



D.H. MOSQUITO Mk.II, VI, XVIII

Probably few other aircraft during the Second World War captured the public's imagination more than the de Havilland Mosquito. Its daring low-level raids against selected targets in enemy occupied Europe and the success it attained in the night-fighter and anti-shipping roles all added up to one of the most outstanding aircraft of the period. The prototype two-seat Mosquito first flew in 1940 to an Air Ministry Specification B.1/40, for an unarmed high-speed bomber-recce aircraft. Further development produced a night fighter version, the NF.11, of which 466 were built, service entry with RAF Fighter Command coming in January 1942, the type equipped initially with A.I. Mk.IV radar. Following the success of the Mk.II on intruder operations, came the Mk.VI fighter bomber, the most widely used of all Mosquito fighters (2,500 built). In addition to the four 20 mm cannon and four .303 machine guns in the nose, internal and external bombs could be carried as well as eight wing-mounted rockets. From the beginning of 1944, this version operated with Coastal Command with considerable success against convoys and coastal shipping and with the addition of a 57 mm Molins gun, the designation change to Mk. XVIII (27 built). Prior to D-Day, Mosquitos undertook many precision low

level attacks on the Continent including one on the jail at Amiens and another on the Gestapo Headquarters in Copenhagen. In the Far East Mk.VIs operated against the Japanese from the beginning of 1944. Markings are included for an NF II (R.YP), a Mk. VI (B.NA) and a Mk. XVIII (D.QM). Power for the VI was two 1,230 h.p. Rolls-Royce Merlin XXIs, giving a maximum speed of 380 m.p.h. at 13,000 ft. Dimensions were span 54 ft. 2 in., length 40 ft. 6 in., height 15 ft. 3 in.

SPECIAL INSTRUCTIONS

Optional parts and transfers for 3 versions are included in this kit. Optional stub or shrouded exhausts, and paddle propellers (29, 51) for Mk.VI. If Mk XVIII is chosen CAREFULLY cut off nose before cementing cockpit assembly to fuselage. Open flashed over holes for aerial (69) and for bombs, rockets or wing tanks as desired. Aerial is omitted on Mk.VI. Before cementing together parts (37 to 38) (59 to 60), place in position assembled parts (27-30) (49-52) then cement into position assembled parts (31-36), (53-58). For raised undercarriage: omit parts (31-36), (53-58) and cement wheel doors in closed positions.

Propablement peu d'autres avions durant la 2^e guerre Mondiale ont autant capté l'imagination du public que le Mosquito de Havilland. Ses raids audacieux à basse altitude contre des objectifs bien choisis en Europe occupée eurent succès comme chasseur de nuit et contre navigation firent qu'il fut l'un des plus extraordinaires avions de cette époque. Le prototype Mosquito à deux places vola en 1940 sous la spécification ministérielle B 1/40 bombardier à grande vitesse non armé. Des modifications ultérieures donnèrent le chasseur de nuit NF II - il en fut construit 466 et entrèrent en service à la RAF Fighter Command en janvier 1942. Ils étaient équipés du Radar A.I. MK IV—après le succès du MK II dans les opérations d'invasion, arriva le MK IV chasseur bombardier, qui fut le plus largement utilisé de tous les chasseurs Mosquito (2500 furent construits) en plus des 4 canons de 20 mm et 4 mitrailleuses de .303 dans le nez, des bombes placées à l'intérieur et à l'extérieur pouvaient être transportées aussi bien que des rockets légers sous les ailes. A partir du début de 1944 cette version fut utilisée par le Coastal Command avec un succès considérable contre les convois et la navigation côtière—avec l'adjonction d'un canon Molins de 57 mm sa désignation devint MK XVIII* (27 furent construits). Avant le jour du débarquement, les Mosquito réalisèrent plusieurs attaques de précision à basse altitude contre le continent, y compris

une contre la prison d'Amiens et une autre contre le quartier général de la Gestapo à Copenhague, en Extrême Orient les MK VI opèrent contre les japonais dès le début 1944. Des matricules sont fournis pour le NF II (R. YP) le MK IV (B. NA) et le MK XVIII (D. QM). Le Mosquito était propulsé par deux moteurs Rolls Royce Merlin XXI de 1230 CV lui donnant une vitesse maximale de 380 MPH à 13.000 pieds. Envergure 16.52 m. Longueur 13.57 m. Hauteur 5.3 m.

INSTRUCTIONS SPECIALES

Des pièces en option et des décalques sont incluses dans cette boîte. En option tuyaux d'échappement courts ou échappement protégé, et des pales d'hélices (29,51) pour MK VI. Si le MK XVIII, est choisi, couper soigneusement le nez avant de coller le cockpit assemblé sur le fuselage, dégager les trous pour l'antenne (69) et les bombes avant, les rockets ou les réservoirs d'ailes si on le désire. L'antenne est omise sur MK VI. Avant de coller ensemble les pièces (37, 38) (59, 60), mettre en place l'assemblage des pièces (27-30) (49-52), puis coller en place l'assemblage des pièces (31-36) (53-58). Pour un train d'atterrissage rentré omettre les pièces (31-36), (53-58) et coller les portes de roues en position fermée.

Nur wenige Flugzeuge des Zweiten Weltkriegs umgab lange Zeit ein solcher mystischer Schleier, eine Mischung aus Furcht und Bewunderung, wie die legendäre Moskito. Aufgrund ihrer hauptsächlich aus Holz bestehenden Konstruktion "Hölzernes Wunder" genannt und durch damalige Radargeräte schwer aufzufassenden Maße, großer Geschwindigkeit und Gipfelhöhe waren Moskito-Einsätze ebenso erfolgreich wie für die Abwehr lastig. Viele Sonderziele in den besetzten Westgebieten wurden Opfer tiefangreifender Moskitos. In der Nachtjagd und Bekämpfung deutscher Versorgungsgeleite wurden diese Schnellbomber zunehmend gefährlich. Schließlich waren die sehr hoch und schnell einfliegenden Moskito-Verbände—obwohl zahlenmäßig selten sehr stark—bei späteren Angriffen z. B. gegen Berlin nur noch durch spezielle Höhenjäger oder die damals epochalen Me 262—Jets abzufangen oder zu stören. Zweifellos war die Moskito in der Tat ein oft schmerzhaft stechendes Insekt und gehört zu den erfolgreichsten Konstruktionen jener Tage. Der zweisitzige Prototyp wurde nach der Spezifikation B. 1/40 von Geoffrey de Havilland, R.E. Bishop und C.C. Walker entwickelt und flog knapp 11 Monate nach Baubeginn am 25. November 1940 mit dem Serial W 4050 zum ersten Mal, zunächst gedacht als unbewaffneter Hochgeschwindigkeits-Kampfaufklärer. Weiterentwicklungen führten zur Nachtjagdversion Mk. NF. 11. Die ersten dieser 466 Flugzeuge wurden ab Januar 1942 beim RAF-Jägerkommando eingesetzt, sie waren mit einem neuen A. I. Mk. IV-Radar ausgerüstet. Diese Moskitos bewährten sich auch als Intruder und Fernnachtjäger, aus ihnen entstand die Bomber-Ausführung F.B. VI, der mit 2500 meistgebauten Version. Die sehr starke Bewaffnung der F.B. VI bestand aus vier 20-mm-MK, vier 7,62-MG starr im Bug angeordnet und fallweise aus leichten Luft/Bodenraketen an Flügelstationen. Ab 1944 gingen diese

Schnellbomber auch an das Küstenkommando der RAF und wurden bald zum Alptraum für die Besatzungen von Geleitzügen, der Küstenschiffahrt, ja selbst kleinerer Kriegsschiffe der Achsenmächte. 27 Maschinen wurden sogar mit einer 57-mm-Molins-Bordkanone ausgerüstet und flogen als Mk. XVIII. Vor der Invasion im Juni 1944 unternahm Moskitos nachhaltig wirksame Tiefangriffe gegen Punktziele, so u. a. gegen die Gefangenenlager bei Amiens, das Gestapo-Hauptquartier in Kopenhagen usw. Gleichzeitig lernten auch die Japaner die Moskitos im Fernen Osten kennen. Die im Bausatz enthaltenen Schiebebilder gehören wahlweise zu einer Moskito NF. II (R.YP), einer KB. VI (B.NA) oder einer Mk. XVIII (D.QM). Mit zwei Rolls-Royce Merlin XXI-Reihenmotoren von je 1230 PS erreichte die FB. VI eine Höchstgeschwindigkeit von rund 650 km/h in ca. 4 km Höhe. Je nach Zuladung betrug das max. Fluggewicht 8,6 bis 10 t. Abmessungen: Spannweite 16,52 m. Länge 13,57 m, Höhe 5,3 m.

