



D.H. COMET 4B

(GB) The second World War had seriously affected Great Britain's abilities to proceed with airliner development, and it was realised that the USA would have virtual domination in this field unless steps were taken to catch up. The Brabazon Committee was formed in 1943 to look into Britain's post war aviation prospects, and a series of recommendations was issued in 1944; one of these was to produce an advanced turbojet powered airliner for BOAC. The De Havilland company pursued design concepts which led to the D.H. 106 Comet in 1946, and in a very short period of time the first prototype flew on 27 July 1949. The Comet 1 first entered BOAC service in May 1952, becoming the world's first jet passenger aircraft. With the improved Comet 2, orders from airlines around the world rapidly increased until the tragic losses of two BOAC Comet 1st in January and April 1954; the cause of these losses remained a mystery until exhaustive testing revealed hitherto unknown problems connected with metal fatigue, and thereafter all Comets were subjected to extensive redesign and rebuilding. The Comet 3 re-emerged as the Comet 4, which BOAC ordered in quantity in 1957. From 1958, British European Airways orders rose to 14 of the modified Comet 4B, which featured a lengthened fuselage giving high-density seating for up to 86 passengers, and a reduction of the wing span and deletion of the leading edge fuel tanks, which ideally suited BEA for its medium range routes. The independent carrier Dan Air also operated a fleet of 11 Comet 4Bs from March 1972 until the late 1970s, and their livery is featured in this kit. The Comet 4B powered by four Rolls Royce Avon 524 turbojets, each rated at 10,500 lbs static thrust, giving a cruising speed of 532 mph at 23,500 ft. Wing span: 107 ft 9 1/2 in. Length: 118 ft. Height: 28 ft 6 in.

(F) La Seconde Guerre Mondiale a sérieusement affecté les capacités de la Grande Bretagne à assurer le développement de tout avion, et on réalisa que si rien n'était entrepris pour combler le retard, ce seraient les Etats Unis qui s'assureraient virtuellement la domination dans ce domaine. Le "Brabazon Committee", fut créé en 1943 pour étudier ce que serait l'aviation britannique de l'après guerre, et une série de recommandations fut publiée en 1944. L'une d'entre elles préconisait la fabrication d'un avion de ligne moderne à réaction pour la BOAC. La Société De Havilland en étudia la conception qui aboutit au D.H. Comet en 1946, et dans un laps de temps très court, le premier prototype vola en Juillet 1949. Le Comet 1 entra d'abord en service au sein de la BOAC en Mai 1952, devenant le premier avion à réaction pour le transport des passagers. Avec les améliorations qu'apportait le Comet 2, les commandes des compagnies aériennes affluèrent vite de partout jusqu'aux tragiques accidents des deux Comets de la BOAC en Janvier et en Avril 1954. La cause de ces accidents demeura un mystère jusqu'à ce que des tests très poussés révélèrent des problèmes inconnus auparavant, liés à la fatigue du métal, ce qui entraîna une conception et un remodelage complets de tous les Comets. Le Comet 3 fut aussitôt baptisé Comet 4, que la BOAC commanda en grande quantité en 1957. En 1958 la British European Airways commanda jusqu'à 14 Comet 4B, version modifiée qui présentait un fuselage plus long offrant ainsi une plus grande quantité de places assises (jusqu'à 86 places), une réduction de son envergure et la suppression des réservoirs de carburant en bord d'attaque, ce qui convenait parfaitement à la BEA pour ses vols moyens courriers. La compagnie indépendante Dan Air fonctionna également avec une flotte de 11 Comets 4Bs de Mars 1972 jusqu'à la fin des années 70. Ce sont les éléments de décoration extérieure de ce type d'appareil qui accompagnent ce kit. Le Comet 4B était propulsé par quatre moteurs à réaction Rolls Royce Avon, chacun développant 46,7 kN en poussée statique, offrant une vitesse de croisière de 851 km/h à 7.156 m. Envergure: 32,83 m. Longueur: 35,93 m. Hauteur: 8,68 m.

