

**ATTENZIONE - Consigli utili!**

Prima di iniziare il montaggio, studiare attentamente il disegno. Staccare con molta cura i pezzi dalle stampi di carta, usando una piccola lama o con carta vetrata fine e tagliare con una piccola lima o con carta vetrata fine e togliere con una piccola lima o con carta vetrata fine eventuali irregolarità. Ma staccare i pezzi con le mani, evitando strappare. Per staccare i pezzi dalla stampi, segnando l'ordine della numerazione del pezzo tavola. Eliminare dalla stampata il numero del pezzo appena montato, facendogli sopra una croce. Le frecce nere indicano i pezzi da incollare, le frecce bianche indicano i pezzi da montare senza colla. Usare solo colla per polistirolo. I contrassegni ai lati dei numeri indicano la stampata ove si trova il pezzo da montare.

**ATTENTION - Useful advice!**

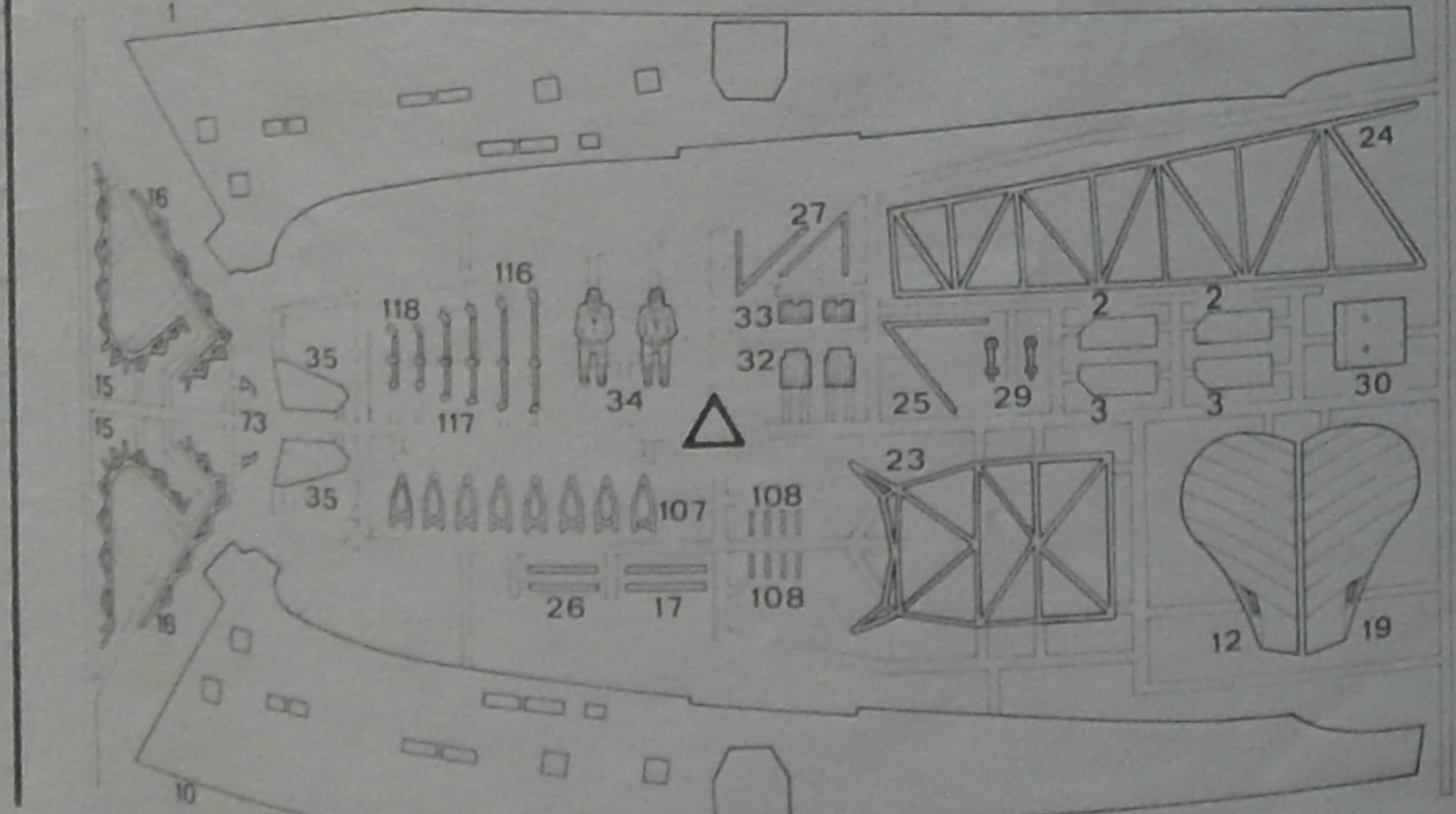
