

de Havilland DH9 Commercial

de Havilland Dh9 Commercial

de Havilland Dh9 Commercial

Після закінчення Першої Світової війни величезна кількість літаків підлягала зняттю з озброєння та знищенню, оскільки концепція "нового світоустрою без війн та насилля" передбачувала мінімальну кількість озброєнь (у тому числі авіаційного) у країн-переможниць. Королівські ВПС масово позбавлялися від величезного авіаційного парку, оскільки в умовах невоєнного часу навіть просто утримувати та експлуатувати цей авіапарк було неможливо.

В цей самий період почалося формування зародків комерційної авіації а також пасажирських авіаліній, в котрому вбачали велике майбутнє. Літаки - в першу чергу колишні бомбардувальники - перероблювали на транспортні та пасажирські. Одним із таких був колишній бомбардувальник DH9, котрий, не набувши гучної військової слави, став відносно вдалою базою для переробки його на небойове застосування. Задля цього в конструкцію літака внесли відповідні зміни, видаливши стрілецьку інсталяцію типу Скарфф, а також місця знаходження амуніції. Це дозволило переобладнати простір на місце для перевезення двох пасажирів, котрі вкривались від негоди об'ємним гаргротом. Пілот та ще один пасажир при цьому, знаходилися у відкритій кабіні.

Перші політи літака відбулися недовго після закінчення війни. Переліт провів колишній пілот цього типу, придбавши його особисто голландська компанія KLM, котра в майбутньому стане одним із флагманів індустрії авіаційних перевезень. Інші літаки потрапили переважно до приватних компаній у Великій Британії.

В процесі експлуатації літака виявилися деякі недоліки конструкції, пов'язані у першу чергу із зміною центра маси при переробці його на пасажирські потреби. Задля їх усунення була дещо перероблена біпланна коробка та посунена кабіна пілота, що дозволило покращити стійкість у польоті.

Чимало літаків цього типу потрапили до домініонів Британської Імперії - Канади, Австралії, Південної Африки. В них вони застосовувалися протягом тривалого часу, останні машини були віддані на злам через повну експлуатаційну непридатність лише наприкінці 1920-х років. Про інтенсивність їхньої експлуатації свідчить той факт, що лише за 1922-1923 роки машини цього типу налітали сумарно більш як 150 000 миль відстані. Останні машини цього типу, вже непридатні для пасажирських перевезень все ще застосовувалися для окремих поштових перевезень аж до 1936 року.

After the end of World War I, large numbers of aircraft were removed from armed service and scrapped, as the concept of a new world 'without wars and violence' entailed minimal levels of weaponry (including

aircraft) in the victor countries. The Royal Air Force rid itself of a huge proportion of its inventory because in peace time conditions just to maintain and to operate this fleet was impossible.

During the same period the seeds of commercial aviation were germinating and a great future was foreseen for passenger carriers. All kinds of airplanes, mainly the former bombers, were rebuilt as transport and passenger planes. One such was the D.H.9 bomber which, while it had not won much glory for itself in combat, presented a sound basis for conversion for civilian use. And so the work was undertaken by deleting the various armament fixtures; the Scarff ring and machine guns, bomb bay and carriers and ammunition supply. This freed up space for the provision of seats for two and later three passengers, some being protected by a fuselage canopy from bad weather. The pilot as before was still in an open cockpit.

The first flight took place soon after the signing of the truce. Some planes of this type were bought by the private. Dutch company KLM which in the future would become the leaders of the air industry. Other planes were delivered to various private companies in Great Britain.

During operation of the airplane problems arose from some construction defects, which were mainly connected with the change of the center of gravity as it was adapted for passenger carrying. To eliminate them, the biplane box was slightly rejigged and the pilot's position was moved, allowing an improvement of stability in flight.

Many planes of this type were sent to the British Empire's dominions - Canada, Australia, and South Africa. They were used there for a long time, the last one only finally scrapped due to complete disrepair in the late 1920's. The intensity of their exploitation is shown by the fact that merely in the years 1922-1923 planes of this type flew in total more than 150,000 miles. The last planes of this type, by then unsuitable for passenger use but still used for some postal traffic, were retired in 1936.

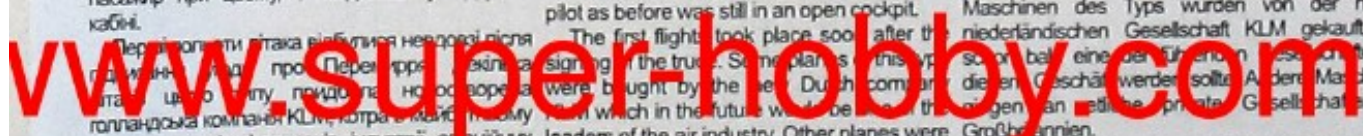
Nach dem Ende des 1. Weltkrieges wurde eine große Anzahl von Flugzeugen vom Militär außer Dienst gestellt und verschrottet, da das Konzept einer neuen Welt „ohne Kriege und Gewalt“ nur eine geringe Bewaffnung (auch mit Flugzeugen) auch in den Siegerstaaten vorsah. Auch die Royal Air Force verringerte ihr Arsenal erheblich, da diese Luftflotte in Friedenzeiten unmöglich zu unterhalten war.

