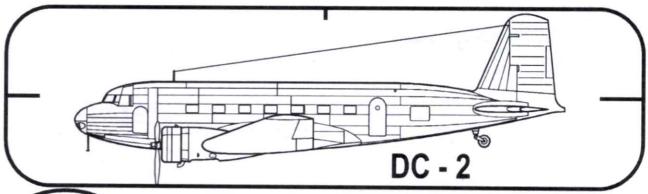




Kit No. 72515



DC - 2

PLASTIKOVÝ MODEL LETOUNU
PLASTIC AIRCRAFT KIT

1/72

PLASTIK FLUGZEUG MODELLBAUSATZ
MAQUETTE RÉDUITE EN PLASTIQUE

CZ V srpnu 1932 letecká společnost TWA vyzvala pět výrobců letadel, aby předložily návrh na výrobu nového transportního letounu podle její specifikace. Továrna Douglas přijala tuto výzvu a rozhodla se navrhovat konstrukci velmi pokročilého dvoumotorového letounu. První stroj vzletl 1. července 1933, jako DC-1 (Douglas Commercial No 1). Byl to celokovový dolnoplošník se samonosným křídlem, které mělo náběžné hrany vnější části křidél sbíhající se vzad, jednoduchou smrkovku a zatahovací podvozek. TWA objednala 20 sériových strojů. Tyto letouny byly označeny jako DC-2 a byly poháněny motory Wright Cyclone SGR-1820-F3, trup byl poněkud prodloužen a měl prostor pro 14 sedadel pro cestující. První DC-2 vzletl 11. května 1934 a stroj začal sloužit u TWA do 18. května. Běžný letový provoz letounů DC-2 byl pak zahájen v červenci. Továrny Douglas a Nakajima postavily přibližně 200 kusů DC-2, které byly použity pro civilní i válečné účely. Letouny DC-2 se rychle rozšířily u leteckých společností provozujících leteckou dopravu na území USA. Také řada evropských leteckých společností zakoupila letouny DC-2, mezi nimi byly Swissair, KLM a také Československá Letecká Společnost (CLS, později ČSA). V roce 1942 USAF zabavilo celkem 24 dopravních letounů DC-2. Mnohé z nich si ponechaly původní civilní motory, ale některé z nich byly vybaveny vojenskými motory Wright R-1820-33 a výkonu 740 hp. Stroje dostaly armádní označení jako C-32A. Letouny dodané Americkému námořnictvu a Námořní pěchotě byly označeny jako R2D. Letouny DC-2 se během svého nasazení za 2. světové války osvědčily jako velmi spolehlivé a výkonné stroje a odvedly velmi dobrou práci. Po skončení války pak ještě po dlouhou dobu zůstaly ve službě u různých uživatelů. Ex-civální letouny DC-2 se také zúčastnily válečných operací ve službě pro Ilmavoimot ve Finsku, pro RAF na Středním Východě a v Indii, a pro RAAF v oblasti Jihoafrického Pacifiku.

Technické údaje: rozpětí 25,91 m. Délka 18,89 m. Maximální rychlosť 338 km/hod ve výšce 2440 m. Operační dostup 6845 m. Dolet 1609 km.

HISTORIE

GB In August 1932 TWA invited five companies to submit designs to its specification for the new transport aircraft. Douglas accepted the challenge and decided to design a much more advanced twin-engined aircraft. The first flew on July 1, 1933, as the DC-1 (Douglas Commercial No 1). It was an all-metal low-wing cantilever monoplane with taper on the leading edge of the outer wings, a single fin and rudder and retractable undercarriage. TWA ordered 20 production aircraft. These were designated DC-2, were powered by 710-hp Wright Cyclone SGR-1820-F3 engines, had slightly longer fuselages, and seats for 14 passengers. The first DC-2 flew on May 11, 1934 and the type began service with TWA on May 18 with regular operation starting in July. About 200 DC-2s were built for civil and military use by Douglas and Nakajima. DC-2s rapidly established themselves on United States domestic routes and also many European Airlines companies bought the DC-2, among them KLM, Swissair and ČSL (later ČSA). In 1942 the USAF impressed a total of twenty-four commercial DC-2s. Most aircraft retained their original civil powerplants but some were fitted with military 740-hp Wright-1820-33s. These aircraft used by USAF were designed as C-32A. The model supplied to the U.S. Navy and Marine Corps was designed as R2D. The ex-civil DC-2s also took part in the war operations used by Ilmavoimot in Finland, the RAF in the Middle East and India, and the RAAF in the South West Pacific Area. The DC-2s were hard-working and durable aircraft and remained in use for many years after World War II.

Technical specifications: Span 85 ft (25,91 m). Length 61 ft 11 in (18,89 m). Maximum speed 210 mph (338 km/h) at 8000 ft (2440 m). Service ceiling 22450 ft (6845 m). Range 1000 miles (1609 km).

