

1/72ND SCALE KIT - MAQUETTE A MONTER 1/72ÈME - MADE IN ITALY

Der Starfighter (« Sternenjäger »), auch in der internationalen Version als Super Starfighter bekannt, ist eines der berühmtesten und gleichzeitig meist diskutierten Flugzeuge, das vor allem wegen seines in der Bundesrepublik Deutschland besorgniserregenden Prozentsatzes von Unfällen den wenig romantischen und schmeichelnden Spitznamen « Widowmaker » (« Witwenmacher ») erhalten hat. Zahlreich sind die Ursachen für diese Unglücke und sicher nicht alle sind den Eigenschaften dieses ausgezeichneten Flugzeuges zuzuschreiben.

Im Jahre 1952 verlangte die USAF den F-104 von der Lockheed, d.h. nach dem Erscheinen, in Korea, des gefürchteten Mikoyan-Gurevich Mig-15 und dem vorauszu sehenden Einsatz seiner Nachfolger (Mig-17 und Mig-19).

So forderte der Befehlsstab der amerikanischen Luftwaffe ein Jagdflugzeug von absoluter Überlegenheit, das in der Lage sei jeglichem hypothetischem Gegner erfolgreich Widerstand zu leisten. Der berühmte Ing. Clarence Johnson, technischer Direktor der Lockheed-Kalifornien, schlug - als Antwort auf diese Forderung - ein aussergewöhnliches Flugzeug vor, im Stande mehr als zweimal die Schallgeschwindigkeit zu überholen. Der F-104 basiert sich auf einen äusserst profilierten Flugzeugrumpf und auf einen geraden, kurzen und scharf profilierten Flügel, d.h. eine deutliche Ableitung des Versuchsflugzeugs X-3 und des Flugkörpers X-7. Die Maschine hielt man sich versprochen hatte und wurde in einer Rekordzeit realisiert, sodass der Prototyp am 7. Februar 1954 starten konnte. Inzwischen war aber der Krieg in Korea beendet und die USAF benötigte ein schwereres Flugzeug um es in ihr Luftverteidigungssystem einzuschliessen. Dank seiner relativen Wirtschaftlichkeit wurde der Starfighter der geeignetste Kandidat um die Luftwaffen der NATO wieder zu ergänzen. Von der deutschen Bundesrepublik wurde der Typ F-104 G bestellt und danach auch von Belgien, Italien, Norwegen, Dänemark, Griechenland, Türkei und Spanien; andere Versionen wurden von Kanada, Japan, Pakistan und Taiwan gekauft. Der Starfighter wurde so eines der verbreitetsten Jagdflugzeuge. Obwohl als Kampfflugzeug (F-104 G) geboren, wurde der F-104 auch für den Tiefangriff und für das taktische Atom bombardament angepasst und - gemäss einigen Stimmen - gerade diesen sensiblen Modifizierungen ist der hohe Prozentsatz von Unglücksfällen zuzuschreiben. Als Ersatz der F-104 G wählte die italienische Luftwaffe im Jahre 1965 den F-104 S, der sich durch den Einbau eines Turbinenstrahltriebwerkes J79-GE-19 (dasselbe des Phantom II), also stärker als das vorherige, kennzeichnet. Der F-104 S bildet heute das « Rückgrat » der ersten italienischen Einsatzlinie und kann ohne weiteres als eines der besten Verteidigungsflugzeuge erwogen werden.

Lo Starfighter (cacciatore di stelle), noto anche nelle sue versioni internazionali come Super Starfighter, è uno dei più famosi ed al tempo stesso più discussi aerei contemporanei; tanto che, soprattutto a causa di un preoccupante tasso di incidenti verificatisi in Germania occidentale, ha ricevuto anche il poco romantico e lusinghiero soprannome di « Widowmaker » (« fabbricante di vedove »). Le cause di questi incidenti, tuttavia, sono molteplici e certamente non tutte imputabili alle caratteristiche di questo bellissimo aeroplano. L'F-104 fu richiesto dall'USAF alla Lockheed nel 1952, a seguito della preoccupante apparizione in Corea del Mikoyan-Gurevich Mig-15, e della prevedibile entrata in servizio dei suoi « successori » (Mig-17 e Mig-19).

Lo Stato Maggiore dell'Aviazione americana richiese così un « caccia per superiorità aerea » in grado di contrastare con successo qualsiasi ipotizzabile avversario. In risposta, il famoso ingegnere Clarence Johnson, direttore tecnico della Lockheed-California, seppe proporre un aereo eccezionale capace di volare ad oltre due volte la velocità del suono.

L'F-104 si basava su una fusoliera profilatissima e su di un'ala diritta dal profilo sottilissimo e dal breve allungamento, chiara derivazione dello sperimentale X-3 e del missile X-7. La macchina dimostrò di mantenere le promesse e fu realizzata a tempo di record, tanto che il prototipo volò il 7 febbraio 1954. Nel frattempo però, la guerra di Corea era cessata e l'USAF si trovò a necessitare di un aereo da caccia più pesante e complesso da integrare nel suo sistema di difesa aerea. Lo Starfighter però, grazie alla sua relativa economicità, divenne il candidato più adatto a riequipaggiare le Aviazioni della NATO. Nella sua versione F-104G fu ordinato dalla Germania Federale, e, in seguito da Belgio, Italia, Norvegia, Danimarca, Grecia, Turchia, Spagna; altre versioni furono acquistate da Canada, Giappone, Pakistan e Taiwan; lo

Starfighter divenne così uno dei più diffusi aerei da caccia. Nato per il combattimento aereo (F-104G) l'F-104 fu adattato anche all'attacco al suolo ed al bombardamento tattico nucleare, e, secondo alcuni, proprio a queste sensibili modifiche si deve il suo elevato tasso di « sinistrità ». In sostituzione degli F-104G l'Aeronautica Militare Italiana scelse nel 1965, l'F-104-S, caratterizzato dall'adozione di un turboreattore J79-GE-19 (lo stesso dei Phantom II) di maggiore potenza rispetto al precedente. Oggi l'F-104S costituisce la « spina dorsale » della prima linea italiana e può senz'altro essere considerato come uno dei migliori intercettatori esistenti.

The Starfighter, also known in its international versions as Super Starfighter, is one of the most famous and at the same time most debated contemporary planes; so much so that, particularly because of a high percentage of accidents which occurred in West Germany, it was nicknamed rather unflatteringly and unromantically « Widowmaker ». There are many causes for these accidents, however, and certainly not all can be put down to the specifications of this beautiful plane.

The USAF asked Lockheed in 1952 for the F-104, as a result of the worrying appearance in Korea of the Mikoyan-Gurevich Mig-15 and of its successors the Mig-17 and the Mig-19.

