

1/144 SCALE MODEL CONSTRUCTION KIT

BOEING 314 CLIPPER

Late in 1936 the Pacific air routes had been opened by Pan American World Airways and attention was concentrated on the Atlantic by commercial air services. As no airliners available at the time were capable of trans-Atlantic flight Pan Am consulted the major American aircraft manufacturers and the designs submitted for development. To fulfil the requirements of the specification it became clear that the flying boat (handplanes were not considered suitable) would weigh over 80,000 pounds, have four engines more powerful than any used before and have a wing span of over 150 feet, the largest practical commercial aircraft designed at that time. Construction began in 1937 and the first Boeing Clipper was launched at Seattle in May 1938. Many special flights were carried out by the Clippers, among the most memorable being that in which "Dixie Clipper" carried President Franklin D. Roosevelt back from the Casablanca Conference of January 1943 and the earlier flight by "Berwick" which brought Sir Winston Churchill back from the United States. During their whole war time service not one of the giant flying boats was ever damaged by enemy action although they were constantly operating in the war zone and only one Clipper was lost in an accident.

A la fin de 1936, les routes aériennes du Pacifique furent ouvertes par Pan American World Airways et l'attention se concentra sur la conquête des vols commerciaux sur l'Atlantique. Comme aucun avion à cette époque n'était capable de traverser l'Atlantique, Pan Am consulta les principaux fabricants d'avions, et le projet du Boeing 314 fut retenu. Des impératifs de fabrication, il resulta clairement que l'hydravion (les avions terrestres ne furent pas considérés comme satisfaisables), peserait environ 80.000 livres, aurait 4 moteurs plus puissants que tous ceux utilisés jusqu'alors et une envergure de 150 pieds. La construction débuta en 1937, et le premier Boeing Clipper fut lancé à Seattle en mai 1938. Plusieurs vols célèbres sont à l'actif des Clippers, le plus célèbre fut celui du "Dixie Clipper" qui transporta le Président Franklin D. Roosevelt, au retour de la Conférence de Casablanca en Janvier 1943, et le vol du "Berwick" avec Sir Winston Churchill, à son retour des Etats Unis. Durant tout leur temps de service de guerre, pas un de ces hydravions géants ne fut endommagé par l'ennemi, quoiqu'ils furent constamment en opérations dans la zone de guerre, et seulement un Clipper fut perdu par accident.

PANAM, damals wie heute eine der größten Luftlinien der Welt, eröffnete Ende 1936 den Liniennverkehr im Pazifik. Gleichzeitig konzentrierte sich das Interesse der kommerziellen Luftfahrt auch auf den Weltverkehr im Atlantikverkehr. Da jedoch noch keine Verkehrsflugzeuge mit genügenden Reichweiten und ausreichender Transportkapazität verfügbar waren, forderte PANAM die Flugzeugindustrie in den USA auf, geeignete Entwürfe zu machen, aus denen dann der für die Boeing 314 zur Weiterentwicklung ausgewählt wurde. Man erkannte, daß zur Erfüllung der gestellten Aufgaben — Landflugzeuge hielt man damals für nicht geeignet (1) — das größte bis dahin gebaute Flugboot notwendig war, 18 Tonnen schwer, mit einer Spannweite über 45 Metern und vier Motoren, die stärker als alle bisherigen sein mußten. Der Bau der ersten sechs Maschinen, "Clipper" genannt, begann 1937 und schon am 7. Juni 1938 startete eine B-314 zum Erstflug. Bis zu 74 Passagiere fanden in vier Deckskabinen komfortabel Platz. Von den vielen Sonderflügen dieser Flugboote sind vor allem der Rückflug des US-Präsidenten F. D. Roosevelt 1943 von der Gipfelkonferenz in Casablanca und der Sir W. Churchills aus den USA nach England erwähnenswert. Beim erstenmal war der "Dixie Clipper" eingesetzt, beim letztgenannten der BOAC-Clipper "Berwick" (G-AGCA). Während des ganzen Kriegseinsatzes im Frontgebiet wurde nicht eines dieser Flugboote durch Feindeinwirkung beschädigt, lediglich ein Clipper ging durch Unfall verloren. Mit vier Wright Twin Cyclone Doppelsterbmotoren von je 1700 PS erreichten die Clipper eine Höchstgeschwindigkeit von über 335 km/h Abmessungen: Spannweite 46,33 m, Länge 32,51 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. All parts are numbered.

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 coincider avec les dessins et on doit séparer les supports des pièces avant d'assembler celles-ci. Toutes les pièces sont numérotées.

