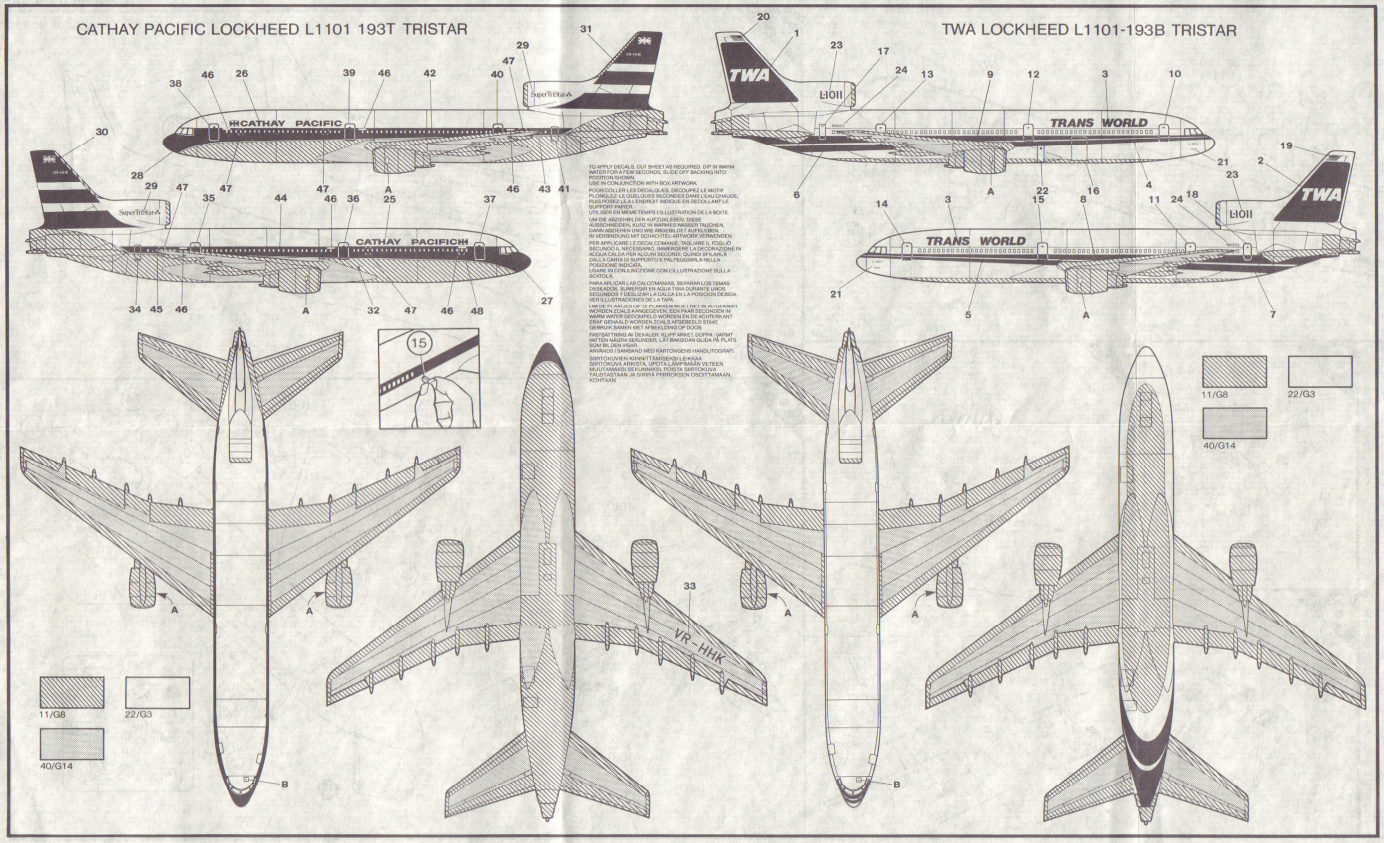


TO APPLY DECALS, CUT SHEET AS REQUIRED. DIP IN WARM WATER FOR A FEW SECONDS. SLIDE OFF BACKING INTO POSITION SHOWN.
PRÉPARER LES DÉCALCOMANIES WITH BOX ARTWORK.
POUR COLLER LES DÉCALQUES, DÉCOUPEZ LE MOTIF PLONGEZ LE QUELQUES SECONDES DANS L'EAU CHAUDE, PUIS FÉRÉZ-LE À L'ENDROIT INDIQUÉ EN DÉCOLLANT LE SUPPORT PAPIER.
UTILISER EN MENE TEMPS LA LISTERATION DE LA BOITE.
UM DIE ABZIEHBILDER AUFZUKLEBEN, DIESE ZUSCHNEIDEN, KURZ IN WARMES WASSER TAUCHEN, DANN ABZIEHEN UND WIE ABGEBILDET AUFKLEBEN.
IN VERBINDUNG MIT SCHACHTEL-ARTWORK VERWENDEN.
PER APPLICARE LE DECALCOMANIE, TAGLIARE IL FOGLIO SECONDO IL NECESSARIO, IMMERGERE LA DECORAZIONE IN ACQUA CALDA PER ALCUNI SECONDI, SCIVOLARE DALLA CARTA DI SUPPORTO E PIAZZARLA NELLA POSIZIONE INDICATA.
USARE IN CONJUNCZIONE CON LE LISTRAZIONE SULLA SCATOLA.
PARA COLOCAR LAS CALCOMANIAS, SEPARAR LOS TEMAS DESEADOS, SUMERGIR EN AGUA TIBIA DURANTE UNOS SEGUNDOS Y DESLIZARLA CALZA EN LA POSICIÓN DEBIDA.
VER ILUSTRACIONES DE LA TAPA.
VINDER PLAKSLAG OP TIL PLANCEREBOKS I RIGTIG MÅLESTOK. DYP I VARMT VAND I NOGLE SEKUNDER. LÆT BAGSIDEN GLIDE FR PLATS SOM BILDEN VISER.
ANVENDES SAMMEN MED KARTONGENS HANDLTOGFARI.
SIVRTOKUVIEN KIINNITTÄMISEKSI LEIKKAA SIIRTOKUVA ARKISTA, UPOTA LÄMPIMÄÄN VETEEN MUUTAMIKSI SEKUNNIKSI, POISTA SIIRTOKUVA TALTASTASAAN JA SIIRRÄ PIIRROKSEEN OSOITTAMAAN KOHTAAN.

11/G8 22/G3 40/G14

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, two advanced Rolls-Royce RB211 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 carry can be carried to passenger level in two lifts when required. Designed to operate over short and medium ranges of up to 3,000 miles (4,800 kilometres) 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 kilometres).

