

С о б е р и  
**Дуглас DC-3<sup>TM</sup>** **6**

МАСШТАБ 1:32



DEAGOSTINI  
**MODEL SPACE<sup>TM</sup>**  
[www.model-space.com](http://www.model-space.com)

## Собери **Дуглас DC - 3**

Страница

127



### **DC-3™ меняет стереотипы путешественников**

Роль Дуглас™ DC-3 в изменении стереотипов, связанных с путешествиями и воздушным транспортом, вместе с развитием службы борт-проводников. Первые аварии с участием самолетов.

135



### **РУКОВОДСТВО ПО СБОРКЕ Пассажирский салон (интерьер)**

Сборка интерьера пассажирского салона. Дополнительная сборка системы для подсветки навигационных огней.

## **Комплект 6**

### **Опубликовано в Великобритании**

Великобритании ООО "ДеАгостини" (De Agostini UK Ltd),  
Баттерси Студиос 2, 82 Силверторн Роуд, Лондон SW8 3NE

### **Опубликовано в США**

ООО "ДеАгостини" (De Agostini Publishing USA, Inc.),  
915 Бродвей, офис 609, Нью-Йорк, NY 10010.

Упаковано Континуо Креатив (Continuo Creative), 39-41 Норт  
Роуд, Лондон N7 9DP

стр. 127-134, фотографии из коллекции Джорджо  
Апостола

Все права защищены. © 2015

Элементы могут отличаться от изображенных на рисунках.

Не предназначен для детей в возрасте до 14 лет.

Этот продукт не является игрушкой, не разработан и не предназначен для использования в играх.



Выпускается по лицензии. Логотипы PAN AM являются торговыми марками компании "Pan American World Airways, Inc."

Выпускается по лицензии. Боинг (Boeing), Дуглас (Douglas), Boeing Airplane Company, DC-3, 247, Douglas World Cruiser и отличительные логотипы Боинг (Boeing), маркировка продукции и торговые знаки являются товарными знаками компании Boeing.

### **Краски и инструменты для моделирования**

Широкий спектр инструментов для моделирования и красок (всех цветов, необходимых для завершения сборки Дуглас DC-3) можно найти на веб-сайте дел Спейс (Model Space).

[www.model-space.com](http://www.model-space.com)



# DC-3 меняет стереотипы путешественников



В то время как ввод в эксплуатацию DC-3 означал первую настоящую революцию в области воздушного транспорта, DC-2 (здесь показан самолет в ливрее голландской авиакомпании KLM) сыграл важную роль в расчистке этого пути. DC-2 был исправлен и улучшен, и большая часть его конструктивных решений была передана DC-3.

**К**рупномасштабный ввод в эксплуатацию DC-3 произвел революционные изменения на рынке воздушного транспорта Соединенных Штатов во второй половине 1930-х годов. Большая дальность перелета, более высокий уровень безопасности и более низкие эксплуатационные расходы были тем толчком, который, с одной

стороны, поощрял конкуренцию и вызвал первые слияния компаний, а с другой стороны, сделал "новый" метод транспорта популярным за пределами элитного класса бизнес-пользователей. Последствия этого процесса вскоре стали очевидны. За пять лет с 1934 по 1939 год число авиапассажиров выросло более чем в четыре раза -

с 461 763 до 1 900 000. Тем временем компании увеличили количество маршрутов и расширили спектр услуг, которые они предлагали, поскольку стремились приобрести большую долю спроса и лояльность клиентов, все более склонных к полетам и все более чувствительных к соблазнам рекламных компаний.





## Авиаперелеты и реклама

Этот ранний плакат "TWA" явно был сделан так, чтобы сразу бросаться в глаза! Присутствие женщин в рекламе авиакомпаний уже стало обычным делом, особенно для авиакомпаний, связанных с туристами - области, в которой "TWA" хотела доминировать. В этом случае маршрут связан с солнцем и историческим поездом "Санта-Фе", который с 1821 года до конца века был единственным связующим звеном между Миссури и Нью-Мексико.



Одним из самых ярких признаков успеха воздушного транспорта среди широкой общественности, опять же после введения DC-3, было распространение рекламных кампаний, нацеленных прежде всего на огромный рынок случайных путешественников. Как каналы продаж, эти кампании подчеркивали скорость и пунктуальность самолета вместе с качеством услуг, предлагаемых на борту, удобствами и простран-

ством в салоне, доступным для путешественников. Так как рынок уже начал обращаться к семьям, охват женщин увеличился, как с точки зрения женщин-путешественниц, так и в роли стюардесс. "Выравнивание игрового поля", вызванное сокращением различного рода самолетов, используемых разными авиакомпаниями, в сочетании с появлением клиентов, которые были все меньше заинтересованы в технических аспектах используемого оборудования, сделали стюардесс наиболее важными представителями авиакомпаний, с которыми начал связываться и их имидж. Еще одним элементом, часто появляющимся в рекламных кампаниях и заявлениях представителей авиакомпании, стал акцент на безопасности воздушных судов и их мощности - эти две вещи также были связаны с растущим числом случайных пассажиров. С этой точки зрения вполне достаточные резервы мощности DC-3 (в частности, версия с двигателями Pratt & Whitney) часто были представлены в качестве гарантии надежности. Как заявляла "TWA", например, когда ее первые DC-3 были введены в эксплуатацию: "Самолет будет использовать до 1000 л.с. на взлете и 550 л.с., 45 % доступной мощности, при крейсерской скорости. Это означает, что запасе остается около 200 л.с. во время взлета и 665 л.с. при крейсерской скорости. Таким образом, "Douglas" и "TWA" имеют пределы безопасности, достаточные для того, чтобы убедить даже самых скептически настроенных критиков".

## Новые услуги для новых путешественников

Стандарт обслуживания на борту быстро стал одним из основных элементов конкуренции между авиакомпаниями. С самого начала коммерческой авиации различные перевозчики стремились предложить своим пассажирам хороший уровень комфорта, но поначалу это было трудно из-за недостатков самолета - отсутствия звукоизоляции и контроля температуры, нехватки пространства, ограниченных возможностей и дальности перелета и т.д. Питание в целом ограничивалось "ланч-боксами" с холодной пищей и напитками, хранящимися в термосах, которые приносили сами пассажиры, чтобы обеспечить себе комфорт во время полета. В связи с этим, кухня DST (а затем и DC-3) была потрясающей инновацией. Впервые на американском рынке появилась возможность готовить горячую еду и напитки на борту, или, с появлением кулинарных центров (первый был в "United Airlines"), разогревать на борту



блюда, приготовленные на земле, где были доступны другие ресурсы.

Богатство меню было прямо пропорционально важности, которую ему присвоили компании, как элементу, способному "показать разницу" потенциальным клиентам. На маршруте Нью-Йорк - Лос-Анджелес, например, "Flagship Mercury"

из "American Airlines" предлагала своим пассажирам выбор из трех различных меню, одно с блюдом на основе различных видов омлетов и блинов, другое из легкой еды с консоме, курицей и овощами, и "основное" с мясом, салатом и десертами. Все подавалось на китайском фарфоре из Сиракуз с хрустальными бокалами и



Children in the sleeping berths of an American Airlines DST. The fact that the passengers are concentrating on playing and reading confirms the success of the airlines' efforts to promote the idea of flying (even over long distances) as a family experience. Thanks to the comfortable accommodation in the aircraft, everyday activities could continue as usual.



Столовое серебро "Barton". Не менее существенно, что примерно в течение часа, один борт-проводник был в состоянии приготовить и подать пищу для всех 21 пассажира - в то время этот факт помог повысить воспринимаемое качество обслуживания на борту, на этой работе было занято много сотрудников, однако, с течением времени ей суждено было стать все более обычным делом.

