



1/72 SCALE MODEL CONSTRUCTION KIT

L-T-V. A-7 D/E CORSAIR II

The aggressive-looking A-7 Corsair II light attack aircraft first entered service with the U.S. Navy in February 1967 and immediately endeared itself to its pilots for its ability to deliver ordnance on target with great precision. The Corsair II was the winner of a Navy design competition held in 1963 for a light-weight attack aircraft to replace the Douglas A-4 Skyhawk in USN service. Derived from the company's earlier F-8 Crusader design the prototype A-7 first flew on September 27, 1965, following an initial contract for seven prototypes. Differing from the F-8 mainly in having a shorter fuselage, non-afterburning turbofan engine for greater range and endurance and revised control surfaces for subsonic operations the Corsair entered the Vietnam war zone with VA-147 aboard the USS "Ranger" in November 1967, flying combat missions the following month. A total of 199 A-7As were built. In October 1966 the United States Air Force ordered the A-7D version with an Allison-built Rolls-Royce RB.168 Spey engine designated TF41-A-1 and incorporating more advanced avionics and a 20 mm M61 rotary cannon. A total of 645 Corsairs have been ordered by the USAF for use in the tactical role. The shipboard equivalent of the A-7D, is the A-7E, 618 of which have been ordered. Powered by a 15,000 lb. TF41-A-2 turbofan engine and incorporating the cannon of the USAF version, the E version entered USN service in mid-1969. A version entered for a Swiss Air Force attack competition has been designated A-7G while a supersonic version has been proposed for the US Marines. Six underwing stores pylons are common to both types of Corsair and can accommodate a variety of weapons. Maximum speed at sea level without stores is 699 m.p.h. and the tactical radius with 12-250 lb. bombs, cruising at 532 m.p.h. with a one hour loiter time is 512 miles. Transfers are provided for a US Navy A-7E of VA-146 and for a USAF A-7D of the 57th FWW, Luke AFB, Ariz.

Le A-7 Corsair II avion léger d'attaque à la silhouette agressive entra d'abord en service à US Navy en Février 1967 et immédiatement fut très apprécié par ses pilotes pour ses possibilités d'atteindre le but avec une grande précision. Le Corsair II fut le vainqueur du concours ouvert par la Navy en 1963 pour un projet d'avion léger d'attaque destiné à remplacer le Douglas A-4 Skyhawk, alors en service à l'USN - dérivés des plans de l'ancien F-8 Crusader, le prototype A-7 vola le 27 septembre 1965 suivi d'un premier contrat pour 7 autres prototypes. Différent du F-8 principalement par un fuselage plus court, un réacteur sans post-combustion pour améliorer le rayon d'action et l'endurance, une révision des surfaces de commande pour les vols à vitesse subsoniques - le Corsair entra en action dans la zone de guerre du Vietnam avec VA-147 à bord de U.S.S. "Ranger" en Novembre 1967 volant pour des missions de combat le mois suivant un total de 199 A-7 As furent construits. En Octobre 1966 la U.S.A.F. commanda la version A-7D avec un moteur Rolls Royce RB.168 construit par Allison immatriculé TF41-A-1 équipé d'une électronique plus avancée et d'un canon tournant de 20 m/m type M61 - un total de 645 corsairs ont été commandés par la USAF pour être utilisées dans des rôles tactiques. Le A-7E est un avion embarqué équivalent de l'A-7D ; il en a été commandé 618 Propulsé par un turboréacteur TF41-A-2 de 15.000 livres de poussée et comprenant le canon de la version USAF, la version E entre en service à la USN au milieu de 1969. Une version pour l'armée de l'air Suisse a été immatriculée A-7G pendant qu'une version supersonique a été proposée à US Marines. Six pylones sous les ailes sont communs aux 2 types de Corsair et peuvent transporter un armement divers. La vitesse maximale au niveau de la mer sans munitions est de 699 mph et le rayon d'action tactique avec 12.250 livres de bombes à la vitesse de 532 mph et une heure de battement est de : 512 miles. Des décalques sont fournies pour un US Navy A-7E de VA-146 et pour un USAF A-7D du 57° FWW, Luke AFB, Ariz.