(D) Der zweite Weltkrieg hat stark dazu beigetragen, dass England die Entwicklung von Flugzeugen einschränkte, und man wurde sich bewusst, dass die Vereinigten Staaten die Überhand in diesem Bereich übernehmen würden, wenn nichts zum Aufheben des Rückstandes unternommen würde. Im Jahre 1943 wurde das "Brabazon Committee" gegründet, um die englische Flugfahrt nach dem Krieg zu analysieren und eine Reihe von Empfehlungen wurden im Jahre 1944 veröffentlicht. Eine dieser Empfehlungen sah die Herstellung eines modernen Linienflugzeuges mit Düsenantrieb für die BOAC vor. Die Firma DE HAVILLAND wird mit der Planung beauftragt und entwickelt 1946 den D.H. COMET und ganz kurz darauf, im Juli 1949 fliegt der erste Prototyp. Der Comet 1 wird zum erstenmal von der BOAC im Juli 1952 eingesetzt und wird zum wichtigsten Düsenflugzeug für den Transport von Passagieren. Durch die Verbesserungen am Comet 2 kommt es schnell zu zahlreichen Bestellungen der Luftgesellschaften, bis es zu den tragischen Unfällen der beiden Comets der BOAC im Januar und im April 1954 kommt. Der Grund der Unfälle blieb unerklärlich, bis sehr detaillierte Tests noch unbekannt Probleme aufgrund Metallverschleiss erkennen liessen, wodurch es zu einer neuen Konzeption und einem kompletten Umbau der Comets kommt. Der Comet 3 wird schnell durch den Comet 4 ersetzt, von dem die BOAC im Jahre 1957 eine grosse Anzahl bestellt. Im Jahre 1958 bestellt die British European Airways bis zu 14 Comets 4B, ein geändertes Modell mit längerem Flugzeugrumpf und somit mehr Sitzplätzen (bis zu 86 Plätzen), einer reduzierten Spannweite und wegfallenden Benzintanks an der Vorderkante, d.h. ein Modell, was sich ausgezeichnet für die mittleren Flugstrecken der BEA eignet. Die unabhängige Fluggesellschaft Dan Air arbeitete ebenso vom März 1972 bis Ende der 70iger Jahre mit einer Flotte von 11 Comets 4Bs. Im Baukasten befinden sich die Aussendekors dieses letztgenannten Flugzeugtyps. Der Comet 4B wurde von vier Düsenmotoren vom Typ Rolls Royce Avon mit je 46,7 kN Standschub angetrieben, welche eine Fluggeschwindigkeit von 851 km/h in einer Flughöhe von 7156 m ermöglichen. EIGENSCHAFTEN: Spannweite: 32,83 m; Länge: 35,93 m; Höhe: 8,68 m.

(E) La Segunda Guerra Mundial había dañado seriamente la capacidad de Gran Bretaña para asegurar el desarrollo de cualquier avión y se comprendió que si no se hacía nada para colmar ese retraso, Estados Unidos sería quien virtualmente dominaría en este campo. En 1943 se creó el "Brabazon Committee" para estudiar lo que sería la aviación británica de la postguerra y en 1944 se publicó una serie de recomendaciones. Una de ellas preconizaba la fabricación de un avión de línea moderno, a reacción, para la BOAC. La Sociedad de Havilland estudió el diseño que culminó con el D.H. Comet en 1946 y en un lapso de tiempo sumamente breve, en julio de 1949, voló el primer prototipo. El Comet 1 entró por primera vez en servicio en el seno de la BOAC en mayo de 1952, convirtiéndose en el primer avión a reacción para el transporte de pasajeros. Con las mejoras que brindaba el Comet 2, afluyeron rápidamente los pedidos por parte de las compañías aéreas de todo el mundo, hasta los trágicos accidentes de los dos Comets de la BOAC en enero y abril de 1954. La causa de estos accidentes siguió siendo un misterio hasta que la realización de sofisticadas pruebas pusieron de manifiesto problemas desconocidos anteriormente, derivados de la fatiga del metal, lo que tuvo como consecuencia el rediseño y la remodelación completa de todos los Comets. El Comet 3 fue inmediatamente bautizado Comet 4 y la BOAC encargó una gran cantidad en 1957. En 1958, la British European Airways encargó hasta 14 Comets 4B, versión modificada con un fuselaje más largo que proporcionaba una mayor cantidad de plazas sentadas (hasta 86), una reducción de su envergadura y la supresión de los depósitos de combustible en borde de ataque, lo que convenía perfectamente a la BEA para sus vuelos de pequeñas distancias. La compañía independiente Dan Air funcionó también con una flota de 11 Comets 4Bs desde marzo de 1972 hasta finales de los años 70. Este kit va acompañado por los elementos de decoración exterior de este tipo de aparato. El Comet 4B estaba propulsado por cuatro motores a reacción Rolls-Royce Avon, cada uno de los cuales desarrollaba 46,7 kN en empuje estático, proporcionando una velocidad de crucero de 851 km/h a 7.156 m. Envergadura: 32,83 m. Longitud: 35,93 m. Altura: 8,68 m.

