

Scala 1/48 - 1/48th Scale - Echelle 1/48ème - 1/48 Maßstab - Escala 1/48 - Schaal 1/48 - Skala 1/48

Il Northrop F-5 Tiger II apparve alla fine degli anni '60 e viene giustamente considerato uno dei caccia leggeri più riusciti di quell'epoca. L'F-5E è lo sviluppo del precedente F5A Freedom Fighter concepito negli anni '50 (vedi Kit Esci 9032/9035/9038). Con il Tiger vennero adottati gli ipersustentatori di manovra, un'ala di superficie maggiore dell'F-5A e nuovi motori di maggiore potenza. La cellula del nuovo caccia, pur rimanendo molto simile a quella del suo diretto predecessore, venne meglio affinata aerodinamicamente. Con il Tiger II vennero così ottenute un spettro di prestazioni come manovrabilità e velocità notevolmente superiori rispetto al Freedom Fighter. Il nuovo aereo entrò in produzione nel 1972 e gradatamente andò a sostituire l'F-5A in numerosi paesi (Corea del Sud, Taiwan, Thailandia, Iran, Giordania) e venne anche acquistato da altre forze aeree tra cui Stati Uniti, Brasile, Cile, Messico, Singapore, Svizzera, Arabia Saudita, Kenya, Tunisia, dove è tutt'oggi in servizio. Il successo commerciale dell'F-5 Tiger II fu soprattutto dovuto al felice connubio qualità/prezzo. Le caratteristiche di manovrabilità e di velocità, ottenute con l'adozione di due nuovi motori General Electric J85-GE21 in grado di erogare una spinta di 2268 Kg. ciascuno, permettono all'aereo spunti supersonici, importantissimi nel ruolo di intercettazione leggera. Inoltre, con l'inserimento delle nuove tecnologie elettroniche, il nuovo Freedom Fighter, al contrario del suo predecessore, può operare anche in cattive condizioni meteorologiche. Con oltre un migliaio di esemplari prodotti, il costo di acquisizione e manutenzione si è potuto mantenere a livelli accettabili anche per delle piccole forze aeree che sono così in grado di schierare un velivolo multiruolo capace di far fronte efficacemente a più esigenze. Un cenno particolare merita la carriera del Tiger presso l'aviazione e la marina degli Stati Uniti, dove il velivolo è ancora operativo, seppure in limitata quantità, presso speciali reparti addestrativi autonomi denominati "Aggressors". Questi reparti furono creati all'indomani del conflitto vietnamita e il Tiger II utilizzato come aereo addestrativo per sopprimere a quelle carenze riscontrate nei combattimenti aria-aria contro i MIG vietnamiti. Infatti le caratteristiche dell'F-5E erano assimilabili al più diffuso velivolo sovietico MIG 21, ed era fondamentale contrapporre agli aerei americani in finti combattimenti l'aereo che più si avvicinava a quello dell'avversario. E fu in questo inconsueto ruolo di simulatore nemico che il Tiger iniziò il suo servizio nelle file dell'USAF e della US Navy. Di particolare interesse sono le diverse colorazioni escogitate dagli americani al fine di esercitarsi con le varie mimetizzazioni il più vicine possibile a quelle del MIG 21, cosicché l'F-5E è uno dei soggetti più interessanti agli occhi degli appassionati di modellismo per la grande varietà di aspetti cromatici con cui è rappresentabile.

The Northrop F-5 Tiger II appeared at the end of the sixties and was rightly considered one of the most successful light fighters of its time. The F-5E is the further development of the preceding F5A Freedom Fighter designed in the fifties (see Kit Esci 9032/9035/9038). With the Tiger were also adopted ailerons for better manoeuvrability, a greater wing surface area than the F-5A and new more powerful engines. The air-frame of the new fighter, although still similar to the one of its direct predecessor, was considerably aerodynamically refined. The Tiger II obtained a wider range of performance, such as manoeuvrability and speed, both clearly superior with respect to the Freedom fighter. The new aircraft began production in 1972 and gradually substituted the F-5A in numerous countries (South Korea, Taiwan, Thailand, Iran, Jordan) and it was also purchased by other air-forces such as U.S.A., Brazil, Chile, Mexico, Singapore, Switzerland, Saudi Arabia, Kenya, Tunisia, where it is still in service today. The commercial success of the F-5 Tiger II was mainly due to the fortunate marriage of quality and price. The characteristics of manoeuvrability and speed, obtained with the adoption of two new General Electric J85-GE21 engines (able to deliver a 2268 Kg. thrust each) give the plane a supersonic boost, extremely important for the role of interception of light aircrafts. Besides, thanks to the integration of new electronic technology, the new Freedom Fighter, as opposed to its predecessors, can operate even in bad climate conditions. With more than a thousand planes produced it was possible to keep the cost of the purchase and maintenance down at acceptable levels, even for minor air-forces, that are thus enabled to deploy a multi-role aircraft, permitting to efficiently confront various needs. A particular note deserves to be made concerning the career of the Tiger with U.S.A. air-force and Navy, where the aircraft is still in service, even if in limited quantities, by special autonomous training units called "Aggressors". These squads were created soon after the Vietnamese conflict and the Tiger II was used as a training aircraft to make up for the inexperience encountered in aerial dog fights against vietnamese Migs. As a matter of fact the characteristics of the F-5E were comparable to the most widely used soviet aircraft MIG 21 and it was of fundamental importance to confront the american planes in faked dog-fights with the plane that best resembled the enemy's. It was then in this unusual role of simulator of enemy aircraft that the Tiger began its service in the squadrons of the USAF and of the US Navy. Particularly interesting are the various colorations devised by the americans in order to carry out exercises using various camouflage resembling the MIG 21 as close as possible. The F-5E is therefore one of the most interesting models for the amateurs of model aircraft construction, precisely because it comes in a wide range of chromatic production lines.

Le Northrop F-5 Tiger II fit son apparition à la fin de 1960 et est considéré, à juste raison, l'un des appareils de chasse le plus réussi de cette époque. Le F-5E est le développement du F5A Freedom Fighter précédent conçu en 1950 (voir Kit Esci 9032/9035/9038). Avec le Tiger on adopta les hyper-souteneurs de manoeuvre, une aile à surface plus grande que celle du F5A et de nouveaux moteurs plus puissants. La cellule du nouvel appareil de chasse, tout en ressemblant énormément à celle de son père, est plus aérodynamique. Avec le Tiger II on obtint un spectre de prestations plus d'agilité et une plus grande vitesse par rapport au Freedom Fighter. Ce nouvel appareil entrera en fonction en 1972 et, peu à peu, remplacera le F-5A dans de nombreux pays (Corée du Sud, Taiwan, Thaïlande, Iran, Jordanie); il sera acheté également par d'autres forces comme les Etats Unis, le Brésil, le Chili, le Mexique, Singapour, la Suisse, l'Arabie Saoudite, le Kenya et la Tunisie où il est encore en service. Le succès commercial du F-5 Tiger II a surtout été dû à un excellent mariage qualité/prix. Les caractéristiques d'agilité et de vitesse obtenues par de nouveaux moteurs de la General Electric, les G85-GE21 pouvant fournir une poussée de 2268 Kg. chacun, permettent à l'avion des pointes supersoniques qui sont extrêmement importants dans le rôle d'interception légère. De plus, par l'introduction des nouvelles technologies électroniques, le nouveau Freedom Fighter, contrairement à son prédécesseur, peut agir même en de mauvaises conditions météorologiques. Avec plus de mille exemplaires construits, on a pu limiter les coûts d'achat et d'entretien à des niveaux acceptables même pour de petites forces aéronautiques qui peuvent ainsi se permettre d'avoir un véhicule jouant plusieurs rôles et faisant face à de multiples exigences. On doit tout particulièrement remarquer la carrière du Tiger dans l'aviation et dans la marine des Etats Unis, où cet avion est encore en action bien qu'en des quantités restreintes, dans des centres d'apprentissage autonomes appelés "Aggressors". Ces centres ont été créés tout de suite après le conflit du Vietnam et le Tiger II était utilisé comme avion d'apprentissage pour combler les faiblesses remarquées dans les combats air-air avec les MIG vietnamiens. En effet les caractéristiques du F-5E ressemblaient à celles de l'avion soviétique MIG 21 et il était indispensable, dans des combats simulés, d'opposer aux avions américains les avions qui ressemblaient le plus aux avions ennemis. C'est dans ce rôle de simulateur ennemi que le Tiger commença son service dans les rangs USAF et US Navy. Il est intéressant de remarquer les différentes couleurs choisies par les américains afin de mimétiser les avions pour qu'ils ressemblent aux MIG 21 si bien que le F-5E est l'un des sujets les plus intéressants aux yeux des collectionneurs grâce à sa grande variété chromatique.