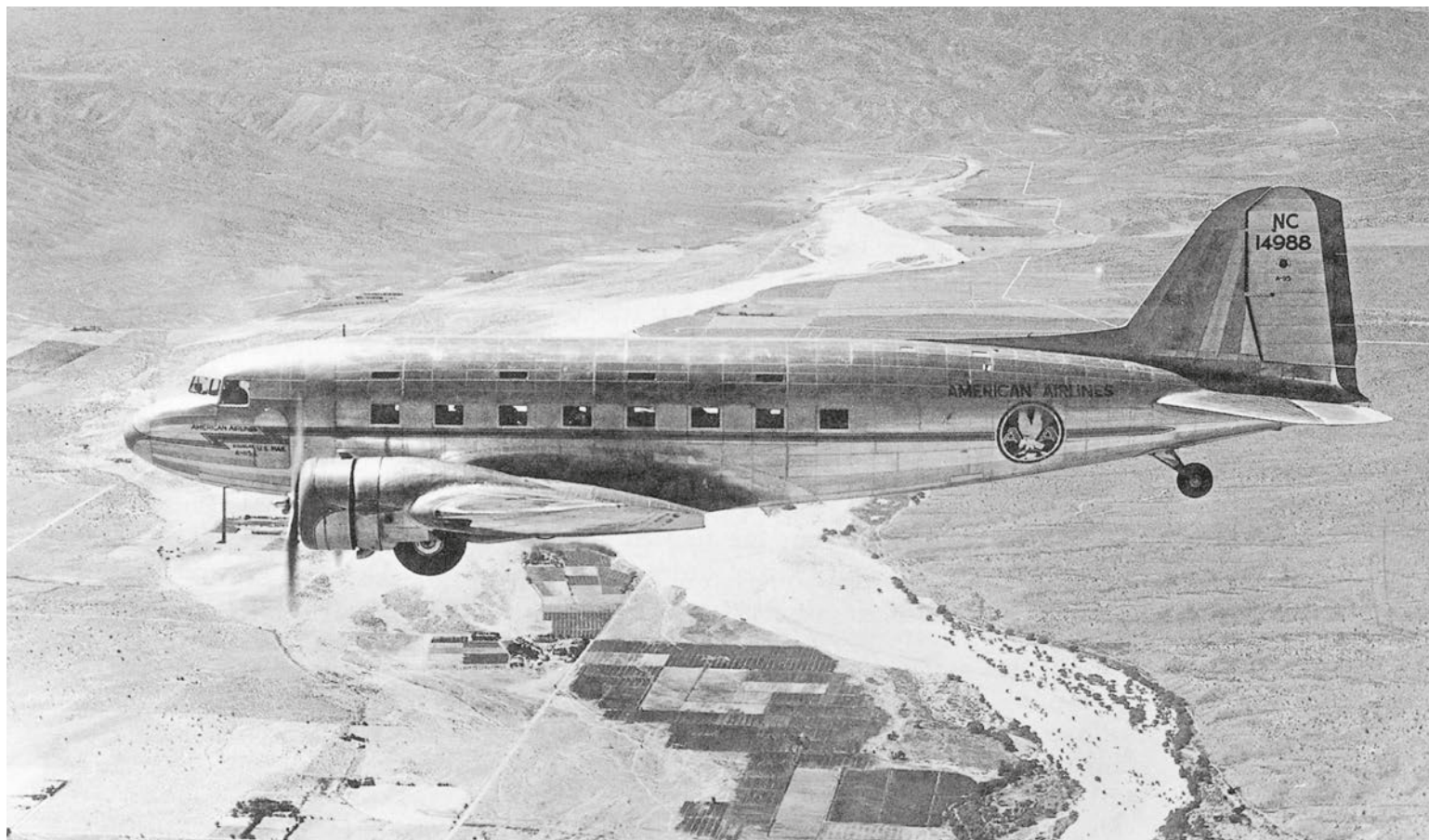
Другой аспект, который прямо относился к пассажирам на борту DST / DC-3 - (относительно) удобные и просторные санузлы. В то время их существования

Две фотографии санузлов DST. Этот самолет был оснащен двумя отдельными туалетами, по одному для мужчин и женщин, следуя обычной роскошью железнодорожных вагонов того времени. Общее впечатление от чистоты и порядка на левой фотографии усиливается женщиной на правой фотографии, которая присела и сконцентрировалась на своем макияже, таким образом, передавая идею просторной и уютной атмосферы.





Douglas DST от "American Airlines". Самолет со спальным местом стал основным аспектом в определении будущих стандартов сервиса DC-3. Наличие кухни и туалетные комнаты на борту, вместе с постелями в спальном варианте, были ключевыми нововведениями, влияние которых на рынок авиаперевозок выходит далеко за пределы их немедленного эффекта.



на борту само по себе не являлось новинкой, но их размер и отделка определенно свидетельствовали об улучшении качества. DST также имел два отдельных санузла, для мужчин и женщин, особенность, заимствованная из роскошных

железнодорожных вагонов. В DC-3 две туалетных комнаты были заменены одной меньшей, установленной в задней части самолета, как правило, на той же стороне, что и посадочная дверь. Как и в случае других различий

между ним и DST, освободившееся пространство было использовано для увеличения грузоподъемности DC-3, принимая во внимание различные сферы использования, для которых он был разработан - прежде всего, как самолет для дневных маршрутов.



## Развитие борт-персонала

С приходом DC-3 "летучие профессионалы" также претерпели глубокие преобразования в результате воздействия, которое он оказал на сектор воздушного транспорта. Прежде всего новый самолет изменил жизнь и работу пилотов. Когда DC-3 вступил в строй, профессия пилота перестала быть "героической" и стала носить другой,

более "технический" характер. В то время как все большее число инструментов и устройств упрощали выполнение наиболее частых операций, точное знание воздушного судна и его работы стала ключевым элементом для обработки массы информации, которую предоставляли эти инструменты. Масштабы этого изменения иллюстрирует тот факт, что панель управления из DC-3 была включена - в их различных вариациях - не менее 115 инструмен-



стюардесса "Pan Am" позирует рядом с логотипом компании, украшающим борт DC-3. Возникновение ассоциации авиакомпании со "стюардессой" произошло в тот период, когда DC-3 был введен в эксплуатацию, в контексте более широкого переопределения профиля многих профессионалов, работающих в авиакомпаниях. В последующие годы значительные усилия будут приложены, чтобы дать стюардессам узнаваемый имидж и укрепить мнимую связь, существующую между ними и соответствующими авиакомпаниями



Расписание "United Airlines" 1937 года ясно показывает, что компания видела своими сильными сторонами: обширная сеть маршрутов, обслуживаемых трансконтинентальную "основную линию", а также качество фурнитуры, передовое техническое оборудование, сервис и комфорт на борту. Во всех фотографиях постоянно появляется улыбающаяся стюардесса, которая занимается своей обычной деятельностью и всегда отвечает за благополучие пассажиров.





тов, в том числе 46 индикаторов, 17 переключателей и 8 элементов радиоправления.

Еще один аспект, который изменился с введением DC-3, как в образе, так и в роли - это работа борт-проводника. Опять же, это была не новая фигура; например, борт-проводники работали на рейсах "Western Air" с начала 1930-х годов, чтобы помогать пассажирам при посадке и транспортировке багажа, а также обслуживать их на борту. В последующие годы к ним присоединил-

ся женский персонал (стюардессы), практически с теми же обязанностями. "TWA" и "United Airlines" были одними из первых компаний, которые наняли женщин в качестве бортпроводников. Эти стюардессы должны были быть белыми и одинокими (браки и беременность были основанием для увольнения), отучиться в колледже в течение двух лет, и быть квалифицированными медсестрами.

Кроме того, они должны были быть от 21 до 26 года и от 5 футов 2 дюймов до 5 футов 6 дюймов ростом.

Новый акцент на обслуживание на борту, однако, быстро привел к изменению их роли. Первоначально довольно безликие фигуры, которые в случае необходимости были способны помочь пилоту с операциями в полете и на земле, бортпроводники стали больше всего известны как ответственные за благополучие



© shutterstock

## Первые несчастные случаи

Несмотря на репутацию безопасного самолета, DC-3 участвовал в целом ряде аварий во время своего длительного срока службы. Первая из них произошла 9 февраля 1937 года, когда рейс 23 "United Airlines" потерпел крушение в заливе Сан-Франциско; погибли все его 11 пассажиров. По данным следствия, авария была вызвана микрофоном второго пилота, который упал из своего нормального положения и заклинил штурвал, в результате чего управлять самолетом стало невозможно. В 1937 году еще три DC-3 попали в аварии со смертельным исходом: первая произошла в Аризоне 3 апреля, когда самолет находился на пути к восточному побережью, чтобы сесть в "KLM"; вторая была 6 октября, когда самолет "KLM" разбился вскоре после взлета из аэропорта "Betoetoe" в голландской Ост-Индии; последняя авария, опять-таки самолета "United Airlines", произошла в штате Вайоминг 17 октября, в результате неблагоприятных погодных условий, отсутствия видимости и пробоя радионавигационного оборудования.





DC-3 в ливрее "Pan American World Airways". Количество самолетов, приобретенное "Pan Am", "United", "TWA" и "Eastern" намного превышало количество проданных другим компаниям. Тем не менее, обширная сеть филиалов, особенно в Центральной и Южной Америке, была достаточной гарантией того, что "Douglas" стал всемирно известным брендом.



Две версии одного и того же рекламного плаката, первый для "Pan Am", а второй для ассоциированной компании "Mexicana de Aviación". Разные самолеты были показаны, а изменения в окружающем ландшафте не меняли композицию плаката или сообщение, которое он передает. В обоих случаях глобус символизирует компанию, а стилизованное изображение Центральной и Южной Америки - маршруты, которые она обслуживает.



