



Scala 1/48 - 1/48th Scale - Echelle 1/48ème - 1/48 Maßstab - Escala 1/48 - Schaal 1/48 - Skala 1/48

La progettazione del Bo. 105 nasce dalle esperienze effettuate da Ludwig Boelkow (da qui la sigla Bo.) con il Bo. 46 (un elicottero sperimentale a rotore rigido, cioè non articolato come nei tradizionali prodotti di scuola americana) e quindi con i successivi Bo. 102 e Bo. 103. Il Bo. 105, però, rinunciava al rotore a cinque pale di progetto Derschmidt in favore di un più moderno Weiland quadrupala in materiale plastico (praticamente lo stesso dell'SA-341 Gazelle). La sua progettazione ebbe inizio nel 1964 ed il prototipo Bo. 105V-1 (D-HAGJ) fu pronto nel 1966; la messa a punto fu abbastanza elaborata ed il progetto subì nuove modifiche: il rotore fu ancora modificato con un progetto MBB, gruppo del quale la Boelkow era entrata a far parte. Attualmente il Bo. 105 è in produzione di serie in differenti versioni, tutte più o meno strettamente derivate dal modello base e ne sono derivate anche macchine abbastanza estesamente ridisegnate, come il BK-117, realizzato in collaborazione con la giapponese Kawasaki, ed il Bo. 115, versione anticarro da realizzarsi congiuntamente con l'industria francese. Il suo impianto propulsivo è costituito da due turbine Allison 250C-20 della potenza unitaria di 222 km/h e può salire verticalmente a 6,7 m/sec. La sua quota massima è di 5.030 m. e può rimanere in "hovering" (immobile, a punto fisso) a 1.735 m (o 2.715 m se in prossimità del suolo o, come si dice, in "effetto suolo"). Una delle prerogative principali di questo elicottero (in grado di trasportare cinque-sei persone) sono le doti acrobatiche: è infatti uno dei pochi aerei ad ala rotante al quale il suo collaudatore riesca a far fare un "looping" (gran volta o "giro della morte") completo. Il Bo. 105P è stato recentemente adottato dall'Heeresflieger (l'aviazione leggera dell'esercito tedesco) come PAH-1 (Panzerabwehrhubschrauber 1, cioè elicottero anticarro tipo 1) armato con missili filoguidati HOT. Ulteriori sviluppi, presentati alle varie manifestazioni aeree a cavallo tra gli anni settanta e ottanta, si basano sull'adozione di sistemi di visione e puntamento ognitempo che saranno probabilmente adottati in un prossimo futuro e consentiranno la scoperta dei carri armati nemici in qualsiasi condizione di visibilità (una volta avvistato il bersaglio l'equipaggio del PAH-1 chiederà l'intervento di elicotteri di futura generazione ancora più specializzati nella lotta anticarro).

The design of the Bo. 105 arises from the experiences effected by Ludwig Boelkow (from here the trade-mark name Bo.) with the Bo. 46 (a rigid rotor experimental helicopter, and that means not articulated as the ones of the traditional product of the american school) and then with the subsequent Bo. 102 and Bo. 103. But, the Bo. 105 renounced to the five blades rotor of Derschmidt in favour of the more modern four blades Weiland in plastic material (practically the same of the SA-341 Gazelle). The design of this helicopter began in 1964 and the protho-type Bo. 105V-1 (D-HAGJ) was ready in 1966; the setting-up was quite elaborated and the design underwent new modifications: the rotor was again modified with a design of the MBB, group in which Boelkow had entered. Now, the Bo. 105 has entered the mass production with different versions, which are derived, more or less strictly, from the base model, and even quite thoroughly re-designed machines, such as the BK-117, realized in collaboration with the Japanese Kawasaki and the Bo. 115, antitank version to be realized jointly with the French industry, have come-out from it. Its power plant is made of two turboshaft Allison 250C-20, with a unit power of 406 Hp. per shaft, rated for max. continuous operation of 321 Hp./shaft. Thanks to its rotor and to the two engines the Bo. 105 attains a continuous max. speed of 222 Km/h climbing at 6.7 m/sec. Its max. ceiling is 5030 meters, hovering 1.735 meters (or 2.175 m. close to ground or on ground effect condition). One of the main characteristic of this helicopter (five-six persons could be transported) is its acrobatic capacity: as a matter of fact it is one of the few rotating wing aircrafts, that its test pilot can fly through a complete "looping". The Bo. 105 has been recently adopted by the "heeresflieger" (German army light air force) as PAH-1 (Panzerabwehrhubschrauber 1, which means type 1 antitank helicopter) equipped with wireguided HOT missiles. Further developments, presented during several airshows between 1970 and 1980 are the all-weather sight system, which probably will be adopted in the next future and spotting of enemy tanks will be possible under any condition of visibility (once target is spotted the crew of the PAH-1 will call in helicopters of a new generation, still more sophisticated for the antitank warfare).

Le projet du Bo. 105 est le fruit d'expériences effectuées par Ludwig Boelkow (d'où la marque Bo.) avec le Bo. 46 (hélicoptère expérimental à rotor rigide, c'est-à-dire non articulé comme dans les appareils traditionnels de l'école américaine) et ensuite avec les Bo. 102 et Bo. 103 qui suivirent. Mais le Bo. 105 renaît au rotor à cinq pales du projet Derschmidt en faveur d'un Weiland plus moderne à quatre pales en matière plastique (pratiquement le même que le SA-341 Gazelle). Le projet de cet hélicoptère commença en 1964 et le prototype Bo. 105V-1 (D-HAGJ) était prêt en 1966; la mise au point fut assez compliquée et le projet subit de nouvelles modifications: le rotor fut encore modifié avec un projet MBB, groupe dans lequel la Sté Boelkow venait d'entrer. Actuellement le Bo. 105 est fabriqué en série en différentes versions, toutes plus ou moins étroitement dérivées du modèle de base et il en est découlé aussi des appareils dont le dessin a été assez amplement ramanié, comme le BK 117, réalisé en collaboration avec la Société japonaise Kawasaki, et le Bo. 115, version anticar à réaliser conjointement avec l'industrie française. Il est propulsé par deux turbines Allison 250C-20 dont la puissance unitaire est de 406 CV/arbre. Elle peut être abaissée pour le fonctionnement au régime maximum fixe de 321 CV/arbre. Il est rotor et à ces moteurs le Bo. 105 atteint une vitesse maximum continue de 222 km/h et peut s'élever verticalement à raison de 6,7 m/sec. L'altitude maximum qu'il peut atteindre est de 5.030 m et il peut rester en "hovering" (immobile en un point fixe) à 1.735 m. (ou 2.715 m s'il est à proximité du sol ou, comme on dit en "effet sol"). Parmi les prérogatives principales de cet hélicoptère (qui peut transporter 5-6 personnes) notons ses qualités acrobatiques: c'est en effet un des rares avions à aile tourante auquel le pilote d'essai arrive à faire un "looping" (grande boucle ou anticar type 1) armé de missiles guidés par fil HOT. Des perfectionnements ultérieurs présentés aux diverses manifestations aériennes, à cheval entre les années soixantedix et quatrevingt, concernent l'adoption de systèmes de vision et de pointage tous temps, qui seront probablement adoptés dans un proche avenir et permettront de détecter de chars de combat ennemis en toutes conditions de visibilité (une fois la cible repérée l'équipage du PAH-1 demandera l'intervention des hélicoptères de la génération future encore plus spécialisés dans le combat anticar).

