

Douglas DC-3

В 1934 році авіакомпанія American Airlines звернулася до фірми Douglas - виробника літаків DC-2, котрі вона із успіхом експлуатувала протягом тривалого часу, із пропозицією вдосконалити машину для виконання нічних трансконтинентальних рейсів. Такі польоти, хоча і були елементом розкоші та дорогого стилю життя, вже тоді завоювали все більшу популярність серед американців, а DC-2 був відносно замалий, щоб розмістити у ньому достатню кількість спальних місць. В результаті з'явився Douglas Sleeper Transport (DST), машина із 16 комфортабельними спальними місцями, котрий здійснив перший політ наприкінці 1935 року. Тоді мало хто міг уявити, що цей літак подолає всі межі довголіття, та буде експлуатуватися навіть на початку XXI століття. До цього літака було побудовано "звичайну" пасажирську версію на 24 сидіння, котра отримала назву DC-3. Щоб перетнути США із одного узбережжя до іншого, тепер було потрібно лише 16 годин і дві проміжні посадки для дозаправлення паливом, у той час як ця ж сама подорож на потягу тривала чотири доби поспіль. Саме ця машина завдяки надійності та здатності експлуатуватися навіть у відносно несприятливих умовах для нормальних (як для того часу) літаків завоювала популярність не лише у США, а і далеко за межами країни. Загалом було збудовано понад 10 000 машин цього типу у різних модифікаціях, ще понад 6000 було збудовано за ліцензією в СРСР а також у Японії.

Літак увібрав все найкраще від свого попередника та мав класичну (як для сьогоднішнього) конструкцію, хоча на той час деякі її елементи та компоновка літака взагалі вважалися революційними. Лише за чотири роки експлуатації, коли авіакомпанії проклали розгалужену мережу внутрішніх авіарейсів, пасажиропотік зріс на 600 відсотків. І це була з основного заслуга DC-3. Літак набув слави "найбільш безпечного пасажирського літака усіх часів" і не дивно, що всі флагманські авіакомпанії мали його як основний у своєму складі як до появи великих чотиримоторних машин: більш важкого класу.

Після Другої світової війни, котра стала неабияким поштовхом до появи важких чотиримоторних транспортних літаків, здавалося, доля DC-3 була вирішеною, проте ця думка виявилася хибною.

Він поступився "важким" DC-4 та DC-6 на дальніх рейсах як всередині США, так і на трансатлантичних рейсах, проте всередині країни, на коротких та середніх відстанях, замінив йому не було ще на протязі декількох років. Більшість машин потім перепродали у найрізноманітніші куточки світу, де вони, хоча все рідше і рідше, зустрічаються навіть у наш дні. Так літак, створений для "комфортних" та по-справжньому найпопулярнішим серед усіх крилатих пасажирських машин, що будь-коли здіймалися у повітря за всю історію пасажирських авіаперевезень.

Douglas DC-3

In 1934 American Airlines approached the Douglas company - manufacturer of the DC-2 aircraft, which it had operated successfully for some time - with a proposal to improve the machine to make it capable of nighttime transcontinental flights. Such flights, though emblematic of a luxurious and expensive lifestyle, were already winning increasing popularity among Americans, and the DC-2 was rather small for accommodating enough berths. As a result appeared the Douglas Sleeper Transport (DST), a transport with 16 comfortable berths which made its first flight at the end of 1935. And few could have imagined that this aircraft would overcome all limits of longevity, and would even be being operated at the beginning of the XXI century.

Later it was rebuilt in a standard passenger configuration with 24 seats, and was designated the DC-3. To cross the United States from one coast to the other, now took only 16 hours, with two intermediate stops for refueling, while this same journey by train lasted four days in a row. This is the machine whose reliability, and ability to operate even in conditions normally unsuitable for aircraft (at that time), won it popularity not only in the U.S. but also worldwide. Overall more than 10,000 vehicles of this type were built, in different versions, and more than 6,000 under license in the Soviet Union and in Japan.

