

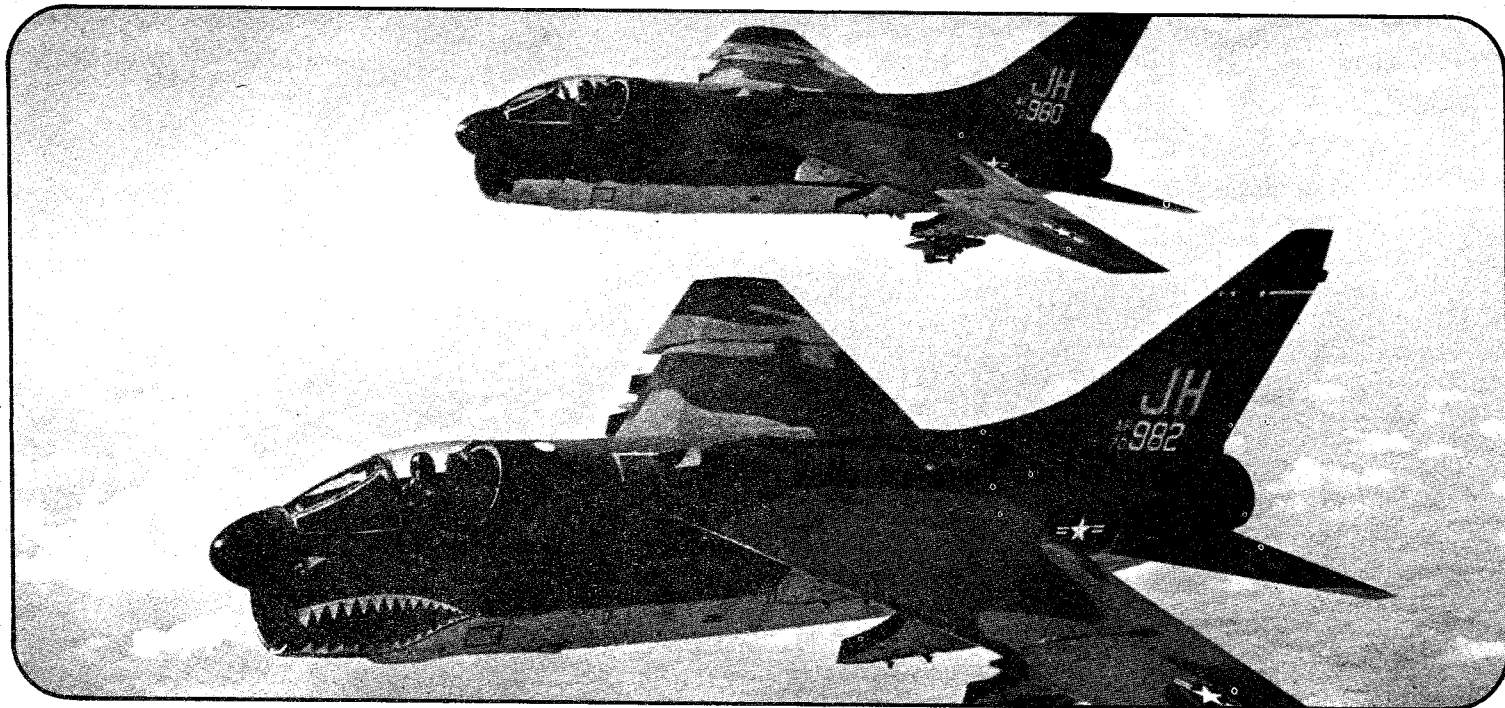
A-7 CORSAIR II



KIT. 4009

1/48 th Scale - Echelle 1/48 ème

MADE IN ITALY



Nel 1963 lo Stato Maggiore dell'U.S. Navy (la Marina americana) iniziò lo studio di una specifica per un sostituto dell'assaltatore leggero Douglas A4 D Skyhawk. Tra i partecipanti al concorso si impose il progetto della Vought Aeronautics (più tardi LTV - Ling-Temco-Vought e successivamente Vought Aerospace), largamente basato sul F-8U Crusader, ma privo del sistema di incidenza variabile dell'ala e con velocità sonica. Il nuovo aereo, indicato come A-7 Corsair II, fu ordinato nel marzo 1964 ed il primo prototipo A-7A (BuNo. 152580) volò il 27 settembre 1965 pilotato da John Konrad. L'aereo entrò in servizio nell'U.S. Naval Aviation con le versioni A-7A ed A-7B (« SLUF » per gli equipaggi, da Short Little Ugly Fellow cioè « Corto, Piccolo e Brutto Soggetto »; soprannome mantenuto anche nell'USAF, presso il quale il nome Corsair non divenne ufficiale). In breve tempo l'A-7 si dimostrò una delle migliori macchine disponibili nel campo dell'attacco al suolo, tanto che, in seguito agli eventi vietnamiti, anche l'U.S. Air Force se ne interessò, ordinandone la versione D, il cui prototipo fece la sua apparizione il 26 settembre 1967. Nell'ottobre 1972 lo « Sluf » ebbe il battesimo del fuoco, quando il 354th TFW fu trasferito in Thailandia, in tempo per partecipare all'operazione « Linebacker », ultima grande offensiva della guerra vietnamita. In quest'occasione i piccoli « Slufs » compirono qualcosa come 4.000 missioni operative in due mesi e mezzo, ottenendo risultati di altissimo rilievo dal punto di vista militare.

Successivamente prodotto nella versione H (« esportazione » - corrispondente alla versione E navale, ma adatto all'impiego da basi a terra), l'A-7 è stato ordinato dall'aviazione greca in 60 esemplari e da quella pakistana in 110; il secondo ordine però, non ha potuto concretizzarsi per opposizioni politiche.

In 1963 the general staff of the U.S. Navy started working on the specifications of a replacement for the Douglas A4 D Skyhawk, light assault plane. The tender was won by Vought Aeronautics (later know as LTV-Ling-Temco-Vought and then as Vought Aerospace), mainly based on the F-8U Crusader, but without the variable wing incidence and with sonic speed.

The new plane, known as A-7 Corsair II, was ordered in March 1964 and the first prototype A-7A (BuNo. 152580) flew on September 27 1965 piloted by John Konrad. The plane went into service in the U.S. Naval Aviation with the versions A-7A and A-7B (« SLUF » for the crews, from short little ugly fellow; a nickname which was also used in the USAF where the name Corsair was never official). In a short time the A-7 proved itself to be one of the best machines available in the field of ground attacks, so much so that as a result of the Vietnam war, also the USAF took interest in it, ordering the D version, the prototype of which first appeared on September 26 1967. In October 1972 the « Sluf » had its baptism of fire when the 354th TFW was transferred to Thailand, in time to take part in operation Linebacker, the last big offensive of the Vietnam war. On this occasion the little « Slufs » made about 4000 missions in two and a half months, obtaining excellent results from the military point of view.

Subsequently in the H version (« export » - corresponding to the E naval version, but suitable for use from ground bases), the A-7 was ordered by the Greek Airforce (60 planes) and by the Pakistani Airforce (110 planes); the second order has not been carried out, due to political opposition.

En 1963 l'Etat-Major de l'U.S. Navy (la Marine américaine) commença l'étude d'une spécification pour un appareil remplaçant l'attaquant léger Douglas A4 Skyhawk. Parmi les participants au concours s'imposa le projet de la Vought Aeronautics (plus tard LTV - Ling-Temco-Vought et successivement Vought-Aerospace), largement basé sur le F-8U Crusader, mais dépourvu du système d'incidence variable de l'aile et avec vitesse sonique. Le nouvel avion, indiqué comme A-7 Corsair II, fut commandé en mars 1964 et le premier prototype A-7A (BuN° 152580) vola le 27 septembre 1965 piloté par John Konrad. L'avion entra en service dans l'U.S. Naval Aviation avec les versions A-7A et A-7B (« SLUF » pour les équipages, de Short Little Ugly Fellow c'est-à-dire « Court, Petit et Vilain Sujet »; surnom maintenu même dans l'USAF, auprès de laquelle le nom Corsair ne devint pas officiel).

