



HAWKER HUNTER FGA9

In 1946 Hawker's chief designer Sir Sydney Camm began project work on the Hawker P.1067, a single seat, single engine swept wing fighter; this was successfully submitted to meet Air Ministry Specification F3/48, and the first Hunter prototype flew on 20 July 1951. It was already ordered into production as the Hunter F.1 (Avon engine) and the F.2 (Sapphire engine). Sqn. Ldr. Neville Duke, the chief test pilot, flew the modified prototype WB188 (now called the Mk.3) on 7 September 1953 to gain a new World Absolute Air Speed Record of 727.6mph (1,164km/h). The first Hunters entered operational service with No.43 Sqn. in July 1954, and the type quickly formed the front line strength of RAF Fighter Command. Development of new versions was also very rapid, with the F.4 (Avon) and F.5 (Sapphire) entering service at almost the same time as production of the F.6 started in 1955. The F.6 soon featured the extended outer wing leading edges and uprated Avon engines, and by 1958 all front line squadrons used this mark.

The massive defence cuts of 1957 rendered surplus large numbers of Hunters, many earlier machines being scrapped; others were overhauled and widely exported, or modified and delivered to users such as the Royal Navy. Also, the English Electric company was busy developing their new supersonic P.1 Lightning, which entered service in 1960. As a result of these changes, and the superb handling qualities of the Hunter and a pressing need to replace elderly Venoms operating in the Middle East, it was decided that many Hunter F6s should be upgraded for the ground attack role and given long range capabilities; this was the Hunter

En 1946, le concepteur en chef de Hawker, Sir Sydney Camm, entama le projet du Hawker P.1067, un avion de chasse monoplace à ailes en flèches à un seul moteur; ce projet fut soumis et déclaré conforme à la spécification du ministère de l'Armée de l'air britannique F3/48 et le prototype Hunter effectua son premier vol le 20 juillet 1951. Il était déjà commandé en production en tant que Hunter F.1 (moteur Avon) et F.2 (moteur Sapphire). Le commandant d'escadron Neville Duke, le pilote d'essai en chef, testa le prototype modifié WB188 (maintenant appelé Mk.3) le 7 septembre 1953 et établit un record de vitesse vraie absolue mondial de 1164km/h. Les premiers Hunter entrèrent en service opérationnel avec l'escadron No.43 en juillet 1954 et l'appareil forma rapidement la force de première ligne de l'unité Fighter Command de la RAF (force aérienne britannique). Le développement de nouveaux modèles fut également très rapide, avec le F.4 (Avon) et le F.5 (Sapphire) entrant en service pratiquement en même temps que la production du F.6 démarrait en 1955. Le F.6 fut rapidement équipé de bords d'attaque d'aile externes allongés et de moteurs Avon perfectionnés et, en 1958, toutes les escadilles de première ligne utilisaient cet appareil.

Les réductions massives dans le budget de la défense en 1957 provoquèrent un surplus de Hunters et de nombreux appareils anciens furent mis au rebut; d'autres furent remis en état et largement exportés ou modifiés et livrés à des utilisateurs tels que la Royal Navy (marine britannique). La compagnie English Electric était également très occupée à développer son nouvel avion supersonique P.1 Lightning qui entra en service en 1960. En raison de ces changements et des qualités de maniabilité exceptionnelles du Hunter et d'un besoin pressant de remplacer les Venoms âgés opérant dans le Moyen-Orient, il fut décidé que de nombreux Hunter seraient perfectionnés pour des attaques terrestres et équipés pour une plus grande

1946 begann Sir Sydney Camm, der Hawker-Chefkonstrukteur mit der Planung des Hawker P.1067, dem einseitigen, einmotorigen Pfeilflügeljäger. Er erfüllte die Luftfahrtministerium-Spezifikation F3/48 erfolgreich, und der erste Hunter-Prototyp flog am 20. Juli 1951. Er war bereits als der Hunter F.1 (Avon-Strahltriebwerk) und als F.2 (Sapphire-Strahltriebwerk) in die Produktion aufgenommen worden. Major Neville Duke, der Chefstestpilot, flog den modifizierten Prototyp WB188 (jetzt mit Mk.3 bezeichnet) am 7. September 1953 und stellte einen neuen, absoluten Eigengeschwindigkeit-Weltrekord mit 1.164km/h (727,6mph) auf. Die ersten Hunters traten im Juli 1954 dienst beim Nr.43 Geschw. an. Diese Version schuf schnell die Schlagkraft des RAF-Jägerkommandos. Neue Versionen wurden sehr schnell entwickelt. Der F.4 (Avon) und F.5 (Sapphire) traten fast gleichzeitig den Dienst an, als die Produktion des F.6 1955 begann. Der F.6 wurde bald mit verlängerten Vorderkanten an den Tragflächen und stärkeren Avon-Strahltriebwerken ausgerüstet. Ab 1958 wurde diese Version von allen Kampfbombardern geflogen. Nach der massiven Kürzung der Verteidigungsausgaben 1957 waren zahlreiche Hunters überschüssig. Viele ältere Maschinen wurden verschrottet, andere wurden überholt und in viele Länder exportiert oder modifiziert und an die Streitkräfte wie z.B. der Königlichen Marine geliefert. Die Firma English Electric war auch fleißig bei der Entwicklung ihres neuen Überschallflugzeuges, dem P.1 Lightning, das 1960 seinen Dienst antrat. Als ein Resultat dieser Veränderungen und der ausgezeichneten Wendigkeit des Hunters sowie der Dringlichkeit, die älteren Venoms im Mittleren Osten zu ersetzen, wurde beschlossen, viele Hunters F.6 auf Bodenangriff und Langstreckeneinsatz umzurüsten. Dies führte zum Hunter FGA.Mk.9. Er konnte große Kraftstofftanks

En 1946 el diseñador jefe de Hawker Sir Sydney Camm comenzó a trabajar en un proyecto de avión de caza monoplace con alas en flecha y de un solo motor, el Hawker P.1067; este proyecto fue presentado con éxito para satisfacer la Especificación F3/48 del Ministerio del Aire y el primer prototipo Hunter voló el 20 de julio de 1951. Había sido ya objeto de un pedido de producción como el Hunter F.1 (con motor Avon), y el F.2 (con motor Sapphire). El Comandante de Escuadrilla Neville Duke, Piloto de Pruebas Jefe, voló el prototipo modificado WB188 (llamado ahora el Mk.3) el 7 de septiembre de 1953 para ganar un nuevo Récord Mundial de Velocidad Aérea absoluta con 727,6 millas por hora. Los primeros Hunter entraron en servicio operativo en la Escuadrilla No. 43 en julio de 1954, y este tipo constituyó rápidamente la primera línea de la potencia del Mando de Combate de la RAF. El desarrollo de nuevas versiones fue también muy rápido, entrando en servicio el F.4 (Avon) y el F.5 (Sapphire) casi al mismo tiempo que se iniciaba la producción del F.6 en 1955. Muy pronto el F.6 ofreció los bordes delanteros de alas y motores Avon mejorados y para 1958 todas las escuadrillas de línea de frente usaban este tipo de avión.

