



SUPERMARINE SPITFIRE Vb

GB Gaining from experience with the Schneider Trophy racing floatplanes and the sole Goshawk-powered Type 224 monoplane, unofficially named "Spitfire" and built to Air Ministry specification F7/30, Supermarine's chief designer, Reginald J. Mitchell, turned his attentions to designing a single-engined high performance monoplane fighter to meet a 1934 Air Ministry specification, F37/34. The power plant was to be the new Rolls Royce 1,000hp Vee liquid cooled engine, which later evolved into the famous Merlin. The prototype Spitfire first flew on 26 March 1936, not long before the sad death of its designer in 1937. First deliveries of Spitfire Is to the RAF began in May 1938, and by August 1940 during the hectic weeks of the Battle of Britain there were 19 squadrons of Mk. I's and II's. The heroic battles fought by the pilots and their aircraft are legendary, but these early Spitfires were barely superior to the German Messerschmitt Bf109E. In order to maintain superiority an upgraded version, the Mk. V, was produced (there being no in-service versions of the Mk. III and IV). Using a more powerful Merlin 45 engine, the Mk. Va was fitted with eight .303in machine guns, but only 94 were built as the cannon-armed version was preferred, which was the Mk. Vb and, later, the Vc. Many early Spitfires were converted to Mk. Vs, and the type also entered mass production; entering service early in 1941, they were soon engaged in offensive sweeps over occupied Europe. By the end of 1942 some 5,000 Mk. Vs had been delivered, and had also begun widespread service around the world with the RAF, the Royal Navy's Fleet Air Arm, various Commonwealth air forces and

F Se basant sur l'expérience des hydravions de course Trophée Schneider et du seul monoplane de type 224 équipé d'un moteur Goshawk, appelé officieusement "Spitfire" et construit conformément à la spécification du ministère de l'aviation F7/30, le concepteur en chef de Supermarine, Reginald J. Mitchell, concentra ses efforts sur la conception d'un monoplane de combat à hautes performances à un seul moteur pour répondre à la spécification du ministère de l'aviation F37/34 de 1934. La puissance devait être fournie par un moteur en V à refroidissement liquide de 1000cv Rolls Royce qui, plus tard et après quelques modifications, allait devenir le célèbre Merlin. Le Spitfire prototype effectua son premier vol le 26 mars 1936, peu de temps avant le décès de son concepteur en 1937. Les premières livraisons de Spitfire à la RAF (force aérienne britannique) commencèrent en mai 1938 et dès août 1940, au cours de rudes semaines de la Bataille d'Angleterre, il y avait 19 escadrilles de Mk. I et II. Les batailles héroïques livrées par les pilotes et leurs avions sont légendaires, mais les premiers Spitfire ne surpassaient que très légèrement les Messerschmitt Bf109E allemands. Afin de conserver la supériorité aérienne, une version améliorée, le Mk. V, fut produite (il n'y avait aucun modèle Mk. III et IV en service). Doté d'un moteur Merlin 45 plus puissant, le Mk. Va était équipé de huit mitrailleuses de 7,69mm, mais seulement 94 appareils furent construits car la version équipée de canons (Mk. Vb et plus tard Mk. Vc) était préférée. De nombreux Spitfire (les premiers modèles) furent convertis en Mk. V et le type passa également en fabrication en grandes séries; les appareils entrèrent en service en 1941 et, très rapidement, furent engagés dans des offensives au-dessus de l'Europe occupée. Vers la fin 1942, quelques 5000 Mk. V avaient été livrés et étaient également en service dans le monde entier auprès de la RAF (la force aérienne de la marine britannique),

D Reginald J. Mitchell gewann seine Erfahrung beim Fliegen um die Schneider-Trophäe. Er flog Schwimmerflugzeuge und den einzigen mit einem Goshawk angetriebenen Eindecker der Version 224 - inoffiziell Spitfire genannt und nach der Luftfahrtministerium-Spezifikation F7/30 gebaut. 1934 begann dieser Supermarine-Chefkonstrukteur mit der Konstruktion eines leistungsstarken, einmotorigen Eindeckerjägers, um Spezifikation F37/34 des Ministeriums zu erfüllen. Als Triebwerk sollte der neue 1000PS flüssigkeitsgekühlte V-Motor von Rolls Royce eingebaut werden, aus dem später der berühmte Merlin wurde. Der Spitfire-Prototyp flog erstmals am 26 März 1936 - kurz vor dem tragischen Tode seines Konstrukteurs in 1937. Die ersten Spitfires wurden im Mai 1938 an die RAF geliefert; in den hektischen Wochen während der Schlacht um England gab es bereits 19 Geschwader, die Mk. I und II hatten. Die von den Piloten und Flugzeugen gefochtenen heroischen Kämpfe sind legendär, aber diese frühen Spitfires waren den Messerschmitt Bf109E kaum überlegen. Um Überlegenheit zu behalten, wurde die erweiterte Mk. V-Version produziert, weil es keine Mk. III und IV im Dienst gab. Die Mk. Va hatte den stärkeren Merlin-Motor 45 und acht 7,8mm (0,303 Zoll) Maschinengewehre. Es wurden aber nur 94 Stück gebaut, weil man die mit Kanonen bewaffnete Version vorzog. Dies war die Mk. Vb und später die Vc. Viele der frühen Spitfires wurden zu Mk. Vs umgerüstet, die auch in großen Mengen produziert wurden. Anfang 1941 traten sie den Dienst an und nahmen schnell an den Offensiven über dem besetzten Europa teil. Bis Ende 1942 waren ca. 5.000 Mk. Vs geliefert worden. Sie flogen in aller Welt für die RAF, die Luftwaffe der Britischen Königlichen Marine, die Luftwaffe verschiedener Länder im Commonwealth und für ein paar Verbände der US

E Con la experiencia ganada con los hidroaviones en los concursos del trofeo Schneider y el monoplano Tipo 224 único propulsado por Goshawk, con la denominación no oficial de "Spitfire" y construido conforme a la especificación F7/30 del Ministerio del Aire, el diseñador jefe de Supermarine, Reginald J. Mitchell, se dedicó al diseño de un avión de combate monoplano de un solo motor de gran rendimiento conforme a la especificación F37/34 del Ministerio del Aire. El motor sería el nuevo motor en V refrigerado por líquido Rolls Royce de 1.000cv, que posteriormente se convirtió en el famoso Merlin. El Spitfire prototipo voló por primera vez el 26 de marzo de 1936, no mucho antes de la lamentada muerte de su diseñador en 1937. Las primeras entregas del Spitfire a la RAF comenzaron en mayo de 1938 y para agosto de 1940, durante las agitadas semanas de la Batalla de Inglaterra había ya 19 escuadrillas de Mk. I y Mk. II. Son legendarias las heroicas batallas que lucharon sus pilotos y el avión, pero estos primeros Spitfire eran muy poco superiores a los Messerschmitt Bf109E alemanes. Para mantener la superioridad se produjo una versión mejorada, el Mk. V, (no hubo versiones Mk. III y IV en servicio). Usando un motor Merlin 45 más potente, el Mk. Va estaba equipado con ocho ametralladoras de 0,303 pulgadas, pero se construyeron únicamente 94 porque la versión armada con cañón fue la preferida, que era la Mk. Vb y, luego, la Vc. Muchos de los primeros Spitfire se convirtieron a la versión Mk. V, y el tipo entró además en producción masiva; comenzó su servicio en 1941, y luego pronto estos aviones intervinieron en ofensivas rápidas sobre la Europa ocupada. Hacia el fin de 1942 se habían entregado unos 5.000 Mk. V, y habían entrado en un servicio muy amplio en todo el mundo con la RAF, las fuerzas aéreas de la marina británica y varios países de la Commonwealth así como unos grupos de la USAAF. Muchos Mk. V tropicalizados actua-

