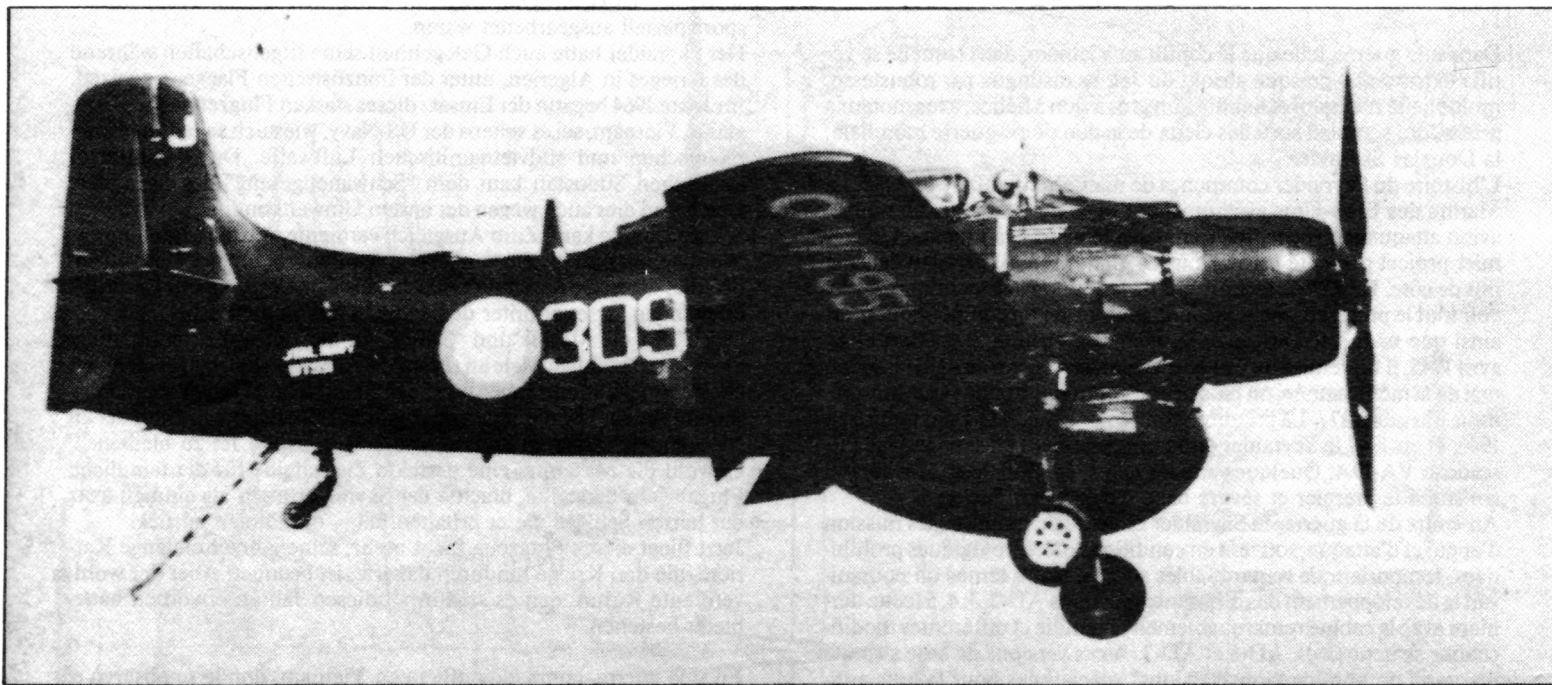


1:48 th Scale - Echelle 1:48 ème.



In una guerra, come il conflitto in Vietnam, nella quale si verificò il trionfo quasi assoluto del Jet, si distinse per robustezza, molteplicità di impiego e affidabilità un grosso aereo a elica, con motore a piston, che sembrava uscito dai cieli della seconda guerra mondiale: il Douglas Skyraider.

La storia dello Skyraider iniziò in maniera singolare nel 1944. La Marina degli Stati Uniti aveva emesso una specifica per un nuovo assaltatore, con cui sostituire l'anziano Dauntless, e il primo progetto presentato dalla Douglas, denominato BTD, era già stato scartato. Lo staff di tecnici della ditta aeronautica dovette rivedere l'intero progetto in una sola notte, per rimanere in gara. Nacque così il Destroyer II, poi ribattezzato Skyraider; e nell'aprile del 1945 venne consegnato ai reparti di valutazione in volo dell'U.S. Navy: nel maggio dello stesso anno veniva emesso un ordine per 548 velivoli, poi ridotto a 377. La prima versione di serie, AD-1, venne consegnata nel 1946, e nel 1947 lo Skyraider entrò ufficialmente in servizio con lo Squadron VA-19A. Qualche anno dopo, nel 1950, il conflitto coreano costituì il primo, e severo banco di prova per l'aereo.

Nel corso della guerra, lo Skyraider eseguì innumerevoli missioni di appoggio e attacco, spesso in condizioni meteorologiche proibitive, conseguendo notevoli successi. Nel frattempo era proseguito lo sviluppo delle varie versioni AD-2, 3, 4, 5 (quest'ultimo con la cabina notevolmente allargata e diverse modifiche strutturali), AD-6 e AD-7. A queste versioni base si aggiunse un notevole numero di "sottoversioni" specializzate per lotta antisommergibile, picchetto radar, contromisure elettroniche, e... trasporto truppe! Lo Skyraider ebbe nuovamente modo di mostrare le proprie doti durante la guerra in Algeria, con i colori francesi. Poi, nel 1964, cominciò l'impiego in Vietnam del robusto aereo della Douglas, sia da parte dell'U.S. Navy che delle aviazioni statunitensi e sud-vietnamite. Il conflitto nel Sud Est Asiatico costituì per lo Skyraider il canto del cigno, anche a causa delle durissime condizioni ambientali in cui si trovò a dover operare. In compenso l'aereo si guadagnò l'affetto e l'ammirazione dei piloti, e delle truppe a terra, che lo vedevano comparire con un'impressionante arsenale sotto le ali quando la situazione si faceva difficile.

