

limited edition



CAT.NO.144-015  
SCALE 1:144

Американський авіалайнер

# McDonnell Douglas MD-11

(General Electric powered)

American jet airliner

McDonnell Douglas MD-11 (Макдоннелл Дуглас МД-11) - широкофюзеляжний авіалайнер середньої і дальньої протяжності польотів.

McDonnell Douglas MD-11 є розвитком лайнера DC-10. Новий літак отримав подовжений на 5,71м фюзеляж, нове хвостове оперення, вінглети на кінцях крил, більш потужні двигуни і сучасну систему управління, яка відображала всю польотну інформацію на шести моніторах.

Літак здійснив свій перший політ 10 січня 1990 року, він пройшов сертифікацію в листопаді того ж року і перший комерційний екземпляр був переданий авіакомпанії Finnair 7 грудня 1990 року.

MD-11 пропонувався покупцям в чотирьох варіантах: MD-11ER - літак зі збільшеним радіусом польоту; MD-11F - вантажний варіант; MD-11C - варіант, коли частина салону займали пасажирські місця, а частина відводилася для вантажу; MD-11CF - міг легко перероблятися в пасажирський або вантажний, в залежності від вимог конкретного польоту. Літак міг бути обладнаний двигунами компанії "Pratt & Whitney" або двигунами компанії "General Electric". "Rolls-Royce" запропонувала для MD-11 свій Trent 665, але єдиний замовник на такий варіант - компанія "Air Europe" - припинила існування в 1991 році, ще до початку поставок.

У листопаді 1997 року після злиття McDonnell Douglas і Boeing, останній оголосив, що MD-11, як і раніше буде залишатися на виробничій лінії в основному в якості вантажного літака. Однак в червні 1998 року Boeing змінив своє рішення, мотивуючи це тим, що літак недостатньо затребуваний на ринку комерційних авіалайнерів. В результаті його виробництво було згорнуто. Останній MD-11 був випущений 22 лютого 2001 року і переданий авіакомпанії Lufthansa Cargo. Всього за весь час було виготовлено двісті машин. MD-11 в даний час експлуатується тільки в вантажному варіанті.

The MD-11 is a medium- to long-range widebody airliner, with two engines mounted on underwing pylons and a third engine at the base of the vertical stabilizer. It is based on the DC-10, but features a stretched fuselage, increased wingspan with winglets, refined airfoils on the wing and tailplane, new engines and increased use of composites.

The MD-11 features a two-crew cockpit that incorporates six interchangeable CRT-units and advanced Honeywell VIA 2000 computers. The cockpit design is called Advanced Common Flightdeck (ACF) and is shared with the Boeing 717. Flight deck features include an Electronic Instrument System, a dual Flight Management System, a Central Fault Display System, and Global Positioning System. Category IIIb automatic landing capability for bad-weather operations and Future Air Navigation Systems are available.

The MD-11 was one of the first commercial designs to employ a computer-assisted pitch stability augmentation system that featured a fuel ballast tank in the tailplane, and a partly computer-driven horizontal stabilizer. Updates to the software package made the airplane's handling characteristics in manual flight similar to the DC-10, despite a smaller tailplane to reduce drag and increase fuel efficiency.

The MD-11 incorporates hydraulic fuses not included in the initial DC-10 design, to prevent catastrophic loss of control in event of hydraulic failure.

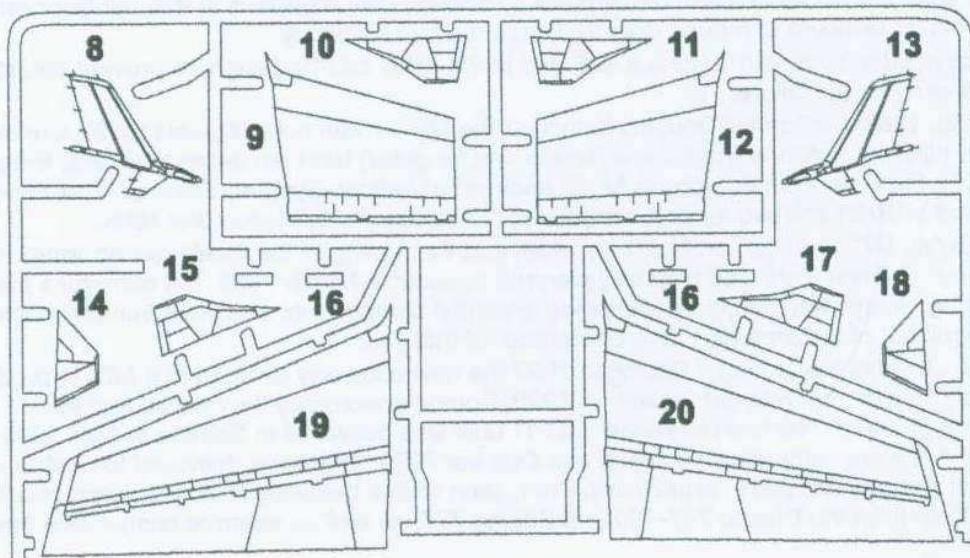
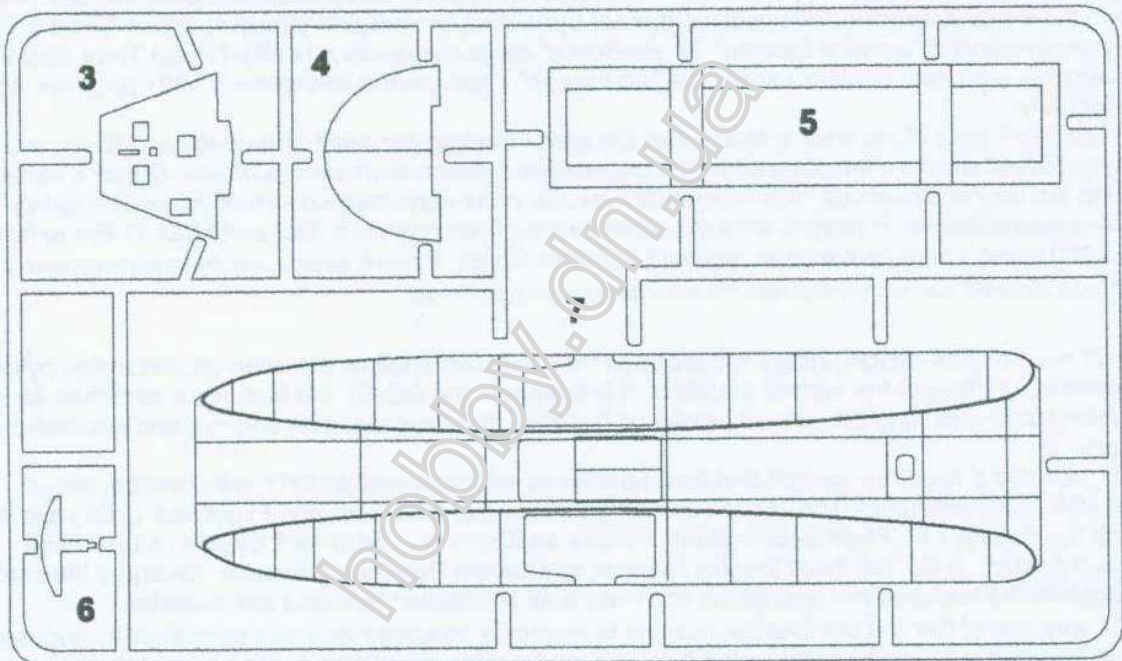
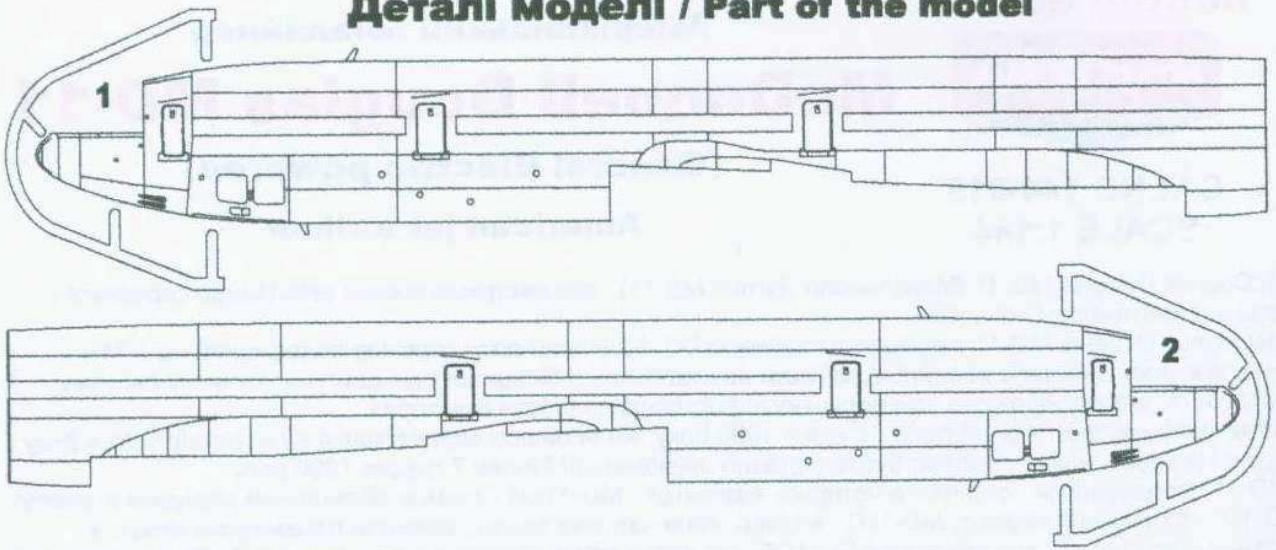
On December 30, 1986, McDonnell Douglas launched the MD-11 with commitments for 52 firm orders and 40 options in three different versions (passenger, combi and freighter) from ten airlines (Alitalia, British Caledonian, Dragonair, FedEx Express, Finnair, Korean Air, Scandinavian Airlines System, Swissair, Thai Airways International, and VARIG) and two leasing companies (Guinness Peat Aviation and Mitsui).