S Efter erfarenheterna av tävlingsflygplanet Schneider Trophy och monoplanet Type 224 driven av en Goshawk-motor, inofficiellt kallad Spitfire och byggd enligt flygministeriets specifikation F7/30, riktade Supermarines chefkonstruktör Reginald J. Mitchell sin uppmärksamhet åt att utforma ett högrepresterande monojaktplan med en motor för att uppfylla flygministeriets specifikation F37/34 från 1934. Planet skulle drivas av den nya Rolls Royce 1000 hk Vee vätskekylda motorn som sedan utvecklades till den kända Merlin-motorn. Spitfire-prototypen flog första gången 26 mars 1936, inte långt före den sorgliga döden av planetens konstruktör år 1937. Spitfires leverades till RAF första gången i maj 1938 och i augusti 1940 under de hektiska veckorna vid slaget om Storbritannien fanns det 19 skvadroner med Mk. I- och Mk. II-or. De heroiska slag som utkämpades av piloterna och deras flygplan är legendariska trots att de första Spitfire-planen inte var mycket bättre än lyskarnas Messerschmitt Bf109E. För att upprätthålla övertaget tillverkades en uppgraderad version, Mk. V, (inga Mk. III och IV-or användes i tjänst). Med en kraftfullare Merlin 45-motor, hade Mk. Va åtta 0,303-tums maskingevär men endast 94 byggdes eftersom den kanonbestyckade modellen föredrogs, detta var Mk. Vb och senare Vc. Många tidiga Spitfires modifierades till Mk. V-or och modellen massproducerades även. De togs i tjänst tidigt 1941 och deltog snabbt i offensiva uppdrag över ockuperade territorier i Europa. I slutet av 1942 hade ca. 5000 Mk. V-or levererats och planet hade även tagits i tjänst världen runt med RAF, Royal Navy's Fleet Air Arm, olika luftvärn inom det brittiska

some USAAF units. Many tropicalised Mk. Vs operated in the desert war in North Africa, and featured in this kit is one such machine flown by Flying Officer (later Sqn. Ldr.) Neville Duke of No. 92 (East India) Squadron between November 1942 and February 1943. He ended the war as the top-scoring allied fighter ace in the Middle East theatre with a total of 28 victories. Post war, as Hawker's chief test pilot, he captured the world air speed record in September 1953 while flying the red Hunter prototype. The optional marking in this kit are for a Spitfire Vb flown by another ace, Johnny Gibson, while serving as an instructor with No. 457 Sqn. based at Jurby and Andreas in the Isle of Man from December 1941. Along with No. 452 Sqn., No. 457 transferred to Australia in mid-1942 to become a Royal Australian Air Force squadron; at the same time Gibson returned to New Zealand to join the RNZAF for two tours of duty before returning to the RAF in 1944, when he flew Typhoons, Tempests and then transport aircraft. Squadron Leader Gibson, DFC, DSO, gained 11.5 confirmed victories while flying Hurricanes during the Battle of Britain, with many more 'probables' and unconfirmed victories, and one further victory in the Pacific when flying P-40Ns. Post war he had a long and a varied career in civil aviation.

The Spitfire Vb had a maximum speed of 590km/h (369mph) at 5,938m (19,500ft), and was armed with two 20mm cannons and four .303in machine guns in the wings. Wing span: 11,22m (36ft 10in). Length (with Rotol spinner): 9,2m (30ft 2.5in). Height (propeller vertical): 3,48m (11ft 5in).

différentes forces aériennes du Commonwealth et quelques unités de l'USAAF (force aérienne américaine). De nombreux Mk. V tropicalisés servirent dans la guerre du désert en Afrique du Nord et ce kit inclut un tel appareil piloté par le lieutenant (plus tard commandant) Neville Duke de l'escadrille no.92 (Inde Orientale) de novembre 1942 à février 1943. Il finit la guerre en tant que meilleur pilote de combat allié dans le théâtre du Moyen-Orient avec un total de 28 victoires. Après la guerre, en tant que pilote d'essai en chef de Hawker, il battit le record du monde de vitesse en l'air en septembre 1953, aux commandes du prototype Hunter rouge. Les marquages en option de ce kit sont destinés à un Spitfire Vb piloté par un autre as de l'aviation, Johnny Gibson, alors instructeur dans l'escadrille no.457 basée à Jurby et Andreas sur l'île de Man à partir de décembre 1941. Comme l'escadrille no.452, l'escadrille no.457 fut transférée en Australie vers le milieu de l'année 1942, pour devenir une escadrille de la force aérienne australienne; à la même époque, Gibson retourna en Nouvelle-Zélande pour rejoindre la force aérienne néo-zélandaise pour deux tours de service avant de retourner à la RAF en 1944 où il pilota des Typhoons, des Tempest puis des avions de transport. Le commandant Gibson, DFC, DSO, remporta 11,5 victoires confirmées aux commandes d'Hurricane au cours de la Bataille d'Angleterre, et beaucoup d'autres victoires non confirmées et "probables" ainsi qu'une autre victoire dans le Pacifique aux commandes de P-40N. Après la guerre, il effectua une longue carrière très variée au sein de l'aviation civile.

Le Spitfire Vb possédait une vitesse maximum de 590km/h à une altitude de 5938m et était équipé de deux canons de 20mm et de quatre mitrailleuses de 7,69mm dans les ailes. Envergure: 11,22m. Longueur (capot de moyeu d'hélice Rotol compris): 9,2m. Hauteur: (hélice verticale): 3,48m.

Streitkräfte. Viele Mk. Vs-Tropenausführungen wurden in Nordafrika eingesetzt, und dieser Bausatz enthält eine dieser Maschinen. Sie wurde von Hauptmann (später Major) Neville Duke vom Nr.92 (East India) Geschwader zwischen November 1942 und Februar 1943 geflogen. Er beendete den Krieg als das alliierte Fliegeras mit den meisten Siegen von insgesamt 28 im Mittleren Osten. Nach dem Kriege hat er als Chefestpilot von Hawker im September 1953 den Eigengeschwindigkeit-Weltrekord mit dem roten Hunter-Prototyp aufgestellt. Die wahlweisen Markierungen in diesem Bausatz gehören zu einem Spitfire Vb, der von dem anderen As, Johnny Gibson, geflogen wurde, während er als Ausbilder beim Nr.457 Geschw. in Jurby und Andreas auf der Insel Man ab Dezember 1941 stationiert war. Mitte 1942 wurden das Nr.452 und Nr.457 Geschw. nach Australien verlegt und bildeten ein Geschwader der Königlichen Australischen Luftwaffe. Zur gleichen Zeit kehrte Major Gibson nach Neuseeland zurück und trat dort bei der Luftwaffe Dienst an, bevor er 1944 zur RAF zurückkehrte. Er flog Typhoons, Tempests und dann Transportflugzeuge. Major Gibson, DFC, DSO, hatte 11,5 bestätigte Erfolge, als er Hurricanes während der Schlacht um England flog und sehr viel mehr 'mögliche' sowie unbestätigte Siege und einen anderen Erfolg im Pazifik mit dem P-40N. Nach dem Kriege hatte er eine lange und vielseitige Karriere in der Zivilluftfahrt.

