

# Heller

# CAR FERRY AVENIR

## 80625



## Français

Dès les années 1960, le modèle du car-ferry commence à se répandre en Méditerranée.

Début 1965, la Compagnie de Navigation Mixte basée à Marseille passe commande au Forges et Chantiers de la Méditerranée, à la Seyne-sur-Mer, d'un paquebot car-ferry. L'AVENIR sera son premier car-ferry et le dernier navire commandé par la compagnie.

Mis sur cale le 4 novembre 1965, l'AVENIR est lancé le 21 juin 1966 et livré à la "Mixte" le 25 mars 1967 (IMO- International Maritime Organization-6614815).

Reprenons les termes de sa présentation officielle en 1967: "Conçu aujourd'hui pour le tourisme de demain, l'Avenir est un authentique paquebot de luxe avec tous les raffinements du confort. Mais c'est aussi un car-ferry: le voyageur moderne, qui ne se sépare plus de sa voiture, montera directement à bord." Entièrement climatisé et prévu pour transporter 918 passagers (376 en classe cabine, 364 assis et 178 en dortoirs), il peut embarquer 130 véhicules qui accèdent au navire soit par une porte rampe de 2,60 mètres de hauteur, située à l'arrière, soit par 6 portes latérales (110 en "garage" et 20 en cale). Les passagers de la classe cabine ont à leur disposition une salle à manger de 200 couverts, deux salons, dont un avec piste de danse, un bar lido avec piscine, une boutique et un télécinéma.

Les passagers de la classe économique profitent quant à eux d'un bar et d'une brasserie avec télécinéma. La croisière inaugurale de l'AVENIR, à destination des Baléares et Tunis, a lieu du 14 au 17 avril. Le 18 avril, il effectue son premier voyage commercial au départ de Marseille pour Tunis. Le 1er juillet 1969 l'Avenir est transféré à la Compagnie Générale TransMéditerranéenne (CGTM), lors de la fusion de la Compagnie de Navigation Mixte et des services méditerranéens de la Compagnie Générale Transatlantique. Assurant le service entre la France, l'Algérie et la Tunisie, l'AVENIR effectue sa dernière arrivée à Marseille en octobre 1975 avant d'être désarmé et mis en vente. Il est vendu en janvier 1976 à la compagnie italienne Trans Tirreno Express qui le fait naviguer entre l'Italie et la Grèce sous le nom d'ESPRESSO CORINTO. Son port d'attache est alors Cagliari.

Immobilisé en 1981 en raison des difficultés financières de TTE, le navire reste désarmé durant près de trois ans avant d'être racheté par la société panaméenne Marininvest Foundns en 1984. Renommé SHAHRAZAD (arabe : شہرزاد, Shhrzad), il est utilisé pour transporter des pèlerins musulmans en mer Rouge. Sa carrière s'achève le 21 septembre 1985 lorsqu'il fait naufrage au large de Jeddah après avoir été ravagé par un incendie.

## English

From the 1960s onwards, car ferries became widespread in the Mediterranean.

In early 1965, the Marseille-based Compagnie de Navigation Mixte ordered a car ferry from Forges et Chantiers de la Méditerranée in La Seyne-sur-Mer. The Avenir was their first car ferry and the last vessel ordered by the company.

Commissioned on 4 November 1965, the Avenir was launched on 21 June 1966 and delivered to the "Mixte" on 25 March 1967 (IMO- International Maritime Organisation-6614815).

An excerpt from the official launch in 1967: "Designed today for the tourism of tomorrow, the Avenir is a true luxury ferry with the highest level of comfort. But she is also a car ferry: the modern traveller, who is no longer to be found without his car, drives straight in".

The ship was fully airconditioned and could accommodate 918 passengers (376 in passenger class, 364 in seats and 178 in dormitories). It had space for 130 vehicles to enter the ship through a 2.60 m high tailgate or through six side doors (110 vehicles in the "garage" and 20 vehicles in the hold). Cabin Class passengers had access to a 200 seat dining room, two lounges, one with a dance floor, a Lido Bar with swimming pool, a shop and a TV screen. Passengers in Economy Class benefited from a bar and a brasserie with a TV screen.

Avenir's inaugural voyage to the Balearics and Tunis took place from 14 to 17 April. On 18 April she made her first commercial voyage from Marseille to Tunis. On 1 July 1969, the Avenir was transferred to the Compagnie Générale TransMéditerranéenne (CGTM) as part of the merger of the Compagnie de Navigation Mixte and the Mediterranean services of the Compagnie Générale Transatlantique. The Avenir, which operated between France, Algeria and Tunisia, arrived in Marseille for the last time in October 1975, where she was decommissioned and put up for sale. The ship was sold in January 1976 to the Italian company Trans Tirreno Express, which operated it under the name ESPRESSO CORINTO between Italy and Greece. The home port at that time was Cagliari.

The ship was decommissioned in 1981 due to TTE's financial difficulties and lay derelict for almost three years before being bought by the Panamanian company Marininvest Foundns in 1984. Renamed SHAHRAZAD (Arabic : شہرزاد, Shhrzad), it served to transport Muslim pilgrims to the Red Sea. On 21 September 1985, her career ended when she sank near Jeddah after being destroyed by fire.

## Deutsch

Seit den 1960er Jahren verbreiteten sich Autofähren im Mittelmeerraum.

Anfang 1965 gab die Compagnie de Navigation Mixte mit Sitz in Marseille bei Forges et Chantiers de la Méditerranée in La Seyne-sur-Mer eine Autofähre in Auftrag. Die Avenir war ihre erste Autofähre und das letzte Schiff, das das Unternehmen bestellt hatte.

Die am 4. November 1965 in Auftrag gegebene Avenir lief am 21. Juni 1966 vom Stapel und wurde am 25. März 1967 an die "Mixte" ausgeliefert (IMO- International Maritime Organisation 6614815).

Ein Auszug aus der offiziellen Vorstellung im Jahr 1967: "Die Avenir wurde heute für den Tourismus von morgen konzipiert und ist eine echte Luxusfähre mit höchstem Komfort. Sie ist aber auch eine Autofähre: Der moderne Reisende, der ohne sein Auto nicht mehr anzutreffen ist, fährt direkt hinein".

Das Schiff war voll klimatisiert und bot Platz für 918 Passagiere (376 in der Passagierklasse, 364 in Sitzen und 178 in Schlafsälen). Es bot Platz für 130 Fahrzeuge, die über eine 2,60 m hohe Heckklappe oder über sechs Seitentüren auf das Schiff gelangen konnten (110 Fahrzeuge in der "Garage" und 20 Fahrzeuge im Laderaum). Die Passagiere der Kabinenklasse hatten Zugang zu einem Speisesaal mit 200 Sitzplätzen, zwei Lounges, eine davon mit Tanzfläche, einer Lido-Bar mit Swimmingpool, einem Shop und einem Fernsehbildschirm. Passagiere in der Economy Class profitierten von einer Bar und einer Brasserie mit Fernsehbildschirm.

Die Eröffnungsfahrt der Avenir zu den Balearen und Tunis fand vom 14. bis 17. April statt. Am 18. April unternahm sie ihre erste kommerzielle Fahrt von Marseille nach Tunis. Am 1. Juli 1969 wurde die Avenir im Zuge der Fusion der Compagnie de Navigation Mixte und der Mittelmeerdienste der Compagnie Générale Transatlantique in die Compagnie Générale TransMéditerranéenne (CGTM) überführt. Die Avenir, die zwischen Frankreich, Algerien und Tunesien verkehrte, traf im Oktober 1975 zum letzten Mal in Marseille ein, wo sie ausgemustert und zum Verkauf angeboten wurde. Das Schiff wurde im Januar 1976 an die italienische Gesellschaft Trans Tirreno Express verkauft, die es unter dem Namen ESPRESSO CORINTO zwischen Italien und Griechenland einsetzte. Der Heimathafen war damals Cagliari.

Das Schiff wurde 1981 aufgrund der finanziellen Schwierigkeiten von TTE stillgelegt und lag fast drei Jahre lang brach, bevor es 1984 von der panamaischen Gesellschaft Marininvest Foundns gekauft wurde. Umbenannt in SHAHRAZAD (arabisch : شہرزاد, Shhrzad), diente es dem Transport muslimischer Pilger zum Roten Meer. Am 21. September 1985 endete ihre Karriere, als sie in der Nähe von Jeddah sank, nachdem sie durch ein Feuer zerstört worden war.

<b>CARACTERISTIQUES</b> (pour la Compagnie de Navigation Mixte, 1967)	
<b>Longueur hors tout</b>	130,02 m
<b>Largeur</b>	18,28 m
<b>Hauteur</b> (au-dessus de la flottaison)	24,78 m
<b>Tirant d'eau moyen en charge</b>	5,35 m
<b>Déplacement en charge</b>	6 277 tonnes
<b>Motorisation</b>	2 moteurs diesel FIAT B 60 10 S 2 temps 10 cylindres suralimenté par turbosouf-flante BBC type VTR 750
<b>Puissance</b>	2 x 7500 ch à 215 t/min
<b>Hélices</b>	2 x 3,5 m de diamètre
Equipé d'un stabilisateur Blohm and Voss et Siemens à ailerons rétractables de type Elektrofin et de quilles antirollis, AVENIR disposait en outre de propulseurs d'étrave, turbines à eau dont le rôle est de faciliter les manœuvres d'accostage et de départ.	
<b>Vitesse de croisière</b>	21,5 nœuds (près de 40 km/h)
<b>Equipage</b>	129 officiers et marins

<b>SPECIFICATIONS</b> (for the Compagnie de Navigation Mixte, 1967)	
<b>Length overall</b>	130.02 m
<b>Width</b>	18.28 m
<b>Height</b> (above waterline)	24.78 m
<b>Average loaded draught</b>	5.35 m
<b>Load displacement</b>	6277 tonnes
<b>Engine</b>	2 x 10-cylinder, two-stroke, FIAT B 60 10 S diesel engines with BBC turbo type VTR 750
<b>Power</b>	2 x 7500 hp at 215 rpm
<b>Propellers</b>	2 x 3.5 m diameter
Equipped with a stabilizer from Blohm & Voss and Siemens with retractable Elektrofin fins and anti-roll keels, the Avenir also has bow thrusters, water turbines to facilitate docking.	
<b>Cruising speed</b>	21.5 knots (almost 40 km/h)
<b>Crew</b>	129 officers and sailors

<b>EIGENSCHAFTEN</b> (für die Compagnie de Navigation Mixte, 1967)	
<b>Gesamtlänge</b>	130,02 m
<b>Breite</b>	18,28 m
<b>Höhe</b> (über der Wasserlinie)	24,78 m
<b>Durchschnittlicher Tiefgang unter Last</b>	5,35 m
<b>Verdrängung der Last</b>	6277 Tonnen
<b>Motor</b>	2 x 10-Zylinder-Zweitakt-Dieselmotoren FIAT B 60 10 S mit BBC-Turbo Typ VTR 750
<b>Leistung</b>	2 x 7500 PS bei 215 U/min
<b>Propeller</b>	2 x 3,5 m Durchmesser
Ausgestattet mit einem Stabilisator von Blohm & Voss und Siemens mit einziehbaren Elektro-fin-Flossen und Anti-Roll-Kielen, verfügt die Avenir außerdem über Bugstrahlruder und Was-serturbinen, die das Andocken erleichtern.	
<b>Reisegeschwindigkeit</b>	21,5 Knoten (fast 40 km/h)
<b>Besatzung</b>	129 Offiziere und Matrosen

## Español

A partir de la década de 1960, el modelo de transbordador de automóviles empezó a extenderse por el Mediterráneo.

A principios de 1965, la Compagnie de Navigation Mixte, con sede en Marsella, realizó un pedido de un transbordador para vehículos a Forges et Chantiers de la Méditerranée, en La Seyne-sur-Mer. El AVENIR sería su primer transbordador para vehículos y el último barco encargado por la compañía.

Tras colocarse la quilla el 4 de noviembre de 1965, el AVENIR fue botado el 21 de junio de 1966 y entregado a la empresa Mixte el 25 de marzo de 1967 (OMI, Organización Marítima Internacional, por su siglas en inglés, 6614815).

Volvamos a los términos de su presentación oficial en 1967: «Diseñado hoy para el turismo del mañana, el Avenir es un auténtico transatlántico de lujo con todos los refinamientos del confort. Pero también es un transbordador para automóviles: el viajero moderno, que no se separa de su automóvil, podrá subir a bordo directamente». Totalmente climatizado y diseñado para transportar 918 pasajeros (376 en cabina, 364 sentados y 178 en dormitorios), puede embarcar 130 vehículos que acceden al barco ya sea a través de una rampa de acceso de 2,60 metros de altura, ubicada en la parte trasera, o a través de 6 puertas laterales (110 en «garaje» y 20 en bodega). Los pasajeros de clase cabina tienen a su disposición un comedor con 200 asientos, dos salones, uno de los cuales cuenta con pista de baile, bar con piscina, una tienda y una pantalla de cine. Los pasajeros de clase económica pueden disfrutar de un bar y una brasserie con pantalla de cine.

El crucero inaugural del AVENIR, con destino a Baleares y Túnez, tiene lugar del 14 al 17 de abril. El 18 de abril realiza su primer viaje comercial de Marsella a Túnez. El 1 de julio de 1969, el Avenir se transfirió a la Compagnie Générale TransMéditerranéenne (CGTM), al fusionarse la Compagnie de Navigation Mixte y los servicios mediterráneos de la Compagnie Générale Transatlantique. El AVENIR, que prestó servicio entre Francia, Argelia y Túnez, llegó por última vez a Marsella en octubre de 1975 antes de su retirada del servicio y puesta en venta. Se vendió en enero de 1976 a la compañía italiana Trans Tirreno Express, que navegó entre Italia y Grecia con el nombre de ESPRESSO CORINTO. Por aquel entonces, su puerto de origen era Cagliari.

Inmovilizado en 1981 debido a las dificultades financieras de TTE, el barco permaneció parado durante casi tres años antes de que la empresa panameña Marinvest Founds lo comprara en 1984. Renombrado como SHAHRAZAD (del árabe: شہرزاد, Shhrzad), se utiliza para transportar peregrinos musulmanes al mar Rojo. El 21 de septiembre de 1985, su carrera llegó a su fin cuando se hundió frente a las costas de Jeddah tras ser arrasado por un incendio.

## Italiano

A partire dagli anni '60, il modello di traghetto per auto cominciò a diffondersi nel Mediterraneo. All'inizio del 1965, la Compagnie de Navigation Mixte, con sede a Marsiglia, ordinò alla Forges et Chantiers de la Méditerranée, a La Seyne-sur-Mer, un traghetto di linea. L'AVENIR fu il suo primo traghetto, oltre ad essere l'ultima nave ordinata dalla Compagnie.

Impostato il 4 novembre 1965, l'AVENIR fu varato il 21 giugno 1966 e consegnato al "Mixte" il 25 marzo 1967 (IMO-International Maritime Organization-6614815).

Questi furono i termini utilizzati in occasione della sua presentazione ufficiale nel 1967: "Progettata oggi per il turismo di domani, l'Avenir è un'autentica nave di lusso con tutte le raffinatezze del comfort. Ma è anche un traghetto: il viaggiatore moderno potrà salire direttamente a bordo senza separarsi dalla sua auto".

Completamente climatizzato e progettato per trasportare 918 passeggeri (376 in cabina, 364 in poltrona e 178 nei dormitori), poteva imbarcare 130 veicoli che accedevano alla nave sia attraverso una rampa di accesso alta 2,60 metri, situata nella parte posteriore, sia da 6 porte laterali (110 in "garage" e 20 in stiva). I passeggeri delle cabine avevano a disposizione una sala da pranzo da 200 posti, due saloni, di cui uno con pista da ballo, un lido bar con piscina, un negozio e un cinema. I passeggeri della classe economica beneficiavano di un bar e di una brasserie con cinema.

Dal 14 al 17 aprile si svolse la crociera inaugurale dell'AVENIR, con destinazione Baleari e Tunisi. Il 18 aprile la nave intraprese il suo primo viaggio commerciale da Marsiglia a Tunisi. Il 1 luglio 1969, l'Avenir fu trasferito alla Compagnie Générale TransMéditerranéenne (CGTM), in occasione della fusione della Compagnie de Navigation Mixte e dei servizi mediterranei della Compagnie Générale Transatlantique. In servizio tra Francia, Algeria e Tunisia, l'AVENIR fece il suo ultimo arrivo a Marsiglia nell'ottobre 1975 prima di essere dismesso e messo in vendita. Fu venduto nel gennaio 1976 alla compagnia italiana Trans Tirreno Express che lo fece navigare tra l'Italia e la Grecia con il nome di ESPRESSO CORINTO. Il suo porto di origine era allora Cagliari. Immobilizzata nel 1981 a causa delle difficoltà finanziarie di TTE, la nave rimase in disarmo per quasi tre anni prima di essere acquistata dalla società panamense Marinvest Founds nel 1984. Ribattezzata SHAHRAZAD (in arabo: شہرزاد, Shhrzad), fu utilizzata per trasportare i pellegrini musulmani nel Mar Rosso. La sua carriera terminò il 21 settembre 1985 quando naufragò al largo della costa di Jeddah dopo un devastante incendio.

## Nederlands

De autoferry's begonnen zich vanaf de jaren zestig in het Middellandse-Zeegebied te verspreiden.

Begin 1965 plaatste de Compagnie de Navigation Mixte, gevestigd in Marseille, een bestelling voor een autoveerboot bij Forges et Chantiers de la Méditerranée, in La Seyne-sur-Mer. De Avenir wordt hun eerste autoveerboot en het laatste schip dat door het bedrijf wordt besteld. De Avenir, die op 4 november 1965 te wacht werd gezet, werd op 21 juni 1966 te water gelaten en op 25 maart 1967 aan de "Mixte" opgeleverd (IMO- Internationale Maritieme Organisatie 6614815).

Laten we even teruggaan naar de omstandigheden van zijn officiële presentatie in 1967:

"De Avenir is vandaag ontworpen voor het toerisme van morgen en is een authentieke luxe veerboot met het hoogste niveau van comfort. Maar het is ook een autoveerboot: de moderne reiziger, die niet meer zonder zijn auto te vinden is, rijdt rechtstreeks naar binnen."

Het schip is volledig voorzien van airconditioning en ontworpen voor het vervoer van 918 passagiers (376 in de passagiersklasse, 364 op zitplaatsen en 178 in slaapzalen). Het kan 130 voertuigen vervoeren die toegang hebben tot het schip via een 2,60 meter hoge laadklep aan de achtersteven, of via 6 zijdeuren (110 voertuigen in de "garage" en 20 voertuigen in het ruim) Passagiers in de cabineklasse hebben de beschikking over een eetkamer met 200 zitplaatsen, twee lounges, waarvan één met dansvloer, een lidobar met zwembad, een winkel en een televisiescherm. Passagiers in de economieklasse profiteren van een bar en een brasserie met een televisiescherm."

