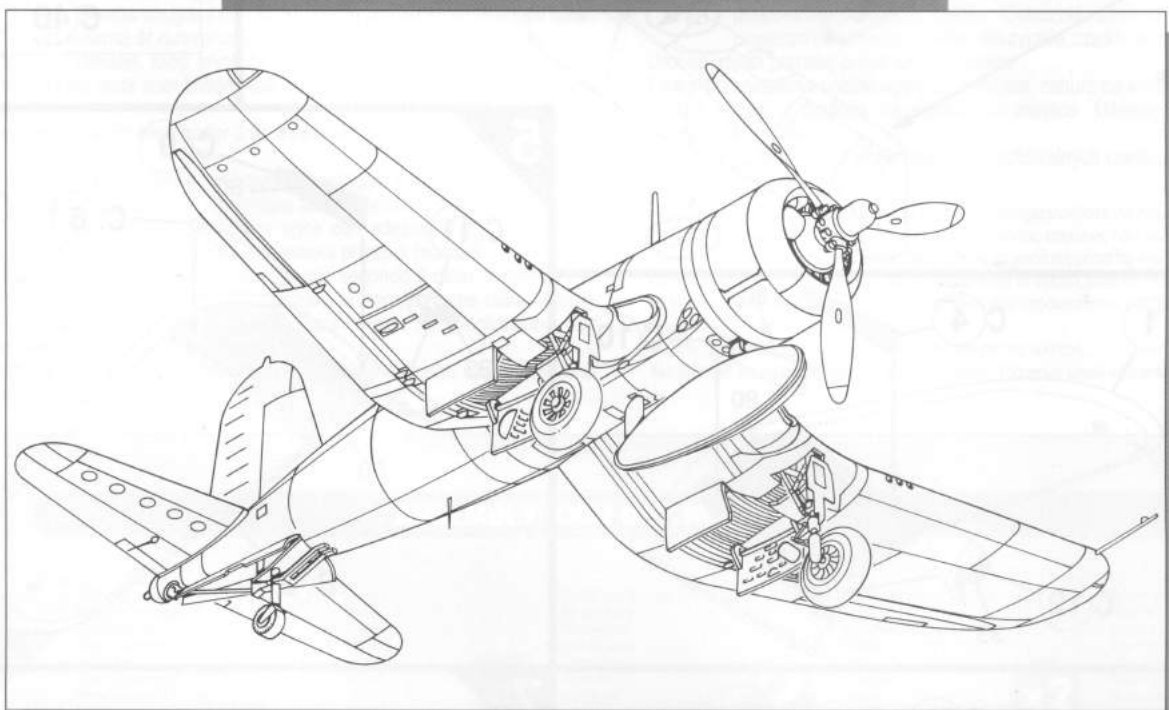


VOUGHT F4U-1A CORSAIR



**1/48th Scale Model
Construction Kit**

05106

HUMBROL

A HUMBROL PRODUCT®

Humbrol Limited, Marfleet, Hull HU9 5NE, England 1999
Telephone(01482)701191; Telefax(01482)712908

VOUGHT F4U-1A CORSAIR

GB

Designed by Chance Vought to meet a 1938 U.S. Navy specification for a fast carrier-borne single seat fighter, the V-166B design utilised the smallest possible airframe housing the most powerful available engine, the Pratt and Whitney XR-2800 Double Wasp. This motor required a large diameter propeller, in turn necessitating an unusual gull wing layout to avoid using a lengthy undercarriage. The prototype XF4U-1 first flew on 29 May 1940 and the first production F4U-1 Corsair flew on 25 June 1942; deemed unsuitable for use aboard aircraft carriers these early versions equipped only land-based squadrons of the U.S. Marine Corps and U.S. Navy in the Pacific theatre from late 1942. The Corsair also met the requirements of the Royal Navy's Fleet Air Arm which, unlike the Americans, had every intention of operating the type from its aircraft carriers which included several smaller escort vessels. The first carrier operational missions were undertaken by No. 1834 Squadron from HMS Victorious on 3 April 1944, it being that same month that further trials by the U.S. Navy cleared their machines for carrier operations. The Royal Navy received 95 Corsair Is (F4U-1) under lend-lease arrangements, most of which were used for training purposes, followed by 510 of the improved Corsair II (F4U-1A and D models) which served with several operational squadrons in the Atlantic and Pacific areas. The F4U-1A featured an improved cockpit canopy allowing greater headroom and visibility for the pilot, this overcoming one of the main criticisms of the early aircraft for carrier operations. In addition, the FAA Corsair II along with all later models had eight inches removed from each wing tip to allow hangar deck storage with wings folded in the smaller British aircraft carriers, which had less headroom available. In June 1944 HMS Victorious sailed for the far east and, following a period of operations against

targets in Sumatra, joined the British Pacific Fleet early in 1945; 1834 Squadron was then actively engaged in operations against the Sakishima Group of islands and just before VJ-day against targets on the Japanese mainland. The later FAA Corsair III (Brewster F3A-1A) and Mk.IV (Goodyear FG-1A & D) were improved models, over 1,370 of these being delivered; in all there were 19 operational FAA Corsair squadrons by the end of World War 2. The other major wartime user was the Royal New Zealand Air Force, which received 425 F4U-1A/D and FG-1A/D models, serving with 13 operational squadrons (Nos. 14-26) in the Pacific theatre from January 1944 until the end of the war; being land based and engaged mainly on low level attack duties, these aircraft had their arrestor hooks removed and their tail wheel doors cut; the rear portions being fixed in the closed position. The Corsair proved to be one of the most formidable fighter aircraft of the second World War, possessing a superb all round performance; it was credited with an 11 to 1 ratio of kills to losses in action against Japanese aircraft and was the last piston engine fighter to remain in production for any of the US services. Many later models of the Corsair remained in service with the US Navy and Marine Corps well into the post war period, proving invaluable during the Korean War of the early 1950s. The F4U-1A Corsair was powered by a Pratt and Whitney Double Wasp R-2800-8 18-cylinder radial engine rated at 2,000hp for take off, giving it a maximum speed of 549km/h (341 mph) at sea level. Fixed armament comprised six 12.7mm (0.5in) Browning machine guns. Wing span (standard version), 12.48m (40ft 11.7in); FAA Corsair II: 12.07m (39ft 7.7in). Length: 9.99m (32ft 9.5in). Height (tail down): 3.7m (12ft 2in).

