



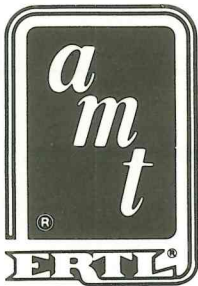
VOUGHT

A-7D CORSAIR II

DOUBLE KIT



1/72 MODEL KIT / MODELE REDUIT



VOUGHT A-7D CORSAIR II

1/72nd Scale

Stock No. 8803

Form No. 099-1081

Echelle 1/72ème

HISTORY - A-7 CORSAIR II

The A-7 was the only plane designed new to answer a need in the Vietnam conflict. It had become apparent that the role played by the aging but able A-1 Skyraider needed to be supplemented by a newer contemporary aircraft for light attack and close ground support.

The Navy took a controversial stand when it wrote its specifications for the plane. In a time when all new aircraft were going faster and flying higher, they called for a subsonic aircraft with excellent range able to haul a truckload of ordinance. They pointed out that most ground attack weapons carried under-wing could not travel at supersonic speeds and almost all ordinance must be delivered (dropped or fired) at subsonic speeds. Versatility won out over flash and history has proved it to be a wise decision.

Because of the urgency to build a new plane as soon as possible, bids went out to only four companies. Vought (now LTV) won the bid with their proposal. Basing their design on their own F-8 Crusader, the design team under J. Russell Clark produced a plane which superficially looked much like the Crusader but in fact was quite different under the skin. Using existing technology, they produced a plane with very advanced navigation abilities and superb weapons delivery systems. In fact, the A-7 Corsair was the first attack/fighter aircraft that knew its exact position in the world within feet of longitude and latitude. Being lost in the fog was a thing of the past. When the design was finished in 1965, it was first test flown the same year by John H. Konrad on 27th of September in Dallas, Texas.

To say the design didn't win any beauty contests would be an

understatement. The nickname given it sums it up best, SLUF (Short Little Ugly Fellow) and now Super SLUF is a name it lives with. Despite its stubby appearance, the A-7 Corsair II has had the last laugh. Because of its precision navigation system, the A-7 could drop a bomb on target and dead center everytime, no tricks. The A-7 also got high marks for getting back to base and in fact had the lowest attrition record of any aircraft during the Vietnam conflict. To know it is to love it and the pilots and mechanics who work on it have learned to love it very much.

That it is a good plane is proved by two important aspects. One, the Corsair II has been in service for over two decades and two, it is used by both the Navy and Air Force, a feat shared only by the F-4 Phantom, to date, for that length of time.

The Corsair has gone through several upgrades, with the Air Force flying the A-7D and the Navy flying the A-7E. It can carry a 20,000 lb. bomb load and has a 1,032 round GE Vulcan M61A1 cannon. It is powered by a 14,240 lb. thrust Allison TF-41-A-1 engine. The Corsair is designed for "walk-around" maintenance as all access panels and maintenance points are from waist to shoulder high, a very important feature when a plane has to get airborne again quickly.

Not only did the A-7 do well in Vietnam, it has seen duty in the Grenada invasion, in Lebanon and Libya. It is still active aboard Navy carriers and the ANG (Air National Guard) and is now planned to remain in service through the 1990's, not bad for a plane designed in 1965 with all the beauty of a bulldog.

HISTORIQUE - A-7 CORSAIR II

Le A-7 a été le seul avion de conception nouvelle à répondre au besoin du conflit au Viet-Nam. Il est apparu que le rôle joué par le A-1 Skyraider, prenant de l'âge mais étant capable avait besoin d'être complété par un avion contemporain, plus récent conçu pour l'attaque légère et pour support près du sol.

La Marine a pris une position discutable lorsqu'elle a rédigé ses spécifications pour l'avion. A une période où tous les nouveaux avions allaient plus vite et volaient plus haut, ils ont alors considéré un avion subsonique avec une excellente portée, capable de traîner un chargement d'armes. Ils ont remarqué que la plupart des armes à attaque au sol, portées sous l'aile ne pouvaient pas voyager à des vitesses supersoniques et que presque toutes les armes devaient être délivrées (lancées ou tirées) à des vitesses subsoniques. La faculté d'adaptation a gagné sur quelque chose d'éclair, et l'histoire a prouvé que c'était bien là une sage décision.

A cause de l'urgence de construire un nouvel avion le plus vite possible, des offres ont été envoyées à seulement quatre compagnies. Vought (maintenant LTV) a gagné le contrat avec sa proposition. Ayant fondé leur plan sur leur propre F-8 Crusader, l'équipe chargée de la conception, sous la direction de J. Russell Clark a produit un avion qui superficiellement ressemblait beaucoup au Crusader mais qui en fait était bien différent en profondeur. Utilisant une technologie existante ils ont produit un avion avec des capacités de navigation avancées et des systèmes de débit d'armes magnifiques. En fait, le A-7 Corsair a été le premier avion d'attaque qui connaissait sa position exacte dans le monde à des mètres de longitude et de latitude. Se retrouver perdu dans le brouillard était quelque chose du passé. Lorsque le modèle a été fini en 1965, il a d'abord été essayé en vol la même année par John H. Konrad le 27

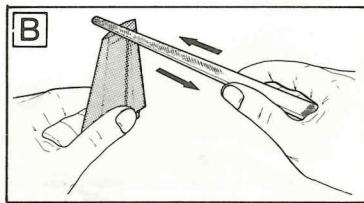
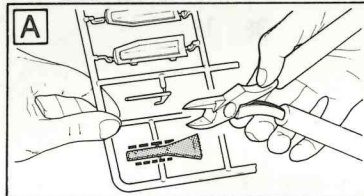
septembre à Dallas au Texas.

Dire que le modèle n'a pas gagné de concours de beauté, serait une affirmation en dessous de la vérité. C'est le surnom qui lui a été donné qui le résume le mieux, SLUF (Petit Appareil Court et vilain) et maintenant Super SLUF est un nom qui lui est resté. En dépit de son apparence épaisse, le A-7 Corsair II, a finalement bien ri. A cause de la précision de son système de navigation le A-7, pouvait lancer une bombe sur une cible et la toucher au centre à chaque fois, sans astuces. Le A-7 a aussi obtenu des notes élevées pour retourner à son point de départ et en fait il a eu le record le plus bas d'usure de tous les avions pendant la guerre du Viet-Nam. Le connaître c'est l'aimer et les pilotes et les mécaniciens qui travaillaient dessus ont appris à beaucoup l'aimer.

Le fait que ce soit un bon avion est prouvé par des aspects importants. Premièrement, le Corsair II a été en service pendant plus de vingt ans et deuxièmement il est utilisé à la fois par la Marine et l'Armée de l'Air ce qui est un exploit partagé seulement par le Phantom F-4 jusqu'à présent, pour cette durée de temps. Le Corsair a subi plusieurs améliorations, avec l'Armée de l'Air pilotant le A-7D et la Marine le A-7E. Il peut transporter un chargement de bombe de 10,000kg et il a un canon GE Vulcan M61A1 avec une salve de 1,032 coups. Il fonctionne avec un moteur Allison TF-41-A-1 d'une poussée de 7,120kg. Le Corsair est conçu de façon à avoir un entretien facile, réalisé en marchant autour de l'appareil, comme tous les panneaux d'accès et les endroits d'entretien sont de la hauteur de la taille à l'épaule, ce qui est une caractéristique très importante lorsqu'un avion doit décoller rapidement. Le A-7 n'est pas si mal pour un avion conçu en 1965, avec toute la beauté d'un bouledogue.

WARNING

Before starting to assemble the model, carefully examine the various assembly steps indicated in the directions. A) Carefully remove the parts from the sprues using a sharp hobby knife. B) Eliminate any burrs, check the fit of each piece before cementing in place. Before assembly, paint any internal parts of the model or parts which are difficult to get at once assembly has been made. Always follow the assembly order indicated on the sheet and, in the case of alternative parts which make it possible to obtain different versions, always choose the version you prefer before assembly.

