



1/144 SCALE MODEL CONSTRUCTION KIT

AIRBUS INDUSTRIE A300B-2

The continually-expanding short/medium-range, high-density airline routes call for an economical, wide-body jet with a large passenger capacity. Europe's answer is the A300 Airbus. This new twin jet airliner entered service with Air France in May 1974 on the busy London-Paris route which alone caters for some two million passengers a year. The Airbus is the outcome of studies undertaken in 1968 by Aérospatiale in France, Hawker Siddeley in the United Kingdom and Deutsche Airbus in West Germany, under the auspices of the three Governments and based on earlier work carried out by the companies individually. The A300 programme go-ahead was given in June 1969 with the formation of Airbus Industries with the Dutch Government (Fokker/VFW) joining at a later stage and Casa of Spain also gaining membership when the Spanish airline Iberia ordered the aircraft. The Airbus is almost wholly European designed and built with only the 51,000lb-thrust General Electric CF6-50 turbofan engines coming from the United States and these are assembled in France. Production is split with Deutsche Airbus building the rear fuselage and fin, Aérospatiale the cockpit and wing centre-section, Hawker Siddeley the main wing box. Casa the horizontal tail plus some doors and Fokker-VFW the wing control surfaces. Customers apart from Air France include

Lufthansa (for which markings are provided), Iberia, Air Inter, Indian Airlines, Korean Airlines and South African Airways, with further airlines negotiating orders. Two main production versions of the Airbus are currently being built—the B2 and B4—the latter being an extended-range development of the B2 with extra fuel. Future studies include a Rolls-Royce RB.211—powered A300 for a possible British Airways requirement. A total of 290 passengers can be carried, although Lufthansa have the aircraft configured for 24 first-class and 229 economy class. There are three underfloor cargo holds for palletised freight and passenger luggage, and the aircraft has its own auxiliary power unit situated in the tail to provide power on airport turn-rounds. The A300B2 has a wing span of 147ft 1in, 44.84m, a length of 175ft 9in, 53.57m, and a height of 54ft 3in, 16.53m. Over 9,400 Imp.gal. of fuel is carried and the aircraft has a cruising speed of 570m.p.h. Lufthansa has three A300s on order with nine on option, services between Frankfurt-London and Frankfurt-Paris beginning on April 1st, 1976. Airbus orders at the beginning of 1976 totalled 32 firm orders with 24 options.

L'expansion continuelle des liaisons aériennes de fort trafic sur les distances moyennes et courtes a fait naître le besoin d'un grand avion économique à forte capacité de passagers. L'Airbus A300 est la réponse de l'Europe à cette demande. Ce nouvel avion à réaction bi-moteur est entré en service chez Air France en mai 1974 sur le parcours saturé Londres-Paris, lequel à lui seul traite quelque deux millions de passagers par an. L'Airbus est le résultat d'études entreprises en 1968 par l'Aérospatiale en France, Hawker Siddeley au Royaume-Uni et Deutsche Airbus en Allemagne de l'Ouest à l'initiative des trois gouvernements, études basées sur un travail antérieur réalisé par les compagnies individuellement. Le programme A300 reçut son feu vert en juin 1969, avec la formation d'Airbus Industries, le gouvernement hollandais s'y joignant un peu plus tard (Fokker/VFW) et Casa d'Espagne y participant également après que la compagnie aérienne espagnole Iberia eut passé commande de l'appareil. L'Airbus est presque entièrement de conception et de réalisation européenne, seuls les moteurs CF6-50 de 23.131 kg de poussée (General Electric) proviennent des Etats-Unis et sont montés en France. La production est partagée entre Deutsche Airbus construisant le fuselage arrière et le plan fixe vertical, l'Aérospatiale construisant le cockpit et la section centrale des ailes, Hawker Siddeley le corps principal des ailes, Casa la queue horizontale plus quelques portes et

