

1:48 th Scale – Echelle 1:48 ème.



Nell'ultima Guerra Mondiale la Macchi era stata costruttrice di aerei da caccia tra i più belli e maneggevoli di tutto il conflitto, velivoli che resteranno per la loro popolarità sinonimo della Regia Aeronautica. Dopo il riassetamento del dopoguerra la ditta di Varese produrrà un aviogetto da addestramento che sarà riconosciuto come il prodotto aeronautico italiano di maggior successo commerciale in senso assoluto.

L'ing. Bazzocchi (l'allora "cervello" della Macchi), iniziò nel 1953 a pensare ad un velivolo per l'addestramento iniziale, biposto, mono-reattore, dalle caratteristiche d'avanguardia. Il propulsore scelto fu l'Armstrong Siddeley Viper 8, leggero, affidabile, duraturo e con prestazioni interessanti per la sua semplicità. Si cominciò a lavorare attorno a queste specifiche, e quando nel 1956 l'Aeronautica Militare confermò il suo interesse per questo progetto, esso aveva già assunto quella configurazione che sarebbe poi rimasta definitiva. Il velivolo, la cui sigla ufficiale fu MB. 326 (numero precedente attribuito ad un progetto che non ebbe seguito), era stato originariamente concepito biposto con i posti affiancati, secondo la filosofia anglosassone. In Italia però si considera tuttora come migliore sistemazione quella con i posti in tandem, e la Macchi si adeguò alla specifica (che si è riconosciuta la più proficua per molti aspetti).

Sin dal progetto iniziale si prevedeva la possibilità di armare il velivolo trasformandolo non semplicemente in piattaforma per l'addestramento al tiro ma anche in discreto assaltatore leggero: si contemplava difatti l'installazione facoltativa nel muso di quattro mitragliatrici, cosa che non ebbe seguito. Grazie al buon carico alare era invece possibile trasportare un vasto assortimento di carichi sia di caduta sia di lancio, per un potenziale offensivo non indifferente. Si giunge all'evoluzione finale della formula, dall'addestratore al monoposto armato: con la sigla MB. 326K (anziché la prevista MB. 336). il primo prototipo I-AMKK ha compiuto il primo volo nell'Agosto 1970, seguito successivamente dal secondo esemplare I-KMAK. I propulsori erano rispettivamente Viper 540 e Viper 632, dalle migliorate caratteristiche rispetto ai precedenti. Grazie all'adozione della corazzatura dell'abitacolo, dell'irrobustimento dei cassoni alari e ai cannoni DEFA 552/553 da 30 mm. l'MB 326K si è rivelato un assaltatore di tutto rispetto con delle caratteristiche belliche addirittura superiori al caccia standard in dotazione ai reparti d'assalto italiani (il G. 91 R-4 Kit. ESCI N. 4027). Per motivi politici il 'K', se pur sperimentano con risultati estremamente positivi, non fu acquistato dall'AMI, ma conobbe ugualmente un buon successo di vendita all'estero. La South African Air Force utilizza infatti proficuamente questo velivolo come for-

za principale delle sue unità antiguerriglia (COIN) e da supporto tattico ravvicinato.

During the last world war, Macchi built some of the most beautiful and easy to handle fighter aircraft of the whole war, aircraft which, for their popularity, will remain synonymous of the Air Force fleet. Upon the return to normality after the war, the Varese company produced a training jet which was to become known as the most commercially successful Italian aeronautical product.

In 1953, Ing. Bazzocchi (the then "brain" of Macchi) began to think about a twin seater, single reactor aircraft for initial training, with the most advanced characteristics. The propelling system chosen was the Armstrong Siddeley Viper 8, light, reliable, durable and having an interesting performance in view of its simplicity. Work was begun on this specification and when, in 1956, the Air Force confirmed its interest in this project, it had already assumed the configuration which would remain the final one. The twin seater aircraft, with the official code number of MB. 326 (a number previously assigned to a project which was not followed through), was originally designed to have the seats placed side by side, according to Anglo Saxon thinking.

In Italy, however, tandem type seating is still considered to be the best, and Macchi adjusted its specification accordingly (renowned to be the most profitable from many aspects).

Right from the beginning of the project, the possibility of arming the aircraft was foreseen, transforming the aircraft not only in a simple firing training platform but also in a noteworthy light assault aircraft: in fact, the optional installation of four machine guns in the aircraft nose was contemplated but never carried out. Thanks to its good wing weight, it was instead possible to carry a vast assortment of bombing and firing loads, forming a formidable offensive potential. With the code MB.326K (instead of the foreseen MB.336), the final evolution of the formula was achieved, from trainer to single seater armed aircraft. The first prototype I-AMKK made its first flight in August 1970, followed by a second example I-KMAK. The propelling systems were respectively Viper 540 and Viper 632, having improved characteristics compared to the previous versions. Thanks to the adoption of cockpit armour plating and reinforced DEFA 552/553 30 mm gun casings, the MB.326K has become a formidable assault aircraft with fighting characteristics even better than those found on the standard

fighters used by the Italian assault units (the G.91R-4 Kit. ESCI n. 4027).

For political reasons, the "K", even though tested with extremely good results, was not bought by the Italian Air Force, but achieved success all the same with sales abroad. The South African Air Force in fact uses this aircraft with success as a main force with anti-fighter units (COIN) and as tactical reconnaissance support.

Au cours de la dernière guerre mondiale, Macchi a construit des avions de chasse qui comptent au nombre des plus beaux et des plus maniables de tout le conflit, des avions qui pour leur popularité resteront le synonyme de l'Aéronautique Royale. Après la réorganisation de l'après guerre, la firme de Varese produit un jet de formation qui sera reconnu comme le produit aéronautique italien devenu le plus grand succès commercial en absolu.

L'ingénieur Bazzocchi - cerveau de Macchi à l'époque - commença en 1953 déjà à penser à un avion pour la formation initiale, biplace, monoréacteur, aux caractéristiques d'avant-garde. Le réacteur choisi fut l'Armstrong Siddeley Viper 8, léger, fiable, durable et offrant des performances intéressantes étant donné sa simplicité. Le travail se développa sur ces bases et quand en 1956 l'Aéronautique Militaire confirma son intérêt pour ce projet, il avait déjà pris sa configuration définitive. L'avion, dont le sigle officiel fut MB 326 (sigle précédemment attribué à un projet qui resta sans suite), avait été conçu à l'origine comme un biplace avec sièges côte à côte selon la philosophie anglosaxonne. En Italie on pense, aujourd'hui encore, que la configuration optimale est le tandem et Macchi s'en tint à cette conception (qui s'est avérée comme la plus favorable sous de nombreux aspects). Le projet initial déjà prévoyait la possibilité d'armer l'avion en le transformant non pas seulement en plateforme de formation au tir, mais également en engin d'assaut léger.

