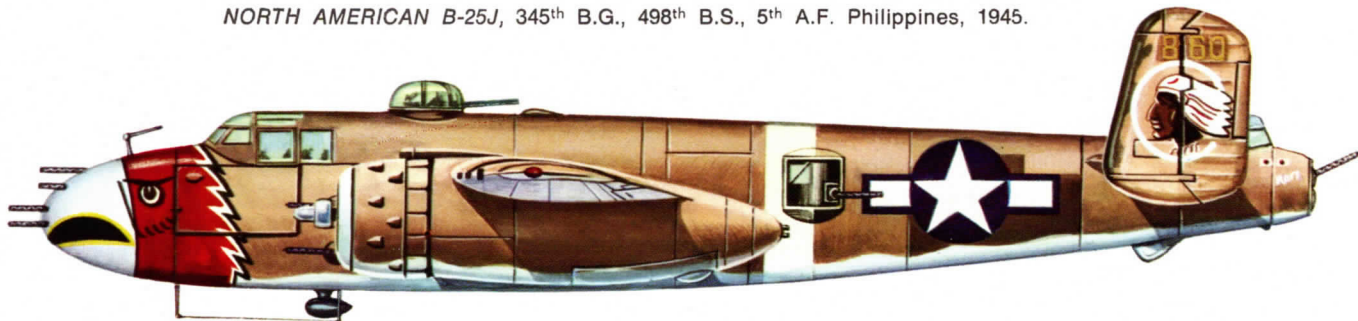
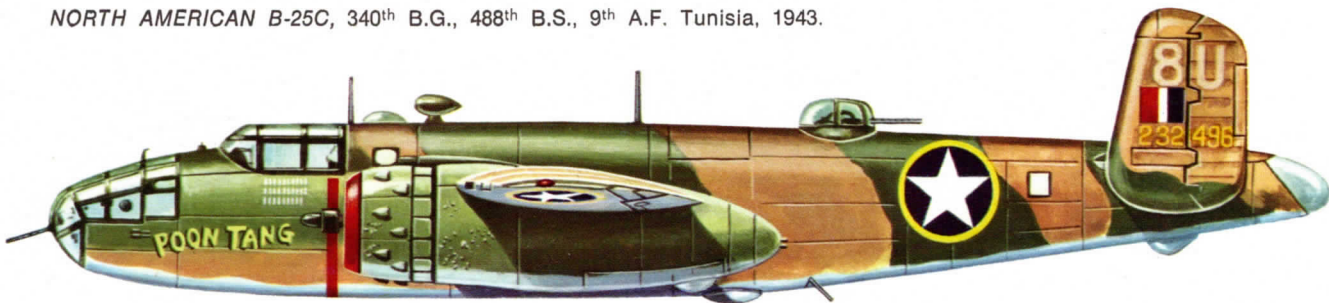


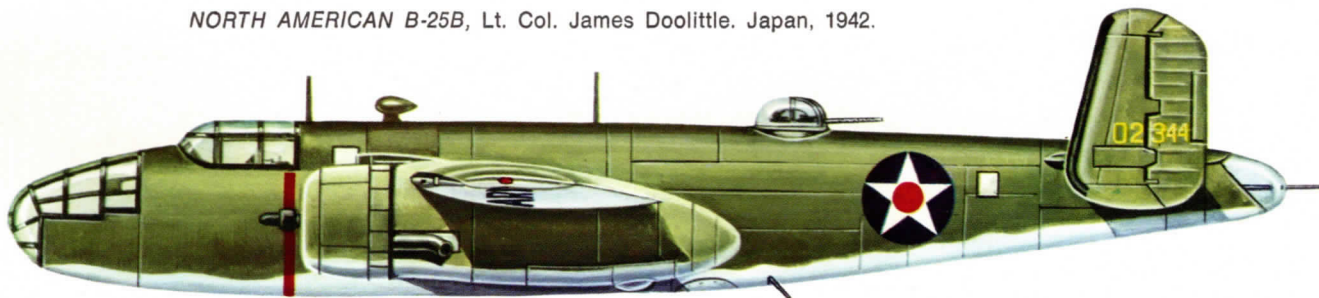
NORTH AMERICAN B-25J, 345th B.G., 498th B.S., 5th A.F. Philippines, 1945.



