



1/72 SCALE MODEL CONSTRUCTION KIT

SHORT STIRLING

07002

The Stirling was the first of the RAF's four engine heavy bombers to go into service in the Second World War. In July 1936, the Air Ministry issued a specification for a long range heavy bomber and the Short design was one of two selected for development. Among the clauses of the specification were a wing span of less than 100ft so as to fit a standard RAF hangar and a fuselage small enough in cross section to fit a standard packing case. These peculiar requirements, together with the provision for carrying a large number of small bombs rather than a few large ones, were responsible for many of the design features which limited the Stirling's performance and eventual usefulness. The prototype flew in May 1939. A year later, the first production Stirling I appeared, and by August, the very few Stirlings available were beginning to replace the Wellingtons of No. 7 Squadron. On February 10th, 1941, Stirlings carried out their first mission, a night attack against oil storage tanks at Rotterdam. On May 30th, 1942, Stirlings took part in the first 1,000 bomber raid. In combat Stirlings were showing themselves capable of absorbing amazing battle damage and still returning to base and they continued to be employed in the bombing role until September 1944. Meanwhile, the Stirling had been employed in other roles, including mine-laying, supply dropping and as a transport and glider tug. When production finished in November 1945, 2,375 had been built. Of the two individual aircraft which are featured in this kit, MG-K is a Stirling B.I of 7 Squadron which operated first from Leeming in Yorkshire and then from Oakington in Cambridgeshire with 3 Group. The second aircraft, EX-L is a B.III of 199 Squadron of 3 Group which flew bombing, mine-laying and supply missions to the Resistance. In 1944, the Squadron moved to North Creak and flew with 100 Group on radio counter-measures until March 1945. The Stirling I was powered by four 1,590 h.p. Bristol Hercules engines, giving a maximum speed of 260 m.p.h. and a range of 1,930 miles with a 5,000lb bomb load. Defensive armament consisted of eight .303in machine guns and maximum bomb load was 14,000lb. Wing span 99ft 1in, length 87ft 3in.

Le Stirling fut le premier des bombardiers lourds quadrimoteurs de la RAF qui entra en service pendant la Seconde Guerre mondiale. En juillet 1936, le Ministère de l'Air émit une spécification pour un bombardier lourd d'une grande autonomie et la conception du Short Stirling fut l'une de deux choisies pour être mises en oeuvre. Une des clauses de la spécification portait sur une envergure de moins de 30m de façon à s'adapter à un hangar standard RAF et sur un fuselage d'une coupe transversale suffisamment réduite pour s'adapter à une caisse d'emballage normale. Ce fut à cause de ces exigences spéciales, ainsi que celle de porter un grand nombre de petites bombes plutôt qu'un petit nombre de grosses bombes qu'il fut nécessaire d'établir plusieurs caractéristiques de conception qui limitaient la performance due Stirling et son éventuelle utilité. Le prototype vola en mai 1939. Un an plus tard, parut le premier Stirling I de série et en août les quelques Stirlings disponibles commençaient à remplacer les Wellingtons de l'escadrille No. 7. Le 10 février 1941, les Stirlings effectuèrent leur première mission, une attaque nocturne contre des citernes de stockage de pétrole à Rotterdam. Le 20 mai 1942, des Stirlings prirent part à la première incursion de 1.000 bombardiers. Durante le combat, les Stirlings s'avèrent capables d'encaisser une forte quantité de coups tout en étant à même de regagner la base et ils continuèrent à être utilisés dans des missions de bombardement jusqu'en septembre 1944. Entretemps, le Stirling avait servi à d'autres usages, qui comprenaient la pose de mines, le lancement de ravitaillements ainsi que le transport et le remorquage de planeurs. Lorsque la production cessa en novembre 1945, 2375 de ces appareils avaient été construits. Des deux avions individuels présentés dans ce jeu, le MG-K est un Stirling B.I de l'escadrille No. 7, qui opéra d'abord à partir de Leeming, dans le Yorkshire, et ensuite à partir d'Oakington dans le Cambridgeshire avec le Groupe 3. Le deuxième avion, EX-L est un B.III de l'escadrille No. 199 du Groupe 3 qui effectua des missions de bombardement, de pose de mines et de ravitaillement pour la Résistance. En 1944 l'escadrille se transféra à North Creak et vola avec le Groupe 100 en contremesures de radio jusqu'en mars 1945. Le Stirling I était propulsé par quatre moteurs Bristol Hercules de 1.590 CV, qui permettaient une vitesse maximum de 416km/h et une distance franchissable de 3088 km avec une charge de bombes de 2267,96 kg. Son armement défensif se composait de huit mitrailleuses de 9,5mm et sa charge de bombes maximum était de 6.350,30 kg. Envergure 30,20 m, longueur 26,60m.

Die Sterling war der erste der viermotorigen schweren Bomber der britischer Luftwaffe, die im zweiten Weltkrieg in Betrieb genommen wurden. Im Juli 1936 stellte das Luftministerium eine technische Beschreibung für einen schweren Langstreckenbomber zusammen, und die Short-Konstruktion war eine von zwei, die zur Weiterentwicklung gewählt wurden. Unter den Klauseln der technischen Beschreibung befand sich unter anderem eine Spannweite von mindestens 100 Fuß, so daß die Maschine in einen standardmäßigen Hangar der britischen Luftwaffe paßte. Der Rumpf mußte im Querschnitt klein genug sein, um in eine standardmäßige Packkiste zu passen. Diese besonderen Vorschriften und die Bedingung, daß die Maschine anstatt weniger großer Bomben eine große Anzahl kleiner Bomben befördern mußte, waren für die vielen Konstruktionsmerkmale verantwortlich, die die Leistung und schließliche Nützlichkei der Sterling beschränkten. Der Prototyp flog im Mai 1939. Ein Jahr später erschien die erste Sterling I aus der Produktion, und bis August begannen die sehr wenigen verfügbaren Sterlings, die Wellingtons des 7. Schwadrons zu ersetzen. Am 10. February 1941 führten die Sterling-Maschinen ihren ersten Einsatz aus, einen Nachtangriff auf Öllager in Rotterdam. Am 30. Mai 1942 nahmen die Sterling-Maschinen teil am ersten aus 1000 Bombern bestehenden Bombenangriff. Im Kampf erwies sich, daß die Sterlings erstaunliche Schäden erleiden und trotzdem zum Standort zurückkehren konnten. Sie wurden bis 1944 als Bomber eingesetzt. Inzwischen war die Sterling auch für andere Einsätze benutzt worden, einschließlich Minenlegen, Abwerfen von Versorgung und als Transportmaschine und Abschleppmaschine für Segelflugzeuge. Als die Produktion im November 1945 eingestellt wurde waren 2375 Stück fertiggestellt worden. Von den zwei Einzelmaschinen, die dieser Bausatz enthält, ist MG-K die Sterling B.I des 7. Schwadrons, die zuerst von Leeming in Yorkshire und dann von Oakington in Cambridgeshire bei der 3. Gruppe eingesetzt wurde. Die zweite Maschine, die EX-L ist eine B.III de 199. Schwadrons der 3. Gruppe, die als Bomber, Minenleger und zum Abwurf von Versorgung für den Widerstand eingesetzt wurde. 1944 wurde das Schwadron nach North Creak verlegt und flog mit der 100. Gruppe bis März 1945 Funkgegenmaßnahmen. Die Sterling I hatte vier Bristol-Hercules-Motore von 1590 PS mit einer Höchstgeschwindigkeit von 416 km/h und einer Reichweite von 3088 km bei einer Bombenlast von 2267,96 kg. Die Abwehrbestückung bestand aus acht Maschinengewehren von 9,5 mm, die maximale Bombenlast betrug 6350,30 kg. Spannweite 30,20 m, Länge 26,60 m.

El Stirling fue el primero de los bombarderos pesados cuatrimotores de la Real Fuerza Aérea que ingresó al servicio en la Segunda Guerra Mundial. En julio de 1936, el Ministerio del Aire emitió una solicitud pidiendo un bombardero pesado de largo alcance, y el diseño del Stirling Corto fue uno de dos elegidos para desarrollarlos. Entre las especificaciones de la solicitud, una cláusula pedía que la envergadura de las alas no excediera los 100 pies, de manera que se adaptase a un hangar de tamaño standard de la Real Fuerza Aérea, y un fuselaje cuya sección fuese lo suficientemente pequeña como para adaptarse a un cajón de empaque standard. Estos requerimientos especiales, junto con el de que el avión debía ser capaz de transportar un gran número de bombas pequeñas en lugar de algunas pocas bombas grandes, fueron responsables de muchas de las características de diseño que limitaron el rendimiento del Stirling y su eventual utilidad. El prototipo voló en mayo de 1939. Un año después apareció el primer Stirling I de producción, y hacia agosto, los pocos Stirlings disponibles comenzaban a reemplazar a los Wellingtons del Escuadrón No 7. El 10 de febrero de 1941, los Stirlings llevaron a cabo su primera misión, un ataque nocturno contra tanques de almacenamiento de petróleo en Rotterdam. El 30 de mayo de 1942, los Stirlings tomaron parte en la primera incursión de 1.000 bombarderos. Durante los combates, los Stirlings demostraron la capacidad de absorber una sorprendente cantidad de daños, pudiendo luego regresar a sus bases, y siguieron siendo utilizados en misiones de bombardeo hasta septiembre de 1944. Entretanto, el Stirling había sido utilizado para otras funciones, que incluían el depósito de minas, el lanzamiento de suministros, el transporte en general y el remolque de planeadores. Cuando su producción cesó en noviembre de 1945, habían sido construidas 2.375 unidades. De los dos aviones individuales presentados en este equipo, el MG-K es un Stirling B.I del Escuadrón No 7, que operó primero desde Leeming en Yorkshire y luego desde Oakington en Cambridgeshire con el Grupo 3. El segundo avión, EX-L, es un B.III del Escuadrón No 199 del Grupo 3 que cumplió misiones de bombardeo, depósito de minas y lanzamiento de suministros para la Resistencia. En 1944, el Escuadrón se trasladó a North Creak y voló con el Grupo 100 en contremedidas de radio hasta marzo de 1945. El Stirling I estaba impulsado por cuatro motores Bristol Hercules de 1.590 caballos de fuerza, otorgando una velocidad máxima de 416 km por hora y un alcance de 3088 km con una carga de bombas de 2267,96 kg de peso. Su armamento defensivo consistía de ocho ametralladoras de 9.5 mm y su carga de bombas máxima era de 6350,30 kg. La envergadura de las alas era de 30,20 m y su longitud de 26,60 m.