Традиционный и современный подходы обновленно видны в этом логотипе "TWA", который связывает (в некоторой степени приблизительный) образ "Skysleeper" со старым лозунгом "The Lindbergh Line". Гарантия имени Линдберга (который уже давно сотрудничал с "TWA" и, ранее, с "Transcontinental" в разработке новых маршрутов) и иллюстрации самолета Дуглас передавала ободряющее изображение изменений в сочетании с непрерывностью.

пассажиров и как «улыбающееся лицо» компании, для которой они работали. Как говорилось в рекламе для "National Airlines": «Для большинства пассажиров, стюардесса - это "National Airlines". Поэтому мы ищем женщин, которые хотят сделать так, чтобы люди чувство-

вали себя хорошо. Женщин, которые смогут сочетать удобство, эффективность и эмоции." Популяризованная в прессе, в романтической фантастике и кино (фильм "Стюардесса", распространяемой "Columbia", с Эвалин Кнапп и Джеймсом Мюрреем, вышел в 1933

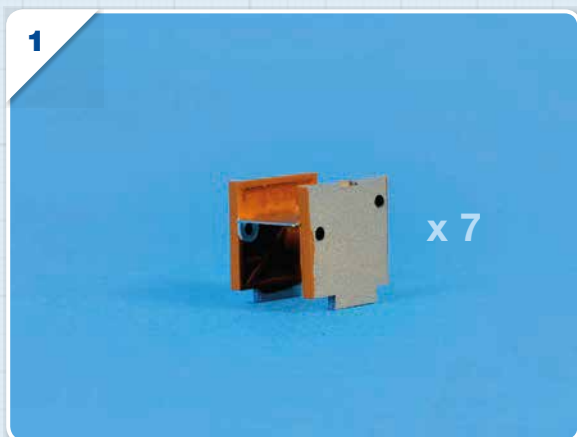
г.), фигура стюардессы стала одной из самых живучих икон коммерческой авиации, а также наиболее эффективным показателем определенного способа восприятия авиаперелетов в период между 1930-ми и 1970-ми годами.



**Внимание** Некоторые элементы, поставляемые в каждом издании, в частности, листы с деталями, вырезанными лазером из фанеры, могут не быть идентичны тем, которые изображены на фотографиях к пошаговым инструкциям. Тем не менее, отдельные детали сборки, находящиеся на листе фанеры, будут иметь точно такие же форму, размер и описание, как и показанные в инструкции.

# Пассажирский салон (интерьер)

Вы можете сверить детали со схемой на задней крышке



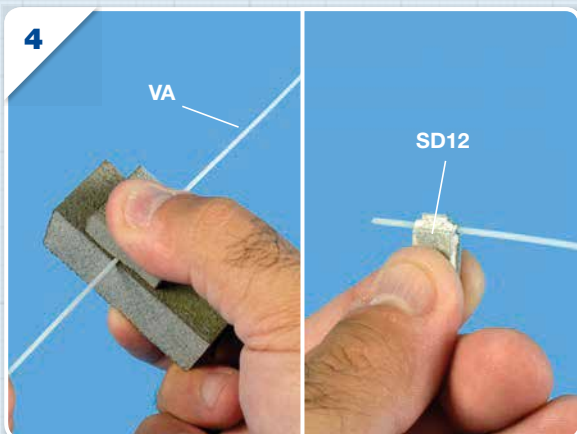
Следуя инструкциям, приведенным в предыдущих комплектах, и используя детали, поставляемые в этом, завершите сборку отдельных мест, так чтобы у вас получилось семь из них.



В то же время завершите сборку семи двойных сидений.



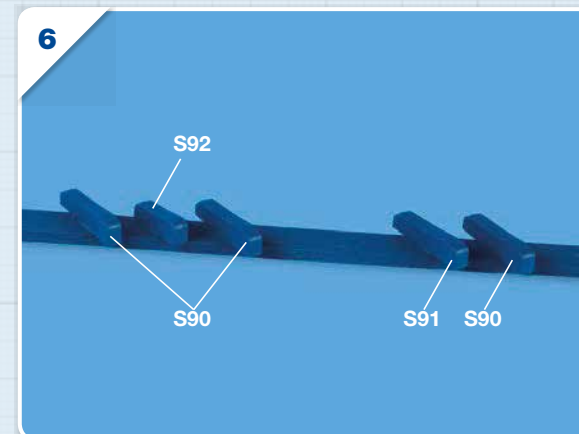
Отшлифуйте любые мелкие дефекты и недостатки, которые могут там быть, затем соедините друг с другом и склейте две половинки каждой спинки сиденья SD12. Повторите эту операцию до тех пор, пока не получите 21 спинку сидений.



Возьмите пластиковые стержни VA, поставляемые с этим комплектом. Убедитесь, что они проходят в отверстия в спинках сидений SD12 и, при необходимости, слегка уменьшите их диаметр тонкой наждачной бумагой.



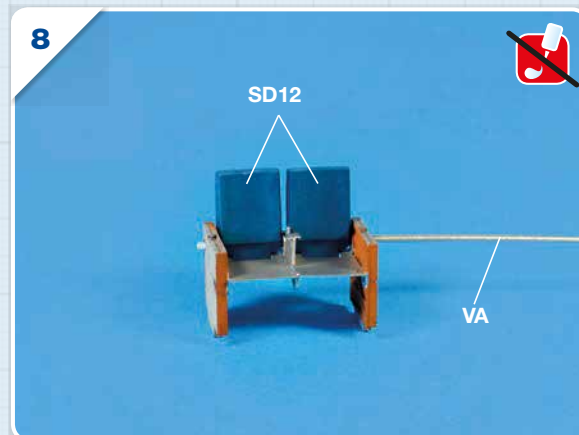
Напильником и тонкой наждачной бумагой отшлифуйте все печатные детали перед нанесением грунтовки. Потом покрасьте все спинки сидений и мягкие подушки (SD12 и SD11) в средиземноморский синий.



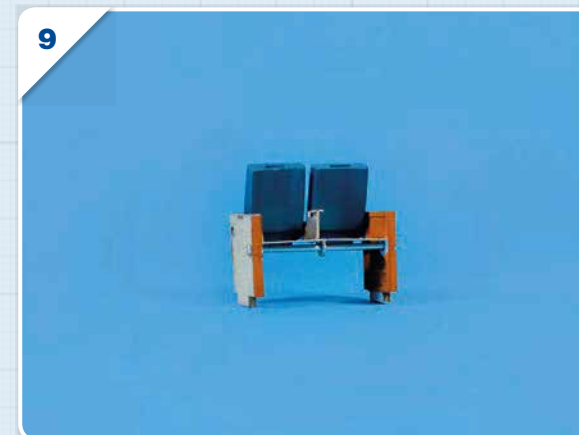
В то же время подготовьте 35 подлокотников S90, S91 и S92и покрасить их во французский синий. Приклейте детали на деревянную полосу, чтобы их удобнее было красить (как показано выше).



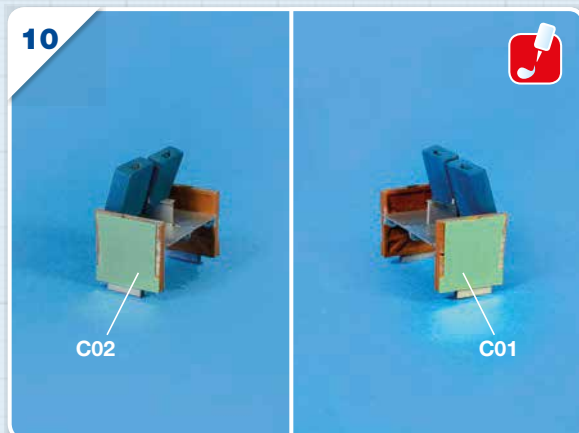
Завершите сборку сидений, подготовив и покрасив 21 подголовник SD10 в состаренный белый цвет.



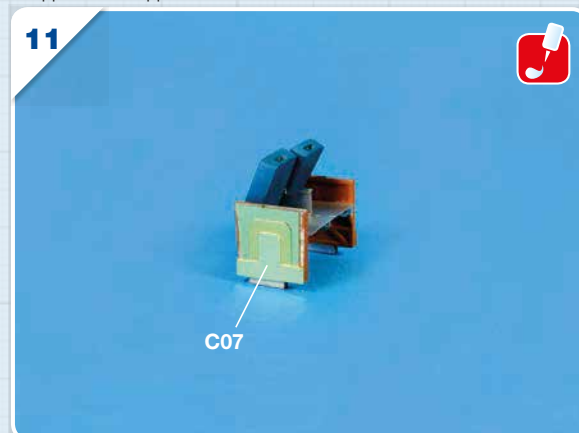
Покрасьте один стержень VA в алюминиевый цвет. Возьмите один каркас двойного сиденья и две спинки сидений SD12 и соберите их вместе, продевая стержень через предусмотренные отверстия как показано на фотографии. Не приклеивайте их, потому что спинки сидений откидываются.



