



1/72 SCALE MODEL CONSTRUCTION KIT

A05281

# RAF Air Sea Rescue Launch

**GB**

During the Second World War, the Royal Air Force Sea Rescue Service, whose motto was "The Sea Shall Not Have Them", played a vital role in saving thousands of highly trained aircrew from the waters around the British Isles and in overseas war zones. Cooperating closely with the Royal Navy, the ASR Service used both aircraft and high-speed launches for its task. One of the most famous craft used was the British Power Boat Company's Type Two 63 ft HSL. Known as the "Whaleback" because of its distinctive cambered deck, it was, without doubt, the "Spitfire" of the ASR units. Designed in 1937 by Hubert Scott-Paine, the far-sighted founder of the BPB Co. at Hythe and formerly of the Supermarine Aviation Co., the Type Two began joining RAF Marine Craft Units towards the middle of 1940. For sheer beauty of line, the "Whaleback" had few equals. The low cabin containing the wheelhouse, chart room and sickbay was surmounted by two Armstrong-Whitworth aircraft-style turrets, each mounting a single .303 in Vickers machinegun for defensive use. Following the disastrous Dieppe raid in August 1942 when a number of craft were badly shot up, additional armament was installed in the form of paired .303 in machineguns on "free" mountings on either side of the wheelhouse and a single 20 mm Oerlikon fitted on a strengthened rear deck. For further protection, anti-shrapnel padding was applied around the forward cabin area. Maximum speed of the 63 ft Type Two was a respectable 36 knots on the power of the three 500 hp Napier Sea Lions. Developed from the famous Napier Lion aero engine, the petrol-driven Sea Lions consumed 60 gallons an hour per engine at maximum speed; range at 25 knots was some 500 miles. The crew comprised nine personnel including the captain and a medical orderly. Initially, RAF rescue launches were based around the south-eastern coast of Britain, known as "Hellfire Corner", where casualties were high as a

result of frequent air battles over the English Channel and North Sea. Details of a ditched airman's position could come from a number of sources including his own radio before bailing out, from another aircraft or from the Navy. Flashed to one of the ASR units, the news scrambled an HSL to the pilot's last known position. Initially painted in a striking scheme of yellow and black for greater visibility, the launches later adopted a more sombre grey/black scheme after attacks by German aircraft. By D-Day in June 1944, the RAF had 300 launches in service at ASR units covering the whole of the United Kingdom and many areas abroad including the Mediterranean and the Indian Ocean. Malta, under ceaseless air attack in 1941 organised an ASR service in the summer of that year and 125 valuable aircrew were saved by December 1942. Markings for three launches are provided in the kit. HSL 156 (call-sign Seagull 70) commanded by Flying Officer Geoffrey Lockwood, D.S.C., operated out of 28 ASR unit, Newhaven in 1943-1944. Notable among the rescues accomplished by 156 was the successful retrieval of two American fortress crews totalling 19 men from the middle of a minefield in October 1944. This craft depicts the standard equipment and armament layout for the late war period. The toned down colour scheme is in contrast to the early period example shown by HSL 130. This launch also operated in the English Channel in 1941-42 but has yellow/grey decks and upperworks. Third is HSL 127 commanded by Flt. Lt. D. Jones, D.S.C. and based at 27 ASR units, Ramsgate. Unique in surviving until recently as a luxury motor launch, 127 was on station in the Channel at the time of the Dieppe raid in August 1942 and during its period of service rescued no less than 98 men including 20 from a ditched glider of Dover in September 1944. Some 69 Whalebacks were built for the RAF between 1940 and 1942 and they remained in service throughout the war.

**F**

Pendant la Deuxième Guerre mondiale, le service de sauvetage en mer de la RAF, dont la devise était « la mer ne les aura pas », joua un rôle essentiel en sauvant des milliers d'équipages aériens professionnels des eaux entourant les îles Britanniques et des zones maritimes en état de guerre. En collaboration étroite avec la Royal Navy, le service SSM se servit pour cette tâche d'avions et de vedettes rapides. L'un des bateaux les plus célèbres était le Type Two HSL de 19 m de la British Power Boat Company. Connu sous le nom de 'whaleback' (dos de baleine) en raison de son pont cambré caractéristique, il était sans aucun doute le 'Spitfire' des équipes SSM. Conçu en 1937 par Hubert Scott-Paine, le fondateur prévoyant de la société BPB de Hythe et ancien membre de la compagnie Supermarine Aviation, le Type Two se joignit aux équipes marines de la RAF vers le milieu de l'année 1940. La beauté de ligne de la 'whaleback' était sans pareil. La cabine basse contenant la timonerie, la salle des cartes et l'infirmerie était surmontée de deux tourelles d'avion Armstrong-Whitworth armées chacune d'une mitrailleuse simple Vickers de 7,7 mm pour la défense. Après le raid catastrophique de Dieppe en août 1942 durant lequel de nombreux bateaux furent détruits, un supplément d'armement fut ajouté sous forme de paires de mitrailleuses 7,7 mm montées sur des supports orientables de chaque côté de la timonerie et d'un Oerlikon simple de 20 mm fixé sur un pont arrière renforcé. Pour plus de protection encore, un capitonnage contre les éclats d'obus fut posé autour de la cabine avant. Grâce à ses trois moteurs Napier Sea Lions de 500 ch, le Type Two de 19 m atteignait une vitesse maximale impressionnante de 36 nœuds. Développés à partir du célèbre moteur d'avion Napier Lion, les Sea Lion à essence consommaient 270 litres par heure et par moteur à vitesse maximale ; la distance pouvant être couverte à 25 nœuds était d'environ 805 km. L'équipage se composait de neuf membres, y compris le capitaine et un infirmier. Au début de leur service, les vedettes de sauvetage de la RAF furent postées le long de la côte sud-est de la Grande-Bretagne appelée 'Hellfire Corner' où le nombre de morts et de blessés était élevé en raison des combats

aériens fréquents qui avaient lieu au-dessus de la Manche et de la mer du Nord. La position d'un aviateur pouvait être transmise par plusieurs sources, y compris sa propre radio avant de sauter en parachute, un autre avion ou la marine. Signalée à l'une des équipes SSM, l'information dirigeait une vedette vers la dernière position connue du pilote. D'abord peintes en couleurs étincelantes jaune et noir pour plus de visibilité, les vedettes adoptèrent par la suite les couleurs gris/noir plus foncées après avoir été attaquées plusieurs fois par des avions allemands. Le jour du débarquement en Normandie en juin 1944, la RAF disposait de 300 vedettes en service avec de équipes SSM réparties dans tout le Royaume-Uni et dans de nombreuses zones étrangères, y compris la Méditerranée et l'océan Indien. Malte, constamment bombardée en 1941, organisa un service SSM cet été là et 125 aviateurs précieux furent sauvés avant le mois de décembre 1942. Dans ce coffret, des marquages sont fournis pour trois vedettes. La vedette 156 « indicatif Seagull 70 » commandée par le lieutenant Geoffrey Lockwood DSC était en service au sein de l'unité SSM 28, à Newhaven, en 1943-44. Parmi les sauvetages qu'elle réalisa, on note le sauvetage des équipages américains de deux Fortresses totalisant 19 membres du milieu d'un champ de mines en octobre 1944. Cette vedette porte l'équipement et l'armement standard vers la fin de la guerre. Les peintures discrètes contrastent avec l'exemple démontré par la vedette 130 datant des années précédentes. Cette vedette était également en service dans la Manche en 1941-42 mais ses ponts et superstructures sont jaunes et gris. La troisième est la vedette 127 commandée par le capitaine D. Jones DSC et en service avec l'unité SSM 27 à Ramsgate. Unique du fait qu'elle ait survécu jusqu'à récemment comme vedette de luxe, cette vedette était en service dans la Manche lors du raid de Dieppe en août 1942 et, durant son service actif, elle sauva pas moins de 98 hommes, y compris 20 dans un planeur amerri à peu de distance de Douvres en septembre 1944. Environ 69 'whaleback' furent construits pour la RAF entre 1940 et 1942, restant en service pendant toute la guerre.

**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.

A

**HORNBY**

Product

Hornby Hobbies Limited, Margate, Kent CT9 4JX UK Tel:+44 (0) 1843 233525 www.airfix.com





**D** Im Zweiten Weltkrieg erfüllte der Seerettungsdienst der britischen Luftstreitkräfte, der Royal Air Force Sea Rescue Service, eine entscheidende Rolle. Unter dem Motto "Die See soll sie nicht haben" wurden Tausende hoch ausgebildete Mitglieder von Flugzeugbesatzungen in britischen Küstengewässern wie auch in ausländischen Kampfgebieten vor dem Seetod bewahrt. In engem Zusammenwirken mit der Royal Navy setzte der ASR-Service sowohl Flugzeuge als auch Rettungsschnellschiffe ein. Eines der bekanntesten dafür eingesetzten Schiffe war der 19 m lange, von der British Power Boat Company hergestellte Type Two. Durch sein gewölbtes Deck an einen Walrücken erinnernd, wurde das Schiff als „Whaleback“ bekannt und bildete sozusagen die „Spitfire“ unter den ASR-Rettungsfahrzeugen. 1937 von Hubert Scott-Paine, dem stets vorausblickenden Gründer der BPB Co. in Hythe und früheren Eigentümer der Supermarine Aviation Co. entworfen, wurde der Type Two ab Mitte 1940 von den RAF Marine Craft Units in den Dienst gestellt. Schon von der Formgebung her war die "Whaleback" einzigartig. Die niedrig ausgeführte Kabine enthielt das Brückendeck, den Navigationsraum und den Krankenraum. Darüber waren zwei an Flugzeugkonstruktionen angelehnte Armstrong-Whitworth Kanzeln angeordnet, die beide zur Verteidigung mit 7,7 mm Vickers MG bestückt waren. Nach dem katastrophal fehlgeschlagenen Angriff auf Dieppe im August 1942, bei dem eine Reihe der Schiffe schwer durch Beschuss beschädigt wurden, wurde ihre Bewaffnung verbessert. Die 7,7 mm MG wurden nun paarweise und frei beweglich an beiden Seiten des Brückendecks angeordnet; auf dem nun verstärkten Deck wurde eine 20 mm Oerlikon Flugabwehrkanone montiert. Zu verbessertem Splitterschutz wurde der vordere Kabinenbereich zusätzlich gepanzert. Die Höchstgeschwindigkeit des mit drei 500 PS Napier Sea Lion Motoren angetriebenen Type Two von 19 m betrug beachtliche 36 Knoten. Auf der Grundlage des Napier Lion Flugzeugmotors entwickelt, verbrauchte jeder Sea Lions Benzinmotor bei Betrieb mit Höchstgeschwindigkeit 270 l pro Stunde; bei 25 Knoten betrug die Reichweite rund 805 km. Die Besatzung bestand einschließlich Kapitän und Sanitäter aus neun Personen. Anfänglich waren die Rettungsschiffe der RAF an der Südküste von England stationiert. Dieser Bereich war auch als „Hellfire Corner“ bekannt, weil infolge der vielen Luftkämpfe über dem Ärmelkanal und der Nordsee die Zahl von Verletzten und Toten so hoch war.