Lo Stirling fu il primo dei bombardieri pesanti quadrimotori della RAF che entrò in servizio durante la Seconda Guerra mondiale. Nel luglio 1936, il Ministero dell'Aria emise una specifica per un bombardiere pesante di grande autonomia ed il concetto del Short Stirling fu una di due scelti per essere messe in opera. Fra le clausole, della specifica vi era un'apertura d'ala di meno di 30m di modo a adattarsi ad un'aviorimessa standard RAF, ed una fusoliera di sezione trasversale abbastanza ridotta per adattarsi ad una cassa d'imballaggio normale. A causa di tale esigenza speciali, nonché quella di trasportare un gran numero di piccole bombe anziché un piccolo numero di gross bombe, fu necessario stabilire parecchie caratteristiche di concetto che limitavano la prestazione dello Stirling e la sua eventuale utilità. Il prototipo volò nel maggio 1939. Un anno dopo, comparse il primo Stirling I di serie e nell'agosto, i pochi Stirling disponibili cominciarono a sostituire i Wellington della squadriglia No. 7. Il 10 febbraio 1941, gli Stirlings effettuarono la loro prima missione, e cioè, un attacco notturno contro serbaroi di immagazzinamento di petrolio a Rotterdam. Il 20 maggio 1942, degli aerei Stirling presero parte alla prima incursione di 1.000 bombardieri. Durante il combattimento, si dimostrarono capaci di incassare una grande quantità di colpi pur essendo in grado di tornare alla base e continuarono ad essere utilizzati in missioni di bombardamento fino al settembre del 1944. Frattanto, lo Stirling aveva servito per altri usi, tra i quali la posa di mine, il lancio di rifornimenti come pure il trasporto e il rimorchio di alianti. Quando la produzione cessò nel novembre 1945, erano stati costruiti 2.375 di questi apparecchi. Dei due aerei individuali presentati in questo gioco, il MG-K è uno Stirling B.I della squadriglia No. 7, la quale operò dapprima da Leeming, nell'Yorkshire, poi da Oakington nel Cambridgeshire con il Gruppo 3. Il secondo aereo, EX-L, è un B.III della squadriglia No. 199 del Gruppo 3, il quale effettuò missioni di bombardamento, di posa di mine e di vettovagliamento per la Resistenza. Nel 1944, la squadriglia venne trasferita a North Creake e volò con il Gruppo 100 in contromisure radio fino al marzo 1945. Lo Stirling I era azionato da quattro motori Bristol Hercules di 1.590 CV, i quali consentivano una velocità massima di 416 km/ora ed un'autonomia di 3088 km con un carico di bombe di 2267,96 kg. Il suo armamento difensivo era composto di otto mitragliatrici di 9,5mm ed il suo carico di bombe massimo era di 6.350,30 kg. Apertura d'ala: 30,20m, lunghezza 26,60m.

De Stirling was de eerste van de zware RAF bommenwerpers met vier motoren die in de Tweede Wereldoorlog in dienst werden gesteld. In juli 1936 gaf het Ministerie van de Luchtvaart een specificatie uit voor een zware bommenwerper voor de lange afstand. Het ontwerp van Short was één van de twee ontwerpen die voor verdere ontwikkeling werden gekozen. Onder de vereisten van de specificatie waren punten als een spanwijdte minder dan 30 m, zodat dit vliegtuig in een standaard RAF hangar kon worden ondergebracht en een fuselage met een doorsnede klein genoeg om in een standaardverpakkingskrat te passen. Deze eigenaardige vereisten zomede de bepaling dat een groot aantal kleine bommen moesten kunnen worden vervoerd, niet juist een paar grote bommen, bepaalden de vele eigenschappen van het ontwerp, met gevolg dat wat de prestatie zowel als zijn uiteindelijke nut betreft de Stirling bepaald beperkt was. Het prototype vloog in mei 1939. Een jaar daarop kwam de eerste Stirling I uit de produktie te voorschijn en tegen augustus begonnen de weinige beschikbare Stirlings de Wellingtons van het No. 7 Eskader te vervangen. Op 10 februari 1 voerden de Stirlings hun eerste opdracht uit, een nachtelijke aanval op olieopslag tanks in Rotterdam. Op 30 mei 1942 namen Stirlings deel aan de eerste aanval met 1000 bommenwerpers. In luchtgevechten bewezen Stirlings verbazingwekkend grote gevechtsbeschadigingen te kunnen absorberen en naar hun basis terug te keren. Zij bleven tot september 1944 als bommenwerpers in dienst. Intussen werd de Stirling voor andere taken gebruikt, zoals voor het leggen van mijnen, afwerpen van bevoorradingen, en als trekkers voor transporten zweefvliegtuigen. Toen de produktie in november 1945 ophield waren er in totaal 2375 gebouwd. Van de twee individuele vliegtuigen die het onderwerp van dit pakket zijn, is MG-K een Stirling B.I van het 7 Eskader dat eerst van Leeming in Yorkshire opereerde en daarna bij 3 Group van Oakington in Cambridgeshire; Het tweede vliegtuig EX-L is een B.III van het 199 Eskader van 3 Group waarmee bommen werden gevlogen, mijnen werden gelegd en bevoorradingsopdrachten voor de ondergrondse strijdkrachten werden uitgevoerd. In 1944 verhuisde het Eskader naar North Creake waar het tot maart 1945 in dienst van de 100 Group was t.b.v. radio-tegenmaatregelen. De Stirling I werd door vier 1590 pk Bristol Hercules motoren aangedreven die een maximumsnelheid van 416 km/u mogelijk maakten en een straalbereik van 3088 km met een 2267,96 kg bommenlast. De afweerbewapening bestond uit acht 9,5 mm mitrailleurs en de maximale bommenlast was 6350,30 kg. De spanwijdte was 30,20 m en lengte 26,60 m.

Sterling var det första av RAF's fyrmotoriga bombplan som tjänstgjorde under Andra Världskriget. I juli 1936 framlade Krigsflygministeriet en specifikation för ett tungt långdistansbombplan och av de två som utvaldes för utveckling var Short-konstruktionen det ena. Bland klausulerna i specifikationen märktes en vingbredd på mindre än 30 m för att kunna passa in i en RAF-hangar av standardstorlek. Flygkroppen skulle vara liten nog i genomskärning för att kunna packas in i en packlar av standardformat. Dessa egendomliga krav i samband med villkoret att planet skulle vara i stand att bära ett stort antal mindre bomber snarare än några få större gav upphov till de konstruktionsgenskaper, som begränsade Stirlings prestanda och slutliga användbarhet. En prototyp flög i maj 1939. Ett år därefter kom den första produktionsmaskinen och i augusti började de mycket fataliga, då tillgängliga, Stirling-planen att ersätta 7e Divisionens Wellington-plan. Den 10 februari 1941 utförde Stirling-planen sitt första uppdrag, ett nattanfall mot oljetankar i Rotterdam. Den 30 maj 1942 deltog Stirlings i den första 1000-plansräden. I luftstrider visade sig Stirling-planen kunna utstå häpnadsväckande skador och icke desto mindre kunna återvända till basen och de fortsatte att användas för bombning tills i september 1944. Under tiden hade Stirlings-maskiner satts in i andra roller sasom för minläggning, fällning av förnödenheter och som glidplansbogserare. När produktionen upphörde i november 1945 hade 2.375 exemplar byggts. Av de två individuella planen som visas i den här byggsatsen är MG-K en Stirling B.I, tillhörande 7e Divisionen, vilken först var baserad vid Leeming i Yorkshire och senare vid Oakington i Cambridgeshire, ingående i 3e Flygeskadern. Den andra maskinen, EX-L, är en B.III i Division 199 av 3e Eskadern, som insattes som bombare, minläggare och för fällning av förnödenheter till motståndsrörelsen. År 1944 flyttades divisionen till North Creake och flög med Eskader nr 100 där den användes för radiomotatgärder tills i mars 1945. Stirling I framdrivs av 4 Bristol Hercules motorer på vardera 1 590 hk, som gav planet en topphastighet på 416 km/t och en aktionsradie på 3088 km med 2.267 kg bomblast. Den defensiva beväpningen bestod av 8 st 7,7 mm kulsprutor och största bomblast var 6.350 kg. Vingbredden var 30,2 m och längden 26,6 m.

Stirling oli ensimmäinen RAF:n neljästä raskaasta pommituskoneesta, jotka olivat käytössä toisen maailmansodan aikana. Vuoden 1936 heinäkuussa Ilmailuministeriö julkaisi tarkat ohjeet pitkän kantamatkan omaavasta pommituskoneesta ja Short-malli oli toinen kahdesta kehitteilyä varten hyväksytystä mallista. Ohjeiden ehtoihin kuului alle 30 m:n (100 jalan) jänneväli niin, että kone mahtui normaaliin RAF:n konehalliin, ja tarpeeksi pienen poikkileikkauksen omaava runko, jotta se mahtuisi normaaliin pakkaukseen. Nämä omalaatuiset vaatimukset, yhdessä mahdollisuuksien monien pienten pommien kuljettamiseen, muuttaman ison sijasta, vaikuttivat moniin niihin suunniteluominaisuuksiin, jotka rajoittivat Stirlingin suorituskykyä ja mahdollista hyödyllisyyttä. Prototyyppi teki lennon vuoden 1939 toukokuussa. Vuotta myöhemmin nähtiin ensimmäiseksi valmistettu Stirling I, ja elokuuhun mennessä muutamat saatavilla olevat Stirling-koneet alkoivat korvata no. 7 lentorykmentin Wellington-koneita. 10. helmikuuta vuonna 1941 Stirlingit suorittavat ensimmäisen tehtävänsä: yöllisen hyökkäyksen Rotterdamin öljysäiliötä vastaan. 30. toukokuuta vuonna 1942 Stirlingit ottivat osaa ensimmäiseen 1000 koneen pommitukseen. Taisteluissa Stirlingit osoittivat pystyvänsä toimimaan huomattavista taisteluvaurioista huolimatta ja palaamaan tukikohtaansa, ja niitä käytettiin edelleen pommitustehtävissä vuoden 1944 syyskuuhun asti. Stirlingiä on myös käytetty muissa tehtävissä, joihin kuuluu miinojen asetus, täydennysten pudottaminen sekä kuljetuskoneena ja purjelentokoneen hinaajana toimien. Kun valmistus lopetettiin vuoden 1945 marraskuussa, oli rakennettu 2375 konetta. Toinen tämän rakennussarjan lentokoneista MG-K on 7. lentorykmentin Stirling B.I, joka toimi ensin Yorkshirissä olevasta Leemingistä ja siten 3. ryhmän kanssa Cambridgeshiresissä olevasta Oakingtonista. Toinen lentokone EX-L on 3. ryhmän 199. lentorykmentin B.III, joka lensi miinanasetus- ja varusteiden täydennystehtävissä vastarintajoukoille. Vuonna 1944 lentorykmentti siirtyi North Creake:en ja kone lensi 100. ryhmän kanssa radiosignaalien mukaan vuoden 1945 maaliskuuhun asti. Stirling I:ssä oli neljä 1590 hevosvoiman Bristol Hercules moottoria, jotka antoivat sille 416 km/t (260 mailia/t) huippunopeuden ja 3088 km:n (1930 mailin) toimintasäteen 2267,96 kg:n pommikuormalla. Puolustusaseistukseen kuului kahdeksan 0,303 tuuman konekivääriä ja suurin mahdollinen pommikuorma oli 6350,30 kg. Jänneväli 30,20 m (99 jalkaa 1 tuuma). Pituus 26,60 m (87 jalkaa 3 tuumaa).

