

Type B Bus LGOC

На початку ХХ сторіччя, в часи, коли Велика Британія була головною країною світу, а її столиця Лондон – центром політичної та економічної активності світового масштабу, через швидкі темпи урбанізації великих міст назріла проблема перевезення груп людей принципово новим засобом транспорту, оскільки типові кінні повозки (так звані «кеби») вже не могли впоратися із подібним завданням у повному обсязі.

Так з'явився принципово новий вид транспорту – омнібус, або ж автобус у сучасному розумінні цього слова. Вже в 1910 році була створена Лондонська Головна Автобусна Компанія (LGOC – London General Omnibus Company), котра невдовзі зайняла домінуючі позиції у сфері перевезень. В 1911 році на її замовлення конструктор Френк Сіерл створив конструкцію транспортного засобу, котра на довгі роки майбутнього стала «візитівкою» міста на Темзі. Це був двоповерховий автобус із сходами між поверхами, що дозволяло суттєво зменшити габарити транспортного засобу при одночасній можливості перевезення великої групи осіб. Новий автобус отримав назву «Тип В» та експлуатувався зі значним комерційним успіхом у наступні роки.

«Тип В» міг перевозити до 34 пасажирів – 16 на першому рівні та ще 18 на другому «поверсі», котрий не був вкритий жодним дахом, що, вочевидь, не сприяло подорожі під час поганої погоди, проте дозволяло отримати гарний огляд з висоти декількох футів від поверхні. Перші автобуси навіть не мали фар освітлення, що зумовлювало певну небезпеку під час їх експлуатації у темний час доби, проте вже в 1912 році всі раніше збудовані автобуси разом із новими отримали електричну систему освітлення. Максимальна швидкість руху автобусу становила 16 миль за годину, проте майже одразу лондонська поліція встановила для них ліміт швидкості в 12 миль з міркувань безпеки дорожнього руху у місті. Одразу із появою нового

Type B Bus LGOC

At the beginning of the twentieth century, at a time when the United Kingdom was the main country of the world and its capital London was the center of political and economic activity on a global scope, due to the rapid pace of urbanization of large cities, the problem of carriage of groups of people became a fundamentally new means of transport, as typical horse-drawn carriages (the so-called "cabs") could no longer cope with this task in full.

This is how a fundamentally new mode of transport has emerged – the omnibus, or bus in the modern sense of the word. Already in 1910, the London General Omnibus Company (LGOC) was established and soon occupied a dominant position in the field of transportation. Already in 1911, at its request, designer Frank Sierle created the design of the vehicle, which for many years became a "business card" of the city on the Thames. It was a two-story bus with stairs between floors, which significantly reduced the size of the vehicle while being able to transport a large group of people. The new bus was called "Type B" and was operated with considerable commercial success in the following years.

The type B was able to transport up to 34 passengers – 16 on the first level and another 18 on the second "floor", which was not covered by any roof, which apparently did not facilitate travel during bad weather, but allowed for a good view from the height of several feet from the surface. The first buses did not even have headlights, which caused some danger during their operation in the dark, but in 1912, all previously built buses, along with the new ones, received an electric lighting system.

The maximum speed of the bus was 16 miles per hour, but almost immediately the London police set a speed limit of 12 miles for reasons of traffic safety in the city. Immediately with the advent of a new mode of

Type B Bus LGOC

Zu Beginn des 20. Jahrhunderts, als Großbritannien die führende Weltmacht war, galt London als das Zentrum des weltweiten politischen und wirtschaftlichen Geschehens. Aufgrund des rasanten Wachstums der großen Städte entstand die Herausforderung, Menschen noch effizienter zu transportieren, da die traditionellen Pferdekutschen (die sogenannten "cabs") dieser Aufgabe nicht mehr gerecht wurden.

So entstand ein völlig neues Transportmittel – der "Omnibus" – oder auch Bus, wie seine modernere Bezeichnung lautet. Bereits 1910 wurde die LGOC ("London General Omnibus Company") gegründet, welche schon bald eine vorherrschende Rolle beim Personentransport spielte. Schon 1911 entwarf Frank Searle auf eine Anfrage hin Skizzen für ein Fahrzeug, welches für viele Jahre zu einer Art "Visitenkarte" der Stadt an der Themse werden sollte. Es handelte sich dabei um einen doppelstöckigen Bus mit einer Treppe zwischen den Decks, was eine erhebliche Verkleinerung des Fahrzeugs ermöglichte, und trotzdem den Transport einer großen Anzahl von Personen erlaubte. Der neue Bus erhielt die Bezeichnung "Type B" und wurde in den folgenden Jahren mit großem wirtschaftlichem Erfolg eingesetzt.

Ein Omnibus konnte bis zu 34 Passagiere aufnehmen (16 hinter dem Fahrer und 18 weiter oben), jedoch war hatte die obere Etage kein Dach, was eine Fahrt bei schlechtem Wetter nicht gerade angenehm machte. Dafür hatte man aus der Höhe von einigen Fuß einen guten Ausblick auf das Geschehen rund herum. Anfangs hatten die Busse noch nicht einmal eine Beleuchtung, was zu gefährlichen Situationen bei Fahrten im Dunkeln führte. Allerdings wurden im Jahr 1912 alle bereits gelieferten Busse nachgerüstet und auch die neuen Fahrzeuge erhielten elektrische Beleuchtung.

Die Höchstgeschwindigkeit des Busses betrug 16 mph (ca. 26 km/h), jedoch legte die Londoner Polizei fast umgehend ein Tempolimit von 12 mph (ca. 19 km/h) fest, um eine größere Verkehrssicherheit

виду транспорту була створена розгалужена маршрутна мережа, оскільки до цього єдиним транспортом були кеби, котрі перевозили пасажирів виключно за сучасним принципом перевезень у таксі. Наразі ж пасажирів мали можливість дістатись з одного кінця міста в інше за певним маршрутом, заздалегідь знаючи розклад руху автобусів цього маршруту.

Загалом в найближчі роки встигли виробити близько 2500 автобусів «типу В», і їхнє застосування набувало все більших і більших масштабів.

Перша Світова війна, котра розпочалася влітку 1914-го, змусила шукати засоби швидкого переміщення великих груп вояків якнайближче до місць зіткнення із супротивником. Військове керівництво одразу ж зацікавилось можливістю використання омнібусів, і невдовзі перші машини «Типу В» надійшли на армійську службу. Загалом із жовтня 1914-го по березень 1915-го було реквізовано 300 автобусів «Типу В», котрі були змушені змінити бруківку лондонських вулиць на розбиті від вибухів снарядів ґрунтові дороги Франції. Колишні цивільні водії з Лондона тепер були зобов'язані стати військовими водіями, а робота автобусів, котра полягала у швидкому перекиданні груп вояків на передову, була досить небезпечною з огляду на можливість обстрілів з боку супротивника, і тому перевезення військ здійснювалося в основному уночі.

Після остаточного закінчення Першої Світової війни значна кількість омнібусів повернулася до рідного міста, причому Головна Автобусна Компанія вдало викупила їх у армії, і вони знову почали домінувати на вулицях Лондону у якості головного транспортного засобу масового вжитку.

transport, an extensive itinerary network was created, and in this context the only transport was cabs that carried passengers solely by the modern principle of taxi transportation. Currently, passengers have been able to get from one end of the city to another on a specific route, knowing in advance the bus schedule of a particular route.

In the coming years, nearly 2,500 B-type buses have been built, and their use has become larger and larger.

The First World War, which began in the summer of 1914, prompted the search for means of rapid movement of large groups of soldiers as close as possible to points of contact with the enemy. The military leadership immediately became interested in the possibility of using omnibuses, and soon the first Type B machines were already in the army in total. From October 1914 to March 1915, 300 Type B buses were requisitioned, which had to change the cobblestone streets of London to France's dirt-bombed roads.

Former civilian drivers from London were now forced to become military drivers, and bus operations, which involved the rapid transfer of groups of soldiers to the front, were quite dangerous given the possibility of snelling by the enemy, and therefore the transport of troops was carried out mainly at night.

