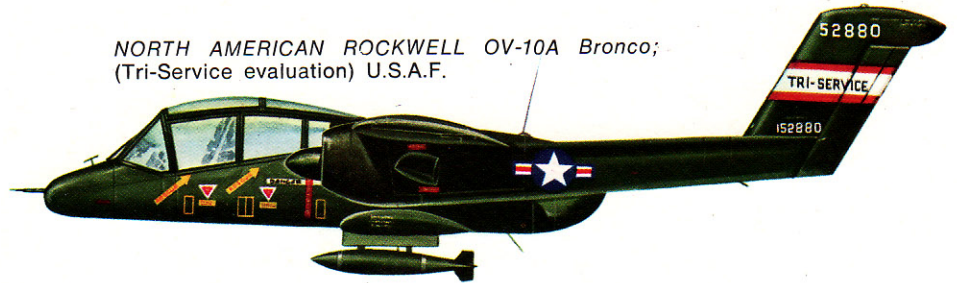
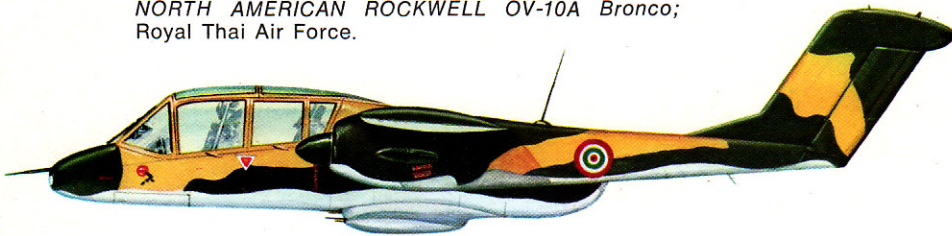


NORTH AMERICAN ROCKWELL OV-10A Bronco;
N.S. Marine Corps.

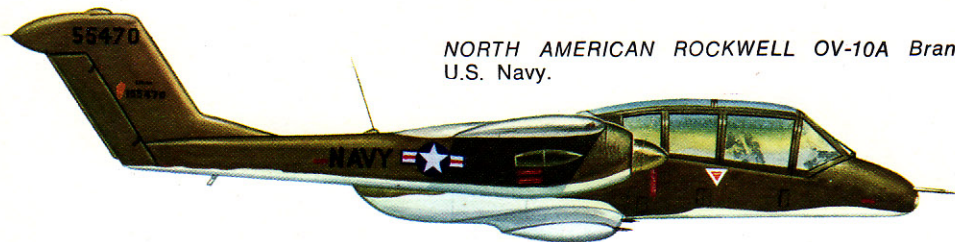
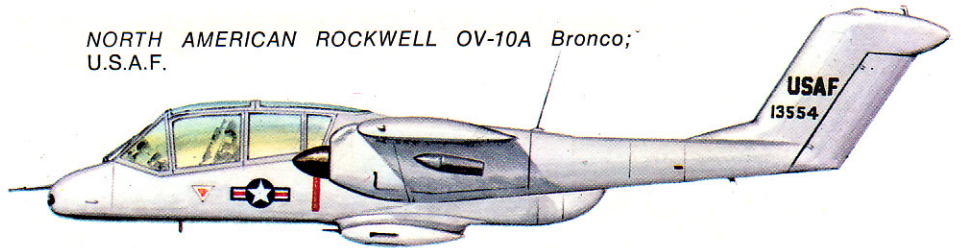


NORTH AMERICAN ROCKWELL OV-10A Bronco;
(Tri-Service evaluation) U.S.A.F.