The USAF General Staff wanted a « fighter for air superiority » which could contrast successfully any enemy. As an answer, the famous engineer Clarence Johnson, Technical Director of Lockheed-California, proposed an exceptional plane which could fly at twice the speed of sound.

The F-104 had a very sharp fuselage and a straight wing with a very thin profile and short aspect ratio, a clear derivation of the experimental X-3 and the missile X-7. The craft proved it would maintain its promises and was made in record time, in fact the prototype took to the air on February 7 1954. In the meantime, however, the war in Korea had ceased and the USAF found it necessary to have a heavier more complicated fighter to integrate their air defence system. The Starfighter, however, as it was relatively economical, became the ideal candidate to re-equip the NATO air forces. In its version F-104G it was ordered by Federal Germany and later on by Belgium, Italy, Norway, Denmark, Greece, Turkey, and Spain; other versions were purchased by Canada, Japan, Pakistan and Taiwan; the Starfighter thus became one of the most widespread fighter planes.

Built for air fighting (F-104G) the F-104 was also adapted for ground attacks and tactical nuclear bombing and some say that it was due to these considerable changes that it had such a high « accident » rate. To replace the F-104G the Italian air force chose in 1965 the F-104S, which was equipped with a turbojet J79-GE-19 (the same as the Phantom II) more powerful than the previous one. Today the F-104S represents the « backbone » of the Italian air force and can certainly be said to be one of the best interceptors in existence.

Le Starfighter (chasseur d'étoiles), connu également dans ses versions internationales comme Super Starfighter, est un des avions contemporains les plus connus et en même temps les plus discutés; à tel point que, surtout à cause d'un taux d'accidents préoccupant qui se sont vérifiés en Allemagne occidentale, il a reçu aussi le surnom peu romantique et flatteur de « Widowmaker » (« fabricant de veuves »). Toutefois les causes de ces accidents sont multiples et ne peuvent certainement pas être toutes imputées aux caractéristiques de ce magnifique appareil. Le F-104 fut demandé par l'USAF à la Lockheed en 1952 à la suite de l'apparition préoccupante en Corée du Mikoyan-Gurevich Mig-15 et de l'entrée en service probable de ses « successeurs » (Mig-17 et Mig-19).

L'Etat-Major de l'Aviation américaine demanda donc un « chasseur à supériorité aérienne » en mesure de combattre avec succès tout adversaire probable. En réponse, le célèbre ingénieur Clarence Johnson, directeur technique de la Lockheed-California, sut fabriquer un avion exceptionnel capable de voler à plus de deux fois la vitesse du son.

Le F-104 se basait sur un fuselage très profilé et sur une aile droite très mince et peu allongée, nette dérivation de l'appareil expérimental X-3 et du missile X-7. L'appareil prouva être en mesure de tenir ses promesses et fut fabriqué en un temps record au point que le prototype vola le 7 février 1954. Toutefois la guerre de Corée avait cessé entretemps et l'USAF eut besoin d'un avion de chasse plus lourd et plus complexe pour compléter son système de défense aérienne. Or, grâce

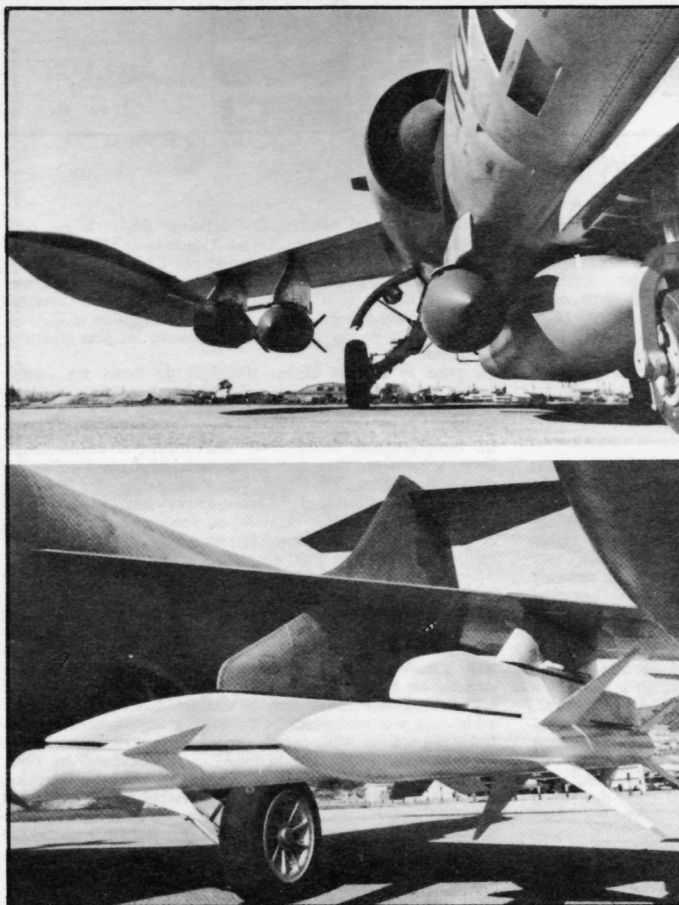
à son économie relative, le Starfighter devint le candidat le plus adéquat pour rééquiper les Aviations de l'OTAN. Dans sa version F-104G il fut commandé par l'Allemagne fédérale et, par la suite, par la Belgique, l'Italie, la Norvège, le Danemark, la Grèce, la Turquie et l'Espagne. D'autres versions furent achetées par le Canada, le Japon, le Pakistan et Taiwan. Le Starfighter devint ainsi un des chasseurs les plus répandus au monde.

Né pour le combat aérien (F-104G), le F-104 fut adopté également pour l'attaque au sol et le bombardement tactique nucléaire et, au dire de certains, c'est justement à ces modifications sensibles qu'il doit son taux important d'accidents. En remplacement des F-104G l'Aéronautique militaire italienne choisit en 1965 le F-104S, caractérisé par l'utilisation d'un turboreacteur J79-GE-19 (le même que sur les Phantom II) plus puissant que le précédent. Aujourd'hui le F-104S constitue l'« épine dorsale » de la première ligne italienne et peut sans aucun doute être considéré comme un des meilleurs intercepteurs existants.

El Starfighter (cazador de estrellas) conocido también en sus versiones internacionales como Super Starfighter, es uno de los más famosos y debatidos aviones contemporáneos. Sobre todo a causa de un preocupante número de accidentes producidos en Alemania, se le dabo el poco romántico apodo de « Widowmaker » (productor de viudas). Las causas de estos accidentes son numerosas y distintas, y seguramente no son todas imputables a las características de este lindísimo avión. El F-104 fue pedido por la USAF a la Lockheed en 1952, tras la preocupante aparición, en Corea, del Mikoyan Gurevich MIG-15 y la previsible entrada en servicio de sus sucesores (MIG-17 y MIG-19). El Estado Mayor de la Aviación Estadounidense quiso entonces un « caza que por su superioridad aérea » estuviera en condiciones de contrastar con éxito cualquier posible adversario. El famoso ingeniero Clarence Johnson, director técnico de Lockheed-California, supo proponer un avión excepcional, capaz de volar a una velocidad de más de dos veces superior al sonido.