Der Bo. 105 wurde auf der Grundlage der von Ludwig Boelkow (daher das Zeichen Bo.) mit dem Bo. 46 (ein Versuchshubschrauber mit festem Läufer, d.h. nicht wie bei den herkömmlichen Erzeugnissen amerikanischer Entwicklung mit Gelenken ausgestattet) und anschließend mit dem Bo. 102 und Bo. 103 gesammelten Erfahrung entwickelt. Beim Bo. 105 wurde jedoch der Läufer mit fünf Schaufeln von Derschmidt durch einen moderneren Vierschaufel-Läufer aus Plast ersetzt (praktisch derselbe wie beim SA-341 Gazelle). Mit der Entwicklung wurde im Jahre 1964 begonnen, und der Prototyp Bo. 105V-1 (D-HAGJ) wurde im Jahre 1966 fertiggestellt; es wurden dann umfangreiche Anpassungsarbeiten vorgenommen, und das Projekt wurde erneut verändert: der Läufer wurde nochmals nach einem Projekt der MBB - der Gruppe, zu der die Firma Boelkow nunmehr gehörte - umgebaut. Gegenwärtig wird der Bo. 105 in verschiedenen Ausführungen in Serie hergestellt, die alle mehr oder weniger direkt - vom Grundmodell abgeleitet sind und es haben sich daraus auch stark umkonstruierte Maschinen, wie der BK-117 ergeben. Der zusammen mit der japanischen Firma Kawasaki entwickelt wurde, und der Bo. 115 - in Panzerabwehrhubschrauberform zusammen mit der französischen Industrie hergestellt werden soll. Sein Triebwerk besteht aus zwei Allison-Turbinen 250C-20 mit einer jeweiligen Leistung von 406PS/Welle, die zu einer Maximal-Dauerleistung von 321 PS/Welle umgewandelt werden können. Seine Leistung ermöglicht es dem Bo. 105 eine maximale Dauergeschwindigkeit von 222 km/h und kann vertikal bei 6,7 m/s aufsteigen. Die erreichbare Maximalhöhe beträgt 5.030, und er kann in 1.735 m Höhe (oder 2.715 m wenn über dem Erdboden bzw., wie man sagt "unter Erdbodenwirkung") in "Hovering" (unbeweglich, auf feststehendem Punkt) verweilen. Einer der größten Vorzüge dieses Hubschraubers besteht (bei Transportkapazität von fünf-sechs Personen) in seinen "akrobatischen" Fähigkeiten: er ist eines der wenigen Flugzeuge mit Drehflügel, mit dem der Prüfer ein vollständiges "Looping" (grosse Drehung oder "Todesdrehung") ausführen kann. Der Bo. 105P wurde vor kurzem von "Heeresflieger" (leichte Luftfahrt der deutschen Armee) als PAH-1 (Panzerabwehrhubschrauber 1) mit HOT-Geschoss ausgestattet eingesetzt. Weitere Entwicklungen, die bei den verschiedenen Luftfahrt-veranstaltungen in der Zeit der siebziger und am Anfang der achtziger Jahre vorgestellt wurden, basieren auf dem Einsatz von Sicht- und Zielverfolgungssystemen für beliebige Wetterbedingungen in der wahrscheinlich in der nächsten Zukunft zur Anwendung gebracht werden und mit denen die feindlichen Panzer bei allen Sichtbedingungen aufgedeckt werden können (nach Auffinden des Ziels wird die Mannschaft des PAH-1 um Unterstützung durch Hubschrauber einer zukünftigen Generation bitten, die noch stärker auf den Panzerabwehrkampf spezialisiert sind).

La proyectación del Bo. 105 nace de las experiencias efectuadas por Ludwig Boelkow (y de aquí la sigla Bo) como el Bo. 46 (un helicóptero experimental a rotor rígido, o sea no articulado como en los productos tradicionales de escuela americana) y por consiguiente con los sucesivos Bo. 102 y Bo. 103. El Bo. 105 renunciaba también al roto a cinco bolas de proyecto Derschmidt en favor de uno más moderno, Weiland de cuatro bolas hecho en material plástico (prácticamente el mismo del SA-341 Gazelle). Su proyectación se inició en el año de 1964 y el prototipo Bo. 105V-1 (D-HAGJ) estuvo listo en 1966; el poderlo alistar costó bastante trabajo y el proyecto sufrió muchas modificaciones: el rotor se modificó una vez más con un proyecto MBB, grupo del cual la Boelkow entró a formar parte. Actualmente el Bo. 105 se produce en series en distintas versiones, todas más e menos derivadas del modelo básico y se derivaron también máquinas bastante nuevas a diseñar, como en el caso del BK-117, realizado en colaboración con la japonesa Kawasaki, y el Bo. 115, versión anticarro por realizarse conjuntamente con la industria francesa. Su instalación propulsiva está formada por dos turbinas Allison 250 C-20 de potencia unitaria de 222 km/hora y puede subir verticalmente a régimen máximo con la industria del 321 CV/árbol. Gracias a su rotor y a estos motores el Bo. 105 tiene una velocidad máxima continua de 222 km/hora y puede subir verticalmente a 6,7 m/seg. Su altura máxima es de 5.030 m. y puede permanecer en "hovering" (en capacidad de transportar cinco-seis personas) en punto fijo) a 1.735 metros (o 2.715 metros si esta en proximidad del suelo o, como se dice, en "efecto suelo"). Una de las prerogativas principales de este helicóptero (en capacidad de transportar cinco-seis personas) son las dotes acrobáticas: en efecto es uno de los pocos aviones con ala rotante a la cual la persona que lo ensaya es capaz de hacer un "looping" (grande vuelta o "vuelta de la muerte") completa. El Bo. 105P ha sido adoptado recientemente por la Heeresflieger (aviación ligera del ejército alemán) como PAH-1 (Panzerabwehrhubschrauber 1, o sea el helicóptero anticarro tipo 1) armado con misiles guiados por hilos HOT. Posteriores desarrollos, presentados a las distintas manifestaciones o acontecimientos aéreos entre los años setenta y ochenta, se basan en la adopción de sistemas de visión y puntería a todo momento los cuales con toda seguridad serán adoptados en un próximo futuro y permitirán el descubrimiento de carros armados enemigos en cualquier condición de visibilidad (una vez efectuado el tiro al blanco el equipaje del PAH-1 pedirá la ayuda de helicópteros de futura generación aun más especializados en la lucha anticarro).

