1/144 SCALE MODEL CONSTRUCTION KIT

AIRFIX®

LOCKHEED L1011 TRISTAR 06178

The Lockheed L-1011 TriStar marked the company's re-entry into the commercial aircraft field after concentrating on a line of military transports including the well-known C-130 Hercules and the giant C-5A Galaxy. Design studies began in 1966 and two years later the decision was taken to proceed with the Lockheed Model 193, known as the L-1011 TriStar. To power the TriStar, three advanced Rolls-Royce RB.211 turbofan engines were chosen each developing 42,000 lb (19,000 kg) of thrust with the added bonus of a considerably reduced noise factor.
The first TriStar was rolled out in September 1970 with test flying beginning in November of that year and airline services inaugurated by Eastern Air Lines in April 1972. Inside the spacious cabin there is luxurious accommodation for 256 passengers in a mixed class configuration or as many as 345 in an economy class layout. The 19 ft 7 in (5.94 m) diameter fuselage not only provides an exceptionally wide and roomy passenger cabin but also allows adequate room for a galley beneath the main floor; from this galley food and beverages carts can be raised to passenger level in two lifts when required. Designed to operate over short and medium ranges of up to 3,000 miles (4,800 kilometers), the TriStar is capable of using existing airports and its three-engined layout presents a great safety advantage over twin-engined aircraft as well as giving a higher performance. The TriStar has an overall length of 178 ft 7 in (54.41 m) and a wing span of 155 ft 4 in (47.34 m). The Rolls-Royce RB.211 engines give a cruising speed of 600 mph (965 kph) and a range of over 3,000 miles (4,827 kilometers).

Le Lockheed L-1011 Tristar marque le retour de la compagnie dans la construction des avions commerciaux après sa spécialisation dans les transports aériens militaires, dont le bien connu C-130 Hercules et le géant C-5A Galaxy. L'étude des plans débuta en 1966 et deux ans plus tard la décision fut prise de poursuivre la construction du Lockheed Model 193, connu sous le nom de L-1011 Tristar. En Juin 1968 le travail commerça sur de nouvelles installations d'assemblage et d'essais en vol pour construire le nouvel avion. Pour propulser le Tristar, trois nouveaux moteurs Rolls-Royce RP.211 turbofan furent choisis, chacun dévéloppant 42.000 livres de poussée avec le bénéfice d'une réduction considérable du facteur bruit.
Le premier Tristar fut terminé en Septembre 1970 et les essais en vol commencèrent en Novembre de la même année et l'exploitation inaugurée par Eastern Airlines en Avril 1972.
En dehors des problemes financiers de Lockheed et de Rolls-Royce pendant les premiers temps du programme, le Tristar a montré qu'il était un avion populaire parmi les équipages et les passagers. A l'intérieur d'une spacieuse cabine il y a des installations luxeuses pour 256 passagers en classe mixte ou bien pour 345 passagers en classe économique. Les 5.87 metres de diamètre du fuselage offrent non seulement une largeur exceptionelle et une vaste cabine pour les passagers mais aussi procurent une place adéquate pour une cuisine sous le plancher principal; de cette cuisine les chariots portant les aliments et les boissons peuvent être montés a l'étage passagers par deux ascenseurs. Prévu pour être exploité sur les courtes et moyennes distances jusqu'a 4800 Km, le Tristar peut utiliser les aérodrômes existants et sa formule tri-moteur présent l'avantage d'une grande sécurité sur les bi-moteur tout en lui donnant de plus hautes performances. Le Tristar a une longueur de 54.46 metres et une envergure de 47.35 metres. Les moteurs Rolls-Royce RB.211 donnent une vitesse de croisière de Mach 0.85 et un rayon d'action de 4800 kilometres.

Med Lockheed L-1011 Tristar markerade bolaget sitt aterinträde pa marknaden för trafikflygplan efter att ha koncentrerat sig pa en rad militärtransportplan i vilka det välkända C-130 Hercules och det jättelika C-5a Galaxy ingick. Konstruktionsanalyser pabörjades ar 1966 och tva ar dårefter togs beslutet att fortsätta med projektet Lockheed Model 193, känt under namnet L-1011 Tristar. För framdrivning av Tristar valde man tre Rolls-Royce RB.211 turbofläktmotorer av avancerad typ. Dessa utvecklar vardera en dragkraft pa 19000 kg och besitter dessutom en extra fördel i och med att bullerfaktorn ar avsevärt reducerad.
Det första Tristar-planet rullades ut i september 1970 och provflygningarna pa började i november samma ar. Det invigdes som trafikflygplan av Eastern Air Lines i april 1972. Inuti den rymliga kabinen finns en luxuös inredning för 256 passagerare när den planerats för blandad klass medan när den arrangerats för enbart ekonomiklass det finns plats för sa manga som 345 passagerare. Den 5.94 m breda flygkroppen gör inte bara att passagerarkabinen är ovanligt bred och rymlig utan den lämnar dessutom tillräckligt med plats för ett pentry under golvet. Härifran hissas mat- och dryck i vagnar upp till passagerarkabinen med tva hissar. Konstruerat för korta till medellanga flygsträckor pa upp till 4800 km kan Tristar använda sig av existerande flygplatser och arrangemanget med tre motorerär mycket fördelaktigt ur säkerhetssynpunkt jämfört med tva-motoriga plan förutom att dess prestanda är överlägsen. Tristars största längd är 54.41 m och dess vingbredd 47.34 m. Rolls-Royce RB.211 motorerna ger planet en marschfart pa 965 km/t och en aktionsradie pa över 4800 km.