El F-104 se fundaba sobre un fuselaje muy perfilado y un ala recta cuyo perfil era muy fino y apenas alargado; una derivación muy clara del X-3 experimental y del X-7. La máquina demostró mantener las promesas y fue entonces realizada a tiempo récord; el prototipo voló el 7 de Febrero de 1954. Mientras tanto, la guerra de Corea había terminado y la USAF tuvo la necesidad de un avión de caza más pesado y complejo que pudiera integrar su sistema defensivo. Sin embargo el Starfighter gracias a su relativa economicidad, pasó a ser el candidato más adecuado para equipar de nuevo las aviaziones de los miembros de la OTAN. En su versión F-104G fue pedido por Alemania Federal y más tarde por Bélgica, Italia Noruega, Dinamarca, Turquía Grecia y España; otras versiones fueron compradas por Canada, Japón, Paquistán y Taiwán. El Starfighter llegó a ser el más difundido avión de caza. Nacido para el combate aéreo (F-104G) el F-104 fue adaptado también para el ataque a tierra y al bombardeo táctico nuclear; según unas opiniones, precisamente a estas modificaciones se debió su elevada, facilidad a los siniestros. En sustitución de los F-104G La Aeronautica Militar Italiana eligió en 1965 el F-104S, caracterizado por un turboreactor J79-GE-19 (el mismo del Phantom II) de mayor potencia respecto al anterior. Hoy día, el F-104S es la « columna vertebral » de la primera línea italiana y puede ser seguramente considerado uno de los mejores aparatos de interceptación existentes.





109-3 1/4
86-53/4

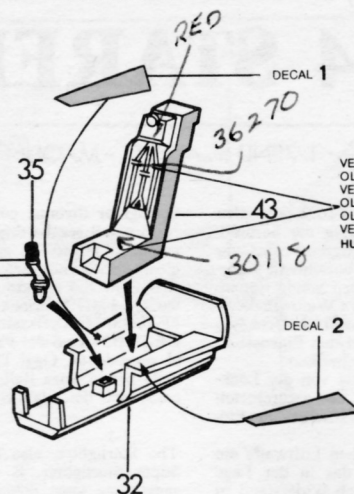
NERO
BLACK
NOIR
SCHWARZ
SVART
NEGRO
85 COAL BLACK

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

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

42

1



DECAL 3

DECAL 4

32

30118

DECAL 1

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

TRASPARENTE
CLEAR
TRASPARENT
KLARSICHTEILE
TRANSPARENT
TRANSPARENT

NERO
BLACK
NOIR
SCHWARZ
SVART
NEGRO
85 COAL BLACK

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

2

5

BIANCO
WHITE
BLANC
WEISS
VIT
BLANCO
34 WHITE

18-19

NERO
BLACK
NOIR
SCHWARZ
SVART
NEGRO
85 COAL BLACK

5-8

16-17

OPTIONAL FOR S-VERSION ONLY

A

D

20-21

NERO
BLACK
NOIR
SCHWARZ
SVART
NEGRO
85 COAL BLACK

16-17

BIANCO
WHITE
BLANC
WEISS
VIT
BLANCO
34 WHITE

BIANCO
WHITE
BLANC
WEISS
VIT
BLANCO
34 WHITE

53

BIANCO
WHITE
BLANC
WEISS
VIT
BLANCO
34 WHITE

54

B

E

51-52

50-49

18

59

19

NERO
BLACK
NOIR
SCHWARZ
SVART
NEGRO
85 COAL BLACK

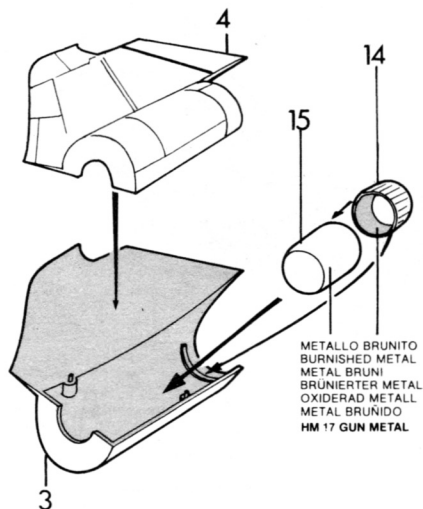
17

BIANCO
WHITE
BLANC
WEISS
VIT
BLANCO
34 WHITE

16

57-58

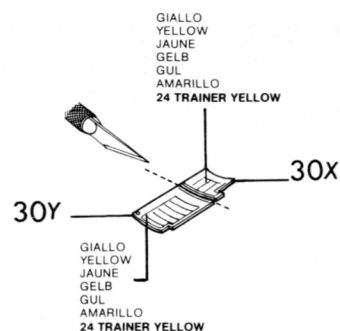
55-56



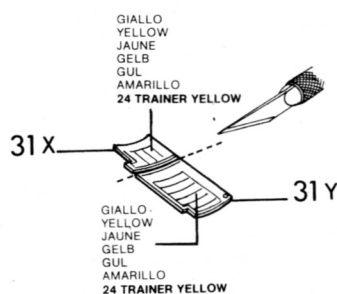
METALLO BRUNITO
BURNISHED METAL
METAL BRUNI
BRUNIERTER METAL
OXIDERAD METALL
METAL BRUNIDO
HM 17 GUN METAL



GIALLO
YELLOW
JAUNE
GELB
GUL
AMARILLO
24 TRAINER YELLOW



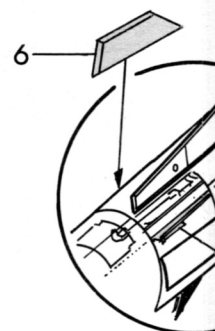
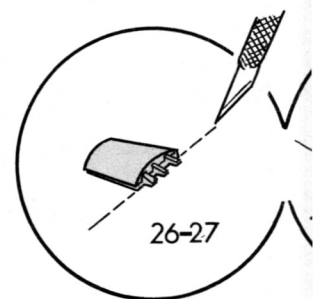
GIALLO
YELLOW
JAUNE
GELB
GUL
AMARILLO
24 TRAINER YELLOW



