

De RF-84F fotoverkenkers in België en Nederland

Hans Loeber /tekeningen: John van Hest

Eind 1949 werd door de Amerikaanse Republic fabrieken gestart met het ontwerp van de RF-84F. Onder leiding van de chef-constructeur Alexander Kartveli werd aanvankelijk uitgegaan van de F-84G Thunderjet. Op kostentechnische gronden werd het romp-middendeel plus cockpit en rompachterdeel identiek aan de F-84G gehouden. De vleugel- en staartvakkensectie werd herzien en in pijlstelling uitgevoerd. In de parallel-ontwikkeling van de F-84F Thunderstreak werd de neus-inlaat-sectie wel onveranderd gelaten, voor de fotoverkenner Thunderflash kon dat niet aangezien de camera's in de neus geen ruimte voor de luchtinlaat toelieten. Ondanks de proef met de Thunderjet met 'flush-side entries' voor de luchttoevoer van de straalmotor (zoals bij de North American XF-93A) werd gekozen voor inlaten in de uitgebouwde vleugelwortels. Hierin werden ook de vier Colt-Browning M3 mitrailleurs geplaatst. De eerste YRF-84F (U.S. ser. 51-1828) vloog in februari 1952 met Carl Bellinger aan de stuurknuppel. Het snelheidsverschil met de Thunderstreak (neusinlaat) bleek in de duikvlucht slechts marginaal te zijn (RF-84F: M = 1.175, F-84F: M = 1.180).

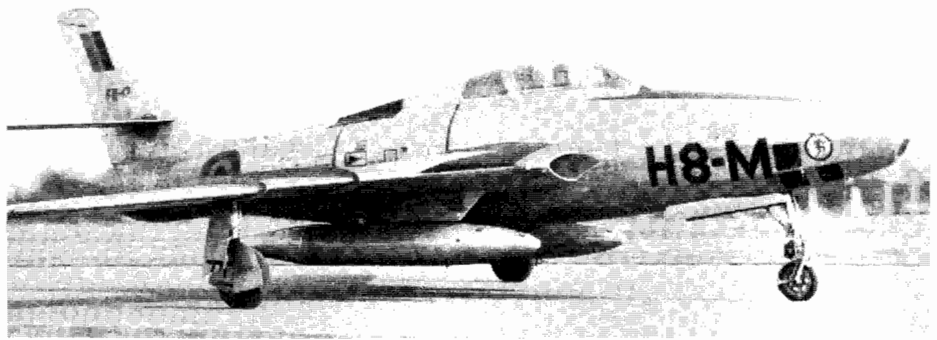
De voortstuwing van de 'Flash'

De eerste Thunderflashes werden uitgerust met een (licentie A. S. Sapphire) Wright J-65-W-3 straalmotor van 7200 pounds stuwdruk, later werd een iets sterkere J-65-W-7 motor gebruikt. Extra starthulp kon door middel van vier JATO-raketten met totaal 4000 pounds stuwdruk geschieden.

In voornoemde neus-sectie van de RF-84F was plaats voor zo'n vijftal camera's. Men had keuze uit maximaal vijftien verschillende soorten camera's t.w.: zes vooruitgericht, één 'Tri-Metrogen', acht 'oblique' (= schuin) en in verticale posities (voor detailopnamen van doelen). Het betrof hier daglichtcamera's van het type Fairchild K-17C, K-22 A, KA-2, T-11, K-38, elk met een of meerdere optiek mogelijkheden, variërend van 6 tot 36 inch. De Fairchild K-37 camera voor nachtopnamen (d.m.v. flash-flares) had een 12 inch optiek. Nieuw voor die tijd was ondermeer: voornoemde Tri-Metrogen camera, het computer gestuurde systeem dat de camera's aanpaste aan de lichtsterkte/snelheid/vlieghoogte teneinde foto's te kunnen nemen met meer contrast, e.d. Gezien de periode waarin dit vliegtuig vloog, waren alle foto's in zwart/wit en werd geen gebruik gemaakt van radar-fotografie en/of infra-rood verkenning. Wel bezat de Thunderflash in die tijd – als novum – een periscope die de piloot in staat stelde recht onder het vliegtuig te kijken. Ook was standaard een 'wire-recorder' ingebouwd (zodat visuele waarnemingen tijdens de vlucht meteen mondeling vastgelegd konden worden).

De kosten van deze Republic RF-84F

De 'fly-away cost' van de productie RF-84F lag indertijd op \$ 667.608, waarbij de geïnstalleerde motor (\$ 482.821) en de elektronica (\$ 95.320) hoge posten waren. De gemiddelde kosten per vlieguur waren begroot op \$ 390 en de onderhoudskosten per idem op \$ 185 (d.w.z. bijna gelijk aan die van de Thunderstreak uit die dagen).



De produktiekwantiteit van de Thunderflash was slechts 30% van die van de F-84F Thunderstreak. Dat lijkt gering, maar er zijn nu eenmaal minder verkenkers dan jachtbommenwerpers binnen de luchtmacht nodig. Van de 715 Thunderflashes werden er begin 1954 zo'n 388 stuks aan de U.S. Tactical Air Command en Strategic Air Command geleverd. Via het Mutual Defense Assistance Program (MDAP) werden 327 RF-84F's ter beschikking gesteld aan de Natolanden (waarde: 218.307.816 'dure' dollars). Ontwikkelingen uit de Republic RF-84F Thunderflash waren: de XF-84H 5850 pk turboprop-machine (alias XF-106), de YF-84J met XJ73-GE-5 motor, de RF-84K van het FICON-project en de RF-84F van het TOM-TOM project.

Luchtverkenningssquadrons in Belgische historie

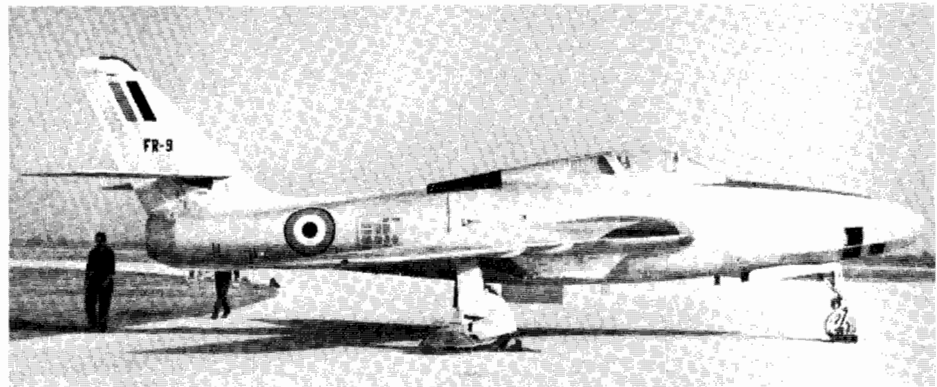
Na de Eerste Wereldoorlog werd te Evere in

Een Belgische Republic RF-84F Thunderflash, nog niet voorzien van de gebruikelijke camouflage. Het betreft hier de FR-12. (Foto via André van Haute, te Gent, België).