After the end of World War I, a large number of omnibuses returned to their hometown, with the Main Bus Company redeeming them for the second time in the army, and they again began to dominate the streets of London as the main vehicle of mass use.

zu gewährleisten. Zusammen mit dem neuen Transportmittel entwarf man auch ein ausgedehntes Netzwerk. Zuvor transportierten die von Pferden gezogenen "Cabs" ihre Gäste nach dem Prinzip unserer heutigen Taxis. Nun konnte man mit Hilfe von Busfahrplänen mit einer bestimmten Buslinie von einem zum anderen Ende der Stadt fahren.

In den folgenden Jahren wurden fast 2.500 Busse des B-Typs gebaut und immer häufiger eingesetzt.

Der im Sommer 1914 ausgebrochene 1. Weltkrieg machte die Suche nach einem Transportmittel notwendig, mit dem man große Mengen von Soldaten schnell an die Front transportieren konnte. Sofort interessierte sich die Militärführung für die Möglichkeit, hierfür Omnibusse einzusetzen und schon bald wurde die ersten Type B Fahrzeuge an das Militär übergeben. Insgesamt wurden zwischen Oktober 1914 und März 1915 300 Type B Busse requiriert und fuhren nun nicht mehr auf den gepflasterten Straßen Londons, sondern auf den schmutzigen, schlaglochübersäten Wegen Frankreichs.

Die früheren zivilen Fahrer wurden von der Armee für diese Aufgabe verpflichtet. Da die Aufgabe des schnellen Transports von Soldaten an die Front wegen der Bedrohung durch feindlichen Artilleriebeschuss recht gefährlich war, wurde der Transport von Soldaten an die Front zumeist nachts durchgeführt.

Nach dem Ende des 1. Weltkrieges wurde eine große Anzahl dieser Busse wieder in ihre Heimatstadt zurückgebracht und die Busunternehmen übernahmen sie ein weiteres Mal von der Armee. Schon bald wieder dominierten sie als Hauptverkehrsmittel das Stadtbild von London.

Технічні характеристики

Довжина загальна 6880 мм
 Висота загальна 3780 мм
 Ширина загальна 2100 мм
 Вага загальна 3780 кг
 Двигун 1x45 к.с. Tylor
 Швидкість максимальна 20 км/год
 Пасажиромісткість 34 особи

Performance

Length 6880 mm
 Height 3780 mm
 Width 2100 mm
 Weight 3780 kg
 Engines 1x45 HP Tylor
 Max. speed 20 km/h
 Loading capacity 34 persons

Technische Daten

Länge 6880 mm
 Höhe 3780 mm
 Breite 2100 mm
 Gesamtgewicht 3780 kg
 Triebwerk ein 45 PS Tylor
 Höchstgeschwindigkeit 20 km/h
 Nutzlast 34 Fahrgäste

Інструкція

УВАГА – Прочитати обов'язково!

Перед початком роботи уважно вивчіть інструкцію для складання моделі. Деталі з рамок вирізати за допомогою гострого ножа або гострозубців. Номери деталей позначені цифрами: 1, 2, 3... Рамки, в яких знаходяться деталі, позначені великими латинськими літерами: A, B, C... Для деталей, які необхідно фарбувати перед складанням, вказано колір фарби: A, B, C... З'єднувати деталі за допомогою клею Plastic CEMENT 3991, 3992, 3999 або FIX 44601, 44602, 44607.

Вказівка для наклеювання декалей: вирізати з аркуша потрібні декалі (на схемі номери декалей вказано цифрами у квадратах); покласти їх у посуд з чистою водою приблизно на 1/2 хвилини; накласти декалі на модель, а потім зсунути з аркуша. Для кращого прилипання притиснути їх чистою тканиною.

Instructions

ATTENTION – Useful advice!

Read the instructions carefully prior to assembly. Remove parts from frame with a sharp knife or a pair of scissors and trim away excess plastic. Do not pull off parts. Numbers of parts are marked figures: 1, 2, 3... Frames, in which the part is situated, are marked by capital letters: A, B, C... For parts, which should be painted before mounting, are given colors of paint: A, B, C... Use plastic cement ONLY.

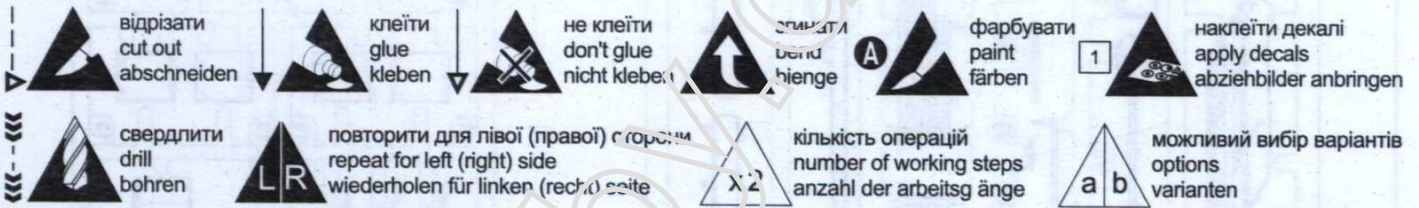
Directions for applying the decals: cut out from the sheet the necessary decals (numbers of decals are marked by figures in squares); plunge them into a vessel with pure water for about 1/2 minute; apply the decals on the kit, letting them slide from the paper. For a better adhesion, press them by means of clean rag.

Instruction

ACHTUNG – Ein nützlicher Rat!

Von der Montage die Zeichnung aufmerksam studieren. Die einzelnen Montageteile mit einem Messer oder einer Schere vom Spritzling sorgfältig entfernen. Nummern der Einzelteile sind als Ziffer: 1, 2, 3... Der Rahmen, in welchem sich der Einzelteil befindet, wird als grosser Latienbuchstabe angegeben: A, B, C... Für die Einzelteile, die vor der Montage zu färben sind, wird die Farbe des Farbstoffs angegeben: A, B, C... Bitte nur Plastikklebstoff verwenden.

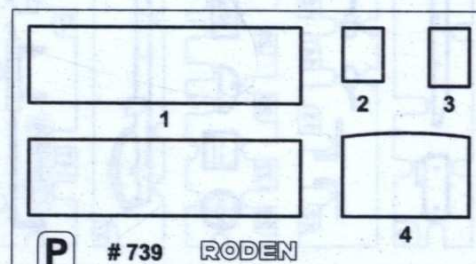
Anweisungen für Abziehbilder-Anbringung: Die benötigten Abziehbilder vom Blatt abschneiden, in ein Glas reines Wasser für etwa 1/2 Minute eintauchen, auf das Modell legen und dann vom Papierbogen abnehmen. Um eine bessere Haftung zu erzielen, die Abziehbilder mit einem reinen Tuch andrücken.