"Spad" per la marina, diventò "Sandy" per l'aviazione, i cui Skyraider parteciparono innumerevoli volte a uno dei compiti più rischiosi; la scorta agli elicotteri di salvataggio per i piloti abbattuti in territorio nemico. La bassa velocità gli permetteva di circolare sulla zona da "coprire" e di restarvi più a lungo dei Jet.

Perfetto bersaglio per la contraerea nemica, più di una volta lo Skyraider riportò a casa il pilota nonostante i durissimi colpi ricevuti. Ora lo

Skyraider non vola più, la sua pluridecennale carriera, passata attraverso tre guerre, è finita: ma la fama, meritata, che si è guadagnato negli anni, resta.

In a war like Vietnam conflict, in which there has been the nearly absolute triumph of the Jet, a big propeller plane, with piston-engine, which seemed to be issued from skies of 2nd World War, distinguished itself for strength and variety of employments: it's the Douglas Skyraider.

History of the Skyraider began in an unusual way, in 1944. U.S. Navy had announced a competition for a new attack plane, substituting the old Dauntless and the first project presented by Douglas under the name of BTD, had already been rejected. The staff of Technicians of that Air Company had to review the whole project in the course of only one night, not to lose such an opportunity. That's the birth of the Destroyer II, then renamed Skyraider.

In April, 1945, it was consigned to Flight Evaluation Division of U.S. Navy and in May of same year there was an order for 548 airplanes, subsequently reduced to 377. First mass produced version, the AD-1, was consigned in 1946 and, starting from 1947, the Skyraider took official service with the VA-19 A. Squadron. Some years later, in 1950, the Korean conflict was the first and severe test for this plane. During that war, the Skyraider was engaged in numerous support and attack missions, often with prohibitive weather conditions, reaching notable successes. In the meantime, development of various versions continued: AD-2, 3, 4, 5 (this last one with notably enlarged cabin and various structural alterations), AD-6 and AD-7.

To the above principal versions, many other "under-versions" have been added, especially equipped for anti-submarine fight, radar control, electronic countermeasures, and... troops transport! The Skyraider could again demonstrate its qualities during war in Algeria, under French colours. Then, in 1964, this "strong" Douglas plane was adopted both by U.S. Navy and U.S. South Vietnam Air Forces in Vietnam. This conflict constituted its swan-song, particularly for the terrible environment conditions it had to face.

In return, it gained the admiration and fondness by pilots and all troops, that every time saw its impressive arsenal under the wings appear when situation became difficult.

"Spad" for Navy, it was called "Sandy" by Aviation, whose Skyraiders took many times part in one of the most dangerous tasks: the convoy to Rescue Helicopters for pilots downed in the enemy territory. Low speed did allow this plane to surround the area it had to "cover" and to

remain on same longer than Jets.

Perfect target for enemy anti-aircraft artillery, many times the Skyraider took the pilot home, in spite of terrible damages suffered. Now the Skyraider is no more flying; its lengthy career, passed through 3 wars, is finished, but its reputation, won in the course of so many years, remains.

Dans une guerre, telle que le conflit au Vietnam, dans laquelle se vérifia le triomphe presque absolu du Jet, se distingua par robustesse, multiplicité d'emploi et fiabilité, un gros avion à hélice, avec moteur à piston, qui semblait sorti des cieux de la deuxième guerre mondiale: la Douglas Skyraider.

L'histoire du Skyraider commença de manière singulière en 1944. La Marine des Etats-Unis avait émis une spécification pour un nouvel avion attaquant, avec lequel remplacer le vieux Dauntless, et le premier projet présenté par la Douglas, dénommé BTD, avait déjà été mis de côté. Le staff de techniciens de la Maison aéronautique dut revoir tout le projet en une seule nuit, pour rester en compétition. C'est ainsi que naquit le Destroyer II, rebaptisé ensuite Skyraider; et en avril 1945, il fut remis aux unités d'évaluation en vol de l'US Navy: en mai de la même année, on passait une commande pour 548 avions, réduite ensuite à 377. La première version de série, AD-1, fut remise en 1946, et en 1947 le Skyraider entra officiellement en service avec l'Escadron VA-19A. Quelques années après, en 1950, le conflit coréen constitua le premier et sévère banc d'essai pour l'avion.

Au cours de la guerre, le Skyraider effectua de nombreuses missions d'appui et d'attaque, souvent en conditions météorologiques prohibitives, remportant de remarquables succès. Entre-temps on poursuivait le développement des différentes versions AD-2, 3, 4, 5 (cette dernière avec la cabine remarquablement agrandie et différentes modifications structurales), AD-6 et AD-7. A ces versions de base s'ajouta un grand nombre de "sous-versions" spécialisées pour la lutte anti-sous-marine, piquet radar, contre-mesures électroniques, et... transport de troupes! Le Skyraider eut à nouveau l'opportunité de montrer ses propres qualités pendant la guerre en Algérie, avec les couleurs françaises. Puis, en 1964, commença l'emploi au Vietnam du robuste avion de la Douglas, soit de la part de l'U.S. Navy soit des aviations américaines et sud-vietnamiennes.

