



HANDLEY PAGE HALIFAX B.III

The Handley Page was originally designed as a twin-engined bomber, but was redesigned in 1937 and the prototype flew only seven weeks after the outbreak of the war. The first types of Halifax, the Marks I and II, were fitted with in-line engines and triangular fins and it was not until 1944 that the radial-engined Mark III appeared. The Halifax B.III in addition to its more powerful engines and redesigned tail unit, featured much heavier armament than the earlier aircraft and a greatly improved performance. LV917-C, the Halifax B.III which is the subject of this model, was operated by 158 Squadron, Royal Air Force, stationed at Lissett in East Yorkshire. It survived the war, having completed 100 missions, a record which was, as far as is known, surpassed by only one other Halifax, LV907-F "Friday the Thirteenth" of the same squadron. When production ceased in 1946, 6,176 Halifaxes had been produced, and over 2,000 of these the B.III variant. The Halifax had flown over 75,000 sorties and dropped nearly a quarter of a million tons of bombs. The Halifax B.III was powered by four Bristol Hercules XVI engines, each of 1,675 h.p., giving a maximum speed of 451.20 km/h and range of up to 3176 km. Bomb load was 5895.70 kg, up to 4535.90 kg being carried in the fuselage and 1360.75 kg in the wing bomb cells. Defensive armament consisted of nine machine guns. Wing span 31.12 m, length 21.35 m.

Le Handley Page Halifax fut conçu à l'origine en tant que bombardier bimoteur, mais il fut remanié en 1937 et le prototype ne vola que sept semaines après l'ouverture des hostilités. Les premiers types de Halifax, Mark I et II, étaient dotés de moteurs en série et de dérives triangulaires et ce ne fut qu'en 1944 que parut le Mark III à moteurs en étoile. Le Halifax B.III, outre ses moteurs plus puissants et son empennage d'une conception nouvelle, portait un armement beaucoup plus lourd que les appareils précédents et sa performance était grandement améliorée. Le LV917-C, l'appareil Halifax B.III qui fait l'objet de ce modèle, était commandé par l'escadrière 158 de la Royal Air Force, en garnison à Lissett dans le East Yorkshire. Il survécut à la guerre après avoir accompli 100 missions, un record qui, autant qu'on sache, n'a été surpassé que par un autre Halifax, LV907-F, "vendredi treize", de la même escadrille. Lorsque la production cessa en 1946, 6.176 appareils Halifax avaient été fabriqués, dont 2.000 du type B.III. Le Halifax avait effectué plus de 75.000 sorties et lancé près de 250.000 tonnes de bombes. Le Halifax B.III était actionné par quatre moteurs Bristol Hercules XVI, de 1.675 c.v. qui donnaient une vitesse maximum de 451,20 km/h et un rayon d'action de 3176 km max. La charge de bombes était de 4535,90 kg dans le fuselage et de 1360,75 kg dans la soute à bombes sous l'aile. L'armement défensif se composait de neuf mitrailleuses. Envergure: 31,12 m, longueur: 21,35 m.

Die Handley Page Halifax war zwar ursprünglich als zweimotoriges Bombenflugzeug konstruiert worden, wurde aber 1937 umgebaut, und der Prototyp unternahm schon sieben Wochen nach Kriegsausbruch seinen ersten Flug. Die ersten Halifax-Typen Mk. I und II, waren mit Reihenmotoren und dreieckigen Leitflächen ausgestattet. Die Sternmotor-Ausführung Mk. III wurde erst 1944 verfügbar. Zusätzlich zu leistungsstärkeren Motoren und einem neu konstruierten Leitwerk verfügte die Halifax B.III über eine wesentlich schwerere Waffenbestückung und weit höhere Leistung als die früheren Maschinen. LV917-C, die Halifax B.III in diesem Bausatz, gehörte zur Staffel 158 der Royal Air Force, die in Lissett in Ost-Yorkshire stationiert war. Die Maschine überlebte den Krieg, nachdem sie 100 Einsätze geflogen hatte, ein Rekord, der soweit bekannt — nur von einer einzigen anderen Halifax, der LV907-F "Freitag der Dreizehnte" derselben Staffel, gebrochen wurde. Als die Produktion 1946 eingestellt wurde, waren 6.176 Halifax-Flugzeuge gebaut worden, und über 2.000 davon waren Maschinen des Typs B.III. Die Halifax hatte über 75.000 Einzelsätze geflogen und Bomben mit einem Gewicht von insgesamt fast einer Viertelmillion Tonnen abgeworfen. Die Halifax B.III wurde von vier 1675 PS Bristol Hercules XVI Motoren angetrieben, die eine Höchstgeschwindigkeit von 451,20 km/h und eine Reichweite von bis zu 3176 km ermöglichten. Die Bombenladung betrug 5.895,70 kg, wovon bis zu 4.535,90 kg im Rumpf und 1.360,75 kg in den Bombenmagazinen in den Tragflächen untergebracht waren. Die Bestückung mit Verteidigungswaffen bestand aus neun Maschinengewehren. Spannweite: 31,12 m, Länge: 21,35 m.

L'aereo Handley Page Halifax B.III venne ideato in origine quale bombardiere bimotore, ma dopo un rifacimento nel 1937, il prototipo volò sette settimane dopo lo scoppio della guerra. I primi tipi di Halifax, Mark I e II, erano dotati di motori in linea e di derivate triangolari, mentre il Mark III con motori stellari comparve soltanto nel 1944. Il Halifax B.III, oltre ai suoi motori più potenti e ad un impennaggio di concetto nuovo, portava un armamento molto più pesante di quello degli apparecchi precedenti e la sua prestazione era molto migliore. Il LV917-C, l'apparecchio Halifax B.III oggetto di questo modello, era comandato dalla squadriglia 158 della Royal Air Force, di guarnigione a Lissett nell'East Yorkshire. Esso sopravvisse alla guerra dopo aver compiuto 100 missioni, un primato che, per quanto si sappia, è stato sorpassato solo da un altro Halifax, LV907-F, il "venerdì tredici", della stessa squadriglia. Quando, nel 1946, cessò la produzione, erano stati costruiti 6.176 apparecchi Halifax, di cui 2.000 del tipo B.III. Il Halifax aveva effettuato più di 75.000 sortite e lanciato quasi 250.000 tonnellate di bombe. Il Halifax B.III era azionato da quattro motori Bristol Hercules XVI, di 1.675 c.v., i quali davano una velocità massima di 451,20 km/h ed un'autonomia fino a 3176 km. Il carico di bombe era di 4535,90 kg nella fusoliera e di 1360,75 kg nel vano bombe sotto l'ala. L'armamento difensivo consisteva di nove mitragliatrici. Apertura d'ala: 31,12 m, lunghezza: 21,35 m.

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.

ETUDIER 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 NUMÉRÔTES. 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 DISEGNI E PRATICARE IL MONTAGGIO PRIMA DI UNIRE INSIEME I PEZZI CON L'ADESIVO. 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.

