



90years

Triple Pack 2

98657



BRITISH AEROSPACE HARRIER GR.3

02072

The British Aerospace Harrier has the unique ability to take-off and land vertically. This is achieved by passing the airflow from its single Rolls Royce Pegasus engine out through four nozzles (two on each side of the aircraft). These nozzles may be rotated to direct the engine's thrust either directly downwards for take-off and landing, directly aft for normal forward propulsion, or to any in-between position for the transition from hovering to normal forward flight. This model kit is of the Harrier GR3 used by the RAF, as distinct from the Sea Harrier used by the Royal Navy. The Harrier's ability to take-off and land vertically allows it to operate from dispersed locations away from the main air-

fields, whose runways would be vulnerable to attack in the event of war. Operating from hide-aways and clearings in forests, the Harrier would perform tactical attacks and reconnaissance missions, mainly over battlefield areas, for which it carries a variety of weapons. This kit includes the Matra 155 rocket pods (each carrying 18 unguided rockets); two fuselage mounted 30mm Aden cannons; alternative 100 gallon (455 litre) drop tanks for the inboard pylon and alternative AIM9 sidewinder air interception missiles for the outboard pylons. Maximum speed is 1186 km/h (736 m.p.h.); strike range 418km (260 miles); wingspan 7.6m (25ft 3in); length 14.37m (47ft 2in).

Le Harrier de British Aerospace a la capacité sans pareil de décoller et d'atterrir à la verticale. Ce résultat a été obtenu en faisant passer le flux d'air de son unique moteur Pegasus Rolls-Royce par quatre tuyères (deux de chaque côté de l'appareil). Ces tuyères peuvent être orientées de manière à diriger la poussée du moteur soit directement vers le bas pour le décollage et l'atterrissage, soit directement vers l'arrière pour la propulsion avant normale, ou encore vers n'importe quelle position intermédiaire pour passer du vol stationnaire au vol avant normal. Le modèle présenté dans ce kit est un Harrier GR3 utilisé par la RAF, qui n'est pas le même que le Sea Harrier utilisé par la Royal Navy. La capacité du Harrier à décoller et à atterrir à la verticale lui permet d'opérer à partir

d'endroits dispersés, éloignés des principaux terrains d'aviation, dont les pistes seraient vulnérables à l'attaque en cas de guerre. Opérant à partir de lieux dissimulés et de clairières de forêt, le Harrier est destiné à effectuer des attaques tactiques et des missions de reconnaissance, principalement au-dessus des zones de combat et, à cet effet, équipé d'armes diverses. Ce kit comprend des nacelles de roquettes Matra 155 (portant chacune 18 roquettes non guidées); deux canons Aden de 30mm montés dans le fuselage; des réservoirs largables optionnels de 455 litres pour le pylône intérieur et d'autres missiles d'interception aérienne "Sidewinder" pour les pylônes extérieurs. Vitesse maximale: 1.186 km/h; portée de tir: 418km; envergure: 7,6m; longueur: 14,37m.

Der Harrier von British Aerospace hat die einzigartige Fähigkeit, vertikal starten und landen zu können. Diese wird dadurch erreicht, daß der Luftstrom aus einem Rolls-Royce Pegasus Triebwerk aus vier Düsen (zwei an jeder Flugzeugseite) ausgeblasen wird. Diese Düsen können geschwenkt werden, um den Triebwerkschub entweder direkt nach unten zum Starten und Landen oder direkt nach hinten für normalen Vorwärtsantrieb zu richten. Außerdem können sie auf jede Zwischenstellung für den Übergang von Transitionsflug zu normalem Vorwärtsflug geschwenkt werden. Dieser Modellbausatz stellt einen Harrier GR3 dar, wie er von der RAF benutzt wird, im Gegensatz zum Sea Harrier, der von der Royal Navy (britische Marine) verwendet wird. Da der Harrier vertikal starten und landen kann, kann er von verstreuten Stellen abseits der

Hauptflugplätze, deren Start- und Landebahnen im Kriegsfall angegriffen werden könnten, betrieben werden. Von versteckten Landeplätzen und Waldlichtungen aus könnte der Harrier taktische Angriffe und Aufklärungsflüge, hauptsächlich über Kampfgebiete, durchführen. Zu diesem Zweck ist er mit einer vielfältigen Bewaffnung ausgestattet. Zu diesem Bausatz gehören die Matra 155 Raketenaggregate (jedes mit 18 ungelenteten Raketen), zwei am Rumpf montierte 30mm Aden-Geschütze oder alternativ 455 Liter fassende Droptanks für das Innentragrohr oder AIM9 Sidewinder Luftabfang-Flugkörper für die Außentragrohre. Höchstgeschwindigkeit: 1.186 km/h, Kampfbereich: 418km, Flügelspannweite: 7,6m, Länge: 14,37m.

L'Harrier della British Aerospace è in grado di decollare e atterrare verticalmente. Ciò è possibile facendo passare il flusso di aria dal singolo motore Rolls-Royce Pegasus attraverso quattro ugelli (due su ciascun lato dell'aereo). Questi ugelli sono orientabili per dirigere la spinta del motore direttamente verso il basso per il decollo e l'atterraggio, direttamente verso poppa per la normale propulsione in avanti o su qualsiasi posizione intermedia per la transizione dal volo a punto fisso al normale volo in avanti. Questo kit è per il modello dell'Harrier GR3 usato dalla RAF, per distinguere dal Sea Harrier impiegato dalla Marina. La capacità di decollare e atterrare verticalmente permette all'Harrier di operare da località diverse lontane dai campi di aviazione principali e le cui piste

sarebbero vulnerabili in caso di attacco bellico. Operando da punti nascosti e radure nelle foreste, l'Harrier svolge attacchi tattici e missioni di ricognizione, principalmente sulle zone dei campi di battaglia per le quali trasporta armi diverse. Questo kit include contenitori sganciabili per razzi Matra 155 (ciascuno contenente 18 razzi non guidati), due mitragliatrici Aden da 30mm montate sulla fusoliera, serbatoi sganciabili alternativi da 455 litri per il pilone interno e missili Sidewinder alternativi AIM9 di intercettazione aerea per i piloni esterni. La velocità massima è 1186 km/ora; autonomia di attacco aereo 418 km; apertura alare 7,6m, lunghezza 14,37m.

El Harrier de British Aerospace posee la capacidad singular de despegar y aterrizar verticalmente. Esto se logra haciendo pasar la corriente de aire desde su motor único Rolls Royce Pegasus hacia afuera a través de cuatro toberas (dos en cada lado del aparato). Dichas toberas pueden girar para dirigir el empuje del motor, ya sea directamente hacia abajo para el despegue y aterrizaje, directamente a popa para una propulsión normal hacia delante, o a cualquier posición intermedia para la transición desde el vuelo estacionario al vuelo normal hacia delante. Este equipo corresponde al modelo del Harrier GR3, pilotado en la RAF, a diferencia del Sea Harrier, utilizado por la Royal Navy. La capacidad del Harrier de despegar y aterrizar verticalmente le permite operar

desde emplazamientos dispersos, alejados de los campos de aviación principales, cuyas pistas serían vulnerables a ataques en caso de guerra. Operando desde escondrijos y claros forestales, el Harrier llevaría a cabo ataques tácticos y misiones de reconocimiento, principalmente sobre campos de batalla, para lo cual transporta una variedad de armamentos. Este equipo incluye cápsulas de cohetes Matra 155 (transportando cada una 18 cohetes no guiados); dos cañones Aden de 30mm montados en el fuselaje; depósitos lanzables de 455 litros alternativos para el pylon de dentro y misiles de interceptación aérea Sidewinder AIM9 alternativos para los pilones de fuera. Velocidad máxima: 1.186 km/h; radio de ataque: 418km; envergadura: 7.6m; longitud: 14.37m.

O Harrier da British Aerospace possui a capacidade única de descolar e aterrar verticalmente. Isto é alcançado pela passagem do fluxo de ar do motor Pegasus Rolls Royce através de quatro tubos (dois de cada lado da aeronave). Estes tubos podem ser girados para orientar o impulso do motor quer directamente para baixo para descolagem e aterragem, ou directamente para trás para propulsão normal para frente, ou para qualquer posição intermediária para a transição entre voo lento e voo normal. Este é um conjunto para montagem do modelo Harrier GR3 usado pela Força Aérea Britânica, diferente do Sea Harrier usado pela Marinha Britânica. A capacidade do Harrier para descolar e aterrar verticalmente permite que ele possa ser utilizado de locais dispersos longe dos principais campos de aviação, cujas pistas estariam expostas a ataques no caso de uma

guerra. Voando de lugares escondidos e clareiras em florestas, o Harrier pode realizar ataques tácticos e missões de reconhecimento, principalmente sobre as áreas de campos de batalha, para o que ele carrega uma variedade de armas. Este conjunto para montagem inclui os compartimentos para os foguetes Matra 155 (cada um transportando 18 foguetes não guiados); dois canhões Aden de 30mm montados na fuselagem; depósitos alternativos descartáveis com capacidade de 455 litros para o pylon interno e mísseis "Sidewinder" AIM9 para interceptação aérea para os pilones externos. Velocidade máxima 1.186 km/h; alcance de ataque 418km; envergadura 7,6m; comprimento 14,37m.

De Harrier van British Aerospace heeft het unieke vermogen om in verticale richting op te stijgen en te landen. Dit is mogelijk door de luchtstroom vanuit de enkele Rolls Royce Pegasus motor door vier straalpijpen (twee aan iedere zijde van het vliegtuig) te laten lopen. Deze straalpijpen kunnen gedraaid worden om de stuwkracht van het vliegtuig hetzij direct naar beneden voor opstijgen en landen, hetzij direct achteruit voor normale voorwaartse voortstuwing te richten of in een middenstand voor de overgang tussen hangen en normale voorwaartse vlucht. Dit is een bouwpakket van de Harrier GR3 die door de Britse luchtmacht, de RAF, wordt gebruikt en verschilt van de Sea Harrier die gebruikt wordt door de Britse marine, de Royal Navy. Het vermogen van de Harrier om in verticale richting op te stijgen en te landen, maakt het mogelijk om het toestel vanuit

verspreide locaties te bedienen uit de buurt van de grotere luchtvelden met landingsbanen die kwetsbaar zijn voor aanvallen in geval van oorlog. Door het toestel vanuit verborgen en open plekken in het bos te bedienen, zou de Harrier tactische aanvallen en verkenningmissies kunnen uitvoeren, met name over gevechtszones waarvoor het verschillende wapens meedraagt. Dit bouwpakket bevat onder andere de Matra 155 raketkokers (die ieder 18 nietgeleide raketten bevatten); twee op de romp aangebrachte 30mm Aden kanonnen; alternatieve 455 liter afwerptanks voor het binnenboord luchtbakken en alternatieve AIM9 sidewinder korte-afstands onderscheppingsraketten voor de buitenboordluchtbakken. De maximumsnelheid is 1.186 km/u, de trefafstand 418km, de spanwijdte 7,6m en de lengte 14,37m.

Harrier, från British Aerospace, har den unika förmågan att kunna lyfta och landa vertikalt. Detta presteras genom att leda luftflödet från dess enkla Rolls Royce Pegasus motor ut genom fyra munstycken (två på var sida om flygplanet). Dessa kan roteras för att rikta motorns drivkraft antingen rakt nedåt för start och landning, rakt bakåt för normal framdrivning eller till en mellanliggande position för övergång från svävning till normal flygning framåt. Den här byggsatsen är av Harrier GR3, som används av RAF (flygvapnet) till skillnad från Sea Harrier, som används av flottan. Harriers förmåga att starta och landa vertikalt gör att det kan användas på andra platser än

de större flygfälten, vilkas start- och landningsbanor är sårbara i händelse av krig. Från gömställen och uthugningar i skogen kan Harrier utföra taktiska anfäll och spaningsuppdrag, i huvudsak över slagfältsområden, för vilket det bär en mängd olika vapen. Den här satsen omfattar Matra 155 raketkapslar (som var och en bär 18 ostryrda raketter), två flygkroppsmonterade 30mm Adenkanoner, alternativt 455 liters, nedkastbara bränsletankar för de inre pylonerna och alternativt AIM9 Sidewinder luftvärnsrobotar för de yttre pylonerna. Maxfart är 1 186 km/t, räckvidd 418 km, vingbredd 7,6 m, längd 14,37 m.

British Aerospace'n Harrier-koneella on ainutlaatuinen kyky nousta lentoon ja laskeutua kohtisuoraan. Tämä on saatu aikaan päästämällä ilmavirta ulos sen yhdestä ainoasta Rolls Royce Pegasus-moottorista neljän suuttimen läpi (kaksi lentokoneen kummallakin puolella). Suuttimia voidaan kiertää suuntaamaan moottorin paine joko suoraan alaspäin nousua ja laskua varten, suoraan perään normaalia eteenpäin lentoa varten tai johonkin välilähtöön siirtymiseksi leijalusta normaaliin eteenpäin lentoon. Tämä lennokitarvikesarja sisältää RAF:n (Englannin ilmavoimien) käyttämän HarrierGR3 koneen, joka on erilainen kuin Royal Navy'n (Englannin laivaston) käyttämä meri-Harrier. Harrier-koneen kyky nousta lentoon ja laskeutua kohtisuoraan tekee mahdolliseksi

toiminnan hajallaan olevista sijaintipaikoista kaukana päälentokertistä, joiden kiitoradat olisivat uhanalaisia hyökkäyksille sodan sattuessa. Toiminnan tapahtuessa metsässä olevista piilopaikoista ja metsänaukeilta käsin Harrier tekisi taktisia hyökkäyksiä ja tiedusteluretkiä pääasiassa taistelulentäntäalueiden yli. Näitä varten se on aseistettu monilla erilaisilla aseilla. Tämä sarja sisältää Matra 155 rakettkapsleita (kussakin 18 ohjaamattomia raketia); kaksi runkaosenteista 30mm:n Adentykkiä, vaihtoehtoiset 455 litran itoaaliitit sisäsiipipukkeja varten ja vaihtoehtoiset AIM9 sivulta iskevät ilmatorjuntajohukset ulkosiihipukkeja varten. Huippunopeus on 1.186 km/t; iskuetäisyys 418 km; siipien väli 7,6 m; pituus 14,37 m.

Harrier-flyet fra British Aerospace har den enestående evne, at det kan lette og lande lodret. Dette opnås ved at føre luftstrømmen fra den enkelte Rolls Royce Pegasus motor igennem fire dyser (to i hver side af flyet). Disse dyser kan drejes, så motorens trækraft enten rettes direkte nedad ved start og landing, direkte bagud ved normal flyvning eller anbringes i en hvilken som helst mellemposition ved overgangen fra svævning til normal flyvning. Dette byggesæt forestiller den Harrier GR3, der benyttes af RAF (det britiske luftvåben), til forskel fra Sea Harrier, som anvendes af den britiske flåde. Med Harriers evne til lodret start og landing vertikalt kan flyet anvendes på

forskellige steder, der ikke ligger i nærheden af hovedflypladserne, hvis start- og landingsbaner er sårbare i tilfælde af krig. Harrier-flyet, som kan operere fra skjulesteder og rydninger i skove, vil udføre taktiske angreb og rekognosceringsmissioner, hovedsagelig over slagmarksområder, og flyet er udstyret med forskellige våben til dette formål. Dette sæt indeholder Matra 155 raketkonsoller (hver med 18 ustyrede raketter), to 30 mm Aden kanoner monterede på kroppen; alternativt 455 liter droptanke til den indre konsol eller AIM9 Sidewinder luftværnsraketter til de udvendige konsoller. Tophastighed 1186 km/t, aktionsradius 418 km, spændvidde 7,6 m, længde 14,37 m.

STUDY DRAWINGS AND PRACTICE ASSEMBLY BEFORE CEMENTING PARTS TOGETHER. CAREFULLY SCRAPER PLATING AND PAINT FROM CEMENTING SURFACES. ALL PARTS ARE NUMBERED. PAINT SMALL PARTS BEFORE ASSEMBLY.