The plane absorbed all the best qualities of its predecessor and to present-day eyes has a classic design, although at the time some features, and its general configuration, were considered to be revolutionary. In only four years of operation, while airlines laid an extensive network of internal flights, air passenger traffic grew by 600 percent, and it was largely thanks to the DC-3. The plane achieved fame as "the safest passenger plane of all time" and it is not surprising that all national flag airlines featured it as the main component of their fleets until the appearance of larger four-engine machines.

After World War II there was a big push for the emergence of heavy four-engine transport planes, and it might have seemed that the fate of the DC-3 was decided, however this opinion was quite wrong. It conceded its role on long distance flights to the bigger DC-4 and DC-6, both in the USA and on transatlantic flights, however within the country, over short and medium distances, a replacement was not available for several years. Most machines are resold again, in the variety of places around the world where they survive, although they are less and less frequently found nowadays. So the plane created for the comfort of the elite became amongst the most popular of all the airliners which have ever risen into the air in the entire history of air transportation.

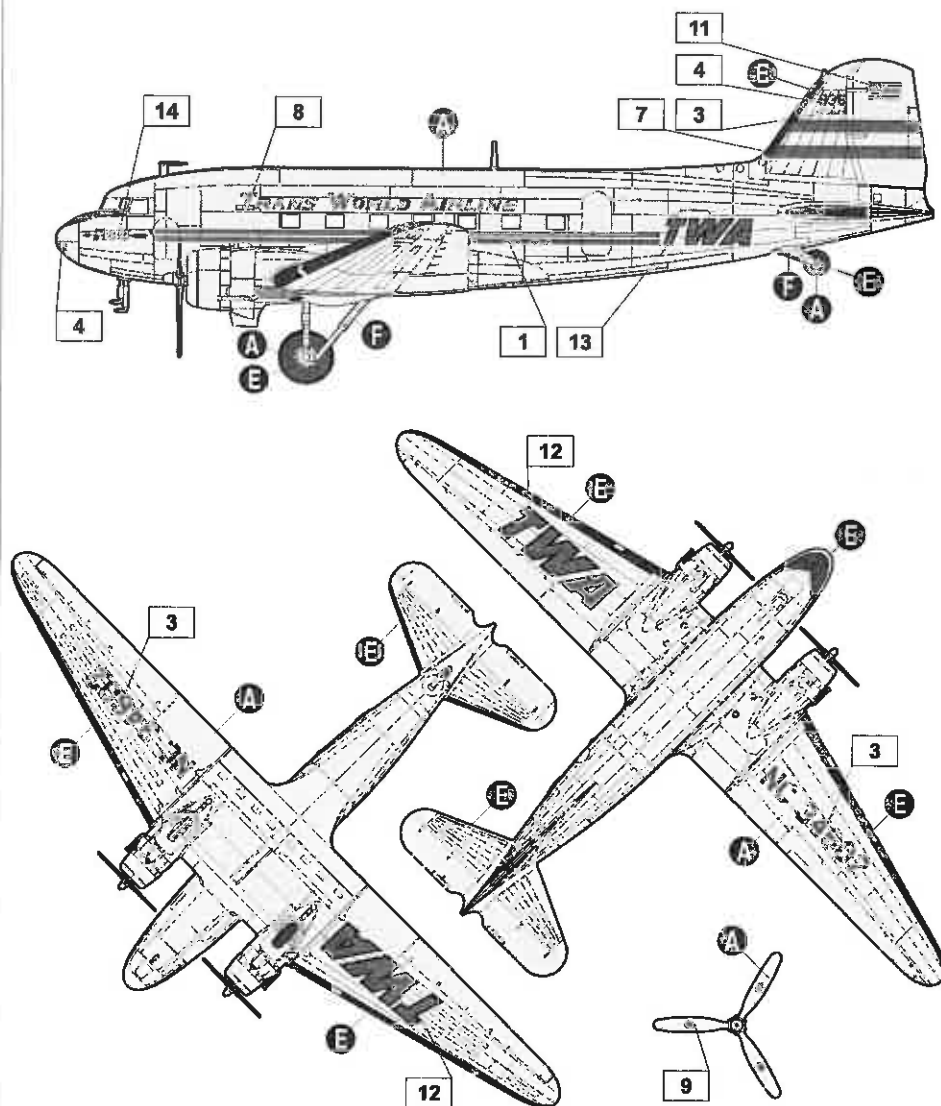
Douglas DC-3

Im Jahr 1934 traten die American Airlines an die Firma Douglas mit dem Vorschlag heran, die bereits seit einiger Zeit erfolgreich eingesetzte DC-2 für transkontinentale Nachtflüge umzubauen. Solche Flüge, ein Symbol für einen luxuriösen und teuren Lebensstil, wurden bei den Amerikanern mehr und mehr populär, wobei sich aber die DC-2 für eine ausreichende Zahl von Betten als zu klein erwies. Das Ergebnis der Firma Douglas war der „Douglas Sleeper Transport“ (DST), eine Transportmaschine mit 16 bequemen Schlafplätzen, welche Ende 1935 erstmals flog. Kaum jemand hätte sich vorstellen können, dass dieses Flugzeug alle Rekorde hinsichtlich der Einsatzdauer brechen und sogar noch zu Beginn des 21. Jahrhunderts im Einsatz sein würde.

Später wurde der neue Typ mit 24 normalen Sitzen für Passagiere ausgestattet und bekam die Bezeichnung DC-3. Eine Überquerung der USA von Küste zu Küste dauerte nun nur mehr 16 Stunden, lediglich unterbrochen von zwei Zwischenstopps zum Nachtanken. Mit dem Zug brauchte man dieselbe Reise vier Tage. Dies war die Maschine, die aufgrund ihrer Zuverlässigkeit, der Einsetzbarkeit bei widrigsten Bedingungen (zumindest für damalige Zeit) nicht nur in den USA populär wurde, sondern auch weltweit. Insgesamt wurden über 10.000 Maschinen dieses Typs in unterschiedlichen Versionen hergestellt und weitere 6.000 Stück als Lizenzbauten in der Sowjetunion und auch in Japan.