O Stirling foi o primeiro dos bombardeiros pesados de quatro motores da Real Força Aérea a entrar ao serviço durante a Segunda Guerra Mundial. Em Julho de 1936, o Ministério do Ar publicou uma especificação para um bombardeiro pesado de grande alcance e o desenho da Short foi um dos dois projectos seleccionados para o desenvolvimento. Entre as exigências da especificação encontrava-se uma envergadura inferior a 30m por forma ao avião poder ser aparcado nos hangares normais da Real Força Aérea e uma fuselagem suficientemente pequena em corte para poder ser colocada numa caixa de embalagem normal. Estes requisitos peculiares em conjunto com a possibilidade de transporte de um grande número de bombas pequenas em vez de apenas algumas bombas grandes, foi responsável por muitas das características de desenho que limitaram o desempenho do Stirling e a sua utilidade eventual. O protótipo voou em Maio de 1939. Um ano mais tarde, apareceu o primeiro Stirling I de produção e até Agosto muito poucos Stirling existentes estavam a começar a substituir os aviões Wellington da 7ª Esquadrilha. Em 10 de Fevereiro de 1941, aviões Stirling realizaram a sua primeira missão, que foi um ataque nocturno contra os depósitos de armazenagem de gasolina em Roterdão. Em 30 de Maio de 1942, aviões Stirling tomaram parte no primeiro ataque de 1.000 bombardeiros. Em combate, os Stirlings estavam a demonstrar ser capazes de absorver danos de combate extraordinários e mesmo assim conseguiram regressar à base a continuaram a ser utilizados na função de bombardeamento até Setembro de 1944. Entretanto, o Stirling tinha sido utilizado noutras funções incluindo na colocação de minas, lançamento de abastecimentos e como transporte e reboque de planeadores. Quando a produção terminou em Novembro de 1945, tinham sido construídos 2.375 aviões. Os dois aviões específicos que são apresentados neste jogo para montagem, o MG-K é um Stirling B-1 da 7ª Esquadrilha que operou primeiro a partir de Leeming em Yorkshire e depois a partir de Oakington no Condado de Cambridge com o 3º Grupo. O segundo avião, o EX-L é um B.III da 199ª Esquadrilha do 3º Grupo que voou em missões de bombardeamento, colocação de minas e lançamento de abastecimentos para a Resistência francesa. Em 1944, a Esquadrilha mudou-se para North Creake e passou a voar com o Grupo 100 em missões de contra-medidas de rádio até Março de 1945. O Stirling I era accionado por quatro motores Bristol Hercules de 1.590 c.v., que permitiam ao avião atingir a velocidade máxima de 416 kph e um raio de acção de 3.088 km com um carregamento de 2.267,96 kg de bombas. O seu armamento defensivo era composto por oito metralhadoras de 9,5 mm e a sua carga máxima de bombas era de 6.350,30 kg. Envergadura 30,20; comprimento 26,60m.

Det tunge Stirling bombefly med fire motorer var det første, der gjorde tjeneste i RAF under 2. verdenskrig. I juli 1936 udstedte luftfartsministeriet en specifikation vedr. et tungt langdistance-bombefly, og Short-designet var et ud af to, der blev valgt til videreudvikling. Blandt specifikationens klausuler var et vingefang på under 30 m for at kunne passe til en standard RAF-hangar samt et skrog, der var tilstrækkeligt lille i tværsnit til at passe til en standard pakkasse. Disse mærkvaerdige krav, tillige med faciliteter til at medføre et stort antal små bomber i stedet for nogle få store, var ansvarlige for mange af designegenskaberne, der begrænsede Stirling flyets præstation og endelige effektivitet. Prototypen fløj i maj 1939. Et år senere viste det første Stirling I produktionsfly sig, og i august begyndte de meget få Stirling fly, der stod til rådighed, at afløse Wellington-flyene i eskadrille nr. 7. Den 10. february 1941, udførte Stirling-flyene deres første mission—et nat-angreb mod olielagerbeholdere i Rotterdam. Den 30. maj 1942 deltog Stirling-flyene i det første bombefly-angreb, der bestod af 1.000 bombefly. Under kamphandlinger viste Stirling-flyene sig at kunne absorbere forbavsende store beskadigelser og alligevel vende tilbage til deres base, og de fortsatte med at blive anvendt som bombefly indtil september 1944. I mellemtiden var Stirling-flyene blevet anvendt i andre roller, inklusive udlægningen af miner, udkastning af forsyninger samt som transportfly og til slæbning af svævefly. Da produktionen sluttede i november 1945, var der blevet bygget 2.375. Af de to individuelle fly, der følger med dette sæt er MG-K et Stirling B1 fra 7. eskadrille, der oprindeligt opererede fra Leeming i Yorkshire og herefter fra Oakington i Cambridgeshire i 3. flyveregiment. Det andet fly, EX-L, er et B.III fra 199. eskadrille i 3. flyveregiment, der udførte bombnings-, mineudlægning- og forsyningsmissioner til modstandsbevægelsen. I 1944 flyttede eskadrillen til North Creake og fløj med 100. flyveregiment indtil marts 1945 i forbindelse med radio-modforanstaltningsmissioner. Stirling blev drevet af fire 1.590 hk Bristol Hercules motorer, der gav en tophastighed på 416 km/t og en aktionsradius på 3.088 km med en 2.300 kg bombelast. Den defensive bevaebning bestod af otte 9,5 mm maskingevaer og en maksimum bombelast på 6.350 kg. Vingefang 30,20 m; laengde 26,60 m.



1/72 SCALE MODEL CONSTRUCTION KIT

SHORT STIRLING

07002

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.

ETUDIEZ ATTENTIVEMENT LES DESSINS ET SIMILEZ L'ASSEMBLAGE AVANT DE COLLER LES PIÈCES. GRATTEZ SOIGNEUSEMENT TOUT REVÊTEMENT OU PEINTURE SUR LES SURFACES À COLLER AVANT COLLAGE. TOUTES LES PIÈCES SONT NUMÉROTÉES. PEIGNEZ LES PETITES PIÈCES AVANT ASSEMBLAGE.

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.

STUDIARE I DESIGNI E PRATICARE IL MONTAGGIO PRIMA DI UNIRE INSIEME I PEZZI CON LADESSIVO. RASCHIARE ATTENTAMENTE LE TRACCE DI SMALTO E CROMATURA DALLE SUPERFICIE DA UNIRE CON ADESIVO. TUTTI I PEZZI SONO NUMERATI. COLORARE I PEZZI DI PICCOLE DIMENSIONI PRIMA DI MONTARLI.

ESTUDI LOS DIBUJOS Y PRACTIQUE EL MONTAJE ANTES DE PEGAR LAS PIEZAS. RASPE CUIDADOSAMENTE EL PLATEADO Y LA PINTURA EN LAS SUPERFICIES DE CONTACTO ANTES DE PEGAR LAS PIEZAS. TODAS LAS PIEZAS ESTAN NUMERADAS. ES CONVENIENTE PINTAR LAS PIEZAS PEQUEÑAS ANTES DE SU MONTAJE.

BESTUDEER DE TEKENINGEN EN PROBEER HET SAMENVOEGEN. VOORDAT JE DE ONDERDELEN AAN ELKAAR VASTPLAKT. SCHUUR VOORZICHTIG HET VERGULSEL EN DE VERF VAN DE VAST TE PLAKKEN VLAKKEN. ALLE ONDERDELEN ZIJN GENUMMERD. VERF DE KLEINE ONDERDELEN AL VORENS SAMEN TE VOEGEN.

STUDERA BILDerna NOGGRANT OCH SÄTT IHOP DELARNA INNAN DU LIMMAR IHOP DEM. SKRAPA NOGGRANT BORT FÖRKROMNING OCH FÄRG FRÅN LIMMADE DELAR. ALLA DELARNA ÄR NUMMERADE. MALA SMADELARNA FÖRE IHOPSÄTTNING.

TUTUSTU PIIRROKSIIN JA HARJOITTELE KOKOAMISTA ENNEN KUIN LIIMAAT OSAT YHTEEN. RAAPUTA MAALI VÄROVASTI POIS LIIMATTAVILTA PINNOILTA. KAIKKI OSAT ON NUMEROITU. MAALAA PIENET OSAT ENNEN KOKOAMISTA.

ESTUDE ATENTAMENTE OS DESENHOS. CORTE AS PECAS DAS GRELHAS COM A AJUDA DE UMA LAMINA E LIXE AS ARESTAS DE MODO A SUPRIMIR QUALQUER IRREGULARIDADE. EXPERIMENTE SE AS PECAS ENCAIXAM FÁCILMENTE UMAS NAS OUTRAS ANTES DE COLAR. TODAS AS PECAS ESTAO NUMERADAS. PINTE AS PEQUENAS PECAS ANTES DE COLAR.

TEGNINGERNE BOR STUDERES. OG MAN BOR OVE SIG I MONTERINGEN. FOR DELENE LIMES SAMMEN. PLADESTYKKER OG MALING SKAL OMHYGGELIGT FJERNES FRA KLAEBEFLADERNE. ALLE DELE ER NUMMEREREDE. SMA DELE SKAL MALES FOR MONTERINGEN.

The varying shades of colour shown in the illustration can be obtained by blending the listed paints.

Les diverses nuances figurant sur l'illustration peuvent être obtenues en mélangeant les couleurs indiquées.

Die verschiedenartigen Farbschattierungen, die auf der Abbildung zu sehen sind, erhält man durch Mischen der aufgeführten Farben.

I diversi colori mostrati nell'illustrazione possono essere ottenuti mischiando le vernici elencate.

Los distintos matices de color que se muestran en la ilustración pueden obtenerse mezclando las pinturas de la lista.


Voor het verkrijgen van de verschillende afgebeelde kleurnuances de in de lijst genoemde verf mengen.


De pa bilden visade olika färgnyanserna kan erhållas genom blandning av de pa listan uppförda färgerna.

Kuvassa näkyvät eri värisävyt voidaan valmistaa sekoittamalla luettelossa olevia maaleja.


As várias tonalidades de cores apresentadas na ilustração podem ser obtidas mesclando as tintas que figuram na lista.


De i illustrationen viste forskjellige farvenuancer kan fås ved at blande de pa listen anførte farver.


 ASSEMBLE IN SEQUENCE
ASSEMBLEZ A LA SUITE
IN REIHFOLGE ZUSAMMENSETZEN
MONTARE IN ORDINE DI SEQUENZA
MONTAR EN SECUENCIA
VOEG IN VOLGORDE SAMEN
MONTERA I ORDNINGSFÖLJD
KOKOA NUMEROJARHETSTYKSESSÄ
MONTAR POR ODEN
MONTERES I DEN RIGTIGE RÆKKEFOLGE

 CEMENT
COLLEZ
KLEBEN
UNIRE CON ADESIVO
CON PEGAMENTO
VASTPLAKKEN
LIMMA
LIMAA
COLAR
KLAEBEMIDDEL

 CLEAR
CLAIR
KLAR
TRASPARENTE
TRANSPARENTE
SCHOOON
GENOMSKINLIG
KIRKAS
TRANSPARENTE
KLAR

 ALTERNATIVE PART
PIECE EN OPTION
ALTERNATIVTEN
PEZZO ALTERNATIVO
PARTE ALTERNATIVA
ANDER ONDERDEEL
ALTERNATIV DEL
VAINTOHTOINEN OSA
PECAS ALTERNATIVAS
ALTERNATIV DEL

 DO NOT CEMENT
NE COLLEZ PAS
NICHT VERKLEBEN
NON APPLICARE ADESIVO
SIN PEGAMENTO
NIET VASTPLAKKEN
LIMMA INTE
ALÄ LIMAA
NAD COLAR
MA IKKE KLAEBES

 ASSEMBLED SECTION
PARTIE DÉJÀ ASSEMBLÉE
ZUSAMMENGEBAUTER TEIL
SEZIONE MONTATA
SECCION MONTADA
SAMENGE VOEGD ONDERDEEL
IHOPSATT
KOOTUT OSAT
SECCAO MONTADA
MONTERET SEKTION

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.

