



1/72 SCALE MODEL CONSTRUCTION KIT

WELLINGTON B.III

The Wellington, affectionately known as the "Wimpey" was the standard Royal Air Force night bomber from 1939 until late in the war, and was built in larger numbers than any other British bomber, 11,450 being produced. By no means a new aircraft at the outbreak of war—it was designed in 1933—the Wellington had a performance and capacity which was unsurpassed until the four-engined heavy bombers began operations in 1942. Wellingtons of Bomber Command went into action the day after the outbreak of war, taking part in the raid on the German Fleet in the Kiel Canal, later they took part in the first thousand bomber raids. In addition to being used by RAF Bomber Command in the offensive against the Reich, Wellingtons were used in large numbers in the Mediterranean theatre, both for bombing and torpedo dropping; in India for raids on Burma; and at home for mine laying and Coastal Command duties. Later in the war the Wellington was still being used in large numbers as an advanced trainer. A notable feature of the Wellington was its geodetic construction, a system of metal strips taking the form of trellis work. This, together with the fabric covering, made the aircraft quicker to produce, and easier to maintain than the conventional form of construction. This particular Wellington, a B.III, was operated by 425 "Alouette" Sqn. based at RAF Dishforth and was lost on a raid on Stuttgart April 14/15th, 1943. The Wellington B.III was powered by two 1,380 h.p. Bristol Hercules II engines, giving a maximum speed of 263 m.p.h. and a range of 2,500 miles. Maximum bomb load was 4,000lb and defensive armament consisted of eight machine guns, two in the nose turret, four in the tail, and two hand-operated amidships. Wing span was 86ft. 2 in. and length 61 ft.

Le Wellington affectueusement appelé le "Wimpey" était le bombardier de nuit de la Royal Air Force de 1939 à une année avancée de la guerre. Il fut construit en plus grand nombre qu'aucun autre bombardier anglais. On en produisit 11,450. Ce n'était pas un nouvel appareil lorsque éclata la guerre. Dessiné en 1933 le Wellington était d'un rendement et d'une capacité inégalables jusqu'à ce qu'en 1942 les lourds bombardiers quadrimoteurs commencent à opérer. Les Wellington de la brigade des bombardiers entrèrent en action le jour suivant la déclaration de guerre en prenant part au raid contre la flotte allemande sur le canal de Kiel, puis au premier millier de bombardements aériens. En outre de servir à la brigade des bombardiers de la RAF dans son offensive contre le Reich, les Wellington furent utilisés en grand nombre en Méditerranée à la fois pour bombarder et torpiller; en Inde dans des raids contre la Birmanie, en Angleterre même pour mouiller des mines ou au service de la brigade côtière. Plus tard, au courant de la guerre le Wellington fut largement utilisé comme avion d'entraînement supérieur. Un trait caractéristique du Wellington était sa construction géodétique avec un système de rubans de métal faisant treillis ceci joint à la charpente de couverture permettait de construire l'avion plus rapidement, et de l'entretenir plus facilement que ne le faisaient les plans de construction conventionnels. Ce Wellington spécial, un B.III était dirigé par 425 "Alouette" ayant pour base la RAF Dishforth et fut perdu dans un raid sur Stuttgart dans la nuit du 14 au 15 avril 1943. Le Wellington B.III devait sa puissance à deux moteurs Bristol Hercules II de 1,380 cheval vapeur chacun, donnant une vitesse maximum de 263 miles à l'heure et une portée de 2,500 miles. Le maximum de chargement en bombe était de 4000 lb et l'armement défensif consistait en huit mitrailleuses deux dans la tourelle du nez, quatre dans l'empennage et deux à main au milieu l'envergure des ailes était de 86 pieds 2 pouces et la longueur de 61 pieds.