Los masivos ahorros en los gastos de defensa del año 1957 produjeron un sobrante de gran número de aviones Hunter, muchos aparatos anteriores se desguazaron; otros se revisaron y exportaron ampliamente, o se modificaron y entregaron a usuarios tales como la Marina de Guerra. Además, la compañía English Electric estaba desarrollando intensamente su nuevo P.1 Lightning supersónico, que entró en servicio en 1960. Como resultado de estos cambios, y de las soberbias cualidades de manejo del Hunter y una creciente necesidad de substituir los viejos Venoms que operaban en Oriente Medio, se decidió que muchos Hunter F.6 deberían mejorarse para misiones de ataque de tierra y dárseles capacidad para largo alcance; así se produjo

1946 inleddes Hawkers chefskonstruktör Sir Sydney Camm projektet Hawker P.1067, ett en-sätets, ettmotorigt jaktplan med svepta vingar, som framgångsrikt uppfyllde flygminsteriets specifikation F3/48, och den första Hunter-prototypen flög 20 juli 1951. Den hade redan beställningar som Hunter F.1 (Avon-motor) och F.2 (Sapphire-motor). Löjtnant Neville Duke, ansvarig testpilot, flög den modifierade prototypen WB188 (nu kallad Mk.3) 7 september 1953 och satte ett absolut världsrekord för flyghastighet på 727,6mph. De första Hunter-planen togs i tjänst i 43:e skvadronen i juli 1954 och modellen blev snabbt frontlinjens styrka hos RAF:s jaktplanskommando. Utvecklingen av nya versioner gick snabbt och F.4 (Avon) och F.5 (Sapphire) togs i tjänst nästan samtidigt som tillverkningen av F.6 startade 1955. F.6 hade snart den förlängda yttre vingens ledande kanter och uppraderade Avon-motorer och 1958 använde alla skvadroner vid fronten denna modell.

De massiva nedsänkningarna inom försvaret under 1957 gjorde ett stort antal Hunter-plan överflödiga och många tidiga maskiner skrotades, andra renoverades och exporterades eller modifierades och levererades till andra användare typ flottan. English Electric var dessutom upptagna med att utveckla sitt nya överljudsplan P.1 Lightning som togs i tjänst 1960. Som ett resultat av dessa förändringar och den superba manövrerbarheten hos Hunter-planen och ett tvingande behov att ersätta gamla Venom-plan i Mellanöstern, beslöt det att många Hunter F.6:or skulle uppraderas för landattacker och ges stor räckvidd, och planet blev

FGA.Mk.9. It could carry the large fuel tanks under the inboard wing pylons, was fitted with a tail braking parachute over the jet pipe and had various other internal modifications including uprated Avon engines and improved cockpit air conditioning. 128 of these were delivered, serving with Nos.1, 8, 20, 28, 43, 54 and 208 Squadrons in the UK, Middle East and Far East; also with the 'shadow' squadrons of No.229 Operational Conversion Unit at Chivenor. Following the introduction into service of the Harrier GR1 and Phantom FGR2, the Hunter FGAs were relegated to the weapons training role, serving with the Harrier Conversion Unit (later No.233 OCU) and with Nos.45 and 58 Squadrons at Wittering from 1972 until their disbandment in 1975. These Hunters were then passed to the Tactical Weapons Unit at Brawdy, as were those of No.229 OCU. In 1978 the TWU split into No.1 TWU at Brawdy and No.2 TWU at Lossiemouth. The last FGAs retired from active service in 1984. There were several overseas customers for the FGA9 or its equivalent export version, one of the major users being the Swiss Air Force which did not retire its F.58As until 1995. The Hunter FGA9 is powered with a Rolls Royce Avon Mk.207 turbojet rated at 45.15kN (10,150lb.) static thrust, giving a maximum speed in clean condition of 1,142km/h (710mph) at sea level. Armament: four 30mm Aden cannons in the nose; underwing loads include up to two 2,206kg (1,000lb) bombs, rocket pods or up to 48 x 76mm (3in.) rockets, and 4541t. (100 gallon) or 1,045litr. (230 gallon) fuel tanks. Wing span: 10.25m (33ft 8in). Length: 13.97m (45ft 10.5in). Height: 4.00m (13ft 2in).

autonomie de vol; le modèle Hunter FGA.Mk.9 fut créé. Celui-ci transportait de gros réservoirs de carburant sous les pylônes d'aile, il était équipé d'un parachute de freinage par-dessus la tuyère d'échappement et possédait différentes autres modifications internes telles que des moteurs Avon perfectionnés et une climatisation de cockpit améliorée. 128 de ces appareils furent livrés et servirent les escadilles No.1, 8, 20, 28, 43, 54 et 208 au Royaume-Uni, au Moyen Orient et en Extrême-Orient; ces appareils furent également utilisés par les escadilles "shadow" (fantômes) de l'Operational Conversion Unit No.229 à Chivenor. Après l'entrée en service de l'Harrier GR1 et du Phantom FGR2, les Hunter FGA9 furent relégués à un rôle d'entraînement à l'armement, au service de la Harrier Conversion Unit (plus tard OCU No.233) et de deux escadilles No.45 et 58 à Wittering à partir de 1972 jusqu'à leur dissolution en 1975. Ces Hunter furent ensuite passés à la Tactical Weapons Unit à Brawdy, comme ceux de l'OCU No.229. En 1978, la TWU se divisa en TWU No.1 à Brawdy et en TWU No.2 à Lossiemouth. Les derniers FGA9 furent retirés du service actif en 1984. Il existait plusieurs clients étrangers pour le FGA9 ou son modèle d'exportation équivalent et notamment la force aérienne suisse qui ne retira ses F.58A qu'en 1995.

Le Hunter FGA9 est équipé d'un turboréacteur Mk.207 Avon Rolls Royce d'une poussée statique de 45,15kN, fournissant une vitesse maximum dans de bonnes conditions de 1142km/h au niveau de la mer. Armement: quatre canons Aden de 30mm dans le nez; les charges sous voilure comprennent deux bombes de 2206kg, nacelles à roquettes ou jusqu'à 48 roquettes de 76mm et des réservoirs de carburant de 4541 ou de 1045l. Envergure: 10,25m. Longueur: 13,97m. Hauteur: 4,00m.

