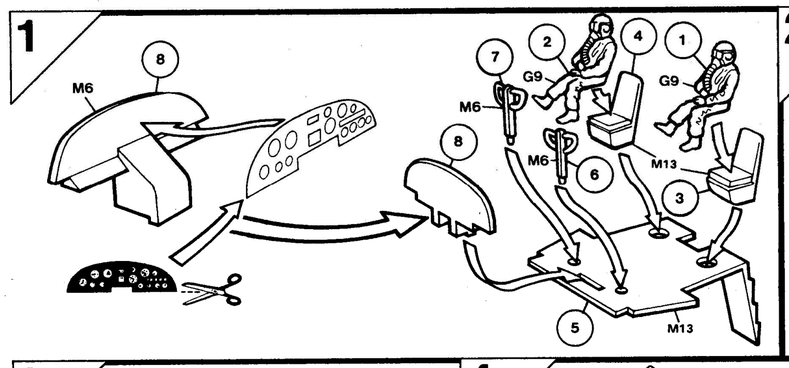
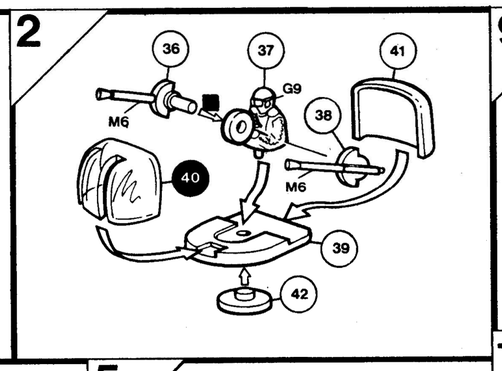
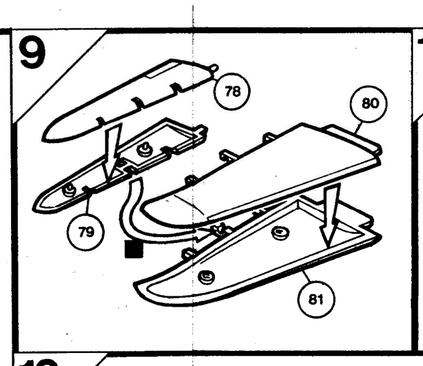
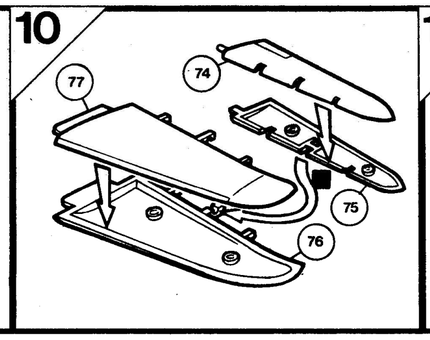
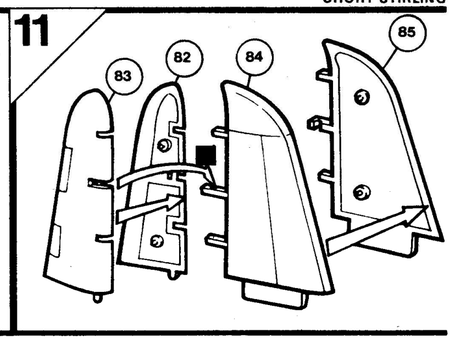
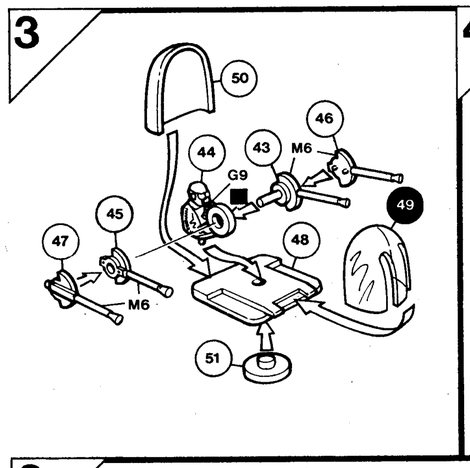