(S) Det andra världskriget hade drabbat hårt Storbritanniens möjligheter att utveckla långdistansflygplan och man insåg att USA skulle komma att helt dominera på detta område försävida inte åtgärder vidtoges för att komma ikapp. Brabazon-kommittén bildades 1943 för att undersöka Storbritanniens efterkrigsplaner för flyget, och en serie rekommendationer utfärdades 1944; en av dessa var att tillverka ett modernt långdistansflygplan med reamotor för BOAC. Företaget de Havilland fullföljde utformningskoncept som ledde till D.H. 106 Comet 1946, och inom en mycket kort tid gjorde den första prototypen sin jungfruflygning den 27 juli 1949. Comet 1 togs först i drift i BOAC i maj 1952 och blev världens första reaflygplan för passagerare. Med den förbättrade Comet 2 ökade beställningarna från flygbolag i hela världen snabbt till de tragiska förlusterna av två BOAC Comet 1 i januari och april 1954; orsaken till dessa förluster förblev ett mysterium ända tills omfattande tester avslöjade det tillslut okända problem i förbindelse med metallutmattning, och därefter genomgick alla Cometer omfattande omritning och nykonstruktion. Comet 3 dök upp igen som Comet 4, som BOAC beställde i stort antal 1957. Fr.o.m. 1958 gick British European Airways' beställningar upp till 14 av den modifierade Comet 4B, som hade en förlängd flygkropp med mycket tät sittplatser för upp till 86 passagerare, minskad spännvidd och borttagande av bränsletankarna i främre vingkanten, vilket var idealiskt för BEA på dess medellånga linjer. Det oberoende bolaget Dan Air hade också en flygplanspark på 11 Comet 4B från mars 1972 till slutet på 70-talet, och dess utstyrrel visas i denna byggsats. Comet 4B framdrivs av fyra Rolls Royce Avon 524 reamotorer, vardera med en motorstyrka på 46,7 kN i statisk drivkraft, vilket gav en kryssningshastighet på 851 km/tim på 7 156 m höjd. Spännvidd: 32,83 m. Längd: 35,93 m. Höjd: 8,68 m.

(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) Etudiez attentivement les dessins et simulez 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. Peignez les petites pièces avant assemblage. Pour coller les décalques, découpez le motif plongez-le quelques secondes dans l'eau chaude puis posez-le à l'endroit indiqué en décollant le support papier. Utilisez en même temps l'illustration de 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 Numeriert. 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 Schachtel-artwork verwenden. Ungeeignet für kinder unter 36 Monaten. Kleine Teilchen vorhanden, die sich lösen können.

(E) 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 pequenas antes de su montaje. Para aplicar las calcomanias, separar los temas deseados, sumergir in agua tibia durante unos segundos y deslizar la calca en la posicion debida. Ver ilustraciones de la tapa. No conviene a un niño menor de 36 meses. Exixten pequeñas piezas que pueden soltarse.

(S) Studera bilderna noggrant och sätt ihop delarna innan du limmar ihop dem. Skrapa noggrant bort förkromning och färg fran limmade delar. Alla delarna är numererade. Mala smadelarna före ihopsättning. Fastsättning av dekaler, klipp arket. Doppa i varmt vatten några sekunder, lat baksidan glida pa plats som bilden visar. Anvands i samband med kartongens handlitografi. Rekommenderas ej för barn under 3 ar. Innehåller löstagbara smådelar.

(I) 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. 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 conjunczione con l'illustrazione sulla scatola. Non adatto ad un bambino di età inferiore ai 36 mesi. Presenza di piccoli elementi staccabili.

(NL) Bestudeer de tekening en voeg eerst de onderdelen samen, zonder deze vast te lijmen. Alvorens de delen te lijmen, eerst de toplaag of de verf van de aan elkaar te lijmen vlakken zorgvuldig schuren. Alle onderdelen zijn genummerd. Verf de kleine onderdelen, alvorens deze te bevestigen. Om de plaatjes op te plakken, het motief uit het blad knippen en deze een paar sekonden in warm water dompelen. Vervolgens kunnen ze aangebracht worden door de achterkant eraf te halen op de plaats zoals aangegeven op de afbeelding van de doos. Niet geschikt voor kinderen jonger dan 3 jaar. Bevat kleine onderdelen, die losgemaakt kunnen worden.