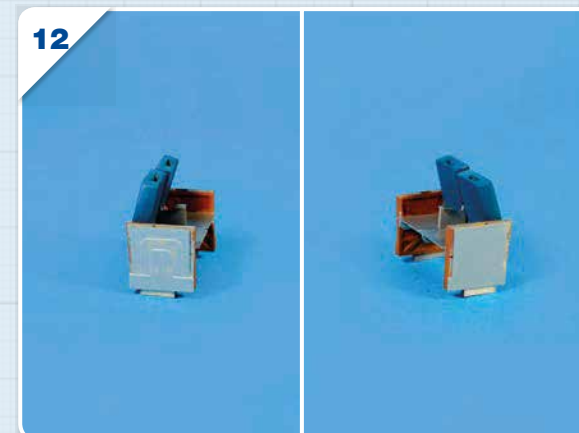
Отрежьте избыток стержня, оставляя оба конца заподлицо с каркасом сиденья. Повторите эту операцию, пропуская стержень через отверстия в передней части каркаса и обрезаая его на одном уровне.



Приклейте фототравленные детали C01 и C02 на обе стороны конструкции как показано на рисунке.

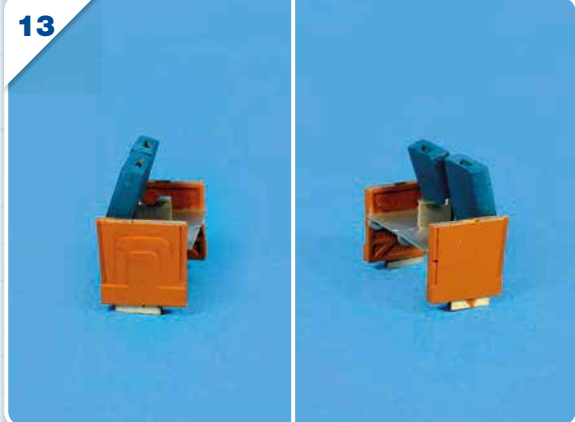


С правой стороны от двойного сиденья приклейте фототравленную деталь C07 как показано на фотографии.

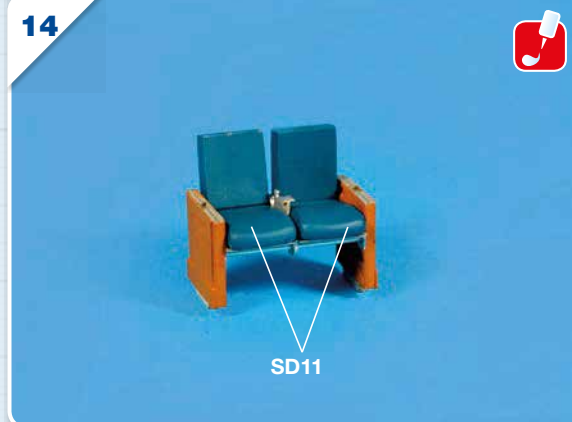


С помощью кисти нанесите грунтовку на обе наружные стороны каркаса сиденья.

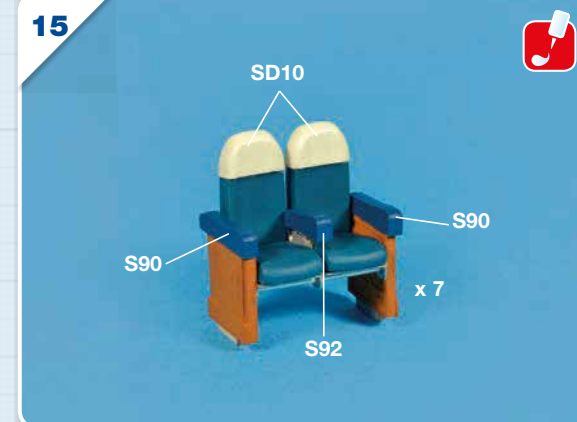




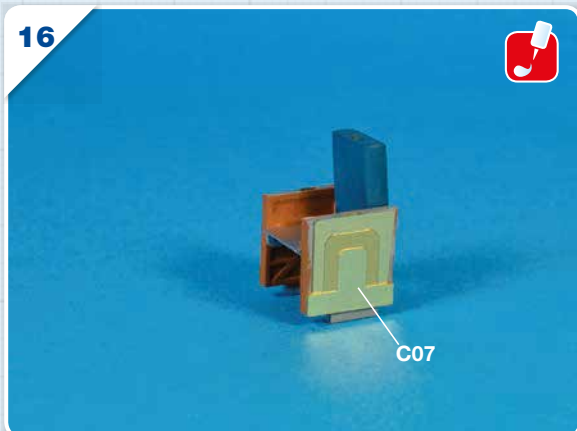
Завершите покраску, нанеся коричневую краску снаружи каркаса, как показано на рисунке.



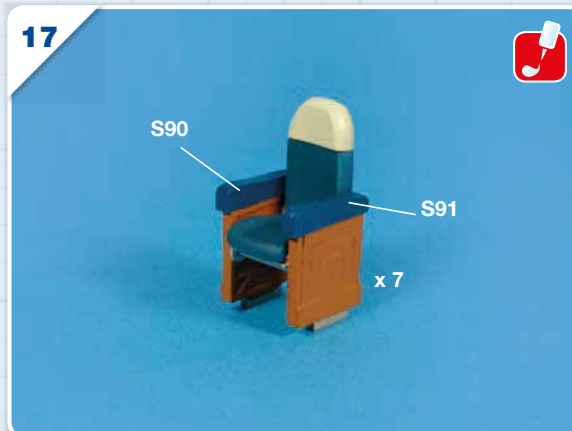
Установите и приклейте на место две набивные подушки, детали SD11.



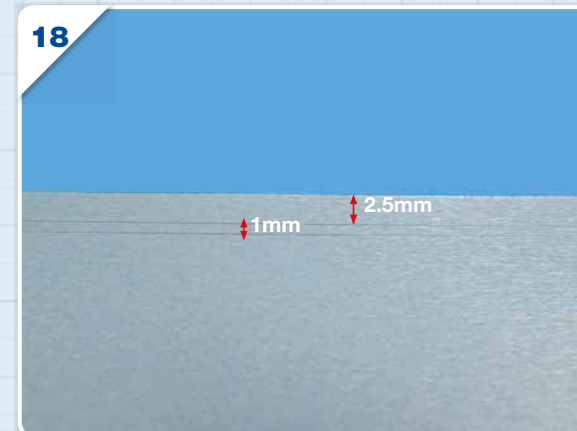
Завершите каркас, установив и склеив два подголовника SD10, два подлокотника S90 и центральный подлокотник S92. (Для точного определения подлокотников смотрите фотографии на задней стороне обложки.) Повторите процедуру, чтобы в конечном итоге получить семь двойных сидений.



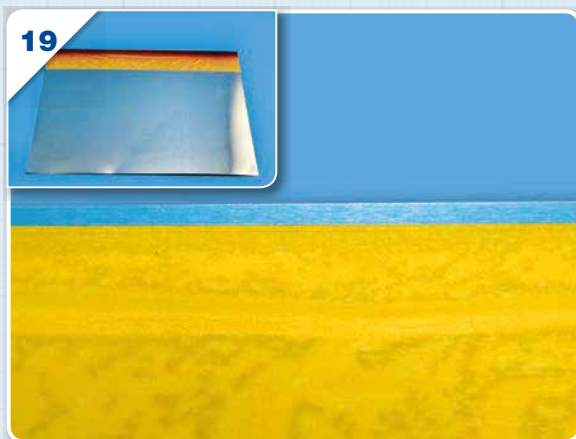
Сборка одноместного сиденья производится так же, как и двойного сиденья, с двумя отличиями: фототравленная деталь C07 должна быть приклеена только к левой стороне сиденья.



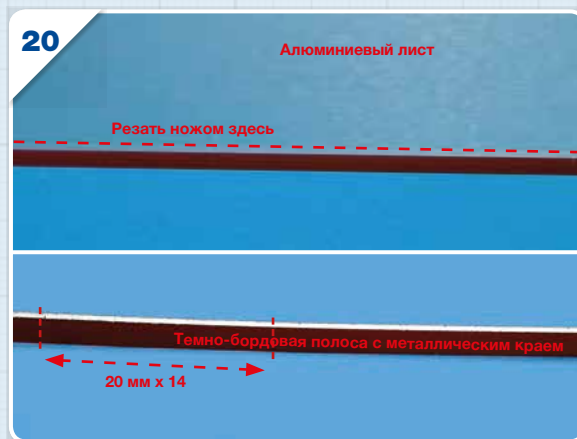
Подлокотники так же отличаются друг от друга. Для того, чтобы правильно определить их, смотрите иллюстрации на задней крышке, которая показывает детали, поставляемые вместе с этим комплектом. Повторите процедуру, чтобы в конечном итоге получить семь одинарных сидений.