Die Wellington, volkstümlich auch „Wimpey“ genannt, galt von 1939 bis fast zum Ende des letzten Krieges als Standard-Nachtbomber der RAF und wurde in größeren Stückzahlen gefertigt als alle anderen englischen Bomber, 11 450 wurden insgesamt gebaut. Fraglos bei Kriegsbeginn ein neues, modernes Kampfflugzeug, das schon 1933 entwickelt wurde, hatte die Wellington Leistungen und Zuladungskapazitäten, die erst mit Einführung der großen Viermotorigen ab 1942 übertroffen wurden. Wellington-Bomber des RAF-Bomberkommandos kamen bereits am Tage nach Kriegsausbruch zum Einsatz, als sie an einem Angriff gegen die deutsche Flotte im Nord-Ostsee-Kanal teilnahmen. Auch viel später waren sie an den bekannten 1000-Bomber-Raids gegen das Reichsgebiet beteiligt. Neben ihrem Einsatz des RAF-Bomberkommandos gegen das Reichsgebiet standen zahlreiche Wellingtons auch im Mittelmeerraum für Bomben- und Torpedoangriffe, in Indien für Einsätze gegen Burma und im Gebiet der Britischen Inseln für Minenwurf- und Küstenaufklärungsmissionen zur Verfügung. Später im Kriege setzten die Engländer sie jedoch nur mehr als Trainer und Fortgeschrittenen-Übungsflugzeug, allerdings recht zahlreich, ein. Ein besonderes Charakteristikum der Wellington war ihre geodetische Metallkonstruktion, eine Gitterbauweise. Dadurch war es möglich, schnell große Serien zu bauen und auch die stoffbespannte Konstruktion leicht zu warten und zu reparieren. Unser Modell, eine B. Mk. III, flog bei der 425. „Alouette“ (Lerche) Staffel, die in RAF Dishforth stationiert war. Beim Angriff auf Stuttgart in der Nacht vom 14. zum 15. April 1943 ging diese Maschine verloren. Die B. Mk. III erreichte mit zwei Bristol Hercules II Doppelsternmotoren von je 1380 PS eine Höchstgeschwindigkeit von rund 425 km/h und hatte eine Reichweite von annähernd 4000 km. Die Bombenzuladung betrug etwa 1800 kg und die Bewaffnung setzte sich aus 8 MG's zusammen, von denen zwei im Rumpfbug, vier im Heckstand und je eines in Rumpfsitenlafetten angeordnet waren.

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.

IF STAND IS TO BE USED CUT AWAY WALL OF PLASTIC FROM STAND SLOT IN FUSELAGE UNDERSIDE.

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 coïncider avec les dessins et on doit séparer les supports des pièces avant d'assembler celles-ci. Toutes les pièces sont numérotées.

DANS LE CAS OU CE MODELE DOIT ETRE MONTÉ SUR UN SOCLE, DÉCOUPEZ L'EMPLACEMENT DANS LE FUSELAGE.

ALLGEMEINE BAUTIPS

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

FALLS DAS MODELL AUF EINEN STANDER MONTIERT WERDEN SOLL SCHNEIDEN SIE DEN WERKSTOFF AUS DEM SCHLITZ IN DEM FLUGZEUGRUMPF.