HISTORY

D In August 1932 hat die Luftfahrtgesellschaft TWA fünf Flugzeughersteller aufgefordert einen Entwurf für die Erzeugung eines Transportflugzeuges gemäss ihrer Spezifikation vorzulegen. Die Fabrik Douglas hat diese Aufforderung angenommen und entschloss sich die Konstruktion eines fortschritten Zweimotorigen Flugzeuges zu entwerfen. Die erste Maschine startete am 1. Juli 1933, als DC-1 (Douglas Commercial No 1). Es war ein ganzmetall Tiefdecker mit freitragendem Flügel, der nach hinten konvergente Vorderkanter der Außenflügel und einen einfachen Seitenrudern und einziehbares Fahrwerk hatte. Die TWA Gesellschaft hat nachfolgend 20 Serienmaschinen bestellt. Diese Flugzeuge wurden als DC-2 bezeichnet und wurden durch Wright Cyclone SGR-1820-FS Motoren angetrieben. Der Rumpf war ein wenig verlängert und bot einen Raum für 14 Fluggäste. Das erste DC-2 Flugzeug startete am 11. Mai 1934 und die Maschine wurde bei TWA am 18. Mai in Dienst gestellt. Der regelmässige Betrieb der DC-2 Flugzeuge wurde im Juli eröffnet. Die Fabriken Douglas und Nakajima haben etwa 200 Stück DC-2, die für zivile und militärische Zwecke angewandt wurden, gebaut. Die DC-2 Flugzeuge haben sich bei Fluggesellschaften, die auf dem Gebiete von USA Flugverkehr ausüben, schnell verbreitet. Auch eine Reihe europäischer Fluggesellschaften hat DC-2 Flugzeuge gekauft, unter welchen sich Swissair, KLM als auch ČSL (später ČSA) befand. In 1942 hat USAF insgesamt 24 DC-2 Transportflugzeuge beschafft. Viele von diesen behielten die ursprünglichen zivilen Motoren, aber einige wurden mit militärischen Wright R-1820-33 Triebwerken, mit 740 PS Leistung, ausgestattet. Die militärischen Maschinen erhielten die Bezeichnung C-32A. Die an die U.S. Navy und Marine Corps gelieferten Flugzeuge wurden als R2D bezeichnet. Die DC-2 Flugzeuge haben sich während ihres Einsatzes im 2. Weltkrieg als sehr verlässliche und leistungsstarke Maschinen bewährt und haben sehr gute Arbeit geleistet. Nach Kriegsende blieben sie dann noch lange Zeit im Dienste bei verschiedenen Benutzern. Ex-zivile DC-2 Flugzeuge haben auch an Kriegsoperationen im Dienste von Ilmavoimat in Finnland, von RAF im Mittleren Osten und Indien, und von RAAF im Gebiete des Südwestlichen Pazifik teilgenommen.

Technische Daten: Spannweite 25,91 m. Länge 18,89 m. Höchstgeschwindigkeit 338 km/h in 2440 m Höhe. Dienstgipfelhöhe 6845 m. Reichweite 1609 km.

HISTORIE

F En août 1932, la compagnie aérienne TWA a invité cinq constructeurs d'avions à présenter le projet pour la fabrication d'un nouvel avion de transport d'après sa spécification. L'usine Douglas a accepté ce défi et décida de projeter une construction d'un avion bimoteur très avancé. La première machine, désignée DC-1 (Douglas Commercial No 1) s'est envolée le 1er juillet 1933. C'était un monoplan à ailes basses cantilevers, tout en métal, ayant les bords d'attaque de la partie externe des ailes convergeants en arrière, gouvernail de direction simple et train d'atterrissement relevable. En conséquence, la compagnie TWA a commandé 20 machines de série. Ces avions étaient désignés DC-2 et étaient propulsés par les moteurs Wright Cyclone SGR-1820-F3. Le fuselage était en peu allongé et avait l'intérieur pour 14 sièges de passagers. Le premier DC-2 a décollé le 11 mai 1934 et chez TWA, la machine était mise en service à partir du 18 mai. L'exploitation régulière des avions DC-2 était entamée au cours de juillet. Les usines Douglas et Nakajima ont construit approximativement 200 pièces de DC-2 qui étaient utilisées pour les bus civils ainsi que militaires. Les avions DC-2 se sont vite étendus parmi les compagnies aériennes exerçant le transport aérien sur le territoire des Etats-Unis. Plusieurs compagnies aériennes européennes, y compris Swissair, KLM et aussi Compagnie Aérienne Tchécoslovaque (Československá Letecká Společnost - ČLS, plus tard ČSA) ont également acheté les avions DC-2. En 1942, USAF a réquisitionné au total 24 avions de transport DC-2. Beaucoup parmi eux ont gardé leurs moteurs civils originaux, mais quelques-uns étaient équipés par les moteurs militaires Wright R-1820-33 avec la puissance de 740 CV. Ces machines ont obtenu leur désignation C-32A. Les avions livrés à la Marine américaine et à l'Infanterie de marine étaient désignés comme R2D. Pendant leur intervention au cours de la 2e guerre mondiale, les avions DC-2 faisaient leurs preuves comme les machines très fiables et performantes et elles ont fait de la bonne besogne. Après la fin de la guerre, ces avions sont longtemps restés en service chez les utilisateurs différents. Les avions originellement civils DC-2 participaient aussi aux opérations de guerre en service pour Ilmavoimat en Finlande, pour RAF au Moyen-Orient et Inde, et pour RAAF dans la zone du Pacifique sud-ouest.