Die Corsair II A-7 ging 1967 als Siegerentwicklung aus einer Wettbewerbsausschreibung der US-Marine für ein leichtes Angriffsflugzeug hervor und war als Ersatz der A-4 Skyhawk im aktiven Marinefliegerdienst gedacht. Aus der früheren F-8 Crusader abgeleitet, flog der A-7-Prototyp zum ersten Mal am 27. 9. 1965, fast einen Monat vor dem geplanten Termin, dem eine Vorserie von sieben Maschinen folgte. Der Hauptunterschied gegenüber der F-8 besteht im kürzeren Rumpf, einem nachbrennerlosen Triebwerk größerer Reichweite und Flugdauer sowie gänderten subsonisch-wirksameren Rudern. Erste Kampfeinsätze sah die A-7 A in Vietnam im November 1967 von Bord des Trägers USS Ranger, auf der die VA-147-Angriffsstaffel eingeschiff war. Insgesamt wurden 199 Flugzeuge dieser Baureihe hergestellt. Im Oktober bestellte die US-Luftwaffe eine A-7 D-Version, die mit einem Rolls-Royce RB 168 Spey Turbofan-Triebwerk ausgerüstet wurde, das Allison unter der Bezeichnung TF-41-A-1 in Lizenz herstellte. Weiter verbesserte Avionik und eine M.61-20 mm-Kanone (wie sie im Starfighter zum Einsatz kommt) wurden eingebaut. Die USAF bestellte weitere 645 Corsair II für das Taktische Luftwaffenkommando (TAC). Die bordgestützte Schwesterversion der A-7 D ist die A-7 E, von der 618 Stück in Auftrag gegeben wurden. Mit dem 6800 kp starken TF-41-A-2-Fanjettriebwerk und der M.61-Bordkanone der D-Baureihe kam die A-7 E ab Mitte 1969 in den Flottendienst der US Navy. Für die schweizerische Ausschreibung zum Ersatz der alten Venom und Hunter der Flugwaffe ging eine A-7 G-Version in den Wettbewerb, der noch andauert. Für die US-Marine wurde zudem eine weiter verbesserte Überschall-Ausführung vorgeschlagen. Für alle genannten Varianten gehören sechs Unterflügelstationen für eine Vielzahl von verschiedenen Rüstsätzen und Waffenlasten zur Standard-Ausrüstung. Die Höchstgeschwindigkeit in Seehöhe wird mit dem Allison-TF-41-A-1 (RR/RB. 168-62 Spey) von 6465 kp max. Schub (ohne Nachbrenner!) ohne Außenlast mit rund 1120 km/h angegeben. Mit rund 5,5 to Kampfzuladung beträgt der Kampfradius bei Marschgeschwindigkeit von ca. 855 km/h etwa 825 km, einschließlich einer Stunde Flugzeit im Einsatzraum. Unser Modell kann wahlweise mit Schiebebildern einer US-Navy A-7 E der VA-146-Staffel oder einer USAF A-7 D der 65sten Jabostaffel des TAC versehen werden, die auf dem Fliegerhorst Nellis, Nevada, stationiert ist.

GENERAL INSTRUCTIONS

It is recommended that exploded views are studied and assembly practised before cementing together. Note: small parts are best painted before assembly. Parts should be as drawn and any moulded tabs adhering to parts removed before assembly. All parts are numbered; assemble in sequence.

IF STAND IS TO BE USED CUT AWAY WALL OF PLASTIC FROM STAND SLOT IN FUSELAGE UNDERSIDE.