SONDERHINWEISE

Bausatz enthält Alternativ-Teile und Abziehbilder für drei Versionen, u.a.: Auspuffstützen und Verkleidungen sowie Breitblattpropeller (29,51) für Mk.-VI-Version. Bei Mk.-XVIII-Version vor Aufsetzen der Kabinenhaube den Rumpfbügel genau abtrennen, vorgeprägte Löcher für Antennen (69), Bomben, Raketen und Flügeltanks wahlweise durchbohren. Bei Mk. VI keine Antenne. Vor Montage der Teile (37-38) und (59-60) erst fertig montierte Teile (27-30) und (49-52) anbringen, danach montierte Teile (31-36) und (53-58) einbauen. Bei Fahrwerkstellung "EIN" Teile (31-36) und (53-58) weglassen, Fahrwerkklappen "ZU".

Probabilmente pochi altri aerei durante la Seconda Guerra Mondiale catturarono l'immaginazione del pubblico più del de Havilland Mosquito. L'audacità delle sue incursioni a basso livello contro bersagli selezionati nell'Europa occupata dal nemico ed il successo che esso ottenne nei ruoli di combattimento sia notturno che marittimo lo resero uno degli aerei più prominenti di quel periodo. Il prototipo Mosquito a due posti volò per la prima volta nel 1940 secondo una specifica B. 1/40 del Ministero dell'Aviazione, intesa per un aereo da bombardamento da ricognizione ad alta velocità e senza armi. Un successivo sviluppo produsse una versione da combattimento notturno, l'NF.11, di cui ne vennero costruiti 466, che entrò in servizio alla RAF Fighter Command (Comando Aerei da Caccia della RAF) nel Gennaio 1942 e fu inizialmente munito di radar A.I. Mk.IV. Facendo seguito al successo riportato dall'Mk.II nelle operazioni di caccia, arrivò il bombardiere da caccia Mk.VI, che di tutti i Mosquito da caccia fu quello più estesamente usato (ne furono costruiti 2.500). In aggiunta ai quattro cannoni da 20 mm e alle quattro mitragliatrici da .303 nel muso, l'aereo poteva trasportare un numero di bombe sia all'interno che all'esterno, oltre che otto bombe a razzo montate sulle ali. Dall'inizio del 1944, questa versione operò in congiunzione con Coastal Command (Comando Marittimo) con considerevole successo contro convogli e traffico marittimo, e con l'aggiunta di cannoni Molins da 57 mm venne designato come Mk. XVIII (ne vennero costruiti 27). Prima del D-Day (Giorno

selezionato per l'invasione dell'Europa), i Mosquito intrapresero molti attacchi di precisione a basso livello sul Continente incluso quello sulle carceri ad Amiens ed un altro sul Quartiere Generale della Gestapo in Copenhagen. Nell'Estremo Oriente gli Mk.VI operarono contro i Giapponesi sin dall'inizio del 1944. Contrassegni sono inclusi per un NF II (R-YP), un MkVI (B-NA) ed un Mk. XVIII (D-QM). La potenza motrice per il VI era costituita da due componenti Rolls-Royce Merlin XXI da 1.230 h.p., capaci di dare una velocità massima di 380 m.p.h. (miglia all'ora) a 13.000 ft (piedi). Dimensioni: apertura delle ali - 54 ft. 2 in - lunghezza - 40 ft. 6 in., altezza 15 ft. 3 in.

ISTRUZIONI SPECIALI

Parti opzionali e decalcomanie per 3 versioni sono incluse in questa scatola di montaggio. Scarichi opzionali tipo tronchetto o protetto, ed eliche a pala (29, 51) per Mk. VI. Se viene scelto il Mk. XVIII tagliare il muso attentamente prima di cementare la cabina di pilotaggio alla fusoliera. Aprire i fori placcati per l'inserimento dell'antenna (69), bombe, bombe a razzo o serbatoi alari a secondo la preferenza. L'antenna è omessa sull'Mk. VI. Prima di cementare assieme parti (37 a 38) (59 a 60), mettere in posizione le parti assemblate (27-30) (49-52) quindi cementare in posizione le parti assemblate (31-36), (53-58). Per il carrello di atterraggio in posizione sollevata: omettere parti (31-36), (53-58) e cementare le porte scorrevoli nelle posizioni di chiuso.

Tal vez pocos otros aviones captaron la imaginación del público durante la Segunda Guerra mundial más que el Mosquito de Havilland. Sus incursiones a bajo nivel contra objetivos selectos en la Europa ocupada por el enemigo y el éxito que consiguió en misiones de caza nocturno y ataque a buques constituyeron la fama de uno de los aviones más notables del periodo. El Mosquito biplaza prototipo voló por primera vez en 1940 y era conforme a una Especificación del Ministerio del Aire B.1/40 de avión bombardero-de reconocimiento de alta velocidad sin arma alguna. El desarrollo posterior produjo una versión de caza nocturno, el NF.11, de la que se construyeron 466, entrando en servicio en la División de Caza de la RAF en enero de 1942, con el tipo inicialmente equipado con radar A.I. Mk. IV. Como consecuencia del éxito del Mk. II en operaciones de intrusión, vino el bombardero de combate Mk.VI, el avión de combate Mosquito más usado (se construyeron 2.500). Además de los cuatro cañones de 20 mm y cuatro ametralladoras de 0,303 pulg. del morro, podía llevar bombas internas y externas así como ocho cohetes montados en las alas. Desde comienzo de 1944 esta versión operó con la División Costera con notable éxito contra convoyes y buques costeros y con la adición de un cañón Molins de 57 mm, cambió su designación a Mk. XVIII (se construyeron 27). Antes del Día del Desembarco, los Mosquitos realizaron muchos ataques de precisión a bajo nivel en Europa continental incluyendo

uno en la cárcel de Amiens y otro en el Cuartel General de la Gestapo en Copenhague. En Extremo Oriente los Mk.VI intervinieron en operaciones contra los japoneses desde el comienzo de 1944. Se incluyen las marcas para un NF II (R-YP), un Mk. VI (B-NA) y un Mk. XVIII (D-QM). El VI estaba propulsado por un Rolls-Royce Merlin XXI's de 1.230 caballos que le daba una velocidad máxima de 600 km/h a 4.000 m. Las dimensiones eran envergadura 18 m, longitud 12.15 m, altura 5 m.

ISTRUCCIONES ESPECIALES

En este equipo se incluyen piezas opcionales y transparencias para 3 versiones.

Escapes cortos o de envuelta, y hélices de paleta (29, 51) para el Mk.VI. Si elige el Mk. XVIII corte CUIDADOSAMENTE el morro antes de pegar el conjunto de puesto de pilotaje al fuselaje. Son de desear aberturas al ras de los orificios para la antena (69) y para las bombas, cohetes o los depósitos de ala si se desean. En el Mk.VI se omite la antena. Antes de pegar entre sí las piezas (37 a 38) (59 a 60), coloque en posición las piezas montadas (27-30) (49-52) y luego péguelas en las piezas montadas de posición (31-36), (53-58). Para chasis inferior elevado: omita las piezas (31-36), (53-58) y pegue las puertas en posición de cerradas.

