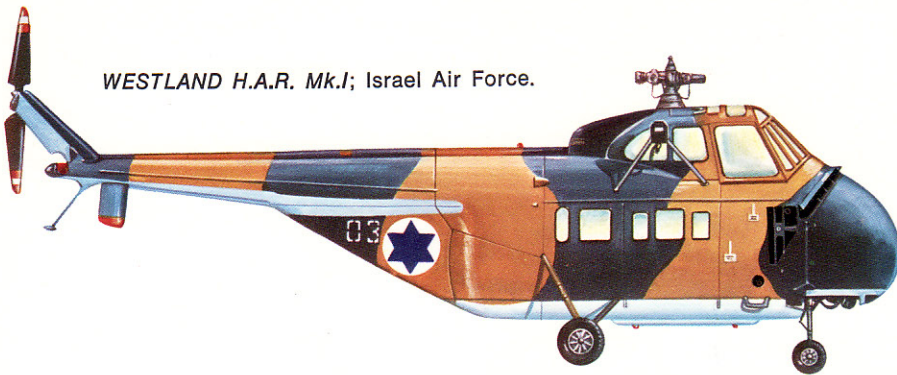
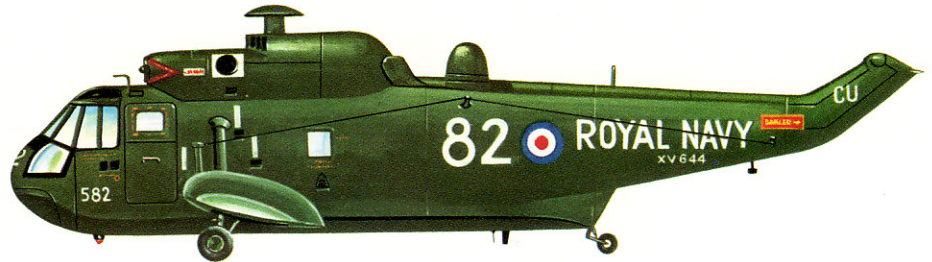


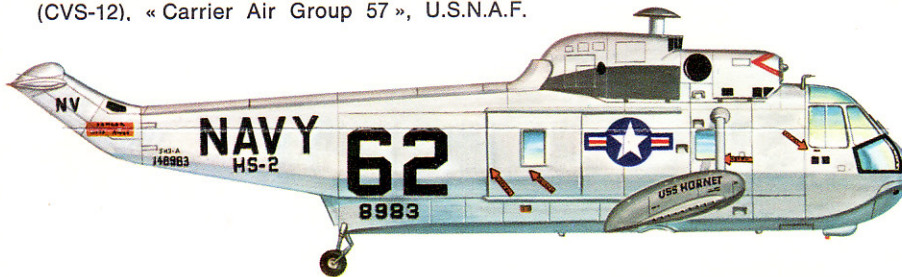
WESTLAND H.A.R. Mk.I; Israel Air Force.



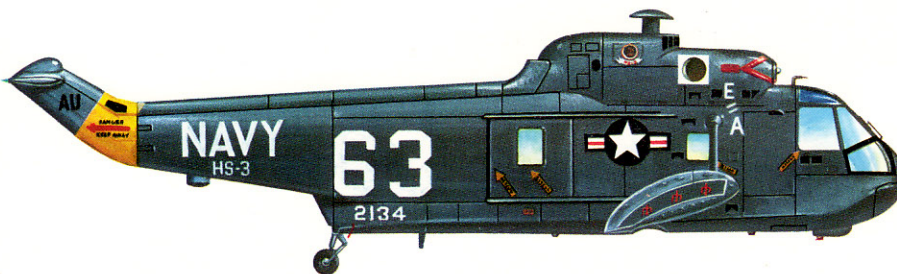
WESTLAND SEA KING (SH3D); N. 700 S Squadron, F.A.A., 1969.