GIALLO
YELLOW
JAUNE
GELB
GUL
AMARILLO
24 TRAINER YELLOW

GIALLO
YELLOW
JAUNE
GELB
GUL
AMARILLO
24 TRAINER YELLOW

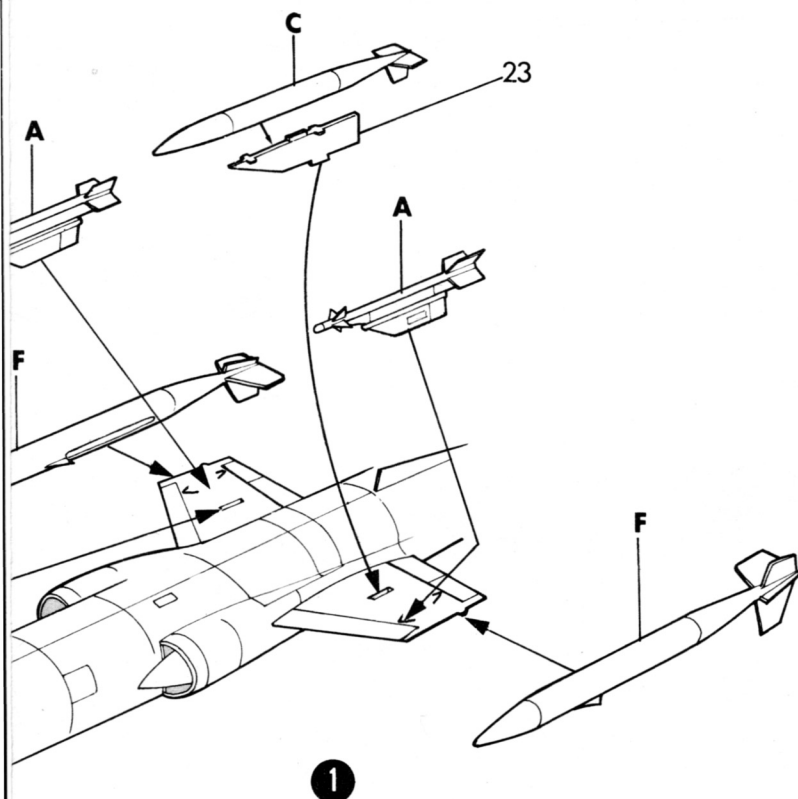
OPTIONAL FOR CLOSED POS