Возьмите лист алюминия и, не разрезая его, используйте нож с выдвижным лезвием, чтобы отметить две параллельные линии вдоль длинной стороны, по меркам, указанным на фотографии.



Нанесите на лист маску, оставив непокрытым пространство между линией, ближайшей к краю, и самим краем. Нанесите тонкий слой грунтовки, а затем покрасьте полосу в темно-бордовый цвет, используя ту же краску, что и для полов кабины экипажа и кухни (комплекты 2 и 5).



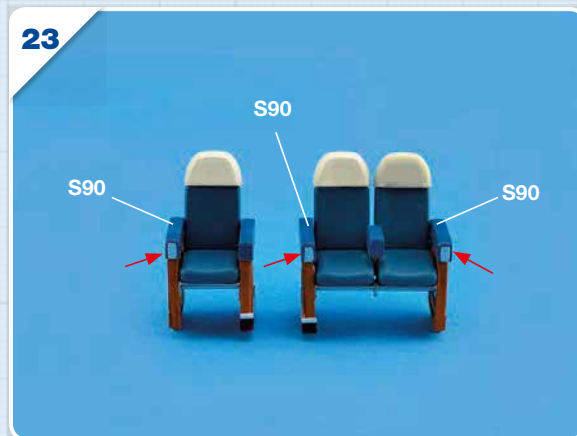
Снимите маскирование и прорежьте полностью по второй линии, как показано пунктирной линией выше. В конечном итоге вы получите темно-бордовую полосу с тонким металлическим краем, как показано на фотографии выше. Разрежьте ее на 14 частей, каждая 20 мм длиной.



Приклейте алюминиевые части на детали C07 в основании 14 сидений как показано на фотографии. Поместите их на правой стороне двойных сидений и на левой стороне отдельных сидений.



Согните концы кусочков по направлению к внутренней части каркаса сиденья так, чтобы они выглядели как приведенный пример. Отрежьте избыток металла так, чтобы он был на одном уровне с опорами сиденья.



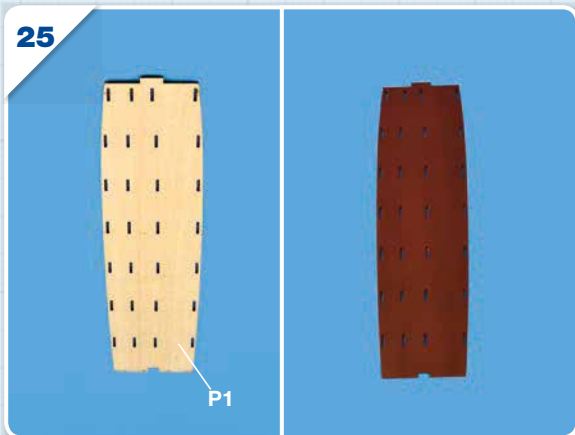
Кистью тщательно покрасьте алюминиевым цветом прямоугольную деталь на передней части подлокотника S90 у 14 сидений, как показано на фотографии.



Нанесите клей ПВА и порошок для флокирования (как вы делали для полов) на красно-коричневые полосы на нижней части сиденья. Дайте ему высохнуть, а затем удалите излишки порошка мягкой щеткой. Храните остатки порошка для последующего использования. На этом сборка сидений завершена.

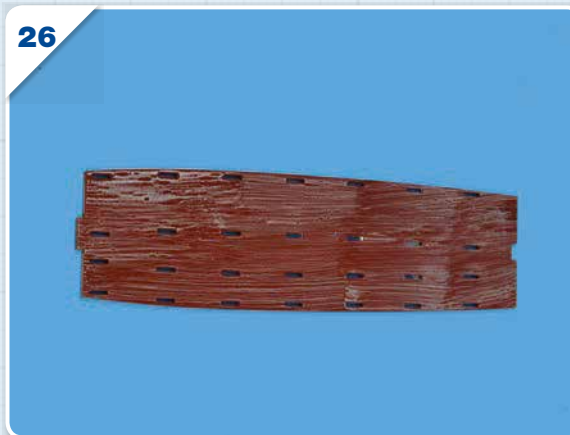


25



Возьмите вырезанную лазером деталь P1, которая образует пол пассажирского салона. Слегка отшлифуйте, нанесите шпатлевку для удаления любых дефектов и дайте ей хорошо высохнуть. Затем, предпочтительно с помощью аэрографа, покрасьте указанную сторону в темно-бордовый. Оставьте ее высохнуть.

26



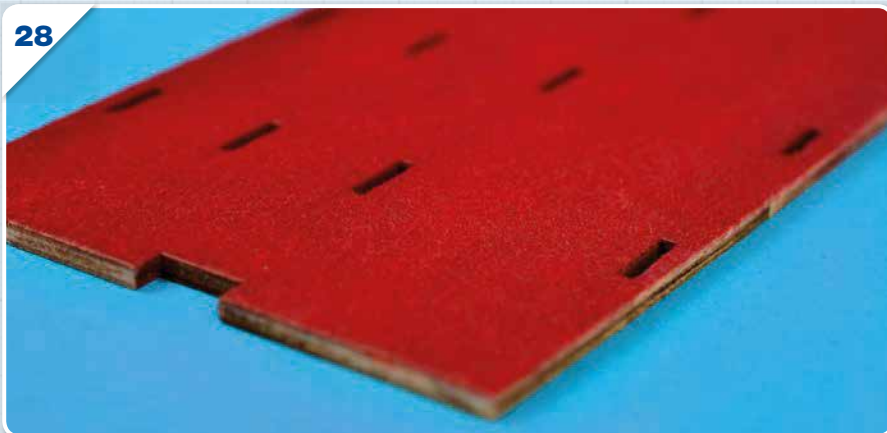
Нанесите клей ПВА, слегка разбавленный водой, на всю поверхность детали.

27



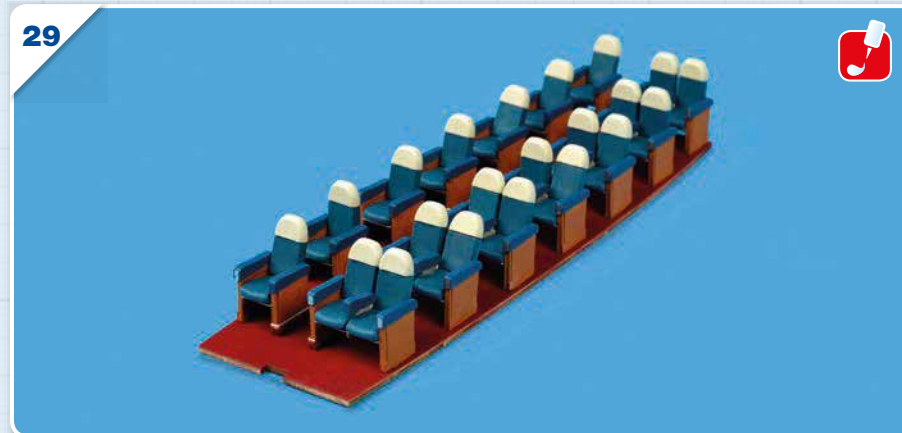
Посыпьте поверхность порошком для флокирования, чтобы имитировать ковер на полу. Оставьте его сохнуть, затем удалите излишки мягкой щеткой. Посыпьте больше порошка, если покрытие получилось неравномерным

28



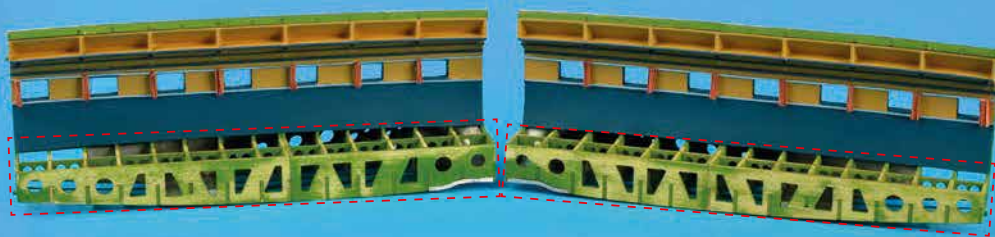
Ножом с выдвижным лезвием обрежьте излишки клея и порошка из пазов, в которые будут установлены сиденья. Если вы хотите, вы можете создать эффект износа ковра с помощью аэрографа.