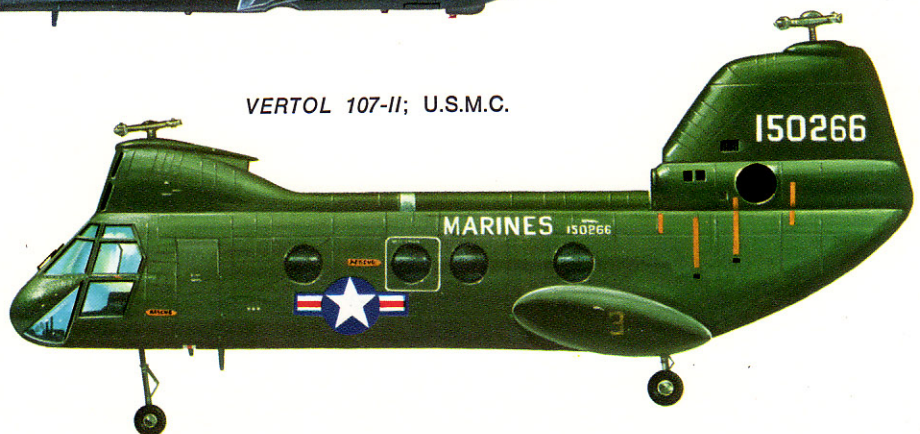
WESTLAND SEA KING (SH3A); 2nd Anti-submarine Squadron; U.S.S. Hornet (CVS-12), « Carrier Air Group 57 », U.S.N.A.F.



WESTLAND SEA KING (SH3A); 3rd Anti-submarine Squadron, U.S.N.A.F.



VERTOL 107-II; U.S.M.C.



SIKORSKY S-55



Il Sikorsky S-55 è stato, dopo lo S-51 Dragonfly, il secondo elicottero prodotto in grande serie da questa Ditta, è rimasto in produzione per più di dieci anni sia in America che in Inghilterra, in Giappone e in Francia, è stato ed è ancora in servizio in parecchie Nazioni. Il primo prototipo di questo elicottero volò alla fine del 1949, potenziato da un motore Pratt & Whitney R-1340 radiale da 600 hp, e ben presto lo S-55 fu adottato e largamente impiegato da U.S. Army, U.S. Navy e Marines, con varie denominazioni e vari compiti, particolarmente per il soccorso e la ricerca dei sommergibili. L'Inghilterra ricevette alcuni esemplari di questo elicottero dagli Stati Uniti, poi la costruzione in serie fu intrapresa dalla Westland, con motore inglese di nuovo tipo, che gli cambiava la forma del muso e la denominazione Whirlwind.



The Sikorsky S-55 was, after the S-51 Dragonfly, the second helicopter to be mass produced by the above company, and was in production for over ten years in the U.S., in England, in Japan, and in France. This type of helicopter has been and still is in service in many countries. The first prototype first flew at the end of 1949, equipped with a 600 HP Pratt & Whitney R-1340 radial engine, and the S-55 was soon adopted and widely used by the U.S. Army, the U.S. Navy and the Marines under various names and with different tasks, particularly search and rescue service for submarines. England received some of these helicopters from the U.S. and mass production was started by Westland. The helicopter manufactured by Westland was equipped with a new type of British made engine that modified the shape of the « nose », and was called « Whirlwind ».



Le Sikorsky S-55 a été, après le S-51 Dragon fly, le second hélicoptère produit en grande série par cette Maison; il est demeuré en production pendant plus de dix ans aussi bien en Amérique qu'en Angleterre, au Japon et en France; il a été et est encore en service dans plusieurs Nations. Le premier prototype de cet hélicoptère vola à la fin de 1949, propulsé par un moteur Pratt & Whitney R-1340 radial de 600 HP et très bientôt le S-55 fut adopté et amplement utilisé par la U.S. Army, la U.S. Navy et les Marines, sous des dénominations diverses et pour des tâches différentes, tout particulièrement pour le secours et la recherche des sous-marins. L'Angleterre reçut quelques exemplaires de cet hélicoptère des Etats-Unis et par la suite la construction en série fut entreprise par la Maison Westland, avec un moteur anglais d'un type nouveau qui en changeait la forme du nez, et la dénomination Whirlwind.



Der Sikorsky S-55 war, nach dem S-51 Dragonfly, der zweite von dieser Firma serienmässig hergestellte Hubschrauber; es wurde über zehn Jahre lang sowohl in Amerika als auch in England, in Japan und in Frankreich hergestellt; er war und ist noch in zahlreichen Ländern in Betrieb. Der erste Prototyp dieses Hubschraubers flog Ende 1949; er war mit einem Pratt & Whitney R-1340 Radialmotor zu 600 hp. versehen und wurde bald von U.S. Army, U.S. Navy und Marines, mit verschiedenen Bezeichnungen und Aufgaben, insbesondere für die Entsetzung und die Suche nach den U-Booten eingeführt und weit verwendet. England bekam einige Exemplare dieses Hubschraubers aus den Vereinigten Staaten; die Serienproduktion wurde von Westland unternommen: er wurde mit einem neuen englischen Motor versehen, der seine originale Schnauzform änderte und Whirlwind bezeichnet.