F

Etudié par Chance Vought afin de répondre à un cahier des charges de l'US Navy pour un chasseur monoplace rapide embarqué, le V-166B avait la cellule la plus petite possible construite autour du moteur le plus puissant alors disponible, le Pratt & Whitney XR-2800 Double Wasp. Ce moteur exigeait l'utilisation d'une hélice de grand diamètre, ce qui en conséquence exigeait un profil d'aile inhabituel en forme d'aile de mouette, afin d'éviter l'utilisation d'un train trop long. Le prototype XF4U-1 effectua son premier vol le 29 mai 1940, le premier appareil de production F4U-1 vola le 25 juin 1942. L'utilisateur l'ayant trouvé mal adapté à l'utilisation sur les porte-avions, ces premières versions n'équipèrent que des escadrons des US Marine Corps et de l'US Navy basés à terre dans le théâtre d'opérations du Pacifique, à partir de la fin 1942. Le Corsair répondait également aux besoins de la Fleet Air Arm ("Aéronavale") de la Royal Navy, qui, au contraire des Américains, avait tout à fait l'intention d'utiliser cet appareil à partir de porte-avions (sa flotte comprenait plusieurs navires d'escorte plus petits). Les premières missions opérationnelles à partir de porte-avions furent effectuées le 3 avril 1944 par l'Escadron No. 1834 du HMS Victorious; c'est au cours de ce même mois que des essais supplémentaires faits par l'US Navy permirent d'autoriser ses appareils à être utilisés à partir de porte-avions. La Royal Navy fut dotée de 95 Corsair (F4U-1) dans le cadre des accords Pratt-Gall; la plupart d'entre eux furent utilisés à des fins d'entraînement. Ceux-ci furent suivis de 150 exemplaires du Corsair II amélioré (modèles F4U-1A et D) qui servirent dans plusieurs escadrons opérationnels dans les secteurs Atlantique et Pacifique. Le F4U-1A comportait une verrière de cockpit améliorée, qui autorisait une garde plus importante et une meilleure visibilité pour le pilote, ce qui permettait de résoudre une des critiques majeures faites aux premiers appareils dans le cas des opérations embarquées. De plus, chaque bout d'aile s'était vu amputé de huit pouces sur le Corsair II FAA (ainsi que sur les modèles suivants) afin de permettre le stockage des appareils sous le pont avec les ailes repliées dans les porte-avions britanniques plus petits, et dont la hauteur sous plafond était inférieure. En

juin 1944, HMS Victorious leva l'ancre pour l'Extrême-Orient, puis, à la suite d'une période d'opérations contre des objectifs dans l'île de Sumatra, rejoignit la Flotte Britannique du Pacifique au début de 1945; l'Escadron 1834 fut alors engagé dans des opérations contre l'archipel des Sakishima, puis, juste avant la fin des hostilités, contre des objectifs au Japon même. Le Corsair FAA III (Brewster F3A-1A) et le Mk.IV (Goodyear FG-1A & D) étaient des modèles améliorés, dont plus de 1.370 furent livrés; en tout, il y eut 19 escadrons opérationnels de Corsair FAA à la fin de la Deuxième Guerre mondiale. La Nouvelle-Zélande fut un autre utilisateur important en temps de guerre; elle reçut 425 F4U-1A/D et FG-1A/D, qui servirent dans 13 escadrons opérationnels (No. 14-26) dans le théâtre du Pacifique à partir du mois de Janvier 1944 jusqu'à la fin de la guerre; étant basés à terre et étant affectés à des missions d'attaque à basse altitude, leur crochets d'arrêt avaient été enlevés et leur trappe de roulette de queue avait été découpée (la section arrière étant bloquée en position fermée). Le Corsair s'est affirmé comme l'un des plus formidables chasseurs de la Deuxième Guerre mondiale, avec d'excellentes performances dans tous les domaines; son rapport d'appareils japonais descendus/propres pertes est de 11:1; ce fut le dernier chasseur à moteur à piston à rester en production pour les forces armées américaines. De nombreux appareils de versions plus récentes sont restés en service dans l'US Navy et le Marine Corps longtemps après la Guerre, et se sont avérés indispensables au cours de la Guerre de Corée au début des années 50. Le F4U-1A était propulsé par un moteur en étoile Pratt & Whitney Double Wasp R-2800-8 de 18 cylindres à la puissance nominale de 2.000 chevaux au décollage, qui lui permettait une vitesse maximum de 549km/h (341 miles/h) au niveau de la mer. L'armement fixe consistait en six mitrailleuses Browning de 12,7mm (0,5 pouce). Envergure (version standard): 12,48m (40 pieds et 11,7 pouces). Corsair II FAA: 12,07m (39 pieds et 7,7 pouces). Longueur: 9,99m (32 pieds et 9,5 pouces). Hauteur (à l'arrêt, position basse): 3,7m (12 pieds et 2 pouces).

D

Das von Chance Vought aufgrund einer U.S. Navy-Vorgabe aus dem Jahre 1938 vorgelegte Konzept V-166B, welches einen schnellen Träger-Jagd einsitzer vorsah, nutzte die kleinstmögliche Zelle zur Aufnahme des leistungsstärksten Motors, den es gab, des Pratt & Whitney XR-2800 Double Wasp. Dieser Motor erforderte einen Propeller mit großem Durchmesser, was wiederum ein ungewöhnliches Möventügel-Layout voraussetzte, um ein langgestrecktes Fahrwerk zu vermeiden. Der Prototyp XF4U-1 flog erstmals am 29. Mai 1940, und der erste F4U-1 Corsair aus der Serien-Produktion flog am 25. Juni 1942; diese ersten, für Flugzeugträger als ungeeignet angesehenen, Versionen dienten ab Ende 1942, allerdings nur bei landgestützten Geschwadern des U.S. Marine Corps und der U.S. Navy auf dem pazifischen Kriegsschauplatz. Der Corsair erfüllte auch die Anforderungen des Royal Navy Fleet Air Arm, der im Gegensatz zu den Amerikanern durchaus vorhatte, diesen Typ von seinen Flugzeugträgern aus, zu denen mehrere kleinere Begleitschiffe zählten, einzusetzen. Die ersten Einsätze wurden vom Geschwader Nr. 1834 von der HMS Victorious am 3. April 1944 geflogen, im selben Monat, in dem weitere Tests durch die U.S. Navy die Maschinen als Flugzeugträger tauglich befanden. Die Royal Navy erhielt 95 Corsair I (F4U-1) unter Leih-Miet-Abkommen, von denen die meisten für Übungszwecke benutzt wurden, gefolgt von 510 Stück der verbesserten Corsair II (Modelle F4U-1A und D), die bei mehreren Einsatzgeschwadern im Atlantik und Pazifik dienten. Der F4U-1A wies ein verbessertes Kabinendach auf, das Piloten mehr Kopffreiheit und bessere Sicht bot, wodurch einem der Hauptkritikpunkte der früheren Flugzeuge bei Flugzeugträgerereinsatz begegnet wurde. Außerdem wurden beim FM Corsair II sowie bei späteren Modellen acht Zoll an jeder Flügelstange abgenommen, damit die Hangardeck-Beladung mit zusammengeklappten Flügeln bei den kleineren britischen Flugzeugträgern möglich war, denen weniger

