



## FORD 5-AT TRI-MOTOR

The Ford Tri-Motor, affectionately known as the 'Tin Goose', is one of the outstanding civil aircraft of all time, and some of these machines are still in service. The Tri-Motor was responsible for the growth of the airline system in the U.S.A. and achieved a record of reliability unsurpassed until the advent of the DC-3. In 1925 Henry Ford purchased the Stout Metal Airplane Company, and a year later produced the Ford 4-AT, the first of 200 Tri-Motors produced during the next seven years on assembly lines similar to those Ford used to produce cars. From late 1926 until June 1929 the 4-AT was in production and in service with many airlines, opening up new routes across North America and laying the foundations for the present airways systems; many were used as executive aircraft and as transports by the military services. In 1928 the Ford 5-AT was introduced, this having more powerful engines and larger airframe to give increased seating capacity; 15 seats in the 5-AT-B, and 17 in the 5-AT-C. 116 of this new version were delivered before production ceased in 1933, by which time

Le Ford "Tri-Motor" (connu de tous sous le nom de "Tin Goose") est un des meilleurs appareils civils qu'on ait jamais construits. En effet, quelques-uns de ces avions sont encore en service. C'est au "Tri-Motor" que se doit la croissance de l'aviation aux E.-U., car cet avion a établi une tradition de sécurité qui devait rester inégalée jusqu'à la mise en service du DC-3. En 1924, Henry Ford a acquis la Stout Metal Airplane Company pour sortir, un an plus tard, le premier des 200 "Tri-Motor" devant être construits pendant les sept années suivantes, sur des chaînes de montage semblables à celles mises en œuvre par Ford pour la production de ses voitures. Depuis la fin de 1926 jusqu'en juin 1929, le 4-AT, exploité par bon nombre de compagnies aériennes, a permis d'ouvrir de nouvelles routes d'un côté à l'autre de l'Amérique du Nord, posant ainsi la base des réseaux aériens d'aujourd'hui. Bien de ces appareils servaient d'avions soit d'affaires, soit militaires. En 1928, on a introduit le FORD 5-AT, appareil équipé de moteurs plus puissants et d'une cellule plus grande permettant un plus grand nombre de places: 15 places dans le 5-AT-B, 17 dans le 5-AT-C. On a livré 116 5-AT-C avant d'en arrêter la production en 1933, époque qui devait voir

Das Ford Tri-Motor, liebevoll als die "Tin Goose" bezeichnet, ist eins der hervorragendsten Zivilflugzeuge aller Zeiten, und einige dieser Maschinen sind noch im Dienst. Die Tri-Motor-Maschine war für das Wachstum des Flugliniensystems in den U.S.A. verantwortlich und erzielte einen unübertroffenen Rekord an Zuverlässigkeit bis zur Ankunft der DC-3. Im Jahre 1925 kaufte Henry Ford die Stout Metal Airplane Company und produzierte ein Jahr später die Ford 4-AT, das erste von 200 dreimotorigen Flugzeugen, die im Laufe der folgenden sieben Jahre auf Fließbandanlagen ähnlich denen von Ford für die Autofabrikation verwendeten gebaut wurden. Von den letzten Monaten des Jahres 1926 bis zum Juni 1929 war die 4-AT in Produktion und bei vielen Fluglinien im Dienst und eröffnete neue Routen über ganz Nordamerika, womit der Grundstein für die gegenwärtigen Luftliniensysteme gelegt wurde. Viele wurden als Geschäftsflugzeuge und als Transportmaschinen vom Militär eingesetzt. Im Jahre 1928 wurde die Ford 5-AT eingeführt, diese hatte stärkere Motoren und eine größere Flugzeugzelle, um Sitze für mehr Fluggäste zu bieten, 15 Sitze in der 5-AT-B und 17 in der 5-AT-C. Von dieser neuen Ausführung wurden 116 geliefert, bevor die Produk-

De Ford Tri-Motor, bigenaamd "Tin Goose" (Blikken Gans) is een van de opmerkelijkste vliegtuigen die ooit gebouwd zijn, en sommige van deze machines zijn nog steeds in gebruik! De Tri-Motor was verantwoordelijk voor de groei van de luchtvaartmaatschappijen in de VS en behaalde een veilige staat van dienst die onovertroffen werd tot aan de komst van de DC-3. In 1925 kocht Henry Ford de Stout Metal Airplane Company, die een jaar later de Ford 4-AT produceerde, de eerste van de 200 Tri-Motors die tijdens de daaropvolgende zeven jaar aan de lopende band gebouwd werden op dezelfde wijze als de door Ford gebouwde auto's. Vanaf laat in 1926 tot juni 1929 was de 4-AT in productie en in dienst bij vele luchtvaartmaatschappijen en opende nieuwe routes over Noord Amerika, die de grondslag vormden van het huidige luchtverkeersnet; vele werden gebruikt als zakenvliegtuigen en voor transport bij de strijdkrachten. In 1928 werd de Ford 5-AT uitgebracht, met sterkere motoren en een grotere romp om het aantal zitplaatsen te verhogen: 15 in de 5-AT-B, en 17 in de 5-AT-C. 116 van deze nieuwe versie werden afgeleverd voordat productie gestaakt

Il Trimotore Ford, affettuosamente chiamato il "Tin Goose (oca di stagno) rappresenta una dei migliori apparecchi civili della storia, e alcuni esemplari sono tuttora in servizio. Il Trimotore fu protagonista dello sviluppo del sistema di avioilinee degli USA, e conseguì un primato mai superato di affidabilità fino all'avvento del DC-3. Nel 1925 Henry Ford acquistava la Stout Metal Airplane Company, e l'anno seguente produsse il Ford 4-AT, il primo di 200 Trimotori prodotti nei successivi sette anni su catene di montaggio simili a quelle usate dalla Ford per produrre automobili. Dalla fine del 1926 fino al giugno 1929 il 4-AT continuò ad essere prodotto e prestare servizio presso molte avioilinee, aprendo nuove rotte attraverso l'America del nord e gettando le basi per le attuali reti aeree; molti vennero usati come aeromobili per esecutivi e da trasporto per i servizi militari. Nel 1928 fu presentato il Ford 5-AT, con motori più potenti e cellula maggiorata per garantire una maggiore capienza di posti; 15 posti nel 5-AT-B e 17 nel 5-AT-C. 116 esemplari di questa nuova versione furono conseg-