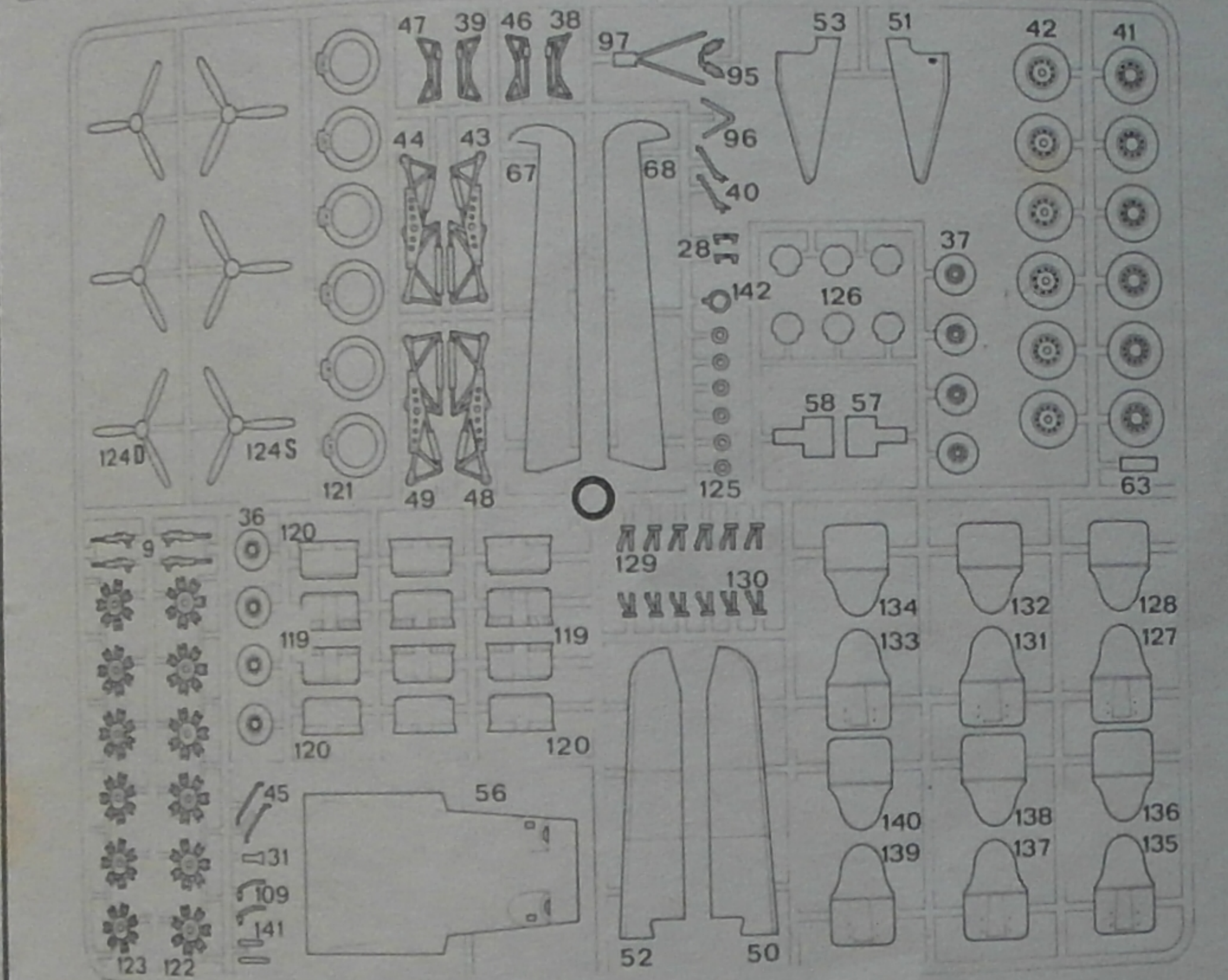
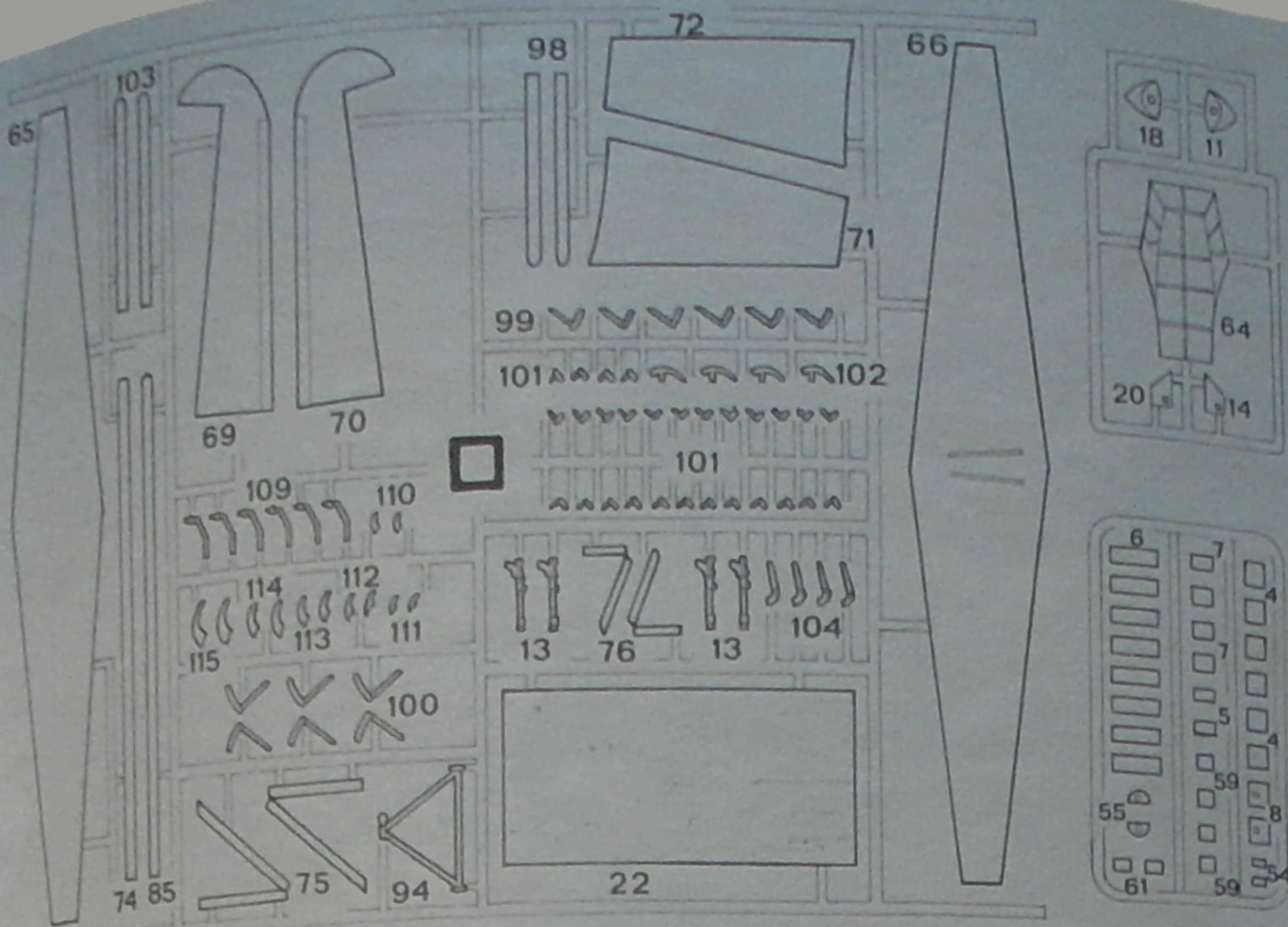
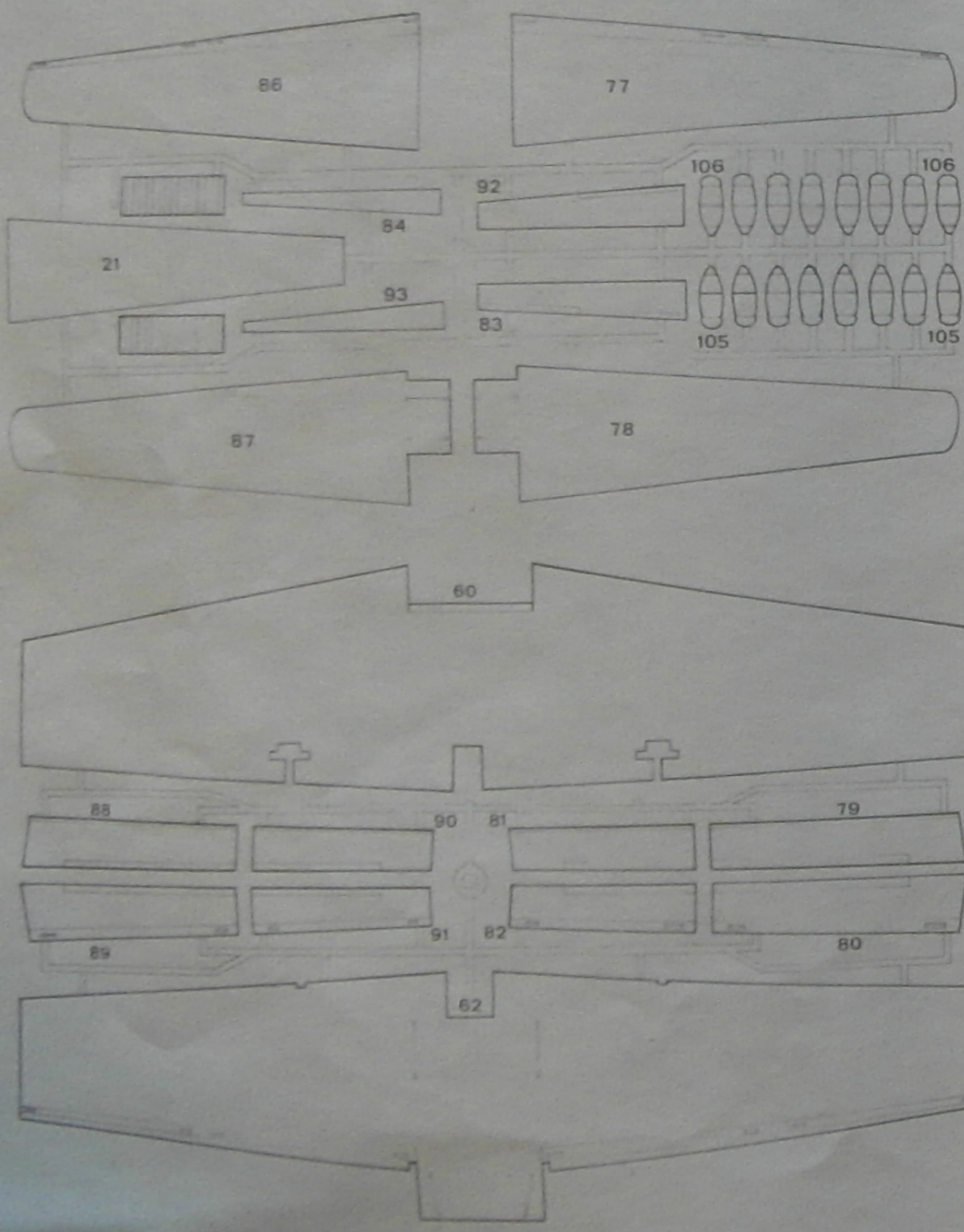
Prior to assemble, study the drawing carefully. By means of a cutter or a pair of scissors, remove the parts to be assembled from the preswork accurately. By means of a blade or of a fine glass-paper, remove possible snags too. Do not pull off the parts with your hands. Carry out the assembly following the tables numbered in order. Cross out the numbers of the already assembled parts marked on the preswork. The black arrows indicate the parts to be stuck, while the white arrows indicate the parts to be assembled without any paste. Please use exclusively paste for polystyrene. The marks placed beside the numbers indicate the preswork where the part to be assembled is placed.