Kopffreiheit zur Verfügung stand. Im Juni 1944 fuhr die HMS Victorious nach Fernost, und nach einer Zeit der Einsätze gegen Ziele in Sumatra schloß sie sich Anfang 1945 der britischen Pazifikflotte an; Geschwader 1834 war dann aktiv an Einsätzen gegen die Inselgruppe Sakishima und kurz vor dem Sieg der Alliierten über Japan, gegen Ziele auf dem japanischen Festland beteiligt. Der spätere Corsair III (Brewster F3A-1A) und Mk.IV (Goodyear FG-1A & D) waren verbesserte Modelle, von denen über 1370 geliefert wurden; gegen Ende des Zweiten Weltkrieges gab es insgesamt 19 FM Corsair-Einsatzgeschwader. Der andere Hauptbenutzer in Kriegszeit war die Royal New Zealand Air Force, die 425 Stück der Modelle F4U-1A/D und FG-1A/D erhielt, die bei 13 Einsatzgeschwadern (Nr. 14-26) auf dem pazifischen Kriegsschauplatz von Januar 1944 bis zum Kriegsende im Einsatz waren; diese landgestützten und hauptsächlich für Tiefflugangriffe eingesetzten Flugzeuge bekamen ihre Fanghaken entfernt und ihre Spornradreifen beschliffen, wobei die hinteren Abschnitte in der geschlossenen Position fixiert wurden. Der Corsair erwies sich als eines der gefährlichsten Jagdflugzeuge des Zweiten Weltkrieges und bot eine vorzügliche Gesamtleistung; gegen japanische Flugzeuge erreichte er ein Abschuss-Verlust-Verhältnis von 11:1 und war das letzte Kolbenmotorflugzeug, das für eine der US-Waffengattungen in Produktion blieb. Viele spätere Modelle des Corsair blieben bis weit in die Nachkriegszeit hinein bei der US Navy und beim US Marine Corps im Dienst und erwiesen sich während des Koreakrieges Anfang der 50er Jahre von unschätzbarem Wert. Der F4U-1A Corsair wurde von einem Pratt & Whitney Double Wasp R-2800-8 18-Zylinder-Strahlmotor mit 2000 PS Nennleistung beim Start angetrieben, was ihm eine Höchstgeschwindigkeit von 549km/h auf Meeressniveau ermöglichte. Die feste Bewaffnung umfaßte sechs Browning-Maschinengewehre 12,7mm. Flügelspannweite (Standardversion): 12,48m; FM Corsair II: 12,07m. Länge: 9,99m. Höhe (Heck tief): 3,7m.

E

Diseñado por Chance Vought para satisfacer una especificación hecha por la marina estadounidense en 1938 para la construcción de un caza rápido de una plaza para portaviones, en el diseño del V-166B se utilizó el fuselaje más pequeño posible para alojar el motor más potente disponible, el XR-2800 Double Wasp de Pratt and Whitney. Este motor requería una hélice de gran diámetro, que a su vez requería un diseño de ala de gaviota inusual para evitar tener que usar un tren de aterrizaje largo. El prototipo XF4U-1 voló por primera vez el 29 de mayo de 1940 y el F4U-1 Corsair de la primera serie de producción voló el 25 de junio de 1942; como se consideró inadecuado para usarse a bordo de portaaviones, estas primeras versiones solamente equipaban a escuadrones basados en tierra del cuerpo de marines y de la marina de los Estados Unidos en la zona del Pacífico a partir de finales de 1942. El Corsair también satisfacía los requisitos del Fleet Air Arm (aerea aérea de la flota) de la marina británica que a diferencia de los americanos tenían la intención de utilizar este avión desde sus portaaviones, entre los que se incluían varios barcos de escolta de menor tamaño. Las primeras misiones operativas desde portaaviones fueron realizadas por el escuadrón No. 1834 desde el portaviones HMS Victorious el 3 de abril de 1944 y durante ese mismo mes la marina estadounidense realizó varias pruebas que demostraron que estos aviones podían utilizarse desde portaaviones. La marina británica recibió 95 Corsair Is (F4U-1) bajo acuerdos de préstamo- arrendamiento, la mayoría de los cuales se usaron para la capacitación de pilotos, seguidos de 510 del mejorado Corsair II (modelos F4U-1A y D) que prestaron servicio en varios escuadrones en las zonas del Atlántico y el Pacífico. El F4U-1A incorporaba una cabina transparente mejorada que ofrecía más espacio sobre la cabeza del piloto así como mayor visibilidad, lo que eliminaba una de las mayores críticas contra las primeras versiones del avión respecto a su capacidad para operar desde portaaviones. Además, la punta de cada ala del FAA Corsair II y de los modelos posteriores se redujo en ocho pulgadas para permitir guardarlos en hangares sobre cubierta con las alas plegadas en los portaaviones británicos de

menor tamaño, que tenían menos espacio disponible. En junio de 1944, el HMS Victorious zarpó para el extremo oriente y después de un periodo de operaciones contra objetivos de Sumatra se incorporó a la flota británica del Pacífico en 1945; entonces el escuadrón 1834 estaba participando activamente en operaciones contra el grupo de islas Sakishima y, justo antes del día de la victoria sobre el Japon, contra objetivos en tierra firme del Japon. Los aviones posteriores FAA Corsair III (Brewster F3A1A) y Mk.IV (Goodyear FG-1A & D) eran modelos mejorados, de los cuales se entregaron más de 1370; en total habían 19 escuadrones de Corsair en operación al final de la segunda guerra mundial. El otro usuario principal en tiempo de guerra fue la real fuerza aérea de Nueva Zelanda que recibió 425 modelos F4U-1A/D y FG-1A/D, prestando servicio en 13 escuadrones de combate (números 14-26) en la zona del Pacífico desde enero de 1944 hasta el final de la guerra, al estar basados en tierra y dedicados principalmente a misiones de ataque de vuelo bajo a estos aviones se les desmontaron sus ganchos de tope y se les cortaron sus puertas de rueda de cola, colocándose las partes traseras en posición cerrada. El Corsair demostró ser uno de los cazas más formidables de la segunda guerra mundial, con un excelente rendimiento de utilidad general; se le acreditó una proporción de aviones enemigos derribados por cada Corsair perdido de 11 a 1 en acciones contra los aviones japoneses y posteriormente fue el último caza con motor de pistones que se mantuvo en producción para cualquiera de los servicios militares de los Estados Unidos. Muchos modelos posteriores del Corsair permanecieron en servicio con la marina y el cuerpo de marines de los Estados Unidos durante mucho tiempo después de la guerra, demostrando ser inestimables durante la guerra de Corea de principios de los años cincuenta. El Corsair F4U-1A era propulsado por un motor radial R-2800 Double Wasp de 18 cilindros de Pratt and Whitney con un régimen de 2.000 hp para despegue, que proporcionaba una velocidad máxima de 549km/h al nivel del mar. El armamento fijo estaba compuesto por seis ametralladoras Browning de 12,7mm. Envergadura de las alas (versión estándar): 11,48m.; FAA Corsair II: 12,07m; Longitud: 9,99m; Altura (cola bajada): 3,7m.