1
8
M6
7
2
4
1
G9
G9
M6
8
M6
6
M13
3
5
M13

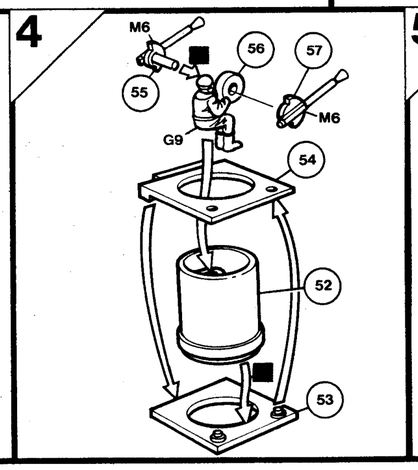

2
36
37
41
G9
M6
38
40
M6
39
42

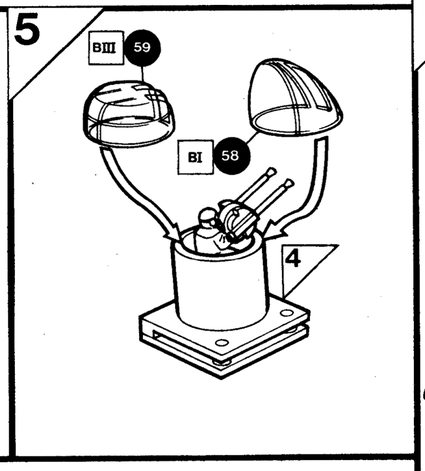

9
78
80
79
81

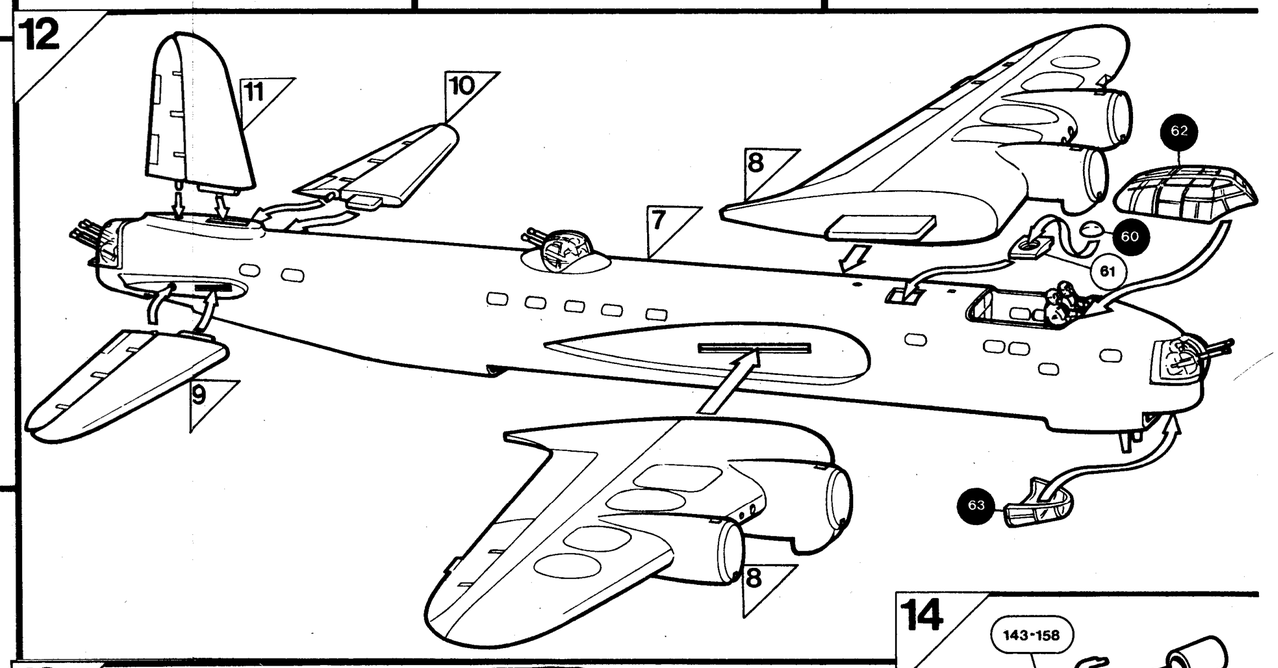

10
77
74
75
76

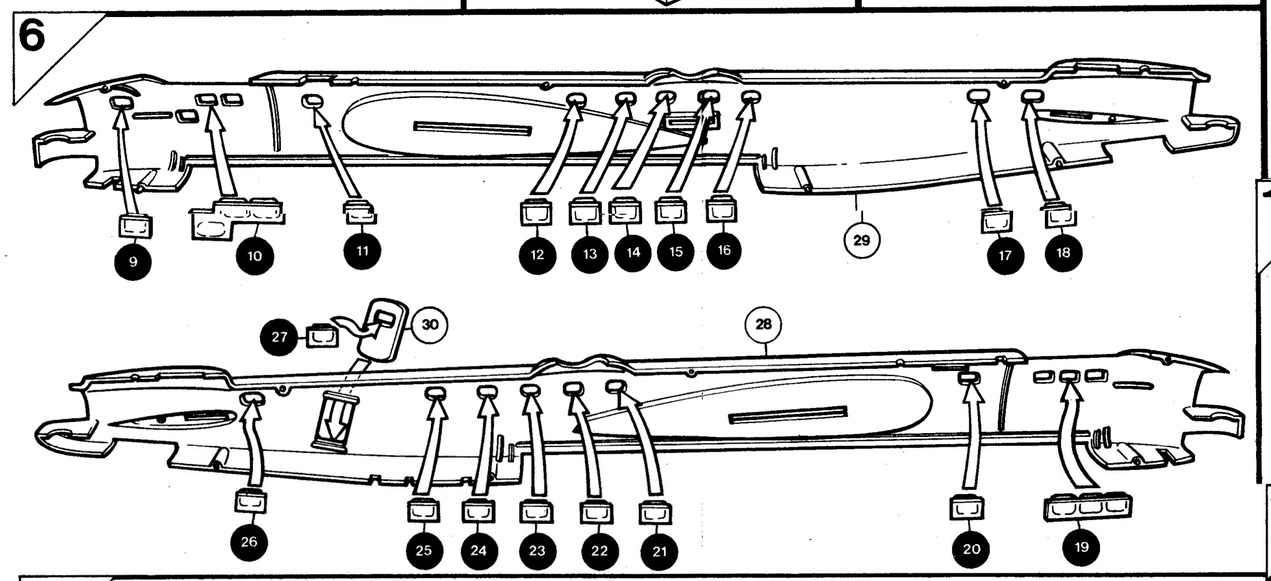

11
83
82
84
85

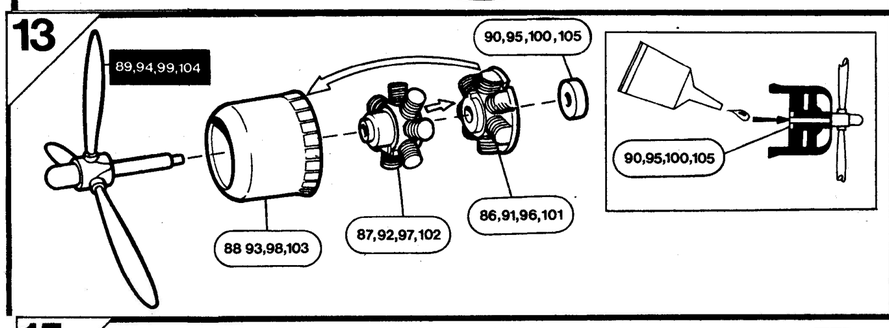

3
50
46
44
43
M6
G9
45
49
47
48
M6
51

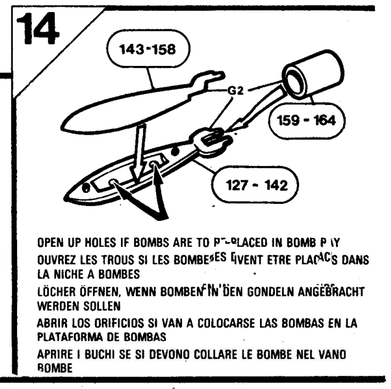