Fokker-VFW les commandes de contrôle des ailes. Outre Air France, on compte parmi les clients: Lufthansa (compagnie pour laquelle des insignes sont fournies), Iberia, Air Inter, Indian Airlines, Korean Airlines et South African Airways, cependant que d'autres compagnies aériennes négocient actuellement des commandes. La production de l'Airbus se fait actuellement en deux versions principales—B2 et B4—cette dernière étant une mise au point pour plus longue distance du B2, avec carburant supplémentaire. Les études futures comprennent une version A300 avec moteur Rolls-Royce RB.211, pour une demande possible de la British Airways. L'appareil peut emporter un total de 290 passagers, quoique la Lufthansa fasse aménager l'appareil pour 24 premières classes et 229 classes économiques. L'Airbus dispose de trois cales inférieures pour la marchandise palettisée et les bagages passagers; il est doté de sa propre unité d'alimentation auxiliaire pour la production de courant lors des manoeuvres d'aéroport. L'Airbus A300-B2 a une envergure d'aile de 44, 84 m, une longueur de 53,57 m, et une hauteur de 16,53 m. L'appareil transporte 9400 Imp. Gal de carburant et sa vitesse de croisière est de 917 km/h. Lufthansa a trois A300 en commande ferme et neuf en option, les services Francfort-Londres et Francfort-Paris commençant le 1er avril 1976. Les commandes pour l'Airbus au début de 1976 totalisent 32 commandes fermes et 24 options.

Für die sich ständig erweiternden, stark beflogenen Kurz- und Mittelstrecken braucht man eine wirtschaftliche Düsenmaschine mit breitem Rumpf, die große Passagierzahlen befördern kann. Europas Lösung ist der Airbus A300. Diese neue doppelstrahlige Maschine wurde von der Air France im Mai 1974 auf der stark beflogenen Strecke London-Paris in Betrieb genommen, auf der allein jedes Jahr etwa zwei Millionen Passagiere befördert werden. Der Airbus ist das Ergebnis von Untersuchungen, die 1968 von den Firmen Aérospatiale Frankreich, Hawker Siddeley England und Deutsche Airbus Bundesrepublik unter staatlicher Förderung durchgeführt wurden und die sich auf bereits früher von diesen Firmen vorgenommene Einzeluntersuchungen stützen. Im Juni 1969 wurde durch Gründung der Airbus Industries grünes Licht für das A300-Programm gegeben. Später gesellten sich zu den drei Firmen noch der holländische Staat (Fokker/VFW) und Casa, Spanien, als die Maschine von der spanischen Fluggesellschaft Iberia bestellt wurde. Für die Konstruktion des Airbus waren fast ausschließlich europäische Firmen verantwortlich, ebenso für die Ausführung. Nur die Doppelstromtriebwerke mit 51.000 lbs. Axialdruck vom Typ CF6-50 lieferte General Electric USA. Ihre Montage erfolgte in Frankreich. Die Produktion verteilte sich auf die Deutsche Airbus, die das hintere Rumpfwerk und die Heckflosse baute, auf Aérospatiale mit Kanzel und Mittelteil der Tragflächen, Hawker Siddeley mit dem Haupt-Tragflächenkasten, Casa mit dem

Höhenleitwerk und einigen Türen und Fokker-VFW mit den Steuerflächen der Tragflächen. Abgesehen von der Air France wird die Maschine an die Lufthansa, die Iberia, die Air Inter, die Indian Airlines, die Korean Airlines und die South African Airways geliefert (Kennzeichen liegen bei). Über Aufträge von weiteren Fluggesellschaften wird zur Zeit verhandelt. Heute werden für den Airbus zwei Hauptmodelle gebaut—der B2 und der B4. Das letzte Modell wurde für längere Strecken weiterentwickelt und entstand aus dem Modell B2 mit mehr Treibstoffvorrat. Für die Zukunft werden u.a. Untersuchungen mit einem Triebwerk des Typs Rolls-Royce RB.211 vorgenommen, das die British Airways evtl. einzusetzen gedenkt. Der Airbus kann insgesamt 290 Passagiere befördern, obgleich die Ausführung für die Lufthansa für nur 24 1.Klasse-Passagiere und 229 Economy-Passagiere gilt. Unter dem Boden befinden sich drei Frachträume für Palettenfracht und Passagiergepack. Die Maschine verfügt über ihr eigenes Hilfstriebwerk am Heck, das für den Antrieb sorgt, wenn sie über den Flughafen fährt. Der A300B2 hat eine Spannweite von 44,84 m, eine Länge von 53,57 m und eine Höhe von 16,53 m. Er führt über 42,733 l Treibstoff mit sich und verfügt über eine Fluggeschwindigkeit von 917 km/h. Die Lufthansa hat drei A300 in Bestellung und besitzt eine Option für neun weitere. Der Einsatz zwischen Frankfurt und London und Frankfurt und Paris beginnt am 1. April 1976. Anfang 1976 lagen insgesamt 32 Festaufträge und 24 Optionen vor.

GENERAL INSTRUCTIONS

It is recommended that exploded views are studied and assembly practised before cementing together. Note small parts are best painted before assembly. Parts should be as drawn and any moulded tabs adhering to parts removed before assembly. All parts are numbered.

