



1/144 SCALE MODEL CONSTRUCTION KIT

BOEING 727

In her long pioneering history, T.W.A. has flown aircraft with three engines, such as the Ford Tri-Motor; flown aircraft with clean wings such as the Northrop Alpha and flown Martin aircraft with rear stairs. The Boeing 727 is the first aircraft to combine all three features with jet speed, comfort and performance. Looking at the aircraft there are three striking departures from modern U.S. transport aircraft design, clean wings—no engines on them; horizontal stabilizer and elevator perched on top of the fin, three engines mounted aft—one in a pod at each side of the fuselage and one in the tail cone with the air inlet faired into the top of the fuselage at the fin root. Despite these marked departures from the past, the airline observer can still spot the 727 as a member of the Boeing family, perhaps because she retains the massive lines of the 707 body. Whilst her overall performance is something to talk about, the 727's slow landing speed and short take-off distance are her chief virtues. A novel feature of the 727 is the self-contained "Airstairs" unit which facilitates passenger boarding and deplaneing. The unit drops down under the tail, retracting flush when not in use. At major terminals Jetways are used to board and deplane passengers via the first class compartment through the forward cabin door. Seats and passenger service units are mounted on tracks and the cabin compartment divider is also movable, giving a flexible seating arrangement. T.W.A.'s initial configuration provides 28 seats in first class and 66 in coach for a total capacity of 94, in cold weather one set of three coach seats can be replaced by a quickly installed coat closet. The 727 is powered by three Pratt and Whitney JT8D-1 turbofan engines each of 14,000 lbs. thrust, giving a cruising speed of 605 m.p.h. and range of 2,150 miles. Wing span is 108 ft. and length 134 ft.

Au cours de sa longue histoire, T.W.A. a utilisé des avions à trois moteurs, tel que le Ford Tri-Motor, des avions à ailes nettes, tel que la Northrop-Alpha, et des avions à escalier arrière, tel le Martin. Le Boeing 727, est le premier à combiner ces trois caractéristiques, avec la vitesse, le confort et les performances du réacteur. L'examen de l'avion montre trois choses remarquables, des ailes nettes—pas de moteurs sur les ailes—un stabilisateur horizontal avec le gouvernail de profondeur monté sur le sommet de la dérive. Malgré ces marques du passé le 727, est bien un membre de la famille Boeing, peut-être, parce qu'il garde les lignes massives du 707. Parmi les principales qualités du 727, on peut citer sa basse vitesse d'atterrissage, et son décollage court. Une nouvelle qualité du 727, est d'avoir un escalier, qui facilite la montée et la descente des passagers. L'escalier descend sous la queue et, est escamoté dans l'avion, quand il n'est pas en service. Sur les grands aérodromes des couloirs accordéon, sont utilisés pour l'embarquement et le débarquement par la cabine de 1^o classe, et la porte avant. Les sièges et les éléments de service sont montés sur rails, et les séparations de la cabine sont amovibles. Il y a en général 28 Sièges de 1^o classe et 66 Sièges de classe touriste, pour une capacité totale de 94. Par temps froid, une série de 3 sièges peut-être rapidement remplacée par une cabine. Le 727 est propulsé par trois réacteurs Pratt et Whitney J T 8 D-1, de chacun 14.000 livres de poussée, lui donnant une vitesse de croisière de 605 Miles à l'heure, et un rayon d'action de 2.150 Miles. Envergure: 32.92 m., Longueur: 41.96 m.

