



PAINT INSTRUCTIONS

The code letters (a,b,c, etc.) shown on the Colour-plan and Mini-Paint plans indicate the correct paint colour from the 'HUMBROL' Enamel range (see list below).



MODE D'EMPLOI

Les lettres de repères (a,b,c, etc.) figurant sur le code couleur plan et les "mini paint plans" indiquent la couleur correcte de la peinture dans la gamme des émaux 'HUMBROL' (voir liste ci-dessous).



ANLEITUNGEN ZUR WAHL DER FARBE

Die auf dem Farbschema angegebenen Code-Buchstaben (a,b,c, usw.) und Mini-Farbschemen zeigen die richtige Farbe aus dem 'HUMBROL'-Emailprogramm (siehe nachstehende Liste).



ISTRUZIONI PER LA VERNICIATURA

Le lettere codice (a,b,c, ecc.) figuranti sulla tabella dei colori e sulle tabelle Mini-Paint indicano il giusto colore della vernice a smalto serie 'HUMBROL' (vedere elenco in basso).



INSTRUCCIONES SOBRE LA PINTURA

Las letras de código (a,b,c, etc.) indicadas en la Cartilla de Colores y en las Minicartillas indican el color de pintura correcto del surtido de Esmaltes 'HUMBROL' (véase la lista a continuación).



ペンキの表示

ミニ・ペンキ表及びカラー表に示されている記号 (a, b, c, 等) はハンプロ・エナメル製品の範囲からの正確なペンキの色を表示します。(下の表をご覧ください)

a	91 Black Green	91 Vert Foncé	91 Schwarzgrün	91 Verde nerastro	91 Verde Negro	91 ブラック・グリーン
b	30 Dark Green	30 Vert Foncé	30 Dunkelgrün	30 Verde Scuro	30 Verde Oscuro	30 ダークグリーン
c	65 Aircraft Blue	65 Bleu clair	65 Blaugrau	65 Blue aviazione	65 Azul 'Aircraft'	65 航空機・ブルー
d	87 Steel Grey	87 Gris Acier	87 Stahlgrau	87 Grigio acciaio	87 Gris Acero	87 スチール灰色
e	11 Silver Fox	11 Argent	11 Silber	11 Argento	11 Plata	11 銀色
f	64 Light Grey	64 Gris pâle	64 Hellgrau	64 Grigio chiaro	64 Gris Claro	64 軽灰色
g	34 Matt White	34 Blanc Mat	34 Mattweiss	34 Bianco Opaco	34 Blanco Mate	34 白 (つや消し)
h	31 Slate Grey	31 Gris ardoise	31 Schiefergrau	31 Grigio ardesia	31 Gris Pizarra	31 濃灰色
i	61 Flesh	61 Chair	61 Haut	61 Color Carne	61 Color de Carne	61 肌色
k	78 Cockpit Green	78 Vert Cockpit	78 Cockpitgrün	78 Verde carlinga	78 Verde 'Cockpit'	78 コックピット・グリーン
l	60 Scarlet	60 Ecarlate	60 Scharlach	60 Scarlatto	60 Escarlata	60 深紅色
m	24 Trainer Yellow	24 Jaune Vif	24 Mattgelb	24 Giallo opaco	24 Amarillo Mate	24 マット (つや消し) 黄色
n	62 Leather	62 Cuir	62 Braun	62 Cuoio	62 Cuero	62 カ・キ・ドリル
o	56 Aluminium	56 Aluminium	56 Alu Metallic	56 Alluminio	56 Aluminio	56 アルミニウム
p	67 Tank Grey	67 Gris tank	67 Dunkelgrau	67 Grigio tank	67 Gris Tanque	67 タンク・グレイ
q	33 Matt Black	33 Noir Mat	33 Mattschwarz	33 Nero Opaco	33 Negro Mate	33 黒 (つや消し)

RETURN TO (UK ONLY)
CONSUMER SERVICE DEPT.
LESNEY PRODUCTS & CO. LTD.
SWANS INDUSTRIAL ESTATE,
ASHINGDON ROAD,
ROCHFORD ESSEX, ENGLAND

MY COMPLAINTS

NAME AND ADDRESS
(BLOCK CAPITALS)



Au cours de l'hiver de 1933/4, on envisagea la construction d'un hydravion à coque de reconnaissance au long cours et il fut passé un contrat à cet effet avec la société DORNIER. Au printemps de 1934, la DORNIER se concerta avec la Lufthansa pour voir s'il était possible de réaliser un appareil combiné militaire/civil, et le projet qui en résulta était, du point de vue aérodynamique, fort avancé pour un appareil flottant: la coque étant divisée en 7 compartiments étanches avec deux longerons montés au-dessus du fuselage sur un pylône profilé. La DORNIER voulait utiliser le nouveau moteur Jumo 205, qui comportait une consommation de combustible très basse, mais il n'y en avait pas de disponible pour le prototype et celui-ci vola en mars 1935 avec 2 moteurs diesel Jumo 5 de 540 CV. Ces moteurs furent installés dans le pylône, l'un comme moteur de traction, l'autre comme moteur de propulsion. Plusieurs appareils furent utilisés par la Lufthansa, mais la majeure partie de la production, fournie pour l'usage militaire, fut dotée de mitrailleuses placées à l'avant et derrière l'ala. Ces appareils furent utilisés pendant toute la durée de la Deuxième Guerre mondiale dans un grand nombre d'opérations diverses, parmi lesquelles le sauvetage des naufragés d'un avion.



