



SE 210 CARAVELLE 1

(GB) The SE210 Caravelle was the world's first successful short-to-medium haul civil turbojet; it was designed by SNCASE (the State owned company, later to form Sud Aviation and the current Aérospatiale) in response to a French government specification of 1951 to ensure that France had a world-class jet airliner that would readily find an export market, particularly within Europe. Two prototypes were ordered in 1953, these flying in 1955 and 1956, and in November 1955 an order for 12 Caravelles was placed by Air France. The first production Caravelle I flew on 18 May 1958, with delivery of the first aircraft to Air France in March 1959. The Scandinavian Airlines System (SAS) was the first foreign customer to order, and both airlines started scheduled operations in May 1959. Novel features of the design included a built-in retractable stairway under the rear fuselage for passenger entry and exit, and the engines mounted each side of the rear fuselage, which not only reduced cabin noise levels but also left the wings "clean". The resemblance of the nose profiles to those of the contemporary D.H. Comet Airliner was an early example of Anglo-French cooperation. A total of 20 Caravelle IAs was built, followed by 12 Caravelle IAs with uprated engines. Successive developments led to the successful Caravelle III, also with uprated engines, and many earlier machines were modified to this version; other later variants include the series VI, 10 and 12 Caravelles, and the type is still in service with several smaller airlines. A total of 282 Caravelles of all versions was built before production ceased in 1972. Carrying up to 80 passengers, the Caravelle I was powered by two Rolls Royce Avon RA-29 Mk.522 turbojets, each rated at 11,000 lbs, giving a maximum cruising speed of 525 mph at 25,000 ft. Wing span: 112 ft 6 in. Length: 105 ft. Height: 28 ft 7 in.

(F) La Caravelle SE 210 fut le premier avion à réaction petit et moyen courrier de l'aviation civile. Il fut conçu par la SNCASE (Société sous régime d'Etat, qui devint plus tard la société SUD AVIATION, aujourd'hui l'AEROSPATIALE) pour répondre à des spécifications du gouvernement français de 1951 qui devaient assurer à la France un jet de classe mondiale lui permettant de se placer sur le marché de l'exportation, en particulier en Europe. Deux prototypes furent commandés en 1953 qui volèrent en 1955 et 1956, et en Novembre 1955, 12 Caravelles furent commandés par AIR-FRANCE. Le premier modèle de Caravelle I vola le 18 Mai 1958 et le premier appareil fut livré à AIR-FRANCE en Mars 1959. La SCANDINAVIAN AIRLINES SYSTEM (SAS) fut le premier client étranger à passer commande, et les deux compagnies commencèrent à programmer les vols de leurs Caravelles en Mai 1959. Parmi les nouveautés dans la conception, on notait en particulier un escalier escamotable sous le fuselage arrière pour l'accès des passagers et les moteurs montés de chaque côté du fuselage arrière qui non seulement réduisaient considérablement le niveau sonore à l'intérieur, mais aussi laissaient les ailes libres. La ressemblance du nez de l'appareil avec celui de son contemporain le D.H. Comet était déjà un exemple de la coopération franco-britannique. 20 Caravelles I furent construites, suivies par 12 Caravelles IA avec des moteurs plus puissants; plusieurs des premiers furent modifiés sous cette version. Il y eut d'autres variantes, telles que la VI avec 10, puis 12 Caravelles, et ce modèle est toujours en service dans différentes petites compagnies aériennes. Au total, 282 Caravelles, toutes versions confondues, furent construites avant que la production ne cesse en 1972. Pouvant transporter jusqu'à 80 passagers, la Caravelle était propulsée par deux moteurs à réaction Rolls-Royce Avon RA-29 Mk.522, chacun développant 49 kN, offrant une vitesse de croisière de 845 km/h à une altitude de 7.620 m. Envergure: 34,26 m. Longueur: 31,97 m. Hauteur: 8,7 m.

(D) Die CARAVELLE SE 210 war das erste Düsenflugzeug für kleine und mittlere Flugstrecken der Zivilluftfahrt. Es wurde von der SNCASE (Firma unter Staatsregie, die später zur Firma SUD AVIATION und heute AEROSPATIALE wird) entwickelt, um den Anforderungen der französischen Regierung von 1951 zu entsprechen; dieser, auf der ganzen Welt anerkannte Jet, sollte Frankreich dazu verhelfen, seinen Platz auf dem Exportmarkt und besonders in Europa, zu gewährleisten. Im Jahre 1953 wurden zwei Prototypen bestellt, die 1955 und 1956 flugbereit wurden. Im November 1955 wurden von AIR FRANCE 12 CARAVELLES bestellt. Das erste Modell der CARAVELLE I flog zum erstenmal am 18. Mai 1958, und das erste Flugzeug wurde im März 1959 an die AIR FRANCE geliefert. Die SCANDINAVIAN AIRLINES SYSTEM (SAS) war die erste ausländische Fluggesellschaft, die dieses Flugzeug bestellte, und die beiden Gesellschaften begannen das Programmieren der Flüge ihrer CARAVELLES im Mai 1959. Unter den Neuheiten bei der Konzeption sind vor allem eine ausziehbare Treppe unter dem hinteren Flugzeugrumpf zum Zugang der Passagiere und die Motoren auf beiden Seiten des hinteren Flugzeugrumpfes zu nennen; letztgenannte dämpften nicht nur auf bemerkenswerte Weise den Lärmpegel im Flugzeugraum, sondern liessen ebenfalls die Tragflächen frei. Die Ähnlichkeit der Flugzeugnase mit der des heutigen D.H. COMETS war bereits ein Beispiel für die französisch-englische Zusammenarbeit. Es wurden 20 CARAVELLES I hergestellt, gefolgt von 12 CARAVELLES IA mit stärkeren Motoren; eine bestimmte Anzahl der ersten wurden nach diesem Modell geändert. Es wurden ebenfalls noch andere Modelle entwickelt, wie die VI mit 10 und schliesslich 12 CARAVELLES; dieses Modell wird heute noch von verschiedenen kleinen Fluggesellschaften eingesetzt. Es wurden insgesamt 282 CARAVELLES jeglicher Modelle gebaut, bevor die Produktion im Jahre 1972 unterbrochen wird. Die CARAVELLE konnte bis zu 80 Passagiere transportieren und wurde von 2 Düsenmotoren vom Typ Rolls-Royce Avon RA-29 Mk.522 mit je 49 kN angetrieben und ermöglichten eine Fluggeschwindigkeit von 845 km/h bei einer Flughöhe von 7620 m. EIGENSCHAFTEN: Spannweite: 34,26 m; Länge: 31,97 m; Höhe: 8,7 m.