Maar weinig andere vliegtuigen uit de Tweede Wereldoorlog boeiden de fantasie van het publiek zoals de Havilland Mosquito. Haar gewaagde lage aanvallen op uitgekozen doelen in het door de vijand bezette Europa en de successen dat zij behaalde in haar rol als nachtjager en akties tegen schepen maakten haar een van de meest bijzondere vliegtuigen van deze periode. Het prototype van de tweezitter Mosquito vloog voor het eerst in 1940 onder de Air Ministry Specification B.1/40, als een onbewapend snel bomverkenning-vliegtuig. Uit verdere ontwikkeling ontstond de nachtjager versie, de NF.11, waarvan er 466 werden gebouwd, en met het vooruitzicht om in januari 1942 bij de RAF Fighter Command te worden ingezet werd het type aanvankelijk met A.I. Mk.IV radar uitgerust. Volgend op het succes van de Mk.II bij afweer van indringers kwam de Mk.VI jachtbommenwerper de meest wijd en zijds gebruikte Mosquito jager (2.500 gebouwd). Buiten de vier 20 mm kanonnen en de vier 0,303 machinegeweren in de neus, kunnen zowel interne en externe bommen als acht aan de vleugels gemonteerde raketten worden meegenomen. Vanaf begin 1944 opereerde deze versie onder Coastal Command met aanzienlijk succes tegen konvoeien en kust scheepvaart en met de toevoeging van een 57 mm Molins kanon werd de naam gewijzigd in Mk. XVIII (27 gebouwd). Voorafgaand aan D-Day ondernam de Mosquito vele

lage precisie aanvallen op het vasteland van Europa, inclusief één op de gevangenis te Amiens en een andere op het Gestapo hoofkwartier te Copenhagen. In het Verre Oosten opereerden de Mk.VI en tegen de Japanners begin 1944. Herkenningstekens voor een NFII (R-YP), een Mk.VI (B-NA) en een Mk. XVIII (D-QM) zitten in het pakket. Voortstuwing voor de VI waren twee 1.230pk Rolls-Royce Merlin XXI's, die een maximum snelheid van 495km/u op 13.000 ft. gaven, Spanwijdte is 16,50m, lengte is 12,55m, hoogte is 4,65m.

SPECIALE INSTRUKTIES

Keuze-onderdelen en transfers voor 3 versies zijn in dit pakket inbegrepen. Optie voor zichtbare of bedekte uitlaat en schoeppropellor (29, 51) voor Mk.VI. Indien de Mk. XVIII wordt gekozen, de neus VOORZICHTIG afsnijden voordat de cockpit aan de romp wordt gelijmd. Het vlies over de openingen voor antennes (69) en bommen en indien gewenst raketten en vleugel tanks weghalen. De antenne voor de Mk.VI weglaten. Alvorens de delen (37 aan 38) (59 aan 60) te lijmen, eerst de delen (27-30) (49-52) in de juiste positie plaatsen, dan de in positie samengeetelde delen (31-36), (53-58) lijmen. Voor verhoogd onderstel: de delen (31-36), (53-58) weglaten en de wieldeuren in gesloten positie lijmen.

Det fanns förmodlingen inget flygplan under andra världskriget som i sa hög grad som de Havillands Mosquito fangade allmänhetens intresse. Dess djärva raider på lag niva mot utvalda mål i det av fienden besatta Europa och de framgångar det skördade i sina roller som nattjakplan och sjöfartsattack-plan gjorde att det blev ett av periodens mest framgångsrika flygplan. Prototypen för den tväsitsiga Mosquiton hade sin premiärflygning år 1940 enligt en av The Air Ministry (Krigsflygministeriet) utgiven specifikation, Nr B.1/40 för ett snabbt, oöverskattat bomb/recognosceringsplan. Vidare utvecklingsarbete resulterade i en nattjaktversion, NF.11, av vilken 466 exemplar byggdes. Den typen inträdde i RAF-tjänst i januari 1942 och till en början var den utrustad med A.I. Mk.IV radar. Till följd av de av Mk.II utförda framgångsrika attackerna mot fiendeockuperat territorium utvecklades jaktbombplanet Mk.VI, som blev det mest allmänt använda av alla Mosquito-jaktplanen (2500 byggdes). Förutom de fyra nosmonterade 20mm kanonerna och fyra .303 kulsprutor, kunde planet bära internt och externt monterade bomber och dessutom 8 st vingmonterade raketter. Fr.o.m. ingången av 1944 opererade denna version med stor framgång i Coastal Command (RAF's Kustförsvarskommando) mot konvojer och kustsjöfart och i och med den utökade bestyckningen i form av en 57 mm Molin-kanon, ändrades typbenämningen till Mk. XVIII (27 byggdes av denna typ). Före

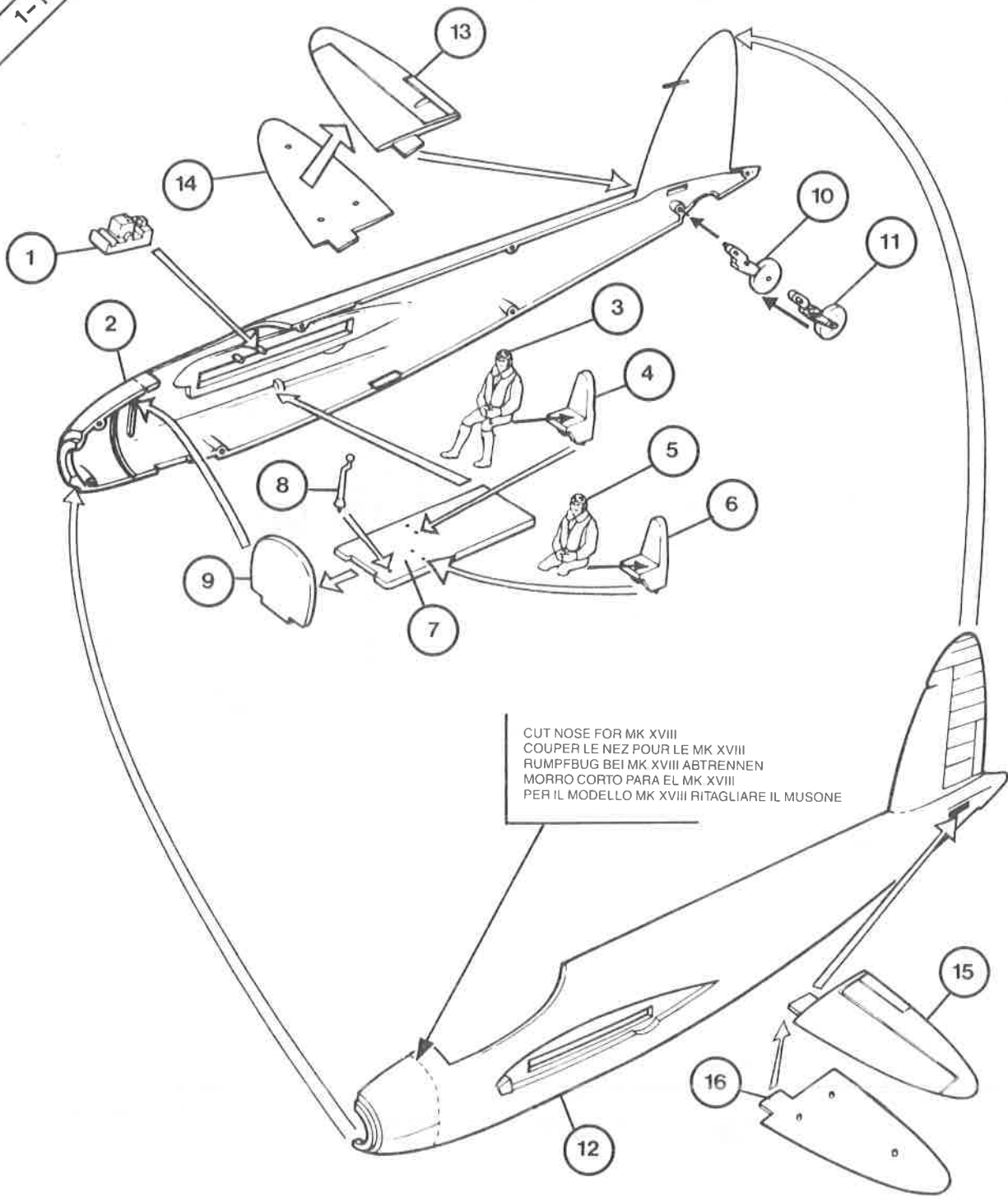
D-dagen företog Mosquitos ett flertal lagnivaattacker på den europeiska kontinenten, varav en mot fängelset i Amiens och en mot Gestapos Höghävarter i Köpenhamn. I Fjärran Östern var Mosquitos Mk.VI i aktion mot japanerna från början av 1944. Markeringar bifogas för ett NF II (nattjakplan) (R-YP), ett Mk.VI samt ett Mk. XVIII (D-QM). Mk.VI framdrivs av två st. 1.230 hk Rolls-Royce Merlin XXI motorer, som gav planet en hastighet av 608 km/tim på 3950 m höjd. Dess dimensioner var: Vingbredd 16,5 m, längd 12,15 m, höjd 4,65 m.