ETUDIEZ ATTENTIVEMENT LES SCHEMAS ET EXERCEZ-VOUS A L'ASSEMBLAGE AVANT DE COLLER LES PIECES. GRATTEZ SOIGNEUSEMENT TOUT REVETEMENT OU PEINTURE SUR LES SURFACES A COLLER. TOUTES LES PIECES SONT NUMEROTEES. PEIGNEZ LES PETITES PIECES AVANT ASSEMBLAGE.

VOR VERWENDUNG DES KLEBERS ZEICHNUNGEN STUDIERN UND ZUSAMMENBAU UEBEN. FARBE UND PLATTIERUNG VORSICHTIG VON DEN KLEBEFLAECHECHEN ABKRATZEN. ALLE TEILE SIND NUMERIERT. VOR ZUSAMMENBAU KLEINE TEILE ANMALEN.

STUDIARE I DISEGNI ED ESERCITARSI AL MONTAGGIO PRIMA DI INCOLLARE INSIEME I PEZZI. 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.

ESTUDIAR LAS ILUSTRACIONES Y PRACTICAR EL MONTAJE ANTES DE PEGAR LAS PIEZAS. RASPAR CUIDADOSAMENTE EL PLATEADO Y LA PINTURA QUE HUBIERA EN LAS SUPERFICIES DE CONTACTO ANTES DE PEGAR LAS PIEZAS. TODAS LAS PIEZAS ESTAN NUMERADAS. SE ACONSEJA PINTAR LAS PIEZAS PEQUEÑAS ANTES DE PEGARLAS.

ESTUDE ATENTAMENTE OS DESENHOS E PRATIQUE A MONTAGEM ANTES DE COLAR AS PEÇAS. RASPE CUIDADOSAMENTE O PRATEADO E PINTURA DAS SUPERFICIES DE CONTACTO ANTES DE COLAR AS PEÇAS. TODAS AS PEÇAS SÃO NUMERADAS. PINTE AS PEÇAS PEQUENAS ANTES DA SUA MONTAGEM.

BESTUDEER TEKENINGEN EN PROBEER HET IN ELKAAR ZETTEN ALVORENS TE PLAKKEN. SCHRAAP VOORZICHTIG PLAATWERK EN VERF VAN DE TE PLAKKEN OPPERVLAKKEN. ALLE ONDERDELEN ZIJN GENUMMERD. VERF KLEINE ONDERDELEN ALVORENS ZE IN ELKAAR TE ZETTEN.

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

TUTKI PIIRUSTUKSIA JA HARJOITTELE KOKOAMISTA ENNEN OSIEN LIIMAUSTA. RAAPUTA PÄÄLLYS JA MAALI VAROVASTI LIIMATTAVILTA PINNOILTA. KAIKKI OSAT ON NUMEROITU. MAALAA PIENET OSAT ENNEN KOKOAMISTA.

STUDER TEGNINGERNE OG INDØV SAMLING, FØR DU LIMER DELE SAMMEN. MAL SMÅDELE FØR SAMLING, MEN SKRAB OMHYGGELIGT MALING FRA DELE, DER SKAL LIMES SAMMEN. ALLE DELE ER NUMMEREREDE.

ASSEMBLE IN SEQUENCE
A ASSEMBLER D'ANS L'ORDRE
IN REIHENFOLGE ZUSAMMENSETZEN.
MONTARE IN ORDINE DI SEQUENZA
MONTAR EN SECUENCIA
MONTE EM SEQUENCIA
ZET OP VOLGORDE IN ELKAAR
MONTERA I ORDNINGSFÖLJD
KOKOA NUMEROJÄRJESTYKSESSÄ
SAML I NUMMERORDEN

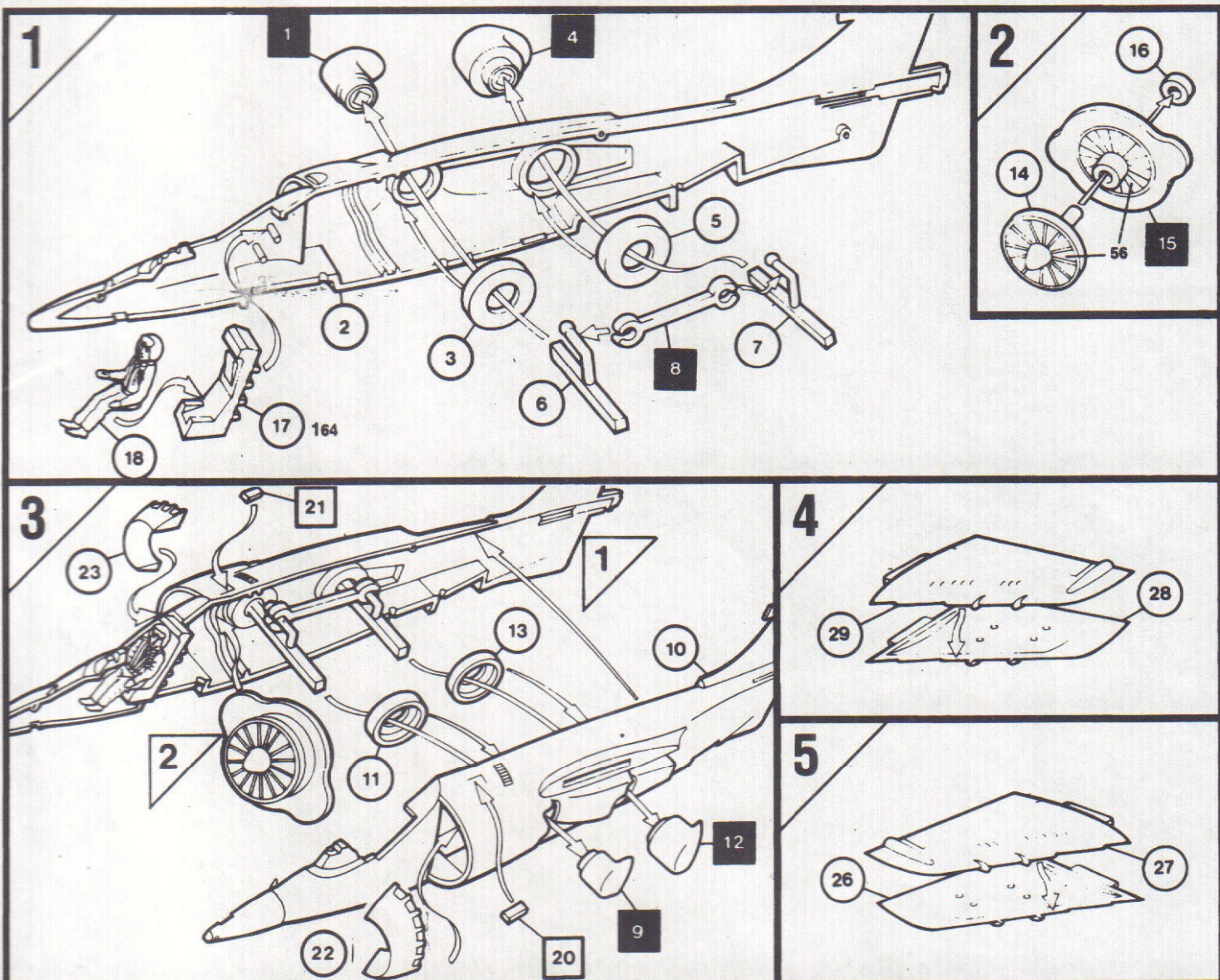
ALTERNATIVE PART
PIECE OPTIONNELLE
ALTERNATIV-TEIL
PEZZO ALTERNATIVO
PIEZA ALTERNATIVA
PEÇA ALTERNATIVA
KEUZE ONDERDEEL
ALTERNATIV DEL
VAIHTOEHTOINEN OSA
ALTERNATIV DEL

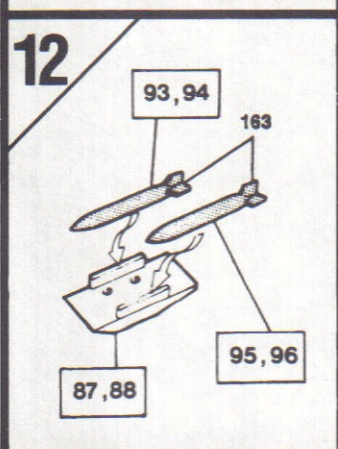
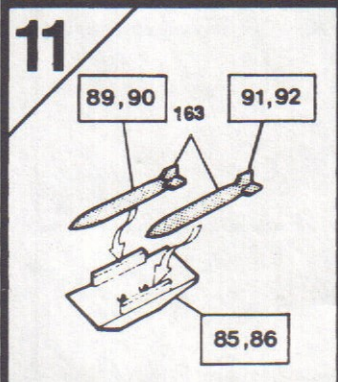
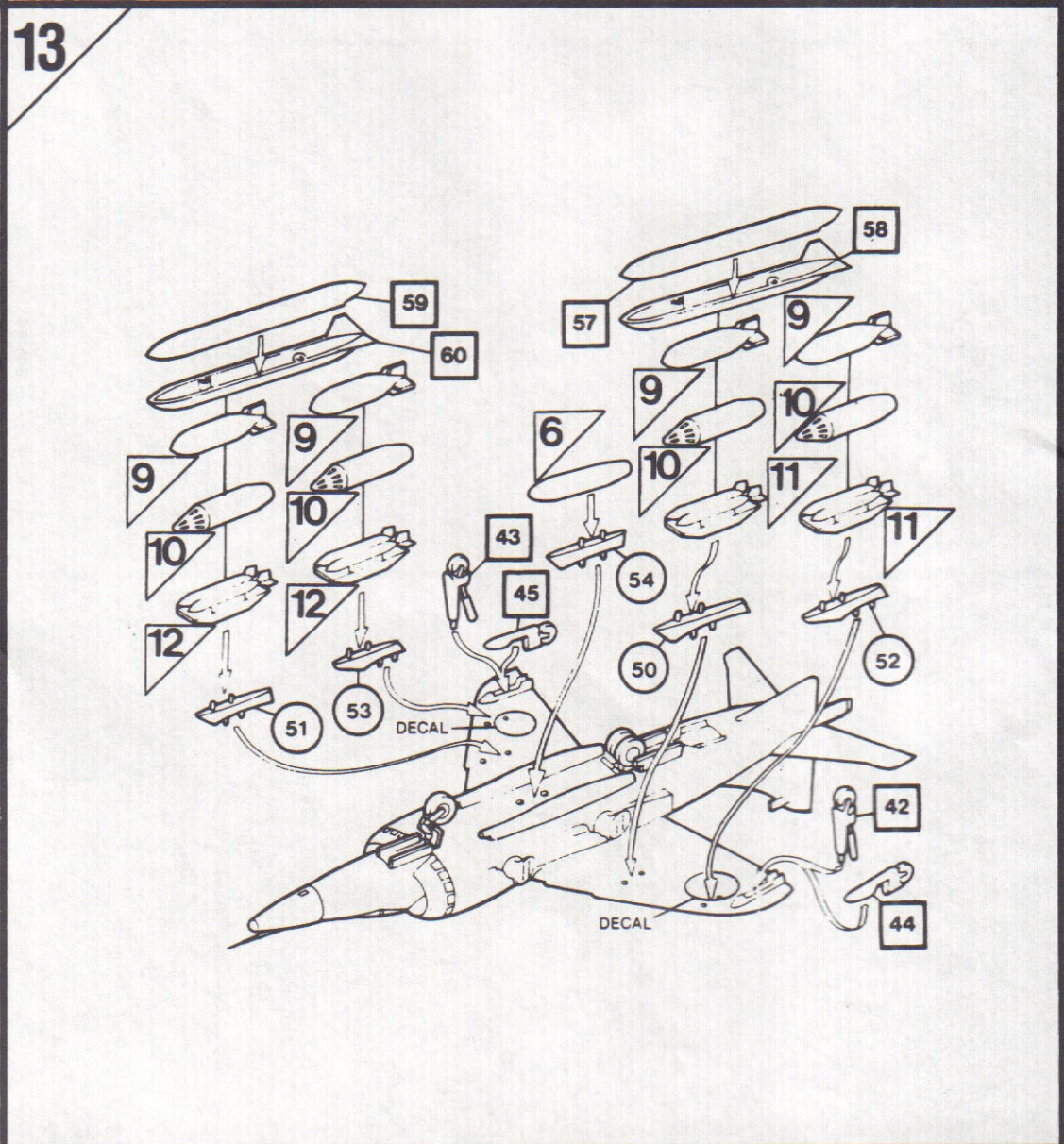
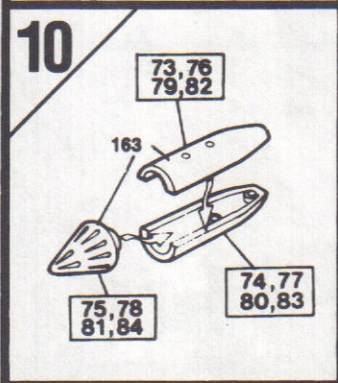
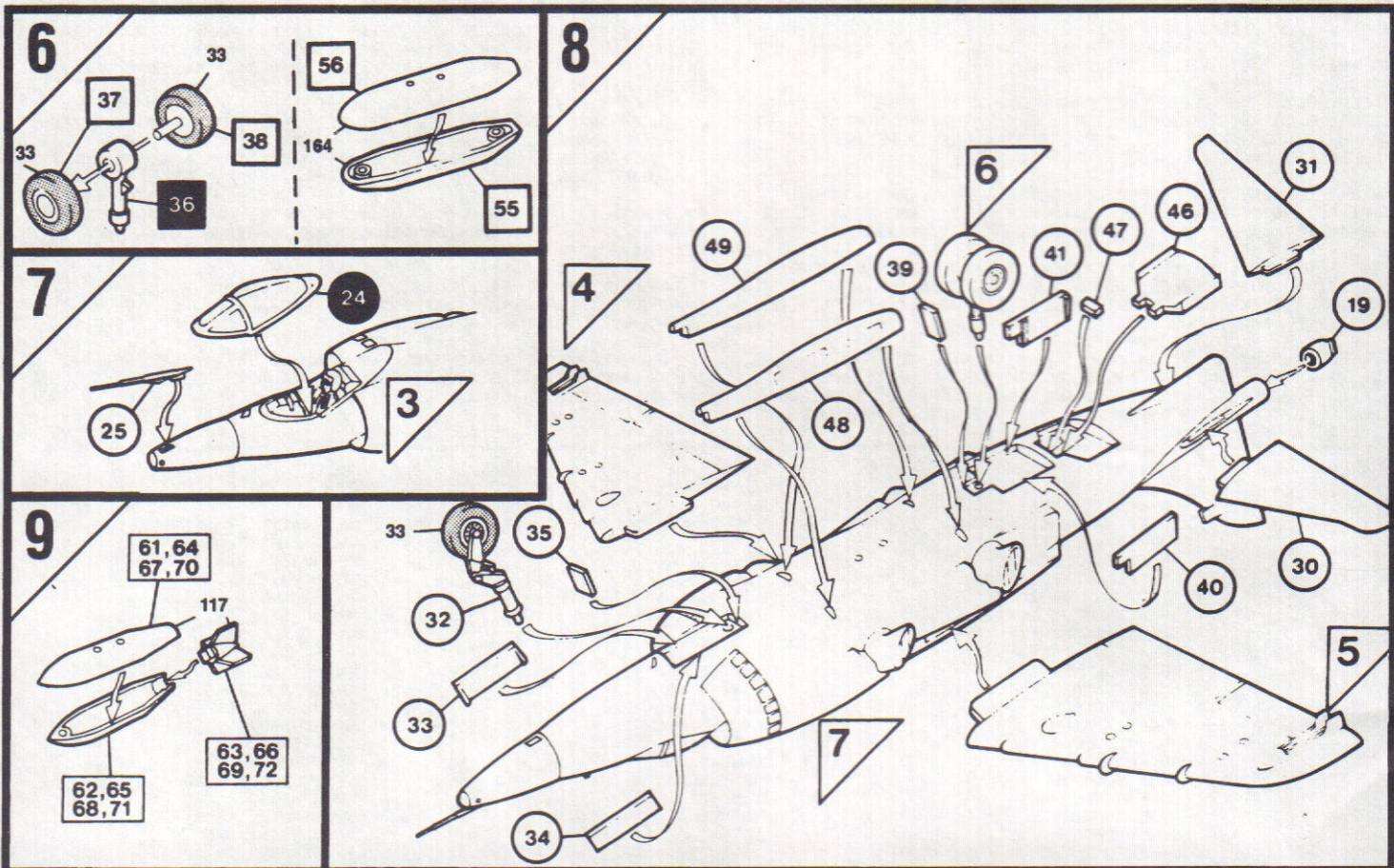
CEMENT
COLLER
KLEBEN
UNIRE CON ADESIVO
PEGAR
COLE
PLAKKEN
LIMMA
LIIMAA
LIMES