(E) El Caravelle SE 210 fue el primer avión a reacción para pequeñas y medias distancias de la aviación civil. Fue diseñado por la SNCASE (Sociedad bajo control del Estado, que más tarde se convirtió en la sociedad SUD AVIATION, en la actualidad AEROSPATIALE) para responder a las especificaciones del gobierno francés de 1951 que debían dotar a Francia de un jet de clase mundial que le permitiera situarse en el mercado de la exportación, particularmente en Europa. En 1953 se encargaron dos prototipos que volaron en 1955 y 1956 y, en noviembre de 1955, AIR-FRANCE encargó 12 Caravelles. El primer modelo de Caravelle I voló el 18 de mayo de 1958 y el primer aparato fue entregado a AIR-FRANCE en marzo de 1959. La SCANDINAVIAN AIRLINES SYSTEM (SAS) fue el primer cliente extranjero que realizó un pedido y las dos compañías comenzaron a programar los vuelos de sus Caravelles en mayo de 1959. Entre las novedades que incluía el diseño hay que destacar especialmente una escalera escamoteable bajo el fuselaje trasero para el acceso de los pasajeros y los motores montados por ambos lados del fuselaje trasero que, no solamente reducían considerablemente el nivel sonoro en el interior sino también dejaban las alas libres. La similitud del morro del aparato con la de su contemporáneo el D.H. Comet era ya un ejemplo de la cooperación franco-británica. Se construyeron 20 Caravelles I, que fueron seguidos por 12 Caravelles IA con motores más potentes. Algunos de los primeros fueron modificados con esta segunda versión. Hubo otras variantes, como la VI, con 10 y después 12 Caravelles, y este modelo sigue aún en servicio en la actualidad en diferentes pequeñas compañías aéreas. En total se construyeron 282 Caravelles, incluyendo todas las versiones, antes de que cesara la producción en 1972. El Caravelle, que podía transportar 80 pasajeros, estaba propulsado por dos motores a reacción Rolls-Royce Avon RA-29 Mk.522, cada uno de los cuales desarrollaba 49 kN, proporcionando una velocidad de crucero 845 km/h a una altitud de 7.620 m. Envergadura: 34,26 m. Longitud: 31,97 m. Altura: 8,7 m.

(S) SE210 Caravelle var världens första framgångsrika civilflygplan med reamotor på korta till medellånga avstånd; det ritades av SNCASE (det statliga företaget som senare skulle bilda Sud Aviation och nuvarande Aérospatiale) som svar på en specifikation av den franska regeringen 1951 för att garantera att Frankrike skulle kunna bilda Sud Aviation och nuvarande Aérospatiale) som svar på en specifikation av den franska regeringen 1951 för att garantera att Frankrike skulle få ett reaflygplan av världsklass som lätt skulle kunna finna en exportmarknad, speciellt i Europa. Två prototyper beställdes 1953 vilka flög 1955 och 1956, och i november 1955 placerade Air France en beställning på 12 Caravelles. Den första serietillverkade Caravelle I gjorde sin första flygning den 18 maj 1958 med leverans av det första flygplanet till Air France i mars 1959. Scandinavian Airlines System (SAS) var det första utländska bolaget att göra en beställning och de båda flygbolagen startade driften med tidtabell i maj 1959. Nya karakteristiska av utformningen inkluderade en trappa som kunde fällas in under bakre flygkroppen för passagerarnas in- och utgång och motorerna monterade på vardera sidan av den bakre flygkroppen, vilket inte bara minskade bullret i passagerarutrymmet utan också lämnade vingarna "rena". Nosprofilerna likhet med dem på det samtida D.H. Comet-planet var ett tidigt exempel på engelskt-franskt samarbete. Ett totalt antal på 20 Caravelle I byggdes, följt av 12 Caravelle IA med starkare motorer. Successiva utvecklingar ledde till den framgångsrika Caravelle III, också med starkare motorer, och många tidigare motorer ändrades om till denna version; andra senare varianter omfattar serierna V1, 10 och 12 Caravelle, och modellen är fortfarande i drift hos flera mindre flygbolag. Ett totalt antal på 282 Caravelles av alla versioner tillverkades innan produktionen avbröts 1972. Med upp till 80 passagerare framdrevs Caravelle I av två Rolls Royce Avon RA-29 Mk. 522 reamotorer, var och en med en motorstyrka på 49 kN och en maximal kryssningshastighet på 845 km/tim på 7 620 m höjd. Spännvidd: 34,26 m. Längd: 31,97 m. Höjd: 8,7 m.

(GB) Study drawings and practice assembly before cementing parts together. Carefully scrape plating and paint from cementing surfaces. All parts are numbered. Paint small parts before assembly. To apply decals, cut sheet as required, dip in warm water for a few seconds, slide off backing into position shown. Use in conjunction with box artwork. Not appropriate for children under 36 months of age, due to the presence of small detachable parts.