In ihrer langen Pionier-Geschichte flog die TWA (Trans World Airlines) einige dreimotorige Flugzeuge, so die Ford-Trimotor, Flugzeuge mit „sauberen“ Tragflächen wie die Northrop Alpha oder mit Hecktreppen wie die Martin-Maschinen. Die B-727 ist der erste Airliner in dem diese drei Vorteile mit der Geschwindigkeit, der Leistungsfähigkeit und dem Komfort eines Düsenflugzeugs vereinigt sind. Bei Betrachtung der „727“ erkennt man drei große Unterschiede gegenüber anderen modernen US-Airlinern: „saubere“ Flügel ohne Triebwerke daran, auf das Seitenleitwerk aufgesetztes Höhenleitwerk sowie drei Hecktriebwerke, von denen zwei beidseitig und eines auf dem Rumpfheck, mit dem Lufteinlauf auf dem Rumpfrücken in die Seitenflosse übergehend, angeordnet sind. Trotz dieser unkonventionellen Konstruktionsmerkmale erkennt der Typenkenner doch eine Verwandtschaft zu bekannten Boeing-Formen der weltbekannten Flugzeugfamilie, vielleicht am kompakten Rumpf, der von der Boeing 707 stammt. Neben ihrer allgemeinen Leistungsfähigkeit muß man besonders die geringe Landegeschwindigkeit der 727 und ihre Kurzstartfähigkeit hervorheben. Eine neue Besonderheit sind auch die bordeigenen Fluggasttreppen, die gleichzeitig Anbordgehen und Verlassen des Flugzeugs ermöglichen. Die Treppen fahren unter dem Heck aus und werden zum Fluge voll eingezogen. Auf großen Flughäfen werden jedoch herangefahrene „Jetways“ (Fluggaststeige) zum Ein- und Aussteigen der Passagiere durch die Bugtür in der 1. Klasse benutzt. Die Kabineneinrichtung, Sitze und Trennwände sind beweglich auf Schienen angeordnet und lassen sich vielen Kapazitätsmöglichkeiten anpassen. Die TWA-Konfiguration sieht 28 Erster-Klasse-Plätze und 66 in der Economy-Klasse vor, zusammen 94. Drei Pratt & Whitney JT8D-1 Turbofan-Triebwerke von je 6 350 kp Schub verleihen der B-727 eine Reisegeschwindigkeit von rund 900 km/h und eine Reichweite von 2 500 bis 2 700 km. Abmessungen: Spannweite 32,92 m, Länge 40,9 bzw. 41,96 m.

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.

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.

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

ALLGEMEINE BAUTIPS

Anordnung und Vollzähigkeit aller Bauteile nach Anleitung, Abbildungen und Deckelbild überprüfen. Vor Bemalung und Montage Gussgrate entfernen und Teilepassung ungeleimt probieren. Nur nächstbenötigte Teile von Gussrippen lösen bzw. Sichtbeutel entnehmen.

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



CEMENT
COLLE
KLEBEN



TRANSPARENCY
TRANSPARENT
KLARSICHTTEIL



DO NOT CEMENT
NE PAS COLLER
NICHT KLEBEN



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.

For a model with retracted undercarriage, the legs, wheels and tail bumper (46, 48-50, 53-56, 58-61) should be omitted and the doors (47, 51, 52, 57, 62) cemented in closed position.

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. Noter, que les légères irrégularités de la ligne de peinture seront couvertes par les décalques.