Très rapidement l'A-7 se révéla l'un des meilleurs appareils disponibles dans le domaine de l'attaque au sol, si bien que, à la suite des événements vietnamiens, même l'U.S. Air Force s'en intéressa, commandant la version D, dont le prototype fit son apparition le 26 septembre 1967. En octobre 1972, le « Sluf » eut le baptême due feu, quand le 354th TFW fut transféré en Thaïlande, à temps pour participer à l'opération « Linebacker », dernière grande offensive de la guerre vietnamienne. A cette occasion les petits « Slufs » accomplirent quelque chose comme 4.000 missions opératives en deux mois et demi, obtenant des résultats de très haut niveau du point de vue militaire.

Successivement produit dans la version H (« exportation » - correspondant à la version E navale, mais indiqué à l'emploi de bases à terre), l'A-7 a été commandé par l'Aviation grecque en 60 exemplaires et par l'Aviation pakistane en 110; la deuxième commande, cependant, n'a pas pu se concrétiser pour des oppositions politiques.

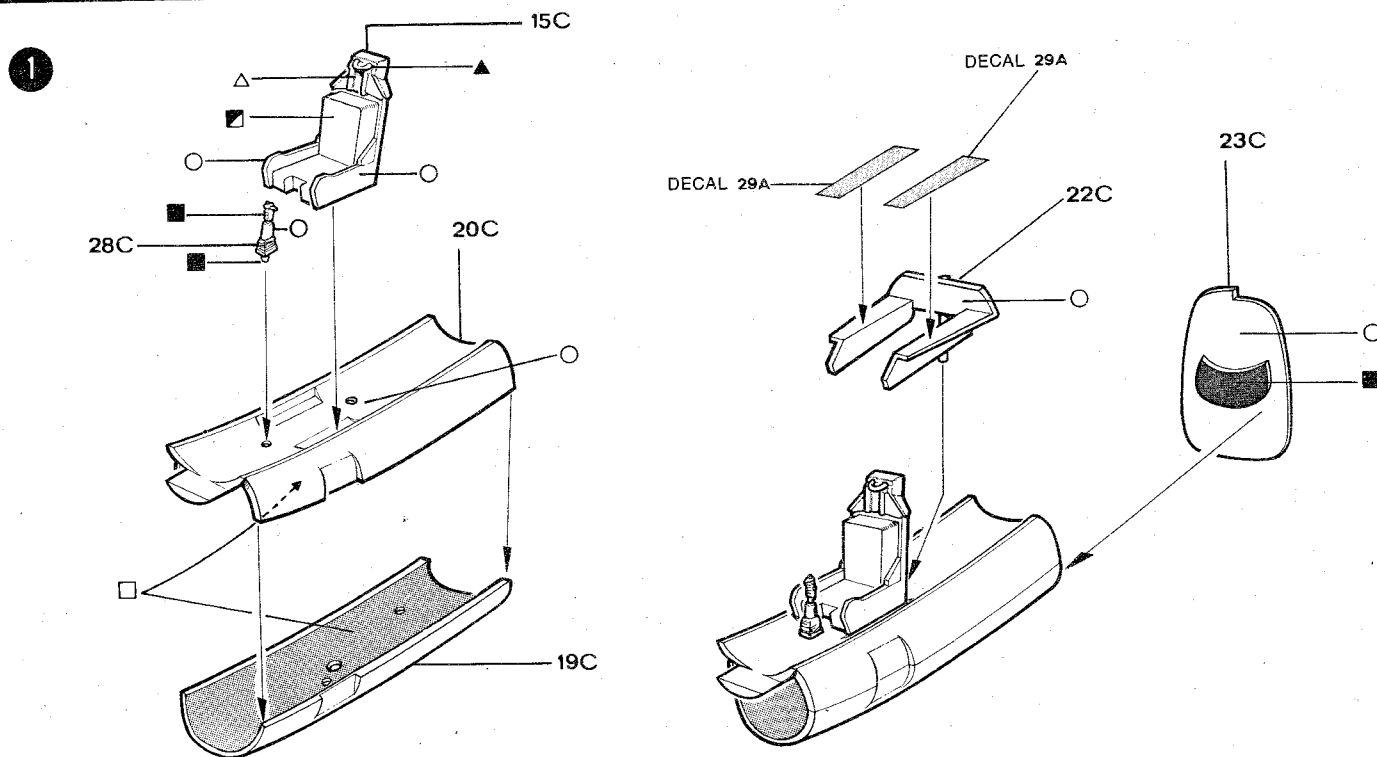
Im Jahre 1963 begann der Befehlsstab der US. Navy (die amerikanische Marine) einen Ersatz für das leichte Angriffsflugzeug Douglas A4 D Skyhawk zu studieren. Unter den Teilnehmern am Wettbewerb setzte sich das Projekt der Vought Aeronautics (später LTV Ling-Temco-Vought und danach Vought Aerospace) durch, das sich weitgehend auf den F-8U Crusader stützte, jedoch ohne System des verstellbaren Pfeilflügels und mit Schallgeschwindigkeit war. Das neue Flugzeug, mit Kennzeichen A-7 Corsair II, wurde in März 1964 in Auftrag gegeben und der erste Prototyp A-7A (BuN° 152580) startete am 27. September 1965 mit dem Piloten John Konrad. Das Flugzeug trat mit den Versionen A-7A und A-7B in den Dienst der U.S. Naval Aviation (von den Mannschaften « SLUF » genannt, abgeleitet von: Short Little Ugly Fellow, d.h. « Kurzer, kleiner und hässlicher Gegenstand »). Dieser Spitzname wurde auch von der USAF beibehalten, bei welcher der Name Corsair nicht offiziell wurde. Innerhalb kurzer Zeit bewährte sich der Typ A-7 als eine der besten Maschinen die für den Tiefangriff verfügbar war, und infolge des vietnamitischen Geschehens interessierte sich schliesslich auch die US. Force dafür und bestellte die Version D, deren Prototyp am 26.9.1967 in Erscheinung trat. Im Oktober 1972 erhielt der « SLUF » die Feuertaufe als die 354. TFW nach Thailand verschoben wurde um dort an der Operation « Linebaker », der letzten grossen Offensive des Vietnam-Krieges, teilzunehmen. Bei dieser Gelegenheit führten die kleinen « Slufs »