DO NOT CEMENT
NE PAS COLLER
NICHT VERKLEBEN
NON APPLICARE ADESIVO
NO PEGAR
NÃO COLE
NIET PLAKKEN
LIMMA INTE
ÄLÄ LIIMAA
LIMES IKKE

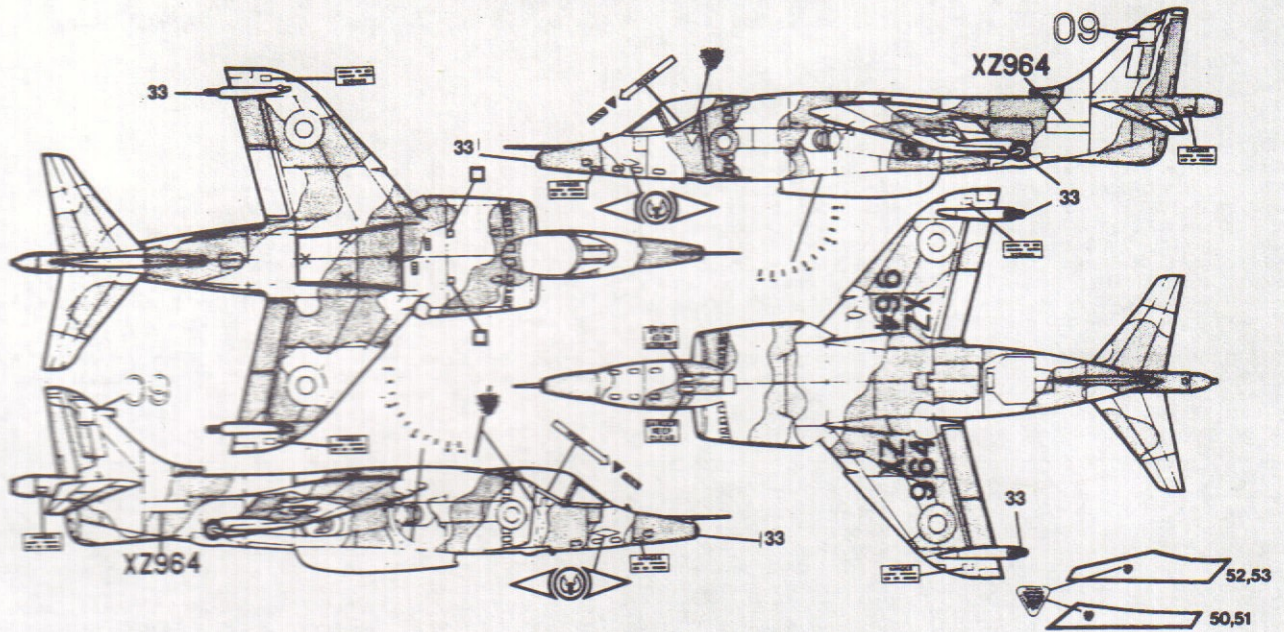
CLEAR
CLAIR
KLAR
TRASPARENTE
TRANSPARENTE
DOORZICHTIG
GENOMSKINLIG
KIRKAS
KLAR

ASSEMBLED SECTION
PARTIE DEJA ASSEMBLEE
ZUSAMMENGEBAUTER TEIL
SEZIONE MONTATA
SECCION MONTADA
SECCÃO MONTADA
SAMENGEVOEGD GEDEELTE
IHOPSATT
KOOTUT OSAT
SAMLET DEL





BRITISH AEROSPACE HARRIER GR.3



163

MEDIUM GREEN
VERT MOYEN
MITTELGRÜN
VERDE MEDIO
VERDE INTERMEDIO
VERDE MEDIO
MIDDENGRÖEN
MELLANGRÖN
KESKIVHREÄ
HALVGRÖN

164

MEDIUM GREY
GRIS MOYEN
MITTELGRAU
GRIGIO MEDIO
GRIS INTERMEDIO
CINZENTO MEDIO
MIDDENGRJIS
MELLANGRÄ
KESKIHARMAA
HALVGRÄ

130

MATT WHITE
BLANC MAT
MATTWEISS
BIANCO OPACO
BLANCO MATE
BRANCO BAÇO
MATWIT
MATTVIT
MATTVALKEA
MAT HVID



HUMBROL PAINT Nos.
33 56 117 130 163 164

APPLY TRANSFERS, SEPARATE INTO REQUIRED SUBJECTS, DIP IN WARM WATER FOR A FEW SECONDS, SLIDE OFF BACKING INTO POSITION SHOWN IN ILLUSTRATION.

APPLIQUER LES TRANSFERS: DÉCOUPER LES SUJETS VOULUS, LES TREMPER DANS DE L'EAU TIEDE PENDANT QUELQUES SECONDES, METTRE EN PLACE EN DÉCOLLANT LE SUPPORT, COMME LE MONTRE L'ILLUSTRATION.

ABZIEHBILDER AUSSORTIEREN, EINIGE SEKUNDEN LANG IN WARMES WASSER TAUCHEN UND DANN VON DER UNTERLAGE HERUNTER IN DIE GEWÜNSCHTE POSITION SCHIEBEN (SIEHE ABBILDUNG)

APPLICARE LE DECALCOMANIE, SEPARARLE NEI SOGGETTI DESIDERATI, IMMERGERLE IN ACQUA TIEPIDA PER ALCUNI SECONDI, SEPARARLE DALLA CARTA DI SUPPORTO ED ATTACCARLE IN POSIZIONE COME DA ILLUSTRAZIONE.

SEPARAR LAS CALCOMANIAS POR TEMAS, SUMERGIR DURANTE UNOS SEGUNDOS EN AGUA TIBIA, DESLIZARLAS DE SU SOPORTE COLOCANDOLAS DONDE CORRESPONDE SEGUN LA ILUSTRACION

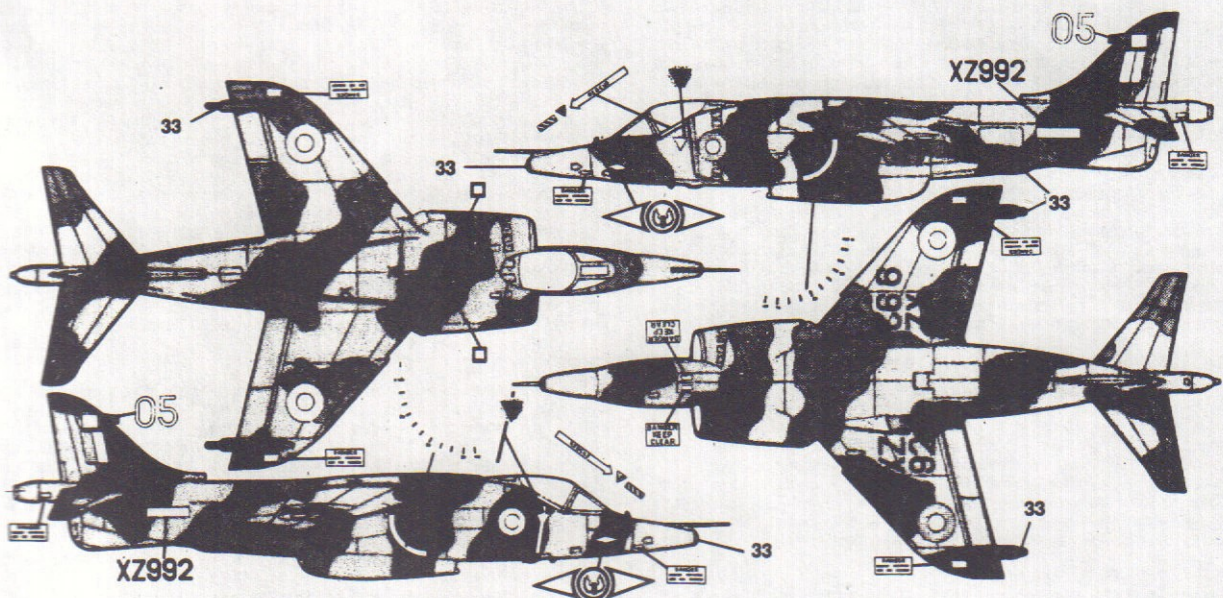
PARA APLICAR AS DECALCOMANIAS, CORTE A FOLHA COMO NECESSARIO. MERGULHE EM AGUA TEPIDA DURANTE ALGUNS SEGUNDOS E DESLIZE A DECALCOMANIA NA POSIÇÃO DESEJADA COMO INDICADO NA ILUSTRACÃO.

OVERDRUKKEN AFZONDERLIJK OP TOEPASSELIJKE PLAATSEN AANBRENGEN. EERST EEN PAAR SECONDEN IN WARM WATER DOMPELEN, DAN ACHTERKANTBEDEKKING VOORZICHTIG AFTREKKEN EN AANBRENGEN ALS AFGEBEELD.

APPLICERA DEKALER. SORTERA OCH DOPPA DEM I VARMT VATTEN FÖR NÅGRA SEKUNDER. AVLÄGSNA DEM FRÅN UNDERLAGET OCH PLACERA DEM SOM PÅ ILLUSTRATIONEN.

LAITA SIIRTOKUVAT, EROTA AIHEENMUKAISIIIN RYHMIIN, LIOTA MUUTAMIA SEKUNTEJA LÄMPIMÄSSÄ VEDESSÄ, IRROTA TAUSTAPAPERISTA KUVAN OSOITTAMAAN ASENTOON.

LÆG OVERFØRINGSBILLEDER PÅ: SEPARER HVERT MOTIV, DYP I VARMT VAND I NOGLE SEKUNDER OG SKUB SÅ BILLEDERNE OVER SOM VIST PÅ ILLUSTRATIONERNE.





HAWKER HUNTER FGA9

In 1946 Hawker's chief designer Sir Sydney Camm began project work on the Hawker P.1067, a single seat, single engine swept wing fighter; this was successfully submitted to meet Air Ministry Specification F3/48, and the first Hunter prototype flew on 20 July 1951. It was already ordered into production as the Hunter F.1 (Avon engine) and the F.2 (Sapphire engine). Sqn. Ldr. Neville Duke, the chief test pilot, flew the modified prototype WB188 (now called the Mk.3) on 7 September 1953 to gain a new World Absolute Air Speed Record of 727.6mph (1,164km/h). The first Hunters entered operational service with No.43 Sqn. in July 1954, and the type quickly formed the front line strength of RAF Fighter Command. Development of new versions was also very rapid, with the F.4 (Avon) and F.5 (Sapphire) entering service at almost the same time as production of the F.6 started in 1955. The F.6 soon featured the extended outer wing leading edges and uprated Avon engines, and by 1958 all front line squadrons used this mark.

The massive defence cuts of 1957 rendered surplus large numbers of Hunters, many earlier machines being scrapped; others were overhauled and widely exported, or modified and delivered to users such as the Royal Navy. Also, the English Electric company was busy developing their new supersonic P.1 Lightning, which entered service in 1960. As a result of these changes, and the superb handling qualities of the Hunter and a pressing need to replace elderly Venoms operating in the Middle East, it was decided that many Hunter F6s should be upgraded for the ground attack role and given long range capabilities; this was the Hunter

En 1946, le concepteur en chef de Hawker, Sir Sydney Camm, entama le projet du Hawker P.1067, un avion de chasse monoplace à ailes en flèches à un seul moteur, ce projet fut soumis et déclaré conforme à la spécification du ministère de l'armée de l'air britannique F3/48 et le prototype Hunter effectua son premier vol le 20 Juillet 1951. Il était déjà commandé en production en tant que Hunter F1 (moteur Avon) et F2 (moteur Sapphire). Le commandant d'escadrille Neville Duke, le pilote d'essai en chef, testa le prototype modifié WB188 (maintenant appelé Mk.3) le 7 septembre 1953 et établit un record de vitesse vraie absolue mondial de 1164km/h. Les premiers Hunter entrèrent en service opérationnel avec l'escadrille No.43 en juillet 1954 et l'appareil forma rapidement la force de première ligne de l'Unité Fighter Command de la RAF (force aérienne britannique). Le développement de nouveaux modèles fut également très rapide, avec le F.4 (Avon) et le F.5 (Sapphire) entrant en service pratiquement en même temps que la production du F.6 démarrait en 1955. Le F.6 fut rapidement équipé de bords d'attaque d'aile externes allongés et de moteurs Avon perfectionnés et, en 1958, toutes les escadrilles de première ligne utilisaient cet appareil.

Les réductions massives dans le budget de la défense en 1957 provoquèrent un surplus de Hunters et de nombreux appareils anciens furent mis au rebut; d'autres furent remis en état et largement exportés ou modifiés et livrés à des utilisateurs tels que la Royal Navy (marine britannique). La compagnie English Electric était également très occupée à développer son nouvel avion supersonique P.1 Lightning qui entra en service en 1960. En raison de ces changements et des qualités de maniabilité exceptionnelles du Hunter et d'un besoin pressant de remplacer les Venoms âgés opérant dans le Moyen-Orient, il fut décidé que de nombreux Hunter seraient perfectionnés pour des attaques terrestres et équipés pour une plus grande

1946 begann Sir Sydney Camm, der Hawker-Chefkonstrukteur mit der Planung des Hawker P.1067, dem einmotorigen, einmotorigen Pfeilflügeljäger. Er erfüllte die Luftfahrtministerium-Spezifikation F3/48 erfolgreich, und der erste Hunter-Prototyp flog am 20. Juli 1951. Er war bereits als der Hunter F.1 (Avon-Strahltriebwerk) und als F.2 (Sapphire-Strahltriebwerk) in die Produktion aufgenommen worden. Major Neville Duke, der Cheftestpilot, flog den modifizierten Prototyp WB188 (jetzt mit Mk.3 bezeichnet) am 7. September 1953 und stellte einen neuen, absoluten Eigengeschwindigkeit-Weltrekord mit 1.164km/h (727,6mph) auf. Die ersten Hunter traten im Juli 1954 Dienst beim Nr.43 Geschw. an. Diese Version schuf schnell die Schlagkraft des RAF-Jägerkommandos. Neue Versionen wurden sehr schnell entwickelt. Der F.4 (Avon) und F.5 (Sapphire) traten fast gleichzeitig den Dienst an, als die Produktion des F.6 1955 begann. Der F.6 wurde bald mit verlängerten Vorderkanten an den Tragflächen und stärkeren Avon-Strahltriebwerken ausgerüstet. Ab 1958 wurde diese Version von allen Kampfeinheiten geflogen.

