



# 1/72 SCALE MODEL CONSTRUCTION KIT

# F-84F THUNDERSTREAK

The swept wing Thunderstreak can trace its ancestry back to the Second World War and Republic's famous P-47 Thunderbolt, for it was around the basic Thunderbolt shape that the early XP-84 straight wing jet fighter was designed. First flown in prototype form in February 1946, the P-84 Thunderjet entered USAF service during 1947 and by 1950 equipped six Wings. Korea, and the F-84 found itself outclassed in the fighter role by the MIG-15 with the result that it was assigned ground attack duties, a role to which it was found to be particularly suited. Final version of the Thunderjet was the G produced up to 1953 pending deliveries of the improved F-84F Thunderstreak. The outcome of the continual quest for higher performance, the F-84F combined a new swept tail unit and wings with a slightly modified Thunderjet fuselage and, following initial manufacturing difficulties, production examples entered Strategic Air Command service in the middle-fifties as long-range escort fighters. Six .50cal machine guns was the standard fixed armament while underwing stores could be carried on four main pylons. With the 7,200lb thrust Wright J65 engine (the British Sapphire built under licence), the F-84F attained a top speed of 685m.p.h. at sea level and had a combat ceiling at combat weight of 42,250ft. Normal combat radius was 805 miles. As well as equipping America's Tactical Air Command from 1957, Thunderstreaks flew with many NATO countries including Belgium, the Netherlands, Italy, Greece, Turkey, Germany and France. Of these it was to the reborn German Air Force that most F-84Fs were delivered, over 500, while the Suez crisis in 1956 saw the type's only combat usage when French aircraft operated against Egyptian targets. The optional markings supplied with this kit are for an F-84F of the 77th Fighter Bomber Sqn. 20th FBW USAF based at RAF Weathersfield in 1956 and for a Luftwaffe F-84F of JagbG 34. Dimensions: Span 33ft 7in, length 43ft 5in. A total of 2,711 Thunderstreaks was built.

Le Thunderstreak a ailes en flèche peut suivre la trace de ses ancêtres de la Seconde Guerre Mondiale, et celle du fameux P.47 Thunderbolt. Car ce fut en partant des lignes de base du Thunderbolt que fut dessiné le premier XP 84 chasseur à réaction à ailes rectilignes. Après le premier vol du prototype en février 1946, le P 84 Thunderjet entra en service à USAF en 1947 et équipait 6 escadrilles en 1950. En Corée, le F 84 se trouva lui même surclassé comme chasseur par le MIG 15, aussi fut-il utilisé seulement pour les attaques au sol, rôle pour lequel il fut prouvé qu'il était particulièrement doué. La version finale du Thunderjet fut le G, fabriqué jusqu'en 1953 en attendant la fourniture de l'avion amélioré F 84 F Thunderstreak. En conséquence, de la recherche continuelle pour de plus hautes performances, le F 84 F combinait des ailes et une queue en flèche, avec un fuselage de Thunderjet légèrement modifié. Après les premières difficultés de fabrication, quelques appareils entrèrent au Stratégic Air Command vers le milieu des années 50 comme chasseurs d'escorte à long rayon d'action. Six mitrailleuses de 12,7 m/m constituaient l'armement standard fixe tandis que des munitions pouvaient être transportées sous les ailes. Avec son moteur wright J65 de 3265 kp de poussée (c'était le Sapphire anglais construit sous licence) le F 84 F avait une vitesse maximale de 1100 km/h au niveau de la mer et avait un plafond de 12860 m avec son équipement de combat. Le rayon d'action normal en combat était de 1370 km. Tout en équipant l'US Tactical Air Command depuis 1957, les Thunderstreaks volèrent dans de nombreux pays de l'OTAN, y compris la Belgique, la Hollande, l'Italie, la Grèce, la Turquie, l'Allemagne et la France. En dehors de cela, ce fut à l'armée renaissante de l'Air Allemande que beaucoup de F 84 F furent livrés, plus de 500. Pendant la crise de Suez en 1956 on vit seulement ce modèle en combat quand les avions français opérèrent contre les objectifs égyptiens. Les marques en option fournies dans cette boîte sont celles d'un F 84 F de la 77ème escadrille de chasseurs bombardiers 20ème FBW USAF basée à RAF Weathersfield en 1956 et pour un F 84 F de la Luftwaffe de JagbG 34. Envergure 10,236 m. longueur 13,233 m. Il a été construit un total de 2711 Thunderstreaks.

