



# 1/72 SCALE MODEL CONSTRUCTION KIT

# HARRIER GR-5

The British Aerospace Harrier GR Mk 5 is the Royal Air Force counterpart of the U.S. Marine Corps McDonnell Douglas AV-8B Harrier II, both aircraft being similar in external appearance and developed from the earlier Harrier GR1/AV-8A series. McDonnell Douglas were primarily responsible for development of the more advanced AV-8B programme, while in the UK it was proposed to offer the RAF a "big wing" updated and more powerful Harrier GR.5(K), these to be conversions of existing GR.3 airframes; in 1981 this project was cancelled, and the American AV-8B was ordered instead. With British Aerospace as prime contractor, a total of 62 Harrier GR.5s was ordered, with several changes to suit RAF use. The modifications included a deepened nose lip to house a miniature infra-red lancescan system (which was subsequently cancelled), two extra wing pylons (in line with the outrigger undercarriage legs) for AIM-9 Sidewinders, two ventral 25mm Aden gun pods, Martin Baker ejection seats and various other changes to the avionics and electronics equipment to suit the RAF role. The Harrier GR.5 first flew on 30 April 1985, and following trials and development work the first production aircraft was delivered to the GR.5 Conversion Team (GR5CT) of No.233 Operational Conversion Unit at RAF Wittering in July 1987. The only two operational units to receive the GR.5 are No.1 Squadron at Wittering and No.3 Squadron at RAF Gutersloh, Germany. Of the 62 ordered, 41 are standard GR.5s, the remainder being GR.5As built to GR.7 standard but without the night attack equipment being installed, and these will not enter service before being modified to full GR.7 standard. It is also planned to modify all the original GR.5s to GR.7 standard. The Harrier GR.5 is powered by a Rolls Royce Pegasus 11-21 Mk.105 vectored-thrust turbofan engine rated at 9,850 kg (21,750 lbs) static thrust, giving maximum speed of 1,060 km/h (662 mph) at sea level. Armament: Two ventral 25mm Aden cannon pods, two AIM-9 Sidewinder air-to-air missiles, and a variety of ordnance or other stores up to a maximum of 4,180 kg (9,200 lbs.)

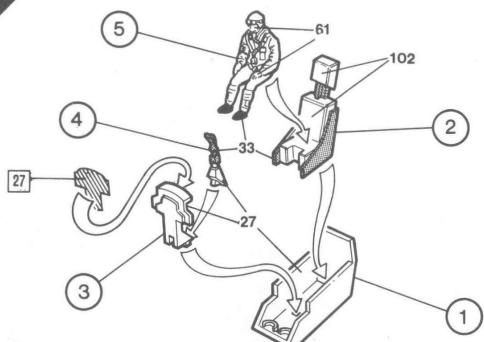
Le Harrier GR.5 de British Aerospace, exploité par la Royal Air Force, est l'équivalent du Harrier II AV-8B de McDonnell Douglas utilisé par le U.S. Marine Corps. Ces deux avions, qui se ressemblent par l'extérieur, tirent leur origine de la série Harrier GR1/AV-8A. Aux E.-U., la réalisation du programme AV-8B fut assurée en majeure partie par McDonnell Douglas, alors qu'à R.-U. la R.A.F. s'était décidée pour le Harrier GR.5(K), modèle révisé "grosse envergure" et plus puissant, conversion en effet de la cellule GR.3 existante. En 1981, ce projet s'est vu supprimer et l'on a commandé le modèle américain AV-8B. Ce projet, dirigé par British Aerospace, devait assurer la réalisation de 62 Harrier GR.5, modifiés pour répondre aux besoins de la R.A.F. Parmi ces modifications figuraient une poussée supplémentaire grâce à un système miniaturisé de balayage infrarouge (modifications annulées par la suite), deux pylônes supplémentaires portant des missiles AIM-9 Sidewinder (une ligne de fusées pour les jambes de train extérieures) pour des Sidewinders AIM-9, deux conteneurs canon ventraux Aden 25 mm, des supports éjectables Martin Baker et diverses modifications apportées à l'avionique et à l'électronique pour répondre aux besoins de la R.A.F. Le premier vol du Harrier GR.5 a eu lieu le 30 avril 1985 ; il a été suivi d'un programme d'essais et de perfectionnement, le premier avion ayant été livré à l'équipe de conversion GR.5 (GR5CT) de l'unité de conversion opérationnelle no.233 à la base aérienne de Wittering en juillet 1987. Les seules unités opérationnelles à recevoir le GR.5 sont l'escadrille no.1 basée à Wittering et l'escadrille no.3, basée à Gutersloh en Allemagne. Des 62 avions commandés, 41 sont des GR.5 standard, 21 des GR.5 construits selon les spécifications GR.7 mais sans l'armement de nuit ; ces derniers seront modifiés conformément aux spécifications GR.7 avant d'être mis en service. On prévoit également de modifier tous les GR.5 originaux conformément aux spécifications GR.7. Le Harrier GR.5 est équipé d'un turboréacteur double flux à poussée vectoriel Rolls Royce Pegasus 11-21 modèle 105 assurant une poussée statique nominale de 9,850 kg, ce qui permet une vitesse maximale de 1,060 km/h au niveau de la mer. Envergure : 9,25 m. Longueur : 14,12 m. Hauteur : 3,55 m. Armement : deux conteneurs canon ventraux Aden 25 mm, deux engins air-air Sidewinder AIM-9 et un assortiment d'autres armes, le tout pour un poids maximum de 4,180 kg.

El British Aerospace Harrier GR Mk 5 es el avión de la Royal Air Force equivalente al McDonnell Douglas AV-8B Harrier II de la Marina Americana, siendo ambos similares en apariencia externa y modernizados de la serie anterior, Harrier GR1/AV-8A. McDonnell Douglas fue el principal responsable de la modernización del programa más avanzado AV-8B, mientras que en el Reino Unido se propuso ofrecer a la RAF un Harrier GR.5 (K) de "grandes alas", más grande y modernizado, conversión de los fuselajes GR.3 existentes. Este proyecto se canceló en 1981 y en su lugar se pasó pedido de los AV-8B. Siendo la British Aerospace el contratista principal, se pidieron un total de 62 Harrier GR.5, con varios cambios para acomodarlos al uso de la RAF. Las modificaciones incluyeron una proa alargada para acomodar un sistema miniatura de exploración de líneas infrarroja (que más adelante se canceló), dos soportes extra para las alas (alineados con las patas del tren de aterrizaje) para los AIM-9 Sidewinder, dos receptáculos ventrales para ametralladoras Aden de 25mm, asientos eyectables Martin Baker y varios otros cambios a la electrónica aeronáutica y al equipo electrónico, para acomodarla a su papel en la R.A.F. El harrier GR.5 voló por primera vez en abril 1985, y tras pruebas y mejoras se entregó el primer avión de la línea de producción al Equipo de Conversión GR.5 (GR5CT) de la No. 233 Operacional Conversion Unit, de la RAF, Wittering, en julio 1987. Solo dos unidades operacionales, el Escuadrón No. 1 de Wittering y el No. 3 de RAF Gutersloh, Alemania, han recibido aviones GR.5. De los 62 pedidos, 41 son GR.5 standard. El resto son GR.5 construidos según standard GR.7, pero no llevan equipo para ataque nocturno, y estos no entrarán en servicio antes de que sean modificados según el standard GR.7 completo. El Harrier GR.5 lleva un motor turbofán Rolls Royce Pegasus 11-21 Mk. 105 de impulso dirigido, clasificado con un empuje estático de 9,850 kg, dando una velocidad máx. de 1,060 Km/h al nivel del mar. Envergadura: 9,25m. Longitud: 14,12m. Altura: 3,55m. Armamento: Dos receptáculos ventrales para ametralladoras Aden de 25mm; dos misiles AIM-9 Sidewinder, aire-aire, y varios armamentos y equipos hasta un máximo de 4,180 kg.