unter den Tragflächenstützen tragen. Er hatte einen Bremsfallschirm über dem Strahlrohr im Heck sowie innen verschiedene andere Modifikationen einschließlich der stärkeren Avon-Strahltriebwerke und besseren Klimaanlage im Cockpit. 128 Stück wurden an die Nr.1, 8, 20, 28, 43, 54 und 208 Geschwader in England, im Mittleren und Fernen Osten geliefert, sowie auch an die 'Schatten'-Geschwader der No.229 Operationskonversionseinheit bei Chivenor. Nachdem der Harrier GR1 und Phantom FGR2 ihren Dienst angetreten hatten, wurden die Hunters FGA9 zur Waffentrainingsrolle relegiert und von der Harrier-Konversionseinheit (später Nr.233 OKE) sowie von den Nr.45 und 58 Geschwadern bei Wittering von 1972 bis zur Auflösung in 1975 eingesetzt. Diese Hunters wurden dann zusammen mit denen der Nr.229 OKE der Kampffähigkeit bei Brawdy übergeben. 1978 wurden aus der KWE die Nr.1 KWE bei Brawdy und Nr.2 KWE bei Lossiemouth formiert. Die letzten FGA9 wurden 1984 aus dem aktiven Dienst gezogen. Es gab aber mehrere Ausländer, die den FGA9 oder seine Exportversion abgenommen haben. Viele wurden von der Schweizerischen Luftwaffe eingesetzt, die ihre F.58A bis 1995 geflogen hat. Der Hunter FGA9 hat ein Avon-Turbostrahltriebwerk mit 45,15kN (10.150 Pfund) statischem Schub von Rolls Royce und eine Höchstgeschwindigkeit im sauberen Zustand von 1.142km/h (710mph) am Meeresspiegel. Bewaffnung: Vier 30mm (1,2 Zoll) Aden-Kanonen im Bug; bis zu zwei 453,6kg (1.000 Pfund) Bomben, Raketenagondeln oder bis zu 48 76mm (3 Zoll) Raketen und 4541 (100 Gallonen) oder 1.045l (230 Gallonen) Kraftstofftanks. Spannweite: 10,25m (33 Fuß 8 Zoll). Länge: 13,97m (45 Fuß 10,5 Zoll). Höhe: 4,00m (13 Fuß 2 Zoll).

el Hunter FGA.Mk.9. Podía transportar grandes depósitos de combustible bajo los pilones incorporados en las alas, estaba equipado con un paracaídas de frenado en la cola sobre el tubo de chorro y tenía otras varias modificaciones que incluyen motores Avon mejorados y mejor aire acondicionado en el puesto de pilotaje. Se entregaron 128 que prestaron servicio en las Escuadrillas No.1, 8, 20, 28, 43, 54 y 208 en el Reino Unido, Oriente Medio y Lejano Oriente; además también con las escuadrillas "sombra de la Unidad de Conversión Operativa No.229 con base en Chivenor. Después de la introducción en servicio del Harrier GR1 y el Phantom FGR2, el Hunter FGA9 fue relegado a misiones de entrenamiento con armas, prestando servicio con la Unidad de Conversión Harrier (llamada luego la Unidad de Conversión Operativa No.233) y con las Escuadrillas No.45 y 58 de Wittering desde 1972 hasta que fueron desbandados en 1975. Estos aviones Hunter pasaron luego a la Unidad de Armamento Táctico de Brawdy, así como también los de la Unidad de Conversión Operativa No.229. En 1978 la Unidad de Armamento Táctico se dividió en Unidad de Armamento Táctico No.1 de Brawdy y la No.2 de Lossiemouth. Los últimos FGA9 se retiraron del servicio activo en 1984. Hubo varios clientes extranjeros para los aviones FGA9 o su versión equivalente de exportación, siendo un importante usuario la Fuerza Aérea Suiza que no retiró sus aviones F.58A hasta 1995. El Hunter FGA9 estaba propulsado por un turborreactor Avon Mk.207 Rolls Royce que tenía un empuje estático nominal de 45,15kN, y le daba una velocidad máxima en condiciones limpias de 1.142km/hora a nivel del mar. Armamento: cuatro cañones Aden de 30mm en el morro; las cargas bajo las alas incluían hasta dos bombas de 2.206kg, podios de cohetes y hasta 48 cohetes de 76mm, y depósitos de combustible de 454 litros o 1.045 litros. Envergadura: 10,25m. Longitud: 13,97m. Altura: 4,00m.

Hunter FGA.Mk.9. Det kunde bära stora bränsletankar under vingsträvorna inombords, hade en bromsande stjärtfallschärm över slangmunstycket och andra interna modifikationer som inkluderade uppraderade Avon-motorer och bättre luftkonditionering i cockpiten. 128 av dessa levererades och tjänstgjorde med skvadronerna 1, 8, 20, 28, 43, 54 och 208 i Storbritannien, Mellanöstern och Fjärran Östern, samt med "skuggskvadronerna" hos 229:e Operational Conversion Unit i Chivenor. Efter det att Harrier GR1 och Phantom FGR2 tagits i tjänst, användes Hunter FGA9:orna för utbildning och tjänstgjorde med Harrier Conversion Unit (senare OCU 233) och med skvadron 45 och 58 i Wittering från 1972 tills deras upplösning 1975. Hunter-planen överfördes sedan till det taktiska vapenförbandet i Brawdy tillsammans med de från OCU 229. 1978 inleddes TWU i TWU 1 i Brawdy och TWU 2 i Lossiemouth. De sista FGA9:orna togs ur tjänst 1984. Det fanns flera utländska kunder för FGA9:orna och dess motsvarande exportversion, en av de större användarna var flygvärdet i Schweiz som inte tog sina F.58A:or ur tjänst förrän 1995. Hunter FGA9 drevs av en Rolls Royce Avon Mk207 turbojet med nominellt märkvärde på 45,15kN statisk reaktionskraft och en maximal hastighet under rätt förhållanden på 1142km/h vid havsnivå. Armering: fyra 30mm Aden-kanoner i nosen, last under vingarna upp till två 2206kg bomber, raketkroppar eller upp till 48 x 76mm raketer och 454 l eller 1045 l bränsletankar. Vingarnas spännvidd: 10,25m. Längd: 13,97m. Höjd: 4m.

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 förtromning och färg från limmade delar. Alla delarna är numererade. 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 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 metallipäälyste ja maali varovasti pois liimattavilta pinoilta. Kaikki osat on numeroitu. Maalaa pienet osat ennen kokoamista. Siirtokuvien kiinnittämiseksi leikkaa ne arkista tarpeen mukaan. Kasta kuva lämpimään veteen muutaman sekunnin ajaksi, anna takapuolen liukua 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 przećwicz 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, 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 ξύνοντας επιμελώς πριν κολλήσετε οποιοδήποτε υλικό από τις επιφάνειες. Χρωματίστε τα μικρά κομμάτια πριν από τη συναρμολόγηση. Για να κολλήσετε τις χαλκομανίες, κόψτε 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
Monteringsfase
Fase de montagem
Kokoamisvaihe
Faza składowania
Φάση συναρμολόγησης



Cement
Coller
Kleben
Incollare
Liimaa
Pegar
Lijmen
Limma
Klæbe
Colar
Kleić
Συγκόλληση



Do not cement together
Ne pas coller
Nicht kleben
Non incollare
Limmaa inte
No pegar
Niet lijmen
Ajää liima
Skal ikke klæbes
Não colar
Nie kleić
Μη κολλάτε



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



Repeat this operation
Répéter l'opération
Vorgang wiederholen
Ripetere l'operazione
Utlör ingreppet på nytt
Repitir la operación
De verrichting herhalen
Toista toimenpite
Manövrer gentages
Repitir a operação
Powtórzyć operację
Επανάληψη διαδικασίας

Decals
Decalcomanias
Abziehbild
Decalcomanie
Dekalkomanier
Calcomanias
Aidrukplakaltes
Siirtokuvat
Billedoverføring
Decalcomania
Dekalkomanje
Χαλκομανίες



