



Avro Lancaster B.II

GB Of the RAF bombers involved in operations over Germany during the Second World War, the Avro Lancaster must rank as the most famous of them all. Designed by Roy Chadwick, the Lancaster actually stemmed from the twin engine Avro Manchester, which had a short service career, plagued by engine woes and general unreliability. However, with the addition of two extra Rolls Royce Merlin engines and enlargement of the airframe, the legend of the Lancaster was born.

Although the Merlin is the more usual power plant for the Lancaster, not all were produced using these engines. Due to the demands put on Rolls Royce by the production of aircraft such as the Supermarine Spitfire and DeHavilland Mosquito, there loomed a potential shortage of the vital engine, so the BII variant was equipped with Bristol Hercules radial engines instead, the first of which was completed in September 1942.

These air cooled engines did have some advantages over the inline Merlin, but also had some disadvantages, most notably in areas such as the service ceiling of a fully loaded aeroplane. While the Merlin-powered aircraft could operate at altitudes around 30,000ft, the Hercules aircraft often flew at 20,000ft, thus placing them below the other bombers, a dangerous place to be during a raid. However, the engine did enable the BII to have a superior rate of climb to 18,000ft and once it was there, have a similar cruising speed to the BI.

The BII also featured bulged bomb bay doors as standard, enabling the aircraft

F Parmi tous les bombardiers de la RAF qui participèrent aux opérations aériennes au-dessus de l'Allemagne pendant la Deuxième Guerre mondiale, le plus célèbre était sans doute l'Avro Lancaster. Conçu par Roy Chadwick, le Lancaster fut extrapolé du bombardier bimoteur Avro Manchester dont la vie opérationnelle fut raccourcie à cause de problèmes de motorisation et d'un manque général de fiabilité. Cependant, grâce aux deux moteurs supplémentaires Rolls Royce Merlin et à la cellule élargie, le Lancaster légendaire naquit.

Même si le Lancaster était propulsé plus habituellement par les Merlin, plusieurs appareils furent dotés d'autres moteurs car la production chez Rolls Royce des avions comme le Supermarine Spitfire et le DeHavilland Mosquito entraîna un manque potentiel de ce moteur essentiel. Ainsi, la variante BII fut équipée de moteurs en étoile Bristol Hercules dont le premier fut achevé en septembre 1942.

Ces moteurs refroidis par air avaient des avantages par rapport aux moteurs en ligne Merlin mais également des inconvénients, surtout en ce qui concernait le plafond opérationnel d'un appareil chargé à plein. Alors que les avions motorisés d'un Merlin étaient capables de fonctionner aux altitudes de 9.150 mètres environ, ceux dotés des moteurs Hercules volaient souvent à 6.100 mètres ce qui les positionnaient en dessous des autres bombardiers et donc en danger pendant une attaque. Néanmoins, ces moteurs assuraient au Lancaster BII un taux d'ascension supérieur jusqu'à une altitude de 5.500 mètres où sa vitesse de croisière égalait celle du BI.

En outre, les soutes à bombes du Lancaster BII étaient équipées en série de portes

to carry 8,000lb bombs. Another advantage over the standard Lancaster was the widespread use of ventral turrets on the BII's, owing to the lack of H2S radar. These turrets were useful during the winter of 1943/44, due to the more widespread use of the German Schrage Musik weapon system, which preyed upon the undefended undersides of RAF bombers.

The majority of the 300 Lancaster BII's were operated by Royal Canadian Air Force squadrons, the majority of which had previously operated the Vickers Wellington or Handley-Page Hampden, also with radial engines, thus enabling the ground crew to transition to the new machines easily.

The final BII rolled off the production line in March 1944, with the supply of Merlin engines strong and any danger of a shortage for the BII had passed. Phased out of frontline service by the end of 1944 and declared obsolete in May 1945, the BII had served both the RAF and the RCAF well, participating in the crucial Battles of Berlin, Hamburg and the Ruhr and while its losses were heavy, with 60% being lost on operations, the BII was known for being a tough aircraft, its engines especially able to soak up more damage than the Merlin. While not as famous as its Merlin-powered contemporaries, the BII still deserves its place in history as a viable and capable alternative.

Speed: 265mph; Range: 1,550 miles; Length: 69ft 6in (21.18m); Wingspan: 102ft (31.09m).

Armament: 10 x .303in Machine guns; up to 23,000lb of bombs.

bombées qui permettaient à l'avion de porter des bombes de 3.640 kg. Un autre avantage par rapport au Lancaster de base était l'utilisation répandue de tourelles ventrales due à l'absence du radar H2S. Pendant l'hiver de 1943/44, ces tourelles s'avèrent être utiles contre le Schrage Musik, système d'armement allemand qui attaquait le dessous vulnérable des bombardiers de la RAF.

La plupart des 300 Lancaster BII furent utilisés par les escadres de l'Aviation royale du Canada dont beaucoup d'entre elles s'étaient auparavant servies du Vickers Wellington et du Handley-Page Hampden, également propulsés par des moteurs en étoile, ce qui facilitait la transition aux nouveaux appareils du personnel au sol. Le dernier Lancaster BII fut construit en mars 1944, car l'approvisionnement en Merlin était solide et le risque d'un manque de moteurs pour le BII n'existait plus. À la fin de 1944 cette variante fut retirée du service en première ligne et déclarée obsolète en mai 1945. L'avion avait bien servi les forces aériennes britanniques et canadiennes, participant aux batailles décisives de Berlin, de Hambourg et du Ruhr. Même si les pertes opérationnelles étaient lourdes (60 % des appareils détruits), le Lancaster BII était reconnu en tant qu'avion robuste dont les moteurs étaient capables d'absorber plus de dégâts que les Merlin. Moins célèbre que les autres Lancaster à moteur Merlin, la variante BII mérite sa place dans l'histoire de l'aviation en tant qu'alternative performante.

Vitesse : 425 km/h ; Autonomie : 2.500 km ; Longueur : 21,18 m ; Envergure : 31,09 m.

Armement : 10 mitrailleuses de 7,7 mm ; jusqu'à 10.400 kg de bombes.

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.

PLEASE NOTE:

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

D Unter den Bombern der RAF, die im Zweiten Weltkrieg im deutschen Luftraum in Aktion waren, ist die Avro Lancaster zweifellos am bekanntesten geworden. Von Roy Chadwick entworfen, basierte ihre Konstruktion zunächst auf der zweimotorigen Avro Manchester, die jedoch nur kurze Zeit in Einsatz gewesen war, da sie sich aufgrund motorischer Schwächen und allgemeiner Unzuverlässigkeit als technischer Misserfolg erwies. Mit dem Einbau von zwei zusätzlichen Rolls Royce Merlin Motoren und einem vergrößerten Flugwerk war jedoch ein Flugzeug geschaffen worden, dessen Ruf bald legendär wurde.

Die Merlin Triebwerke bildeten zwar den am verbreitetsten verwendeten Antrieb der Lancaster, doch wurde sie auch mit anderen Motoren ausgerüstet. Rolls Royce stand nämlich durch den hohen Motorenbedarf für andere Flugzeuge wie etwa die Supermarine Spitfire und die DeHavilland Mosquito unter hohem Druck. Da damit ernsthaft Produktionsengpässe bei dem so entscheidenden Motor für die Lancaster drohten, wurde die Version BII stattdessen mit Sternmotoren des Typs Bristol Hercules ausgestattet. Das erste dieser Triebwerke wurde im September 1942 fertiggestellt.

Dieser luftgekühlte Motor bot gewisse Vorzüge im Vergleich mit dem Merlin Reihenmotor, wies jedoch auch gewisse Nachteile auf, insbesondere im Hinblick auf die herabgesetzte Dienstgipfelhöhe des Bombers bei voller Beladung. Während eine mit Merlin Motoren angetriebene Lancaster problemlos in Flughöhen um 9000 m operieren konnte, mussten mit Hercules Triebwerken ausgerüstete Ausführungen oft auf rund 5500 m fliegen, was sie bei Angriffen in viel gefährlichere Bereiche brachte. Die Steigrate auf 5500 m war bei der BII jedoch bedeutend schneller, und wenn sie einmal diese Höhe erreicht hatte, entsprach ihre Dauergeschwindigkeit durchaus jener der BI.

Die Bombenschächte der BII waren außerdem standardmäßig mit gewölbten Türen ausgerüstet worden. Damit konnte sie nun zwei Bomben mit jeweils 3600

E De todos los bombarderos de la RAF que participaron en operaciones sobre Alemania durante la Segunda Guerra Mundial, el Avro Lancaster es, sin duda, el más famoso. El Lancaster, diseñado por Roy Chadwick, fue en realidad un modelo derivado del bimotor Avro Manchester, que tuvo una breve vida en servicio a causa de sus numerosos problemas en el motor y escasa fiabilidad general. Sin embargo, el añadido de dos motores Rolls Royce Merlin adicionales y un armazón más largo dio lugar a la leyenda del Lancaster.

Aunque el Merlin fue el motor más habitual en el Lancaster, no todas las unidades se produjeron con él. Debido a la enorme demanda a la que se vio sometida Rolls Royce para la producción de aviones como el Supermarine Spitfire y el DeHavilland Mosquito, constantemente se temía que este vital motor no alcanzase a cubrir todas las necesidades, por lo que la variante Bill se equipó con motores radiales Bristol Hercules, finalizando la construcción de la primera unidad en septiembre de 1942. Estos motores refrigerados por aire ofrecían varias ventajas sobre el Merlin en línea, pero también presentaban problemas, principalmente en aspectos como el techo de servicio de los aparatos a plena carga. Mientras que los aviones propulsados por el Merlin podían operar a altitudes de alrededor de 9150 metros, el Hercules volaba muchas veces a 6100 metros, por debajo de los otros bombarderos y en un lugar muy peligroso durante una incursión. Sin embargo, el motor sí permitía al Bill ascender rápidamente hasta alcanzar los 5.500 metros y, una vez en esa altura, mantener una velocidad de crucero similar al BI.

Además, el Bill contaba de fábrica con puertas abultadas en la bodega de bombas, lo que permitía al aparato transportar hasta 3.600 kg de bombas. Otra ventaja sobre el Lancaster estándar fue el uso muy extendido de torretas en posición ventral en

S Av de RAF-bombplan som deltog i operationer över Tyskland under Andra världskriget måste Avro Lancaster rankas som det mest berömda. Lancaster ritades av Roy Chadwick utifrån det tvåmotoriga Avro Manchester, som hade en kort tjänsteperiod eftersom det drabbades av motorproblem och allmänt inte ansågs vara tillförlitlig. Med tillägget av två extra Rolls Royce Merlin-motorer och ett utökad flygplansskrov var dock Lancaster-legenden född.

Merlin var den mest förekommande motorn i Lancaster, men inte alla plan försågs med den. På grund av de krav som ställdes på Rolls Royce i samband med produktionen av flygplan som Supermarine Spitfire och DeHavilland Mosquito, fanns det en risk för att den begärliga motorn inte kunde tillverkas i tillräckligt stort antal, vilket resulterade i att BII-varianten försågs med en Bristol Hercules-stjärnmotor av vilken den första stod klar i september 1942.

Dessa luftkylda motorer uppvisade fördelar jämfört med Merlins radmotor, men hade även vissa nackdelar, speciellt vad gäller tjänstetopphöjden för ett fullastat flygplan. Det Merlin-drivna flygplanet var verksamt på höjder kring 9,1 km, men Hercules-planen flög oftast på 6 km höjd, det vill säga på en lägre höjd än andra bombplan – en farlig plats att befinna sig på under en räd. Motorn gav dock BII en utmärkt stighastighet till 5,5 km höjd, där planet uppvisade en marschfart som matchade BI.

kg tragen. Ein weiterer Vorzug im Vergleich zur Standardausführung der Lancaster war mit der weitgehenden Verwendung einer unter dem Rumpf angeordneten Kanzel gegeben, da die BII ohne H2S Radar fliegen musste. Die neu angeordneten Kanzeln erwiesen besonders im Winter 1943/44 ihren Nutzen, als Nachtjäger der Luftwaffe britische Bomber immer wieder schräg von unten her beschossen. Diese Angriffstechnik nutzte das bisherige Fehlen eines nach unten wirkenden Waffenstandes bei den Bombern der RAF aus und wurde als „Schräge Musik“ bezeichnet.

Mehr als die Hälfte der 300 Lancaster BII wurden von Geschwadern der Royal Canadian Air Force geflogen. Da das kanadische Bodenpersonal vorher hauptsächlich Maschinen wie die Vickers Wellington oder die Handley-Page Hampden betreut hatte, die ebenfalls Sternmotoren aufwiesen, bereitete die Umstellung auf die neuen Maschinen keine großen Schwierigkeiten.

Die letzte BII rollte im März 1944 vom Band, als die Herstellung der Merlin Motoren wieder voll im Gang war und die Gefahr von Lieferengpässen für die BII nicht mehr bestand. Bis Ende 1944 schrittweise aus dem Einsatz gezogen und im Mai 1945 als technisch überholt erklärt, hatte die BII sowohl der RAF als auch der RCAF gute Dienste erwiesen; bei den entscheidenden Angriffen auf Berlin, Hamburg und das Ruhrgebiet hatte sie eine wichtige Rolle gespielt. Ihre Verluste waren jedoch schwer – 60 % gingen im Einsatz verloren. Die BII war jedoch auch für ihre Robustheit bekannt, wobei die Hercules Motoren schwerere Schäden als die Merlin Triebwerke hinnehmen konnten. Wenn auch die BII nicht denselben Ruf wie die mit dem Merlin Triebwerk versehene Lancaster erreichen konnte, hat sich die BII dennoch ihren Platz in der Geschichte der Kriegsluftfahrt als durchaus brauchbare und leistungsfähige Alternative verdient.

Geschwindigkeit: 425 km/h; Reichweite: 2.500 km; Länge: 21,18 m; Spannweite: 31,09 m.

Bewaffnung: zehn 7,7 mm MG; bis zu 10.400 kg Bomben.

los Bill, al no disponer de radar H2S. Estas torretas fueron muy útiles durante el invierno de 1943/44, cuando se extendió el uso del sistema de cañones alemán Schrage Musik, que causaba estragos atacando la indefensa parte inferior de los bombarderos de la RAF.

La mayor parte de los 300 Lancaster Bill operaron en escuadrones de la Real Fuerza Aérea de Canadá. La mayoría de los estos escuadrones habían utilizado anteriormente aviones Vickers Wellington o Handley Page Hampden, también con motores radiales, lo que facilitó la transición a los nuevos aviones para el personal de tierra.

El último Bill salió de la cadena de producción en marzo de 1944, cuando la producción de motores Merlin volvió a ser suficiente y había pasado el peligro de escasez de motores. Se retiró de primera línea de servicio a finales de 1944 y fue declarado obsoleto en mayo de 1945, después de haber sido de gran utilidad en la RAF y la RCAF, participando en las cruciales batallas de Berlín, Hamburgo y el Ruhr. Aunque sufrió muy numerosas pérdidas, con un 60% de aparatos caídos en operaciones, el Bill fue reconocido por ser un avión muy resistente, con motores especialmente capacitados para aguantar más daños que el Merlin. Aunque no fue tan famoso como los aparatos de la época equipados con motores Merlin, el Bill se hizo acreedor a un lugar en la historia como una alternativa viable y de gran capacidad.

Velocidad: 425km/h; Autonomía: 2.500km; Longitud: 21,18m; Envergadura: 31,09m.

Armamento: 10 ametralladoras 7,7mm; hasta 10.400kg de bombas.

BII hade även stora bombluckor som standard som medgav bestyckning av 3 600 kg bomber. En annan fördel jämfört med standardversionen av Lancaster var det omfattande bruket av ventrala torn på BIIs (på grund av en avsaknad av H2S-radar). Dessa torn visade sig användbara under vintern 1943/44 på grund av det ökade bruket av det tyska Schrage Musik-vapensystemet, som siktade in sig på RAF-bombplanens sårbara bukar.

Huvuddelen av 300 Lancaster BII-planen användes av kanadensiska Royal Canadian Air Force-flygdivisioner, som i de flesta fall tidigare hade använt stjärnmotordrivna Vickers Wellington- eller Handley-Page Hampden-plan, vilket underlättade övergången till det nya flygplanet.

Det sista BII-planet stod klar i mars 1944. I det läget hotades inte BII längre av begränsad tillgång på Merlin-motorer. BII, som avvecklades från slutet av 1944 till maj 1945, hade tjänstgjort både RAF och RCAF på ett utmärkt sätt, bland annat genom sitt deltagande i slagen om Berlin, Hamburg och Ruhr. Trots att dess förluster var omfattande (60 % förlorades i strid) ansågs BII vara ett robust flygplan, inte minst tack vare att dess motorer kunde motstå mer skada än Merlin-motorerna. BII är inte lika berömt som samtidens Merlin-drivna plan, men det förtjänar ändå sin plats i flyghistorien som ett gångbart och kapabelt alternativ.

Hastighet: 425 km/h; Räckvidd: 2 500 km; Längd: 21,18 m; Spännvidd: 31,09 m. Bestyckning: 10 st. 7,7 mm-kulsprutor; upp till 10 400 kg bomber.

Assembly Instructions

GB 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.

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.

DK 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 æsken. Ikke egnet til børn under 3 år på grund af tilstedeværelse af små aftagelige dele.

NL Tekeningen bestuderen en delen in elkaar zetten alvorens deze te lijmen. Lak voorzichtig van lijmvlakken 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 afgebeelde plaats schuiven. Hierbij afbeelding op doos raadplegen. Niet geschikt voor kinderen onder 3 jaar, omdat kleine deeltjes gemakkelijk kunnen losraken.

SE Studera bilderna noggrant och sätt ihop delarna innan du limmar ihop dem. Skrapa försiktigt bort färg från limmade delar. Alla delarna är nummerade. Måla smådelarna före ihopsättning. 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.

FI Tutustu piirroksiin ja harjoittele kokoamista, ennen kuin liimaat osat yhteen. Raaputa 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 kovalle osoitettuun kohtaan. Käytetään yhdessä laatikon kuvituksen kanssa. El suosittelaa alle kolmivuotiaille lapsille. Paljon irrotettavia pikkuosia.

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.

PL Przed przystąpieniem do sklejania przestudiuj uważnie rysunki i przećwicz składanie części. Ostrożnie zeskrob 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, rozbiernych części, nieodpowiednie dla dzieci poniżej 3 lat.

EL Μελετήστε προσεκτικά τα σχέδια και συναρμολογήστε 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, κόψτε γύρω από το σχέδιο όπως απαιτείται, βυθίστε το μερικά δευτερόλεπτα σε χλιαρό νερό και μετά τοποθετήστε το στη θέση που υποδεικνύεται, αφαιρώντας τη μεμβράνη που το καλύπτει. Λάβετε υπόψη σας ταυτόχρονα την εικονογράφηση του κουτιού. Ακατάλληλο για παιδιά ηλικίας κάτω των 36 μηνών λόγω ύπαρξης μικρών κομματιών που αποσπώνται.

ASSEMBLY ICON INSTRUCTIONS

Assembly phase
Phase de montage
Montagephase
Fase de montaje
Fase di montaggio
Montieringsfase
Montagefase
Montieringsfasen
Kokoamisvaihe
Fase de montagem
Faza skladania
Φάση συναρμολόγησης



Cement
Coller
Kleben
Pegar
Incollare
Lijmen
Limma
Limmaa
Colar
Kleić
Συγκολλήστε



Do not cement together
No pas coller
Nicht kleben
No pegar
Non incollare
Skal ikke klæbes
Niet lijmen
Limma inte
Älä liimaa
Não colar
Nie kleić
Μη συγκολλήσετε



Symmetrical assembly
Montage symétrique
Symmetrischer Aufbau
Montaje simétrico
Montaggio simmetrico
Symmetrisk samlning
Symmetrische montage
Symmetrisk monterig
Symmetrinen asentaminen
Montagem simétrica
Montaż symetryczny
Συμμετρική Συναρμολόγηση



Alternative part(s) provided
Autre(s) pièce(s) fournie(s)
Ersatzteil(e) mitgeliefert
Se incluye(n) pieza(s) alternativa(s)
Uno o più componenti alternativi forniti
Alternativ(e) del(e) medfølger
Alternatieve onderdelen meegeleverd
Alternativ(a) del(ar) ingår
Vaihtoehtoiset osat pakkauskassa
Peça(s) alternativa(s) fornecida(s)
Dostępne części zamienne
Παρέχονται εναλλακτικά κομμάτια



Repeat this operation
Répéter l'opération
Vorgang wiederholen
Repètir la operación
Ripetere l'operazione
Manavren pentages
De verichting herhalen
Upprepa åtgärden
Toista toimenpidet
Repètir a operação
Powtórzyc operację
Επανάλαβε τη διαδικασία



Decals
Décalcomanias
Abziehbilder
Calcomanias
Decalcomanias
Billedoverføring
Stickers
Dekaler
Siirtokuvat
Decalcomania
Kalkomanie
Χαλκομανίες



Crystal part
Pièce cristal
Kristallteil
Pieza de cristal
Pezzo cristallo
Kryształtykka
Kristallen onderdeel
Kristalidel
Kristallosa
Peça de cristal
Część kryształowa
Κομμάτι κρυστάλλου



Weight
Lester
Beschweren
Lastrar
Applicare un peso
Påfør vægt
Verzwaren
Belasta
Aseta vastapaino
Lastrar
Obciążyc balastem
Επιβάστε βάρος



Remove by filing
Enlever avec une lime
Abfeilen
Eliminar con lima
Ta bort genom att fila
Rimuovere con la lima
Verwijderen door afvijlen
Remove limando
Fjern ved at file væk
Poista villaamalla
Usunąć przy użyciu pilnika
Αφαιρέστε λιμάροντας με λίμα



