



1/72 SCALE MODEL CONSTRUCTION KIT

WESTLAND BELVEDERE

HC1

03002

Following studies in 1947, the Bristol Aeroplane Company embarked on the design of a tandem rotor general purpose civil and military helicopter, its structure based on major components of their single-engined Type 171 Sycamore. The prototype Bristol 173 Mk.1 first flew on 3 January 1952, followed by a second and redesigned Mk.2 machine on 31 August 1953; both were powered by Alvis Leonides piston engines. The first aircraft was modified to Mk.2 standards and used for trials aboard the aircraft carrier HMS Eagle in November 1953, while the second machine was tested by British European Airways. The first of three Mk.3s flew on 9 November 1953, these three being scheduled for BEA service, but delivery was later cancelled; these were powered by Alvis Leonides Major engines. Similarly, a Royal Navy order for the Type 191 was cancelled as the Navy Wessex was being proposed by Westlands, leaving the Royal Air Force to become the sole customer for the Napier Gazelle turbine-powered Type 192. The first of the pre-production machines (XG447) flew on 5 July 1958, this having the vertical fins at the ends of the tailplanes, as did XG448, the second aircraft. Three of the early production Belvederes (XG453, XG454 and XG456) had these vertical fins omitted, and they went to the Belvedere Trials Unit at RAF Odiham in October 1960; this unit was responsible for introducing the type into operational service, and was itself absorbed into the first operational unit, No.66 Squadron, which formed in September 1961. Meanwhile, Bristol Aircraft had been incorporated into the Westland Aircraft Company.

The main production Belvedere HC.Mk.1s were delivered from 1961, these featuring the revised 'double-anhedral' extended tailplanes, metal rotor blades and powered controls, and all of the previous pre-production and early production machines were modified to later standards. Other units equipped with the Belvedere HC.1 were Nos.26 and 72 Squadrons, RAF, and the type remained in service until 1969. With a crew of two, the Belvedere HC.1 could carry internal loads up to 2,270kg (6,000lb) or underslung loads of up to 2,357kg (5,200lb); lifting guns and other pieces of heavy equipment around battlefield areas were all part of its normal workload. It could also carry up to 18 troops or 12 stretcher cases plus two attendants; or up to 30 passengers in the search and rescue role. Carrying parachutists or supply dropping, minesweeping, target towing and anti-submarine patrols were all within its capabilities. Occasionally the Belvederes found themselves undertaking peaceful tasks, such as the well publicised event on 28 April 1962 when the C.O. of No.72 Squadron used XG466/K to lower into position the spire of the new Coventry Cathedral. Although it had some shortcomings, and the original production order was never increased, the Belvedere's capabilities were sorely missed during the 1970s; it would be another ten years before the RAF finally received what it had long needed - a good heavy-lift helicopter, which eventually arrived as the Boeing Vertol Chinook. Powered by two 1,650shp Napier Gazelle Mk.101 turboshaft engines, the Belvedere HC.1 had a maximum cruising speed of 222km/h (138mph). Rotor diameter: 14.9m (48ft 11in). Fuselage length: 16.54m (54ft 4in).

A la suite d'études menées en 1947, la Bristol Aeroplane Company se lança dans la conception d'un hélicoptère civil et militaire à usage général à rotors en tandem, sa structure étant basée sur les composants principaux de leur Sycamore de type 171 à un seul moteur. Le prototype Bristol 173 Mk.1 effectua son premier vol le 3 janvier 1952, suivi par un second appareil complètement modifié Mk.2 le 31 août 1953; les deux appareils étaient équipés de moteurs à piston Alvis Leonides. Le premier appareil fut modifié aux normes du Mk.2 et utilisé à bord du porte-avions HMS Eagle en novembre 1953, alors que le second appareil fut testé par la British European Airways. Le premier des trois Mk.3 effectua son premier vol le 9 novembre 1953; ces trois appareils étaient prévus pour être utilisés par la BEA, mais leur livraison fut plus tard annulée; ces appareils étaient équipés de moteurs Alvis Leonides Major. Similairement, la commande de la Royal Navy (marine nationale britannique) pour le type 191 fut annulée alors que le Navy Wessex était proposé par Westlands; la Royal Air Force (armée de l'air britannique) restait donc le seul client pour le type 192 équipé d'un moteur à turbine Napier Gazelle. Le premier des appareils de pré-production (XG447) effectua son premier vol le 5 juillet 1958; celui-ci était équipé d'un plan fixe de queue aux extrémités de l'empennage, tout comme le XG448, le second appareil. Sur trois des premiers Belvedere produits (XG453, XG454 et XG456), le plan fixe de queue avait été omis et ces appareils furent livrés à la Belvedere Trials Unit (unité d'essais) de la base d'Odiham en octobre 1960; cette unité de la RAF était chargée d'introduire l'appareil au service opérationnel et fut absorbée par la première unité opérationnelle, l'escadrille No.66, qui fut formée en septembre 1961. Pendant ce temps, Bristol Aircraft avait été intégrée à la Westland Aircraft Company. Les Belvedere HC.Mk.1 de production principale furent livrés à partir de 1961; ceux-ci comportaient

l'empennage prolongé "à angle de dièdre latéral négatif double", des pales de rotor en métal et des commandes servomotrices, et tous les appareils de première production et de pré-production précédents furent modifiés aux normes ultérieures. Les autres unités dotées de Belvedere HC.1 furent les escadrilles No.26 et No.72 de la RAF et le modèle demeura en service jusqu'en 1969. Avec deux hommes d'équipage, le Belvedere HC.1 pouvait transporter une charge interne allant jusqu'à 2270kg ou une charge à l'élingue allant jusqu'à 2357kg; le hissage de mitrailleuses et autres pièces d'équipement lourd autour des champs de bataille faisait partie de son lot quotidien. L'appareil pouvait également transporter 18 soldats ou 12 blessés graves plus deux assistants médicaux; ou jusqu'à 30 passagers dans un rôle de recherches et sauvetage. Le largage de parachutistes ou de ravitaillement, le dragage de mines, le remorquage de cibles et les patrouilles anti-sous-marines étaient largement dans ses moyens. Occasionnellement, les Belvedere furent utilisés pour des tâches pacifiques, telles que la célèbre mission du 28 avril 1962, au cours de laquelle le commandant de l'escadrille No.72 utilisa un XG466/K pour abaisser en position la flèche de la nouvelle cathédrale de Coventry. En dépit de certains points faibles, et du fait que la commande de production initiale ne fut jamais augmentée, les capacités du Belvedere furent grandement regrettées dans les années 1970; il fallut attendre encore dix ans pour que la RAF fût pourvue de ce qui lui avait si longtemps fait défaut - un bon hélicoptère gros-porteur, qui arriva finalement avec le Boeing Vertol Chinook. Equipé de deux turbomoteurs Napier Gazelle Mk.101 de 1650cv, le Belvedere HC.1 pouvait voler à une vitesse de croisière maximum de 222km/h. Diamètres du rotor: 14,9m. Longueur fuselage: 16,54m.

Im Anschluß an die Untersuchungen in 1947 begann die Bristol Aeroplane Company mit dem Entwurf eines Zivil- und Militärhubschraubers mit Tandemrotor für Universalzwecke. Seine Bauart basierte auf den wichtigsten Bauteilen des einmotorigen Sycamore, Typ 171. Der Prototyp Bristol 173 Mk.1 flog erstmals am 3. Januar 1952, dem folgte die zweite, umgerüstete Maschine Mk.2 am 31. August 1953. Beide wurden von Alvis Leonides Kolbenmotoren angetrieben. Die erste Maschine wurde auf die Mk.2 Normen umgerüstet und für Versuche an Bord des Flugzeugträgers HMS Eagle im November 1953 eingesetzt. Die zweite Maschine wurde von British European Airways getestet. Die erste der drei Versionen Mk.3 flog am 9. November 1953. Diese drei sollten im BEA-Dienst fliegen, die Lieferung wurde aber später widerrufen. Alle drei wurden von Alvis Leonides Major Motoren angetrieben. Ein Auftrag von der Königlichen Marine für die Version 191 wurde auch annulliert, weil Westland den Navy Wessex vorschlug. Deshalb wurde die Napier Gazelle Typ 192 mit Turbinenantrieb nur von der Königliche Luftwaffe gekauft. Die erste der Vorproduktionsmaschinen (XG447) flog am 5. Juli 1958, die genau wie die zweite XG448 Vertikalflossen an den Höhenflossenseiten hatte. Drei Belvedere (XG453, XG454 und XG455) aus der ersten Produktion hatten diese Vertikalflossen nicht, und sie wurden von der Belvedere Trials Unit bei der RAF Odiham im Oktober 1960 eingesetzt. Diese Einheit war für die Einführung des Hubschraubers im Einsatz verantwortlich. Sie wurde dann im ersten Einsatzgeschwader Nr.66 integriert, das im September 1961 gebildet wurde. In der Zwischenzeit war Bristol Aircraft in der Westland Aircraft Company eingebunden worden.

Die Belvedere HC.Mk.1 aus der Hauptproduktion wurden ab 1961 geliefert. Sie hatten die umgerüsteten erweiterten Höhenflossen mit doppelt negativer V-Stellung, Metallrotorflügel und angetriebene Steuerungen. Alle Maschinen aus der Vor- und ersten Produktion wurden auf die späteren Versionen umgerüstet. Die RAF Geschwader Nr.26 und 72 wurden auch mit dem Belvedere HC.1 ausgerüstet, der bis 1969 im Einsatz blieb. Außer der 2-Mannbesatzung konnte der Belvedere HC.1 innen Lasten bis zu 2.270kg oder hängende Lasten bis zu 2.357kg tragen. Das Anheben von Geschützen und anderen schweren Ausrüstungen auf Schlachtfeldern gehörten alle zum normalen Arbeitspensum. Er konnte auch bis zu 18 Soldaten oder 12 Krankentragen sowie zwei Begleiter transportieren bzw. bis zu 30 Passagiere im Such- und Rettungsdienst. Zu seiner Befähigung gehörten der Transport von Fallschirmjägern oder das Abwerfen von Proviant, Minensuchen, Scheibenschleppen und Patrouillen gegen U-Boote. Zuweilen wurden die Belvedere aber auch für friedliche Zwecke eingesetzt. Das passierte am berühmten 28. April 1962 als der Kommandeur vom Geschwader Nr.72 den XG466/K benutzte, um den Turm auf die neue Kathedrale in Coventry zu setzen. Obwohl die Belvedere einige Mängel hatten, und der ursprüngliche Produktionsauftrag niemals erhöht wurde, hat man ihr Vermögen in den 70er Jahren sehr vermisst. Es hat dann zehn Jahre gedauert, bis die RAF endlich den lange erwarteten Hubschrauber mit starkem Hebevermögen bekam. Dies war der Boeing Vertol Chinook, der von zwei 1.650PS Napier Gazelle Mk.101 Turbinomotoren angetrieben wurde. Der Belvedere HC.1 hatte eine Reisegeschwindigkeit von max. 222km/h. Rotordurchmesser 14,9m. Rumpflänge: 16,54m.