Le conflit dans le Sud-Est Asiatique constitua pour le Skyraider le chant du cygne, même à cause des très dures conditions ambiantes dans lesquelles il fut contraint à opérer. Par contre l'avion conquit l'affection et l'admiration des pilotes et des troupes à terre, qui le voyaient apparaître avec un impressionnant arsenal sous les ailes quand la situation devenait difficile.

"Spad" pour la marine, devint "Sandy" pour l'aviation, dont le Skyraider participa de nombreuses fois à l'une des tâches les plus périlleuses: l'escorte aux hélicoptères de sauvetage pour les pilotes abattus en territoire ennemi. La vitesse peu élevée lui permettait de survoler la zone à "couvrir" et d'y rester plus longtemps que les Jets. Parfaite cible pour la défense anti-aérienne ennemie, plus d'une fois le Skyraider reporta à la maison le pilote malgré les très durs coups reçus. Maintenant le Skyraider ne vole plus, sa longue carrière, passée à travers trois guerres, est terminée; mais la renommée, méritée, qu'il a conquise dans les années, reste.

In einem Krieg, wie der Konflikt in Vietnam, während welchem sich der fast absolute Triumph des Jet realisierte, unterschied sich wegen seiner Widerstandsfähigkeit, seiner Möglichkeit eines zahlreichen und zuverlässigen Einsatzes, ein grosses Propeller-Flugzeug, mit Kolbenmotor, das aus den Himmeln des zweiten Weltkrieges zu kommen schien: das Douglas Skyraider.

Die Geschichte des Skyriders begann 1944 auf eigentümliche Art und Weise. Die US-Marine hatte eine Spezifikation für ein neues Angriffsflugzeug erlassen, welches das alte Dauntless ersetzen sollte. Das erste von der Douglas vorgelegte Projekt, genannt BTD, wurde abgelehnt. Die Gruppe der Techniker der Flugzeugfirma musste das gesamte Projekt in einer einzigen Nacht überprüfen um im Wettbewerb bleiben zu können. Es entstand so der Destroyer II, der dann auf Skyraider umgetauft wurde; im April 1945 wurde dieser Typ den Flugzeugbewertungsabteilungen der US-Navy übergeben: in Mai desselben Jahres wurde dann ein Auftrag auf 548 Maschinen erteilt, der später auf 377 reduziert wurde. Die erste Serien-Version AD-1 wurde 1946 übergeben und 1947 trat der Skyraider offiziell mit dem Schwadron VA-19 A Dienst.

Der Korea-Krieg im Jahre 1950 war der erste und strengste Prüfstand für dieses Flugzeug. Während dieses Krieges führte der Skyraider unzählbare erfolgreiche Unterstützungs- und Angriffsmissionen durch, oft bei äußerst schlechten Witterungsverhältnissen. Inzwi-

chen wurde dieser Flugzeugtyp in den verschiedenen Versionen AD-2, 3, 4, 5 (diese letztgenannte mit einer bedeutend breiteren Flugzeugkanzel und verschiedenen strukturellen Modifizierungen) AD-6 und AD 7 weiterentwickelt. Diesen Grundversionen schlossen sich zahlreiche "Nebenversionen" an, die für den Kampf gegen Unteresseeboote, elektronische Gegenmassnahmen und... Truppentransportspeziell ausgearbeitet waren.

Der Skyraider hatte auch Gelegenheit seine Eigenschaften während des Krieges in Algerien, unter der französischen Flagge, zu zeigen. Im Jahre 1964 begann der Einsatz dieses starken Flugzeuges der Douglas in Vietnam, sei es seitens der US-Navy, wie auch seitens der amerikanischen und südvietnamitischen Luftwaffe. Der Konflikt im asiatischen Südosten kam dem "Schwanengesang" des Skyriders gleich und dies auch wegen der harten Umweltbedingungen in denen er zum Einsatz kam. Zum Ausgleich verdiente sich die Maschine das Wohlwollen und die Bewunderung der Piloten und der Bodentruppen die, wenn die Situation kritisch wurde, ihn mit seinem Eindruck erregenden Arsenal unter den Flügeln ankommen sah.

"Spad" für die Marine und "Sandy" für die Luftwaffe, nahmen die Skyraider unzählige Male an riskanten Aufgaben teil, u.a. begleiteten sie Rettungshubschrauber für die im feindlichen Gebiet abgeschossenen Piloten. Die niedrige Geschwindigkeit erlaubte ihm auf der zu "deckenden" Zone zu kreisen und länger als die Jet zu bleiben. Obwohl die Maschine eine perfekte Zielscheibe für die feindliche Flugabwehr darstellte, brachte der Skyraider mehr als einmal, trotz der harten Schläge die er erhalten hatte, die Piloten zurück. Jetzt fliegt dieses Flugzeug nicht mehr; seine jahrzehntelange Karriere, die drei Kriege hindurch dauerte, ist beendet: Aber der wohlverdiente Ruhm, den es sich in all diesen Jahren erworben hatte, bleibt bestehen.

