

Lockheed **P-38J** Lightning

H-280-380

© 1970 BY REVELL INC., VENICE, CALIF. 90291

PRINTED IN U.S.A.

Cursed by the Germans as "that forked-tailed devil" and called "two airplanes with one pilot" by the Japanese, Lockheed's P-38 Lightning flashed to victory in both theaters of war.

The Lightning was unique among fighting planes of World War II, but most unusual was the fact that it was designed on the back of an envelope by Lockheed's chief engineer while he was riding on a train one night. From this inauspicious birth, the P-38 Lightning grew into a powerful fighting tool.

GREATEST PIONEER

This twin-boomed lightning bolt could boast of more significant "firsts" than any other operational World War II aircraft. Here are some of these pioneer features:

- ★ **FIRST** fighter to have a tricycle landing gear, now the standard configuration.
- ★ **FIRST** fighter to be supercharged for high altitude operations. This permitted efficient performance above 40,000 feet.
- ★ **FIRST** fighter to exceed 400 mph. The P-38 was more than 100 mph faster than any other fighter when it was accepted by the U.S. Army.
- ★ **FIRST** fighter to fly the Atlantic Ocean non-stop, due to its long range fuel tanks.
- ★ **FIRST** fighter to carry all its guns in the nose for the most effective concentration of firepower. With four 50 cal. machine guns and one 20mm cannon, the Lightning often demolished such targets as destroyers and 60-ton German tanks. The great advantage to the positioning of the guns in the nose was that all the five streams of fire remained parallel to one another regardless of the range to the target. With wing-mounted guns, the streams must converge at one point in front of the plane to be effective. The Lightning's firepower was so devastating that a one-second burst could destroy an enemy plane.
- ★ **FIRST** American plane to land in Japan when the war finally came to an end.

BAITING THE ENEMY

Although the Lockheed Lightning was a powerful and effective weapon against the Germans, it was even more so against the Japanese. America's Ace of Aces, Major Richard Bong, flew the Lightning in all 40 of his victories. In Dick Bong's hands, the P-38

was the most remarkable machine in the sky. In the midst of an attack on fifteen Japanese fighters, Bong saw that one of the P-38's in the fight had been crippled and lost an engine. This had not gone unnoticed by the Japanese, either, and one of the enemy aircraft turned to intercept the unfortunate plane before it could reach the safety of a nearby cloud bank. Quickly, Bong turned between the two aircraft, then calmly shut down one of his own engines to further entice the Japanese pilot. The enemy fighter immediately took up the chase while Bong proceeded to demonstrate the Lightning's single-engine performance. As soon as the crippled P-38 had reached the cloud cover, Bong restarted his second engine and left the startled Japanese pilot staring into empty space.

Another episode in the life of the Lightning involved the pinpoint interception of Japanese Admiral Yamamoto's bomber in one of the most precise operations of the war. Only the P-38 had the range required for such an operation — one thousand miles round trip! The loss of Yamamoto was one of the greatest defeats the Japanese suffered during the war.

WORKHORSE OF THE AIR

The Lightning was the only American fighter to remain in production throughout the war, the first P-38 flying in 1939, the last one rolling from the production line in 1945. A total of 9,924 Lightnings were built by Lockheed. An additional 113 P-38's were built by Convair.

Revell's model of the Lockheed P-38 Lightning carries the markings of one of the aircraft flown by Major Bong. His final score was 40 Japanese aircraft destroyed, although the entire score was never marked on his plane.

We are grateful to the Air Museum, Ontario, California, for the use of their aircraft in the development of this model.

LOCKHEED P-38J LIGHTNING SPECIFICATIONS

WINGSPAN:	52 feet
LENGTH:	37 feet 10 inches
POWERPLANT:	Two Allison V-1710 liquid cooled 12 cylinder inline engines of 1,475 h.p. each.
PERFORMANCE:	Maximum speed 414 mph at 25,000 feet. Service ceiling — 44,000 feet.
ARMAMENT:	Four .50 cal. Browning M2 machine guns. One AN-M2 20mm cannon.

★ ★ ★ BEFORE YOU BEGIN ★ ★ ★

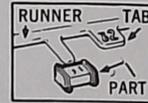
GET YOUR TOOLS READY:



CEMENT USE TOOTH PICK, PAINT BRUSH OR PIN TO APPLY IT



TAPE AND CLOTHES PINS TO CLAMP AND HOLD PARTS UNTIL THEY ARE DRY



DO NOT DETACH PARTS UNTIL YOU ARE READY TO USE THEM! PARTS ARE NUMBERED TO HELP YOU FIND THEM. LOOK FOR THE NUMBER ON TAB NEXT TO PART OR ON PART ITSELF.

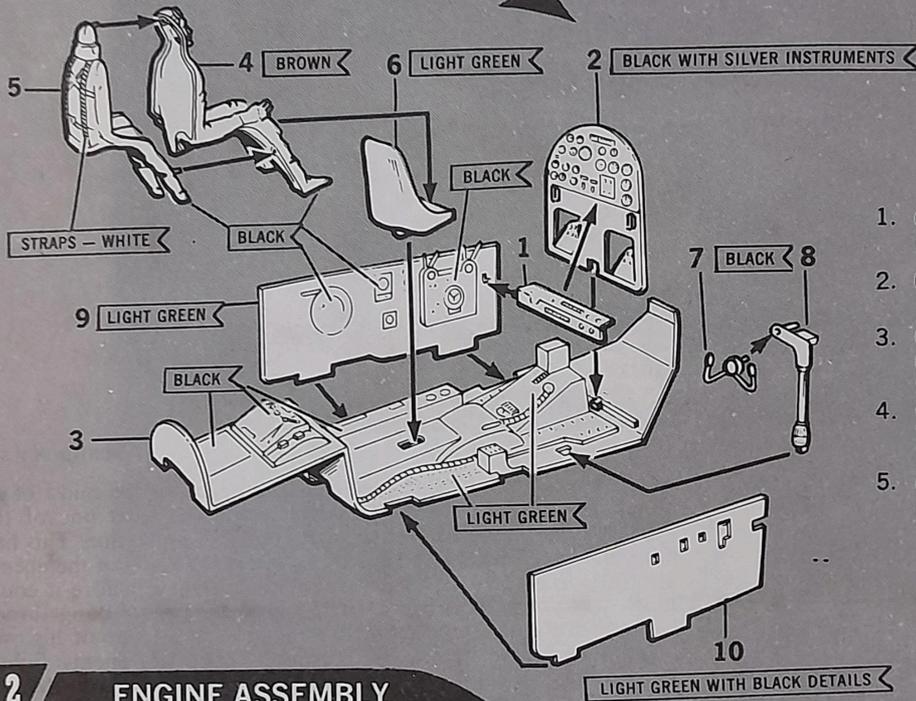
FIRST, FIT PARTS TOGETHER and TRIM EXCESS PLASTIC. Use a toothpick, pin or small paint brush to apply cement. APPLY CEMENT SPARINGLY. Too much cement will damage your model.

NOTE: In the illustrations some of the details on the parts have been OMITTED FOR CLARITY.

IF YOU WISH TO PAINT YOUR MODEL — See PAINTING FLAGS  for color suggestions.

- Paint small parts **before** detaching from runner.
- Start with the lighter colors.
- Scrape off paint where cement is to be applied. Cement will not work on paint.

