



1:72 D-Day Duo

Hawker Typhoon Mk.IB / Supermarine Spitfire PR.XIX

A73016 SCALE MODEL CONSTRUCTION KIT

EN

Designed initially to replace the Hawker Hurricane as the complementary high-altitude fighter to the Supermarine Spitfire, the Typhoon instead found fame as a low altitude ground attack aircraft, spearheading the airborne assault through occupied Europe after D-Day. The new fighter was larger than both the Hurricane and Spitfire and was built around the very powerful, but complex, Napier Sabre 37 litre H pattern engine. This engine could deliver over 2,000HP, but was also the cause of many of the Typhoons early problems. It was difficult to start on cold days, the level of vibration was huge and carbon monoxide would seep into the cockpit, causing asphyxiation of the pilot. While this was solved on later Typhoons, official doctrine still called for the pilot to always wear his mask when piloting the Typhoon. Other problems were structural, the tail on early versions was a weak area, and prominent strengthening plates had to be added. All of these problems meant that the Typhoon never really shone as a pure fighter and instead found its niche at lower levels. During offensive sweeps over France, called 'Rhubarbs', the Typhoon was found to be a strong aircraft, capable of taking lots of enemy fire. It was also a tremendously stable gun platform, an excellent attribute for an aircraft involved in strafing. With the addition of 3inch rocket projectiles, the Typhoon was transformed from a disappointing fighter, to a great ground attack machine. These powerful weapons had a destructive power similar to that of a broadside from a navy cruiser. In areas such as the Falaise pocket in Normandy, the Typhoon became the scourge of German armour and infantry.

The PR.XIX was the final Photo Reconnaissance version of the Spitfire to see active RAF service. Produced by mating features of the Mk. XI Spitfire to the powerful Griffon engine of the XIV, the PR.XIX was one of the fastest and some say best looking of all Spitfire variants. Due to its role as a reconnaissance machine it featured no armament, instead relying upon its high top speed to evade potential enemies. Against piston engine adversaries this worked well, however the advent of the Luftwaffe's new jet interceptors in the last year of the Second World War rendered the PR.XIX vulnerable, and post war the MiG 15s of the Soviet Air Force rendered it obsolete.

The first PR.XIX was delivered new to the RAF on the 27th of November 1944, with the final airframe being delivered on the 18th of May 1945. The initial 25 aircraft were unpressurized, but this was later changed and the internal fuel capacity was also increased, thus improving the aircraft's effectiveness.

After the war the PR.XIX served in the Far East, operating over Hainan Island and finally performed the RAF's last ever operational sortie by a Spitfire over Malaya on the 10th of June 1957. However, the PR.XIX continued to be used as a trials aircraft, even seeing a new role in the early 1960s as a training aircraft, teaching RAF fast jet

FR

Destiné au départ à remplacer le Hawker Hurricane en tant que chasseur à haute altitude pour compléter le Supermarine Spitfire, le Typhoon devint célèbre comme avion d'attaque au sol à faible altitude qui mena l'assaut aérien sur l'Europe occupée après le débarquement de Normandie. Construit autour du très puissant mais complexe moteur Napier Sabre en H de 37 l, ce nouvel avion de chasse était plus grand que le Hurricane et le Spitfire. Son moteur était capable de développer plus de 2.000 ch mais provoqua beaucoup de problèmes aux premiers Typhoon : démarrage difficile lors des jours froids, niveau de vibration excessif et infiltration de monoxyde de carbone dans le cockpit, suffoquant le pilote. Bien que ce dernier défaut soit résolu dans les derniers appareils, la doctrine officielle exigeait néanmoins que les pilotes portent toujours le masque aux commandes des Typhoon. Les autres problèmes étaient structurels car la queue des premières versions était un point faible et il fallait ajouter de grosses plaques de renforcement au fuselage. À cause de ces inconvénients, le Typhoon en tant que chasseur n'était jamais brillant mais trouva son créneau aux altitudes plus basses. Lors des rafales au-dessus de la France, le Typhoon s'avéra être un appareil robuste, capable d'absorber le feu intense de l'ennemi, ainsi qu'une plate-forme de canon extrêmement stable, excellent atout d'un avion qui s'occupe du mitraillage en rose-mottes. Avec ses roquettes supplémentaires de 7,6 cm, le Typhoon se transforma d'un chasseur décevant en formidable avion d'attaque au sol. Grâce à ses armes d'une puissance destructive pareille à celle d'un croiseur naval,

Le PRXIX était la dernière version de reconnaissance photographique du Spitfire en service opérationnel au sein de la RAF. L'une des variantes les plus rapides ainsi que la plus élégante, le PRXIX alliait la cellule aéronautique du Spitfire MkXI au puissant moteur Griffon du MkXIV. En tant qu'avion de reconnaissance, il n'avait pas d'armement mais comptait sur sa vitesse maximum très élevée pour s'éloigner des ennemis éventuels. Cet atout lui donnait un avantage contre les adversaires à moteur à piston mais l'apparition des intercepteurs à réaction de la Luftwaffe vers la fin de la Deuxième Guerre mondiale rendit le PRXIX vulnérable et le MiG15 de l'armée de l'air soviétique le rendit obsolète.

Le premier PRXIX fut livré à la RAF le 27 novembre 1944 et la dernière cellule le 18 mai 1945. Le manque de pressurisation interne des premiers 25 avions fut comblé plus tard et la performance de l'appareil fut améliorée. Après la guerre, le PRXIX était engagé dans des opérations en Extrême-Orient, y compris au-dessus de l'île de Hainan ; le 10 juin 1957 au-dessus de la Malaisie il entreprit la dernière sortie de reconnaissance photo de la RAF. Le PRXIX continua en tant qu'avion de test mais au début des années 1960 il fut utilisé comme appareil d'entraînement pour former les pilotes des jets à intercepter les avions à piston moins rapides, en cas de besoin opérationnel pendant

Through its life, the Typhoon was continuously upgraded. The original car door canopy was replaced by a bubble top unit; the three blade propeller was switched for a four blade unit and the tail planes were later replaced by those from the Tempest, but none of these upgrades would save the Typhoon. Phased out of service quickly after the war, by October 1945 it had gone from frontline RAF service. Today only one survives. Airfix would like to thank Chris Thomas for his help and expertise in this project.

Hawker Typhoon Mk.IB Specification

Maximum Speed: 412 mph (114 km/h)

Range: 510 miles (821 km)

Wingspan: 41 ft 7.0 in (12.67 m)

Length: 31 ft 11.0 in (9.73 m)

Armament: 4 x 20mm cannons 8 x RP3 rockets or 2 x 500lb or 2x 1000lb bombs

pilots how to intercept slower piston engine aircraft in case of an operational need during the Indonesian conflict. Today a number of PR.XIXs are kept flying, most notably with the Battle of Britain Memorial Flight but also with a number of private collectors.

Supermarine Spitfire PR.XIX Specification

Maximum Speed: 445 mph (715 km/h)

Range: 1,010 miles (1,625 km)

Wingspan: 36 ft 10.0 in (11.2 m)

Length: 32 ft 7.0 in (9.96 m)

Armament: Non

Le Typhoon était un fléau pour les chars et fantassins allemands, par exemple dans des régions comme la Poche de Falaise en Normandie. Pendant toute sa vie, le Typhoon fut continuellement amélioré. La canopée munie d'une porte latérale fut placée à une verrière en forme de bulle, l'hélice tripale fut remplacée par une unité quadrupôle et l'empennage passa à celui du Tempest — mais aucune de ces mises à jour n'allait sauver le Typhoon. Rapidement retiré du service après la guerre, en octobre 1945 il n'existe plus en première ligne au sein de la RAF. Aujourd'hui, un seul exemplaire a survécu. Airfix tient à remercier Chris Thomas pour son aide et expertise au cours de ce projet.

Hawker Typhoon Mk.IB Spécification:

Vitesse maximale: 660 km/h

Autonomie: 820 km

Envergure: 12,67 m

Longueur: 9,73 m

Armement: 4 canons de 20 mm, 8 roquettes RP3 ou 2 bombes de 225 kg ou 450 kg

le conflit indonésien.

De nos jours, bon nombre de PRXIX sont toujours en vol, et notamment au sein de l'escadrille qui commémore la bataille d'Angleterre, mais également auprès de nombreux collectionneurs et entreprises.

Supermarine Spitfire PR.XIX Spécification:

Vitesse maximale: 715 km/h

Autonomie: 1,625 km

Envergure: 11,2 m

Longueur: 9,96 m

Armement: aucun

FOR BEST RESULTS:

Surfaces to be painted should be clean – before parts are removed from the sprue, wash in warm, soapy water, rinse and dry thoroughly. Stir paints thoroughly before use.

PLEASE NOTE:

Some parts in the kit may not be required to build the model specified.