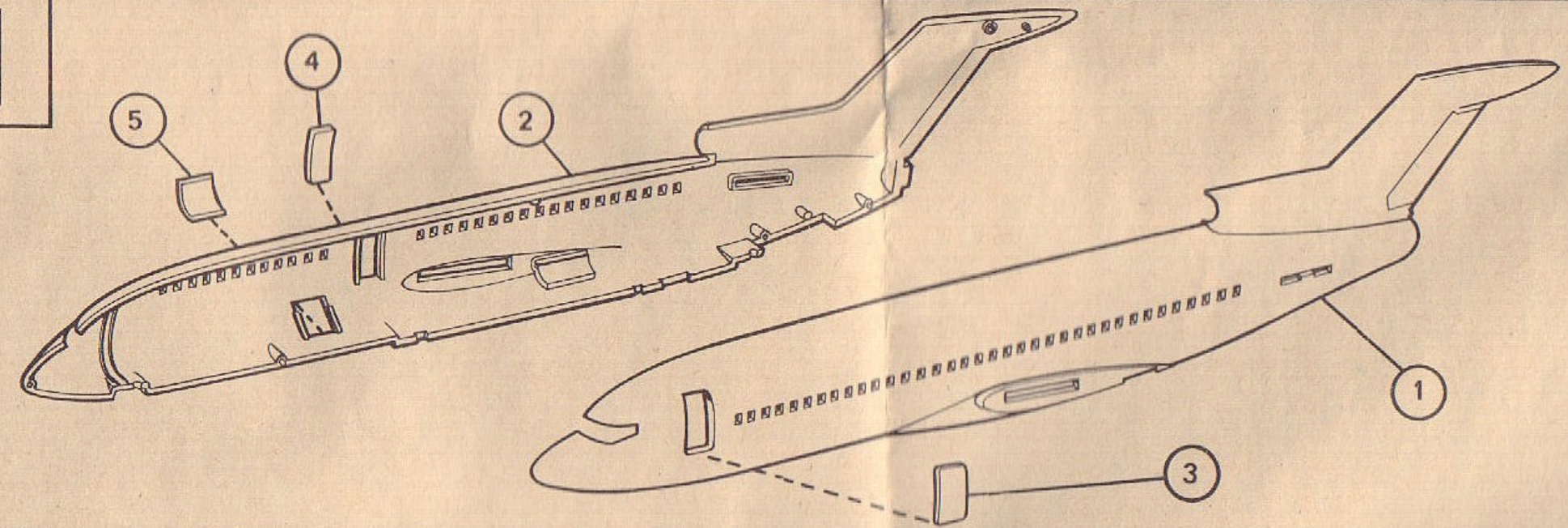
Pour un modèle à train d'atterrissage rentré, omettre les jambes et les roues (46, 48-50, 53-56, 58-61) et coller les portes (47, 51, 52, 57, 62) en position fermée.

SONDERHINWEISE

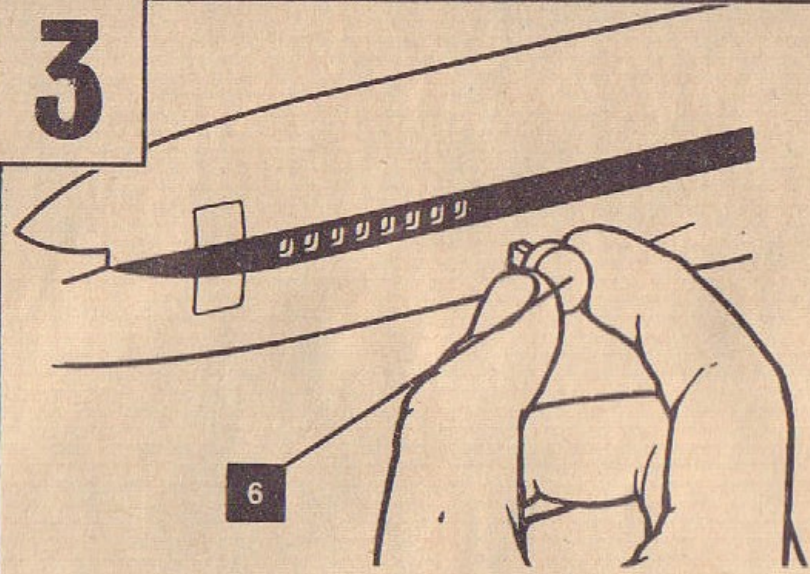
Rumpfhälften vor Anbringen der Abziehbilder fertig bemalen, Farbe an Leimflächen verschmiert mit Kleber. Geringfügige Unsauberkeiten an den Rumpffarbgrenzen werden durch Abziehbilderstreifen überdeckt.

Bei Fahrwerk EIN: Federbeine, Räder und Hecksporn (46, 48-50, 53-56 und 58-61) weglassen, Radklappen (47, 51, 52, 57, 62) „geschlossen“ montieren.