Der Northrop F-5 Tiger II wurde am Ende der 60-iger Jahre herausgebracht und wird berechtigterweise als eines der gelungensten leichten Jagdflugzeuge jener Zeit betrachtet. Der F-5E stellt eine Weiterentwicklung des vorhergehenden F5A Freedom Fighters dar, der in den 50-iger Jahren konstruiert worden war (siehe Kit Esci 9032/9035/9038). Beim Tiger wurden die Hyper-Auftriebstragflächen, Flügel mit einer größeren Oberfläche als beim F-5A und neue Motoren mit höherer Leistung zum Einsatz gebracht. Das Tragwerk des neuen Jagdflugzeuges blieb zwar dem seines direkten Vorgängers sehr ähnlich, wurde jedoch in aerodynamischer Hinsicht verfeinert. Beim Tiger II erreichte man daher eine im Vergleich zum Freedom Fighter wesentlich bessere Manövrierfähigkeit und höhere Geschwindigkeiten. Die Produktion des neuen Flugzeuges wurde in Jahre 1972 aufgenommen, nach und nach trat es in vielen Ländern an die Stelle des F-5A (Südkorea, Taiwan, Thailand, Iran, Jordanien) und wurde auch von anderen Luftstreitkräften, darunter der USA, Brasiliens, Chile, Mexikos, Singapurs, der Schweiz, Saudi Arabiens, Kenias, Tunesiens gekauft, wo es sich immer noch im Einsatz befindet. Seinen kommerziellen Erfolg verdankt der F-5 Tiger II vor allem dem günstigen Qualität-Preis-Verhältnis. Dank der mit der Verwendung von zwei neuen Motoren General Electric J85-GE21, die zur Abgabe einer Schubkraft von 2268 Kg. in der Lage sind, erreichten Steuerbarkeit und Geschwindigkeiten, kann das Flugzeug Überschallbeschleunigungen erreichen, die für seine Funktion als leichter Abfangjäger von besonderer Bedeutung sind. Dank der Einführung der modernen Elektronik kann der neue Freedom Fighter im Unterschied zu seinem Vorgänger auch bei schlechten Wetterbedingungen eingesetzt werden. Da mehr als tausend Stück dieses Flugzeuges hergestellt wurden, konnten die Kauf- und Wartungskosten auch für die schwächeren Luftmächte auf einem akzeptablem Niveau gehalten werden, die daher über ein Mehrzweck-Flugzeug verfügen, das wirksam für die verschiedensten Zwecke eingesetzt werden kann. Nicht zu vergessen ist die besondere Rolle, die der Tiger bei den Luftstreitkräften und bei der Marine der Vereinigten Staaten gespielt hat, wo er sich - wenn auch in geringer Zahl - immer noch bei einigen unabhängigen Spezialausbildungseinheiten im Einsatz befindet, die die Bezeichnung "Aggressors" tragen. Diese Abteilungen wurden nach der Auseinandersetzung in Vietnam gebildet, und der Tiger II wird als Ausbildungsflugzeug zur Überwindung der Ausbildungslücken eingesetzt, die in den Luft-Luft-Kämpfen gegen die vietnamesischen MIGs festgestellt wurden. Die Merkmale des F-5E sind mit denen des am stärksten verbreiteten sowjetischen Flugzeuges MIG 21 vergleichbar, und es war daher von wesentlicher Bedeutung, den amerikanischen Flugzeugen in simulierten Kämpfen einen Flugzeugtyp gegenüberzustellen, der dem des echten Gegners möglichst ähnlich war. In dieser ungewohnten Rolle eines simulierten Feindes trat der Tiger seinen Dienst in den Rängen der USAF und der US Navy an. Besonders interessant sind die verschiedenen Farben, die sich die Amerikaner ausgedacht haben, um den verschiedenen Tarnungen des MIG 21 möglichst nahe zu kommen, so daß der F-5E aufgrund der Vielzahl von Farbgebungen, die er annehmen kann, eines der interessantesten Modelle für die Modellbau-Fans ist.

El Northrop F-5 Tiger II apareció al final de los años 60 y viene considerado uno de los caza ligeros mejor logrados de aquella época. El F-5E es igual al F5A Freedom Fighter de los años 50, pero más desarrollado (ver Kit Esci 9032/9035/9038). Con el Tiger fueron adoptados los hipersustentadores de maniobra, un ala con una superficie mayor que aquella del F-5A y nuevos motores de mayor potencia. La célula del nuevo caza, aún siendo muy semejante a la del modelo anterior, fue perfeccionada en la parte aerodinámica. De este modo con el Tiger II se obtuvo una gama de prestaciones como facilidad de manejo y velocidad muy superior respecto al Freedom Fighter. Este nuevo avión fue producido en el 1972 y poco a poco sustituyó el F-5A en muchos países como Corea del Sur, Taiwan, Tailandia, Irán y Jordania. Fue comprado también por otras fuerzas aéreas como los Estados Unidos, Brasil, Chile, Méjico, Singapur, Suiza, Arabia Saudita, Kenia y Túnez donde aún hoy vienen usados. El suceso comercial del F-5 Tiger II se debió sobre todo a la proporción precio/calidad. Las características de fácil maniobra y de velocidad, obtenidas mediante el uso de dos nuevos motores General Electric J85-GE21 capaces de erogar una potencia de 2268 Kg. cada uno, permiten al avión puntos supersónicos importantísimos en la interceptación ligera. Además, agregando las nuevas tecnologías electrónicas, el nuevo Freedom Fighter, al contrario del anterior, puede operar con mal tiempo. Habiendo producido más de mil ejemplares, el costo y la manutención pudo mantenerse a niveles que permiten su venta a pequeñas fuerzas aéreas que de este modo pueden desplegar un avión multiuso capaz de responder eficazmente a las varias exigencias. Una nota particular merece la carrera del Tiger en la aviación y en la marina de los Estados Unidos, donde el avión viene usado aún hoy, aunque en pequeña cantidad, en especiales repartos de adiestramiento autonomos llamados "Aggressors". Estos repartos fueron creados durante el conflicto vietnamita y el Tiger II fué utilizado como avión para adiestramiento para suplir a las carencias encontradas durante los combates aire-aire contra los MIG vietnamitas. En efecto las características del F-5E eran semejantes al avión soviético más común, es decir el MIG 21, ya que era fundamental contraponer a los aviones americanos durante los falsos combates un avión que se pareciera lo más posible a aquellos del adversario. Y fué así que en éset rol de falso enemigo el Tiger comenzó su servicio en el USAF y en el US Navy. Muy interesante es la gran gama de colores pensados por los americanos para ejercitarse con las varias mimetizaciones lo más parecidas posibles a las del MIG 21; de manera que el F-5E es uno de los objetos más interesantes para los apasionados de modelismo por la grand variedad de aspectos cromáticos con los cuales se puede representar.

IMPORTANTE

Prima di iniziare il montaggio del modello studiare attentamente le varie fasi d'assemblaggio indicate nei disegni. A) Staccare con cura le parti dalle stampate. B) Eliminare con una limetta o con una carta-vetro fine le eventuali sbavature, controllare l'incastro di ogni pezzo prima di incollarlo. Verniciare, prima di assemblare, gli eventuali particolari interni del modello o le parti difficilmente raggiungibili ad assemblaggio effettuato. Seguire sempre l'ordine di montaggio illustrato nelle tavole, e, nel caso di parti alternative che consentano di realizzare differenti versioni, scegliere prima dell'assemblaggio la variante preferita.

WARNING

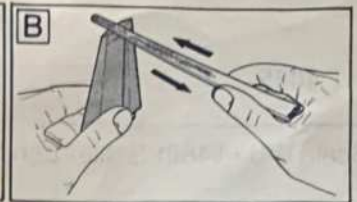
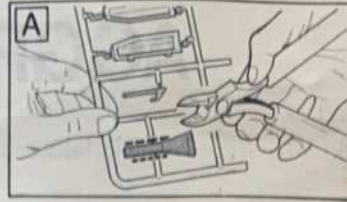
Before starting to assemble the model, carefully examine the various assembly phases indicated in the drawings. A) Carefully remove the parts from the sprues using a razor blade or emery paper. B) Eliminate any burrs, check the fit of each piece before cementing in place. Before assembly, paint any internal parts of the model or parts which are difficult to get at once assembly has been made. Always follow the assembly order indicated on the tables and, in the case of alternative parts which make it possible to obtain different versions, always choose the version you prefer before assembly.

IMPORTANT

Avant de procéder au montage du modèle, étudier attentivement les différentes phases d'assemblage indiquées sur le dessin. A) Détacher avec soin les pièces des montants. B) Éliminer avec une petite lime ou avec du papier de verre à grain fin les bavures éventuelles, contrôler que chaque pièce soit bien conforme avant de la coller à sa place. Peindre, avant de les assembler les éventuels détails internes du modèle ou les pièces difficiles à atteindre une fois l'assemblage effectué. Suivre toujours scrupuleusement l'ordre de montage illustré sur les plansets, dans le cas de pièces offertes en alternative permettant de réaliser différentes versions, choisir la variante préférée avant de procéder à l'assemblage.

WICHTIG

Vor der Montage des Modells Aufmerksam die Verschiedenen Phasen der auf den Zeichnungen Angegebenen Zusammensetzung Beachten und Durchlesen. A) Sorgfältig die Einzelnen Teile Abnehmen. B) Mit einer Kleinen Feile oder mit Sandpapier Eventuelle Unregelmässigkeiten Beseitigen, die Teile vor dem Verkleben ungeleimt zusammenhalten, um ihren Passitz zu prüfen. Vor der Zusammensetzung Eventuelle Innere Teile, die nach der Zusammensetzung Schlecht zu Erreichen sind, Lacken. Immer die Reihenfolge der Illustrierten Montage Beachten. Im Fall von Alternativen Teilen, die für die Verschiedenen Versionen Vorgesehen sind, von der Zusammensetzung die Gewünschte Version Wählen.



IMPORTANTE

Antes de empezar el montaje del modelo, estudiense cuidadosamente las varias fases de ensamblaje indicada en los dibujos. A) Despegar con cuidado las partes. B) Eliminar con una pequeña lima o con papel de lija las eventuales rebabas, verifique que cada pieza encaje bien antes de pegar en posición. Barnizar, antes de ensamblar, los eventuales detalles internos del modelo o las partes difícilmente alcanzables después de efectuado el ensamblaje. Sigase siempre el orden del montaje ilustrado en las tablas y, en el caso de partes alternativas que permitan realizar diferentes variantes, escójase, antes del ensamblaje la variante preferida.

BELANGRIJK

Voor met de eigenlijke montage te beginnen eerst de diverse montagefases zoals die in de tekeningen zijn aangegeven aandachtig doorlezen. A) De delen voorzichtig uit de platen halen. B) Eventuele oneffenheden met een vijl of fijn schuurpapier wegwerken, controleer de passing van elk deel vóór het lijmen. Voor een en ander in elkaar te zetten eerst die delen die zich aan de binnekant bevinden of die wanneer het model in elkaar gezet is moeilijk bereikbaar zullen zijn, verven. Steeds in volgorde werken zoals die voor de montage aangegeven is, en, als er keus bestaat tussen verschillende versies, deze voor de eigenlijke montage maken.