4
M6
56
57
55
M6
G9
54
52
53

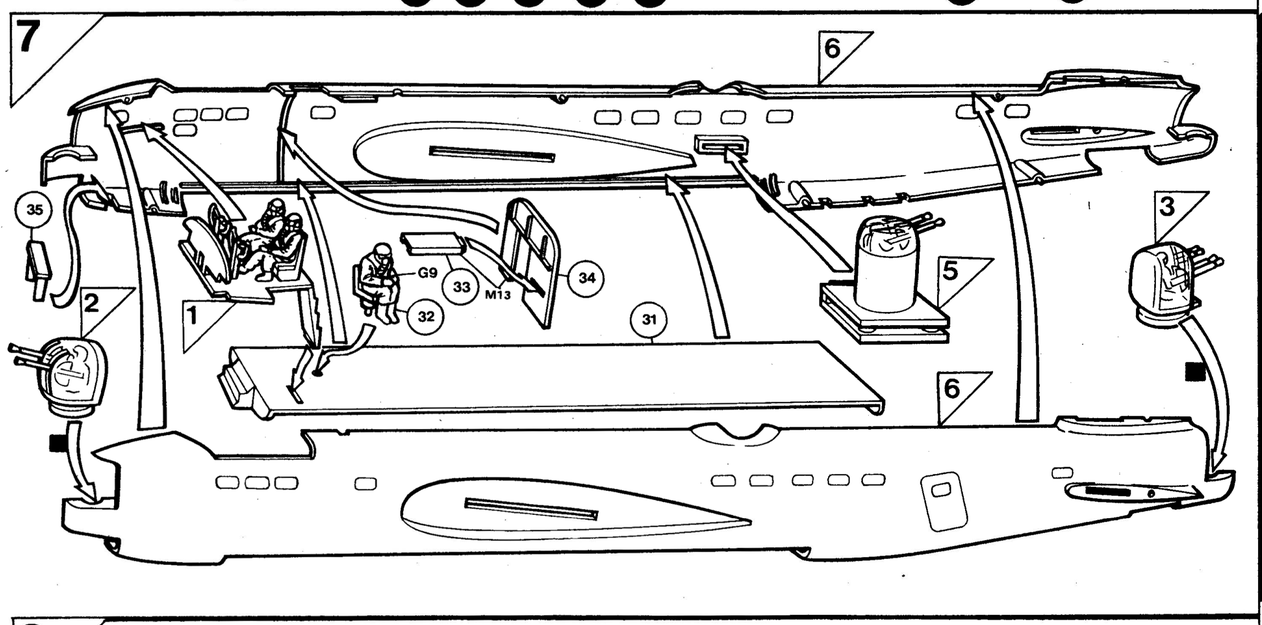

5
BIII
59
BI
58
4

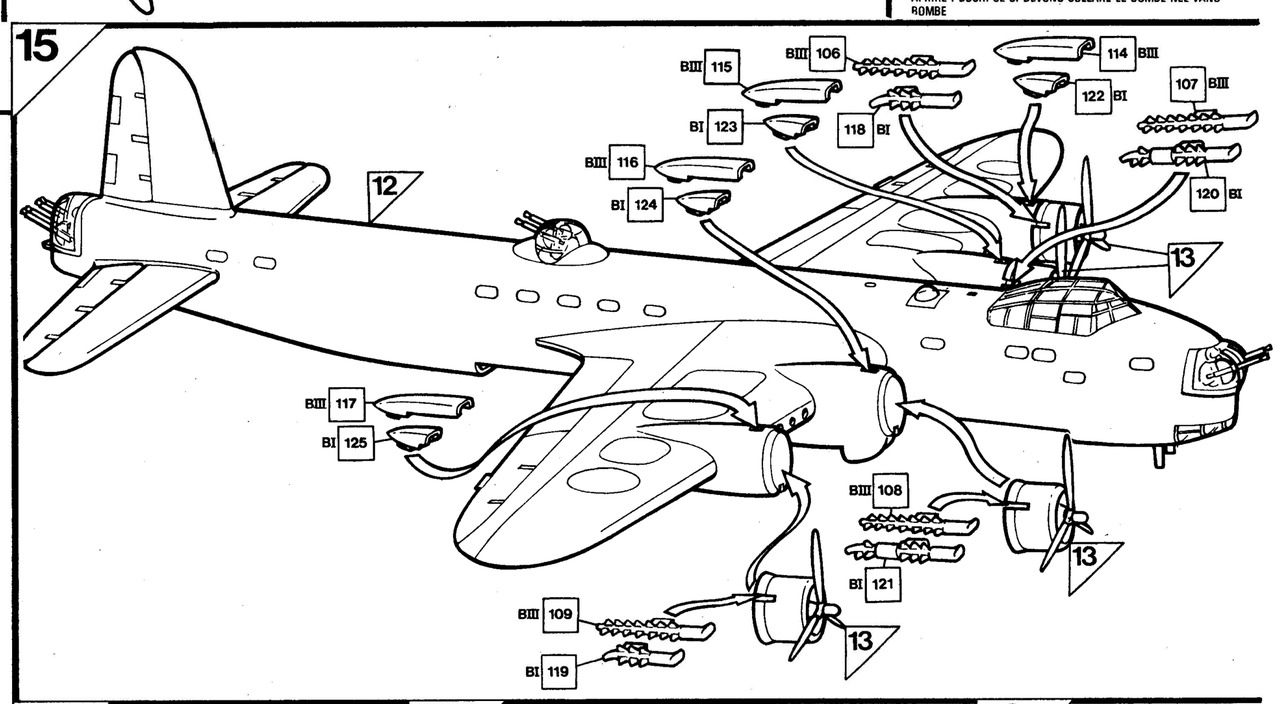

12
11
10
8
7
62
60
61
9
63
8

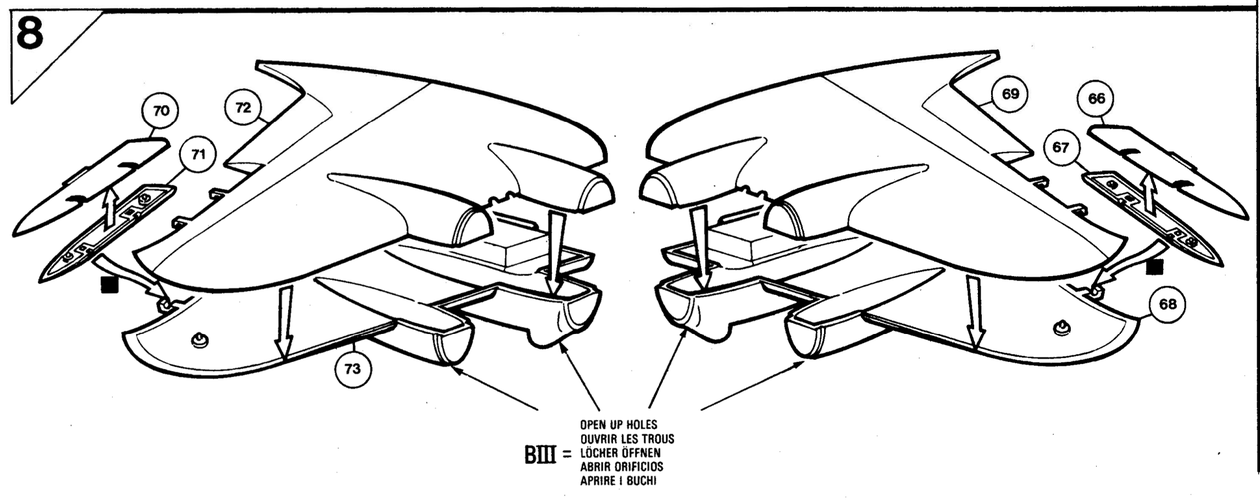

6
9
10
11
12
13
14
15
16
29
17
18
27
30
28
26
25
24
23
22
21
20
19

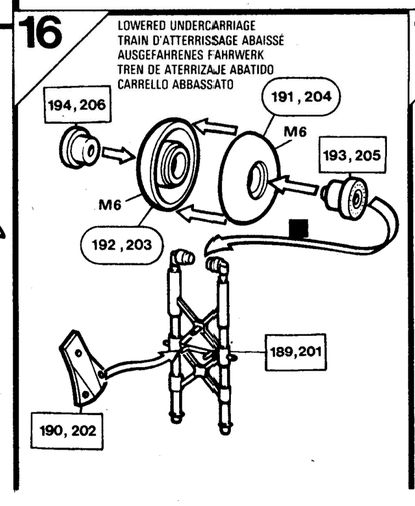

13
89,94,99,104
90,95,100,105
90,95,100,105
88 93,98,103
87,92,97,102
86,91,96,101