Der Spitfire Vb hatte eine Höchstgeschwindigkeit von 590km/h bei 5.938m und war mit zwei 20mm Kanonen und vier 7,8mm Maschinengewehren in den Tragflächen bewaffnet. Spannweite: 11,22m. Länge (mit Rotol-Luftschaubenhäube): 9,2m. Höhe: (vertikaler Propeller): 3,48m.

ban en la guerra del desierto en el Africa del Norte, y éstos son los que se presentan en este kit que corresponde a un aparato que voló el Oficial de Vuelo (Jefe de Escuadrilla) Neville Duke de la Escuadrilla No.92 (India Oriental) entre noviembre de 1942 y febrero de 1943. Este oficial terminó la guerra como el as que había conseguido más derribos en el escenario de Oriente Medio con un total de 28 victorias. Después de la guerra, como jefe piloto de pruebas de Hawker, consiguió el récord mundial de velocidad aérea en septiembre de 1953 volando el prototipo Hunter rojo. Las marcas opcionales de este kit corresponden a un Spitfire Vb que voló otro as de la aviación, Johnny Gibson, que prestó servicio como instructor con la Escuadrilla No.457 con base en Jurby y Andreas en la Isla de Man a partir de diciembre de 1941. Junto con la Escuadrilla No.452, la Escuadrilla No.457 se transfirió a Australia a mediados de 1942 para convertirse en una escuadrilla de la Real Fuerza Aérea Australiana; al mismo tiempo Gibson volvió a Nueva Zelanda para incorporarse a la Real Fuerza Aérea de Nueva Zelanda durante dos temporadas de servicio antes de volver a la RAF en 1944, volando entonces aviones Typhoon, Tempest y luego aviones de transporte. El Jefe de Escuadrilla Gibson, DFC, DSO, consiguió 11,5 victorias confirmadas volando aviones Hurricane durante la Batalla de Inglaterra, con muchas otras victorias 'probables' y victorias no confirmadas, y otra victoria más en el Pacífico volando aviones P-40N. Después de la guerra tuvo una larga y variada carrera en la aviación civil.

El Spitfire Vb tenía una velocidad máxima de 590km/hora a 5.938m y estaba armado con dos cañones de 20mm y cuatro ametralladoras de 0,303 pulgadas en las alas. Envergadura: 11,22m. Longitud (con caperuza de hélice Rotol): 9,2m. Altura: (hélice vertical): 3,48m.

samväldet och vissa USAAF-förband. Många Mk. V-or för bruk i tropikerna användes i ökenkriget i Nordafrika och i denna sats visas en sådan maskin som flogs av officer (sedemera löjtnant) Neville Duke i 92:a skvadronen (Östra Indien) mellan november 1942 och februari 1943. Han slutade kriget som de allierades flygaräss i Mellanöstern med totalt 28 segrar. Efter kriget, som Hawkers cheffestpilot, satte han världens flyghastighetsrekord i september 1953 när han flog den röda prototypen för Hunter-planet. De alternativa markeringarna för denna sats är för en Spitfire Vb som flogs av ett annat flygaräss, Johnny Gibson, när han tjänstgjorde som lärare hos 457:e skvadronen i Jurby och Andreas på Isle of Man i december 1941. Tillsammans med 452:a skvadronen, överfördes 457:e skvadronen till Australien i mitten på 1942 som en skvadron i Australiens luftvärn och Gibson återvände till Nya Zeeland för att tjänstgöra hos RNZAF under två tjänstepopdrag innan han återvände till RAF 1944 där han flog Typhoons, Tempests och sedan transportplan. Löjtnant Gibson, DFC, DSO, vann 11,5 bekräftade segrar när han flog Hurricanes under slaget om Storbritannien och många fler troliga och obekräftade segrar samt en seger i Stilla Havet när han flog P-40N-or. Efter kriget hade han en lång och variationsrik karriär inom civilflyget.

Spitfire Vb hade en maximal hastighet på 590km/h vid 5938m och var armerad med två 20mm kanoner och fyra 0,303-tums maskingevär i vingarna. Vingarnas spännvidd: 11,22m. Längd (med Rotol-spinner): 9,2m. Höjd (vertikal propeller): 3,48m.

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 förtkromning 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 æsken. Ikke til børn under 3 år, forekomst af små løse elementer.

P Estudiar 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.

