



V roce 1938 byl navržen u firmy Douglas nový dopravní letoun. Vznikl jako reakce na požadavek leteckých společností, které potřebovaly ekonomický letoun pro krátké tratě. Dalším požadavkem byla schopnost operovat z malých letišť. Kostručnímu týmu vedenému Leo Delvinem se podařilo navrhnout elegantní dvoumotorový hornoplošník. Prototyp byl zalétán 20. února 1939. Během testů se objevily problémy s obtékáním zadní části trupu. Ty se podařilo vyřešit úpravou vzepětí křídla a ocasních ploch. Prodleva se ale nepříznivě projevila na osudu Dc-5. Vzhledem k tomu, že vypukla válka, zrušila svou objednávku British Airways a další společnosti. Díky tomu bylo vyrobeno jen dvanáct kusů Dc-5. Prototyp zakoupil W. E. Boeing jako svůj osobní letoun. Po vstupu USA do války jej daroval námořnictvu (To jej označilo R3D-3). KLM zakoupila čtyři kusy, používala je v Holandské východní Indii u své pobočky KNILM. Tři kusy byly evakuovány po útoku Japonců do Austrálie, čtvrtý byl ukořistěn a testován v Japonsku. Přežil válku a ještě po válce sloužil k výcviku navigátorů.

V Austrálii létaly Dc-5 stroje jak u RAAF, tak u USAAF a civilních uživatelů. USAAF přidělilo strojům Dc-5 označení C-110DE. Po válce se jeden z nich dostal do Izraele, kde létal až do roku 1955.

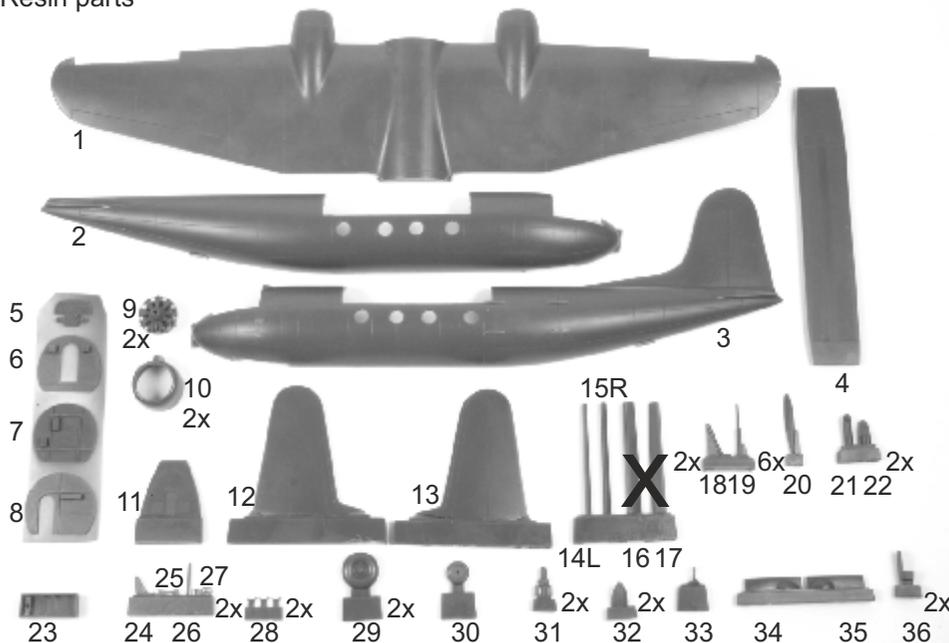
US Navy objednalo tři R3D-1, jeden však havaroval ještě před dodáním, US Marines objednalo čtyři kusy varianty R3D-2 se zesílenou podlahou a nákladovými vraty na levém boku trupu. Během války byl jeden R3D-2 sestřelen japonskou ponorkou u pobřeží Austrálie. Zbylé stroje byly zrušeny v roce 1946. Stroje objednané KLM byly vybaveny pevnými sloty, stroje objednané US Navy a US Marines těmito sloty nebyly vybaveny.