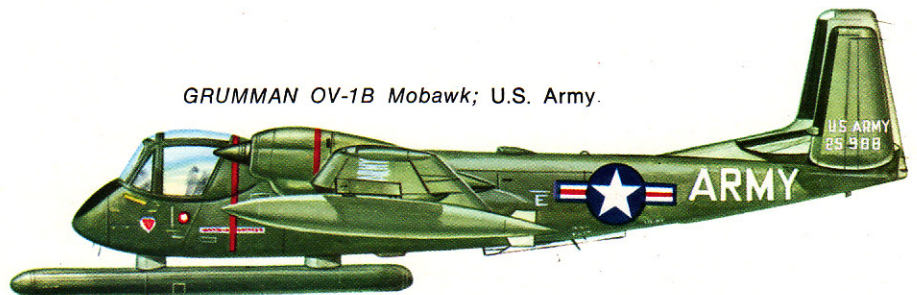
NORTH AMERICAN ROCKWELL OV-10A Bronco;
Royal Thai Air Force.



NORTH AMERICAN ROCKWELL OV-10A Bronco;
U.S.A.F.



NORTH AMERICAN ROCKWELL OV-10A Bronco;
U.S. Navy.



GRUMMAN OV-1B Mobawk; U.S. Army.

NORTH AMERICAN-ROCKWELL OV-10 BRONCO

Nel 1964 fu bandito negli Stati Uniti un concorso per un ricognitore armato, con buone capacità di carico, in grado di operare in operazioni anti-guerriglia o per il trasporto di feriti o paracadutisti. Tra i vari progetti presentati fu scelto quello della North American, e il nuovo aereo, designato OV-10, volò per la prima volta nel luglio del 1965. Le prime prove, però, rilevarono alcune manchevolezze, che portarono a varie modifiche, tra le quali l'aumento dell'apertura alare di 10 ft (30.48 cm). I primi aerei di serie volarono nell'agosto del 1967 e nel febbraio del 1968 furono iniziate le consegne ai reparti dell'U.S.A.F. e dei U.S.M.C., che, nel luglio dello stesso anno, ne iniziarono l'impiego operativo in Vietnam. La costruzione dei 157 esemplari ordinati dall'U.S.A.F. e dei 114 per i Marines è terminata nell'aprile del 1969, ma la costruzione in serie del Bronco è stata ripresa prima verso la metà del 1969, per costruire 18 esemplari per la Germania Federale (OV-10B destinati al traino dei bersagli e muniti di un reattore ausiliario sul dorso della fusoliera) e 16 per la Thailandia, poi verso la fine del 1971 per una fornitura di 16 esemplari (OV-10E) al Venezuela.

In 1964 in the United States a request for bids for an armed reconnaissance plane with good loading capacity, which was able to operate in anti-guerrilla operations or to transport the wounded or paratroopers, was issued. Among the various projects presented that of North American was chosen and the new aircraft, known as OV-10, first flew in July 1965. The first tests, however, showed up some faults which brought about a series of amendments, among which an increase in the wing span of 10 ft (30.48 cm). The first mass produced aircraft flew in August 1967 and in February 1968 deliveries started to the divisions of the U.S.A.F. and the U.S.M.C., which in July of the same year, started using them for operations in Vietnam. Manufacture of the 157 models ordered by the U.S.A.F. and the 114 for the Marines terminated in April 1969, but mass production of the Bronco started again first half way through 1969, to build 18 planes for W. Germany (OV-10B destined for sky train of targets and equipped with an auxiliary jet engine on the back of the fuselage) and 16 for Thailand, and then towards the end of 1971 a supply of 16 planes (OV-10E) for Venezuela.

