



A Snap 'n' Glue Construction Kit

Boeing 707

It was in May 1954 that the Boeing Airplane Co. rolled out the prototype of a design aimed at both commercial and military markets which would become the by-word of world airlines in the years to follow. Built entirely as a private company-funded project, costing some \$16 million, the 707 received first a USAF order for a tanker version and later an initial airline order from Pan American, placed in 1955 for a transatlantic development. Towards the end of 1956, BOAC (now British Airways) ordered a version powered by four 17,500lb Rolls-Royce Conway bypass engines known as the 707-420 and this entered service in 1960 and ten currently fly with British Airways. Other developments include the 707-320 series with American Pratt & Whitney turbofan engines giving improved performance

Ce fut en Mai 1954 que Boeing Airplane Co. sortit le prototype d'une fabrication destinée à l'un et l'autre des marchés commerciaux et militaires et qui devait devenir le plus connu des avions de ligne du monde dans les années qui suivirent. Construit entièrement avec les fonds d'une compagnie privée, coûtant environ 16 millions de dollars, le 707 fut d'abord commandé par USAF en version citerne et plus tard en 1955 par Pan American pour une première commande d'avions de ligne destinés au développement de sa ligne transatlantique. Vers la fin de 1956, BOAC (maintenant British Airways) commanda une version propulsée par 4 moteurs Rolls-Royce Conway bypass de 17.500 livres de poussée connue sous le numéro 707-420 et qui entrèrent en service en 1960; dix sont en cours d'exploitation à British Airways. D'autres versions comportent la série 707-320 équipée de moteurs

Nach dem Rollout des B-707 Prototyps im Mai 1954 bei der Boeing Airplane Co. gab es kaum eine Luftverkehrsgesellschaft, bei der dieses Muster nicht in den Folgejahren zum Einsatz kam. Als firmeneigenes Projekt, das rund 50 Millionen DM kostete, kam die 707 zunächst aufgrund einer USAF-Bestellung in den Dienst als militärischer Tanker, dem jedoch 1955 ein ziviler Anschlussauftrag der Pan American folgte, um das Flugzeug transatlantisch einzusetzen. Ende 1956 kaufte die damalige BOAC (heute British Airways) eine mit Rolls-Royce Conway Zweistromturbinen von je 7.900 kp Schub ausgerüstete 707-420 Version, die 1960 in Dienst gestellt wurden. Noch heute fliegen 10 solcher Maschinen bei der British Airways, Andere Varianten waren u.a. die 707-320-Serien und die-320C.

Fue en Mayo de 1954 que la Boeing Airplane Co. terminó el prototipo de un diseño destinado a los mercados comerciales y militares, y que llegaría a ser la palabra clave para las aerolíneas mundiales en años posteriores. Construido completamente dentro del marco de un proyecto financiado por una compañía privada, con un costo aproximado de unos \$16 millones, el primer 707 fue pedido por la Fuerza Aérea de Estados Unidos, en una versión de tanque, y posteriormente, Pan American pidió uno más en 1955 para el uso transatlántico. Hacia fines de 1956, BOAC (en la actualidad British Airways) pidió una versión impulsada por cuatro motores con desvío Rolls Royce Conway de 17.500 libras, conocida como 700-420, que entró en servicio en 1960, y de la cual, 10 unidades vuelan en la actualidad para British Airways. Entre otros desarrollos, cabe mencionar la serie 707-320, con motores de

Fu nel maggio 1954 che la Boeing Airplane Co. terminò il prototipo di un modello destinato ai mercati militari e commerciali, ed il quale sarebbe stato il punto di mira delle aerolinee mondiali negli anni seguenti. Costruito interamente nei limiti di un progetto finanziato da una società privata, con un costo di circa 16 milioni di dollari, il primo 707 venne ordinato dall'aviazione militare degli Stati Uniti, per una versione di aerocisterna, ed in seguito, la Pan American ne ordinò uno nel 1955 per uso transatlantico. Verso la fine del 1956, la BOAC (ora British Airways) ordinò una versione azionata da quattro motori a derivazione Rolls-Royce Conway di 7.937,87 kg, chiamata 700-420m la quale entrò in servizio nel 1960 e di cui 10 unità volano attualmente per la British Airways. Fra altri sviluppi, vi è la serie 707-320,

and a mixed cargo-passenger version (707-320C) which entered service in 1963. For medium and short-haul operations, the smaller and cheaper 720 series was developed which is visually little different from its elder stablemate. Total Boeing 707/720 orders run to more than 880 and the type remains in production at the rate of one a month. The Boeing 707 can cruise economically at 35,000ft at 550m.p.h. and with a full load has a still-air range of over 4,000 miles. Its maximum all-up weight is nearly 140 tons and accommodation is provided for up to 189 passengers. Wing span 142ft 5in, length 152ft 11in.

Americains Pratt et Whitney turbofan qui en augmentant les performances et une version cargo-passagers, le 707-320C, qui est entré en service en 1963. Pour l'exploitation des courts et moyens parcours la série 720, plus petite et moins cher a été construite mais il y a visuellement peu de différences entre cette série et les autres. Le total des Boeing 707/720 dépasse déjà 880 et ce modèle reste en fabrication à la cadence de un par mois. Le Boeing 707 peut voler économiquement à 10,5km à 880 KmH et avec son chargement complet il a un rayon d'action de 6400 kilomètres. Son poids maximum est de près de 140 tonnes et les installations sont prévues pour 189 passagers. Envergure: 43.41 mètres. Longueur: 46.60 mètres.

Diese hatten Pratt & Whitney Turbofan-Triebwerke mit größerer Leistung und kamen auch als gemischte Fracht-Passagier-Ausführung ab 1963 in den Liniendienst. Für kurze und mittlere Strecken wurde die kleinere und billigere 720 entwickelt, die sich äußerlich kaum von den älteren, größeren Schwestern unterscheidet. Insgesamt hat Boeing von den 707/720 Serien mehr als 880 gebaut und noch läuft die Produktion mit einer Maschine monatlich weiter. Die Boeing 707 hat in 10,5 km Höhe eine Reisegeschwindigkeit von 885 kmh und mit voller Beladung eine Reichweite (ohne Gegenwind) 6.430 km. Ihr Höchstgewicht beträgt fast 140 Tonnen. Bis zu 189 Passagiere finden in der 707 Platz. Abmessungen: Länge 46.60 m, Spannweite 43.41 m, Höhe 11.86.

turbohélice American Pratt & Whitney que ofrece mayor rendimiento y una versión de carga-pasajeros mixta (707-320C) que entró en servicio en 1963. Para operaciones de corta distancia y distancia media, se concibió la serie 720, más pequeña y económica, que visualmente se diferencia poco de su hermano mayor. Los pedidos de Boeing 707/720 llegan a más de 880, y el tipo sigue en producción a un ritmo de 1 avión por mes. El Boeing 707 navega económicamente a 35.000 pies, a 550 mph, y con carga completa tiene una autonomía de más de 4.000 millas. Su peso máximo total es de casi 140 toneladas, y puede recibir hasta 189 pasajeros. Su envergadura es de 43.41 m, y tiene 46.60 m de largo.

con motori a turbina con elica intubata American Pratt & Whitney i quali danno un migliore rendimento ed una versione carico-passeggeri mista (707-320C) messa in servizio nel 1963. Per operazioni di breve distanza e distanza media, venne concepita la serie 720, più piccola e più economica, la quale, visualmente, si distingue ben poco dalla versione precedente. Le ordinazioni di Boeing 707/720 ammontano a più di 880, e tale tipo viene costruito al ritmo di uno al mese. Il Boeing 707 vola economicamente ad una quota di 1524 m ad una velocità di 880 km/ora, e con un carico completo ha un'autonomia in aria calma di 6400 km. Il suo peso massimo totale è di quasi 140 tonnellate e può ricevere fino a 189 passeggeri. Apertura d'ali: 43,41 m; lunghezza: 46,60 m.