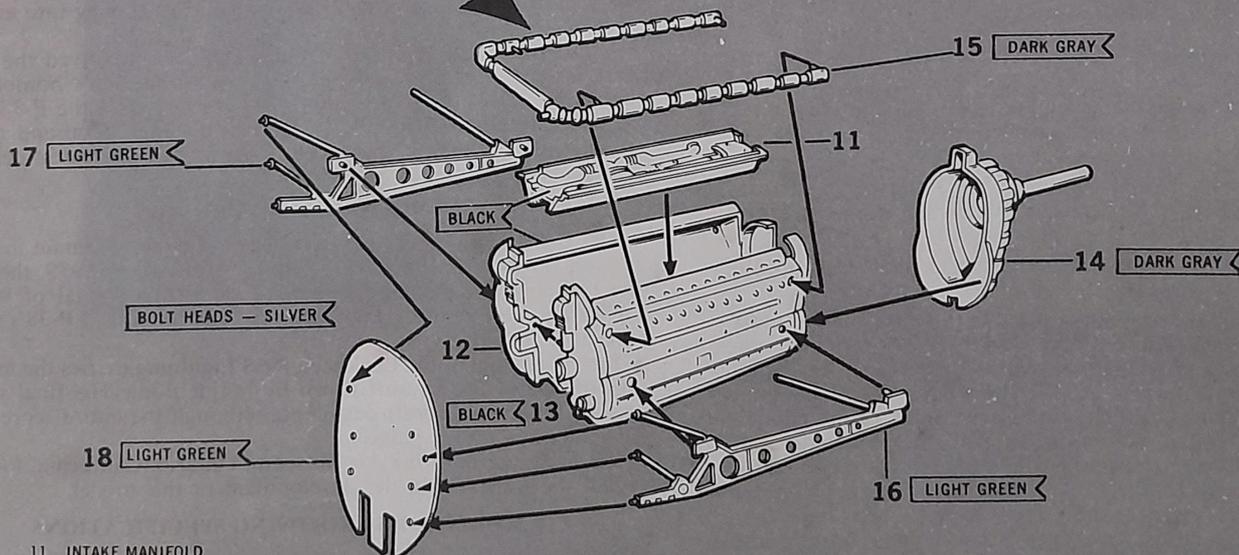
1 COCKPIT INTERIOR



- 1 INSTRUMENT CONSOLE
- 2 INSTRUMENT PANEL
- 3 FLOOR BOARD
- 4 PILOT FRONT
- 5 PILOT BACK
- 6 SEAT
- 7 CONTROL WHEEL
- 8 CONTROL COLUMN
- 9 COCKPIT SIDE PANEL LEFT
- 10 COCKPIT SIDE PANEL RIGHT

1. Cement the INSTRUMENT CONSOLE Part (1) to INSTRUMENT PANEL (2).
2. Cement the INSTRUMENT PANEL to the FLOOR BOARD (3).
3. Cement the two halves of the PILOT (4) and (5) together and to the SEAT (6). Cement the SEAT to the FLOOR BOARD.
4. Cement the CONTROL WHEEL (7) to the CONTROL COLUMN (8). Cement COLUMN to FLOOR BOARD.
5. Cement LEFT COCKPIT SIDE PANEL (9) and RIGHT SIDE PANEL (10) to FLOOR BOARD.

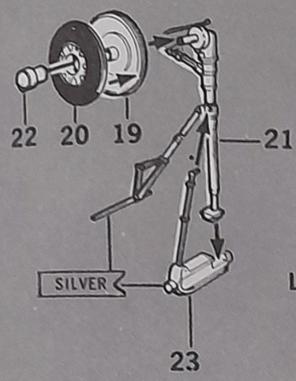
2 ENGINE ASSEMBLY



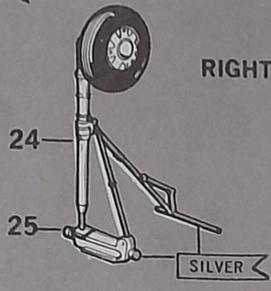
- 11 INTAKE MANIFOLD
- 12 LEFT ENGINE HALF
- 13 RIGHT ENGINE HALF
- 14 ENGINE GEAR BOX
- 15 EXHAUST MANIFOLD
- 16 RIGHT ENGINE MOUNT
- 17 LEFT ENGINE MOUNT
- 18 FIREWALL

1. Cement INTAKE MANIFOLD (11) between ENGINE HALVES, LEFT (12) and RIGHT (13).
2. Cement ENGINE GEAR BOX (14) to FRONT of ENGINE.
3. Cement EXHAUST MANIFOLD (15) to ENGINE.
4. Cement RIGHT and LEFT ENGINE MOUNTS (16) and (17) to ENGINE.
5. Cement ENGINE MOUNTS and EXHAUST MANIFOLD to FIREWALL (18).

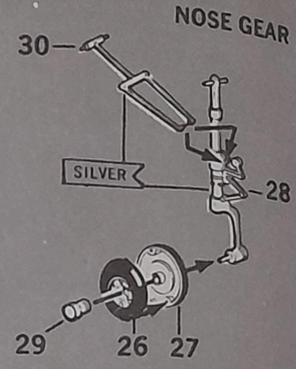
3 LANDING GEAR ASSEMBLY



LEFT MAIN GEAR



RIGHT MAIN GEAR



NOSE GEAR

- 19 INSIDE WHEEL HALF (2 Parts)
- 20 OUTSIDE WHEEL HALF (2 Parts)
- 21 LEFT MAIN GEAR STRUT
- 22 WHEEL RETAINER (2 Parts)
- 23 LEFT GEAR MOUNTING BEAM
- 24 RIGHT MAIN GEAR STRUT
- 25 RIGHT MOUNTING BEAM
- 26 NOSE WHEEL OUTSIDE
- 27 NOSE WHEEL INSIDE
- 28 NOSE GEAR
- 29 NOSE WHEEL RETAINER
- 30 NOSE GEAR RETRACT LINK

1. Make two MAIN WHEEL ASSEMBLIES by cementing an INSIDE WHEEL HALF (19) to each OUTSIDE WHEEL HALF (20).

LEFT MAIN GEAR.

2. PLACE, DO NOT CEMENT a WHEEL ASSEMBLY on the LEFT MAIN GEAR STRUT (21). Carefully PRESS a WHEEL RETAINER (22) to the pin on (21).
3. Cement LEFT MAIN GEAR MOUNTING BEAM (23) to LEFT GEAR STRUT.

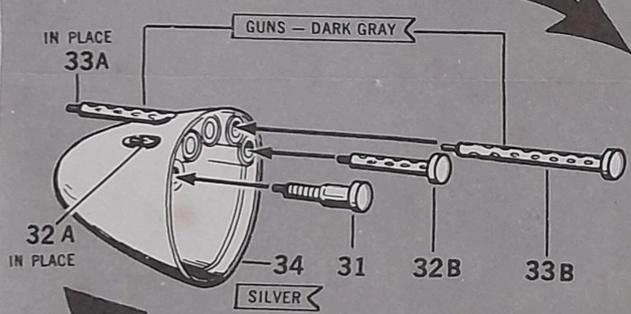
RIGHT MAIN GEAR

4. Assemble RIGHT MAIN GEAR in the same way as LEFT GEAR using MAIN WHEEL ASSEMBLY (19) and (20), RETAINER (22), RIGHT MAIN GEAR STRUT (24) and MOUNTING BEAM (25).