(DK) Tegningerne bør studeres, og man bør øve sig i monteringen, før delene limes sammen. Pladestykker og maling skal omhyggeligt fjernes fra limfladerne inden limning. 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 fjernes, og billedet anbringes i den viste position. Påføres ifølge brugsanvisningerne på æsken. Uegnet til børn under 3 år. Indeholder små løse elementer.

(P) Estude atentamente os desenhos e experimente se as peças se encaixam umas nas outras antes de as colar. Antes de montar, raspe cuidadosamente qualquer revestimento ou tinta nas superficies a colar. Todas as peças estão numeradas. Pinte as pequenas peças antes da montagem. Para colar as decalcomanias, corte o desenho e mergulhe-o na água quente por alguns segundos e depois ponha-o no lugar indicado descolando a película de papel. Utilize ao mesmo tempo a ilustração indicada na caixa. Não convém a uma criança com menos de 36 meses. Presença de pequenos elementos destacáveis.

(SF) Tutustu piirroksiin ja harjoittele kokoamista ennen kuin liimaat osat yhteen. Raaputa pintakäsittely tai maali huolellisesti pois limattavilta pinoilta. Kaikki osat on numeroitu. Maalaa pienet osat ennen kokoamista. Kum liimaat siirtokuvia, leikkaa kuva irti, upota se muutamaksi sekunniksi kuumaan veteen, ja aseta paikoilleen aluspaperista irrottamalla. Käytä samanaikaisesti laatikon kuvitusta. Ei alle kolmivuotiaille lapsille. Paljon irroitettavia pikkuosia.

(PL) Uważnie przestudiować rysunki i symulować składanie przed przejściem do klejenia części. Przed naklejaniem, wyskrobać starannie wszelką powłokę lub farbę na powierzchni do naklejania. Wszystkie części są ponumerowane. Przed składaniem pomalować małe części. Dla naklejania odbitek wyciąć wzór, zanurzyć podczas kilku sekund w ciepłej wodzie, następnie położyć na wyznaczonym miejscu po odklejeniu papierowego nośnika. Nie odpowiada dzieciom nie mającym jeszcze 36 miesięcy; obecność drobnych elementów łatwych do oderwania.

(GR) Μελετήστε προσεκτικά τα σχέδια και συναρμολογήστε μια πρώτη φορά τα κομμάτια χωρίς να τα κολλήσετε. Αφαιρέστε ξύφοντες επιμελώς, πριν κολλήσετε, οποιοδήποτε υλικό από τις επιφάνειες που πρόκειται να κολλήσετε. Όλα τα κομμάτια είναι αριθμημένα. Χρωματίστε τα μικρά κομμάτια πριν από την συναρμολόγηση. Για να κολλήσετε τις χαλκομανίες, κόψτε γρήγο-γρήγο 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 phase
Phase de montage
Montagephase
Montagephase
Fase de montaje
Montering
Fase di montaggio
Montagefase
Monteringsfase
Fase de montagem
Kokoamisvaihe
Faza składania
Φάση συναρμολόγησης

Cement
Coller
Kleben
Incollare
Limas
Pegar
Lijmen
Limma
Klebe
Colar
Kleic
Συγκόλληση

