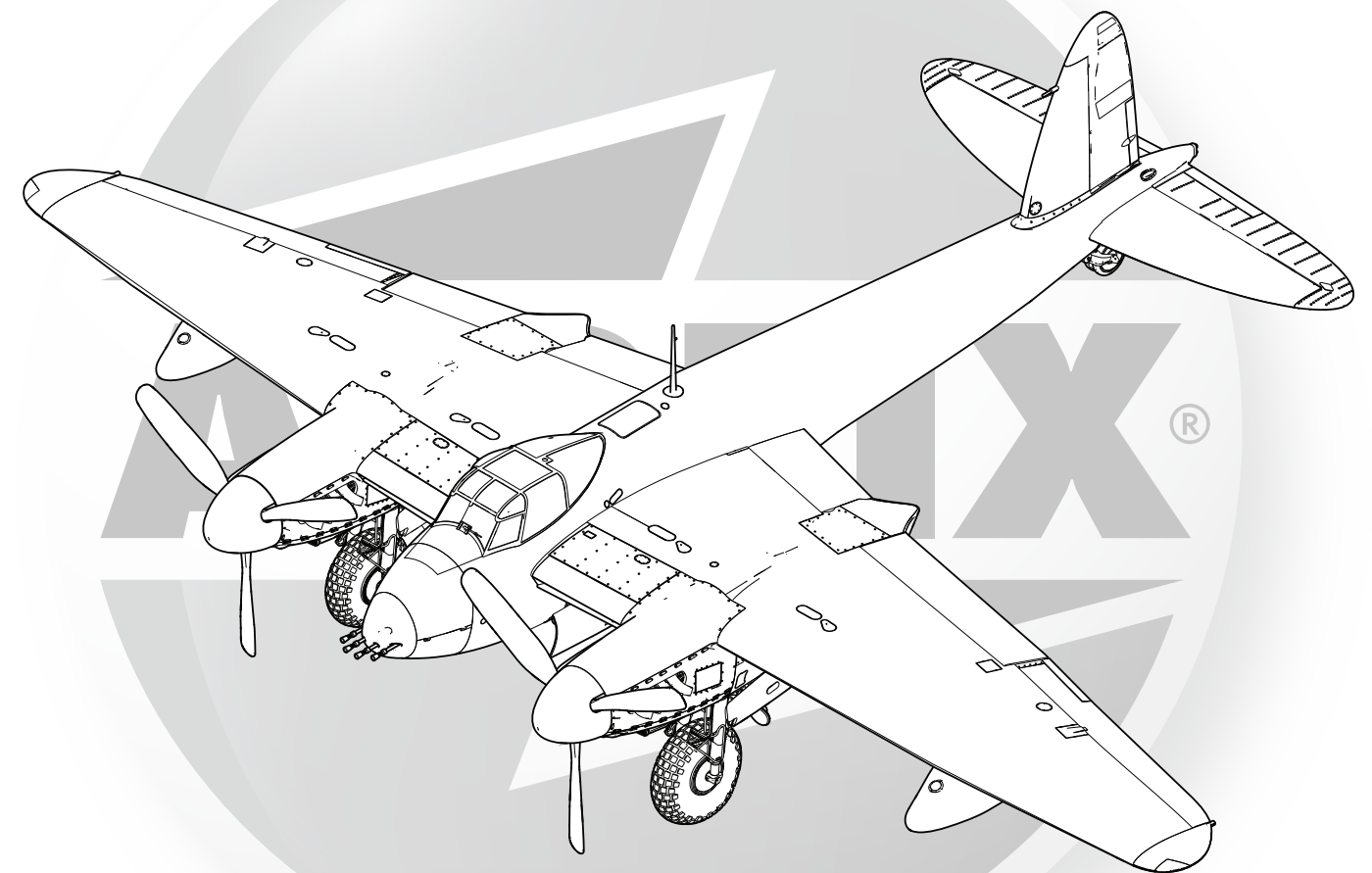




1:24 De Havilland Mosquito FB.VI

A25001A SCALE MODEL CONSTRUCTION KIT | Wingspan: 688mm Fuselage Length: 522mm | Three Decal Schemes Included | Three Build Options



Hornby Hobbies Limited, The Gateway, Innovation Way, Discovery Park, Sandwich CT13 9FF UK
Tel: +44(0)1843 233525 www.airfix.com

GB In the years between the wars, de Havilland, to all intents and purposes specialised in civil aircraft, but as the shadows began to fall across Europe, Captain (as he then was) Geoffrey de Havilland Sr., R. E. Bishop, chief designer and C. C. Walker, chief engineer, began to consider ways and means of developing a twin-engine medium bomber for worldwide use to Air Ministry Specification P.13/36. In 1938, de Havilland submitted a design for a bomber (with no defensive armament), of all wooden structure to economize on metal and tap the reservoir of carpenters and woodworkers that formed a large part of Britain's working population. The Air Ministry showed no interest in the design and even suggested that the de Havilland company would be better employed building wings for other bombers. March the 1st 1940 was a red letter day for the de Havilland company, for on this day, it received a contract for their revolutionary bomber, the D.H.98 Mosquito, for which Specification B.1/40 was issued. After many frustrating months, the long awaited contract B.69990/40 arrived instructing the company to proceed with the design and construction of fifty bomber- reconnaissance aircraft, and this was to include the Prototype (W4050). The original contract was amended on the 18th July to include the development of a fighter prototype to Specification F.21/40, which was to have a fixed armament of four 20mm cannon and four 0.303" Browning machine guns in the nose. In January 1941, the company received further instructions to build a reconnaissance prototype and were told that the remaining 47 aircraft of the original contract were to be finished in the following

FR Pendant les années de l'entre-deux-guerres, l'entreprise De Havilland se spécialisa dans la production d'avions civils mais comme les ténébres tombèrent sur l'Europe, le capitaine Geoffrey de Havilland père, le concepteur en chef R. E. Bishop et l'ingénieur en chef C. C. Walker commencèrent à envisager les moyens de développer un bombardier léger bimoteur multirôle selon la spécification P.13/36 du Ministère de l'Air. En 1938, de Havilland soumit le concept d'un bombardier désarmé doté d'une structure toute en bois pour minimiser le recours à des matériaux métalliques et pour exploiter le réservoir de menuisiers et travailleurs du bois qui constituait une grande partie de la population active de la Grande-Bretagne. Le Ministère de l'Air se révéla peu intéressé par le concept et même informa l'entreprise qu'elle serait plus utile en fabriquant des ailes pour d'autres bombardiers. Le premier mars 1940 fut pour De Havilland une date mémorable car ce jour-là elle reçut un contrat pour son bombardier révolutionnaire, le DH.98 Mosquito, pour lequel fut émise la Spécification B.1/40. Après de nombreux mois de frustration, le contrat B.69990/40 longtemps attendu arriva, donnant l'ordre de poursuivre la conception et la construction d'un prototype (W4050) et de cinquante appareils à être utilisés dans le rôle de bombardier aussi bien que comme avion de reconnaissance. Le 18 juillet, le contrat d'origine fut modifié pour inclure le développement d'un prototype de chasseur selon la Spécification F.21/40 qui devait avoir un armement fixe de quatre canons de 20 mm et quatre mitrailleuses Browning de 7,7 mm dans le nez. En janvier 1941, l'entreprise reçut des instructions complémentaires pour la fabrication d'un prototype d'avion de

DE In der Zwischenkriegszeit spezialisierte sich de Havilland grundsätzlich auf Zivilflugzeuge. Als aber die politische Lage in Europa immer bedrohlicher wurde, begannen der damals im Rang eines Captain stehende Geoffrey de Havilland Senior, der Chefkonstrukteur R. E. Bishop und der Chefingenieur C. C. Walker Überlegungen zur Entwicklung eines neuen zweimotorigen Bombers mittlerer Größe für den weltweiten Einsatz anzustellen, welcher der vom Air Ministry vorgegebenen Spezifikation P.13/36 entsprechen sollte. 1938 legte dann de Havilland einen Entwurf für einen nicht gepanzerten Bomber vor. Er sollte in Hozbauweise ausgeführt werden, um damit einestails den Einsatz von kostspieligen Metallen zu reduzieren und andernteils die Fähigkeiten von vielen Zimmerleuten und Tischlern nutzen zu können, die in Großbritannien in großer Zahl zur Verfügung standen. Das Air Ministry zeigte aber kein Interesse an den Plänen und schlug de Havilland sogar vor, dass es nützlicher wäre, wenn das Unternehmen Tragflügel für andere Bomber bauen würde. Der 1. März 1940 war aber ein ganz besonderer Tag für de Havilland: An diesem Tag erhielt das Unternehmen den Zuschlag für den Bau seines revolutionären Bombers, der D.H.98 Mosquito, der nach der Spezifikation B.1/40 herzustellen war. Nach vielen frustrierenden Monaten ging der lang erwartete Auftrag B.69990/40 endlich ein. Nun konnte man also mit der detaillierten Erstellung von Plänen und dem Bau von fünfzig Bomber-Aufklärern beginnen, einschließlich des Prototyps W4050. Der ursprüngliche Auftrag wurde am 18. Juli ergänzt und schloss nun auch die Entwicklung eine Jägers als Prototyp nach der Spezifikation F.21/40 ein. Dieser sollte mit vier 20 mm Maschinenkanonen und vier 0,303 Zoll Browning MGs in der Nase bestückt sein. Im Januar 1941 erhielt das Unternehmen weitere Anweisungen für den Bau des Prototyps eines Aufklärers. Die noch ausständigen 47 Flugzeuge des ursprünglichen Auftrags sollten nun in der Form von 28 Jägern und 19

manner — 28 as fighters and 19 as photographic reconnaissance aircraft. The prototype (W4050) was completed in 11 months and first flew on the 25th November 1940, piloted by Geoffrey de Havilland Jr. On the 15th May 1941, the prototype NF.II (W4052) flew for the first time from a field alongside Salisbury Hall, which was used as a design and development satellite to the main factory in Hatfield. The NF.II version entered service with the RAF in January 1942, and became the standard home defence night fighter. The FB.VI followed in mid 1943 and established itself as the premier twin-engine fighter-bomber of the war. Several notable raids were made by Mosquito intruder aircraft, including the attack on Amiens prison in February 1944 and the Gestapo headquarters in Copenhagen in March 1945. As well as flying intruder operations over Europe, the FB.VI was fitted with rocket projectiles under the wings and was operated effectively by RAF Coastal Command as an anti-shipping aircraft. Versatility was the hallmark of the Mosquito, whether conducting pinpoint bombing raids on selected targets, low-down attacking enemy shipping in Norwegian fjords or photographing targets deep in Europe, the Mosquito had no equal. The high performance of the Rolls-Royce Merlin engines gave the aircraft a speed of nearly 400mph (643kph), a range of 1,200 miles (1931k), a ceiling of 31,000 miles (9448m). Wing Span: 54ft 2in (16.52m); Length: 40ft 6in (12.35m).

reconnaissance. Les autres 47 appareils du contrat d'origine devaient être transformés en chasseurs (28) et avions de reconnaissance photo (19). Le prototype (W4050) fut complété en 11 mois et réalisa son premier vol le 25 novembre 1940, avec Geoffrey de Havilland fils aux commandes. Le 15 mai 1941, le prototype NF.II (W4052) prit son premier vol à partir d'un champ à côté de Salisbury Hall, utilisé comme annexe de conception et développement de l'usine principale de Hatfield. En janvier 1942, la version NF.II entra en service au sein de la RAF pour devenir le principal chasseur de nuit défensif au-dessus de l'Angleterre. Au milieu de 1943, le FB.VI s'établissait comme le meilleur chasseur-bombardier bimoteur de la guerre. Des avions d'intrusion Mosquito firent plusieurs raids notables, dont l'attaque contre la prison d'Amiens en février 1944 et contre le quartier général de la Gestapo à Copenhague en mars 1945. En plus des missions d'intrusion au-dessus de l'Europe, le FB.VI, armé de roquettes sous les ailes, fut utilisé avec succès par Coastal Command pour la lutte anti-marine. Doté d'une polyvalence sans pareil, le Mosquito était capable de bombardements de précision contre des cibles sélectionnées, d'attaques à basse altitude contre le trafic maritime ennemi dans les fjords norvégiens et de missions de reconnaissance photographique au coeur de l'Europe. Les moteurs Rolls-Royce Merlin très performants assuraient une vitesse maximale de près de 643 km/h, une autonomie de 1.930 km et un plafond of 9.450 m. Envergure : 16,52m ; Longueur : 12,35 m

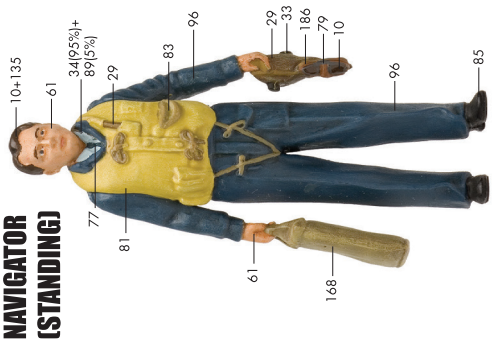
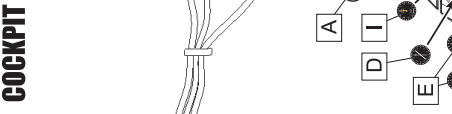
Aufklärern für Luftaufnahmen geliefert werden. Der Prototyp W4050 konnte nach elf Monaten fertiggestellt werden und flog zum ersten Mal am 25. November 1940 mit Geoffrey de Havilland Junior am Steuerknüppel. Am 15. Mai 1941 hob zum ersten Mal der Prototyp NF.II als W4052 von einem Feld ab, das neben der Salisbury Hall gelegen war, einem ehemaligen Herrenhaus, das als Konstruktions- und Entwicklungszentrum für das Hauptwerk in Hatfield benutzt wurde. Die Version NF.II wurde von der RAF im Januar 1942 in Dienst genommen und wurde seit dieser Zeit als hauptsächlicher Nachtjäger zur Verteidigung der britischen Inseln eingesetzt. Die Version FB.VI folgte in der Jahresmitte 1943 und wurde bald zum vorrangigen zweimotorigen Jagdbomber des Krieges. Die Mosquito wurde als Intruder bei einigen bemerkenswerten Angriffen eingesetzt, unter anderem im Februar 1944 auf das Gefängnis in Amiens und im März 1945 auf auf das Kopenhagener Hauptquartier der Gestapo. Zusätzlich zu seiner Rolle als tief ins europäische Festland eindringender Jagdbomber wurde die Version FB.VI auch mit Raketen geschossen unter den Tragflächen vom RAF Coastal Command erfolgreich für Angriffe auf Schiffe verwendet. Vielseitigkeit war das überragende Kennzeichen der Mosquito, ob damit nun präzise ausgeführte Bombenangriffe auf bestimmte Ziele, Tiefflugattacken auf feindliche Schiffe in norwegischen Fjorden oder Luftaufnahmen zur Aufklärung bis weit ins europäische Festland hinein ausgeführt wurden—die Mosquito war in dieser Hinsicht einfach unvergleichlich. Mit den außergewöhnlich leistungsstarken Rolls-Royce Merlin Triebwerken erreichte dieses Flugzeug eine Geschwindigkeit von 643 km/h, hatte eine Reichweite von knapp über 1930 km und eine Dienstgipfelföhe von 9450 m. Spannweite: 16,52 m; Länge: 12,35 m.



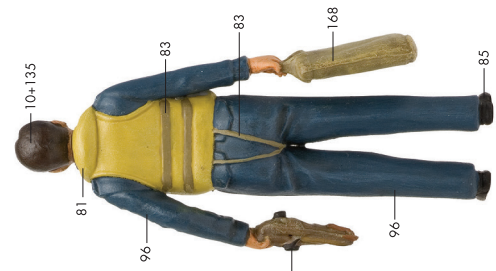
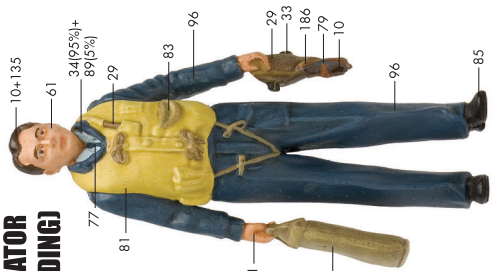
DE HAVILLAND MOSQUITO FB.VI SUPER DETAIL PAINTING/DECALS GUIDE



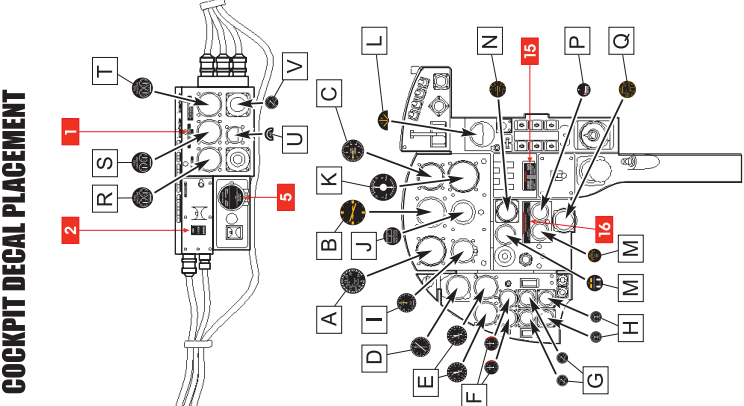
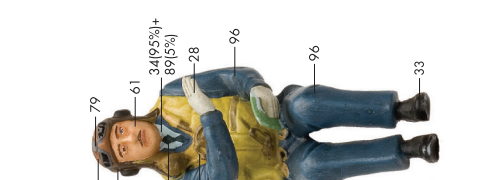
PILOT (STANDING)



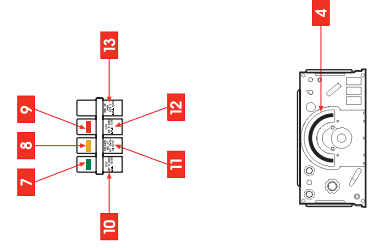
NAVIGATOR (STANDING)



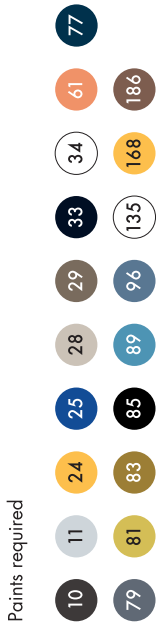
NAVIGATOR (COCKPIT)



COCKPIT DECAL PLACEMENT



Paints required

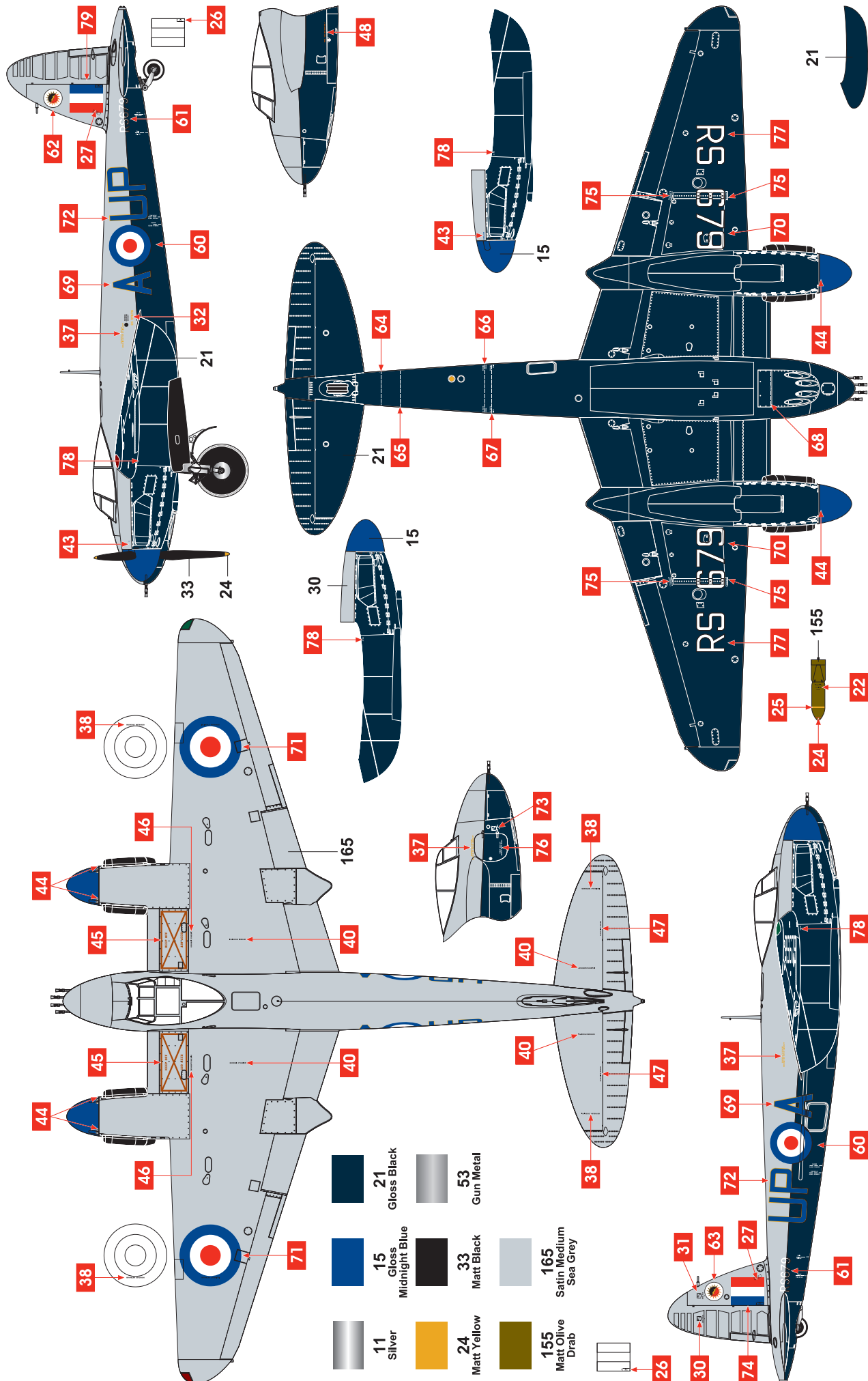


Paints required



Colours are reproduced as accurately as print process will allow. For a colour accurate printed sample refer to the Humbrol/Fontlack Swatch.

Code Havilland Mosquito FB.VI



ES En los años de entreguerras, de Havilland se especializó, a todos los efectos en aparatos de aviación civil, pero, cuando la sombra de la guerra comenzó a caer sobre Europa, el entonces Capitán Geoffrey de Havilland Sr., el diseñador jefe R. E. Bishop, y el ingeniero jefe C. C. Walter comenzaron a considerar distintas posibilidades para el desarrollo de un bombardero bimotor de tamaño medio para uso en cualquier punto del planeta y conforme con la Especificación P.13/36 del Ministerio del Aire. En 1938, de Havilland presentó el diseño de un bombardero (sin armamento defensivo), con una estructura creada totalmente en madera, con el fin de ahorrar metal y aprovechar la importante reserva de carpinteros y ebanistas que en aquellos tiempos constituían una parte considerable de la población activa de Gran Bretaña. El Ministerio del Aire no demostró gran interés por el diseño, llegando incluso a sugerir que de Havilland debería limitarse a fabricar alas para bombarderos de otros constructores.

El 1 de marzo de 1940 pasó la historia de la empresa de Havilland, como la fecha en la que le fue adjudicada la construcción de su revolucionario bombardero, el D.H.98 Mosquito, para el que se preparó la correspondiente Especificación B.1/40. Tras varios meses de continuadas frustraciones y esperas, llegó el contrato B.69990/40 en el que se solicitaba a la compañía que continuase las tareas de diseño y construcción de cincuenta bombarderos: aviones de reconocimiento, entre los que se incluía el Prototipo (W4050). El contrato original se modificó el 18 de julio con la inclusión de un prototipo de caza conforme con la Especificación F.21/40, que llevaría como armamento fijo cuatro cañones de 20mm y cuatro ametralladoras Browning de 7,7mm en el morro. En enero de

SE Under mellankrigsåren inriktade sig de Havilland-företaget i huvudsak på civilflygplan, men i takt med att krigets skuggor spreds allt snabbare över Europa började kapten (som han var på den tiden) Geoffrey de Havilland Sr., chefsdesigner R. E. Bishop och chefstekniker C. C. Walker att fundera över hur de mot bakgrund av flygministeriets specifikation 13/136 kunde utveckla ett tvåmotorigt bombplan av mellanstorlek som kunde användas över hela världen. 1938 lämnade de Havilland in ett designförslag för ett bombplan (utan defensiv beväpning) av trä för att spara metall och utnyttja alla de snickare och träarbetare som vid denna tid utgjorde en betydande del av Storbritanniens arbetsstyrka. Flygministeriet visade dock inget intresse för designen och förelåg även att de Havilland kunde göra bättre nytta genom att bygga vagnar för andra bombplan.

Den 1 mars 1940 var en viktig dag för de Havilland, eftersom man denna dag erhöll ett kontrakt för sitt första kommersiella uppdrag att konstruera och bygga bombplan för den svenska flygväsendet. Det handlade om att leverera åtta bomplan av typen DH.98 Mosquito, för vilket specifikation B.1/40 avsåg. Efter flera frustrerande försök hade man tidigare inte lyckats få till stånd någon form av samarbete med den brittiska flygväsendet. Den 1 mars 1940 erhöll man det längst efterfrågade kontraktet B.69990/40, i vilket företaget instruerades att fortsätta arbetet med designen och konstruktionen av 50 bomb- och spaningsplan, vilka skulle inkludera prototypen W4050. Detta kontrakt innebar också att företaget skulle ta ansvar för utvecklingen av jaktplansprototyp enligt specifikationen F.21/40, vilken stipulerade en fast beväpning på fyra 20 mm-kanoner och fyra 0,303 tum Browning-kulsprutor i nosen. I januari 1941 erhöll företaget ytterligare instruktioner om att bygga en spaningsbombplan av typen W4050.

1941 la empresa recibió nuevas instrucciones para la construcción de un prototipo de avión de reconocimiento, detallándose que los 47 aparatos restantes del contrato original deberían entregarse de la siguiente manera: 28 como cazas y 19 como aparatos de reconocimiento fotográfico.

El prototipo (W4050) quedó concluido en 11 meses y realizó su primer vuelo el día 25 de noviembre de 1940, pilotado por Geoffrey de Havilland Jr. El 15 de mayo de 1941 voló por primera vez el prototipo NF.II (W4052) desde un campo cercano a Salisbury Hall, que se utilizó como complemento de la planta principal de Hatfield para tareas de diseño y desarrollo. La versión NF.II entró en servicio para la RAF en enero de 1942 y llegaría a ser el cazo nocturno estándar para tareas de defensa nacional. A mediados de 1943 le siguió el FB.VI, que se estableció como principal bimotor caza-bombardero de la guerra. Los Mosquito realizaron varias incursiones de gran notoriedad, entre ellas el ataque a la prisión de Amiens en febrero de 1944 y a la sede central de la GESTAPO en Copenhague en marzo de 1945. Además de operaciones de intrusión aérea sobre Europa, el FB.VI contaba con proyectiles-cohete bajo las alas y resultó muy eficaz para el mando coto de la RAF como avión antibuque. La característica distintiva del Mosquito era su versatilidad: tanto para marcar la posición exacta de los objetivos en bombardeos selectivos como para esquivar los disparos enemigos en los fiordos noruegos o para fotografiar objetivos situados en el corazón de Centroeuropa, el Mosquito no tenía rival. El elevado rendimiento de los motores Rolls-Royce Merlin le permitía alcanzar una velocidad de 643km/h, 1.930km de autonomía y una altura máxima de 9450m. Envergadura: 16,52m; Longitud: 12,35m.

splansprototyp och att de återstående 47 flygplanen som lydde under det ursprungliga kontraktet skulle uppdelas på 28 jaktplan och 19 spaningsplan för flygfotografering.

Prototypen W4050 stod färdig efter 11 månader och flögs för första gången den 25 november 1940 av piloten Geoffrey de Havilland Jr. Den 15 maj 1941 flögs prototyp NF.II (W4052) för första gången från ett flygfält intill Salisbury Hall, som användes som design- och utvecklingsanläggning för huvudfabriken i Hatfield. RAF började använda NF.I-versionen i aktiv tjänst i januari 1942, och snart svarade detta jaktplan för huvuddelen av den nattliga försvaret på hemmafronten. FB.VI följde efter i mitten på 1943 och etablerade sig snart som det främsta tvåsitsiga jakt- och bomplanet under kriget. Flera uppmärksammade räder gjordes av Mosquito-plan, inklusive attackerna mot Amiens-fängelset i februari 1944 och Gestapos högkvarter i Köpenhamn i mars 1945. Bortsett från attackuppgifter över Europa beskjadades FB.VI även med raketerprojektiler under vingarna och användes med framgång av RAFs kuststyrkor som attackplan mot fartygsmål.

Mosquito-planets kännemärke var mångsidighet. Det spelar ingen roll om uppdraget gällde precisionsbombning mot utvalda mål, lättflygande attacker mot fiendefartyg i norska fjordar eller flygfotografering av mål långt inne på det europeiska fastlandet: inget annat plan kunde jämföras med Mosquito. Den höga prestandan hos Rolls-Royce Merlin-motorerna gav planet en hastighet på nästan 643 km/h, en räckvidd på 1 930 km och en högsta flyghöjd på 9 450 meter. Vingspann: 16,52 meter. Längd: 12,35 meter.

ASSEMBLY INSTRUCTIONS

GB Study drawings and practice assembly before cementing parts together. Carefully scrape plating and paint from cementing surfaces. All parts are numbered. Paint small parts before assembly. To apply decals cut sheet as required, dip in warm water for a few seconds, slide off backing into position shown. Use in conjunction with box artwork. Not appropriate for children under 36 months of age, due to the presence of small detachable parts.

FR Étudier attentivement les dessins et simuler l'assemblage avant de coller les pièces. Gratter soigneusement tout revêtement ou peinture sur les surfaces à coller avant collage. Toutes les pièces sont numérotées. Peindre les petites pièces avant l'assemblage. Pour coller les décalques, découper le motif, le plonger quelques secondes dans de l'eau chaude puis le poser à l'endroit indiqué en décollant le support papier. Utiliser en même temps les illustrations sur la boîte. Ne convient pas à un enfant de moins de 36 mois – présence de petits éléments détachables.

DE Vor Verwendung des Klebers Zeichnungen studieren und Zusammenbau üben. Farbe und Plattierung vorsichtig von den Klebeflächen abkratzen. Alle Teile sind numeriert. Vor Zusammenbau kleine Teile anmalen. Um die Abziehbilder aufzukleben, diese ausschneiden, kurz in warmes Wasser tauchen, dann abziehen und wie abgebildet aufkleben. In Verbindung mit Abbildungen auf Schachtel verwenden. Ungeeignet für Kinder unter 36 Monaten. Kleine Teilchen vorhanden die sich lösen können.

ES Estudiar los dibujos y practicar el montaje antes de pegar las piezas. Raspar cuidadosamente el plateado y la pintura en las superficies de contacto antes de pegar las piezas. Todas las piezas están numeradas. Es conveniente pintar las piezas pequeñas antes de su montaje. Para aplicar las calcomanías, cortar la hoja, sumergir en agua tibia durante unos segundos y deslizarlas en la posición debida. Ver ilustraciones en la caja. No conviene a un niño menor de 36 meses, contiene pequeñas piezas que pueden soltarse.

SE Studera bilderna noggrant och sätt ihop delarna innan du limmar ihop dem. Skrapa noggrant bort förtorkromning och färg från limmade delar. Alla delarna är numrerade. Mala smadelarna före ihopsättning. Fastsättning av dekaler, klipp arket.Doppa i varmt vatten nagra sekunder, lat baksidan glida pa plats som bilden visar. Används i samband med kartongens handlitografi. Rekommenderas ej för barn under 3 år. Innehaller löstagbara smadelar.

IT Studiare i disegni e praticare il montaggio prima di unire insieme i pezzi con l'adesivo. Raschiare attentamente le tracce di smalto ecromatura dalle superfici da unire con adesivo. Tutti i pezzi sono numerati. Colorare i pezzi di piccole dimensioni prima di montarli. Per applicare le decalcomanie, tagliare il foglio secondo il caso, immergere in acqua calda per alcuni secondi, quindi sfilare la decalcomania dalla carta di supporto e piazzarla nella posizione indicata. Usare in congiunzione con l'illustrazione sulla scatola. Non adatto ad un bambino di età inferiore ai 36 mesi dovuto alla presenza di piccoli elementi staccabili.

NL Tekeningen bestuderen en delen in elkaar zetten alvorens deze te lijmen. Metaalcoating en lak voorzichtig van lijmvlakken af schrapen. Alle delen zijn genummerd. Kleine delen vóór montage verven. Voor aanbrengen van stickers, gewenste stickers uit vel knippen, een paar seconden in warm water dompelen en dan van schutblad af op afgebeelde plaats schuiven. Hierbij afbeelding op doos raadplegen. Niet geschikt voor kinderen onder 3 jaar, omdat kleine deeltjes gemakkelijk kunnen losraken.

DK Tegningerne bør studeres, og man bør øve sig i monteringen, før delene limes sammen. Pladestykker og maling skal omhyggeligt fjernes fra kloebeoverfladerne. Alle dele er nummererede. Små dele skal males før monteringen. Overføringsbillederne anvendes ved at tilklippe arket efter behov. Og dyppe det i varmt vand i nogle få sekunder. Underlaget glides af og anbringes i den viste position. Påføres ifølge brugsanvisningerne på oesken. Ikke til børn under 3 år, forekomst af små løse elementer.