Crystal part
Pièce cristal
Kistallteil
Pieza cristal
Kistalldel
Pezzo cristallo
Kristallen onderdeel
Krystallslykke
Peça de cristal
Lasiosa
Część kryształowa
Διαφανές κομμάτι



Weight
Lester
Beschweren
Zavornara
Sätt lastast
Lastrar
Ballasten
Aseta vastapaino
Forsyne med ballast
Lastrar
Obciążyć balastem
Έρμα



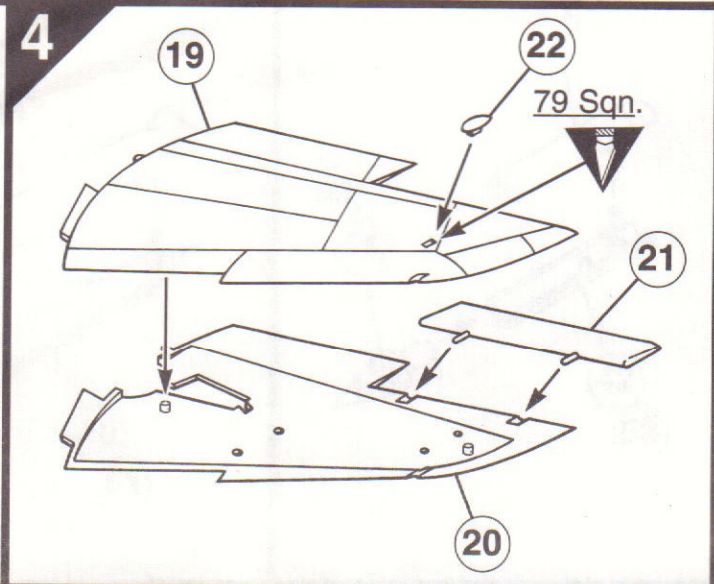
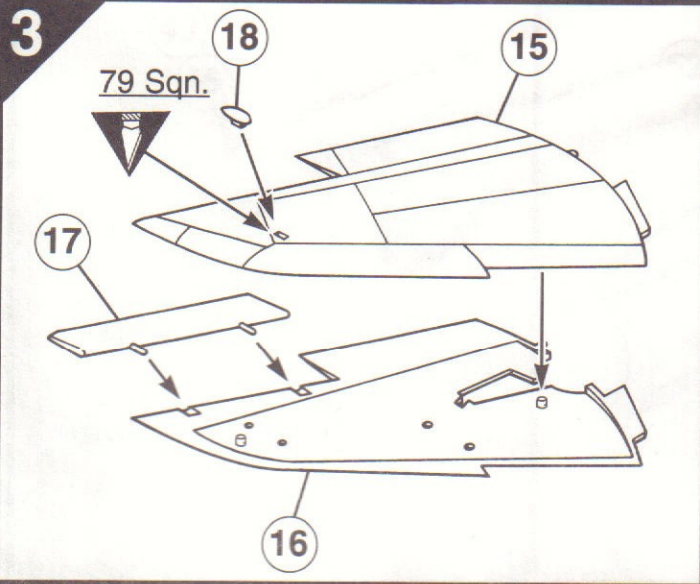
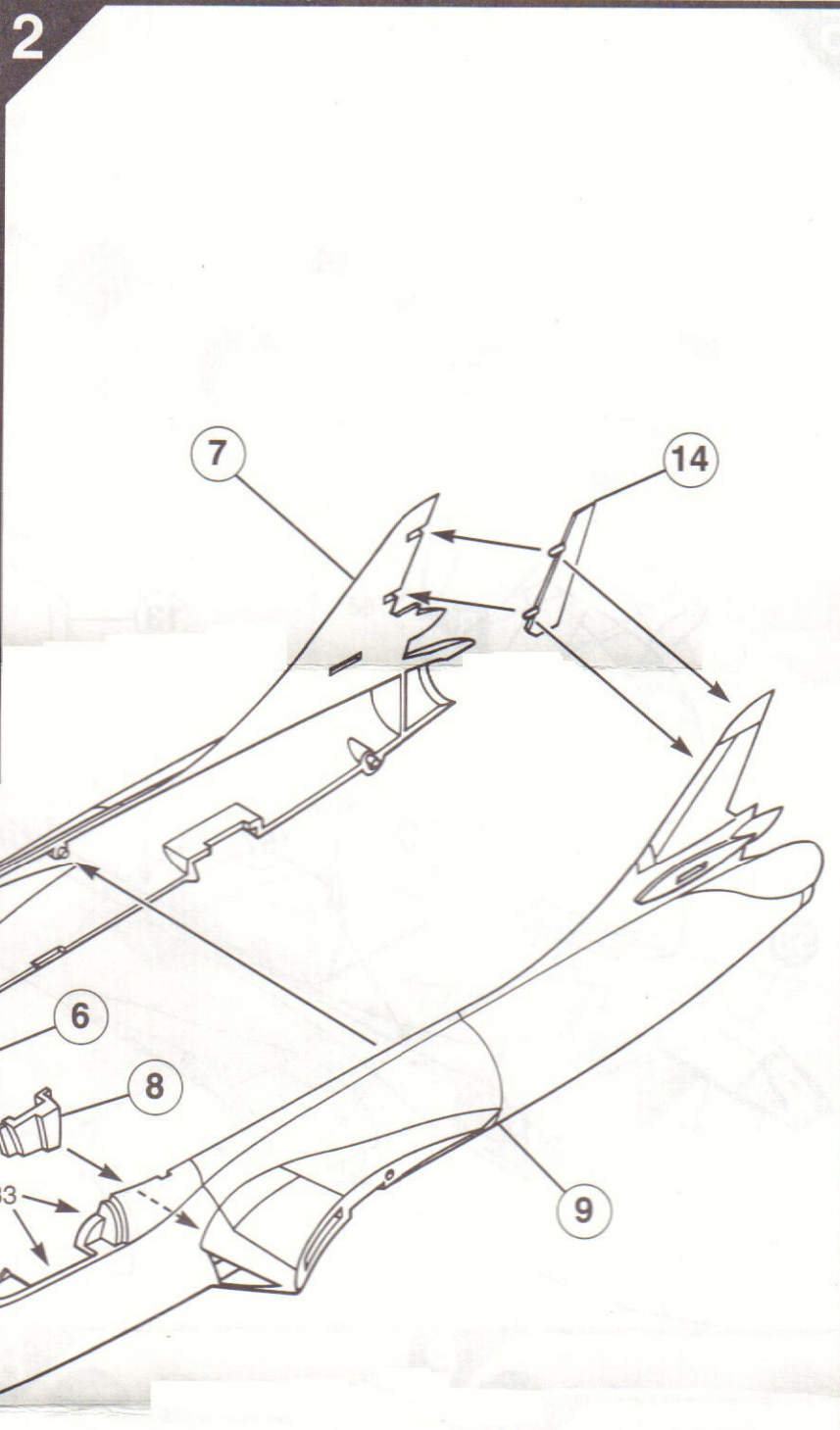
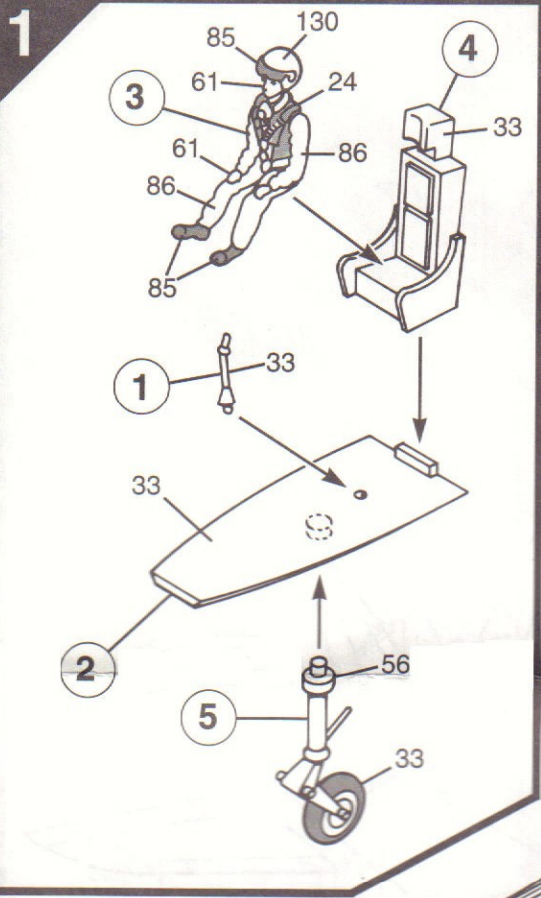
Drill or pierce
Percer
Bohren
Forare
Borra
Agujerear
Boren
Lävistä
Gennembore
Furar
Przebić
Τρύπημα