INSTRUCTIONS GENERALES

Il est recommandé d'étudier avec soin les dessins et de s'exercer au montage avant de coller les pièces. On peint plus facilement les petites pièces avant de les assembler. Les pièces doivent coincider avec les dessins et on doit séparer les supports des pièces avant d'assembler celles-ci. Toutes les pièces sont numérotées et doivent être montées en ordre.

DANS LE CAS OU CE MODELE DOIT ETRE MONTÉ SUR UN SOCLE, DÉCOUPEZ L'EMPLACEMENT DANS LE FUSELAGE.

ALLGEMEINE BAUTIPS

Anordnung und Vollzähligkeit aller Bauteile nach Anleitung, Abbildungen und Deckbild überprüfen. Vor Bemalung und Montage Gussgrate entfernen und Teilepassung ungeleimt probieren. Nur nächstbenötigte Teile von Gussrippen lösen bzw. Sichtbeutel entnehmen. Baufolge entspricht der Teilnummierung. Einbauteile vorab bemalen.

FALLS DAS MODELL AUF EINEN STANDER MONTIERT WERDEN SOLL SCHNEIDEN SIE DEN WERKSTOFF AUS DEM SCHLITZ IN DEM FLUGZEUGGRUMPF

CEMENT
 COLLE
 KLEBEN

SPECIAL INSTRUCTIONS

Optional parts and transfers are provided in this kit for two versions: A-7D (USAF) and A-7E (US Navy). For model with retracted undercarriage omit parts 7, 8, 19-25, 34, 35 and cement all doors in closed positions. For Navy version with lowered undercarriage outer wings 13, 16 may be cemented in vertical position. For both versions with lowered undercarriage suitable weight such as Plasticine should be added to nose before cementing part 10.