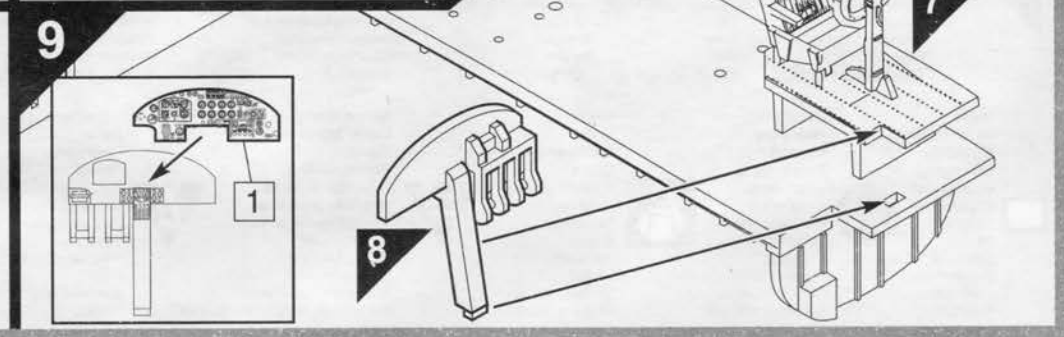
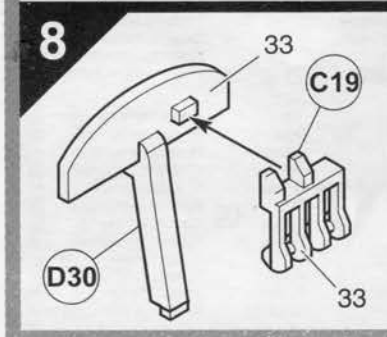
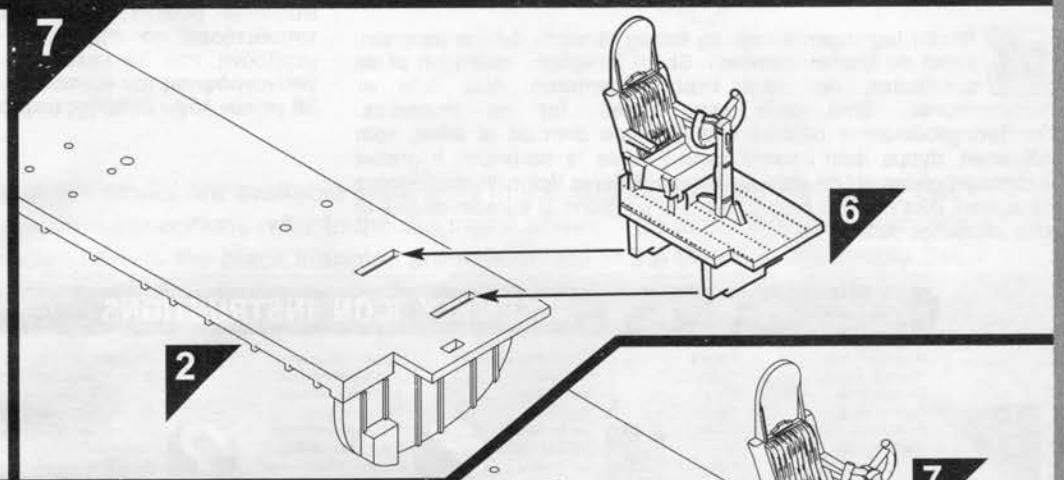
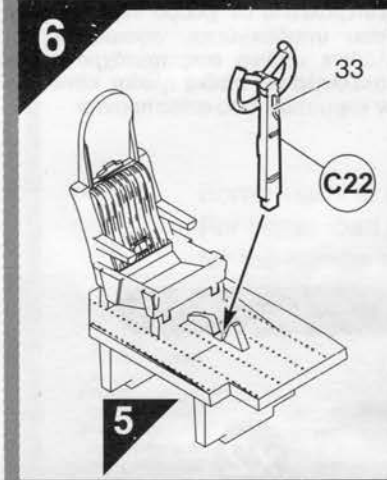
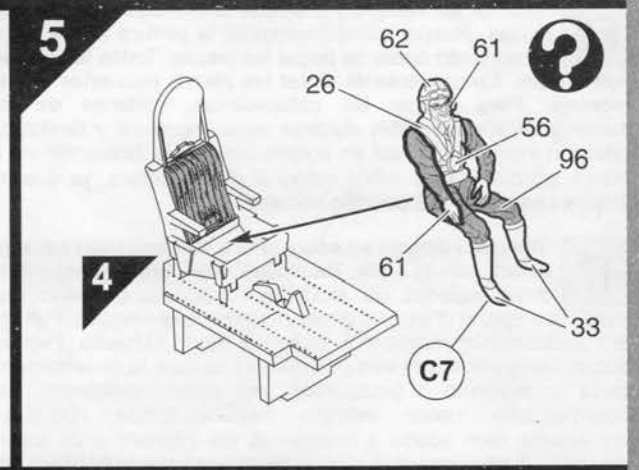
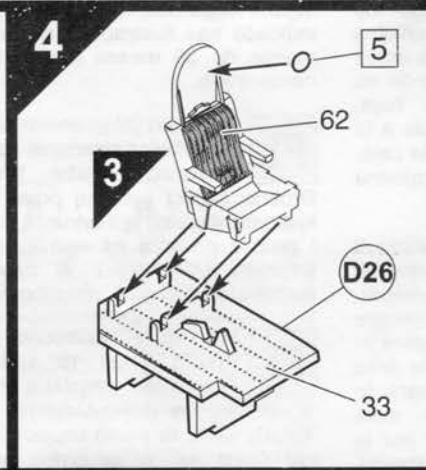
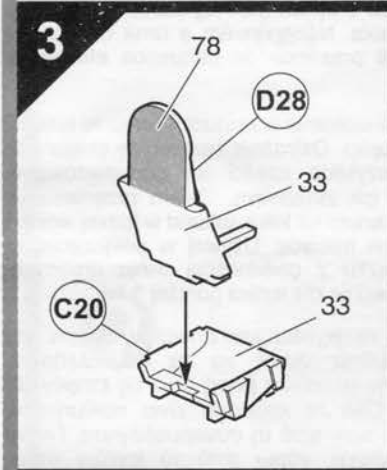
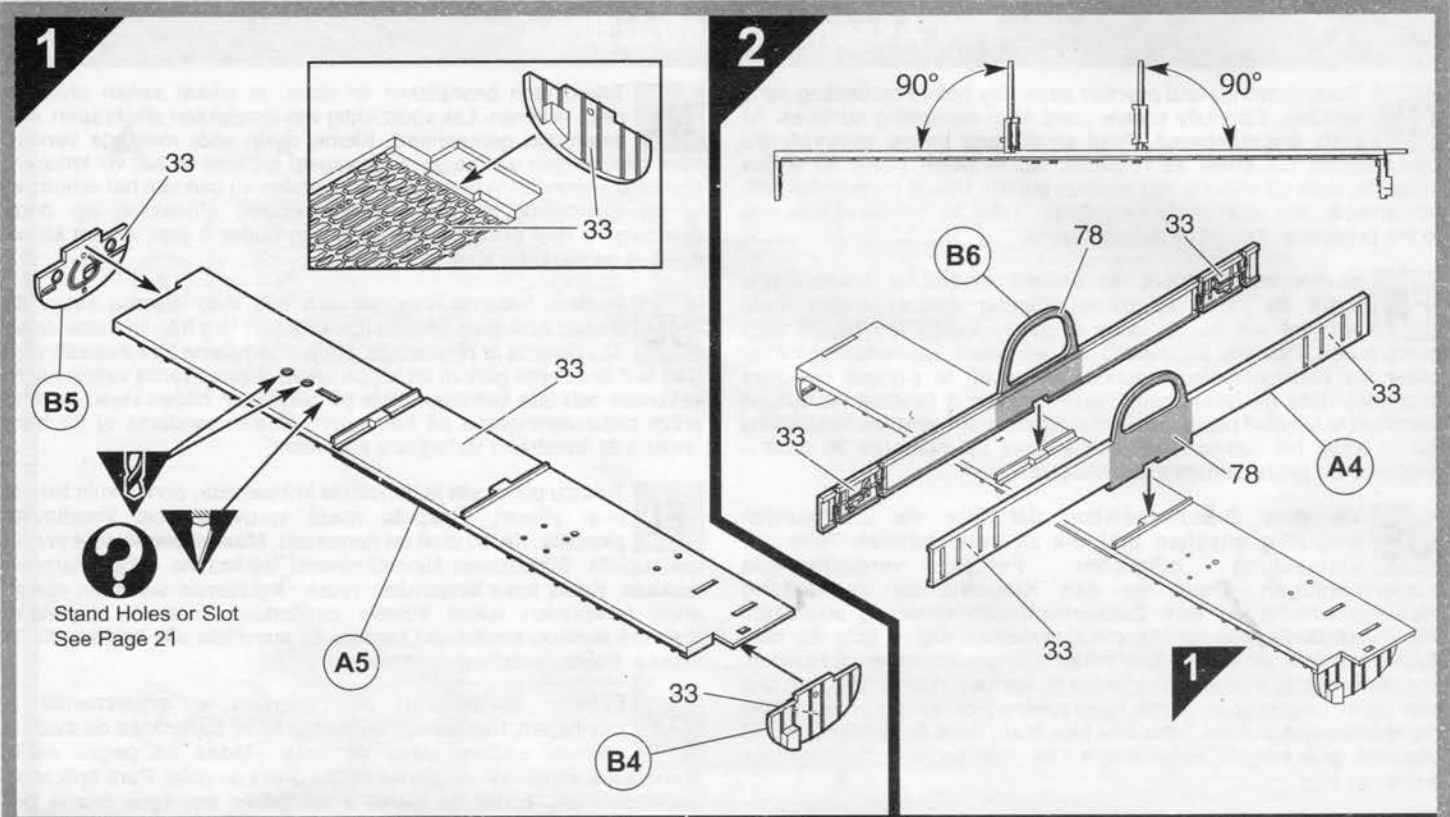
Drill or pierce
Percer
Durchbohren
Parforar
Trapanare o forare
Gennembar
Boren of doorboren
Borra
Poraã tai puhkaise
Furar
Wywierciç lub przedziurawiç
Τρυπήστε

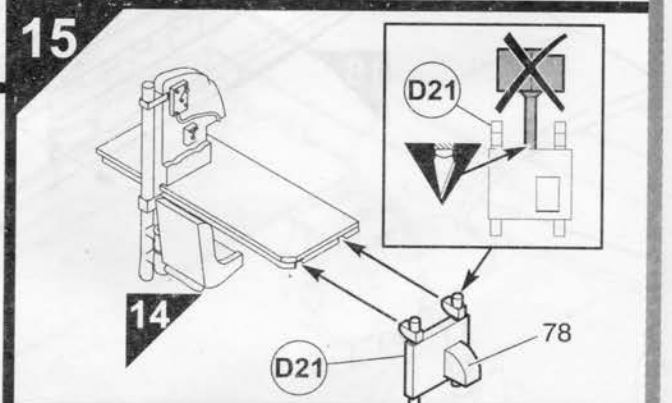
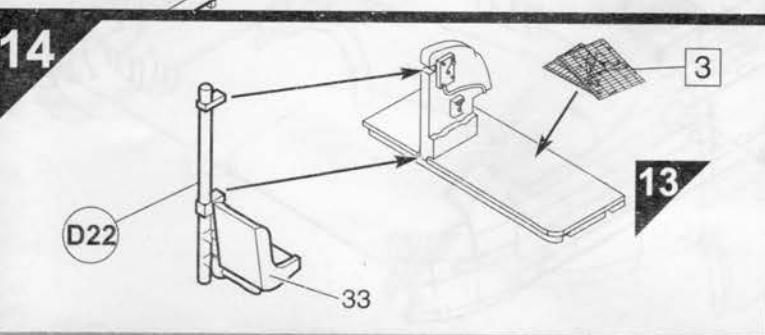
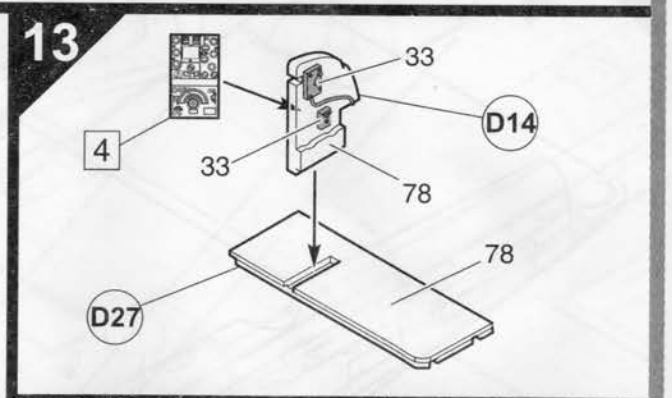
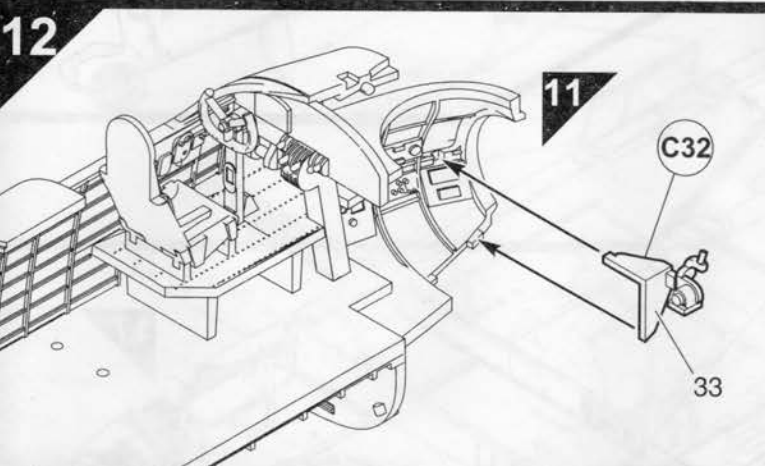
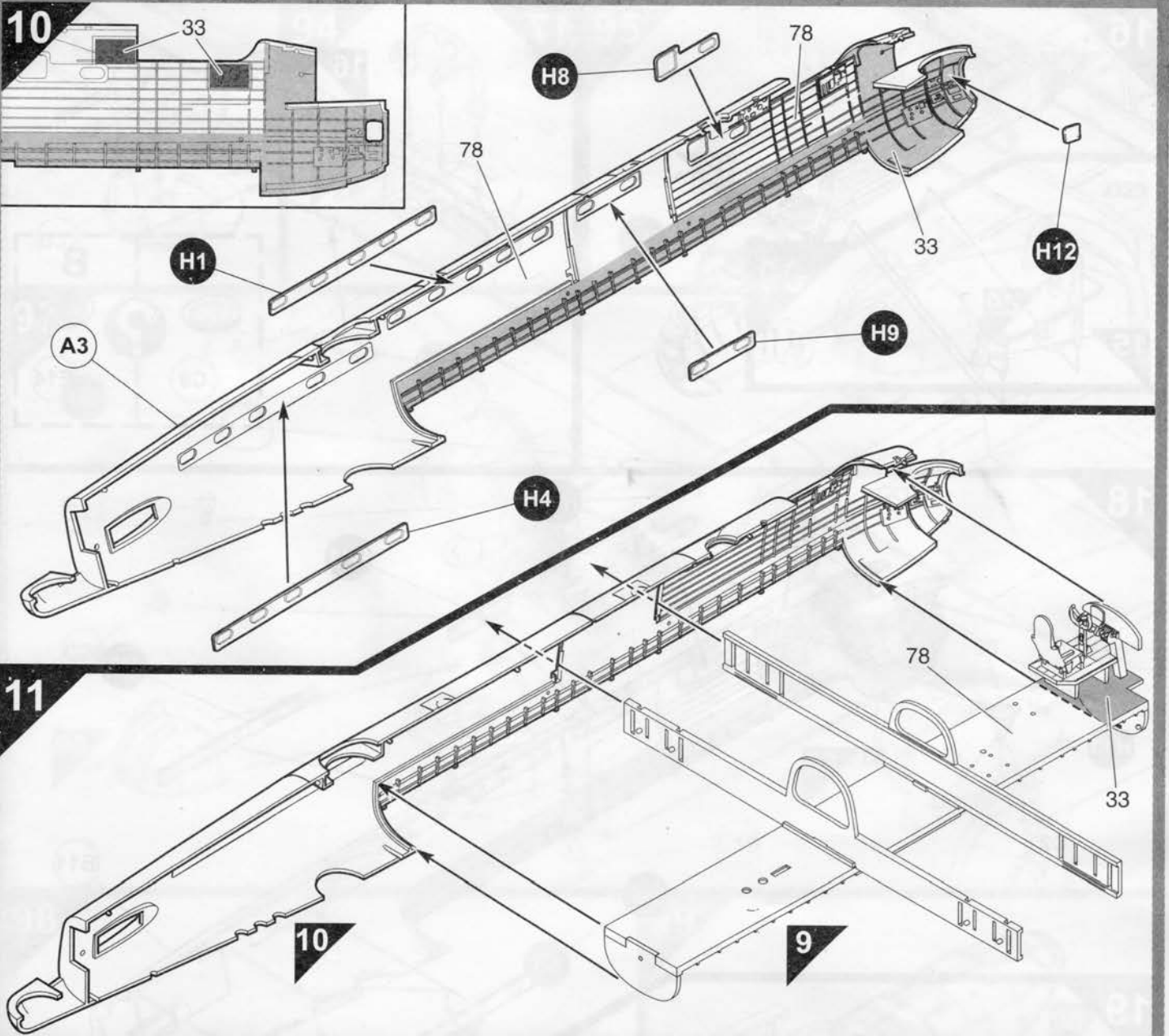


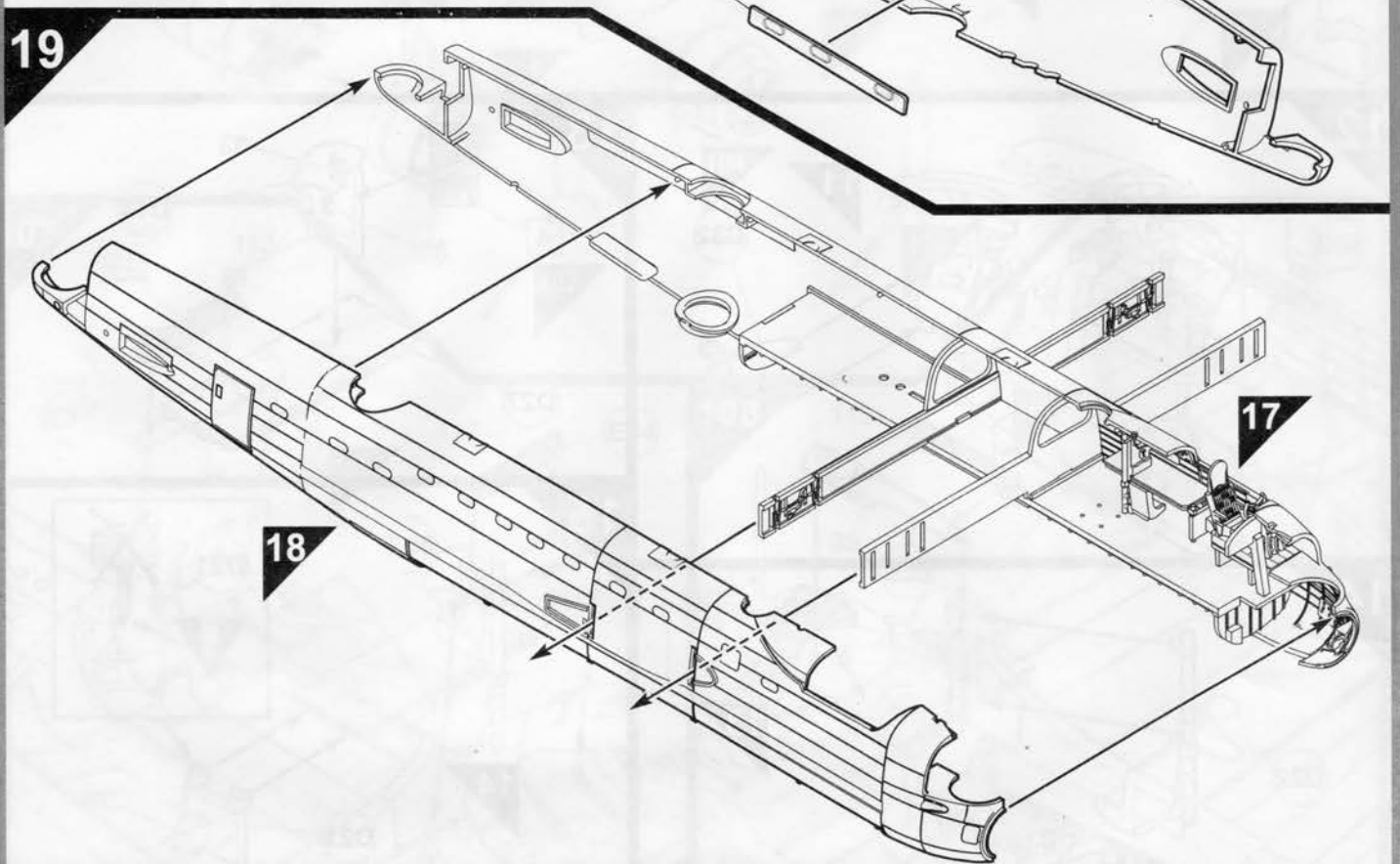
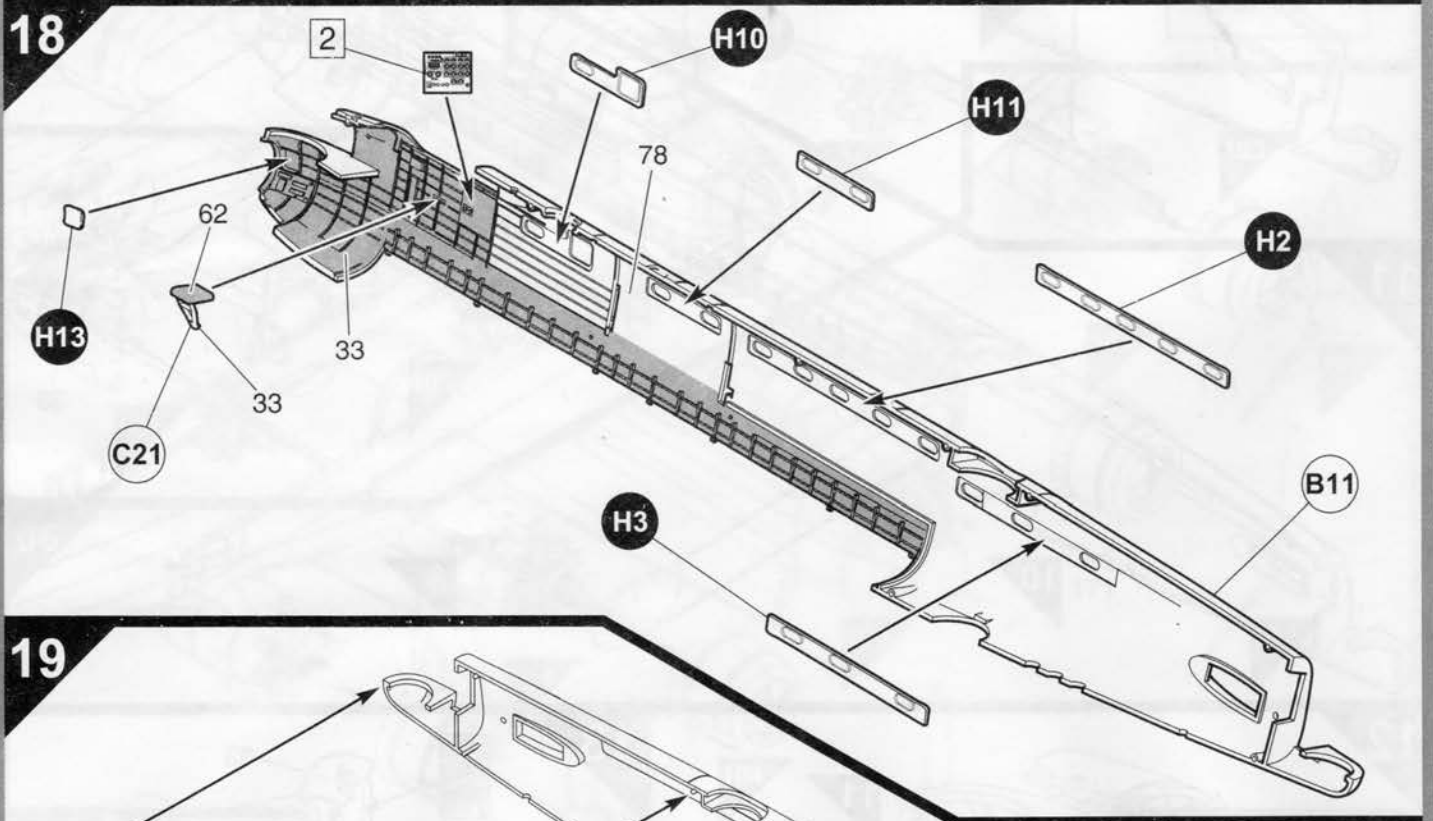
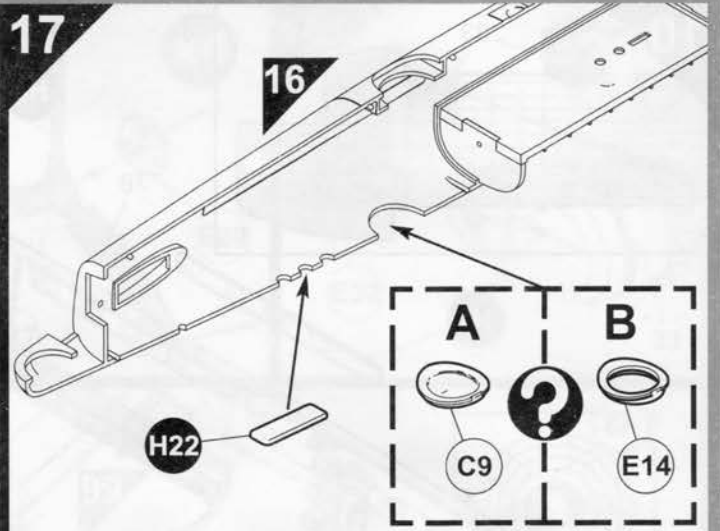
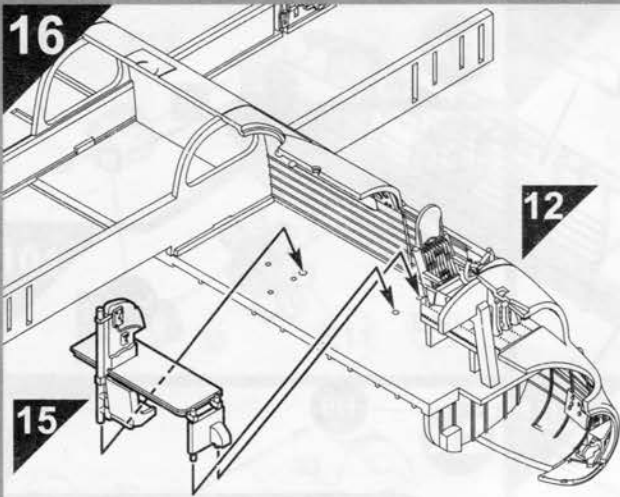
Cut
Découper
Schneiden
Cortar
Tagliare
Skær
Snijden
Skär
Leikkaa
Cortar
Przeçiaç
Κόψτε