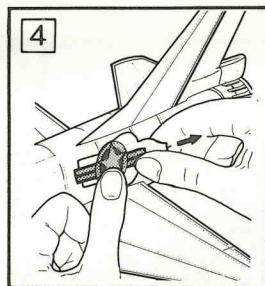
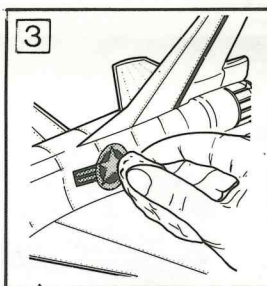
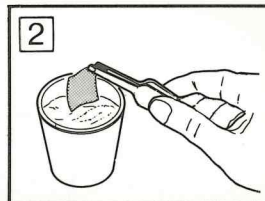
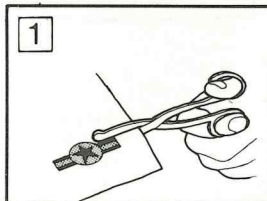


AVERTISSEMENT

Avant d'entreprendre le montage du modèle réduit, toujours étudier attentivement les différentes étapes du montage indiquées dans les croquis. Enlever soigneusement les pièces de leur support en utilisant une lame de rasoir. B) Ebarber soigneusement, vérifier, avant de les coller, l'ajustement de toutes les pièces. Peindre, avant le montage, toutes les pièces internes du modèle ou les parties difficiles à atteindre une fois le montage exécuté. Toujours suivre l'ordre de montage indiqué sur les tableaux et, dans le cas de choix de pièces donnant la possibilité d'obtenir différentes versions, toujours choisir la version que l'on préfère avant de procéder au montage.

STEPS TO FOLLOW IN ATTACHING THE DECALS PROPERLY.

1) Cut out the subject you have chosen, being very careful to clip along its outlines so as not to leave any ragged edges. 2) Soak it for a few seconds in warm water. 3) Carefully separate it from its backing. 4) Place the decal on the model. Remove all drops of water with a dry cloth. Any air bubbles which may have formed can be removed by gently squeezing them out to the edges of the decal.