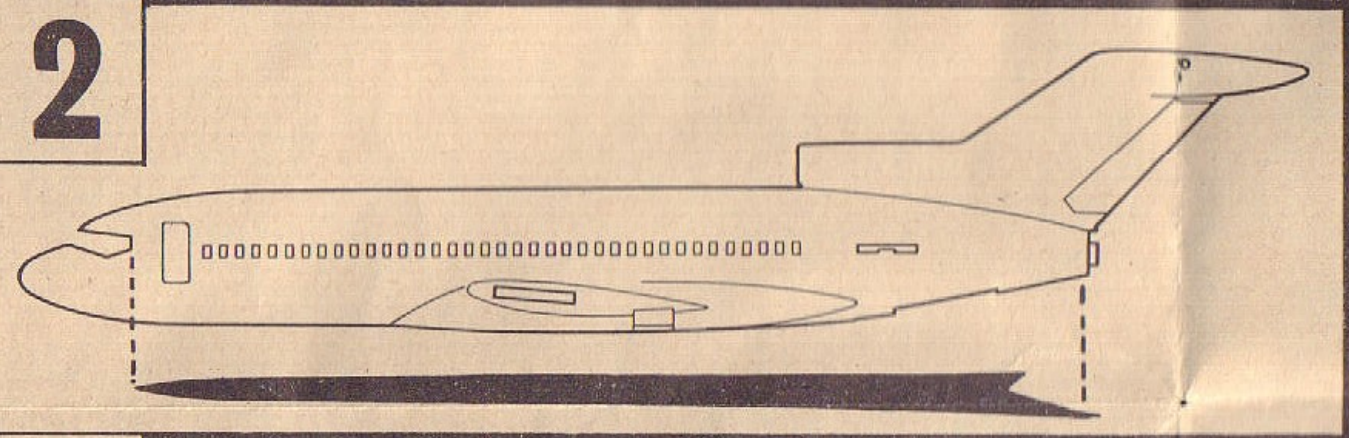
1



3



2

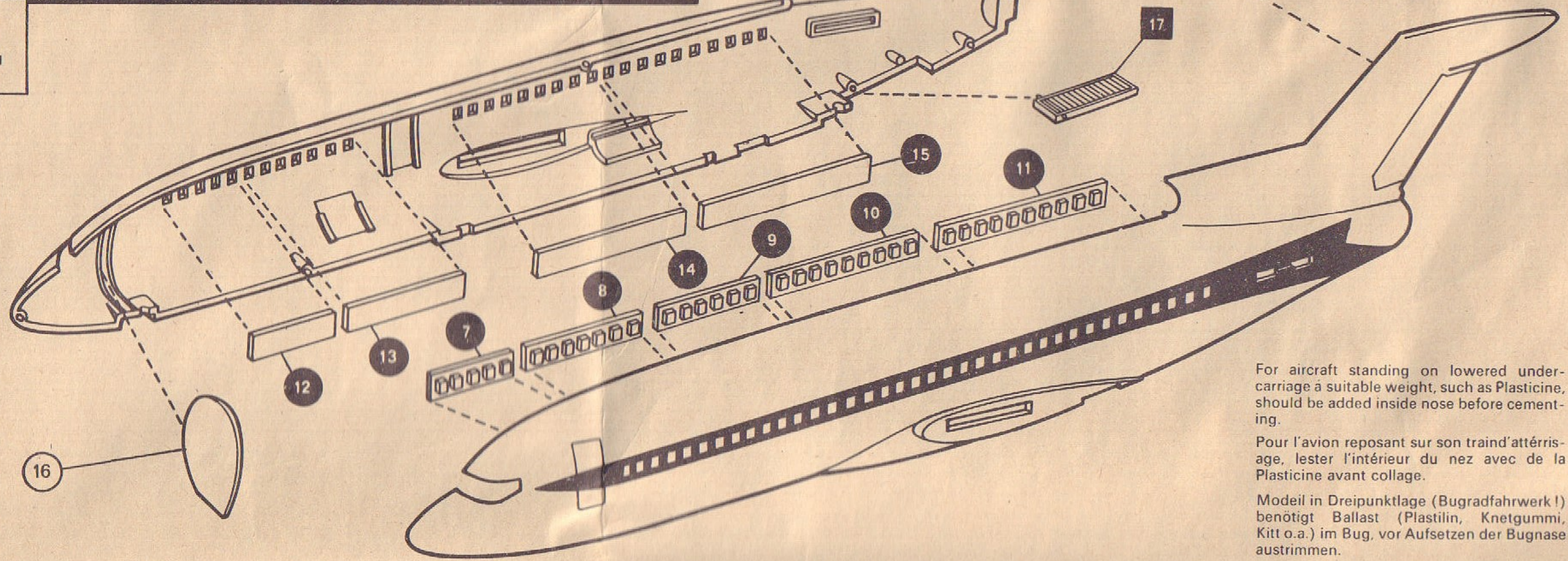


After applying transfers set aside to dry before attempting to pierce transfer as shown in fig. 3.