**E** Durante la Segunda Guerra Mundial, el Servicio de Rescate Marítimo de la R.A.F., cuyo lema era "la mar no se los quedará", jugó un papel vital en el salvamento de miles de experimentados aviadores en los mares de las islas británicas y en zonas de guerra en otras partes del mundo. Trabajando en estrecha colaboración con la Royal Navy, el servicio de rescate utilizaba tanto aviones como lanchas rápidas para llevar a cabo sus misiones. Una de las naves más famosas fue la HSL Tipo Dos de la British Power Boat Company, de 19 m. Conocida como "Whaleback" (lomo de ballena) por su distintivo puente arqueado, fue, sin duda, el "Spitfire" de las unidades de rescate marítimo. Diseñada en 1937 por Hubert Scott-Paine, fundador de la BPB Co. en Hythe y anteriormente empleado en la Supermarine Aviation Co., la Tipo Dos comenzó a colaborar con lanchas de la RAF a mediados de 1940. Por la belleza de sus líneas, el "Whaleback" resulta difícilmente comparable. Su camarote bajo, con la timonera, sala de mapas y enfermería, estaba rematado por dos torretas Armstrong-Whitworth similares a las de los aviones, cada una de ellas con una ametralladora Vickers de 7.7 mm como armamento defensivo. Tras el desastroso asalto de Dieppe en agosto de 1942, cuando varias embarcaciones fueron alcanzadas por disparos, se instaló armamento adicional en forma de dobles ametralladoras de 7.7 mm sobre bases libres a cada lado de la timonera y un Oerlikon de 20 mm en una plataforma reforzada en el puente trasero. Para mayor protección, se aplicó revestimiento antimetralla alrededor del área del camarote de proa. La velocidad máxima del Tipo Dos de 19 m alcanzaba los 36 nudos, gracias a la potencia desarrollada por tres motores Napier Sea Lion de 500 caballos. Estos motores, desarrollados a partir del famoso motor aeronáutico Napier Lion, consumían 270 litros de gasolina por hora en cada motor a máxima velocidad; su autonomía a 25 nudos era de alrededor de 805 km. Su tripulación se componía de nueve hombres, incluyendo el capitán y un enfermero. En un principio, las lanchas de rescate de la RAF tenían su base alrededor de la costa sur oriental de Gran Bretaña, conocida como "Esquina del Infierno", donde las bajas eran muy numerosas, como consecuencia de los frecuentes enfrentamientos aéreos sobre el Canal

**S** Under andra världskriget spelade britiska Royal Air Force Sea Rescue Service, vars motto var "havet får inte kräva dem", en avgörande roll i räddningen av tusentals vältränade flygplansbesättningar från vattnen runt de britiska öarna och internationella krigszoner. ASR Service, som åtnjöt ett nära samarbete med Royal Navy, använde sig av både flygplan och snabbgående motorbåtar för denna uppgift. En av de mest berömda båtarna var British Power Boat Companys 19 meter långa Type Two HSL. Den kallades för "Whaleback" på grund av dess distinkta rundade däck och kan sägas utgöra ASR-enheternas motsvarighet till "Spitfire". Type Two, som ritades 1937 av Hubert Scott-Paine, den framsynte grundaren av BPB Co. i Hythe, tidigare Supermarine Aviation Co., introducerades i RAF Marine Craft Units mot mitten av 1940-talet. Vad gällde den vackra linjen hade "Whaleback" få motsvarigheter. Den låga hytten, som innehöll styrhytten, kartrummot och sjukvårdsavdelningen, omgavs av två Armstrong-Whitworth-vapentorn av flygplanstyp som var utrustade med en defensiv 7.7 mm Vickers-kulspruta var. Efter den ödesdigra Dieppe-räden i augusti 1942, då flera fartyg åderlätts svårt under beskjutning, bestyckades fartyget med dubbla 7.7 mm-kulsprutor på "fria" infattningar på var sida om styrhytten och en enkel 20 mm Oerlikon-kanon som var monterad på ett förstärkt bakre däck. Ytterligare skytt introducerades i form av granatskyddande material runt det främre hyttområdet. Toppfarten för den 19 meter långa Type Two var respektable 36 knop tack vare tre 500 hk Napier Sea Lion-motorer. De bensindrivna Sea Lion-motorerna, som utvecklades utifrån den berömda Napier Lion-flygmotorn, förbrukade 270 liter per timme vid toppfart. Räckvidden vid 25 knop var cirka 805 km. Besättningen var nio man stark, inklusive kaptenen och en sjukvårdare. Inledningsvis baserades RAF:s räddningsbåtar kring Storbritanniens sydöstra kust, kallad "Hellfire Corner", där antalet förolyckade var högt på grund av de återkommande luftstriderna

Abgeschossene Flieger konnten aufgrund verschiedener Angaben geortet werden, einschließlich Funkpositionsdaten vor Notabspriingen, von anderen Flugzeugen oder von Beobachtungen der Navy. Sobald eine ASR-Einheit eine entsprechende Funkmeldung erhielt, lief ein Rettungsschiff in Richtung der letzten bekannten Pilotenposition aus. Ursprünglich waren die Rettungsschiffe mit einer gelb-schwarzen Signalbemalung versehen worden. Nach Angriffen von Flugzeugen der Luftwaffe wurden sie dann durch eine grau-schwarze Farbgebung besser getarnt. Bis zur Landung der Alliierten in der Normandie im Juni 1944 unterhielt die RAF 300 Rettungsschiffe. Diese waren in ASR-Einheiten an der gesamten britischen Küste und in vielen Überseebereichen einschließlich des Mittelmeerraums und des Indischen Ozeans stationiert. Als Malta ab 1941 immer mehr unter pausenlose Luftangriffe geriet, wurde im Sommer desselben Jahres ein ASR-Service organisiert. Bis Dezember 1942 konnte damit 125 dringend benötigten Fliegern das Leben gerettet werden. In diesem Bausatz sind Markierungen für drei Rettungsschiffe enthalten. Das Rettungsschiff HSL 156 (Kennung Seagull 70) wurde von Flying Officer Geoffrey Lockwood, D.S.C. befehligt und wurde von 1943 bis 1944 von der ASR-Einheit 28 in Newhaven aus eingesetzt. Unter den von der HSL 156 erfolgreich ausgeführten Missionen ist besonders die Rettung der Besatzungen von zwei amerikanischen Fortress Bombern hervorzuheben, wobei 19 Mann im Oktober 1944 mitten aus einem Minenfeld geborgen werden konnten. Dieses Schiff repräsentiert seine für den späten Kriegszeitraum typische Ausrüstung und Bewaffnung. Ihre verhaltene Farbgebung kontrastiert mit der für den frühen Zeitraum typischen Bemalung der HSL 130. Dieses Schiff operierte ebenfalls von 1941 bis 1942 im Ärmelkanal, weist jedoch einen gelb-grau gestalteten Deck- und Oberbereich auf. Das dritte Schiff ist die von Flt. Lt. D. Jones, D.S.C. befehligte HSL 127, die in der ASR-Einheit 27 in Ramsgate stationiert war. Einzigartig ist bei diesem Schiff, dass es bis vor Kurzem noch als Luxusmotorschiff verwendet wurde. Die HSL 127 war zur Zeit des Angriffs auf Dieppe im August 1942 im Ärmelkanal auf Station gewesen. In ihrer gesamten Dienstzeit rettete sie 98 Mann, einschließlich 20 von einem notgewässerten Gleitflugzeug aus Dover im September 1944. Zwischen 1940 und 1942 wurden für die RAF mindestens 69 Whalebacks gebaut, die dann im restlichen Kriegsverlauf eingesetzt waren.

de la Mancha y el Mar del Norte. La información sobre la situación de un aviador caído podía proceder de distintas fuentes, como por ejemplo su propia radio antes de lanzarse en paracaídas, otro avión, o de la Marina. Tras transmitirse mediante señales luminosas a una de las unidades de salvamento, una lancha acudía a la última posición conocida del piloto. Inicialmente estaban pintadas con un patrón de colores amarillo y negro de gran visibilidad, pero, tras sufrir varios ataques de la aviación alemana, más adelante se adoptó un color más apagado en gris y negro. Llegado el Día D en junio de 1944, la RAF tenía en servicio 300 lanchas en unidades de salvamento que abarcaban todo el Reino Unido y distintas áreas en el exterior, incluyendo el Mediterráneo y el Océano Índico. En el verano de 1941, Malta, bajo incesantes ataques aéreos, organizó un servicio de rescate que, en diciembre de 1942, había salvado a 125 valiosos aviadores. Las matrículas de las tres lanchas de este juego son: HSL 156 (indicativo Gaviota 70) bajo el mando del Oficial de Vuelo Geoffrey Lockwood, D.S.C., con base en la unidad ASR 28 (Newhaven) en 1943-1944. Destacan entre los rescates con éxito de la 156 el de dos tripulaciones completas de fortalezas aéreas americanas con un total de 19 hombres caídos en un campo de minas en octubre de 1944. Esta nave presenta el equipo y armamento estándar durante el periodo final de la guerra. Los colores apagados contrastan con el primer periodo, ilustrado por la HSL 130. Esta lancha también operó en el Canal de la Mancha en 1941-42, pero con puente y estructura superior en amarillo y gris. La tercera lancha es la HSL 127, bajo el mando del Teniente de Flota D. Jones, D.S.C., con base en las unidades ASR 27 de Ramsgate. Esta embarcación es única al haberse utilizado hasta muy recientemente como lancha a motor de lujo. Estaba en servicio en el Canal de la Mancha en el momento de la incursión sobre Dieppe en agosto de 1942 y durante su periodo en servicio rescató al menos 98 hombres, incluyendo 20 de un planeador caído en Dover en septiembre de 1944. Se construyeron alrededor de 69 Whaleback para la RAF entre 1940 y 1942, que estuvieron en servicio hasta concluir la guerra.