**HORNBY
HOBBIES**

Manufactured by: Hornby Hobbies Ltd Westwood, Margate, Kent, CT9 4JX, UK +44(0)1843 233525 customerservices.uk@hornby.com

EU Authorised Representative: Hornby Italia SRL Viale dei Caduti, 52/A6, Castel Mella (BS), Italy, 25030 +39 0687501292 customerservices.it@hornby.com

DE

Zunächst als Nachfolger der Hawker Hurricane zum gemeinsamen Einsatz mit der Supermarine Spitfire als Jäger in großen Flughöhen vorgesehen, wurde die Typhoon stattdessen als in niedrigen Höhen operierendes Bodenangriffsflugzeug bekannt. In dieser Rolle führte die Typhoon nämlich noch den "D-Day"-Landungen an der Normandieküste die Luftangriffe der Alliierten zur Einnahme des von Deutschland kontrollierten europäischen Festlandes an. Sie war größer als die Hurricane wie auch die Spitfire und war konstruktiv auf die volle Ausnutzung des überaus kräftigen, jedoch komplex beschaffenen 37 l H-Motors Napier Sabre ausgelegt. Zwar hatte dieses Triebwerk eine Leistung von über 2000 PS, verursachte jedoch viele der anfänglichen Probleme, mit denen die Typhoon zu kämpfen hatte. Das Starten des Motors erwies sich bei kaltem Wetter als schwierig; die Vibratoren wirkten sich enorm auf das gesamte Flugzeug aus; dazu noch drang Kohlenmonoxid in das Cockpit ein, wodurch Piloten in Erstickungsgefahr gebracht wurden. Während diese Probleme bei später hergestellten Typhoons gelöst werden konnten, waren Piloten jedoch auch danach offiziell verpflichtet, in der Konzel eine Atemmaske zu tragen. Gewisse strukturelle Mängel wurden nur teilweise beigelegt. Das Heck war bei den frühen Versionen zu schwach gewesen, weshalb optisch auffällige Verstärkungen angebracht werden mussten. Aufgrund aller dieser Probleme konnte die Typhoon sich nie als reines Jagdflugzeug durchsetzen, fand aber gute Einsatzmöglichkeiten im Bereich niedriger Flughöhen. Bei den Angriffen auf Frankreich im Rahmen der Operation "Rhubarb" konnte die Typhoon jedoch ihre Leistungskraft unter Beweis stellen, wobei sie oft auch noch schwere feindliche Treffer noch einsatzfähig blieb. Sie besaß auch eine hochgradig stabile Kanonenplattform, was bei Tiefflugangriffen besonders nützlich war. Mit 7,6 cm Raketen ausgerüstet, wandelte sich die Typhoon von einem enttäuschend agierenden Jäger zu einer leistungsstarken Bodenangriffsmaschine. Diese durchschlagskräftigen Geschosse gaben ihr eine Feuerkraft, die

Die PRXIX war die letzte als Aufklärungsflugzeug für Luftaufnahmen von der RAF aktiv eingesetzte Version der Spitfire. Ihre Konstruktion basierte auf der Kombination des so leistungsfähigen Griffon Motors, wie bei der Mk XIV verwendete, mit dem Flugwerk der Mk XI Spitfire. Daraus entstand dann die PRXXI, eine der schnellsten und wohl auch formvollendetsten aller Ausführungen der Spitfire. Da sie zur ausschließlichen Verwendung als Aufklärer vorgesehen war, war sie nicht mit Waffen ausgerüstet worden. Stattdessen verließen sich ihre Piloten auf die hohe Höchstgeschwindigkeit dieser Maschine, um potentiellen Widersachern zu entkommen. Das konnte sicherlich ausreichen, wenn ihr Gegner mit Ottomotoren angetriebene Flugzeuge benutzte. Mit dem Herauholen der Düsenabfangjäger der Luftwaffe in der Endphase des Zweiten Weltkriegs wurde die PRXIX jedoch verwundbar; die MiG 15 der sowjetischen Luftstreitkräfte in der Nachkriegszeit machte sie dann endgültig technisch veraltet.

Die erste PRXIX wurde am 27. November 1944 an die RAF ausgeliefert, und am 18. Mai 1945 wurde das letzte Flugwerk übernommen. Die ersten 25 Maschinen waren nicht druckbeaufschlagt, was sich jedoch bald änderte. Mit der Erhöhung des Tankvolumens wurde dann die Leistung des Flugzeugs weiter gesteigert.

Nach Kriegsende wurde die PRXIX noch weiterhin im Fernen Osten geflogen. Dort trat sie über den Hainan-Inseln wie auch über Malaya in Aktion, wo sie ihren letzten Aufklärungsflug am 10. Juni 1957 absolvierte. Als Versuchsflugzeug wurde die PRXIX noch längere Zeit verwendet. In den frühen 1960er Jahren wurde sie als Schulflugzeug eingesetzt. Dabei konnten

ES

Aunque inicialmente se diseñó para sustituir al Hawker Hurricane como caza a gran altura y complementar las capacidades del Supermarine Spitfire, el Typhoon alcanzó la fama como avión de ataque sobre tierra desde baja altura, como punto de lanzamiento en el asalto aéreo de la Europa ocupada después del Día D. El nuevo caza era de mayor tamaño que el Hurricane y el Spitfire y se diseñó en torno al potente, pero complejo, sistema de motores Napier Sabre de 37 l. Este motor puede proporcionar más de 2.000 HP, pero fue el origen de muchos de los problemas que sufrió el Typhoon en su primera época. El arranque era difícil en días fríos, tenía un nivel de vibración extremadamente elevado y dejaba posar monóxido de carbono a la cabina, con riesgo de asfixia para el piloto. Aunque en versiones posteriores este problema quedó solventado, oficialmente el piloto tenía que ponerse la máscara en todo momento a los mandos del Typhoon. Otros problemas eran de índole estructural: el alerón de cola de las primeras versiones era muy vulnerable y fue preciso añadir planchas de refuerzo. La combinación de todos estos problemas hizo que el Typhoon no llegase nunca a demostrar su capacidad como caza puro, destinándose a tareas de vuelo a menor altura. Durante las incursiones ofensivas sobre Francia, conocidas como 'ruibarbos', el Typhoon demostró su fuerza y su capacidad para soportar fuego enemigo. También era una plataforma de disparo muy estable, lo que constituyó un excelente atributo para un participante en misiones de bombardeo. Al añadirse proyectiles-cohetes de tres pulgadas, el Typhoon pasó de ser un caza decepcionante a un excelente aparato de ataque sobre tierra. Estas potentes armas tenían una capacidad destructiva

El PRXIX fue la última versión del Spitfire para reconocimiento fotográfico que entró en servicio activo en la RAF. Creado a partir de la combinación del armamento de un Spitfire MkXI y el potente motor Griffon del XIV, el PRXIX fue una de las versiones más veloces del Spitfire, y la de mayores cualidades estéticas. Al tratarse de un aparato de reconocimiento, no llevaba armamento, recurriendo a su elevada velocidad máxima para escapar de posibles enemigos. Aunque este sistema era adecuado contra adversarios con motores de pistón, la apariencia de los primeros reactores de la Luftwaffe en los últimos meses de la guerra hizo vulnerable al PRXIX, y los MiG 15 de la aviación soviética lo convirtieron en un avión obsoleto.

El primer PRXIX se entregó a la RAF el 27 de noviembre de 1944, haciendo entrega del último aparato el 18 de mayo de 1945. Los primeros 25 aviones no disponían de aire presurizado, pero esto se cambió posteriormente, aumentándose también la capacidad interna de combustible, con la consiguiente mejora de la eficacia del aparato.

Una vez terminada la guerra, el PRXIX entró en servicio en el lejano oriente, operando en la isla de Hainan y realizando la última incursión de reconocimiento fotográfico de la RAF sobre Malasia el 10 de junio de 1957. El PRXIX siguió utilizándose como aparato de prueba y a comienzos de la década de 1960 se adoptó como avión de entrenamiento, para enseñar a los pilotos de reactores de la RAF a interceptar aviones de motor de pistón, más lentos, en previsión de que surgiera esta

SV

Typhoon, som inledningsvis var avsett att ersätta Hawker Hurricane som kompletterande jaktpilot på hög höjd till Supermarine Spitfire, blev i stället berömt som ett markattackplan på låg höjd som ledde luftattackerna över det okuperade Europa efter Dagen D. Det nya jaktplanet var större än både Hurricane och Spitfire och byggdes kring den mycket kraftfulla men komplexa Napier Sabre 37 l motorn. Dess motoreffekt översteg 2 000 hk, men utgjorde även orsaken till flera av Typhoons tidiga problem. Den var svår att starta i låga temperaturer, den vibrerade kraftigt och koloxid trängde dessutom in i cockpiten och orsakade andningsproblem för piloten. Dessa problem löstes i efterföljande Typhoon-varianter, men officiella bestämmelser diktade fortfarande att piloterna alltid skulle bärta sina masker i Typhoon-planen. Andra problem var strukturrelaterade: stjärnan på de tidiga versionerna var sårbar, vilket förändrade montering av förstärkande plattor. Alla dessa problem resulterade i att Typhoon aldrig riktigt imponerade som ett rent jaktpilot och därför gavs uppgiften på låga höjd. Under offensiva svep över Frankrike (som gick under namnet "Rhubarb" eller "raborber") visade sig Typhoon vara ett robustt plan som kunde ta emot stora mängder inkommande fiendeeld. Det utgjorde även en utmordentlig stabil vapenplattform, vilket är en utmärkt egenskap för ett flygplan som används för beskjutning. Tilläget av 7,6 cm-rakettprojektiler innebar att Typhoon transformerede från ett foga imponerande jaktpilot till ett formidabelt markattackplan. Dessa kraftfulla vapen hade en stor förstörelseeffekt som påminde om att bli beskjuten av en av flottans kryssare. I områden som Falaise-fickan i Normandy göckades tyskt pansar och infanteri av Typhoon.