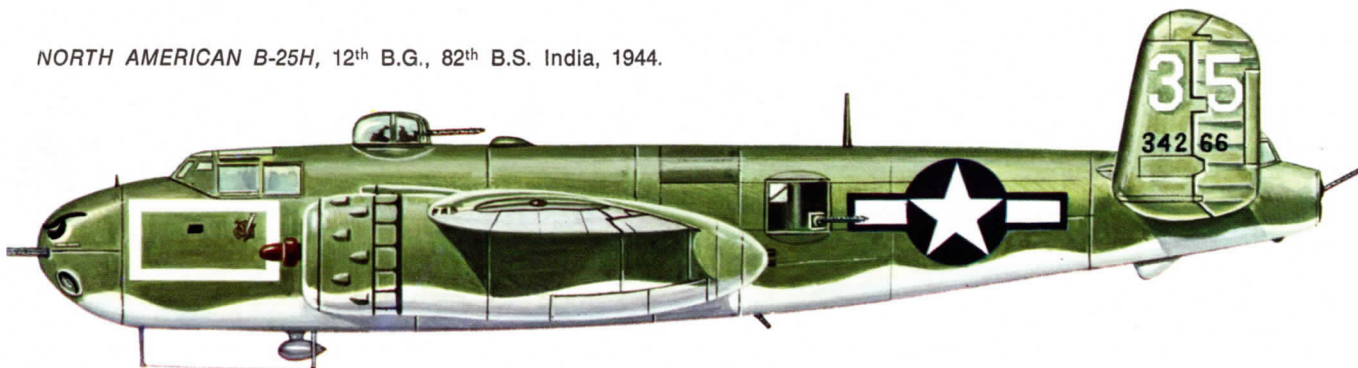
NORTH AMERICAN B-25C, 340th B.G., 488th B.S., 9th A.F. Tunisia, 1943.



NORTH AMERICAN B-25B, Lt. Col. James Doolittle. Japan, 1942.



NORTH AMERICAN B-25H, 12th B.G., 82th B.S. India, 1944.



NORTH AMERICAN B-25 MITCHELL

Realizzato sfruttando i progetti del North American NA-40, di cui costituisce un diretto sviluppo, il North American B-25 Mitchell si può considerare, tra gli aerei americani, come il bombardiere medio più largamente usato durante la II Guerra Mondiale. Prodotto, a causa delle pressanti richieste, senza il consueto periodo di severo collaudo dei prototipi, il primo B-25 (40-2165) volò per la prima volta nell'agosto del 1940, fornendo eccellenti prove. Dotato di ottime caratteristiche di volo, buona autonomia e di una straordinaria « capacità » d'armamento (che lo portò a distinguersi come il più pesantemente armato dei bombardieri medi americani), il B-25 Mitchell fu impiegato con successo, praticamente su tutti i fronti, sia dall'Aviazione americana che da quella degli Alleati (Inglese, Sovietici ed Olandesi); fu tuttavia più attivo sul fronte del Pacifico, dove sostituì pressochè completamente gli inadatti B-26. Più volte rielaborato e modificato (8 furono le principali versioni), questo versatile aereo ebbe una lunga ed intensa carriera, operando quale medio o pesante bombardiere su obiettivi terrestri e marittimi e restando in servizio dopo il conflitto come ricognitore, aereo da trasporto, addestratore.

The North American B-25 Mitchell was constructed on the basis of the designs of the North American NA-40, of which it represented a direct development; it may be considered as one of the American aircraft most largely employed during the second world war. Owing to the heavy demands, it was produced without the usual tests accorded to prototypes and the first B-25 (40-2165) flew for the first time in August 1940, giving excellent proof of itself. The B-25 Mitchell possessed excellent flight characteristics, good autonomy and an extraordinary armament capacity (which led it to distinction as the most heavily armed medium-bombers of the American Air Force); it was successfully employed on practically all fronts, both by the American Air Force and by the other Allies (British, Russians and Dutch): it was, however, more active on the Pacific front, where it almost completely replaced the unsuitable B-26. It was redesigned and modified a number of times (the main versions were eight in number), and this versatile aircraft had a long and intense career, operating as a medium and heavy bomber on land and sea targets and remained in service after the conflict as a scout, carrier plane and trainer craft.