In 1938 Douglas Copany designed airliner. It originated as response to the demanding short haul route economy plane. The plane was the ability to operate from small design team managed to design sleek, twin The prototype was test flown on February 20, 1939. During the trials the tail buffering occurred. The latter was solved by the wing and tail planes dihedral modification. This delay unfortunately affected the DC-5 fate. Due to the war that has recently started British Airways as so the other companies cancelled their orders. Thanks to these facts only 12 DC-5 were produced. W.E. Boeing had purchased the prototype for personal use and when USA entered the war he donated this aircraft to navy (navy designation R3D-3). KLM Company purchased four machines and operated them by KNILM branch in Dutch East Indies. Three machines were evacuated to Australia after the Japanese invasion; the last fourth machine was captured by Japanese troops and subsequently tested in Japan. This machine survived the war and in post war years was used for navigators' training. DC-5s served in Australia with RAAF, USAAF and civilian operators. USAAF designated their machines as C-110DE. One machine found its way to Israel after the war where it served until 1955. US Navy had ordered three R3D-1s. One of them was destroyed even before it has been delivered to Navy. US Marines had ordered four R3D-2s that featured strengthened floor and port fuselage cargo doors. One R3D-2 was shot down by Japanese submarine off coast Australia during the war. The rest machines were scrapped in 1946. Unlike US Navy and US Marines machines the KLM machines were equipped with hard wing slats.

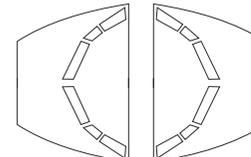
rozpětí: 23,77 m, délka: 18,96 m, max. rychlost: 370 km/h, dostup: 7200 m, dolet: 2570 km

Wingspan: 23.77 m, length: 18.96 m, Max. Speed: 370 kmh, Service Ceiling: 7,200 m, Range: 2,570 km