SÄRSKILDA ANVISNINGAR

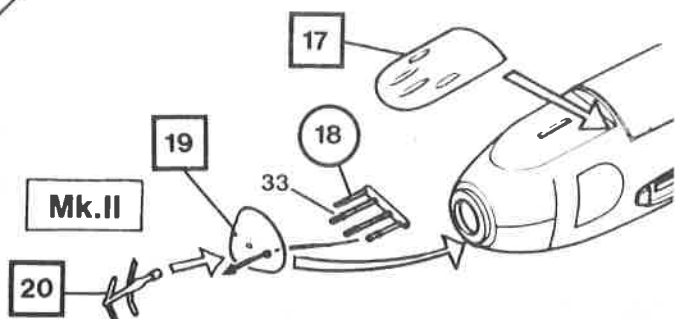
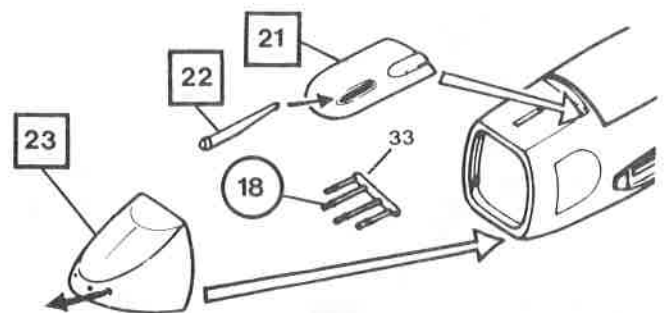
Valfria delar och avdragsbilder för 3 versioner finns i denna byggsats. Valfria okapslade eller kapslade avgasrör och paddelpropellrar (29 och 51) för Mk.VI. Om Mk. XVIII väljs skärs nosen FÖRSIKTIGT av innan sittrummet limmas fast vid flygkroppen. Öppna de täckta halen för antennen (69) och för bomber, raketter eller vingtankar enligt önskan. Mk.VI ska inte ha någon antenn. Innan delarna (37 till 38) (59 till 60) limmas ihop ska de hopmonterade delarna (27-30) (49-52) placeras i läge varpa de hopmonterade delarna (31-36), (53-58) limmas fast i läge. Om indragat landningsställ önskas utlämnas delar (31-36) och (53-58) och hjuldörrarna limmas i stället fast i stängt läge.