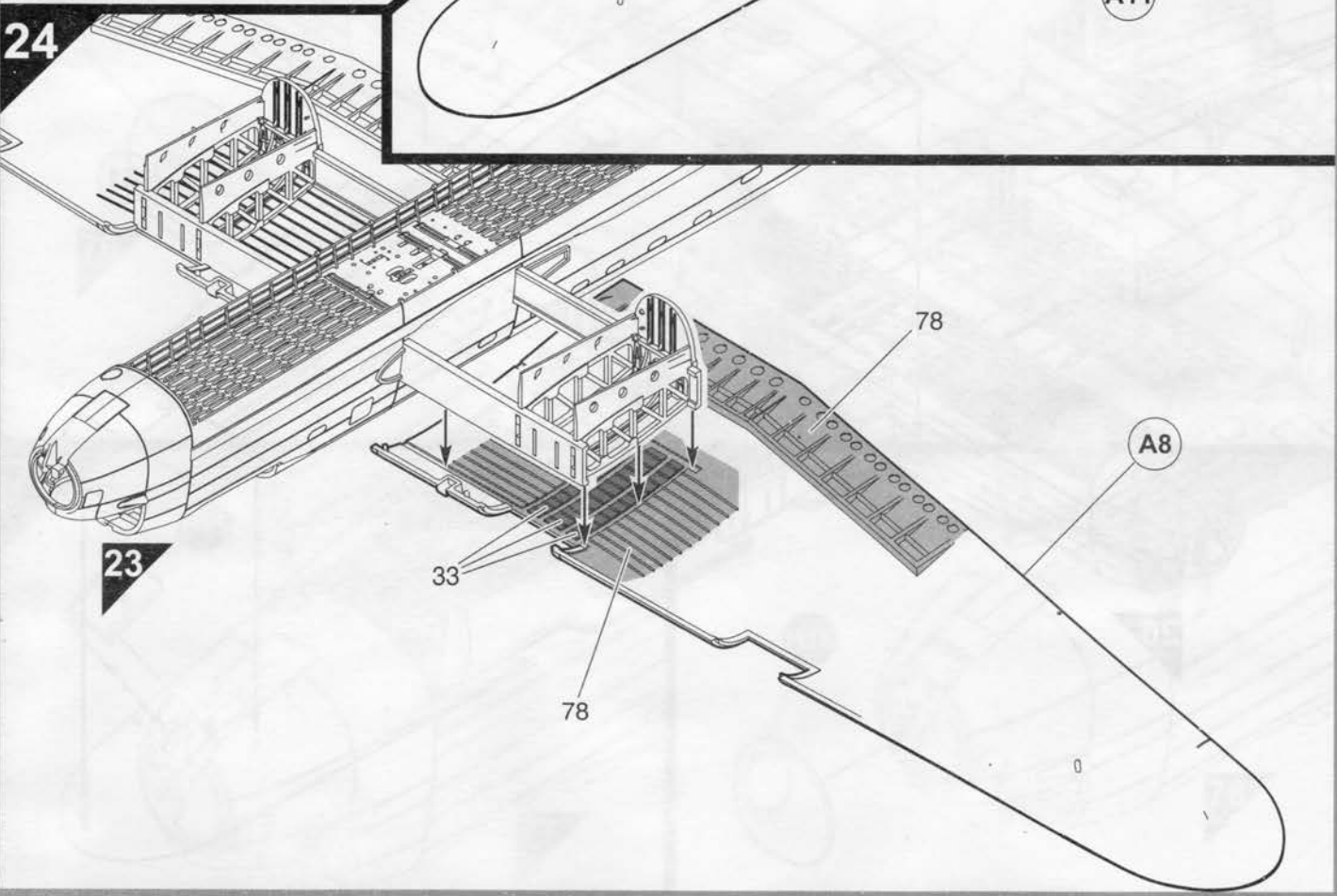
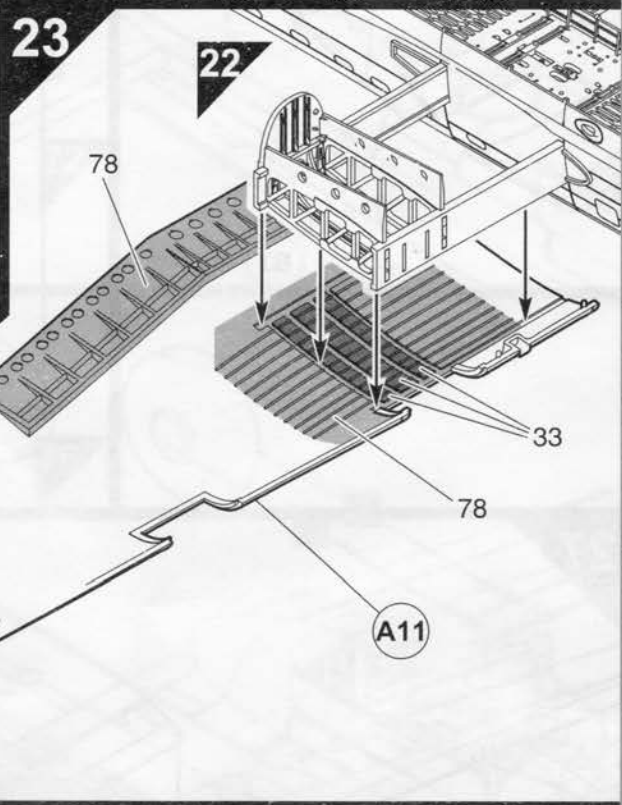
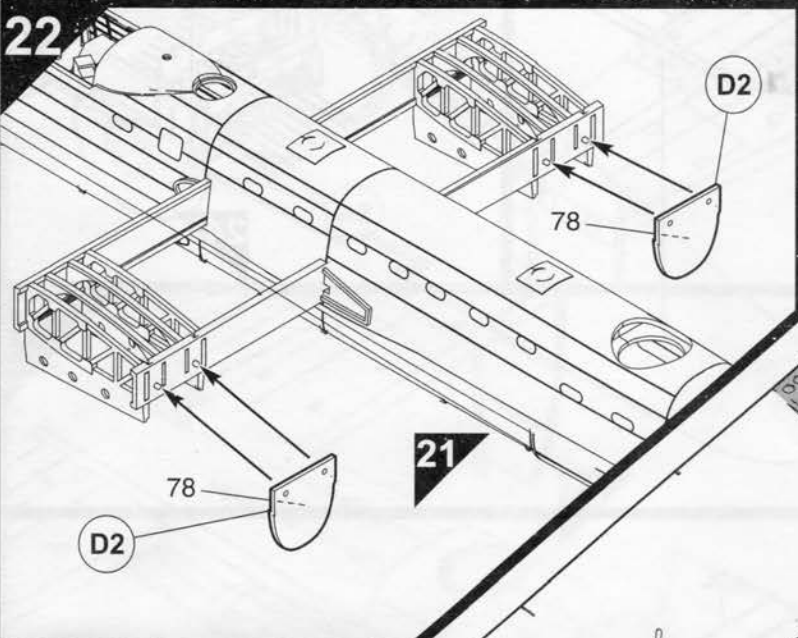
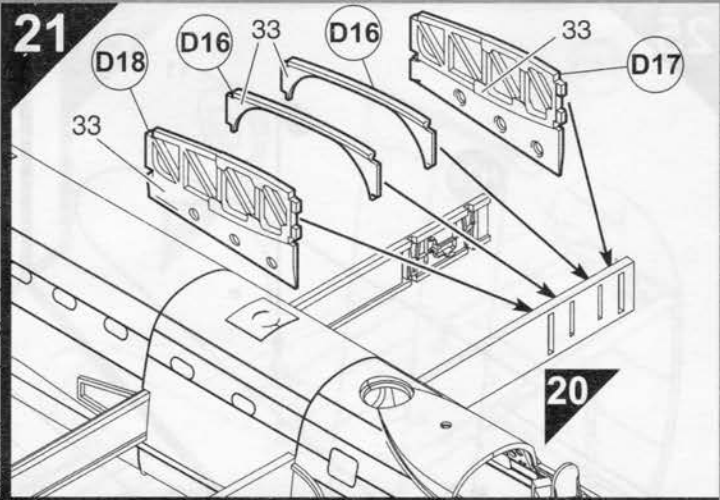
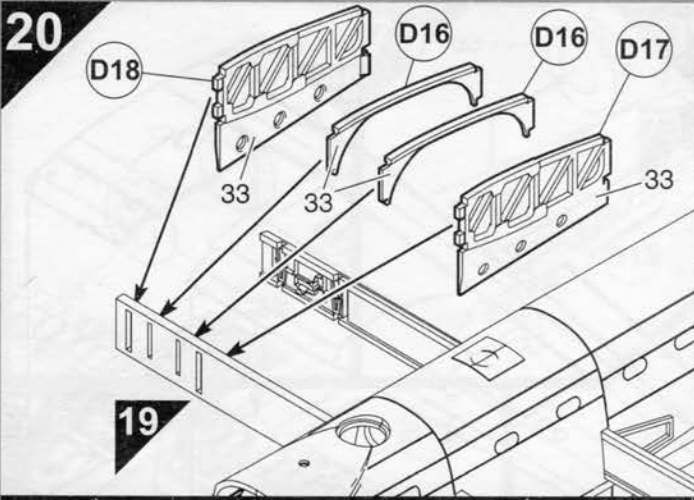


Humbrol paint number
Nº peinture Humbrol
Humbrol-Farbnnummer
Nº de pintura Humbrol
Nº vernice Humbrol
Humbrol mailingsnummer
Humbrol verfnummer
Humbrol färg nummer
Humbrol-maalin numero
Nº de pintura Humbrol
Nr farby Humbrol
Νομόρο χρώματος Humbrol

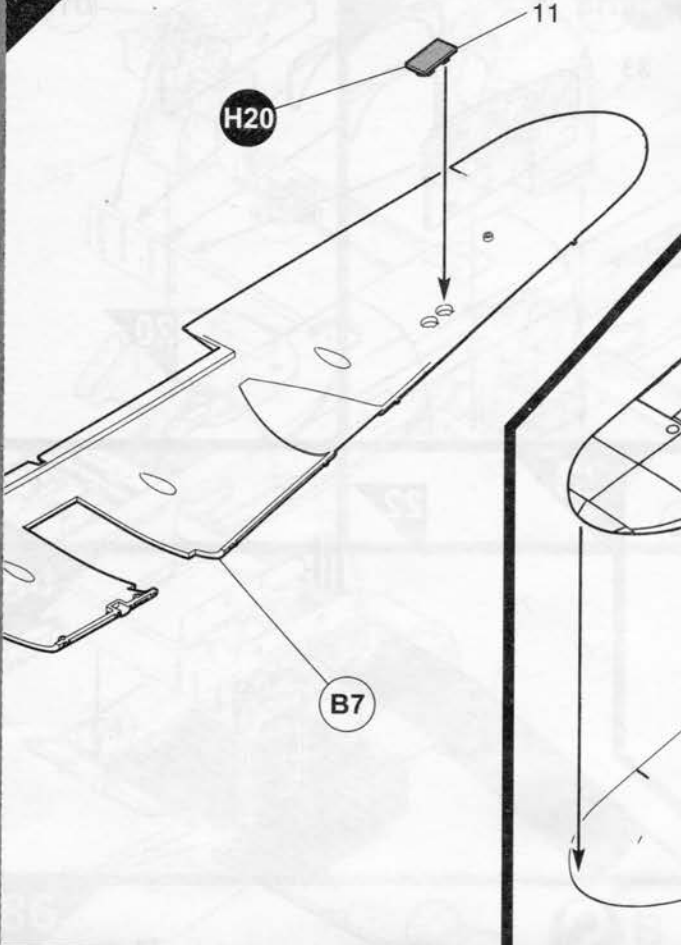




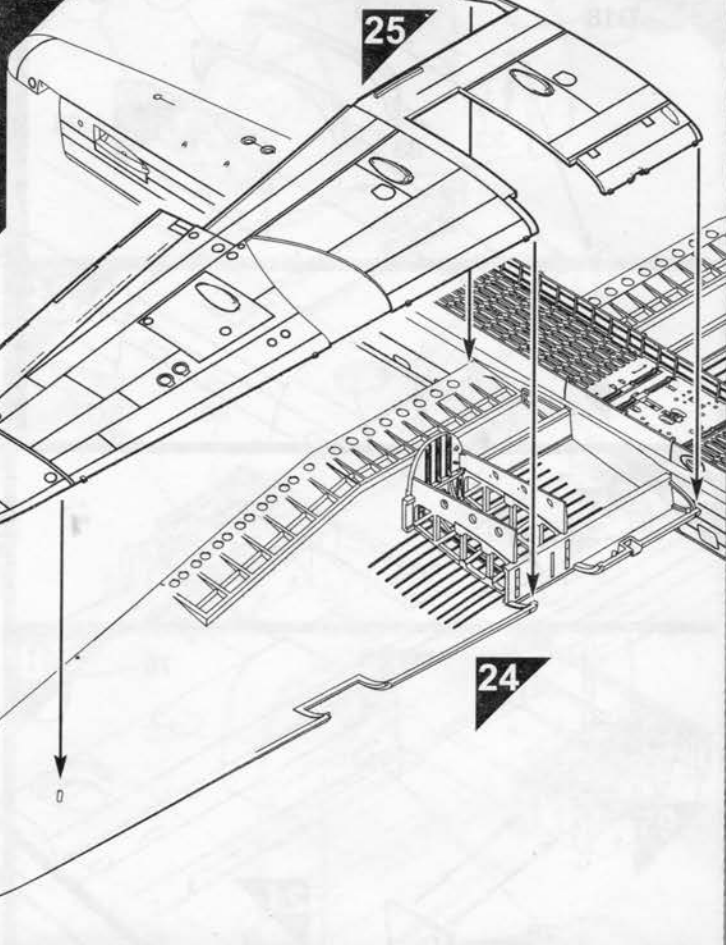




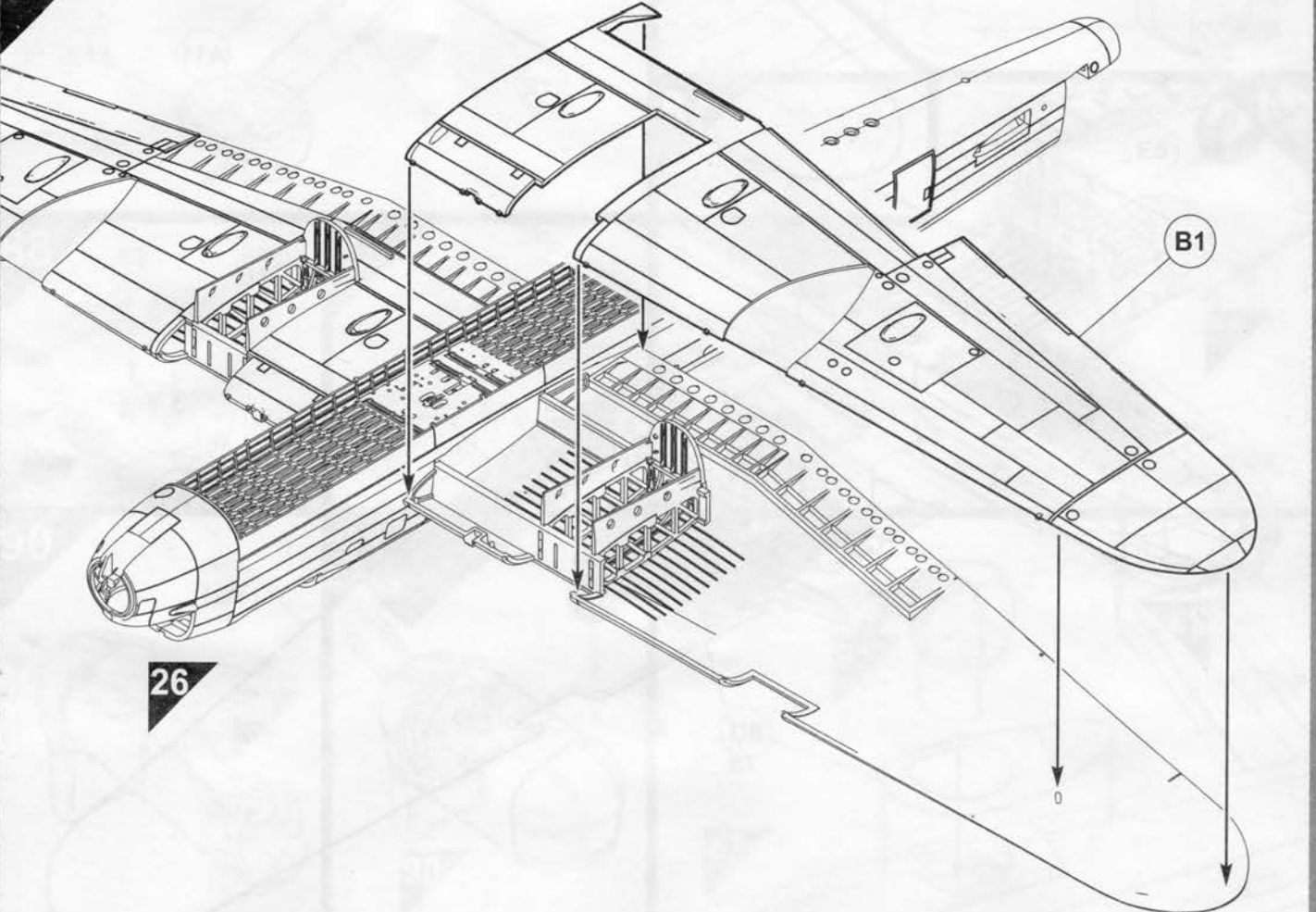
25

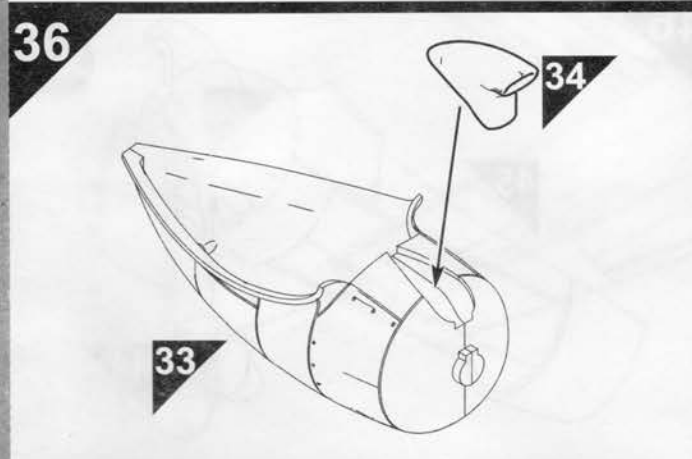
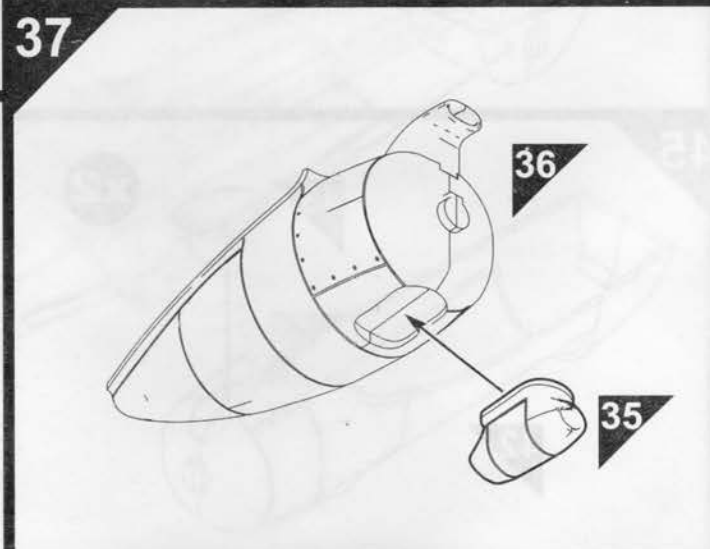
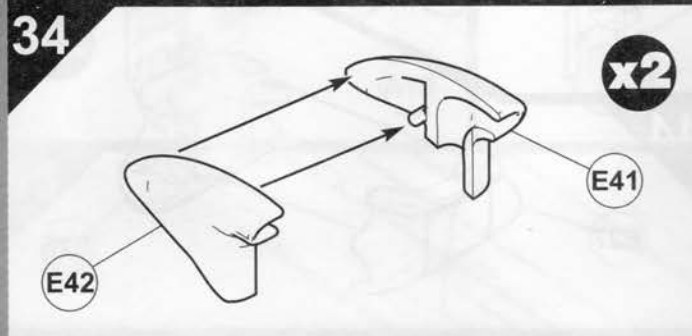
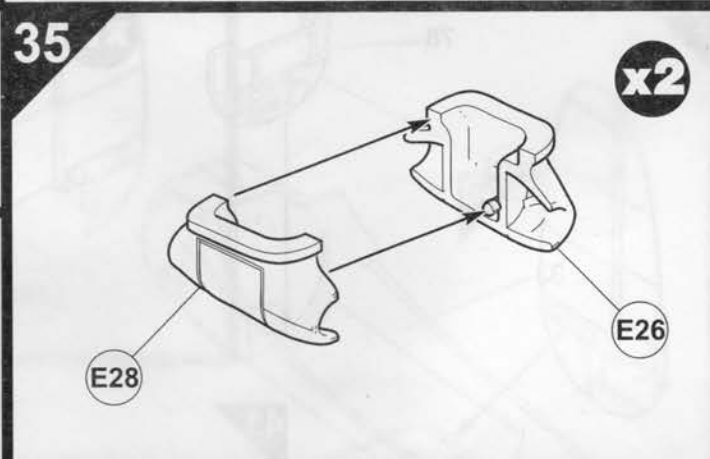
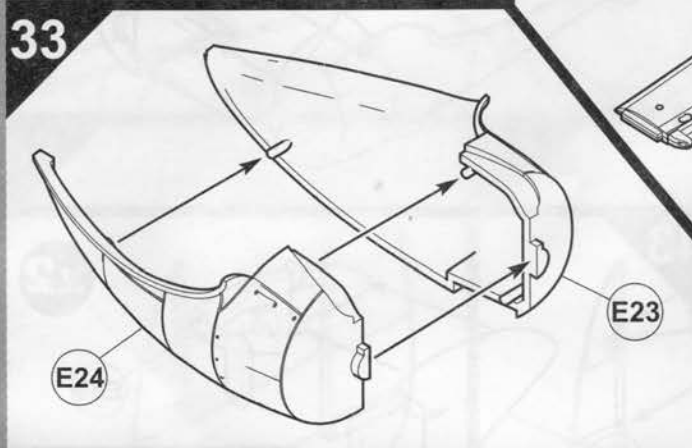
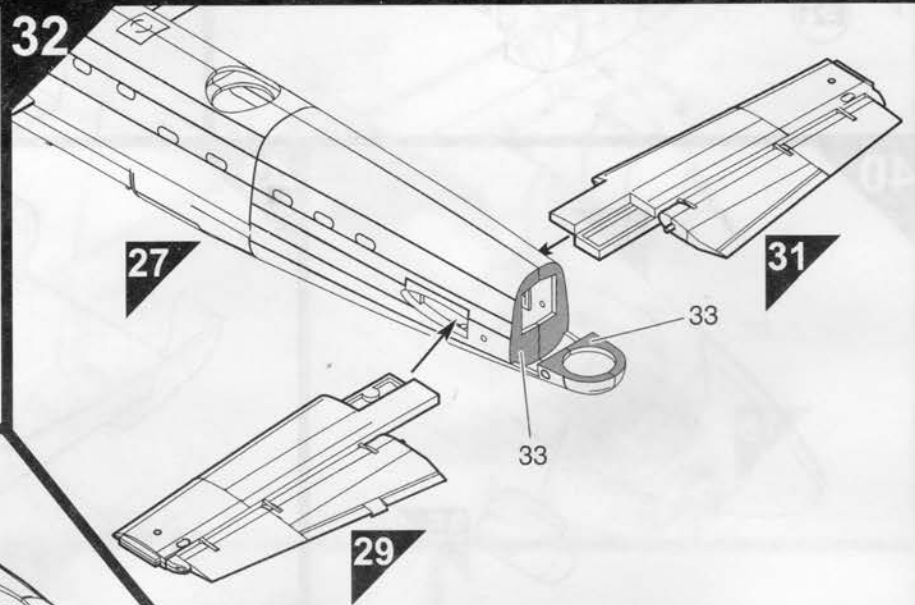
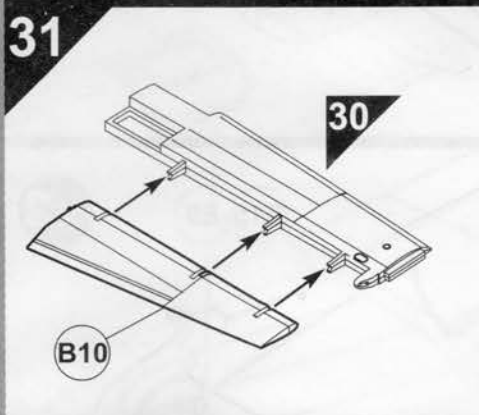
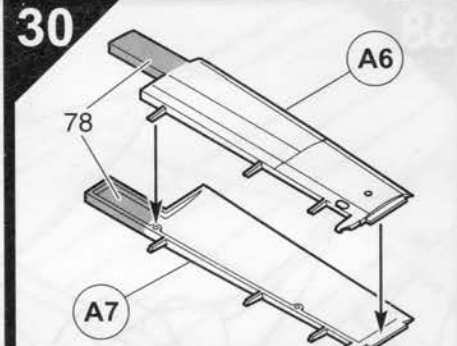
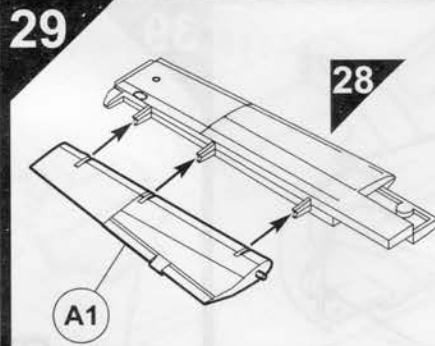
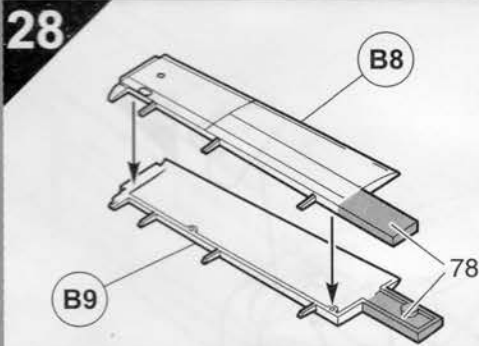