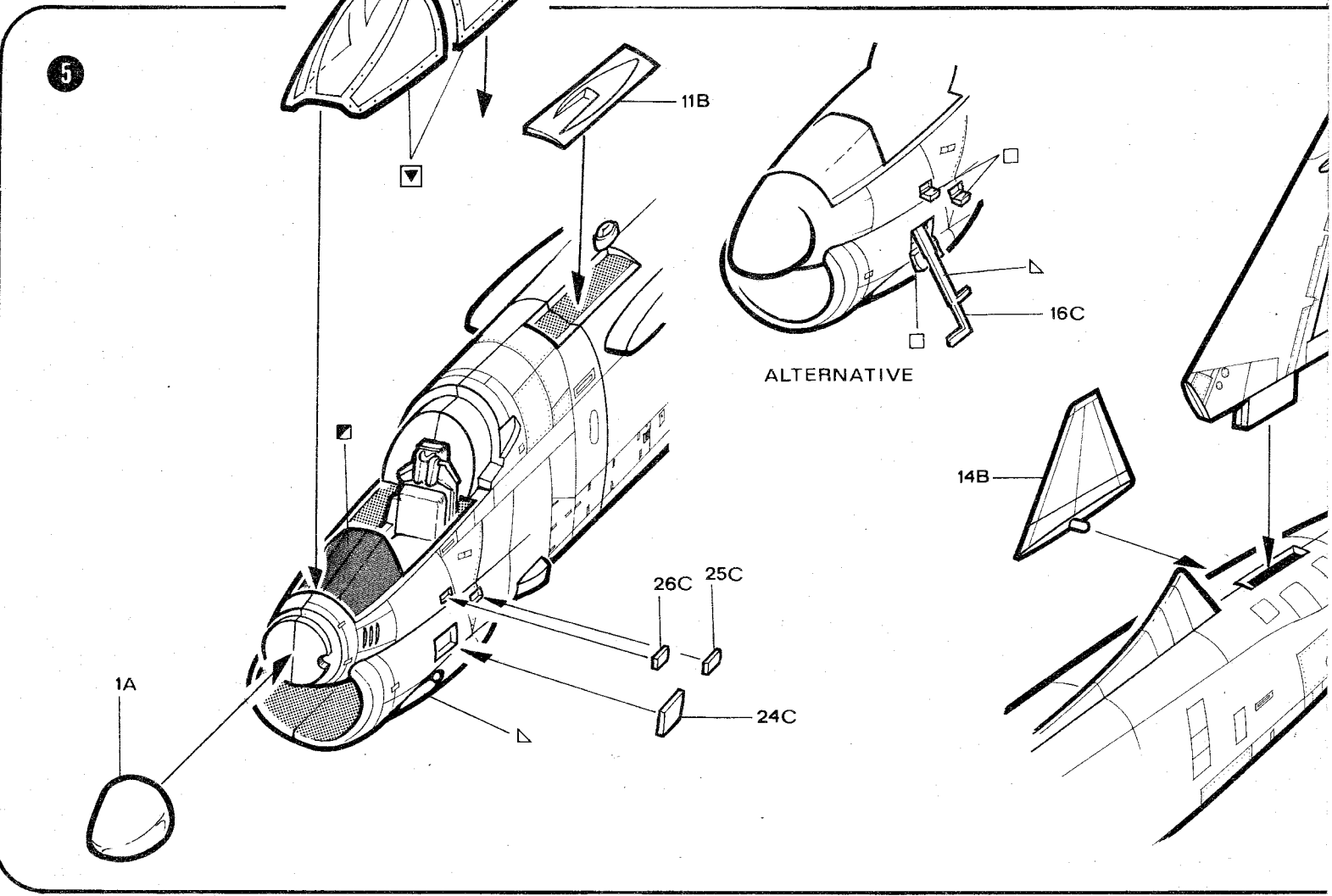
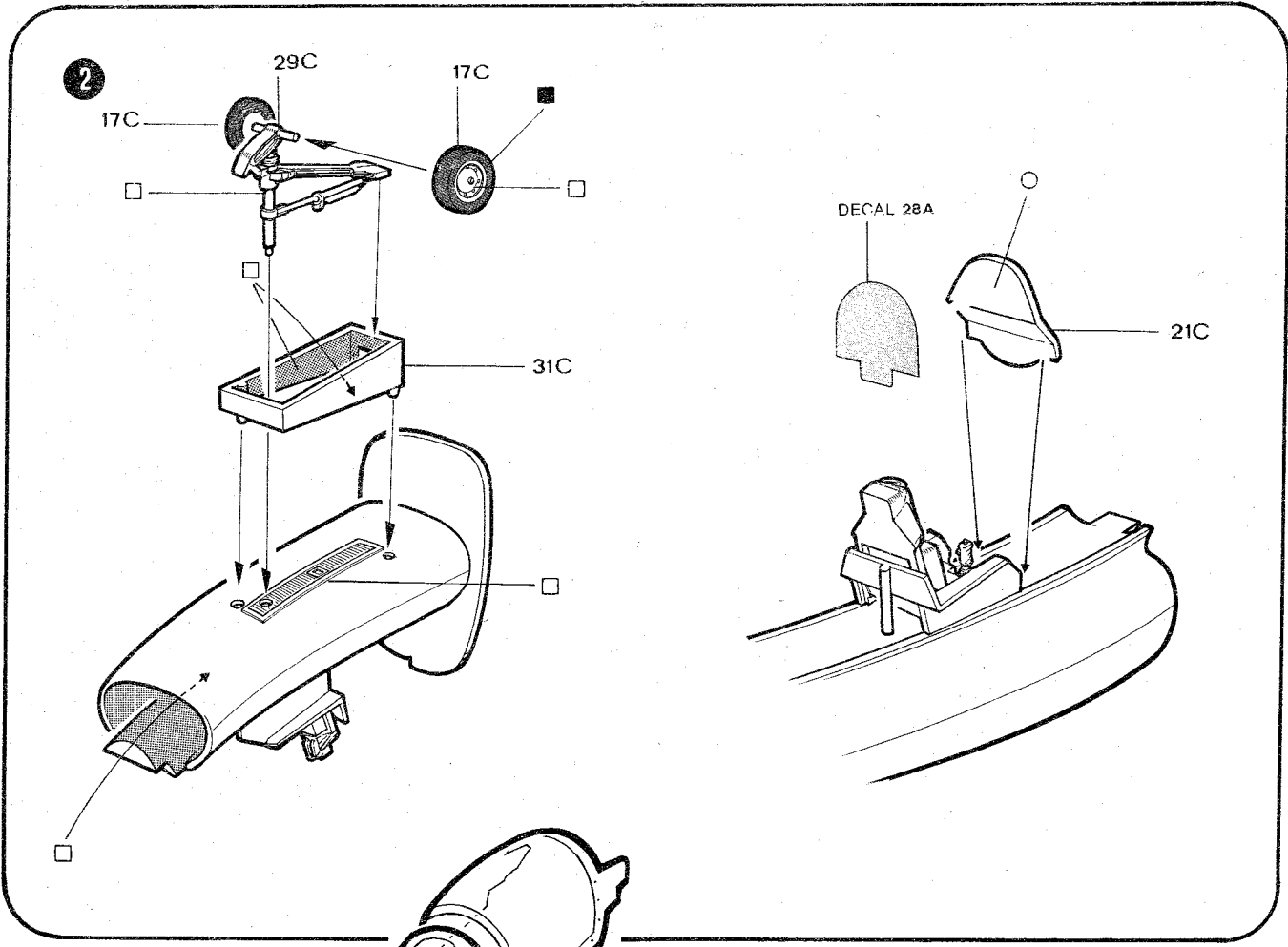
in 2.1/2 Monaten ungefähr 4.000 operative Missionen durch und erzielten — vom militärischen Blickpunkt aus — bedeutende Erfolge.

