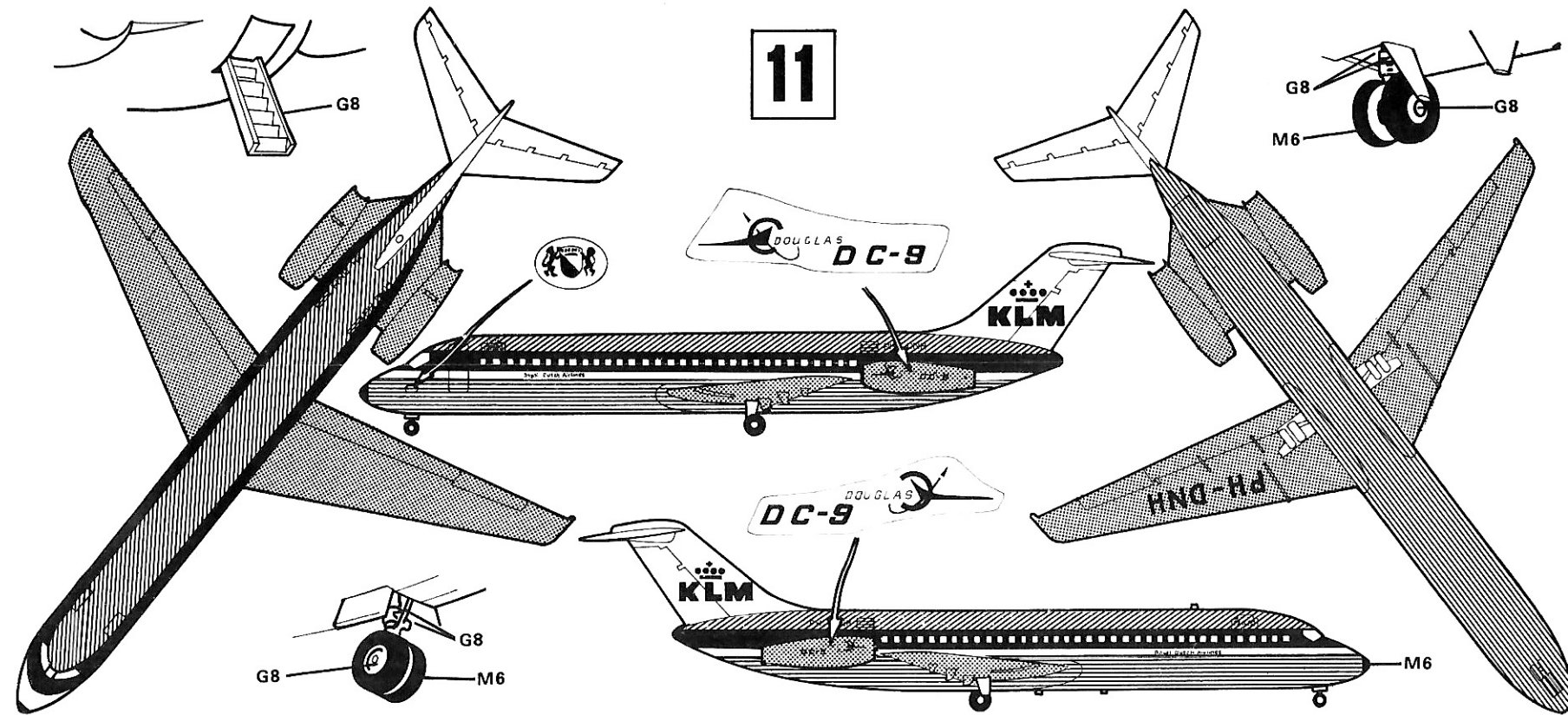


N.B. FOR PAINTING USE "AIRFIX" PAINTS, FOR FIXING USE "AIRFIX" POLYSTYRENE CEMENT



WHITE G.3: BLANC G.3: WEISS (G3):	MATT BLACK M.6: NOIR MAT M.6: MATTSCHWARZ (M6):	LIGHT GREY G.14: GRIS CLAIR G.14: HELLGRAU (G14):	FRENCH BLUE G.6: BLEU DE FRANCE G.6: FRZ. BLAU G.6:	SILVER G.8: ARGENT G.8: ALUSILBER (G.8):

DC-9 KLM MARKINGS

Paint Colours Required:

G3 WHITE: Upper and lower faces of tailplanes.
G6 FRENCH BLUE: Mix 5 parts blue to one part white for fuselage top surface.
G8 SILVER: Wings, bare metal strip on fin, undercarriage legs, inside undercarriage doors.
G14 DOVE GREY: Undersurfaces of aircraft.
M6 BLACK: Tyres, nose, engine pod interior.