(F) Etudiez attentivement les dessins et simulez l'assemblage avant de coller les pièces. Gratter soigneusement tout revêtement ou peinture sur les surfaces à coller avant collage. Toutes les pièces sont numérotées. Peignez les petites pièces avant assemblage. Pour coller les décalques, découpez le motif plongez-le quelques secondes dans l'eau chaude puis posez-le à l'endroit indiqué en décollant le support papier. Utilisez en même temps l'illustration de la boîte. Ne convient pas à un enfant de moins de 36 mois. Présence de petits éléments détachables.

(D) Vor verwendung des Klebers zeichnungen studieren und zusammenbau üben. Farbe und Plattierung vorsichtig von den Klebeflächen Abkratzen. Alle Teile sind Numeriert. Vor Zusammenbau kleine Teile Anmalen. Um die Abziehbilder aufzukleben, diese Ausschneiden, kurz in warmes wasser tauchen, dann abziehen und wie abgebildet aufkleben. In Verbindung mit Schachtel-artwork verwenden. Ungeeignet für kinder unter 36 Monaten. Kleine Teilchen vorhanden, die sich lösen können.

(E) Studiare i disegni e praticare il montaggio prima di unire insieme i pezzi con l'adesivo. Raschiare attentamente le tracce di smalto e cromatura dalle superfici da unire con adesivo. Tutti i pezzi sono numerati. Colorare i pezzi di piccole dimensioni prima di montarli. Para aplicar las calcomanías, separar los temas deseados, sumergir in agua tibia durante unos segundos y deslizar la calca en la posición debida. Ver ilustraciones de la tapa. No conviene a un niño menor de 36 meses. Existen pequeñas piezas que pueden soltarse.

(S) Studera bilderna noggrant och sätt ihop delarna innan du limmar ihop dem. Skrapa noggrant bort förkromming och färg fran limmade delar. Alla delarna är numrerade. Mala smadelarna före ihopsättning. Fastsättning av dekaler, klipp arket. Doppa i varmt vatten nagra sekunder, lat baksidan glida pa plats som bilden visar. Anvands i samband med kartongens handlitografi. Rekommenderas ej för barn under 3 ar. Innehåller lösttagbara smådelar.

(I) Estudi los dibujos y practique el montaje antes de pegar las piezas. Raspe cuidadosamente el plateado y la pintura en las superficies de contacto antes de pegar las piezas. Todas las piezas estan numeradas. Es conveniente pintar las piezas pequenas antes de su montaje. Per applicare le decalcomanie, tagliare il foglio secondo il necessario, immergere la decorazione in acqua calda per alcuni secondi, quindi sfilarla dalla carta di supporto e palpeggiarla nella posizione indicata usare in conjunction con l'illustrazione sulla scatola. Non adatto ad un bambino di età inferiore ai 36 mesi. Presenza di piccoli elementi staccabili.

(NL) Bestudeer de tekeningen en probeer het samenvoegen. Voordat je de onderdelen aan elkaar vastplakt. Schuur voorzichtig het vergulsel en de verf van de vast te plakken vlakken. Alle onderdelen zijn genummerd. Verf de kleine onderdelen al vorens samen te voegen. Overføring av dekaler klipp arket slik du onsker, dypp det i varmt vann noen sekunder, og la det gli fra. Bakgrunnsarket direkte pa plass som vist brukes sammen med kartongens litografi. Niet geschikt voor kinderen onder de drie jaar. Er komen kleine onderdeeljes aan te pas die losgemaakt kunnen worden.

(DK) Tutustu piirrokslinn ja harjoittele kokoamista ennen kuin liimaat osat yhteen. Raaputa maali varovasti pois liimattavilta pinnoilta. Kaikki osat on numeroitu. Maalaa pienet osat ennen kokoamista. Om de plaat jes op te plakken moet het blad geknipt worden zoals aangegeven, een paar seconden in warm water gedompeld worden en de achterkant eraf gehaald worden zoals afgebeeld staat gebruik samen met afbeelding op doos. Ei alle kolmivuotiaille lapsille. Paljon irroitettavia pikku osia.

(P) Estude atentamente os desenhos, corte as pecas das grelhas com a ajuda de uma lamina e lixe as arestas de modo a suprimir qualquer irregularidade. Experimente se as pecas encaixam facilmente umas nas outras antes de colar. Todas as pecas estao numeradas. Pinte as pequenas pecas antes de colar. Para aplicar as decalcomanias, cortar as folhas a medida do simbolo pretendido e mergulhalo em agua morna por alguns segundos depois. Com a ajuda de uma pinca. Desliza-lo aplica-lo no respectivo lugar. Ikke til børn under 3 ar. Forekomst af sma løse elementer.

(SF) Tegningerne bor studeres, og man bor ove sig i monteringen, for delene limes sammen. Pladestykker og maling skal omhyggeligt fjernes fra klaebeoverfladerne. Alle dele er nummererede. Sma dele skal males for monteringen. Overføringsbillederne anvendes ved at tilklippe arket efter behov. Og dyppet det i varmt vand i nogle fa sekunder. Underlaget glides af og anbringes i den viste position. Paføres ifølge brugsanvisningerne pa aesken. Não convém a uma criança de menos de 36 meses. Presença de pequenos elementos destacáveis.

(PL) Uwaznie przestudiowac rysunki i symulowac składanie przed przejściem do klejenia części. Przed naklejaniem, wyskrobać starannie wszelką powłokę lub farbę na powierzchni do naklejania. Wszystkie części są ponumerowane. Przed składaniem pomalować małe części. Dla naklejania odbitek wyciąć wzór, zanurzyć podczas kilku sekund w ciepłej wodzie, następnie położyć na wyznaczonym miejscu po odklejeniu papierowego nośnika. Nie odpowiada dzieciom nie mającym jeszcze 36 miesięcy ; obecność drobnych elementów łatwych do odierwania.