Zur selben Zeit entwickelten sich aber auch die ersten Ansätze der kommerziellen Luftfahrt und man sah eine große Zukunft in der Beförderung von Passagieren. Alle möglichen Flugzeuge, zumeist jedoch ehemalige Bomber, wurden zu Transport- und Passagierflugzeugen umgebaut. Eines dieser Flugzeuge war der Bomber D.H.9, der sich im Einsatz nicht sonderlich bewährt hatte, jedoch eine gute Basis für eine zivile Nutzung bot. Man entfernte die unterschiedlichen Waffenhalterungen, den Scarff-Ring des Bordschützen, die MGs, außerdem Bombenschacht und -halterungen und die Munitionsbehälter. Somit entstand genug Platz für Sitzplätze für zwei (später drei) Passagiere. Bei einigen Maschinen wurden sie durch ein Kabinendach vor der Witterung geschützt. Der Pilot saß weiterhin in einem offenen Cockpit.

Die ersten Flüge fanden kurz nach der Unterzeichnung des Waffenstillstandes statt. Einige Maschinen des Typs wurden von der neuen niederländischen Gesellschaft KLM gekauft, die schon bei einer der führenden Gesellschaften in dieser Geschäftszweig war. Andere Maschinen gingen an private Gesellschaften in Großbritannien.

Während der Einsätze des Flugzeuges ergaben sich einige Probleme aufgrund von Konstruktionsfehlern, die zumeist aus dem veränderten Schwerpunkt der jetzt für den Transport von Passagieren modifizierten Maschine resultierten. Zur deren Behebung erhielten die Tragflächen eine leichte Pfeilung und die Sitzposition des Piloten wurde geändert. Dies führte zu einer Verbesserung der Stabilität während des Fluges.

Viele Flugzeuge dieses Typs wurden an die Dominions des britischen Empire geliefert: Kanada, Australien und Südafrika. Dort wurden sie für eine lange Zeit geflogen und die letzte Maschine wurde erst Ende der 1920er Jahre verschrottet, da sie sich in einem zu schlechten Zustand befand. Der Umfang der Nutzung lässt sich daraus ersehen, dass allein in den Jahren 1922-1923 über 150.000 Meilen mit Flugzeugen dieses Typs geflogen wurden. Die letzten Maschine wurden, nachdem sie nicht mehr für den Passagiertransport geeignet waren, für Postflüge genutzt und erst 1936 außer Dienst gestellt.



Технічні характеристики

Performances

Technische Charakteristik

Довжина	9,30m
Розмах крила	12,87m
Висота	3,43m
Порожня вага	1179kg
Максимальна вага	2600kg
Стеля	5791m
Швидкість	185 км/год
Двигун	1x240h.p. Siddeley Puma
Екіпаж	двоє, плюс два-три пасажирів

Length	9,30m
Wingspan	12,87m
Height	3,43m
Empty weight	1179kg
Maximum weight	2600kg
Service Ceiling	5791m
Speed	185km/h
Engine	1x240h.p. Siddeley Puma
Crew	Two, plus Two-Three Passengers

Länge	9,30m
Spannweite	12,87m
Höhe	3,43m
Leergewicht	1179kg
Maximales gewicht	2600kg
Dienstgipfelhöhe	5791m
Geschwindigkeit	185km/St
Motor	1x240P.S. Siddeley Puma
Crew	zwei plus zwei-drei passagiere

Інструкція

УВАГА - Прочитати обов'язково!

Перед початком роботи уважно вивчіть інструкцію для складання моделі. Деталі з рамок вирізати за допомогою гострого ножа або гострозубця. Номери деталей позначені цифрами 1, 2, 3... Рамки, в яких знаходяться деталі, позначені великими латинськими літерами: А, В, С... Для деталей, які необхідно фарбувати перед складанням, вказано колір фарби: А, В, С... 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.

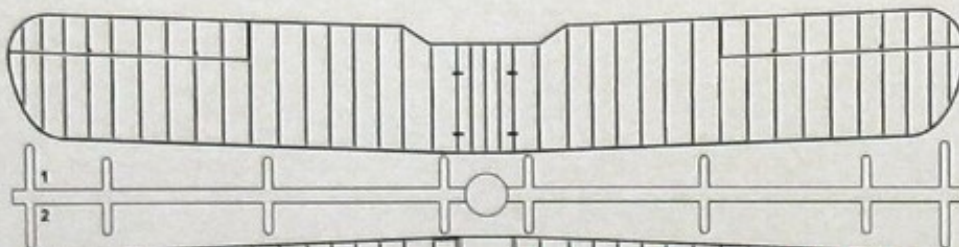
Instruction

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.