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

MARQUAGE DU DC-9 DE KLM

Couleurs exigées pour la peinture:

G.3 BLANC: Les surfaces supérieures et inférieures de la queue.
G.6 BLEU DE FRANCE: Mélanger 5 parties de bleu à une partie de blanc pour le dessus de la surface du fuselage.
G.8 ARGENT: Ruban métallique nu sur la dérive, les jambes du train d'atterrissage, l'intérieur des portes du logement du train.
G.14 GRIS PIGEON: Les surfaces inférieures de l'avion.
M.6 NOIR: Les pneus, le nez, l'intérieur du capot moteur.

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

DC-9/KLM-BEMALUNG

Farbgebung

G3 WEIß: Leitwerksob- und Unterseiten.
G6 FRZ. BLAU: Mischung aus 5 T. Blau und 1 T. Weiß: Rumpfoberseiten.
G8 SILBER: Metallio-Streifen an Leitwerk, Tragflächen, Fahrwerk, federbeinen- und Schachtinnenflächen.
G14 TAUBENGRAU: Alle Unterseiten.
M6 SCHWARZ: Reifen, Radarnase, Triebwerkeinläufe innen.

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

McDONNELL DOUGLAS DC-9-30



1/144 SCALE MODEL CONSTRUCTION KIT

McDONNELL DOUGLAS DC-9-30

Plying the short and medium-range airline routes around the World, the McDonnell Douglas DC-9 can justifiably claim to be by far the best-selling twin-jet airliner in production today. A total of 768 DC-9s was on order by December 1973, and five basic models are now in service or in production. Known in the early design stage as the Model 2086, the first DC-9 made its initial flight on February 25, 1965, and the production version, the DC-9-10 began services with Delta Air Lines in December 1965. A fuselage stretch of 15ft (for up to 115 seats maximum), an increase in operating weights and modified wing flap and slat arrangement produced the Series 30, the type depicted by this kit. First flight of the DC-9-30 was on August 1, 1966, and almost 500 have been built. The DC-9-20 is a "hot-rod" small-capacity version in service with Scandinavian Airlines System, and the Series 40 offers uprated engines and accommodation for 125 while the Series 50 is a further stretched development with a new interior for 139 passengers and more powerful engines. All versions of the DC-9 are offered in all-freight, quick-change cargo-passenger or mixed-traffic passenger-cargo layouts. The cargo versions have a large port-side door for loading. Performance for the DC-9-30 includes a maximum cruise speed of 497kt at 25,000ft, an economical cruise range of 1,370n.m. and a maximum take-off weight of 108,000lb. Powerplant, two 14,500lb. thrust Pratt & Whitney JT8D-9 engines. Dimensions, span 93ft 4in, length 119ft 4in, height 27ft 5in. KLM operates a total of nine Series 30s and seven mixed traffic versions on the airline's European route network.

Exploitant les lignes à courtes et moyennes distances tout autour du monde, le McDonnell Douglas DC-9 peut prétendre être de loin le plus vendu des avions de ligne à deux réacteurs en production aujourd'hui. Un total de 768 DC-9 étaient en commande en décembre 1973, et cinq modèles de base sont maintenant en service ou en fabrication, connu au début de l'établissement des plans sous le nom de modèle 2086, le premier DC-9 fit son premier vol le 25 février 1965, et la version commerciale, le DC-9-10 entra en service à Delta Air Lines en décembre 1965. Un fuselage allongé de 4,5 mètres (pour un maximum de 115 sièges), une augmentation des tonnages transportés et des volets d'aile modifiés donnèrent la série 30, dont fait partie cette maquette. Le premier vol du DC-9-30 eut lieu le 1er Août 1966, et presque 500 ont été construits. Le DC-9-20 est un "bolide" de petite capacité en service à Scandinavian Airlines System, et la série 40 offre des moteurs plus rapides et 125 sièges tandis que la série 50 a un allongement plus grand avec une nouvelle cabine pour 139 passagers et des moteurs plus puissants. Toutes les versions du DC-9 sont offertes en tout-cargo, passagers-cargo à chargement rapide ou avec des dispositions pour un trafic combiné passagers-cargo. Les versions cargo ont une large porte latérale pour le chargement. Les performances du DC-9-30 comportent une vitesse de croisière maximale de 920 Km/h à 2,530 km, un rayon d'action à vitesse économique de 2,200Km, et un poids maximum au décollage de 48,990kp. Propulsion: deux moteurs Pratt et Whitney JT8D-9 de 6.575kp de poussée. Dimensions: Envergure 28.45 mètres. Longueur 36.73 mètres. Hauteur: 7,20 mètres. KLM utilise un total de 9 appareils de la série 30 et 7 appareils mixtes sur le réseau des lignes aériennes Européennes.