NOSE GEAR ASSEMBLY

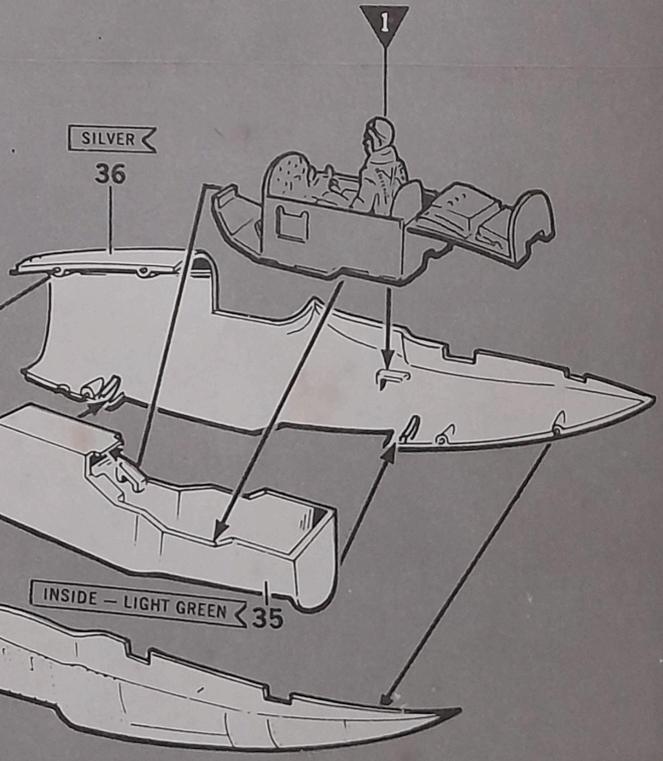
5. Cement two halves of NOSE WHEEL together, parts (26) OUTSIDE and (27) INSIDE. Place on AXLE PIN of NOSE GEAR (28), carefully PRESS RETAINER (29) to AXLE PIN.
6. Carefully spread YOKE of NOSE GEAR RETRACT LINK (30) and SNAP, DO NOT CEMENT, PINS on COLLAR LOCATOR HOLES.

4 FUSELAGE ASSEMBLY



32 A IN PLACE

32 B IN PLACE



1

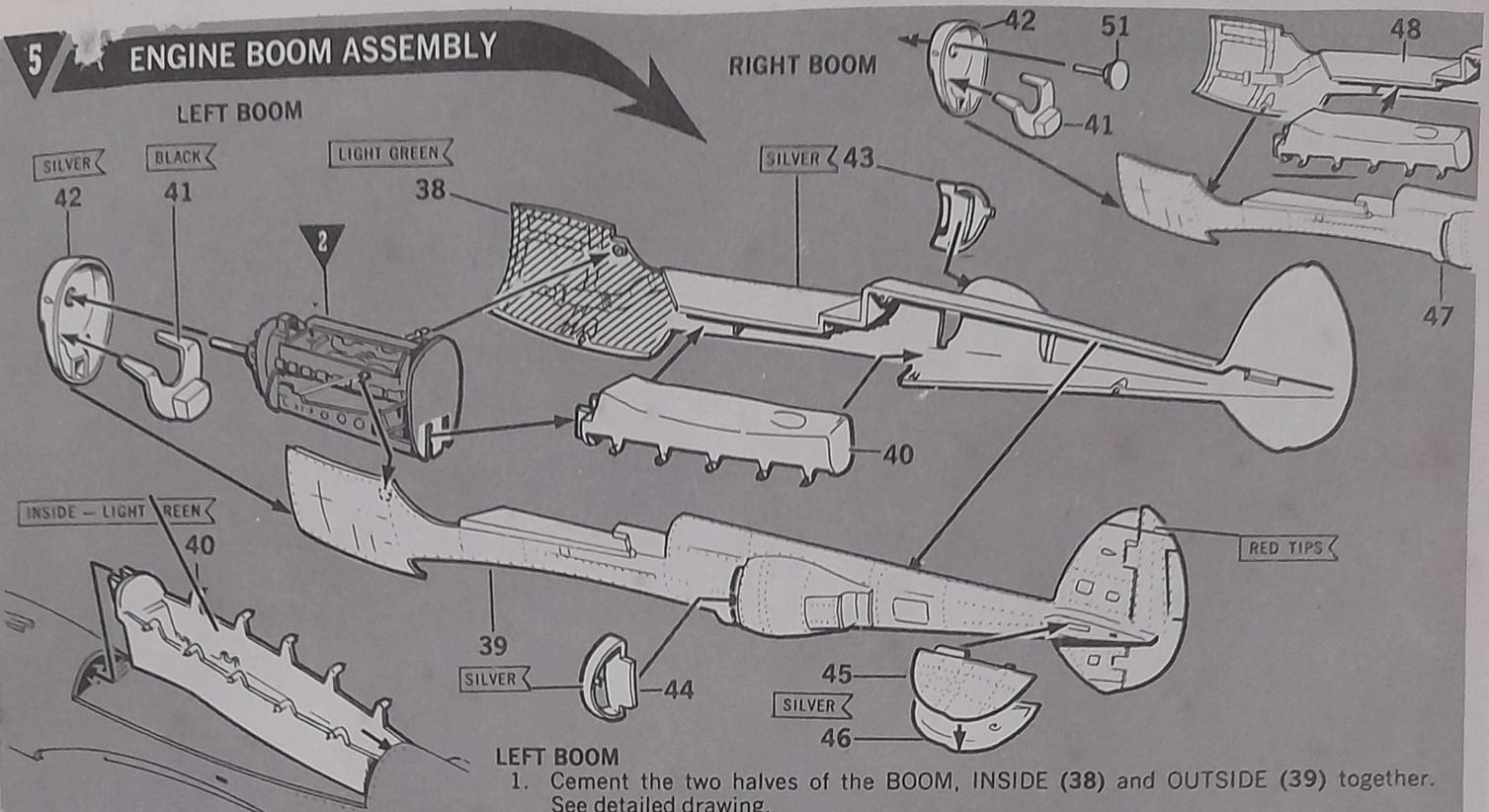
INSIDE - LIGHT GREEN

SILVER

- 31 20MM CANNON
- 32A SHORT MACHINE GUN
- 32B SHORT MACHINE GUN
- 33A LONG MACHINE GUN
- 33B LONG MACHINE GUN
- 34 FUSELAGE NOSE
- 35 NOSE WHEEL WELL
- 36 FUSELAGE RIGHT SIDE
- 37 FUSELAGE LEFT SIDE

1. Cement the 20MM CANNON (31) and MACHINE GUNS (32A and B) and (33A and B) to the FUSELAGE NOSE (34).
2. Cement the NOSE WHEEL WELL (35) to the COCKPIT ASSEMBLY from STEP 1
3. Cement the assembly to the FUSELAGE RIGHT SIDE (36).
4. Cement the LEFT FUSELAGE (37) to the RIGHT FUSELAGE ASSEMBLY.
5. Cement the FUSELAGE NOSE ASSEMBLY to the FUSELAGE.