En 1964 en Amérique, il fut ouvert un concours pour un appareil de reconnaissance armé, ayant des bonnes capacités de chargement, capables d'effectuer des opérations anti-guerrilla ou pour le transport des blessés et des parachutistes. Parmi les divers projets présentés, on choisit celui de la North American; le nouvel avion, designé OV-10, vola pour la première fois en juillet 1965. Cependant au cours des premiers essais, on remarqua plusieurs défauts qui entraînent diverses modifications, parmi lesquelles l'augmentation de l'ouverture des ailes de 10ft (30.48 cm.). Les premiers avions de série volèrent en août 1967, et en février 1968 furent commencées les livraisons aux détachements de l'U.S.A.F. et des U.S.M.C. qui, en juillet de la même année, commencèrent l'utilisation opérationnelle au Vietnam. La construction des 157 exemplaires commandés par l'U.S.A.F. et des 114 autres pour les Marines a été terminée en avril 1969; cependant la construction en série du Bronco fut reprise avant, vers la mi-1969, pour 18 exemplaires pour l'Allemagne Fédérale (OV-10B destinés au trainage des cibles, munis d'un réacteur auxiliaire situé sur le dos du fuselage) et pour 16 autres pour la Thaïlande, et par la suite vers fin 1971 pour une fourniture de 16 exemplaires (OV-10E) au Venezuela.

1964 wurde in den Vereinigten Staaten ein Wettbewerb für einen gerüsteten Aufklärer, mit guten Ladungskapazitäten, geeignet für die Anti-guerrilla-Operationen bzw. für den Transport von Verletzten oder Fallschirmjägern, ausgeschrieben. Unter den vorgelegten Entwürfen wurde derjenige der North American ausgewählt und das neue Flugzeug, OV-10 bezeichnet OV-10, flug zum ersten Mal im Juli 1965. Aus den ersten Proben ergaben sich einige Fehler, die zu verschiedenen Aenderungen, darunter die Erhöhung der Spannweite um 10 ft (30.48 cm). Die ersten Serienflugzeuge flogen im August 1967 und im Februar 1968 begannen die Lieferungen an die U.S.A.F.- und U.S.M.C.-Abteilungen die im Juli desselben Jahres die Operationen im Vietnam damit anfangen. Der Bau von 157 Exemplaren, die an U.S.A.F. bestellt wurden, und von 114 für Marine endete im April 1969; der serienmässige Bau vom Bronco wurde zunächst um die Mitte von 1969 wiederaufgenommen, um 18 Exemplare für Westdeutschland zu bauen (OV-10B bestimmt zum Schleppen der Schiessscheiben und mit einem zuzüglichen Düsentriebwerk im Rumpfrücken versehen) sowie 16 für Thailand, dann gegen Ende 1971 für eine Lieferung von 16 Exemplaren (OV-10E) an Venezuela.

GRUMMAN OV-1 MOHAWK

Il Mohawk è stato progettato per soddisfare a una specifica del U.S. Army per un aereo a decollo corto (S.T.O.L.), capace di operare da campi improvvisati in vicinanza del fronte e in grado di effettuare missioni di osservazione tattica e di sorveglianza sui campi di battaglia. Il primo volo del Mohawk, designato YAO-1, avvenne il 13 aprile 1959. I primi esemplari di serie, designati poi OV-1A, erano equipaggiati con il sistema di macchine fotografiche KA-30: l'aereo portava anche due contenitori per 104 razzi illuminanti per l'impiego notturno. A questo modello seguirono l'OV-1B, equipaggiato con un sistema APS-94 S.L.A.R. (Side Looking Airborne Radar = radar aerotrasportato a osservazione laterale) montato in un contenitore a forma di siluro appeso sotto il lato destro della fusoliera, e lo OV-1C con un equipaggiamento di sorveglianza a infrarossi. Gli equipaggiamenti delle varie versioni sono sistemati in maniera tale da essere facilmente sostituibili, cosicché ogni versione può essere facilmente trasformata in ciascuna delle altre. Il Mohawk, in aggiunta alle missioni di ricognizione, può svolgere anche missioni offensive, essendo dotato di sei punti di attacco subalari per un totale di oltre 1800 Kg.