26

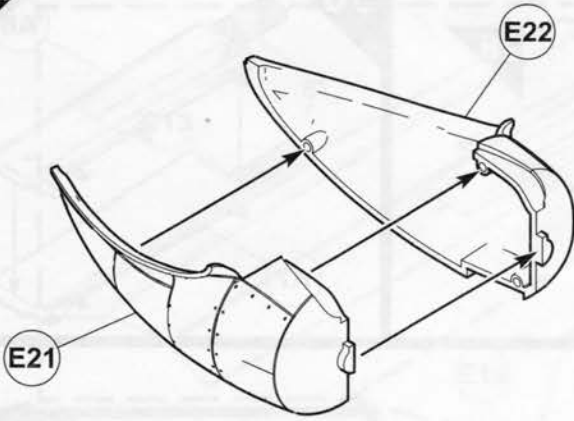


27

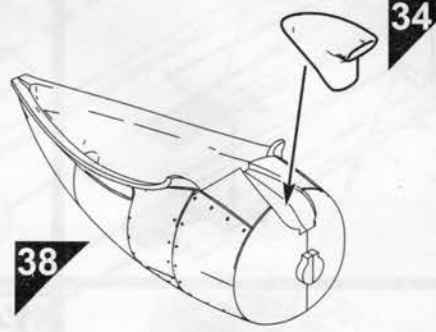




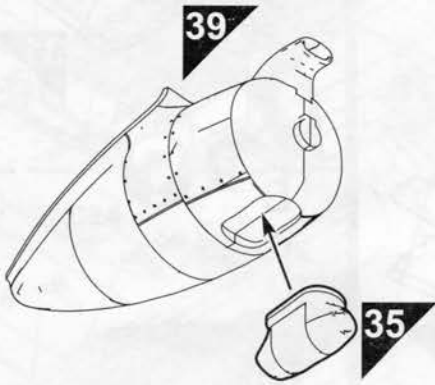
38



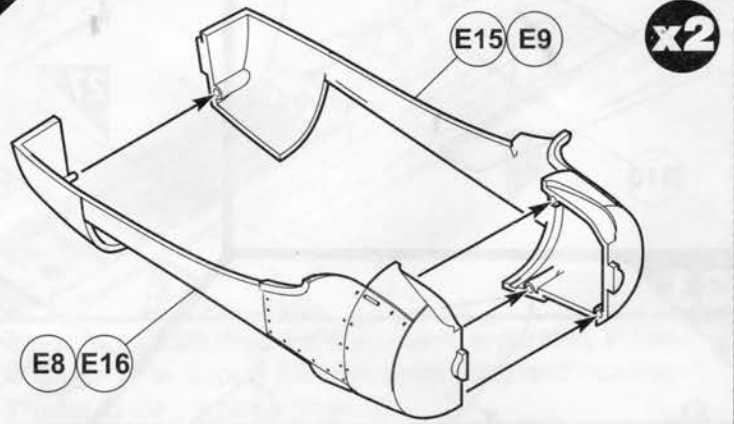
39



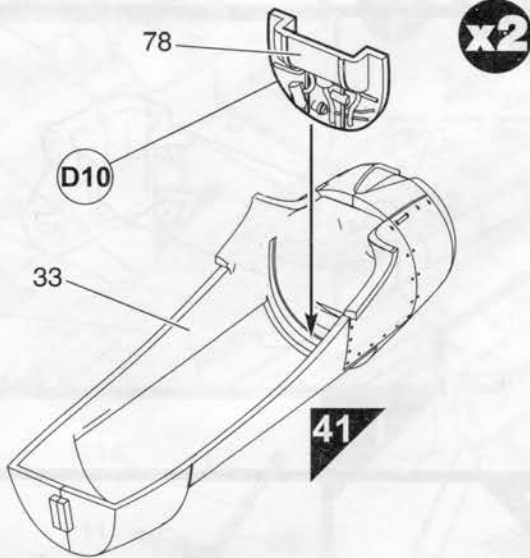
40



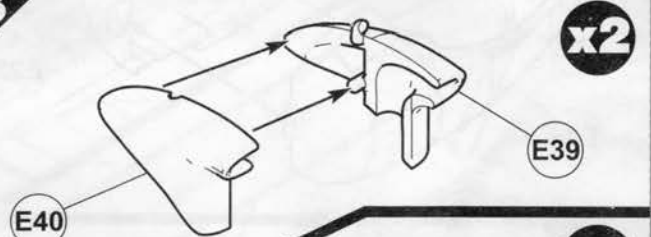
41



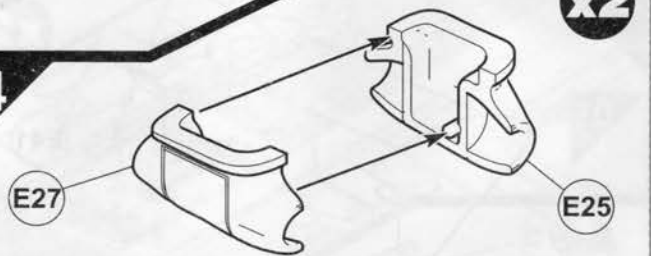
42



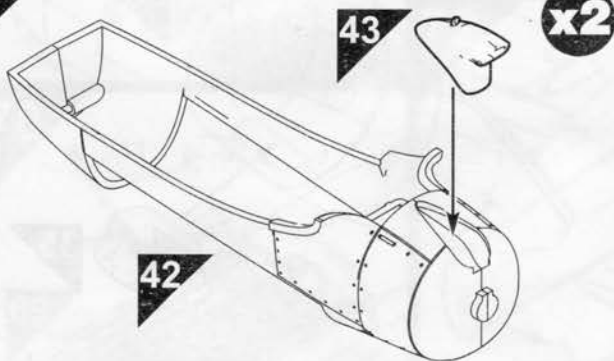
43



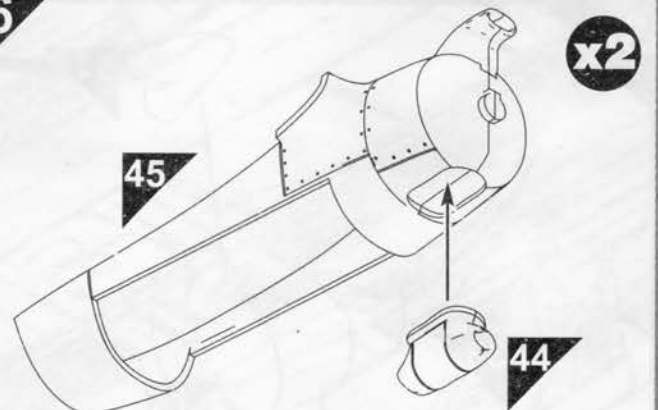
44



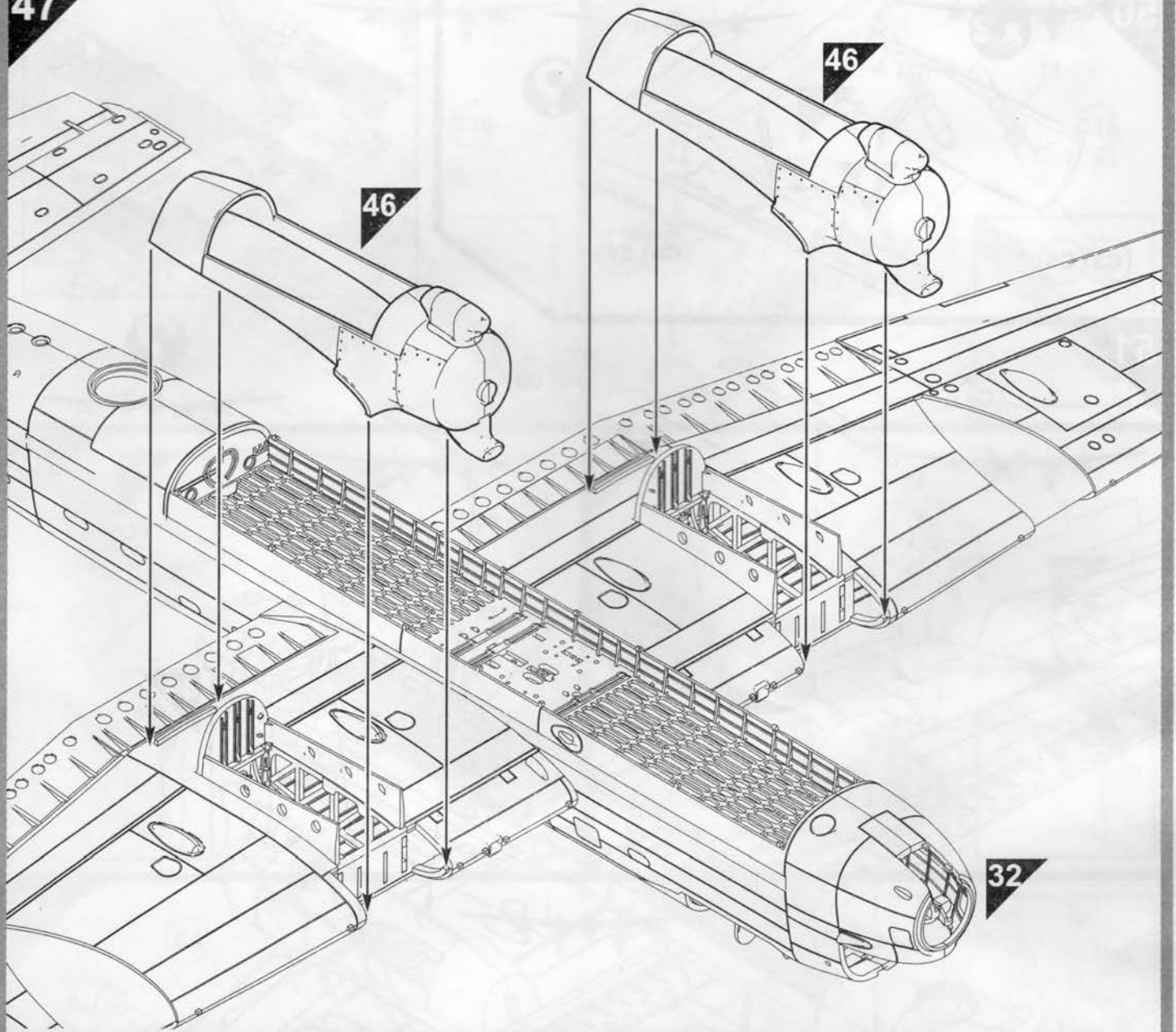
45



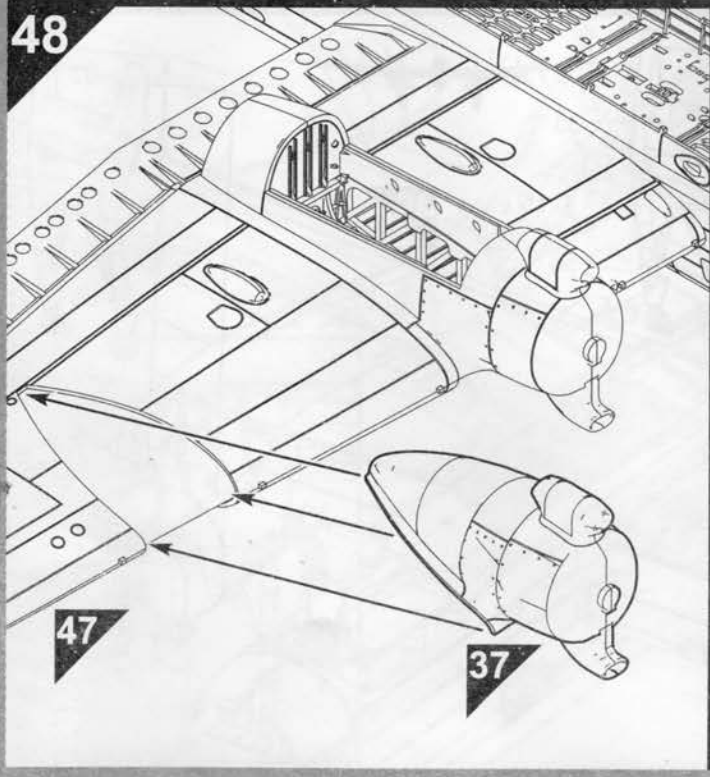
46



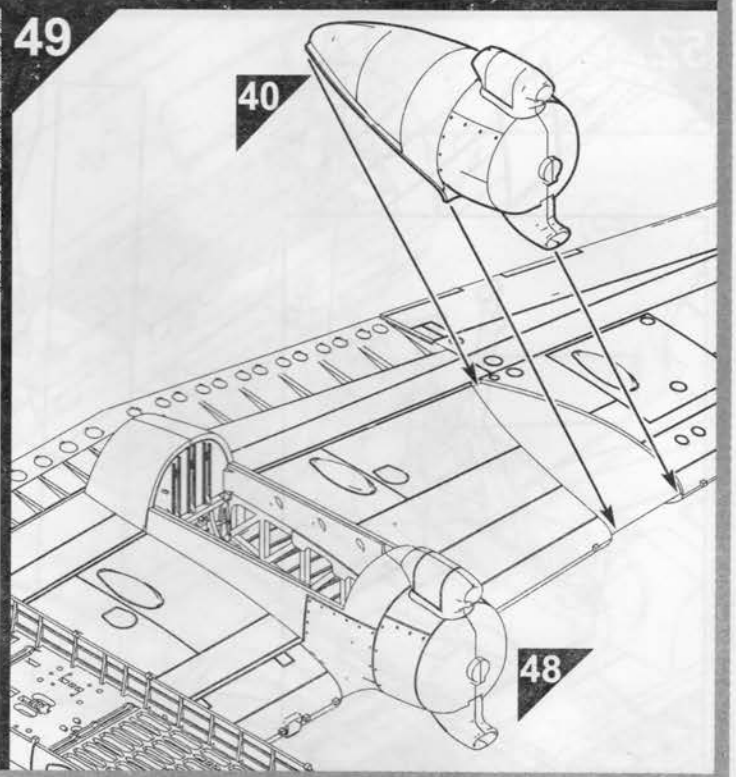
47



48

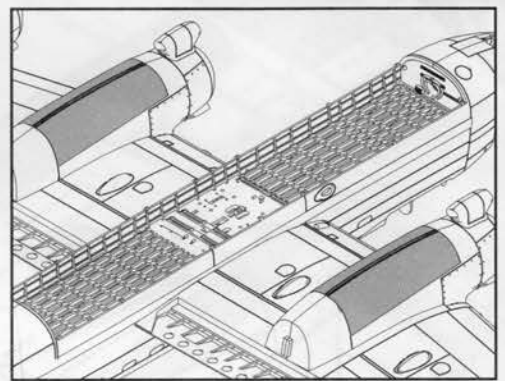


49



50

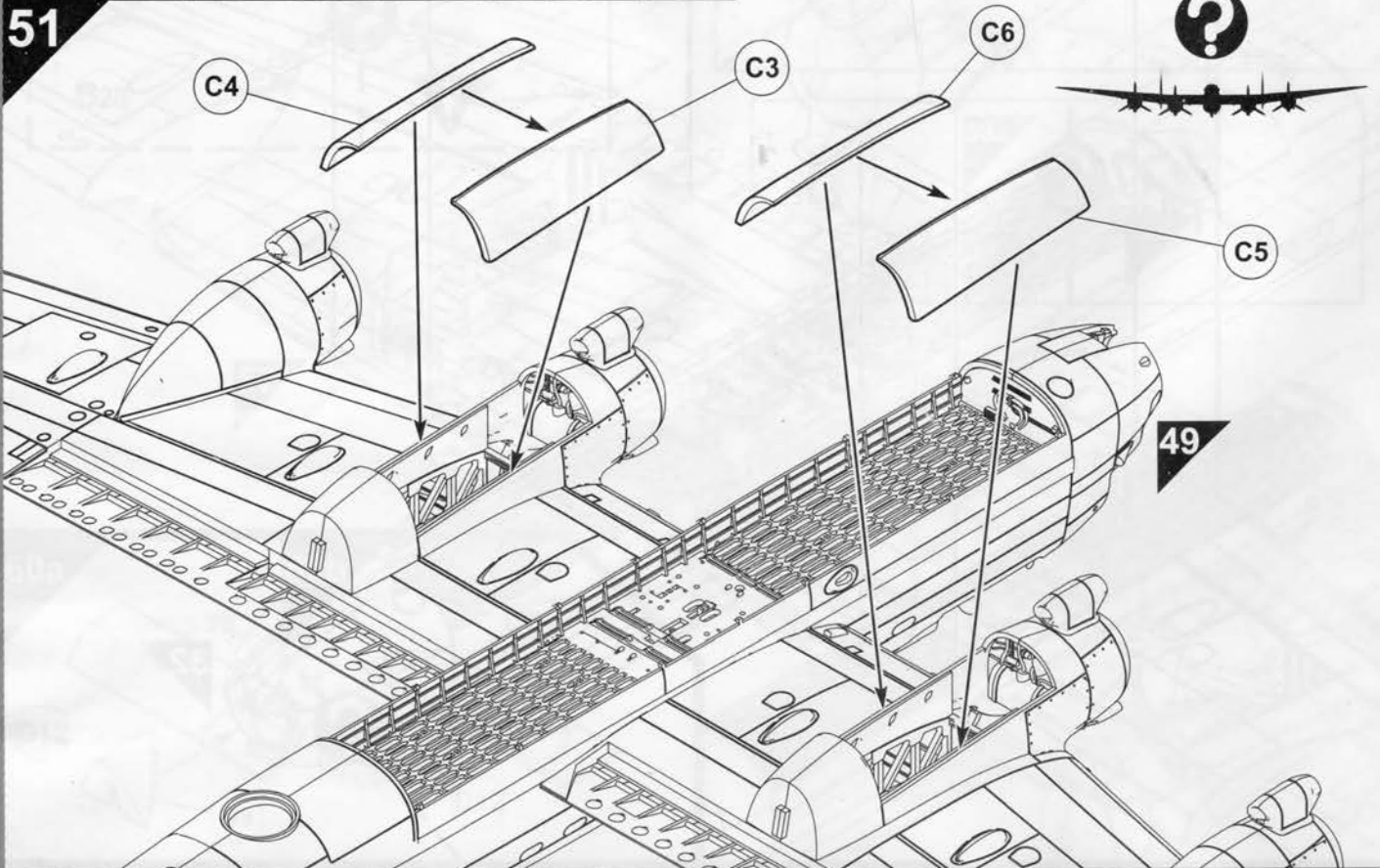
x2



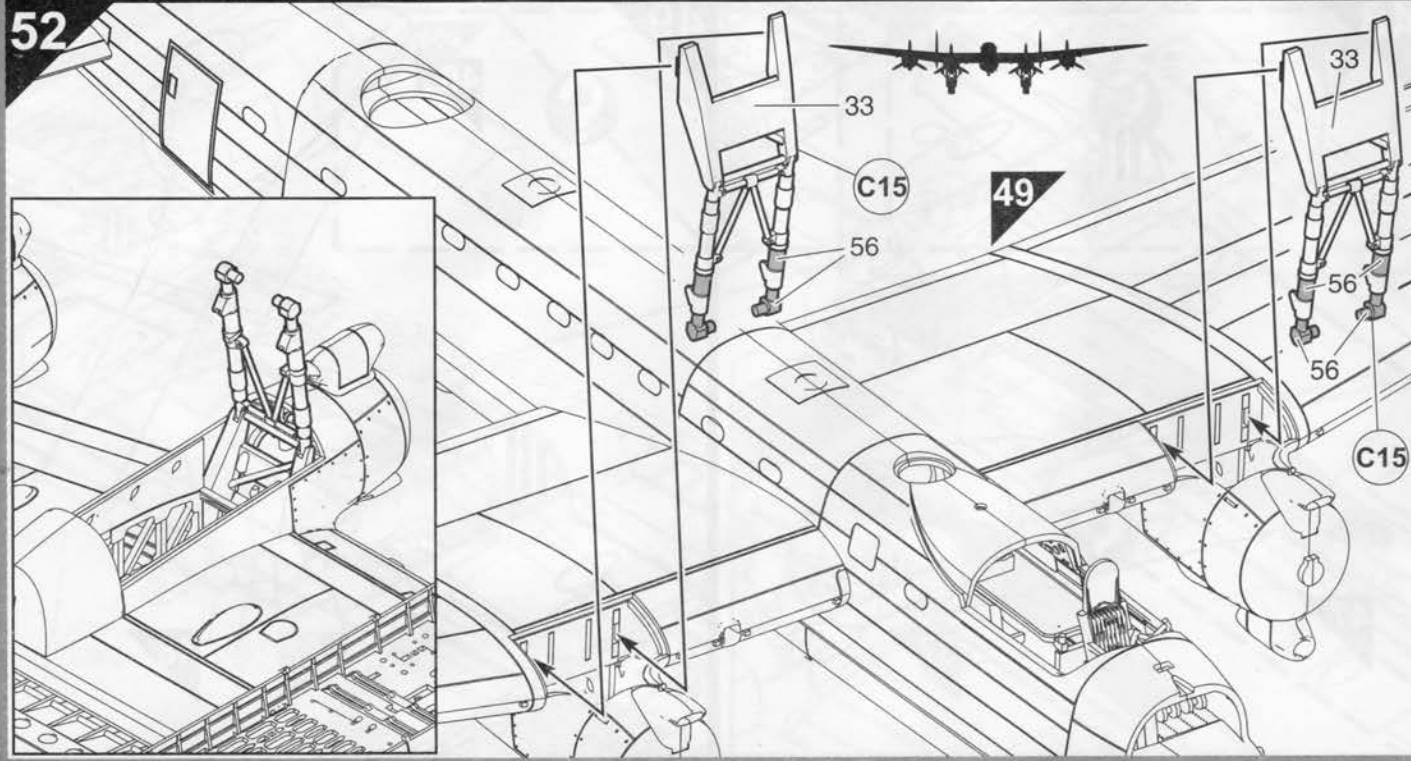