TRANSPARENCY
 TRANSPARENT
 KLARSICHTTEIL

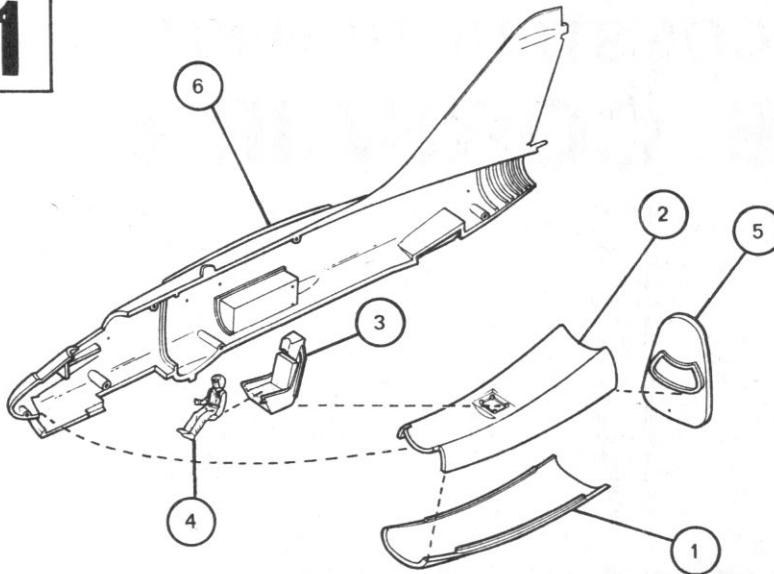
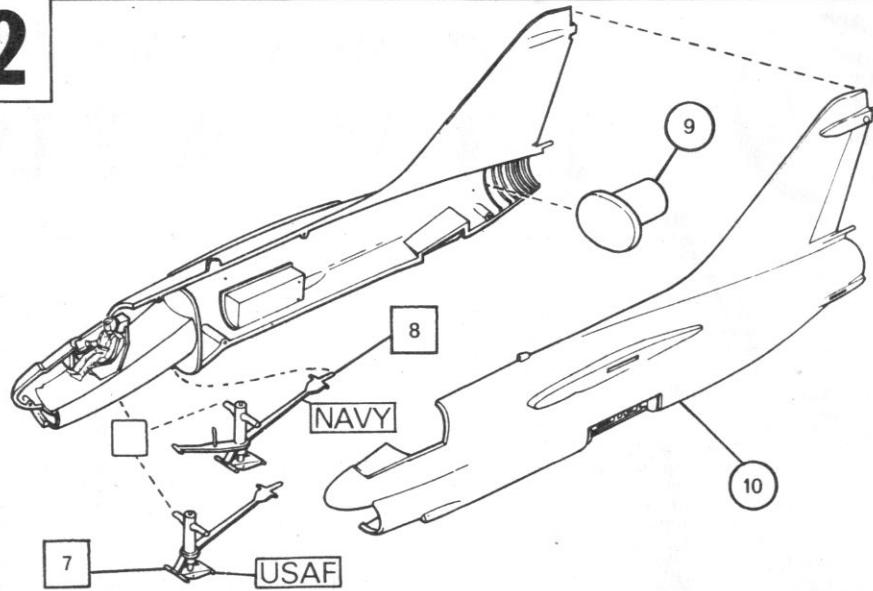