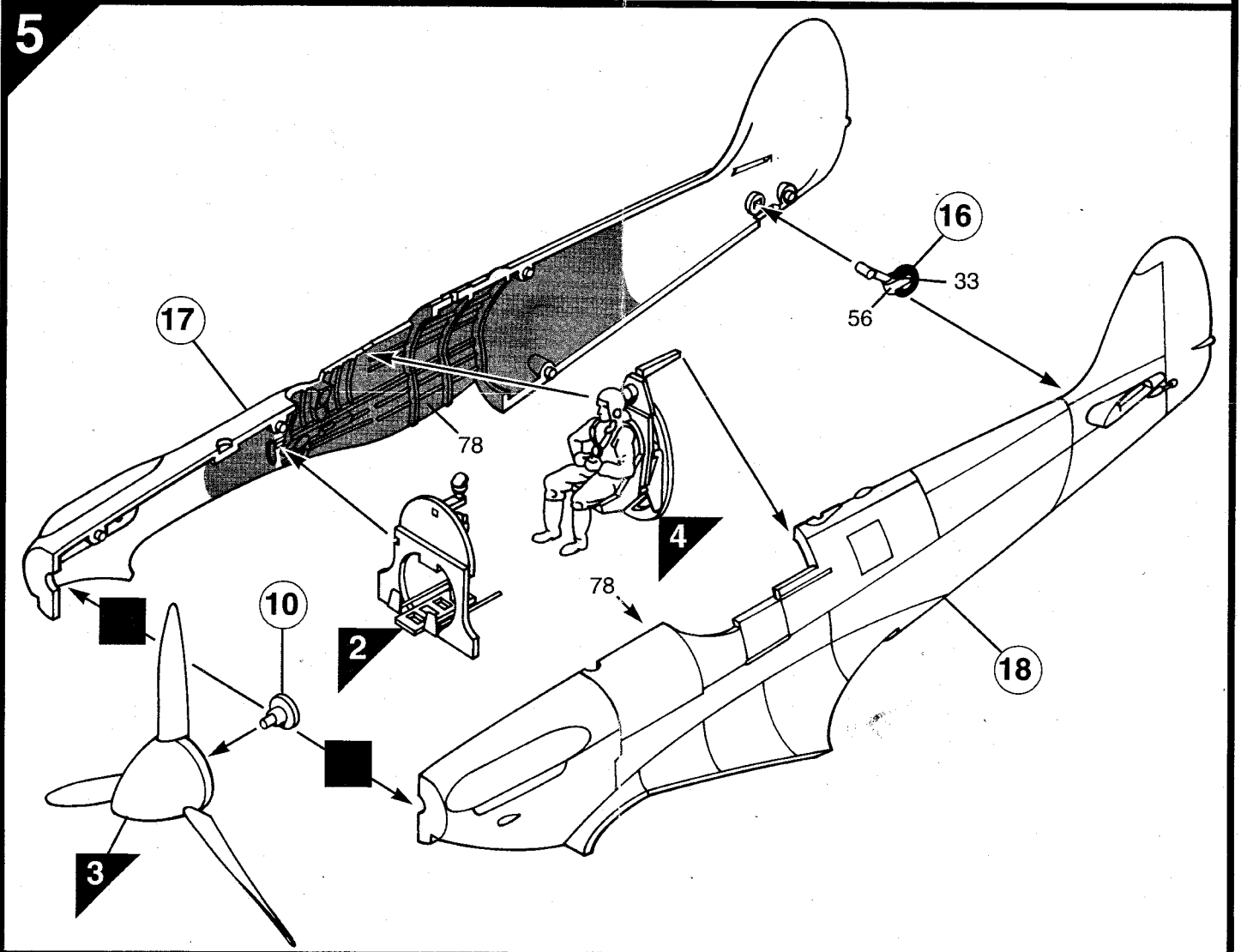
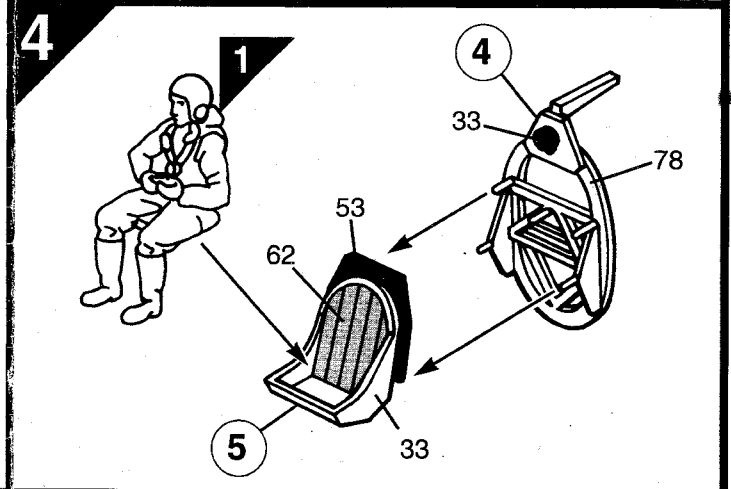
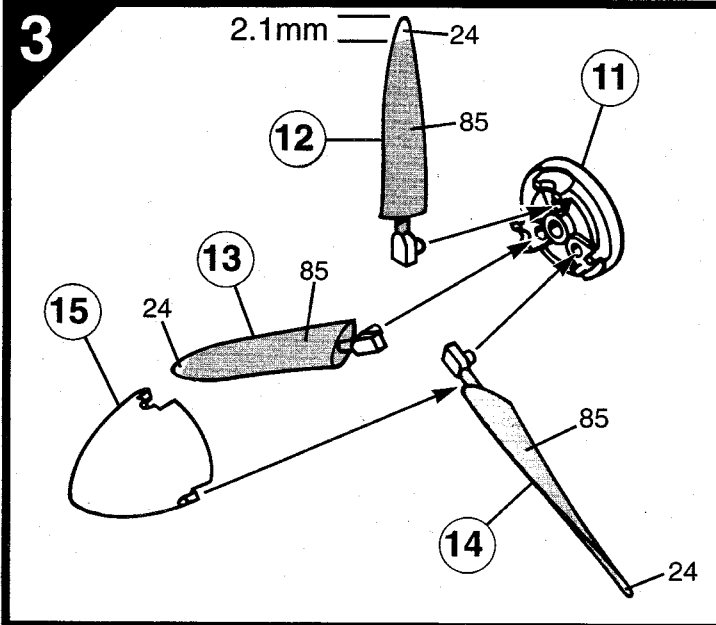
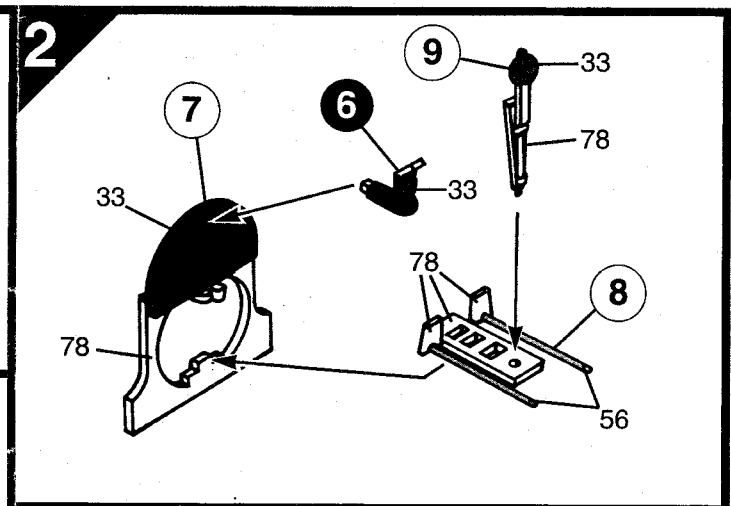
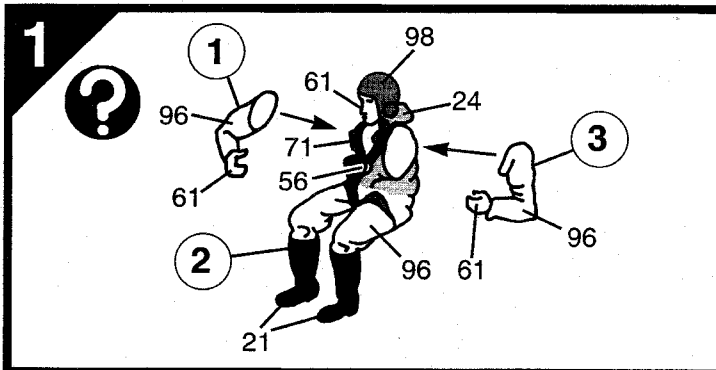
SF Tutustu piirroksiin ja harjoitele kokoamista ennen kuin liimaat osat yhteen. Raaputa metallipäällyste ja maali varovasti pois liimattavilta pinoilta. Kaikki osat on numeroitu. Maalaa pienet osat ennen kokoamista. Siirtokuvien kiinnittämiseksi leikkaa ne arkista tarpeen mukaan. Kasta kuva lämpimään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

PL Przed przystąpieniem do sklejania przestudiuj uważnie rysunki i przećwicz składanie części. Ostrożnie zeskrób ze sklejanych powierzchni powłokę i farbę. Wszystkie części są ponumerowane. Drobnе części pomaluj przed ich złożeniem. Celem przeniesienia odbitki wytnij ją z arkusza, zanurz na kilka sekund w letniej wodzie i zsuj z podłoża na wymagane miejsce. Używaj w połączeniu ze wzorami na pudełku. W związku z obecnością wielu drobnych, rozbiernych części, niestosowne dla dzieci poniżej 3 lat.