VERTOL 107

Dopo che la Piasecki Helicopter Co. cambiò il suo nome in Vertol Aircraft Co., nel 1956, essa iniziò lo studio di un nuovo elicottero per il trasporto medio, potenziato da due turbine leggere; il prototipo del nuovo mezzo, denominato Vertol 107, volò il 22 aprile 1958, potenziato da due Lycoming T.53. Esso era previsto come elicottero civile per 25 passeggeri, ma suscitò l'interesse delle autorità militari, che ne ordinarono una versione per i Marines, denominata CH-46 Sea Knight. Se ne produssero varie versioni, con motori più potenti, che furono impiegate per il trasporto o per l'assalto da reparti di Marines o della U.S. Navy. Alcuni Vertol 107 sono stati venduti anche al Canada e alla Svezia, mentre la costruzione in serie è stata intrapresa in Giappone dalla Ditta Kawasaki.

After the Piasecki Helicopter Company changed their name in VERTOL Aircraft Company in 1956, the study of a new type of helicopter for medium range transport, equipped with two light turbines, was started; the prototype of the new aircraft flew for the first time on April 22nd 1958, equipped with two T.53 Lycoming. This type of helicopter was designed for civil service to accommodate 25 passengers, but aroused the interest of military authorities and a special model, called CH-46 Sea Knight, was ordered for the Marines. Different versions were produced, equipped with more powerful engines, to be used for transport and assault by Marines units and by the U.S. Navy. Some Vertol 107 were also sold to Canada and Sweden, whereas mass production was started in Japan by the Kawasaki Company.

Après que la Piasecki Helicopter Co. changea son nom en Vertol Aircraft Co. en 1956, cette dernière commença à étudier un nouvel hélicoptère pour le transport moyen, propulsé par deux turbines légères; le prototype de ce nouvel appareil, dénommé Vertol 107, vola le 22 avril 1958, propulsé par deux Lycoming T.53. Il était prévu comme hélicoptère civil pour 25 passagers, mais il suscitait l'intérêt des autorités militaires qui en commandèrent une version pour les Marines, dénommée CH-46 Sea Knight. Plusieurs versions de cet appareil furent produites, équipées de moteurs plus puissants et qui furent utilisées pour le transport ou pour l'assaut par des unités de Marines ou de la U.S. Navy. Plusieurs Vertol 107 ont été vendus aussi au Canada et à la Suède, alors que la construction en série a été entreprise au Japon par la Maison Kawasaki.

Nachdem Piasecki Helicopter Co. 1956 diesen Namen mit Vertol Aircraft Co. ersetzte, fangte sie eine Forschung über einen neuen Hubschrauber für den mittleren Transport an, der mit zwei leichten Turbinen versehen sein sollte; der Prototyp des neuen Transpormittels, Vertol 107 bezeichnet, flog am 22 April 1958 wobei er mit zwei Lycoming T.53 versehen war. Er wurde als zivilen Hubschrauber für 25 Passagiere vorgesehen, erweckte aber das Interesse der militärischen Behörden, die eine Version für die Marines, CH-46 Sea Knight bezeichnet, bestellten. Verschiedentliche Versionen wurden mit stärkeren Motoren hergestellt, die für den Transport oder für den Angriff seitens der Abteilungen von Marines oder U.S. Navy verwendet wurden. Einige Vertol 107 wurden auch an Canada und Schweden verkauft, während die Serienerzeugung in Japan von der Firma Kawasaki unternommen wurden.

SIKORSKY S-61/SH-3 SEA KING

Nel 1945 la U.S. Navy iniziò gli studi per l'impiego degli elicotteri in compiti di pattugliamento ant-sommersgibili. Con la loro possibilità di rimanere fermi sul mare, questi nuovi mezzi aprivano vaste possibilità a nuovi metodi di ricerca dei nemici e, nel 1952, la U.S. Navy ordinò una versione dello S-55 per questi compiti. Volendo però accoppiare alla possibilità di ricerca quella di distruzione del sommergibile nemico, si iniziarono gli studi per un nuovo e più potente mezzo, che portarono, nel 1957, allo S-61. L'elicottero ebbe un grande successo ed è stato adottato, oltre che dagli Stati Uniti, anche da Canada, Giappone, Spagna, Italia, Inghilterra e varie altre Nazioni, mentre la costruzione in serie è stata intrapresa in Giappone, in Inghilterra e in Italia.

