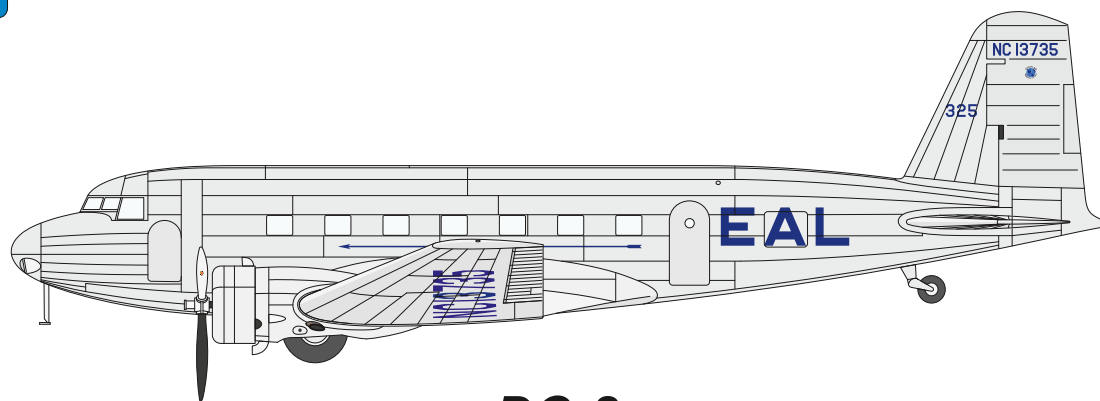




DC-2 'Transport Revolution'

1/72

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 navrhnout 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 křídel sbíhající se vzad, jednoduchou směrovku 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 od 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 (ČLS, později ČSA). V roce 1942 USAAF 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 o 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-civilní letouny DC-2 se také zúčastnily válečných operací ve službě pro Ilmavoimat ve Finsku, pro RAF na Středním Východě a v Indii, a pro RAAF v oblasti Jihozápadního Pacifiku.

C-33 a C-39 představují přechod mezi DC-2 a DC-3. Vznikly na základě objednávek letectva US Army, které potřebovalo v předvečer druhé světové války transportní letouny. Na základě testů DC-2 s vojenským označením XC-32 bylo objednána série letounů DC-2, označená C-33, se svislou ocasní plochou převzatou z DC-3, nákladovými vraty a vojenským vybavením. Další série označená C-39 měla z DC-3 převzaté i vodorovné ocasní plochy a centroplán. Část C-39 byla nasazena při evakuaci Filipín a sloužila pak v Austrálii až do roku 1944.

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

EN

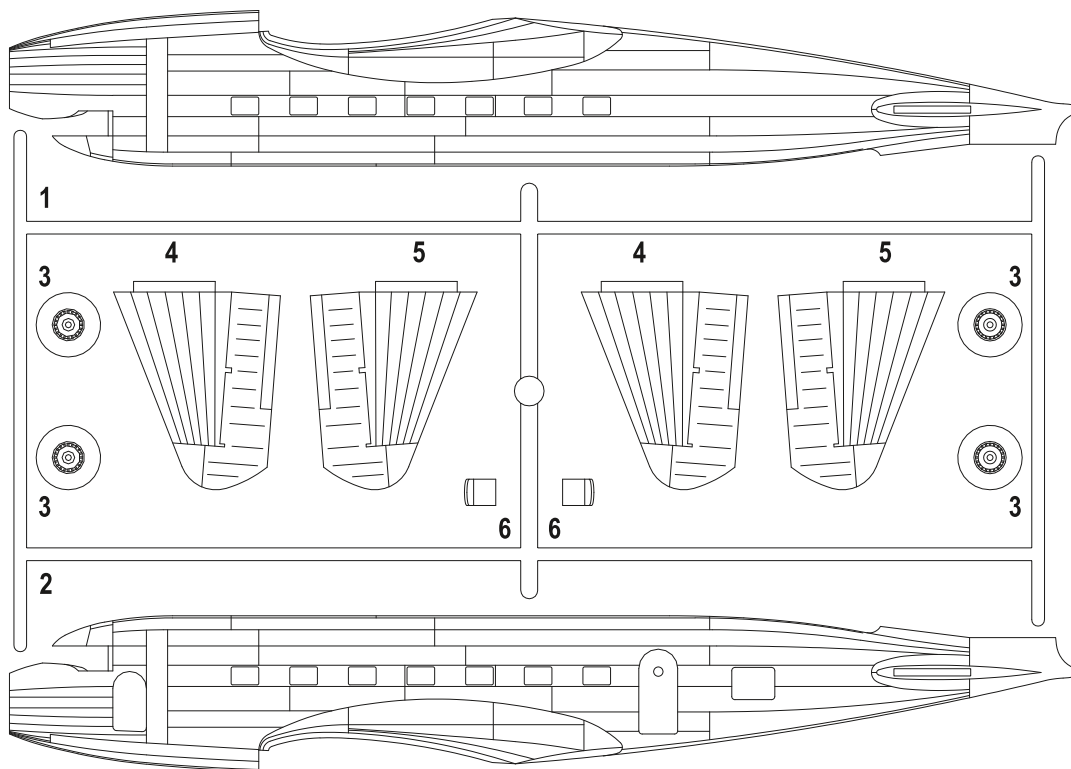
In August 1932 TWA invited five companies to submit designs to its specification for the new transport aircraft. Douglas accepted the challenge and decided to design a much more advanced twin-engined aircraft. The first flew on July 1, 1933, as the DC-1 (Douglas Commercial No 1). It was an all-metal 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 Airliner companies bought the DC-2, among them KLM, Swissair and ČSL (later ČSA). In 1942 the USAAF 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 USAAF 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 Ilmavoimat 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.

C-33 and C-39 are the transition between DC-2 and DC-3. They were developed according to the orders by US Army Air Force that just before the outbreak of WW2 desperately needed transport planes. Based on the test of DC-2 under military designation XC-32 the production of DC-2s designated C-33 had been ordered. C-33 featured horizontal stabilizer from DC-3, and was equipped with cargo doors and military equipment. The following series designated C-39 featured also vertical stabilizers and wings' central section from DC-3. Some of the C-39 were used during the Philippines evacuation and later served in Australia until 1944.

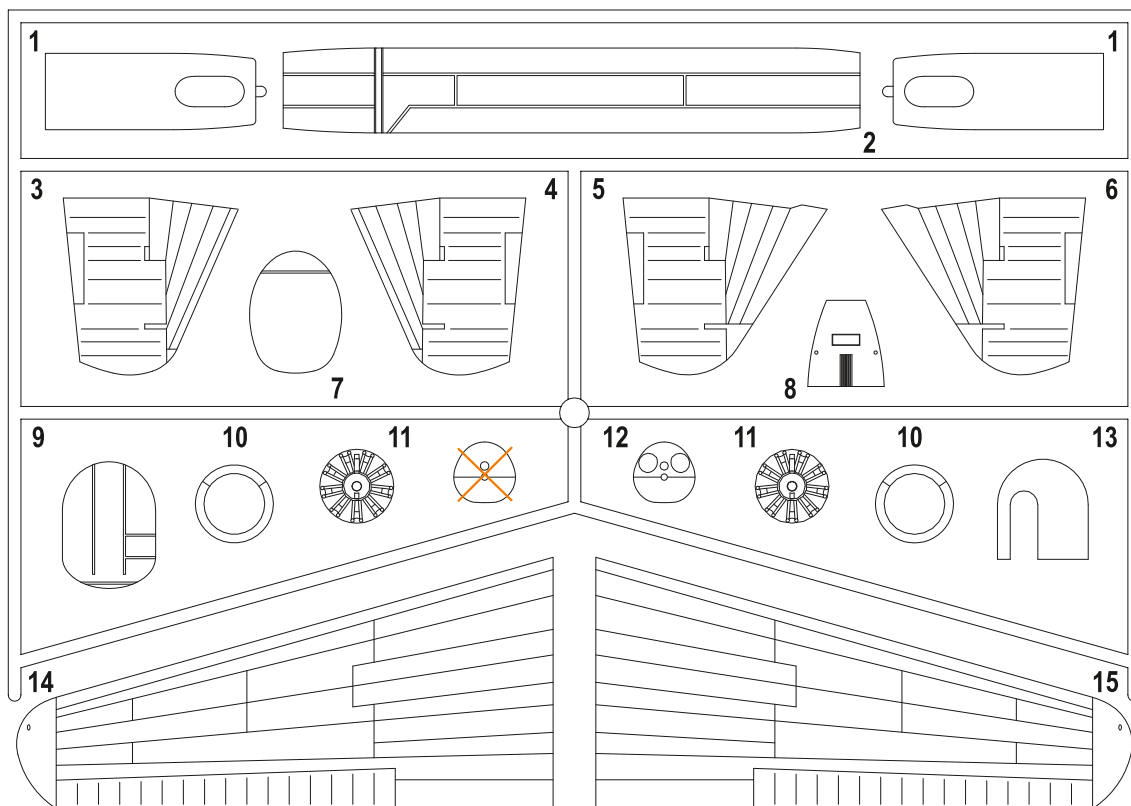
Technical specifications: Span 85 ft (25,91 m). Length 61 ft 11 in (18,89 m). Maximum speed 210 mph (338 km/h) at 8000 ft (2440 m). Service ceiling 22450 ft (6845 m). Range 1000 miles (1609 km).