SPECIAL INSTRUCTIONS THIS CONSTRUCTION KIT IS DESIGNED TO CLIP TOGETHER, HOWEVER, IF DESIRED, FOR ADDED STABILITY THE USE OF AIRFIX ADHESIVE IS RECOMMENDED.

INSTRUCTIONS PARTICULIÈRES CE KIT DE CONSTRUCTION EST CONÇU POUR QUE LES PIÈCES SOIENT AGRAFÉES LES UNES AUX AUTRES. CEPENDANT, POUR ASSURER PLUS DE STABILITÉ, L'EMPLOI D'ADHÉSIF AIRFIX EST RECOMMANDÉ.

Pour appliquer les décalcomanies enlever le papier de renforcement, tenir la pellicule portant la décal-

BESONDERER HINWEIS DIESES BAUKIT IST ZUM ZUSAMMENKLIPPEN ENTWORFEN, FÜR GEWÜNSCHTE ERHÖHTE STABILITÄT WIRD JEDOCH AIRFIX KLEBSTOFF EMPFOHLEN.

Zum Anbringen des Klebers Rückpapier abschälen, den Film mit dem Kleber darauf über die zu dekorier-

INSTRUCCIONES ESPECIALES ESTE JUEGO DE MONTAJE ES ADECUADO PARA EL ACOPLAMIENTO DIRECTO DE LAS PIEZAS, AUNQUE, SI SE DESEA AUMENTAR LA SOLIDEZ, SE RECOMIENDA UTILIZAR ADHESIVO AIRFIX.

Para aplicar las calcomanías, retirar el papel de refuerzo, mantener la película por encima del lugar que se

ISTRUZIONI SPECIALI QUESTO KIT DI COSTRUZIONE È REALIZZATO PERCHÈ I COMPONENTI SI AGGAN-CINO INSIEME, TUTTAVIA, SE SI DESIDERA AUMENTARE LA STABILITÀ VIENE RACCOMANDATO L'IMPIEGO DELL'ADESIVO AIRFIX.

Per applicare le decalcomanie togliere la carta di rinforzo, tenere la pellicola che regge la decalcomania

To apply decals peel away backing paper, hold the film carrying the decal above the area to be decorated, apply pressure by rubbing with a ball of

It was in May 1954 that the Boeing Airplane Co. rolled out the prototype of a design aimed at both commercial and military markets which would become the by-word of world airlines in the years to follow. Built entirely as a private company-funded project, costing some \$16 million, the 707 received first a USAF order for a tanker version and later an initial airline order from Pan American, placed in 1955 for a transatlantic development. Towards the end of 1956, BOAC (now British Airways) ordered a version powered by four 17,500lb Rolls-Royce Conway bypass engines known as the 707-420 and this entered service in 1960 and ten currently fly with British Airways. Other developments include the 707-320 series with American Pratt & Whitney turbofan engines giving improved performance

Ce fut en Mai 1954 que Boeing Airplane Co. sortit le prototype d'une fabrication destinée à l'un et l'autre des marchés commerciaux et militaires et qui devait devenir le plus connu des avions de ligne du monde dans les années qui suivirent. Construit entièrement avec les fonds d'une compagnie privée, coûtant environ 16 millions de dollars, le 707 fut d'abord commandé par USAF en version citerne et plus tard en 1955 par Pan American pour une première commande d'avions de ligne destinés au développement de sa ligne transatlantique. Vers la fin de 1956, BOAC (maintenant British Airways) commanda une version propulsée par 4 moteurs Rolls-Royce Conway bypass de 17.500 livres de poussée connue sous le numéro 707-420 et qui entrèrent en service en 1960; dix sont en cours d'exploitation à British Airways. D'autres versions comportent la série 707-320 équipée de moteurs

Nach dem Rollout des B-707 Prototyps im Mai 1954 bei der Boeing Airplane Co. gab es kaum eine Luftverkehrsgesellschaft, bei der dieses Muster nicht in den Folgejahren zum Einsatz kam. Als firmeneigenes Projekt, das rund 80 Millionen DM kostete, kam die 707 zunächst aufgrund einer USAF-Bestellung in den Dienst als militärischer Tanker, dem jedoch 1955 ein ziviler Anschlussauftrag der Pan American folgte, um das Flugzeug transatlantisch einzusetzen. Ende 1956 kaufte die damalige BOAC (heute British Airways) eine mit Rolls-Royce Conway Zweistromturbinen von je 7.900 kp Schub ausgerüstete 707-420 Version, die 1960 in Dienst gestellt wurden. Noch heute fliegen 10 solcher Maschinen bei der British Airways. Andere Varianten waren u.a. die 707-320-Serien und die-320C.

Fue en Mayo de 1954 que la Boeing Airplane Co. terminó el prototipo de un diseño destinado a los mercados comerciales y militares, y que llegaría a ser la palabra clave para las aerolíneas mundiales en años posteriores. Construido completamente dentro del marco de un proyecto financiado por una compañía privada, con un costo aproximado de unos \$16 millones, el primer 707 fue pedido por la Fuerza Aérea de Estados Unidos, en una versión de tanque, y posteriormente, Pan American pidió uno más en 1955 para el uso transatlántico. Hacia fines de 1956, BOAC (en la actualidad British Airways) pidió una versión impulsada por cuatro motores con desvío Rolls Royce Conway de 17.500 libras, conocida como 700-420, que entró en servicio en 1960, y de la cual, 10 unidades vuelan en la actualidad para British Airways. Entre otros desarrollos, cabe mencionar la serie 707-320, con motores de

Fu nel maggio 1954 che la Boeing Airplane Co. terminò il prototipo di un modello destinato ai mercati militari e commerciali, ed il quale sarebbe stato il punto di mira delle aerolinee mondiali negli anni seguenti. Costruito interamente nei limiti di un progetto finanziato da una società privata, con un costo di circa 16 milioni di dollari, il primo 707 venne ordinato dall'aviazione militare degli Stati Uniti, per una versione di aerocisterna, ed in seguito, la Pan American ne ordinò uno nel 1955 per uso transatlantico. Verso la fine del 1956, la BOAC (ora British Airways) ordinò una versione azionata da quattro motori a derivazione Rolls-Royce Conway di 7.937,87 kg, chiamata 700-420m la quale entrò in servizio nel 1960 e di cui 10 unità volano attualmente per la British Airways. Fra altri sviluppi, vi è la serie 707-320,

and a mixed cargo-passenger version (707-320C) which entered service in 1963. For medium and short-haul operations, the smaller and cheaper 720 series was developed which is visually little different from its elder stablemate. Total Boeing 707/720 orders run to more than 880 and the type remains in production at the rate of one a month. The Boeing 707 can cruise economically at 35,000ft at 550m.p.h. and with a full load has a still-air range of over 4,000 miles. Its maximum all-up weight is nearly 140 tons and accommodation is provided for up to 189 passengers. Wing span 142ft 6in, length 152ft 11in.