VIKTIG

Innan monteringen påbörjas skall de olika ihopsättningsfaserna som är anvisade på ritningarna uppmärksam studeras. Lossna med omsorg delarna från tryckformerna. A) Avlägsna med en liten fil eller med fint sandpapper eventuella gjutsömmar. B) Färgsätt innan monteringen modellens eventuella inre detaljer och de delar som är svåråtkomliga vid slutförd montering, kolla noga att delarna passara före limningen. Följ alltid den monteringsordning som är illustrerad på planscherna och för den händelse att det finns alternativa delar vilka tillåter att förverkliga olika versioner, så utväljes den varianten som föredrages före ihopsättningen.

PER LA REALIZZAZIONE DI MODELLI PIU' REALISTICI SI CONSIGLIA DI UTILIZZARE LE VERNICI HUMBROL.

TO OBTAIN THE BEST RESULTS WHEN COMPLETING THIS KIT, ALWAYS USE HUMBROL ENAMELS.

POUR LA REALISATION DE MAQUETTES PLUS PROCHES DE LA REALITE ON CONSEILLE D'UTILISER LES VERNIS HUMBROL.

FÜR DEN BAU WIRKLICHKEITSGETREUERER MODELLE WIRD EMPFOHLEN DIE HUMBROL-LACKE ZU VERWENDEN.

PARA LA REALIZACION DE MODELOS MAS REALISTAS SE ACONSEJA UTILIZAR LOS BARNICES HUMBROL.

OM HET BESTE RESULTAAT BIJ HET SAMENBOUWEN TE KRUGEN, GEBRUIKT U HUMBROL VERVEN.

FOR UTFORANDET AV MER REALISTISKA MODELLER REKOMMENDERAS HUMBROL LACKFÄRGER.

COLORI

COLOURS

COULEURS

FARBEN

COLORES

VERFKLEUREN

FÄRGERNA

MATT BLACK
33 BLACK
NOIR
SCHWARZ
MAT ZWART
SVART
NEGRO
NERO
OPACO FS - 37038

SILVER
11 SILVER FOX
ARGENT
SILBER
ZILVER
SILVER
PLATA
ARGENTO

MATT DARK GREY
27 SEA GREY
GRIS FONCE
DUNKELGRAU
MAT MITTELGRUIS
MÖRKGRÅ
GRIS OSCURO
GRIGIO SCURO
OPACO FS - 36173

MATT OLIVE GREEN
66 OLIVE DRAB
VERT OLIVE
OLIVGRÜN
MAT OLIVGRÖN
OLIVGRÖN
VERDE OLIVA
VERDE OLIVA
OPACO FS - 34079

MATT GREY
USM3 LIGHT COMPASS
GHOST GREY
GRIS
GRAU
VELGRUIS
GRÄ
GRIS
GRIGIO
OPACC FS - 36375

BURNISHED METAL
53 GUN METAL
METAL BRUNI
BRUNIERTER METALL
UZERKLEUR
OVIDERAD METALL
METAL BRUNIDO
METALLO BRUNITO

GLOSS WHITE
22 GLOSS WHITE
BLANC
WEISS
WIT
VIT
BLANCO
BIANCO
BLU
LUCIDO FS - 17875

GLOSS BLUE
14 FRENCH BLUE
BLEU
BLAU
BLAUW
BLÅ
AZUL
BLU
LUCIDO

GLOSS RED
19 BRIGHT RED
ROUGE
ROT
ROOD
ROD
ROJO
ROSSO
LUCIDO FS - 11105

MATT YELLOW
24 TRAINER YELLOW
JAUNE
GELB
MAT GEEL
GUL
AMARILLO
GIALLO
OPACO FS - 33538

MATT BROWN
HUS TAN
MARRON
BRAUN
HOUTBRUIN
BRUN
MARRON
MARRONE
OPACO FS - 30219

GLOSS YELLOW
69 YELLOW
JAUNE
GELB
GEEL
GUL
AMARILLO
GIALLO
LUCIDO FS - 13432

MATT OLIVE GREEN
88 LIGHT OLIVE
VERT OLIVE
ERDFARBE
MAT AARDKLEUR
OLIVGRÖN
VERDE OLIVA
VERDE OLIVA
OPACO FS - 34102

MATT SAND
121 PALE STONE
BEIGE
BLAUGRAU
CRÈME
SANDFARG
ARENA
SABBIA
OPACO FS - 33531

MATT DARK GREY
USM1 DARK GREY
GRIS FONCE
DUNKELGRAU
DONKERGRUIS
MÖRKGRÅ
GRIS OSCURO
GRIGIO SCURO
OPACO FS - 36118

MATT LIGHT GREY
64 LIGHT GREY
GRIS CLAIR
HELLGRAU
MAT LICHTGRUIS
LUSGRÄ
GRIS CLARO
GRIGIO CHIARO
OPACO FS - 36373

MATT LIGHT GREY
64 LIGHT GREY
GRIS CLAIR
HELLGRAU
MAT LICHTGRUIS
LUSGRÄ
GRIS CLARO
GRIGIO CHIARO
OPACO FS - 36373

ISTRUZIONI PER APPLICARE CORRETTAMENTE LE ADESIVE.

1) Ritagliare, con attenzione, il soggetto prescelto seguendo i contorni. 2) Immergerlo in acqua tiepida. 3) Separarlo dal supporto. 4) Posizionare l'adesivo sul modello - asciugarlo con l'aiuto di un panno - eliminare le eventuali bolle d'aria spingendole all'esterno.

STEPS TO FOLLOW IN ATTACHING THE DECALS PROPERLY.

1) Cut out the subject you have chosen, being very careful to clip along its outlines so as not to leave any ragged edges. 2) Soak it for a few seconds in warm water. 3) Carefully separate it from its backing. 4) Place the decal on the model. Remove all drops of water with a dry cloth. Any air bubbles which may have formed can be removed by gently squeezing them out to the edges of the decal.

MODE D'EMPLOI POUR L'APPLICATION DES ADHESIFS.

1) Découper attentivement le sujet choisi en suivant les contours. 2) Le plonger dans de l'eau tiède. 3) Le séparer de son support. 4) Placer l'adhesif sur le modèle - l'essuyer avec une lingette et éliminer les bulles d'air éventuelles en les faisant glisser vers l'extérieur.

ANLEITUNG FÜR DAS RICHTIGE ANBRINGEN DER ABZIEHBILDER.

1) Das gewählte Bild sorgfältig nach den Konturen ausschneiden. 2) In lauwarmes Wasser legen. 3) Es von der Unterlage ablösen. 4) Den Aufkleber auf das Modell legen - mit einem Tuch trocken - eventuell vorhandene Luftblasen durch Drücken nach außen beseitigen.

INSTRUCTIVO PARA APLICAR CORRECTAMENTE LOS ADHESIVOS.

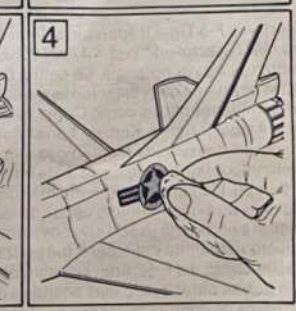
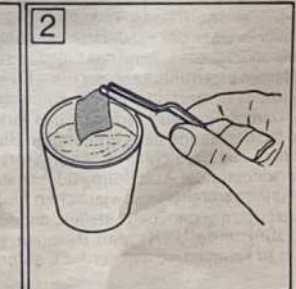
1) Recortar con cuidado el sujeto escogido siguiendo la silueta. 2) Sumirlo en agua tibia. 3) Quitarlo de su soporte. 4) Situar el adhesivo en su lugar. Secarlo con un pedazo de tela. Desinflar las eventuales burbujas de aire empujandolas hacia la orilla.

INSTRUKTIES TOT HET KORREKT AANBRENGEN VAN DE TRANSFERS.