Después de estudios realizados en 1947, la Bristol Aeroplane Company se dedicó al diseño de un helicóptero civil y militar de uso general de rotores en tandem, su estructura se basaba en los componentes principales de su Sycamore Tipo 171 de un solo motor. El prototipo Bristol 173 Mk.1 voló por primera vez el 3 de Enero de 1952, seguido por un segundo aparato Mk.2 rediseñado que voló el 31 de Agosto de 1953; ambos estaban propulsados por motores de pistón Alvis Leonides. El primer aparato fue modificado conforme a las normas del Mk.2 y se usó para pruebas a bordo del portaaviones HMS Eagle en Noviembre de 1953, mientras que el segundo aparato fue probado por British European Airways (BEA). El primero de tres aparatos Mk.3 voló el 9 de Noviembre de 1953, estos tres estaban programados para servicio en la BEA, pero luego se canceló la entrega, éstos estaban propulsados por motores Alvis Leonides Major. De modo similar, un pedido de la Marina de Guerra Británica para el Tipo 191 fue cancelado al proponerse el aparato Wessex marina por Westlands, dejando a la Real Fuerza Aérea Británica (RAF) que se convirtió en el único cliente para el Tipo 192 turbopropulsado con el motor Napier Gazelle. El primero de los aparatos de producción (XG447) voló el 5 de Julio de 1958, y tenía las aletas verticales en los extremos de los planos de cola, como el XG448, el segundo aparato. Tres helicópteros de la producción temprana de los Belvederes (XG453, XG454 y XG456) tenían estas aletas verticales omitidas, y pasaron a la base RAF de Odiham de la RAF en Octubre de 1960 para vuelos de prueba; este aparato fue responsable de la entrada del tipo en servicio operativo, y fue absorbido en la unidad de operaciones, Escuadrilla No.66, que se formó en Septiembre de 1961. Mientras tanto, Bristol Aircraft había sido incorporada a la Westland Aircraft Company.

Los Belvederes HG, Mk 1s de producción principal fueron entregados a partir de 1961, éstos ofrecían los planos de cola extendido revisados "de diedro negativo doble", paletas de rotor metálicas y controles propulsados, y todos aparatos de la producción previa y temprana se modificaron conforme a las normas posteriores. Las otras unidades equipadas con el Belvedere HC.1 fueron las Escuadrillas Nos.26 y 72 de la RAF, y el tipo permaneció en servicio hasta 1969. Con una tripulación de dos hombres el Belvedere HC.1 podía transportar cargas internas de hasta 2.270kg. o cargas colgantes de hasta 2.357kg.; las operaciones de levantamiento de cañones y demás piezas de tipo pesado alrededor de las áreas de los campos de batalla fueron parte de su trabajo normal. También podía transportar hasta 18 soldados o 12 camillas más dos asistentes; o hasta 30 pasajeros en misiones de búsqueda y rescate. El transporte de paracaidistas o la suelta de provisiones, cazaminas, remolque de blancos y patrullas antisubmarinas eran operaciones que estaban dentro de su capacidad. Ocasionalmente los Belvedere realizaron misiones de paz, como el caso famoso del 28 de Abril de 1962 en que un oficial de la Escuadrilla No.72 usó un XG466/K para colocar en posición la punta de la torre de la nueva Catedral de Coventry. Aunque tenía algunos defectos, y el pedido de producción original nunca aumentó, la capacidad del Belvedere fue echada de menos tristemente en los años 1970; transcurrirían otros diez años antes que finalmente la RAF recibiera lo que había necesitado durante mucho tiempo: un buen helicóptero capaz de levantamiento de equipo pesado, que finalmente llegó en forma del Boeing Vertol Chinook. Propulsado por dos motores turbo Napier Gazelle Mk.101, el Belvedere HC.1 tenía una velocidad de crucero de 222km/h. Diámetro de rotor: 14,9m. Longitud de fuselaje: 16,54m.

Efter undersökningar under 1947, påbörjade Bristol Aeroplane Company utvecklingen av en dubbelrotors helikopter för allmänt civilt och militärt bruk. Strukturen grundlades på huvudkomponenterna av deras befintliga enelmotoriga Sycamore Typ 171. Den första prototypen Bristol 173 Mk.1 provflögs den 3:e januari 1952, och efterföljdes av en andra, omarbetad Mk.2 den 31:a augusti 1953; båda två hade Alvis Leonides kolvmotorer. Den första helikoptern modifierades till Mk.2-standard och användes för prov ombord på hangarfartyget HMS Eagle november 1953, medan den andra maskinen testades av British European Airways. Den första av tre Mk.3-maskiner flögs den 9:e november 1953, dessa maskiner var avsedda för tjänst i BEA, men avbeställdes senare, och hade Alvis Leonides Major-motorer. Royal Navy:s beställning av Typ 191-helikopter avbeställdes på samma sätt när Westland kom fram med sin Navy Wessex-helikopter. Detta betydde att Royal Air Force blev den enda kunden för Typ 192 med Napier Gazelle turbinmotorer. Den första för-produktionsmaskinen (XG447) flögs den 5:e juli 1958 och hade lodräta fenor på stabilisatorspetsarna, vilket också den andra (XG448) maskinen hade. Tre av de tidigare Belvedere prototyperna (XG453, XG454 och XG456) saknade dessa lodräta fenor och sändes till Belvedere-Provenheten på RAF Odiham i oktober 1960; denna enhet var ansvarig för att sätta typen i operationstjänst, och blev själv införlivad i den första operationsenheten, 66:e Divisionen, som bildades i september 1961. Samtidigt införlivades Bristol Aircraft i Westland Aircraft Company.

Huvudproduktionen av Belvedere HC.Mk.1-maskinerna leverades med början i 1961, och dessa hade de omarbetade och förlängda stabilisatorerna med dubbla, nedåtsluttande vinklar, rotorblad av metall och servokontroller, och alla föregående förproduktionsmodeller och tidiga produktionsmodeller blev modifierade till denna senaste standard. Andra enheter som fick Belvedere HC.1-maskiner var RAF:s 26:e och 72:a Divisioner, och typen tjänstgjorde tills 1969. Med en besättning a två man kunde en Belvedere HC.1 transportera en inombords last av 2270kg eller hängande last av upp till 2357kg; att lyfta kanoner och annan tung utrustning runt slagfältsområden var normalt arbete. Helikoptern kunde också ta 18 soldater eller 12 bårar med två vårdpersonal; eller upp till 30 passagerare som räddningstjänst. Maskinen kunde också transportera fallskärmsjägare, släppa förråd, svepa minor, bogsera mål och göra ubåtspatruller. Då och då användes en Belvedere till fredliga ändamål, som till exempel den 28:e april 1962 då Chefen för 72:a Divisionen under mycket publicitet använde XG466/K för att lyfta spiran på Coventrykatedralen på plats. Även om maskinen hade sina fel, och den ursprungliga beställningen aldrig utökades, var Belvederes förmågor mycket saknade under 1970-talet; det tog tio år till innan RAF slutligen fick vad de hade behövt så länge - en bra tyngdlyftningshelikopter-som slutligen anlände i form av Boeing Vertol Chinook. Med två stycken 1650-hästars Napier Gazelle Mk.101 axelturbinmotorer hade en Belvedere HC.1 en maximum marschfart av 222km/t. Rotordiametern var 14,9m. Flygkroppens längd: 16,54m.

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 förtkromning och färg från limmade delar. Alla delarna är numrerade. Måla smådelarna 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 smådelar.

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 cæsken. Ikke til børn under 3 år, forekomst af små løse elementer.

P Estudar 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.