5 ENGINE BOOM ASSEMBLY



- 38 LEFT BOOM INSIDE
- 39 LEFT BOOM OUTSIDE
- 40 WHEEL WELL (2 Parts)
- 41 INTAKE SCREEN (2 Parts)
- 42 FRONT COWLING (2 Parts)
- 43 AIR SCOOP RIGHT (2 Parts)
- 44 AIR SCOOP LEFT (2 Parts)
- 45 STABILIZER TIP TOP LEFT
- 46 STABILIZER TIP BOTTOM LEFT
- 47 RIGHT BOOM INSIDE
- 48 RIGHT BOOM OUTSIDE
- 49 RIGHT STABILIZER TIP TOP
- 50 RIGHT STABILIZER TIP BOTTOM
- 51 RIGHT PROP SHAFT

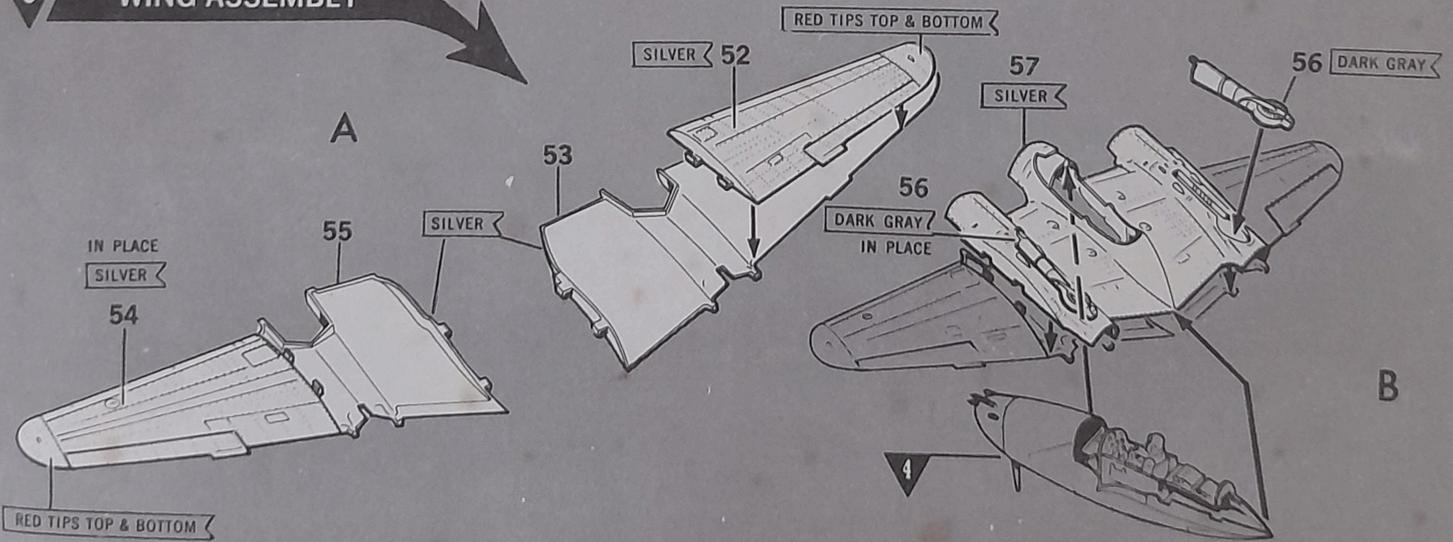
LEFT BOOM

1. Cement the two halves of the BOOM, INSIDE (38) and OUTSIDE (39) together. See detailed drawing.
2. Place the rear end of the LEFT WHEEL WELL (40) in the BOOM opening. Allow the rear edge to go under the opening. Lower the front end and slide WHEEL WELL forward until front and rear edge of WHEEL WELL and BOOM opening are even then cement in place.
3. Cement one INTAKE SCREEN (41) in a front COWLING (42).
4. Cement the FIREWALL of ENGINE ASSEMBLY STEP 2 to the front of the WHEEL WELL. Slide front COWLING over PROP SHAFT and cement to BOOM.
5. Cement RIGHT SIDE (43) and LEFT SIDE (44) AIR SCOOPS to sides of BOOM.
6. Cement STABILIZER TIP TOP (45) to BOTTOM (46). Cement TIP to BOOM.

RIGHT BOOM

7. Assemble RIGHT INBOARD (47), OUTBOARD (48) BOOMS and WHEEL WELL (40) together.
8. Cement RIGHT STABILIZERS TOP (49) and BOTTOM (50) together and to BOOM.
9. Cement PROP SHAFT (51) and INTAKE SCREEN (41) INSIDE FRONT COWLING (42), CEMENT COWLING to BOOM Assembly.
10. Cement remaining AIRSCOOPS RIGHT (43) and LEFT (44) to sides of BOOM.

6 WING ASSEMBLY



- 52 RIGHT WING TOP
- 53 RIGHT WING BOTTOM
- 54 LEFT WING TOP
- 55 LEFT WING BOTTOM
- 56 SUPERCHARGER (2 Parts)
- 57 INNER WING SECTIONS

DRAWING A

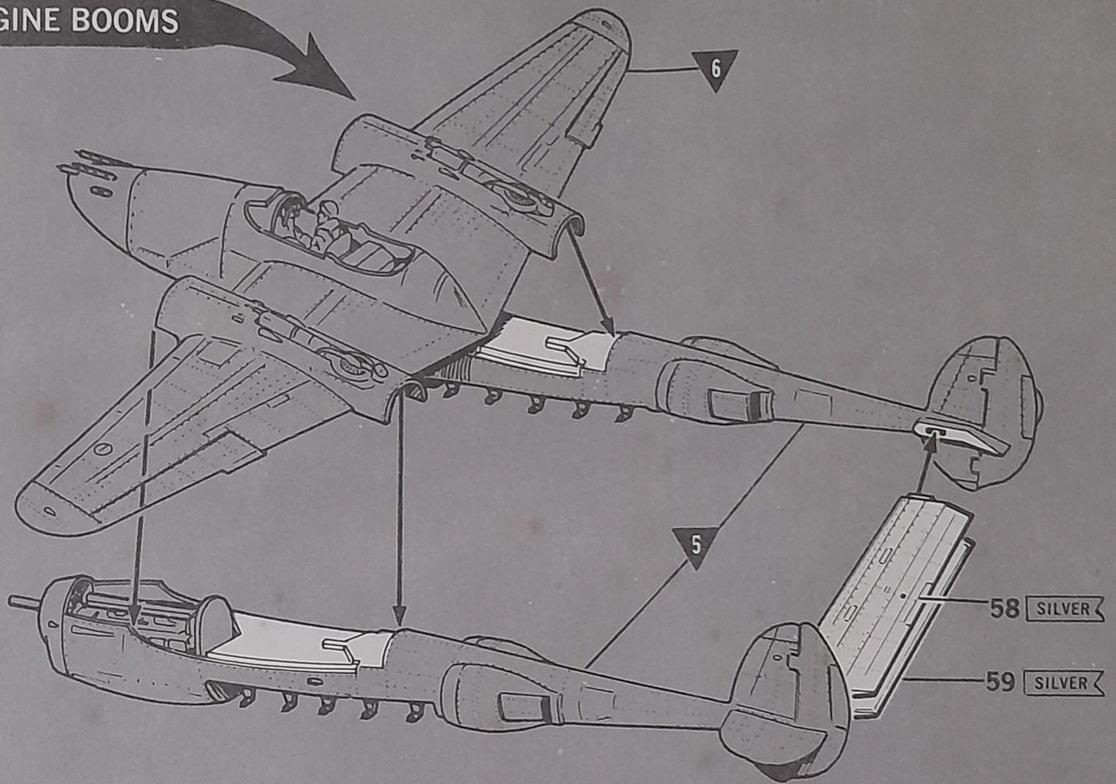
1. Cement the RIGHT WING TOP (52) to BOTTOM (53) and the LEFT WING TOP (54) to BOTTOM (55).

