



## **DELTA 1C** **"Over Spain"**

**FR** John Northrop crée en janvier 1932 avec l'aide et le capital de son ami Donald Douglas la société Northrop Corporation, filiale de la Douglas Aircraft Company, ce qui va lui permettre de travailler de manière indépendante sur des avions à construction métallique, technique dont il est un des pionniers.

Northrop développe ainsi le Gamma, un avion courrier rapide dont une version (2E) servira comme bombardier en Chine et en Espagne. En adaptant au Gamma un fuselage plus large qui permet l'emport de huit passagers, Northrop obtient le Delta, un avion de transport dont le prototype sort d'usine en mai 1933. Les trois premiers Delta, construits par Northrop (c/n 3, 4 et 7), utilisent une hélice bipale, ont un cockpit monoplace et une verrière coulissante. La plupart des Delta suivants seront équipés d'une hélice tripale, tous auront un cockpit biplace.

Le prototype du Delta (c/n 3) est remis à la TWA pour évaluation le 4 août 1933, il est perdu en vol le 10 novembre 1933 près d'Albuquerque (Nouveau-Mexique), le moteur prend feu. Le second Delta, c/n 4, est acheté par la Pan American. L'appareil, sous immatriculation mexicaine X-ABED, est également mis hors service rapidement : le moteur s'enflamme et l'avion est détruit au sol, le 5 mai 1934.

Le troisième Delta, c/n 7, va avoir une carrière beaucoup plus longue que ses devanciers. Équipé d'un moteur P&W T1D-1 de 700 cv, il est le seul représentant du type 1C. Acquis en avril 1934 par la société suédoise AB Aerotransport, et transféré en Suède, immatriculé SE-ADI, il se voit affecter le nom « Hälland » et sert sur les lignes Göteborg – Copenhague – Malmö et Malmö – Copenhague – Hanovre. En mai 1937, il est retiré du service et passe par divers propriétaires, puis est vendu le 27 septembre à un citoyen irakien... et se retrouve en Espagne républicaine, à Prat de Llobregat. Sous les couleurs de la LAPE, il est immatriculé EC-AGC.

Ce Delta est utilisé pour la liaison aux profit des autorités républicaines, il est piloté par Pedro Tonda et José Maria Carreras, deux pilotes de transport civil d'avant guerre. En particulier, il achemine à Zurich le 9 septembre 1938 le docteur Negrin, Premier ministre de la République Espagnole, qui négocie avec le duc d'Albe, mais ces tentatives de mettre fin à la guerre civile n'aboutissent pas.

À la fin de la guerre, en avril 1938, il est récupéré par les vainqueurs. Réutilisé par l'Ejército del Aire, sous code 45-18, il vole assez peu. À la réorganisation de l'Ejército del Aire en 1945, il est immatriculé L12-18 mais est retiré du service cette même année.

Spécifications : monomoteur de transport à aile basse et train fixe, de construction métallique. Moteur (Type 1C) : P&W Hornet de 700 cv. Envergure 14,55 m, longueur 10,08 m, surface

**EN** Jack Northrop's friend, Donald Douglas, provided him with capital to found the Northrop Corporation in 1932; but by 1937 this became a Douglas Aircraft subsidiary. Northrop worked independently as a pioneer of stressed skin metal aircraft construction during this time, designing the Northrop Gamma and Delta.

The Gamma was developed as a mail plane whose production began in the winter of 1933-1934, whilst the 2E version served as bomber in China. The design was modified with a wider fuselage to become a transport capable of carrying eight passengers as the Northrop Delta.

The Delta prototype (c/n 3), Type 1A, was equipped with a Wright SR-1820-F3 engine of 710 hp and first flew in May 1933. Delivered to TWA for trials in August 1933, it was used to transport mail between Los Angeles and Kansas City. After only 453 flight hours the plane had an engine fire and was lost on November 10, 1933.

The second Delta, (c/n 4), the Type 1B powered by a Pratt & Whitney Hornet T2D-1 of 660 hp, was purchased by the Pan American in August 1933. Transferred to its Mexican subsidiary Aerovias for use on the Los Angeles-Mexico City route, under Mexican registration X-ABED, it was destroyed in May 1934.