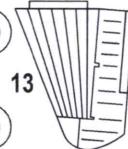
HISTORIQUE

Caractéristiques techniques : Envergure des ailes 25,91 m. Longueur 18,89 m. Vitesse maximale 338 km/h en hauteur de 2440 m. Plafond opérationnel 6845 m. Distance franchissable 1609 km.



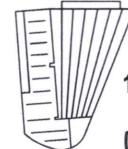
2

33

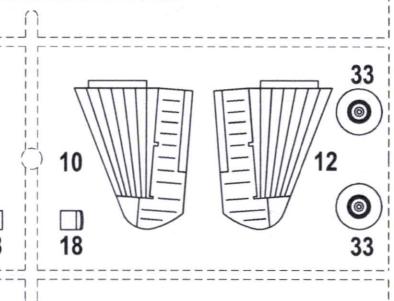


13

33



11



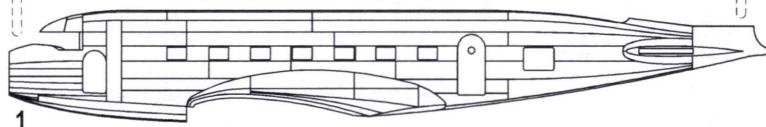
10

18

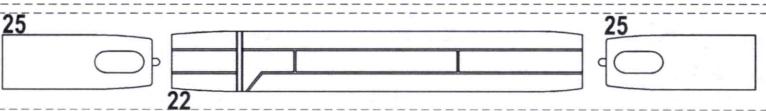
33

12

33

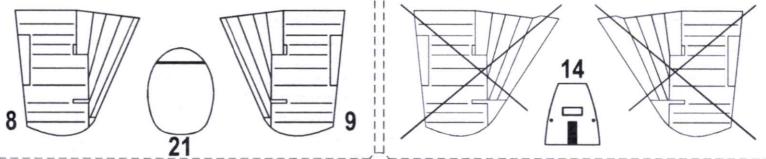


1



25

25

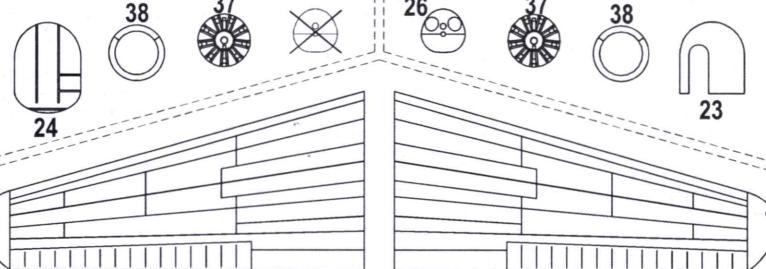


8

21

9

14



24

38

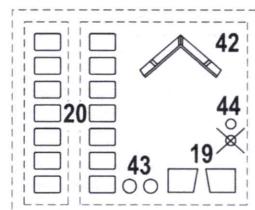
37

38

23

7

6



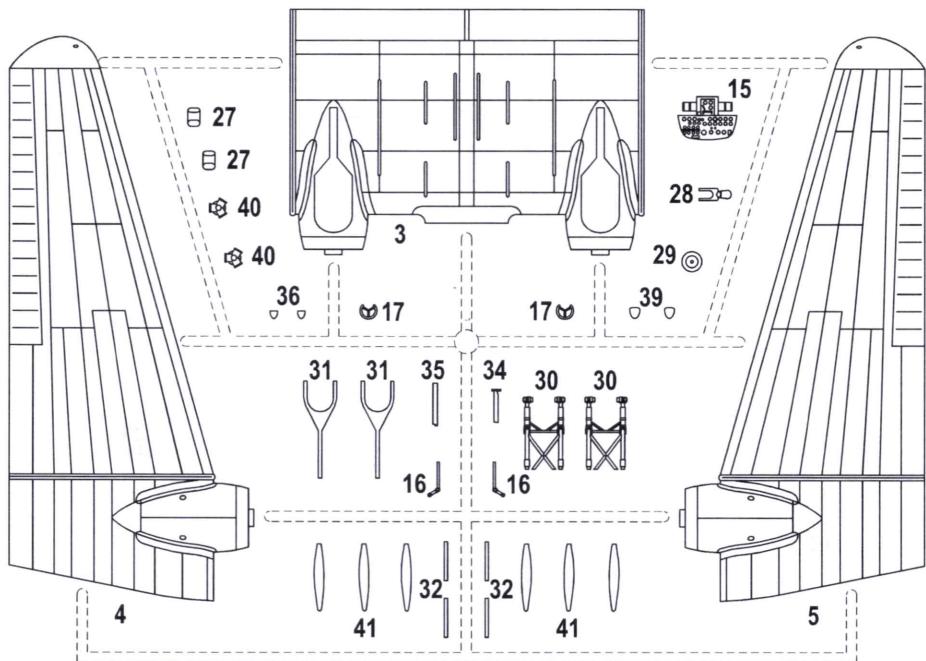
20