S

Detta flygplan utveckades av Chance Vought för att tillmötesgå 1938:s specifikationer från US Navy för ett snabbt, enkelstigt jaktplan för hangarfartygsbruk. V-166B kombinerade den minsta möjliga flygkroppen med den kraftigaste motorn som fanns tillhanda, Pratt and Wittneys XR-2800 Double Wasp. Denna motor behövde en propeller med stor diameter, vilket ledde till den ovanliga 'måsving' för att undvika det extra långa landstället som annars skulle behövats. Prototypen XF4U-1 provfloges den 29 maj 1940 och första produktionsmodellen av F4U-1 Corsair flög den 25 juni 1942. Då dessa tidiga modeller ansågs otillräggliga för hangarfartygsbruk såndes de till de landbaserade divisionerna inom U.S. Marine Corps och U.S. Navy i Stilla Havsområdet i slutet av 1942. Corsair tillmötesgjorde också de krav som Storbritanniens Royal Navy Fleet Air Arm hade fastställt. I motsats till USA länkade Storbritannien användaren planen från sina hangarfartyg, som också inkluderade ett flertal mindre eskortfartyg. De första hangarfartygsbaserade operationerna utfördes av 1834:e Divisionen från HMS Victorious den 3 april 1944. Samma månad godkände US Navy sina maskiner för hangarfartygsbruk. Storbritanniens Royal Navy fick 95 Corsair I (F4U-1) under lån/utyrning, och de flesta av dessa användes i utbildningssyfte. Sen kom 510 förbättrade Corsair II (modell F4U1A och D) som tjänstgjorde vid ett flertal operationsdivisioner i Atlant- och Stilla Havsområdena. F4U-1A hade förbättrat sittrumshuv med högre fri höjd och bättre sikt, något som piloterna hade klagat på i de tidigare modellerna för hangarfartygsbruk. Dessutom förkortades vingspetsarna med 20cm så planen kunde förvaras med vingarna uppfällda på hangardäcket på de mindre Brittiska hangarfartygen som hade lägre

höjd under däck. I juni 1944 seglade HMS Victorious mot fjärran östern och slog sig, efter en period av operationer mot mål i Sumatra, samman med Storbritanniens Pacific Fleet tidigt under 1945. Vid denna tiden var Division 1834 i aktiv tjänst mot gruppen Sakishima samt strax före freden i Japan mot mål på Japanska fastlandet. Akt de senare, förbättrade modellerna FAA Corsair III (Brewster F3A-1A) och Mk.IV (Goodyear FG-1A & D) levererades över 1370 plan, och allt som allt fanns det i slutet av andra världskriget 19 operationsdivisioner med FAA Corsair. Den andra stora krigstidsanvändaren var Royal New Zealand Air Force som fick 425 F4U-1A/D och FG-1A/D modeller, som tjänstgjorde inom 13 operationsdivisioner (Nr. 14-26) inom Stilla Havsområdet mellan januari 1944 och krigets slut. Dessa var landbaserade och användes för det mesta för attack på låg höjd och hade bromsökrarna avtagna. Stjärnhjulets dörrar var avkortade och den bakre delen fastsat i stängt läge. Corsair visade sig vara ett av andra världskrigets mest respektgivande jaktplan, utomordentligt i alla roller. I operationer mot japanska plan var förhållandet mellan vinster och förluster 11:1, och Corsair var också det sista kolmotoriga jaktplanet med fortsatt militärtjänst i IIS. Många senare Corsairmodeller tjänstgjorde inom US Navy och Marine Corps långt in i efterkrigstiden, och visade sig överdäriga under koreakriget tidigt på 50-talet. F4U-1A Corsair var driven av en Pratt and Whitney Double Wasp R-2800-8 18-cylinder radialmotor med beräknade 2000 hästkrafter för start, och en maxhastighet av 549km/h på havsnivå. Den fasta bestyckningen var sex 12,7mm Browning kulspjutror. Spännvidd (standardversionen) 12,48m; Corsair II 12,07m. Längd 9,99m. Höjd (med stjärten nere) 3,7m.

(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.

(F) 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.

(D) Vor Verwendung des Klebers Zeichnungen studieren und Zusammenbau üben. Farbe und Plattierung vorsichtig von den Klebeflächen abkratzen. Alle Teile sind nummeriert. 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.

(E) 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.

(S) Studera bilderna noggrant och sätt ihop delarna innan du limmar ihop dem. Skrapa noggrant bort förtkromning och färg från limmade delar. Alla delarna är numererade. Måla smådelarna före ihopsättning. Fastsättning av dekaler, klipp arket. Doppa i varmt vatten några sekunder, låt baksidan glida på plats som bilden visar. Används i samband med kartongens handlitografi. Rekommenderas ej för barn under 3 år. Innehåller löstagbara smådelar.

(I) Studiare i disegni e praticare il montaggio prima di unire insieme i pezzi con l'adesivo. Raschiare attentamente le tracce di smalto e cromatura 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 klæbeoverfladerne. 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 øsken. Ikke til børn under 3 år, forekomst af små løse elementer.












(P) 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.