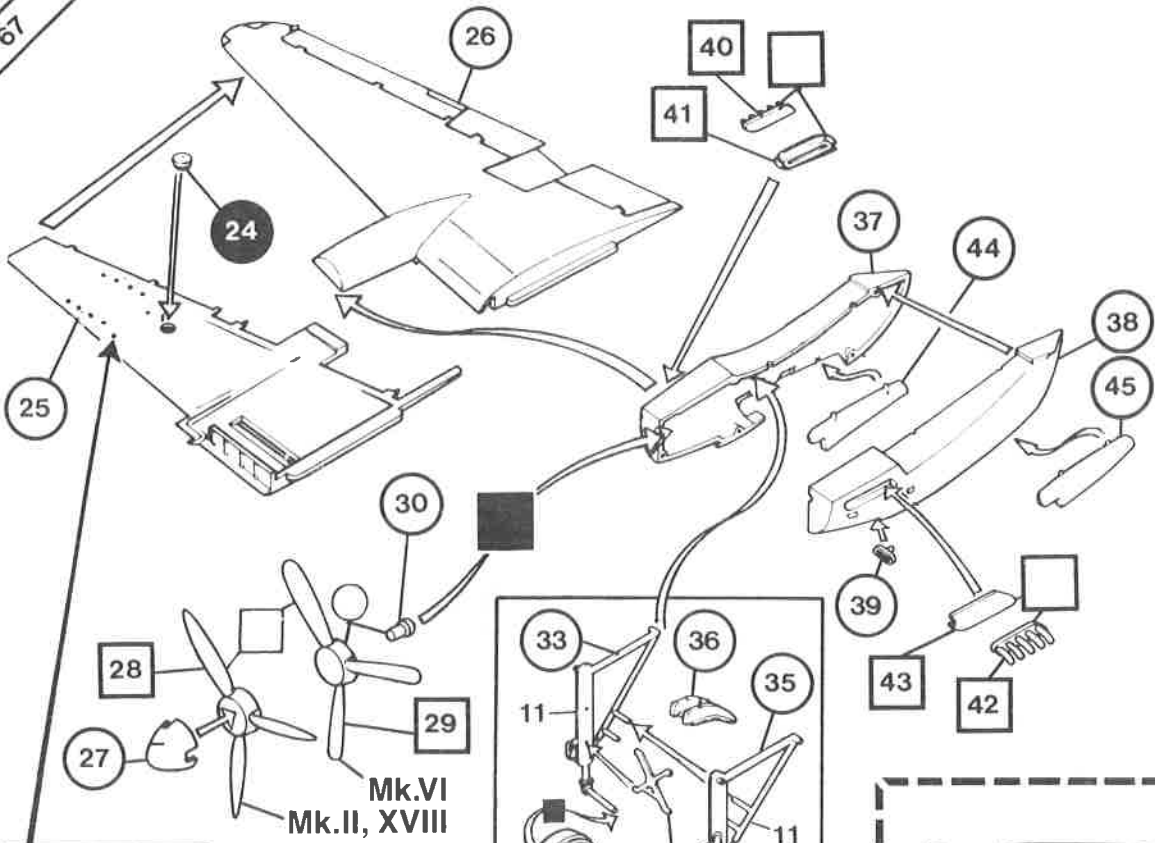
1

1-16

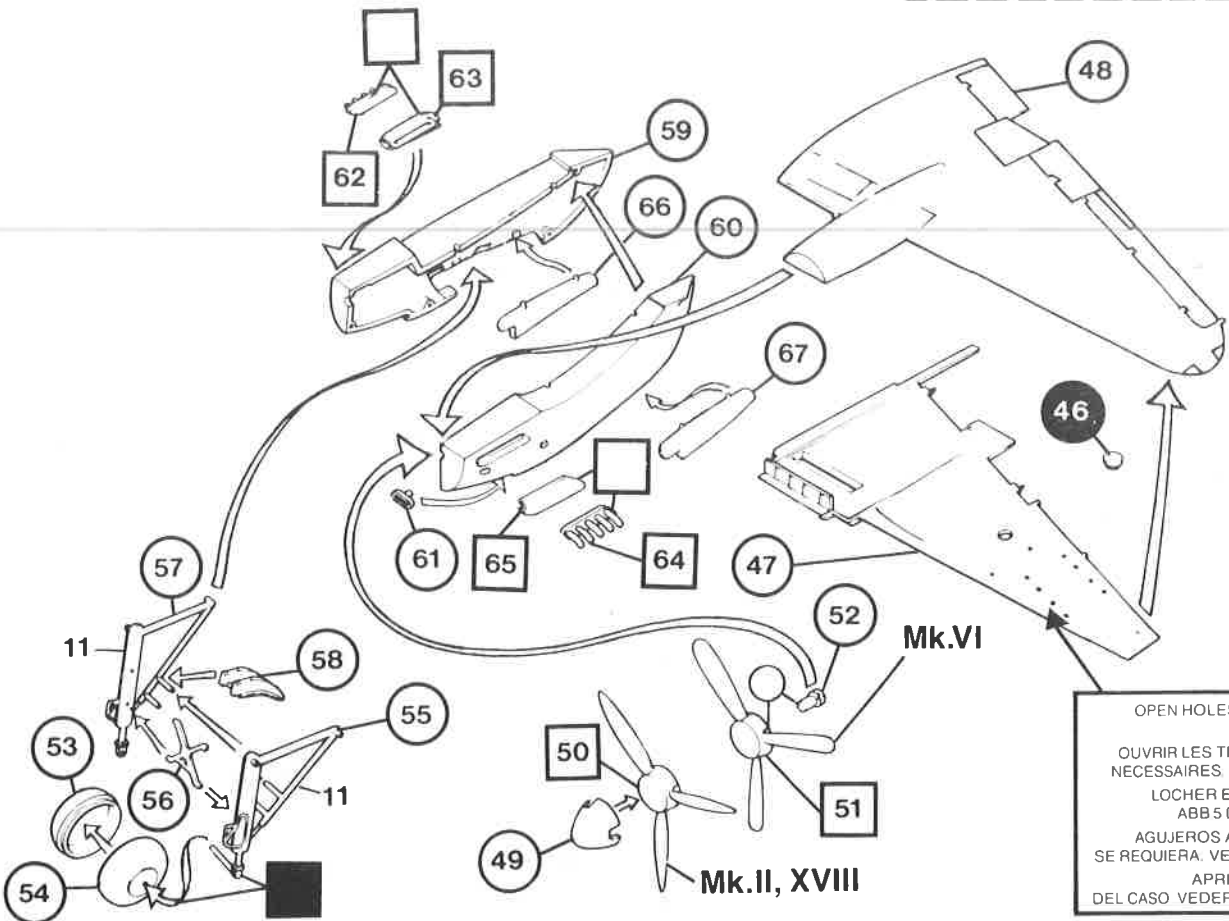
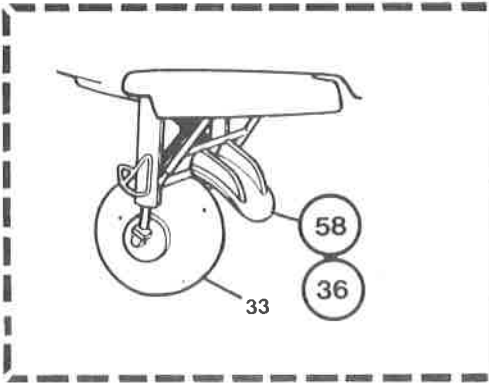
**2**

17-23

Mk. II, VI**Mk. XVIII**

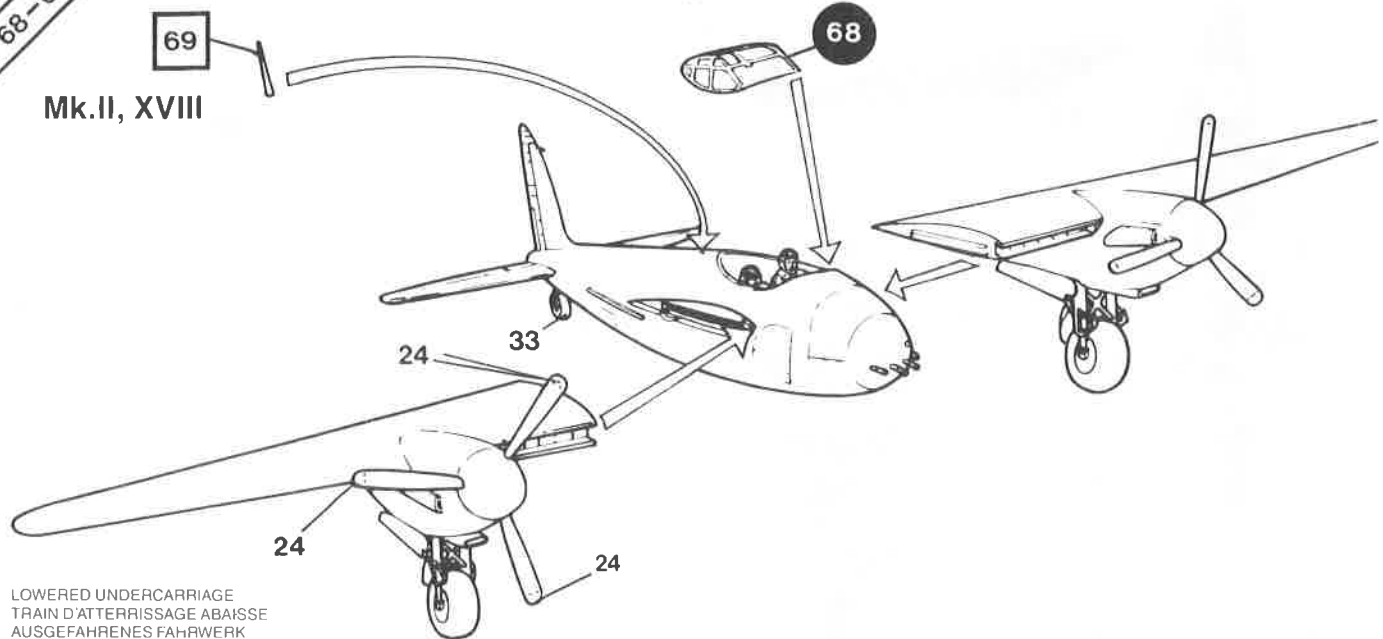


OPEN HOLES AS REQUIRED
SEE SECTION 5
OUVRIR LES TROUS QUI SONT
NECESSAIRES VOIR SECTION 5
LOCHER ENTSPRECHEND
ABB 5 DURCHBOHREN
AGUJEROS ABIERTO SEGUN
SE REQUIERA VEA LA SECCION 5
APRIRE I FORI COME
DEL CASO VEDERE LA SEZIONE 5



OPEN HOLES AS REQUIRED
SEE SECTION 5
OUVRIR LES TROUS QUI SONT
NECESSAIRES VOIR SECTION 5
LOCHER ENTSPRECHEND
ABB 5 DURCHBOHREN
AGUJEROS ABIERTO SEGUN
SE REQUIERA VEA LA SECCION 5
APRIRE I FORI COME
DEL CASO VEDERE LA SEZIONE 5

