



Handley Page HALIFAX B Mk.III

04936-0389

©2015 BY REVELL GmbH. A subsidiary of Hobbico, Inc.

PRINTED IN GERMANY



Handley Page HALIFAX B Mk. III

Die Handley Page Halifax war der zweite viermotorige schwere Bomber, der während des Zweiten Weltkriegs bei Squadrons (Staffeln) der Royal Air Force in Dienst gestellt wurde - nur drei Monate nach der Short Stirling. Frühe Versionen der Halifax, die von Motoren des Typs Rolls-Royce Merlin angetrieben wurden, hatten im Vergleich zur ähnlich ausgestatteten Avro Lancaster nur eine relativ geringe Leistung. Die Version Halifax B.Mk.III mit vier Bristol-Hercules-Sternmotoren war eine deutliche Verbesserung. Wegen der erheblicher Verluste wurden die Frühversionen der Halifax ab September 1943 hin nicht mehr gegen gut verteilte Ziele eingesetzt. Mit der Auslieferung der verbesserten Version zu Beginn des Jahres 1944 wurde die Halifax jedoch bis zum Kriegsende in vollem Umfang in die Einsatzplanung des Bomber Command integriert. Der letzte Einsatz wurde von Halifax B.Mk.III der Squadrons 171 und 199 im Mai 1945 gegen Kiel geflogen. Wie auch schon bei den früheren Modellen war die Endmontage auf verschiedene Firmen im Nordwesten Englands verteilt, einschließlich English Electric, Rootes und Fairey sowie Handley Page in Radlett. Von insgesamt 6177 gebauten Maschinen des Typs Halifax entfielen 2.091 auf die Version Mk.III.

Außer beim Bomber Command wurde die Halifax Mk.III auch bei der Coastal Command für Anti-U-Boot Patrouillen und meteorologische Erkundungsflüge eingesetzt. Weitere Maschinen wurden für die Radaraufklärung umgebaut und einer Spezialeinheit für elektronische Kriegführung, der No. 100 Group, unterstellt. Die Halifax war auch das einzige Flugzeug, das als Schlepper für den schweren Lastensegler Hamilcar eingesetzt werden konnte und in dieser Funktion bei der No. 38 Group (Airborne Forces) in Dienst. Nach Kriegsende wurden Halifax-Flugzeuge zu Militär- und Ziviltransportern mit einer abnehmbaren Anbauwanne unter dem Rumpf umgebaut, einige waren auch Teil der Berliner Luftbrücke. Die Coastal Command war 1952 die letzte Einheit, die die Halifax nutzte.

Die Halifax A.Mk.VII ähnelte der Version B.Mk.III, war aber für das Absetzen von Fallschirmjägern, Geheimagenten und das Abwerfen von Nachschub ausgelegt. Nach einem erfolgreichen Einsatz bei dem Nachschub für Einheiten der norwegischen Widerstandsbewegung abgeworfen worden war, wurde eine Halifax A.Mk.VII der No. 644 Squadron der RAF mit der Seriennummer NA377 kurz nach Antritt ihres Rückflugs abgeschossen. Im Jahr 1991 wurde diese Maschine von einem Augenzeugen ihrer 46 Jahre zuvor erfolgten Bruchlandung in einem norwegischen See in einer Tiefe von 250 Metern (750 ft) aufspürdig gemacht und im Jahr 1995 geborgen. Sie wurde ins RCAF Memorial Museum verbracht (aktuelle Bezeichnung: National Airforce Museum of Canada) und ist nun die einzige komplett restaurierte Halifax der Welt.

Die Halifax B.Mk.III wurde von vier Sternmotoren des Typs Bristol Hercules XVI angetrieben; sie konnte eine Bombenlast von bis zu 5.900 kg (13.000 lbs) aufnehmen und erreichte eine Höchstgeschwindigkeit von 454 km/h (282 mph) auf 7770 m Höhe (24.000 ft). Ihre Reichweite betrug 3.780 km (2.350 Meilen). Spannweite: 34,2 m (104 ft 2 in.), Länge 21,85 m (71 ft 7 in.)

Handley Page HALIFAX B Mk. III

The Handley Page Halifax was the second four-engined heavy bomber to enter service with Squadrons (Staffeln) of the Royal Air Force during the Second World War - just three months after the Short Stirling. Compared to the similarly equipped Avro Lancaster early versions of Halifax which were powered by Rolls-Royce Merlin engines had a relatively low performance. The Halifax B.Mk.III version with four Bristol Hercules radial engines was a significant improvement. From September 1943 onwards early versions of the Halifax were no longer used against well defended targets due of the considerable loss rates. After delivery of the improved version at the beginning of 1944 the Halifax was again fully integrated into Bomber Command planning until the war ended. The last mission was flown by a Halifax B.Mk.III of numbers 171 and 199 Squadrons against targets in Kiel. Similar to previous versions final assembly was distributed between various companies in the North West of England including English Electric, Rootes, Fairey and Handley Page in Radlett. From a total of 6177 Halifax's built, 2091 were Mk.III versions.

Apart from Bomber Command the Halifax Mk.III was also used by Coastal Command for anti-submarine patrols and meteorological reconnaissance flights. Other aircraft were converted for radar reconnaissance and a special unit for electronic warfare was put under command of No. 100 Group. The Halifax was the only aircraft that could be used for towing the Hamilcar Heavy Transport Glider and in this capacity saw service within No. 38 Group (Airborne Forces). After the war some Halifax's were converted to military and civilian transport aircraft with a removable container under the fuselage, some were also took part in the Berlin Airlift. Coastal Command was the last unit to use the Halifax in 1952. The Halifax A.Mk.VII resembled the B.Mk.III version. It was however designed for dropping of paratroopers, secret agents and supplies. After a successful mission to resupply units of the Norwegian resistance movement a Halifax A.Mk.VII with the serial number NA377 from No. 644 Squadron, RAF was shot down shortly after commencing its return flight home. In 1991 this aircraft was located by an eyewitness of its crash landing 46 years previously in a Norwegian Sea at a depth of 250 meters (750 ft). It was salvaged in 1995 and was taken to the RCAF Memorial Museum (current name: National Airforce Museum of Canada). It is now the only fully restored Halifax in the world.

The Halifax B.Mk.III was powered by four Bristol Hercules XVI radial engines; it could carry a bomb-load of up to 5900 kg (13000 lbs) and achieved a maximum speed of 454 km/h (282 mph) at an altitude of 7770 m (24000 ft.). It had a range of 3780 km (2350 miles). Wingspan: 34.2 m (104 ft 2 in.), Length 21.85 m (71 ft 7 in.)