Resin parts



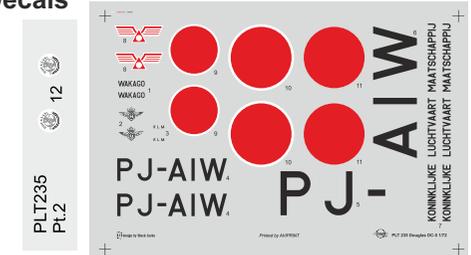
Vacuformed canopies



vakuformové kabiny

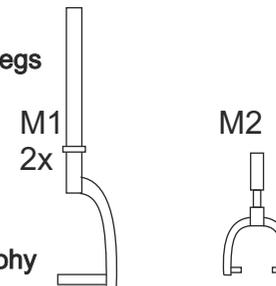
C1

Decals



Obtisky

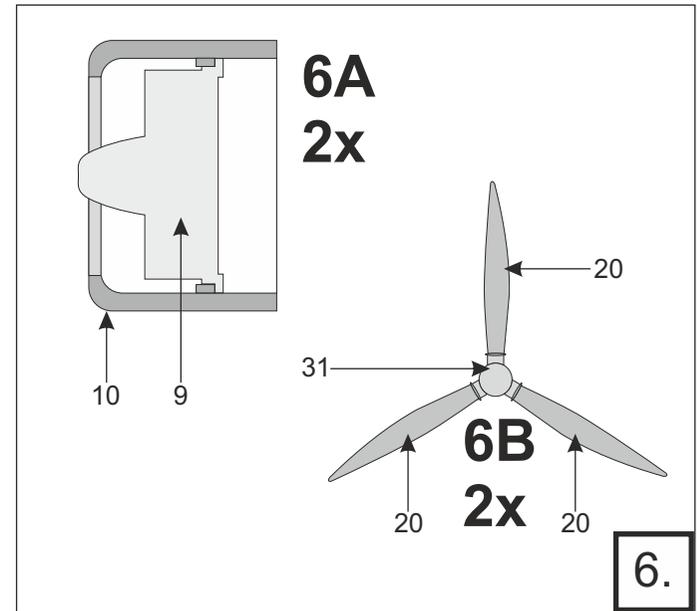