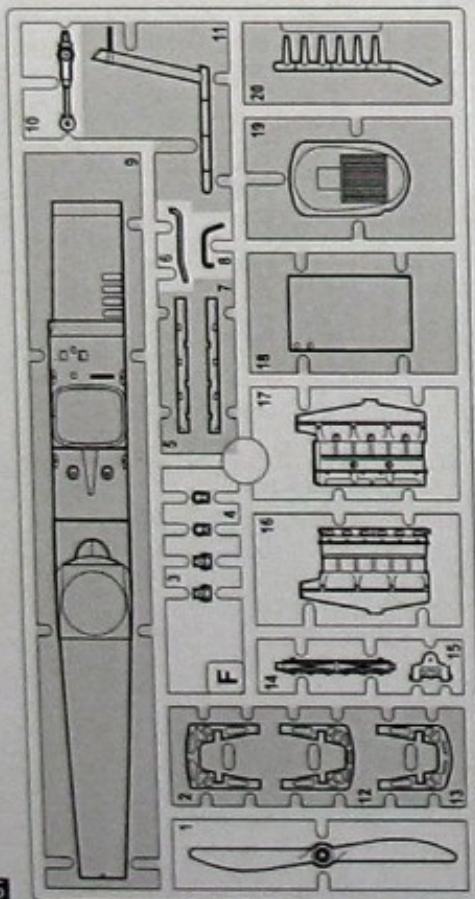
Anweisungen für Abziehbilder-Anbringung: Die benötigten Abziehbilder vom Blatt abschneiden, in ein Glas reines Wasser für etwa 1/2 Minute eintauchen, auf das Modell legen und dann vom Papierbogen abnehmen. Um eine bessere Haftung zu erzielen, die Abziehbilder mit einem reinen Tuch andrücken.

Клеїти Glue Kleben	Не клеїти Don't glue Nicht kleben	Вирізати cut out abschneiden	Сверлити Drill Bohren	Фарбувати Paint Färben	Наклеїти декалі Apply decals Abziehbilder anbringen	Вибір варіантів Pions Varianten
Тимчасове з'єднання Temporary joining Zeitweilig vereinigen	Повторити для лівої(правої)сторони Repeat for port(starboard)side Wiederholen für linken(recht)seite	Кількість операцій Number of working steps Anzahl der Arbeitgänge	Змінити форму нагрівом Change form with warm Ändern Sie die Form vom Erwärmen			



www.mojehobby.pl

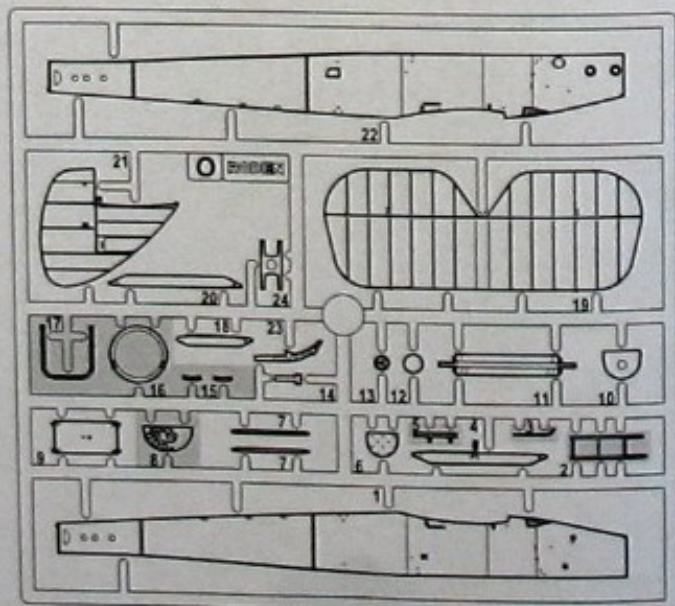
BRIDGES R

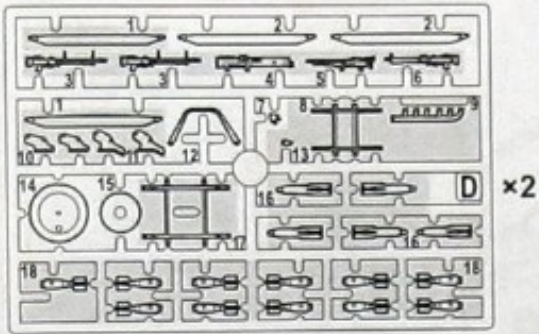


Комплектність:

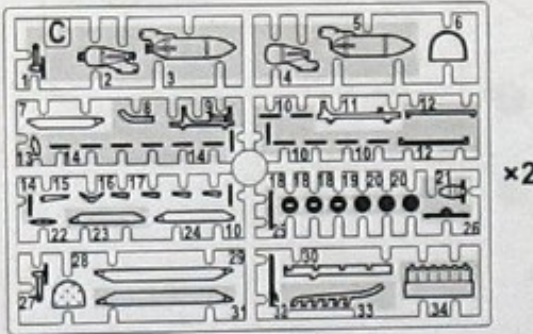
1. Рамки з деталями - 9 шт.
2. Інструкція - 1 прим.
3. Декалі - 1 прим.
4. Коробка - 1 шт.
5. Плівка прозора - 1 шт.