On pensait en effet à installer quatre mitrailleuses dans le nez, chose qui n'eut pas de suite. Grâce à la bonne charge alaire, il était par contre possible de transporter une vaste gamme de charges - de chute ou de lancement - avec un potentiel offensif non indifférent. On arriva ainsi à l'évolution finale de la formule, d'avion de formation à monoplace armé, avec le sigle MB 326K (à la place de MB 336 initialement prévu).

Le premier prototype I-AMKK a effectué son premier vol en août 1970, suivi par un deuxième exemplaire I-KMAK. Les réacteurs étaient respectivement le Viper 540 et le Viper 632 aux caractéristiques améliorées par rapport aux modèles précédents. Le blindage du cockpit, le renforcement des caissons des ailes et les canons DEFA 552/553 de 30 mm, ont transformé le MB 326K en avion d'assaut redoutable avec des caractéristiques tactiques supérieures à celles du chasseur standard des sections d'assaut italiennes (le G 91 R-4 Kit. ESCI N. 4027). Bien qu'expérimenté avec des résultats extrêmement positifs, le "K" ne fut pas acheté par l'AMI pour des raisons politiques, mais fut néanmoins un succès de vente à l'étranger. La South African Air Force utilise en effet cet avion avec succès comme principale force de ses unités antiguerrilla (COIN) et comme support tactique rapproché.

Während des letzten Weltkrieges war die Firma Macchi Hersteller der schönsten und beweglichsten Jagdflieger dieser internationalen Auseinandersetzung; es handelte sich um Flugzeuge, die aufgrund ihrer Berühmtheit ein Synonym für das Monopol der Luftfahrt bleiben werden. Nach dem Wiederaufbau in der Nachkriegsperiode stellt die Firma von Varese ein Düsenflugzeug für Ausbildungszwecke her, das als das italienische Luftfahrterzeugnis mit dem grössten Handelserfolg anerkannt wird.

Ing. Bazzocchi (das damalige "Gehirn" der Firma Macchi) hatte 1953 die Idee, ein Flugzeug für die Ausbildung von Anfängern, mit zwei Plätzen, einem Triebwerk und mit den modernsten Merkmalen zu schaffen. Als Antrieb wählte man den Armstrong Siddeley Viper 8 - leicht, zuverlässig, mit langer Lebensdauer und, aufgrund seiner Einfachheit, äusserst interessanter Leistung. Man beginnt mit der Arbeit an diesen Eigenschaften, und im Jahre 1956, als die Militärluftfahrt ihr Interesse an diesem Projekt bestätigte, hatte dieses Flugzeug bereits seine endgültige Form angenommen. Ursprünglich war dieses Flugzeug, dessen offizielles Zeichen MB. 326 (eine Nummer, die vorher einem Projekt beigegeben worden war, das nicht vollendet wurde) lautet, nach der angelsächsischen Auffassung mit zwei nebeneinander befindlichen Plätzen entwickelt worden. In Italien betrach-

tet man jedoch immer noch die Anordnung der Plätze hintereinander als besser, und die Macchi passte sich dieser Forderung an (diese Form hat sich hinsichtlich vieler Aspekte als die günstigere erwiesen).

Bereits beim ursprünglichen Projekt war die Ausstattung des Flugzeugs mit Waffen vorgesehen, womit es nicht einfach in eine "Rampe" für Schussübungen sondern auch zu einem recht guten und leichten Angriffsflieger verwandelt wurde: man sah daher die Möglichkeit des Einbaus von vier Maschinengewehren in die Schnauze vor; dies wurde jedoch nie getan. Dank der guten Flügelflächenbelastung war hingegen der Transport sehr verschiedenartiger Lasten - sei es Fall - oder Schusslasten - möglich, und es ergab sich daher ein nicht unbedeutendes Offensivpotential. Man erreichte die letzte Entwicklungsstufe dieses Typs; vom Ausbildungsflugzeug zum bewaffneten Einsitzer, der das Zeichen MB. 326K (anstatt des vorgesehenen Zeichens MB. 336) erhielt. Der erste Prototyp I-AMKK absolvierte seinen ersten Flug im August 1970, ihm folgte das zweite Exemplar I-KMAK. Als Antriebe wurden dabei der Viper 540 bzw. Viper 632 verwendet, die im Vergleich zu den vorhergehenden besseren Leistungen aufwiesen. Dank der Panzerung des Führerraumes, der Verstärkung der Flügelstruktur und dem Einbau der Kanonen DEFA 552/553 zu 30 mm wurde der MB. 326K zu einem beachtenswerten Angriffsflugzeug, dessen Kampfmerkmale selbst die der Standard-Jagdflugzeuge der Angriffsbereiche des italienischen Heeres übersteigen (G. 91 R-4 Kit. ESCI N. 4027). Aus politischen Gründen wurde der Typ "K" - obwohl mit äusserst positivem Ausgang erprobt - nicht von der AMI gekauft, erreichte jedoch einen guten Verkaufserfolg im Ausland. Die South African Air Force setzt dieses Flugzeug, zum Beispiel, erfolgreich als Hauptmittel seiner Einheiten im Kampf gegen den Guerillakrieg (COIN) als taktische Nahkampfstütze ein.

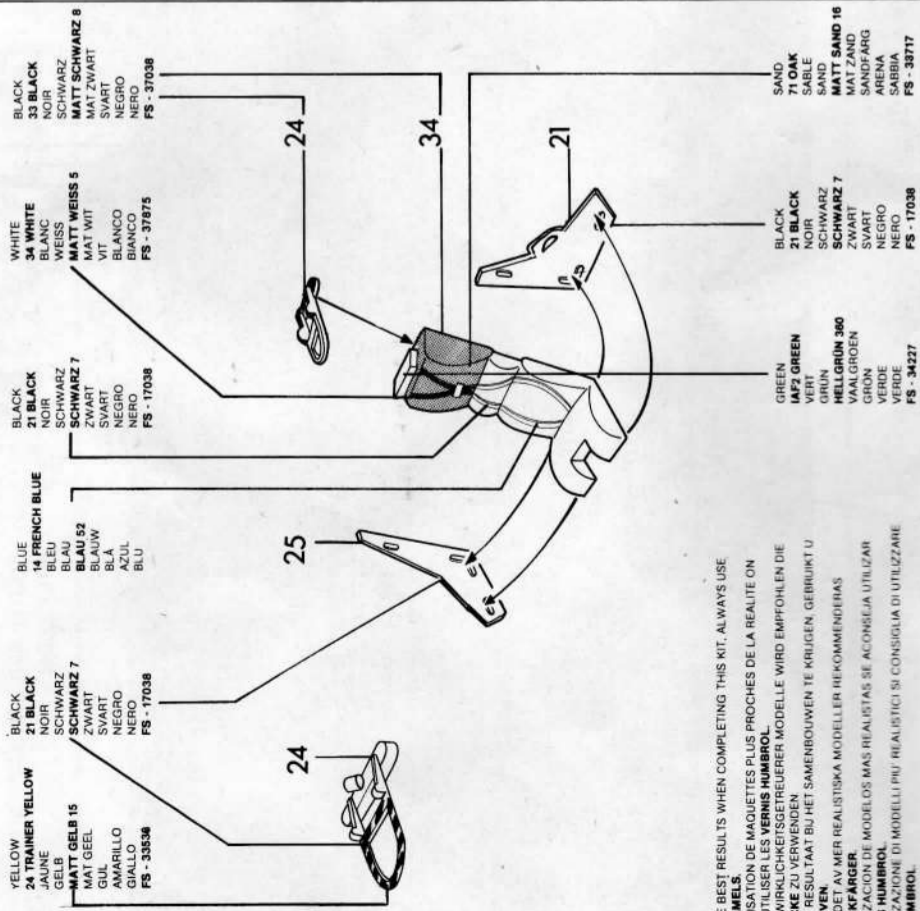
Durante la última guerra mundial la firma Macchi fue constructora de aviones caza entre los más bonitos y manejables de todo el conflicto; aviones que por su popularidad se convirtieron en sinónimo de la Real Aeronáutica. Después de la reorganización posteriores a la guerra, la empresa de Varese (Italia) producirá un aeroplano de adiestramiento que será luego reconocido como el producto aeronáutico italiano de mayor éxito comercial en sentido absoluto.