(GR) Μελετήστε προσεκτικά τα σχέδια και συναρμολογήστε μια πρώτη φορά τα κομμάτια χωρίς να τα κολλήσετε. Αφαιρέστε ξυνοτάς επιμελώς, πριν κολλήσετε, οποιοδήποτε υλικό από τις επιφανείες που πρόκειται να κολλήσετε. Όλα τα κομμάτια είναι αριθμ. ημεντά. Χρωματίστε τα μικρά κομμάτια πριν από την συναρμολόγηση. Για να κολλήσετε τις χαλκομανίες, κόψτε γύρω-γύρω το σχέδιο, βυθίστε το μερικά δευτερόλεπτα σε ζεστό νερό και μετά τοποθετήστε το στη θέση που υποδεικνύεται, αφαιρώντάς την καλυπτική μεμβράνη. Λάβετε υπόψη σας ταυτοχρόνια την εικονογράφηση του κουτιού. Ακατάλληλο για παιδιά ηλικίας κάτω των 36 μηνών. Υπάρχουν μικρά κομμάτια που αποσπώνται.

Assembly phase
Phase de montage
Montagephase
Montagephase
Fase de montaje
Montering
Fase di montaggio
Montagetase
Monteringsfase
Fase de montagem
Kokkumisvaihe
Faza składania
Φάση συναρμολόγησης

Decals
Decalcomanias
Abziehbild
Decalcomanie
Dekalkomanier
Calcomanias
Aldrukplaatjes
Siirtokuvat
Billedoverføring
Decalcomania
Dekalkomanie
χαλκομανίες

Repeat this operation
Répéter l'opération
Vorgang wiederholen
Ripetere l'operazione
Utför ingreppet på nytt
Repetir la operación
De verrichting herhalen
Toista toimenpide
Manövern gentages
Repetir a operação
Powtórzyć operację
Επανάληψη διαδικασίας

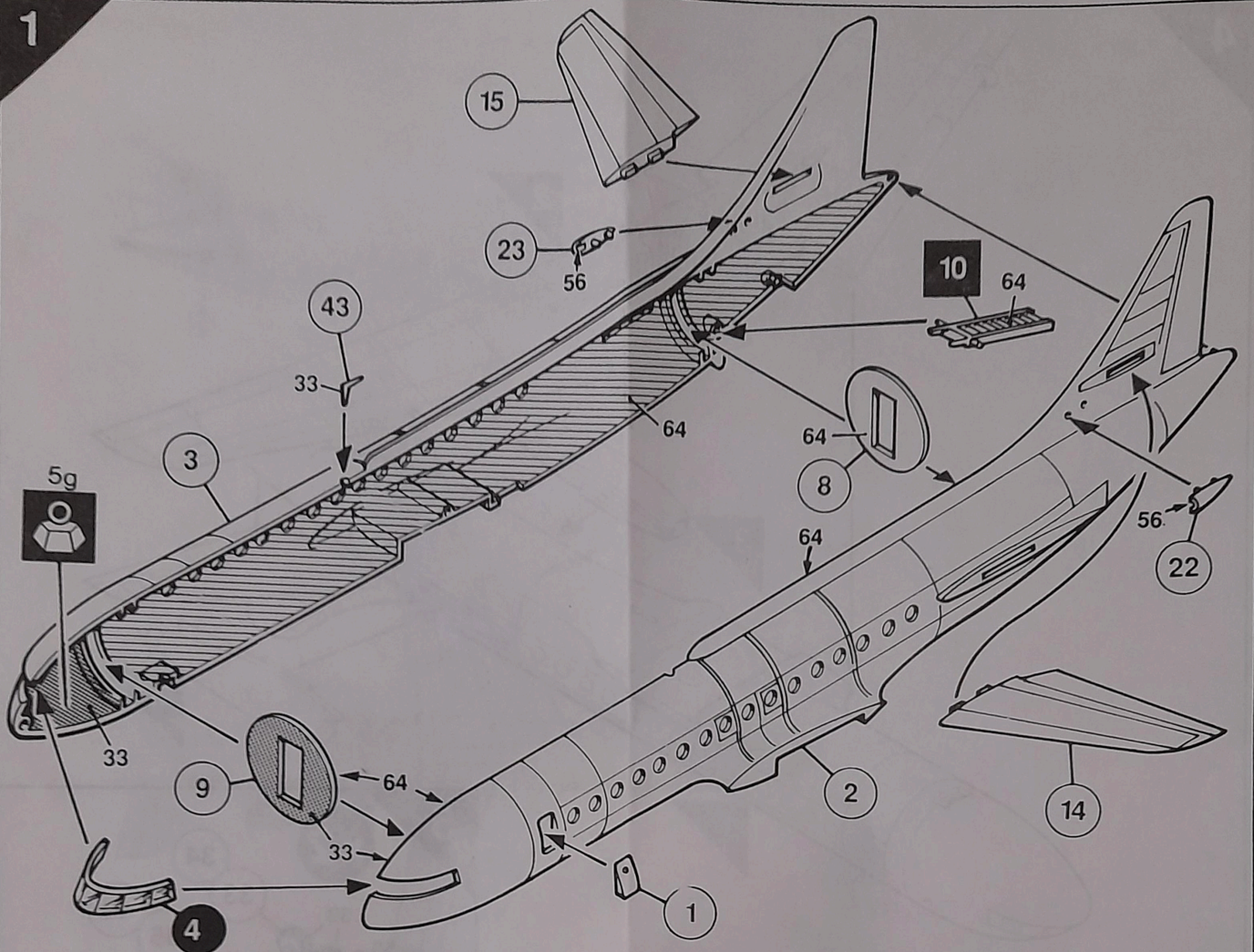
Cement
Coller
Kleben
Incollare
Liimaa
Pegar
Lijmen
Limma
Klæbe
Colar
Kleić
Συγκόλληση