Form hergestellt und im Eigentum von Revell GmbH. Wiederholliche Nachbildungen werden gerichtlich verfolgt.
Ce produs este proprietate de la Revell GmbH. Toate utilizările sau descriptiile frauduloase fără acordul de autorizare sunt ilegale.
Modelado y en propiedad de Revell GmbH. Imitaciones ilegales serán perseguidas por la ley.
Forma prodotta dalla Revell GmbH e di proprietà della stessa impresa. La quale procederà legalmente contro ogni imitazione abusiva.
Modell in Revell GmbH. Vollständiges im Eigentum. Wiederholte Nachbildungen werden gerichtlich verfolgt.
Forma produsată și în posesia Revell GmbH. Orice utilizări sau descrieri frauduloase fără acordul de autorizare sunt ilegale.
Model Revell GmbH. Formanzen odnávající vlastní práva. Opakované kopie budou právně stíhány.
Forma izdelana v lasti podjetja Revell GmbH. Vse nadaljevalne kopije bodo pravno stizane.

Model from licensed by and property of Revell GmbH. Reproduction are subject to prosecution.

Vsem verzaditostim in upravljenim od Revell GmbH. Opredeljena izoblastitev bodo pravnomočno preganjene.

Forma produsată și în posesia Revell GmbH. Orice utilizări sau descrieri frauduloase fără acordul de autorizare sunt ilegale.

Modell in Revell GmbH. Vollständiges im Eigentum. Wiederholte Nachbildungen werden gerichtlich verfolgt.

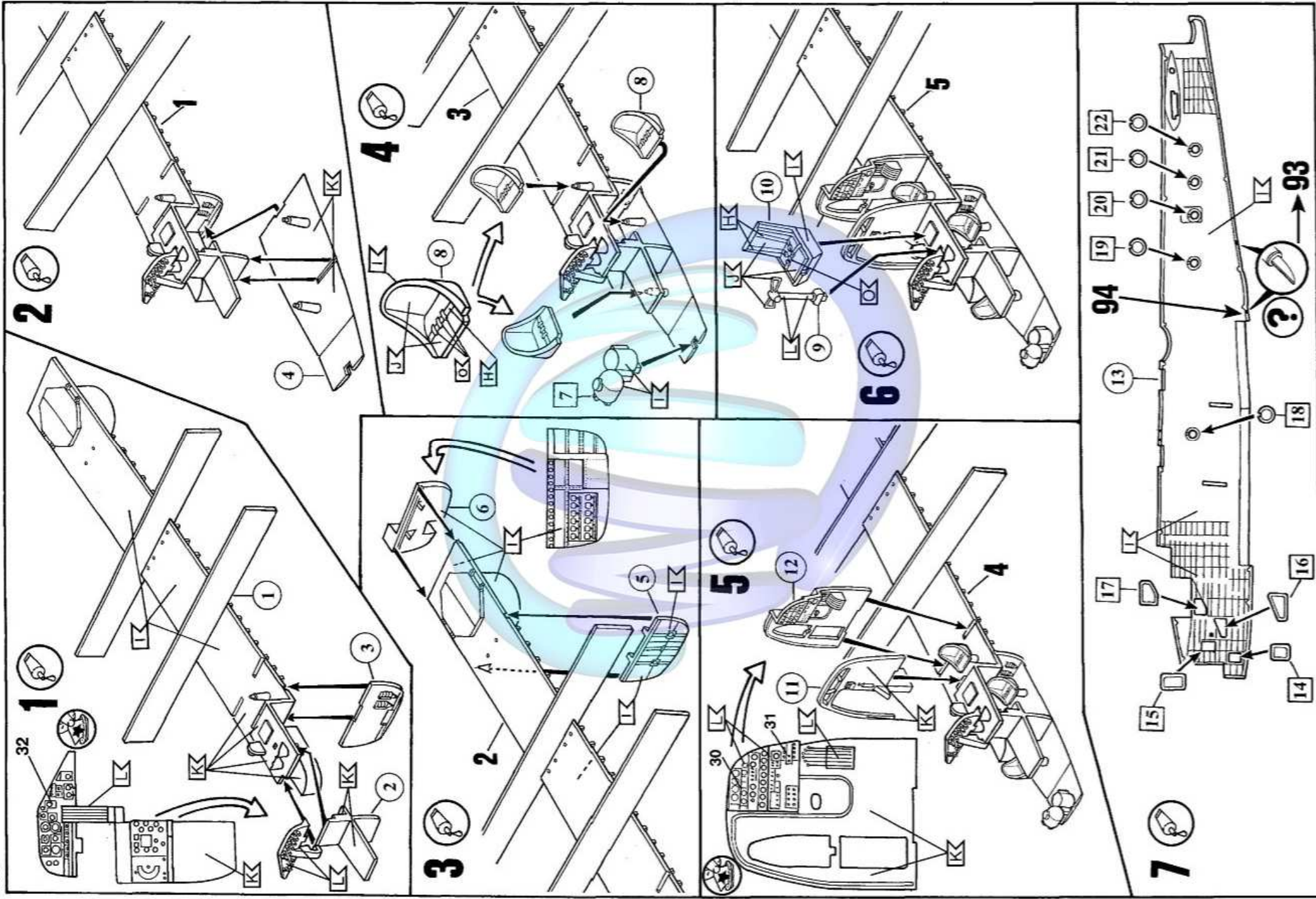
Forma produsată și în posesia Revell GmbH. Orice utilizări sau descrieri frauduloase fără acordul de autorizare sunt ilegale.