The Mohawk was designed to meet a U.S. Army specification for an aircraft with short take off (S.T.O.L.) which could operate on improvised strips near the front and could carry out tactical observation and surveillance missions on the battle fields. The Mohawk's first flight took place on April 13th, 1959 and the aircraft was known as YAO-1. The first mass produced versions, later known as OV-1A, were equipped with the KA-30 camera system: the aircraft also carried two containers for 104 parachute flares for night use. This model was followed by the OV-1B, equipped with an APS-94 S.L.A.R. (Side Looking Airborne Radar) system equipped in a container of a torpedo shape which hung under the right side of the fuselage, and the OV-1C with infrared surveillance equipment. The equipment of the various versions are placed in such a way that they are easily substitutable, so that each version can easily be transformed into any one of the other versions. The Mohawk, in addition to its reconnaissance missions, can also under offensive missions, as it is equipped with six underwing attack points for a total of more than 1800 kgs.

Le Mohawk fut projeté pour satisfaire à une demande spécifique de la U.S. Army concernant un avion à décollage court (S.T.O.L.), capable d'opérer à partir de terrains improvisés à proximité du front et capable d'effectuer des missions d'observation tactique et de surveillance sur les champs de bataille. Le premier vol du Mohawk, désigné YAO-1, fut effectué le 13 avril 1959. Les premiers exemplaires de série, désignés ensuite OV-1A, étaient équipés du système d'appareils photographiques KA-30; cet avion portait aussi deux containers pour 104 fusées éclairantes pour l'utilisation nocturne. Ce modèle fut suivi par le OV-1B doté d'un système APS-94 S.L.A.R. (Side Looking Airborne Radar = radar aérien pour observation latérale) monté dans un container en forme de torpille suspendu sous le côté droit du fuselage, et par le OV-1C doté d'un équipement de surveillance à infrarouges. Les équipements des différentes versions ont été élaborés de façon à être facilement substitués, ce qui fait que chaque version peut être facilement transformée en chacune des autres. Le Mohawk, exception faite des missions de reconnaissance, peut effectuer aussi des missions offensives, étant dotés de six points d'attache sous les ailes pour un total de plus de 1800 kg.

Die Mohawk-Maschine wurde deshalb entworfen, um einer Spezifikation von U.S. Army über ein Flugzeug mit kurzem Abflug (S.T.O.L.) nachzukommen, das in der Lage sei, von schnell veranstalteten Bahnen an der Front abzufiegen und Aufträge von taktischer Beobachtung und Überwachung auf dem Kampffeld durchzuführen. Der erste Flug des YAO-1 bezeichneten Mohawk fand am 13 April 1959 statt. Die ersten, später OV-1A genannten Serienexemplare waren mit dem Photoapparatsystem KA-30 versehen: das Flugzeug trug ausserdem zwei Behälter für 104 Leuchtraketen zur Nachtanwendung. Diesem Modell folgten das OV-1B, ausgerüstet mit einem System APS-94 S.L.A.R. (Side Looking Airborne Radar = luftbeförderter Radar mit seitlichem Beobachtungsbereich), das in einem Torpedoförmigen Behälter unter der rechten Rumpf-Seite eingebaut war; und das OV-1C mit einer Infrarot-Überwachungsausstattung. Die Ausstattungen der verschiedenen Versionen sind so angeordnet, dass sie leicht ersetzt werden können, sodass jede Version in alle anderen umgewandelt werden kann. Das Mohawk kann neben den Aufklärungsaufgaben, auch Angriffsoperationen durchführen, weil es mit sechs Angriffspunkten unter den Flügeln, d.h. 1800 Kg. insgesamt, versehen ist.

1 Insegna nazionale Aviazione U.S.A.

1 National symbol U.S.A. Air Force.

1 Emblème national Aviation U.S.A.

1 Nationalabzeichen der U.S.A. Luftwaffe.

2 Insegna nazionale Aviazione Tailandese.

2 National symbol Thailand Air Force.

2 Emblème national Aviation Thaïlandaise.

2 Nationalabzeichen der Luftwaffe Thailands.

3 Colori riportati sulle pale delle eliche.

3 Colours shown on the propeller blades.

3 Couleurs appliquées sur les pales des hélices.

3 Farben, die auf den Schraubenblättern aufgetragen werden.