Nach der massiven Kürzung der Verteidigungsausgaben 1957 waren zahlreiche Hunters überschüssig. Viele ältere Maschinen wurden verschrottet, andere wurden überholt und in viele Länder exportiert oder modifiziert und an die Streitkräfte wie z.B. der Königlichen Marine geliefert. Die Firma English Electric war auch fleißig bei der Entwicklung ihres neuen Überschallflugzeuges, dem P.1 Lightning, das 1960 seinen Dienst antrat. Als ein Resultat dieser Veränderungen und der ausgezeichneten Wendigkeit des Hunters sowie der Dringlichkeit, die älteren Venoms im Mittleren Osten zu ersetzen, wurde beschlossen, viele Hunters F6 auf Bodenangriff und Langstreckeneinsatz umzurüsten. Dies führte zum Hunter FGA.Mk.9. Er konnte große Kraftstofftanks

En 1946 el diseñador jefe de Hawker Sir Sydney Camm comenzó a trabajar en un proyecto de avión de caza monoplace con alas en flecha y de un solo motor, el Hawker P.1067; este proyecto fue presentado con éxito para satisfacer la Especificación F3/48 del Ministerio del Aire y el primer prototipo Hunter voló el 20 de julio de 1951. Había sido ya objeto de un pedido de producción como el Hunter F.1 (con motor Avon), y el F.2 (con motor Sapphire). El Comandante de Escuadrilla Neville Duke, Piloto de Pruebas Jefe, voló el prototipo modificado WB188 (llamado ahora el Mk.3) el 7 de septiembre de 1953 para ganar un nuevo Récord Mundial de Velocidad Aérea absoluta con 727,6 millas por hora. Los primeros Hunter entraron en servicio operativo en la Escuadrilla No. 43 en julio de 1954, y este tipo constituyó rápidamente la primera línea de la potencia del Mando de Combate de la RAF. El desarrollo de nuevas versiones fue también muy rápido, entrando en servicio el F.4 (Avon) y el F.5 (Sapphire) casi al mismo tiempo que se iniciaba la producción del F.6 en 1955. Muy pronto el F.6 ofreció los bordes delanteros exteriores de las alas y motores Avon mejorados y para 1958 todas las escuadrillas de línea de frente usaban este tipo de avión.

Los masivos ahorros en los gastos de defensa del año 1957 produjeron un sobrante de gran número de aviones Hunter, muchos aparatos anteriores se desguazaron; otros se revisaron y exportaron ampliamente, o se modificaron y entregaron a usuarios tales como la Marina de Guerra. Además, la compañía English Electric estaba desarrollando intensamente su nuevo P.1 Lightning supersónico, que entró en servicio en 1960. Como resultado de estos cambios, y de las sobrias cualidades de manejo del Hunter y una creciente necesidad de substituir los viejos Venoms que operaban en Oriente Medio, se decidió que muchos Hunter F6 debieran mejorarse para misiones de ataque de tierra y dárseles capacidad para largo alcance; así se produjo

1946 inleddes Hawkers cheffkonstruktör Sir Sydney Camm projektet Hawker P.1067, ett en-sätets, ett-motorigt jaktplan med svepta vingar, som framgångsrikt uppfyllde flygministeriets specifikation F3/48, och den första Hunter-prototypen flog 20 juli 1951. Den hade redan beställningar som Hunter F-1 (Avon-motor) och F-2 (Sapphire-motor). Löjtnant Neville Duke, ansvarig testpilot, flog den modifierade prototypen WB188 (nu kallad Mk.3) 7 september 1953 och satte ett absolut världerekord för flyghastighet på 727,6mph. De första Hunter-planen togs i tjänst i 43:e skvadronen i juli 1954 och modellen blev snabbt frontlinjens styrka hos RAF:s jaktplankommando. Utvecklingen av nya versioner gick snabbt och F.4 (Avon) och F.5 (Sapphire) togs i tjänst nästan samtidigt som tillverkningen av F.6 startade 1955. F.6 hade snart den förväntade yttre vingens ledande kanter och upgraderade Avon-motorer och 1958 använde alla skvadroner vid fronten denna modell.

De massiva nedskärningarna inom försvaret under 1957 gjorde ett stort antal Hunter-plan överflödiga och många tidiga maskiner skrotades, andra renoverades och exporterades eller modifierades och levererades till andra användare typ flottan. English Electric var dessutom upplagda med att utveckla sitt nya över ljudplan P.1 Lightning som togs i tjänst 1960. Som ett resultat av dessa förändringar och den superba manövrerbarheten hos Hunter-planen och ett tvångande behov att ersätta gamla Venom-plan i Mellanöstern, bestämdes det att många Hunter F6:or skulle upgraderas för landattacker och ges stor räckvidd, och planet blev

FGA.Mk.9. It could carry the large fuel tanks under the inboard wing pylons, was fitted with a tail braking parachute over the jet pipe and had various other internal modifications including uprated Avon engines and improved cockpit air conditioning. 128 of these were delivered, serving with Nos. 1, 8, 20, 28, 43, 54 and 208 Squadrons in the UK, Middle East and Far East; also with the 'shadow' squadrons of No.229 Operational Conversion Unit at Chivenor. Following the introduction into service of the Harrier GR1 and Phantom FGR2, the Hunter FGAs were relegated to the weapons training role, serving with the Harrier Conversion Unit (later No.233 OCU) and with Nos.45 and 58 Squadrons at Wittering from 1972 until their disbandment in 1975. These Hunters were then passed to the Tactical Weapons Unit at Brawdy, as were those of No.229 OCU. In 1978 the TWU split into No.1 TWU at Brawdy and No.2 TWU at Lossiemouth. The last FGAs retired from active service in 1984. There were several overseas customers for the FGA9 or its equivalent export version, one of the major users being the Swiss Air Force which did not retire its F.58As until 1995.

The Hunter FGA9 is powered with a Rolls Royce Avon Mk.207 turbojet rated at 45.15kN (10,150lb.) static thrust, giving a maximum speed in clean condition of 1,142km/h (710mph) at sea level. Armament: four 30mm Aden cannons in the nose; underwing loads include up to two 2,206kg (1,000lb) bombs, rocket pods or up to 48 x 76mm (3in.) rockets, and 454ltr. (100 gallon) or 1,045ltr. (230 gallon) fuel tanks. Wing span: 10.25m (33ft 8in). Length: 13.97m (45ft 10.5in). Height: 4.00m (13ft 2in).

autonomie de vol; le modèle Hunter FGA.Mk.9 fut créé. Celui-ci transportait de gros réservoirs de carburant sous les pylônes d'aile, il était équipé d'un parachute de freinage par-dessus la tuyère d'échappement et possédait différentes autres modifications internes telles que des moteurs Avon perfectionnés et une climatisation de cockpit améliorée. 128 de ces appareils furent livrés et servirent les escadrilles No.1, 8, 20, 28, 43, 54 et 208 au Royaume-Uni, au Moyen Orient et en Extrême-Orient; ces appareils furent également utilisés par les escadrilles "shadow" (fantômes) de l'Operational Conversion Unit No.229 à Chivenor. Après l'entrée en service de l'Harrier GR1 et du Phantom FGR2, les Hunter FGA9 furent relégués à un rôle d'entraînement à l'armement, au service de la Harrier Conversion Unit (plus tard OCU No.233) et des escad. nées No.45 et 58 à Wittering à partir de 1972 jusqu'à leur dissolution en 1975. Ces Hunter furent ensuite passés à la Tactical Weapons Unit à Brawdy, comme ceux de l'OCU No.229. En 1978, la TWU se divisa en TWU No.1 à Brawdy et en TWU No.2 à Lossiemouth. Les derniers FGA9 furent retirés du service actif en 1984. Il existait plusieurs clients étrangers pour le FGA9 ou son modèle d'exportation équivalent et notamment la force aérienne suisse qui ne retira ses F.58A qu'en 1995.

Le Hunter FGA9 est équipé d'un turbo-réacteur Mk.207 Avon Rolls Royce d'une poussée statique de 45,15kN, fournissant une vitesse maximum dans de bonnes conditions de 1142km/h au niveau de la mer. Armement: quatre canons Aden de 30mm dans le nez; les charges sous voilure comprennent deux bombes de 2206kg, nacelles à roquettes ou jusqu'à 48 roquettes de 76mm et des réservoirs de carburant de 454 l ou de 1045 l. Envergure: 10,25m. Longueur: 13,97m. Hauteur: 4,00m.

unter den Tragflächenstützen tragen. Er hatte einen Bremsfallschirm über dem Strahlrohr im Heck sowie innen verschiedene andere Modifikationen einschließlich der stärkeren Avon-Strahltriebwerke und besserer Klimaanlage im Cockpit. 128 Stück wurden an die Nr.1, 8, 20, 28, 43, 54 und 208 Geschwader in England, im Mittleren und Fernen Osten geliefert, sowie auch an die 'Schatten'-Geschwader der Nr.229 Operationskonversionseinheit bei Chivenor. Nachdem der Harrier GR1 und Phantom FGR2 ihren Dienst angetreten hatten, wurden die Hunters FGA9 zur Waffenrollenrolle relegiert und von der Harrier-Konversionseinheit (später Nr.233 OKE) sowie von den Nr.45 und 58 Geschwadern bei Wittering von 1972 bis zur Auflösung in 1975 eingesetzt. Diese Hunter wurden dann zusammen mit denen der Nr.229 OKE der Kampfwehreneinheit bei Brawdy übergeben. 1978 wurden aus der KWE die Nr.1 KWE bei Brawdy und Nr.2 KWE bei Lossiemouth formiert. Die letzten FGA9 wurden 1984 aus dem aktiven Dienst gezogen. Es gab aber mehrere Ausländer, die den FGA9 oder seine Exportversion abgenommen haben. Viele wurden von der Schweizerischen Luftwaffe eingesetzt, die ihre F.58A bis 1995 geflogen hat.

Der Hunter FGA9 hat ein Avon-Turbostrahltriebwerk mit 45,15kN (10.150 Pfund) statischem Schub von Rolls Royce und eine Höchstgeschwindigkeit im sauberen Zustand von 1.142km/h (710mph) am Meeresspiegel. Bewaffnung: Vier 30mm (1,2 Zoll) Aden-Kanonen im Bug; bis zu zwei 453,6kg (1.000 Pfund) Bomben, Raketenagondeln oder bis zu 48 76mm (3 Zoll) Raketen und 454 l (100 Gallonen) oder 1.045 l (230 Gallonen) Kraftstofftanks. Spannweite: 10,25m (33 Fuß 8 Zoll). Länge: 13,97m (45 Fuß 10,5 Zoll). Höhe: 4,00m (13 Fuß 2 Zoll).

el Hunter FGA.Mk.9. Podía transportar grandes depósitos de combustible bajo los pilones incorporados en las alas, estaba equipado con un paracaídas de frenado en la cola sobre el tubo de chorro y tenía otras varias modificaciones que incluían motores Avon mejorados y mejor aire acondicionado en el puesto de pilotaje. Se entregaron 128 que prestaron servicio en las Escuadrillas No.1, 8, 20, 28, 43, 54 y 208 en el Reino Unido, Oriente Medio y Lejano Oriente; además también con las escuadrillas 'sombra' de la Unidad de Conversión Operativa No.229 con base en Chivenor. Después de la introducción en servicio del Harrier GR1 y el Phantom FGR2, el Hunter FGA9 fue relegado a misiones de entrenamiento con armas, prestando servicio con la Unidad de Conversión Harrier (llamada luego la Unidad de Conversión Operativa No.233) y con las Escuadrillas No.45 y 58 de Wittering desde 1972 hasta que fueron desbandados en 1975. Estos aviones Hunter pasaron luego a la Unidad de Armamento Táctico de Brawdy, así como también los de la Unidad de Conversión Operativa No.229. En 1978 la Unidad de Armamento Táctico se dividió en Unidad de Armamento Táctico No.1 de Brawdy y la No.2 de Lossiemouth. Los últimos FGA9 se retiraron del servicio activo en 1984. Hubo varios clientes extranjeros para los aviones FGA9 o su versión equivalente de exportación, siendo un importante usuario la Fuerza Aérea Suiza que no retiró sus aviones F.58A hasta 1995.

El Hunter FGA9 estaba propulsado por un turbo-reactor Avon Mk.207 Rolls Royce que tenía un empuje estático nominal de 45,15kN, y le daba una velocidad máxima en condiciones limpias de 1.142km/hora a nivel del mar. Armamento: cuatro cañones Aden de 30mm en el morro; las cargas bajo las alas incluían hasta dos bombas de 2.206kg, podios de cohetes y hasta 48 cohetes de 76mm, y depósitos de combustible de 454 litros o 1.045 litros. Envergadura: 10,25m. Longitud: 13,97m. Altura: 4,00m.

Hunter FGA.Mk.9. Det kunde bära stora bränsletankar under vingströvorna inombords, hade en bromsande stjärtsfallschärm över slangmunstycket och andra interna modifikationer som inkluderade upgraderade Avon-motorer och bättre luftkonditionering i cockpiten. 128 av dessa levererades och tjänstgjorde med skvadronerna 1, 8, 20, 28, 43, 54 och 208 i Storbritannien, Mellanöstern och Fjärran Östern, samt med "skuggskvadronerna" hos 229:e Operational Conversion Unit i Chivenor. Efter det att Harrier GR1 och Phantom FGR2 tagits i tjänst, användes Hunter FGA9:orna för utbildning och tjänstgjorde med Harrier Conversion Unit (senare OCU 233) och med skvadron 45 och 58 i Wittering från 1972 tills deras upplösning 1975. Hunter-planen överfördes sedan till det taktiska vapenförbandet i Brawdy tillsammans med de från OCU 229. 1978 inleddes TWU i TWU 1 i Brawdy och TWU 2 i Lossiemouth. De sista FGA9:orna togs ur tjänst 1984. Det fanns flera utländska kunder för FGA9:orna och dess motsvarande exportversion, en av de större användarna var flygvärnet i Schweiz som inte tog sina F.58A:or ur tjänst förrän 1995.

Hunter FGA9 drevs av en Rolls Royce Avon Mk207 turbojet med nominellt märkvärde på 45,15kN statisk reaktionskraft och en maximal hastighet under rätt förhållanden på 1142km/h vid havsnivå. Armering: fyra 30mm Aden-kanoner i nosen, last under vingarna upp till två 2206kg bomber, raketkroppar eller upp till 48 x 76mm raketer och 454 l eller 1045 l bränsletankar. Vingarnas spännvidd: 10,25m. Längd: 13,97m. Höjd: 4m.

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 förtromning 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 esken. 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.