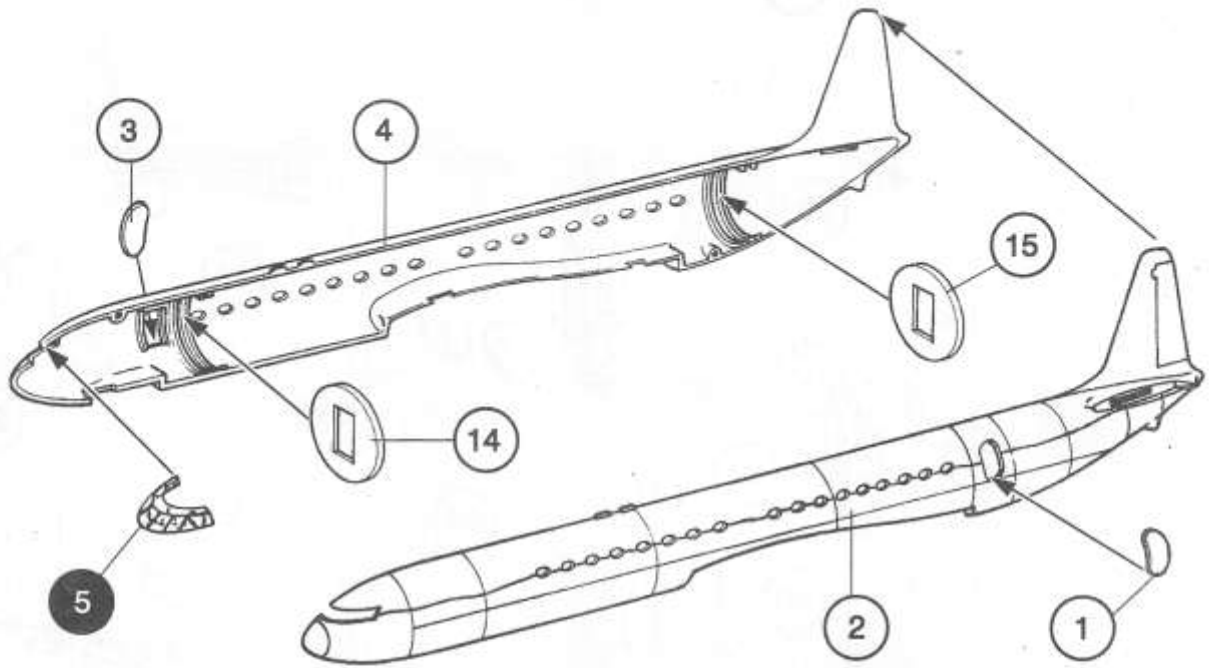
Crystal part
Pièce cristal
Kistalteil
Pieza cristal
Kristalteil
Pezzo cristallo
Kristallen onderdeel
Kryсталтыкка
Peça de cristal
Lasiiosa
Część kryształowa
Διαφανές κομμάτι

Decals
Decalcomanias
Abziehbild
Decalcomanie
Dekalkomanie
Calcomanias
Aidrukplaatjes
Siirtokuvat
Billedoverføring
Decalcomania
Dekalkomanie
χαλκομανίες

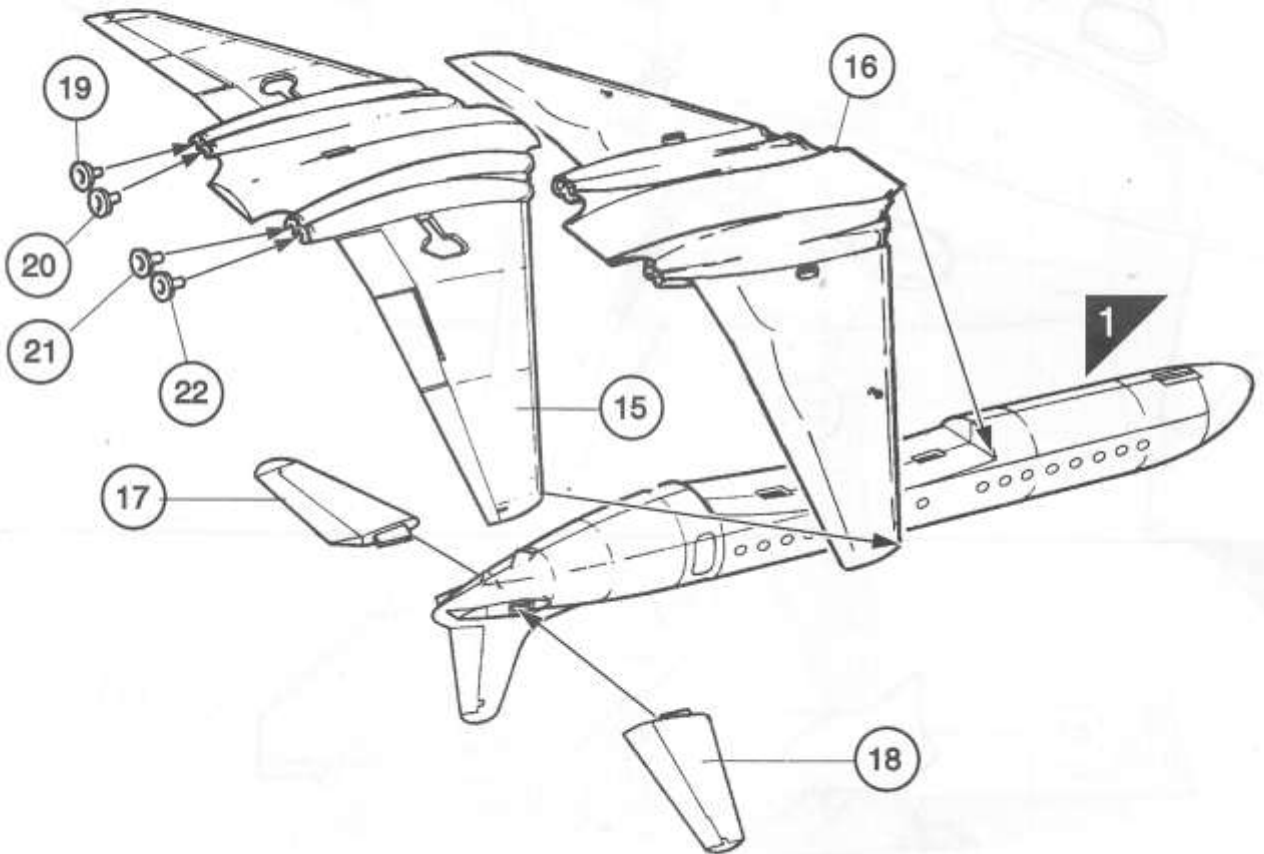
Humbrol paint number
N° peinture Humbrol
Humbrol-Farber
N° pintura Humbrol
Humbrol farg nr
N° vernice Humbrol
Humbrol verfnummer
Humbrol-malingsnummer
N° de pintura Humbrol
Humbrol-maalin numero
N° farby Humbrol
Número cromático Humbrol