42

43

44

19



? MOŽNOST VOLBY
OPTIONAL
NACH BELIEBEN
OPTION

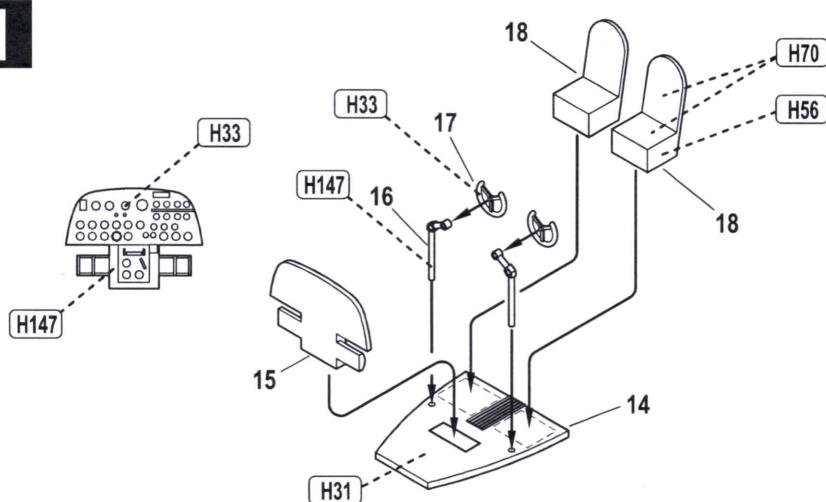
X VYŘÍZNOUT
REMOVE
ENTFERNEN
DETACHER

HUMBROL
colours code
Hu.. NATRÍT
COLOUR
FARBEN
PEINDRE

! ZHOTOVIT NOVĚ
MAKE OUT
FERTIGSTELLEN
ACHEVER

STEP

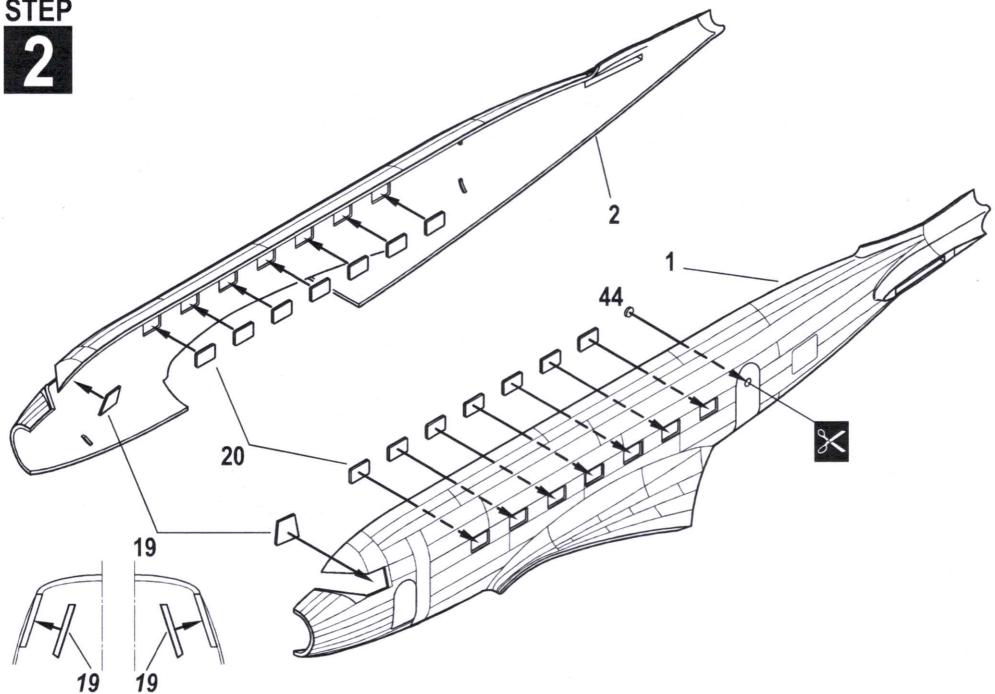
1



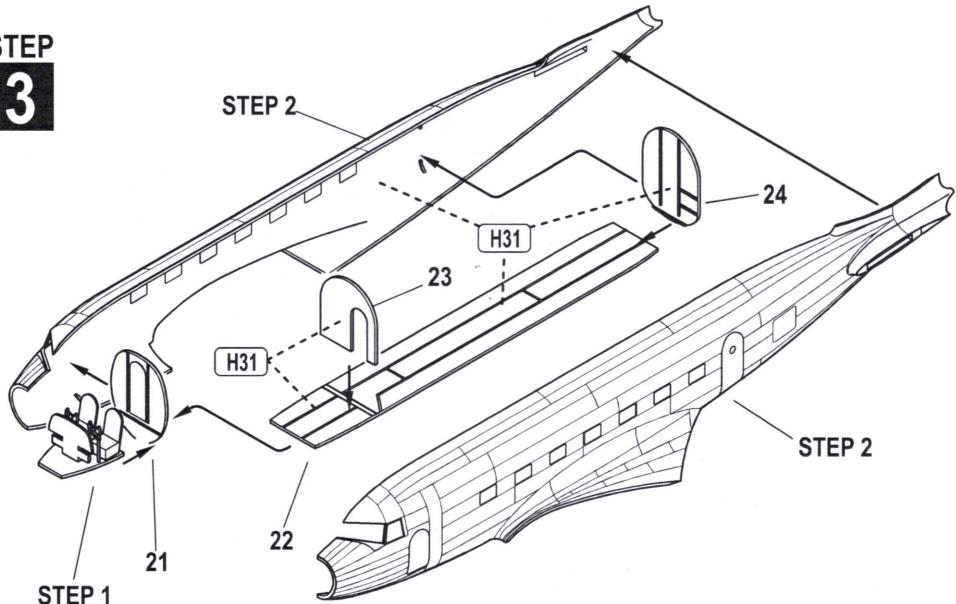