Lockheed L-1011 TriStar oli merkki yhtiön siirtymisestä kaupalliselle lentokonealalle keskityttyään valmistamaan erilaisia armeijan kuljetuslentokoneita, joihin kuuluu C-130 Hercules ja suuri C-5A Galaxy. Suunnittelu aloitettiin vuonna 1966 ja kaksi vuotta myöhemmin päätettiin ryhtyä valmistamaan Lockheed mallia 193, joka tunnetaan nimellä L-1011 TriStar. TriStarin moottoreiksi valittiin kolme uudenaikaista Rolls-Royce RB.211 ohivirtausmoottoria, jotka kehittävät 42,0000 naulan (19,000 kg) työntövoiman, ja joiden etuna on huomattavasti pienentyvyt melutekijä.
Ensimmäinen TriStar tuli tehtaalta syyskuussa 1970 ja koelennot aloitettiin saman vuoden marraskuussa. Eastern Air Lines vihki käyttöön matkailupalvelun koneella huhtikuussa 1972. Tilavassa matkustamossa löytyy ylelliset tilat 256 matkustajalle eri matkustajaluokissa tai jopa 346 paikkaa säästöluokan asettelussa. 19 jalan 7 tuuman läpimittainen runko ei ainoastaan tarjoa ainutlaatuisen leveän ja tilavan matkustamon, vaan tilaa on myös riittävästi lattian alapuolella sijaitsevalle keittiölle; tästä keittiötilasta voidaan ruoat ja juomat nostaa tarvittaessa matkustamon tasolle kahden hissin avulla. Koska TriStar on suunniteltu lyhyille ja keskipitkille korkeintaan 3000 mailin (4800 kilometrin) matkoille, voi se käyttää nykyisin käytössä olevia lentokenttiä ja koneen kolme moottoria käsittävä ratkaisu on suuri etu turvallisuuteen nähden verrattuna kaksimoottorisiin koneisiin, mikä myös lisää koneen suorituskykyä. TriStarin kokonaispituus on 178 jalkaa 7 tuumaa (54.41 m) ja siiven jännevälі on 155 jalkaa 4 tuumaa (47,34 m). Rolls-Royce RB.211 mottorit sallivat 600 m.p.h (965 km/t) matkalentonopeuden ja yli 3000 mailin (4827 kilometrin) lentomatkan.

Die TriStar ist die letzte Entwicklung der inzwischen weltbekannten Großraumflugzeug-Generation, auch Jumbo-Jets genannt. Damit kehrt Lockheed auf den Zivilflugzeugmarkt zurück, nachdem die Firma sich lange Zeit auf den militärischen Transportsektor konzentriert hatte, auf dem sich die C-130 Herkules und auch die gigantische C-5A Galaxy weltweit bewährt haben. Die Projektstudien begannen 1966. Zwei Jahre später beschloß man bei Lockheed, das Modell 193 weiterzuentwickeln, heute als L-1011 TriStar bekannt. 1968 begann die Produktion in einem neu erbauten Werks- und Testzentrum für die TriStar. Als Antrieb sah man drei Rolls-Royce RB.211 Turbofan-Turbinen von je 19.000 kp Schub vor, die als Triebwerke einer neuen Generation eigens entwickelt wurden und neben hoher Leistung, geringen Verbrauch, vor allem aber einen besonders niedrigen Lärmpegel aufwiesen. Der Rollout der ersten L-1011 erfolgte im September 1970, die Flugerprobung begann im November, während die Eastern Air Lines die TriStar als erste Gesellschaft ab April 1972 im Liniendienst einsetzte.
Neben finanziellen Problemen bei Lockheed und wirtschaftlichen Schwierigkeiten bei Rolls-Royce bei Beginn des Fertigungsprogramms gab es anfangs auch technische Verzögerungen. Inzwischen sind sich jedoch Besatzungen wie Passagiere in der positiven Beurteilung dieses Flugzeugs einig, das auch die Flugplatzanlieger weit weniger stört als andere. In der geräumigen Fluggastzelle, die sehr luxuriös ausgestattet ist, finden 256 Passagiere in der Gemischten Klassen-Ausführung und bis zu 345 in der Economy-Klasse bequem Platz. Der Rumpf von 5.97 m Durchmesser beherbergt nicht nur den außergewöhnlich hohen und breiten Fluggastraum, sondern unter Flur auch eine leistungsfähige Bordküche, aus der die Fluggäste über zwei Versorgungslifte mit allem Nötigen bedient werden. Die für den Kurz- und Mittelstreckendienst bestimmte TriStar ist für Entfernungen bis 4.800 km geeignet und kann von herkömmlichen Flugplätzen aus operieren. Die Auslegung mit drei Triebwerken bietet neben besseren Leistungen vor allem erhöhte Flugsicherheit gegenüber den bisherigen zweistrahligen Flugzeugen. Die Reisegeschwindigkeit der TriStar mit RB.211 liegt bei 0.85 Mach. Abmessungen: Länge 54.46 m, Spannweite 47.35 m, Höhe 16.87 m.