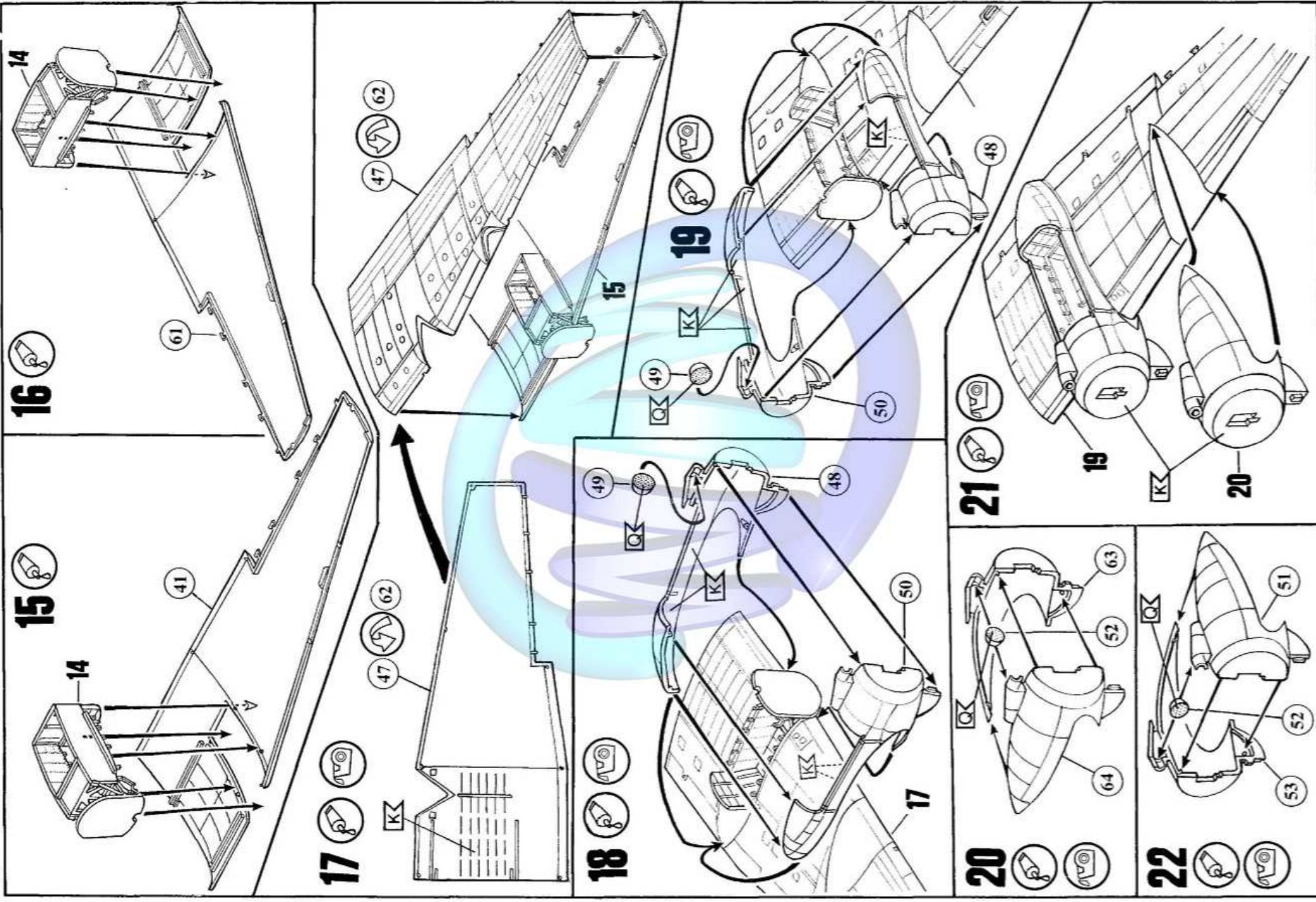
Forma izdelana v lasti podjetja Revell GmbH. Vse nadaljevalne kopije bodo pravno stizane.

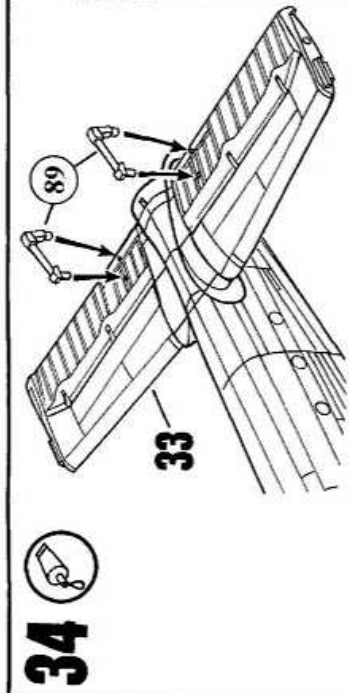
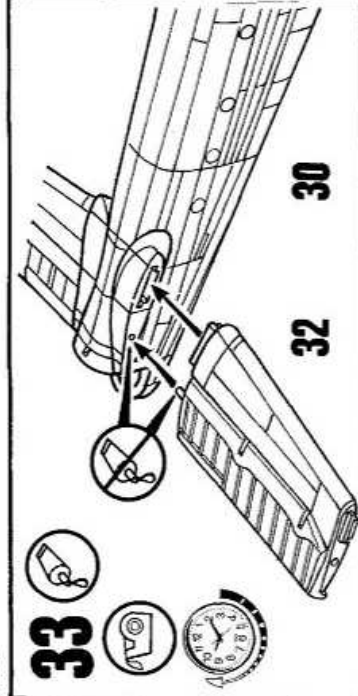
Forma je proizvedena in je v lasti podjetja Revell GmbH. Vse nadaljevalne kopije bodo pravno stizane.

Design: Ivo Braghin

Special thanks to the NATIONAL AIR FORCE MUSEUM OF CANADA, Trenton, for their support. www.airforcemuseum.ca

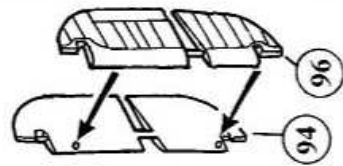






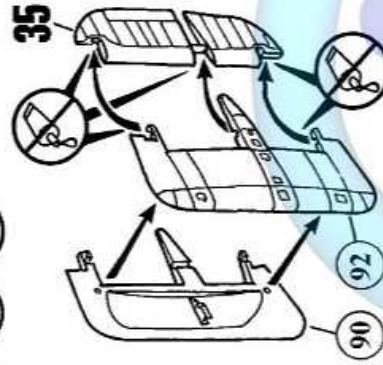
35

Icon: Torque wrench.



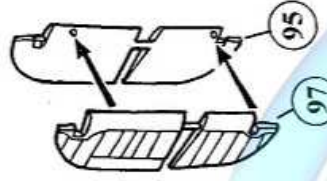
36

Icons: Torque wrench, Clock, No screwdriver, No pliers.



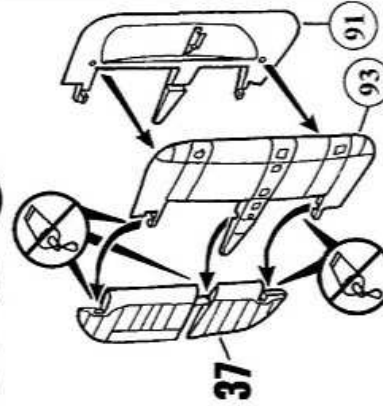
37

Icon: Torque wrench.



