



# **1/72 SCALE MODEL CONSTRUCTION KIT**

# **FORD TRI-MOTOR**

The Ford Tri-Motor, affectionately known as the "Tin Goose", is one of the outstanding civil aircraft of all time. It was the Tri-Motor which was responsible for the growth of the airline system within the U.S.A. and achieved a record of reliability and ruggedness that was unequalled until the advent of the DC3. In 1925 Henry Ford became interested in aviation and purchased a small aircraft company, the Stout Metal Airplane Company. A year later, after one unsuccessful design, the Ford 4-AT was completed which was to become the first of 200 Tri-Motors produced within the next seven years. The "Tin Goose" owed something to foreign influence, being much the same size and layout as the Fokker Tri-Motor and using the Junkers type of corrugated skin all-metal construction. One of the most advanced features of the Fords was that it was designed for assembly line production in much the same way as the Ford car, in a modern factory built for the purpose. From late in 1926 until June 1929 the 4-AT was in production and in service with many airlines in North America. In July 1928 a new model had been introduced, the Ford 5-AT. This had new engines of increased power and was enlarged to give greater seating capacity, 15 seats in the 5-AT-B and 17 in the 5-AT-C. The new Tri-Motor was even more popular than the earlier Model and 116 were built before production finally terminated in June 1933. After production ended and the major airlines sold off their Tri-Motors, the "Tin Goose", far from fading away entered the second stage of her career. The three engined safety, the enormous strength of her construction and the ability to fly from the roughest unprepared airstrip made her eminently suitable for "bush" flying and many of the Fords found their way to South America. From 1934 until the 1960's the rugged Fords operated on passenger, freight and mail lines, many of them modified to carry heavy loads of machinery or fuel to the mines and building incredible records of dependability under the most primitive conditions. This aircraft 5-AT-BN-9683 was delivered to S.A.F.E., the predecessors of American Airlines, in 1929 and flew with them before being sold and operating for thirty years in Honduras, Nicaragua and Mexico. In 1962 she was repurchased by American Airlines and rebuilt at the original base in Tulsa, Oklahoma. Restored to immaculate condition she carried out a series of demonstration flights and exhibitions prior to being presented to the National Air Museum. The 5-AT Tri-Motor is powered by three Pratt & Whitney Wasp engines, each of 420 h.p. giving a maximum speed of 135 m.p.h. and a range of 510 miles. Passenger accommodation is normally 15. Wing span 77ft 10in and length 49ft 10in.

Le tri-moteur Ford, affectueusement surnommé "Tin Goose" est l'un des plus extraordinaire avion civil de tous les temps. Ce fut le tri-moteur qui fut à l'origine de la croissance des lignes aériennes aux Etats Unis et réalisé un record de confiance, de solidité, qui ne fut pas égalé avant l'apparition du DC3. En 1925, Henry Ford fut intéressé par l'aviation et acheta une petite compagnie aérienne, la South Metal Airplane Company. Un an plus tard, après un échec, le Ford 4 AT fut achevé, et devient le premier des 200 tri-moteurs qui furent produits pendant les 7 années suivantes. Le "Tin Goose" avait subi l'influence étrangère, étant de la même taille que le Fokker tri-moteur, et utilisait le procédé "Junkers" de revêtement en tôle ondulée. L'innovation la plus importante fut que le Ford fut prévu pour être assemblé à la chaîne, de la même façon que la voiture Ford, dans une usine moderne construite spécialement à cet effet. Depuis la fin de 1926 jusqu'à juin 1929, le 4 AT fut en fabrication et en service sur beaucoup de lignes d'Amérique du Nord. En juillet 1928 un nouveau modèle avait été introduit, le Ford 5 AT il avait de nouveaux moteurs plus puissants, était plus grand pour augmenter le nombre de places, 15 places dans le 5 AT B, et 17 dans le 5 AT C. Le nouveau tri-moteur fut encore plus populaire que l'ancien et 116 furent construits avant que la fabrication prenne fin en Juin 1933. Après l'arrêt de la fabrication, les principales compagnies vendirent leurs tri-moteurs. Le "Tin Goose" loin de disparaître commence une seconde carrière 3 bons moteurs robustes Ford transportèrent des passagers, du fret et du courrier, beaucoup furent modifiés pour transporter des chargements lourds, machines, ou fuel pour les mines, et enregistra d'incroyables records d'endurance dans des conditions les plus plus primitives. Cet avion 5-AT-BN-96S3 fut livré à S.A.F.E., le prédecesseur de American Airlines en 1929. Il fut utilisé puis revendu – il vola encore pendant 30 ans aux Honduras, au Nicaragua et au Mexique. En 1962, il fut racheté par American Airlines qui le reconstruisit à sa base d'origine à Tulsa Oklahoma. Refait à neuf, il exécuta une série de vols de démonstration et d'exhibitions avant d'être remis au National Air Museum. Le tri-moteur 5 AT est propulsé par trois moteurs Pratt & Whitney Wasp, de chacun 420 CV, lui donnant une vitesse maximale de 215 kmh et un rayon d'action de 820 km – il transporte normalement 15 passagers. Envergure 23.72m, longueur 15.19m.

