

Aero Detail 14
REPUBLIC

P-47 THUNDERBOLT

エアロ・ディテール14 リパブリックP-47サンダーボルト



S/N 42-23278

アメリカ空軍博物館

United States Air Force Museum

Wright-Patterson AFB, OH 45433-6518 USA

Tel: (513) 255-3286

公開時間：毎日 9:00～17:00 Open daily 9:00 to 17:00
(元旦、感謝祭、クリスマスは休館) (Closed Jan. 1, Thanksgiving, Dec. 25)

オハイオ州テイトンにあるアメリカ空軍博物館で展示されているP-47Dレイザーバック（razorbackは、尖った山の背の意。転じてナカスクジラもこう呼ばれる）は、1943年の後半に製造され同年の12月末にアメリカ政府に納入された。カリフォルニア、テキサス、アリゾナの少なくとも3箇所の基地で訓練用として使用された後に、この機体は余剰分とされ、1944年10月にRFC（復興金融会社）の所有となった。さらにサンタ・マリアの南カリフォルニア大学が同機を入手（時期は不詳）、その後カリフォルニア州ホーソンのボブ・ビーンが1953年にこれを購入した。1961年4月、彼はこの機体をリパブリック・アビエーションに売却、最終的にリパブリックは本機をアメリカ空軍博物館に寄贈（1964年秋）、今日に至っている。

残念ながら、本機は大々的にレストアが必要な状態だが、博物館の予算と人材の不足から作業は思うにまかせない。また現在施されている塗装は、博物館が同機を入手した際にペイントされていた民間機のマーキングを隠す目的で行われたもので、正確な塗装の復元というものからは程遠い状態である（尾部のシリアル・ナンバーの色、書体、記入位置が不正確、翼下面の国籍標識が小さい、機体のオリーブドラブの色が戦時中のものより暗いなど）。

The P-47D "razorback" on display at the U.S. Air Force Museum in Dayton, Ohio was manufactured in late 1943 and delivered to the U.S. government in late December of that year. After being assigned to training duties at no less than three bases in California, Texas and Arizona, this Thunderbolt was declared surplus and turned over to the Reconstruction Finance Corporation in October of 1944. After being acquired by the University of Southern California at Santa Maria (date uncertain), the aircraft was purchased from the school in 1953 by Bob Bean of Hawthorne, California who sold it to Republic Aviation in April of 1961. Finally, Republic donated it to the U.S. Air Force Museum in the fall of 1964, where it remains. The black & white photo at right was taken shortly after its arrival at the museum.

Unfortunately, the aircraft is in need of a complete restoration, but budget and personnel restraints at the museum have prevented the work from being done. The paint scheme that is currently applied was done primarily to conceal the civilian markings that the plane was in when the museum acquired it, and is far from accurate (The color, font and location of the S/N on the tail are incorrect, the stars under the wings are too small, and the olive drab paint is much darker than that used during the war).

Nevertheless, as little work has been done on the plane, it remains, mechanically, in very close to its original condition. In addition, its placement within the museum makes it easy to study this "Jug" from nearly any angle.



Photos / Above: Ryuichi Mochizuki; Below: U.S. Air Force Museum



P-47G-15-CU

"Spirit of Atlantic City NJ"

S/N 42-25234

プレーンズ・オブ・フェイム

Planes of Fame Air Museum

WWII Cal-Aero Field, Chino Airport - 7000 Merrill Ave.
Chino, CA 91710 USA
Tel: (909) 597-3722

公開時間：毎日 9:00～17:00 Open daily 9:00 to 17:00

カリフォルニア州チノにあるプレーンズ・オブ・フェイム航空博物館。ここに所蔵される飛行可能な大戦機コレクションのなかでも出色なのはP-47G-15である。G-15はP-47D-10と同規格の機体であるが、カーチス社で製造されたもの。実戦配備はされず、大戦中は訓練用としてアメリカ国内で使用されていた。1946年にカリフォルニア州グレンデールのカル・エアロ工学校に譲渡され、航空機メカニズムの教材として使用された。プレーンズ・オブ・フェイムの手に渡ったのが1958年、カートランド空軍基地所属ニュー・メキシコ州軍のメンバーによって飛行可能な状態にまで修復されたのは1967年のことである。

航空ショーで飛行展示を行っていたが、1971年に事故を起こし、現在の状態に完全復元されたのは1985年のことである。以降、全米の航空ショーでその姿を見ることができる。

飛行可能な大戦機がたいがいそうであるように、このサンダーボルトも現行の安全基準に適合するように改修、また、極力操縦が容易なように“セスナ・タイプ”の計器板が取り付けられ、操縦席後方の防弾板を撤去、乗客を乗せられるようにしてある。

機体は、P-47D S/N 42-8487 ウォーカー・H・マフリン大佐の乗機として復元されている。彼は63 FS/56 FGに所属し21機撃墜をマークしたエースである。1944年3月27日、ドルニエDo217の後部銃手によって撃墜されたが（相手も撃墜された）、捕虜になるのは免れ、太平洋戦域に移動、ここでは百式偵察機を落とす。その後、朝鮮戦争ではF-86に乗りミグを3機撃墜している。

Among the aircraft in the outstanding collection of flyable warbirds maintained by the Planes of Fame Air Museum in Chino is a P-47G-15, an aircraft identical to the P-47D-10 but built under license by Curtiss Aircraft. This "razorback" never saw combat, serving in the U.S. during the war as a trainer. In 1946 it was acquired by the Cal-Aero Technical Institute in Glendale, California for use in teaching aircraft mechanics. Planes of Fame acquired the aircraft in 1958 and it was restored to flyable condition by members of the New Mexico National Guard at Kirtland AFB in 1967.

It was flown in airshow activities until damaged in an accident in 1971. It acquired its present appearance in 1985, following a complete rebuild. Once again, it is active in airshow appearances throughout the United States.

Like nearly all flyable warbirds, a number of modifications have been made to this Thunderbolt to allow it to meet current safety regulations and to make it as easy to fly as possible. In particular, the cockpit has been extensively rearranged, with the installation of a "Cessna-type" instrument panel and the removal of the armor plate behind the pilot's seat to make room for a rear passenger.

The aircraft is currently marked as a P-47D, S/N 42-8487, flown by Maj. Walker H. "Bud" Mahurin, a 21-kill ace who served with the 63rd FS/56th FG. On March 27, 1944, Maj. Mahurin was shot down in that plane by the rear gunner of a Do217 (which he then shot down). Avoiding capture, he was reassigned to the Pacific where he was credited with a Mitsubishi Ki-46 "Dinah" reconnais-



Photos / Frank B. Mormillo



S/N 44-90368

"Big Ass Bird II"

ビンテージ・ファイターズ

Vintage Fighters

1230 Liberty Bank Lane, Suite 230

Louisville, KY 40222 USA

Tel: (502) 425-3993, ext. 203; Fax: (502) 425-7458

公開時間：予約制

Viewing by appointment only

アメリカの航空ショーに行くとき必ずといって良いほど目にするのできる“ビッグ・アス・バードII”。同機はビンテージ・ファイターズ（インディアナ州セラーズバーグのクラーク郡空港内にある）のチャールズ・A・オズボーン氏の所有になる。まるで倉庫から出したばかりのような状態に復元された機体は、モテラーや“ジャグ”ファンにはたいへん貴重なものといえよう。

同機は1945年5月にリパブリック社が陸軍に納入したが、米国内の10の部隊で、その後2年にわたって使用されるにとどまった。

1947年8月、米政府は同機をベネズエラ空軍に売却、1971年になって再びアメリカへともどった後に、2人の所有者の手を経てオズボーン氏の所有となった。1986年のことである。翌年から復元作業にとりかかっているが、使用したパーツは米国内とフランスにあったオリジナルを集めたものである。

塗装は、9AF/406FG/513FS（1944～45）所属のハワード・M・パーク乗機（D-25-RA）の仕様。パークは空対空戦こそわずか2機というスコアだが160回を超える対地攻撃を行っており、その中には、初めて、5in.ロケット弾でタイガーを仕留める、という快挙も含まれる。1944年9月に対空砲とMe109の攻撃でひどい損傷を受けたが、帰還。BABは廃棄されたが、彼はBAB IIで終戦まで戦っている。

Regularly flown at airshows around the United States, *Big Ass Bird II*, owned by Charles A. Osborn, Jr. of Vintage Fighters at Clark County Airport in Sellersburg, Indiana has been beautifully restored to near-“stock” military condition, making it an excellent reference for modelers or other fans of the “Jug.”

Delivered by Republic to the Army in May of 1945, this Thunderbolt was assigned to ten different stateside units over the next two years. In August 1947, the U.S. Government sold the aircraft to the Venezuelan Air Force; little is known about its service there. Returned to the United States in 1971, it passed through two owners before being acquired by Osborn in 1986. Restoration work began in 1987, using original parts acquired from around the U.S. and France.

The plane is marked as a D-25-RA flown by Howard M. Park of the 9th AF/406th FG/513th FS during 1944 and '45. Though Park is credited with just two air-to-air victories, he completed over 160 low-level attack missions bombing and strafing German positions, including being credited with the first air-to-ground kill of a Tiger tank using 5 in. rockets. Damaged beyond repair by flak and hits from an Me109, the original *Big Ass Bird* was written off in September of 1944. There was reportedly no need for discussion about what to name the new P-47 which replaced it.



Photos courtesy Charles A. Osborn, Jr.



P-47D-40-RA

S/N 45-49181

カラマズー航空史博物館

Kalamazoo Aviation History Museum

3101 East Milham Road

Kalamazoo, MI 49002-1700

(616) 382-6555

公開時間 (5月~9月)	公開時間 (10月~4月)
月~土: 10:00~18:00	月~土: 10:00~17:00
水曜日: 10:00~20:00	日曜日: 13:00~17:00
日曜日: 13:00~18:00	祝日は休館日となります

Museum Hours (May-Sept.)	Museum Hours (Oct.-Apr.)
Mon-Sat: 10:00-18:00	Mon-Sat: 10:00-17:00
Sunday: 13:00-18:00	Sunday: 13:00-17:00
Open Wednesday until 20:00	Closed Holidays

カラマズーの航空史博物館、別名“エア・ズー”のサンダーボルトは紆余曲折ののち、ここに落ちついた。製造は1945年5月であるが、わずかな期間、訓練部隊に配備された後、ずっとストックされていた。1953年にペルー政府が購入、同国空軍 (Fuerza Aerea Peru) に配備使用された。

同機は、ペルー空軍時代に2度の“実戦”を経験している。先住民による反乱の鎮圧支援、そして不法に出港しようとしたギリシャ船籍の貨物船を港に戻すというものである。1967年に現役から外された後は、他の数機のサンダーボルトとともにペルー国内にストックされていたが、1969年にはアメリカ人のエド・ジュリストが数カ月をわたって、6機を買い取るために骨を折った。不正役人を相手になんとか譲渡の交渉をまとめようとしたが、毒を盛られたあげくに、あやしげな病院に拉致されるというようなこともあったらしい。最終的には、アメリカ政府等の助力もあって、なんとか譲渡契約にこぎつけることができた。

6機のサンダーボルトがアメリカ国内に到着したのは1969年9月のことである。そして本機 (42-49181) は南部空軍の所有となり、かなりひどい機体状態だったにもかかわらず、1972年には飛行可能なコンディションにまで修復されている。

1979年にエア・ズーの所有となって、1981年に全面的な修理が始められ、1984年、オシユコシにその姿をあらわした。この時、大戦機部門でジャッジズ・チョイス (審査員賞) を受賞している。

本機は大部分がオリジナルの状態が保たれているし、機体コンディションも良好。しかし、飛行可能機ということもあり、飛行操縦の安全性と簡便性を重視して、コクピットは大幅に変更されている。

機体の塗装は、第8航空軍第56戦闘航空群第61戦闘飛行隊所属でヨーロッパ戦線における米軍のトップ・エース、フランシス・ガブレスキー大佐 (31機撃墜。大戦後まで生存した中ではアメリカでトップ) を再現したものである。

The Kalamazoo “Air Zoo’s” P-47 has a colorful history indeed. Built in May 1945, it was assigned to a training unit for a short time before going into storage. Sold in 1953 to the Peruvian government for use in that country’s air force, the *Fuerza Aerea Peru*, it saw “combat” action twice, once in helping put down an Indian revolt, and again in persuading a renegade Greek freighter to return to port to file proper documentation. Retired and stored in 1967, American Ed Jurist spent several months during 1969 attempting to convince corrupt officials there to sell him six P-47s. After being poisoned and illegally held in a shady hospital, was eventually able to close the deal with the assistance of the U.S. government and others. The planes arrived back in the U.S. in September 1969.

The plane was acquired for the Air Zoo in 1979. A complete restoration began in 1981, and the plane was shown at Oshkosh in 1984, where it won “Judges Choice” in the warbirds category.

The aircraft maintains most of its original parts and is structurally in excellent condition. The cockpit, nevertheless, has been reconfigured extensively from its original layout to make the aircraft as safe and easy to fly as possible.



Photos / Philip Makanna



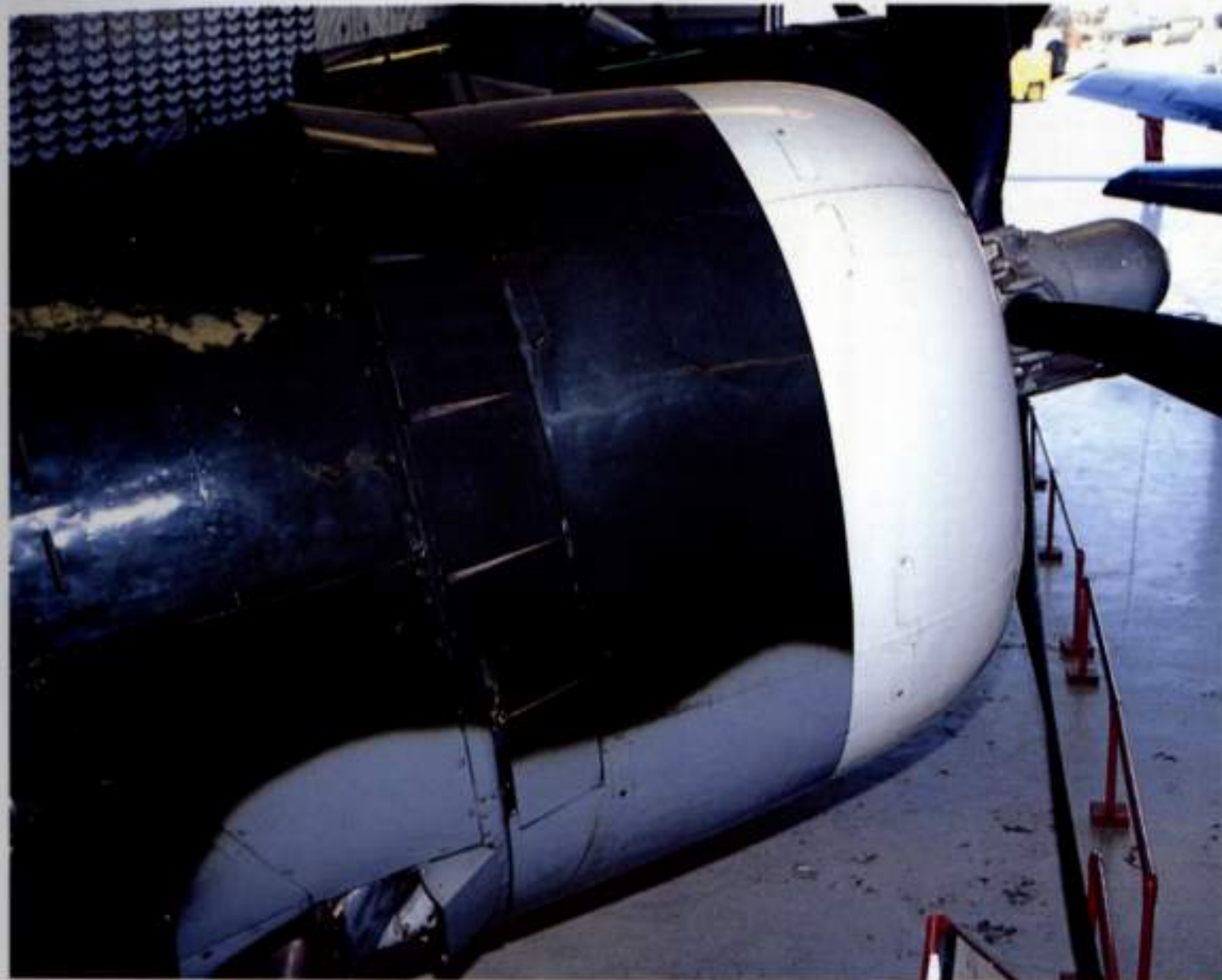


写真1~6: ビンテージ・ファイターズ所有 P-47D (ビッグ・アス・バード=BAB)の機首。空冷エンジン(ダブル・ワスプ・エンジン)特有の太いカウリングが、この飛行機のパワーを物語っている。機首上面の右手前に見える赤いラインで囲まれた部分に、燃料注入口がある。また、黄色いラベルの斜め前方にある丸いへこみは、照準用の照星を立てるためのもの。

Photos 1-6: The nose of *Big Ass Bird II*, the P-47D owned by Vintage Fighters. The fat cowling around the 2,000hp air-cooled Pratt & Whitney R-2800 Double Wasp is characteristic of all fighters (Hellcat, Corsair) which used the engine. A fuel fill is located on the front right side of the nose, outlined in red. The round depression in front of the yellow label is for mounting the forward part of the gunsight.



6



7

写真7：POFの機体の機首部分。カウリングの分割ライン、開状態のカウルフラップなどがわかる。レイザーバック型も水滴風防型もエンジン・カウリングの構成は基本的に同一である。

写真8：BABは注意書きまで丁寧に復元されている。

写真9：閉状態のカウルフラップ。

写真10：カウルフラップごしに排気管が見える。駆動軸にも注目。

写真11：カウルフラップのアップ。



10

Photo 7: The nose of Planes of Fame's P-47, clearly showing the cowl's panel lines and the open flaps. Both the razorback Thunderbolts and those with bubble canopies had the same basic cowl.

Photo 8: *Big Ass Bird II* has been very accurately

restored -- right down to the markings.

Photo 9: The cowl flaps in the open position.

Photos 10-11: Close-ups of the cowl flaps. The exhaust pipes are visible under the flaps in photo 10.



8



9



11



12



13



14



17



15



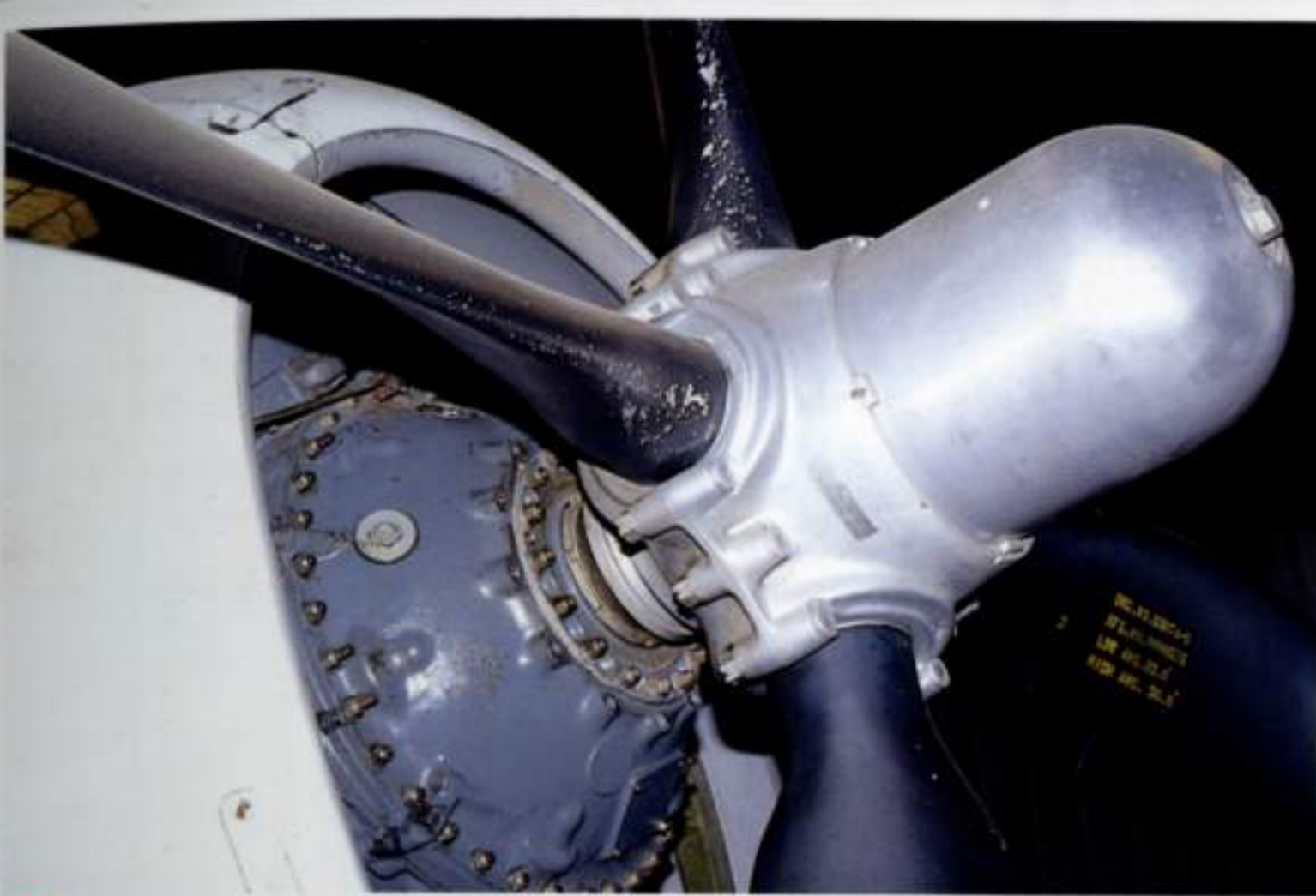
16

写真12~14：カーチス社製電動定速プロペラおよびブレード。ブレードの基部にカフスがつく。写真12は直径13フィート、写真13は直径12フィート2インチのもの。いずれも全金属製でブレードの形状が異なる。

写真15~17：ハミルトン・スタンダード油圧定速プロペラおよびブレード。全金属製で直径は13フィート1-7/8インチ。

Photos 12-14: The Curtiss fixed-speed electric propeller, with cuffs on the bases of the blades. The prop in photo 12 is 13 feet in diameter; that in photo 13 is 12 feet, 2 inches. Both are metal. The shape of the blades differs slightly.

Photos 15-17: The Hamilton-Standard fixed-speed hydraulic propeller. Also metal-built, it is 13 feet 1-7/8 in. in diameter.



18



20

21



19



写真18：ハミルトン・スタンダード・プロペラの駆動部ドーム周辺。

写真19：カーチス・プロペラのパワーユニット・カバー周辺。

写真20：BABの燃料注入口のアップ。

写真21：POFの機体の機首上面。水滴風防のものとパネル配置が異なることに注意。

Photo 18: A close-up of the tip of the Hamilton-Standard propeller.

Photo 19: The central hub of the Curtiss propeller.

Photo 20: A close-up of the nose fuel fill on *Big Ass Bird II*.

Photo 21: The upper surface of the Planes of Fame P-47's nose. The panel layout differs from that of a bubble canopy Thunderbolt.



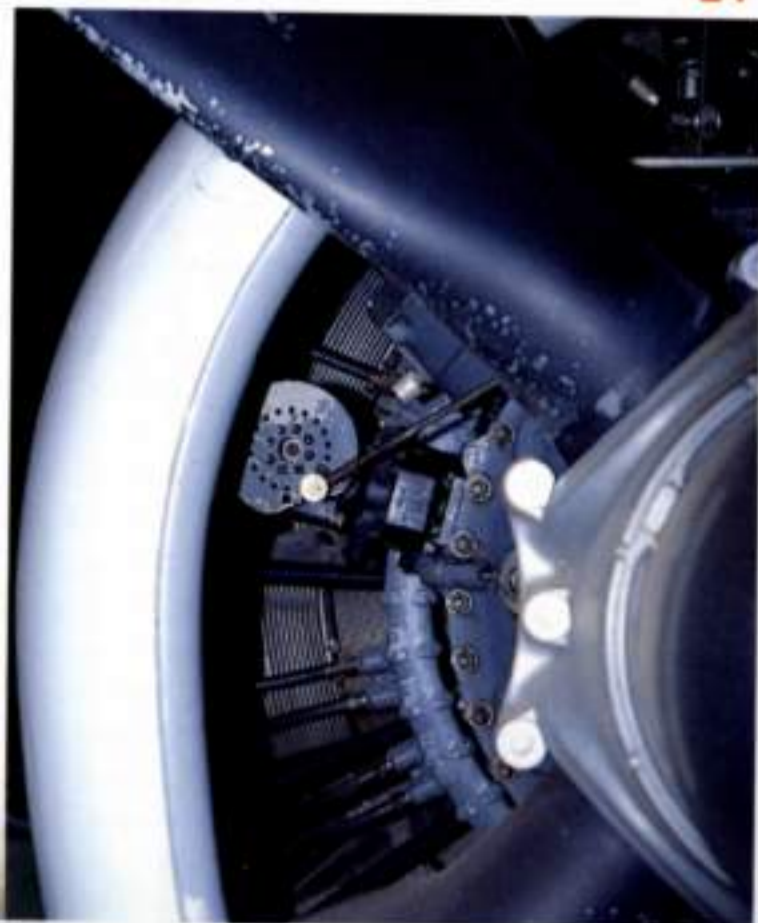
22



23

24

25

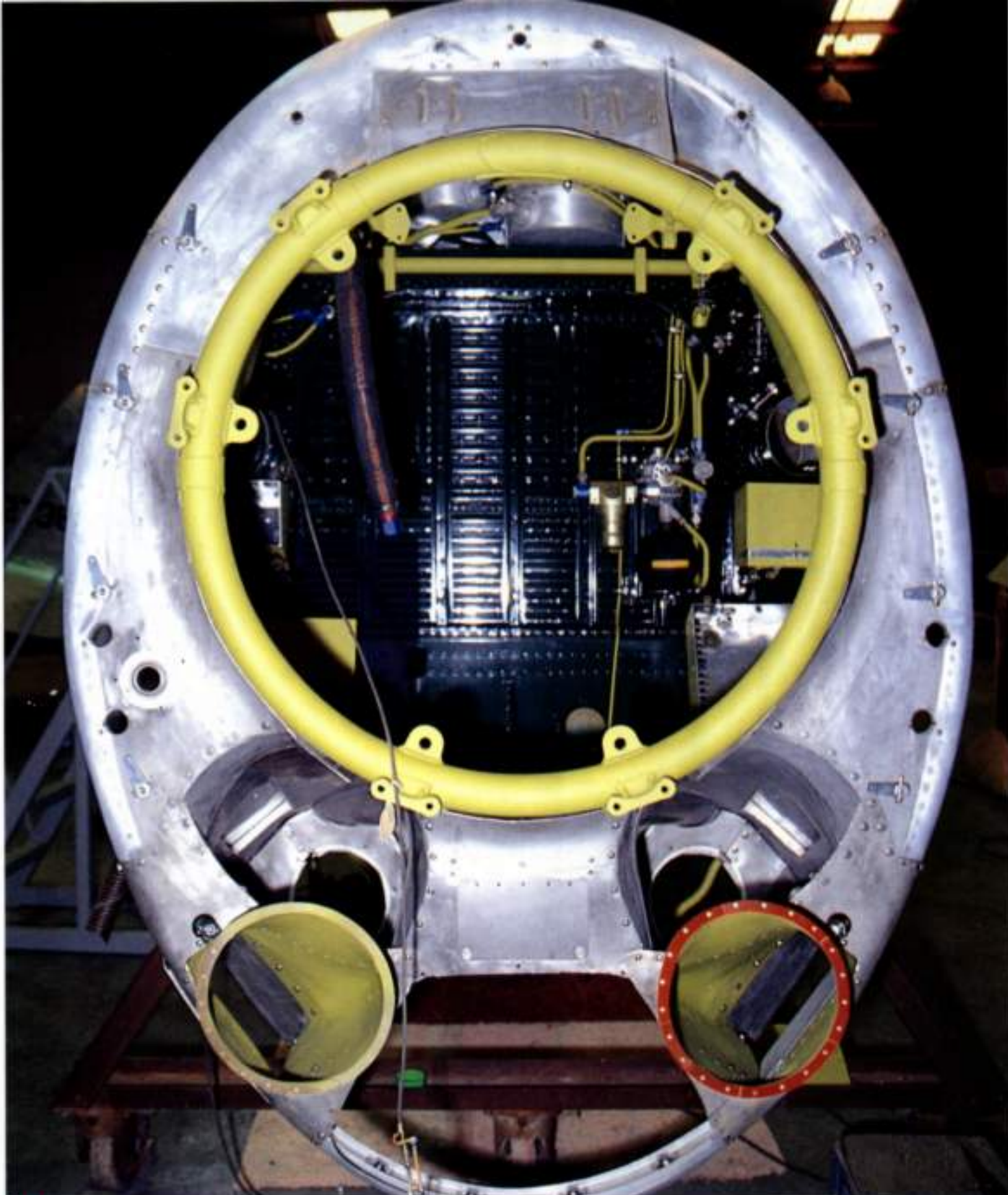


26





27



28



29

写真22：ハミルトン・プロペラ装着の機体。ハミルトンのものはD型の一部の機体に用いられた。

写真23：カーチス・プロペラ装着の機体。サンダーボルトD型の標準だが、形式は2種ある。写真は直径13フィートのもの（形式名称はC542S-A114）。

写真24～26：前方からカウリング越しに見たエンジン。シリンダーやプラグコード類が見える。

写真27～29：ヤンキー・エア・ミュージアムでレストア中のP-47。写真27はエンジン・カウリングを外した状態で、写真29はその右側面。エンジンの下方左右にあるのはオイル・ラジエーター（潤滑油冷却器）、それに挟まれるようにして主空気取り入れ口が開いている。写真28はエンジンを外した状態。ジンクロで塗られた輪がエンジン・マウント。

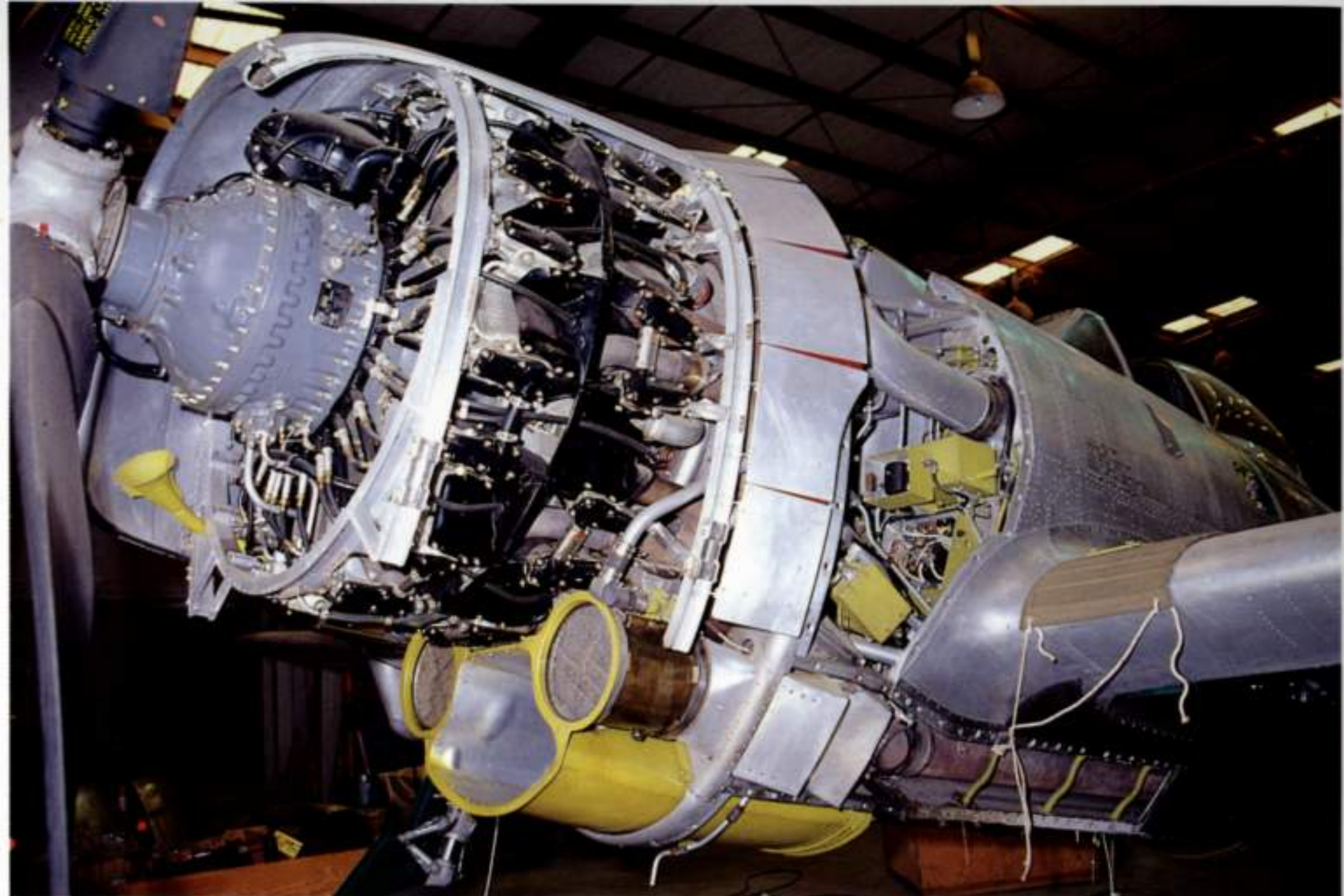
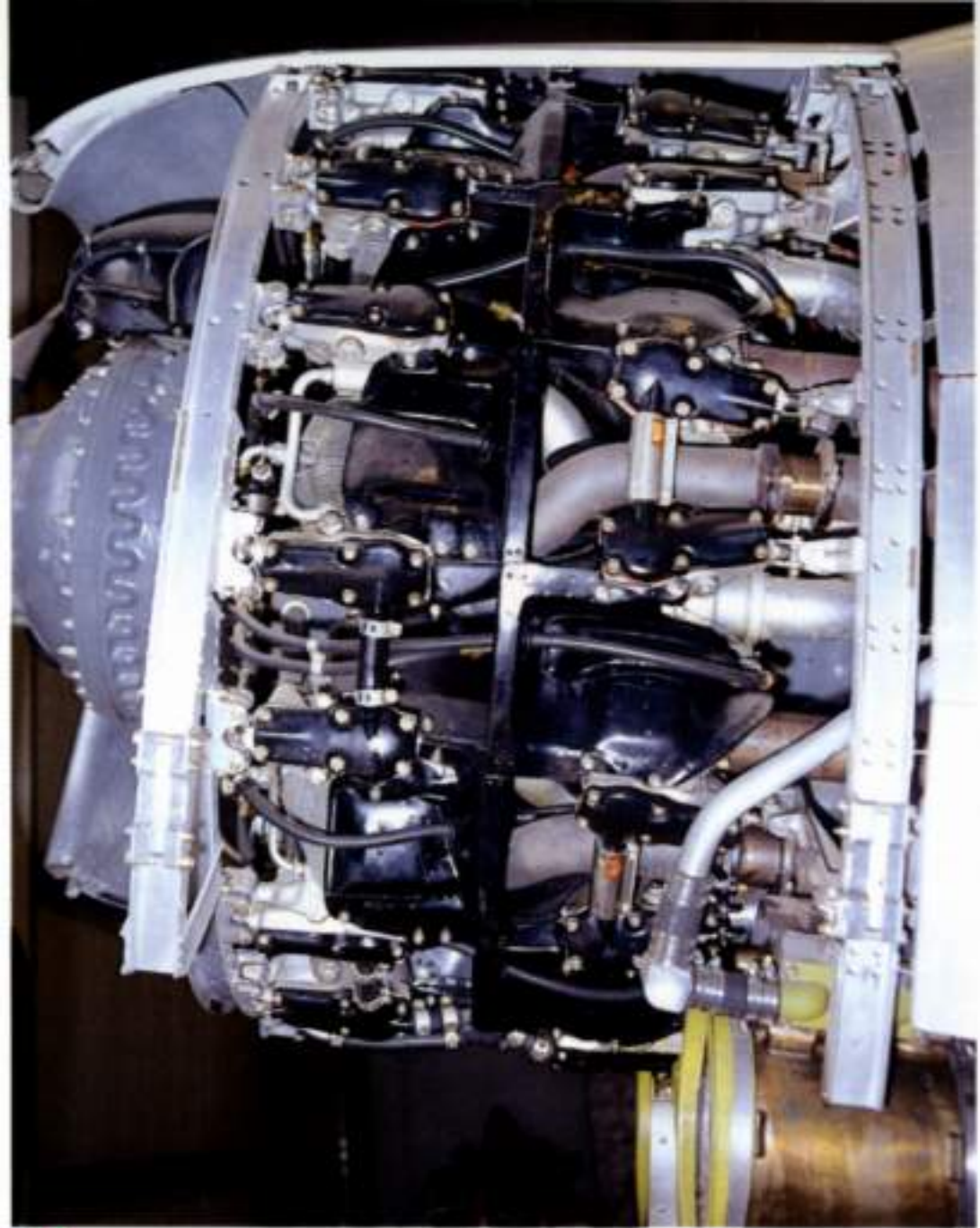
Photos 1～8, 10, 11, 13, 15～19, 21～29 / S. Hards

Photo 22: A "Jug" with a Hamilton-Standard propeller. The Hamilton prop was used on some of the D-models.