DRAWING B

2. Cement two SUPERCHARGERS (56) to the INNER WING SECTION (57).
3. Cement the RIGHT and LEFT WING SECTIONS to the INNER WING SECTION.
4. Cement the FUSELAGE from STEP 4 to WING.

7

WING TO ENGINE BOOMS

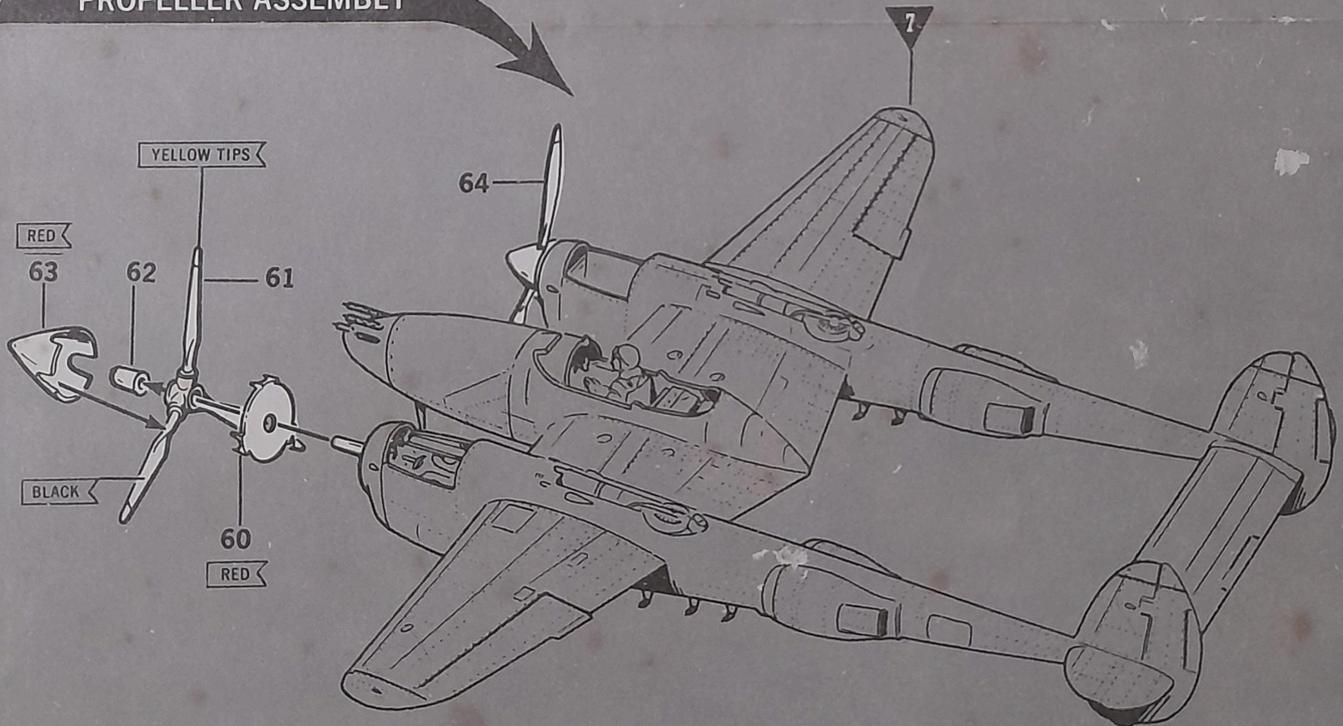


- 58 STABILIZER TOP
- 59 STABILIZER BOTTOM

1. Cement STABILIZER TOP (58) to BOTTOM (59).
2. Cement LEFT BOOM (with Engine) to WING.
3. Cement RIGHT BOOM to WING. Spread BOOMS slightly and cement STABILIZER between BOOMS.

8

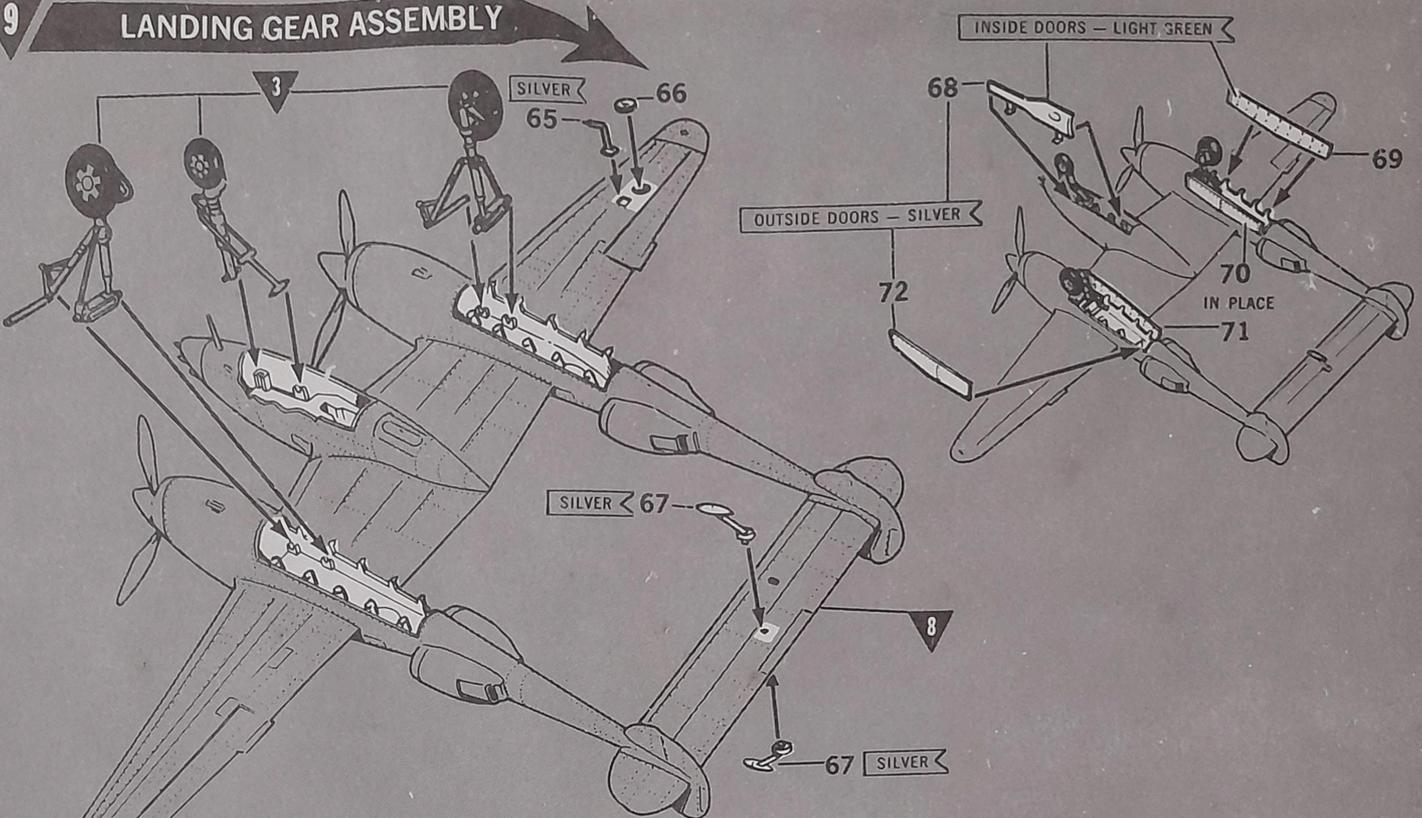
PROPELLER ASSEMBLY



- 60 SPINNER BACK PLATE (2 Parts)
- 61 LEFT PROPELLER
- 62 PROPELLER RETAINER (2 Parts)
- 63 SPINNER (2 Parts)
- 64 RIGHT PROPELLER