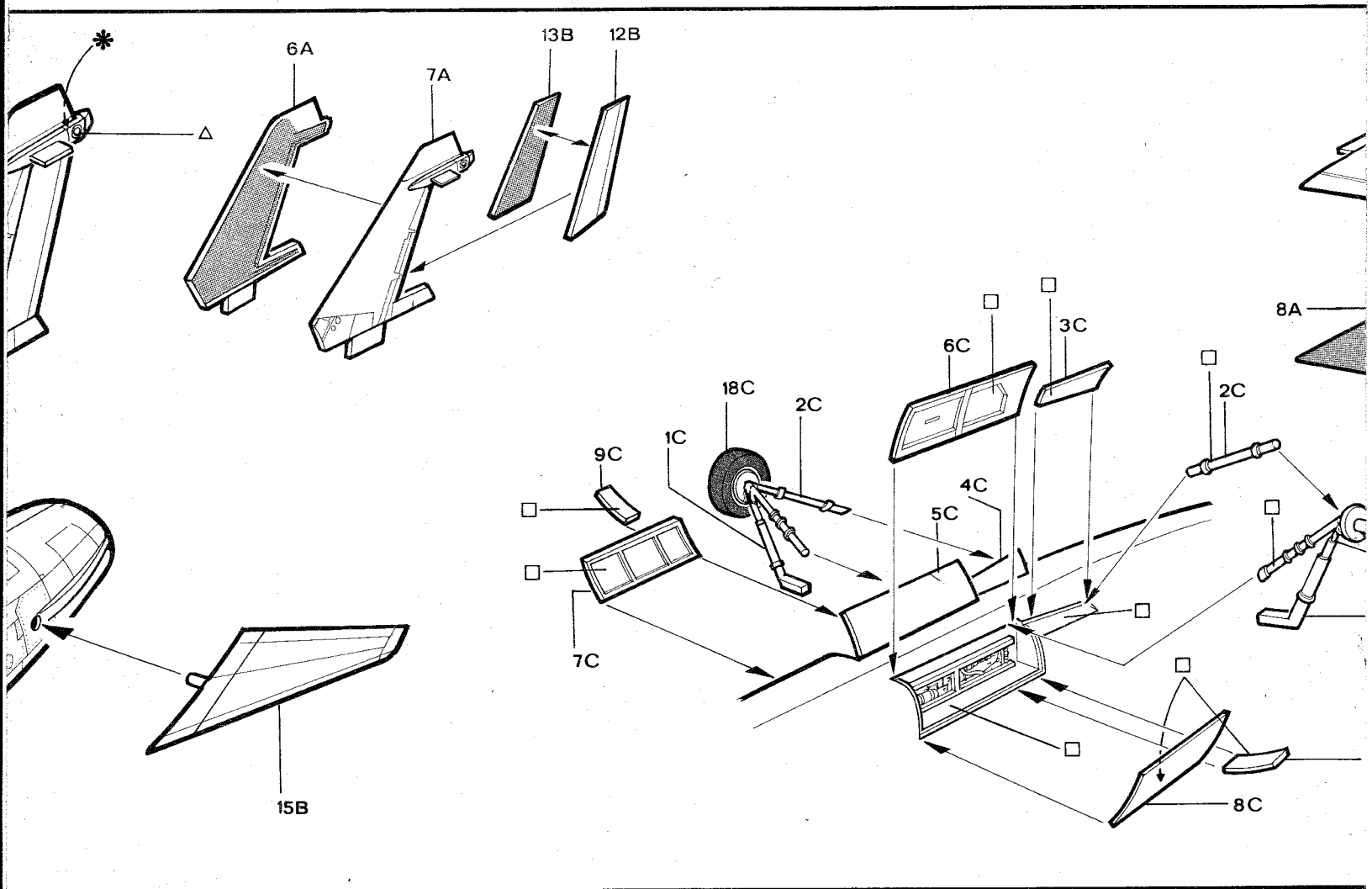
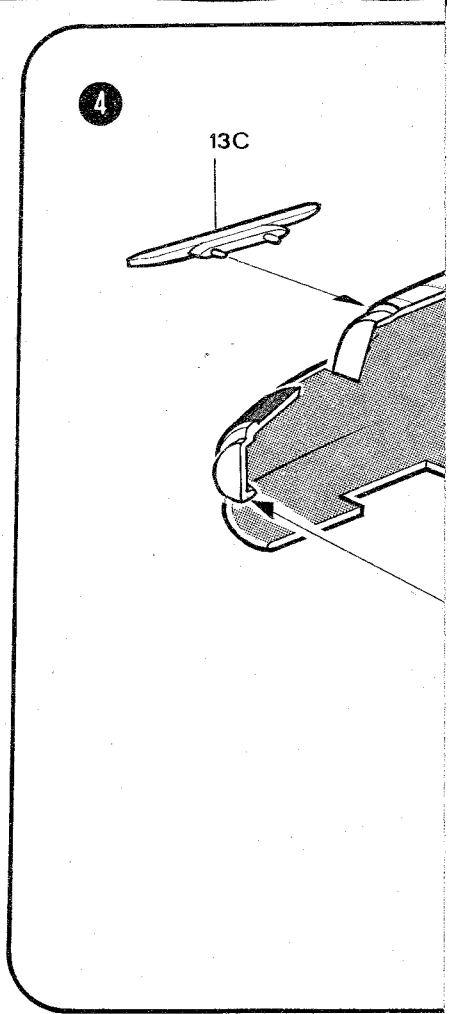
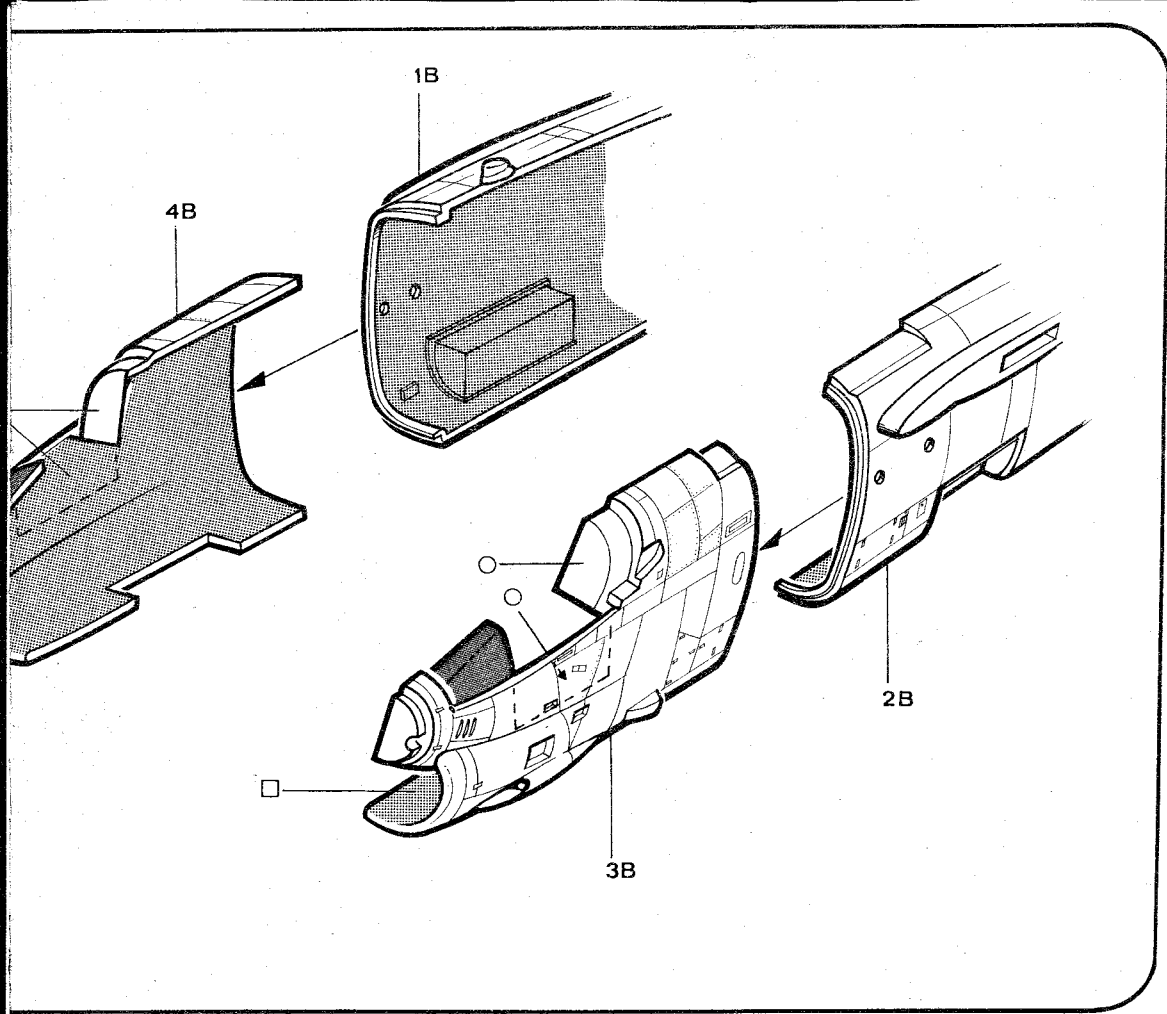
Von der später gebauten Version H (« Export » - der Version E Flotte entsprechend, jedoch zum Einsatz von Bodenbasis geeignet) wurden 60 Exemplare von der griechischen Luftwaffe und 110 von Pakistan in Auftrag gegeben; der letztere Auftrag konnte aber wegen politischen Oppositionen nicht zur Ausführung kommen.