PRXIX var den sista fotopaningsversionen av Spitfire som användes i aktiv tjänst av RAF. PRXIX, som producerades utifrån en kombination av Mk XI Spitfires flygkropp och den kraftfulla Griffon-motorn på XIV, var en av de snabbaste och mest iögonfallande av alla Spitfire-varianter. På grund av dess roll som spaningsplan var den inte bestyrkad, utan förlitade sig på sin snabba manöverförmåga för att undvika eventuella fiender. Detta fungerade väl mot kolvmotoriga fiendeplan, men introduktionen av Luftwaffes jetplan i slutet på andra världskriget gjorde PRXIX sårbar – och lanseringen av MiG 15-planet i det sovjetiska flygvapnet efter kriget innebar dödsstötten för planet.

Det första nya PRXIX levererades till RAF den 27 november 1944 och efterföljdes av den sluttiga flygkroppen den 18 maj 1945. De 25 första flygplanen var inte trycksatta, något som åtgärdades i ett senare skede. Även den interna bränslekapaciteten ökades, vilket förbättrade flygplanet effektiviteten.

Efter kriget användes PRXIX för flygningsar över Hainan i Fjärren Östern och utförde RAF:s sista spaningsflyg över Malaya den 10 juni 1957. PRXIX användes fortsättningsvis i övningsflytte. I början på 1960-talet gavs planeten rollen som skolplan så att RAF:s jetpiloter kunde lära sig hur långsamma kolvmotoriga plan skulle attackeras om detta behov skulle bli aktuellt

nahezu dem Salvo eines Kreuzers gleichkom. In Kampfgebieten wie etwa dem Kessel von Falaise in der Normandie wurde die Typhoon ein gefürchteter Gegner für deutsche Panzer und Soldaten. Die Typhoon wurde während ihrer gesamten Einsatzzeit ständig weiterentwickelt und verbessert. Ihre ursprünglich kantig verlaufende Kabine wurde durch eine blasenförmige Kuppel ersetzt; ihr Drei-Blatt-Propeller wurde durch einen Vier-Blatt-Propeller abgelöst; sie erhielt Heckflügel, wie sie bei der Tempest verwendet worden waren. Trotz aller dieser Verbesserungen war jedoch das Ende der Typhoon bald herangekommen. Nach Kriegsende wurde sie rasch aus dem Dienst gezogen, und bis Oktober 1945 war sie im Frontlinieneinsatz der RAF nicht mehr präsent. Heute existiert nur mehr eine einzige Maschine. Airfix möchte sich bei Chris Thomas für seine fachkundige Hilfe bei der Erstellung dieses Projekts bedanken.

Hawker Typhoon Mk.IB Spezifikation:

Höchstgeschwindigkeit: 600 km/h

Reichweite: 820 km

Spannweite: 12,67 m

Länge: 9,73 m

Bewaffnung: vier 20 mm Maschinenkanonen, acht Raketen Typ RP3 oder zwei 225 kg Bomben bzw. zwei 450 kg Bomben

RAF-Piloten von schnellen Düsenjägern lernten, wie sie langsamer fliegende Kolbenmotorflugzeuge abschießen könnten, falls sich die Notwendigkeit dafür im indonesischen Konflikt ergaben hätte. Heute fliegen noch mehrere PRXIX. Am besten sind ihre Demonstrationsflüge mit der Staffel für historische Flugzeuge "Battle of Britain Memorial Flight" bekannt. Zusätzlich unterhalten private Sammler und Firmen noch einige flugtaugliche Maschinen.

Supermarine Spitfire PR.XIX Spezifikation:

Geschwindigkeit: 715 km/h

Reichweite: 1625 km

Spannweite: 11,2 m

Länge: 9,96 m

Bewaffnung: keine

similar a una ondulada desde un crucero de la marina. En áreas como la bahía de Falaise en Normandía, el Typhoon fue el azote de la infantería y los blindados alemanes. A lo largo de su vida, el Typhoon sufrió continuas mejoras. La cubierta original con puerta de coche se sustituyó por un diseño de burbuja; la hélice de tres palas se cambió por una unidad de cuatro palas y el alerón de cola fue sustituido posteriormente por el de Tempest, pero ninguna de estas mejoras pudo salvar el Typhoon. Fue retirado del servicio muy poco después del final de la guerra, quedando fuera de primera línea en la RAF en octubre de 1945. Solo se conserva una unidad. Airfix desea agradecer a Chris Thomas su ayuda experta en este proyecto.

Hawker Typhoon Mk.IB Spezifikation:

Velocidad máxima: 660 km/h

Autonomía: 820 km

Envergadura: 12,67 m

Longitud: 9,73 m

Armamento: 4 cañones de 20 mm, 8 cohetes RP3 o 2 bombas de 225 kg o 2 bombas de 450 kg

necesidad en el conflicto de Indonesia.

En la actualidad se mantienen en condiciones de vuelo varios PRXIX, principalmente los participantes en el Vuelo Commemorativo de la Batalla de Inglaterra, pero también se conservan varios en distintas empresas y colecciones particulares.

Supermarine Spitfire PR.XIX Spezifikation:

Velocidad máxima: 715 km/h

Autonomía: 1.625 km

Envergadura: 11,2 m

Longitud: 9,96 m

Armamento: Ninguno.

Typhoon uppgraderades kontinuerligt under sin livstid. Den ursprungliga sittrumshuven av bildörrsdesign ersattes av en bubbelkupol, propellern med tre blad byttes ut mot fyra blad och stjärtpartierna ersattes senare av delar från Tempest, men ingen av dessa uppgraderingar skulle komma att röda Typhoon. Det åvecklades i etapper omedelbart efter kriget, och redan i oktober 1945 utgjorde det inte längre en del av brittiska RAF:s frontlinje. Endast ett plan finns kvar idag. Airfix tackar Chris Thomas för hans hjälp och experterna under detta projekt. Hastighet: 660 km/h, Räckvidd: 820 km, Spänvidd: 12,67 m, Längd: 9,73 m. Beväpning: 4 st. 20 mm-kanoner, 8 st. RP3-raketer eller 2 st. 225 kg- eller 2 st. 450 kg-bomber.

Hawker Typhoon Mk.IB Specification:

Maximal hastighet: 660 km/h

Räckvidd: 820 km med full tank

Spänvidd: 12,67 m

Längd: 9,73 m

Betyckning: 4 st. 20 mm-kanoner, 8 st. RP3-raketer eller 2 st. 225 kg- eller 2 st. 450 kg-bomber.

under konflikten i Indonesien. Ett antal PRXIX-plan flygs ännu idag, i huvudsak som en del av Battle of Britain Memorial Flight men även av vissa privata entusiaster och firmar.

Supermarine Spitfire PR.XIX Spezifikation:

Maximal hastighet: 715 km/h

Räckvidd: 1 625 km med full tank

Spänvidd: 11,2 m

Längd: 9,96 m

Betyckning: Ingen.

ASSEMBLY INSTRUCTIONS

EN Study drawings and practise assembly before cementing parts together. Carefully scrape 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.

FR Étudier attentivement les dessins et simuler l'assemblage avant de coller les pièces. Gratter soigneusement toute peinture sur les surfaces à coller. Toutes les pièces sont numérotées. Peindre les petites pièces avant l'assemblage. Pour coller les décalcomanies, 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 conjointement avec les illustrations sur la boîte. Ne convient pas aux enfants de moins de 36 mois – présence de petits éléments détachables.

DE Vor dem Zusammenkleben der Teile die Zeichnungen sorgfältig ansehen und die zu verklebenden Teile zur Vermeidung möglicher Fehler versuchsweise zusammenfügen. Dann an den Klebeflächen vorhandene Farbbeschichtung vor dem Zusammenkleben vorsichtig abkratzen. Alle Bestandteile sind mit Nummern versehen. Kleine Teile vor dem Zusammenbau bemalen. Abziehbilder wie gewünscht ausschneiden. Vor dem Anbringen einige Sekunden in warmes Wasser tauchen und dann vom Trägerpapier in ihre vorgesehene Position schieben. Dabei die Abbildungen auf der Schachtel beachten. Nicht für Kinder unter 36 Monaten geeignet, da abnehmbare bzw. lose angebrachte Kleinteile enthalten sind.

ES Estudiar los dibujos y practicar el montaje antes de pegar las piezas. Raspar cuidadosamente 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, cortarlas de la hoja, sumergirlas en agua tibia durante unos segundos y deslizarlas a la posición indicada. Utilizar en conjunción con la ilustración de la caja. No es adecuado para niños menores de 36 meses, ya que contiene piezas pequeñas que podrían soltarse.

SV Studera bilderna noggrant och sätt ihop delarna innan du limmar ihop dem. Skrapa försiktigt bort färg från limmade delar. Alla delarna är numrerade. Måla smådelarna före ihopstötning. Sätt fast dekalerna genom att klippa arket, doppa i varmt vatten några sekunder och låta baksidan glida på plats som bilden visar. Använd enligt bildanvisningarna på kartongen. Rekommenderas ej för barn under 3 år. Innehåller löstagbara smådelar.

NL Tekeningen bestuderen en delen in elkaar zetten alvorens deze te lijmen. Lak voorzichtig van lijmvlekken afschrapen. Alle delen zijn genummerd. Kleine delen vóór montage verven. Voor aanbrengen van stickers, gewenste stickers uit het vel knippen, een paar seconden in warm water dompelen en dan van het schutblad af op aangebrachte plaats schuiven. Hierbij afbeelding op doors raadplegen. Niet geschikt voor kinderen onder 3 jaar, omdat kleine deeltjes gemakkelijk kunnen losraken.