Die Ford Trimotor, landläufig auch als "Blechgans" bekannt geworden, war eines der bewährtesten Flugzeuge aller Zeiten, etwa der Ju 52 vergleichbar, und verantwortlich für den raschen Auf- und Ausbau des Luftverkehrs in den USA. Sie erreichte einen Rekord hinsichtlich ihrer Zuverlässigkeit und Robustheit, die später erst von der DC-3 erreicht wurden. 1925 fand Henri Ford auch Interesse an der Luftfahrt und kaufte eine kleine Flugzeugfirma, die Stout Metallflugzeug-Gesellschaft. Ein Jahr später, nach einer nicht gelungenen Konstruktion, wurde die 4-AT fertiggestellt, die die erste von 200 weiteren dreimotorigen Ford-Maschinen war, die während der nächsten sieben Jahre gebaut wurden. Die "Blechgans" hatte gewisse Ähnlichkeit mit der europäischen, dreimotorigen Fokker oder der Wellblech-Ju 52, denen sie in ihrer Ganzmetall-Konstruktion wie auch in Größe und Auslegung entsprach. Der größte Vorteil dieser Ford-Maschinen war es, daß sie bereits – ähnlich den im Fließband-Verfahren hergestellten Ford-Autos – für die Serienfertigung bestimmt waren, für die eigens ein modernes Werk errichtet wurde. Von Ende 1926 bis Juni 1929 stand die Ford 4-AT in Produktion und flog bei den meisten, bekannten US-Airlines jener Zeit. Im Juli 1928 wurde ein neues Modell herausgebracht, die Ford 5-AT. Sie hatte neue Motoren höherer Leistung und war zur Aufnahme eines vermehrten Sitzangebots größer ausgelegt, für 15 Plätze in der 5-AT-B und 17 in der 5-AT-C. Diese neue Maschine war ebenso beliebt wie ihre Vorgängerin, 116 Stück wurden bis zum Ende der Produktion im Juni 1933 gebaut. Nach dem Ende der Fertigung und Ausscheiden aus dem Erstliniendienst begann für die Blechgans, die noch längst nicht ausgedient hatte, eine neue Karriere. Ihre dreimotorige Sicherheit, die enorme Konstruktionsfestigkeit und ihre Fähigkeit von rauhesten Kleinpflügen aus zu operieren, machte sie geradezu prädestiniert für das sogenannte „Buschfliegen“. So gelangten eine ganze Reihe dieser Fordflugzeuge nach Südamerika. Von 1934 bis in die Sechziger Jahre flog man dort mit Blechgänsen Passagiere, Fracht und Post, andere wurden als Schwerlastträger umgebaut, um schweres Minen- oder Bohrgerät oder Treibstoff zu den Bergwerken und Olfeldern zu bringen, wobei sie fast unglaubliche Leistungen unter primitivsten, härtesten Bedingungen erbrachten. Das Modell unseres Bausatzes, die Ford 5-AT-BN-9683 wurde 1929 an die SAFE, die Vorläuferin der heutigen American Airlines, geliefert. Dort flog sie viele Jahre, bis sie nach Honduras, Nicaragua und Mexiko weiterverkauft wurde und weitere 30 Jahre im Einsatz blieb. 1962 wurde sie von American Airlines zurückgekauft und in Tulsa, Oklahoma in ihren Originalzustand zurückgesetzt. Erneut zeitweilig zugelassen, führte sie zahlreiche Demonstrations- und Goodwill-Flüge durch, wurde zu Ausstellungen geschickt und schließlich als Geschenk dem Nationalen Luftfahrt-Museum in den USA vermacht. Die Ford 5-AT erreichte mit drei Pratt & Whitney Wasp-Sternmotoren von je 420 PS eine Höchstgeschwindigkeit von 215 kmh und eine Reichweite von ca. 820 km. Normal standen 15 Sitzplätze zur Verfügung. Abmessungen: Spannweite 23,72 m, Länge 15,19 m.