POUR COLLER LES DECALQUES, DECOUPEZ LE MOTIF PLONGEZ-LE QUELQUES SECONDES DANS L'EAU CHAUDE PUIS POSEZ LE A L'ENDROIT INDIQUE EN DECOLLANT LE SUPPORT PAPIER. UTILISER EN MEME TEMPS L'ILLUSTRATION DE LA BOITE.

UM DIE ABZIEHBILDER AUFZUKLEBEN, DIESE AUSSCHNEIDEN, KURZ IN WARMES WASSER TAUCHEN, DANN ABZIEHEN UND WIE ABGEBILDET AUFKLEBEN. IN VERBINDUNG MIT SCHACHTEL-ARTWORK VERWENDEN.

PARA APLICAR LAS CALCOMANIAS, SEPARAR LOS TEMAS DESEADOS, SUMERGIR EN AGUA TIBIA DURANTE UNOS SEGUNDOS Y DESLIZAR LA CALCA EN LA POSICION DEBIDA. VER ILLUSTRACIONES DE LA TAPA.

PER APPLICARE LE DECAL COMANIE, TAGLIARE IL FOGLIO SECONDO IL NECESSARIO, IMMERGERE LA DECORAZIONE IN ACQUE CALDA PER ALCUNI SECONDI, QUINDI SFILARLA DALLA CARTA DI SUPPORTO E PALPEGGIARLA NELLA POSIZIONE INDICATA.

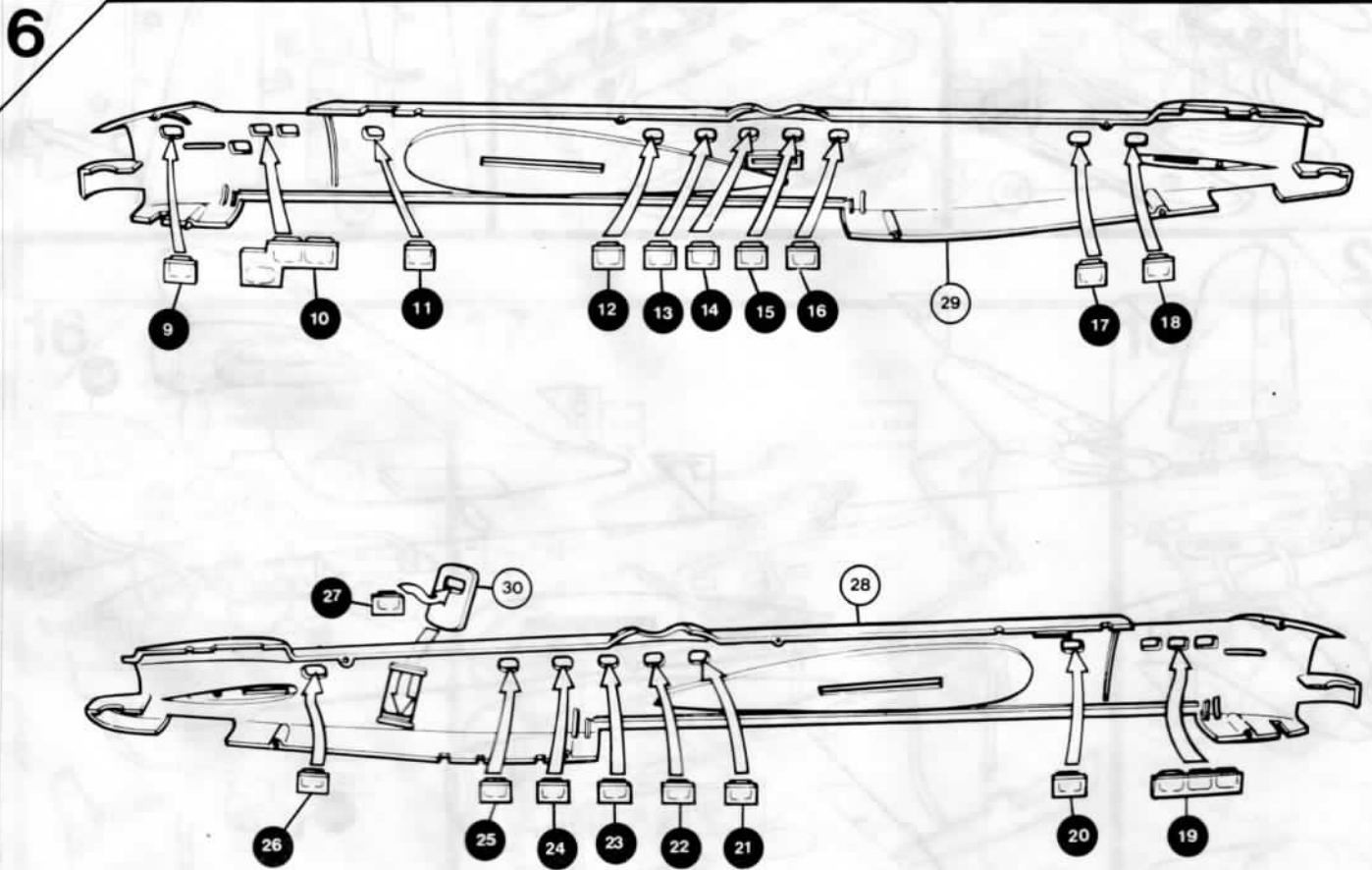
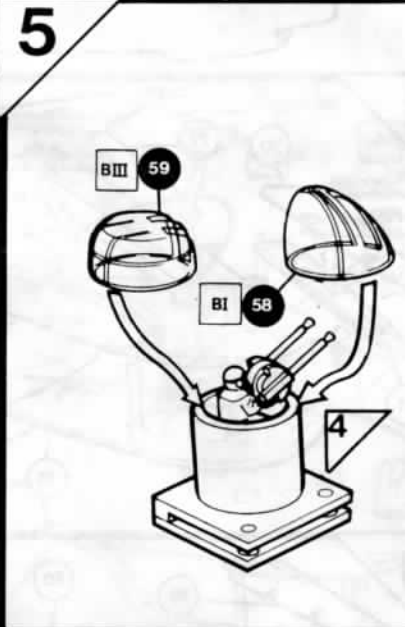
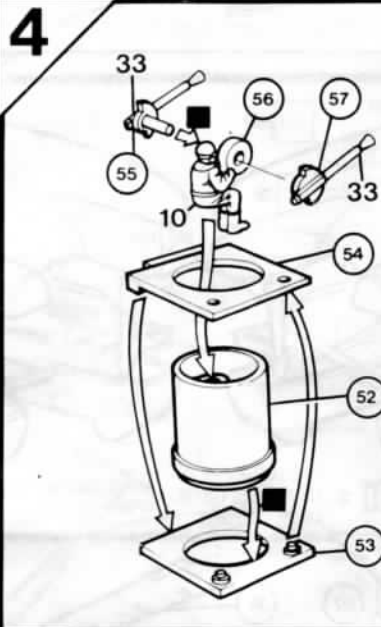
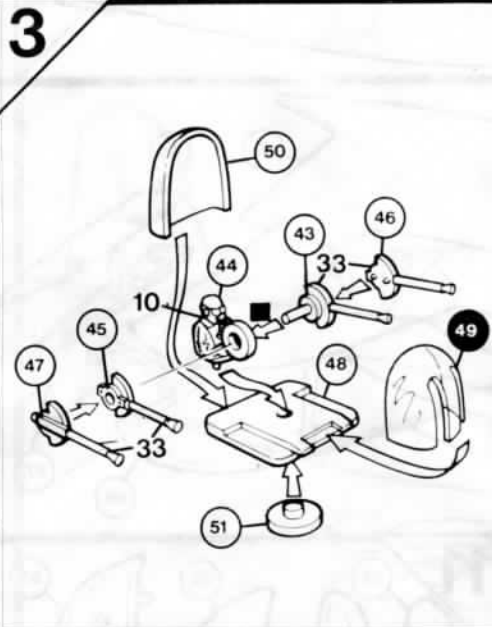
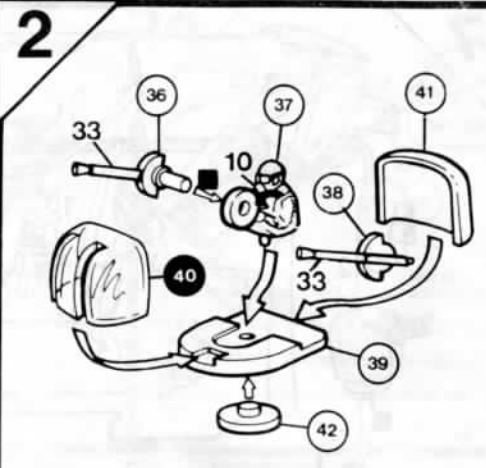
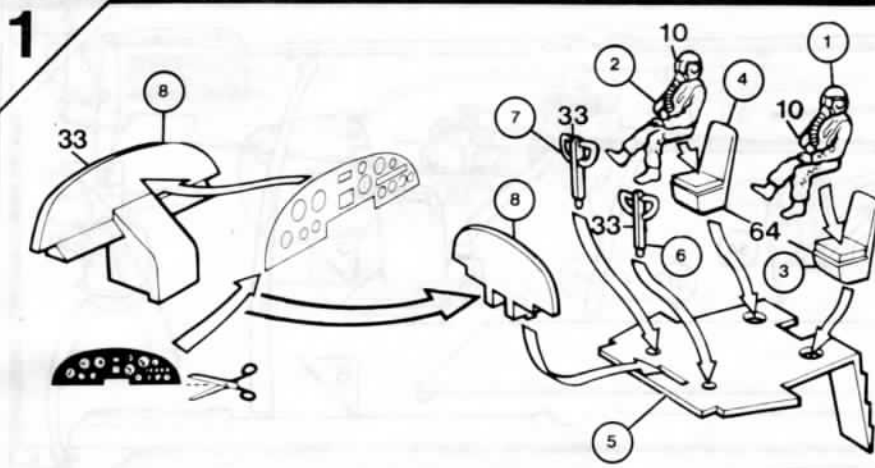
USARE IN CONJUNZIONE CON L'ILLUSTRAZIONE SULLA SCATOLA. OVERFORING AV DEKALER KLIPP ARKET SLIK DU ONSKER. DYPP DET I VARMT VANN NOEN SEKUNDER, OG LA DET GLI FRA BAKGRUNNSARKET DIREKTE PÅ PÅSS SOM VIST BRUKES SAMMEN MED KARTONGENS LITOGRAFI.

