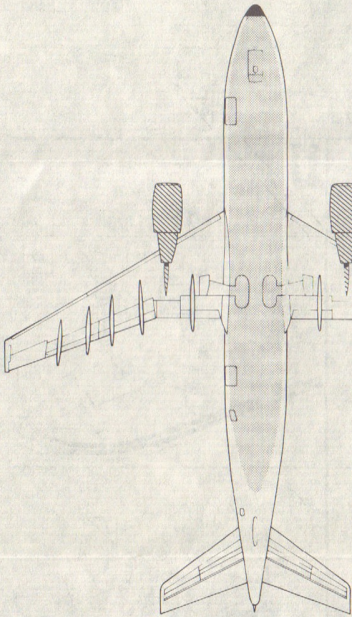


**WHITE G3:** Top of fuselage, fin and rudder, upper and lower surfaces of wings and tailplanes.  
**SILVER G8:** Engine pods and pylons, undercarriage legs, wheel bays, engine intakes and wheelhubs.  
**BLACK M6:** Tyres, nose of aircraft, rear of engines.  
**DOVE GREY G14:** Lower half of fuselage.

**BLANC G3:** Le dessus du fuselage, la dérive et le gouvernail, les surfaces supérieures et inférieures des ailes et de la queue.  
**ARGENT G8:** Les capots moteurs et les pylônes, les jambes du train, les logements des roues, la prise d'air des moteurs et les moyeux des roues.  
**NOIR M6:** Pneu, le nez de l'avion, l'arrière des moteurs.  
**BLEU PIGEON G14:** La moitié inférieure du fuselage.

**WEISS G3:** Rumpfdeck, Seitenleitwerk, Flügel- und Leitwerkober- und unterseiten.  
**SILBER G8/NATURMETALL:** Triebwerksgondeln, Pylons, Fahrwerkstreben- und Radkästen, Triebwerk-Luftleitläufe und Radkappen.  
**SCHWARZ M6:** Reifen, Radnabe, Triebwerkäusen.  
**TAUBENGRAU G14:** Untere Rumpfhälfte.



WHITE G3 BLANC WEISS	SILVER G8 ARGENT SILBER	BLACK M6 NOIR SCHWARZ	DOVE GREY G14 BLEU PIGEON TAUBENGRAU

Apply transfers, separate into required subjects dip in warm water for a few minutes, slide off backing into position shown in illustration.

Détacher les emblemes et appliquer les décalques, décoller—trempier les décalques quelques minutes dans de l'eau, attendre qu'elles glissent facilement sur le papier support et les mettre en place.

Vor Anbringen der Schiebbilder Bemalung fertigestellen. Bilder einzeln ausschneiden, einweichen, naht aufschieben, andrücken, glätten, ausrichten und trocknen.



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 A300B 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 A300B programme go-ahead was given in June 1969 with the formation of Airbus Industrie 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

L'expansion continue des itinéraires aériens à grande densité sur les «courtes et moyennes distances» demandait un «jet économique à large fuselage ayant une grande capacité de transport de passagers. La réponse de l'Europe est l'Airbus A300 B. Ce nouvel avion de ligne à deux réacteurs entra en service à Air France en Mai 1974 sur la ligne très chargée Paris-Londres qui a elle seule transporte environ deux millions de passagers par an. L'Airbus est le résultat des études entreprises en 1968 par l'Aérospatiale en France, Hawker Siddeley en Angleterre et Deutsche Airbus en Allemagne de l'Ouest, sous les auspices des trois Gouvernements et basé sur un premier travail réalisé individuellement par ces Compagnies. Le départ du programme A300 B fut donné en Juin 1969 avec la formation de Airbus Industrie que le Gouvernement Hollandais rallia un peu plus tard (FOKKER VFW) ainsi que Casa d'Espagne quand la Ligne Espagnole Iberia commanda l'avion. L'Airbus est une conception et une fabrication presque entièrement Européenne avec seulement les moteurs General Electric turbofan CF6-50 de 51 000 livres de poussée qui sont produits aux Etats Unis et assemblés en France. La fabrication est partagée entre Deutsche Airbus qui construit l'arrière du fuselage et le plan fixe vertical, l'Aérospatiale le cockpit et la section centrale de l'aile, Hawker Siddeley l'aile principale, Casa la queue et quelques portes et Fokker-VFW les surfaces de contrôle des ailes. En dehors d'Air

wing control surfaces. Customers apart from Air France, include Lufthansa, Iberia, Air Siam and Sterling Airways of Denmark with further airlines negotiating orders. Two production versions of the B2 with an extra fuel tank and higher weights. Future studies include a Rolls-Royce RB 211-powered A300B for a possible British Airways requirement. Up to 290 passengers can be carried, although Air France have the aircraft configured with 26 first class and 225 economy class seats, eight abreast with two aisles. 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 A300B-2 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 cruising speed is 570m p/h. Air France has six Airbus on order with a further ten on option. The Air France Airbus has undergone livery changes and these will be incorporated into the kit at a later date.