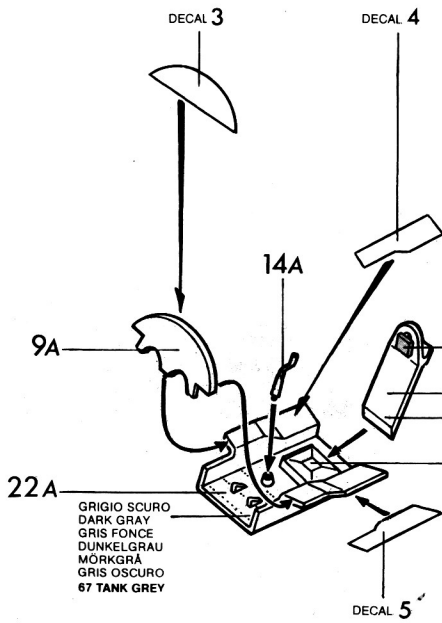
En una guerra, como el conflicto en Vietnam, donde se observó el triunfo casi absoluto del Jet, descolló por robustez, multiplicidad de empelo y confiabilidad, un grande avión de hélice, con motor de pistones, que parecía salido de los cielos de la segunda guerra mundial: el Douglas Skyraider.

La historia del Skyraider empezó de una manera singular en 1944. La Marina de los Estados Unidos había emitido un anuncio para un nuevo asaltador, con el que substituir el viejo Dauntless, y el primer proyecto presentado por Douglas, denominado BTD, había sido rechazado. El staff de técnicos de la casa aeronáutica tuvo que revisar el proyecto entero en una única noche, para permanecer dentro de los límites de tiempo del anuncio. Nació, de esta forma, el Destroyer II, luego rebautizado Skyraider; y, en el Abril de 1945, fue entregado a las secciones de valoración de vuelo de la U.S. Navy: en el Mayo del mismo año, se emitió un pedido para 548 aviones, reducido luego a 377. La primera variante de serie, AD-1, fue entregada en 1946, y en 1947 el Skyraider entró oficialmente en servicio con el "Squadron VA-19 A. Unos cuantos años después, en 1950, el conflicto coreano constituyó la primera y severa prueba para el avión. En el curso de la guerra, el Skyraider efectuó innumerables misiones de apoyo y de ataque, a menudo en condiciones meteorológicas imposibles, consiguiendo notables éxitos. Mientras tanto había continuado el desarrollo de las varias variantes AD-2-3-4-5 (esta última con la cabina notablemente ensanchada y varias modificaciones estructurales), AD-6 y AD-7.

A estas variantes de base se añadió un notable número de "subvariantes" especializadas para la lucha contra los submarinos, pico radar, contramedidas electrónicas, y... transporte de tropas! El Skyraider tuvo de nuevo la oportunidad de enseñar su valor durante la guerra de Argelia, con los colores franceses.

Luego, en 1964, empezó su empleo en Vietnam, sea de parte de la U.S. Navy, como de las aviaciones de Estados Unidos y de Vietnam del Sur. El conflicto en el Sur Este Asiático constituyó para el Skyraider el canto del cisne, incluso a causa de las durísimas condiciones ambientales en las que tuvo que obrar. De todas formas el avión se ganó el afecto y la admiración de los pilotos y de las tropas al suelo que lo veían aparecer con un impresionante arsenal debajo de las alas, cuando la situación iba haciéndose difícil.

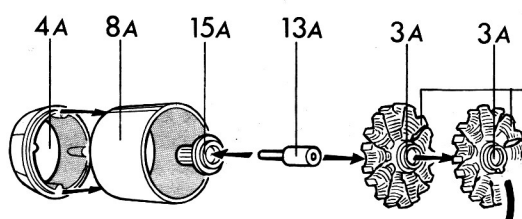
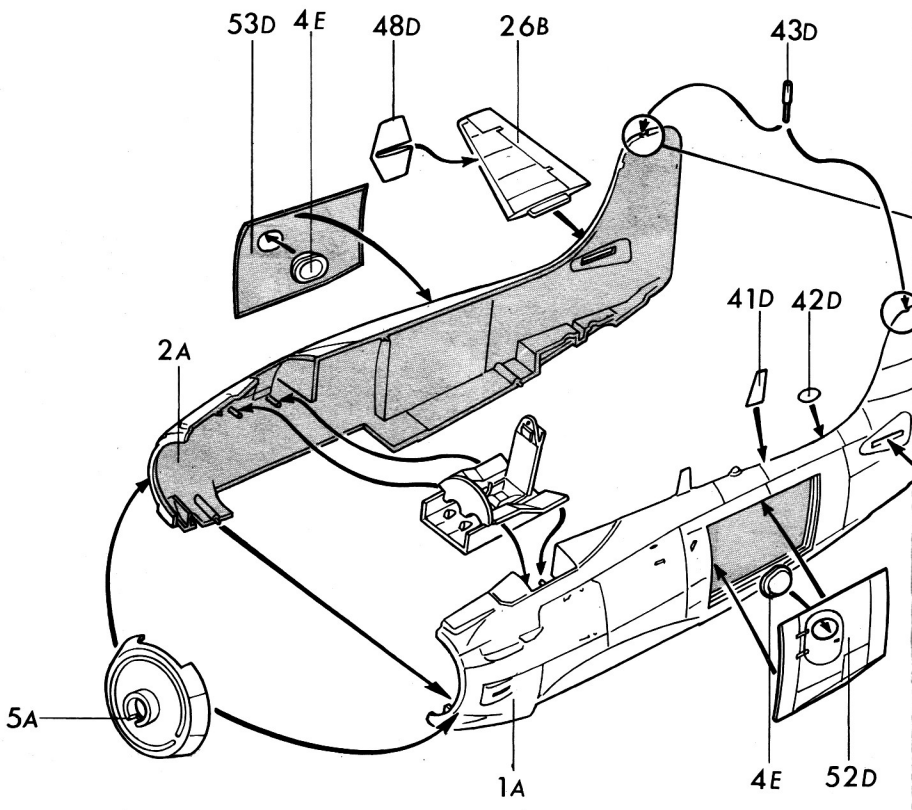
"Spad" para la marina, se volvió "Sandy" para la aviación, cuyos Skyraider participaron innumerables veces en una de las tareas más arriesgadas; la escolta a los helicópteros de salvación para los pilotos caídos en territorio enemigo. La baja velocidad le permitía circuir sobre la zona a "cubrir" quedando allí más tiempo que los Jets. Perfecto blanco para la defensa antiaérea enemiga, más de una vez el Skyraider llevó a casa al piloto a pesar de los durísimos golpes recibidos. Ahora el Skyraider ya no vuela, su pluridecenal carrera, pasada a través de tres guerras, se ha acabado; pero el renombre, merecido, que se ha ganado durante estos años, sigue quedando.