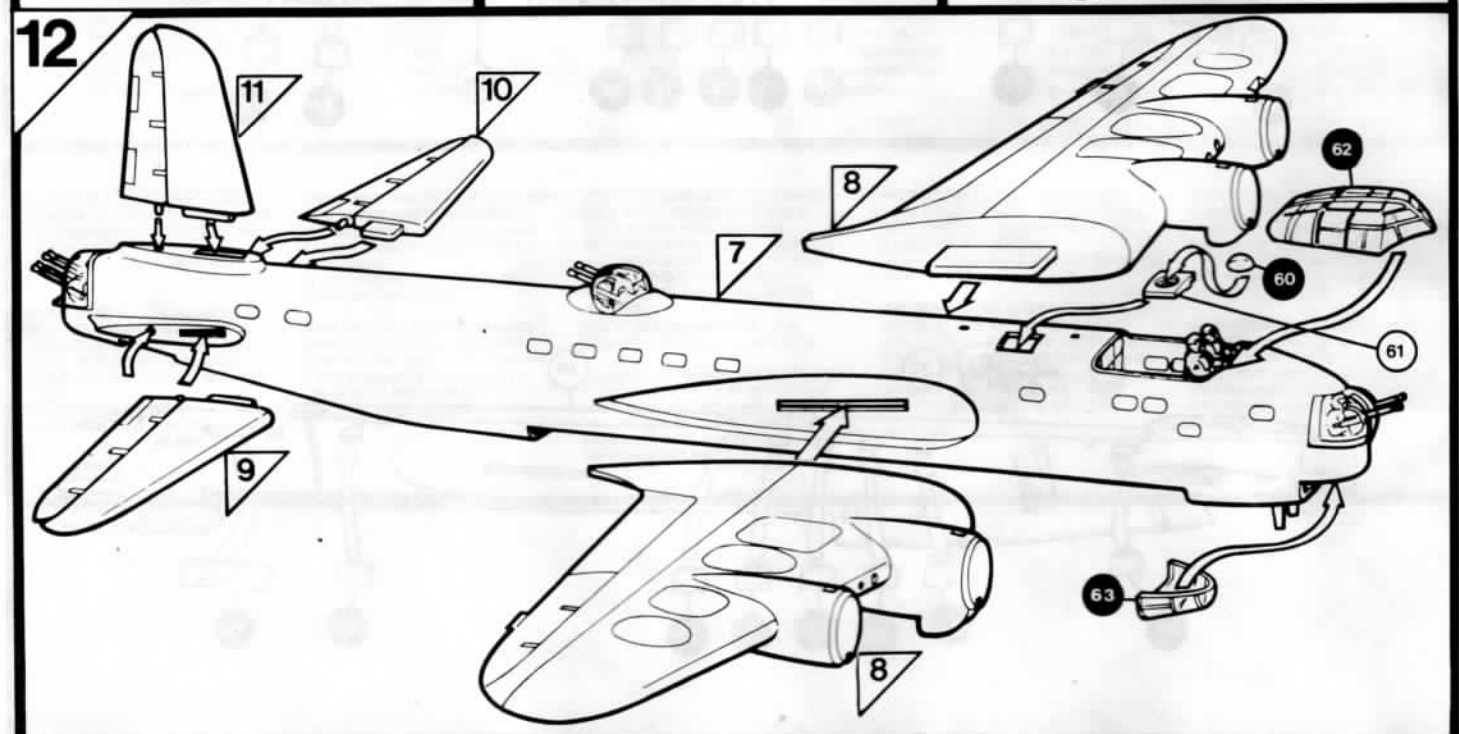
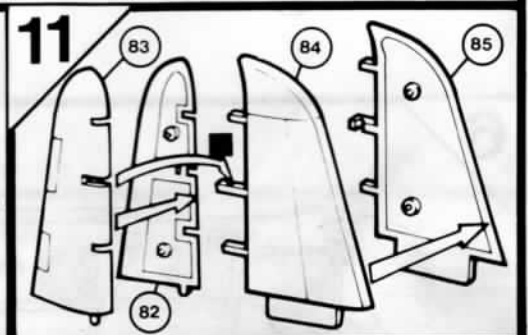
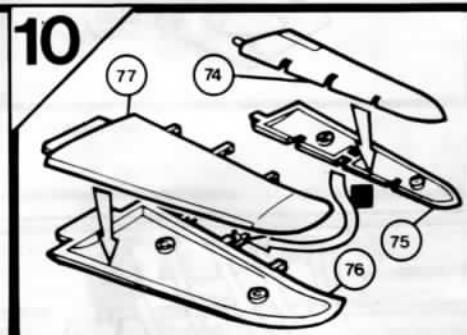
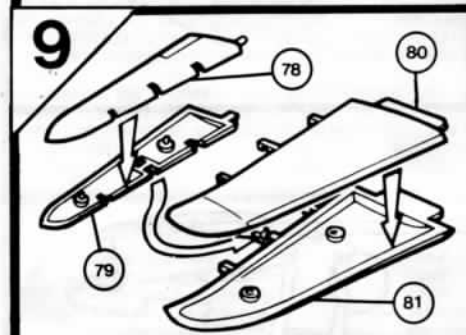
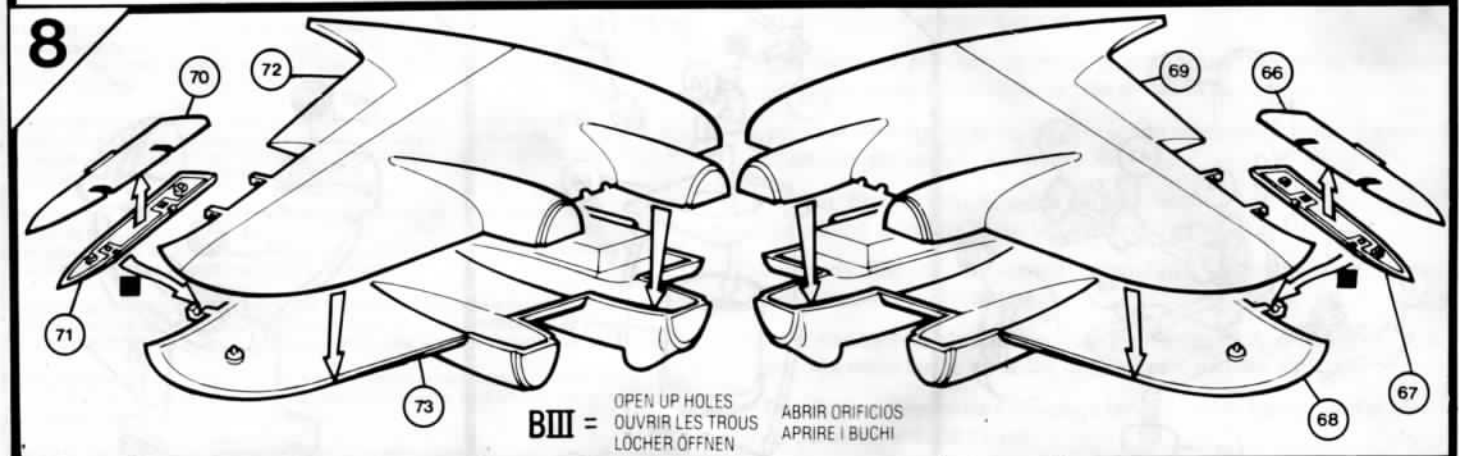
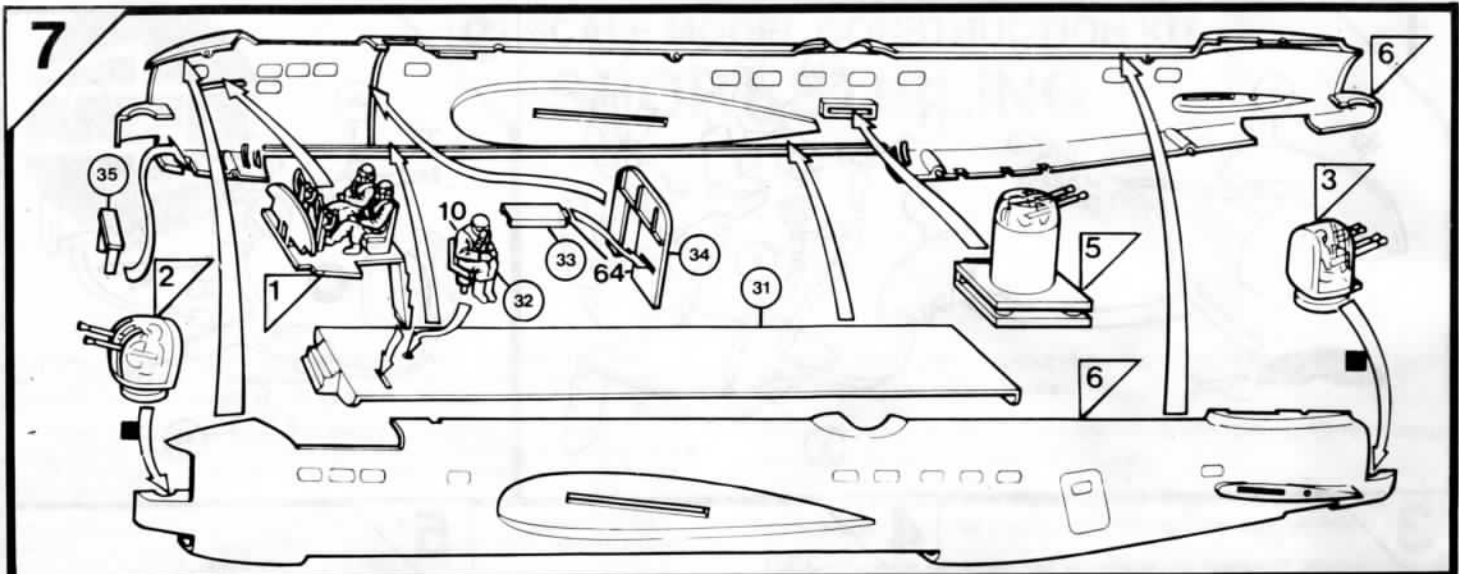
FASTSÄTTNING AV DEKALER, KLIPP ARKET, DOPPA I VARMT VATTEN NAGRA SEKUNDER. LÅT BAKSIDAN GLIDA PÅ PLATS SOM BILDEN VISAR. ANVÄND I SAMBAND MED KARTONGENS HANDLITOGRAFI.

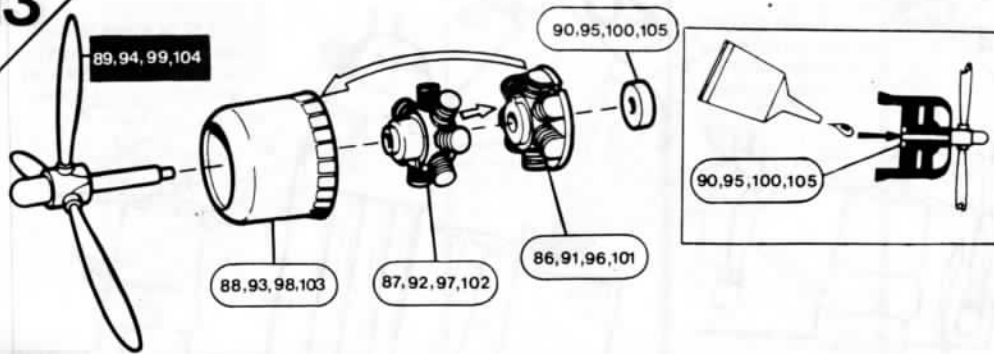
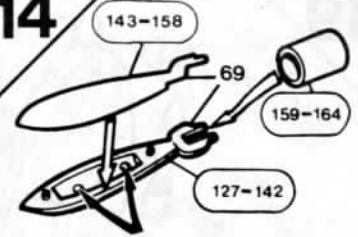
OM DE PLAAT JES OP TE PLAKKEN MOET HET BLAD GEKNIPT WORDEN ZOALS AANGEGEVEN. EEN PAAR SECONDEN IN WARM WATER GEDOMPELD WORDEN EN DE ACHTERKANT ERAF GEHAALD WORDEN ZOALS AFGEBEELD STAAT GEBRUIK SAMEN MET AFBEELDING OP DOOS.