1919 het eerste 'Escadrille d'Observation' opgericht.

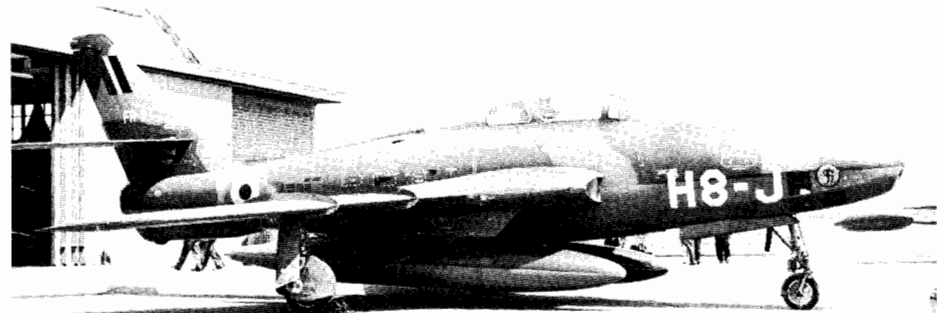
In de loop van het jaar 1953 werd administratief gestalte gegeven aan het Belgische tactische verkenningssmaldeel in de vorm van het 'C-Flight 2nd Squadron binnen de Engelse Royal Air Force (geleerd in West-Duitsland). De vliegbasis Wahn zou de thuis(-lucht)haven worden.

Samen met de manschappen van de Engelse Gloster Meteors P.R.9 verkenkers werd door de Belgische militairen de nodige ervaring opgedaan ten aanzien van de K-20 camera's en het werken in het MFPS (= Mobile Field Processing Squadron).



Boven: Een prachtige opname van een Thunderflash (BAF), waar nog geen remparachute onder in de staart-sectie was ingebouwd. Duidelijk zijn hier de geperforeerde remkleppen in de romp te zien: t.w. voor de Belgische roundel.

Onder: Een gecamoufleerde RF-84F (volgens de Nato-voorschriften). De Belgische registratie luidt: FR-9. Duidelijk zijn de diverse opschriften en Nato-symbolen op deze foto te onderscheiden. (Foto via André van Haute, te Gent)





Op 15 september 1954 werd het Belgische Smaldeel officieel omgedoopt in '42nd Tactical Recce Squadron. Het vijftal Thunderjets was inmiddels uitgebreid tot acht en het periodiek onderhoud geschiedde in het desbetreffende Smaldeel te Bierset in België.

De Thunderflash deed in augustus 1955 zijn intrede bij het 42nd TRS. De RF-84F was toegelast voor het verkenningwerk, zoals vermeld en betekende een geweldige kwalitatieve verbetering ten opzichte van de oudere Thunderjet, die oorspronkelijk ontworpen was als 'fighter-bomber'.

De Thunderflashes van het 42e Smaldeel

De binnen het kader van de Amerikaanse MDAP geleverde Thunderflashes mochten volgens de clausules 'geleend' worden door de Nato-partners. Ging een vliegtuig verloren, dan diende dit alsnog vergoed te worden.

In augustus 1955 werd het eerste contingent van de 17 Thunderflashes in België ontvangen. In 1956 volgden daarop nog drie machines. In juni 1957 verhuisde het 42e Smaldeel naar het Belgische Brustem. In het jaar 1958 ontving het squadron nog eens Thunderflashes, ditmaal vier stuks. In 1960 werd het 42e weer verplaatst, nu naar Bevekom (Beauvechain), 15 november om precies te zijn. In die dagen verloor het 42e Smaldeel z'n zelfstandigheid en werd ingedeeld bij de 1e Wing van de BAF.

Op de eerste april 1963 ging het 42e Smaldeel naar Bierset. De Thunderflashes hadden intussen (sinds ca. 1958) hun Nato-camouflage schema gekregen. Op de nieuwe thuishaven werd de squadron-code vervangen door het 'stam'-nummer (zie registratie). Het nummer verscheen in groot formaat voor op de romp en het squadron-embleem (Mephisto) verviel. Ten einde de verloren gegane Thunderflashes te vervangen, werden er in 1963 nog zes toestellen aangekocht en geleverd. Deze kregen de registraties FR-25 t/m FR-30. En in januari 1965 kwamen nog vier ex-Luftwaffe kisten (FR-31 t/m FR-34) het 42e Smaldeel versterken. Zoals elders vermeld, werd tussen 1968-1970 de z.g. USAF/Vietnam-camouflage op de Belgische Thunderflashes gespoten. Inmiddels behoorde dit Smaldeel tot het 3e Wing te Bierset (d.w.z. vanaf 1968).

Gezien de ervaring in het verleden en de zeer goede kwaliteiten van de Republic Thunderflash

Een prachtige formatiefoto van een Belgische Thunderflash (42ste Smaldeel), een Nederlandse Starfighter en een Engelse Mk.6 Hunter.

zal het niet verwonderlijk zijn dat piloten van het 42e Smaldeel meerdere malen individueel en in groepsverband zich eervol onderscheidden tijdens Nato-oefeningen zoals die van de jaarlijks terugkerende Royal Flush.

Met de vermelding van de mutatie op 15 september 1971, deze maal naar Florennes als vliegbasis, beëindigen we dit hoofdstuk uit de Belgische aeronautische geschiedenis. Het Smaldeel werd hiermede onder de vleugels van de 2e Wing geplaatst. De Thunderflashes werden achtergelaten bij het 1e Smaldeel te Bierset

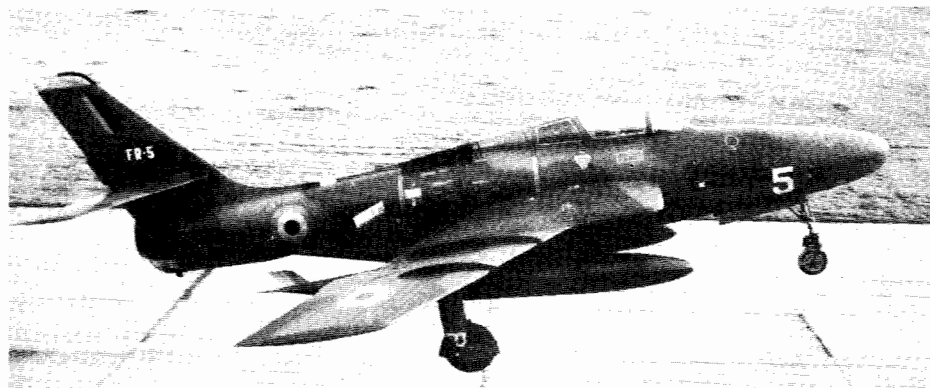
waar de RF-84F's hun tactische verkenningsvluchten bleven uitvoeren totdat de conversie van het 42e Smaldeel op de Franse Mirage 5 BR een feit was. Eind 1971 waren er nog vijf Thunderflashes in Belgische dienst. Na meer dan zeventien jaar volgde op 4 mei 1972 de 'final flypast' van de BAF Republic RF-84F Thunderflash . . .