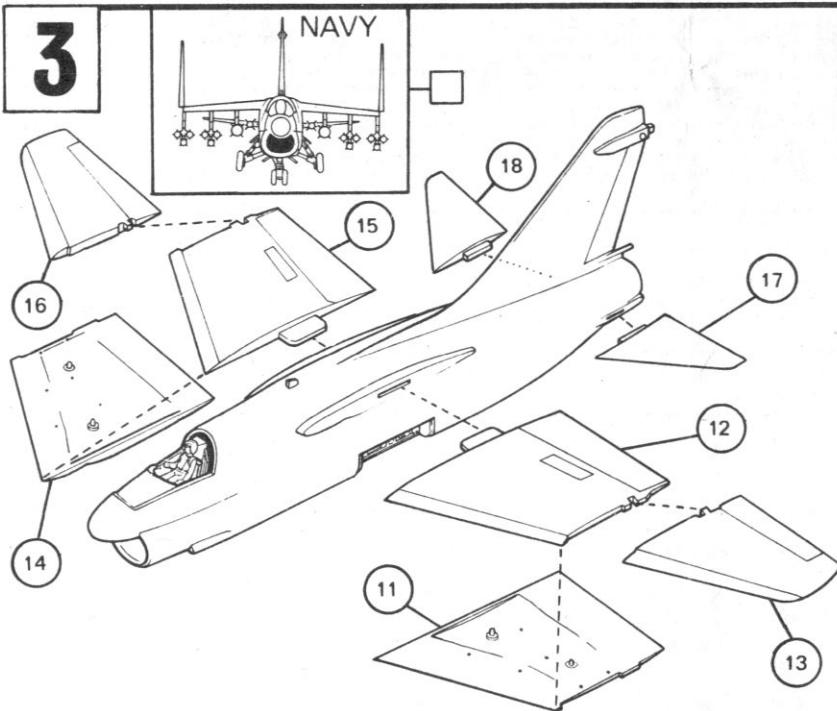
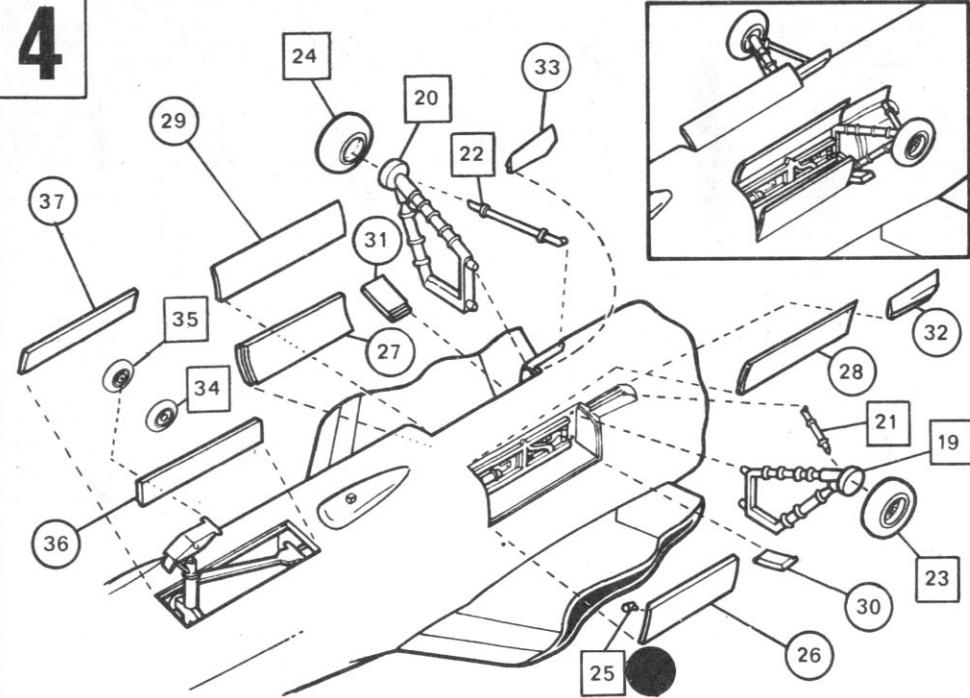
INSTRUCTIONS SPECIALES