Il Lockheed L-1011 TriStar segnò il rientro della società costruttrice nel settore degli aerei civili, dopo aver concentrato la sua produzione su una serie di velivoli da trasporto militari, compresi i ben noti Hercules C-130 ed il gigantesco Galaxy C-5A. Degli studi progettativi iniziarono nel 1966, e due anni dopo si prese la decisione di procedere con il Lockheed Modello 193, meglio noto come L-1011 TriStar. Per la sua propulsione furono scelti tre turboreattori a doppio flusso Rolls-Royce RB.211, sviluppanti ciascuno una spinta di 19.000 kg, con l'ulteriore vantaggio di un livello di rumorosità notevolmente ridotto.
Il primo TriStar uscì dalle linee di produzione nel settembre 1970, ed i voli di prova ebbero inizio nel novembre dello stesso anno. L'entrata in servizio fu inaugurata dalla compagnia aerea Eastern Air Lines nell'aprile 1972. La spaziosa cabina può ospitare in lussuoso confort 256 passeggeri in una configurazione di classe mista, oppure fino a 345 nella sistemazione in classe economica. La fusoliera di 5,94 metri di diametro provvede non soltanto una cabina passeggeri eccezionalmente spaziosa e confortevole, ma lascia anche ampio spazio per una cambusa sotto il pavimento principale; da qui, carrelli con alimenti e bevande vengono sollevati al livello della cabina passeggeri su due appositi ascensori. Progettato per impiego su brevi e medi percorsi di fino a 4.800 km, il TriStar è in grado di usare gli aeroporti esistenti, e la sua configurazione a tre motori presenta un grande vantaggio, sotto il profilo della sicurezza, rispetto agli aerei bimotori, oltre ad assicurare delle prestazioni più elevate. Il TriStar ha una lunghezza complessiva di 54,41 m e un'apertura alare di 47,34 m. I motori Rolls-Royce RB.211 impartiscono una velocità di crociera di 965 km/h e un'autonomia di oltre 4.800 chilometri.

El Lockheed L-1011 TriStar marcó la vuelta de la compañia al campo de los aviones comerciales, tras haberse concentrado en transportes militares, incluyendo el bien conocido C-130 Hercules y el gigantesco C-5A Galaxy. Los estudios de diseño empezaron en 1966 y dos años después se decidió seguir con el Lockheed Modelo 193, conocido como el L-1011 TriStar. Para propulsar el TriStar se escogieron tres motores turbofan avanzados, Rolls-Royce RB.211, con un empuje de 19.000 kg. cada uno, y la ventaja adicional de una reducción considerable del ruido. El primer TriStar se produjo en septiembre 1970, comenzando las pruebas de vuelo en Noviembre del mismo año, y la inauguración de servicios, por Eastern Air Lines, en April 1972. La espaciosa cabina ofrece acomodo de lujo para 256 pasajeros en clase mixta, o hasta 345 en clase económica. El fuselaje de 5,94 m de diámetro, no sólo provee una cabina de pasaje excepcionalmente ancha sino que permite también espacio adecuado para una cocina bajo el piso principal. De aquí se suben, cuando se requiere, carretillas de comida y bebidas, por dos ascensores, a la cabina del pasaje. Disfiado para operar en rutas cortas y medianas, de hasta 4,800 km, el TriStar puede usar aeropuertos existentes y su diseño de tres motores presenta una gran ventaja en seguridad sobre aviones de dos motores, además de proveer un mayor rendimiento. La longitud total del TriStar es de 54,41 m, y la envergadura de 47,34 m. Sus motores Rolls-Royce RB.211 le dan una velocidad de crucero de 965 km p.h. y una autonomia sobre los 4827 km.