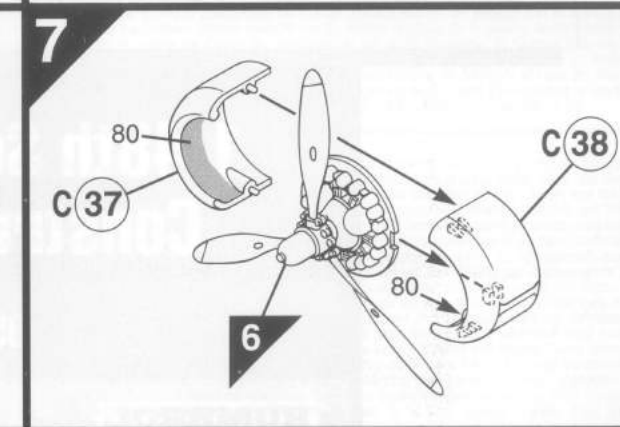
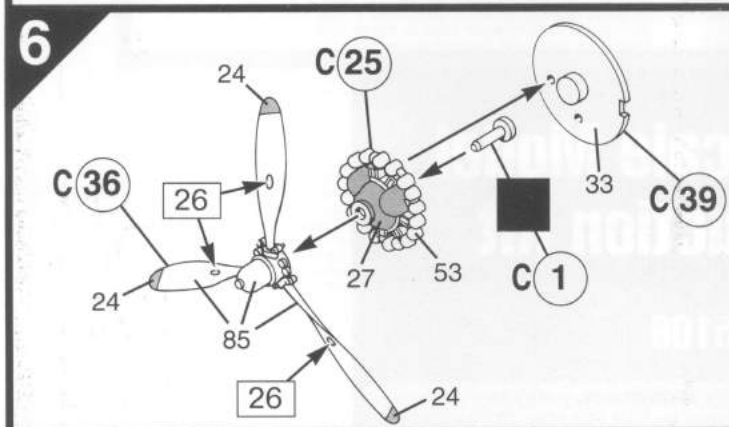
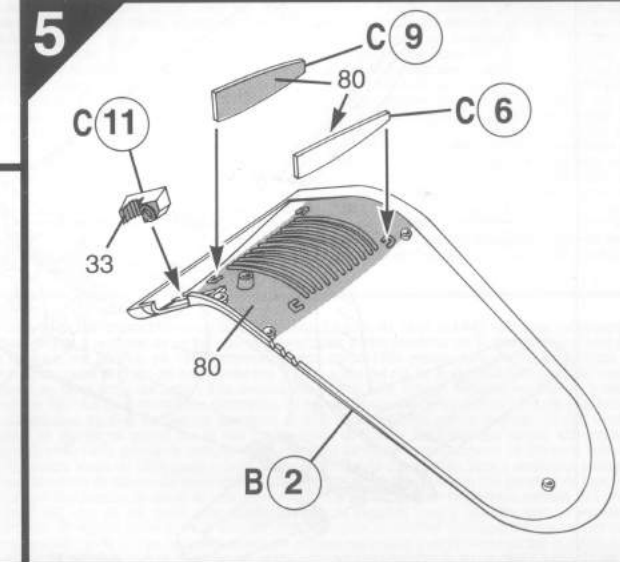
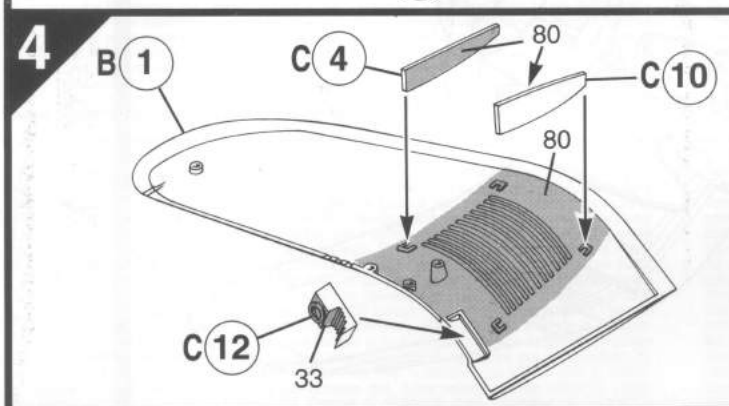
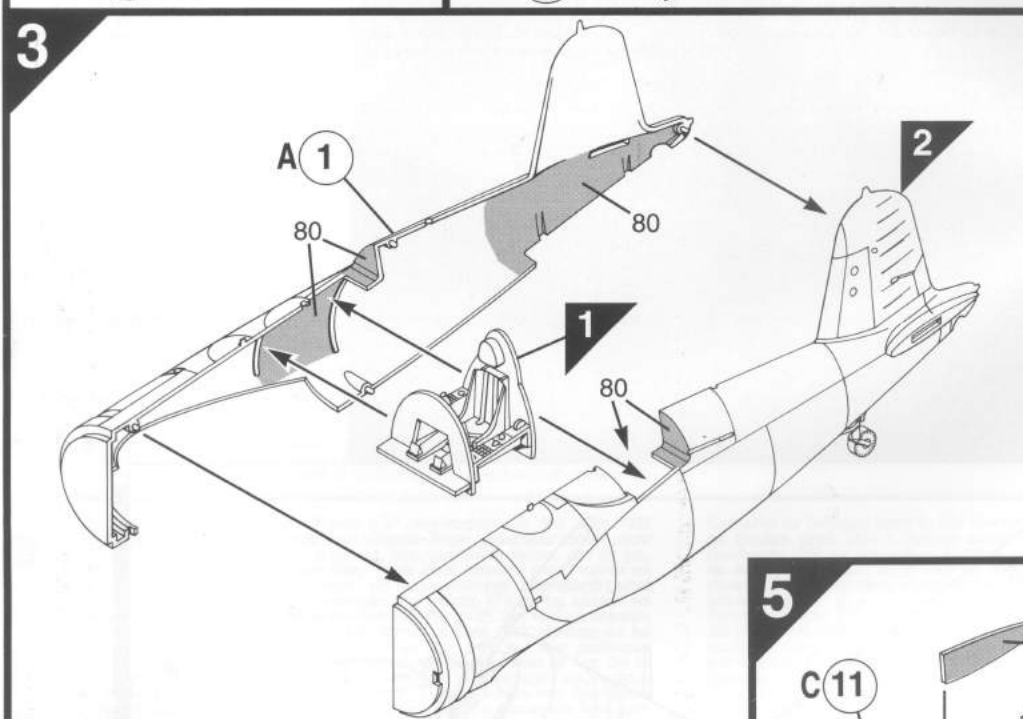
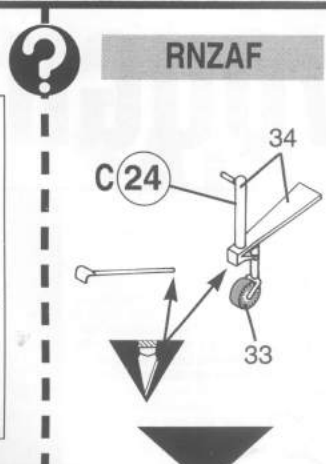
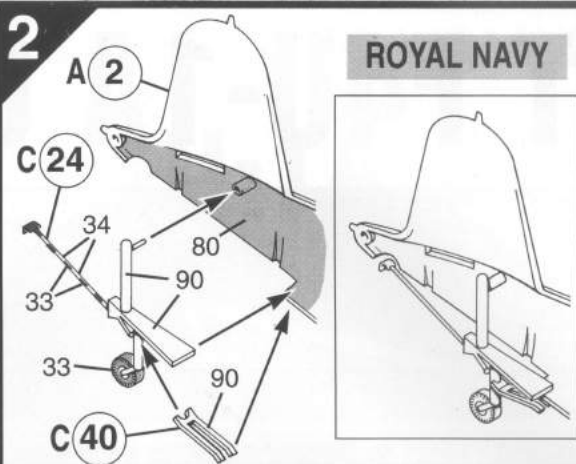
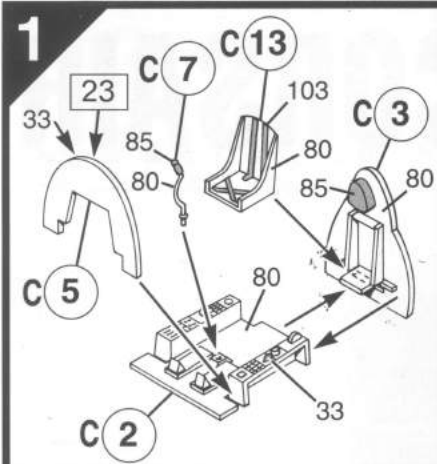
(SF) Tutustu piirroksiin ja harjoittele kokoamista ennen kuin liimaat osat yhteen. Raaputa metallipäällyste ja maali varovasti pois liimattavilta pinoilta. Kaikki osat on numeroitu. Maalaa pienet osat ennen kokoamista. Siirtokuvien kiinnittämiseksi leikkaa ne arkista tarpeen mukaan. Kasta kuva lämpimään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

(PL) Przed przystąpieniem do sklejania przestuduj uważnie rysunki i przećwicz składanie części. Ostrożnie zeskrob 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, rozbiernych części, niestosowne dla dzieci poniżej 3 lat.

