

Form No. 099-1010
Stk. No. 8875

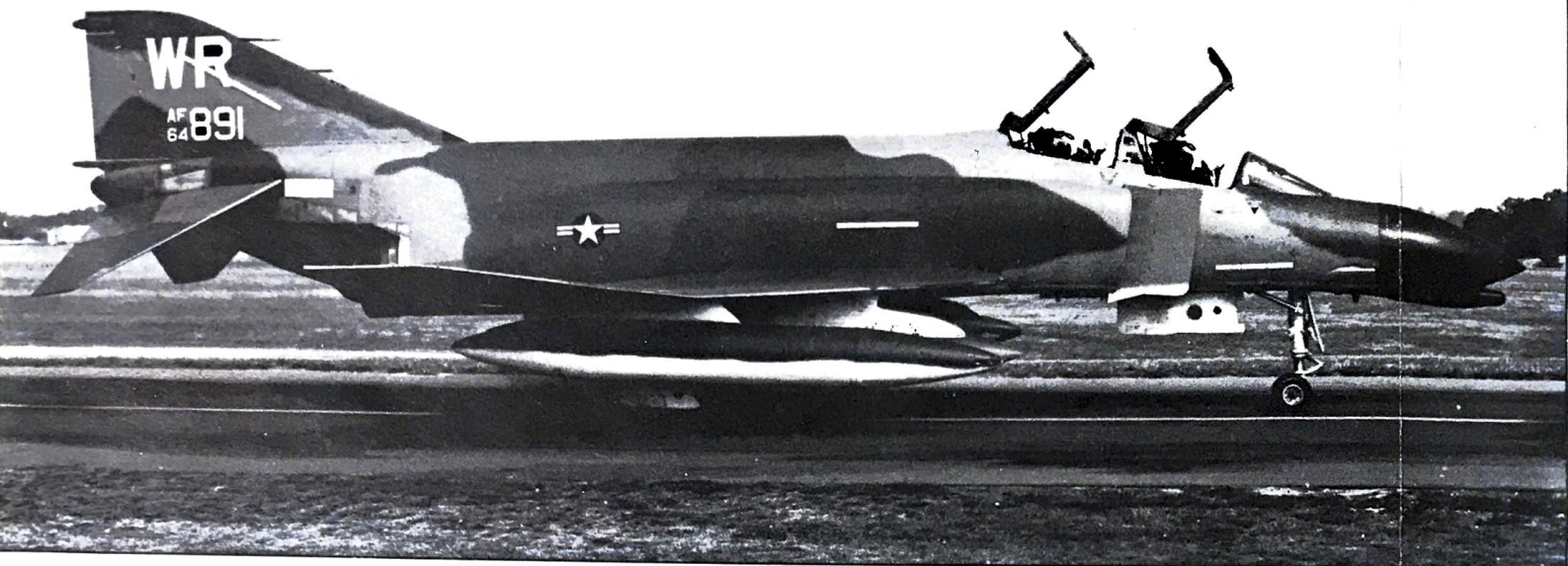
F-4 C/D "MIG-KILLER"



THE ERTL COMPANY
Subsidiary of Kildre, Inc.
Dyersville, Iowa 52040 U.S.A.

1/48th Scale - Echelle 1/48ème

Printed in USA



All'inizio del 1978, si è svolta una singolare cerimonia agli stabilimenti di St. Louis della Mc Donnell Douglas: veniva presentato alla stampa, verniciato in bianco e blu, il 5millesimo Phantom (fantasma) costruito; per un moderno aereo militare, un traguardo veramente notevole. Il progetto Phantom II ebbe inizio nel 1953, e l'aereo doveva inizialmente essere la versione bireattore dell'F3H Demon, in risposta a una specifica della Marina per un aereo da attacco imbarcato, monoposto. Ma la sopravvenuta necessità di un caccia per le portaerei statunitensi, portò un notevole cambiamento nelle richieste dell'US Navy, che nel '55 chiese alla Mc Donnell un intercettore bisonico, con armamento missilistico e sofisticate apparecchiature elettroniche. Il progetto venne allora rimaneggiato, l'aereo diventò un biposto, per ospitare un addetto all'avioelettronica, ed ebbe notevoli migliorie aerodinamiche (tra le quali i caratteristici stabilizzatori montati con diedro negativo di 23°).

La marina statunitense ordinò 23 esemplari di preserie (F-4A). Il primo esemplare decollò il 27 maggio 1958, e in giugno l'F-4A sconfisse in competizione il suo diretto concorrente, l'F8U-3 Crusader III della LTV; la produzione in serie cominciò subito, e l'F-4 divenne il caccia standard dell'US Navy. Nel marzo 1962, con una decisione che quasi non aveva precedenti, veniva adottato anche dalla US Air Force, a conferma delle eccezionali doti del velivolo. Esse si rivelarono in pieno nella guerra del Vietnam, dove l'aggressivo caccia della Mc Donnell Douglas fu l'aereo più versatile ed efficiente delle forze statunitensi.

Il Phantom, da purosangue qual era, si prestava naturalmente allo sviluppo di versioni specializzate. Le versioni C e D vennero realizzate per l'aviazione statunitense, ed ebbero un intensissimo impiego nel Sud Est asiatico.

L'F-4C, diretto sviluppo dell'F-4B della Marina, è stato il primo tipo di Phantom per l'US Air Force. Differiva dall'F-4B per le apparecchiature di navigazione più sofisticate, ruote più grandi, freni più resistenti e doppi comandi; ma soprattutto era realizzato per il ruolo di superiorità aerea e appoggio tattico, piuttosto che per intercettazione. La produzione fino al 1966 fu di 583 velivoli, di cui 36 vennero forniti all'aviazione spagnola.

L'F-4D era derivato dalla versione C, della quale costituiva un miglioramento, caratterizzato dall'installazione di un radar APQ-109, e dalla scomparsa, almeno nelle prime serie, del sensore dell'infrarosso sotto

il muso. All'USAF ne vennero consegnati 825, di cui 32 andarono poi all'Iran e 18 alla Corea del Sud.

An unusual ceremony took place at the beginning of 1978 in the McDonnell Douglas factories in St. Louis: the press was presented with a red, white and blue Phantom, the five-thousandth of its kind, quite a record for a military plane.

The Phantom II project began in 1953 and the plane was initially meant to be a twin jet version of the F3H Demon to comply with a specification from the Navy for a single seater attack plane. But the subsequent need for a fighter for the U.S. aircraft carriers led to a considerable change in the U.S. Navy demands and in fact, in 1955 they asked McDonnell for a bisonic interceptor with missile armament and sophisticated electronic equipment.

The project was then rehandled; the plane became a twin seater to make room for an avioelectronics expert and considerable aerodynamic improvements were made (including the characteristic stabilizers with 23° negative sweepback).

The U.S. Navy ordered 23 pre-series planes (F-4A). The first one took off on May 27, 1958 and in June the F-4A defeated her direct competitor, the F8U-3 Crusader III by LTV; mass production began immediately and the F-4 became the standard U.S. Navy fighter. In March, 1962, in a decision almost without precedent, it was adopted also by the U.S. Air Force, again confirming the exceptional qualities of the plane. These qualities were fully revealed during the Vietnam War where the aggressive McDonnell Douglas fighter was the most versatile and efficient plane used by the U.S. forces.

The Phantom, being the thoroughbred it was, was ideal to develop special versions. The C and D versions were made for the U.S. Air Force and were widely used in Southeast Asia.

The F-4C, directly developed from the Navy's F-4B, was the first type of Phantom for the U.S. Air Force. It differed from the F-4B in that the navigating equipment was more sophisticated, the wheels were bigger, the brakes more resistant and it had double controls; but it was above all made for the role of air superiority and tactical support rather than for interception. Production up to 1966 was of 583 planes, 36 of which were supplied to the Spanish Air Force.

The F-4D derived from the C version, of which it was an improve-

ment, characterized by the installation of an APQ-109 radar and by the disappearance, at least in the first series, of the infrared sensor under the nose.

The U.S.A.F. received 825, while 32 went to Iran and 18 to South Korea.