El Ford Tri-Motor, cariñosamente llamado "Tin Goose" (ganso de hojalata), es uno de los más notables aviones civiles de todos los tiempos y algunos están todavía en servicio. El Tri-Motor fue responsable de crecimiento del sistema de líneas aéreas en los Estados Unidos de América, y consiguió un récord de fiabilidad no superado hasta la llegada del DC-3. En 1925 Henry Ford compró la Stout Metal Airplane Company, y un año después produjo el Ford 4-AT, el primero de los 200 Tri-Motor producidos durante los siguientes siete años en cadenas de montaje similares a las usadas para producir coches Ford. Desde finales de 1926 hasta junio de 1929 el 4-AT estuvo en producción y en servicio en numerosas aerolíneas, abriendo rutas nuevas a través de Norteamérica y estableciendo los cimientos de los sistemas de líneas aéreas de hoy; muchos se usaron como avión de ejecutivo y como avión de transporte por los servicios militares. En 1928 se introdujo el Ford 5-AT que tenía motores más potentes y una célula más grande para mayor capacidad de asientos; 15 asientos en el 5-AT-B y 17 en el 5-AT-C. Se entregaron 116 aparatos de esta nueva versión

O Ford trimotor, afectuosamente conhecido como o "Pato de Lata", é um dos aviões civis excepcionais de todos os tempos, e algumas destas aeronaves ainda se encontram ao serviço. O trimotor foi responsável pela ampliação do sistema de companhias de aviação civis nos Estados Unidos da América e atingiu um nível de fiabilidade sem rival até à chegada do DC-3. Em 1925 Henry Ford adquiriu a Stout Metal Airplane Company, e um ano depois produziu o Ford 4-AT, o primeiro de 200 trimotores fabricados durante os sete anos seguintes em linhas de montagem semelhantes àquelas que Ford usava para fabricar automóveis. Desde os fins de 1926 até Junho de 1929 o 4-AT encontrou-se em produção e ao serviço de muitas companhias de aviação, abrindo novas rotas através da América do Norte e colocando os alicerces para os sistemas de transportes aéreos actuais; muitos destes estavam a ser usados como aviões executivos e como transportes para serviços militares. Em 1928 foi introduzido o Ford 5-AT, este avião tendo motores mais poderosos e uma estrutura maior para dar maior número de assentos; 15 assentos no 5-AT-B, e 17 no 5-AT-C. 116 destas aeronaves do novo modelo foram entregues antes da produção ter cessado em 1933, data

more modern airliners such as the Boeing 247 and Douglas DC-2 were about to enter service. After this, the major airlines sold off their Tri-Motors, but the 'Tin Goose' was about to enter its second successful and long career. With its Junkers-style corrugated skin all-metal construction and three-engined safety, this rugged aircraft was eminently suitable for 'bush' flying operations in remote and unprepared regions, many finding their way to South America. From 1934 until the 1960s many were used on regular passenger, freight and mail services in remote regions, and several were modified to carry heavy machinery and fuel to mining areas. A few are still in use on passenger sight-seeing trips in U.S.A. The 5-AT Tri-Motor is powered by three 420hp Pratt & Whitney Wasp seven-cylinder radial engines, giving it a maximum speed of 245 km/h (153 mph) and a range of 816 km (510 miles). Wing span: 23.72m (77ft 10ins). Length: 15.17m (49ft 10ins). Height: 4.11m (13ft 6ins).

la mise en service d'appareils plus modernes, tels que le BOEING 247 et le DOUGLAS DC-2. Peu après, tandis que les principales compagnies aériennes vendaient leur parc de "Tri-Motor", le "Tin Goose" était sur le point de commencer une seconde carrière, d'ailleurs longue et bien réussie. Avec son revêtement "Junkers" ondulé et entièrement métallique, ainsi que la sécurité assurée par ses trois moteurs, cet avion robuste convenait parfaitement aux vols "de brousse" dans les régions lointaines et peu développées telles que l'Amérique du Sud. Depuis 1934 jusqu'aux années soixante, bien de ces appareils ont servi au transport de passagers, de fret et de courrier, et on a modifié un certain nombre en vue du transport de matériels lourds et de carburants destinés à des régions minières. Aux E.-U. on exploite toujours quelques uns de ces avions pour des visites touristiques. Le "Tri-Motor" est équipé de trois moteurs en étoile Pratt & Whitney Wasp de 420 cv, sept cylindres, assurant une vitesse maximale de 245 km/h (153 mph) et un rayon d'action de 816 km (510 miles). Envergure: 23,72m (77ft 10ins). Longueur: 15,17m (49ft 10ins). Hauteur: 4,11m (13ft 6ins).

tion im Jahre 1933 eingestellt wurde. Zu diesem Zeitpunkt wurden modernere Linienflugzeuge wie die Boeing 247 und Douglas DC-2 in den Dienst gestellt. Danach verkauften die führenden Luftlinien ihre dreimotorigen Maschinen, doch die "Tin Goose" trat in ihre zweite erfolgreiche und lange Laufbahn ein. Mit ihrer Wellblech-Ganzmetall-Bauweise, ähnlich der Junkers-Maschinen, und der dreimotorigen Sicherheit war diese robuste Maschine vorzüglich für "Busch"-Flugoperationen in entlegenen und unbereiteten Regionen geeignet, viele fanden ihren Weg nach Südamerika. Von 1934 bis in die 1960er Jahre wurden viele im regulären Personen-, Fracht- und Luftpostdienst in entlegene Gegenden verwendet, und etliche weitere wurden modifiziert für die Beförderung von schweren Maschinen und Kraftstoffen in Bergbaugebieten. Einige wenige sind noch immer für Ausflüge mit Touristen in den U.S.A. im Einsatz. Die 5-AT Tri-Motor hat drei 420-PS-Sternmotoren vom Typ Pratt & Whitney Wasp mit sieben Zylindern und erzielt eine Höchstgeschwindigkeit von 245 km/h (153 Meilen/h) und eine Reichweite von 816 km (510 Meilen). Spannweite: 23,72m (77 Fuß 10 Zoll). Länge: 15,17m (49 Fuß 10 Zoll). Höhe: 4,11m (13 Fuß 6 Zoll).