El Ing. Bazzocchi (por ese entonces el cerebro de la Macchi) comenzó a pensar en 1953 en un avión para el adiestramiento inicial, de dos puestos, monoreactor, de características de vanguardia. El propulsor escogido fue el Armstrong Siddeley Viper 8, liviano, seguro, duradero y con interesantes prestaciones por su simplicidad. Se comenzó a trabajar sobre estas especificaciones, y cuando en 1956 l'Aeronáutica Militar confirmó su interés por este proyecto, éste ya había alcanzado la configuración que quedaría como definitiva. El aeroplano, cuya sigla oficial fue MB.326 (número precedentemente atribuido a otro proyecto que no fue llevado a cabo), había sido concebido originariamente de dos puestos, flanqueados según la filosofía anglosajona. Pero en Italia se considera una disposición todavía mejor la de los puestos en tandem y Macchi se adaptó a tal especificación (reconocida como la más provechosa por muchos aspectos).

Desde el proyecto inicial se preveía la posibilidad de armar el avión transformándolo no simplemente en plataforma para el adiestramiento al tiro sino también un pasable asaltador liviano: se contemplaba en efecto la instalación facultativa en la trompa de cuatro metraladoras, cosa que no se llevó a cabo. Gracias a la buena carga alar era posible transportar, en cambio, una buena provista de carga tanto de caída como de lanzamiento, de potencial ofensivo no indiferente. Si llegó a la evolución final de la fórmula, del adiestrador al puesto único armado: con la sigla MB.326K (en vez de la prevista MB.336). El primer prototipo cumplió su primer vuelo en agosto de 1970, seguido sucesivamente por el segundo ejemplar I-KMAK. Los propulsores eran, respectivamente Viper 540 y Viper 632, con características mejoradas respecto a los precedentes. Gracias a la adopción del acorazado de la cabina, al robustecimiento de las cajas alares y a los cañones DEFA 552/553 de 30 mm, el MB.326K se ha revelado como un asaltante de respeto con características bélicas hasta superiores a las del caza standard en dotación a las secciones de asalto italianas (el G.91 R-4 Kit. ESCI N. 4027). Por motivos políticos, el avión "K", aunque experimentado con resultados extremadamente positivos, no fue comprado por la AMI, pero logró igualmente éxito en las ventas en el extranjero.

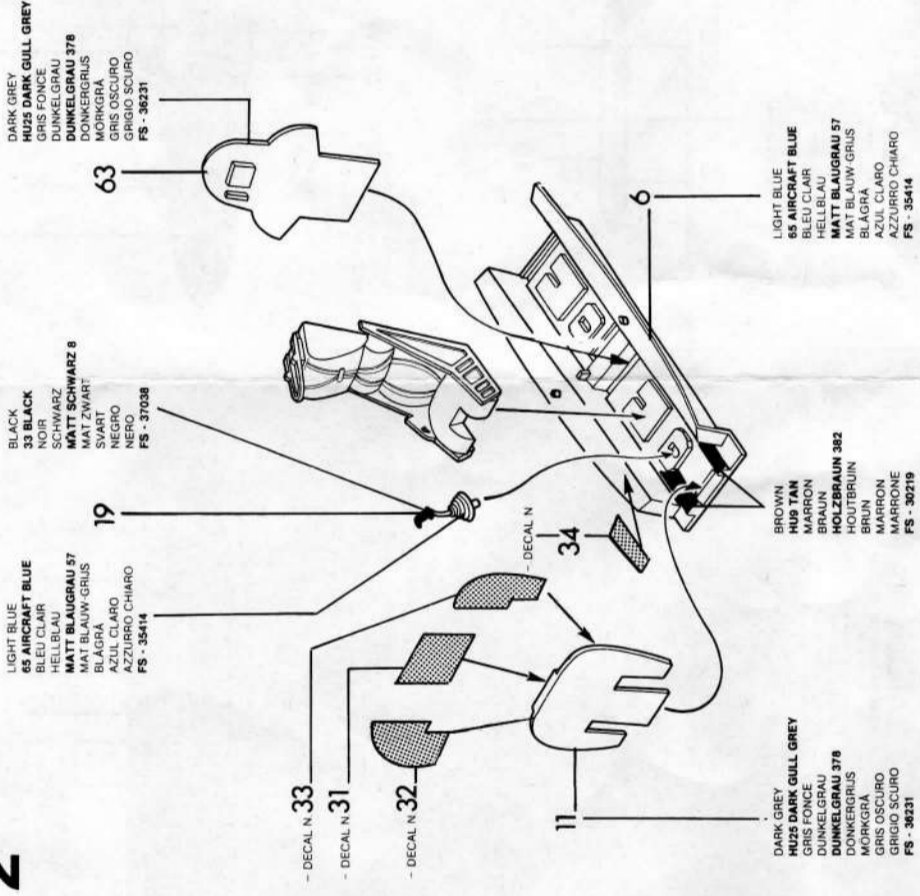
La South African Air Force utiliza, en efecto, proficuamente este aeroplano como fuerza principal de sus unidades contra guerrilla (COIN) y de apoyo táctico cercano.

