

# AIRFIX HANDLEY PAGE HALIFAX B.III

The Handley Page was originally designed as a two-engine 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 451.20km/h and range of up to 3,176km. Bomb load was 5895.70kg, up to 4535.90kg being carried in the fuselage and 1360.75kg in the wing bomb cells. Defensive armament consisted of nine machine guns. Wing span 31.12m, length 21.35m.

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'escadron 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 cv, qui donnaient une vitesse maximum de 451,20 km/h et un rayon d'action de 3.176 km. La charge de bombes était de 4.535,90 kg dans le fuselage et de 1.360,75 kg dans la soute à bombes sous l'aile. L'armement défensif se composait de neuf mitrailleuses. Envergure: 31,12m, longueur: 21,35m.

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 Sternmotoren-Ausführung Mk. III wurde erst 1944 verfügbar. Zusätzlich zu leistungsfähigeren 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 getrieben, die eine Höchstgeschwindigkeit von 451,20 km/h und eine Reichweite von bis zu 3.176 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: 31,12m, Länge: 21,35m.

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 derive 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 cv, il quali davano una velocità massima di 451,20 km/h ed un'autonomia fino a 3.176 km. Il carico di bombe era di 4.535,90 kg nella fusoliera e di 1.360,75 kg nel vano bombe sotto l'ala. L'armamento difensivo consisteva di nove mitragliatrici. Apertura d'ala: 31,12m, lunghezza: 21,35m.

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 SIMULEZ L'ASSEMBLAGE AVANT DE COLLER LES PIÈCES. GRATTER SOIGNEUSEMENT TOUT REVÈTEMENT OU PEINTURE SUR LES SURFACES À COLLER AVANT COLLAGE. TOUTES LES PIÈCES SONT NUMÉROTÉES. PEIGNEZ LES PETITES PIÈCES AVANT ASSEMBLAGE.

VOR VERWENDUNG DES KLEBERS ZEICHNUNGEN STUDIERN UND ZUSAMMENBAU ÜBEN. FARBE UND PLATTIERUNG VORSICHTIG VON DEN KLEBEFLÄCHEN ABKRATZEN. ALLE TEILE SIND NUMERIERT VOR ZUSAMMENBAU KLEINE TEILE ANMALLEN.

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.

- CEMENT COLLEZ KLEBEN UNIRE CON ADESIVO VASTPLAKKEN LIMMA LIM
- DO NOT CEMENT NE COLLEZ PAS NICHT VERKLEBEN NON UNIRE CON ADESIVO NIET VASTPLAKKEN LIMMA INTE LIMES IKKE
- ALTERNATIVE PART PIECE EN OPTION ALTERNATIV TEIL PEZZO ALTERNATIVO PARTE ALTERNATIVA ANDER ONDERDEEL ALTERNATIV DEL ALTERNATIV DEL
- CLEAR CLAIR KLAR TRANSPARENTE TRANSPARENT SCHOOH GENOMSKINLIG GJENNOMSIKTIG
- ASSEMBLE SECTION PARTIE DÉJÀ ASSEMBLÉE ZUSAMMENGEBAUTER TEIL SEZIONE MONTATA SECCION MONTADA SAMENGEVOEGD ONDERDEEL IHOPSATT MONTERT SEKSJON

El Halifax Page fue diseñado en un principio como bombardero de dos motores, pero en 1937 fue 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 alas triangulares, y fue 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 fue 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 cv, 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 31,12m y el largo de 21,35m.

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 kleefvlak 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 verlichte veel betere prestaties. LV917-C, de Halifax B.III (dit pakket), werd gebruikt bij het 158e eskader van de RAF, dat gevestigd 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 lading van bommen bedroeg 5.895,70 kg, waarvan 4.535,90 kg in de romp zat en 1.360,75 kg in de opslagruimtes 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 flog endast sju veckor efter krigets utbrytning. De första typerna, Mark I och II, var utrustade med in-line motorer och triangelformiga fenor. Mark III, med stjärnmotorer, kom ut först 1944. Halifax B.III hade förutom sina kraftigare motorer och omkonstruerade stjärtstyrt mycket tyngre vapen än det tidigare planet och väsentligt förbättrad prestanda. LV917-C, Halifax B.III modellen i denna byggsats, flog av den 158:e divisionen, det engelska flygvärdet, 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 2.000 av dessa var av 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 maxihastighet 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 31,12m, längd 21,35m.