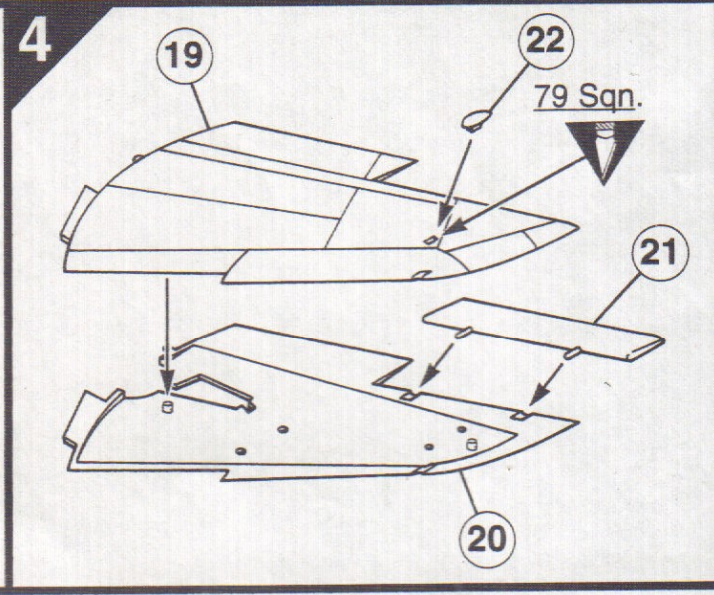
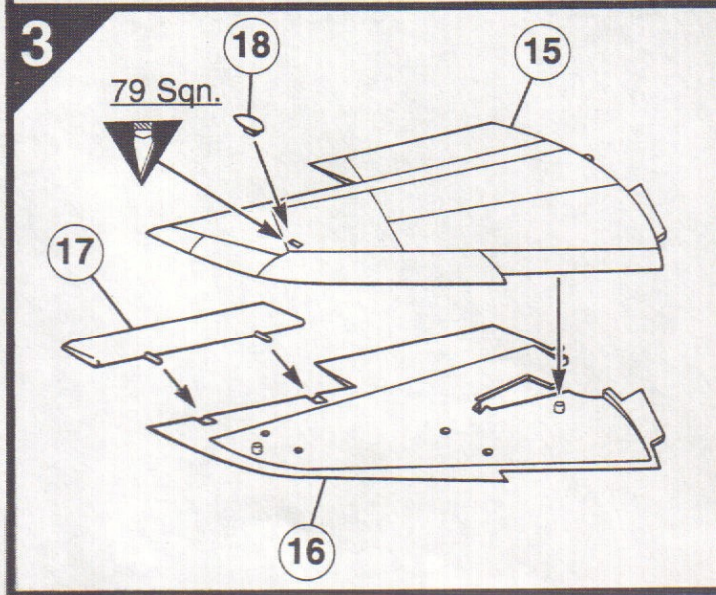
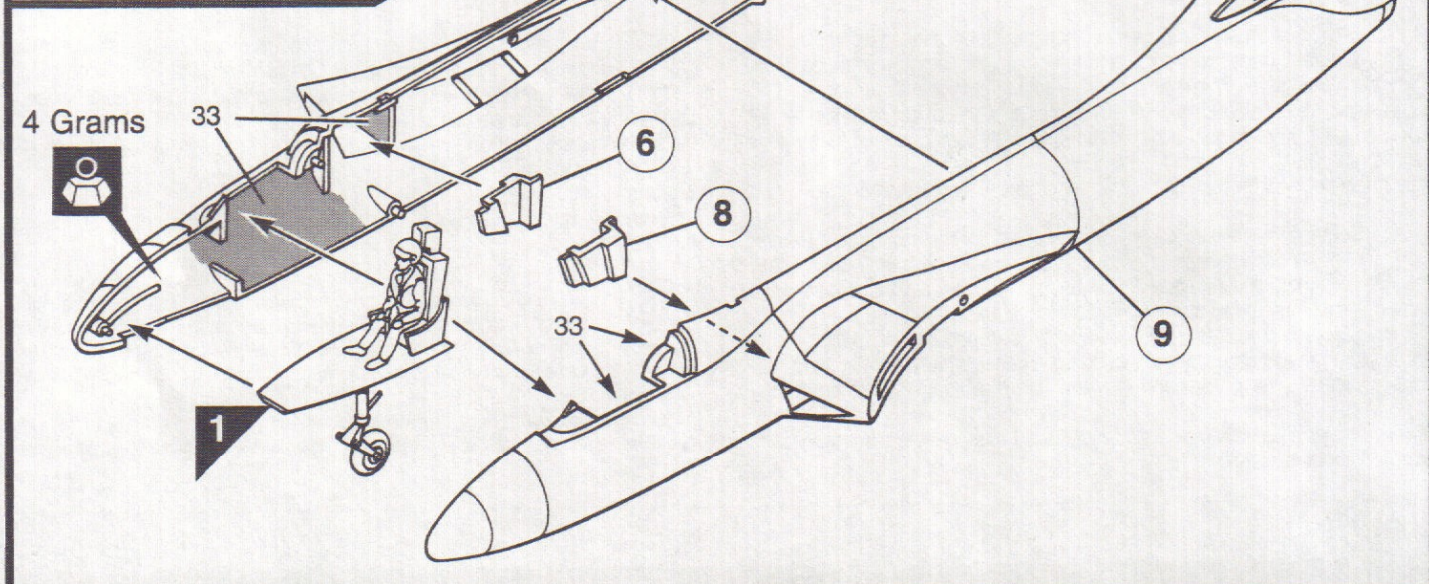
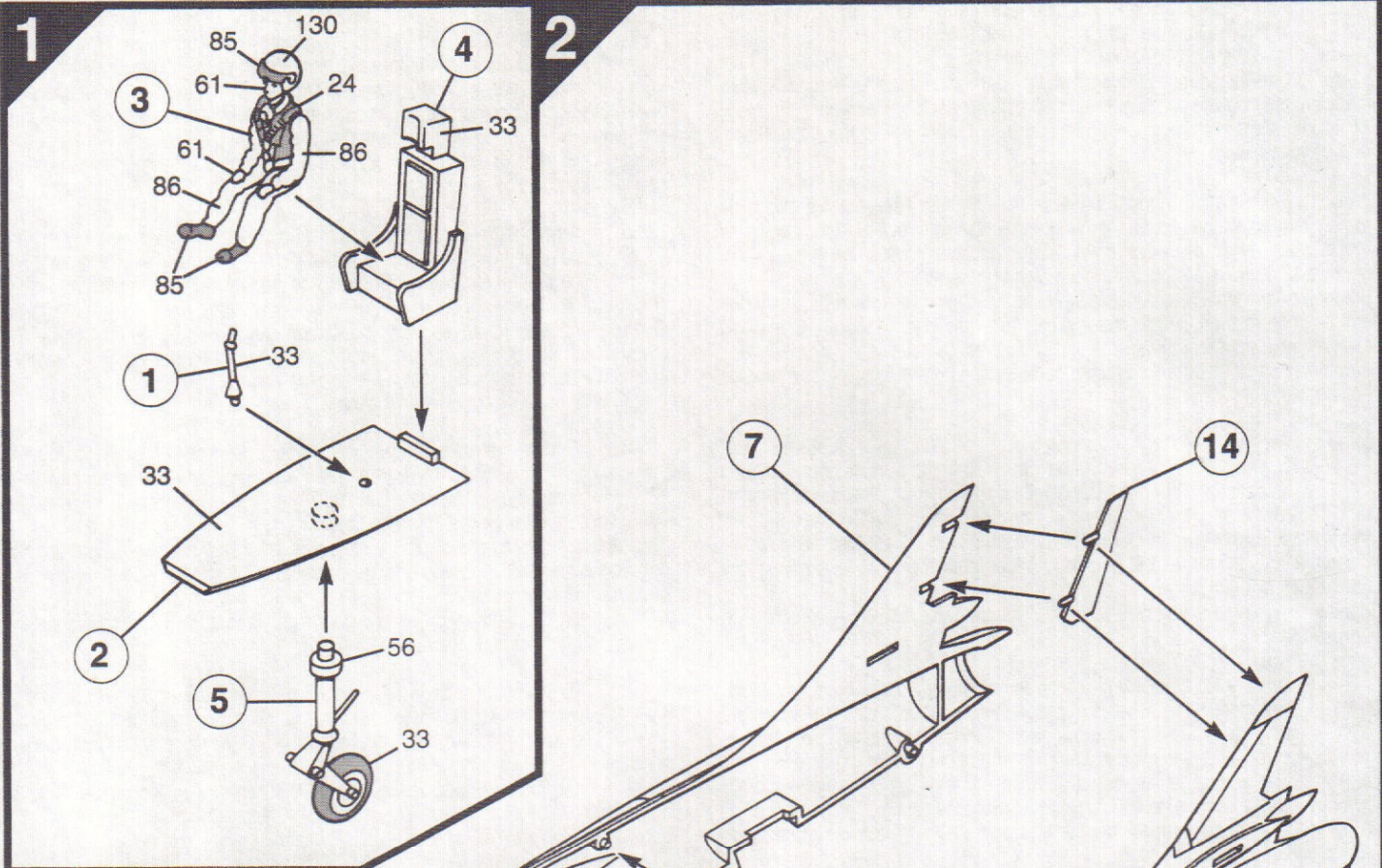
SF Tutustu piirroksiin ja harjoittele kokoamista ennen kuin liimaat osat yhteen. Raaputa metallipäälyste ja maali varovasti pois liimattavilta pinoilta. Kaikki osat on numeroitu. Maalaa pienet osat ennen kokoamista. Siirtokuvien kiinnittämiseksi leikkaa ne arkista tarpeen mukaan. Kasta kuva lämpimään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

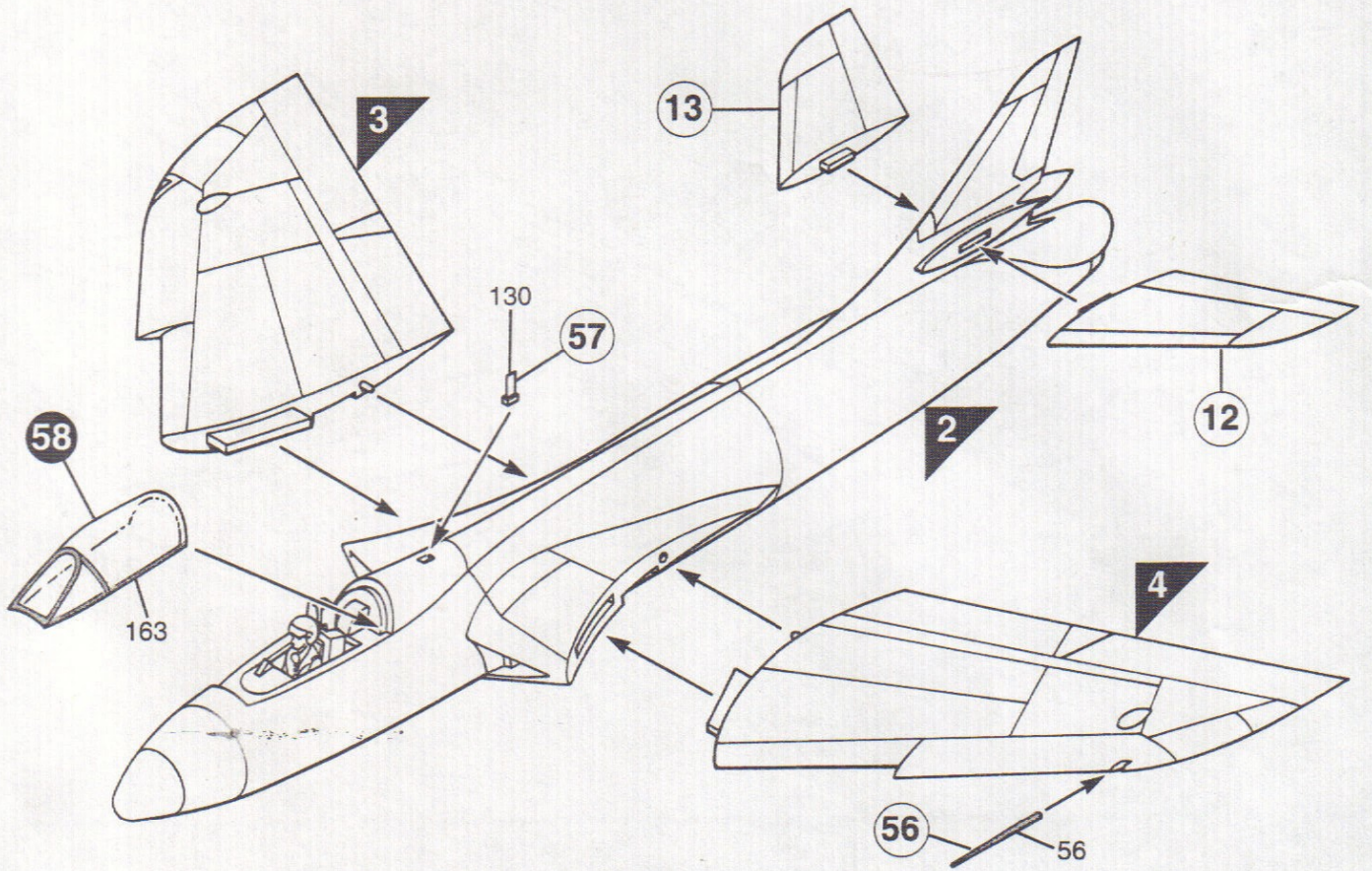
PL Przed przystąpieniem do sklejania przestuduj uważnie rysunki i przećwicz składanie części. Ostrożnie zeskrob ze sklejanych powierzchni powłokę i farbę. Wszystkie części są ponumerowane. Drobne części pomaluj przed ich złożeniem. Celem przeniesienia odbitki wytnij ją z arkusza, zanzurz na kilka sekund 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, nie stosowane dla dzieci poniżej 3 lat.

GR Μελετήστε προσεκτικά τα σχέδια και συναρμολογήστε για πρώτη φορά τα κομμάτια χωρίς να τα κολλήσετε. Αφαιρέστε εμόντως 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.