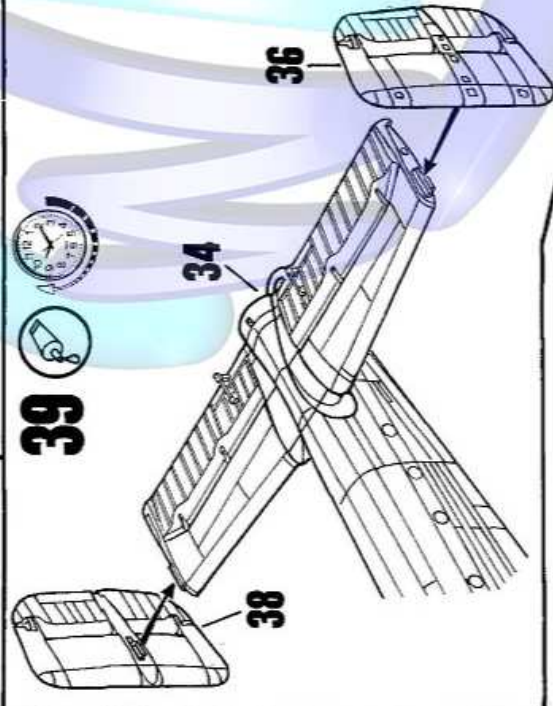
38

Icons: Torque wrench, Clock, No screwdriver, No pliers.



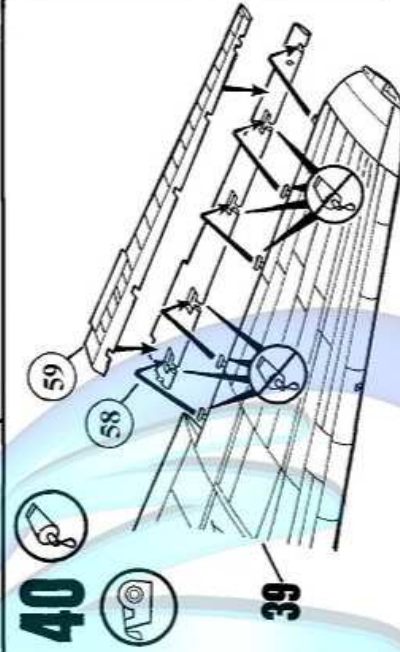
39

Icon: Clock.



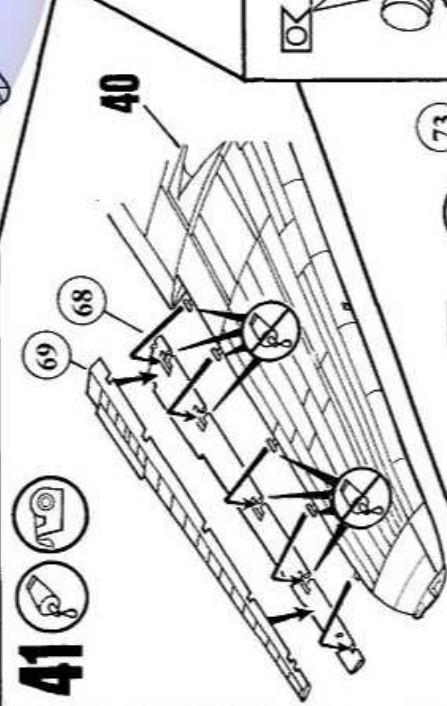
40

Icons: Torque wrench, Clock, No screwdriver, No pliers.



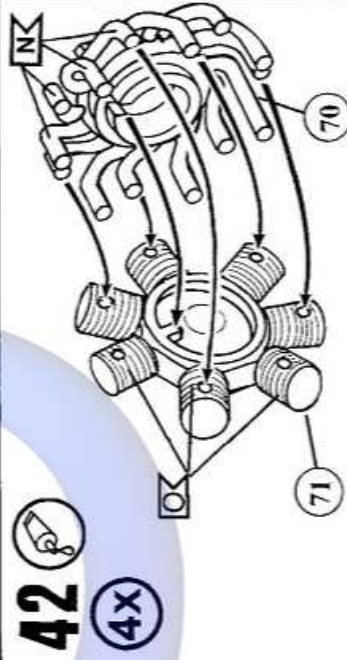
41

Icons: Torque wrench, Clock, No screwdriver, No pliers.

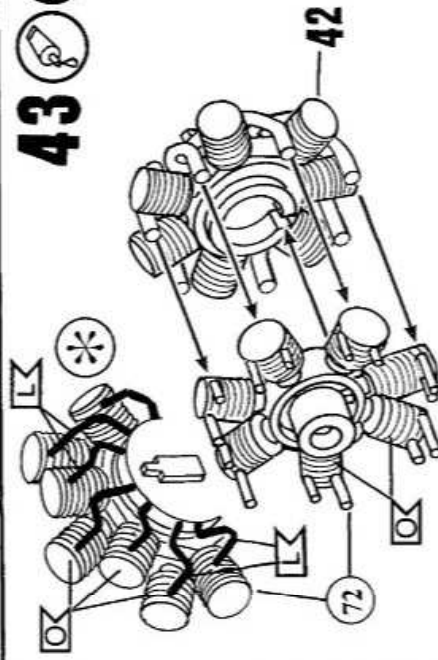


42

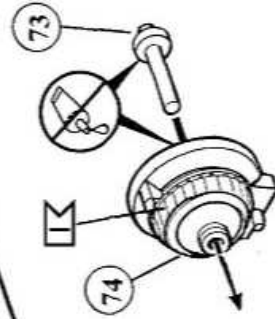
Icon: Torque wrench.