Photo 23: A Curtiss propeller-equipped Thunderbolt. Though this was the "standard" configuration, there were two different Curtiss props used. The one in the photo is the 13 ft. dia. version (model no. C542S-A114).

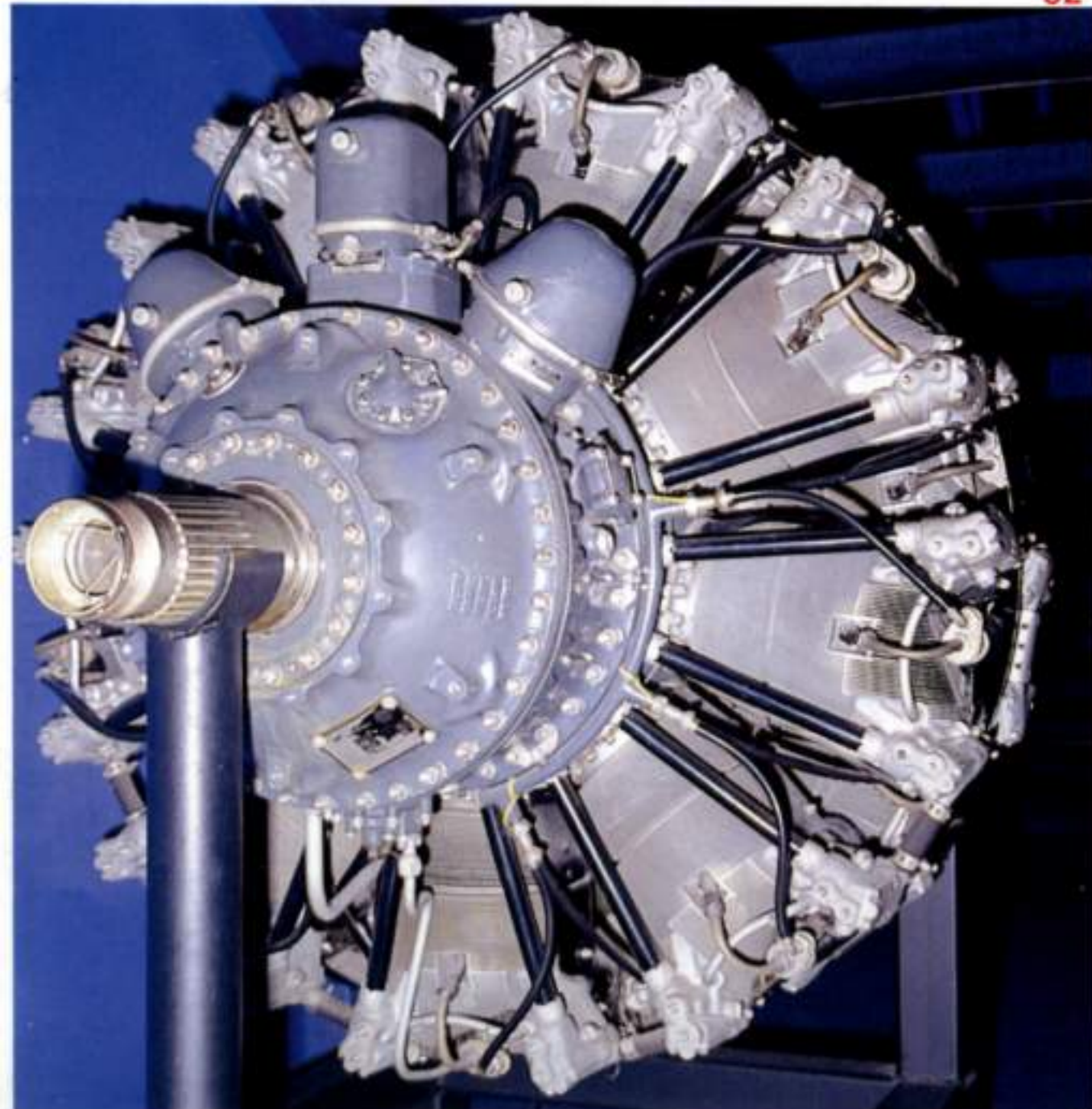
Photos 24-26: Views of sections of the Double Wasp engine visible behind the propeller. Spark plug wires and other fine points are clearly visible.

Photos 27-29: Views of a Thunderbolt under restoration at the Yankee Air Museum. Photo 27 shows the engine with the cowling removed. The oil radiators are the round intakes visible below and to either side of the engine, with the main air intake visible between them. Photo 29 is a right side view with part of the cowling removed. Photo 28 shows the

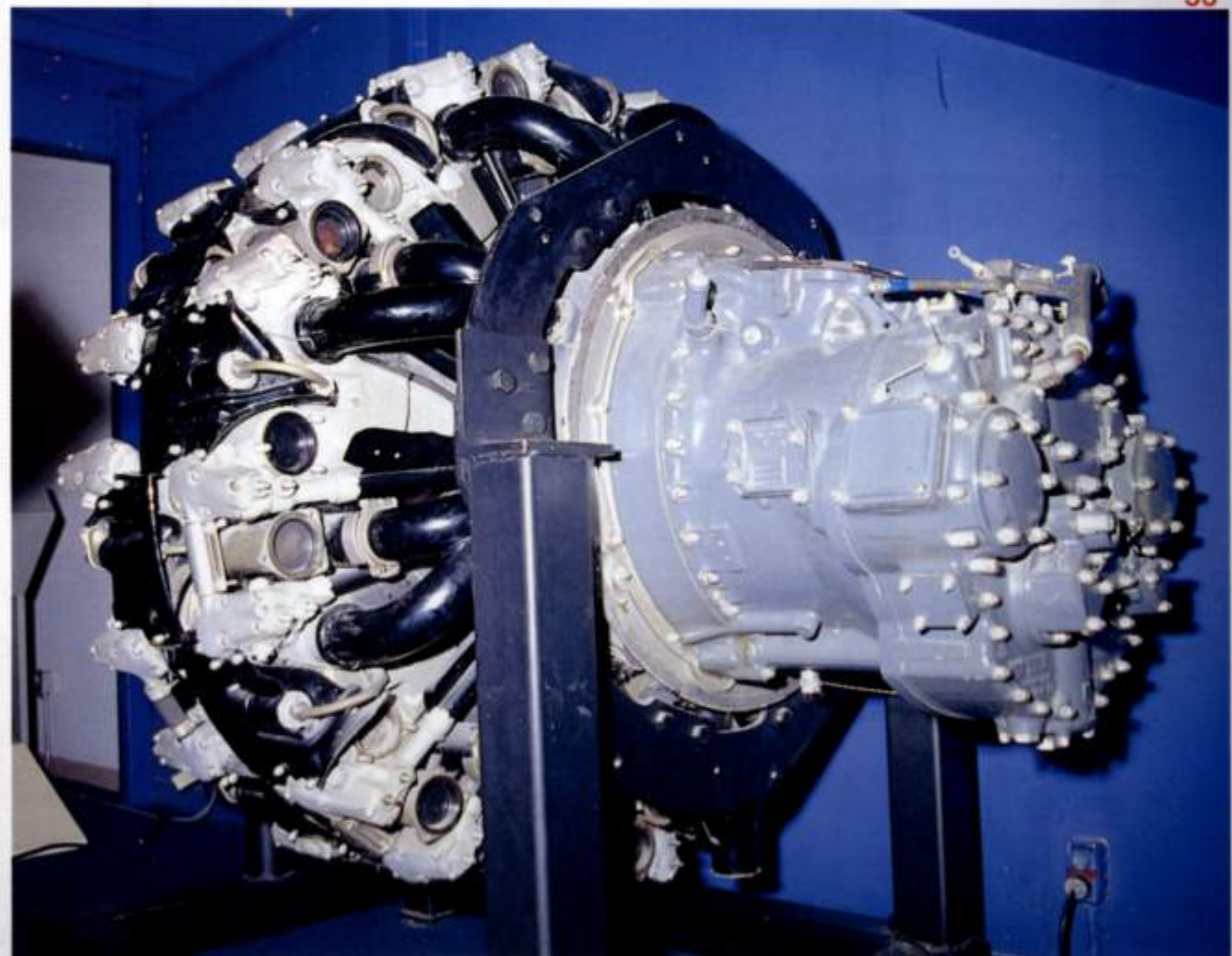


30

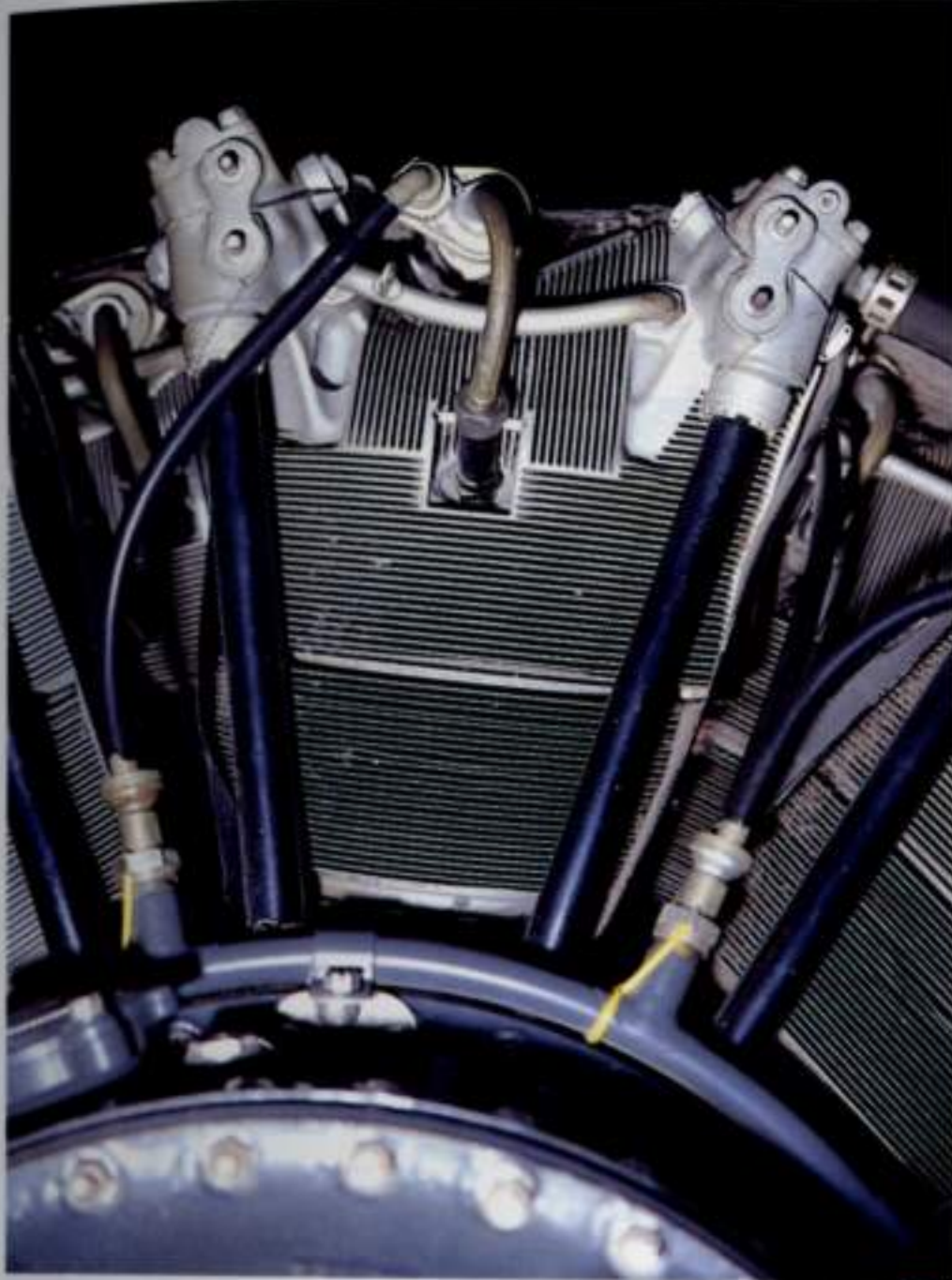
31



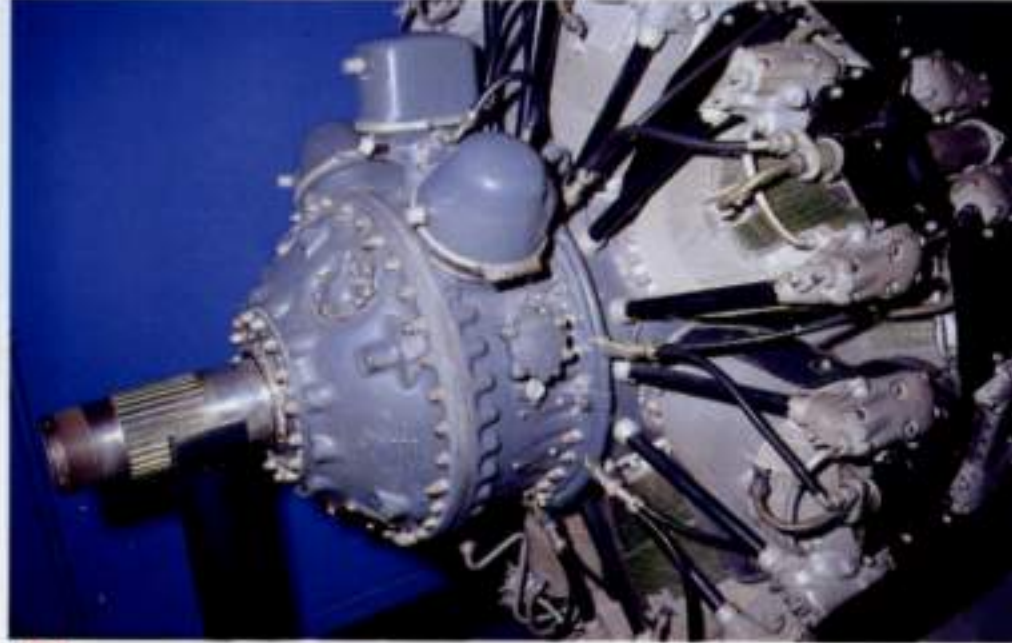
32



33



35



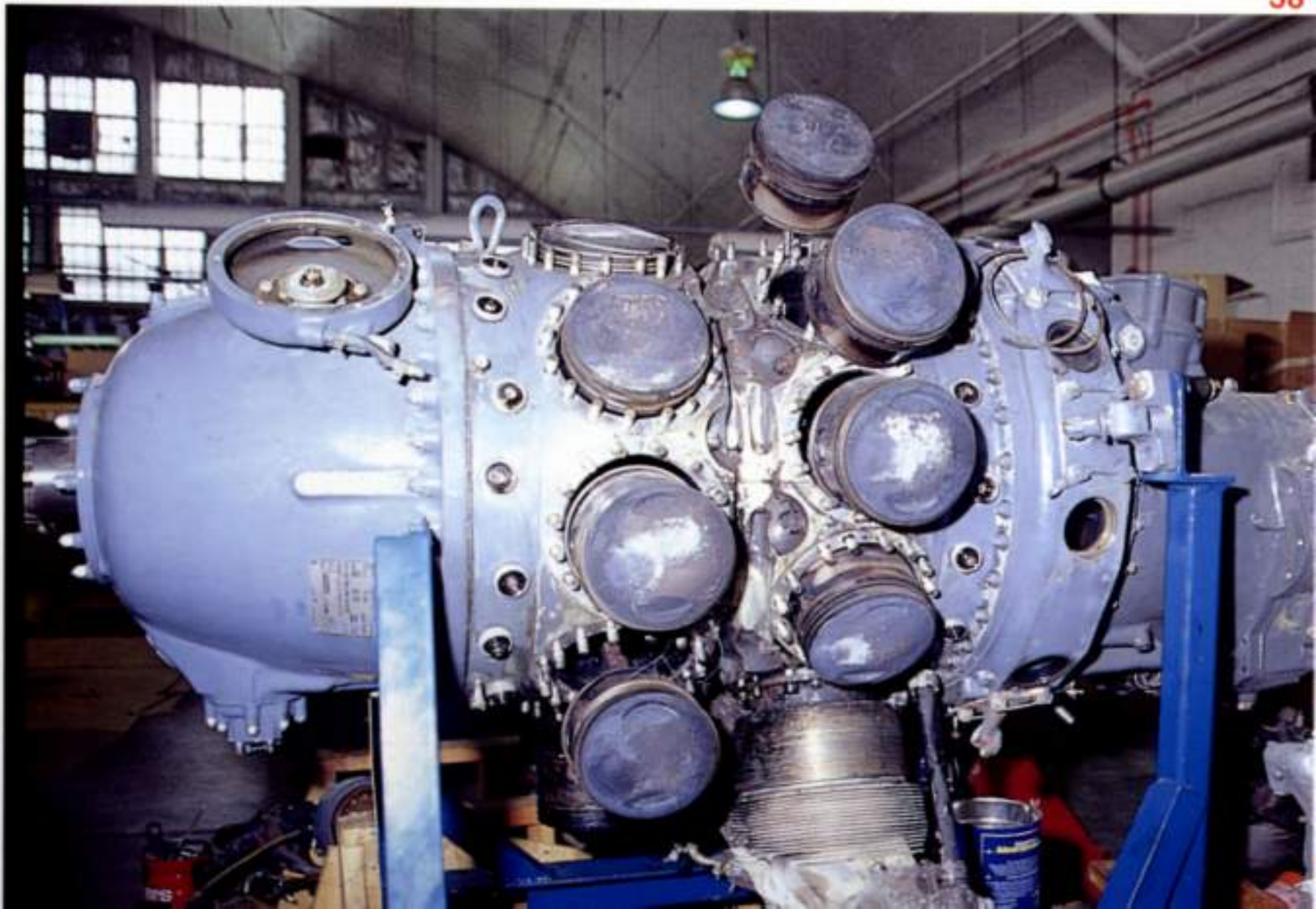
36



37



34



38

写真30~31: ヤンキー・エア・ミュージアムでレストア中の機体。エンジンと吸排気管や配管類、潤滑油冷却器などの取り付け状態がわかる。

写真32~36: アメリカ航空科学博物館に展示されているプラット・アンド・ホイットニーR-2800 ダブル・ワズプ・エンジン。これは、第二次世界大戦中もっとも成功した空冷エンジンのひとつで、多くの陸・海軍機に使用されている。星型18気筒、シリンダー直径146mm、ストローク152.4mm、総容量45.9リットル、直径1,342mm、重量1,072kg、2,000~2,400馬力。

写真37: エンジンにマウントされたP & W社のマーク。

写真38: アメリカ空軍博物館でレストア中のダブル・ワズプ・エンジン。シリンダーを取り除くと初期の人工衛星のような。

Photos 30-31: The Thunderbolt undergoing restoration at the Yankee Air Museum. The location of the various intakes and piping is quite clear from these shots.

Photos 32-36: The Pratt & Whitney R-2800 Double Wasp engine on display at the National Air & Space Museum in Washington D.C. One of the most successful air-cooled engines of the war, it was used in numerous aircraft besides the P-47, including the F4U Corsair, F6F Hellcat, A-26 Invader/B-26 Marauder and, post-war, the DC-6. This 18-cylinder engine had a stroke of 152.4mm, bore of 146mm, total displacement of 45.9 liters, was 1,342mm in diameter and weighed 1,072kg. It delivered from 2,000 to 2,400hp in various configurations. More than 125,000 were produced.

Photo 37: The Pratt & Whitney nameplate on the front of the engine.

Photo 38: A Double Wasp undergoing restoration at the U.S. Air Force Museum. This photo offers a unique view of the engine with the cylinder heads removed.

Photos 30~38 / S. Hards



39



41



40



42



43

写真39～42：レイザーバックタイプのキャノピー。固定風防は正面中央で折れており、けっして前方視界が良いとは思えない。フード部分は後方へのスライド式である。

写真43：固定風防を後方より見る。実戦配備された機体では正面に防弾ガラスが取り付けられているが、本機では取り外されている。又、射撃照準器も外されている。

Photos 39-42: The windscreen and canopy of a razorback Thunderbolt. With a corner in the middle of the front windscreen, forward visibility was far less than optimal. The canopy slides to the rear.

Photo 43: The windscreen seen from the rear. During the war, bulletproof glass and a gunsight would of course be present, but they have long since been removed from this aircraft.



44



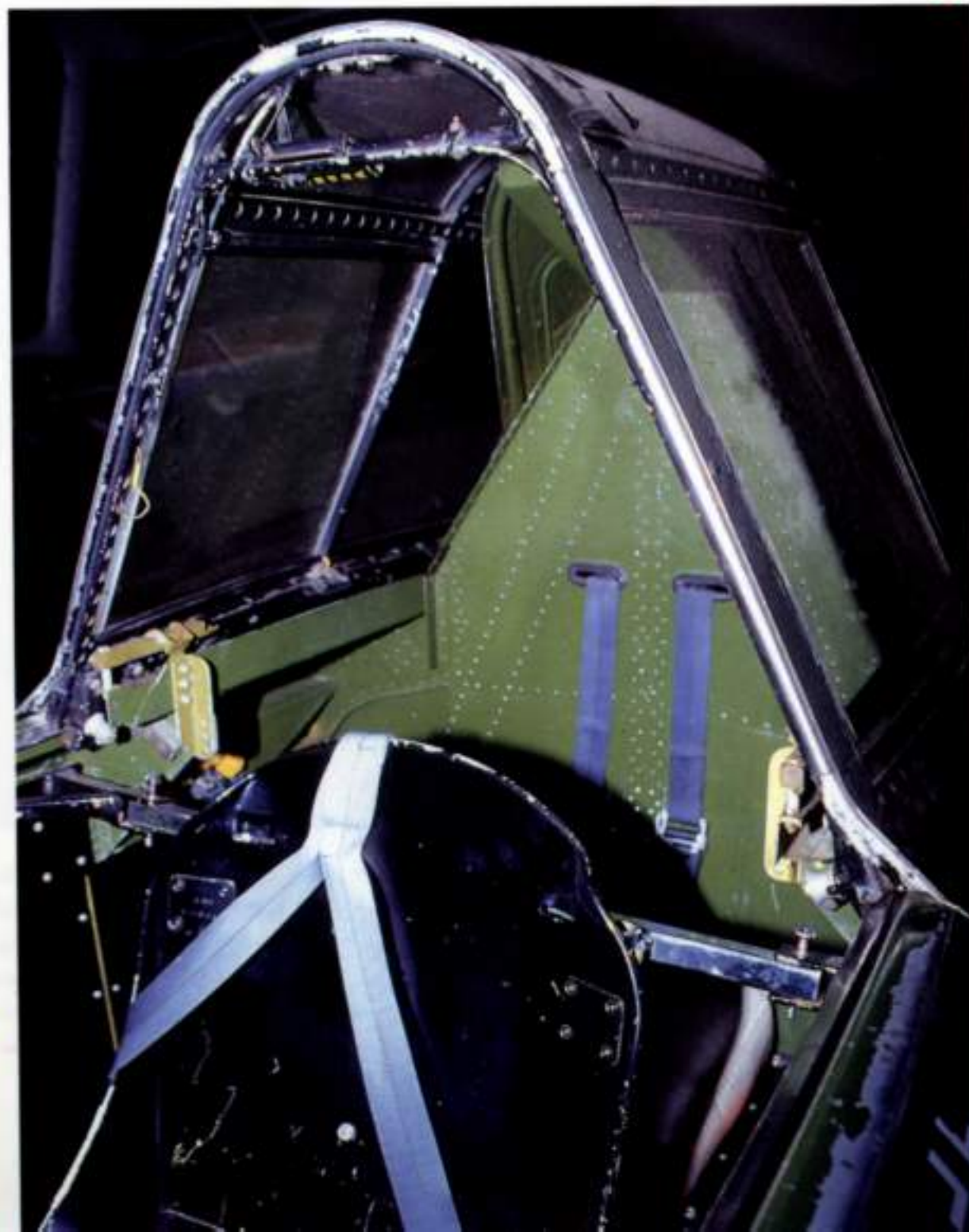
45



46



47



48

写真44~45：スライド式フードのフレームにある開閉用のレバー。左右両側にある。

写真46~47：スライド式フードを閉じた状態。後方視界はわるそうだ。このためバックミラーを装備した機体が多かった。

写真48：POFの機体。飛行展示機のためハーネスは新しく、防弾板やヘッドレストなどは取り外されているが、スライド式フードの内側などの様子がわかる。

Photos 44-45: The canopy release handle on the canopy frame. One is located on both sides of the cockpit.

Photos 46-47: The slide canopy in the closed position. Visibility to the rear also looks rather poor. For this reason, many Thunderbolts were seen with rear-view mirrors.

Photo 48: The Planes of Fame P-47. The armor plate and headrest have been removed to make room for a rear seat in this flyable aircraft. This also allows for a good view of the inside of the sliding canopy.



49



51



50



52

写真49～52、54：水滴（バブル）風防は視界の向上をはかるため導入された。固定風防部も正面に防弾ガラスを組み込んだかたちになり、正面視界も向上している。スライド・フードはもちろん後方に動くが、電動開閉式になっているのが標準だった。

Photos 49-52, 54: In order to improve the Thunderbolt's cockpit visibility, the fuselage was redesigned to accommodate a bubble-type canopy, significantly altering the aircraft's silhouette. The front windscreen was also changed to a more conventional type, with the bulletproof glass mounted directly ahead, rather than to each side. The canopy slides to the rear and was electric-powered. Photo 51 is a view of the slide rail for the canopy mounted directly behind the cockpit.



53



55

54



56

57

写真53、55～57：キャノピーを閉じた状態。P-51マスタングと同じように、サンダーボルトのバブル・キャノピーも製造工場によって、膨らみが微妙に異なっていたようだ。これは、製造方法に由来するらしい。

Photos 53, 55-57: Views of the canopy in the closed position. Like the P-51 Mustang, the manufacturing process for the Thunderbolt's bubble canopy resulted in minor differences in its shape from plane to plane.

Photos 39, 40, 43, 46~52, 54 / S. Hards

Photos 41, 42, 44, 45, 53, 55~57 / M. Shiwaku





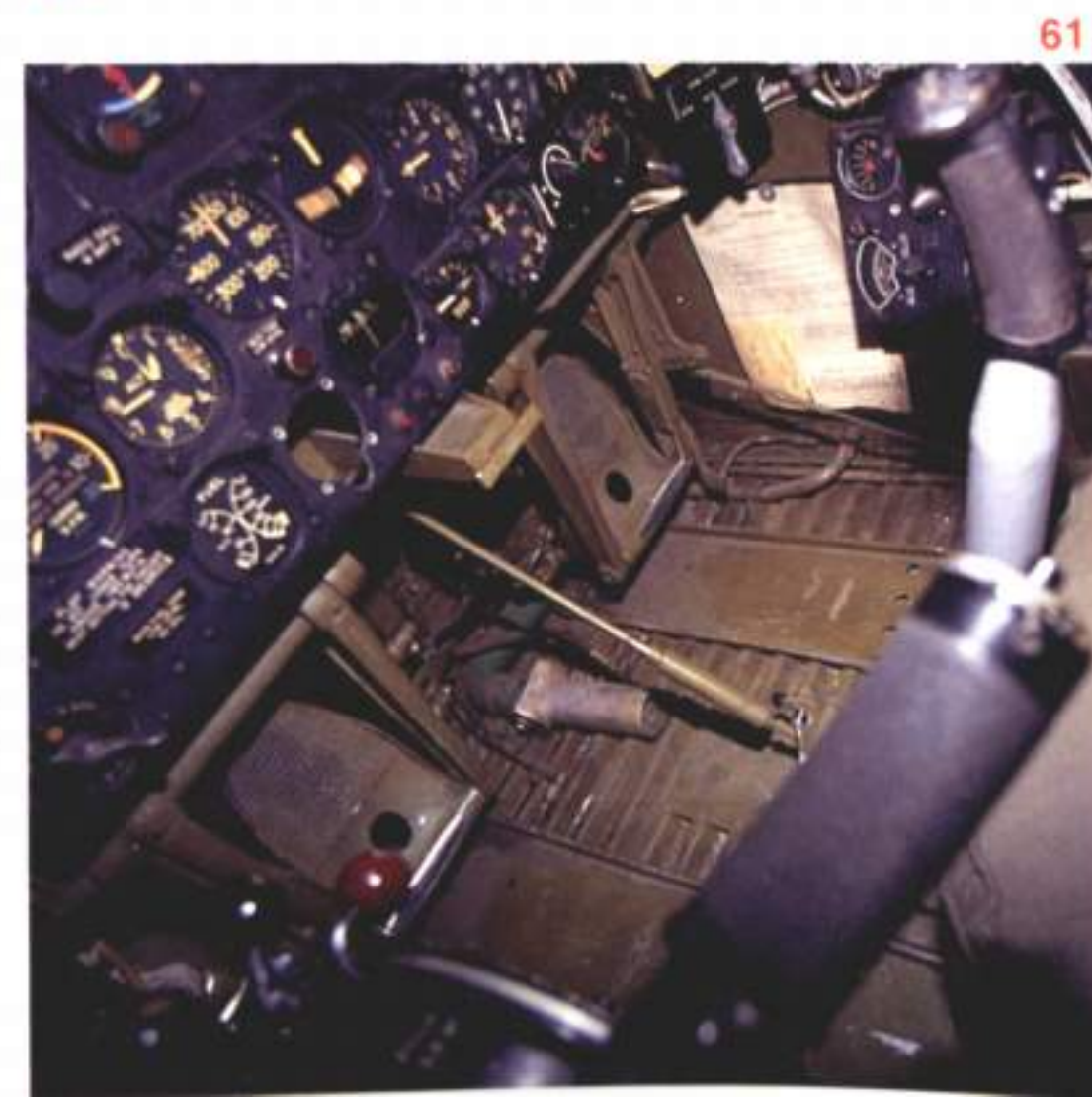
58



59



60



61

写真58～61：アメリカ空軍博物館所蔵機のコクピット。計器に欠損がみられるが、各計器はオリジナルとおもわれる。ただし、訓練部隊で使用されたりしているため照準器は無く、余分な計器が追加されている。

Photos 58-61: The cockpit of the Thunderbolt at the U.S. Air Force Museum in Dayton, Ohio. While some of the instruments are missing, the remaining ones appear to be originals. Nevertheless, as this aircraft was assigned to training units, it has no gunsight and some normally unnecessary instruments appear to have been installed.