**ACHTUNG - Ein nützlicher Rat!**

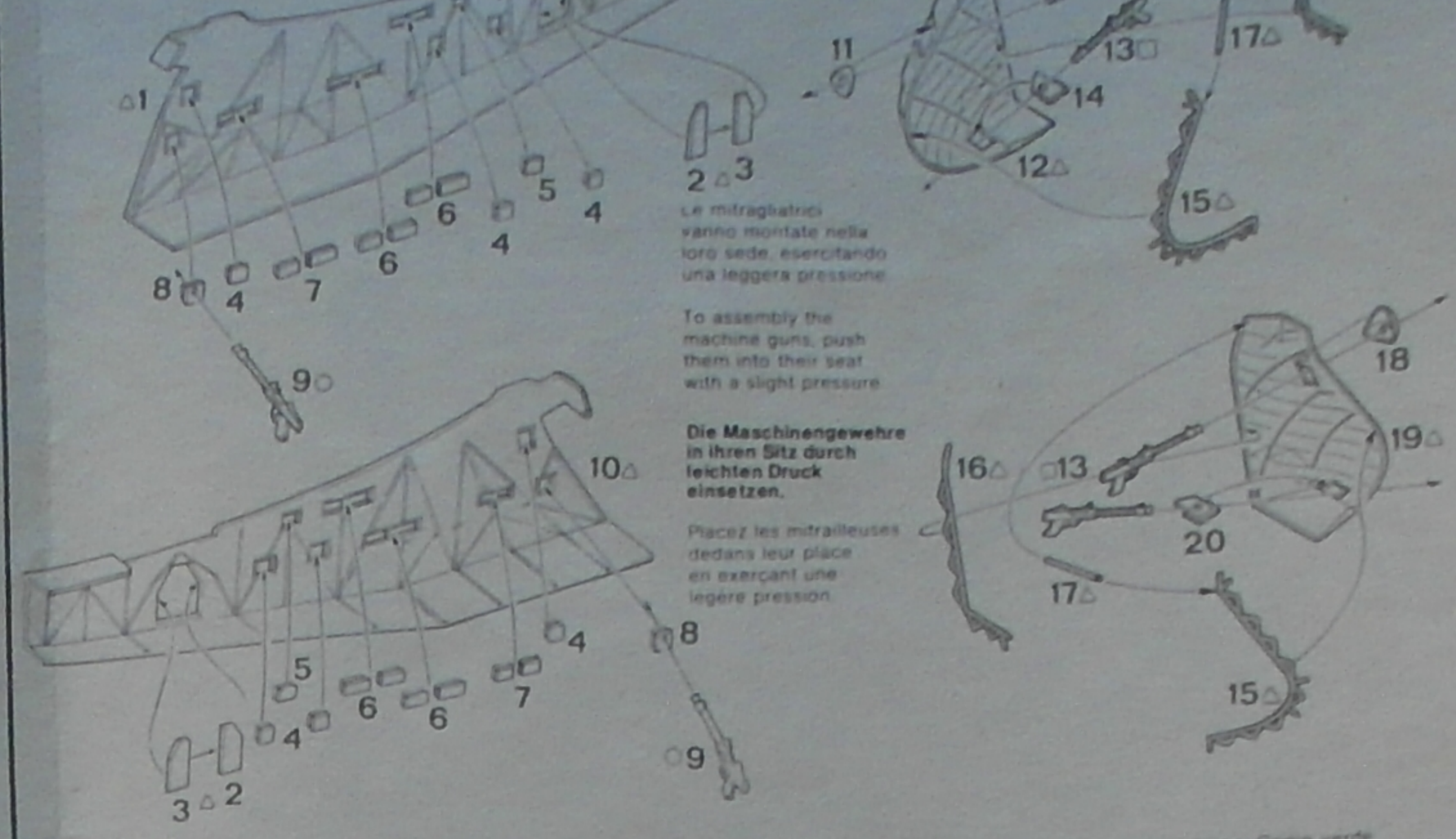
Vor der Montage die Zeichnung aufmerksam studieren. Die einzelnen Montageteile mit einem Messer oder einer Schere vom Spritzling sorgfältig entfernen. Eventuelle Grate werden mit einer Klinge oder feinem Schmirgelpapier beseitigt. Keinesfalls die Montageteile mit den Händen entfernen. Bei der Montage der Tafelnumerierung folgen. Die Nummern der schon montierten Teile auf dem Spritzling ankreuzen. Die schwarzen Pfeile zeigen die zu klebenden Teile während die weißen Pfeile die ohne Leim zu montierenden Teile anzeigen. Bitte nur Revell-Leim verwenden. Die Markierung neben den Nummern zeigt, auf welchem Spritzling das zu montierende Teil zu finden ist.

**ATTENTION - Conseils utiles!**

Avant de commencer le montage, étudier attentivement le dessin. Détacher avec beaucoup de soin les morceaux des moules en usant un massicot ou bien un pair de ciseaux et couper avec une petite lame ou avec de papier de verre fin ébarbages éventuels. Jamais détacher les morceaux avec les mains. Monter les en suivant l'ordre de la numération des tables. Éliminer de la moule le numéro de la pièce qui vient d'être montée, en le biffant avec une croix. Les flèches noires indiquent les pièces à coller, les flèches blanches indiquent les pièces à coller sans colle. Employer seulement de la colle pour polystyrène. Les signes aux côtés des numéros indiquent la moule où se trouve la pièce à monter.



**1 1-20**



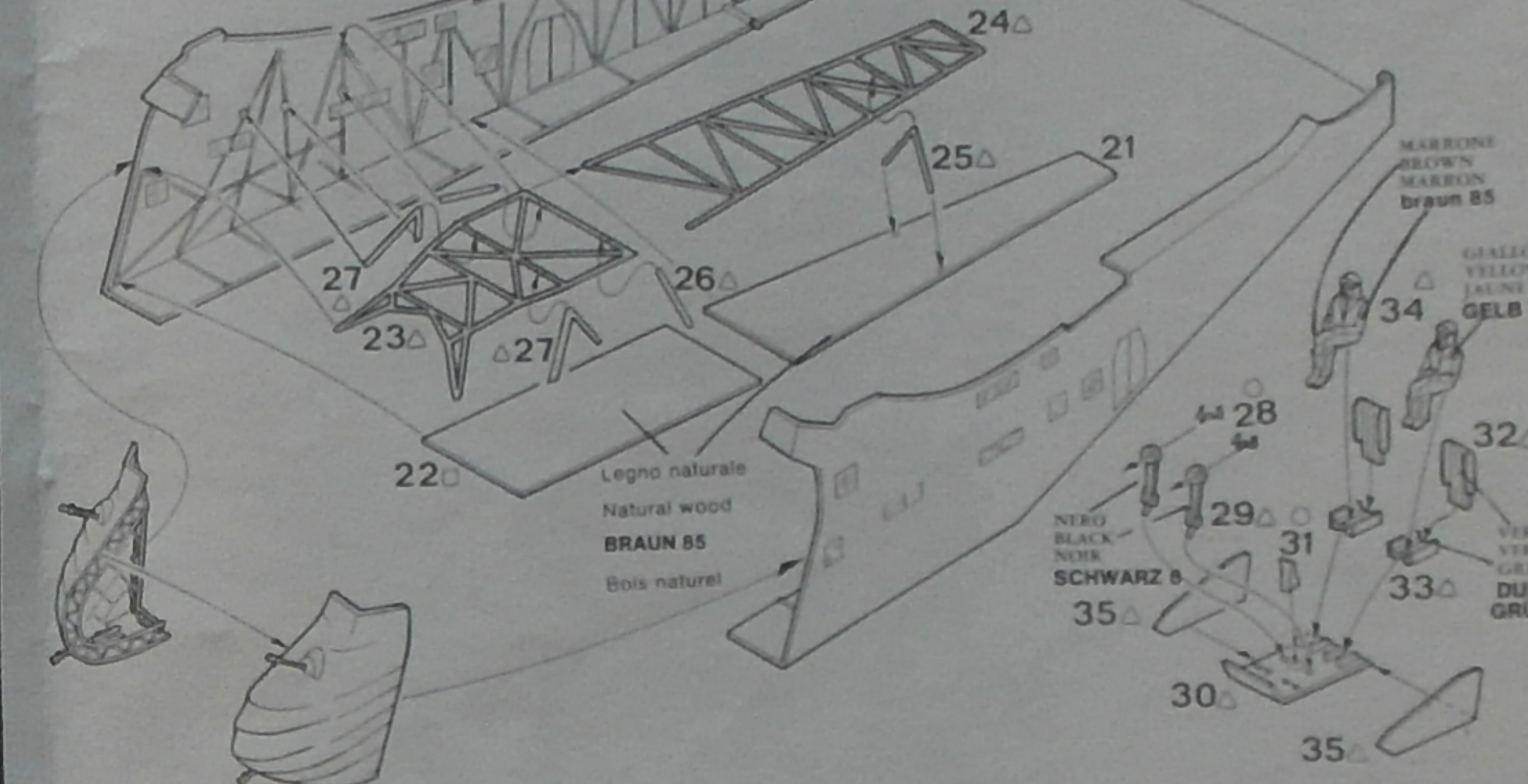
Le mitrailletti vanno montate nella loro sede, esercitando una leggera pressione.