### IMPORTANTE

Prima di iniziare il montaggio del modello studiare attentamente le varie fasi d'assemblaggio indicate nei disegni. A) Staccare con cura le parti dalle stampe. B) Eliminare con una limetta o con una carta-vetro fino le eventuali sbavature. Verniciare, prima di assemblare, gli eventuali particolari interni del modello o le parti difficilmente raggiungibili ad assemblaggio effettuato. Seguire sempre l'ordine di montaggio illustrato nelle tavole, nel caso di parti alternative che consentano di realizzare differenti versioni, scegliere prima dell'assemblaggio la variante preferita.

### WARNING

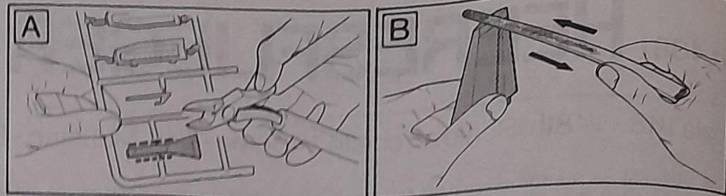
Before starting to assemble the model, carefully examine the various assembly phases indicated in the drawings. A) Carefully remove the parts from the sprues using a razor blade or emery paper. B) Eliminate any burrs, check the fit of each piece before cementing in place. Before assembly, paint any internal parts of the model or parts which are difficult to get at once assembly has been made. Always follow the assembly order indicated on the tables and, in the case of alternative parts which make it possible to obtain different versions, always choose the version you prefer before assembly.

### IMPORTANT

Avant de procéder au montage du modèle, étudier attentivement les différentes phases d'assemblage indiquées sur le dessin. A) Détacher soigneusement les pièces des montants. B) Éliminer avec une petite lime ou avec du papier de verre à grain fin les bavures éventuelles, contrôler que chaque pièce soit bien conforme avant de la coller à sa place. Peindre, avant de les assembler les éventuels détails internes du modèle ou les pièces difficiles à atteindre une fois l'assemblage effectué. Suivre toujours scrupuleusement l'ordre de montage illustré sur les plans et, dans le cas de pièces offertes en alternative permettant de réaliser différentes versions, choisir la variante préférée avant de procéder à l'assemblage.

### WICHTIG

Vor der Montage des Modells Aufmerksam die Verschiedenen Phasen der auf den Zeichnungen Angegebenen Zusammensetzung Beachten und Durchlesen. A) Sorgfältig die Einzelnen Teile Abnehmen. B) Mit einer Kleinen Feile oder mit Sandpapier Eventuelle Unregelmäßigkeiten Beseitigen, die Teile vor dem Verkleben ungeleimt zusammenhalten, um ihren Passitz zu prüfen. Vor der Zusammensetzung Eventuelle Innere Teile, die nach der Zusammensetzung Schlecht zu Erreichen sind, Lacken. Immer die Reihenfolge der Illustrierten Montage Beachten. Im Fall von Alternativen Teilen, die für die Verschiedenen Versionen Vorgesehen sind, von der Zusammensetzung die Gewünschte Version Wählen.



### IMPORTANTE

Antes de empezar el montaje del modelo, estúdiense cuidadosamente las varias fases de ensamblaje indicada en los dibujos. A) Despegar con cuidado las partes. B) Eliminar con una pequeña lima o con papel de lija las eventuales rebabas, verifique que cada pieza encaje bien antes de pegar en posición. Barnizar, antes de ensamblar, los eventuales detalles internos del modelo o las partes difícilmente alcanzables después de efectuado el ensamblaje. Sigase siempre el orden del montaje ilustrado en las tablas y, en el caso de partes alternativas que permitan realizar diferentes variantes, escójase, antes del ensamblaje la variante preferida.

### BELANGRIJK

Voor met de eigenlijke montage te beginnen eerst de diverse montagefases zoals die in de tekeningen zijn aangegeven aandachtig doorlezen. A) De delen voorzichtig uit de platen halen. B) Eventuele oneffenheden met een vijl of fijn schuurpapier uit de platen halen. B) Eventuele oneffenheden met een vijl of fijn schuurpapier uit de platen halen. C) Eventuele details van het model die moeilijk bereikbaar zijn, verven. Steeds in volgorde de werken zoals die voor de montage aangegeven is, en, als er keus bestaat tussen verschillende versies, deze voor de eigenlijke montage maken.

### VIKTIG

Innan monteringen påbörjas skall de olika inhopsättningsfaserna som är anvisade på ritningarna uppmärksamt studeras. Lossna med omsorg delarna från tryckformerna. A) Avlägsna med en liten fil eller med fint sandpapper eventuella gjutsömmar. B) Färgsätt innan monteringen modellens eventuella inre detaljer och de delar som är svåråtkomliga vid slutförd montering, kolla noga att delarna passar före limningen. Följ alltid den monteringsordning som är illustrerad på planskerna och för den händelse att det finns alternativa delar vilka tillåter att förverkliga olika versioner, så utväljes den varianten som föredrages före inhopsättningen.

PER LA REALIZZAZIONE DI MODELLI PIU' REALISTICI SI CONSIGLIA DI UTILIZZARE LE VERNICI HUMBROL.

TO OBTAIN THE BEST RESULTS WHEN COMPLETING THIS KIT, ALWAYS USE HUMBROL ENAMELS.

POUR LA REALISATION DE MAQUETTES PLUS PROCHES DE LA REALITE ON CONSEILLE D'UTILISER LES VERNIS HUMBROL.

FÜR DEN BAU WIRKLICHKEITSGETREUERER MODELLE WIRD EMPFOHLEN DIE HUMBROL-LACKE ZU VERWENDEN.

PARA LA REALIZACION DE MODELOS MAS REALISTAS SE ACONSEJA UTILIZAR LOS BARNICES HUMBROL.

OM HET BESTE RESULTAAT BIJ HET SAMENBOUWEN TE KRUGEN, GEBRUIKT U HUMBROL VERNEN.

FÖR UTFÖRANDET AV MER REALISTISKA MODELLER REKOMMENDERAS HUMBROL LACKFÄRGER.