1. PLACE, DO NOT CEMENT a SPINNER BACK PLATE (60) and the LEFT PROPELLER (61) on the LEFT PROPELLER SHAFT. PRESS, DO NOT CEMENT a PROPELLER RETAINER (62) on SHAFT. Carefully cement a SPINNER (63) to the BACK PLATE.
2. Install the RIGHT PROPELLER assembly in the same way using remaining BACK PLATE (60), RETAINER (62), SPINNER (63) and RIGHT PROPELLER (64).

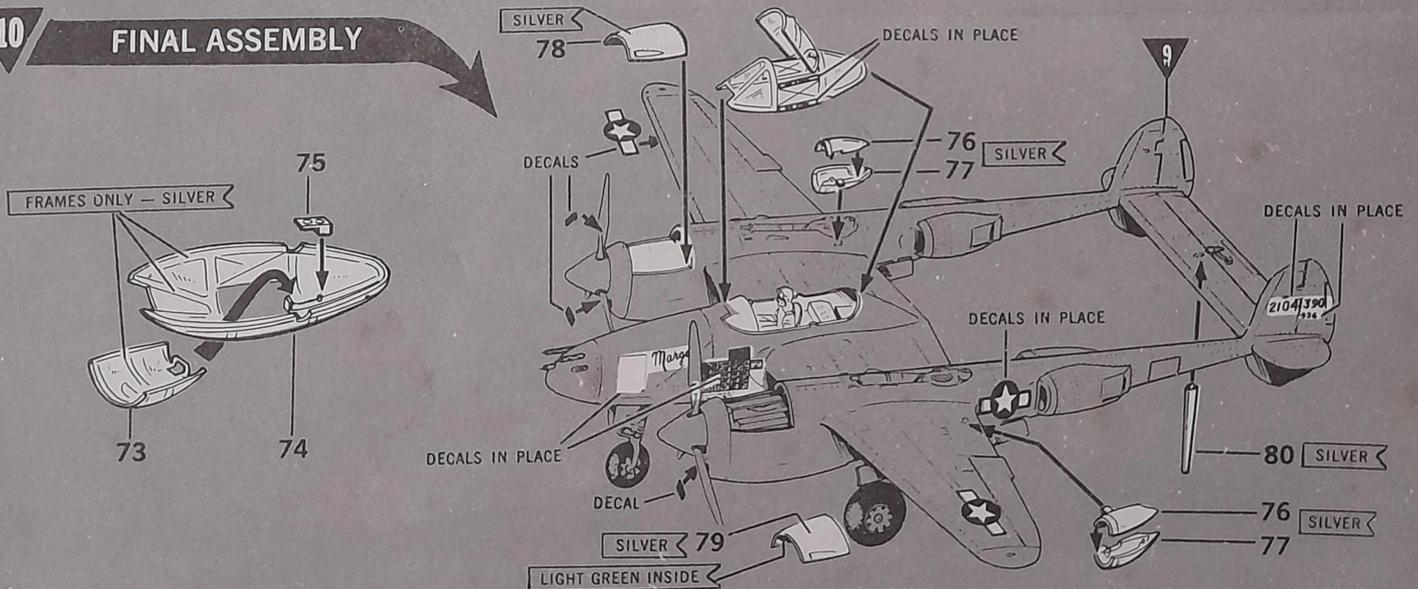
9 LANDING GEAR ASSEMBLY



- 65 PITOT TUBE
- 66 LANDING LIGHT LENS (Clear)
- 67 BALANCE WEIGHT (2 Parts)
- 68 NOSE WHEEL DOOR
- 69 LEFT WHEEL OUTSIDE DOOR
- 70 LEFT WHEEL INSIDE DOOR
- 71 RIGHT WHEEL INSIDE DOOR
- 72 RIGHT WHEEL OUTSIDE DOOR

1. Cement the LEFT and RIGHT MAIN GEAR and NOSE WHEEL Assemblies from STEP 3 to the INSIDE of WHEEL WELLS.
2. Cement PITOT TUBE (65) and CLEAR LANDING LIGHT (66) to LEFT WING.
3. Cement one BALANCE WEIGHT (67) to each SIDE of STABILIZER.
4. Cement the LANDING GEAR DOORS to HINGE PINS as shown. NOSE WHEEL DOOR (68), LEFT WHEEL OUTSIDE (69) and INSIDE (70) and RIGHT WHEEL INSIDE (71) and OUTSIDE (72).

10 FINAL ASSEMBLY



- 73 CANOPY HATCH (Clear)
- 74 CANOPY (Clear)
- 75 HATCH RETAINER (Clear)
- 76 AIR SCOOP TOP (2 Parts)
- 77 AIR SCOOP BOTTOM (2 Parts)
- 78 RIGHT ENGINE COWLING
- 79 LEFT ENGINE COWLING
- 80 TAIL STAND

1. PLACE, DO NOT CEMENT CANOPY HATCH (73) in CANOPY (74) and carefully cement RETAINER (75) to CANOPY. DO NOT LET CEMENT TOUCH HATCH PIN OR HATCH WILL NOT OPEN.
2. Cement CANOPY ASSEMBLY to FUSELAGE.
3. Make two AIR SCOOPS by cementing the TOPS (76) to BOTTOMS (77). Cement SCOOPS to side of ENGINE BOOMS.
4. Cement RIGHT ENGINE COWLING (78) to RIGHT BOOM.
5. Snap LEFT ENGINE COWLING (79) in place over ENGINE. It may be removed to display ENGINE.
6. Install DECALS as shown.
7. TAIL STAND (80) may be cemented to STABILIZER if you so desire.

Send for Revell's full color 32 page catalog showing every model kit available. Includes 8 pages of modeling tips. Send 75¢ to Revell Inc., 4199 Glencoe, Venice, Calif. 90291.

Bauanleitung für LOCKHEED P-38J LIGHTNING

Von den Deutschen als „dieser gabelschwänzige Teufel“ und von den Japanern als „zwei Flugzeuge mit nur einem Piloten“ benannt, flog Lockheeds P-38 Lightning blitzschnell zum Sieg auf beiden Schauplätzen des Krieges. Unter den Jagdflugzeugen des zweiten Weltkrieges war die Lightning einmalig, aber höchst ungewöhnlich war auch die Tatsache, da Lockheeds Chefingenieur das Flugzeug eines Nachts, als er im Zug saß, auf einem Umschlag entwarf. Von dieser bescheidenen Geburt wuchs die P-38 Lightning zu einem mächtigen Kampfwerkzeug.