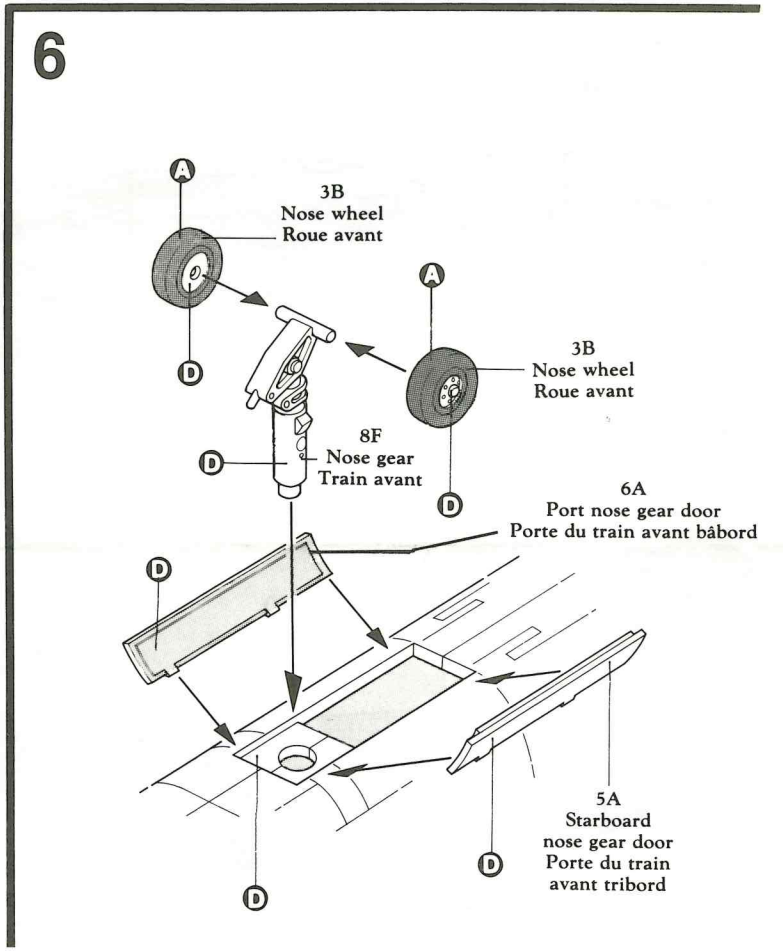
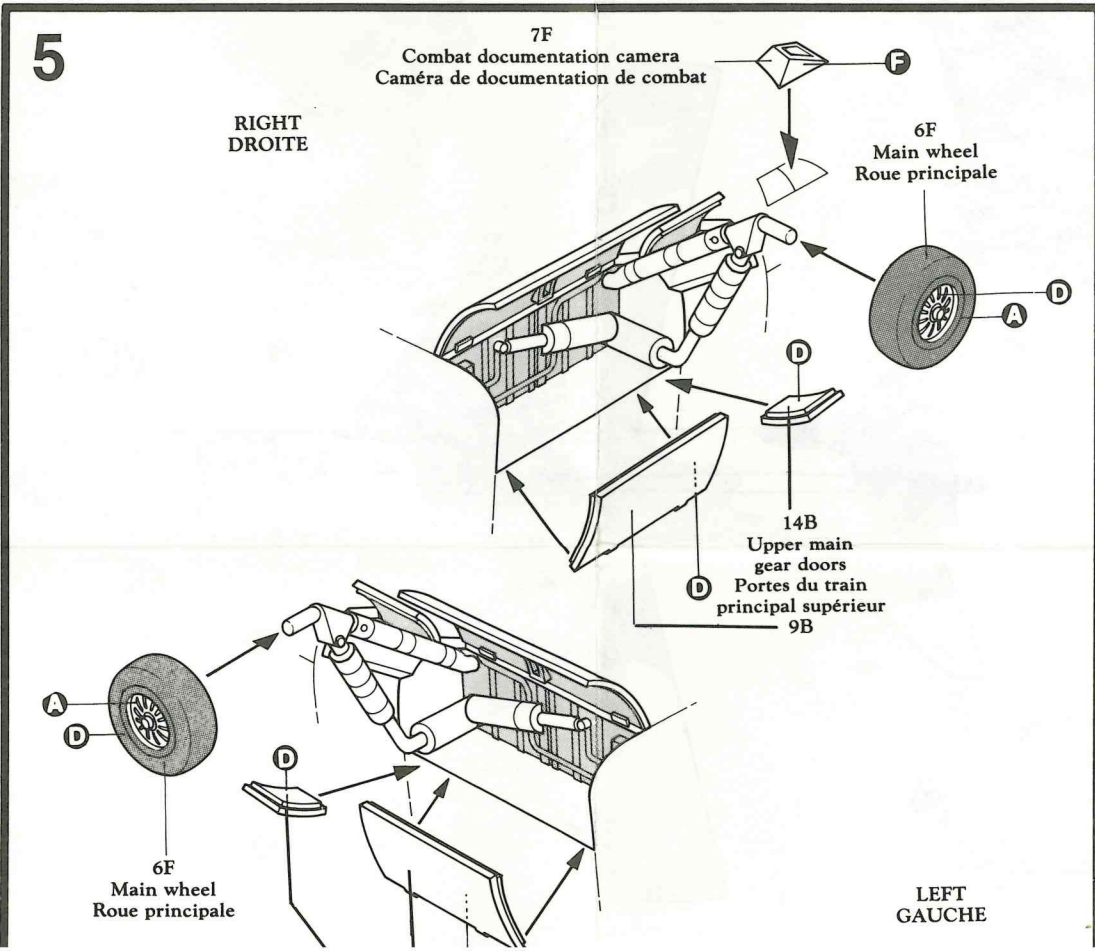
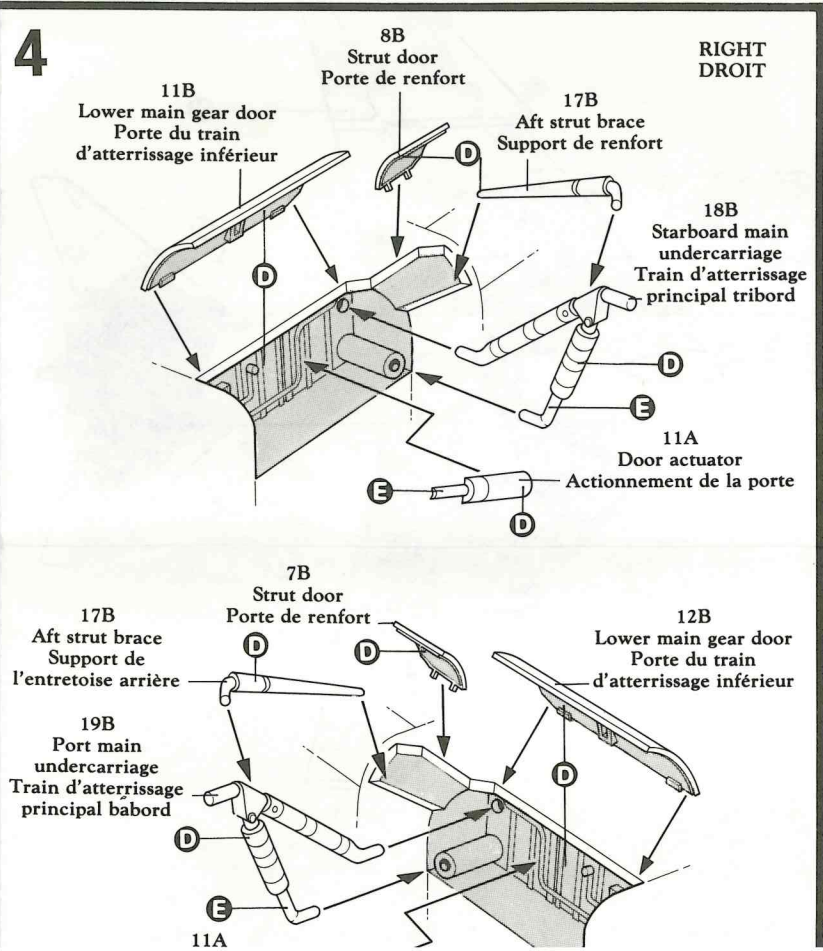