Réalisé en exploitant les projets du North American NA-40, dont il constitue un développement direct, le North American B-25 Mitchell peut être considéré parmi les avions américains, comme le bombardier moyen le plus largement utilisé pendant la II Guerre Mondiale. Produit, suite aux demandes pressantes, sans la période usuelle de contrôle sévère des prototypes, le premier B-25 (40-2165) vola pour la première fois en août 1940, en donnant des preuves excellentes. Le B-25 Mitchell, pourvu d'excellentes caractéristiques de vol, d'une bonne autonomie et d'une « capacité » d'armement extraordinaire (qui lui permit de se distinguer comme le bombardier moyen américain le plus lourdement armé), fut utilisé avec succès pratiquement sur tous les fronts, aussi bien par l'Aviation américaine que par celle des Alliés (anglais, soviétiques et néerlandais); il fut cependant plus actif sur le front du Pacifique, où il remplaça presque entièrement les B-26 peu indiqués. Réélabré et modifié à plusieurs reprises (8 furent les versions principales), cet avion universel eut une carrière longue et intense, en opérant en tant que bombardier moyen ou lourd sur des objectifs terrestres et maritimes et en demeurant en service après le conflit en tant qu'avion de reconnaissance, avion de transport, avion instructeur.

Der North-American B-25 Mitchell, der verwirklicht wurde unter Ausnutzung der Pläne des North-American NA-40, dessen Weiterentwicklung er darstellt, kann unter den amerikanischen Flugzeugen, als der Bomber mittleren Ausmasses angesehen werden, der während des zweiten Weltkrieges zum breitesten Einsatz kam. Der erste B-25 (40-2165) der zum ersten Flug im August 1940 startete und sogleich seine ausgezeichneten Fähigkeiten unter Beweis stellte, war infolge der dringenden Nachfrage verwirklicht worden, ohne die übliche strenge Ueberprüfungszeit der Prototypen durchzustehen. Dieser B-25 Mitchell, der ausgezeichnete Flugeigenschaften besass, eine gute Autonomie und vor allem eine aussergewöhnliche Bestückungs - « Kapazität » (die ihm verhalf sich als der amerikanischen Bomber mittleren Ausmasses mit der schwersten Bewaffnung auszuzeichnen), wurde erfolgreich praktisch an allen Fronten, sei es seitens der amerikanischen Luftwaffe sowie die der Alliierten (Engländer, Sowjets und Holländer) eingesetzt, ganz besonders aktiv war er an der Front des Pazifiks, wo er fast vollkommen die ungeeigneten B-26 ersetzte. Dieses bewegliche Flugzeug, das mehrmals überarbeitet und verändert wurde (seine hauptsächlichsten Versionen waren 8) hatte eine lange und intensive Karriere, in der er als mittlerer oder schwerer Bomber gegen Boden und Meer-Objektive eingesetzt wurde und auch nach Ende des Konfliktes in Dienst blieb als Aufklärer, als Transport- und Übungsflugzeug.

1 Distintivi portati da un B-25J del 498th B.S., 345th B.G., 5th A.A.F. Filippine, 1945. (L'unità era conosciuta con il soprannome di « Air Apaches »).

2 Distintivi portati da un B-25J del 498th B.S., 345th B.G., 5th A.A.F. Filippine, 1945. (L'unità era conosciuta con il soprannome di « Air Apaches »).

3 Distintivo portato da un B-25C del 488th B.S., 340th B.G., 9th A.A.F. Tunisia, 1943.

4 Distintivo portato da un B-25H del 82nd B.S., 12th B.G. (« Bridge Busters »). India, 1944.

1 Badge borne by a B-25J of the 498th B.S., 345th B.G., 5th A.A.F. Philippines, 1945 (the unit was known by the name of « Air Apaches »).

2 Badge borne by a B-25J of the 498th B.S., 345th B.G., 5th A.A.F. Philippines, 1945 (the unit was known by the name of « Air Apaches »).

3 Badge borne by a B-25C of the 488th B.S., 340th B.G., 9th A.A.F. Tunisia, 1943.

4 Badge borne by a B-25H of the 82nd B.S., 12th B.G. (Bridge Busters). India, 1944.

1 Insignes portés par un B-25J du 498th B.S., 345th B.G., 5th A.A.F. Philippines, 1945. (L'unité était connue sous le nom de « Air Apaches »).

2 Insignes portés par un B-25J du 498th B.S., 345th B.G., 5th A.A.F. Philippines, 1945. (L'unité était connue sous le nom de « Air Apaches »).