över Engelska kanalen och Nordsjön. Informationen om en nedskjuten flygares position kunde inkomma från ett antal källor, inklusive flygaren egen radio innan han hoppade ut, ett annat flygplan eller flottan. Efter att en av ASR-enheterna fått denna information skickades en HSL till pilotens senast kända position. Räddningsbåtarna, som inledningsvis målades tydligt i gul och svart färg så att de syntes bättre, gavs senare en mer mörk grå/svart färg efter att ha kommit under attack av tyska flygplan. På dagen D i juni 1944 hade RAF 300 räddningsbåtar i tjänst i ASR-enheter som täckte hela Storbritannien och Nordirland och flera områden utomlands, inklusive Medelhavet och Indiska oceanen. Malta, som utsattes för omfattande luftattacker 1941, introducerade en ASR-service den sommaren som resulterade i att 125 besättningsmän räddades fram till december 1942. Markeringar för tre räddningsbåtar ingår i satsen. HSL 156 (med anropssignal Seagull 70), som kommenderades av löjtnant Geoffrey Lockwood, D.S.C., tjänstgjorde utifrån ASR-enhet 28 i Newhaven 1943-1944. Bland de operationer som 156 genomförde kan nämnas den framgångsrika räddningen av två amerikanska besättningar på totalt 19 man från ett minfält i oktober 1944. Denna båt innehåller den standardutrustning och -beväpning som användes under krigets slutskede. Den nedtonade målningen utgör en kontrast till det tidiga exemplet som HSL 130 utgör. Denna räddningsbåt användes även i Engelska kanalen 1941-42, men dess däck och övre delar är gul/grå. Det tredje exemplet utgörs av HSL 127, som kommenderades av löjtnant D. Jones, D.S.C. och baserade i ASR-enhet 27 i Ramsgate. 127, som är unik i och med sin överlevnad som lyx motorbåt fram tills helt nyligen, var stationerad i kanalen under Dieppe-räden i augusti 1942. Under denna tjänstgöringsperiod räddade båten hela 98 män, inklusive 20 från ett förlöst glidflygplan nära Dover i september 1944. Cirka 69 Whalebacks byggdes för RAF mellan 1940 och 1942 och kvarstod i tjänst under hela kriget.



# Assembly Instructions

**GB** Study drawings and practice assembly before cementing parts together. Carefully scrape plating and paint from cementing surfaces. All parts are numbered. Paint small parts before assembly. To apply decals cut sheet as required, dip in warm water for a few seconds, slide off backing into position shown. Use in conjunction with box artwork. Not appropriate for children under 36 months of age, due to the presence of small detachable parts.

**F** Étudier attentivement les dessins et simuler l'assemblage avant de coller les pièces. Gratter soigneusement tout revêtement ou peinture sur les surfaces à coller avant collage. Toutes les pièces sont numérotées. Peindre les petites pièces avant l'assemblage. Pour coller les décalques, découper le motif, le plonger quelques secondes dans de l'eau chaude puis le poser à l'endroit indiqué en décollant le support papier. Utiliser en même temps les illustrations sur la boîte. Ne convient pas à un enfant de moins de 36 mois - présence de petits éléments détachables.

**D** Vor Verwendung des Klebers Zeichnungen studieren und Zusammenbau üben. Farbe und Plattierung vorsichtig von den Klebeflächen abkratzen. Alle Teile sind nummeriert. Vor Zusammenbau kleine Teile anmalen. Um die Abziehbilder aufzukleben, diese ausschneiden, kurz in warmes Wasser tauchen, dann abziehen und wie abgebildet aufkleben. In Verbindung mit Abbildungen auf Schachtel verwenden. Ungeeignet für Kinder unter 36 Monaten. Kleine Teilchen vorhanden die sich lösen können.

**E** Estudiar los dibujos y practicar el montaje antes de pegar las piezas. Raspar cuidadosamente el plateado y la pintura en las superficies de contacto antes de pegar las piezas. Todas las piezas están numeradas. Es conveniente pintar las piezas pequeñas antes de su montaje. Para aplicar las calcomanías, cortar la hoja, sumergir en agua tibia durante unos segundos y deslizarlas en la posición debida. Ver ilustraciones en la caja. No conviene a un niño menor de 36 meses, contiene pequeñas piezas que pueden soltarse.

**S** Studera bilderna noggrant och sätt ihop delarna innan du limmar ihop dem. Skrapa noggrant bort förtkrömmning och färg från limmade delar. Alla delarna är numererade. Mala smadelarna före ihopsättning. Fastsättning av dekaler, klipp arket. Doppa i varmt vatten några sekunder, låt baksidan glida på plats som bilden visar. Används i samband med kartongens handlitografi. Rekommenderas ej för barn under 3 år. Innehåller löstagbara smadelar.

**I** Studiare i disegni e praticare il montaggio prima di unire insieme i pezzi con l'adesivo. Raschiare attentamente le tracce di smalto e cromatura dalle superfici da unire con adesivo. Tutti i pezzi sono numerati. Colorare i pezzi di piccole dimensioni prima di montarli. Per applicare le decalcomanie, tagliare il foglio secondo il caso, immergere in acqua calda per alcuni secondi, quindi sfilare la decalcomania dalla carta di supporto e piazzarla nella posizione indicata. Usare in congiunzione con l'illustrazione sulla scatola. Non adatto ad un bambino di età inferiore ai 36 mesi dovuto alla presenza di piccoli elementi staccabili.

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

**DK** Tegningerne bør studeres, og man bør øve sig i monteringen, før delene limes sammen. Pladestykker og maling skal omhyggeligt fjernes fra klæbeoverfladerne. Alle dele er nummererede. Små dele skal males før monteringen. Overføringsbillederne anvendes ved at tilklippe arket efter behov. Og dyppe det i varmt vand i nogle få sekunder. Underlaget glides af og anbringes i den viste position. Påføres ifølge brugsanvisningerne på esken. Ikke til børn under 3 år, forekomst af små løse elementer.

**P** Estudiar atentamente os desenhos e experimentar a montagem. Raspar cuidadosamente as superfícies de modo a eliminar pintura e revestimento antes de colar. Todas as peças estão numeradas. Pintar as pequenas peças antes de colar. Para aplicar as decalcomanias, cortar as folhas e mergulhar em água morna por alguns segundos, depois deslizar e aplicar no respectivo lugar, como indicado nas ilustrações na caixa. Não convém a uma criança de menos de 36 meses devido à presença de pequenos elementos destacáveis.

**SF** Tutustu piirroksiin ja harjoittele kokoamista ennen kuin liimaat osat yhteen. Raaputa metallipäällyste ja 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 osoitettuun kohtaan. Käytetään yhdessä laatikon kuvituksen kanssa. Ei suositella alle kolmivuotiaille lapsille. Paljon irrotettavia pikkuosia.

**PL** Przed przystąpieniem do sklejania przestudiuj uważnie rysunki i przeciwicz składanie części. Ostrożnie zeskrób ze sklejanych powierzchni powłokę i farbę. Wszystkie części są ponumerowane. Drobne części pomaluj przed ich złożeniem. Celem przeniesienia odbitki 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, rozbiernalnych części, niestosowne dla dzieci poniżej 3 lat.

**GR** Μελετήστε προσεκτικά τα σχέδια και συναρμολογήστε για πρώτη φορά τα κομμάτια χωρίς να τα κολλήσετε. Αφαιρέστε εύνοντας επιμελώς πριν κολλήσετε οποιοδήποτε υλικό από τις επιφάνειες. Χρωματίστε τα μικρά κομμάτια πριν από τη συναρμολόγηση. Για να κολλήσετε τις χαλκομανίες, κόψετε γύρω γύρω το σχέδιο, βυθίστε το μερικά δευτερόλεπτα σε ζεστό νερό και μετά τοποθετήστε το στη θέση που υποδεικνύεται, αφαιρώντας την καλυπτική μεμβράνη. Λάβετε υπόψη σας ταυτόχρονα την εικονογράφηση του κουτιού. Ακατάλληλο για παιδιά ηλικίας κάτω των 36 μηνών. Υπάρχουν μικρά κομμάτια που αποσπώνται.

## ASSEMBLY ICON INSTRUCTIONS

Assembly phase  
Phase de montage  
Montagephase  
Fase de montaje  
Montering  
Fase di montaggio  
Montagefase  
Montierungsphase  
Fase de montagem  
Faza skládania  
Φάση συναρμολόγησης



Cement  
Coller  
Kleben  
Incollare  
Limmaa  
Pegar  
Lijmen  
Limma  
Kibe  
Colar  
Kleić  
Συγκόλληση



Do not cement together  
Ne pas coller  
Nicht kleben  
Non incollare  
Limmaa into  
No pegar  
Niet lijmen  
Ajá limma  
Skali ikke klibes  
Nilo collar  
Nie kleić  
Μη κολλάτε



Symmetrical assembly  
Montage symétrique  
Symmetrischer Aufbau  
Montaggio simmetrico  
Montaje simétrico  
Symmetrische montage  
Symmetrischen asentaminen  
Symmetrisk monterering  
Symmetrisk saming  
Montagem simétrica



Alternative part(s) provided  
Choix  
Auswahlmöglichkeit  
Scelta  
Val  
Elección  
Keuze  
Valinta  
Valg  
Op o  
Wybór  
Επιλογή



Repeat this operation  
Répéter l'opération  
Vorgang wiederholen  
Ripetere l'operazione  
Utrítt oggerppett þriðj  
Répéter la opération  
De verichting herhalen  
Toista toimenpite  
Μαντεν γενταγες  
Repeat a opera o  
Powtzy c operacy  
Επανάληψη διαδικασίας

Decals  
Decalcomanias  
Abziehbild  
Decalcomanie  
Dekalkomanier  
Calcomanias  
Aidrukplaatjes  
Siirtokuvat  
Billedoverføring  
Decalcomania  
Dekalkomanie  
Χαλκομανίες



Crystal part  
Pice cristal  
Kristallteil  
Pieza cristal  
Kristallteil  
Pezzo cristallo  
Kristallen onderdeel  
Krystalstykke  
Pea de cristal  
Laslosa  
Część kryształowa  
Διαφανές κομμάτι



Weight  
Lester  
Beschweren  
Zavornare  
Sit barlast  
Lastrar  
Ballasten  
Aseta vastapaino  
Forsyne med ballast  
Lastrar  
Obciążyc balastem  
Έρμα



Join by applying heat  
Riveter  
Heiss vernieten  
Ribadire  
Klinken  
Nita  
Niittää  
Fastritte  
Rebitar



Drill or pierce  
Parcer  
Bohren  
Forare  
Borra  
Agujerear  
Boren  
Lvist  
Gennembore  
Furar  
Przebić  
Τρύπημα