---

**GENERAL INSTRUCTIONS**

GENERAL INSTRUCTIONS  
It is recommended that exploded views are studied and assembly practised before cementing together. It is advisable for such items as figures, interior details and all small parts to be painted before assembly, using colour guide for reference. Parts should be assembled and any moulded tabs adhering to parts removed before assembly. All parts are numbered.

IF DISPLAY STAND IS TO BE USED CUT AWAY WALL OF  
PLASTIC FROM STAND SLOT IN FUSELAGE UNDERSIDE.

## **INSTRUCTIONS GENERALES**

**INSTRUCTIONS**  
Il est recommandé de bien étudier les dessins et d'essayer les assemblages avant de les coller. Pour les petites pièces, les figures et les détails de l'intérieur, il est conseillé de les peindre avant de les assembler et de se référer au guide des coloris. Les pièces doivent être semblables au dessin, et toutes les adhérences de moulage doivent être enlevées avant l'assemblage. Toutes les pièces sont numérotées.

SI LE SUPPORT EST UTILISE, DECOUPER LE DESSOUS DU  
FUSELAGE POUR Y PLACER L'ENTAILLE DU BRAS DU  
SUPPORT.



CEMENT  
COLLE  
KLEBEN



TRANSPARENCE  
TRANSPARENT  
KLARSICHTTEIL

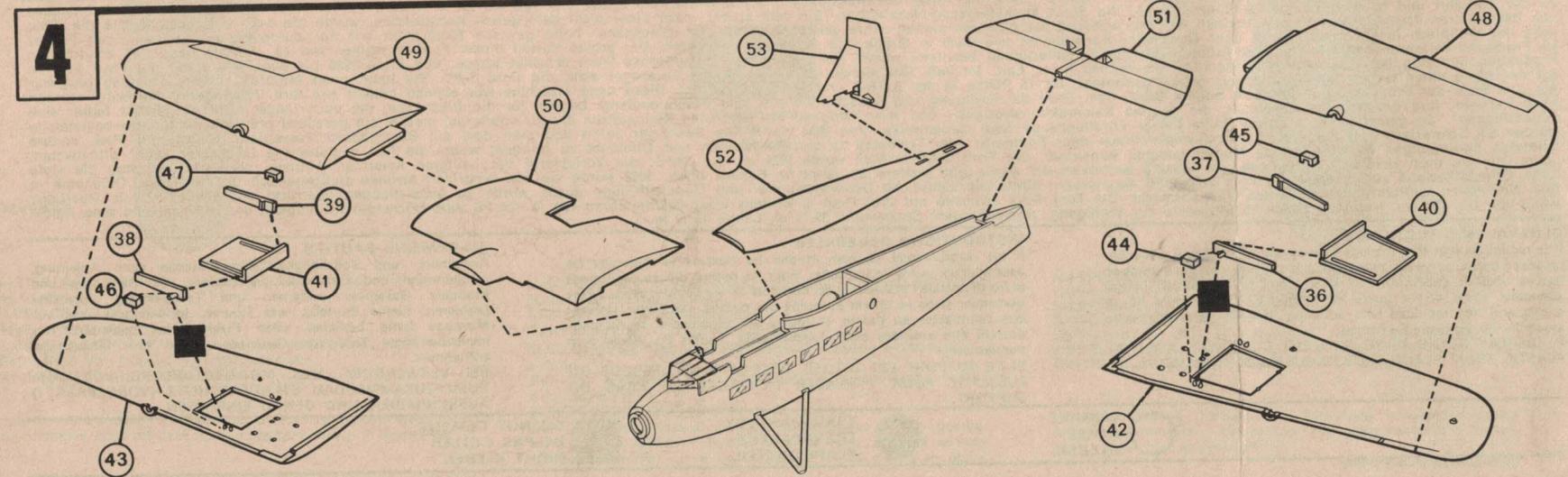
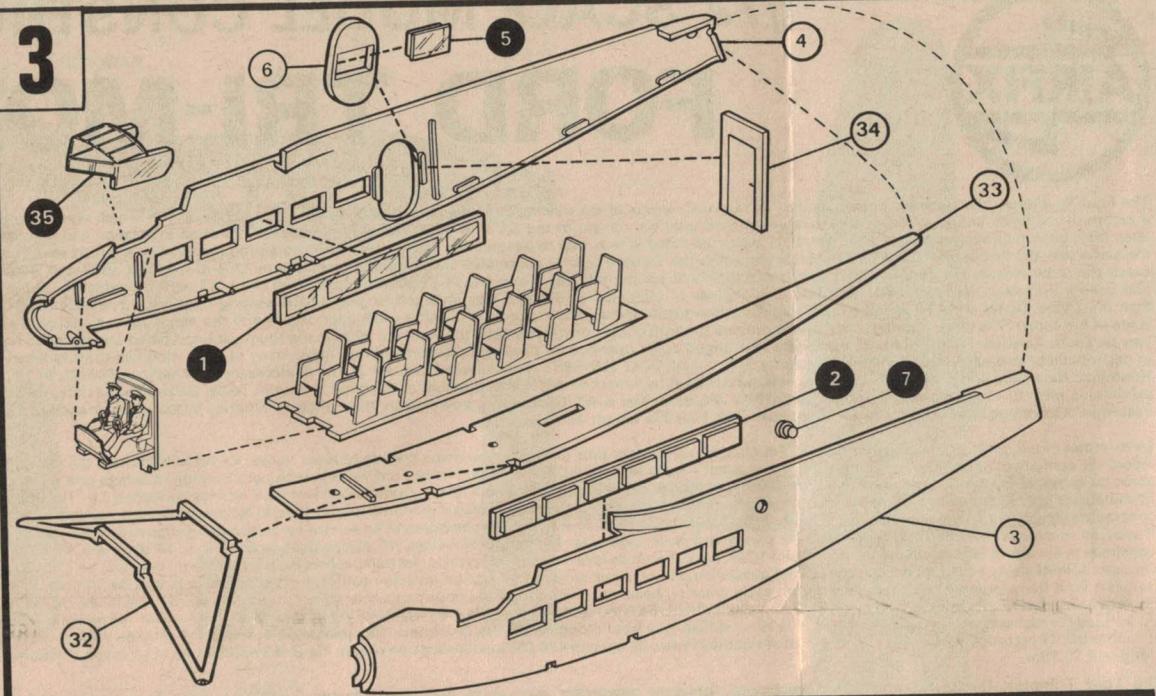
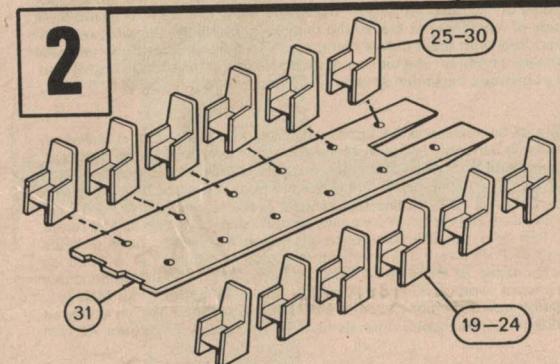
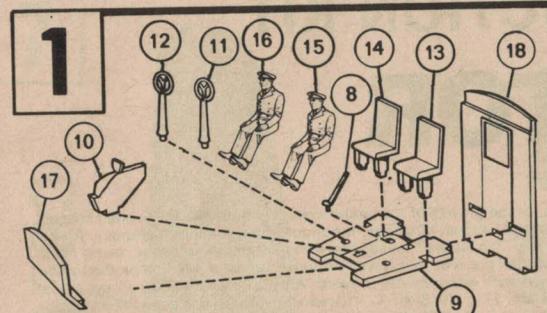