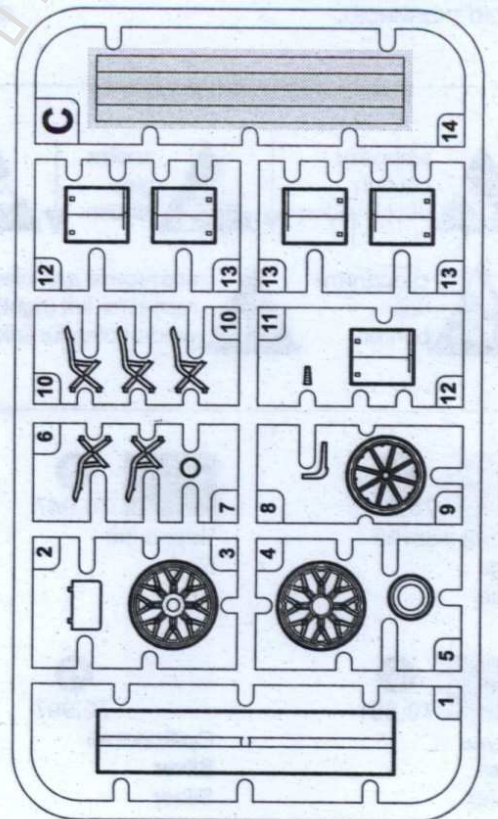
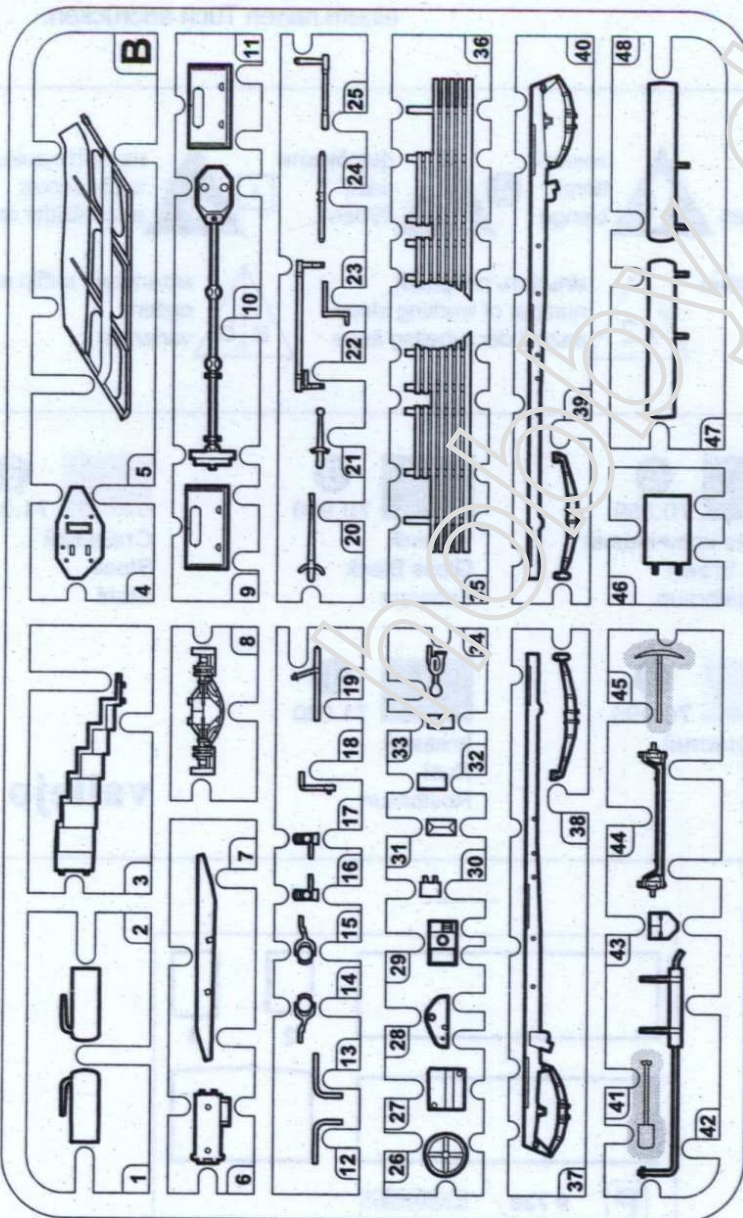
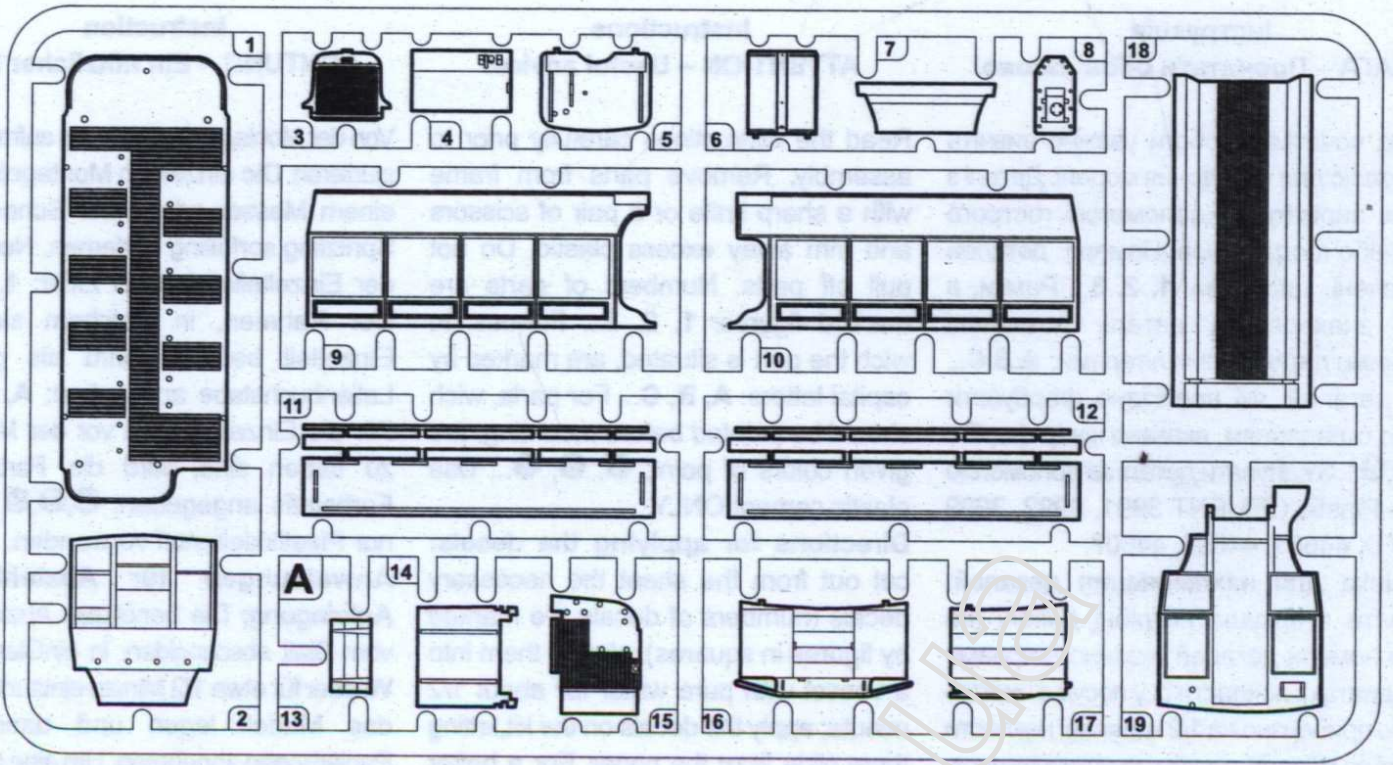


vallejo

Комплектність іграшки:

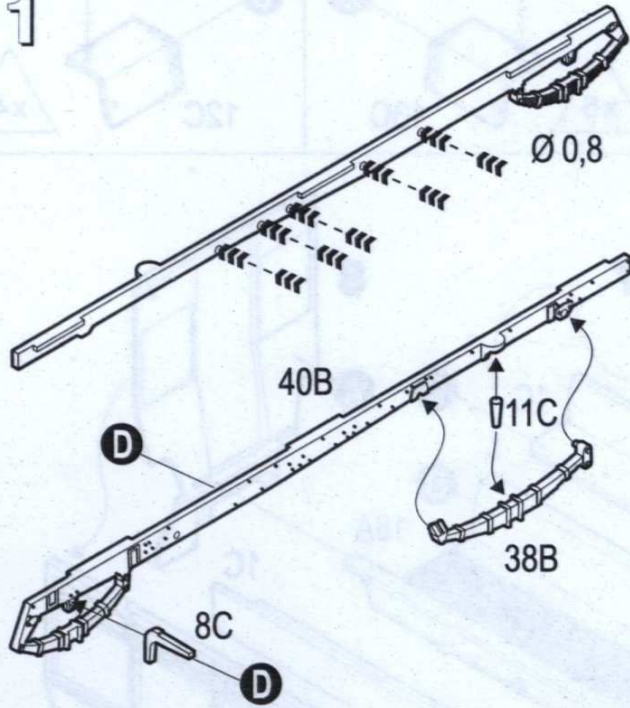
1. Рамки з деталями – 4 шт.
2. Інструкція – 1 прим.
3. Плівка прозора – 1 шт.
4. Декалі – 1 прим.
5. Коробка – 1 шт.
6. Аплікація – 2 шт.