Crystal part
Pièce cristal
Kistaltteil
Pieza cristal
Kristalidel
Pezzo cristallo
Kristallen onderdeel
Kryystalstykke
Peça de cristal
Lasiösa
Część kryształowa
Μαρμαρές κομμάτια

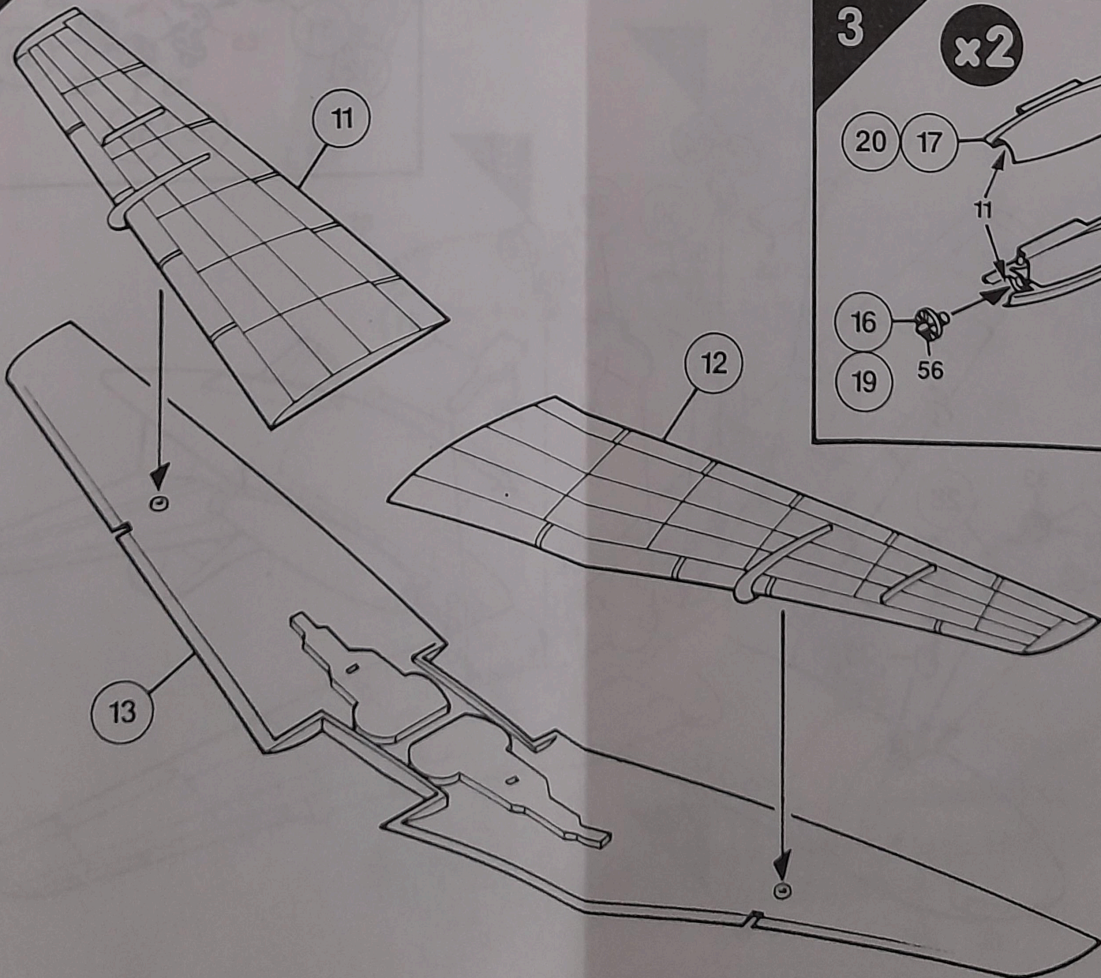
Humbrol paint number
N° peinture Humbrol
Humbrol-Farbr
N° pintura Humbrol
Humbrol farg nr
N° vernice Humbrol
Humbrol verfnummer
Humbrol-malingsnummer
N° de pintura Humbrol
Humbrol-maaln numero
N° farby Humbrol
Νομμερο χρωματος Humbrol