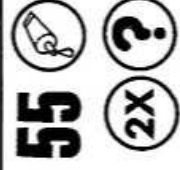
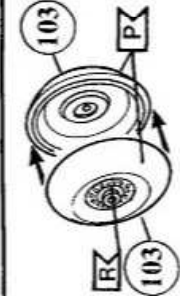
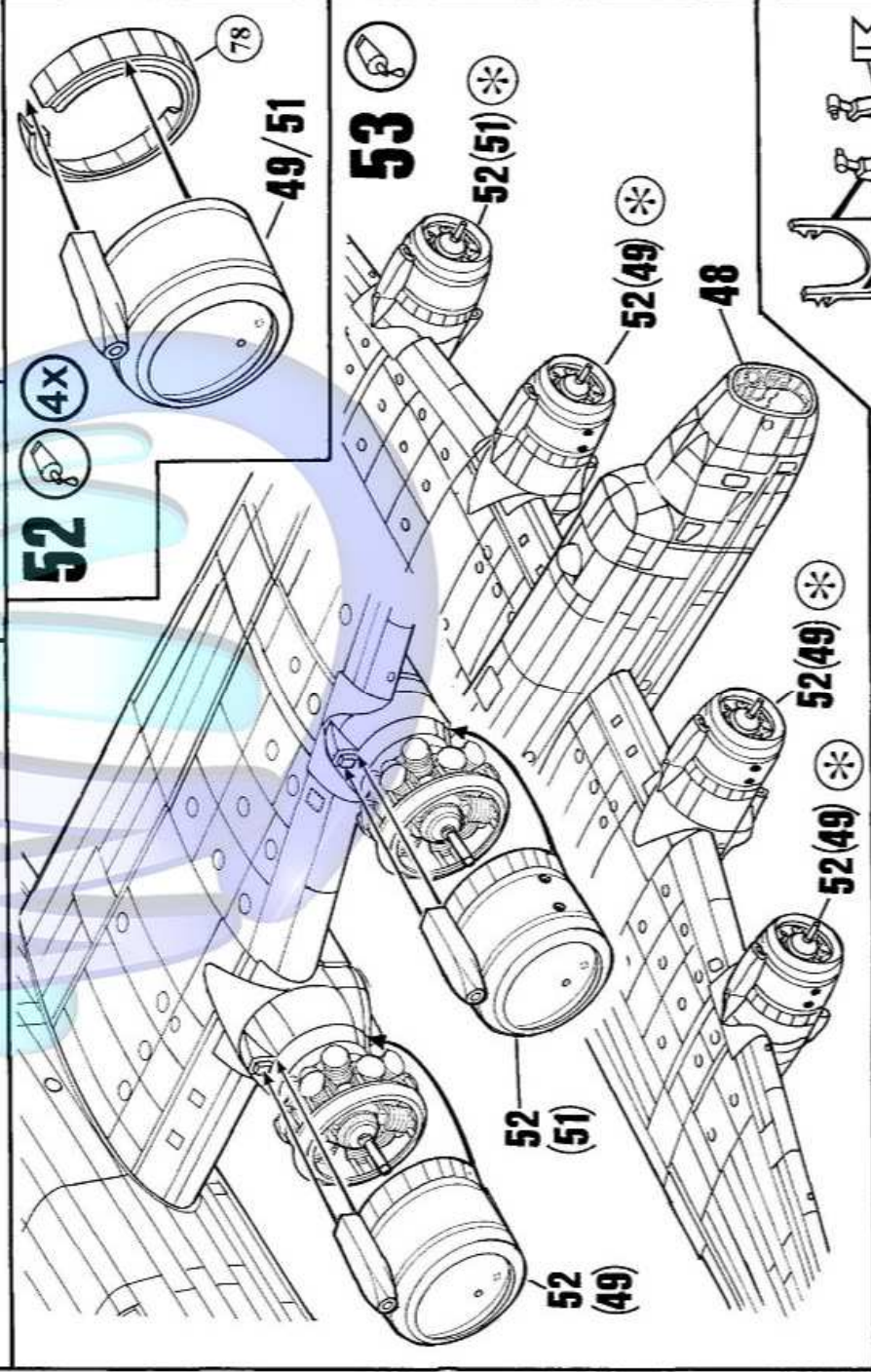
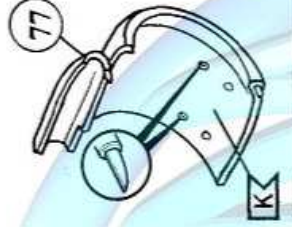
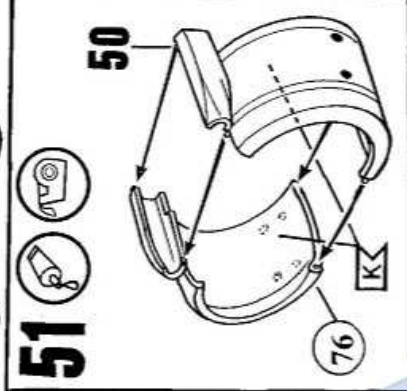
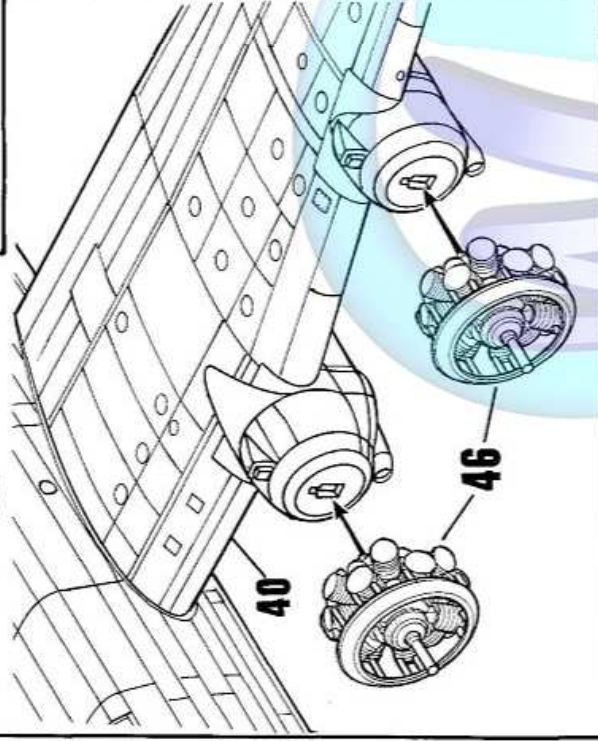
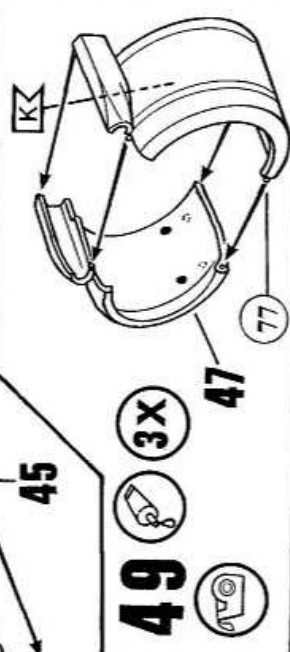
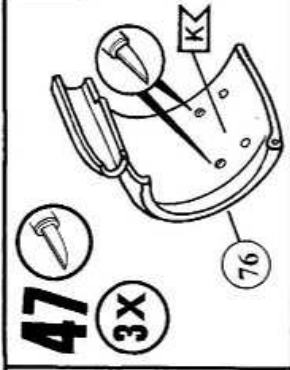
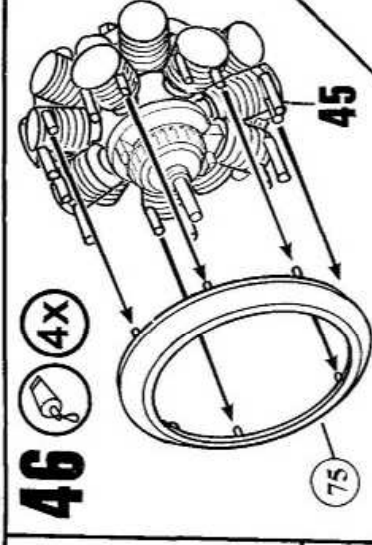
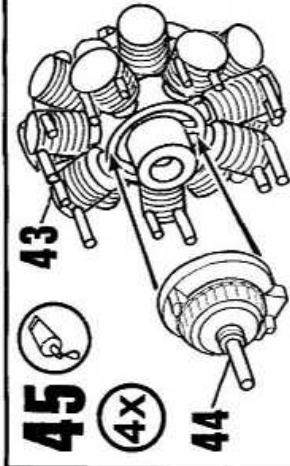