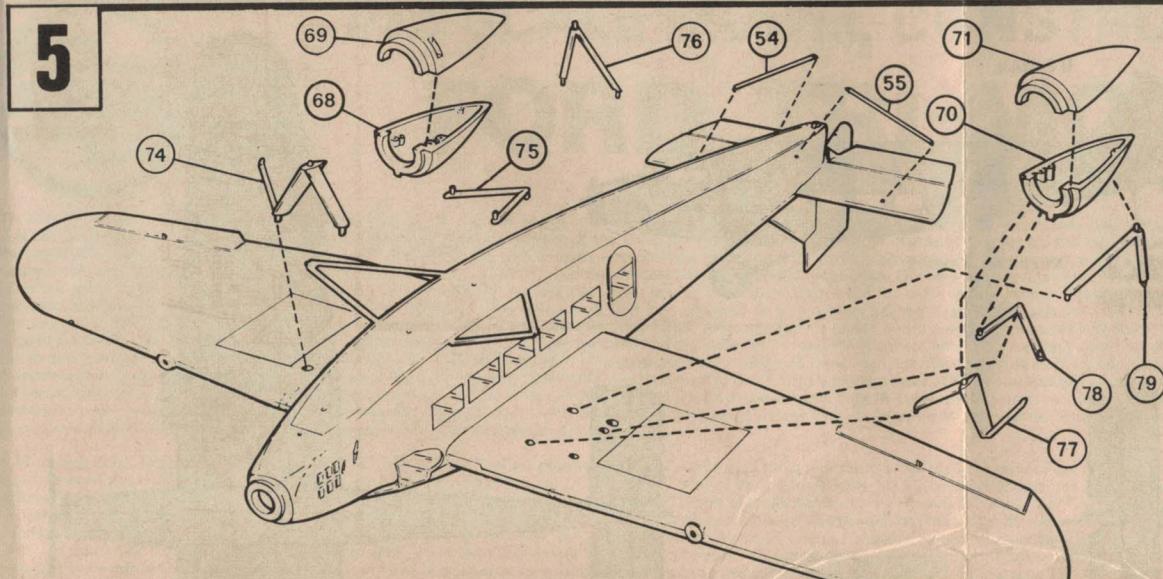
**DO NOT CEMENT  
NE PAS COLLER  
NICHT KLEBEN**

ALLGEMEINE BAUTIPS

**ALLGEMEINE BAUTRIG**  
Anordnung und Vollzähligkeit aller Bauteile nach Anleitung, Abbildungen und Deckelbild überprüfen. Vor Bemalung und Montage Gussgrate entfernen und Teilepassung ungeleimt probieren. Kleine Bauteile, wie Figuren, Innendetails usw. vor Montage fertig bemalen, dazu Farbhinweise beachten. Nur nächstbenötigte Teile von Gussrippen lösen bzw. Sichtbeutel entnehmen.

entnehmen.  
BEI VERWENDUNG DES MODELLSTANDERS VOR DEM  
RUMPFZUSAMMENBAU STANDERSCHLITZ (VORGEPRÄGT!)  
AUSSCHNEIDEN UND GENAU EINPASSEN.

