



1/72 SCALE MODEL CONSTRUCTION KIT B.A.C. SEPECAT JAGUAR

3011

In May 1965 the Defence Ministries of France and Great Britain agreed on a joint programme to develop a supersonic trainer and tactical strike aircraft. France had already decided upon the Breguet 121 design and this, together with the Rolls-Royce/Turboméca Adour engine, became the basis of the Jaguar. Design leadership was accorded Breguet Aviation and with the British Aircraft Corporation the two companies established the joint concern SEPECAT to coordinate production. The first two-seat Jaguar trainer flew in September 1968 and the first single-seater in March 1969. Production GR.1 aircraft entered RAF service with 54 Sqn in March 1974. The French Air Force phased the type into service earlier in June 1973. The majority of the RAF's Jaguar squadrons are based in Germany as part of NATO's front-line ground-attack force and the aircraft has gained a high reputation for accuracy in the bombing role. The secret behind this accuracy is the navigation and weapon-aiming sub-system (NAVWASS). A further advanced system is the laser ranger and marked-target seeker which guarantees greater bomb-aiming accuracy, while a head-up cockpit instrument display enables Jaguar pilots to fly low-level in most weather conditions without having to look down at the aircraft's instruments. The RAF is buying 202 Jaguars and the French Air Force 200, while overseas customers include Ecuador, India and Oman. Jaguar is fitted with two 30mm cannon and five weapon pylons capable of carrying a wide variety of stores up to a maximum of 10,000lb. The two Adour engines provide 6,950lb thrust with reheat giving the aircraft a maximum speed of 820 m.p.h. at 1,000ft and a combat radius of 700 miles. Wing span 28ft 2in, length of 50ft 11in.

En mai 1965, les Ministères de la français et britannique négocièrent un programme commun de développement d'un appareil supersonique d'entraînement et d'assaut. La France avait déjà opté pour le Breguet 121 et ce dessin, ainsi que le moteur Rolls-Royce/Turboméca Adour furent à la base du Jaguar. La responsabilité des travaux d'étude revint à Breguet Aviation et l'entreprise commune SEPECAT fut créée de concert avec British Aircraft Corporation pour coordonner la production. Le premier Jaguar d'entraînement biplace effectua son premier vol en septembre 1968 et le premier monoplace en mars 1969. Le premier, GR.1 produit en série entra au service de la RAF avec l'escadre 54 en mars 1974. L'armée de l'air française introduisit le modèle dès juin 1973. La majorité des escadres de la RAF équipées de Jaguars sont stationnées en Allemagne où elles font partie de la force d'assaut de première ligne de l'O.T.A.N. et l'appareil est estimé très précis dans son rôle de bombardier. Le secret de cette précision repose dans le système de navigation et de pointage des armes (NAVWASS). Un autre système très avancé est le télémètre au laser et le chercheur d'objectif qui garantit un pointage beaucoup plus précis, alors qu'un tableau de bord surélevé dans le cockpit permet au pilote de voler à basse altitude par tous les temps sans avoir à baisser la tête pour vérifier les instruments. La RAF a commandé 202 Jaguars et l'armée de l'air française 200: d'autres appareils sont destinés à l'Équateur, L'Inde et l'Oman. Le Jaguar est équipé de deux canons de 30mm et de cinq pylône d'armement pouvant transporter tout un choix de munitions jusqu'à un poids de 454,5kg. Les deux moteurs Adour d'action à 1120 km. Envergure: 8,5 m, longueur: 15,5m.

Im Mai 1965 trafen die Verteidigungsministerien Großbritanniens und Frankreichs ein Übereinkommen über ein gemeinsames Programm zur Entwicklung eines Überschall-Ausbildungs- und taktischen Angriffsflugzeugs. Frankreich hatte sich bereits für die Breguet 121-Konstruktion entschieden, und diese Konstruktion formte zusammen mit dem Rolls-Royce/Turboméca Adour-Motor die Grundlage des Jaguars. Die Konstruktionsleitung wurde Breguet Aviation übertragen, und zusammen mit der British Aircraft Corporation gründete die Firma einen gemeinsamen Konzern SEPECAT zur Koordinierung der Produktion. Das erste zweiseitige Ausbildungsflugzeug flog im September 1968, der erste Einsitzer im März 1969. Das Serienflugzeug GR.1 trat im März 1974 beim 54. Geschwader in den Dienst ein. Die Mehrheit der RAF-Jaguar-Geschwader sind als ein Teil der Frontlinien-Bodenangriffs-Streitmacht der NATO in Deutschland stationiert, und das Flugzeug hat einen guten Ruf für Genauigkeit in der Bombenabwerfrolle erreicht. Das Geheimnis hinter dieser Genauigkeit ist das Navigations- und Waffenlenk-Nebensystem (NAVWASS). Ein weiteres fortschrittliches System ist der Laser-Ranger und Zielmarkierungs-Sucher, welches größere Bombenlenk-Genauigkeit garantiert, während ein hochgeordnetes Cockpit-Instrumenten-Anzeigesystem es Jaguar-Piloten ermöglicht, bei den meisten Wetterbedingungen niedrig zu fliegen, ohne auf die Instrumente des Flugzeugs hinunterschauen zu müssen. Die RAF kauft 202 Jaguars und die französische Luftwaffe 200. Ausländische Kunden umfassen Ecuador, Indien und Oman. Der Jaguar ist mit zwei 30-mm-Kanonen und fünf Waffen-Abwurfbehälter ausgerüstet, die fähig sind, eine große Auswahl an Waffen bis zu einem Maximalgewicht von 4545,5 kg zu tragen. Die beiden Adour-Motoren bieten eine Schubkraft von 3159 kp mit Nachverbrennung, was dem Flugzeug eine Maximalgeschwindigkeit von 1312 km/h und einen Kampfradius von 1120 km bei einer Flughöhe von 305 m bietet. Flügelspannweite: 8,59 m; Länge 15,52 m.