1



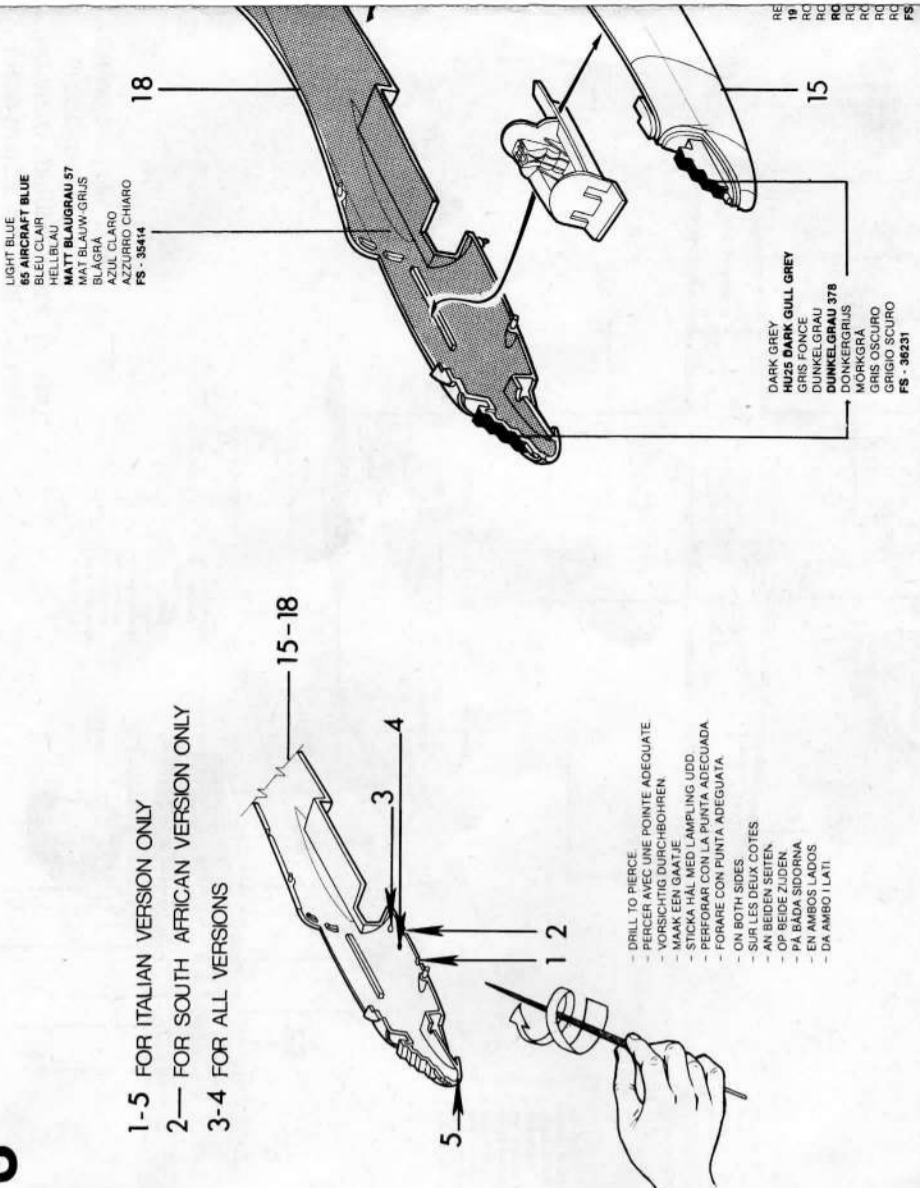
- TO OBTAIN THE BEST RESULT WHEN COMPLETING THIS KIT, ALWAYS USE HUMBROL PAINTS.
 - POUR OBTENIR LE MEILLEUR RESULTAT, UTILISEZ TOUJOURS LES PEINTES HUMBROL.
 - FÜR DEN BESTEN ERGEBNIS WENN SIE DIESER KIT BEWERTEN, VERWENDEN SIE HUMBROL-FARBEN.
 - OM HET BESTE RESULTAAT BIJ HET SAMENBROUWEN TE KRUGEN, GEBRUIKT U HUMBROL VERVEN.
 - PARA LA REALIZACION DE MODELOS MAS REALISTAS RECOMENDAMOS LOS BARRILES HUMBROL.
 - PER LA REALIZZAZIONE DI MODELLI PIU' REALISTICI SI CONSIGLIA DI UTILIZZARE LE VERNICI HUMBROL.