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 commença sur deux de nouvelles installations d'assemblage et d'essais en vol pour construire le nouvel avion. Pour propulser le Tristar, trois nouveaux moteurs Rolls-Royce RP211 turbofan furent choisis, chacun développant 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 problèmes 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 luxueuses pour 256 passagers en classe mixte ou bien pour 345 passagers en classe économique. Les 5.97 mètres 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 à l'étage passagers par deux ascenseurs. Prévu pour être exploité sur les courtes et moyennes distances jusqu'à 4800 Km, le Tristar peut utiliser les aéroddromes 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 mètres et une envergure de 47.35 mètres. Les moteurs Rolls-Royce RB211 donnent une vitesse de croisière de Mach 0.85 et un rayon d'action de 4800 kilomètres

Med Lockheed L-1011 Tristar markerade bolaget sitt återinträde på marknaden för trafikflygplan efter att ha koncentrerat sig på en rad militärtransportplan i vilka det välkända C-130 Hercules och det jättelika C-5a Galaxy ingick. Konstruktionsanalyser påbörjades år 1966 och två år därefter togs beslutet att fortsätta med projektet Lockheed Model 193, känt under namnet L-1011 Tristar. För framdrivning av Tristar valde man tre Rolls-Royce RB211 turbofanlkmotorer av avancerad typ. Dessa utvecklar vardera en dragkraft på 19000 kg och besitter dessutom en extra fördel i och med att bullerfaktorn är avsevärt reducerad.