De Lockheed L-1011 TriStar kondigt de terugkeer van deze fabriek naar verkeersvliegtuigen aan, na zich op een serie militaire transportvliegtuigen, waaronder de bekende C-130 Hercules en de enorme C-5A Galaxy, geconcentreerd te hebben. Ontwerpstudies begonnen in 1966 en twee jaar later werd besloten om met het Lockheed Model 193, dat nu als de L-1011 TriStar bekend staat, aan de slag te gaan. Voor aandrijving van de TriStar werden drie geavanceerde Rolls-Royce RB.211 turbofan motoren gekozen, welke elk een stuwkracht van 19.000 kg ontwilkkelen, met daarnaast als bonus een aanzienlijk verminderde geluidsfactor.
De eerste TriStar rolde in september 1970 naar buiten, testvluchten begonnen in november van dat jaar en de eerste luchtvaartmaatschappij die hem in dienst nam was Eastern Airlines in april 1972. Binnen de ruime kabine is luxe accommodatie aanwezig voor 256 passagiers in meerdere klassen of voor 345 met een toeristenklasse inrichting. De romp met een doorsnede van 5,94 m bevat niet alleen een uitzonderlijk brede en ruime passagierskabine, maar heeft tevens voldoende ruimte voor een keuken onder de het passagiersdek, vanwaar twee liften wagentjes met voedsel en dranken naar de kabine transporteren kunnen. De TriStar is ontworpen voor korte en middellange afstanden tot 4.800 km en kan hierbij van bestaande luchthavens gebruik maken; zijn uitrusting met drie motoren is uit het oogpunt van veiligheid een hele verbetering op tweemotorige vliegtuigen en geeft tevens betere prestaties. De TriStar heeft een totale lengte van 54,41 m en een vleugelwijdte van 47,34 m. De Rolls-Royce RB.211 motoren geven een kruissnelheid van 965 km/u en een bereik van meer dan 4,800 km.

STUDY DRAWINGS AND PRACTICE ASSEMBLY BEFORE CEMENTING PARTS TOGETHER. CAREFULLY SCRAPE PLATING AND PAINT FROM CEMENTING SURFACES. ALL PARTS ARE NUMBERED. PAINT SMALL PARTS BEFORE ASSEMBLY.

VOR VERWENDUNG DES KLEBERS ZEICHNUNGEN STUDIEREN UND ZUSAMMENBAU ÜBEN. FARBE UND PLATTIERUNG VORSICHTIG VON DEN KLEBEFLÄCHEN ABKRATZEN. ALLE TEILE SIND NUMERIERT. VOR ZUSAMMENBAU KLEINE TEILE ANMALEN.

TUTUSTU PIIRROKSIIN JA HARJOITTELE KOKOAMISTA ENNEN KUIN LIIMAAT OSAT YHTEEN. RAAPUTA MAALI VAROVASTI POIS LIIMATTAVILTA PINNOILTA. KAIKKI OSAT ON NUMEROITU. MAALAA PIENET OSAT ENNEN KOKOAMISTA.

STUDERA BILDERNA NOGGRANT OCH SÄTT IHOP DELARNA INNAN DU LIMMAR IHOP DEM. SKRAPA NOGGRANT BORT FÖRKROMNING OCH FÄRG FRAN LIMMADE DELAR. ALLA DELARNA ÄR NUMRERADE. MALA SMADELARNA FÖRE IHOPSATTNING.

ETUDIEZ ATTENTIVEMENT LES DESSINS ET SIMILEZ L'ASSEMBLAGE AVANT DE COLLER LES PIECES. GRATTER SOIGNEUSEMENT TOUT REVETEMENT OU PEINTURE SUR LES SURFACES A COLLER AVANT COLLAGE. TOUTES LES PIECES SONT NUMEROTEES. PEIGNEZ LES PETITES PIECES AVANT ASSEMBLAGE.

STUDIARE I DISEGNI E PRATICARE IL MONTAGGIO PRIMA DI UNIRE INSIEME I PEZZI CON L'ADESVO. RASCHIARE ATTENTAMENTE LE TRACCE DI SMALTO E CROMATURA DALLE SUPERFICI DA UNIRE CON ADESIVO. TUTTI I PEZZI SONO NUMERATI. COLORARE I PEZZI DI PICCOLE DIMENSIONI PRIMA DI MONTARLI.

BESTUDEER DE TEKENINGEN EN PROBEER HET SAMENVOEGEN, VOORDAT JE DE ONDERDELEN AAN ELKAAR VASTPLAKT. SCHUUR VOORZICHTIG HET VERGULSEL EN DE VERF VAN DE VAST TE PLAKKEN VLAKKEN. ALLE ONDERDELEN ZIJN GENUMMERD. VERF DE KLEINE ONDERDELEN AL VORENS SAMEN TE VOEGEN.