Eigentlich geht die Entwicklung des pfeil-geflügelten Thunderstreak-Jägers zurück in die Zeit des Zweiten Weltkrieges und auf die berühmte P-47 „Thunderbolt“. Dies läßt sich auch aus der Formgebung der ersten Prototypen XP-84, wie die gradflügeligen Strahljäger hießen, ersehen. Nach dem Erstflug des Prototyps im Februar 1946 erhielten die ersten USAF-Staffeln die Serienmaschinen P-84 im Laufe des Jahres 1947. Bis 1950 waren bereits sechs Geschwader mit diesem Jet ausgerüstet. Doch schon wenige Jahre später zeigte sich in Korea, daß die F-84 der MIG-15 unterlegen war und danach aus schließlich in der Jagdbomberrolle zum Einsatz kam, wo sie sich sehr gut bewährte. Die letzte Version der Thunderjet-Reihe, die F-84G, wurde noch bis 1953 gebaut, dann aber durch die verbesserte und auch äußerlich veränderte F-84F Thunderstreak ersetzt.

Die Forderung nach ständiger Steigerung der Flugleistungen führte zur Konstruktionsänderung und Einführung aerodynamisch günstigerer, gepfeilter Tragflächen und Leitwerke. Auch der Rumpf der Thunderjet wurde modifiziert und nach anfänglichen Schwierigkeiten in der Serienfertigung dieses neuen Jägers wurden die ersten Exemplare als Langstrecken-Begleitjäger an das Strategische Luftwaffenkommando (SAC = Strategic Air Command) ab Mitte der Fünfziger Jahre geliefert. Als Standardbewaffnung dienten sechs 12,7 mm MG's, zusätzlich konnten an vier Flügelstationen verschiedene Abwurflasten mitgeführt werden. Mit einem Wright J-65 Strahltriebwerk (Lizenzausführung der britischen Sapphire-Turbine) von 3 265 kp Standschub erreichte die F-84-F in Seehöhe eine Höchstgeschwindigkeit von rund 1 100 km/h sowie eine Dienstgipfelhöhe von 12 860 m mit Kampfladung. Der normale Kampfradius betrug 1 370 km.

Nachdem die Ausrüstung der Staffeln des Taktischen Luftwaffen-Kommandos der USAF ab 1957 abgeschlossen war, gingen beträchtliche Stückzahlen aus der weiterlaufenden Produktion an die NATO-Luftwaffen, so u. a. an die belgische, griechische, holländische, italienische und französische Luftwaffe. Die größte Anzahl erhielt indessen die im Wiederaufbau befindliche deutsche Luftwaffe mit mehr als 500 F-84F. Der bisher einzige Kampfeinsatz sah diese Jagdbomber während der Suez-Krise 1956, bei der Franzosen mit Thunderstreaks gegen ägyptische Ziele flogen. Insgesamt sind 2 711 Thunderstreaks gebaut worden. Abmessungen: Spannweite 10,236 m, Länge 13,233 m.

Die im Bausatz enthaltenen Markierungen ermöglichen die Kennzeichnung zweier verschiedener Thunderstreaks. Einmal einer F-84F der 77. Jagdbomberstaffel des 20. Jagdbombengeschwaders der USAF, die 1956 in RAF Weathersfield stationiert war, zum anderen kann eine F-84F der deutschen Luftwaffe, zum Jagdbombengeschwader 34 gehörig, gebaut werden.

## GENERAL INSTRUCTIONS

It is recommended that exploded views are studied and assembly practised before cementing together. It is advisable for such items as figures, interior details and all small parts to be painted before assembly, using colour guide for reference. Parts should be as drawn and any moulded tabs adhering to parts removed before assembly. All parts are numbered. Assemble in number sequence. IF DISPLAY STAND IS TO BE USED CUT AWAY WALL OF PLASTIC FROM STAND SLOT IN FUSELAGE UNDERSIDE.

## INSTRUCTIONS GENERALES

Il est recommandé de bien étudier les dessins et d'essayer les assemblages avant de les coller. Pour les petites pièces, les figures et les détails de l'intérieur, il est conseillé de les peindre avant de les assembler et de se référer au guide des coloris. Les pièces doivent être semblables au dessin, et toutes les adhérences de moulage doivent être enlevées avant l'assemblage. Toutes les pièces sont numérotées. Elles doivent être assemblées en respectant leur ordre numérique. SI LE SUPPORT EST UTILISÉ, DÉCOUPER LE DESSOUS DU FUSELAGE POUR Y PLACER L'ENTAILLE DU BRAS DU SUPPORT.

## ALLGEMEINE BAUTIPS

Anordnung und Vollzähligkeit aller Bauteile nach Anleitung, Abbildungen und Deckelbild überprüfen. Vor Bemalung und Montage Gussgrate entfernen und Teilepassung ungeleimt probieren. Kleine Bauteile, wie Figuren, Innendetails usw. vor Montage fertig bemalen, dazu Farbinhweise beachten. Nur nächstbenötigte Teile von Gussrippen lösen bzw. Sichtbeutel entnehmen. Baufolge entspricht der Teilenummerierung. BEI VERWENDUNG DES MODELLSTÄNDERS VOR DEM RUMPFZUSAMMENBAU STÄNDERSCHLITZ (VORGEPRÄGT!) AUSSCHNEIDEN UND GENAU EINPASSEN.