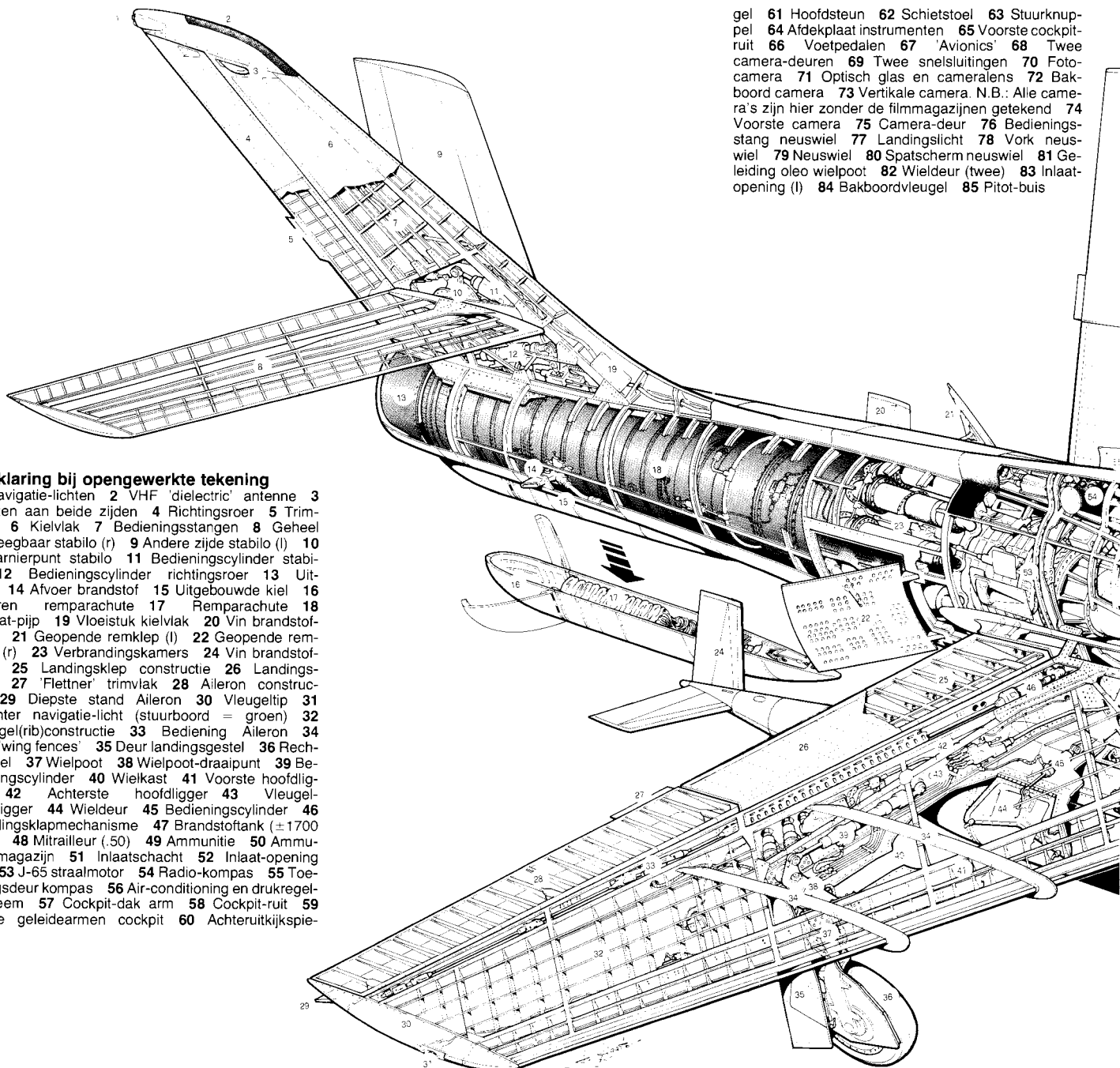
Drie Thunderflashes bleven in België bewaard: de FR-27 te Bevekom, de FR-28 in het Lucht- en Ruimtevaartmuseum te Brussel en de FR-34 te Bierset.



'Adieu à toi, le petit dernier' sierde de romp van de laatste Belgische RF-84F.

Een Belgische 'Flash' in de landing. Zie de stand van de remkleppen. (Via van Haute)

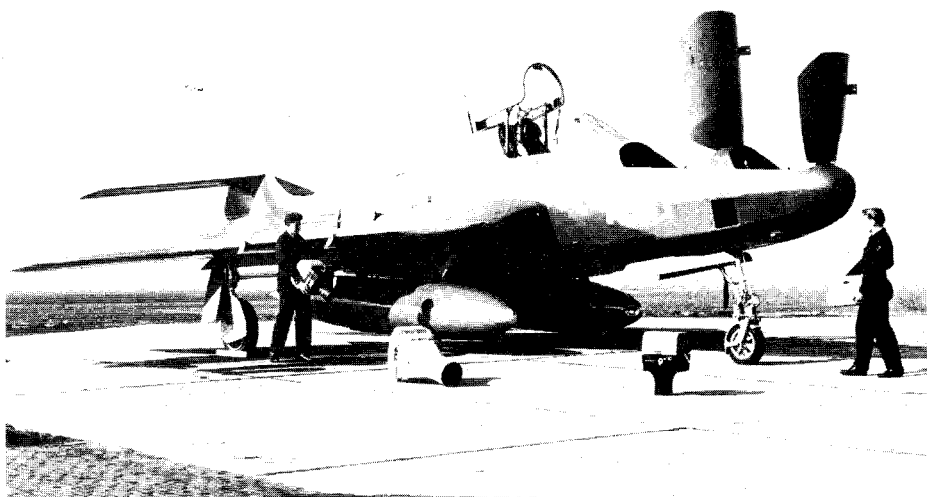




61 Hoofdsteun 62 Schietstoel 63 Stuurknuppel 64 Afdekplaat instrumenten 65 Voorste cockpitruit 66 Voetpedalen 67 'Avionics' 68 Twee camera-deuren 69 Twee snelsluitingen 70 Foto-camera 71 Optisch glas en cameraleens 72 Bakboord camera 73 Vertikale camera. N.B.: Alle camera's zijn hier zonder de filmmagazijnen getekend 74 Voorste camera 75 Camera-deur 76 Bedieningsstang neuswiel 77 Landingslicht 78 Vork neuswiel 79 Neuswiel 80 Spatscherm neuswiel 81 Geleiding oleo wielpoot 82 Wieldeur (twee) 83 Inlaat-opening (l) 84 Bakboordvleugel 85 Pitot-buis