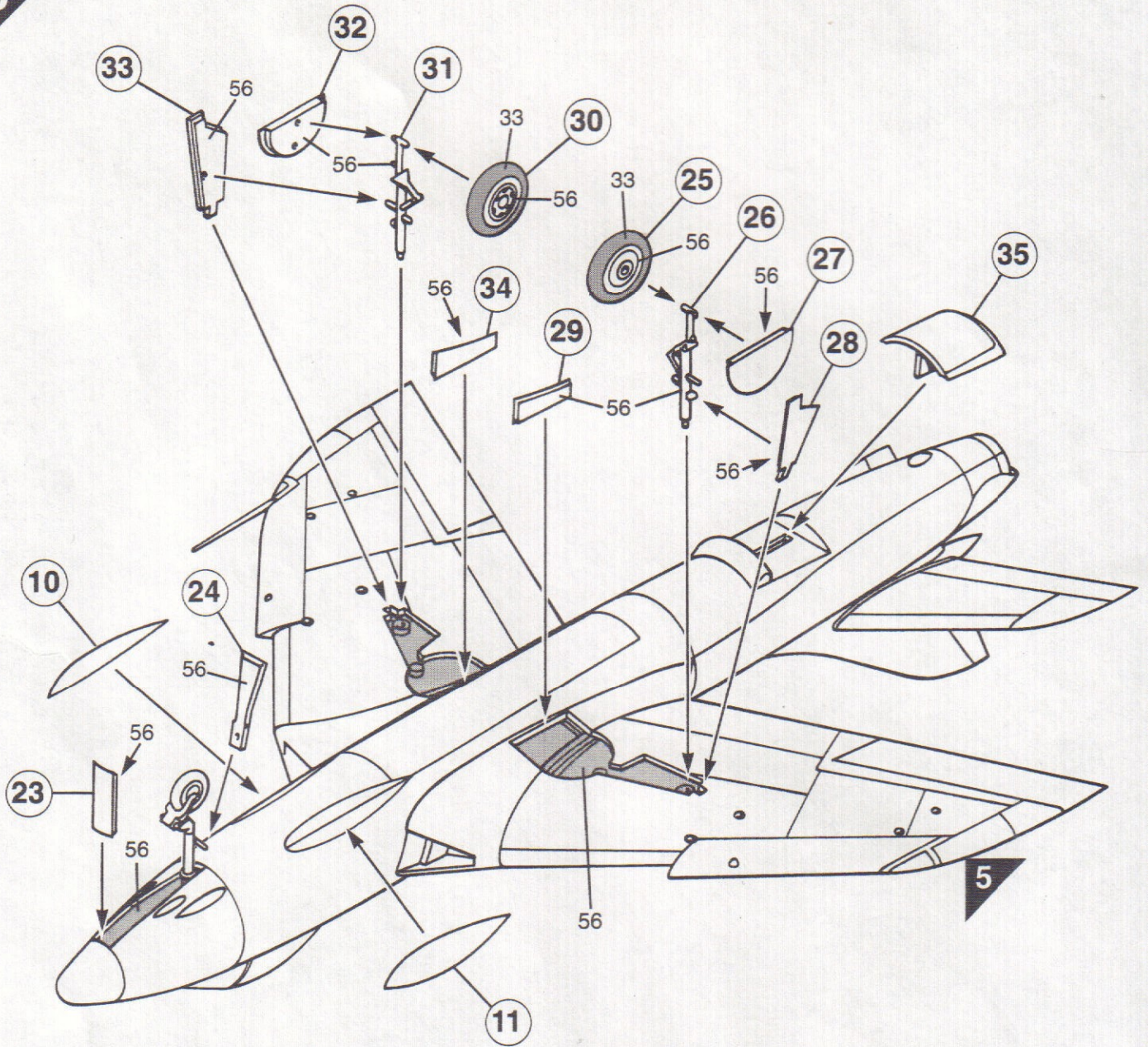
ASSEMBLY ICON INSTRUCTIONS

<p>Assembly phase Phase de montage Montagephase Fase de montaje Montering Fase di montaggio Montagefase Monteringsfase Fase de montagem Kokosmistavahe Faza skládania Φάση συναρμολόγησης</p> 	<p>Cement Coller Kleben Incollare Limaa Pegar Lijest Limaa Klebe Colar Kleic Συνκόλληση</p> 	<p>Do not cement together Ne pas coller Nicht kleben Non incollare Limaa inte No pegar Niet lijmen Aja limaa Skal ikke klæbes Nao collar Nie kleić Μη κολλάτε</p> 	<p>Alternative part(s) provided Choix Auswahlmöglichkeit Scelta Val Elección Keuze Valinta Valg Opção Wybor Επιλογή</p> 	<p>Repeat this operation Répéter l'opération Vorgang wiederholen Ripetere l'operazione Utlör ingrappat på nytt Repetir la operación De verrichting herhalen Toista toimenpideä Maneვენ gentages Repetir a operação Powtórzyc operację Επανάληψη διαδικασίας</p> 	
<p>Decals Decalcomanias Abziehbild Decalcomanie Dekalcomanier Calcomanias Aidúplastíles Sirkuloid Billedoverføring Decalcomania Dekalcomanije Χαλκομανίες</p> 	<p>Crystal part Piezo cristal Kistalteil Piezo cristal Kristalteil Pezzo cristallo Kristallen onderdeel Kryсталлыкіе Peça de cristal Laskosa Część kryształowa Διαφανές κομμάτι</p> 	<p>Weight Laster Beschweren Zavornare Sätt ballast Lastar Ballasten Aseta vastapaino Forsyne med ballast Lastar Obczasyć balastem Έρμω</p> 	<p>Drill or pierce Percer Bohren Forare Bora Agujejar Boren Lävsta Gennembore Furar Przebić Τρυπήμα</p> 	<p>Cut Découper Schneiden Cortar Klipp Knippen Klip Cortar Leikkaa Przeciąć Αποκόψτε</p> 	<p>Humibrol paint number N° peinture Humibrol Humibrol-Farbnr N° pintura Humibrol Humibrol-farg nr N° vernice Humibrol Humibrol-vertnummer Humibrol-malingsnummer N° de pintura Humibrol Humibrol-malinn numero N° farby Humibrol Νομειρο χρωματος Humibrol</p> 



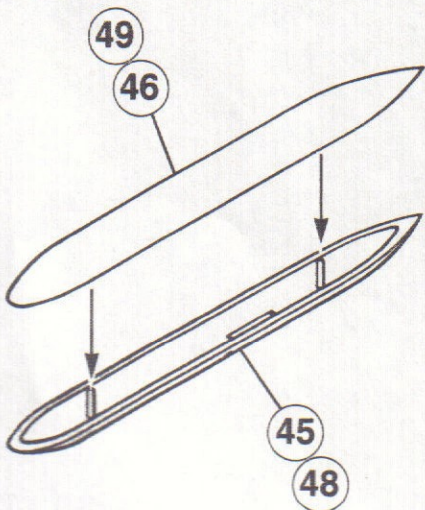


6



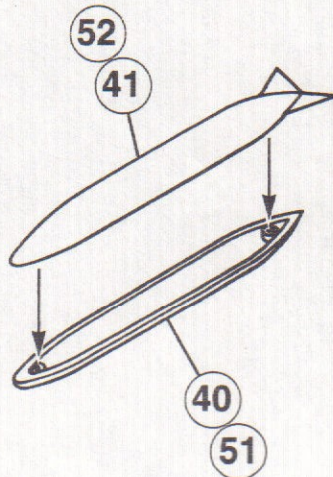
7

x2



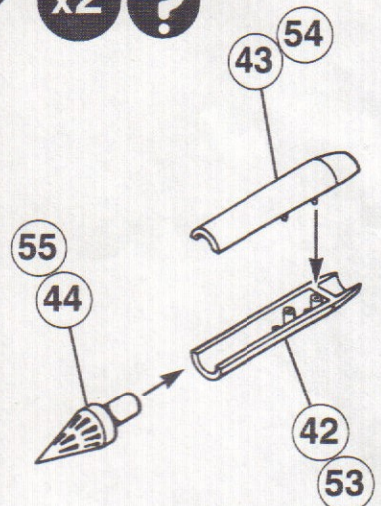
8

x2 ?

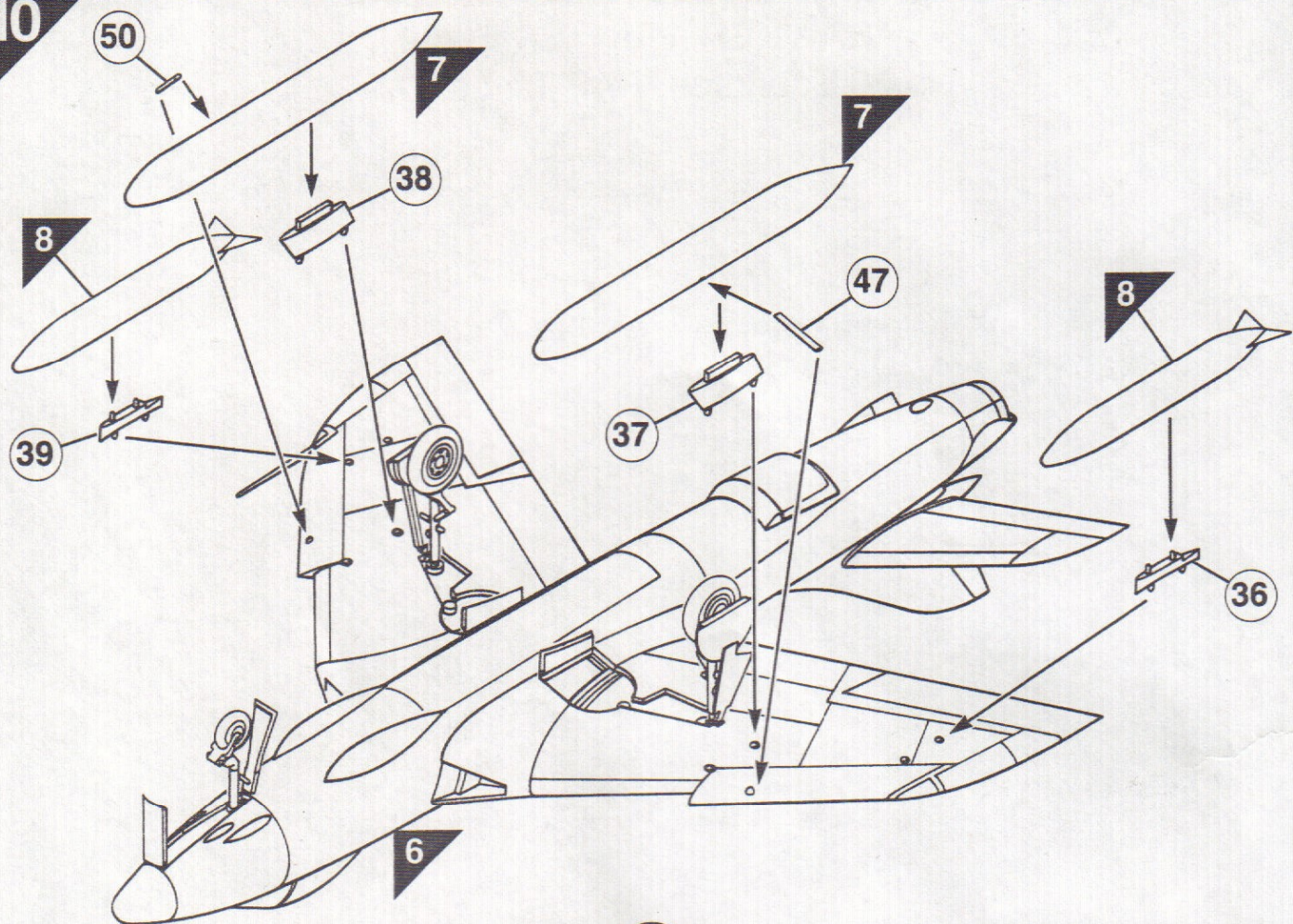


9

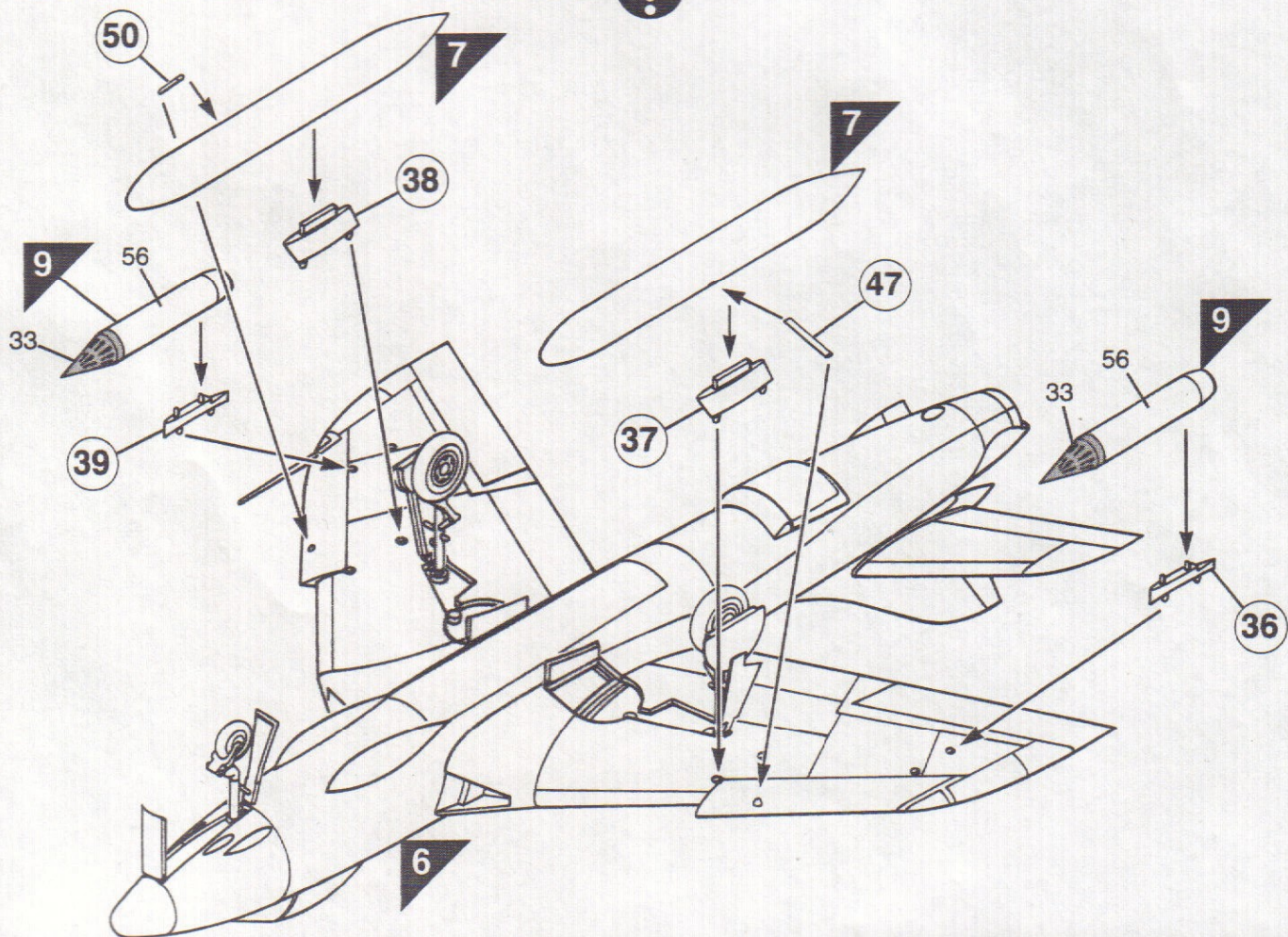
x2 ?



10

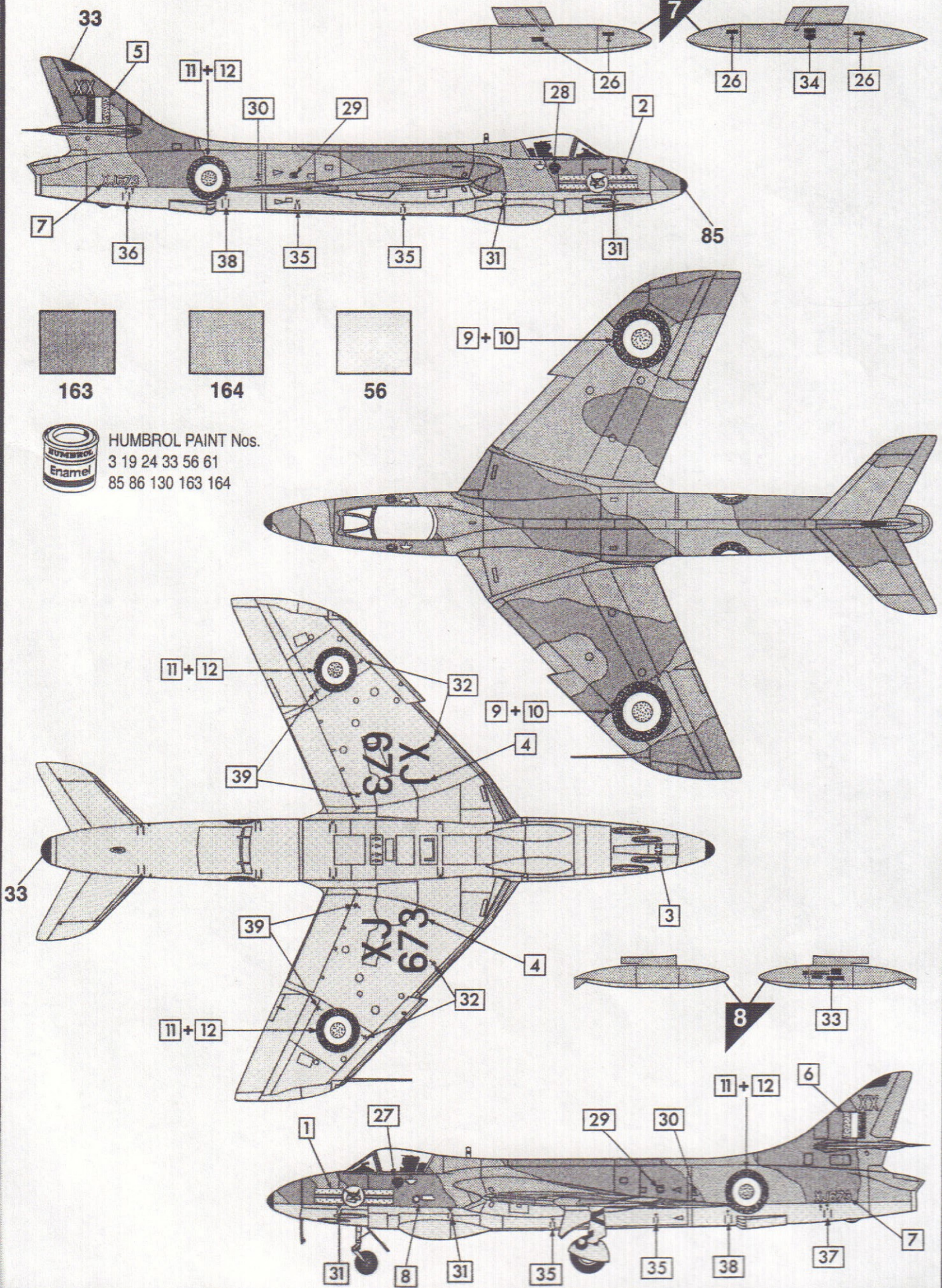


?