De openingscruise van de Avenir, op weg naar de Balearen en Tunis, vond plaats van 14 tot 17 april.

Op 18 april maakte hij zijn eerste commerciële reis van Marseille naar Tunis.

Op 1 juli 1969 werd de Avenir overgedragen aan de Compagnie Générale TransMéditerranéenne (CGTM), tijdens de fusie van de Compagnie de Navigation Mixte en de mediterrane diensten van de Compagnie Générale Transatlantique. De Avenir, die dienst verrichtte tussen Frankrijk, Algerije en Tunesië, kwam voor de laatste keer in oktober 1975 in Marseille aan, waarna hij buiten gebruik werd gesteld en te koop werd aangeboden. Het schip werd in januari 1976 verkocht aan de Italiaanse maatschappij Trans Tirreno Express, die hem tussen Italië en Griekenland liet varen onder de naam ESPRESSO CORINTO. De thuishaven was toen Cagliari.

Het schip werd in 1981 geïmmobiliseerd vanwege de financiële moeilijkheden van TTE en lag bijna drie jaar stil voordat hij in 1984 werd gekocht door het Panamese bedrijf Marinvest Founds. Omgedoopt tot SHAHRAZAD (Arabisch: شہرزاد, Shhrzad), wordt hij gebruikt om moslimpelgrims naar de Rode Zee te vervoeren. Op 21 september 1985 kwam er een einde aan zijn carrière toen hij zonk bij Jeddah nadat hij door brand was verwoest.

### CARACTERÍSTICAS

(para la Compagnie de Navigation Mixte, 1967)

<b>Eslora total</b>	130,02 m
<b>Manga</b>	18,28 m
<b>Altura</b> (sobre la línea de flotación)	24,78 m
<b>Calado medio cargado</b>	5,35 m
<b>Desplazamiento cargado</b>	6277 toneladas
<b>Motor</b>	2 motores diésel FIAT B 60 10 S de 10 cilindros, 2 tiempos y con turbocompresor BBC, tipo VTR 750
<b>Potencia</b>	2 x 7500 CV a 215 rpm
<b>Hélices</b>	2 x 3,5 m de diámetro

Equipado con un estabilizador Blohm and Voss y Siemens con aletas Elektrofin retráctiles y quillas antirretroceso, el AVENIR disponía también de hélices de proa, turbinas de agua cuya función es facilitar las maniobras de atraque y salida.

<b>Velocidad de crucero</b>	21,5 nudos (casi 40 km/h)
<b>Tripulación</b>	129 oficiales y marineros

### CARATTERISTICHE

(per la Compagnie de Navigation Mixte, 1967)

<b>Lunghezza totale</b>	130,02 m
<b>Larghezza</b>	18,28 m
<b>Altezza</b> (sopra la linea di galleggiamento)	24,78 m
<b>Pescaggio medio a pieno carico</b>	5,35 m
<b>Dislocamento a pieno carico</b>	6277 Tonnen
<b>Motore</b>	2 motori diesel FIAT B 60 10 S 2 tempi 10 cilindri sovralimentati da turboventola BBC tipo VTR 750
<b>Potenza</b>	2 x 7500 CV a 215 giri/min
<b>Eliche</b>	2 x 3,5 m di diametro

Dotato di uno stabilizzatore Blohm e Voss e Siemens con pinne retrattili tipo Elektrofin e chiglie antirollio, AVENIR disponeva anche di eliche di prua e turbine ad acqua il cui ruolo era facilitare le manovre di attracco e partenza.

<b>Velocità di crociera</b>	21,5 nodi (quasi 40 km/h)
<b>Equipaggio</b>	129 ufficiali e marinai

### KENMERKEN























(voor de Compagnie de Navigation Mixte, 1967)

<b>Totale lengte</b>	130,02 m
<b>Breedte</b>	18,28 m
<b>Hoogte</b> (boven waterlijn)	24,78 m
<b>Gemiddelde diepgang beladen</b>	5,35 m
<b>Waterverplaatsing beladen</b>	6277 ton
<b>Motor</b>	2 x 10-cilinder, tweetakt, FIAT B 60 10 S dieselmotoren met BBC-turbo type VTR 750
<b>Vermogen</b>	2 x 7500 pk bij 215 t/pm
<b>Propellers</b>	2 x 3,5 m diameter

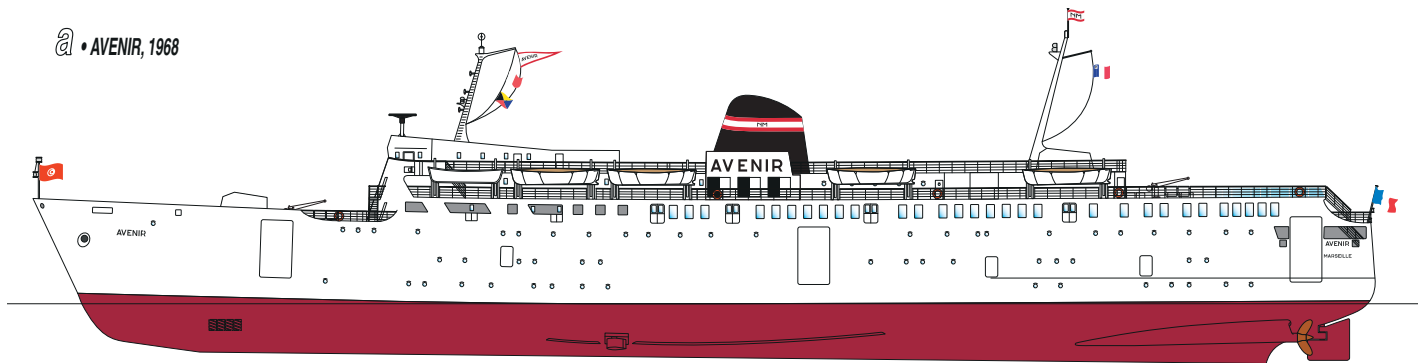
Uitgerust met een stabilisator van Blohm & Voss en Siemens met intrekbare Elektrofin-vinnen en anti-rolkielen, de Avenir heeft ook boegschroeven, waterturbines die het aan- en afmeren moeten vergemakkelijken.

<b>Kruissnelheid</b>	21,5 knopen (bijna 40 km/u)
<b>Bemanning</b>	129 officieren en matrozen

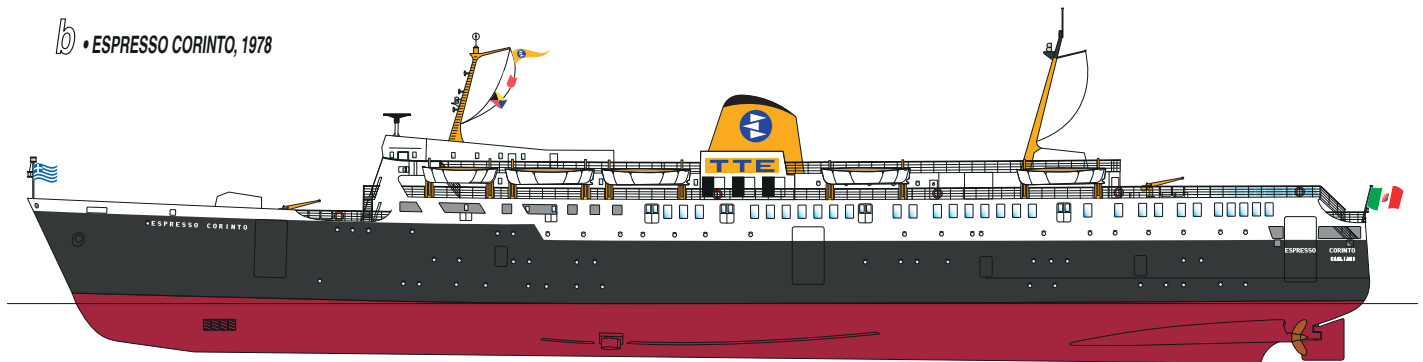
## PEINTURES ESSENTIELLES / ESSENTIAL PAINTS

 2 Vert Émeraude brillant Gloss emerald Glänzend-Smaragdgrün	 9 Marron clair brillant Gloss Tan Glänzend-Holzbraun	 10 Marron armée brillant Gloss service brown Glänzend-Dunkelbraun	 11 Argent Silver Silber	 12 Cuivre jaune Copper Kupfer	 18 Orange Orange Orange	 22 Blanc brillant Gloss white Glänzend-Weiss	 60 Ecarlate mat Matt scarlet Matt-Scharlachrot
 63 Sable mat Matt sand Matt-Sand	 69 Jaune brillant Gloss yellow Glänzend-Gelb	 73 Lie de vin mat Matt wine Matt-Wein	 77 Bleu marine mat Matt navy blue Matt-marineblau	 85 Noir de charbon satiné Satin coal black Seidenmatt-Kohlenschwarz	 87 Gris acier mat Matt steel grey Matt-Stahlgrau	 101 Vert moyen mat Matt mid green Matt-Mittelgrün	
 103 Crème mat Matt cream Matt-Creme	 127 Gris fantôme satiné Satin ghost grey Satin Schattengrau	 321 Rouge transparent Clear red Durchsichtiges Rot	 325 Orange transparent Clear orange Durchsichtiges Orange	 M1 = 67% 2 + 33% 22 Coque SHAHRAZAD Hull SHAHRAZAD Rumpf SHAHRAZAD	 M2 = 33% 10 + 67% 60 Brun rouge Red brown Rot-Braun	 M3 = 30% 2 + 70% 69 Plage de la piscine Pool beach Schwimmbad Strand	

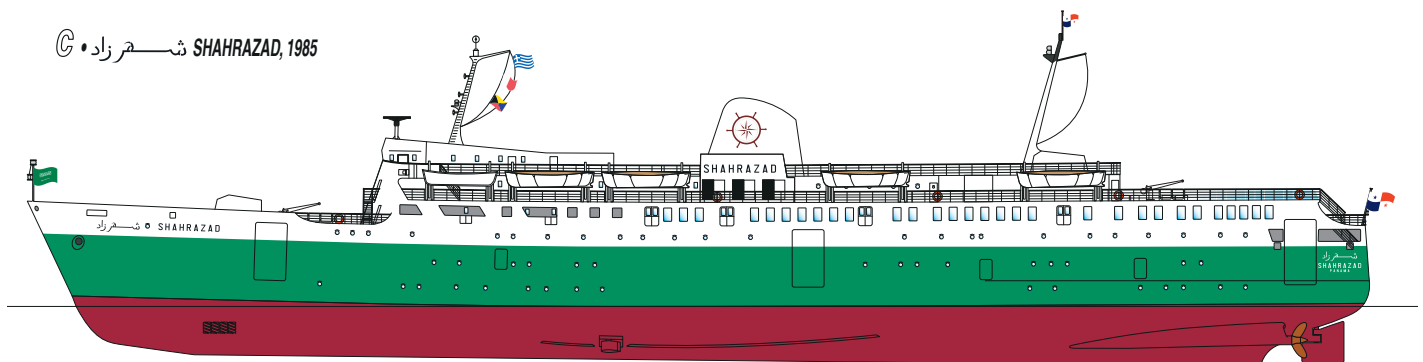
a • AVENIR, 1968



b • ESPRESSO CORINTO, 1978

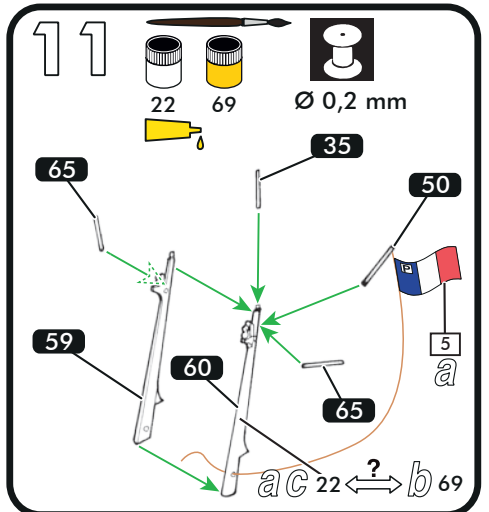
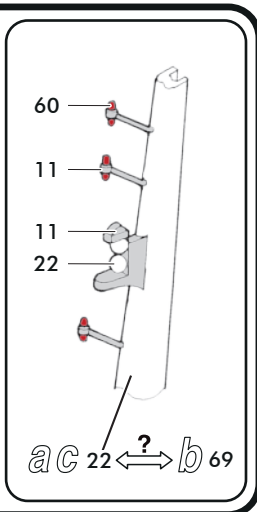
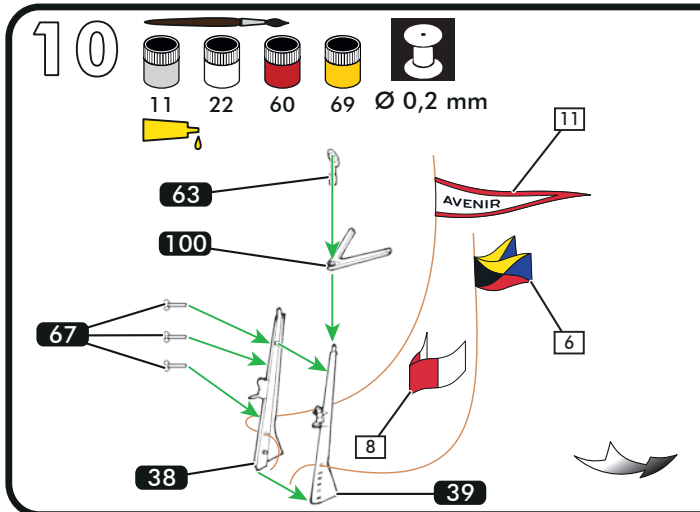
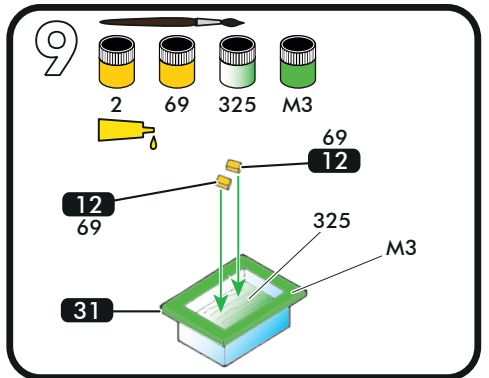
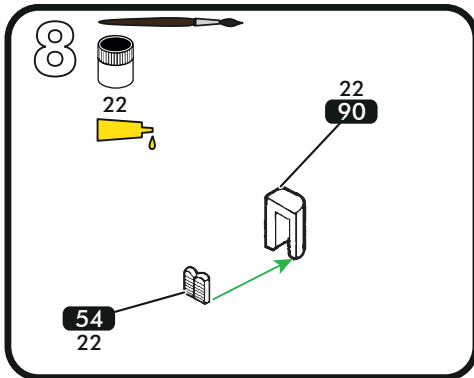
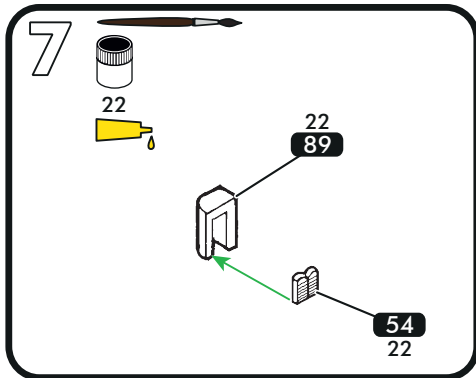
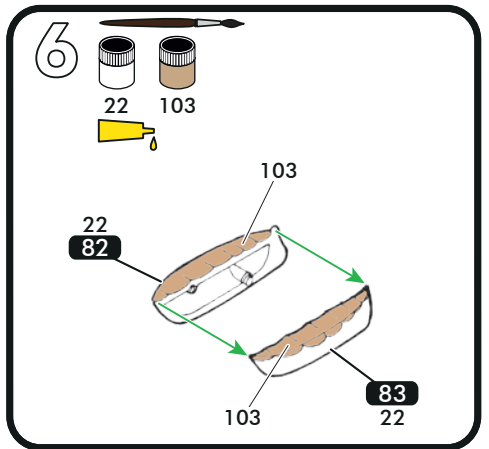
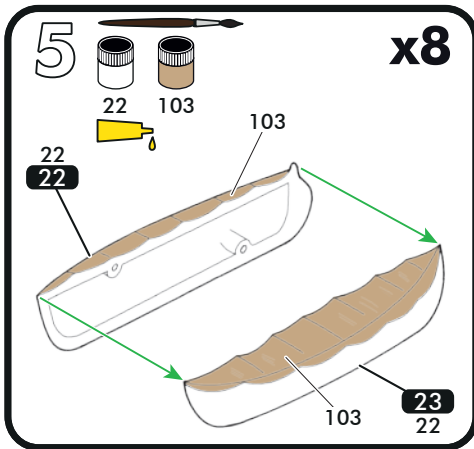
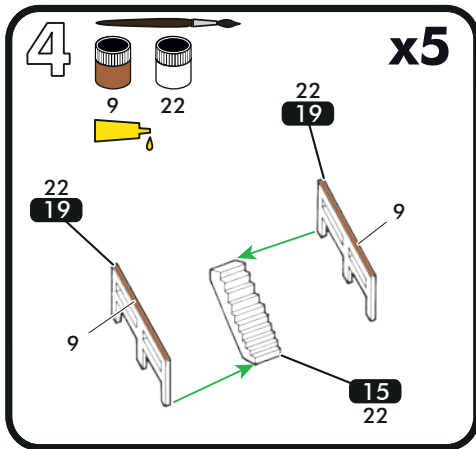
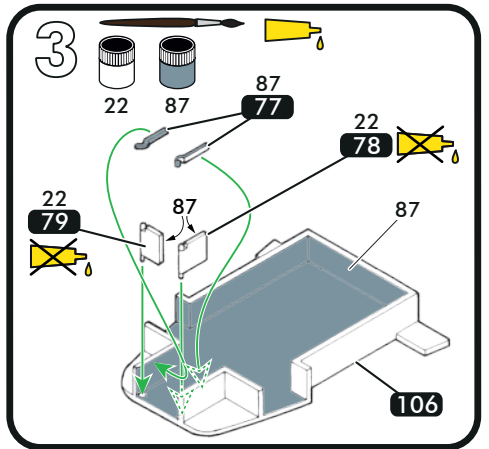
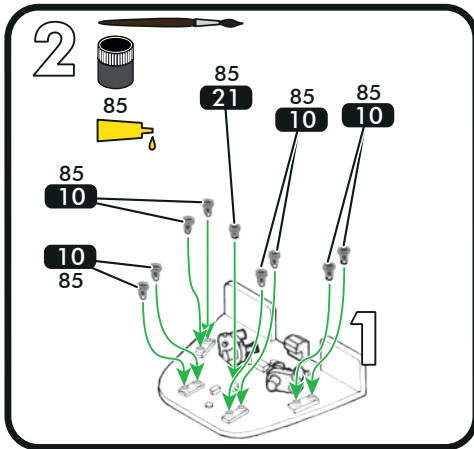
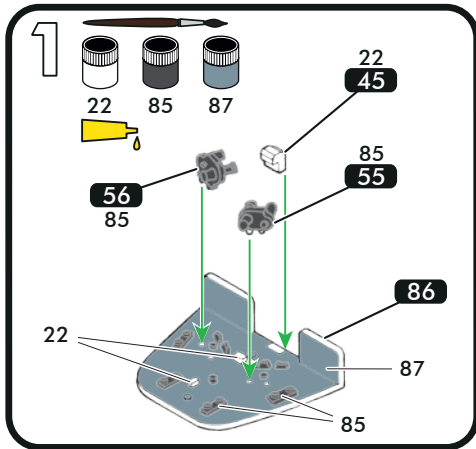