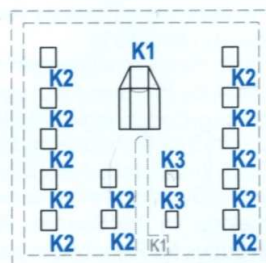
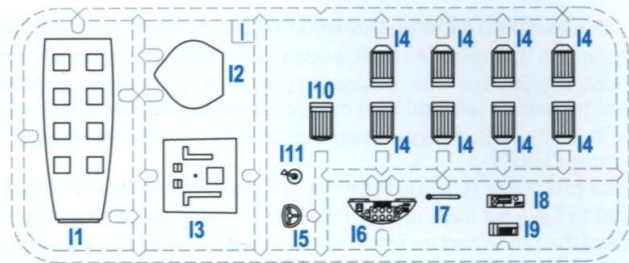
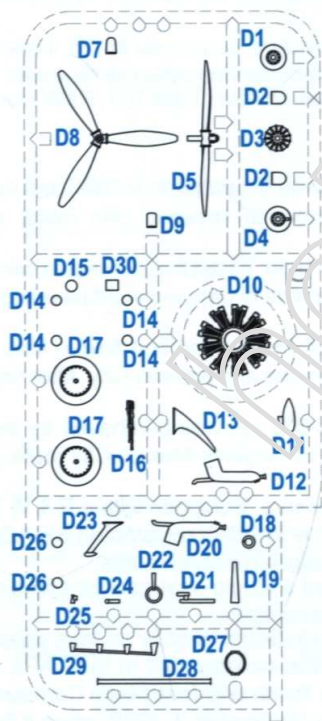
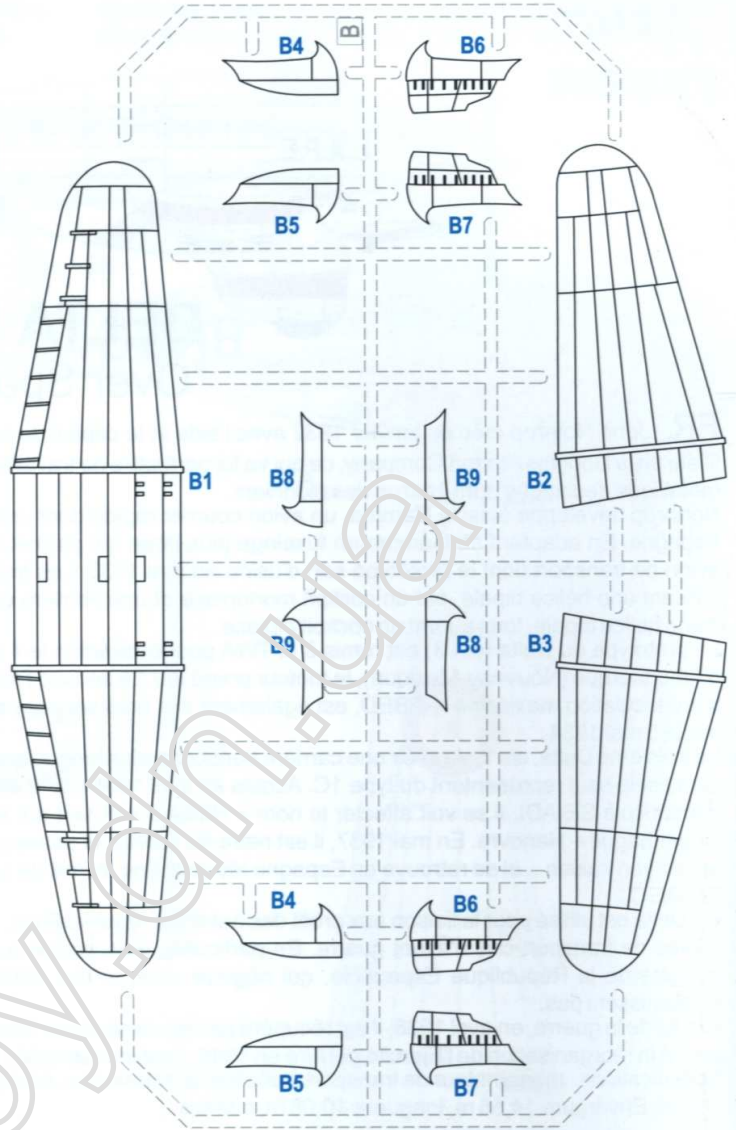
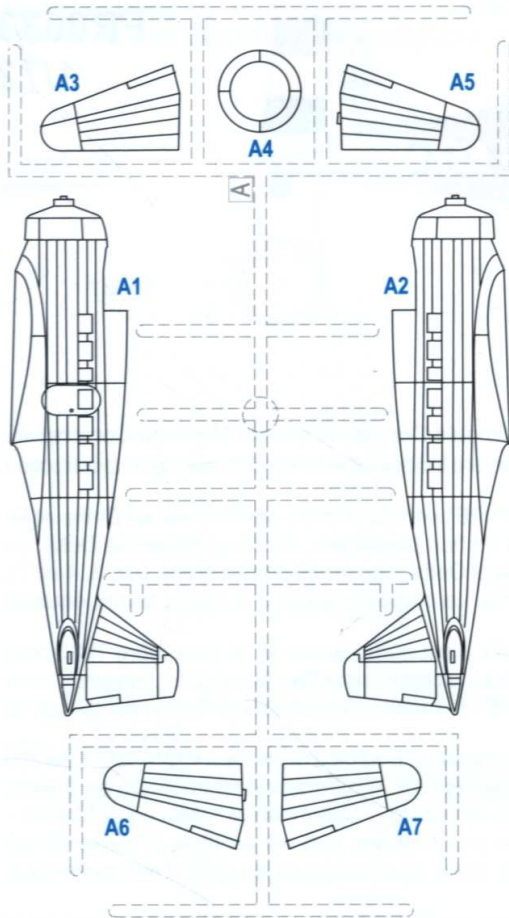
The third Delta, (c/n 7), the only Type 1C built, had a much longer career than its predecessors. Equipped with a P & W T1D-1 engine of 700 hp, it was acquired in April 1934 by the Swedish company AB Aero, given the Swedish registration SE-ADI, was named "Hälland", and served on the Gothenburg-Copenhagen-Malmö and Malmö-Copenhagen-Hanover routes.

These first three Deltas, built by Northrop (c/n 3, 4 & 7), used a two-bladed propeller, had a single-seat cockpit and a sliding canopy. Most of the later Deltas were fitted with three-bladed propellers, and all had two-seat cockpits.

In May 1937 SE-ADI Hälland (c/n 7) ceased its Swedish airline service and was purchased in September by an Iraqi citizen, but then flew to Prat de Llobregat, near Barcelona, in the Spanish Republic. The aircraft was incorporated in the LAPE under registration EC-AGC and performed liaison duties for Republican leaders, piloted by Pedro Tonda and José Maria Carreras, who had been airline pilots before the civil war. Worth noting is the special mission to Zurich on September 9, 1938, when it flew Dr. Negrin, the Republic's Prime Minister, to negotiate with the Nationalist's Duke of Alba to end the civil war. The negotiations did not succeed however.

The plane was taken by the Nationalists after the fall of the Republic and went on to serve the Ejército del Aire, under code 45-18. Its registration changed to L12-18 when the Ejército del Aire reorganized in 1945, but the plane was written off later that year.

Type 1C Specifications: Low-wing single-engine transport with fixed landing gear, of metal construction. Engine P&W Hornet 700 hp. Wingspan 14.55 m, length 10.08 m, wing area 33.7 m<sup>2</sup>. Maximum speed: 362 km/h at 1,900 m. Ceiling 6,000 m.