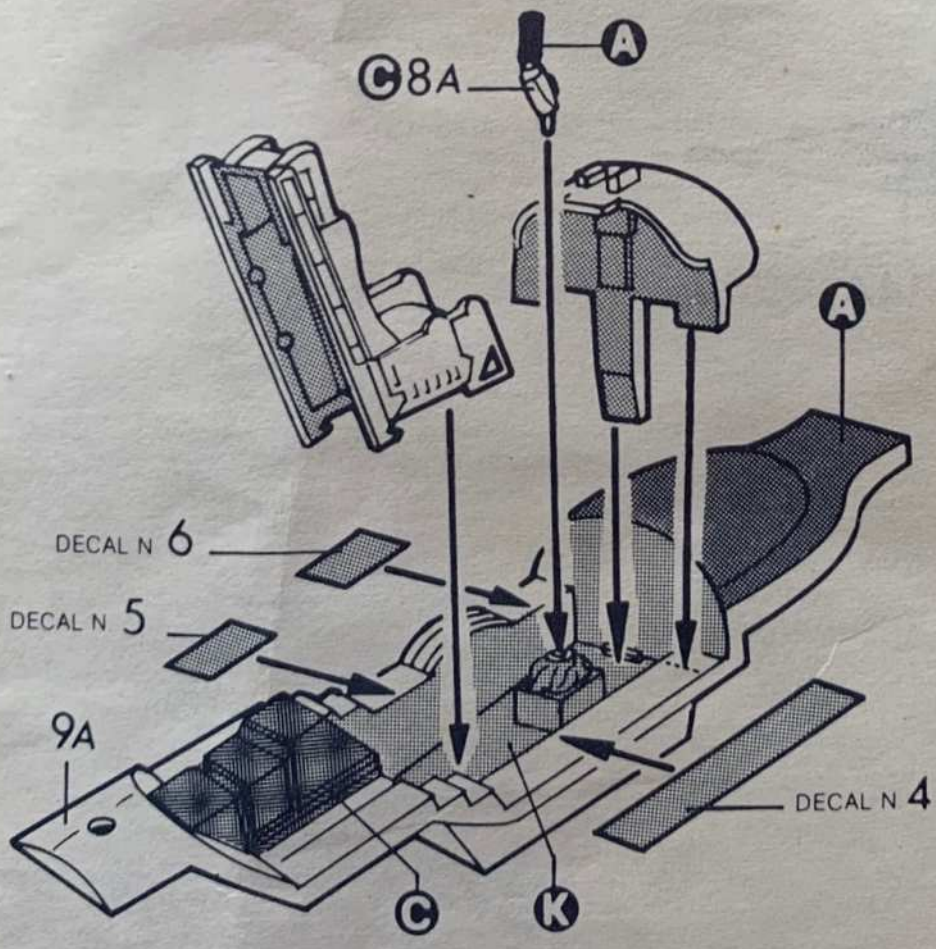
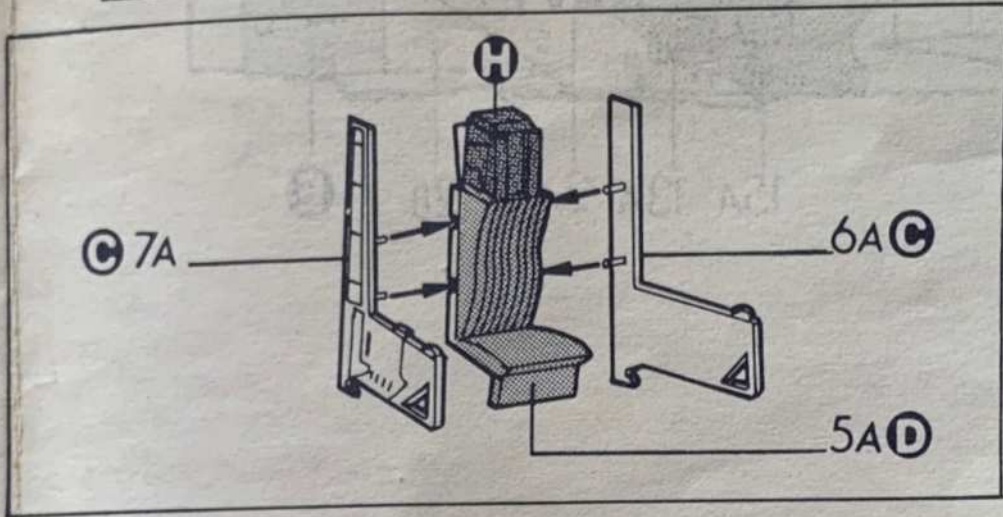
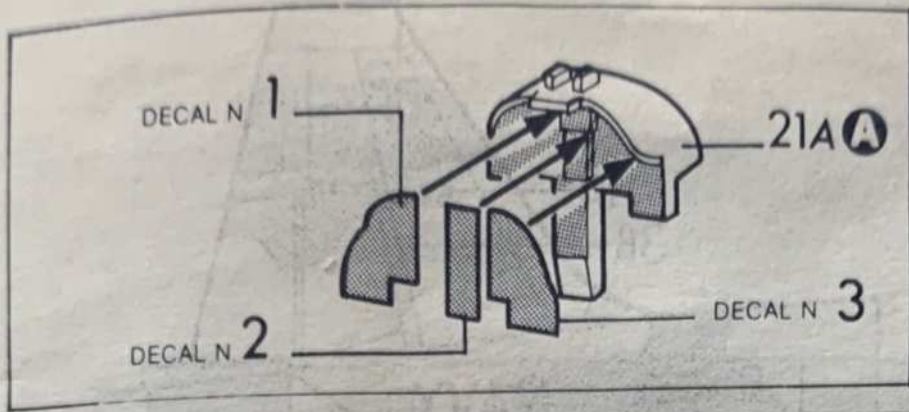
1) Het uitgekoken voorwerp voorzichtig langs de contouren uitknippen. 2) In lauw water dompelen. 3) Van de plakstrook afhaken. 4) De transfer op het model aanbrengen en met een lapje afdrogen; eventuele luchtblaasjes verwijderen door deze vanuit het midden naar buiten weg te strijken.

INSTRUKTIONER FÖR KORREKT PÅSÄTTNING AV ADHESIVERNA.

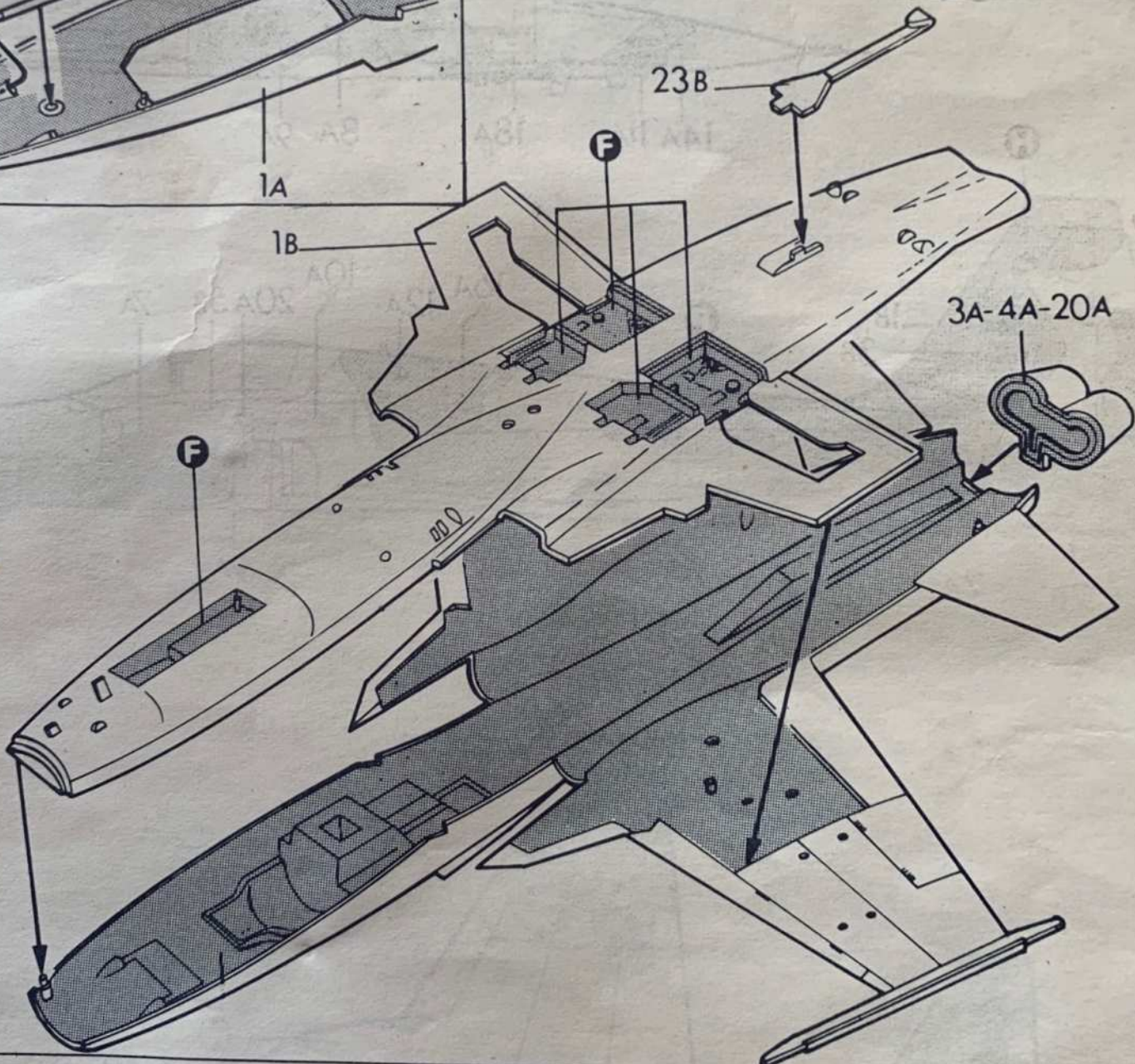
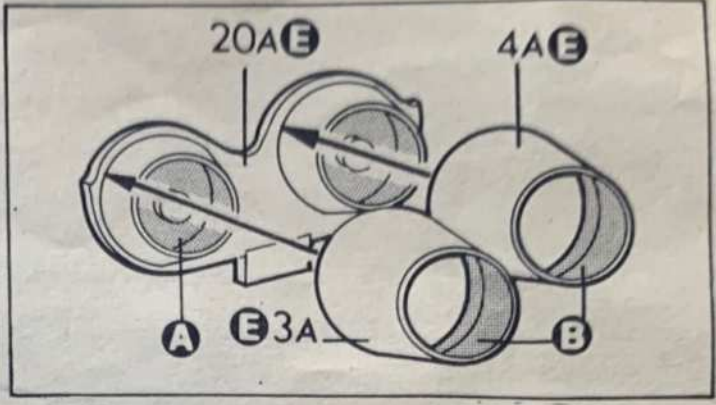
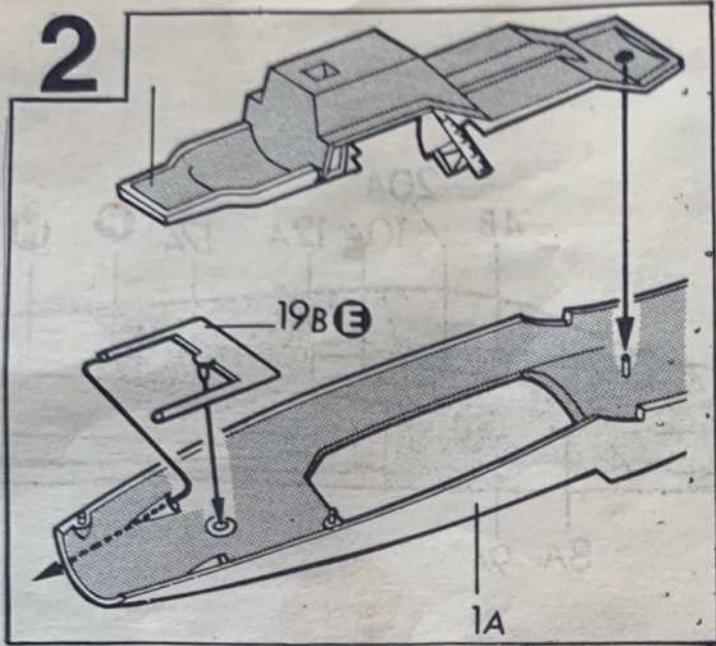
1) Klipp försiktigt ur det utvalda föremålet genom att följa konturerna. 2) Doppa ner det i ljummet vatten. 3) Skilj det från underlaget. 4) Sätt adhesivet på modellen. Torka det med hjälp av en trasa. Avlägsna eventuella luftbubblor genom att pressa dem utåt.