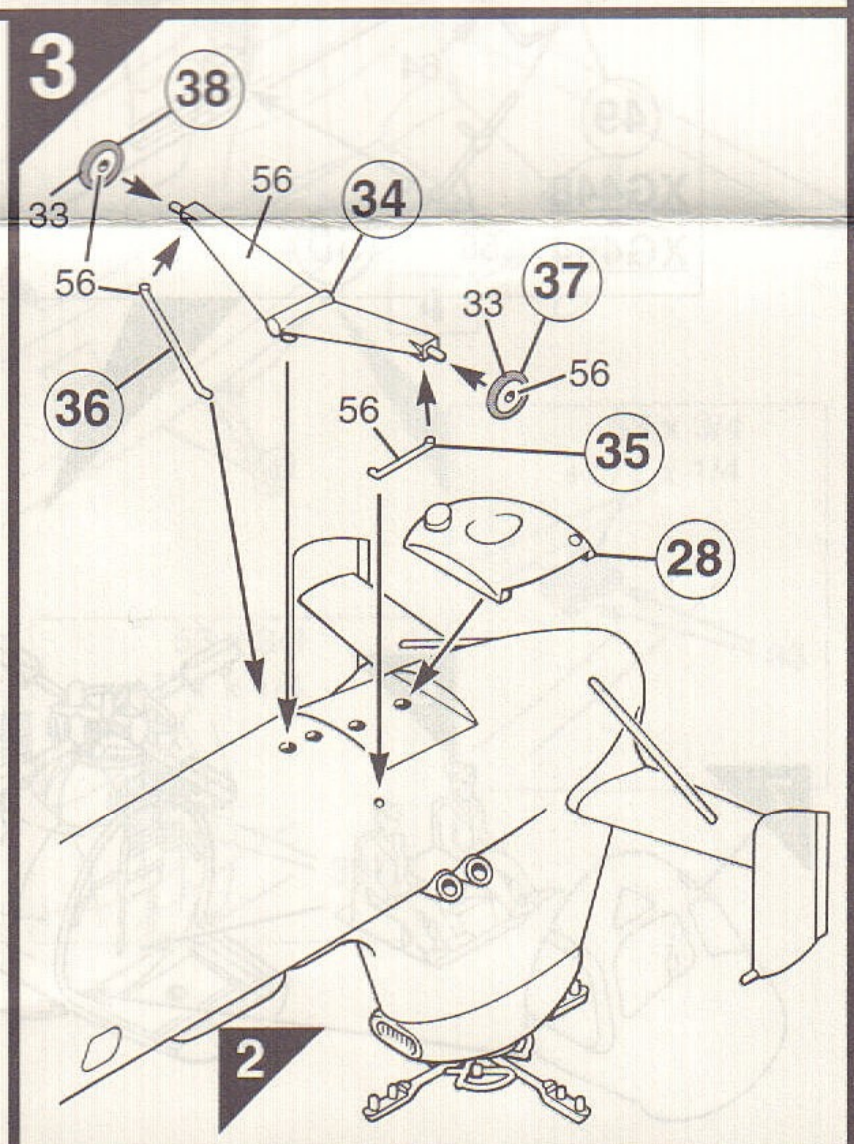
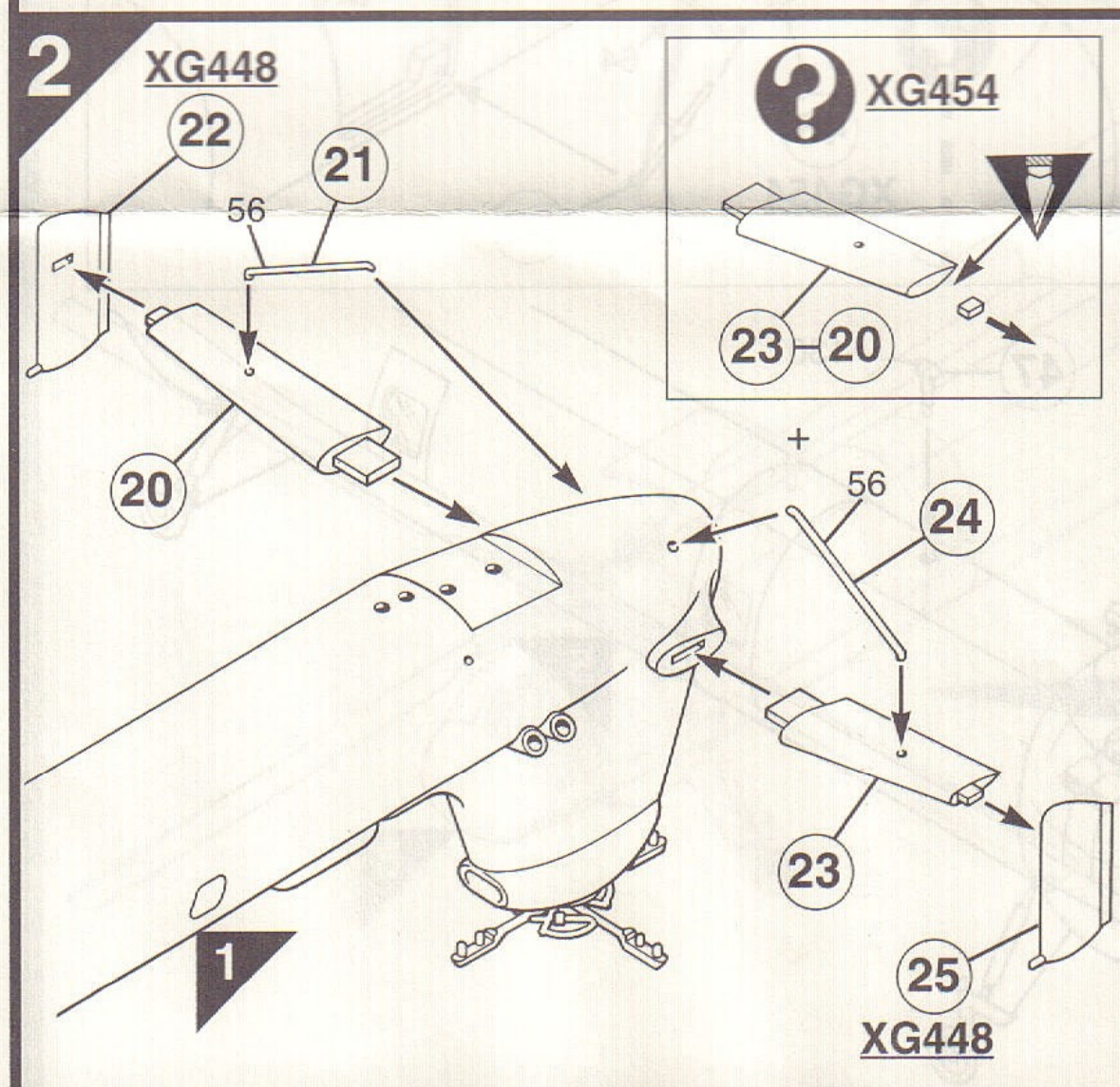
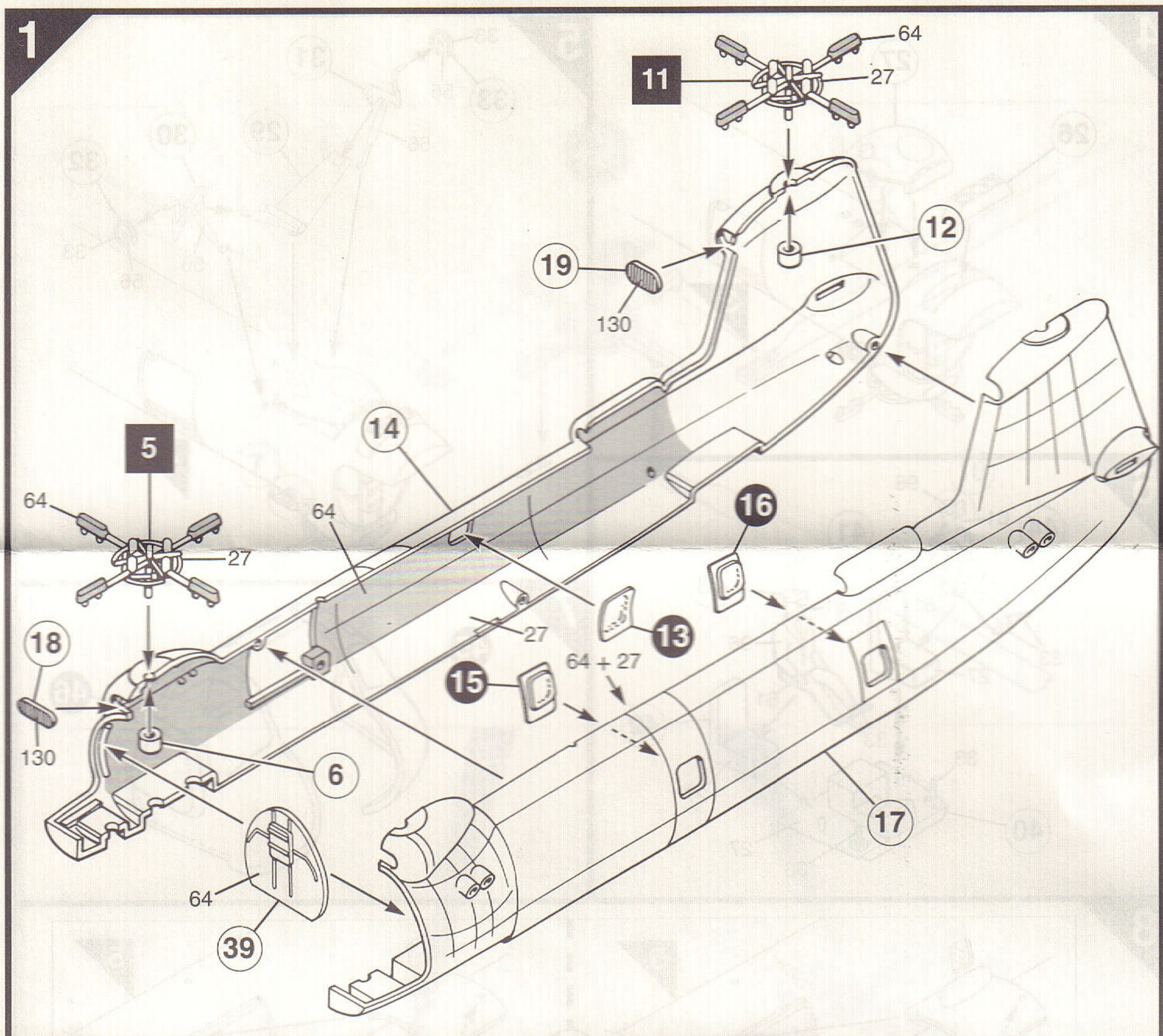
SF Tutustu piirroksiin ja harjoittele kokoamista ennen kuin liimaat osat yhteen. Raaputa metallipäällyste ja maali varovasti pois liimattavilta pinnoilta. Kaikki osat on numeroitu. Maalaa pienet osat ennen kokoamista. Siirtokuvien kiinnittämiseksi leikkaa ne arkista tarpeen mukaan. Kasta kuva lämpimään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