OPTIONAL  
OPTION

BEND  
COURBER



INSTANT CYANOACRYLATE GLUE  
COLLE CYANOACRYLATE

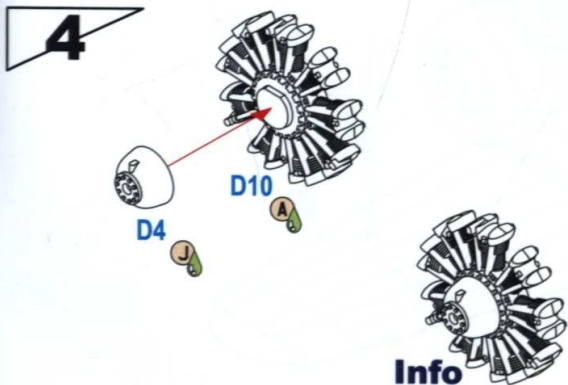
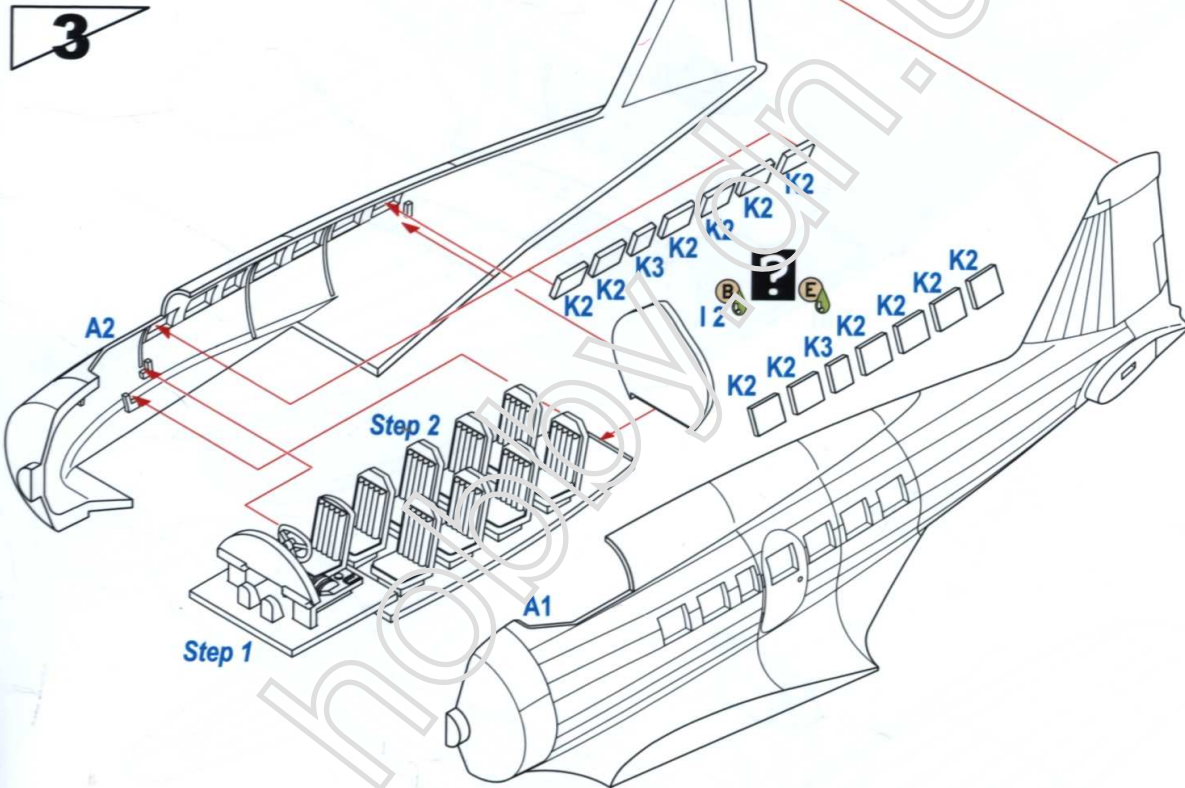
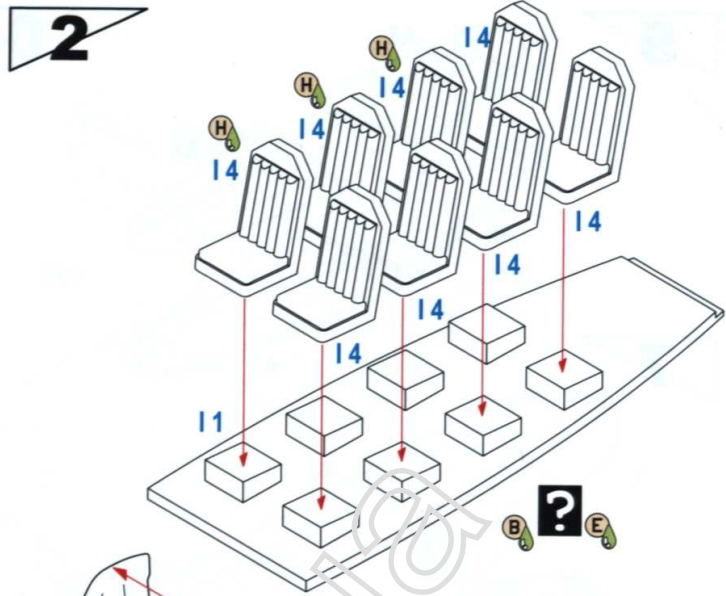
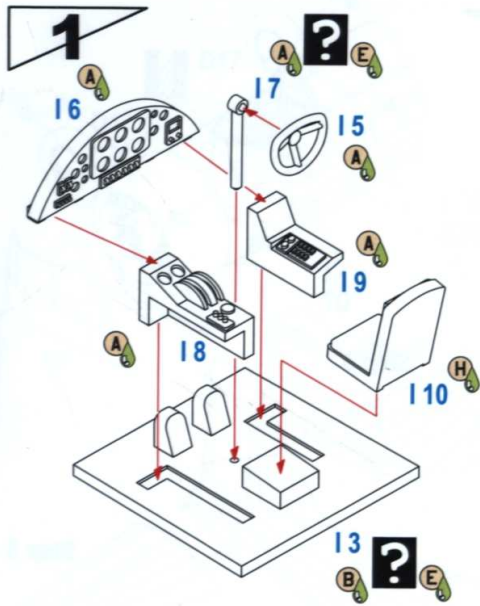
CUT OFF/DRILL  
DÉTACHER/PERCER