Plastic Parts

A



B



SYMBOLS



MOŽNOST VOLBY
OPTIONAL
NACH BELIEBEN
OPTION



POUŽÍŤ KYANOAKRYLÁTOVÉ LEPIDLO
INSTANT CYANOACRYLATE GLUE
ZYANOAKRYLATKLEBER
COLLE CYANOACRYLAT



OHNOUT
BEND
BIEGEN
COURBER



ZHOTOVIT NOVĚ
SCRATCH BUILD
FERTIGSTELLEN
ACHEVER



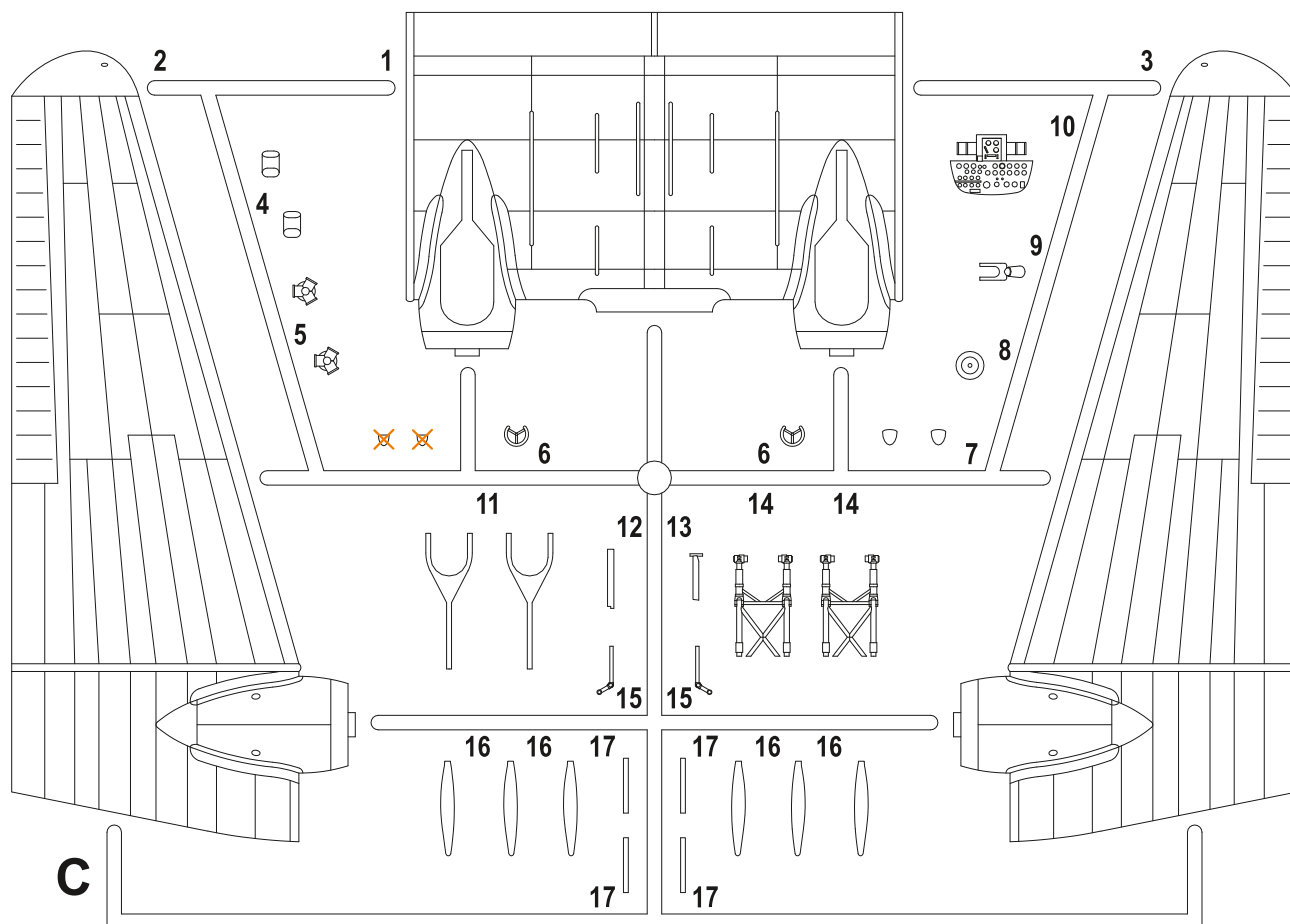
ŘEZAT/VRTAT
CUT OFF/DRILL
ENTFERNEN
DETACHER

GSI
colour code

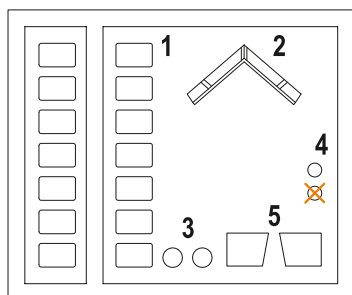


NATŘÍT
COLOUR
FARBEN
PEINDRE

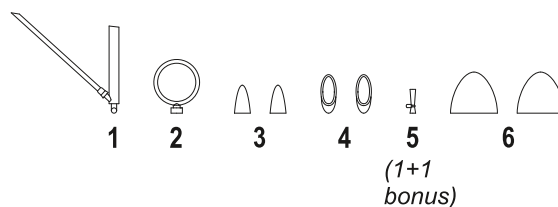
Plastic Parts



Clear Parts (CP)



Printed Parts (PRP)