PARA APLICAR AS DECALCOMANIAS, CORTAR AS FOLHAS A MEDIDA DO SIMBÓLO. PRETENDIDO E MERGULHA-LO EM AGUA Morna POR ALGUNS SEGUNDOS DEPOIS, COM A AJUDA DE UMA PINÇA, DESLIZA-LO APLICA-LO NO RESPECTIVO LUGAR.

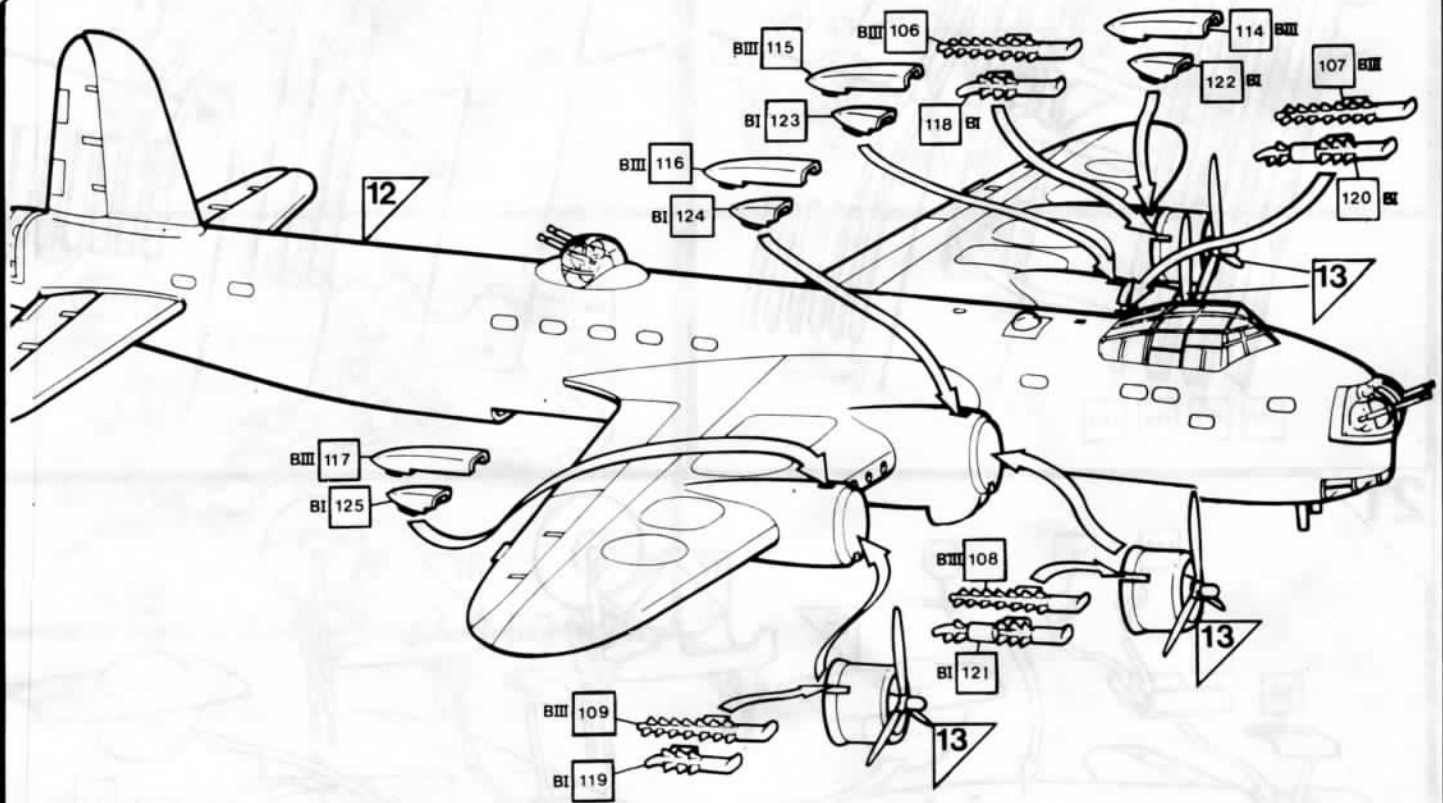
OVERFORINGSBILLEDERNE ANVENDES VED AT TILKLIPPE ARKET EFTER BEHOV, OG DYPP DET I VARMT VAND I NOGLE FA SEKUNDER. UNDERLAGET GLIDES AF OG ANBRINGES I DEN VISTE POSITION. PÅFORES I FOLGE BRUGSANVISNINGERNE PÅ ÅESKEN.



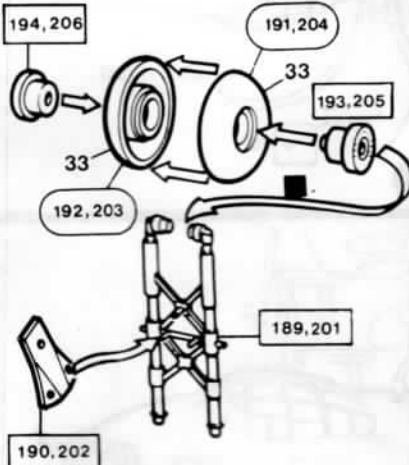
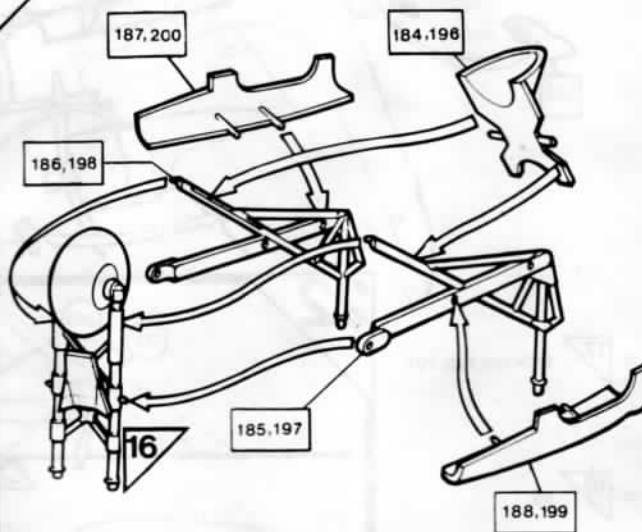


13**14**

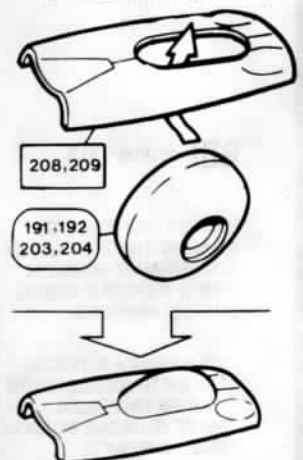
OPEN UP HOLES IF BOMBS ARE TO BE PLACED IN BOMB BAY
 OUVREZ LES TROUS SI LES BOMBES DOIVENT ETRE PLACEES DANS LA NICHE A BOMBES
 LÖCHER ÖFFNEN, WENN BOMBEN IN DEN GONDELN ANGEBRACHT WERDEN SÖLLEN
 ABRIR LOS ORIFICIOS SI VAN A COLOCARSE LAS BOMBAS EN LA PLATAFORMA DE BOMBAS
 APRIRE I BUCHI SE SI DEVONO COLLARE LE BOMBE NEL VANO BOMBE

15**16**

LOWERED UNDERCARRIAGE
 TRAIN D'ATERRISSAGE ABAISSE
 AUSGEFAHRENES FAHRWERK
 TREN DE ATERRIZAJE ABATIDO
 CARRELLO ABBASSATO

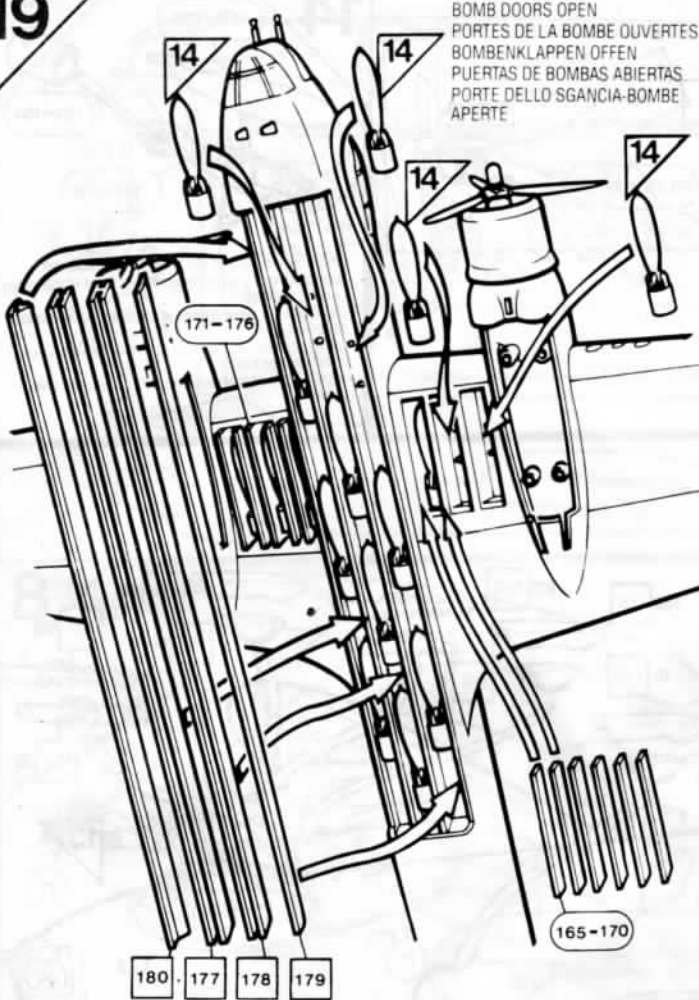
**17****18**

UNDERCARRIAGE RETRACTED
 TRAIN D'ATERRISSAGE RENTRE
 FAHRWERK EINGEZOGEN
 TREN DE ATERRIZAJE RETRACTADO
 CARRELLO RETRATTO



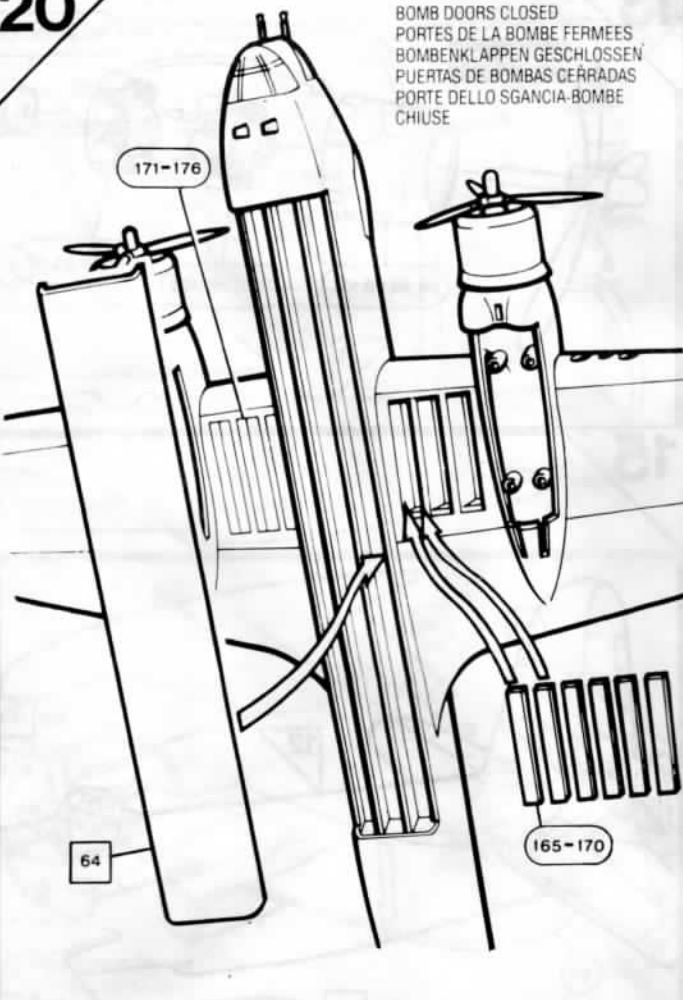
19

BOMB DOORS OPEN
 PORTES DE LA BOMBE OUVERTES
 BOMBENKLAPPEN OFFEN
 PUERTAS DE BOMBAS ABIERTAS
 PORTE DELLO SGANCIA-BOMBE
 APERTE