Nel maggio 1965 i Ministeri della Difesa di Francia e Gran Bretagna concordarono sull'esecuzione di un programma congiunto per l'elaborazione di un aereo supersonico per addestramento e per attacchi tattici. La Francia aveva già deciso per il design del Breguet 121 e questo, dotato del motore Rolls-Royce-Turboméca Adour, formò la base del Jaguar. La leadership per la progettazione fu affidata alla Breguet Aviation e, insieme alla British Aircraft Corporation, le due società formarono la compagnia congiunta SEPECAT, per coordinare la produzione. Il primo apparecchio scuola Jaguar volò nel settembre 1968 e il primo modello monoposto nel marzo 1969. Gli apparecchi GR.1 entrarono in servizio presso la RAF, per il 54° Squadrone, nel marzo 1974. L'Aeronautica Francese programmò l'entrata in servizio dell'apparecchio per l'inizio del giugno 1973. La maggior parte degli squadroni con Jaguar della RAF è di stanza in Germania, come parte della forza della NATO per il fronte d'attacco a terra: questo aereo ha ben presto conquistato una solida fama per la propria precisione nella versione da bombardamento. Il segreto di tale precisione risiede nel sotto-sistema per la navigazione e il puntamento delle armi (NAVWASS). Un altro sistema particolarmente avanzato è il ranger laser e dispositivo di ricerca del bersaglio che assicura la maggiore precisione possibile nel puntamento, mentre uno strumento video di tipo parallelo permette ai piloti del Jaguar di volare a bassa quota nella maggior parte delle condizioni atmosferiche senza dover guardare la strumentazione dell'aereo. La RAF ha in programma l'acquisto di 202 Jaguar e l'esercito francese di 200; i clienti stranieri comprendono Ecuador, India e Oman. Il Jaguar è dotato di due cannoni da 30 mm e cinque piloni per armi, capaci di trasportare una vasta gamma di escorte, fino ad un massimo di 4545,5 kg. I due motori Adour offrono una spinta di 3159 kg con post-combustione, permettendo all'apparecchio di raggiungere la velocità massima di 1312 km ora a 305 m di altezza ed un raggio di combattimento di 1120 km. Apertura d'ali 8,59 m, lunghezza 15,52 m.

En Mayo de 1965 los Ministerios de Defensa de Francia y Gran Bretaña acordaron un programa conjunto para el desarrollo de un avión supersónico de entrenamiento y ataque táctico. Francia se había decidido por el diseño Breguet 121 y éste, con el motor Rolls-Royce/Turboméca Adour, constituyó la base del Jaguar. La dirección de diseño se asignó a Breguet Aviation y ésta con la British Aircraft Corporation fundaron la empresa conjunta SEPECAT para coordinar la producción. El primer avión de entrenamiento Jaguar de dos asientos voló en Septiembre de 1968 y el primero de un sólo asiento en Marzo de 1969. El avión de producción GR.1 entró en servicio en la RAF con la Escuadrilla 54 en Marzo de 1974. Las Fuerzas Aéreas Francesas pusieron el avión en servicio al comienzo de Junio de 1973. La mayoría de las escuadrillas Jaguar de la RAF tienen sus bases en Alemania como parte de la fuerza de ataque de primera línea de la OTAN y el avión se ha hecho famoso por su precisión como bombardero. El secreto para esta precisión consiste en el subsistema de navegación y puntería (Llamado NAVWASS). Existe un sistema todavía más avanzado que es el dispositivo de alcance y buscabombas que garantiza una precisión de bombardeo todavía mayor, mientras que un dispositivo visualizador de instrumento elevado en la cabina permite a los pilotos del Jaguar volar a niveles bajos en la mayor parte de las condiciones de tiempo atmosférico sin tener que mirar abajo a los instrumentos del avión. La RAF va a comprar 202 Jaguars y las Fuerzas Aéreas Francesas 200, mientras que los clientes extranjeros incluyen Ecuador, India y Omán. El Jaguar está equipado con dos cañones de 30 mm y cinco pilones portaarmamento capaces de llevar diversa munición con un peso de hasta 4545. Los dos motores Adour proporcionan un empuje de 3159 kg libras con recalentamiento que de la avión una velocidad máxima de 1312 kph a 305 m y un radio de combate de 1120 km. Envergadura de 8,59 m, longitud de 15,52 m.

In mei 1965 kwamen de Ministeries van Defensie van Frankrijk en Engeland tot overeenstemming over een gezamenlijk programma voor de ontwikkeling van een supersonisch les- en tactisch aanvalsvliegtuig. Frankrijk had reeds een beslissing ten gunste van het Breguet 121 ontwerp gemaakt en dit vormde, samen met de Rolls-Royce/Turboméca Adour motor, de grondslag voor de Jaguar. De constructie stond onder leiding van Breguet welke met de British Aircraft Corporation de gezamenlijke onderneming SEPECAT oprichtte om de productie te coördineren. Het eerste tweezitter Jaguar lesvliegtuig vloog in september 1968 en de eerste eenzitter in maart 1969. Serievluchtig GR.1 werd in maart 1974 bij het 54e Sqn van de RAF in dienst genomen. De Franse luchtmacht had het type reeds eerder, in juni 1973, in dienst genomen. Het grootste deel van de RAF Jaguar squadrons zijn in Duitsland gestationeerd als onderdeel van de frontlijn grondaanvalstrijdkrachten van de NAVO, en het vliegtuig verwierf een goede reputatie voor nauwkeurigheid in zijn rol als bommenwerper. Het geheim van deze nauwkeurigheid is het navigatie- en bommenrichtsubstelsysteem (NAVWASS). Een nog geavanceerder systeem is de laser afstandmeter en gemarkeerd-doelzoeker welke een hogere nauwkeurigheid bij het bommenrichten verzekert, terwijl een head-up cockpit instrument display Jaguar piloten in staat stelt onder de meeste weersomstandigheden op geringe hoogte te vliegen zonder de ogen af te wenden om de instrumenten af te lezen. De RAF gaat 202 Jaguars aanschaffen en de Franse luchtmacht 200, terwijl buitenlandse kopers o.m. Ecuador, India en Oman zijn. De Jaguar is uitgerust met twee 30mm kanonnen en vijf wapenpylons welke in staat zijn een maximaal gewicht van 4545kg aan materiaal mee te voeren. De twee Adour motoren leveren met naverbranding een stuwkracht van 3159kp waarmee op 305m hoogte een maximum snelheid van 1312km/u en een actieradius van 1120km bereikt kunnen worden. Spanwijdte bedraagt 8,59m en lengte 15,52m.