France, les acheteurs sont la Lufthansa, Iberia, Air Siam et Sterling Airways au Danemark, et d'autres compagnies qui sont en pourparlers d'achat. Deux versions de l'Airbus sont maintenant en fabrication—le B2 et le B4—ce dernier étant à plus grand rayon d'action que le B2 avec un réservoir supplémentaire et il est plus lourd. Des études sont prévues pour un moteur Rolls-Royce 211 A300 B en vue d'une demande possible de la part de British Airways. 290 passagers peuvent être transportés, bien que l'avion d'Air France soit équipé de 26 sièges en première classe et 225 en classe Touriste, disposés par rangées de huit avec deux bas-côtés. Il y a trois trunks sous le plancher prévus pour un chargement sur palettes et pour les bagages des passagers. L'avion a son propre moteur auxiliaire situé dans la queue pour lui fournir la puissance nécessaire sur les aérodromes de rotation. L'A300 B2 a une envergure de 44,84 mètres, une longueur de 52,03 mètres et une hauteur de 16,53 mètres. La capacité des réservoirs est de 43 000 litres et la vitesse de croisière est de 915 km/h. Air France a six Airbus en commande et dix en option. L'Airbus d'Air France a subi un changement de présentation qui sera incorporé à la maquette à une date ultérieure.

Aufgrund des sich ständig vergrößernden Kurz- und Mittelstrecken-verkehrs und der Dichte auf den Luftlinien entstand die Forderung nach einem wirtschaftlichen Großraumflugzeug mit großer Passagier-Kapazität. Europas Antwort darauf ist der Airbus A-300B. Dieser neue zweistrahlige Airliner begann im Mai 1974 bei der Air France den Liniendienst auf der hoch frequentierten Strecke Paris-London, auf der allein über zwei Millionen Fluggäste jährlich reisen. Der Airbus ist das Ergebnis seit 1968 laufender Studien, die Aérospatiale, Hawker Siddeley und die Deutsche Airbus GmbH in Frankreich, England und der Bundesrepublik gemeinsam unternahm. Die drei Regierungen bürgten für diese Entwicklung, in der frühere Eigenprojekte dieser drei Firmen zusammenliefen. Das A-300B-Programm begann im Juni 1969 mit der Gründung der Firma Airbus Industrie, die aus den genannten nationalen Firmen entstand und zu der später auch die holländisch-deutsche VFW-Fokker und die spanische CASA stießen; von der spanischen Fluggesellschaft wurde kurz danach das erste Flugzeug bestellt. Der Airbus ist eine rein europäische Entwicklung, lediglich die mehr als 20 000 kg Schub starken General Electric CF6-50 Turbofan-Triebwerke stammen aus den USA, werden allerdings in Frankreich montiert. Die unter den Teillieferfirmen aufgeteilte Fertigung des Airbus sieht vor, daß die Deutsche Airbus Heck und Leitwerk, Aérospatiale das Cockpit und den Mittelflügel, Hawker Siddeley den Hauptflügelkasten, CASA das Höhenleitwerk und einige