Assembly of the first MD-11 began on March 9, 1988, and the mating of the fuselage with wings occurred in October that year. The first flight was originally planned to occur in March 1989, but numerous problems with the manufacturing, delays with suppliers producing essential components and labor industrial actions delayed the ceremonial roll out of the prototype until September of that year.

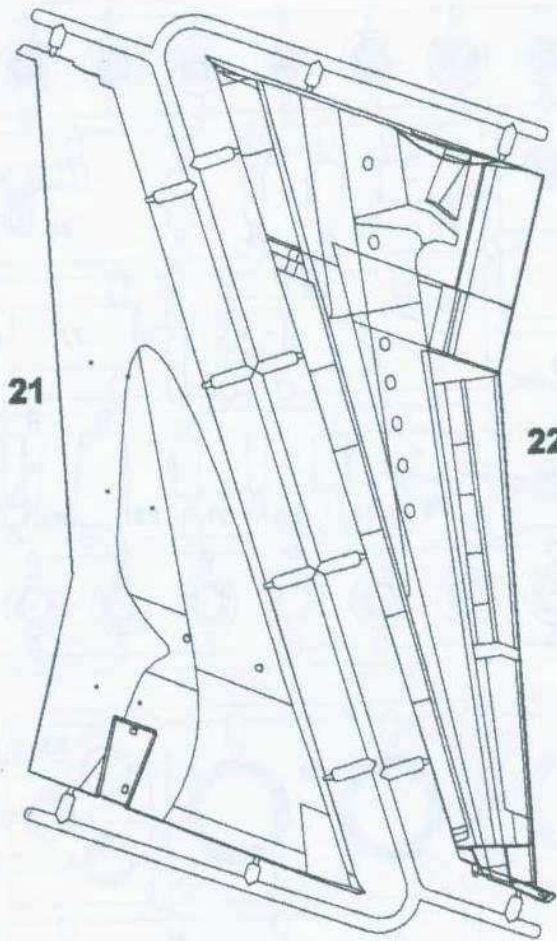
After McDonnell Douglas merged with Boeing in 1997 the new company decided that MD-11 production would continue, though only for the freighter variant. In 1998, Boeing announced they would end MD-11 production after filling orders on hand. The last passenger MD-11 built was delivered to Sabena in April 1998. Assembly of the last two MD-11s were completed in August and October 2000; they were delivered to Lufthansa Cargo on February 22 and January 25, 2001 respectively. Production ended because of lack of sales, resulting from internal competition from the Boeing 767-400 and Boeing 777, as well as external competition from the Airbus A330/A340.