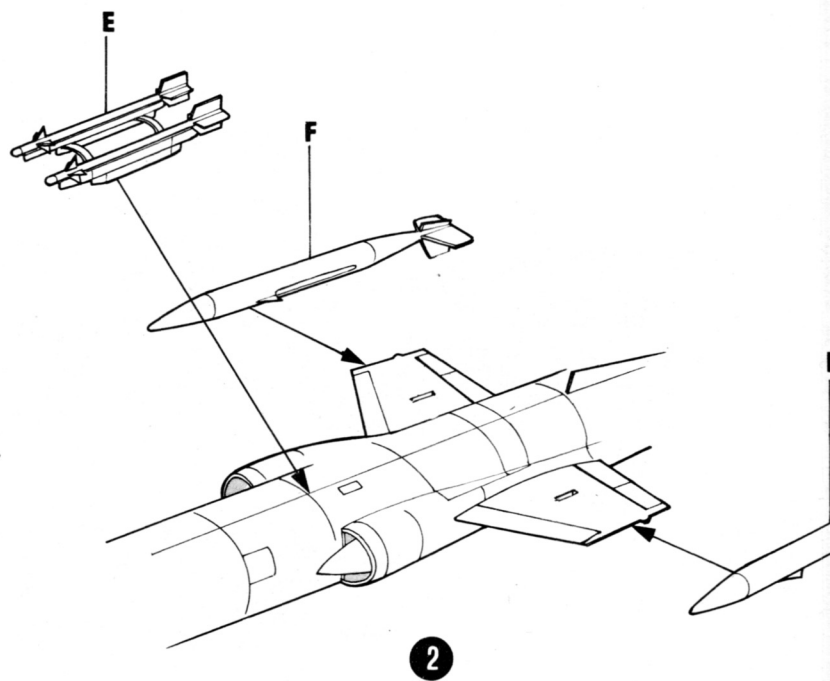
FOR S-VERSION

3

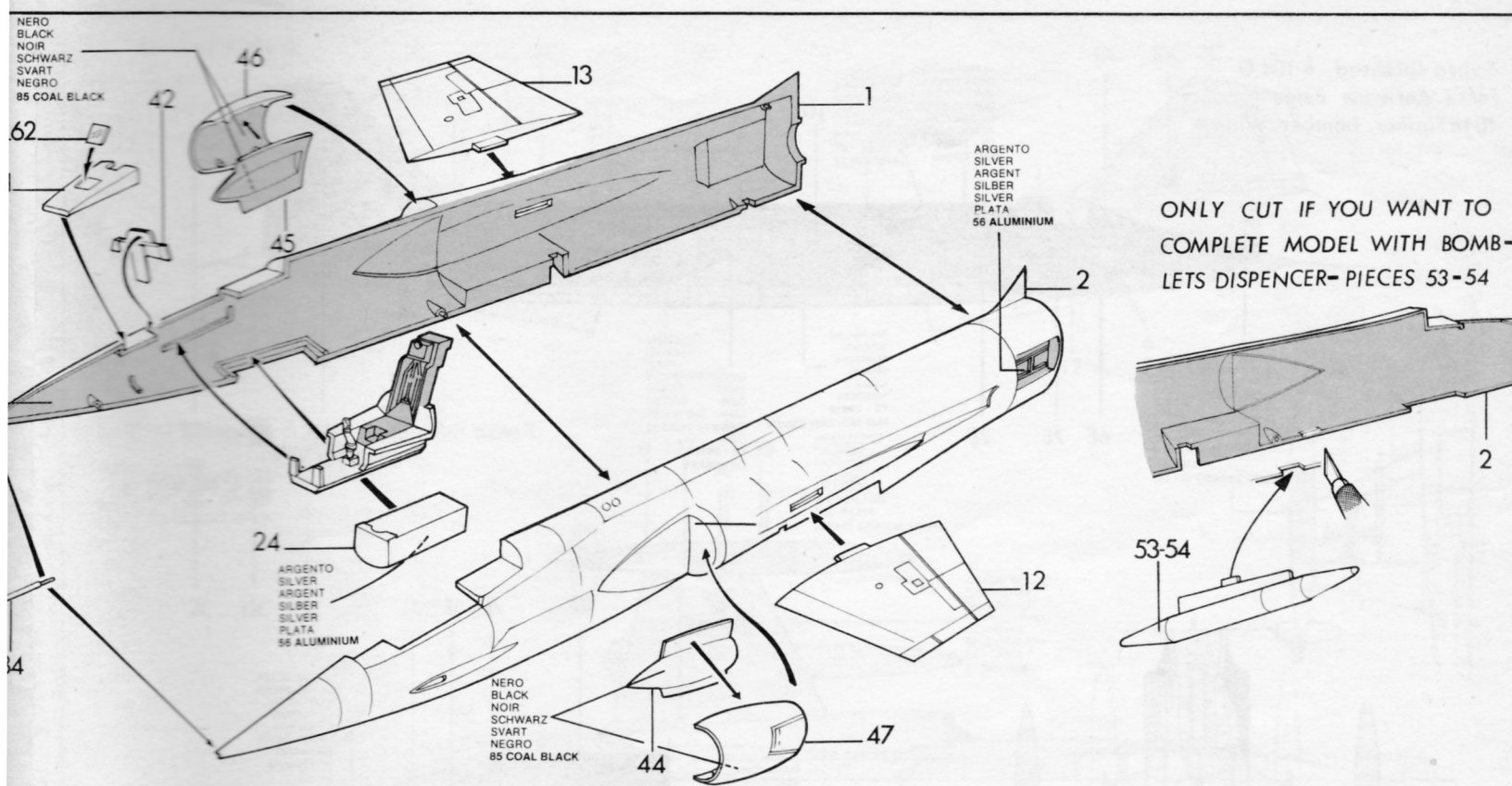
4



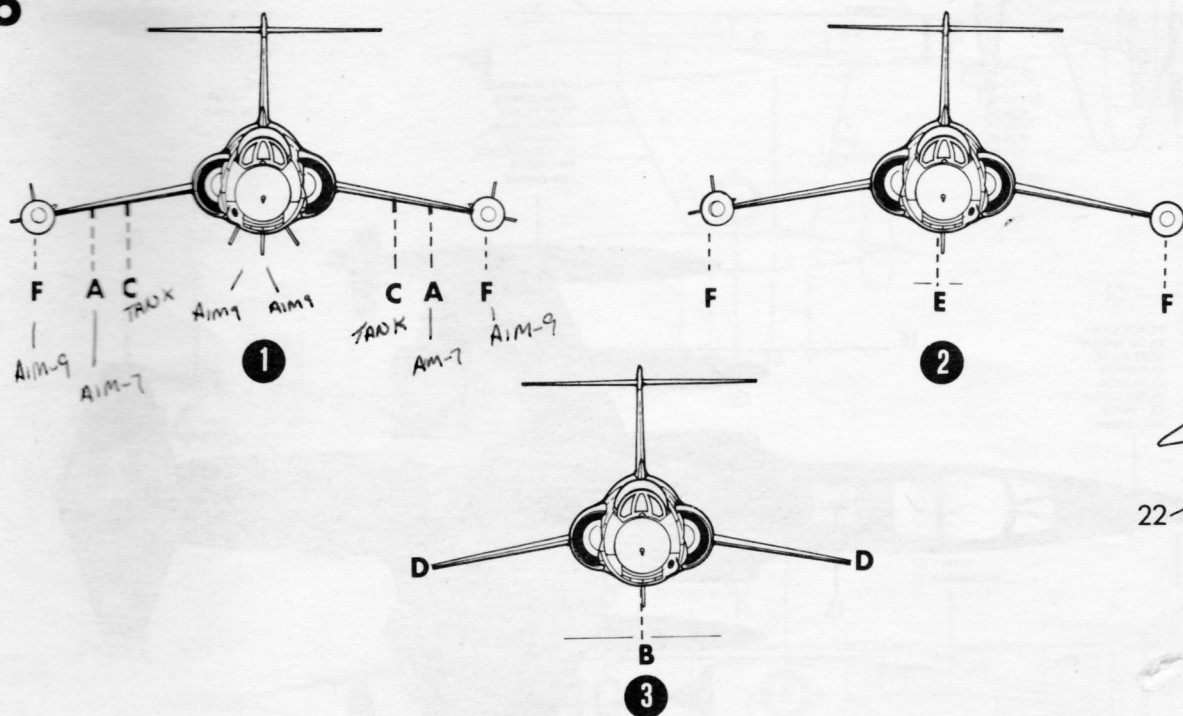
1



2

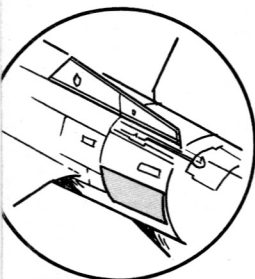


6