IF STAND IS TO BE USED CUT AWAY WALL OF PLASTIC FROM STAND SLOT IN FUSELAGE UNDERSIDE.

INSTRUCTIONS GENERALES

Il est recommandé d'étudier avec soin les dessins et de s'exercer au montage avant de coller les pièces. On peint plus facilement les petites pièces avant de les assembler. Les pièces doivent coïncider avec les dessins et on doit séparer les supports des pièces avant d'assembler celles-ci. Toutes les pièces sont numérotées.

DANS LE CAS OU CE MODELE DOIT ETRE MONTE SUR UN SOCLE, DÉCOUPEZ L'EMPLACEMENT DANS LE FUSLAGE.

ALLGEMEINE BAUTIPS

Anordnung und Vollzähigkeit aller Bauteile nach Anleitung. Abbildungen und Deckelbild überprüfen. Vor Bemalung und Montage Gussgrate entfernen und Teilpassung ungeleimt probieren. Nur nachstbenötigte Teile von Gussrippen lösen bzw. Sichtbeutal entnehmen. Baufolge entspricht der Teilnummerierung.

FALLS DAS MODELL AUF EINEN STANDER MONTIERT WERDEN SOLL SCHNEIDEN SIE DEN WIRKSTOFF AUS DEM SCHLITZ IN DEM FLUGZEUGRUMPE.