PT Estudar atentamente os desenhos e experimentar a montagem. Raspar cuidadosamente as superfícies de modo a eliminar pintura e revestimento antes de colar. Todas as peças estão numeradas. Pintar as pequenas peças antes de colar. Para aplicar as decalcomanias, cortar as folhas e mergulhar em água morna por alguns segundos, depois deslizar e aplicar no respectivo lugar, como indicado nas ilustrações na caixa. Não convém a uma criança de menos de 36 meses devido à presença de pequenos elementos destacáveis.

FI Tutustu piirroksiin ja harjoittele kokoamista ennen kuin liimaat osat yhteen. Raaputa metallipäällyste ja maali varovasti pois liimattavilta pinoilta. Kaikki osat on numeroitu. Maalaa pienet osat ennen kokoamista. Siirtokuvien kiinnittämiseksi leikkaa ne arkista tarpeen mukaan. Kasta kuva lämpimään veteen muutaman sekunnin ajaksi, anna takapuolen liukua kuvalle osoitettuun kohtaan. Käytetään yhdessä laatikon kuvituksen kanssa. Ei suositella alle kolmivuotiaille lapsille. Paljon irrotettavia pikkuosia.

PL Przed przystąpieniem do sklejania przestudiuj uważnie rysunki i przećwicz składowanie części. Oszroźnie zeszkrob ze sklejanych powierzchni powłokę i farbę. Wszystkie części są ponumerowane. Drobne części pomaluj przed ich złożeniem. Celem przeniesienia odbitki wytnij ją z arkusza, zanurz na kilka sekund w letniej wodzie i zsuń z podłoża na wymagane miejsce. Używaj w połączeniu ze wzorami na pudełku. W związku z obecnością wielu drobnych, rozbieralnych części, nie stosowne dla dzieci poniżej 3 lat.

GR Μελετήστε προσεκτικά τα σχέδια και συναρμολογήστε για πρώτη φορά τα κομμάτια χωρίς να τα συγκollήσετε. Αφαιρέσετε επιμελώς τη μεταλλική μπιγιά και την πλαστική βαφή από τις επιφάνειες τις οποίες θα συγκollήσετε ξύνοντάς τις προσεκτικά. Όλα τα κομμάτια είναι αριθμημένα. Χρωματίστε τα μικρά κομμάτια πριν από τη συναρμολόγηση. Για να κολλήσετε τις χαλκομανίες, κόψτε γύρω από το σχέδιο όπως απαιτείται, βυθίστε το μερικά δευτερόλεπτα σε χλιαρό νερό και μετά τοποθετήστε το στη θέση που υποδεικνύεται, αφαιρώντας τη μεμβράνη που το καλύπτει. Λάβετε υπόψη σας ταυτόχρονα την εικονογράφηση του κουτιού. Ακατάλληλο για παιδιά ηλικίας κάτω των 36 μηνών λόγω ύπαρξης μικρών κομματιών που αποσπώνται.

ASSEMBLY ICON INSTRUCTIONS

	Assembly phase Phase de montage Montagephase Fase de montaje Fase di montaggio Monteringsfase Montagefase Monteringsfasen Kokoamisvaihe Fase de montagem Faza składowania Φάση συναρμολόγησης		Cement Coller Kleben Pegar Incollare Klebes Lijmen Limma Limmaa Collar Kleic Συγκollήστε		Do not cement together Montage symétrique Montage symétrique Symmetrischer Aufbau Montaje simétrico Montaggio simmetrico Symmetrisk samling Symmetrische montage Symmetrisk montering Symmetrin asentaminen Montagem simétrica Montaż symetryczny Συμμετρική Συναρμολόγηση		Alternative part(s) provided Autre(s) pièce(s) fournie(s) Ersatzteil(e) mitgeliefert Se indyue(n) pieza(s) alternativa Uno o più componenti alternativi forniti Alternativ(e) del(e) medfølger Alternatieve onderdelen meegelerverd Alternativ(a) del(ar) ingår Vaihtoehtoiset osat pakkauskassa Peça(s) alternativa(s) fornecida(s) Dostępne części zamiennie Παρέχονται εναλλακτικά κομμάτια		Repeat this operation Répéter l'opération Vorgang wiederholen Repelir la operación Ripetere l'operazione Manovren gentages De verrichting herhalen Upprepa åtgärden Toista toimenpide Repelir a operação Powtórzyć operację Επαναλάβετε τη διαδικασία				
	Decals Dcalcomanias Abziehbilder Calcomanias Decalcomanie Billedoverføring Stickers Dekaler Siirtokuvat Decalcomania Kalkomanie Χαλκομανίες		Crystal part Pièce cristal Kristallteil Pieza de cristal Pezzo cristallo Krystalstykke Kristallen onderdeel Kristalldel Kristalliosa Peça de cristal Część kryształowa Κομμάτι κρυστάλλου		Weight Lester Beschweren Lastrar Aplicare un peso Páfar vægt Verzwaren Belasta Aseta vastapaino Peça de cristal Obciążać balastem Επιβάστε βάρος		Remove by filling Enlever avec une lime Abfeilen Elminar con lima Ta bort genom att fila Rimuovere con la lima Verwijderen door afvilen Remove limando Fjern ved at file væk Poista viilaamalla Usunąć przy użyciu pilnika Αφαιρέσετε λιμάροντας με λίμα		Drill or pierce Perce Durchbohren Perforar Trapanare o forare Gennembor Boren of doorboren Borra Poraa tai puhkaise Furar Wywiercić lub przedziurawić Τρυπήστε		Cut Découper Schneiden Cortar Tagliare Skær Snijden Skär Leikkaa Cortar Przeciąć Κόψτε		Humbrol paint number Nº peinture Humbrol Humbrol-Farbennummer Nº de pintura Humbrol Nº vernice Humbrol Humbrol målningsnummer Humbrol verfnummer Humbrol färg nummer Humbrol-maalin numero Nº de pintura Humbrol Nr farby Humbrol Νούμερο χρώματος Humbrol

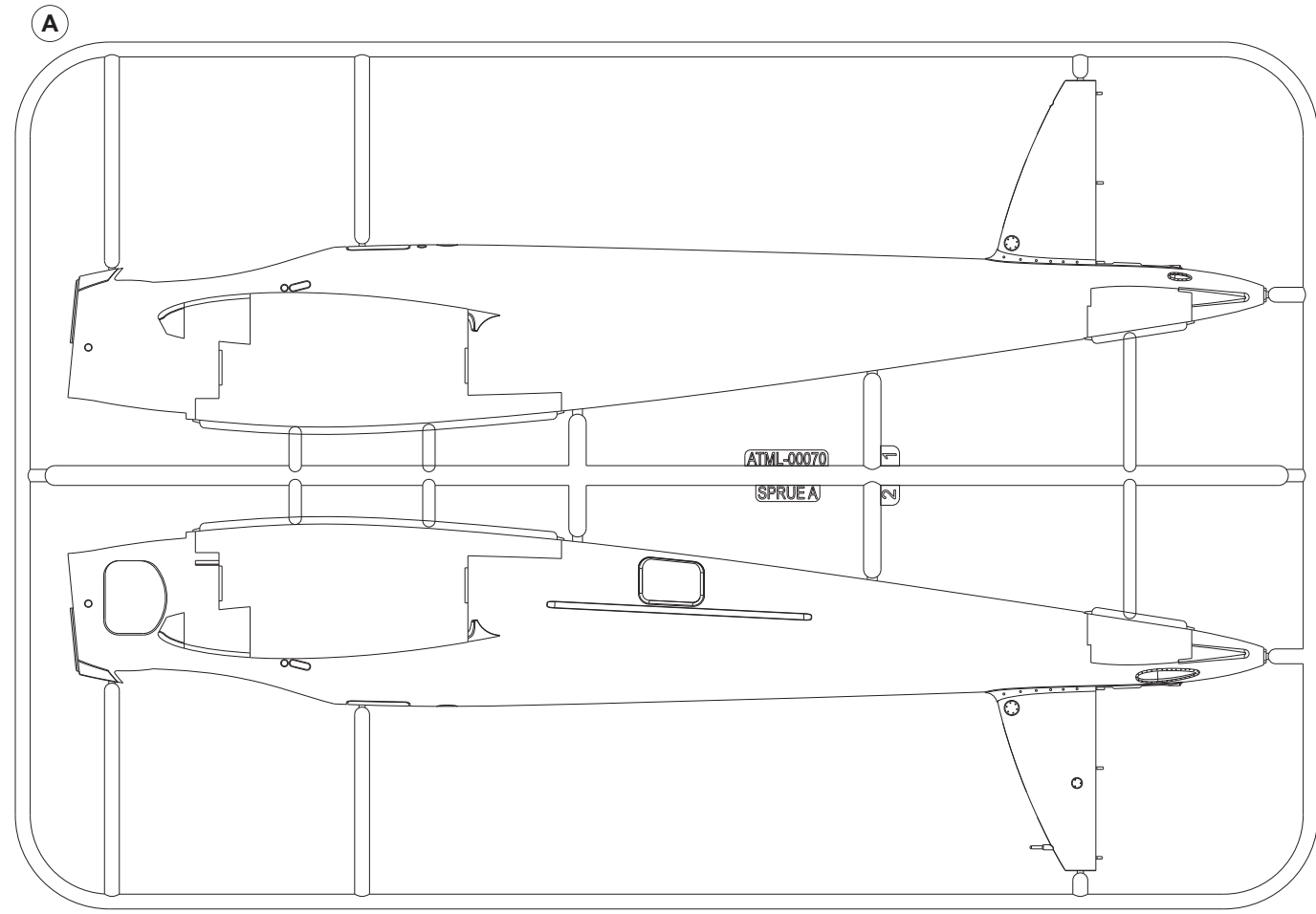
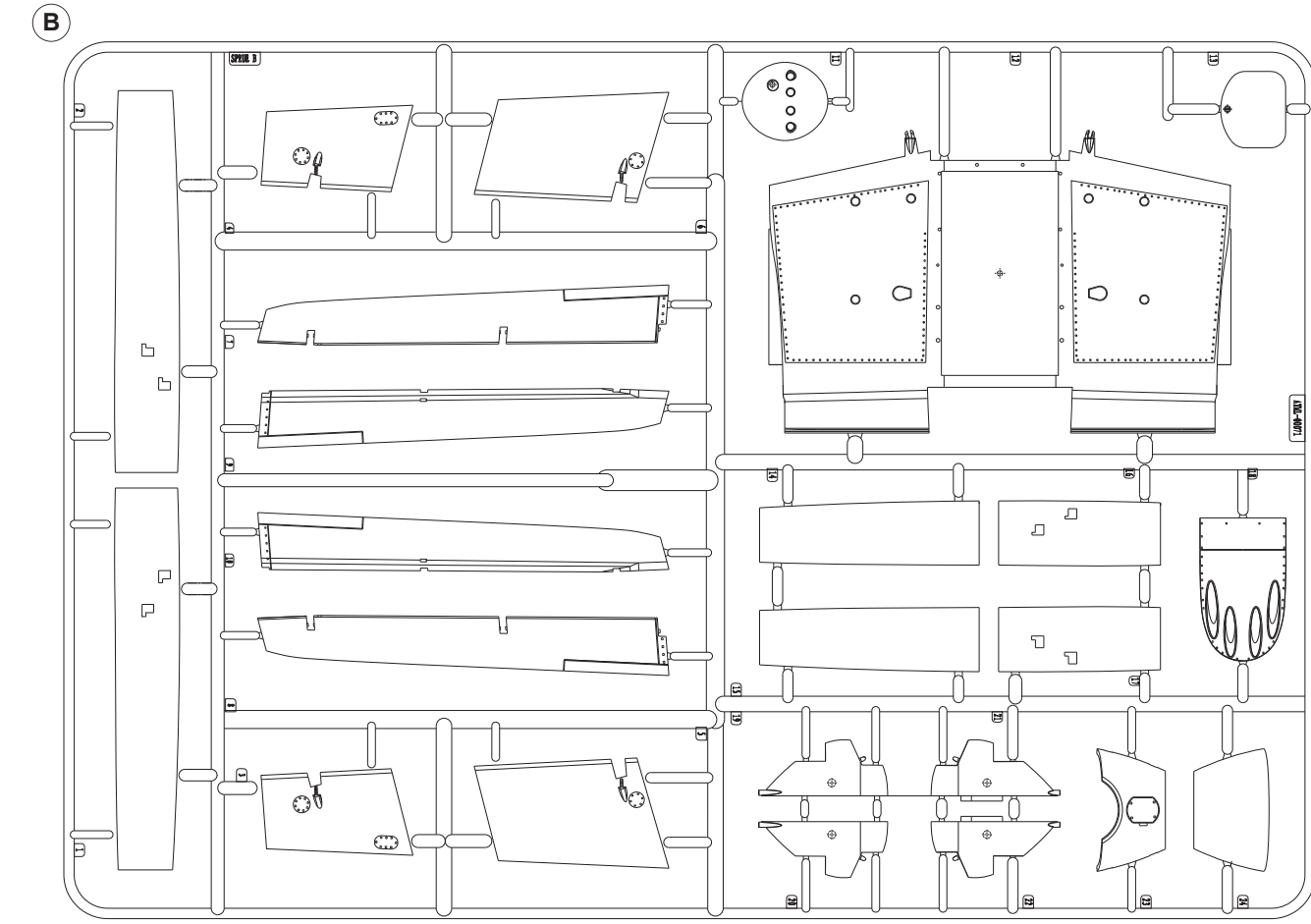
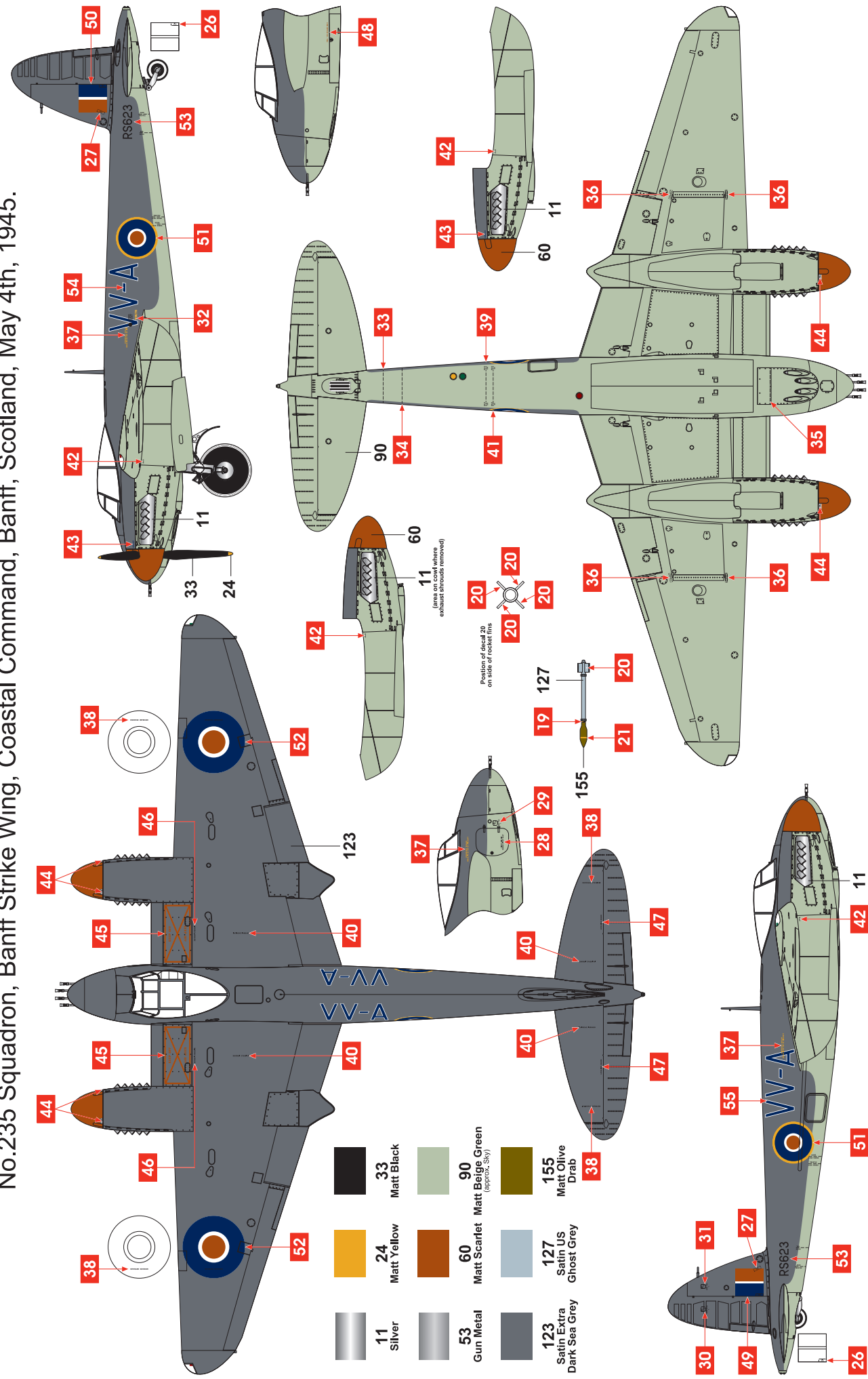
No. 404 Squadron, Royal Canadian Air Force, Royal Air Force Coastal Command, Banff, Scotland, April – May, 1945.

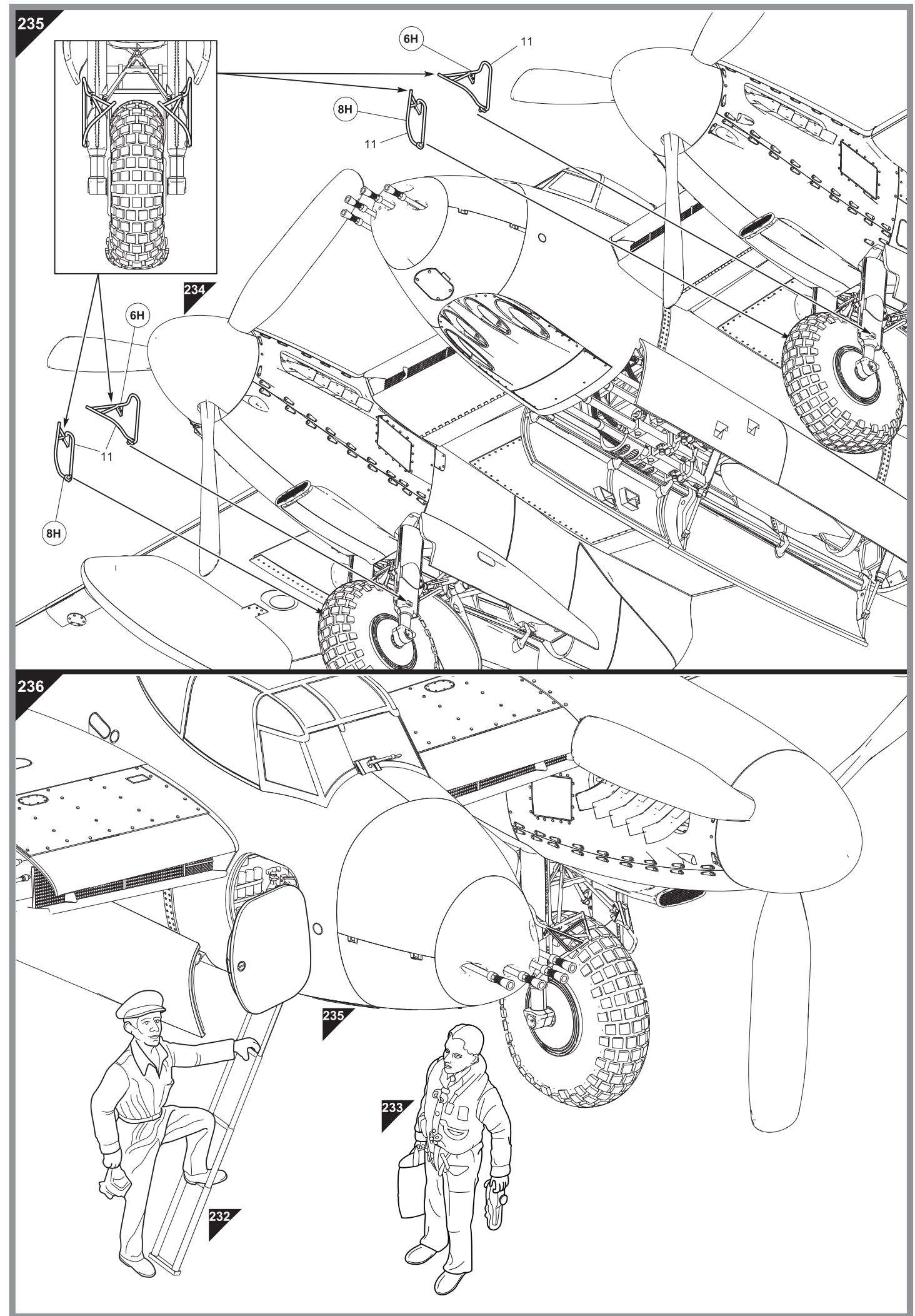
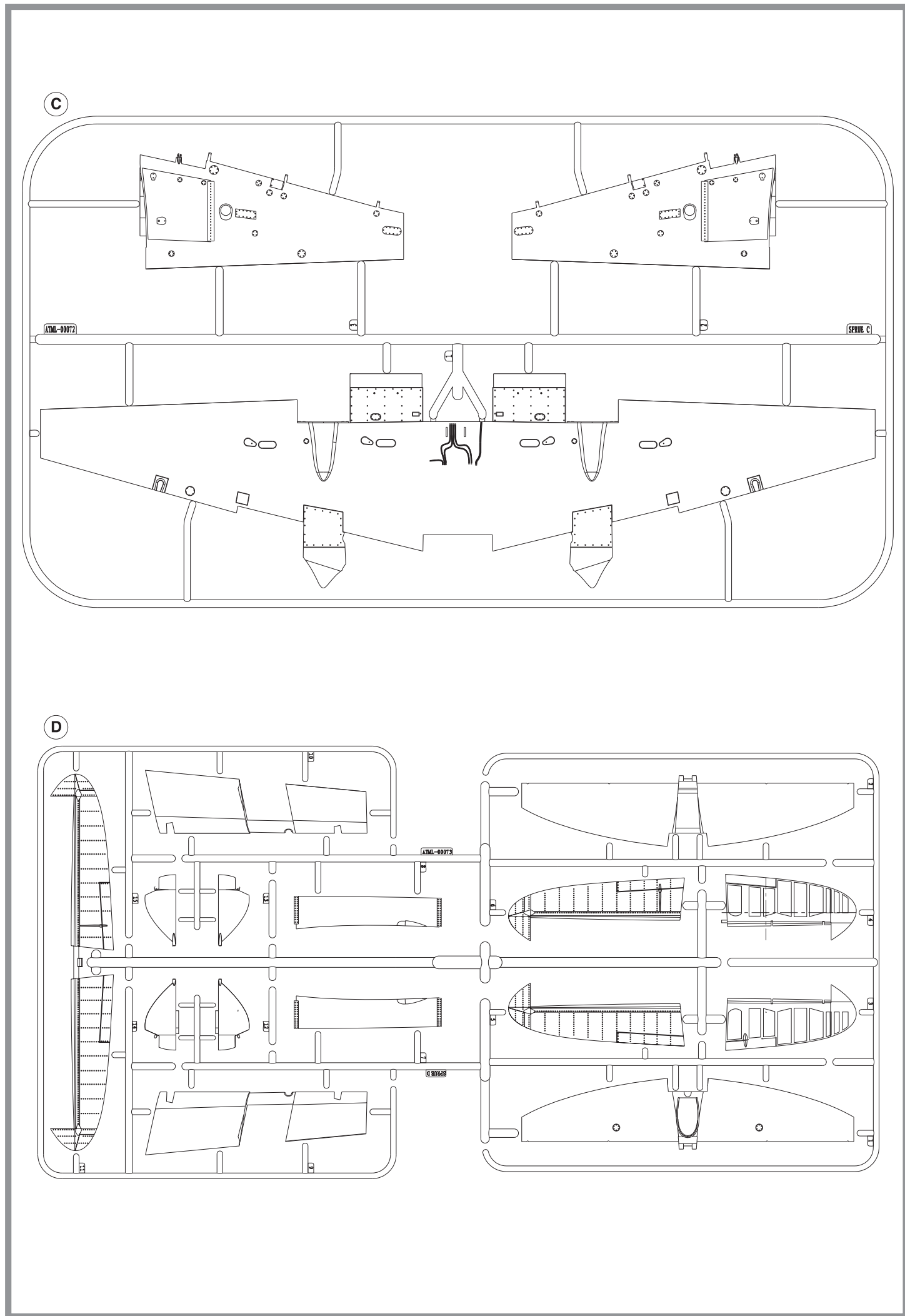
Bode Havilland Mosquito FB.VI

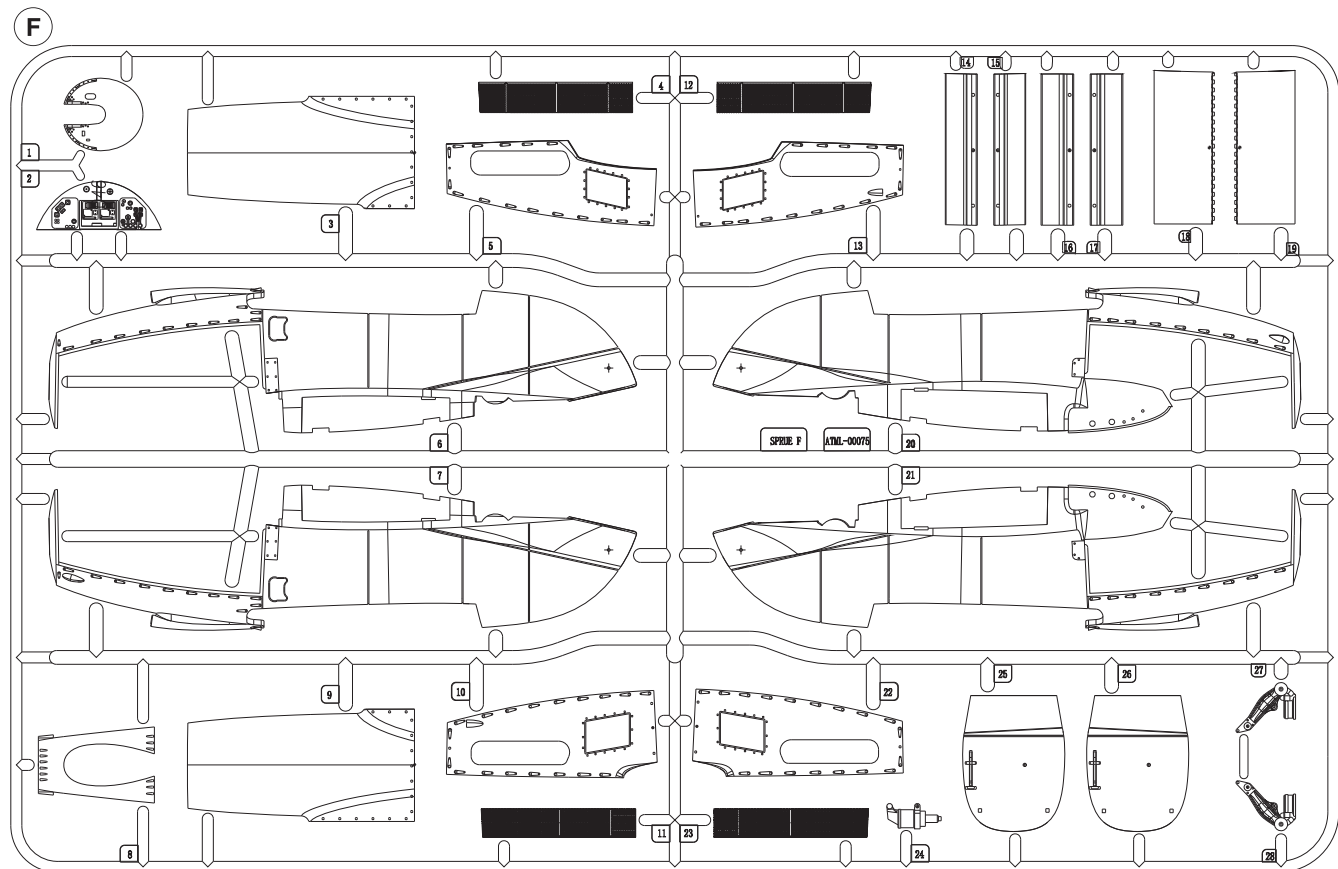
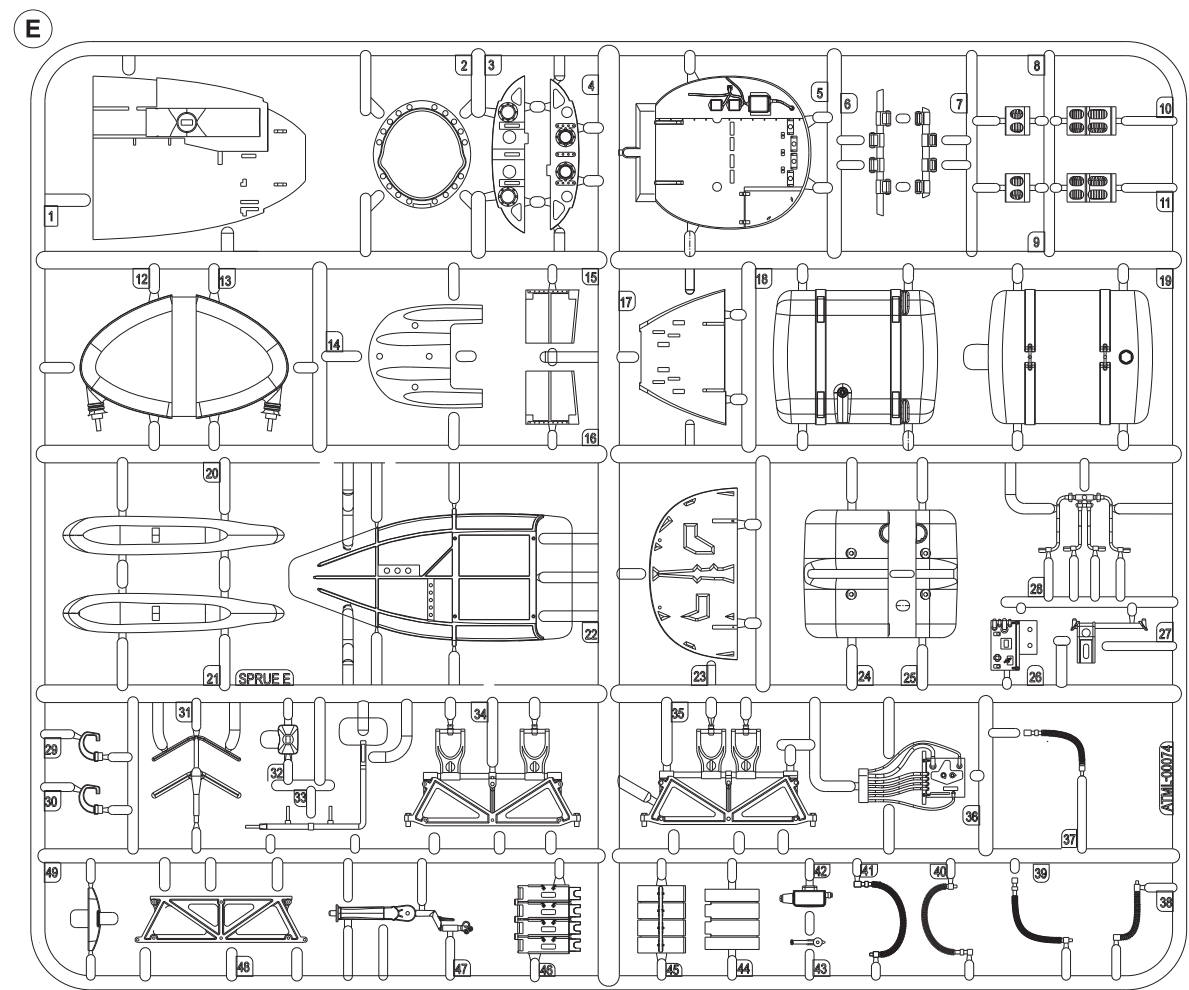
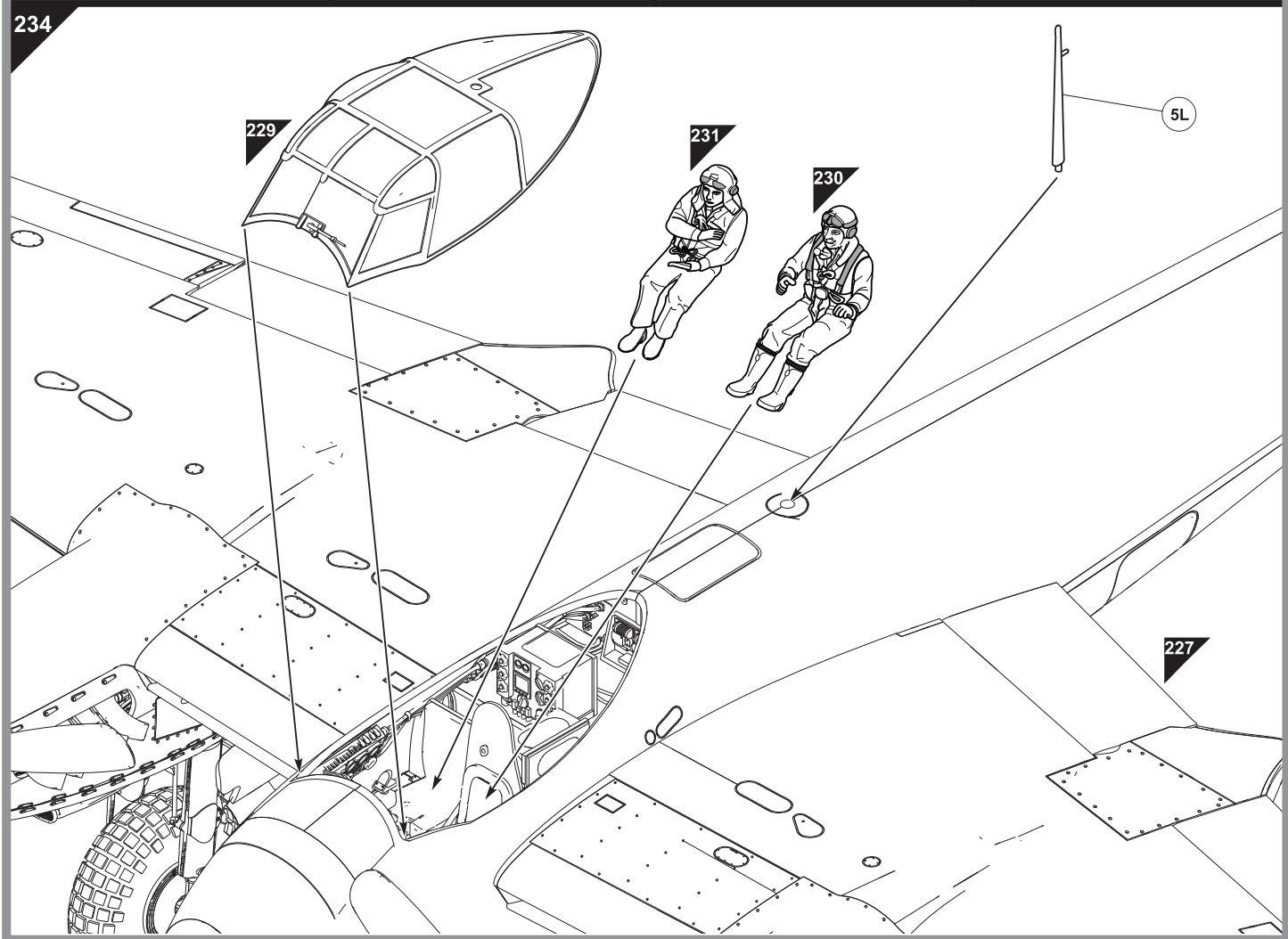
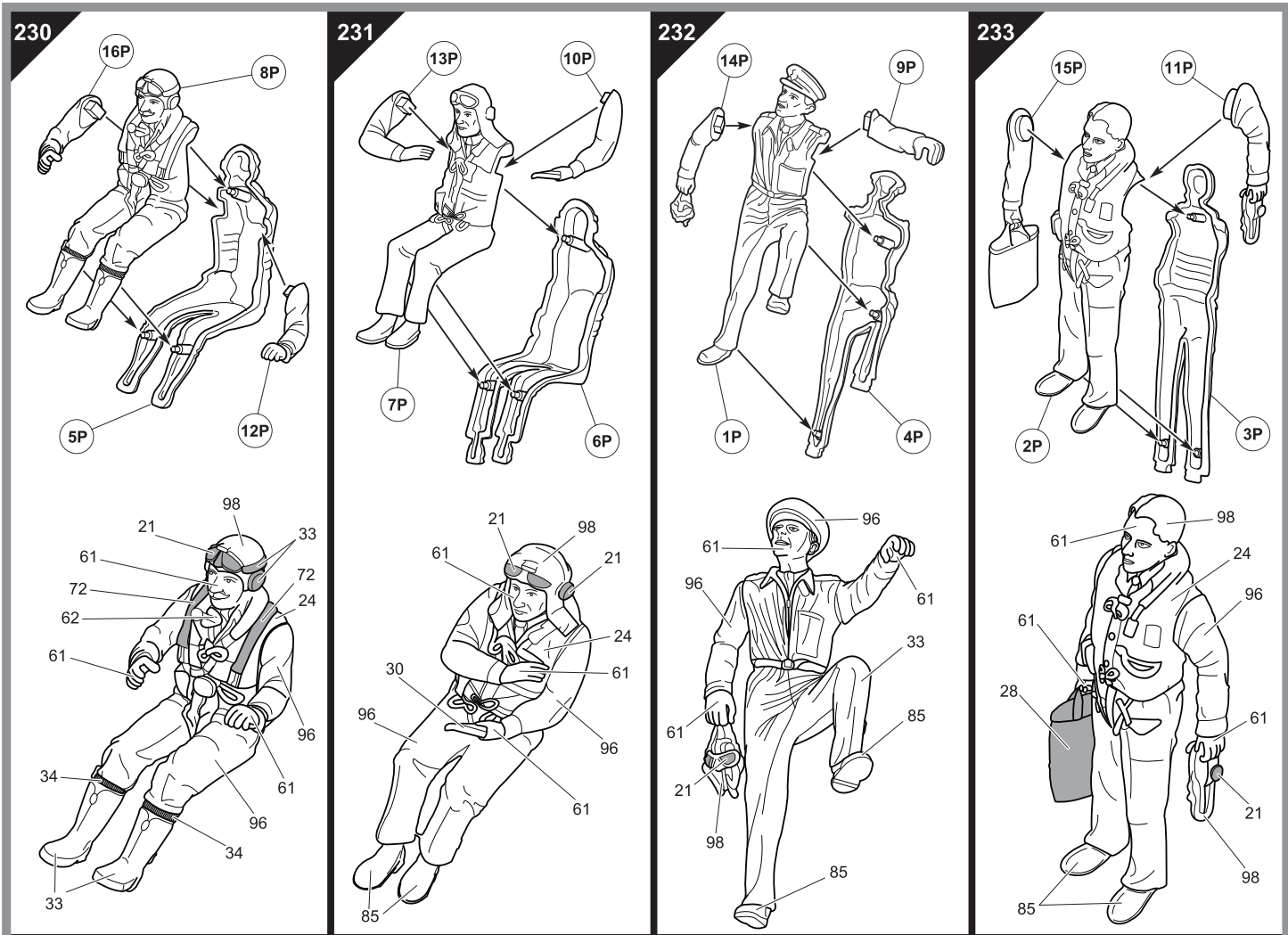
Extended thanks to Terry Higgins for his assistance.