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

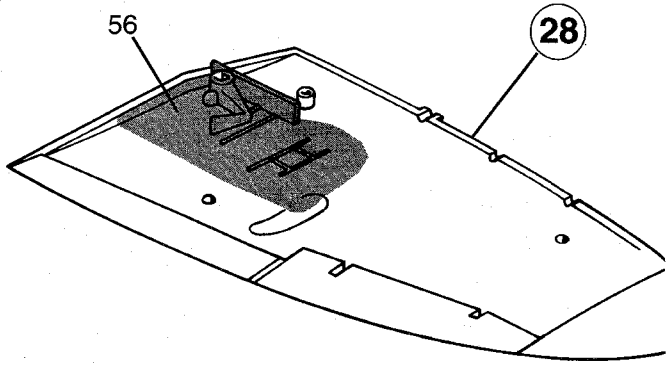
ASSEMBLY ICON INSTRUCTIONS

<p>Assembly phase Phase de montage Montagephase Fase de montaj Montering Fase di montaggio Montagefase Μοντερίσφαση Fase de montagem Kokoamisyvaihe Faza składowania Φάση συναρμολόγησης</p> 	<p>Cement Cofeur Kleben Incullare Lijvak Fygjar Lijmen Lijma Klebe Calar Klebe Συγκολλητικό</p> 	<p>Do not cement together Ne pas coller Nicht kleben Nott incollare Urrota into No liqet Niet lijmee Ajajama Skal ikaa kleebas Nao colar Nao klear Mh kolleite</p> 	<p>Alternative part(s) provided Choix Auswahlmöglichkeit Soaltia Val Elekcion Keuze Valinta Valg Opcao Wybor Euclojira</p> 	<p>Repeat this operation Repetir l'operation Vorgang wiederholen Alpetera l'operazione Ufira zopetpet pa nytt Repetir la operacion De veniching herhalen Jasta toimennepe Manevren gentagos Repetir a operacao Ρεπιτουμε ερασηπε Επτανάληψη διαδικασιας</p> 	
<p>Decals Decalcomanias Abziehbild Decalcomanie Dekalkomanier Calcomanias Abziehbilder Schiebubilder Seleccions d'imatges Dekalkomania Dekalkomanie Χαλκομανίες</p> 	<p>Crystal part Piece cristal Kriсталл Pieza cristal Kryсталл Pezza cristallo Kriсталл onderdeel Kryсталлыккe Pezza de cristal Laskosa Czestk krysztafowa Ακρυστινός κομμάτι</p> 	<p>Weight L'ester Bessenreien Zavazhnie Sattbantast Lastic Ballasten Asela vastavara Forsyne med ballast Lastic Olaszyc balastem Επιμα</p> 	<p>Use of piece Pezzer Bozner Fozare Buzta Ajajelmar Baren Lazita Gensenzuzira Fuzat Pezecak Tuzuzirira</p> 	<p>Cut Denzuper Schneiden Corta Klipp Tagare Knippen Klip Corta Lokkakat Pezecak Απικομωφια</p> 	<p>Number/paint number N. ponuene Hambrot Hambrot Farbr N. pintura Hambrot Hambrot fargr N. vernice Hambrot Hambrot farvufarbr Hambrot malingssnummer N. de pintura Hambrot Hambrot malingssnummer N. farve Hambrot Nombros de chrometios Hambrot</p> 