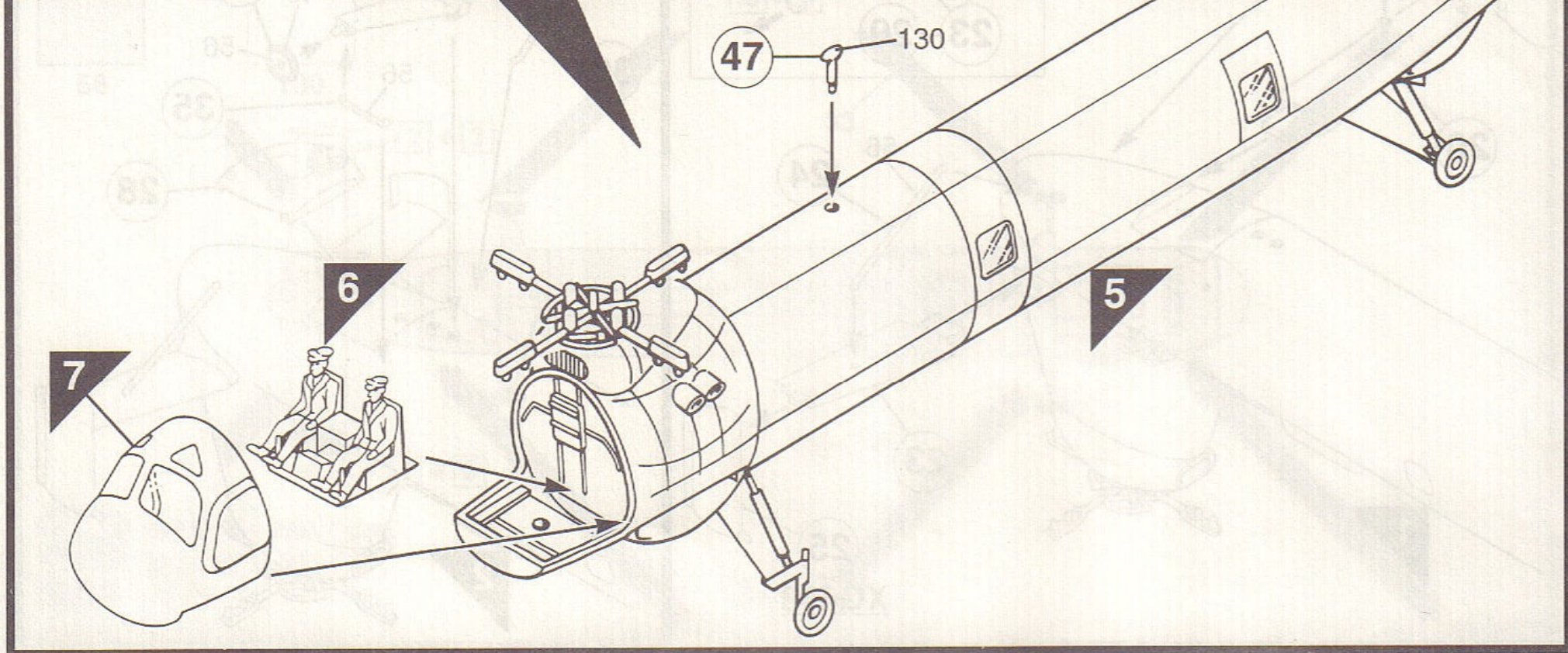
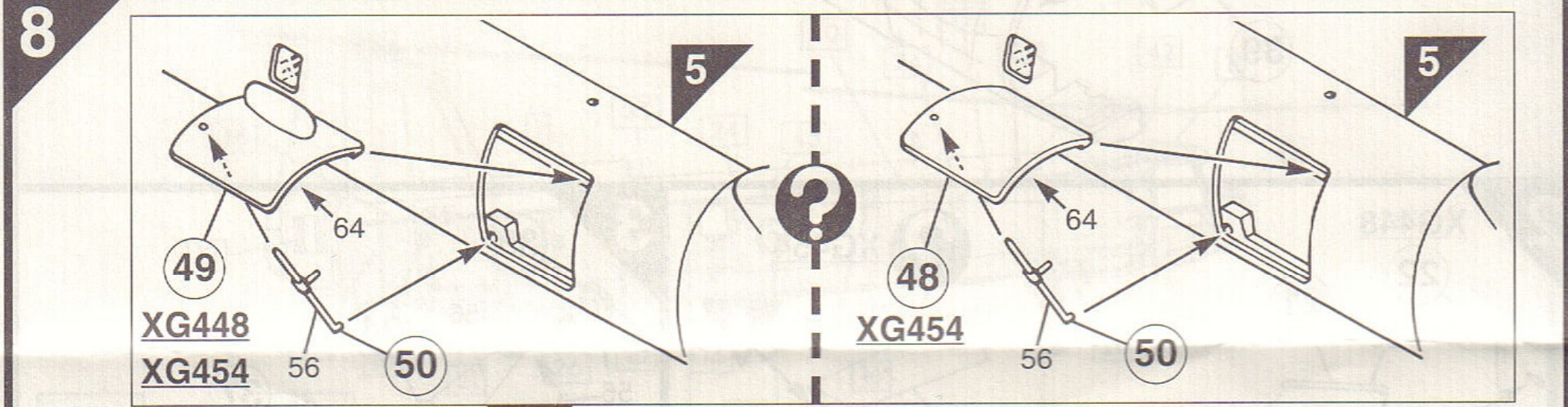
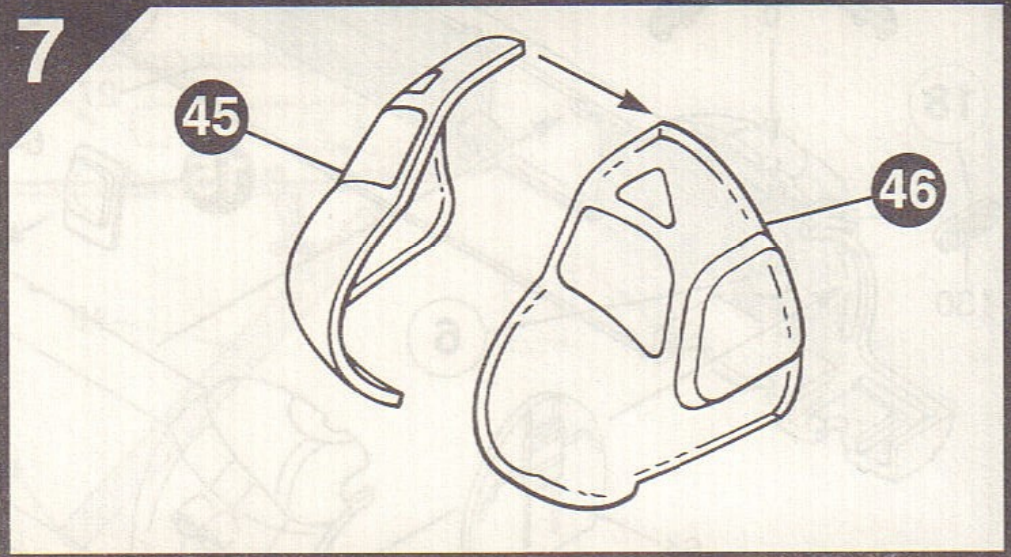
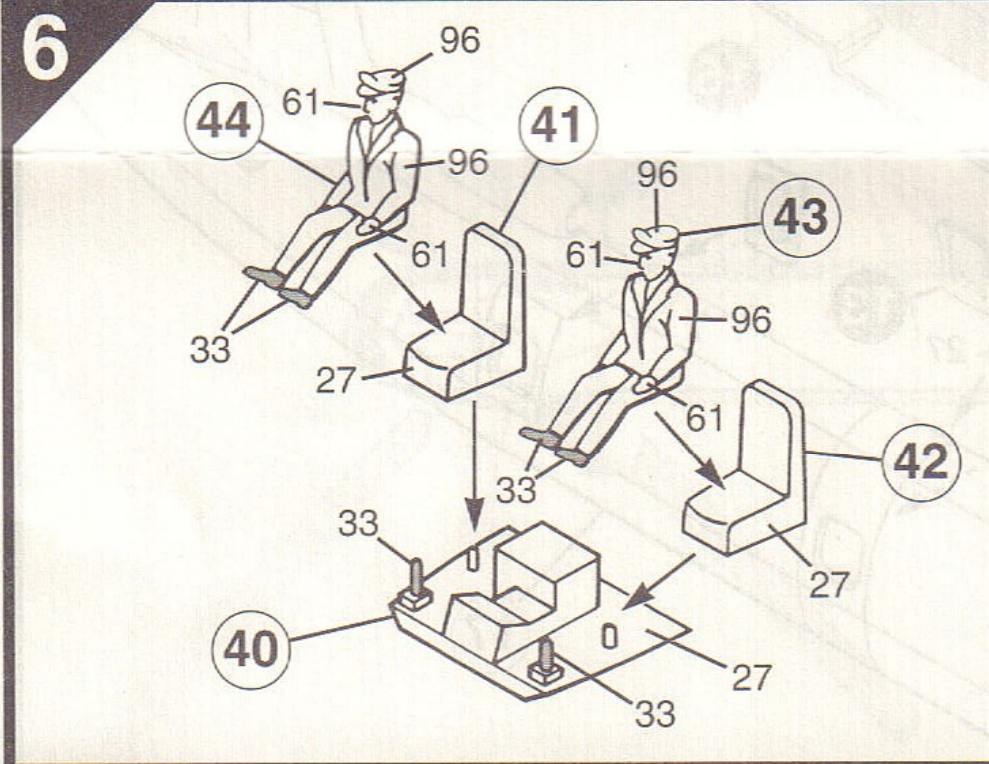
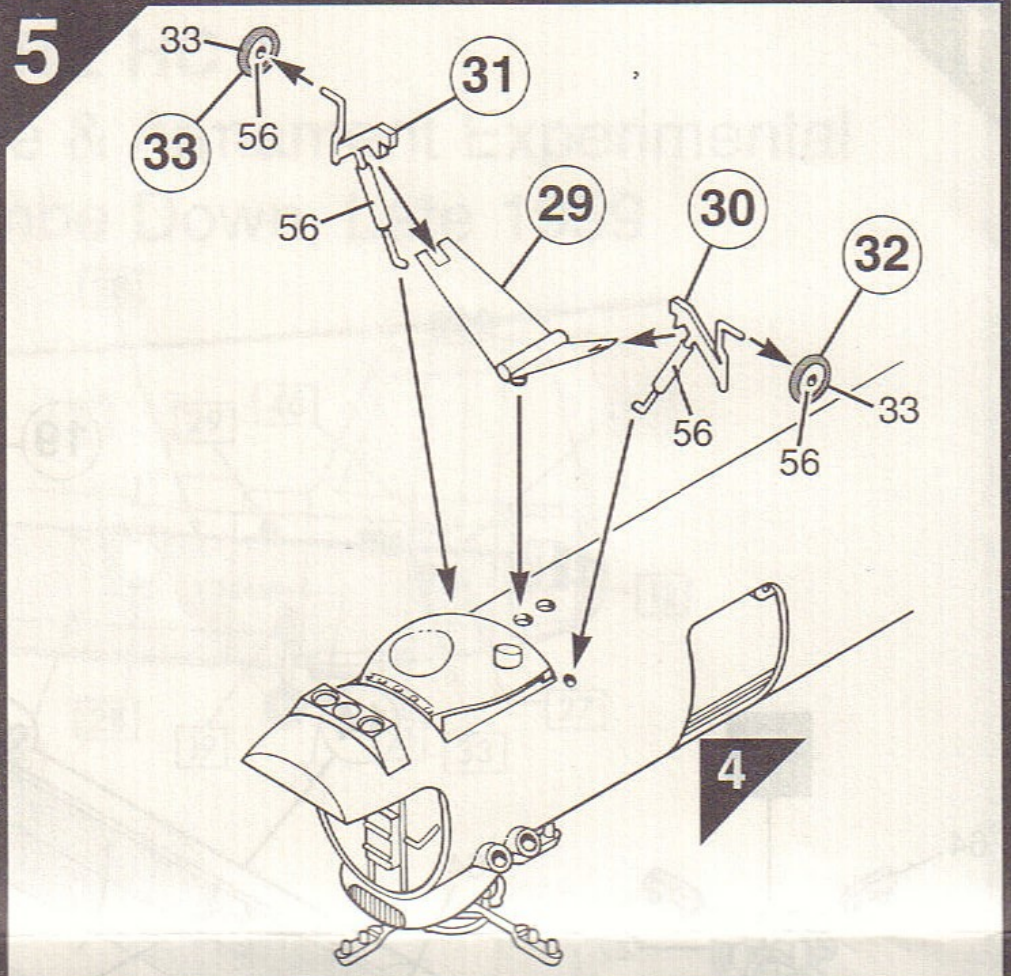
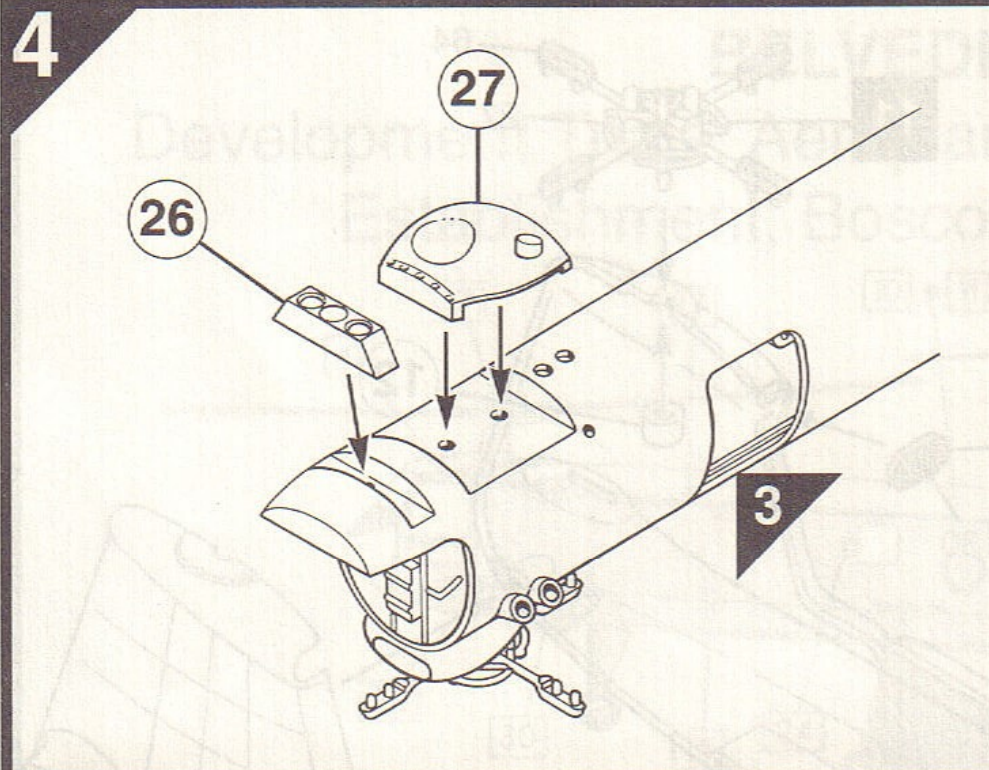
PL Przed przystąpieniem do sklejania przestuduj uważnie rysunki i przećwicz składanie części. Ostrożnie zeskrob ze sklejanym powierzchni powłokę i farbę. Wszystkie części są ponumerowane. Drobne części pomaluj przed ich złożeniem. Celem przeniesienia odbitki wytnij ją z arkusza, zanurz na kilka sekund w letniej wodzie i zsuń z podłoża na wymagane miejsce. Używaj w połączeniu ze wzorami na pudełku. W związku z obecnością wielu drobnych, rozbiernych części, niestosowne dla dzieci poniżej 3 lat.