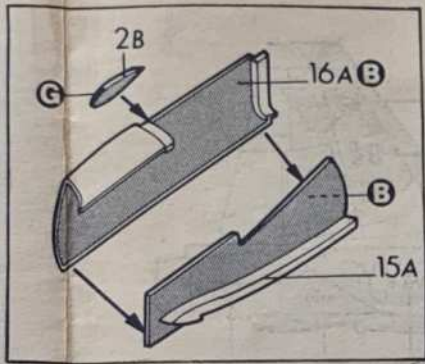
1



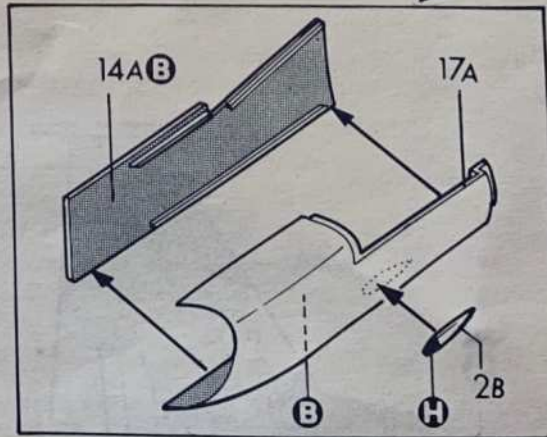
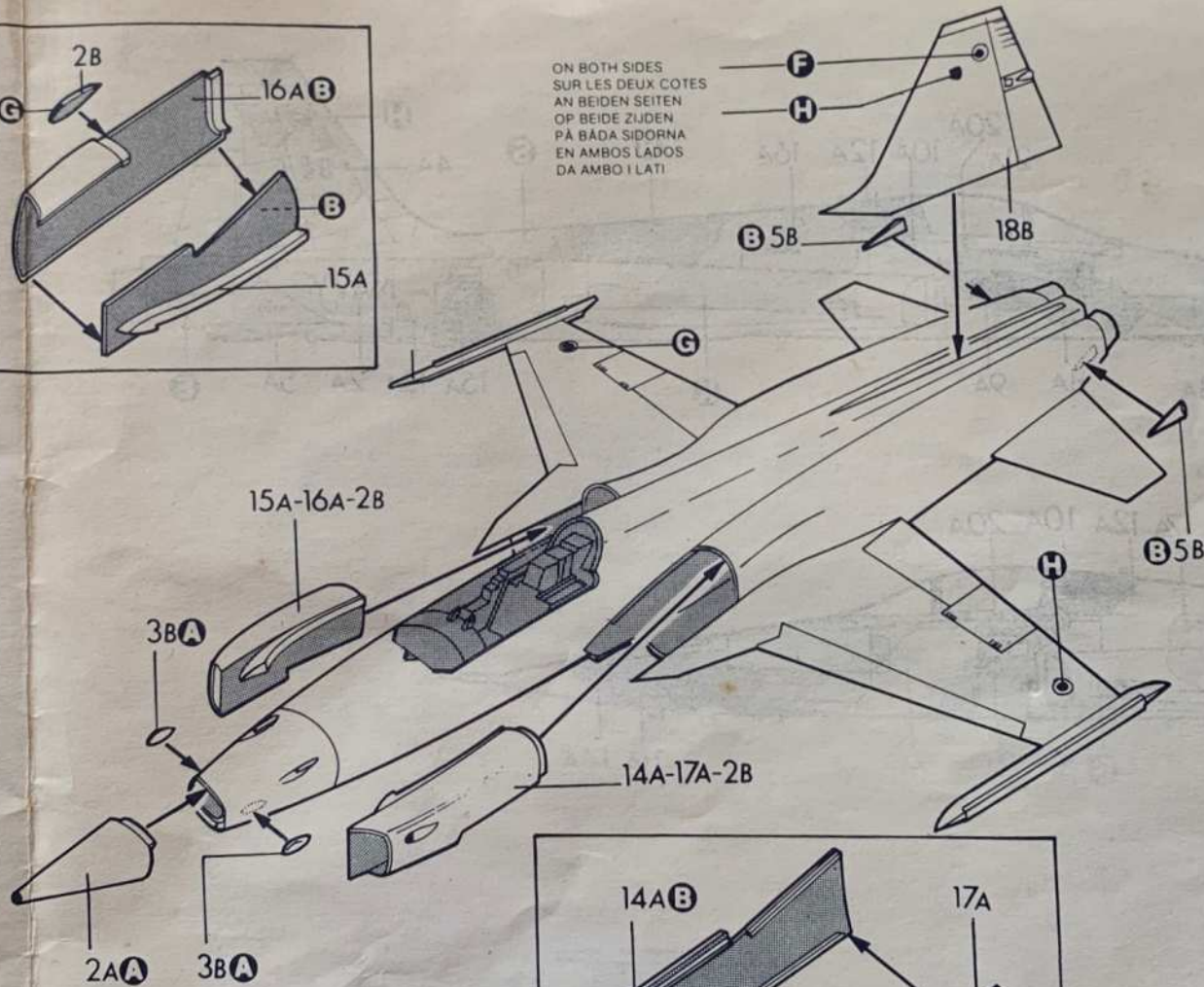
2



3

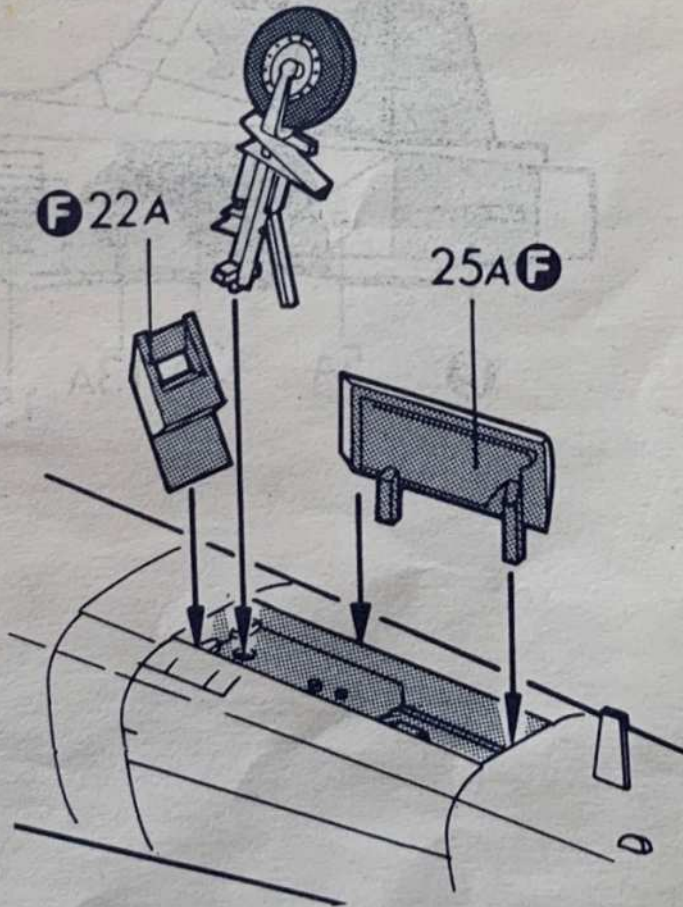
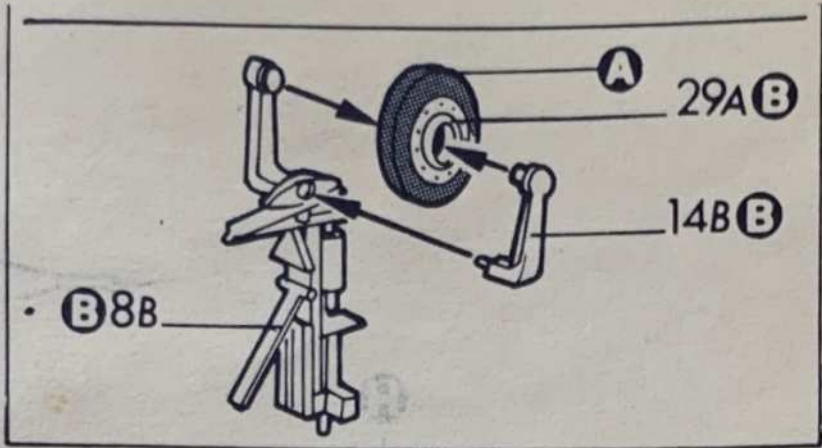


