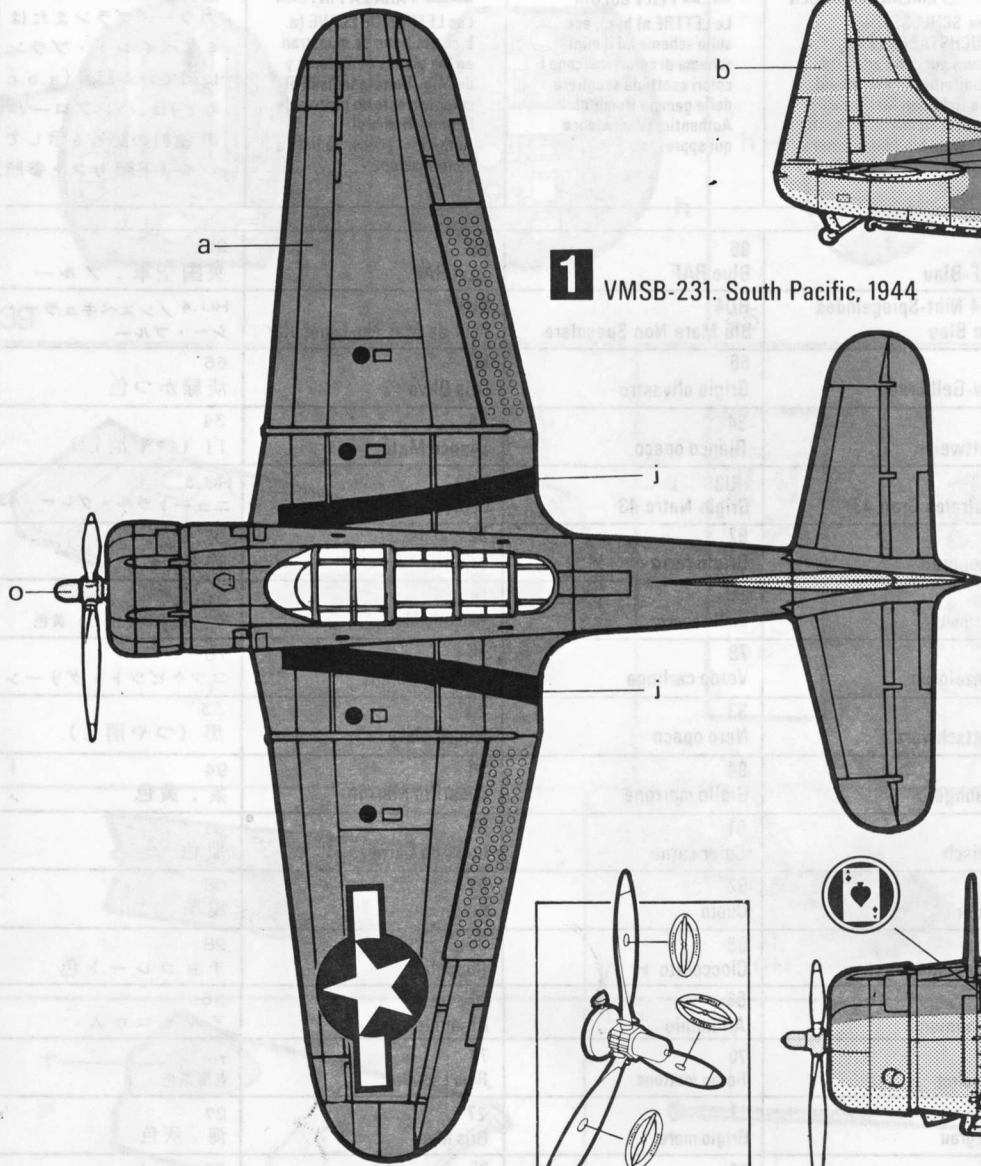
L'origine del SBD è alquanto incerta, ma risale probabilmente all'XBT-2 il quale succedette all'XBT-1. Questi apparecchi furono ideati da John Northrop della società Northrop Aircraft Company, in California. Nel 1938, Douglas, il quale aveva interessi finanziari e tecnici nella società Northrop, decise di entrare a far parte di questa ditta. Quando John Northrop si ritirò dalla società, Douglas si incaricò del Programma della progettazione e dei voli di collaudo e l'apparecchio divenne l'XSBD-1. Nel febbraio 1939, questo tipo venne accettato dalla Marina da guerra e dimostrò rapidamente la sua forza prodigiosa col riuscire a raggiungere 683 chilometri/ora in picchiata. Già in servizio a Pearl Harbour, l'aereo fu modernizzato; ci venne aggiunta una blindaggio come pure una seconda mitragliatrice al retro della carlinga. Vennero passate importanti ordinazioni ed alcuni apparecchi furono consegnati ai Francesi. L'SBD si rivelò presto assai robusto quale aereo da combattimento; durante un'azione 40 di questi apparecchi furono abbattuti contro 275 aerei giapponesi distrutti. Benché fosse stato ideato per essere un aereo da bombardamento in picchiata, la sua ottima manovrabilità si rivelò ben presto nei combattimenti aerei, avendo un equipaggio abbattuto 7 aerei nemici in due giorni. Le varianti dell'SBD continuarono ad essere lanciate fino alla comparsa dell'SBD-5. Ne furono costruiti 2965 aerei di questo tipo tra una produzione globale di 5976 apparecchi. Il Douglas SBD avrebbe affondato un tonnellaggio più elevato di aerei da combattimento nemici di tutte le altre armi della Marina combinata, e con i suoi deflettori caratteristici forati era uno spettacolo familiare in parecchi teatri della guerra. Vennero pure forniti apparecchi alla Nuova-Zelanda.