Verklaring bij opengewerkte tekening

1 Navigatie-lichten 2 VHF 'dielectric' antenne 3 Lichten aan beide zijden 4 Richtingsroer 5 Trimvlak 6 Kielvlak 7 Bedieningsstangen 8 Geheel beweegbaar stabilo (r) 9 Andere zijde stabilo (l) 10 Scharnierpunt stabilo 11 Bedieningscilinder stabilo 12 Bedieningscilinder richtingsroer 13 Uitlaat 14 Afvoer brandstof 15 Uitgebouwde kiel 16 Deuren remparachute 17 Remparachute 18 Uitlaat-pijp 19 Vloeistuk kielvlak 20 Vin brandstoftank 21 Geopende remklep (l) 22 Geopende remklep (r) 23 Verbrandingskamers 24 Vin brandstoftank 25 Landingsklep constructie 26 Landingsklep 27 'Flettner' trimvlak 28 Aileron constructie 29 Diepste stand Aileron 30 Vleugeltip 31 Rechter navigatie-licht (stuurboord = groen) 32 Vleugel(rib)constructie 33 Bediening Aileron 34 Z.g. 'wing fences' 35 Deur landingsgestel 36 Rechterwiel 37 Wielpoot 38 Wielpoot-draaipunt 39 Bedieningscilinder 40 Wielkast 41 Voorste hoofdligger 42 Achterste hoofdligger 43 Vleugelhulpfigger 44 Wieldeur 45 Bedieningscilinder 46 Landingsklapmechanisme 47 Brandstoftank (± 1700 liter) 48 Mitrailleur (.50) 49 Ammunitiesmagazijn 50 Ammunitiesmagazijn 51 Inlaatschacht 52 Inlaat-opening (r) 53 J-65 straalmotor 54 Radio-kompas 55 Toegangsdeur kompas 56 Air-conditioning en drukregelsysteem 57 Cockpit-dak arm 58 Cockpit-ruit 59 Twee geleidearmen cockpit 60 Achteruitkijkspie-



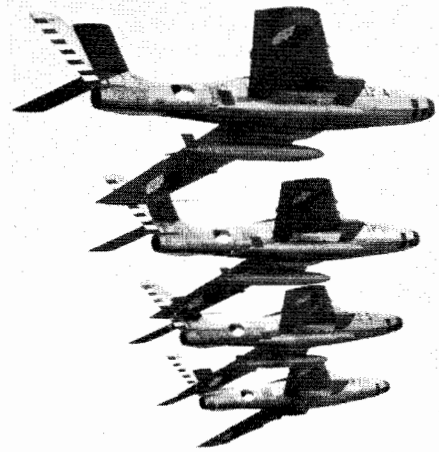
Deze foto (links) geeft een goed beeld van de enorm grote camera's welke de RF-84F in z'n neus-sectie meestorte. Er gingen een vijftal van deze camera's mee, incl. de bijbehorende filmmagazijnen. Verder vallen hier de grote (standaard) brandstoftanks onder de vleugels op. De afgebeelde Nederlandse 'Flash' was conform de Nato-voorschriften gecamoufleerd en had eerst de registratie TP-5.

Op de (rechter) foto van de Belgische RF-84F met de registratie FR-21 zijn eveneens de vele details goed te zien. De camouflage is in de USAF/Vietnam-uitvoering. (Zie hiervoor ook de tekening van onze medewerkers John van Hest van de FR-27). De Republic Thunderflash stond betrekkelijk hoog op de poten en was daardoor ook op de startbaan een sierlijke kist. (Foto via Thijs Postma).