ON BOTH SIDES
SUR LES DEUX COTES
AN BEIDEN SEITEN
OP BEIDE ZIJDEN
PÅ BÅDA SIDORNA
EN AMBOS LADOS
DA AMBO I LATI

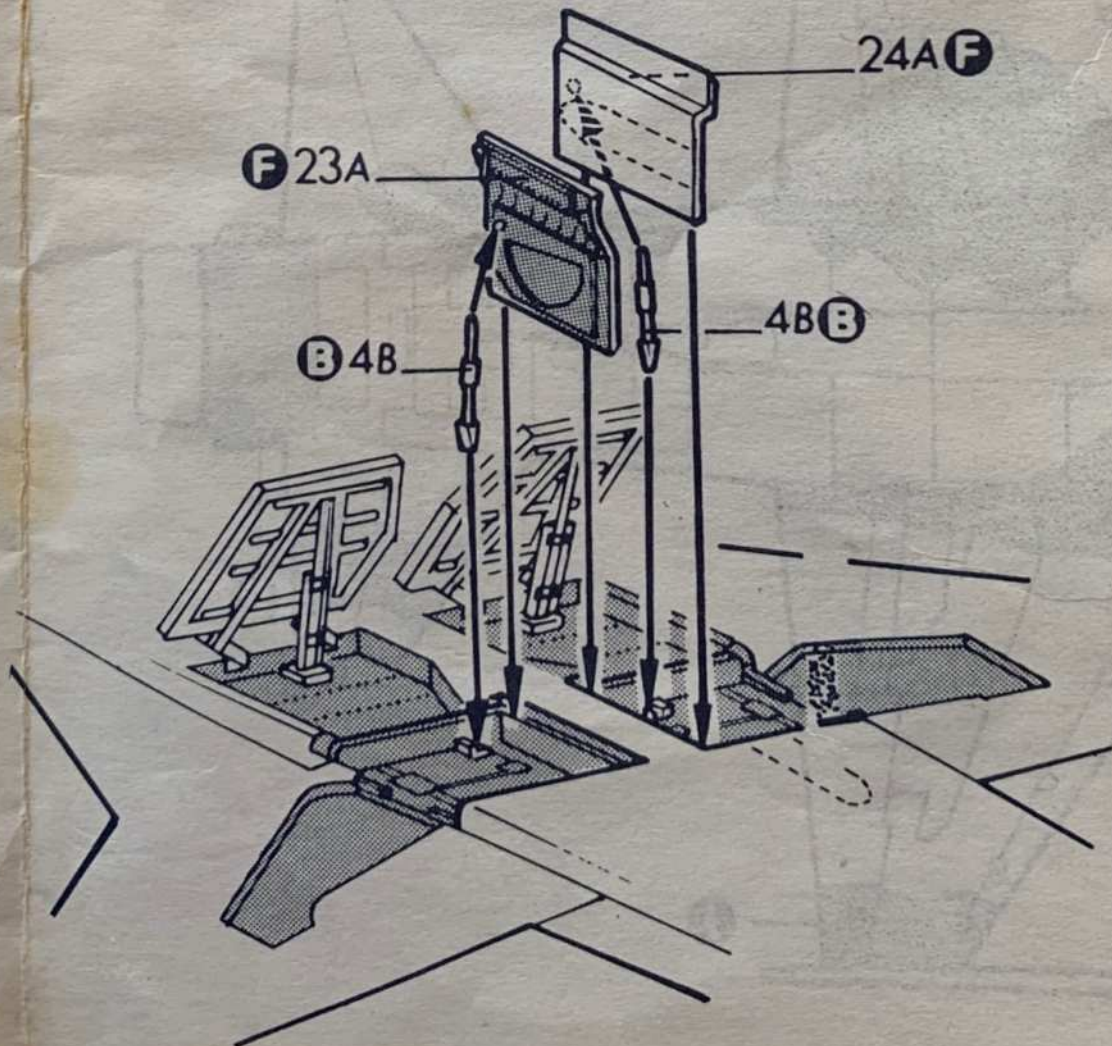
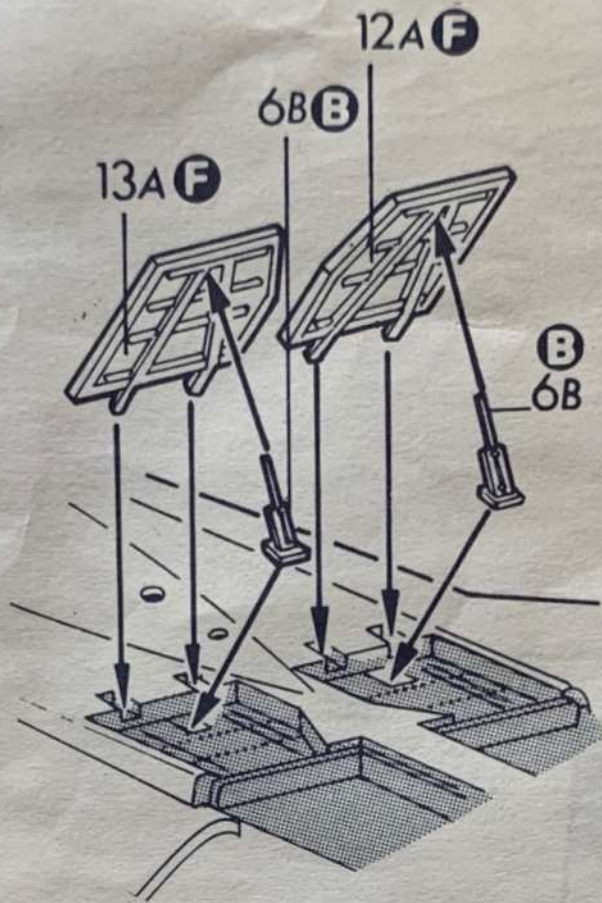


4

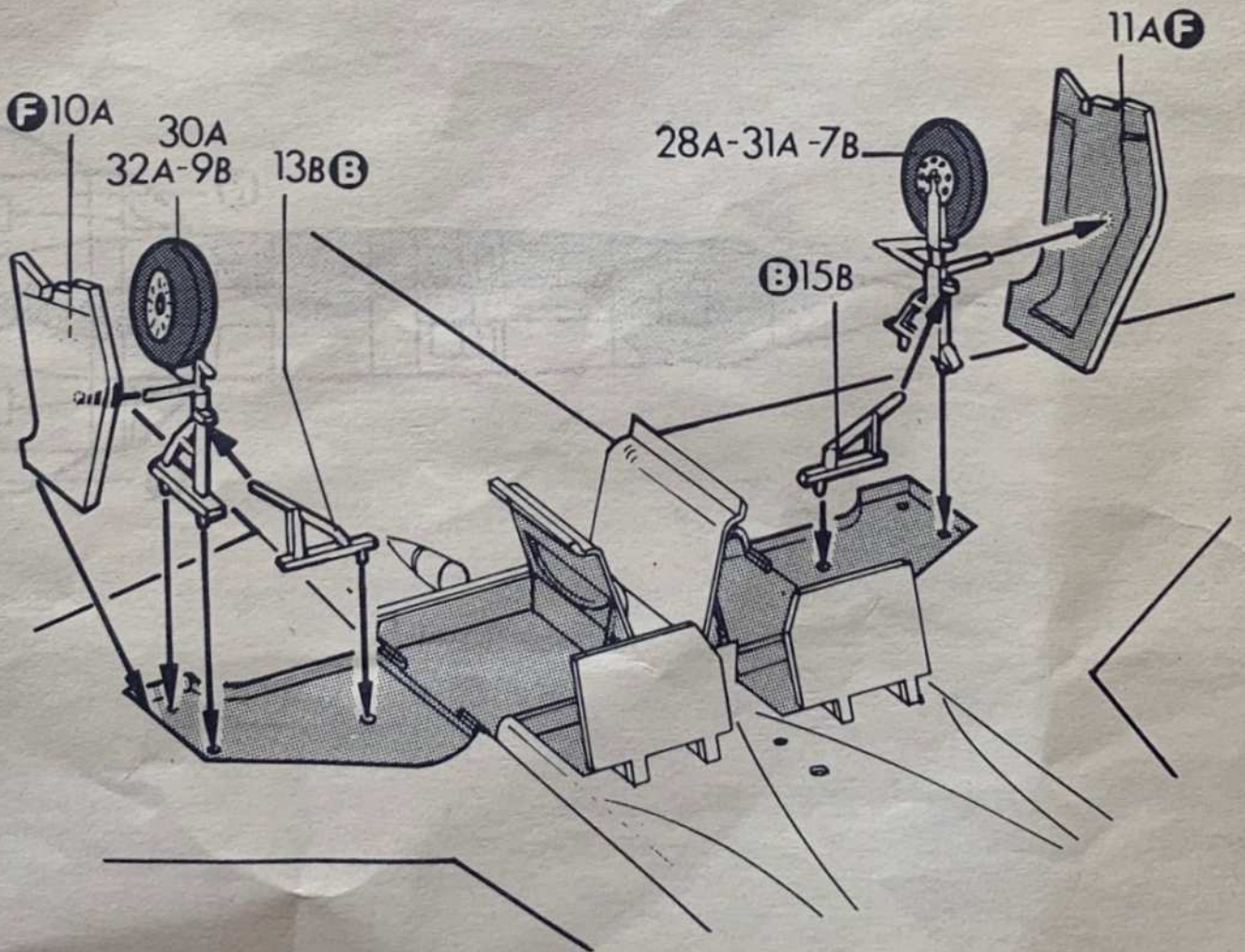
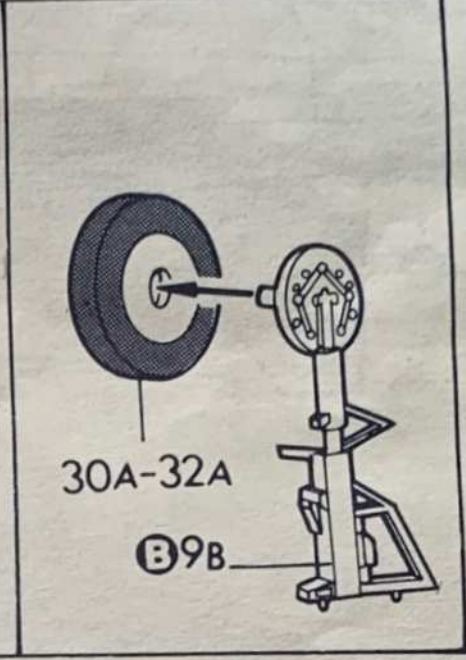
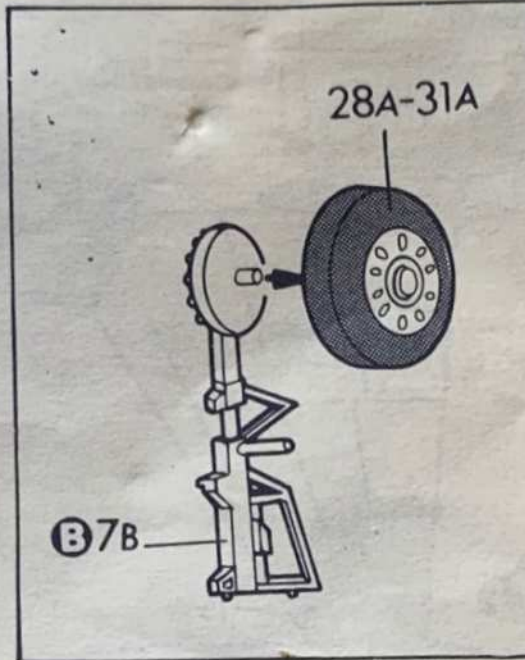
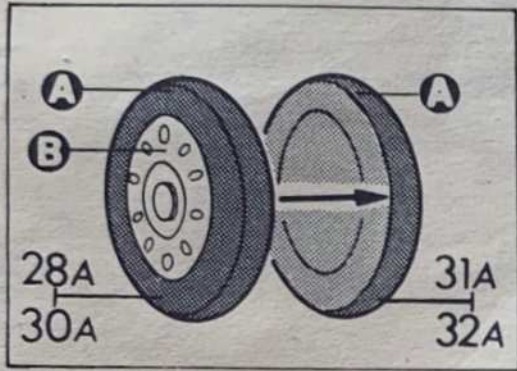
A