62



64



65



63



67



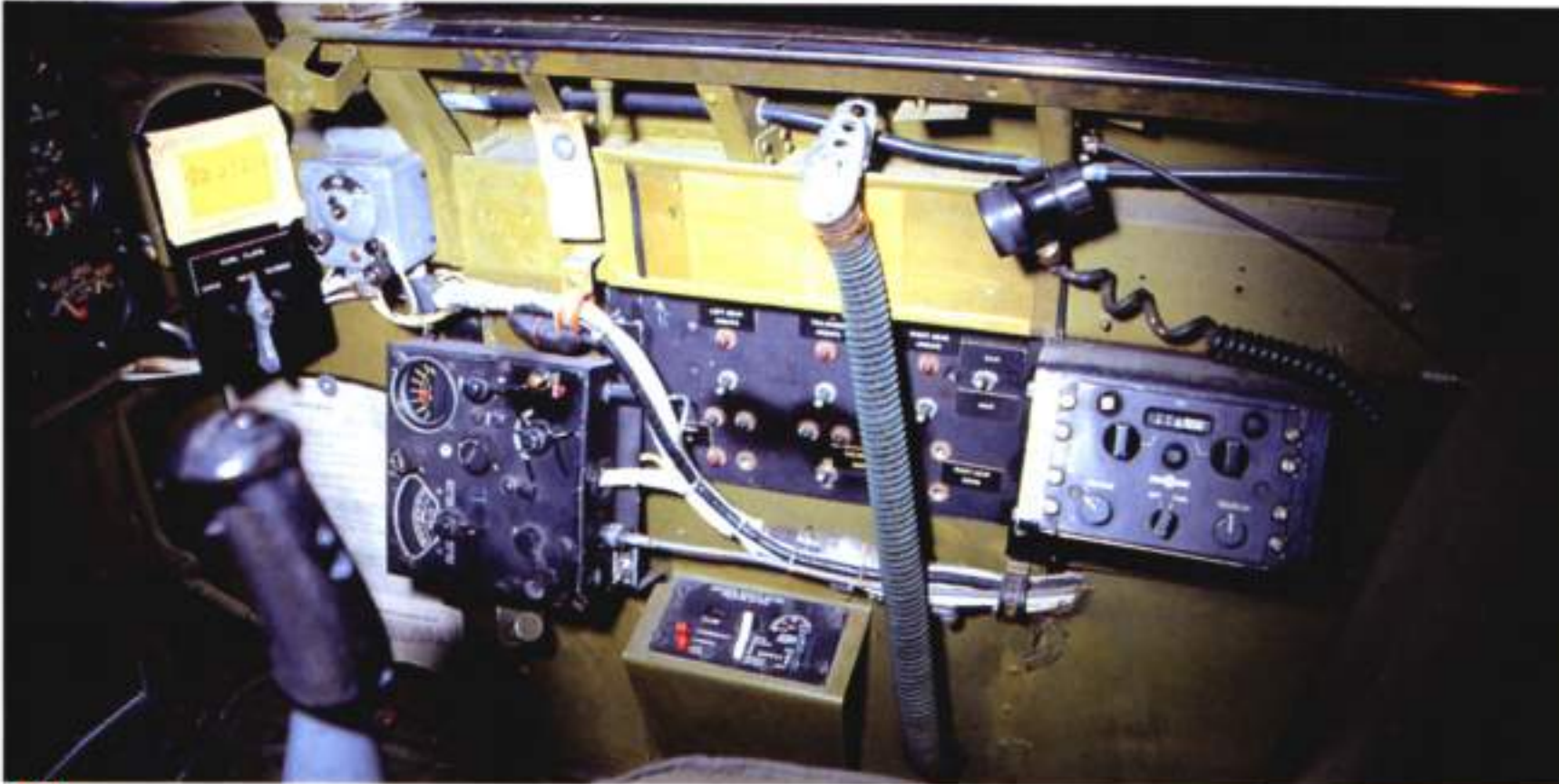
68



写真62~68：シートおよびコクピット左コンソール。マップケースと無線機のコントロール・ボックス(写真64)はマニュアルでは、右コンソールにある。写真の位置にあるのが、オリジナルかどうかは不明。写真65の下にある記号付きのダイヤルは各舵翼のトリムタブ調節用、その上にあるレバーはフラップ・コントロール、その右は主脚コントロール。写真67、68はスロットル、ミクスチュア、プロペラ・コントロール・レバー。

Photos 62-68: The pilot's seat and left side cockpit console, showing the map case and radio control panel (photo 64). The pilot's manual for the P-47 indicates that the map case is normally on the right side of the cockpit. Whether the one in the photo is original or not is unclear. The marked dial visible in the lower portion of photo 65 is the rudder and elevator trim control; above that is the flap control; to its right is the landing gear control. Photos 67 and 68 are views of the throttle, mixture and propeller control levers.





69



70

71



72



74



75



73



写真69、71：右コンソール。かなり機器類が追加されており、オリジナルの状態とは異なっているようだ。

写真70：ヘッドレストと防弾板。

写真72：操縦桿のグリップ部分。

写真73：N-3Aガン・サイト。

写真74～75：Mk.VIII照準器。

Photos 69, 71: The right side instrument consoles. A number of additional controls appear to have been added since the plane's military service.

Photo 70: A close-up of the headrest and armor plate.

Photo 72: The control stick's grip.

Photo 73: A view of an N-3A gunsight.

Photos 74-75: Two close-ups of a Mk.VIII gunsight.



76



77



78



79



80

写真76：BABの計器板。フライアブルな機体のため各計器は新しいものに換えられている。

写真77：ヤンキー・エア・ミュージアムの機体のコックピット。固定風防の内側がよくわかる。バック・ミラーは戦後に付けられたものようだ。

写真78：BABのコックピット下部。ラダー・ペダルはオリジナルではないようだ。

写真79～80：BABのシート。ヘッドレストはオリジナルとは異なっているが、シートや防弾板などはよく復元されている。

Photo 76: The main instrument panel of *Big Ass Bird II* (BAB). Though the instruments themselves have been upgraded to modern models, their locations are "stock."

Photo 77: The cockpit of the Thunderbolt undergoing restoration at the Yankee Air Museum. The inside of the windscreen is well shown in this shot. The rear-view mirror appears to have been added post-war.

Photo 78: The lower portion of BAB's cockpit. The rudder pedals differ from those seen in most P-47s during the war in that they are "open" rather than solid.

Photos 79-80: BAB's pilot seat. Though the headrest has a different appearance from the original, the seat and armor plate have been restored beautifully.



81

85



82



83



84



86

写真81～82、85：レイザーバックの胴体。胴体後部左右（ちょうど国籍マークのあるあたり）には中間冷却器用空気排出口がある。排出口の扉は閉じている状態。胴体はキャノピーから尾翼にかけて強く絞り込まれているのがわかる。

写真83：胴体下部。四角い穴は爆弾架を取り付けるためのもの。

写真84：排気ガスタービン過給器用排気フード。胴体の尾翼寄り下面にある。

写真86：胴体上面を後方から見る。クジラの背中のような形状をしているのがわかる。

Photos 81-82, 85: The fuselage of a razorback. Exhaust vents for the intercooler are located behind the cockpit, near the national insignia (they are closed in these photos).

Photo 83: The lower section of the fuselage. The square holes are for attaching a bomb rack.

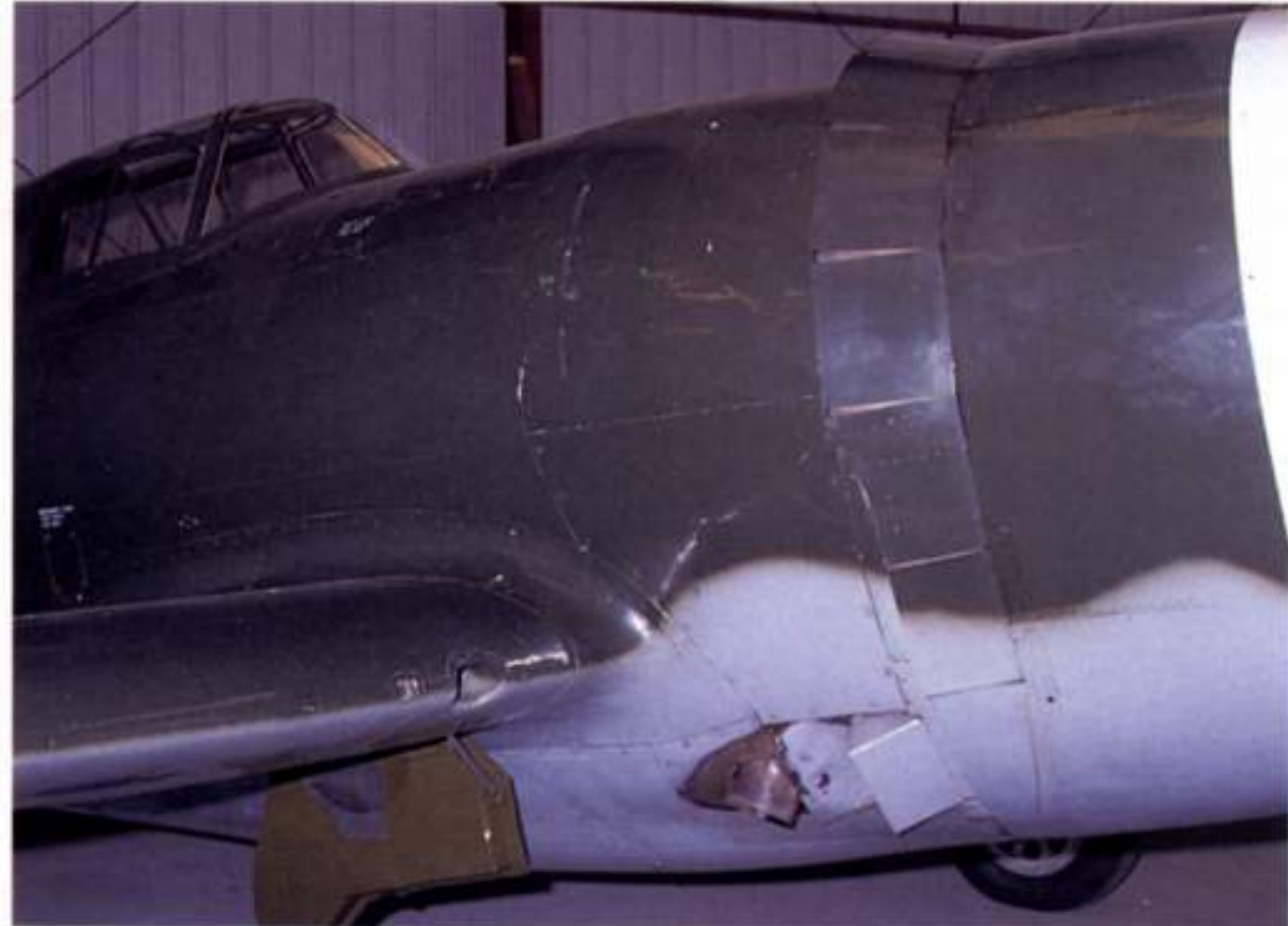
The hood covering the turbocharger exhaust, locat-

ed just forward of the leading edge of the horizontal stabilizer.

Photo 86: The upper side of the rear fuselage, with its characteristic "humpback whale" appearance, seen from the rear.



87



88



89



91



90



92

写真87：キャノピーの前方、白い文字の記入されている四角いハッチは主燃料タンクの燃料注入口。また、主翼付け根に見えるハッチ（上方に白い文字がある）は予備燃料タンクの注入口。

写真88：レイザーバックの機首周辺部。空気排出口（スリット状のもの）が見える。

写真89：空気排出口のアップ（右側面）。左側面は縦一列に並んでいるが、右側面はアクセス・パネルがあるため、写真のようになっている。

写真90：胴体左、主翼付け根後方にある搭乗用足掛け。その下に空気排出用のスリットがある。

写真91～92：潤滑油冷却器用の排気口シャッター（写真右側の二つで機首寄りは可動式、もう一つは固定式）と、エンジン排気口（丸い穴）。

Photo 87: The square hatch with white lettering in front of the windscreen is the main fuel tank fill. The hatch visible on the wing root (with white lettering on the upper portion) is the auxiliary fuel tank fill.

Photo 88: The area around the nose of the Planes of Fame razorback. The air exhaust slits are visible.

Photo 89: A close-up of the slits on the right side. Those on the left are arranged in a single line, but those on the right are staggered, as seen in the photo, due to the presence of an access hatch.

Photo 90: The footstep, located just behind the wing root on the left side. Air exhaust slits are visible below it.

Photos 91-92: The oil cooler exhaust shutter. The panel to the right -- towards the nose -- is movable, the other is fixed. The round pipe is the engine exhaust.

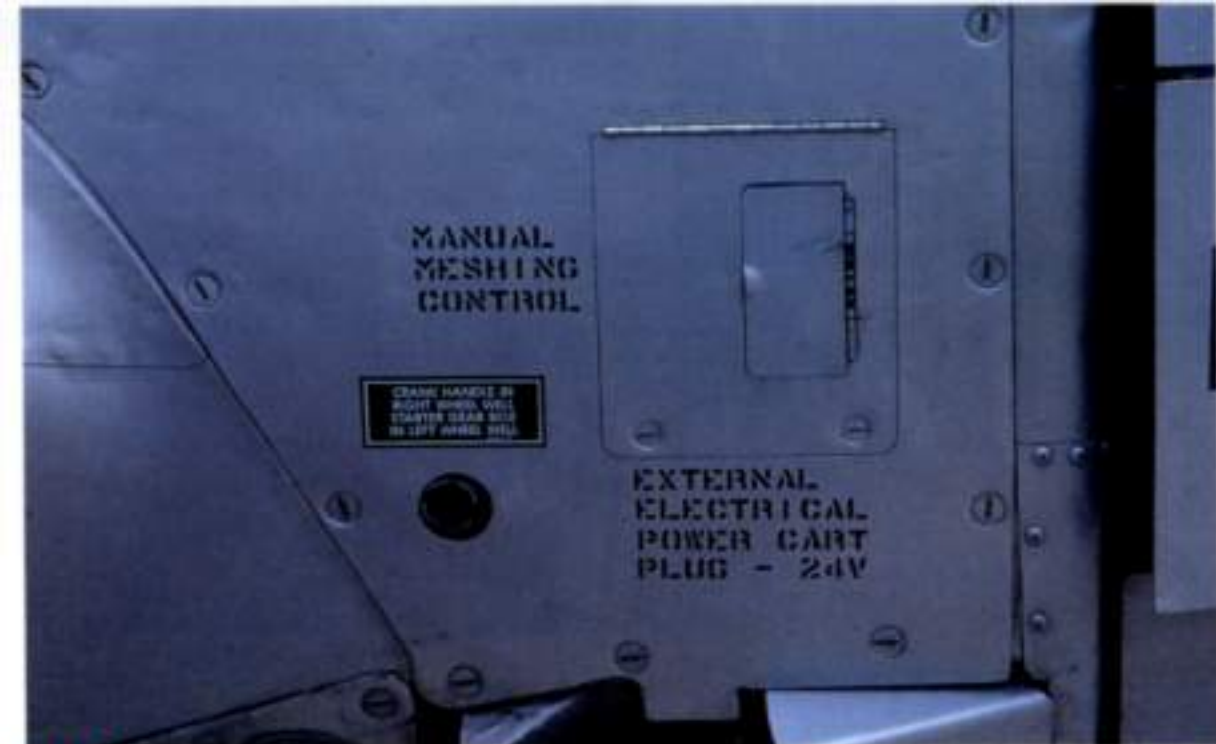


写真104～105：胴体右、エンジン・カウリングの後方にある外部電源からの給電用プラグへのアクセス・ハッチ。スプリング式で開閉する。その左下に見える穴は手動始動用クランク差し込み口。

写真106：機体の両側にある搭乗用の手掛け。1個を引き出すともう1つも連動して起き上がるようになっている。

写真107：胴体上面にあるドーサル・フィンを上から見る。アンテナ支柱が右にオフセ

ットされているのがわかる。

写真108：機体左のカウル・フラップ周辺。

写真109～110：水滴風防タイプのアンテナ支柱周辺。機体正中線から右にオフセットされている。そのすぐ横に空中アンテナ線引き込み口がある。

写真111：レーザーバックのアンテナ支柱は機体正中線よりやや左にオフセットされている。

105



104

106

109

110

111



107



108

Photos 104-105: The external power jack access hatch on the right side. The hole visible to its lower left is the socket for inserting a crank to manually start the engine.

Photo 106: The boarding handholds, located on both sides of the aircraft. The two handholds are linked; pulling one up raises the other in tandem.

Photo 107: A top view of the dorsal fin. Note how the antenna pole is offset slightly to the right.

Photo 108: The cowl flaps on the left side.

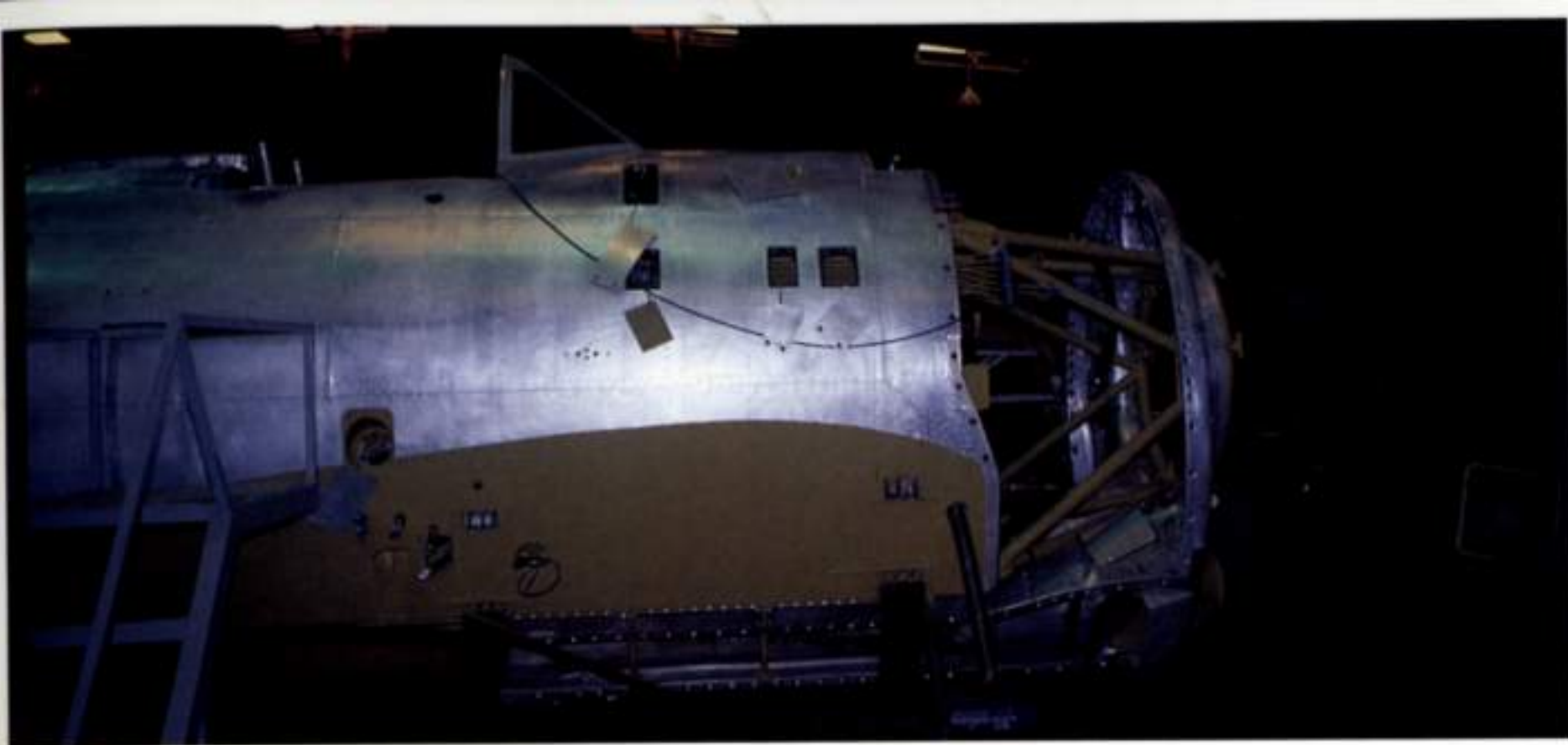
Photos 109-110: The area around the antenna pole on a bubble-canopy P-47. The pole is offset slightly to the right. The attachment point for the aerial wire is visible beside it.

Photo 111: The antenna pole on razorback Thunderbolts is offset slightly to the left.

Photos 81, 82, 85～88, 90, 95, 97, 99～103, 102～105, 107～111, 113～115 / S. Hards

Photos 83, 84, 89, 91～94, 96, 98, 102 / M. Shiwaku

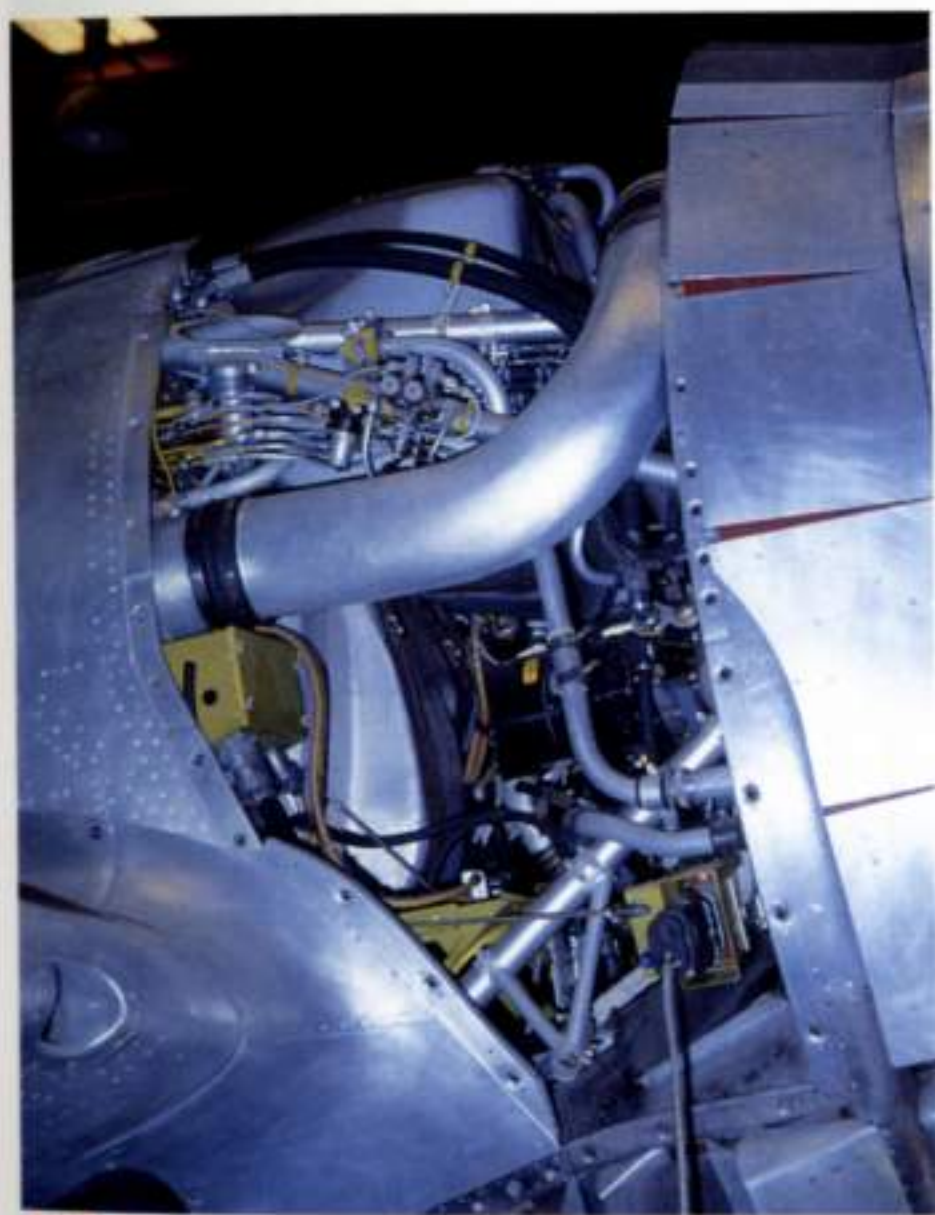
Photos 106, 112, 116～118 / R. Mochizuki



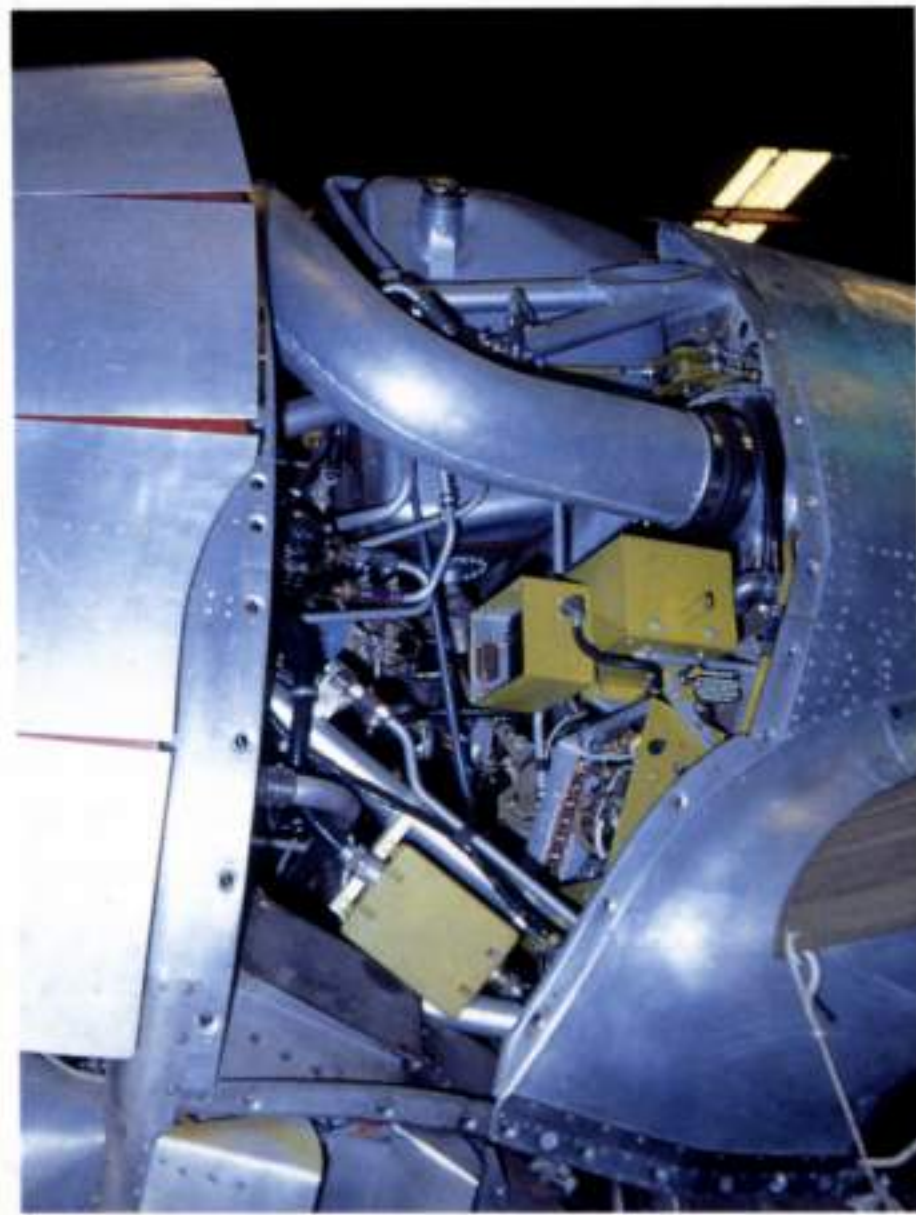
112



116



113



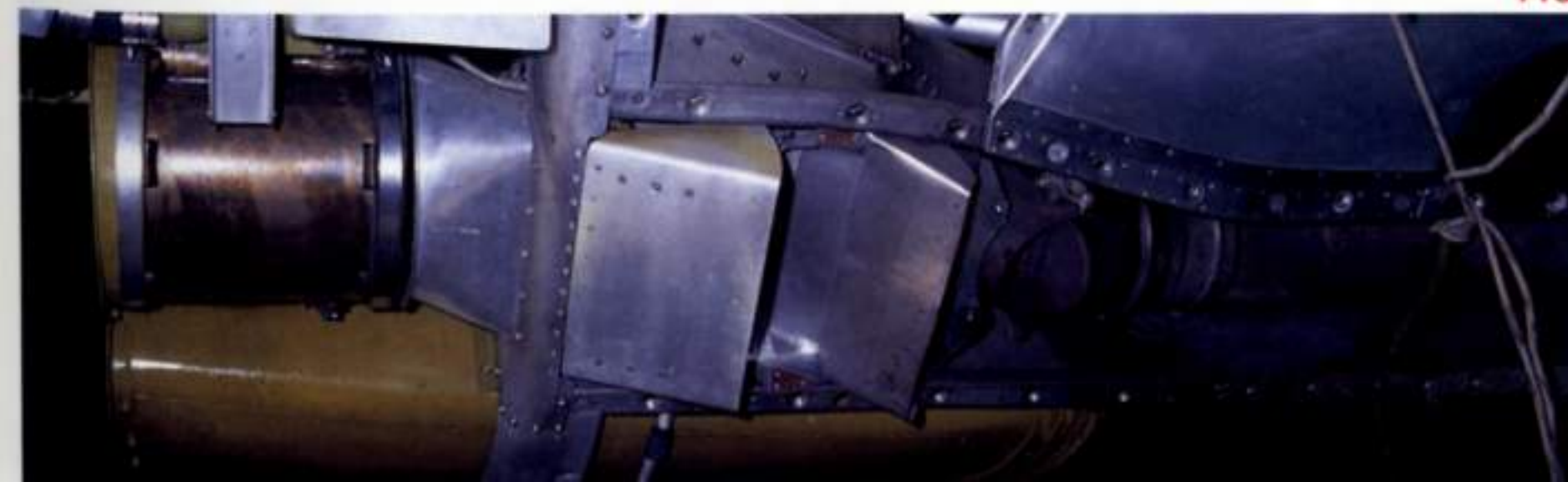
114



117



118



115

写真112~115：ヤンクス・ミュージアムでレストア中の機体。写真113はエンジンとその周辺機材を完全に外している。

写真116~118：胴体内部。写真116は機尾に向かって、写真117は機首に向かって（正面の隔壁がコクピット後部）。写真118はコクピットのフロア下部。各種ダクトは外されている。

Photos 112-115: The Yankee Air Museum P-47. All nose area panels are shown removed.

Photos 116-118: The fuselage interior. Photo 116 is looking towards the tail, 117 towards the nose (the bulkhead is directly behind the cockpit). Photo 118 shows the area under the cockpit with the ducting removed.



119



124

写真119~121：主翼を後方より見る。主翼の翼型はリパブリック社の独自開発によるものでS-3タイプと呼ばれているもの。沈頭鋸を用いた応力外皮構造となっている。フラップ、エルロンとも金属外皮で、右エルロンには固定式のタブ、左にはトリムタブがある。



120



121



122



123

写真122：右内翼部前縁。大きな開口部はコクピット用空気取り入れ口。その左にある四角い小穴はガンカメラ用の窓。

写真123：左内翼部前縁。

写真124：左翼フラップの機体側付け根。主翼のフィレットはフラップに重なるようになっている。

Photos 119-121: The wings as seen from the rear. The unique elliptical wings of the Thunderbolt were Republic's own design, called the S-3. Their skin is attached with recessed rivets. Both the flaps and ailerons are metal-skinned. The left aileron has an adjustable trim tab; the right aileron a fixed trim tab.

Photo 122: The leading edge of the right wing. The large opening is an air intake for the cockpit. The smaller, square opening to its left is

the gun camera port.

Photo 123: The leading edge of the left wing.

Photo 124: The left flap, at the wing root. The wing's fillet protrudes over the inner edge of the flap.



125



126



127



128



129

写真125：左翼上面。沈頭紙の使用によって空気抵抗を減少させている。機銃の OUTER パレルとピトー管が見える。主翼には機銃のナンバーが記入されている。

写真126：右翼上面。パネル分割がよくわかる。機銃ナンバーの記入されているパネルが機銃点検用、その翼端寄りの長方形のパネルが弾倉アクセス用（給弾パネル）。

写真127～128：主翼翼端。

写真129：主翼付け根を後方より見る。

写真130～131：主翼付け根のフェアリング。

Photo 125: The upper surface of the left wing. The numbers of the machine guns are marked on the wings.

Photo 126: The upper surface of the right wing, clearly showing the panel

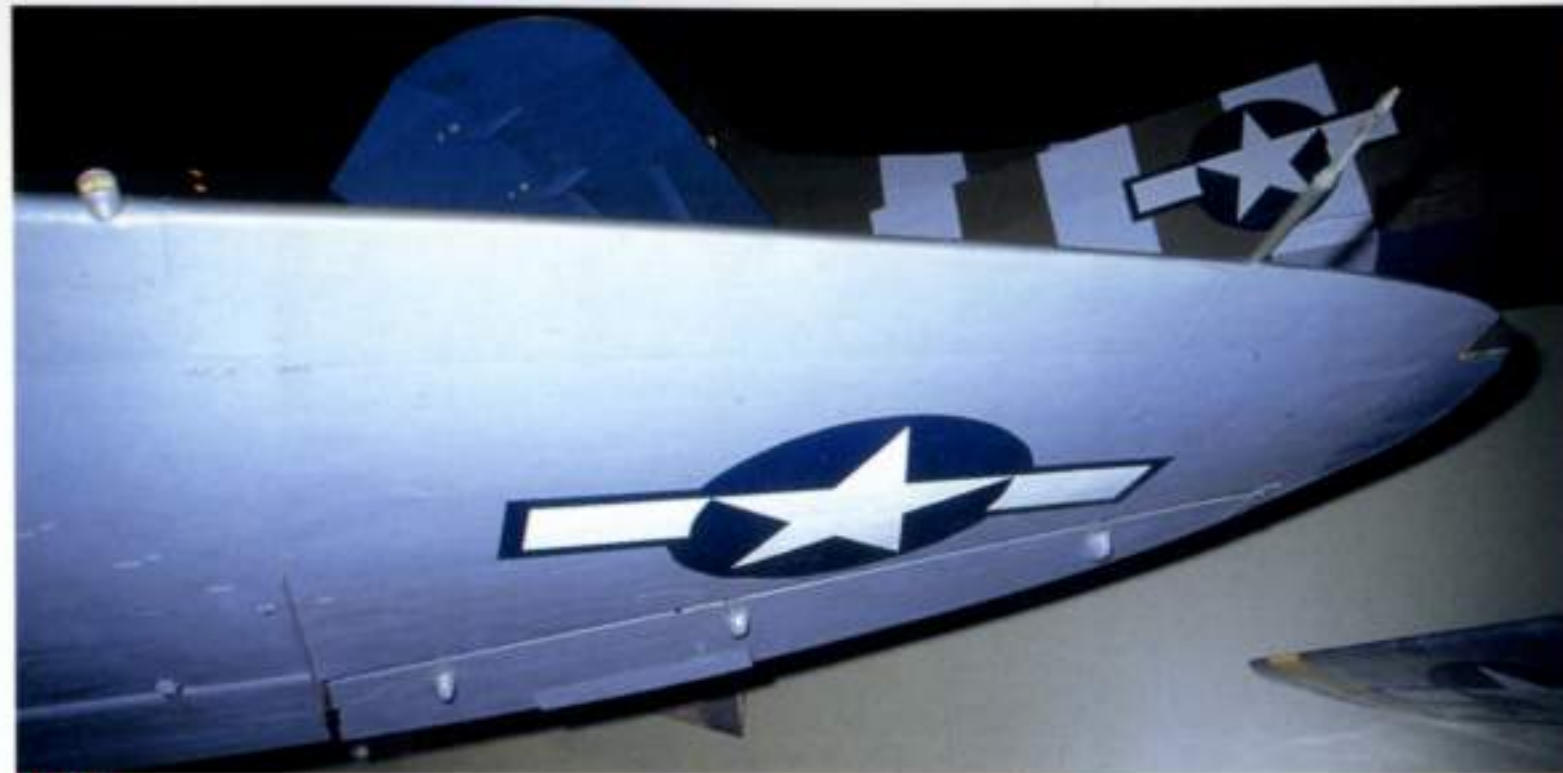
panel on the outboard side of those opens to reload the guns.