In 1945 the U.S. Navy started studying the possibility of assigning anti-submarine patrol tasks to helicopters. Owing to its possibility of standing still over the sea, this new type of aircraft introduced a new method of spotting enemies and, in 1952, the U.S. Navy ordered a special version for this very type of assignment. Later on, the study of a more modern and powerful aircraft, combining the spotting action and the possibility of destroying the enemy's submarines, was started and in 1957 the S-61 was produced. This type of helicopter has been very successful, being adopted, other than by the U.S., also by Canada, Japan, Spain, Italy, England and various other countries. Mass production was started in Japan, England and Italy.

En 1945 la U.S. Navy commença à étudier les possibilités d'utilisation des hélicoptères pour des tâches de patrouillage anti-sous-marins. Grâce à leur possibilité de demeurer immobile au dessus de la mer, ces nouveaux appareils ouvraient la voie à de nouvelles méthodes de recherche des ennemis et, en 1952, la U.S. Navy commanda une version du S-55 pour remplir ces tâches. Cependant dans le but de joindre la possibilité de recherche à celle de destruction du sous-marin ennemi, des études furent entreprises pour créer un appareil nouveau plus puissant; ces études aboutirent en 1957 au S-61. Cet hélicoptère obtint un grand succès et a été adopté, mis à part les Etats Unis, par le Canada, le Japon, l'Espagne, l'Italie, l'Angleterre et plusieurs autres Nations, alors que la construction en série a été entreprise au Japon, en Angleterre et en Italie.

1945 unternahm die U.S. Navy die Forschungen für die Verwendung der Hubschrauber bei Patrouillenaufgaben gegen die U-Boote. Dank dieser Eigenschaft, auf dem Meer stillstehen zu können, eröffneten diese neue Mittel weitgehende Möglichkeiten den neuen Suchmethoden der Feinde und 1952 bestellte U.S. Navy eine Version vom S-55 für diese Aufgaben. Da man später neben der Suchmöglichkeit auch die Möglichkeit der U-Bootzerstörung verwirklichen wollte, wurden Forschungen für einen neuen und stärkeren Mittel unternommen, die 1957 zum S-61 brachten. Der Hubschrauber hatte einen grossen Erfolg und wurde nicht nur von den Vereinigten Staaten sondern auch von Canada, von Japan, Spanien, Italien, England und vielen anderen Ländern eingeführt, während die Serienproduktion in Japan, in England und in Italien unternommen worden ist.

1 Insegna nazionale Aviazione Israeliana.
2 Insegna nazionale R.A.F.
3 Insegna nazionale U.S.A.F.
4 Distintivo HS-3 (Helicopter Anti-Submarine) Squadron.
5 Distintivo portato da un Westland Whirlwind H.A.R. Mk.I, Fleet Air Arm; H.M.S. Protector; zona antartica. (Sul « muso »).

1 Ensign of Israeli Air Force.
2 R.A.F. Ensign.
3 U.S.A.F. Ensign.
4 HS-3 (Helicopter Anti-submarine) Squadron Badge.
5 Badge borne by a HAR Mk.1 Fleet Air Arm Westland Whirlwind; HMS Protector; Antarctic Area. (On the « nose »).


1 Emblème national de l'Aviation Israélienne.
2 Emblème national de la R.A.F.
3 Emblème national de l'U.S.A.F.
4 Insigne HS-3 (Helicopter Anti-submarine) Squadron.
5 Insigne porté par un Westland Whirlwind H.A.R. Mk.I, Fleet Air Arm; H.M.S. Protector; zone antarctique. (Sur le « nez »).





1 National-Abzeichen der Israelischen Luftwaffe.
2 National-Abzeichen R.A.F.
3 National-Abzeichen U.S.A.F.
4 Abzeichen HS-3 (Helicopter anti-submarine) Squadron.
5 Abzeichen eines Westland Whirlwind H.A.R. Mk.1, Fleet Air Arm; H.M.S. Protector; Antarktisches Gebiet. (Auf der « Schnauze »).















ROYAL NAVY
ROYAL NAVY

 XA870 XA870


8282
 582 582


ROYAL NAVY
ROYAL NAVY
 CU



 CU



NAVY
NAVY



62 CVS6-57
 USS HORNET USS HORNET



8983 8983 HS-2 HS-2



NAVY NAVY SH3-A 148983 SH3-A 148983 **NV**



NAVY
NAVY
63 HS-3 HS-3
6363


2134 2134








AU
AU

NAVY **E E**
NAVY **E E**
E.S.C.I. - MILANO - MADE IN ITALY