c • شہزادہ SHAHRAZAD, 1985

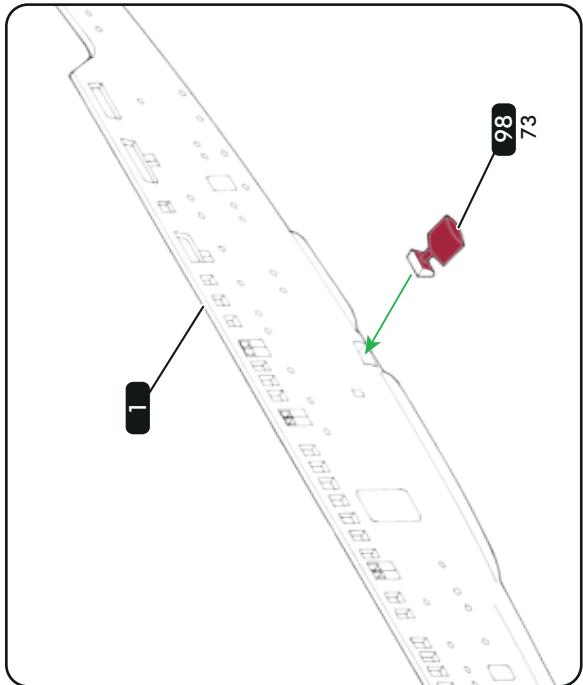
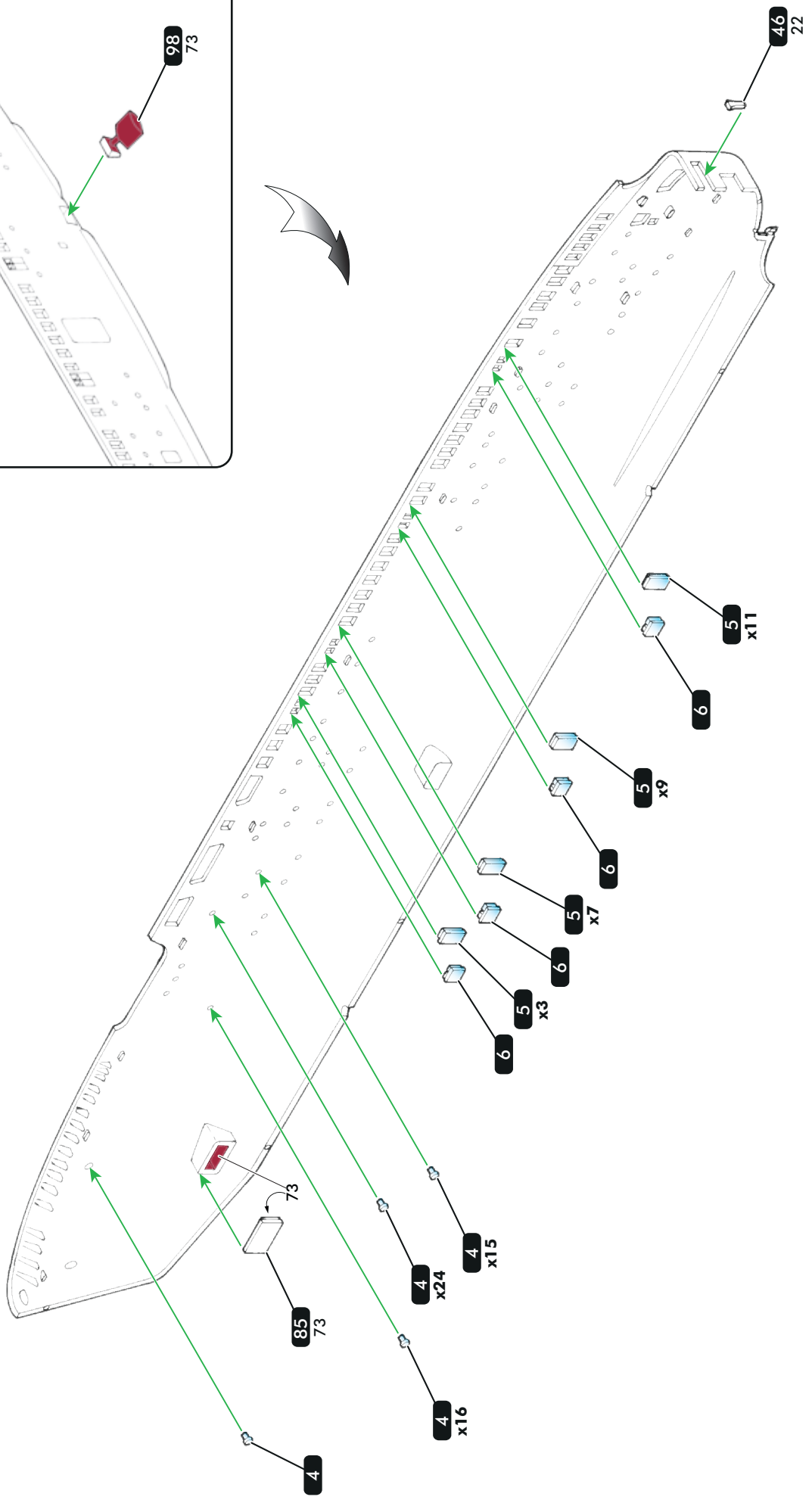
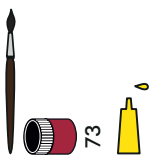


- Si aucune teinte n est spécifiée, peindre dans les couleurs de la version choisie. Se reporter aux pages 25 à 27 pour le détail du schéma de peinture.
- When no color is specified, paint the item with colors of chosen version. Refer to pages 25 - 27 for painting livery.
- Wenn keine Farbe angegeben ist, Teile mit den Farben des gewählten Version bemalen. Beachten Sie die Seiten 25 - 27 für die Lackierung und Markierung.
- Cuando ningún color es especificado, pintarle con los colores del tema de la versión elegida. Vea las páginas 25 - 27 para obtener detalles de pintura.

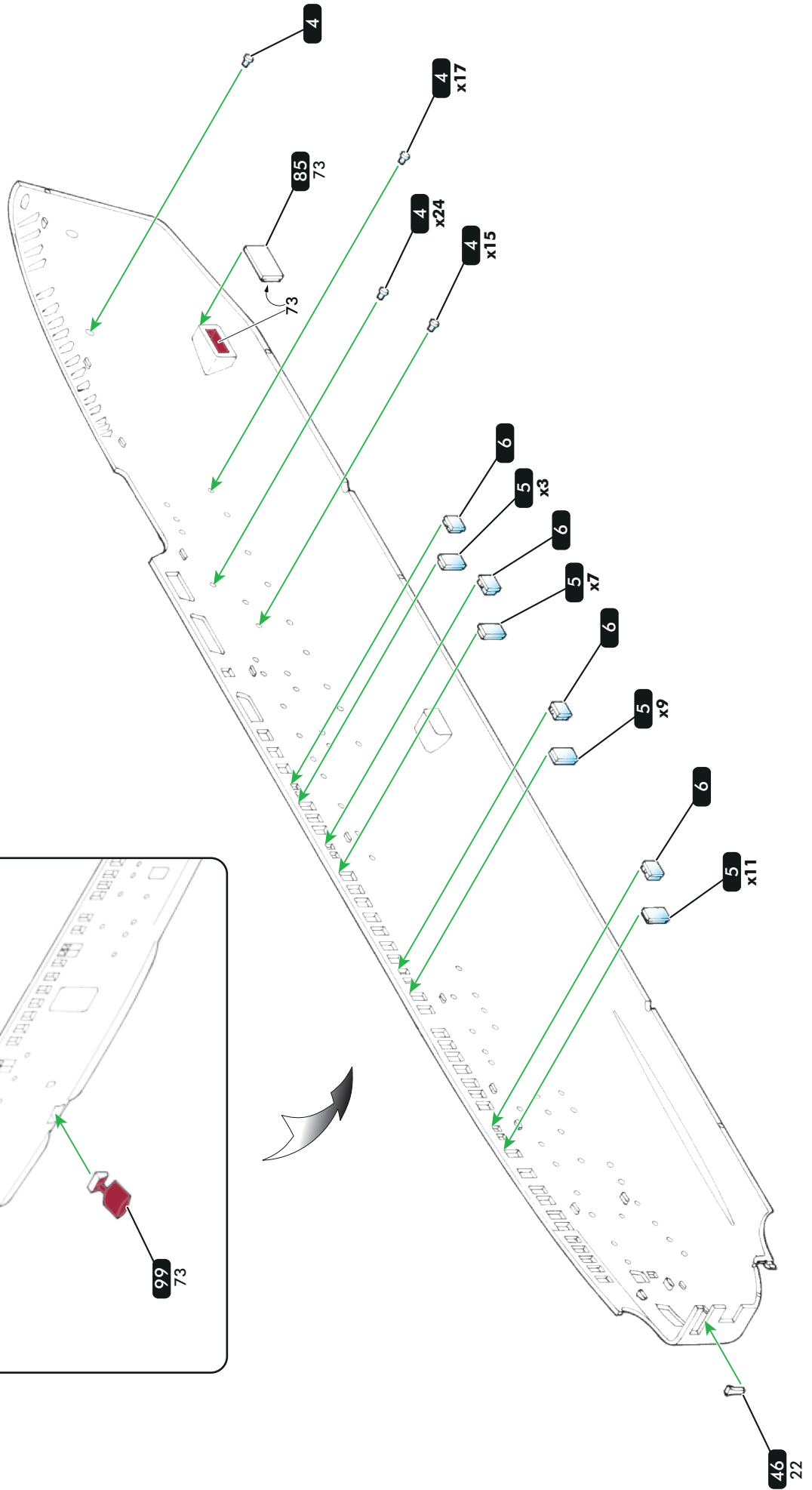
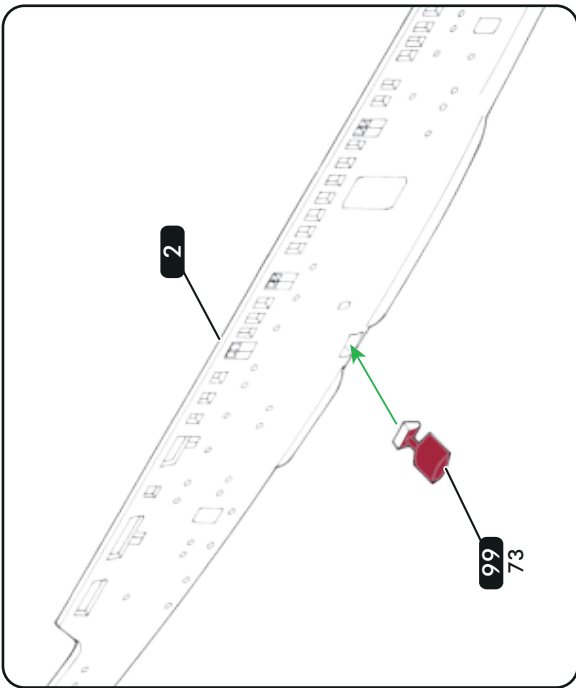
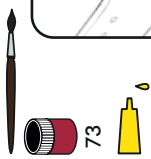
<b>2</b>	Numéro de phase Step number Schrittnummer Número de fase	<b>56</b>	Référence de couleur Colour reference no Farbangabe Referencia de color
<b>37</b>	Numéro de pièce Part number Teilenummer Número de pieza	<b>6</b>	Numéro de decal Decal number Nummer von Abziehbild Número de calcomanía

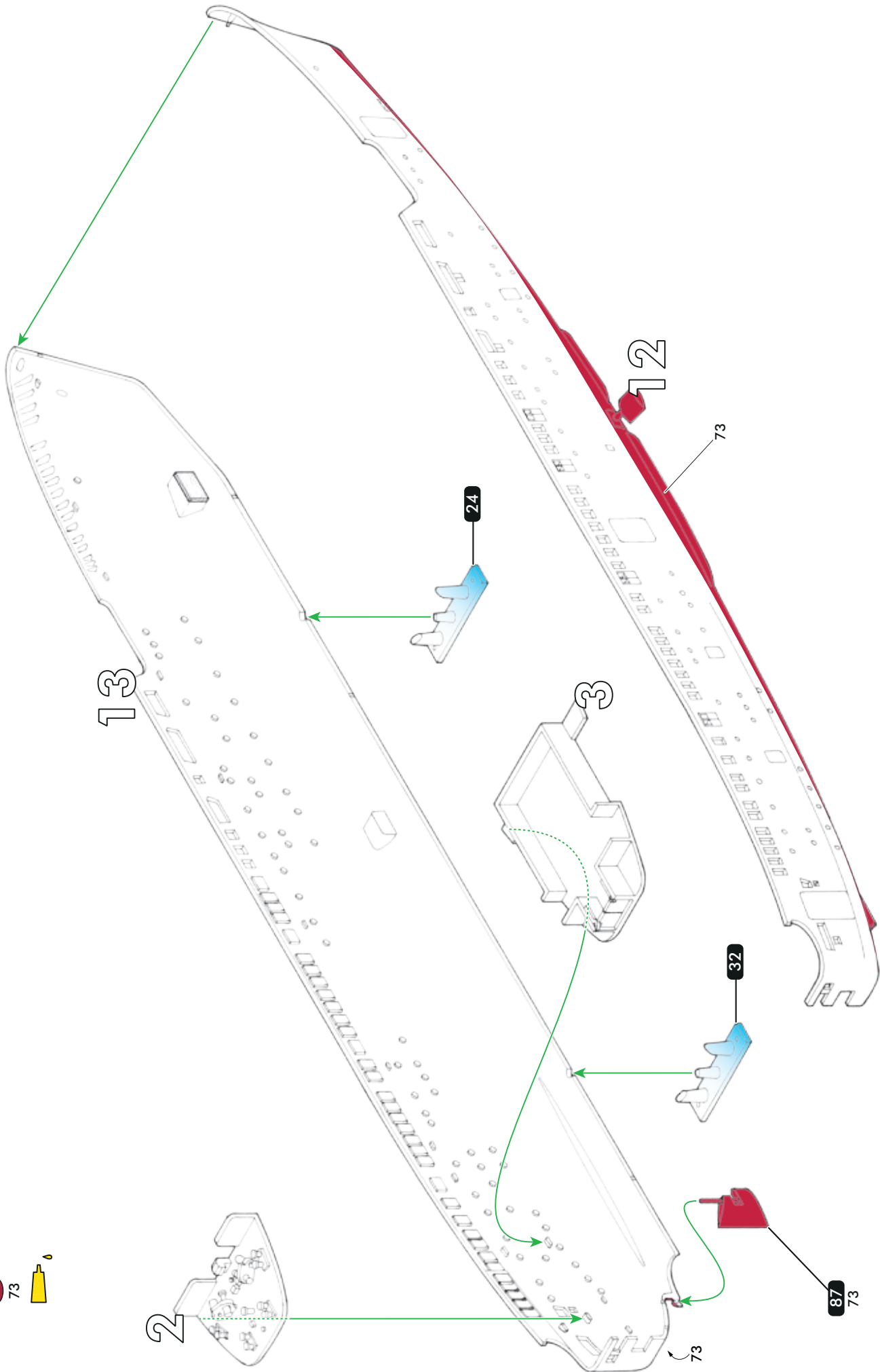
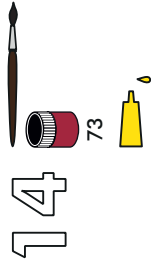


12



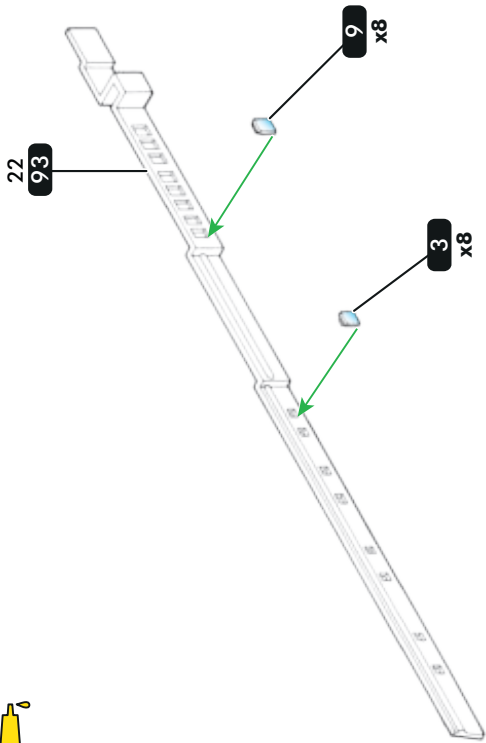
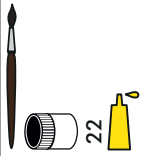
13



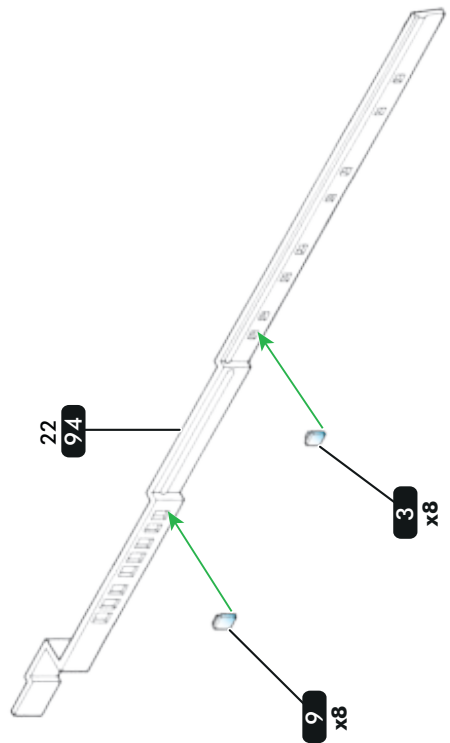
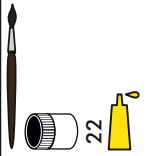