Auf allen Kurz- und Mittelstreckenrouten vieler Luftverkehrsgesellschaften in aller Welt eingesetzt, gilt die DC-9 als das meist verkaufte, zweistrahlige Verkehrsflugzeug, das derzeit gebaut wird. Ende Dezember 1973 füllten 768 Bestellungen das Orderbuch. Fünf verschiedene Versionen stehen gegenwärtig im Einsatz oder in Fertigung. Im Entwurfsstadium als Modell 2086 bezeichnet, machte die erste DC-9 am 25. Februar 1965 ihren Erstflug. Im Dezember desselben Jahres stellten die Delta Airlines die erste Serienmaschine DC-9-10 in Dienst. Als Serie DC-9-30 folgte eine Baureihe mit gestrecktem Rumpf (für max. 115 Passagiere), erhöhtem Fluggewicht und verbesserten Klappen und Vorflügeln — unser Bausatz. Diese Variante flog erstmals am 1. August 1966, seither sind rund 500 davon gebaut worden. Die DC-9-20 ist eine "schnelle" Variante mit kleinerer Passagierkapazität für die SAS (Scandinavian Airline System), die DC-9-40 Version hat stärkere Triebwerke und 125 Sitze, während die Serie DC-9-50 eine nochmals gestreckte Ausführung mit neuer Kabineneinrichtung für 139 Fluggäste und wiederum vergrößerter Triebwerksleistung darstellt. Alle DC-9 Baureihen werden als Fracht-, "Quick-Change" (Wechselausrüstung für Fracht/Passagiere) — oder als gemischte Passagier/Frachtmaschinen angeboten. Die Frachtversion hat eine große Ladetür an der linken Seite. In 7.6 km Höhe hat die DC-9-30 eine Reisegeschwindigkeit von 920 kmh, die wirtschaftliche Reichweite beträgt 2.530 km, das max. Startgewicht 48.990 kp. Die zwei Pratt & Whitney JT8D-9 Triebwerke leisten je 6.575 kp Schub. Abmessungen: Spannweite 28.45 m, Länge 36.73 m, Höhe 8.35 m. Bei der KLM sind neun DC-9-30 sowie sieben Maschinen der "gemischten" Version auf dem europäischen Streckennetz im Einsatz.

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 Vollständigkeit aller Bauteile nach Anleitung, Abbildungen und Deckbild 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

For a model with retracted undercarriage, the legs and wheels (47-50, 51-54, 55-58) should be omitted and the doors (42-46) cemented in closed position. 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. All parts are numbered; assemble in sequence.

INSTRUCTIONS SPECIALES

Pour un modèle à train d'atterrissage rentré, omettre les jambes et les roues (47-50, 51-54, 55-58) et coller les portes (42, 43, 44, 45, 46) en position fermée. 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. Notez que les légères irrégularités de la ligne de peinture seront couvertes par les décalques. Toutes les pièces sont numérotées et doivent être montées en ordre.