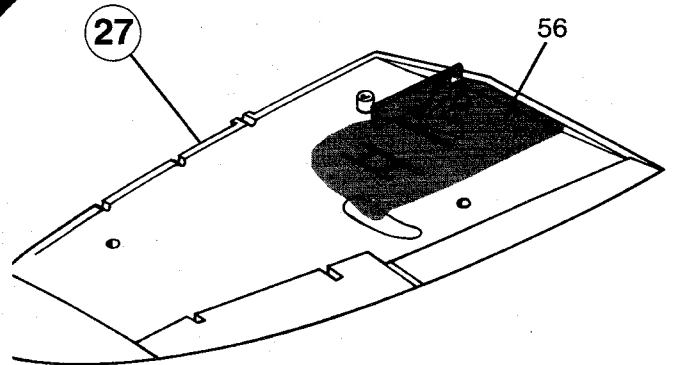


from
7/16
x
1/4

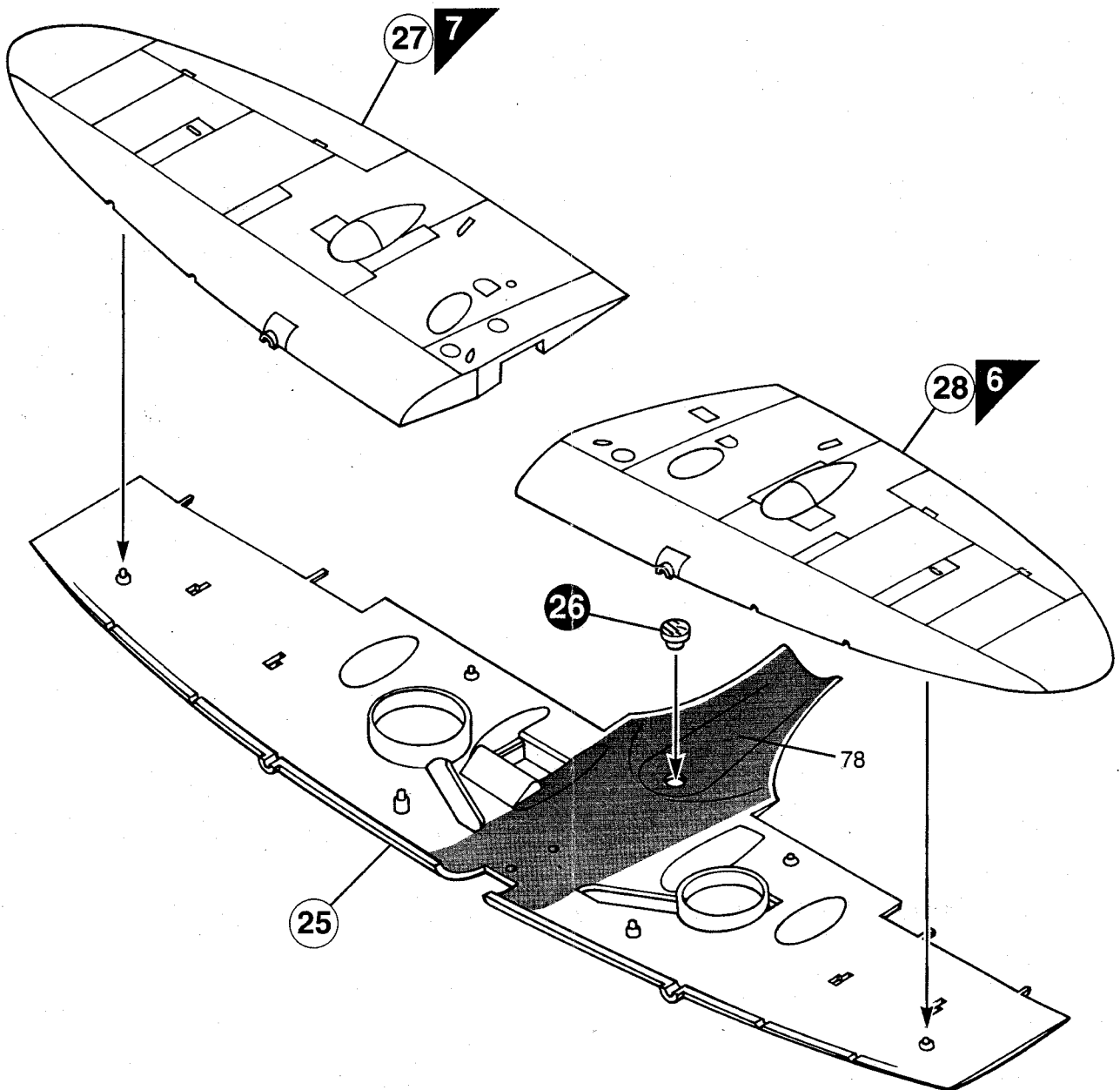
6



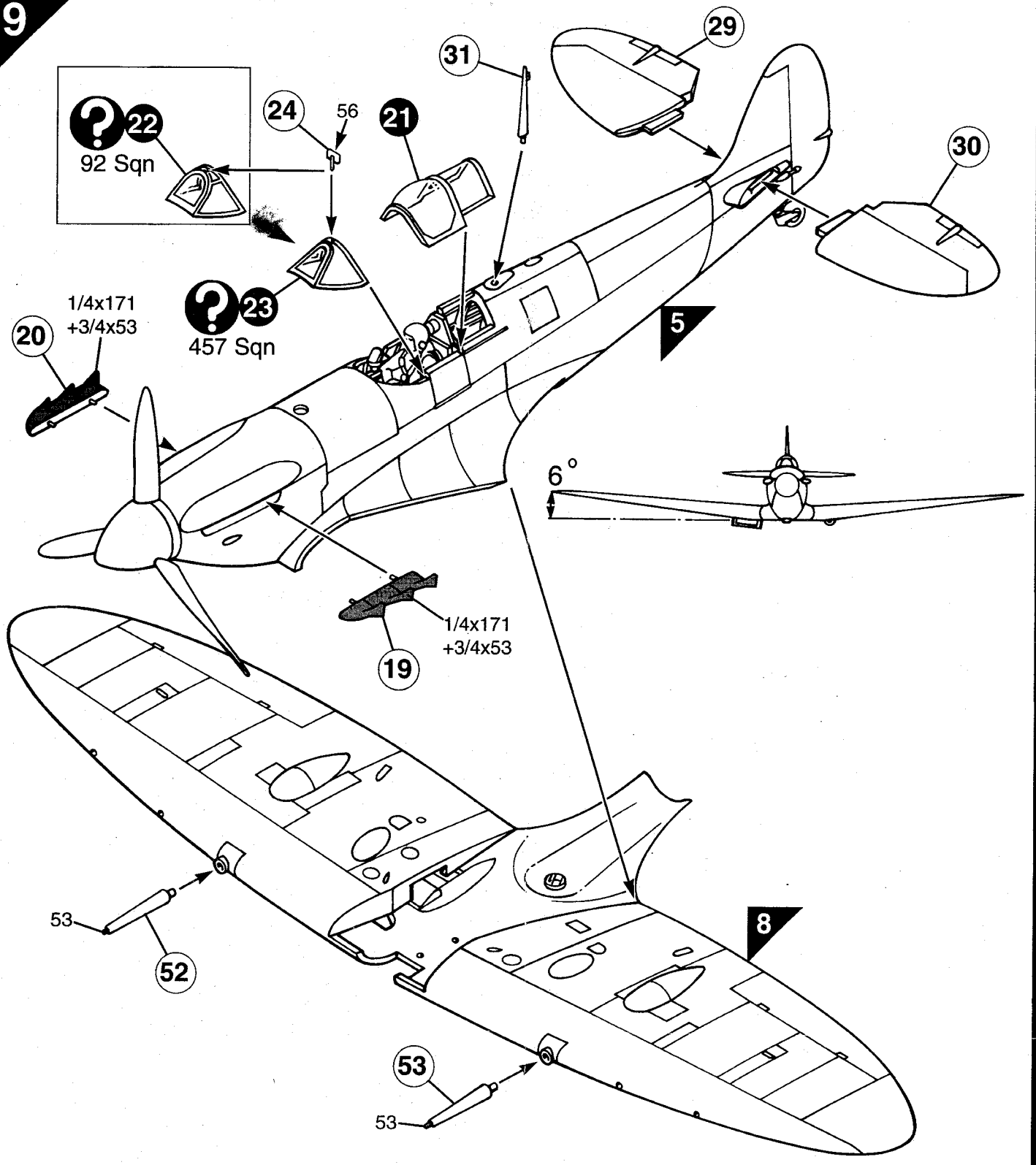
7



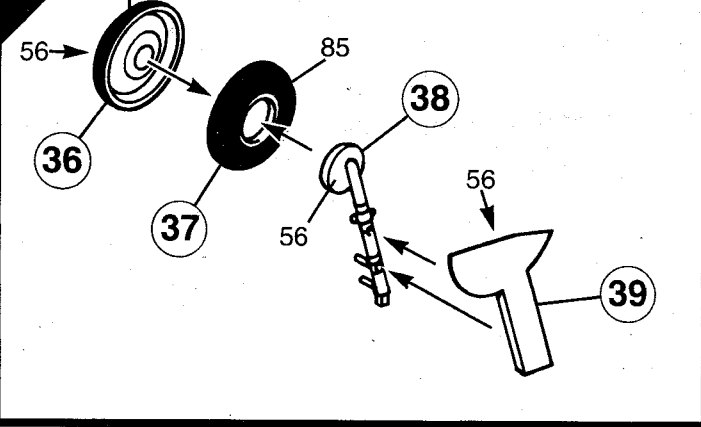
8



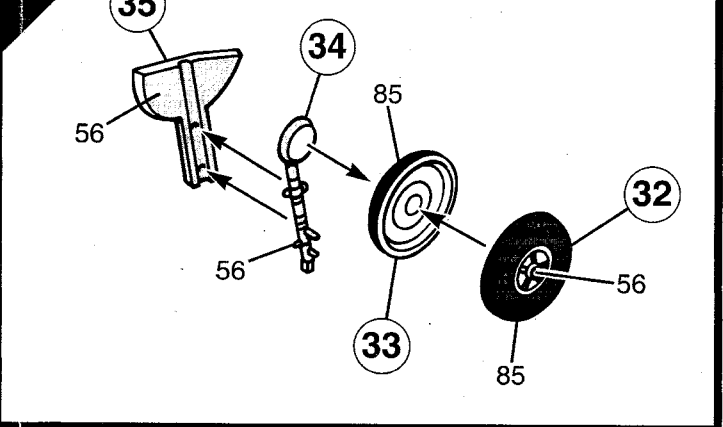
9

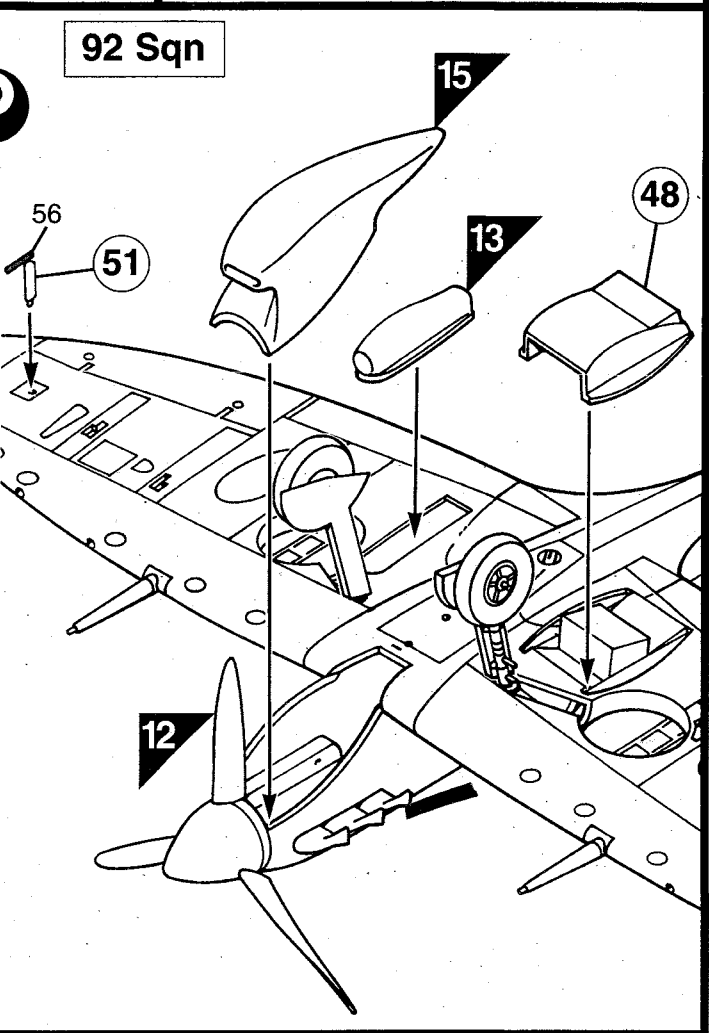