2



- DECAL N. 33
 - DECAL N. 31
 - DECAL N. 32

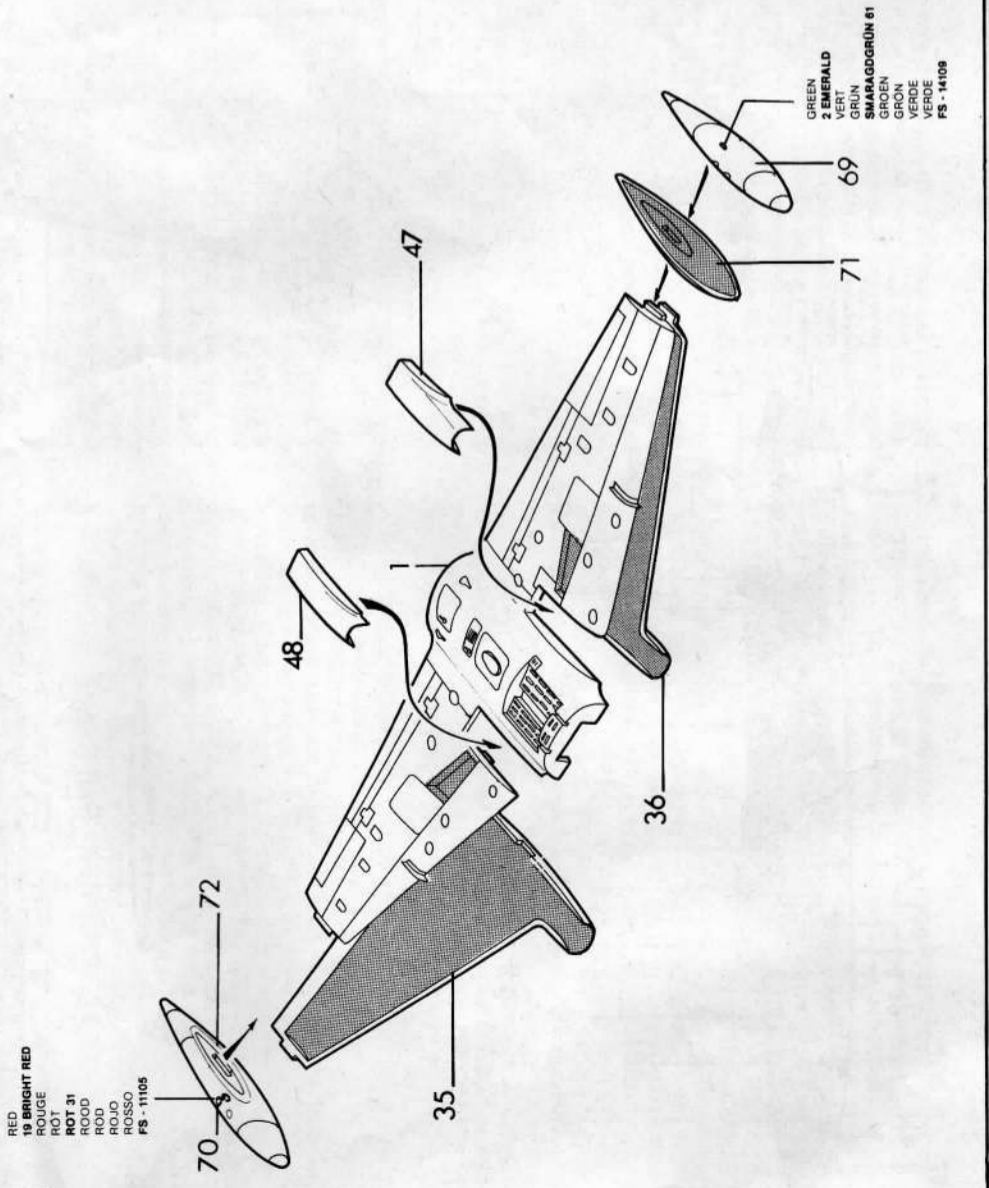
3



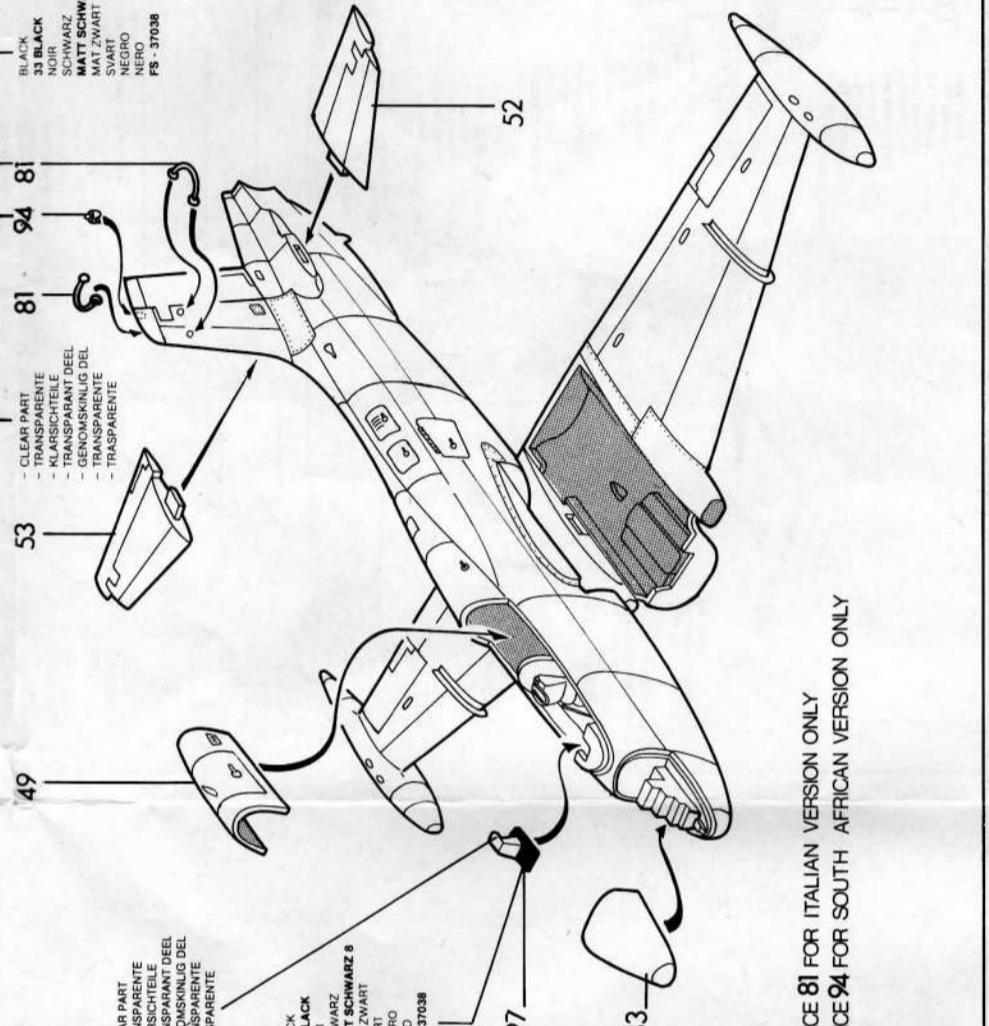
1-5 FOR ITALIAN VERSION ONLY
 2- FOR SOUTH AFRICAN VERSION ONLY
 3-4 FOR ALL VERSIONS

- DRILL TO PERCE
 - PERCER AVEC UNE POINTE ADEQUATE
 - VORSICHTIG DURCHBOHREN
 - MAAK EEN GAATJE
 - STICKA HÅL MED LÄMPLING UDD.
 - PERFORAR CON LA PUNTA ADECUADA.
 - FORAR CON PUNTA ADEGUATA.
 - ON BOTH SIDES
 - SU LES DEUX COTES
 - OP BEIDE ZIJEN
 - PA BADA SIDORNA
 - EN AMBOS LADOS
 - DA AMBO LATI