Türen VFW-Fokker schließlich die Flügelklappen- und Spoilerbeplankungen bauen. Bisher gehören zu den Bestellerfirmen die Air France, Lufthansa, Iberia, Air Siam sowie die dänische Sterling Airways. Weitere Luftlinien verhandeln über Aufträge. Zwei Luftversions des Airbus befinden sich derzeit in der Fertigung, die B-2 und B-4. Letztere hat eine größere Reichweite als die B-2 mit zusätzlicher Betankung und höheren Gewichten. Kürzliche Untersuchungen schließen auch die britischen Rolls-Royce RB 211 Triebwerke als Airbus-Antrieb für eine mögliche British Airways-Variante ein. Bis zu 290 Passagiere kann der Airbus befördern. Für die Air France sind jedoch 26 Erstklass- und 225 Economyklasse-Sitze, je acht pro Reihe mit zwei Gängen, vorgesehen. Drei Unterflur-Frachtäume nehmen palletierte Fracht und das Passagiergepack auf. Der Airbus besitzt sein eigenes Hilfstriebwerk an Bord, das ihn—im Heck angebracht—von Flughafenrichtungen weitgehend unabhängig macht. Der Airbus A-300B-2 hat eine Spannweite von 44,84 (B-4 44,84) m, eine Länge von 52,03 (52,03) m und eine Höhe von 16,53 (16,53) m. Mehr als 43 000 Liter (58 000) Kraftstoff kann der Airbus mitführen, seine Reisegeschwindigkeit liegt bei 915 km/h. Bisher hat die Air France 6 ( 10 Optionen), Air Siam 2 (1), Iberia 4 (8), Lufthansa 3 (4), Sterling 3, S.A.T.A 1 bestellt. Der Air France Airbus erhält inzwischen einen neuen Anstrich, uns verbesserte Ausstattung, dies wird zu einem späteren Zeitpunkt auch in diesem Bausatz berücksichtigt.

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

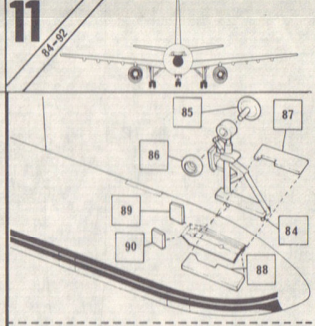
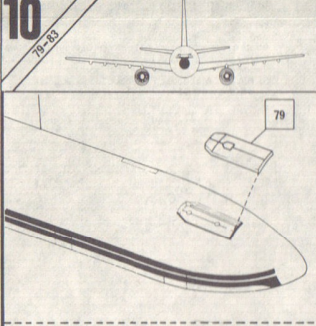
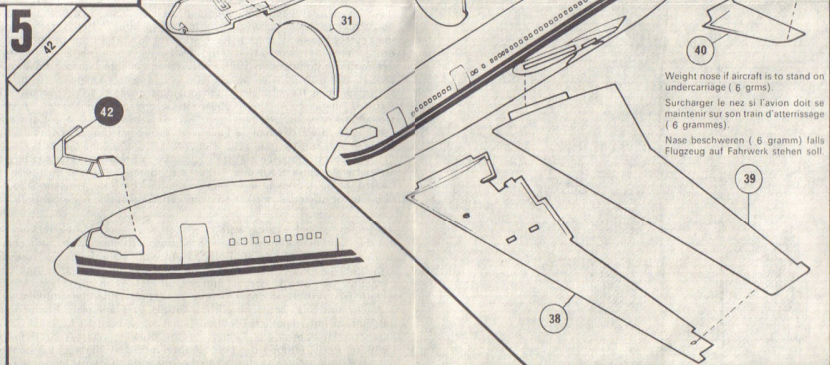
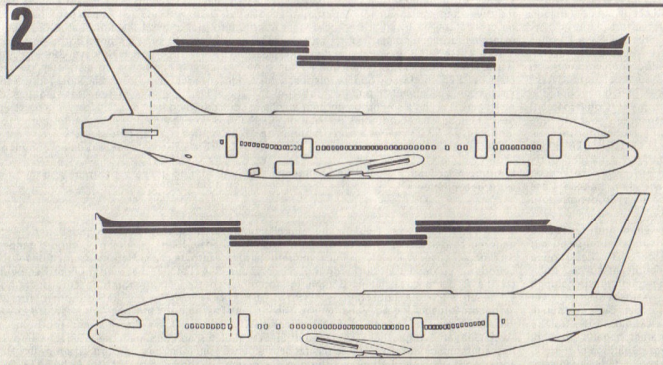
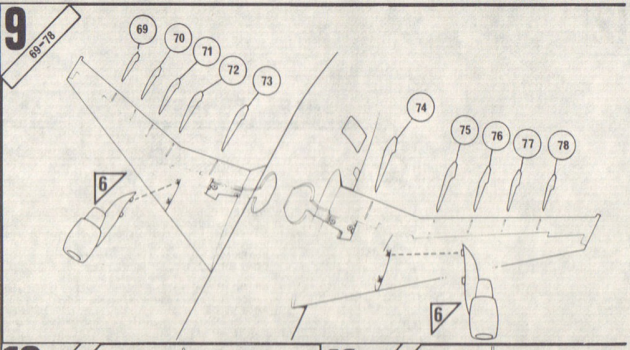
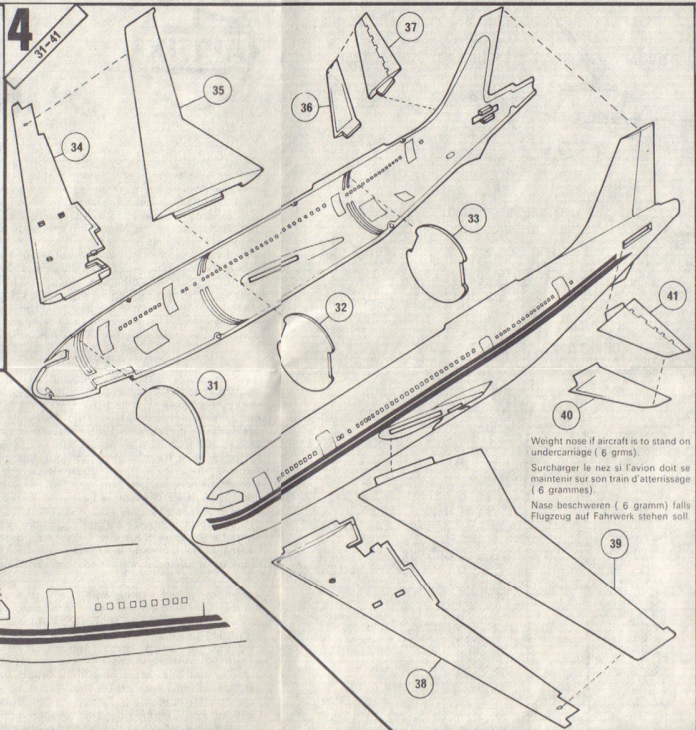
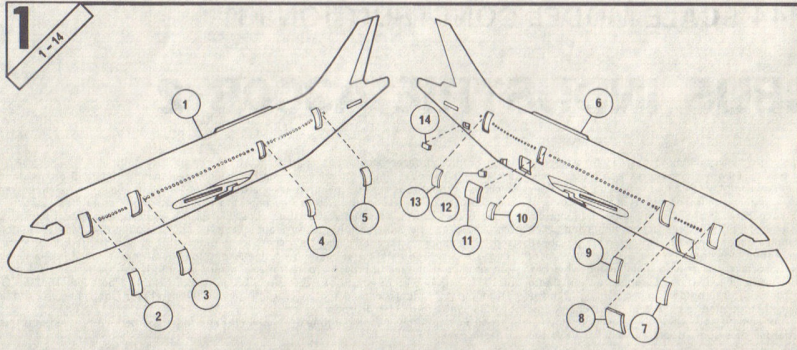
INSTRUCTIONS GENERALES