Au début de 1978 eut lieu une singulière cérémonie aux usines de St. Louis de la Mc Donnell Douglas: on présentait à la presse, peint en bleu et blanc, le cinq millièmes Phantom (fantôme) construit; pour un moderne avion militaire, un point d'arrivée vraiment remarquable. Le projet Phantom II eut ses débuts en 1953 et l'avion devait d'abord être la version biréacteur du F3H Demon, en réponse à une note détaillée de la Marine pour un avion d'attaque embarqué, monoplace. Mais la nécessité survenue d'un chasseur pour les porte-avions américains, apporta un remarquable changement dans les demandes de l'US Navy qui, en 1955, demanda à la Mc Donnell un intercepteur bisonique, avec armement fuséonautique et des appareillages électroniques sophistiqués. Le projet fut alors remanié, l'avion devint un biplace, pour accueillir un préposé à l'aviélectronique, et il eut de remarquables améliorations aérodynamiques (parmi lesquelles les caractéristiques stabilisateurs montés avec dièdre négatif de 23°).

La marine américaine commanda 23 exemplaires de présérie (F-4A). Le premier exemplaire décolla le 27 mai 1958, et en juin le F-4A battit en compétition son direct concurrent, le F8U-3 Crusader III de la LTV; la production en série commença aussitôt, et le F-4 devint le chasseur standard de l'US Navy. En mars 1962, avec une décision presque sans précédents, il était adopté aussi par l'US Air Force, à confirmation des qualités exceptionnelles de l'appareil. Elles se révélèrent en plein dans la guerre du Vietnam, où l'agressif chasseur de la Mc Donnell Douglas fut l'avion le plus versatile et efficace des forces aériennes américaines.

Le Phantom, tel qu'un pur-sang, se prêtait naturellement au développement de versions spécialisées. Les versions C et D furent réalisées par l'aviation américaine et eurent un emploi très intense dans le Sud Est asiatique. Le F-4C, développement direct du F-4B de la Marine, a été le premier type de Phantom pour l'US Air Force. Il différait du F-4B pour les appareillages de navigation plus sophistiqués, des roues plus grandes, des freins plus résistants et des commandes doubles; mais il était surtout réalisé pour le rôle de supériorité aérienne et appui tactique, plutôt que pour interception. Jusqu'en 1966 la production fut de 583 appareils, dont 36 furent remis à l'aviation espagnole. Le F-4D dérivait de la version C, de laquelle il constituait une amélioration, caractérisée par l'installation d'un radar APQ-109, et par la disparition, dans les premières séries au moins, du capteur à l'infrarouge sous le nez. On livra à l'USAF 825 appareils, dont 32 furent remis à l'Iran et 18 à la Corée du Sud.

Bei Beginn des Jahres 1978 wurde in den Werken der Mc Donnell Douglas in St. Louis eine besondere Zeremonie abgehalten: Es wurde der Presse der fünftausendste weiss/blau Phantom vorgestellt, was für ein modernes Militärflugzeug einen bedeutenden Rekord darstellt. Mit dem Projekt Phantom II wurde 1953 begonnen. Das Flugzeug sollte anfänglich in der Version F-3H Demon mit zwei Strahltriebwerken, als Antwort auf eine Spezifikation der Marine auf eine einschiffbare Einsitzermaschine für den Angriff, gebaut werden. Die plötzliche Notwendigkeit eines Jagdflugzeuges für die amerikanischen Flugzeugträger veränderte jedoch diese Forderungen der US-Navy, die im Jahr 1955 von der McDonnell ein Verteidigungsflugzeug mit Doppelschallgeschwindigkeit, mit Luftgeschossen und sophisticateden elektronischen Apparaten ausgestattet, verlangte. Das Projekt wurde neuerdings überarbeitet, das Flugzeug wurde nun ein Zweisitzer um einen Techniker für die elektronischen Instrumentationen aufnehmen zu können. Die Maschine erfuhr bedeutende aerodynamische Verbesserungen (u.a. die charakteristischen Leitflächen mit einem negativen Winkel von 23°).

Die US-Marine bestellte 23 Exemplare der Vorserie (F-4A). Die erste Maschine startete am 27. Mai 1958, und im Juni, während einer Kompetition, schlug der F-4A seinen direkten Konkurrenten: den F8U-3 Crusader III der LTV. Es wurde sofort mit der Serienproduktion be-

gonnen und der F-4 wurde der Standardjäger der US-Navy. Im März 1962 wurde die Maschine dann auch von der US-Air Force in den Dienst genommen. Die ausgezeichneten Eigenschaften des Flugzeuges konnten neuerdings bestätigt werden. Im Vietnam-Kriege zeigte sich der aggressive Jäger der Mc Donnell Douglas als das wirksamste und vielseitigste Flugzeug der US-1 uftstreitkräfte.

Reinrassig wie der Phantom nun einmal war, eignete er sich natürlich auch für die Entwicklung weiterer Sonderkonstruktionen. Die Versionen C und D wurden für die US-Luftstreitkräfte realisiert, und erfuhren im asiatischen Südosten einen intensiven Einsatz.

Der F-4C, eine Direktentwicklung des F-4B der Marine, war der erste Phantom-Typ der amerikanischen Luftwaffe. Er unterschied sich von dem F-4B durch die verbesserten spezifischen Apparaturen, grössere Räder, widerstandsfähigere Bremsen und doppelte Kommandos; vor allem aber diente er als luftüberlegene Maschine für die taktische Unterstützung, weniger für die Verteidigung. Bis zum Jahr 1966 sind 583 Maschinen gebaut worden, von denen 36 in der spanischen Luftwaffe zum Einsatz kamen.

Der F-4D stammte von der Version C ab und stellte eine Verbesserung dar, die durch den Einbau eines Radars APQ-109 charakterisiert war; zudem verschwand - wenigstens in der ersten Serie - die infrarote Apparatur unter dem Bug. Der USAF wurden 825 übergeben, von denen dann 32 an Iran und 18 an Südkorea abgingen.

Al comienzo de 1978 se ha celebrado una singular ceremonia en el establecimiento de St. Louis de Mc Donnell Douglas: se presentaba a la prensa, barnizado de blanco y azul, el ejemplar 5 mil Phantom (fantasma) que se acababa de construir; para un moderno avión militar, una meta verdaderamente notable.

El proyecto Phantom II tuvo comienzo en 1953 y el avión tenía inicialmente que ser la variante birreactor del F3H Demon, en respuesta a una especificación de la Marina para un avión de ataque embarcado, de una única plaza.

Pero, la necesidad de una caza para los porta-aviones de Estados Unidos, llevó a un notable cambio en las demandas de la US Navy, que, en 1955 solicitó a Mc Donnell un interceptor bisónico, con armamento misilístico y aparatos electrónicos último modelo.

Se rehizo entonces el proyecto, el avión se volvió biplaza, para acoger un encargado a la avioelectrónica, y tuvo notables mejoras aerodinámicas (entre las que los característicos estabilizadores montados con diedro negativo de 23°).

La marina estadounidense pidió 23 ejemplares de preserie (F-4A). El primer ejemplar despegó el 27 de Mayo de 1958, y, en Junio, el F-4A ganó en una competición a su directo rival, el F8U-3 Crusader III de LTV; la producción seriada se empezó inmediatamente, y el F-4 se volvió el caza standard de la US Navy. En el Marzo de 1962, con una decisión que casi no tenía antecedentes, era adoptado también por la US Air Force, a confirmación de las excepcionales características del avión.

Estas características se demostraron completamente durante la guerra de Vietnam, donde el agresivo caza de Mc Donnell Douglas, fue el avión más versátil y eficiente de las fuerzas aéreas de Estados Unidos. El Phantom, verdadero caballo de raza, podía naturalmente dar lugar al desarrollo de variantes especializadas. Las variantes C y D fueron realizadas para la aviación estadounidense y tuvieron un intensísimo empleo en el Sur Oeste asiático.

El F-4C, directo desarrollo del F-4B de la Marina, ha sido el primer tipo de Phantom para el US Air Force. Se diferenciaba del F-4B para los equipos de navegación más perfeccionados, ruedas más grandes, frenos más resistentes y dobles mandos; pero sobretodo había sido realizado para el papel de superioridad aérea y apoyo táctico, más que para interceptación. La producción hasta el 1966 fue de 583 aviones, 36 de los cuales fueron suministrados a la aviación española.

El F-4D procedía de la variante C, de la que constituía una mejora, caracterizada por la instalación de un radar APQ-109, y de la desaparición, por lo menos en las primeras series, del sensor al infrarrojo debajo del morro. A la USAF se entregaron 825, de los que 32 para Iran y 18 a la Corea del Sur.