CEMENT
COLLE
KLEBEN



TRANSPARENCY
TRANSPARENT
KLARSICHTTEIL



DO NOT CEMENT
NE PAS COLLER
NICHT KLEBEN



ASSEMBLED SECTION
ASSEMBLAGE
BAUABSCHNITT



ALTERNATIVE PARTS
ALTERNATIVE PIECE
WECHSELBAUTEIL

SPECIAL INSTRUCTIONS

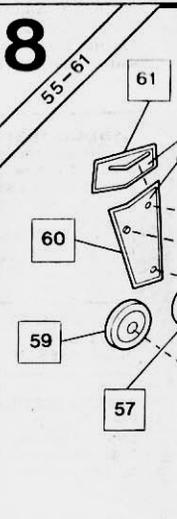
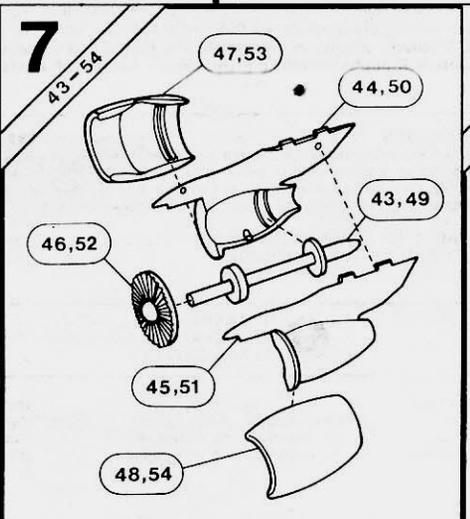
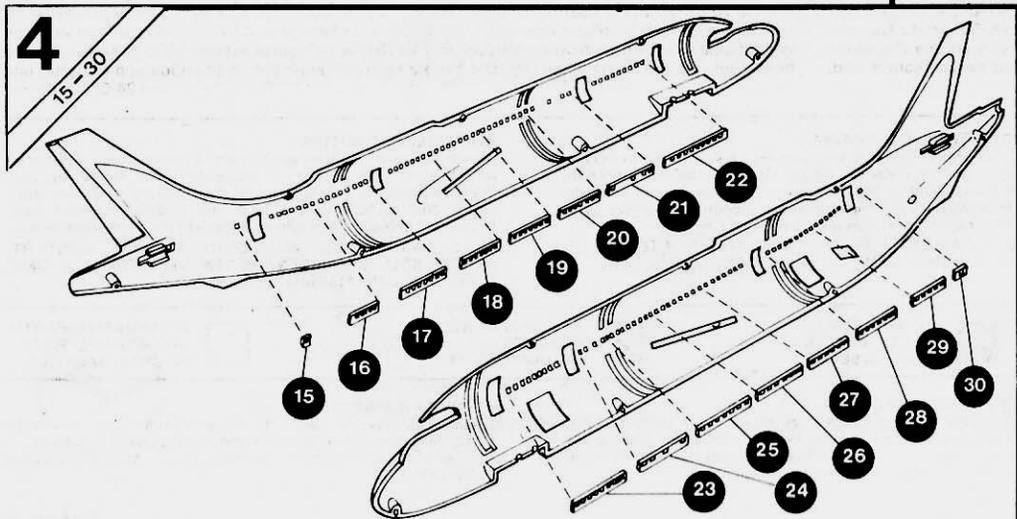
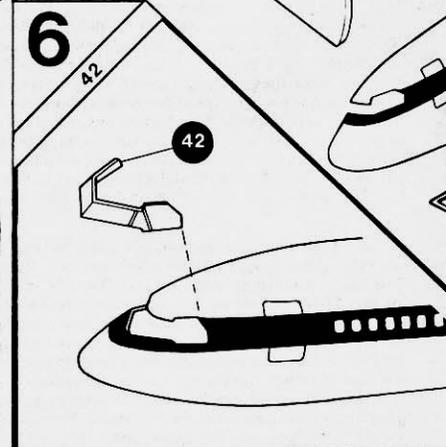