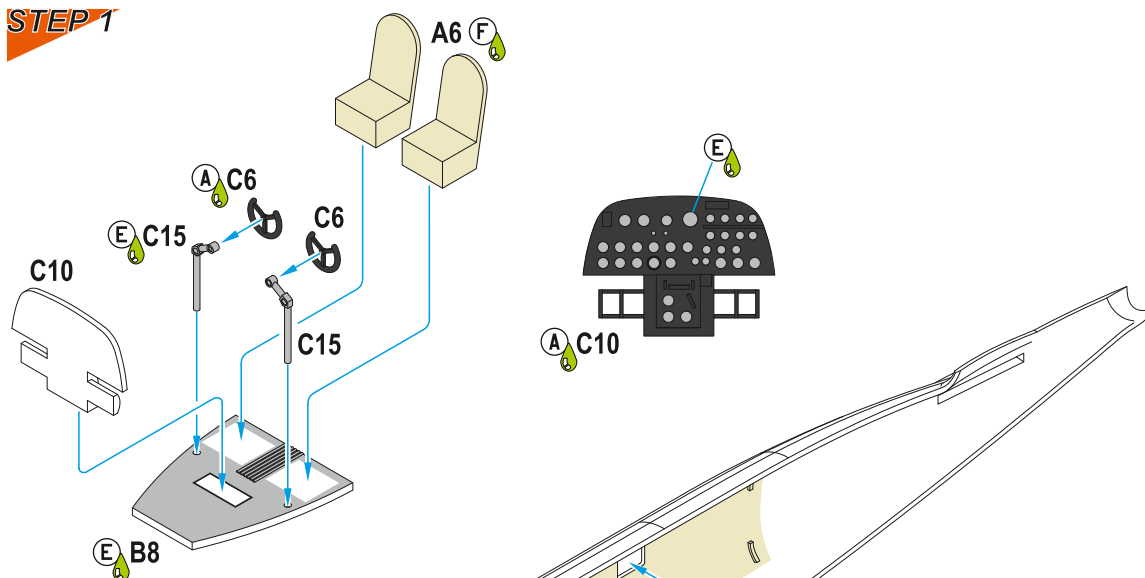


Barvy GUNZE/ GUNZE Colour No.

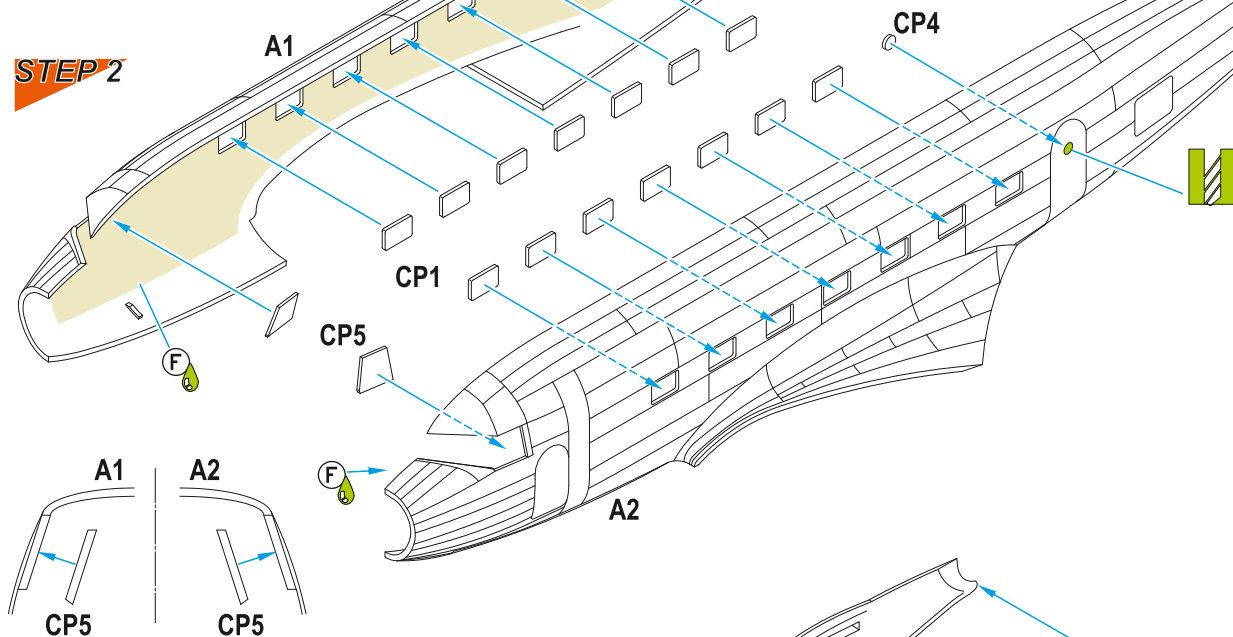
A	Černá/ BLACK	H12/C33
B	Pneu. šedá/ TIRE BLACK	H77/C137
C	Hliník/ ALUMINIUM	H8/C8
D	Hliníkový nástrík/ SILVER DOPE	95% H8/C8 5% H51/C11
E	Šedá/ GRAY	H22/C13
F	Plachtová/ Sail	H85/C45
G	Opálený kov/ BURNT IRON	H76/C61
H	Středně modrá/ Middle Blue	H5/C5