werd in 1933, toen modernere lijntoestellen zoals de Boeing 247 en Douglas DC-2 hun intrede begonnen te doen. Daarna verkochten de meeste luchtvaartmaatschappijen hun Tri-Motors, maar de Tin Goose stond aan het begin van een tweede lange en succesvolle carrière. Met zijn geheel metalen Junkers-achtige constructie met gegolfde huid en driemotorige veiligheid, was dit stevige vliegtuig uitstekend geschikt voor vliegen in de "bush", afgelegen en van alle uitrusting verstoken gebieden, waarbij vele toestellen in Zuid Amerika belandden. Van 1934 tot in de jaren 60 werden vele ingezet bij geregelde lijndiensten voor passagiers, vracht en mail in afgelegen gebieden, en verschillende werden omgebouwd voor het vervoer van zware machines en brandstoffen naar mijngebieden. Een paar zijn nog steeds in dienst voor sight-seeing vluchten in de VS. De 5-AT Tri-Motor wordt voortgestuwd door drie 420PK Pratt & Whitney Wasp zeven-cilinder stermtoren, welke hem een snelheid van 245 km/u (153 mph) en een bereik van 816 km (510 mijl) geven. Spanwijdte: 23,72m (77 voet 10 duim), lengte: 15,17m (49 voet 10 duim), hoogte: 4,11m (13 voet 6 duim).

nati prima che la produzione cessasse nel 1933, cioè quando apparecchi più moderni quali il Boeing 247 e il Douglas DC-2 stavano per entrare in servizio. In seguito, le più importanti avioilinee moderne vendettero i loro Trimotori, ma il "Tin Goose" stava per iniziare la seconda fase della sua lunga carriera di grande successo. Con la sua superficie ondulata di tipo Junkers, costruzione interamente metallica e la sicurezza di tre motori, questo robusto aeromobile era particolarmente adatto alle operazioni di volo nelle foreste di regioni remote e impreparate, e molti furono usati nell'America del sud. Dal 1934 agli anni '60, molti vennero usati per servizi passeggeri, merci e postali in regioni remote, e parecchi vennero modificati per il trasporto di macchine pesanti e combustibili per le zone minerarie. Alcuni vengono tuttora usati per visite turistiche negli USA. Il 5-AT Tri-Motor è azionato da tre motori radiali Pratt & Whitney Wasp a sette cilindri da 420 hp, con velocità massima di 245 km/h e autonomia di 816 km. Apertura alare: 23,72m; lunghezza: 15,17m; altezza: 4,11m.

antes de terminar su producción en 1933, momento en que iban a entrar en servicio aviones de línea más modernos como el Boeing 247 y el Douglas DC-2. Luego las aerolíneas más importantes vendieron sus Tri-Motor, pero el "Ganso de Hojalata" iba a entrar en segunda larga carrera de éxitos. Con su construcción toda de metal y su envuelto estilo Junkers de chapa ondulada y la seguridad de tres motores, este resistente avión era eminentemente adecuado para operaciones de vuelos en lugares incivilizados en regiones remotas y no preparadas, yendo muchos de ellos a Sudamérica. Desde 1934 hasta los años 1960 muchos se usaron en servicios regulares de pasajeros, flete y correo en remotas regiones y varios fueron modificados para transportar maquinaria pesada y combustible a las zonas mineras. Hay varios que se usan todavía en viajes turísticos de pasajeros en los Estados Unidos de América. El 5-AT está propulsado por tres motores radiales de siete cilindros Pratt & Whitney Wasp de 420 cv, que le dan una velocidad máxima de 245 km/h y una autonomía de 816 km. Envergadura: 23,72m. Longitud: 15,17m. Altura: 4,11m.

em que aviões de passageiros mais modernos, tais como o Boeing 247 e Douglas DC-2 estavam prestes a entrar ao serviço. Após esta data, as principais companhias de aviação venderam os seus trimotores, mas o "Pato de Lata" estava pronto para entrar numa segunda e prolongada carreira com êxito. Com a sua construção de película completamente metálica ondulada do estilo Junkers e a segurança de três motores, este avião robusto era eminentemente apropriado para operações de voo "no mato" em regiões remotas e não preparadas, e muitos deles foram enviados para a América do Sul. Desde 1934 até aos anos 60 muitos destes aviões foram usados em serviços regulares de passageiros, carga e correio em regiões remotas, e vários foram modificados para o transporte de maquinaria pesada e combustível para áreas mineiras. Alguns ainda se encontram a uso em viagens de turismo para passageiros nos Estados Unidos da América. O trimotor 5-AT é accionado por três motores radiais de sete cilindros, Pratt & Whitney Wasp, produzindo 420 cv, dando uma velocidade máxima de 245 km/h (153 mph) e um alcance de 816 km (510 milhas). Envergadura: 23,72m (77 pés, 10 pol). Comprimento: 15,17m (49 pés, 10 pol). Altura: 4,11m (13 pés, 6 pol).

Ford Tri-Motor, "Tin Goose" (Tingåsen) mellem venner, er et af de mest enestående civilfly nogensinde, og nogle af disse maskiner flyver stadig. Tri-Motor var ansvarlig for væksten indenfor luftfartssystemet i U.S.A. og opnåede en rekord med hensyn til pålidelighed uden lige indtil DC-3'eren blev introduceret. I 1925 købte Henry Ford Stout Metal Airplane Company, og året efter producerede han Ford 4-AT, det første af 200 Tri-Motor fly fremstillet i løbet af de næste syv år på samlebånd magen til dem, Ford fremstillede biler på. 4-AT flyet blev produceret og gjorde tjeneste for mange luftfartsselskaber fra sidst i 1926 indtil juni 1929, idet det blev åbnet nye ruter tværs over Nordamerika og de nuværende luftfartssystemer blev grundlagt; mange benyttedes som eksekutive fly og som transportfly for militæret. Ford 5-AT blev introduceret i 1928, som var et fly med kraftigere motorer og større flyvesel for ekstra siddepladser; nemlig 15 sæder i 5-AT-B og 17 i 5-AT-C. Det blev leveret 116 modeller af denne nye udgave, inden produktionen ophørte i 1933, på hvilket tidspunkt de mere mod-

erne maskiner, som for eksempel Boeing 247 og Douglas DC-2 var parat til at træde ind. Nu solgte de største flyselskaber deres Tri-Motore, men "Tingåsen" var klar til at begynde sin næste betydningsfulde og lange karriere. Dette robuste fly med sit Junkers-stil bælgeblik, fuldmetal konstruktion og tre motorer for sikkerhed, eguede sig fortræffelig til jungletjeneste i fjernbeliggende og uberørte områder, og mange fandt vej til Sydamerika. Fra 1934 indtil 1960'erne benyttedes mange af dem på regulære passager-, fragt- og poststruter til fjerne egne, og adskillige blev modificeret til at fragte tunge maskiner og brændstof til mineområder. Der benyttes stadig nogle stykker som turistpassagerfly i U.S.A. 5-AT Tri-Motor flyet drives af tre 420hk Pratt & Whitney Wasp slycylinder radialmotorer, med en maksimalhastighed på 245 km/t (153 mph), og en rækkevidde på 816 km (510 miles). Spændvidde: 23,72m (77ft 10ins). Længde: 15,17m (49ft 10ins). Højde: 4,11m (13ft 6ins).