Photos 127-128: Views of the wingtips.

Photo 129: The right wing root,



132



133



134



135

136



137



写真132~133：左主翼下面。
写真134：左主翼下面の付け根。右
端の丸いものは起倒式着陸灯。
写真135：右主翼下面。
写真136：左主翼の内翼部後方。
写真137：左主翼の薬莖排出口周辺。

Photos 132-134: The underside of the left wing. The round, red object to the right in photo 134 is a retracting landing light.

Photo 134-135: Views of the underside of both wings.

Photo 136: The rear portion of the left wing behind the gear bay.

Photo 137: A close-up of the empty cartridge ejection ports on the left wing.



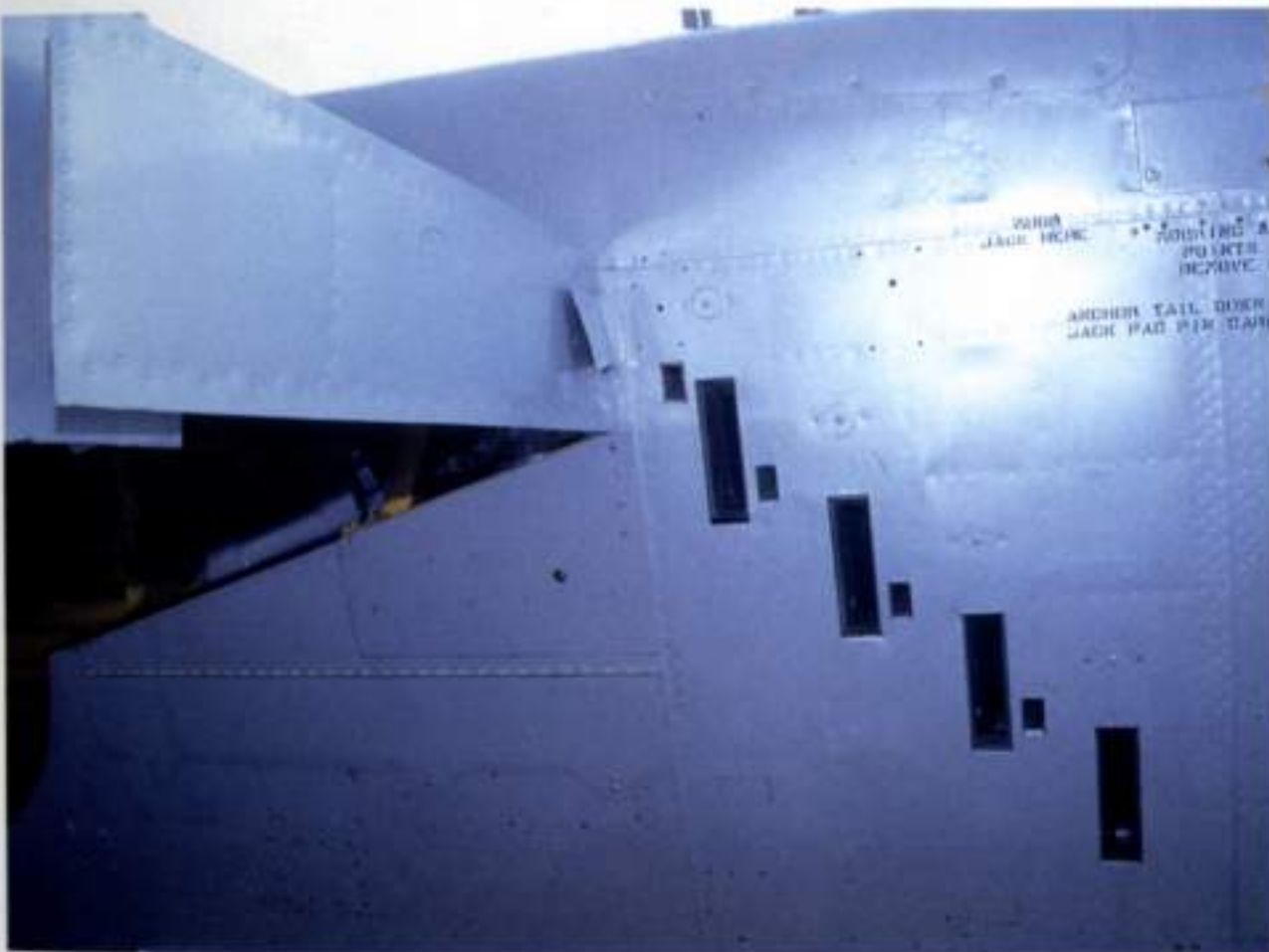
138



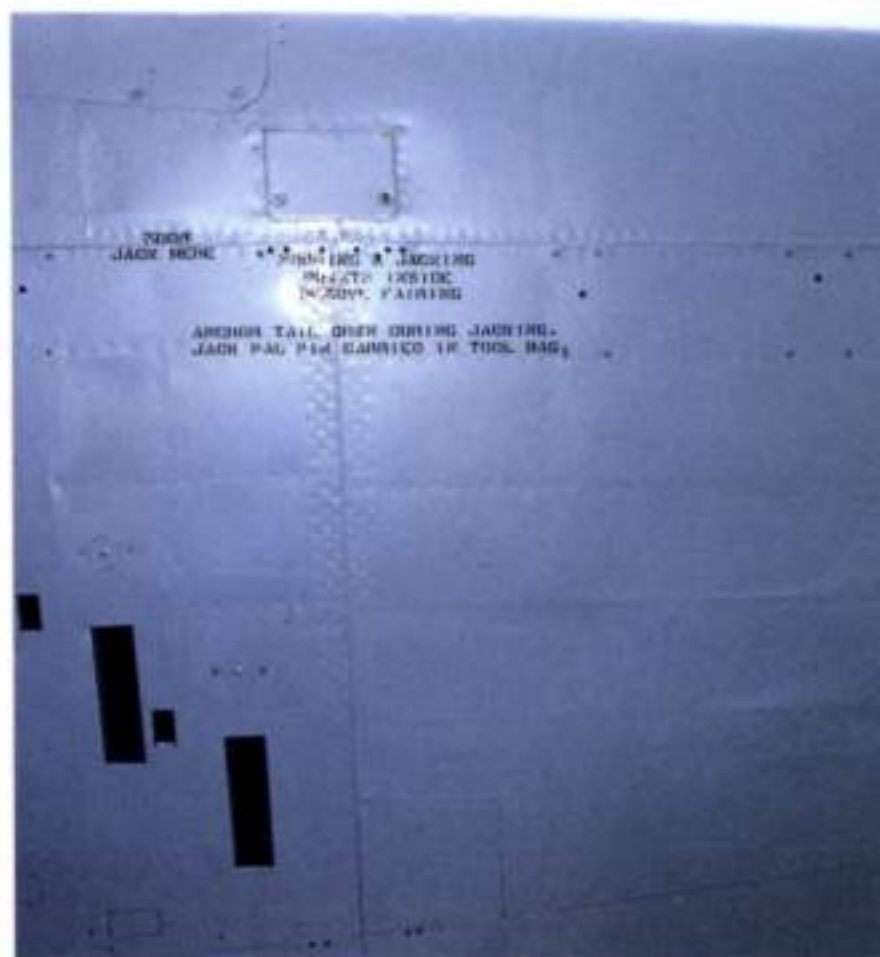
139

写真138：右主翼端下面にある識別灯。
 写真139：左主翼端下面。後期の生産機では、着陸灯は写真のような位置に移動している。
 写真140：主翼下面にある薬莖排出口（左主翼）。小さい穴は給弾クリップの排出口。
 写真141：薬莖排出口の斜め前方に係留およびジャッキング・ポイントがある（四角いパネル部分）。
 写真142：左エルロンにあるトリムタブの下面。駆動桿のフェアリングが見える。
 写真143：右翼下面、脚収納部の後方。一段飛び出した横長のものはエア・ブレーキ（P47-D-30RE以降に装備）。
 写真144：右翼フラップ可動部。アンテナはオリジナルには付いていない。

Photo 138: The signal lights on the bottom of the right wing.
Photo 139: The underside of the left wing. In later models, the landing light was moved to this location.
Photo 140: Cartridge ejection ports on the left wing. The smaller hole is for ejecting clips.
Photo 141: Tie-down and jack points (the square panel) are located just ahead of the ejection ports.
Photo 142: The underside of the trim tab on the left aileron. The control rod fairing is visible.
Photo 143: The right wing, behind the gear bay. The wide, protruding panel is the air brake (present on D-30-RE and later models).
Photo 144: The right wing flaps. The antenna is a modern addition.



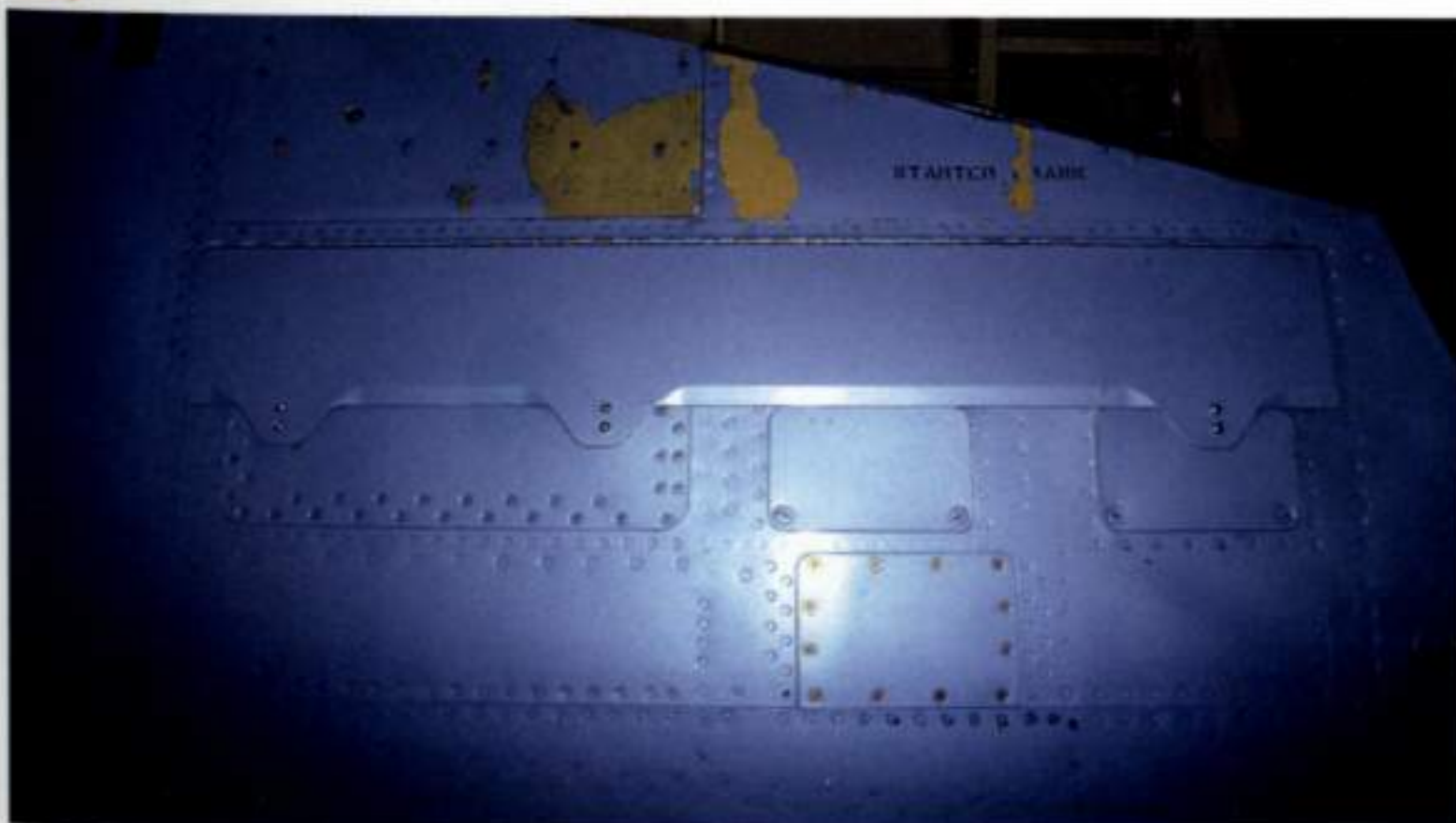
140



141



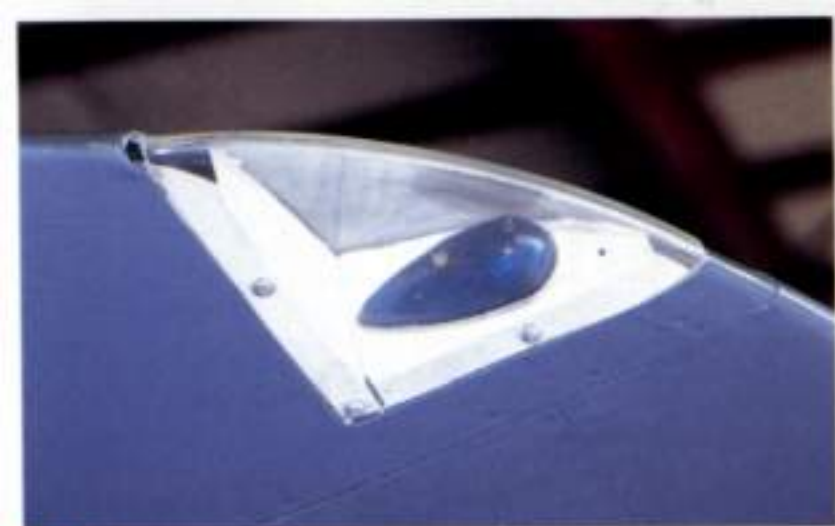
142



143



144



145



146

写真145～146：翼端灯。透明のカバー内に色付きのライトが入る。ブルーライトのような形式が一般的だが、記録写真などを見ているとレッドライトのように、発光範囲を制限するためのカバーがつけられたものもあったようだ。

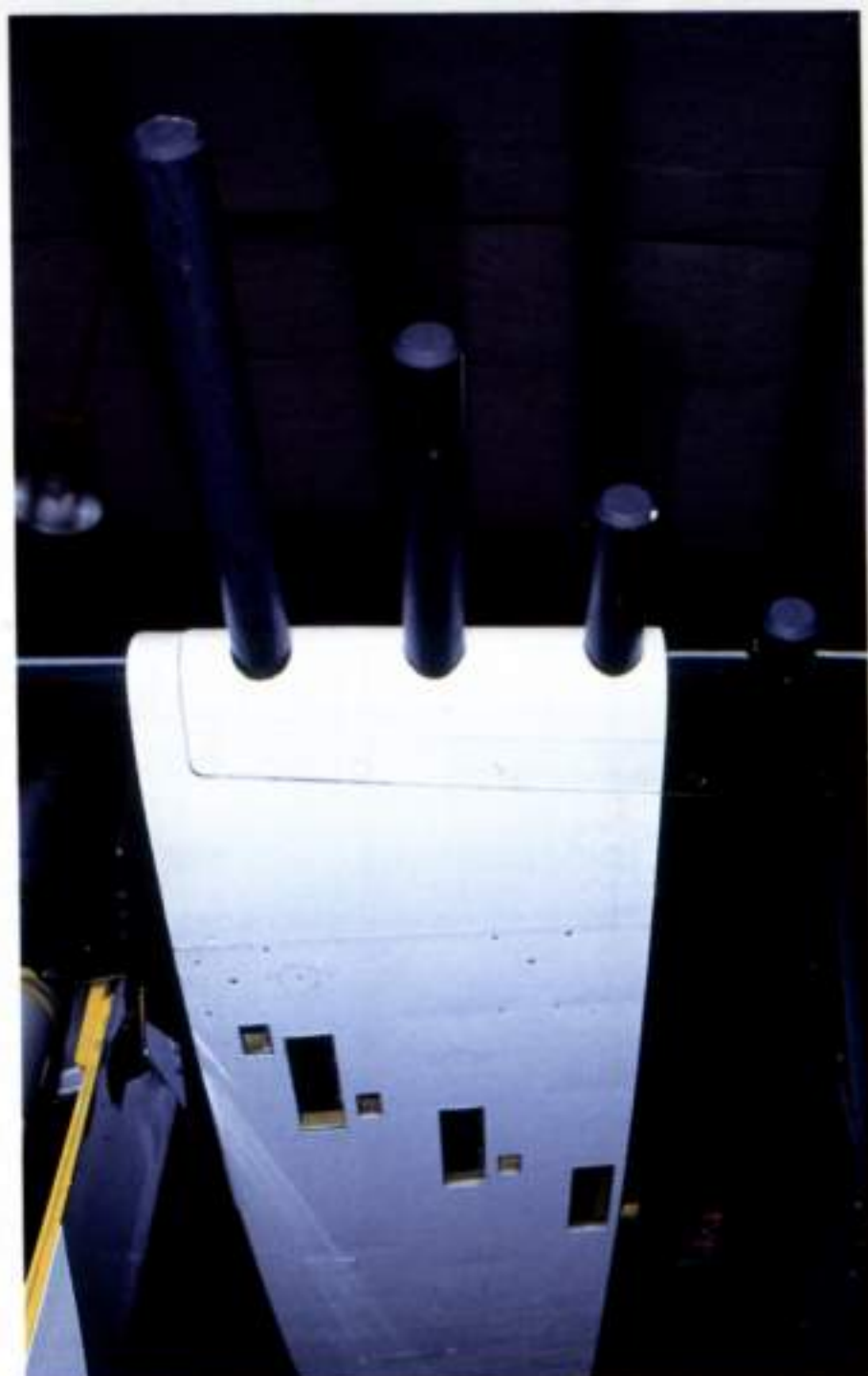
写真147～149：サンダーボルトの固定武装は片翼に4挺、計8挺のブローニング12.7mm機関銃である（もともとは片翼3挺で、もう1挺はオプションだったがほとんどが4挺装備していた）。給弾部が干渉しないように、機関銃は外翼に行くに従い給弾ベルトの幅だけ後退してセッティングされている。写真の機体では、もちろん機関銃は外されておりアウターバレルのみ。

写真150：右翼フラップとエルロン境界部。

Photos 145-146: The navigation lights. A clear panel covers a colored bulb. Design like that of the blue light was standard, but some photos of the period show aircraft with covers to restrict the angle of the light, like the red light in the photo.

Photos 147-149: Almost all Thunderbolts were armed with eight Browning .50 cal. (12.7mm) machine guns, four per wing. The outboard guns are each installed slightly behind the preceding inboard gun in order to give the ammo feed belts a clear path to each gun in the wings. No actual guns are installed on any these aircraft, only outer barrels for show.

Photo 150: The junction of the flap and aileron on the right wing.



147



148



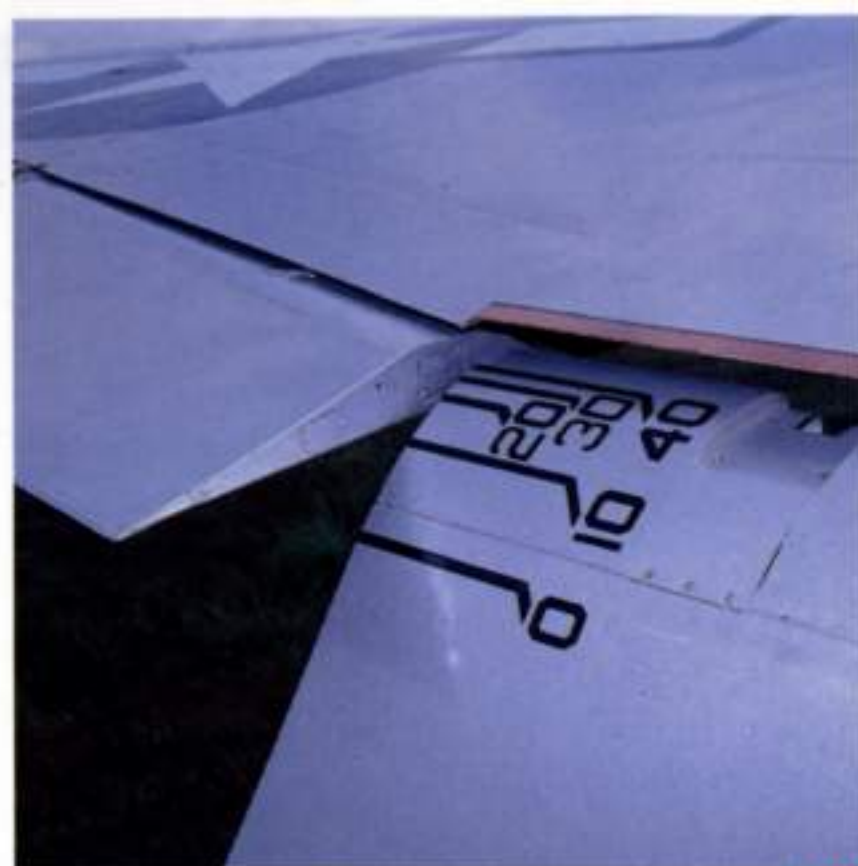
149



150



151



152



153



154



157



155



156



158

写真151：右翼付け根付近にあるコクピット空気取り入れ口（大きい方）とガンカメラ窓。カメラ窓の下にあるパネルは、カメラのアクセス用。

写真152：フラップの下げ角表示のマーキング。両翼のフラップに記入されている。

写真153：フラップの小口部分。強度を出すためにプレス加工で凹凸がつけられている。

写真154：主翼下面、フラップとエルロン境界に付けられたフィン。レーザーバックの機体に多く見られる。オプションか規格装備かは不明。

写真155～156：ピトー管のアップ。

写真157：フラップ下げ状態のヒンジ。

写真158：フラップ上げ状態。ヒンジは翼外面とツライチになるように収納される。

Photo 151: The cockpit air intake (the larger of the two) and the gun camera window near the root of the right wing's leading edge. The panel below the camera window is for servicing the camera itself.

Photo 152: The flap angle indicator markings on the flaps.

Photo 153: A view of the outer edge of the left flap, showing the reinforced rib.

Photo 154: The underside of the wing, showing the fin positioned ahead of the junction of the flap and aileron. This feature is seen on many razorbacks but it is not clear if it was factory-built or added later.

Photos 155-156: Close-ups of the pitot tube.

Photo 157: The flap hinge with the flaps in the lowered position.

Photo 158: The hinge in the raised position.

Photos 119～123, 125～147, 149～152, 155, 157 / S. Hards



159



163



160



161



162

写真159～162：サンダーボルトは両翼にハードポイントが有り、ここにパイロンを取り付けることができる。パイロンにはラックを介して爆弾や増槽を吊るす。写真ではラック未装備の状態。また、写真162にあるパイプ状のものはディスプレイメント・バー。下に引き出して（写真左がヒンジになっている）増槽の後端ひっかける。これは増槽の投棄時に、増槽が舵面に衝突しないようにするためのもの。

写真163：サンダーボルトに限らずアメリカ機で多用された75USガロン（284リットル）入りの金属製増槽。

Photos 159-162: The P-47 has hard points on both wings for attachment of bomb and drop tank racks. No racks are installed on the aircraft in the photos. The pipe-shaped object visible in photo 162 is a displacement bar, designed to deflect the path of drop tanks to prevent them from striking control surfaces when released.

Photo 163: The 75-gallon (284-liter) metal drop tank widely used on many U.S. fighters in WWII in addition to the Thunderbolt.

Photos 160, 161 / S. Hards

Photos 159, 162 / M. Shiwaku

Photo 163 / R. Mochizuki



164

写真164~168：主脚。カバーは2分割式で、基部には小カバーが付く。脚柱はオレオ（空気-油圧式）緩衝機構サスペンション、トルクアームは機首方向につけられている。タイヤのトレッドパターンは多くのバリエーションが見られるが、写真のものはもちろん、復元時につけられたものでオリジナルとは異なっている。ホイール・ハブは写真にも見られるように、6穴のものや8穴のものがあるが、この上から穴の無いハブカバーが取り付けられている機体も多い。写真164、165は左脚。写真168は主脚を上げている最中のビッグ・アス・バード。

Photos 164-168: Views of the Thunderbolt's main landing gear. The cover is split into two main pieces, with a small third cover at the top of the strut. The suspension is the usual oleo-pneumatic type with the torque arms facing towards the nose of the aircraft. During the war, many variations in the tread on the main tires were seen, but none were like that on the modern tires seen here. As seen in the photos, two different wheel hubs existed, a six-spoke and an eight-spoke type. Many fighters had their wheels covered by a solid panel, however, obscuring this detail. Photos 164 and 165 are of the left gear. Photo 168 shows *Big Ass Bird II* as it raises its landing gear after take-off.



165



166



167



168



169



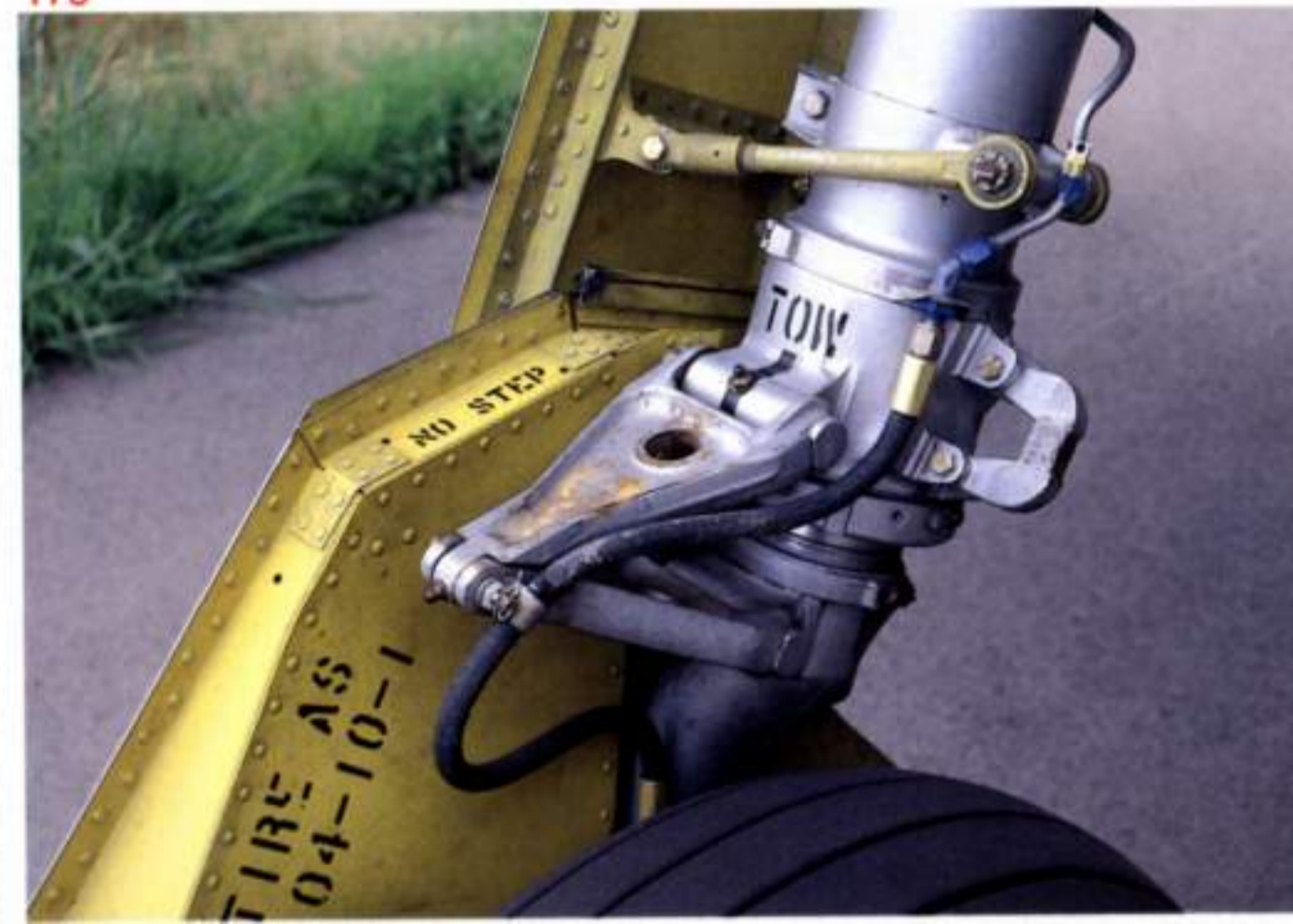
170



171



172



173

写真169：左脚を後方から見る。主脚柱の横にある細い棒は主脚収縮ロッドで、脚収納時に脚柱を縮める役割を果たすもの。

写真170：左脚を前方から見る。

写真171：脚カバーの重なり具合がよくわかる。

写真172～173：トルクアーム周辺のアップ。地上牽引時はトルクアームの穴にトーイング・バーを引っかける。

Photo 169: The left gear seen from behind. The thin rod next to the main spar is the contraction rod, which serves to contract the spar when the gear are raised and stored.

Photo 170: The left gear seen from the front.

Photo 171: A good view of the overlap of the gear covers.

Photos 172-173: Close-ups of the torque arms. A towing bar is connected to the torque arms to pull the aircraft on the ground.



174



175



176



177



178



179

写真174~175: 主脚柱のアップ。カバーと脚柱のリンク、ブレーキ・パイプなどが見える。

写真176: 主脚柱の基部。左右に出ているのが回転軸。

写真177~178: 脚カバー基部にある小カバー。スプリングによって閉じるようになっている。

写真179: 主車輪カバー。丸いパネルはドラムブレーキへのアクセス用。

Photos 174-175: Close-ups of the main struts. The links between the gear covers and the struts, brake lines, suspension transfer valves and other details are clearly shown.

Photo 176: The base of the main strut. The projections to the front and rear of the strut house the axle on which the gear assembly pivots.