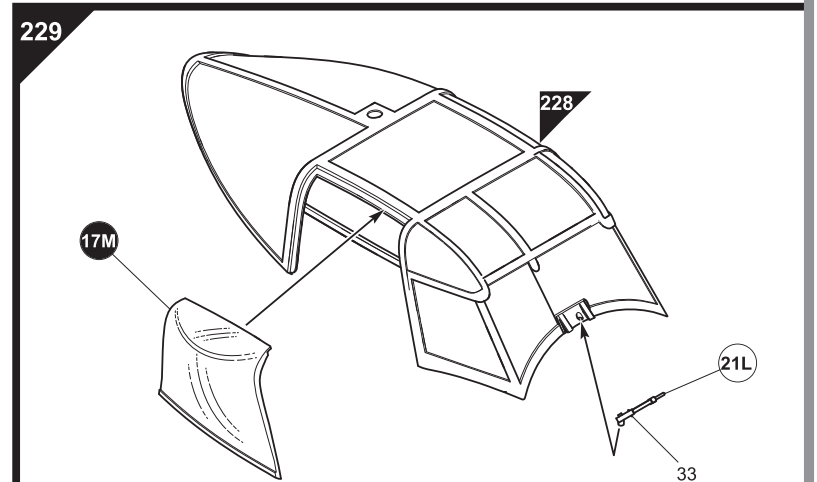
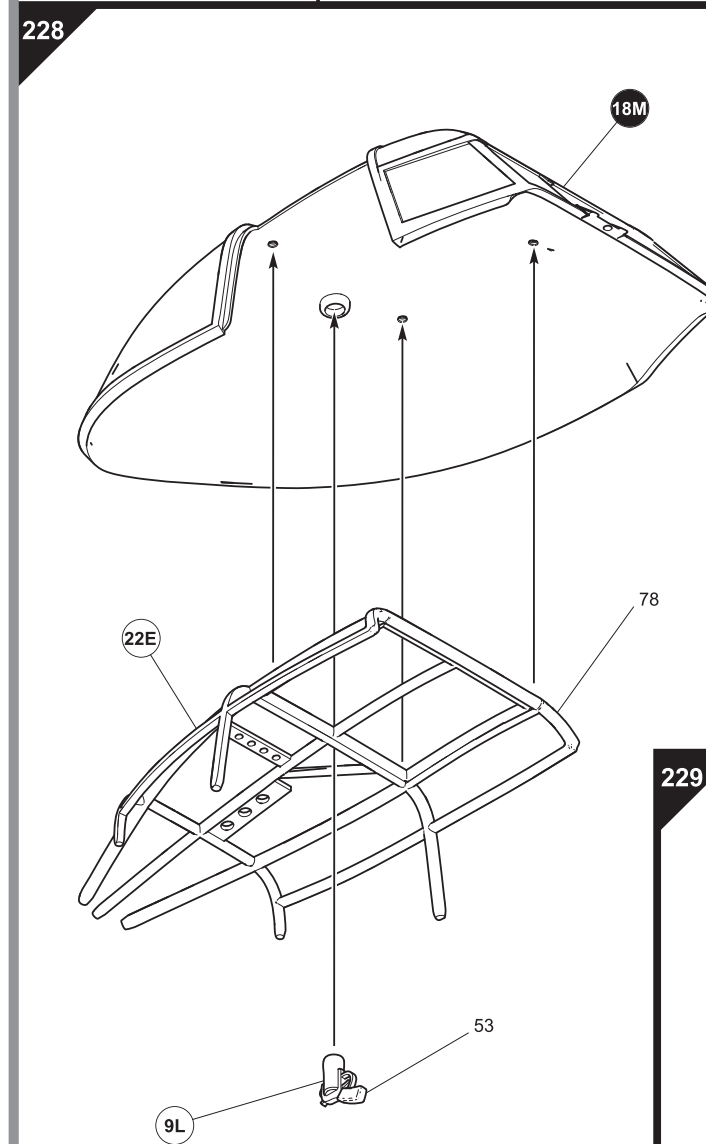
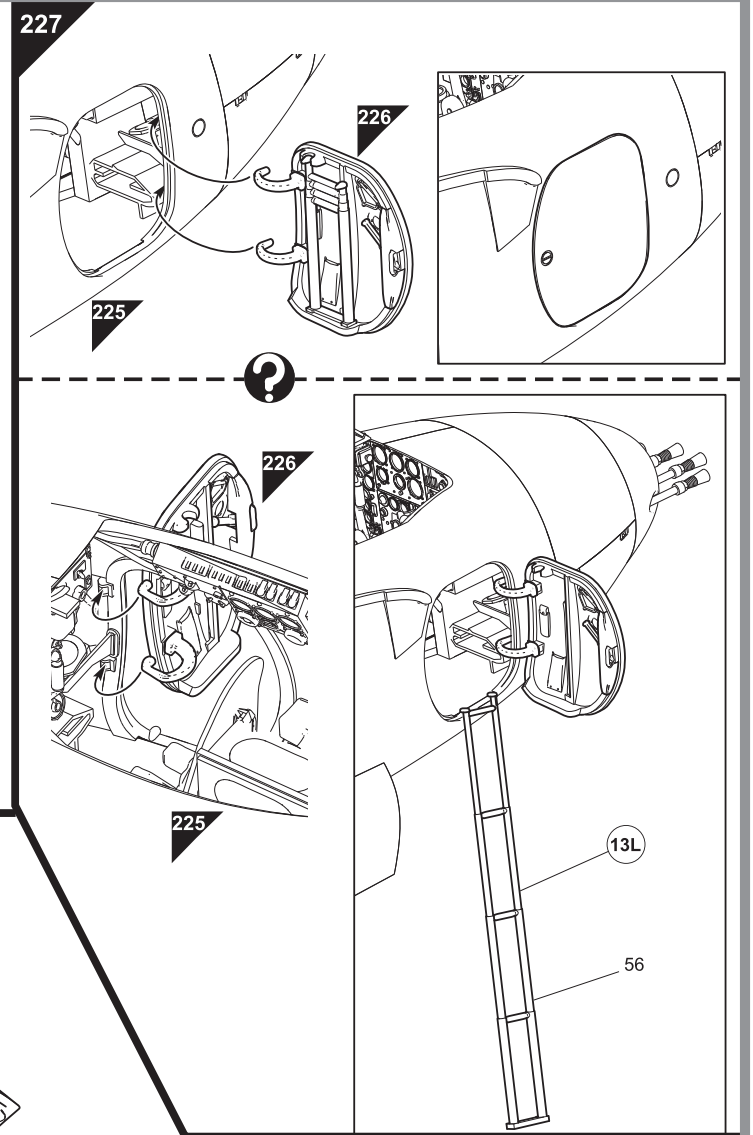
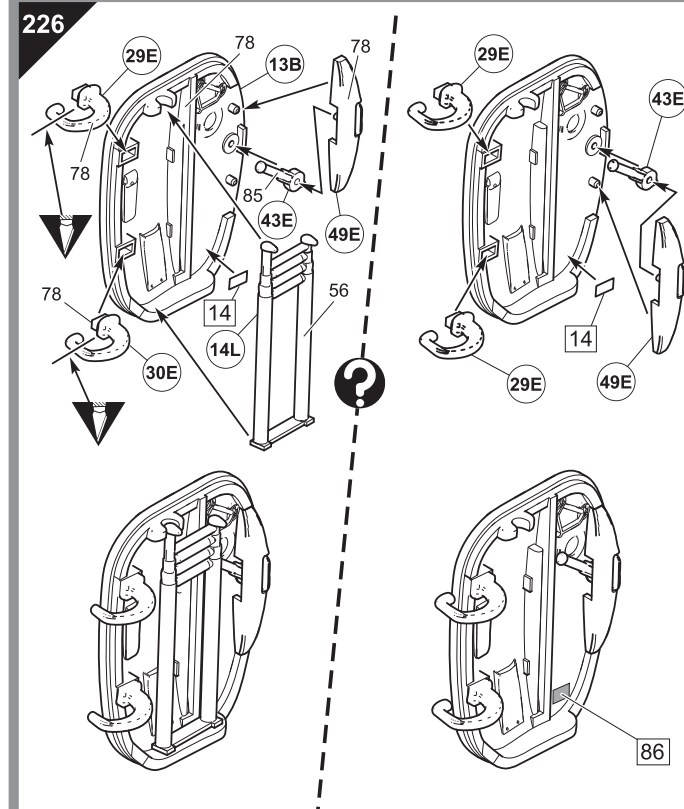
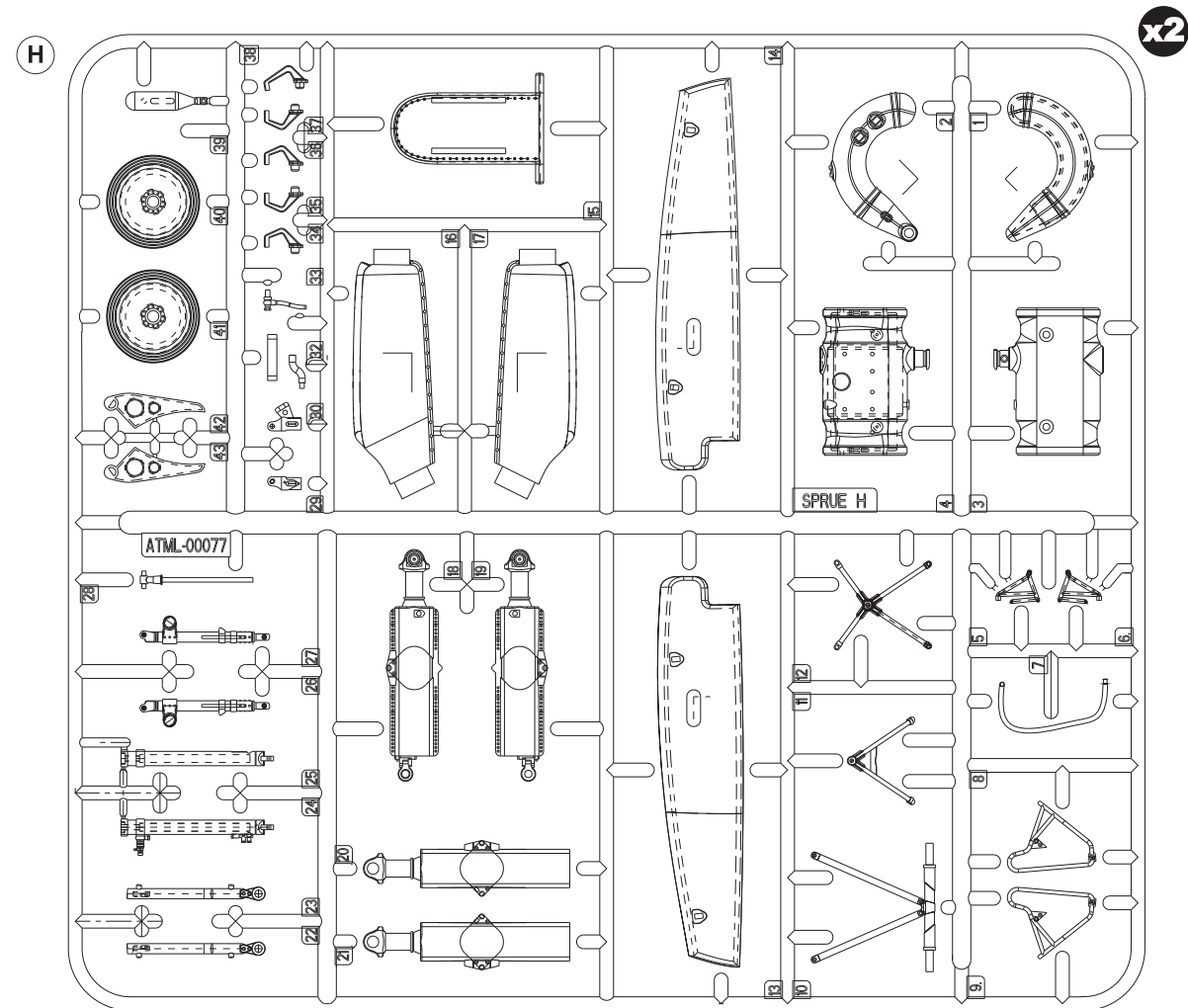
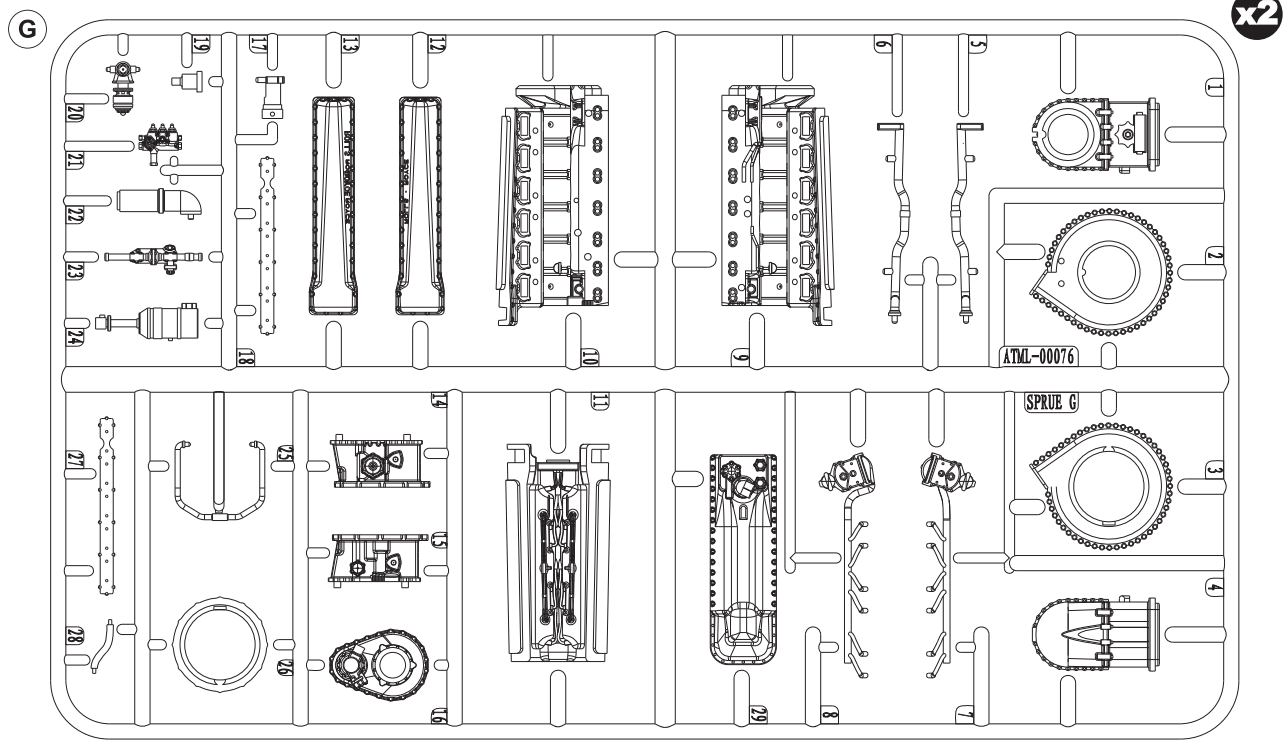
Ade Havilland Mosquito FB.VI

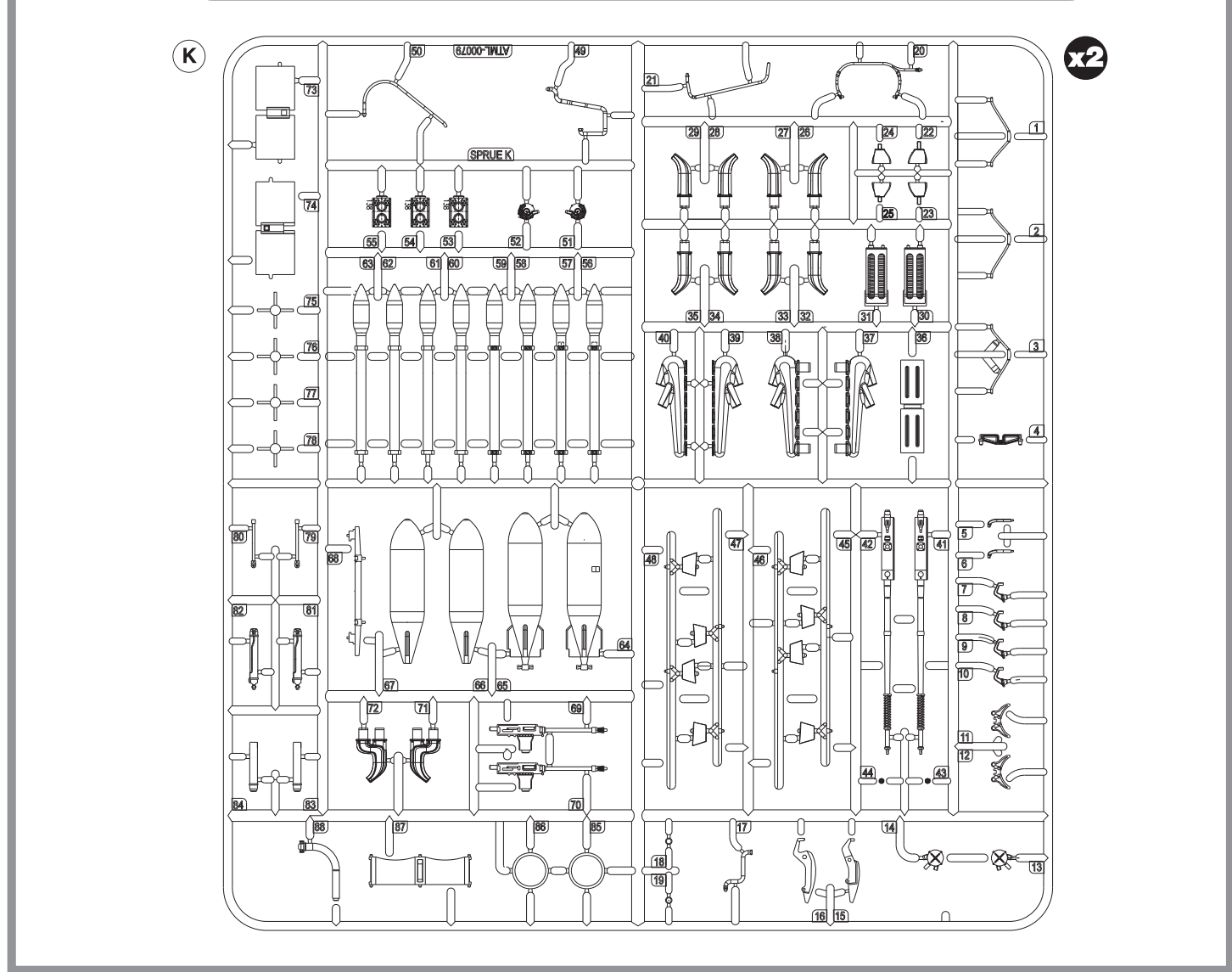
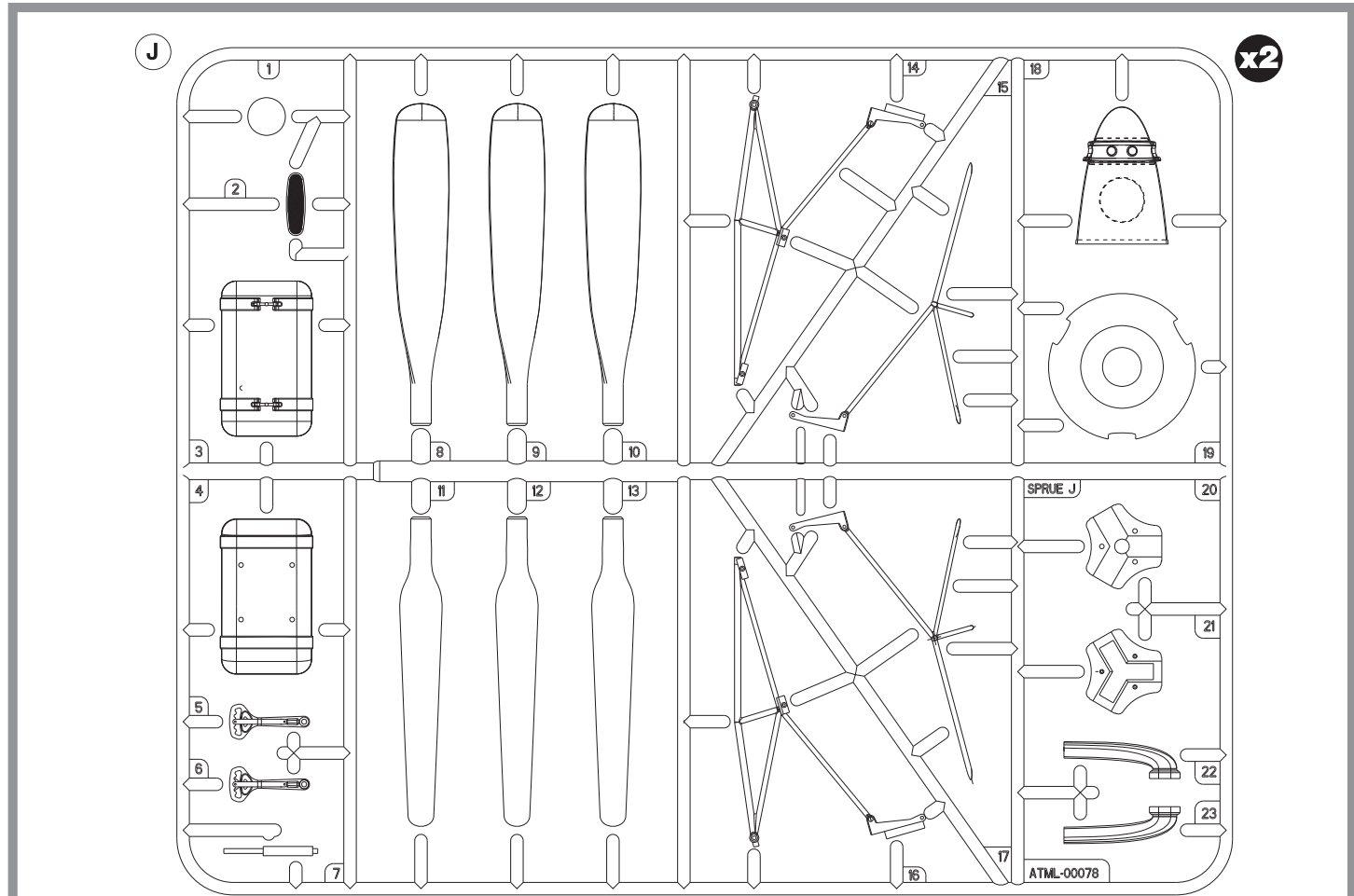
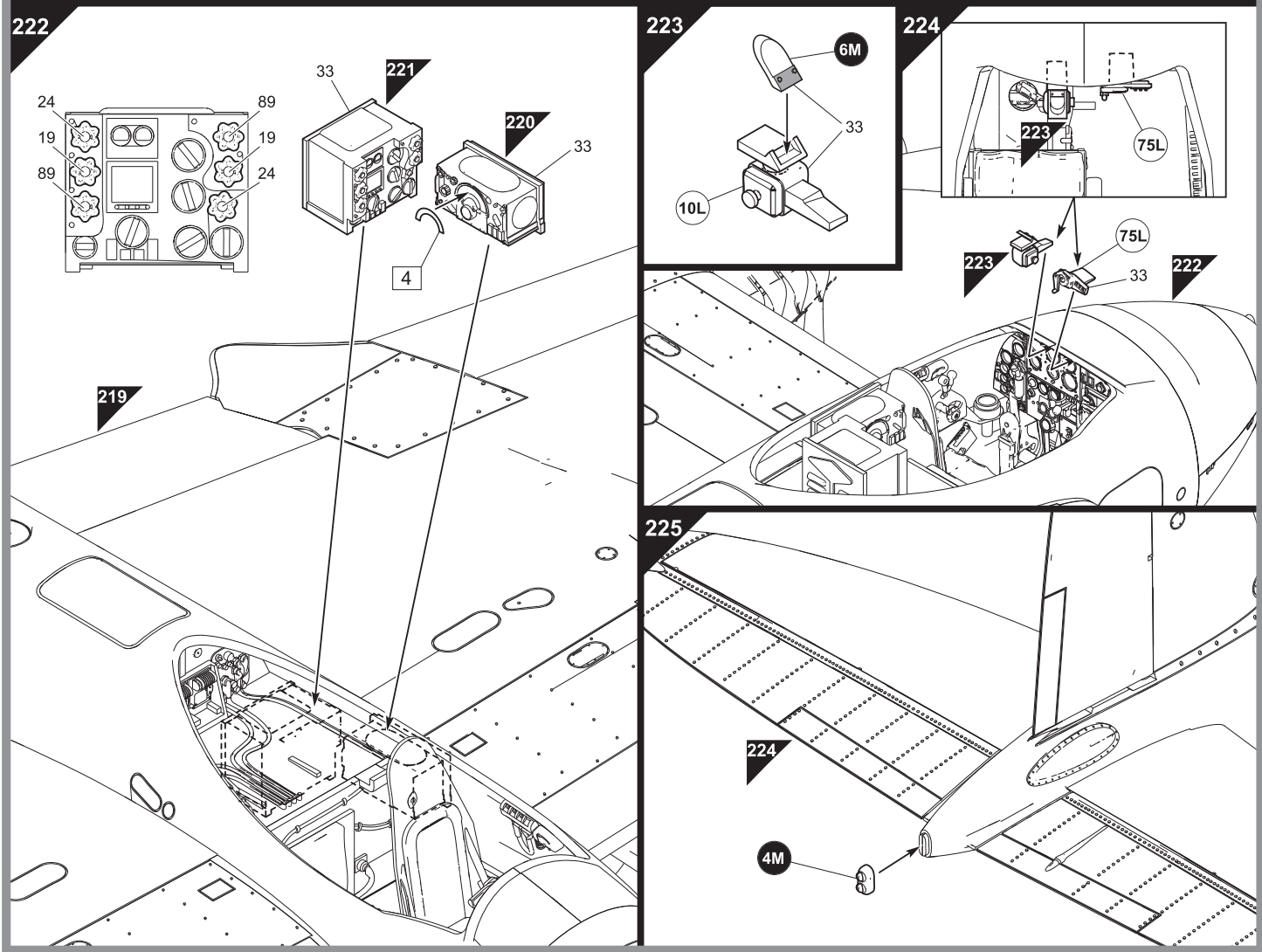
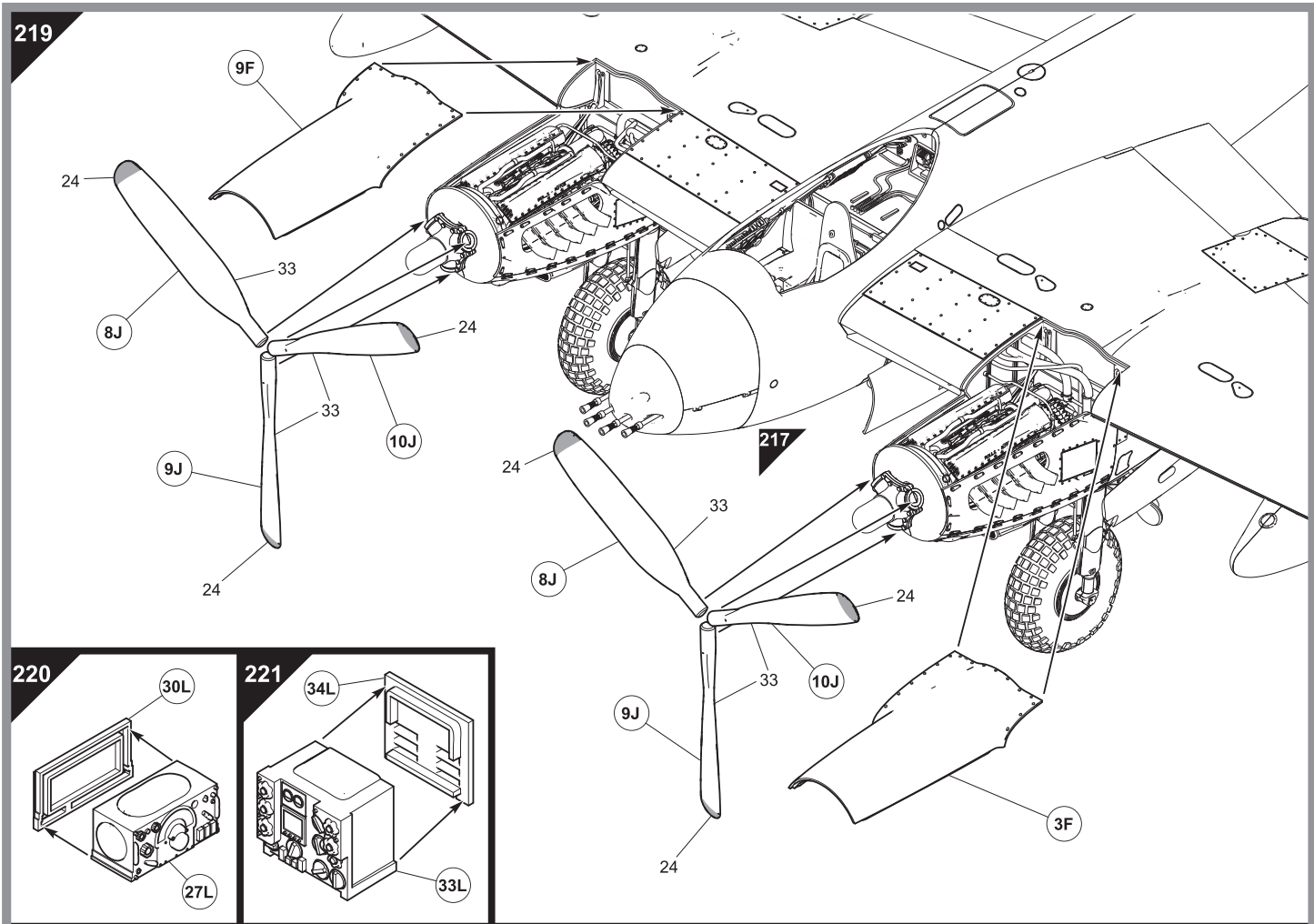
Aircraft crewed by Flying Officer William Moffatt DFC (pilot) and Flight Lieutenant Colin Hardy (navigator), No.235 Squadron, Banff Strike Wing, Coastal Command, Banff, Scotland, May 4th, 1945.