To assembly the machine guns, push them into their seat with a slight pressure.

Die Maschinengewehre in ihren Sitz durch leichten Druck einsetzen.

Placez les mitrailleuses dedans leur place en exerçant une légère pression.

**2 21-35**



Colorazione interna: Grigio verde  
 Inside colouring: Grey green  
 Innere Färbung: schiefergrau 76  
 Coloration intérieure: Gris vert

Legno naturale  
 Natural wood  
 BRAUN 85  
 Bois naturel

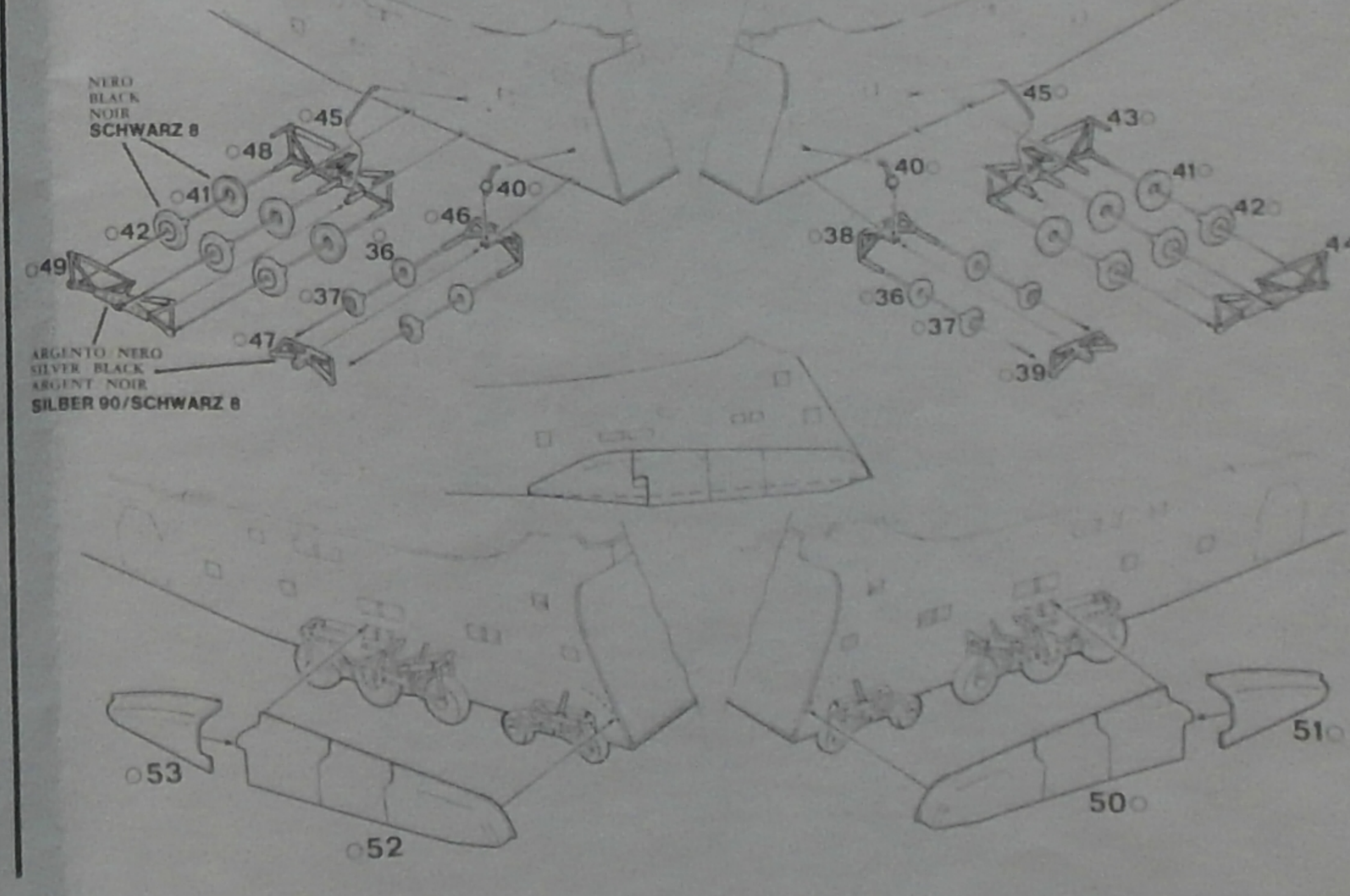
NERO  
 BLACK  
 NÖR  
 SCHWARZ 8

MARRONE  
 BROWN  
 BRAUN 85

GIALLO  