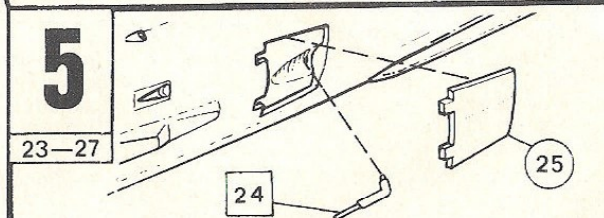
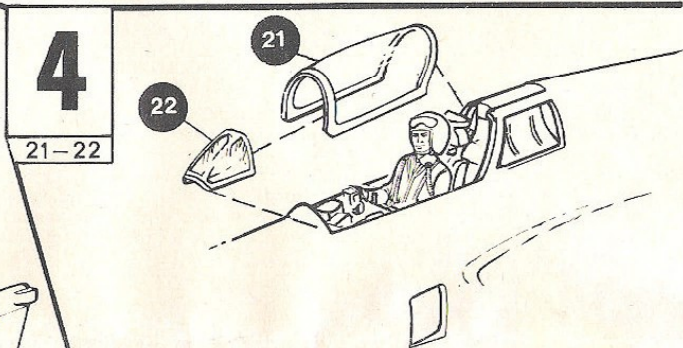
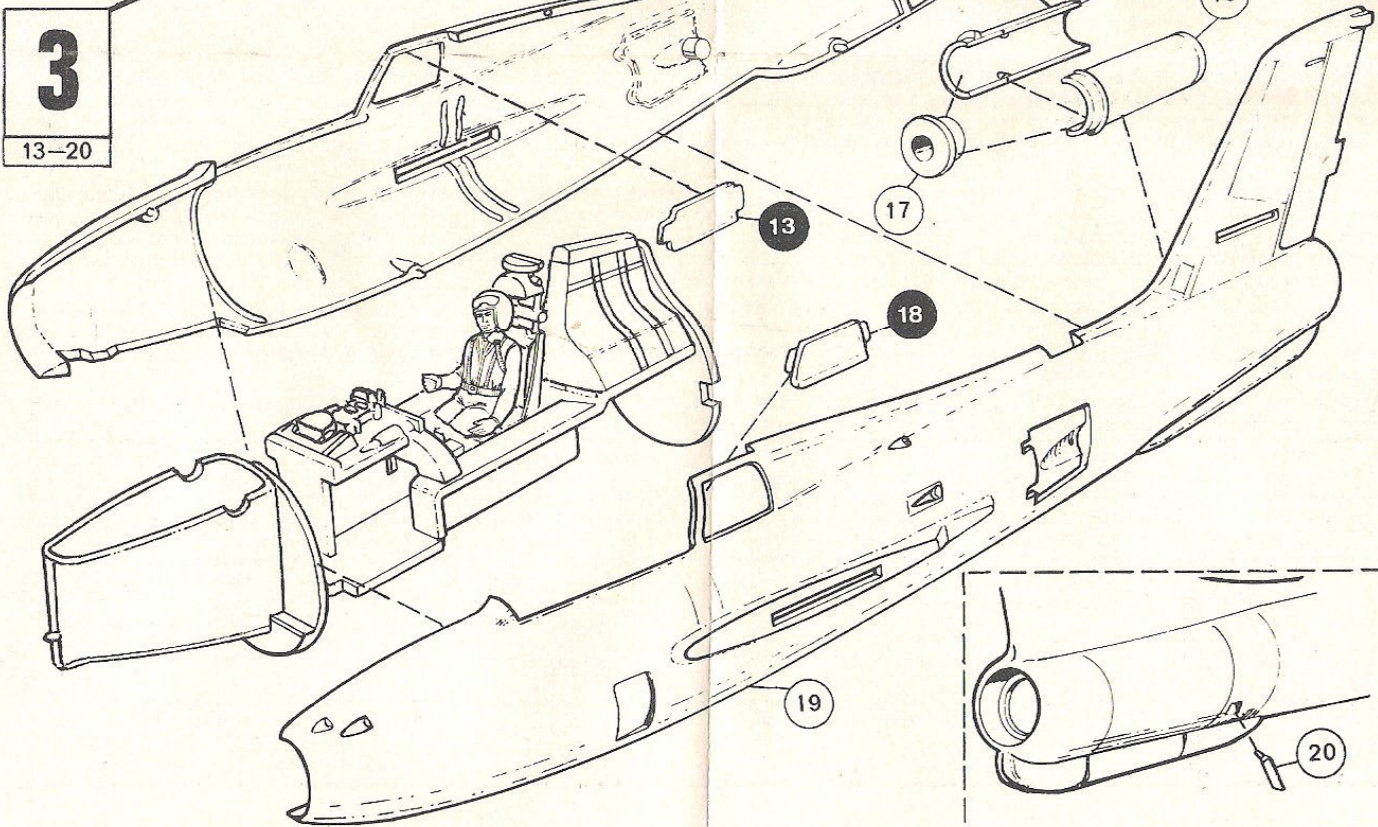