HAWKER HUNTER FGA9

No.20 Squadron, RAF Tengah, 1962



163



164



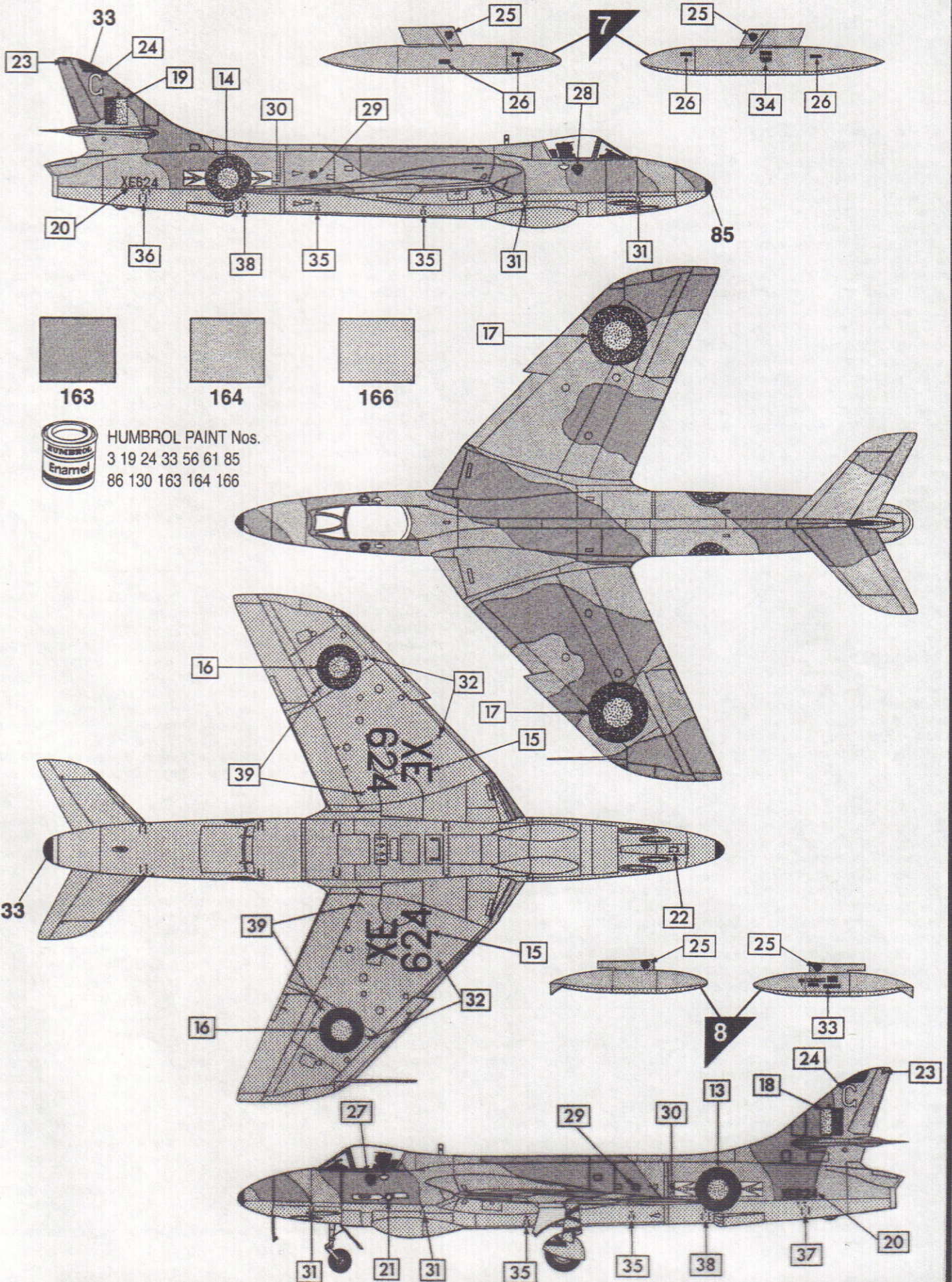
56



HUMBROL PAINT Nos.
3 19 24 33 56 61
85 86 130 163 164

HAWKER HUNTER FGA9

No.79(Shadow) Squadron, No.229 Operational Conversion Unit,
RAF Chivenor, 1972





SCALE MODEL CONSTRUCTION KIT

BAC LIGHTNING F3

02080

The British Aircraft Corporation (BAC) Lightning was designed to meet the requirement of the Royal Air Force's Fighter Command for a pure air defence interceptor. The Lightning was the first British supersonic combat aircraft and entered service with the RAF in 1960. Until the debut of the American F14, F15 and F16, the Lightning was probably the most agile fighter in service in the Western World. It was very fast, (having a top speed of Mach 2.3, 2400 km/h—1500 mpg), very manoeuvrable and had a service ceiling of 23,400m (77,000ft.). The F3 version is a development of the original F1, able to carry Red Top Infra-red homing air interception missiles. It continued to serve in the RAF until 1987. Powered by two Rolls Royce Avon 200 turbojets. Wingspan 10.6m (34ft. 10ins). Length 16.84m (55ft. 3ins).

De British Aircraft Corporation (BAC) Lightning werd ontworpen om tegemoet te komen aan de eisen van het gevechtscommando van de Britse luchtmacht voor een pure luchtverdedigingsonderscheppingsjager. De Lightning was de eerste Britse supersonische jager en werd vanaf 1960 door de RAF gebruikt. Tot aan de introductie van de Amerikaanse F14, F15 en F16, was de Lightning waarschijnlijk het meest behendige gevechtsvliegtuig in gebruik in het Westen. Het was bijzonder snel, (met een topsnelheid van 2,3 Mach, 2400 km/u), zeer goed te manoeuvreren en kon een vlieghoogte bereiken van 23,400 m. De F3 versie is een uitwerking van de oorspronkelijke F1, en kan Red Top infrarode geleide luchtonderscheppingstrakketten met zich mee dragen. Dit toestel is tot 1987 bij de RAF in gebruik geweest. Het wordt aangedreven door twee Rolls Royce Avon 200 turbostralmotoren. Spanwijdte is 10,6 m. Langte 16,84 m.

Il Lightning della British Aircraft Corporation (BAC) fu progettato per le esigenze tattiche del Fighter Command della Royal Air Force che richiedeva un caccia intercettatore di difesa aerea. Il Lightning è stato il primo aereo da combattimento supersonico ed è entrato in servizio con la RAF nel 1960. Prima del debutto degli aerei americani F14, F15 e F16. Il Lightning è stato probabilmente il più agile caccia in servizio nel mondo occidentale. Era molto veloce, capace di raggiungere una velocità massima di Mach 2,3 (2400 km/h), altamente manovrabile e dotato di tangenza pratica di 23,400 m. La versione F3 è stata sviluppata dall'F1 originale e può trasportare missili di intercettazione aerea Red Top autoguidanti a infrarossi. E stato in servizio con la RAF fino al 1987. Azionato da due turboreattori Rolls-Royce Avon 200. Apertura alare 10,6 m. Lunghezza 16,84 m.

Le Lightning de la British Aircraft Corporation (BAC) a été conçu pour répondre aux besoins de la Fighter Command de la Royal Air Force d'un simple intercepteur de défense aérienne. Le Lightning a été le premier avion supersonique de combat et est entré en service dans la RAF en 1960. Jusqu'aux débuts des avions américains F14, F15 et F16, le Lightning était probablement le chasseur le plus agile en service dans le monde occidental. Il était, très rapide, (avec une vitesse maximale de 2,3 Mach, 2400 km/h), était très manoeuvrable et avait un plafond d'utilisation de 23,400 m. La version F3 est un développement du F1 original, capable de transporter des missiles autoguidés d'interception aérienne infrarouge Red Top. Il a continué son service dans la RAF jusqu'en 1987. Sa propulsion est assurée par deux turboréacteurs Rolls Royce Avon 200. Envergure 10,6 m. Longueur 16,84 m.

British Aircraft Corporation (BAC) Lightning togs fram för att möta kraven från Royal Air Force's Fighter Command (det brittiska flygvapnets jaktflygskommantostab) vad gällde ett äkta luftförsvarsjaktplan. Lightning var det första brittiska överjagarsstridsflygplanet och det togs i tjänst i RAF 1960. Fram till införandet av de amerikanska planen F14, F15 och F16 var Lightning troligen det mest rörliga jaktplanet i tjänst i västvärlden. Det var väldigt snabbt (med en toppfart på mach 2,3, 2.400 km/h), väldigt manövrerdygtigt, och det hade en servicetopphöjd på 23.400 m. F3 versionen är en utveckling av originalet F1, och det kan bära Red Top infraröda, söksökande jaktrobotar. Det var i tjänst i RAF till 1987. Det drivs av två Rolls Royce Avon 200 turbojetmotorer. Vingbredd 10,6 m. Längd 16,84 m.

El Lightning de la British Aircraft Corporation (BAC) fue concebido para satisfacer el requisito del Mando de Caza de la Royal Air Force de un interceptor puro para defensa antiaérea. El Lightning fue el primer avión de combate supersónico británico y entró en servicio con la RAF en 1960. Hasta el estreno de los americanos F14, F15 y F16, el Lightning ha sido probablemente el caza más ágil en servicio en todo el mundo occidental. Era muy veloz, (con una velocidad máxima de Mach 2,3 2400 km/h), muy maniobrable y tenía un techo práctico de 23,400 m. La versión F3 es un desarrollo del original F1, capaz de transportar misiles de intercepción aérea guiados por infrarrojos Red Top. Continuó su servicio con la RAF hasta 1987. Está accionado por dos turbo reactores Rolls Royce Avon 200. Envergadura: 10,6 m. Longitud: 16,84 m.

Die Lightning der British Aircraft Corporation (BAC) wurde konstruiert um den Anforderungen der Kommandantur der Britischen Luftwaffe (RAF) nach einem Abfangjäger für die Luftverteidigung gerecht zu werden. Die Lightning war das erste britische Überschallkampfflugzeug und wurde 1960 zum ersten Mal in der RAF eingesetzt. Bis zur Einführung der amerikanischen F14, F15 und F16 war die Lightning wahrscheinlich das beweglichste Kampfflugzeug im westlichen Verteidigungsbündnis. Sie war sehr schnell (mit einer Höchstgeschwindigkeit von Mach 2,3; 2400 km/h), leicht manövrierbar und besaß ein Flughöhe von 23,400 m. Die Ausführung F3 ist eine Weiterentwicklung der F1, die "Red Top"-Abfangraketen mit Zielscheinrichtung tragen kann. Sie wurde bis 1987 in der RAF eingesetzt. Antrieb durch zwei Rolls Royce Avon 200-Turbotriebwerke. Spannweite 10,6 m. Länge 16,84 m.

British Aircraft Corporation (BAC)-yhtiön Lightning suunniteltiin vastaamaan Royal Air Force'n (Englannin ilmavoimien) hävittäjäosaston vaatimuksia pelkästään ilmapuolustuksen torjuntahävittäjänä. Lightning oli ensimmäinen brittiläinen ääntä nopeampi hävittäjä ja se astui RAF:n palvelukseen vuonna 1960. Amerikkalaisten F14:n, F15:n ja F16:n ensiesiintymiseen saakka Lightning oli luultavasti kaikkein ketterin palveluksessa oleva hävittäjä läntisessä maailmassa. Se oli erittäin nopea (huippunopeus Machin luku 2,3, 2400 km/h), erittäin helposti ohjattava ja sen suurin käytännöllinen korkeus oli 23,400 m. F3-versio on kehitystulos alkuperäisestä F1:stä. Se kykenee kuljettamaan Red Top infrapunaista maalinetsintäilmatorjuntaohjuksia. Se jatkoi RAF:n palveluksessa vuoteen 1987 saakka. Moottorina on kaksi Rolls Royce Avon 200 turbosuihkumoottoria. Siipien väli 10,6 m. Pituus 16,84 m.

O 'Lightning' da British Aircraft Corporation (BAC) foi concebido para corresponder à necessidade do Comando de Ataque da Royal Air Force por uma aeronave interceptora simplesmente para defesa aérea. O 'Lightning' foi a primeira aeronave inglesa supersónica de combate e entrou em serviço com a RAF em 1960. Até o lançamento dos F14, F15 e F16 Americanos, o 'Lightning' era provavelmente o avião de combate mais veloz em accao no Mundo Ocidental. Era rápido, (tendo uma velocidade máxima de 2,4 Mach, 2400km/h), muito manobrável e possuía um teto de serviço de 23,400m. O modelo F3 é um desenvolvimento do F1, capaz de transportar projecteis Red Top infravermelhos de intercepcao aérea automática. Ele continuou a servir na RAF até 1987. Equipado com dois turboactos Rolls Royce Avon 200. Envergadura das asas 10,6m. Comprimento 16,84m.

The British Aircraft Corporations (BAC) Lightning fly blev formgivet til at tilgodese Royal Air Force's jagerkommandos behov for en naerjager, der udelukkende skulle anvendes til luftforsvar. Lightning var det første britiske supersoniske kampfly og gik i tjeneste i RAF i 1960. Indtil de amerikanske F14, F15 og F16 havde deres debut, var Lightning vel nok det mest behændige kampfly, der gjorde tjeneste i den vestlige verden. Det var meget hurtigt (med en tophastighed på mach 2,3 2.400 km/t), yderst manøvrerdygtigt, og dets maksimale operationshøjde var 23.400 m. F3 versionen er en udvikling af det oprindelige F1, der kan transportere Red Top infrarode, malsogende anti-angrebsmissiler. Flyet fortsatte med at gøre tjeneste i RAF indtil 1987. Det drives af to Rolls Royce Avon 200 turbojetmotorer. Vingefang 10,6 m; laengde 16,84 m.



SCALE MODEL CONSTRUCTION KIT

BAC LIGHTNING F3

02080

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 FÄRG FRÅN LIMMADE DELAR. ALLA DELARNA ÄR NUMERERADE. MALA SMADELARNA 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. PINTe AS PEQUENAS PECAS ANTES DE COLAR.

TEGNINGERNE BOR STUDERES, OG MAN BOR OVE SIG I MONTERINGEN, FOR DELENE LIMES SAMMEN. PLADESTYKKER OG MALING SKAL OMHYGGELIGT FJERNES FRA 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
LIMAA
COLAR
KLAEBEMIDDEL



CLEAR
CLAIR
KLAR
KLAR
TRASPARENTE
TRANSPARENTE
SCHOON
GENOMSKINLIG
KIRKAS
TRANSPARENTE
KLAR



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

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

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

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

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

PER APPLICARE LE DECAL COMANIE, TAGLIARE IL FOGLIO SECONDO IL NECESSARIO, IMMERGERE LA DECORAZIONE IN ACQUE CALDA PER ALCUNI SECONDI, QUINDI SFILARLA DALLA CARTA DI SUPPORTO E PALPEGGIARLA NELLA POSIZIONE INDICATA. USARE IN CONJUNCZIONE CON L'ILLUSTRAZIONE SULLA SCATOLA.