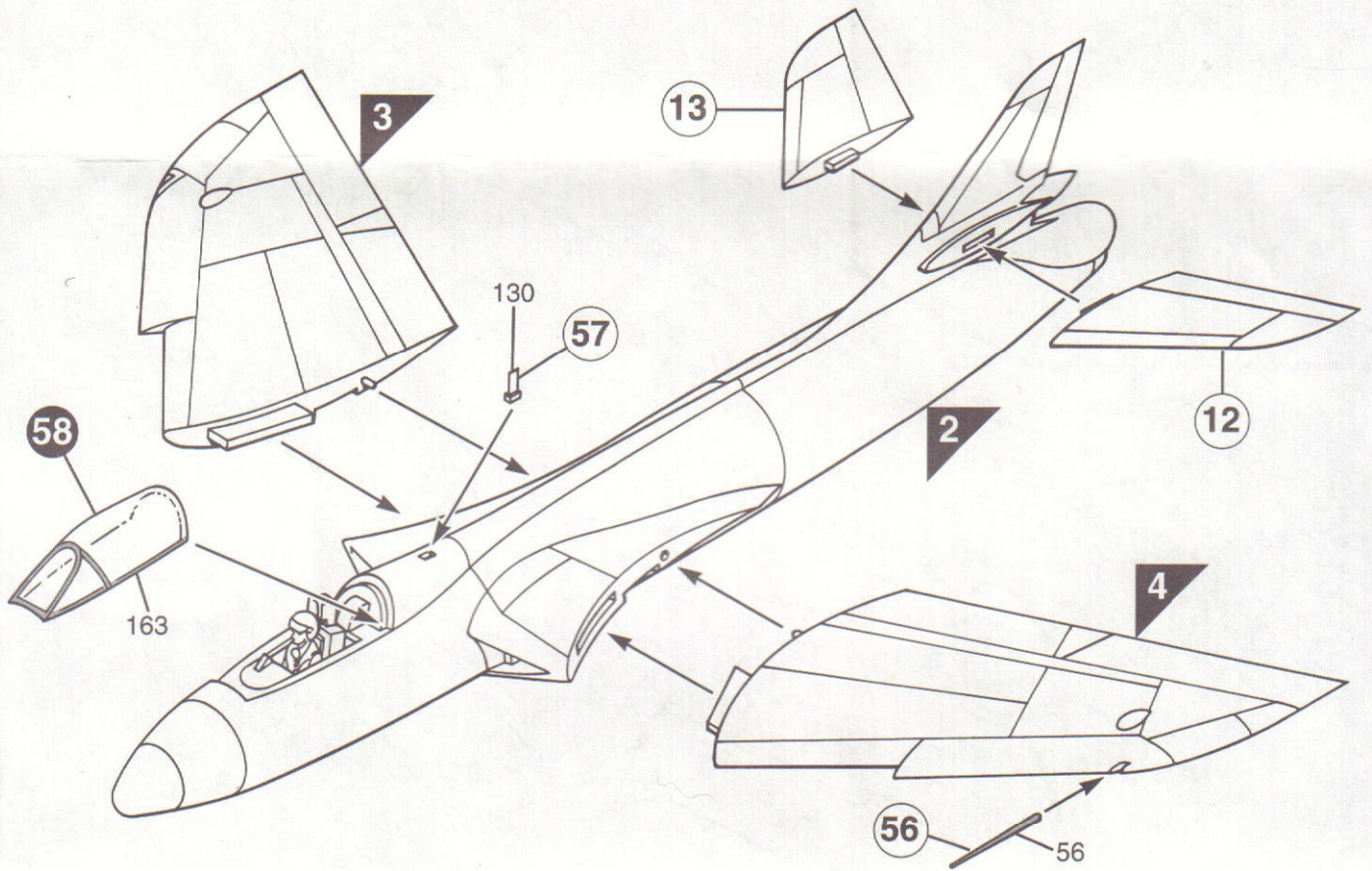


Cut
Découper
Schneiden
Cortar
Klipp
Tagliare
Klippen
Klip
Cortar
Leikkaa
Przeciąć
Αποκόψατε