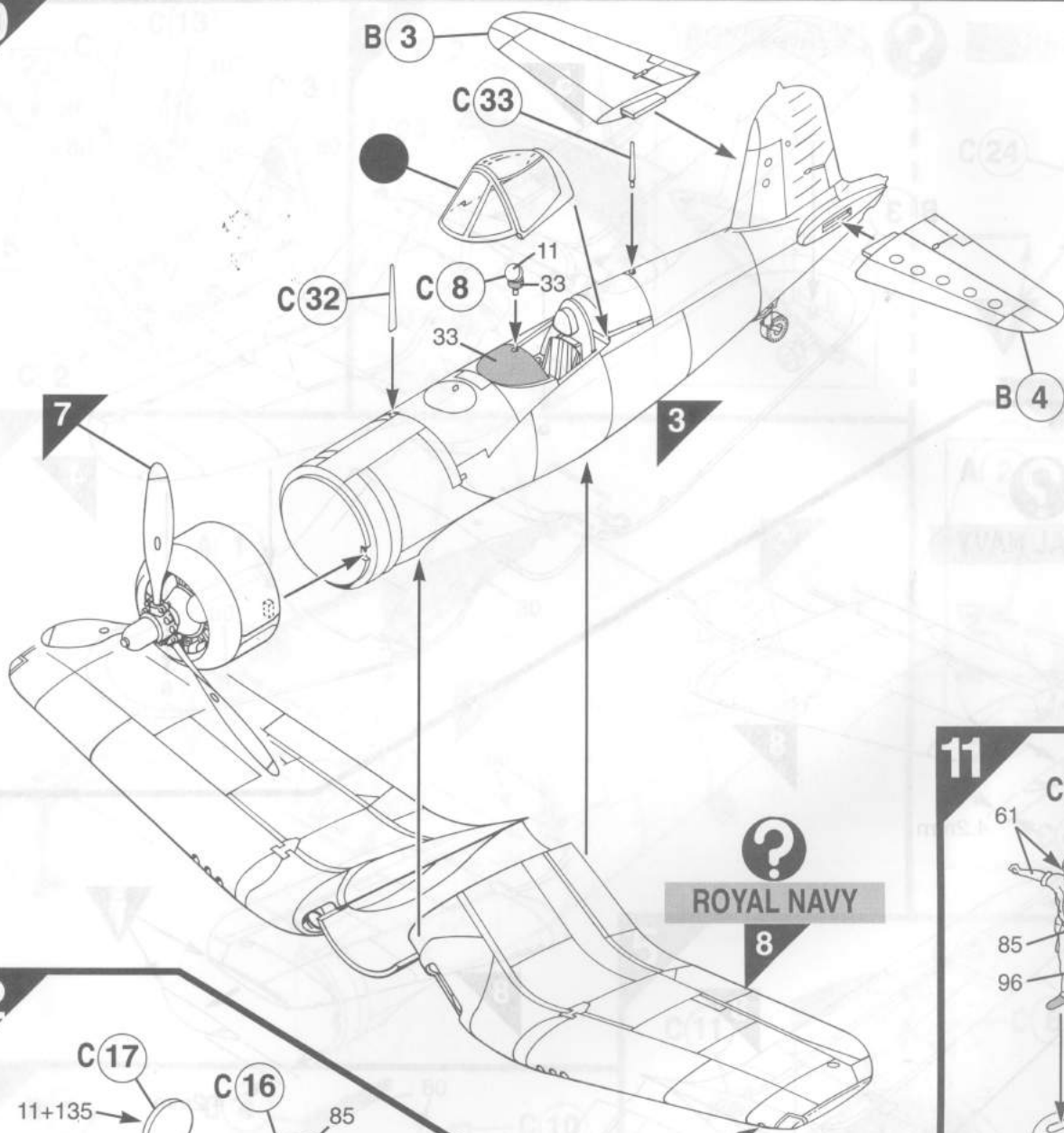
(GR) Μελετήστε προσεκτικά τα σχέδια και συναρμολογήστε για πρώτη φορά τα κομμάτια χωρίς να τα κολλήσετε. Αφαιρέστε ξύφοντας επιμελώς πριν κολλήσετε οποιοδήποτε υλικό από τις επιφάνειες. Χρωματίστε τα μικρά κομμάτια πριν από τη συναρμολόγηση. Για να κολλήσετε τις χαλκομανίες, κόψτε γύρω γύρω το σχέδιο, βυθίστε το μερικά δευτερόλεπτα σε ζεστό νερό και μετά τοποθετήστε το στη θέση που υποδεικνύεται, αφαιρώντας την καλυπτική μεμβράνη. Λάβετε υπόψη σας ταυτόχρονα την εικονογράφηση του κουτιού. Ακατάλληλο για παιδιά ηλικίας κάτω των 36 μηνών. Υπάρχουν μικρά κομμάτια που αποσπώνται.

ASSEMBLY ICON INSTRUCTIONS

<p>Assembly phase Phase de montage Montagephase Fase de montaje Montering Fase di montaggio Montagefase Monteringsfase Fase de montagem Kokoamisvaihe Faza sklądania Φάση συναρμολόγησης</p> 	<p>Cement Coller Klebes Incollare Limaa Pegar Lijmen Limma Limma Klæbe Colar Kleic Συγκόλληση</p> 	<p>Do not cement together Ne pas coller Nicht kleben Non incollare Limma inte No pegar Niet lijmen Ajá liima Skal ikke klæbes Não colar Nie kleić Μη κολλάτε</p> 	<p>Alternative part(s) provided Choix Auswahlmöglichkeit Scelta Val Elección Keuze Valinta Valg Orçáo Wybór Επιλογή</p> 	<p>Repeat this operation Répéter l'opération Vorgang wiederholen Ripetere l'operazione Uttör ingreppet på nytt Repéter la operación Toista toimenpite Manövern gentages Repétir a operação Powtórzyc operację Επανάληψη διαδικασίας</p> 	
<p>Decals Decalcomanias Abziehbild Decalcomanie Dekalkomanier Calcomanias Aldrukplaatjes Siirtokuvat Billedoverføring Decalcomania Dekalkomanie Χαλκομανίες</p> 	<p>Crystal part Pièce cristal Kistallteil Pieza cristal Kistallidel Pezzo cristallo Kristallen onderdeel Kristallstykke Peça de cristal Lasiosa Część kryształowa Διαφανές κομμάτι</p> 	<p>Weight Lester Beschweren Zavorrare Sätt ballast Lastrar Ballasten Aseta vastapaino Forsyne med ballast Lastrar Obciążyc balastem Έρμα</p> 	<p>Drill or pierce Percer Bohren Forare Borra Agujerear Boren Lävistä Gennembore Furar Przebić Τρύπημα</p> 	<p>Cut Découper Schneiden Cortar Klipp Tagliare Klippen Klip Cortar Leikkaa Przećiać Αποκόψατε</p> 	<p>Humbrol paint number N° peinture Humbrol Humbrol-Farbnr N° pintura Humbrol Humbrol farg nr N° vernice Humbrol Humbrol vertnummer Humbrol-malingsnummer N° de pintura Humbrol Humbrol-maalin numero N° farby Humbrol Νούμερο χρωματός Humbrol</p> 