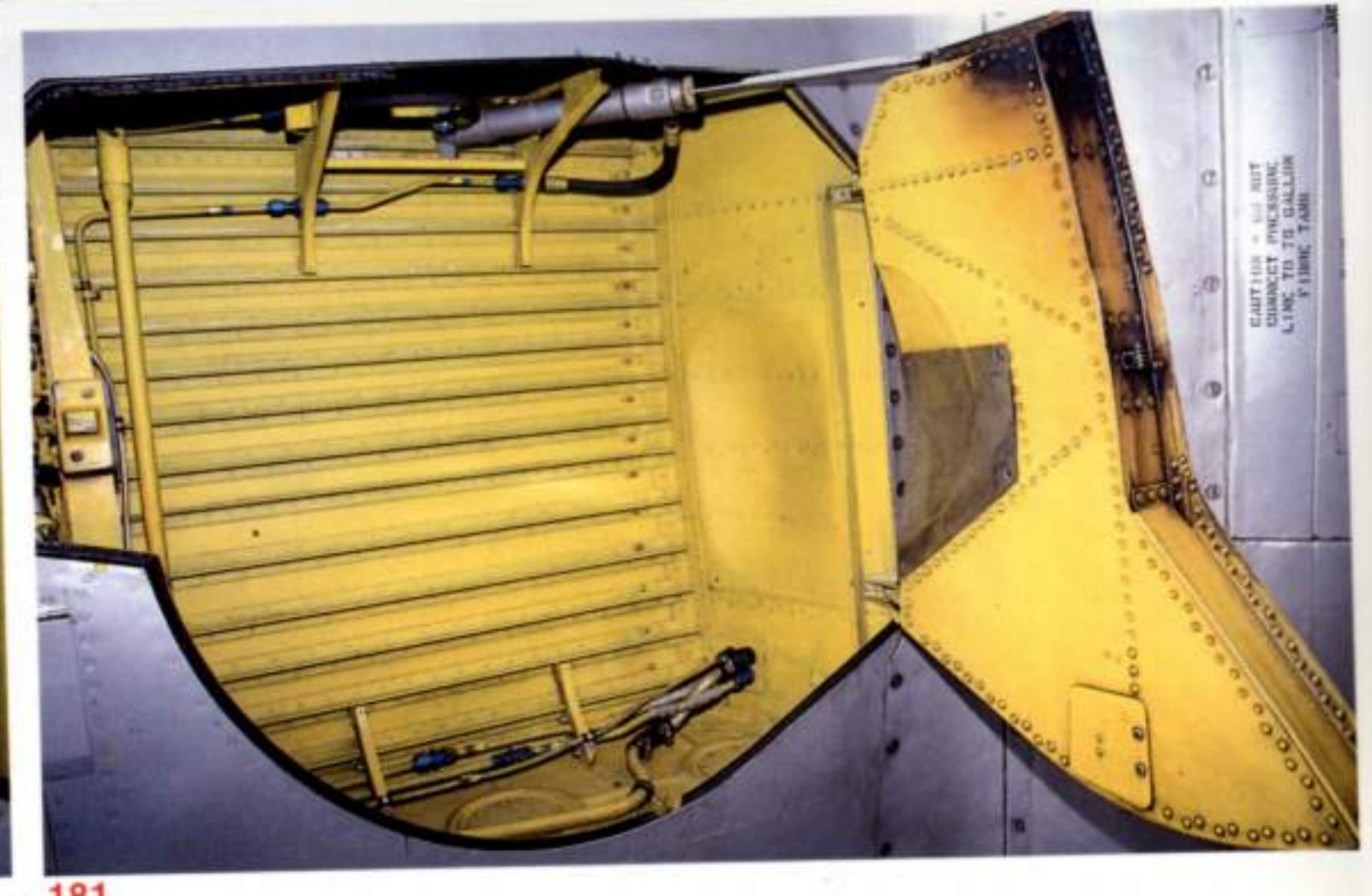
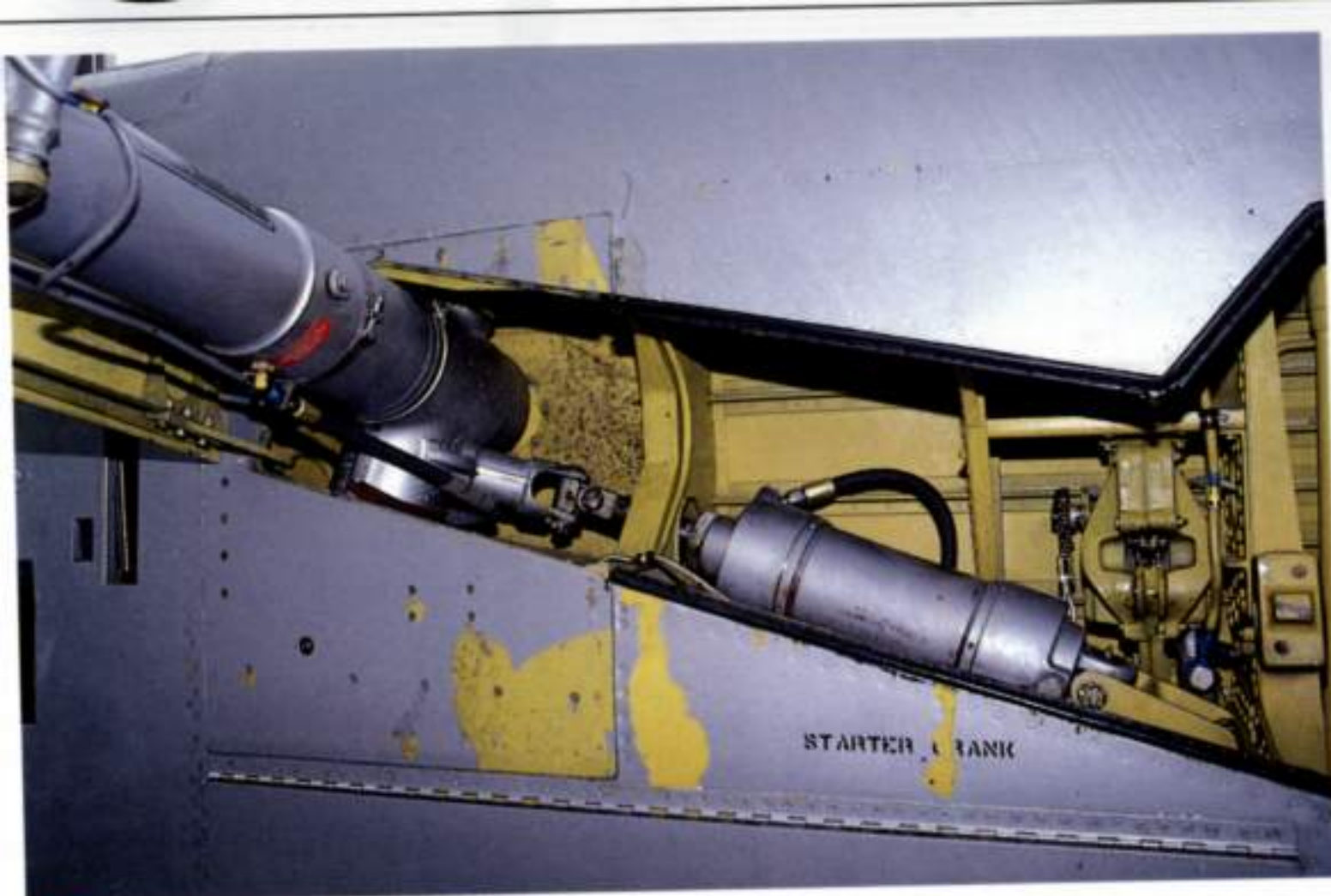
Photos 177-178: Views of the small cover at the top of the strut assembly. It is held closed by a spring-driven mechanism.

Photo 179: The main wheel cover. The round panel allows access to service the drum brake installed in the wheel.

Photos 165, 166, 169, 171, 172, 174~176, 178 / S. Hards

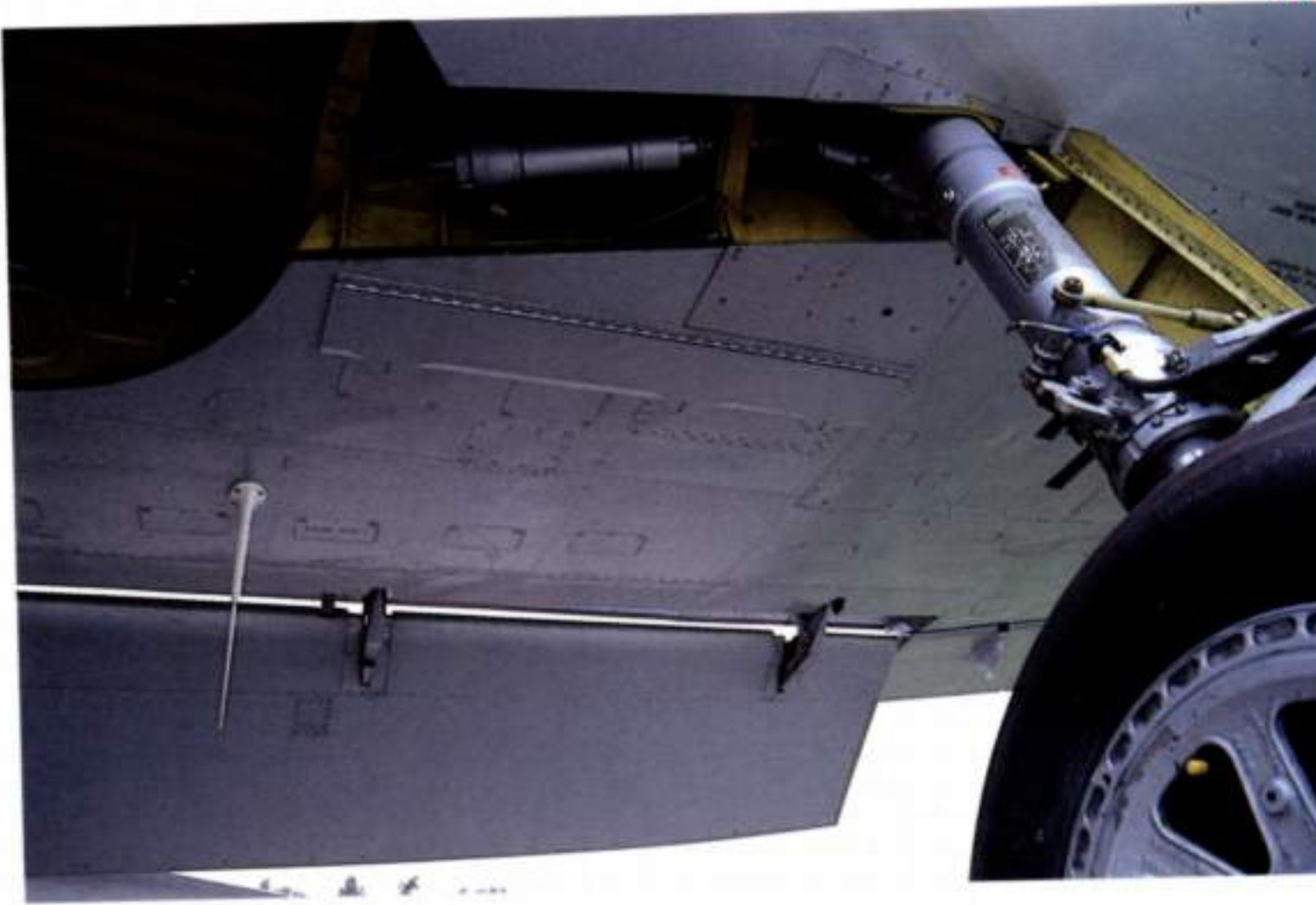
Photos 167, 173, 177, 179 / M. Shiwaku

Photos 164, 170 / R. Mochizuki



180

181



182

183

写真180～181：右主脚収納部。脚柱から脚庫内にのびている銀色の筒は主脚出し入れ用の油圧シリンダー。その右にあるメカ（ジंकロに塗られている）は主脚の引き込み時ロック装置。主車輪の収納部は天井（つまり主翼上面外板）部を強化するために細いリブが平行にたくさん通っている。ホイール・ドアも油圧式シリンダーで開閉される。

写真182：主脚収納部とエア・ブレーキ周辺。

写真183：主車輪の収納部、およびホイール・ドア。

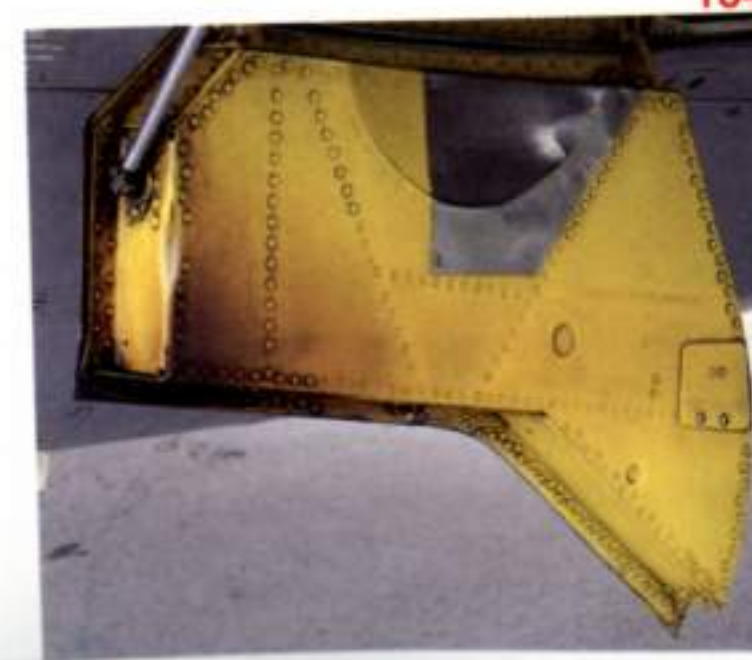
写真184：ホイール・ドアは、タイヤをクリアするために一部がへこんでいる。

Photos 180-181: The right gear bay. The silver object running from the strut into the bay is the main hydraulic piston which raises and lowers the gear. The mechanism to its right is the gear lock which holds things in place during flight. The upper surface of the gear bay (i.e. the underside of the top of the wing) has numerous reinforcing ribs installed to boost its strength. The wheel door is also operated by a hydraulic cylinder.

Photo 182: The region around and behind the gear bay and up to the air brakes.

Photo 183: The wheel bay and bay door.

Photo 184: Part of the wheel bay door is recessed to accommodate the bulge of the main wheel.



184



185



186



187



188



189

写真185：主車輪収納部の内壁。左が機首方向で銀色の筒はホイール・ドア開閉用の油圧式シリンダー。

写真186：主車輪収納部の胴体側内壁。中央部はタイヤをクリアするためにへこんでいる。左上にある金具はクランク・シャフトを固定するためのもの。

写真187：主車輪収納部から主脚庫を見る。

写真188：主車輪収納部の後方内壁。

写真189：ホイール・ドア。ドア自体は2本のヒンジで主翼と連結されている。

Photo 185: The interior of the left wheel bay. The nose of the aircraft is towards the left of the photo. The hydraulic cylinder which operates the wheel bay door is visible.

Photo 186: The fuselage side of the left wheel bay. The concave region in the center of the bulkhead is to provide clearance for the tire.

Photo 187: Looking into the strut bay from the wheel bay.

Photo 188: The rear wheel bay bulkhead.

Photo 189: The wheel bay door, connected to the wing by two hinges.

Photos 180, 181, 185~189 / S. Hards

Photo 184 / M. Shiwaku

Photos 182, 183 / R. Mochizuki



190



191



192



193

写真190～193：レイザーバックの尾部。垂直安定板、水平安定板ともにB型から変化はなく、2本の主桁を持つ金属応力外皮構造である。昇降舵と方向舵はC型から金属外皮となったが、それまでは羽布張り。垂直安定板は左に1°オフセットされ、水平安定板は+2.5°の取り付け角が与えられている。

Photos 190-193: The tail of the razorback Thunderbolt. Unchanged from the B-series, the vertical and horizontal stabilizers are metal-skinned with two spars each. The rudder and elevator were fabric-covered in the B-series, but this proved insufficiently strong and these surfaces were metal-skinned in the C-series and all later models. The vertical stabilizer is offset 1° from the centerline to compensate for engine torque. The horizontal stabilizers are mounted at +2.5°.



194



195



196



197

写真194：垂直安定板基部のフェアリング。垂直安定板は水平安定板とともに前後2本の主桁の基部で胴体尾部にボルト止めされ、フェアリングで付け根を覆われる。

写真195：これもレイザーバックの垂直安定板基部フェアリング。

写真196：左水平安定板と昇降舵。昇降舵には大型のトリム・タブがある。また、固定タブも取り付けられている。

写真197：尾輪およびドア。P-47の尾輪は油圧シリンダーによって駆動する完全引き込み式。

写真198：水平安定板の付け根下面。昇降舵トリム・タブ操作ロッドのフェアリングが見える。機尾にあるアンテナは後に付けられたものでオリジナルではない。

Photo 194: The fairing at the base of the vertical stabilizer. Both the vertical and horizontal stabilizers are bolted to the fuselage via two spars each.

Photo 195: Another view of the fairing on a razor-back Thunderbolt.

Photo 196: The left horizontal stabilizer and elevator. A large trim tab as well as a fixed tab are attached to the elevator.

Photo 197: The tail wheel and tail gear bay door. The P-47's tail gear retracts completely via a hydraulic cylinder.

Photo 198: The inner edge of the underside of the horizontal stabilizer. The fairing for the trim tab control rod is visible. The antenna on the tail is a modern one added to comply with aviation regulations.



198



199



200

201



202



写真199～202：水滴風防装備の機体の尾部。基本的に垂直安定板、水平安定板はレイザーバックと同一である。水滴風防を装備するに当たってキャノピー後方の胴体上部を削除しているが、このため方向安定性は悪化した。これを改善するためにP-47D-40-RAから、写真に見られるようなドーサル・フィンが規格装備された（それ以前の機体はオプション装備）。

Photos 199-202: The tail of a bubble-canopy equipped Thunderbolt. The tail surfaces are fundamentally identical to those of a razorback. The rear portion of the aircraft's fuselage was cut down to boost visibility to the rear along with the implementation of the bubble canopy, but this impaired the aircraft's lateral stability, particularly at high speeds. To combat this, a dorsal fin was added in front of the vertical stabilizer beginning with the D-40-RA. Earlier bubble-canopy P-47s often had the dorsal fin added as a field modification.



203

写真203：垂直安定板は左舷（写真では右）に1° オフセットされている。正面から見ると水平安定板は文字どおり水平に取り付けられ上反角はつかないが、側面から見た場合、機軸に対して+2.5°の角度が付くのはレイザーバックと同じである。

写真204：機尾後方下面。左右にのびたアンテナは後に付けられたもの。

写真205～206：左右の水平安定板。

Photo 203: The vertical stabilizer is offset 1° to the left (to the right in the photo) to compensate for engine torque. From the nose of the aircraft, the horizontal stabilizer appears to be perfectly horizontal, but a look from the side reveals that it is mounted at +2.5°, like that of the razorback.

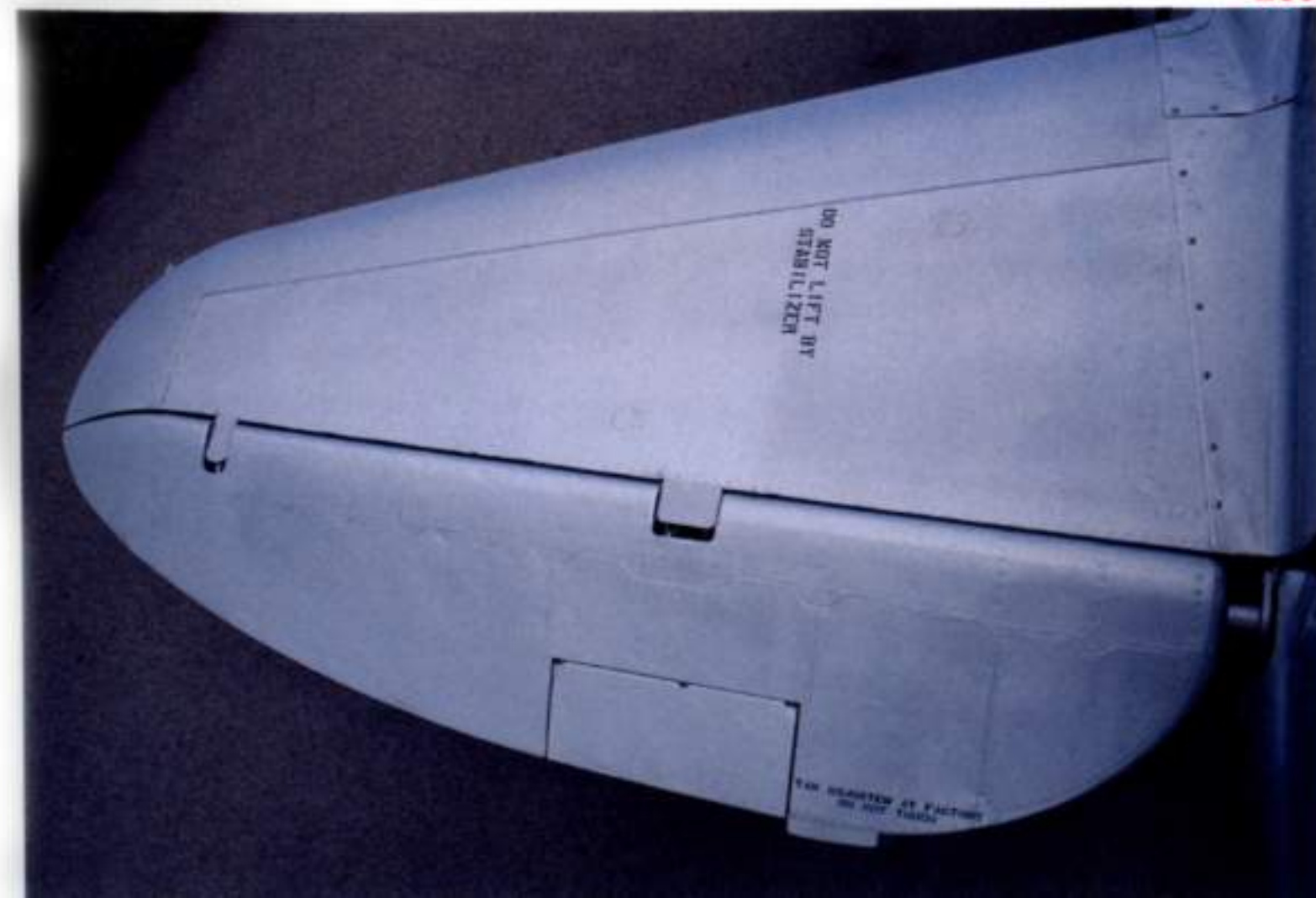
Photo 204: The underside of the very rear of the aircraft. The antennas are modern additions.

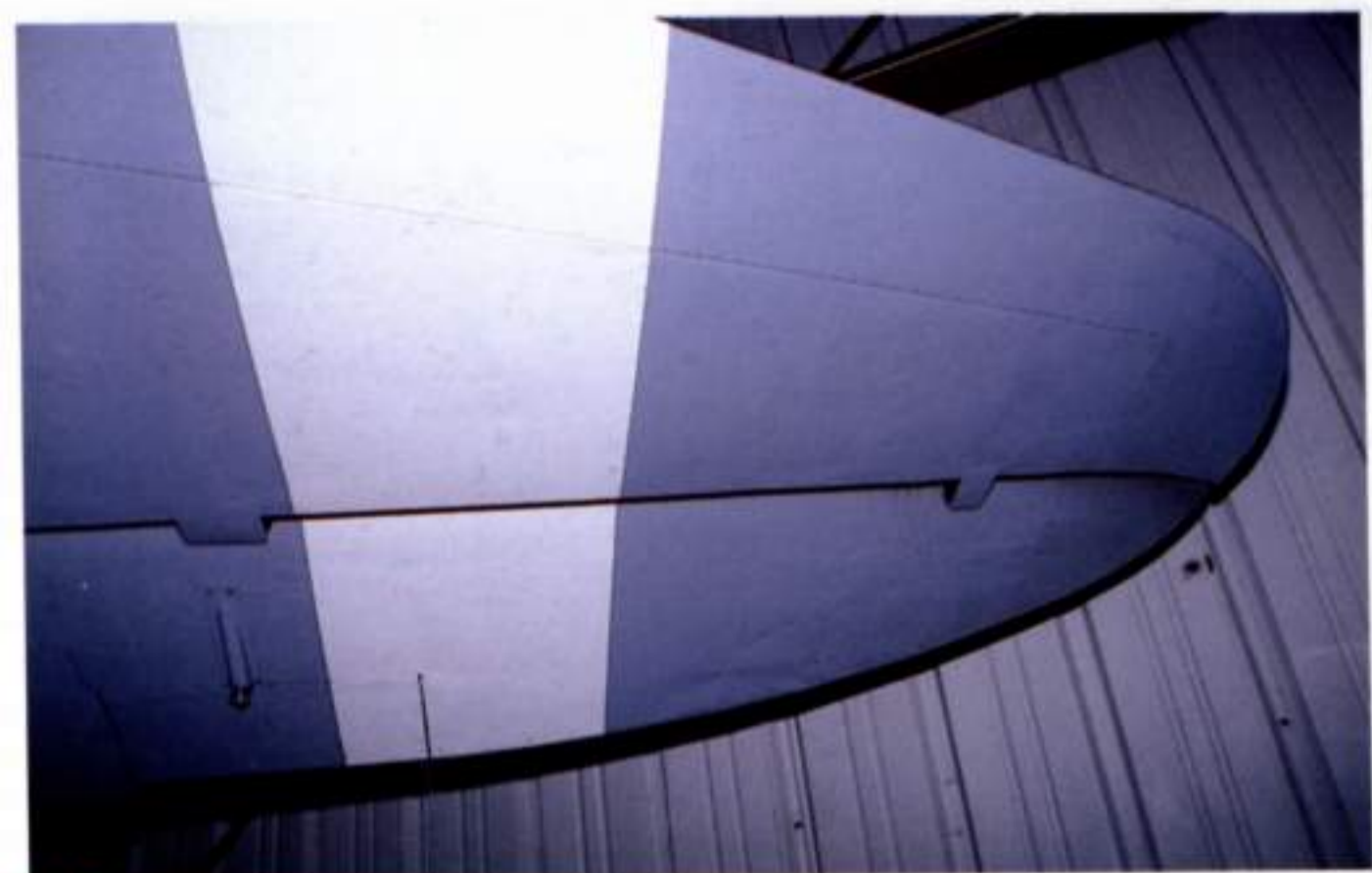
Photos 205-206: Top views of the left and right horizontal stabilizers.



204

205 206





207



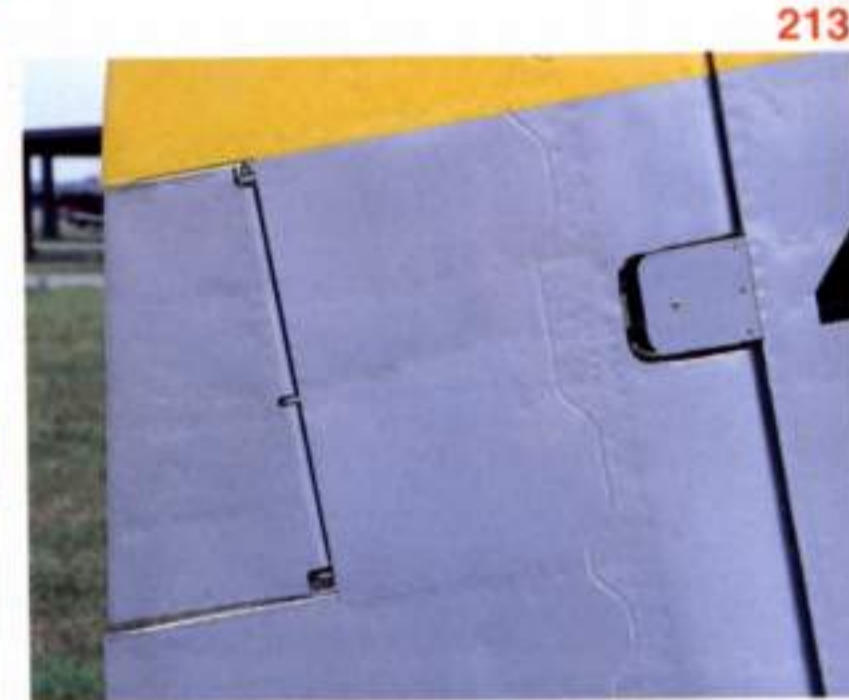
210



211



212



213



208



214



215



209

写真215：方向舵にある尾灯。

写真216：ジャッキ・アップ用ダンパー（ジャッキ・ポイント）。

Photo 207: The underside of the horizontal stabilizer.

Photo 208: The area near the rudder control rod.

Photo 209: The very rear of the fuselage.

Photos 210-211: The ele-

vator control mechanism. It pivots on the wide pipe running laterally.

Photos 212-213: A close-up of the rudder trim tab. The control rod fairing is on the left side.

Photo 214: A close-up of the elevator trim tab control rod fairing.

Photo 215: The navigation light on the rudder.

Photo 216: The jack point.

写真207：水平安定板の下面。

写真208：方向舵操作ロッド周辺。

写真209：胴体尾部。アンテナの陰になっているが、黒いポッチのある膨らみがジャッキ・ポイントになっている。

写真210～211：昇降舵の基部。太いパイプで左右が連結されている。

写真212～213：方向舵トリム・タブのアップ。駆動ロッドのフェアリングは左側面。

写真214：昇降舵トリム・タブ駆動ロッドフェアリングのアップ。



217



218



219



220



221



222



223

Photos 191, 192, 195, 197~199, 203~210, 214~218, 220~222 / S. Hards

Photos 194, 196, 200~202, 211~213, 219, 223 / M. Shiwaku

Photos 190, 193 / R. Mochizuki

写真217~223：尾脚および尾輪。油圧シリンダーによって出し入れされるが、この時に尾脚とリンクされたロッドによってドアが連動するようになっている。尾脚のメカがむき出しで見えているが、実際はこの部分はダスト・カバーで覆われており、内部に泥や埃が入らないようになっている。尾脚自体はオレオ式の緩衝機構をもち、また尾輪センターリング機構も有する。

Photos 217-223: Views of the tail gear and wheel. The gear is raised and lowered by a hydraulic cylinder, with the bay doors operated via rods linking them to the gear assembly, as seen in the photos. The tail gear mechanism appears very exposed, but it was normally wrapped in a protective cover to keep out oil, dust and other contaminants. The tail gear has an oleo suspension as well as automatic centering.

Paint Schemes & Markings of the P-47

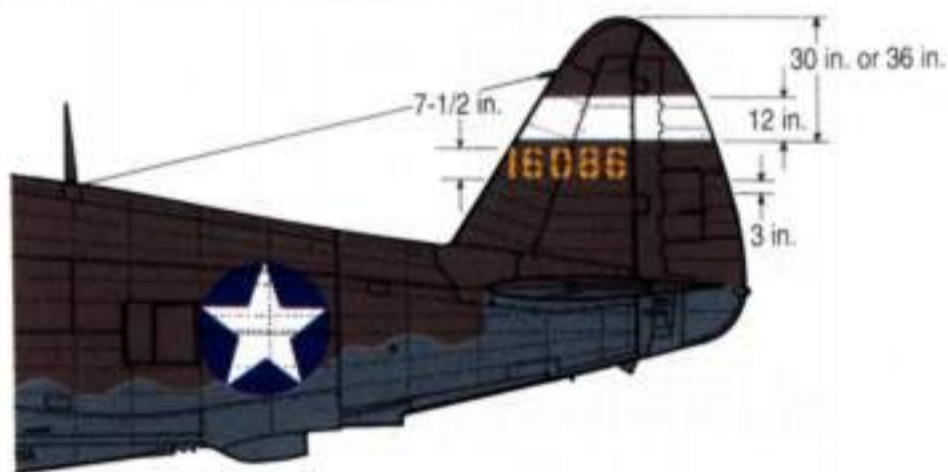
P-47の基本塗装は、他の米陸軍航空隊機と同様きわめてシンプルで、1943年12月までが上面オリーブドラブ41 (FS34087, ANA-613)、下面ニュートラルグレイ43 (FS36173, ANA-603) の塗り分け、それ以降が全面無塗装ジュラルミン地肌である。無塗装ジュラルミン地肌が生産ライン上で適用されたのは、D-21-RE、およびD-23-RAからである。P-47Cがイギリスに最初に到着して間もなく、そのシルエットがドイツ空軍のFw190Aに似ているところから、敵機と誤認されることが頻繁に発生したため、急ぎ導入されたのが機首、尾翼の味方機識別用白帯である。この味方機識別帯は、無塗装機になると黒に変更されたが、機首のそれは廃止され、かわりに赤、青、白、黄などのカラフルなグループ・カラー・シンボルによってかわられた。国籍標識の変更は、他の陸

軍航空隊機と同じであるが、とくにP-47だけの特徴として、8AF、9AF配備機に、味方機識別の容易さを図るために、主翼下面のそれを特別に大きく記入したことが目立つ。史上最大の作戦として名高い、1944年6月6日のノルマンディー上陸作戦に参加した機体を示すインベジョン・ストライプスは、当然8AF、9AF配備機のすべてにも適用され、P-47も例外ではない。それぞれの記入基準は図示したとおりだが、ドイツ空軍の活動が予想に反して少なく、作戦が順調に推移したこともあって、7月に入ると主翼上面、胴体上半分のストライプスを塗り潰すか、洗い流してしまった。そして、8月19日~9月10日の間に主翼下面のそれも消すよう通達が出され、秋頃には胴体下面も自発的に消す機が多くなり、12月6日には制式に全てが廃止され、その役目を終えた。

Like that of other U.S. aircraft, the painting scheme for the P-47 Thunderbolt was relatively simple. Through Dec. 1943, the upper surface was olive drab 41 (FS34087, ANA-613) and the lower surface was neutral gray 43 (FS36173, ANA-603). Thunderbolts were left unpainted after that, beginning with the D-21-RE and D-23-RA. When the first P-47Cs arrived in England and began operations over Europe, their silhouette was often mistaken for that of the Luftwaffe's Fw190A, so white tactical recognition stripes were quickly introduced to the nose and tail of the aircraft. On unpainted Thunderbolts, the stripes were black and limited to the tail, the nose marking being replaced by red, blue, yellow and other colorful group marking patterns. Changes to the national insignia were generally the same as to

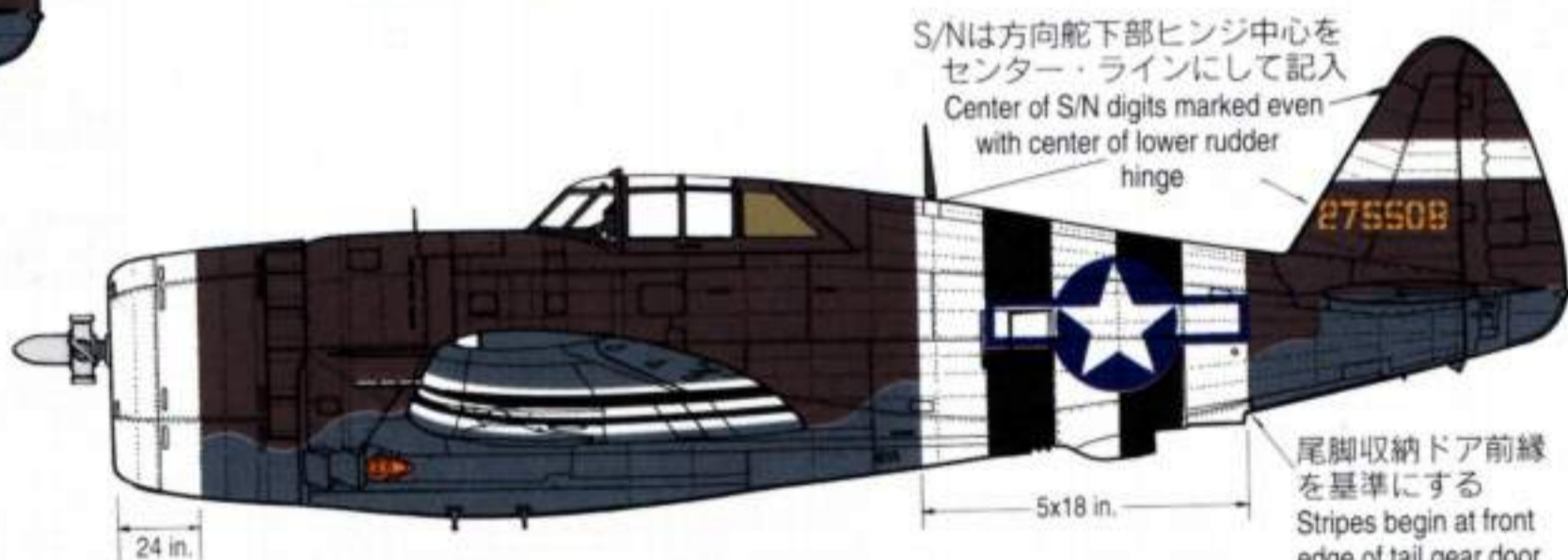
those of other Army fighters. Unique to the P-47 was the practice of painting the "stars and bars" particularly large on the lower wing as another type of tactical recognition marking. Thunderbolts were marked with invasion stripes for the D-Day operation on June 6th, 1944, like all other 8th and 9th AF aircraft. The invasion stripes were marked as shown in the diagrams below, but most aircraft had the stripes on the top of the fuselage and wings washed off or painted over by July of 1944 due to the surprisingly paltry Luftwaffe response to the invasion. From mid-August to mid-September, orders were issued to remove stripes from the bottoms of the wings as well, and some units removed them from the fuselage as well. On December 6th, the invasion stripe marking system was formally ordered ended.