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 coincider avec les dessins et on doit décoller les supports des pièces avant d'assembler celles-ci. Toutes les pièces sont numérotées et doivent être montées en ordre.  
 DANS LE CAS OÙ CE MODELE DOIT ETRE MONTÉ SUR UN SOCLE, DECOUPEZ L'EMPLACEMENT DANS LE FUSELAGE.

ALLGEMEINE BAUTIPS

Anordnung und Vollzähigkeit aller Bauteile nach Anleitung, Abbildungen und Deckbild überprüfen. Vor Bemalung und Montage Gussgrate entfernen und Teilepassung ungeleimt prüfen. Nur nächstbenötigte Teile von Gussgruppen lösen bzw. Sichtbauteil entnehmen. Baufolge entspricht der Teilnummernfolge. Einbauteile vorab bemalen.  
 FALLS DAS MODELL AUF EINEN STANDER MONTIERT WERDEN SOLL SCHNEIDEN SIE DEN WERKSTOFF AUS DEM SCHRITT IN DEM FLUGZEUGGRUPPE.

- |                     |                                       |  |   |  |
|---------------------|---------------------------------------|--|---|--|
| CEMENT COLLE KLEBEN | TRANSPARENT TRANSPARENT KLARSICHTTEIL | DO NOT CEMENT NE PAS COLLER NICHT KLEBEN | ASSEMBLE SECTION ASSEMBLAGE BAUAUSSCHNITT | ALTERNATIVE PARTS ALTERNATIVE PIECE WECHSELBAUTEIL |
|---------------------|---------------------------------------|--|---|--|



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.