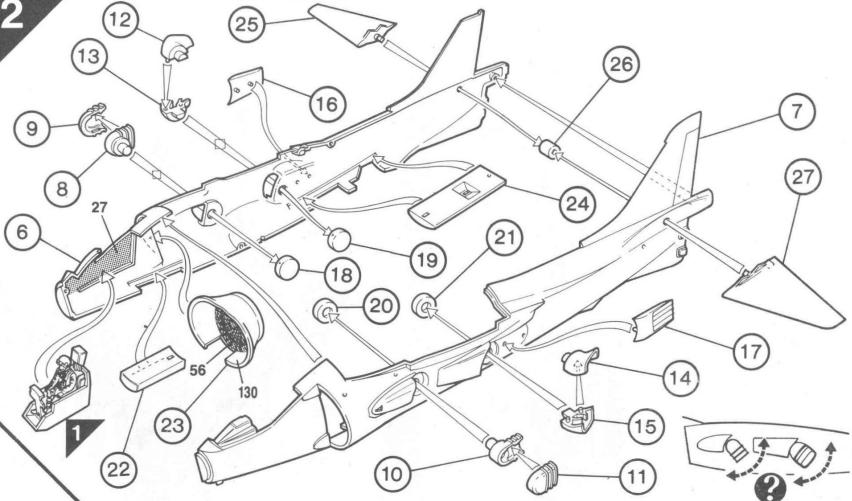
Der von British Aerospace gebaute Harrier GR Mk 5 ist das Royal Air Force Gegenstück des im US-Marine-Corps verwendeten McDonnell Douglas AV-8B Harrier II. Beide Flugzeuge sind sich äußerlich ähnlich und aus der früheren Harrier GR1/AV-8A-Serie entwickelt. McDonnell Douglas waren vornehmlich verantwortlich für die Entwicklung des Fortschrittsbaulinen auf AV-8B Programms, während in Großbritannien vorgeschlagen wurde, der RAF einen mit "grossem Flügel" gebauten, auf den neuesten Stand gebrachten und leistungsstarken Harrier GR.5 (K) zu bieten, und dies sollten Umbauten der vorhandenen GR.3-Zelle sein; 1981 wurde dieses Projekt abgebrochen, und das amerikanische AV-8B wurde stattdessen bestellt. Mit British Aerospace als vorrangigem Auftragnehmer wurden insgesamt 62 Harrier GR.5 in Auftrag gegeben, wobei mehrere Veränderungen entsprechen den RAF-Erfordernissen vorgenommen wurden. Zu den Modifikationen gehörte eine vertiefte Nasenspitze zur Aufnahme eines Infrarot-Linienanalysesystems (dies später wiederum wurde), zwei zusätzliche Fliegertrichter (ausgenichtet auf die gespielte "Fertigstellbarkeit" für AIM-9 Sidewinders), zwei unter der Tragfläche montierte 25-mm-Aden-Kanonenaggregat, neue Führerstände und veränderte Änderungen an der Luft-Elektronik, die dem Einsatz bei der RAF gereicht wurden. Die Harrier GR.5 flog erstmals am 30. April 1985, und die Produktion begann am 23. Mai 1985. Der erste GR.5 wurde am 1. Juli 1987 an die 233. Operational Conversion Unit in RAF Wittering im Juli 1987 geliefert. Die ersten beiden operationellen Einheiten, die den GR.5 erhaltenen, waren Geschwader Nr. 1 in Wittering und Geschwader Nr. 3 in RAF Gutersloh, Deutschland. Von den bestellten 62 waren 41 einer serienmässig ausgerüstete GR.5, der Rest bestand aus GR.5As die nach GR.5-Spezifikation gebaut worden waren, aber nicht die Nachtangriffsausrüstung eingebaut hatten, und diese werden erst dann in Dienst gestellt, wenn sie gemäss voller GR.7-Norm modifiziert worden sind. Es ist ausserdem geplant, alle ursprünglichen Gr.5 auf GR.7-Spezifikation abzuändern. Der Harrier GR.5 hat einen Rolls Royce Pegasus 11-21 Mk.105 Strahltriebwerk-Turbofan-Motor mit einer Nennleistung von 9,850 kg (21,750 lbs) Schubdruck und gibt eine Höchstgeschwindigkeit von 1,060 km/h (662 mph) auf Meereshöhe. Flügelspannweite: 9,25 m (30' 4 1/2"). Länge: 14,12 m (46' 4 1/2"). Höhe: 3,55 m (11 ft 8 1/2"). Bewaffnung: zwei unter der Tragfläche montierte 25-mm-Aden-Kanonen-Aggregate, zwei AIM-9 Sidewinder Luftkampf-Flugkörper und eine Vielfalt von Artilleriewaffen oder anderen Beständen bis zu einem Höchstgewicht von 4,180 kg (9,200 lbs).