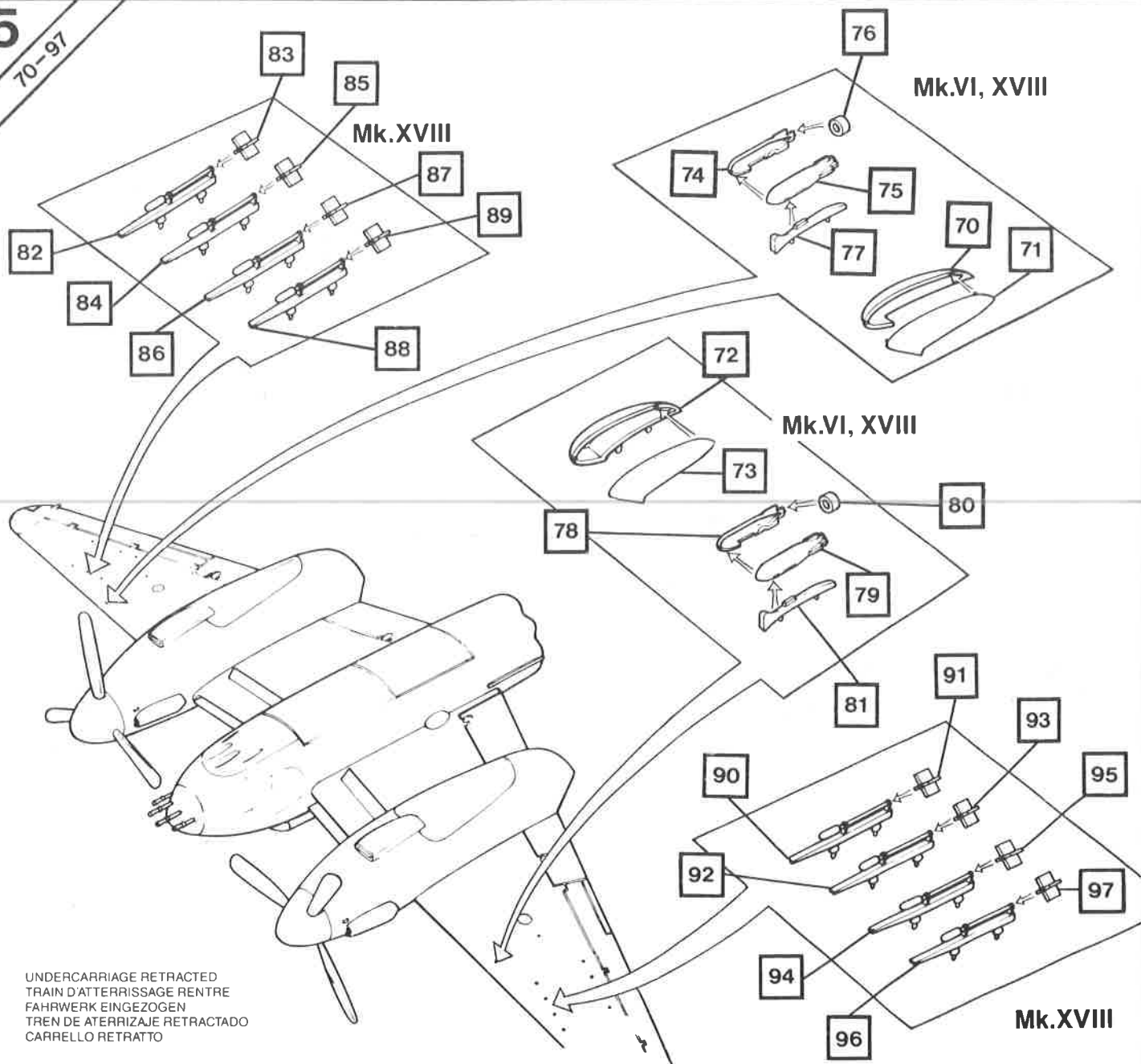
4
68-69



Mk.II, XVIII

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

5
70-97



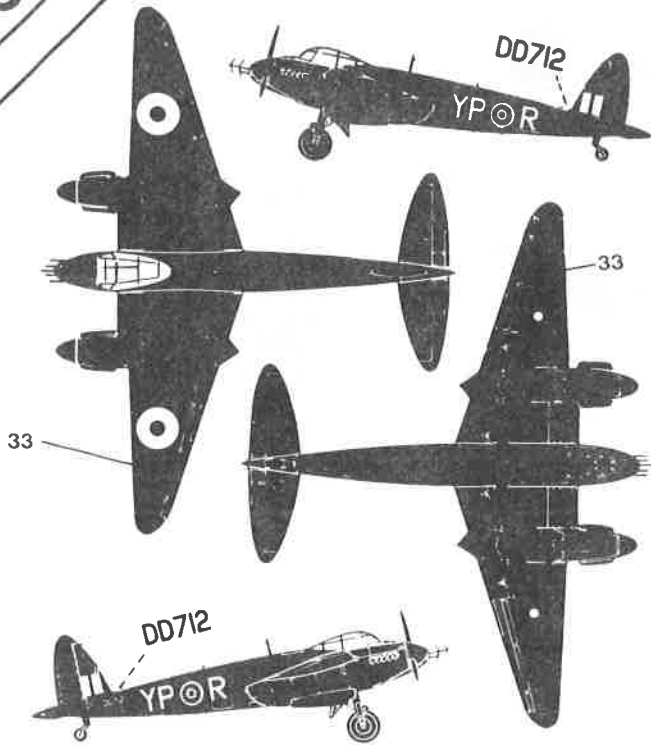
Mk.VI, XVIII

Mk.XVIII

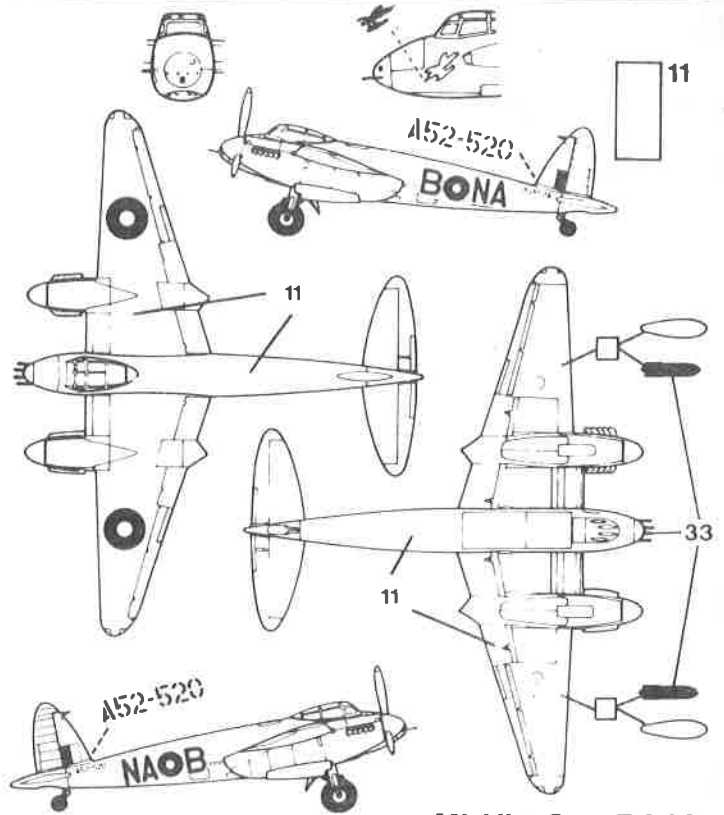
Mk.VI, XVIII

Mk.XVIII

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

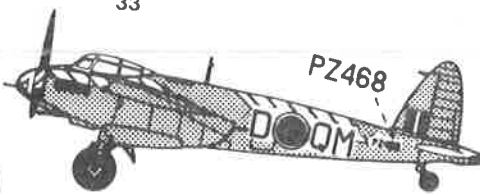
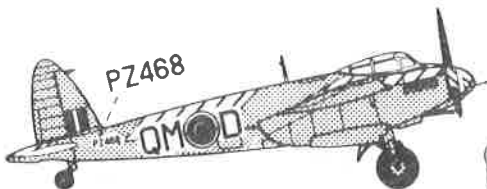
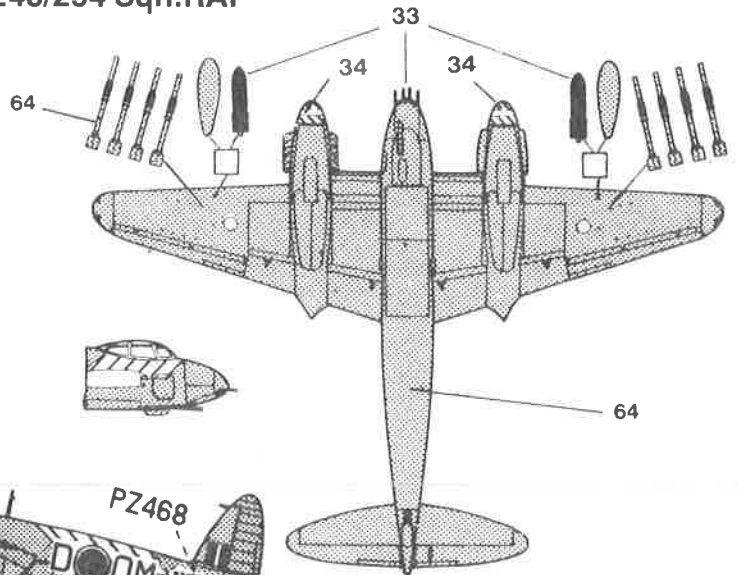
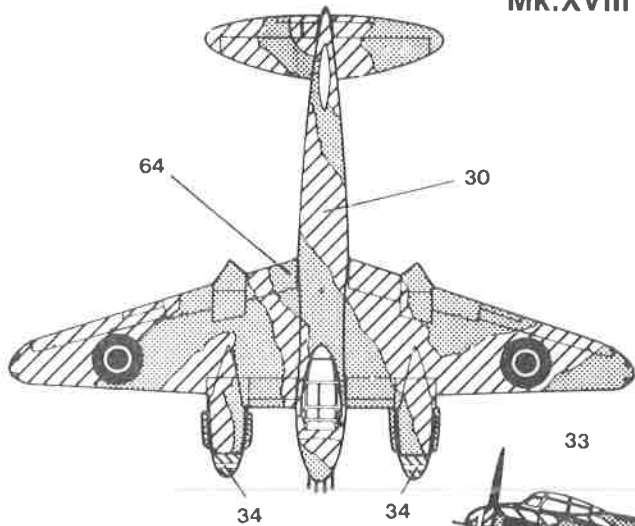


Mk.II 23 Sqn.RAF

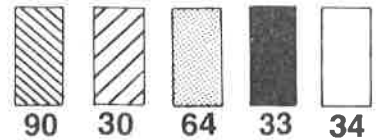


Mk.VI 1 Sqn.RAAF

Mk.XVIII 248/254 Sqn.RAF



HUMBROL PAINT Nos. 11 24 30 33 34 64 90



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 BAGGRUNNSARKET DIREKTE PA Plassen som vist brukes sammen med kartongens litograf.

FASTSATNING AV DEKALER. KLIPP ARKET DOPPA I VARMT VATTEN NAGRA SEKUNDER. LAT BAKSIDAN GLIDA PA PLATS SOM BILDEN VISAR. ANVANDS I SAMBAND MED KARTONGENS HANDLITOGRAFI.

OM DE PLAAT JES OP TE PLAKKEN MOET HET BLAD GEKNIPT WORDEN ZOALS AANGEVEVEN. EEN PAAR SECONDEN IN WARM WATER GEDOPELD 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 SIMBOLO. PRETENDENDO E MERGULHA-LO EM AGUA MORNIA POR ALGUNS SEGUNDOS DEPOIS. COM A AJUDA DE UMA PINÇA, DESLIZA LO APLICANDO NO RESPECTIVO LUGAR.

OVERFORINGSBILLEDERNE ANVENDES VED AT TILKLIPPE ARKET EFTER BEHOV. OG DYPPE DET I VARMT VAND I NOGLE FA SEKUNDER. UNDERLAGET GLIDES AF OG ANBRINGES I DEN VISTE POSITION. PAFØRES IFØLGE BRUGSANVISNINGERNE PÅ ÆSKEN.

Toisen maailmansodan aikana de Havilland-tehtaitten Mosquito lentokone kiehoi suuren yleisen mielikuvitusta ehkä enemmän kuin mikään muu sen aikaisista lentokoneista. Mosquitojen melkein päähärokkat hyökkäyslennot tarkoin ja harkiten valittiin kohteisiin miehitysin Euroopan alueella, etenkin öisin, johtivat usein merkittäviin taktillisiin voittoihin. Samat koneet olivat myös menestyksellisiä tuhoten vihollisen laivueita.

Kaksipaikkainen Mosquito-prototyyppi suoritti ensi lentonsa vuonna 1940. Se oli aseistamaton, huippunopea pommittaja sekä tiedustelukone, joka oli valmistettu Englannin Ilmavoimaministeriön B.1/40 normin mukaisesti. Myöhemmin siitä kehiteltiin myöskin varsinainen yöhyökkääjämuunnelma, NF.11, joita valmistettiin 466 kappaletta. R. A. F.:n valiojoukkojen käyttöön Mosquito hyväksyttiin tammikuussa 1942, jolloin koneissa jo