Ford Tri-Motor, jonka lempinimi on "Tinahanhi", on yksi kaikkien aikojen huomattavimmista siviililentokoneista, ja muutamat näistä koneista ovat edelleenkin käytössä. Tri-Motor on aikaansaanut lentolinjärjestelmän kasvuun Yhdysvalloissa, ja sen saavuttama luotettavuus on ennennäkemätön aina DC-3:n saapumiseen asti. Henry Ford osti vuonna 1925 Stout Metal Airplane Companyn, ja valmisti vuoden kuluttua Ford 4-AT koneen, joka oli ensimmäinen niistä 200 Tri-Motor koneesta, jotka valmistettiin seuraavan seitsemän vuoden aikana samanlaisilla tuotantolinjoilla kuin Ford käytti autojen valmistukseen. 4-AT konetta valmistettiin vuoden 1926 loppupuolelta vuoden 1929 kesäkuuhun, ja se oli monien sellaisten lentoyhtiöiden käytössä, jotka avasivat uusia reittejä Pohjois-Amerikassa ja loivat perustan nykyiselle lentoreittijärjestelmälle; monia koneita käytettiin yritysten johtajien koneina sekä armeijan kuljetuskoneina. Vuonna 1928 tuotiin markkinoille Ford 5-AT, jolla oli tehokkaammat moottorit ja suurempi runko, minkä avulla koneeseen saatiin lisää matkustajapaikkoja; 15 paikkaa mallissa 5-AT-B ja 17 paikkaa mallissa 5-AT-C. 116 kappaletta tätä uutta versiota toimitettiin ennen tuotannon lakkauttamista vuonna 1933, jolloin uudenaikaisempia

lentokoneita, kuten Boeing 247 ja Douglas DC-2, oli tulossa käyttöön. Tämän jälkeen suurimmat lentoyhtiöt myivät Tri-Motor koneensa, mutta "Tinahanhi" oli jo alkamassa toisen menestyksellisen ja pitkän uransa. Koska sillä oli Junkers-tyylinen aaltotelevistä valmistettu metallinen ulkokuori ja kolmen moottorin antama turvallisuus, oli tämä lujatekoinen kone erinomaisen sopiva "viidakko-tyyppiin" lento-osaatioihin syrjäisillä ja valmistautumattomilla alueilla, ja monet koneista menivät Etelä-Amerikkaan. Vuodesta 1934 1960-luvulle asti monia koneita käytettiin säännöllisessä matkustaja-, rahti- ja postiliikenteessä syrjäisillä alueilla, ja monia muunnettiin käytettäväksi koneiden ja polttoaineen kuljetukseen kaivosalueille. Muutamia on edelleenkin käytössä Yhdysvalloissa turistien nähtävyyksien varten. 5-AT Tri-Motor koneessa on kolme 420 hv Pratt & Whitney Wasp seitsemän sylinterin tähtimoottoria, jotka antavat 245 km/t (153 mph) huippunopeuden ja 816 km (510 mailin) toimintasäteen. Siipien väli: 23,72m (77 jalkaa 10 tuumaa). Pituus: 15,17m (49 jalkaa 10 tuumaa). Korkeus: 4,11m (13 jalkaa 6 tuumaa).

Ford Tri-Motor'n, kært känd som "Tin Goose" (Bleckgäsen) är ett av tidens mest framstående civilplan, flera av dessa plan är fortfarande i bruk. Tri-Motor'n var ansvarig för tillväxten av Förenta Staternas flygtrussystem och har uppnått ett övertärfat pålitlighetsrekord ända till DC-3'ans tillkomst. Henry Ford köpte företaget Stout Metal Airplane Company år 1925 och ett år senare utkom Ford 4-AT'an, den första av 200 Tri-Motor'er tillverkades under de följande sju åren på monteringsband liknande de som Ford använde vid tillverkningen av Ford bilar. 4-AT'an tillverkades från och med sent år 1926 ända tills juni 1929 och användes av många flygbolag som öppnade nya rutter tvärsöver Nordamerika och lade grunden till det nuvarande passagerartrafiksystemet, många av planen användes som exekutiva passagerarplan och för transporter av militärpersonal. Ford 5-AT'an utkom 1928, den var utstyrd med kraftigare motorer och ett större skrov för att öka antalet sittplatser: 15 i 5-AT-B'an och 17 sittplatser i 5-AT-C'an. 116 stycken tillverkades av denna

nya version innan tillverkningen upphörde år 1933 då modernare passagerarplan som till exempel Boeing 247 och Douglas DC-2 sattes i tjänst. Vid den här tidpunkten sålde alla viktiga flygbolag sina Tri-Motor'er med "Bleckgäsen" började då sin andra framgångsrika och långa karriär. Med en Junkers-stil korrugerad helmetallkonstruktion och tremotorig säkerhet var detta härdade plan enestående lämpligt för flygverksamhet i avlägsna och svåråtkomliga trakter, många av planen hamnade i Sydamerika. Många användes mellan 1934 och 1960-talet för reguljär passagerar-, frakt- och posttrafik i avlägsna trakter och flera modifierades för frakt av tungt maskiner och bränsle till guldgruvområden. Några få används fortfarande som passagerarplan för sightseeingturer i Förenta Staterna. 5-AT Tri-Motor'n är utstyrd med tre 420 hk Pratt & Whitney Wasp slycylindriga stjärnmotorer med en maximalhastighet på 245 km/t (153 mph) och en räckvidd på 816 km (510 engelsk mil). Vingbredd: 23,72m (77 fot 10 tum). Längd: 15,17m (49 fot 10 tum). Höjd: 4,11m (13 fot 6 tum).

Study drawings and practice assembly before cementing parts together. Carefully scrape painting and paint from cementing surfaces. All parts are numbered. Paint small parts before assembly.

Étudiez attentivement les dessins et simulez l'assemblage avant de coller les pièces. Grattez soigneusement tout revêtement ou peinture sur les surfaces à coller avant collage. Toutes les pièces sont numérotées. Peignez les petites pièces avant assemblage.

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.

Bestudeer te tekening 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.

Studiare i designi 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.

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 décalques, découpez le motif plongez-le quelques secondes dans l'eau chaude puis posez-le à l'endroit indiqué en décollant le support papier. Utiliser en même temps l'illustration de la boîte.

Um die Abziehbilder aufzukleben, diese Ausschneiden, kurz in warmes wasser tauchen, dann abziehen und wie abgebildet aufkleben. In Verbindung mit Schachtel-artwork verwenden.