 YELLOW  
 LAURIN  
 GELB 15

VERDE  
 VERT  
 GRÜN  
 DUNKEL GRÜN 67

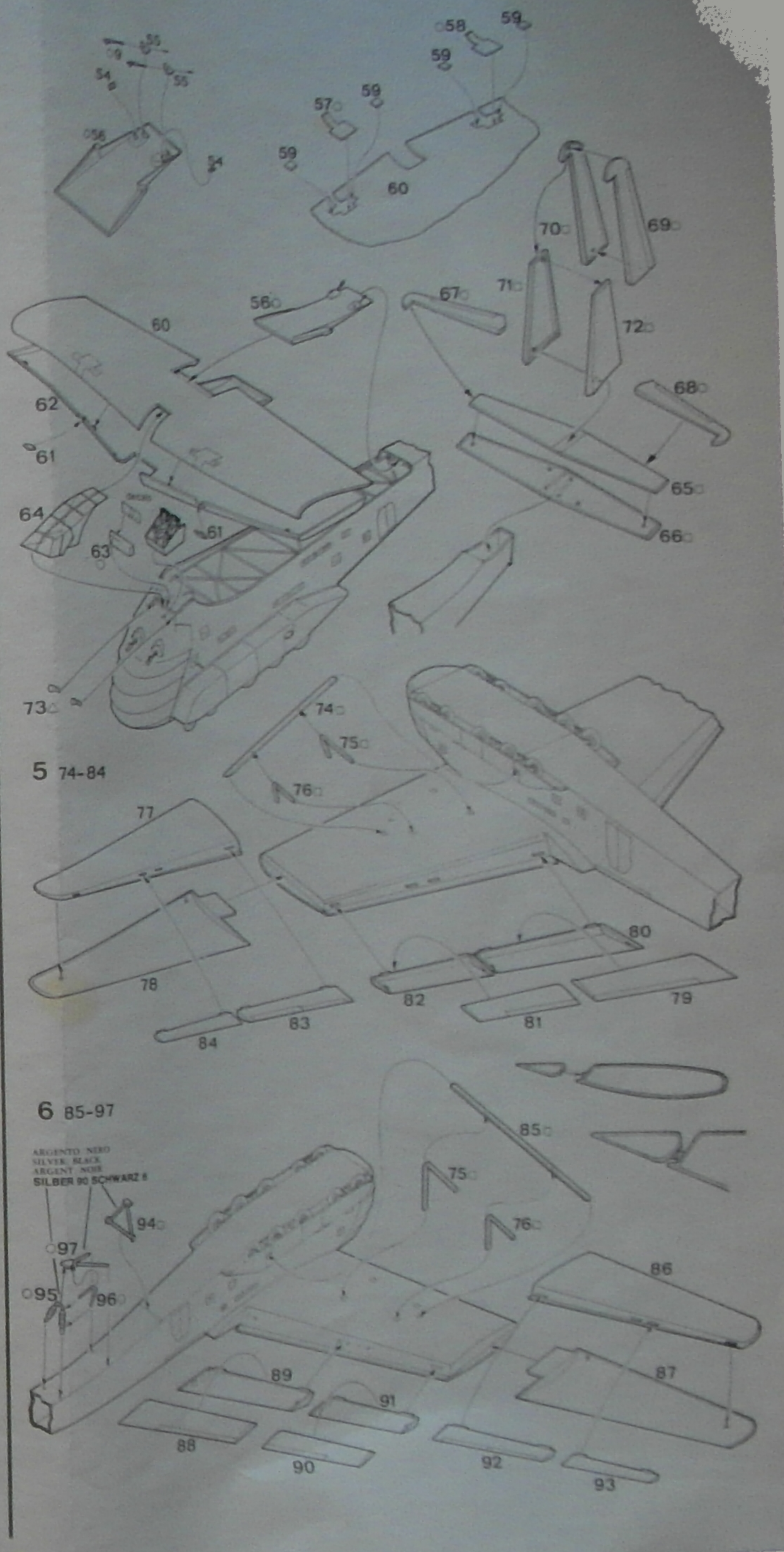
**3 36-53**



NERO  
 BLACK  
 NÖR  
 SCHWARZ 8

ARGENTO  
 SILVER  
 NÖR  
 SILBER 90/SCHWARZ 8

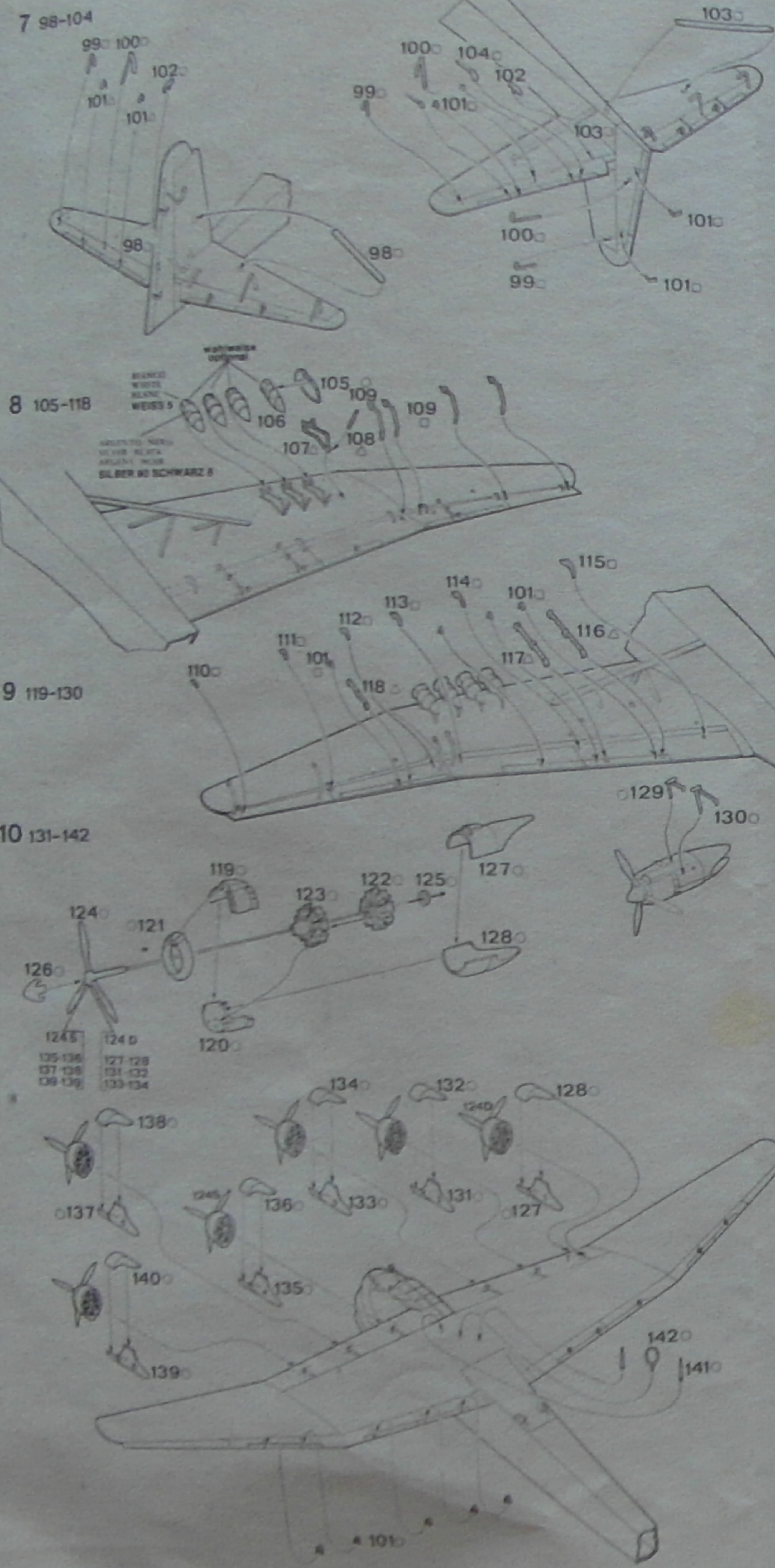
**4 54-73**



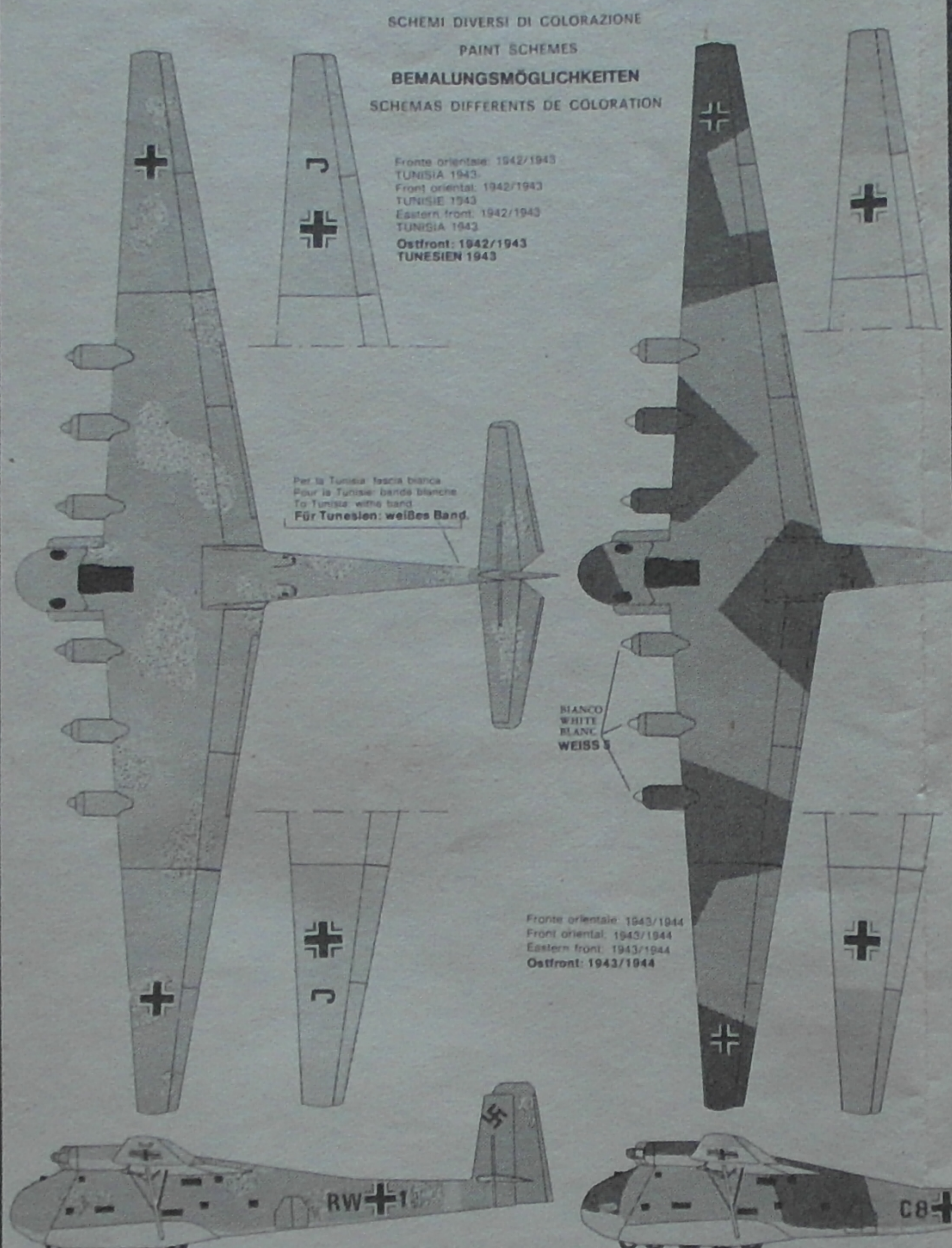
**6 85-97**

ARGENTO  
 SILVER  
 NÖR  
 SILBER 90/SCHWARZ 8





VERDE NERO VERT-NOIR GREEN-BLACK SCHWARZGRÜN 69	VERDE SCURO VERT-FORCE DARK GREEN DUNKELGRÜN 67	AZZURRO CHIARO AZUR CLAIR PALE BLUE MITTELBLAU 55	GIALLO YELLOW JAUNE GELB 15