BUILD AS RG347 ZL-G (P)?
ON LOAN TO 429 SQ from 427 SQ

1:72
MODEL KIT
MODELE REDUIT
MODELLBAUSATZ
KIT DI MODELLO DA MONTAGGIO
MODELO PARA MONTAR
MODEL BOUWDOOS
BYGGSATS
MODELL BYGGESETT

El Halifax Handley Page fue diseñado en un principio como bombardero de dos motores, pero en 1937 fué diseñado de nuevo y el prototipo voló solamente 7 semanas después del estallido de la guerra. Los primeros tipos de Halifax, los Marks I y II, contaban con motores en línea y aletas triangulares, y fué solamente en 1944 que apareció el Mark III con motor radial. El Halifax B.III, además de sus potentes motores y unidad de cola de diseño nuevo, contaba con armamento mucho más pesado que los aviones anteriores, y ofrecía un rendimiento mucho más alto. El LV917-C, el Halifax B.III que se presenta en este modelo, pertenecía al Escuadrón 158, Royal Air Force, con base en Lissett, East Yorkshire. Sobrevivió la guerra, después de realizar 100 misiones, record que sólo fué superado, hasta donde se conoce, por otro Halifax, el LV907-E, llamado "Viernes 13", del mismo escuadrón. Cuando cesó la producción en 1946, se había producido 6176 Halifax, de los cuales más de 2000 correspondían a la variante B.III. El Halifax había realizado 75.000 misiones y lanzado más de un cuarto de millón de toneladas de bombas. El Halifax B.III contaba con cuatro motores Bristol Hercules XVI, de 1675 c.v. cada uno, que le permitían alcanzar una velocidad máxima de 451,20 km/h y le proporcionaban una autonomía de 3176 km. Llevaba 5895,70 kg de bombas, de los cuales 4535,90 se llevaban en el fuselaje y 1360,75 en los compartimientos para bombas de las alas. Su armamento de defensa consistía en 9 ametralladoras. La envergadura de alas era de 31,12 m y el largo de 21,35 m.

De Handley Page was oorspronkelijk ontworpen als een tweemotorige bommenwerper maar het ontwerp werd in 1937 herzien en slechts 7 weken na het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog maakte het prototype haar eerste vlucht. De eerste Halifax types, de Mark I en II hadden een driehoekig kielvlak en geen straalmotoren zoals de in 1944 verschenen Mark III. De Halifax B.III had behalve zwaardere motoren een vernieuwd staartstuk en zwaardere geschut aanboord en verrichtte veel betere prestaties. LV917-C, de Halifax B.III (dit pakket), werd gebruikt bij het 158e eskader van de RAF, dat gestationeerd was in Lissett, Oost Yorkshire. Het overleefde de oorlog met een staaf van dienst van 100 opdrachten, een record dat voor zover bekend is alleen overschreden werd door een ander Halifax vliegtuig, LV907-F "Vrijdag de Dertiende" genaamd, dat in hetzelfde eskader dienst deed. Toen in 1946 de productie werd stopgezet waren 6.176 toestellen geproduceerd, waarvan meer dan 2.000 in de B.III uitvoering. De Halifax had ruim 75.000 keer gevlogen en bijna een kwart miljoen ton bommen geworpen. De B.III werd aangedreven door vier Bristol Hercules XVI motoren van 1.675 pk elk, wat een maximum snelheid opleverde van 451,20 km per uur en een vliegbereik van zo'n 3.176 km. Het totale gewicht aan bommen dat vervoerd kon worden was 5895,70 kg, waarvan 4535,90 kg in de romp zat en 1360,75 kg in de opslagruimten in de vleugels. Het afweergeschut bestond uit 9 machinegeweren. Vleugelbreedte 31,12 meter, lengte 21,35 meter.

Handley Page konstruerades ursprungligen som ett tvåmotorigt bombplan, men omkonstruerades 1937, och prototypen flögs endast sju veckor efter krigets utbrytning. De första typerna, Mark I och II, var utrustade med in-line motorer och triangelformiga tenor. Mark III, med stjärnmotorer, kom ut först 1944. Halifax B.III hade förutom sina kraftigare motorer och omkonstruerade stjärtparti mycket tyngre vapen än det tidigare planet och väsentligt förbättrad prestanda. LV917-C, Halifax B.III modellen i denna byggsats, flögs av den 158:e divisionen, det engelska flygvapnet, stationerat i Lissett i East Yorkshire. Planet överlevde kriget. Det utförde 100 uppdrag, vilket så vitt man vet var ett rekord som endast slagits av en annan Halifax, LV907-F "Friday the Thirteenth" av samma division. När produktionen upphörde 1946 hade 6.176 Halifax plan producerats. Över 2000 av dessa var B.III varianten Halifax hade flugit mer än 75.000 uppdrag och släppt nästan en kvarts miljon ton bomber. Halifax B.III drevs av fyra Bristol Hercules XVI motorer, var och en på 1,675 hk, vilket gav en maxhastighet på 3,176 km. Bomblasten var 5895,70 kg. 4535,90 kg transporterades i flygkroppen och 1360,75 kg i vingarnas bombceller. Försvaret bestod av nio maskingevär. Vingbredd 31,12 m, längd 21,35 m.

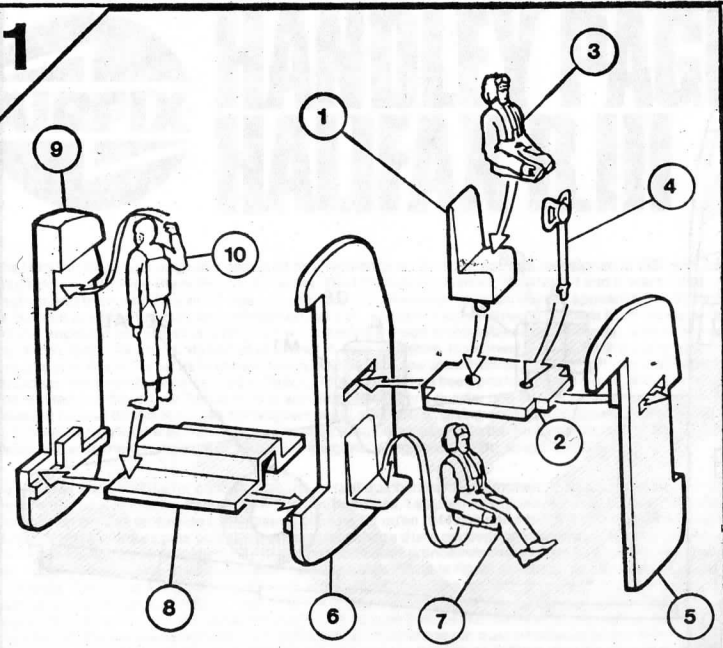
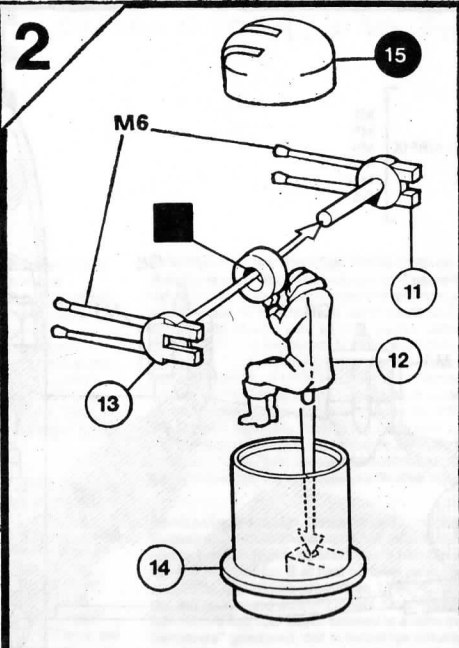
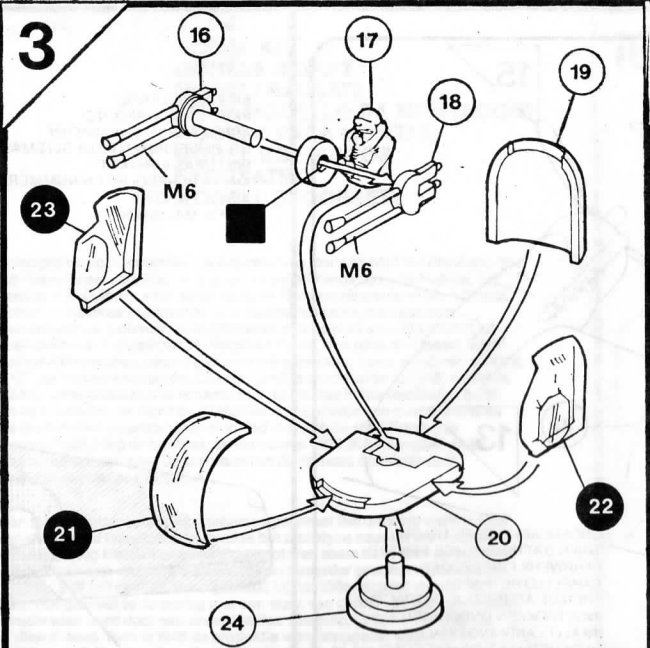
Handley Page Halifax var opprinnelig konstruert som et to-motors bombefly, men ble omkonstruert i 1937, og prototypen fløy bare syv uker etter at krigen brøt ut. De første Halifaxtypene, Mark I og II, var utstyrt med rekke-motorer og trekantete halefinner, og først i 1944 kom Mark III med radialmotor. I tillegg til at det hadde kraftigere motorer, og nyutforming av halen, hadde Halifax B.III også tyngre utrustning enn de tidligere flyene, og dessuten en svært forbedret ytelse. LV917-C, Halifax B.III som denne modellen forestiller, ble brukt av 158 Skvadron, Royal Air Force, og var stasjonert i Lissett, Øst-Yorkshire. Det overlevde krigen, hvor det fullførte 100 toktar, en rekord som, såvidt vi vet, bare ble overgått av ett annet Halifax-fly, LV907-F, "Friday the Thirteenth" i samme skvadron. Da produksjonen stanset i 1946, var 6.176 Halifax-fly produsert, og over 2000 av disse var av B.III-typen. Halifax hadde foretatt mer enn 75.000 enkelttokter og sluppet nesten en kvart million tonn med bomber. Halifax B.III var utstyrt med fire Bristol Hercules XVI motorer, hver på 1675 hestekrefter, som ga en topphastighet på 451,20 km/t og en rekkevidde på 3176 km. Bombelasten var på 5895,70 kg, inntil 4535,90 kg kunne holdes i flyskroget og 1360,75 kg i vingecellene. Forsvarsutstyr besto av ni maskingevær. Vingspenn 31,12 m, lengde 21,35 m.