Det första Tristar-planet rullades ut i september 1970 och provflygningarna pa började i november samma år. Det inrivigdes dem trafikflygplan av Eastern Air Lines i april 1972. Inuti den rymtiga 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 ytterligare sim 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. Hämtan bissa mat- och dryck i vagnar upp till passagerarkabinen med hva hissar. Konstruerad för korta till medellånga flygsträckor pa upp till 4800 km kan Tristar använda sig av existerande flygvägar och arrangemangen med tre motormedir mycket tillgodakagt vi tillkortefattningspunkt jämfört med tva-motoriga plan tillrutan att dess prestanda är överlägsen. Tristars sittrora 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 siirtymiseestä kaupallisella lentokonealalle keskityttyään valmistamaan erilaisia armeijan kuljetustenkoneita, 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 RB211 -ohituksuimoottoria, joka kehittävät 42,000 naulan (19,000 kg) työntövoimaa, ja joiden ehkä ein huomattavuus pienentyvyt melutasoja.

Ensimmäinen TriStar tuli tehtaalta syyskuussa 1970 ja koelennot aloitettiin saman vuoden marraskuussa. Eastern Air Lines vihki käyttöönmatkalikuplaveen koneilla huhtikuussa 1972. Tilavassa matkustamossa löytyy yleiset tilat 256 matkustajalle en matkustajakuksissa tai jopa 345 paikkaa sääliöllisuuksin asetteistoa. 19 jalan 7 tuuman läpimittainen runko ei ainoastaan tarjoa ainutlaatuisen leveän ja tilavan matkustamon, vaan tilaa on myös riittävästi lattian alapuolella sijattavalle keittiölle, tästä keittiöstäjota voidaan nosat ja jaemaa nostaa tarvittaessa matkustamon tasolle kahden hissin avulla. Koska TriStar on suunniteltu lyhyille ja keskipitkille kokiemtaan 3000 maalin (4800 kilometrin) matkoille, voi se käyttää nykyisiä käyttöasa olevia lentokenttiä ja koneen kolme moottoria käsittävä rakauna on suuri ota turvallisuuteen nähden verrattuna kaksimoottorisiin koneisin, mikä myös lisää koneen suoritusnykyä. TriStarin kokonaispituus on 178 jalkaa 7 tuumaa (54,41 m) ja siiven jännevälä on 155 jalkaa 4 tuumaa (47,34 m). Rolls-Royce RB.211 -moottori saihvat 600 m.p.h (965 km/t) matkalentonopeuden ja yli 3000 maalin (4827 kilometrin) lentomatkan.

Der 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 RB211 turbofan motoren gekozen, elke ek een stuwkracht van 19,000 kg ontwikkelend, met daarnaast als bonus een aanzienlik 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 toeristerklasse inrichting. De ronip met een doorsnede van 5,94 m bevat niet alleen een uitzonderlijk brede en ruime passagierskabine, maar hiert tevens voldoende ruimte voor ses keuken onder de het passagiersdek, vanwaar twee liften wogenlas met voedsel en dranken naar de kabine transporteren kunnen. De TriStar is ontworpen voor korte en middelasge 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 twemotorige 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 RB211 motoren geven een kruissnelheid van 965 km/u en een bereik van meer dan 4,800 km.

De 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 den sich der C-130 Hercules und auch die gigantische C-5A Galaxy wirksam 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 entwickelten Werks- und Testzentrum für die TriStar. Als Antrieb sah man drei Rolls-Royce RB211 Turbofan-Turbinen vor 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 der Flugplatzanlieger weit weniger stört als andere. In der geräumigen Flugzeugzelle, die sehr luxuriös ausgestattet ist, finden 256 Passagiere in der Gemischten Klasse-Ausführung und bis zu 345 in der Economy-Klasse (begueres 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 Flugplätze über zwei Versorgungslifte mit allem Nötigen bedient werden. Die für den Kurz- und Mittelstreckeneinsatz 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 turboventilatori a doppio flusso Rolls-Royce RB211, sviluppanti ciascuna una spinta di 19.000 kg, con l'ulteriore vantaggio di un livello di rumorosità notevolmente ridotto.

Il primo TriStar uscì dalla linea 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 bassoso confort 256 passeggeri e, 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 RB211 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 compañía 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 RB211, 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. Diseñado 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 autonomía sobre los 4827 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.