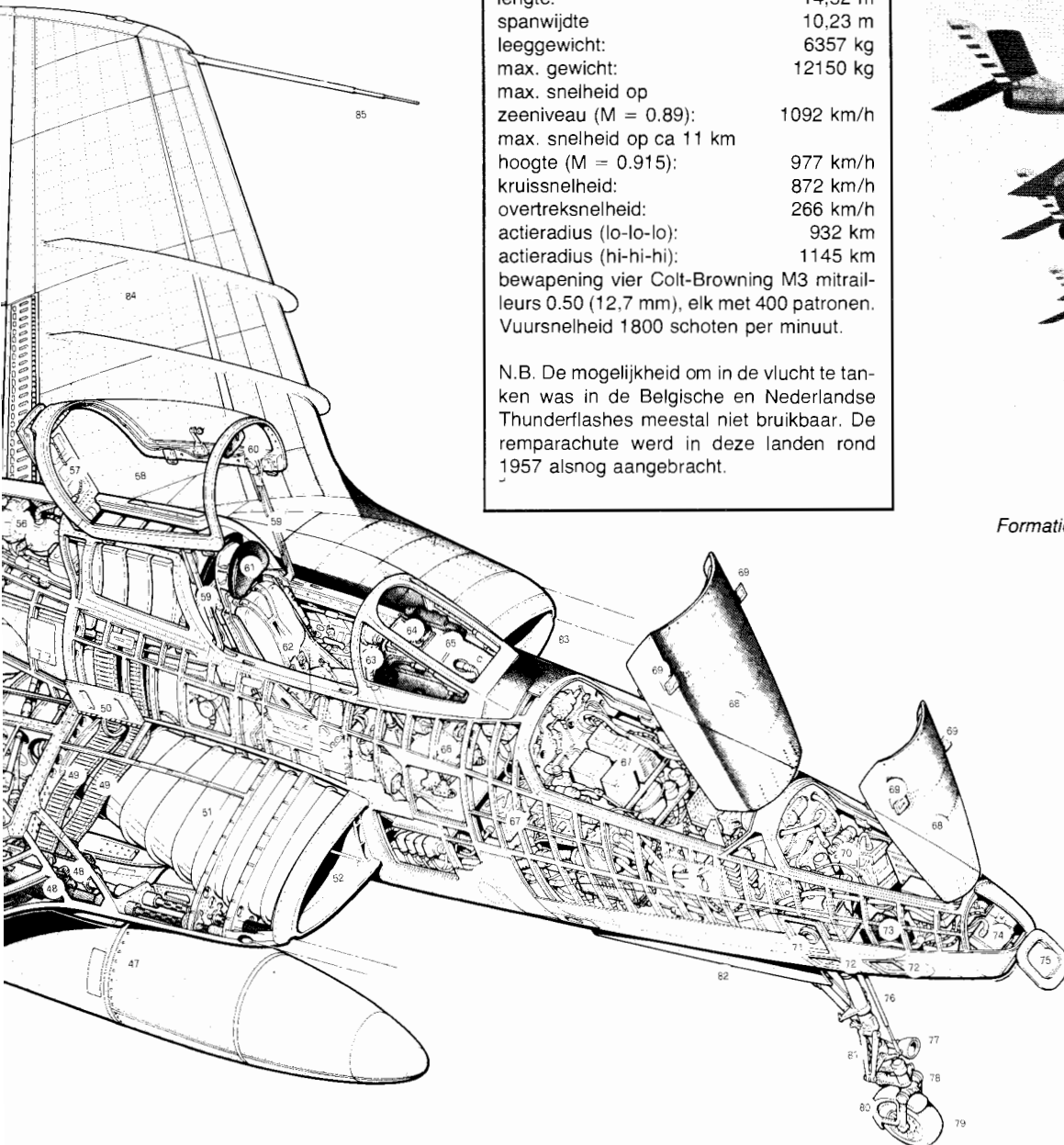
Technische specificaties van de RF-84F

lengte:	14,52 m
spanwijdte	10,23 m
leeggewicht:	6357 kg
max. gewicht:	12150 kg
max. snelheid op zeeniveau (M = 0.89):	1092 km/h
max. snelheid op ca 11 km hoogte (M = 0.915):	977 km/h
kruissnelheid:	872 km/h
overtreksnelheid:	266 km/h
actieradius (lo-lo-lo):	932 km
actieradius (hi-hi-hi):	1145 km
bewapening vier Colt-Browning M3 mitrail- leurs 0.50 (12.7 mm), elk met 400 patronen. Vuursnelheid 1800 schoten per minuut.	

N.B. De mogelijkheid om in de vlucht te tan-
ken was in de Belgische en Nederlandse
Thunderflashes meestal niet bruikbaar. De
reparachute werd in deze landen rond
1957 alsnog aangebracht.

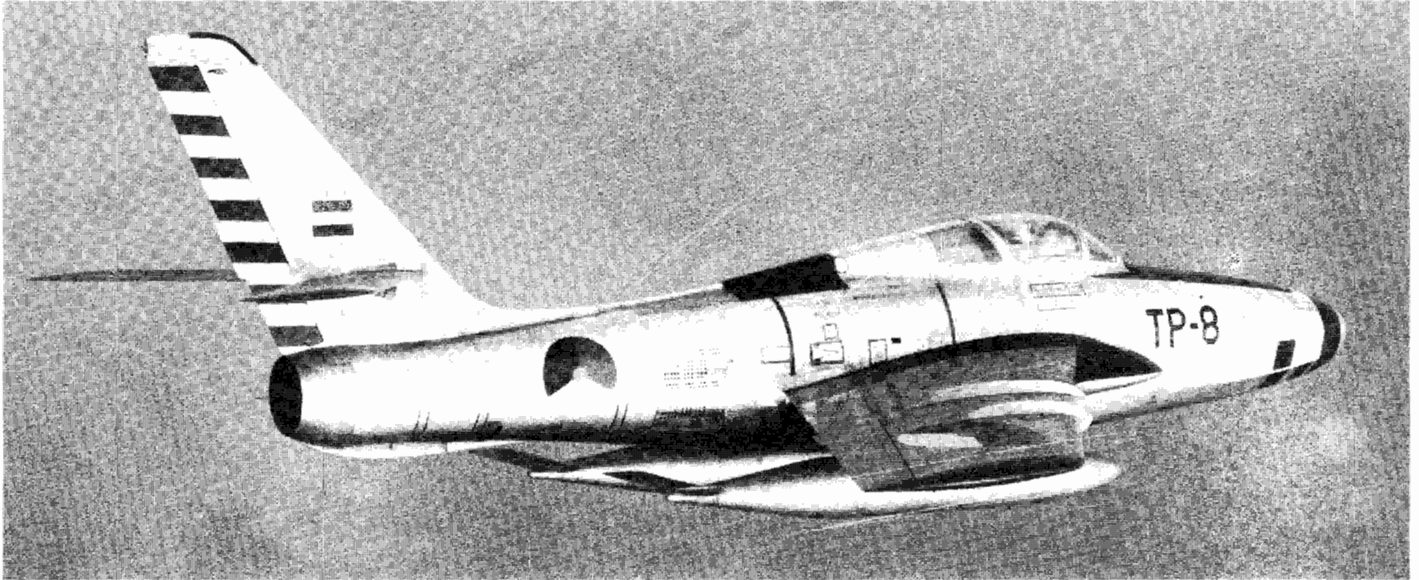


Formatie 'Thunderflashes' van de KLu.

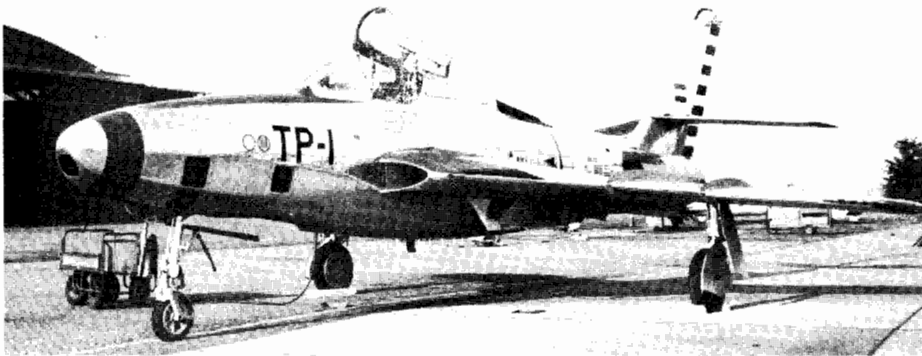


© COPYRIGHT by DELTA editrice s.n.c. - PARMA (ITALY) 1979





Boven: Een foto van de RF-84F rond 1956, in Nederlandse kleuren. (Foto: KLu, Sectie Hist.).

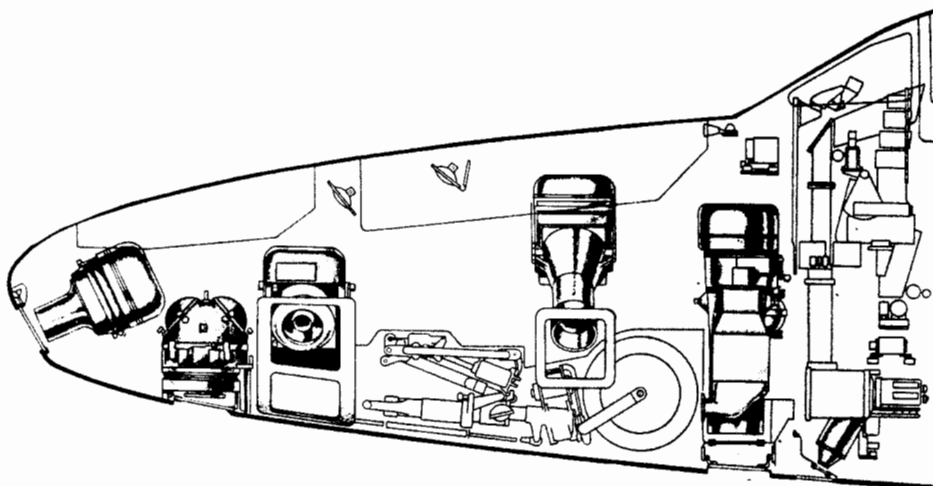


Links: De allereerste Republic Thunderflash van de Koninklijke Ned. Luchtmacht. Kol. B. v.d. Spek maakte hiermee de eerste RF-84F vlucht in Nederland (24 sept. '53).