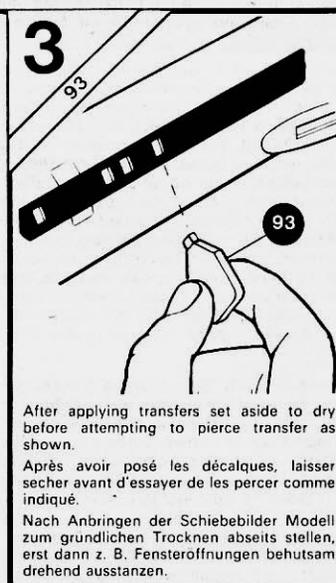
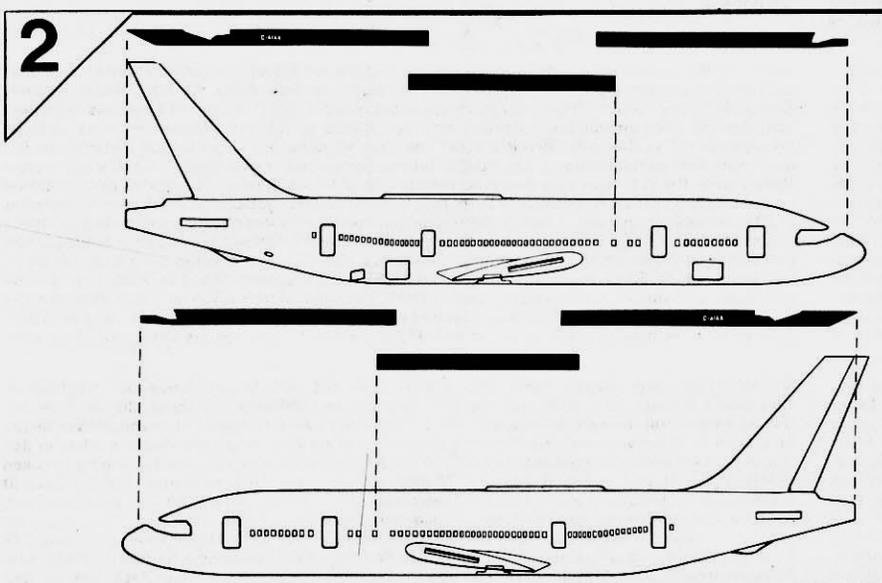
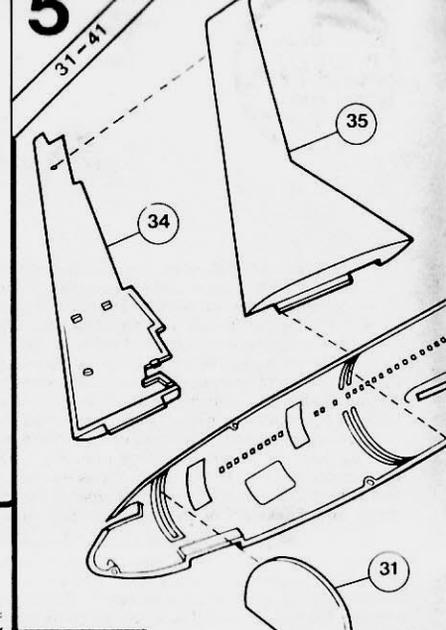
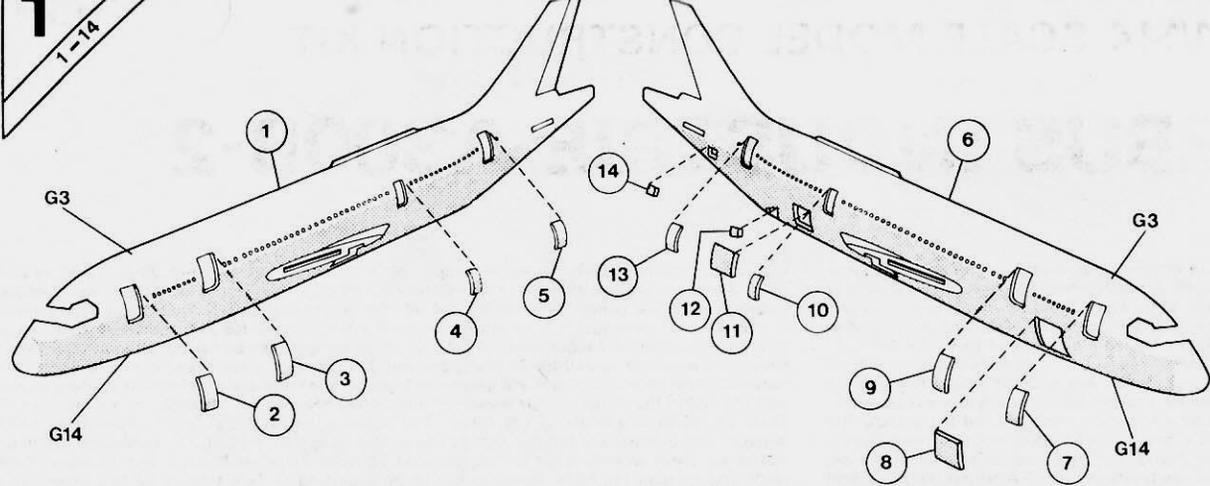
Paint fuselage halves before applying transfers. Avoid getting paint on the inside edges as this will interfere with cementing. Note that any slight irregularity in the paint line will be covered by the transfers.