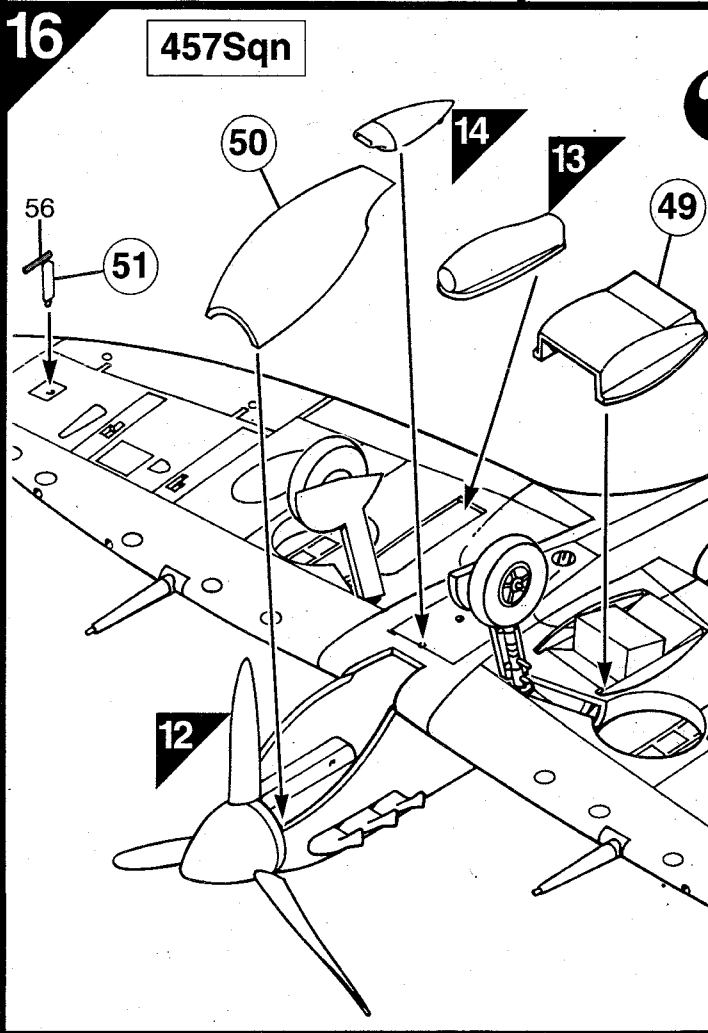
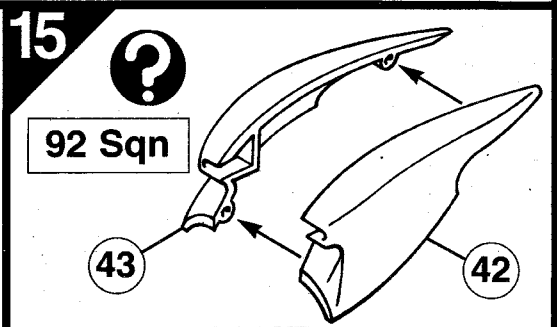
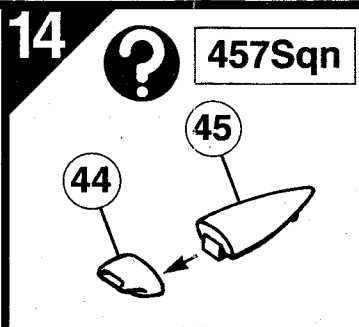
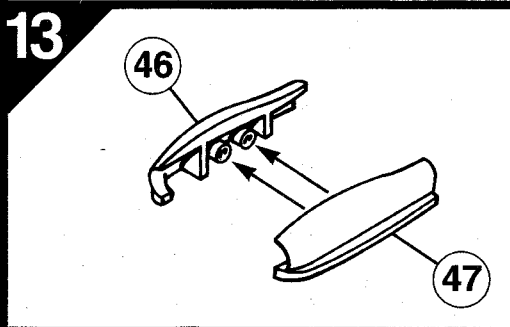
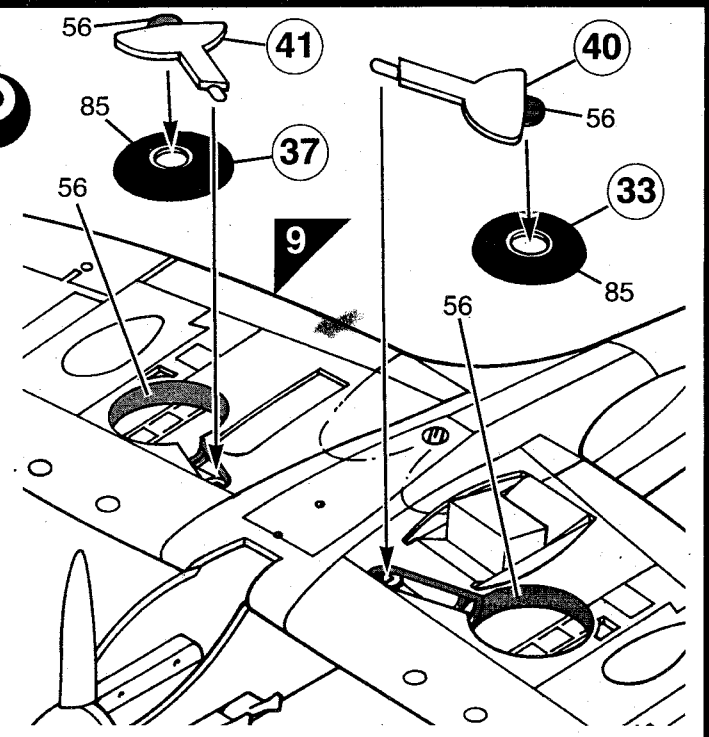
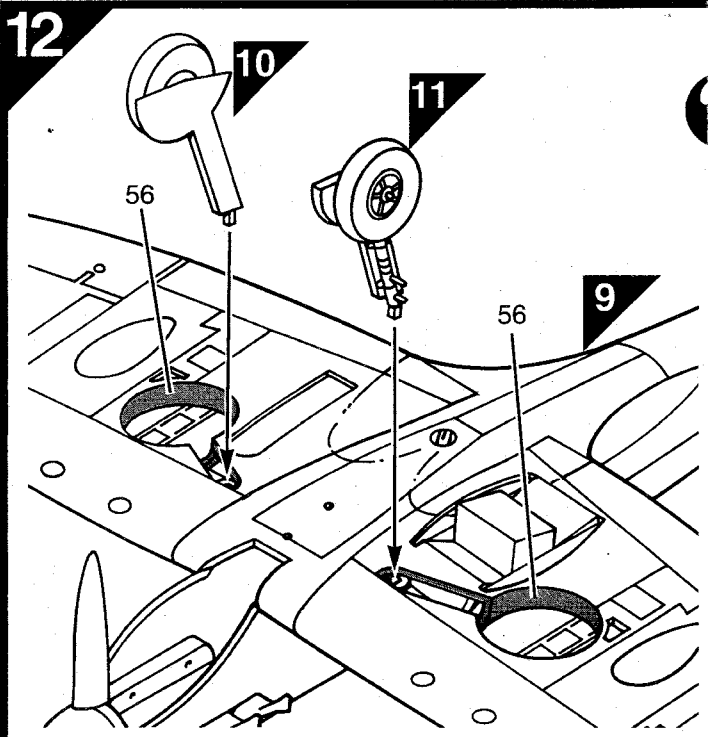