Foto linksonder: Een wat 'kale kiek' van de P-23, alias TP-2, moederziel alleen. De opschriften onder de cockpitruit waren zwart op een geel fond met een zwart kader. Opvallend is de mooie lijn van deze kist.



Tekening onderaan de pagina: Overzicht van de opstelling van diverse camera's in de neus van een RF-84F.



Meer dan 25 jaar 306 Squadron

Met de slagzin 'Videre Vincere Est' of wel 'zien is overwinnen' kan de bijzondere taak van dit squadron het best omschreven worden.

Het 306 Squadron was een direkt gevolg van de vorming van de Tactische Luchtstrijdkrachten in 1951 te Volkel en de oprichting van het Commando Tactische Luchtstrijdkrachten (CTL) in Nederland op 15 januari 1952.

De ruggegraat van het CTL vormden de Republic F-84G Thunderjets.

Het voor het CTL benodigde personeel werd voor een groot deel betrokken uit de gelederen van de afdeling Militaire Luchtvaart van het voormalige KNIL. Deze categorie had tactische ervaring in voormalig Nederlands-Indië met Amerikaans materiaal opgedaan (en onderscheidde zich derhalve van het Engels georiënteerde personeel van de 'Leger Luchtmacht Nederland'. Vgl. Avia-Hobby nr. 2/80 Gloster Meteors...). Een sterke binding met de Navogemeenschap bestond er toen nog niet, maar wel werd er vanaf het begin deelgenomen aan de Navo-oefeningen.

Eind 1954 werd toch tot integratie binnen de Nato overgegaan: de operationele bevoegdheid van het CTL werd toen overgedragen aan de tactische groep van de Engelse RAF, die het noordelijk deel van West-Duitsland in die tijd bezette.

Terug naar het 306 Squadron. Op 14 september

1953 werd het op de vliegbasis Volkel opgericht. Acht Thunderjet F-84G jets (en een APU-aggregaat) vormden de basis waarmee het squadron van start ging. In september van dat jaar werd het 306 Squadron naar de Engelse basis Laarbruch in Duitsland verhuisd, nadat eerst nog zeven weken op Bückeburg gebivakkeerd was.

Begin '55 werden voorbereidingen op Volkel in Nederland getroffen voor de conversie op ondermeer de Republic Thunderflash.

Het personeel van de MFPS deed op de USAF-basis Sembach de nodige ervaring op met de nieuwe apparatuur. Ook een aantal vliegers en technici deed een 'course' in de Verenigde Staten.

Tijdelijk kreeg het 306 Squadron twee RT-33 (z.g. éénzits 'recce T-Birds') voor training en voorbereiding op de RF-84F.

Het mag als een groot compliment voor de conversie-teams gelden dat de omscholing voltooid werd zonder ook maar één ongeval op deze (toen) geavanceerde pijlvleugel'jet'!

Op het gebied van de logistiek werden voorbereidingen getroffen voor omschakeling op CGO (Centraal Geleid Onderhoud).

Dit Amerikaanse systeem beoogde een beter economisch gebruik van technisch personeel en materieel teneinde de gevechtskracht op te voeren.

De Thunderflashes van het 306 Squadron

De Thunderflashes voor het '306' kwamen, samen met de Streaks en F-86K (Kaasjagers) op US Corregidor en Tripoli, midden jaren vijftig in de Merwehaven te Rotterdam aan. De eerste RF-84F (de TP-1) werd iets meer dan vier maanden na ontschepping op 22 november 1955 bij de KLu in dienst genomen. In 1956 volgden de TP-2, 3, 4, 6, 7, 8, 10, 11, 12, 14, 15, 16, 18 en 20. In de jaren 1957-1959 werden daar nog de resterende negen vliegtuigen aan toegevoegd. Samen met de eerste Thunderflashes kwamen ook de nieuwe fotowagens. De uit zeventien wagens(!) bestaande MFPU (Mobile Field Processing Unit) had moderne ontwikkelwagens, intell-wagens (waar de foto's door PI's geïnterpreteerd werden), 'print-hand' wagens en 'print-print'-wagens, alles verregaand geautomatiseerd! Wat een verschil met het begin in de oude Duitse hangar op Volkel . . .

Terug naar het 306 Squadron in Duitsland

De comfortabele Laarbruch-periode werd voor piloten, grondpersoneel en RF-84F's in december 1957 beëindigd. De CLO-basis Deelen werd het nieuwe 'thuis'. Dankzij een niet geringe inspanning kon begin '58 zelfs meegedaan worden aan de Royal Flush. Samen met het andere, Engelse, 2nd ATAF-lid werd in 1959 eervol beslag gelegd op de eerste plaats binnen de Royal Flush. Op 22 maart 1963 gingen de eerste zes Thunderflashes over naar de Turkse luchtmacht. Op 23 april van dat jaar vertrokken twee stuks naar Griekenland.

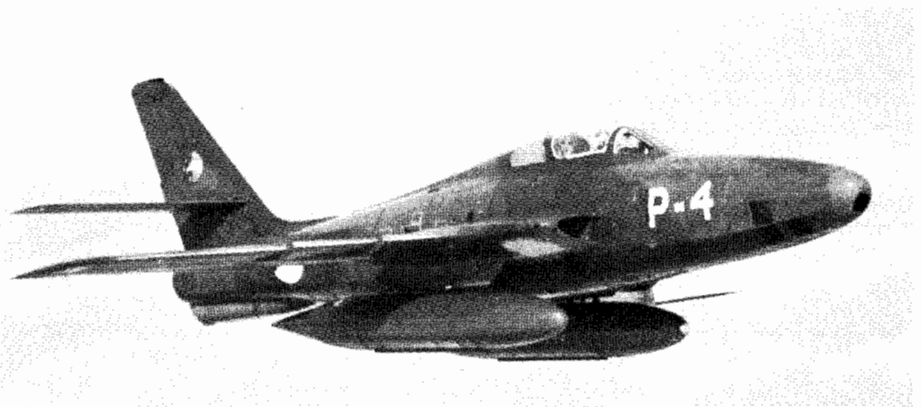
Gezien de, in de loop van de jaren, zeven verloren gegane RF-84F's, bleven er toen in 1963 nog negen stuks over. Die verhuisden naar Volkel, terwijl de eerste groep 306-vliegers naar het Duitse Norvenich gingen voor de eerste uurtjes op de Lockheed Starfighter. Daarmee was een nieuw tijdperk bij het 306-KLu squadron ingeluid.

Op 11 juni 1963 ging de Thunderflash (P-15) van de KLu naar Turkije en op 8 november van dat jaar vertrokken de laatste acht naar dat land. Niet zonder enige weemoed dacht menige 306-recce vlieger aan de goede oude 'Flash'.