PO Przed przystąpieniem do klejania przestudiuj uważnie rysunki i przeówicz składanie części. Ostrożnie zeskrób ze sklejanych powierzchni farbę. Wszystkie części są ponumerowane. Drobne części pomaluj przed ich złożeniem. Celem przeniesienia kalkomanii wytnij ją z arkusza, zanurz 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, rozbieranych części, nieodpowiednie dla dzieci poniżej 3 lat.

IT Studiare i disegni ed esercitarsi a montare i vari pezzi prima di fissarli con la colla. Raschiare con cura le tracce di vernice dalle superfici da incollare. Tutti i pezzi sono numerati. Verniciare i pezzi di piccole dimensioni prima di montarli. Per applicare le decalcomanie, ritagliare il foglio nel modo richiesto, immergere in acqua calda per alcuni secondi, quindi staccare la decalcomania dalla carta di supporto e posizionarla nel punto desiderato. Usare le decalcomanie come indicato nell'illustrazione riportata sulla confezione. Non adatto a bambini di età inferiore a 36 mesi per la presenza di componenti di piccole dimensioni che potrebbero staccarsi.

PT Estudar atentamente os desenhos e experimentar a montagem. Raspar cuidadosamente as superfícies de modo a eliminar pintura 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.

EL Μελετήστε προσεκτικά τα σχέδια και συναρμολόγηστε για πρώτη φορά τα κομμάτια χωρίς να τα συγκολλήσετε. Αφαιρέστε επιμελώς την πλαστική βαφή από τις επιφάνειες τις οποίες θα συγκολλήσετε. Όλα τα κομμάτια είναι αριθμημένα. Χρωματίστε τα μικρά κομμάτια πριν από τη συναρμολόγηση. Για να κολλήσετε τις χαλκομανίες, κόψετε γύρω από το σχέδιο όπως απαιτείται, βυθίστε το μερικά δευτερόλεπτα σε χλιαρό νερό και μετά τοποθετήστε τό στη θέση που υποδεικνύεται, αφαιρώντας τη μεμβράνη που το καλύπτει. Λάβετε υπόψη σας ταυτόχρονα την εικονογράφηση του κοινού. Ακατάλληλο για παιδιά ηλικίας κάτω των 36 ώρων λόγω ύποπτως λυκούν κοινωνικών που αποσπούνται.

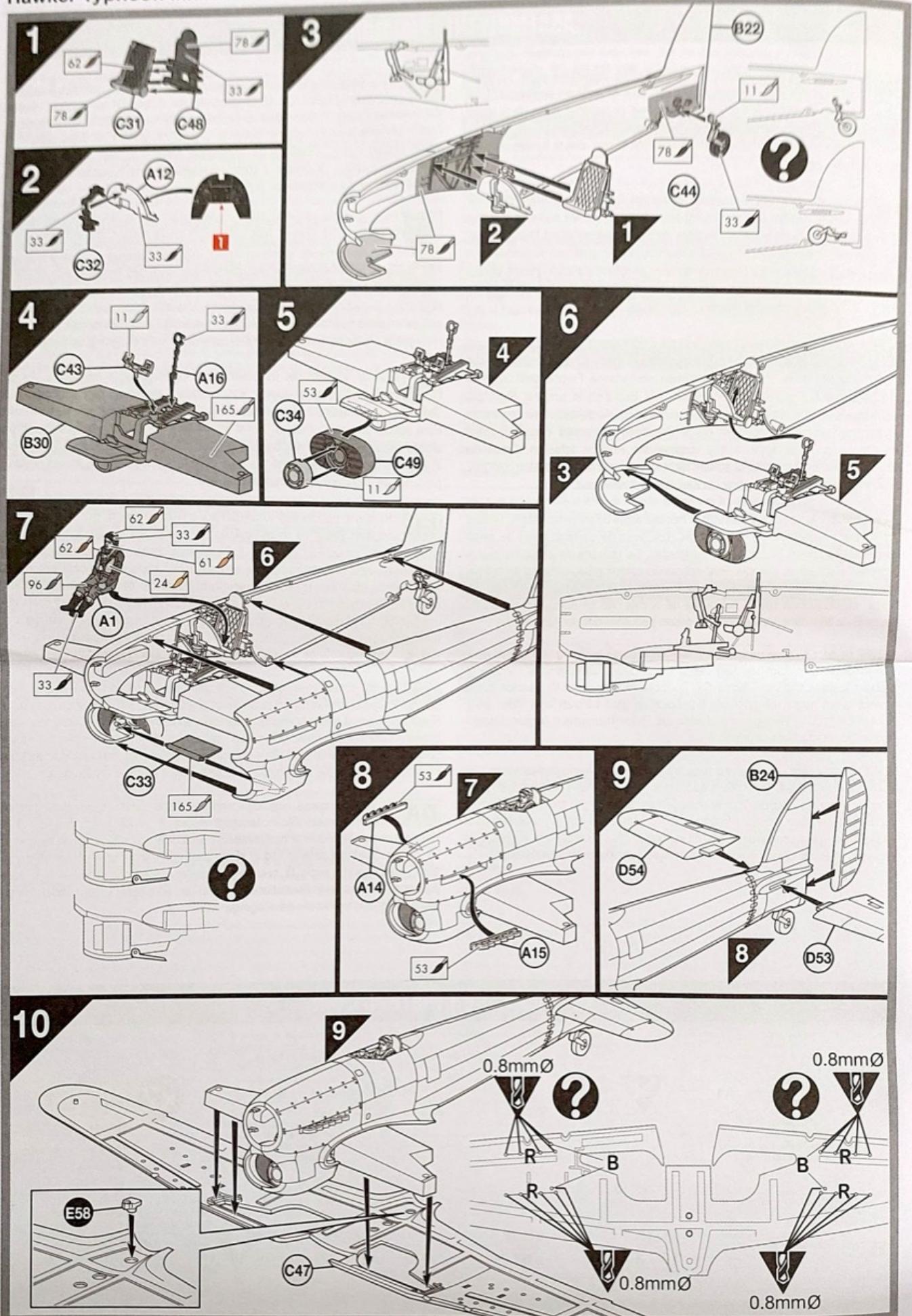
F1 Tutustu piirroksiin ja harjoittele kokoamista, ennen kuin liimaat osat yhteen. Raaputa maali varovasti pois liimattavilta pinnoilta. Kaikki osat on numeroitu. Maalaa pienet osat ennen kokoamista. Siirtokuvien kiinnittämiseksi leikkaa ne arkista tarpeen mukaan. Kasta kuva lämpimään veteen muutaman sekunnin ajaksi, anna takapuolen liukua kuvalle osoitetun kohtaan. Käytetään yhdessä laatikon kuvitukseen kanssa. El suositella alle kolmivuotiaille lapsille. Paljon irrotettavia pikkuosia.

DA Studér tegningerne nøje og forsøg at sætte delene sammen, inden de klæbes sammen. Skrab forsigtigt malingen af de overflader, der skal klæbes sammen. Alle dele er nummererede. Små dele skal males, før de monteres. Overføringsbillederne påføres ved at klippe dem ud af arket, som påkrævet, dyppe dem i varmt vand i nogle få sekunder, hvorefter underlaget glides af i de viste positioner. Påføres ifølge illustrationerne på ønsken. Ikke egnet til børn under 3 år på grund af tilstede værelse af små aftagelige dele.