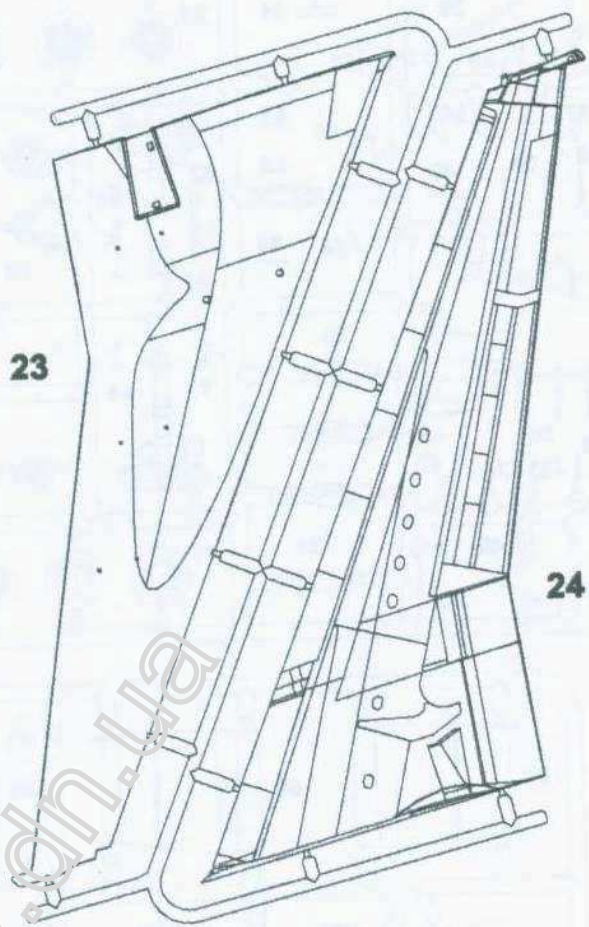
**Деталі моделі / Part of the model**



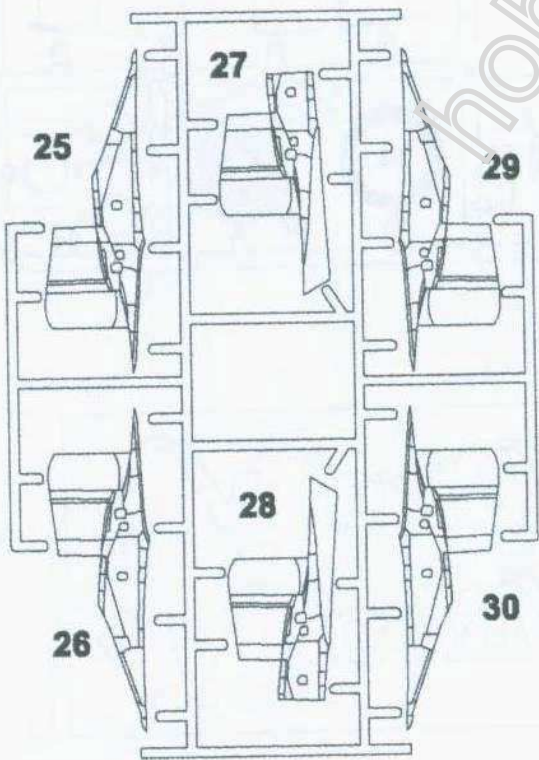




22



24



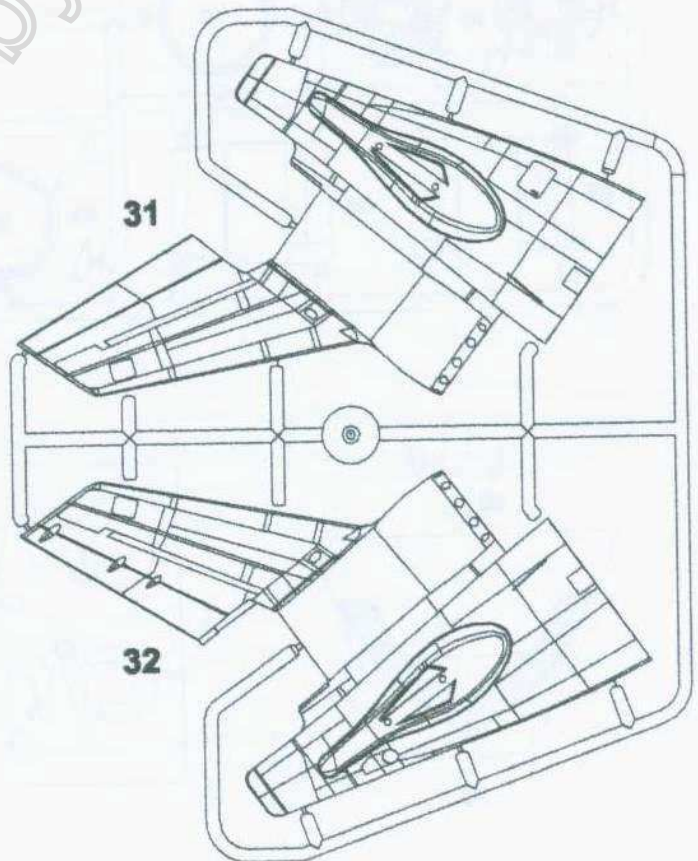
27

29

26

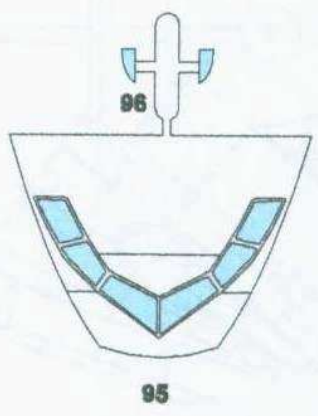
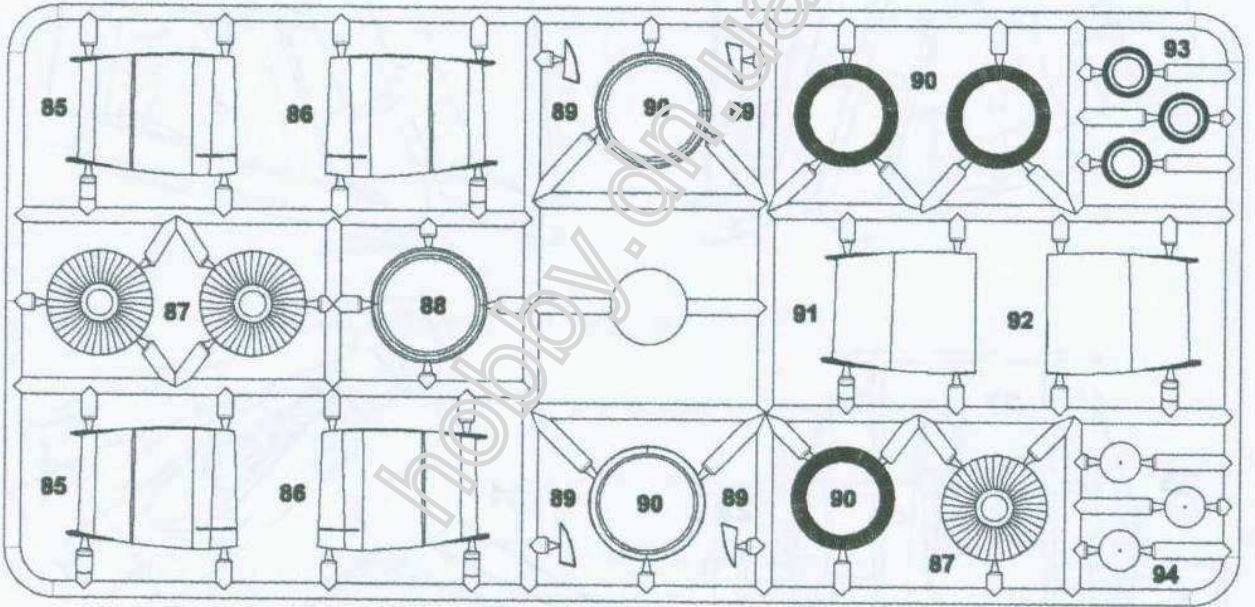
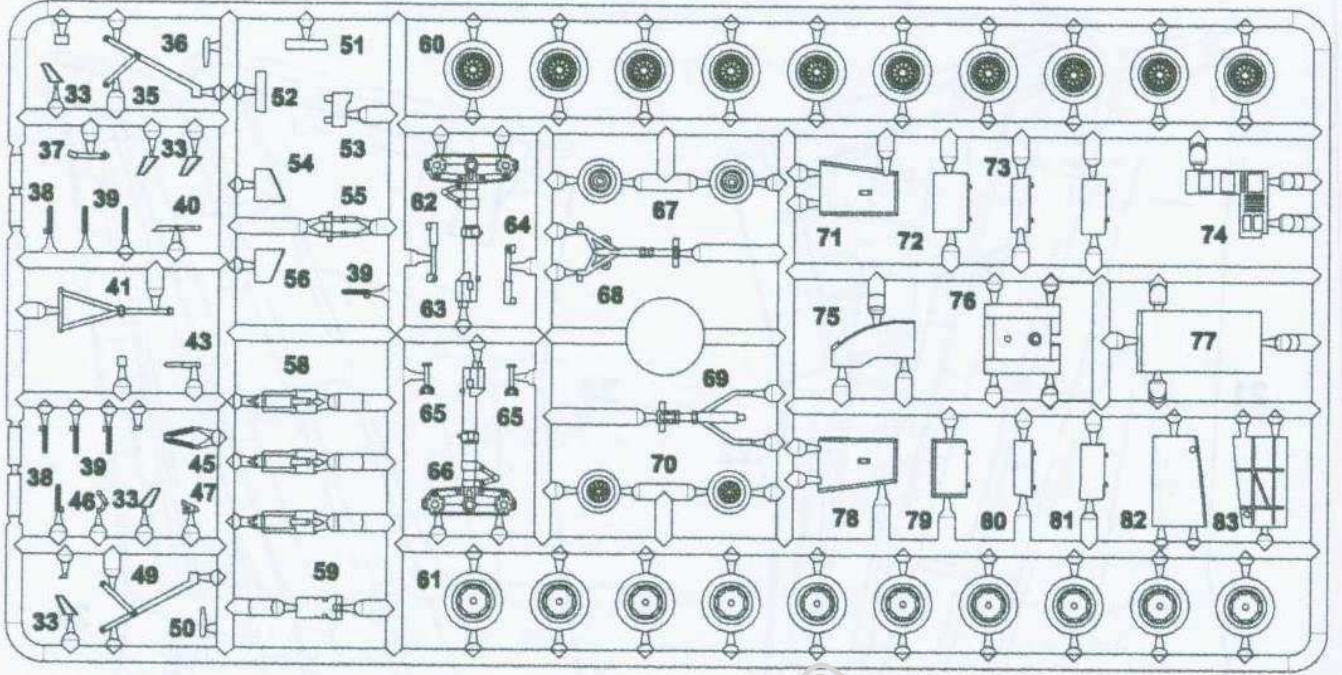
28