Americains Pratt et Whitney turbofan qui en augmentant les performances et une version cargo-passagers, le 707-320C, qui est entré en service en 1963. Pour l'exploitation des courts et moyens parcours la série 720, plus petite et moins cher a été construite mais il y a visuellement peu de différences entre cette série et les autres. Le total des Boeing 707/720 dépasse déjà 880 et ce modèle reste en fabrication à la cadence de un par mois. Le Boeing 707 peut voler économiquement à 10.5km à 880 KmH et avec son chargement complet il a un rayon d'action de 6400 kilometres. Son poids maximum est de près de 140 tonnes et les installations sont prévues pour 189 passagers. Envergure: 43.41metres. Longueur: 46.60 metres.

Diese hatten Pratt & Whitney Turbofan-Triebwerke mit größerer Leistung und kamen auch als gemischte Fracht-Passagier-Ausführung ab 1963 in den Liniendienst. Für kurze und mittlere Strecken wurde die kleinere und billigere 720 entwickelt, die sich äußerlich kaum von den älteren, größeren Schwestern unterscheidet. Insgesamt hat Boeing von den 707/720 Serien mehr als 880 gebaut und noch läuft die Produktion mit einer Maschine monatlich weiter. Die Boeing 707 hat in 10,5 km Höhe eine Reisegeschwindigkeit von 885 kmh und mit voller Beladung eine Reichweite (ohne Gegenwind) 6.430 km. Ihr Höchstgewicht beträgt fast 140 Tonnen. Bis zu 189 Passagiere finden in der 707 Platz. Abmessungen: Länge 46.60 m, Spannweite 43.41 m, Höhe 11.86.

turbohélice American Pratt & Whitney que ofrece mayor rendimiento y una versión de carga-pasajeros mixta (707-320C) que entró en servicio en 1963. Para operaciones de corta distancia y distancia media, se concibió la serie 720, más pequeña y económica, que visualmente se diferencia poco de su hermano mayor. Los pedidos de Boeing 707/720 llegan a más de 880, y el tipo sigue en producción a un ritmo de 1 avión por mes. El Boeing 707 navega económicamente a 35.000 pies, a 550 mph, y con carga completa tiene una autonomía de más de 4.000 millas. Su peso máximo total es de casi 140 toneladas, y puede recibir hasta 189 pasajeros. Su envergadura es de 43.41 m, y tiene 46.60 m de largo.

con motori a turbina con elica intubata American Pratt & Whitney i quali danno un migliore rendimento ed una versione carico-passeggeri mista (707-320C) messa in servizio nel 1963. Per operazioni di breve distanza e distanza media, venne concepita la serie 720, più piccola e più economica, la quale, visualmente, si distingue ben poco dalla versione precedente. Le ordinazioni di Boeing 707/720 ammontano a più di 880, e tale tipo viene costruito al ritmo di uno al mese. Il Boeing 707 vola economicamente ad una quota di 1524 m ad una velocità di 880 km/ora, e con un carico completo ha un'autonomia in aria calma di 6400 km. Il suo peso massimo totale è di quasi 140 tonnellate e può ricevere fino a 189 passeggeri. Apertura d'ali: 43,41 m; lunghezza: 46,60 m.

SPECIAL INSTRUCTIONS THIS CONSTRUCTION KIT IS DESIGNED TO CLIP TOGETHER, HOWEVER, IF DESIRED, FOR ADDED STABILITY THE USE OF AIRFIX ADHESIVE IS RECOMMENDED.

To apply decals peel away backing paper, hold the film carrying the decal above the area to be decorated, apply pressure by rubbing with a ballpoint pen.

INSTRUCTIONS PARTICULIÈRES CE KIT DE CONSTRUCTION EST CONÇU POUR QUE LES PIÈCES SOIENT AGRAFÉES LES UNES AUX AUTRES. CÉPENDANT, POUR ASSURER PLUS DE STABILITÉ, L'EMPLOI D'ADHÉSIF AIRFIX EST RECOMMANDÉ.

Pour appliquer les décalcomanies enlever le papier de renforcement, tenir la pellicule portant la décalcomanie au-dessus de l'endroit à décorer, et presser ensuite en frottant avec un stylo à bille.

BESONDERER HINWEIS DIESES BAUKIT IST ZUM ZUSAMMENKLIPPEN ENTWORFEN, FÜR GEWÜNSCHTE ERHÖHTE STABILITÄT WIRD JEDOCH AIRFIX KLEBSTOFF EMPFOHLEN.

Zum Anbringen des Klebers Rückpapier abschälen, den Film mit dem Kleber darauf über die zu dekorierende Fläche halten, dann mit einem Kugelschreiber andrücken und darüberreiben.

INSTRUCCIONES ESPECIALES ESTE JUEGO DE MONTAJE ES ADECUADO PARA EL ACOPLAMIENTO DIRECTO DE LAS PIEZAS, AUNQUE, SI SE DESEA AUMENTAR LA SOLIDEZ, SE RECOMIENDA UTILIZAR ADHESIVO AIRFIX.

Para aplicar las decalcomanías, retirar el papel de refuerzo, mantener la película por encima del lugar que se quiere decorar, y apretar luego frotándola con un lapicero a bolilla.

ISTRUZIONI SPECIALI QUESTO KIT DI COSTRUZIONE È REALIZZATO PERCHÉ I COMPONENTI SI AGGANCIANO INSIEME, TUTTAVIA, SE SI DESIDERA AUMENTARE LA STABILITÀ VIENE RACCOMANDATO L'IMPIEGO DELL'ADESIVO AIRFIX.