British Aerospace Harrier GR Mk 5 on U.S.A.-n merjätkävien McDonnell Douglas AV-8B Harrier IIa vastava kone Englannin RAF:ssä, sillä molemmilla koneilla on samalaisten ulkoasujen lisäksi myös lähes identtiset. McDonnell Douglas oli lähtöön valmistuttuaan suunnitelleen Harrier GR.5(K)-kone, joka tulisi ollemaan nykyisen GR.3-rungon muunnos; vuonna 1981 lähtöön projektui perustetun ja amerikkalaisen AV-8B liittämisen sisäistä. British Aerospace kuului suunnitteleviin, että RAF tarjoilisivat suurempia uusimpiin, parannettuihin ja tehokkaampiin Harrier GR.5(K)-kone, joka tulisi ollemaan nykyisen GR.3-rungon muunnos; vuonna 1981 lähtöön projektui perustetun ja amerikkalaisen AV-8B liittämisen sisäistä. British Aerospace kuului suunnittelemaan, että RAF tarjoilisivat suurempia uusimpiin, parannettuihin ja tehokkaampiin Harrier GR.5(K)-kone, joka tulisi ollemaan nykyisen GR.3-rungon muunnos; vuonna 1981 lähtöön projektui perustetun ja amerikkalaisen AV-8B liittämisen sisäistä. British Aerospace kuului suunnittelemaan, että RAF tarjoilisivat suurempia uusimpiin, parannettuihin ja tehokkaampiin Harrier GR.5(K)-kone, joka tulisi ollemaan nykyisen GR.3-rungon muunnos; vuonna 1981 lähtöön projektui perustetun ja amerikkalaisen AV-8B liittämisen sisäistä. British Aerospace kuului suunnittelemaan, että RAF tarjoilisivat suurempia uusimpiin, parannettuihin ja tehokkaampiin Harrier GR.5(K)-kone, joka tulisi ollemaan nykyisen GR.3-rungon muunnos; vuonna 1981 lähtöön projektui perustetun ja amerikkalaisen AV-8B liittämisen sisäistä. British Aerospace kuului suunnittelemaan, että RAF tarjoilisivat suurempia uusimpiin, parannettuihin ja tehokkaampiin Harrier GR.5(K)-kone, joka tulisi ollemaan nykyisen GR.3-rungon muunnos; vuonna 1981 lähtöön projektui perustetun ja amerikkalaisen AV-8B liittämisen sisäistä. British Aerospace kuului suunnittelemaan, että RAF tarjoilisivat suurempia uusimpiin, parannettuihin ja tehokkaampiin Harrier GR.5(K)-kone, joka tulisi ollemaan nykyisen GR.3-rungon muunnos; vuonna 1981 lähtöön projektui perustetun ja amerikkalaisen AV-8B liittämisen sisäistä. British Aerospace kuului suunnittelemaan, että RAF tarjoilisivat suurempia uusimpiin, parannettuihin ja tehokkaampiin Harrier GR.5(K)-kone, joka tulisi ollemaan nykyisen GR.3-rungon muunnos; vuonna 1981 lähtöön projektui perustetun ja amerikkalaisen AV-8B liittämisen sisäistä. British Aerospace kuului suunnittelemaan, että RAF tarjoilisivat suurempia uusimpiin, parannettuihin ja tehokkaampiin Harrier GR.5(K)-kone, joka tulisi ollemaan nykyisen GR.3-rungon muunnos; vuonna 1981 lähtöön projektui perustetun ja amerikkalaisen AV-8B liittämisen sisäistä. British Aerospace kuului suunnittelemaan, että RAF tarjoilisivat suurempia uusimpiin, parannettuihin ja tehokkaampiin Harrier GR.5(K)-kone, joka tulisi ollemaan nykyisen GR.3-rungon muunnos; vuonna 1981 lähtöön projektui perustetun ja amerikkalaisen AV-8B liittämisen sisäistä. British Aerospace kuului suunnittelemaan, että RAF tarjoilisivat suurempia uusimpiin, parannettuihin ja tehokkaampiin Harrier GR.5(K)-kone, joka tulisi ollemaan nykyisen GR.3-rungon muunnos; vuonna 1981 lähtöön projektui perustetun ja amerikkalaisen AV-8B liittämisen sisäistä. British Aerospace kuului suunnittelemaan, että RAF tarjoilisivat suurempia uusimpiin, parannettuihin ja tehokkaampiin Harrier GR.5(K)-kone, joka tulisi ollemaan nykyisen GR.3-rungon muunnos; vuonna 1981 lähtöön projektui perustetun ja amerikkalaisen AV-8B liittämisen sisäistä. British Aerospace kuului suunnittelemaan, että RAF tarjoilisivat suurempia uusimpiin, parannettuihin ja tehokkaampiin Harrier GR.5(K)-kone, joka tulisi ollemaan nykyisen GR.3-rungon muunnos; vuonna 1981 lähtöön projektui perustetun ja amerikkalaisen AV-8B liittämisen sisäistä. British Aerospace kuului suunnittelemaan, että RAF tarjoilisivat suurempia uusimpiin, parannettuihin ja tehokkaampiin Harrier GR.5(K)-kone, joka tulisi ollemaan nykyisen GR.3-rungon muunnos; vuonna 1981 lähtöön projektui perustetun ja amerikkalaisen AV-8B liittämisen sisäistä. British Aerospace kuului suunnittelemaan, että RAF tarjoilisivat suurempia uusimpiin, parannettuihin ja tehokkaampiin Harrier GR.5(K)-kone, joka tulisi ollemaan nykyisen GR.3-rungon muunnos; vuonna 1981 lähtöön projektui perustetun ja amerikkalaisen AV-8B liittämisen sisäistä. British Aerospace kuului suunnittelemaan, että RAF tarjoilisivat suurempia uusimpiin, parannettuihin ja tehokkaampiin Harrier GR.5(K)-kone, joka tulisi ollemaan nykyisen GR.3-rungon muunnos; vuonna 1981 lähtöön projektui perustetun ja amerikkalaisen AV-8B liittämisen sisäistä. British Aerospace kuului suunnittelemaan, että RAF tarjoilisivat suurempia uusimpiin, parannettuihin ja tehokkaampiin Harrier GR.5(K)-kone, joka tulisi ollemaan nykyisen GR.3-rungon muunnos; vuonna 1981 lähtöön projektui perustetun ja amerikkalaisen AV-8B liittämisen sisäistä. British Aerospace kuului suunnittelemaan, että RAF tarjoilisivat suurempia uusimpiin, parannettuihin ja tehokkaampiin Harrier GR.5(K)-kone, joka tulisi ollemaan nykyisen GR.3-rungon muunnos; vuonna 1981 lähtöön projektui perustetun ja amerikkalaisen AV-8B liittämisen sisäistä. British Aerospace kuului suunnittelemaan, että