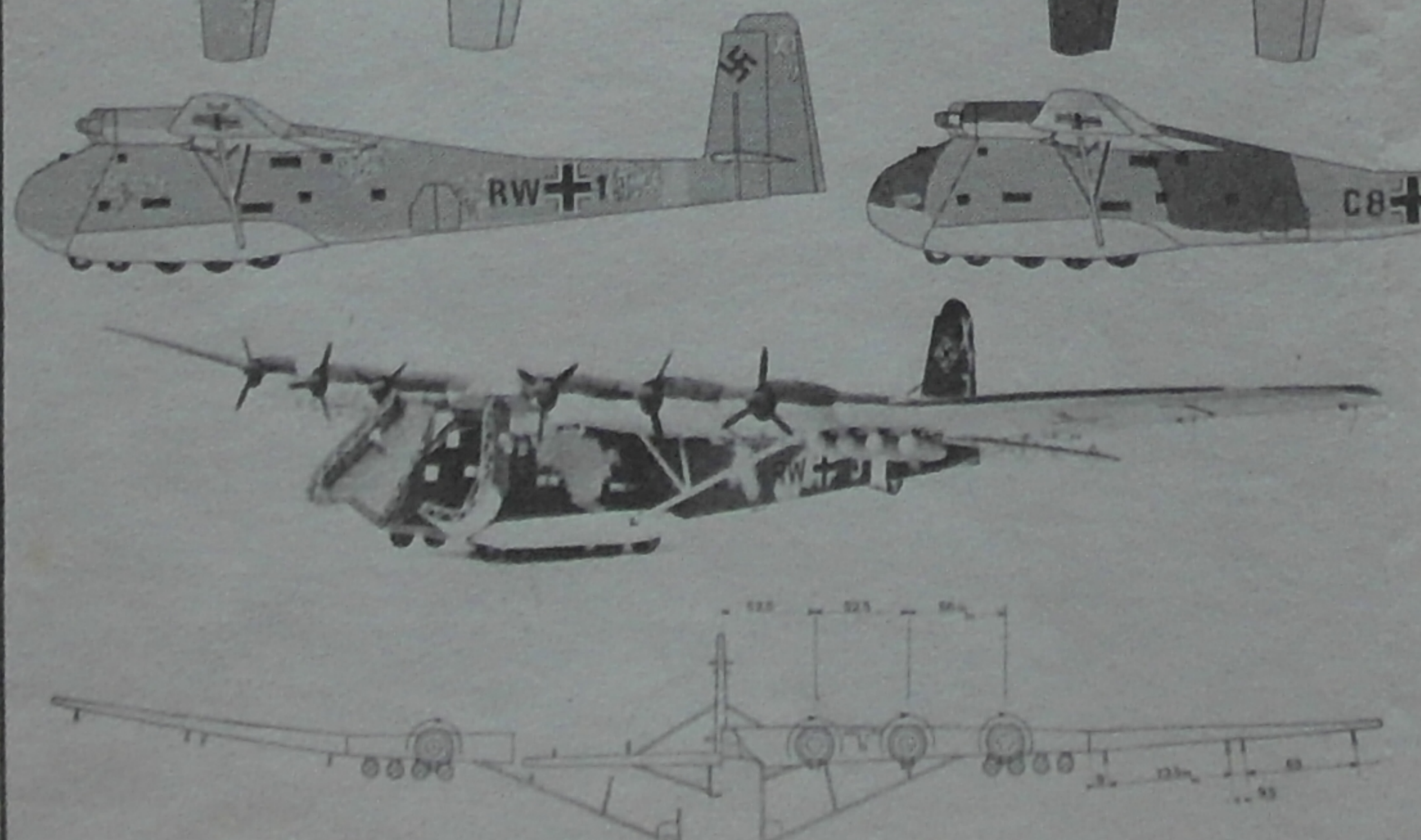


SCHEMI DIVERSI DI COLORAZIONE  
PAINT SCHEMES  
BEMALUNGSMÖGLICHKEITEN  
SCHEMAS DIFFERENTS DE COLORATION

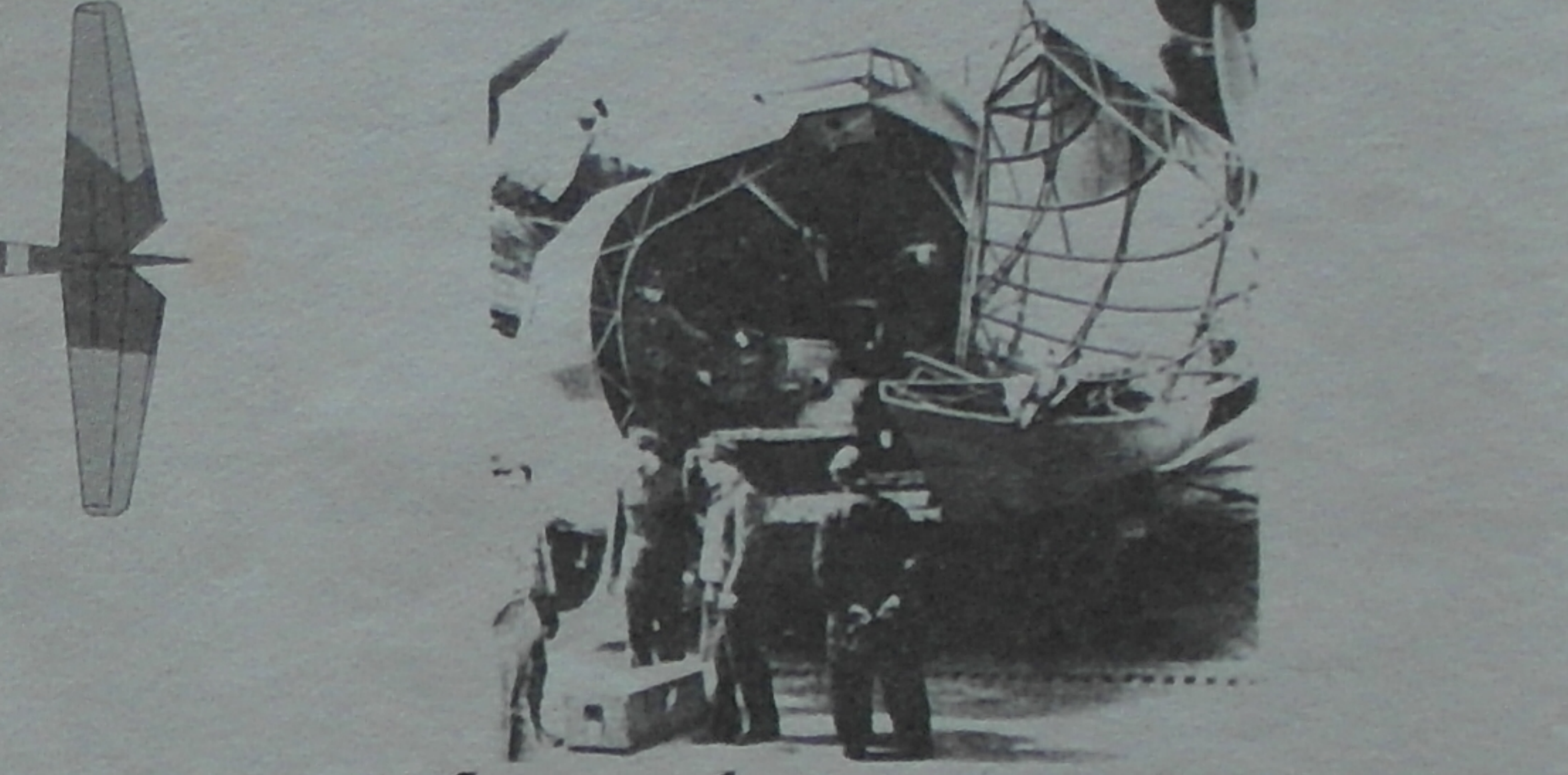
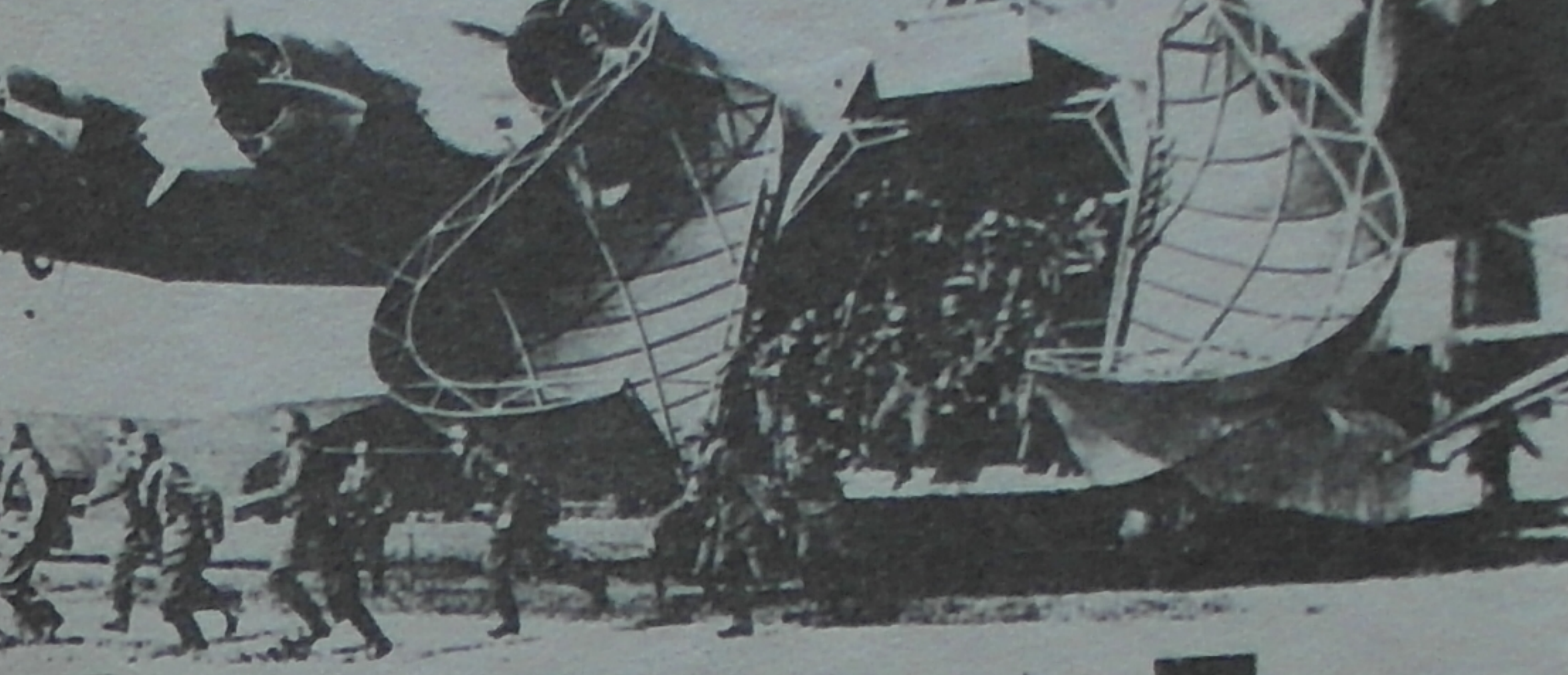
Fronte orientale: 1942/1943  
TUNISIA 1943  
Front orientat: 1942/1943  
TUNISIE 1943  
Eastern front: 1942/1943  
TUNISIA 1943  
Ostfront: 1942/1943  
TUNESIEN 1943

Per la Tunisia: fascia bianca  
Für Tunesien: weisses Band  
BIANCO  
WHITE  
BLANC  
WEISS

Fronte orientale: 1943/1944  
Front orientat: 1943/1944  
Eastern front: 1943/1944  
Ostfront: 1943/1944



Istruzioni per l'applicazione delle decalcomanie: Ritagliare le decalcomanie accuratamente dal foglio, immergere in un recipiente d'acqua pulita per circa 1-2 minuti, metterlo in posizione sul modello e farlo scivolare verso il basso per una migliore aderenza; comprimere con una pressione graduata.  
Directions for applying the decals: Cut the required decals out of the sheet, dip them into a glass of clean water for about 1-2 minutes, position the decals on the model, letting them slide from the paper. For a better adhesion, press them by means of a clean rag.  
Anweisungen für Abziehbilder-Anbrücke: Die benötigten Abziehbilder vom Blatt abschneiden, in ein Glas reines Wasser für etwa 1 Minute eintauchen, auf das Modell legen und durch ein sauberes Tuch andrücken. Um eine bessere Haftung zu erzielen, die Abziehbilder mit einem reinen Tuch andrücken.  
Instrucțiune pentru aplicarea decalcomaniilor: Taija-le decalcomaniile cu precizie de la foaie, le scufunda într-un vas de apă curată pentru o vreme de 1-2 minute și apoi le așezi pe modelul tău, lăsându-le să alunecă de pe hârtie. Pentru o mai bună aderență, apasă-le cu un ștergător curat.



**ME 323 D-1**  
Lorsqu'en 1941 fut construit le gigantesque planeur Me 321 (H-2013) son utilisation présente à première vue un handicap considérable: le décollage, car il n'existait alors aucun avion assez puissant pour soulever ce planeur à pleine charge. Pour y parvenir provisoirement, on prépara d'une part le pentamoteur "Zwilling" (H-2014), seul avion capable de remorquer sans peine le Me 321 et d'autre part on envisagea la transformation de ce planeur en avion autonome. A cet effet, il fut doté de moteurs adéquats dont