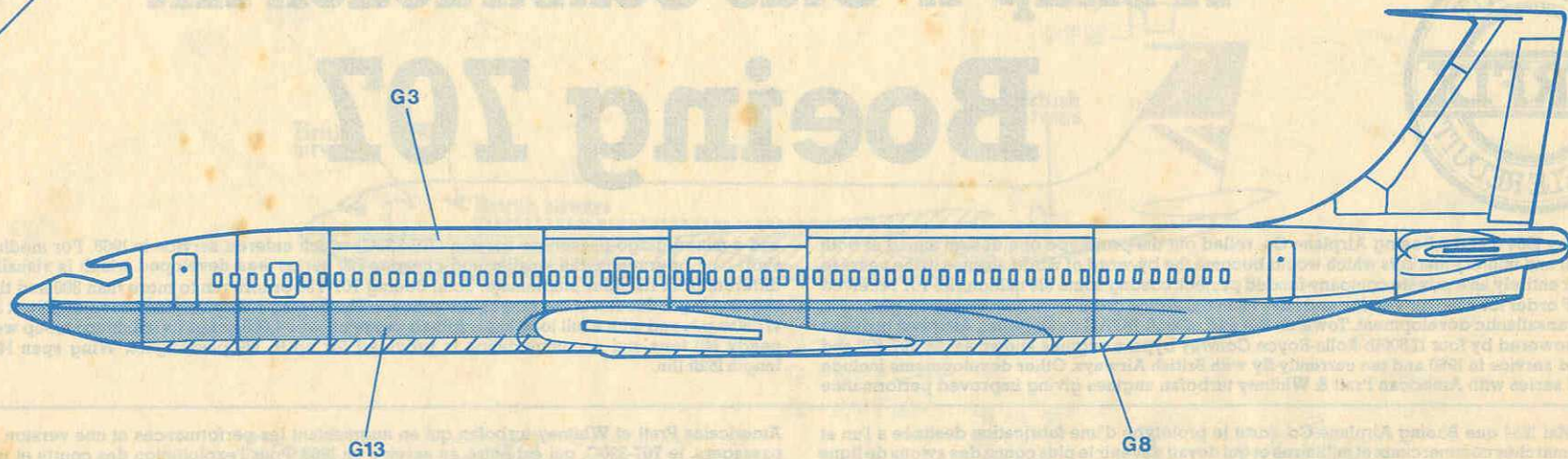
Per applicare le decalcomanie togliere la carta di rinforzo, tenere la pellicola che regge la decalcomania al di sopra della sezione da decorare e premere poi strofinando con una penna a sfera.

**SNAP TOGETHER
À MONTAGE À ENCLÈNCHEMENT
ZUSAMMENSCHNAPPBAR
ACOPLAMIENTO
A MONTAGGIO A SCATTO**

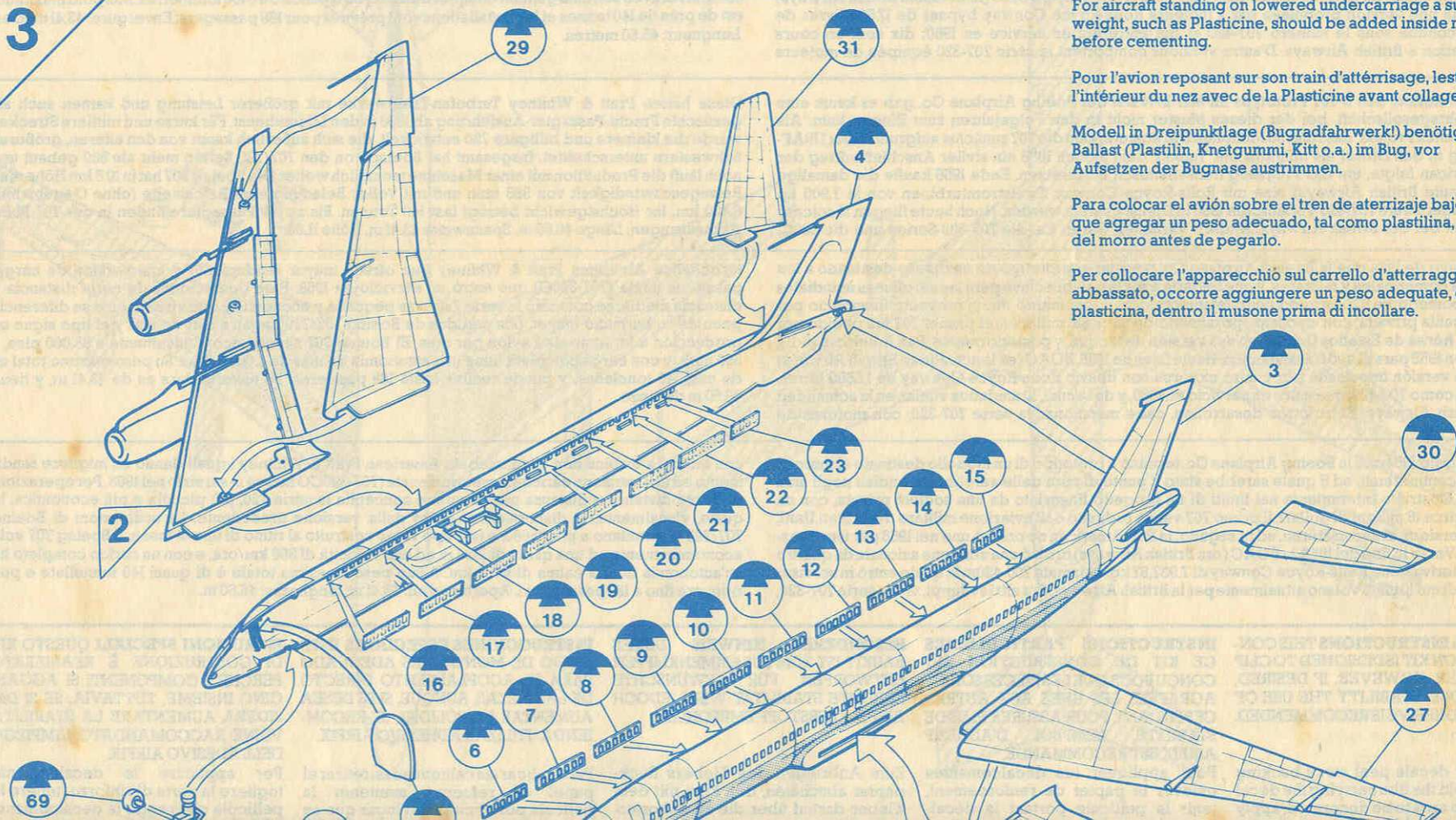
**CEMENT
COLLE
KLEBEN
PEGAMENTO
COLLA**

**ASSEMBLED SECTION
ASSEMBLAGE
BAUABSCHNITT
SECCION MONTADA
MONTAGGIO**

1



3



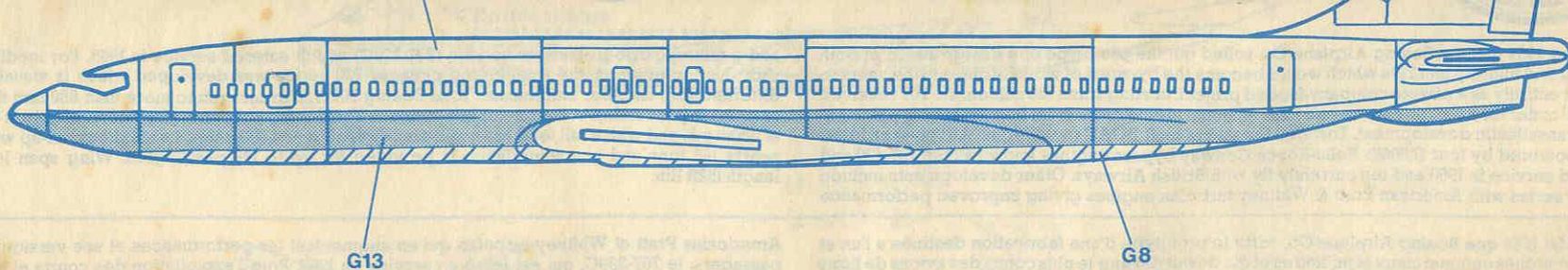
For aircraft standing on lowered undercarriage a suitable weight, such as Plasticine, should be added inside nose before cementing.