RAF tarjoilisivat suurempia uusimpiin, parannettuihin ja tehokkaampiin Harrier GR.5(K)-kone, joka tulisi ollemaan nykyisen GR.3-rungon muunnos; vuonna 1981 lähtöön projektui perustetun ja amerikkalaisen AV-8B liittämisen sisäistä. British Aerospace kuului suunnittelemaan, että RAF tarjoilisivat suurempia uusimpiin, parannettuihin ja tehokkaampiin Harrier GR.5(K)-kone, joka tulisi ollemaan nykyisen GR.3-rungon muunnos; vuonna 1981 lähtöön projektui perustetun ja amerikkalaisen AV-8B liittämisen sisäistä. British Aerospace kuului suunnittelemaan, että RAF tarjoilisivat suurempia uusimpiin, parannettuihin ja tehokkaampiin Harrier GR.5(K)-kone, joka tulisi ollemaan nykyisen GR.3-rungon muunnos; vuonna 1981 lähtöön projektui perustetun ja amerikkalaisen AV-8B liittämisen sisäistä. British Aerospace kuului suunnittelemaan, että RAF tarjoilisivat suurempia uusimpiin, parannettuihin ja tehokkaampiin Harrier GR.5(K)-kone, joka tulisi ollemaan nykyisen GR.3-rungon muunnos; vuonna 1981 lähtöön projektui perustetun ja amerikkalaisen AV-8B liittämisen sisäistä. British Aerospace kuului suunnittelemaan, että RAF tarjoilisivat suurempia uusimpiin, parannettuihin ja tehokkaampiin Harrier GR.5(K)-kone, joka tulisi ollemaan nykyisen GR.3-rungon muunnos; vuonna 1981 lähtöön projektui perustetun ja amerikkalaisen AV-8B liittämisen sisäistä. British Aerospace kuului suunnittelemaan, että RAF tarjoilisivat suurempia uusimpiin, parannettuihin ja tehokkaampiin Harrier GR.5(K)-kone, joka tulisi ollemaan nykyisen GR.3-rungon muunnos; vuonna 1981 lähtöön projektui perustetun ja amerikkalaisen AV-8B liittämisen sisäistä. British Aerospace kuului suunnittelemaan, että RAF tarjoilisivat suurempia uusimpiin, parannettuihin ja tehokkaampiin Harrier GR.5(K)-kone, joka tulisi ollemaan nykyisen GR.3-rungon muunnos; vuonna 1981 lähtöön projektui perustetun ja amerikkalaisen AV-8B liittämisen sisäistä. British Aerospace kuului suunnittelemaan, että RAF tarjoilisivat suurempia uusimpiin, parannettuihin ja tehokkaampiin Harrier GR.5(K)-kone, joka tulisi ollemaan nykyisen GR.3-rungon muunnos; vuonna 1981 lähtöön projektui perustetun ja amerikkalaisen AV-8B liittämisen sisäistä. British Aerospace kuului suunnittelemaan, että RAF tarjoilisivat suurempia uusimpiin, parannettuihin ja tehokkaampiin Harrier GR.5(K)-kone, joka tulisi ollemaan nykyisen GR.3-rungon muunnos; vuonna 1981 lähtöön projektui perustetun ja amerikkalaisen AV-8B liittämisen sisäistä. British Aerospace kuului suunnittelemaan, että RAF tarjoilisivat suurempia uusimpiin, parannettuihin ja tehokkaampiin Harrier GR.5(K)-kone, joka tulisi ollemaan nykyisen GR.3-rungon muunnos; vuonna 1981 lähtöön projektui perustetun ja amerikkalaisen AV-8B liittämisen sisäistä. British Aerospace kuului suunnittelemaan, että RAF tarjoilisivat suurempia uusimpiin, parannettuihin ja tehokkaampiin Harrier GR.5(K)-kone, joka tulisi ollemaan nykyisen GR.3-rungon muunnos; vuonna 1981 lähtöön projektui perustetun ja amerikkalaisen AV-8B liittämisen sisäistä. British Aerospace kuului suunnittelemaan, että RAF tarjoilisivat suurempia uusimpiin, parannettuihin ja tehokkaampiin Harrier GR.5(K)-kone, joka tulisi ollemaan nykyisen GR.3-rungon muunnos; vuonna 1981 lähtöön projektui perustetun ja amerikkalaisen AV-8B liittämisen sisäistä. British Aerospace kuului suunnittelemaan, että RAF tarjoilisivat suurempia uusimpiin, parannettuihin ja tehokkaampiin Harrier GR.5(K)-kone, joka tulisi ollemaan nykyisen GR.3-rungon muunnos; vuonna 1981 lähtöön projektui perustetun ja amerikkalaisen AV-8B liittämisen sisäistä. British Aerospace kuului suunnittelemaan, että RAF tarjoilisivat suurempia uusimpiin, parannettuihin ja tehokkaampiin Harrier GR.5(K)-kone, joka tulisi ollemaan nykyisen GR.3-rungon muunnos; vuonna 1981 lähtöön projektui perustetun ja amerikkalaisen AV-8B liittämisen sisäistä. British Aerospace kuului suunnittelemaan, että RAF tarjoilisivat suurempia uusimpiin, parannettuihin ja tehokkaampiin Harrier GR.5(K)-kone, joka tulisi ollemaan nykyisen GR.3-rungon muunnos; vuonna 1981 lähtöön projektui perustetun ja amerikkalaisen AV-8B liittämisen sisäistä. British Aerospace kuului suunnittelemaan, että RAF tarjoilisivat suurempia uusimpiin, parannettuihin ja tehokkaampiin Harrier GR.5(K)-kone, joka tulisi ollemaan nykyisen GR.3-rungon muunnos; vuonna 1981 lähtöön projektui perustetun ja amerikkalaisen AV-8B liittämisen sisäistä. British Aerospace kuului suunnittelemaan, että RAF tarjoilisivat suurempia uusimpiin, parannettuihin ja tehokkaampiin Harrier GR.5(K)-kone, joka tulisi ollemaan nykyisen GR.3-rungon muunnos; vuonna 1981 lähtöön projektui perustetun ja amerikkalaisen AV-8B liittämisen sisäistä. British Aerospace kuului suunnittelemaan, että RAF tarjoilisivat suurempia uusimpiin, parannettuihin ja tehokkaampiin Harrier GR.5(K)-kone, joka tulisi ollemaan nykyisen GR.3-rungon muunnos; vuonna 1981 lähtöön projektui perustetun ja amerikkalaisen AV-8B liittämisen sisäistä. British Aerospace kuului suunnittelemaan, että RAF tarjoilisivat suurempia uusimpiin, parannettuihin ja tehokkaampiin Harrier GR.5(K)-kone, joka tulisi ollemaan nykyisen GR.3-rungon muunnos; vuonna 1981 lähtöön projektui perustetun ja amerikkalaisen