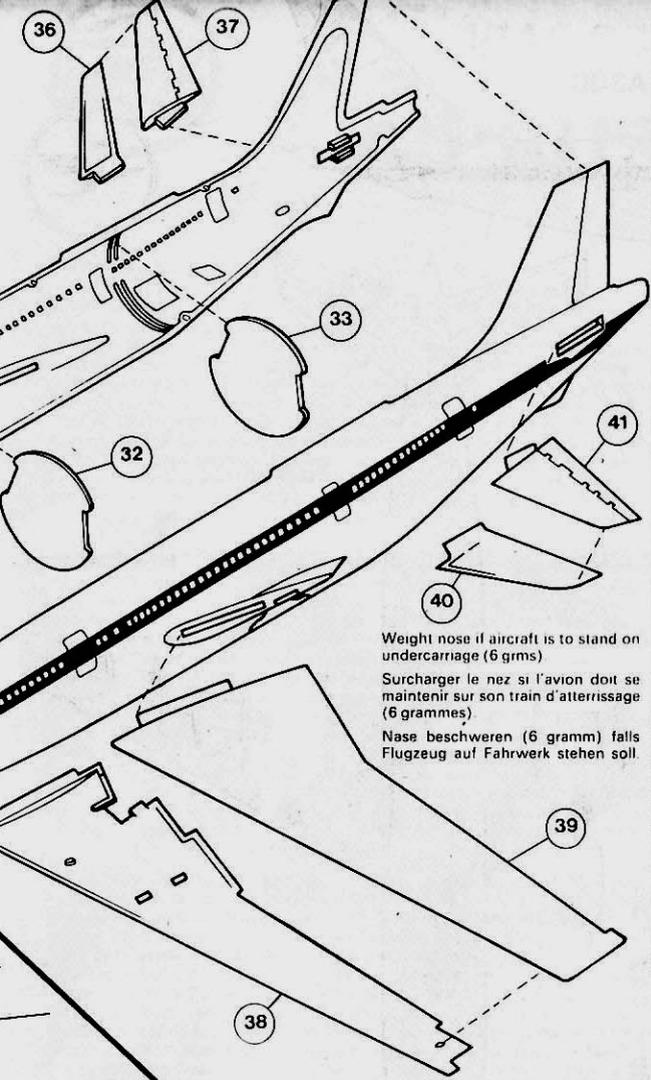
INSTRUCTIONS SPECIALES

Peindre les moitiés du fuselage avant de poser les décalques. Eviter de mettre de la peinture sur l'intérieur des bords pour ne pas gêner le collage. Notez, que les légères irrégularités de la ligne de peinture seront couvertes par les décalques.