10



11

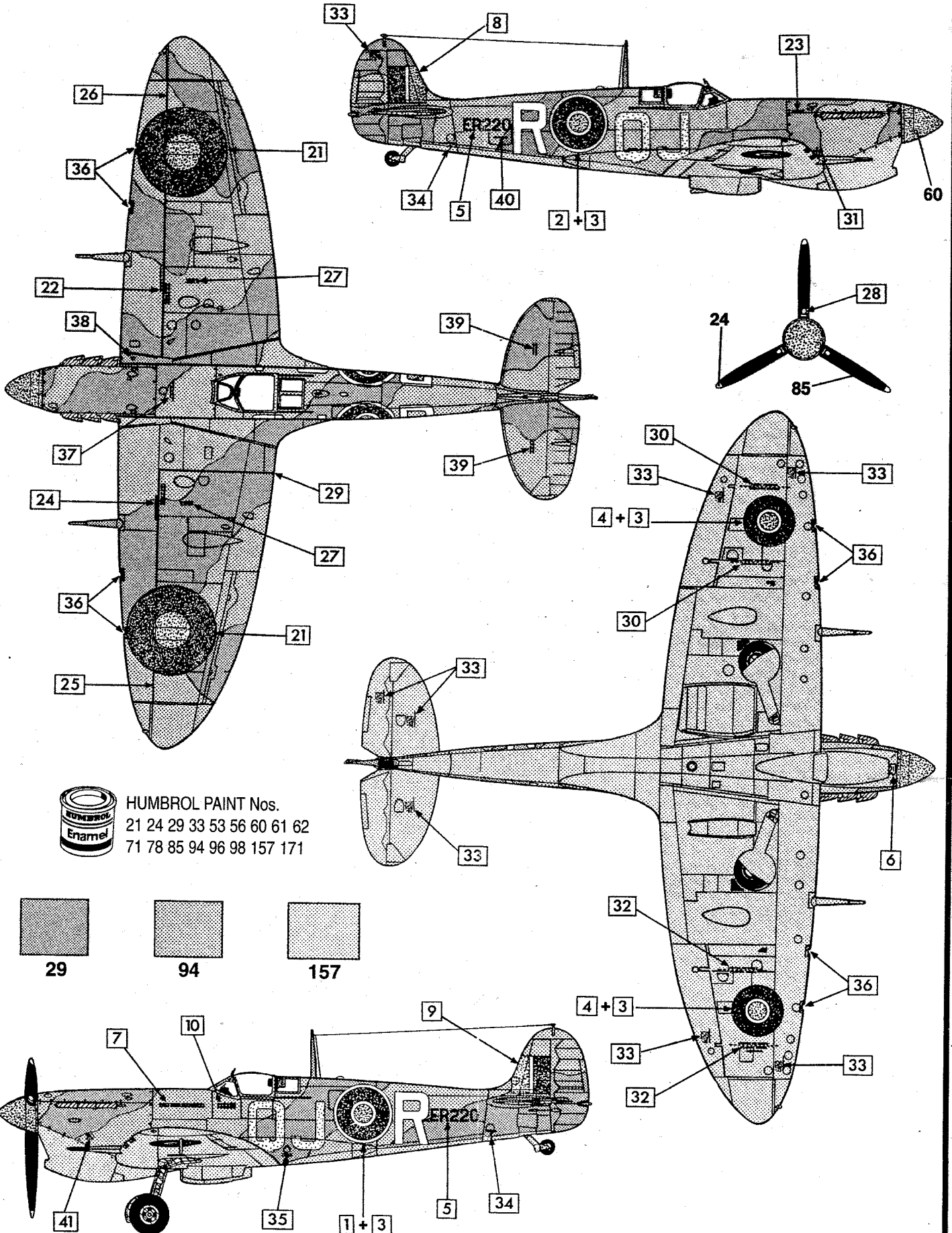




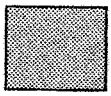
SPITFIRE Vb (Tropical)

No.92 (East India) Squadron, RAF, Western Desert, North Africa,
November 1942 - February 1943.

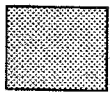
Flown by Sqd Ldr Neville Duke, 28 victories



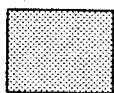
HUMBROL PAINT Nos.
21 24 29 33 53 56 60 61 62
71 78 85 94 96 98 157 171



29



94



157

SPITFIRE Vb

No. 457 Squadron, RAF, Jurby, Isle of Man,
December 1941 - March 1942.

Flown by Sqn Ldr Johny Gibson, 12 1/2 Victories