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'ADESIVO. 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.

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

BESTUDEER DE TEKENINGEN EN PROBEER HET SAMENVOEGEN, VOORDAT JE DE ONDERDELEN AAN ELKAAR VASTPLAKT. SCHUUR VOORZICHTIG HET VERGULSEL EN DE VERF VAN DE VASTE 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.

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.

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
LIMAA

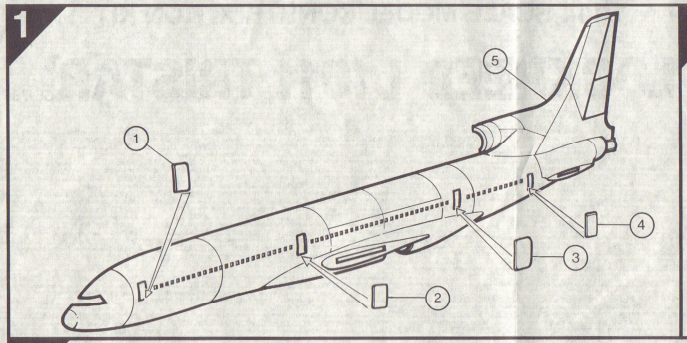
CLEAR
CLAIR
KLAR
TRASPARENTE
TRANSPARENTE
SCHOON
GENOMSKINLIG
KIRKAS

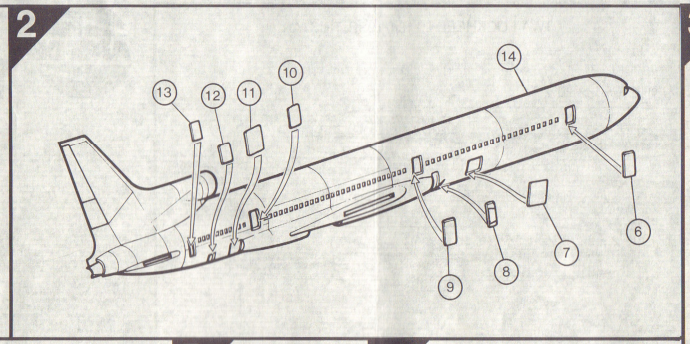
ALTERNATIVE PART
PIECE EN OPTION
ALTERNATIV-TEIL
PEZZO ALTERNATIVO
PARTE ALTERNATIVA
ANDER ONDERDEEL
ALTERNATIV DEL
VAIHTOEHTOINEN OSA

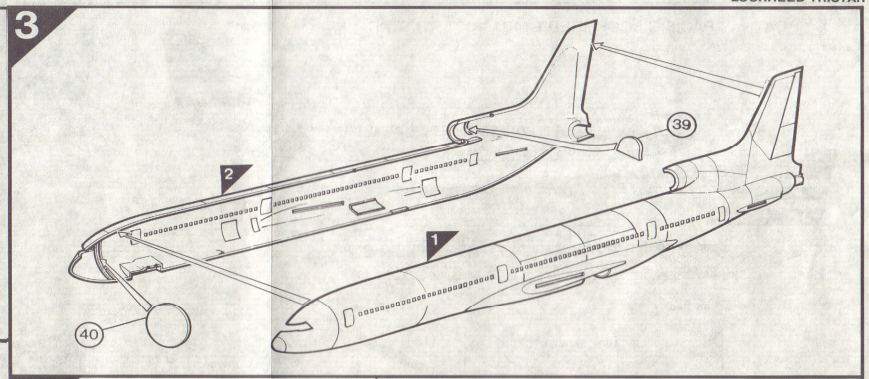
DO NOT CEMENT
NE COLLEZ PAS
NICHT VERKLEBEN
NON APPLICARE ADESIVO
SIN PEGAMENTO
NIET VASTPLAKKEN
LIMMA INTE
ÄLKAÄ LIIMATKO