Boven: Een geslaagde formatie-foto van vier Nederlandse Thunderflashes. De P-6 vliegt met brandstoftanks die voorzien zijn van vinnen, de overige kisten niet. Wie weet hier meer over?

Onder: Een Nederlandse 306-Squadron fotoverkenner in de (vrije) vlucht. Op deze foto zijn de afwijkende tanks duidelijk te zien. Ook valt de enkele pitot-buis aan stuurboord goed op.



Nederlandse registraties 1955-1963

De registratie van de 24 Nederlandse RF-84-F Thunderflashes liep van TP-1 t/m TP-19. Ook deze registraties zijn in de loop van de jaren veranderd in P-1 t/m P-24; waarmee de squadron-gebonden tekens in de KLu verdwenen.

Sqn.reg.	Klu reg.	Sqn.reg.	KLu reg.
TP-1	P-1	TP-11	P-20
TP-2 = P-8		TP-12 = P-16	
TP-2	P-23	TP-12	P-24
TP-3 = P-12		TP-13 = P-18	
TP-3	P-21	TP-13	P-22
TP-4	P-10	TP-14 = P-2	
TP-5	P-11	TP-14	P-13
TP-6	P-4	TP-15	P-7
TP-7	P-3	TP-16	P-17
TP-8	P-6	TP-17	P-19
TP-9	P-13	TP-18	P-9
TP-10	P-14	TP-19	P-3

Voorgaande Nederlandse Thunderflashes hadden de volgende fabriekstype-nummers: RF-84F-10RE, RF-84F-16RE, RF-84F-21RE, RF-84F-26RE, RF-84F-31RE.

Er zijn zeven RF-84F's verongelukt, d.w.z. bijna 30% van het totaal (zie vetgedrukte registraties).

Belgische registraties 1955-1971

De registratie van de 34 Belgische Republic RF-84F Thunderflashes liep van FR-1 t/m FR-34. Hieronder volgt een overzicht van de bijbehorende codes: (voor zover bekend):

Reg.	Code	Reg.	Code
FR-1	H8-A	FR-16	H8-Q
FR-2	H8-B	FR-17	H8-R
FR-3	H8-C	FR-18	H8-S
FR-4	H8-D	FR-19	H8-T
FR-5	H8-E	FR-20	H8-U
FR-6	H8-F	FR-21	H8-V
FR-7	H8-G	FR-22	H8-W
FR-8	H8-H	FR-23	H8-X
FR-9	H8-J	FR-24	H8-Y
FR-10	H8-K	FR-25	H8-
FR-11	H8-L	FR-26	H8-
FR-12	H8-M	FR-27	H8-
FR-13	H8-N	FR-28	H8-
FR-14	H8-O	FR-29	H8-
FR-15	H8-P	FR-30	H8-

N.B. De registraties FR-31 t/m FR-34, hadden de (ex)codes resp. EA311, EA303, EA305 en EA334 van de Duitse luchtmacht.

Van de Belgische 34 RF-84F's zijn er in de loop van de zeventien dienstjaren 13 machines afgeschreven (zie vetgedrukte registraties), d.w.z. zo'n 38%.

Chroniek van de beschilderingen

De RF-84F Thunderflashes van beide landen waren in het begin van de periode van 1955 niet gecamoufleerd. Rond 1958 werden de kisten zowel in Nederland als in België in de Nato-camouflage gespoten. Hiermee wisselden de opschriften van zwart in wit. In de laatste fase werde de Belgische RF-84F's nog in de USAF/Vietnam-uitvoering beschilderd (vanaf begin 1968).

In Nederland werden voor het Nato-camouflageschema de navolgende Sikkenslakken gebruikt:

Aerokote:	Methuen	Br. Standard
Dark Green 2662	30(F-G)2	BS509
E.D.Sea Grey 2090	24(C-D)2	BS108
P.R.U.Blue 2602	23E4	BS105

NB. Het Sikkens Aerokote no. = Nato-code.

Het 'USAF/Vietnam' camouflageschema op de Belgische Thunderflashes had de volgende Amerikaanse specificaties:

Green	Fed. Standard 24064
Green	Fed. Standard 24102

Tan Fed. Standard 20219

Grey Fed. Standard 26622

Op alle Nederlandse en Belgische RF-84F's waren uniforme 'Nato' symbolen aangebracht voor schietstoelaanduidingen e.d.

De RF-84F Thunderflash als plastik model

Paul Gols en Hans Loeber

Van de Thunderflash bestaat slechts één bouwdoos. Deze wordt uitgebracht door de firma Italaerei in de schaal 1:72. Het model is van prima kwaliteit. De detaillering en passing is goed. Alleen de camera-ruitjes kieren. Erg gemakkelijk hiervoor is het zgn. 'Kristal Kleer'. Indien u dit goedje met bijv. een tandenstoker in de kiertjes smeert, lever het mooi aansluitende, doorzichtige cameraruitjes op.

De cockpit is nogal kaal. Een vloertje, zijpanelen en een nieuwe opbouw van het instrument-panel zijn van stukjes plasticard en goede plamuur (Histor Car-Filler, bijv.) niet moeilijk te maken. Vergeet echter de riemen van de schietstoel niet! Een dun stukje papier, in donker groene kleur geschilderd met gespen van wat (sigaretten) zilverpapier doen wonderen. Al deze karweitjes lonen de moeite – vooral – omdat de cockpitkap in geopende stand is te bouwen. Een spiegel in de kap kan ook van zilverpapier of plasticard gemaakt worden. Het model mist de 'voorstang' van de neuswielpoot. Een stukje in kaarsvlam – op dikte – getrokken plastik-afval is hiervoor geschikt. Voor het een en ander kunnen de bijgaande foto's en een bezoek aan het Brusselse Lucht- en Ruimtevaartmuseum u de juiste informatie geven.

De 'Flashes' van de Nederlandse en Belgische luchtmacht, waren oorspronkelijk aluminium-

kleurig (zie 'Chroniek beschilderingen'): hiervoor gebruikt u het beste Humbrol 56. Voor de Nato-camouflage bestaan de volgende Humbrol-verven: donkergroen XH 1, donkergrijs nr. 27 en P.R.U. blauw HX 3 (aan de onderzijde). Overschilderen van de Thunderflash met zijdematte vernis (bijv. Ceta Bever) is noodzakelijk voor een juiste weergave van het echte vliegtuig. Test wel de vernis eerst uit op een proefstukje, soms tast deze de ondergrond van het plastikmodel aan. . . . Om deze reden dient u de eerste vernislaag snel op te brengen en later pas een tweede laag voor de afwerking aan te brengen. Voor de USAF/Vietnam-camouflage kunt u van Humbrol gebruiken: HU 7, HU 8, HU 9 en HU 10. De wielkasten, binnenkant van de wieldeuren, de wielpotten en de binnenzijde van de luchtremmen waren in de meeste gevallen aluminiumkleurig (Humbrol 56).