P-47C、D初期の胴体国籍標識、味方機識別帯、S/N記入基準 National Insignia, Tactical Recognition Stripes and S/N Marking Locations for P-47Cs and Early P-47Ds



国籍標識の直径は35in. イギリス本土配備機は、幅2in.の黄フチを追加
National insignia diameter is 35 in. Aircraft based in UK had 2 in. yellow border added

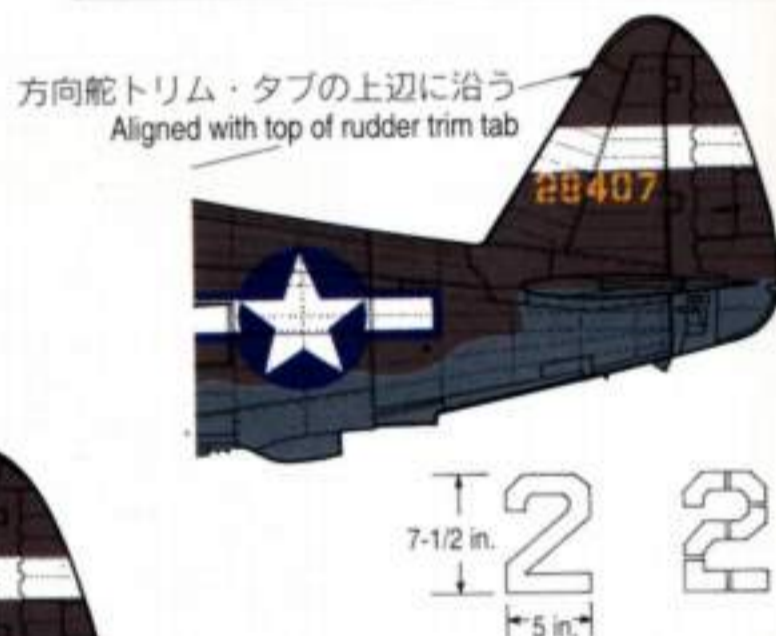
標準的な国籍標識、味方機識別塗装、インベジョン・ストライプス、S/N (6桁) の記入位置 Standard National Insignia, Tactical Recognition Stripes, Invasion Stripes and 6-digit S/N Marking Locations



S/Nは方向舵下部ヒンジ中心をセンター・ラインにして記入
Center of S/N digits marked even with center of lower rudder hinge

尾脚収納ドア前縁を基準にする
Stripes begin at front edge of tail gear door

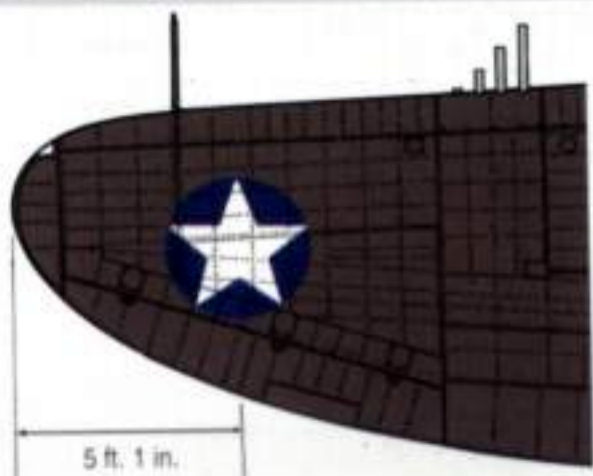
P-47D-1~D-3-REのS/N記入位置 S/N Marking Location on P-47D-1 to D-3-RE



D-3-REまでは角数字間隔は1 1/2 in.、それ以降は1 in.。迷彩機は黄、無塗装機は黒で記入。ステンシル・タイプが標準だが、そうでない機もある。"2"の書体のみ、図示した2種のバリエーションあり

Digits of S/N spaced 1-1/2 in. apart through D-3-RE, 1 in. thereafter. Marked in yellow on painted A/C, black on duralumin. Stencil lettering standard, but some A/C marked otherwise. "2" digit only had two different styles, as shown above.

P-47B/C、およびD初期の1943年6月までの主翼上面国籍標識 (直径45in.) Marking Location for National Insignia (45 in. dia.) on B, C and early D-model P-47s (thru June 1943)



D-11以降の各サブ・タイプにみられた国籍標識記入位置 (工場完成時) Factory National Insignia Marking Location on Sub-Types beginning with D-11

図例はD-23-RAでCBI戦域の80th FG所属機
Illustration shows D-23-RA of 80th FG in SE Asian theater

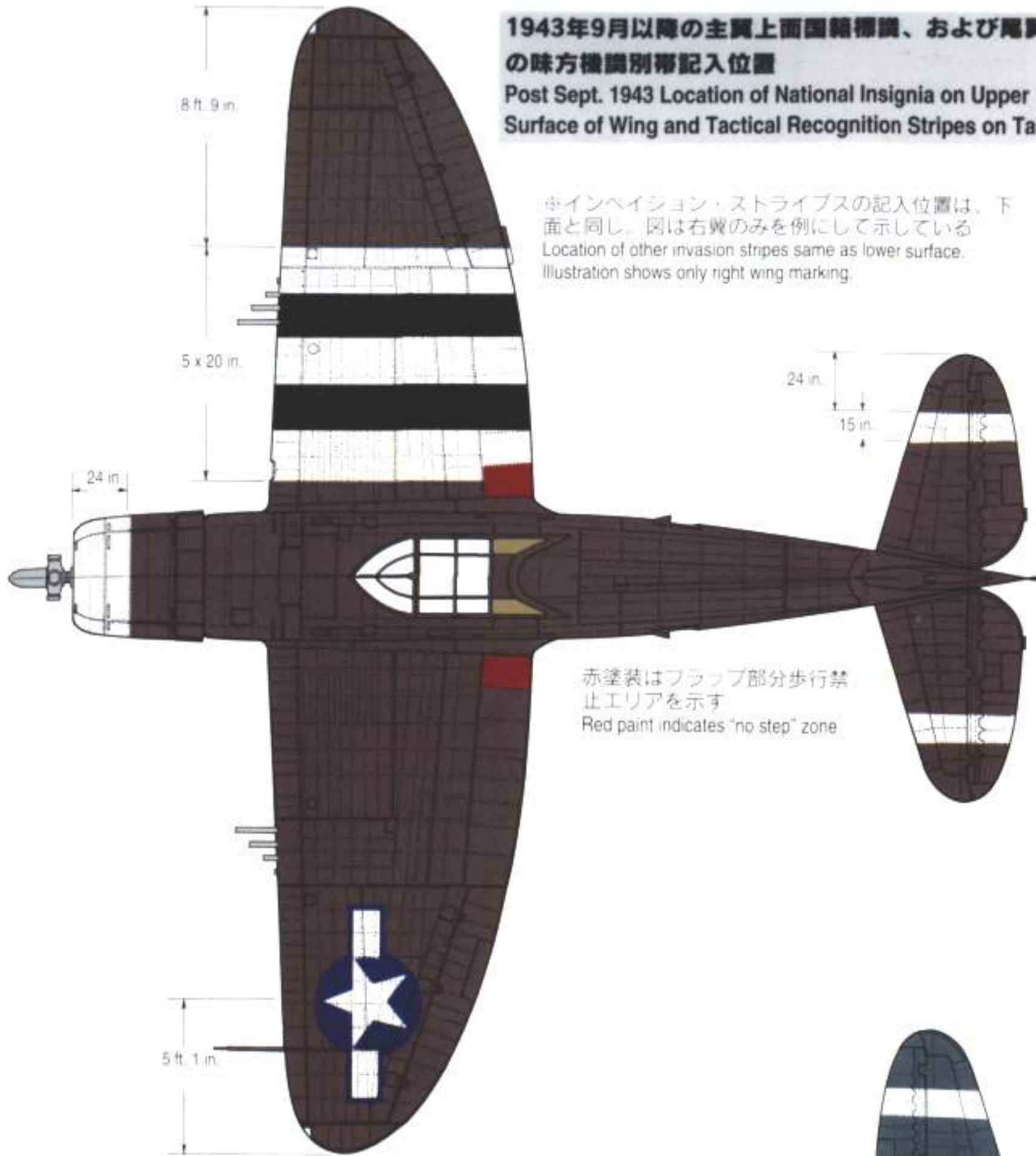


D-26以降の胴体国籍標識記入位置 National Insignia Marking Location beginning with D-26

図例は9AF / 406th FG / 513th FS所属のD-30-RA
Illustration shows D-30-RA of 513th FS/406th FG/9th AF



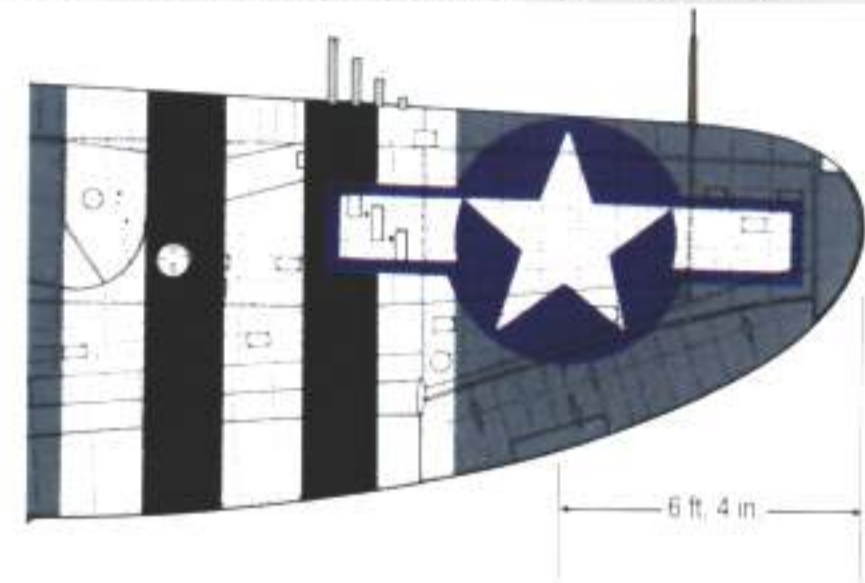
1943年9月以降の主翼上面国籍標識、および尾翼の味方機識別帯記入位置
Post Sept. 1943 Location of National Insignia on Upper Surface of Wing and Tactical Recognition Stripes on Tail



※インベイジョン・ストライプスの記入位置は、下面と同じ。図は右翼のみを例にして示している
 Location of other invasion stripes same as lower surface. Illustration shows only right wing marking.

赤塗装はフラップ部分歩行禁止エリアを示す
 Red paint indicates "no step" zone

イギリス本土駐留の8AF配属機に適用された直径60in.サイズの特大国籍標識（両翼下面に記入）
Extra-Large (60 in. dia.) National Insignia Marked on Some 8th AF Thunderbolts (Present on Both Wings)



1943年9月以降の主翼下面国籍標識、および1944年6月導入のインベイジョン・ストライプス記入位置基準
Post Sept. 1943 Location of National Insignia on Lower Surface of Wing and June 1944 Invasion Stripe Marking Scheme

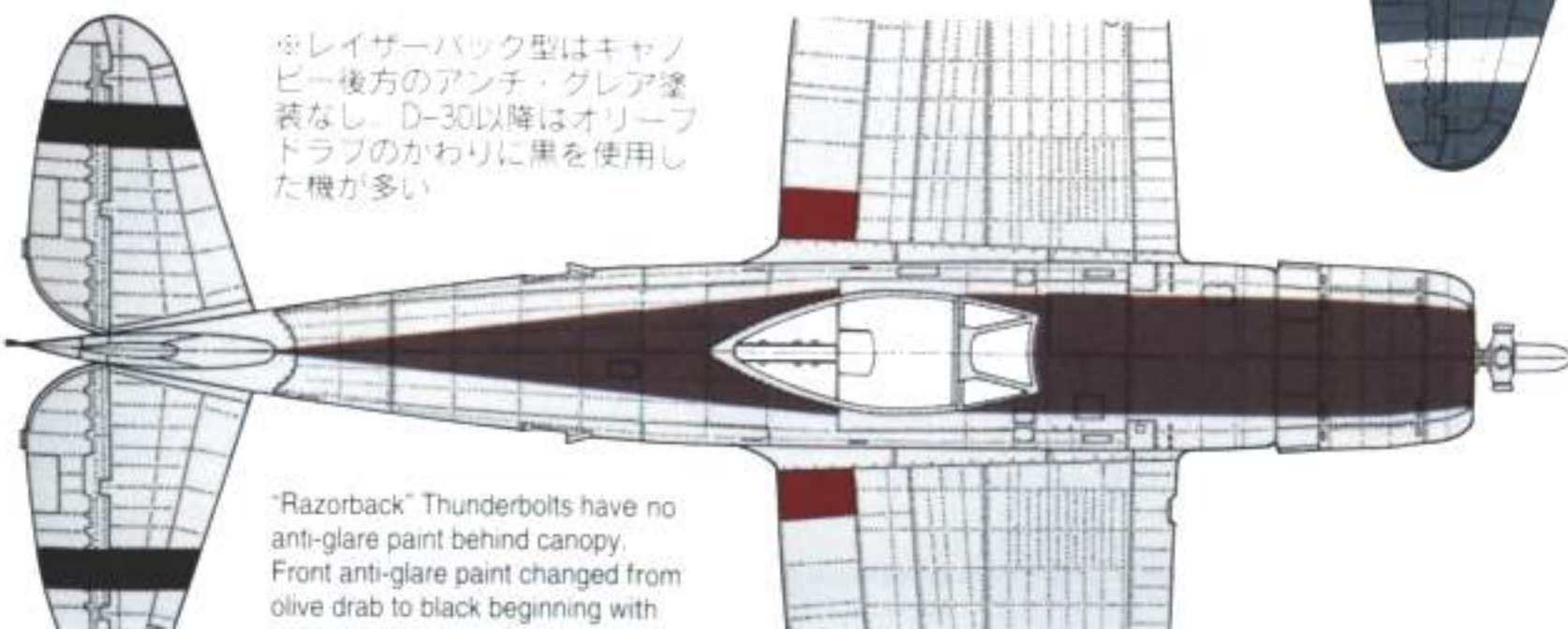


直径は40in.
 40 in. dia. insignia

8AF、9AF配属機に適用された直径55 in.の国籍標識（右主翼下面にも記入）

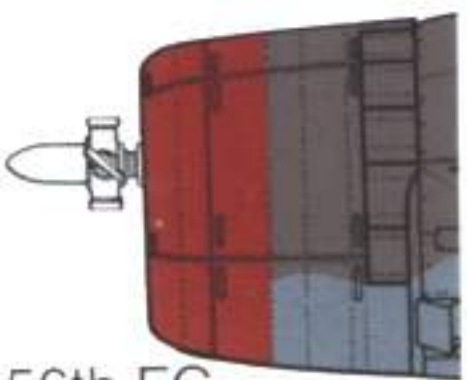
55 in. national insignia used by some 8th & 9th AF aircraft (marked on underside of both wings)

無塗装機のアンチ・グレア塗装、および味方機識別標識
Anti-Glare Paint and Tactical Recognition Stripe Marking of Unpainted P-47s

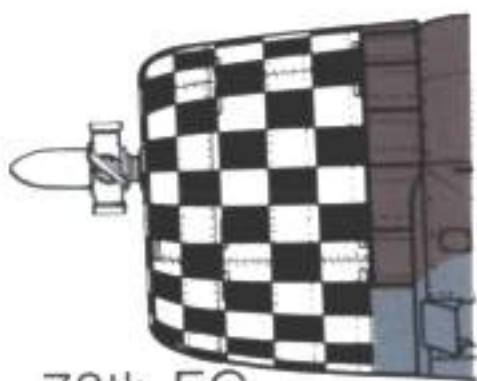


※レイザーバック型はキャノピー後方のアンチ・グレア塗装なし。D-30以降はオリーフドラブのかわりに黒を使用した機が多い

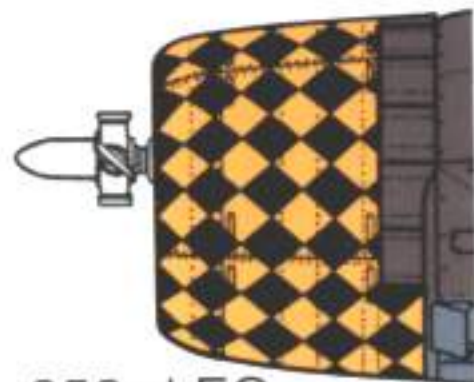
"Razorback" Thunderbolts have no anti-glare paint behind canopy. Front anti-glare paint changed from olive drab to black beginning with



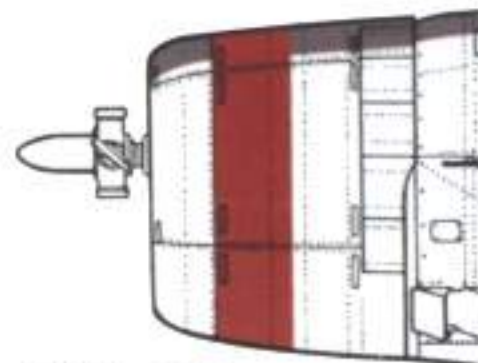
56th FG
1944 / 3 ~



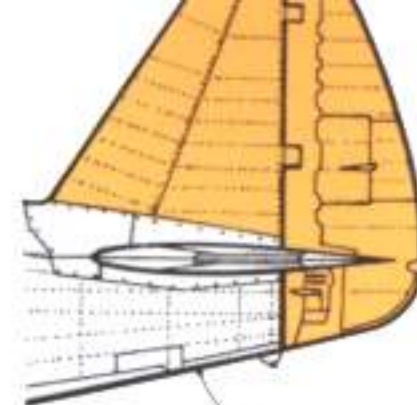
78th FG
1944 / 4 ~ 12



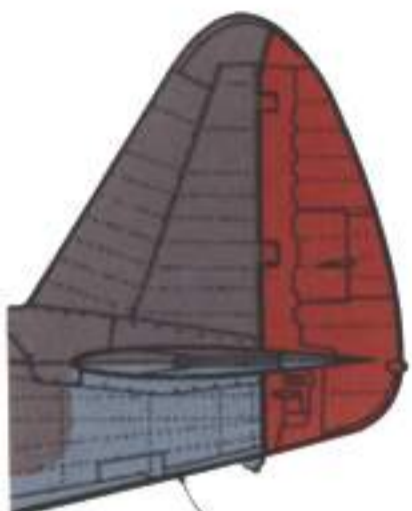
353rd FG
1944 / 4 ~ 10



36th FG
1944 / 11 ~



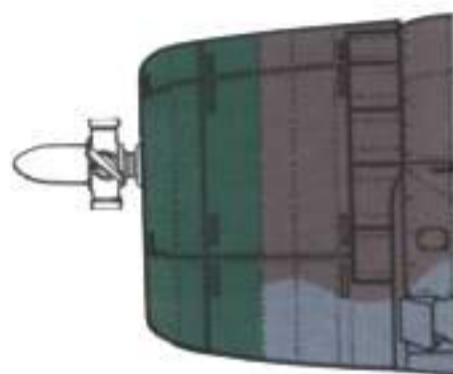
36th FG
1944 / Fall 秋



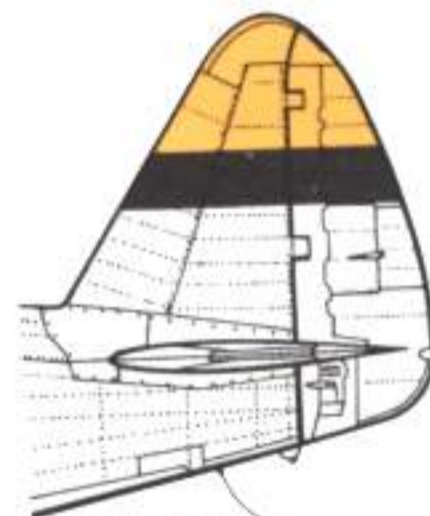
61st FS
1944 / 3 ~



82nd FS
1944 / 4 ~ 12



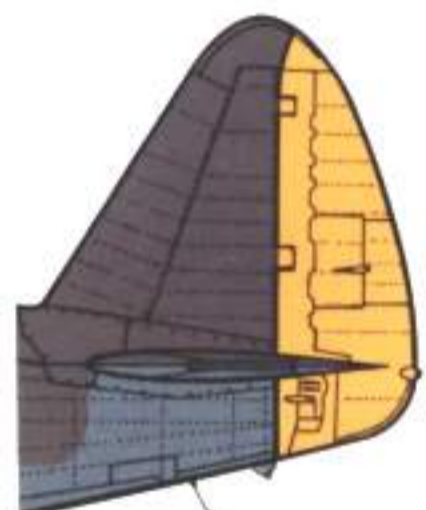
359th FG
1944 / 3 ~ 5



36th FG
Late 1944 末



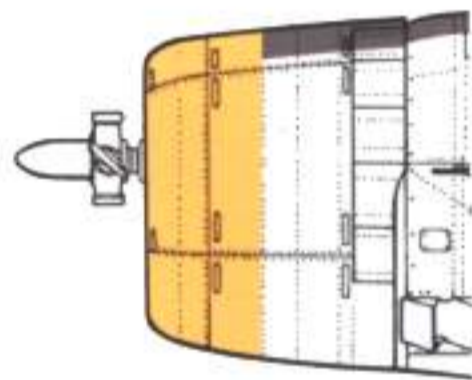
36th FG
1944 / 1



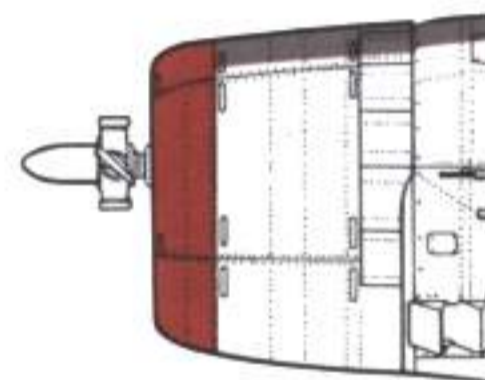
62nd FS
1944 / 3 ~



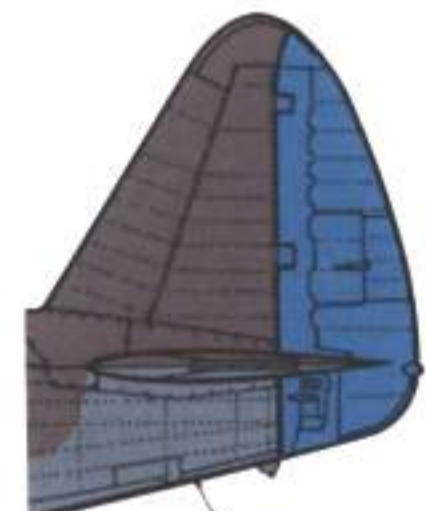
83rd FS
1944 / 4 ~ 12



361st FG
1944 / 3 ~ 5



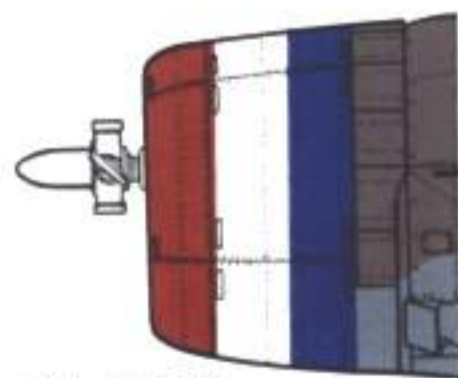
22nd FS
1944 / 11 ~



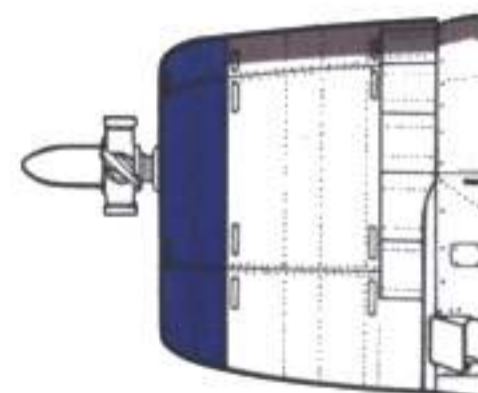
63rd FS
1944 / 9 ~



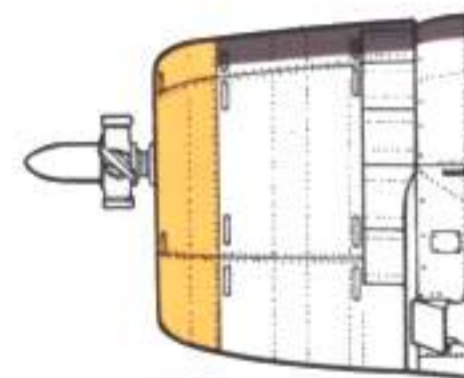
84th FS
1944 / 4 ~ 12



5th ERS
(Emergency Rescue Squadron)
1944 / 4 ~



53rd FS
1944 / 11 ~



23rd FS
1944 / 11 ~

●モノクロ・ページ用カラー・キー Color Key for Black & White Pages

The numbered color chips below correspond to the color numbers used on the black & white pages which follow.

1

2

3

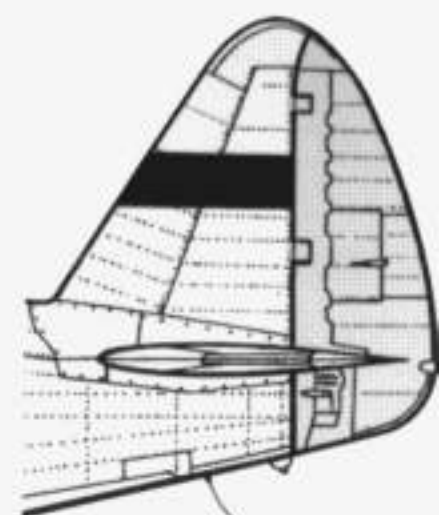
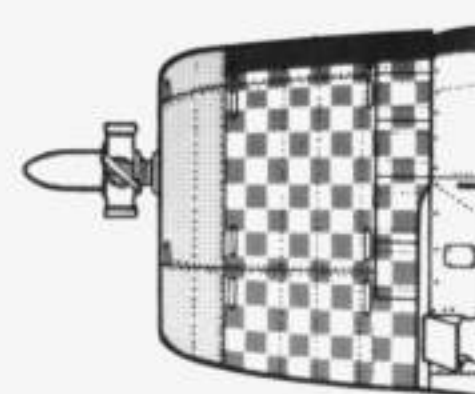
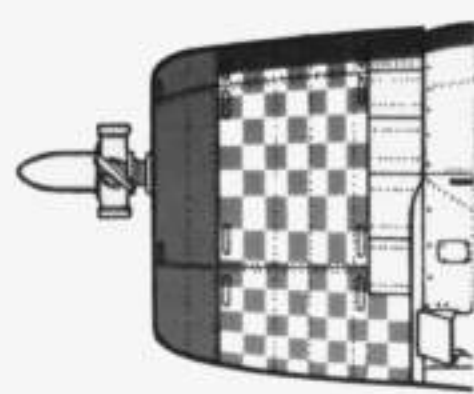
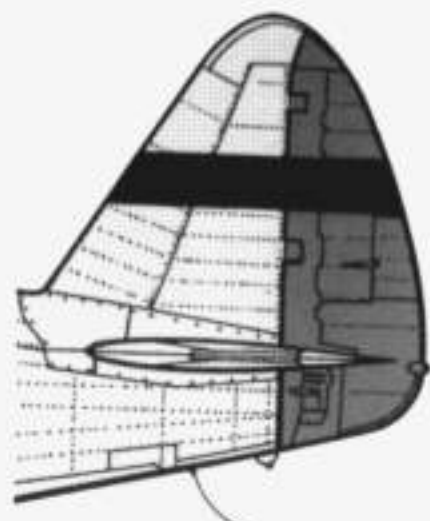
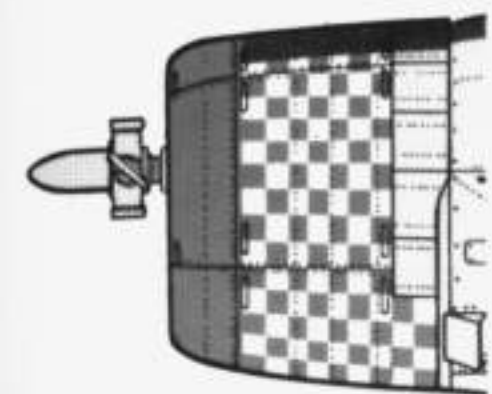
4

5

6



48th FG



492nd FS Late 1944 末～

機首赤帯2に赤2白チェッカー、方向舵赤2に黒帯
Nose has red 2 stripe with red 2 & white checker. Rudder is red 2 with black stripe

493rd FS Late 1944 末～

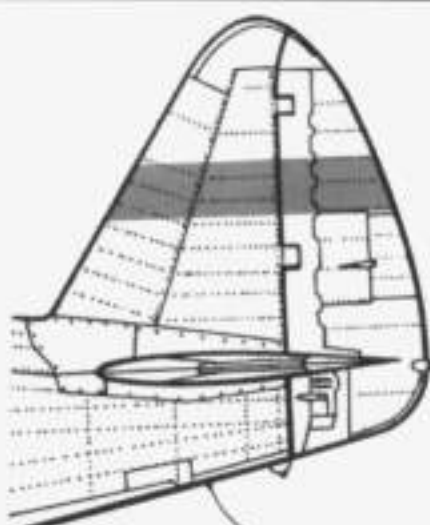
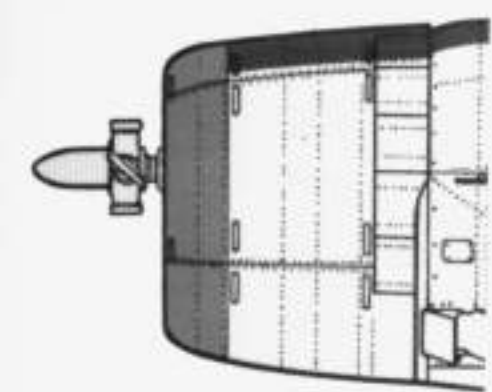
機首青帯4に赤白チェッカー、方向舵青4
Nose has blue 4 stripe with red & white checker. Rudder is blue 4

494th FS Late 1944 末～

機首黄帯3に赤白チェッカー方向舵黄3に黒帯
Nose has yellow 3 stripe with red & white checker. Rudder is yellow 3 with black stripe

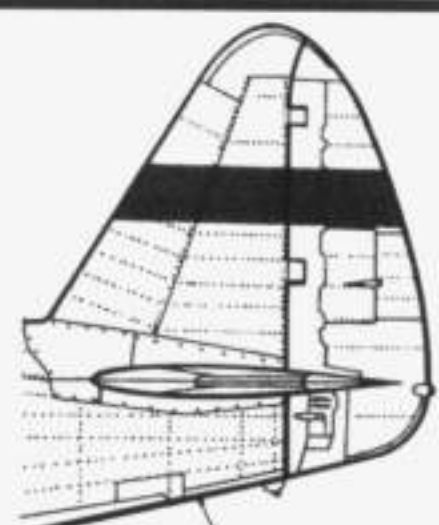
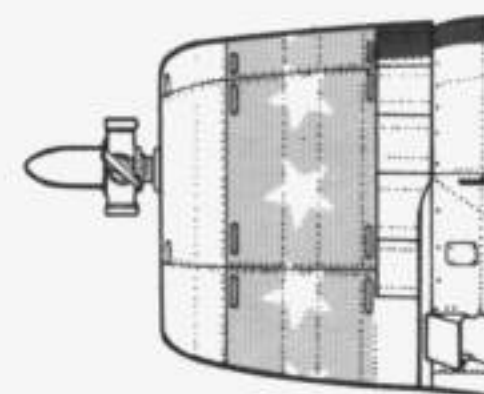
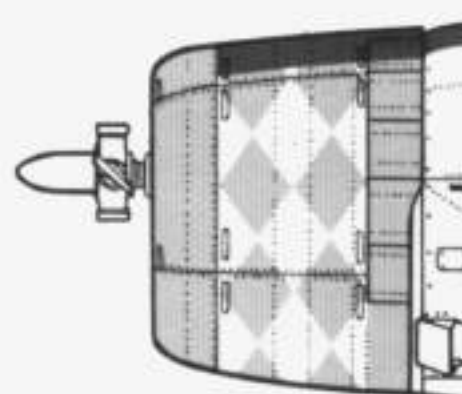
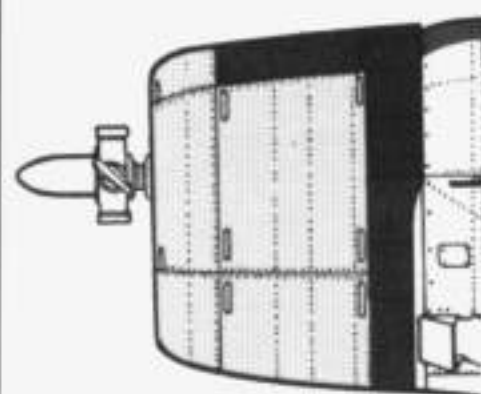
50th FG