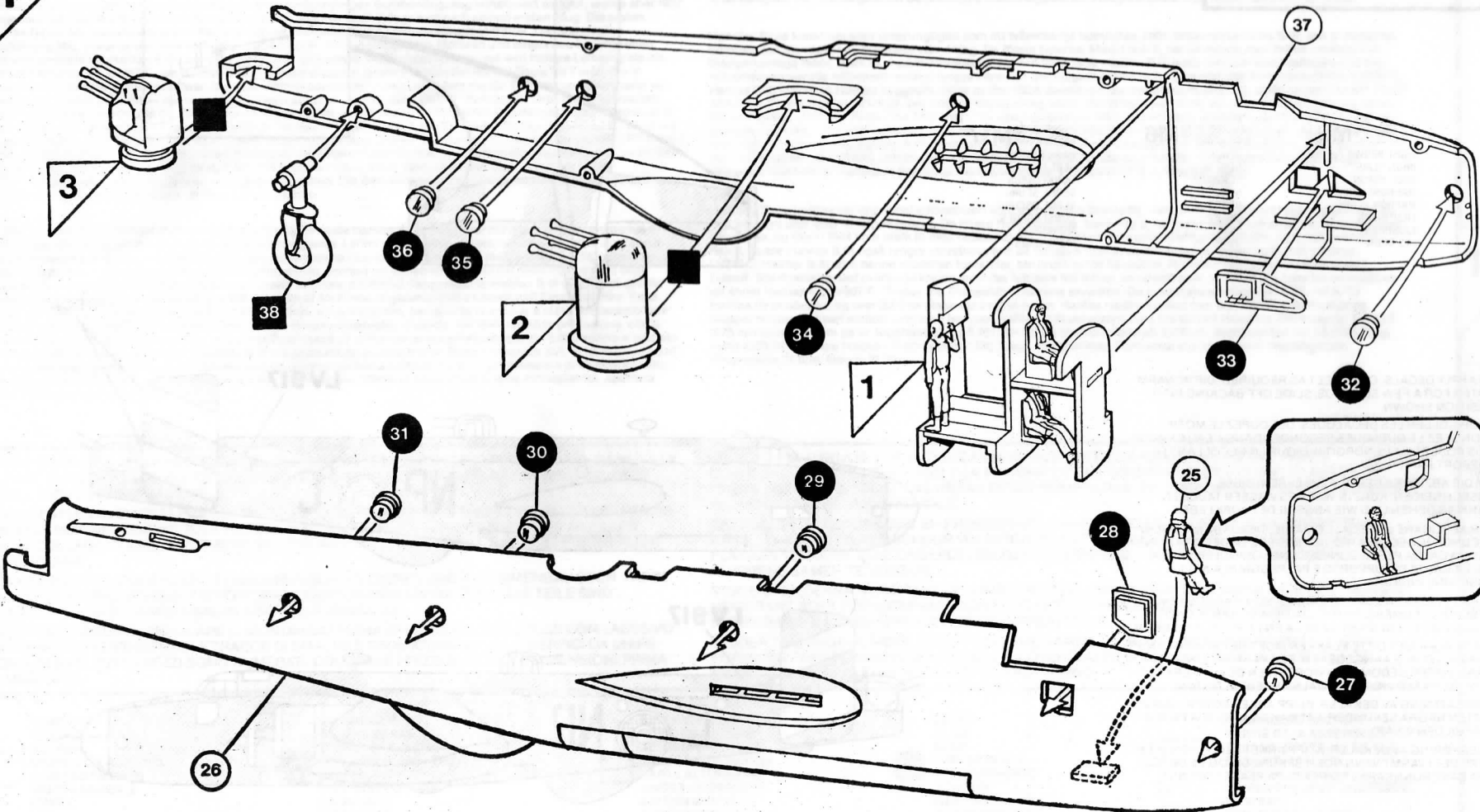
ESTUDIE LOS DIBUJOS Y PRACTIQUE EL MONTAJE ANTES DE PEGAR LAS PIEZAS. RASPE CUIDADOSAMENTE EL PLATEADO Y LA PINTURA EN LAS SUPERFICIES DE CONTACTO ANTES DE PEGAR LAS PIEZAS. TODAS LAS PIEZAS ESTAN NUMERADAS. ES CONVENIENTE PINTAR LAS PIEZAS PEQUEÑAS ANTES DE SU MONTAJE.