X
Tento díl nepoužít
Do not use this part

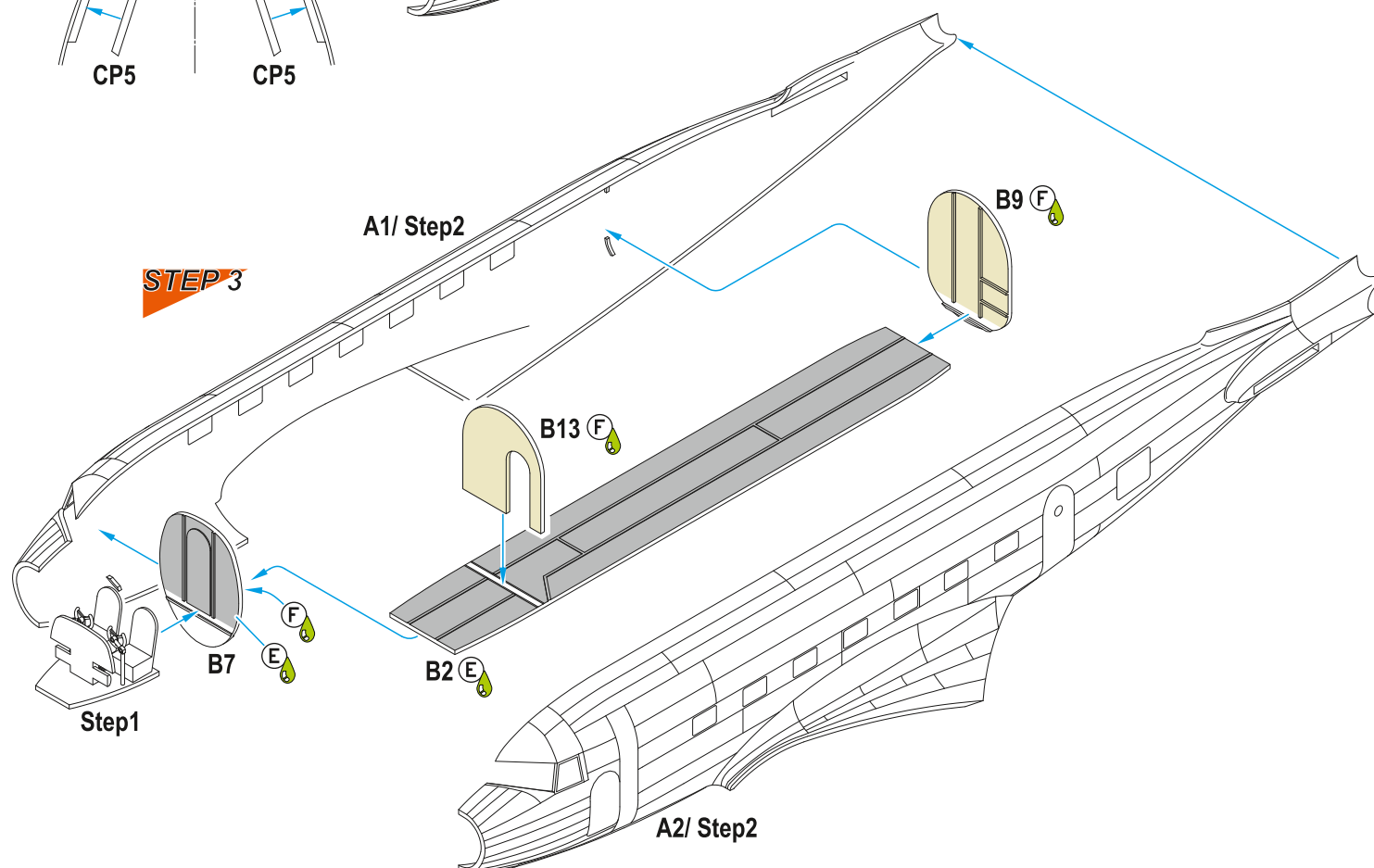
STEP 1



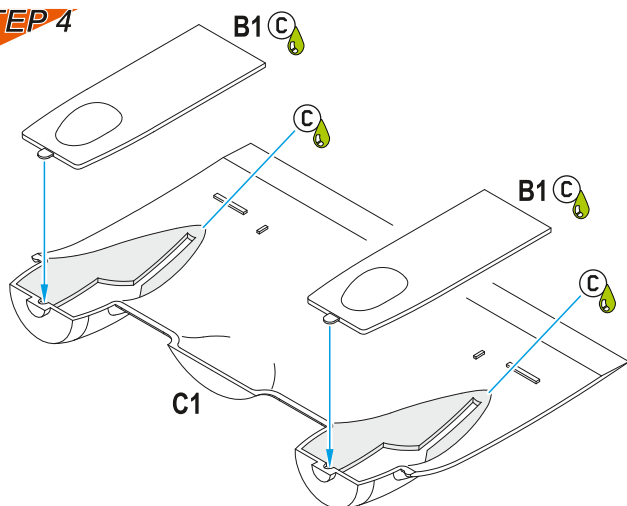
STEP 2



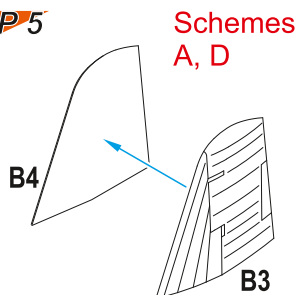
STEP 3



STEP 4

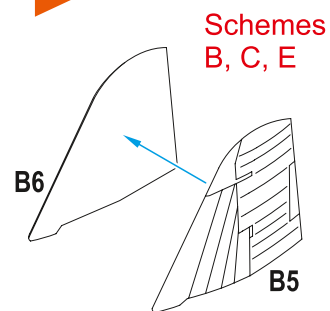


STEP 5



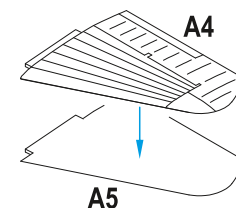
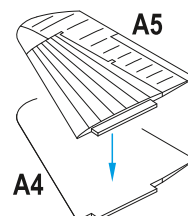
Schemes A, D