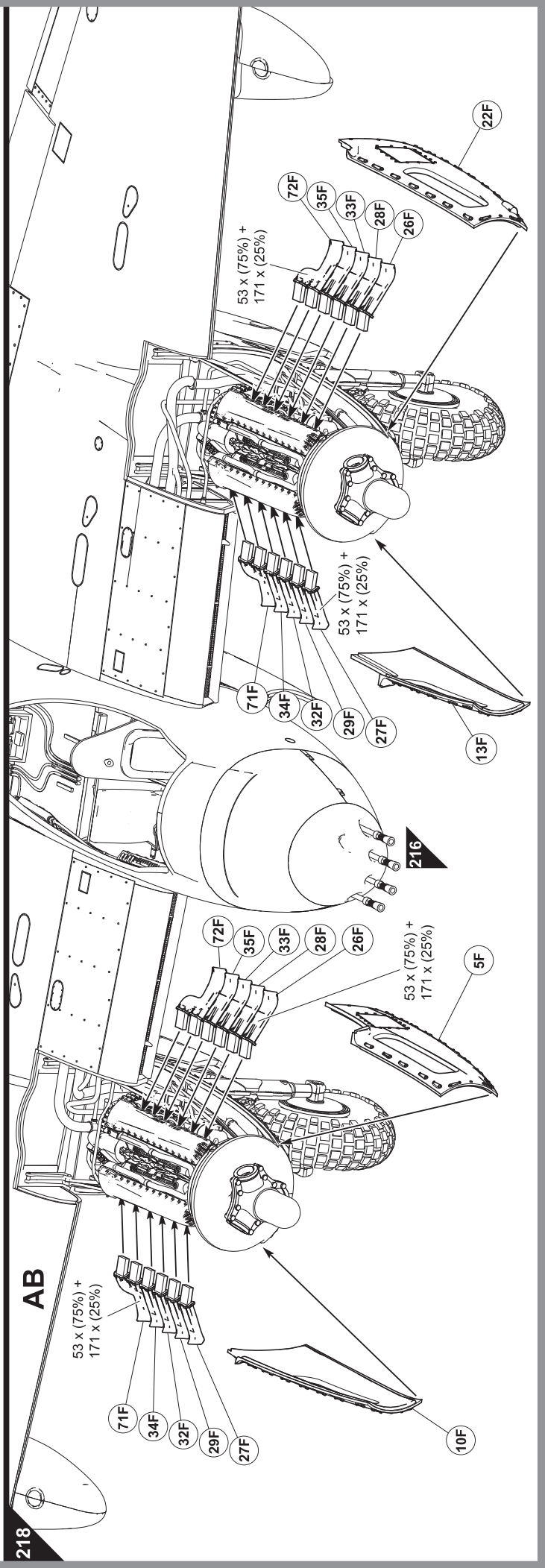
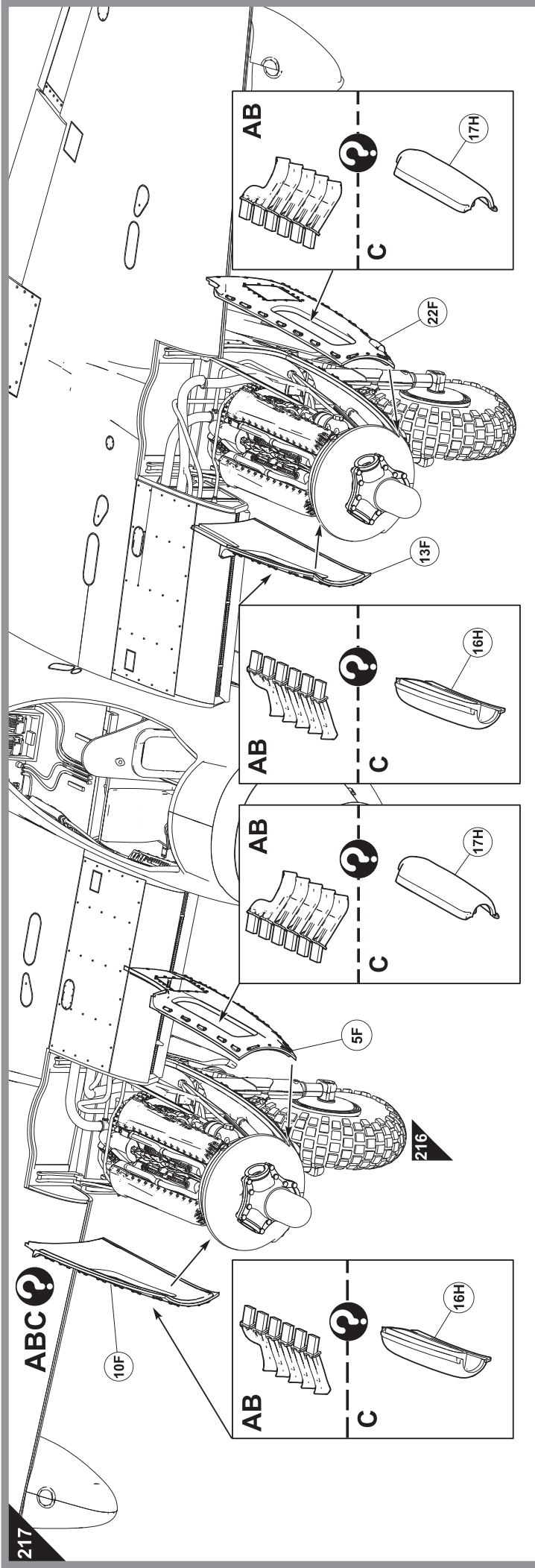
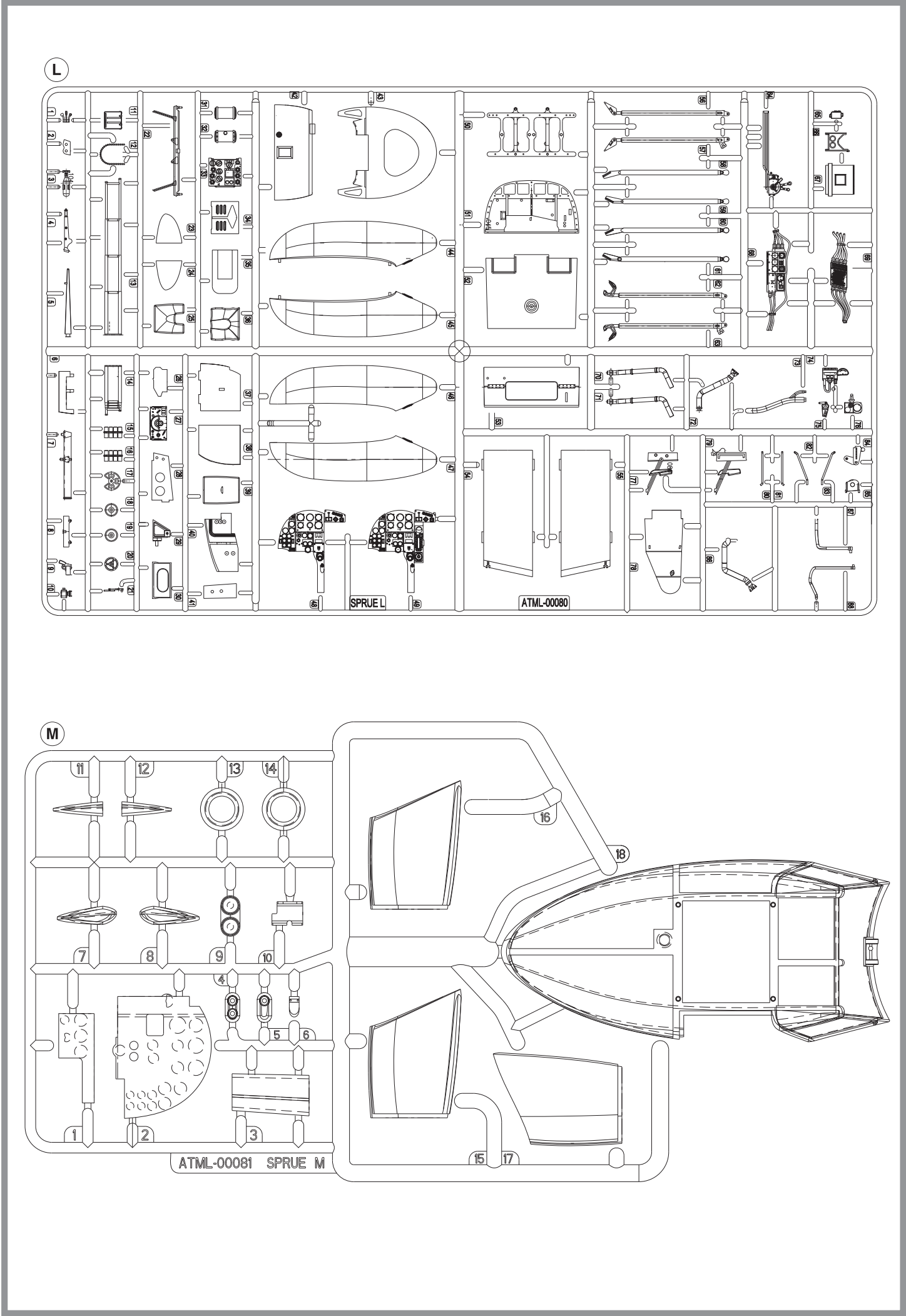


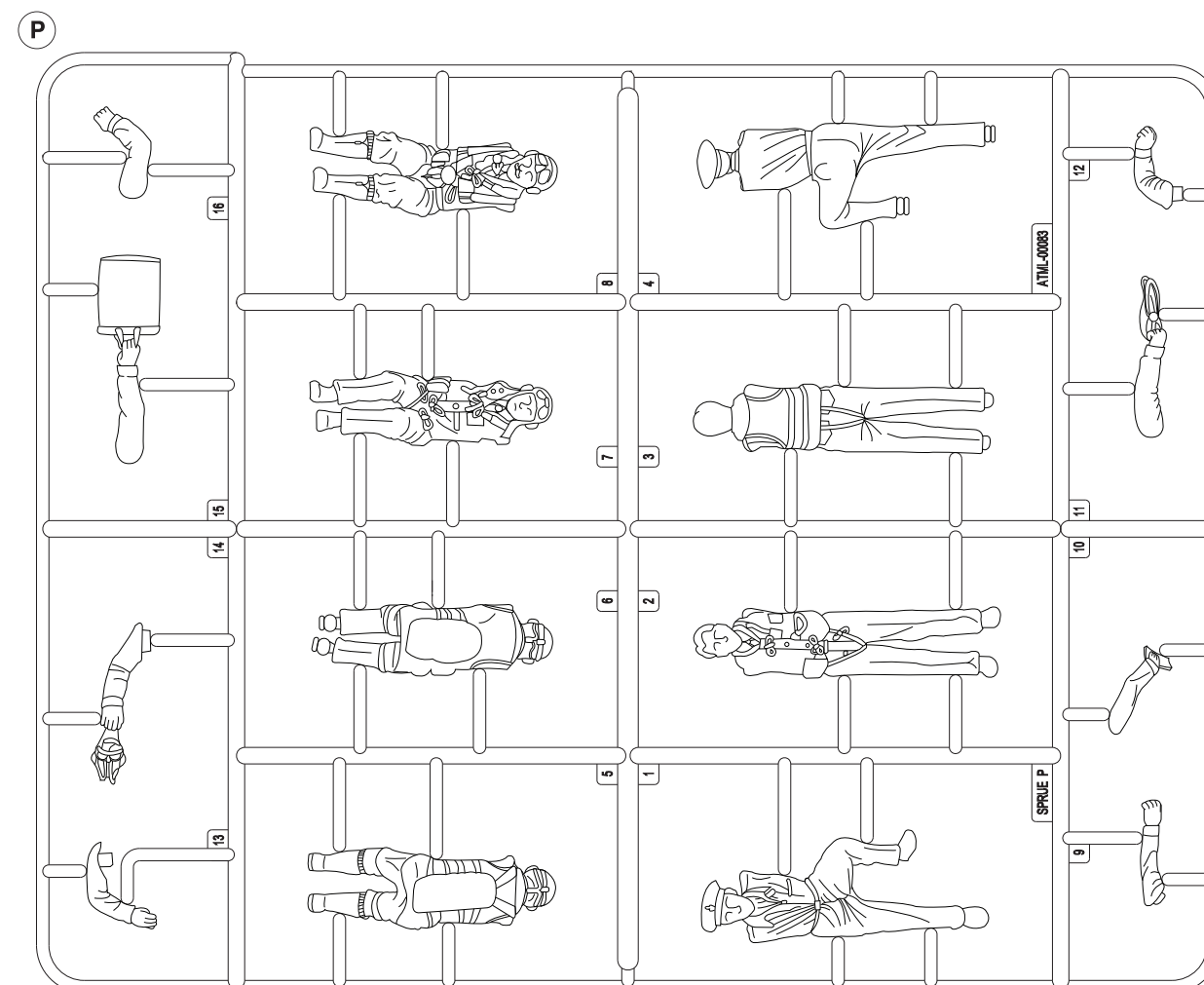
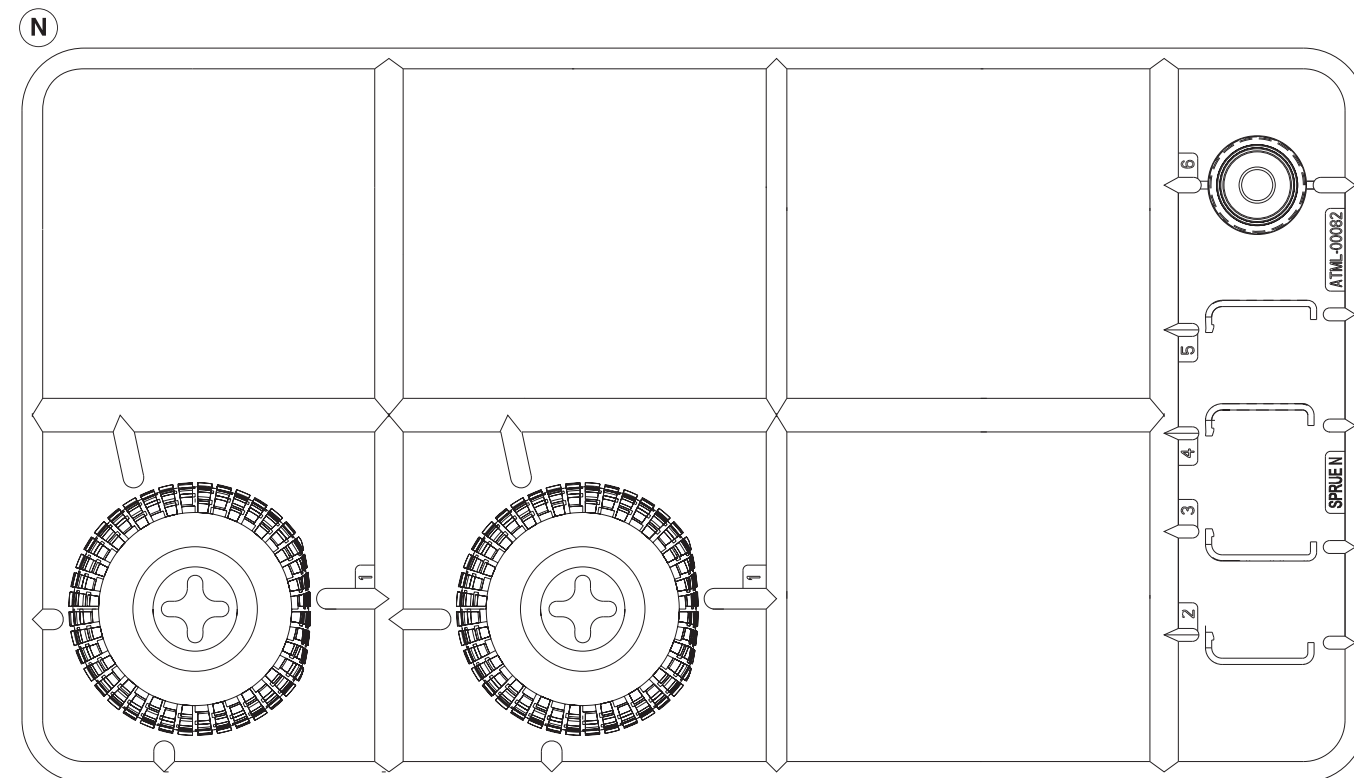
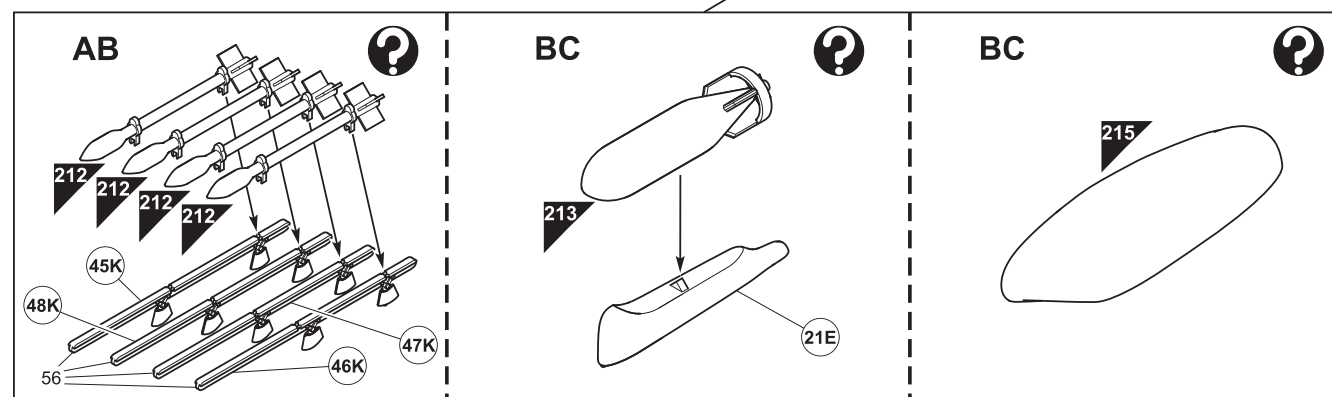
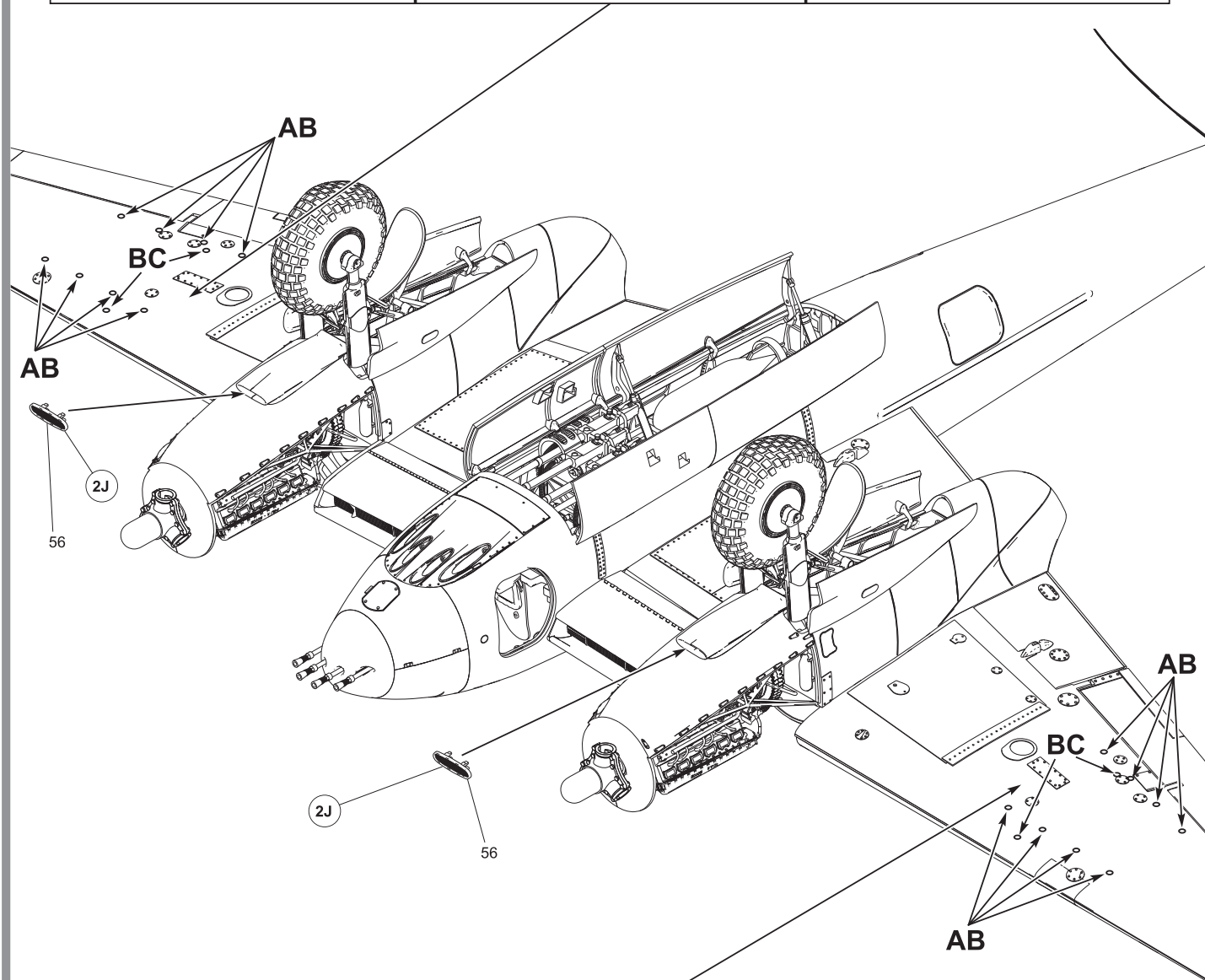
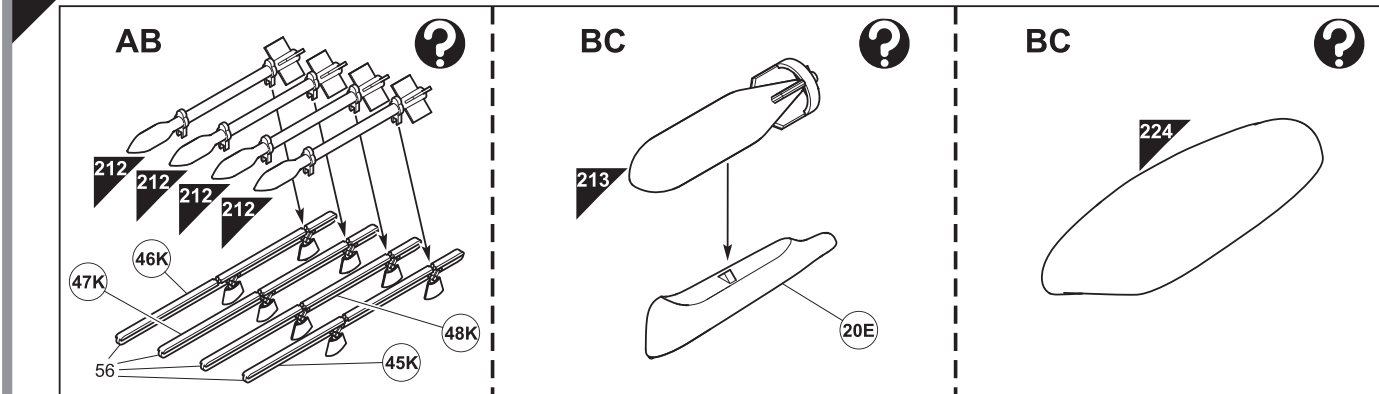


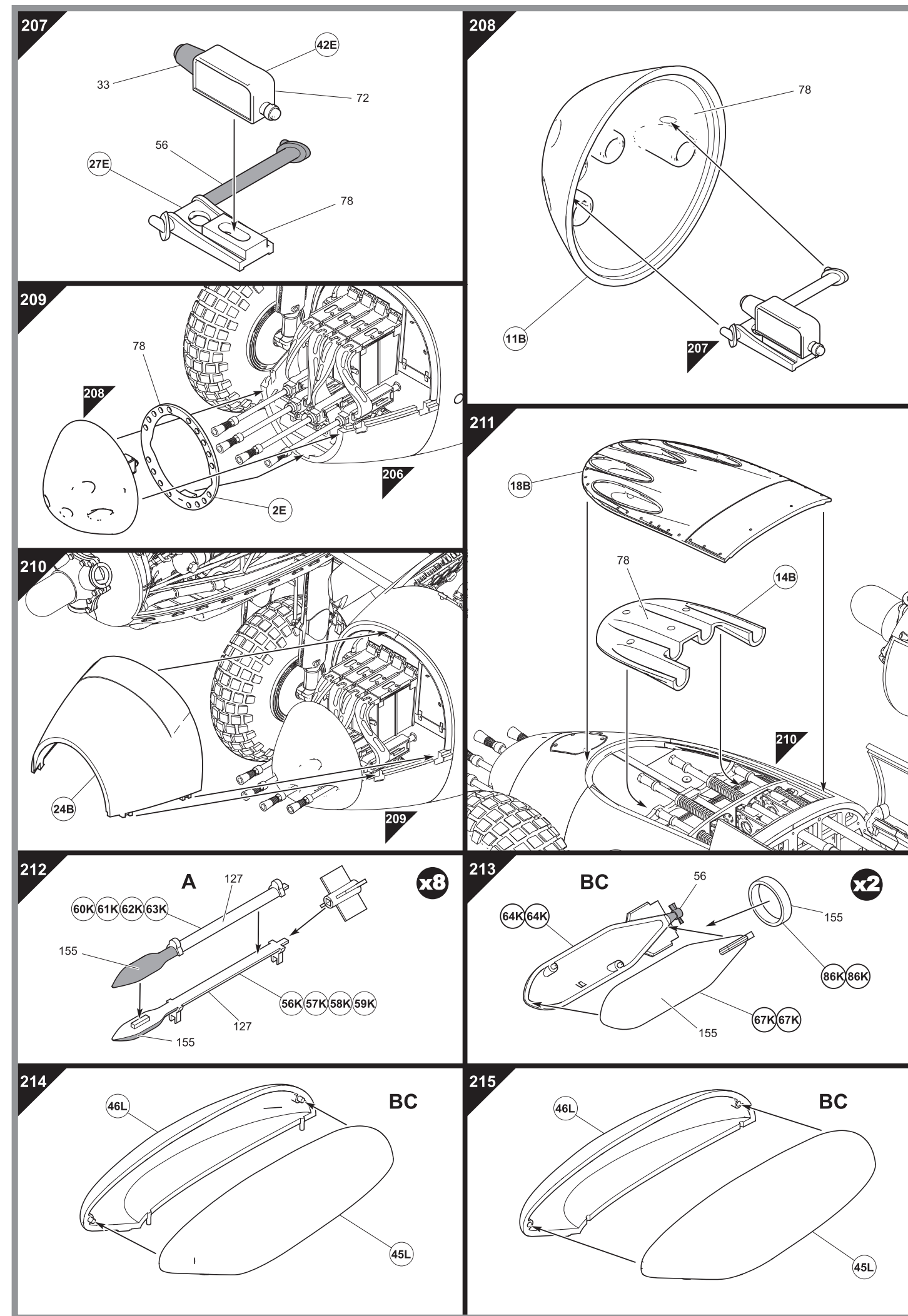
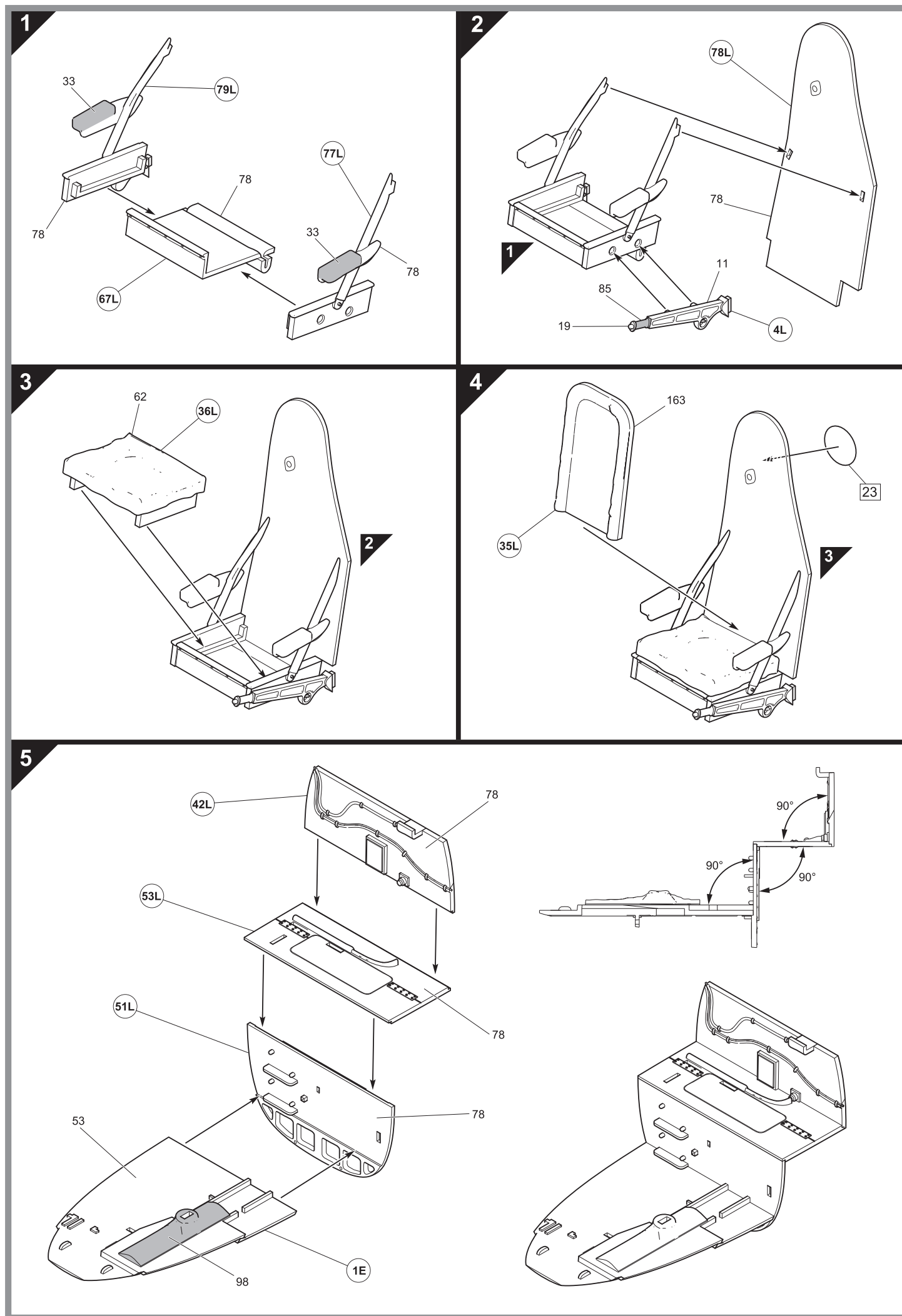