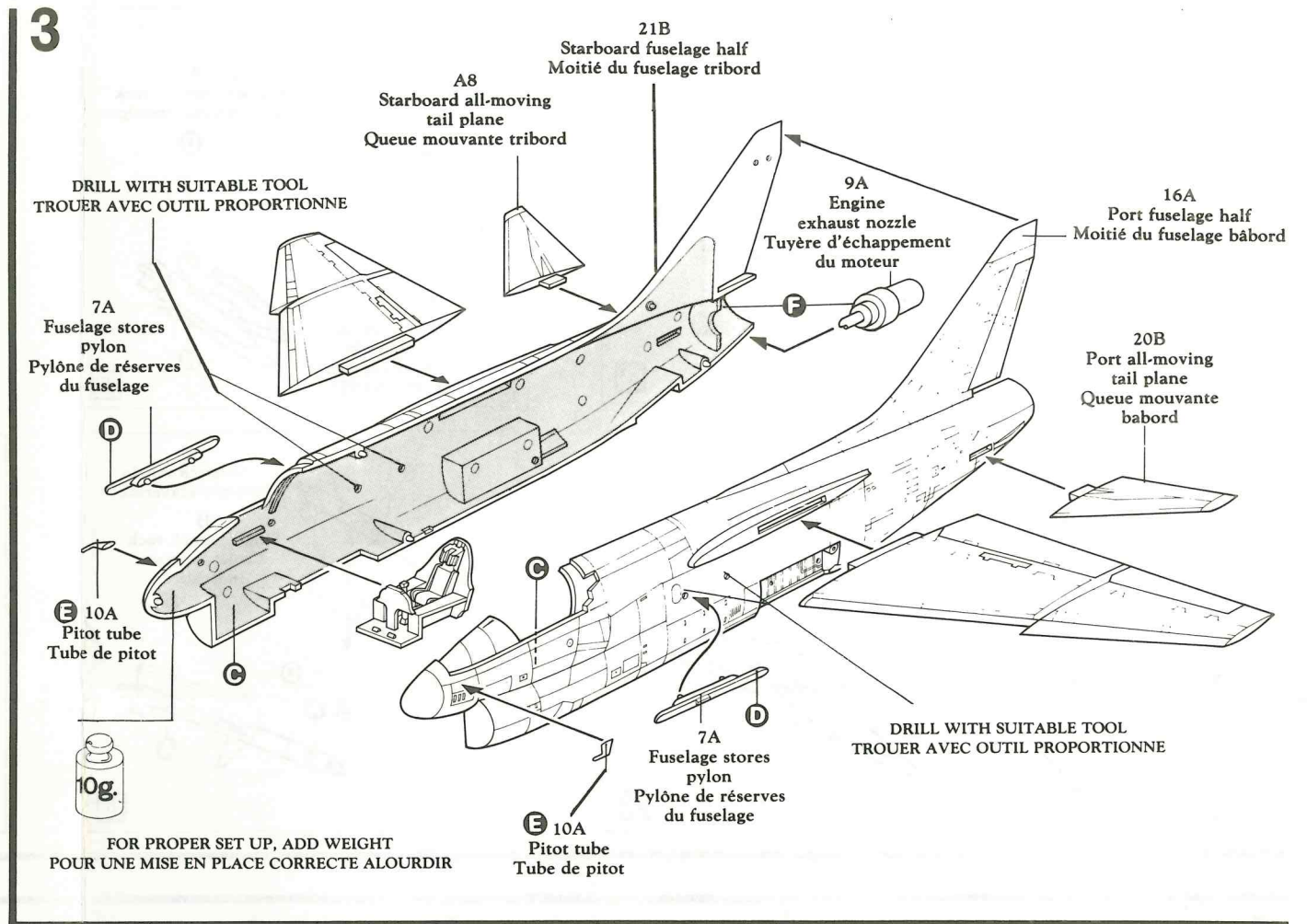
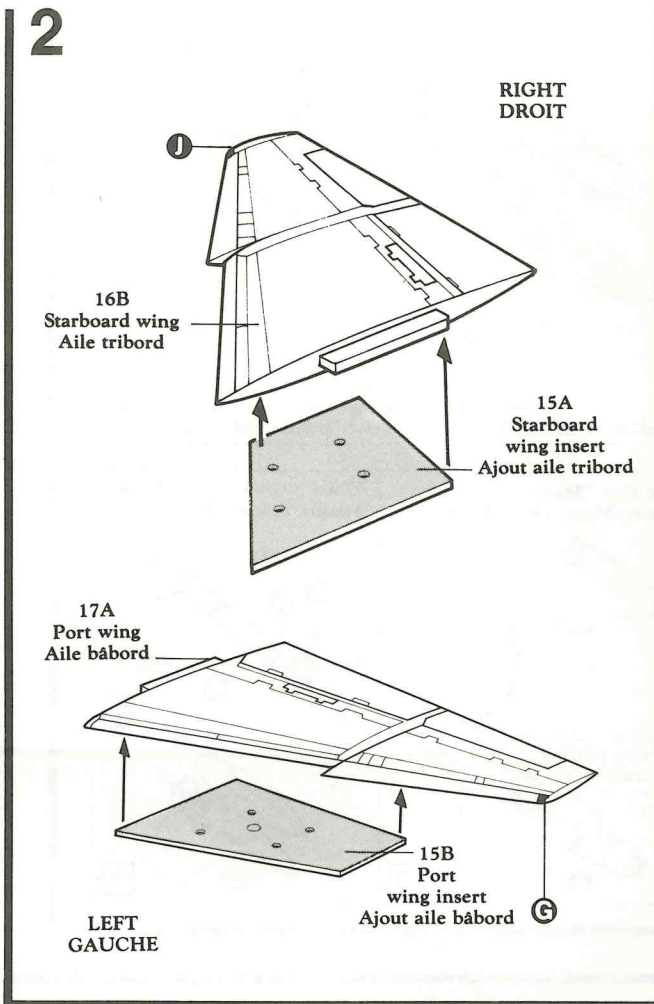
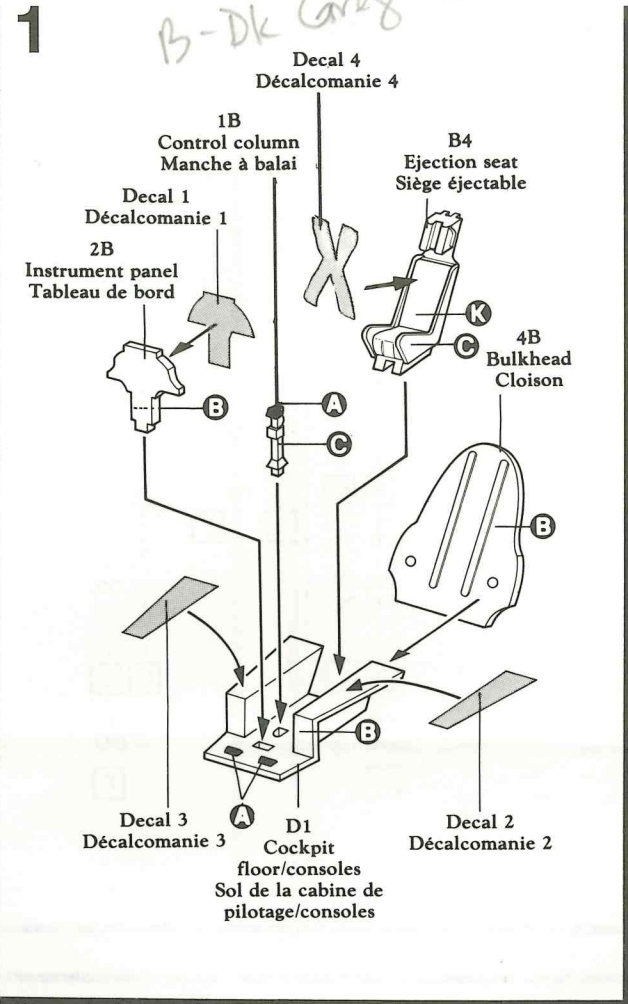