Pour l'avion reposant sur son train d'atterrissage, lester l'intérieur du nez avec de la Plasticine avant collage.

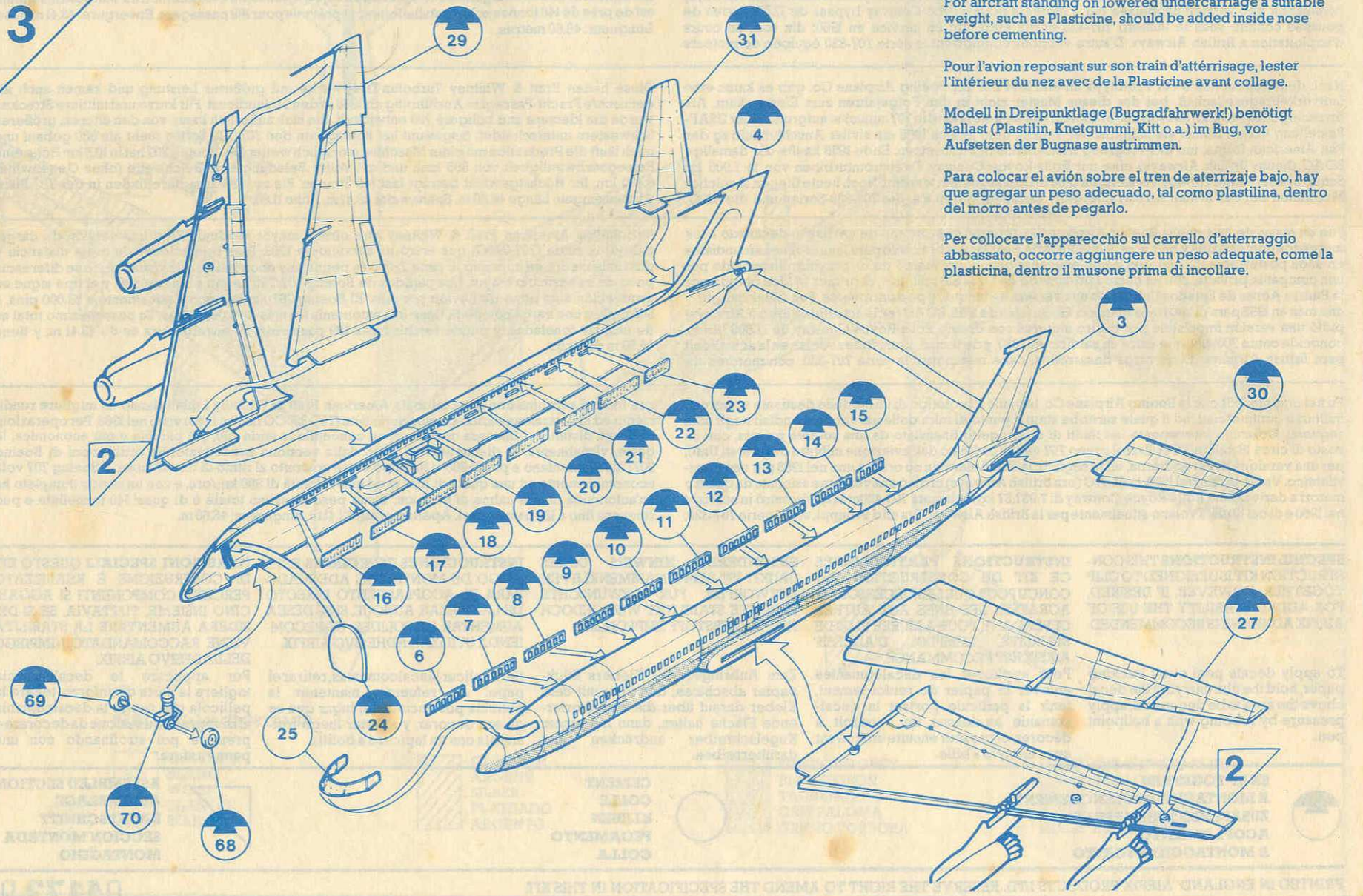
Modell in Dreipunktlage (Bugradfahrwerk!) benötigt Ballast (Plastilin, Knetgummi, Kitt o.a.) im Bug, vor Aufsetzen der Bugnase austrimmen.

Para colocar el avión sobre el tren de aterrizaje bajo, hay que agregar un peso adecuado, tal como plastilina, dentro del morro antes de pegarlo.

Per collocare l'apparecchio sul carrello d'atterraggio abbassato, occorre aggiungere un peso adeguato, come la plasticina, dentro il musone prima di incollare.



3



For aircraft standing on lowered undercarriage a suitable weight, such as Plasticine, should be added inside nose before cementing.

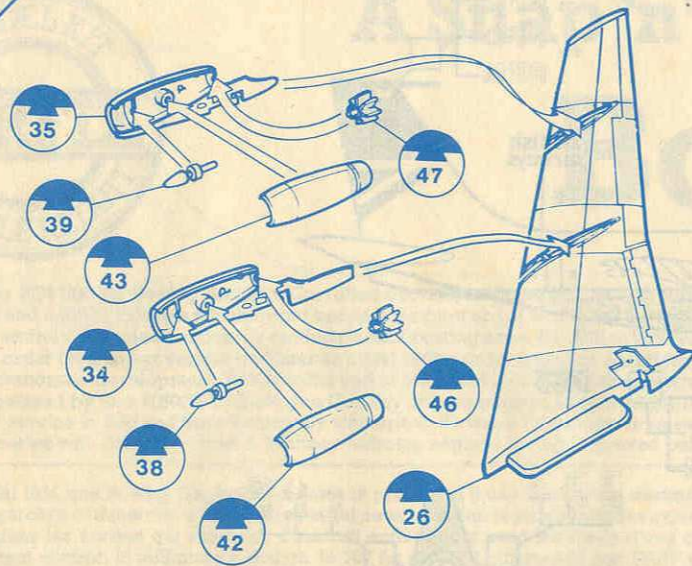
Pour l'avion reposant sur son train d'atterrissage, lester l'intérieur du nez avec de la Plasticine avant collage.

Modell in Dreipunktlage (Bugradfahrwerk!) benötigt Ballast (Plastilin, Knetgummi, Kitt o.a.) im Bug, vor Aufsetzen der Bugnase austrimmen.

Para colocar el avión sobre el tren de aterrizaje bajo, hay que agregar un peso adecuado, tal como plastilina, dentro del morro antes de pegarlo.