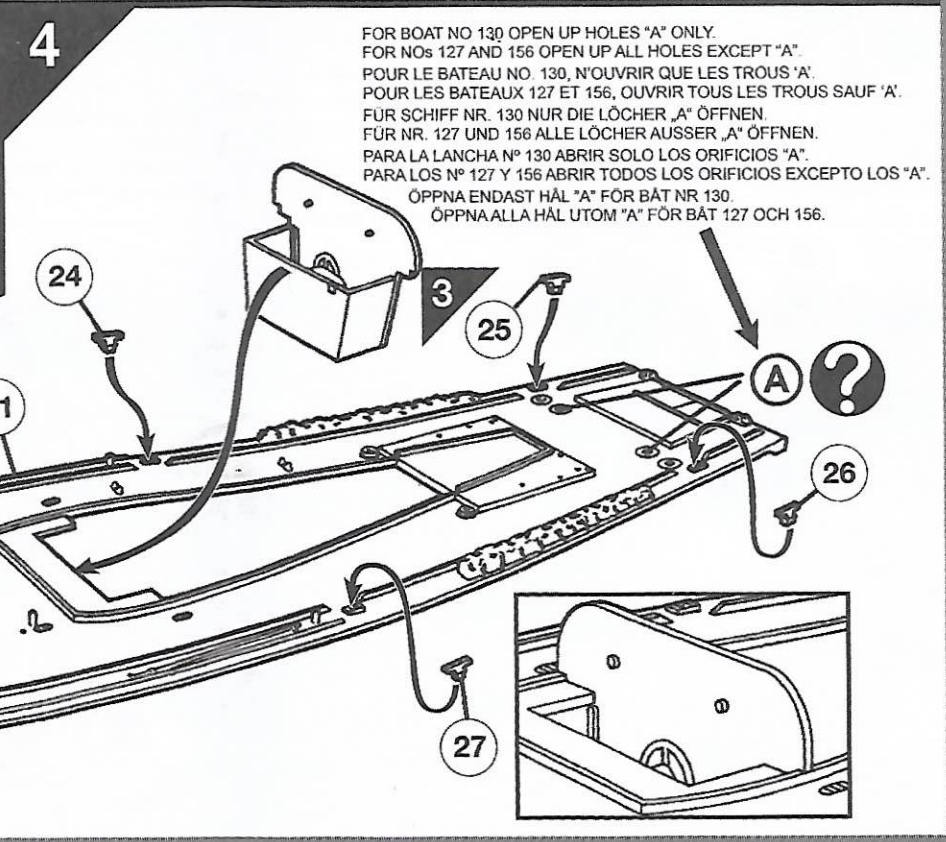
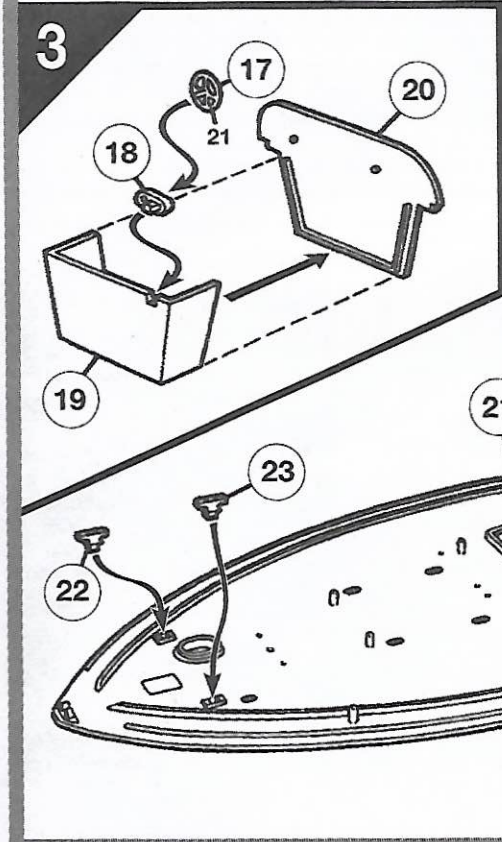
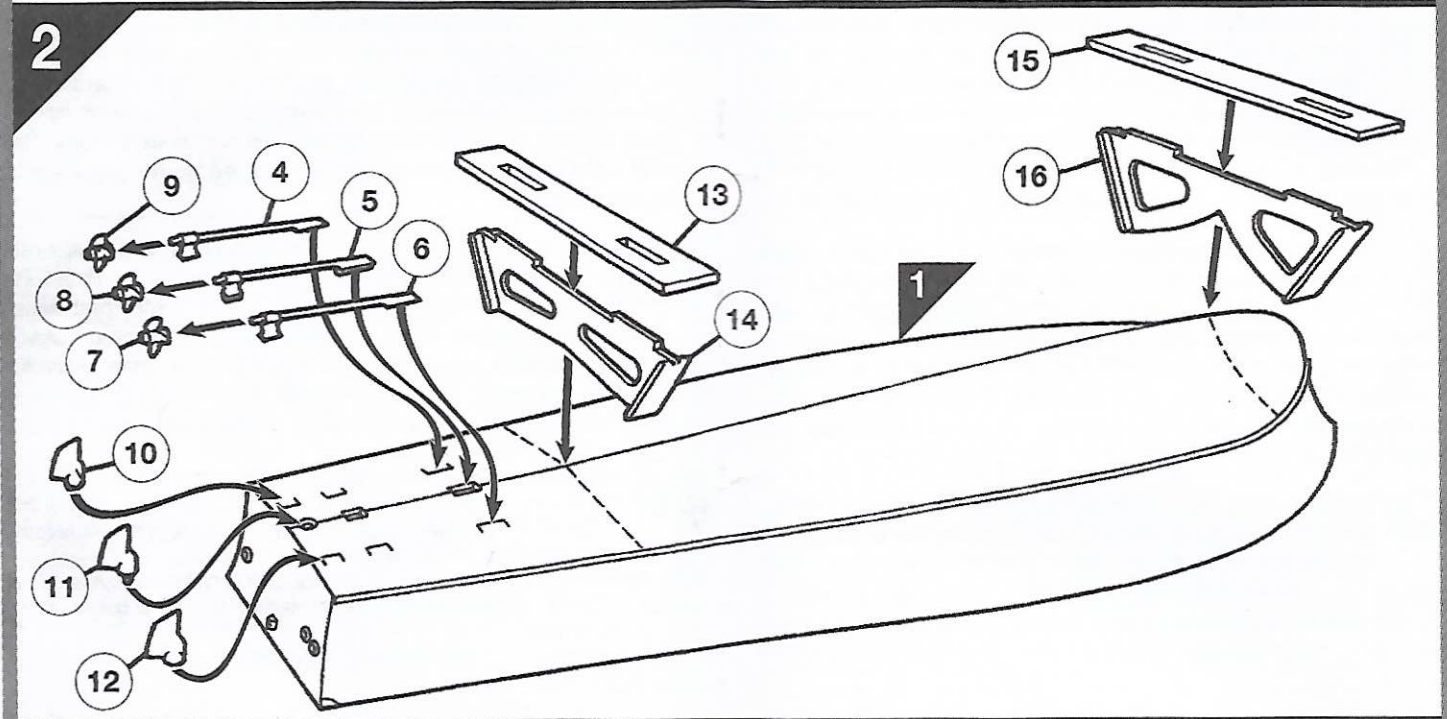
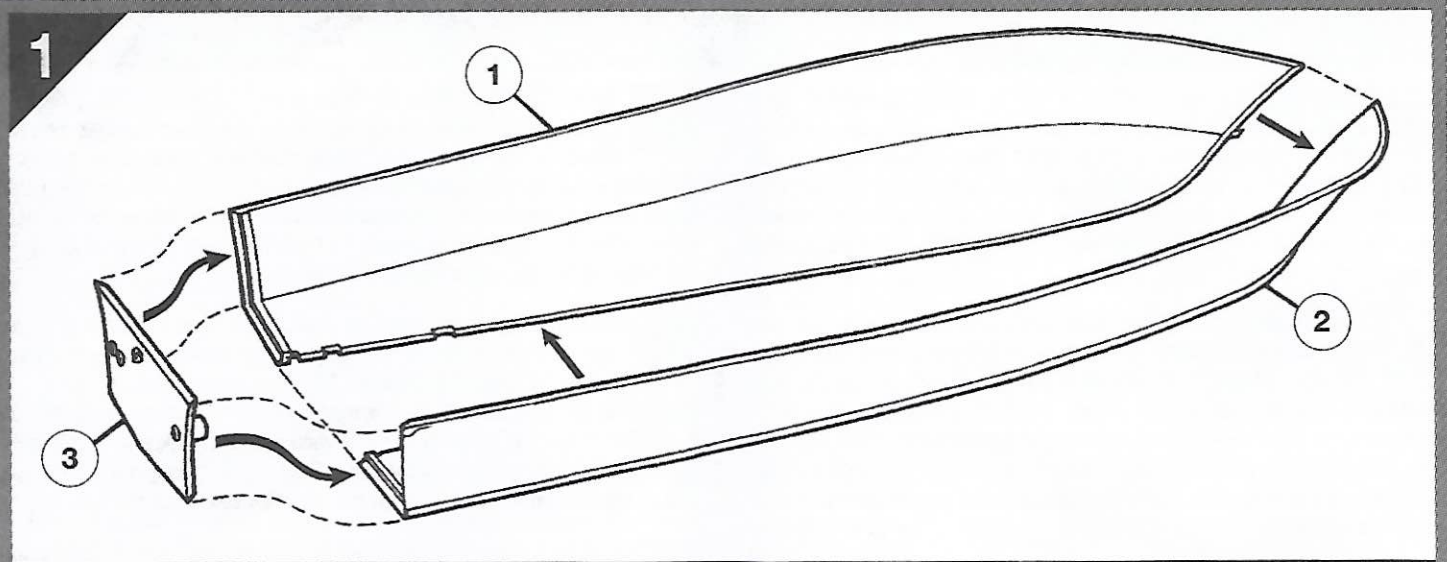


Cut  
Découper  
Schneiden  
Cortar  
Klipp  
Tagliare  
Knippen  
Klip  
Cortar  
Leikkaa  
Przeciąć  
Αποκόψατε