STEP 6

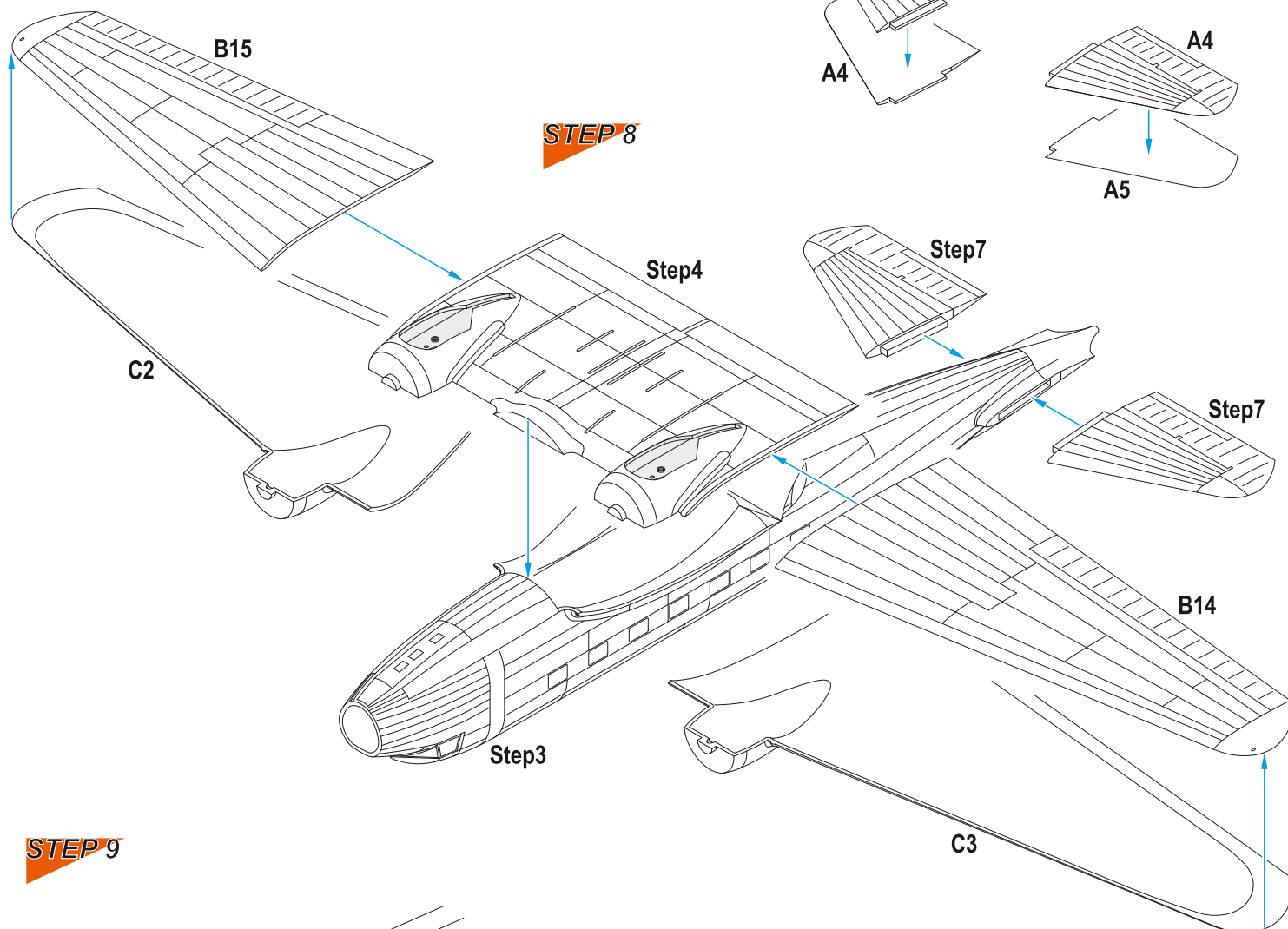


Schemes B, C, E

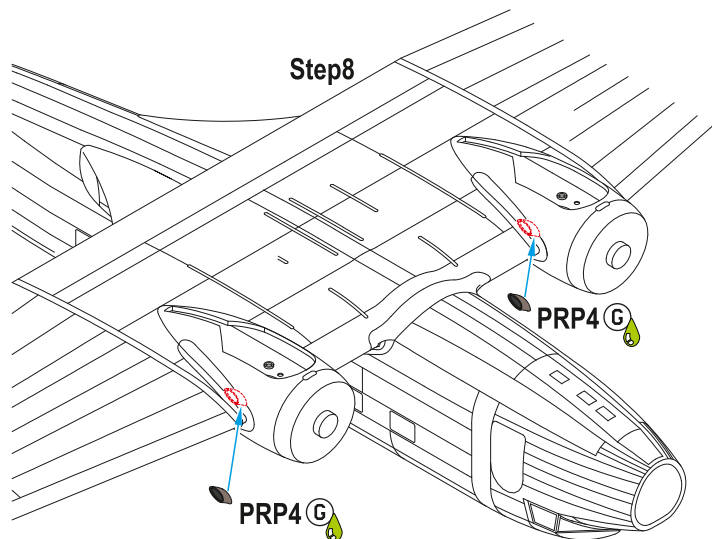
STEP 7



STEP 8

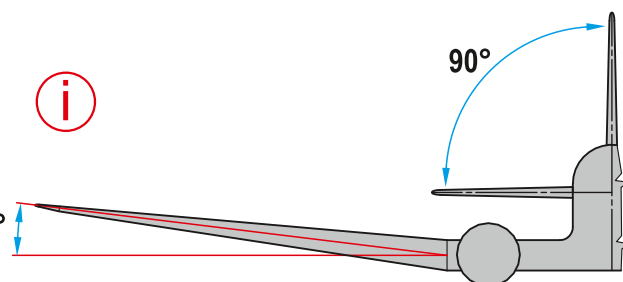


STEP 9

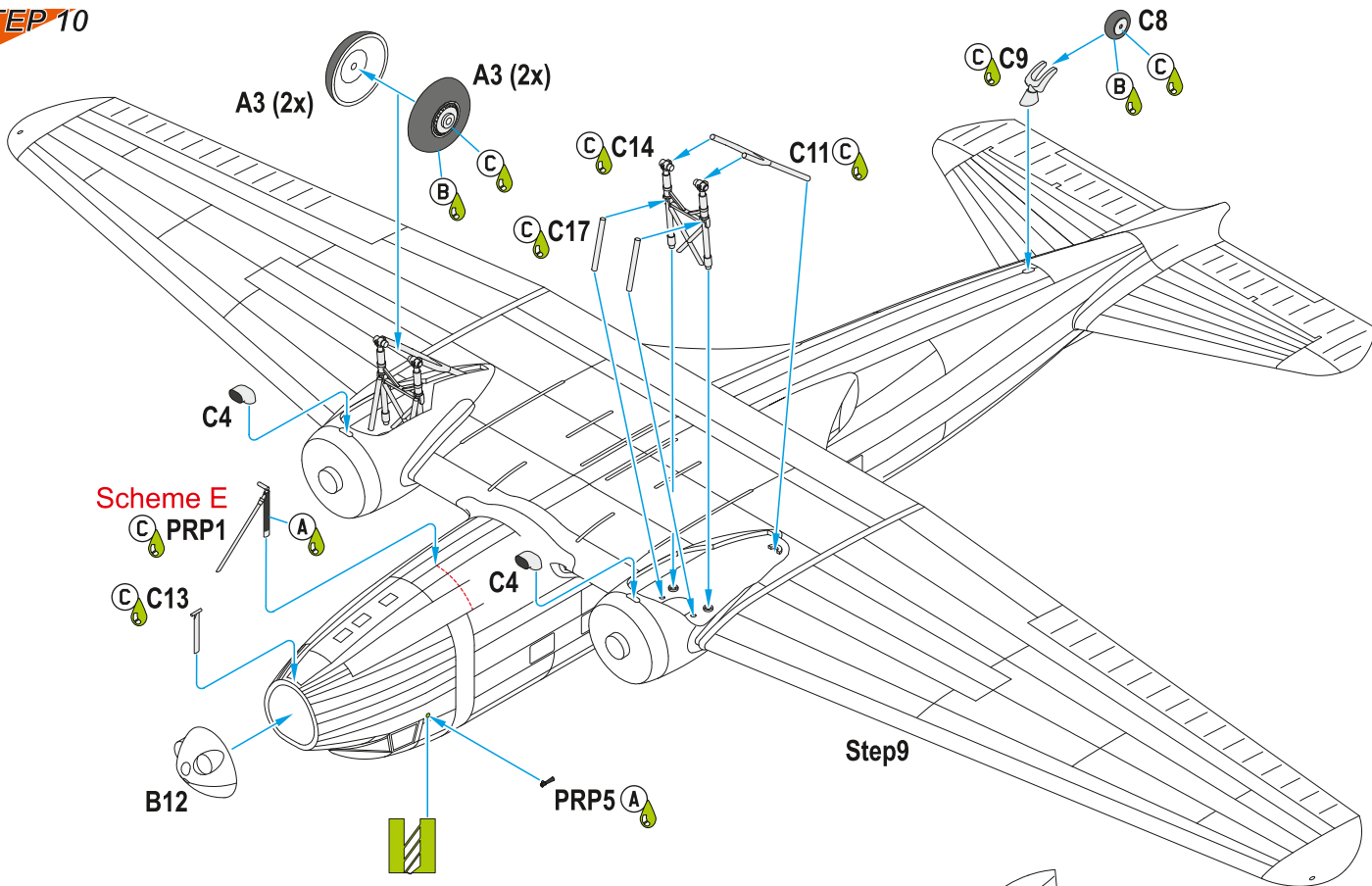


7°

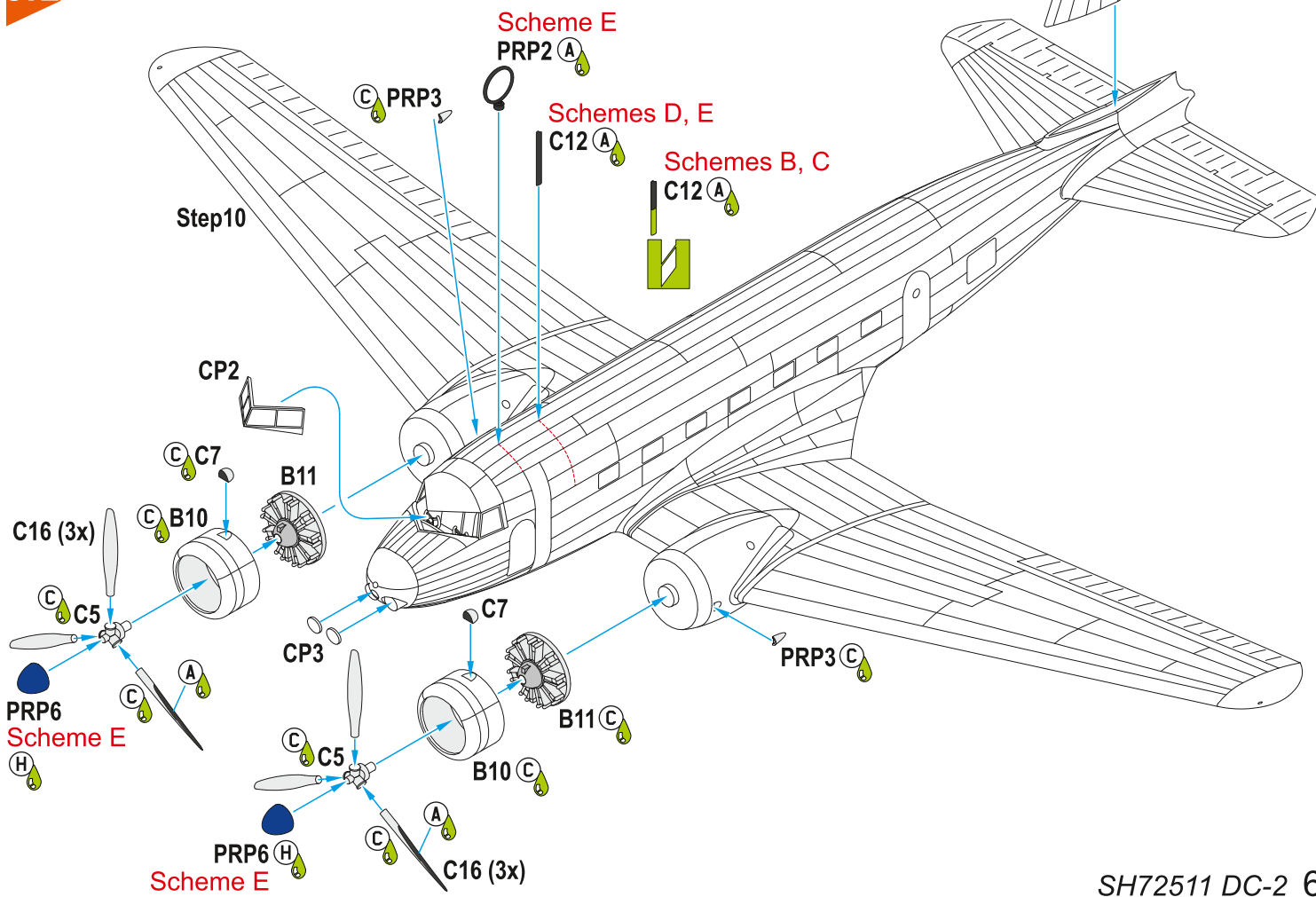
90°



STEP 10



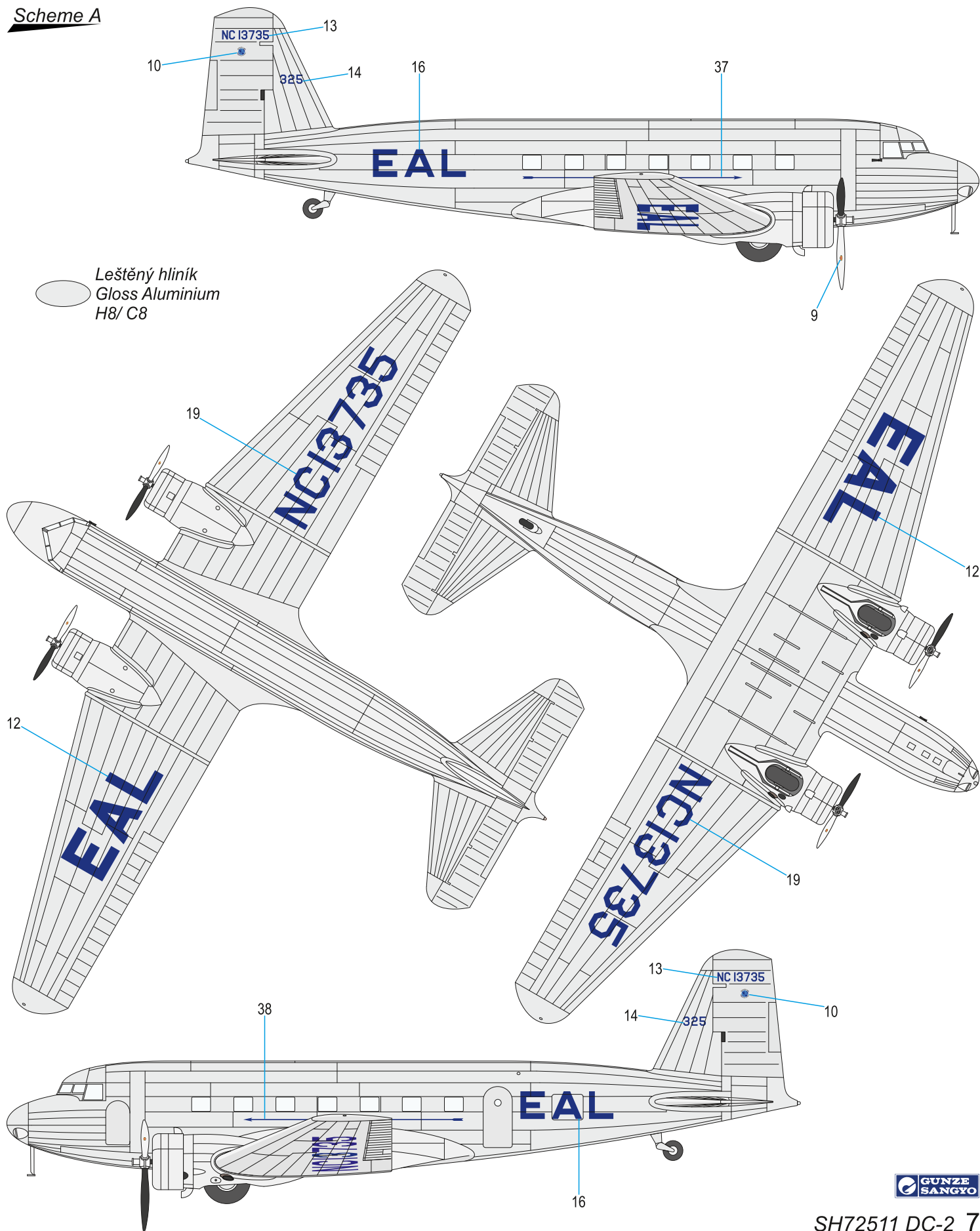
STEP 11



DC-2-112, NC13735, EAL (Eastern Air Lines), USA 1934-38. NC13735 byl dodán EAL v roce 1934. Létal u této společnosti až do 18. října 1938. Tento den, při letu na trati San Antonio – Houston – New Orleans – Mobile – Montgomery – Atlanta – Spartanburg – Charlotte – Greensboro – Richmond – Washington DC – Baltimore – Camden – Newark, došlo po startu z letiště v Montgomery (Alabama) k požáru pravého motoru. Vzhledem k intenzitě požáru nedokázala osádka dovést zpět na letiště a provedla perfektní nouzové přistání na poli nedaleko letiště. Osádka i jedenáct cestujících opustili letoun bez zranění, ale ten shořel.

DC-2-112, NC13735, EAL (Eastern Air Lines), USA 1934-38. NC13735 was delivered to EAL in 1934 and kept flying with this company until 18 October 1938 on which day while on the route San Antonio – Houston – New Orleans – Mobile – Montgomery – Atlanta – Spartanburg – Charlotte – Greensboro – Richmond – Washington DC – Baltimore – Camden – Newark, a starboard engine fire broke out just after taking off from Montgomery Airport, Alabama. Due to the intensity of the fire, the crew was unable to get the aeroplane safely back to the airport and made a perfect emergency landing on a nearby field. The crew and all eleven passengers got away uninjured but the plane burnt completely.