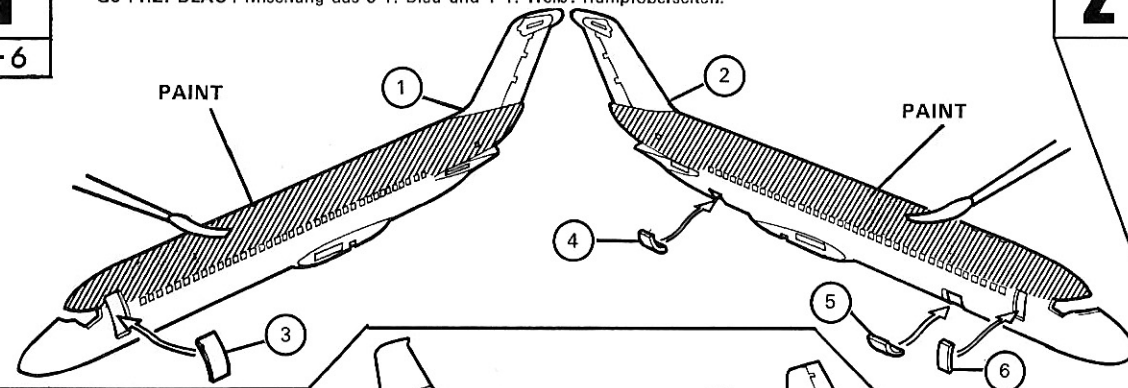
SONDERHINWEISE

Bei Fahrwerk EIN: Federbeine und Räder (47-50, 51-54, 55-58) weglassen und Fahrwerkklappen (42, 43, 44, 45, 46) „geschlossen“ anbringen. Rumpfhälften vor Anbringen der Abziehbilder fertig bemalen, Farbe an Leimflächen verschmiert mit Kleber. Geringfügige Unsauberkeiten an den Rumpfarbgrößen werden durch Abziehbildstreifen überdeckt. Baufolge entspricht der Teilnummerierung. Einbauteile vorab bemalen.

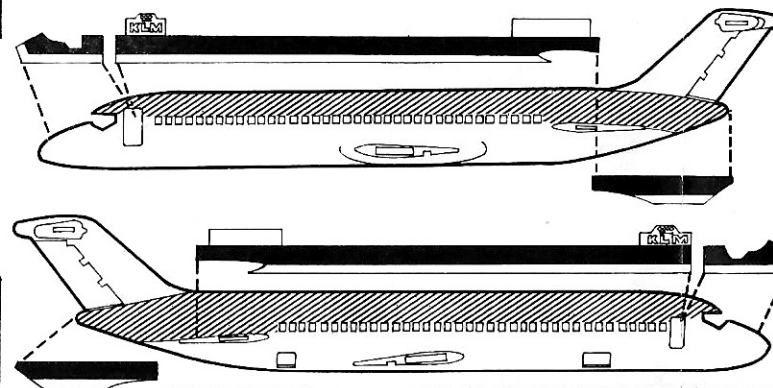
1

1-6

G6 FRENCH BLUE: Mix 5 parts blue to one part white for fuselage top surface.
 G6 BLEU DE FRANCE: Mélanger 5 parties de bleu à une partie de blanc pour le dessus de la surface du fuselage.
 G6 FRZ. BLAU: Mischung aus 5 T. Blau und 1 T. Weiß: Rumpfoberseiten.

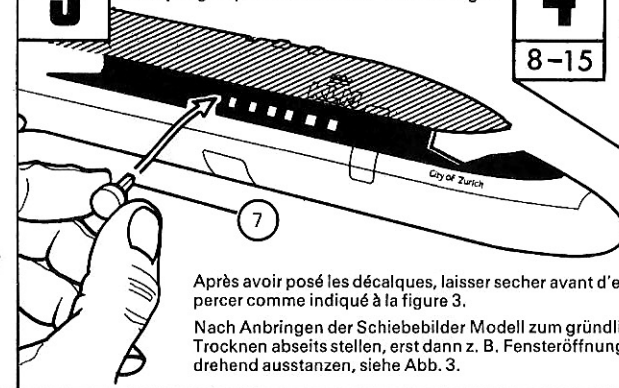


2



3

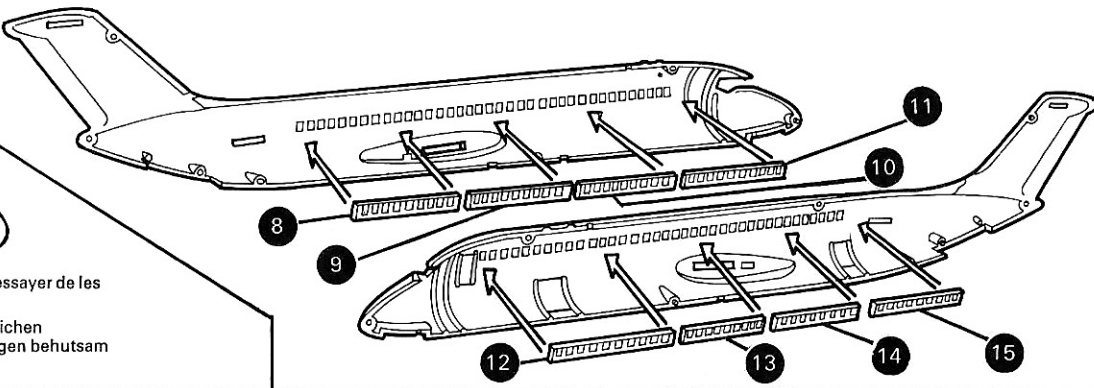
After applying transfers set aside to dry before attempting to pierce transfer as shown in fig. 3.