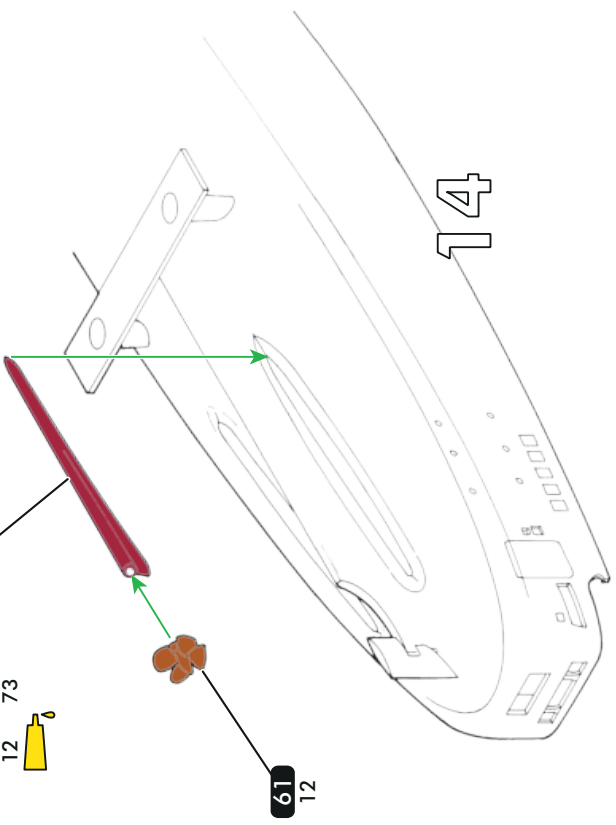
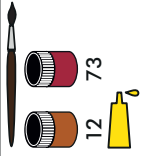
17



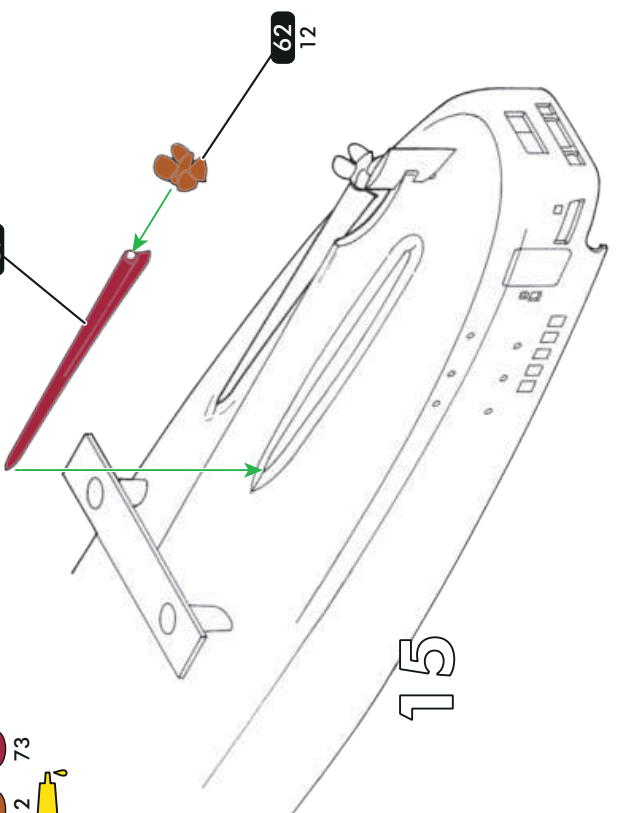
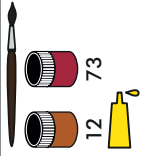
18

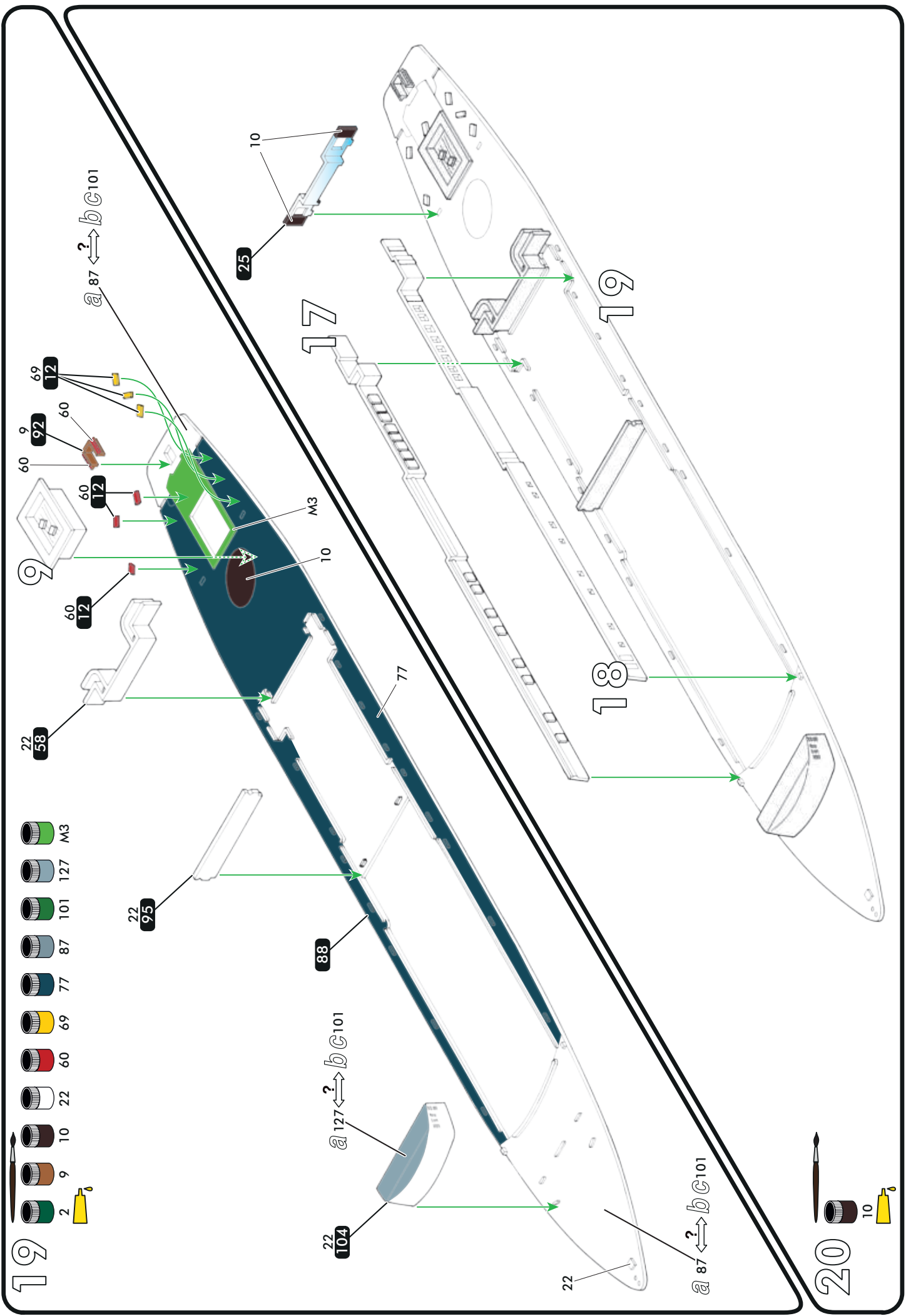


15



16





19

17

18

19

20

a 87 ↔ b C101

a 127 ↔ b C101

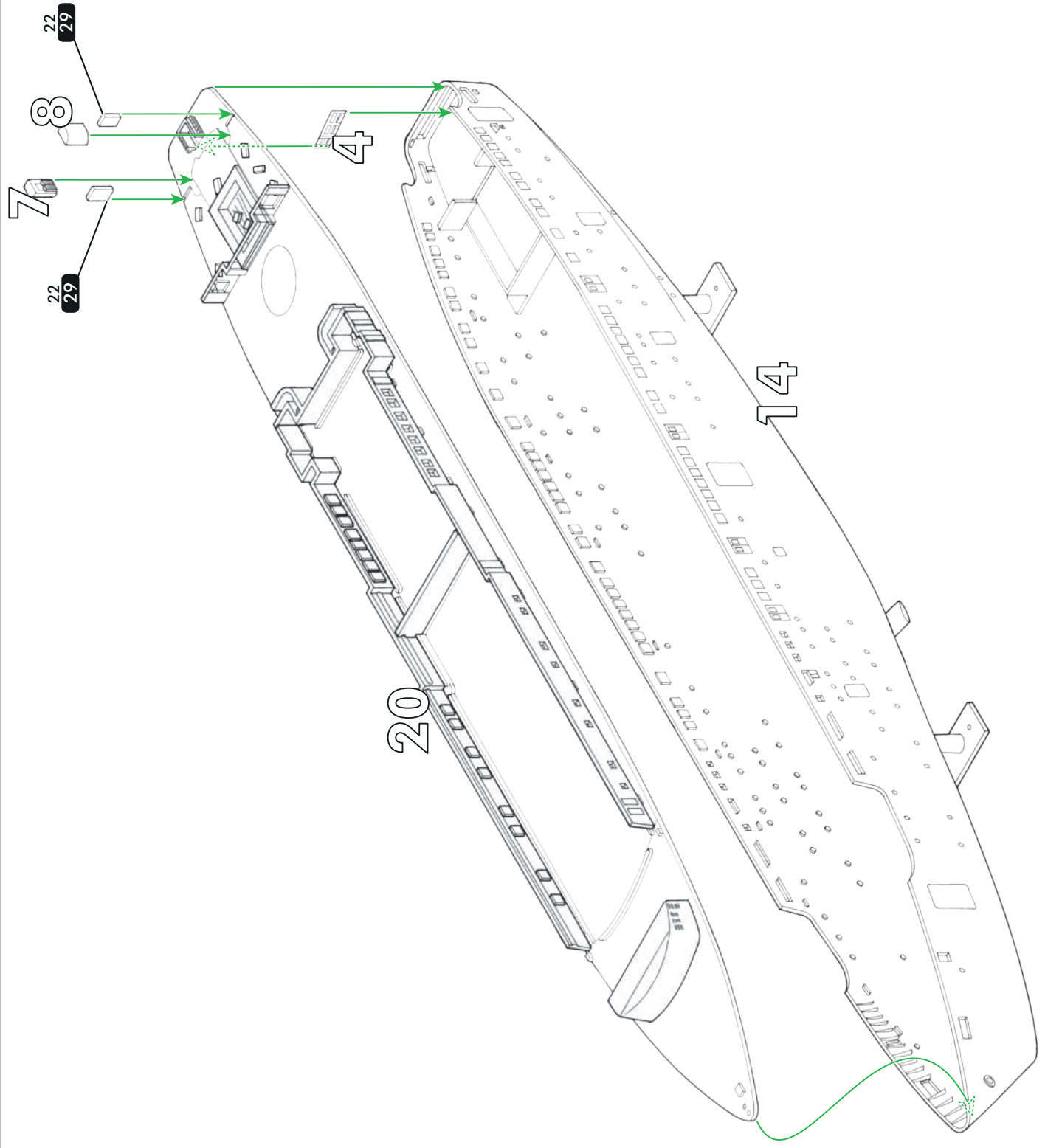
a 87 ↔ b C101

- 2
- 9
- 10
- 22
- 60
- 69
- 77
- 87
- 101
- 127
- M3

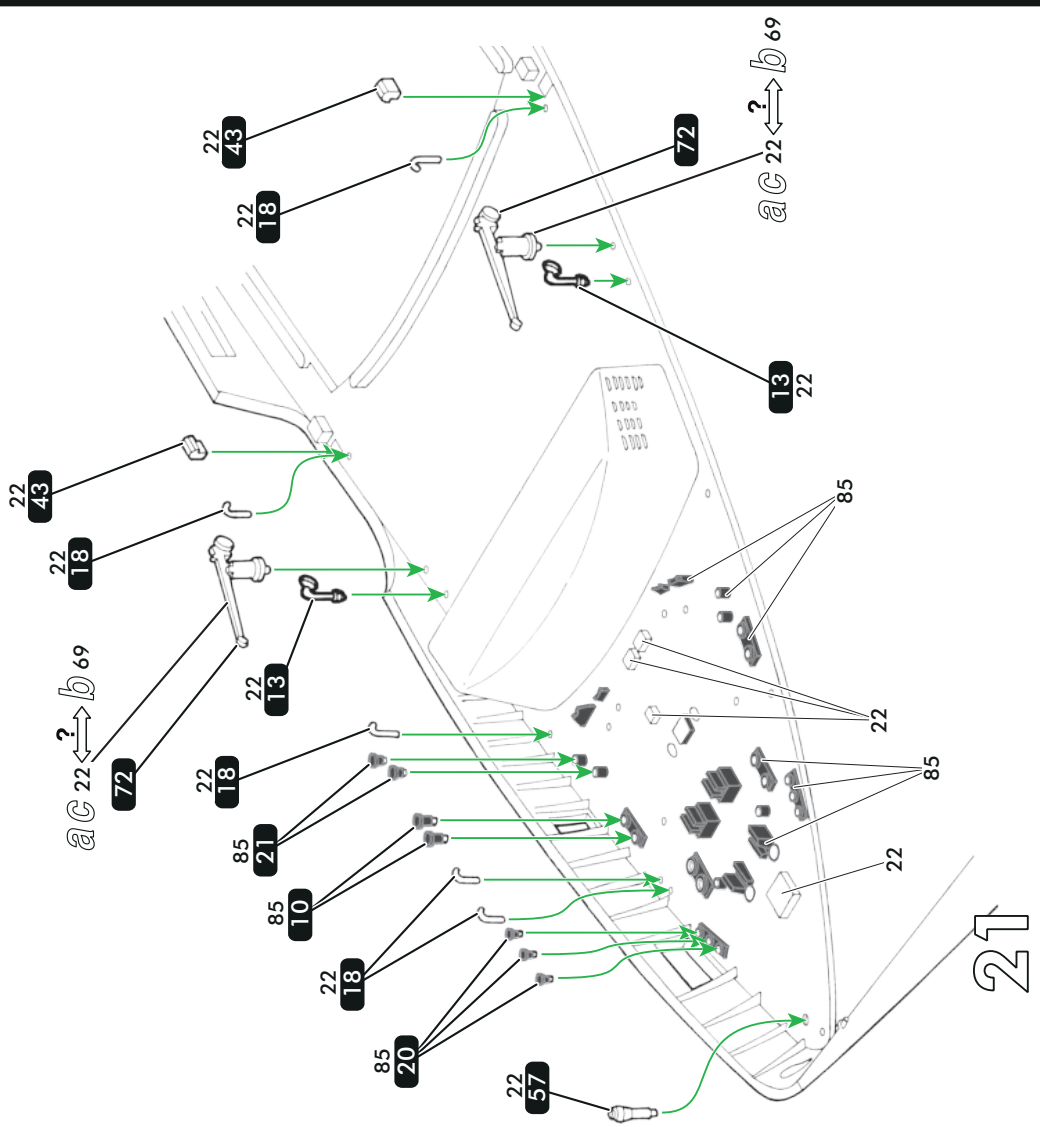
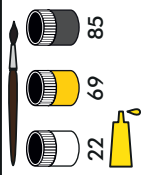
- 10



21

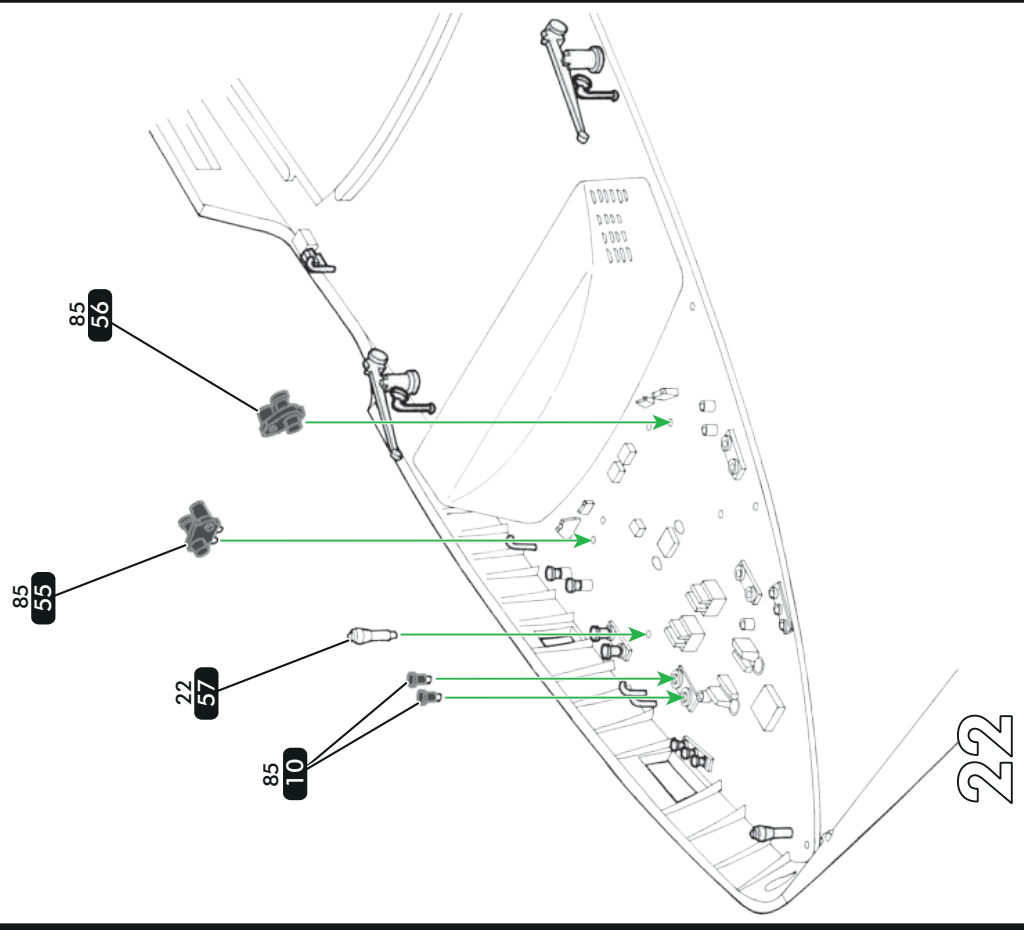
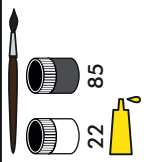