11-22-33-
40-56-64

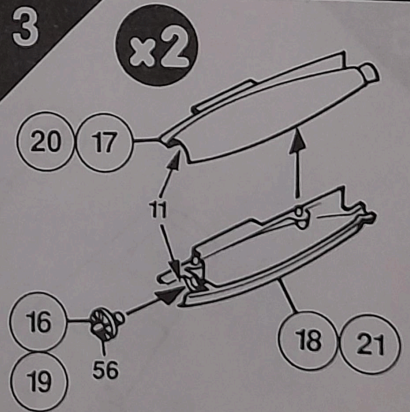
1



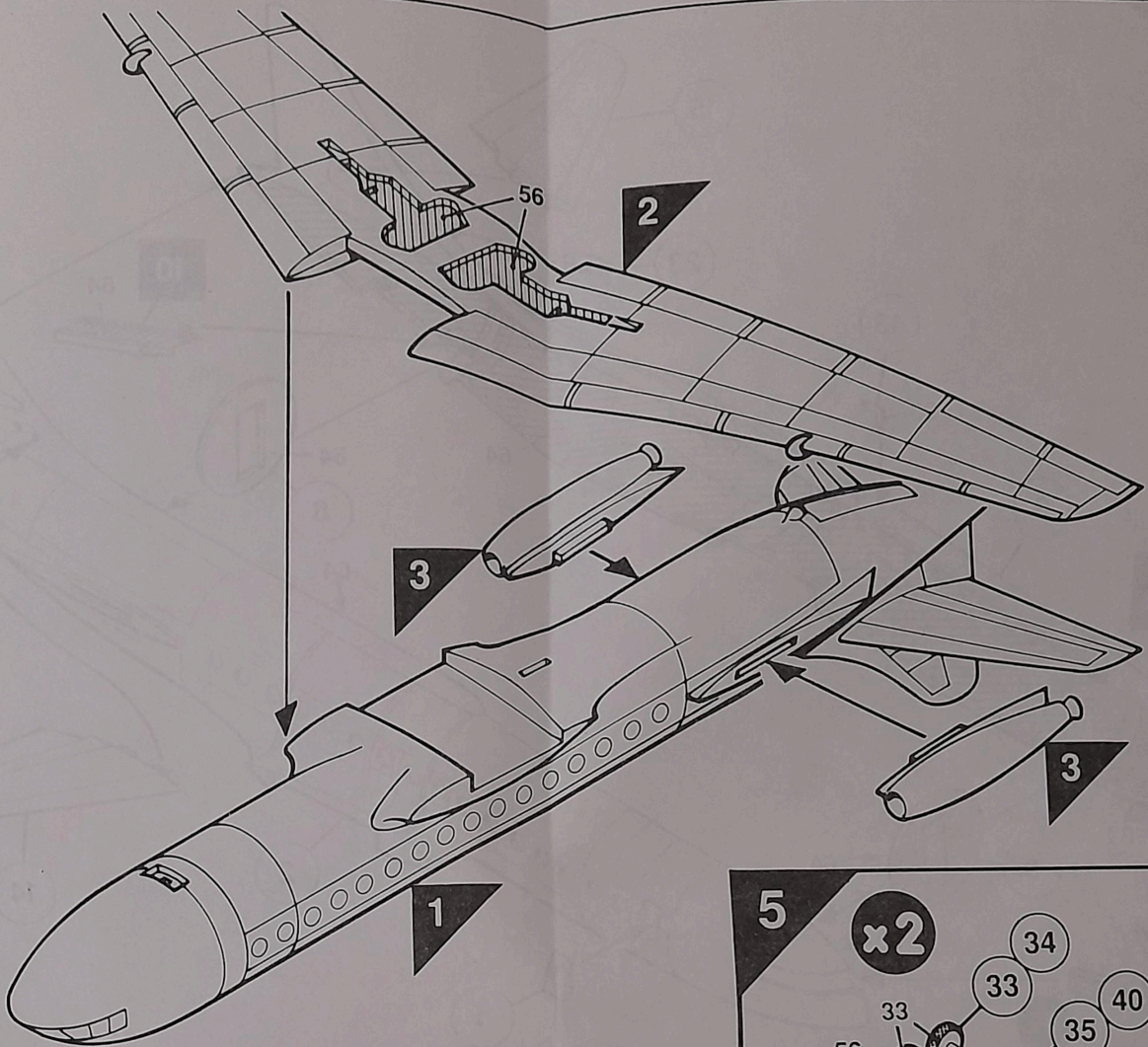
2



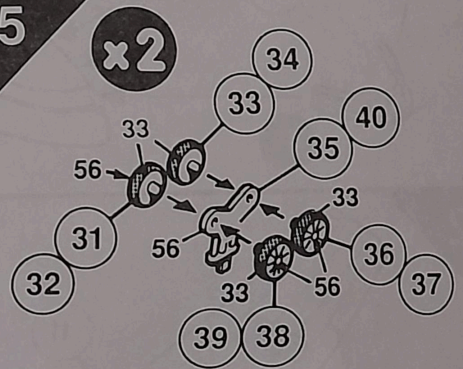
3



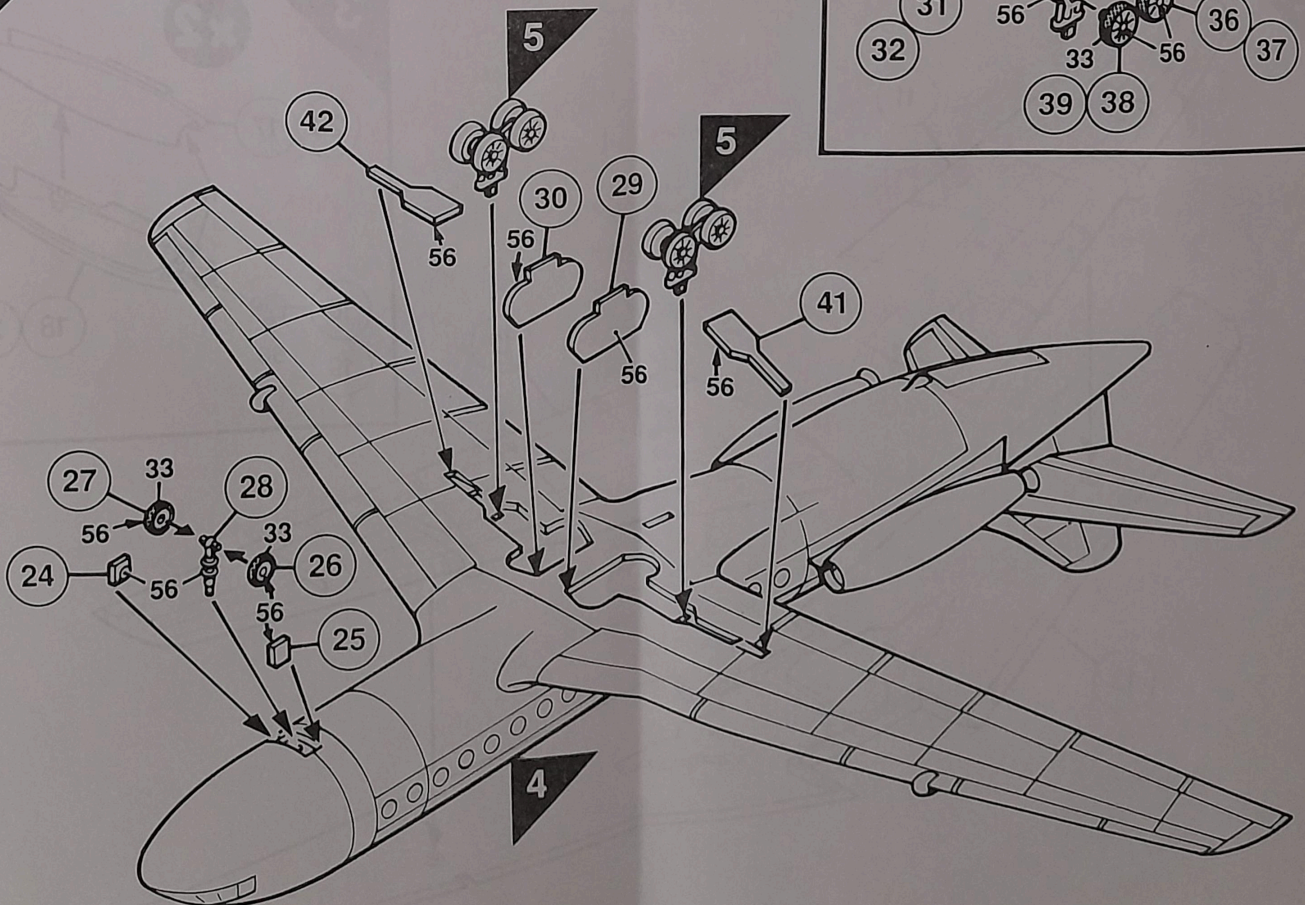