SONDERHINWEISE

Rumpfhälften vor Anbringen der Abziehbilder fertig bemalen, Farbe an Leimflächen verschmieren mit Kleber. Geringfügige Unsauberkeiten an den Rumpffarbgrenzen werden durch Abziehbildstreifen überdeckt.

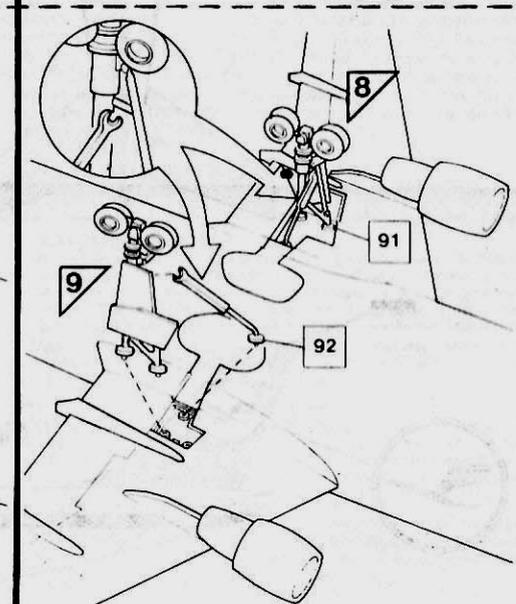
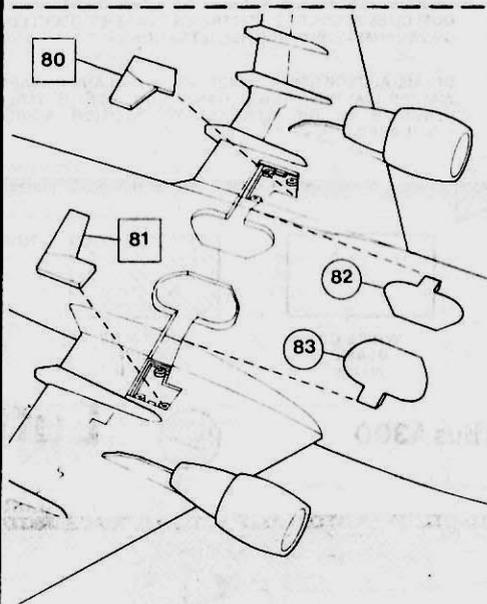
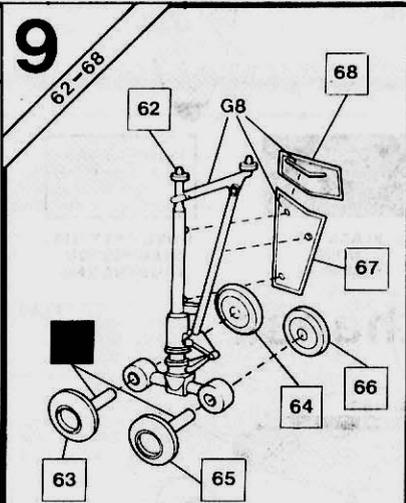
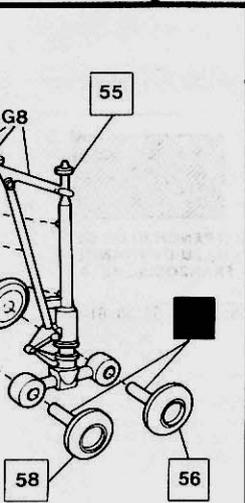
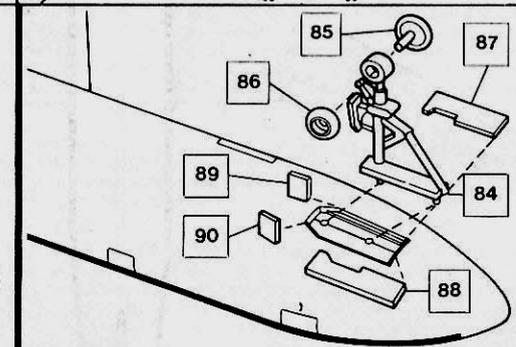
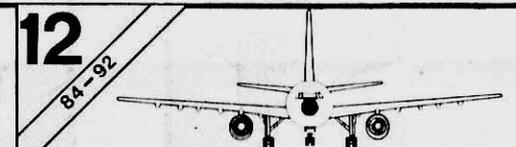
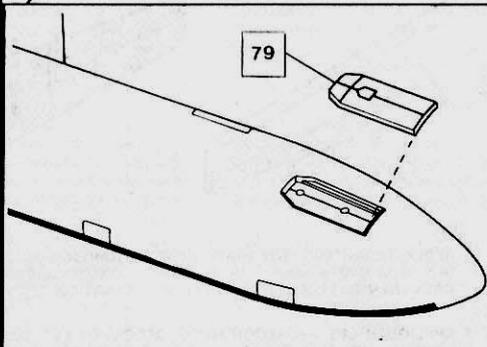
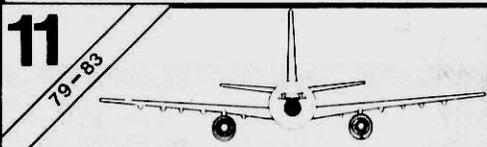
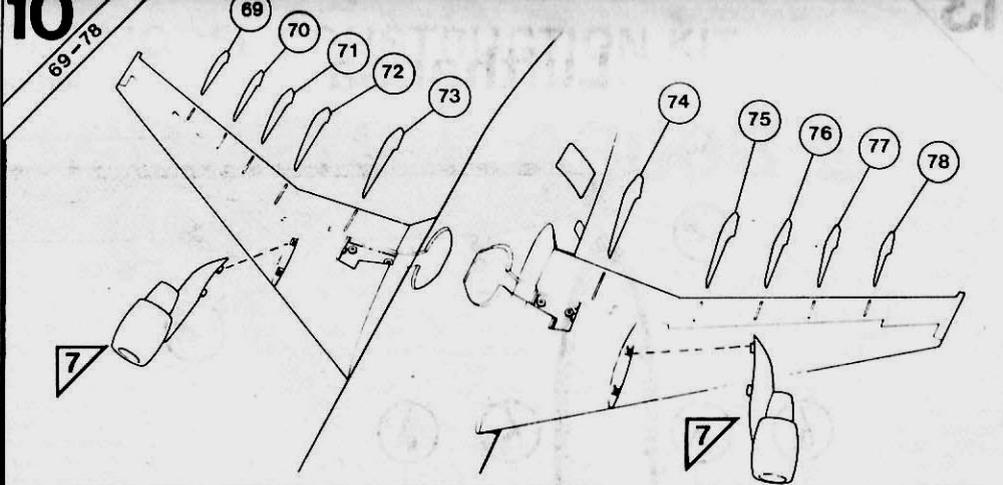