C3 C5

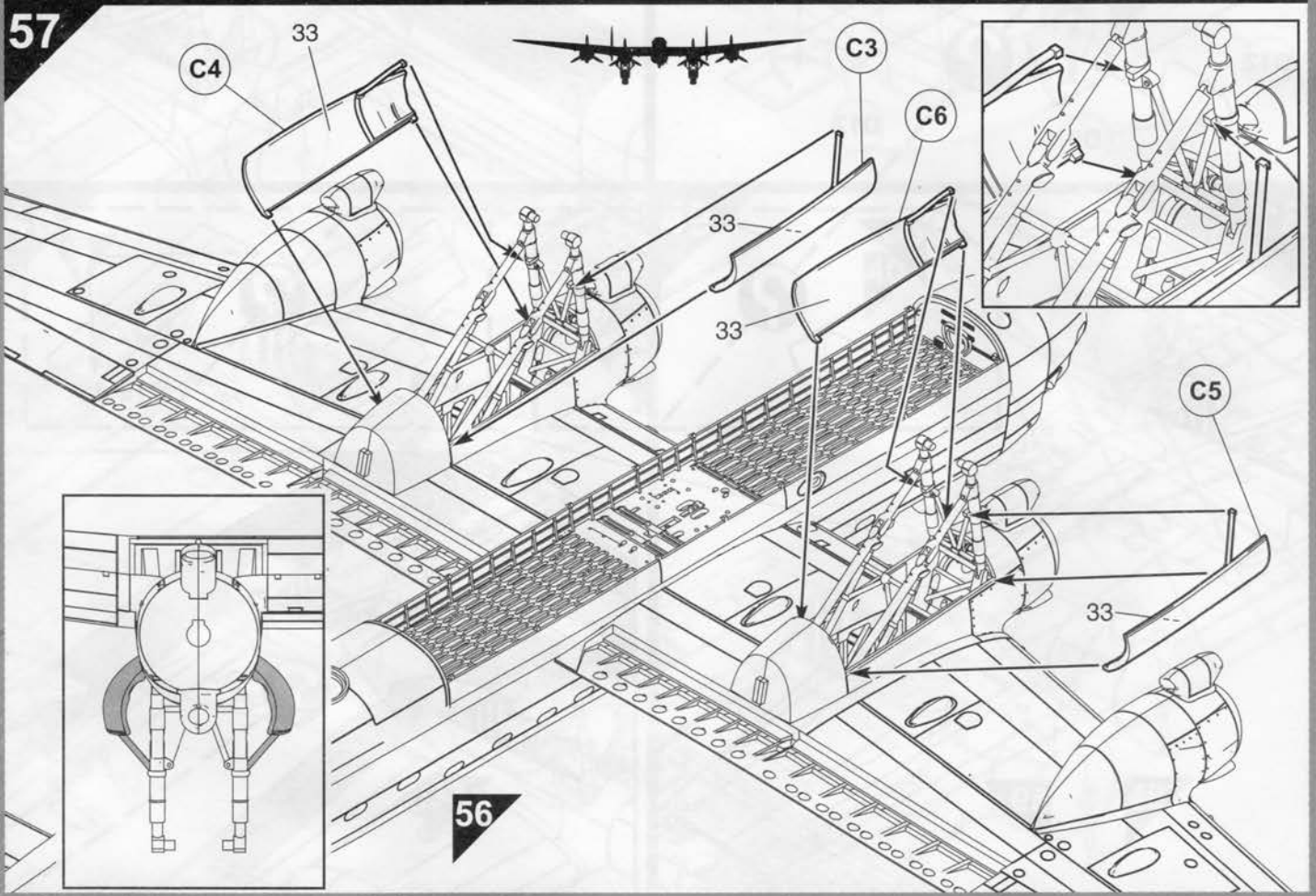
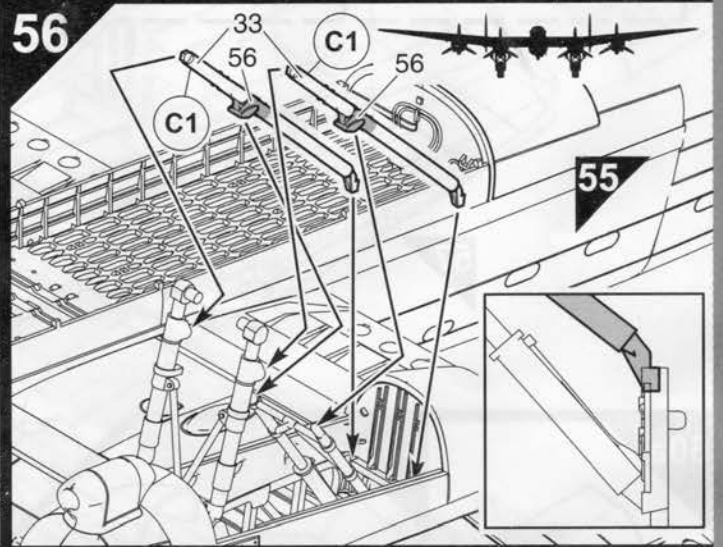
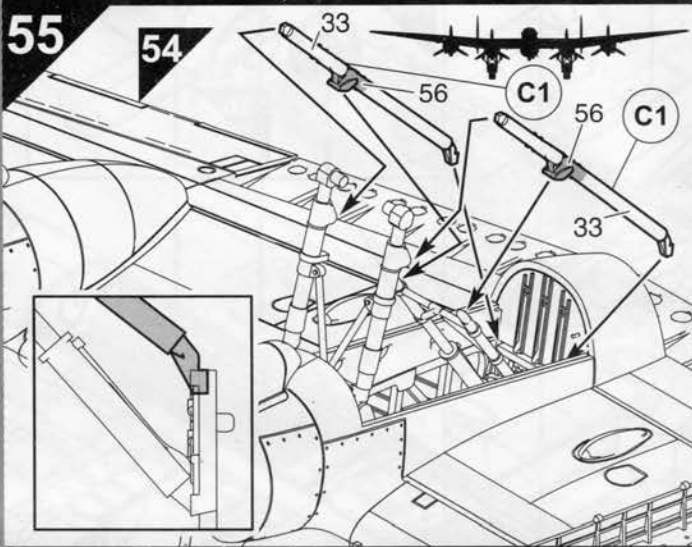
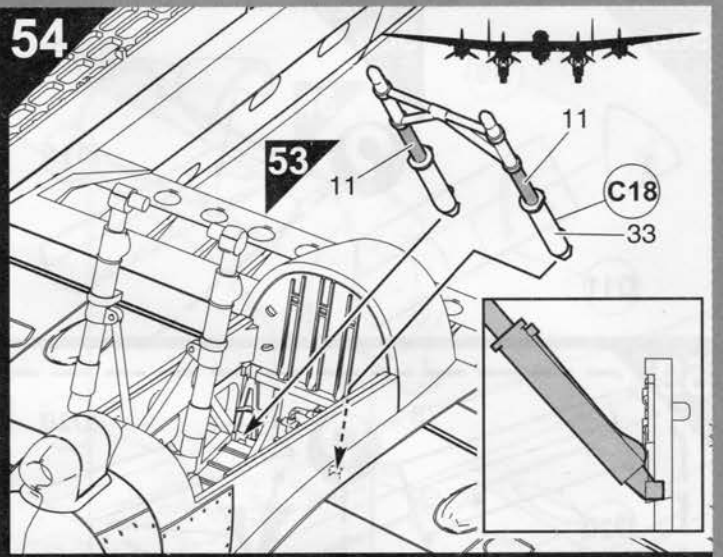
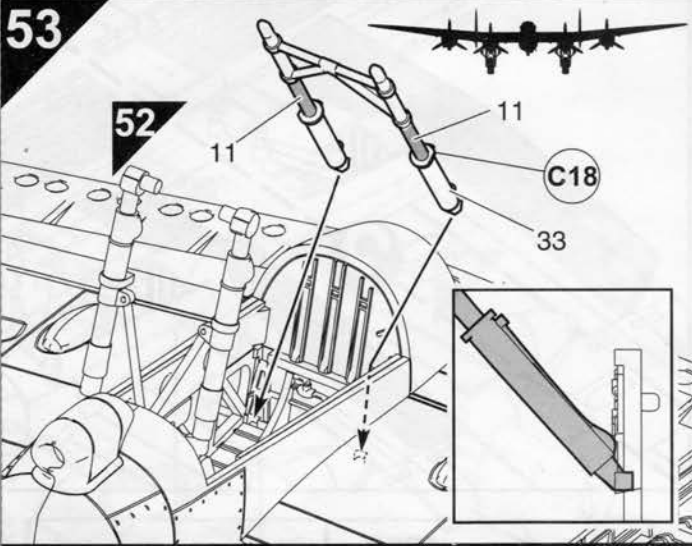
C4 C6

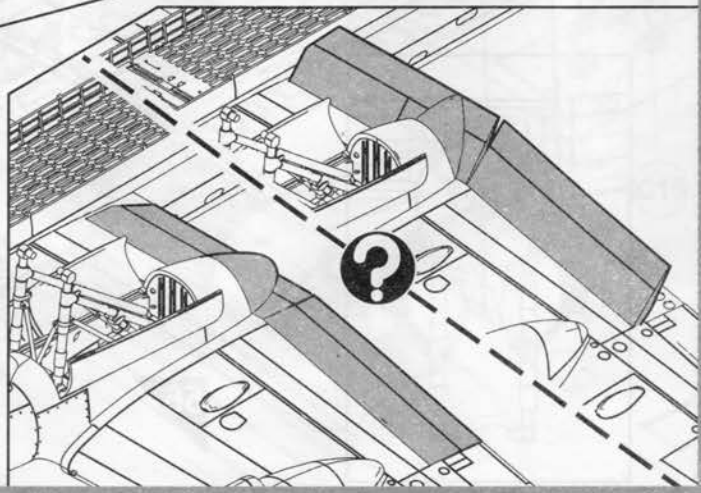
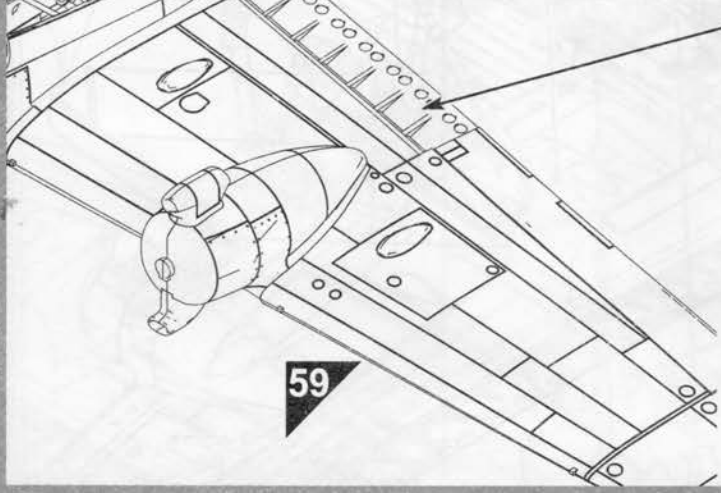
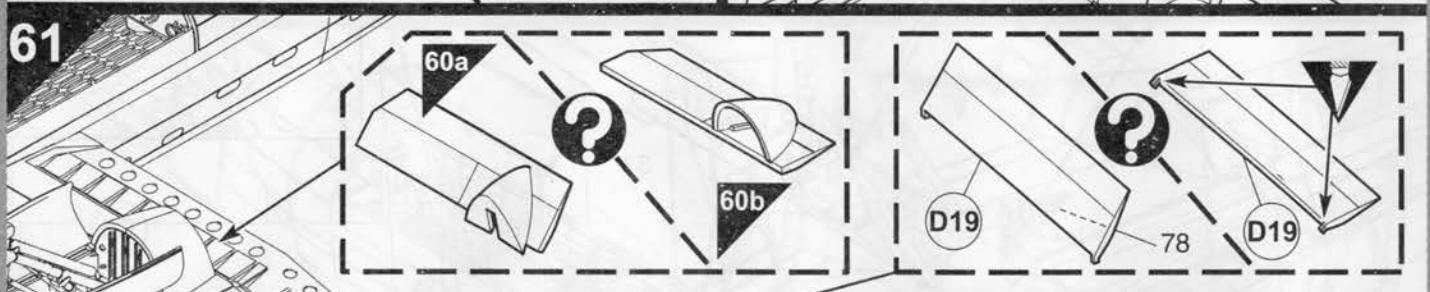
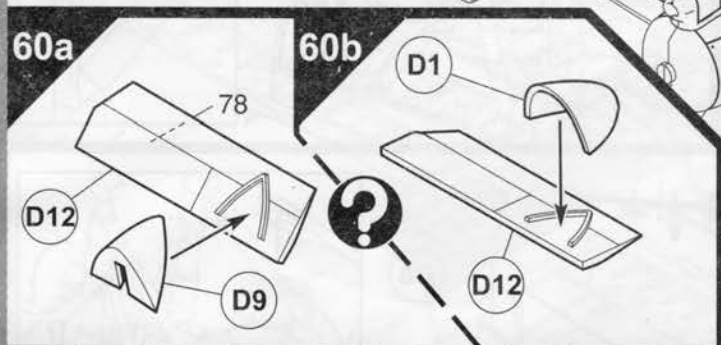
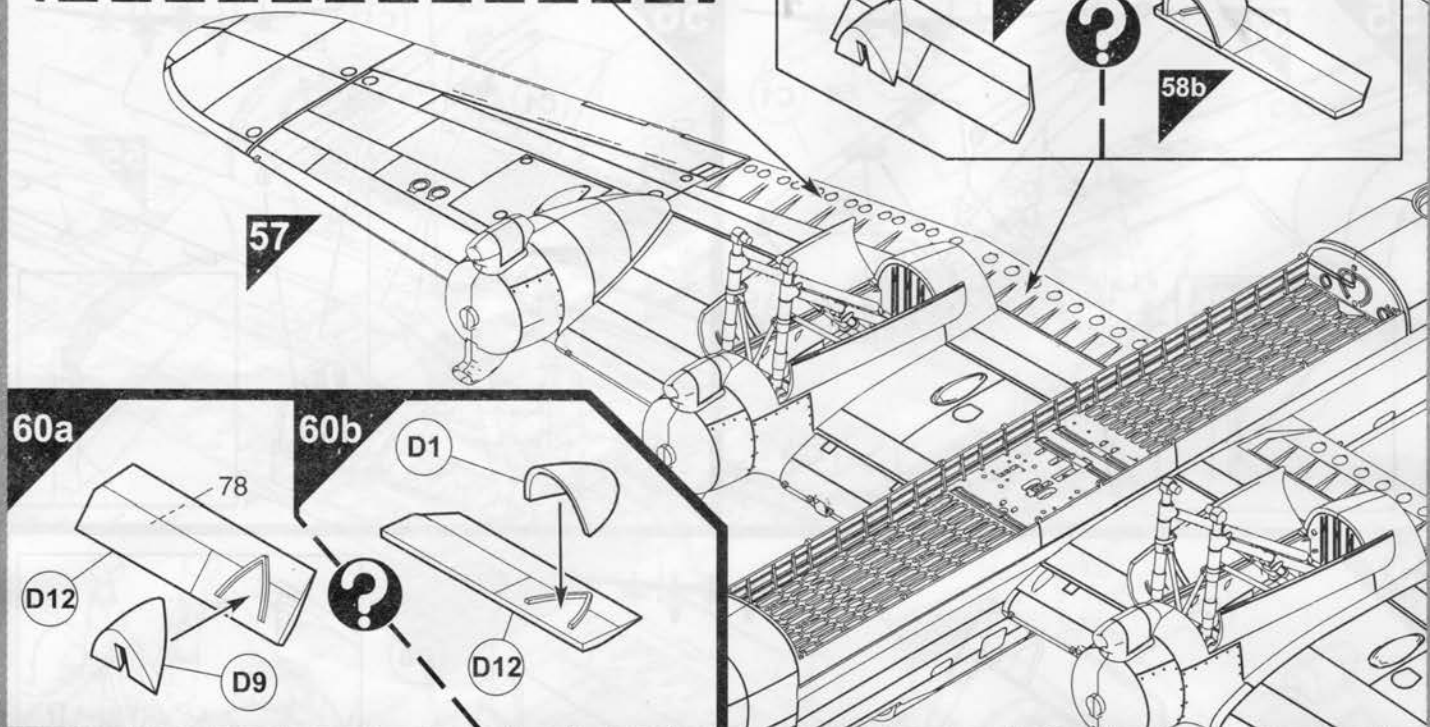
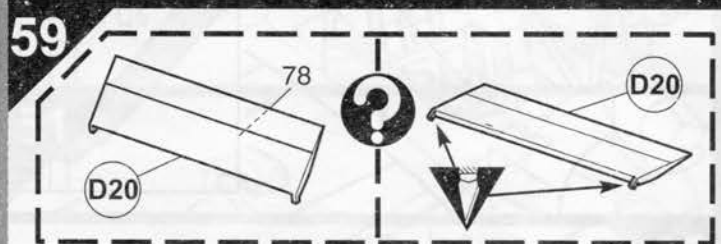
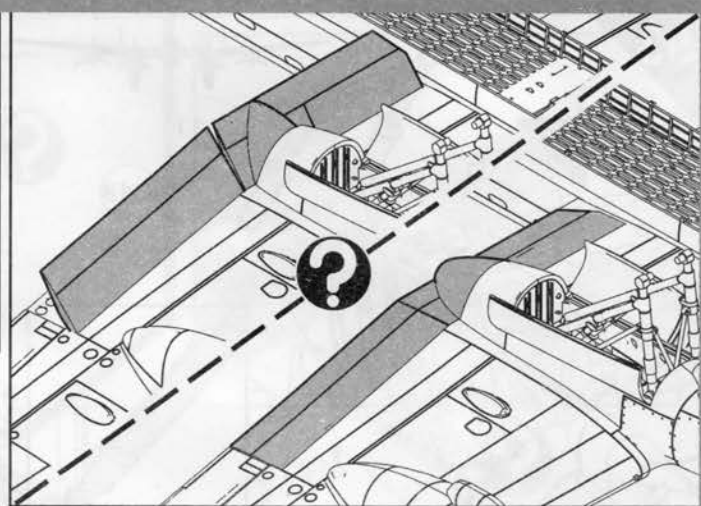
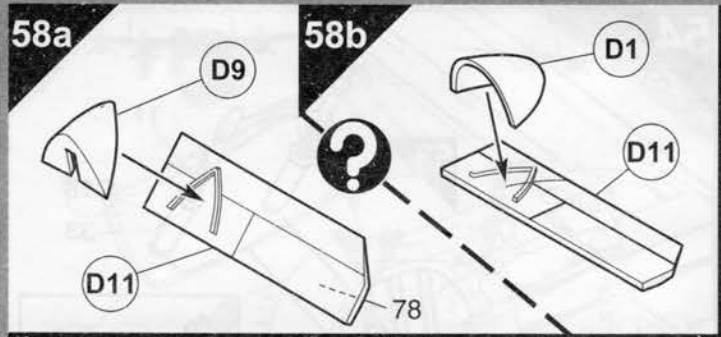
51

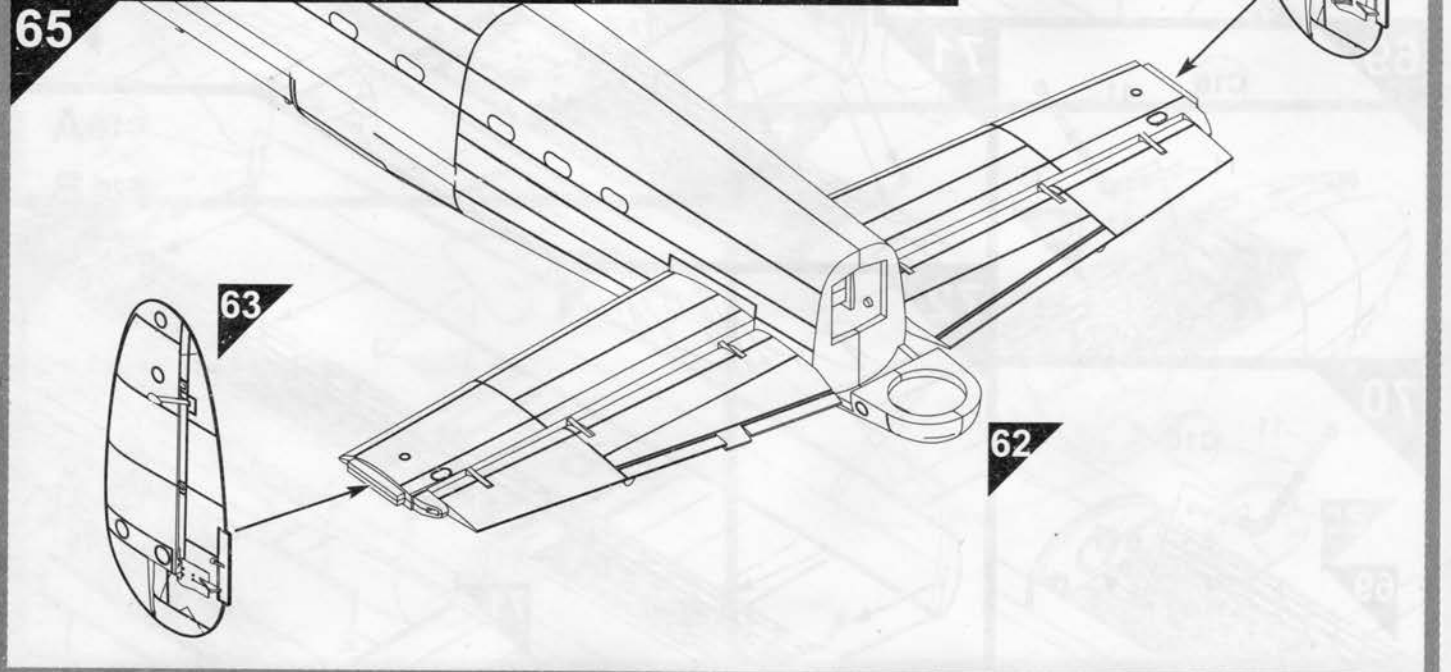
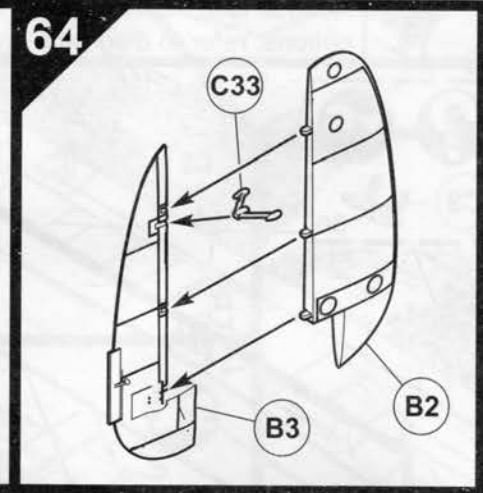
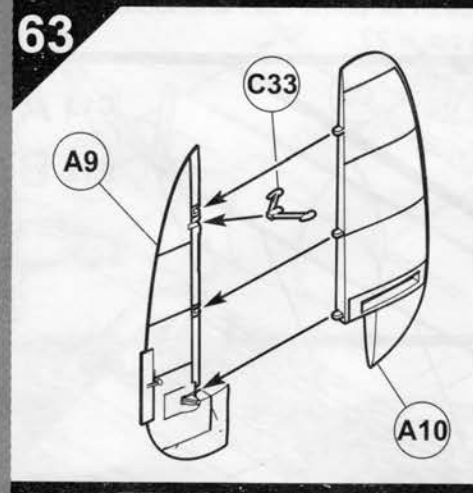
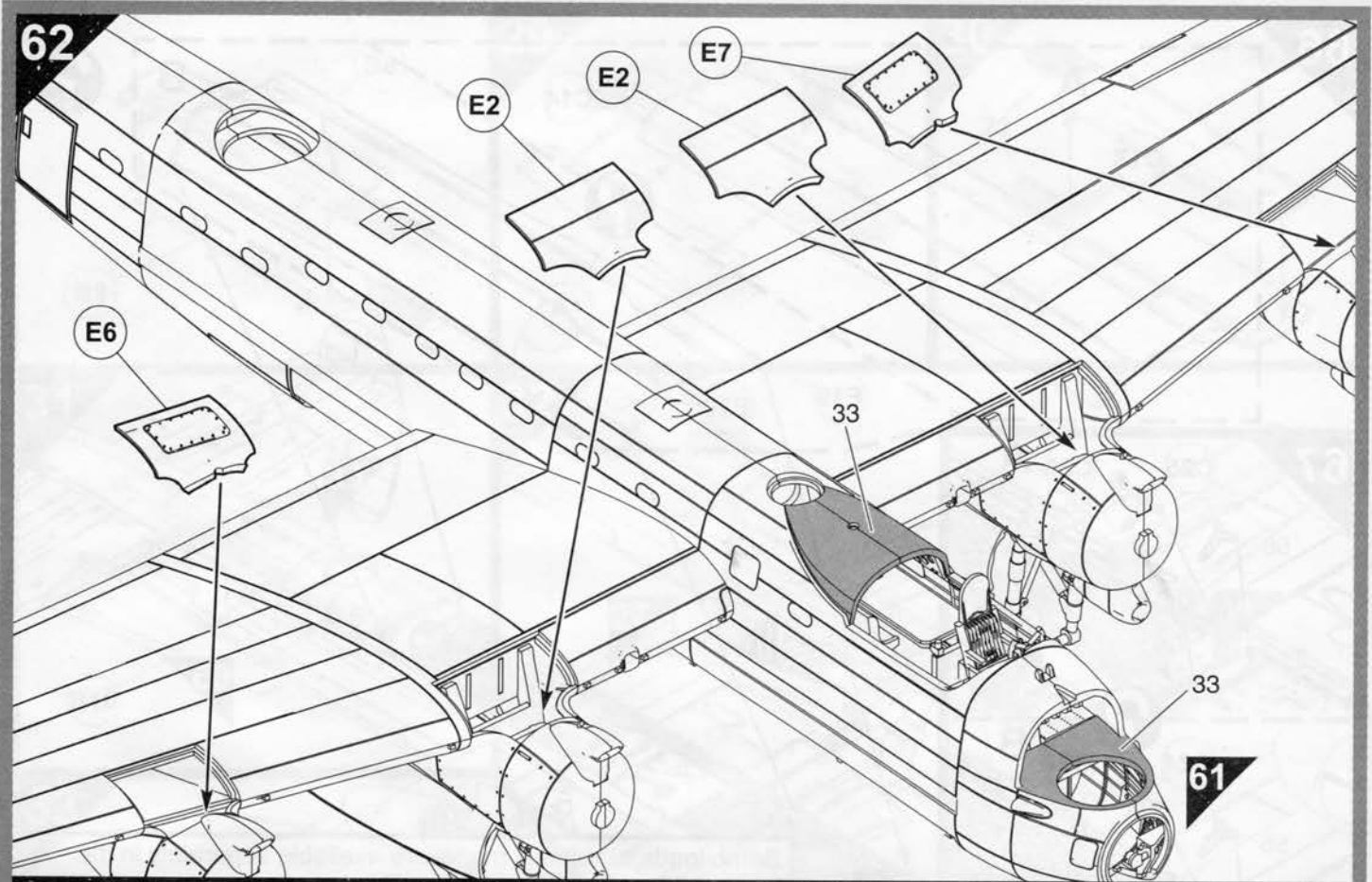