Storbritanniens och Frankrikes försvarsministerier beslöt i maj 1965 att gemensamt utveckla ett ultraljudsövnings- och taktiskt attackplan. Frankrike hade redan bestämt sig för ett Breguet 121-design, och detta, tillsammans med Rolls-Royce/Turboméca Adour motoren, blev grunden till Jaguar planet. Design-ledningen agavs Breguet luftnavigation som tillsammans med British Aircraft Corporation etablerade ett förenat företag, SEPECAT, att koordinera tillverkningen. Det första Jaguar övningsplanet, en 2-sitsare, flög för första gången i september 1968 och den första enkelsitsaren i mars 1969. GR.1-planet inträdde i RAF-service med 54 Divisionen i mars 1974. Planet inträdde i det Franska Flyget så tidigt som juni 1973. Majoriteten av RAF's Jaguar divisioner är situerade i Tyskland som en del av NATO's frontlinje markanfallsstyrka och planet har uppnått ett mycket högt anseende när det gäller bombningsnoggrannhet. Hemligheten bakom denna noggrannhet är navigeringen och vapen siktningsystemet (NAVWASS). Ett ytterligare avancerat system är Laser-Ranger och markerad malsökare som garanterar ökad bombfällarnoggrannhet, medan en 'huvud-upp' instrument bildskärm i förarhyten tillåter Jaguar piloter att flyga vid lag niva i de flesta väderlekar, dvs., piloten är inte tvungen att titta ner på instrumenten. RAF har köpt 202 stycken Jaguar'er och det Franska Flygvapnet 200 stycken, bland utländskunderna räknas Ecuador, Indien och Oman. Jaguar är utrustad med två stycken 30 mm kanoner och fem vapen förtöjningsmaster som kan frakta en mycket varierande last på upp till 4,545,5 kg. Två Adour motorer med 3,159 kg dragkraft med återupvärmare förser planet med en maximi hastighet på 1,312 km/t vid 305 m och en stridsradie på 1,120 km. Vingbredd: 8,59 m, Längd: 15,52 m.

Vuoden 1985 toukokuussa Ranskan ja Ison-Britannian puolustusministeriöt tekivät sopimuksen yhteisestä ohjelmasta kehittää ääntä nopeampi koulutus- ja taktillinen hyökkäyskone. Ranska oli jo päättänyt Breguet 121-mallista ja siitä tuli yhdessä Rolls-Royce/Turbomeca Adour koneen kanssa Jaguar-koneen perusta. Suunnittelun johto sovittiin Breguet Aviation:n ja British Aircraft Corporation:n kesken ja nämä kaksi yhtiötä perustivat yhteisen yhtymän SEPECAT:n tuotannon koordinoimiseksi. Ensimmäinen kaksipaikkainen Jaguar-koulutuskone lensi vuoden 1968 syyskuussa ja ensimmäinen yksipaikkainen vuoden 1969 maaliskuussa. Tehdasvalmistainen GR.1-kone tuli RAF:n palvelukseen 54. lentorykmentille vuoden 1974 maaliskuussa. Ranskan ilmavoimat ottivat tyypin käyttöön aikaisemmin vuoden 1973 kesäkuussa. Suurin osa RAF:n Jaguar-lentorykmenteistä ovat Saksassa osana Nato:n eturintaman maahyökkäysjoukkoja ja kone on saavuttanut hyvän maineen tarkkuudessa ja pommitustehtävissä. Tämän tarkkuuden salaisuutena on ohjaus- ja aseenkohdistus-alijärjestelmä (NAVWASS). Toinen kehitetty järjestelmä on lasermäärittäjä ja merkityn kohteen etsijä, joka takaa paremman pommitustarkkuuden samalla kun ylhäälle asetettu instrumenttipaneeli tekee mahdolliseksi Jaguar:n lentämisen useimmissa sääolosuhteissa ilman, että lentokoneen instrumentteja tarvitsee lukea alapuolelta. RAF ostaa 202 Jaguar-konetta ja Ranskan ilmavoimat 200, ja ulkomaisiin asiakkaisiin kuuluu Ecuador, Intia ja Oman. Jaguar:iin on asennettu kaksi 30 mm:n kanuunaa ja viisi aseiden siipipankkia, jotka pystyvät kuljettamaan monia tavaroita korkeintaan 4545,5 kg painosta. Kaksi Adour-motoria antavat 3159 kg:n työntövoiman jälkilämmöllä, mikä antaa koneelle 1312 km/t huippunopeuden 305 m:n korkeudessa ja 1120 km:n taistelusaateen. Jänneväli on 8,5 m ja pituus 15,5 m.