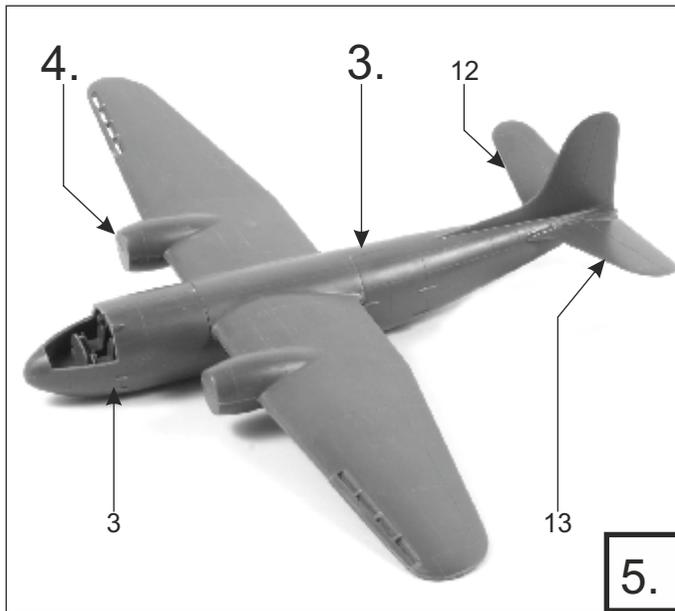
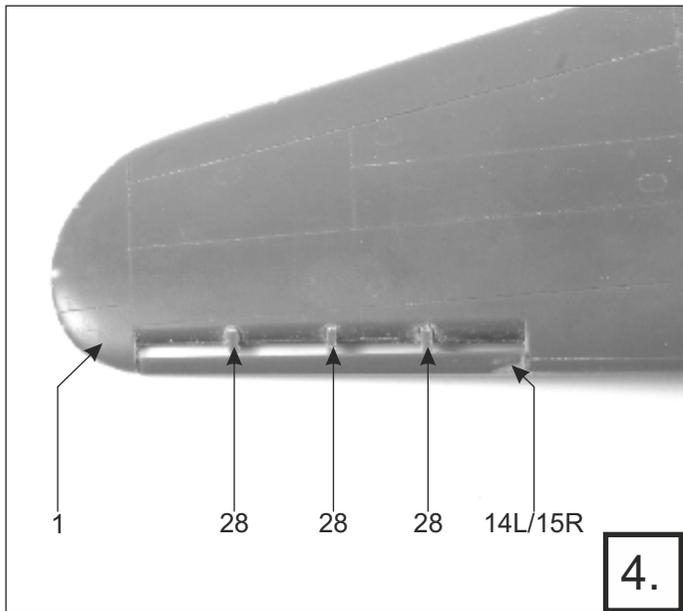
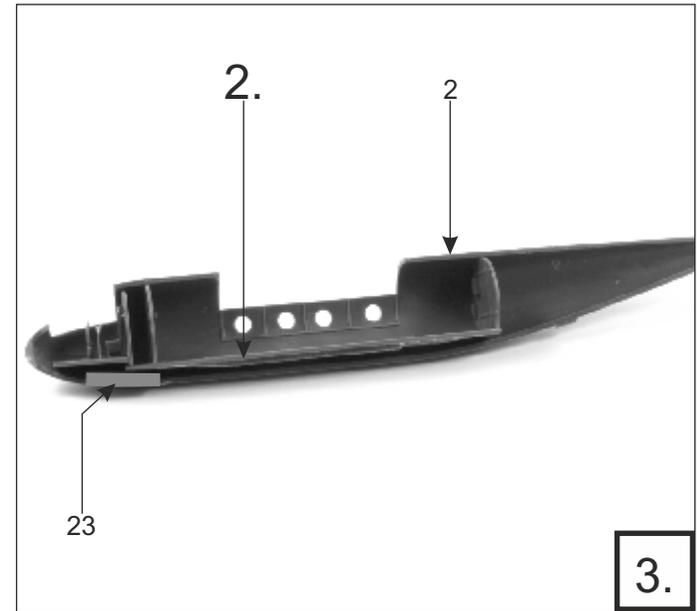
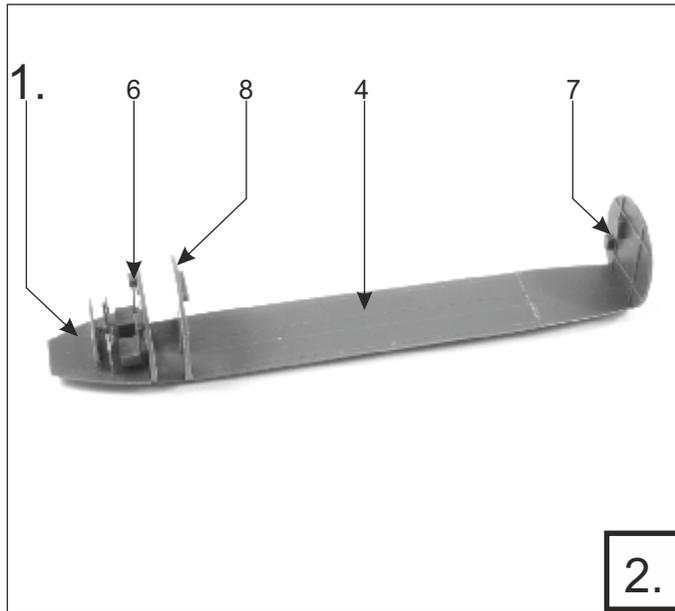
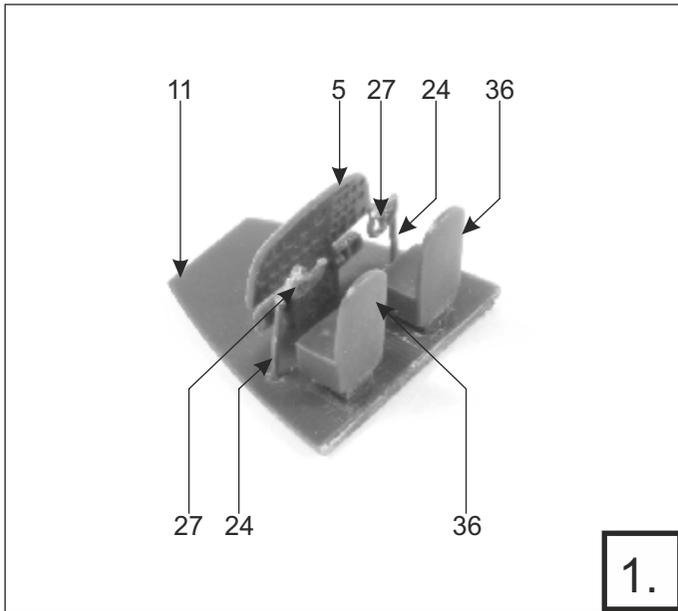
white metal undercariage legs