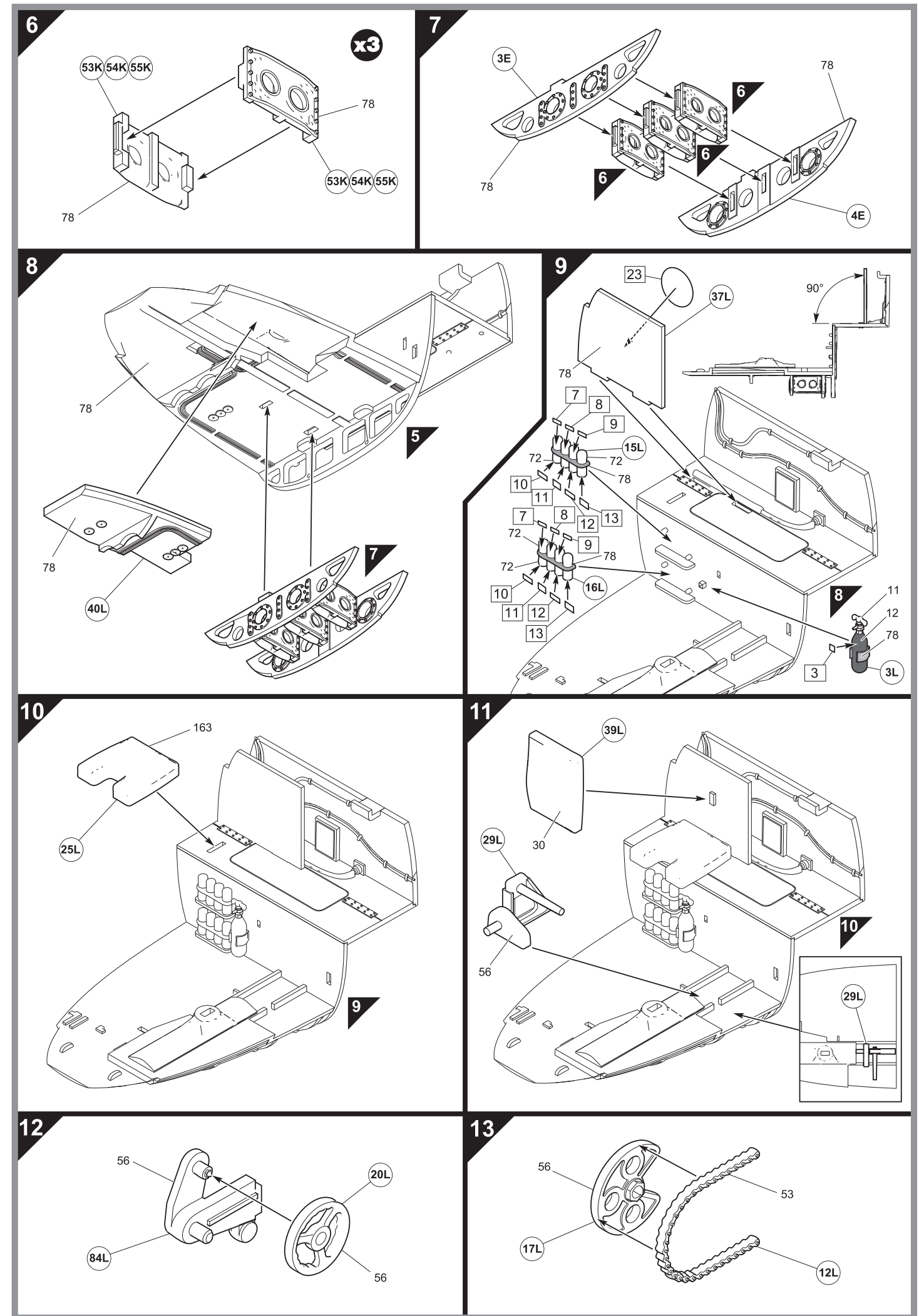
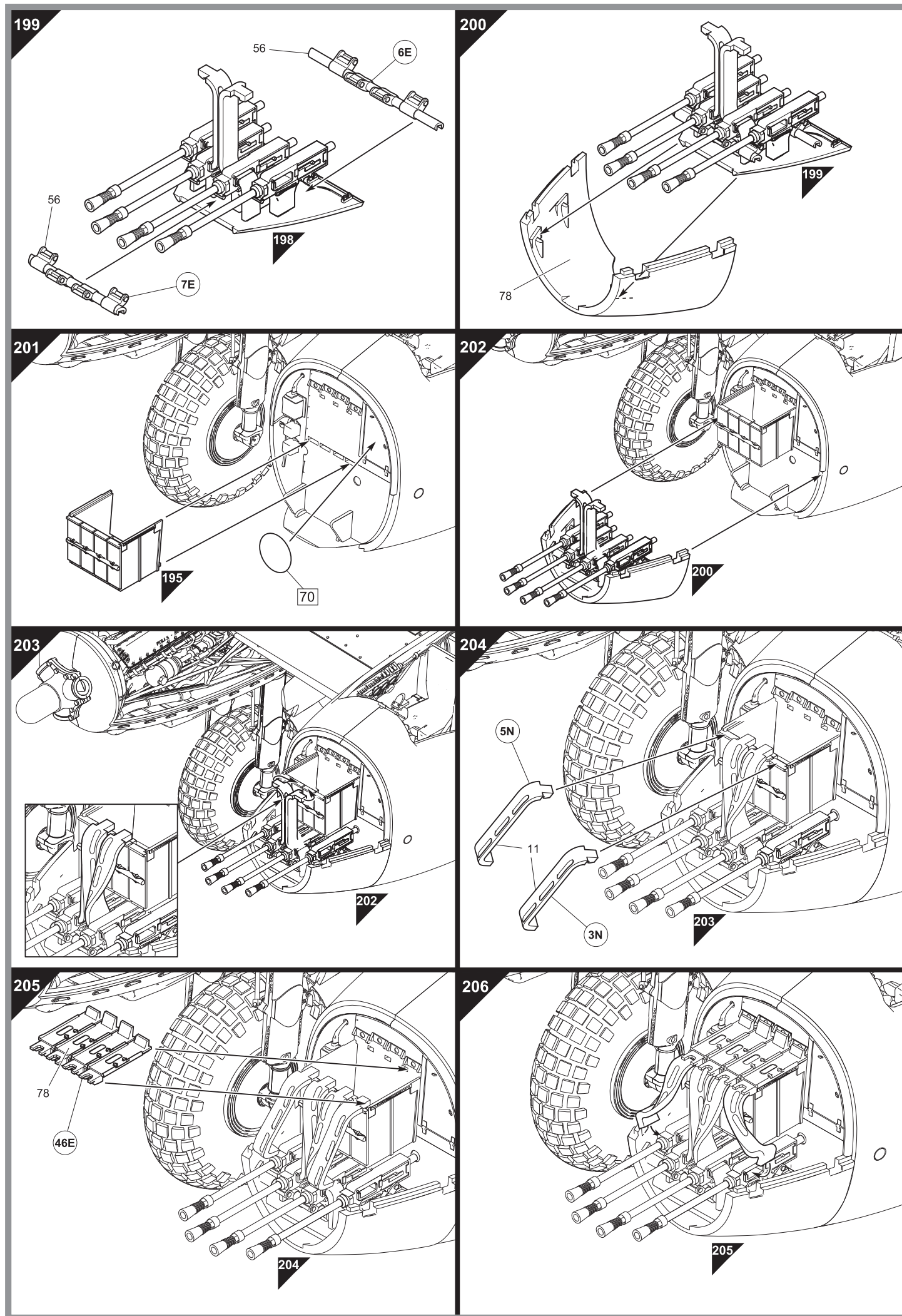


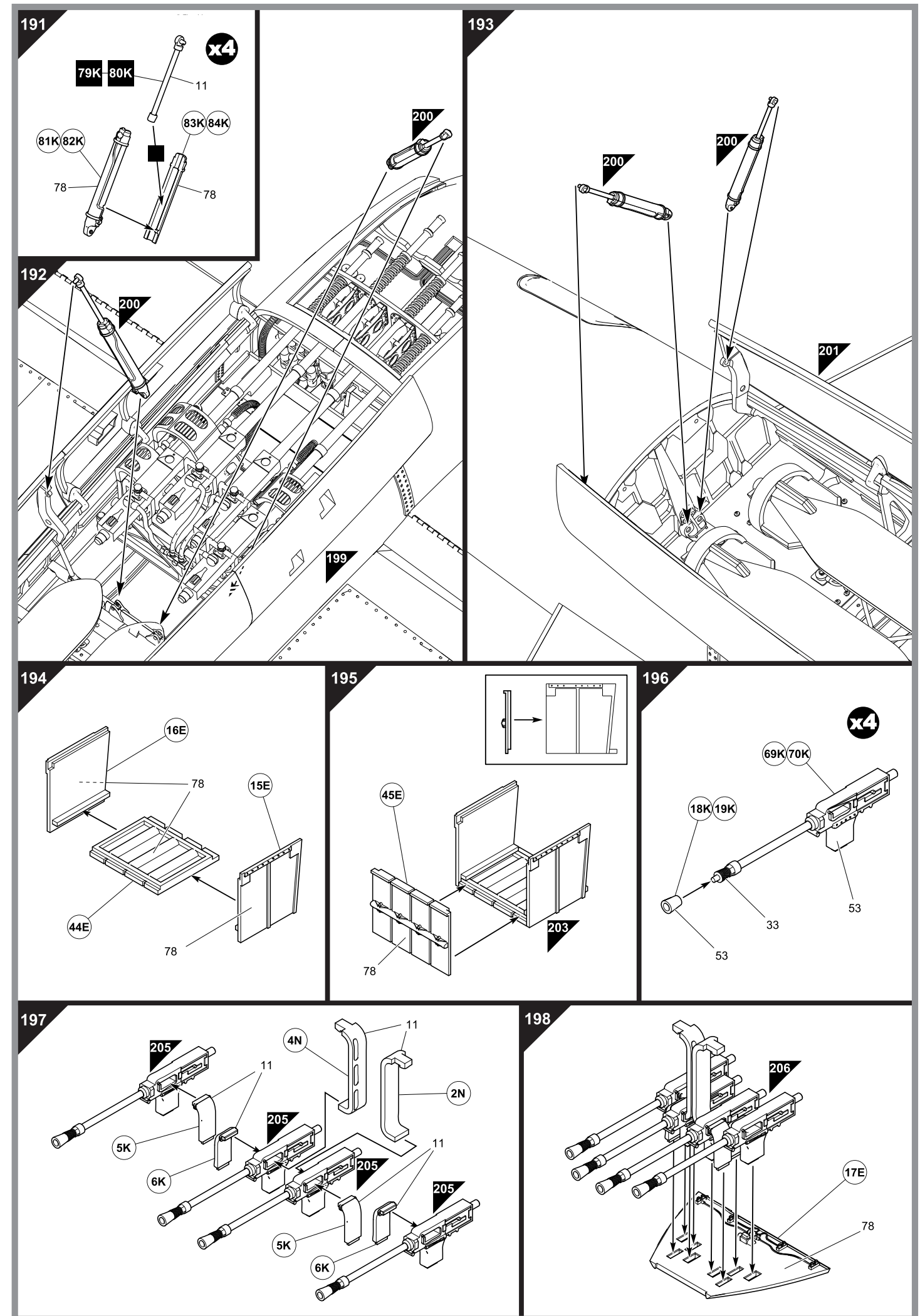
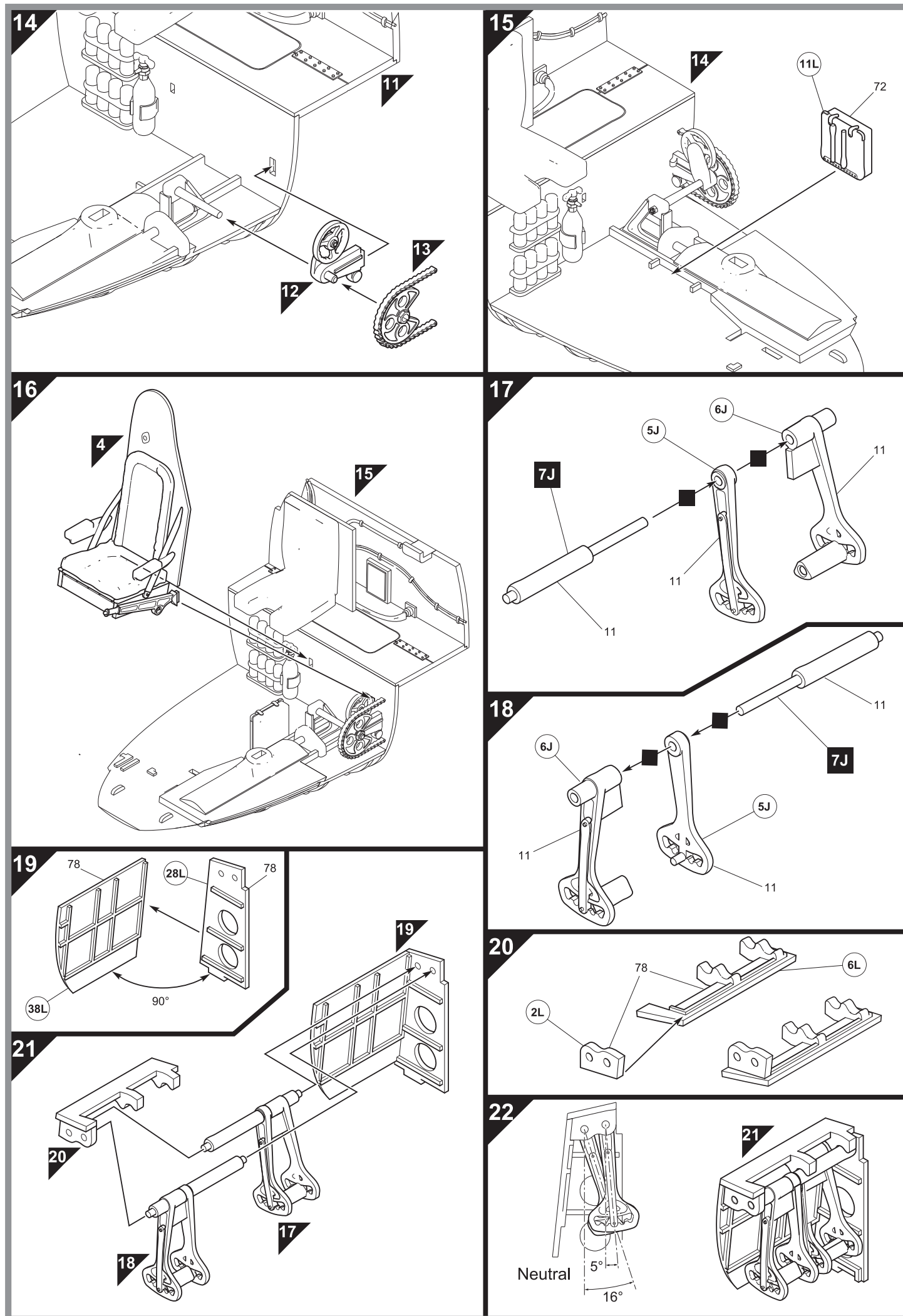


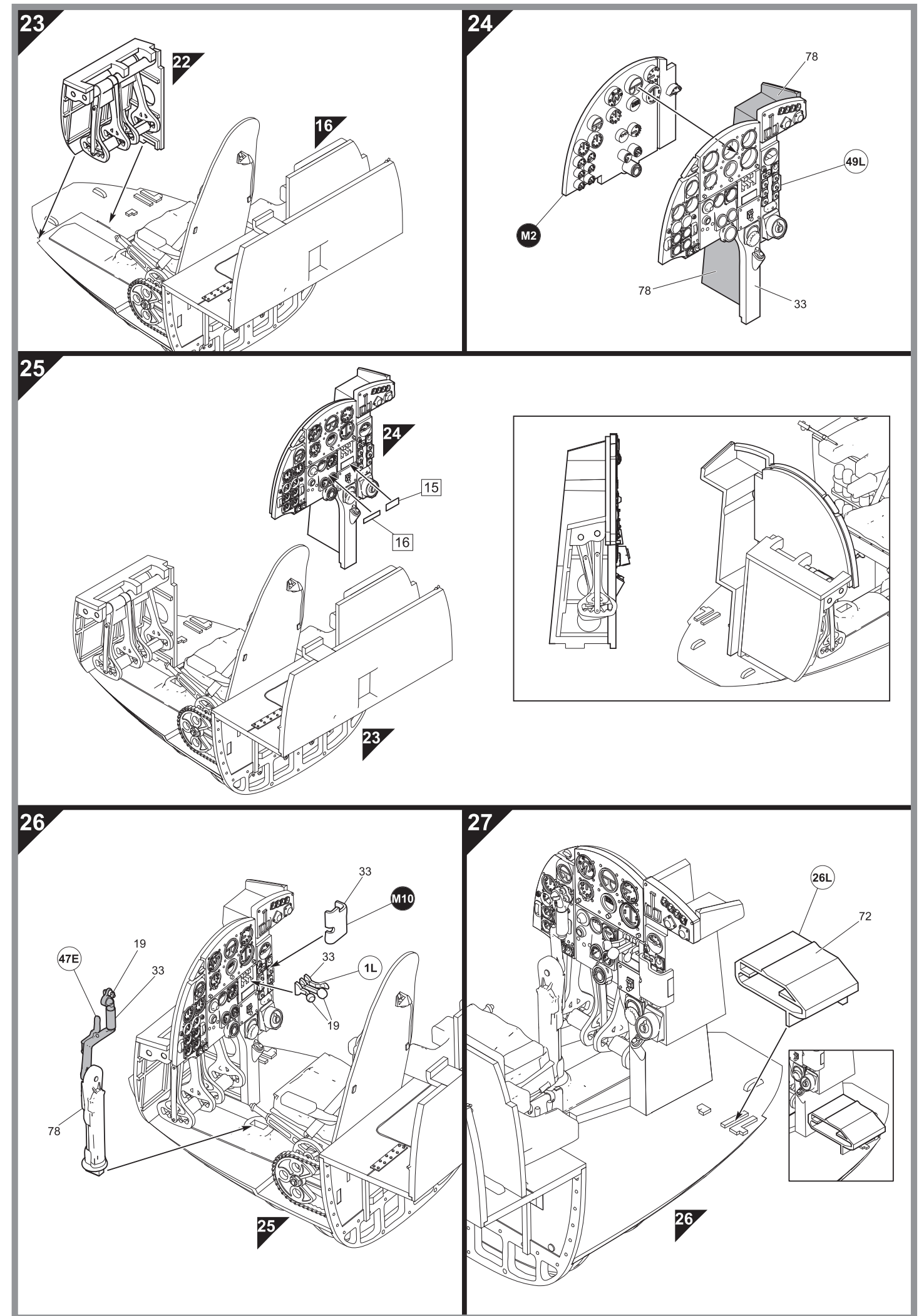
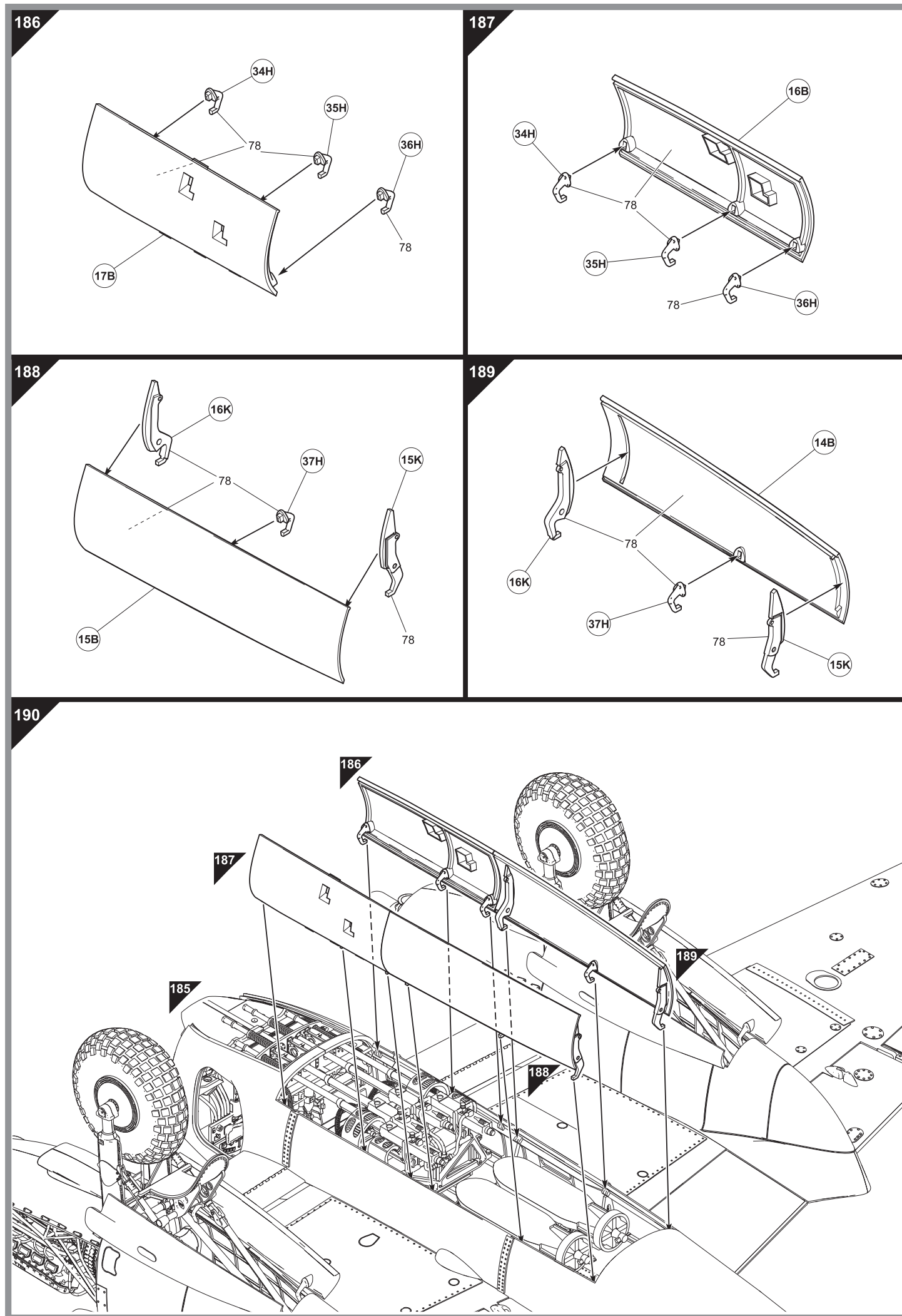




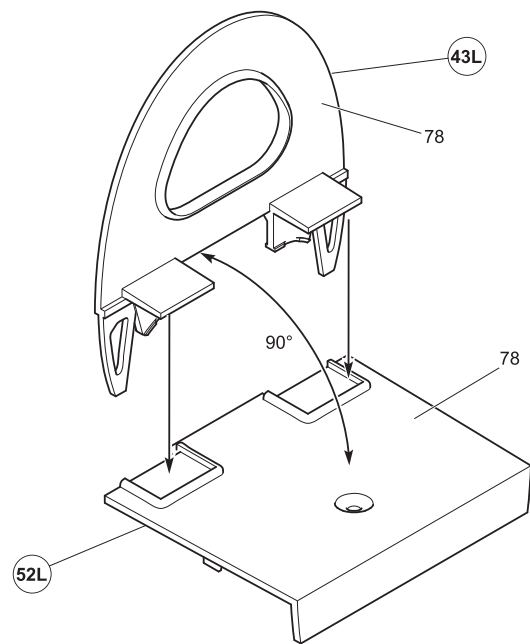




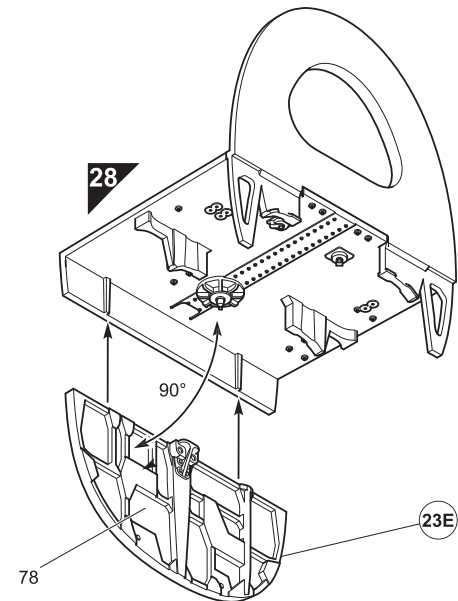




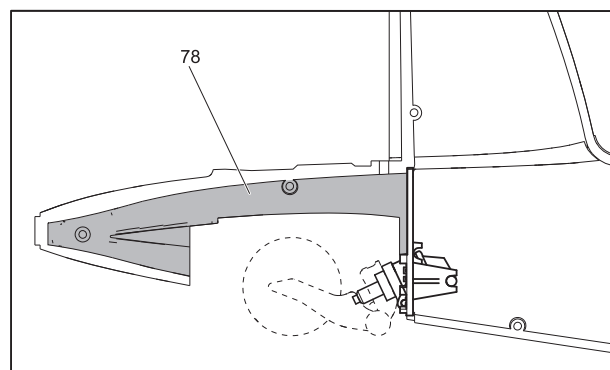
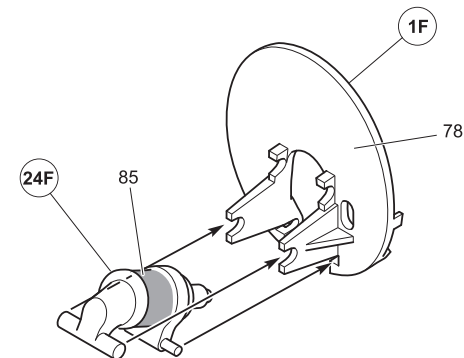
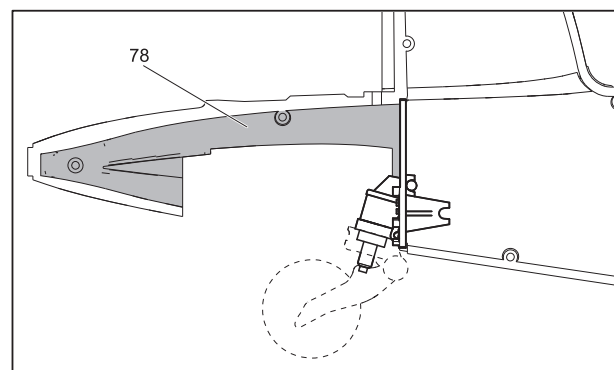
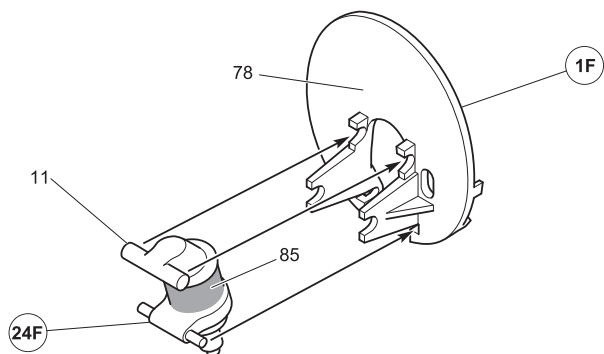
28