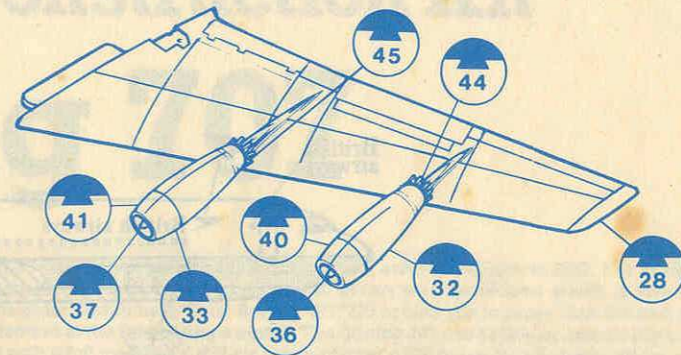
Per collocare l'apparecchio sul carrello d'atterraggio abbassato, occorre aggiungere un peso adeguato, come la plastilina, dentro il musone prima di incollare.

2



Note: engraved letters P and S on inner faces of port and starboard jet pods halves with integral struts (32-35).

Note: les lettres P et S gravées sur les faces internes gauches et droites des capôts des réacteurs avec les mats de support (32-35).



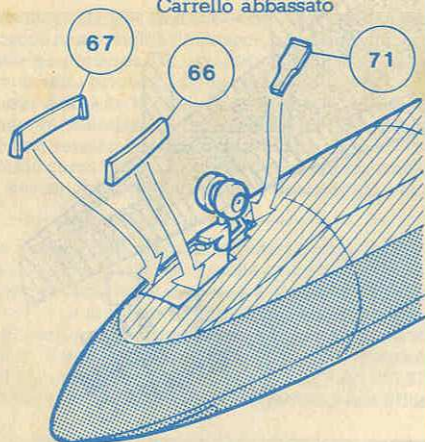
Zur Anleitung: Gravierte Buchstaben P (port = links), S (starboard = rechts) kennzeichnen die linken bzw. rechten Triebwerksgondelhälften mit integrierten Pylons.

Letras grabadas P y S en las caras interiores de las mitades de los compartimientos para los motores izquierdo y de estribor con montantes integrales (32-35).

Lettere incise P e S sui lati interni delle metà delle scole per i motori di destra e di sinistra con montanti integrali (32-35).

4

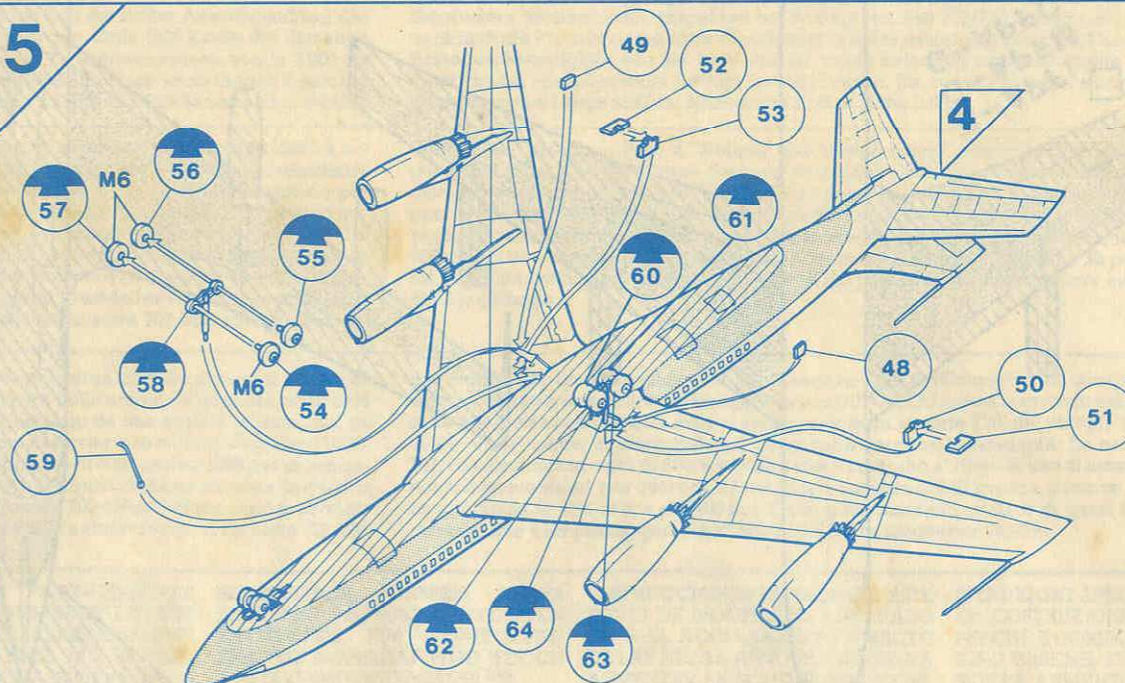
Lowered undercarriage
Train d'atterrissage abaissé
Ausgefahrenes Fahrwerk
Tren de aterrizaje abatido
Carrello abbassato



Undercarriage retracted
Train d'atterrissage rentré
Fahrwerk Eingezogen
Tren de aterrizaje retractado
Carrello retratto



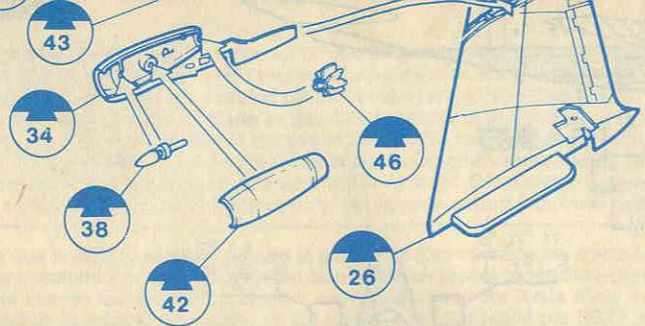
5



Lowered undercarriage
Train d'atterrissage abaissé
Ausgefahrenes Fahrwerk

Undercarriage retracted
Train d'atterrissage rentré
Fahrwerk Eingezogen





Note: engraved letters P and S on inner faces of port and starboard jet pods halves with integral struts (32-35).

Note: les lettres P et S gravées sur les faces internes gauches et droites des capôts des réacteurs avec les mats de support (32-35).



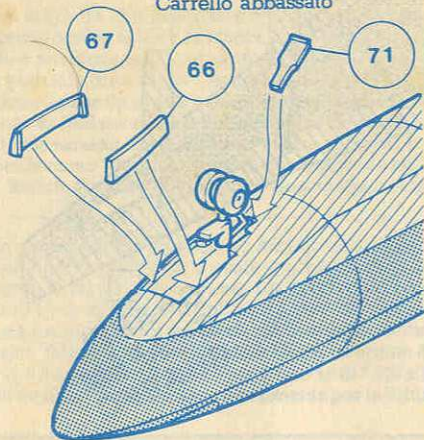
Zur Anleitung: Gravierte Buchstaben P (port = links), S (starboard = rechts) kennzeichnen die linken bzw. rechten Triebwerk gondelhälften mit integrierten Pylons.

Letras grabadas P y S en las caras interiores de las mitades de los compartimentos para los motores izquierdo y de estribor con montantes integrales (32-35).