30



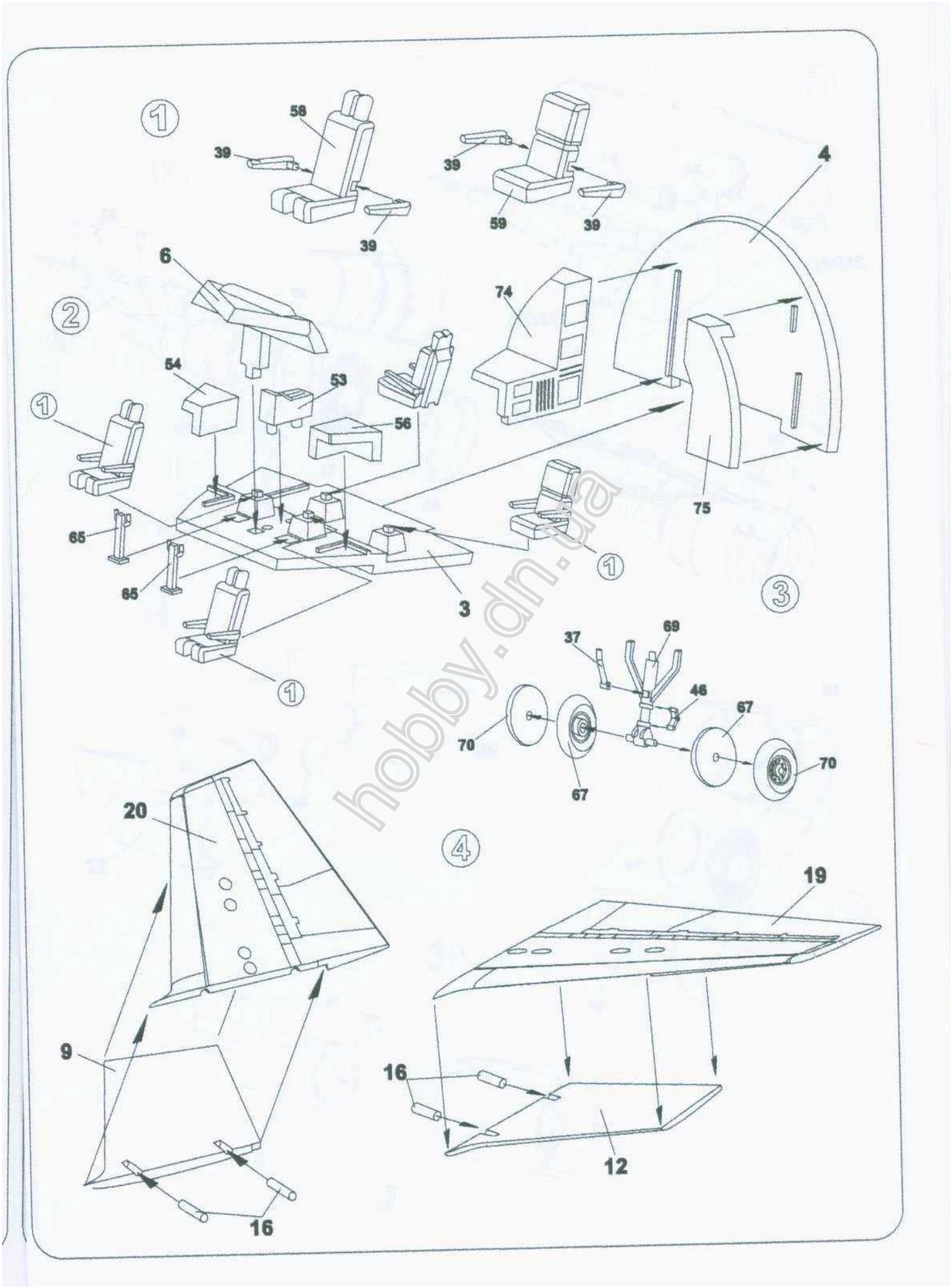
32



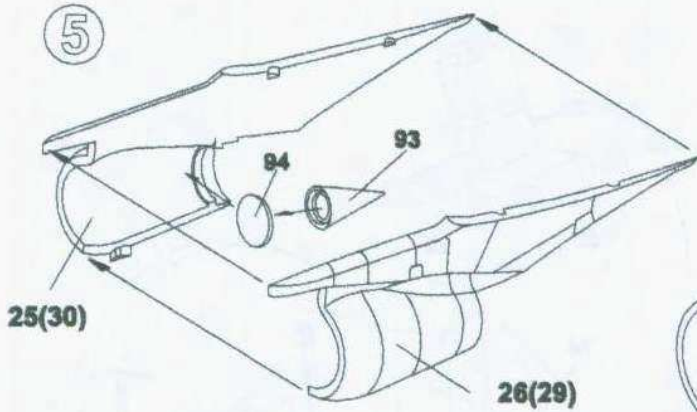


*CityBird y*  
*CityBird* 

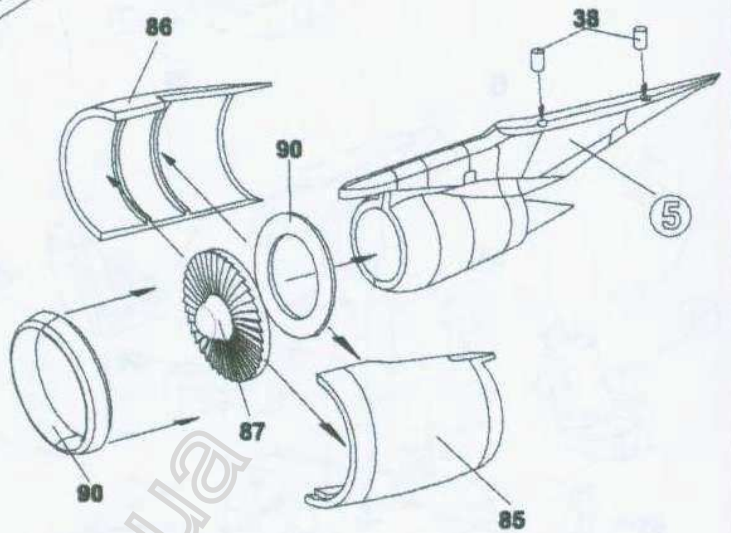




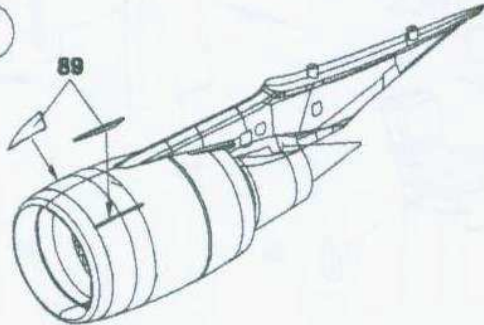
5



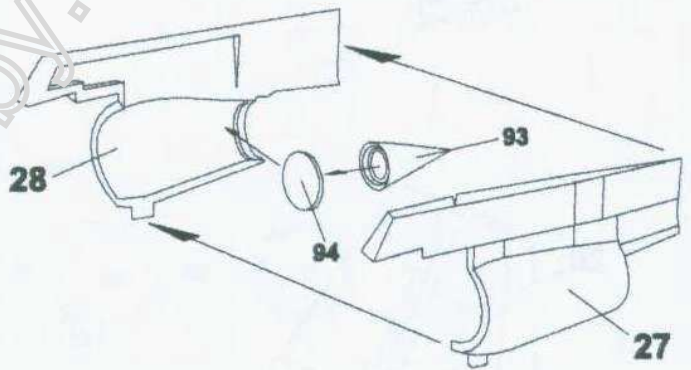
6



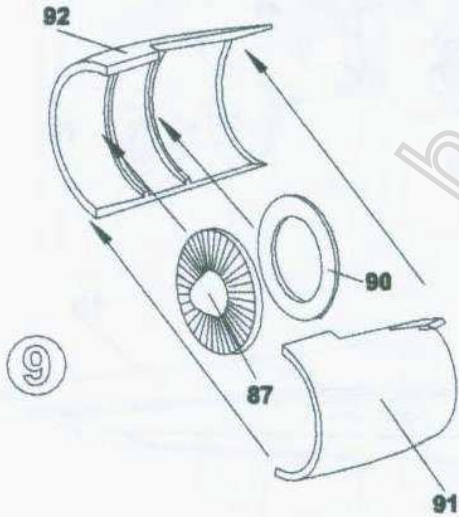
7



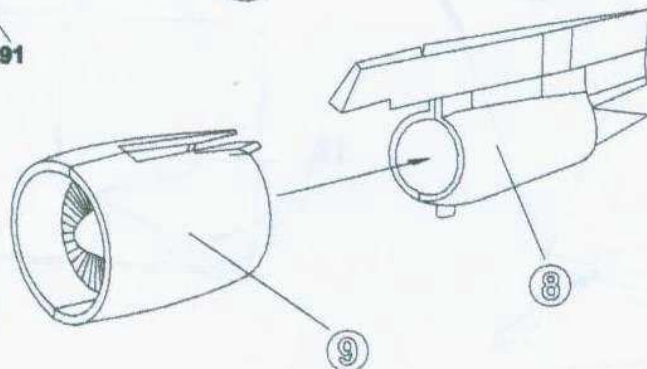
8



92



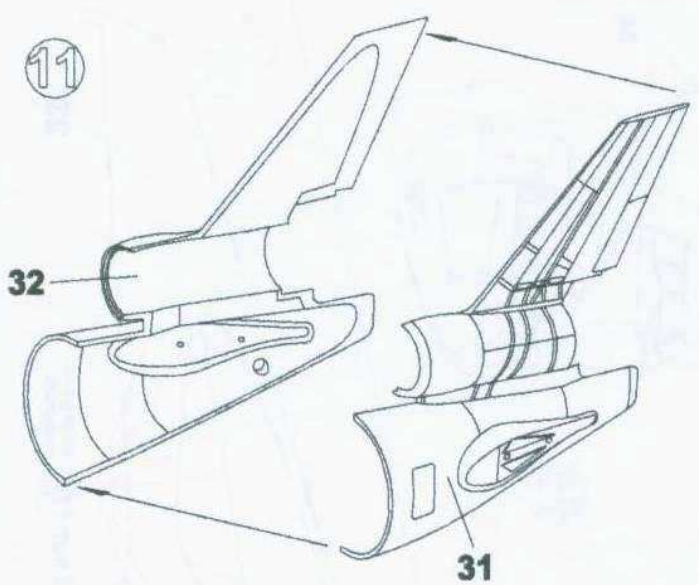
10



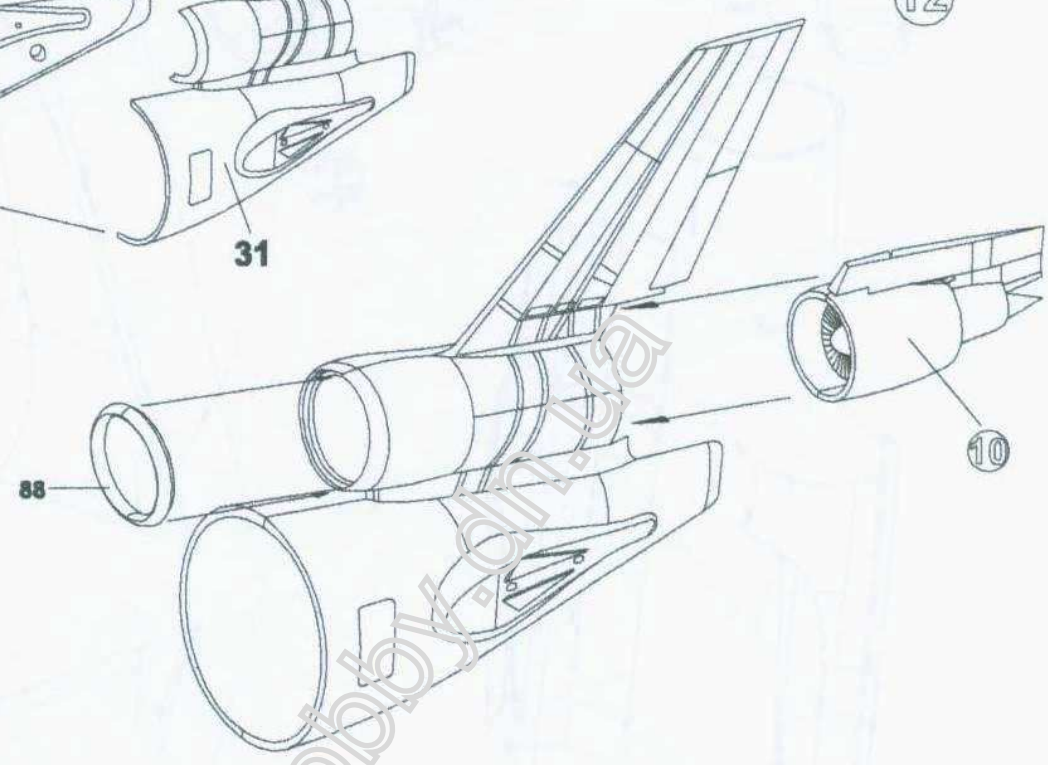
hobby.dn.ua



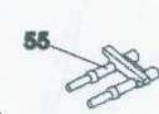
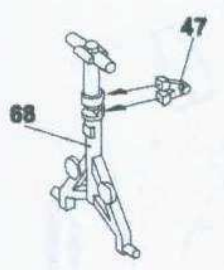
11