COLORI

COLOURS

COULEURS

FARBEN

COLORES

VERFKLEUREN

FÄRGERNA

**A** MATT BLACK 33 BLACK NOIR SCHWARZ MAT ZWART SVART NEGRO NERO OPACO FS - 37038

**B** MATT LIGHT GREY 64 LIGHT GREY GRIS CLAIR HELLGRAU MAT LICHTGRIS LUUSGRÄ GRIS CLARO GRIGIO CHIARO FS - 36373

**C** MATT OLIVE GREEN 86 LIGHT OLIVE VERT OLIVE ERDFARBE MAT AARKLEUR OLIVGRON VERDE OLIVA VERDE OLIVA FS - 34102

**D** SILVER 11 SILVER FOX ARGENT SILBER ZILVER SILVER PLATA ARGENTO

**E** MATT DARK GREY USM1 DARK GREY GRIS FONCE DUNKELGRAU DONKERGRIS MORKGRÄ GRIS OSCURO GRIGIO SCURO FS - 36118

**F** BURNISHED METAL 53 GUN METAL METAL BRUNI BRUNIRTER METALL IJZERKLEUR OXIDERAD METALL METAL BRUNIDO METALLO BRUNITO

**G** GLOSS RED 19 BRIGHT RED ROUGE ROT ROOD ROJO ROJO ROSSO FB - 11105

**H** GLOSS WHITE 22 GLOSS WHITE BLANC WEISS WIT WIT BLANCO BIANCO LUCIDO FS - 17875

**L** GLOSS YELLOW 69 YELLOW JAUNE GELB GEEL GUL AMARILLO GIALLO LUCIDO FS - 13432

**M** GLOSS BLUE 14 FRENCH BLUE BLEU BLAU BLAUW BLÅ AZUL BLU LUCIDO

**N** MATT OLIVE GREEN 66 OLIVE DRAB VERT OLIVE OLIVGRUN MAT OLVFROEN OLIVGRON VERDE OLIVA VERDE OLIVA FS - 34079

**P** MATT LIGHT GREY 40 PALE GREY GRIS CLAIR HELLGRAU VAALGRIS LUUSGRÄ GRIS CLARO GRIGIO CHIARO OPACO

### ISTRUZIONI PER APPLICARE CORRETTAMENTE LE ADESIVE.

1) Ritagliare, con attenzione, il soggetto prescelto seguendone i contorni. 2) Immergerlo in acqua tiepida. 3) Separarlo dal supporto. 4) Posizionare l'adesivo sul modello - asciugarlo con l'aiuto di un panno - eliminare le eventuali bolle d'aria spingendole all'esterno.

### STEPS TO FOLLOW IN ATTACHING THE DECALS PROPERLY.

1) Cut out the subject you have chosen, being very careful to clip along its outlines so as not to leave any ragged edges. 2) Soak it for a few seconds in warm water. 3) Carefully separate it from its backing. 4) Place the decal on the model. Remove all drops of water with a dry cloth. Any air bubbles which may have formed can be removed by gently squeezing them out to the edges of the decal.

### MODE D'EMPLOI POUR L'APPLICATION DES ADHESIFS.

1) Découper attentivement le sujet choisi en suivant les contours. 2) Le plonger dans de l'eau tiède. 3) Le séparer de son support. 4) Placer l'adhesif sur le modèle - l'essuyer avec un linge et éliminer les bulles d'air éventuelles en les faisant glisser vers l'extérieur.

### ANLEITUNG FÜR DAS RICHTIGE ANBRINGEN DER ABZIEHBILDER.

1) Das gewählte Bild sorgfältig nach den Konturen ausschneiden. 2) In lauwarmes Wasser legen. 3) Es von der Unterlage ablösen. 4) Den Aufkleber auf das Modell legen - mit einem Tuch trocknen - eventuell vorhandene Luftblasen durch Drücken nach außen beseitigen.

### INSTRUCION PARA APLICAR CORRECTAMENTE LOS ADHESIVOS.

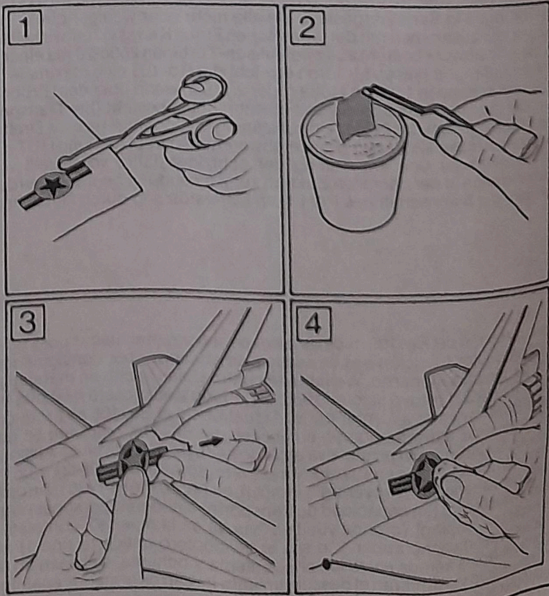
1) Recortar con cuidado el sujeto escogido siguiendo la silueta. 2) Sumirlo en agua tibia. 3) Quitarlo de su soporte. 4) Situar el adhesivo en su lugar. Secarlo con un pedazo de tela. Desinflar las eventuales burbujas de aire empujandolas hacia la orilla.

### INSTRUKTIES TOT HET KORREKT AANBRENGEN VAN DE TRANSFERS.

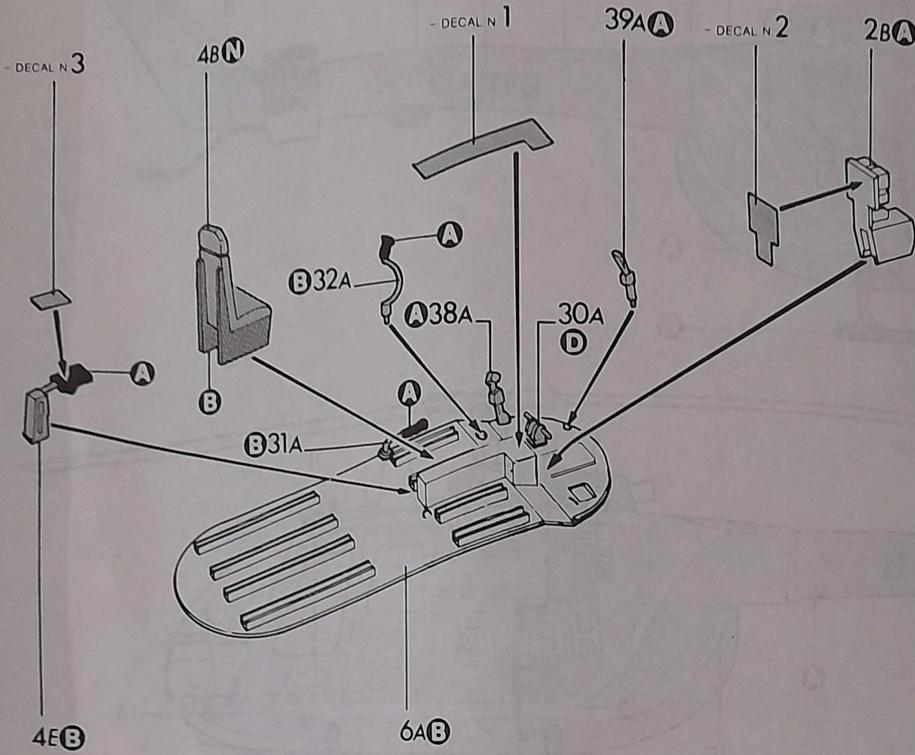
1) Het uitgekoken voorwerp voorzichtig langs de contouren uitschneiden. 2) In lauw water dompelen. 3) Van de plakstrook afhalen. 4) De transfer op het model aanbrengen en met een lapje afdrogen; eventuele luchtblaasjes verwijderen door deze vanuit het midden naar buiten weg te strijken.