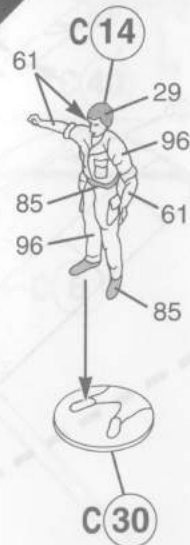


10

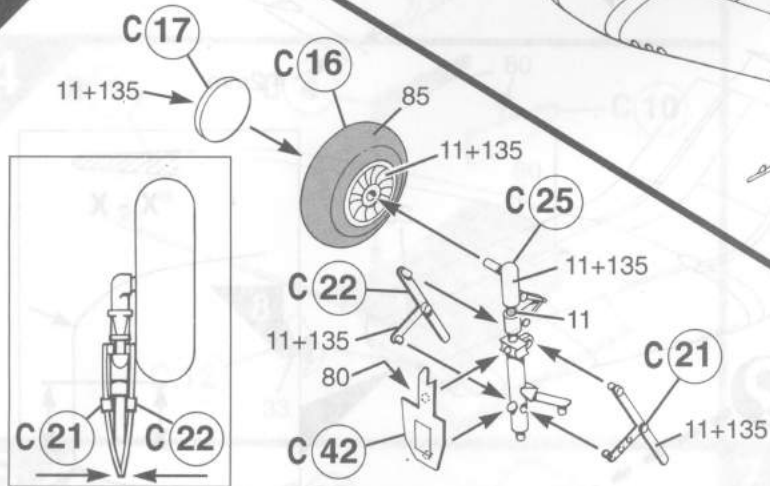


ROYAL NAVY

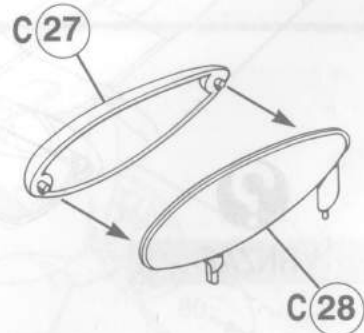
11



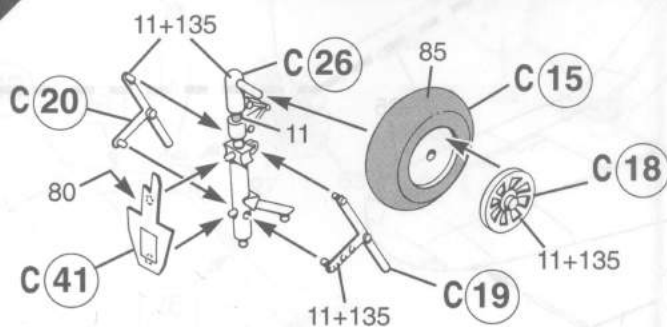
12



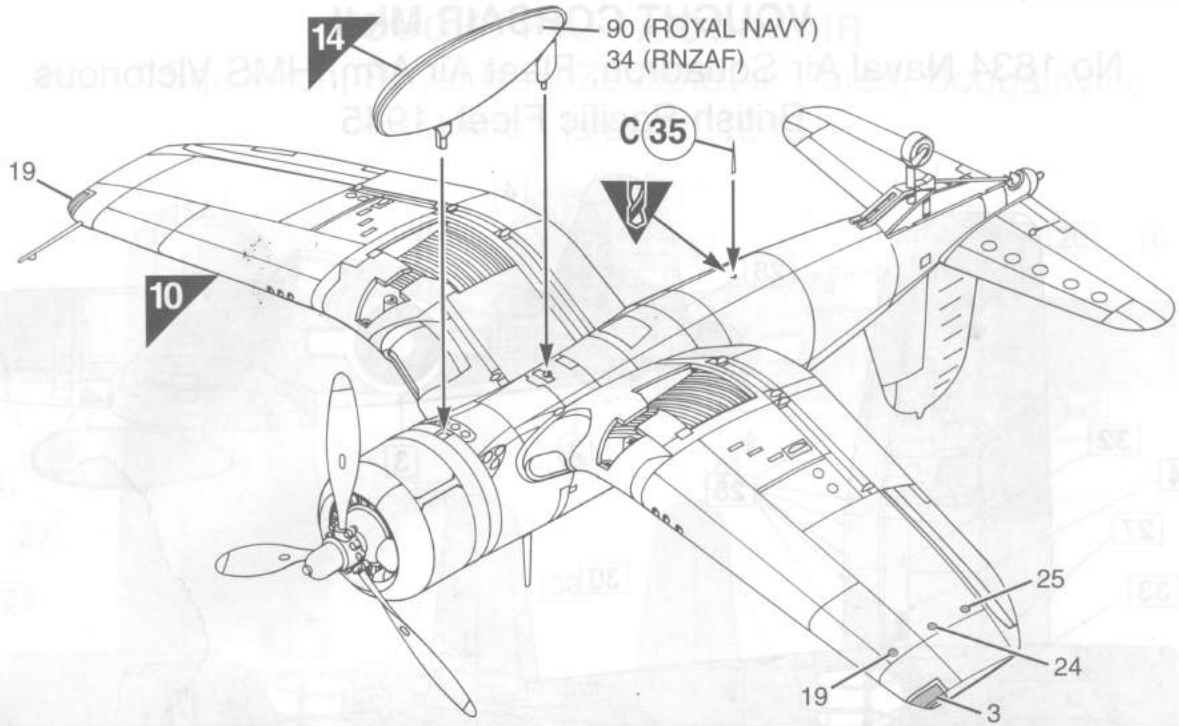
14



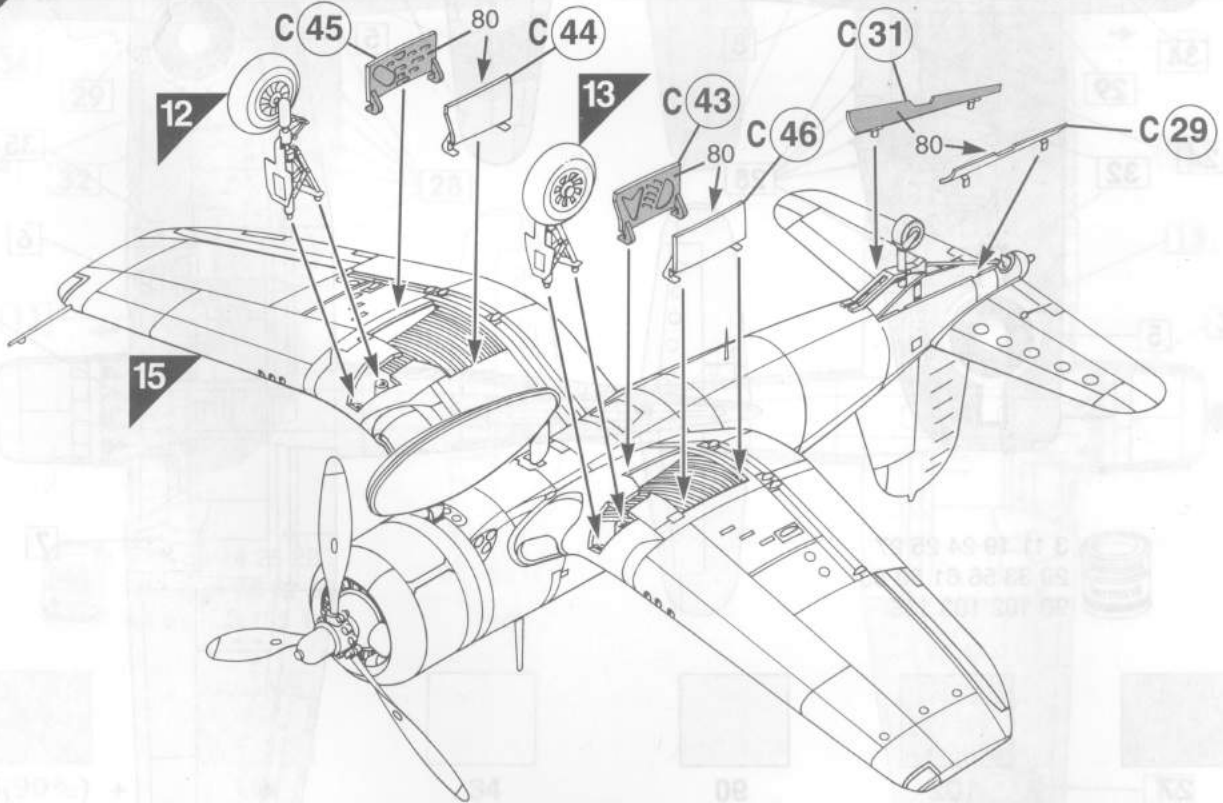
13



15



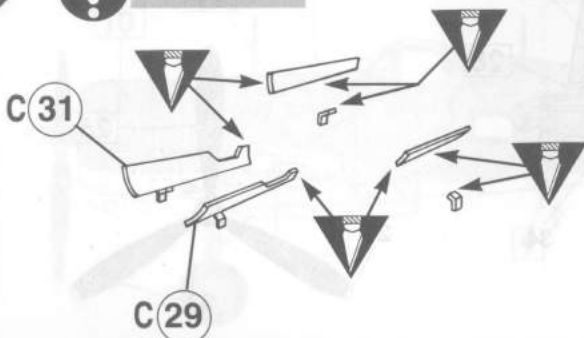