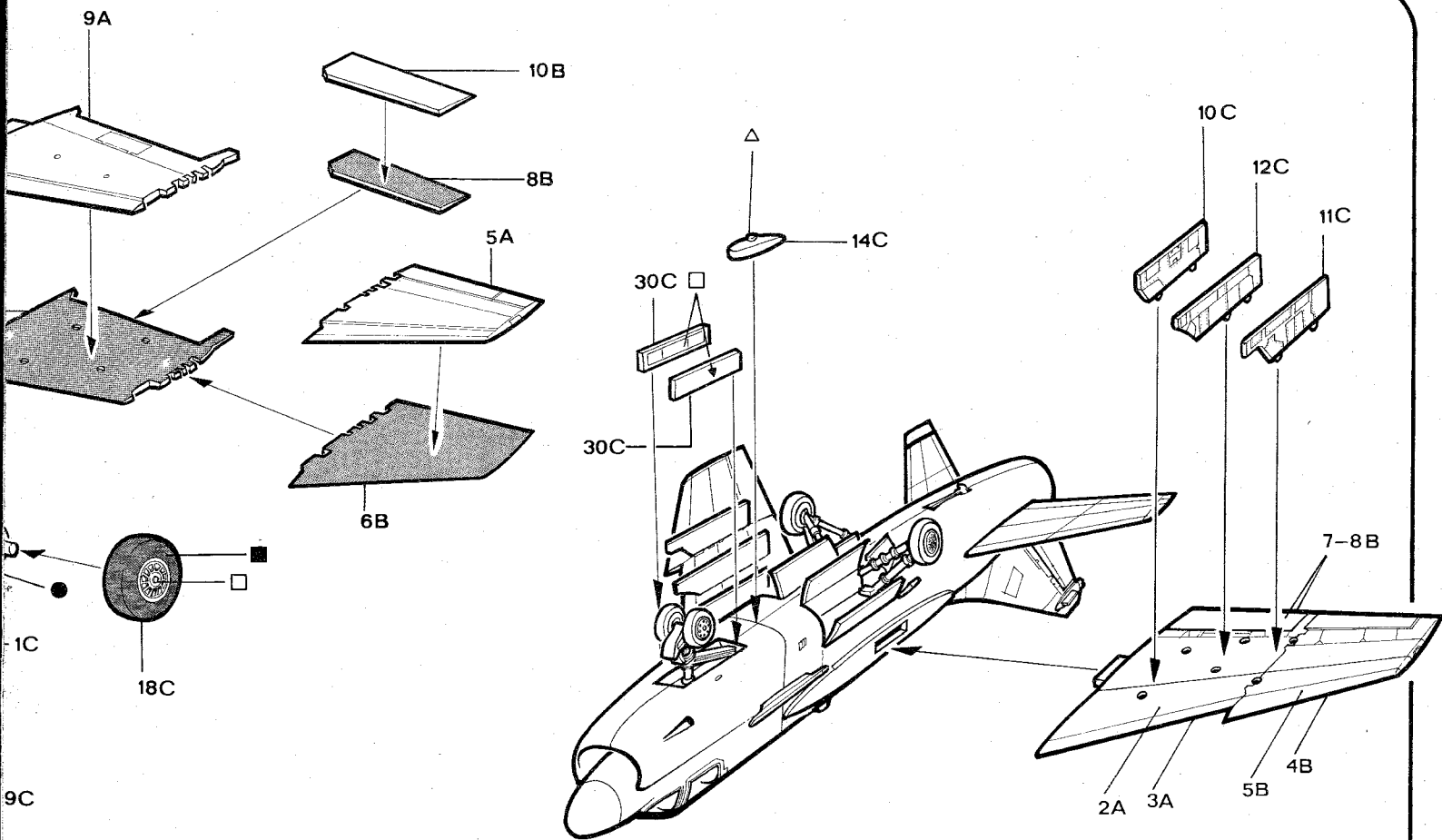
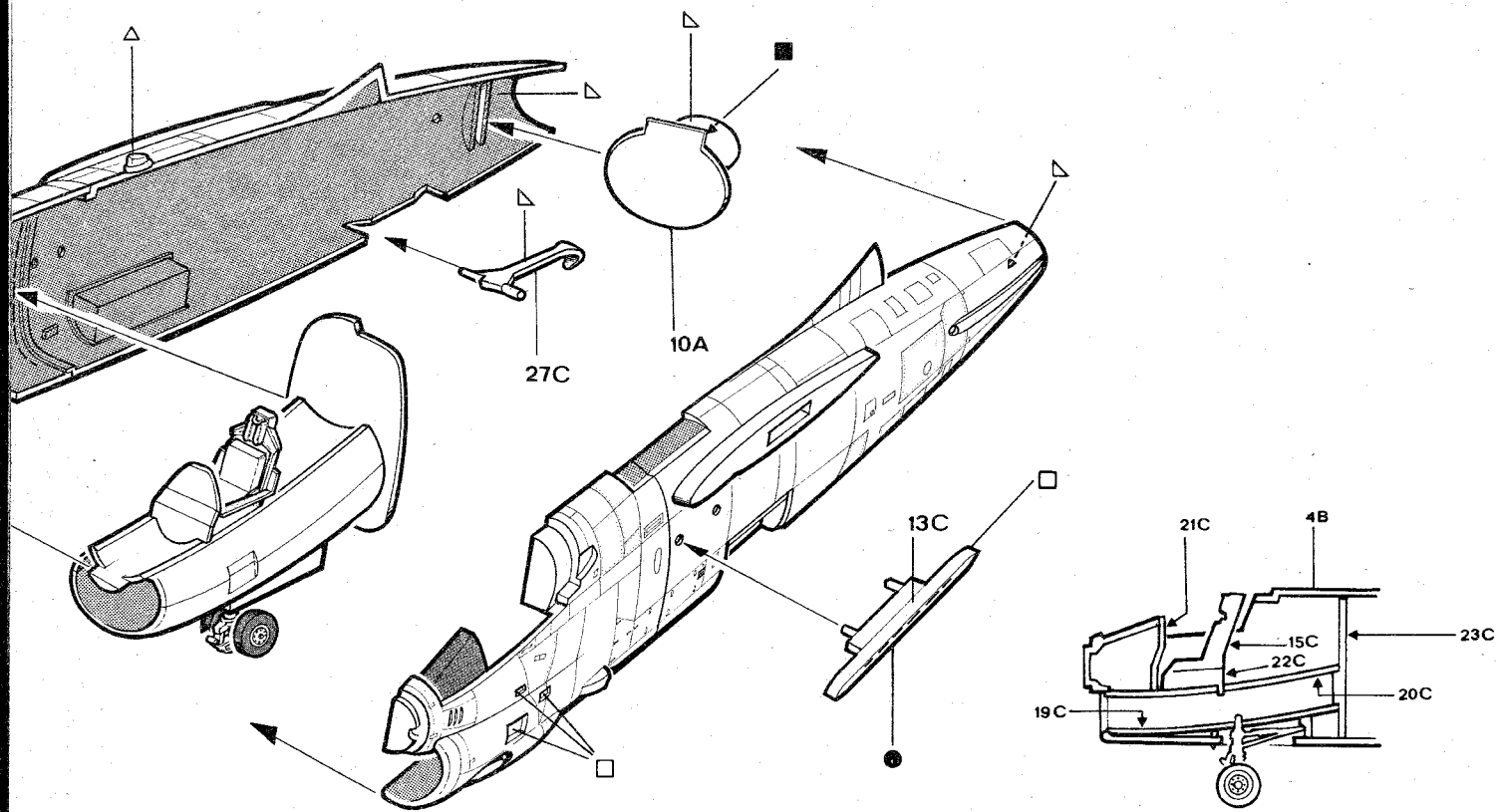
En 1963 el Estado Mayor de la U.S. Navy (la Marina de Estados Unidos) empezó el estudio de una especificación para un sustituto del caza ligero Douglas A4 D Skyhawk. Entre los que participaron en el concurso se impuso el proyecto de Vought Aeronautics (más tarde LTV - Ling-Temco-Vought y sucesivamente Vought Aerospace), ampliamente basado sobre el F-8U Crusader, pero exento del sistema de incidencia variable del ala y con velocidad sónica. El nuevo avión, indicado como A-7 Corsair II, fue pedido en el marzo de 1964 y el primer prototipo A-7A (BuNo. 152580) voló el 27 de Septiembre de 1965 pilotado por John Konrad. El avión entró en servicio en la U.S. Naval Aviation con las variantes A-7A y A-7B (« SLUF » para las tripulaciones, abreviación de Short Little Ugly Fellow, es decir un « Tio corto, pequeño y feo »; apodó este que se mantuvo también en la USAF, donde el nombre Corsair no se volvió oficial). En poco tiempo el A-7 se demostró una de las mejores máquinas disponibles en el sector del ataque al suelo, tanto es así que, a consecuencia de los acontecimientos en Viet-Nam, también la U.S. Air Force se interesó de este avión, pidiendo la variante D, cuyo prototipo hizo su aparición el 26 de Septiembre de 1967. En el Octubre de 1972, el « Sluf » tuvo su bautismo del fuego, cuando el 354th TFW fue trasladado a Tailandia, en tiempo para participar en la operación « Linebacker », última grande ofensiva de la guerra de Viet-Nam. En esta oportunidad los pequeños « Slufs » realizaron alrededor de 4.000 misiones operativas en dos meses y medio, alcanzando resultados de enorme importancia desde el punto de vista militar.