BEFORE ASSEMBLING CHOOSE PREFERRED POSITIONING

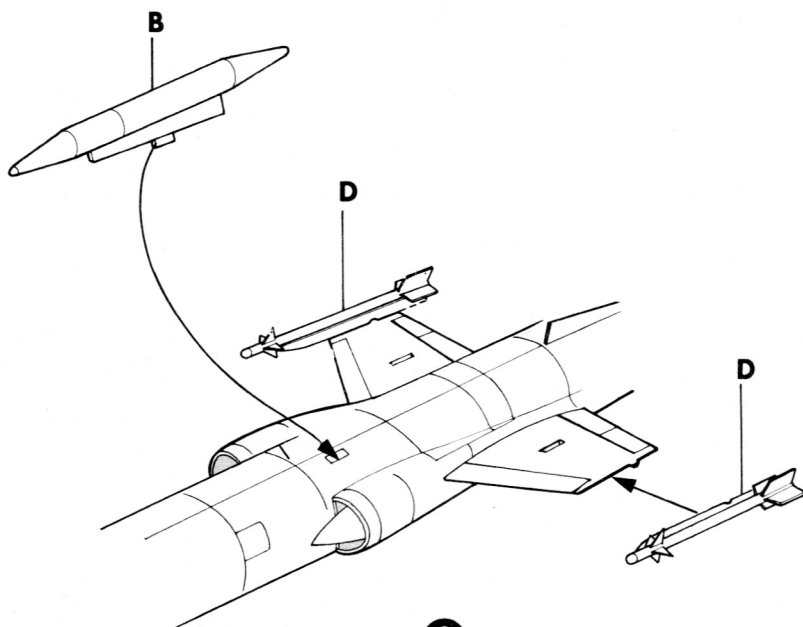
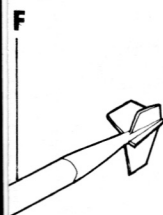
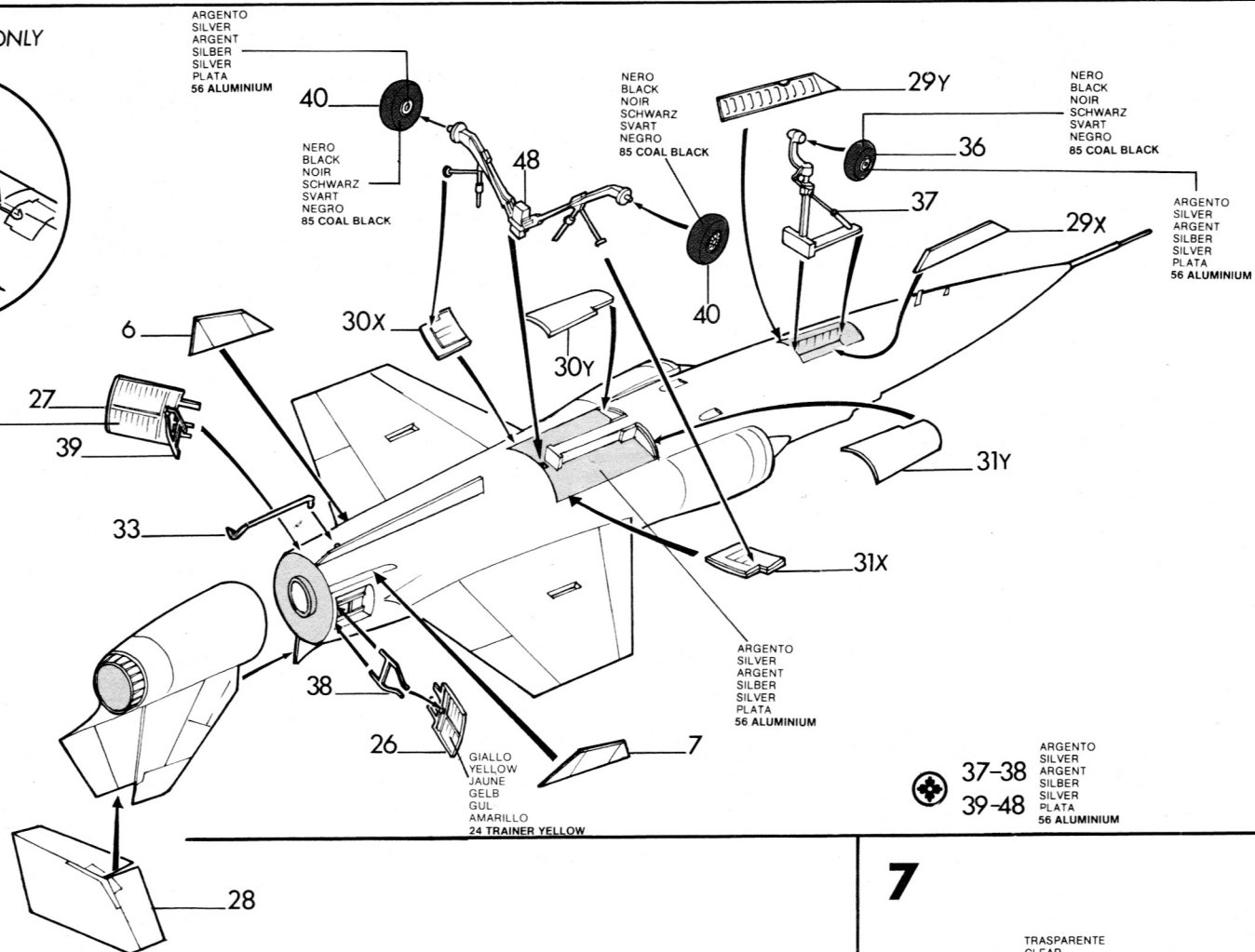
POSITIONING ONLY