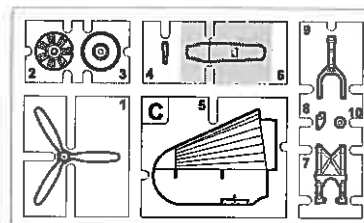
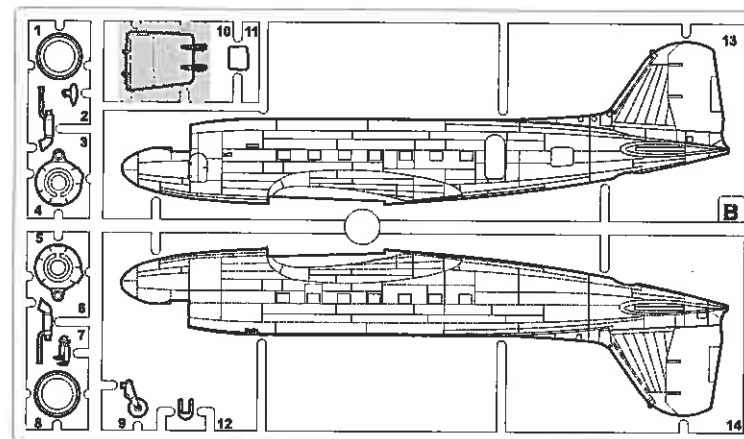
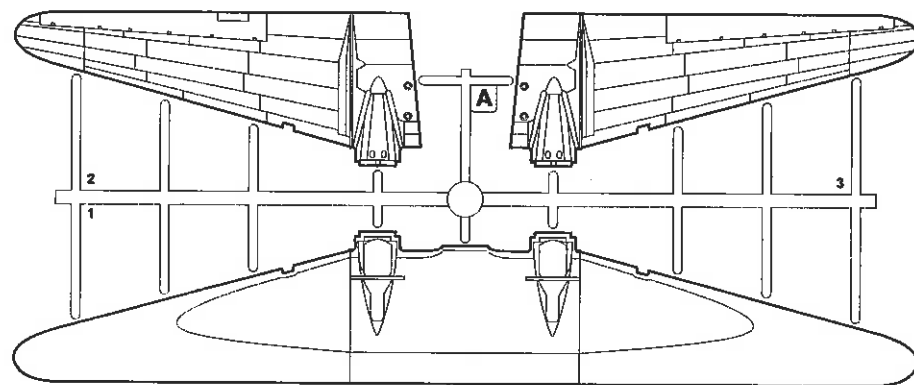
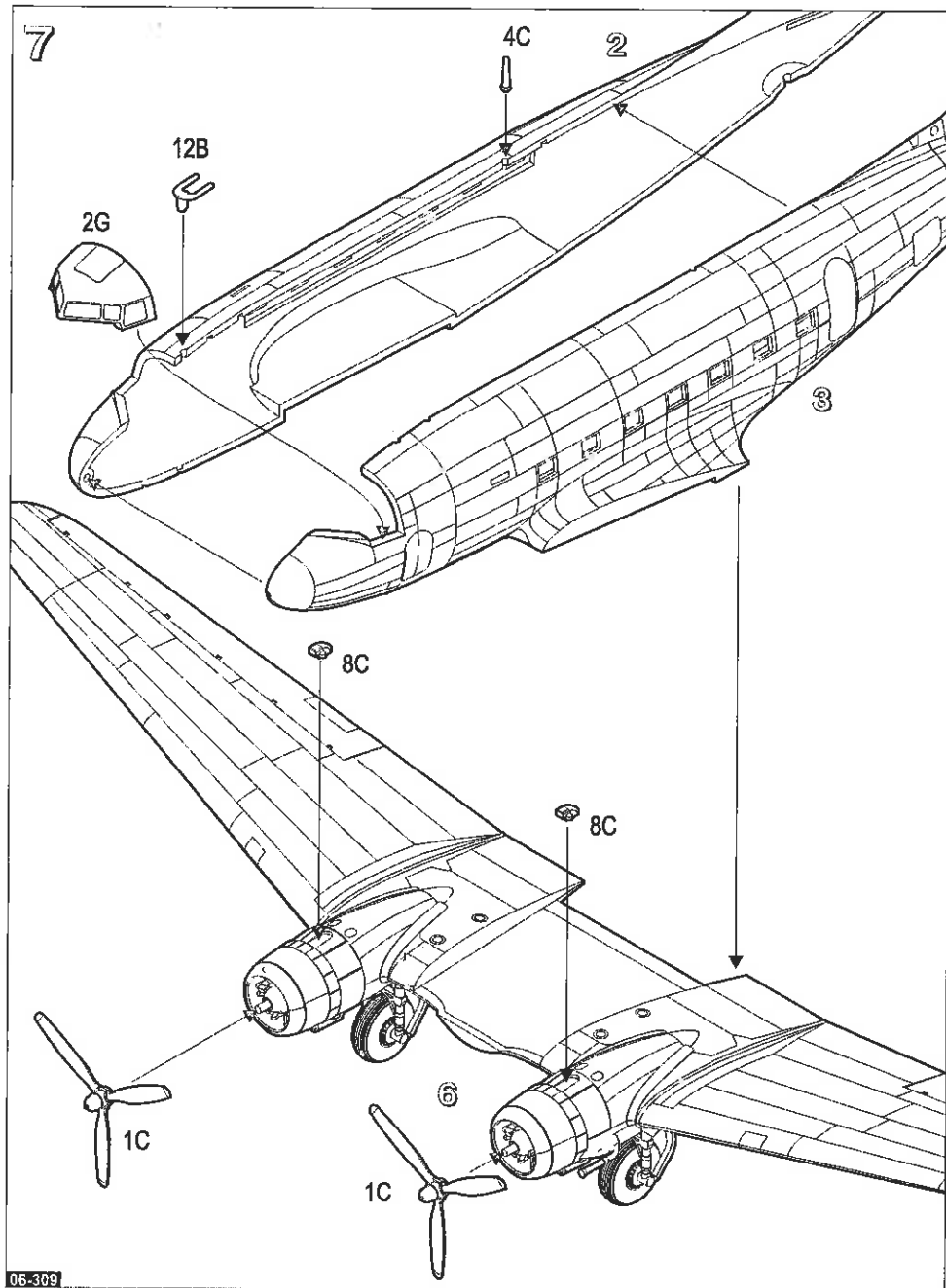
Bei der neuen Maschine übernahm man die besten Eigenschaften des Vorgängertyps. Aus heutiger Sicht hat die DC-3 ein klassisches Design, obwohl zu Anfang einige ihrer Merkmale und die gesamte Konstruktion als revolutionär angesehen werden konnten. Hauptsächlich Dank der DC-3 bauten die Fluggesellschaften innerhalb von nur vier Jahren ein dichtes Netz von Flugverbindungen auf und das Passagieraufkommen stieg um über 600 Prozent. Schon bald galt sie als „das sicherste Passagierflugzeug der Welt“ und so ist es auch kein Wunder, dass alle nationalen Fluggesellschaften sie zu einem Hauptbestandteil ihrer Luftflotten machten, zumindest bis zum Erscheinen größerer, viermotoriger Maschinen.