Handley Page Halifax var opprinnelig konstruert som et tomotoris bombfly, men ble omkonstruert i 1937, og prototypen fløy bare sju 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 Squadron, Royal Air Force, og var stasjonert i Lissett, Øst-Yorkshire. Det overlevde krigen, hvor det fullførte 100 toktet, 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 2.000 av disse var av B.III-typen. Halifax hadde foretatt mer enn 75.000 enkelttoktet 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/h og en rekkevidde på 3.176 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. Vingespenn 31,12m, lengde 21,35m.

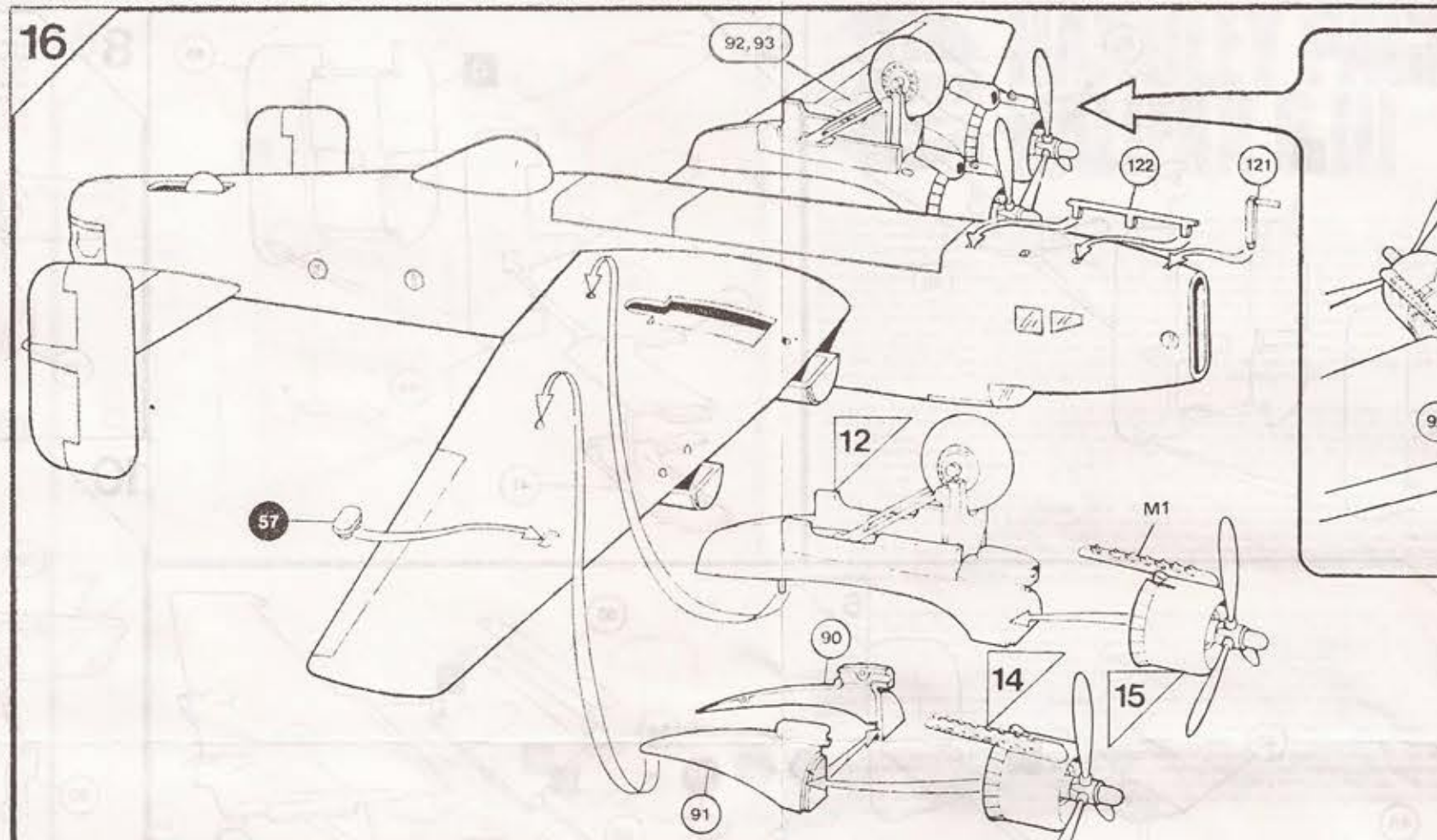
ESTUDIE LOS DIBUJOS Y PRACTIQUE EL MONTAJE ANTES DE PEGAR LAS PIEZAS. RASPE CUIDADOSAMENTE EL PLATEADO Y LA PINTURA EN LAS SUPERFICIES DE CONTACTO ANTES DE PEGAR LAS PIEZAS. TODAS LAS PIEZAS ESTAN NUMERADAS. ES CONVENIENTE PINTAR LAS PIEZAS PEQUEÑAS ANTES DE SU MONTAJE.