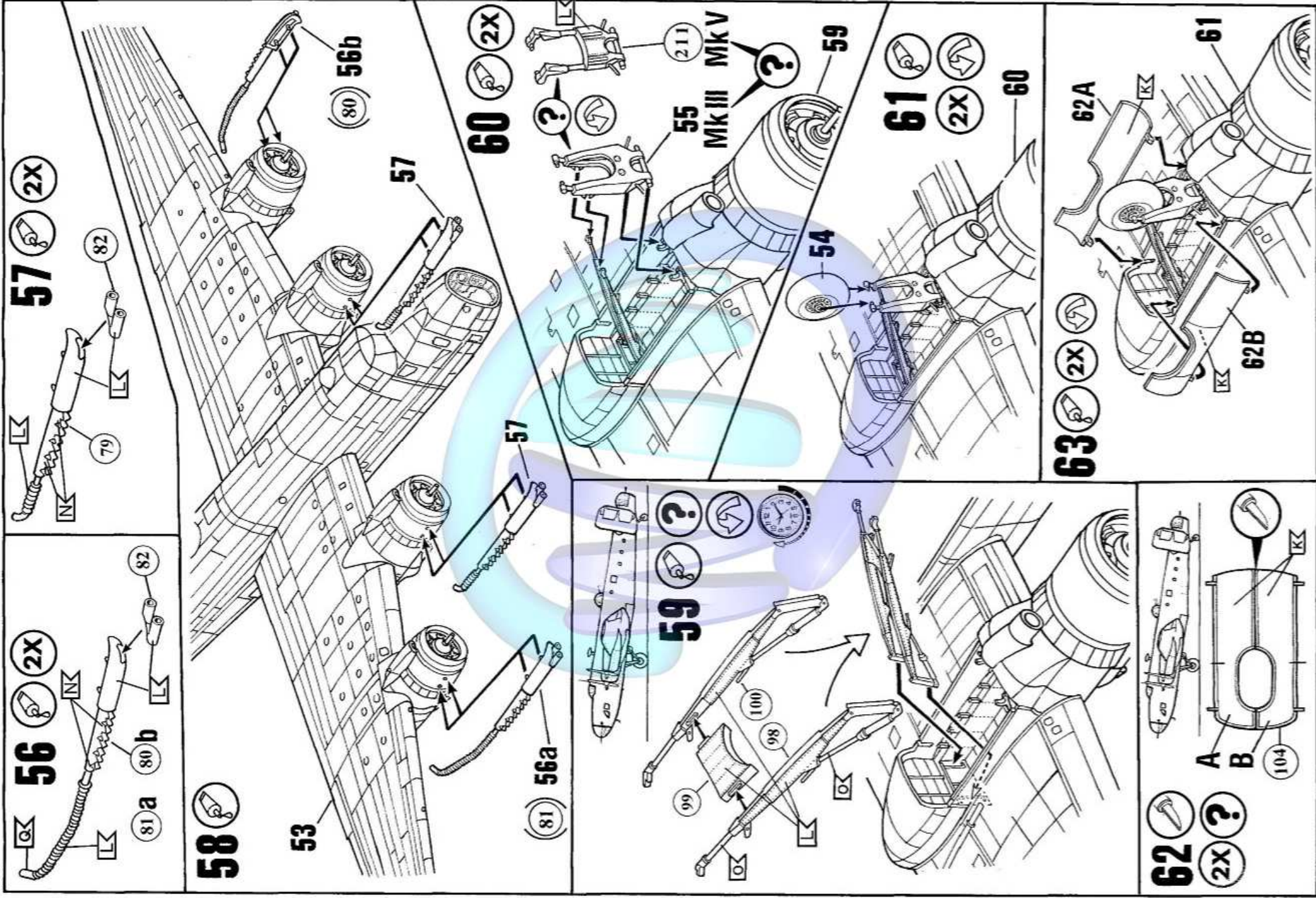
43 **4X**

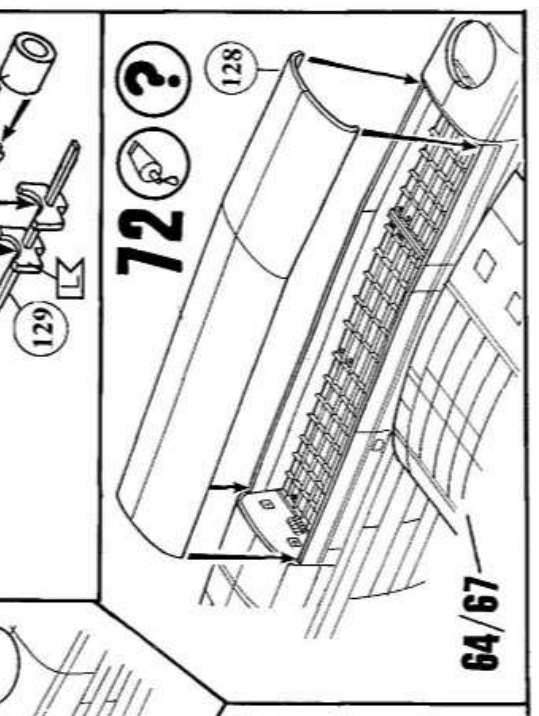
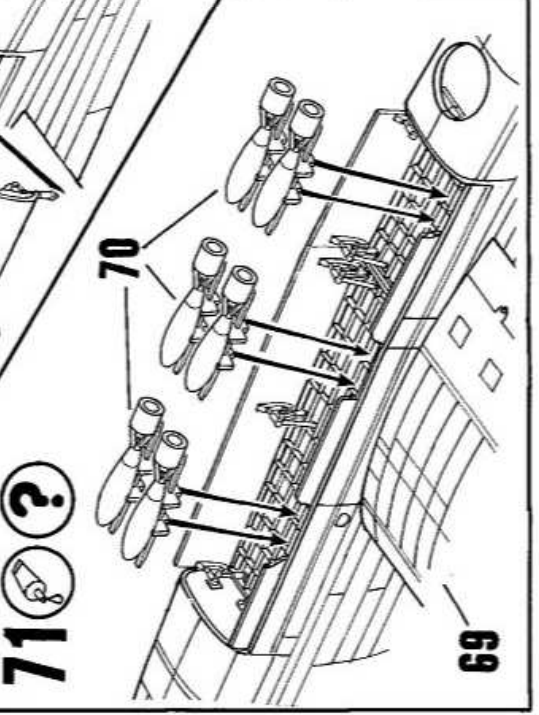
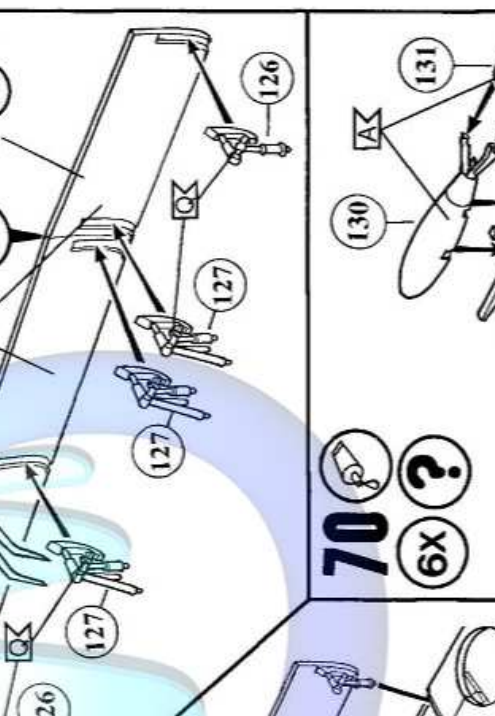