16



17



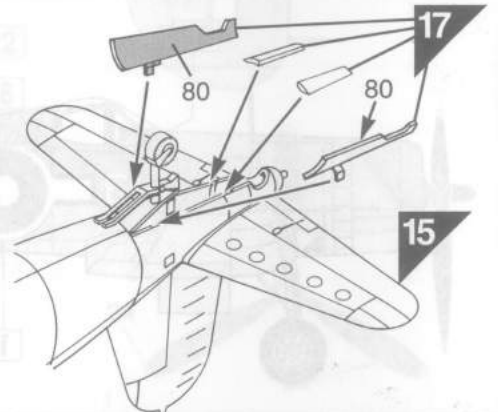
RNZAF



18

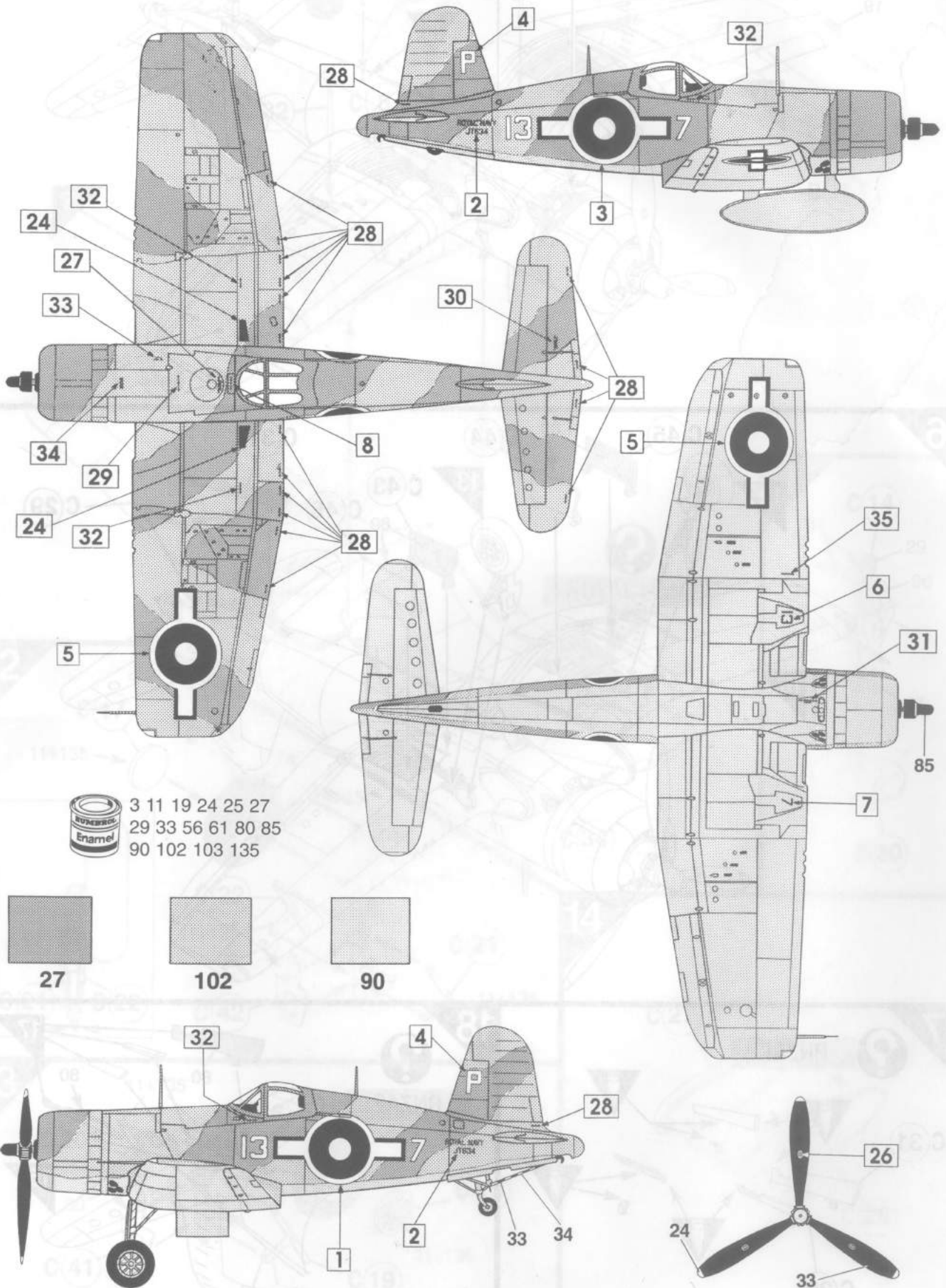


RNZAF



VOUGHT CORSAIR Mk.II

No.1834 Naval Air Squadron, Fleet Air Arm, HMS Victorious,
British Pacific Fleet, 1945



VOUGHT F4U-1A CORSAIR

No.17 Squadron, Royal New Zealand Air Force, Bougainville, Solomon Islands, 1945