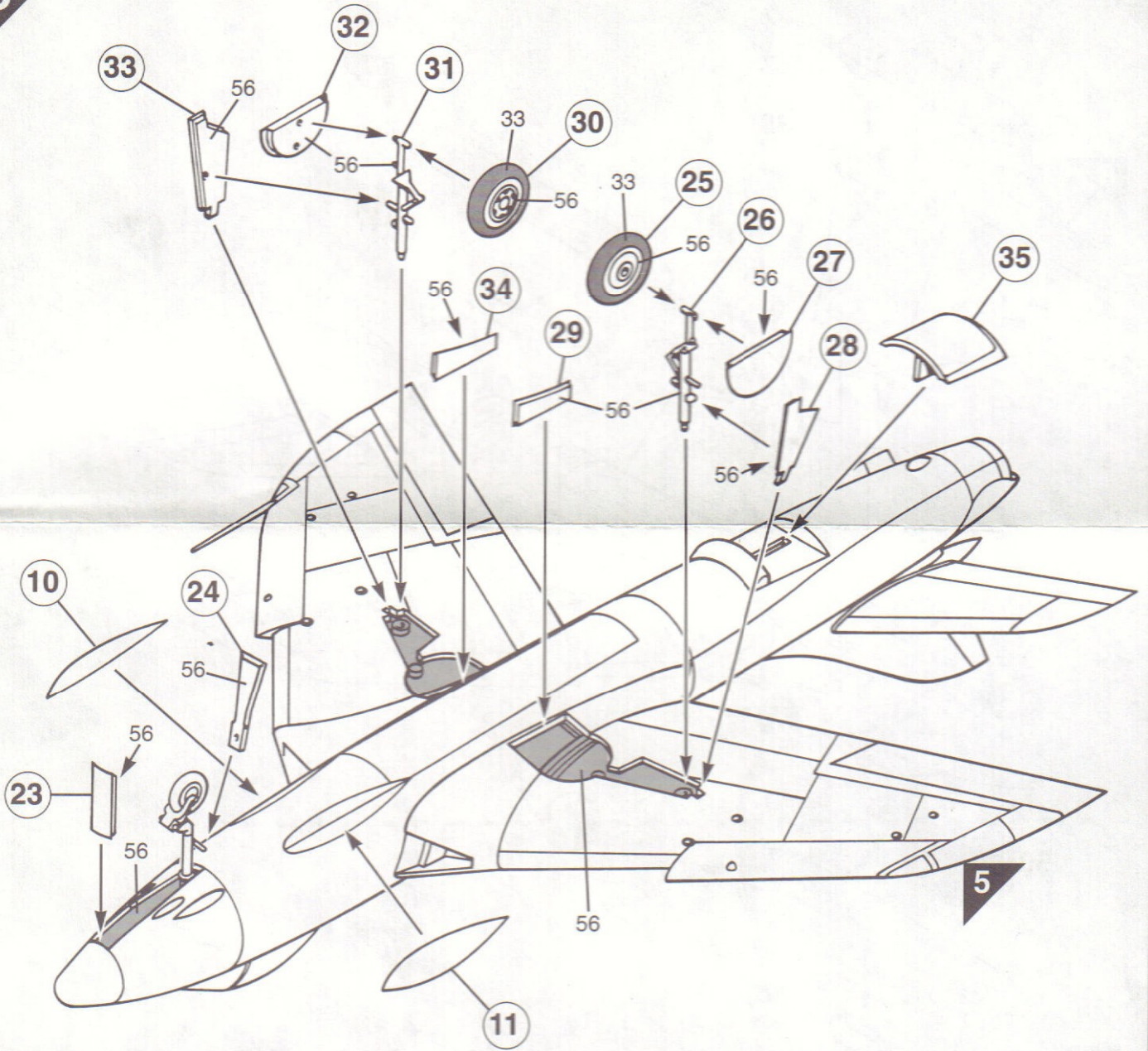


Humbrol paint number
N° peinture Humbrol
Humbrol-Farbnr
N° pintura Humbrol
Humbrol farg nr
N° vernice Humbrol
Humbrol-verfnummer
Humbrol-malingsnummer
N° de pintura Humbrol
Humbrol-maalin numero
N° farby Humbrol
Νούμερο χρώματος Humbrol



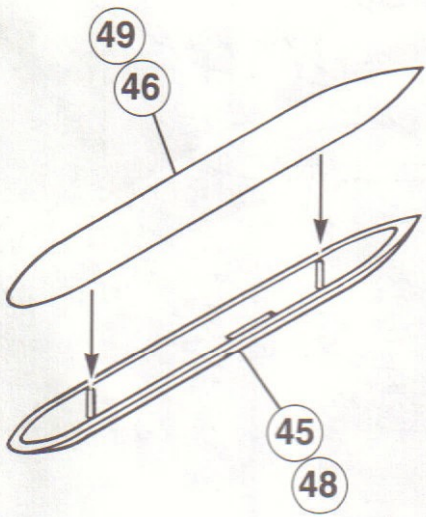


6



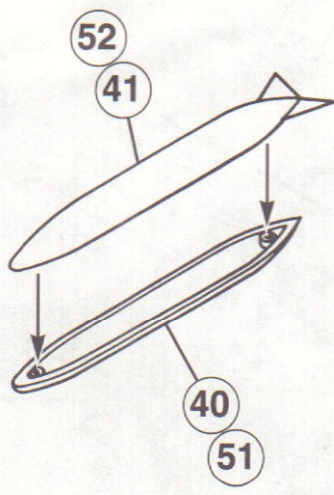
7

x2



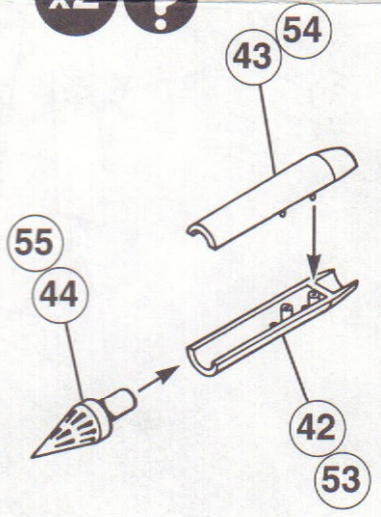
8

x2 ?