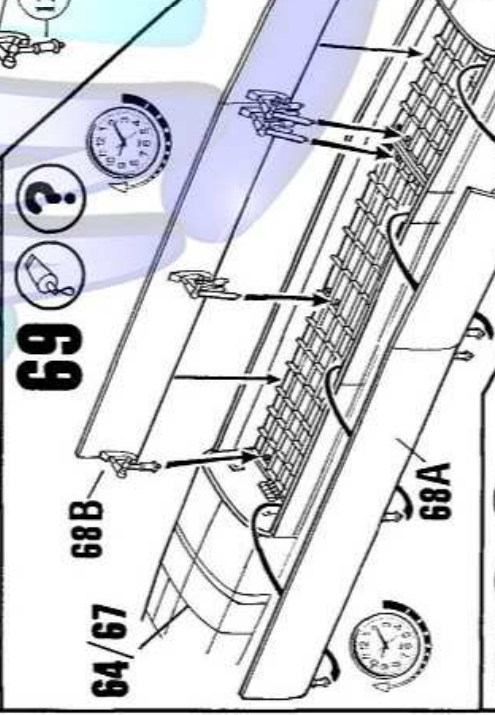
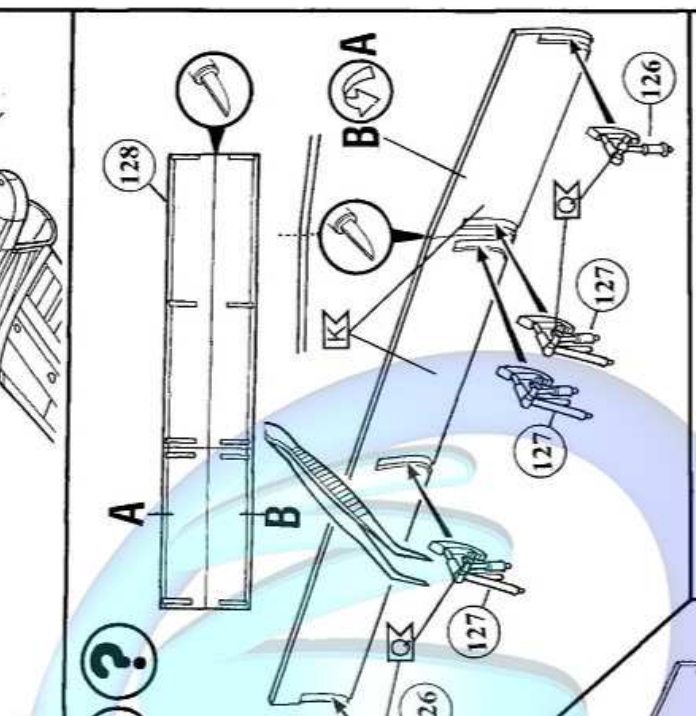
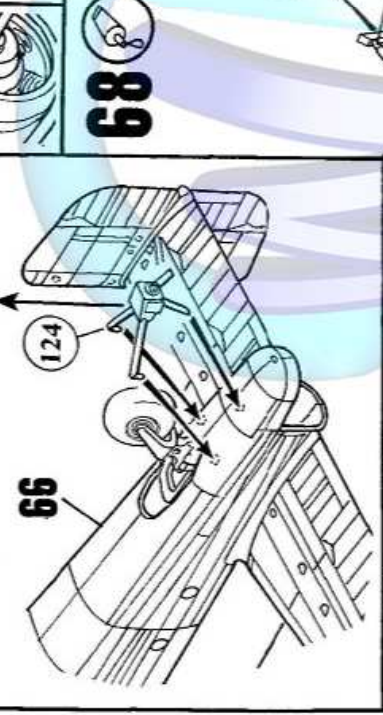
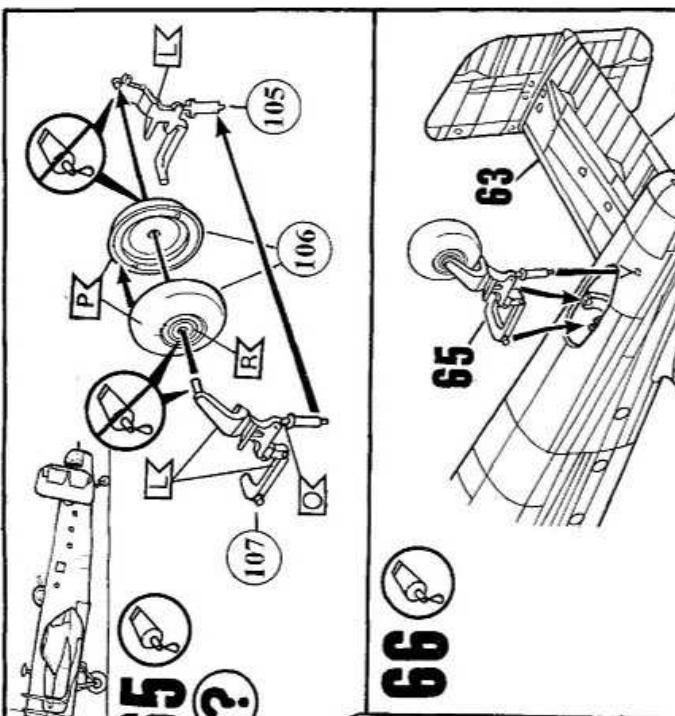
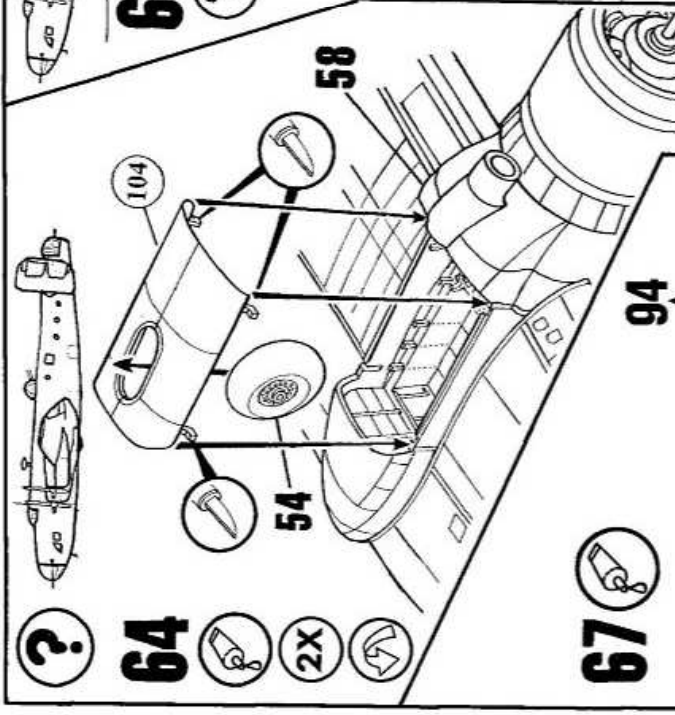