29



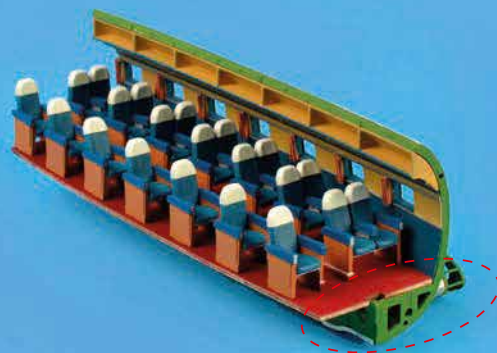
Нанесите клей в пазы с нижней стороны, а затем установите и приклейте на места 14 пассажирских сидений (семь одинарных и семь двойных), как показано на фотографии.

30



Для улучшения адгезии клея, зачистите наждачной бумагой зону контакта, показанную пунктирной красной линией по обе стороны пассажирского салона.

31



Приклейте пол с сиденьями в левой части пассажирского салона. Конец пола должен быть на одном уровне с первым ребром передней части (обозначено красным пунктирным овалом).

32



Установите и приклейте правую сторону салона к сборке, сделанной на предыдущем шаге. Убедитесь в том, что обе стороны выровнены. Зажмите соединение прищепками для белья пока клей не высохнет.



33



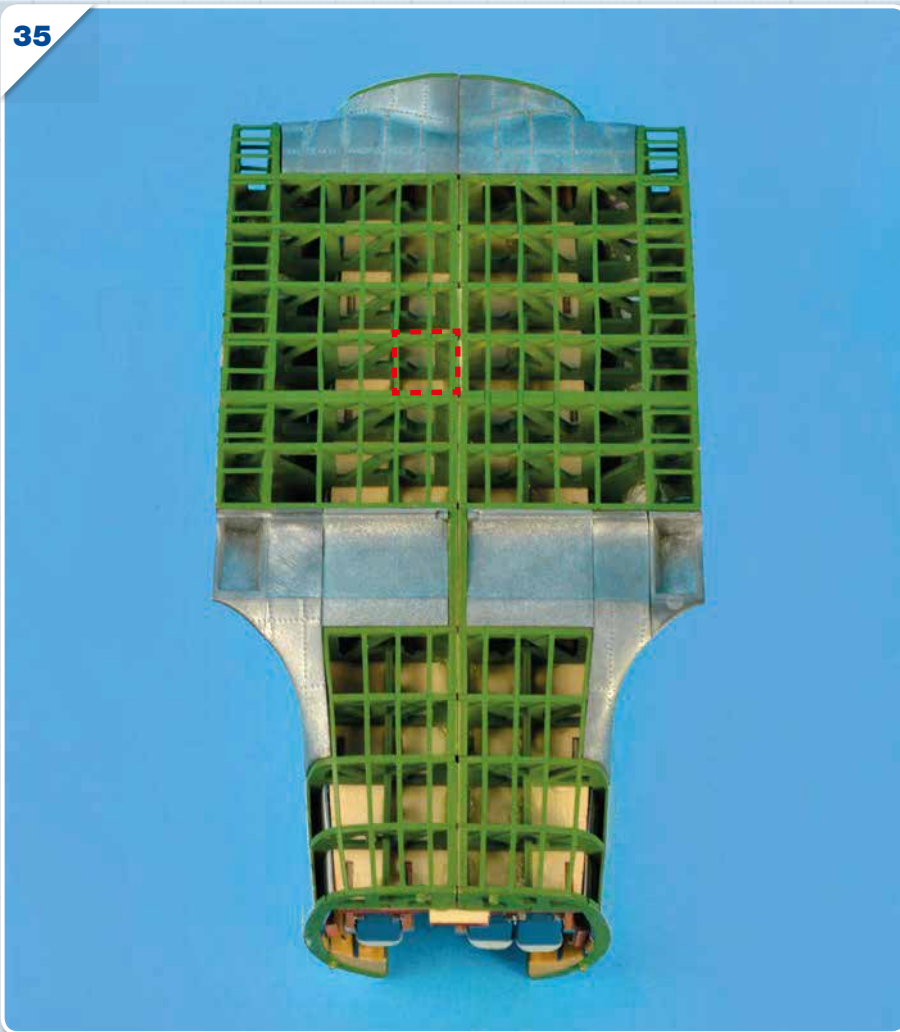
Вид спереди собранного пассажирского салона.

34



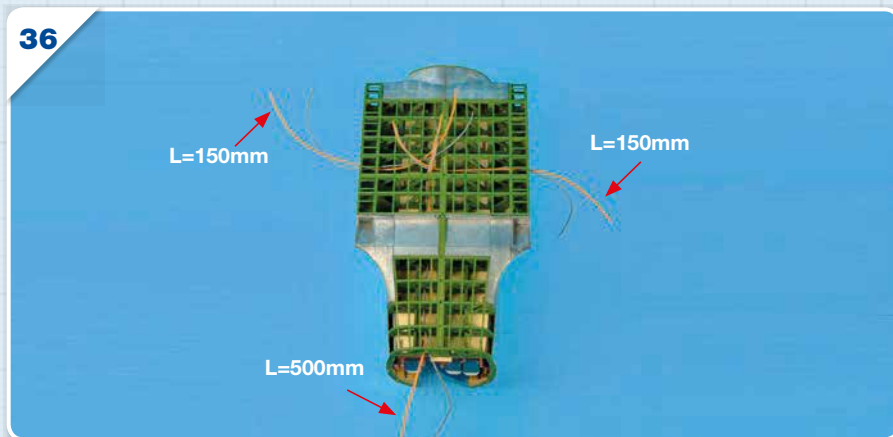
Вид сзади пассажирского салона.

35



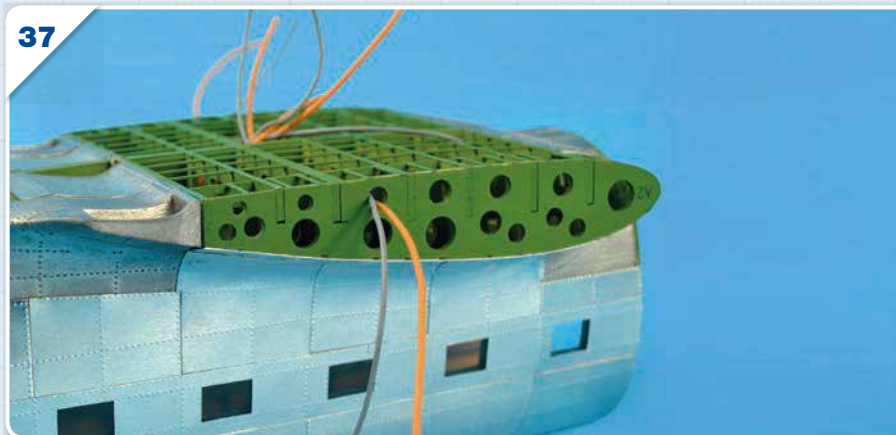
Начните сборку навигационных огней вашего DC-3, срезав часть направляющей, указанной на фотографии, ножом с выдвижным лезвием. ЕСЛИ ВЫ НЕ ХОТИТЕ УСТАНОВЛИВАТЬ НАВИГАЦИОННЫЕ ОГНИ, ПЕРЕХОДИТЕ СРАЗУ К ШАГУ 45 и игнорируйте любые упоминания огней. Полный комплект освещения можно купить через ModelSpace см. [www.model-space.com](http://www.model-space.com)

36



Протяните три пары кабелей через каркас, как показано на рисунке, и проденьте один конец каждой пары через отверстие, которое вы сделали на предыдущем шаге. Длина кабелей для каждого крыла должна быть 150 мм, а того, который будет идти в хвосте - 500 мм.

37



Обратите внимание на отверстия в каркасе, которые используются для кабелей, идущих к крыльям.

38



Эта фотография показывает выходное отверстие для кабелей, которые будут идти к хвосту.