### INSTRUKTIONER FÖR KORREKT PSÄTTNING AV ADHESIVERNA.

1) Klipp försiktigt ur det utvalda föremålet genom att följa konturerna. 2) Doppa ner det i ljummet vatten. 3) Skilj det från underlaget. 4) Sätt adhesivet på modellen. Torka det med hjälp av en trasa. Avlägsna eventuella luftbubblor genom att pressa dem utåt.



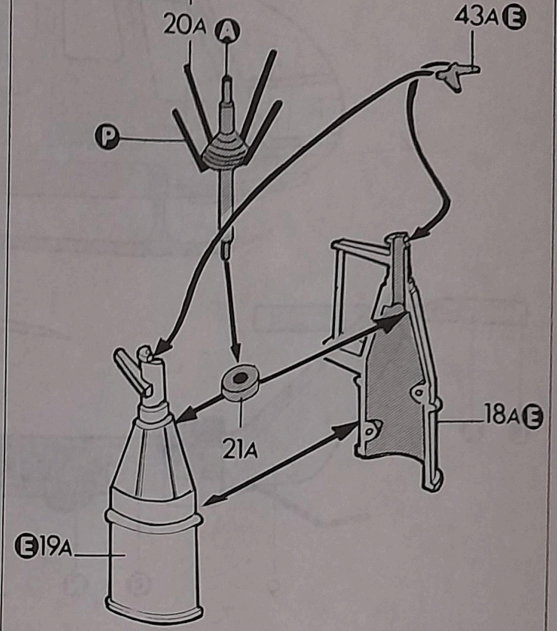
1



2

DO NOT CEMENT  
NE PAS COLLER  
NICHT KLEBEN  
NIET LIJMEN  
LIMMAS EJ  
NO ENCOLAR  
NON INCOLLARE

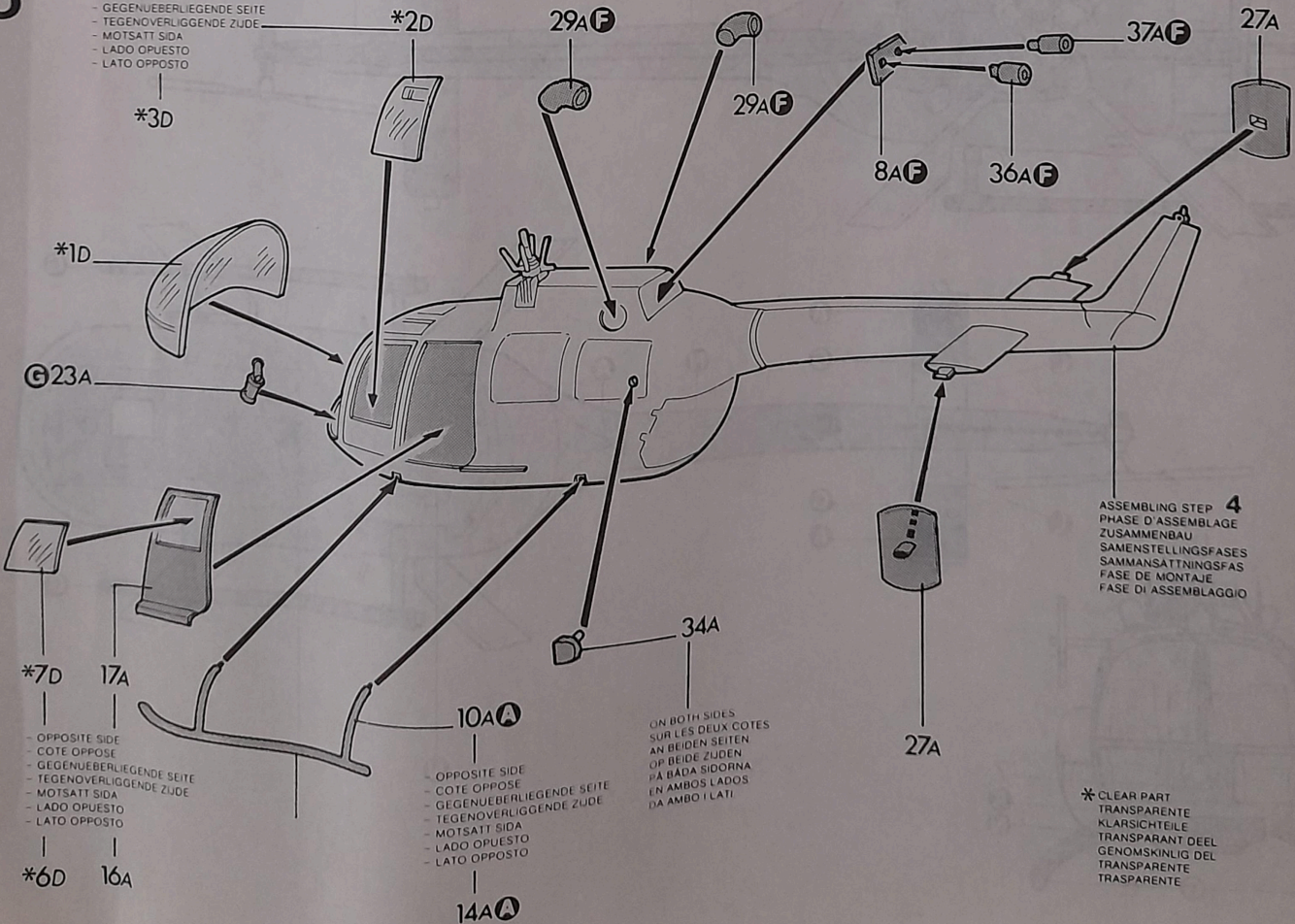
MOBILE PART  
PARTIE MOBILE  
BEWEGELICHES TEIL  
BEWEGBAAR DEEL  
ROSLING DEL  
PARTE MOVIL  
PARTE MOBILE



21A PUT JUST A DROP OF CEMENT ONLY INSIDE THE HOLE  
DEPOSER UNE GOUTTE DE COLLE UNIQUEMENT A L'INTERIEUR DE L'ORIFICE  
NUR EINEN TROPFEN KLEBSTOFF IN DAS INNERE DES LOCHES GEBEN  
DOE ALLEEN EEN BEETJE LIJM AAN DE BINNENKANT VAN HET GAATJE  
HALL EN DROPPJE KLISTER ENDAST PÅ INSIDAN AV HÅLET  
PONER UNA GOTTA DE COLA AL INTERIOR DEL AGUJERO SOLAMENTE  
METTERE UN GOCCIO DI COLLA SOLO ALL'INTERNO DEL FORO

5

- OPPOSITE SIDE  
- COTE OPPOSE  
- GEGENUEBERLIEGENDE SEITE  
- TEGENOVERLIGGENDE ZUDE  
- MOTSAIT SIDA  
- LADO OPUESTO  
- LATO OPPOSTO