3 Insigne porté par un B-25C du 488th B.S., 340th B.G., 9th A.A.F. Tunisie, 1943.

4 Insigne porté par un B-25H du 82nd B.S., 12th B.G. (« Bridge Busters »). Inde, 1944.

1 Abzeichen eines B-25J des 498th B.S., 345th B.G., 5th A.A.F., Philippinen, 1945. (Die Einheit war bekannt unter dem Uebernamen «Air Apaches»).

2 Abzeichen eines B-25J des 498th B.S., 345th B.G., 5th A.A.F., Philippinen, 1945. (Die Einheit war bekannt unter dem Uebernamen «Air Apaches»).

3 Abzeichen eines B-25C des 488th B.S., 340th B.G., 9th A.A.F. Tunesien, 1943.

4 Abzeichen eines B-25H des 82nd B.S., 12th B.G. (« Bridge Busters »). Indien, 1944.



POON TANG



FINITO
BENITO
NEXT
HIROHITO



MA
and
PAI



8

5 Iscrizioni portate da un famoso B-25J (unità sconosciuta). (Le scritte vanno sulle parti superiori delle ali: FINITO BENITO applicata sull'ala sinistra, parte poco prima del motore e finisce verso l'attacco della fusoliera, - NEXT HIROHITO, al contrario, si trova sull'ala destra e parte poco dopo l'attacco della fusoliera, terminando oltre il motore). (Il suddetto aereo portava inoltre, sulla parte superiore della fusoliera, tra le due scritte, le sagome di due ali stilizzate, appaiate e con le estremità rivolte verso le iscrizioni; sotto le ali al centro era il numero 12 — tali distintivi, sono anch'essi presenti nella scheda di decalcomanie —).



9

6 Distintivo portato da un B-25H. Teatro operativo: Cina, Burma, India. (Da applicarsi subito sotto parte anteriore carlinga).



10

7 Distintivo portato da un B-25J (327698) del 12th A.A.F. Fronte italiano. (Da applicarsi su parte inferiore «muso»).

8 Distintivo del 17th B.G. (Sotto carlinga).

9 Distintivo portato da un B-25C (423) addetto ai collegamenti fra India e Cina. 1945. (Sotto carlinga).



10 Distintivo portato da un B-25 del 83rd B.S., 12th B.G. Tunisia, 1943. (Sotto carlinga).

11 Distintivi portati da un B-25H del 17th Observation Squadron, Capo Waios. (La sagoma del lupo va sul «muso», il «cuore» subito dopo, in corrispondenza della carlinga).



11

12 Distintivi portati da un B-25H del 17th Observation Squadron, Capo Waios. (La sagoma del lupo va sul «muso», il «cuore» subito dopo, in corrispondenza della carlinga).

13 Distintivo portato da un B-25C del 12th B.G. (unità sconosciuta). (Sul «muso»).

14 Distintivo del 358th B.S. (Sotto carlinga).



12



13

5 Inscription borne by a famous B-25J (unit unknown). (The wording goes on the upper part of the wings: FINITO BENITO applied on the left wing, starts just before the engine and finishes towards the connection of the fuselage, - NEXT HIROHITO is written on the right wing and starts a little after the fuselage connection, finishing beyond the engine). (This aircraft carried in addition, on the upper part of the fuselage between the two inscriptions, two stylized wings coupled together and with their tips directed towards the inscriptions: under the wings at the centre was the number 12 — these badges are also included in the sheet of transfers —).

6 Badge borne by a B-25H. Theatre of operation: China, Burma, India. (To be applied immediately under the front of the cabin).

7 Badge borne by a B-25J (327698) of the 12th A.A.F. Italian front. (To be applied on the lower part of the nose).

8 Badge of the 17th B.G. (Under the cabin).

9 Badge borne by a B-25C (423) operating in liaison between China and India. 1945 (under the cabin).

10 Badge borne by a B-25 of the 83rd B.S., 12th B.G. Tunisia, 1943. (Under the cabin).

11 Badges borne by a B-25H of the 17th Observation Squadron, Cape Waios. (The figure of the wolf goes on the nose, the «heart» immediately afterwards in line with the cabin).

12 Badges borne by a B-25H of the 17th Observation Squadron, Cape Waios. (The figure of the wolf goes on the nose, the «heart» immediately afterwards in line with the cabin).