22



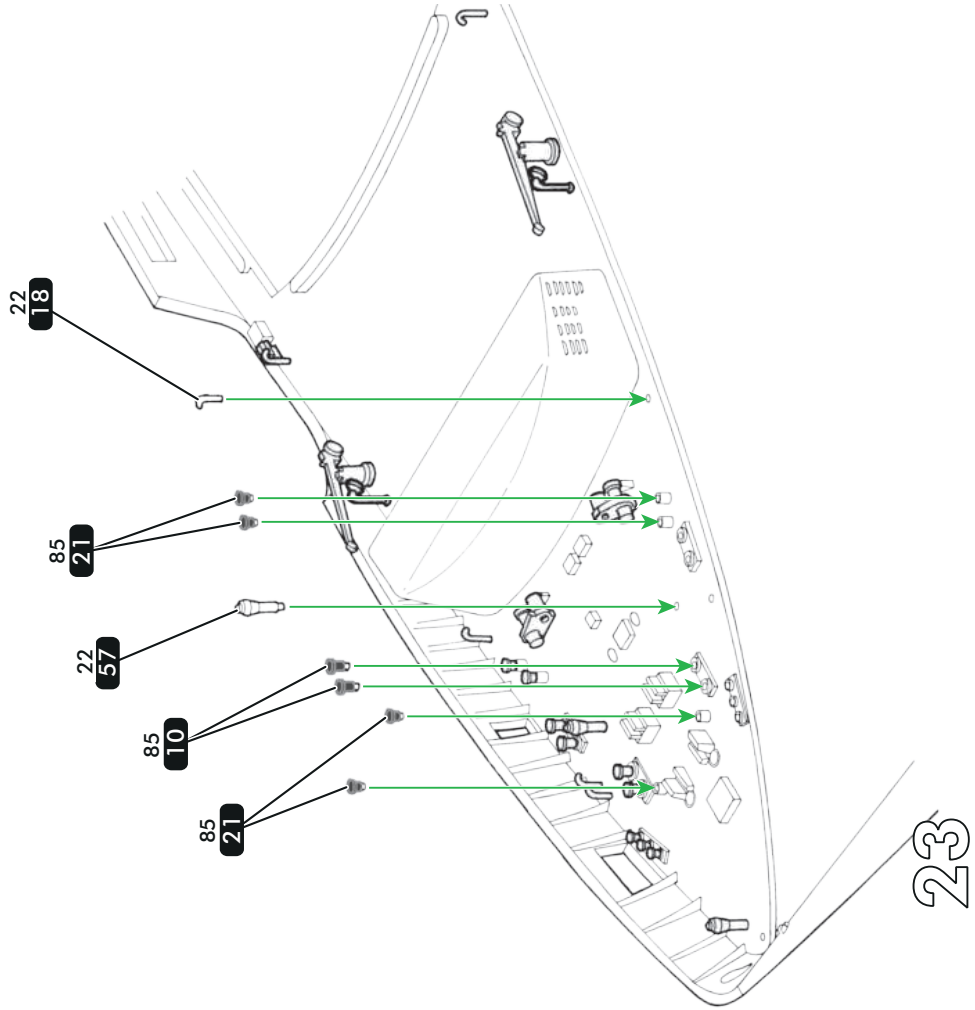
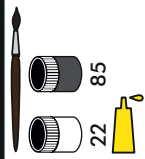
21

23

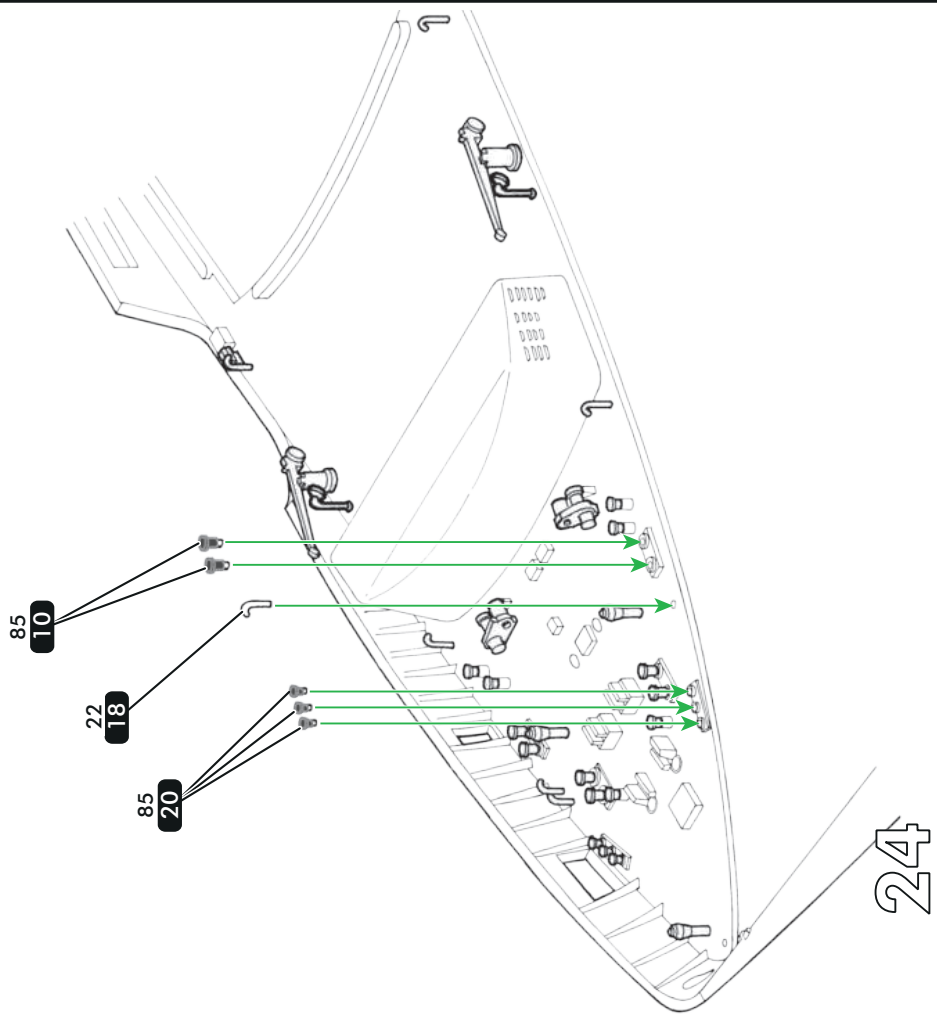
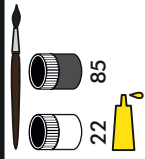


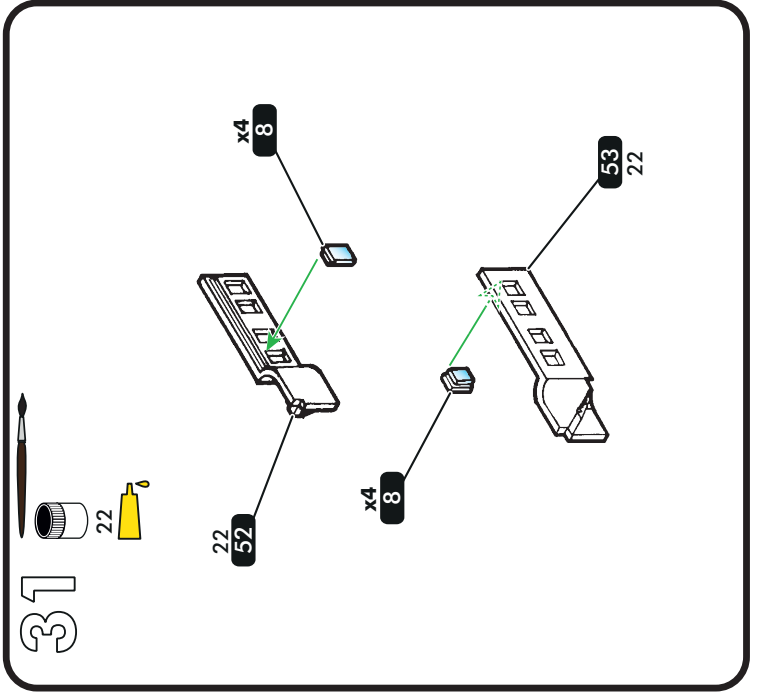
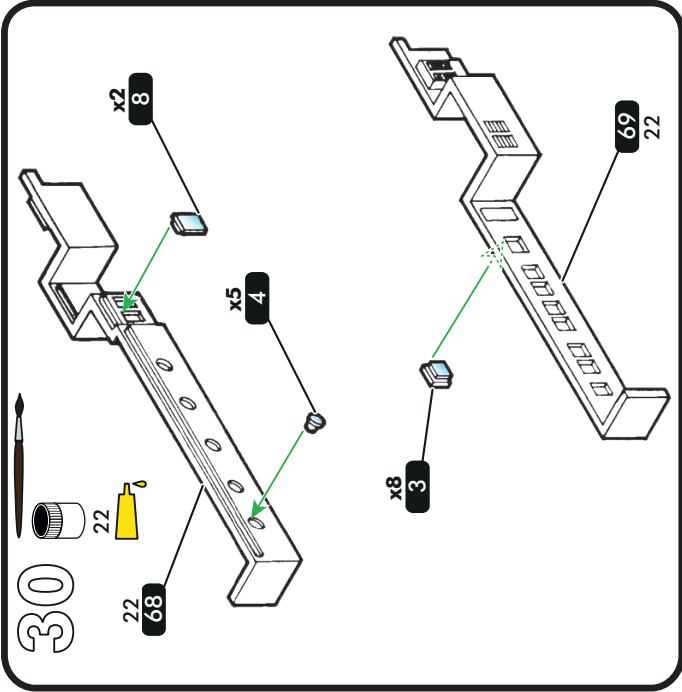
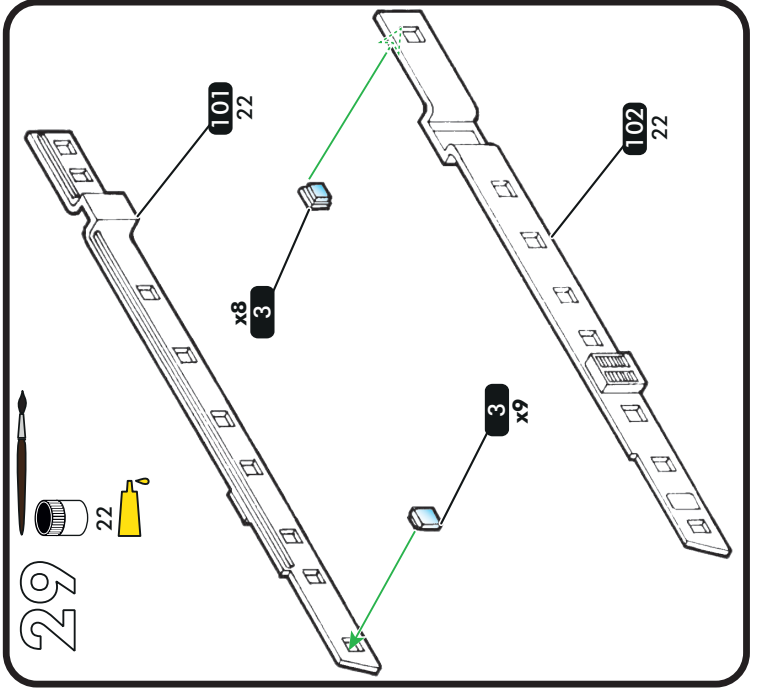
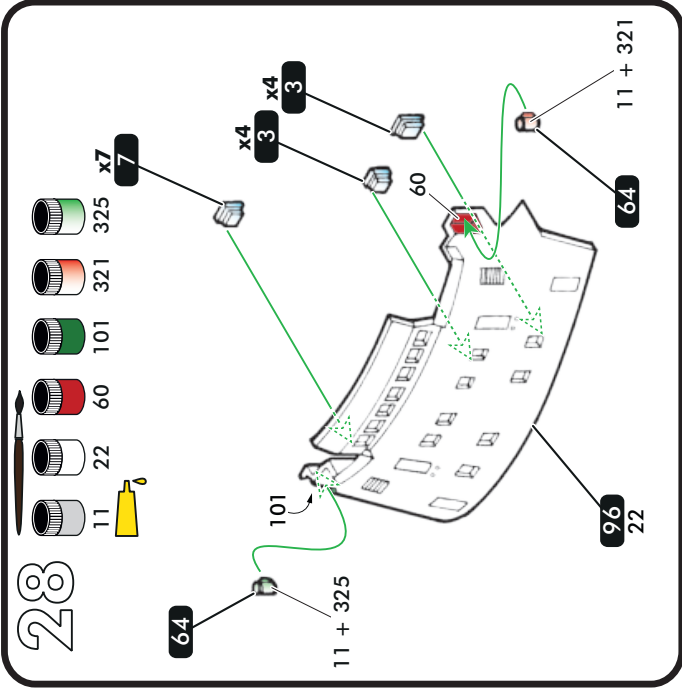
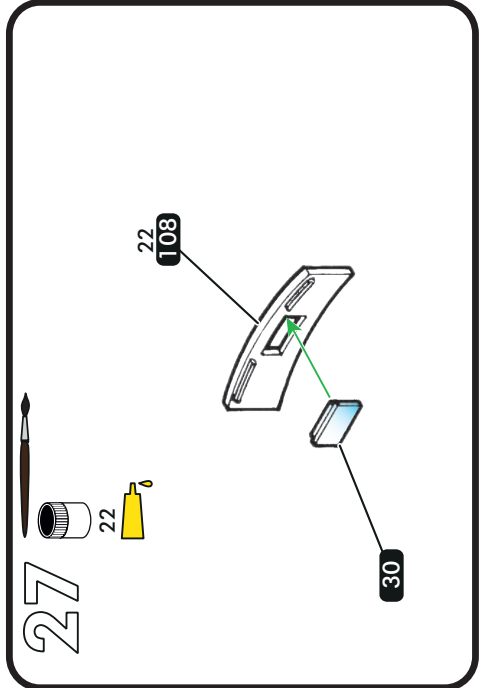
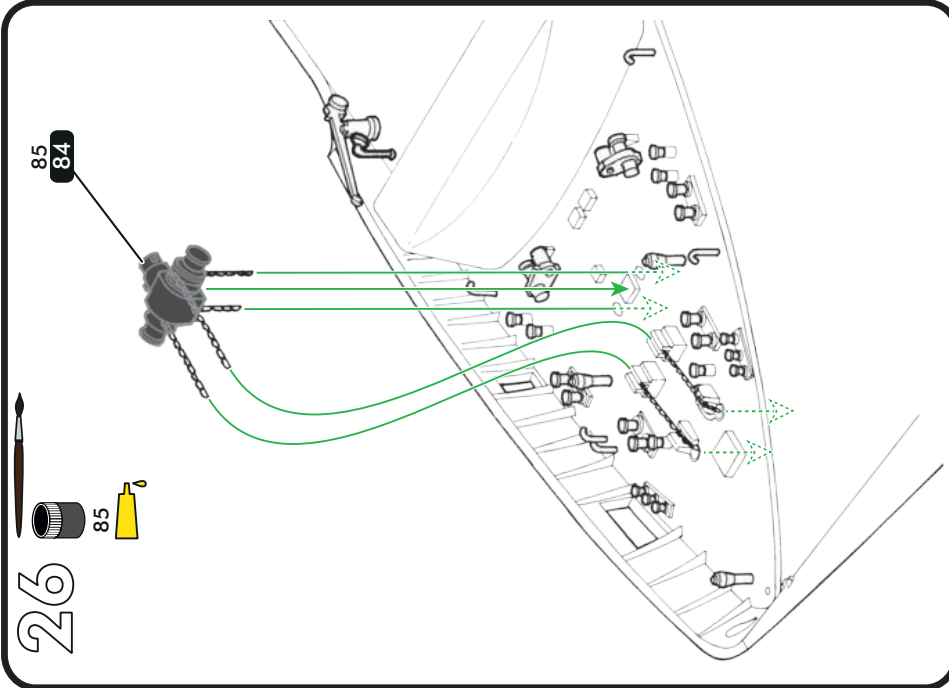
22

24

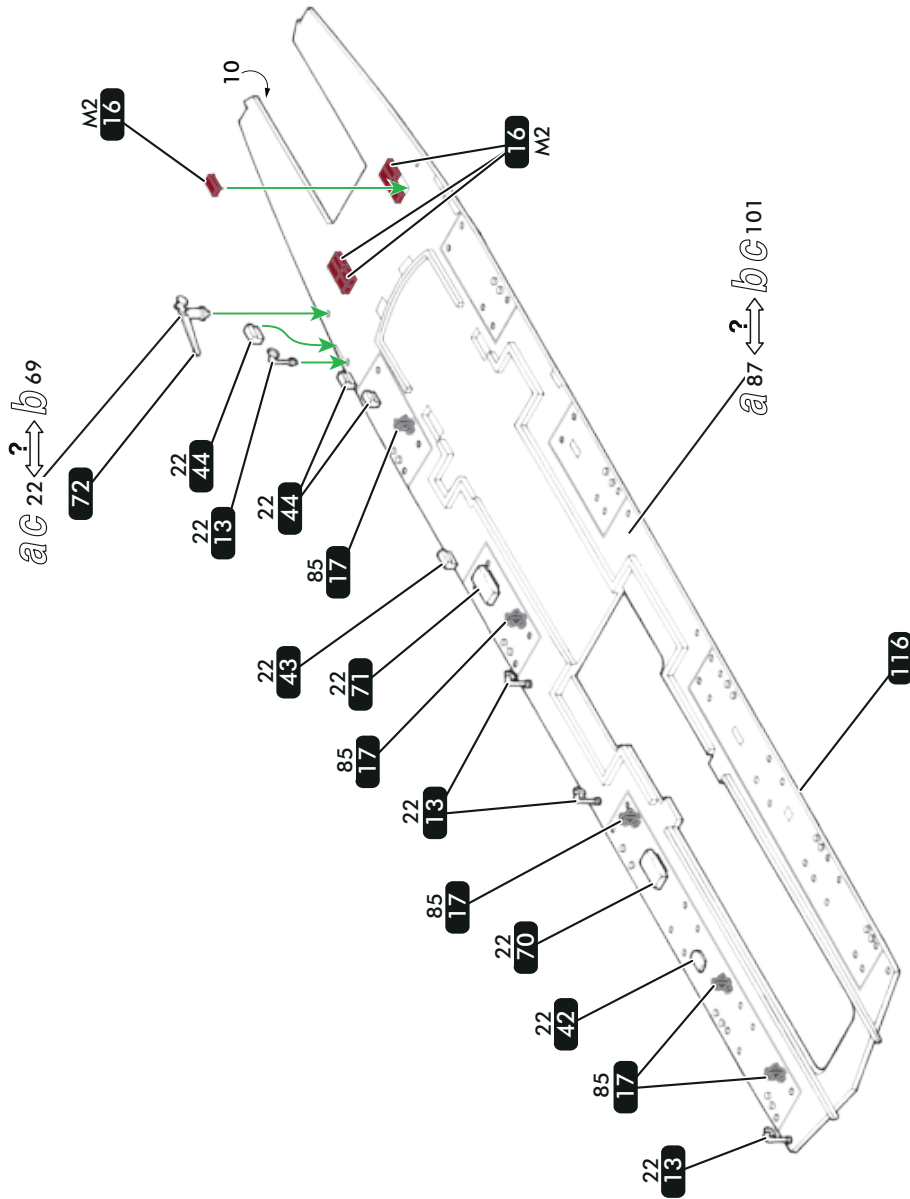
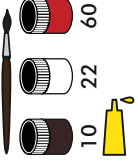