CEMENT
COLLE
KLEBEN



TRANSPARENCY
TRANSPARENT
KLARSICHTTEIL

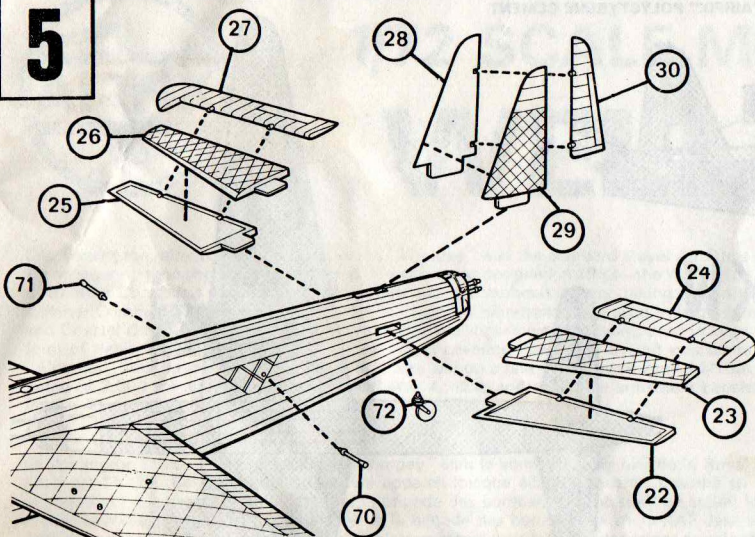


DO NOT CEMENT
NE PAS COLLER
NICHT KLEBEN

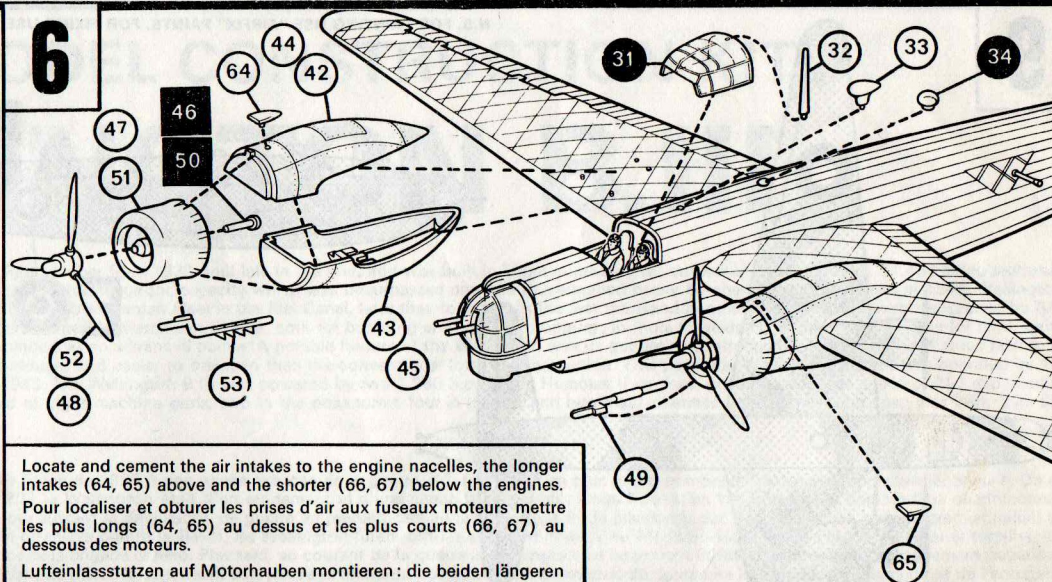


ALTERNATIVE PARTS
ALTERNATIVE PIECE
WECHSELBAUTEIL

5



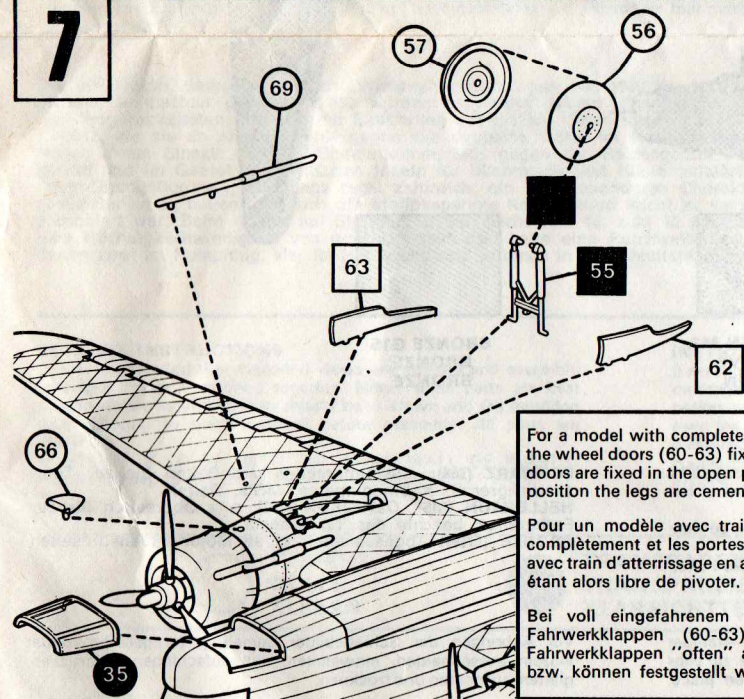
6



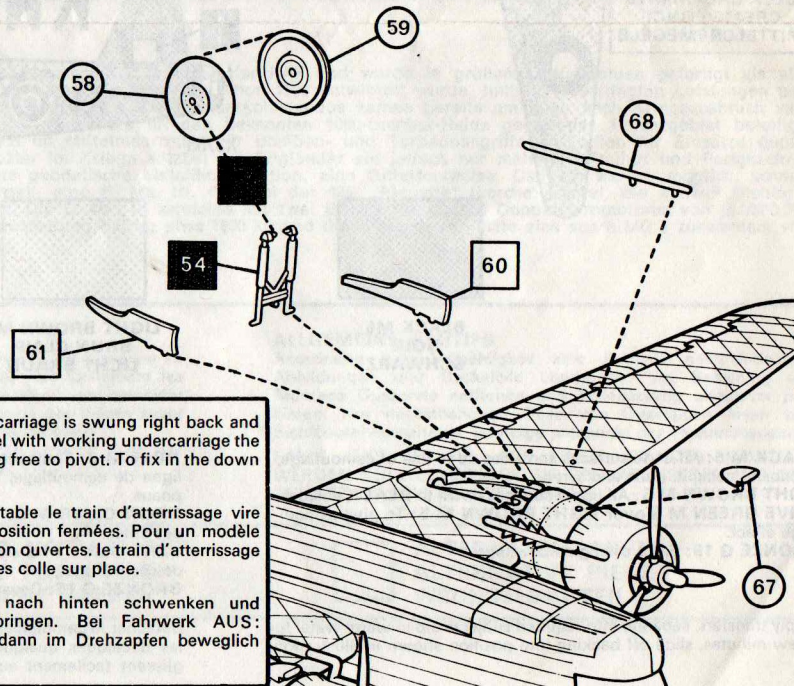
Locate and cement the air intakes to the engine nacelles, the longer intakes (64, 65) above and the shorter (66, 67) below the