Деталі що не використовуються
Parts not for use

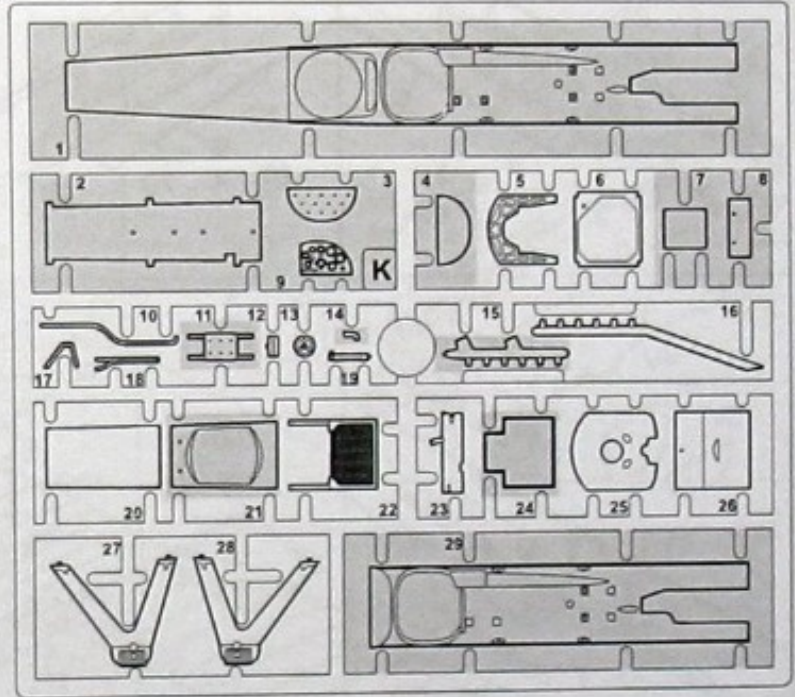




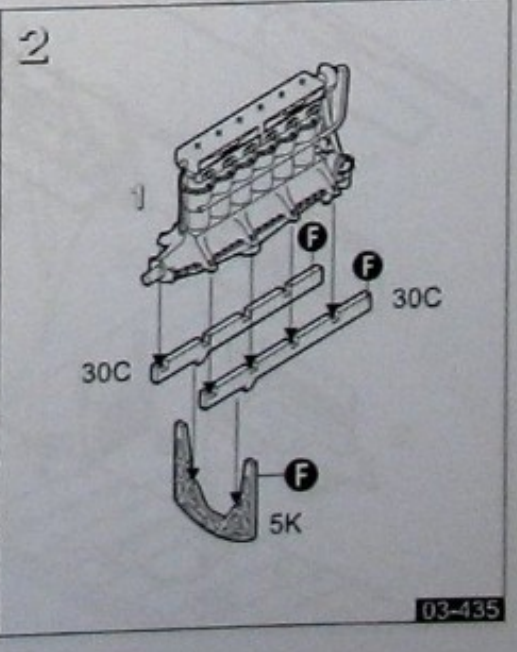
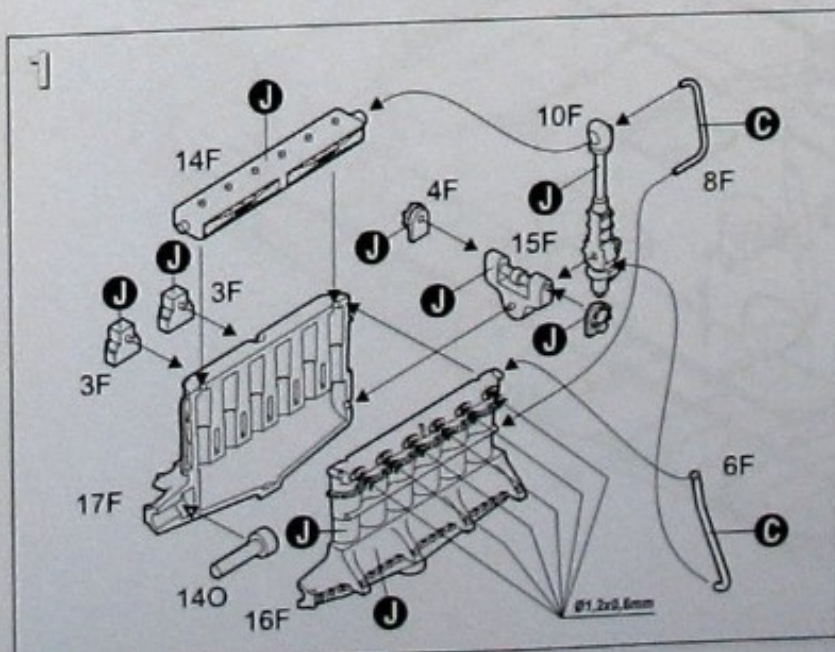
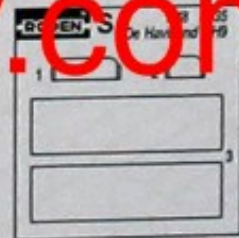
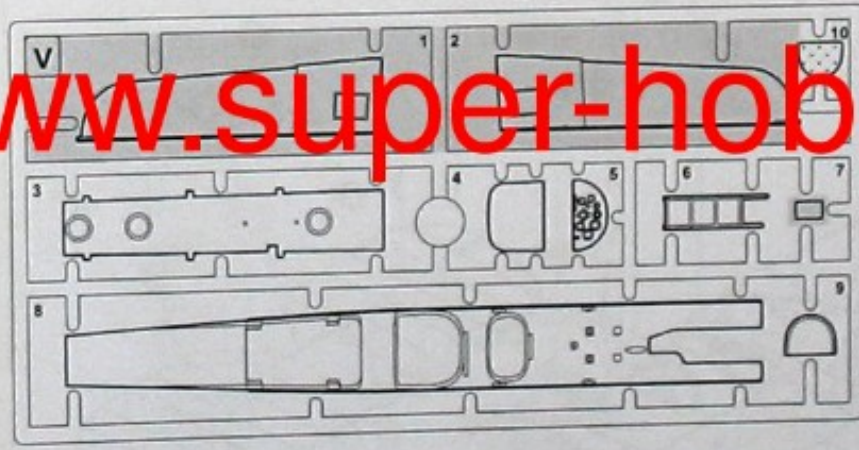
x2