11-19-22-
33-40-53-
56-64-69

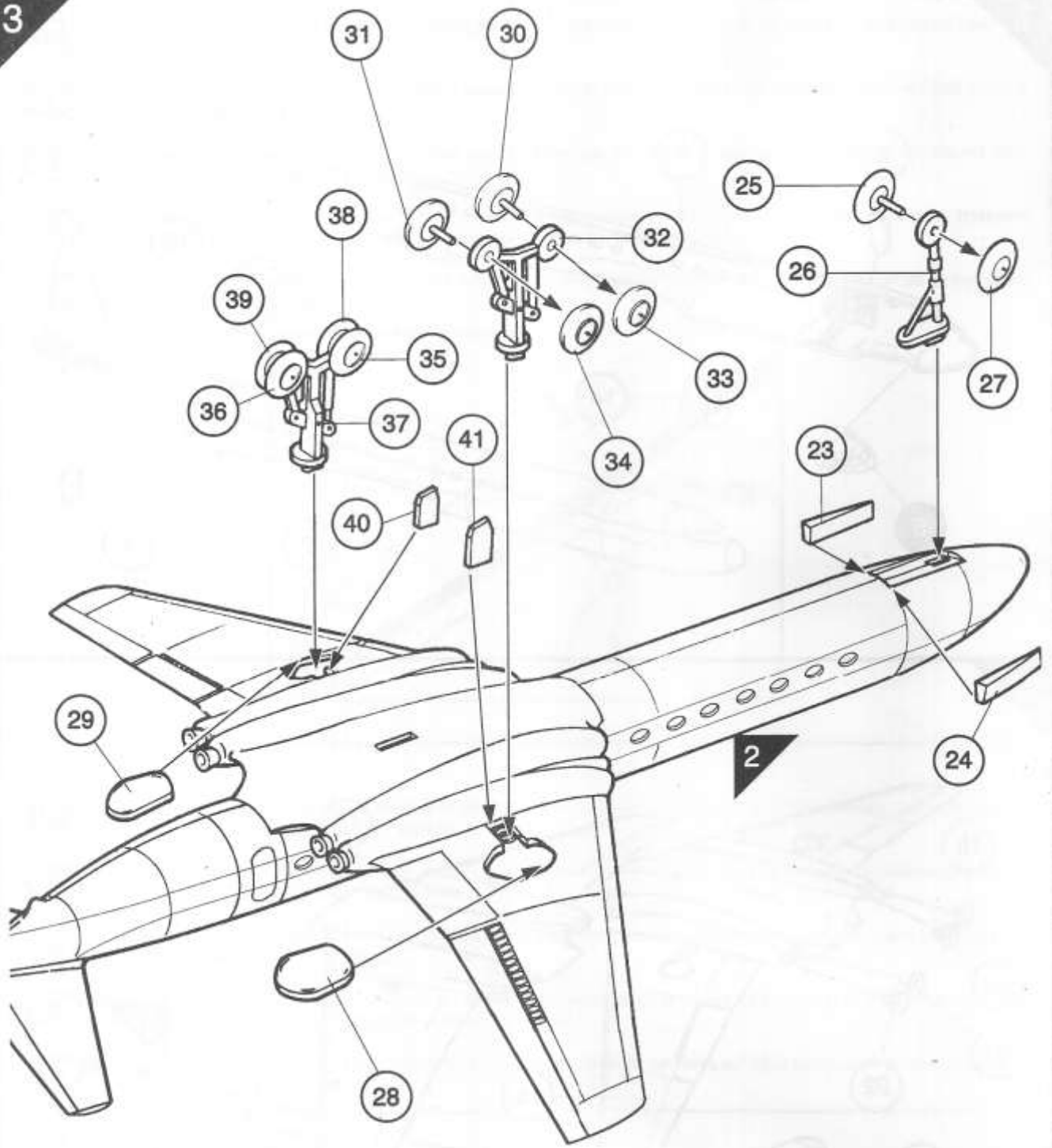
1



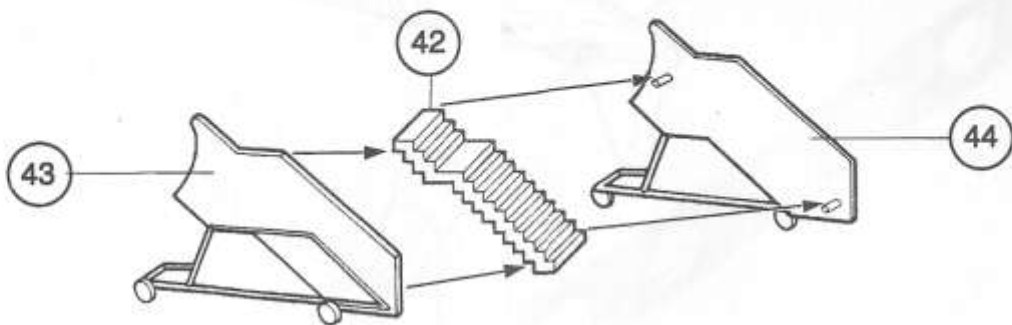
2



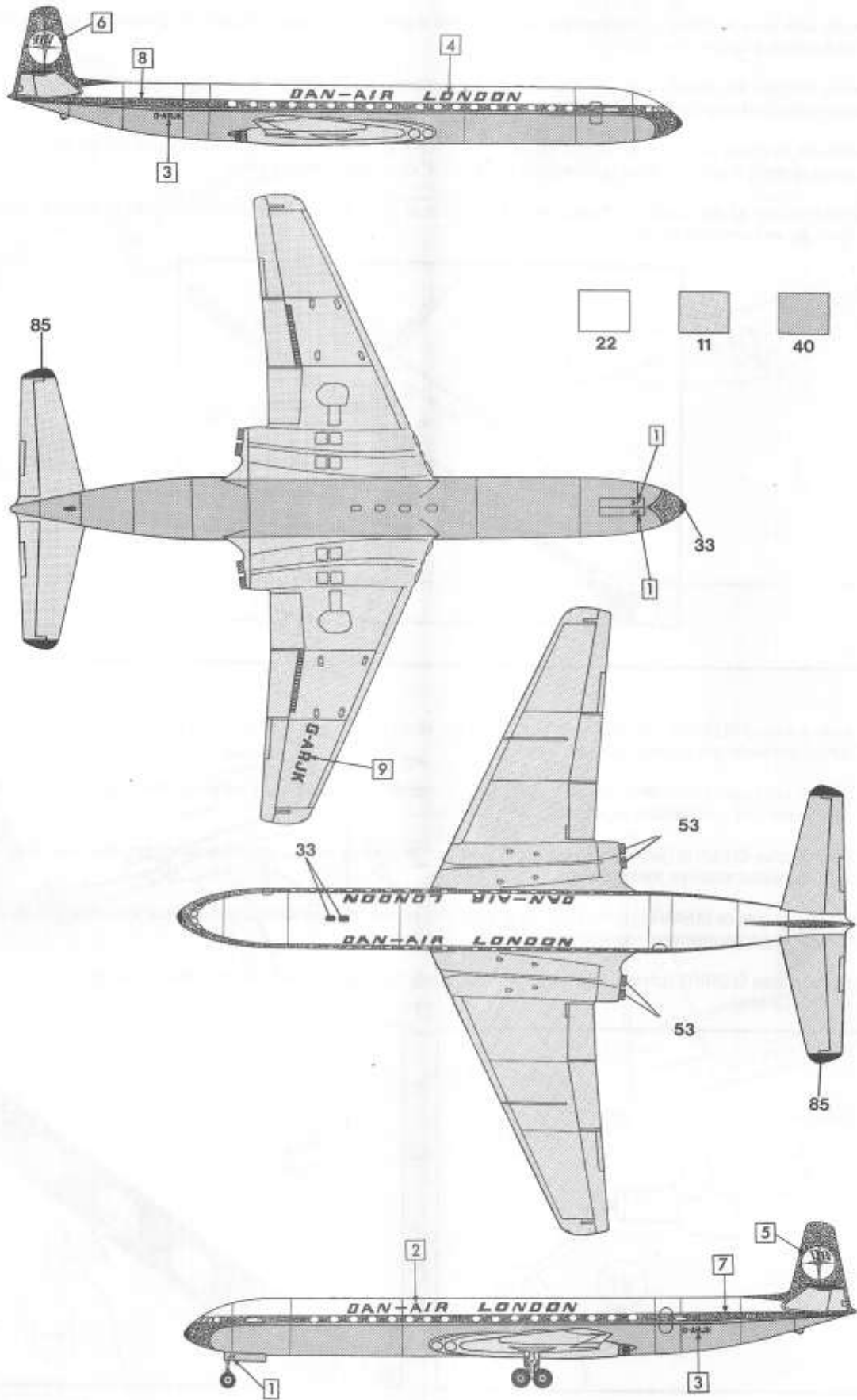
3



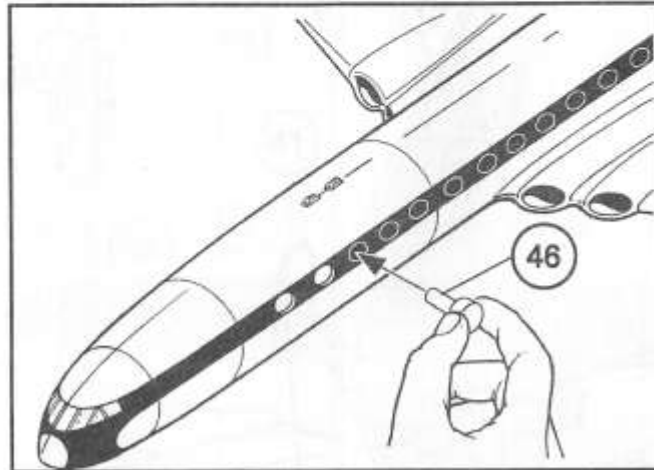
4



COMET 4B, DAN AIR, UK, 1977.



- (GB)** After applying the decals to the fuselage and waiting for them to dry, carefully cut through the decals at the portholes using the supplied tool.
- (F)** Après avoir posé les bandes de décalcomanie sur le fuselage et attendu le séchage, transpercer soigneusement avec l'outil fourni la décalcomanie à l'endroit des hublots.
- (D)** Nach Auflegen der Abziehstreifen auf den Rumpf und Trocknen, das Abziehbild an den Bullaugenstellen vorsichtig mit dem beigefügten Werkzeug durchbohren.