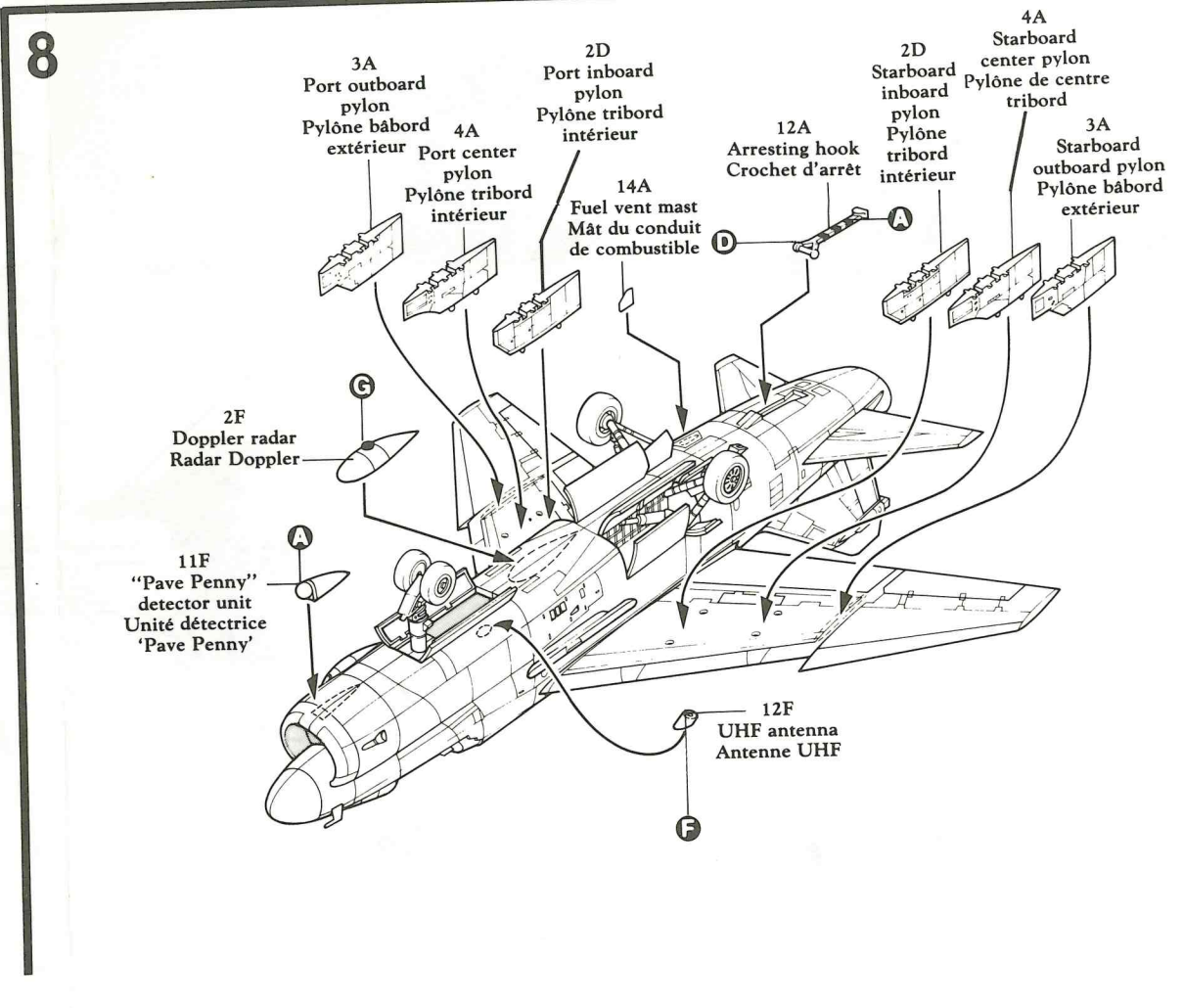
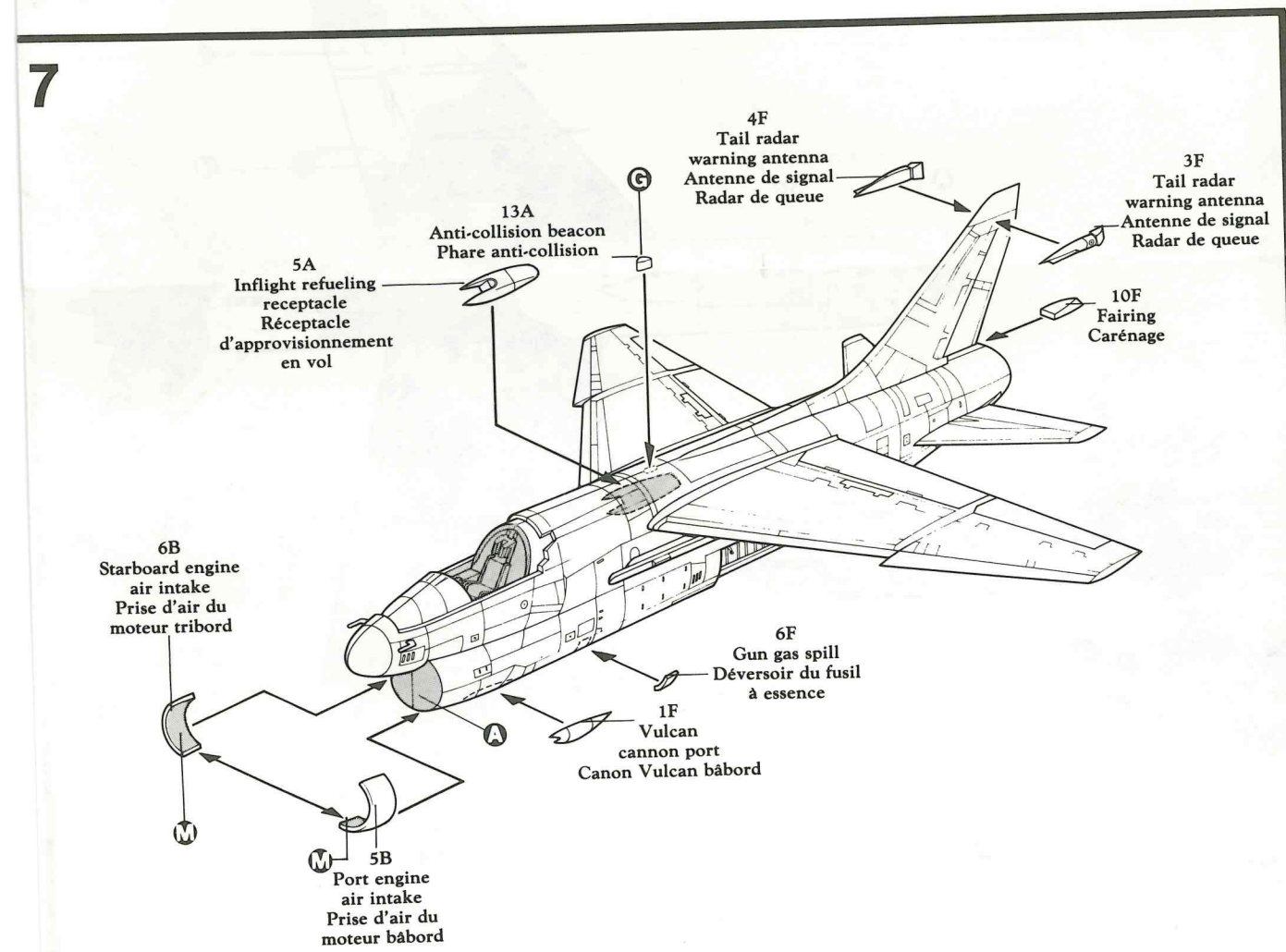
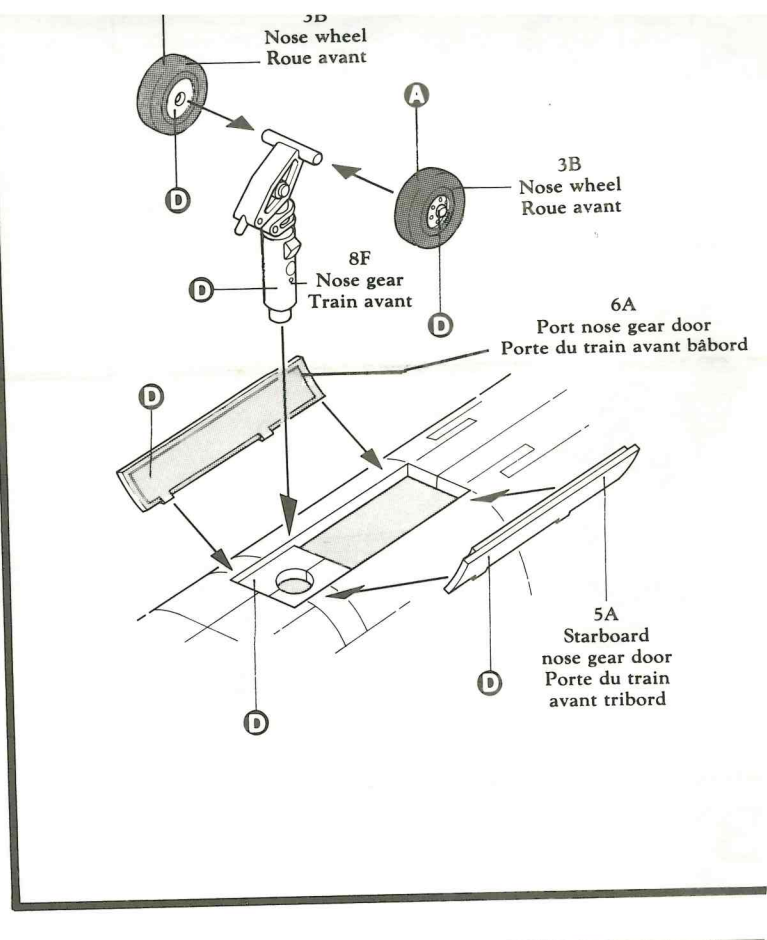
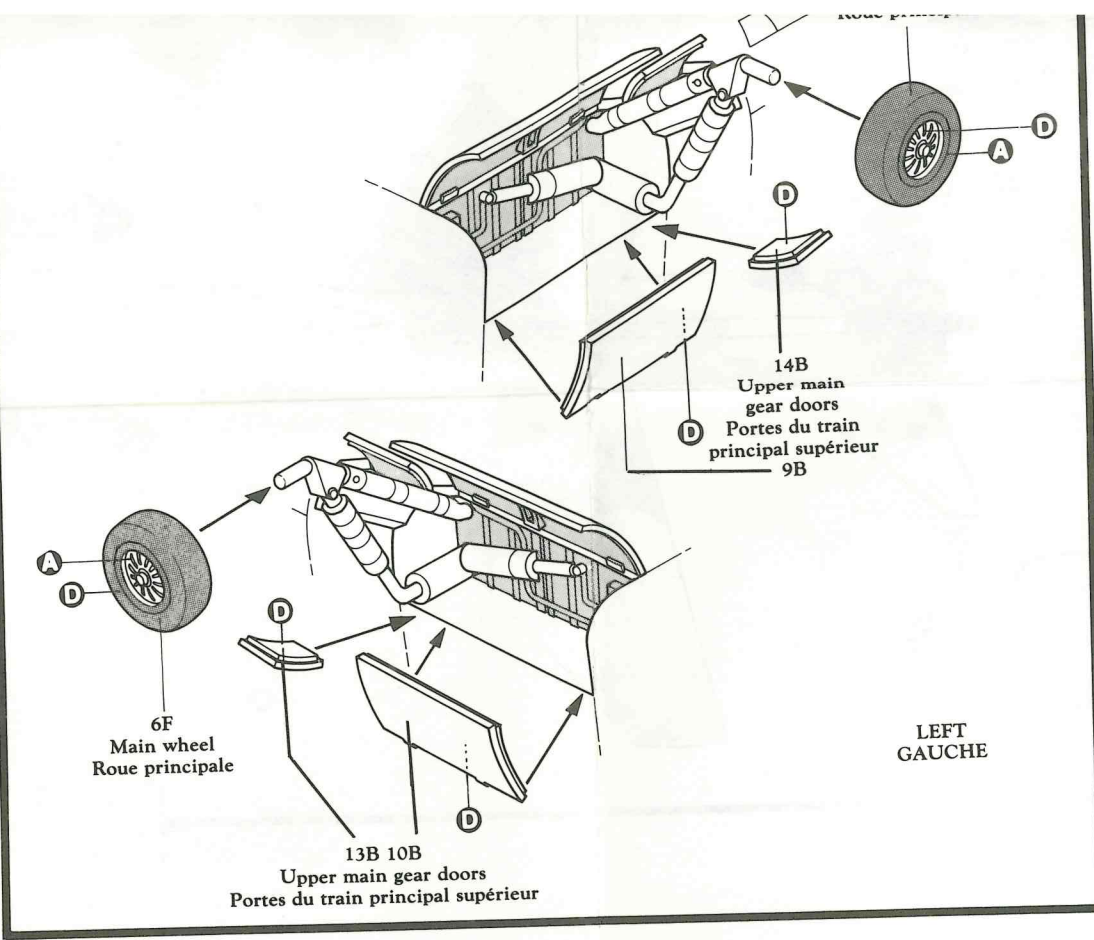
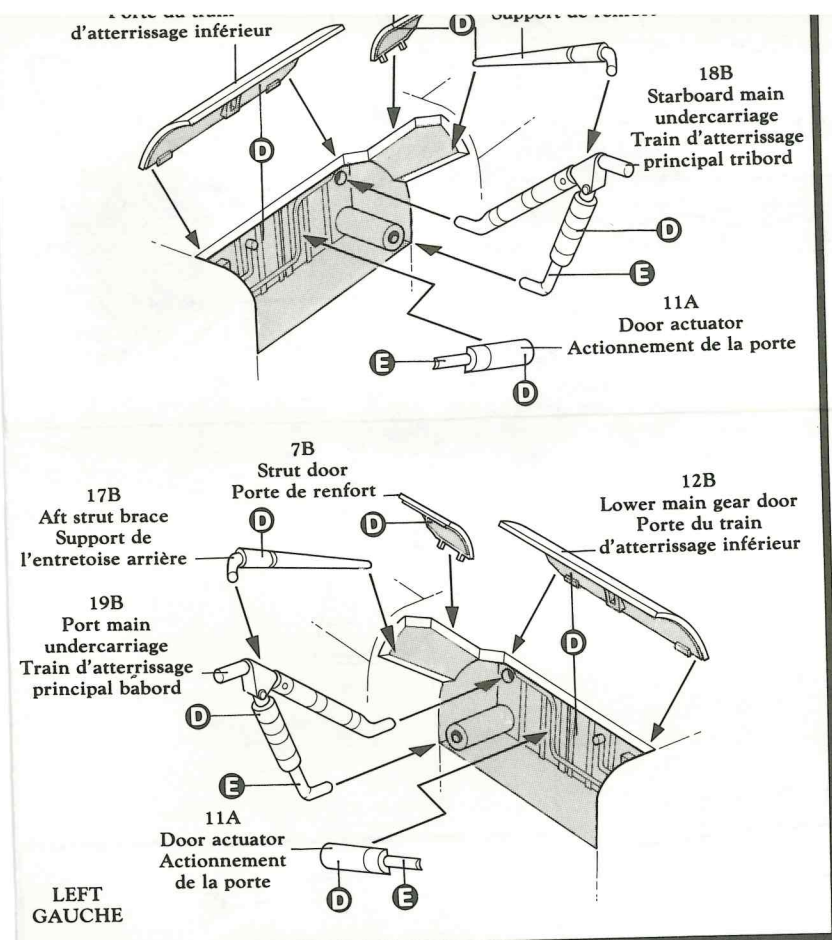
ETAPES A SUIVRE POUR LA POSE CORRECTE DE DECALCOMANIES