Après avoir posé les décalques, laisser sécher avant d'essayer de les percer comme indiqué à la figure 3.
 Nach Anbringen der Schiebbilder Modell zum gründlichen Trocknen abseits stellen, erst dann z. B. Fensteröffnungen behutsam drehend ausstanzen, siehe Abb. 3.

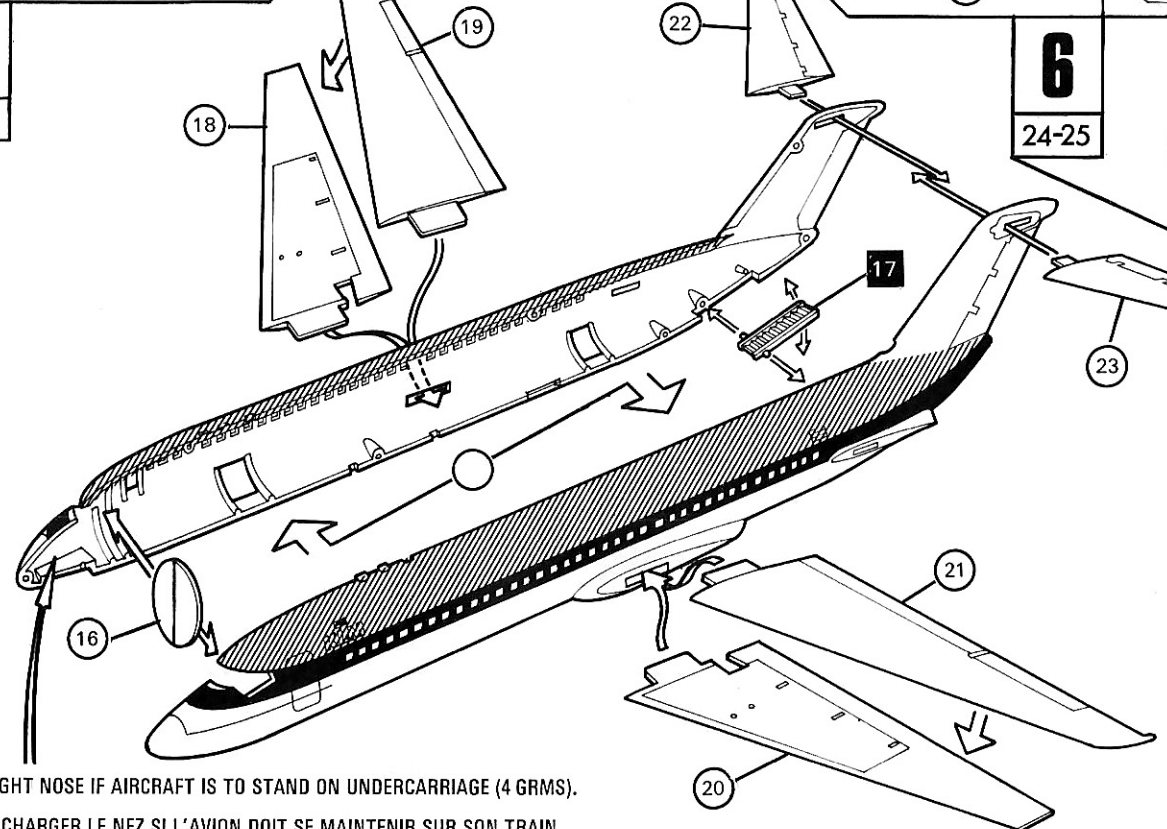
4

8-15



5

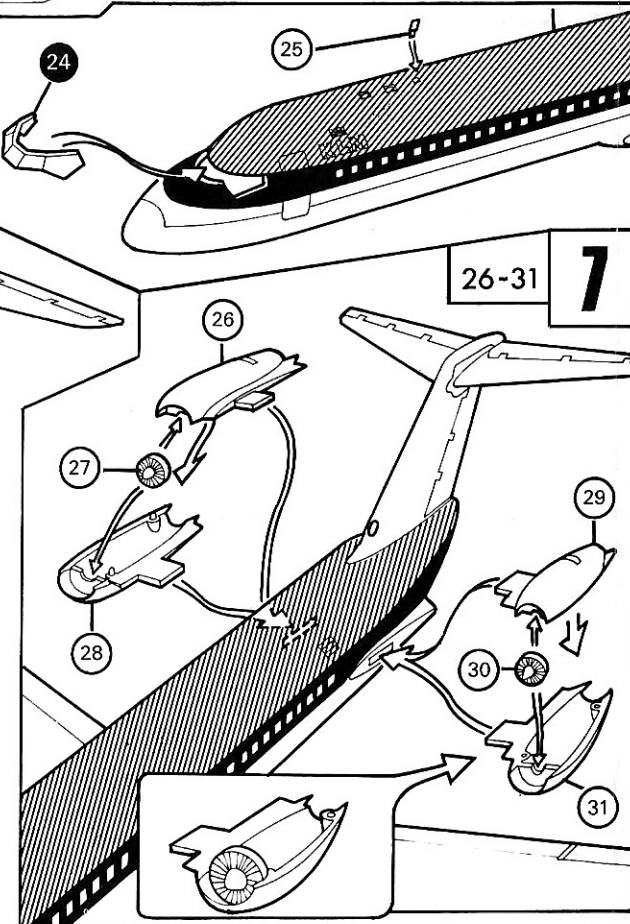