25

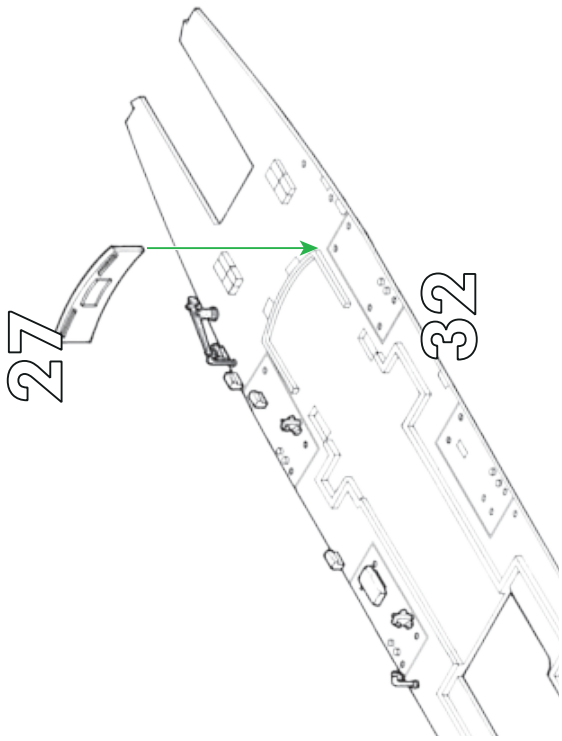




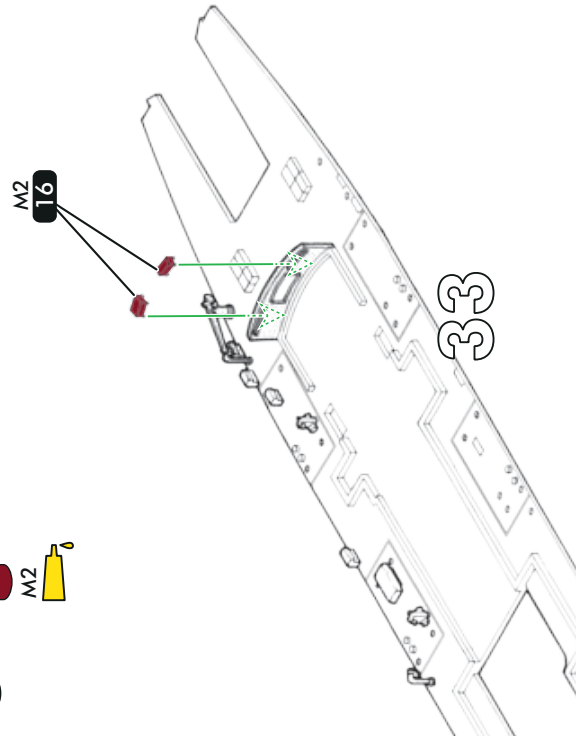
32



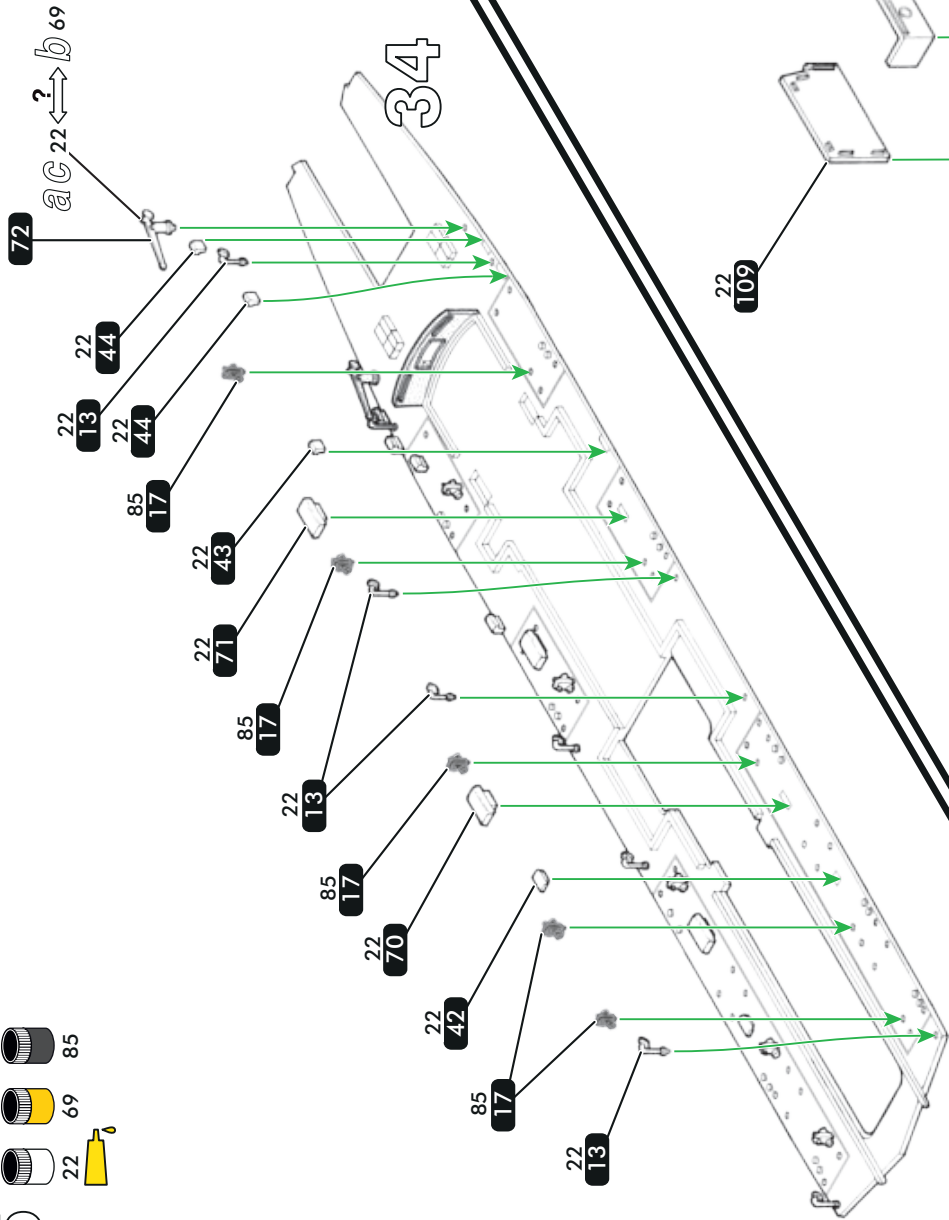
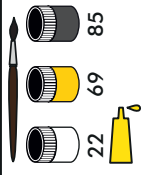
33



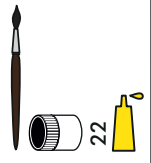
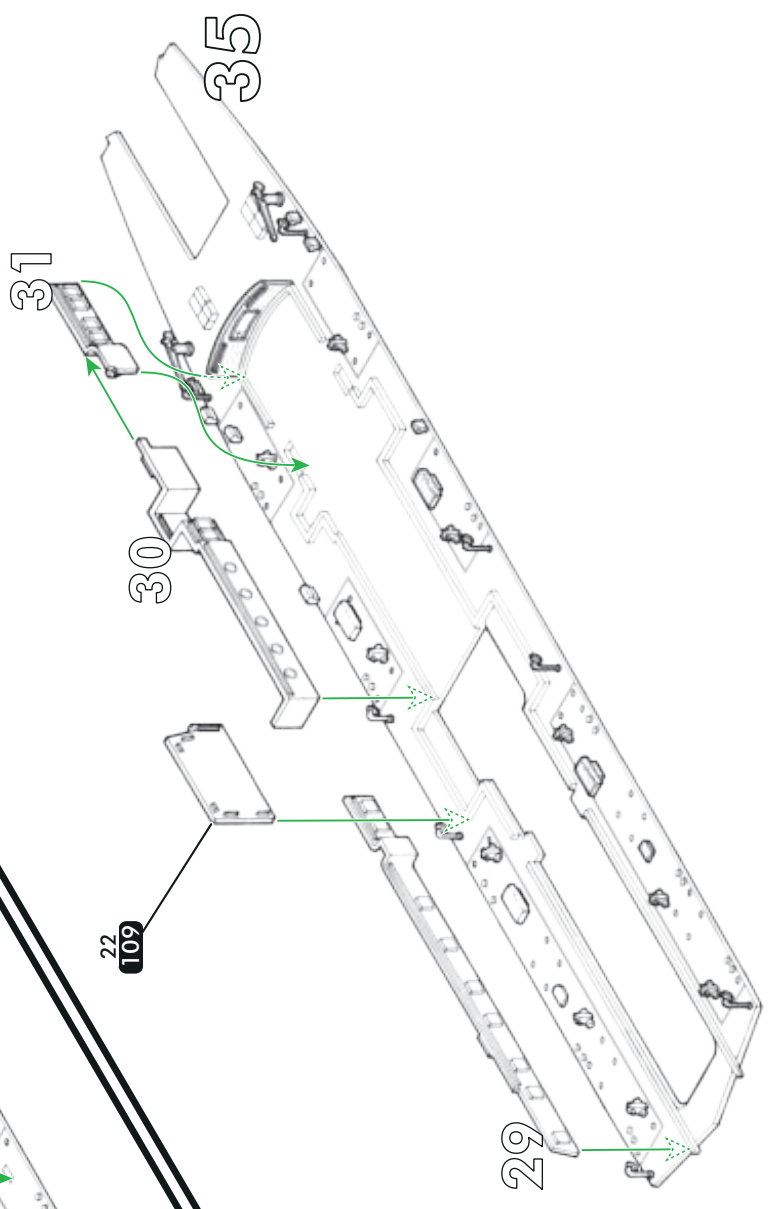
34



35

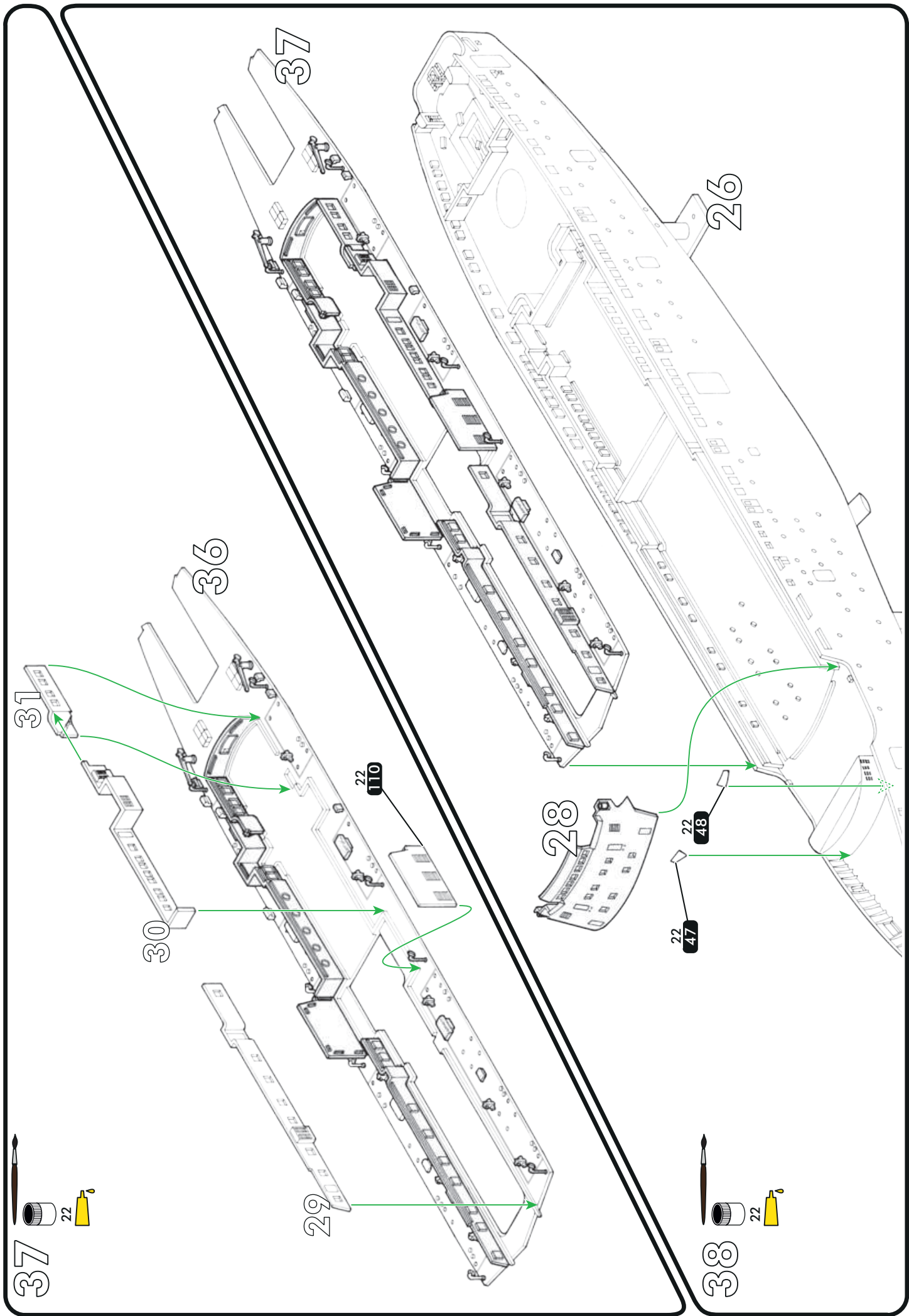


22 69

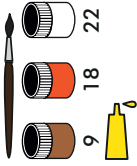


36

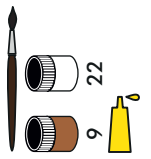
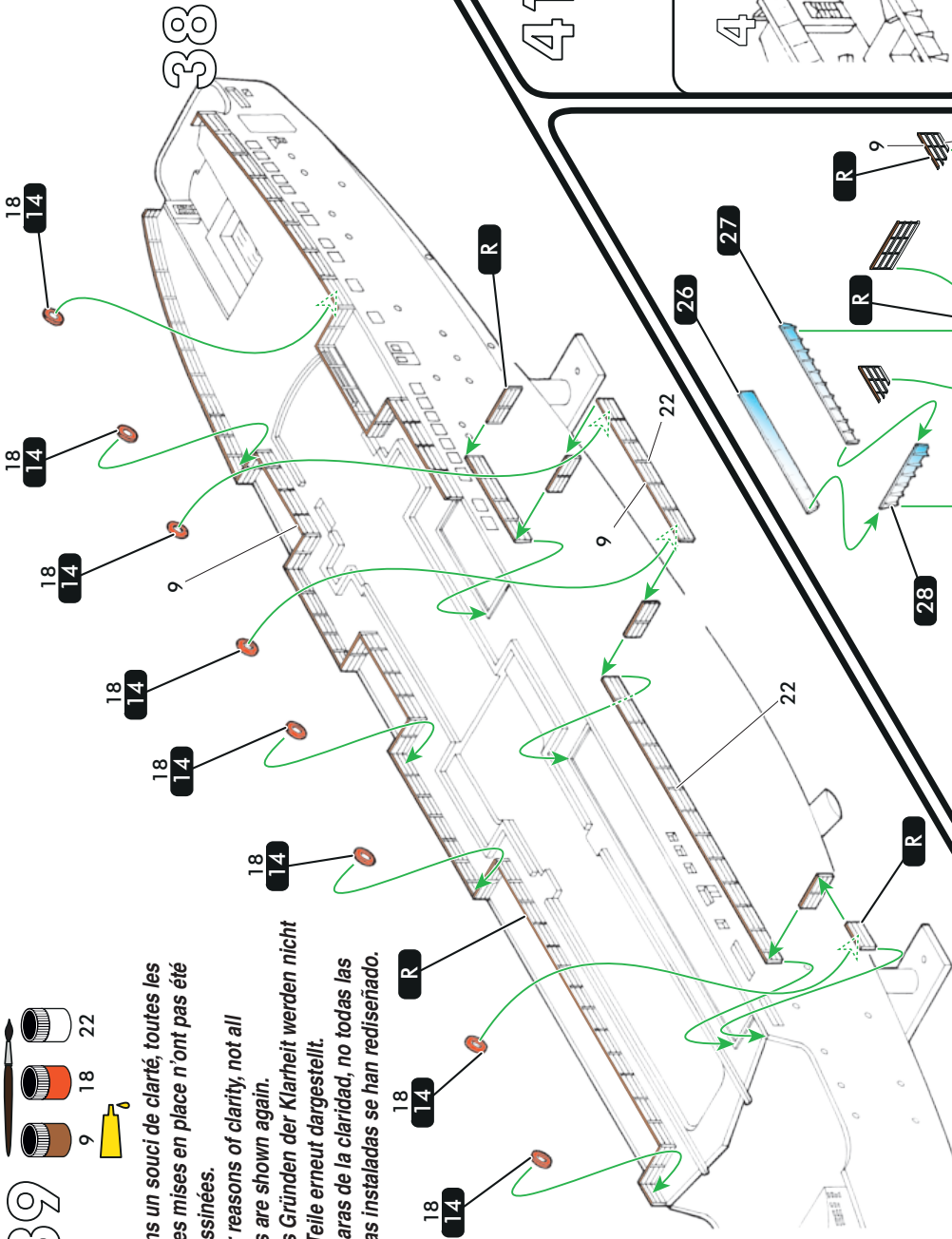




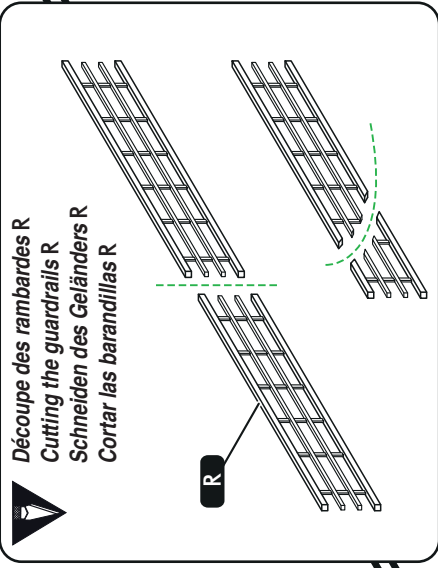
39



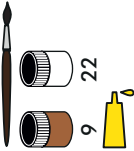
- Dans un souci de clarté, toutes les pièces mises en place n'ont pas été redessinées.  
 - For reasons of clarity, not all parts are shown again.  
 - Aus Gründen der Klarheit werden nicht alle Teile erneut dargestellt.  
 - En aras de la claridad, no todas las piezas instaladas se han rediseñado.