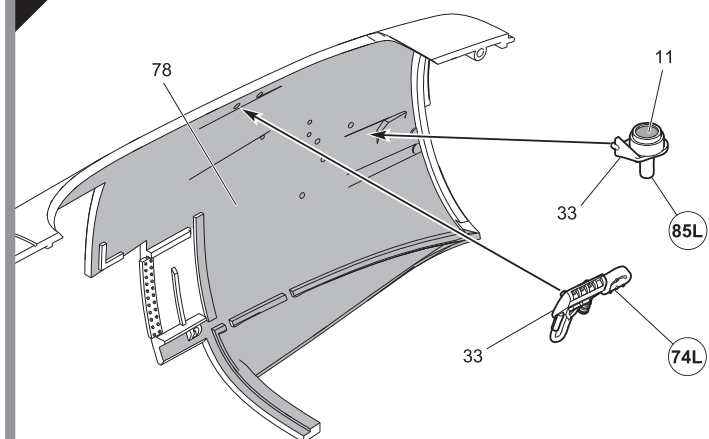
29



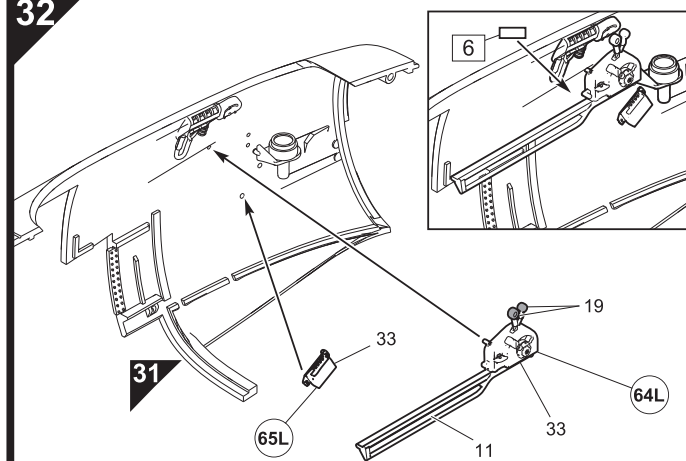
30



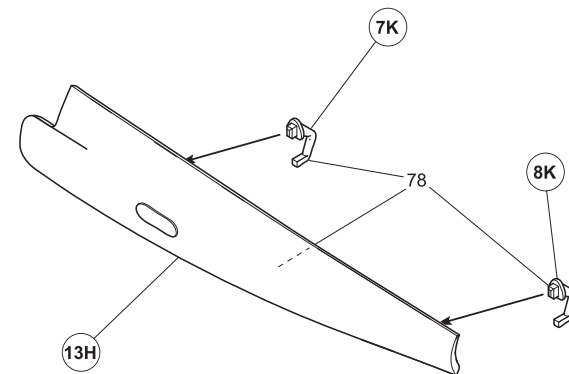
31



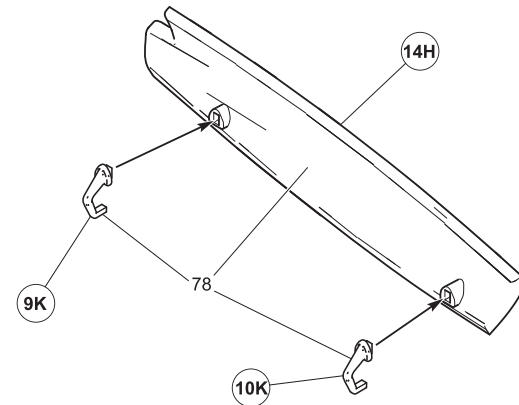
32



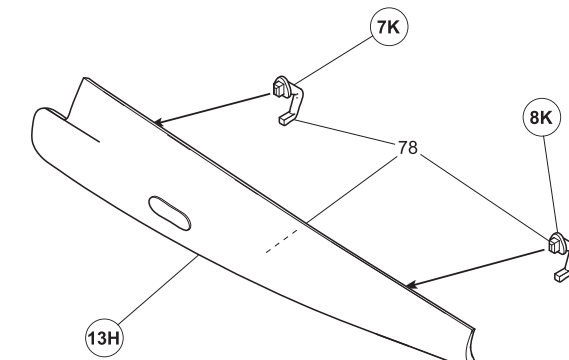
181



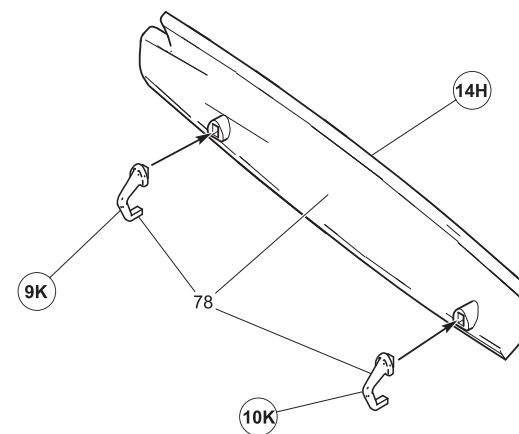
182



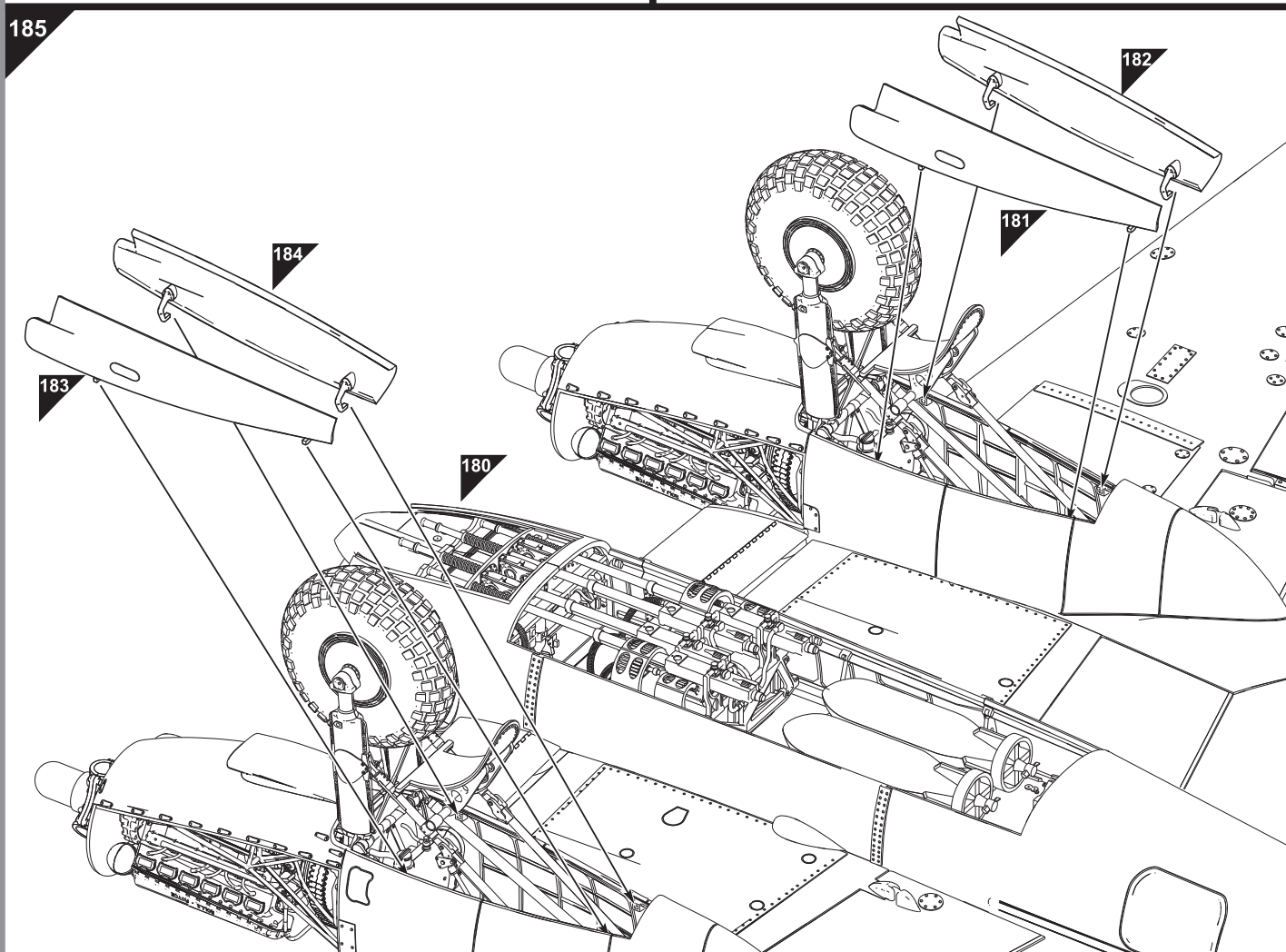
183

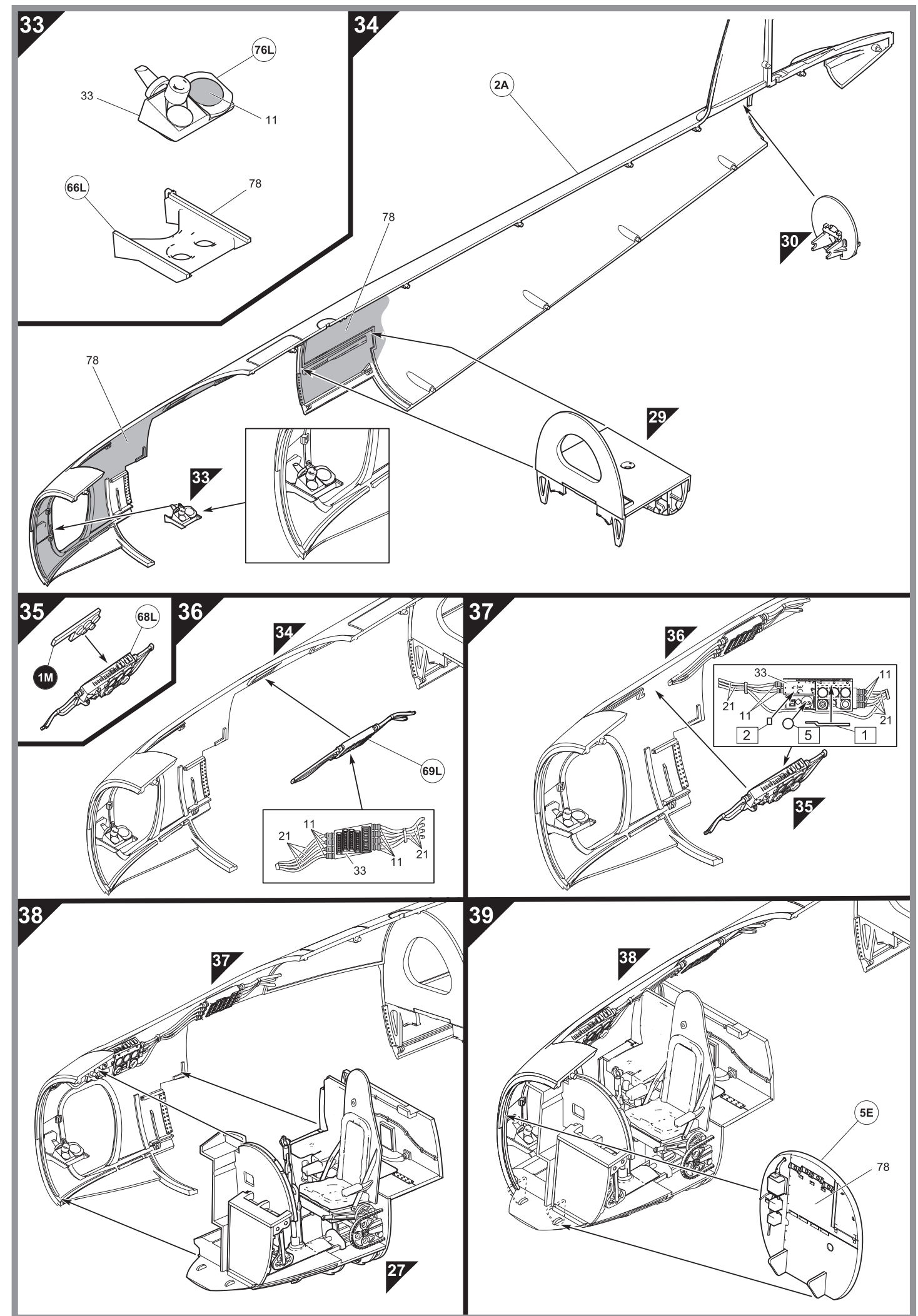
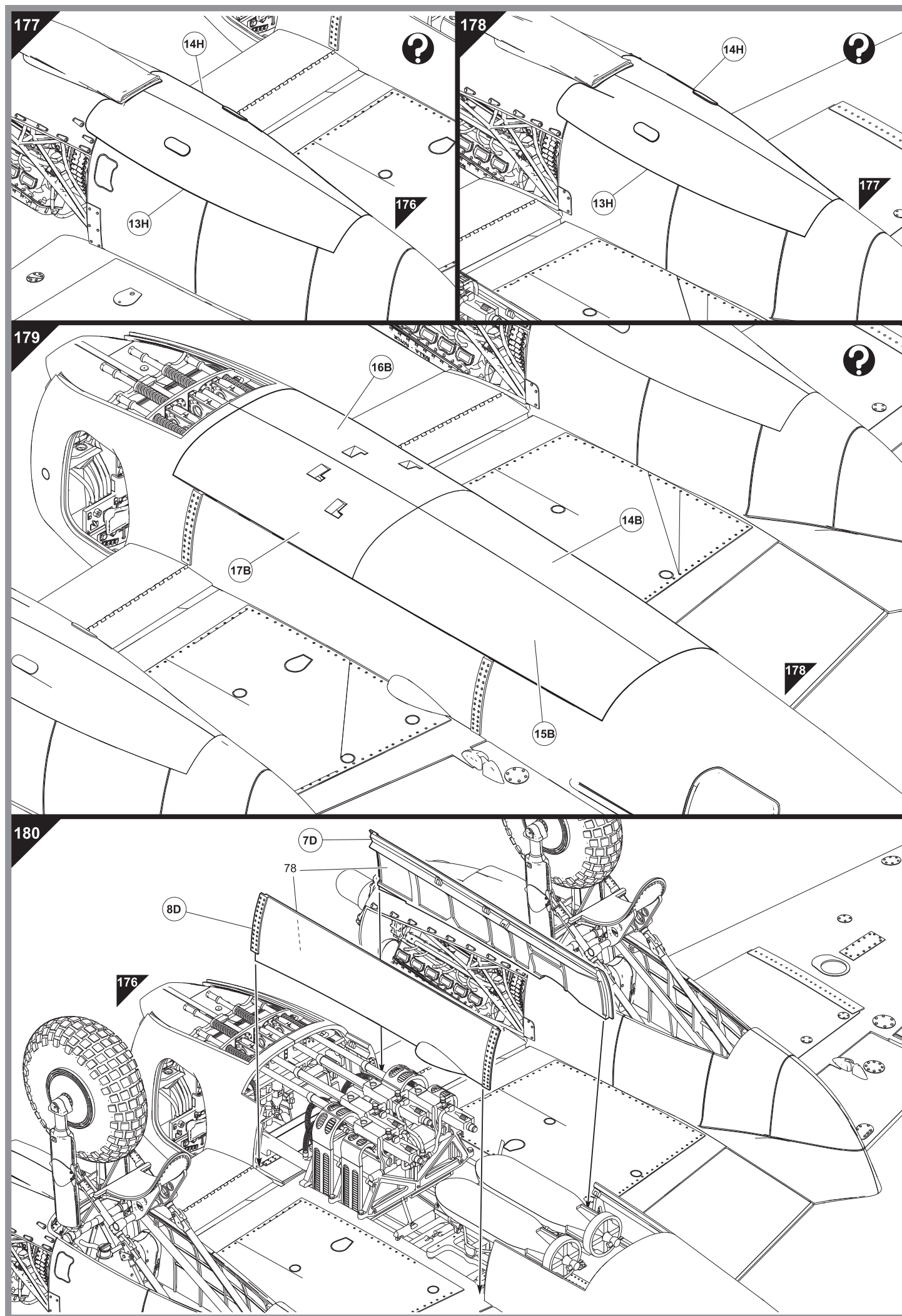


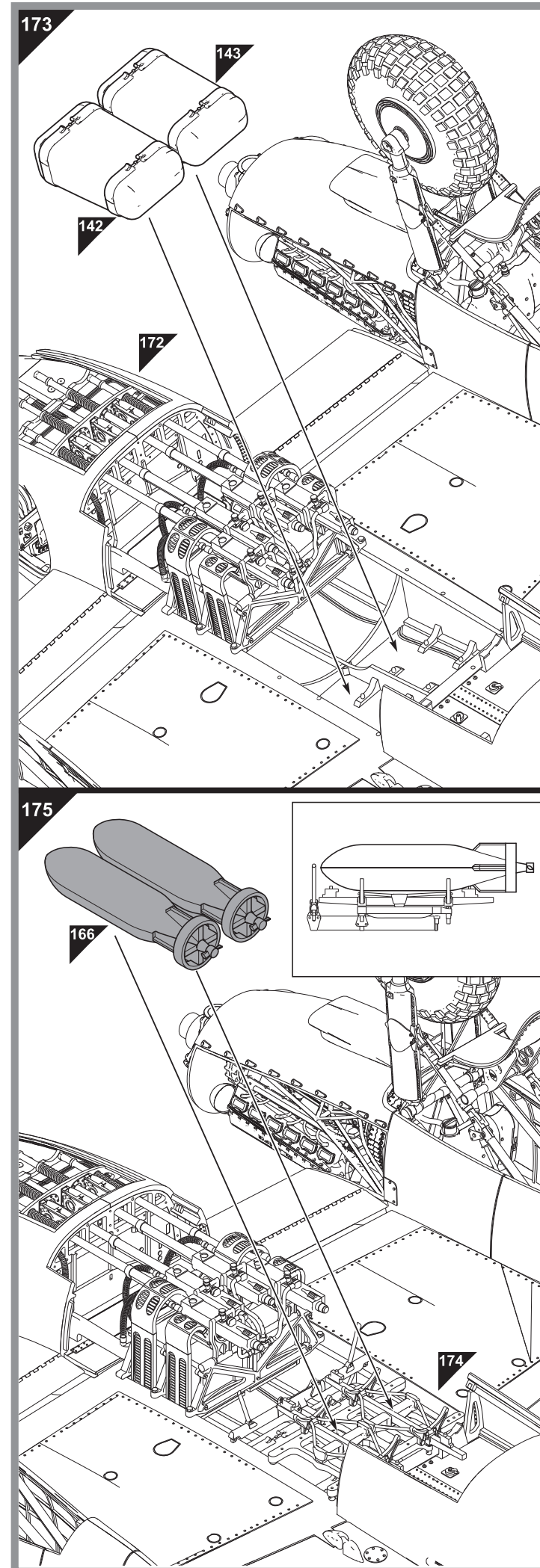
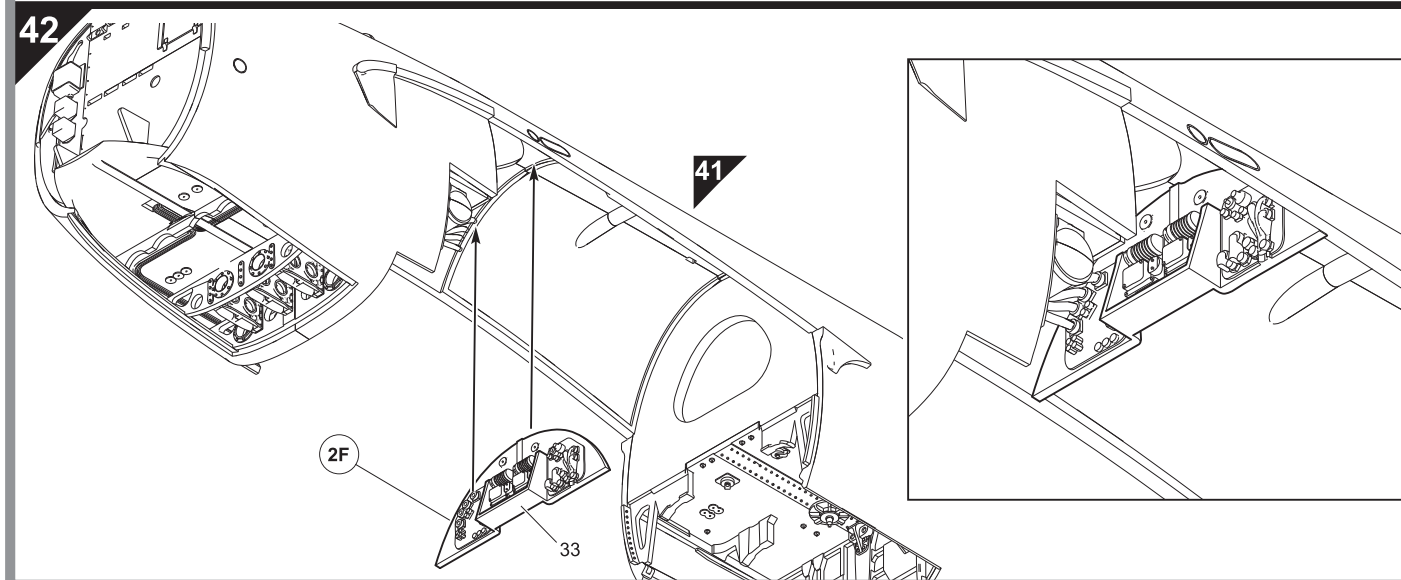
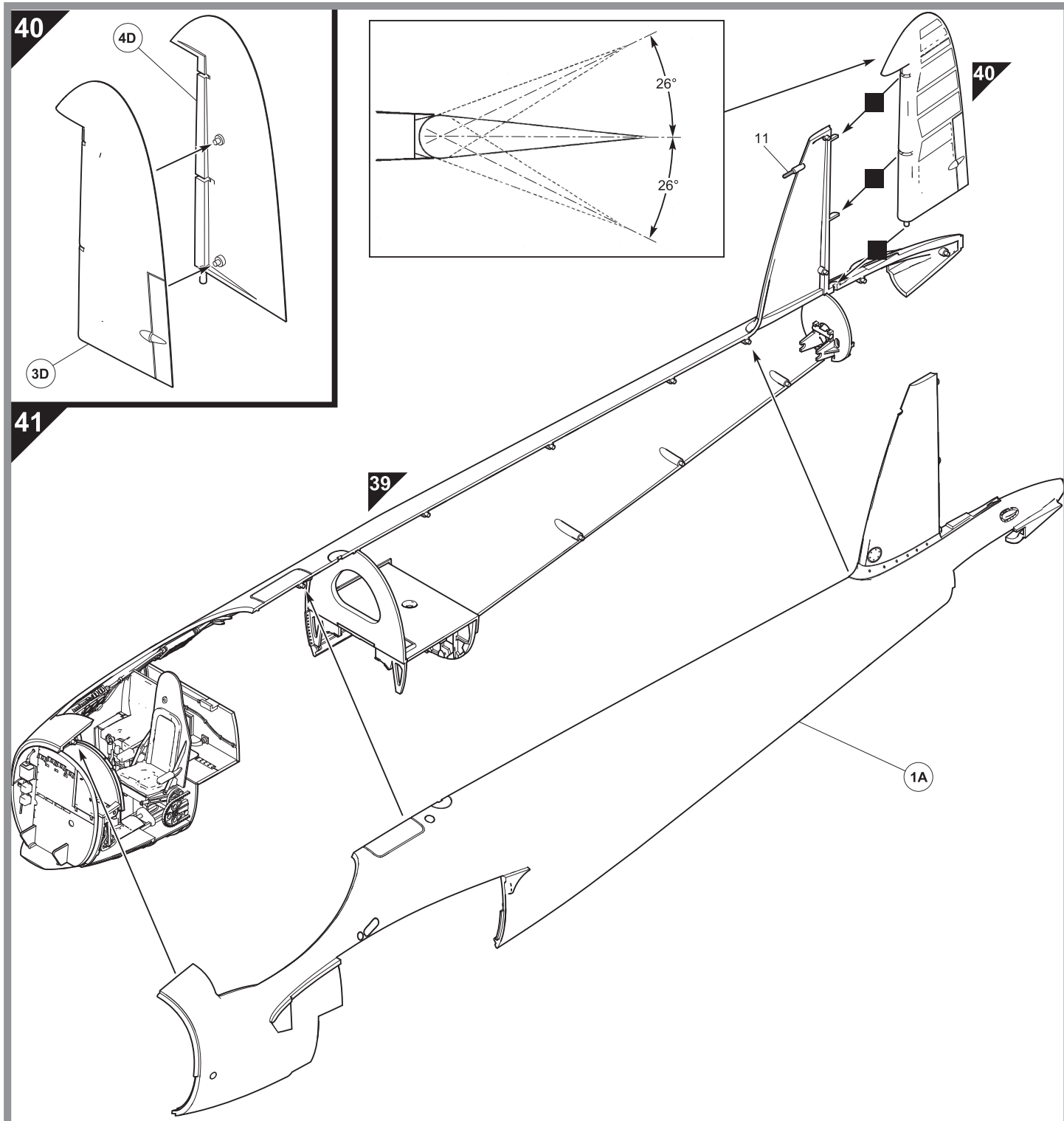
184

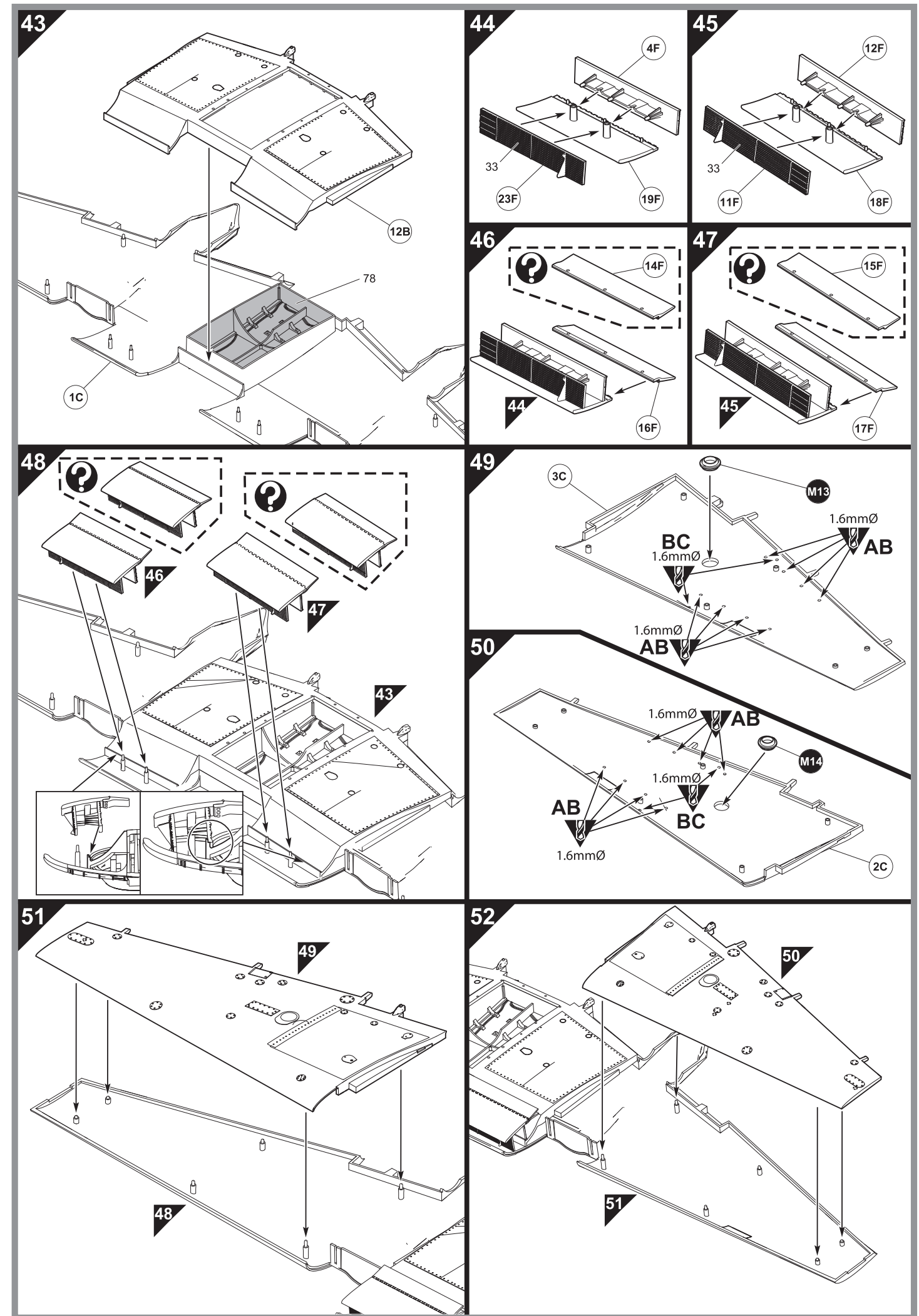
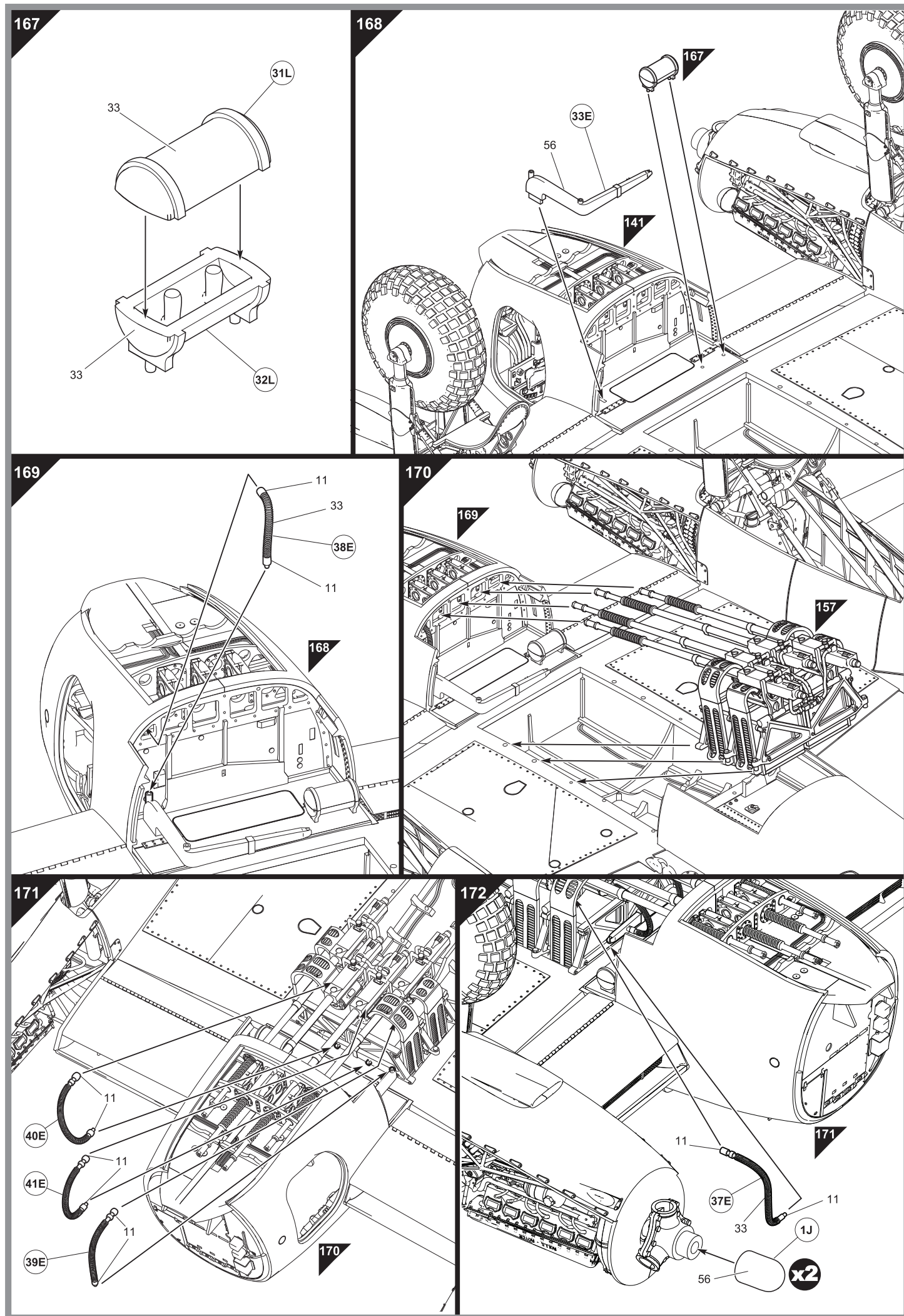


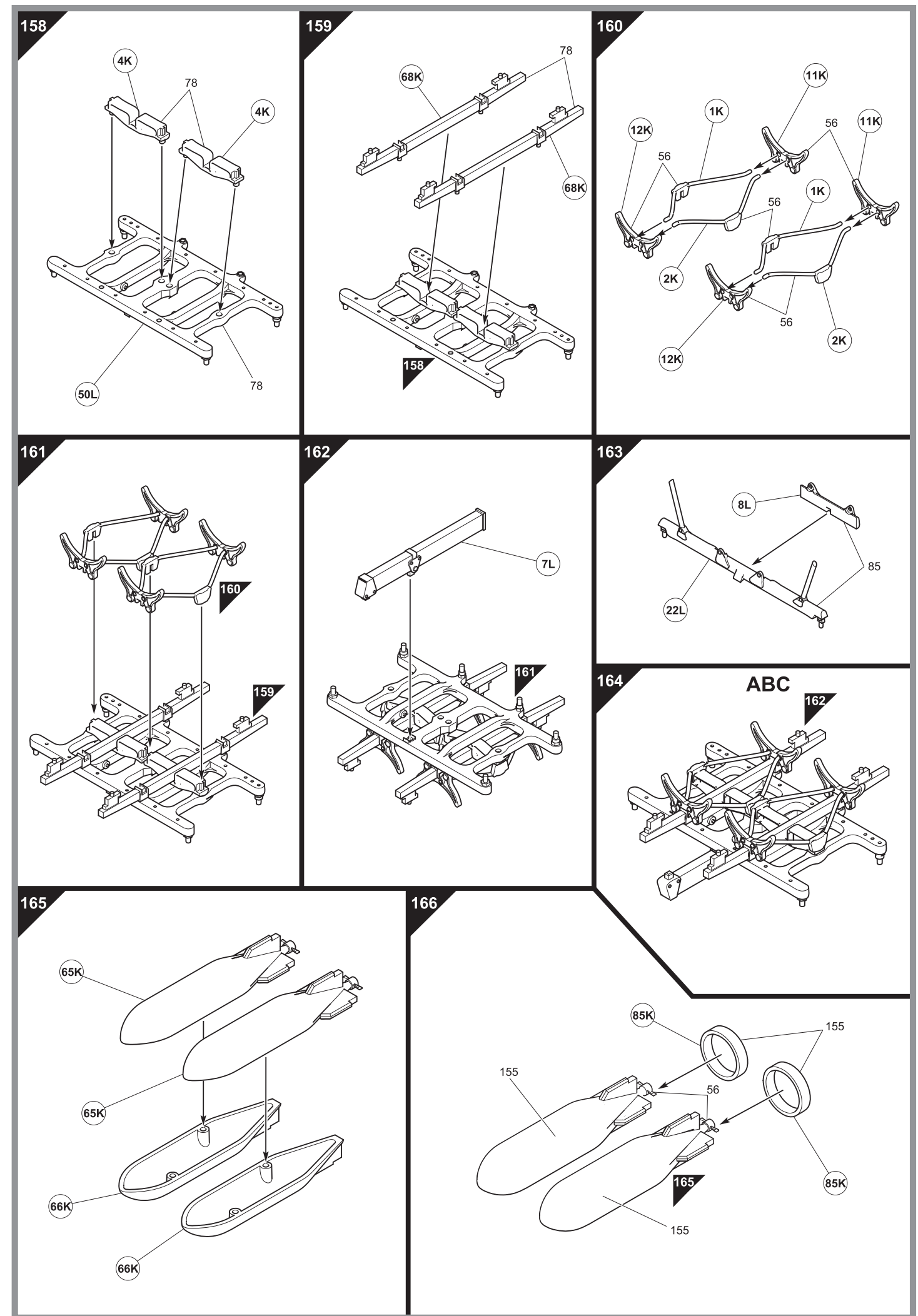
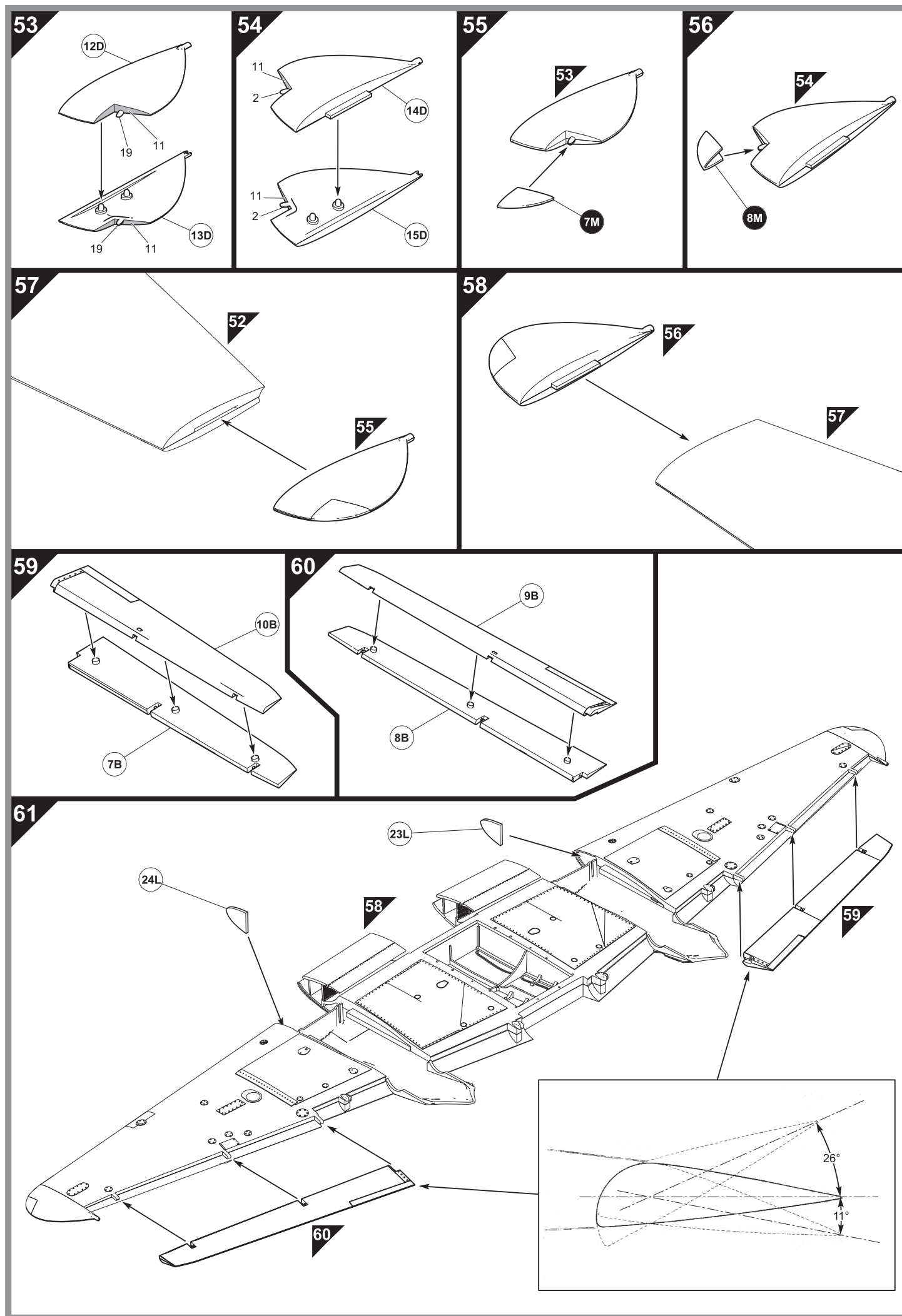
185