Sucesivamente, producido en la variante H (« exportación » - correspondiente a la variante E naval, pero adecuado para el empleo desde bases al suelo), el A-7 ha sido pedido por la Aviación griega en 60 ejemplares y por la Pakistani en 110; sin embargo el segundo pedido no ha podido concretarse por oposiciones políticas.

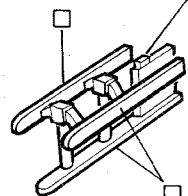
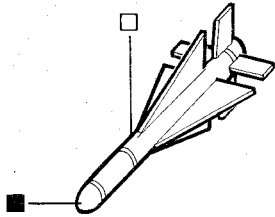
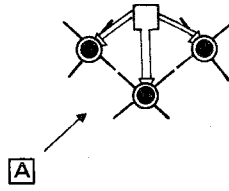
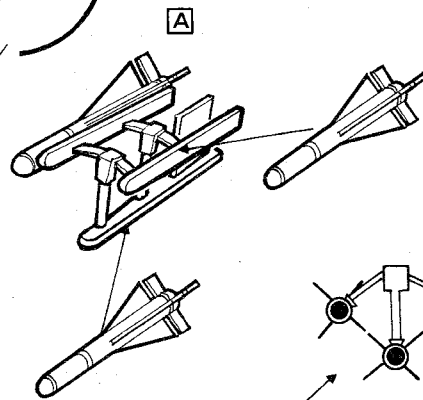
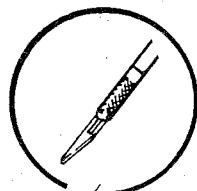
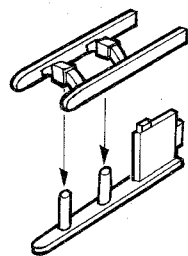
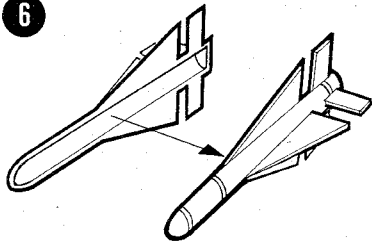






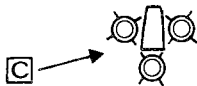
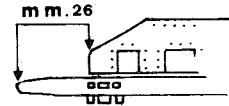
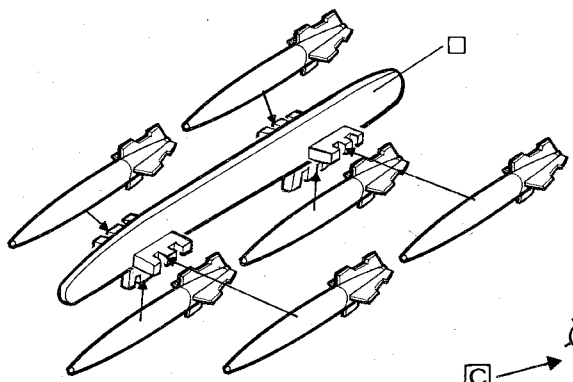
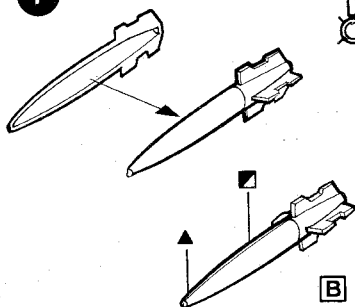


6



7

10-12-11C

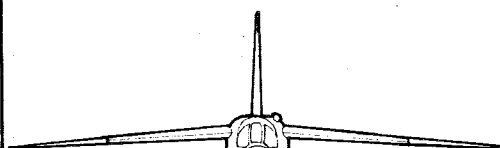
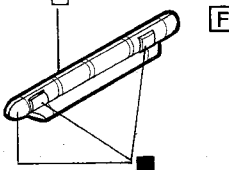
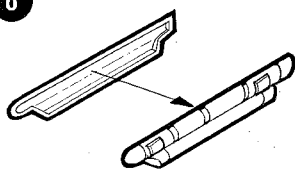


B

D

E

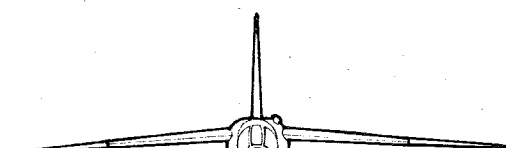
8



1

F C C F
F D B B E F

2

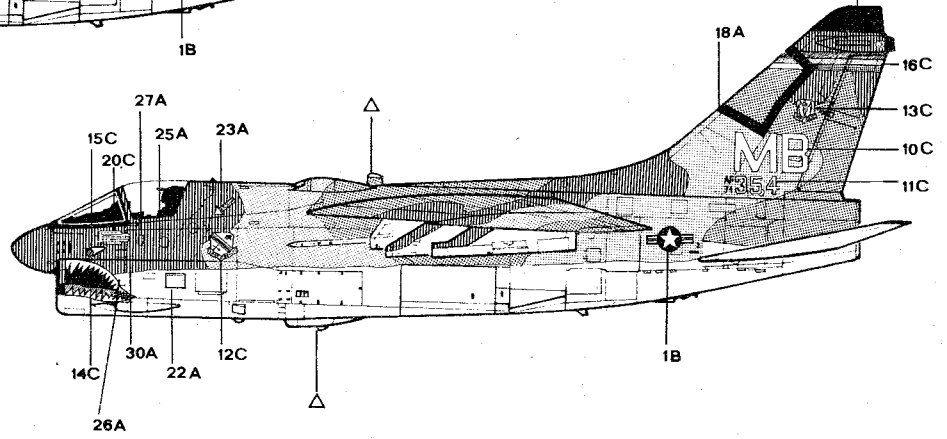
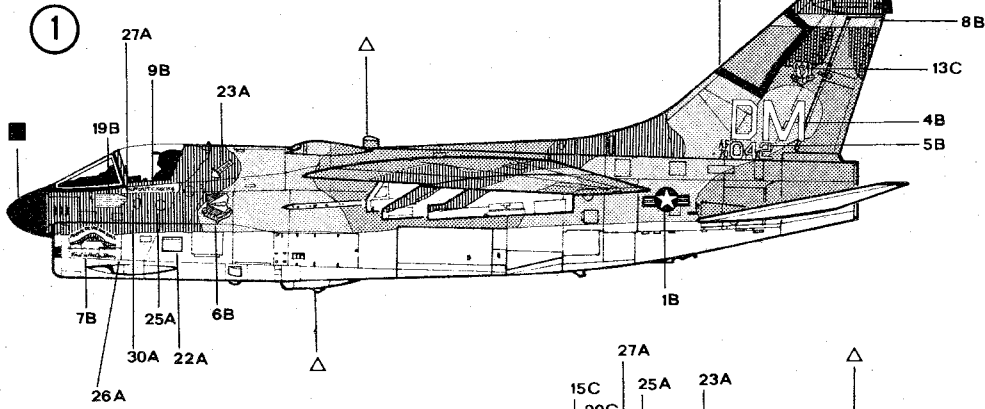