SCRATCH BUILD  
ACHEVER



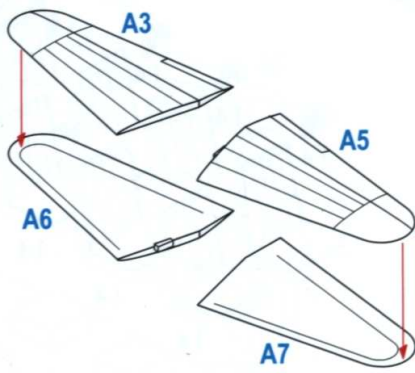
COLOUR  
PEINDRE  
colours code



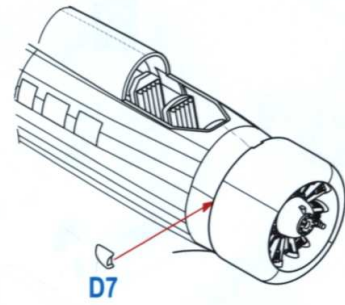
Barvy GUNZE/ GUNZE Colour No.		
A	Noir/ Black	H12/C33
B	Gris-Bleu Clair/ Light Blue Grey	H417/I17
D	Blanc Mat/ Flat White	H11/C62
E	Métal Naturel/ Natural Metal	H8/C8
F	Pneu Noir/ Tire Black	H77/C137
G	Acier/ Steel	H18/C28
H	Cuir/ Leather	H17/C29
I	Métal Carbonisé/ Burnt Iron	H76/C61
J	Gris-Bleu/ Blue Grey	H337/ C337