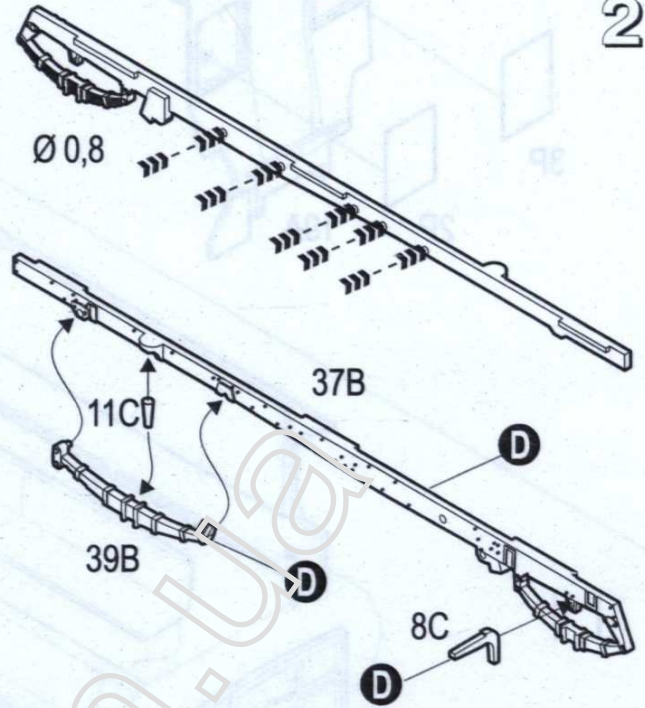


Деталі, що не використовуються
 Parts not for use
 Nicht benötigte Teile

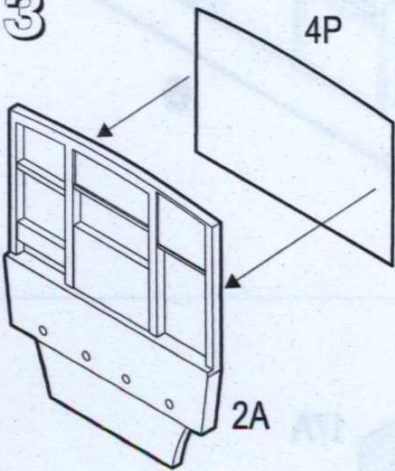
1



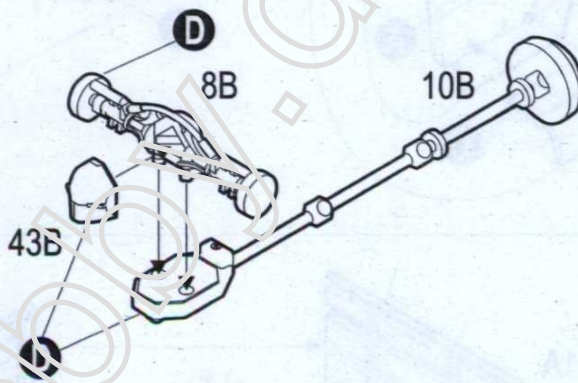
2



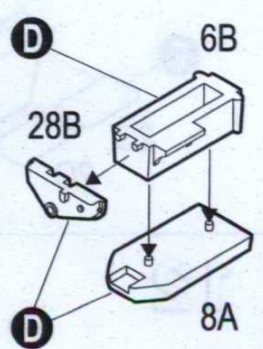