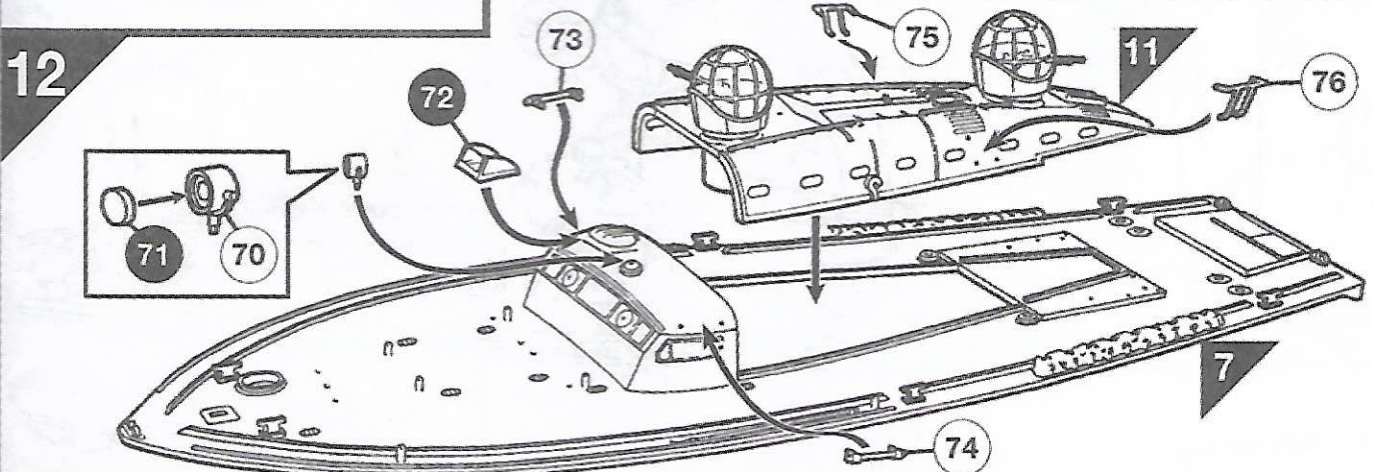
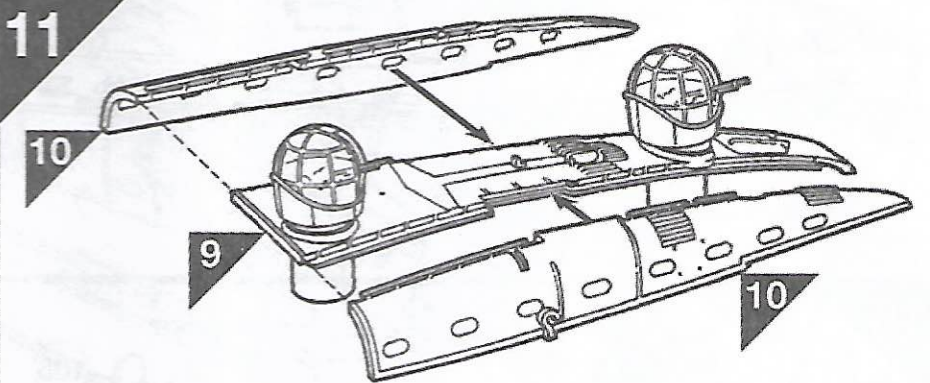
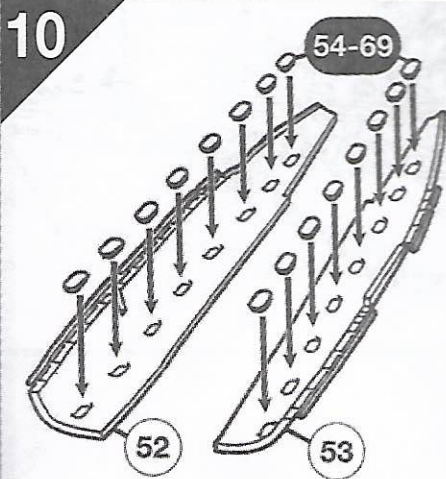
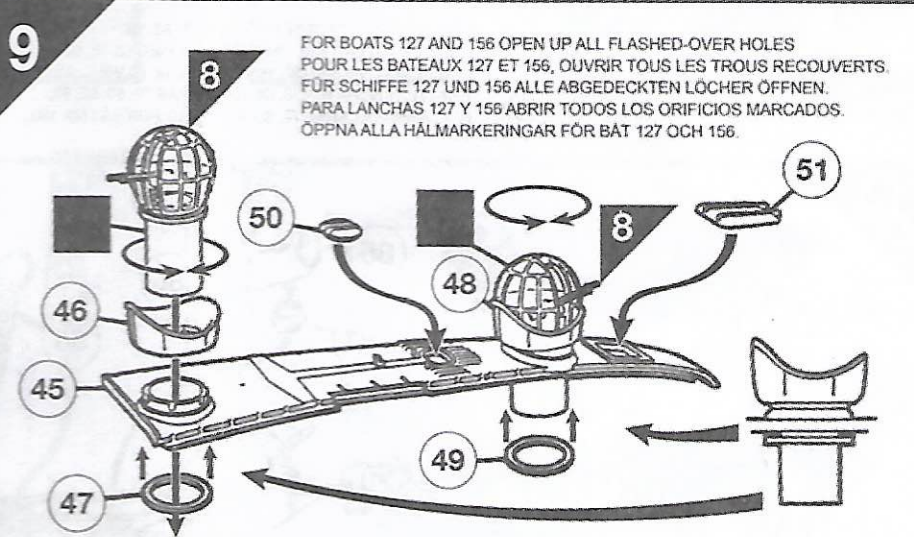
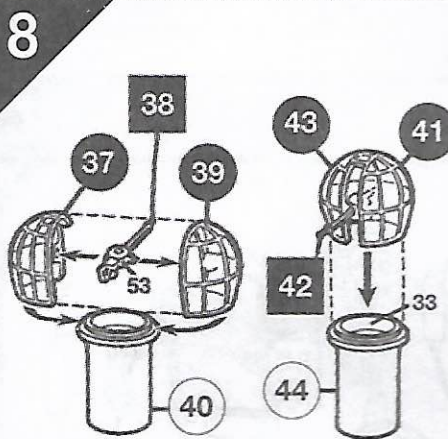
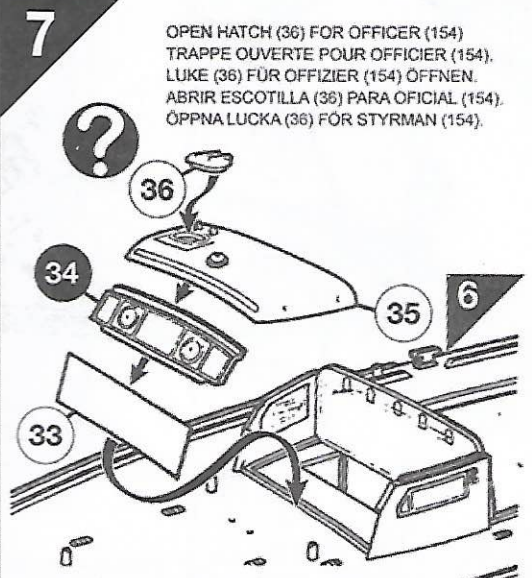
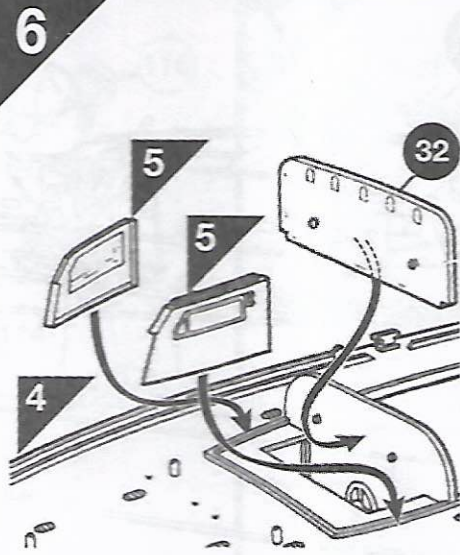
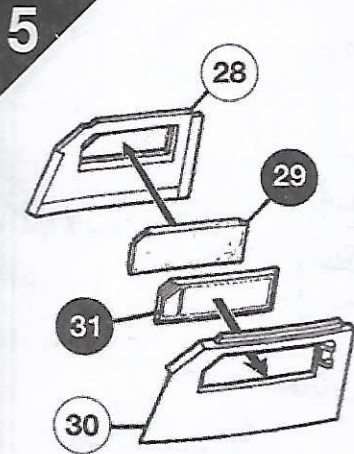
Humbrol paint number  
N° peinture Humbrol  
Humbrol-Farbnr  
N° pintura Humbrol  
Humbrol farv nr  
N° vernice Humbrol  
Humbrol varfnúmer  
Humbrol-malingsnummer  
N° de pintura Humbrol  
Humbrol-maalin numero  
N° farby Humbrol  
Νούμερο χρωματός Humbrol





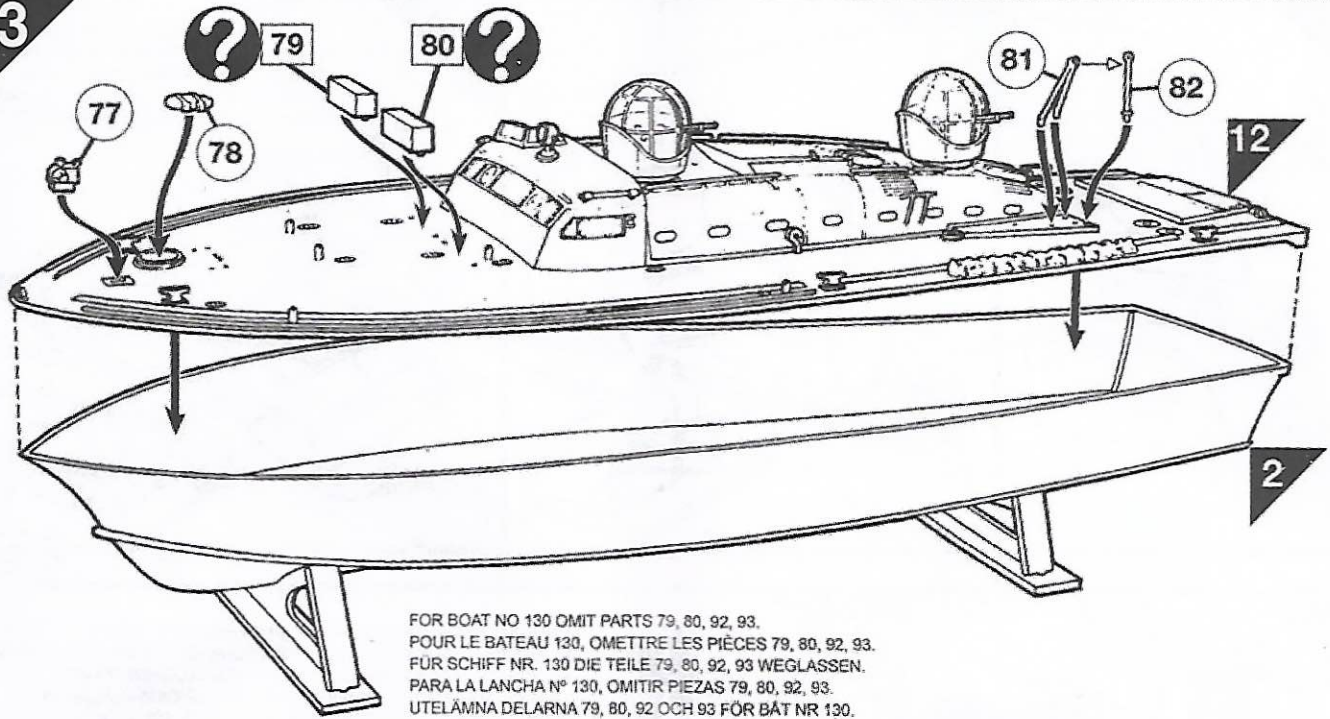
FOR BOAT NO 130 OPEN UP HOLES "A" ONLY.  
 FOR NOS 127 AND 156 OPEN UP ALL HOLES EXCEPT "A".  
 POUR LE BATEAU NO. 130, N'OUVRIR QUE LES TROUS "A".  
 POUR LES BATEAUX 127 ET 156, OUVRIR TOUS LES TROUS SAUF "A".  
 FÜR SCHIFF NR. 130 NUR DIE LÖCHER „A“ ÖFFNEN.  
 FÜR NR. 127 UND 156 ALLE LÖCHER AUSSER „A“ ÖFFNEN.  
 PARA LA LANCHAS Nº 130 ABRIR SOLO LOS ORIFICIOS "A".  
 PARA LOS Nº 127 Y 156 ABRIR TODOS LOS ORIFICIOS EXCEPTO LOS "A".  
 ÖPPNA ENDAST HÅL "A" FÖR BÅT NR 130.  
 ÖPPNA ALLA HÅL UTOM "A" FÖR BÅT 127 OCH 156.