52

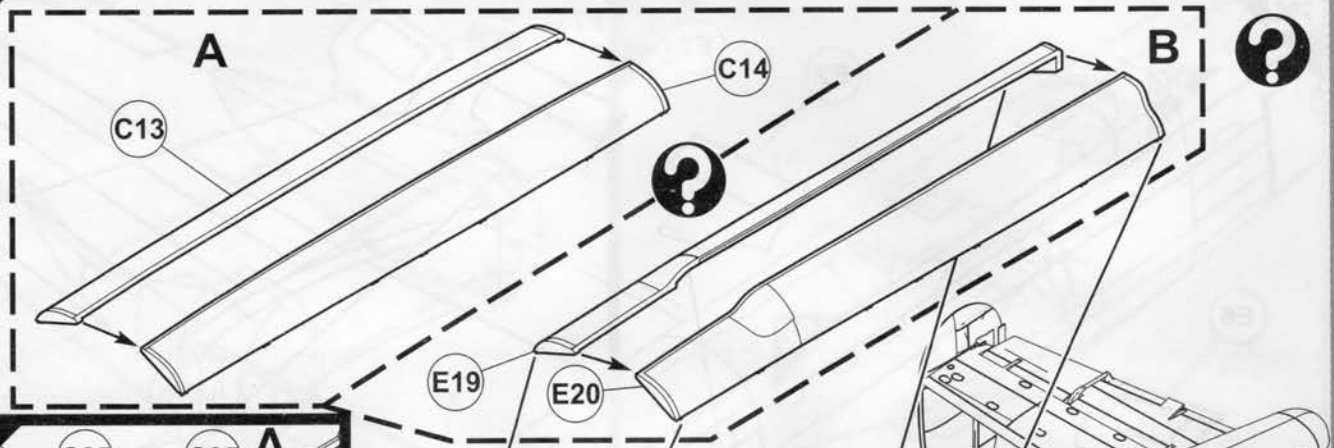




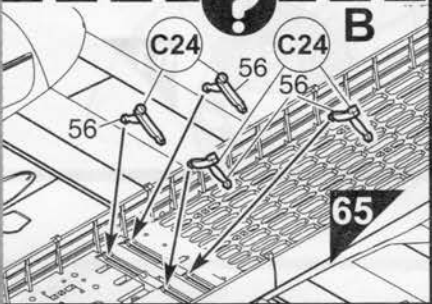
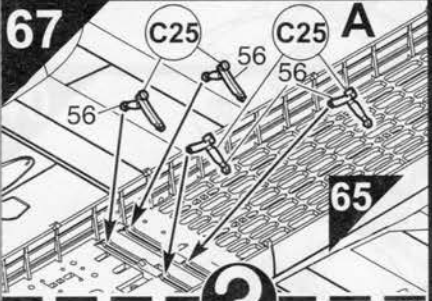




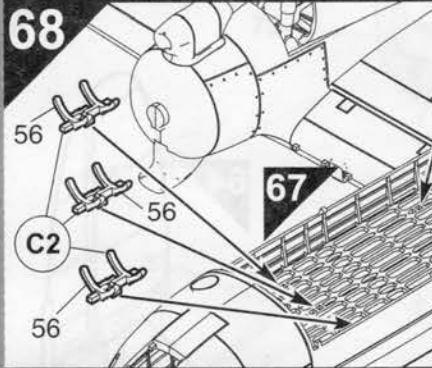
66



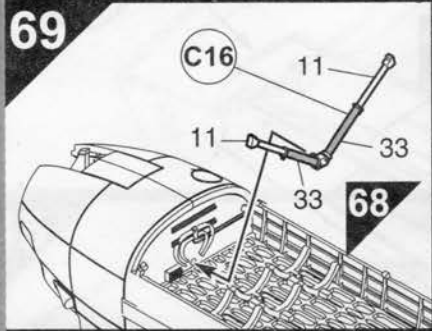
67



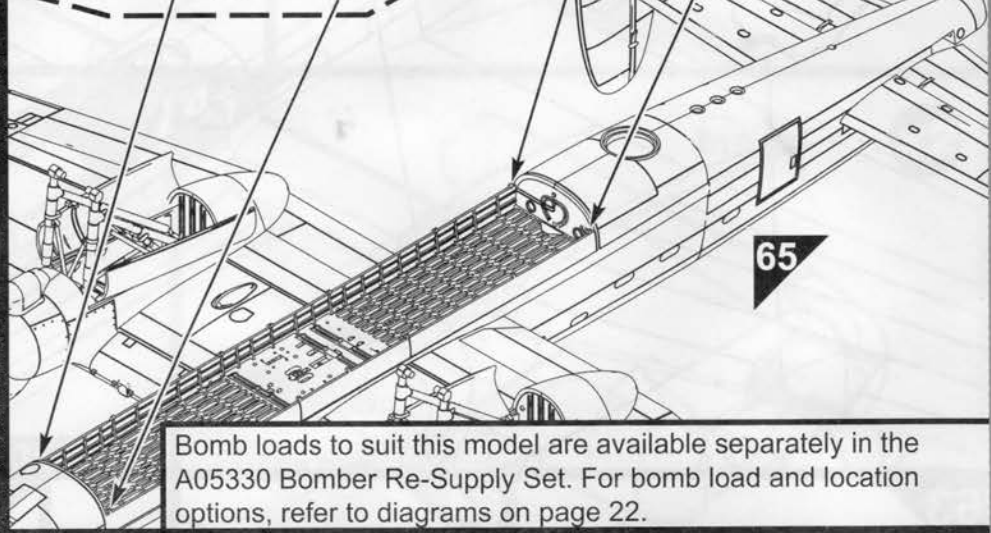
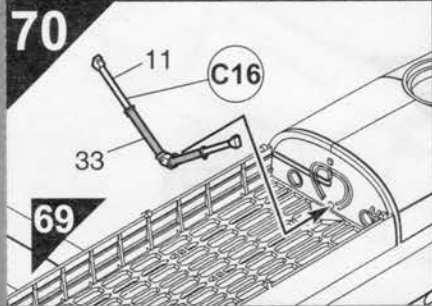
68



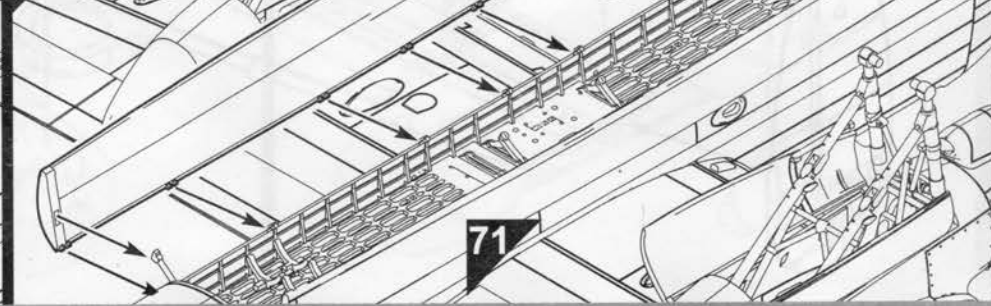
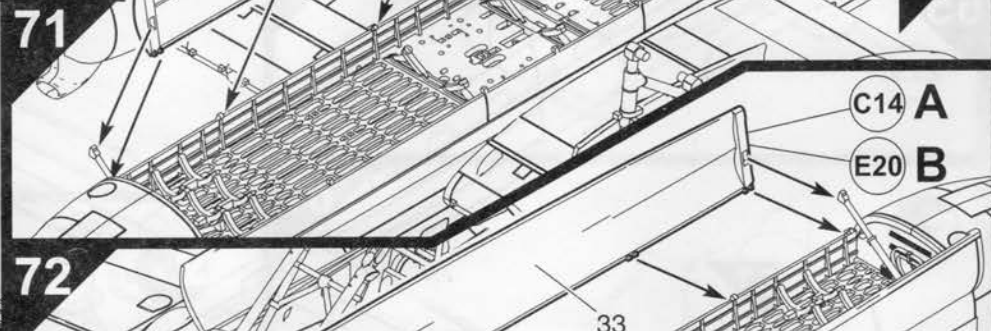
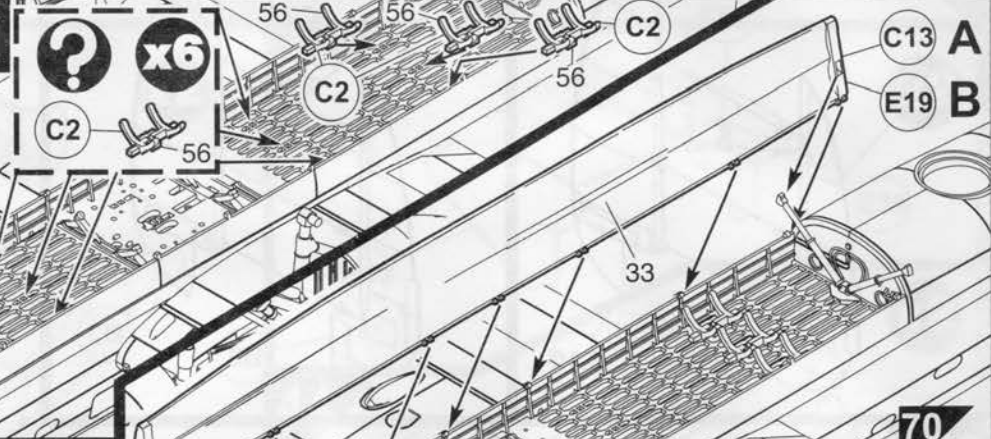
69

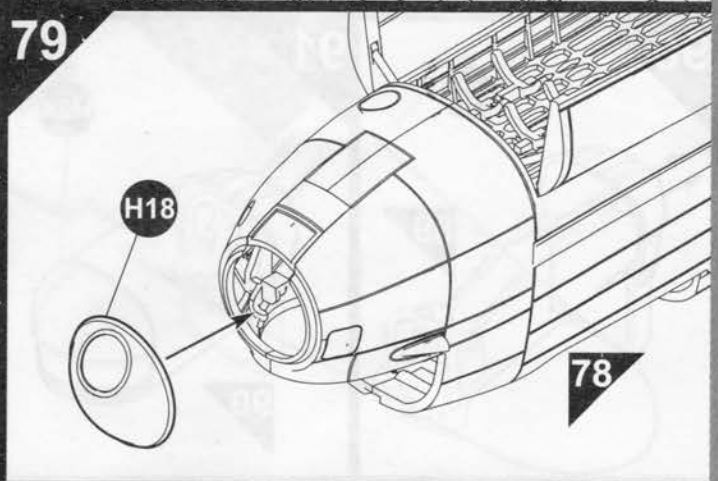
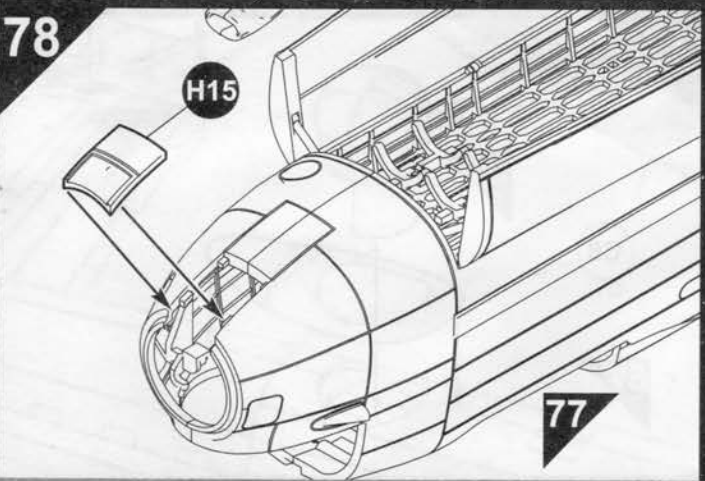
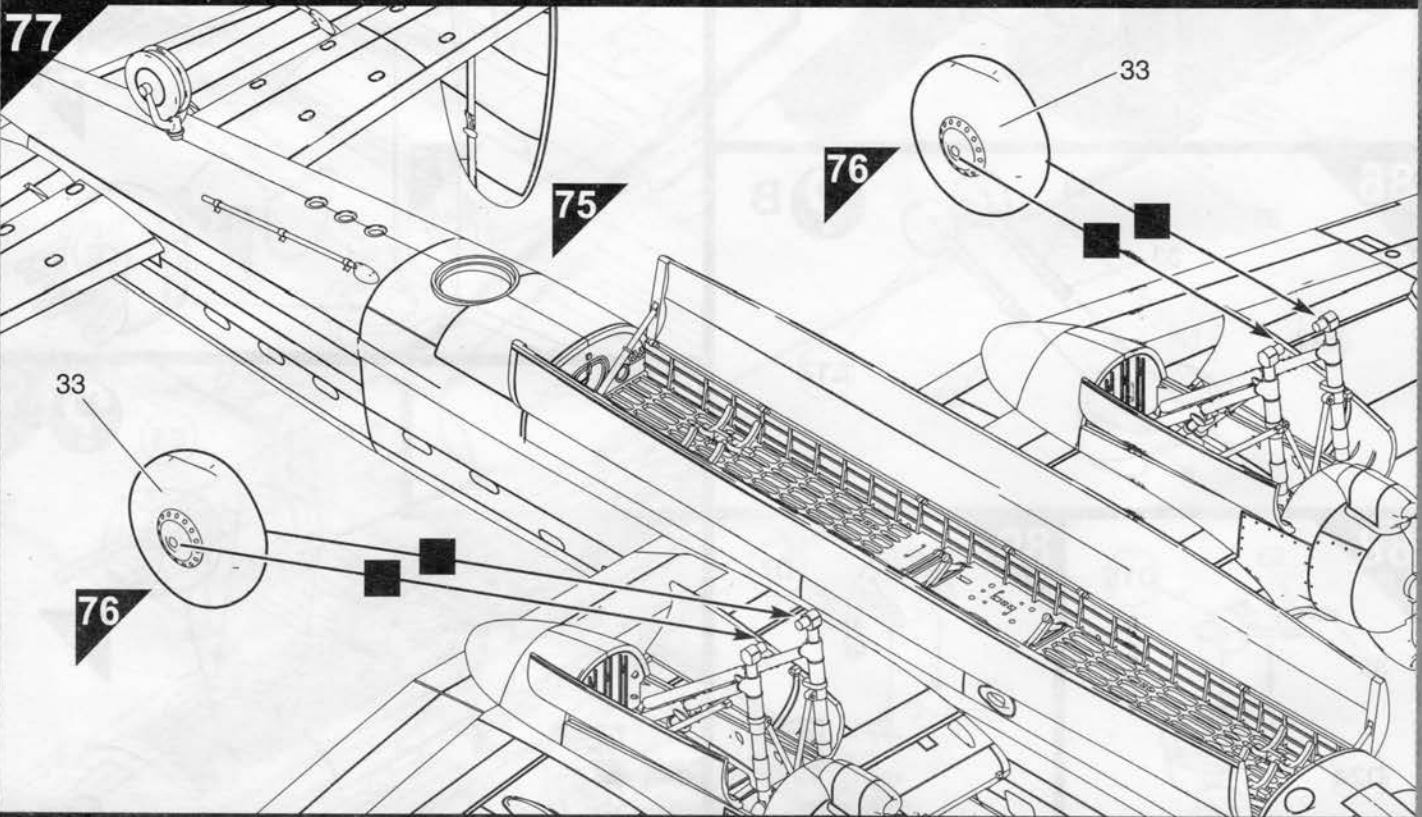
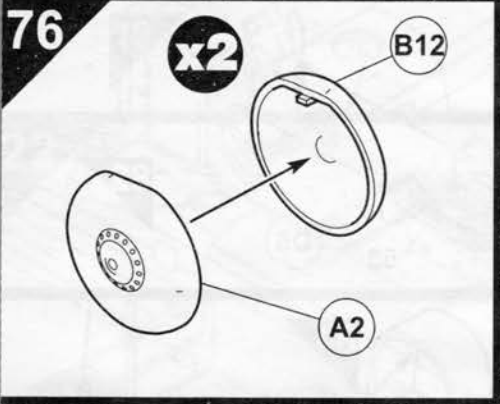
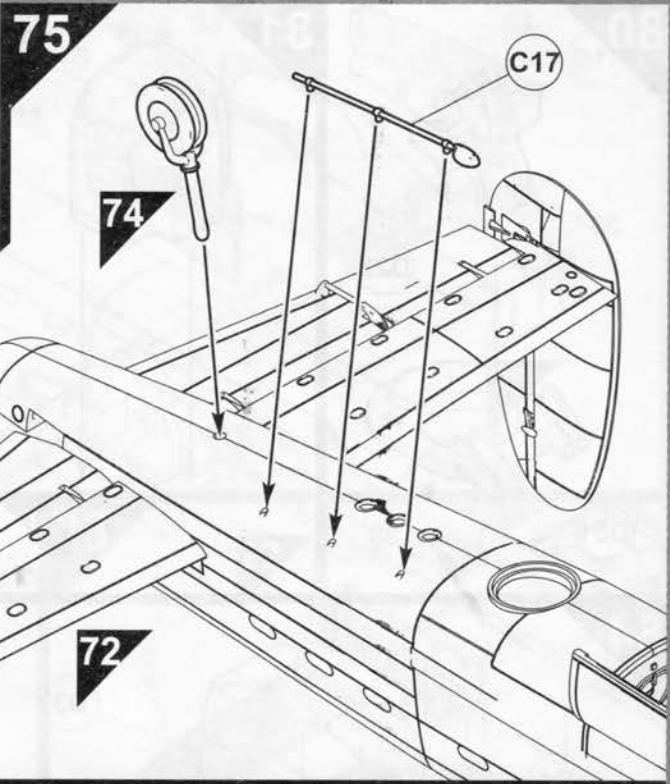
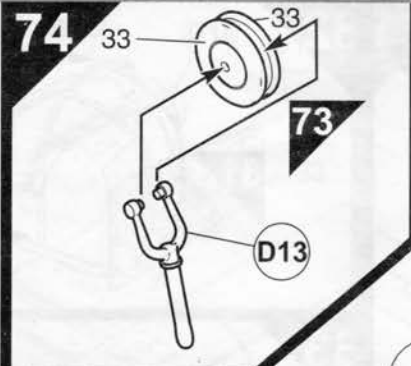
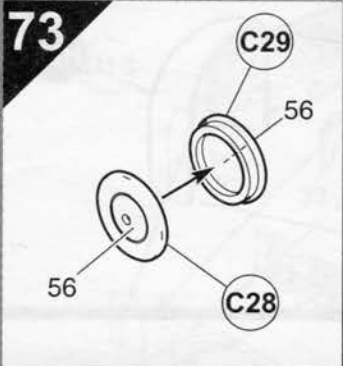