ESTUDIE LOS DIBUJOS Y PRACTIQUE EL MONTAJE ANTES DE PEGAR LAS PIEZAS. RASPE CUIDADOSAMENTE EL PLATEADO Y LA PINTURA EN LAS SUPERFICIES DE CONTACTO ANTES DE PEGAR LAS PIEZAS. TODAS LAS PIEZAS ESTAN NUMERADAS. ES CONVENIENTE PINTAR LAS PIEZAS PEQUENAS ANTES DE SU MONTAJE.

▲ ASSEMBLE IN SEQUENCE
ASSEMBLEZ A LA SUITE
IN REIHENFOLGE ZUSAMMENSETZEN
MONTARE IN ORDINE DI SEQUENZA
MONTAR EN SECUENCIA
VOEG IN VOLGORDE SAMEN
MONTERA I ORDNINGSFÖLJD
KOKOA NUMEROJÄRJESTYKSESSÄ

○ CEMENT
COLLEZ
KLEBEN
UNIRE CON ADESIVO
CON PEGAMENTO
VASTPLAKKEN
LIMMA
LIIMAA

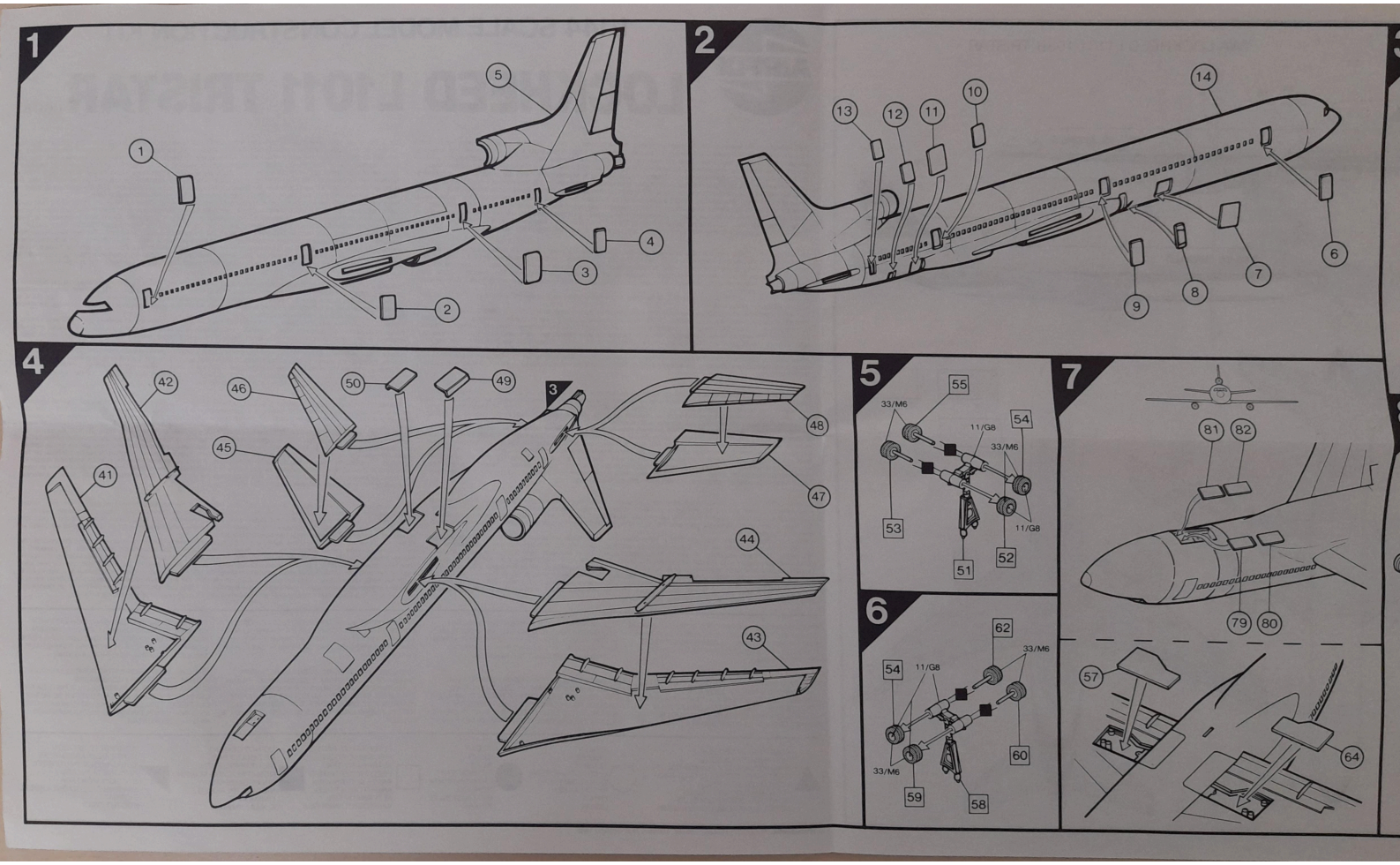
● CLEAR
CLAIR
KLAR
TRASPARENTE
TRANSPARENTE
SCHOON
GENOMSKINLIG
KIRKAS

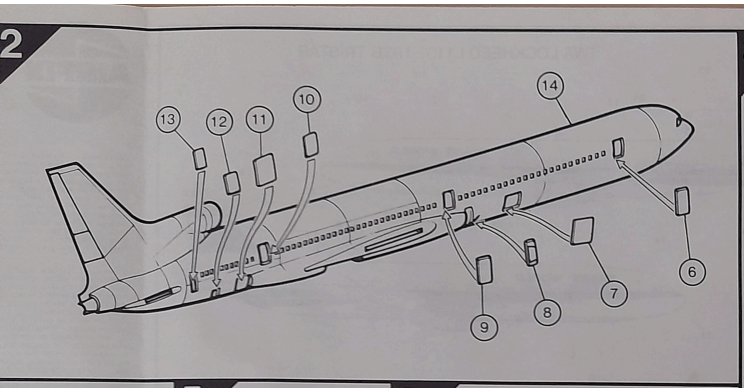
□ ALTERNATIVE PART
PIECE EN OPTION
ALTERNATIV-TEIL