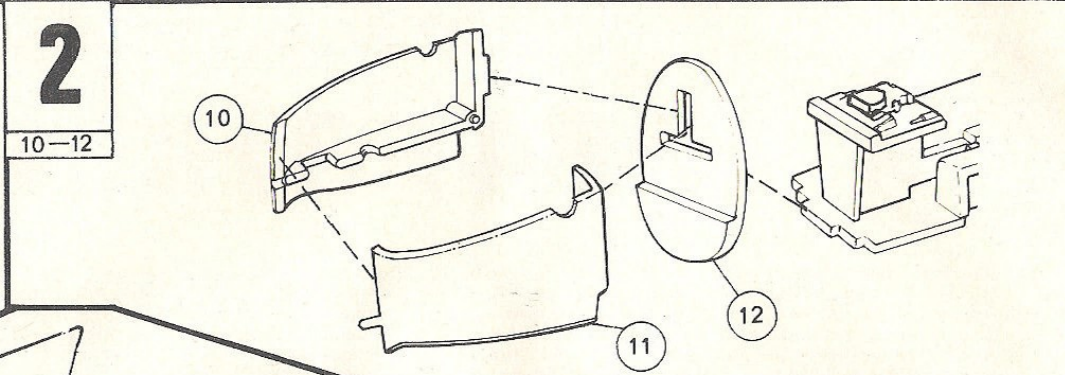
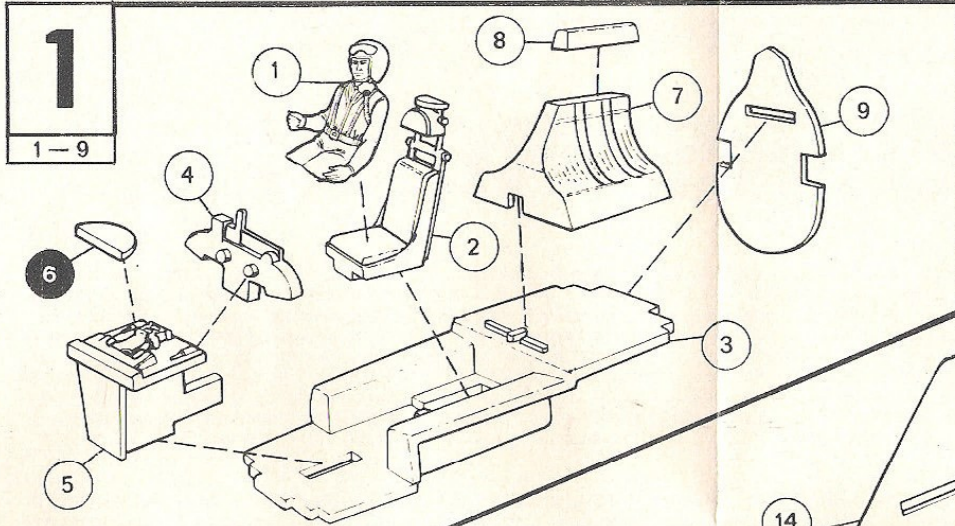
CEMENT  
COLLE  
KLEBEN