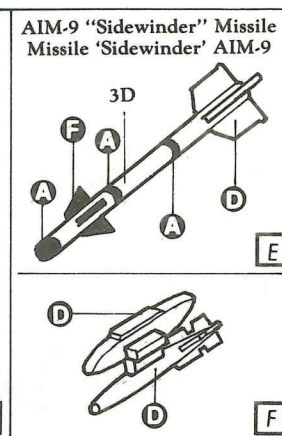
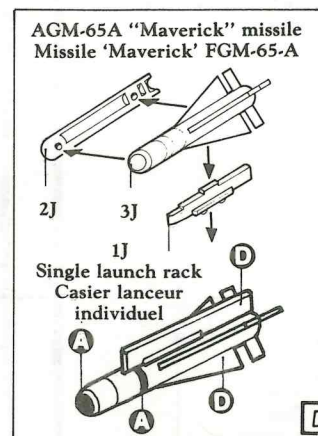
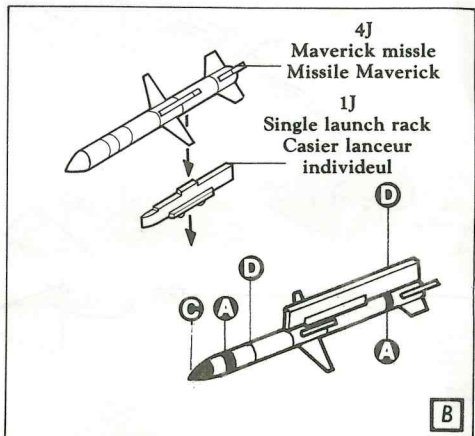
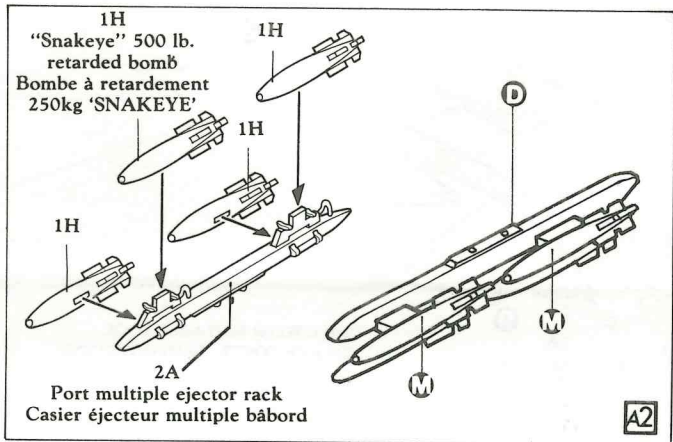
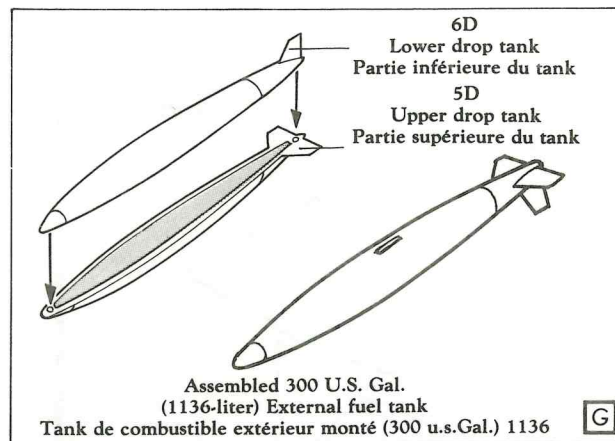
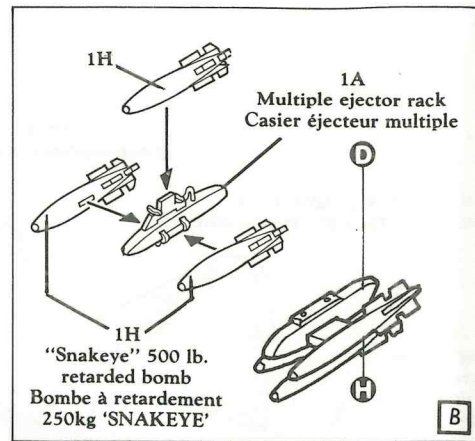
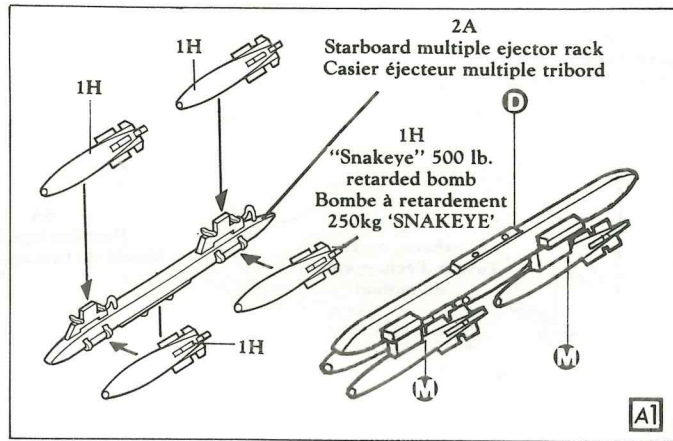
1) Découper le sujet choisi en veillant à bien suivre le contour extérieur pour ne pas laisser de bords mal finis. 2) Le tremper pendant quelques secondes dans de l'eau tiède. 3) Le détacher avec soin du support. 4) Placer les décalcomanies sur le modèle réduit. Enlever toutes les gouttes d'eau avec un chiffon sec. On peut éliminer toutes les bulles d'air qui ont pu se former en appuyant doucement et en chassant l'air par les bords du décalcomanie.