Nach dem 2. Weltkrieg gab es einen großen Bedarf an viermotorigen Transportflugzeugen und man hätte meinen können, dass damit das Schicksal der DC-3 besiegelt sein würde, jedoch erwies sich diese Vermutung als falsch. Natürlich übernahmen Maschinen wie die DC-4 und DC-6 ihre Rolle bei Langstreckenflügen (innerhalb der USA und auch bei Transatlantikflügen), jedoch gab es auf mittleren und kurzen Routen noch für einige Jahre keinen wirklichen Ersatz für die DC-3. Die meisten dieser Maschinen wurden später in alle Welt weiterverkauft, wo man sie heute noch ab und an antrifft auch wenn diese Gelegenheiten immer seltener werden. So wurde aus einem Flugzeug, welches für eine reiche Elite gedacht war, eines der populärsten und meistgefliegenen Flugzeuge aller Zeit in der Geschichte der zivilen Fliegerei.

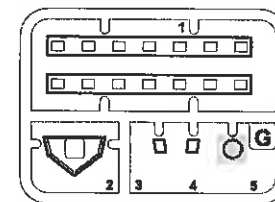


Douglas DC-3, авіакомпанія Trans World Airlines, кінець 1930-х років.
Douglas DC-3, Trans World Airlines, late 1930th.