Der größte Pionier

Dieser doppelrumpfige Blitz konnte sich mehr bedeutender „Erster“ rühmen, als irgendein anderes einsatzfähiges Flugzeug des zweiten Weltkrieges. Hier sind einige dieser bahnbrechenden Eigenschaften:

Erstes Jagdflugzeug mit Dreiradfahrwerk, was jetzt zur Standardausrüstung zählt.

Erstes Jagdflugzeug mit Kompressor für Operationen mit sehr hoher Steighöhe. Dieses machte gute Leistungen bei über 12.000 m Höhe möglich.

Erstes Jagdflugzeug das schneller als 640 Std/km flog. Die P-38 flog 160 Std/km schneller als irgendein anderes Jagdflugzeug, als es von der U.S. Armee angenommen wurde.

Erstes Jagdflugzeug, das den Atlantik ohne Zwischenlandung überquerte, als Folge seiner weitreichenden Tanks.

Erstes Jagdflugzeug mit allen Gewehren vorne in der Rumpfspitze für größte Zusammenfassung der Feuerstärke.

Mit seinen vier 50 Kal. Maschinengewehren und seiner 20-mm-Kanone zerstörte die Lightning oft solche Zielscheiben wie Zerstörer und 60-Tonnen-Panzer. Der größte Vorteil der Gewehr- und Kanonenanlage in der Rumpfspitze war, daß alle fünf Feuerlinien parallel zueinander blieben, ohne Rücksicht auf die Schußweite zwischen Gewehren und Zielscheibe. Mit in den Tragflächen eingebauten Gewehren müssen die Feuerlinien in einem Punkt vor dem Flugzeug zusammenlaufen, um wirksam zu sein. Die Feuerkraft der Lightning war so verwüstend, daß eine einsekundige Feuersalve ein feindliches Flugzeug zerstören konnte.

Erstes amerikanisches Jagdflugzeug, das in Japan landete, als der Krieg endlich zu Ende ging.

Den Feind reizen

Obwohl die Lockheed Lightning eine mächtige und wirksame Waffe gegen Deutschland war, war sie gegen die Japaner noch wirkungsvoller. Das amerikanische As, der Spitzenflieger Major Richard Bong flog die Lightning während all seiner 40 Triumpfe. Mitten im Angriff auf 15 japanische Jagdflugzeuge sah Bong, daß ein P-38 beschädigt wurde und einen Motor verlor. Die Japaner hatten das auch bemerkt und ein feindliches Flugzeug wollte das unglückliche Flugzeug angreifen, bevor es den Schutz einer Wolkenbank erreichen konnte. Schnell flog Bong zwischen die beiden Flugzeuge und drosselte dann einen seiner eigenen Motore, um den japanischen Pilot anzuziehen. Der feindliche Pilot nahm die Jagd sofort auf, während Bong die Leistungen der Lightning mit nur einem Motor vorzuführen begann. Sobald das beschädigte Flugzeug die Wolkendeckung erreicht hatte, startete Bong seinen zweiten Motor und ließ einen überraschten japanischen Piloten zurück, der in leeren Raum startete.

Eine andere Episode im Leben der Lightning machte das genaue Abfangen des Jagdflugzeuges des japanischen Admirals Yamamoto nötig, einer der präzisesten Operationen des Krieges. Nur die P-38 hatte die Tragweite, die für eine solche Operation nötig war – 1600 km hin und zurück! Der Verlust von Yamamoto war eine der größten Niederlagen, die die Japaner während des Krieges erlitten.

Das Arbeitspferd der Luft

Die Lightning war das einzige amerikanische Jagdflugzeug, welches während des ganzen Krieges produziert wurde. Die erste P-38 flog in 1939, die letzte rollte 1945 von der Montagerampe. Im Ganzen wurden 9924 Lightning in Lockheed gebaut. Zusätzliche 113 P-38 wurden von Corvair gebaut.

Das Revell Modell trägt die Markierungen eines der von Major Bong geflogenen Flugzeuge. Sein Endergebnis waren 40 japanische Flugzeuge, obwohl die endgültige Zahl nie auf seinem Flugzeug markiert war.

Technische Daten:

Flügelspannweite:	15,85 m
Länge:	11,50
Kraftanlage:	Zwei Allison V-1710 flüssigkeitsgekühlte hintereinanderliegende 12-Zylinder-Motore von je 1475 PS.
Höchstgeschwindigkeit:	662 Std/km bei 7625 m
Höchste Steighöhe:	13.420 m
Bewaffnung:	Vier 50 Kal. Browning M2 Maschinengewehre. Eine AN-M2 20-mm-Kanone.

Wichtig: erst lesen – dann bauen

Zuerst Teile zusammenpassen und überschüssiges Plastik mit einer Feile oder einem Messer entfernen. Zahnstocher, Nadel oder kleinen Pinsel zum Auftragen des Klebstoffes (Revell Type S Cement) benutzen. Mit dem Klebstoff sehr sparsam umgehen, denn zuviel kann das Modell beschädigen.

Bitte beachten: Zur Klarheit des Bildes sind auf den Abbildungen einige Einzelheiten der Teile nicht mit angegeben.

Soll das Modell angemalt werden – Farben in kleinen Fähnchen beachten. Übersetzung derselben vor den einzelnen Baustufen.

Kleine Teile anmalen, bevor sie von der Stange gelöst werden. Mit den helleren Farben beginnen. Farbe dort abkratzen, wo Klebstoff aufgetragen werden soll, da dieser nicht auf Farbe klebt.

Benötigtes Werkzeug:

Messer und Feile, zum Feilen und Lösen der einzelnen Teile.

Pinzette, zum Halten und Aufheben der kleineren Teile.

Zahnstocher, Pinsel oder Nadel, zum Auftragen des Klebstoffes.

Tesa-Film und Wäscheklammern, zum Festhalten der Teile, bis sie trocken sind.

Farben: Brown – Braun, Light Green – Hellgrün, Black – Schwarz, White – Weiß, Silver – Silber, Dark Grey – Dunkelgrün, Red – Rot, Yellow – Gelb.

Baustufe 1 Cockpit innen

Straps = Gurte; Details = Einzelheiten; Instruments = Armaturen.

1. Die Instrumentenkonsolle 1 auf die Schalttafel 2 kleben.
2. Die Schalttafel auf den Boden 3 kleben.
3. Die zwei Hälften des Piloten 4 und 5 aneinander- und auf den Sitz kleben. Den Sitz 6 auf den Boden kleben.
4. Das Steuerrad 7 auf den Steuerknüppel 8 kleben. Den Steuerknüppel auf den Boden kleben.
5. Das linke Cockpitseitenteil 9 und das rechte 10 auf den Boden kleben.

Baustufe 2 Motormontage

Bolt Heads = Bolzenköpfe.

1. Das Ansaugrohr 11 zwischen die beiden Motorhälften links 12 und rechts 13 kleben.
2. Das Getriebegehäuse 14 vorne an den Motor kleben.

3. Das Auspuffrohr 15 an den Motor kleben.
4. Den rechten 16 und linken 17 Motoranbau an den Motor kleben.
5. Die Motoranbauten und das Auspuffrohr an die Feuerwand 18 kleben.