AV-8B liittämisen sisäistä. British Aerospace kuului suunnittelemaan, että RAF tarjoilisivat suurempia uusimpiin, parannettuihin ja tehokkaampiin Harrier GR.5(K)-kone, joka tulisi ollemaan nykyisen GR.3-rungon muunnos; vuonna 1981 lähtöön projektui perustetun ja amerikkalaisen AV-8B liittämisen sisäistä. British Aerospace kuului suunnittelemaan, että RAF tarjoilisivat suurempia uusimpiin, parannettuihin ja tehokkaampiin Harrier GR.5(K)-kone, joka tulisi ollemaan nykyisen GR.3-rungon muunnos; vuonna 1981 lähtöön projektui perustetun ja amerikkalaisen AV-8B liittämisen sisäistä. British Aerospace kuului suunnittelemaan, että RAF tarjoilisivat suurempia uusimpiin, parannettuihin ja tehokkaampiin Harrier GR.5(K)-kone, joka tulisi ollemaan nykyisen GR.3-rungon muunnos; vuonna 1981 lähtöön projektui perustetun ja amerikkalaisen AV-8B liittämisen sisäistä. British Aerospace kuului suunnittelemaan, että RAF tarjoilisivat suurempia uusimpiin, parannettuihin ja tehokkaampiin Harrier GR.5(K)-kone, joka tulisi ollemaan nykyisen GR.3-rungon muunnos; vuonna 1981 lähtöön projektui perustetun ja amerikkalaisen AV-8B liittämisen sisäistä. British Aerospace kuului suunnittelemaan, että RAF tarjoilisivat suurempia uusimpiin, parannettuihin ja tehokkaampiin Harrier GR.5(K)-kone, joka tulisi ollemaan nykyisen GR.3-rungon muunnos; vuonna 1981 lähtöön projektui perustetun ja amerikkalaisen AV-8B liittämisen sisäistä. British Aerospace kuului suunnittelemaan, että RAF tarjoilisivat suurempia uusimpiin, parannettuihin ja tehokkaampiin Harrier GR.5(K)-kone, joka tulisi ollemaan nykyisen GR.3-rungon muunnos; vuonna 1981 lähtöön projektui perustetun ja amerikkalaisen AV-8B liittämisen sisäistä. British Aerospace kuului suunnittelemaan, että RAF tarjoilisivat suurempia uusimpiin, parannettuihin ja tehokkaampiin Harrier GR.5(K)-kone, joka tulisi ollemaan nykyisen GR.3-rungon muunnos; vuonna 1981 lähtöön projektui perustetun ja amerikkalaisen AV-8B liittämisen sisäistä. British Aerospace kuului suunnittelemaan, että RAF tarjoilisivat suurempia uusimpiin, parannettuihin ja tehokkaampiin Harrier GR.5(K)-kone, joka tulisi ollemaan nykyisen GR.3-rungon muunnos; vuonna 1981 lähtöön projektui perustetun ja amerikkalaisen AV-8B liittämisen sisäistä. British Aerospace kuului suunnittelemaan, että RAF tarjoilisivat suurempia uusimpiin, parannettuihin ja tehokkaampiin Harrier GR.5(K)-kone, joka tulisi ollemaan nykyisen GR.3-rungon muunnos; vuonna 1981 lähtöön projektui perustetun ja amerikkalaisen AV-8B liittämisen sisäistä. British Aerospace kuului suunnittelemaan, että RAF tarjoilisivat suurempia uusimpiin, parannettuihin ja tehokkaampiin Harrier GR.5(K)-kone, joka tulisi ollemaan nykyisen GR.3-rungon muunnos; vuonna 1981 lähtöön projektui perustetun ja amerikkalaisen AV-8B liittämisen sisäistä. British Aerospace kuului suunnittelemaan, että RAF tarjoilisivat suurempia uusimpiin, parannettuihin ja tehokkaampiin Harrier GR.5(K)-kone, joka tulisi ollemaan nykyisen GR.3-rungon muunnos; vuonna 1981 lähtöön projektui perustetun ja amerikkalaisen AV-8B liittämisen sisäistä. British Aerospace kuului suunnittelemaan, että RAF tarjoilisivat suurempia uusimpiin, parannettuihin ja tehokkaampiin Harrier GR.5(K)-kone, joka tulisi ollemaan nykyisen GR.3-rungon muunnos; vuonna 1981 lähtöön projektui perustetun ja amerikkalaisen AV-8B liittämisen sisäistä. British Aerospace kuului suunnittelemaan, että RAF tarjoilisivat suurempia uusimpiin, parannettuihin ja tehokkaampiin Harrier GR.5(K)-kone, joka tulisi ollemaan nykyisen GR.3-rungon muunnos; vuonna 1981 lähtöön projektui perustetun ja amerikkalaisen AV-8B liittämisen sisäistä. British Aerospace kuului suunnittelemaan, että RAF tarjoilisivat suurempia uusimpiin, parannettuihin ja tehokkaampiin Harrier GR.5(K)-kone, joka tulisi ollemaan nykyisen GR.3-rungon muunnos; vuonna 1981 lähtöön projektui perustetun ja amerikkalaisen AV-8B liittämisen sisäistä. British Aerospace kuului suunnittelemaan, että RAF tarjoilisivat suurempia uusimpiin, parannettuihin ja tehokkaampiin Harrier GR.5(K)-kone, joka tulisi ollemaan nykyisen GR.3-rungon muunnos; vuonna 1981 lähtöön projektui perustetun ja amerikkalaisen AV-8B liittämisen sisäistä. British Aerospace kuului suunnittelemaan, että RAF tarjoilisivat suurempia uusimpiin, parannettuihin ja tehokkaampiin Harrier GR.5(K)-kone, joka tulisi ollemaan nykyisen GR.3-rungon muunnos; vuonna 1981 lähtöön projektui perustetun ja amerikkalaisen AV-8B liittämisen sisäistä. British Aerospace kuului suunnittelemaan, että RAF tarjoilisivat suurempia uusimpiin, parannettuihin ja tehokkaampiin Harrier GR.5(K)-kone, joka tulisi ollemaan nykyisen GR.3-rungon muunnos; vuonna 1981 lähtöön projektui perustetun ja amerikkalaisen AV-8B liittämisen sisäistä. British Aerospace kuului suunnittelemaan, että RAF tarjoilisivat suurempia uusimpiin, parannettuihin ja tehokkaampiin Harrier GR.5(K)-kone, joka tulisi ollemaan nykyisen GR.3-rungon muunnos; vuonna 1981 lähtöön projektui perustetun ja amerikkalaisen AV-8B liittämisen sisäistä. British Aerospace kuului suunnittelemaan, että RAF tarjoilisivat suurempia uusimpiin, parannettuihin ja tehokkaampiin Harrier GR.5(K)-kone, joka tulisi ollemaan nykyisen