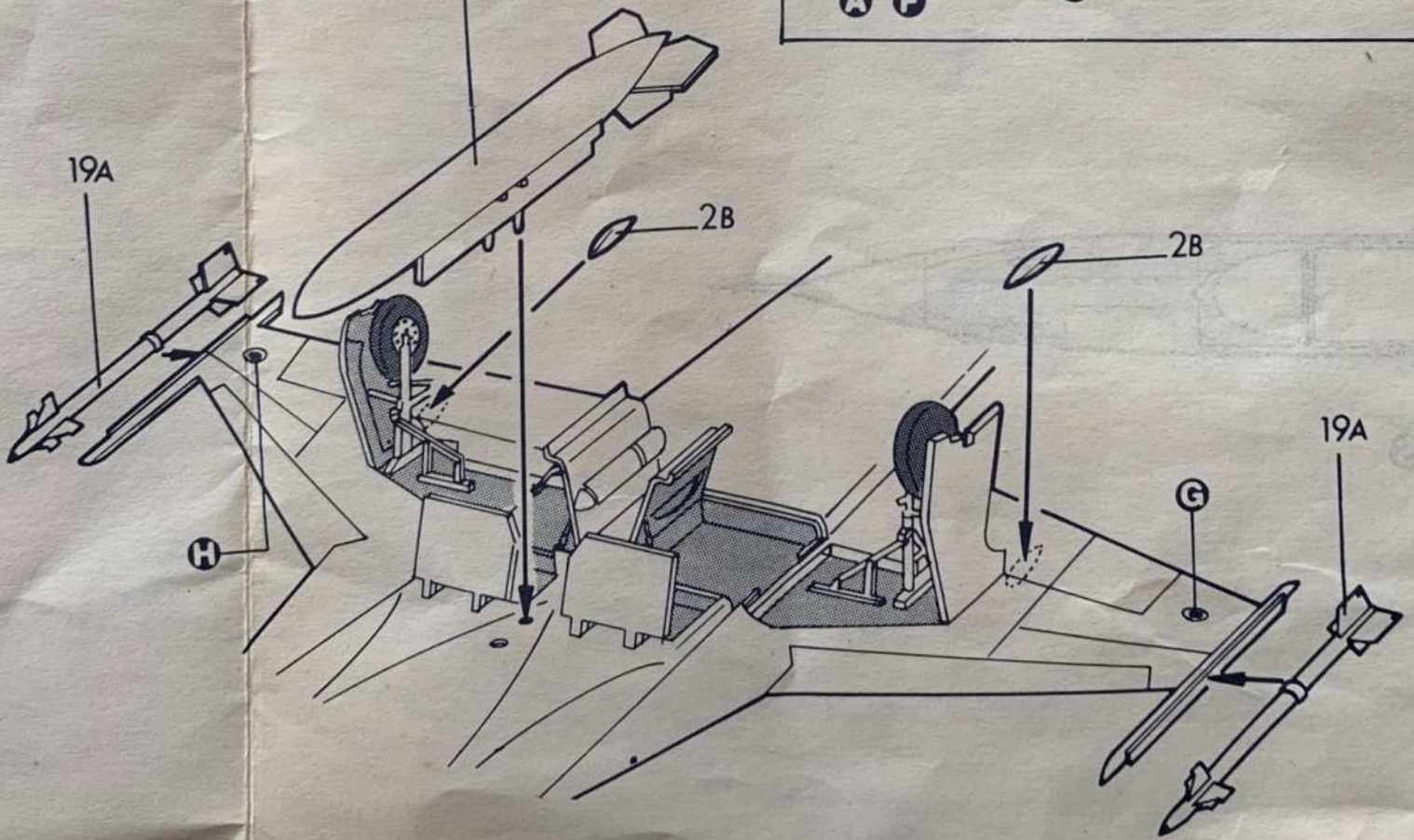
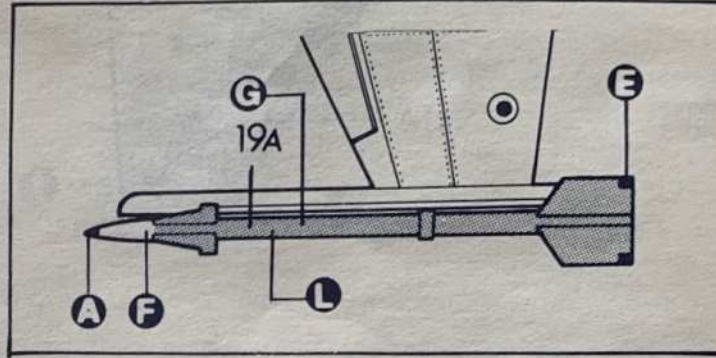
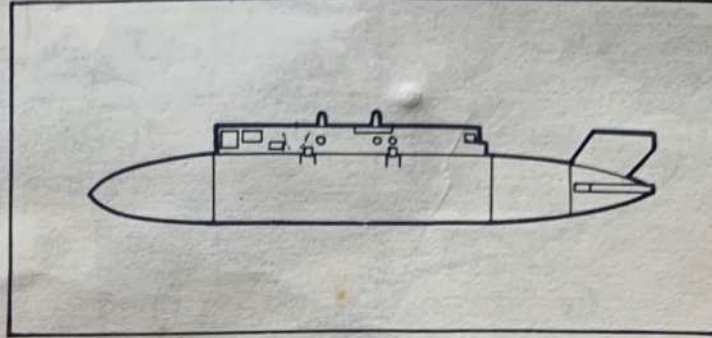
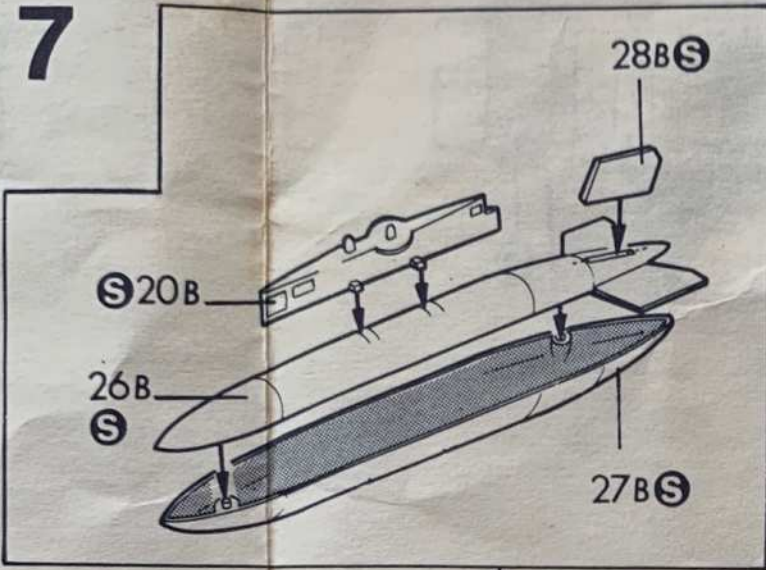
5