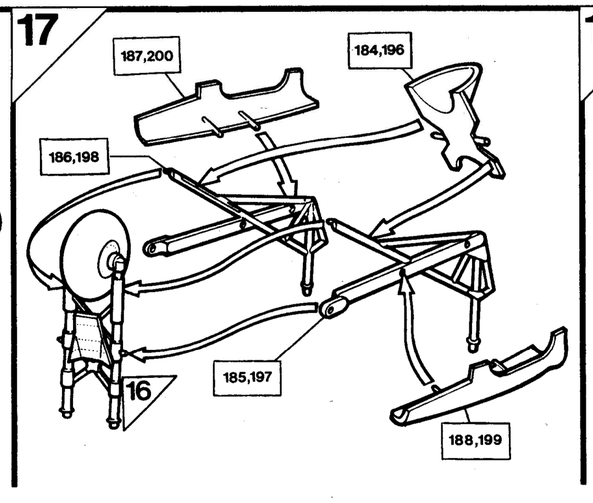

14
143-158
G2
159 - 164
127 - 142
OPEN UP HOLES IF BOMBS ARE TO BE PLACED IN BOMB BAY
OUVREZ LES TROUS SI LES BOMBES DOIVENT ETRE PLACES DANS LA NICHE A BOMBES
LÖCHER ÖFFNEN, WENN BOMBEN IN DEN GONDELN ANGEBRACHT WERDEN SOLLEN
ABRIR LOS ORIFICIOS SI VAN A COLOCARSE LAS BOMBAS EN LA PLATAFORMA DE BOMBAS
APRIRE I BUCHI SE SI DEVONO COLLARE LE BOMBE NEL VANO BOMBE

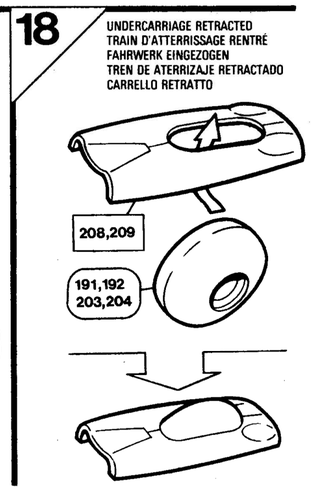

7
6
35
2
1
G9
33
M13
34
32
31
5
3
6

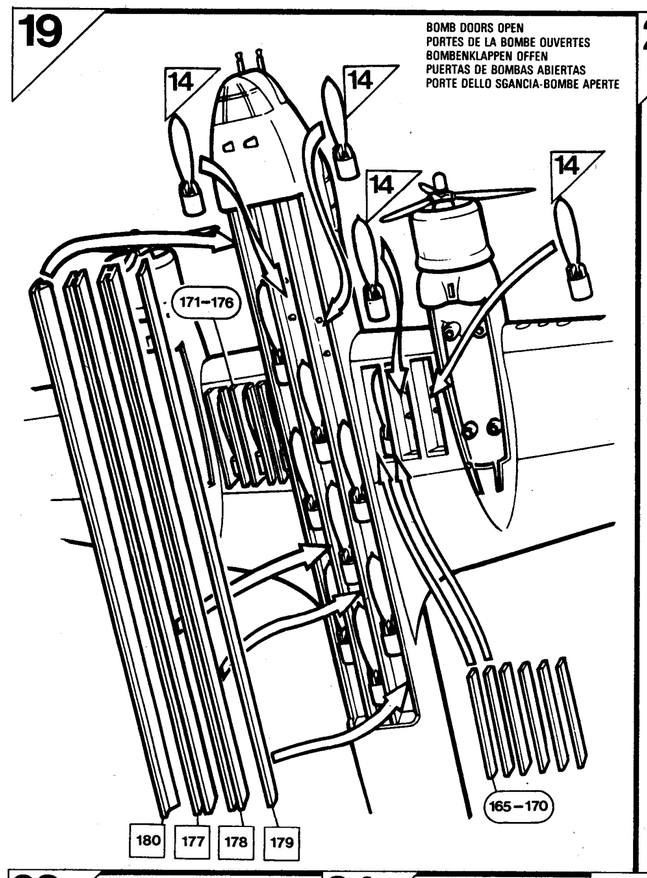

15
BIII 115
BIII 106
114 BIII
107 BIII
122 BI
BI 123
118 BI
BIII 116
BI 124
120 BI
12
13
BIII 117
BI 125
BIII 108
BI 121
13
BIII 109
BI 119
13