GR.3-rungon muunnos; vuonna 1981 lähtöön projektui perustetun ja amerikkalaisen AV-8B liittämisen sisäistä. British Aerospace kuului suunnittelemaan, että RAF tarjoilisivat suurempia uusimpiin, parannettuihin ja tehokkaampiin Harrier GR.5(K)-kone, joka tulisi ollemaan nykyisen GR.3-rungon muunnos; vuonna 1981 lähtöön projektui perustetun ja amerikkalaisen AV-8B liittämisen sisäistä. British Aerospace kuului suunnittelemaan, että RAF tarjoilisivat suurempia uusimpiin, parannettuihin ja tehokkaampiin Harrier GR.5(K)-kone, joka tulisi ollemaan nykyisen GR.3-rungon muunnos; vuonna 1981 lähtöön projektui perustetun ja amerikkalaisen AV-8B liittämisen sisäistä. British Aerospace kuului suunnittelemaan, että RAF tarjoilisivat suurempia uusimpiin, parannettuihin ja tehokkaampiin Harrier GR.5(K)-kone, joka tulisi ollemaan nykyisen GR.3-rungon muunnos; vuonna 1981 lähtöön projektui perustetun ja amerikkalaisen AV-8B liittämisen sisäistä. British Aerospace kuului suunnittelemaan, että RAF tarjoilisivat suurempia uusimpiin, parannettuihin ja tehokkaampiin Harrier GR.5(K)-kone, joka tulisi ollemaan nykyisen GR.3-rungon muunnos; vuonna 1981 lähtöön projektui perustetun ja amerikkalaisen AV-8B liittämisen sisäistä. British Aerospace kuului suunnittelemaan, että RAF tarjoilisivat suurempia uusimpiin, parannettuihin ja tehokkaampiin Harrier GR.5(K)-kone, joka tulisi ollemaan nykyisen GR.3-rungon muunnos; vuonna 1981 lähtöön projektui perustetun ja amerikkalaisen AV-8B liittämisen sisäistä. British Aerospace kuului suunnittelemaan, että RAF tarjoilisivat suurempia uusimpiin, parannettuihin ja tehokkaampiin Harrier GR.5(K)-kone, joka tulisi ollemaan nykyisen GR.3-rungon muunnos; vuonna 1981 lähtöön projektui perustetun ja amerikkalaisen AV-8B liittämisen sisäistä. British Aerospace kuului suunnittelemaan, että RAF tarjoilisivat suurempia uusimpiin, parannettuihin ja tehokkaampiin Harrier GR.5(K)-kone, joka tulisi ollemaan nykyisen GR.3-rungon muunnos; vuonna 1981 lähtöön projektui perustetun ja amerikkalaisen AV-8B liittämisen sisäistä. British Aerospace kuului suunnittelemaan, että RAF tarjoilisivat suurempia uusimpiin, parannettuihin ja tehokkaampiin Harrier GR.5(K)-kone, joka tulisi ollemaan nykyisen GR.3-rungon muunnos; vuonna 1981 lähtöön projektui perustetun ja amerikkalaisen AV-8B liittämisen sisäistä. British Aerospace kuului suunnittelemaan, että RAF tarjoilisivat suurempia uusimpiin, parannettuihin ja tehokkaampiin Harrier GR.5(K)-kone, joka tulisi ollemaan nykyisen GR.3-rungon muunnos; vuonna 1981 lähtöön projektui perustetun ja amerikkalaisen AV-8B liittämisen sisäistä. British Aerospace kuului suunnittelemaan, että RAF tarjoilisivat suurempia uusimpiin, parannettuihin ja tehokkaampiin Harrier GR.5(K)-kone, joka tulisi ollemaan nykyisen GR.3-rungon muunnos; vuonna 1981 lähtöön projektui perustetun ja amerikkalaisen AV-8B liittämisen sisäistä. British Aerospace kuului suunnittelemaan, että RAF tarjoilisivat suurempia uusimpiin, parannettuihin ja tehokkaampiin Harrier GR.5(K)-kone, joka tulisi ollemaan nykyisen GR.3-rungon muunnos; vuonna 1981 lähtöön projektui perustetun ja amerikkalaisen AV-8B liittämisen sisäistä. British Aerospace kuului suunnittelemaan, että RAF tarjoilisivat suurempia uusimpiin, parannettuihin ja tehokkaampiin Harrier GR.5(K)-kone, joka tulisi ollemaan nykyisen GR.3-rungon muunnos; vuonna 1981 lähtöön projektui perustetun ja amerikkalaisen AV-8B liittämisen sisäistä. British Aerospace kuului suunnittelemaan, että RAF tarjoilisivat suurempia uusimpiin, parannettuihin ja tehokkaampiin Harrier GR.5(K)-kone, joka tulisi ollemaan nykyisen GR.3-rungon muunnos; vuonna 1981 lähtöön projektui perustetun ja amerikkalaisen AV-8B liittämisen sisäistä. British Aerospace kuului suunnittelemaan, että RAF tarjoilisivat suurempia uusimpiin, parannettuihin ja tehokkaampiin Harrier GR.5(K)-kone, joka tulisi ollemaan nykyisen GR.3-rungon muunnos; vuonna 1981 lähtöön projektui perustetun ja amerikkalaisen AV-8B liittämisen sisäistä. British Aerospace kuului suunnittelemaan, että RAF tarjoilisivat suurempia uusimpiin, parannettuihin ja tehokkaampiin Harrier GR.5(K)-kone, joka tulisi ollemaan nykyisen GR.3-rungon muunnos; vuonna 1981 lähtöön projektui perustetun ja amerikkalaisen AV-8B liittämisen sisäistä. British Aerospace kuului suunnittelemaan, että RAF tarjoilisivat suurempia uusimpiin, parannettuihin ja tehokkaampiin Harrier GR.5(K)-kone, joka tulisi ollemaan nykyisen GR.3-rungon muunnos; vuonna 1981 lähtöön projektui perustetun ja amerikkalaisen AV-8B liittämisen sisäistä. British Aerospace kuului suunnittelemaan, että RAF tarjoilisivat suurempia uusimpiin, parannettuihin ja tehokkaampiin Harrier GR.5(K)-kone, joka tulisi ollemaan nykyisen GR.3-rungon muunnos; vuonna 1981 lähtöön projektui perustetun ja amerikkalaisen AV-8B liittämisen sisäistä. British Aerospace kuului suunnittelemaan, että RAF tarjoilisivat suurempia uusimpiin, parannettuihin ja tehokkaampiin Harrier GR.5(K)-kone, joka tulisi ollemaan nykyisen GR.3-rungon muunnos; vuonna 1981 lähtöön projektui perustetun ja amerikkalaisen AV-8B liittämisen sisäistä. British Aerospace kuului suunnittelemaan, että RAF tarjoilisivat suurempia uusimpiin,