BESTUDEER DE TEKENINGEN EN PROBEER HET SAMENVOEGEN. VOORDAT JE DE ONDERDELEN AAN ELKAAR VASTPLAKT. SCHUUR VOOZICHTIG 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 NUMERADE. MÅLA SMÅDELARNA FÖRE IHOPSÄTTNING.

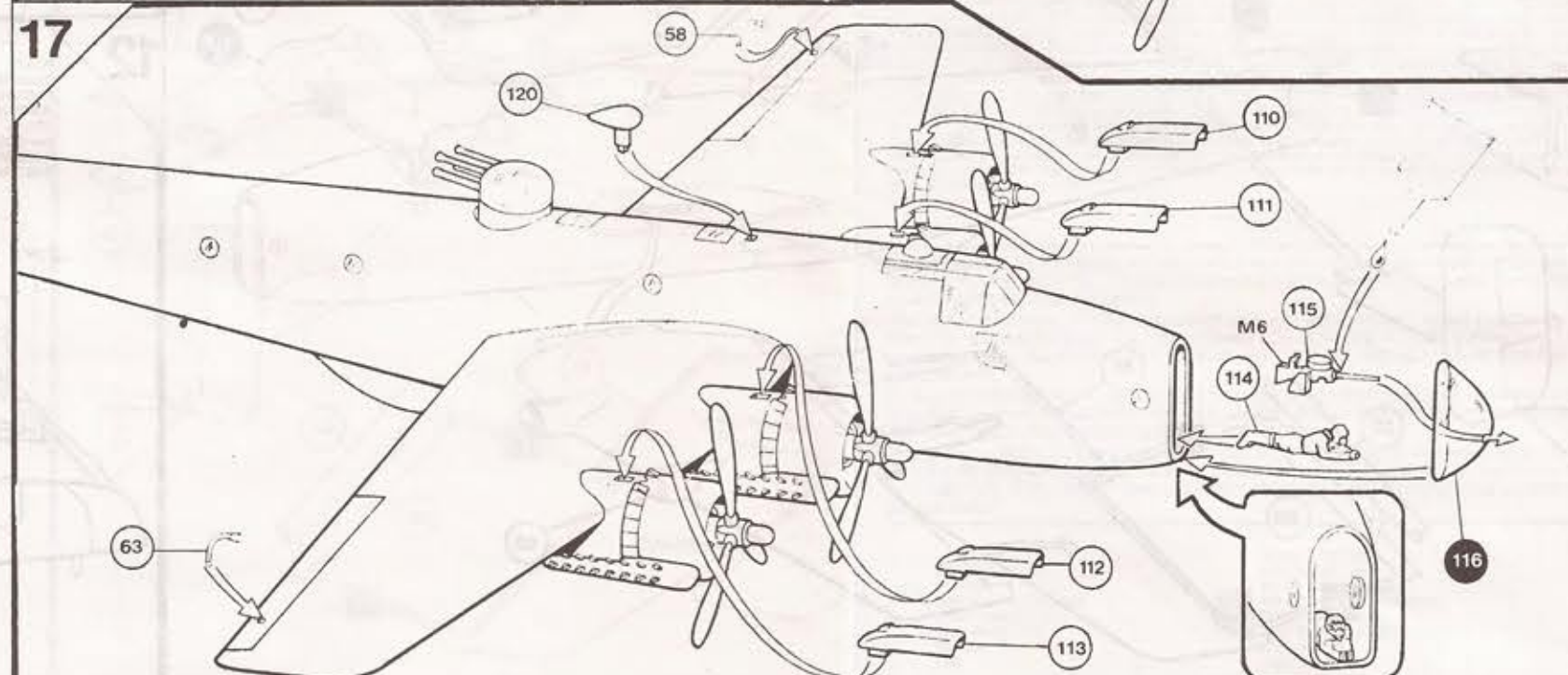
STUDER TEHNINGENE NOYE, OG SETT DELENE SAMMEN FØR DU LIMER DEM SAMMEN. FJERN FØRSIKTIG FØRKROMNING OG MALING FRA OVERFLATER SOM SKAL LIMES. ALLE DELENE ER NUMRERTE. SMÅ DELER BØR MALES FØR MONTERING.