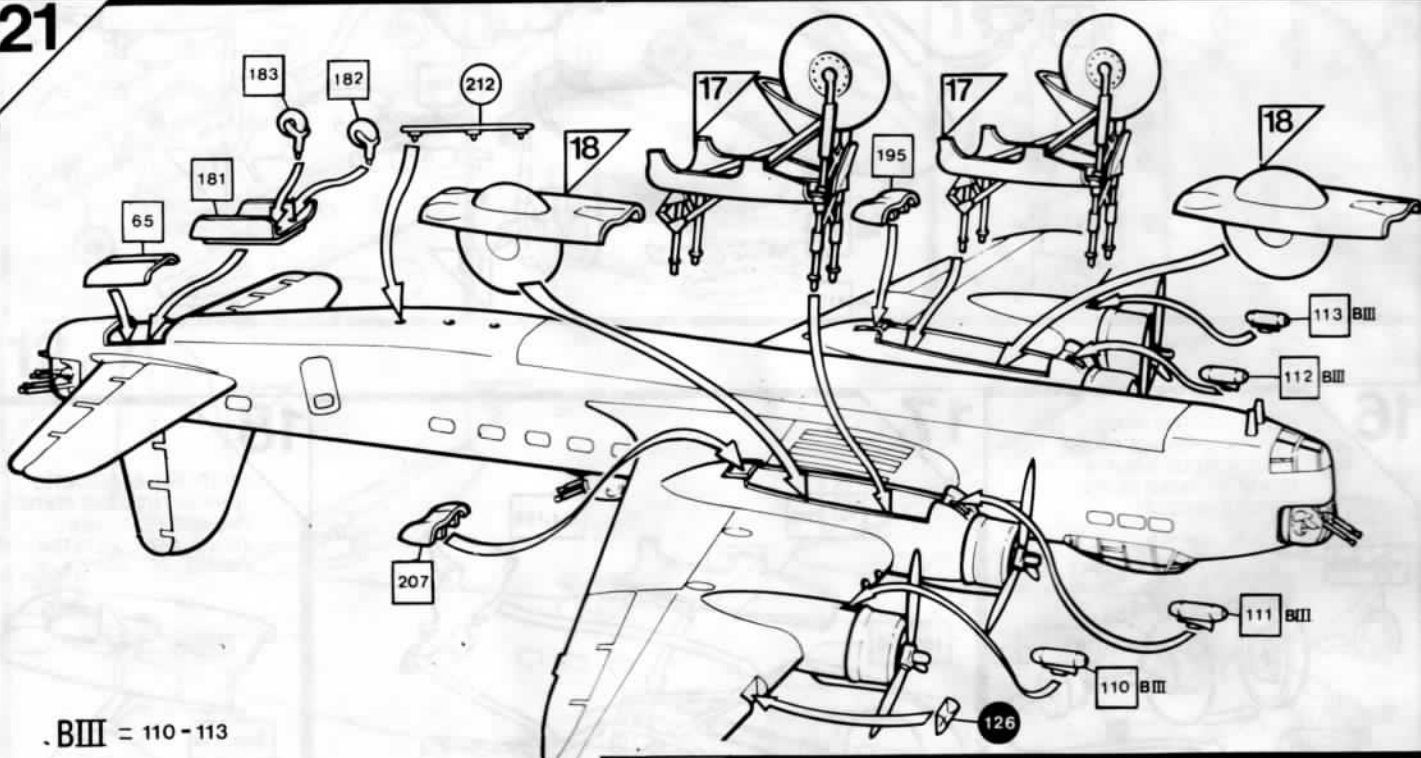


20

BOMB DOORS CLOSED
 PORTES DE LA BOMBE FERMEES
 BOMBENKLAPPEN GESCHLOSSEN
 PUERTAS DE BOMBAS CERRADAS
 PORTE DELLO SGANCIA-BOMBE
 CHIUSE



21



BIII = 110 - 113

LOWERED UNDERCARRIAGE
 TRAIN D'ATERRISSAGE ABAISSE
 AL SGFAHRENS FAHRWERK
 TREN DE ATERRIZAJE ABATIDO
 CARRELLO ABBASSATO

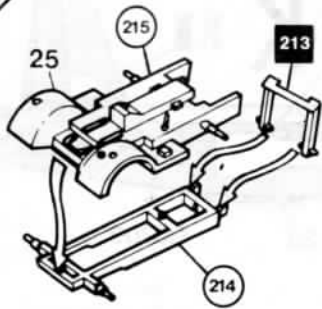
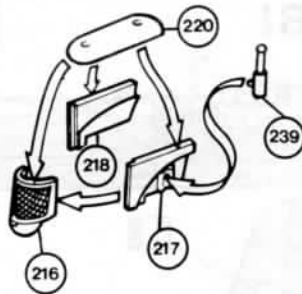
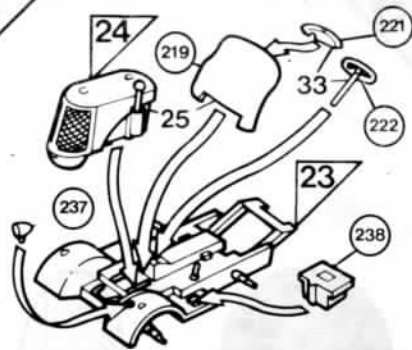
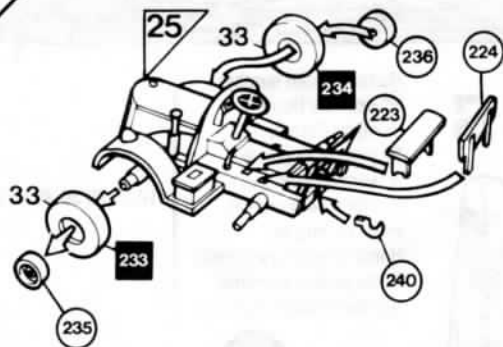
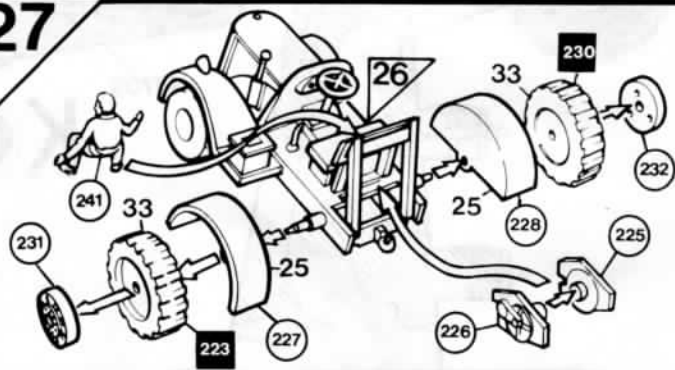
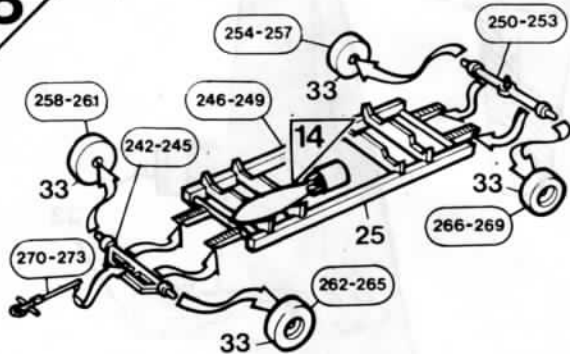
= 17 181-183,195,207

UNDERCARRIAGE RETRACTED
 TRAIN D'ATERRISSAGE RENTRE
 FAHRWERK EINGEZOGEN
 TREN DE ATERRIZAJE RETRACTADO
 CARRELLO RETRATTO