5

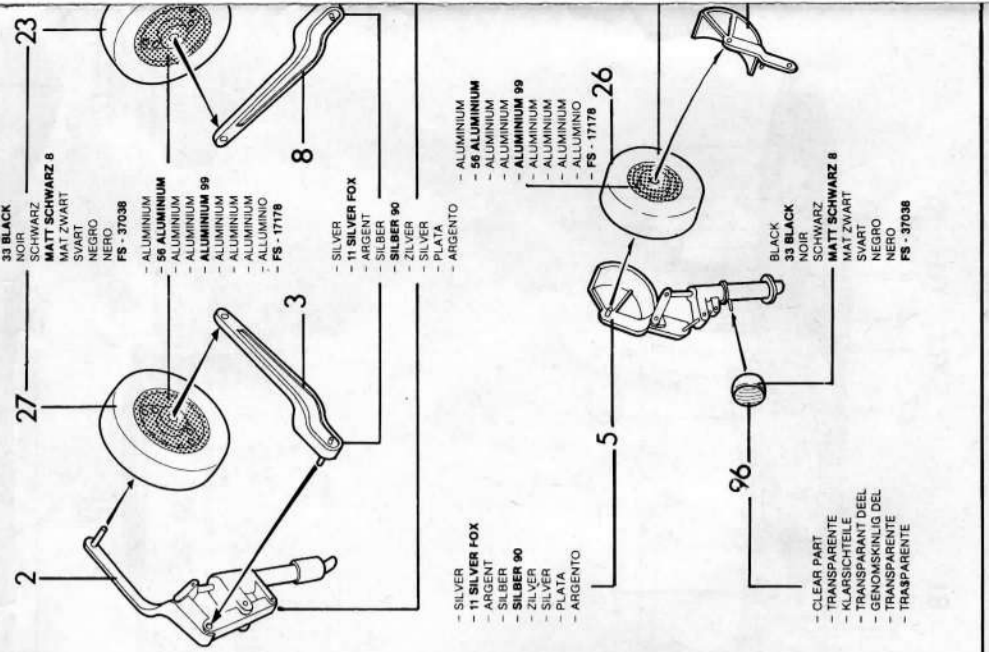


6



PIECE 81 FOR ITALIAN VERSION ONLY
 PIECE 94 FOR SOUTH AFRICAN VERSION ONLY

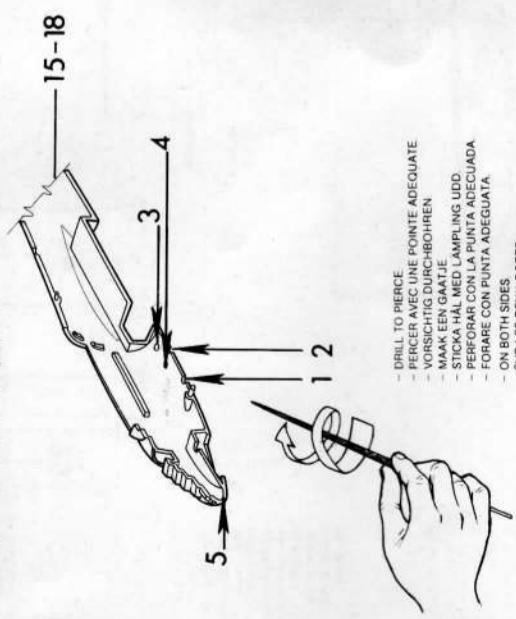
7



3

- DARK GREY
- HUIZS DARK GULL GREY
- GRIS FONCE
- DUNKELGRAU 378
- DONKERGRUIS
- GRIS OSCURO
- GRIGIO SCURO
- FS - 36231

1-5 FOR ITALIAN VERSION ONLY
2- FOR SOUTH AFRICAN VERSION ONLY
3-4 FOR ALL VERSIONS



- DRILL TO PIERCE
- PERICER AVEC LIGNE POINTE ADEQUATE
- VORSICHTIG DURCHBOHREN
- MAAK EEN GAATJE
- STICKA HÅL MED LÅPLING UDD
- PERFORAR CON LA PUNTA ADECUADA
- FORARE CON PUNTA ADEGUATA
- ON BOTH SIDES
- SUR LES DEUX COTES
- BEIDEN SEITEN
- PA BADA SIDORNA
- EN AMBOS LADOS
- DA AMBOS I LATI

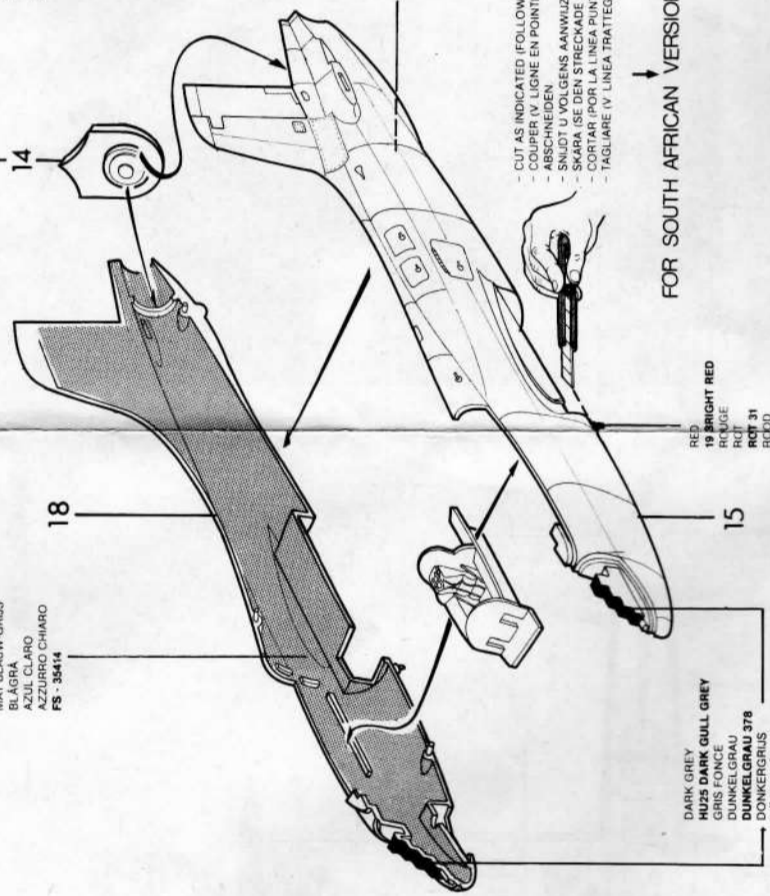
- LIGHT BLUE
- 65 AIRCRAFT BLUE
- BLEU CLAIR
- HELLEBLAU
- MATT BLAUGRAU 57
- MAT BLAUW-GRUIS
- BLÁGRA
- AZUL CLARO
- AZZURRO CHIARO
- FS - 35414

- BURNISHED METAL
- 55 GUN METAL
- METAL BRUNI
- BRUNIRTER METALL
- EISENFARBIG 91
- IZERKLEUR
- OXIDERAD METALL
- METAL BRUNIDO
- METALLO BRUNITO

- LIGHT BLUE
- 65 AIRCRAFT BLUE
- BLEU CLAIR
- HELLEBLAU
- MATT BLAUGRAU 57
- MAT BLAUW-GRUIS
- BLÁGRA
- AZUL CLARO
- AZZURRO CHIARO
- FS - 35414

- CUT AS INDICATED (FOLLOWING DASHES)
- COUPER (V LIGNE EN POINTILLE)
- ABSCHNEIDEN
- SNIJDT U VOLGENS AANWIJZING
- SKARA (SE DEN STRECKADE LINJEN)
- CORTAR (POR LA LINEA PUNTEADA)
- TAGLIARE (V LINEA TRATTEGGIATA)