## 1:72 MODEL KIT MODELE REDUIT MODELL BAUSATZ KIT DI MODELLO DA MONTAGGIO MODELO PARA MONTAR MODEL BOUWDOOS BYGGSSATS BYGGSÄTT MODELL BYGGESETT

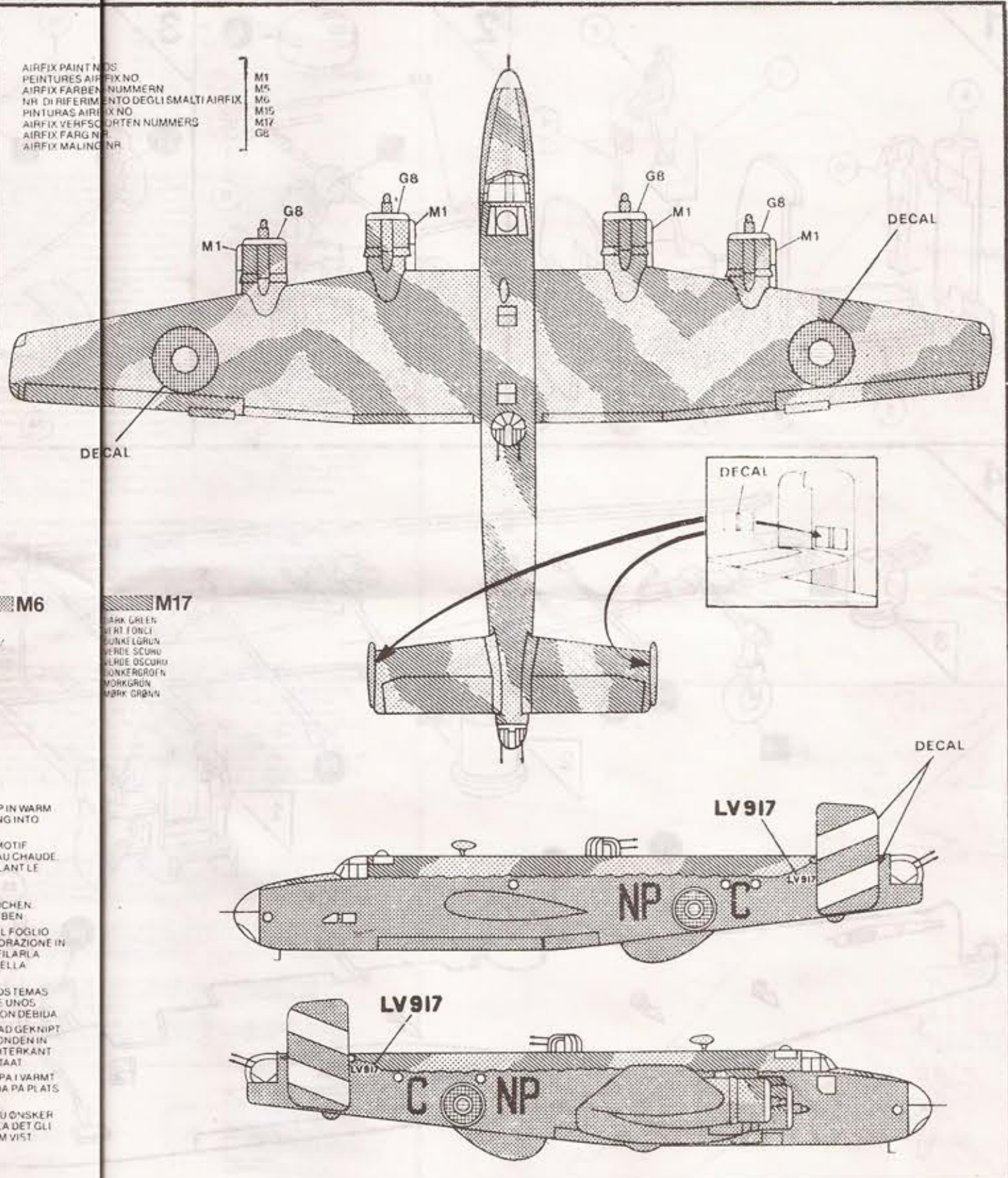


UNDERCARRIAGE RETRACTED  
TRAIN D'ATERRISSAGE RENTRÉ  
FAHRWERK EINGEZÖGEN  
CARPELLO RETRATTO  
TREN DE ATERRIZAJE RETRACTADO  
INGE TROKKEN ONDERSTEL  
INFALLI LANDINGSSTALL  
LINDESTELLET. TRUKKET OPP.

- M5 LIGHT BROWN BRUN CLAIR HELI SIKKUN MARBON CHARD MARBON CLARO LECHIBRON LAUSBRUN FYS BRUN
- M6 BLACK NOIR SCHWARZ NERU NEURO NERU SWART SWART
- M17 DARK GREEN VERD FONDLE PAKET GRÜN VERDE SCURU VERDE OSCURO CONTEGRON MORKGRÜN



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 EN LONGUEZ LE QUELQUES SECONDES DANS L'EAU CHAUDE. PUIS POSEZ LE A L'ENDROIT INDIQUE EN DECOLLANT LE SUPPORT PAPIER.  