**Info**

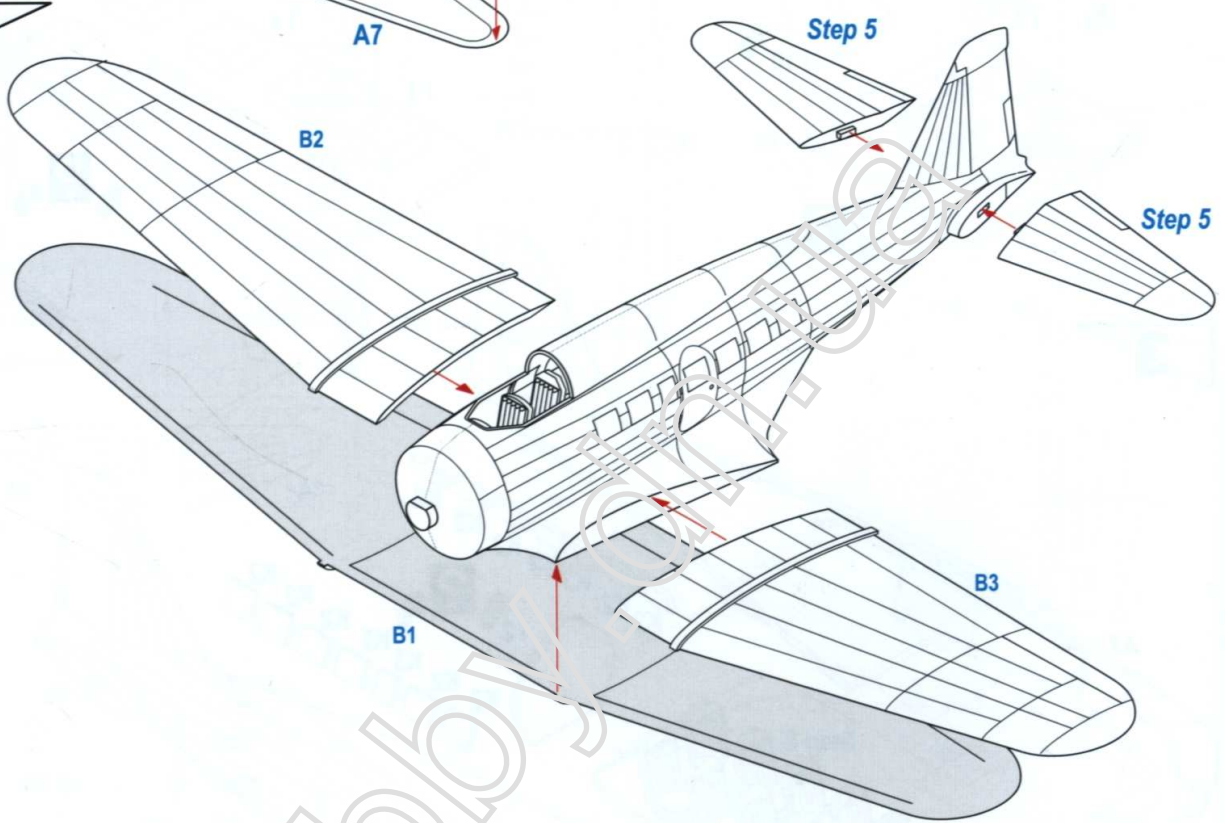
**5**



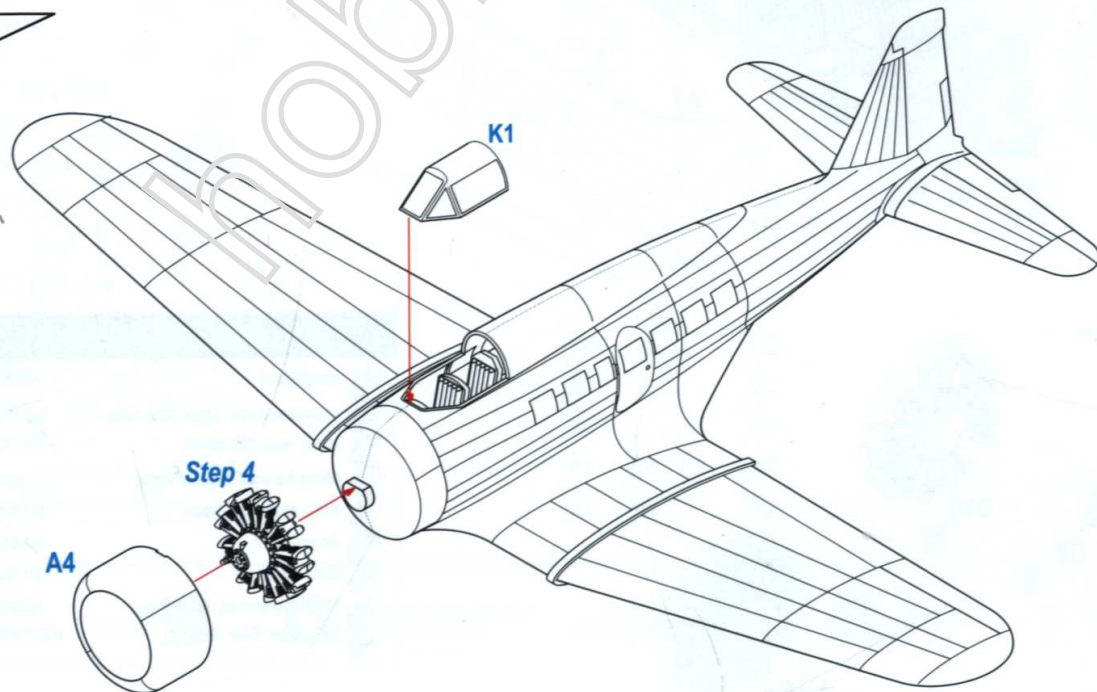
**6**



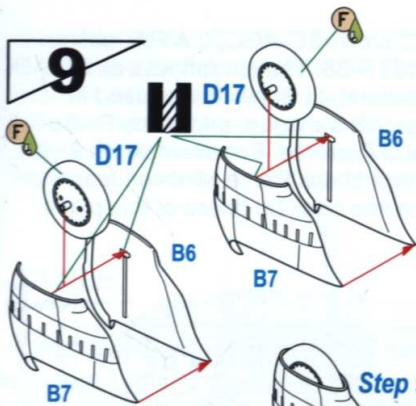
**7**



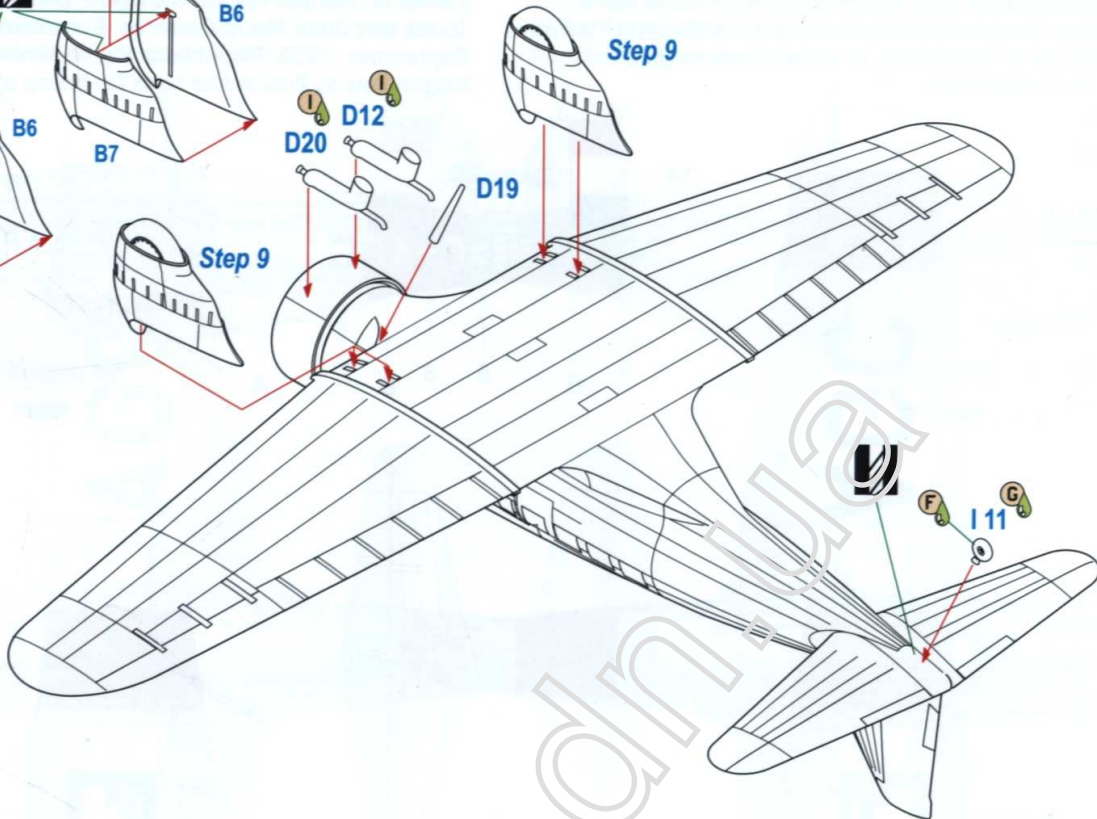
**8**



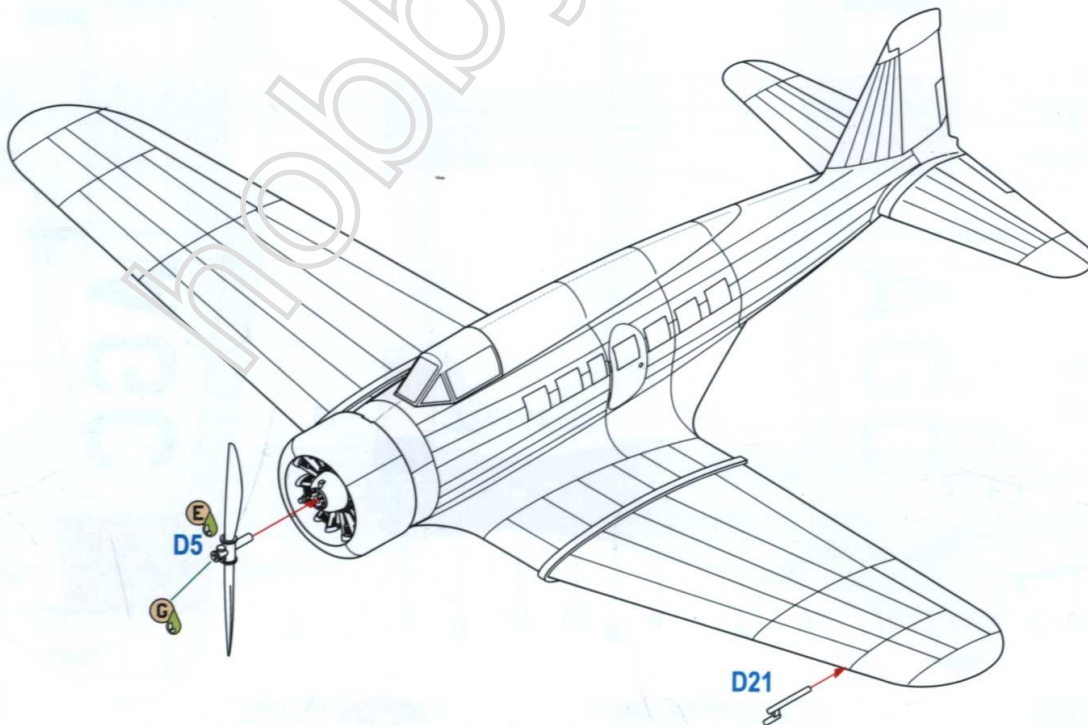
9



10



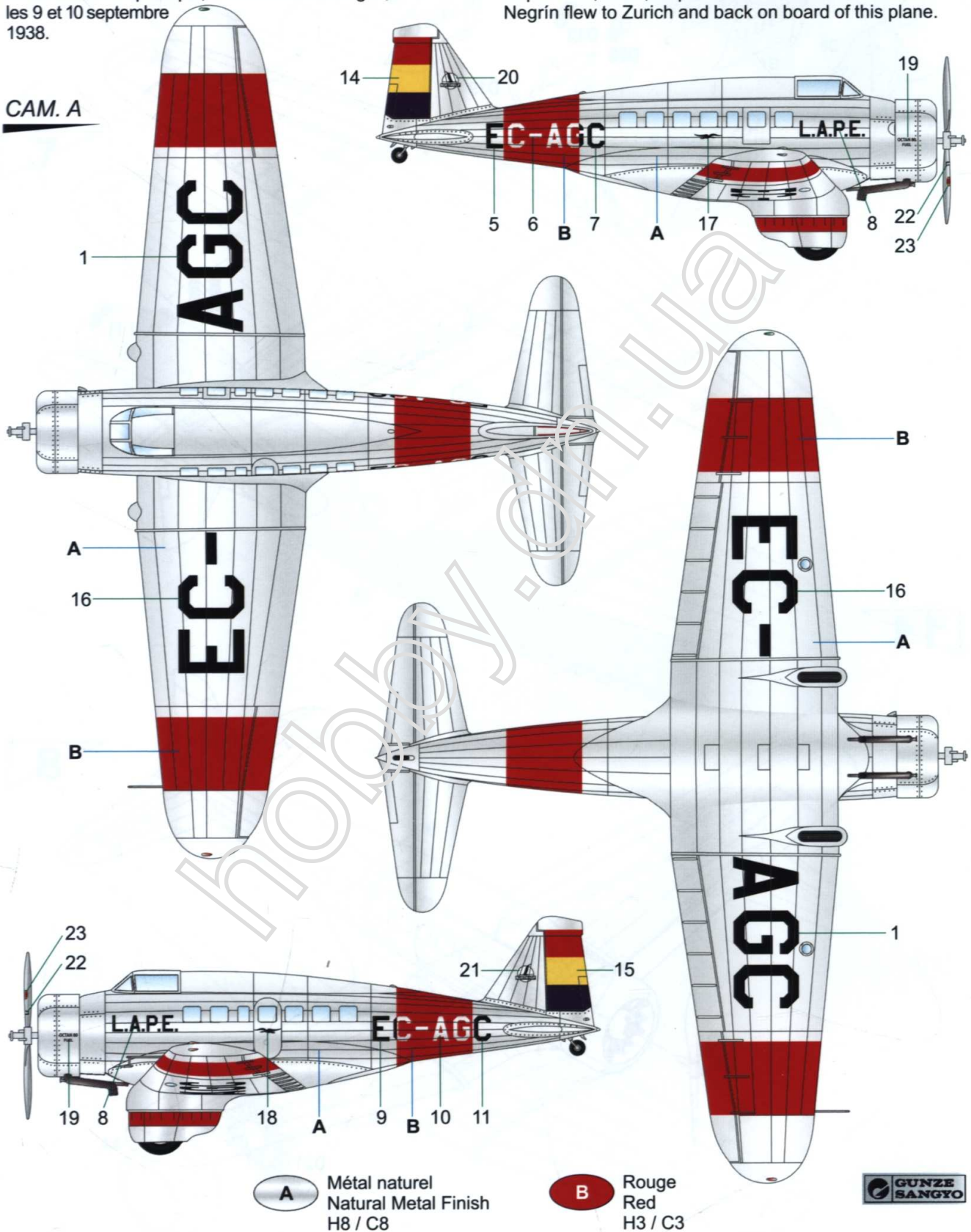
11



**Northrop Delta 1C**, c/n 7, EC-AGC, L.A.P.E. République Espagnole, 1937–38. Cet appareil est l'ex SE-ADI (Suède), dénommé Halland. En Espagne, il fut utilisé pour le transport de personnalités, piloté par Pedro Tonda et José Maria Carreras. Sous cette livrée, il a convoyé à Zurich le Premier ministre de la République, le docteur Juan Negrin, les 9 et 10 septembre 1938.