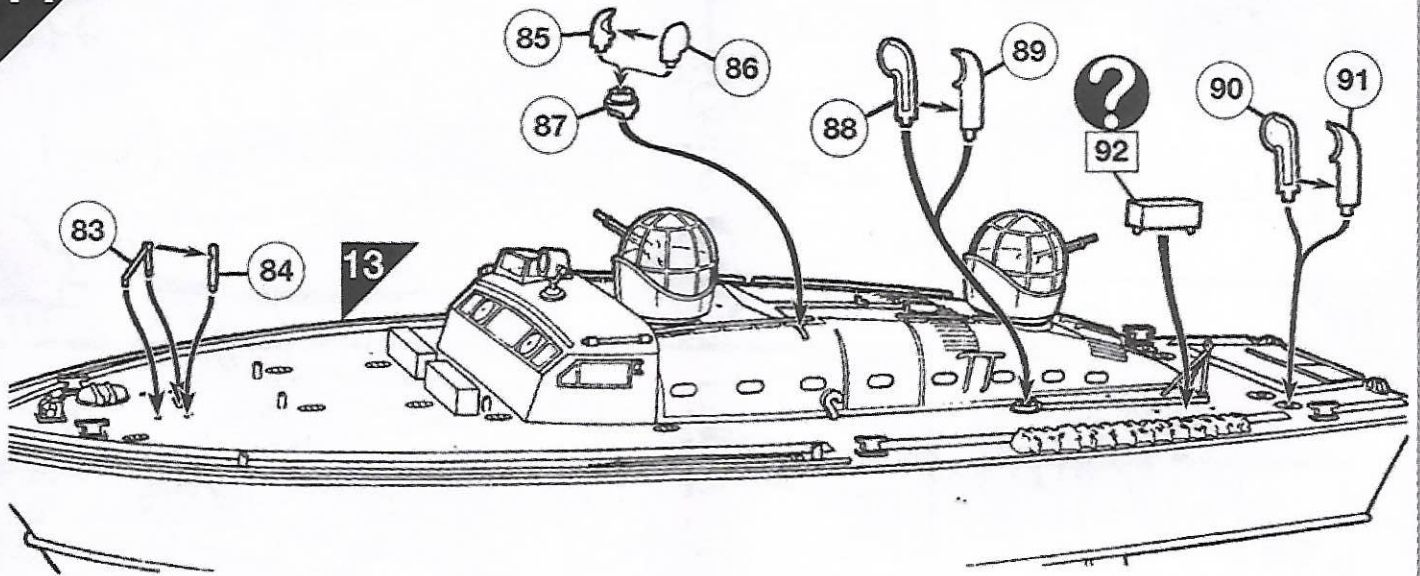


13

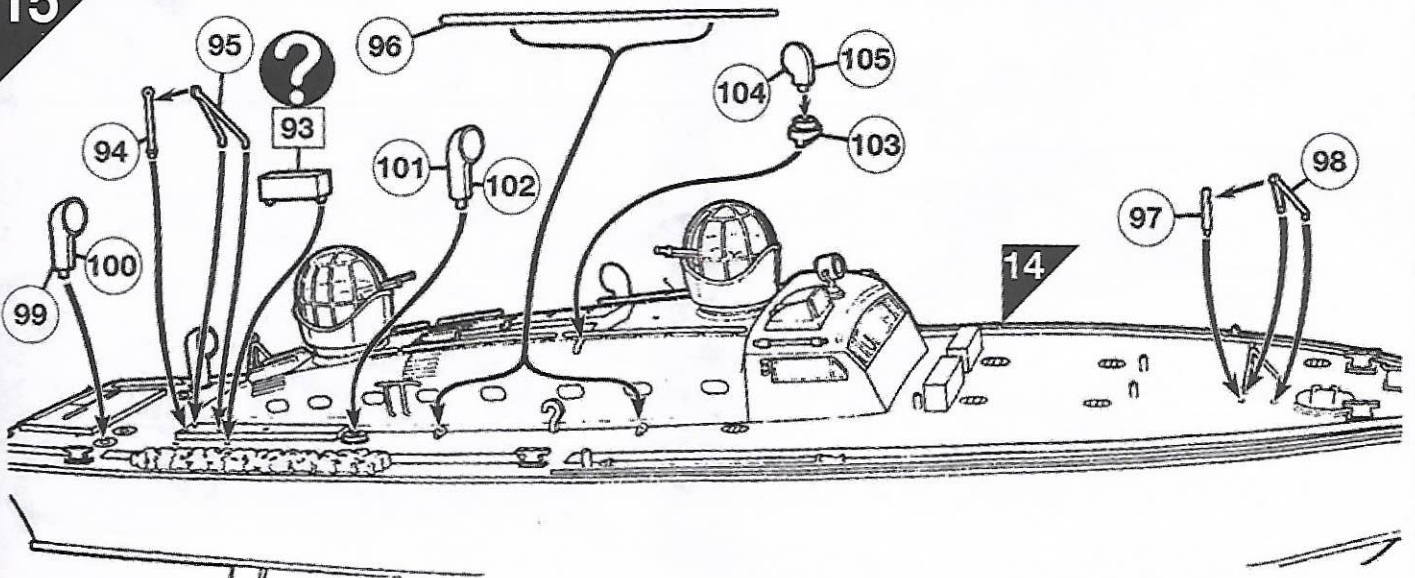


FOR BOAT NO 130 OMIT PARTS 79, 80, 92, 93.  
 POUR LE BATEAU 130, OMETTRE LES PIÉCES 79, 80, 92, 93.  
 FÜR SCHIFF NR. 130 DIE TEILE 79, 80, 92, 93 WEGLASSEN.  
 PARA LA LANCHA Nº 130, OMITIR PIEZAS 79, 80, 92, 93.  
 UTELÄMNA DELARNA 79, 80, 92 OCH 93 FÖR BÅT NR 130.

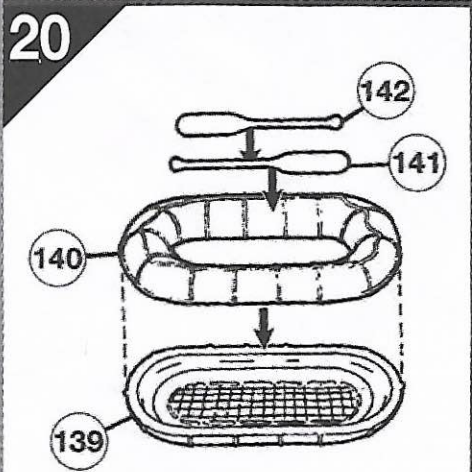
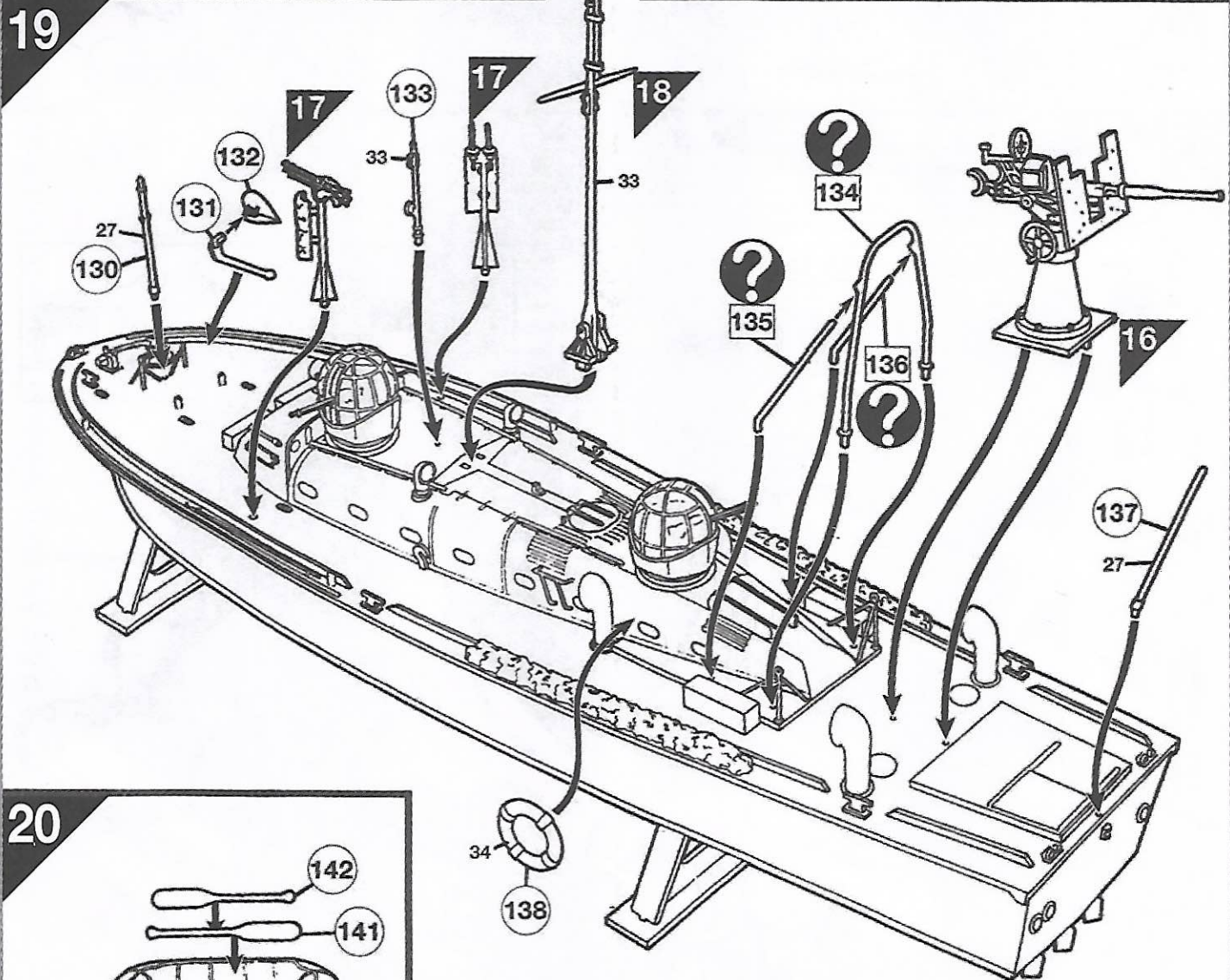
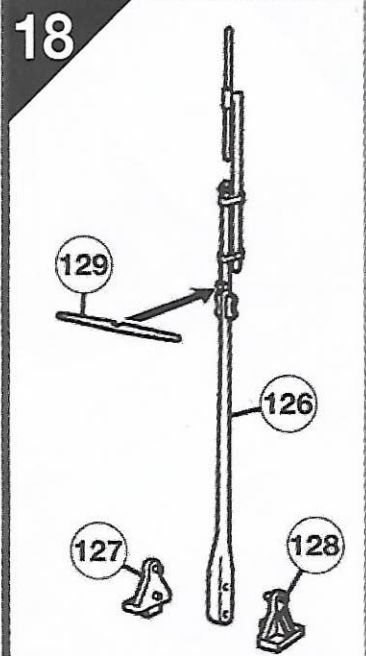
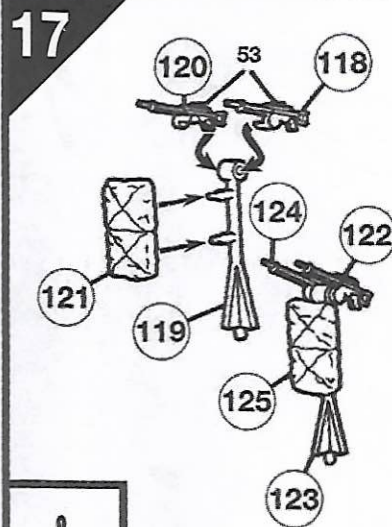
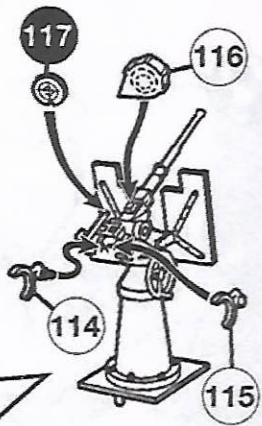
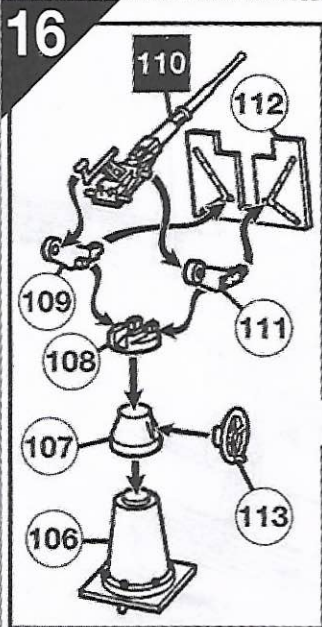
14