3



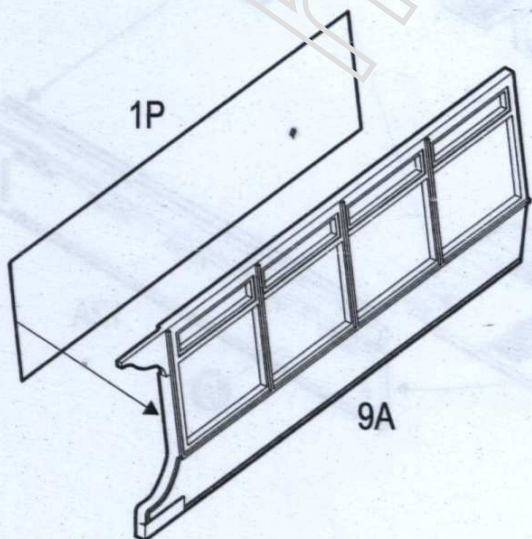
4



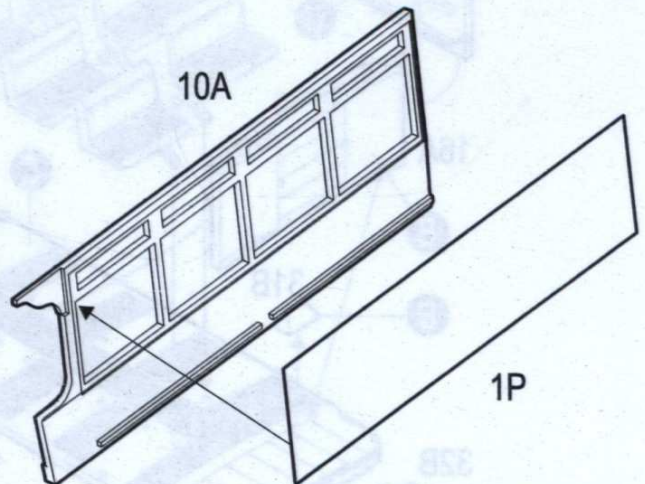
5



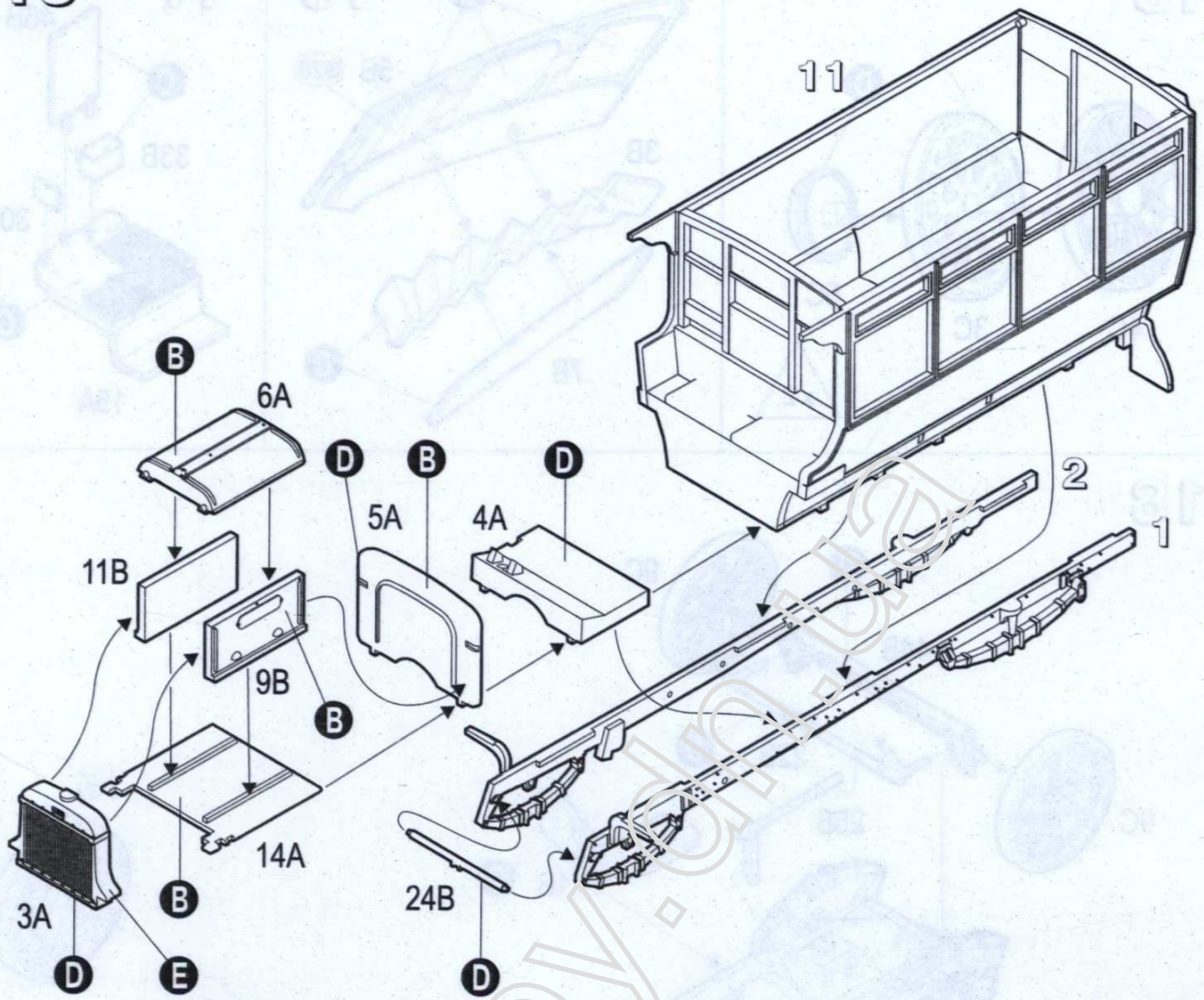
6



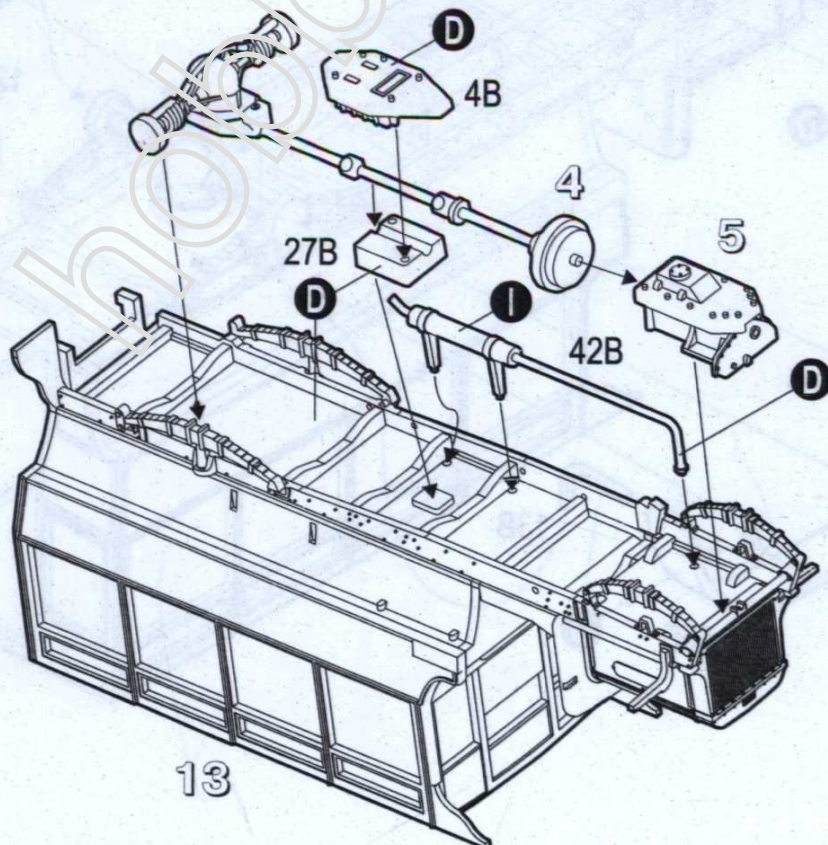
7



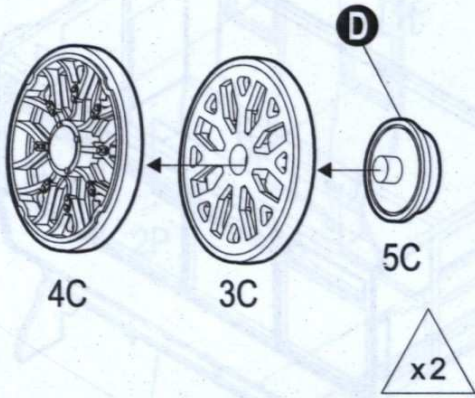
13