oli A.I. Mk.IV tutkalaitteet. Koska Mosquito Mk.II oli osoittautunut niin menestykselliseksi vihollisen linjojen takana toimiessaan, siitä kehiteltiin edelleen Mosquito Mk.VI pommittaja, josta sittemmin muodostui kaikkein eniten käytetty Mosquito; näitä valmistettiin 2500 kappaletta. Kone oli varustettu 4 x 20 mm;N nokkakytkin sekä 4 x 7,6mm;N konekiväärin lisäksi myöskin kahdeksalla rakettipommilla siivissä; se pystyi myös kantamaan lisäpommeja sekä sisä- että ulkopuolella. Vuoden 1944 alusta tämä kone toimi yhteistyössä rannikkovartioston kanssa, saavuttaen huomattavia menestyksiä sekä laivasaattueita että rannikkolaivastoja vastaan taistellessa. Mosquito-koneeseen lisättiin myöhemmin yksi 57 mm;N Molins tykki, jolloin koneen viitenumeroiksi tuli Mk. XVIII. (Näitä rakennettiin 27). Ennen liittoutuneitten maihinnousupäivää,

Mosquito-koneet suorittivat monta, tarkkuutta vaativaa hyökkäyslentoa Euroopan mantereelle. Näiden hyökkäysten joukossa oli mm kohteina Amiens-kaupungin vankila sekä Gestapon päämaja Kööpenhaminassa. Kauko-Idässä Mosquito Mk.VI-koneet toimivat Japanilaisia vastaan vuoden 1944 alusta. Tämä tarvikkeisto sisältää vaihtoehtoiset merkit seuraaville: NFII (R-YP), Mk.VI (B-NA) sekä Mk. XVIII (D-QM). Mk.VI-koneen voimanlähteenä oli 2 x 1230-hevosvoimaista Rolls-Royce Merlin XXI moottoria, joiden avulla kone saavutti 612 km:n tunti nopeuden 4 km:n korkeudella. Sen siipiväli oli, 16,5 metriä, pituus 12,3 m ja korkeus 4,6 metriä.

ERIKOISOHJEITA

Tämä pienoismallin rakennustarvikkeisto sisältää vaihtoehtoisia osia sekä myöskin tarpeelliset siirtokuvat kolmea versiota varten. Vaihtoehtoiset lyhyet tai upotetut pakoputket, sekä siipipotkurit (29, 51) ovat Mk.VI-konetta varten. Jos päätät, että pienoismallistasi tehdään Mk.XVIII, niin katkaise nokka VAROVASTI ennen kuin liität kootun lentäjän hytin liimaamalla runkoon. Avaa myöä varoen haluamasi verhotut aukot antennia (69), pommeja, rakettiammukset tai siipien polttoainesäiliöitä varten. Mallissa Mk.VI ei ole antennia. Ennen kuin liimaat yhteen osat (37-38) (59-60), aseta paikoilleen osakokonaisuudet (27-30) (49-52) ja liimaa paikoilleen kootut osat (31-36), (53-58).

Jos haluat, että pienoismallisi laskuteline on sisään vedetyn näköinen, jätä osat (31-36) ja (53-58) käyttämättä; liimaa laskutelineaukkojen ovet kiinni.