UM DIE ABZIEHBILDER AUFZULEBEN, 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 PALL PEGGIARLA 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 OMO DE PLANTARLES SOBRE PLAKKEN MET HET BLOEDGERWIP WORDEN ZOALS AANGEGEVEN. EEN PAAR SECONDEN IN WARM WATER GEDOMPELD WORDEN EN DE ACHTERKANT ERAF GEHAALD WORDEN ZOALS AFGEBEELD STAAT.  
FASTSÄTTNING AV DEKALER. KLIPP ARKET DOPPA I VARMT VATTEN NÅ GRA SEKUNDER. LÅT BAKSIDAN GLIDA PÅ PLATS SOM BILDEN VISAR.  
OVERFØRING AV DEKALER. KLIPP ARKET SLIK DU ØNSKER ØVPP DET I VARMT VANN. LA SEKUNDER OG LA DET GLI FRA BAKGRUNNSARKET DIREKTE PÅ PLESS SOM VIST.



- AIRFIX PAINT NOS PEINTURES AIRFIX NO AIRFIX FARBEN NUMMERN NR DI RIFERIMENTO DEGLI SMALTI AIRFIX PINI URAS AIRFIX NO AIRFIX VERFSCHOTEN NUMMERS AIRFIX FARG NR AIRFIX MALING NR
- M1
- M5
- M6
- M15
- M17
- GG