3

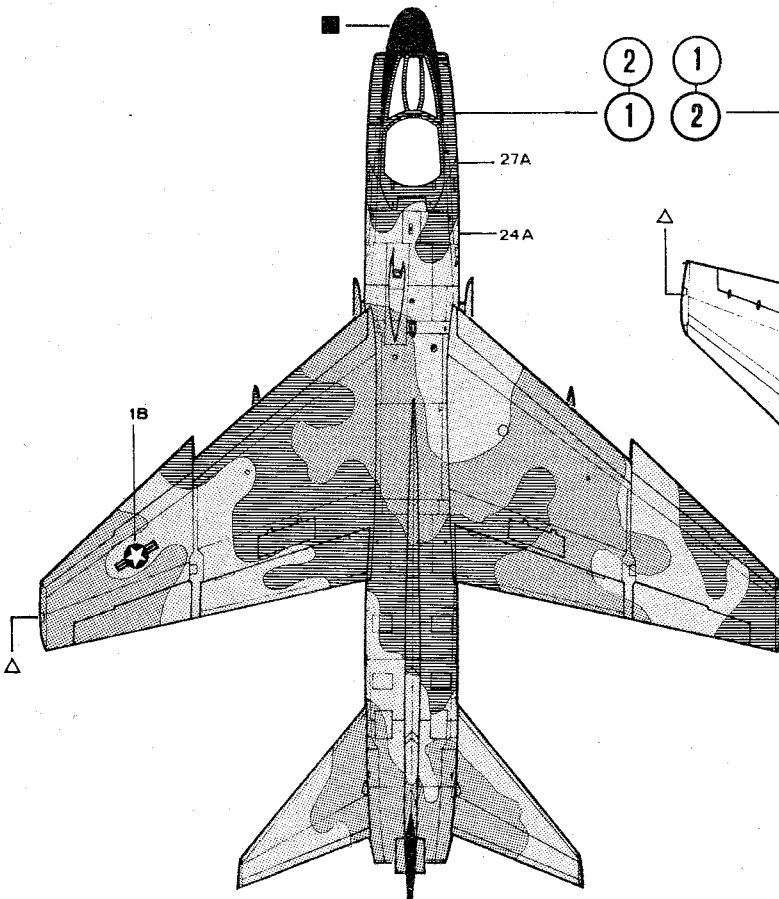
B B B B B B
F A B B A F

4

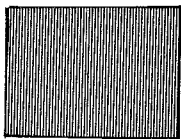
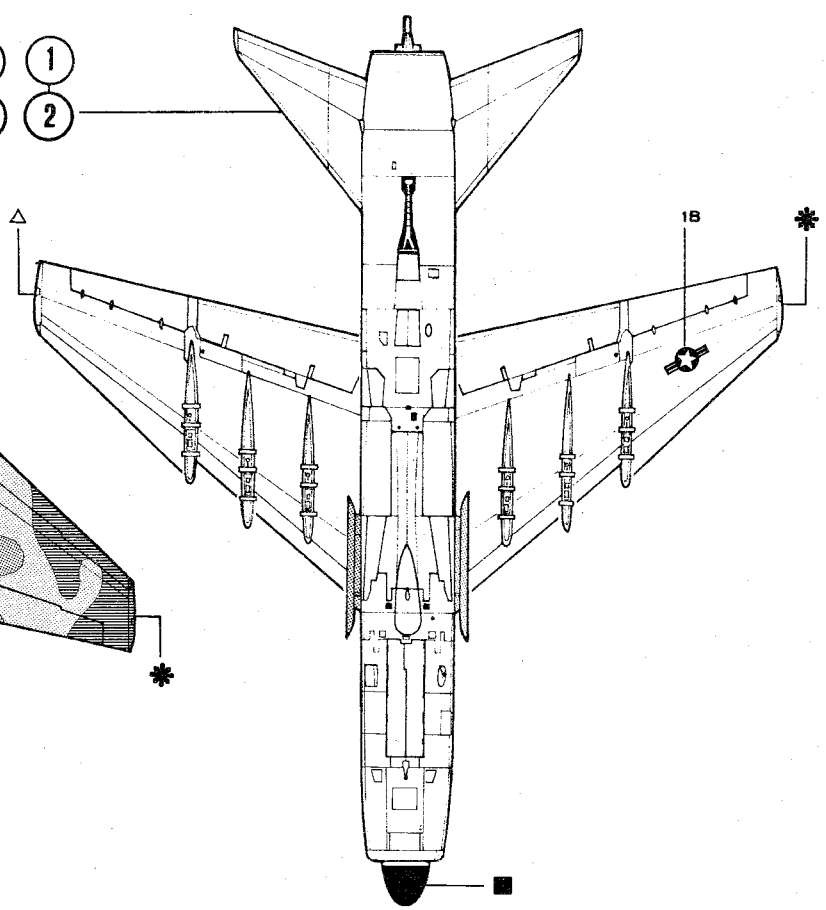
UNITED STATES AIR FORCE
335th. T.F.W. - 358th. T.F.S. - Davies Monthan A.F.B.



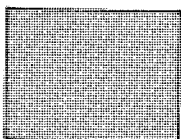
UNITED STATES AIR FORCE
354th. T.F.W. - 353th. T.F.S. - Myrtle Beach A.F.B.



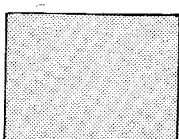
2 1
1 2



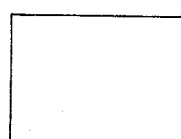
VERDE SCURO FS - 34097
DARK GREEN FS - 34097
VERT FONCE FS - 34097
OLIVE GRÜN FS - 34097
VERDE OSCURO FS - 34097