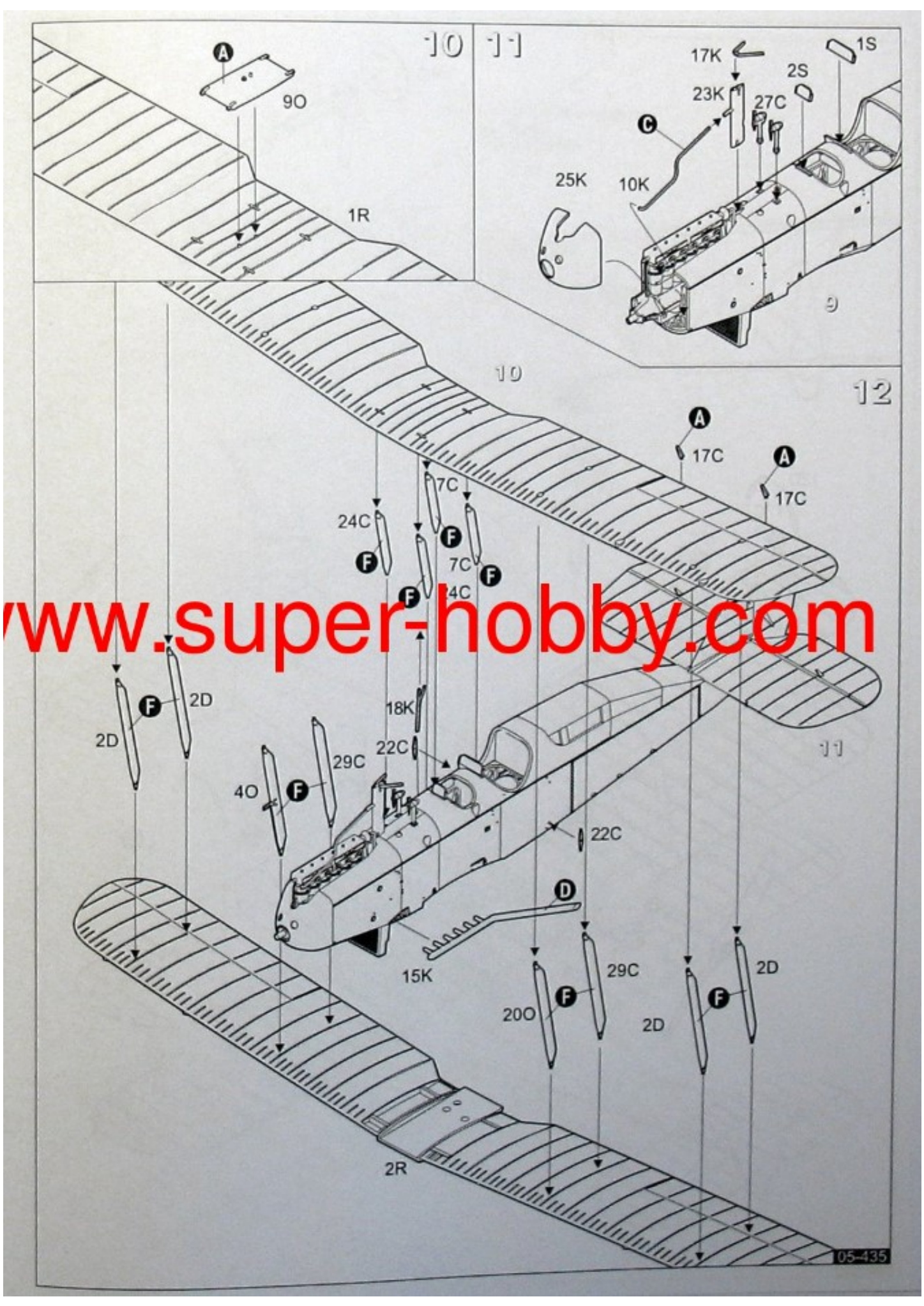


x2



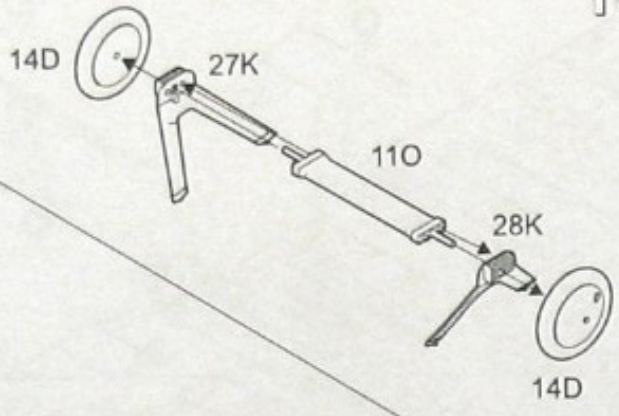
www.super-hobby.com



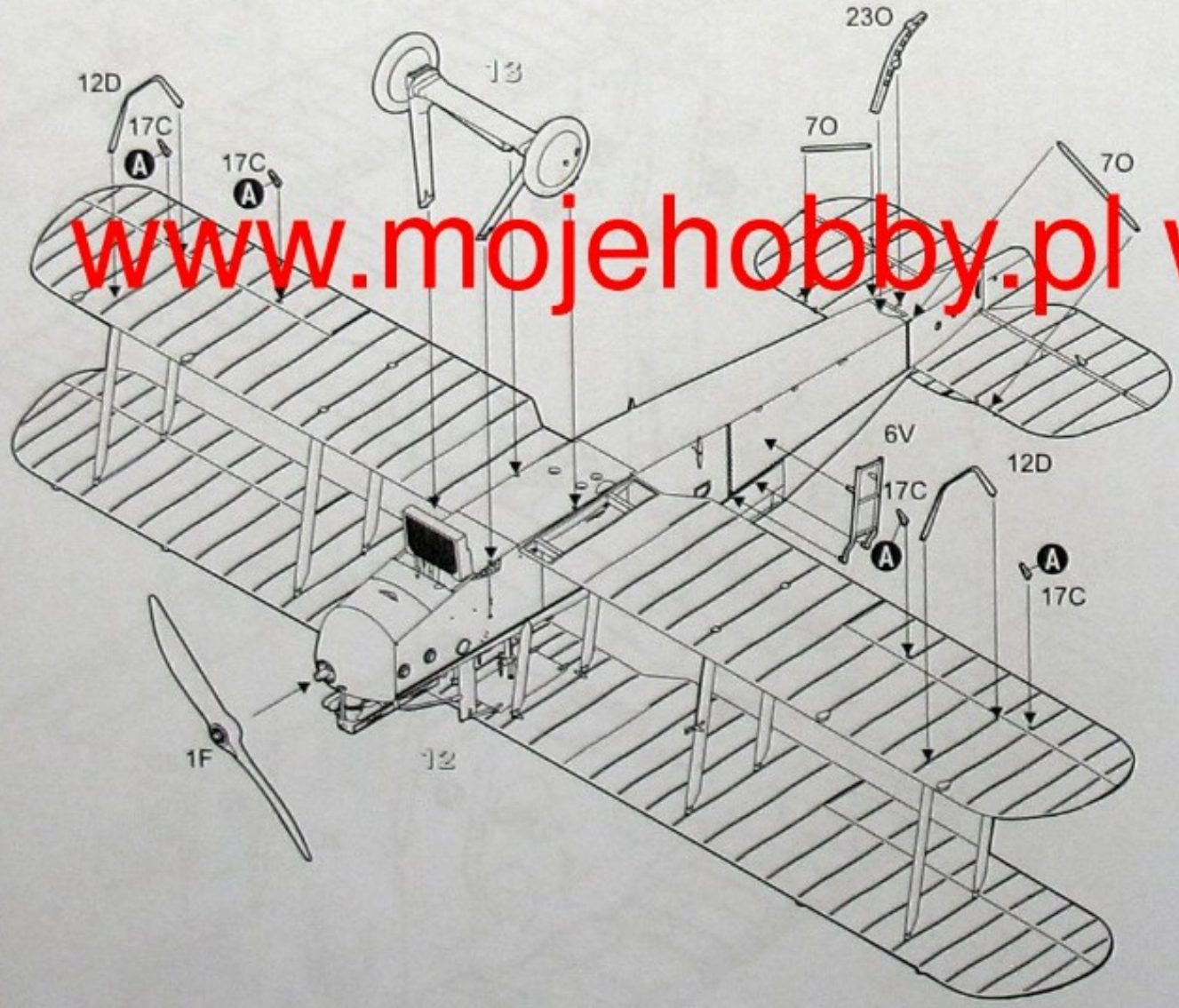


www.super-hobby.com

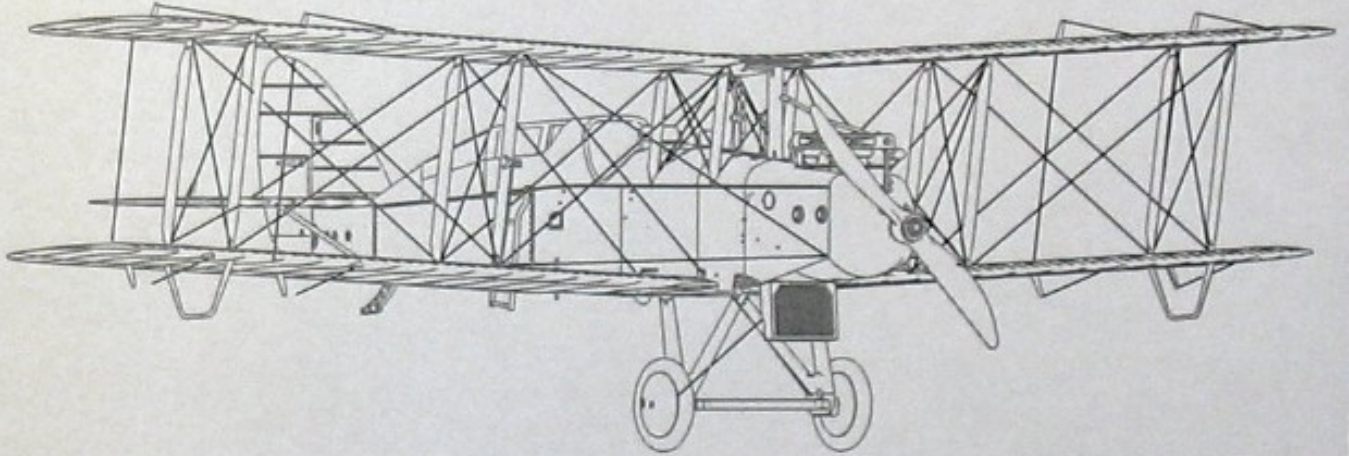
13



14



Встановлення тяг та розчалок
Rigging
Verspannung

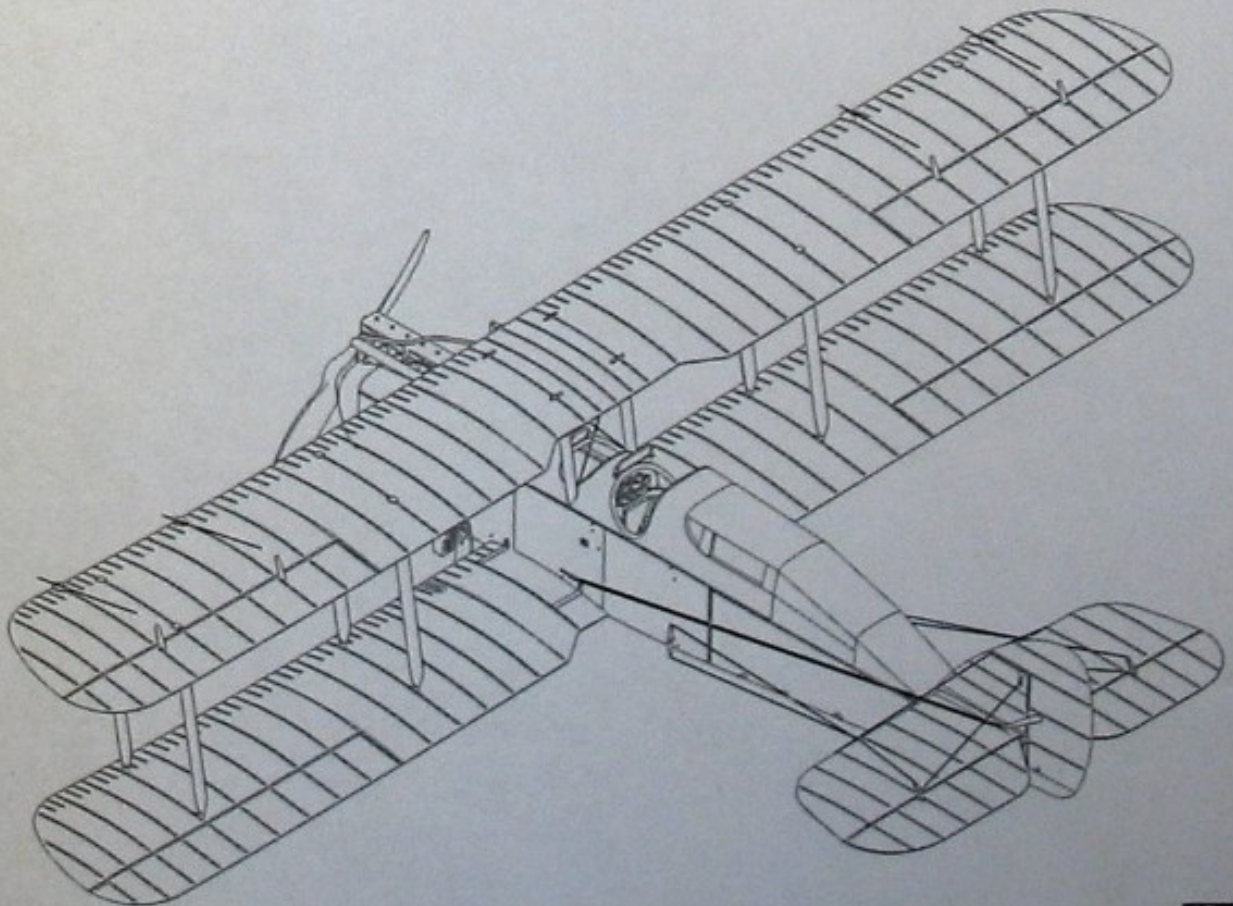