13 Badge borne by a B-25C of the 12th B.G. (unit unknown). (On the nose).

14 Badge of the 358th B.S. (under the cabin).

5 Inscriptions portées par un fameux B-25J (unité inconnue). (Les inscriptions sont situées sur les parties supérieures des ailes: FINITO BENITO appliquée sur l'aile gauche, commence peu avant le moteur et finit vers l'attaque du fuselage, - NEXT HIROHITO, se trouve au contraire sur l'aile droite et commence peu après l'attaque du fuselage et se termine au-delà du moteur). (Cet avion portait d'autre part, sur la partie avant du fuselage, entre les deux inscriptions, les silhouettes de deux ailes stylisées, accouplées et avec les extrémités dans la direction des inscriptions; sous les ailes au centre il y avait le numéro 12 — ces insignes sont aussi présents dans la fiche de décalcomanie —).

6 Insigne porté par un B-25H. Théâtre opérationnel: Chine, Burma, Inde. (A appliquer immédiatement sous la partie antérieure de la carlingue).

7 Insigne porté par un B-25J (327698) du 12th A.A.F. Front italien. (A appliquer sur la partie inférieure «museau»).

8 Insigne du 17th B.G. (Sous la carlingue).

9 Insigne porté par un B-25C (423) destiné aux liaisons entre l'Inde et la Chine. 1945. (Sous la carlingue).

10 Insigne porté par un B-25 du 83rd B.S., 12th B.G. Tunisie, 1943. (Sous la carlingue).

11 Insignes portés par un B-25H du 17th Observation Squadron, Cap Waios. (La silhouette du loup se trouve sur le «museau», le «coeur» immédiatement après, en correspondance avec la carlingue).

12 Insignes portés par un B-25H du 17th Observation Squadron, Cap Waios. (La silhouette du loup se trouve sur le «museau», le «coeur» immédiatement après, en correspondance avec la carlingue).

13 Insigne porté par un B-25C du 12th B.G. (unité inconnue). (Sur le «museau»).

14 Insigne du 358th B.S. (Sous la carlingue).

5 Inschriften eines berühmten B-25J (Einheit unbekannt). Die Inschriften befinden sich auf dem oberen Teil der Flügel: FINITO BENITO auf dem linken Flügel, ausgehend kurz vor dem Motor und endet am Ansatz des Rumpfes, - NEXT HIROHITO, befand sich dagegen auf dem rechten Flügel, ausgehend kurz nach dem Ansatz des Rumpfes und endet nach dem Motor). (Das besagte Flugzeug trug ausserdem am oberen Teil des Rumpfes, zwischen den beiden Inschriften, die Skizze zweier stilisierter Flügel, die gepaart mit den Enden zu den Inschriften zeigten; unterhalb der Flügel in der Mitte stand die Nummer 12 — diese Abzeichen sind auch in dem Abziehbildbogen vorhanden).

6 Abzeichen eines B-25H. Kriegsschauplatz: China, Burma, Indien. (Muss gleich unterhalb des vorderen Teils der Schnauze angebracht werden).

7 Abzeichen eines B-25J (327698) des 12th A.A.F. Italien-Front. (Muss auf dem unteren Teil der «Schnauze» angebracht werden).

8 Abzeichen des 17th B.G. (Unterhalb des Führerstandes).

9 Abzeichen eines B-25C (423), der mit den Verbindungen zwischen Indien und China, 1945 beauftragt war. (Unterhalb des Führerstandes).

10 Abzeichen eines B-25 des 83rd B.S., 12th B.G. Tunesien, 1943. (Unterhalb des Führerstandes).

11 Abzeichen eines B-25H des 17th Observation Squadron, Capo Waios. (Die Skizze des Wolfes muss auf der «Schnauze» angebracht werden und das «Herz» gleich danach, in Verbindung mit dem Führerstand).

12 Abzeichen eines B-25H des 17th Observation Squadron, Capo Waios. (Die Skizze des Wolfes muss auf der «Schnauze» angebracht werden und das «Herz» gleich danach, in Verbindung mit dem Führerstand).

13 Abzeichen eines B-25C des 12th B.G. (Einheit unbekannt). (Auf der «Schnauze»).

14 Abzeichen eines 358th B.S. (Unterhalb des Führerstandes).