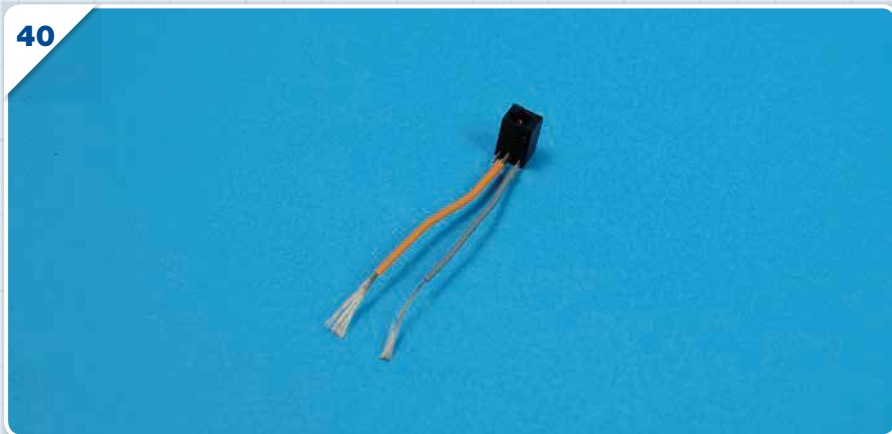
39



Зачистите концы кабелей и скрутите вместе три конца каждого цвета



40



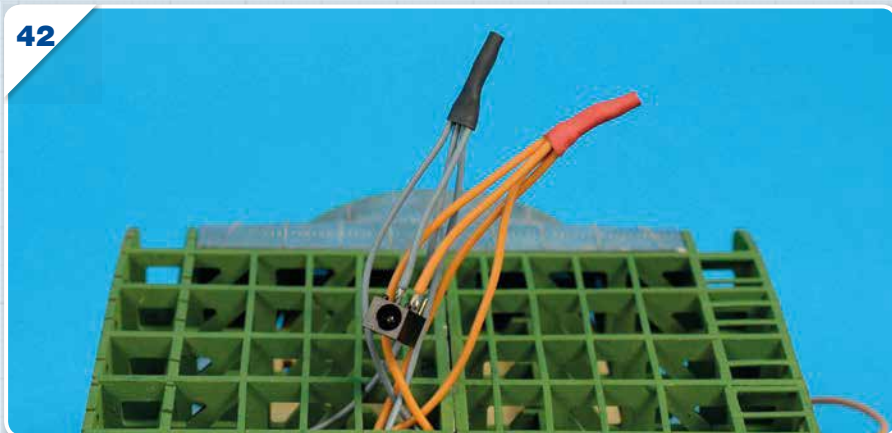
Закрепите два конца кабеля в разъем, как показано на рисунке. Обратите внимание на полярность кабелей: оранжевый провод положительный и серый - отрицательный.

41



Установите соединение между кабелями от разъема и теми, что находятся в пассажирском салоне, затем скрутите провода, соединенные вместе.

42



Изолируйте соединение двух частей термоусадочной оболочкой.

43



Аккуратно протаскивайте соединение через внутреннюю часть конструкции самолета. Используйте плоскогубцы, чтобы помочь скрыть кабели между ребрами.

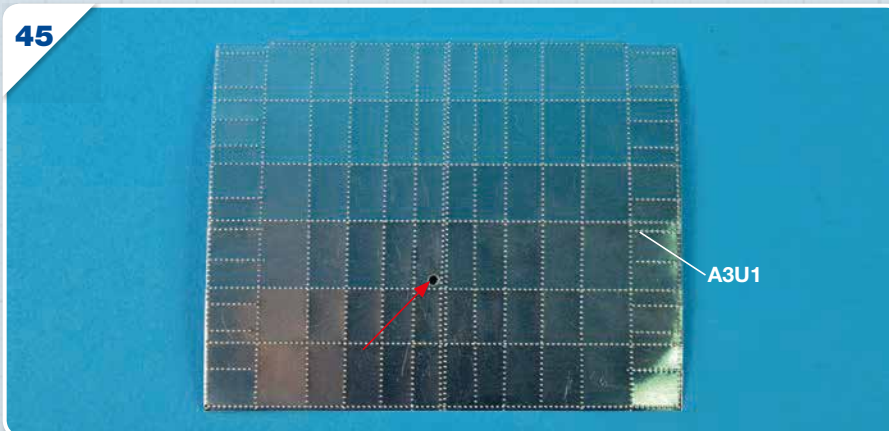


44



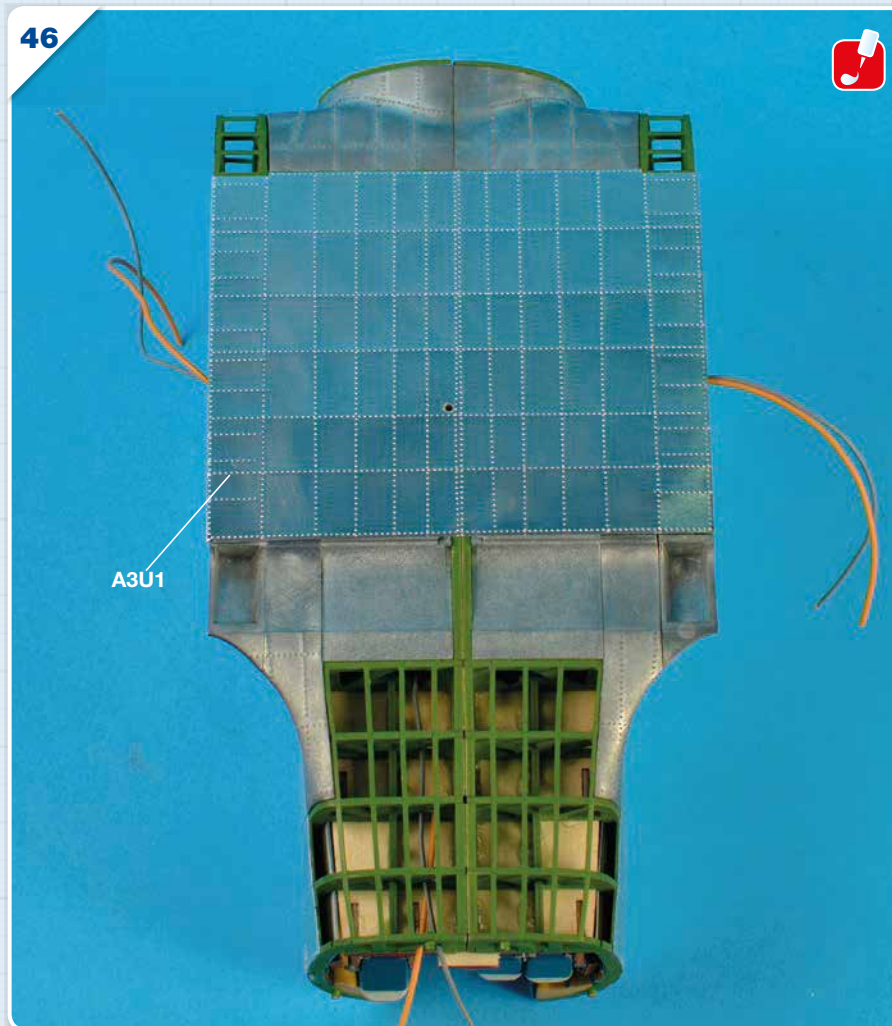
После того, как кабели были расположены, как показано, используйте клей (мы рекомендуем сильный клей, такой как эпоксидная смола или аналогичный), чтобы зафиксировать разъем на каркасе самолета на одном уровне с направляющими.

45



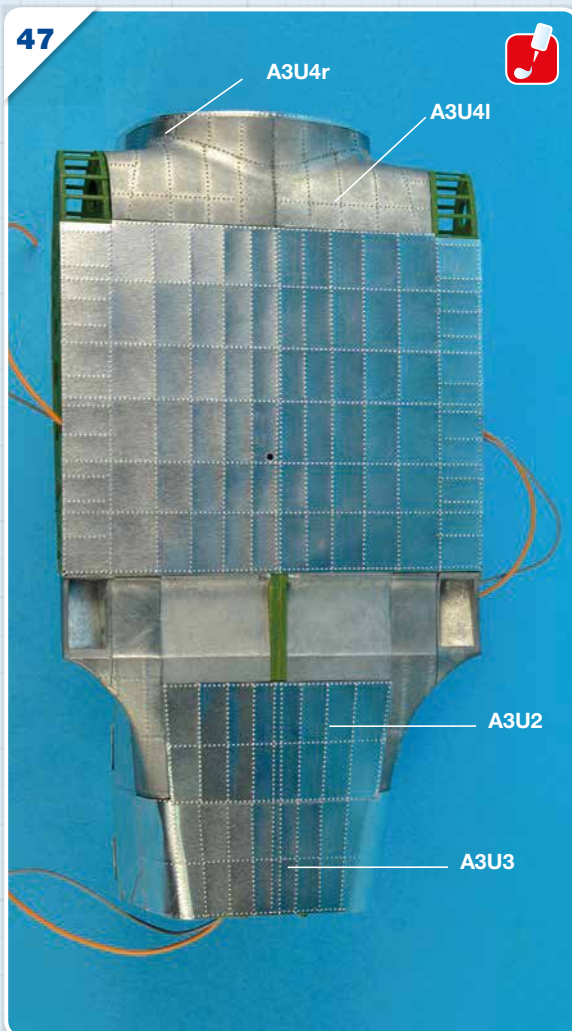
Обычным способом подготовьте алюминиевую деталь для обшивки A3U1. Наметьте и сделайте отверстие 3 мм в диаметре в указанном месте для подключения к электрическому разъему. Не делайте это отверстие, если вы не хотите устанавливать освещение в вашей модели.

46



Сформируйте деталь обшивки A3U1 и зафиксируйте ее на месте контактным клеем.