1944 / 11～



機首、尾翼に赤帯2
Red 2 stripe on nose and tail

354th FG



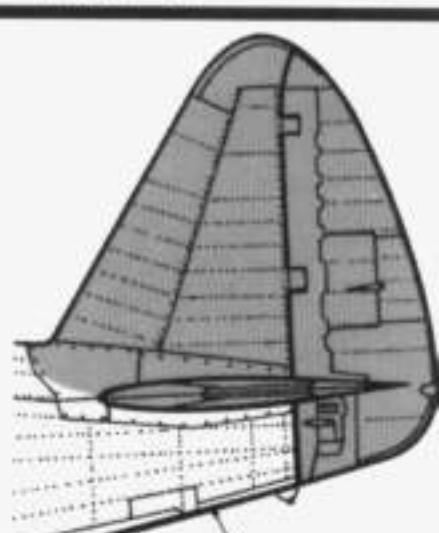
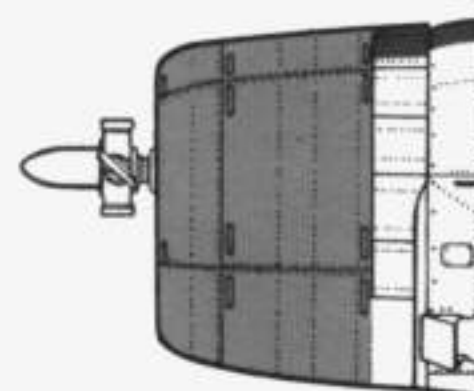
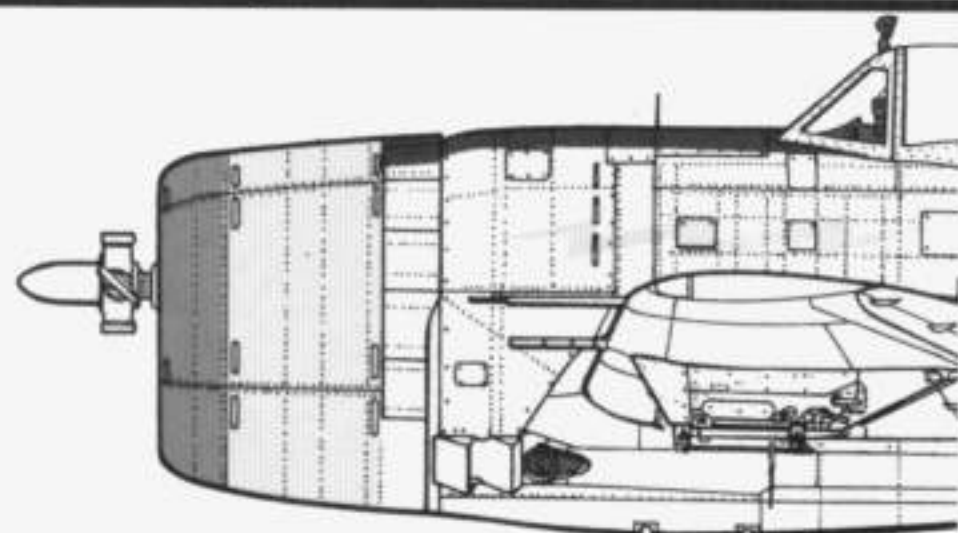
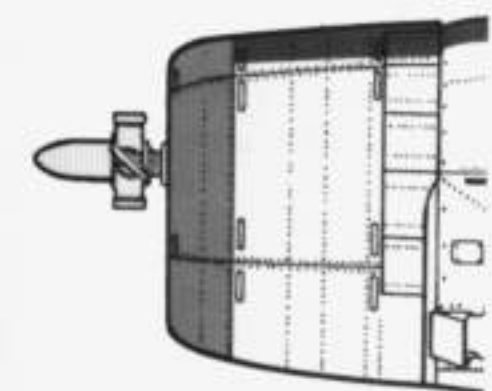
353rd FS 黄3に黒
1944 / 11～ Yellow 3 w/ bk stripe

355th FS 青5に白
1944 / 11～ Blue 5 & white

356th FS 青5に白
1944 / 11～ Blue 5 & white

354th FG 黒帯
1944 / 11～ Black stripe

358th FG



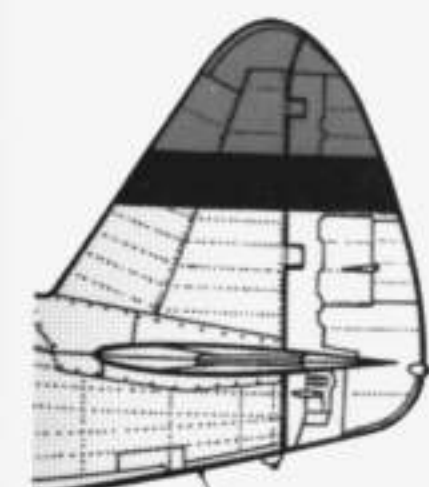
365th FS 赤2
1944 / 11～ Red 2

366th FS 赤2 (先端)と黄3、フラッシュは黄3に黒縁
1945 / 2～ Nose is red 2 and yellow 3, lightning bolt is yellow 3 w/ black outline

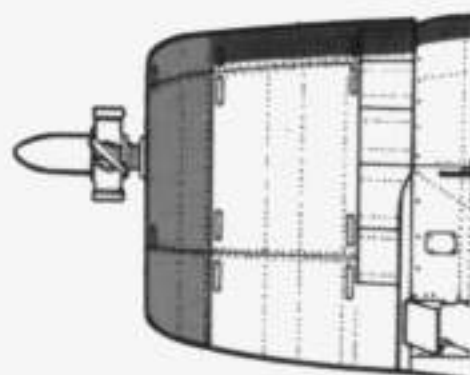
367th FS 赤2
1945 / 2～ Red 2

358th FG オレンジ6
1944 / 11～ Orange 6

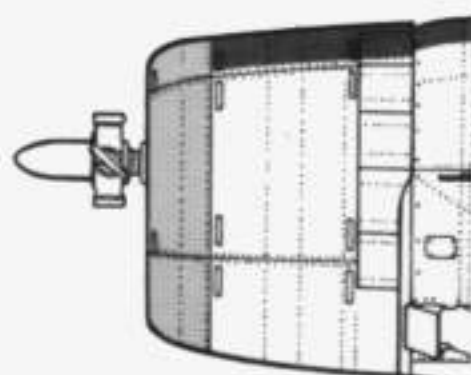
362nd FG



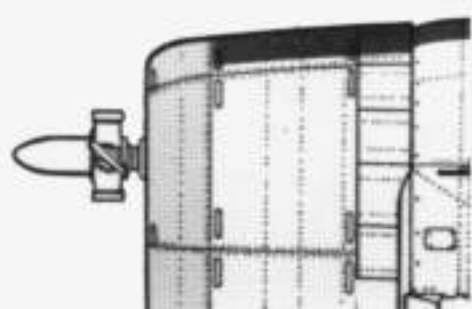
362nd FG 赤2に黒帯
1945 / 2～ Red 2 w/ black stripe



377th FS 赤2
1944 / 11～ Red 2



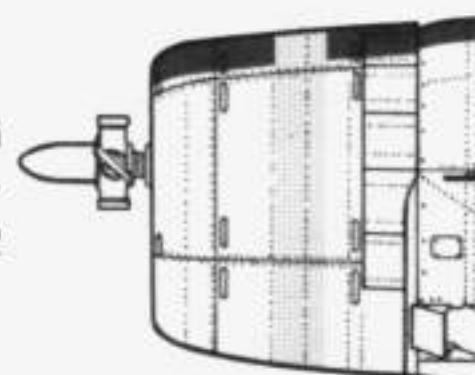
379th FS 黄3
1944 / 11～ Yellow 3



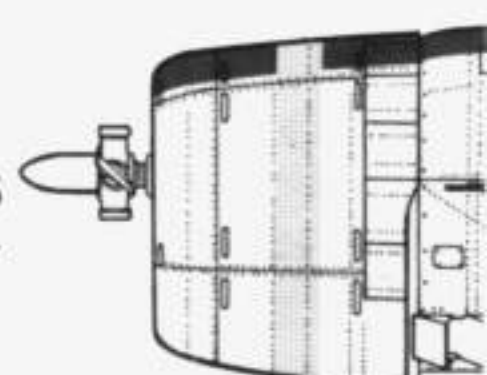
378th FS
1944 / 11～ 青5

365th FG

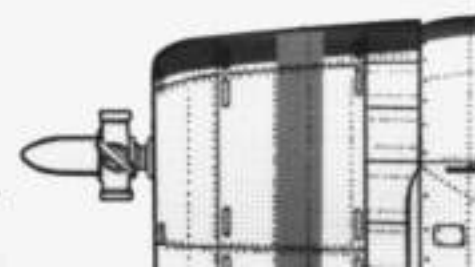
365th FG
1944 / 10～
1945 / 2
黄帯3
Yellow stripe 3



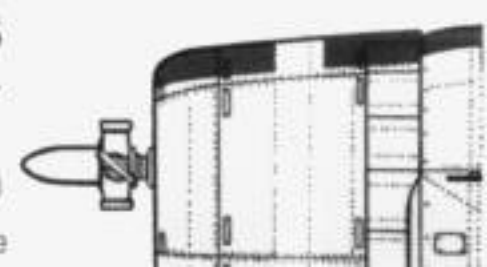
387th FS
1945 / 3～
黄帯3
Yellow stripe 3



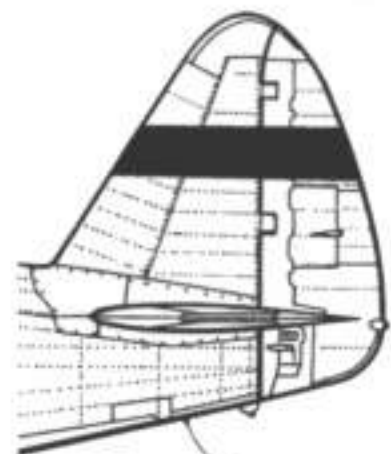
386th FS
1945 / 3～
赤帯2



388th FS
1945 / 3～
白帯。帯が青4
に機体もあり
White stripe. Some
Blue 4 on body

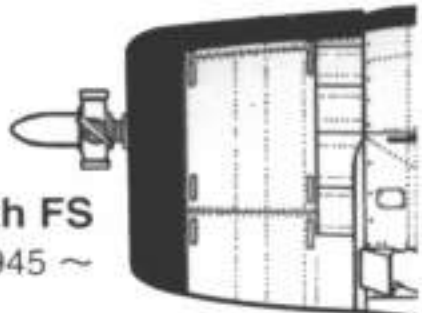


366th FG



366th FG 黒帯
1944 / 11~ Black stripe

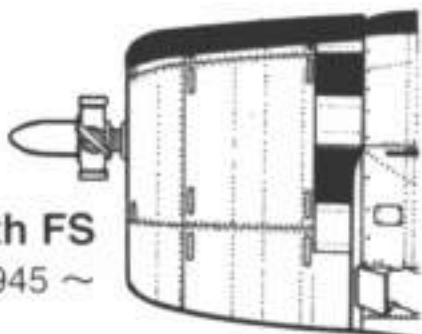
389th FS
1945 ~



黒帯。プロペラ・ハブをスコートロン・カラーに塗装 (配色は不明)

Black stripe. Propeller hub marked in squadron color (color unknown)

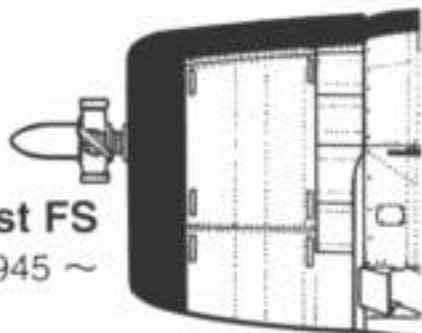
390th FS
1945 ~



カウル・フラップ黒白塗り分け。プロペラ・ハブをスコートロン・カラーに塗装 (配色は不明)

Cowl flaps marked alternately in black & white. Propeller hub marked in squadron color (color unknown)

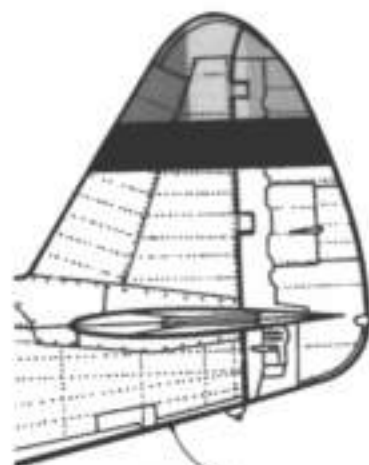
391st FS
1945 ~



黒帯。プロペラ・ハブをスコートロン・カラーに塗装 (配色は不明)

Black stripe. Propeller hub marked in squadron color (color unknown)

367th FG

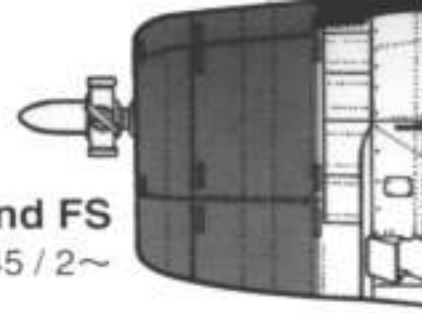


367th FG
1945 / 2~

前方から赤 2 黄 3 青 5 に黒帯

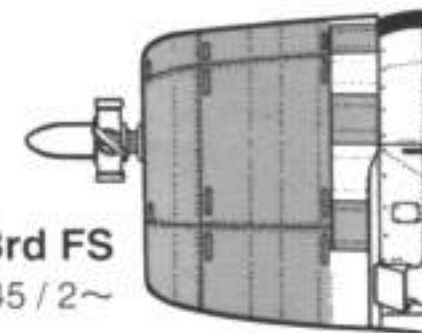
From front, red 2, yellow 3 and blue 5 vertical stripes with black horizontal stripe.

392nd FS
1945 / 2~



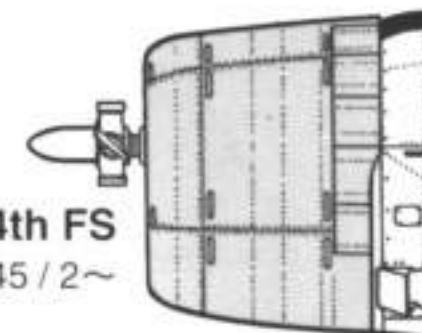
赤 2
Red 2

393rd FS
1945 / 2~



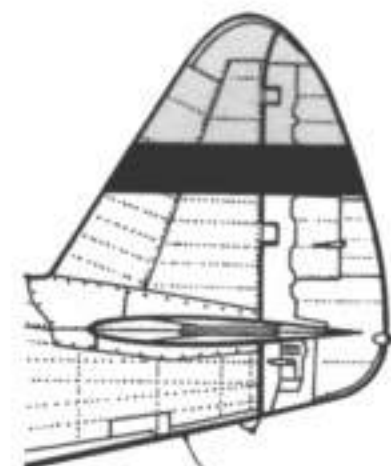
青 5 に白
Blue 5 and white

394th FS
1945 / 2~



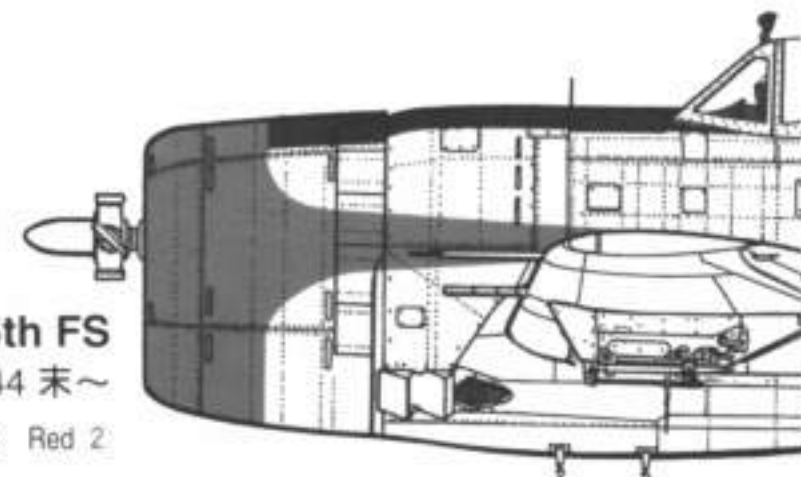
黄 3
Yellow 3

368th FG

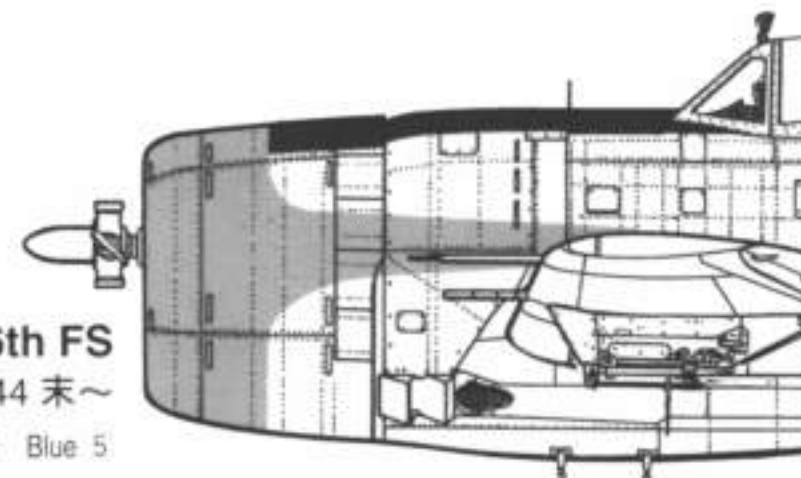


368th FG
Late 1944 末~
黄 3 に黒帯
Yellow 3 w/ black stripe

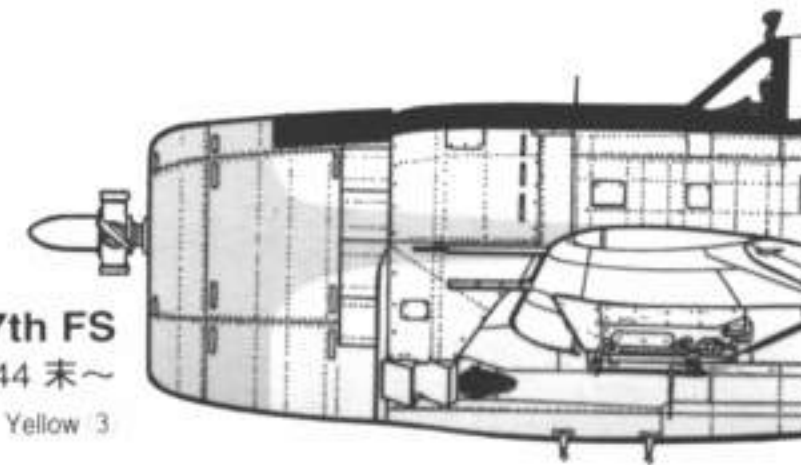
395th FS
Late 1944 末~
赤 2 Red 2



396th FS
Late 1944 末~
青 5 Blue 5



397th FS
Late 1944 末~
黄 3 Yellow 3



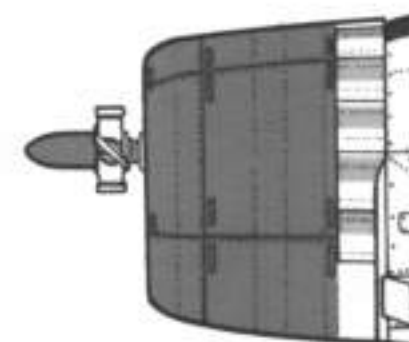
371st FG



371st FG
1945

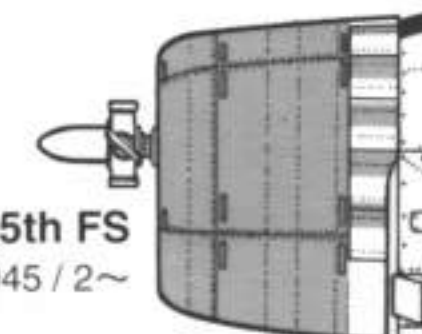
垂直安定板が赤 2、方向舵青 5 に黒帯

Vertical stabilizer is red 2, rudder is blue 5 w/ horizontal black stripe

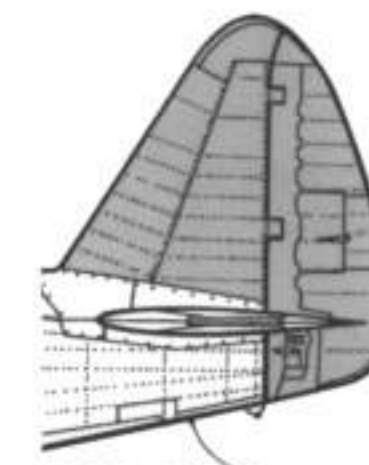


プロペラ・ハブと機首は赤 2、カウル・フラップは青 5 と白
Propeller hub and nose is red 2, cowl flaps are blue 5 and white

405th FS
1945 / 2~

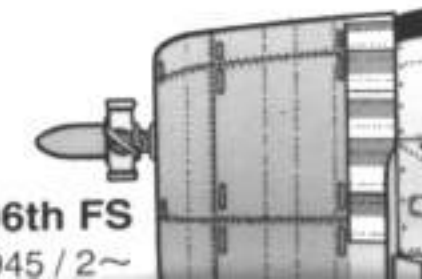


青 5、カウル・フラップは白との塗り分け
Nose and alternate cowl flaps blue 5, other flaps are white



404th FS
1944 / 11
青 5 Blue 5

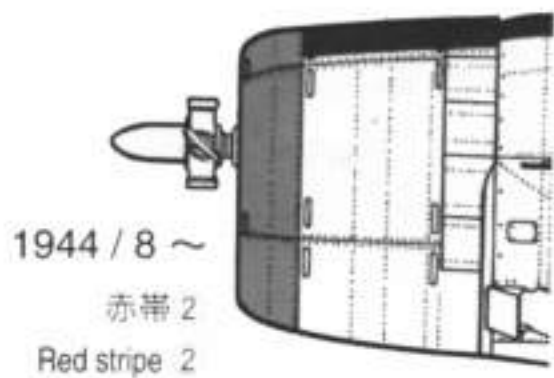
406th FS
1945 / 2~



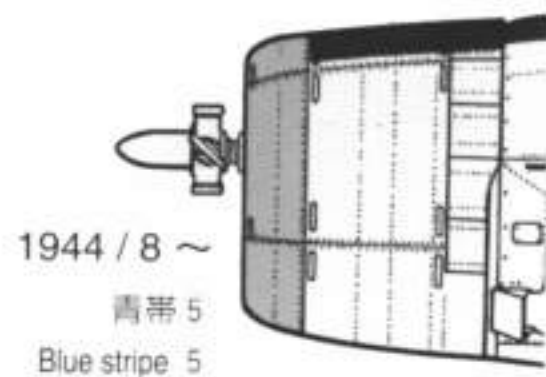
プロペラ・ハブと機首は黄 3、カウル・フラップは青 5 と白
Propeller hub and nose is yellow 3, cowl flaps are blue 5 and white

405th FG

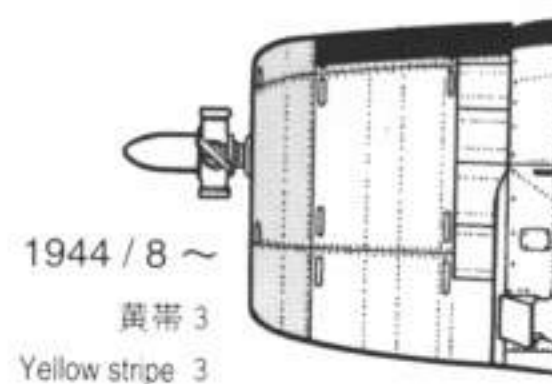
509th FS



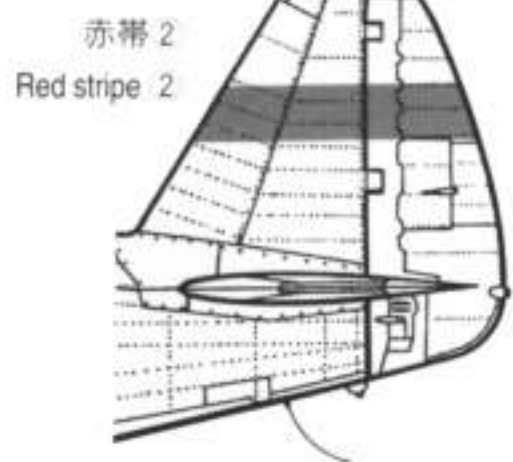
510th FS



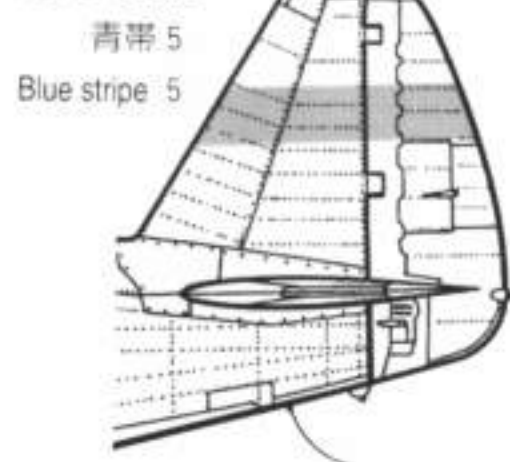
511th FS



Early 1945 初頭



Early 1945 初頭



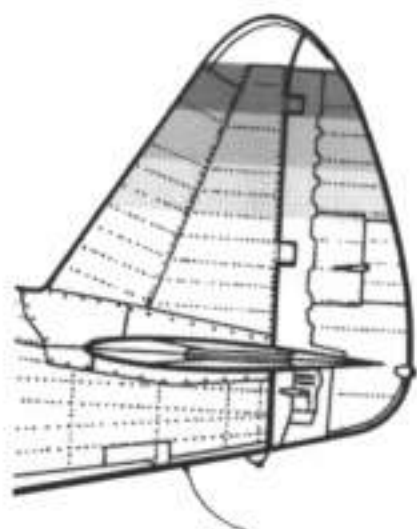
Early 1945 初頭



406th FG

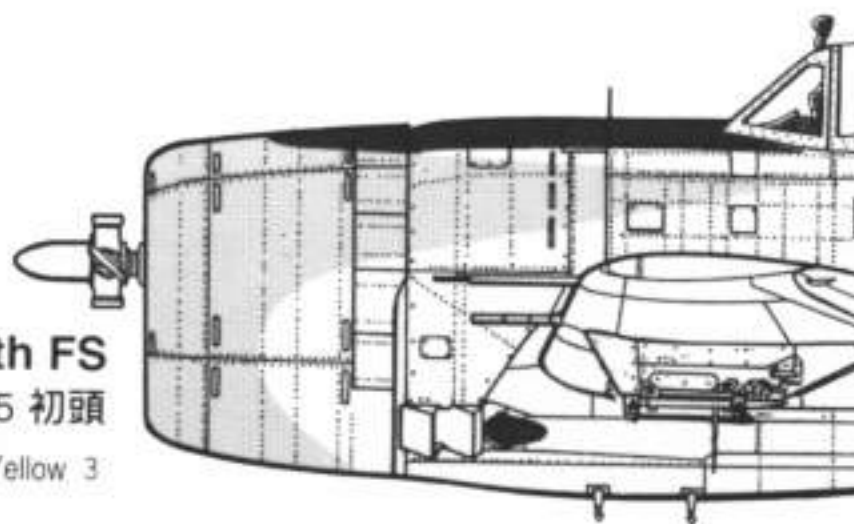
406th FG

Early 1945 初頭
上から赤 2 青 5 黄 3
From top, red 2, blue 5
and yellow 3 stripes



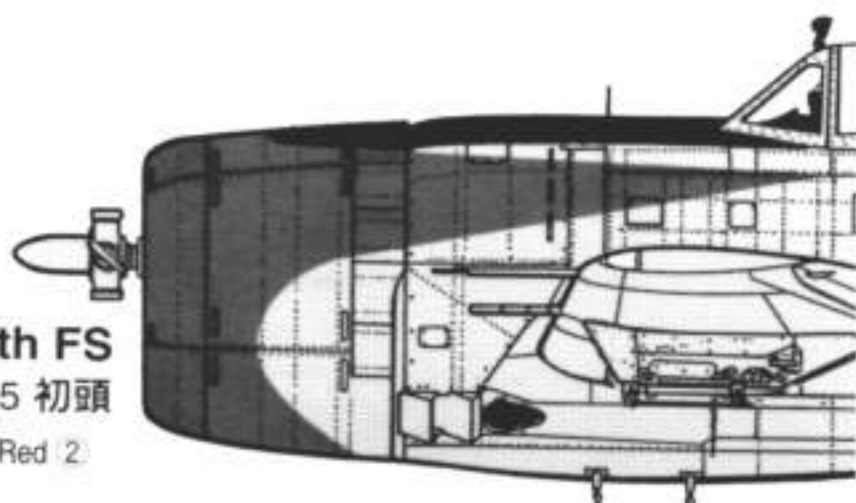
512th FS

Early 1945 初頭
黄 3 Yellow 3



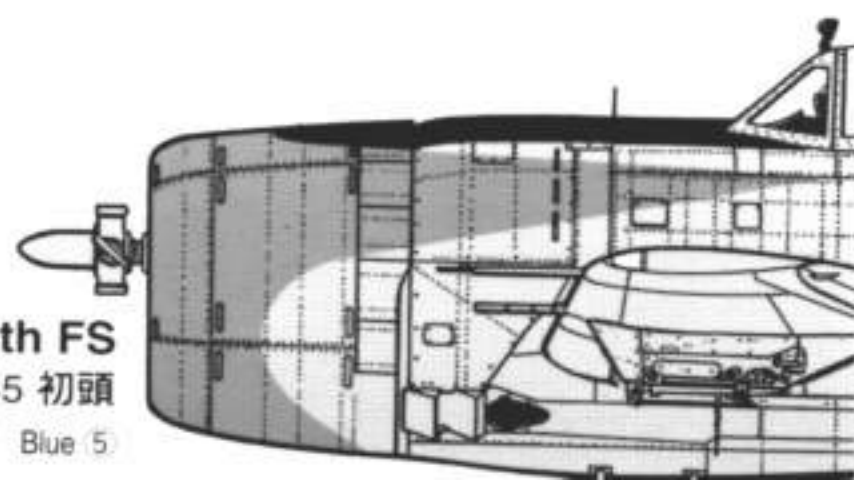
513th FS

Early 1945 初頭
赤 2 Red 2



514th FS

Early 1945 初頭
青 5 Blue 5



第8、第9航空軍のP-47 部隊コード表 8th & 9th Air Force P-47 Unit Code Letter Chart

コード Code	飛行隊 Squad.	航空群 Group	コード Code	飛行隊 Squad.	航空群 Group
AJ	356FS	354FG	B4	387FS	365FG
CH	365FS	358FG	B7	374FS	361FG
CP	367FS	358FG	B8	379FS	362FG
CR	370FS	359FG	C2	396FS	368FG
CS	370FS	359FG	C4	388FS	365FG
CV	368FS	359FG	D3	397FS	368FG
DQ	551FS(?)	495FG	D5	386FS	365FG
FT	353FS	354FG	E2	375FS	361FG
GQ	355FS	354FG	E4	377FS	362FG
HL	83FS	78FG	E9	376FS	361FG
HO	487FS	352FG	F4	492FS	48FG
HV	61FS	56FG	G8	378FS	362FG
IA	366FS	358FG	G9	509FS	405FG
IV	369FS	359FG	H5	392FS	367FG
IZ	不明	Unknown	I7	493FS	48FG
LH	350FS	353FG	K4	511FS	405FG
LJ	3 GTTFt		L3	513FS	406FG
LM	62FS	56FG	O7	514FS	406FG
MX	82FS	78FG	R3	410FS	373FG
OC	359FS	356FG	T5	10FS	50FG
OS	357FS	355FG	U9	411FS	373FG
PE	328FS	352FG	V5	412FS	373FG
PI	360FS	356FG	W3	313FS	50FG
PZ	486FS	352FG	Y8	507FS	404FG
QI	361FS	356FG	2N	81FS	50FG
QP	334FS	4FG	2Z	510FS	405FG
SX	352FS	353FG	3T	22FS	36FG
UN	63FS	56FG	4K	506FS	404FG
VF	336FS	4FG	4N	394FS	367FG
VM	552FS(?)	495FG	4P	512FS	406FG
VQ	8ATS		4W	406FS	371FG
WD	335FS	4FG	5F	5ERS	
WR	354FS	355FG	6M	494FS	48FG
WZ	84FS	78FG	6V	53FS	36FG
YF	358FS	355FG	7J	508FS	404FG
YJ	351FS	353FG	7U	23FS	36FG
A6	389FS	366FG	8L	393FS	367FG
A7	395FS	368FG	8N	405FS	371FG
A8	391FS	366FG	9Q	404FS	371FG
B2	390FS	366FG			

Actual Thunderbolt Marking Examples

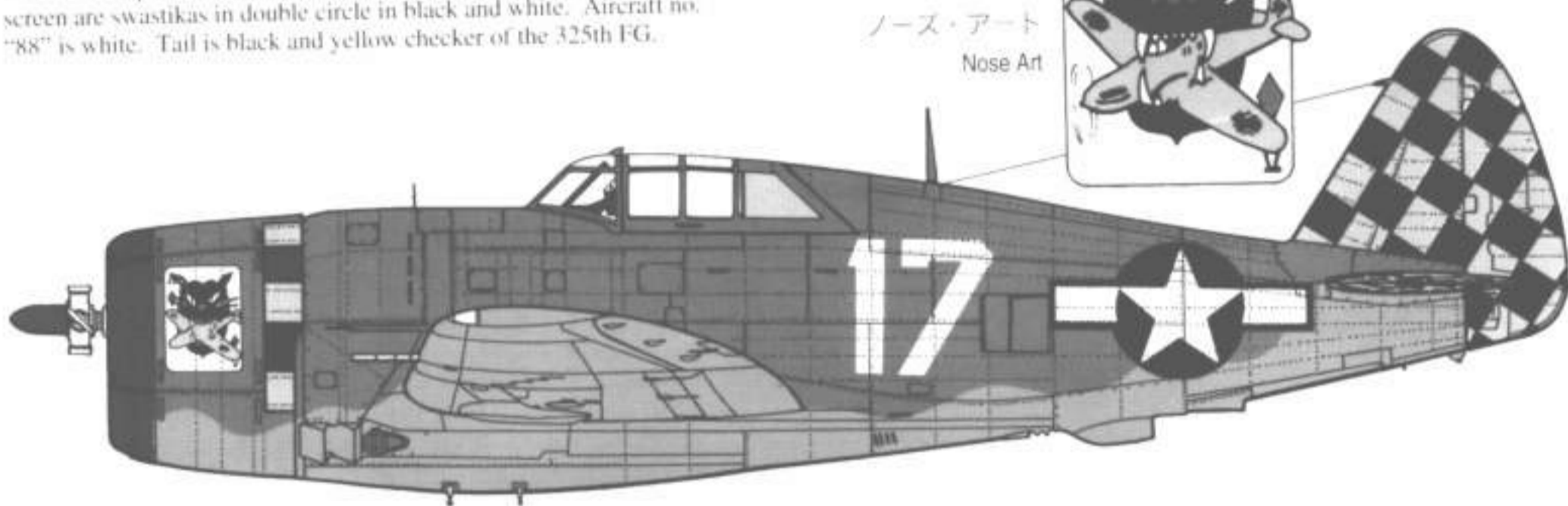
P-47D-10-RA S/N 42-75008 第325戦闘航空群司令官
ロバート・ベイスラー中佐 (最終撃墜数6機) 乗機
1944年春 イタリア

上面オリーブドラブ、下面ニュートラルグレイ。機首は黄フチ付き赤。パーソナル文字 "BIG STUD" は黄に黒のシャドー。その下のスピード・エースのカードは白と黒。前部キャノピー下に6個のスコア・マーク (白い円に黒のハーケンクロイツ) あり。機番号 "88" は白。尾翼は325 FGのグループ・マーキングの黄と黒のチェッカー模様。



P-47D-10-RA S/N 42-75008 325th FG
Flown by Lt. Col. Robert L. Baseler (6 kills)
Spring 1944 Italy

Upper surface is olive drab, underside is neutral gray. Nose is red with yellow outline. "Big Stud" marking is yellow with black shadow. Ace of spades is black and white. Six kill marks below windscreen are swastikas in double circle in black and white. Aircraft no. "88" is white. Tail is black and yellow checker of the 325th FG.