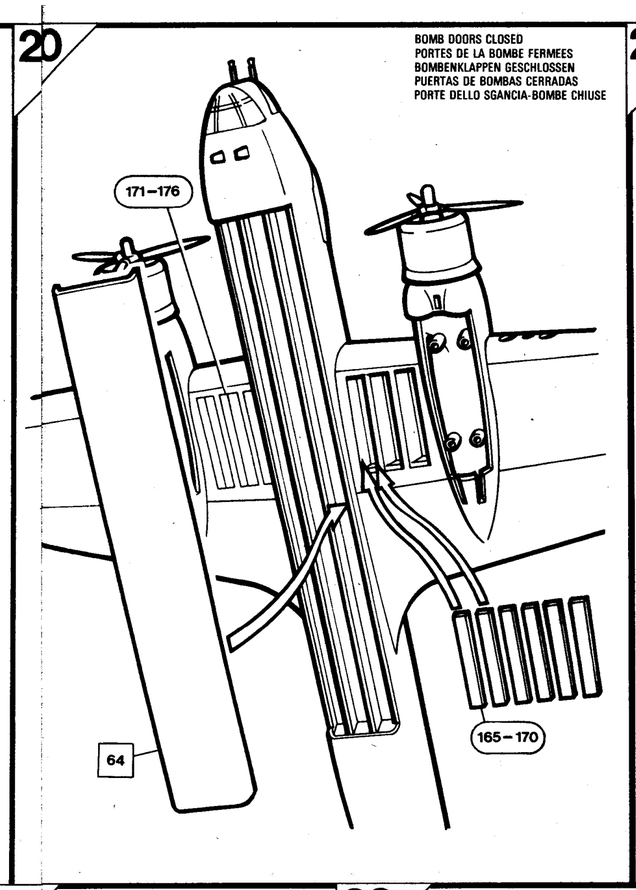

8
70
72
71
69
66
67
68
73
BIII = OPEN UP HOLES
OUVRIR LES TROUS
LÖCHER ÖFFNEN
ABRIR ORIFICIOS
APRIRE I BUCHI

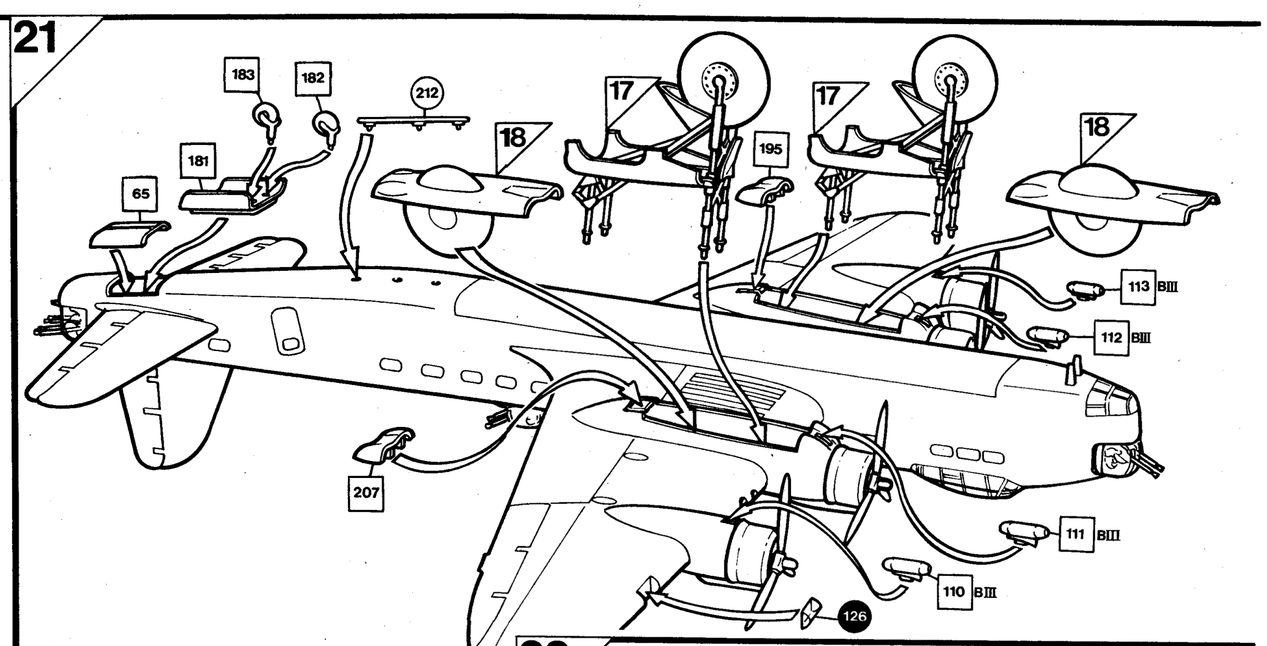

16
LOWERED UNDERCARRIAGE
TRAIN D'ATTERRISSAGE ABAISSÉ
AUSGEFAHRENES FAHRWERK
TREN DE ATERRIZAJE ABATIDO
CARRELLO ABBASSATO
194,206
191,204
M6
193,205
M6
192,203
189,201
190,202


17
187,200
184,196
186,198
185,197
16
188,199


18
UNDERCARRIAGE RETRACTED
TRAIN D'ATTERRISSAGE RENTRÉ
FAHRWERK EINGEZOGEN
TREN DE ATERRIZAJE RETRACTADO
CARRELLO RETRATTO
208,209
191,192
203,204



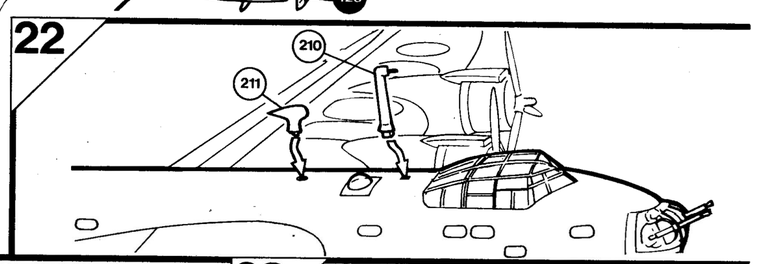


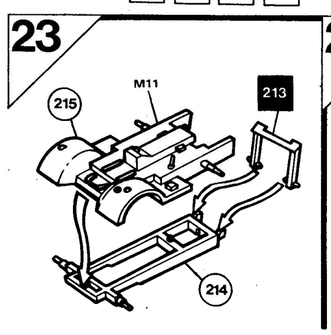


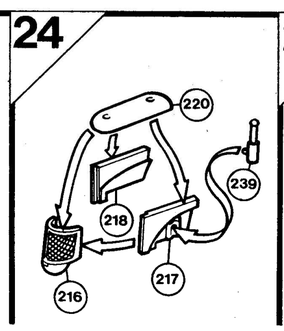
BIII = 110-113

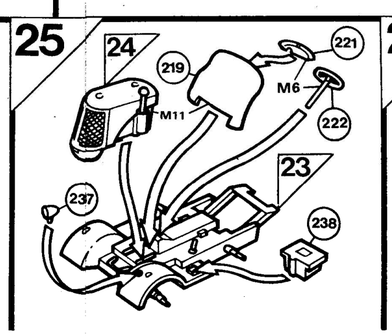
LOWERED UNDERCARRIAGE
TRAIN D'ATTERRISSAGE ABAISSÉ
AUSGEFAHRENES FAHRWERK
TREN DE ATERRIZAJE ABATIDO
CARRELLO ABBASSATO = 17 181–183, 195, 207

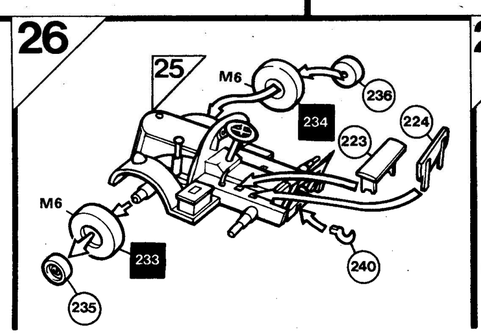
UNDERCARRIAGE RETRACTED
TRAIN D'ATTERRISSAGE RENTRÉ
FAHRWERK EINGEZOGEN
TREN DE ATERRIZAJE RETRACTADO
CARRELLO RETRATTO = 18 65