ASSEMBLY ICON INSTRUCTIONS

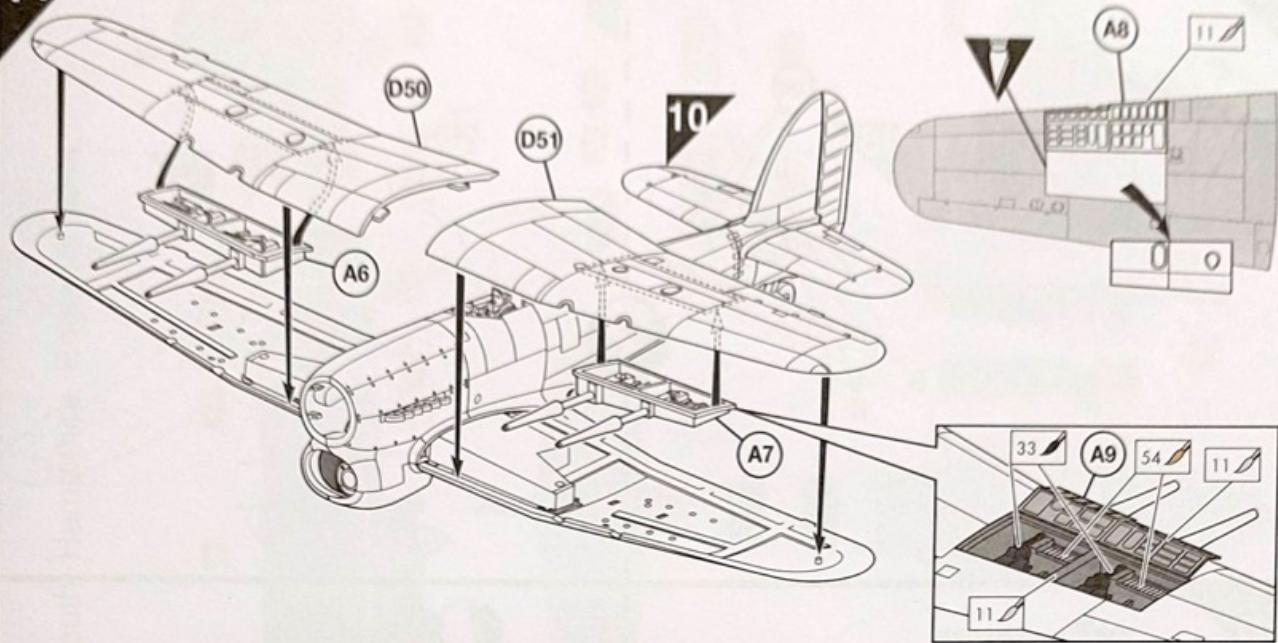
1	Assembly phase Phase de montage Montagephase Fase de montaje Monteringsfaser Fase di montaggio Montagefase Fase de montagem Monteringsfase Kokoamisvalsa Faza skladania Φάση συναρμολόγησης	A1	Cement Coller Kleben Pegar Limma Incollare Lijmen Colar Klæbes Liimaa Kleic Συγκόλλετε	Do not cement together No pas coller Nicht kleben No pegar Limma inte Non incollare Niet lijmen Não colar Skal ikke klebes Älä liimaa Nie kleic Μη συγκόλλετε				Symmetrical assembly Montage symétrique Symmetrischer Aufbau Montaje simétrico Symmetrisk montering Montaggio simmetrico Symmetrische montage Montagem simétrica Symmetrisk samlung Symmetrischen asentaminen Montaż symetryczny Συμμετρική Συναρμολόγηση	Alternative part(s) provided Autre(s) pièce(s) fournie(s) Ersatzteil(e) mitgeliefert Se incluye(n) pieza(s) alternativa(s) Alternativa(s) del(ar) ingår Uno o più componenti alternativi forniti Alternatieve onderdelen meegeleverd Peça(s) alternativa(s) fornecida(s) Alternativa(e) delle medagliolger Vaihtoehtoisesti osat pakkausessa Dostępne części zamiennicze Παρέχονται εναλλακτικά κομμάτα		Repeat this operation Répéter l'opération Vorgang wiederholen Repetir la operación Upprepa åtgärden Ripetere l'operazione De verrichting herhalen Repetir a operação Manøvren gentages Toista toimenpide Powtórzyć operację Επαναλαβέτε τη οδηγία
1	Decals Décalcomanies Abziehbild Calcomanías Dekaler Decalcomanie Stickers Decalcomania Billedoverføring Siirtokuvat Kalkomaniie Xalkomaniës	A1	Crystal part Pièce cristal Kristallteil Pieza de cristal Kristaldel Kristalldel Pezzo cristallo Kristallen onderdeel Peça de cristal Krystralstykke Kristalliosa Čęśc kryształowa Κουμπάτη κρυστάλλου	Weight Lester Beschweren Lastrar Belasta Aplicare un peso Verzwaren Lastrar Páfrø vægt Aseta vastapaino Obciażyc balastem Επιθέστε βάρος				Remove by filing Enlever avec une lime Abfeilen Eliminar con lima Ta bort genom att fila Rimuovere con la lima Verwijderen door afvijlen Remova limando Fjern ved at file væk Poista vilamaalla Usunąć przy użyciu pilnika Αφαιρέστε λιμάρωντας με λίμα	Drill or pierce Percer Durchbohren Perforar Borra Trapanare o forare Boren of doorboren Furar Gennembr Porata tai puhkaise Wywiercić pod przedziurawić Τρυπήστε		Humbrol paint number No peinture Humbrol Humbrol-Farbnummer No de pintura Humbrol Humbrol farg nummer No vernice Humbrol Humbrol verfnummer No de pintura Humbrol Humbrol malningsnummer Humbrol-maalain numero Nr farby Humbrol Νούμερο χρώματος Humbrol
1	Decalcomanie Decalcomania Billdeoverføring Siirtokuvat Kalkomaniie Xalkomaniës	A1									00