GRIGIO SCURO
DARK GRAY
GRIS FONCE
DUNKELGRAU
MÖRKGRÅ
GRIS OSCURO
67 TANK GREY

GRIGIO CHIARO
LIGHT GRAY
GRIS CLAIR
HELLGRAU
LJUSGRÅ
GRIS CLARO
64 LIGHT GREY

VERDE OLIVA
OLIVE GREEN
VERT OLIVE
OLIVGRÖN
OLIVGRÖN
VERDE OLIVA
HUB GREEN

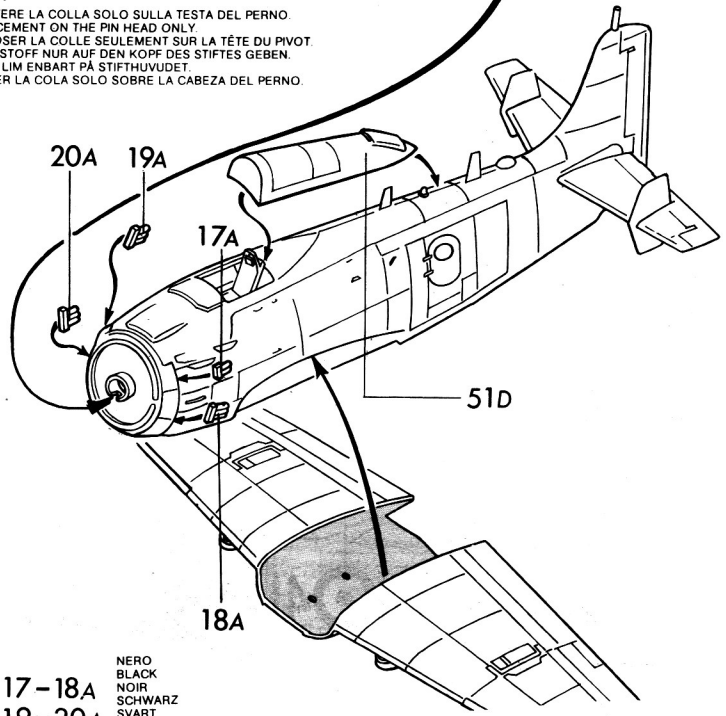


METALLO BRUNITO
BURNISHED METAL
METAL BRUNI
BRÜNIERTER METAL
OXIDERAD METALL
METAL BRUÑIDO
HM 17 GUN METAL

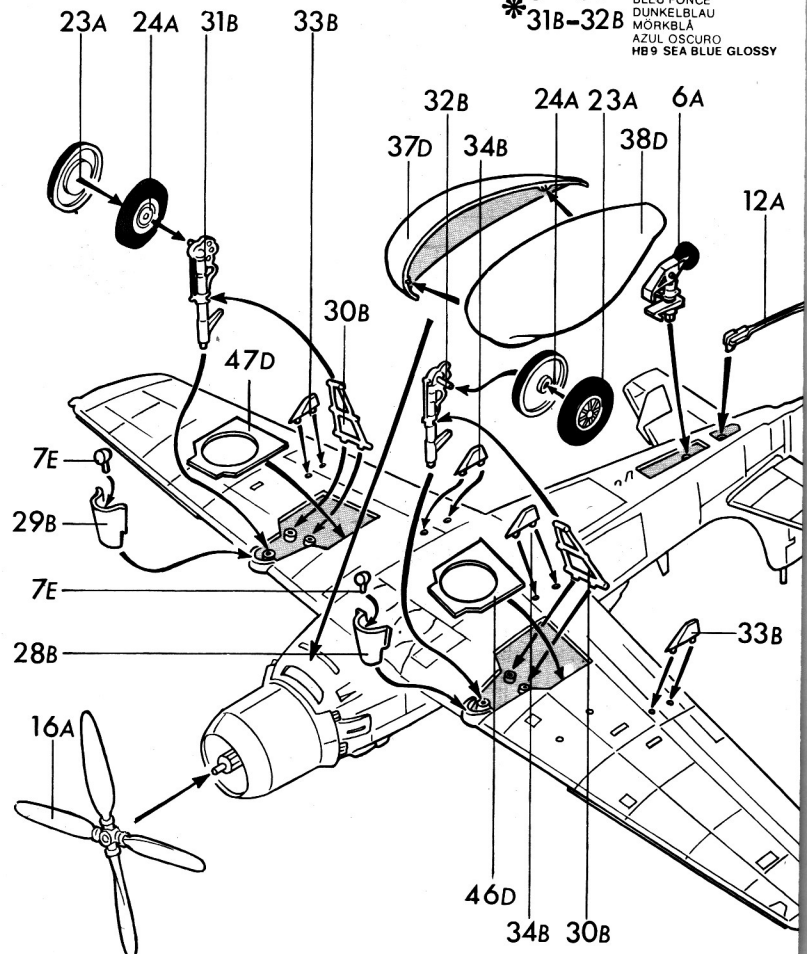
6A-30B
*31B-32B
BLU SCURO
DARK BLUE
BLEU FONCE
DUNKELBLAU
MÖRKBLÅ
AZUL OSCURO
HB 9 SEA BLUE GLOSSY