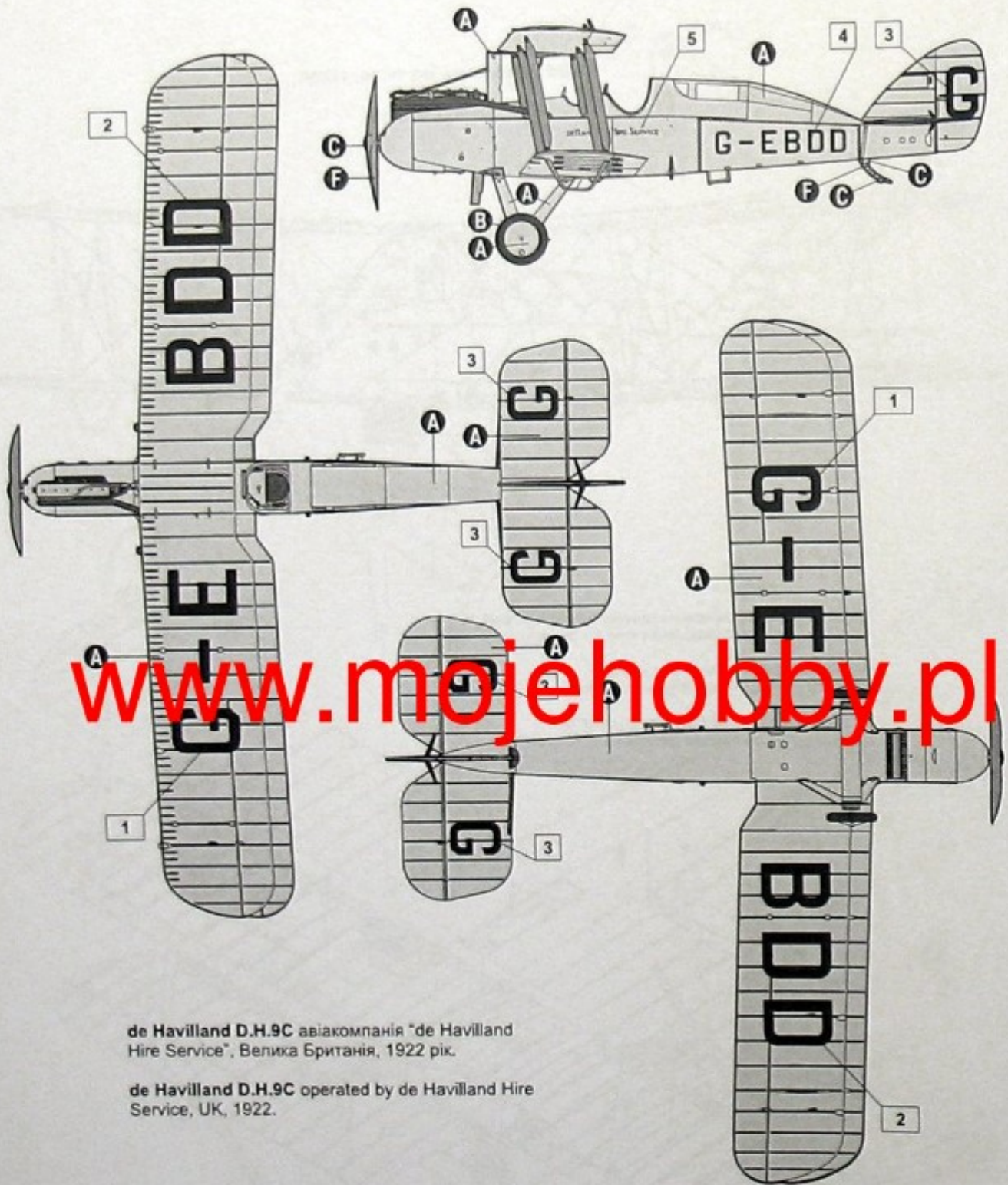
Користуйтеся малюнком на коробці для додаткової інформації щодо встановлення тяг та розчалок.

Please use artwork on the box cover for additional information about rigging details.

Verwenden Sie bitte die Darstellungen auf der Verpackung für zusätzliche Hinweise zur Verspannung.

www.super-hobby.com

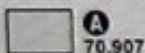




de Havilland D.H.9C авіакомпанія "de Havilland Hire Service", Велика Британія, 1922 рік.

de Havilland D.H.9C operated by de Havilland Hire Service, UK, 1922.

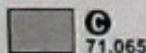
vallejo



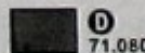
Сіро-сталевий
Steel Grey
Stahl Grau



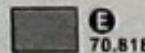
Темно-сірий
Dark Grey
Dunkelgrau



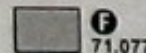
Сталевий
Steel
Stahl



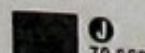
Іржавий
Matt Rust
Rostbraun, matt



Червона шкіра
Red Leather
Rotbraun



Натуральне дерево
Matt Natural Wood
Naturholz, matt



Чорно-стал.
Gunmetal
Eisen, metallic