4



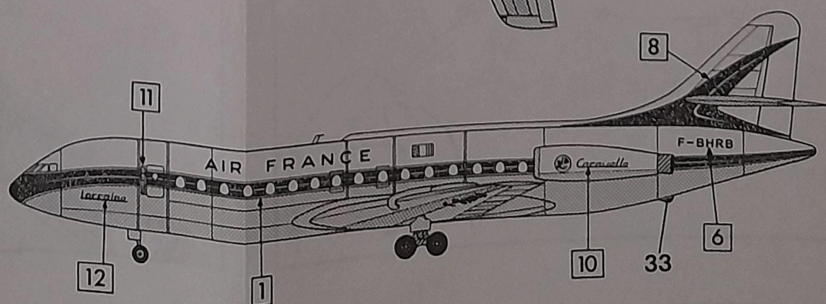
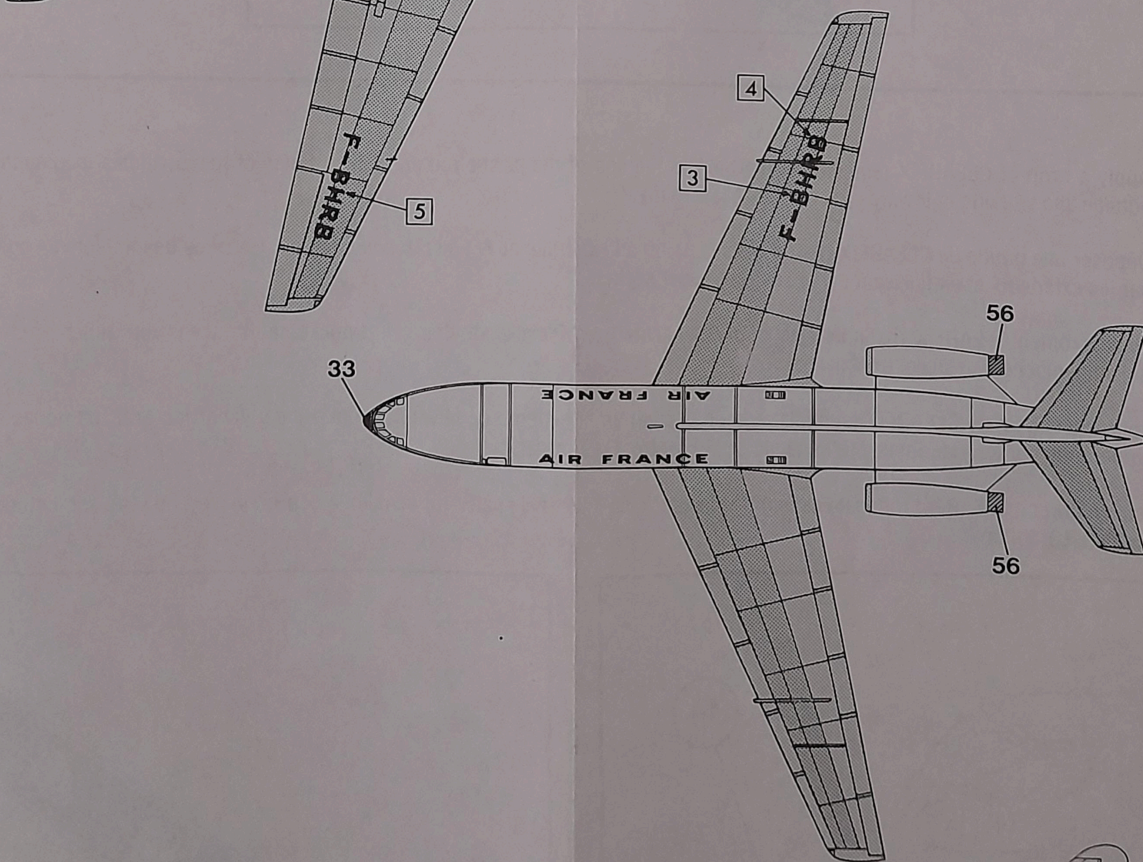
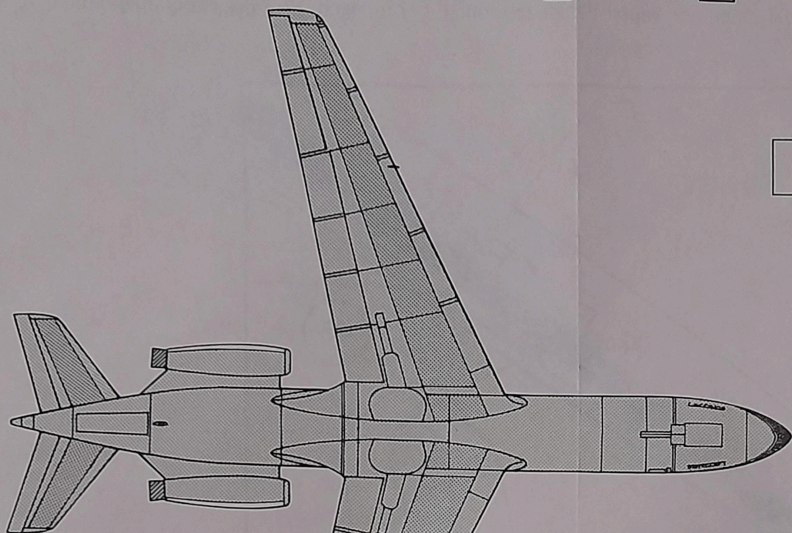
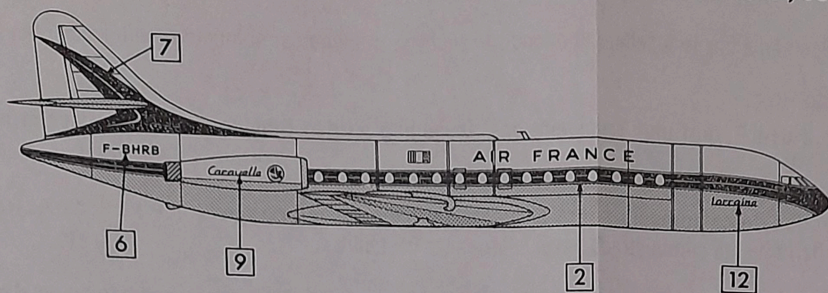
5