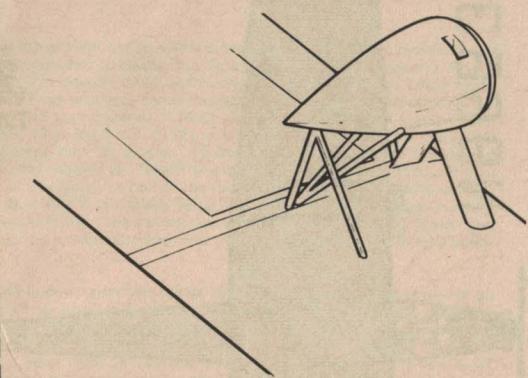
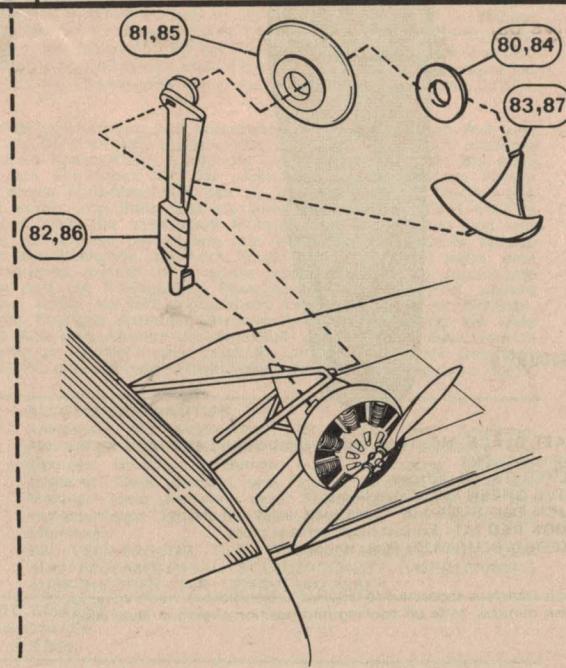
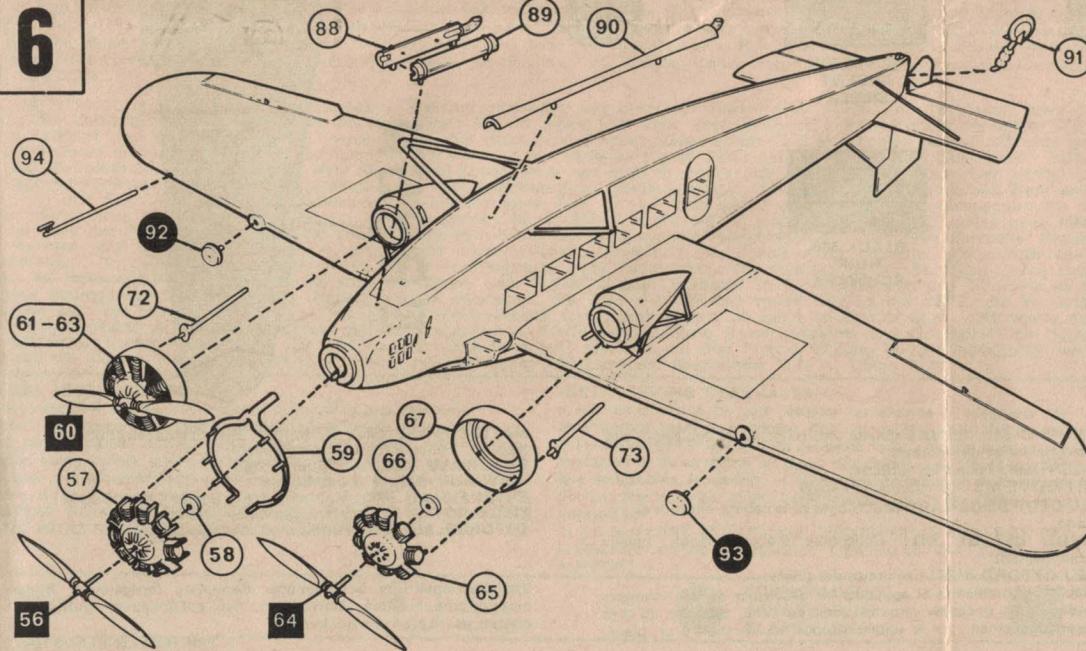