TRANSPARENCY  
TRANSPARENT  
KLARSICHTTEIL



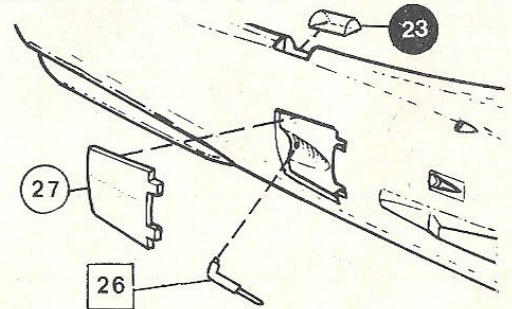
ALTERNATIVE PARTS  
ALTERNATIVE PIECE  
WECHSELBAUTEIL

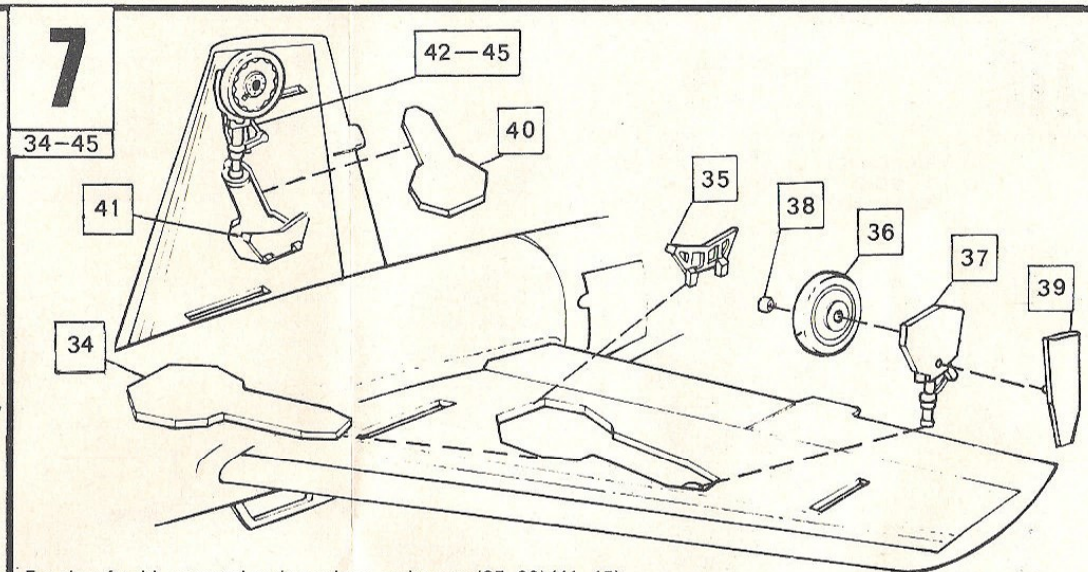
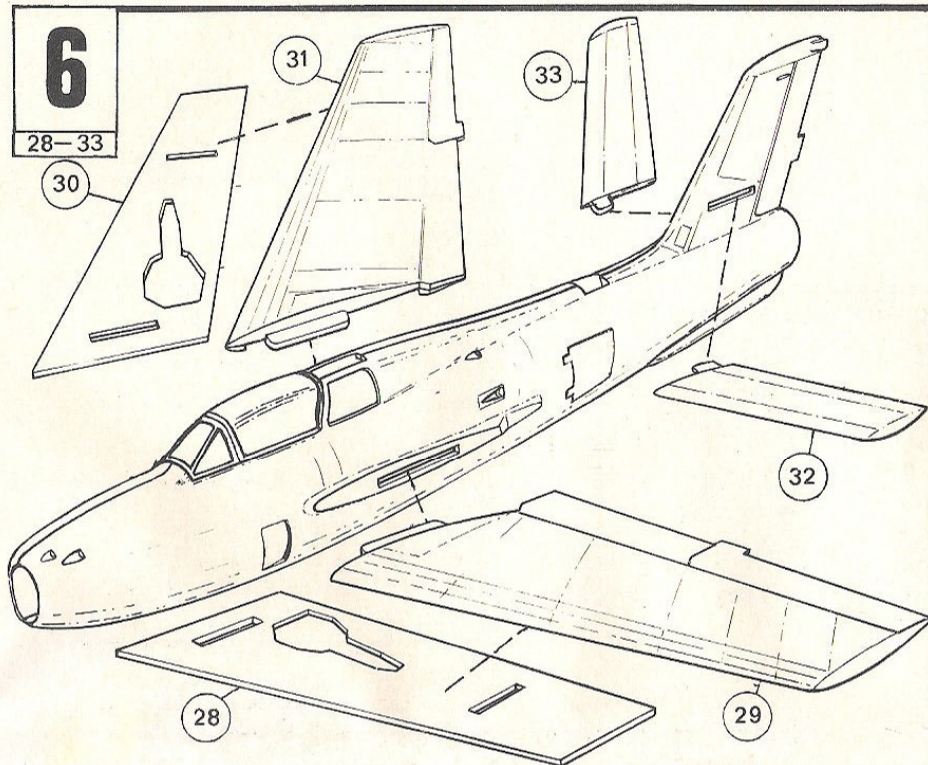


Note: Dive brakes 25, 27 can be cemented in open or closed position. Omit parts 24, 26 for closed position

Note: Les freins de piqué 25, 27 peuvent être collés en position ouverte ou fermée. Omettre les pièces 24, 26 pour la position fermée.

Luftbremsen (25, 27) wahlweise AUF oder ZU montieren, in geschlossener Stellung Teile (24, 26) weglassen.