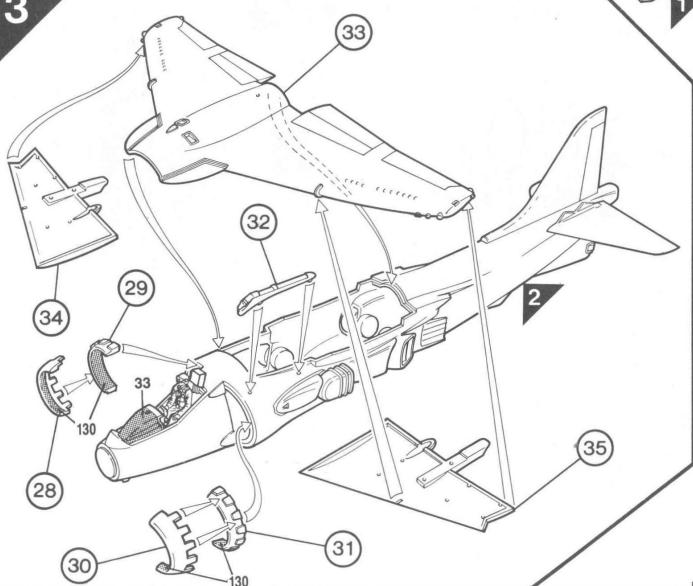
1



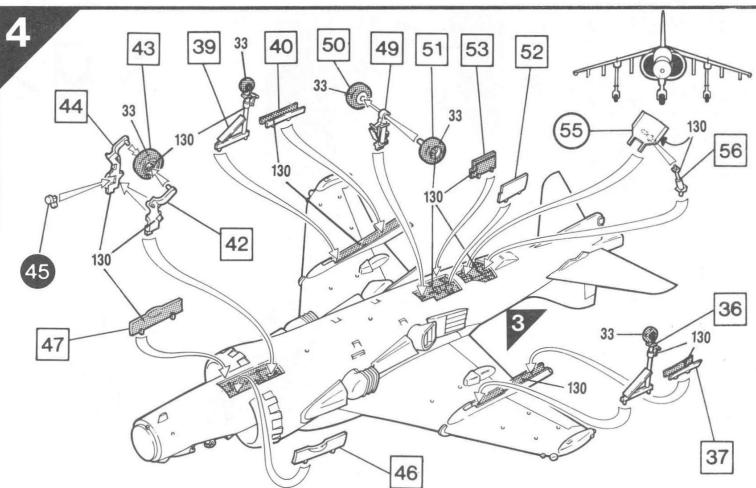
2



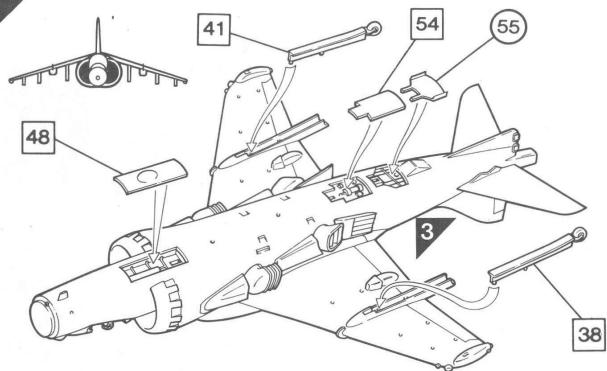
3



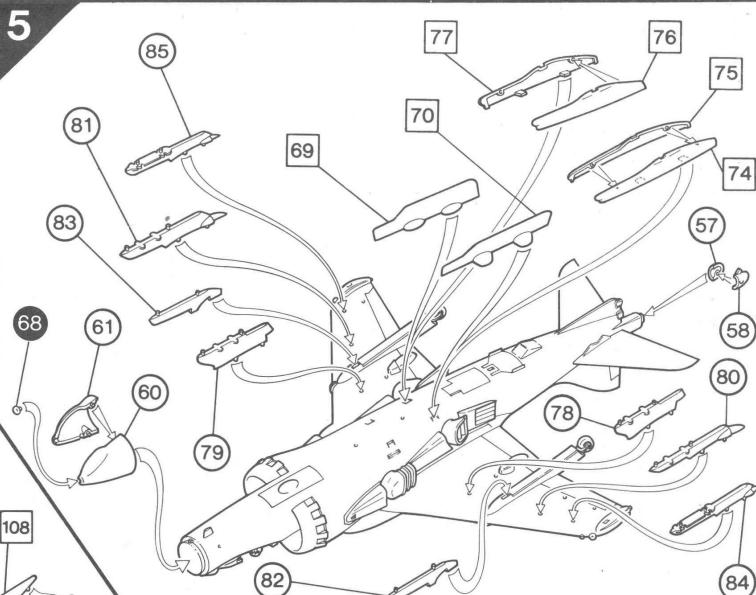
4



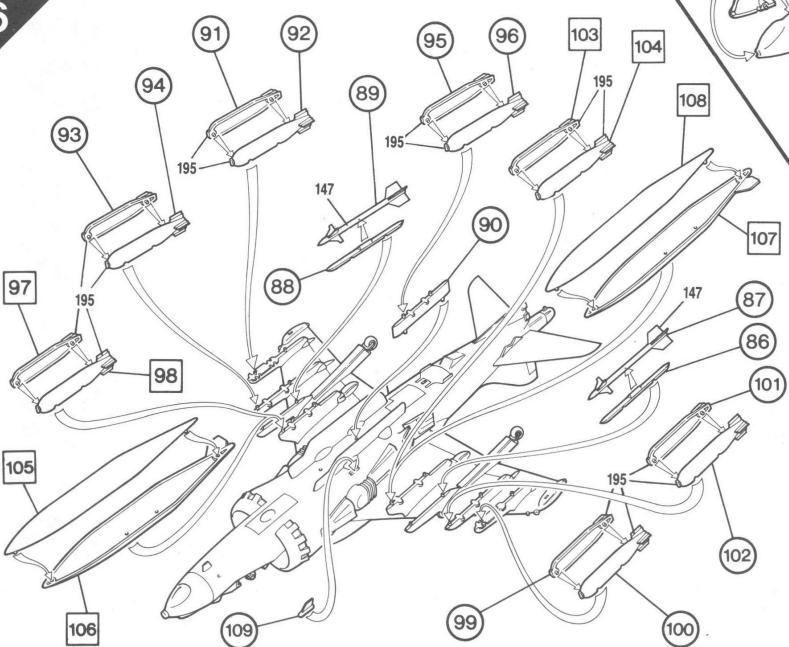
4



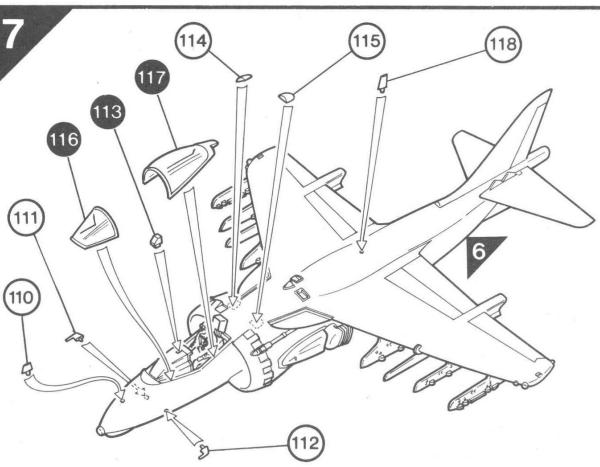
5



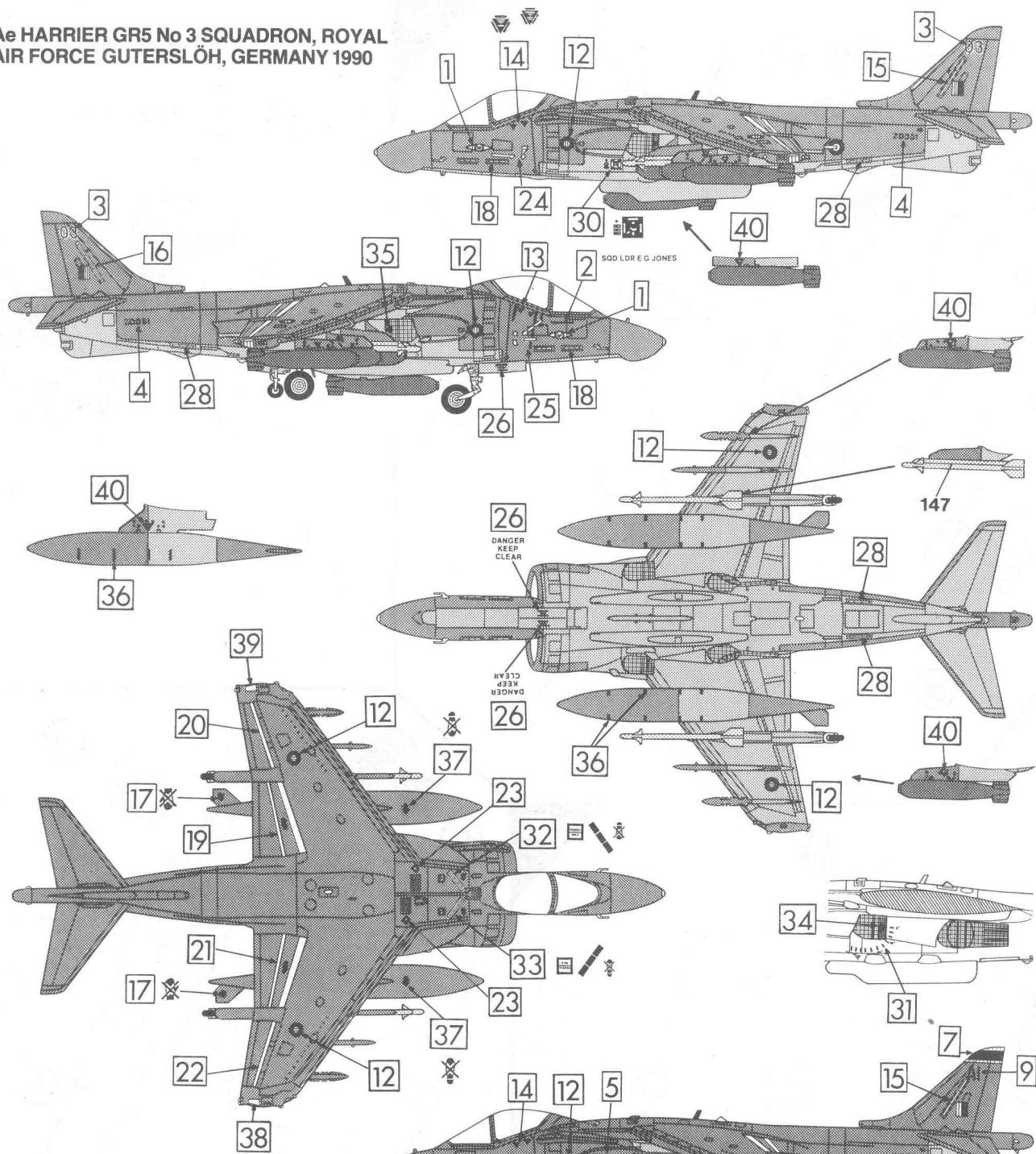
6



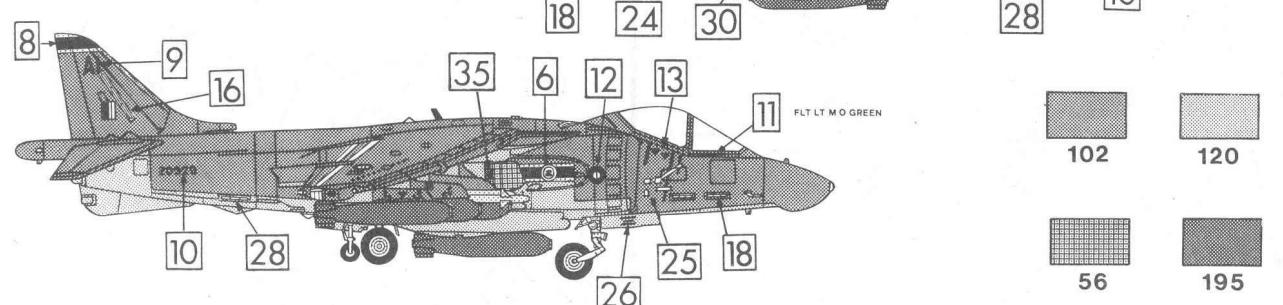
7



BAe HARRIER GR5 No 3 SQUADRON, ROYAL AIR FORCE GUTERSLÖH, GERMANY 1990



BAe HARRIER GR5 No 1 SQUADRON, ROYAL AIR FORCE WITTERING, UK, 1988



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.

POUR COLLER LES DECALQUES,  
DECOUPEZ LE MOTIF PLONGLEZ-LE  
QUELQUES SECONDES DANS L'EAU  
CHAUD PUIS POSEZ LE A L'ENDROIT  
INDIQUE EN DECOLLANT LE SUPPORT  
PAPIER.  
UTILISER EN MEME TEMPS  
L'ILLUSTRATION DE LA BOITE.

UM DIE ABZIEHBILDER AUFZUKLEBEN,  
DIESE AUSSCHNEIDEN, KURZ IN  
WARMES WASSER TAUCHEN, DANN  
ABZIEHEN UND WIE ABGEBILDET  
AUFKLEBEN.  
IN VERBINDUNG MIT SCHACHTEL-  
ARTWORK VERWENDEN.

PARA APLICAR LAS CALCOMANIAS,  
SEPARAR LOS TEMAS Deseados,  
SUMERIR EN AGUA TIBIA DURANTE  
UNOS SEGUNDOS Y DESLIZAR LA  
CALCA EN LA POSICION DEBIDA. VER  
ILLUSTRACIONES DE LA TAPA.

PER APPLICARE LE DECAL COMANIE,  