Lettere incise P e S sui lati interni delle metà delle scole per i motori di destra e di sinistra con montanti integrali (32-35).

4

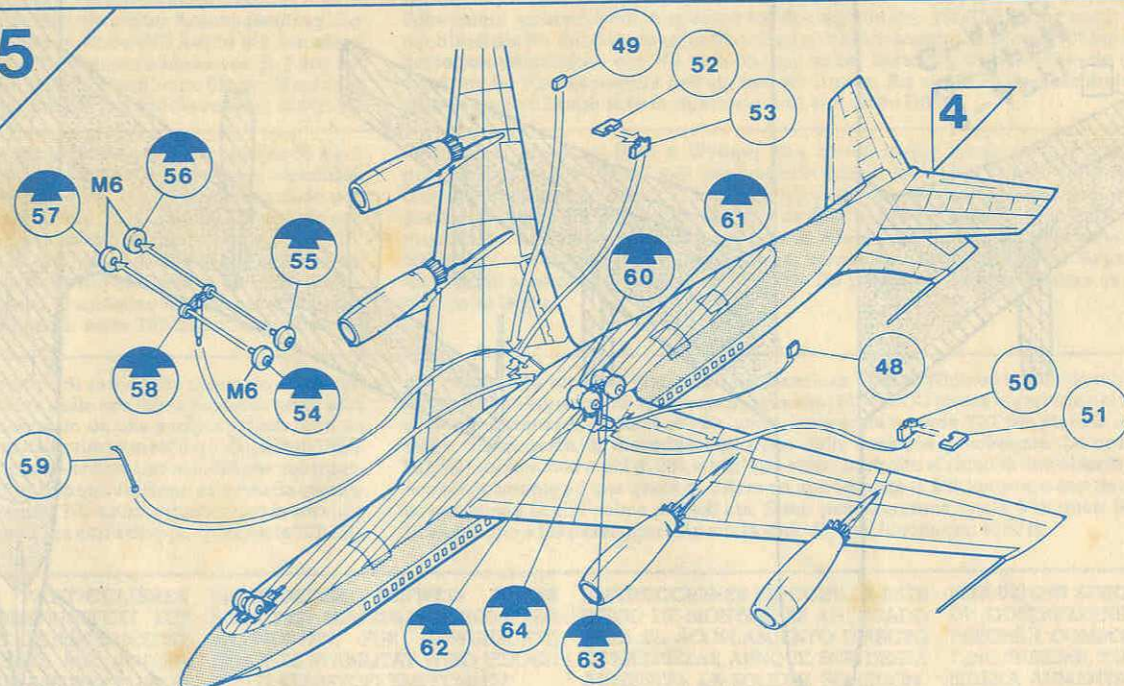
Lowered undercarriage
Train d'atterrissage abaissé
Ausgefahrenes Fahrwerk
Tren de aterrizaje abatido
Carrello abbassato



Undercarriage retracted
Train d'atterrissage rentré
Fahrwerk Eingezogen
Tren de aterrizaje retractado
Carrello retratto

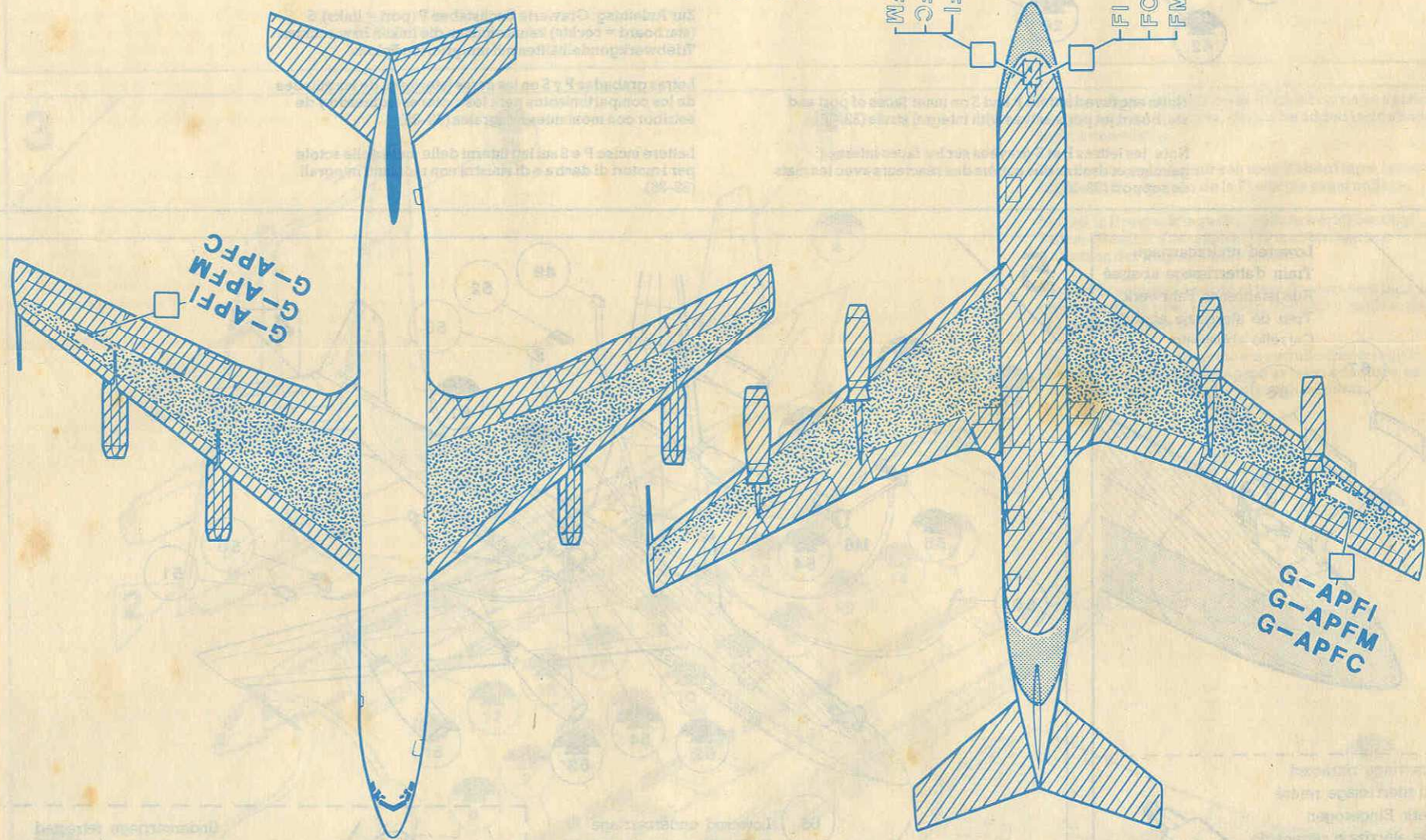
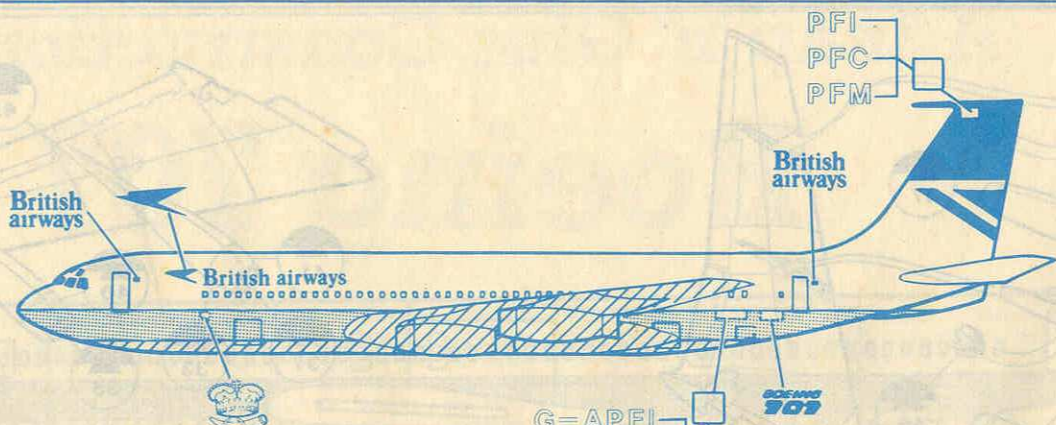