Im Winter 1933/4 begannen Überlegungen über ein ozeangängiges Langstrecken-Aufklärungsflugboot, für das DORNIER den Entwicklungsauftrag erhielt. Im Frühjahr 1934 besprach DORNIER mit der Lufthansa, ob eine kombinierte militärische/zivile Maschine im Rahmen des Möglichen lag, und die sich daraus ergebende Konstruktion war für ein Wasserflugzeug aerodynamisch gesehen sehr hoch entwickelt. Der Rumpf wurde in 7 wasserdichte Räume unterteilt und über dem Rumpf befanden sich 2 Holmtragflächen auf einer stromlinienförmigen Gondel. DORNIER wollte den neuen Jumo-Motor 205 einsetzen, das einen sehr geringen Treibstoffverbrauch aufwies. Die Motoren standen jedoch für den Prototyp nicht zur Verfügung, der im März 1935 mit 2 Jumo-Dieselmotoren 5 von 540 PS flog. Die Motoren wurden in der Gondel als ein Zugschraubenmotor und ein Druckschraubenmotor angeordnet. Die Lufthansa setzte mehrere Maschinen ein, jedoch ging der größte Teil der Produktion an die Luftwaffe und wurde mit Maschinengewehrpositionen am Bug und hinter der Tragfläche ausgerüstet. Die Maschinen waren während des gesamten II. Weltkrieges in Gebrauch und wurden in verschiedensten Einsätzen, einschließlich dem Luft-Seeerrettungsdienst geflogen.



Durante l'hiver de 1933/4, fu contemplata la costruzione di un idrovolante a scafo di ricognizione e di lungo corso e venne firmato un contratto a tale scopo con la società DORNIER. Nella primavera del 1934, la DORNIER si concertò con la Lufthansa per vedere se fosse possibile costruire un apparecchio combinato militare/civile, e il progetto che ne risultò era, dal punto di vista aerodinamico, molto avanzato per un apparecchio galleggiante; lo scafo diviso in 7 compartimenti stagni con due longeroni montati al di sopra della fusoliera su un pilone carenato. La DORNIER voleva utilizzare il nuovo motore Jumo 205, il quale comportava un consumo di combustibile bassissimo, ma non vi era un motore disponibile per il prototipo e questi volò nel marzo 1935 con 2 motori diesel Jumo 5 di 540 CV. Tali motori vennero installati nel pilone, uno come motore di trazione, l'altro come motore di propulsione. Parecchi apparecchi furono utilizzati dalla Lufthansa, ma la maggior parte della produzione, fornita per uso militare, fu dotata di mitragliatrici collocate alla prua e dietro l'ala. Vennero utilizzati questi apparecchi per tutta la durata della Seconda Guerra mondiale in molte operazioni diverse, fra le quali il soccorso per naufraghi da aereo.



En el invierno de 1933/4 comenzó a considerarse el proyecto de un hidroavión de canoa de reconocimiento de alta mar de gran radio de acción y se otorgó un contrato de desarrollo a DORNIER. Durante la primavera de 1934 DORNIER discutió con Lufthansa, la posibilidad de una máquina Militar/Civil combinada y el diseño resultante era aerodinámicamente bastante moderno para un avión a flote. El casco estaba dividido en 7 compartimientos herméticos al agua con dos largueros montados encima del fuselaje sobre una torre currentiforme. DORNIER deseaba usar un nuevo motor Jumo 205 que proporcionaba un consumo bajo de combustible, pero no podían obtenerse para el prototipo, el cual voló en Marzo de 1935 con 2 diesels Jumo 5 de 540 hp. Los motores se instalaron en la torre dispuestos uno como tractor, el otro como empujador. Lufthansa utilizó varias máquinas pero la mayor parte de la producción se suministró para uso militar, equipadas con posiciones para ametralladoras a proa y detrás del ala. Las máquinas estuvieron en uso durante la Segunda Guerra Mundial y se utilizaron para una gran variedad de operaciones incluyendo Salvamento Marítimo desde el Aire.



ドローニア DO 18 1933年～1954年の冬から長距離大洋偵察飛行艇が考慮され始め、ドローニア社がその開発に着手しました。1934年春、ドローニア、ルフトハンザ両社間において軍用、民間用併合機の可能性が検討され、その結果、動力学的にも非常にすぐれた飛行艇が設計されました。艇体内は7つの防水隔室に分かれ、機体上の流線形のパイロンの上には2つの翼桁が固定付けられています。ドローニアは非常に燃料消費量の低い新ジューモ205型エンジンを使用を望んだが、1935年3月の板艇飛行時にはそれが不可能だったため、540馬力ジューモ5ディーゼルエンジンを使用しました。これらのエンジンはパイロン内に取り付けられるため、1基を牽引、他を押し推進用に配置しました。数機はルフトハンザに使用されたが、大半はへききと翼の後にマシンガンが取り付けられ、軍用機として働きました。この機種は第二次世界大戦中を通し空中、海洋の救難活動も含めさまざまな活躍をしました。