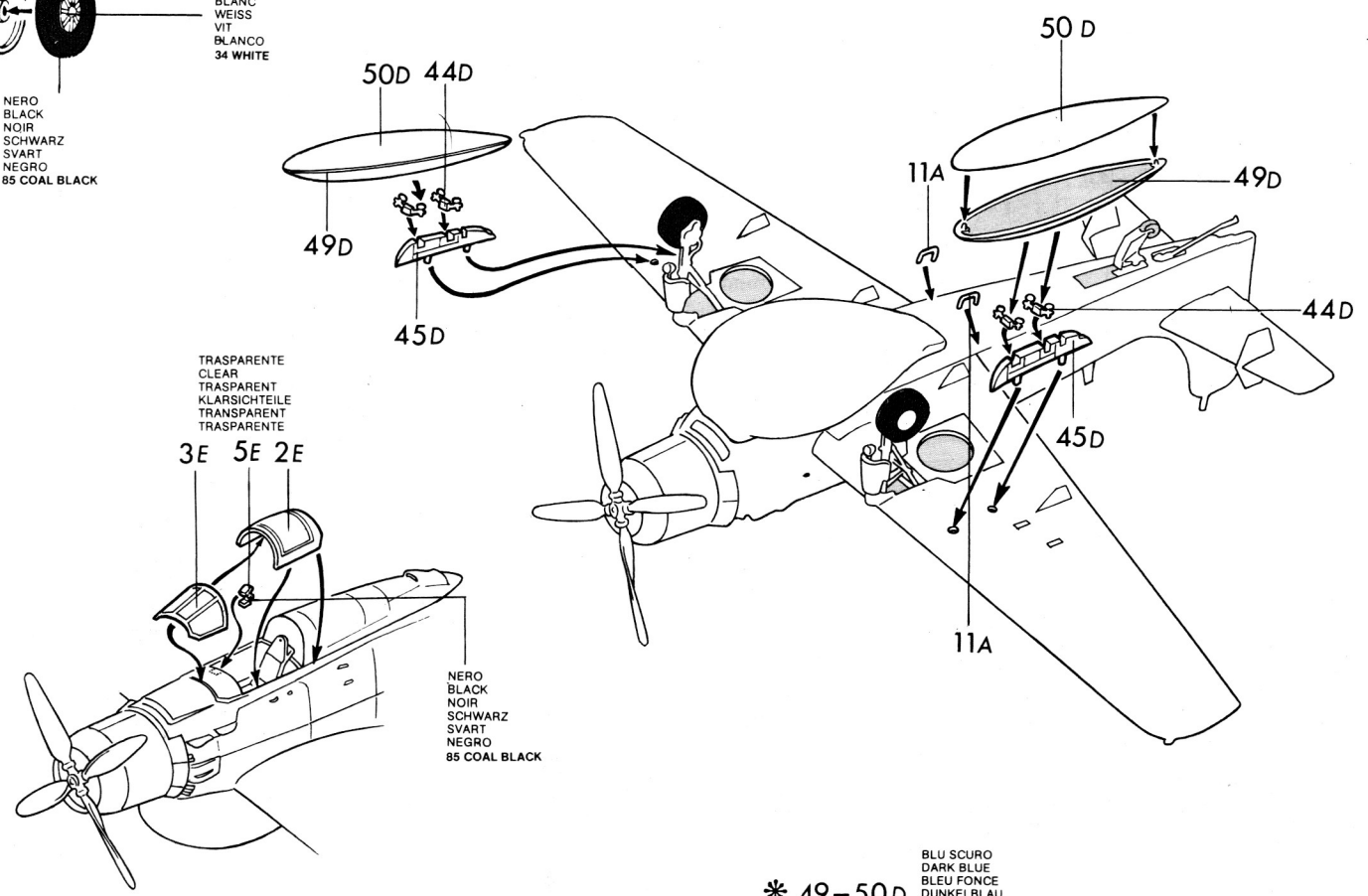
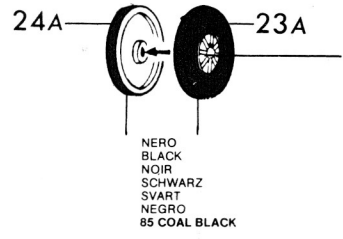
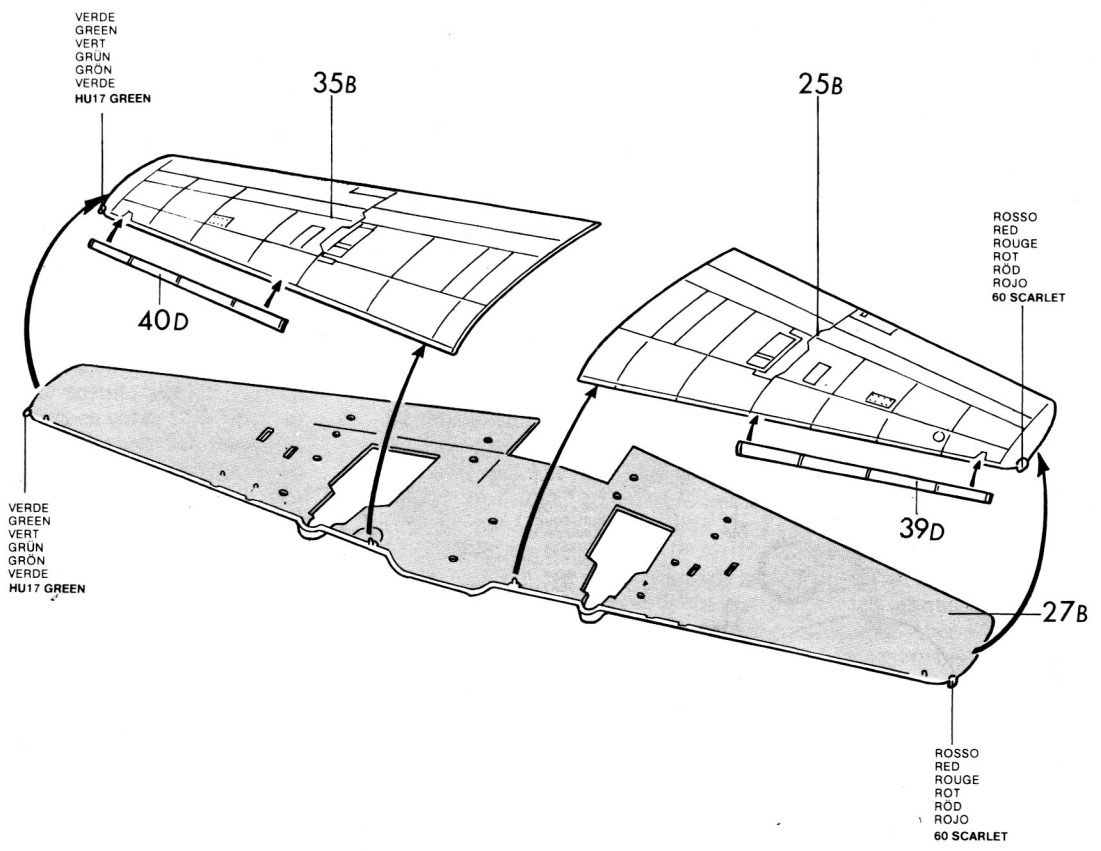
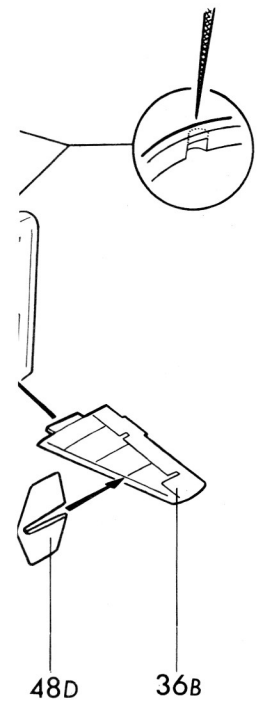
13A