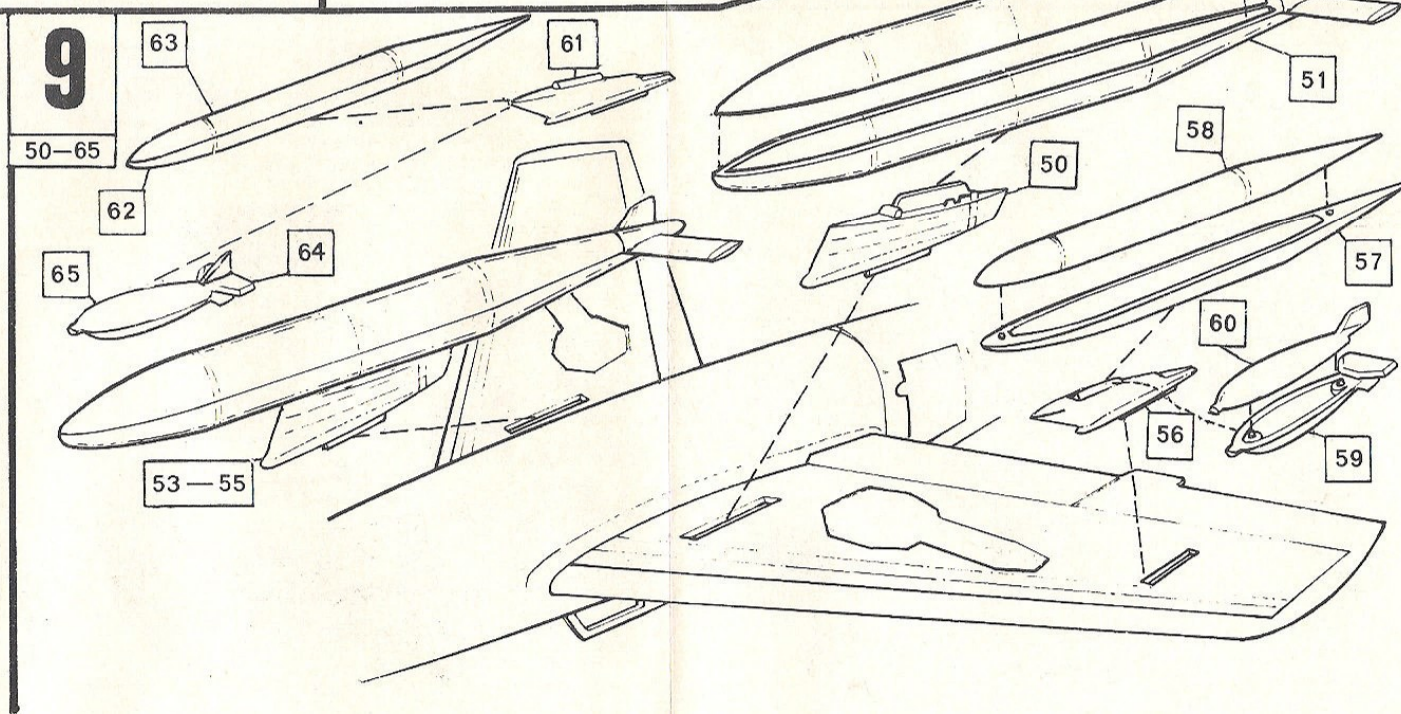
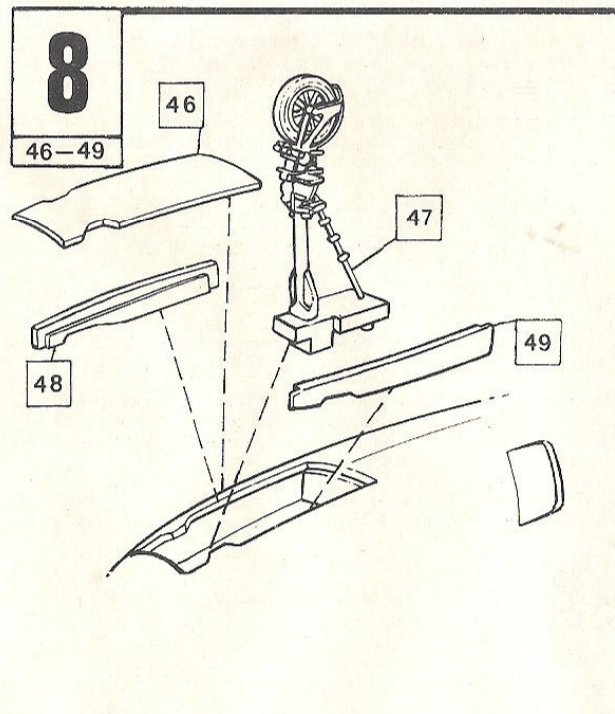