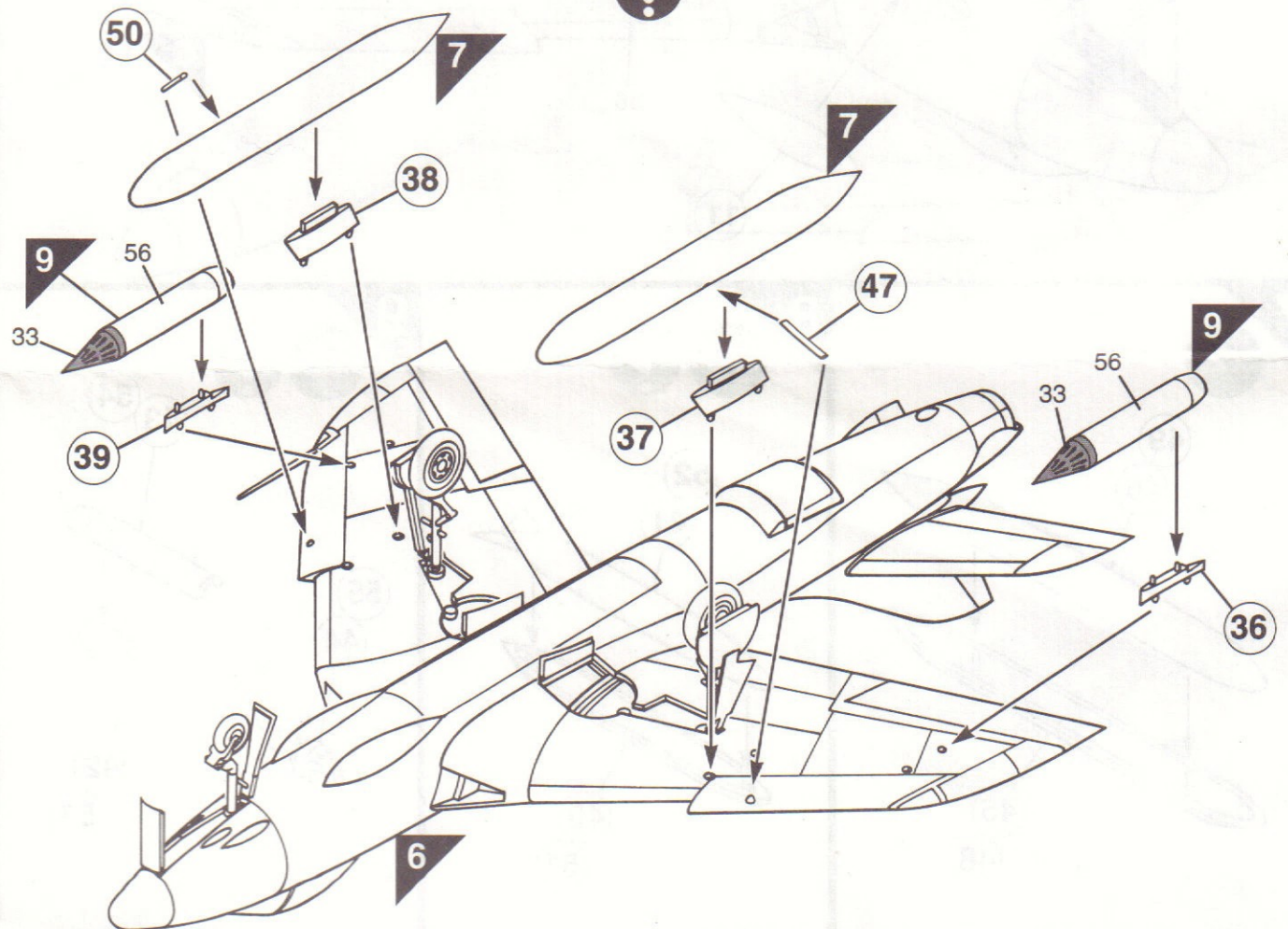
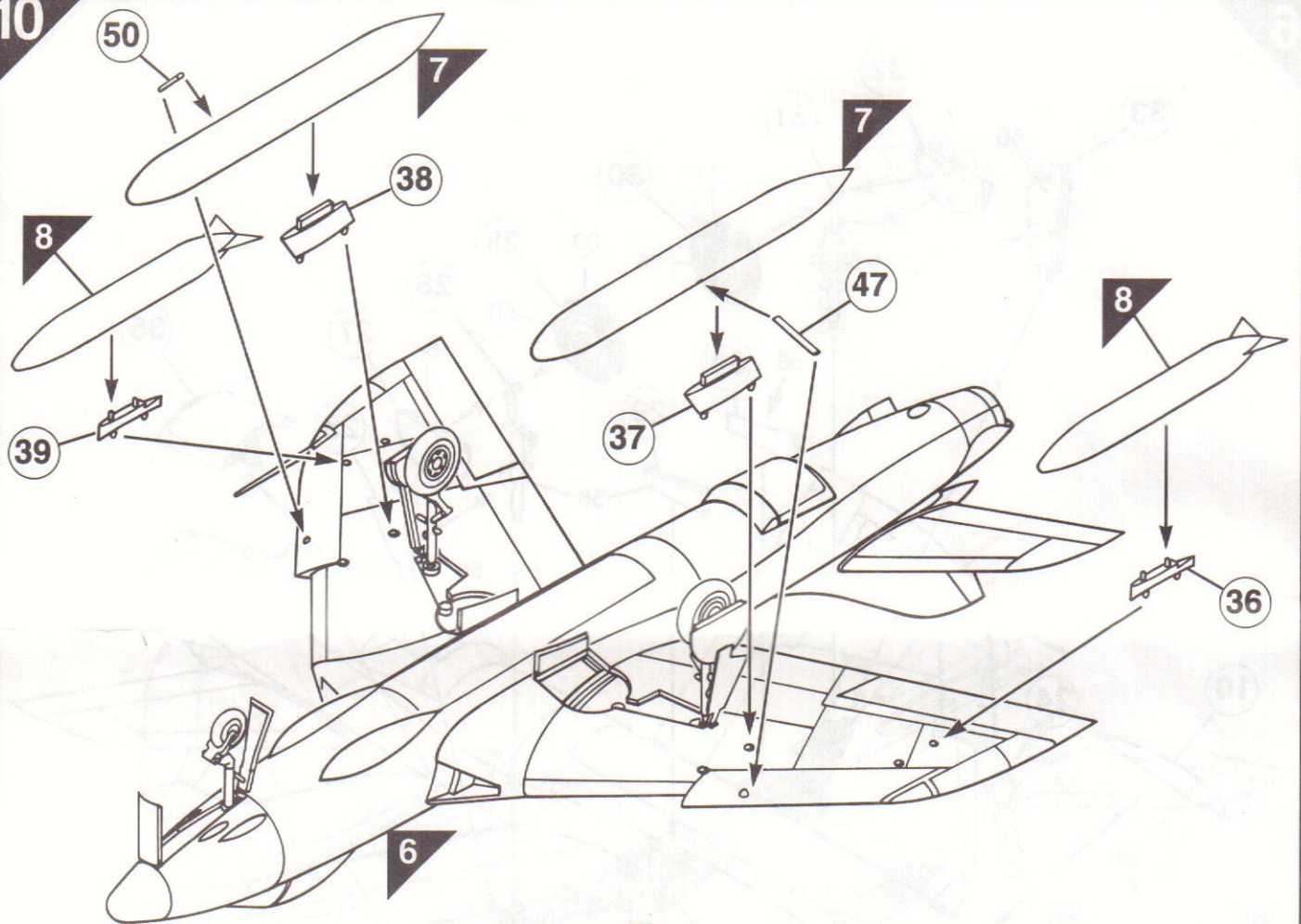


9

x2 ?

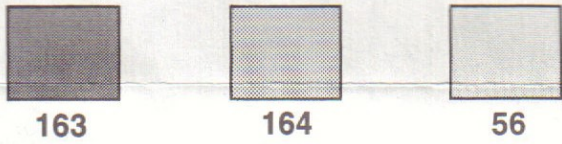
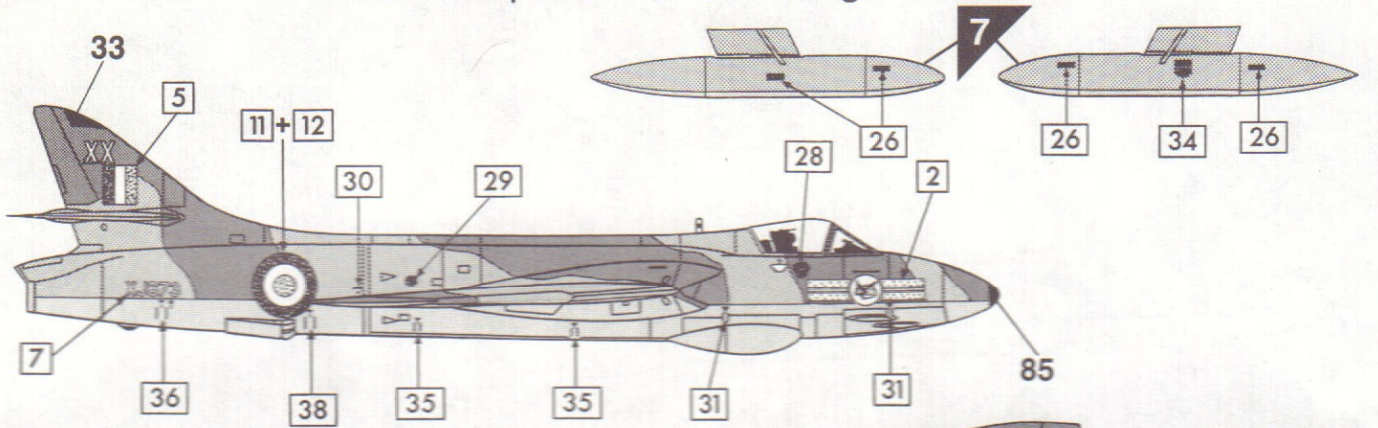