Provavelmente pouco outros avioes durante a segunda guerra mundial capturaram mais a imaginacao do público do que o Mosquito de Havilland. Os seus voos arrojados a baixo nivel contra alvos seleccionados na Europa ocupada pelo inimigo, e o exito que obteve nas suas funcoes como aviao de combate nocturno e aviao anti-navegacao, reuniram-se todos tornando-o num dos avioes mais excepcionais deste periodo. O prototipo do Mosquito de dois lugares fez o seu voo inaugural em 1940 de acordo com uma especificacao B.1/40 do Ministério da Aeronáutica para um bombardeiro de caca a alta velocidade sem armamento. A continuacao do desenvolvimento resultou num modelo de aviao de combate nocturno, o N.F.11, dos quais foram construidos 466, tendo entrado ao servico do comando de combate de Real Forca Aérea em Janeiro de 1942, e o tipo foi inicialmente equipado com o radar A.I. Mk.IV. A seguir ao exito do Mk.II em operacoes contra intrusos, veio o bombardeiro de combate Mk.VI, o modelo mais usado de todos os avioes de combate Mosquito (foram construidos 2.500). Para além de quatro canhoes de 20 mm e quatro metralhadoras de .303 instalados na parte da frente da fuselagem, podiam ser transportadas bombas internas e externas, assim como oito foguetoes montados nas asas. A partir do inicio de 1944, este modelo operou ao servico do Comando da Defesa da Costa com exito considerável contra combóios de navios e navegacao costeira e com a adicao de um canhao Molins de 57 mm, a designacao do modelo foi alterada para Mk.XVIII (tendo sido construidos 27). Antes do desembarque da Normandia (D-Day), os Mosquitos

encarregaram-se de muitos ataques a baixo nivel e de alta precisao no Continente, incluindo um na prisao de Amiens e outro na sede da Gestapo em Copenhague. No Extremo Oriente, os Mk.VI operaram contra as forcas japonesas a partir do inicio de 1944. Sao incluidas marcacoes para um NF II (R-YP), um Mk. VI (B-NA) e um Mk. XVIII (D-QM). A energia para o modelo VI era constituida por dois motores Rolls Royce Merlin XXI de 1.230 c.v., dando uma velocidade máxima de 380 m.p.h. a 13.000 pés. As dimensoes eram 54 pés e 3 pol. de envergadura, 40 pés e 6 pol. de comprimento e 15 pés e 3 pol. de altura.

INSTRUcoes ESPECIAIS

Pecas opcionais e decalcomanias para os 3 modelos estao incluidas neste jogo de pecas para montagem. Tubos de escape opcionais curtos e grossos ou com invólucro, e hélice de pás (29, 51) para o modelo Mk.VI. Se for escolhido o modelo Mk.XVIII recortar CUIDADOSAMENTE a ponta da fuselagem antes de cimentar o conjunto da cabina de voo à fuselagem. Abrir à face sobre os orificios para a antena (69) e para as bombas, foguetoes ou depósitos colocados nas asas conforme desejado. A antena é omitida no Mk.VI. Antes de cimentar as pecas umas às outras (37 a 38) (59 a 60), colocar em posicao as pecas montadas (27-30) (49-52) depois acimentá-las na posicao das pecas montadas (31-36), (53-58). Para o trem de aterragem elevado omitir as pecas (31-36), (53-58) e cimentar as portas das rodas nas posicoes de encerramento.

Flyet, de Havilland Mosquito, er vel nok flyet, der mere end noget andet faengslede folks fantasi i 2. verdenskrig. Dets dristige, pludselig angreb fra lave hojder i et Europa under fjendtlig besaettelse samt successen, det opnaede som natjager og i anti-skibsfartsrollen, betød, at det var et af denne tids mest enestaende fly. Prototypen, det to-personers Mosquito fly, fløj for første gang i 1940 ifølge en Air Ministry specifikation B.1/40 vedr. et ubevaebnet, meget hurtigt flyvende bombe/rekonesceringfly. Yderligere udvikling producerede en natjager-version, NF.11, af hvilken der blev bygget 466. Det gik i tjeneste hos RAF Fighter Command i januar 1942 og var oprindeligt udstyret med A.I. Mk.IV radar. Efter Mk.II's succes pa forstyrrelsesmissioner fulgte Mk.VI jagerbombeflyet, der fik den mest udbredte anvendelse af alle Mosquito jagere (der blev bygget 2.500). Tillige med de fire 20 mm kanoner og fire .303 maskingevaerer i naesen kunne flyet transportere interne og eksterne bomber, samt otte, vinge-monterede raketter. Fra begyndelsen af 1944, opererede denne version sammen med Coastal Command med betydlig succes mod konvojer og skibsfart langs kysten, og med yderligere en 57 mm Molins kanon, blev navnet aendret til Mk.XVIII (der blev bygget 27). Forud for D-Day udforte Mosquito fly mange praecisionsangreb i lave hojder pa det europaeiske

fastland, inklusive et pa faengslet i Amiens og et andet pa Gestapohovedkvarteret i Kobenhavn. Fra begyndelsen af 1944 opererede Mk.VI fly mod japanerne i Det fjerne Osten. Kendetegn, der følger med saettet, er et NFII (R-YP), et Mk.VI (B-NA) og et Mk.XVIII (D-QM). Drivkraften til VI var to 1.230 hk Rolls-Royce Merlin XXI motorer, der producerede en maksimalhastighed pa ca. 600 km/t i en hojde af ca. 4.000 m. Dimensionerne var folgende: vingefang 16,24 m, laengde 12,15 m, hojde 4,58 m.

SPECIELLE VEJLEDNINGER

Valgfrie dele og overforingsbilleder for 3 versioner følger med dette saet, tillige med valgfrie stub- eller skaermede udblaesninger og skovlpropellere (29, 51) til Mk.VI. Dersom Mk.XVIII vaelges, skal naesen OMHYGGELIGT skaeres af, for cockpitmonteringen klaebes til fuselagen. Tildaekkede huller til antenne (69), bomber, raketter eller vingetanke abnes som nodvendigt. Der er ingen antenne til Mk.VI. For delene klaebes sammen (37 til 38) (59 til 60), anbringes de samlede dele (27-30) (49-52) i den rigtige stilling, hvorefter delene (31-36), (53-58) klaebes i den rigtige stilling. Til loftet understel: delene (31-36), (53-58) ignoreres og hjuldorene klaebes pa i lukket position.



D.H. MOSQUITO Mk.II, VI, XVIII

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 PIECES. GRATTEZ SOIGNEUSEMENT TOUT REVETEMENT OU PEINTURE SUR LES SURFACES A COLLER AVANT COLLAGE. TOUTES LES PIECES SONT NUMEROTEES. PEIGNEZ LES PETITES PIECES 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 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.

ESTUDI LOS DIBUJOS Y PRACTIQUE EL MONTAGE 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 PEQUENAS 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 FARG FRÅN LIMMADE DELAR. ALLA DELARNA ÄR NUMRERADE. MALA SMADLARNA FÖRE IHOPSÄTTNING.

TUTUSTU PIIRROKSIINN JA HARJOITTELE KOKOAMISTA ENNEN KUIN LIIMAAT OSAT YHTEEN. RAAPUTA MAALI VAROVASTI POIS LIIMATAVILTA 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. PINTA 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 KLAEBEOVERFLADERNE. 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.



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



CLEAR
CLAIR
KLAR
TRASPARENTE
TRANSPARENT
SCHDON
GENOMSKINLIG
KIRKAS
TRANSPARENT
KLAR



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



DO NOT CEMENT
NE COLLEZ PAS
NICHT VERKLEBEN
NON APPLICARE ADESIVO
SIN PEGAMENTO
NIET VASTPLAKKEN
LIMMA INTE
ALA LIIMAA
NAO COLAR
MA IKKE KLAEBES