Em Maio de 1965 os Ministérios da Defesa da França e da Gra-Bretanha acordaram um programa conjunto para o desenvolvimento de um avião supersônico de treino e ataque tático. A França já tinha decidido no modelo Breguet 121 e este, em conjunto com o motor Rolls-Royce/Turboméca Adour, constitui a base do Jaguar. A chefia do trabalho de concepção foi concedida à Breguet Aviation e com a British Aircraft Corporation as duas companhias formaram o empreendimento conjunto designado SEPECAT para coordenar a produção. O primeiro avião de treino de dois lugares Jaguar voou em Stembro de 1968 e o primeiro avião de um só lugar em Marco de 1969. O avião de série GR.1 entrou ao serviço da 54a. Esquadrilha da Real Força Aérea em Marco de 1974. A Força Aérea Francesa colocou gradualmente este tipo de avião ao serviço em princípios de Junho de 1973. A maioria das esquadrilhas de aviões Jaguar da Real Força Aérea têm a sua base em Alemanha como parte da força de ataque de primeira linha da OTAN e o avião obteve uma alta reputação na sua função de bombardeiro. O segredo por detrás deste grande rigor é a navegação e o subsistema de alveamento de armas (NAVWASS). O outro sistema avançado é o sistema de determinação do alvo por laser e de busca de um alvo marcado que garante um rigor superior no alveamento das bombas, ao mesmo tempo que o écran de instrumentos colocados por cima da cabeça na cabine de voo permite aos pilotos do Jaguar voarem a baixa altitude na maioria das condições atmosféricas sem terem que baixar os olhos para observarem os instrumentos do avião. A Real Força Aérea está a adquirir 202 Jaguares e a Força Aérea Francesa 200, ao mesmo tempo que clientes estrangeiros incluem o Equador, Índia e Oman. O Jaguar está equipado com dois canhões de 30mm e cinco pilares para fixação de armas capazes de transportarem uma grande variedade de munições até ao máximo de 4.545,5 kg. Os dois motores Adour proporcionam uma potência de 3.159 kg com reaquecimento, dando ao avião uma velocidade máxima de 1.312 kph a 305 m de altitude e um poder de alcance em combate de 1.120 km. A envergadura é de 8,59 m e o comprimento é de 15,5m.

I maj 1965 blev de britiske og franske forsvarministerier enige om et fælles program til udviklingen af et supersonisk skolefly og taktisk angrebsfly. Frankrig havde allerede besluttet sig for Breguet 121 designet, og dette—sammen med Rolls-Royce/Turbomeca Adour motoren—blev grundlaget for Jaguar flyet. Design-ledelsen blev tildelt Breguet Aviation, og sammen med The British Aircraft Corporation etablerede de to selskaber en fælles koncern, SEPECAT, til koordinering af produktionen. Det første to-personers Jaguar skolefly gik i luften i september 1968, og det første een-personers i marts 1969. Serieflyet GR.1 gik i tjeneste i RAF ved 54. eskadrille i marts 1974. Efterhånden lod det franske luftvåben typen gå i tjeneste i begyndelsen af juni 1973. De fleste af RAF's Jaguar-eskadriller er stationeret i Tyskland som en del af NATOs landangrebsstyrker i frontlinjen, og flyet har opnået sit fine renommé for nøjagtighed i rollen som bombefly. Hemmeligheden bag denne nøjagtighed er sub-systemet til navigation og vabenstyring (NAVWASS). Et yderligere fremskredent system er laser-ranger og en markeret malsøger, der garanterer storre bombestyringsnøjagtighed, mens en cockpit-instrumentvisning i øjenhøjde giver Jaguar-piloten mulighed for at flyve i lave højder under de fleste vejrforhold uden at skulle se ned på flyets instrumenter. RAF er ifærd med at købe 202 Jaguar fly og det franske luftvåben 200, mens oversøiske kunder omfatter Ecuador, Indien og Oman. Jaguar er udrustet med to 30 mm kanoner og fem vabenkonsoller, der kan transportere mange forskellige vaben på indtil 4.545,5 kg. De to Ardots motorer opnar en drivkraft på 3.159 kp med efterbrænding, der giver flyet en maksimalhastighed på 1.312 km/t i 350 m højde og en aktionsradius på 1.120 km. Vingefang 8,59 m; længde 15,52 m.



1/72 SCALE MODEL CONSTRUCTION KIT B.A.C. SEPECAT JAGUAR

3011

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. GRATTER 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 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 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 NUMRERADE. MÅLA SMÅDELARNA FÖRE IHOPSÄTTNING.

TUTUSTU PIIROKSIINN JA HARJOITTELE KOKOAMISTA ENNEN KUINI 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 FACILMENTE 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