podvozkové nohy z bílého kovu

K lepení použijte kyanoakrylátové lepidlo! Díly ohnuté, popř. pokroutené vlivem teplotních změn a stárnutí materiálu mohou být narovnány do požadovaného tvaru pomocí proudu teplé vody nebo vzduchu (fén na vlasy). Kontaktní plochy doporučujeme před lepením odmastit.

For best glueing results use cyanoacrylate glue! Parts slightly distorted and bended owing to temperature changes or due to material ageing can be straightened to requested shape by hot water or hot air jet. This process can be repeated till result is entirely satisfactory. Before glueing degreasing is recommended.



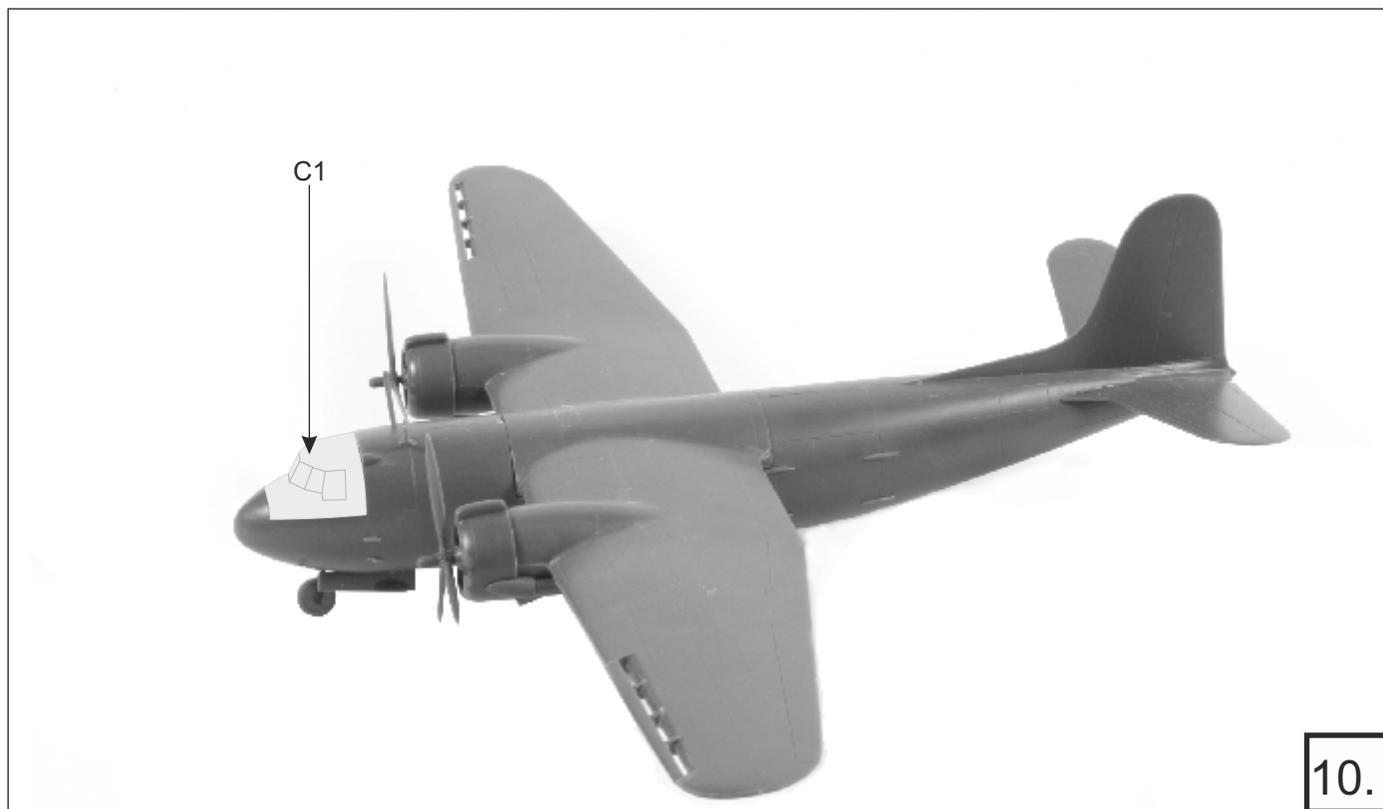
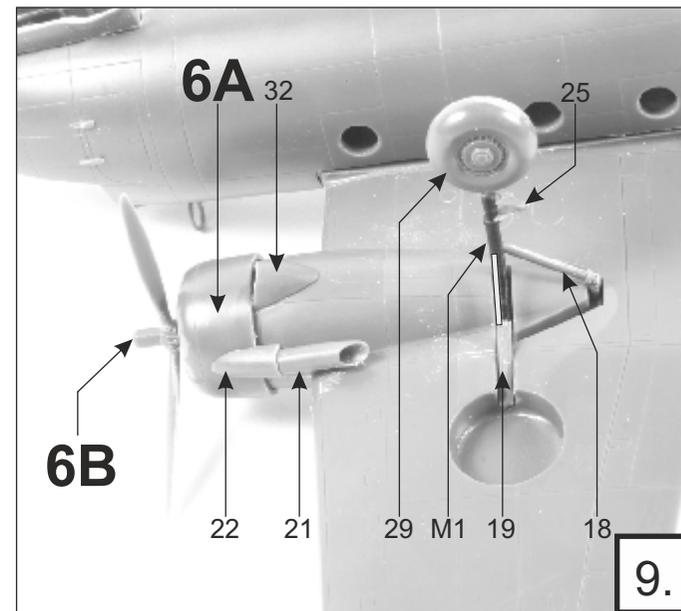
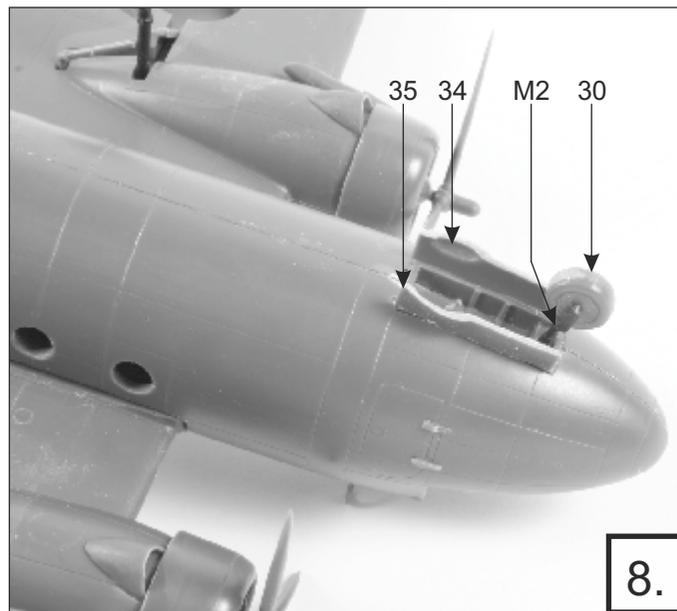
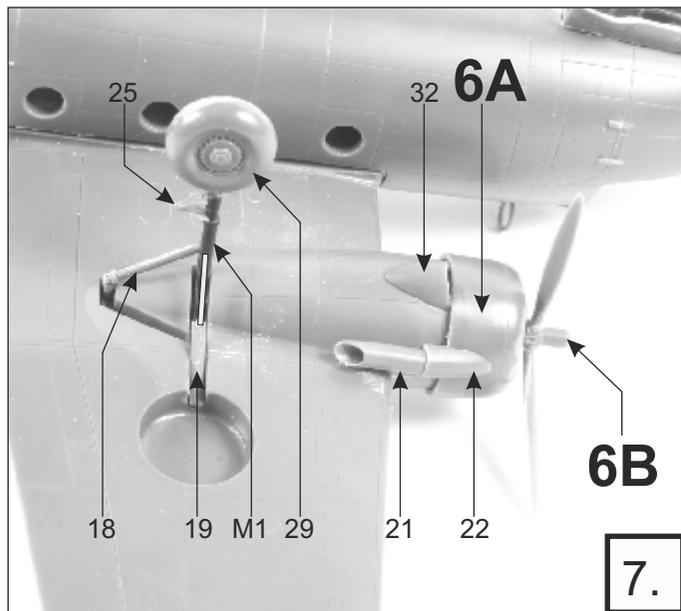
Visit an official website and e-shop at
www.cmkkits.com
 Navštivte naše stránky a e-shop