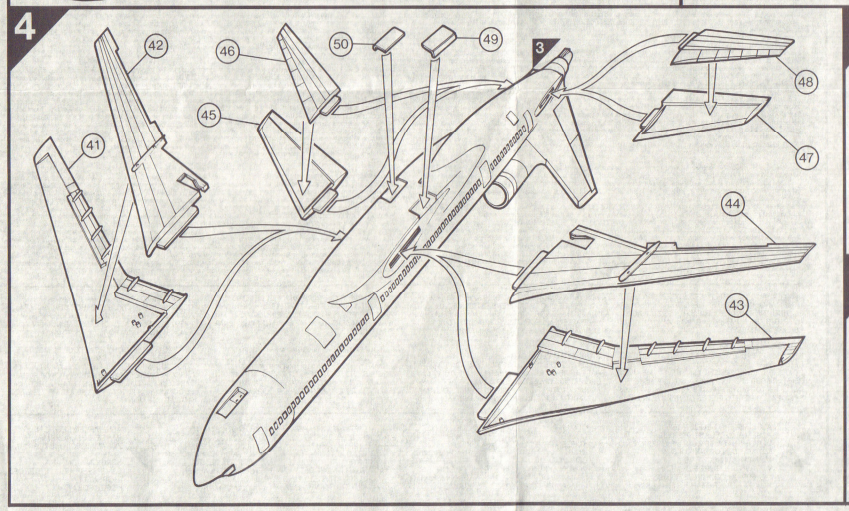
ASSEMBLED SECTION
PARTIE DEJA ASSEMBLEE
ZUSAMMENGEBAUTER TEIL
SEZIONE MONTATA
SECCION MONTADA
SAMENGEVOEGD ONDERDEEL
IHOPSATT
KOOTUT OSAT

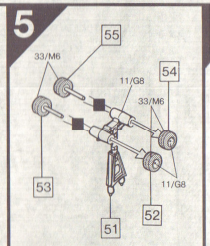
A HUMBROL PRODUCT® Humbrol Limited, Marfleet, Hull, England 1988

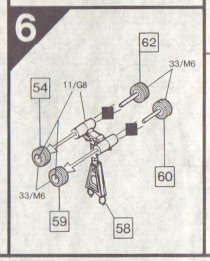

1
1
2
3
4
5

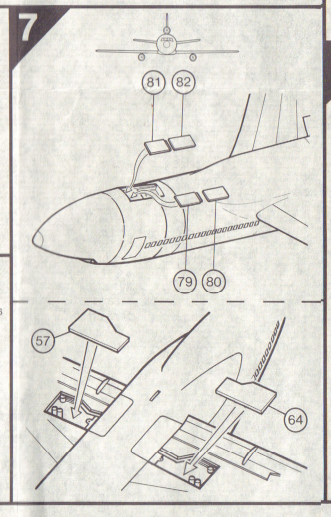

2
6
7
8
9
10
11
12
13
14

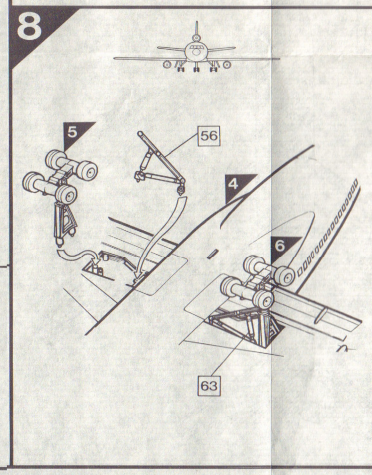

3
1
2
39
40

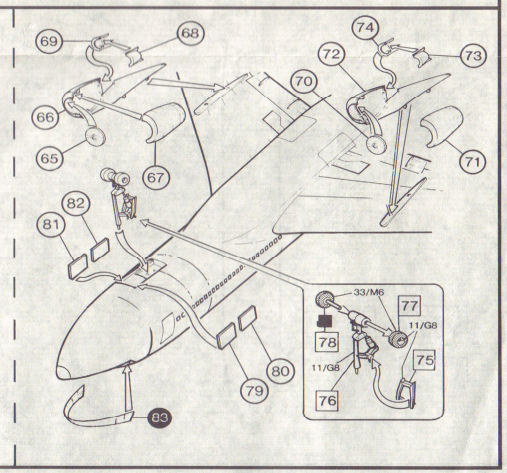

4
3
41
42
43
44
45
46
47
48
49
50


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


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


7
57
64
79
80
81
82


8
4
5
6
56
63


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