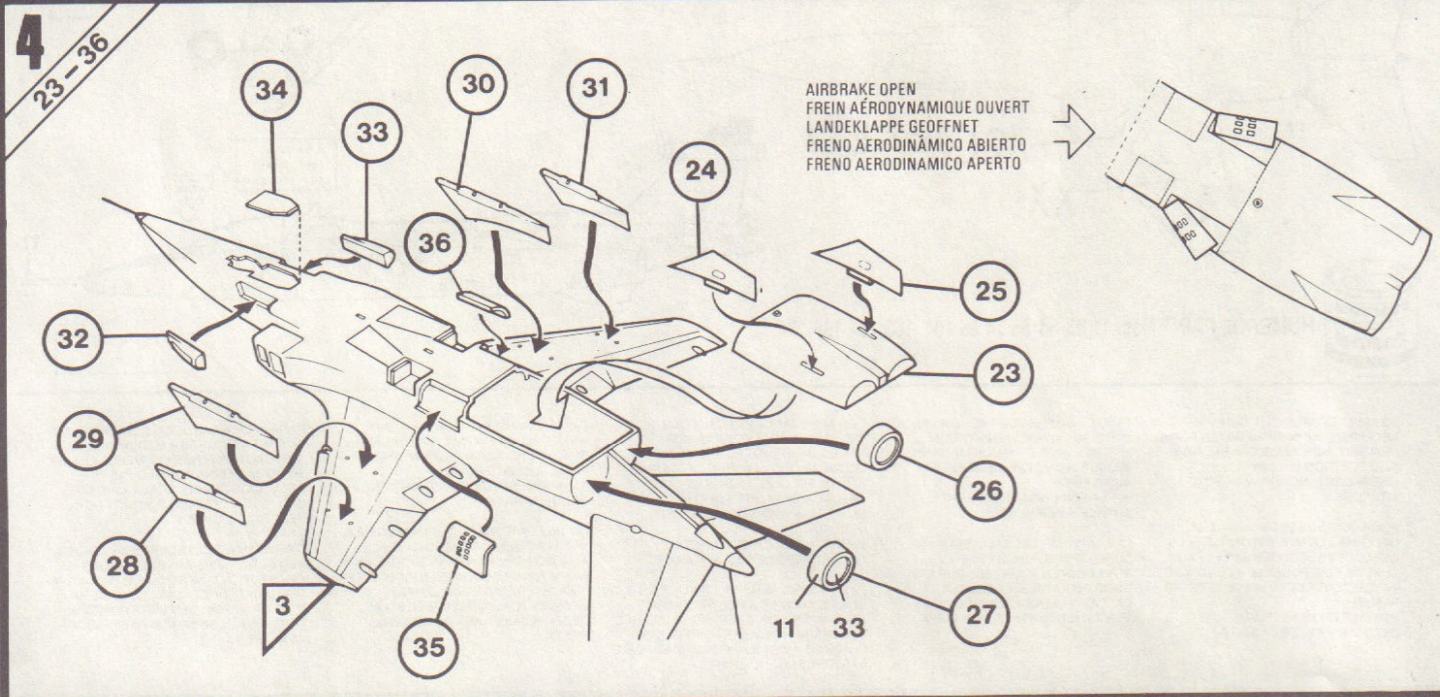
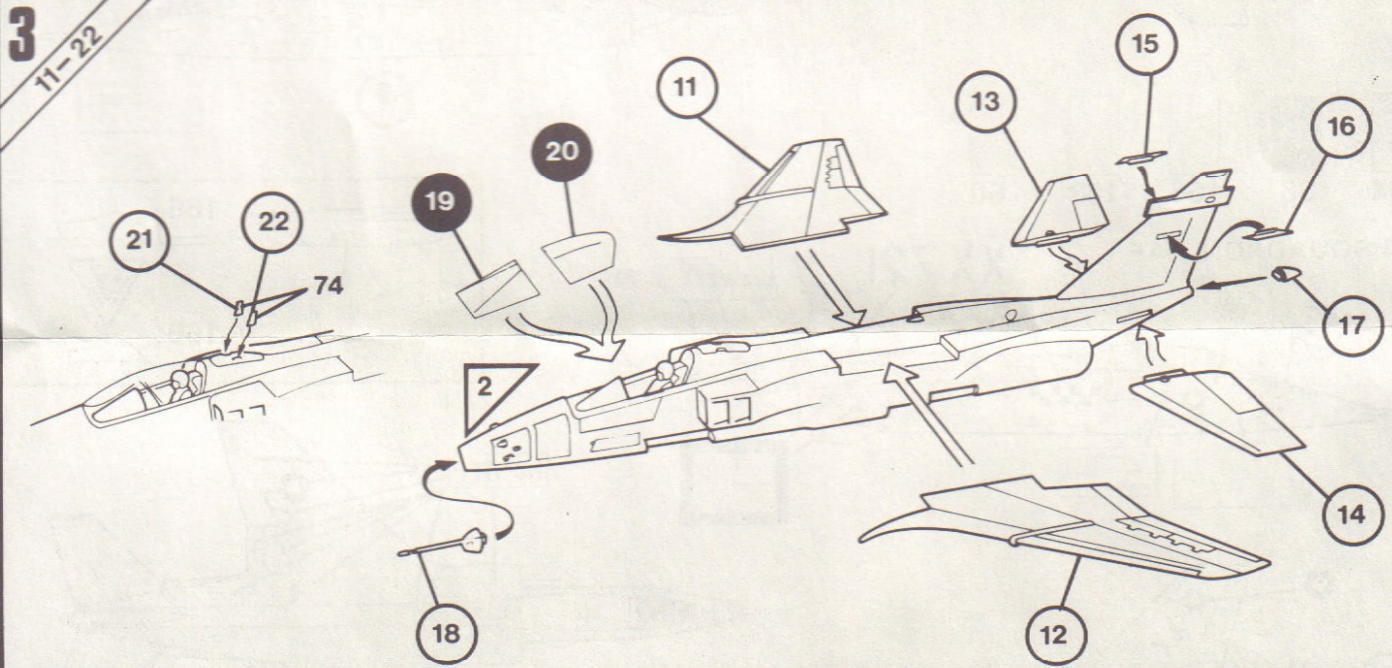
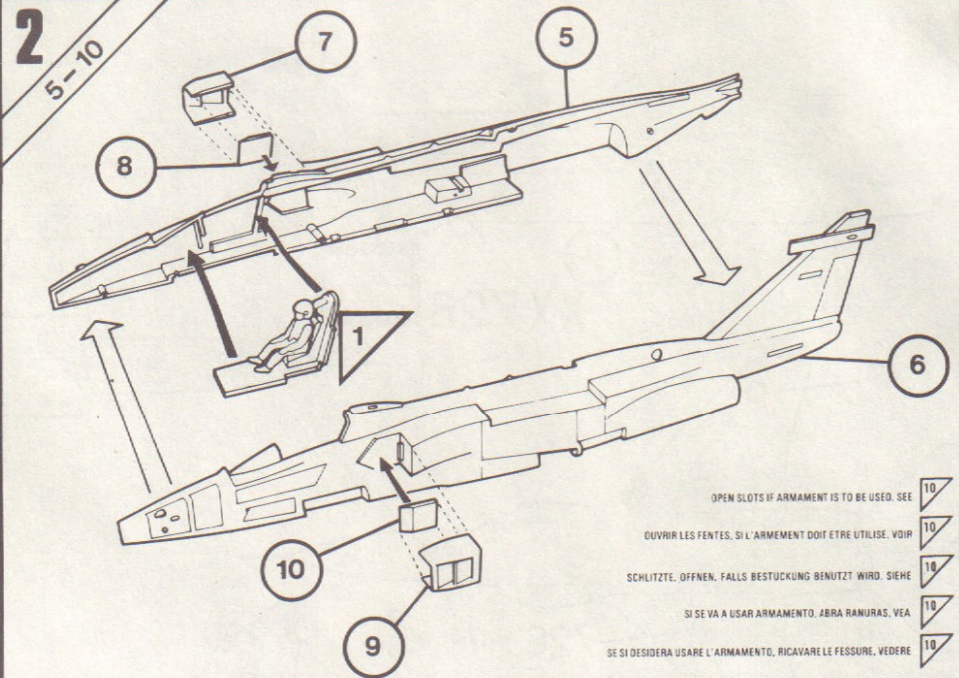
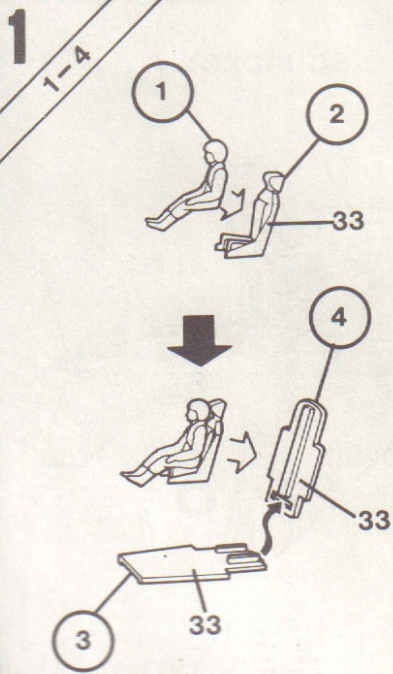
CLEAR
CLAIR
KLAR
TRASPARENTE
TRANSPARENTE
SCHÖON
GENÖMSKINLIG
KIRKAS
TRANSPARENTE
KLAR