Om de plaat jes op te plakken moet het blad geknipt worden zoals aangegeven, een paar seconden in warm water gedompeld worden en de achterkant eraf gehaald worden zoals afgebeeld staat gebruik samen met afbeelding op doos.

Para aplicar las calcomanías, separar los temas deseados, sumergir en agua tibia durante unos segundos y deslizar la calca en la posición debida. Ver ilustraciones de la tapa.

Not appropriate for children under 36 months of age, due to the presence of small detachable parts.

Ne convient pas à un enfant de moins de 36 mois. Présence de petits éléments détachables.

Ungeeignet für kinder unter 36 Monaten. Kleine Teilchen vorhanden, die sich lösen können. Niet geschikt voor kinderen onder de drie jaar. Er komen kleine onderdeeltjes aan te pas die losgemaakt kunnen worden.

No conviene a un niño menor de 36 meses. Existen pequeñas piezas que pueden soltarse.

Estudi 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.

Estude atentamente os desenhos, corte as pecas das grelhas com a ajuda de uma lamina e fixe as arestas de modo a suprimir qualquer irregularidade. Experimente se as pecas encaixam facilmente umas nas outras antes de colar. Todas as pecas estao numeradas. Pinte as pequenas pecas antes de colar.

Studera bilderna noggrant och sätt ihop delarna innan du limmar ihop dem. Skrapa noggrant bort förkromning och färg från limmade delar. Alla delarna är numrerade. Mala smadelarna före ihopsättning.

Tutustu piirroksiini ja harjoittele kokoamista ennen kuin liimaat osat yhteen. Raaputa maali varovasti pois liimattavilta pinoilta. Kaikki osat on numeroitu. Maalaa pienet osat ennen kokoamista.

Tegningerne bor studeres, og man vor ove sig i monteringen, for delene limes sammen. Pladestykker og maling skal omhyggeligt fjernes fra kleebeoverfladerne. Alle dele er nummererede. Sma dele skal males for monteringen.

Per applicare le decalcomanie, tagliare il foglio secondo il necessario, immergere la decorazione in acque calda per alcuni secondi, quindi sfilarla dalla carta di supporto e palpeggiarla nella posizione indicata usare in conjunzione con l'illustrazione sulla scatola.

Para aplicar as decalcomanias, cortar as folhas a medida do simbolo pretendido e mergulhalo em agua morna por alguns segundos depois. Com a ajuda de uma pinca. Desliza-lo aplica-lo no respectivo lugar.

Fastsatning av dekaler, klipp arket. Doppa i varmt vatten några sekunder, lat baksidan glida på plats som bilden visar. Används i samband med kartongens handlitografi.

Overføring av dekaler klipp arket slik du ønsker, dypp det i varmt vann noen sekunder, og la det gli fra. Bakgrunnsarket direkte på plass som vist brukes sammen med kartongens litografi.

Overføringsbillederne anvendes ved at tilklippe arket efter behov. Og dyppe det i varmt vand i nogle få sekunder. Underlaget glides af og anbringes i den viste position. Paføres ifølge brugsanvisningerne på æsken.

Non adatto ad un bambino di età inferiore ai 36 mesi. Presenza di piccoli elementi staccabili.


Não convém a uma criança de menos de 36 meses. Presença de pequenos elementos destacáveis.

Rekommenderas ej för barn under 3 år. Innehåller löstagbara smådelar.