**Northrop Delta 1C**, c/n 7, EC-AGC, L.A.P.E. airline. Spanish Republic, 1937–38. The aircraft was ex SE-ADI (Sweden), named Halland. In Spain, it was used in transport role and for VIP transport, piloted by Pedro Tonda and José Maria Carreras. For example on 9–10 September, 1938, Republican Prime Minister Juan Negrin flew to Zurich and back on board of this plane.

CAM. A

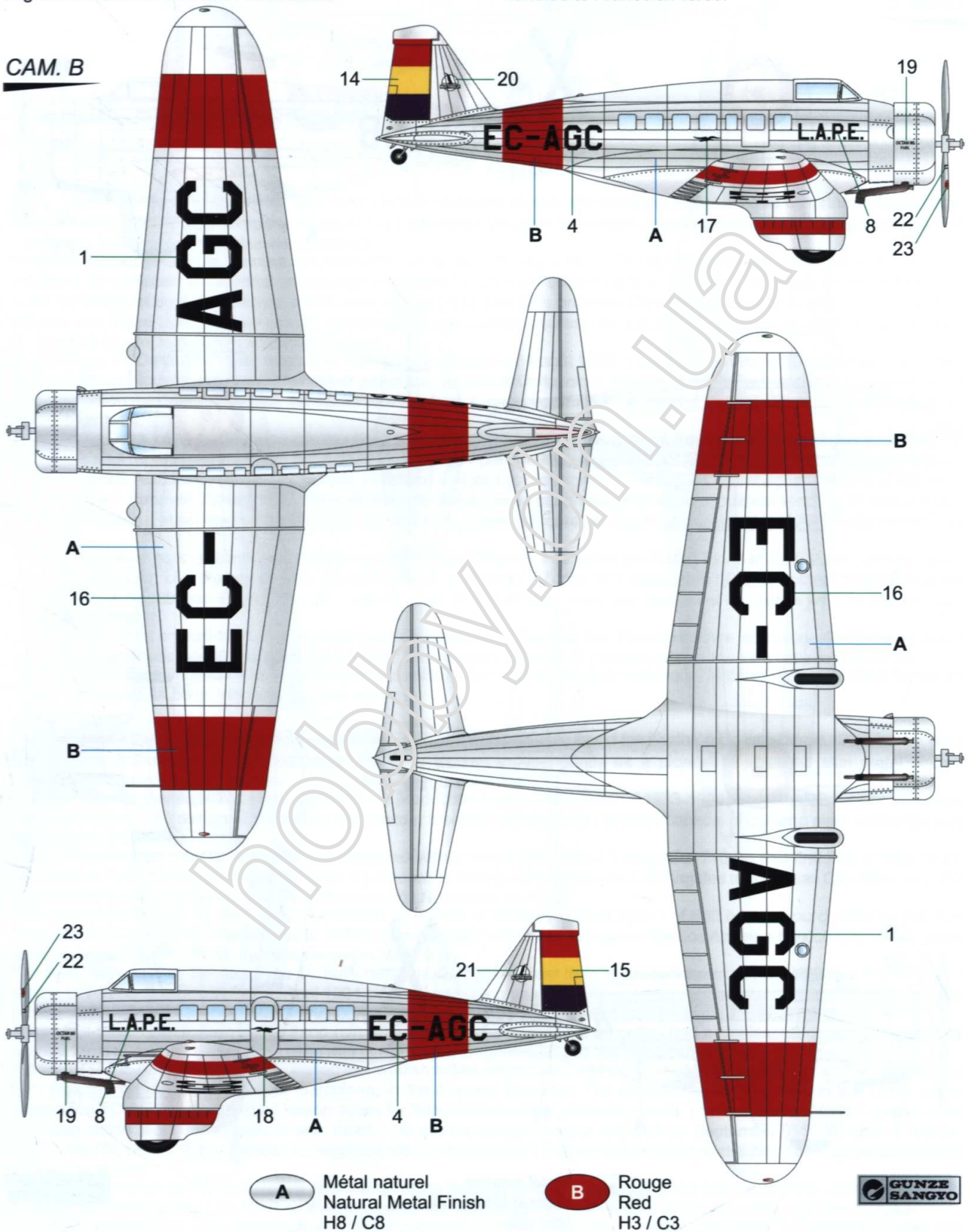


**Northrop Delta 1C, c/n 7, EC-AGC, L.A.P.E.**

République Espagnole, 1938/39. Peu après le voyage à Zurich, les lettres du fuselage furent peintes en noir, l'appareil restant sous ces couleurs jusqu'à la fin de la guerre. Il passa alors à la base de Oran-La Senia en Algérie et fut remis à l'armée de Franco.