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

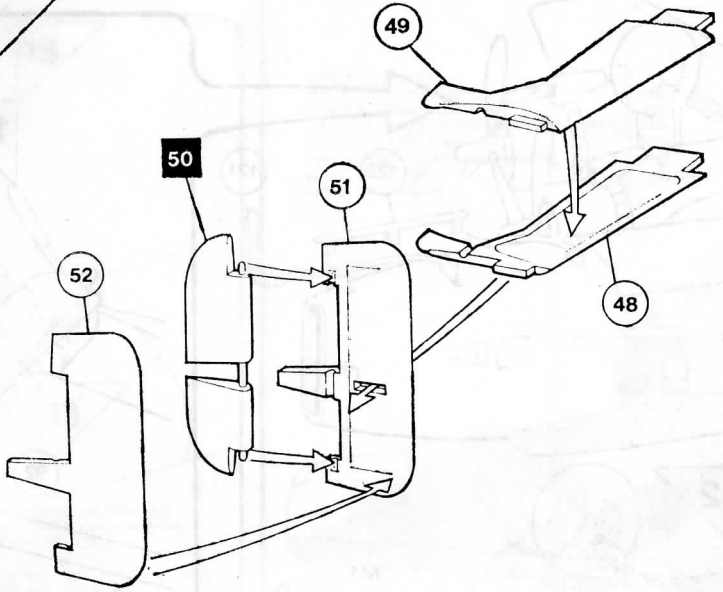
STUDERA BILDerna NOGRANT OCH SÄTT IHOP DELARNA INNAN DU LIMMAR IHOP DEM. SKRAPA NOGRANT BORT FÖRKROMNING OCH FÄRG FRÅN LIMMADE DELAR. ALLA DELARNA ÄR NUMRERADE. MÅLA SMÅDELARNA FÖRE IHOPSÄTTNING.

STUDER TEKNINGENE NØYE, OG SETT DELENE SAMMEN FØR DU LIMER DEM SAMMEN. FJERN FØRSIKTIG FØRKROMMING OG MALING FRA OVERFLATER SOM SKAL LIMES. ALLE DELENE ER NUMRERTE. SMÅ DELER BØR MALES FØR MONTERING.