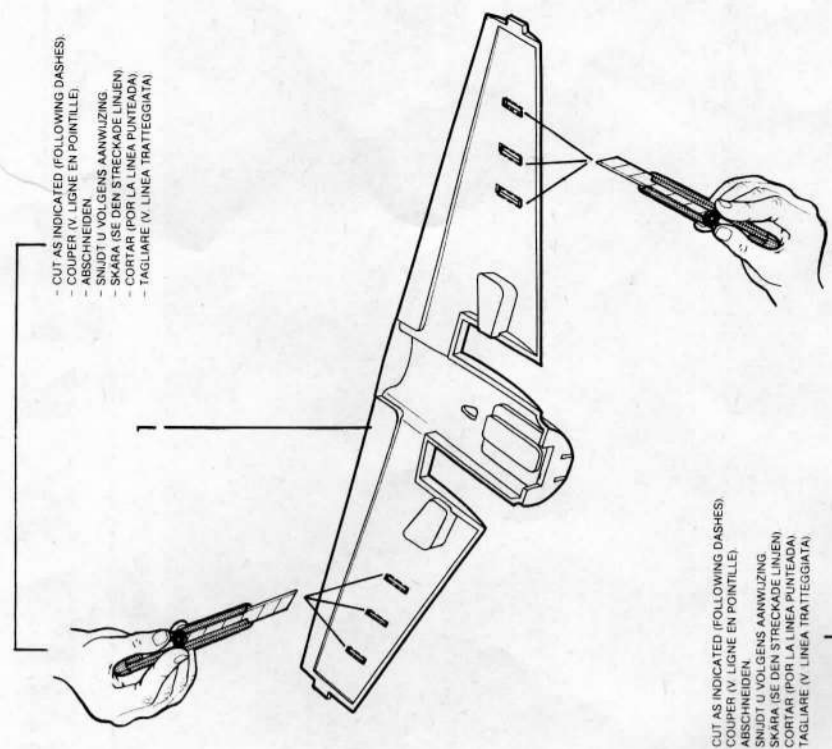
FOR SOUTH AFRICAN VERSION ONLY



- RED
- 19 BRIGHT RED
- ROUGE
- ROT
- ROT 31
- ROJO
- ROJO
- ROSSO
- ROSSO
- FS - 11105

- DARK GREY
- HUIZS DARK GULL GREY
- GRIS FONCE
- DUNKELGRAU 378
- DONKERGRUIS
- GRIS OSCURO
- GRIGIO SCURO
- FS - 36231

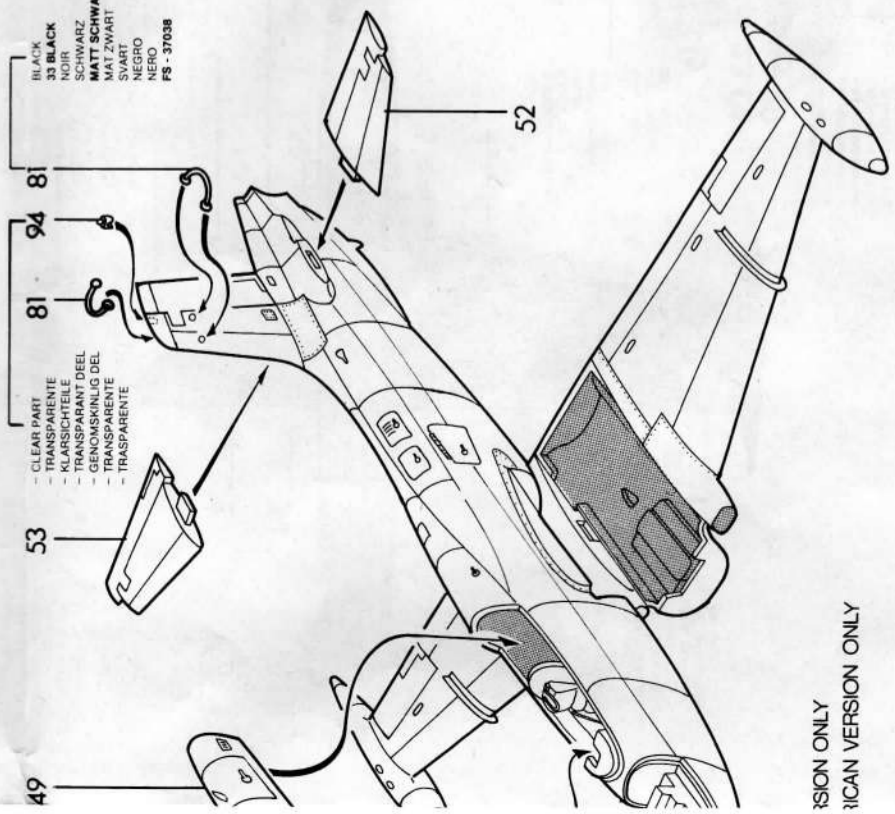
4



- CUT AS INDICATED (FOLLOWING DASHES)
- COUPER (V LIGNE EN POINTILLE)
- ABSCHNEIDEN
- SNIJDT U VOLGENS AANWIJZING
- SKARA (SE DEN STRECKADE LINJEN)
- CORTAR (POR LA LINEA PUNTEADA)
- TAGLIARE (V LINEA TRATTEGGIATA)

BEFORE CUTTING CHOOSE PREFERRED UNDER WING CHARGES (SEE PLATE 10)

7



- CLEAR PART
- TRANSPARENTE
- KLARSICHTIGE DEEL
- GENOMSKINLIG DEL
- TRANSPARENTE
- FS - 37038

- BLACK
- 33 BLACK
- NOIR
- SCHWARZ
- MATT SCHWARZ 8
- SWART
- NEGRO
- NERO
- FS - 37038

- SILVER
- 11 SILVER FOX
- ARGENT
- SILBER
- SILBER 90
- SILVER
- ZILVER
- PLATA
- ARGENTO

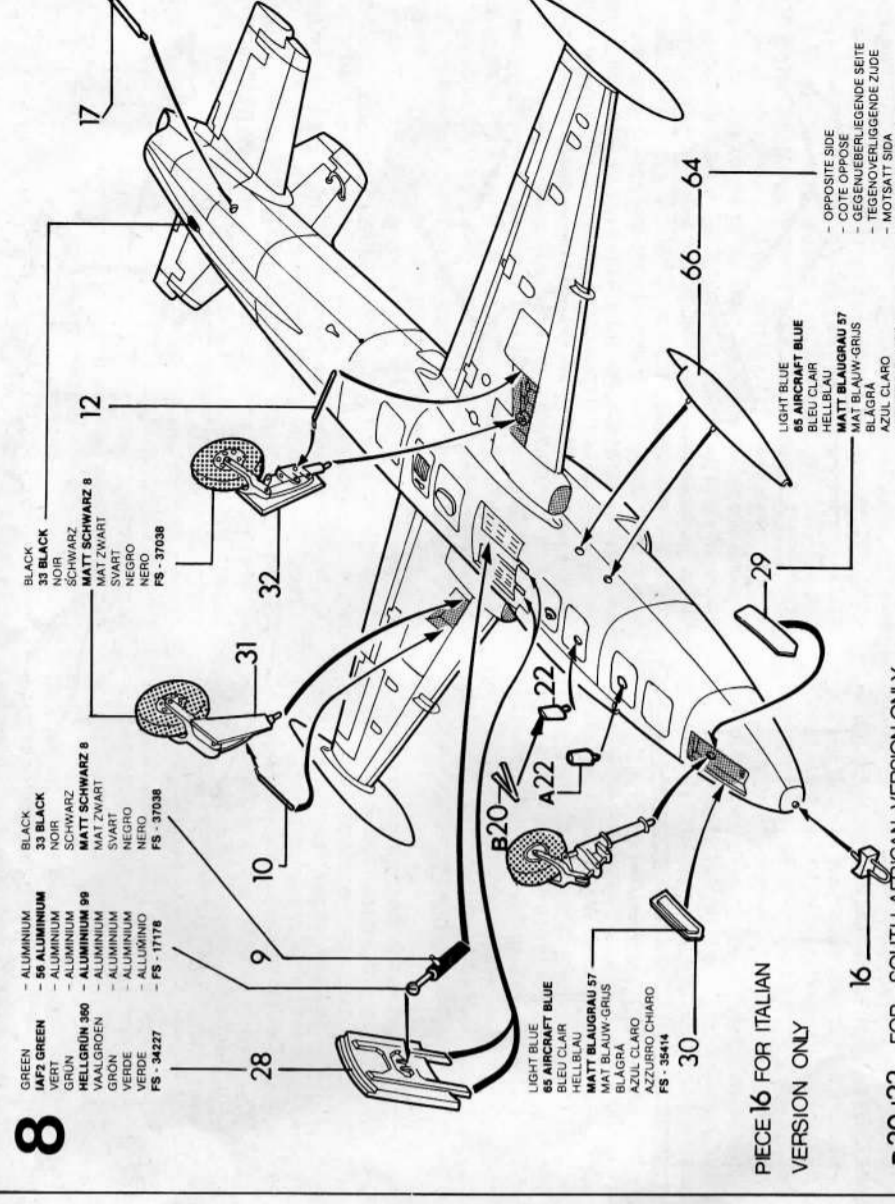
- BLACK
- 33 BLACK
- NOIR
- SCHWARZ
- MATT SCHWARZ 8
- SWART
- NEGRO
- NERO
- FS - 37038