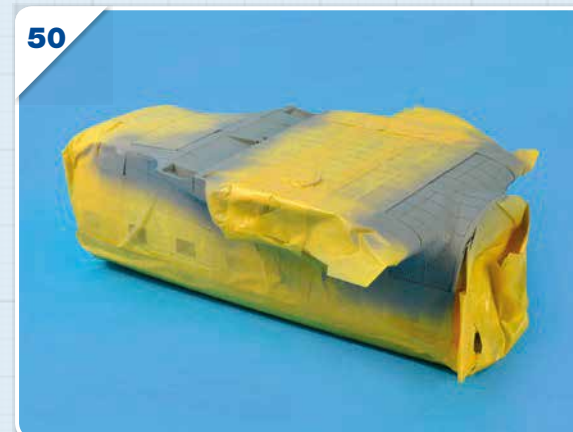
Полностью закройте нижнюю часть самолета деталями обшивки A3U2, A3U3, A3U4r и A3U4l. Сохраните детали обшивки A3U5l и A3U5r, они будут использоваться в дальнейшем.



Теперь вы будете красить предварительно сформированные детали фюзеляжа в цвет хрома. Начните с маскирования модели, оставляя свободными детали, показанные выше, для покраски.



Завершите маскирование верхней части, полностью покрыв пассажирский салон, чтобы защитить внутреннюю сторону от краски.



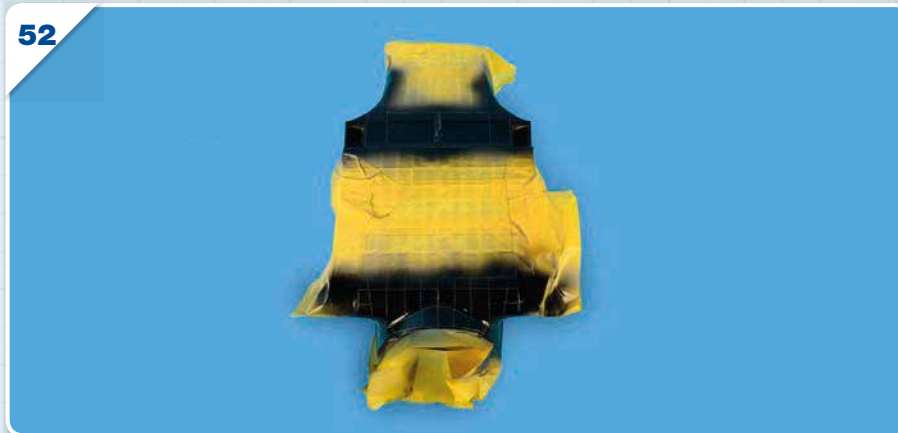
С помощью аэрографа нанесите тонкий слой грунтовки и оставьте его сохнуть.

51



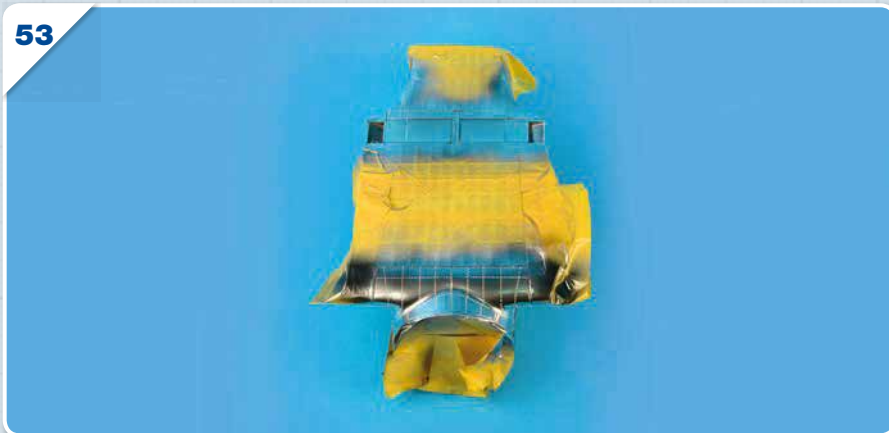
Нанесите основу черной глянцевой эмали аэрографом.

52



Закончите, закрасив нижнюю часть глянцевой основой. Помните, что идеальное качество покраски на этом базовом покрытии даст наилучший результат после нанесения хромовой краски. Оставьте ее высыхать.

53



Теперь нанесите хромовый слой на нижнюю часть и дайте ему высохнуть.

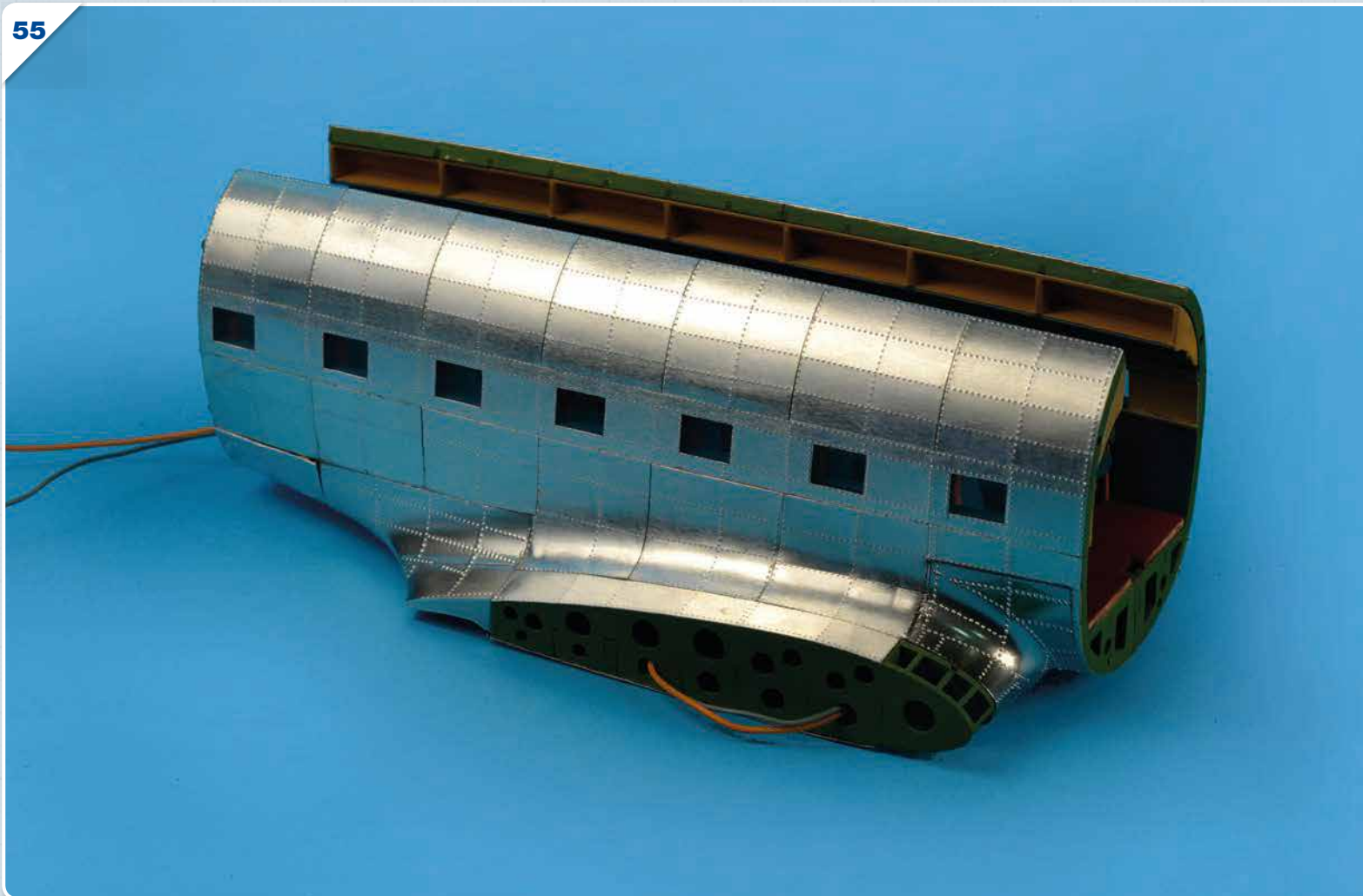
54



Осторожно снимите маскирование. Не забывайте, что работать с деталями самолета, окрашенными хромом, нужно аккуратно и трогать их как можно меньше.



55

**ОБЯЗАТЕЛЬНО**

собирайте любые куски материалов, оставшихся при сборке и/или поставляемых с этим комплектом, но не использованных. Они пригодятся вам для будущих этапов работы.

Осторожно снимите маскирование. Не забывайте, что работать с деталями самолета, окрашенными хромом, нужно аккуратно и трогать их как можно меньше.