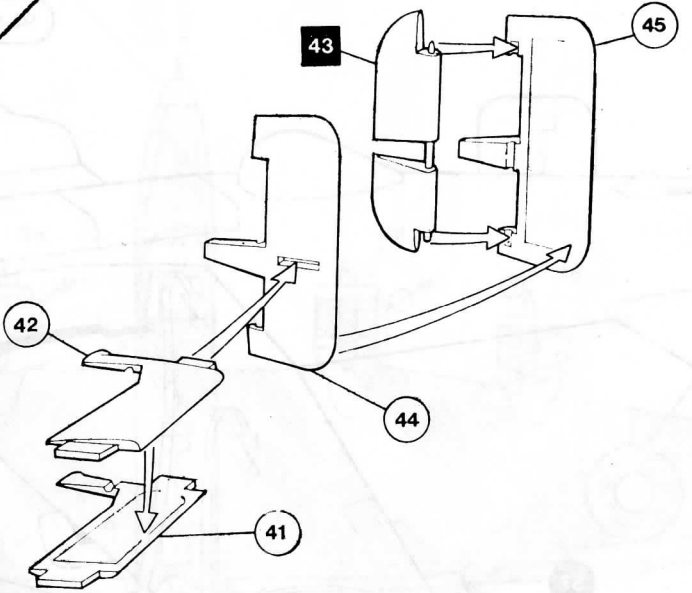
1**2****3**



5

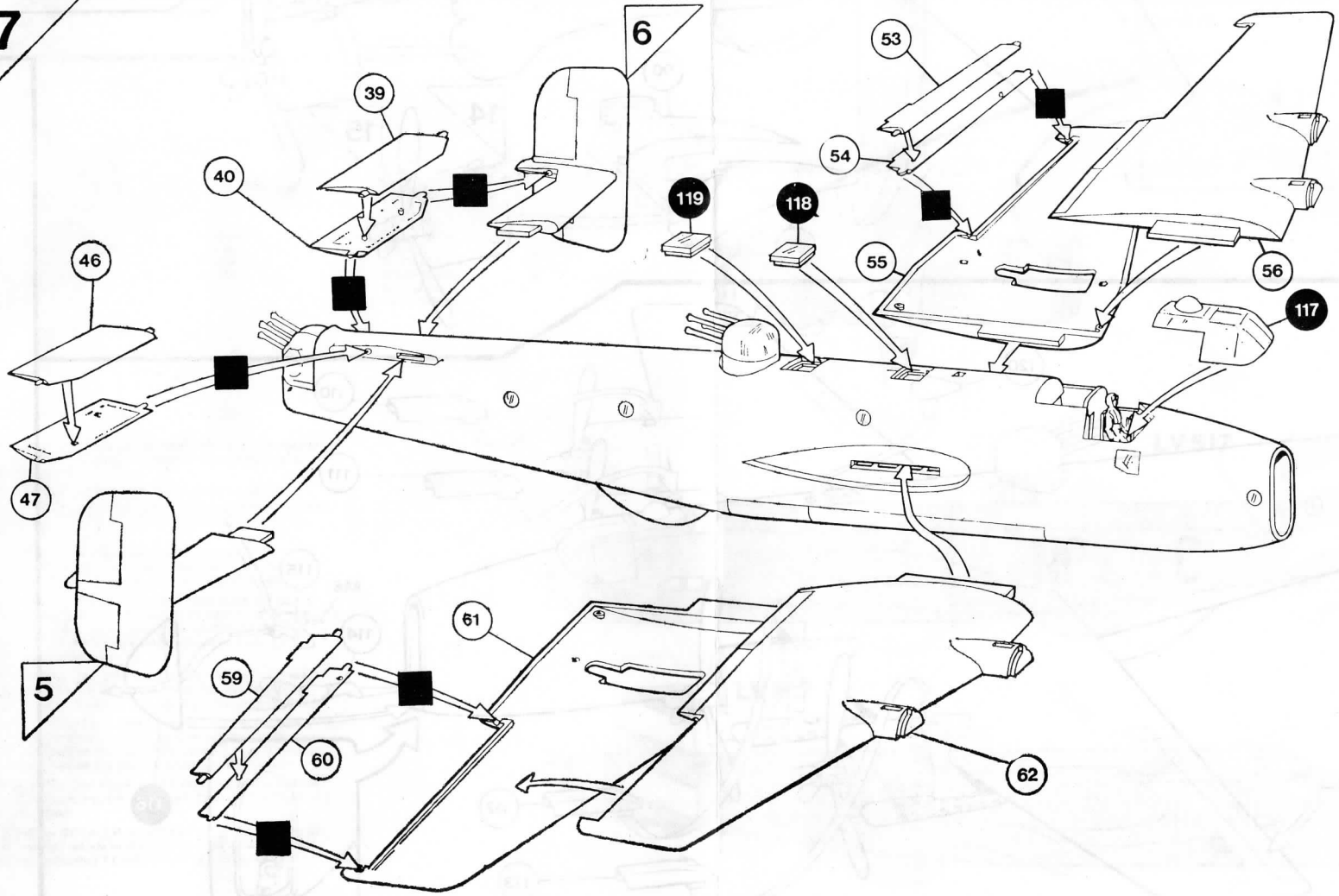


6



7

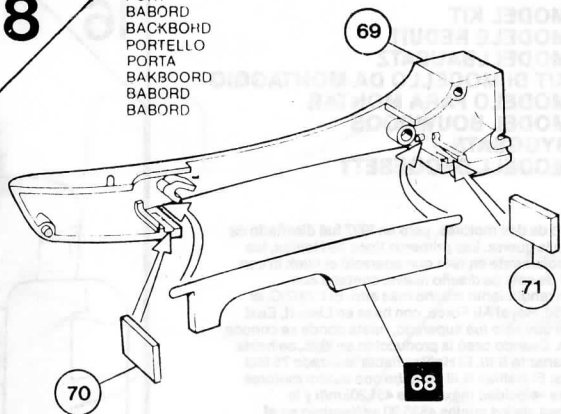
6



5

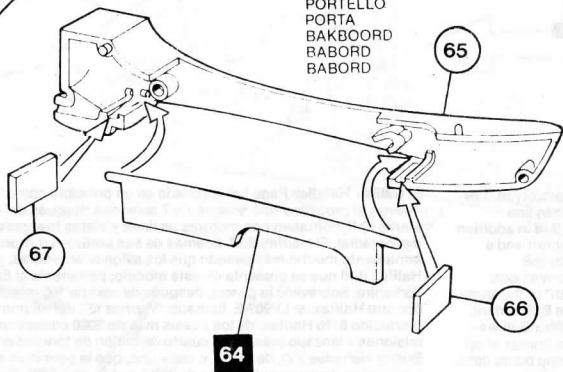
8

PORT
BABORD
BACKBORD
PORTELLO
PORTA
BAKBOORD
BABORD
BABORD



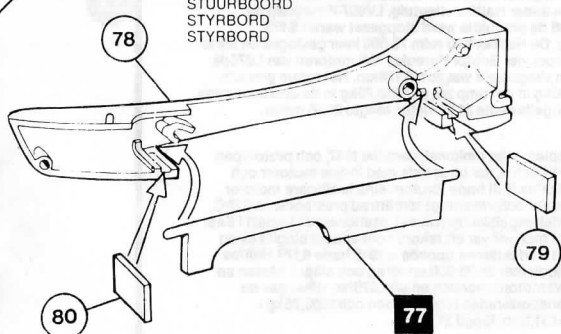
9

PORT
BABORD
BACKBORD
PORTELLO
PORTA
BAKBOORD
BABORD
BABORD



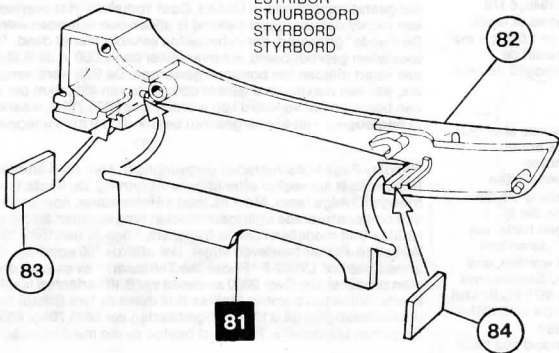
10

STARBOARD
TRIBORD
STEUERBORD
TRIBORDO
ESTRIBOR
STUURBOORD
STYRBORD
STYRBORD



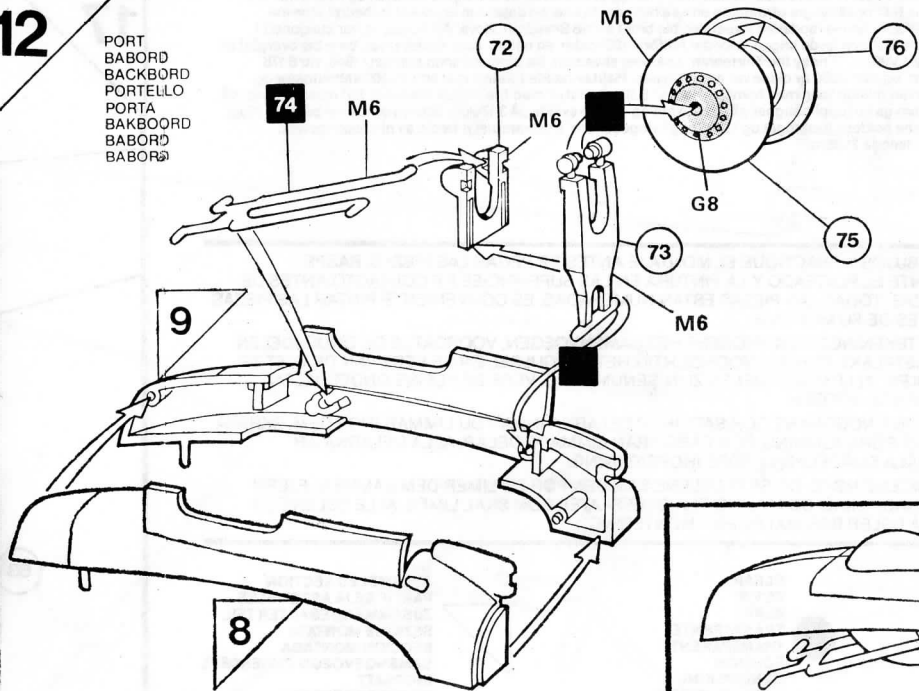
11

STARBOARD
TRIBORD
STEUERBORD
TRIBORDO
ESTRIBOR
STUURBOORD
STYRBORD
STYRBORD