- (E)** Después de haber colocado las bandas de calcomanía sobre el fuselaje y haber esperado hasta que se sequen, traspasar cuidadosamente la calcomanía con la herramienta suministrada, en el lugar de las ventanillas.
- (S)** Efter att ha lagt på dekalbanden på flygkroppen och väntat tills de har torkat, gör försiktigt hål i dekalerna med bifogat verktyg på de ställen där ventilerna befinner sig.



- (GB)** Apply a drop of CLEARFIX (supplied in the box) to the end of the plastic rod and fill the holes of the portholes, beginning with the outside and working in towards the center. Allow to dry.
- (F)** Déposer une goutte de CLEARFIX (fourni dans la boîte) à l'extrémité de la tige plastique, remplir les trous des hublots en commençant par les extérieurs et en finissant par le centre. Laisser sécher.
- (D)** Einen Tropfen CLEARFIX (befindet sich in der Schachtel) am Plastikende des Längsstückes aufbringen; von außen nach innen die Bullaugenlöcher ausfüllen, trocknen lassen.
- (E)** Aplicar una gota de CLEARFIX (suministrado en la caja) en el extremo de la varilla de plástico y llenar los orificios de las ventanillas empezando por los exteriores y terminando por el centro. Dejar secar..
- (S)** Häll en droppe CLEARFIX (bifogat i asken) på plaststickans ände, fyll i hålen för ventilerna och börja med de yttre samt sluta med dem i mitten. Låt torka.