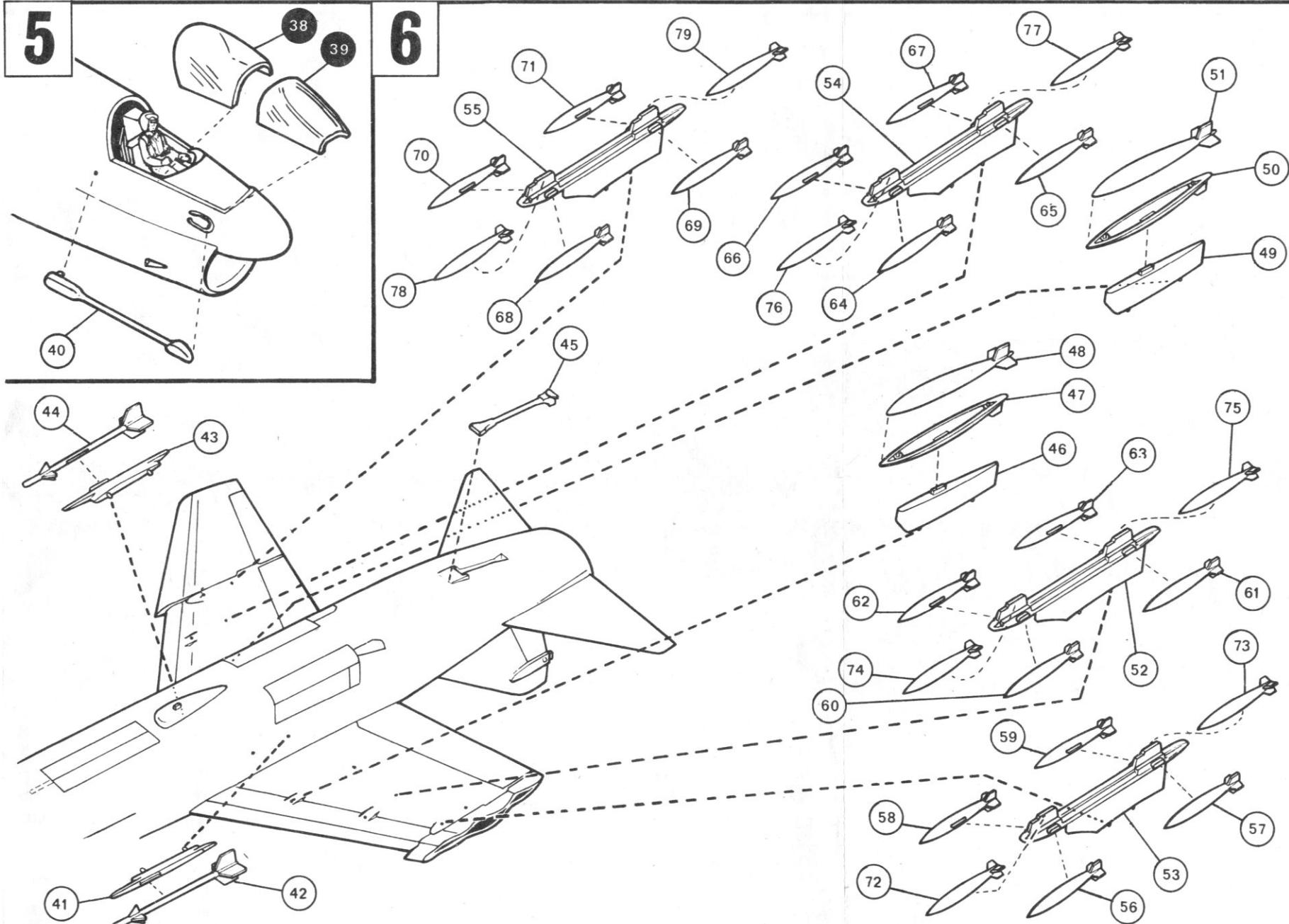
Des pièces en option et des décalques sont fournies dans cette boîte pour deux versions: A-7D (U.S.A.F.) et A-7E (US Navy). Pour un modèle à train d'atterrissement rentré omettre les pièces 7, 8, 19-25, 34-35 et coller toutes les portes en position fermée. Pour la version Navy avec train sorti les extrémités d'ailes 13, 16 doivent être collées en position verticale. Pour les deux versions avec train sorti ajouter de la Plasticine devant de coller la pièce 10.