2003/01

MPM 72515 - DC-2 / 3

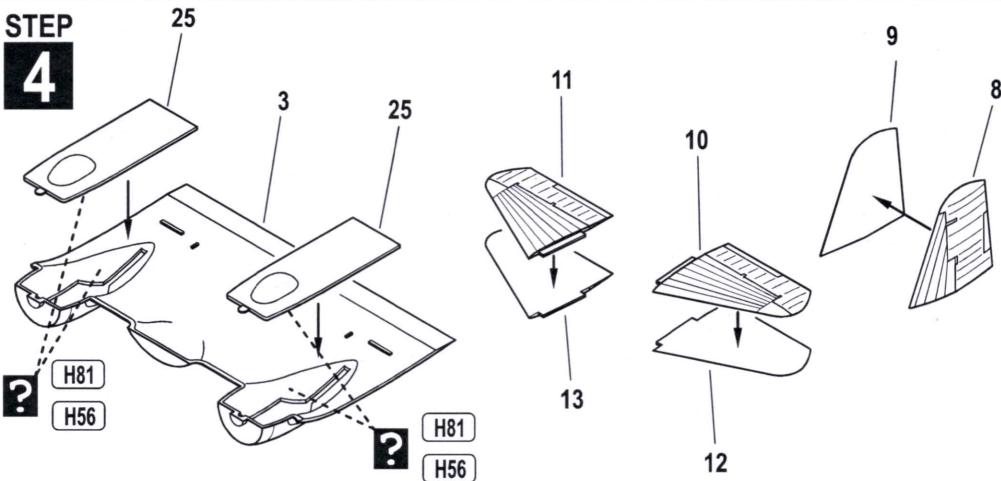
STEP

2

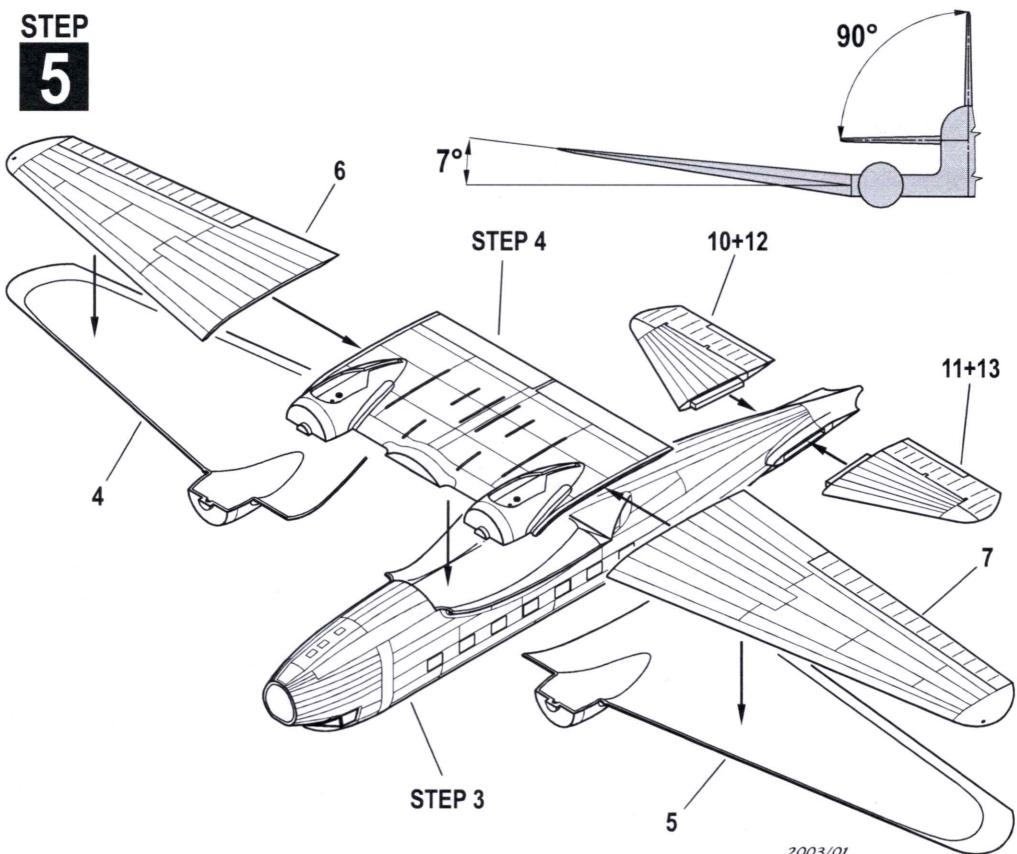
STEP

3

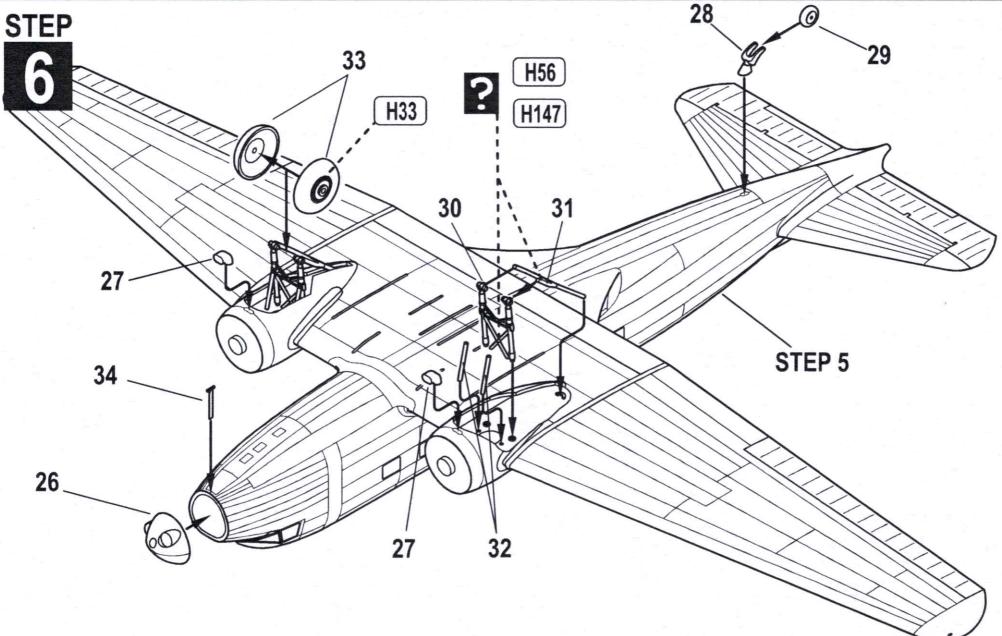
STEP

4

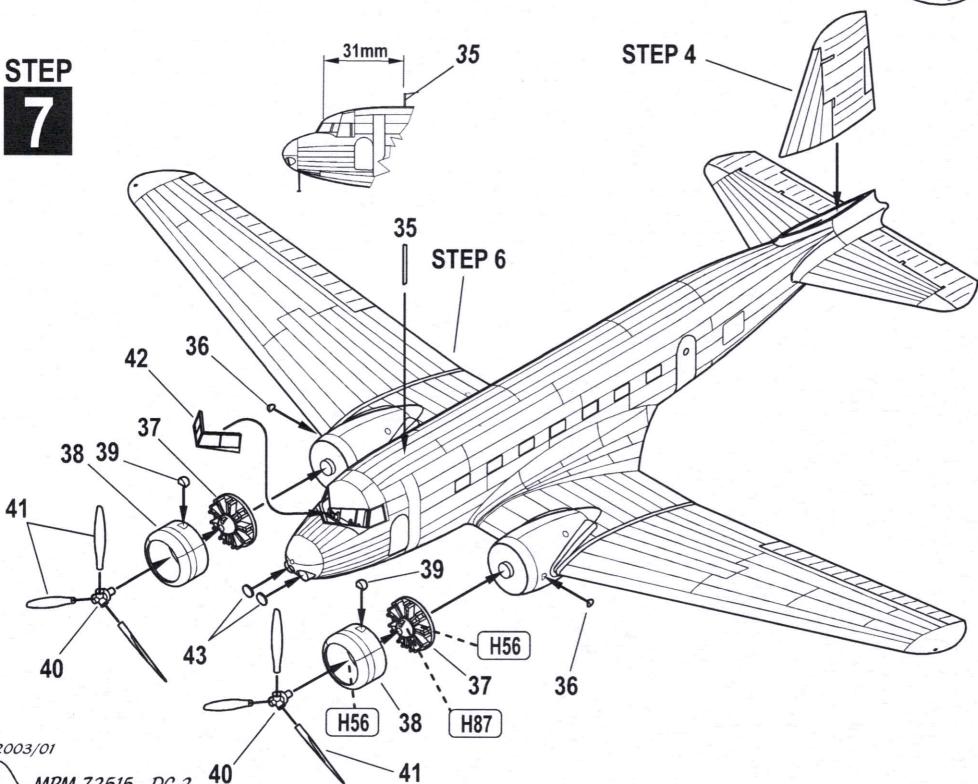
STEP

5

STEP

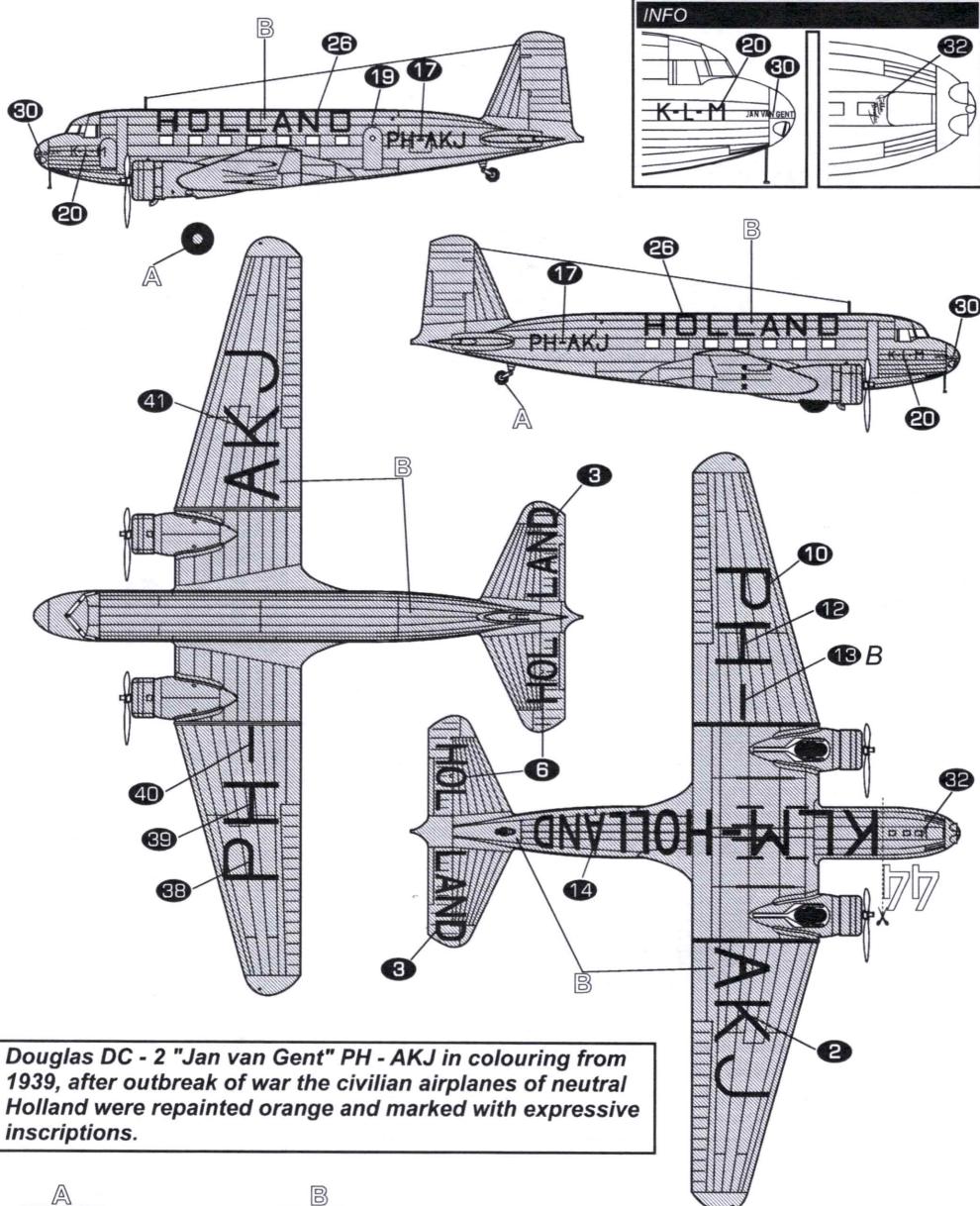
6

STEP

7

A

Douglas DC - 2 "Jan van Gent" PH - AKJ ve zbarvení z roku 1939. Po vypuknutí válečného konfliktu byly civilní letouny neutrálního Holandska přebarveny na oranžovo a označeny výraznými nápisy.



Douglas DC - 2 "Jan van Gent" PH - AKJ in colouring from 1939, after outbreak of war the civilian airplanes of neutral Holland were repainted orange and marked with expressive inscriptions.