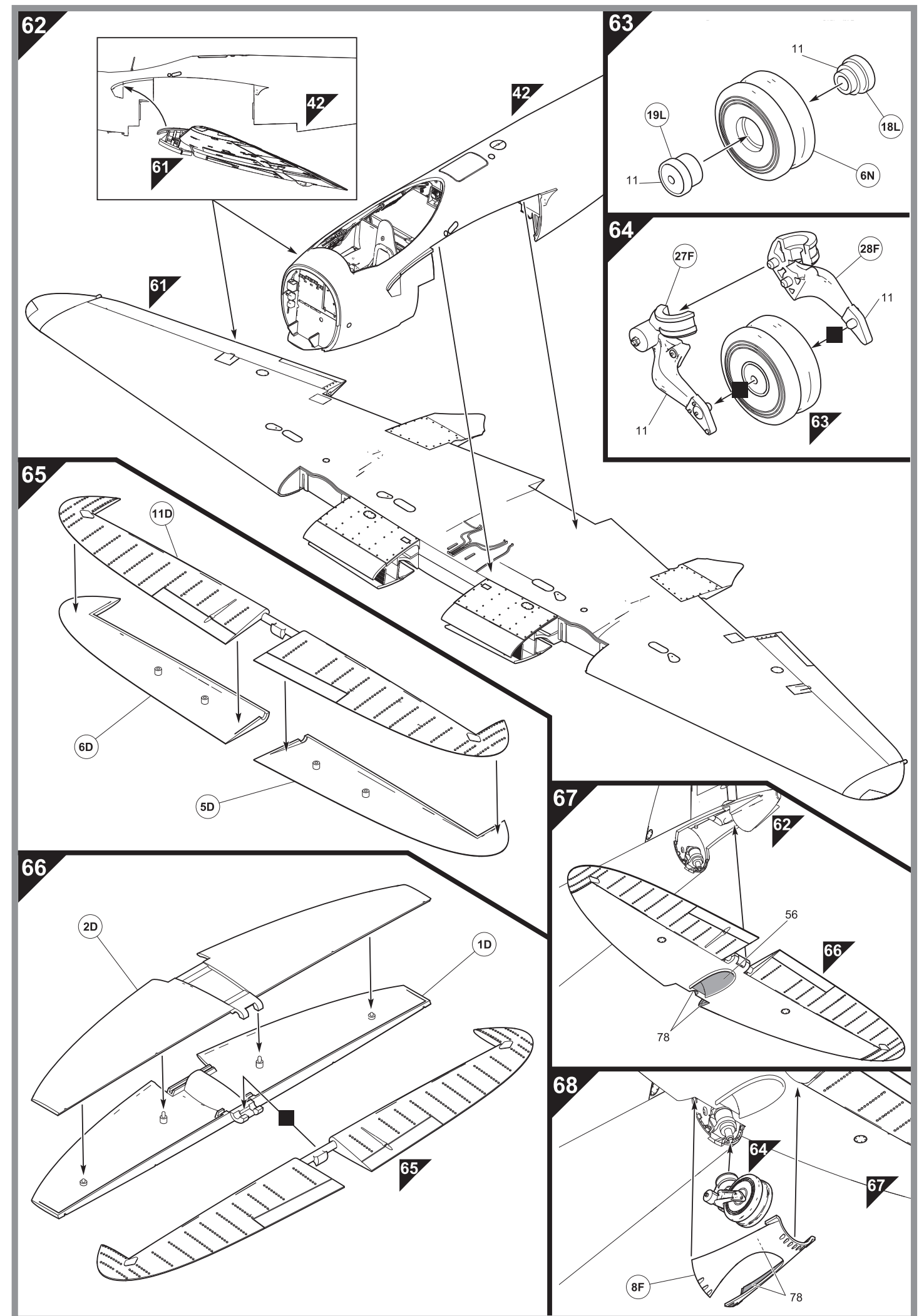
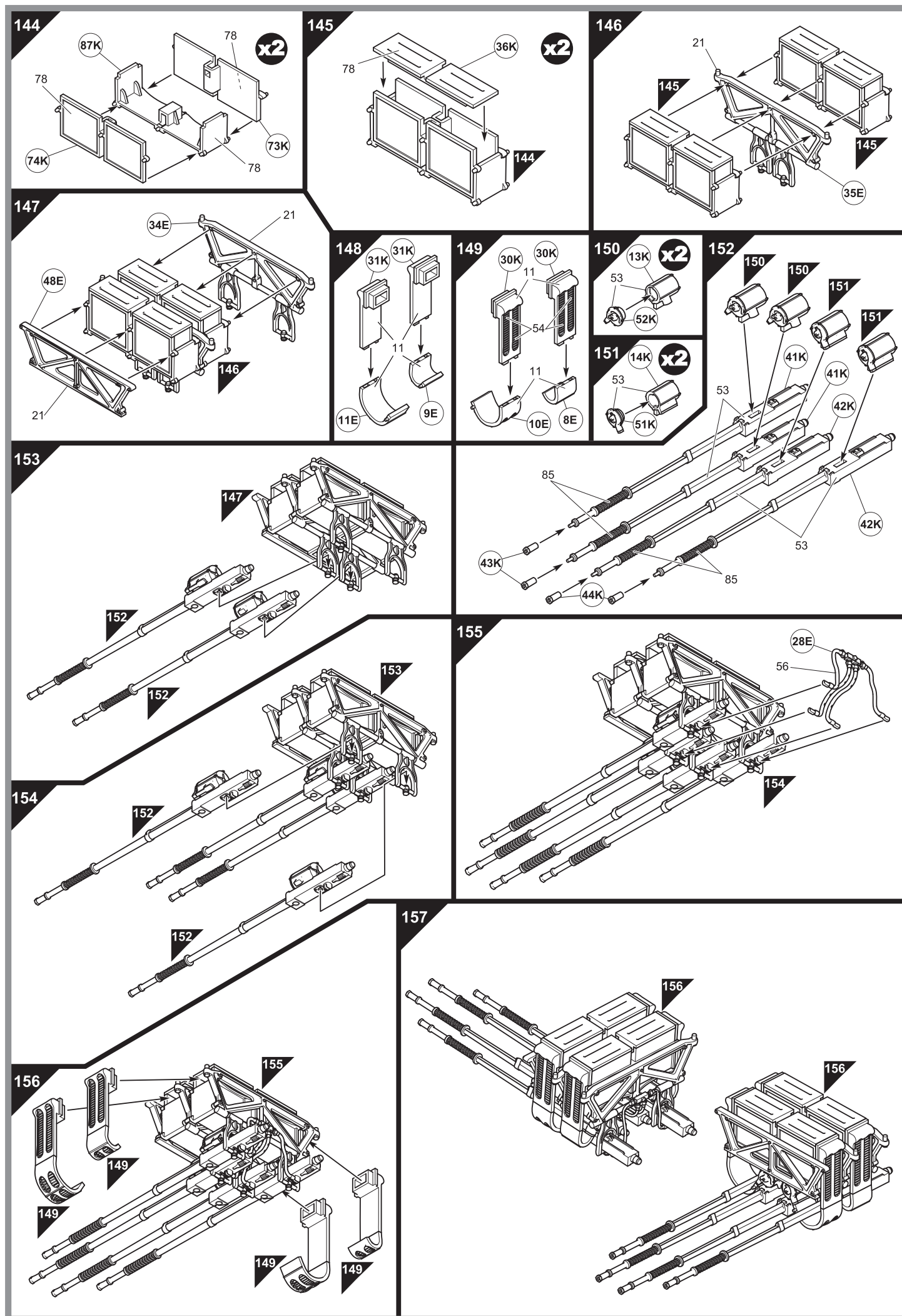


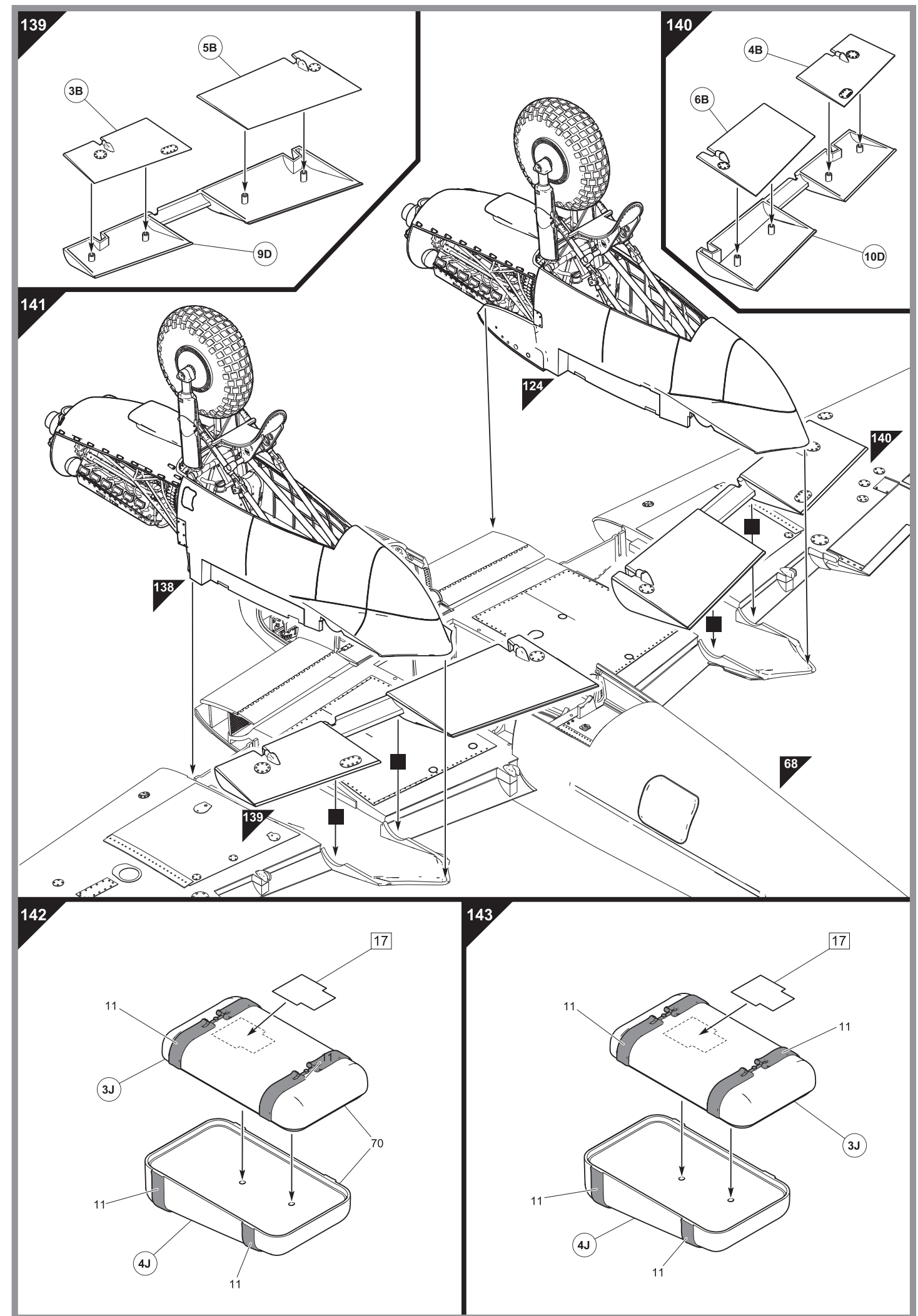
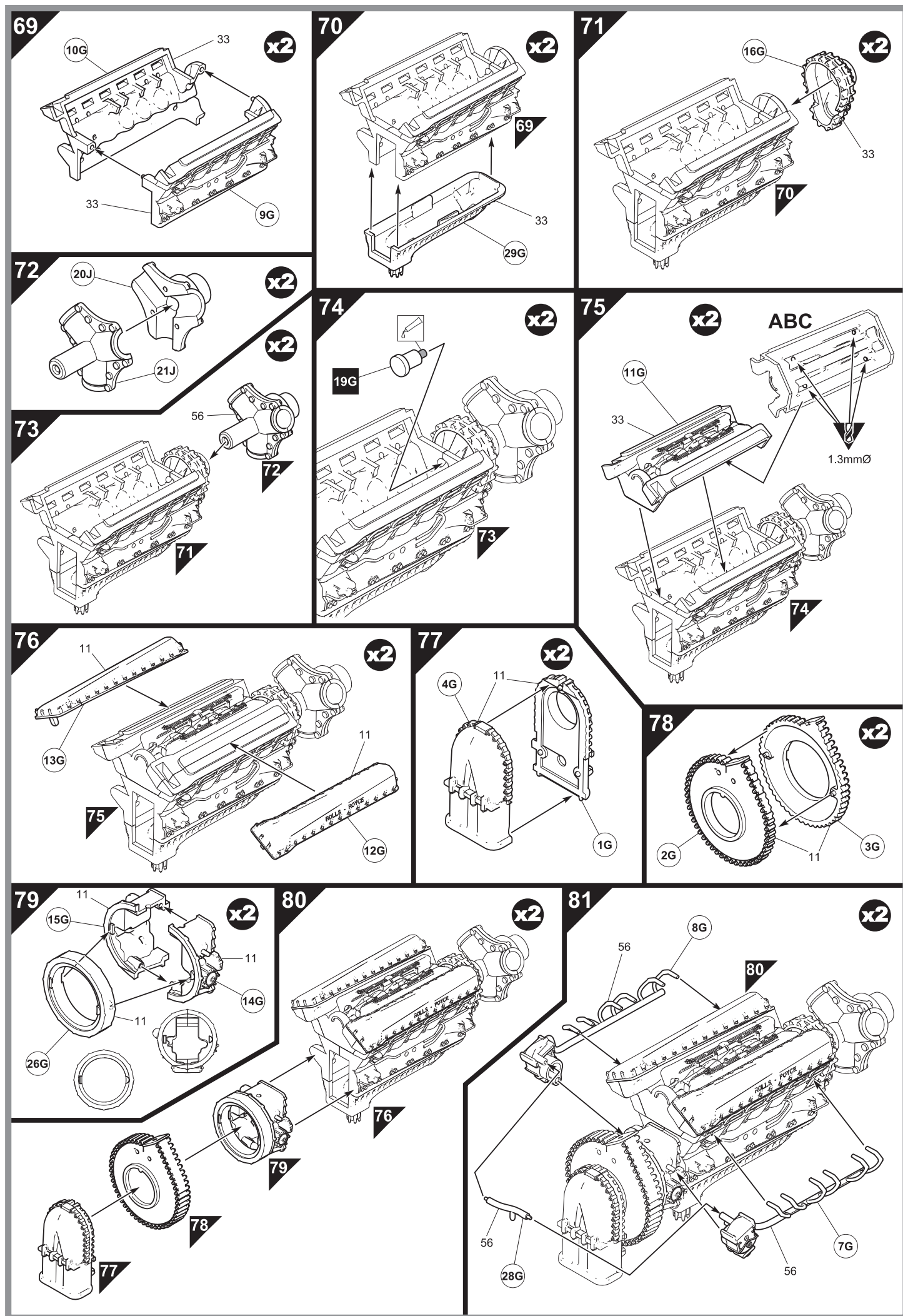


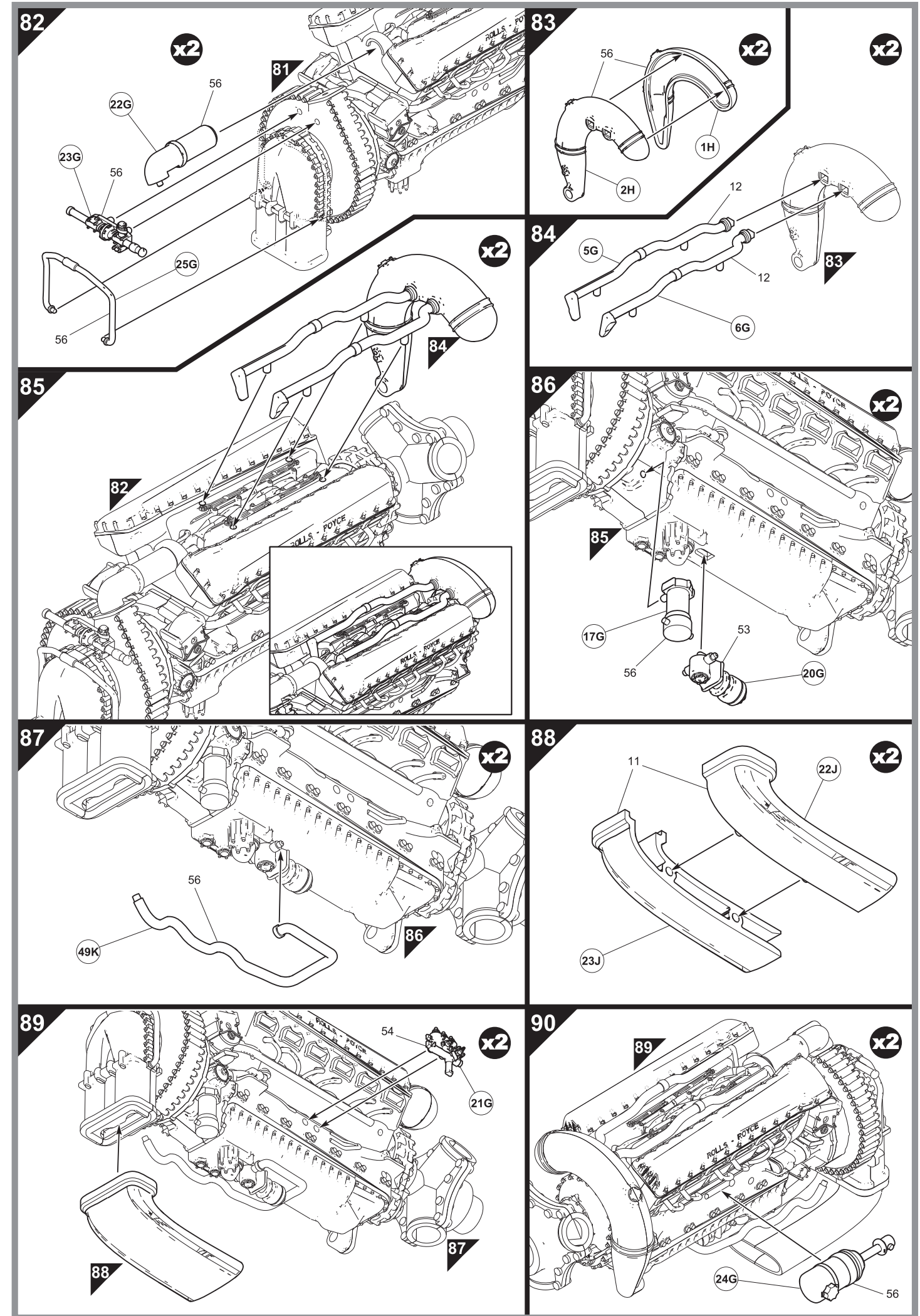
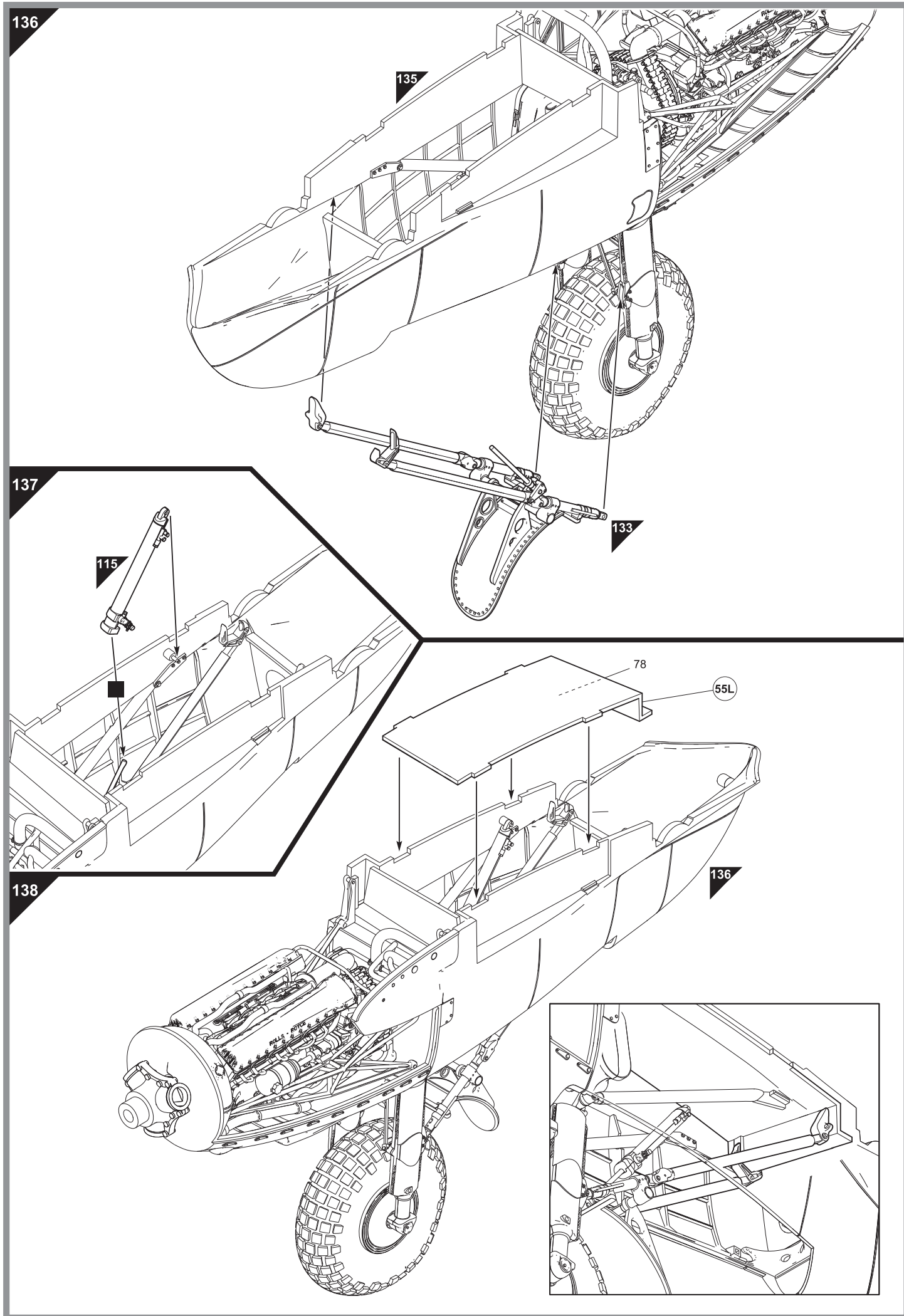


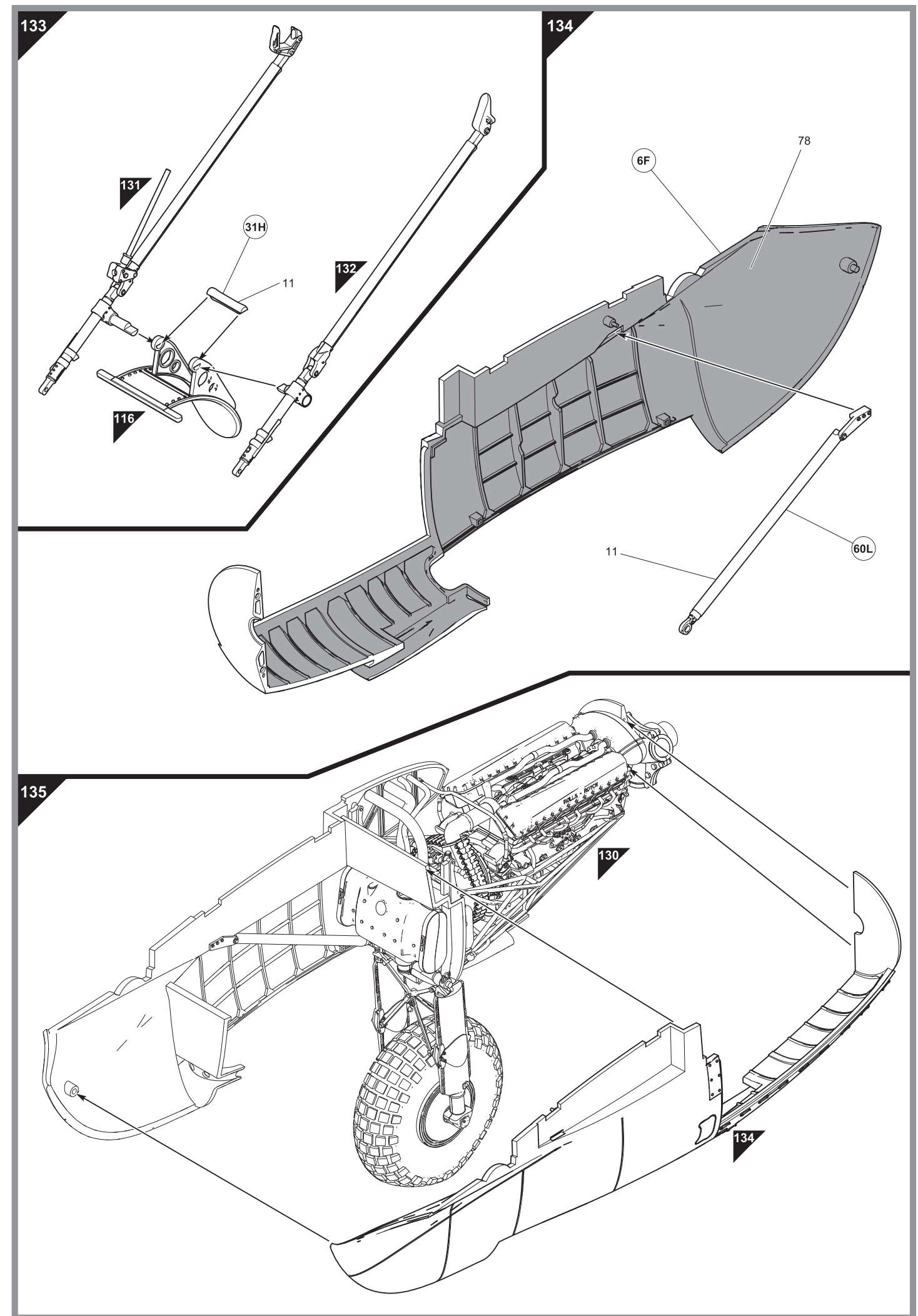
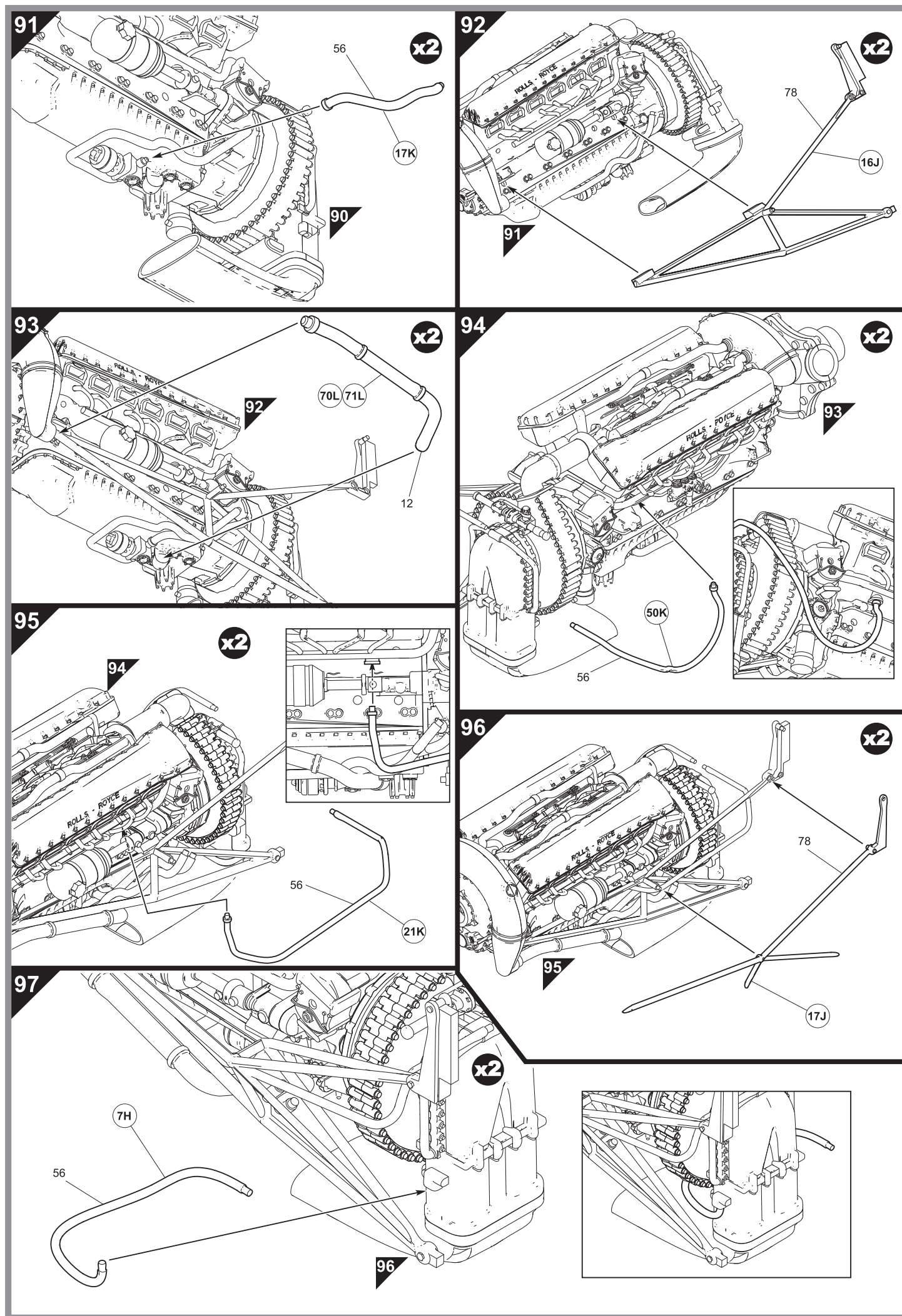