ALTERNATIVE PARTS
 ALTERNATIVE PIECE
 WECHSELBAUTEIL

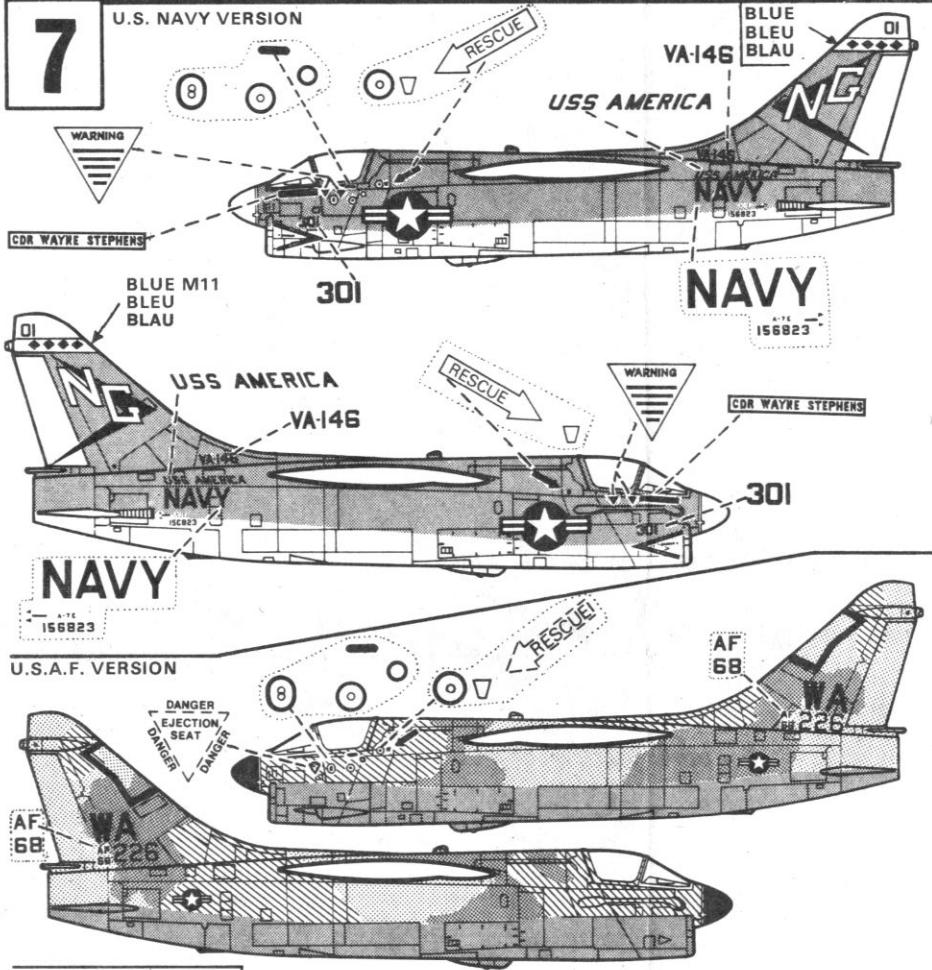
SONDERHINWEISE

Alternativteile und -abziehbilder für zwei Versionen sind im Bausatz enthalten: A-7D (USAF) und A-7E (US-Marine). Bei Fahrwerk EIN Teile (7, 8, 19-25, 34, 35) weglassen und Fahrwerkklappen „ZU“ anbringen. Bei der Marineversion können die Faltflügel bei Fahrwerk AUS in aufgeklappter Stellung vertikal (Teile 13, 16) montiert werden. Beide Versionen benötigen bei Fahrwerk AUS Bugballast (Knetgummi, Bleischrot), der zweckmäßigerweise vor Anbringen von Teil (10) eingebracht wird.

1**2****3****4**



7

**U.S. NAVY VERSION**

LT. GREY M13: Upper surfaces.

WHITE G3: Undersurfaces, aircraft nose, bombs, rockets, panels on upper surfaces of tailplane, ailerons, wing flaps and rudder.

FLESH M7: Hands and face of pilot.

SILVER G8: Tailplane roots.

BLACK M6: Wheelytires, interior of jet pipes, cannon barrel.

U.S.A.F. VERSION

DK. GREEN M17: GREEN M3: over EARTH DK. BROWN M5: to give camouflage effect.

LT. GREY M13: Undersurfaces.

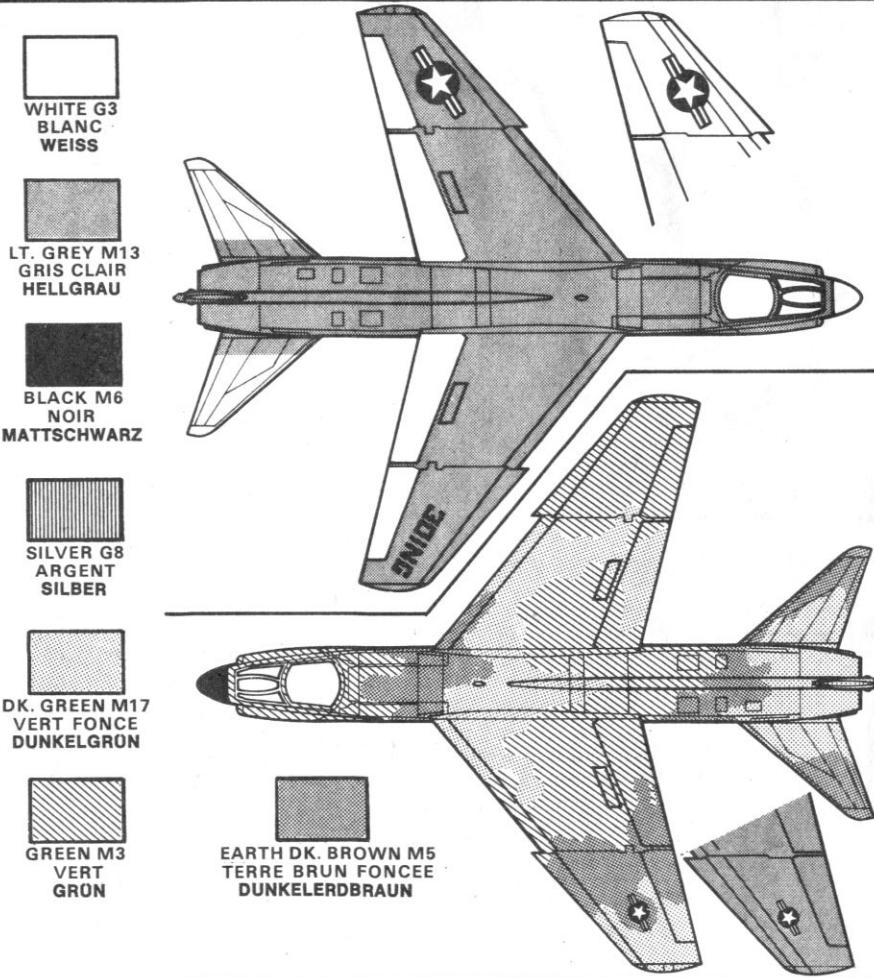
SILVER G8: Wheel hubs.