= 18 65

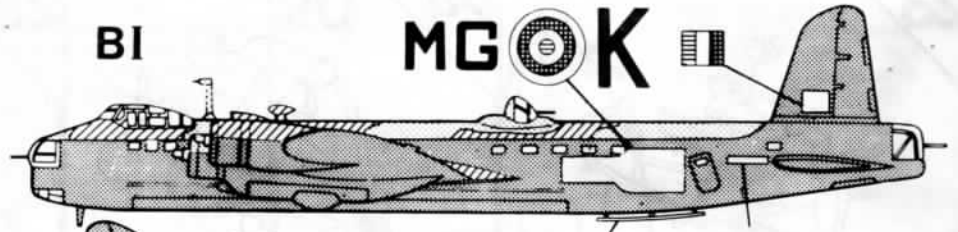
22



23**24****25****26****27****28**

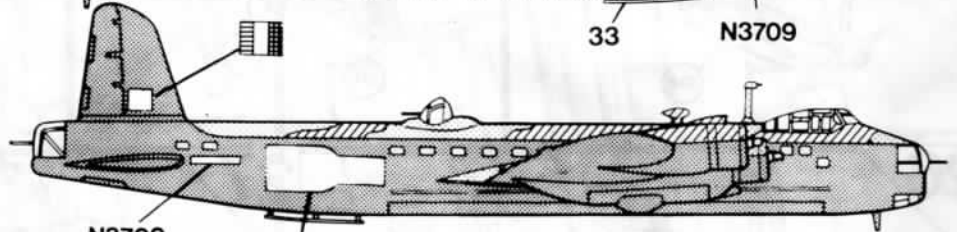
BI

MG  K



33

N3709

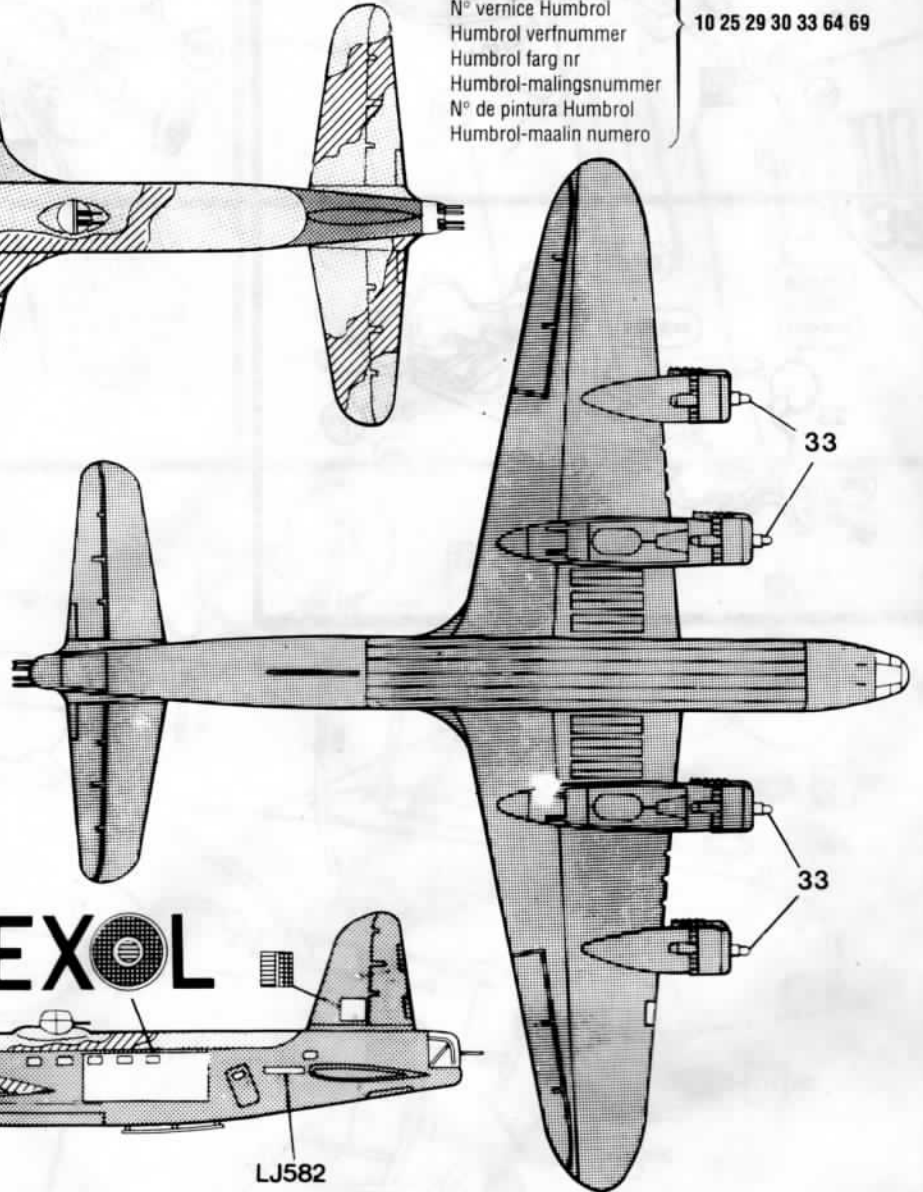
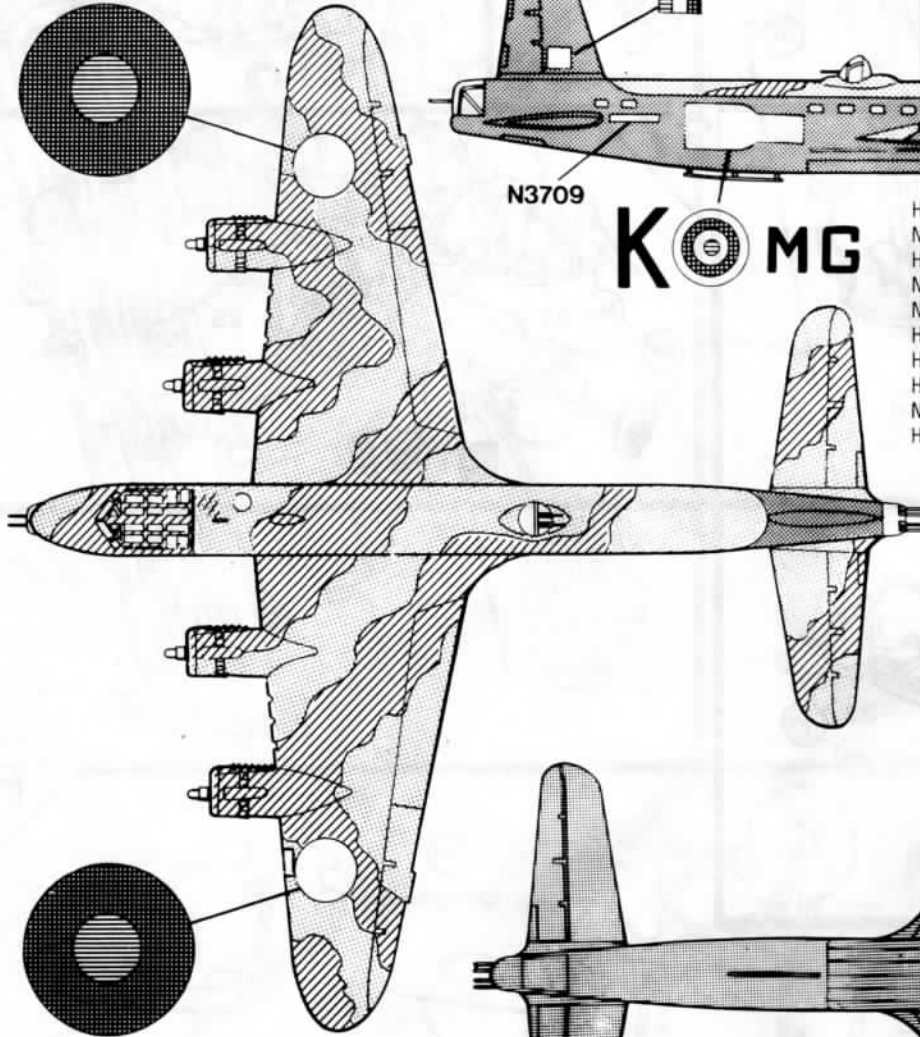


N3709

K  MG

Humbrol paint number
 N° peinture Humbrol
 Humbrol-Farbnr.
 N° pintura Humbrol
 N° vernice Humbrol
 Humbrol verfnnummer
 Humbrol farg nr
 Humbrol-malingsnummer
 N° de pintura Humbrol
 Humbrol-maalin numero

10 25 29 30 33 64 69

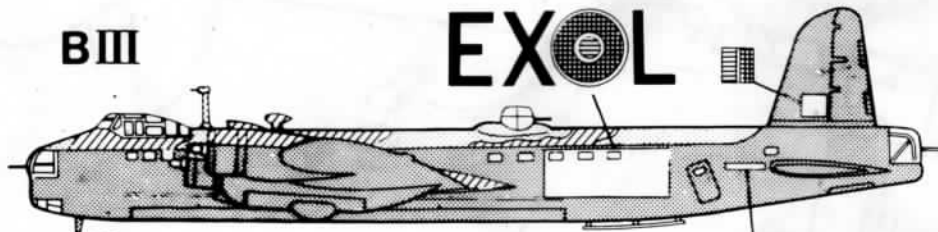


33

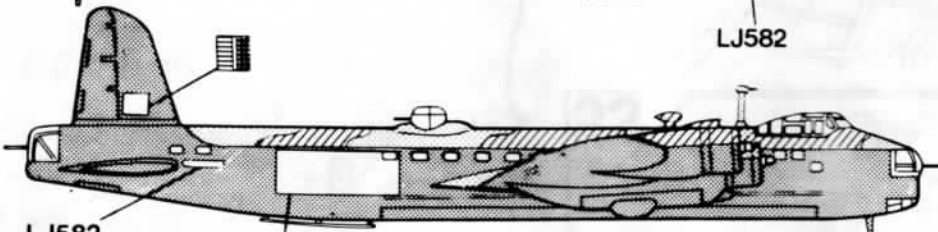
33

B III

EX  L



LJ582

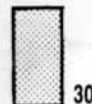


LJ582

EX  L



29



30



33

FLASH SERVICE



NAME :

Model ref. :

ADDRESS :

--	--	--	--	--

POST CODE :

Defective part :

TOWN :

DATE OF BIRTH

SEX : F M PURCHASED FROM : Retailer Hyper market

With an aim to continual improvement of our products, would you please be so kind as to indicate the motive of your request and return it to : HUMBROL, AIRFIX FLASH SERVICE MARFLEET HULL HU9 5NE - ENGLAND.

.....

.....

.....

FLASH SERVICE

Réf. maquette :

NOM :

--	--	--	--	--

ADRESSE :

Pièces défectueuses :

CODE POSTAL :

VILLE :

SEXE : F M

DATE DE NAISSANCE

LIEU D'ACHAT : Détaillant Grande surface

Soucieux de toujours améliorer la qualité de nos produits, nous vous remercions de nous aider en indiquant les raisons de votre demande que vous adresserez à : AIRFIX, FLASH SERVICE, BP 5 - 61160 TRUN - FRANCE. **TEL: 33 67 72 64** **FAX: 33 67 72 71**

.....

.....

.....

FLASH SERVICE

Art. Nr. Modell :

NAME :

--	--	--	--	--

ADRESSE :

Defekte Teile :

PLZ :

ORT :

GESCHLECHT : W M

GEB.DATUM

KAUFORT : Einzelhandel Kaufhaus/Einkaufszentrum

In dem ständigen Bestreben, die Qualität unserer Produkte zu verbessern, bitten wir Sie den Grund für Ihre Beanstandung anzugeben. Wir bedanken uns für Ihre Hilfe und bitten Sie, Ihr Schreiben an folgende Adresse zu richten : HUMBROL, AIRFIX FLASH SERVICE MARFLEET HULL HU9 5NE - ENGLAND.

.....

.....

.....

FLASH SERVICE

NAAM :

ADRES :

POSTCODE :

PLAATS :

GEBOORTEDATUM :

GESLACHT : V M

PLAATS VAN AANKOOP : Detailhandel

Ref. bouwpakket :

.....

--	--	--	--	--

Gebrekkige onderdelen :

Wij proberen altijd de kwaliteit van onze produkten te verbeteren. Wij bedanken u dus voor de hulp die ons daarbij geeft door de redenen van uw vraag op te geven. U kunt dit formulier opsturen naar : HUMBROL, AIRFIX FLASH SERVICE MARFLEET HULL HU9 5NE - ENGLAND.

.....
.....

FLASH SERVICE

NOMBRE :

DIRECCION :

CÓDIGO POSTAL :

LOCALIDAD :

NACIDO(A) EL :

Ref. maqueta

.....

--	--	--	--	--

Piezas defectuosas :

SEXO : F M

LUGAR DE LA COMPRA : Detallista

Hipermercado

Con la intención de mejorar continuamente la calidad de nuestros productos, le agradecemos que nos indique las razones de su reclamación que deberá enviar a : HUMBROL, AIRFIX FLASH SERVICE MARFLEET HULL HU9 5NE - ENGLAND.

.....
.....

FLASH SERVICE

NAMN:

ADRESS:

POSTNUMMER:

ORT:

FÖDELSEDATUM:

Art.nr modellbyggsats:

.....

--	--	--	--	--

Ofullständiga/Ej fungerande delar :

KÖN: K M

INKÖPSSTÄLLE: Detaljhandel

Stormarknad

DU vi kontinuerligt strävar att förbättra våra produkter, vore vi tacksamma om Ni kunde hjälpa oss genom att beskriva orsakerna till Er begäran som Ni sänder till: HUMBROL, AIRFIX FLASH SERVICE MARFLEET HULL HU9 5NE - ENGLAND.

.....
.....

0308

+



LJ582
LJ582
N3709
N3709



SHORT
07002

ST
ING

K O M G E X O L

M G O K E X O L



+