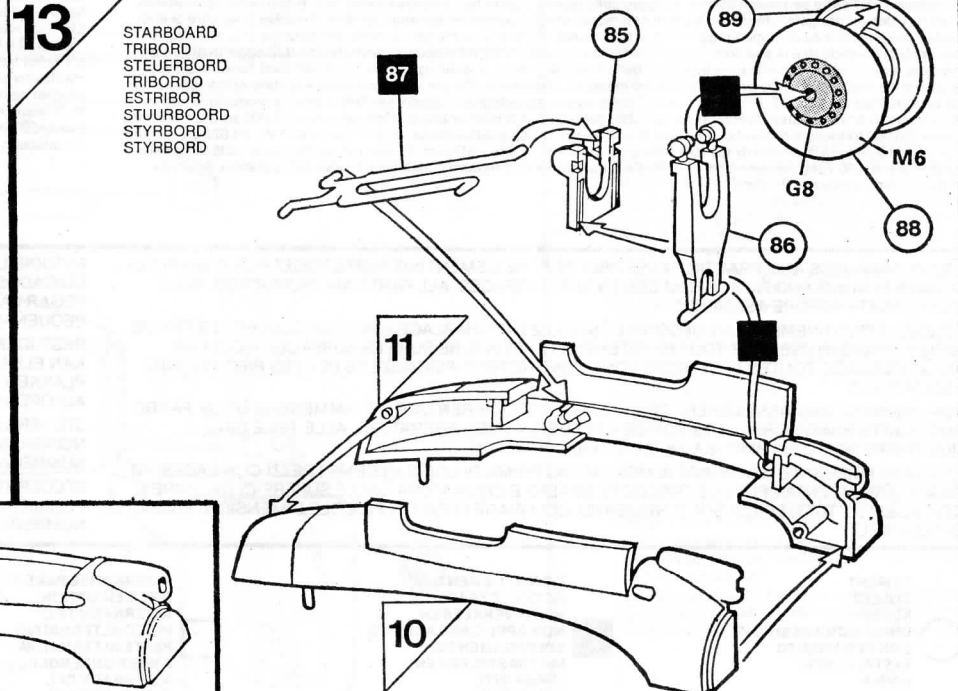
12

PORT
BABORD
BACKBORD
PORTELLO
PORTA
BAKBOORD
BABORD
BABORD

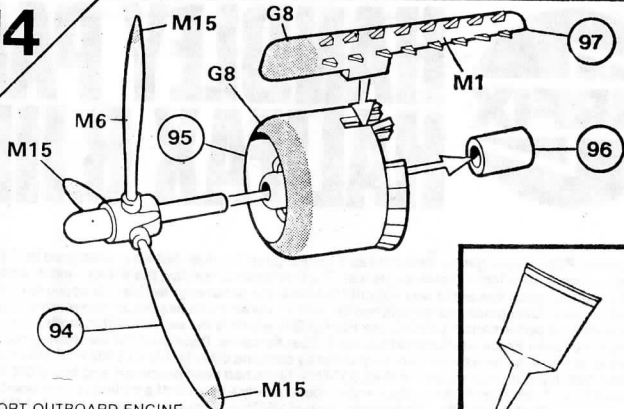


13

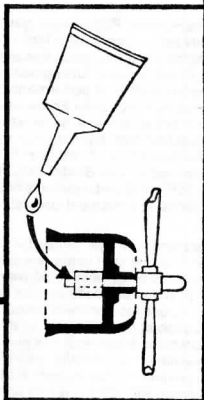
STARBOARD
TRIBORD
STEUERBORD
TRIBORDO
ESTRIBOR
STUURBOORD
STYRBORD
STYRBORD



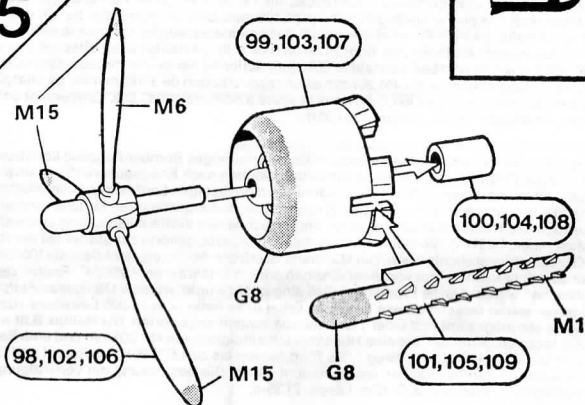
14



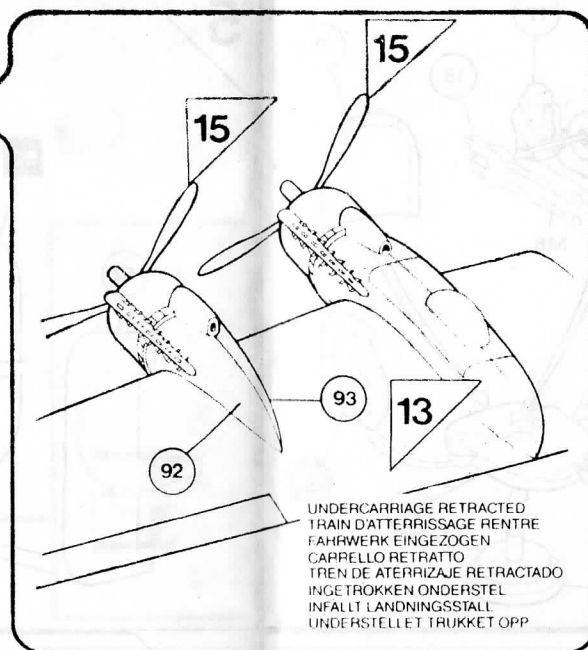
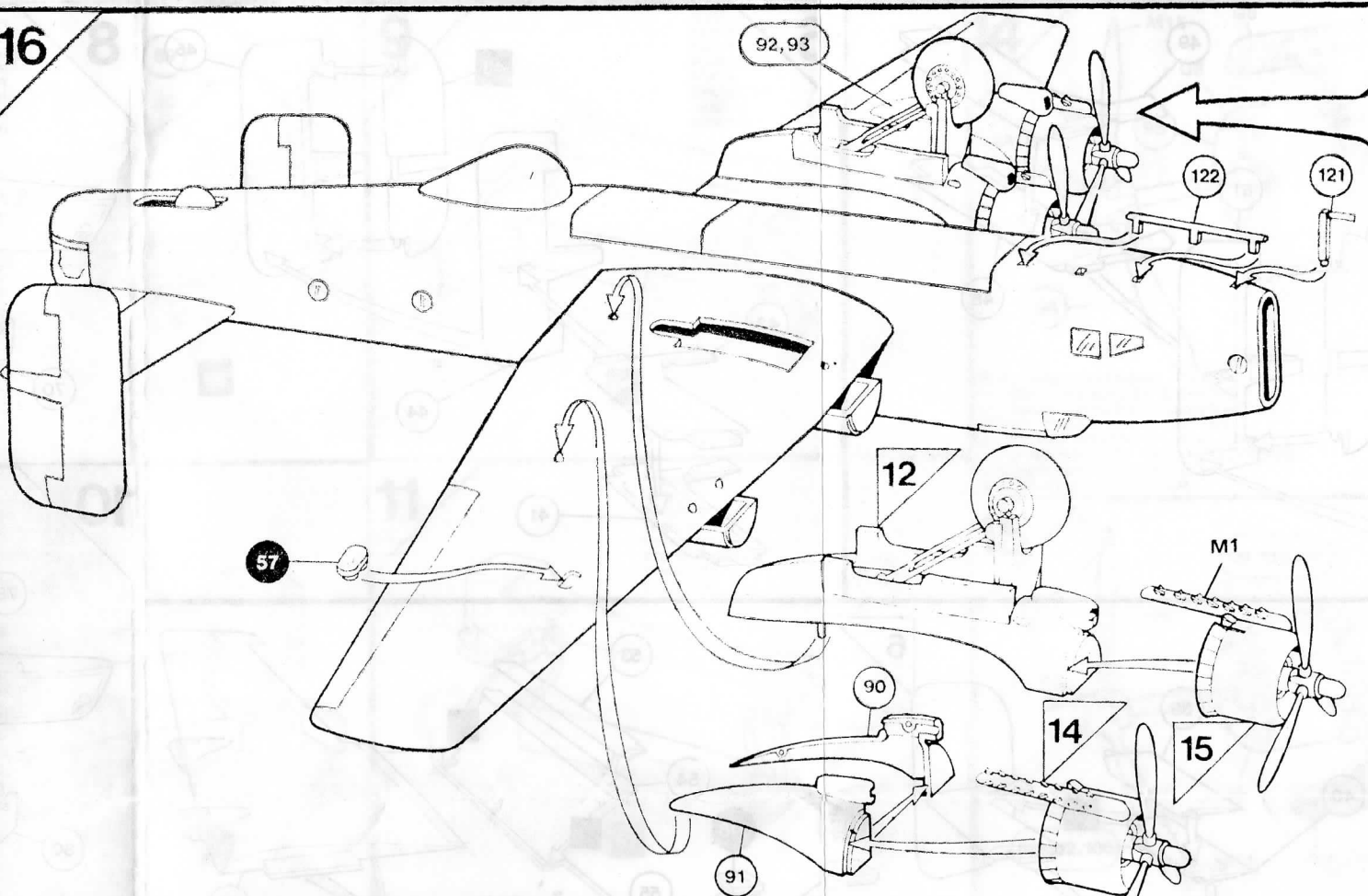
PORT OUTBOARD ENGINE.
 MOTEUR HORS BORD COTE BÂBORD.
 BACKBORDSEITIGER AUSSENBOORDMOTOR.
 MOTORE FUORIBORDO DI SINISTRA.
 MOTOR MÁS ALEJADO DEL FUSELAJE.
 BUITENBOORDMOTOR AAN BAKBOORDZIJDE.
 UTOMBORDSMOTOR, BABORD.
 BABORD UTENBORDS MOTOR.