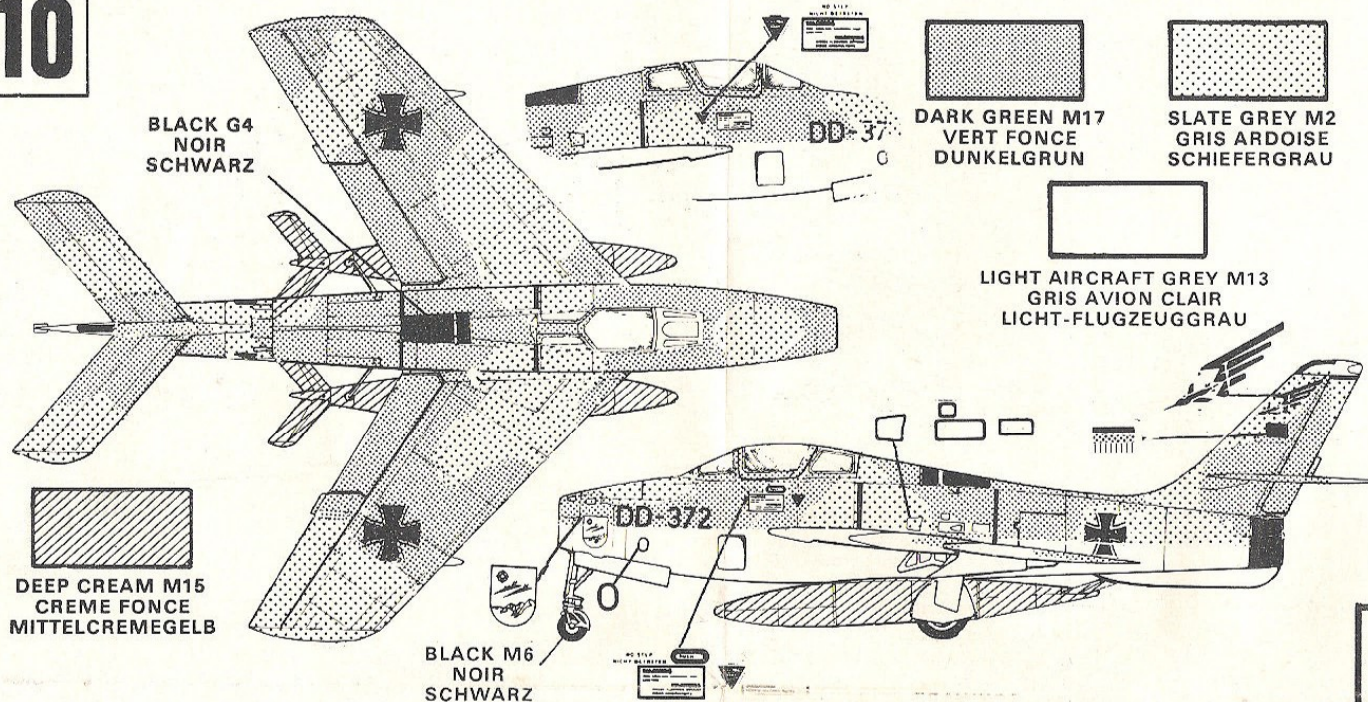


For aircraft with retracted undercarriage, omit parts (35-39) (41-45) (47-49) and cement parts 34, 40, 46, in closed position

Pour un avion à train d'atterrissage rentré, omettre les pièces (35-39) (41-45) (47-49) et coller les pièces 34, 40 et 46 en position fermée.

BEACHT: Bei Fahrwerkstellung EIN: Teile (35-39), (41-45) und (47-49) weglassen und Teile (34, 40, 46) "geschlossen" anbringen.