10

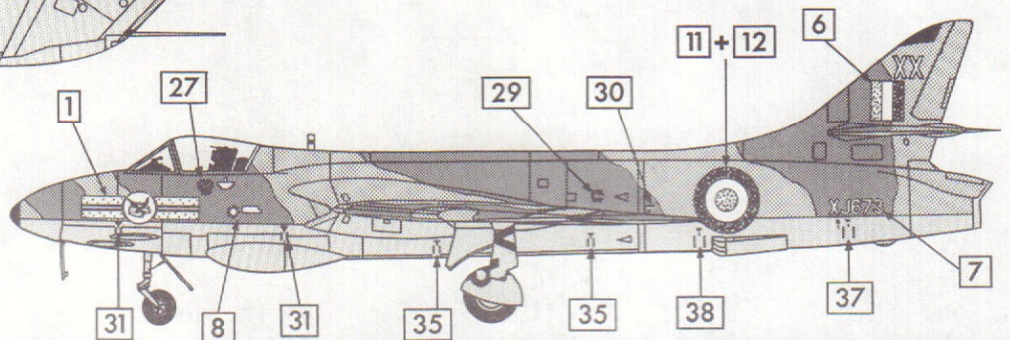
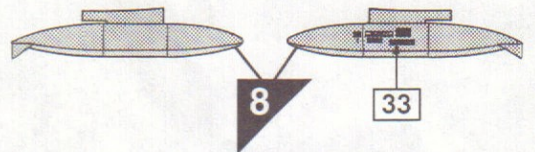
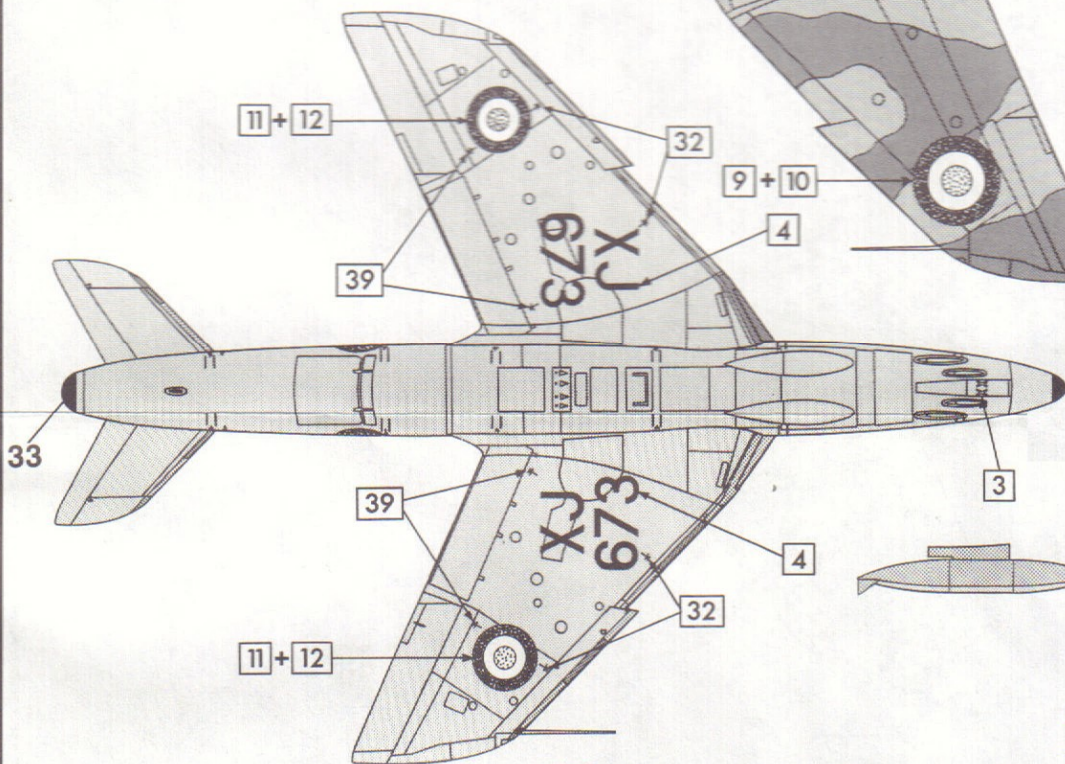
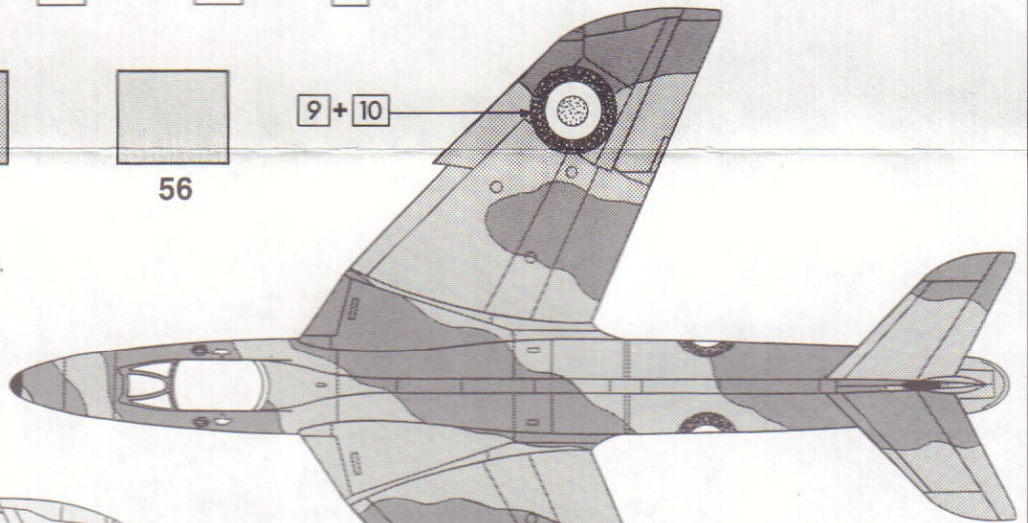


HAWKER HUNTER FGA9

No.20 Squadron, RAF Tengah, 1962



HUMBROL PAINT Nos.
3 19 24 33 56 61
85 86 130 163 164



HAWKER HUNTER FGA9

No.79(Shadow) Squadron, No.229 Operational Conversion Unit,
RAF Chivenor, 1972