1

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

NERO
BLACK
NOIR
SCHWARZ
SVART
NEGRO
85 COAL BLACK

GIALLO
YELLOW
JAUNE
GELB
GUL
AMARILLO
69 LEMON YELLOW

VERDE SCURO
DARK GREEN
VERT FONCE
DUNKELGRÜN
MÖRKGRÖN
VERDE OSCURO
30 OLIVE GREEN

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

VERDE CHIARO
LIGHT GREEN
VERT CLAIR
HELLGRÜN
LJUSGRÖN
VERDE CLARO
HUS GREEN

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

DECAL 41

DECAL 39

DECAL 36

DECAL 33

NERO
BLACK
NOIR
SCHWARZ
SVART
NEGRO
85 COAL BLACK

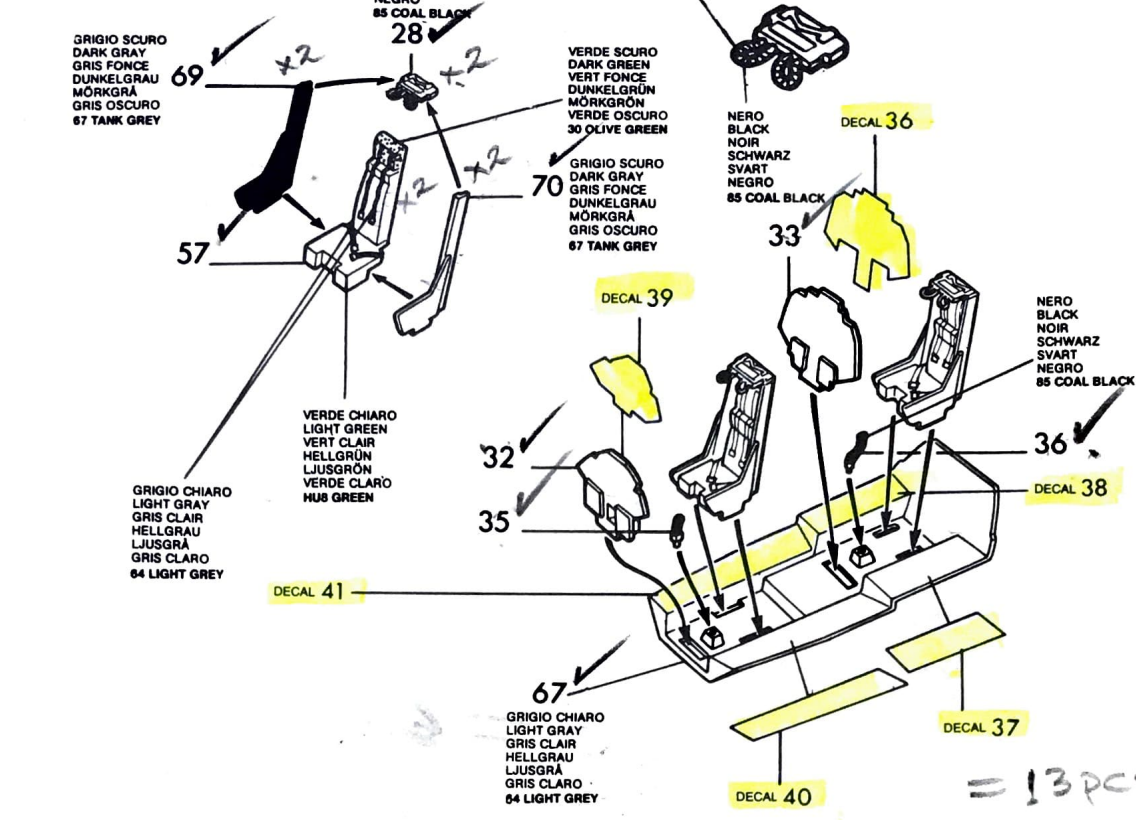
DECAL 38

DECAL 37

DECAL 40

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

= 13 PCS.