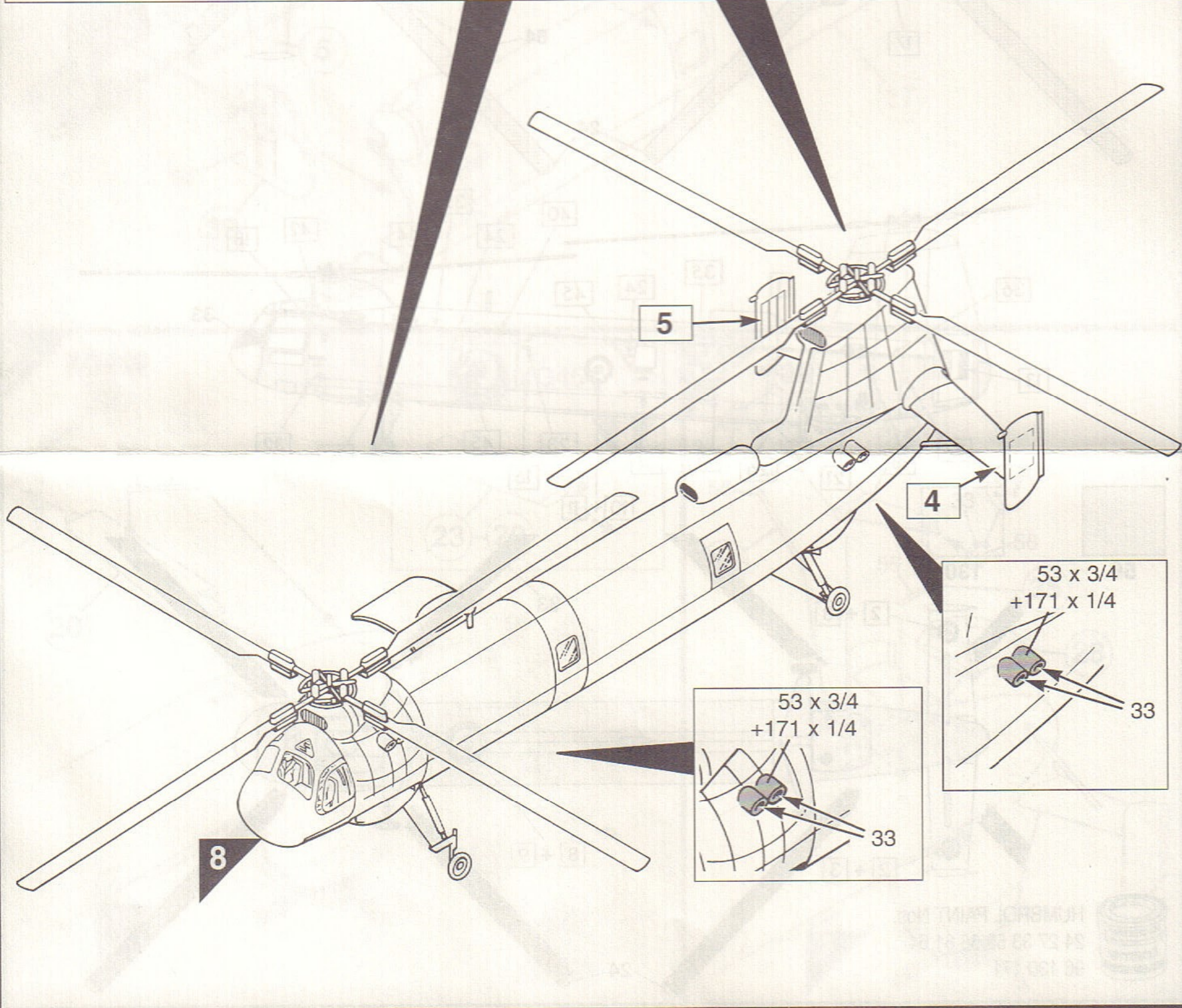
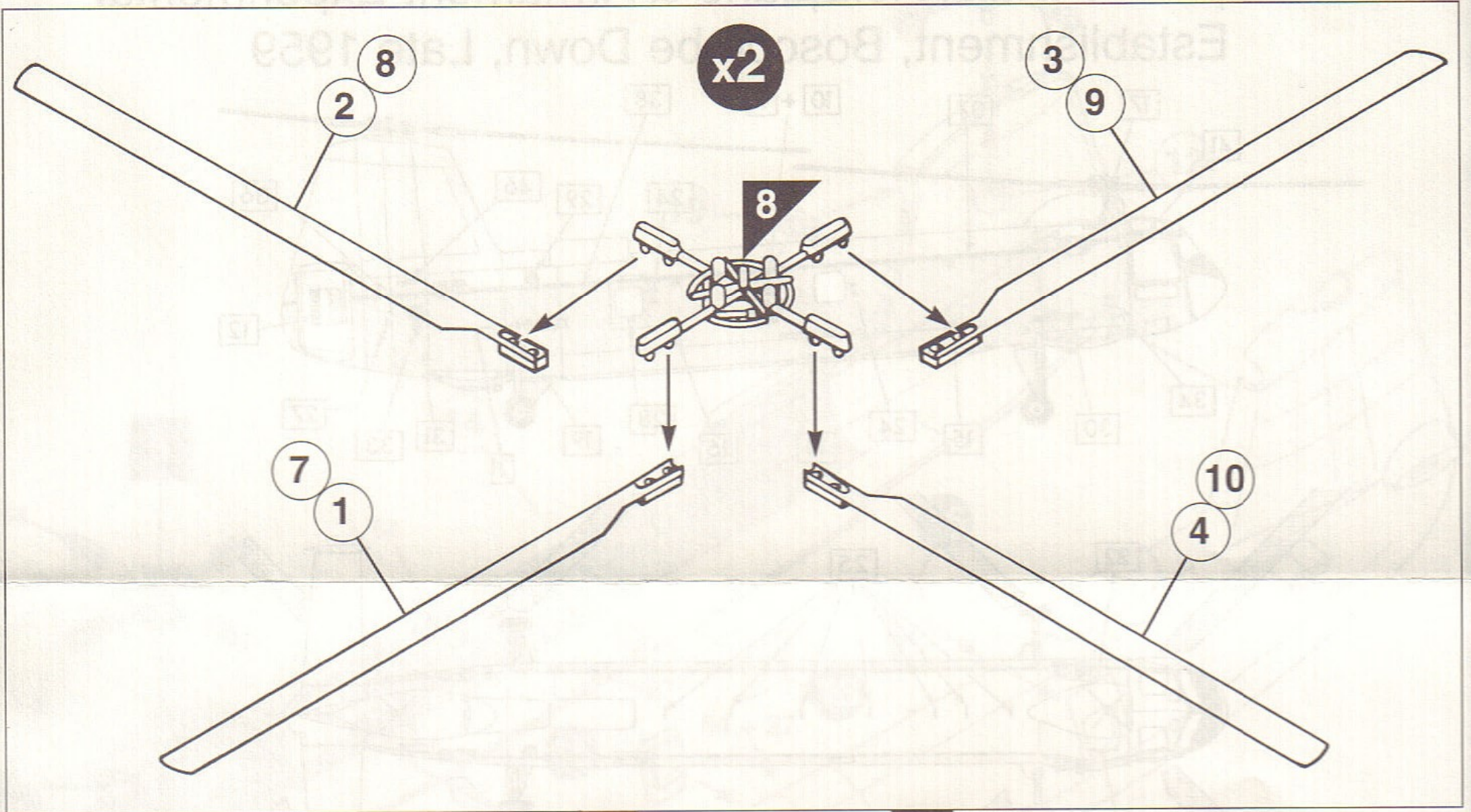
GR Μελετήστε προσεκτικά τα σχέδια και συναρμολογήστε για πρώτη φορά τα κομμάτια χωρίς να τα κολλήσετε. Αφαιρέστε ξύφοντας επιμελώς πριν κολλήσετε οποιοδήποτε υλικό από τις επιφάνειες. Χρωματίστε τα μικρά κομμάτια πριν από τη συναρμολόγηση. Για να κολλήσετε τις χαλκομανίες, κόψετε γύρω γύρω το σχέδιο, 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