- ALUMINIUM
- 55 ALUMINIUM
- ALUMINIUM
- ALUMINIUM 99
- ALUMINIUM
- ALUMINIUM
- ALUMINIUM
- ALUMINIUM
- FS - 17178

- GREEN
- IAF2 GREEN
- VERT
- GRÜN
- HELLEGRÜN 360
- FALSGRÖEN
- VERDE
- VERDE
- FS - 34227

- ALUMINIUM
- 55 ALUMINIUM
- ALUMINIUM
- ALUMINIUM 99
- ALUMINIUM
- ALUMINIUM
- ALUMINIUM
- ALUMINIUM
- FS - 17178

- BLACK
- 33 BLACK
- NOIR
- SCHWARZ
- MATT SCHWARZ 8
- SWART
- NEGRO
- NERO
- FS - 37038



8

- LIGHT BLUE
- 65 AIRCRAFT BLUE
- BLEU CLAIR
- HELLEBLAU
- MATT BLAUGRAU 57
- MAT BLAUW-GRUIS
- BLÁGRA
- AZUL CLARO
- AZZURRO CHIARO
- FS - 35414

- CLEAR PART
- TRANSPARENTE
- KLARSICHTIGE DEEL
- GENOMSKINLIG DEL
- TRANSPARENTE
- FS - 37038

- BLACK
- 33 BLACK
- NOIR
- SCHWARZ
- MATT SCHWARZ 8
- SWART
- NEGRO
- NERO
- FS - 37038

- ALUMINIUM
- 55 ALUMINIUM
- ALUMINIUM
- ALUMINIUM 99
- ALUMINIUM
- ALUMINIUM
- ALUMINIUM
- ALUMINIUM
- FS - 17178

- SILVER
- 11 SILVER FOX
- ARGENT
- SILBER
- SILBER 90
- SILVER
- ZILVER
- PLATA
- ARGENTO

- BLACK
- 33 BLACK
- NOIR
- SCHWARZ
- MATT SCHWARZ 8
- SWART
- NEGRO
- NERO
- FS - 37038

- LIGHT BLUE
- 65 AIRCRAFT BLUE
- BLEU CLAIR
- HELLEBLAU
- MATT BLAUGRAU 57
- MAT BLAUW-GRUIS
- BLÁGRA
- AZUL CLARO
- AZZURRO CHIARO
- FS - 35414

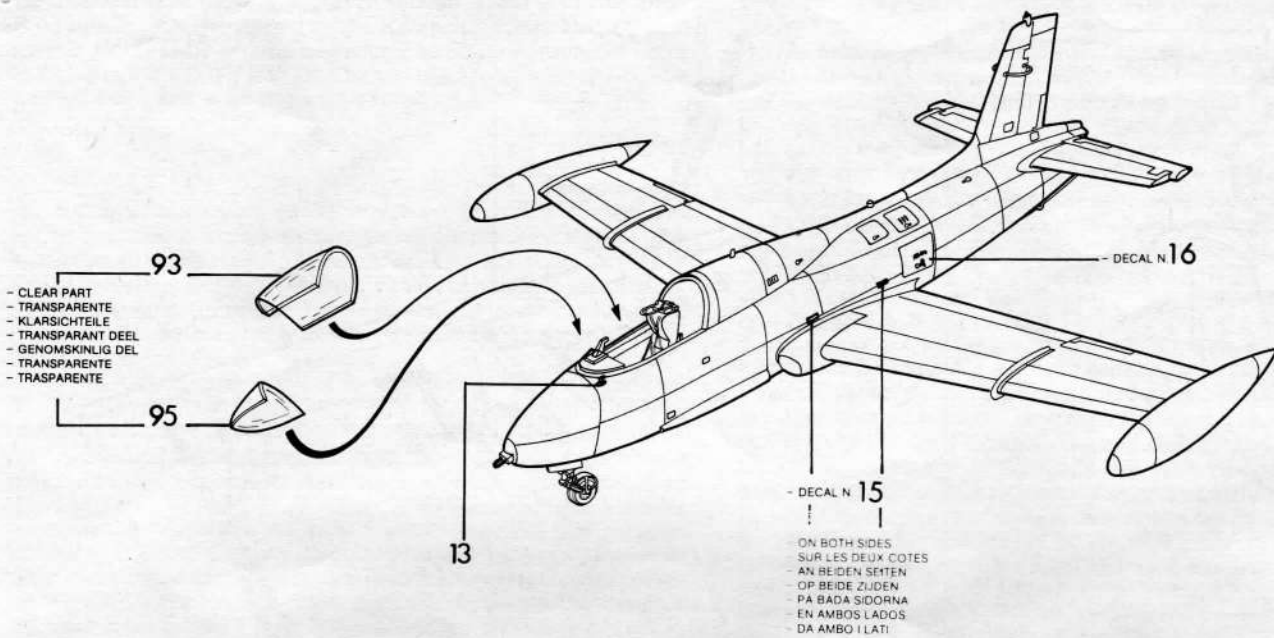
- OPPOSITE SIDE
- COTE OPPOSEE
- GEGENUEBERLEGENDE SEITE
- TEGENOVERLIGGENDE ZIJDE
- MOTSAATT SIDA
- LADO OPUESTO
- LATO OPPOSTO

PIECE 16 FOR ITALIAN VERSION ONLY

B 20+22 FOR SOUTH AFRICAN VERSION ONLY
A 22 FOR ITALIAN VERSION ONLY

VERSION ONLY
RICAN VERSION ONLY

9



10