15



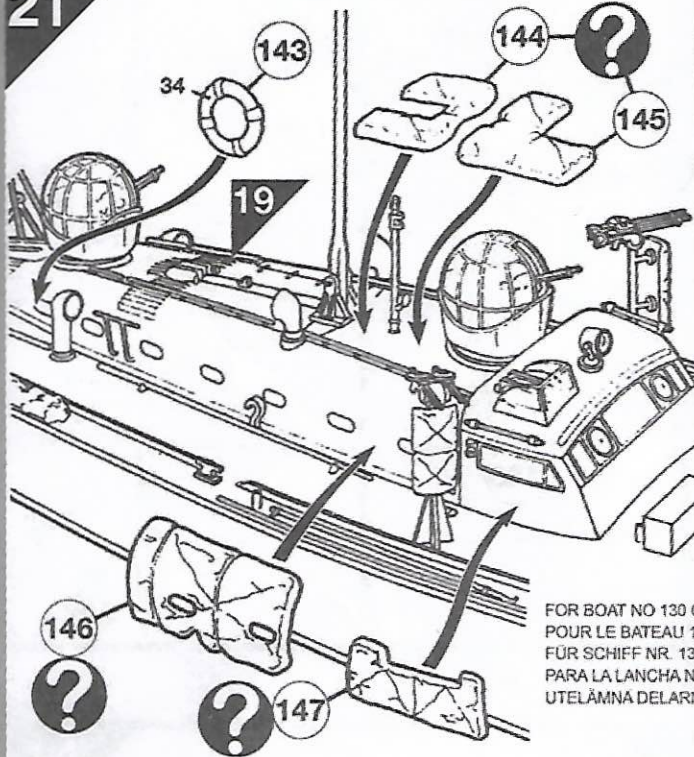




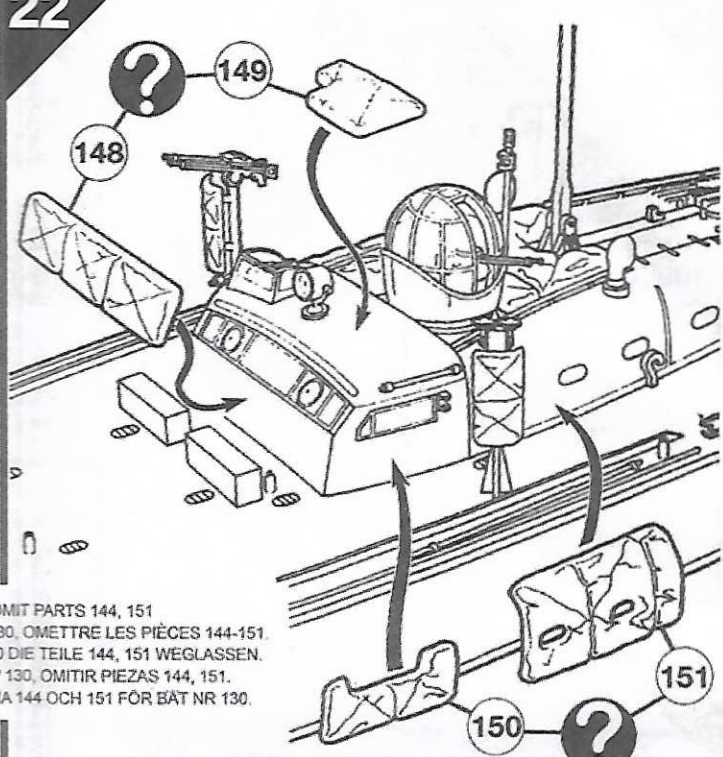
FOR BOAT NO 130 OMIT PARTS 134, 135, 136  
 POUR LE BATEAU 130, OMETTRE LES PIÉCES 134, 135, 136.  
 FÜR SCHIFF NR. 130 DIE TEILE 134, 135, 136 WEGLASSEN.  
 PARA LA LANCHA Nº 130, OMITIR PIEZAS 134, 135, 136.  
 UTELÄMNA DELARNA 134, 135 OCH 136 FÖR BÅT NR 130.



21



22

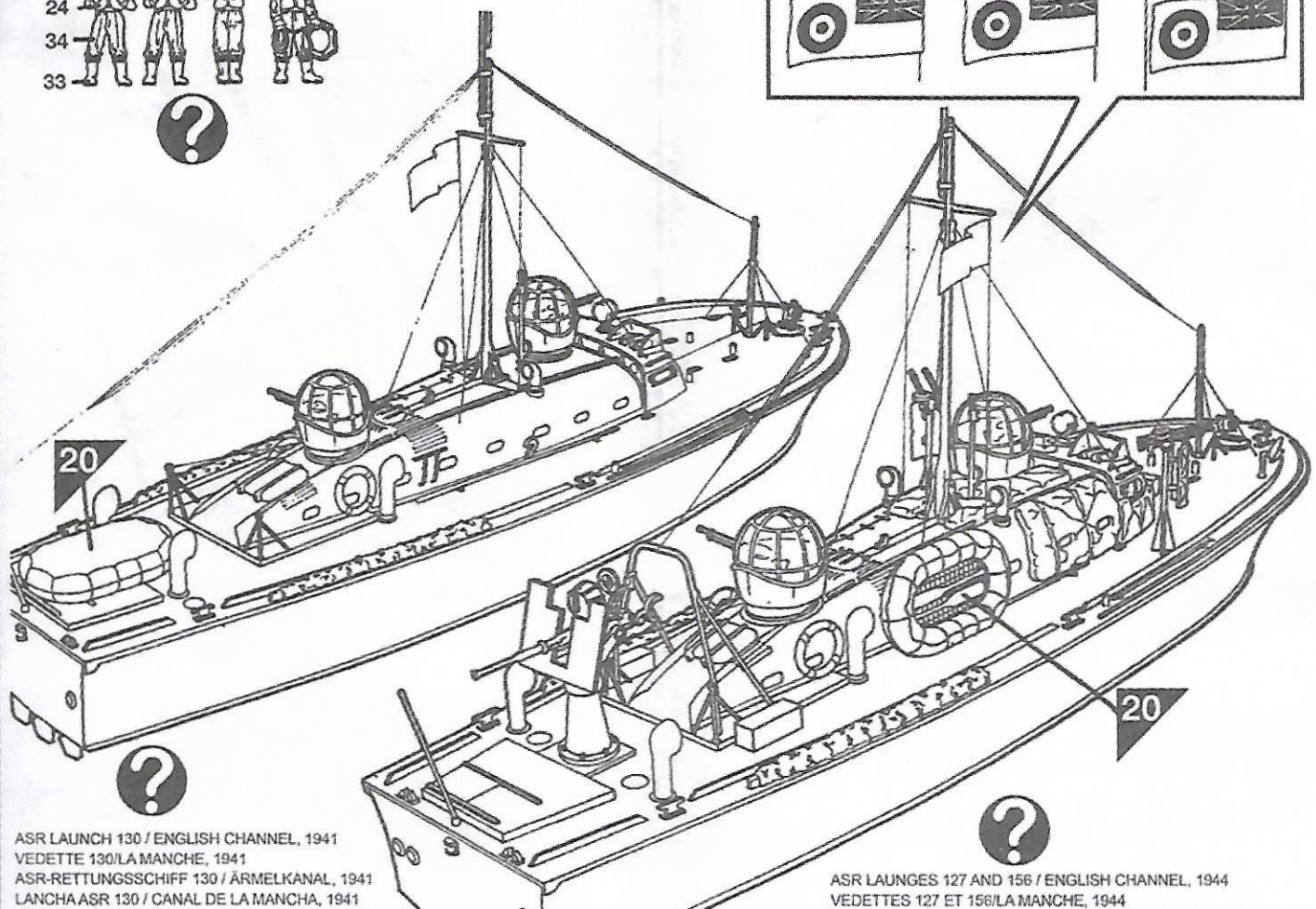
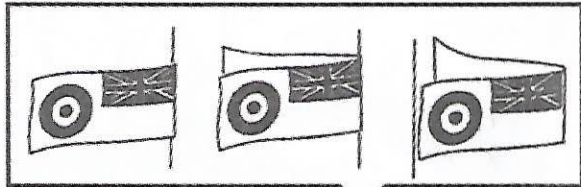


FOR BOAT NO 130 OMIT PARTS 144, 151  
 POUR LE BATEAU 130, OMETTRE LES PIÈCES 144-151.  
 FÜR SCHIFF NR. 130 DIE TEILE 144, 151 WEGLASSEN.  
 PARA LA LANCHAS N° 130, OMITIR PIEZAS 144, 151.  
 UTELÄMNA DELARNA 144 OCH 151 FÖR BÅT NR 130.