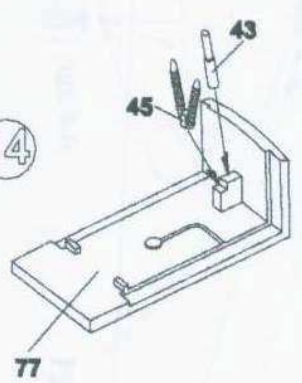
12



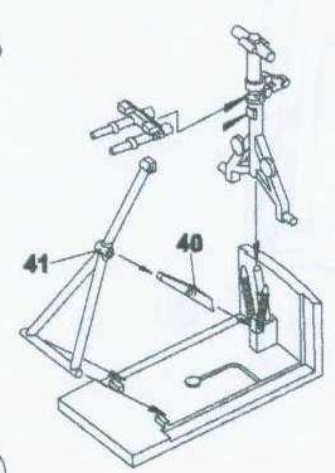
13



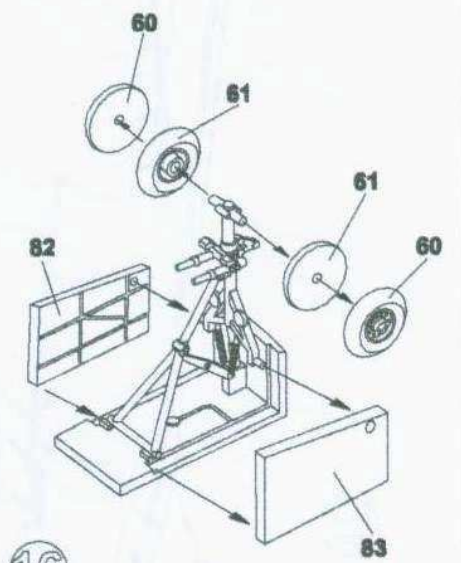
14

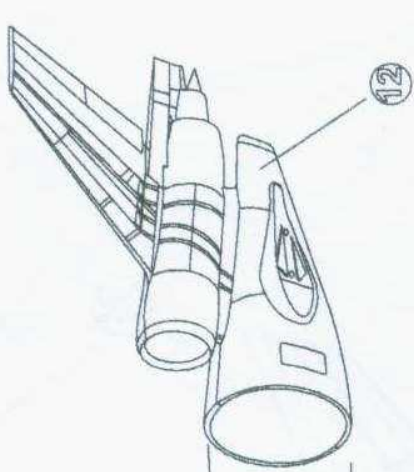


15

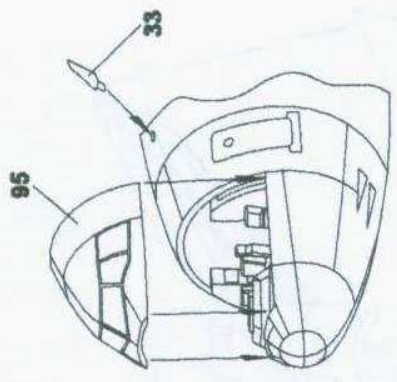


16



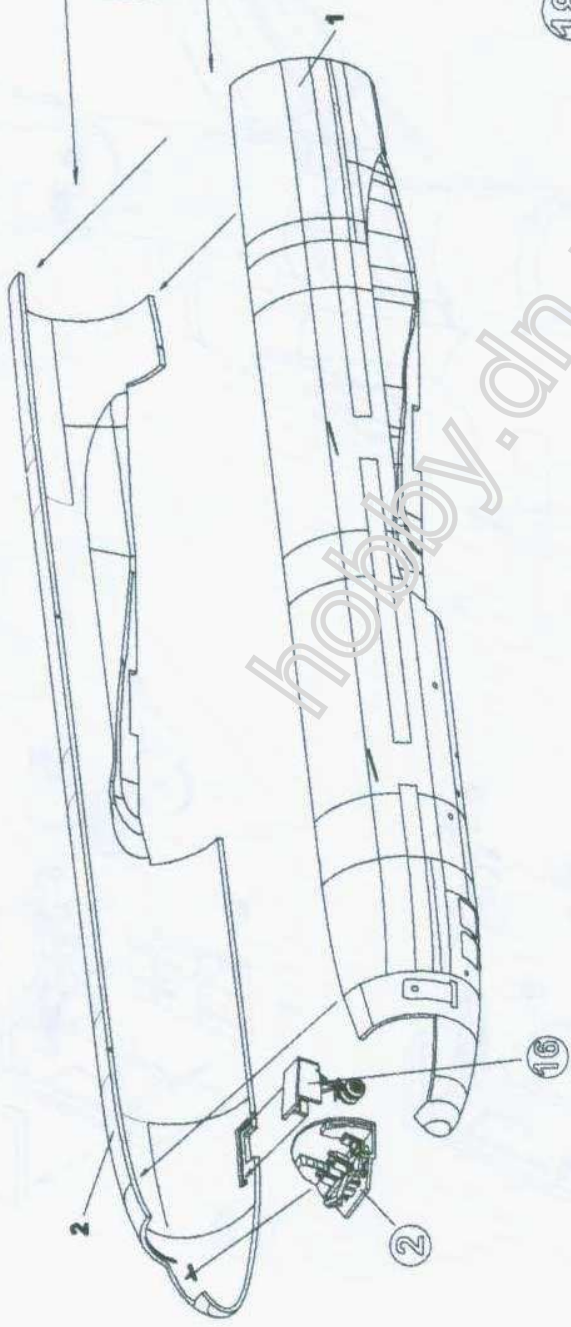