15

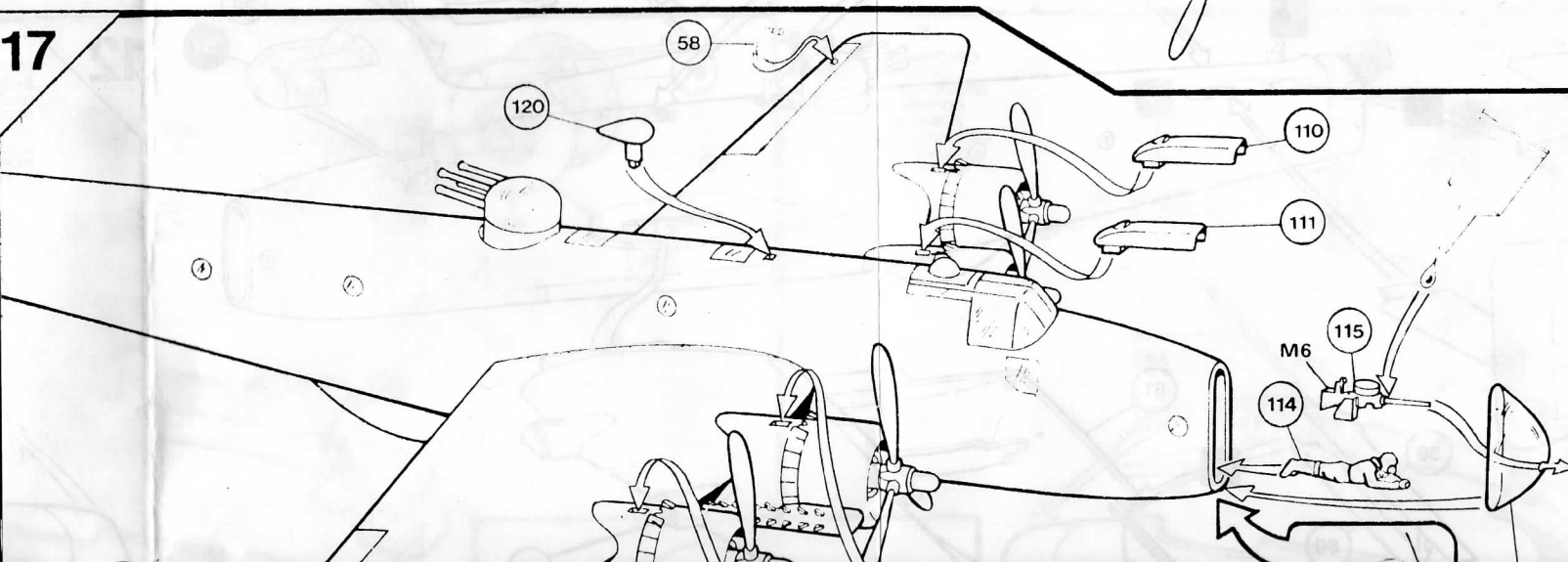


16



UNDERCARRIAGE RETRACTED
 TRAIN D'ATERRISSAGE RENTRÉ
 FAHRWERK EINGEZÖGEN
 CAPPELLO RETRATTO
 TREN DE ATERRIZAJE RETRACTADO
 INGETROKKEN ONDERSTEL
 INFALLT LANDINGSTALL
 UNDERSTELLET TRUKKET OPP

17



M5
 LIGHT BROWN
 BRUN CLAIR
 HELL BRAUN
 MARRON CHIARO
 MARRÓN CLARO
 LICHTBRUN
 LJUSBRUN
 EYS BRUN

BI
 NOIR
 SCH
 NER
 NEG
 ZWA
 SVA
 SVA

TO APPLY DECALS, CUT SHEET AS REQUIRED
 WATER FOR A FEW SECONDS. SLIDE OFF BACK
 POSITION SHOWN.

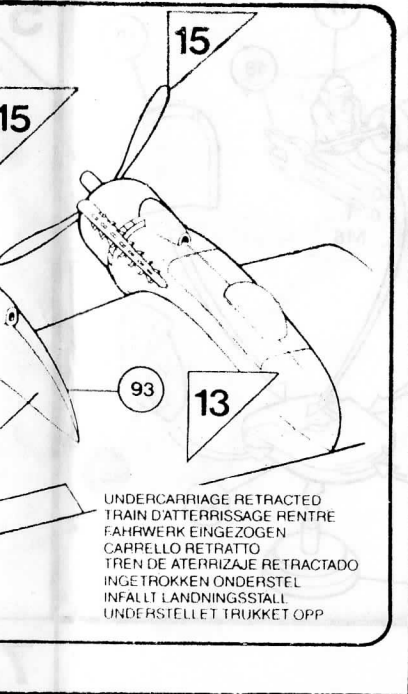
POUR COLLER LES DECALQUES, DECOUPEZ
 PLONGEZ LE A QUELQUES SECONDES DANS
 PUIS POSEZ LE A L'ENDROIT INDIQUE EN DE
 SUPPORT PAPIER

UM DIE ABZIEHBILDER AUFZUKLEBEN, DIES
 AUSSCHNEIDEN, KURZ IN WARMES WASSER
 DANN ABZIEHEN UND WIE ABGEBILDET AUF

PER APPLICARE LE DECALCOMANIE, TAGLIARE
 SECONDO IL NECESSARIO, IMMERGERE LA
 ACQUA CALDA PER ALCUNI SECONDI, QUINDI
 DALLA CARTA DI SUPPORTO E PALPEGGIARLA
 POSIZIONE INDICATA