**BLACK G4**  
NOIR  
SCHWARZ

**DARK GREEN M17**  
VERT FONCE  
DUNKELGRUN

**SLATE GREY M2**  
GRIS ARDOISE  
SCHIEFERGRAU

**LIGHT AIRCRAFT GREY M13**  
GRIS AVION CLAIR  
LICHT-FLUGZEUGGRAU

**DEEP CREAM M15**  
CREME FONCE  
MITTELCREMEGELB

**BLACK M6**  
NOIR  
SCHWARZ

### GERMAN VERSION

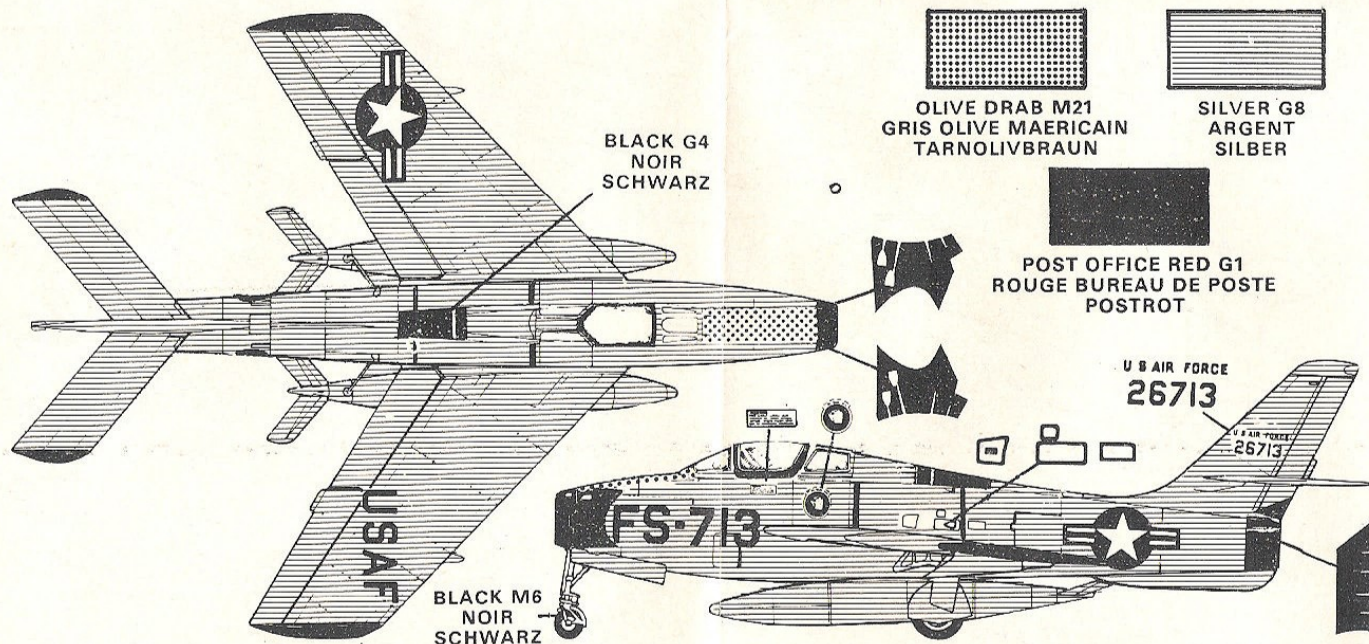
**DARK GREEN M17:** Camouflage.  
**SLATE GREY M2:** Camouflage.  
**LIGHT AIRCRAFT GREY M13:** Underside of fuselage, fin tip, wings and tailplanes.  
**BLACK M6:** Tyres, jet pipe, interior of cockpit.  
**DEEP CREAM M15:** Drop tanks.  
**SILVER G8:** Undercarriage, intake interior, wheel wells.  
**OLIVE DRAB M21:** Bombs.

**VERT FONCÉ M17:** Camouflage.  
**GRIS ARDOISE M2:** Camouflage.  
**GRIS AVION CLAIR M13:** Dessous du fuselage, extrémités des ailettes, ailes et plan fixe.  
**NOIR M6:** Pneus, tuyère, intérieur du cockpit.  
**CRÈME FONCÉ M15:** Réservoirs à largeur.  
**ARGENT G8:** Train d'atterrissage, intérieur des prises d'air, logement des roues.  
**GRIS OLIVE MAERICAIN M21:** Bombes.

**DUNKELGRUN M17:** Iarnung.  
**SCHIEFERGRAU M2:** Iarnung.  
**LICHT-FLUGZEUGGRAU M13:** Rumpfunterseite, Flossenspitze, Flügel und Leitwerk.  
**SCHWARZ M6:** Bereifung, Düsentriebwerksrohr, Cockpit Innenausstattung.  
**MITTELCREMEGELB M15:** Abwurfanks.  
**SILBER G8:** Fahrwerk, Innenwand des Ansaugstutzens, Radschächte.  
**TARNOLIVBRAUN M21:** Bomben.

### US VERSION

**POST OFFICE RED G1:** Wing tips, cockpit surround.  
**OLIVE DRAB M21:** Anti-dazzle panel and bombs.  
**SILVER G8:** Drop tanks, fuselage, bomb racks.  
**BLACK G4:** Spine inspection cover.  
**BLACK M6:** Tyres, jet pipes, interior of cockpit.



**BLACK G4**  
NOIR  
SCHWARZ

**OLIVE DRAB M21**  
GRIS OLIVE MAERICAIN  
TARNOLIVBRAUN

**SILVER G8**  
ARGENT  
SILBER

**POST OFFICE RED G1**  
ROUGE BUREAU DE POSTE  
POSTROT

**BLACK M6**  
NOIR  
SCHWARZ

**ROUGE BUREAU DE POSTE G1:** Extrémités des ailes, contour du cockpit.  
**GRIS OLIVE AMERICAIN M21:** Panneau anti-éblouissant, bombes.  
**ARGENT G8:** Réservoirs à largeur, fuselage, supports de bombes.  
**NOIR G4:** Couvercle d'inspection du dos du fuselage.  
**NOIR M6:** Pneus, tuyères, intérieur du cockpit.

**POSTROT G1:** Flügelspitzen, Cockpit-Umrandung.  
**TARNOLIVBRAUN M21:** Blendfreie Scheiben und Bomben.  
**SILBER G8:** Abwurfanks, Rumpf, Bombenmagazin.  
**SCHWARZ G4:** Inspektionsdeckel an Rumpfoberseite.  
**SCHWARZ M6:** Bereifung, Düsentriebwerksrohr, Cockpit-Innenausstattung.

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

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

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