Hawker Typhoon Mk.IB

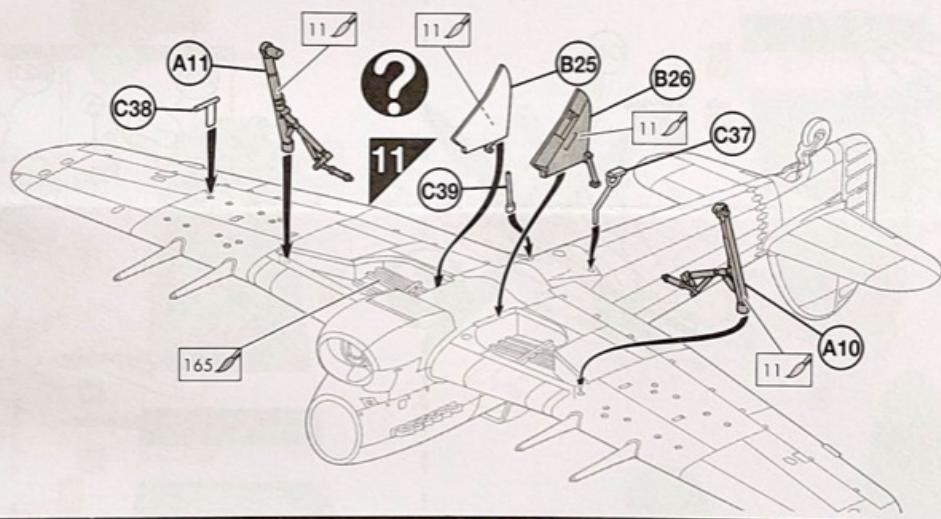


Hawker Typhoon Mk.IB

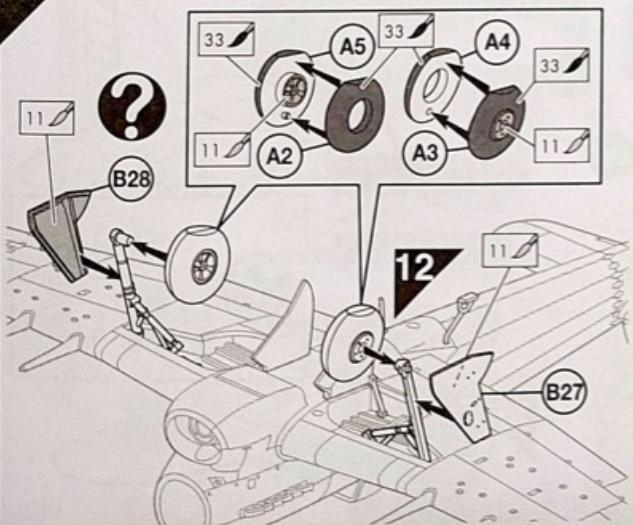
11



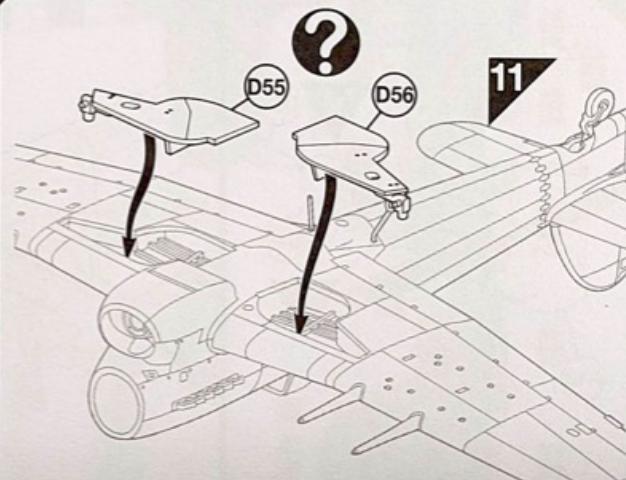
12



13

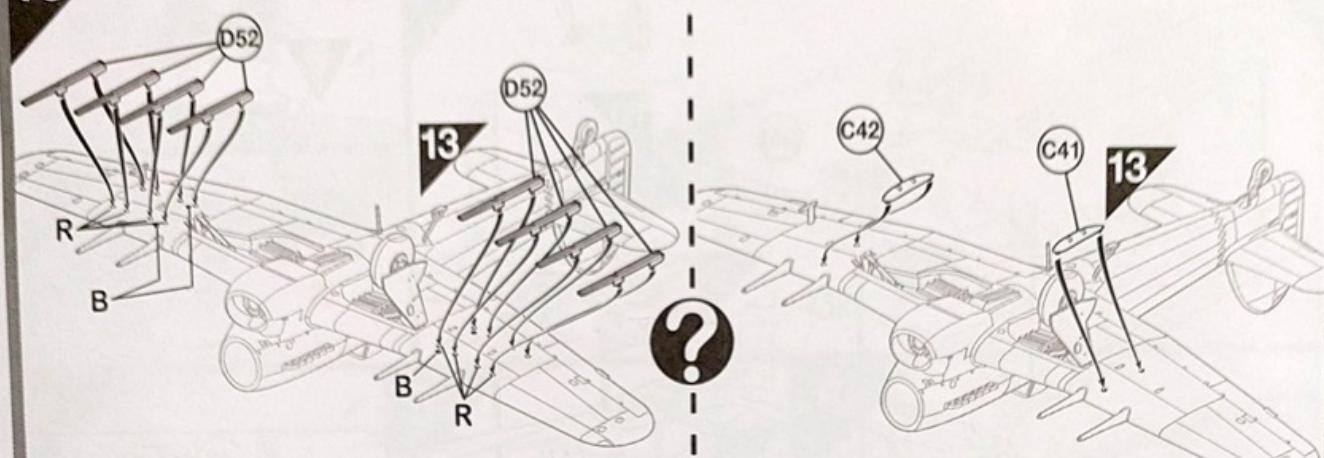


14

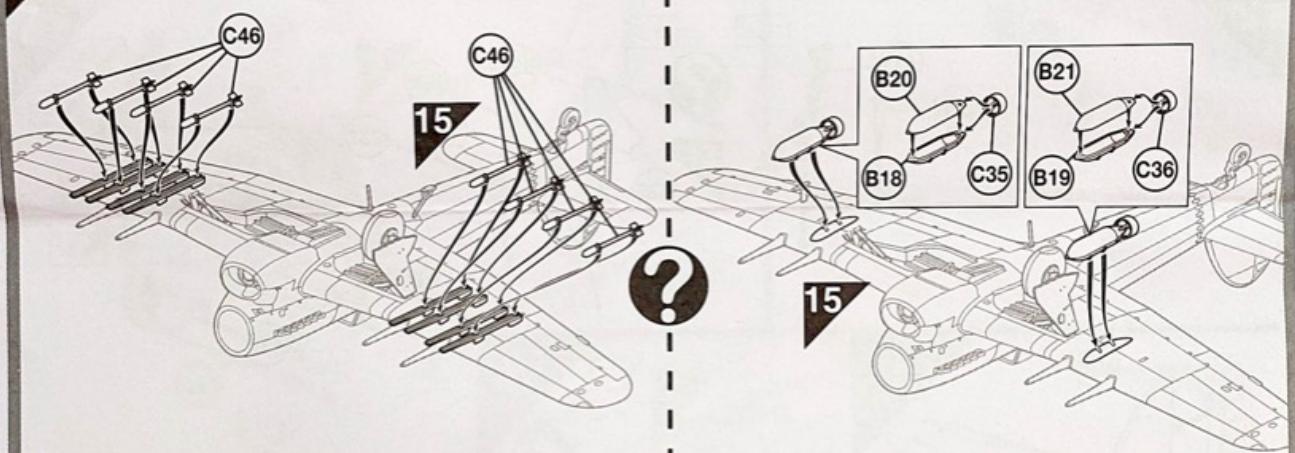


Hawker Typhoon Mk.IB

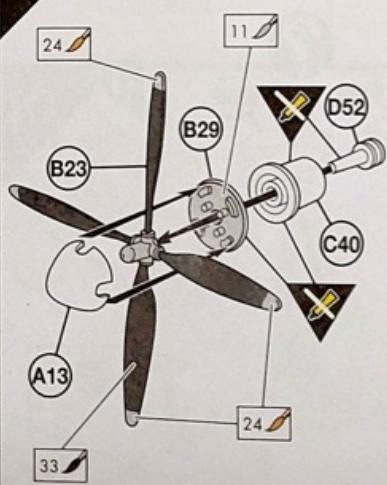