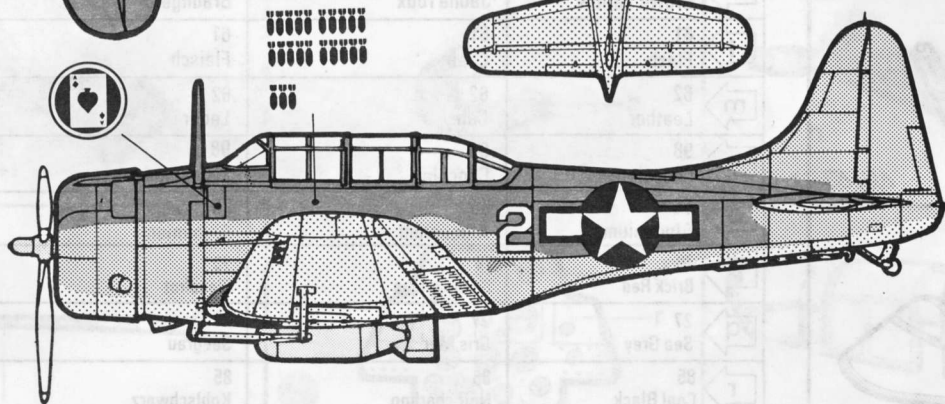
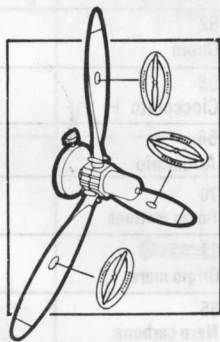
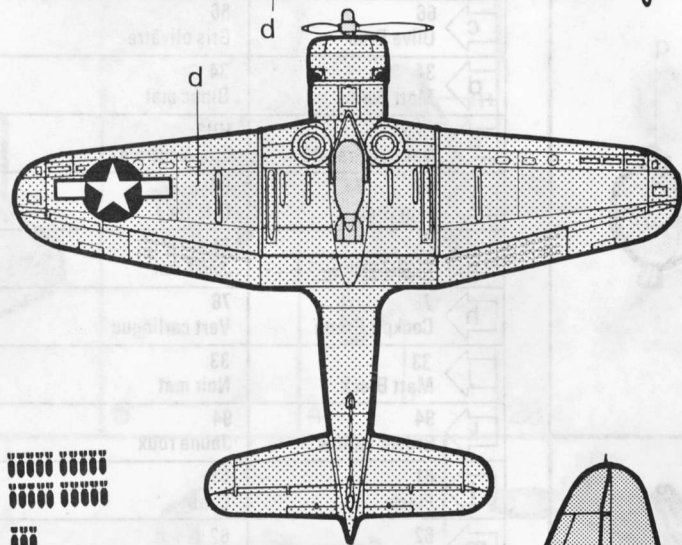
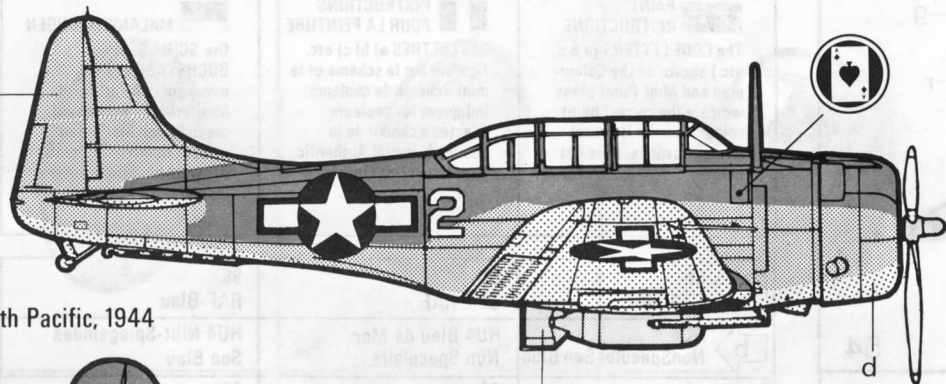
El origen del SBD es hasta cierto punto un poco confundo, pero la explicación más razonable se remonta al XBT-2 el cual reemplazó al XBT-1. Fueron diseñados por John Northrop de la Northrop Aircraft Company, California. En 1938, Douglas, con un interés financiero y técnico en la compañía Northrop decidió unir sus fuerzas con John Northrop. Cuando John Northrop se retiró de la Compañía, Douglas se encargó del Programa de Diseño y Programas de Pruebas en Vuelo y el avión se volvió el XSBD-1. En Febrero de 1939 este tipo fue aceptado por la Marina de Guerra y rápidamente demostró fuerza pudiendo alcanzar 683 km/h en picada. Ya en servicio en Pearl Harbour, la máquina se modernizó; se le agregaron más blindado y otra ametralladora en la parte posterior de la