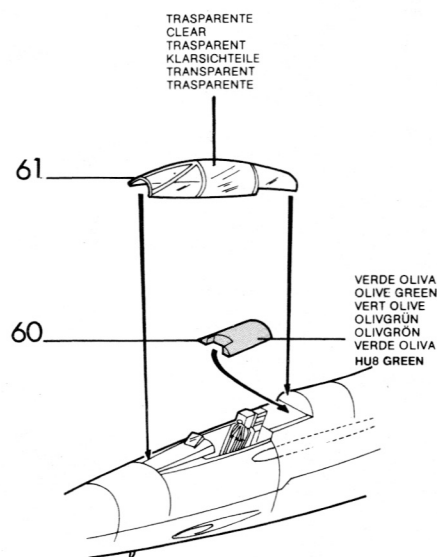
GIALLO
YELLOW
JAUNE
GELB
GUL
AMARILLO
24 TRAINER YELLOW



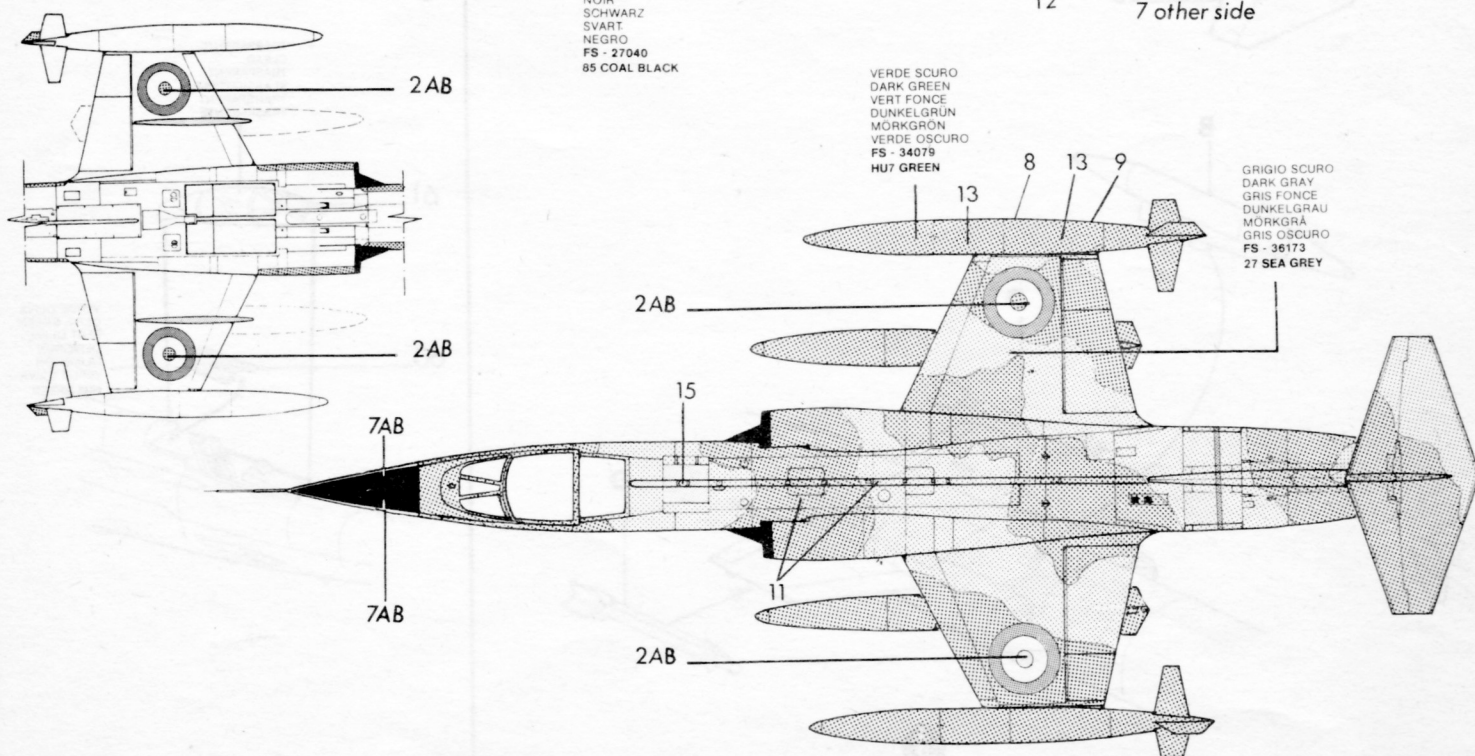
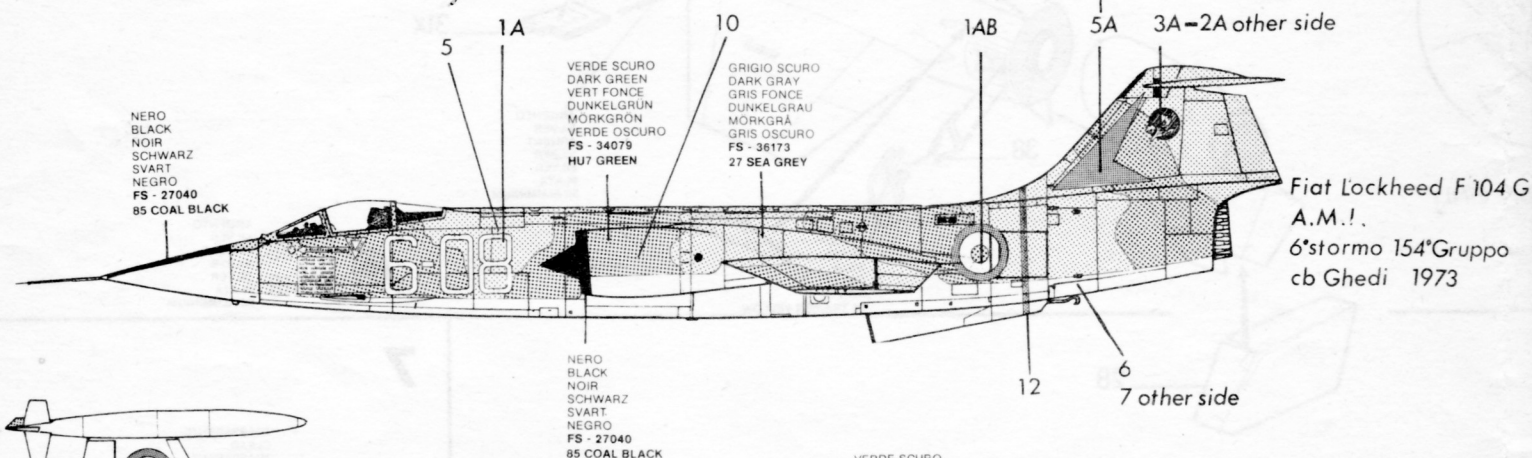
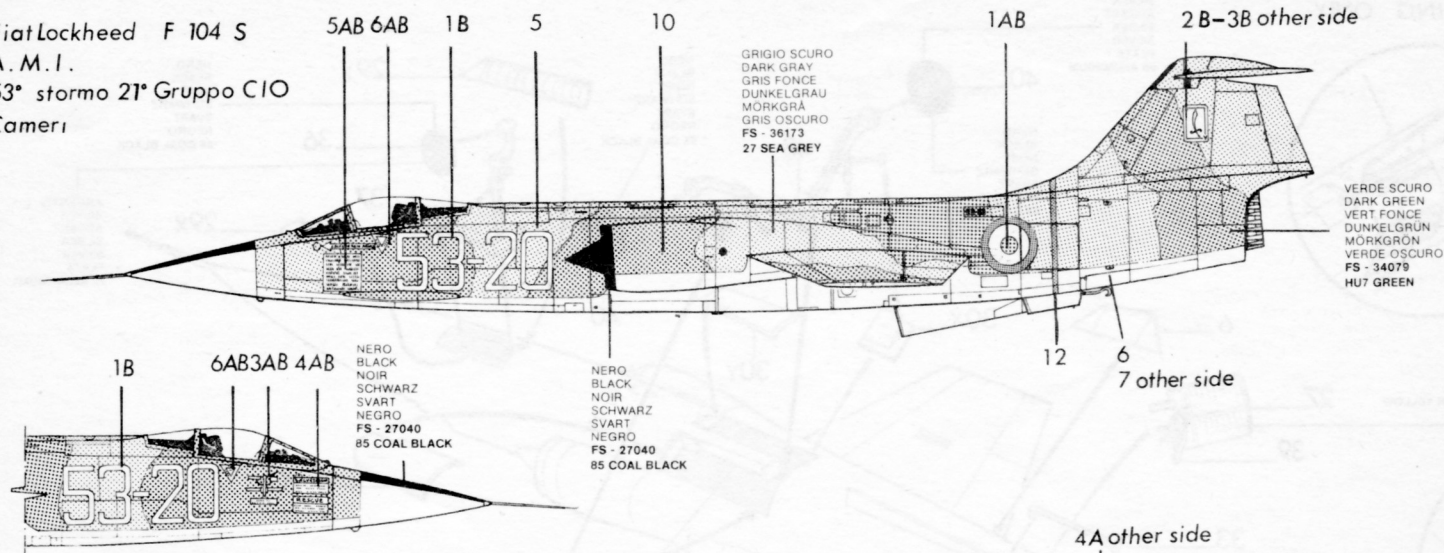
ION ONLY