<p>Assembly phase Phase de montage Montagephase Fase de montaje Montering Fase di montaggio Montagefase Monteringsfase Fase de montagem Kokoamisvaihe Faza składowania Φάση συναρμολόγησης</p>	<p>Cement Coller Kleben Incollare Limmaa Pegar Lijmen Limma Klæbe Colar Kleić Συγκόλληση</p>	<p>Do not cement together Ne pas coller Nicht kleben Non incollare Limmaa inte No pegar Niet lijmen Ájá liima Skal ikke klæbes Não collar Nie kleić Μη κολλάτε</p>	<p>Alternative part(s) provided Choix Auswahlmöglichkeit Scelta Val Elección Keuze Valinta Valg Opção Wybór Επιλογή</p>	<p>Repeat this operation Répéter l'opération Vorgang wiederholen Ripetere l'operazione Utför ingreppet på nytt Repetir la operación De verrichting herhalen Toista toimenpite Manövrer gentages Repitir a operação Powtórzyc operację Επανάληψη διαδικασίας</p>	
<p>Decals Decalcomanias Abziehbild Decalcomanie Dekalkomanie Calcomanias Aidrukplaatjes Siirtokuvat Billedoverføring Decalcomania Dekalkomanije Χαλκομανίες</p>	<p>Crystal part Pièce cristal Kistallteil Pieza cristal Kistalldel Pezzo cristallo Kristallen onderdeel Krystalstykke Peça de cristal Lasiosa Część kryształowa Διαφανές κομμάτι</p>	<p>Weight Lester Beschweren Zavorrare Sätt barlast Lastrar Ballasten Aseta vastapaino Forsyne med ballast Lastrar Obciążzyć balastem Έρμα</p>	<p>Drill or pierce Percer Bohren Forare Borra Agujerear Boren Lävistä Gennembore Furar Przebić Τρύπημα</p>	<p>Cut Découper Schneiden Cortar Klipp Tagliare Kriippen Klip Cortar Leikkaa Przeciąć Αποκόψατε</p>	<p>Humbrol paint number N° peinture Humbrol Humbrol-Farbnr N° pintura Humbrol Humbrol farg nr N° vernice Humbrol Humbrol-verfnummer Humbrol-malingsnummer N° de pintura Humbrol Humbrol-maaln numero N° farby Humbrol Νούμερο χρώματος Humbrol</p>