Het cockpitinterieur inclusief de schietstoel was donkergrijs (ca. Revell nr. 78). De hoofdsteen was mat-oranje van kleur. De plastikmodelbouwdoos bevat de transfers voor ondermeer een Belgische 'Flash'. Het transfer-vel 'no. 29' van het Engelse 'Modeldecal' bevat transfers die uitstekend geschikt zijn voor een Nederlandse uitvoering. Deze zijn echter niet volledig, maar kunnen met het transfer-vel 'no. 43' van voornoemd merk met o.a. het 30-6 Squadron embleem aangevuld worden.

Literatuur:

Aviation News, Warpaint series no. 1
IPMS/MIP nr. 3, 1979
25 Jaar 306-Squadron.

Toelichting bij de tekeningen

TP-8 (51-17000) Eerste Nederlandse beschildering, toestel geheel aluminium met rode squadronkleur; ook op de vleugel- en stabilo-tippen. Roundels op alle zes de posities. Loopvlak op de bovenkant van de vleugel zwart met ervoor en erachter rood. Onderkant vleugels geheel aluminium. Deze RF 84-F heeft nog geen remparachutehouder.

H8W Eerste camouflage-versie van de Belgische Thunderflash. Hiervoor waren zij geheel aluminium met zwarte letter- en cijfercode op dezelfde plaats, evenals het 42 Escadrille embleem. Denk om de lichtblauwe rand om de roundel, dit alleen op de romp.

Bij 'a' zijn de omkaderingen van de diverse inlaten en inspectieluiken op de romp weergegeven. Deze zijn op de Belgische toestellen in rood en op de Nederlandse in geel.

De plaatsen waar gevaar bestaat voor turbinebladen-breuk zijn op de Nederlandse kisten 2 x met een brede rode baan en op de Belgische 2 x met twee dunne gele banen aangegeven.

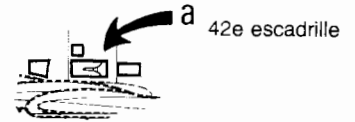
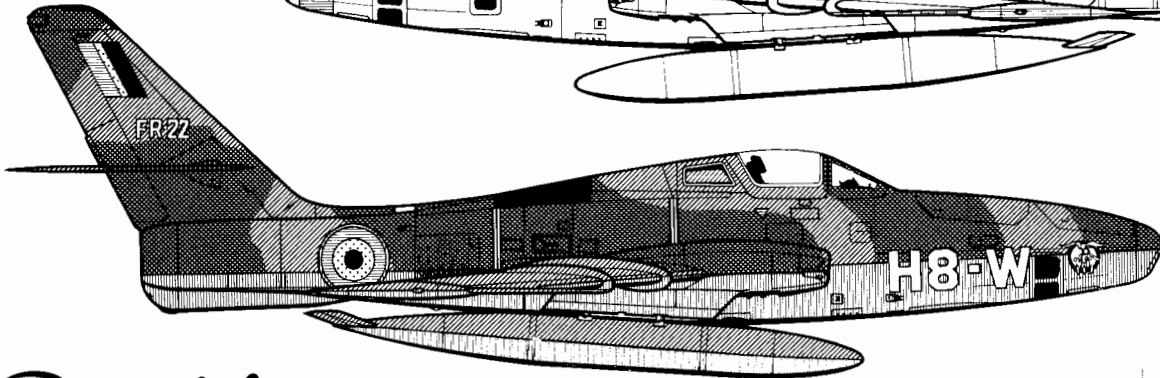
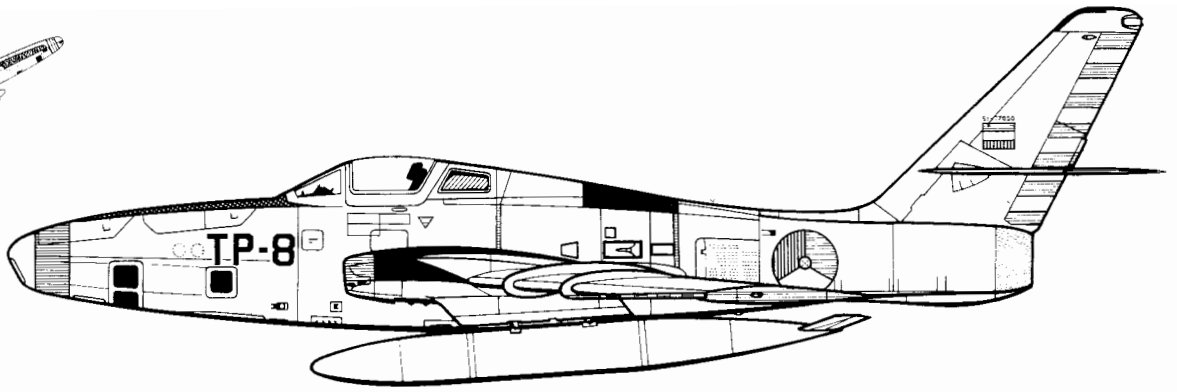
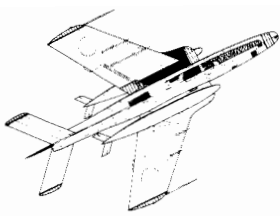
Onder-bovenkant van de H8-W vormen samen met de kleine tekeningen een geheel: FR-22 aan de onderkant van de vleugel is aan beide kanten wit. Op de linkervleugel van voren leesbaar en op de rechtervleugel van achteren.

FR-27 in z.g. 'Vietnam'-kleuren. Twee kleuren groen en beige en geelwit, zonder emblemen, van onderen.

Geen roundel op de romp en twee heel kleine op de vleugelbovenkanten. Hiervoor waren de Belgische Thunderflashes, met de oude camouflage kleuren voorzien van alleen maar het vliegtuignummer in wit. Op de plaats waar eerst bv. H8-W stond kwam 22 te staan eerst met het squadron-embleem, later zonder.

P-5 in de laatste Nederlandse beschildering met ander afwerpbaar tanks. Roundels op vier posities. Bovenkant van het kielvlak vuil wit. Voor het aanbrengen van deze camouflage waren de toestellen geheel aluminium van kleur met alleen het vliegtuignummer in zwart op dezelfde plaats als hier in het wit. Ook het squadron-embleem ontbrak.

Dit verslag over de Belgische en Nederlandse tactische foto-verkenners van het type Thunderflash werd mogelijk dankzij de hulp van de Sectie Luchtmachthistorie KLu, enkele 306 squadron KLu-specialisten, de Lucht- en Ruimtevaartmuseum te Brussel en op Schiphol, inclusief de IPMS.



Republic RF-84F Thunderflash

Samenstelling en
tekeningen J. M. van Hest

legergroen	grijs	pr. blauw	rood	blauw
geel	oranje	d. groen	l. groen	beige

Amerikaanse camouflage