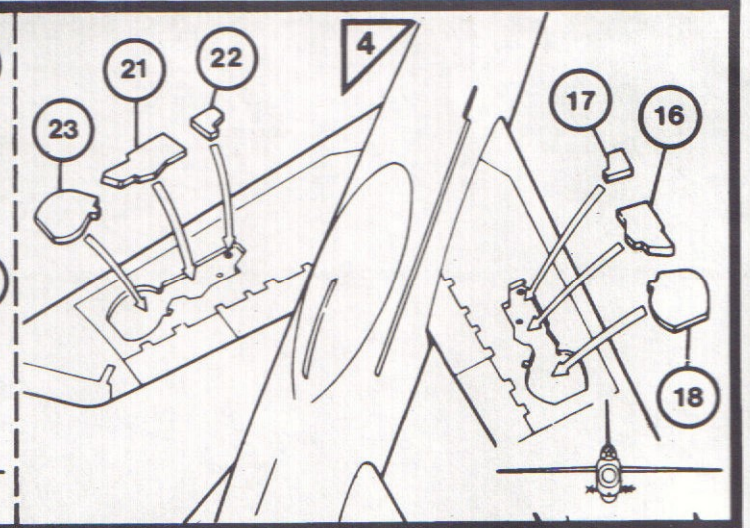
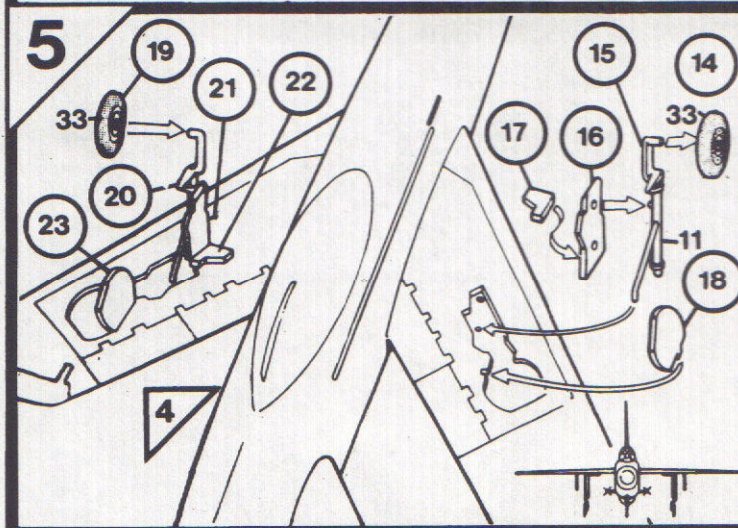
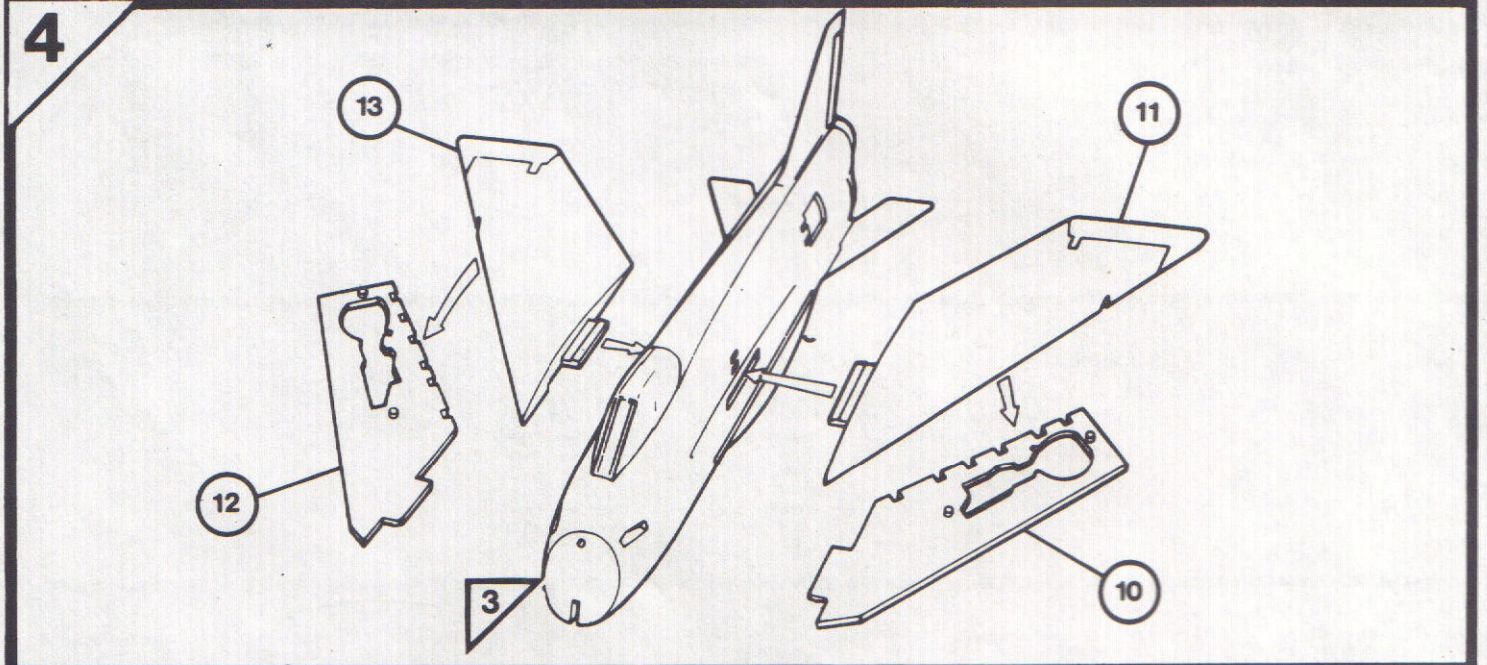
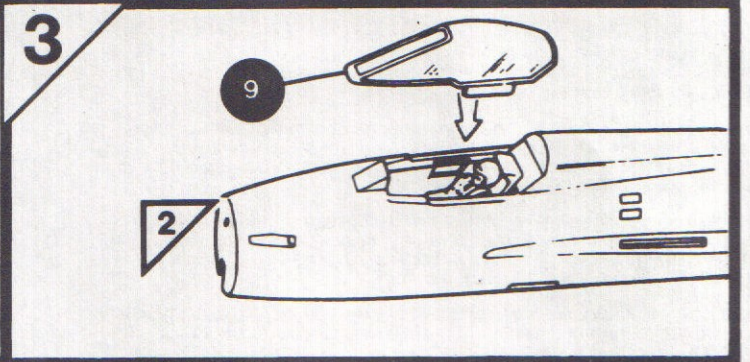
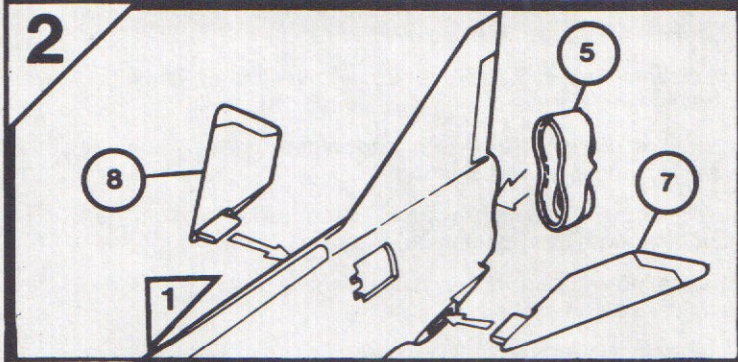
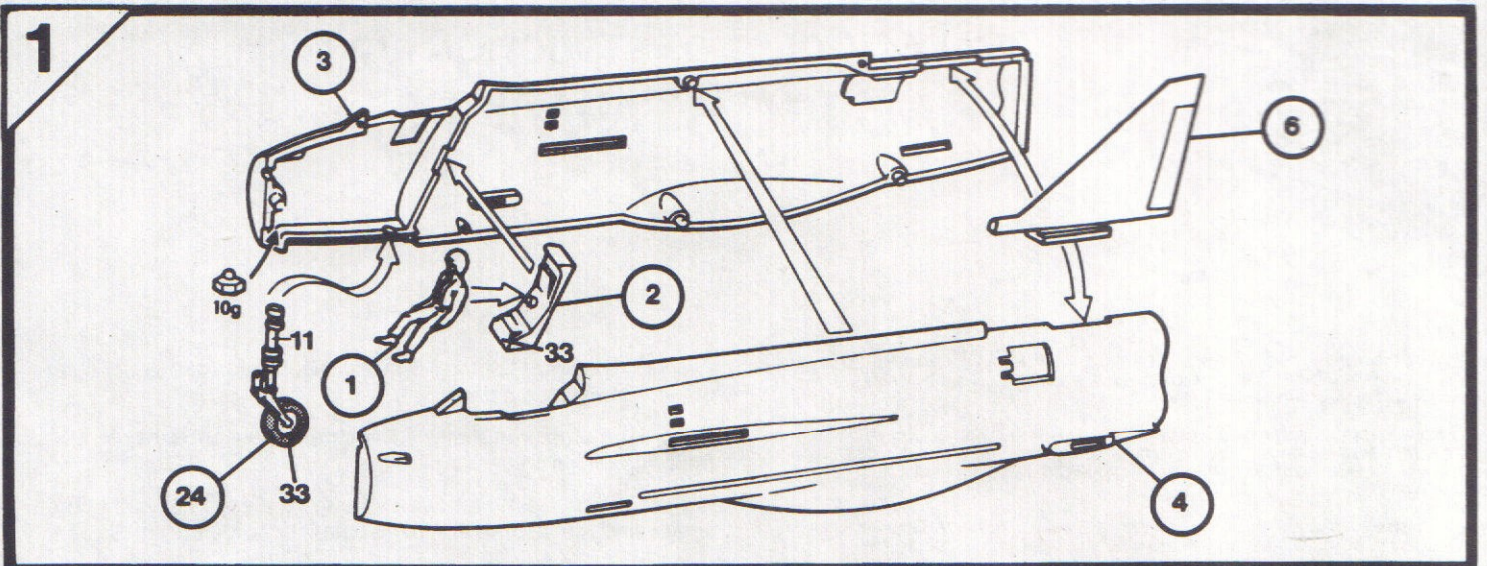
OVERFORING AV DEKALER KLIPP ARKET SLIK DU ONSKER. DYPP DET I VARMT VANN NOEN SEKUNDER, OG LA DET GLI FRA BAKGRUNNSARKET DIREKTE PA Plass SOM VIST BRUKES SAMMEN MED KARTONGENS LITOGRAFI.

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

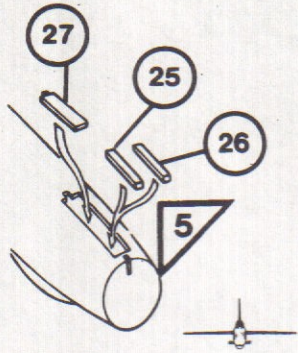
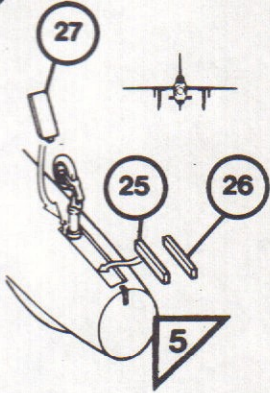
OM DE PLAAT JES OP TE PLAKKEN MOET HET BLAD GEKNIPT WORDEN ZOALS AANGEGEVEN, EEN PAAR SECONDEN IN WARM WATER GEDOPELD WORDEN EN DE ACHTERKANT ERAF GEHAALD WORDEN ZOALS AFGEBEELD STAAT GEBRUIK SAMEN MET AFBEELDING OP DOOS.

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

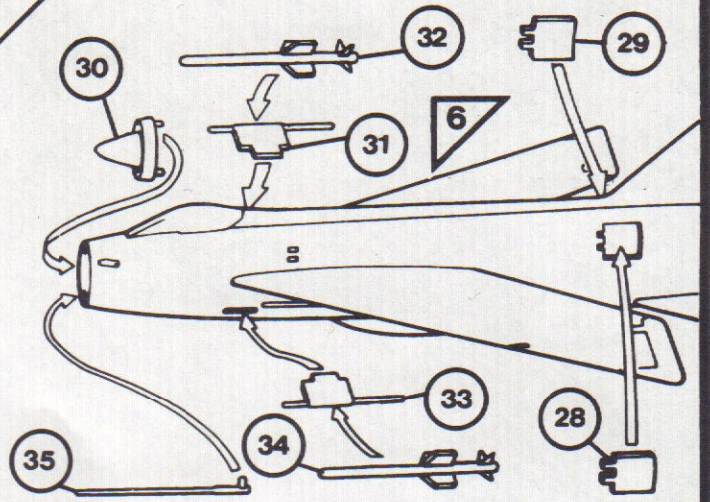
OVERFORINGSBILLEDERNE ANVENDES VED AT TILKLIPPE ARKET EFTER BEHOV, OG DYPP DET I VARMT VAND I NOGLE FA SEKUNDER. UNDERLAGET GLIDES AF OG ANBRINGES I DEN VISTE POSITION. PAFORS IFOLGE BRUGSANVISNINGERNE PA AESKEN.



6

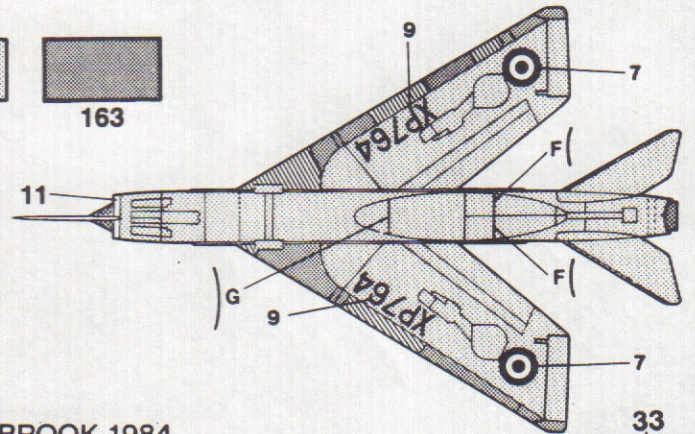
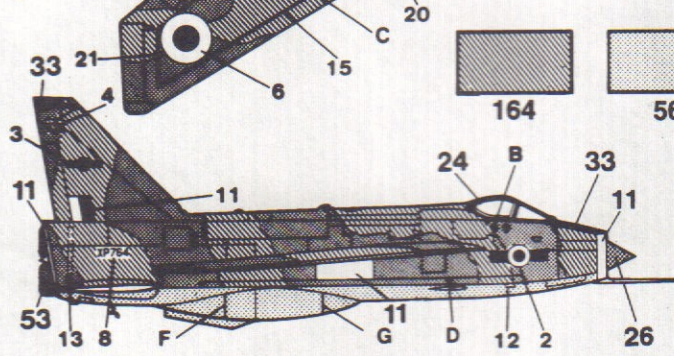
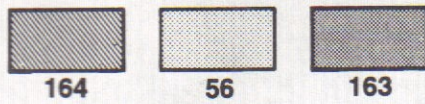
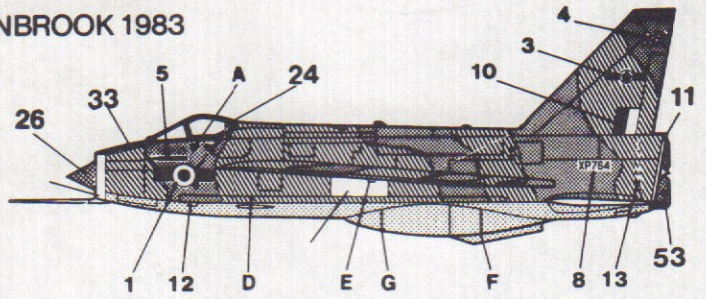
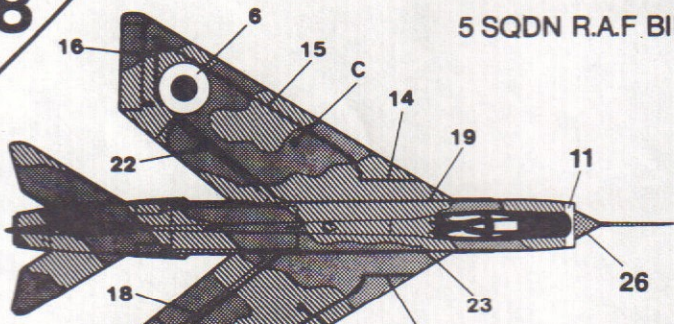


7



8

5 SQDN R.A.F BINBROOK 1983



11 SQDN R.A.F BINBROOK 1984