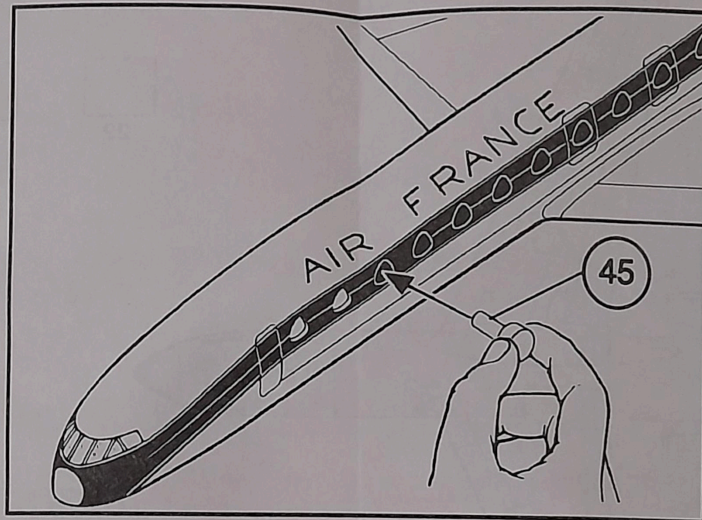
6



CARAVELLE I, AIR FRANCE, 1962.



- (GB)** After applying the decals to the fuselage and waiting for them to dry, carefully cut through the decals at the portholes using the supplied tool.
- (F)** Après avoir posé les bandes de décalcomanie sur le fuselage et attendu le séchage, transpercer soigneusement avec l'outil fourni la décalcomanie à l'endroit des hublots.
- (D)** Nach Auflegen der Abziehstreifen auf den Rumpf und Trocknen, das Abziehbild an den Bullaugenstellen vorsichtig mit dem beigefügten Werkzeug durchbohren.
- (E)** Después de haber colocado las bandas de calcomanía sobre el fuselaje y haber esperado hasta que se sequen, traspasar cuidadosamente la calcomanía con la herramienta suministrada, en el lugar de las ventanillas.
- (S)** Efter att ha lagt på dekalbanden på flygkroppen och väntat tills de har torkat, gör försiktigt hål i dekalerna med bifogat verktyg på de ställen där ventilerna befinner sig.



- (GB)** Apply a drop of CLEARFIX (supplied in the box) to the end of the plastic rod and fill the holes of the portholes, beginning with the outside and working in towards the center. Allow to dry.
- (F)** Déposer une goutte de CLEARFIX (fourni dans la boîte) à l'extrémité de la tige plastique, remplir les trous des hublots en commençant par les extérieurs et en finissant par le centre. Laisser sécher.
- (D)** Einen Tropfen CLEARFIX (befindet sich in der Schachtel) am Plastikende des Längsstückes aufbringen; von außen nach innen die Bullaugenlöcher ausfüllen, trocknen lassen.
- (E)** Aplicar una gota de CLEARFIX (suministrado en la caja) en el extremo de la varilla de plástico y llenar los orificios de las ventanillas empezando por los exteriores y terminando por el centro. Dejar secar..
- (S)** Häll en droppe CLEARFIX (bifogat i asken) på plaststickans ände, fyll i hålen för ventilerna och börja med de yttre samt sluta med dem i mitten, Låt torka.