METTERE LA COLLA SOLO SULLA TESTA DEL PERNO.
PUT CEMENT ON THE PIN HEAD ONLY.
DEPOSER LA COLLE SEULEMENT SUR LA TÊTE DU PIVOT.
KLEBSTOFF NUR AUF DEN KOPF DES STIFTES GEBEN.
SÄTT LIM ENBART PÅ STIFTHUVUDET.
PONER LA COLA SOLO SOBRE LA CABEZA DEL PERNO.



* 17-18A
19-20A
NERO
BLACK
NOIR
SCHWARZ
SVART
NEGRO
85 COAL BLACK



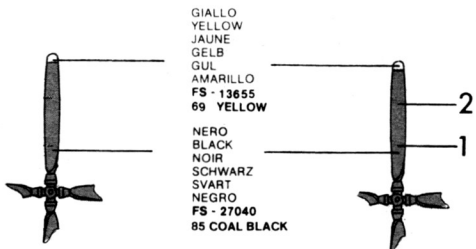
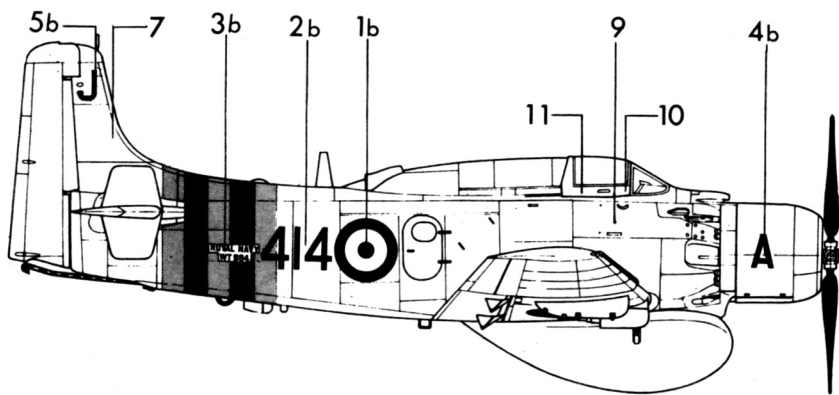