PLT 163 1/72

PLT 160 1/72

PLT 195 1/72

PLT 196 1/72



Camo A

Dc-5, PJ-AIW, pojmenovaný Wakago, západoindická pobočka KLM, Curaçao, 1941

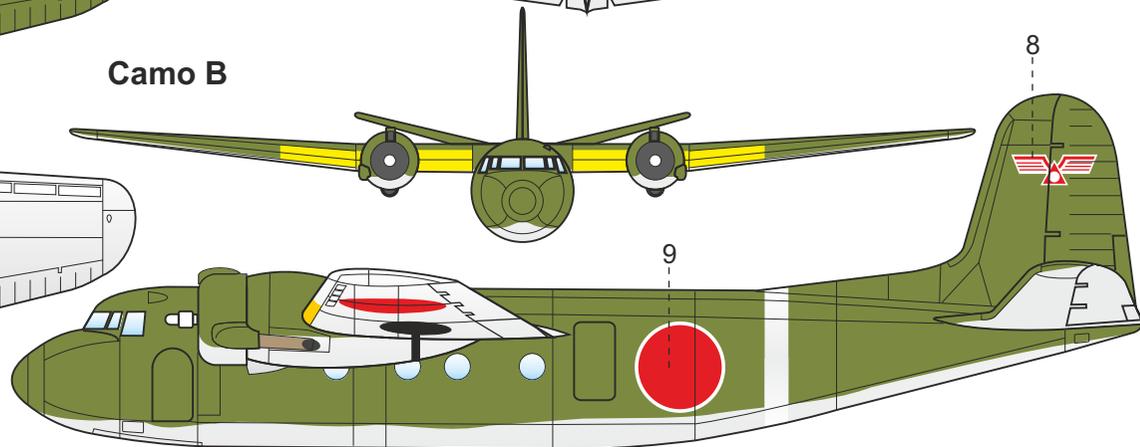
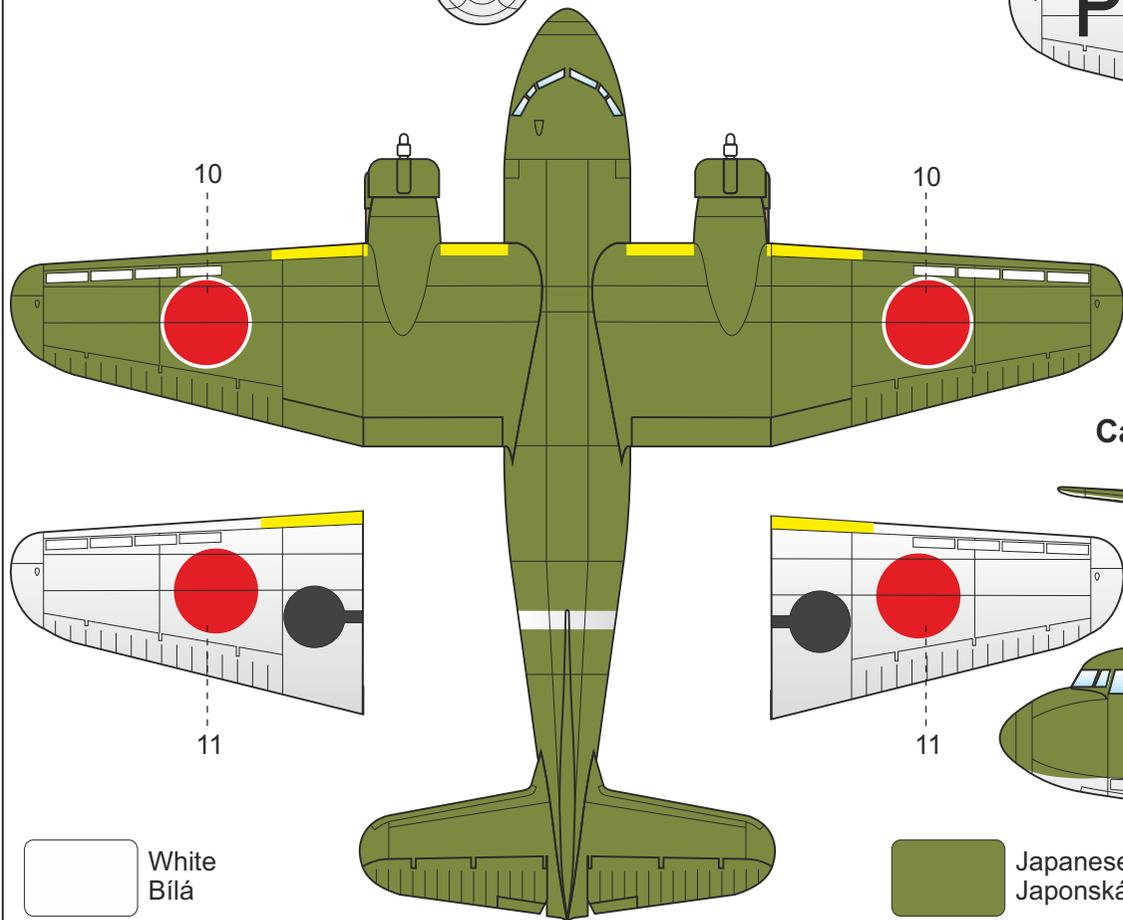
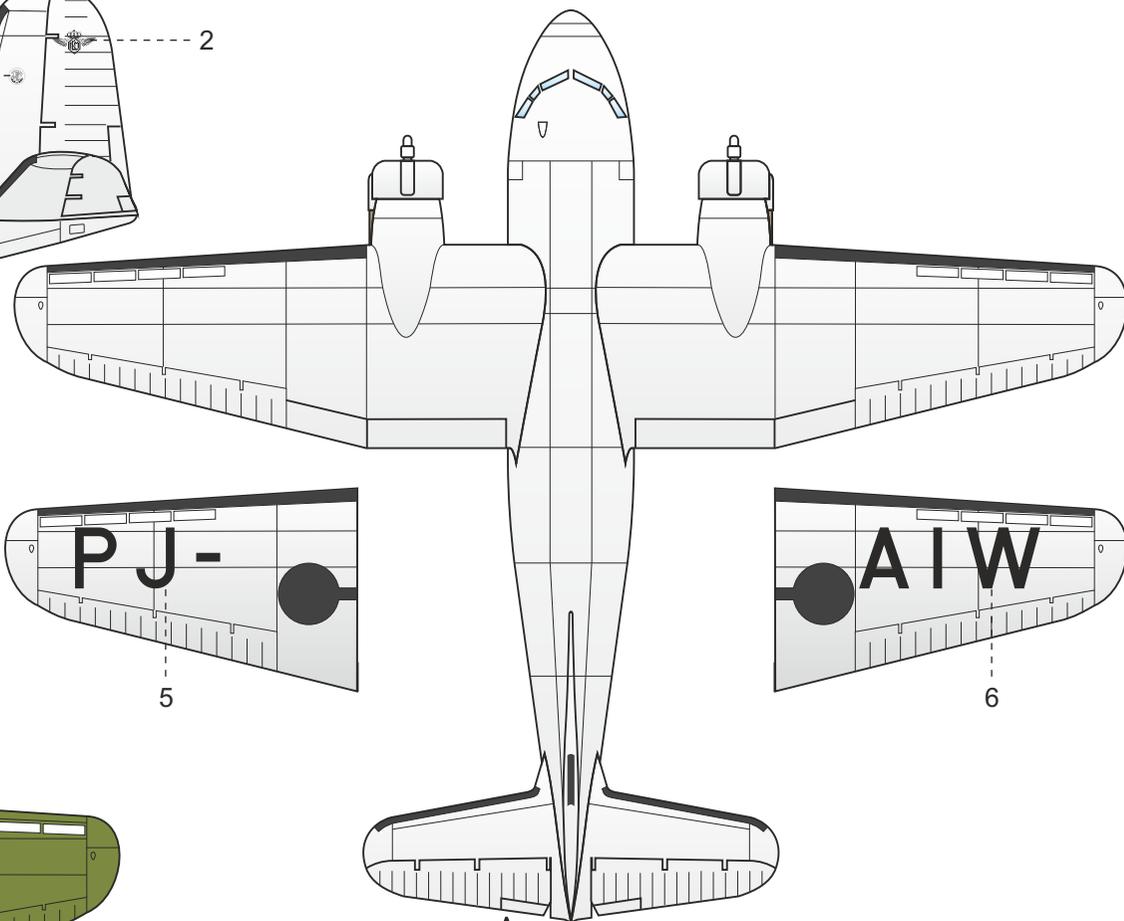
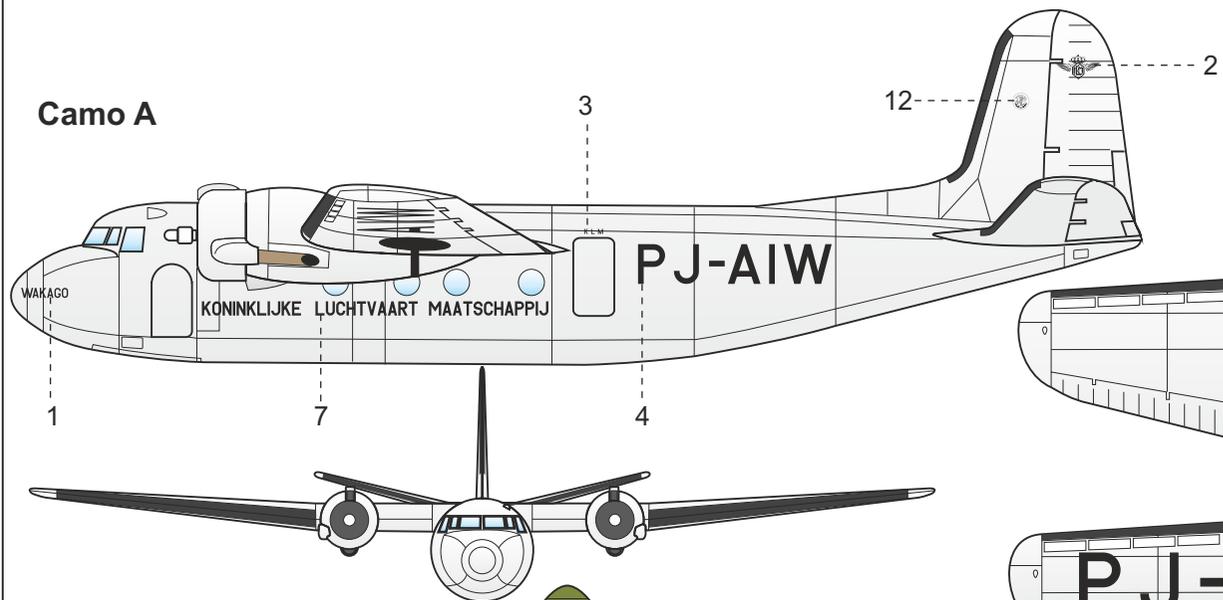
Dc-5, PJ-AIW, named Wakago, West Indian branch of KLM, Curaçao, 1941

Camo B

Dc-5 testovaný Japonci na základně Tachikawa, 1942. Původně stroj patřil společnosti KNILM, imatrikulovaný PK-ADA a byl ukořistěn 9.2.1942.

Dc-5 seized by Japanese troops on February 9, 1942 and subsequently tested at Tachikawa. This machine originally belonged to KNILM, with civil registration PK-ADA.

Camo A



White
Bílá

Japanese Army Green
Japonská armádní zelená

Gloss Aluminium
Leštěný hliník

Black
Černá