ASSEMBLY STEP 4  
PHASE D'ASSEMBLAGE  
ZUSAMMENBAU  
SAMENSTELLINGSFASE  
SAMANSÄTTNINGSFAS  
FASE DE MONTAJE  
FASE DI ASSEMBLAGGIO

ON BOTH SIDES  
SUR LES DEUX COTES  
AN BEIDEN SEITEN  
OP BEIDE ZUDEN  
PÅ BÅDA SIDORNA  
EN AMBOS LADOS  
DA AMBOS LATI

\* CLEAR PART  
TRANSPARENTE  
KLARSICHTIGE  
TRANSPARENT DEEL  
GENOMSKINLIG DEL  
TRANSPARENTE  
TRASPARENTE

ALTERNATIVE BEFORE PHASE 4  
ASSEMBLAGE  
ALTERNATIVE VOR DER PHASE 4  
ASSEMBLAGE  
ALTERNATIVE PRIOR TO PHASE 4  
ASSEMBLAGE  
ALTERNATIVE PRIMA DI PHASE 4  
ASSEMBLAGGIO

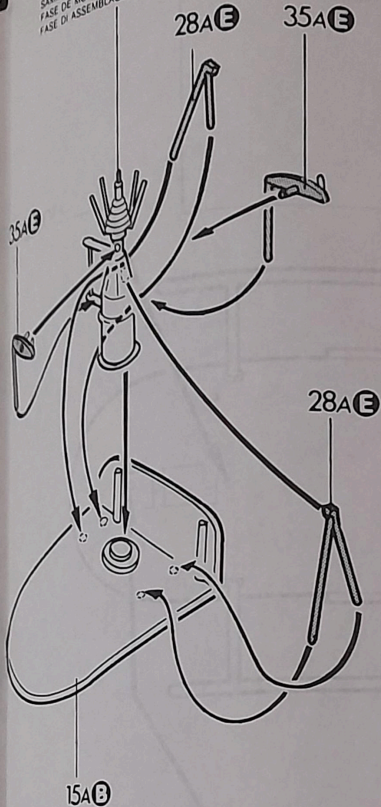
OPEN  
OUVERT  
GEÖFFNET  
OPEN  
OFFEN  
ABIERTO  
APERTO

17A  
OPPOSITE SIDE  
COTE OPPOSE  
GEGENUEBERLIEGENDE SEITE  
TEGENOVERLIGGENDE ZUDE  
MOTSAIT SIDA  
LADO OPUESTO  
LATO OPPOSTO