44 **4X**



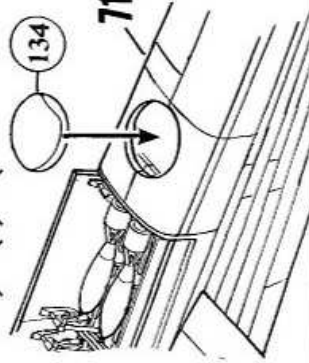






73 ? ?

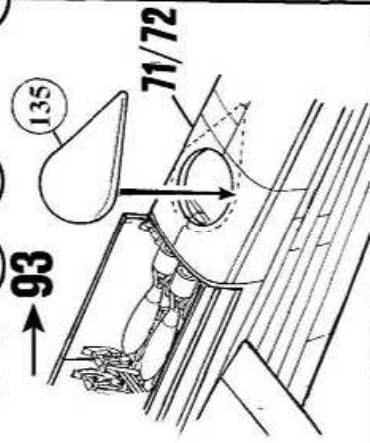
93 94



?

74 ? ?

93

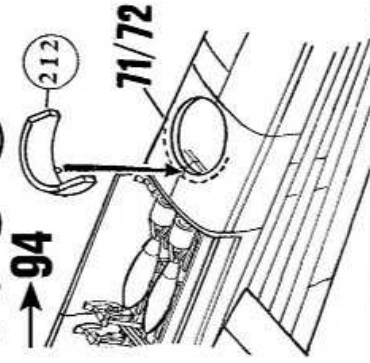


?

?

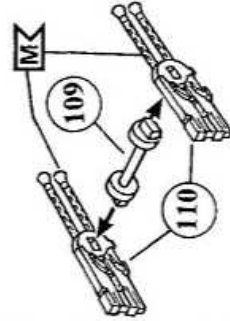
75 ? ?

94



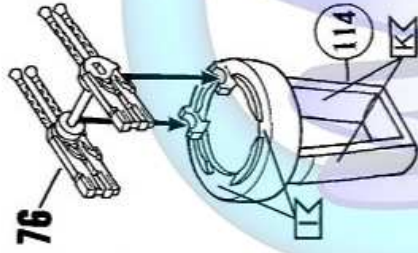
76 ?

2X ?

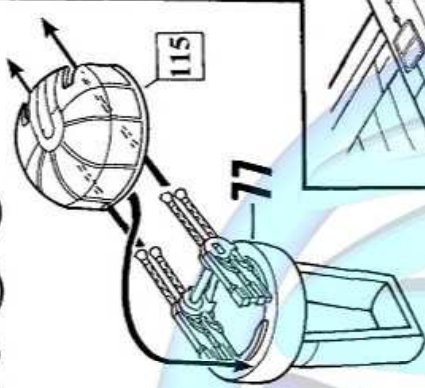


77 ? ?

76

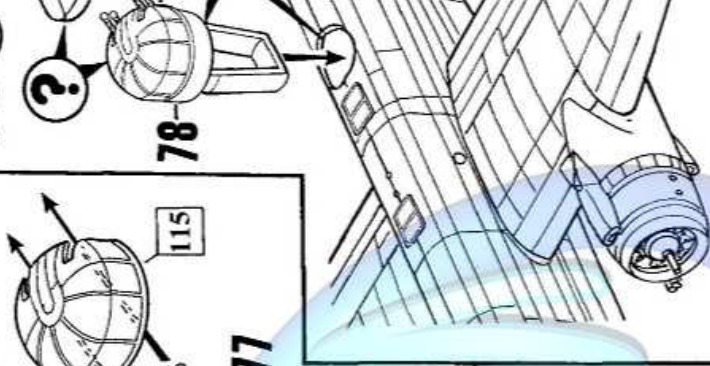


78 ? ?



?

79 ? ?



94

?

93

?

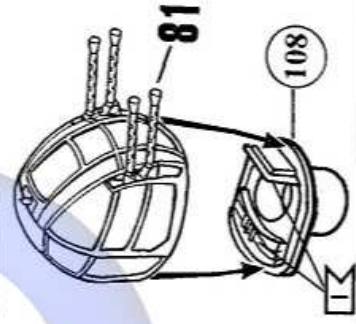
80 ? ?



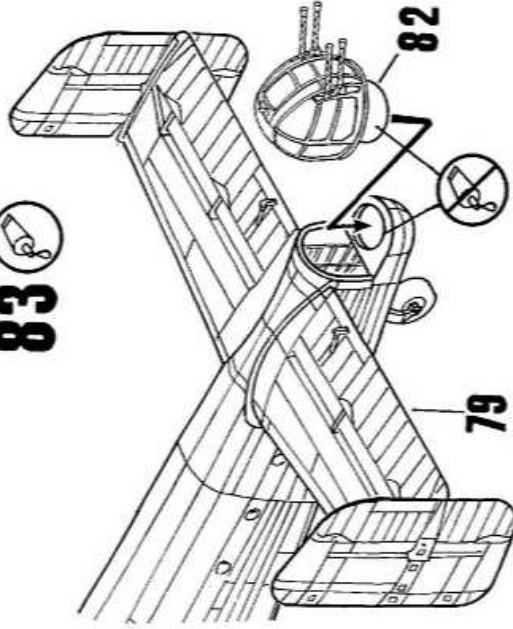
81 ? ?



82 ? ?



83 ? ?



84 ? ?