TAGLIARE IL FOGLIO SECONDO IL  
NECESSARIO, IMMERGERE LA  
DECORAZIONE IN ACQUE CALDA PER  
ALCUNI SECONDI, QUINDI SFILARLA  
DALLA ZONA DI SUPPORTO E  
PALPEGGIARLA NELLA POSIZIONE  
INDICATA.  
USARE IN CONJUNCIONE CON  
L'ILLUSTRAZIONE SULLA SCATOLA.

OVERFORING AV DEKALER KLIPP  
ARKET SLIK DU ONSKER. DYPPT DET I  
VARMT VANN NOEN SEKUNDER, OG LA  
DET GLI FRA BAKGRUNNSARKET  
DIREKTE PA PLESS SOM VIST BRUKES  
SAMMEN MED KARTONGENS LITOGRIFI.

FASTSATTNING AV DEKALER, KLIPP  
ARKET. DOPPA I VARMT VATTEN  
NAGRA SEKUNDER, LAT BAKSIDAN  
GLIDA PA PLATS SOM BILDEN VISAR.  
ANVANDS I SAMBAND MED  
KARTONGENS HANDLITOGRAFI.

OM DE PLAAT JES OP TE PLAKKEN  
MOET HET BLAD GEKNIPPT 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.

PARA APLICAR AS DECALCOMANIAS,  
CORTAR AS FOLHAS A MEDIDA DO  
SIMBOLo PRETENDIDO E Mergulha-  
Lo EM AGUA Morna POR ALGUNS  
SEGUNDOS DEPOIS. COM A AJUDA DE  
UMA PINCA, DESLIZA-LO APLICa-LO NO  
RESPECTIVO LUGAR.

OVERFORINGSBILLEDERNE ANVENDES  
VED AT TILKLIPPE ARKET EFTER  
BEHOV, OG DYPPE DET I VARMT VAND I  
NOGLE FA SEKUNDER, UNDERLAGET  
GLIDES AF OG ANBRINGER I DEN VISTE  
POSITION. PAFORES IFOLGE  
BRUGSANVISNINGERNE PA AESKEN.

102  
120

56  
195