12



95

18

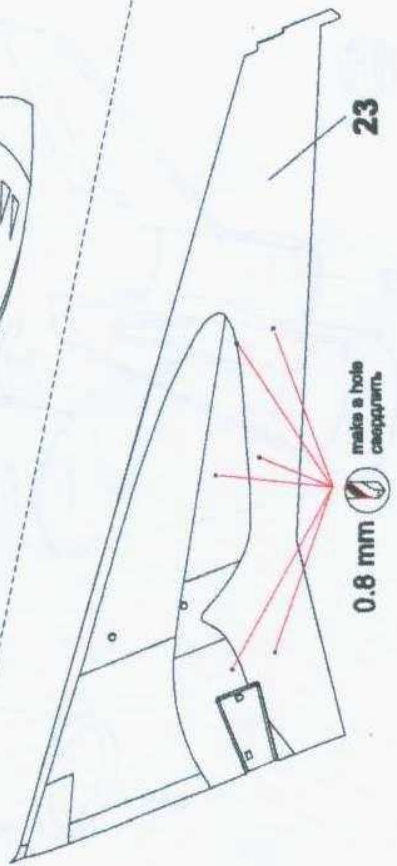


17

2

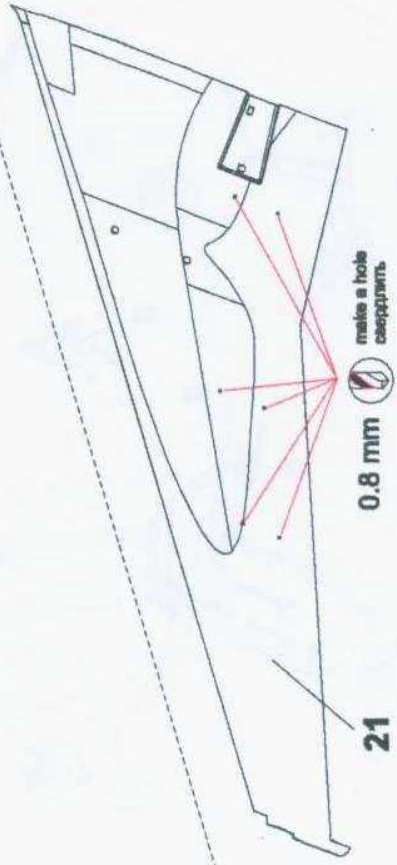
2

16



0.6 mm  make a hole  
сверлом

23

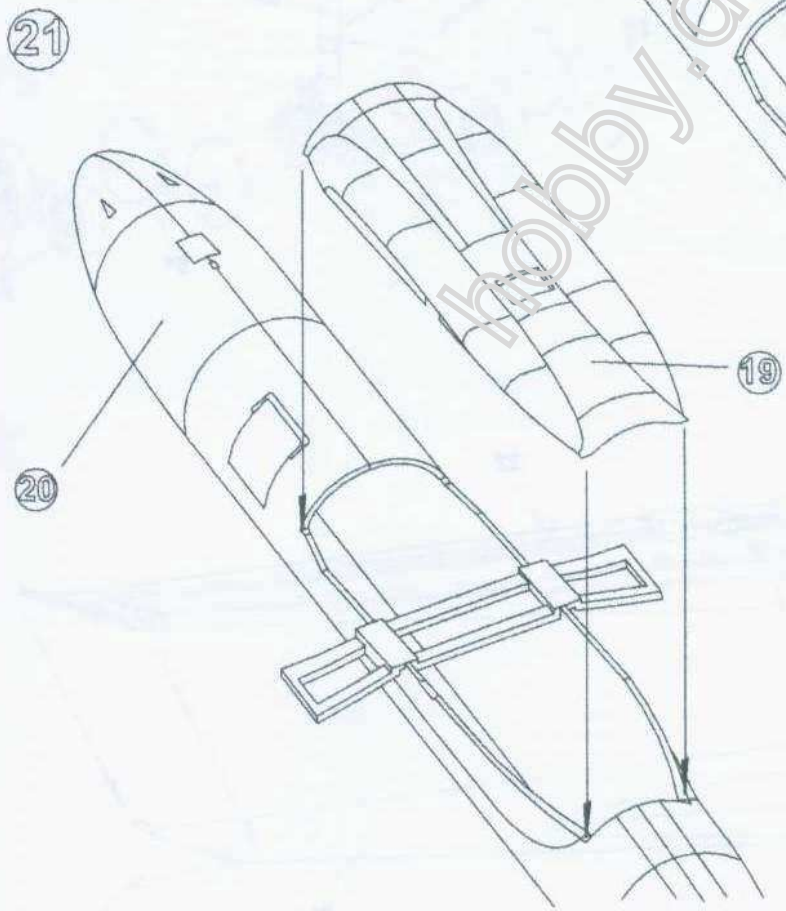
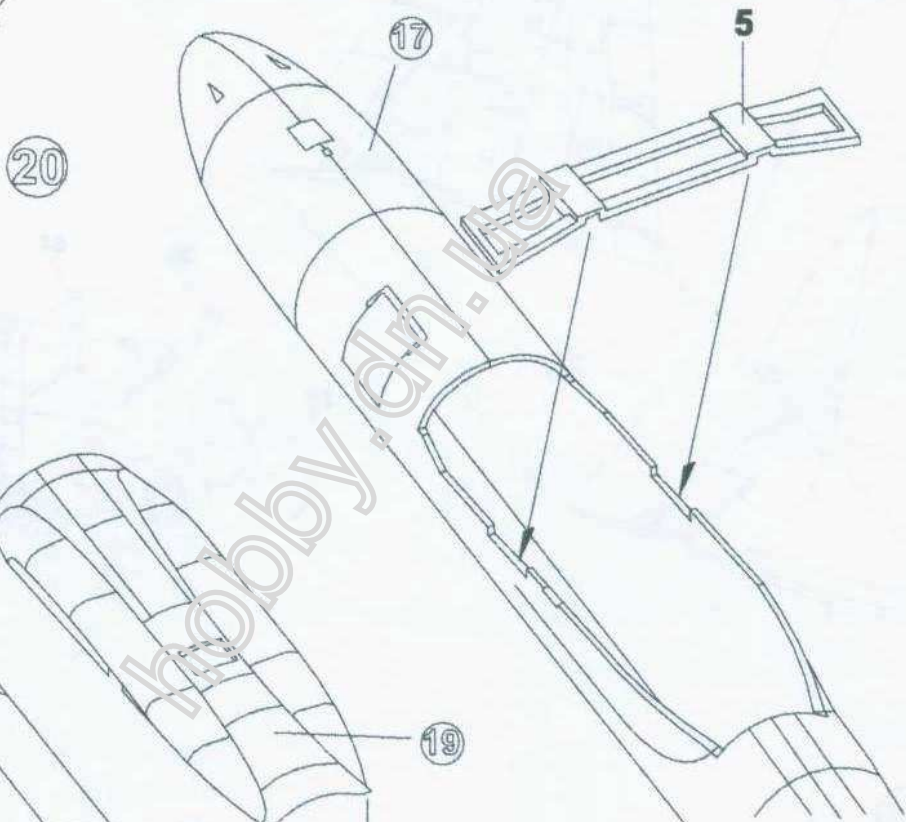
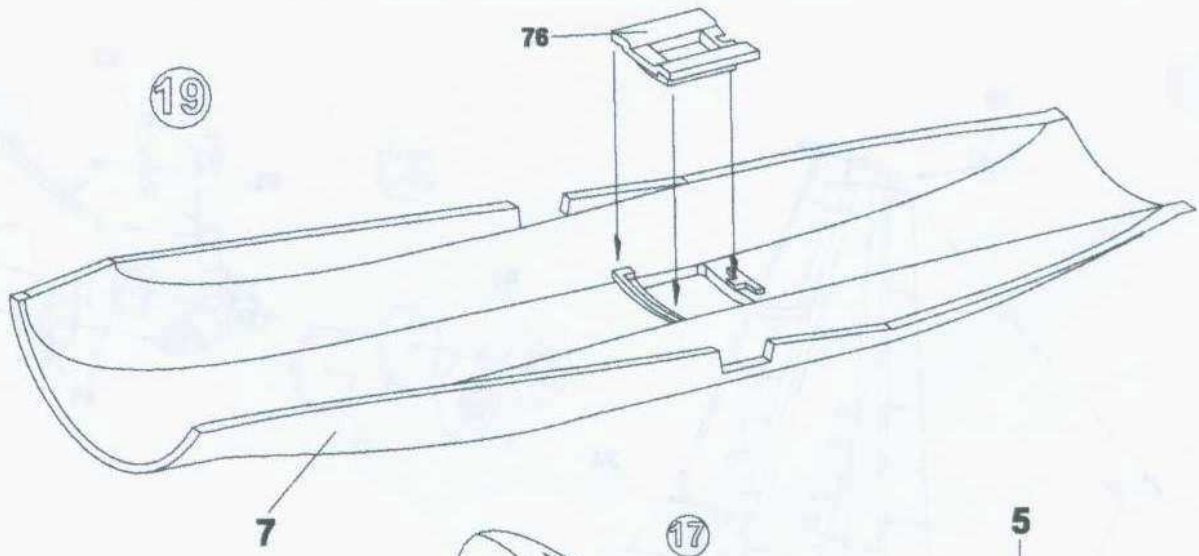