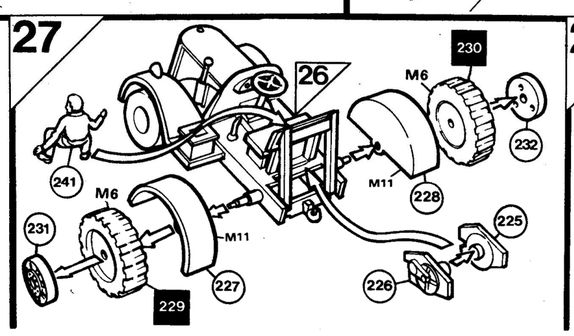


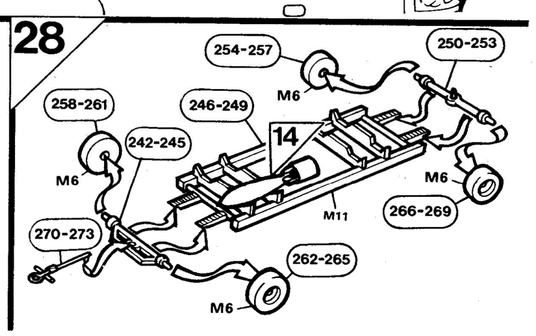


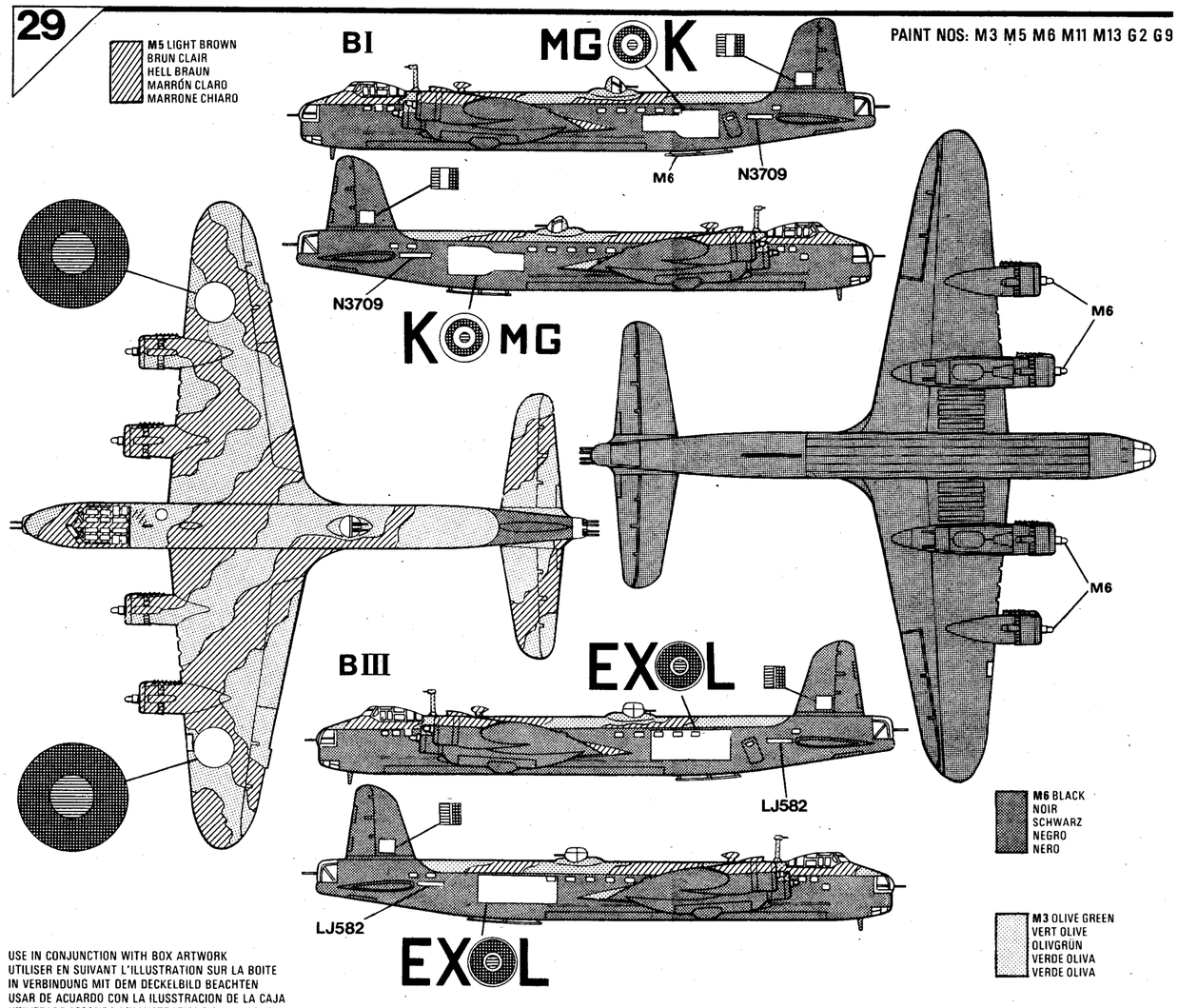












USE IN CONJUNCTION WITH BOX ARTWORK
UTILISER EN SUIVANT L'ILLUSTRATION SUR LA BOITE
IN VERBINDUNG MIT DEM DECKELBILD BEACHTEN
USAR DE ACUARDO CON LA ILUSSTRACION DE LA CAJA
UTILIZZARE SECONDO L'ILLUSTRAZIONE SULLA SCATOLA

Apply transfers, separate into required subjects dip in warm water for a few seconds, slide off backing into position shown in illustration.

Appliquer les décalcomanies, découper les sujets voulus, les tremper dans de l'eau tiède pendant quelques secondes, mettre en place et décoller le dos comme le montre l'illustration.

Dekals aufzukleben, aussortieren, einige Sekunden lang in warmes Wasser tauchen und dann von der Unterlage herunter in die gewunschte Position schieben (siehe Abbildung).

Para aplicar las calcomanías, separar los temas deseados, sumergir en agua tibia durante unos segundos y colocar en posición, despegando el dorso como muestra la ilustración.

Applicate le decalcomanie, ritagliate i soggetti richiesti, immergeteli in acqua tiepida per alcuni secondi, mettetelì in posizione staccando il rinforzo come indicato nell'illustrazione.

PRINTED IN ENGLAND

AIRFIX

1/72 SCALE MODEL CONSTRUCTION KIT

SHORT STIRLING

The Stirling was the first of the RAF's four engined heavy bombers to go into service in the Second World War. In July 1936, the Air Ministry issued a specification for a long range heavy bomber and the Short design was one of two selected for development. Among the clauses of the specification were a wing span of less than 100ft so as to fit a standard RAF hangar and a fuselage small enough in cross section to fit a standard packing case. These peculiar requirements, together with the provision for carrying a large number of small bombs rather than a few large ones, were responsible for many of the design features which limited the Stirling's performance and eventual usefulness. The prototype flew in May 1939. A year later, the first production Stirling I appeared, and by August, the very few Stirlings available were beginning to replace the Wellingtons of No. 7 Squadron. On February 10th, 1941, Stirlings carried out their first mission, a night attack against oil storage tanks at Rotterdam. On May 30th, 1942, Stirlings took part in the first 1,000 bomber raid. In combat Stirlings were showing themselves capable of absorbing amazing battle damage and still returning to base and they continued to be employed in the bombing role until September 1944. Meanwhile, the Stirling had been employed in other roles, including mine-laying, supply dropping and as a transport and glider tug. When production finished in November 1945, 2,375 had been built. Of the two individual aircraft which are featured in this kit, MG-K is a Stirling B.I of 7 Squadron which operated first from Leeming in Yorkshire and then from Oakington in Cambridgeshire with 3 Group. The second aircraft, EX-L is a B.III of 199 Squadron of 3 Group which flew bombing, mine-laying and supply missions to the Resistance. In 1944, the Squadron moved to North Creake and flew with 100 Group on radio counter-measures until March 1945. The Stirling I was powered by four 1,590 h.p. Bristol Hercules engines, giving a maximum speed of 260 m.p.h. and a range of 1,930 miles with a 5,000lb bomb load. Defensive armament consisted of eight .303in machine guns and maximum bomb load was 14,000lb. Wing span 99ft 1in, length 87ft 3in.