**Northrop Delta 1C, Delta 1C, c/n 7, EC-AGC, L.A.P.E.**

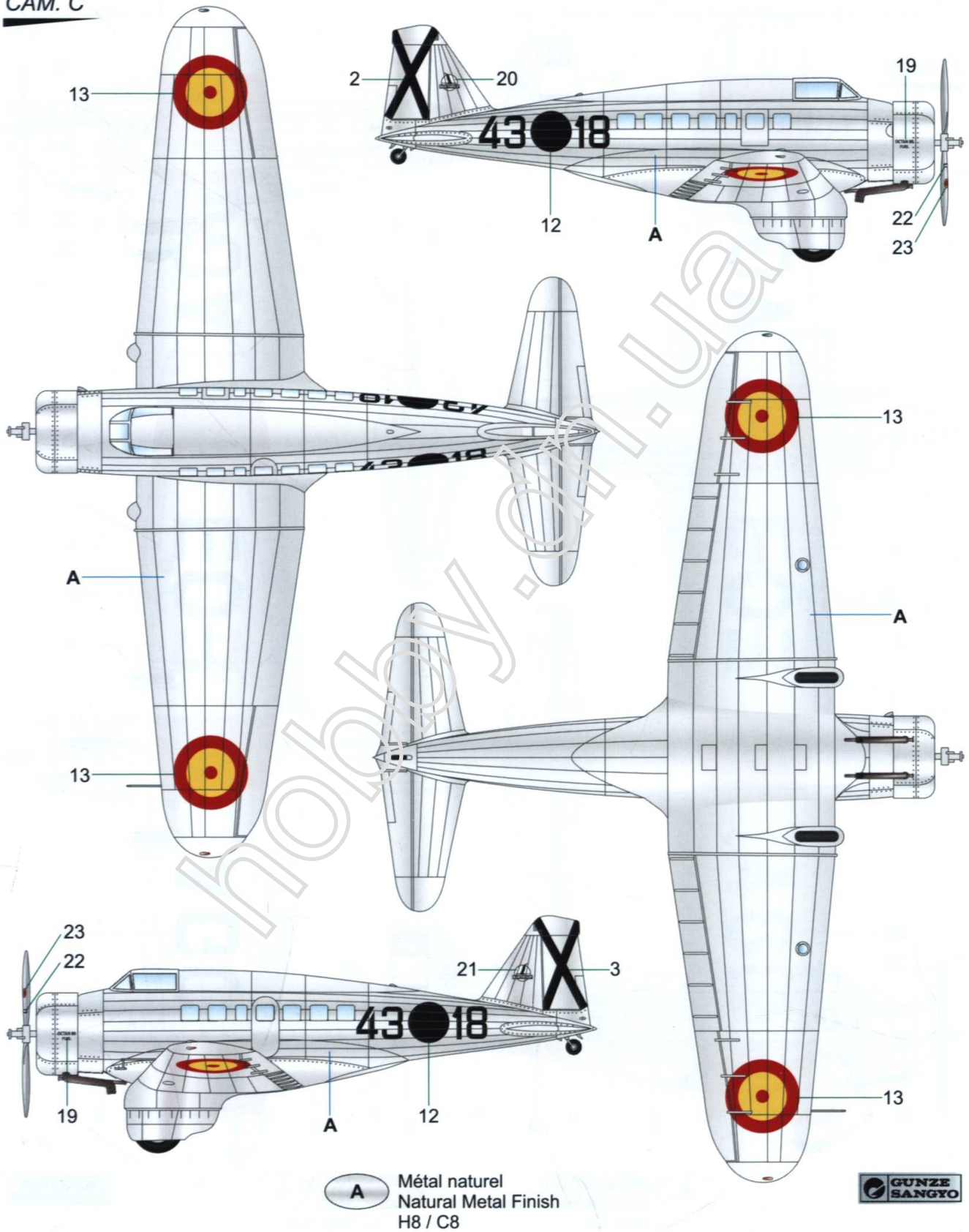
airline. Spain, 1938/39. Shortly after Zurich, the fuselage registration letters were all painted in black colour and stayed so until the end of the war. The aircraft escaped to the French base of Oran-La Senia in Algeria and was handed to Franco air force.



Northrop Delta 1C, c/n 7, 43-18, (ex EC-AGC / SE-ADI),  
Ejercito del Aire (Armée de l'Air espagnole), 1939-45.

Northrop Delta 1C, c/n 7, 43-18, (ex EC-AGC / SE-ADI),  
Ejercito del Aire (Spanish Air Force), 1939-45.

CAM. C

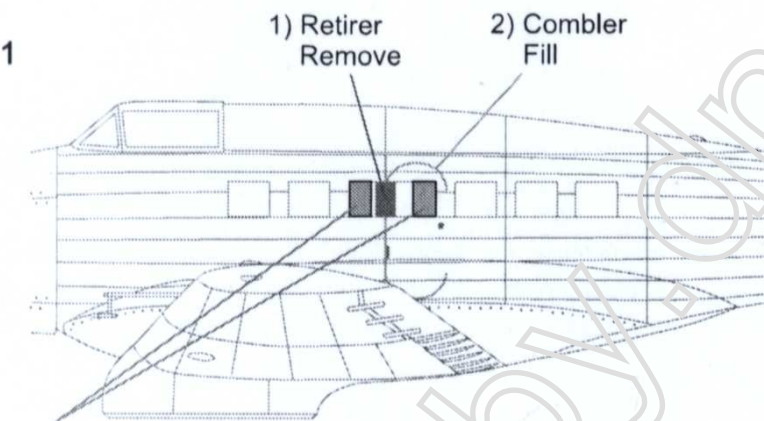




Sur le **Delta c/n 7**, la porte avait été agrandie et la fenêtre modifiée en conséquence (6 fenêtres à gauche, et non 7). Il s'agit donc d'un exemplaire unique, car les deux Delta précédents avaient une petite porte et 7 fenêtres à gauche, et sur les Delta suivants le haut du fuselage a été modifié pour accommoder un cockpit à deux pilotes. Nous vous suggérons donc de procéder à la modification comme indiqué ci après en utilisant le masque fourni comme modèle pour la gravure ou pour représenter la porte (masque).

On **Delta c/n 7**, the door was enlarged and the corresponding windows modified (6 windows on port side, not 7). We have here a unique plane, because the two preceding Deltas got a small door and 7 windows on port side, while the following ones had a modified top of fuselage (to accomodate two pilots in the cockpit). We suggest to modify the kit as indicated below by using the enclosed mask either as a mere scribing template or to represent the door itself.

### STEP 1



3) Combler avec de la feuille plastique (mettre en forme)  
Fill with sheet of plastic (bent to shape)

### STEP 2

Fenêtre (pièce K2)  
Clear plastic window (K2)

Graver avec le modèle ou simplement  
mettre le masque en place  
Scribe around the template or use  
it as the door itself

