



APPLY TRANSFERS, SEPARATE INTO REQUIRED SUBJECTS DIP IN WARM WATER FOR A FEW MINUTES, SLIDE OFF BACKING INTO POSITION SHOWN IN ILLUSTRATION.  
 PÅSÄTTA TRANSFERER, SORTERA I NÖDVÄNDIGA GRUPPOR, DOPPA I VARMT VATTEN I ETT PAR MINUTER, SKJUTA PÅ PLATS FRÅ BAK-PAPPERET SOM VISAT PÅ ILLUSTRATIONEN.



PAINT NOS: M6 G3 G8 G14

- WHITE G3  
VITT
- DOVE GREY G14  
DUVA GRÅ
- BLACK M6  
SVART
- SILVER G8



# 1/144 SCALE MODEL CONSTRUCTION KIT

## SAS AIRBUS INDUSTRIE A300B-2

The wide-body European A300 Airbus twin jet airliner made its first flight in October 1972 and entered service with Air France in May 1974. 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. The A300 programme go-ahead was given in June 1969 with the formation of Airbus Industrie with Fokker/VFW joining at a later stage and Casa of Spain also gaining membership when the Spanish airline Iberia ordered the aircraft. 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 wing control surfaces. Customers include Lufthansa, Iberia, Air Inter, Indian Airlines, Korean Airlines and South African Airways. In 1978, two A300B-2s were ordered by SAS - Scandinavian Airlines System - for delivery late in 1979.

The SAS Airbus will seat 242 passengers and carry pallets and containers compatible with the cargo compartments of the airline's Boeing 747s and DC-10s. SAS also has options on ten more Airbuses with delivery expected between 1981 and 1984. To maintain compatibility with the rest of its fleet the airline selected Pratt & Whitney JT9D engines to power its A300s instead of the more widely used General Electric CF6-50s. Two main production versions of the Airbus are currently being built - the B2 and B4 - the latter being an extended range development of the B2 with extra fuel. The A300B2 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 aircraft has a cruising speed of 570 m.p.h. Airbus orders at the beginning of 1979 totalled 142 firm orders with 57 options.

Den breda europeiska A300 Airbus (fly-bus) dubbel jet flyg för första gången i Oktober 1972 och gick i tjänst hos Air France i Maj 1974. Airbus'en (Flybussen) är resultatet av studier, genomfört i 1968 av Aérospatiale i Frankrike, Hawker Siddeley i England och Deutsche Airbus i Väst-tyskland. A300 programmet blev godkänt i Juni 1969 vid stiftandet av Airbus Industrie med tillslutande av Fokker/VFW på ett senare tidspunkt, liksom Casa i Spanien blev partner, när det spanska fly-sällskap Iberia beställde Airbus'en (flybussen). Produktionen är delat, så att Deutsche Airbus bygger bakra delen av kroppen och fenorna, Aérospatiale cockpitet och den centrala delen av vingorna, Hawker Siddeley själva vingorna, Casa den vågrätta bakfena och vissa dörrar, och Fokker/VFW vinge-kontroll yterna. Kunder inkluderar Lufthansa, Iberia, Air Inter, Indian Airlines, Korean Airlines, och South African

Airlines. I 1978 beställde SAS två A300B-2 till leverering sist i 1979. SAS Airbus'en (flybussen) vil ha rum för 242 passagerare och paletter och containers svarande till lastrummet på sällskapets Boeing 747 och DC-10. SAS har också provisoriskt beställt ytterligare 10 Airbus'or (flybussar) för leverering mellan 1981 och 1984. För att behålla förenlighet med sina andra flyg har sällskapet valt Pratt Whitney JT9D motorer i stället för den mera allmänt använda General Electric CF6-50. Två versioner av Airbus'en (flybussen) blir för tiden producerat - B2 och B4 - den sistnämnda en mera vidräckande typ av B2 med extra bränsle (kapacitet). A300B2 har ett vingspann på 44,84 m, längd 53,57 m, höjd 16,53 m. Den kan medföra över 42.700 liter bränsle och har en genomsnittshastighet på 917 km/t. Airbus (flybus) ordrar i början på 1979 utgjorde 142 fasta och 57 provisoriska ordrar.

### 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.

### ALLMÄNA INSTRUKTIONER

Det rekommenderas att studera detaljbilderna och prov-samla för cementering. NB: Det är bäst att måla alla små-delar för samling. Delar skola vara som ritat och alla snibbar på delar skola fjärnas för samling. Alla delar är nummererade; samla i nummer följd.

- CEMENT  
LIM
- TRANSPARENCY  
GENOMSKINLIGHET
- DO NOT CEMENT  
FÄR INTE CEMENTERAS
- ▧ ASSEMBLED SECTION  
SAMLAT SEKTION
- ALTERNATIVE PARTS  
ALTERNATIVA DELAR

### SPECIAL INSTRUCTIONS

Paint fuselage halves before applying transfers. Avoid getting paint on the inside edges as this will interfere with cementing.

### SÄRSKILDA ANVISNINGAR

Måla flygkroppens halvor innan avdragspapperet sätts på. Förhindra att målarfärgen kommer på de inre kanterna då detta har menlig inverkan på hoplimningen.