16-23



WEIGHT NOSE IF AIRCRAFT IS TO STAND ON UNDERCARRIAGE (4 GRMS).
 SURCHARGER LE NEZ SI L'AVION DOIT SE MAINTENIR SUR SON TRAIN D'ATERRISSAGE (4 GRAMMES).
 NASE BASCHWEREN (4 GRAMM) FALLS FLUGZEUG AUF FAHRWERK STEHEN SOLL.

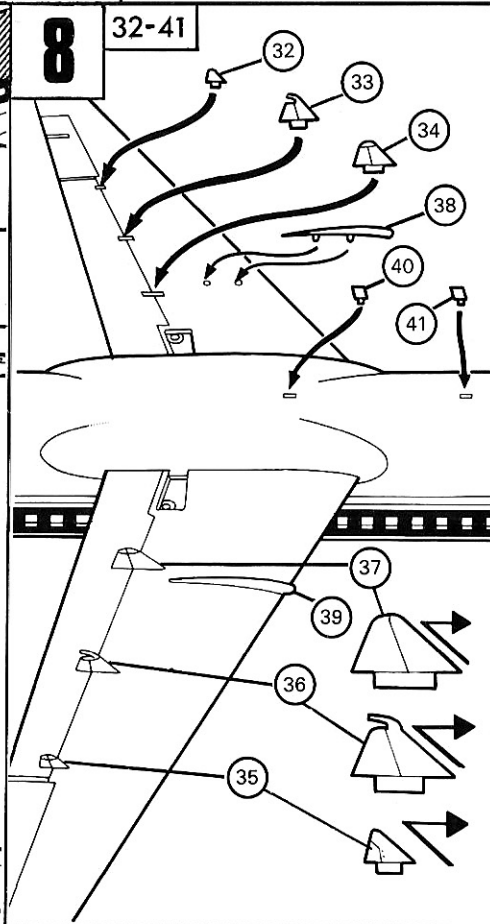
6

24-25



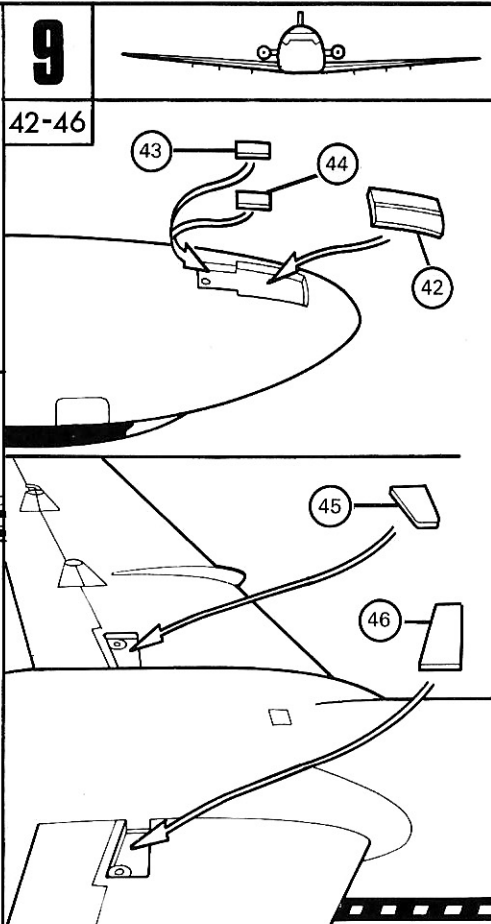
8

32-41



9

42-46



10

47-58