	COLOURS	COULEURS		COLOURS	COULEURS		COLOURS	COULEURS
A	BLACK FS-37038	NOIR FS-37038	E	SILVER ARGENT	K	OLIVE GREEN FS-34079	VERT OLIVE FS-34079	
B	DARK GREY FS-36173	GRIS FONCE FS-36173	F	GUN METAL METAL BRUNI	M	LIGHT OLIVE FS-34102	VERT OLIVE FS-34102	
C	MEDIUM GREY	GRIS	G	BRIGHT RED ROUGE	N	TAN MARRON		

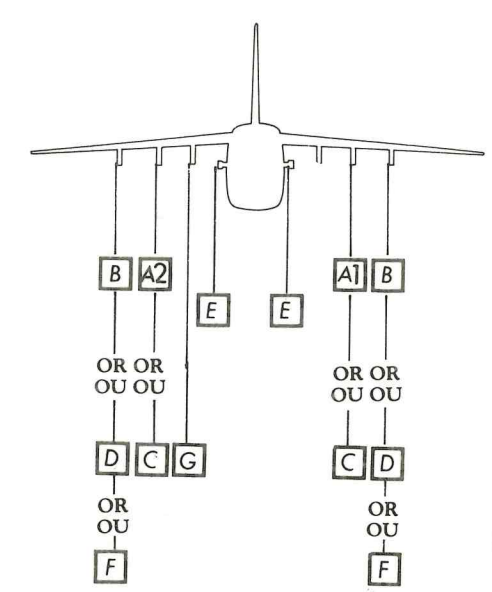
A-Black
 B-Dk Grey
 C-Mud Grey



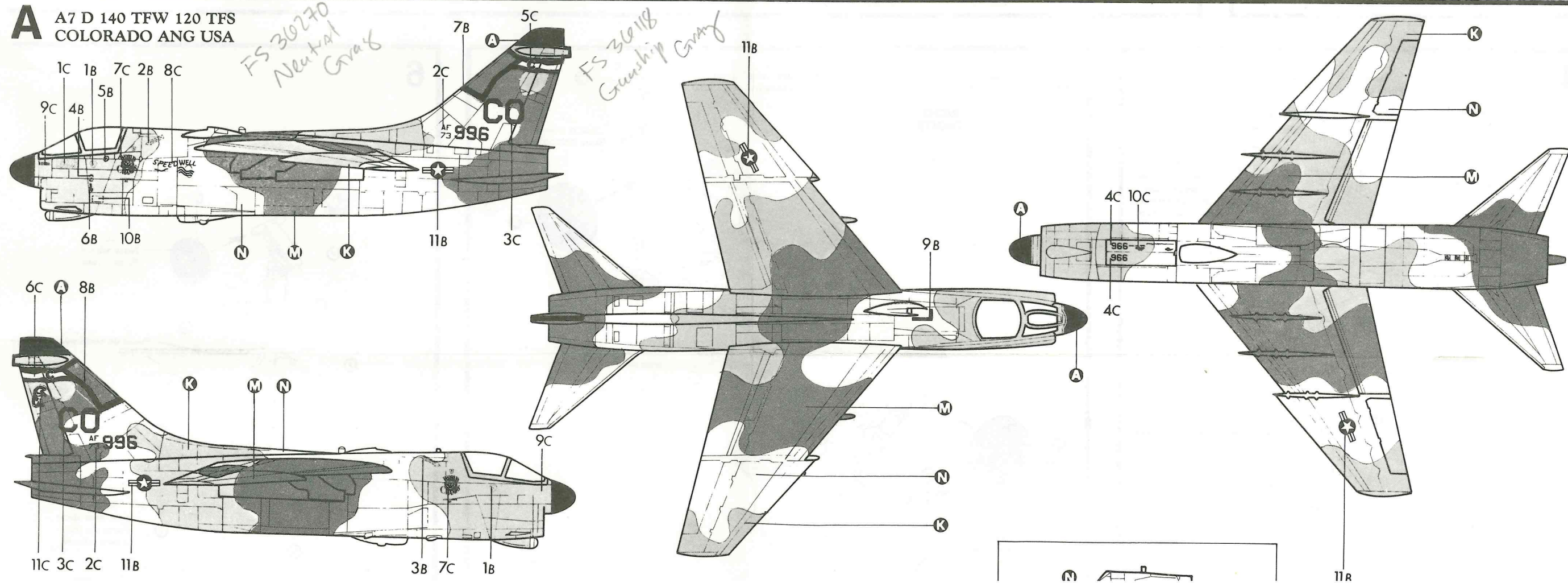




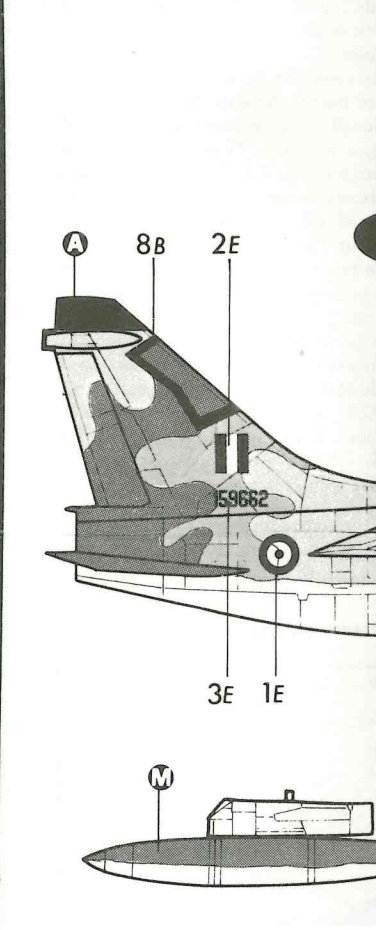
ALTERNATIVE ASSEMBLY:
BEFORE PROCEEDING, CHOOSE PREFERRED POSITIONING
ASSEMBLAGE ALTERNATIF:
AVANT DE PROCEDER CHOISIR LA POSITION VOULUE

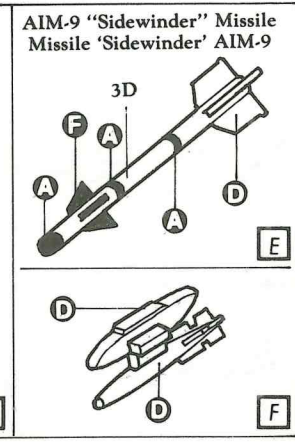
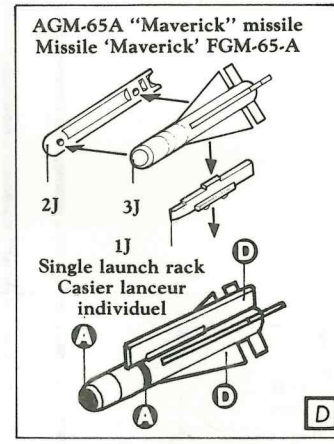
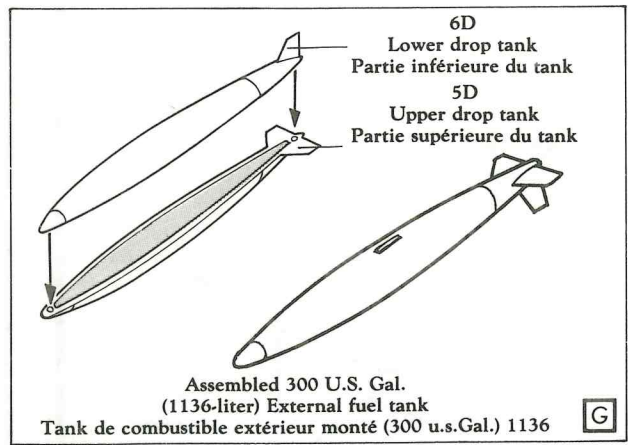
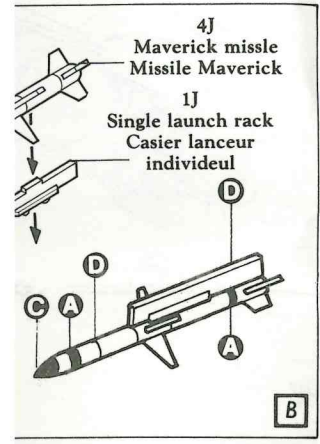
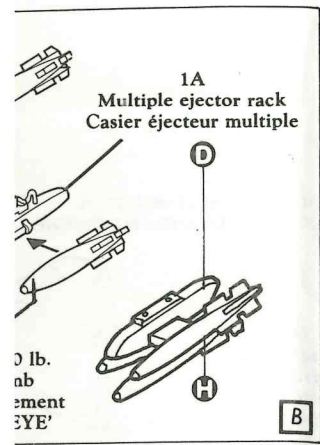