2

49

47

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

2

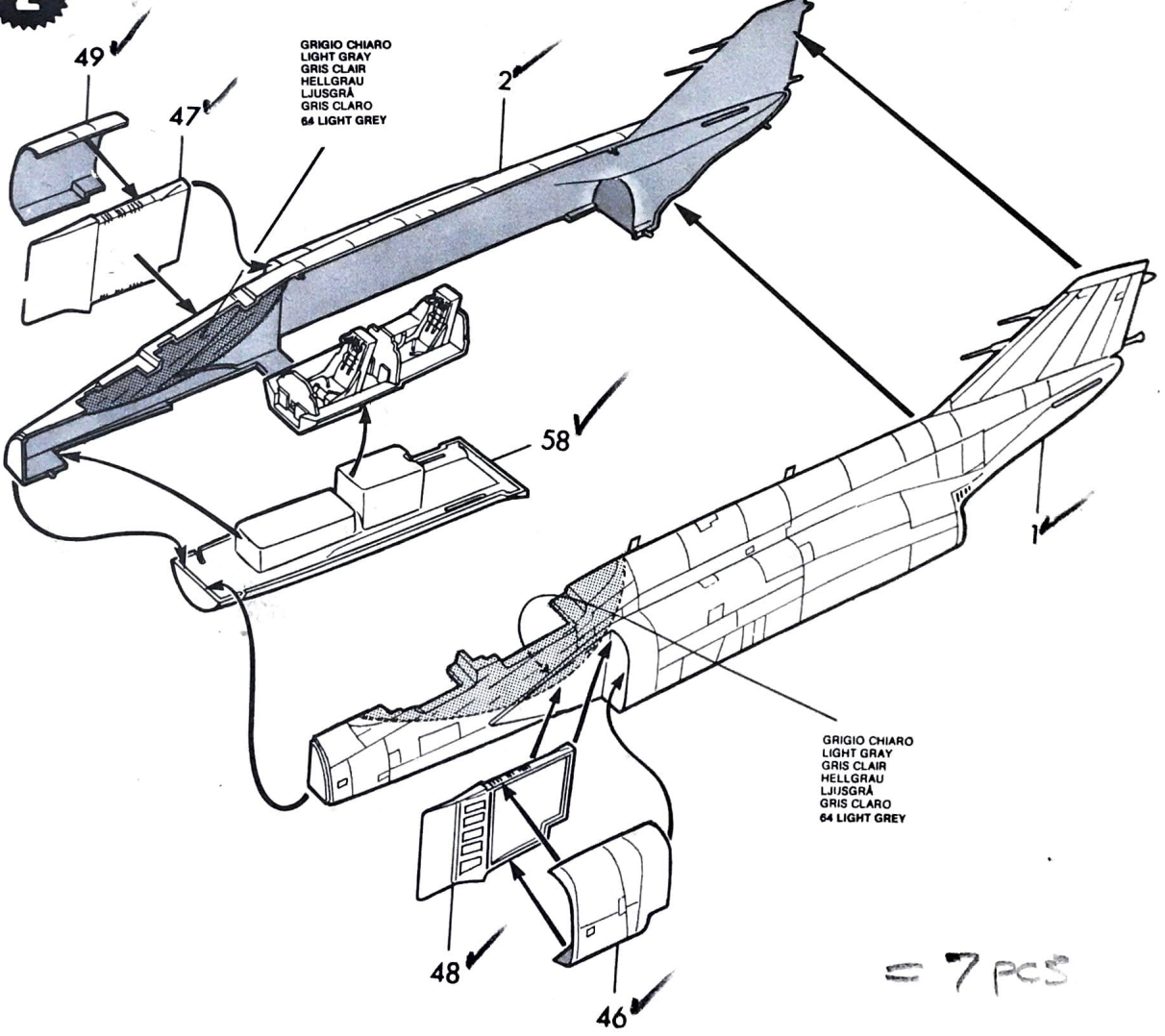
58

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

48

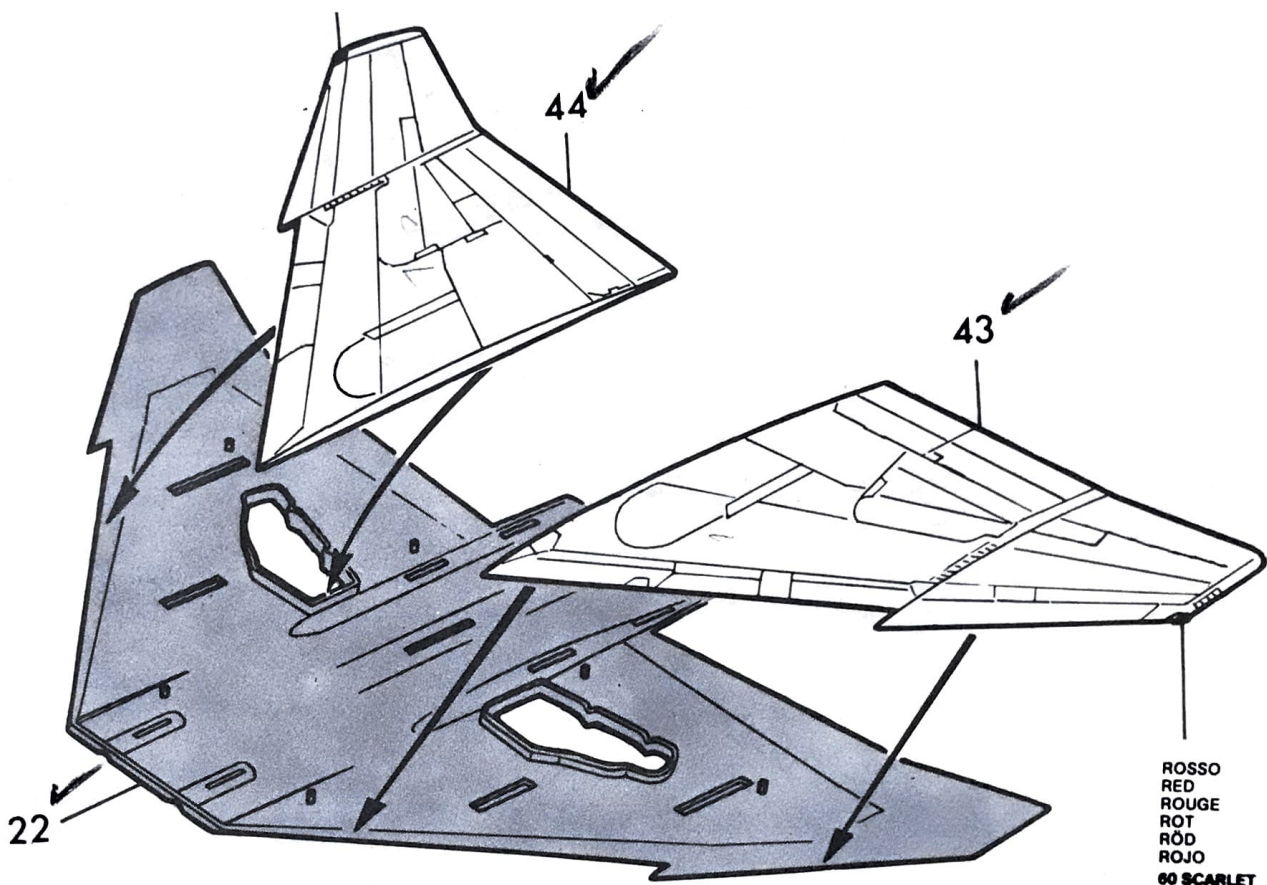
46

= 7 PCS



3

VERDE
GREEN
VERT
GRÜN
GRÖN
VERDE
HU17 GREEN

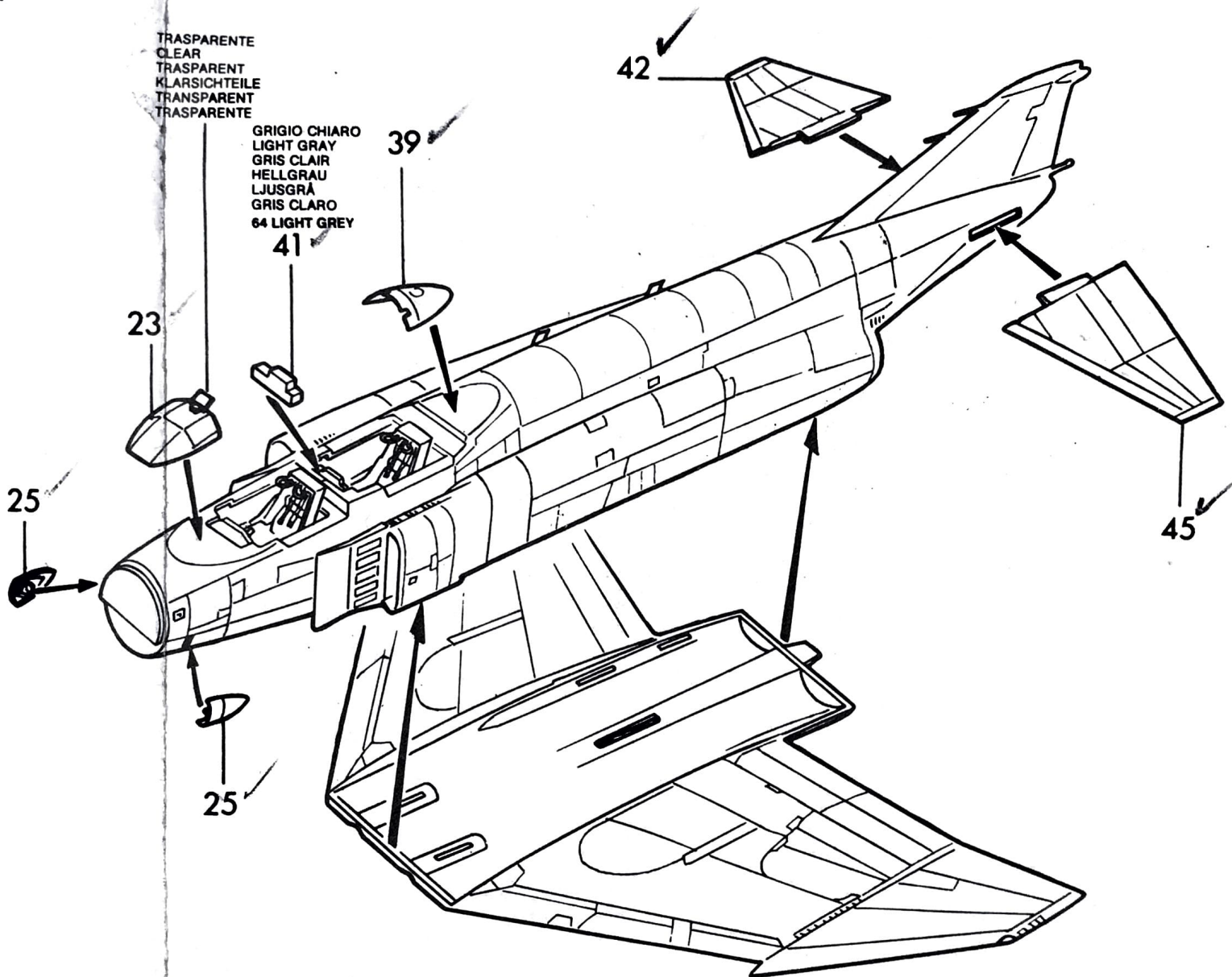


= 3 pcs

4

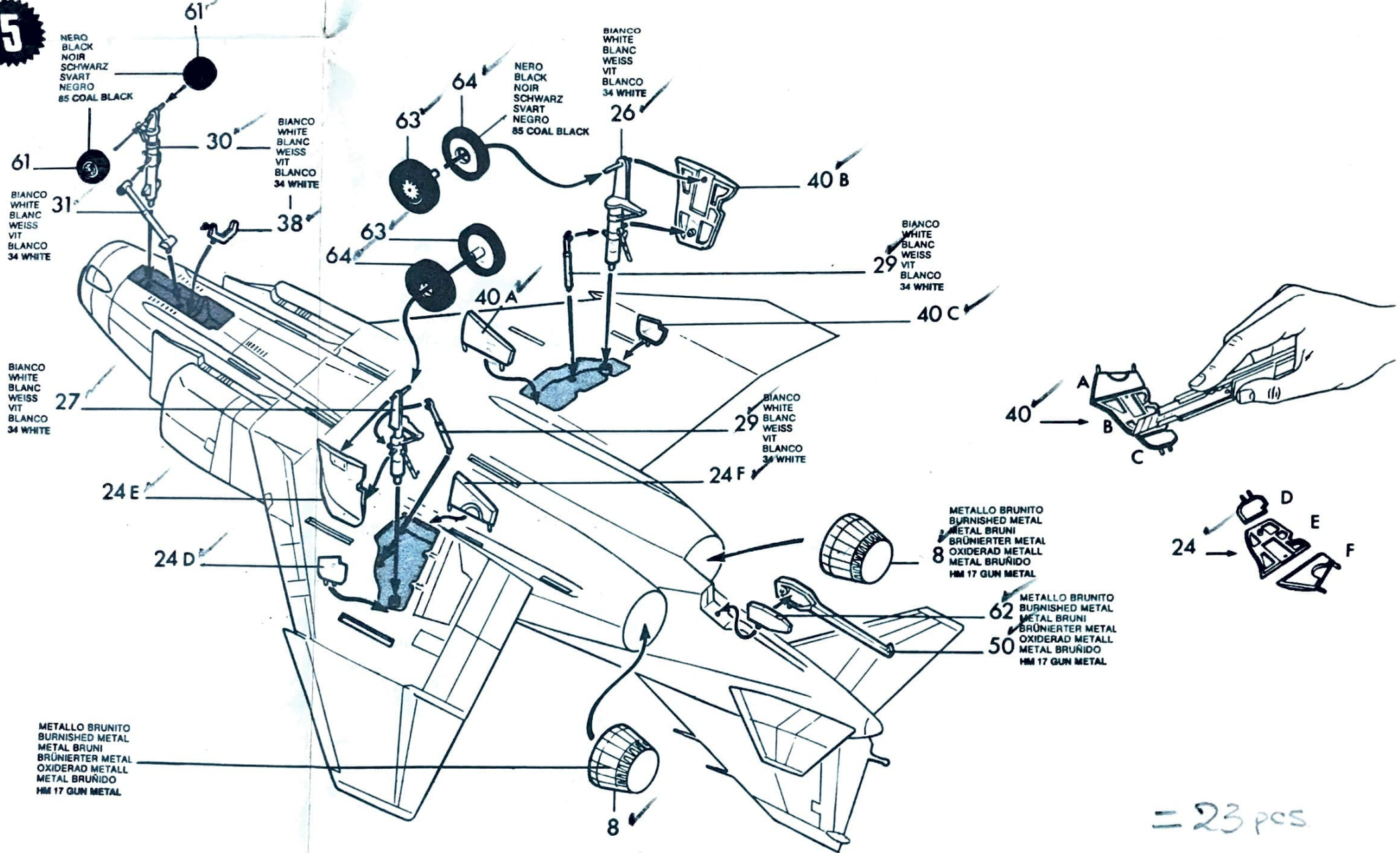
TRASPARENTE
CLEAR
TRASPARENT
KLARSICHTEILE
TRANSPARENT
TRASPARENTE