Le Stirling fut le premier des bombardiers lourds quadrimoteurs de la RAF qui entra en service pendant la Seconde Guerre mondiale. En juillet 1936, le Ministère de l'Air émit une spécification pour un bombardier lourd d'une grande autonomie et la conception du Short Stirling fut l'une de deux choisies pour être mises en oeuvre. Une des clauses de la spécification portait sur une envergure de moins de 30m de façon à s'adapter à un hangar standard RAF et sur un fuselage d'une coupe transversale suffisamment réduite pour s'adapter à une caisse d'emballage normale. Ce fut à cause de ces exigences spéciales, ainsi que celle de porter un grand nombre de petites bombes plutôt qu'un petit nombre de grosses bombes qu'il fut nécessaire d'établir plusieurs caractéristiques de conception qui limitaient la performance du Stirling et son éventuelle utilité. Le prototype vola en mai 1939. Un an plus tard, parut le premier Stirling I de série et en août les quelques Stirlings disponibles commençaient à remplacer les Wellingtons de l'escadrille No. 7. Le 10 février 1941, les Stirlings effectuèrent leur première mission, une attaque nocturne contre des citernes de stockage de pétrole à Rotterdam. Le 20 mai 1942, des Stirlings prirent part à la première incursion de 1.000 bombardiers. Durant le combat, les Stirlings s'avérèrent capables d'encaisser une forte quantité de coups tout en étant à même de regagner la base et ils continuèrent à être utilisés dans des missions de bombardement jusqu'en septembre 1944. Entretemps, le Stirling avait servi à d'autres usages, qui comprenaient la pose de mines, le lancement de ravitaillements ainsi que le transport et le remorquage de planeurs. Lorsque la production cessa en novembre 1945, 2375 de ces appareils avaient été construits. Des deux avions individuels présentés dans ce jeu, le MG-K est un Stirling B.I de l'escadrille No. 7, qui opéra d'abord à partir de Leeming, dans le Yorkshire, et ensuite à partir d'Oakington dans le Cambridgeshire avec le Groupe 3. Le deuxième avion, EX-L est un B.III de l'escadrille No. 199 du Groupe 3 qui effectua des missions de bombardement, de pose de mines et de ravitaillement pour la Résistance. En 1944 l'escadrille se transféra à North Creake et vola avec le Groupe 100 en contremesures de radio jusqu'en mars 1945. Le Stirling I était propulsé par quatre moteurs Bristol Hercules de 1.590 CV, qui permettaient une vitesse maximum de 416km/h et une distance franchissable de 3088 km avec une charge de bombes de 2267,96 kg. Son armement défensif se composait de huit mitrailleuses de .9,5mm et sa charge de bombes maximum était de 6.350,30 kg. Envergure 30,20 m, longueur 26,60m.

Die Sterling war der erste der viermotorigen schweren Bomber der britischen Luftwaffe, die im zweiten Weltkrieg in Betrieb genommen wurden. Im Juli 1936 stellte das Luftministerium eine technische Beschreibung für einen schweren Langstreckenbomber zusammen, und die Short-Konstruktion war eine von zwei, die zur Weiterentwicklung gewählt wurden. Unter den Klauseln der technischen Beschreibung befand sich unter anderem eine Spannweite von mindestens 100 Fuß, so daß die Maschine in einen standardmäßigen Hangar der britischen Luftwaffe paßte. Der Rumpf mußte im Querschnitt klein genug sein, um in eine standardmäßige Packkiste zu passen. Diese besonderen Vorschriften und die Bedingung, daß die Maschine anstatt weniger großer Bomben eine große Anzahl kleiner Bomben befördern mußte, waren für die vielen Konstruktionsmerkmale verantwortlich, die die Leistung und schließliche Nützlichkeit der Sterling beschränkten. Der Prototyp flog im Mai 1939. Ein Jahr später erschien die erste Sterling I aus der Produktion, und bis August begannen die sehr wenigen verfügbaren Sterlings, die Wellingtons des 7. Schwadrons zu ersetzen. Am 10. Februar 1941 führten die Sterling-Maschinen ihren ersten Einsatz aus, einen Nachtangriff auf Öllager in Rotterdam. Am 30. Mai 1942 nahmen die Sterling-Maschinen teil am ersten aus 1000 Bombern bestehenden Bombenangriff. Im Kampf erwies sich, daß die Sterlings erstaunliche Schäden erleiden und trotzdem zum Standort zurückkehren konnten. Sie wurden bis 1944 als Bomber eingesetzt. Inzwischen war die Sterling auch für andere Einsätze benutzt worden, einschließlich Minenlegen, Abwerfen von Versorgung und als Transportmaschine und Abschleppmaschine für Segelflugzeuge. Als die Produktion im November 1945 eingestellt wurde waren 2375 Stück fertiggestellt worden. Von den zwei Einzelmaschinen, die dieser Bausatz enthält, ist MG-K die Sterling B.I des 7. Schwadrons, die zuerst von Leeming in Yorkshire und dann von Oakington in Cambridgeshire bei der 3. Gruppe eingesetzt wurde. Die zweite Maschine, die EX-L ist eine B.III des 199. Schwadrons der 3. Gruppe, die als Bomber, Minenleger und zum Abwurf von Versorgung für den Widerstand eingesetzt wurde. 1944 wurde das Schwadron nach North Creake verlegt und flog mit der 100. Gruppe bis März 1945 Funkgegenmaßnahmen. Die Sterling I hatte vier Bristol-Hercules-Motore von 1590 PS mit einer Höchstgeschwindigkeit von 416 km/h und einer Reichweite von 3088 km bei einer Bombenlast von 2267,96 kg. Die Abwehrbestückung bestand aus acht Maschinengewehren von 9.5 mm, die maximale Bombenlast betrug 6350,30 kg. Spannweite 30,20 m, Länge 26,60 m.