Après avoir posé les décalques, laisser secher avant d'essayer de les percer comme indiqué à la figure 3.

Nach Anbringen der Schiebepilder Modell zum gründlichen Trocknen abseits stellen, erst dann z. B. Fensteröffnungen behutsam drehend ausstanzen, siehe Abb. 3.

4

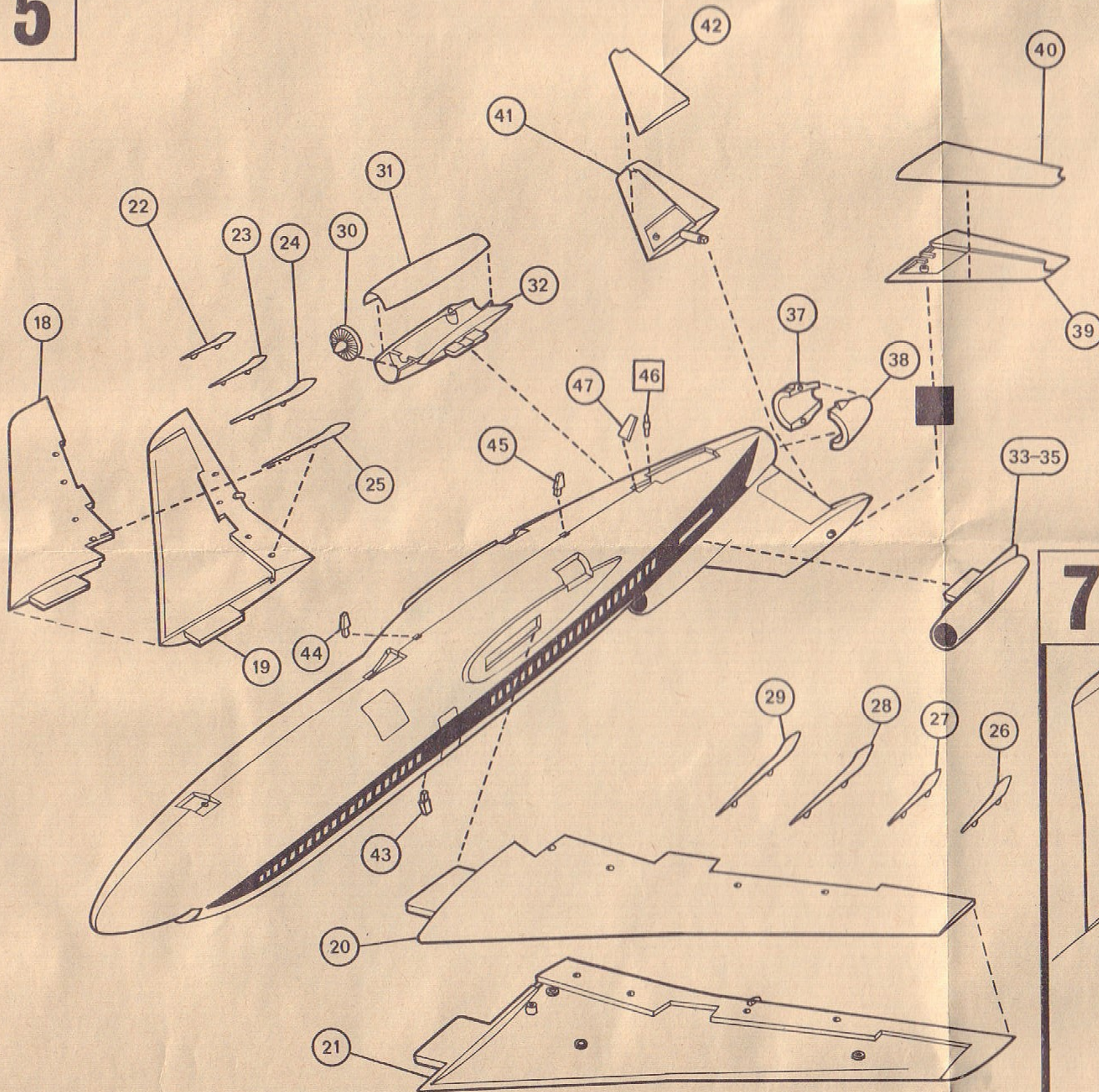