PEZZO ALTERNATIVO
PARTE ALTERNATIVA
ANDER ONDERDEEL
ALTERNATIV DEL
VAIHTOEHTOINEN OSA

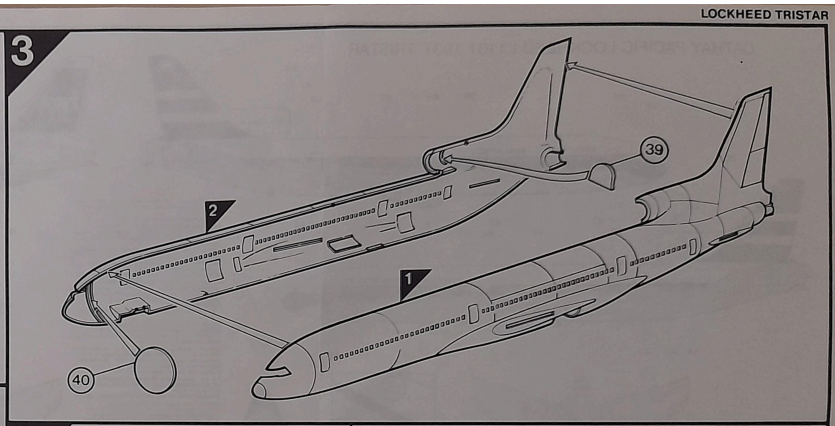
■ DO NOT CEMENT
NE COLLEZ PAS
NICHT VERKLEBEN
NON APPLICARE ADESIVO
SIN PEGAMENTO
NIET VASTPLAKKEN
LIMMA INTE
ÄLKÄÄ LIIMATKO

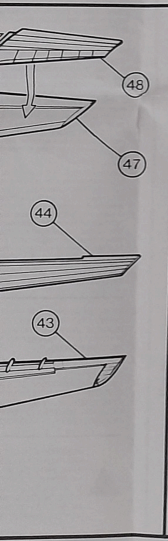
◤ ASSEMBLED SECTION
PARTIE DEJA ASSEMBLEE
ZUSAMMENGEBAUTER TEIL
SEZIONE MONTATA
SECCION MONTADA
SAMENGEVOEGD ONDERDEEL
IHOPSATT
KOOTUT OSAT

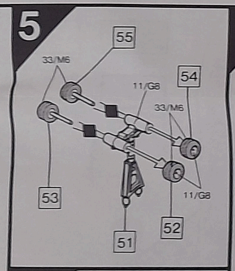
A HUMBROL PRODUCT® Humbrol Limited, Marfleet, Hull, England 1988

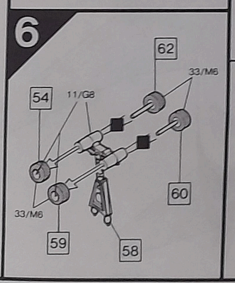

1
5
1
4
3
2
2
14
13
12
11
10
6
7
8
9
4
42
46
50
49
3
48
45
41
47
44
43
5
55
33/M6
11/G8
54
33/M6
53
11/G8
52
51
6
62
33/M6
54
11/G8
60
33/M6
59
58
7
81
82
79
80
57
64