VERDE FS - 34102
GREEN FS - 34102
VERT FS - 34102
GRÜN FS - 34102
VERDE FS - 34102

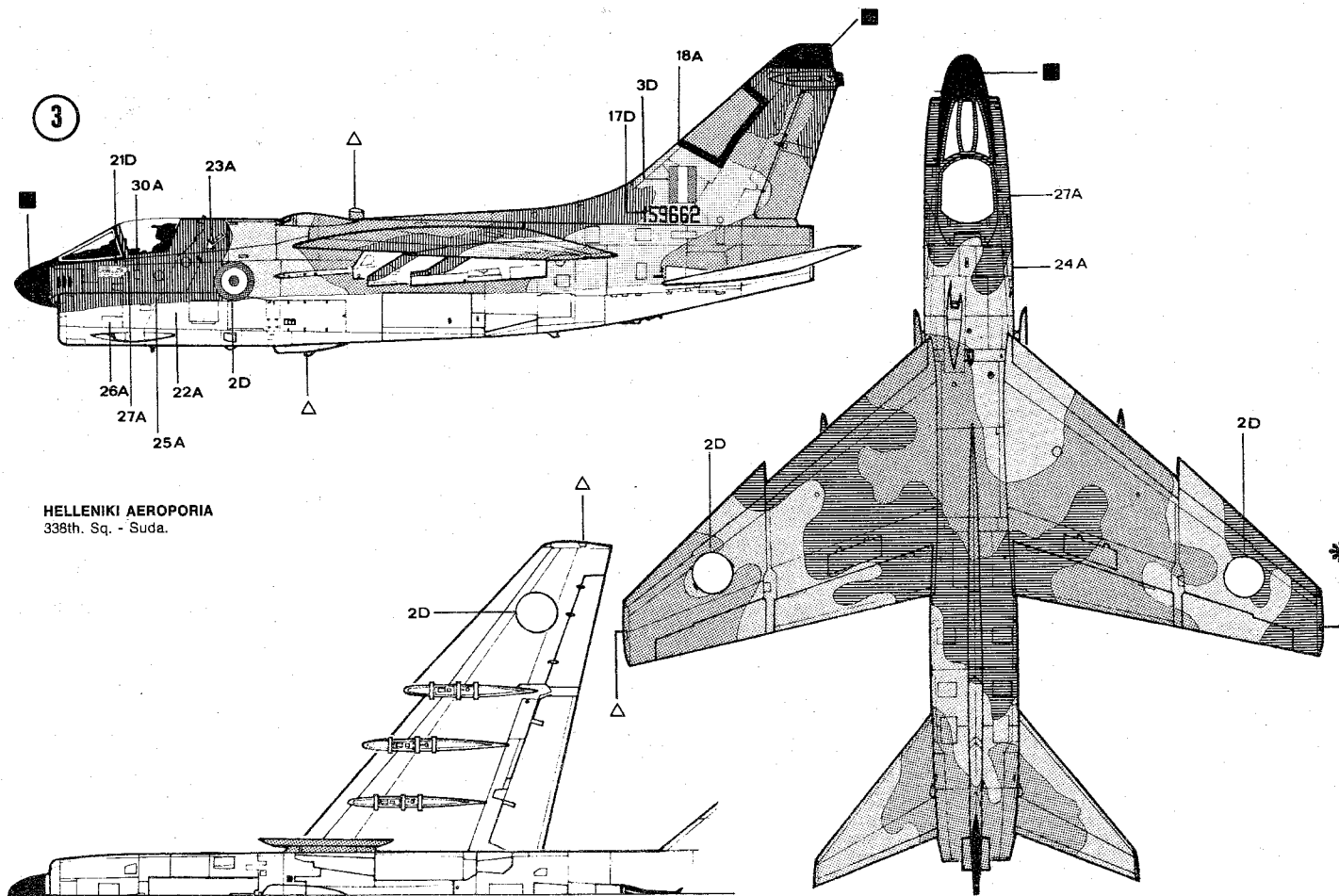


MARRONE FS - 30219
BROWN FS - 30219
MARRON FS - 30219
BRAUN FS - 30219
MARRON FS - 30219



GRIGIO FS - 36622
GRAY FS - 36622
GRIS FS - 36622
GRAU FS - 36622
GRIS FS - 36622

= 1 2 3



HELLENIKI AEROPORIA
338th. Sq. - Suda.

COLORAZIONE - PAINTING - COLORATION - FAERBUNGEN - COLORACION

- BIANCO
WHITE
BLANC
WEISS
BLANCO
- NERO
BLACK
NOIR
SCHWARZ
NEGRO
- ▲ FS-33481 GIALLO
FS-33481 YELLOW
FS-33481 JAUNE
FS-33481 GELB
FS-33481 AMARILLO
- △ ROSSO
RED
ROUGE
ROT
ROJO
- FS-36373 GRIGIO
FS-36373 GRAY
FS-36373 GRIS
FS-36373 GRAU
FS-36373 GRIS
- ARGENTO
SILVER
ARGENT
SILBER
PLATA
- ◀ METALLO BRUNITO
BURNISHED METAL
METAL BRUNI
BRÜNIERTER METALLFARBE
METAL BRUNIDO
- VERDE OLIVA
OLIVE GREEN
VERT OLIVE
OLIVEGRÜN
VERDE OLIVA
- ✱ VERDE CHIARO
LIGHT GREEN
VERT CLAIR
HELLGRÜN
VERDE CLARO
- ▼ TRASPARENTE
CLEAR
TRANSPARENT
KLARSICHTTEILE
TRASPARENTE

CARATTERISTICHE E DATI TECNICI
(Vought A-7 D « Sluf »)

Motore:
un turboreattore a doppio flusso Allison (Rolls-Royce) Model 912-B2 TF41-A-1 Spey da 6.465 Kg/s (63,44 kN).

Dimensioni:
lunghezza m. 14,06 - altezza m. 4,89 - apertura alare m. 11,80 (m. 7,24 con estremità ripiegate) - superficie alare mq. 34,83.

Pesi:
a vuoto Kgs. 8.920 - totale Kgs. 16.781 - max. al decollo Kgs. 19.050.

Prestazioni:
velocità max. 1.069 Km/h a 6.100 m. (Mach 0,94), 1.123 Km/h a quota zero (Mach 0,917) - velocità di crociera 779-859 Km/h - tangenza pratica 12.200 m. - raggio d'azione 290-845 Km. - autonomia 2.030 Km. circa, max. di trasferimento 5.244 Km.

Armamento:
un cannone General Electric M61A1 Vulcan da 20 mm. a sei carni (e 1.000 colpi) - carichi esterni per oltre 6.800 Kgs. (max. normale) o 9.072 Kgs. (max. in sovraccarico).

CARACTERISTIQUES ET DONNES TECHNIQUES
(Vought A-7 D « Sluf »)

Moteur:
Un turboréacteur à double flux Allison (Rolls Royce) Modèle 912-B2 TF41-A-1 Spey de 6.465 Kg/s (63, 44 kN).

Dimensions:
Longueur m. 14,06 - hauteur m. 4,89 - ouverture ailaire m. 11,80 (m. 7,24 avec extrémités repliées) - surface ailaire m2 34,83.

Poids:
à vide Kg. 8,920 - total kg. 16.781 - max. au décoll kg. 19.050.

Prestations:
vitesse max. 1.069 km/h à 6.100 m. (Mach 0,94), 1.123 km/h altitude zéro (Mach 0,917) - vitesse de croisière 779-859 Km/h - tangence pratique 12.200 m. - rayon d'action 290-845 km. - autonomie 2.030 km environ, max. de transfert 5.244 km.

Armement:
un canon General Electric M61A1 Vulcan de 20 mm. à six canons (et 1.000 coups) - chargements extérieurs pour plus de 6.800 kg. (max. normal) ou 9.072 kg. (max. en surcharge).

SPECIFICATION AND TECHNICAL DATA
(Vought A-7 D « Sluf »)

Engine:
One double flow Allison turbojet (Rolls Royce) model 912-B2 TF41-A-1 Spey, 6465 kgs (63.44 kN).

Dimensions:
length 14.06 m - height 4.89 m - wing span 11.80 m (7.24 m with folded ends) - wing surface 34.83 sq.m.

Weights:
Empty 8920 kgs - total 16781 kgs - maximum at take off 19050 kgs.

Performance:
maximum speed 1069 km/h at 6100 m (Mach 0.94), 1123 km/h at ground level (Mach 0.917) - cruising speed 779-859 km/h - service ceiling 12.200 m - radius of action 290-845 kms - fuel distance about 2030 km, maximum transfer range 5244 kms.

Armament:
One 20 mm. General Electric M61A1 Vulcan gun with 6 barrels (and 1000 shots) external loads for over 6800 Kgs (normal maximum) or 9072 Kgs (maximum in overload).

CARACTERISTICAS Y DATOS TECNICOS
(Vought A-7 D « Sluf »)

Motor:
1 turboreactor de doble flujo Allison (Rolls-Royce) Model 912-B2 TF41-A-1 Spey de 6.465 kg/s (63,44 kN).

Dimensiones:
largo: m. 14,06 - alto: m. 4,89 - apertura de las alas m. 11,80 (m. 7,24 con extremos doblados) - superficie de las alas m² 34,83.

Pesos:
en vacío: kgs 8.920 - total: kgs 16.781 - máximo al despegue: kgs. 19.050.

Prestaciones:
velocidad máxima 1.069 km/h a 6.100 metros (Mach 0,94), 1.123 km/h a cota cero (Mach 0,917) - velocidad de crucero 779-859 km/h - tangencia práctica 12.200 m. - radio de acción 290-845 km. - autonomía 2.030 km aproximadamente, máxima de transferencia 5.244 km.

Armamento:
un cañón General Electric M61A1 Vulcan de 20 mm. de seis cañones (de 1.000 golpes) - cargas externas por más de 6.800 kgs. (máx. normal) ó 9.072 kgs. (máxima en sobrecarga).