For aircraft standing on lowered undercarriage at suitable weight, such as Plasticine, should be added inside nose before cementing.

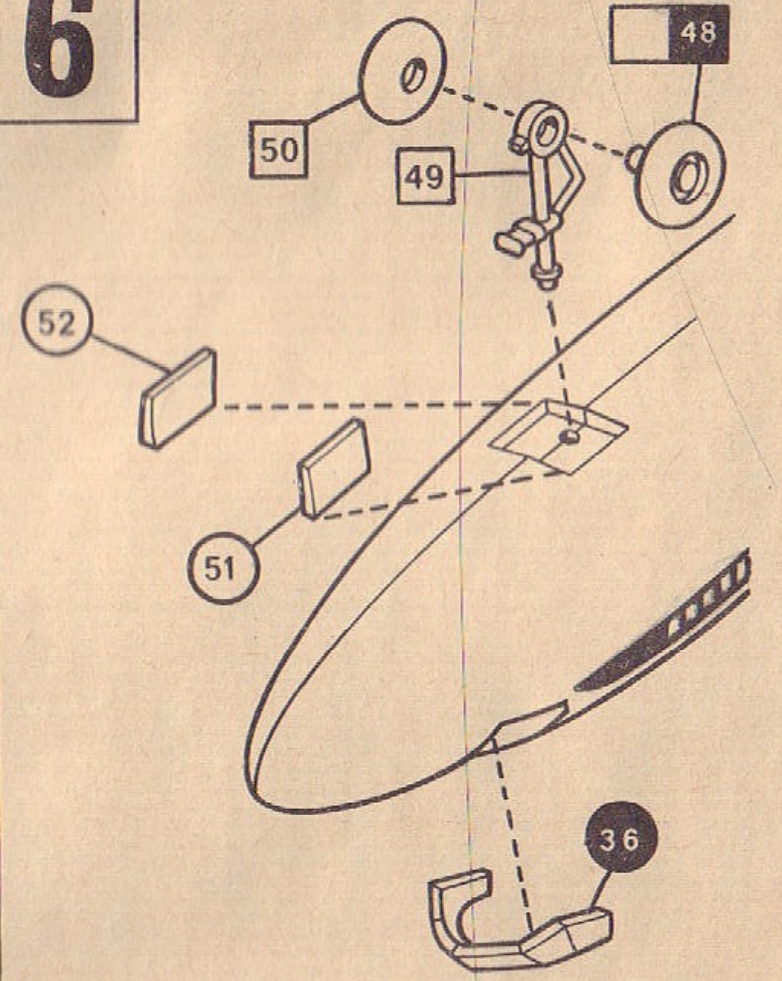
Pour l'avion reposant sur son train d'atterrissage, lester l'intérieur du nez avec de la Plasticine avant collage.