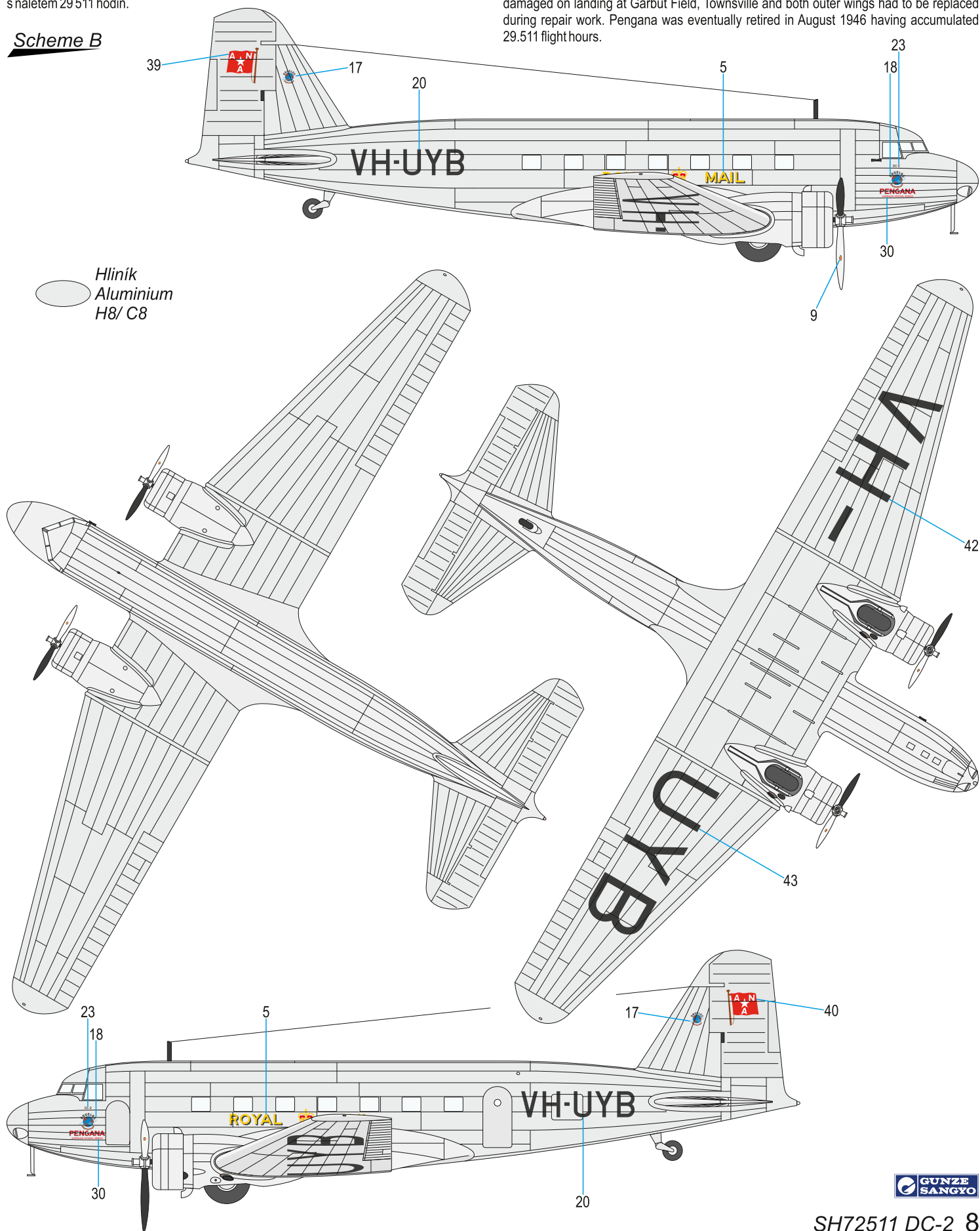
Scheme A



DC-2-210 (c/n 1563), VH-UYB, ANA (Australian National Airways), pojmenovaný Pengana (aboriginské jméno vyhynulého dravého ptáka), Austrálie, 1937-46. Tento Dc-2 byl dodán do Austrálie v roce 1937 a létal u ANA, s výjimkou několika měsíců v roce 1939, kdy byl nejprve pronajat Guinea Airways a pak byl krátce převeden na AOA (Airlines of Australia). 28. září 1939, již zase ve vlastnictví ANA, došlo při startu z letiště Mascot v Sydney ke ztrátě výkonu motorů a osádka kapitána Douga R. Waye posadila Pengana do řeky Cooks River. Další havárii s poškozením křídla prodělal při přistání na Mount Gambier 24. prosince 1940. V prosinci 1941 byl převzat pod vedení Allied Directorate of Air Transport a létal pro potřeby RAAF, včetně letů na Novou Guineu. 18. listopadu byl poškozen při přistání v Garbut Field v Townsville a při opravě musely být vyměněny oba konce křídla. Vyřazen byl až v srpnu 1946 s náletem 29 511 hodin.

DC-2-210 (c/n 1563), VH-UYB, ANA (Australian National Airways) named Pengana (Aboriginal name for an extinct species of a bird of prey), Australia, 1937-46. This DC-2 was delivered to Australia in 1937 and was operated by ANA with the exception of a few months in 1939 when it was leased to Guinea Airways and then briefly transferred to AOA (Airlines of Australia). On 28 September 1939, when back under ANA ownership, DC-2 Pengana lost power of both her engines on taking off from Mascot Airport in Sydney and the crew of Capt Doug R. Way made a forced landing on the bank of Cook's River. Pengana suffered another crash damaging her wing on landing at Mount Gambier on 24 December 1940. In December 1941, the aeroplane was taken over by the Allied Directorate of Air Transport and flew for the RAAF including some flights to New Guinea. On 18 November, Pengana was damaged on landing at Garbut Field, Townsville and both outer wings had to be replaced during repair work. Pengana was eventually retired in August 1946 having accumulated 29.511 flight hours.

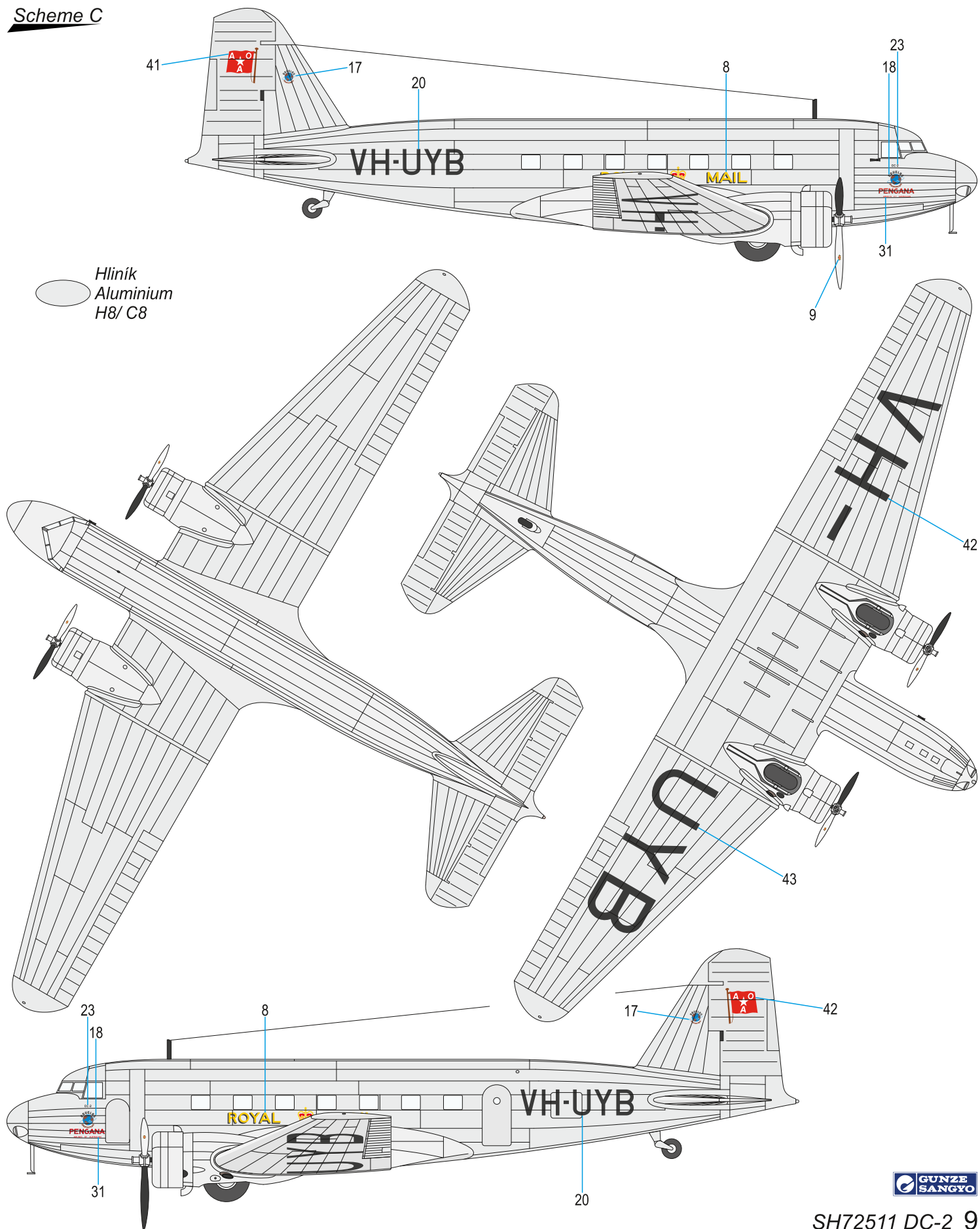
Scheme B



DC-2-210 (c/n 1563), VH-UYB, AOA (Airlines of Australia), pojmenovaný Pengana (aborigincké jméno vyhynulého dravého ptáka), Austrálie, jaro 1939.