* 49-50D

BLU SCURO
DARK BLUE
BLEU FONCE
DUNKELBLAU
MÖRKBLÅ
AZUL OSCURO
HB9 SEA BLUE GLOSSY

DOUGLAS SKYRAIDER AEW 1

Royal Navy
849 Squadron A Flight
November 1956 Suez Crisis

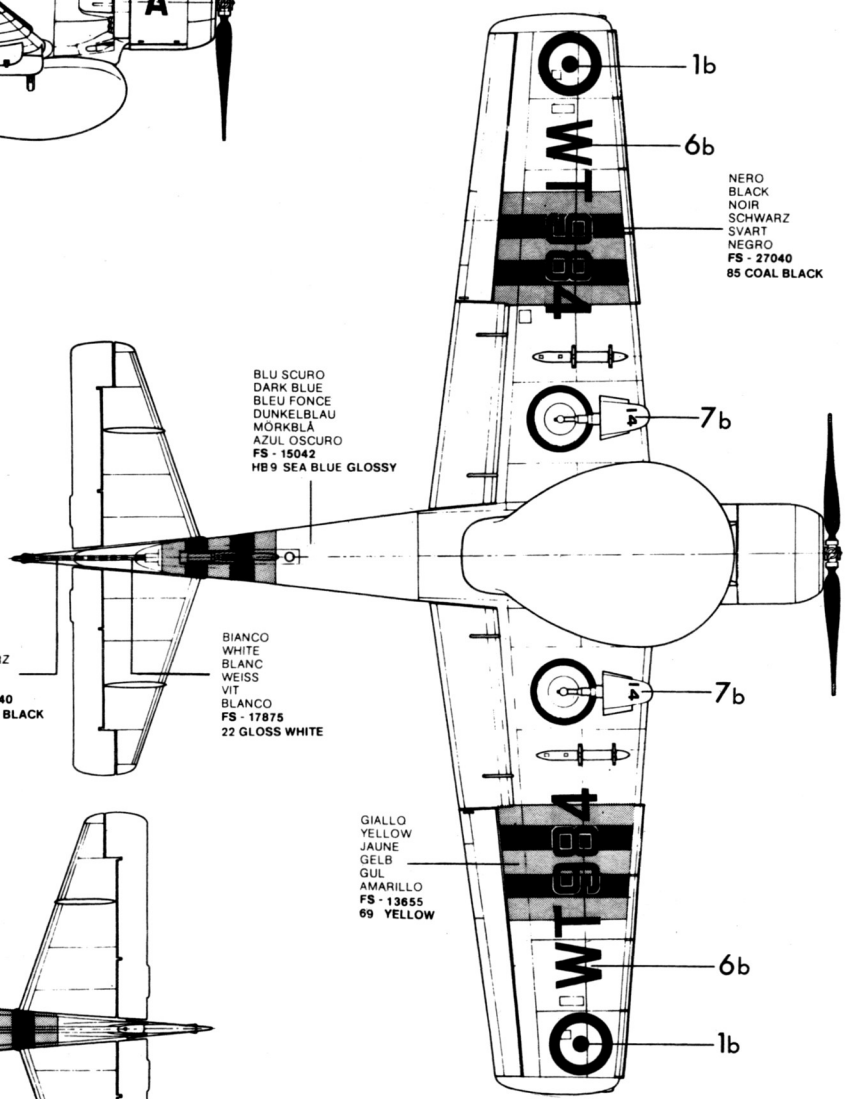


GIALLO
YELLOW
JAUNE
GELB
GUL
AMARILLO
FS - 13655
69 YELLOW

NERO
BLACK
NOIR
SCHWARZ
SVART
NEGRO
FS - 27040
85 COAL BLACK

Rear view

Front view



NERO
BLACK
NOIR
SCHWARZ
SVART
NEGRO
FS - 27040
85 COAL BLACK

BLU SCURO
DARK BLUE
BLEU FONCE
DUNKELBLAU
MÖRKBLÅ
AZUL OSCURO
FS - 15042
HB 9 SEA BLUE GLOSSY

NERO
BLACK
NOIR
SCHWARZ
SVART
NEGRO
FS - 27040
85 COAL BLACK

BIANCO
WHITE
BLANC
WEISS
VIT
BLANCO
FS - 17875
22 GLOSS WHITE

GIALLO
YELLOW
JAUNE
GELB
GUL
AMARILLO
FS - 13655
69 YELLOW

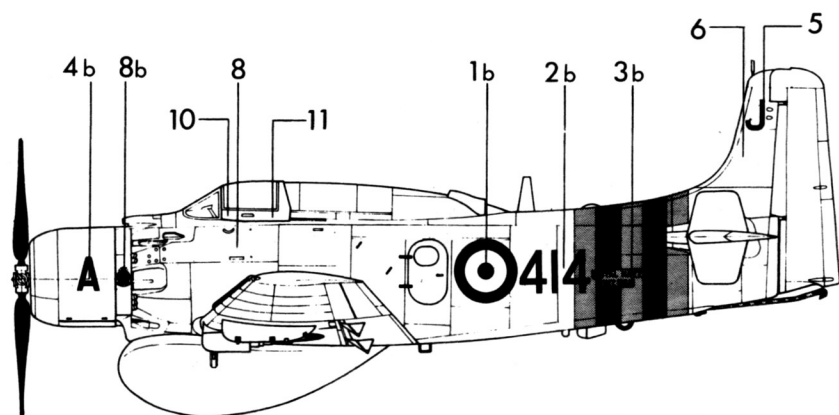
BLU SCURO
DARK BLUE
BLEU FONCE
DUNKELBLAU
MÖRKBLÅ
AZUL OSCURO
FS - 15042
HB 9 SEA BLUE GLOSSY

GIALLO
YELLOW
JAUNE
GELB
GUL
AMARILLO
FS - 13655
69 YELLOW

NERO
BLACK
NOIR
SCHWARZ
SVART
NEGRO
FS - 27040
85 COAL BLACK

NERO
BLACK
NOIR
SCHWARZ
SVART
NEGRO
FS - 27040
85 COAL BLACK

GIALLO
YELLOW
JAUNE
GELB
GUL
AMARILLO
FS - 13655
69 YELLOW



4b 8b 8

10 11

1b 2b 3b

6 5