le nombre fut définitivement fixé à six, après échec essai avec quatre moteurs seulement. Pour ne pas priver de moteurs allemands la fabrication d'autres types d'avions, on eut recours à des moteurs français. Grönme-Rhône s'avèrent utiles, comme par exemple l'installation d'un gros train d'atterrissage à plusieurs roues, la consolidation du patin de queue et l'aménagement de deux petites cabines logées dans les ailes et servant aux mécaniciens.  
Deux mitrailleuses furent ajoutées sur le haut du fuselage et les ouvertures latérales des fenêtres furent réduites. A part la solution apportée au problème du décollage, le Me 323 révéla les mêmes qualités et les mêmes défauts que son prédécesseur le Me 321: d'une part, une grande capacité de charge et sa simplicité de construction; d'autre part la nécessité de disposer de terrains étendus et particulièrement bien équipés et son manque de manœuvrabilité.  
Ce dernier inconvénient, joint à sa vitesse limitée, faisait du Me 323 un proie facile pour la chasse ennemie lorsqu'il n'était pas suffisamment escorté. On y remédia en plusieurs occasions par la mise en place de mitrailleuses aux fenêtres latérales. Dans les versions qui suivirent, d'autres armes fixes furent aussi installées sur les ailes.  
Les premiers exemplaires opérationnels du Me 323 furent livrés fin 1942. En 1943, il fut maintes fois utilisé pour ravitailler la tête de pont tunisienne mais cette opération lui coûta de lourdes pertes. Par la suite il fut employé avec profit pendant un certain temps dans les secteurs battique et méridional du front russe en 1943-1944 (un seul groupe - le 1/105 - totaux en un mois plus de 2 000 sorties).  
Après quoi, les Allemands n'ayant plus besoin d'effectuer de grands déplacements de masse, la fabrication du Me 323 cessa en avril 1944 à son 1956 exemplaire. Les quelques avions restant furent détruits au sol par des raids alliés.  
**CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES:** Envergure: 55 m. Longueur: 28,5 m. Vitesse max: 210 km/h à 1 500 m. Poids à vide: 28 000 kg. Poids max: 43 500 kg. Autonomie avec charge max: 1 100 km. Moteurs: 6 Grönme-Rhône 14 N 48/49, 14 cylindres radiaux, refroidissement à air, de 1 140 HP à décollage. Armement défensif standard: 8 mitrailleuses MG 15 de 7,9 mm.