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

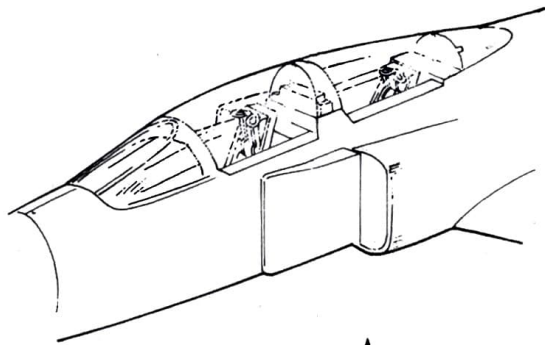
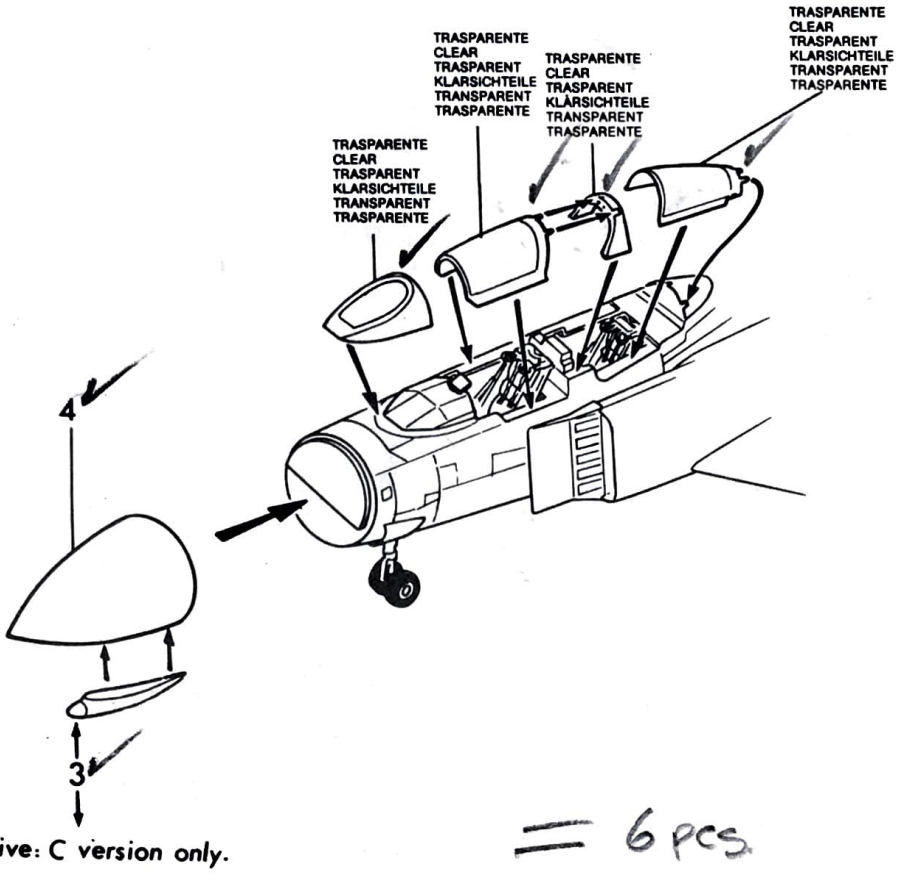


= 7 pcs

5



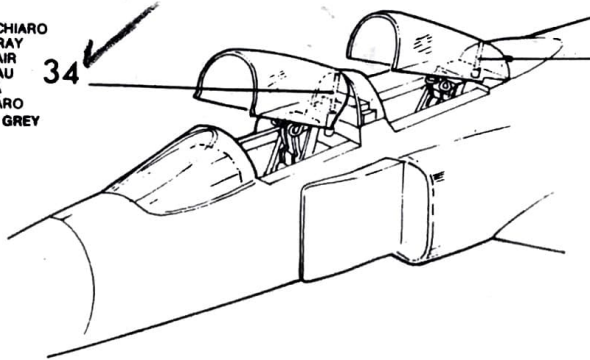
= 23 pcs



alternative

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

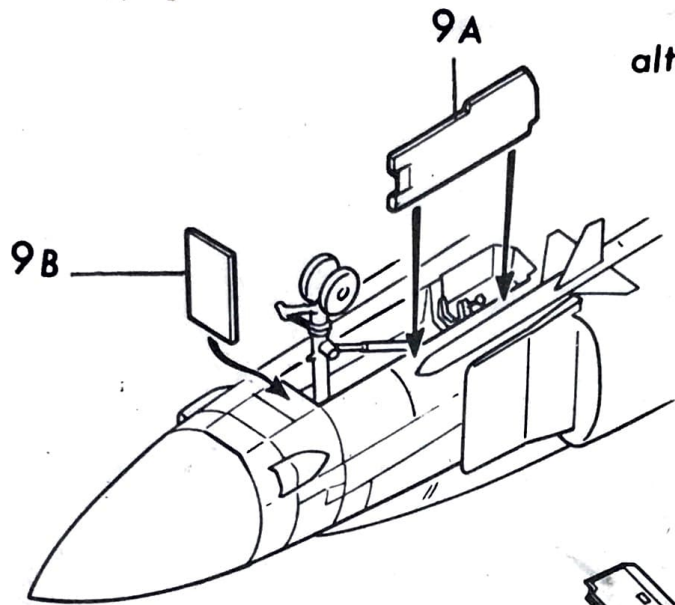
34



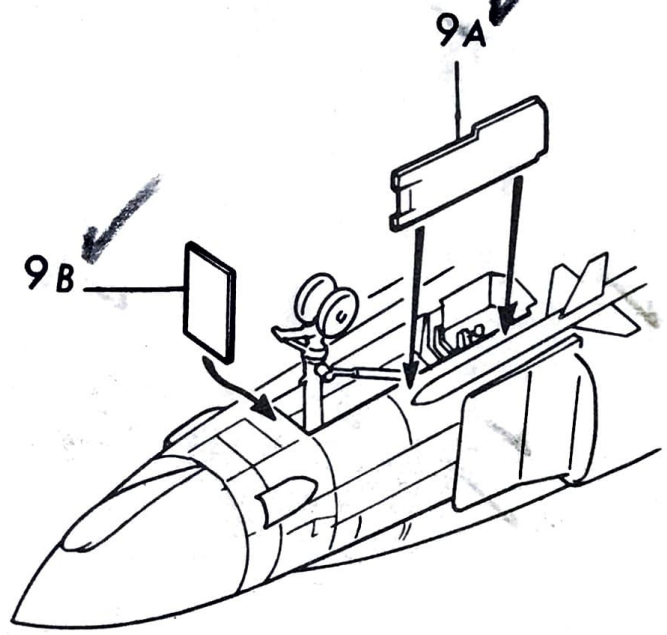
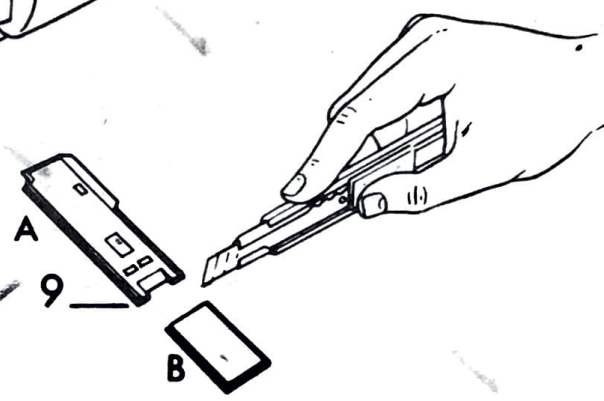
GRIGIO CHIARO
 LIGHT GRAY
 GRIS CLAIR
 HELLGRAU
 LJUSGRA
 GRIS CLARO
 64 LIGHT GREY