15



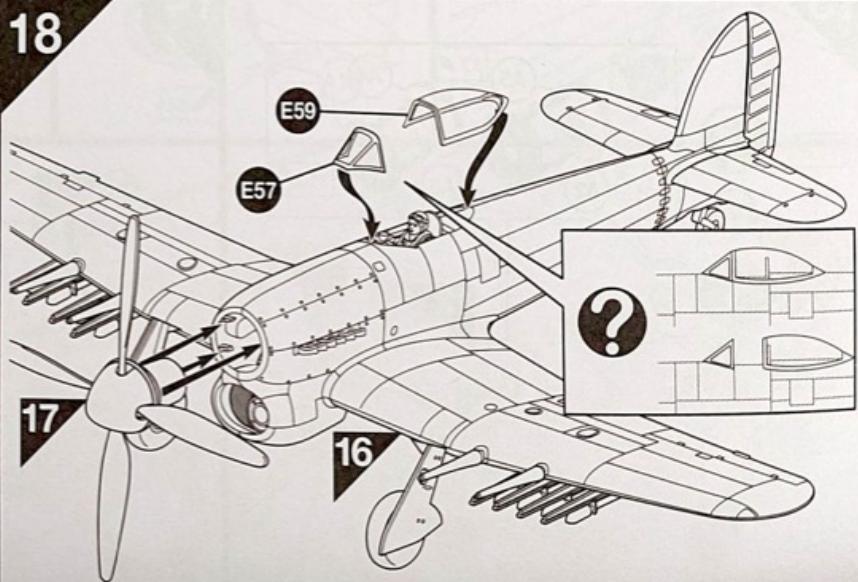
16



17

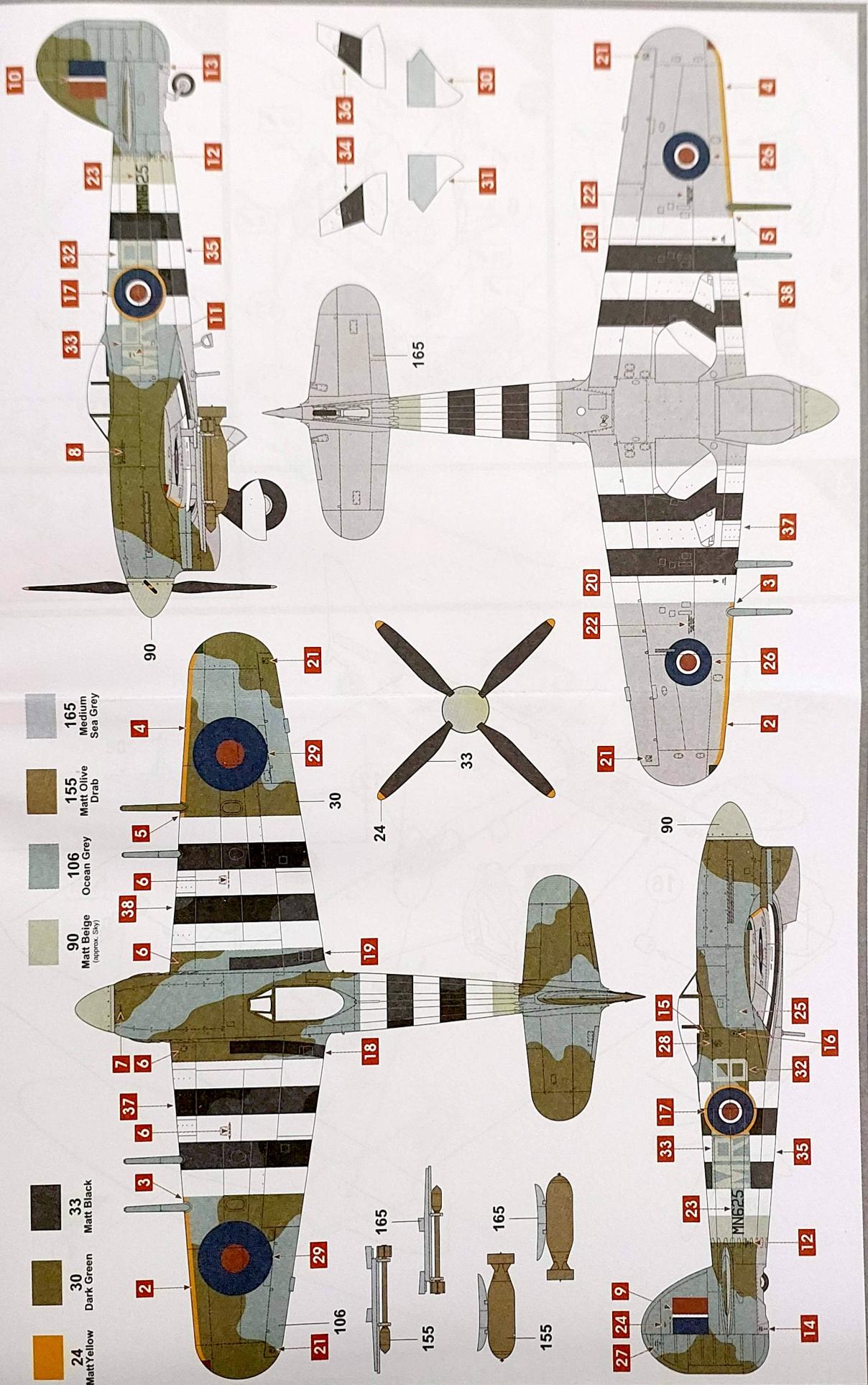


18

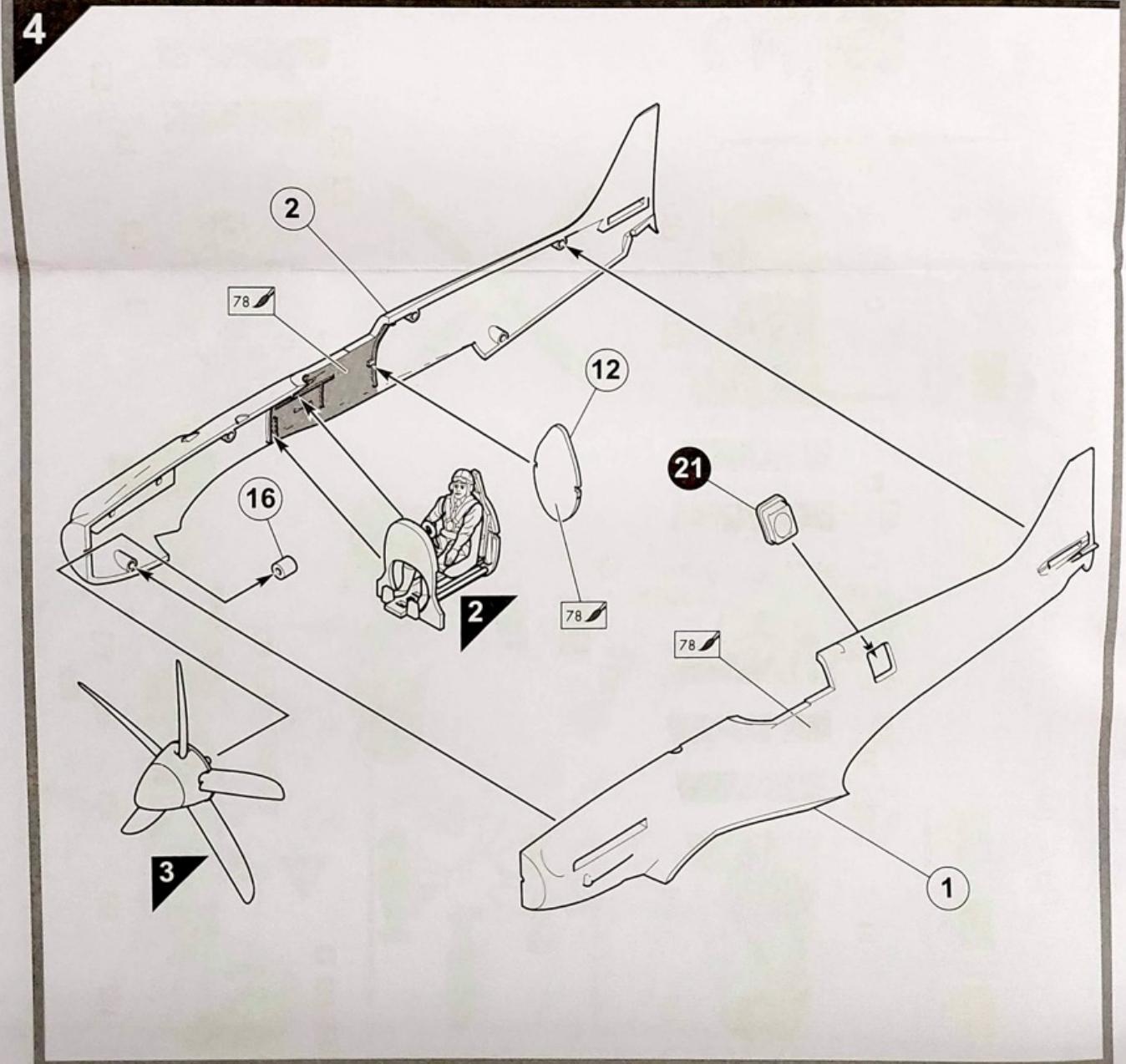
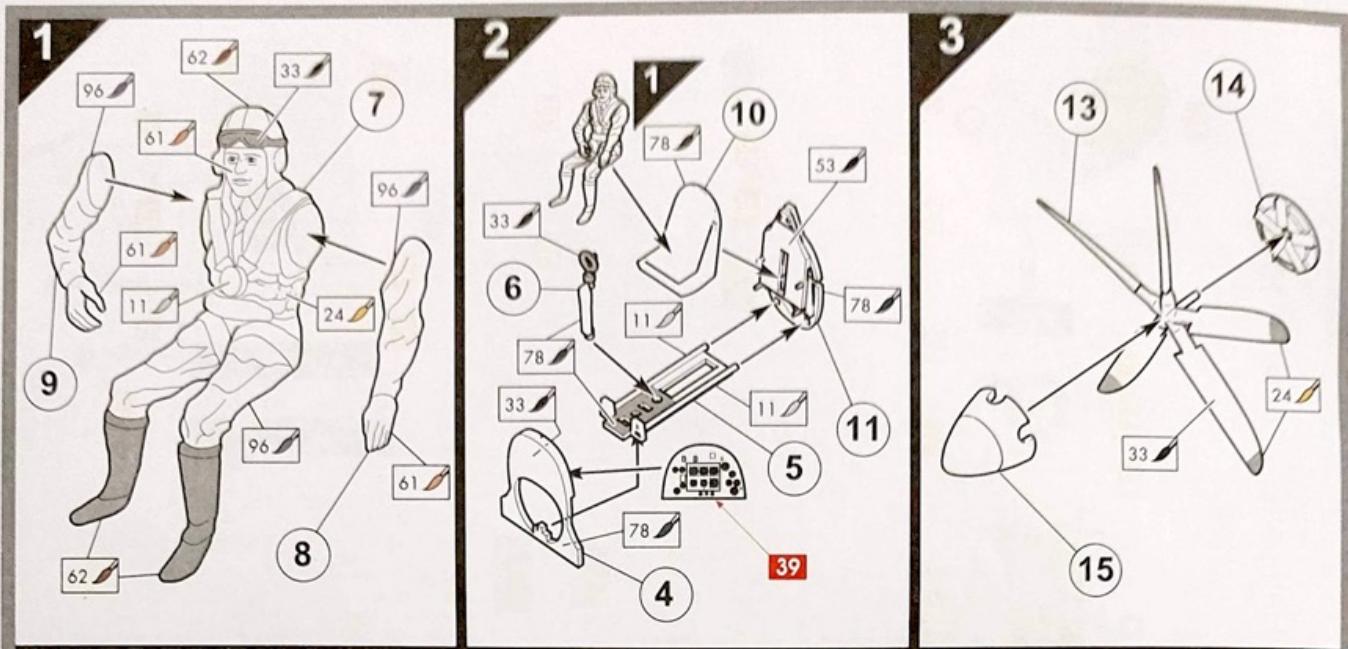


Hawker Typhoon Mk.IB

④ Hawker Typhoon Mk.IB
No.45 (Northern Rhodesian) Squadron, Royal Air Force Holmsley South, Hampshire, England, 1944.