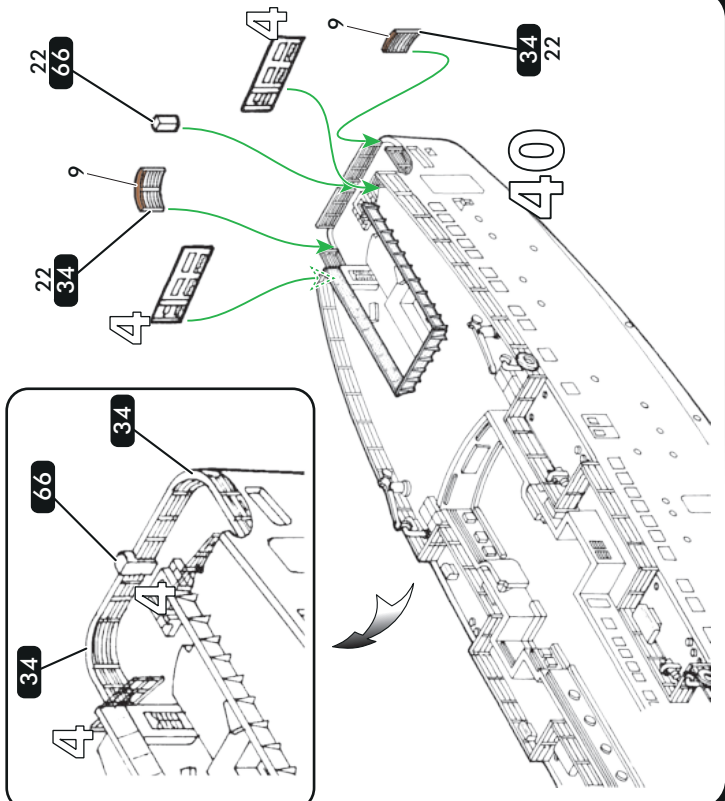
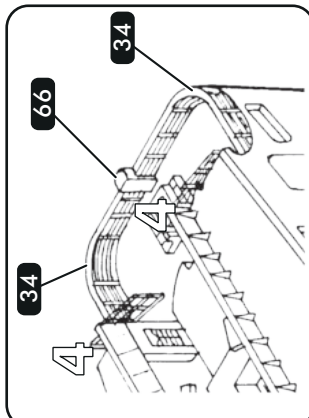
40



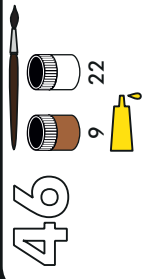
Découpe des rambarde R  
 Cutting the guardrails R  
 Schneiden des Geländers R  
 Cortar las barandillas R



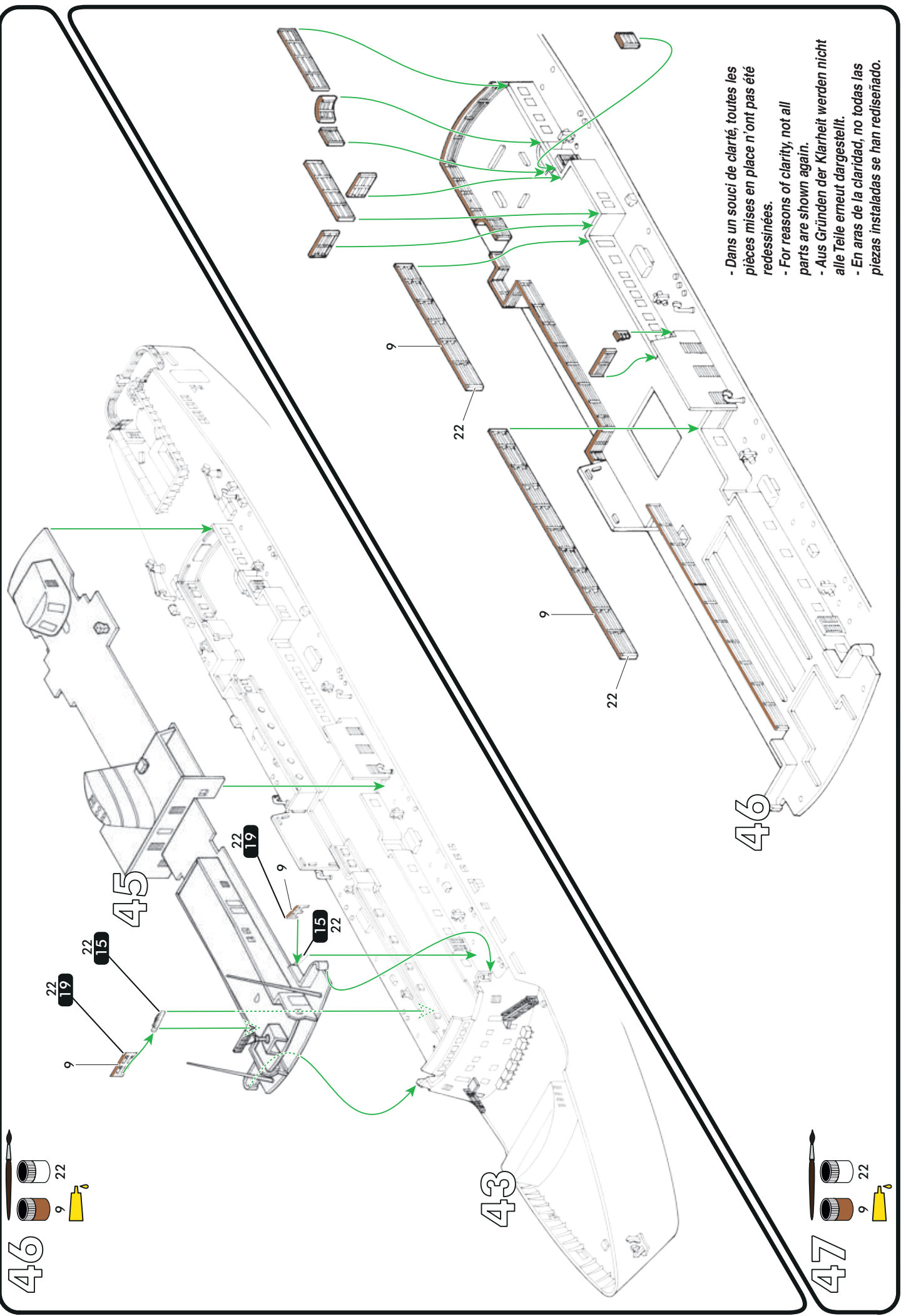
41



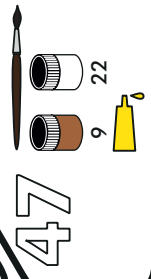




46



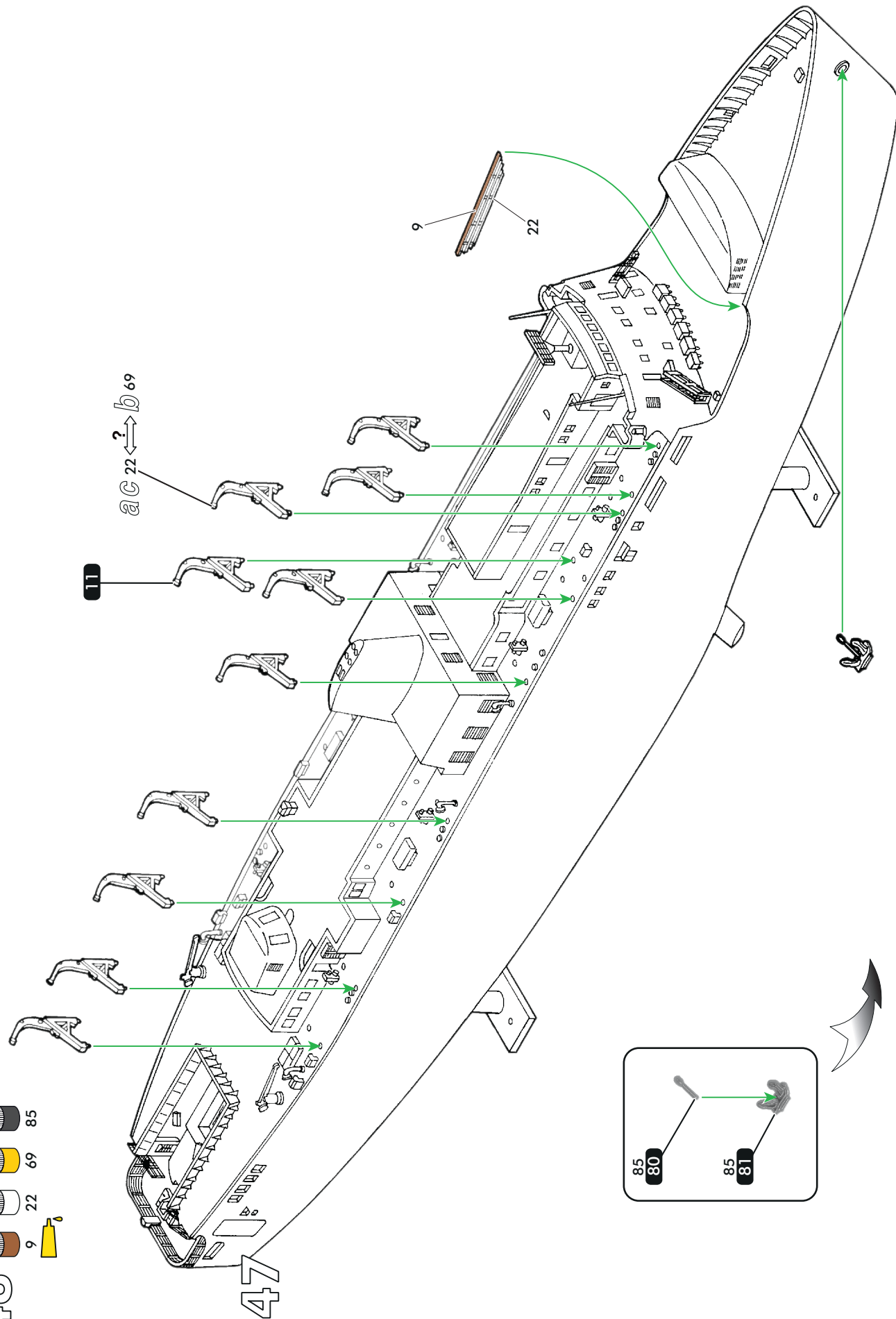
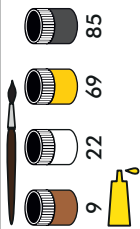
46



47

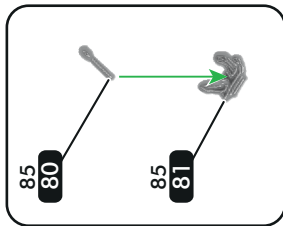
- Dans un souci de clarté, toutes les pièces mises en place n'ont pas été redessinées.  
 - For reasons of clarity, not all parts are shown again.  
 - Aus Gründen der Klarheit werden nicht alle Teile erneut dargestellt.  
 - En aras de la claridad, no todas las piezas instaladas se han rediseñado.

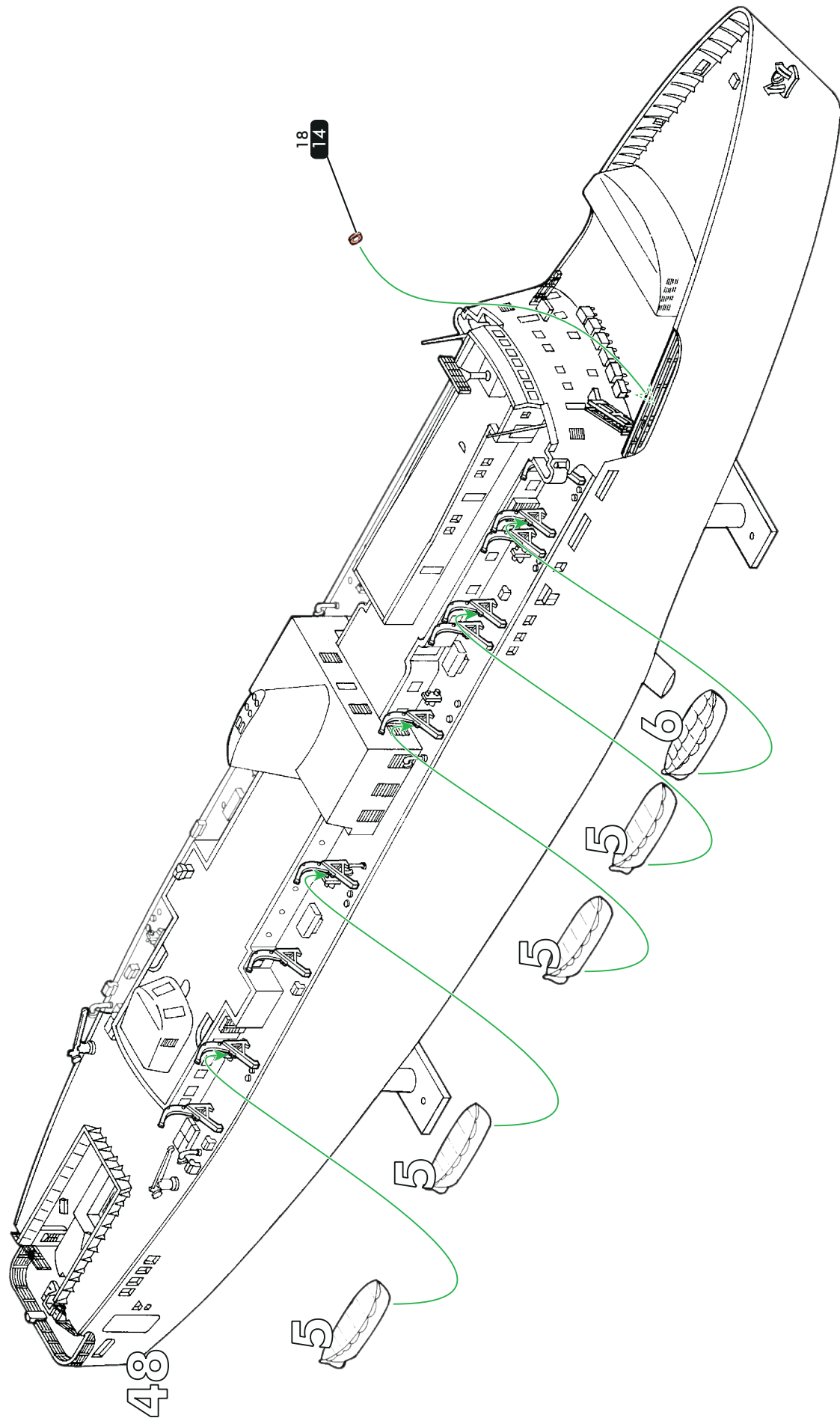
48



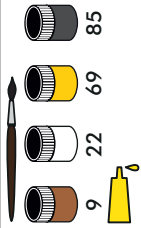
AC 22  $\leftrightarrow$  2  $\leftrightarrow$  b 69