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

ALLGEMEINE BAUTIPPS
Anordnung und Vollständigkeit aller Bauteile nach Anleitung, Abbildungen und Deckbild überprüfen. Vor Benennung und Montage Gussgrate entfernen und Teilpassung ungeleimt probieren. Nur nachstbenötigte Teile von Gussrippen lösen bzw. Sichtbeuel entfernen. Baufolge entspricht der Teilnummerierung.
FALLS DAS MODELL AUF EINEN STANDER MONTIERT WERDEN SOLL SCHNEIDEN SIE DEN WERKSTOFF AUS DEM SCHLITZ IN DEM FLUGZEUGRUMP.

CEMENT
COLLE
KLEBEN



TRANSPARENCY
TRANSPARENT
KLARSCHEITTEIL

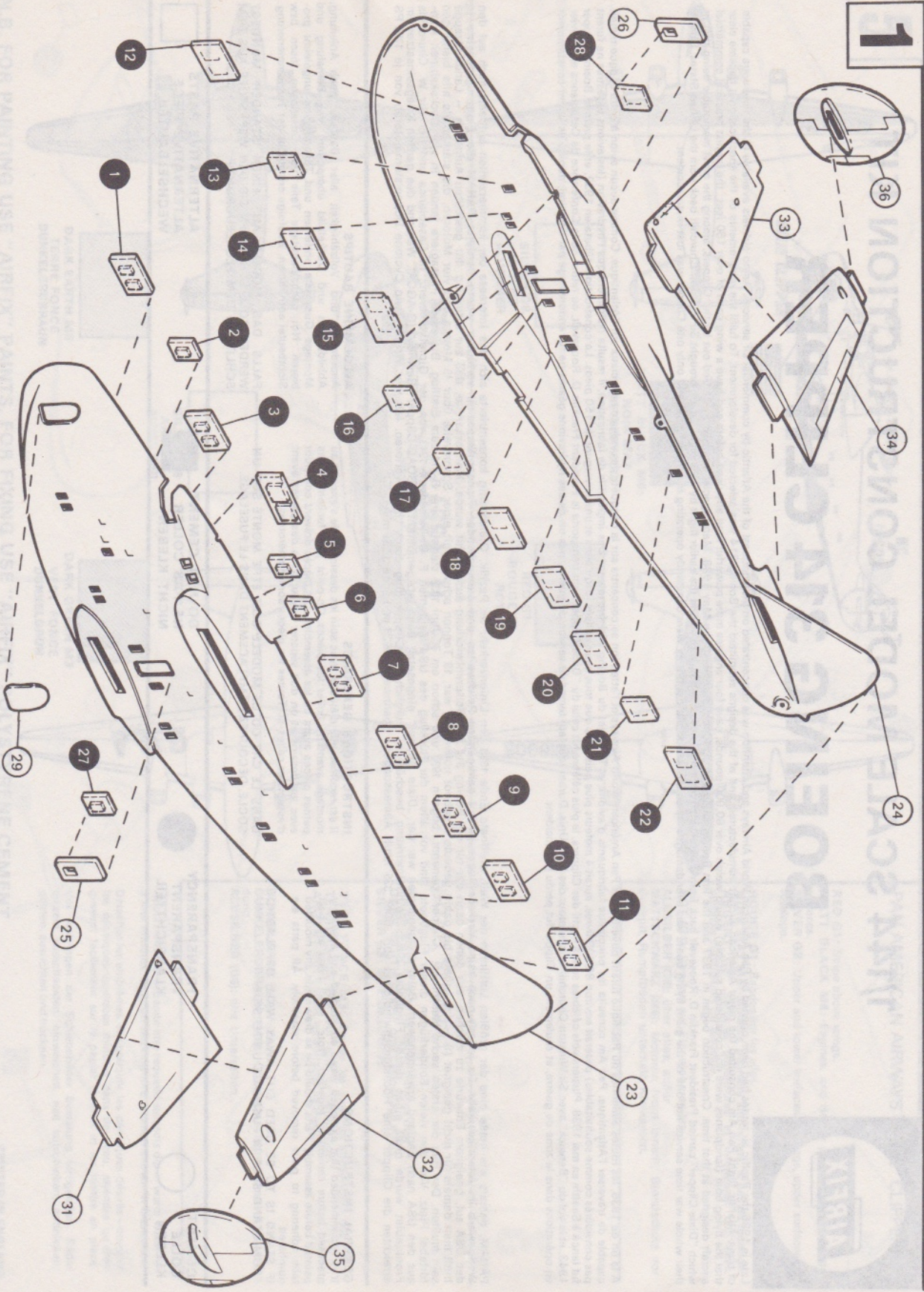


DO NOT CEMENT
NE PAS COLLER
NICHT KLEBEN

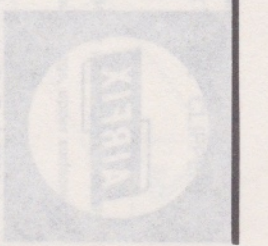


ALTERNATIVE PARTS
ALTERNATIVE PIECE
WECHSELBAUTEIL

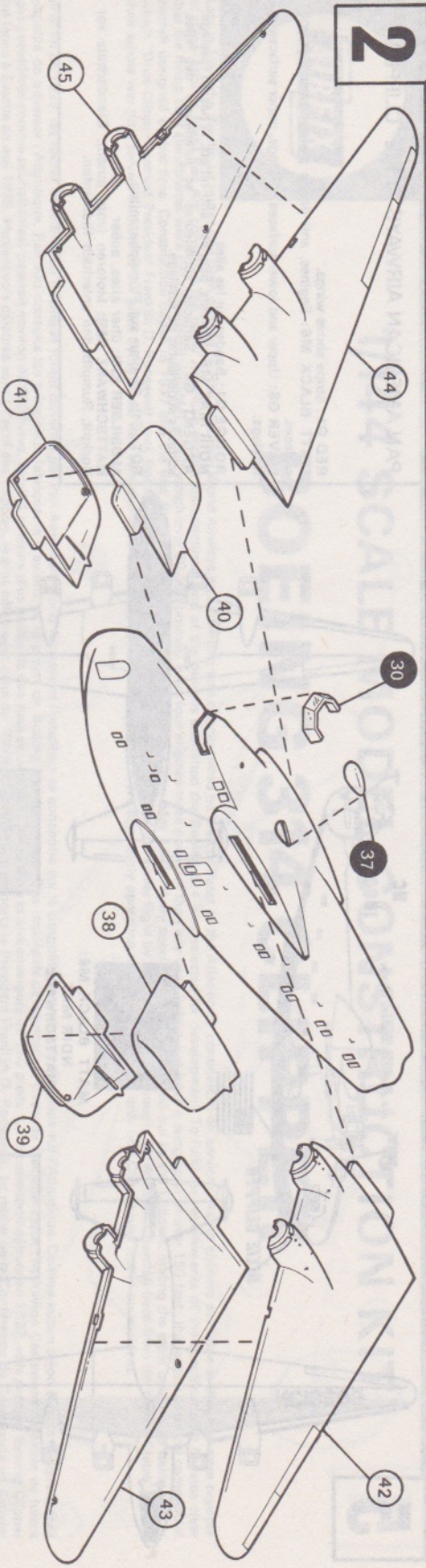




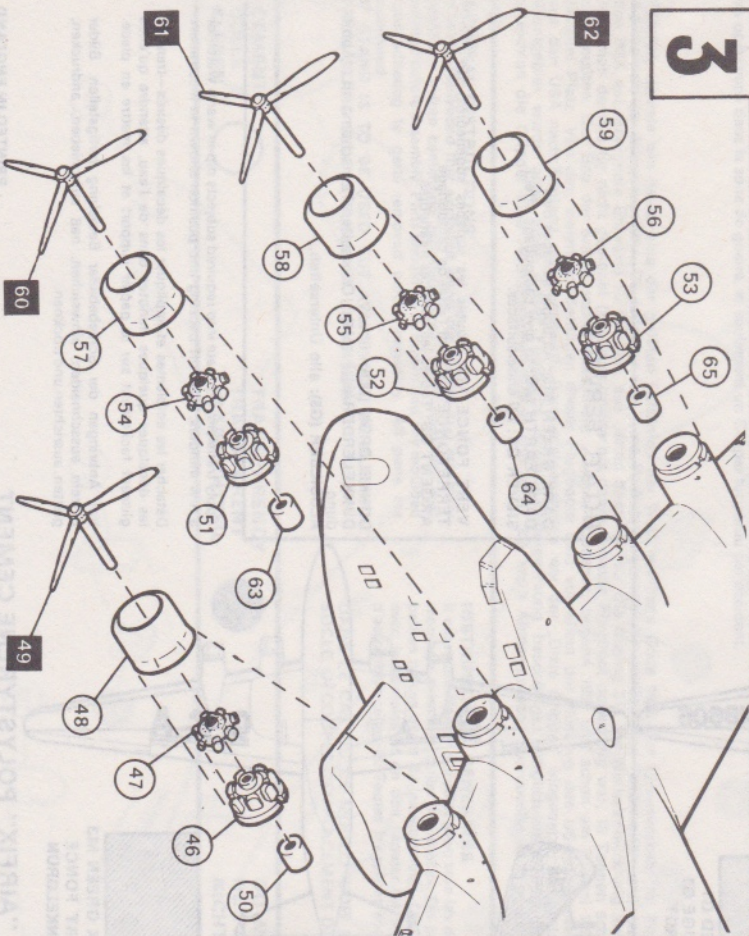
FOR PAINTING USE AEREX PAINTS FOR PRIMER USE AEREX PRIMER FOR FINISHING USE AEREX FINISHING PAINTS