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

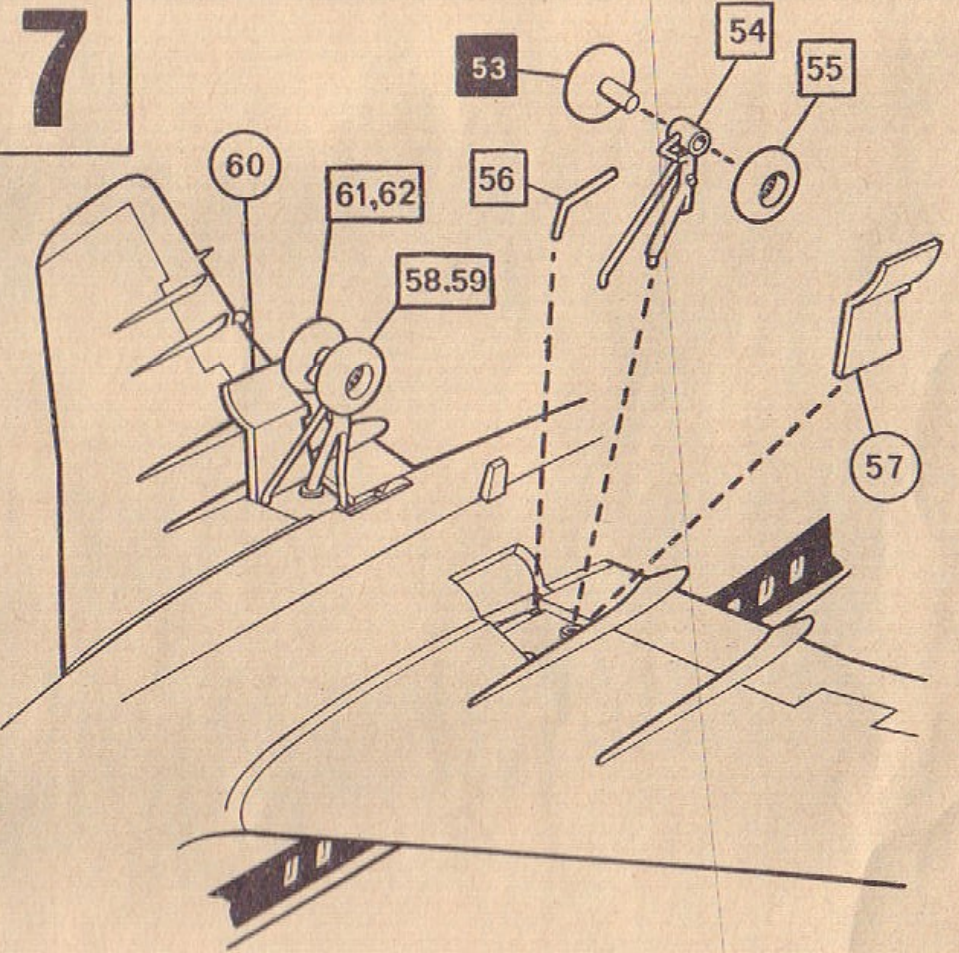
5

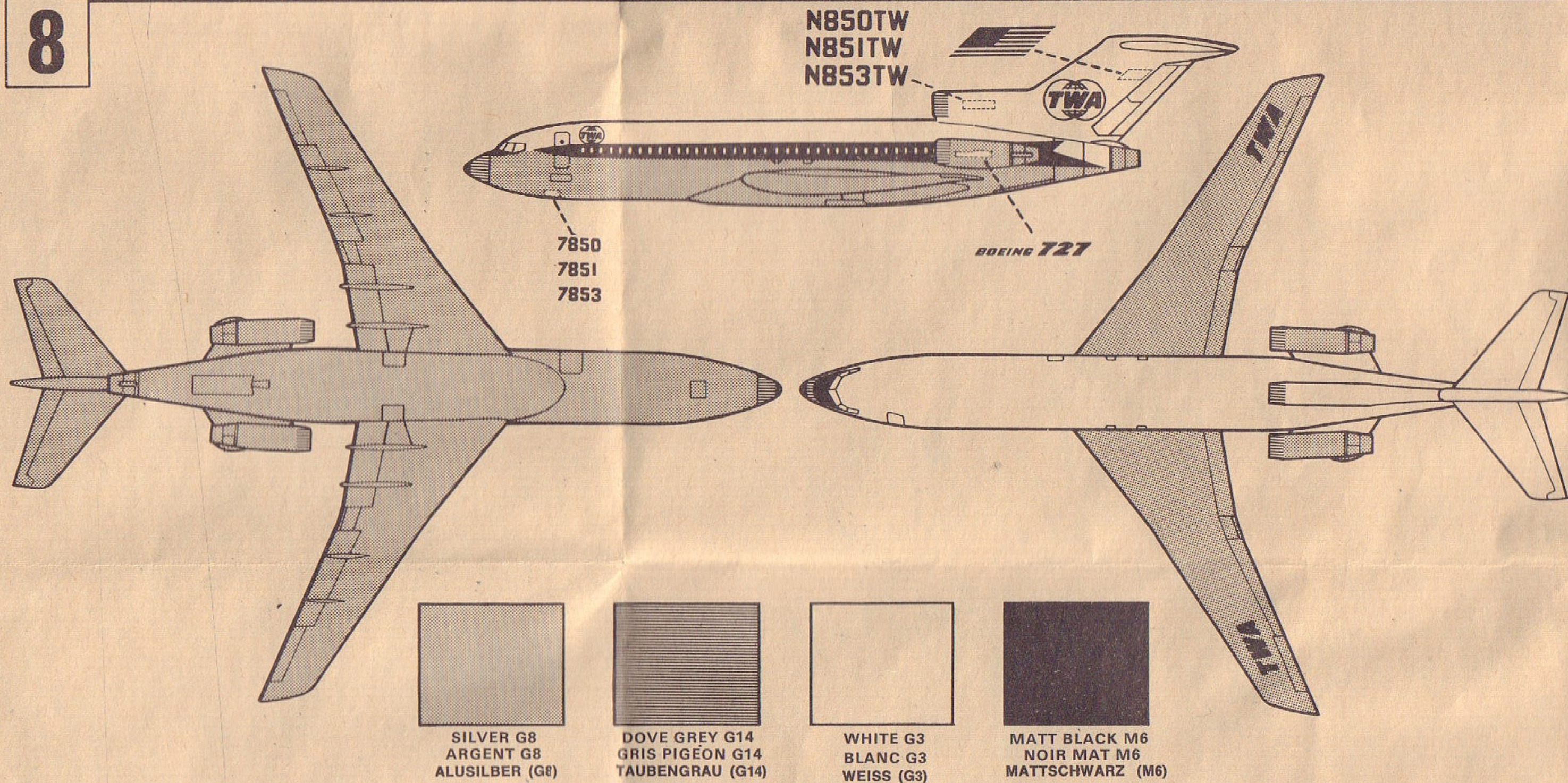


6



7





N.B. FOR PAINTING USE "AIRFIX" PAINTS, FOR FIXING USE "AIRFIX" POLYSTYRENE CEMENT

WHITE G3: Top of fuselage and tailfin.
DOVE GREY G14: Band on nose.
MATT BLACK M6: Anti-dazzle panel, radar nose wheel, tyres.
SILVER G8: Remainder of aircraft.

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

The choice of three large and small registration numbers are provided and paired as follows: N850TW, 7850; N851TW, 7851; N853TW, 7853.

BLANC G3: Dessus du fuselage et dérive.
GRIS PIGEON G14: Bande sur le nez.
NOIR MAT M6: Panneau anti-reflets, radar de nez, pneus.
ARGENT G8: Le reste de l'avion.

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

Un choix de trois grands, et trois petits numéros d'immatriculation est fourni par paire comme suit: N850TW, 7850; N851TW, 7851; N853TW, 7853.

WEISS (G3): Rumpfdack und Seitenflosse
TAUBENGRAU (G14): Band um Rumpfbug
MATTSCHWARZ (M6): Blendschutz vor Cockpit, Radarnase, Radreifen
ALUSILBER (G8): übrige Oberflächen

Vor Anbringen der Schiebebilder Bemalung fertigstellen. Bilder einzeln ausschneiden, einweichen, naß aufschieben, andrücken, glätten, ausrichten und trocknen.

An Abziehbildern stehen wahlweise zur Verfügung, sie sind jeweils paarweise anzubringen: N850TW, 7850, N851TW, 7851, N853TW, 7853.