47

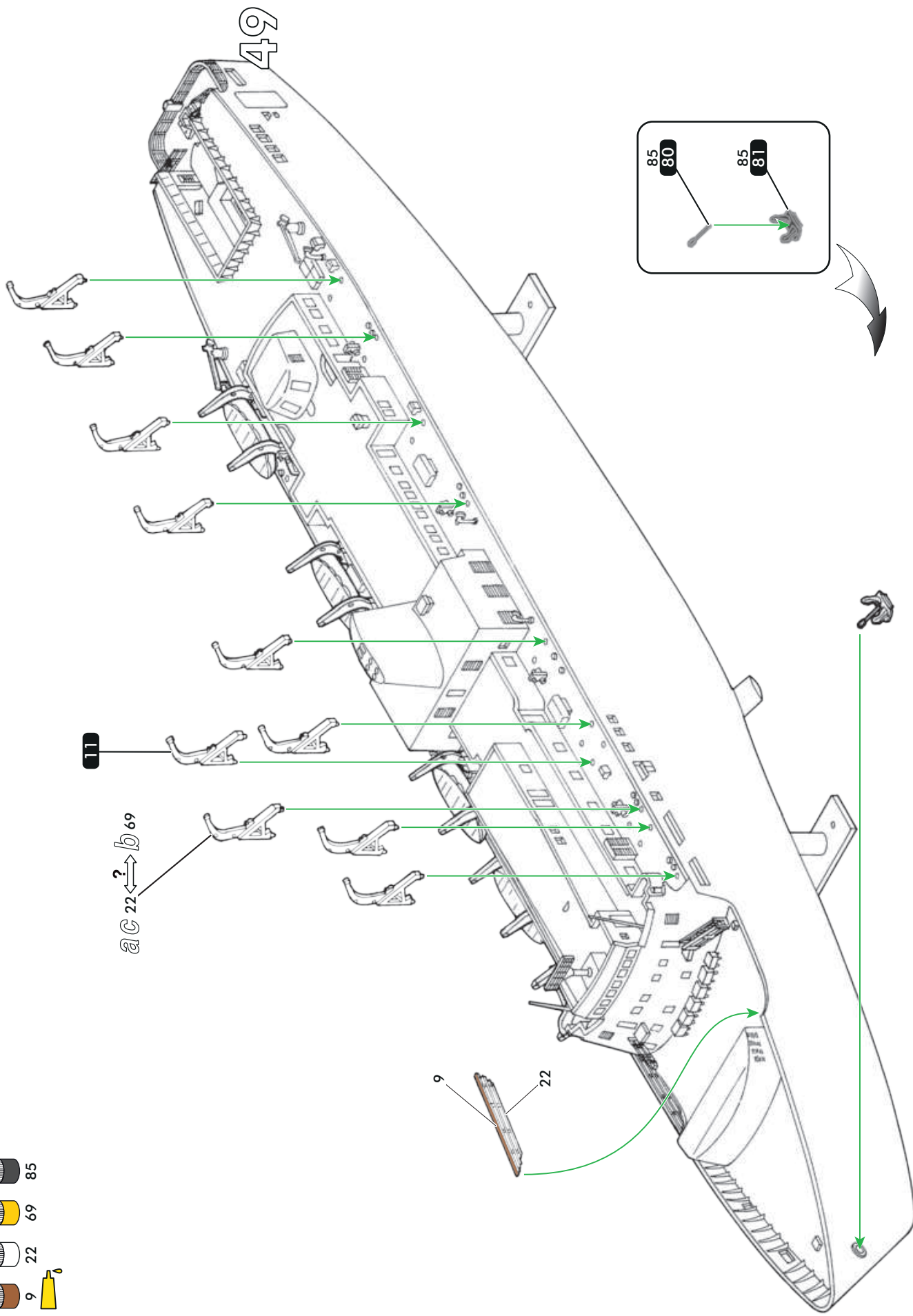




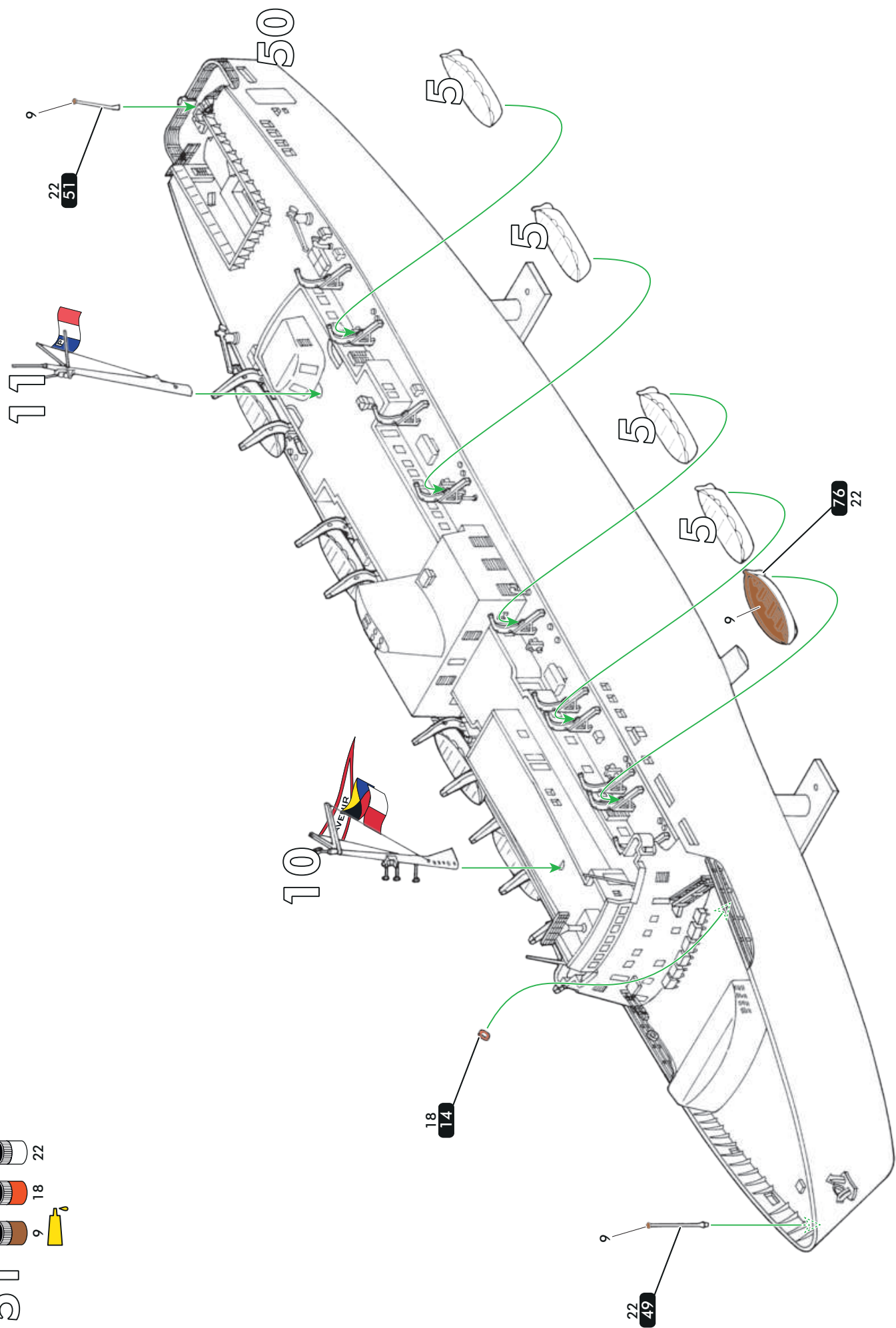
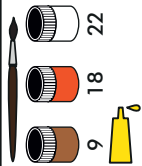
50



@ C 22 ↔ b 69



51

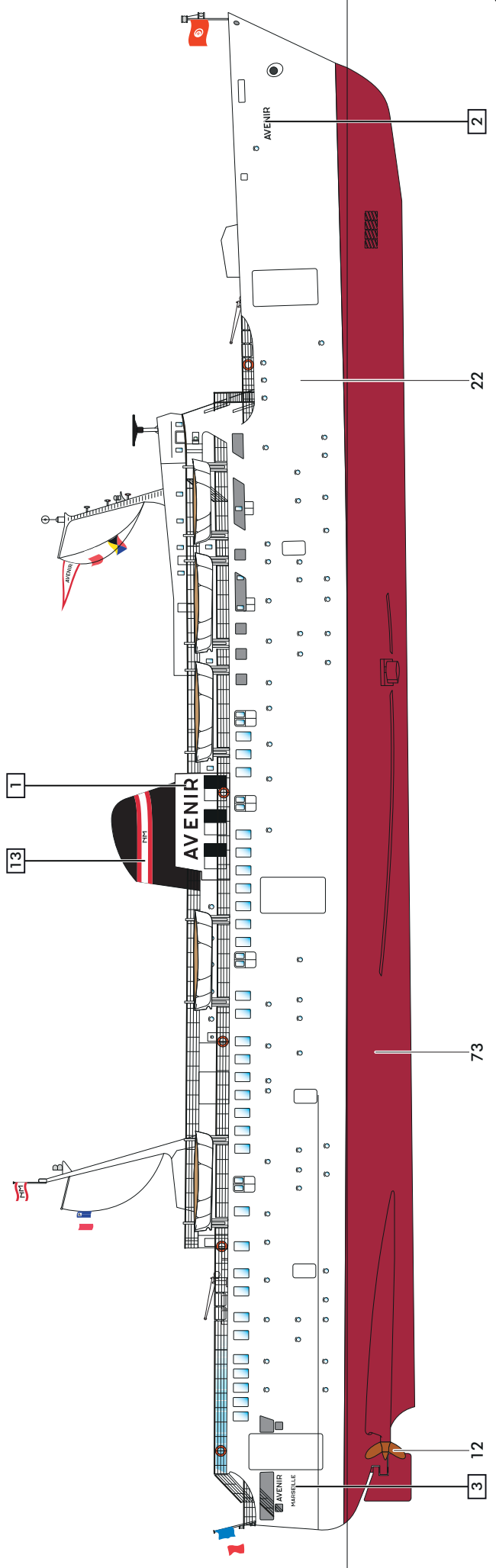
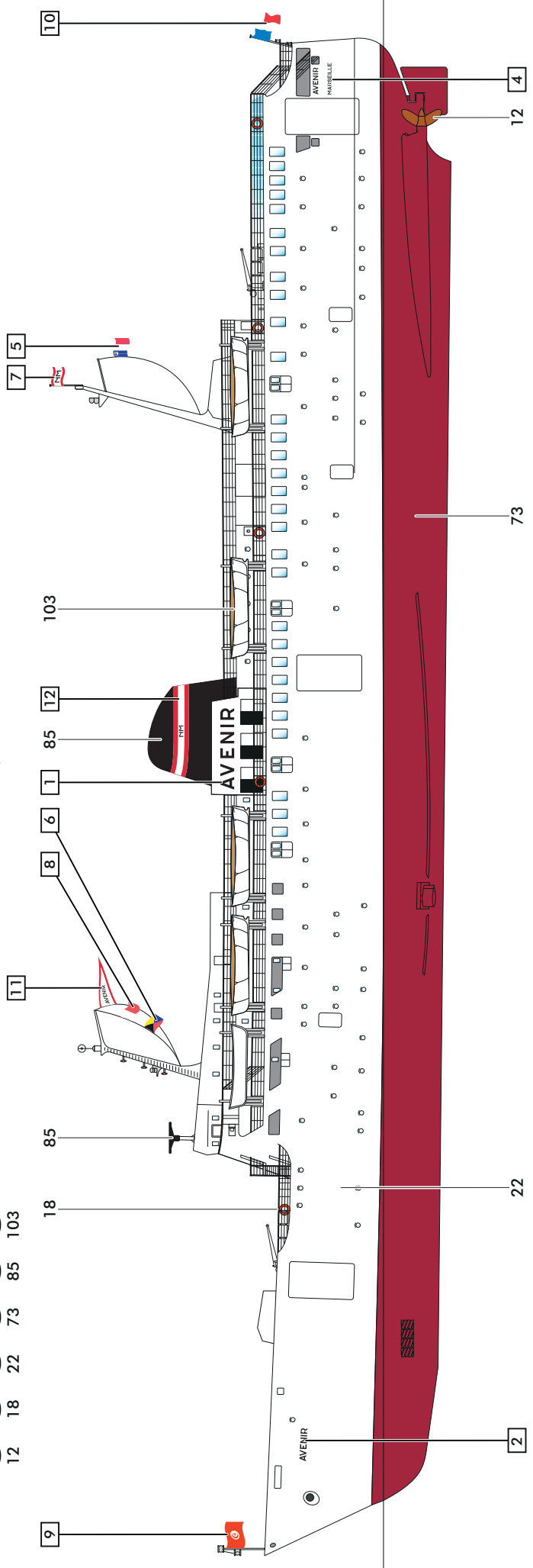




52

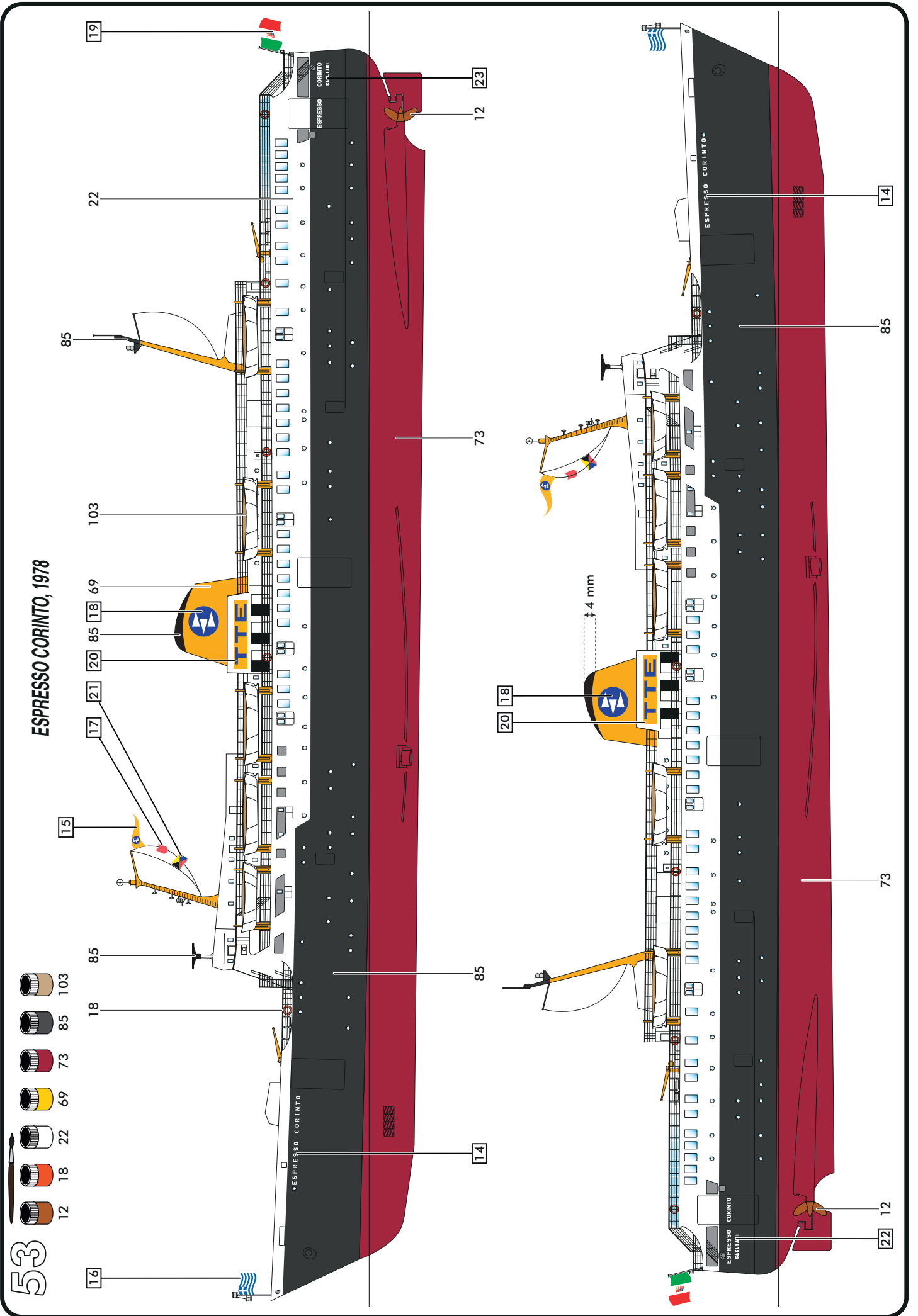


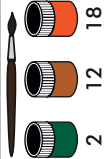
AVENIR, 1968



53

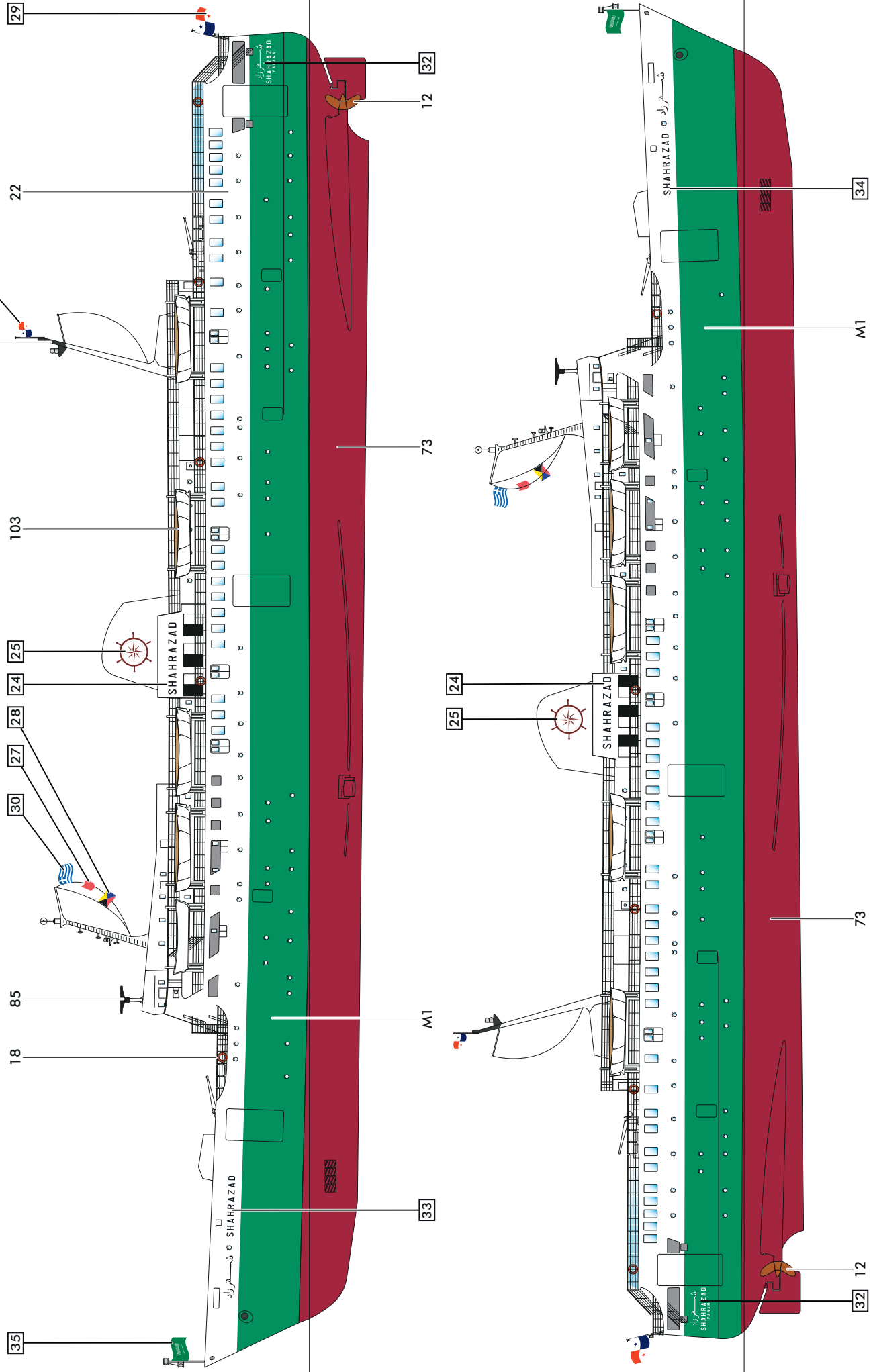
ESPRESSO CORINTO, 1978





M1 = 67% 2 + 33% 22

شهرزاد SHAHRAZAD, 1985



# VISITEZ-NOUS EN LIGNE !

VISIT US DIGITALLY!  
BESUCHEN SIE UNS DIGITAL!

 [www.heller.fr](http://www.heller.fr)

 [instagram.com/heller.fr](https://www.instagram.com/heller.fr)

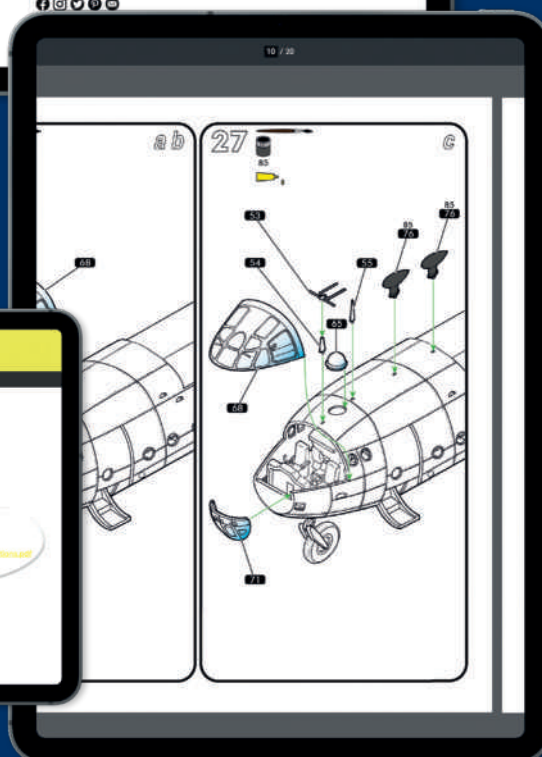
 [facebook.com/heller.fr](https://www.facebook.com/heller.fr)



Choisissez l'article désiré et téléchargez la notice de montage.

Choose your desired article and download the instructions.

Wählen Sie den gewünschten Artikel und laden Sie die Anleitung herunter.



**Download all  
instructions!**

Grossissement des instructions pour  
une vue détaillée.

Enlarge the instructions for a more  
detailed view.

Vergrößern Sie die Anleitung für eine  
detailliertere Ansicht.



V-141221

**Service consommateurs**  
Pour toute demande de SAV, connectez-vous  
sur notre site [www.heller.fr](http://www.heller.fr).

**Customer Service**  
For after-sales service requests,  
please contact us through our website  
[www.heller.fr](http://www.heller.fr).

**Endverbraucherservice**  
Bitte besuchen Sie uns auf [www.heller.fr](http://www.heller.fr)  
für alle Ersatzteilanfragen.

**Heller Hobby GmbH**

Erlenbacher Str. 3 42477 Radevormwald GERMANY  
 +49 (0) 2195-92773-0  [info@heller.fr](mailto:info@heller.fr)