engines. Pour localiser et obturer les prises d'air aux fuseaux moteurs mettre les plus longs (64, 65) au dessus et les plus courts (66, 67) au dessous des moteurs.

Lufteinlassstutzen auf Motorhauben montieren: die beiden längeren (64, 65) auf der Oberseite, die beiden kürzeren (66, 67) unten.

7



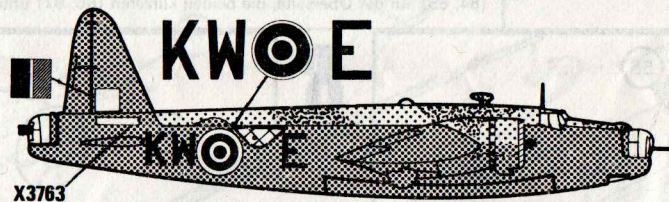
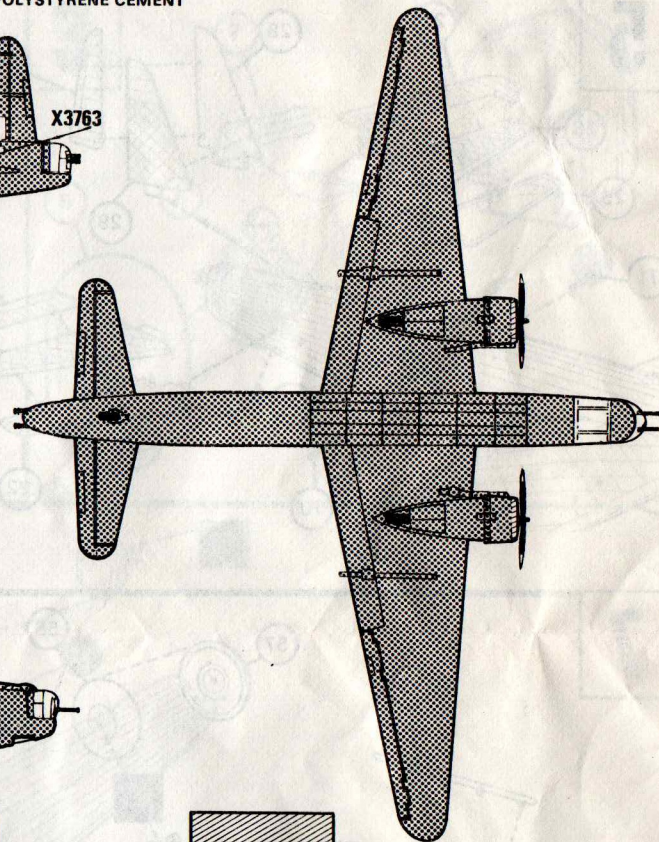
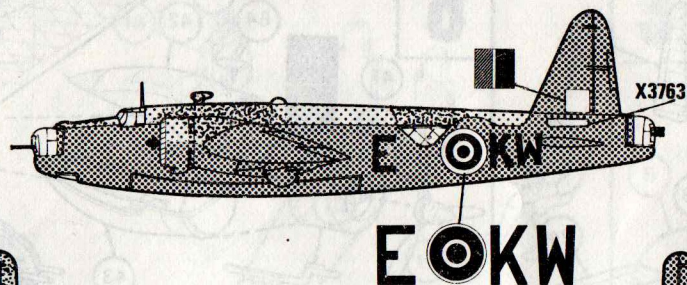
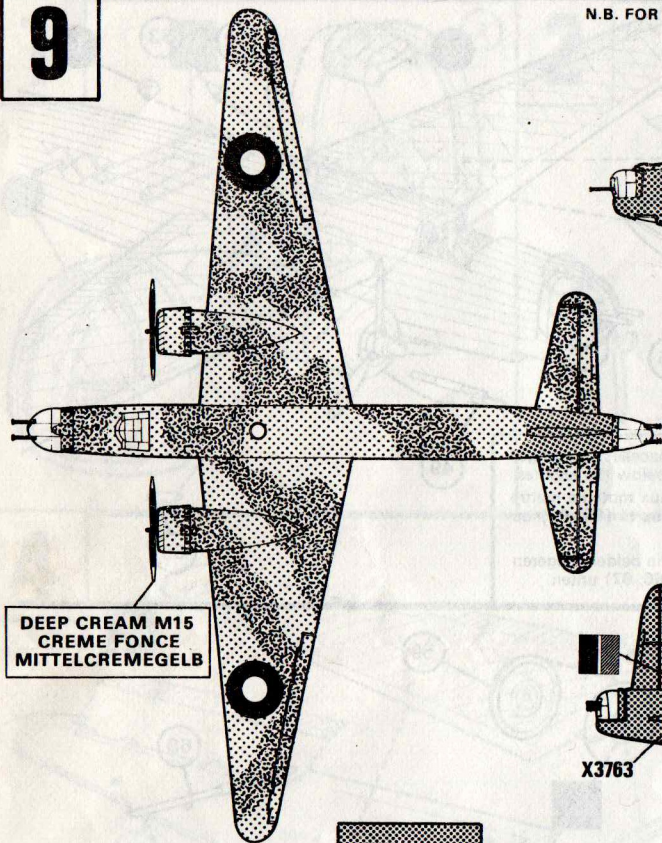
8