**5**

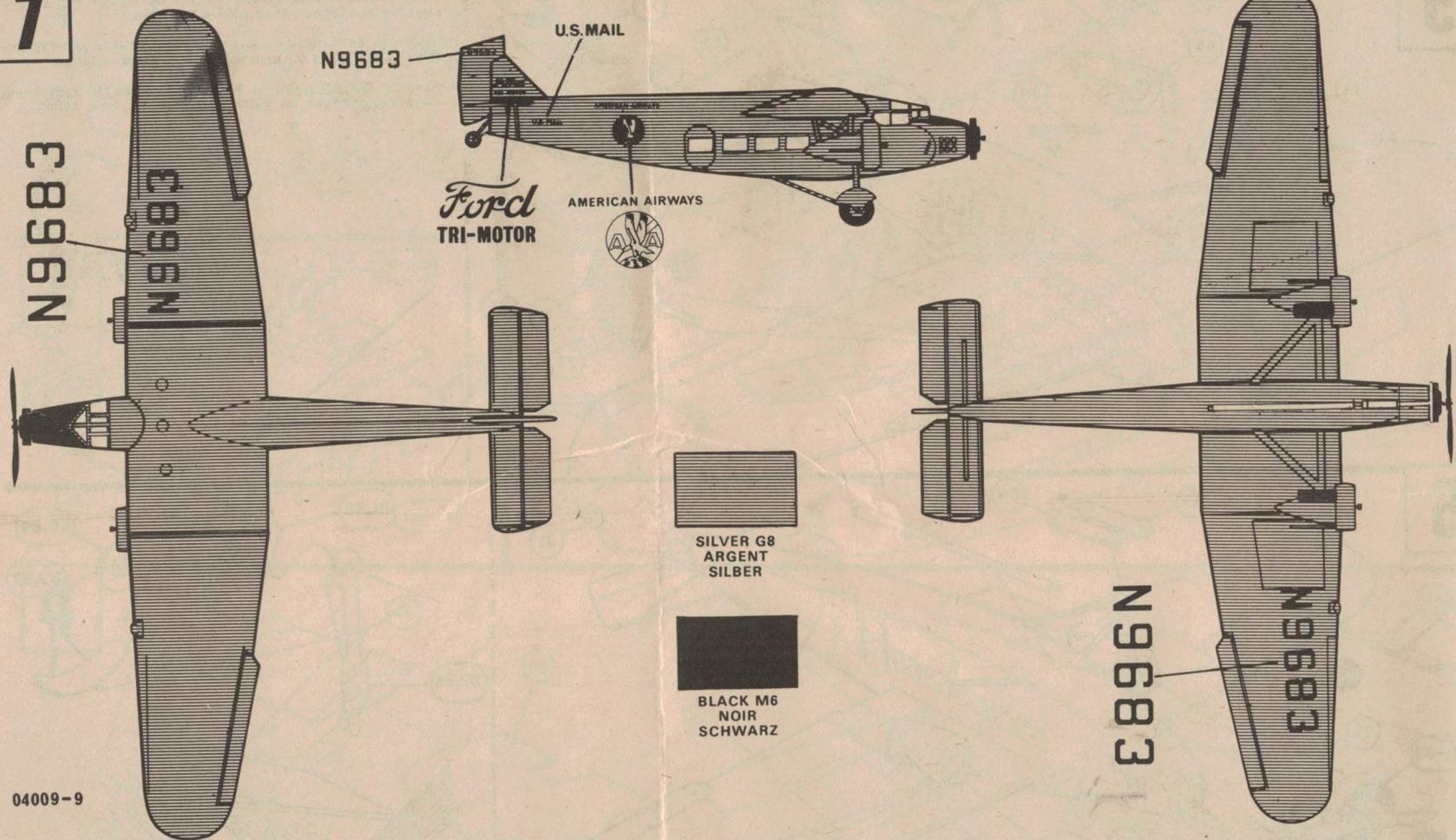
Note recesses in engine pods (68-71) are inboard and exhaust locations on engine cowling's (63-67) outboard.

Noter que les rainures des capotages des moteurs (68-71) sont vers l'intérieur et les échappements (63-67) vers l'extérieur.

Beachte: Einkerbungen in Motorgondeln (68-71) nach innen, Abgasanordnungen an Motorhauben (63-67) nach außen.

**6**

7



**MATT BLACK M6:** Tyres, anti-dazzle panel on nose, pilot seats, engine cylinders.

**SILVER G8:** All surfaces.

**OLIVE GREEN M3:** Cabin floors.

**DUCK EGG BLUE M8:** Cabin seats, sides and ceiling.

**BRICK RED M1:** Exhaust rings, exhaust pipes.

**OXFORD BLUE M27:** Pilots uniforms.

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

**NOIR MAT M6:** Pneus, panneau anti-reflet sur le nez sièges des pilotes, cylindres des moteurs.

**ARGENT G8:** Toutes les surfaces.

**VERT OLIVE M3:** Plancher de la cabine.

**BLEU OEUFS DE CANARD M8:** Sièges de la cabine, cloisons et plafond

**ROUGE BRIQUE M1:** Collecteur d'échappement, tuyaux d'échappement.

**BLEU OXFORD M27:** Uniformes des pilotes.

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.

**MATTSCHWARZ (M6):** Radreifen, Blendschutzstreifen vor Kabine, Führersitze, Motorzylinder

**SILBER/ALU (G8):** alle Oberflächen

**OLIVGRÜN (M3):** Kabinenböden

**ENTENEIBLAU (M8):** Kabinensitze-, Seiten- und Decke

**ZIEGELROT (M1):** Abgasringsammler- und rohre

**OXFORDBLAU (M27):** Uniformen der Besatzung.

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

PRINTED IN ENGLAND 165/2