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

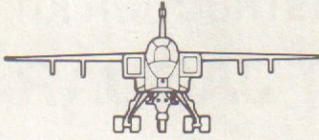


ASSEMBLED SECTION
PARTIE DEJA ASSEMBLEE
ZUSAMMENGEBAUTER TEIL
SEZIONE MONTATA
SECCION MONTADA
SAMENGE VOEGD ONDERDEEL
IHOPSATT
KOOTUT OSAT
SECCAO MONTADA
MONTERET SEKTION

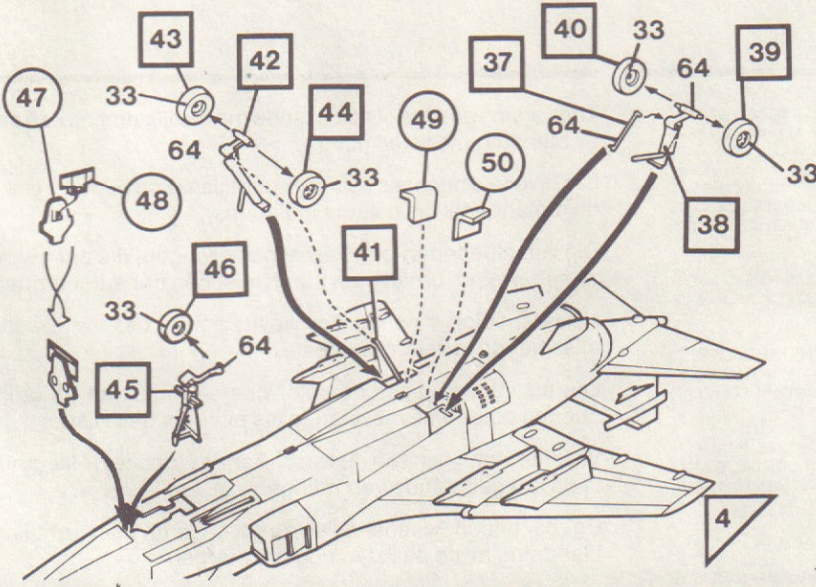


5

37-50

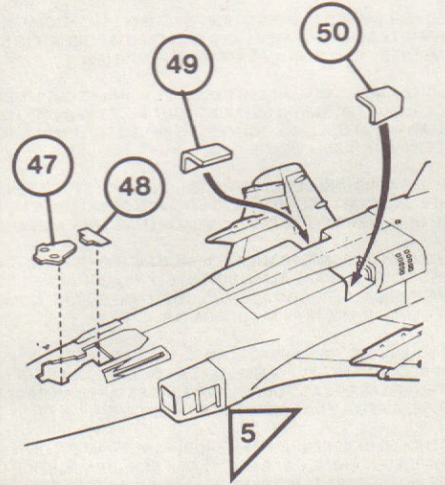
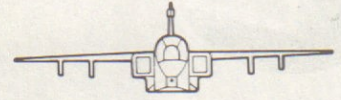


LOWERED UNDERCARRIAGE
 TRAIN D'ATERRISSAGE ABAISSE
 AUSGEFAHRENES FAHRWERK
 TREN DE ATERRIZAJE ABATIDO
 CARRELLO ABBASSATO

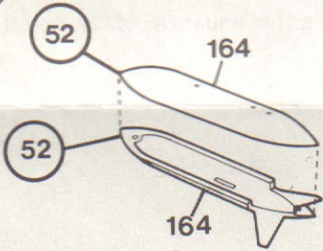
**6**

47-50

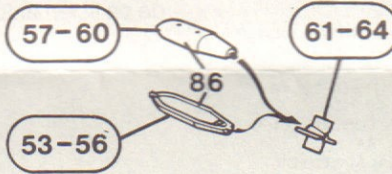
UNDERCARRIAGE RETRACTED
 TRAIN D'ATERRISSAGE RETRÉ
 FAHRWERK EINGEZOGEN
 TREN DE ATERRIZAJE RETRACTADO
 CARRELLO RETRATTO