37

= 2 pcs

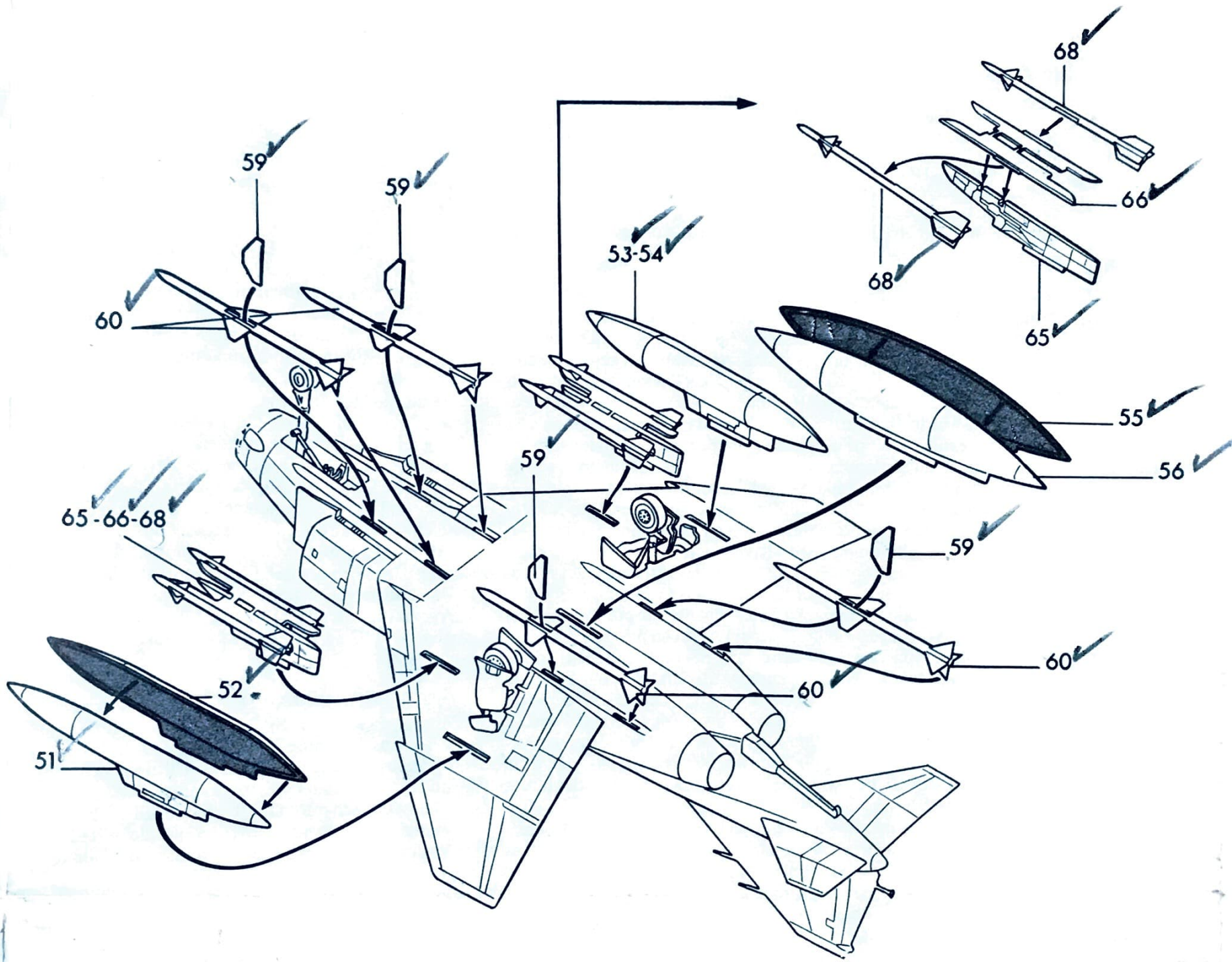


alternative: D version only.