0.8 mm  make a hole  
сверлом

21

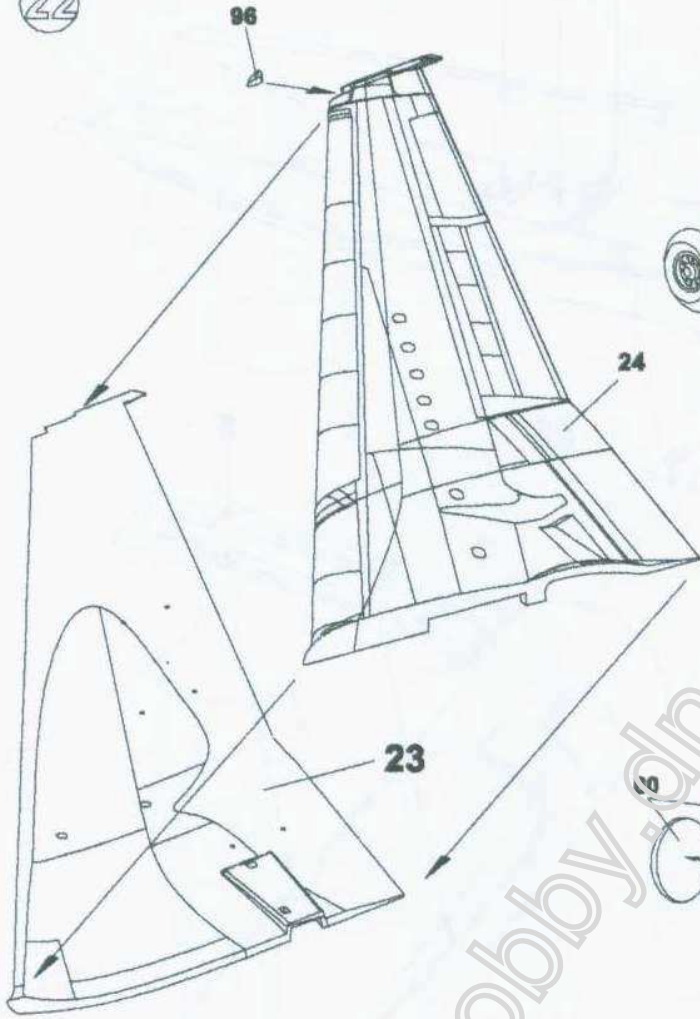
hobby.dn.ua



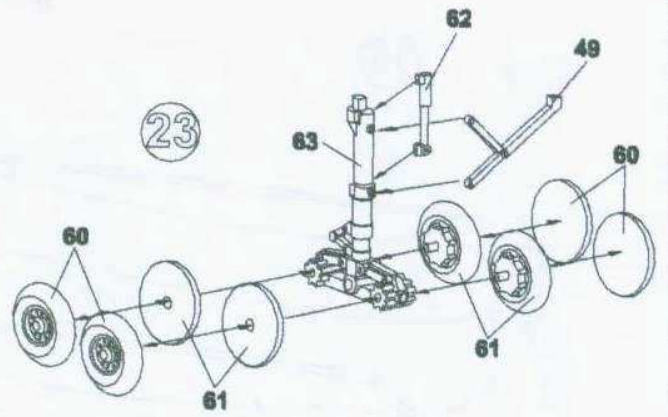




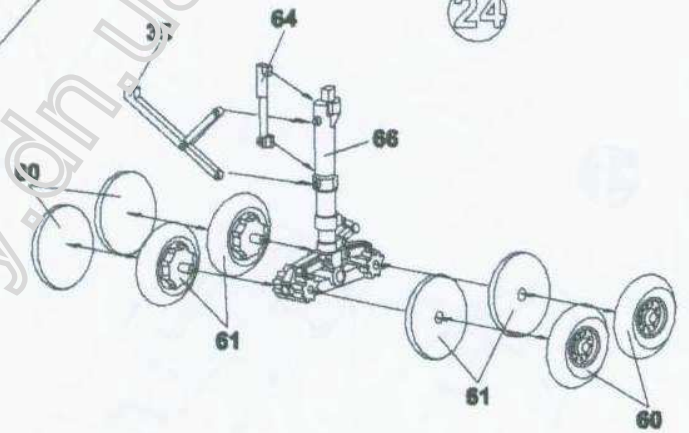
22



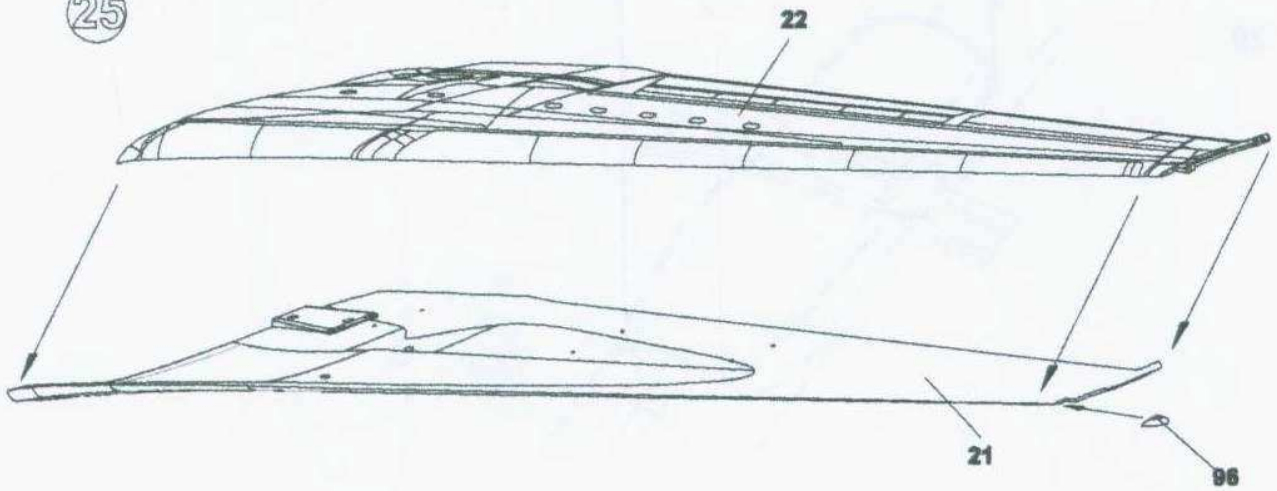
23



24

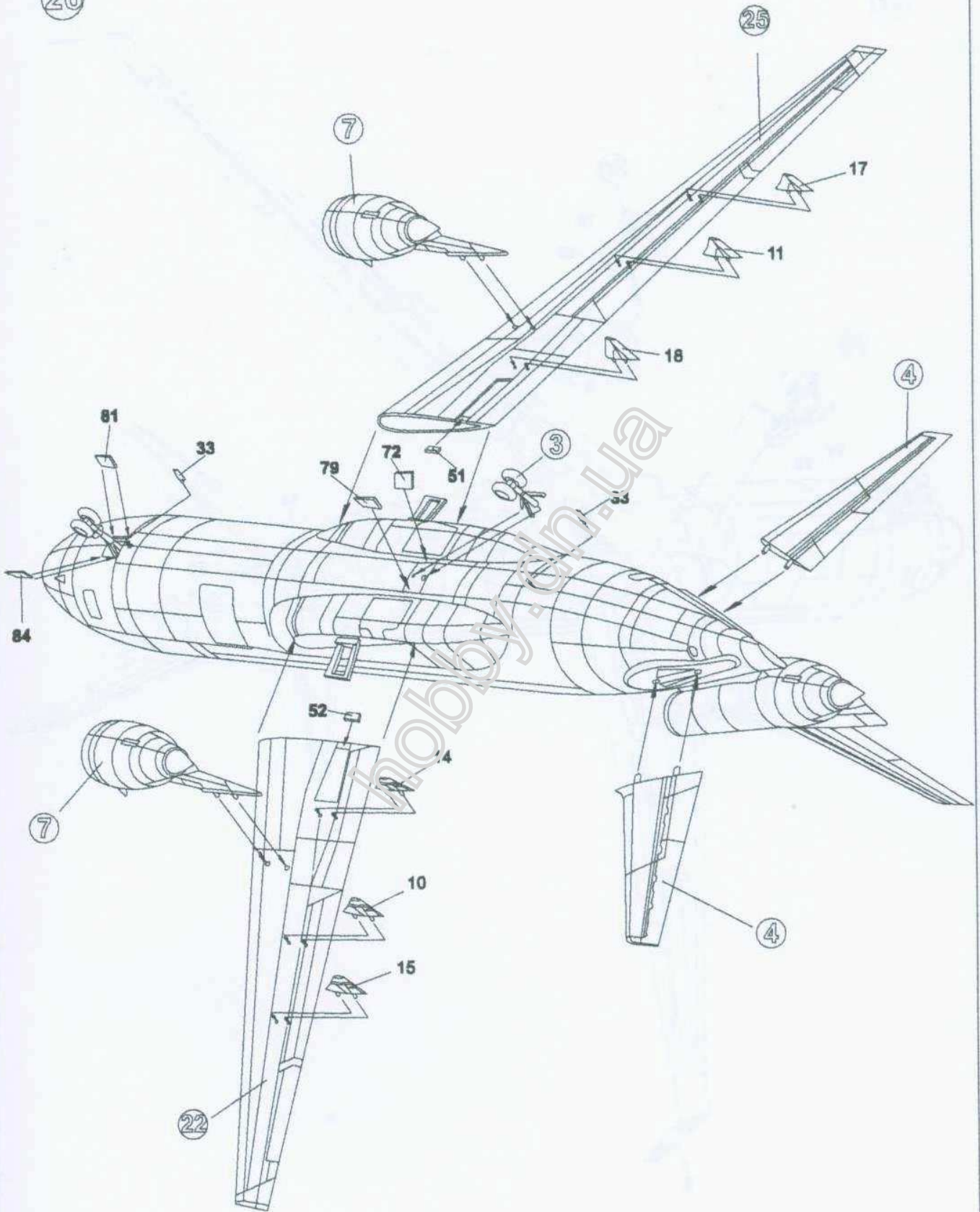


25



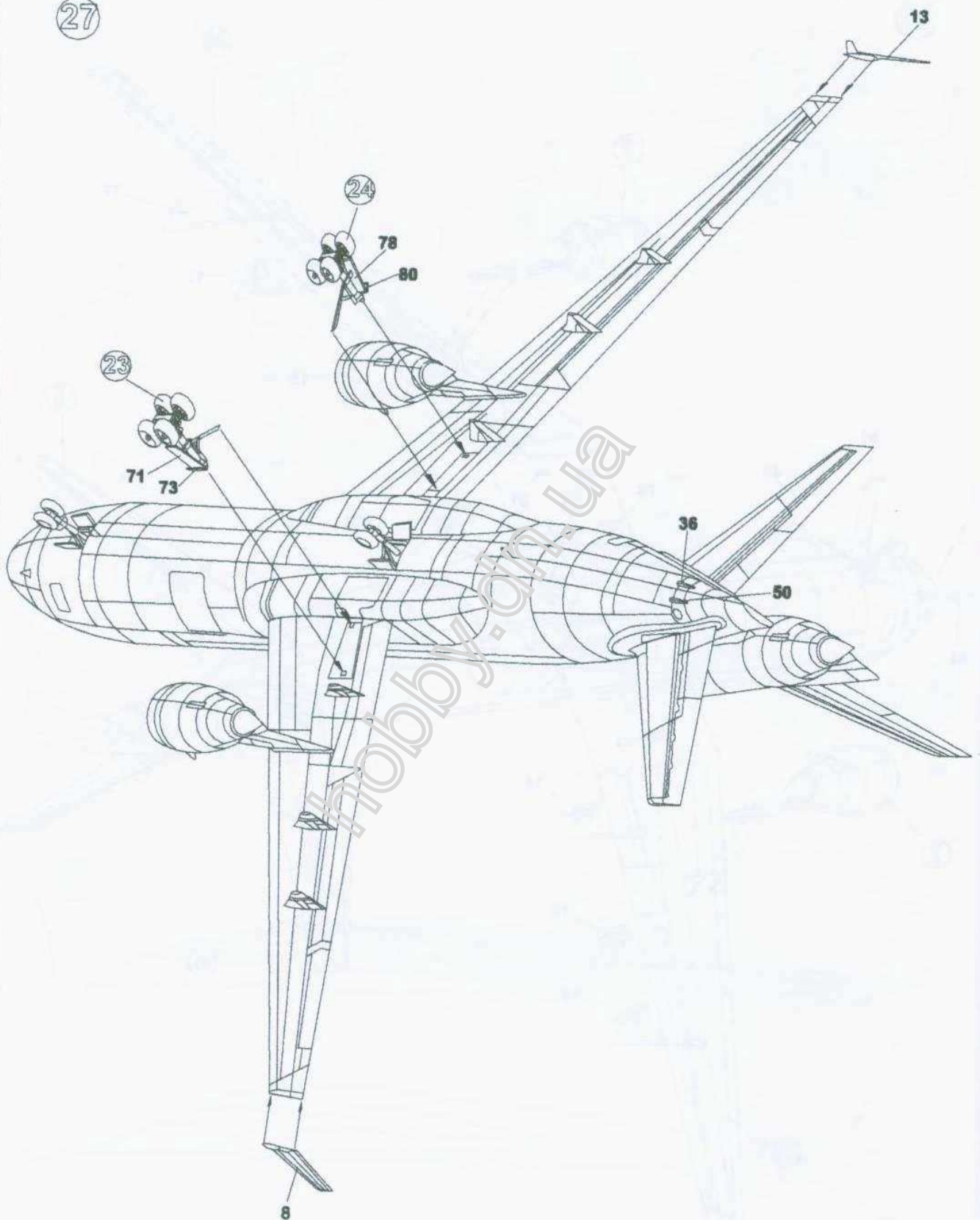