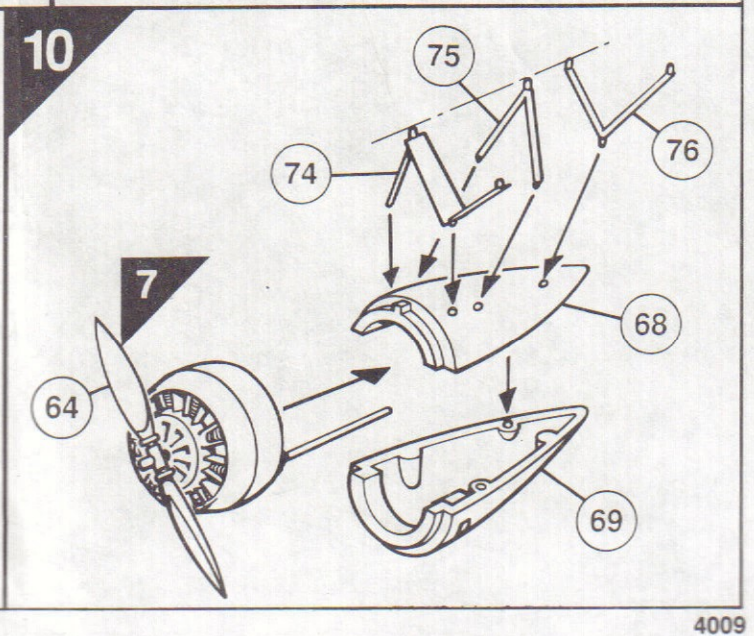
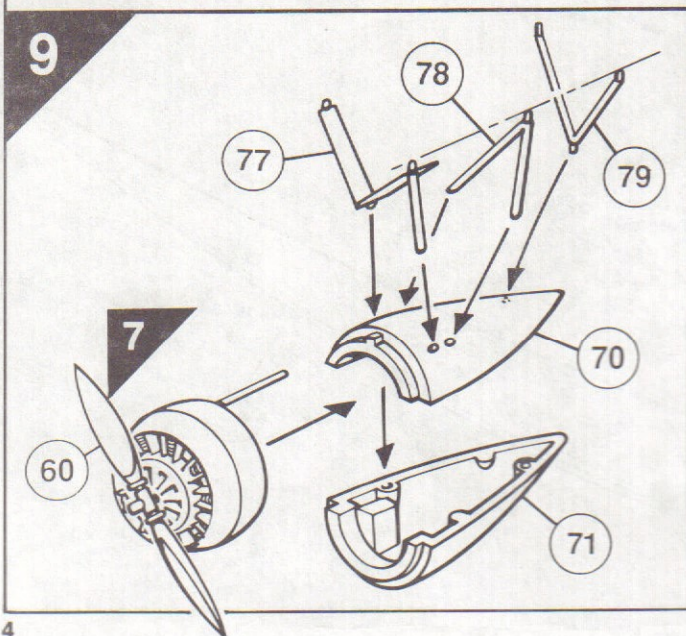
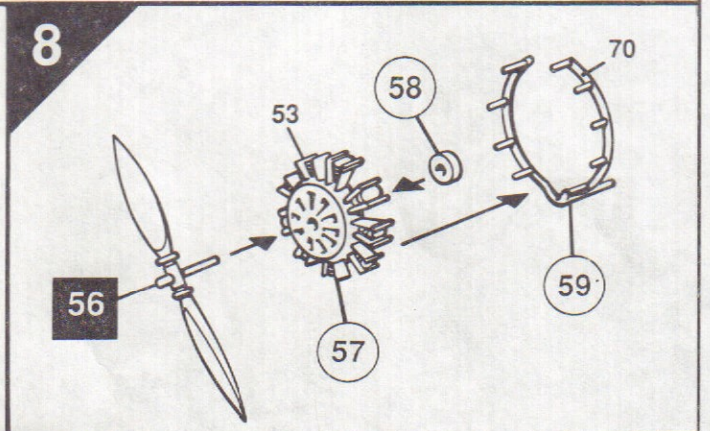
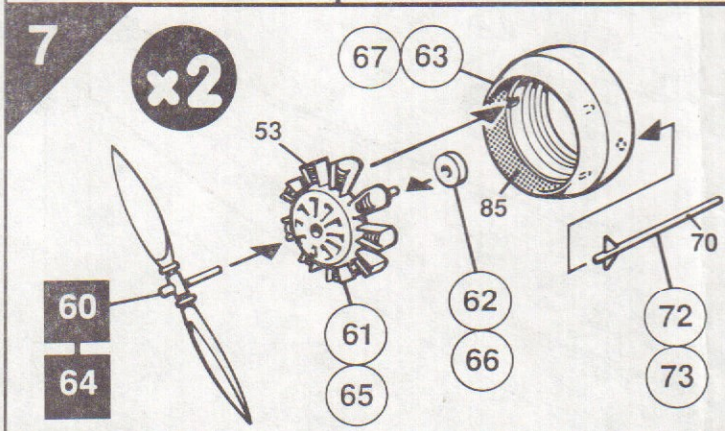
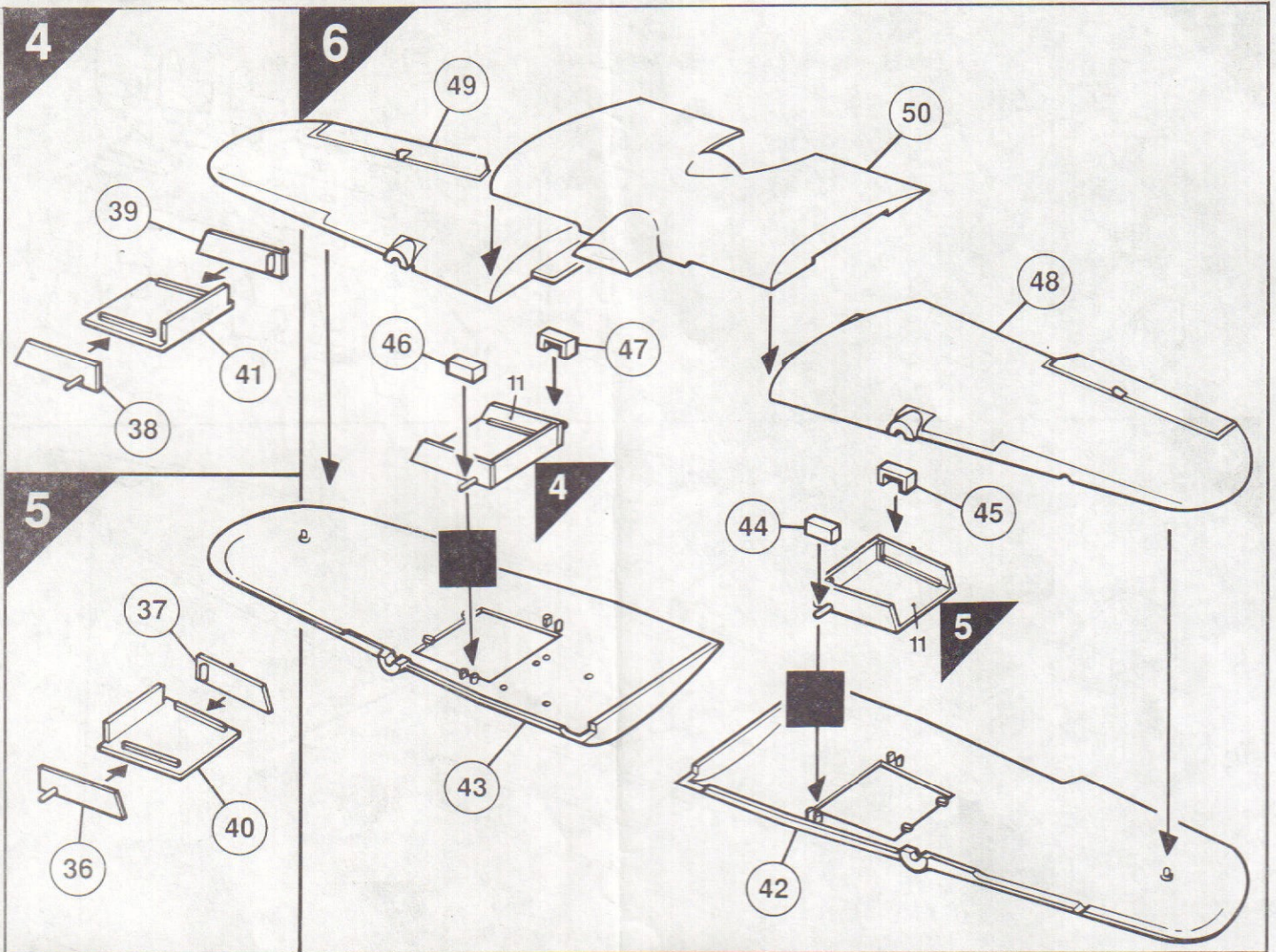
Ei alle kolmivuotiaalle lapsille. Päljön irroitettavia pikkua osia.

Ikke til barn under 3 år. Forekomst af små løse elementer.