**7**

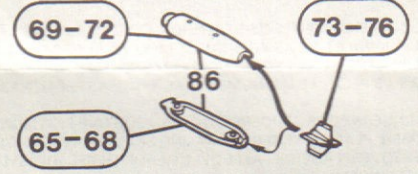
51-52

**8**

53-64

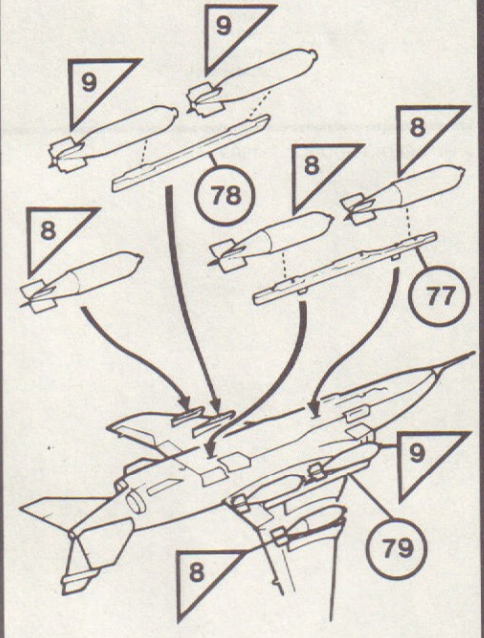
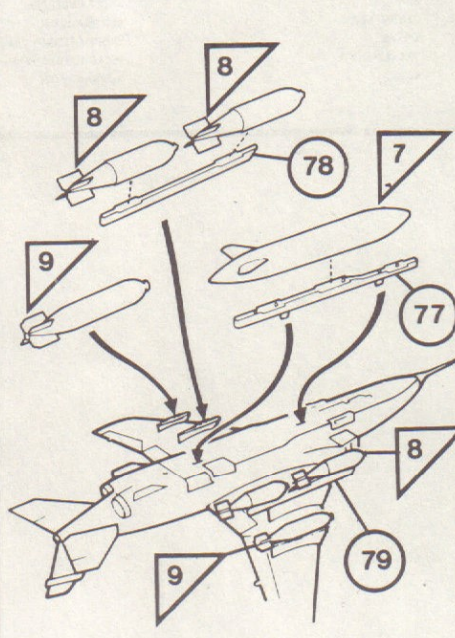
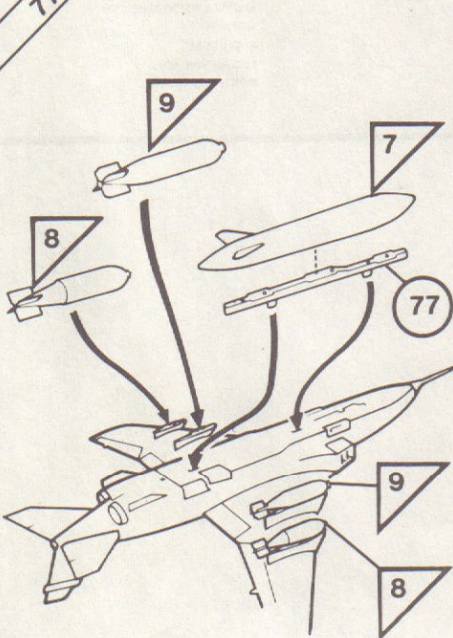
**9**

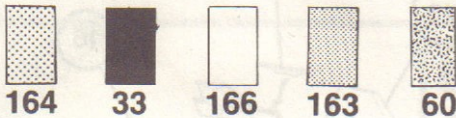
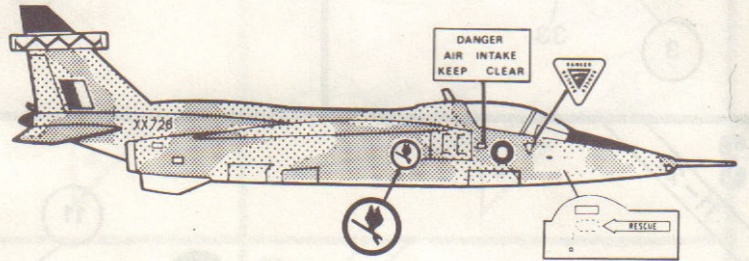
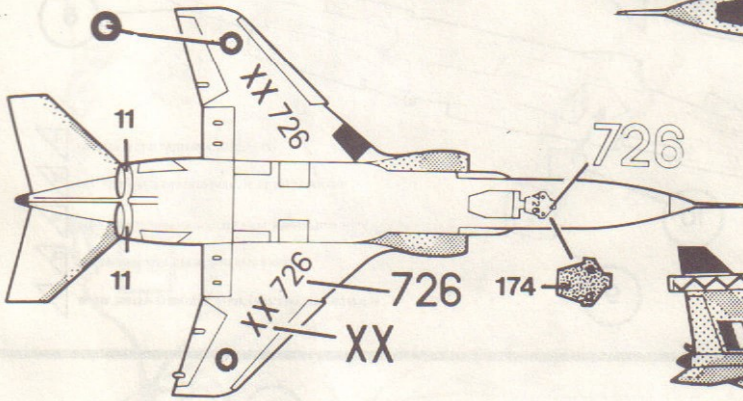
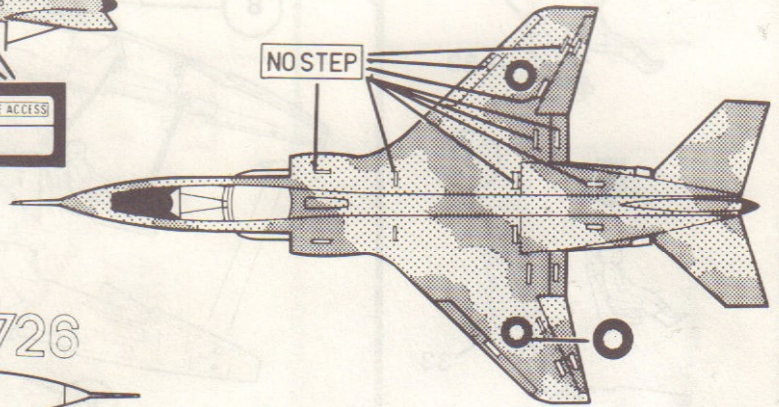
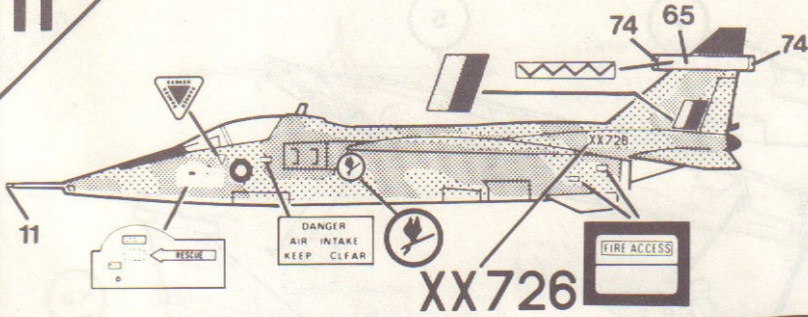
65-76