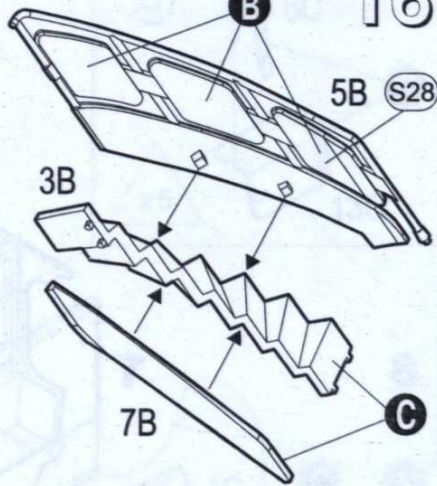
14



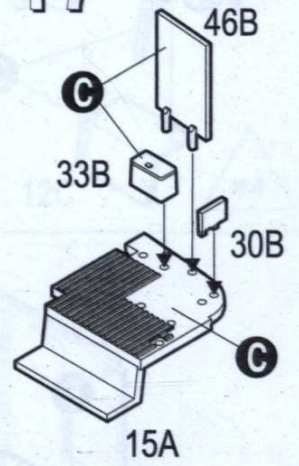
15



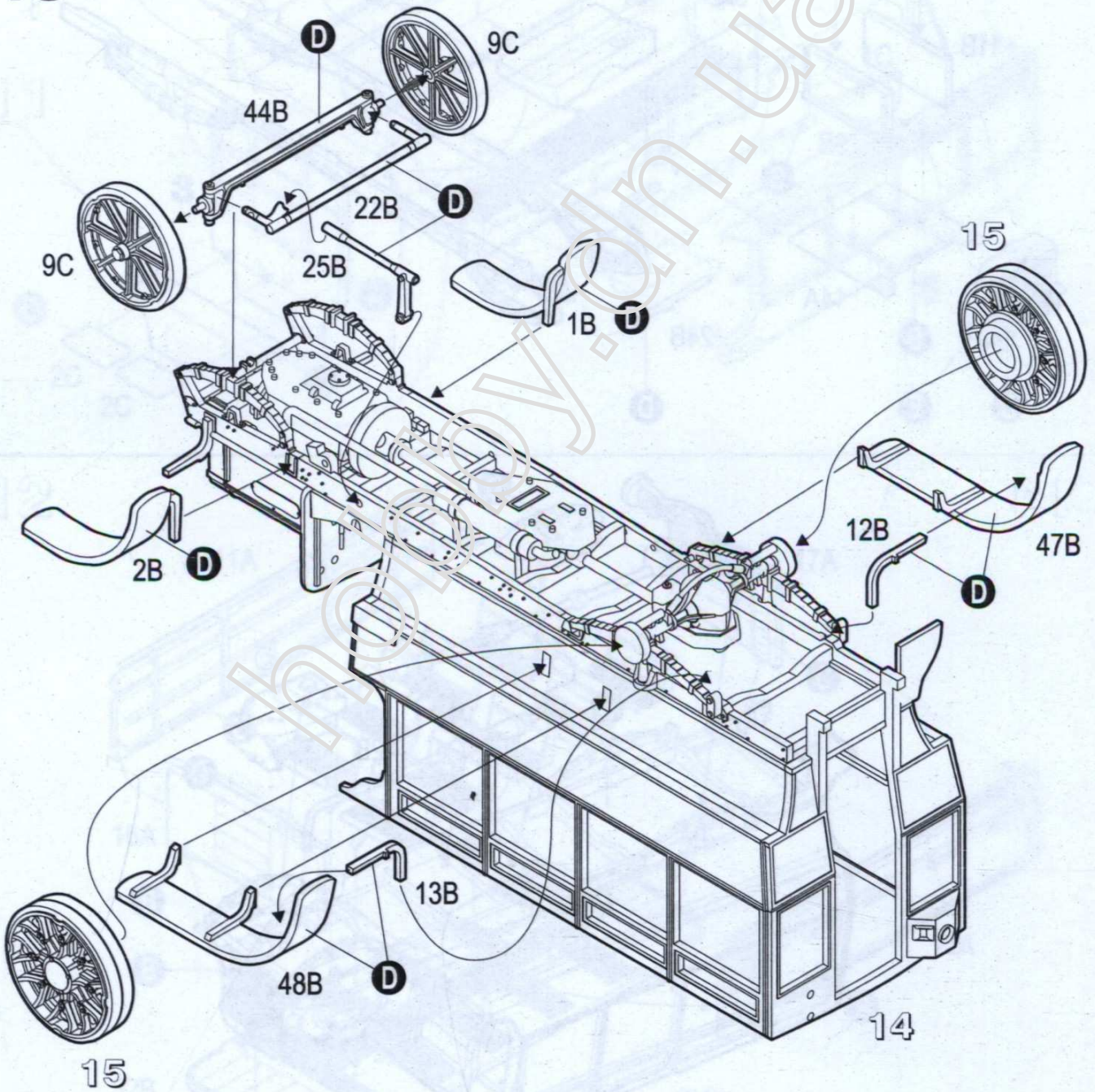
16



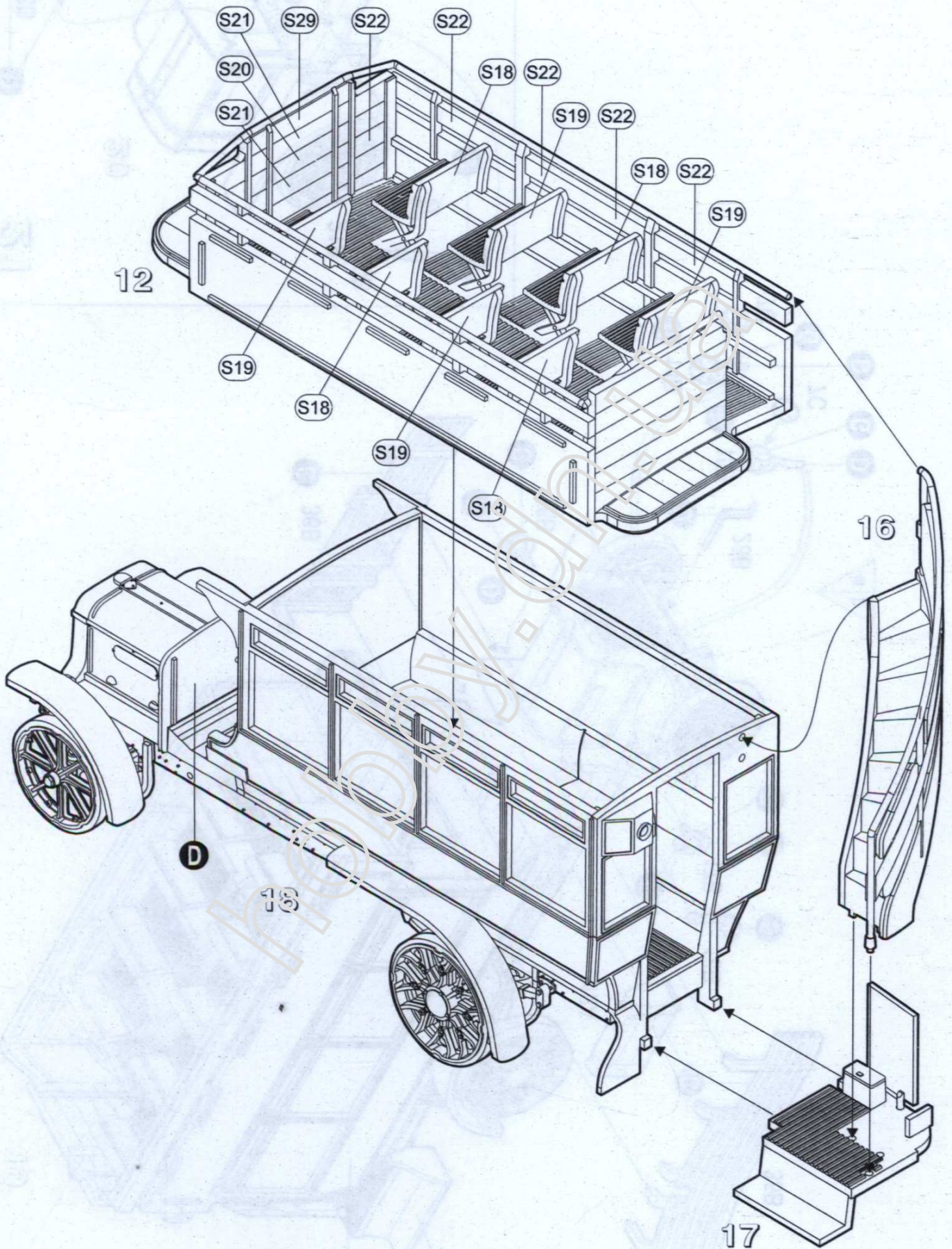
17

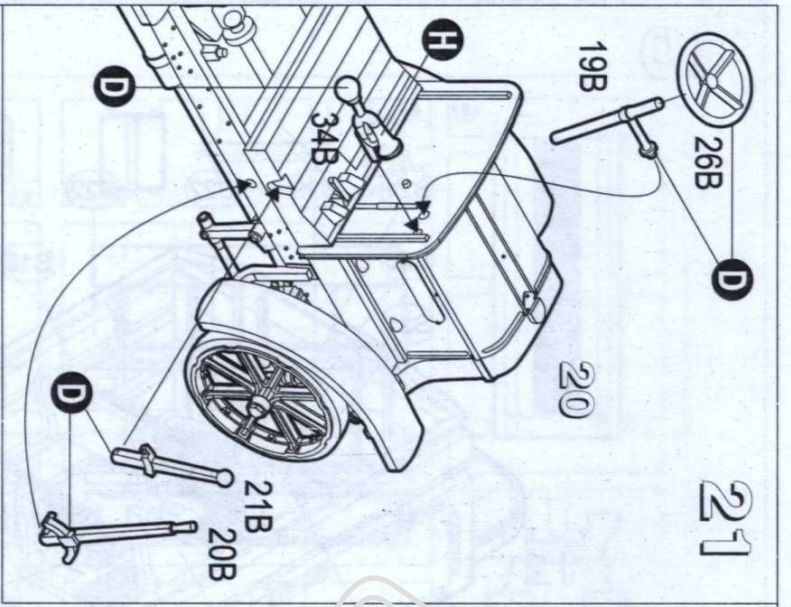
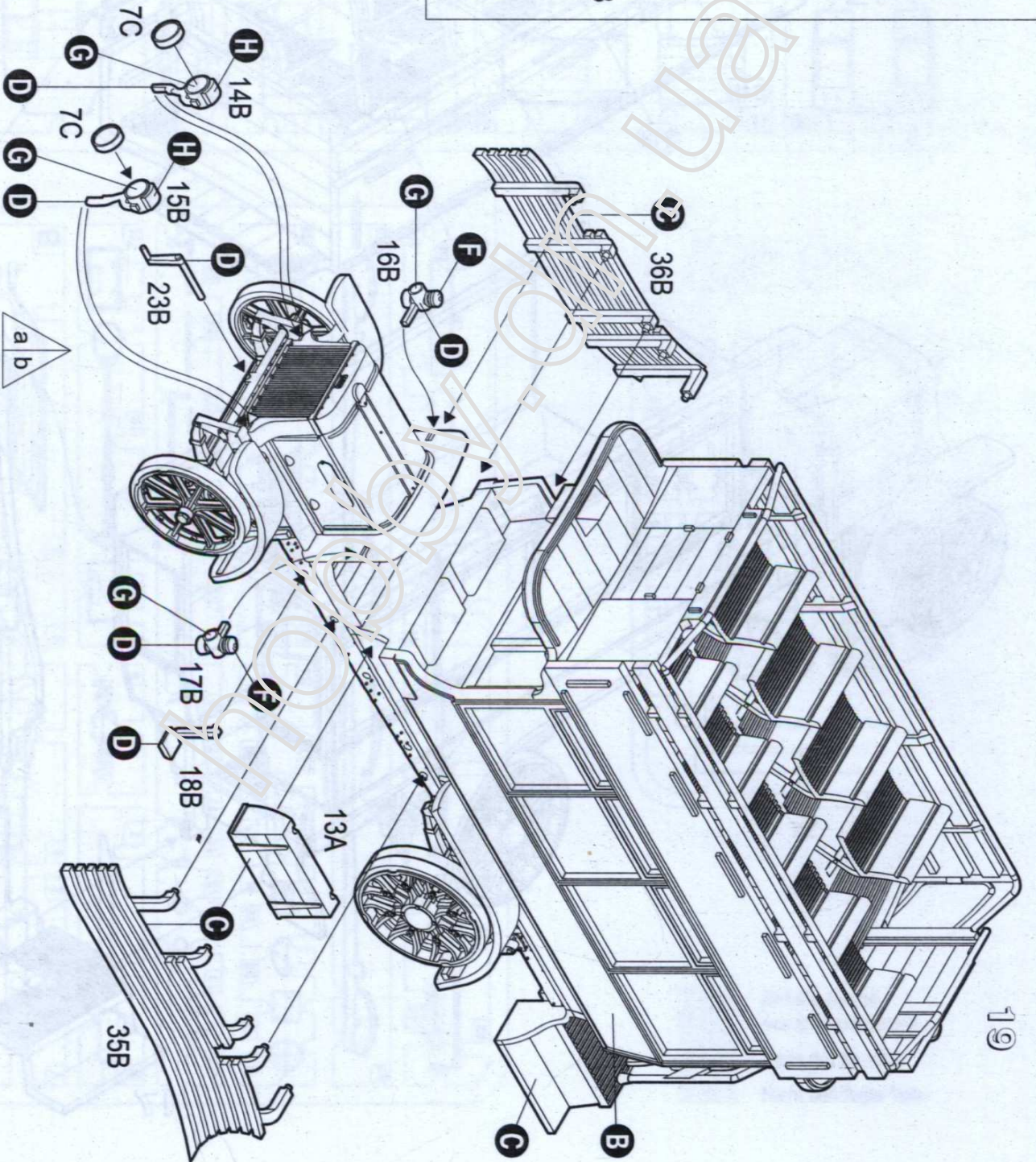