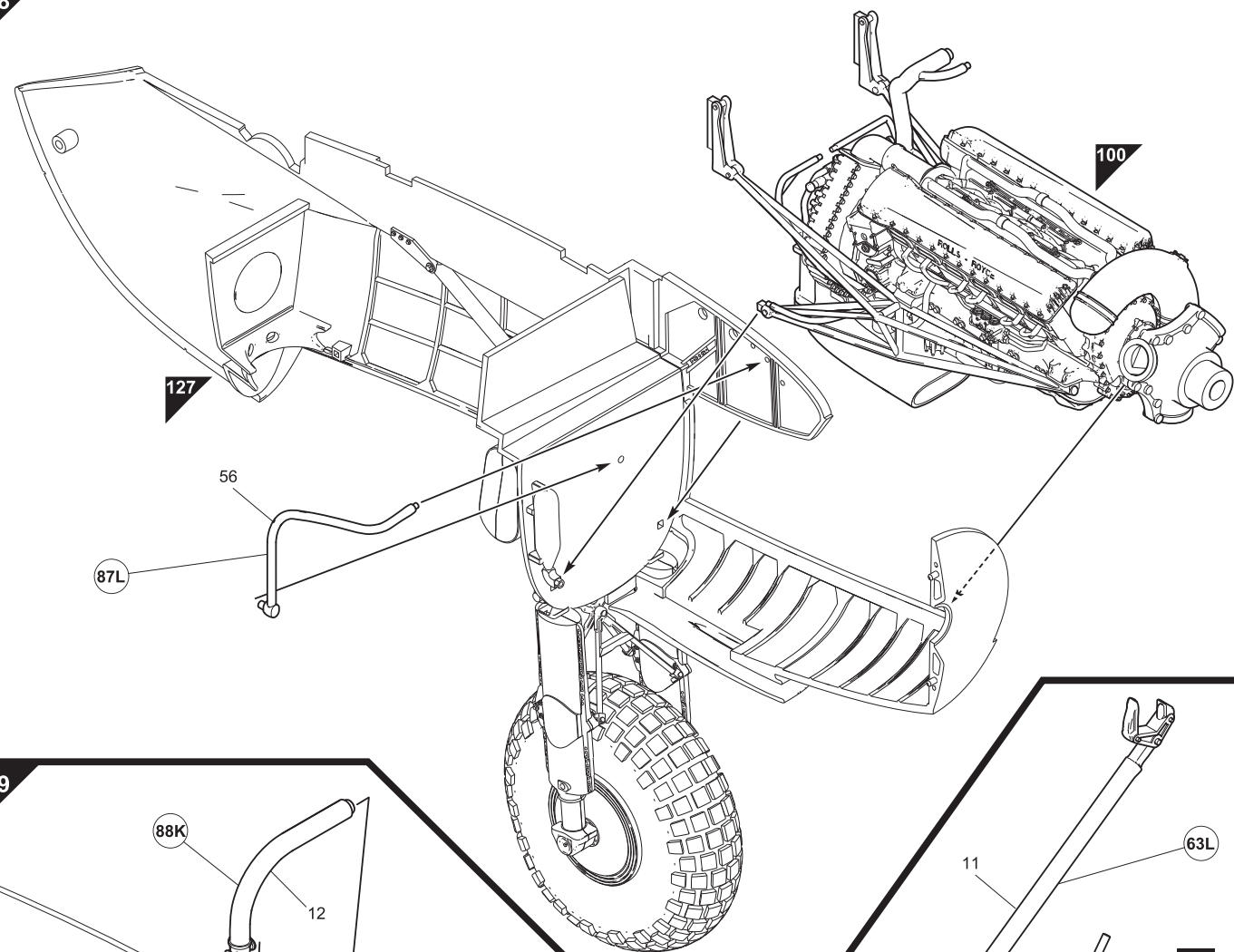




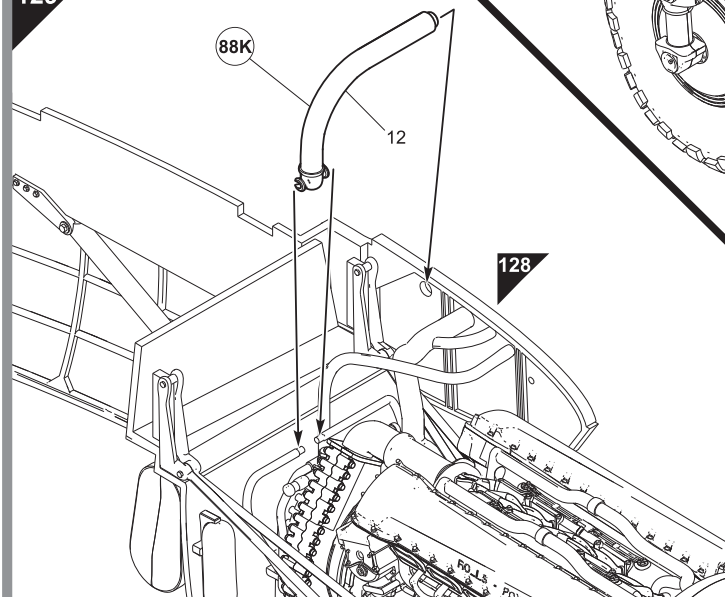




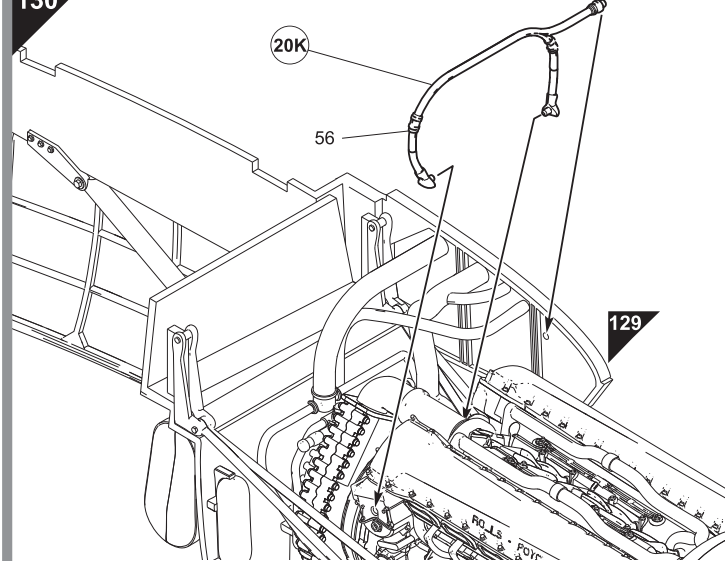
128



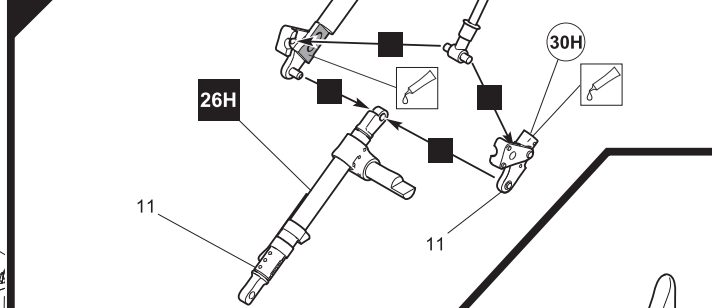
129



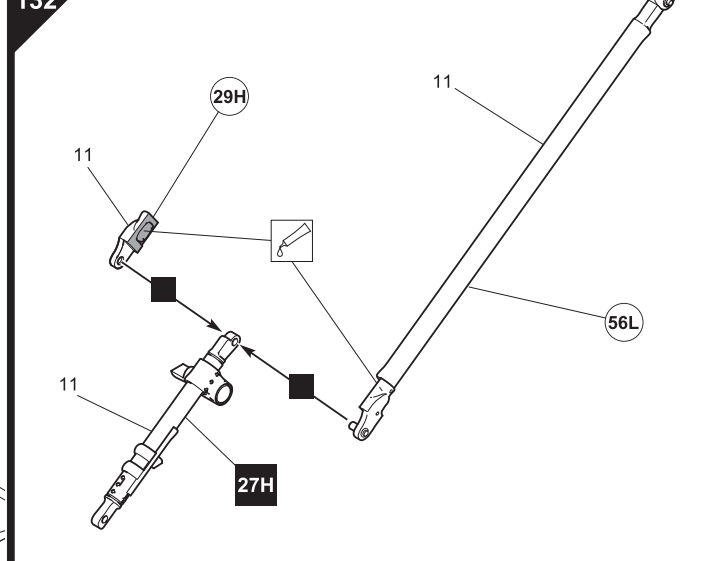
130



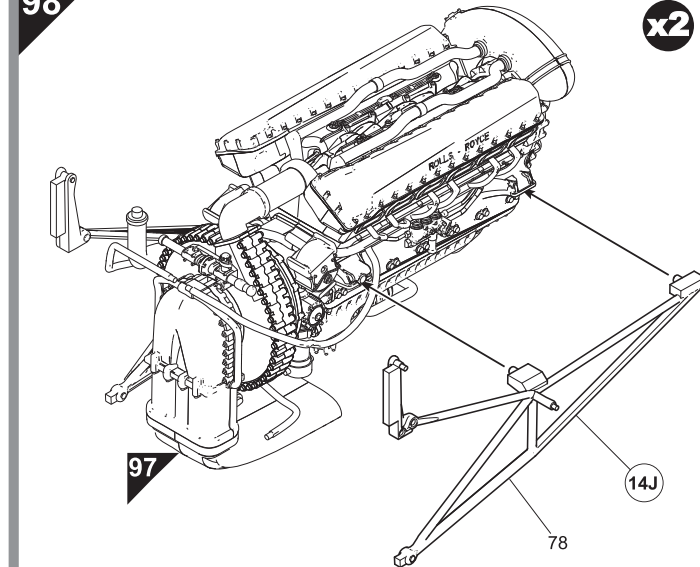
131



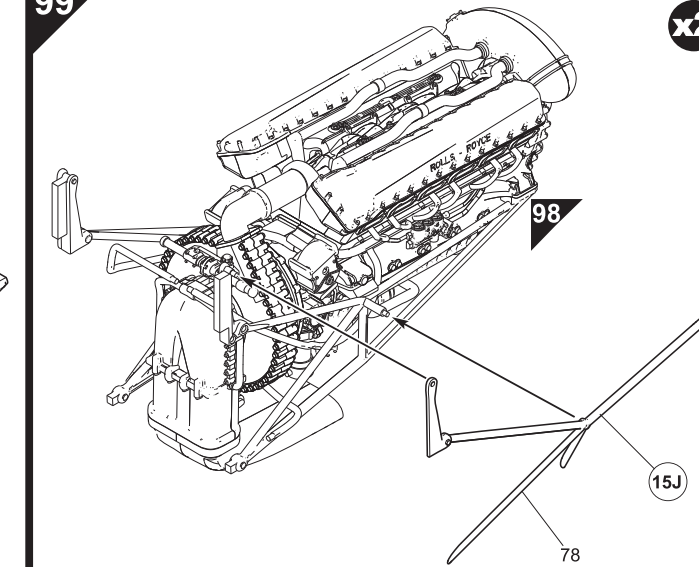
132



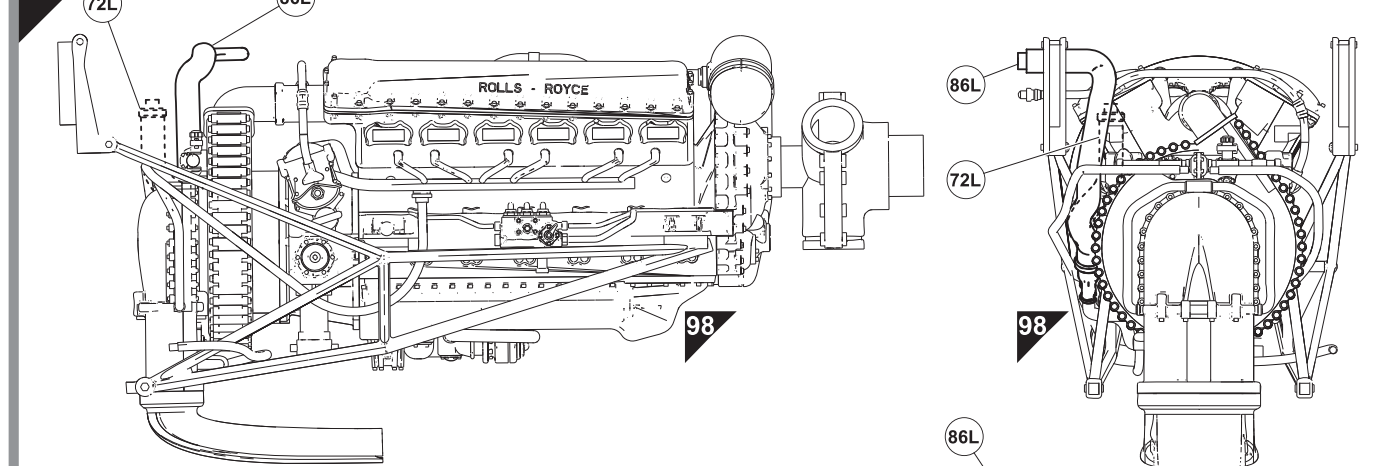
98



99

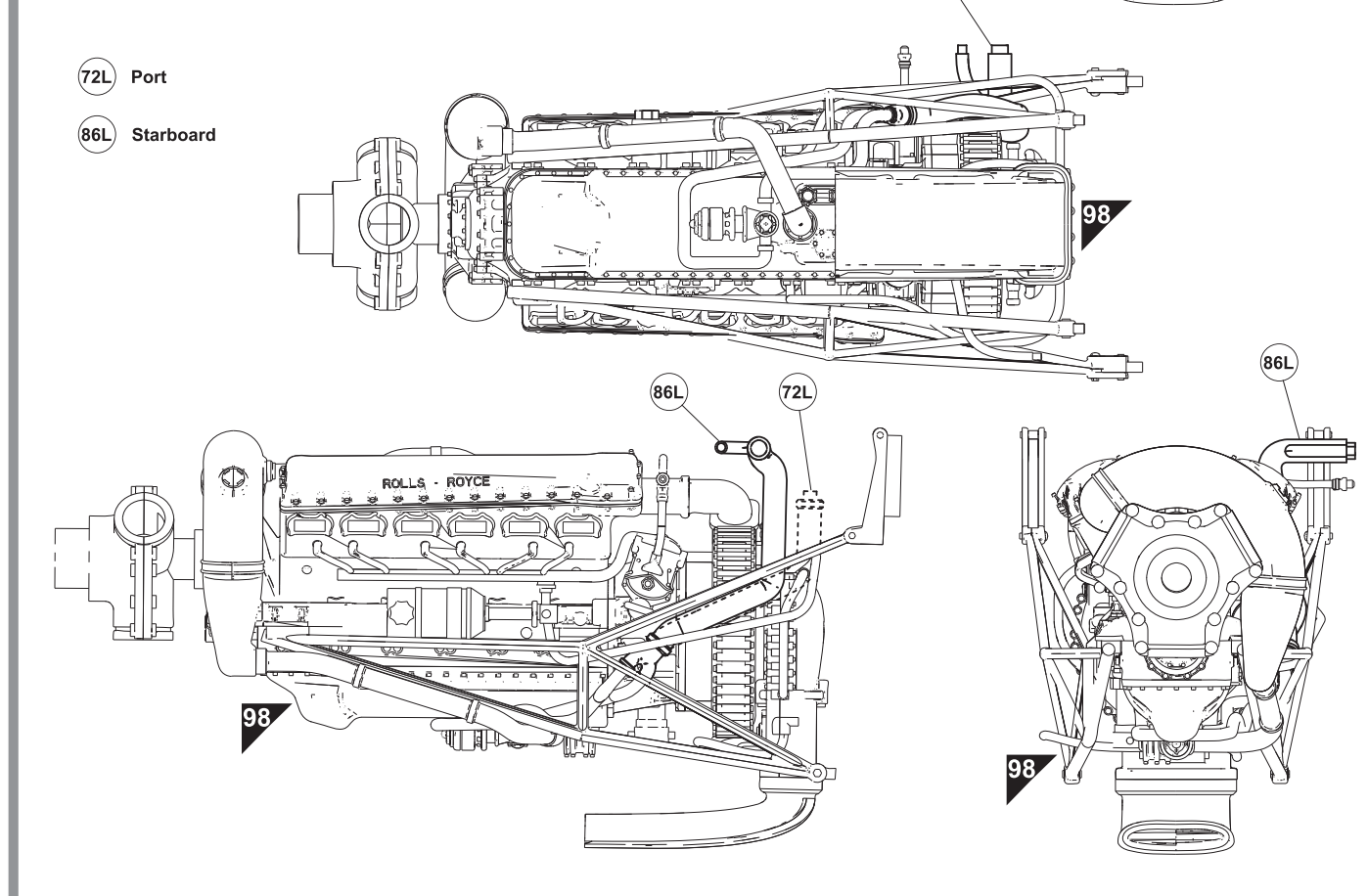


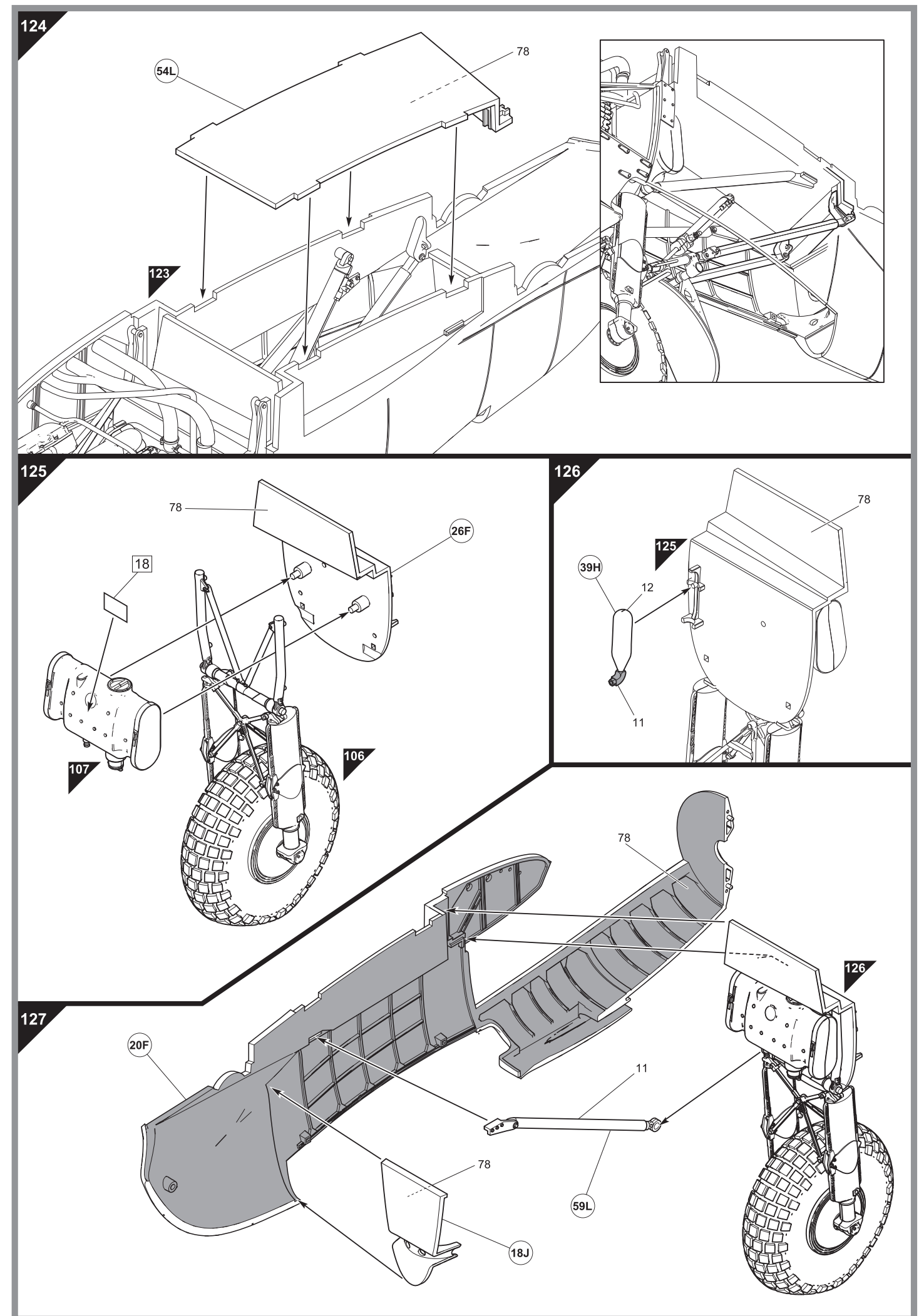
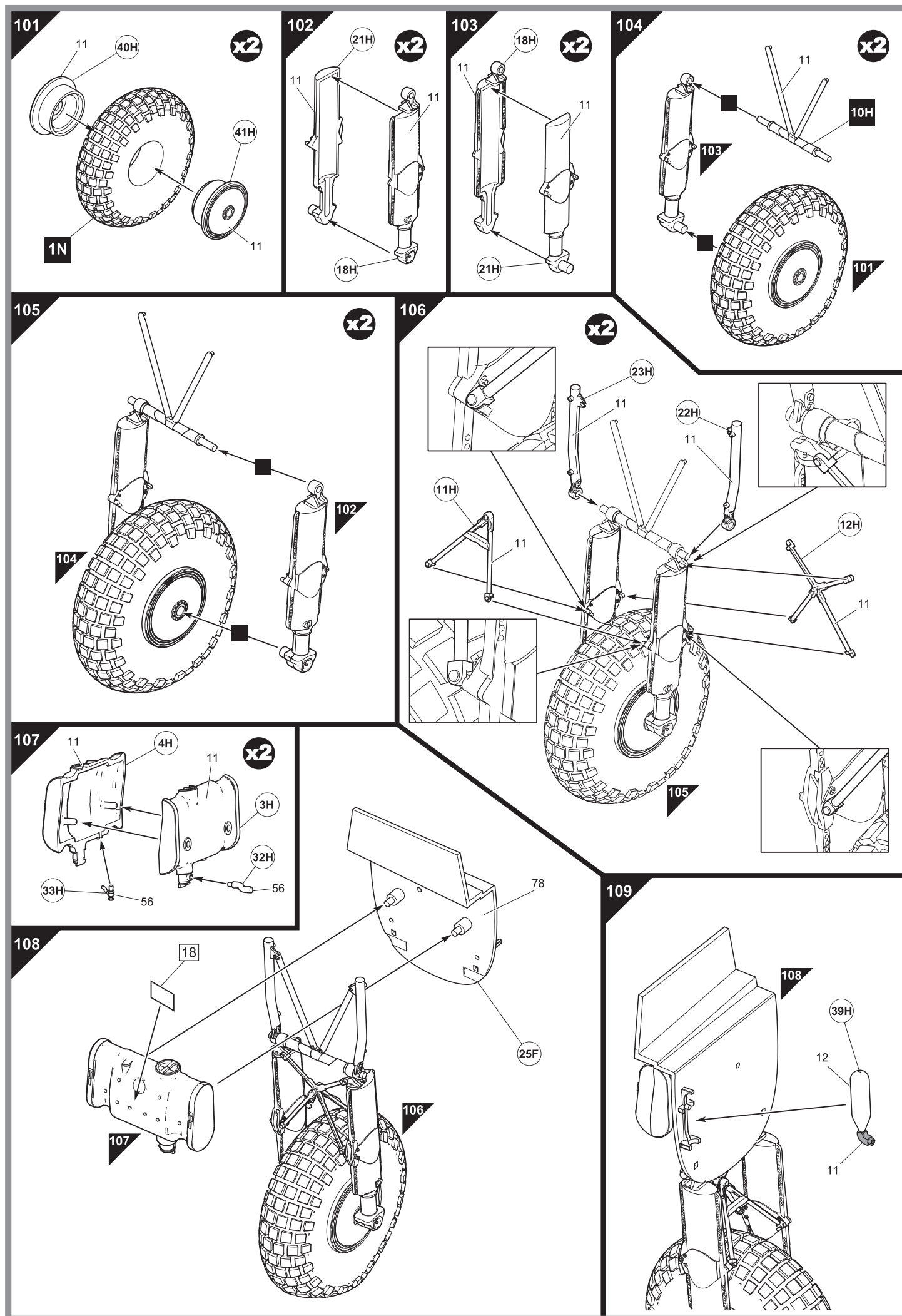
100



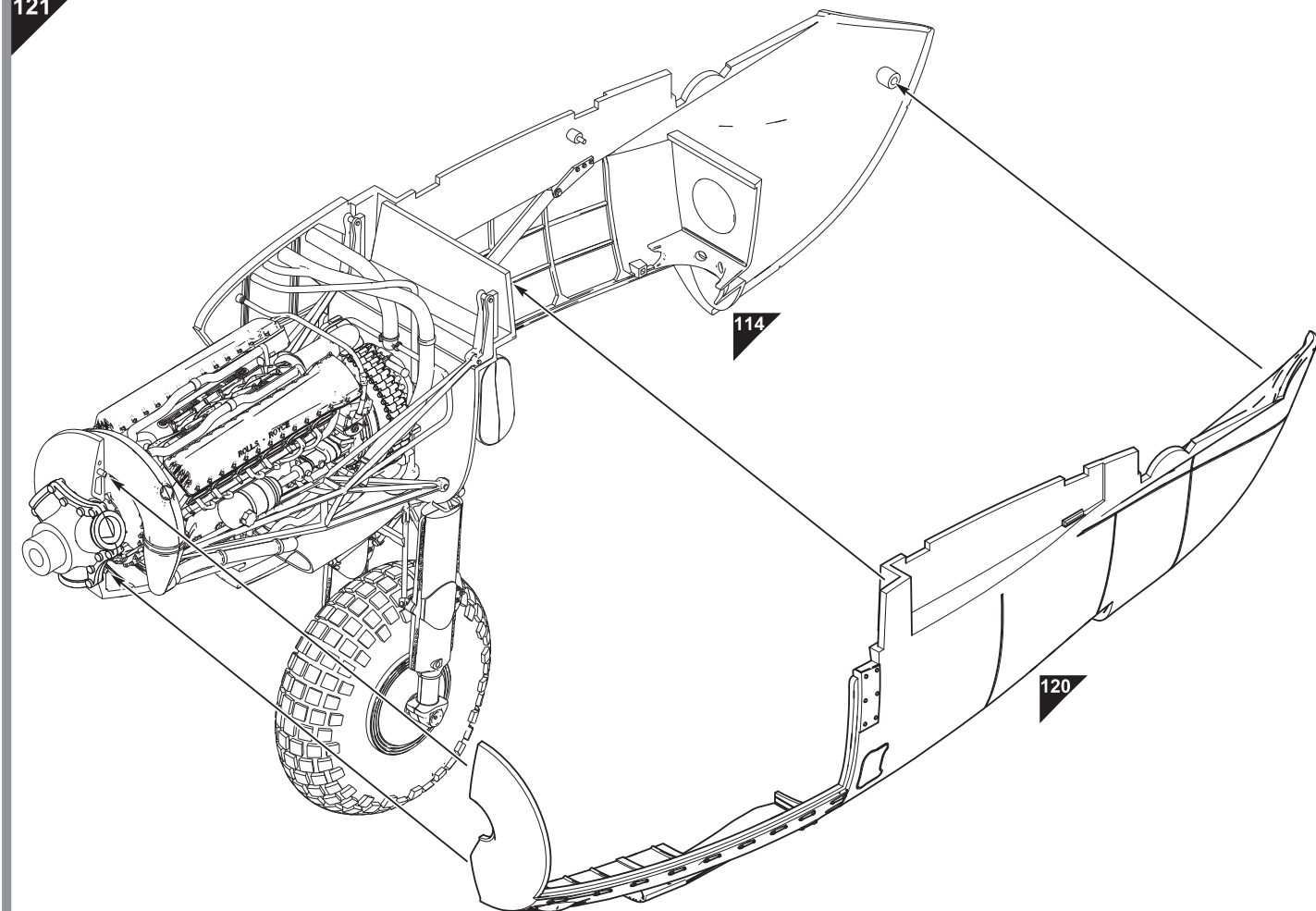
72L Port

86L Starboard

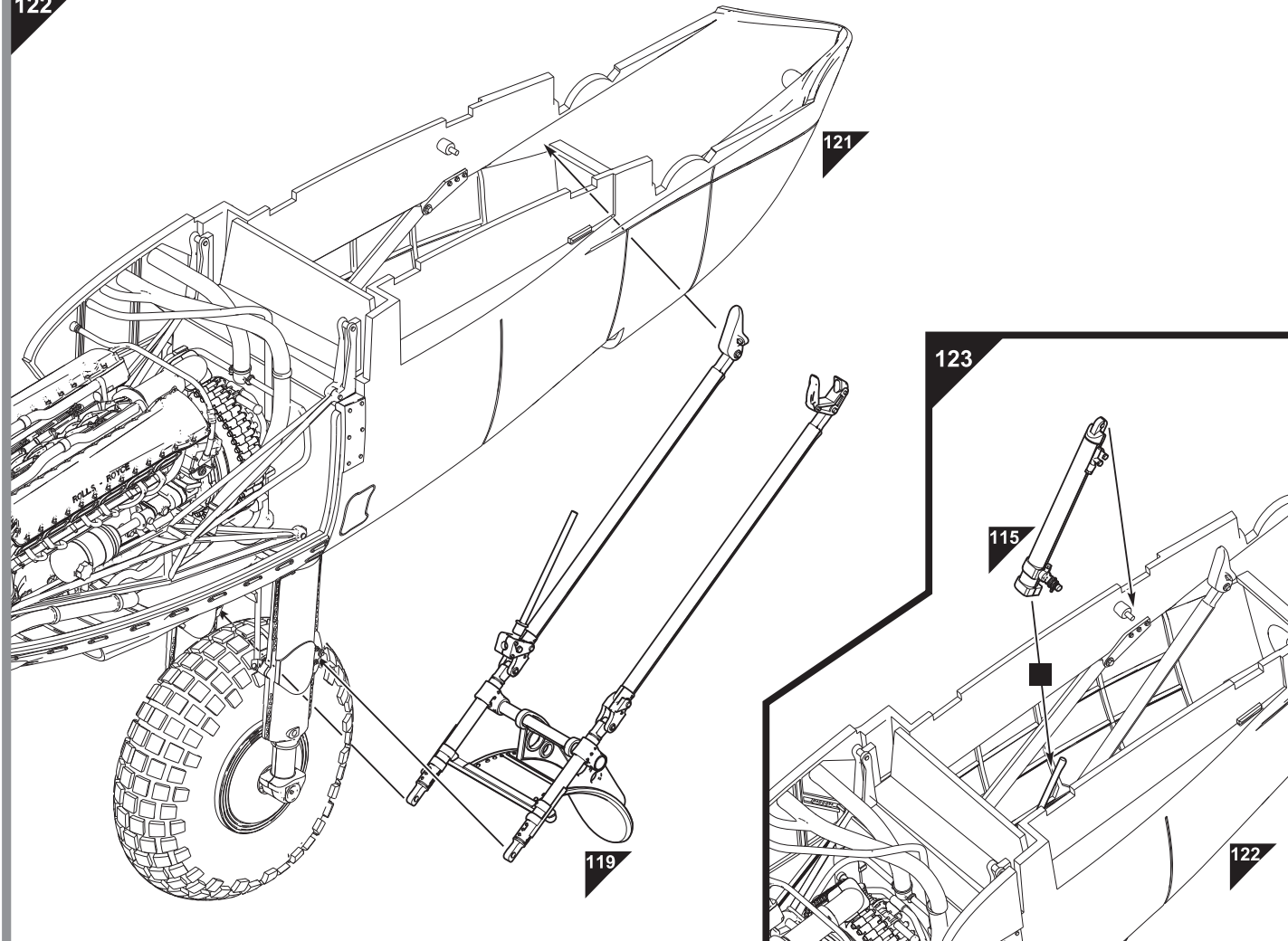




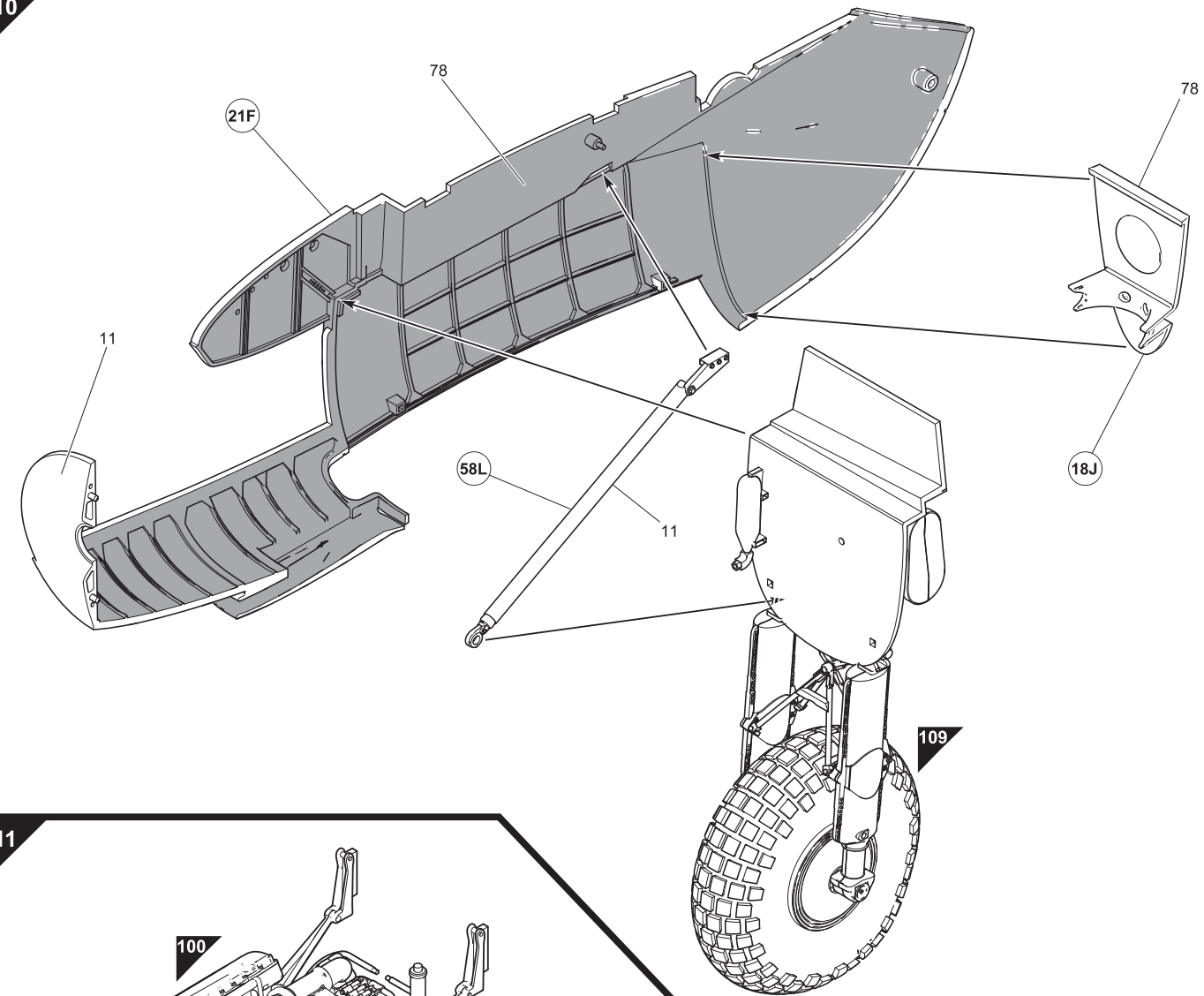
121



122



110



111