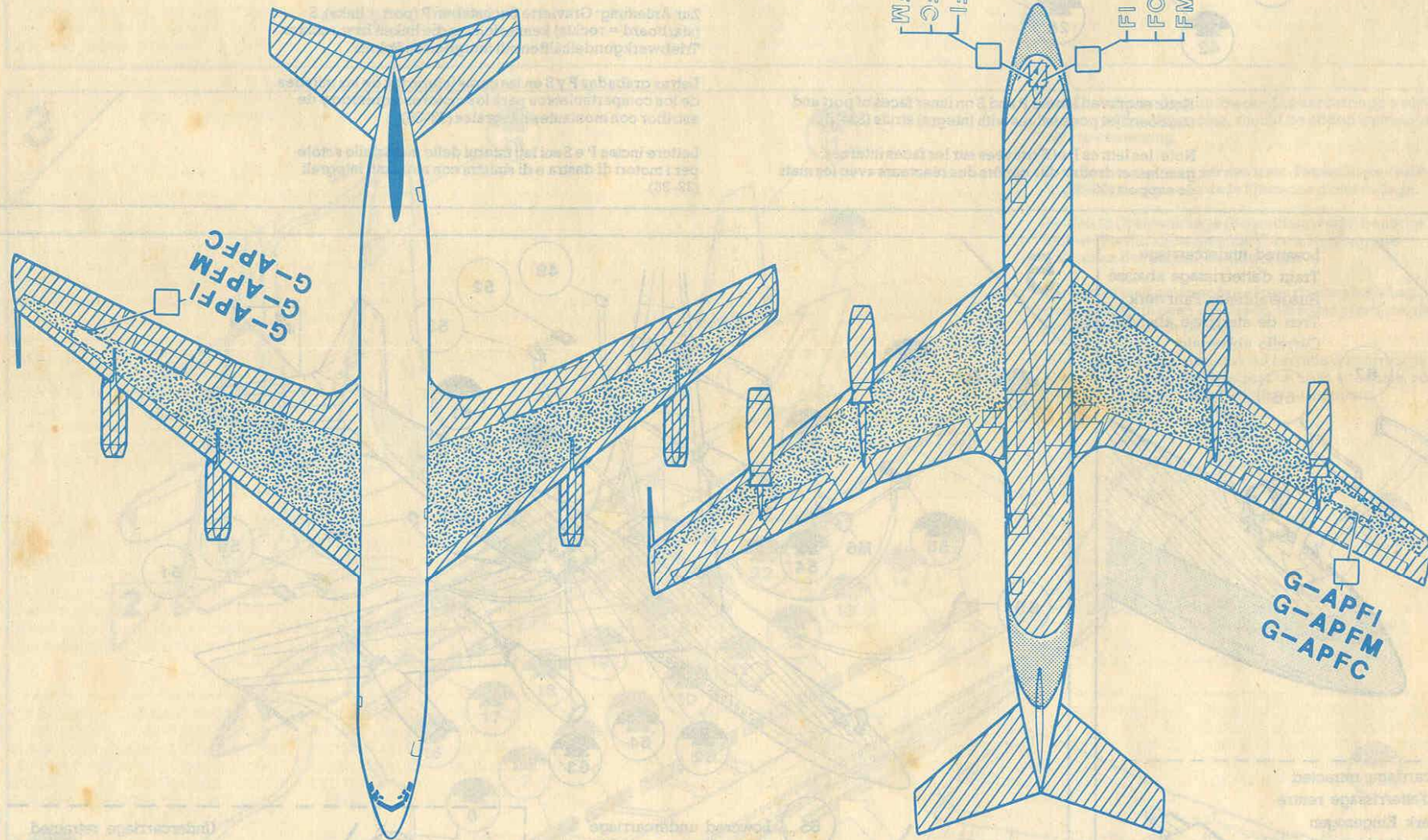
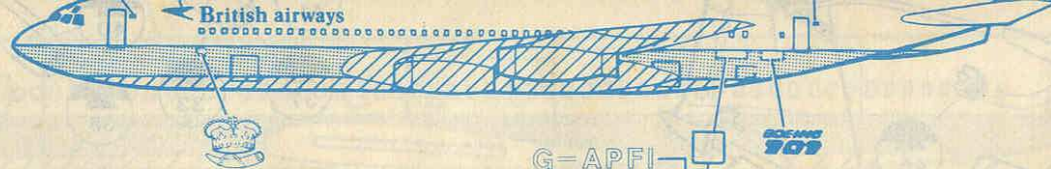
5



Lowered undercarriage
Train d'atterrissage abaissé
Ausgefahrenes Fahrwerk
Tren de aterrizaje abatido
Carrello abbassato

Undercarriage retracted
Train d'atterrissage rentré
Fahrwerk Eingezogen
Tren de aterrizaje retractado
Carrello retratto





PAINT NOS: M6 G3 G8 G13 G14

G3 WHITE
BLANC
WEISS
BLANCO
BIANCO

G8 SILVER
ARGENT
SILBER
PLATEADO
ARGENTO

G14 DOVE GREY
BLEU PIGEON
TAUBENGRAU
GRIS PALOMA
GRIGIO TORTORA

G13 OXFORD BLUE
BLEU OXFORD
OXFORDBLAU
AZUL OXFORD
BLU OXFORD

Are you a
member of the



**Modellers'
Club?**

CLUB PAGE EVERY WEEK IN
"BUSTER" & "BATTLE ACTION" COMICS.
or write to - AIRFIX MODELLERS' CLUB,
DEPT 'C', LAVINGTON HOUSE,
25 LAVINGTON STREET, LONDON SE1 0PF

TO

.....

.....

.....

.....

Address above label to yourself using block letters

In case of complaint fill in details and return slip to:

AIRFIX PRODUCTS LTD. (DEPT. C)
HALDANE PLACE, LONDON SW18 4NB

NAME OF
CONSTRUCTION KIT

MY COMPLAINT IS

.....

.....

PART No.

.....

DATE