7



FiatLockheed F 104 S
A.M.I.
53° stormo 21° Gruppo CIO
Cameri

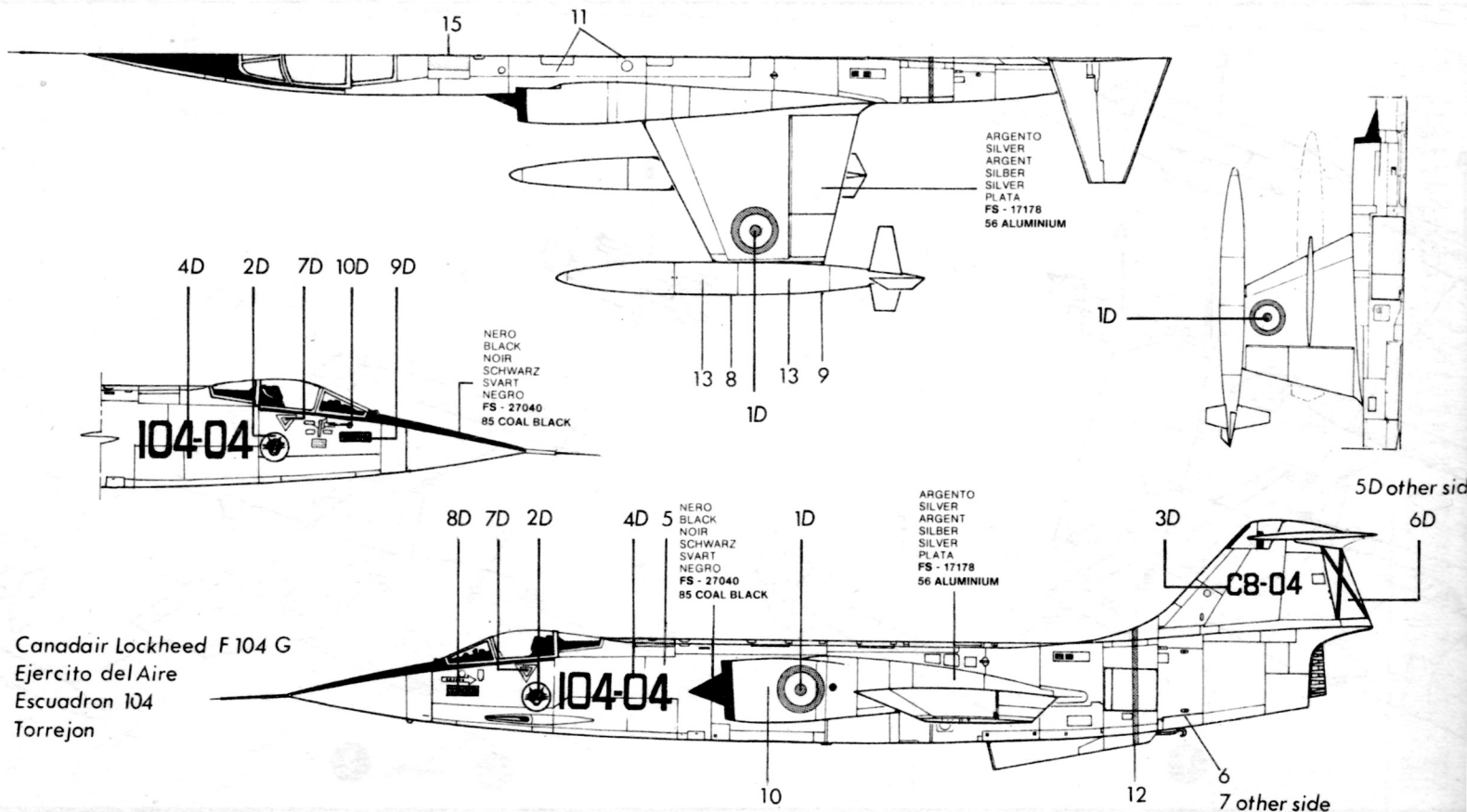
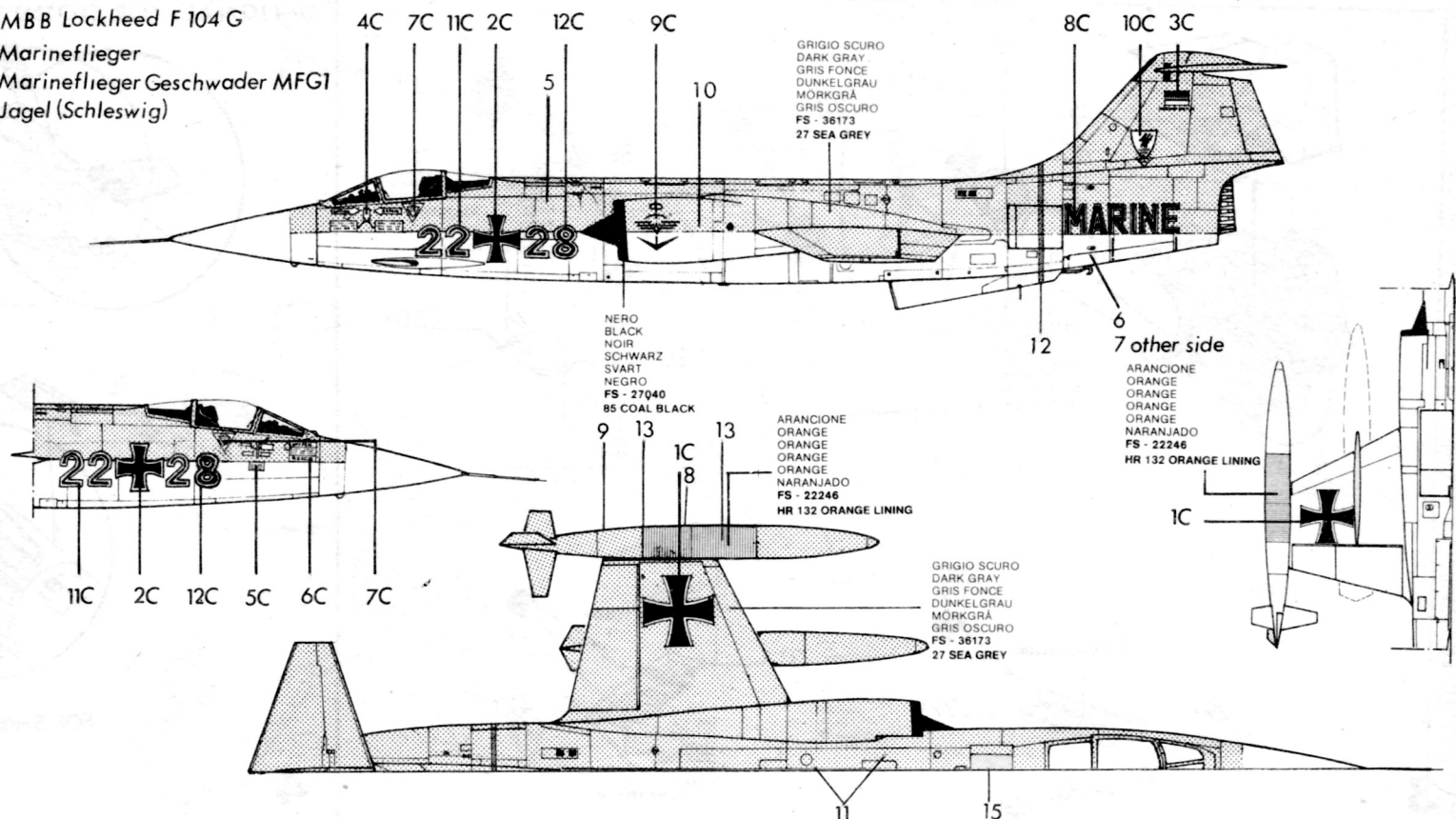


MBB Lockheed F 104 G

Marineflieger

Marineflieger Geschwader MFG1

Jagel (Schleswig)



Sabca Lockheed F 104 G
 Force Aérienne Belge
 10th Fighter bomber Wing