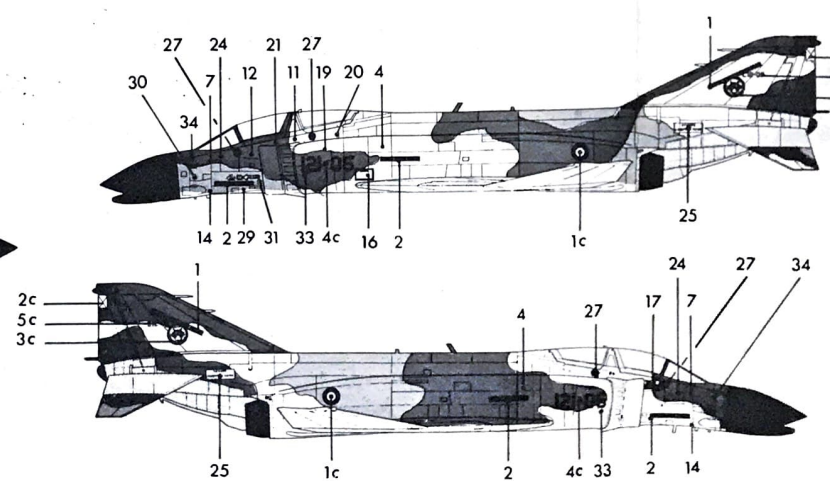
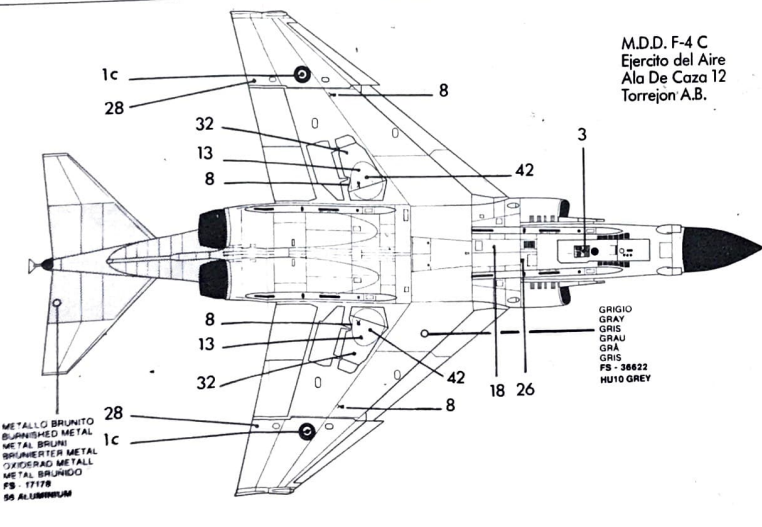
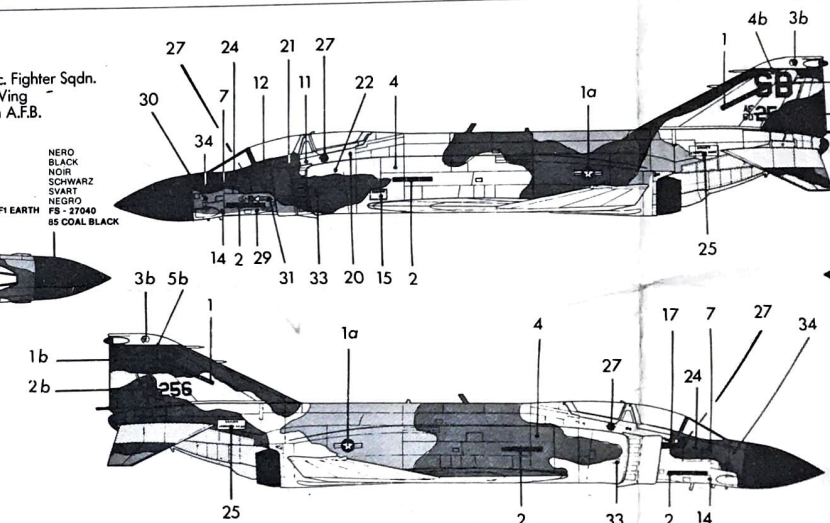
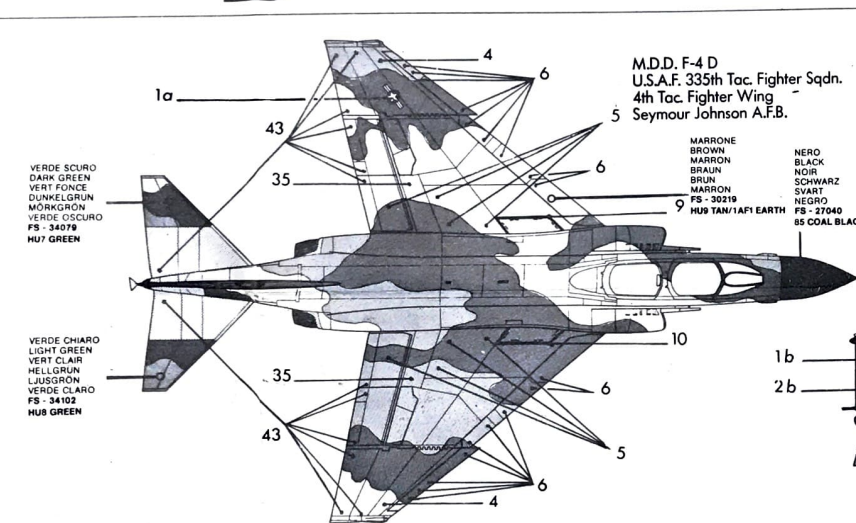
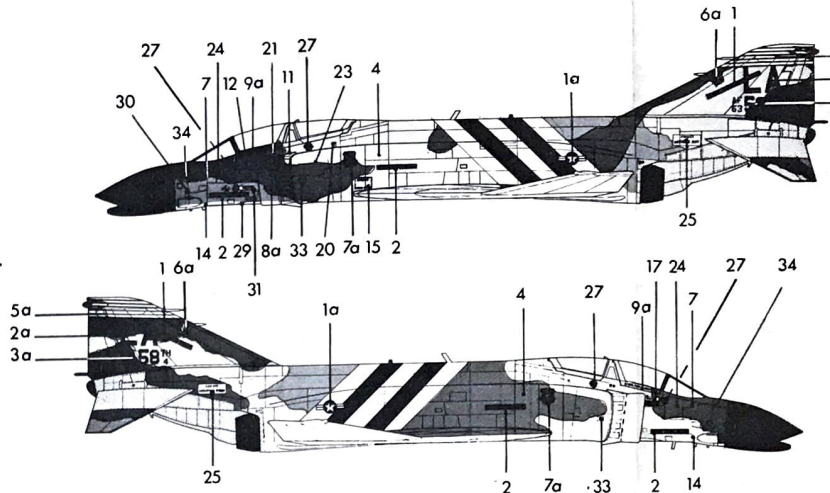
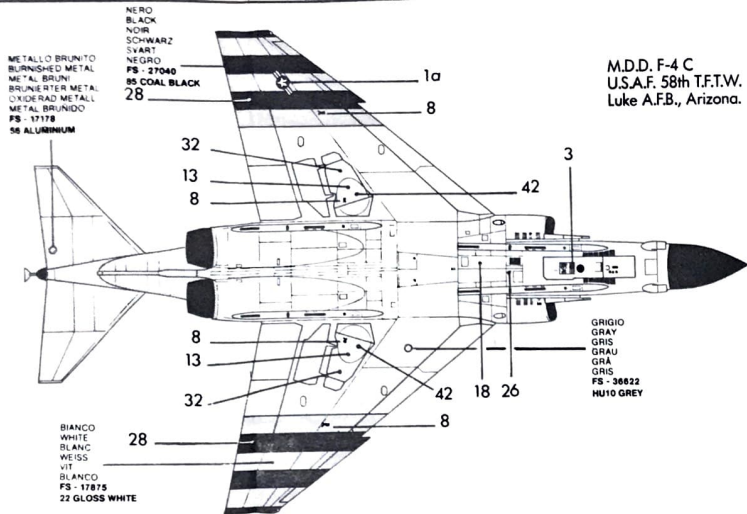


alternative: C version only.

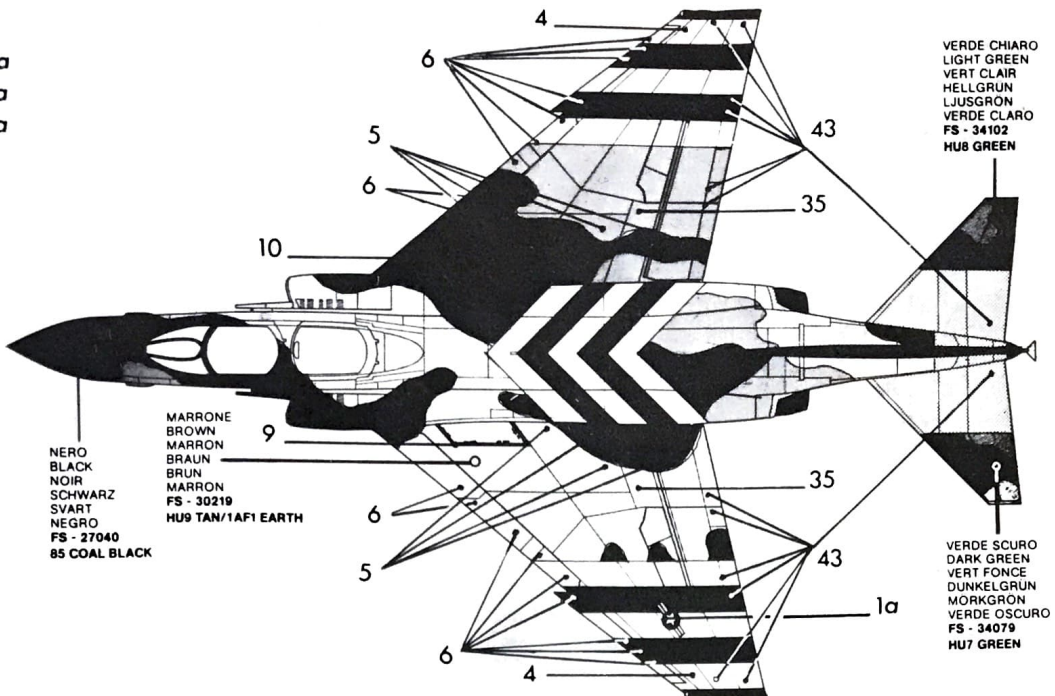
= 2 pcs



= 22 pcs.



4a
2a
3a



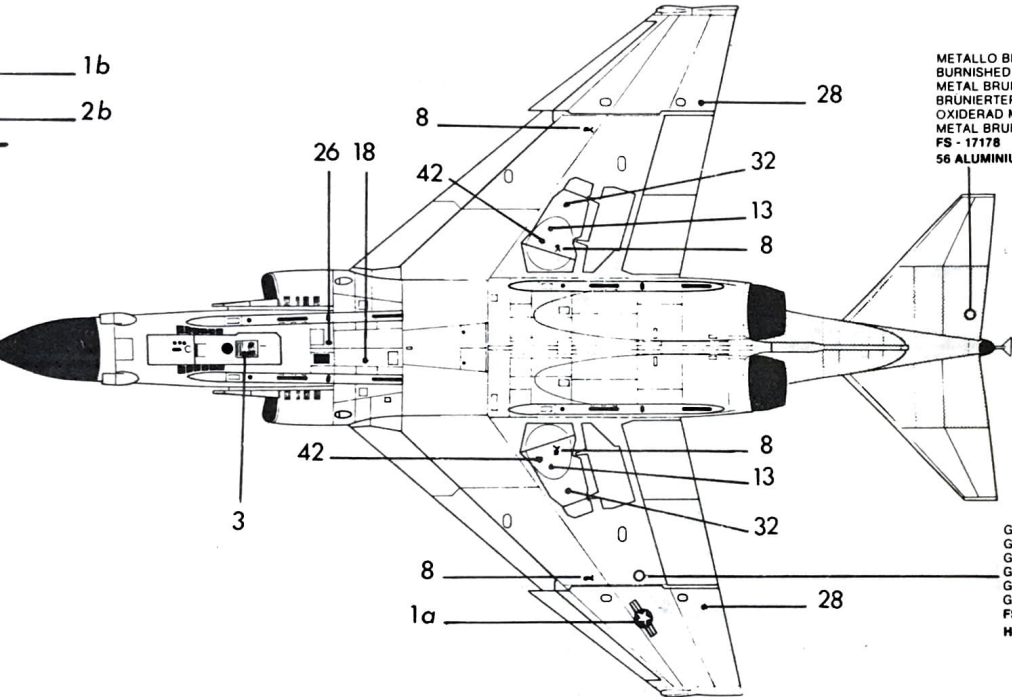
NERO
BLACK
NOIR
SCHWARZ
SVART
NEGRO
FS - 27040
85 COAL BLACK