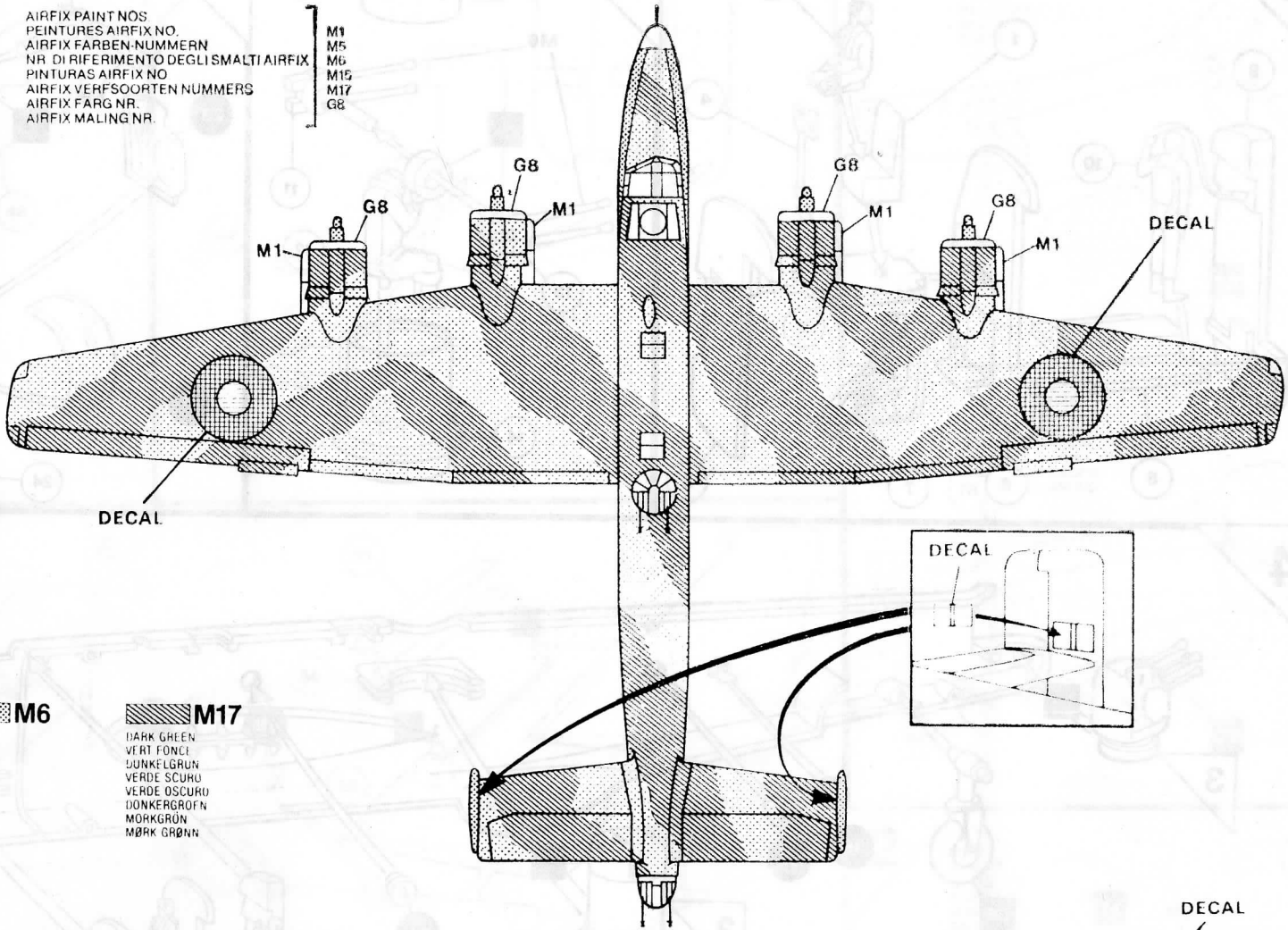
PARA APLICAR LAS CALCOMANIAS, SEPARAR
 DESEADOS, SUMERGIR EN AGUA TIBIA DURANTE
 SEGUNDOS Y DESLIZAR LA CALCA EN LA PO

OM DE PLAATJES OP TE PLAKKEN MOET HET
 WORDEN ZOALS AANGEGEVEN, EEN PAAR S
 WARM WATER GEDOMPELD WORDEN EN DE
 ERAF GEHAALD WORDEN ZOALS AFGEBE



AIRFIX PAINT NOS
 PEINTURES AIRFIX NO.
 AIRFIX FARBEN-NUMMERN
 NR. DI RIFERIMENTO DEGLI SMALTI AIRFIX
 PINTURAS AIRFIX NO.
 AIRFIX VERFSOORTEN NUMMERS
 AIRFIX FARG NR.
 AIRFIX MALING NR.

- M1
- M5
- M6
- M15
- M17
- G8



M5

LIGHT BROWN
 BRUN CLAIR
 HELL BRAUN
 MARRONE CHIARO
 MARRÓN CLARO
 LICHTBRUIN
 LJUSBRUN
 LYS BRUN

M6

BLACK
 NOIR
 SCHWARZ
 NERO
 NEGRO
 ZWART
 SVART

M17

DARK GREEN
 VERT FONCÉ
 DUNKELGRÜN
 VERDE SCURO
 VERDE OSCURO
 DONKERGRÖFN
 MØRKGØRN
 MØRK GRØNN

DECAL

TO APPLY DECALS, CUT SHEET AS REQUIRED, DIP IN WARM WATER FOR A FEW SECONDS. SLIDE OFF BACKING INTO POSITION SHOWN.

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.

UM DIE ABZIEHBILDER AUFZUKLEBEN, DIESE AUSSCHNEIDEN, KURZ IN WARMES WASSER TAUCHEN. DANN ABZIEHEN UND WIE ABGEBILDET AUFKLEBEN.

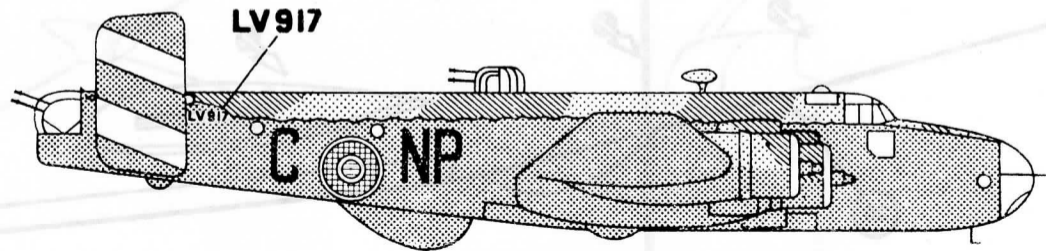
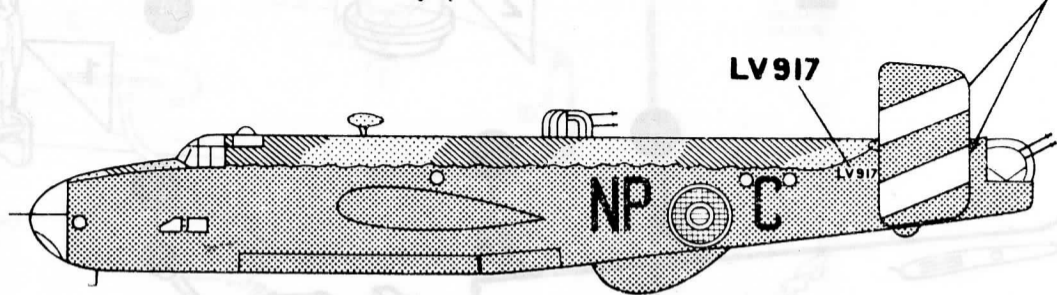
PER APPLICARE LE DECALCOMANIE, TAGLIARE IL FOGLIO SECONDO IL NECESSARIO, IMMERGERE LA DECORAZIONE IN ACQUA CALDA PER ALCUNI SECONDI, QUINDI SFILARLA DALLA CARTA DI SUPPORTO E PALPEGGIARLA NELLA POSIZIONE INDICATA.

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

OM DE PLAATJES 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.

FASTSATTNING AV DEKALER: KLIPP ARKET, DOPPA I VART VATTEN NÅGRA SEKUNDER, LÅT BAKSIDAN GLIDA PÅ PLATS SOM BILDEN VISAR.

OVERFØRING AV DEKALER: KLIPP ARKET SLIK DU ØNSKER. DYPP DET I VART VANN NOEN SEKUNDER, OG LA DET GLI FRA BAKGRUNNSARKET DIREKTE PÅ PLESS SOM VIST.





06008 HANDLEY PAGE HALIFAX BIII

AIRFIX		HUMBROL	AIRFIX		HUMBROL
M1	=	113	M6	=	33
M3	=	30	M15	=	24
M5	=	29	G8	=	56

A HUMBROL PRODUCT, HUMBROL LTD., MARFLEET, HULL, ENGLAND.

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 : Pièces défectueuses :

ADRESSE :
.....

CODE POSTAL : SEXE : F M

VILLE : LIEU D'ACHAT : Détaillant

DATE DE NAISSANCE 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 : Defekte Teile :

ADRESSE :
.....

PLZ : GESCHLECHT : W M

ORT : KAUFORT : Einzelhandel

GEB.DATUM 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.