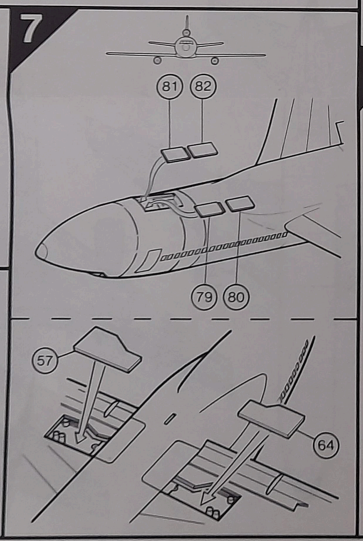

2
13
12
11
10
14
6
7
8
9

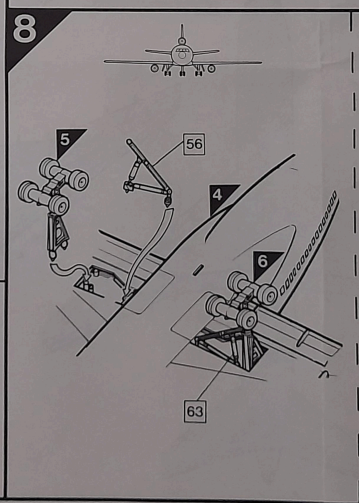

3
39
2
1
40

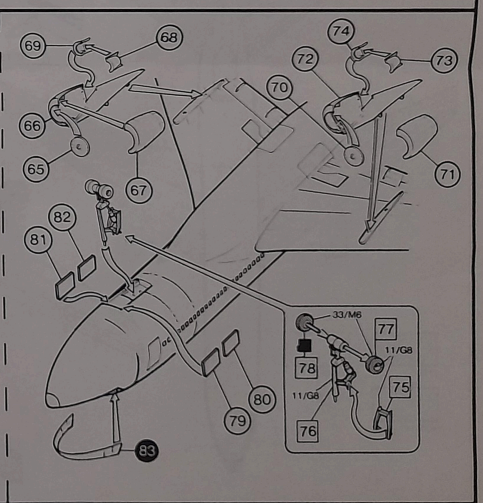

48
47
44
43


5
55
33/M6
11/G8
54
33/M6
53
11/G8
52
51

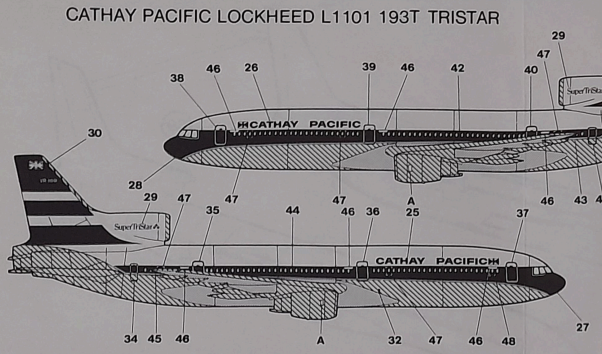

6
62
33/M6
54
11/G8
60
33/M6
59
58


7
81
82
79
80
57
64

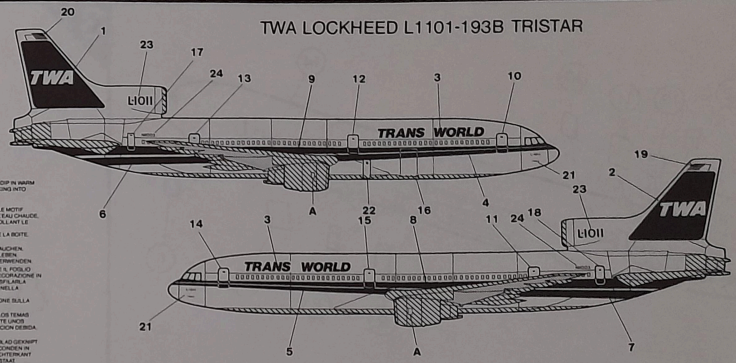

8
5
56
4
6
63


69
68
74
73
72
70
66
65
67
71
82
81
33/M6
77
11/G8
78
11/G8
75
76
80
79
83

CATHAY PACIFIC LOCKHEED L1101 193T TRISTAR



TWA LOCKHEED L1101-193B TRISTAR



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.