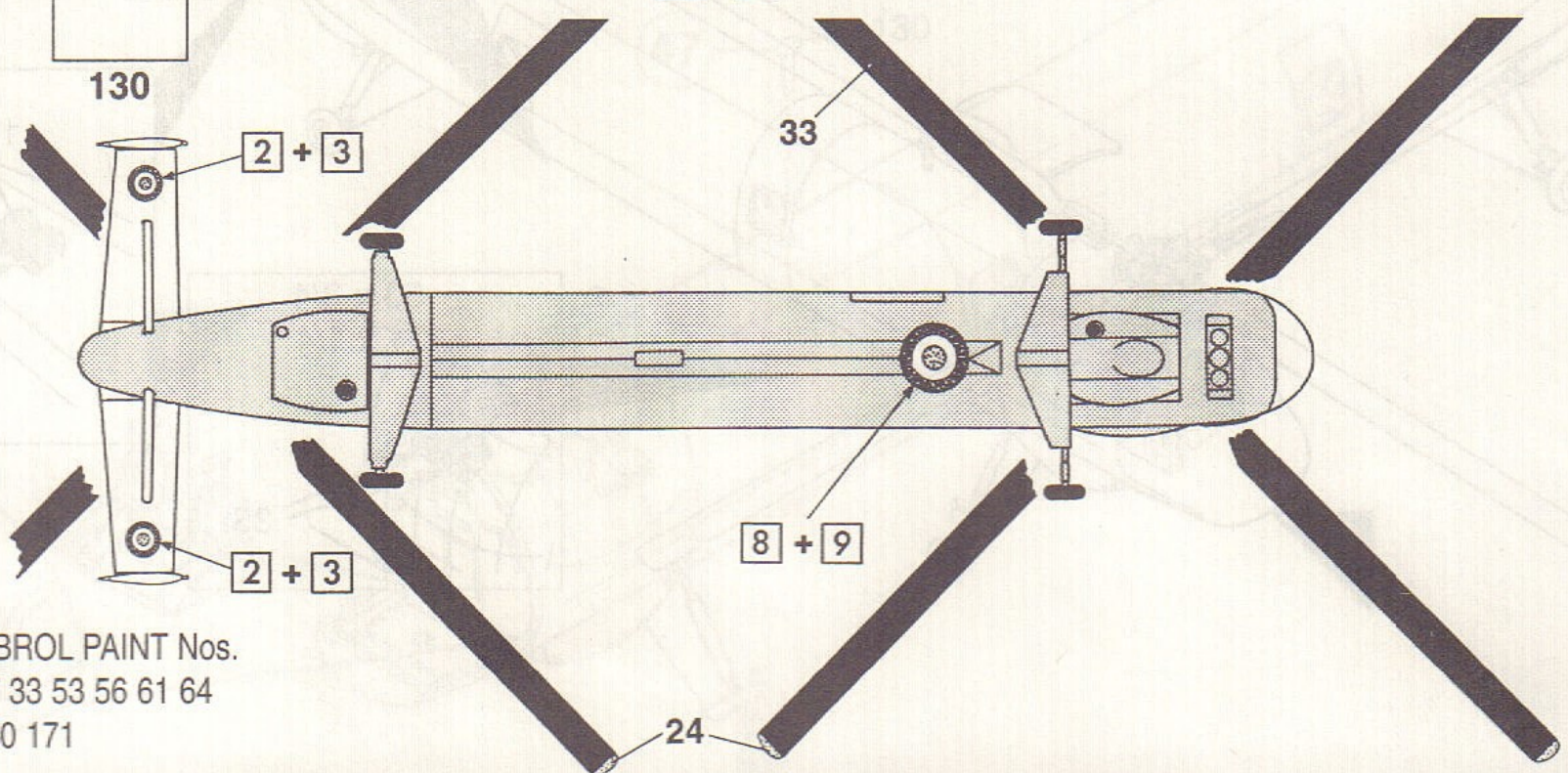
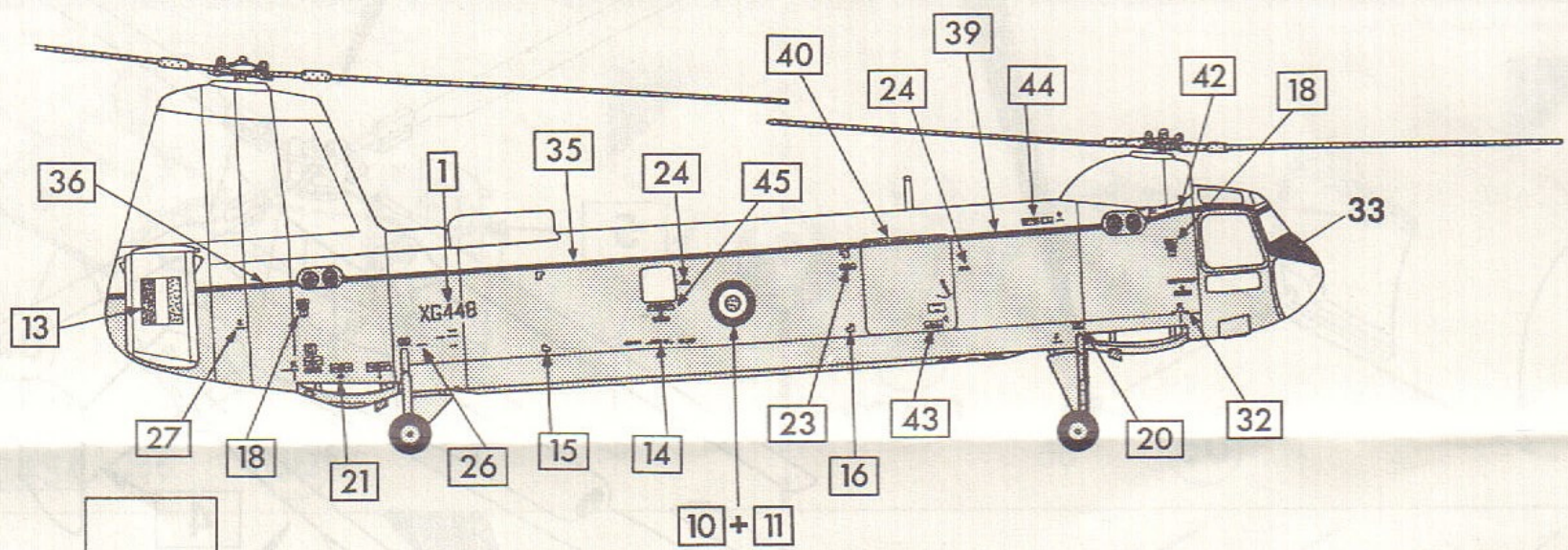
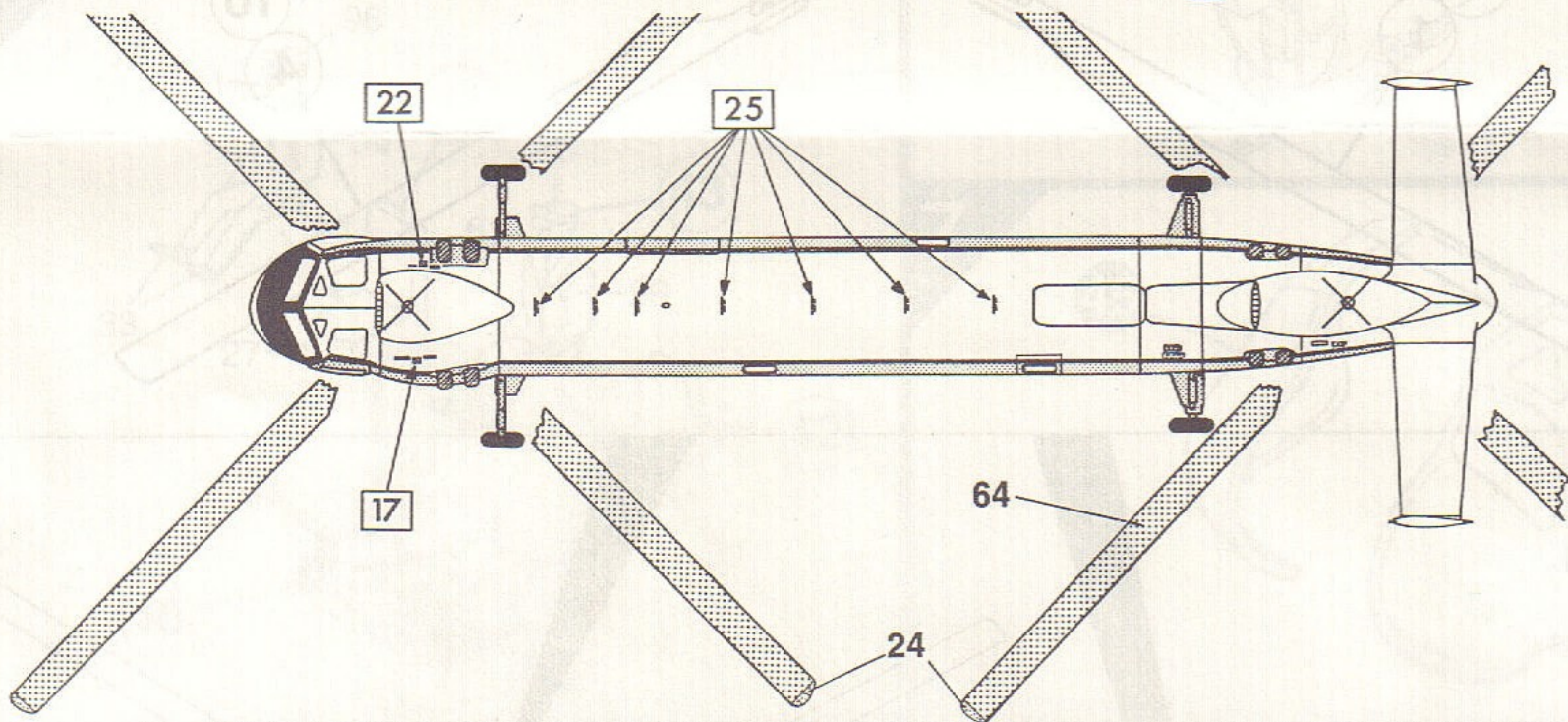
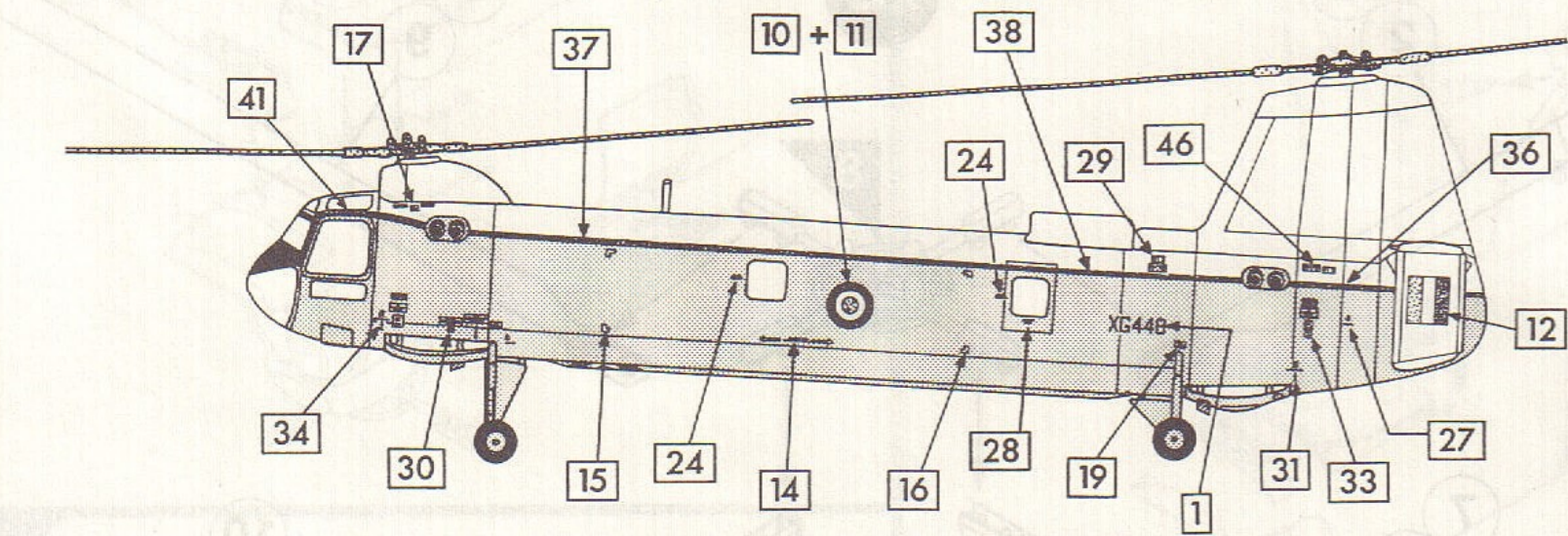