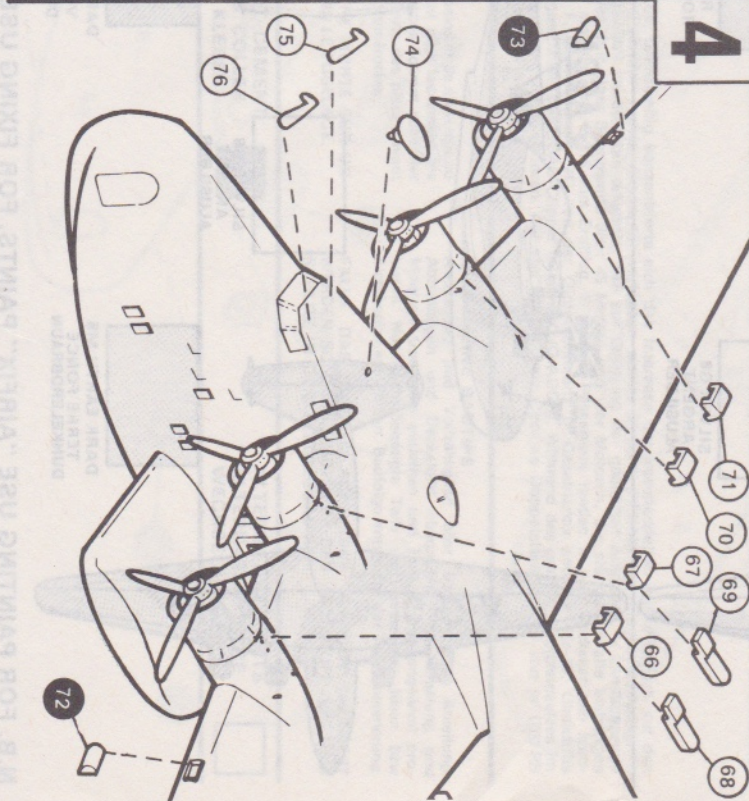
2

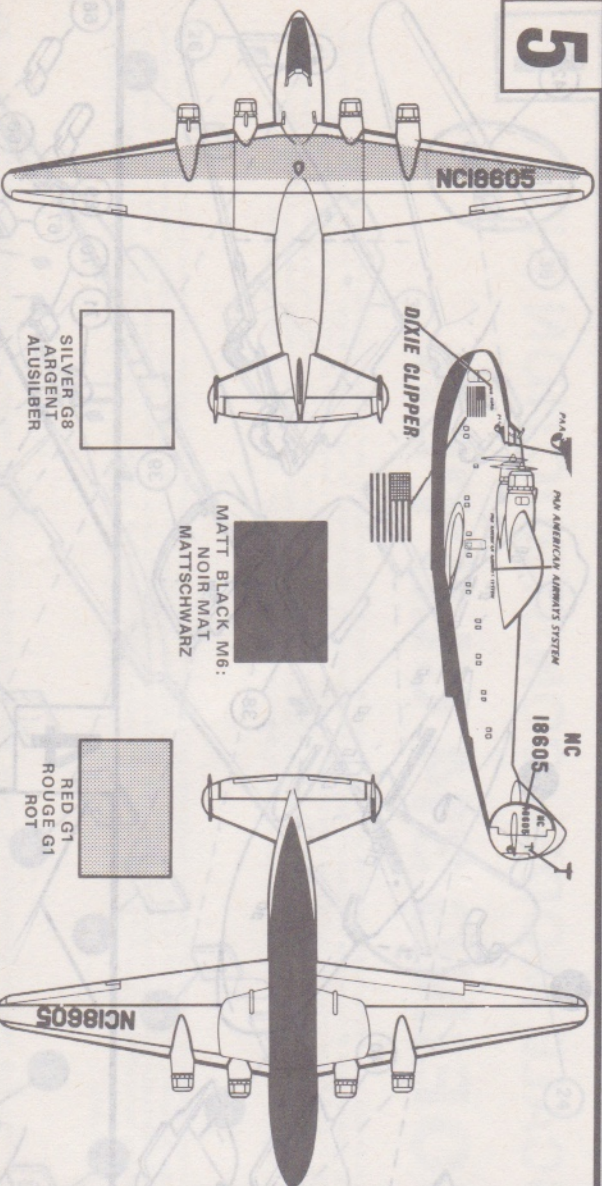


3



4





PAN AMERICAN AIRWAYS "DIXIE" CLIPPER

RED G1: Stripe above wings.
MATT BLACK M6: Engines, anti dazzle panel, lower fuselage surfaces.
SILVER G8: Upper and lower surfaces of wings, upper surfaces of fuselage.