# ME 323 D-1 GIGANT



**ME 323 D-1**  
Als 1941 der riesige Lastenflieger Me 321 (H-2013) konstruiert wurde, war es bald klar, daß das Hauptproblem darin bestand, daß diese gigantischen Schiffschiffelzeuge starteten, die das Bagage mit voller Last transportieren konnten. Während ebenfalls der Sechsmotoriger Zwillings (H-2014, "improvisiert" wurde, es handelte sich um die einzige Maschine, die die Me 321 ohne Schwierigkeiten schleppen konnte - hätte man anderswohin daran, aus dem Segelflugzeug die Motorleistung zu konstruieren, diesen Motorleistung nach anfänglichen Problemen mit 4 Motoren schließlich auf 6 gesteigert wurde. Um die deutsche Flugzeugmotorenproduktion für andere Flugzeugtypen nicht zu überbeanspruchen, griff man auf französische Motoren vom Typ Grönme-Rhône (die auch für den Typ "Blitz 17" verwendet worden) zurück.  
Die Montage der Motoren machte jedoch die Herstellung der Flügelstruktur schwierig. Eine weitere Veränderung war der Einbau eines Metallfahrwerks, die Verstärkung des Heckspornes und der Anbau zweier Kanonen in den Tragflächen für die Bordwache. Außerdem wurden zwei MG 15 montiert und die seitlichen Fenster verkleinert.  
Abgesehen von der Lösung des Startproblems bewährte die Me 323 die Vor- und Nachteile ihrer Vorgängerin Me 321. Einerseits großer Laderaum und einfache Konstruktion, andererseits Notwendigkeit verlässlicher und besonders ausgeglichener Landebahnen, sowie begrenzte Manövrierfähigkeit. Dieser zuletzt angeführte Nachteil, zusammen mit geringer Geschwindigkeit, machte die Me 323 zu schlechter Bewacher leichter Jäger, wenn die nicht genügend Segelfracht lastet.  
Man versuchte mehrfach durch die Montage von MG 15 an den Seitenfenstern diesen Übernachteil zu beheben.  
In späteren Exemplaren wurden zusätzliche Flügelstützen angebracht. Die ersten einmotorigen Exemplare der Me 323 wurden Ende 1942 ausgeliefert, 1943 wurde das Flugzeug zur Verengung des Tunis-Britannienkanals eingesetzt, wobei ein allein hoher Verlustaufwand brachte. Das Flugzeug war 1943-1944 im Einsatz an den belarusschen und südlichen Sektoren der Ostfront besonders nützlich. Eine einzige Staffel (die 1/105) erreichte über 2 000 Einsätze in einem Monat.  
Da für die Deutschen die Verlegung großer Truppenteile immer weniger notwendig wurde, verringerte die Einstellung der Produktion nach der 195. Maschine im April 1944. Die wenigen übriggebliebenen Exemplare wurden bei den alliierten Normandien am Boden zerstört.  
**TECHNISCHE DATEN:** Spannweite: 55 m. Länge: 28,5 m. Höchstgeschwindigkeit: 210 km/h bei 1 500 m Höhe. Leertgewicht: 28 000 kg. Max. Gewicht: 43 500 kg. Reichweite: 1 100 km. Moteure: 6 x Grönme-Rhône 14 N 48/49, 14 Zyl. Zylindermotoren, wassergekühlt, Abwehrbewaffnung: 8 MG 15, 7,9 mm.

**ME 323 D-1**  
Quando nel 1941 fu costruito il gigantesco aereo Me 321 (H-2013), subito apparve chiaro che la maggiore difficoltà per l'impiego del velivolo era rappresentata dal decollo, in quanto non esistevano aerei di potenza tale da poter sollevare l'aeroplano a pieno carico. Così, mentre da una parte veniva improvvisato il pentamotore "Zwilling" (H-2014) - unico aereo capace di trainare senza difficoltà il Me 321 - dall'altra si pensò di trasformare l'aeroplano in un aereo autonomo dotandolo di sei motori. I cui motori vennero definitivamente fissati in sei, dopo prove inizialmente con quattro.  
Per non togliere motori tedeschi dalla produzione di altri tipi di aerei, si ricorse a motori francesi Grönme-Rhône (gli stessi equipaggiati l'aereo Bloch 174). In tal modo l'installazione di un grosso traino multiruota, la consolidazione di due piccole cabine - l'installazione di un grosso carico multiruota. Il miglioramento del pattino di coda e l'aggiornamento di due piccole cabine - l'aggiornamento di due piccole cabine - l'aggiornamento di due piccole cabine.  
A parte la soluzione del problema del decollo, il Me 323 confermò i pregi e difetti del suo predecessore Me 321, da una parte grande capacità di carico e semplicità di costruzione, dall'altra necessità di ottime piste di atterraggio particolarmente attrezzate e limitate manœvrabilità.  
Quest'ultimo inconveniente, insieme con la bassa velocità, rendeva il Me 323 facile preda della caccia nemica, qualora non sufficientemente sorvegliato. Per ovviare a questo inconveniente, si ricorse a mitrailleuse collocate occasionalmente nelle mitrailleuse laterali. In successivi esemplari vennero aggiunte altre postazioni fosse MG 15.  
I primi esemplari operativi del Me 323 vennero consegnati alla fine del 1942. Nel 1943 l'aereo fu intensamente impiegato per rifornire la testa di ponte in Tunisia e in questa operazione raggiunse un prezzo altissimo in termini di perdite. Il tipo quindi ebbe un discreto impiego in un altro settore tattico meridionale del fronte russo nei primati 1943-44, un solo gruppo (il 1/105) ottenne oltre 2 000 sortite in un mese. Verso metà del 1944 cessò la necessità di grandi spostamenti di truppe, la produzione del Me 323 fu sospesa nell'aprile del '44 e l'89° esemplare, l'ultimo, venne rimasti furono distrutti al suolo dalle incursioni alleate.  
**CARATTERISTICHE TECNICHE:** Apertura alare: 55 m. Lunghezza: 28,5 m. Velocità massima: 210 km/h a 1 500 m. Peso a vuoto: 28 000 kg. Peso massimo: 43 500 kg. Autonomia a carico max: 1 100 km. Moteuri: 6 Grönme-Rhône 14 N 48/49, 14 cilindri radiali raffreddati ad aria, di 1 140 HP a decollo. Armamento difensivo standard: 8 MG 15 da 7,9 mm.

**ME 323 D-1**  
Soon after the huge glider Me 321 (H-2013) was constructed in 1941, it became quite clear that the main problem existed in the fact that no adequate towing planes were available to tow the fully-loaded glider.  
While the six-engine "Zwilling" ("improvised" H-2014) was the only aircraft that could tow the Me 321 without difficulties - the thought came up to change the glider into a propeller-driven airplane.  
The plane was developed to overcome the problem of the output of other German aircraft, French engines of the "Grönme-Rhône" in order to avoid production-capacity problems for the output of other German aircraft, French engines of the "Grönme-Rhône" type were used. The same engines were supplied for "Bloch 174".  
Moreover, the installation of a multi-rudder landing gear, the improvement of the tail wheel assembly and the fitting of two small cockpits into the wings led to the flight mechanics.  
As for the landing gear, the Me 323 confirmed the advantages and disadvantages of its cousin Me 321. Large Laderaum and simple construction versus necessity of extended and especially equipped landing strips as well as limited manoeuvrability and low speed made the Me 323 easy prey to fighter planes, if she did not have enough cover.  
This disadvantage together with slow speed made the Me 323 easy prey to fighter planes, if she did not have enough cover.  
In later post-war modifications attempts were made to eliminate the problem by mounting machine guns through the windows. In later post-war modifications attempts were made to eliminate the problem by mounting machine guns through the windows.  
The first operational units were supplied at the end of 1942. 1943 the plane was used for supply missions at the Tunis bridge head in Tunisia.  
The type Me 323 really flew with success between 1943 and 1944 on the Baltic and Southern sector of the Eastern front. A single squadron (the 1/105) reached more than 2 000 sorties in one month.  
Towards the end of 1944 the necessity of large troop movements became less and less necessary for the Germans, the production was suspended after the 195th aircraft. The few remaining aircraft were destroyed on the ground by the advancing Allied forces.  
**TECHNICAL DATA:** Wing span: 55 m. Length: 28,5 m. Maximum speed: 210 km/h at 1 500 m. Empty load: 28 000 kg. Maximum load: 43 500 kg. Max. load range: 1 100 km. Engines: 6 Grönme-Rhône 14 N 48/49, 14 radial cylinders, air-cooled, each rated at 1 140 hp at take-off. Defensive standard armament: 8 x 7.9 mm MG 15.