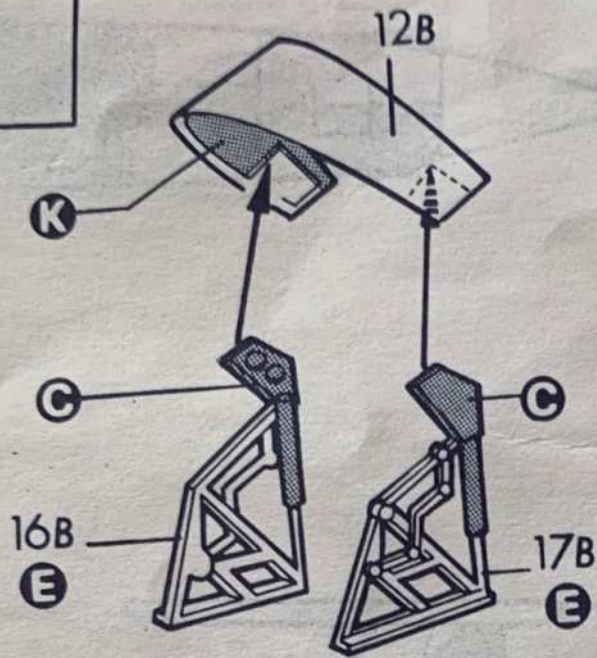
6



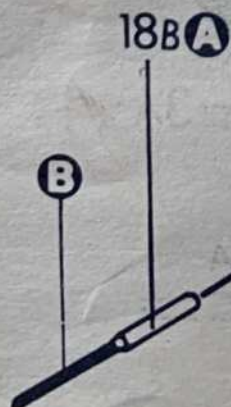
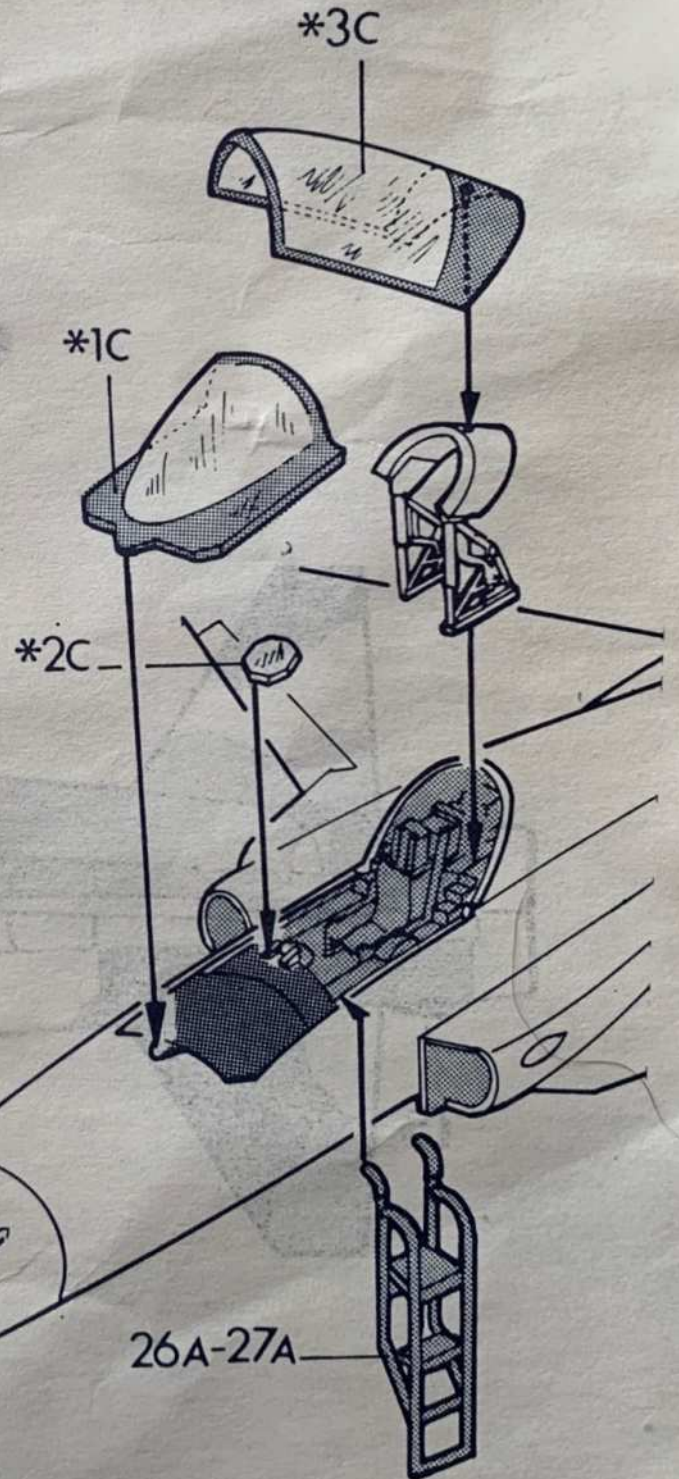
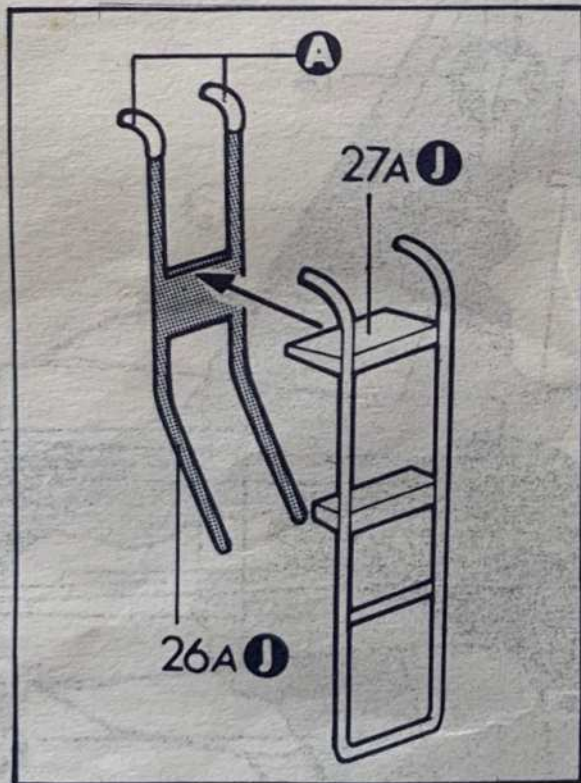
7



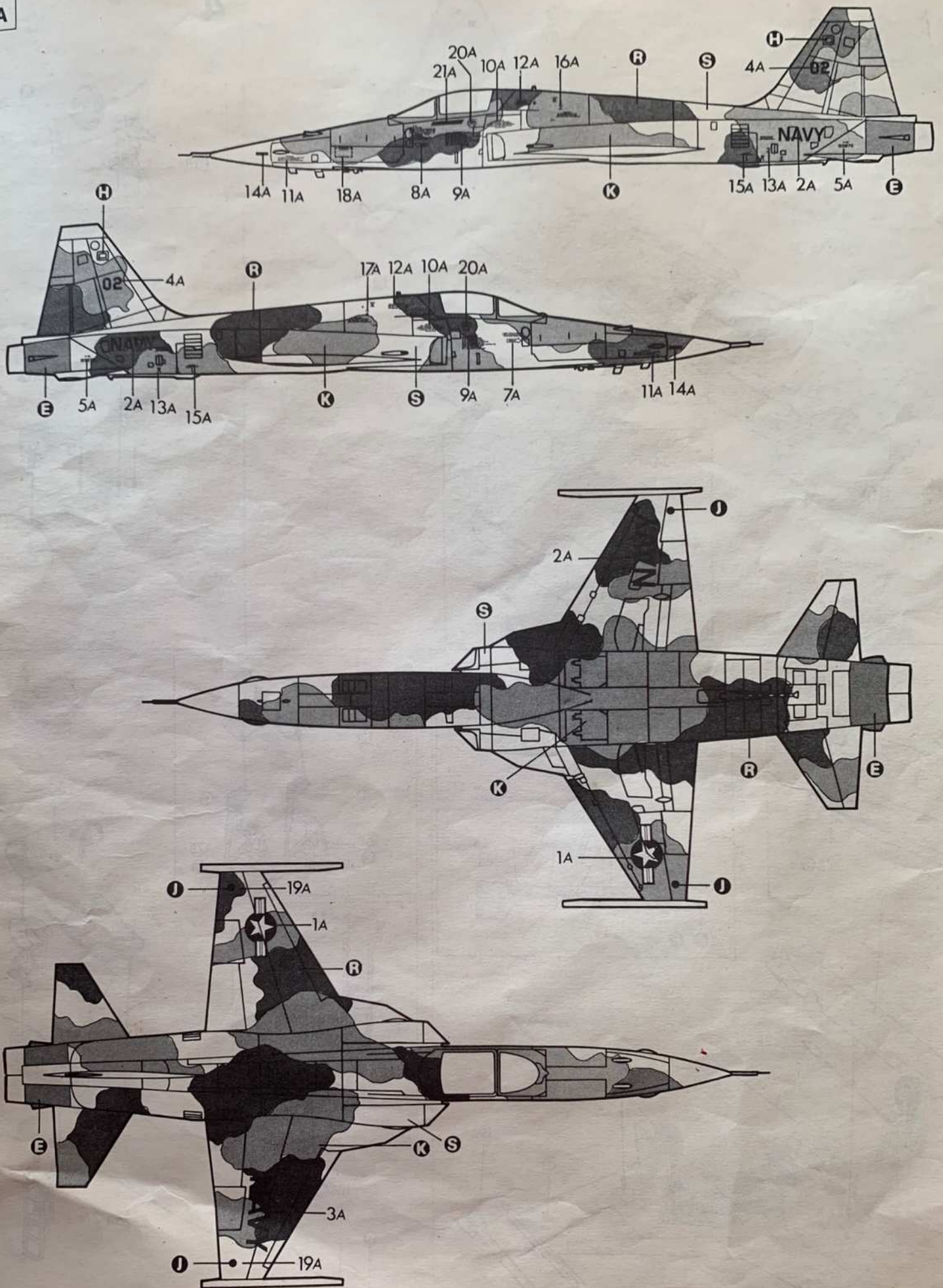
8



CLEAR PART *
TRANSPARENTE *
KLARSICHTEILE *
TRANSPARANT DEEL *
GENOMSKINLIG DEL *
TRANSPARENTE *
TRASPARENTE *



A



B