For a model with completely retracted undercarriage the undercarriage is swung right back and the wheel doors (60-63) fixed in the closed position. For a model with working undercarriage the doors are fixed in the open position, the undercarriage then being free to pivot. To fix in the down position the legs are cemented in place.

Pour un modèle avec train d'atterrissage entièrement escamotable le train d'atterrissage vire complètement et les portes des roues (60-63) sont fixées en position fermées. Pour un modèle avec train d'atterrissage en action, les portes sont fixées en position ouvertes. le train d'atterrissage étant alors libre de pivoter. Pour fixer les pattes vers le bas on les colle sur place.

Bei voll eingefahrenem Fahrwerk das Federbein jeweils nach hinten schwenken und Fahrwerkklappen (60-63) in geschlossener Position anbringen. Bei Fahrwerk AUS: Fahrwerkklappen "offen" anbringen, die Federbeine bleiben dann im Drehzapfen beweglich bzw. können festgestellt werden.



BLACK M6
NOIR
SCHWARZ



LIGHT BROWN M5
BRUN CLAIR
LICHT BRAUN



OLIVE GREEN M3
VERT OLIVE
OLIVGRÜN



BRONZE G15
BRONZE
BRONZE

BLACK M 6: All undersurfaces and sides up to line of camouflage, interior of cockpit, guns and tyres.

LIGHT BROWN M 5: All upper surfaces down to **BLACK** at sides.

OLIVE GREEN M 3 over LIGHT BROWN M 5: To give camouflage effect.

BRONZE G 15: Front of engine cowlings.

NOIR M 6: Toutes les surfaces du dessous et les cotés jusqu'à la ligne de camouflage, l'intérieur du cockpit, les mitrailleuses et les pneus.

BRUN CLAIR M 5: Toutes les surfaces supérieures jusqu'au noir des cotés.

VERT OLIVE M 3 sur le BRUN CLAIR M 5: Pour rendre l'effet de camouflage.

BRONZE G 15: Devant des capots de moteurs.

SCHWARZ (M6): alle Unterseiten und Seiten bis zur Tarnanstrichgrenze, Kabineninneres, MG's, Reifen

HELLBRAUN (M5), OLIVGRÜN (M3): alle Oberseiten bis zur Farbgrenze, beachte das Tarnschema

BRONZE (G15): Abgassammelring an Motorhaubenstirnseiten

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

Détacher les emblèmes et appliquer les décalques désirés—trempier les décalques quelques minutes dans de l'eau, attendre qu'elles glissent facilement sur le papier support et les mettre en place.

Vor Anbringen der Schiegebilder Bemalung fertigstellen. Bilder einzeln ausschneiden, einweichen, naß aufschieben, andrücken, glätten, ausrichten und trocknen.