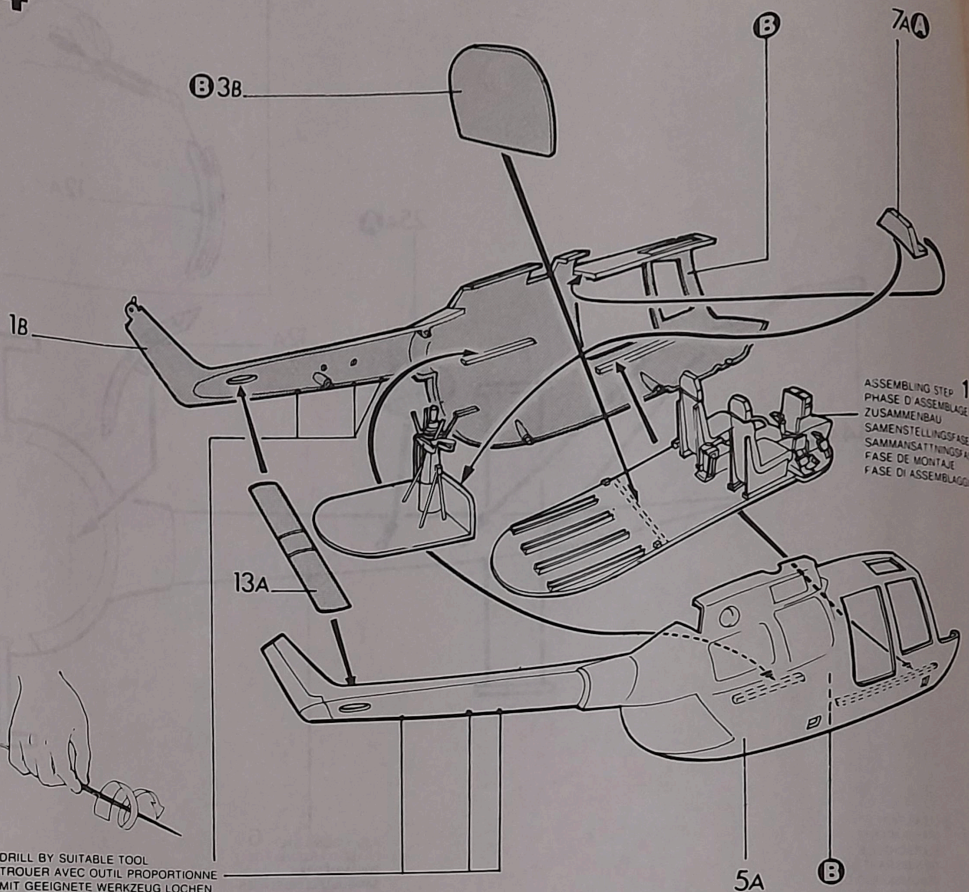
16A

3

ASSEMBLING STEP  
PHASE D'ASSEMBLAGE  
ZUSAMMENBAU  
SAMANSTELLINGSFAS  
FASE DE MONTAJE  
FASE DI ASSEMBLAGGIO



4

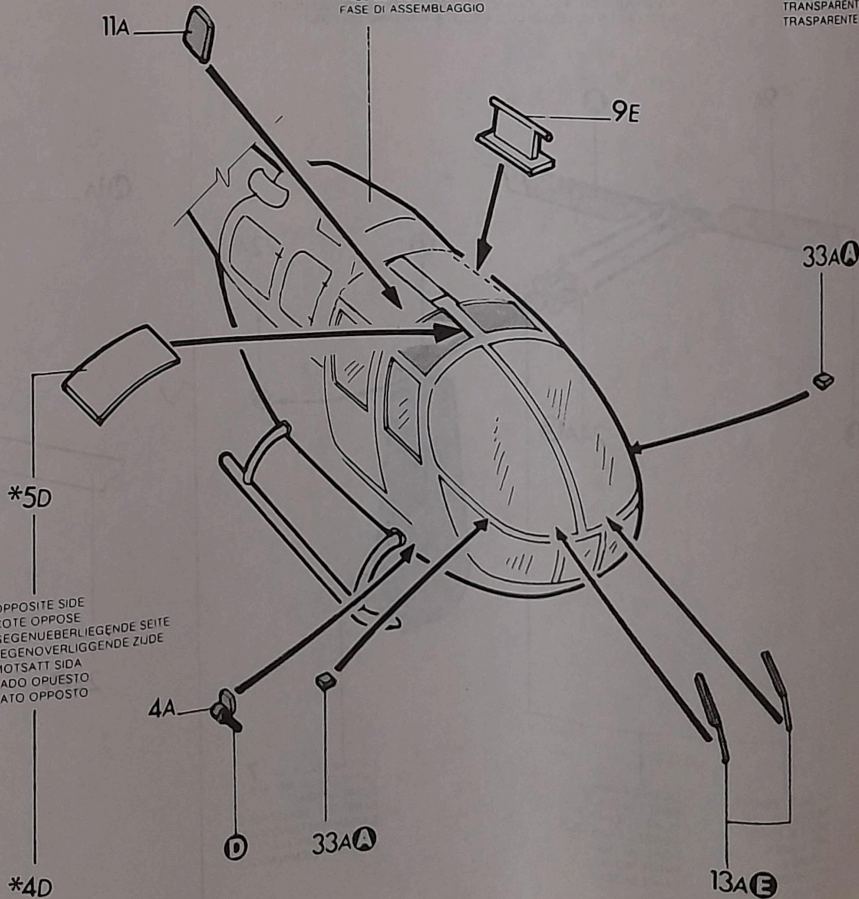


DRILL BY SUITABLE TOOL  
TROUER AVEC OUTIL PROPORTIONNE  
MIT GEEIGNETE WERKZEUG LOCHEN  
DOORBOREN MET PASSEND TOESTEL  
GOR HÅL MED LAMPLIGT VERKTYG  
HORADAR PER MEDIO DE UTENSILIO CONVENIENTE  
FORARE CON UTENSILE ADEGUATO

ASSEMBLING STEP  
PHASE D'ASSEMBLAGE  
ZUSAMMENBAU  
SAMANSTELLINGSFAS  
FASE DE MONTAJE  
FASE DI ASSEMBLAGGIO

6

ASSEMBLING STEP  
PHASE D'ASSEMBLAGE  
ZUSAMMENBAU  
SAMANSTELLINGSFAS  
FASE DE MONTAJE  
FASE DI ASSEMBLAGGIO



\* CLEAR PART  
KLARSICHTELE  
TRANSPARENT DEEL  
GENOMSKINLIG DEL  
TRANSPARENTE  
TRASPARENTE

ALTERNATIVE ASSEMBLY  
BEFORE PROCEEDING CHOOSE PREFERRED POSITIONING  
ASSEMBLAGE ALTERNATIF  
AVANT DE PROCEDER CHOISIR LA POSITION PREFEREE  
WAHL WELCHE MONTAGE  
VOR DER MEISTEN STUFE WAHLEN SIE DIE ENTSPRECHENDE POSITION  
KEUZEMONTAGE  
VOOR BEGYN VAN DE VOLGENDE BOUWMONTAGE KIEST U DE  
OVEREENKOMENDE VERSIE  
ALTERNATIIV MONTERING  
VALJ UT DØYNDRADE LAGET INNAN DU FORTSÄTTER  
ENSAMBLAGE ALTERNATIVO  
ANTES DE PROCEDER A ELLO HAY QUE ESCOGER LA POSICION PREFERIDA  
ASSEMBLAGGIO ALTERNATIVO  
PRIMA DI PROCEDERE SCEGLIERE IL POSIZIONAMENTO PREFERITO

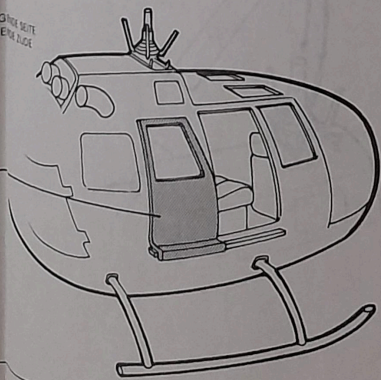
OPEN  
OUVERT  
GEOEFFNET  
OPEN  
OPPEN  
ABIERTO  
APERTO

CLOSED  
FERME  
GESCHLOSSEN  
GESLOTEN  
STANGD  
CERRADO  
CHIUSO

17A

OPPOSITE SIDE  
COTE OPPOSEE  
GEGENUEBERLIEGENDE SEITE  
TEGENOVERLIGGENDE ZIDE  
MOTSATT SIDA  
LADO OPUESTO  
LATO OPPOSTO

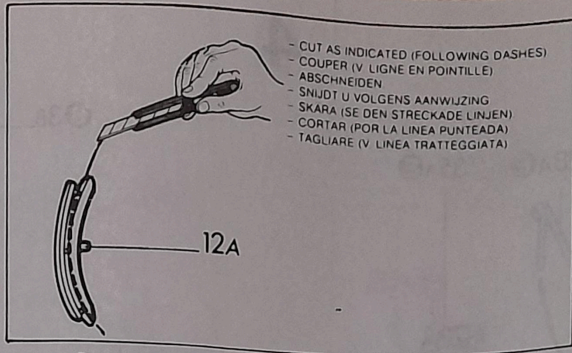
16A



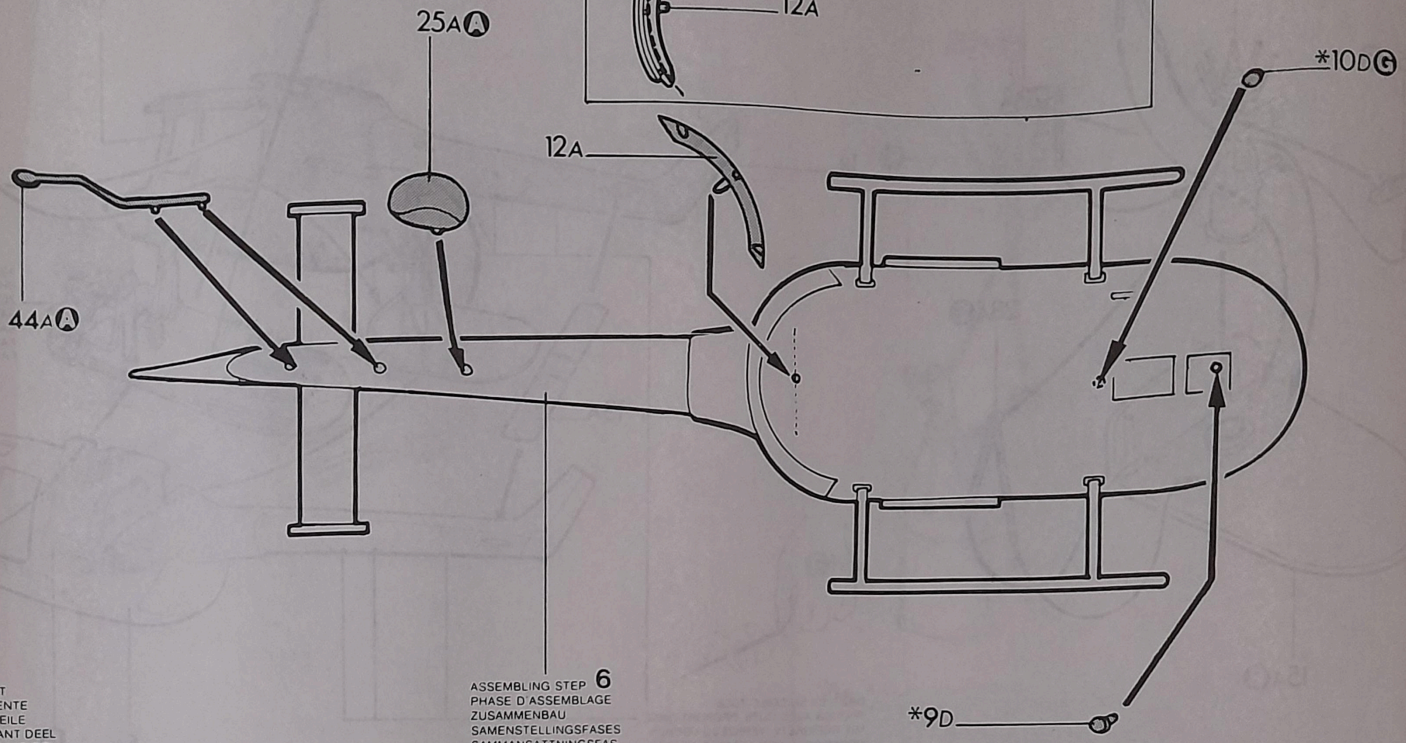
OPPOSITE SIDE  
COTE OPPOSEE  
GEGENUEBERLIEGENDE SEITE  
TEGENOVERLIGGENDE ZIDE  
MOTSATT SIDA  
LADO OPUESTO  
LATO OPPOSTO