Baustufe 3 Fahrwerkmontagen

Left, Right Main Gear = linkes, rechtes Hauptfahrwerk; Nose Gear = Bugfahrwerk; Tire = Reifen; Wheel Only = nur das Rad.

1. Zwei Haupträdermontagen herstellen, indem man die innere Radhälfte 19 an die äußere 20 klebt.

Linkes Fahrwerk

2. Eine Radmontage auf die linke Fahrwerkstrebe 21 setzen, nicht kleben. Einen Radhaltekeil 22 vorsichtig auf den Stift von 21 setzen.
3. Den linken Hauptfahrwerksbalken 23 an die linke Fahrwerkstrebe kleben.

Rechtes Fahrwerk

4. Das rechte Fahrwerk auf die gleiche Weise wie das linke zusammenfügen, indem man die Hauptradmontage 19 und 20, den Haltekeil 22, die rechte Fahrwerkstrebe 24 und den Hauptfahrwerksbalken 25 benutzt.

Bugfahrwerk

5. Die zwei Hälften des Bugrades außen 26 und innen 27 zusammenkleben. Rad auf den Achsenstift des Bugrades 28 setzen und den Haltekeil 29 auf den Achsenstift drücken.
6. Vorsichtig das Gabelgelenk 30 des Bugfahrwerks spreizen und die Stifte in die Anbringungslöcher einrasten lassen, nicht kleben.

Baustufe 4 Rumpfmontage

In Place = am Platz; Guns = Maschinengewehrläufe; Inside = innen.

1. Die 20-mm-Kanone 31 und Maschinengewehre 32A und B und 33A und B an die Rumpfnase 34 kleben.
2. Den Bugradschacht 35 an die Cockpitmontage von Baustufe 1 kleben.
3. Die Montage an die rechte Rumpfseite 36 kleben.
4. Die linke Rumpfhälfte 37 an die rechte Rumpfmontage kleben.
5. Die Bugmontage an den Rumpf kleben.

Baustufe 5 Motor- und Außenrumpfmontage

Left, Right Boom = linker, rechter Außenrumpf; Tips = Spitzen

Linker Außenrumpf

1. Die zwei Rumpfhälften innen 38 und außen 39 zusammenkleben, s. detaillierte Zeichnung.
2. Das hintere Ende des linken Radschachtes 40 in die Rumpfoffnung setzen. Die hintere Kante unter die Öffnung schieben. Danach das vordere Ende herunterlassen und den Radschacht vorschieben bis die vordere und hintere Kante des Radschachtes und die Rumpfoffnung eben sind, dann ankleben.
3. Ein Ansaugsieb 41 in eine vordere Verkleidung 42 kleben.
4. Die Feuerwand der Motormontage von Baustufe 2 vorne an den Radschacht kleben. Die vordere Verkleidung über den Propellerschaft gleiten lassen und an den Rumpf kleben.
5. Den rechten Luftschacht 43 und den linken 44 an die Rumpfsseiten kleben.
6. Das obere Stabilisatorstück 45 an das untere 46 kleben und dann an den Rumpf kleben.

Rechter Außenrumpf

7. Den rechten Außenrumpf innen 47 und außen 48 und den Radschacht 40 zusammenfügen.
8. Das rechte obere Stabilisatorstück 49 auf das untere 50 kleben.
9. Den Propellerschaft 51 und den Ansaugfilter 41 in die vordere Verkleidung 42 kleben. Die Verkleidung an die Rumpfmontage kleben.
10. Die übrigen Luftschächte rechts 43 und links 44 an die Rumpfsseiten kleben.

Baustufe 6 Tragflächenmontage

Zeichnung A

1. Die rechte obere Tragfläche 52 an die untere 53 kleben und die linke obere Tragfläche 54 an die untere 55 kleben.

Zeichnung B

2. Zwei Kompressoren 56 an die inneren Tragflächen 57 kleben.
3. Die rechten und linken Tragflächenteile an die inneren Tragflächenteile kleben.
4. Den Rumpf von Baustufe 4 an die Tragflächen kleben.

Baustufe 7 Tragfläche an die Außenrümpfe

1. Die obere Stabilisatorfläche 58 an die untere 59 kleben.
2. Den linken äußeren Rumpf (mit Motor) an die Tragfläche kleben.
3. Den rechten äußeren Rumpf an die Tragfläche kleben. Die Leitwerke leicht spreizen und den Stabilisator dazwischen kleben.

Baustufe 8 Propellermontage

1. Die Nabenhaubenplatte 60 und den linken Propeller 61 auf den linken Propellerschaft SETZEN, NICHT KLEBEN. Einen Propellerkeil 62 auf den Schaft DRÜCKEN, NICHT KLEBEN. Die Nabenhaube 63 vorsichtig auf die Nabenhaubenplatte kleben.
2. Die rechte Propellermontage auf die gleiche Weise installieren, indem man die andere Nabenhaubenplatte 60, den Propellerkeil 62, die Nabenhaube 63 und den rechten Propeller 64 benutzt.

Baustufe 9 Fahrgestellmontage

Inside, Outside Doors = innen, Außenklappen

1. Das linke und rechte Hauptfahrwerk und das Bugfahrwerk von Baustufe 3 innen an die Radschächte kleben.
2. Die Staudüse 65 und das klare Landelicht 66 an die linke Tragfläche kleben.
3. Ein Gegengewicht 67 an jede Seite des Stabilisators kleben.
4. Die Fahrwerksklappen wie gezeigt an die Scharnierstifte kleben. Dazu gehören die Bugradklappe 68, linke Außen- 69 und Innenradklappe 70 und rechte Innen- 71 und Außenradklappe 72.

Baustufe 10 Letzte Einzelheiten

Decals (In Place) = Abziehbilder (am Platz); Frames Only = nur die Rahmen.

1. Die Kanzelluke 73 in die Kanzel 74 SETZEN, NICHT KLEBEN und den Haltekeil 75 an die Kanzel kleben.
Mit dem Klebstoff nicht den Lukenstift berühren, sonst wird sich die Luke nicht öffnen lassen.
2. Die Kanzelmontage an den Rumpf kleben.
3. Zwei Luftschächte herstellen, indem man die oberen Hälften 76 an die unteren 77 klebt. Die Schächte an die Rumpfsseiten kleben.
4. Die rechte Motorverkleidung 78 an den rechten äußeren Rumpf kleben.
5. Die linke Motorverkleidung 79 über den Motor einrasten lassen. Sie kann abgenommen werden um den Motor zu zeigen.
6. Abziehbilder wie gezeigt anbringen.
7. Der Schwanzständer 80 kann, falls gewünscht, an den Stabilisator geklebt werden.

Anleitung für die Abziehbilder

Bild ausschneiden und einige Sekunden in kaltes Wasser tauchen. Vorsichtig aus dem Wasser ziehen, Bild ein wenig vom Papier schieben und auf die bezeichnete Stelle bringen. Papierunterlage wegziehen und Bild mit Löschpapier andrücken. Sollte es einmal vorkommen, daß ein Teil im Baukasten fehlt, bitte an REVELL PLASTICS GMBH, 498 BÜNDE/WESTF., Postfach 1125, Abteilung X, schreiben. Bitte die Bauanleitung, auf der das fehlende Teile angekreuzt ist, mitschicken, sonst können wir keinen Ersatz leisten.