carlinga. Se colocaron grandes pedidos y se le suministraron varias máquinas a los Franceses. Inmediatamente el SBD demostró ser una robusta máquina de combate, durante un combate se perdieron 40 - mientras que 275 aviones Japoneses fueron destruidos. Aunque fue diseñado como un bombardero de ataque en picado, su excelente maniobrabilidad se destacó durante combates aéreos, y una de sus tripulaciones logró la destrucción de 7 aviones enemigos en el curso de dos días. Las variantes del SBD siguieron siendo introducidas hasta la aparición del SBD-5. Se construyeron 2965 SBD-5 de una producción total de 5976 máquinas. El Douglas SBD tiene la reputación de haber hundido un tonelaje superior de máquinas enemigas en combate que todos los armamentos de la Marina de Guerra juntos, y con sus características aletas perforadas era un espectáculo familiar en muchos campos de batalla. También su suministraron máquinas a Nueva Zelanda.



SBDの由来はつきりませんが、これと思われるその歴史はXBT-1型を受けついでXBT-2型にさかのぼることができます。これらは二つともカリフォルニア州、ノースロップ航空機会社のジョン・ノースロップがデザインしたものです。1938年にノースロップ会社に金銭的、又技術的な意味で関心のあったダグラスはジョン・ノースロップと合流する決心をしました。ジョン・ノースロップが会社を去った時、ダグラスはデザイン及び飛行テスト・プログラムを引き受け、その時の航空機がXSBD-1型となりました。1939年2月にその型は海軍当局に承認され、素早くも時速425マイルという速度の急降下性能をもつ威勢を示しました。真珠湾ですぐに使われていたその航空機は更新化され、後方操縦室にはより多くの装甲用鋼鉄板と第二の機関銃がつけられました。大量の注文が殺到し、数台の航空機はフランス軍にも支給されました。直ちにSBD型は強烈な戦闘機であることが認められ、或る交戦では275機の日本航空機撃破に対し40機の損失という成績を挙げました。本来の機能は急降下爆撃機ではありますが、その優秀な機動性は空中戦にも非常に適していることがわかり、一戦闘員が二日間の間に7台の敵航空機を撃滅した記録もしています。SBD型変種はSBD-5型が現れるまで生産されつづけた。2965 SBD-5型は5976台という総生産台数の後につくられたものです。ダグラスSBDは海軍のもつ他の武器全部を合わせたものよりも、もつと多くの敵方戦闘武器総トン数を沈撃したという名声を誇っています。またその特徴のある先尖補助翼は戦場の至るところで同じ様な功績を挙げました。ダグラスSBDはニュージーランドにも供給されました。

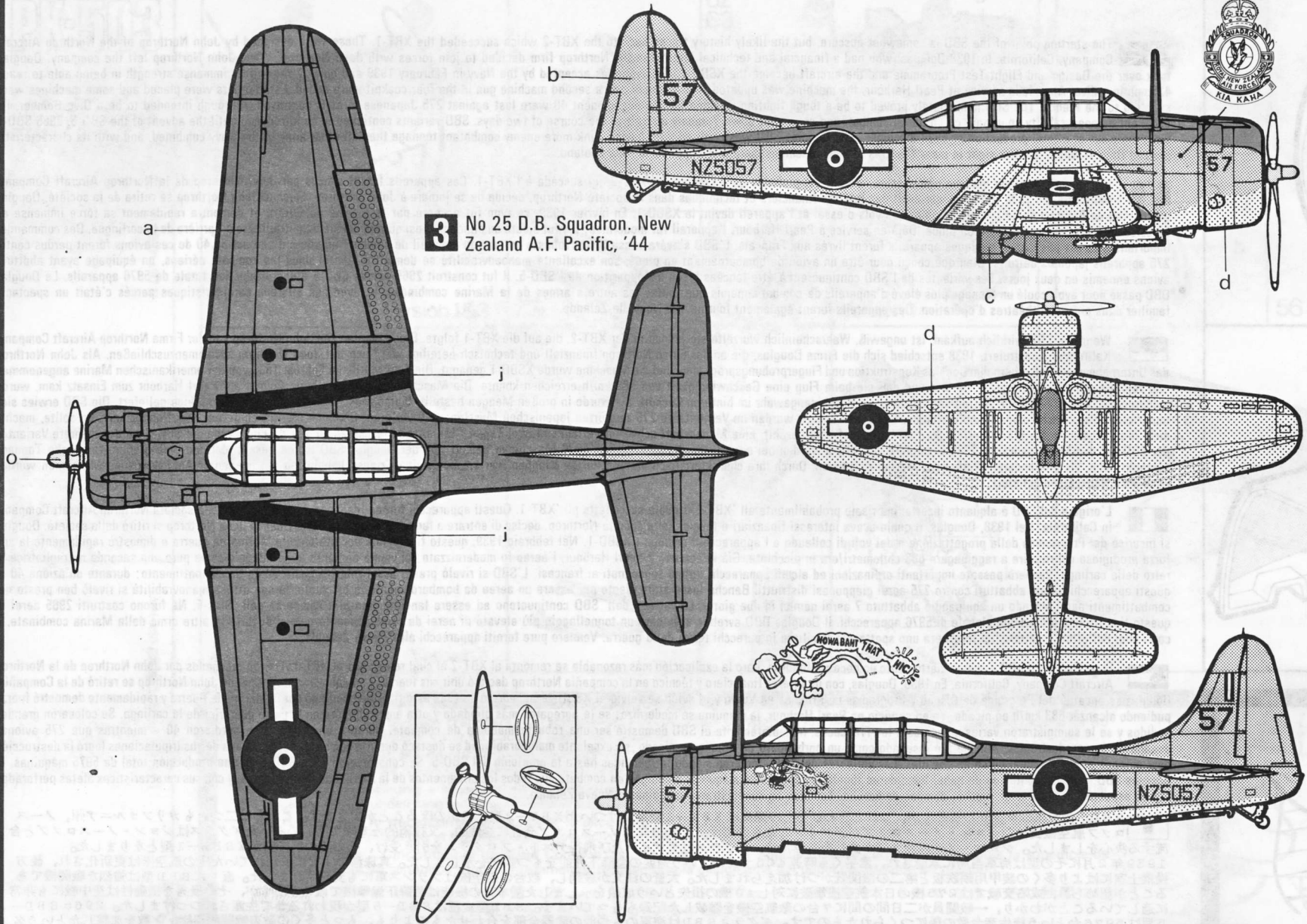


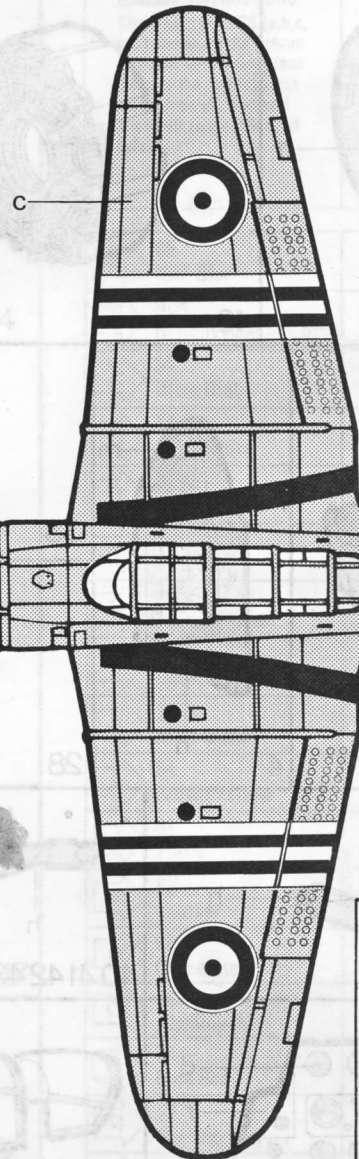
1 VMSB-231. South Pacific, 1944





3 No 25 D.B. Squadron, New Zealand A.F. Pacific, '44





2 A-24B. French A.F. France, 1944