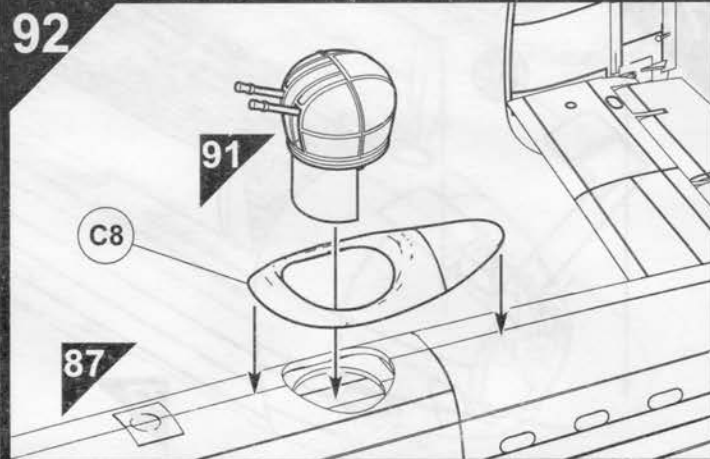
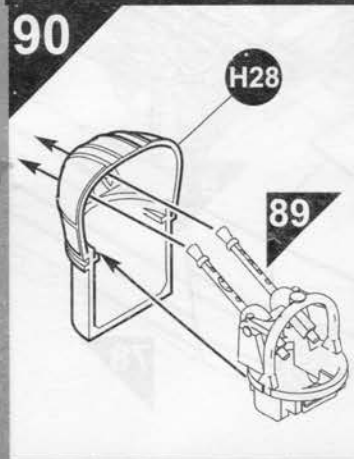
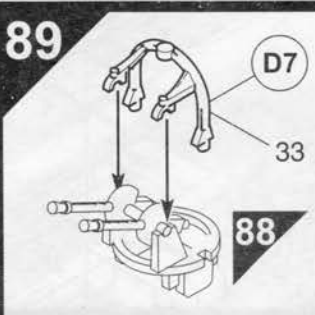
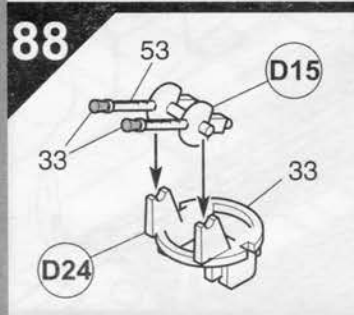
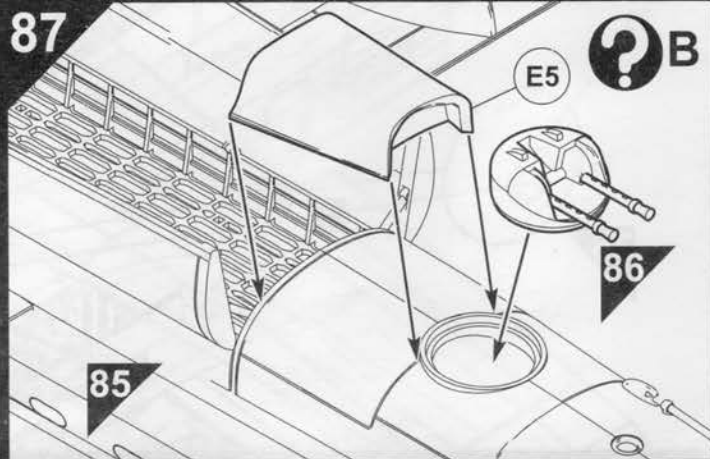
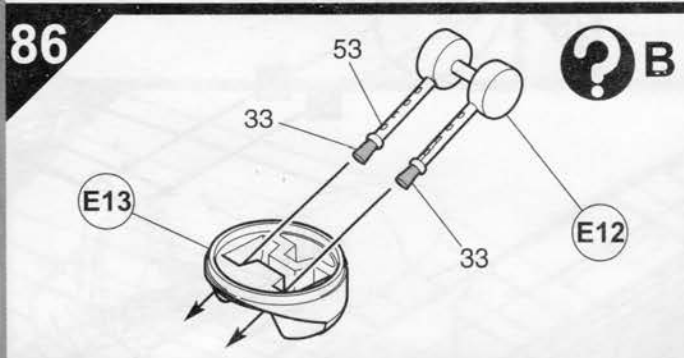
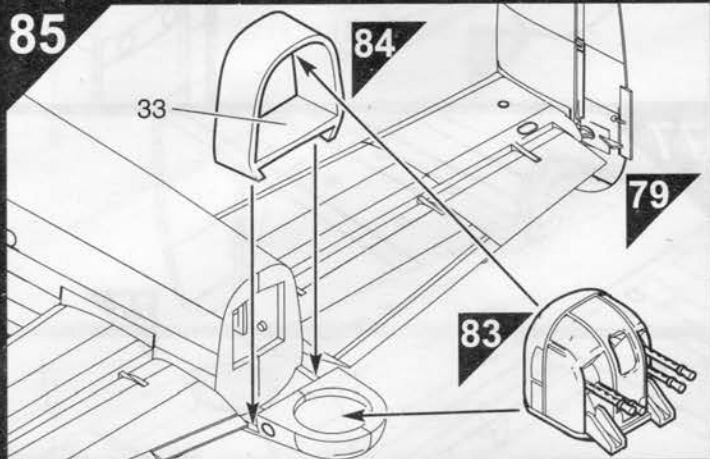
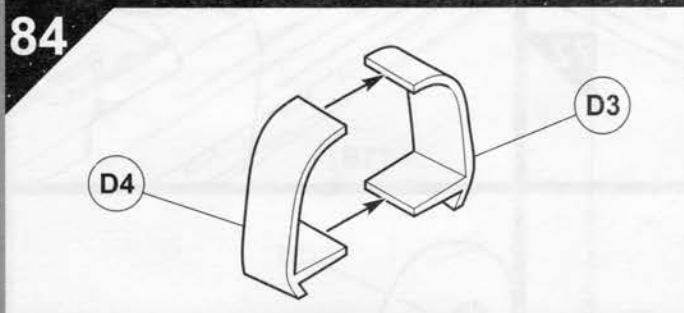
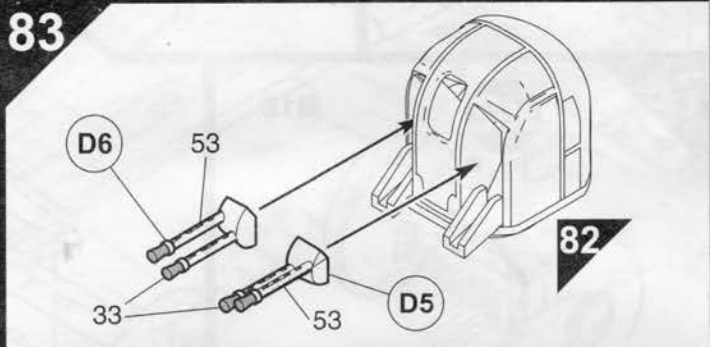
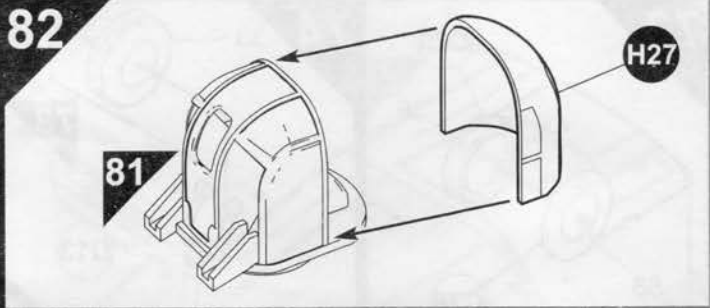
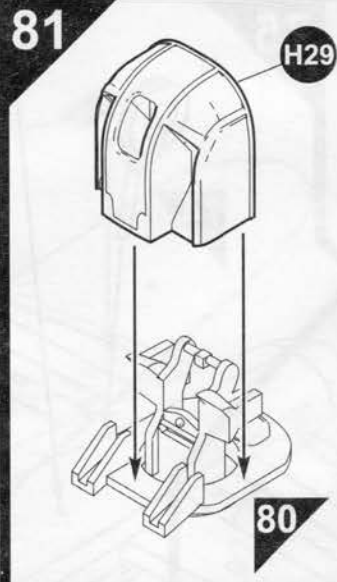
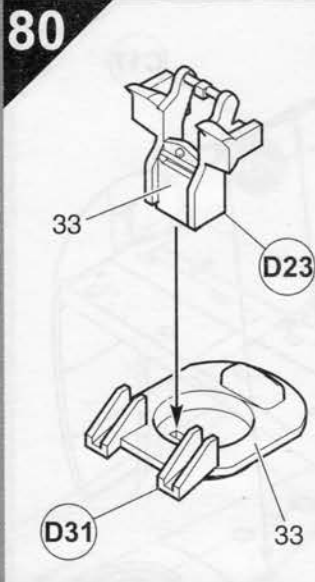
70

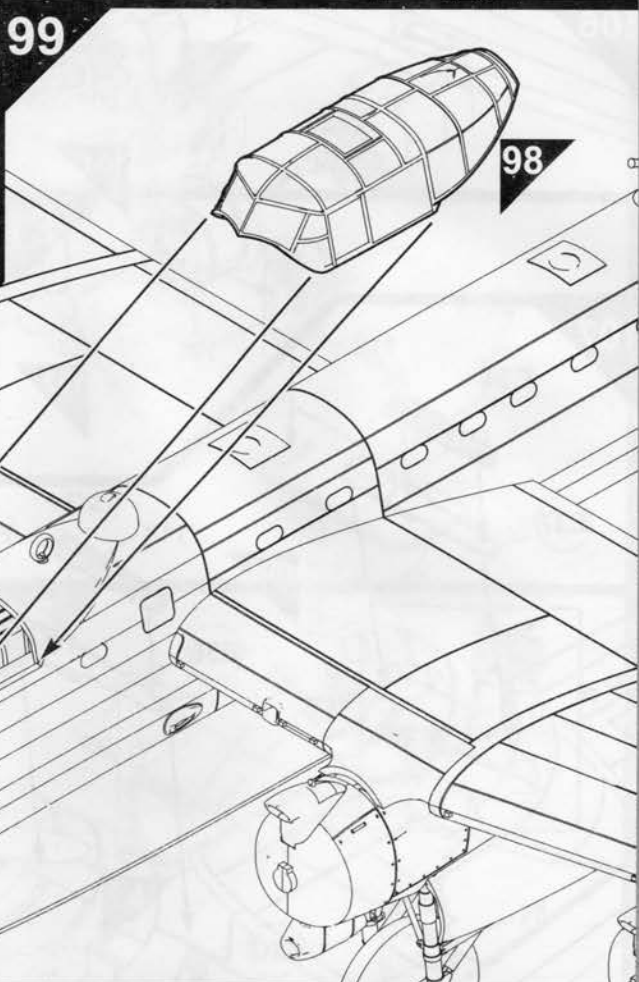
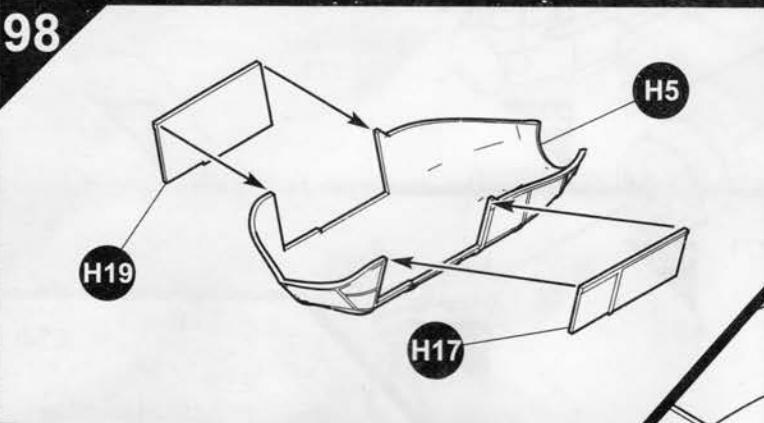
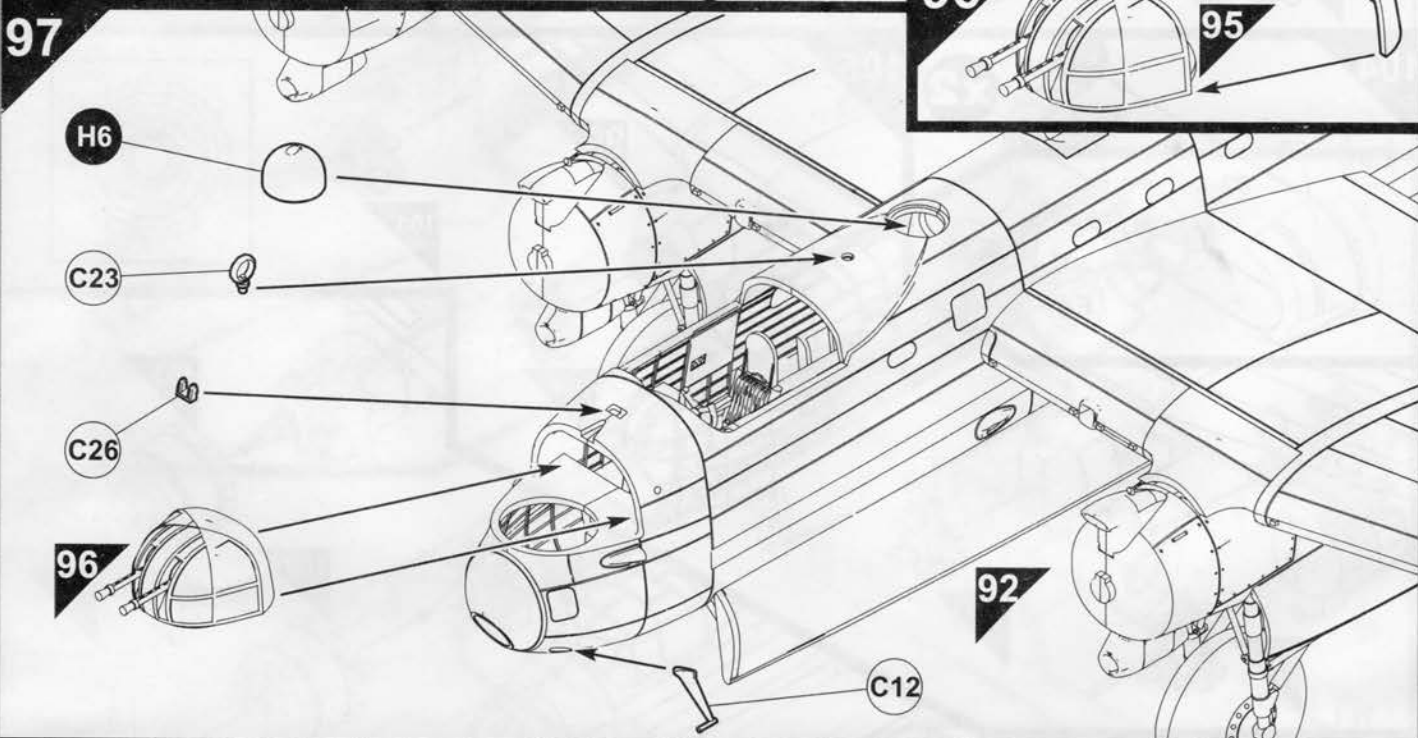
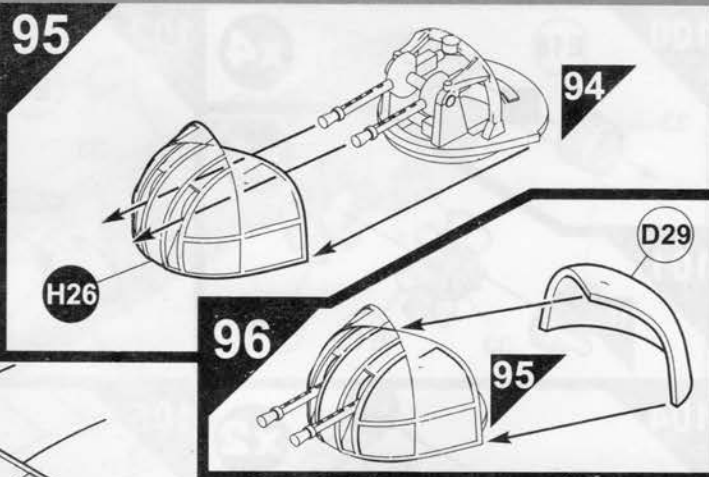
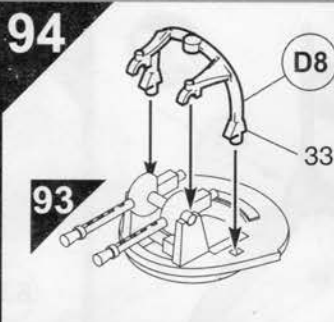
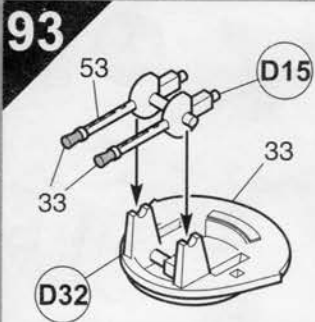


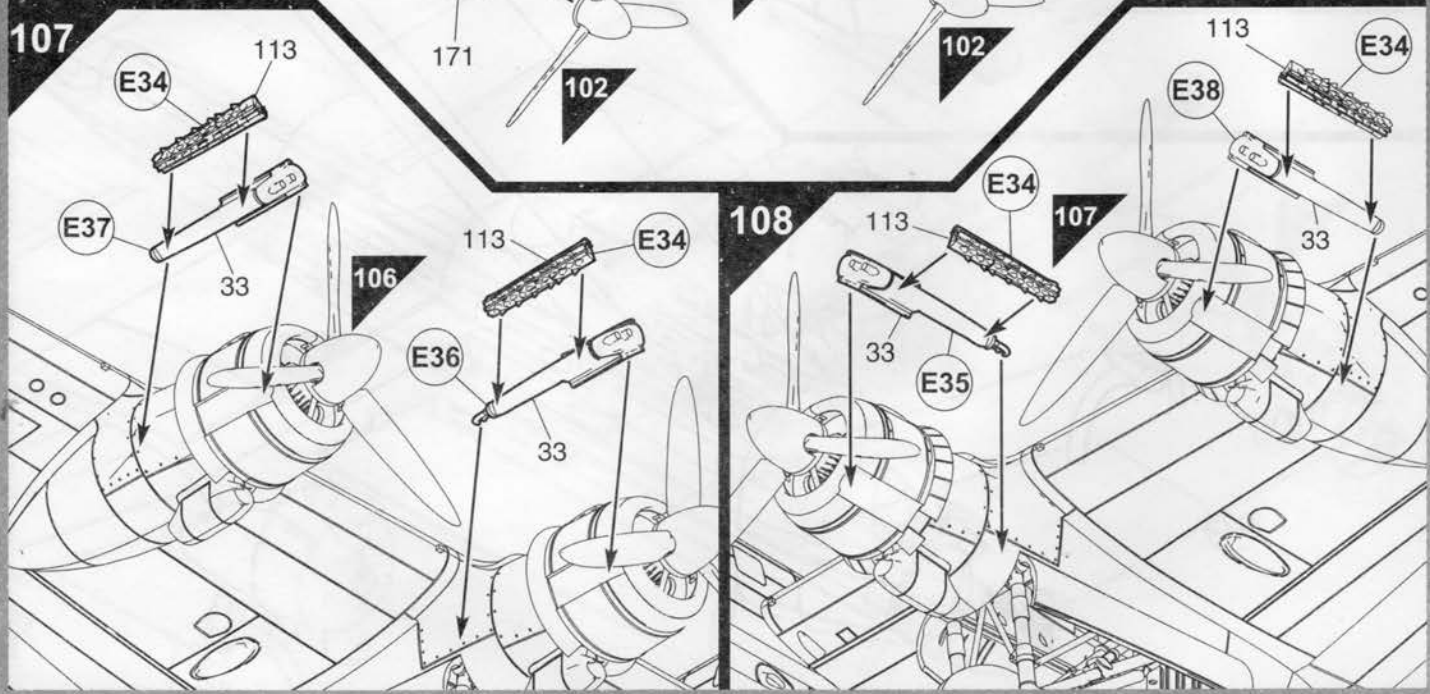
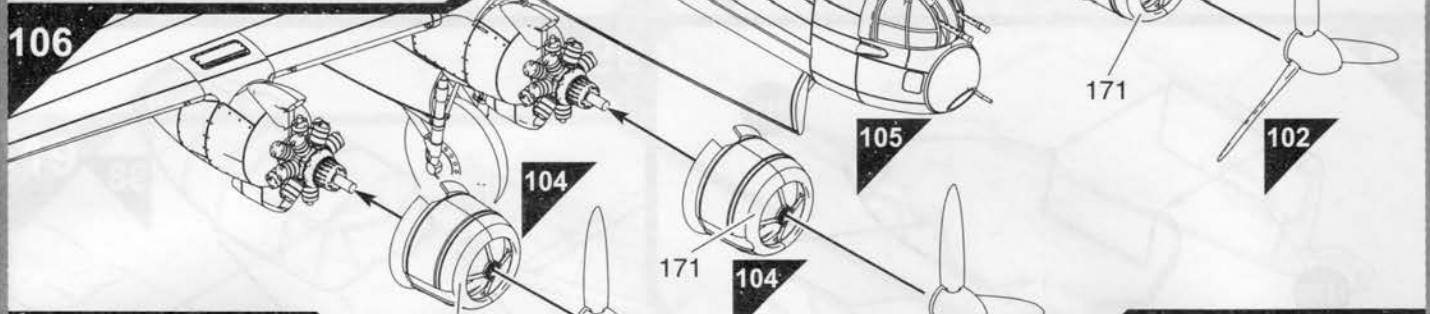
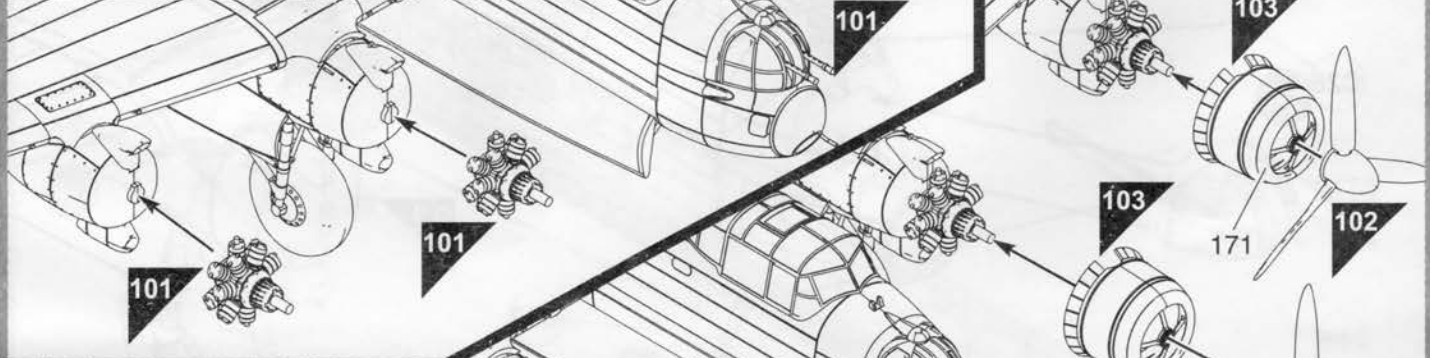
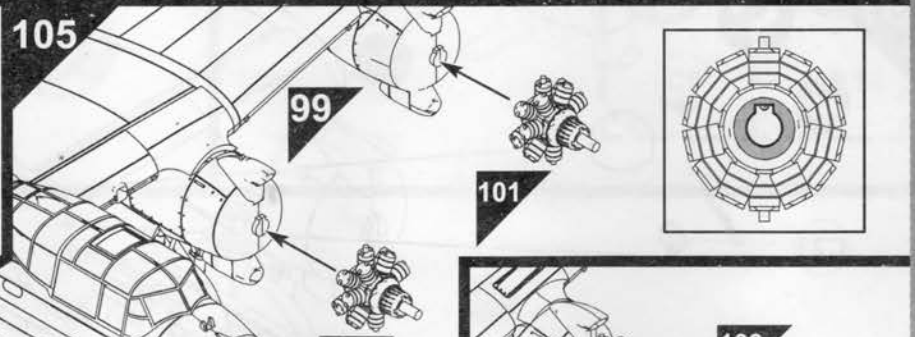
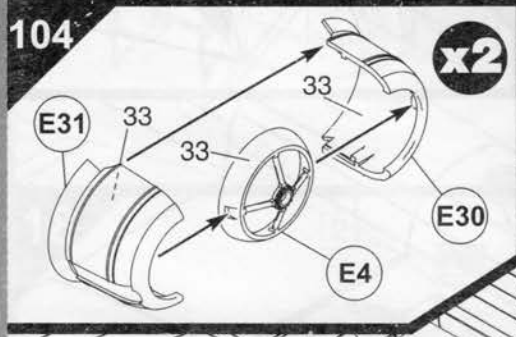
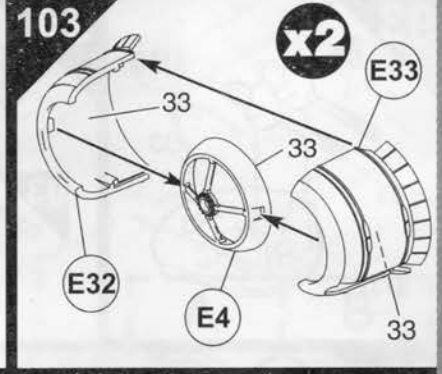
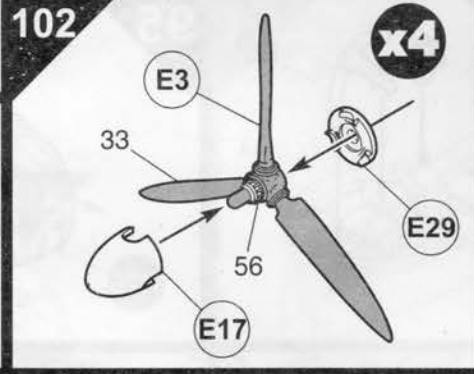
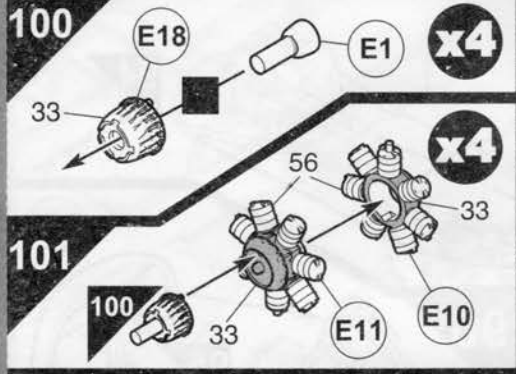
Bomb loads to suit this model are available separately in the A05330 Bomber Re-Supply Set. For bomb load and location options, refer to diagrams on page 22.