\*4D

7



- CUT AS INDICATED (FOLLOWING DASHES)
- COUPER (V LIGNE EN POINTILLE)
- ABSCHNEIDEN
- SNIJD U VOLGENS AANWIJZING
- SKARA ISE DEN STRECKADE LINJEN
- CORTAR (POR LA LINEA PUNTEADA)
- TAGLIARE (V LINEA TRATTEGGIATA)

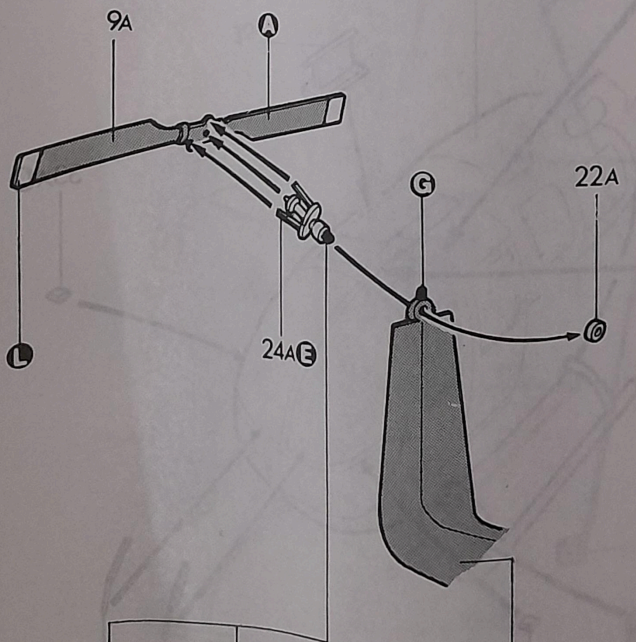


\* CLEAR PART  
 TRANSPARENTE  
 KLARSICHTEILE  
 TRANSPARENT DEEL  
 GENOMSKINLIG DEL  
 TRANSPARENTE  
 TRASPARENTE

ASSEMBLING STEP 6  
 PHASE D'ASSEMBLAGE  
 ZUSAMMENBAU  
 SAMENSTELLINGSFASES  
 SAMMANSATTNINGSFAS  
 FASE DE MONTAJE  
 FASE DI ASSEMBLAGGIO

8

22A PUT JUST A DROP OF CEMENT ONLY INSIDE THE HOLE  
 DEPOSER UNE GOUTTE DE COLLE UNIQUEMENT A L'INTERIEUR DE L'ORIFICE  
 NUR EINEN TROPFEN KLEBSTOFF IN DAS INNERE DES LOCHES GEBEN  
 DOE ALLEEN EEN BEETJE LIJM AAN DE BINNENKANT VAN HET GAATJE  
 HÄLL EN DRÖPPE KLISTER ENDAST PÅ INSIDAN AV HÅLET  
 PONER UNA GOTTA DE COLA AL INTERIOR DEL AGUJERO SOLAMENTE  
 METTERE UN GOCCIO DI COLLA SOLO ALL'INTERNO DEL FORO

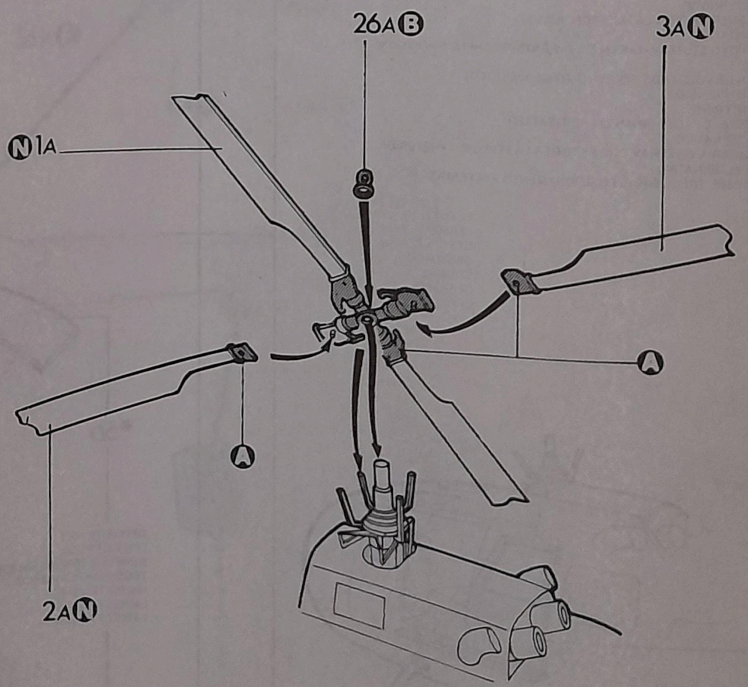


DO NOT CEMENT  
 NE PAS COLLER  
 NICHT KLEBEN  
 NIET LIJMEN  
 LIMMAS EJ  
 NO ENGOLAR  
 NON INCOLLARE

MOBILE PART  
 PARTIE MOBILE  
 BEWEGLICHES TEIL  
 BEWEEGBAAR DEEL  
 RÖRLING DEL  
 PARTE MOVIL  
 PARTE MOBILE

ASSEMBLING STEP 7  
 PHASE D'ASSEMBLAGE  
 ZUSAMMENBAU  
 SAMENSTELLINGSFASES  
 SAMMANSATTNINGSFAS  
 FASE DE MONTAJE  
 FASE DI ASSEMBLAGGIO

9



N1A

26A

3A

2A