MARRONE
BROWN
MARRON
BRAUN
BRUN
MARRON
FS - 30219
HU9 TAN/1AF1 EARTH

VERDE CHIARO
LIGHT GREEN
VERT CLAIR
HELLGRÜN
LIJUSGRÖN
VERDE CLARO
FS - 34102
HUB GREEN

VERDE SCURO
DARK GREEN
VERT FONCE
DUNKELGRÜN
MÖRKGRÖN
VERDE OSCURO
FS - 34079
HUB GREEN

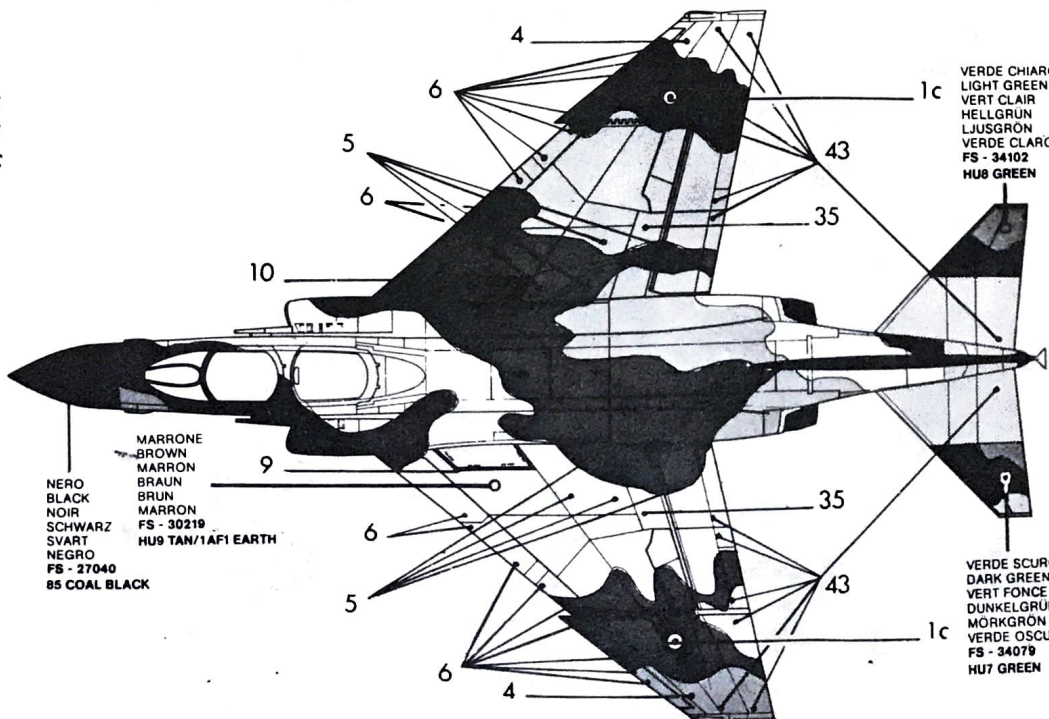
1b
2b



METALLO BRUNITO
BURNISHED METAL
METAL BRUNI
BRUNIERTER METALL
OXIDERAD METALL
METAL BRUÑIDO
FS - 17178
56 ALUMINIUM

GRIGIO
GRAY
GRIS
GRAU
GRÄ
GRIS
FS - 36622
HU10 GREY

2c
5c
3c



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

MARRONE
BROWN
MARRON
BRAUN
BRUN
MARRON
FS - 30219
HU9 TAN/1AF1 EARTH

VERDE CHIARO
LIGHT GREEN
VERT CLAIR
HELLGRÜN
LIJUSGRÖN
VERDE CLARO
FS - 34102
HUB GREEN

VERDE SCURO
DARK GREEN
VERT FONCE
DUNKELGRÜN
MÖRKGRÖN
VERDE OSCURO
FS - 34079
HUB GREEN

CARATTERISTICHE E DATI TECNICI

Mc Donnell Douglas PHANTOM F-4 B/C/D/J

Motori:

due turboreattori a flusso assiale J79-GE-8 (F-4B); J79-GE-15 (F-4C e D) da 4944 kg/s a secco e 7711 kg/s con postcombustione - J79-GE-10 (F-4J) da 8126 kg/s con postcombustione.

Dimensioni:

lunghezza 17,76 m - altezza 4,953 m - apertura alare 11,70 m - superficie alare 49,239 mq.

Pesi:

a vuoto 12700 kg - totale al decollo 20865 kg

Prestazioni:

velocità massima 2389 km/h (Mach 2,25) a 14600 m - velocità di ascensione iniziale 140 m/sec - quota di tangenza pratica 18898 m - raggio d'azione 644-1600 km - autonomia di trasferimento 3700 km.

Armamento:

quattro missili aria-aria AIM-7E o AIM-7E-2 Sparrow e quattro AIM-9D o AIM-9E Sidewinder o 7257 kg di carico bellico esterno.

CHARACTERISTICS AND TECHNICAL DATA

Mc Donnell Douglas PHANTOM F-4 B/C/D/J

Engines:

two axial flow turbojets J79-GE-8 (F-4B); J79-GE-15 (F-4C and D) 4944 kgs dry and 7711 kgs with after burner - J79-GE-10 (F-4J) 8126 kgs with afterburner.

Size:

length 17.76 m - height 4.953 m - wing span 11.70 m - wing surface 49.239 sq.m.

Weight:

empty 12,700 kgs - total at take off 20,865 kgs.

Performance:

maximum speed 2389 km/h (Mach 2.25) at 14,600 m - initial climbing speed 140 m/sec - service ceiling 18,898 m - range of action 644-1600 m - fuel distance 3700 kms.

Armament:

four air-air missiles AIM-7E or AIM-7E-2 Sparrows and four AIM-9D or AIM-9E Sidewinders or 7257 kgs external war load.

CARACTERISTIQUES ET DONNEES TECHNIQUES

Mc Donnell Douglas PHANTOM F-4 B/C/D/J

Moteurs:

deux turboréacteurs à flux axial J79-GE-8 (F-4B); J79-GE-15 (F-4C et D) de 4944 kg/s à sec et 7711 kg/s avec postcombustion - J79-GE-10 (F-4J) de 8126 kg/s avec postcombustion.

Dimensions:

longueur 17,76 m - hauteur 4,953 m - ouverture ailaire 11,70 m - superficie ailaire 49,239 m2.

Poids:

à vide 12700 kg. - total au décollage 20865 kg.

Performances:

quatre missiles air-air AIM-7E ou AIM-7E-2 Sparrow et quatre AIM-9D ou AIM-9E Sidewinder ou 7257 kg de chargement de guerre externe.

CARACTERÍSTICAS Y DATOS TÉCNICOS

Mc Donnell Douglas PHANTOM F-4 B/C/D/J

Motores:

dos turborreactores de flujo axial J79-GE-8 (F-4B); J79-GE-15 (F-4C y D) de 4944 kg/s e 7711 kg/s con postcombustión; J79-GE-10 (F-4J) de 8126 kg/s con postcombustión.

Dimensiones:

largo: 17,76 m - alto 4,953 m - apertura alar 11,70 m - superficie alar 49,239 m2.

Pesos:

en vacío 12.700 kg - total al despegue 20.865 kg

Prestaciones:

velocidad máxima 2389 km/h (mach 2,25) a 14.600 m - velocidad de ascensión inicial 140 m/seg - cuota de tangencia práctic 18.898 m - radio de acción 644-1600 km - autonomía de traslado 3700 km.

Armamento:

cuatro misiles aire-aire AIM o AIM-7E-2 Sparrow y cuatro AIM-9D o AIM-9E Sidewinder o 7257 kg de carga bélica externa.

TOTAL PCS

85

- 8! GREEN

- 4 CLEAR.