A A7 D 140 TFW 120 TFS
COLORADO ANG USA

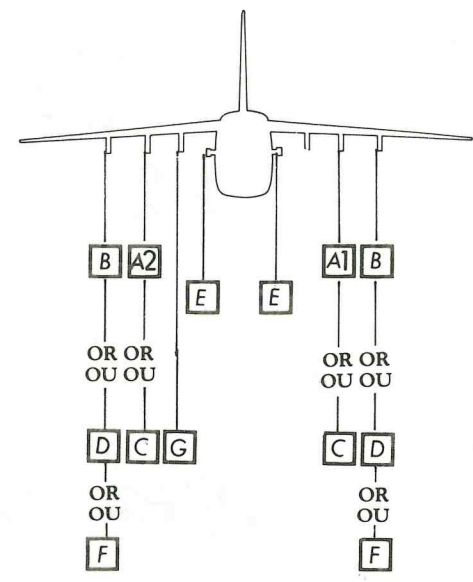


C 388 Th SQN
GREECE

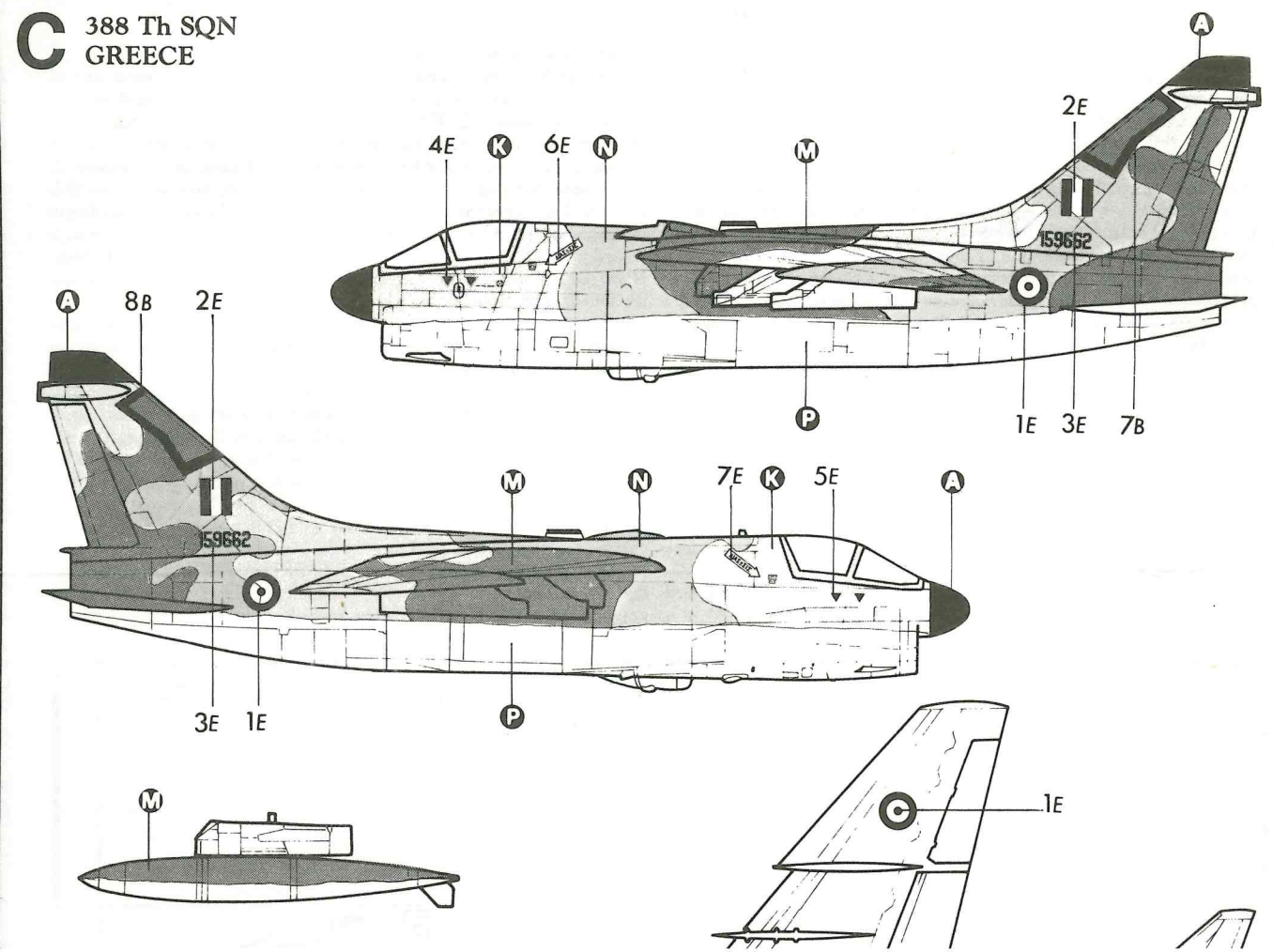
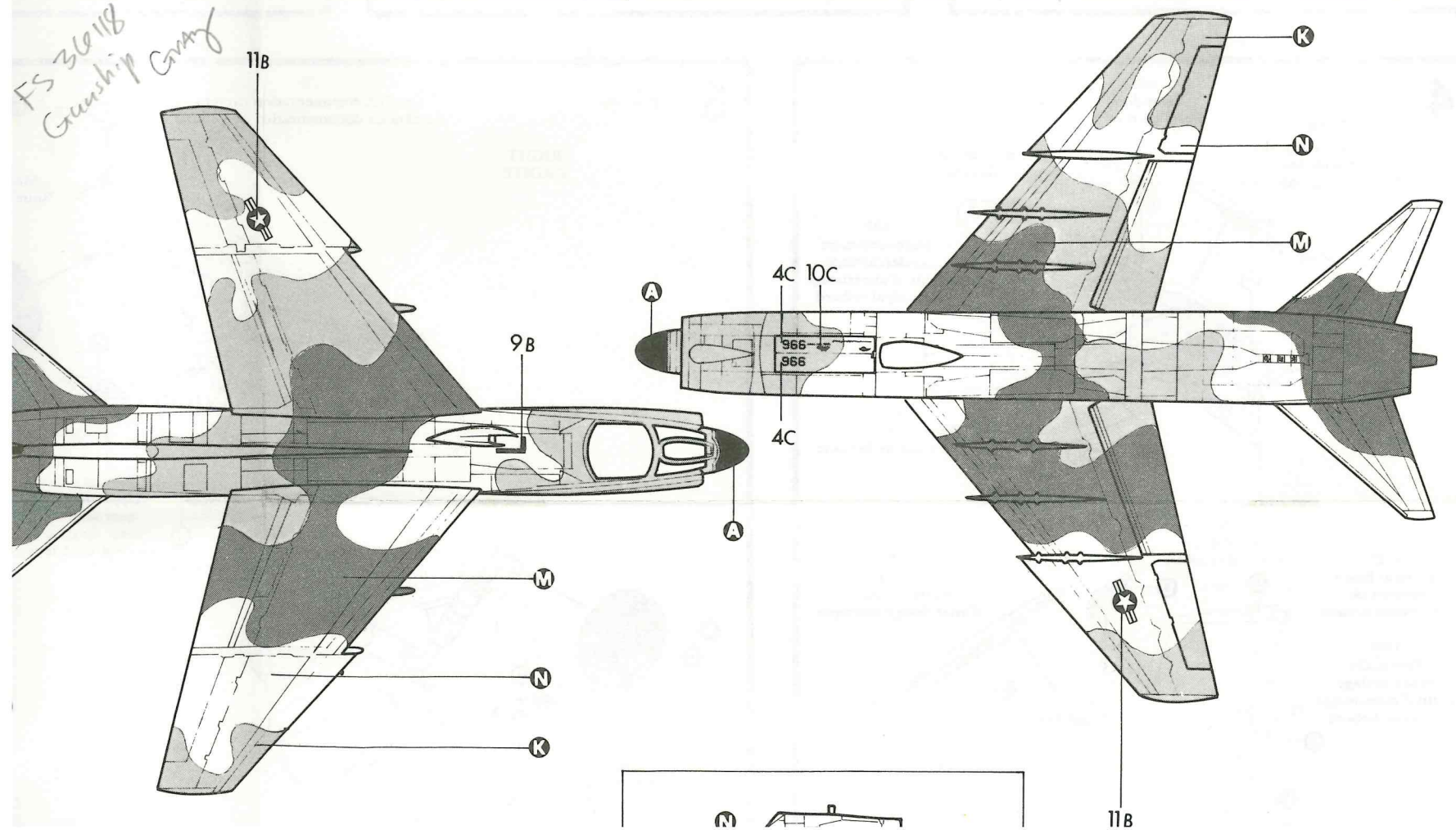
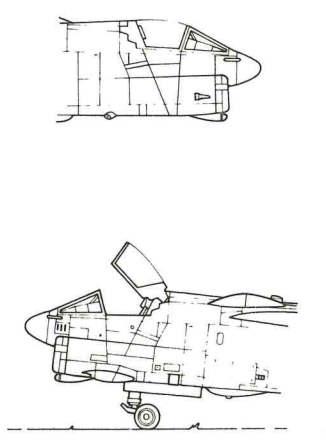
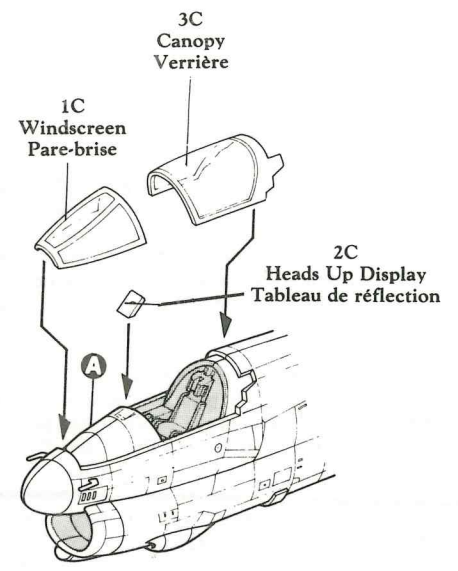




10 ALTERNATIVE ASSEMBLY:
BEFORE PROCEEDING, CHOOSE PREFERRED POSITIONING
ASSEMBLAGE ALTERNATIF:
AVANT DE PROCEDER CHOISIR LA POSITION VOULUE



11 ALTERNATIVE ASSEMBLY:
BEFORE PROCEEDING, CHOOSE PREFERRED POSITIONING
ASSEMBLAGE ALTERNATIF:
AVANT DE PROCEDER CHOISIR LA POSITION VOULUE



800-942-4618 (in Iowa) • 800-553-4886 (elsewhere in U.S.A.)
 • Outside of U.S.A. call (319) 875-2000
THE ERTL COMPANY, INC.
 Highways 136 & 20, Dyersville, Iowa 52040 U.S.A.
 PRINTED IN THE U.S.A.