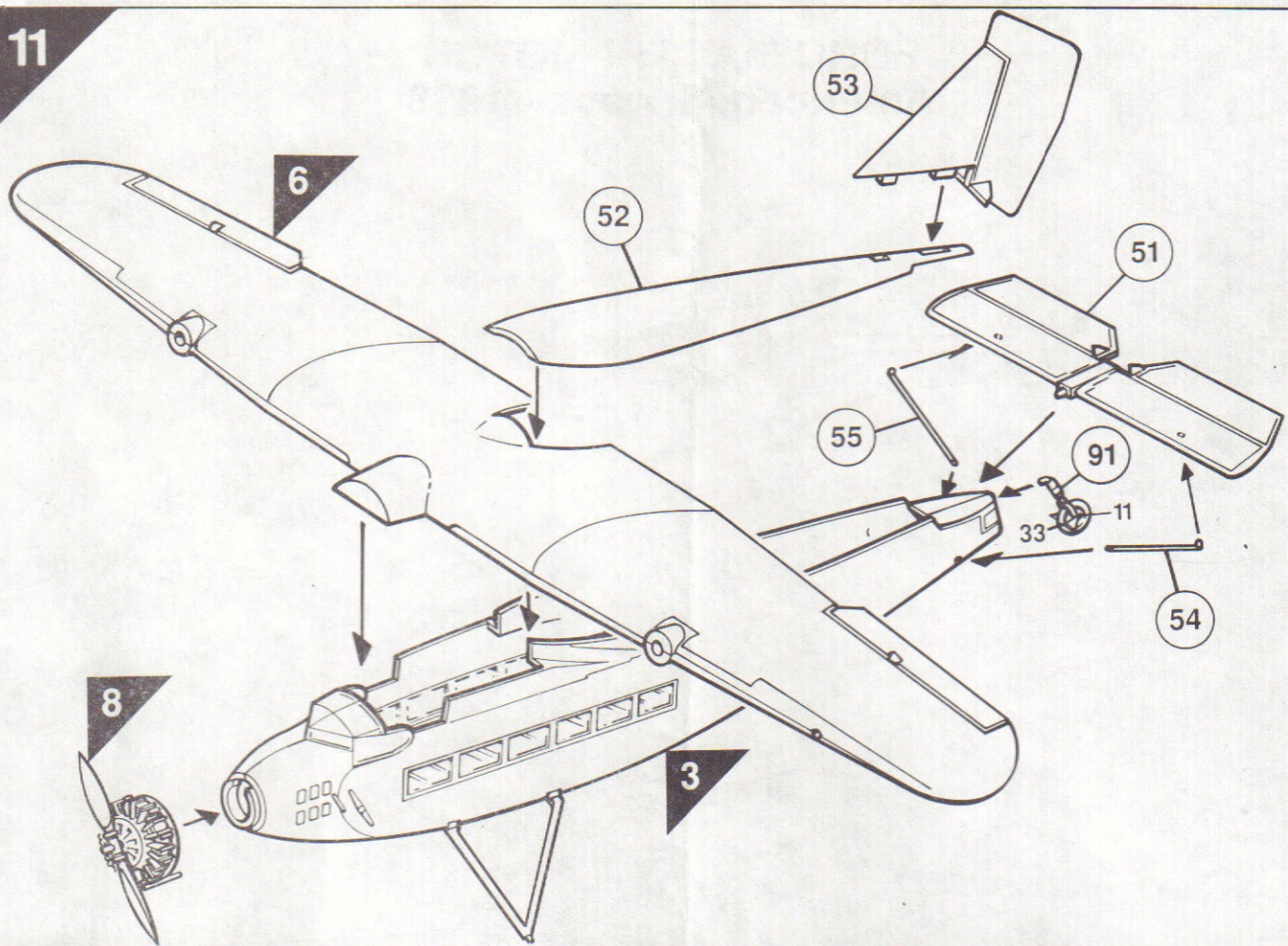
HUMBRÖL POLYSTYRENE CEMENT	CEMENT COLLEZ KLEBEN UMIR CON ADESIVO CON PEGAMENTO VASTPLAKKEN LIMMA LIMAA COLAR KLAEBEMIDDEL	CLEAR CLAIR KLAR TRANSPARENTE TRANSPARENT SCHÖÖN GENÖMSKINLIG KIRKAS TRANSPARENTE KLAR	DO NOT CEMENT NE COLLEZ PAS NICHT VERKLEBEN NON APPLICARE ADESIVO SIN PEGAMENTO NIET VASTPLAKKEN LIMMAINTE ÄLÄ LIMAA NAO COLAR MA IKKE KLAEBES	ASSEMBLED SECTION PARTIE DEJA ASSEMBLEE ZUSAMMENGEBAUTER TEIL SEZIONE MONTATA SECCION MONTADA SAMENGE VOEGD ONDERDEEL IHOPSAATT KOOTUT OSAT SECCAO MONTADA MONTERET SEKTION	REPEAT THIS OPERATION REPETER L OPERATION VORGANG WIEDERHOLEN RIPETERE L'OPERAZIONE REPETIR LA OPERACION DE VERRICHTING HERHALEN REPETIR A OPERAÇÃO TOSTA INGREPPEP PÅ NYTT UTÖFÖR TOMENPIDE MANÖVREN GENTAGES
----------------------------------	---	---	---	--	---

DECALS DECALCOMANIES ABZIEHBILD DECALCOMANIE CALCOMANIAS ALDRUKPLAATJES DEKALKOMANIER SIIRTOKUVAT BILLEDOVERTERING DECALCOMANIA		HUMBRÖL PAINT NUMBER No. PEINTURE HUMBRÖL HUMBRÖL-FARBNR. No. PINTURA HUMBRÖL No. VERNICE HUMBRÖL HUMBRÖL VERFNUMMER HUMBRÖL FARG NR. HUMBRÖL-MALINGSNUMMER No. DE PINTURA HUMBRÖL HUMBRÖL-MALIN NUMERO	11 15 19 25 33 53 69 70 76 85 90
--	---	--	-------------------------------------