7

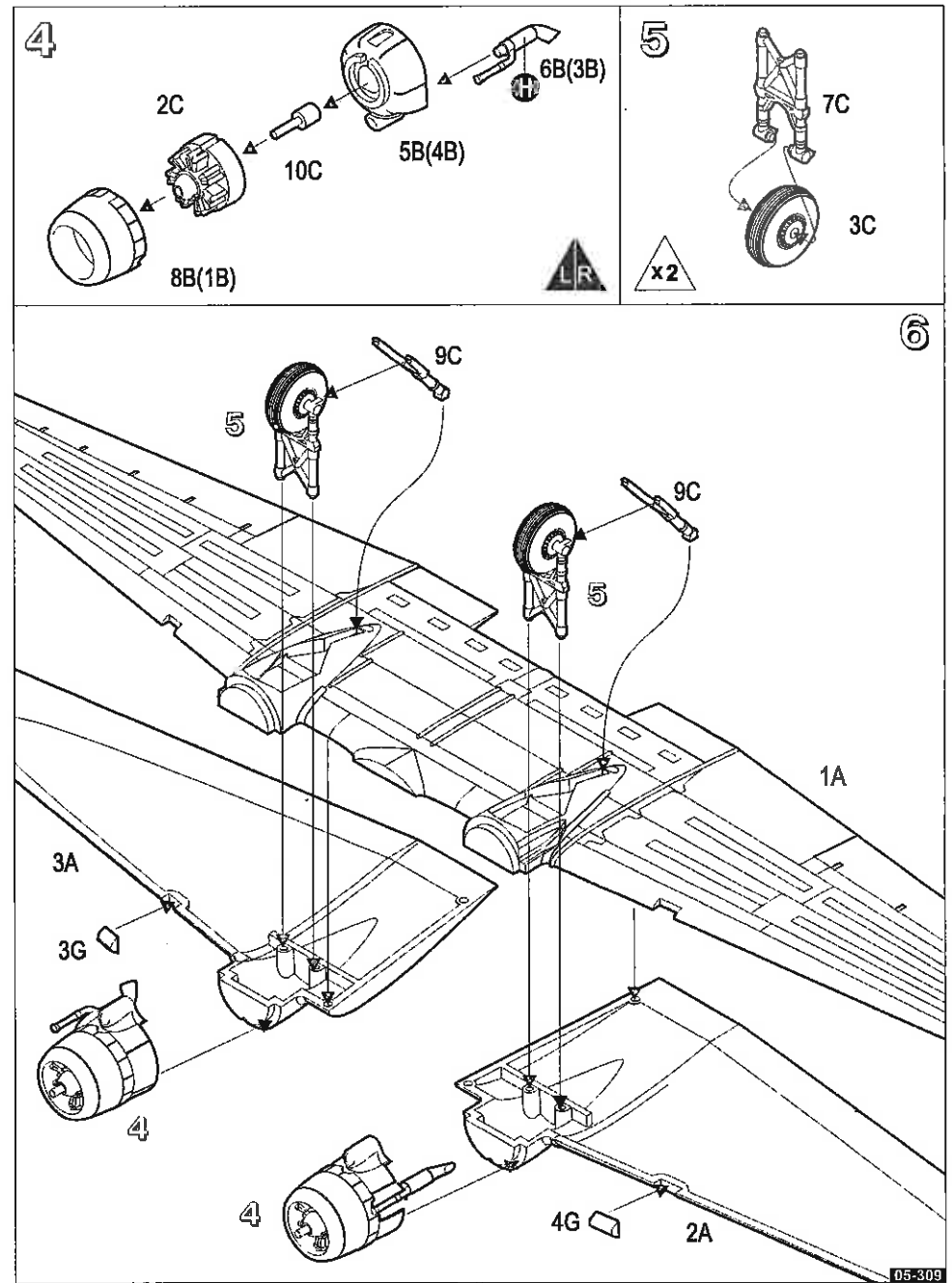
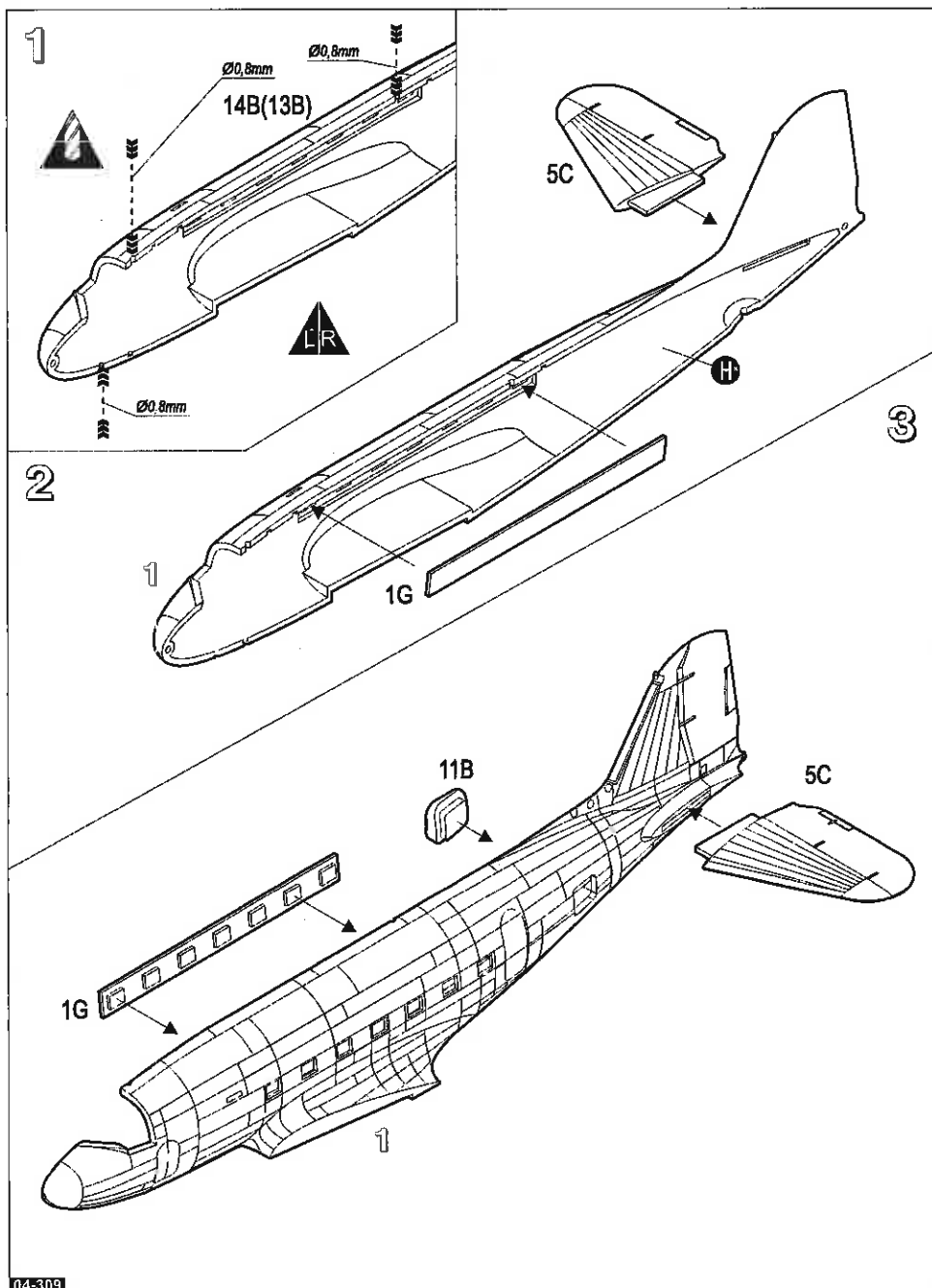


x2



Комплектність Іграшки:
 1. Рамки з деталями - 5 шт.
 2. Інструкція - 1 прим.
 3. Декант - 1 прим.
 4. Коробка - 1 шт.
 5. Кольоровий додаток - 1 шт.

Деталі що не використовуються
 Parts not for use



8

Instruction

ACHTUNG - Ein nützlicher Rat!

Von der Montage die Zeichnung aufmerksam studieren. Die einzelnen Montagetelle mit einem Messer oder einer Schere vom Spritzling sordfollend 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... Fdr die Einzelteile, die vor der Montage zu fdrben sind, wird die Farbe des Farbstoffs angegeben: A 3 9... Bitte nur Plastikklebstoff verwenden.

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 kil, letting them slide from the paper. For a better adhesion, press them by means of clean rag.

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.