18

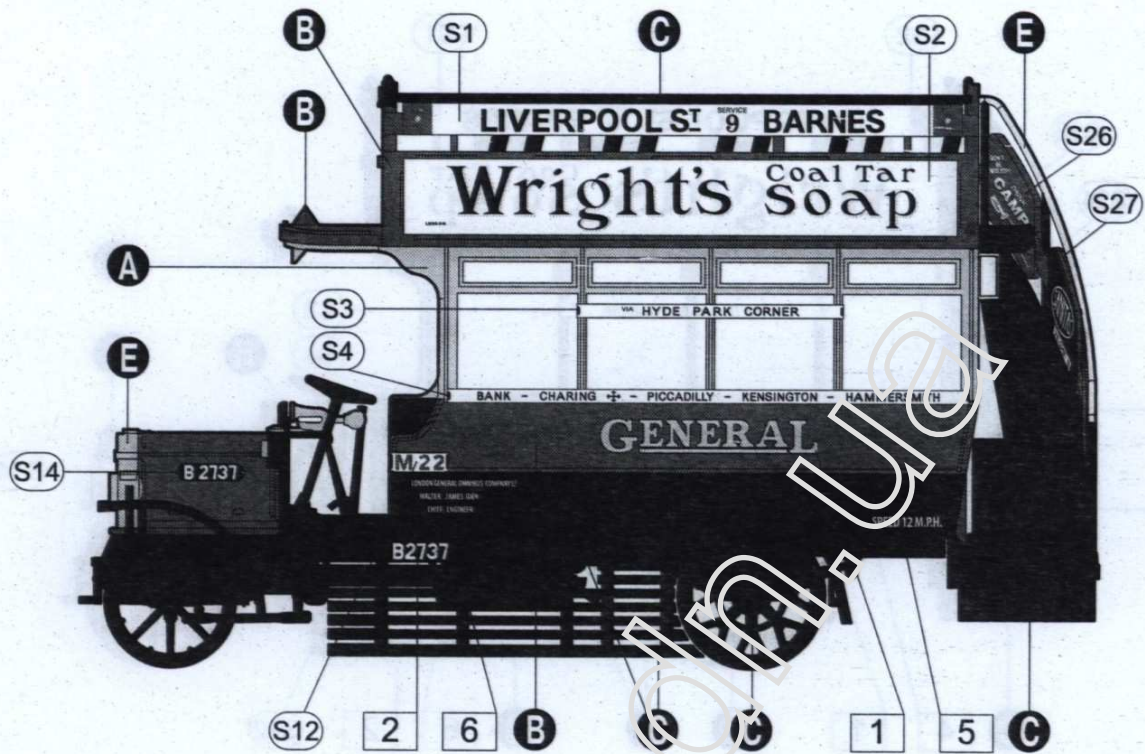


19



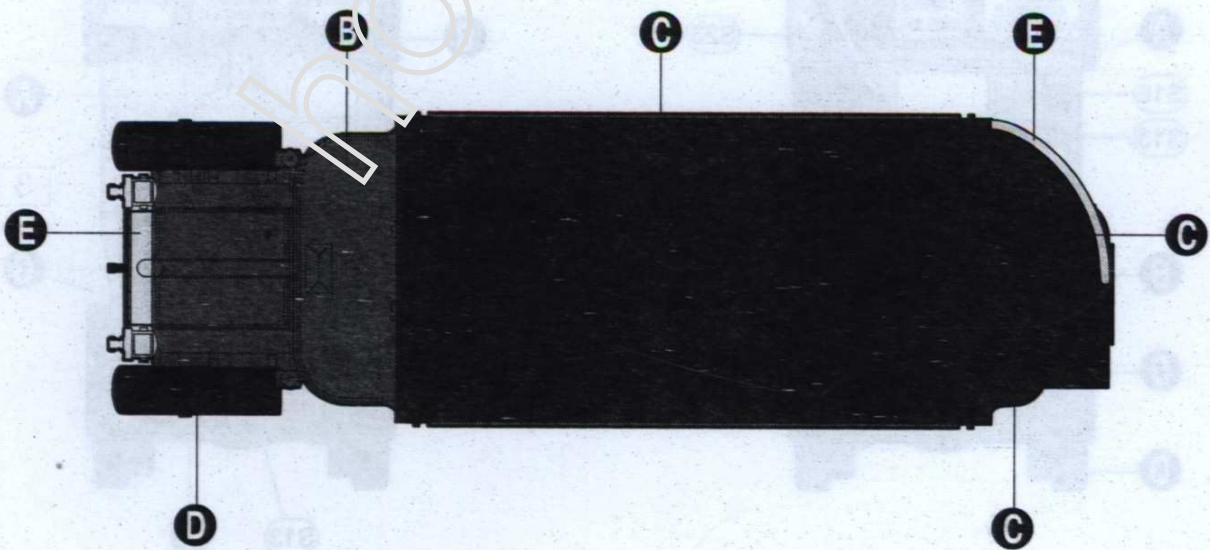


Розфарбування моделі та наклеювання декалей
 Colour painting and applying decals guide
 Hinweise zur Bemalung und Anbringung der Abziehbilder



Type B Bus, LGOC, London, Early 1914

Туре В Bus, Лондонська Голтовна
 Автобусна Компанія, Лондон, початок
 1914 року



Розфарбування моделі та наклеювання декалей
 Colour painting and applying decals guide
 Hinweise zur Bemalung und Anbringung der Abziehbilder