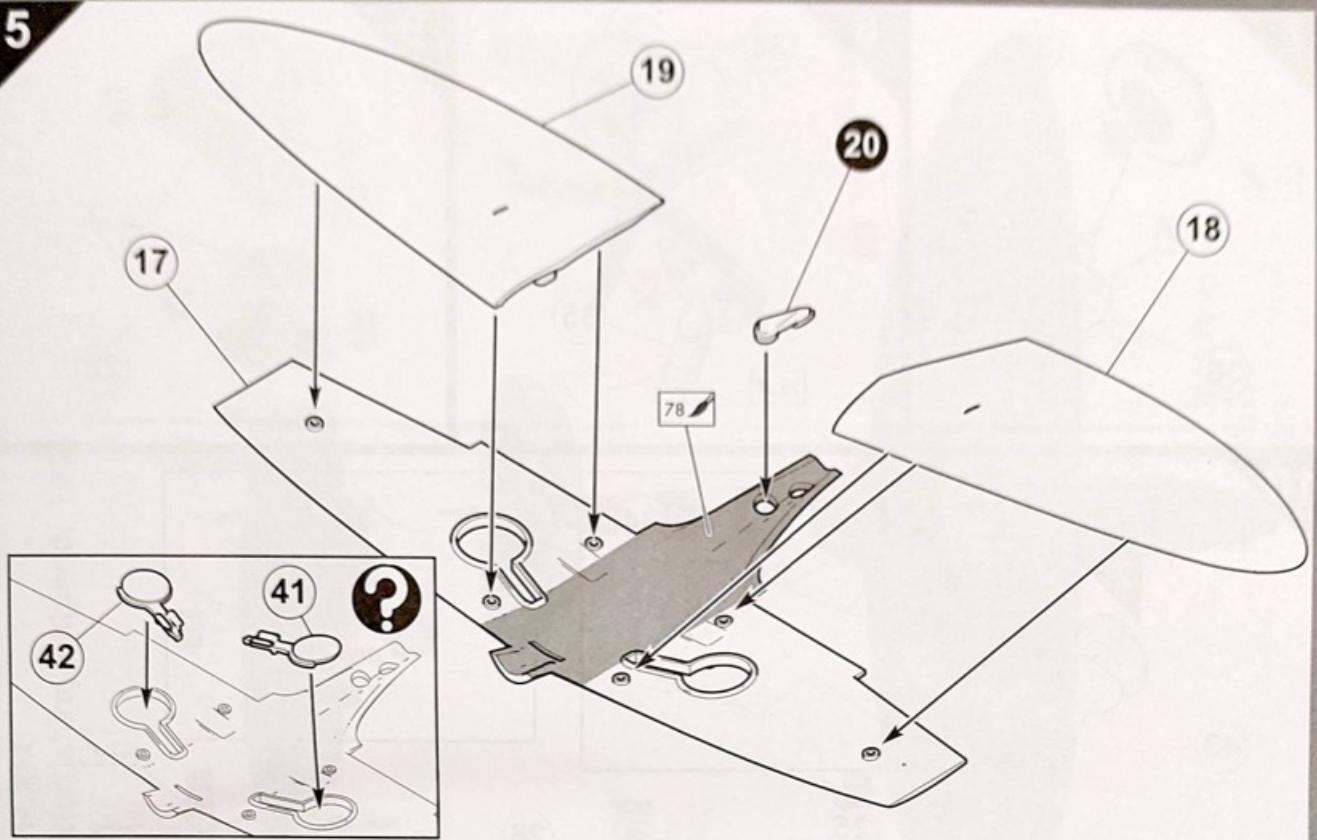


Supermarine Spitfire PR.XIX

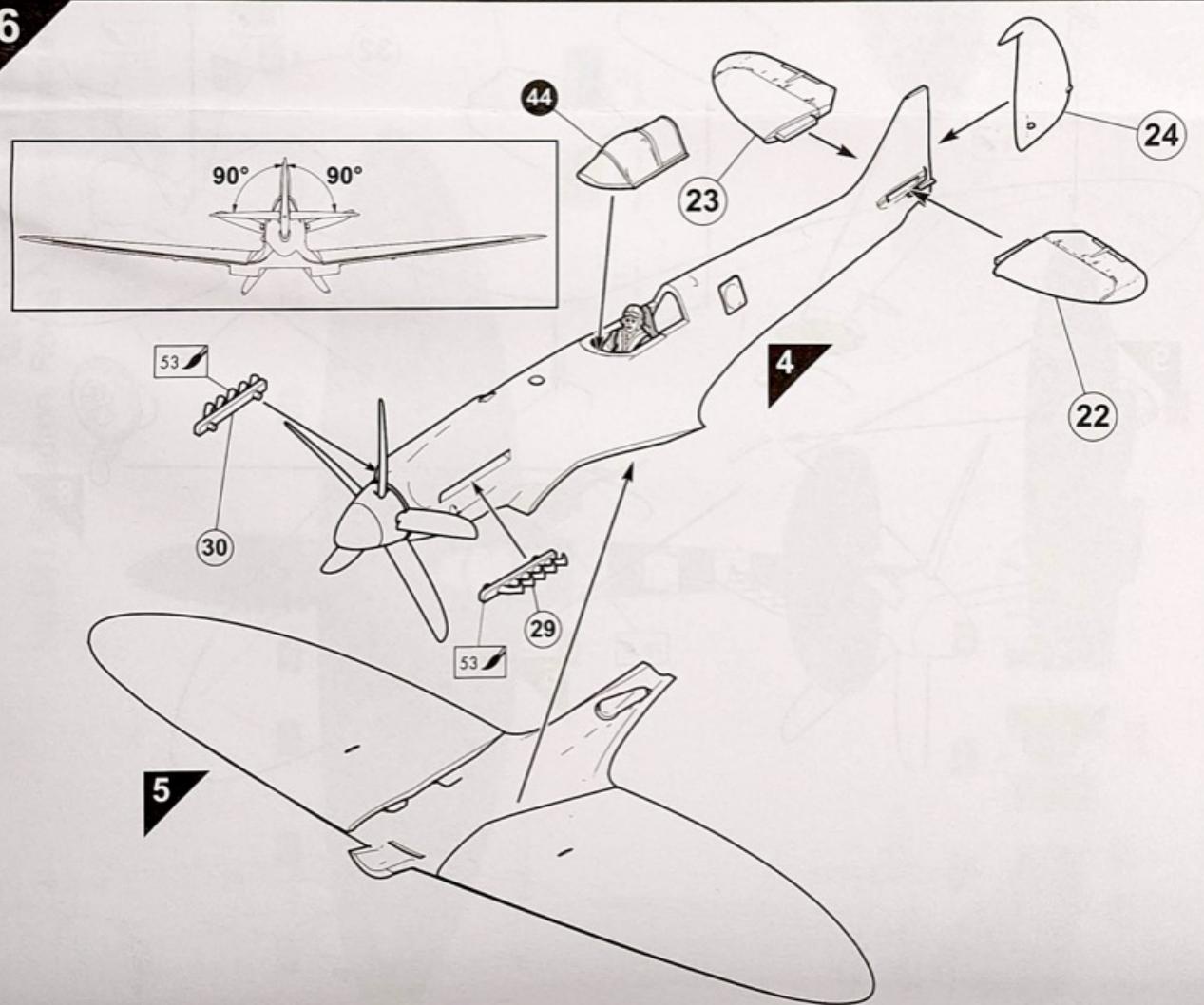


Supermarine Spitfire PR.XIX

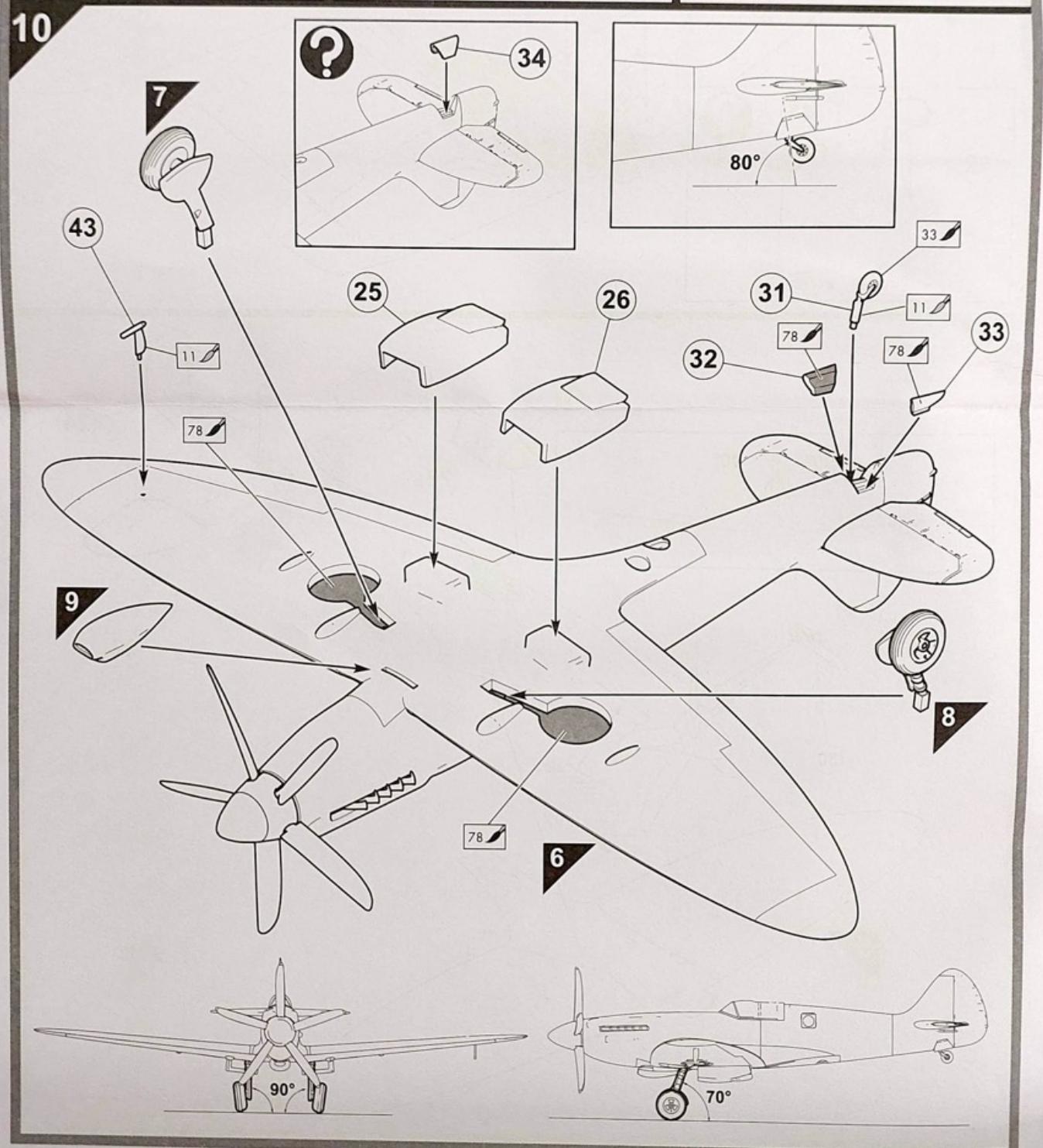
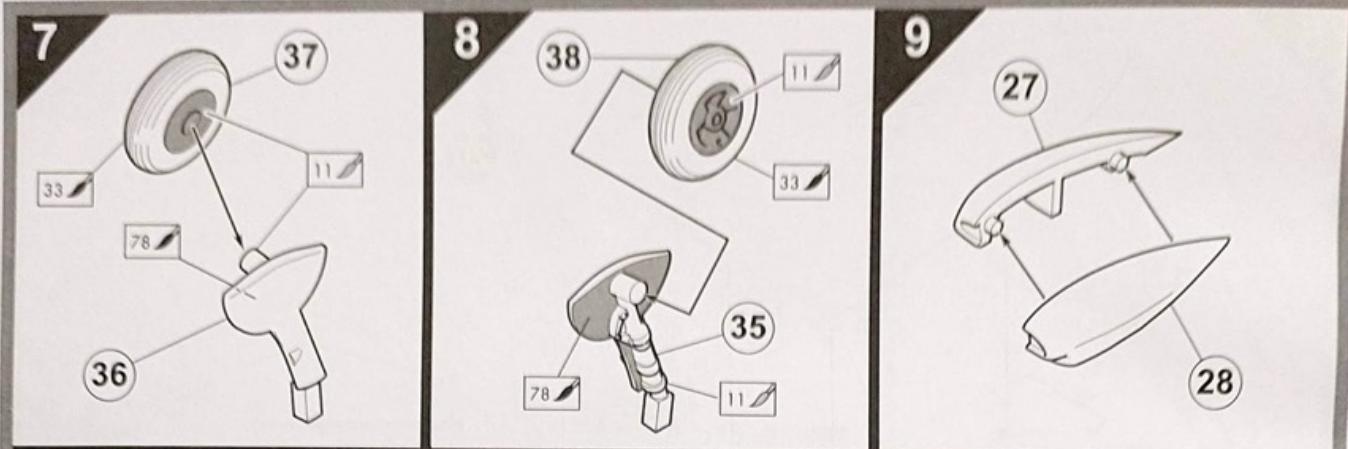
5



6



Supermarine Spitfire PR.XIX



Supermarine Spitfire PR.XIX

② Supermarine Spitfire PR.XIX
No.541 Squadron, Royal Air Force Benson, Oxfordshire, England, 1944.