**10**

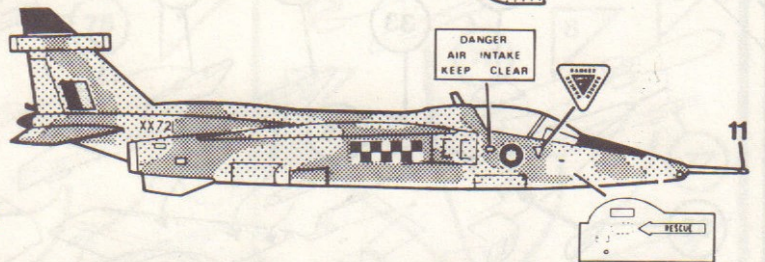
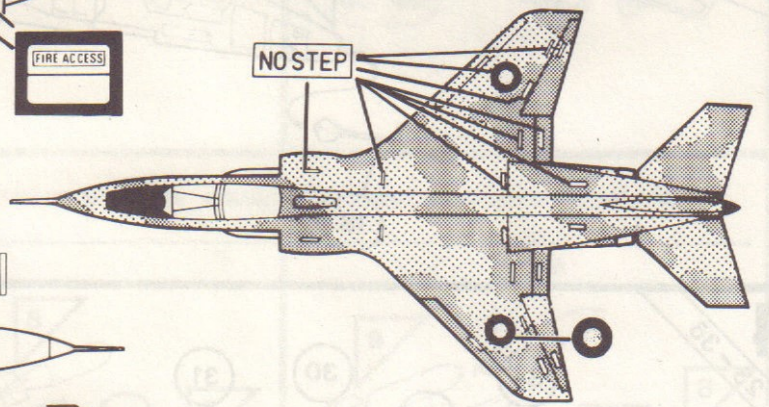
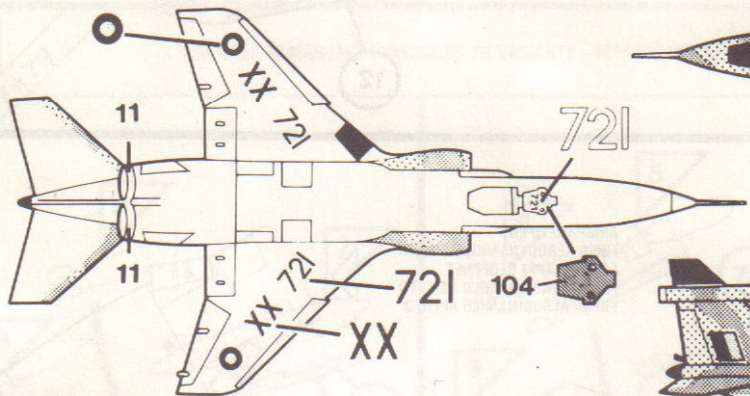
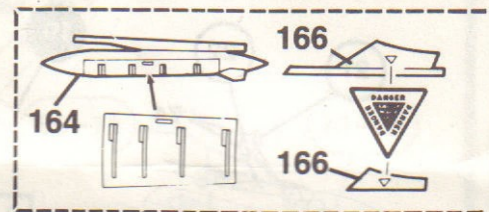
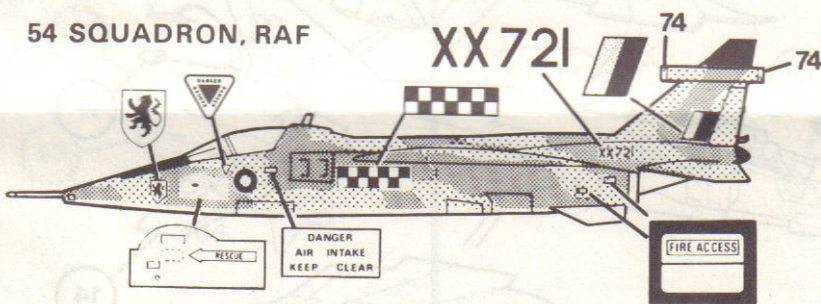
77-79

ALTERNATIVE ARMAMENT - ARMEMENT EN VARIANTE - ALTERNATIVE BESTÜCKUNG - ARMAMENTO DE ALTERNATIVA - ARMAMENTO ALTERNATIVO





54 SQUADRON, RAF



HUMBROL PAINT Nos. 11 33 64 65 74 86 104 163 164 166 174

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 DECALCOMANIE, 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 BAKGRUNNSARKET DIREKTE PA PLASS SOM VIST BRUKES SAMMEN MED KARTONGENS LITOGRAFI.

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 AANGEGEVEN. EEN PAAR SECONDEN IN WARM WATER GEDOMPELD 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 MORNIA 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. PAFORES IFOLGE BRUGSANVISNINGERNE PA AESKEN.