23

FIGURE POSITION OPTIONAL. OFFICER CAN BE INSERTED INTO BRIDGE HATCH  
 POSITION DE LA FIGURINE FACULTATIVE. L'OFFICIER PEUT ÊTRE INSÉRÉ DANS LA TRAPPE DU PONT.  
 BELIEBIGE FIGURENANORDNUNG. OFFIZIER KANN IN BRÜCKENLUKE EINGESETZT WERDEN.  
 POSICIÓN FIGURA OPCIONAL. EL OFICIAL PUEDE INSERTARSE EN ESCOTILLA EN EL PUENTE.  
 FIGURERNAS POSITION ÄR VALFRI. STYRMANNEN KAN FÖRAS IN I LUCKAN PÅ BRYGGAN.

152-155

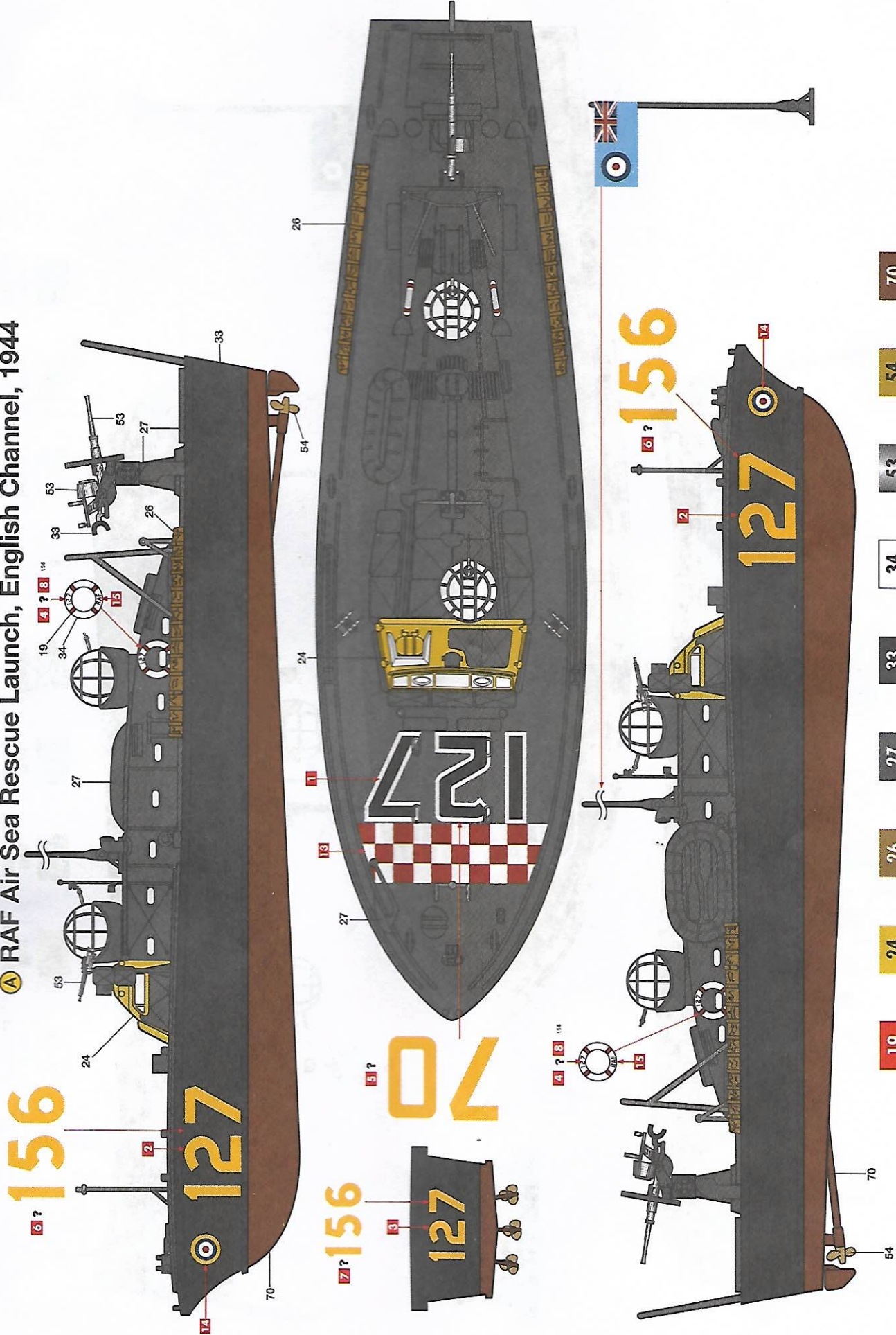


ASR LAUNCH 130 / ENGLISH CHANNEL, 1941  
 VEDETTE 130/LA MANCHE, 1941  
 ASR-RETTUNGSSCHIFF 130 / ÄRMELKANAL, 1941  
 LANCHAS ASR 130 / CANAL DE LA MANCHA, 1941  
 ASR-RÄDDNINGSBÅT 130 / ENGELSKA KANALEN, 1941

ASR LAUNCHES 127 AND 156 / ENGLISH CHANNEL, 1944  
 VEDETTE 127 ET 156/LA MANCHE, 1944  
 ASR-RETTUNGSSCHIFFE 127 UND 156 / ÄRMELKANAL, 1944  
 LANCHAS ASR 127 Y 156 / CANAL DE LA MANCHA, 1944  
 ASR-RÄDDNINGSBÅT 127 OCH 156 / ENGELSKA KANALEN, 1944



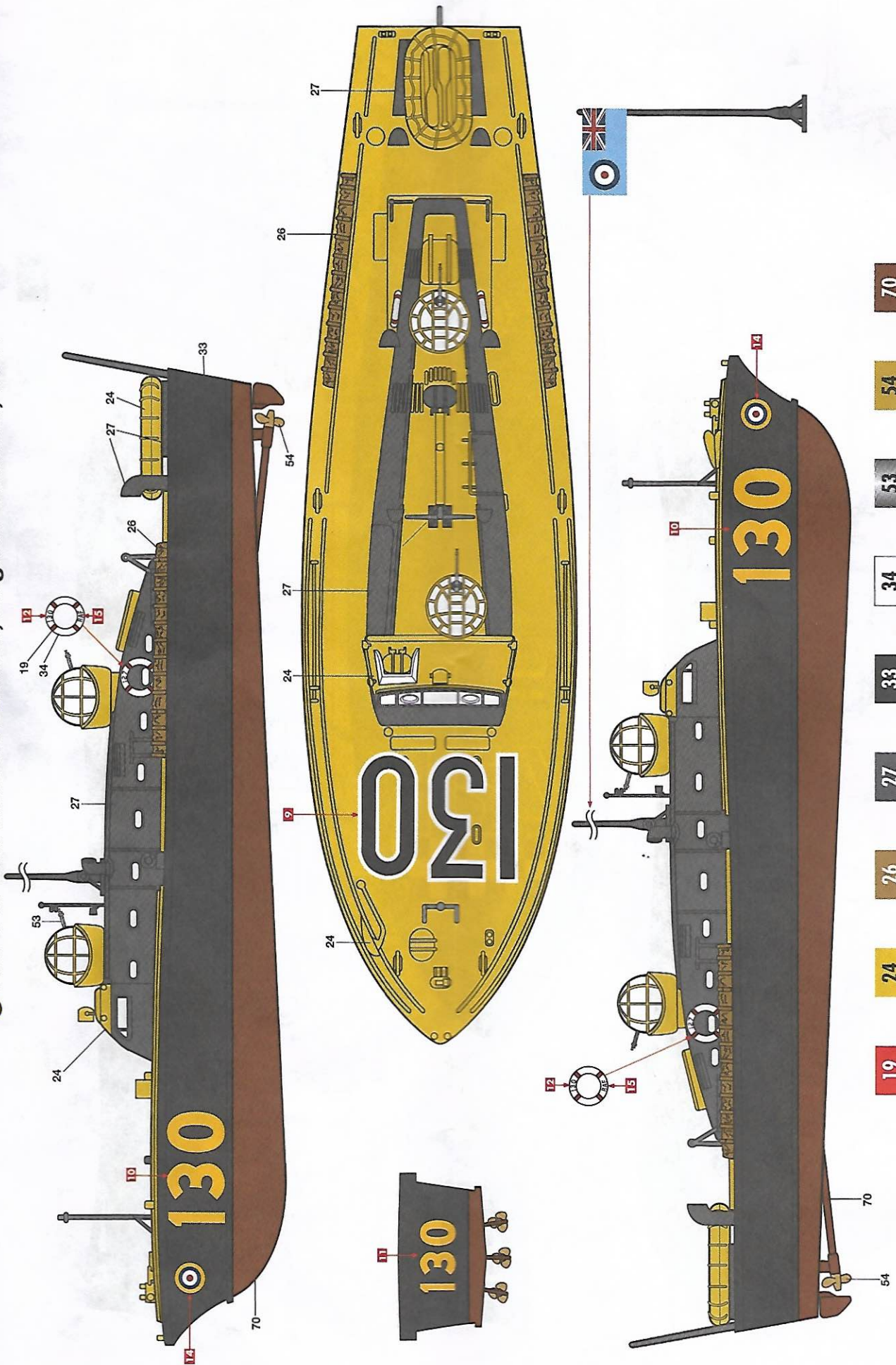
Ⓐ RAF Air Sea Rescue Launch, English Channel, 1944



- 19** Gloss Bright Red
- 24** Matt Trainer Yellow
- 26** Matt Khaki
- 27** Matt Sea Grey
- 33** Matt Black
- 34** Matt White
- 53** Gunmetal
- 54** Brass
- 70** Matt Brick Red



② RAF Air Sea Rescue Launch, English Channel, 1941



- 19** Gloss Bright Red
- 24** Matt Trainer Yellow
- 26** Matt Khaki
- 27** Matt Sea Grey
- 33** Matt Black
- 34** Matt White
- 53** Gunmetal
- 54** Brass
- 70** Matt Brick Red