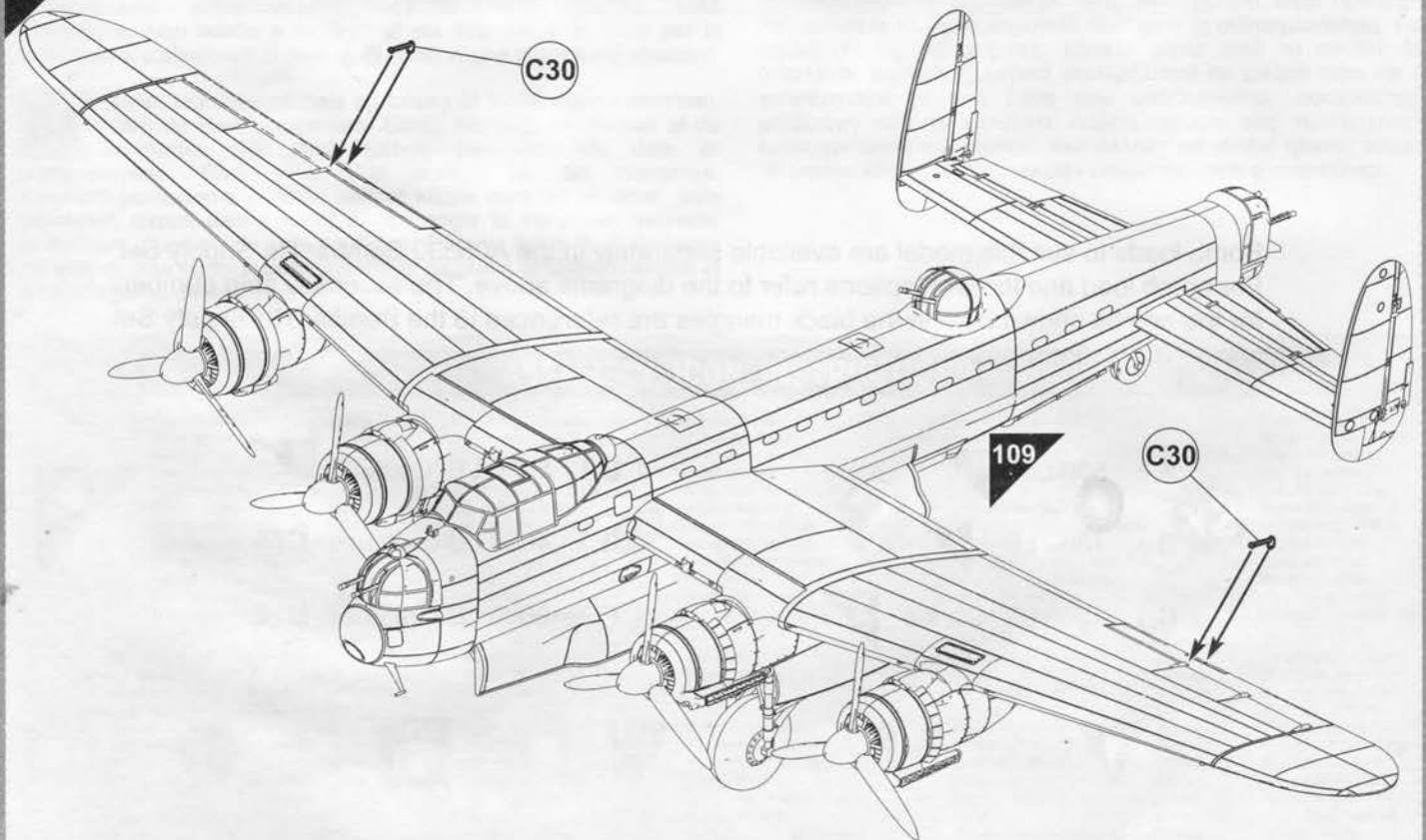
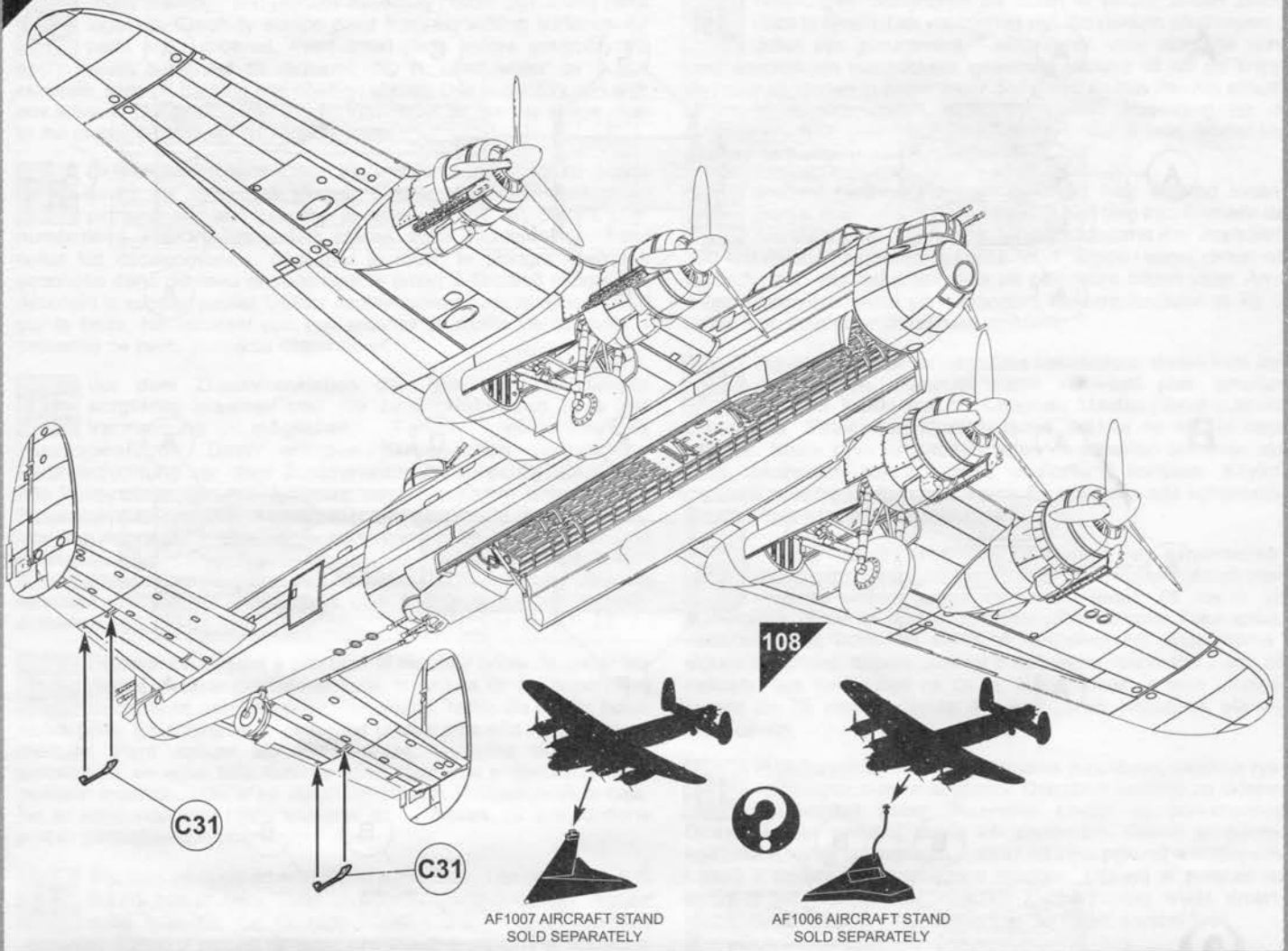


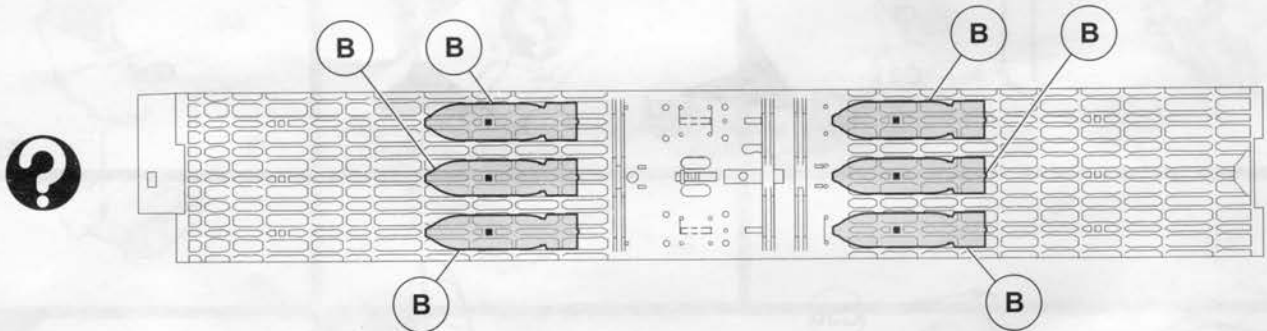
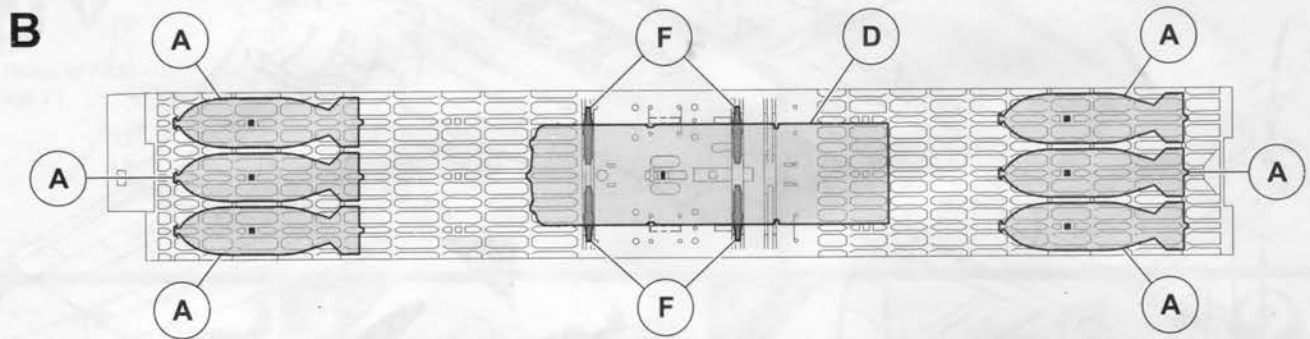
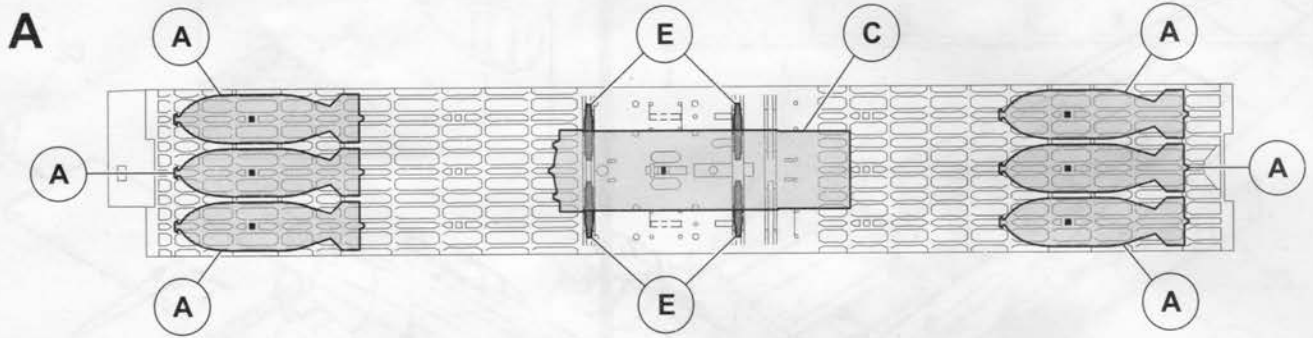










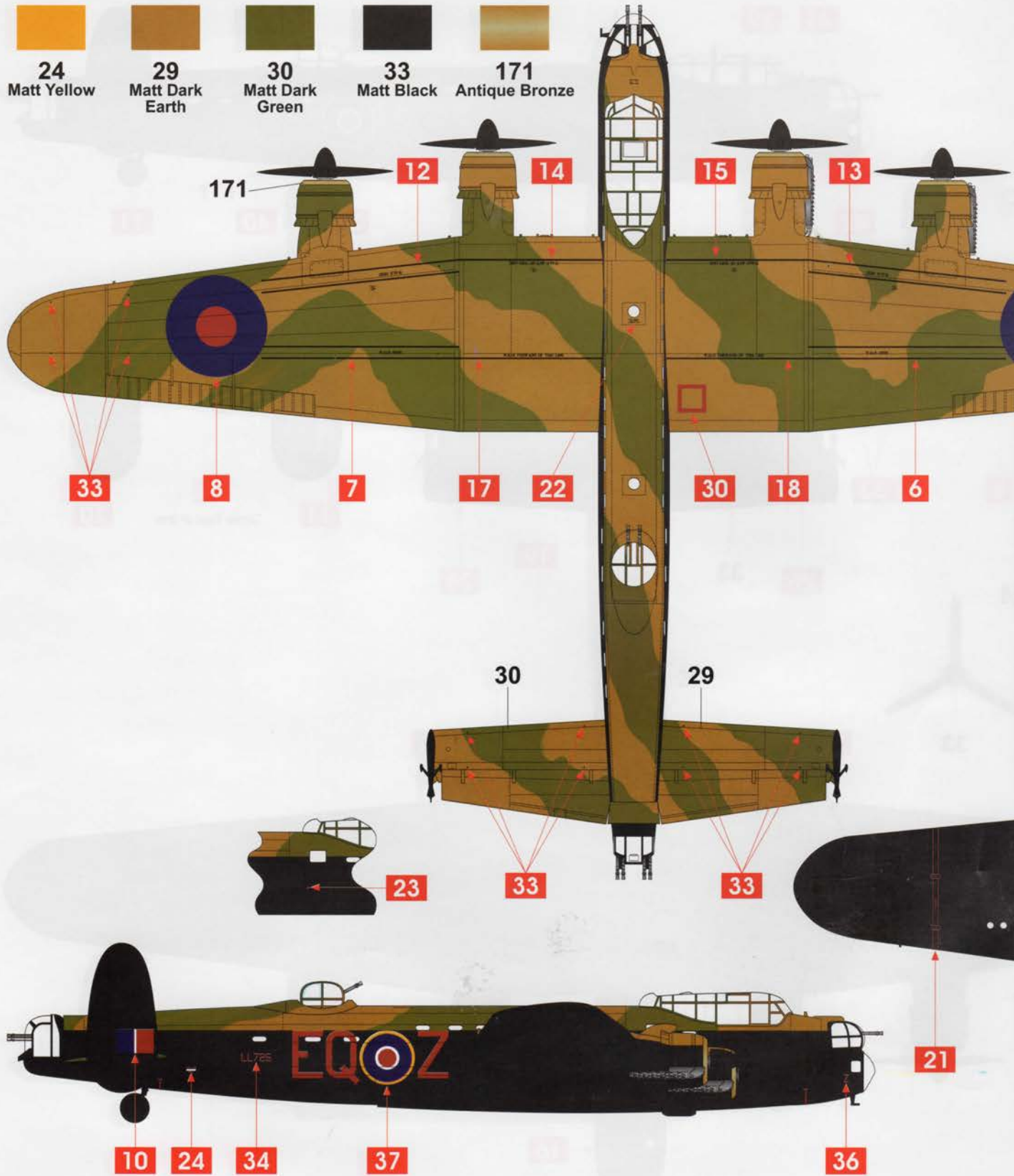


Bomb loads to suit this model are available separately in the A05330 Bomber Re-Supply Set. For bomb load and location options refer to the diagrams above. The assembly step numbers for the bombs shown here in the black triangles are referenced to the Bomber Re-Supply Set instruction leaflet.

- | | | | |
|----------------------|-----|----------------------|-------|
| (A) 500 LB | ▲ 4 | (D) 8000 LB 'Cookie' | ▲ 4 |
| (B) 1000 LB | ▲ 2 | (E) 4000 LB Crutches | (C25) |
| (C) 4000 LB 'Cookie' | ▲ 3 | (F) 8000 LB Crutches | (C24) |

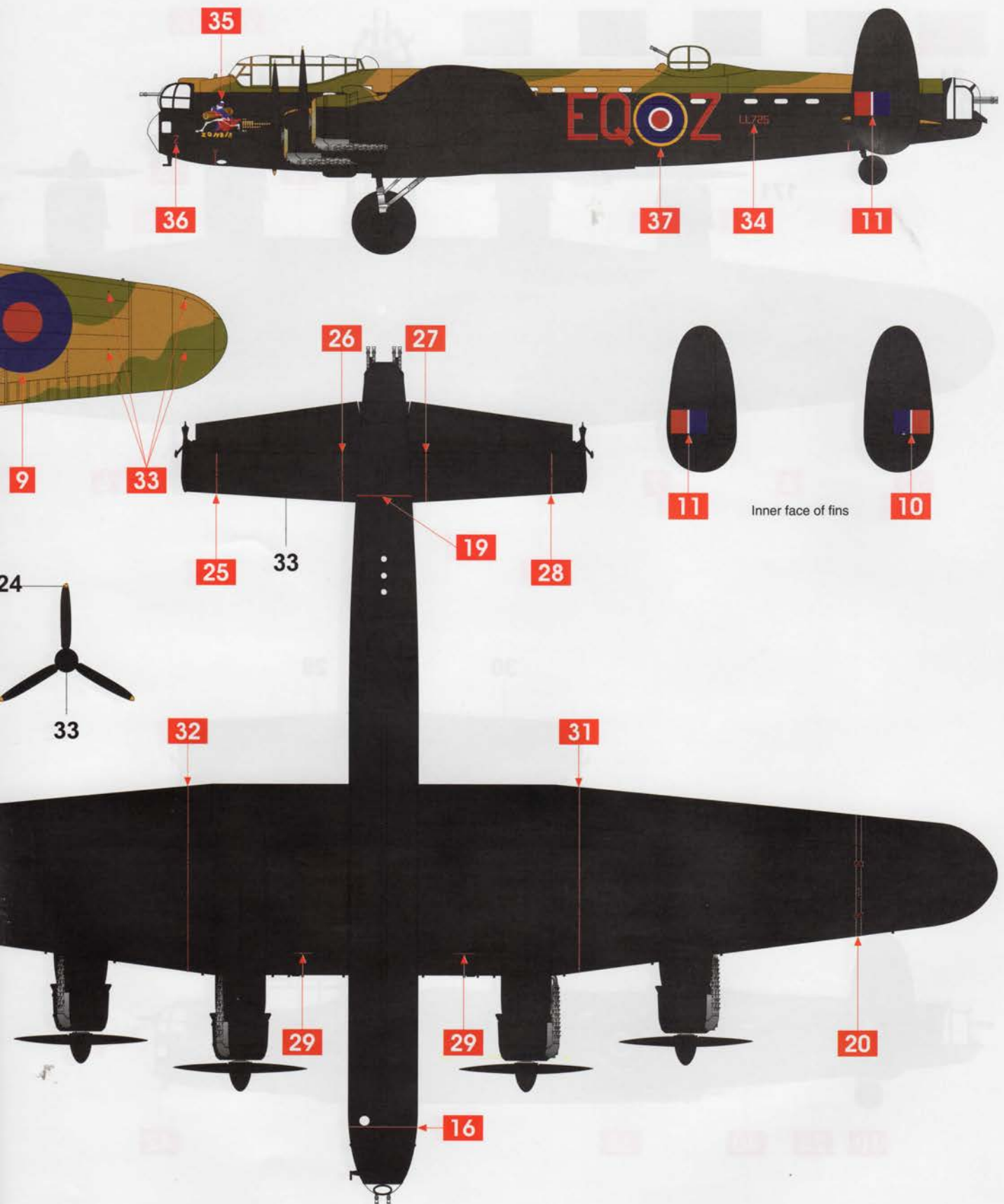
A Avro Lancaster

"Z-Zombie", No. 408 (Goose) Squadron
Royal Air Force Linton-on-Ouse

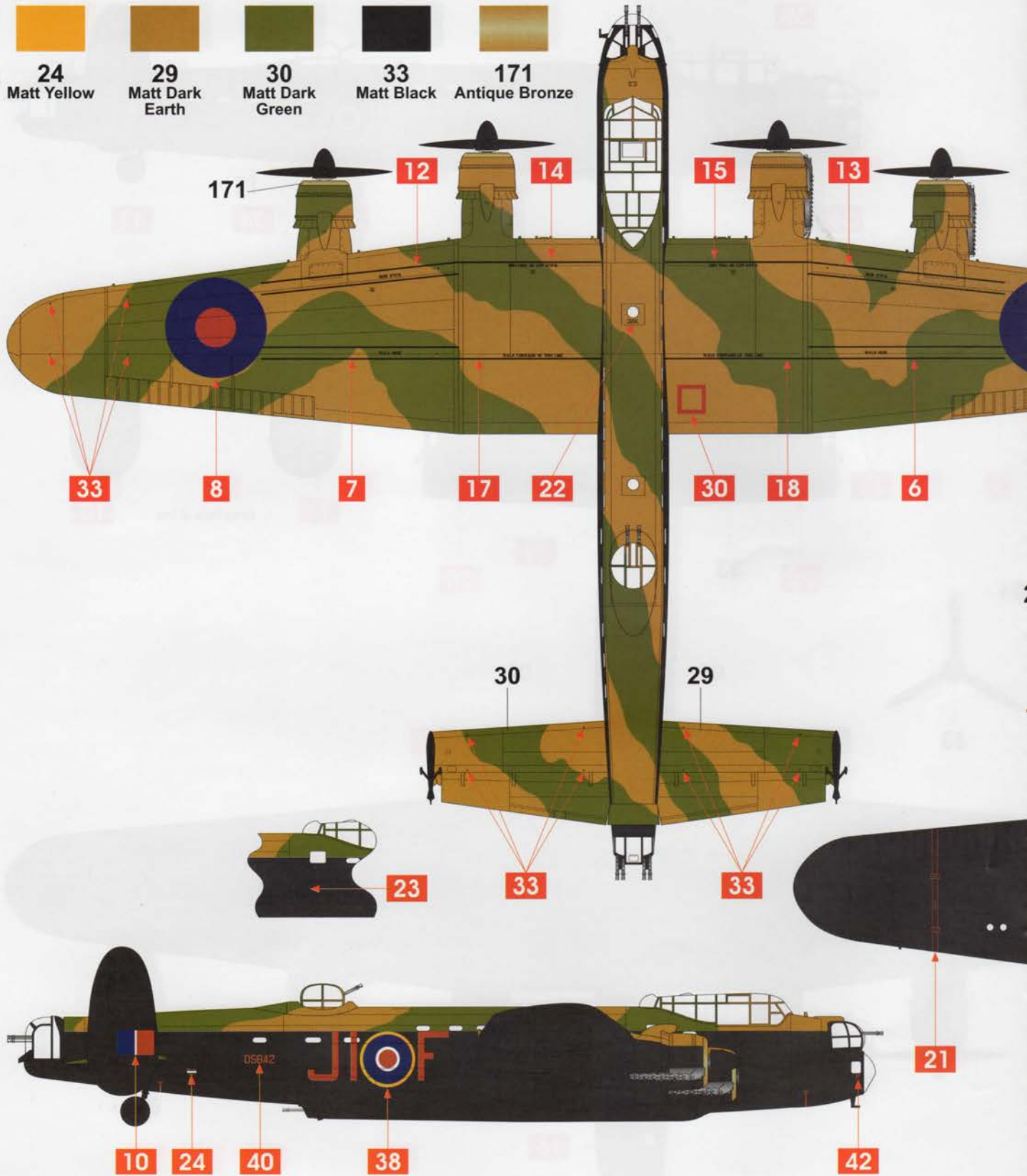


Castor B.II

6 Group, Royal Canadian Air Force,
Duse, Yorkshire, July 1944.



"Fanny Ferkin II" No.514 Squadron, 3 Group, Royal Air



caster B.II

Force Waterbeach, Cambridgeshire, November 1944.