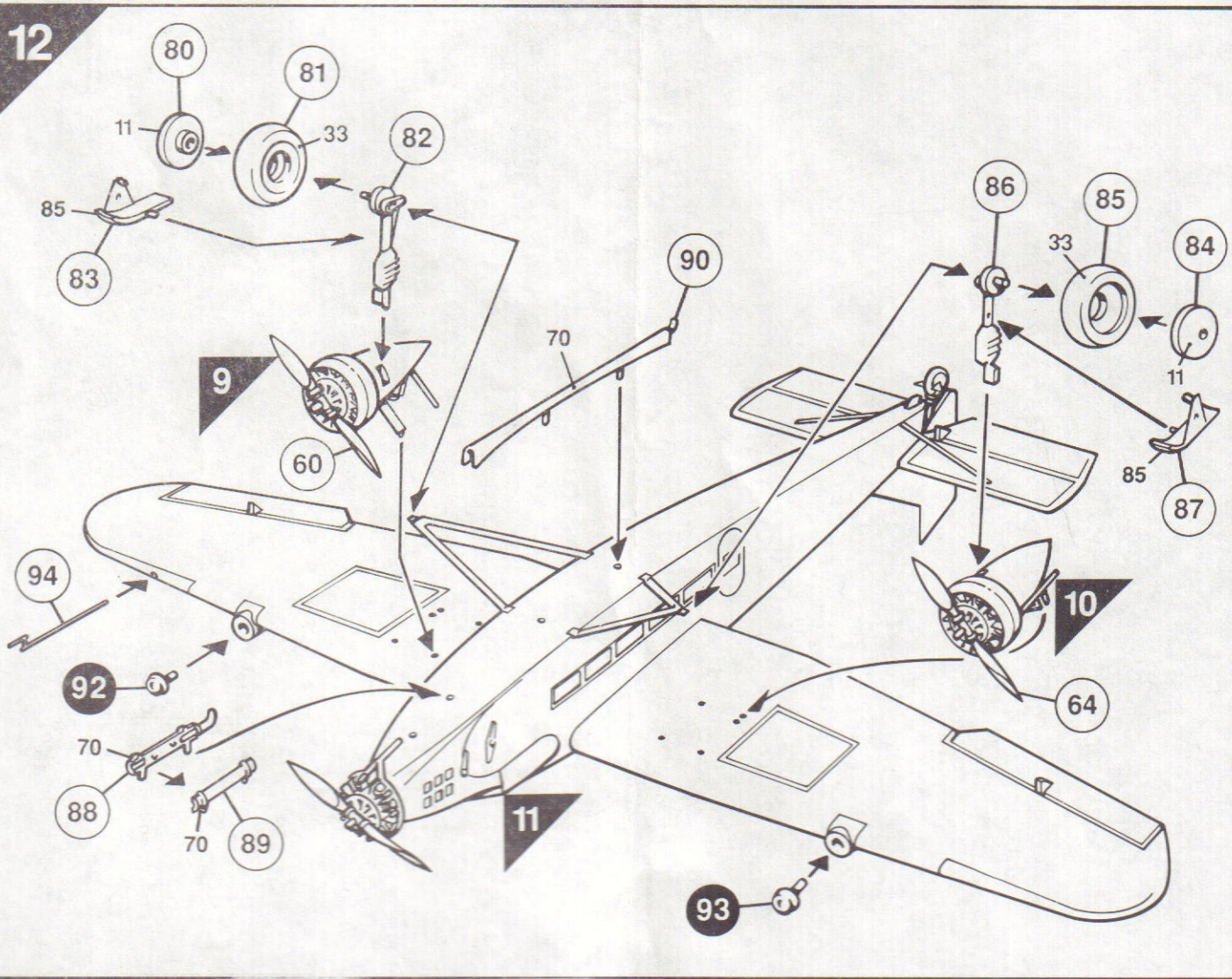




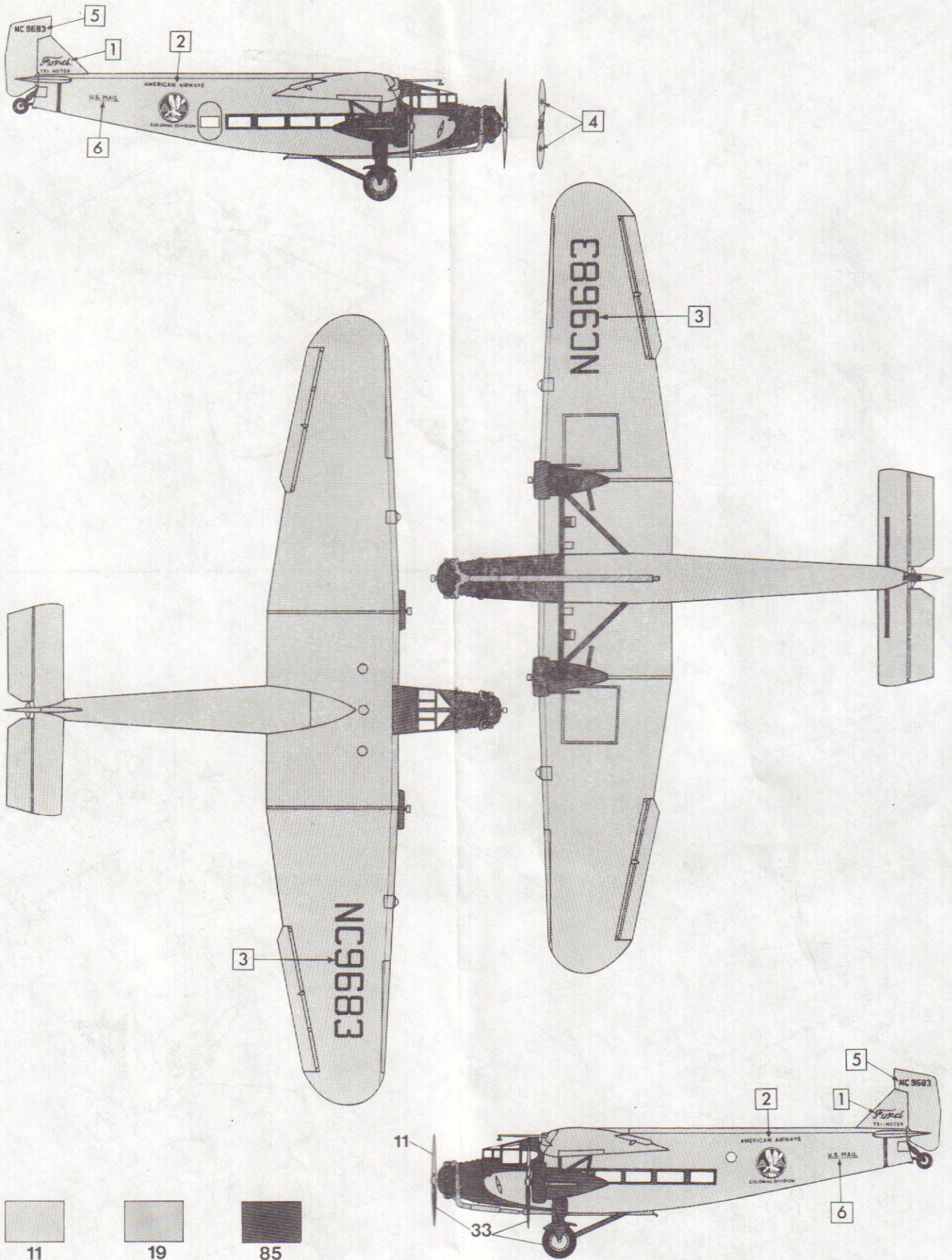
11



12



# FORD 5-AT TRI-MOTOR American Airways – 1933



# FORD JR-3 TRI-MOTOR, VJ-6M U.S. Marine Corps – July 1930