DC-2-210 (c/n 1563), VH-UYB, AOA (Airlines of Australia), named Pengana (Aboriginal name for an extinct species of a bird of prey), Australia, Spring 1939.

Scheme C



DC-2 (c/n 1419), J-BBOQ, Dai Nipon Koku Kobushiki Kaisha, named Tsukuba, Japan, 1937-1945. One of five licence-built DC-2s built in Japan using parts manufactured by the Douglas Company. All of them were named after Japanese mountains and were operated on the Fukuoka-Taipes route in Formosa (now Taiwan). DC-2 Tsukuba took part in the rescue of the crew and passengers from DC-2 J-BBOT 'Aso' that crashed

Scheme D

The diagram illustrates the assembly of a DC-2 model airplane. The main fuselage is shown at the top, with the tail fin featuring a large 'J' and the tail code 'J-BBQQ'. The wings are shown in the center, with the left wing labeled 'BOQ' and the right wing labeled 'J-BBQQ'. The tail section is shown at the bottom, with the tail fin featuring a large 'J' and the tail code 'J-BBQQ'. The diagram includes various numbered parts (1-36) and a legend indicating 'Hlinik Aluminium H8/C8'.

Hlinik
Aluminium
H8/C8

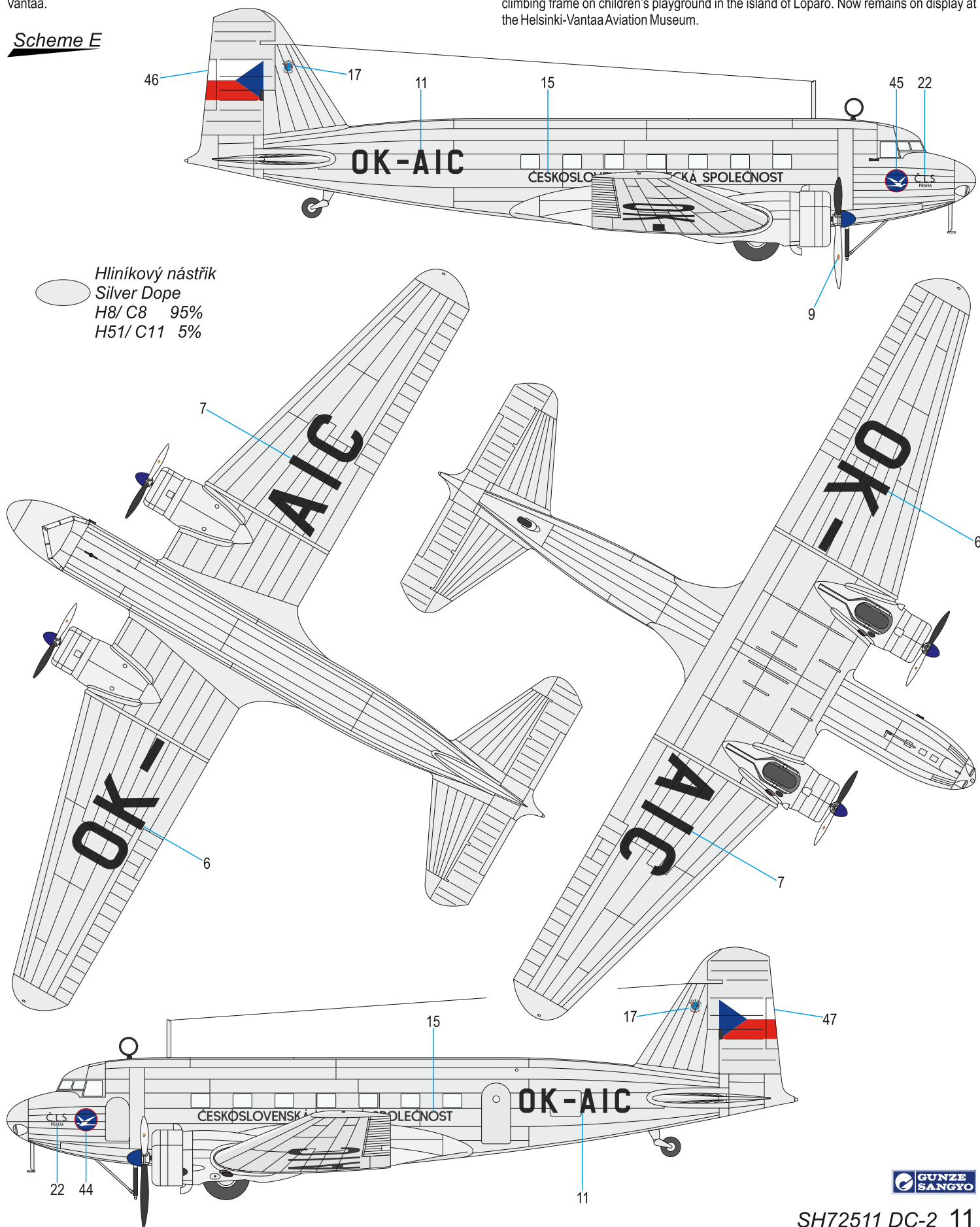
SH72511 DC-2 10

GUNZE SANGYO

DC-2-200 (c/n 1562), OK-AIC, ČLS, (Československá Letecká Společnost), 1936-1939. Dc-2 létaly u ČLS na linkách do Amsterdamu, později prodloužena do Londýna, do Vídně, později prodloužena do Budapešti (Dunajský expres), do Marseille (Riviera air expres), Curychu a Berlína. OK-AIC použil Edvard Beneš po své abdikaci na prezidenta k cestě do exilu. Po úplné okupaci Československa byl OK-AIC zrekvírován pro Lufthansu a přeznačen D-AAIC. Lufthansa jej, stejně jako další ex ČLS Dc-2 OK-AIB, používala do března 1941. Byl odprodán finské společnosti Aero O/Y, kde byl imatrikulován OH-DLB a pojmenován Sisu. Od roku 1949 sloužil ve finském letectvu jako DO-3 s novým jménem Pikku-Lassi. Havaroval 7. února 1951 po vzletu z letiště Helsinki-Malmi. Trup sloužil jako dětská prolézačka na ostrově Löparö. Nyní je umístěn v leteckém muzeu na letišti Helsinki-Vantaa.

DC-2-200 (c/n 1562), OK-AIC, ČLS (Československá Letecká Společnost), 1936-1939. DC-2s of the ČLS flew on routes to Amsterdam, extended later to London and Vienna, even later also to Budapest (Danube Express) and Marseille (Riviera Air Express), and to Zurich and Berlin. OK-AIC was used by CS president Edvard Beneš after his abdication to get him to the exile. Following the complete occupation of Czechoslovakia, OK-AIC was requisitioned for Lufthansa and had its registration changed to D-AAIC. Lufthansa operated this machine, along with another ex-ČLS DC-2 OK-AIB, until March 1941 when it was sold to the Finnish company Aero O/Y, registered OH-DLB and named Sisu. From 1949, DC-2 1562 flew with the Finnish Air Force as DO-3 and named Pikku-Lassi. The machine crashed on 7 February 1951 after taking off from Helsinki-Malmi Airport. Then its fuselage was used as climbing frame on children's playground in the island of Löparö. Now remains on display at the Helsinki-Vantaa Aviation Museum.

Scheme E



Excellent 1/72 plastic and resin kits from Special Hobby

1/72 **special**
HOBBY



B-12A Bomber 'Yellow Wings over America'

SH 72446

1/72 **special**
HOBBY



P-40E Warhawk
'Tigers and Sharks'



SH 72529

Air Express model 3
'Gilmore'



Model obsahuje vyztužené podvozkové nohy
Kit contains strengthened undercarriage legs

Made in Czech Republic

more at www.specialhobby.eu