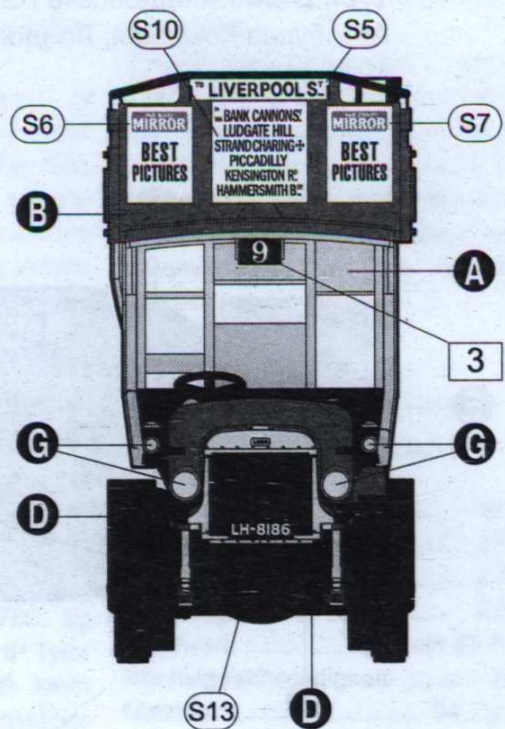
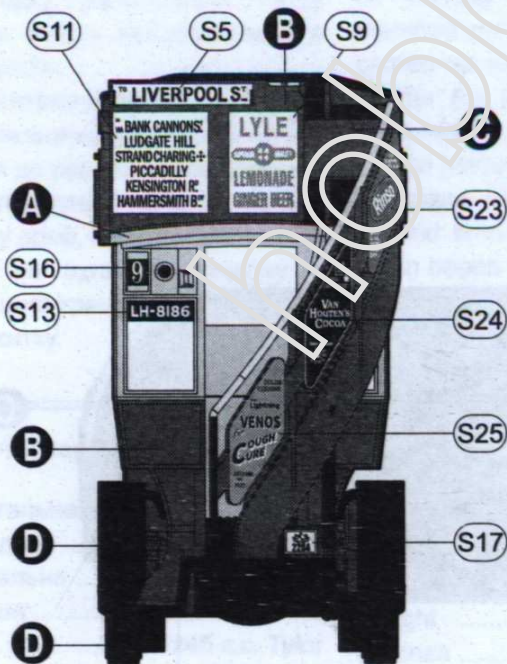
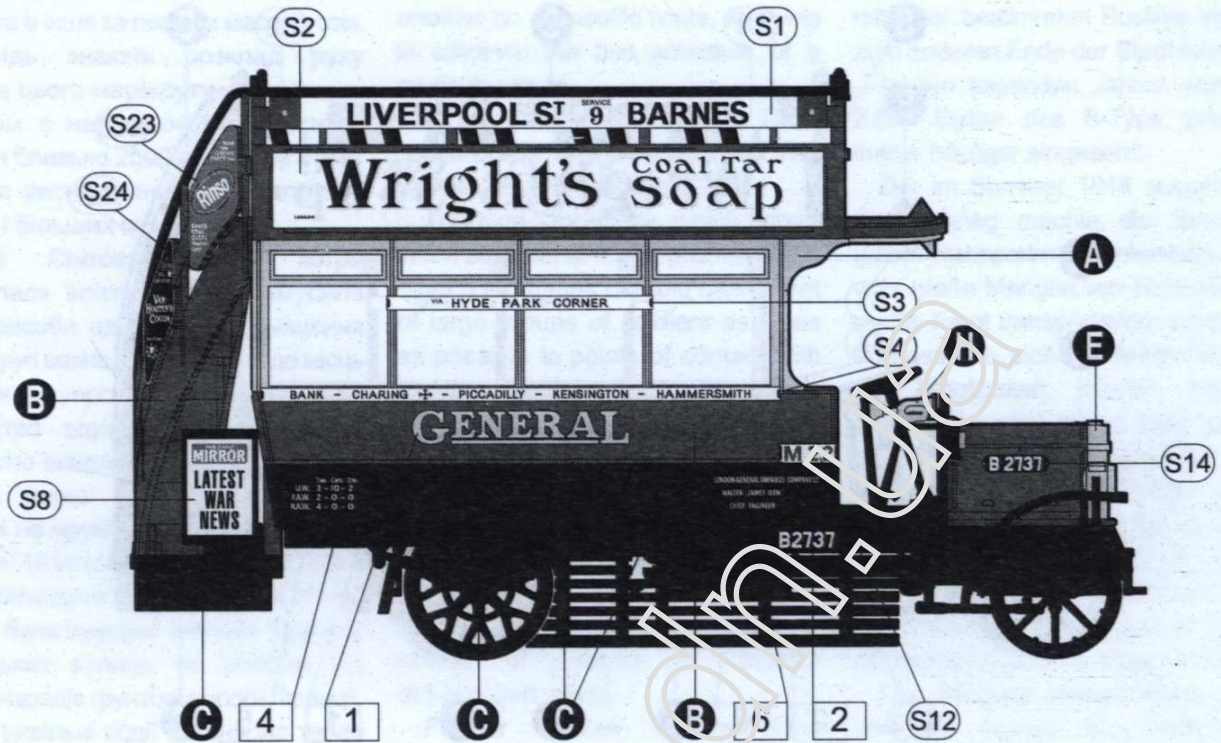
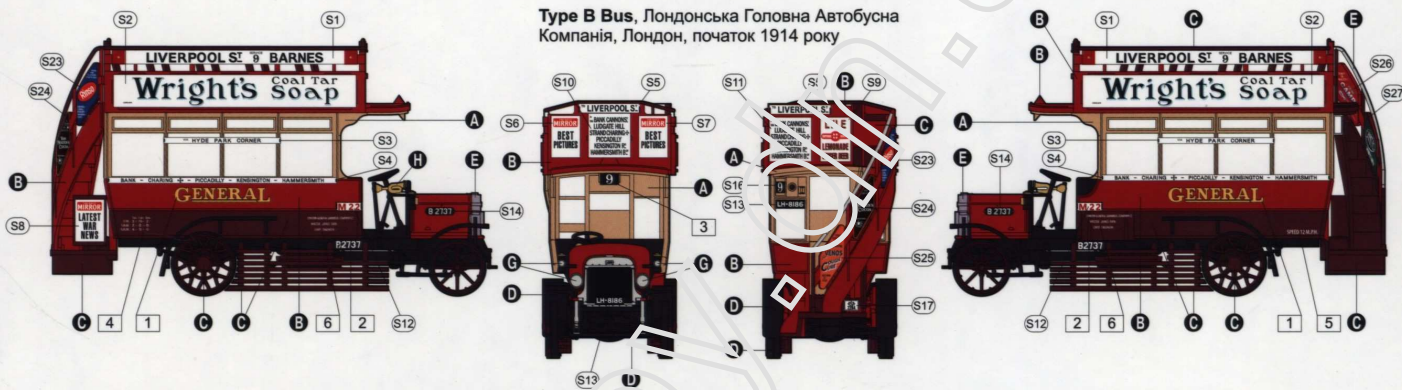


Схема розфарбування моделі і наклеювання декалей
Colour painting guide and scheme of applying decals



Type B Bus, LGOC, London, Early 1914

Type B Bus, Лондонська Головна Автобусна
Компанія, Лондон, початок 1914 року



vallejo		A	70.917		B	70.947		C	70.859		D	70.950		E	71.065		F	70.801		G	70.997		H	70.996		I	71.080
			Блідий жовтий Beige			Червоний Rot			Темно-коричневий Dark Brown Dunkelbraun			Чорний Black Schwarz			Сталевий Steel Stahl			Латунь Brass Kupfer			Сріблястий Silver Silber			Золотистий Gold			Іржавий Rust Rostbraun

Збірна модель • Model Kit
1:72
Масштаб • Scale
Ro 739
Type B Bus LGOC



ЗРОБЛЕНО
В УКРАЇНІ
MADE IN
UKRAINE

ATTENTION! NOT SUITABLE FOR CHILDREN UNDER 14 YEARS OLD
Importer: RODEN Ltd.
7a Nevskaya Str., of.35, Kiev 03062, Ukraine
tel./fax.: +38 044 4565404
roden@roden.eu
www.roden.eu

УВАГА! ПЕРЕДАВАЧО ДЛЯ ДІТЕЙ ВІКОМ ВІД 14 РОКІВ
ЗБІРНА МОДЕЛЬ-КОПІЯ
АВТОБУС Type B Bus LGOC
ТОВ "РОДЕН"
Україна, 03062, м.Київ, вул.Невська,7а, оф.35

UKR. НЕ ДАВАТИ ДІТЯМ ДО 3-Х РОКІВ.
МІСТИТЬ ДРІБНІ ЧАСТИНИ. **RUS** НЕ
ДАВАТИ ДІТЯМ ДО 3-Х ЛІТ. СОДЕРЖИТ
МЕЛКІЕ ЧАСТИ. **ENG** NOT INTENDED
FOR CHILDREN UNDER 3 YEARS OF AGE.
CONTAINS SMALL PARTS. **DEU** NICHT
BESTIMMT FÜR KINDER UNTER 3 JAHREN.
ENTHÄLT KLEINTEILE. **FRN** NE CONVIENT
PAS AUX ENFANTS DE 3 ANS. CONTIENT
DES PETITES PIÈCES. **SPN** NO INDICADO
PARA NIÑOS MENORES DE 3 A OS. CO-
TIENE PIEZAS PEQUEÑAS. **ITL** NON
ADATTO A BAMBINI DI ETÀ INFERIORE A
3 ANNI. CONTIENE PICCOLEPARTI.