FLESH M7: Hands and face of pilot.

BLACK M6: Wheel tyres, interior of jet pipe, cannon barrel.

WHITE G3: Bombs and rockets.

Apply transfers, separate into required subjects dip in warm water for a few minutes, slide off backing into position shown in illustration.

**GRIS CLAIR M13:** Toutes les surfaces supérieures.**BLANC G3:** Toutes les surfaces inférieures, le nez de l'avion, bombes, fusées, panneaux de la surface supérieure du stabilisateur de queue, ailerons, volets d'ailes, gouvernail.**CHAIR M7:** Figure et mains du pilote.**ARGENT G8:** Emplanture du stabilisateur.**NOIR M6:** Pneus, intérieur des tuyères de réacteur, canon.**VERT FONCE M17: VERT M3:** sur TERRE BRUN FONCEE M5: Pour l'effet de camouflage.**GRIS CLAIR M13:** Les surfaces inférieures**ARGENT G8:** Moyeux de roues.**CHAIR M7:** Figure et mains du pilote.**NOIR M6:** Pneus, intérieur des tuyères de réacteur, canon.**BLANC G3:** Bombes et fusées.

Détacher les emblèmes et appliquer les décalques désirés—tremper les décalques quelques minutes dans de l'eau, attendre qu'elles glissent facilement sur le papier support et les mettre en place.

HELLGRAU (M13): Oberseiten**WEISS (G3):** Unterseiten, Radnase, Bomben, Raketen, Felder auf Leitwerkoberseiten, Querruder, Landeklappen und Ruder**FLEISCH (M7):** Gesicht, Hände des Piloten**SILBER (G8):** Leitwerkwurzeln**MATTSCHWARZ (M6):** Radreifen, Kanonen, Jetdüse (innen)**DUNKELGRON (M17) + GRUN (M3) über DUNKELERDBRAUN (M5):** Oberseiten lt. Tarnschema**HELLGRAU (M13):** Unterseiten**SILBER (G8):** Radkappen**FLEISCH (M7):** Hände, Gesicht des Piloten**MATTSCHWARZ (M6):** Radreifen, Kanonen, Jetdüse (innen)**WEISS (G3):** Bomben, Raketen

Vor Anbringen der Schiebebilder Bemalung fertigstellen. Bilder einzeln ausschneiden, einweichen, naß auf aufschieben, andrücken, glätten, ausrichten und trocknen.

PRINTED IN ENGLAND



L.T.V. A-7 D/E CORSAIR II

U.S. NAVY LIGHT ATTACK-BOMBER



1/72 MODEL KIT - MODELE REDUIT