A

Hu33

Černá
Black

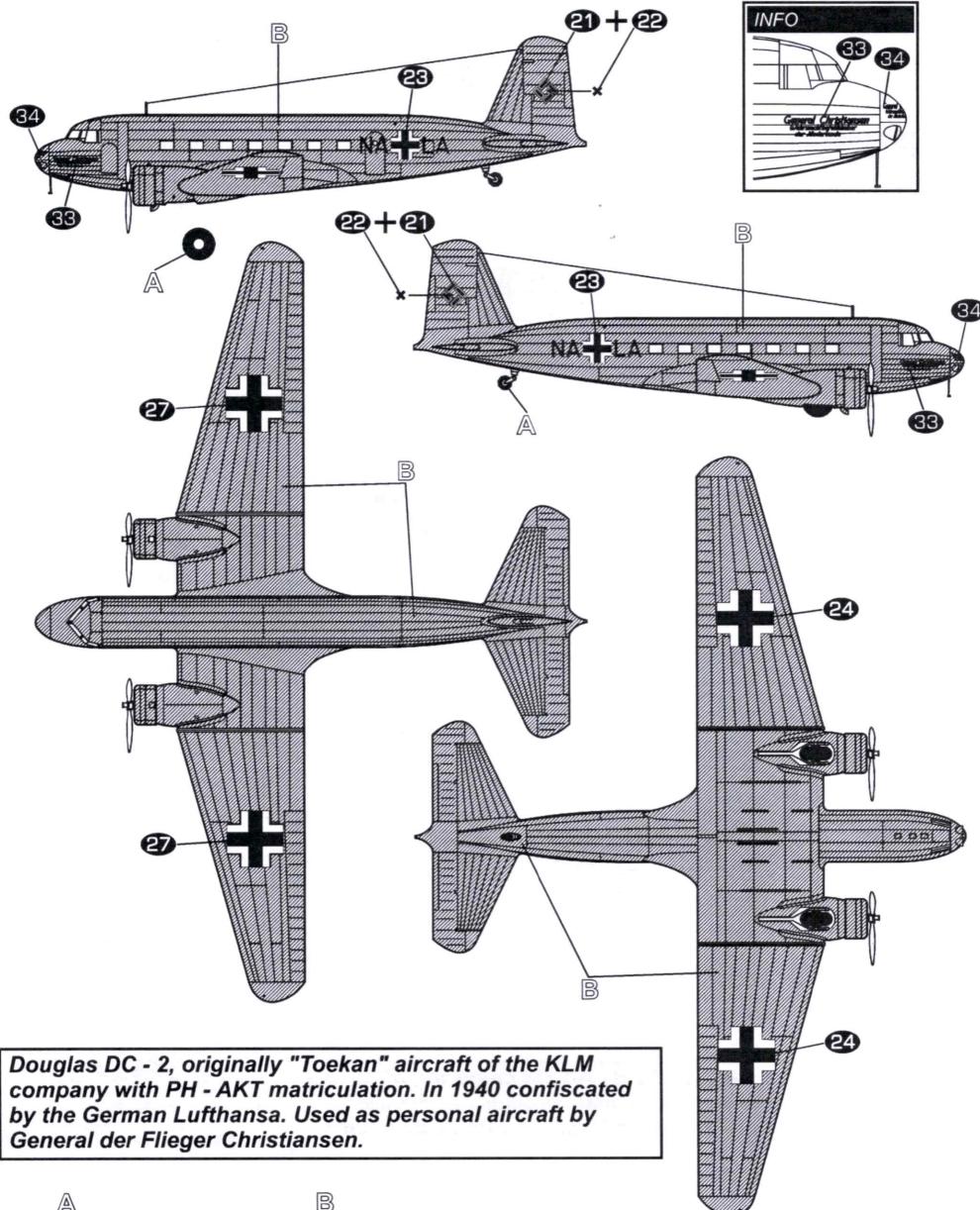
B

Hu18

Oranžová
Orange FS 12197

B

Douglas DC - 2, původně letoun "Toekan" společnosti KLM s imatrikulací PH - AKT.
V roce 1940 zabaven německou Luftwaffe. Používal jej, jako osobní letoun,
General der Flieger Christiansen.



Douglas DC - 2, originally "Toekan" aircraft of the KLM company with PH - AKT matriculation. In 1940 confiscated by the German Lufthansa. Used as personal aircraft by General der Flieger Christiansen.

A

Hu33

Černá
Black

B

Hu116

Tmavozelená
Dark green FS 34050
Dunkelgrün RLM 71

C

Douglas DC - 2 "Jan van Gent" PH - AKJ v podobě, v jaké létal na linkách KLM v roce 1935.



Douglas DC - 2 "Jan van Gent" PH - AKJ in appearance
in which it was flying on KLM lines in 1935.

A

Hu33

Černá
Black

B

Hu56

Hliník
Aluminium

D

DOUGLAS DC-2, KLM, PH-AJU "UIVER".

Obsadil 2.místo v závodě Londýn - Melbourne, start 20. 10. 1934. Při délce letu 3 dny, 18 hod. 13 min. navíc přepravil 30.000 dopisů.



DOUGLAS DC-2, KLM, PH-AJU "UIVER".

Placed 2 nd in the London - Melbourne race started on October 20. 1934, at a flight lasting 3 days, 18 hours, 13 minutes, besides transporting 30.000 letters.

A

Hu33

Černá
Black

B

Hu56

Hliník
Aluminium

① AK JAK JUD
② A JU A JU LAND
③ A JU A JU LAND
④ P PH P PH HOL
⑤ P PH P PH HOL
⑥ P PH P PH HOL
⑦ P PH P PH HOL
⑧ P PH P PH HOL
⑨ P PH P PH HOL
⑩ P PH P PH HOL
⑪ P PH P PH HOL
⑫ P PH P PH HOL
⑬ A
⑭ 44KLM-HOLLAND
⑯ B

⑯ 44 PH-AJU PH-AKJ
⑯ PH-AJU PH-AKJ

⑯ 44 NA^㉓ LA A^㉓ NA^㉓

HOLLAND^㉗

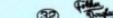
HOLLAND^㉗

ROYAL DUTCH AIR LINES KONINKLYKE LUCHTVAART MAATSCHAPPY

ROYAL DUTCH AIR LINES KONINKLYKE LUCHTVAART MAATSCHAPPY

JAN VAN GENT

㉚



JAN VAN GENT

General Christiaan
Gouverneur-generaal
der Nederlanden

㉛

General Christiaan
Gouverneur-generaal
der Nederlanden

㉛

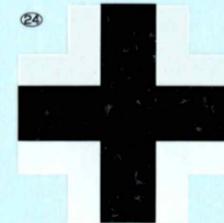
General Christiaan
Gouverneur-generaal
der Nederlanden

㉛

UIVER ⑯ UIVER

⑯

K-L-M
ROYAL DUTCH AIRLINES



72515 1/72 Part - 4

DOUGLAS DC - 2

(MPM)

P

H

I

A

K

C

(38)

(39)

(40)

72515

(MPM)

DOUGLAS DC - 2 1/72 Part - 3



(35)

(36)



(37) (38) (39)