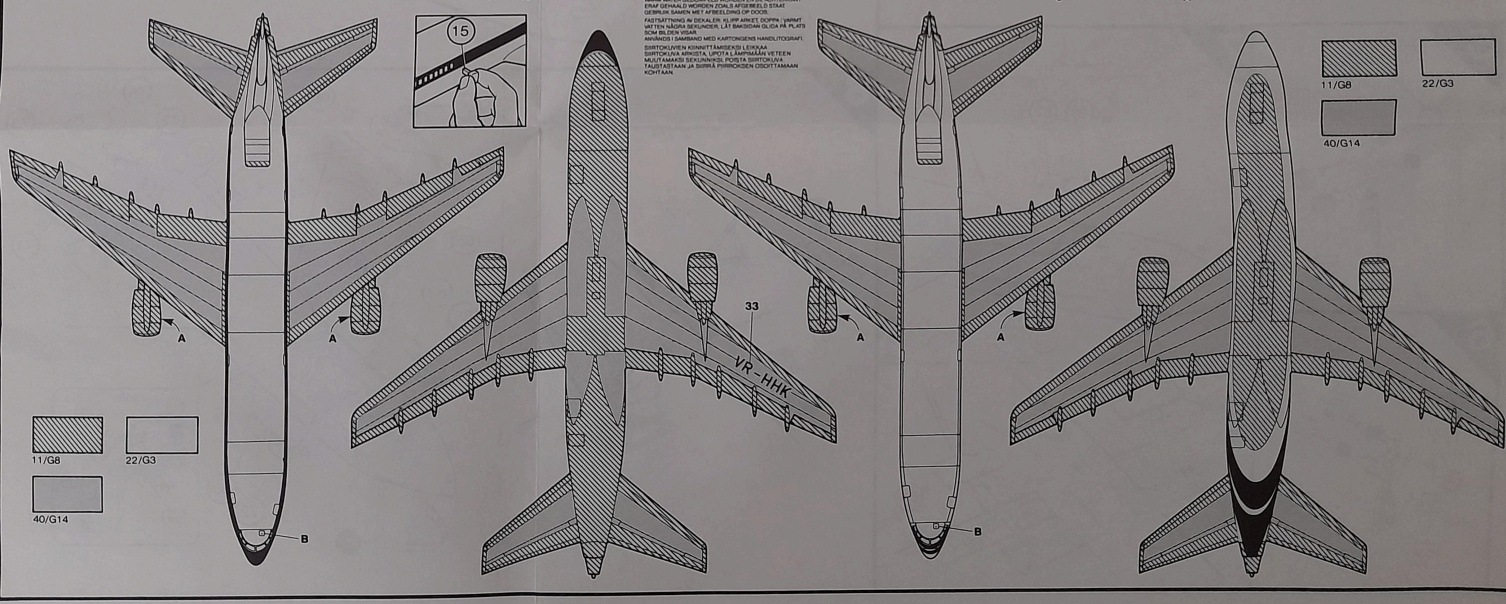
POUR COLLER LES DECALQUES, DECOUPEZ LE MOTIF PLONGEZ-LE QUELQUES SECONDES DANS L'EAU CHAUDE, PUIS POSEZ-LE A L'ENDROIT INDIQUE EN DECOLLANT LE SUPPORT.
UTILISER EN MEME TEMPS L'ILLUSTRATION DE LA BOITE.

UM DIE ABZIEHBILDER AUF DEN EBEN, DIESE GEMäß ABSCHNEIDEN, KURZ IN WARMES WASSER TAUCHEN. DANN ABZIEHEN UND WIE ABGEBILDET AUFKLEBEN.
IN VERBINDUNG MIT SCHACHTEL-ARTWORK VERWENDEN.

PER APPLICARE LE DECALCOMANIE, TAGLIARE IL FOGLIO SECUNDO IL NECESSARIO, IMMERGERE LA DECORAZIONE IN ACQUA CALDA PER ALCUNI SECONDI, QUINDI SFILARLA DALLA CARTA DI SUPPORTO E PALPEGGIARLA NELLA POSIZIONE INDICATA.
USARE IN CONJUNCZIONE CON L'ILLUSTRAZIONE SULLA SCATOLA.

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

OM DE PLAATJES OP TE PLAKKEN MOET HET BLAD GEKNIPT WORDEN ZOALS AANGEGEVEN, EEN PAAR SECONDEN IN WARM WATER GEDOMPELD WORDEN EN DE ACHTERKANT VAN HET PLAATJE VERWIJDERD WORDEN. DE PLAAT GEBRUIK SAMEN MET AFBEELDING OP DOOS.

FASTSÄTTNING AV DEKALER: KLIPP ARKET, DOPPA I VARMT VATTEN NÅGRA SEKUNDER, LÅT BAKSIDAN GLIDA PÅ PLATS SOM BILDEN VISAR.
ANVÄNDS I SAMRAND MED KARTONGENS HANDLEDNINGAR.

SIIRTOKUVIEN KIINNITTÄMISEKSI LEIKKAA SIIRTOKUVA ARKISTA, LIPOTA LÄMPIMÄÄN VETTEEN MUUTAMAKSI SEKUNNIKSI, POISTA SIIRTOKUVA TAUSTASTAAN JA SIIRRÄ PIIRROKSEEN OSOITTAMAAN KOHTAAN.