BELVEDERE HC 1

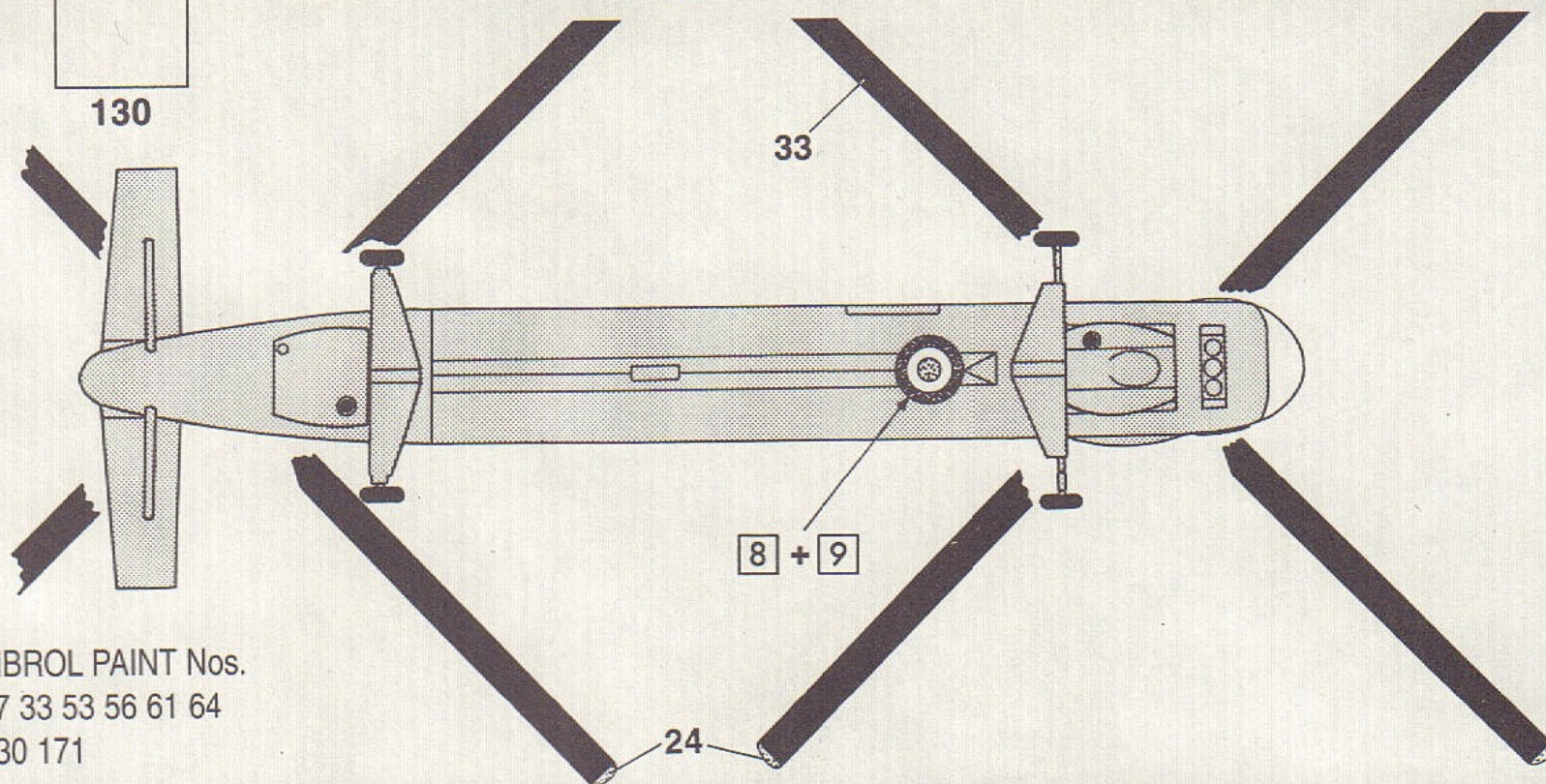
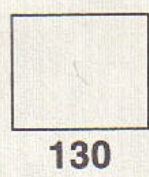
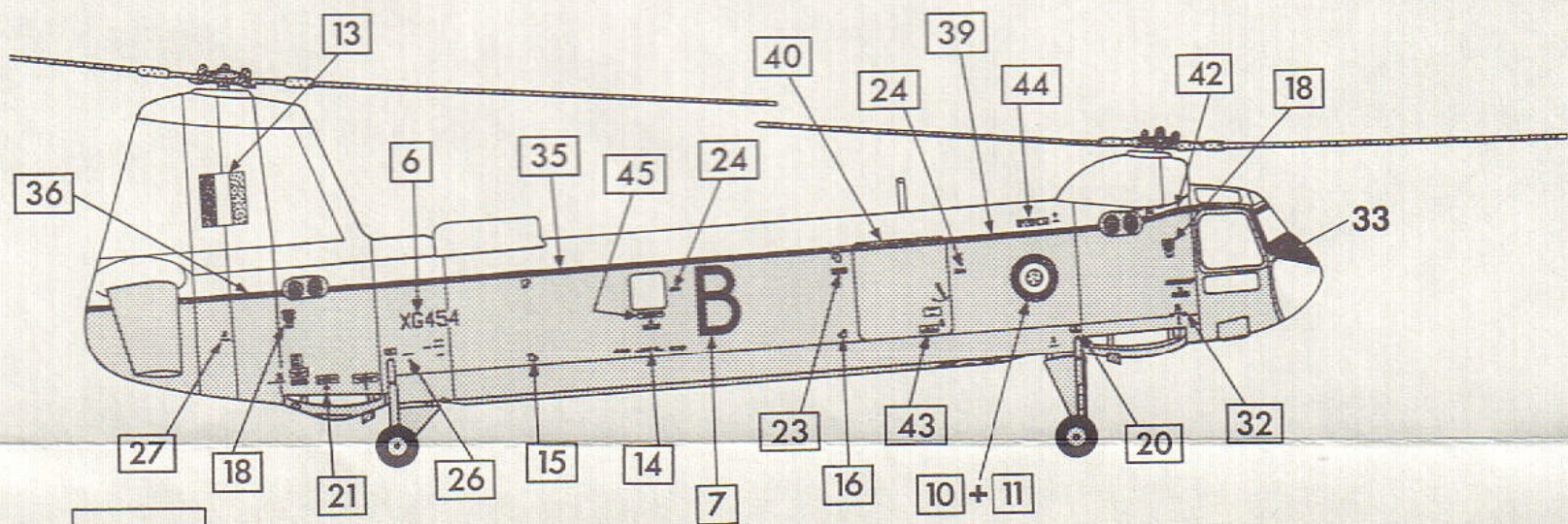
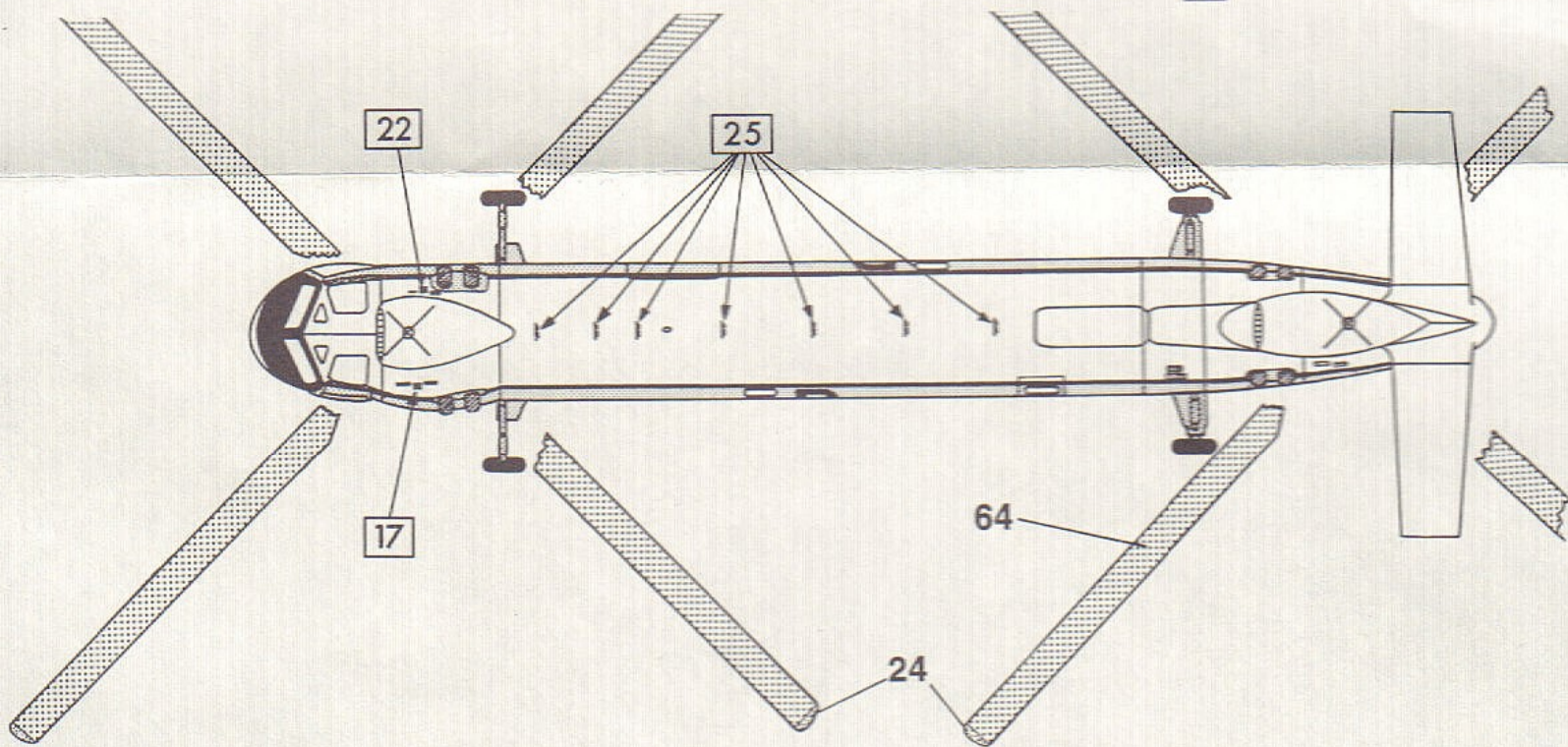
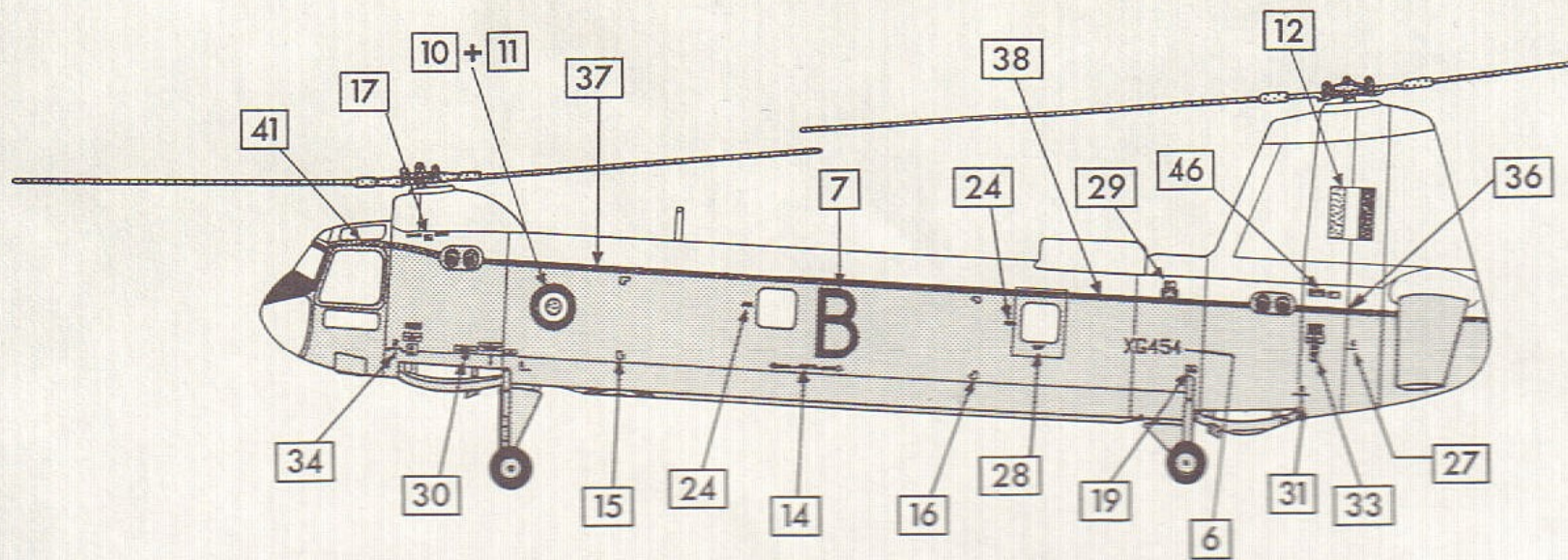
Development Trials, Aeroplane & Armament Experimental Establishment, Boscombe Down, Late 1959



HUMBROL PAINT Nos.
24 27 33 53 56 61 64
96 130 171

BELVEDERE HC 1

Belvedere Trials Unit, RAF Odiham, October 1960



HUMBROL PAINT Nos.
24 27 33 53 56 61 64
96 130 171