El Stirling fue el primero de los bombarderos pesados cuatrimotores de la Real Fuerza Aérea que ingresó al servicio en la Segunda Guerra Mundial. En julio de 1936, el Ministerio del Aire emitió una solicitud pidiendo un bombardero pesado de largo alcance, y el diseño del Stirling Corto fue uno de dos elegidos para desarrollarlos. Entre las especificaciones de la solicitud, una cláusula pedía que la envergadura de las alas no excediera los 100 pies, de manera que se adaptase a un hangar de tamaño standard de la Real Fuerza Aérea, y un fuselaje cuya sección fuese lo suficientemente pequeña como para adaptarse a un cajón de empaque standard. Estos requerimientos especiales, junto con el de que el avión debía ser capaz de transportar un gran número de bombas pequeñas en lugar de algunas pocas bombas grandes, fueron responsables de muchas de las características de diseño que limitaron el rendimiento del Stirling y su eventual utilidad. El prototipo voló en mayo de 1939. Un año después apareció el primer Stirling I de producción, y hacia agosto, los pocos Stirlingsdisponibles comenzaban a reemplazar a los Wellingtons del Escuadrón Nº 7. El 10 de febrero de 1941, los Stirlings llevaron a cabo su primera misión, un ataque nocturno contra tanques de almacenamiento de petróleo en Rotterdam. El 30 de mayo de 1942, los Stirlings tomaron parte en la primera incursión de 1.000 bombarderos. Durante los combates, los Stirlings demostraron la capacidad de absorber una sorprendente cantidad de daños, pudiendo luego regresar a sus bases, y siguieron siendo utilizados en misiones de bombardeo hasta septiembre de 1944. Entretanto, el Stirling había sido utilizado para otras funciones, que incluían el depósito de minas, el lanzamiento de suministros, el transporte en general y el remolque de planeadores. Cuando su producción cesó en noviembre de 1945, habían sido construidas 2.375 unidades. De los dos aviones individuales presentados en este equipo, el MG-K es un Stirling B.I del Escuadrón Nº 7, que operó primero desde Leeming en Yorkshire y luego desde Oakington en Cambridgeshire con el Grupo 3. El segundo avión, EX-L, es un B.III del Escuadrón Nº 199 del Grupo 3 que cumplió misiones de bombardeo, depósito de minas y lanzamiento de suministros para la Resistencia. En 1944, el Escuadrón se trasladó a North Creake y voló con el Grupo 100 en contramedidas de radio hasta marzo de 1945. El Stirling I estaba impulsado por cuatro motores Bristol Hércules de 1.590 caballos de fuerza, otorgando una velocidad máxima de 416 km por hora y un alcance de 3088 km con una carga de bombas de 2267,96 kg de peso. Su armamento defensivo consistía de ocho ametralladoras de .9.5 mm y su carga de bombas máxima era de 6350,30 kg. La envergadura de las alas era de 30,20 m y su longitud de 26,60 m.

Lo Stirling fu il primo dei bombardieri pesanti quadrimotori della RAF che entrò inservizio durante la Seconda Guerra mondiale. Nel luglio 1936, il Ministero dell'Aria emise una specifica per un bombardiere pesante di grande autonomia ed il concetto del Short Stirling fu una di due scelti per essere messo in opera. Fra le clausole della specifica vi era un'apertura d'ala di meno di 30m di modo a adattarsi ad un'aviorimessa standard RAF, ed una fusoliera di sezione traversale abbastanza ridotta per adattarsi ad una cassa d'imballaggio normale. A causa di tale esigenze speciali, nonchè quella di trasportare un gran numero di piccolebombe anzichè un piccolo numero di grosse bombe, fu necessario stabilire parecchie caratteristiche di concetto che limitavano la prestazione dello Stirling e la sua eventuale utilità. Il prototipo volò nel maggio 1939. Un anno dopo, comparse il primo Stirling I di serie e nell'agosto, i pochi Stirling disponibili cominciarono a sostituire iWellington della squadriglia No. 7. Il 10 febbraio 1941, gli Stirlings effettuarono la loro prima missione, e cioè, un attacco notturno contro serbatoi di immagazzinamento di petrolio a Rotterdam. Il 20 maggio 1942, degli aerei Stirling presero parte alla prima incursione di 1.000 bombardieri. Durante il combattimento si dimostrarono capaci di incassare una grande quantità di colpi pur essendo in grado di tornare alla base e continuarono ad essere utilizzati in missioni di bombardamento fino al settembre del 1944. Frattanto, lo Stirling aveva servito per altri usi, tra i quali la posa di mine, il lancio di rifornimenti come pure il trasporto e il rimorchio di alianti. Quando la produzione cessò nel novembre 1945, erano stati costruiti 2,375 di questi apparecchi. Dei due aerei individuali presentati in questo gioco, il MG-K è uno Stirling B.I della squadriglia No. 7, la quale operò dapprima da Leeming, nell Yorkshire, poi da Oakington nel Cambridgeshire con il Gruppo 3. Il secondo aereo, EX-L, è un B.III della squadriglia No. 199 del Gruppo 3, il quale effettuò missioni di bombardamento, di posa di mine e di vettovagliamento per la Resistenza. Nel 1944, la squadriglia venne trasferita a North Creake e volò con il Gruppo 100 in contromisure radio fino al marzo 1945. Lo Stirling I era azionato da quattro motori Bristol Hercules di 1.590 CV, i quali consentivano una velocità massima di 416 km/ora ed un'autonomia di 3088 km con un carico di bombe di 2267,96 kg. Il suo armamento difensivo era composto di otto mitragliatrici di .9,5mm ed il suo carico di bombe massimo era di 6.350,30 kg. Apertura d'ala: 30,20m, lunghezza 26,60m.

CEMENT COLLE KLEBEN PEGAMENTO COLLA	DO NOT CEMENT NE PAS COLLER NICHT KLEBEN NO PEGAR NON INCOLLARE	ALTERNATIVE PARTS PIECES ALTERNATIVES WECHSELBAUTEIL PARTES ALTERNATIVAS PEZZI ALTERNATIVI	TRANSPARENCY TRANSPARENT KLARSICHTTEIL TRANSPARENCIA TRANSPARENZA	ASSEMBLED SECTION ASSEMBLAGE BAUABSCHNITT SECCION MONTADA MONTAGGIO

GENERAL INSTRUCTIONS
It is recommended that exploded views are studied and assembly practised before cementing together. Note: small parts are best painted before assembly. Parts should be as drawn and any moulded tabs adhering to parts removed before assembly. All parts are numbered.

INSTRUCTIONS GENERALES
Il est recommandé d'étudier avec soin les dessins et de s'exercer au montage avant de coller les pièces. On peint plus facilement les petites pièces avant de les assembler. Les pièces doivent coincider avec les dessins et on doit séparer les supports des pièces avant d'assembler celles-ci. Toutes les pièces sont numérotées.

ALLEGEMEINE BAUTIPS
Anordnung und Vollzähligkeit aller Bauteile nach Anleitung, Abbildungen und Deckelbild überprüfen. Vor Bemalung und Montage Gussgrate entfernen und Teilepassung ungeleimt probieren. Nur nächstbenötigte Teile von Gussrippen lösen bzw Sichtbeutel entnehmen. Baufolge entspricht der Teilnummerierung.

INSTRUCCIONES GENERALES
Se recomienda estudiar cuidadosamente los dibujos y practicar el montaje antes de pegar las piezas. Nota: Las partes pequeñas se pintar mejor antes de montarlas. Las piezas deben coincidir con los dibujos y deben quitarse las lenguetas moldeadas adheridas a las piezas antes de montarlas. Todas las partes están numeradas.

ISTRUZIONI GENERALI
Si raccomanda di studiare accuratamente i disegni e di esercitarsi al montaggio prima di incollare i pezzi. Si dipingono più facilmente i piccoli pezzi prima di montarli. I pezzi devono coincidere con i disegni e si deve separare i supporti dei pezzi prima del montaggio. Tutti i pezzi sono numerati.

AIRFIX PRODUCTS LTD. RESERVE THE RIGHT TO AMEND THE SPECIFICATION IN THIS KIT.

06002-4