26



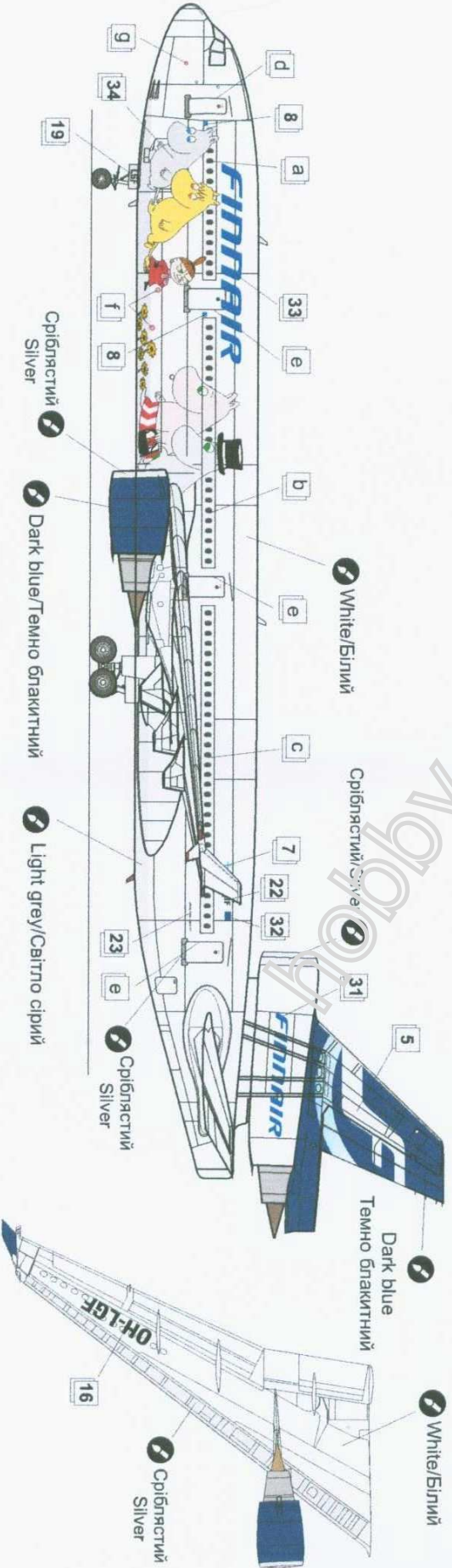
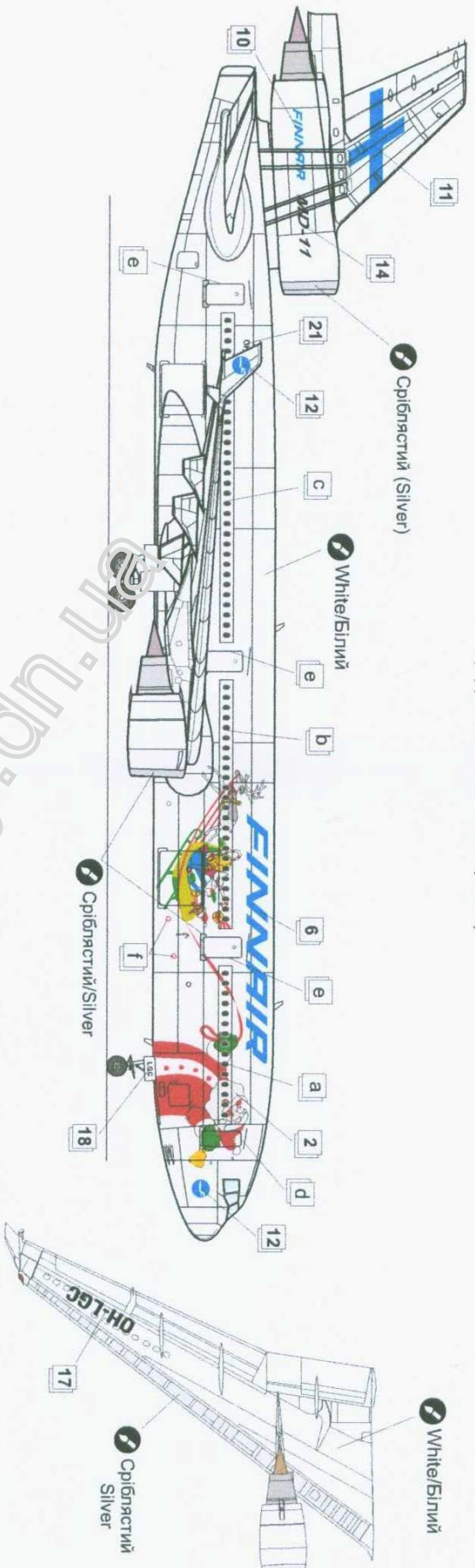


27





Нанесення декалей та фарбування  
(Application decals and paints)



Finnair logos are registered trademarks.  
Use for other than application to a scale model aircraft kit as directed is prohibited, as is reproduction of the logos.