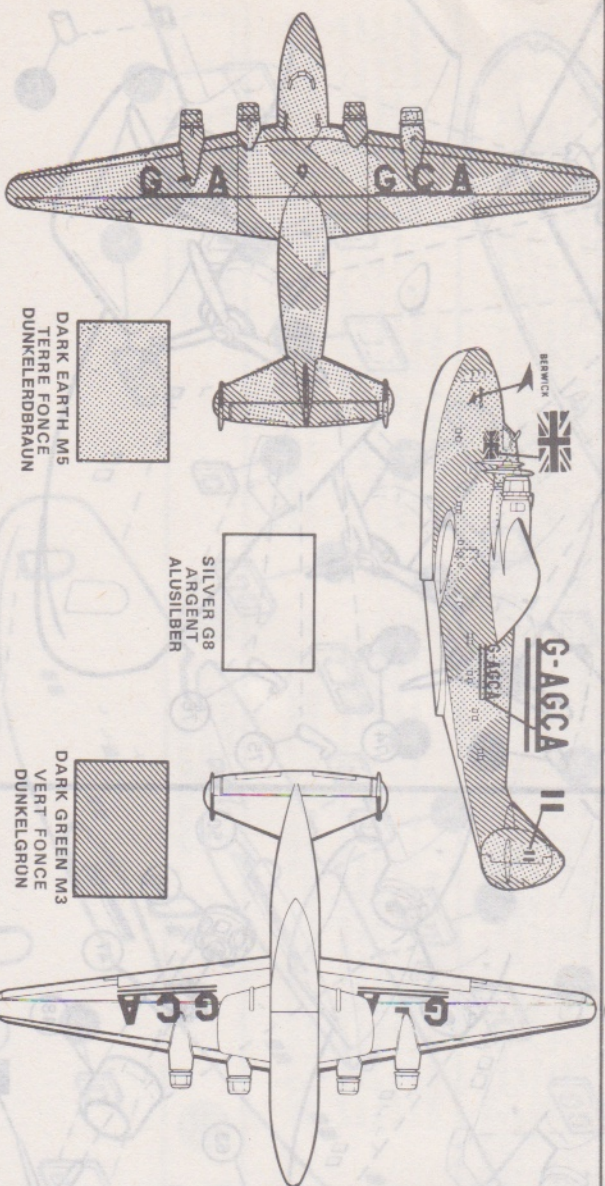
ROUGE G1: Bandes sur les ailes.
NOIR MAT M6: Moteurs, panneau anti-reflets, le bas du fuselage.
ARGENT G8: Surfaces supérieures et inférieures des ailes, surfaces supérieures du fuselage.

ROT (G1): Streifen auf Flügeloberseiten.
ALUSILBER (G8): über alles, außer **MATTSCHWARZ (M6)**: Motoren (vorn innen), Blendschutz vor Cockpit, Rumpfboden unterhalb Kielkanten.

SILVER G8
 ARGENT
 ALUSILBER

MATT BLACK M6:
 NOIR MAT
 MATTSCHWARZ

RED G1
 ROUGE G1
 ROT



BOAC "BERWICK"

DARK GREEN M3: All upper surfaces over **DARK EARTH M5:** to give camouflage effect.
SILVER G8: All undersurfaces.

VERT FONCE M3: Toutes les surfaces supérieures, sur **TERRE FONCE M5** pour l'effet de camouflage.
ARGENT G8: Toutes les surfaces inférieures.

DUNKELGRÜN (M3): über **DUNKELERDBRAUN (M5):** Oberseiten-Tarnschema lt. Abbildung.
ALUSILBER (G8): alle Unterseiten.

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

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.
 Vor Anbringen der Schiebepilder Bemalung fertigstellen. Bilder einzeln ausschneiden, einweichen, nass aufschleiben, andrücken, glätten, austrocknen und trocknen.

DARK EARTH M5
 TERRE FONCE
 DUNKELERDBRAUN

SILVER G8
 ARGENT
 ALUSILBER

DARK GREEN M3
 VERT FONCE
 DUNKELGRÜN