Weight nose if aircraft is to stand on undercarriage (6 grms)

Surcharger le nez si l'avion doit se maintenir sur son train d'atterrissage (6 grammes)

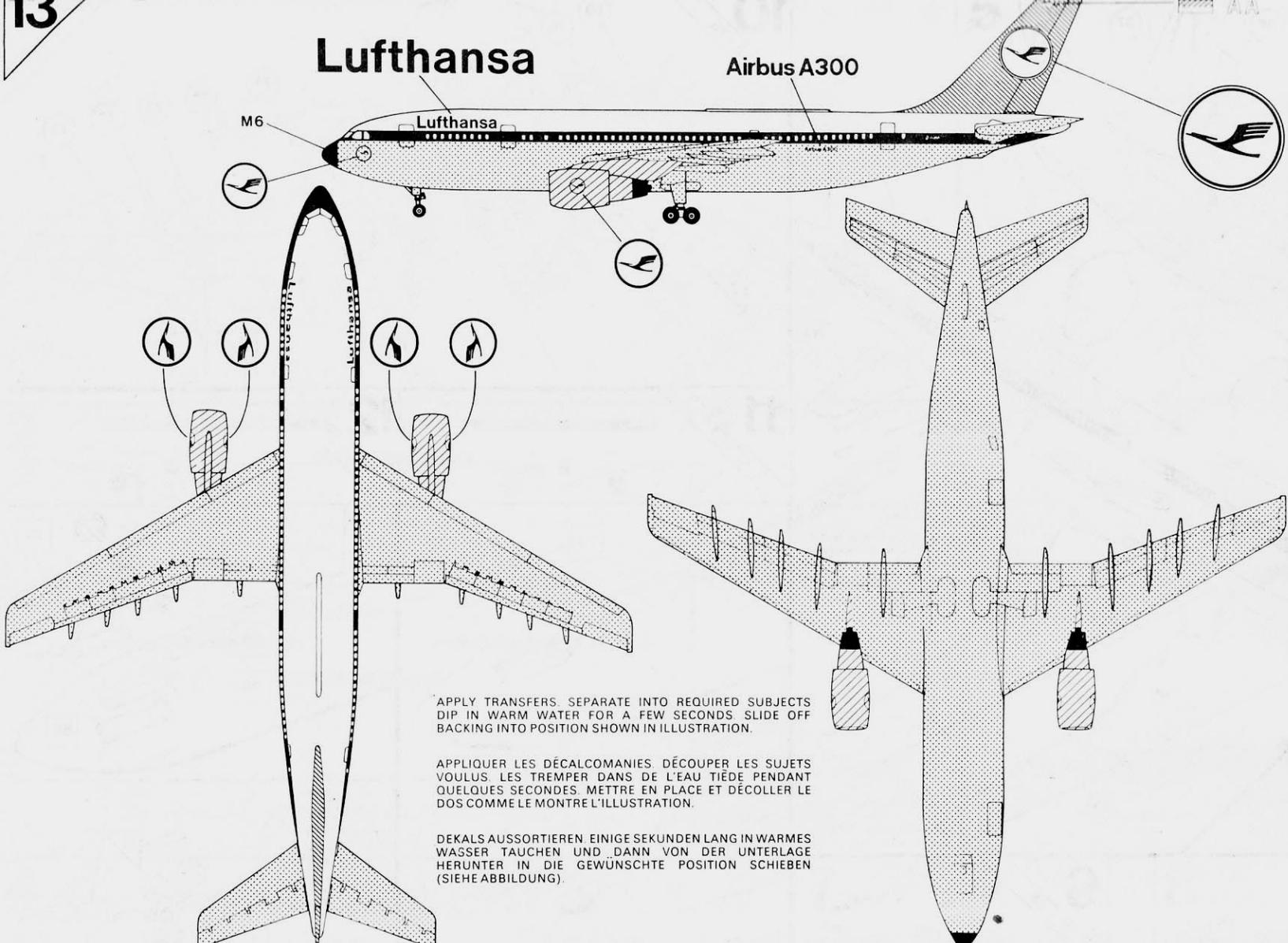
Nase beschweren (6 gramm) falls Flugzeug auf Fahrwerk stehen soll.



Lufthansa

Airbus A300

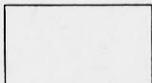
M6



APPLY TRANSFERS SEPARATE INTO REQUIRED SUBJECTS
DIP IN WARM WATER FOR A FEW SECONDS SLIDE OFF
BACKING INTO POSITION SHOWN IN ILLUSTRATION.

APPLIQUER LES DÉCALCOMANIES. DÉCOUPER LES SUJETS
VOULUS. LES TREMPER DANS DE L'EAU TIÈDE PENDANT
QUELQUES SECONDES. METTRE EN PLACE ET DÉCOLLER LE
DOS COMME LE MONTRE L'ILLUSTRATION.

DEKALS AUSSORTIEREN. EINIGE SEKUNDEN LANG IN WARMES
WASSER TAUCHEN UND DANN VON DER UNTERLAGE
HERUNTER IN DIE GEWÜNSCHTE POSITION SCHIEBEN
(SIEHE ABBILDUNG).



WHITE G3
BLANC
WEISS



SILVER G8
ARGENT
SILBER



BLACK M6
NOIR
SCHWARZ



DOVE GREY G14
BLEU PIGEON
TAUBENGRAU



FRENCH BLUE G6
BLEU DE FRANCE
FRANZÖSISCHBLAU

AA

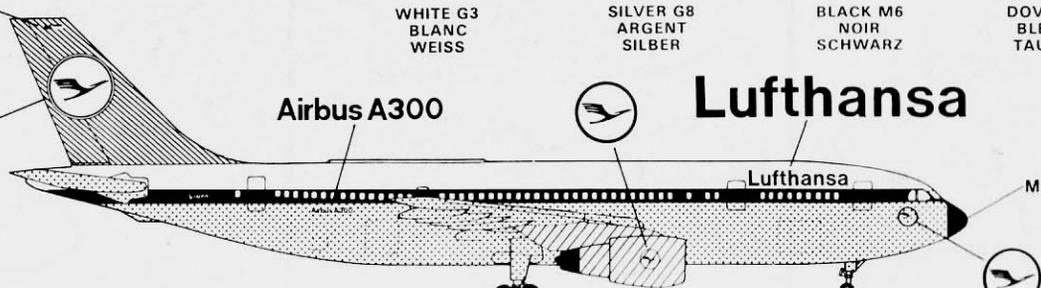


Airbus A300

Lufthansa

Lufthansa

M6



PAINT NOS: M6 G3 G6 G8 G14