ノーズ・アート
Nose Art

P-47D-6-RE S/N 42-74957 第325戦闘航空群第317戦闘飛行隊
セシル・O・ティーン少尉 (最終撃墜数6機)
1944年春 イタリア/フォッジャ基地

上面オリーブドラブ、下面ニュートラルグレイ。機首、スピナーは赤。カウルフラップは上から黄/黒/黄/黒/黄の塗り分け。カウリングのパーソナル・マークは、白と黒のダイヤのエース・カードをバックに。クリーンのドイツ戦闘機をくわえた狼 (黒とグレイの顔、目は白と赤、口は赤で牙は白) のデザイン。機番号 "17" は白。尾翼は黄と黒のチェッカー模様。

P-47D-6-RE S/N 42-74957 317th FS/325th FG
Flown by Lt. Cecil O. Dean (6 kills)
Spring 1944 Foggia, Italy

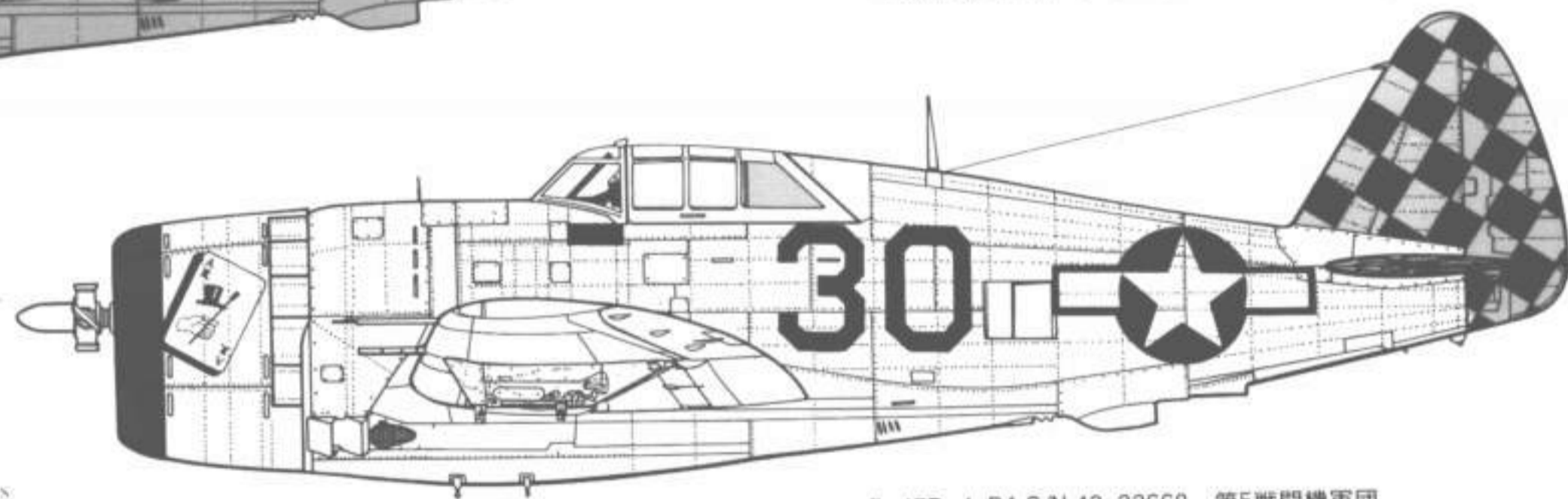
Upper surface is olive drab, underside is neutral gray. Nose & spinner are red. Cowl flaps alternate yellow/black/yellow from top. Nose art is ace of diamonds background with black/gray panther biting green German fighter (eyes are red/white, mouth is red with white fangs). No. "17" is white. Tail is black and yellow checker.

P-47D-10-RA S/N不詳 第325戦闘航空群第317戦闘飛行隊
ウォレン・F・ペニー少尉乗機
1944年3月 イタリア/サン・パンクラツィオ基地

全面無塗装シユラルミン地肌。機首は赤、カウリングのパーソナル・マークは白と黒。機番号 "30" は黒、尾翼は黄と黒のチェッカー模様。本機は325 FGに配属されたP-47Dの中で唯一の無塗装機だった。

P-47D-10-RA S/N unknown 317th FS/325th FG
Flown by Lt. Warren F. Penny
March 1944 San Pancrazio, Italy

Aircraft is duralumin overall. Nose is red. "Tophat Ace" nose art is black & white with black shadow. No. "30" is black. Tail is black & yellow checker. This aircraft was the only aircraft in the 325th FG which was left unpainted.



P-47D-4-RA S/N 42-22668 第5戦闘機軍団
ニール・E・カービー大佐 (最終撃墜数22機) 乗機
1944年1月 ニューギニア島/フィンシュハーフェン基地

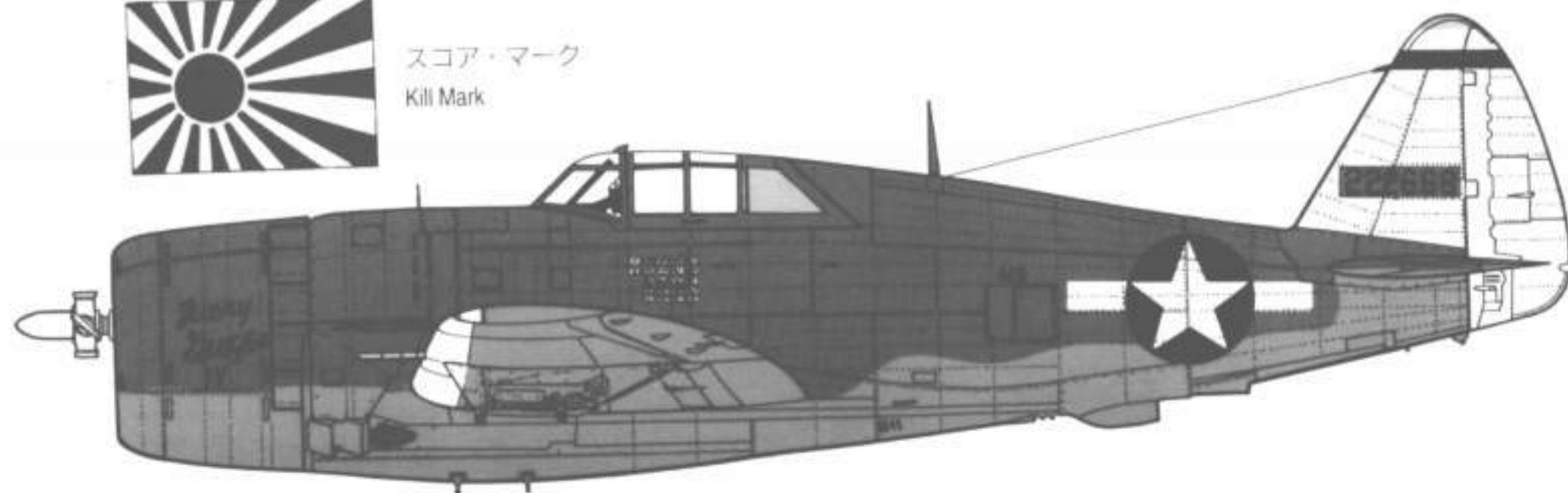
上面オリーブドラブ、下面ニュートラルグレイ。主翼前縁、垂直尾翼に白味方機識別標識。機首のパーソナル文字 "Fiery Ginger IV" は黄に赤のシャドー。コクピット横には22個のスコア・マークあり (すべて旭日旗~白地に赤)。国籍標識の白袖に、インシグニア・ブルーのフチが付かない。中間冷却器用排気ドアの上方に記入された小さな "419" の数字は黄。垂直尾翼のS/Nは黄で、周囲はオリーブドラブの塗り残し。同上部の赤/白/青 (上から) の帯はコマンダー標識。

P-47D-4-RA S/N 42-22668 5th Fighter Command
Flown by Col. Neel E. Kearby (22 kills)
January 1945 Finschhafen, New Guinea

Upper surface is olive drab, lower is neutral gray. White stripe on leading edge of wings and horizontal stabilizer. Nose marking "Fiery Ginger IV" is yellow w/ black shadow. 22 kill marks under cockpit are marked with Japanese navy rising sun flags. White arms of national insignia have blue outline. "419" near intercooler exhaust is yellow. S/N is yellow in olive drab field. Red/white/blue stripes from top of tail signify commander's aircraft.



スコア・マーク
Kill Mark

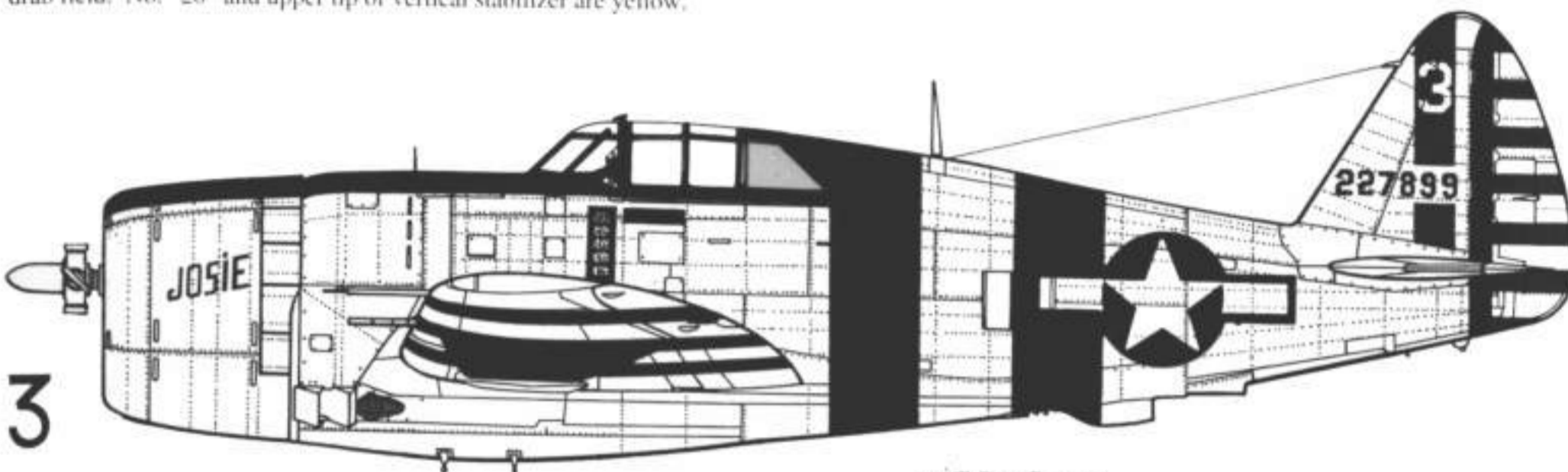
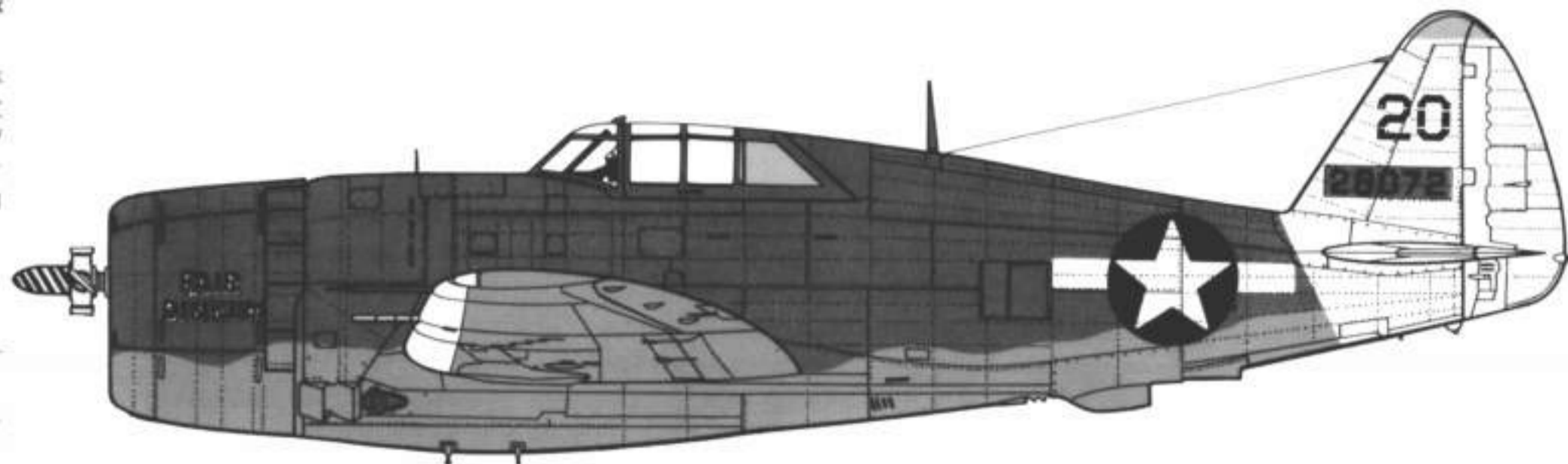


1943年末 ニューギニア島

上面オリーブドラブ、下面ニュートラルグレイ、主翼前縁、尾翼全体は白、スピナーは白地に赤のストライプ、カウリングのパーソナル文字“FAIR DINKUM”は赤に白シャドー、国籍標識の白袖にはインシグニア・ブルーのフチは付かない。シリアル・ナンバーは黄、周囲はオリーブドラブの塗り残し、機番号“20”、垂直尾翼上部はスコードロン・カラーの黄。

P-47D-2-RE S/N 42-8072 340th FS/348th FG
Late 1943 New Guinea

Upper surface is olive drab, lower is neutral gray. Leading edges of wings and entire tail are white. Spinner is white with red spiral stripe. Nose marking “FAIR DINKUM” is red with white shadow. White arms of national insignia do not have blue outline. S/N is yellow in olive drab field. No. “20” and upper tip of vertical stabilizer are yellow.



P-47D-23-RA S/N 42-27899 第348戦闘航空群第340戦闘飛行隊
マイク・ダイコビツスキー少尉（最終撃墜数5機）
1944年末 ワクテ島

全面無塗装ジュラルミン地肌、機首上面のアンチ・グレア、キャノピー・フレーム、胴体、主翼の味方機識別帯は黒、カウリングのパーソナル文字“JOSIE”、および同前面下方縁の機番号“3”は赤。コクピット横に旭日旗のスコア・マーク5個が、黒いバックに記入されている。方向舵は、5AF機に共通の青/赤/白のストライプ、垂直安定板の帯は赤、その中の機番号“3”は白、S/Nは黒。

P-47D-23-RA S/N 42-27899 340th FS/348th FG
Flown by Lt. Mike Dikovitsky (5 kills)
Late 1944, Wakde Island

Aircraft is duralumin overall. Anti-glare paint on upper nose, canopy frame, fuselage and wing tactical recognition stripes are black. “JOSIE” marking on cowl and no. “3” are red. Five rising sun kill marks below cockpit are marked on black background. Rudder is in red, white and blue stripes common to 5th AF aircraft. Stripe on vertical stabilizer is red, with white “3.” S/N is black.

P-47D-11-RE S/N 42-75231 第56戦闘航空群第62戦闘飛行隊
テイビット・シリング中佐（最終撃墜数22.5機）
1944年2月～6月 イギリス/ボックスステッド基地

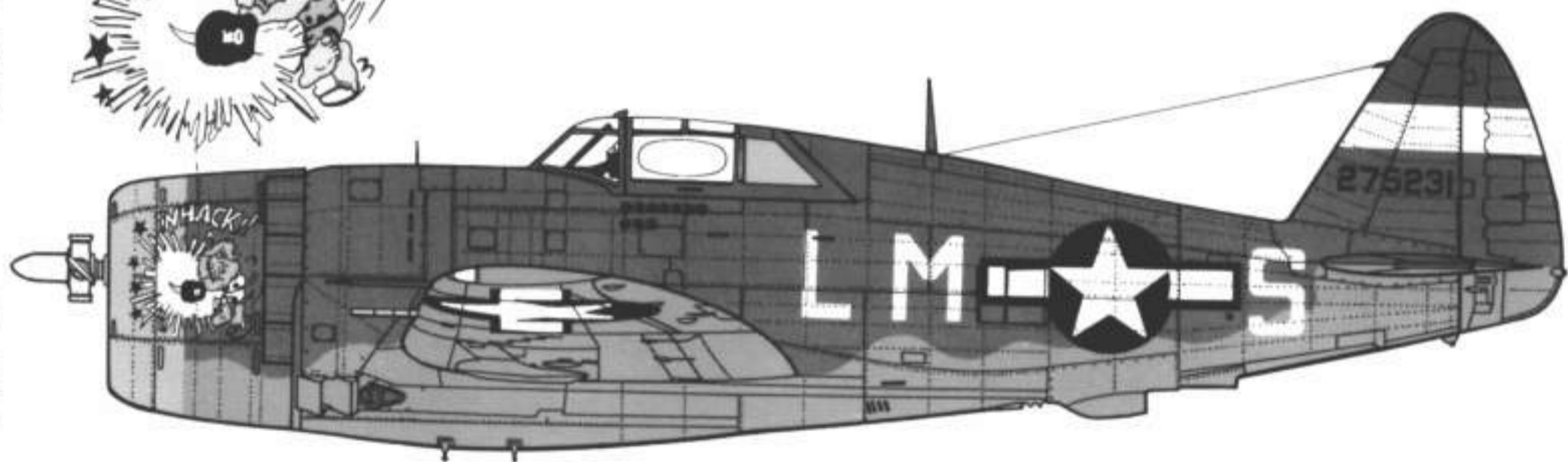
上面オリーブドラブ、下面ニュートラルグレイ、機首は62スコードロン・カラーの黄、パーソナル・マークの“WHACK”は、原始人が黄/黒の服にカーキ色の髪、グローブは茶、火花は白、星は赤、文字は白に黒フチ。コクピット横に、鉄十字のスコア・マーク（白と黒）10個を記入。コードレターは白、S/Nは黄、垂直、水平尾翼にそれぞれ12、24in.幅の味方機識別用白帯あり。

P-47D-11-RE S/N 42-75231 62nd FS/56th FG
Flown by Lt. Col. David Schilling (22.5 kills)
Feb. to June 1944 Boxted, England

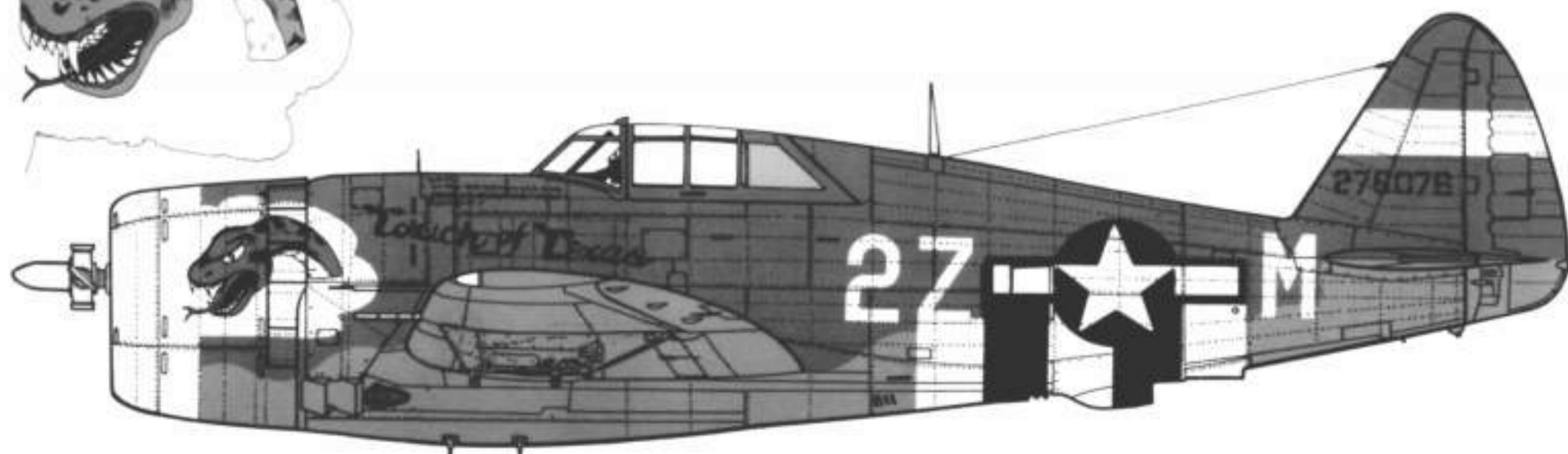
Upper surface is olive drab, lower is neutral gray. Nose is yellow. “WHACK” marking is caveman wearing black and yellow skin with khaki hair. Glove is brown, explosion is white, stars are red and lettering is white with black shadow. 10 iron cross kill marks (black & white) below cockpit. Code letters are white; S/N is yellow. 12 and 24-in. tactical recognition stripes on horizontal and vertical stabilizers.



ノーズ・アート
Nose Art



ノーズ・アート
Nose Art



P-47D-16-RA S/N 42-76076 第405戦闘航空群第510戦闘飛行隊
チャールス・モーレ大尉乗機 1944年夏 フランス

上面オリーブドラブ、下面ニュートラルグレイ、機首、尾翼に味方機識別帯 白 あり。インベーション・ストライプスは、胴体下面に残るのみ。カウリングのノーズ・アートは、白い雲をバックにしたガラガラ蛇（濃淡のある茶に赤い口と舌、牙は白、目は白と赤）、Touch of Texas、およびミッション・マークは黄。コード2Z☆Mは白、S/Nは黄。

P-47D-16-RA S/N 42-76076 510th FS/405th FG
Flown by Cap. Charles Mohrle
Summer 1944, France

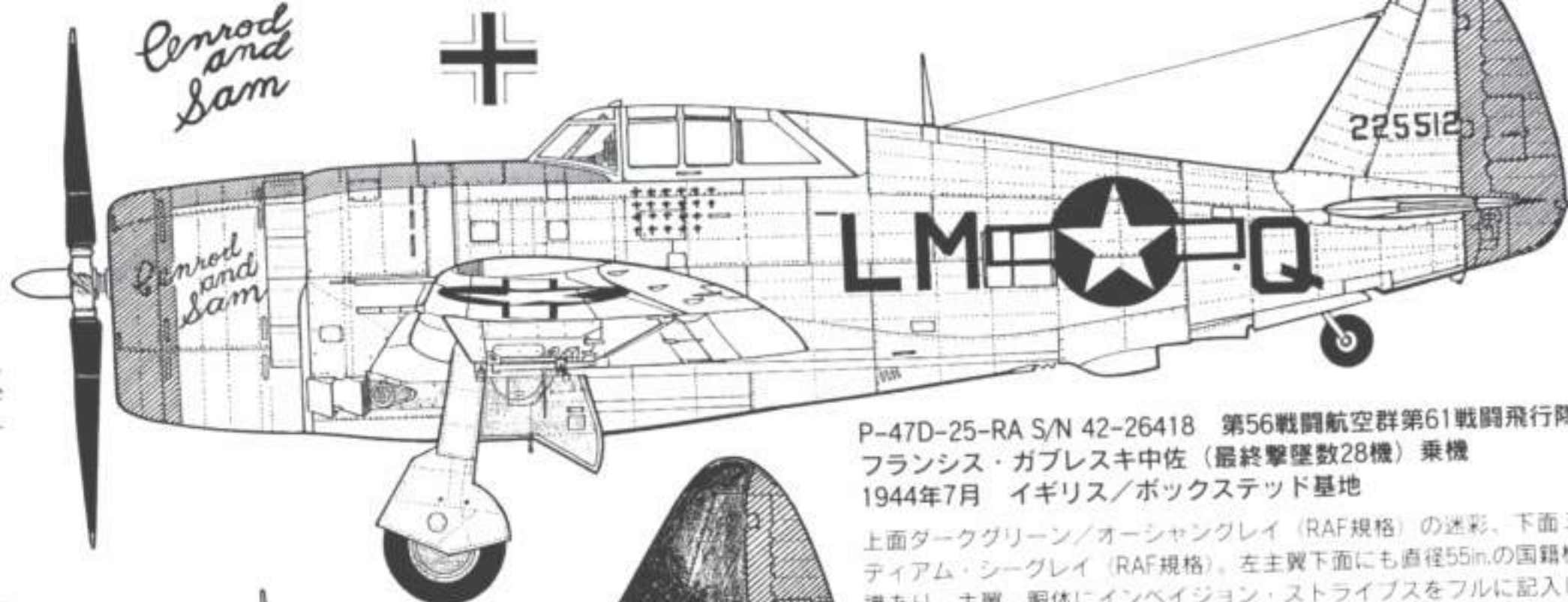
Upper surface is olive drab, lower is neutral gray. White tactical recognition stripes on nose and tail. Invasion stripes on lower fuselage only. Nose art is rattlesnake on white cloud background (snake is dark brown, mouth and tongue red, eyes white and red). “Touch of Texas,” S/N and mission marks are yellow. Code letters are white.

P-47D-21-RE S/N 42-25512 第56戦闘航空群第62戦闘飛行隊
ロバート・S・ジョンソン大尉 (最終撃墜数27機) 乗機
1945年 イギリス/ボックステッド基地

全面無塗装ジュラルミン地肌。機首上面のアンチ・グレアはオリーブ
ドラブ。左主翼下面にも直径55in.の国籍標識あり。機首、方向舵は赤。
カウリングのパーソナル文字も赤。コクピット横に鉄十字のスコア・
マーク (黒) が22個記入されている。コードレター、S/Nは黒。

P-47D-21-RE S/N 42-25512 62nd FS/56th FG
Flown by Cap. Robert S. Johnson (27 kills)
May 1944 Boxted, England

Aircraft is duralumin overall, upper nose anti-glare is olive drab.
Nose, and rudder are red. 55-in. national insignia marked on underside
of left wing. 22 iron cross (black & white) kill marks below cockpit.
Code letters, lettering "Penrod and Sam" and S/N are black.

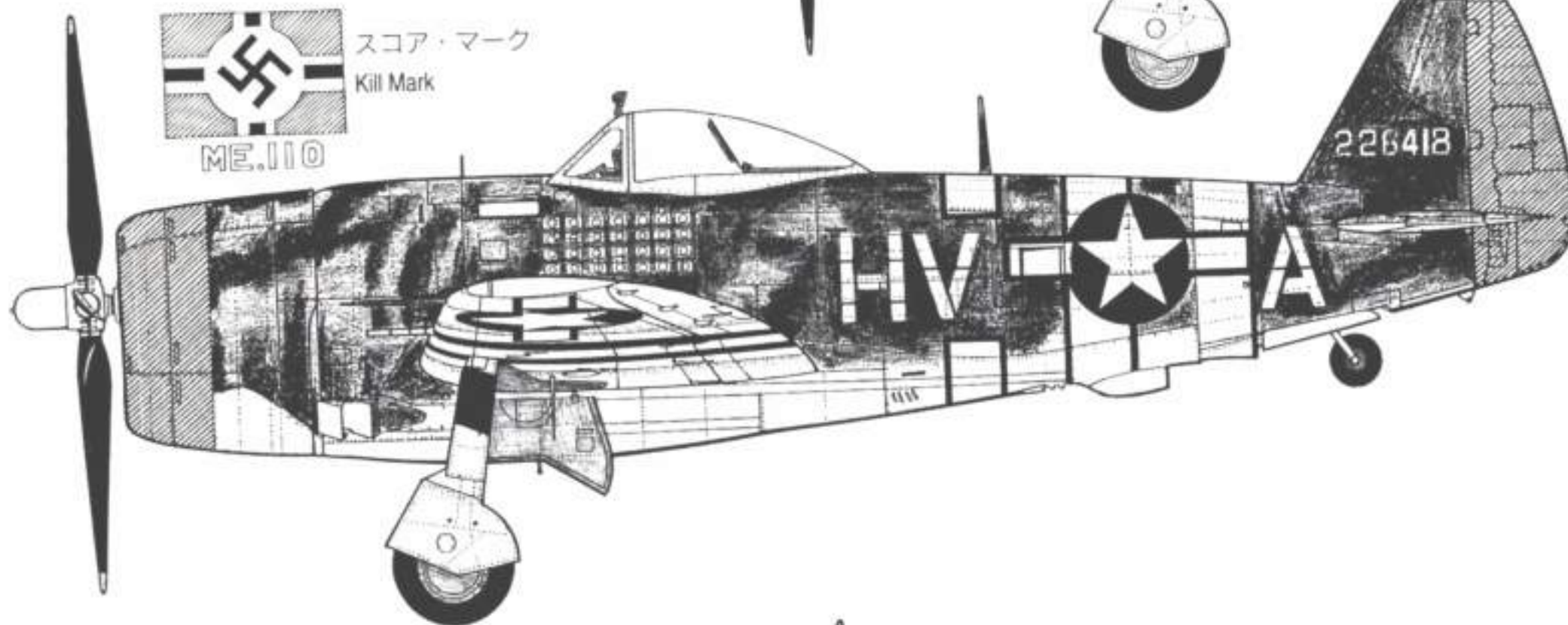


P-47D-25-RA S/N 42-26418 第56戦闘航空群第61戦闘飛行隊
フランシス・ガブレスキ中佐 (最終撃墜数28機) 乗機
1944年7月 イギリス/ボックステッド基地

上面ダークグリーン/オーシャングレイ (RAF規格) の迷彩。下面ミ
ディウム・シーグレイ (RAF規格)。左主翼下面にも直径55in.の国籍標
識あり。主翼、胴体にインベージョン・ストライプスをフルに記入し
ているが、胴体のそれは、黒フチ付き白帯だけ。機首、方向舵は赤。
コクピット横に第3帝国旗 (白/赤/黒) をアレンジしたスコア・マー
ク28個を記入している。キャノピー・フレームは無塗装。ステンシ
ル・タイプのコードレターは白、S/Nは黄。

P-47D-25-RA S/N 42-26418 61st FS/56th FG
Flown by Lt. Col. Francis Gabreski (28 kills)
July 1944 Boxted, England

Upper surface is dark green/ocean gray, lower surface is medium sea
gray (all colors RAF standards). 55-in. national insignia on lower side
of left wing. Full invasion stripes, though those on fuselage are white
stripes with black outlines only. Nose and rudder are red. 28 Third
Reich flags (white/red/black) painted below cockpit. Canopy frame is
unpainted. Stencil code letters are white, S/N is yellow. Gabreski was
top U.S. ace in Europe, and top scorer to survive the war.

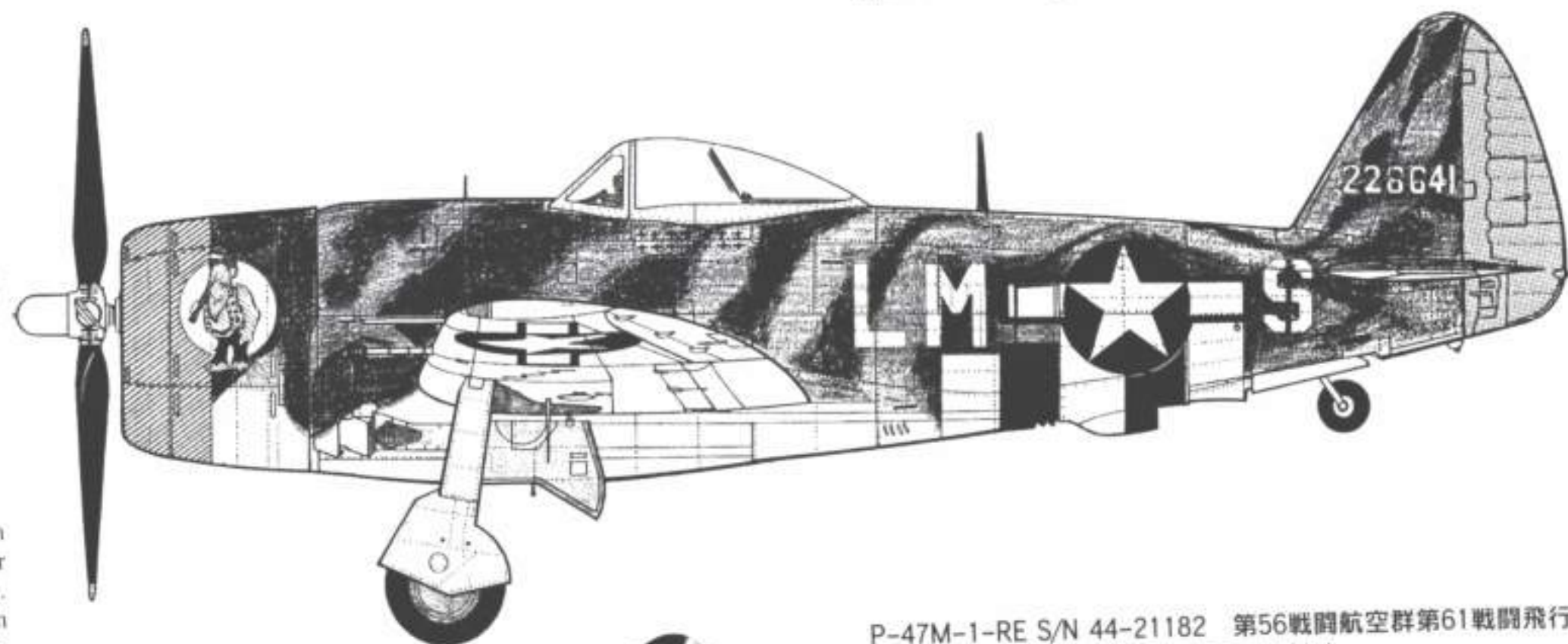


P-47D-25-RE S/N 42-26641 第56戦闘航空群司令官
デイビット・シリング大佐 (最終撃墜数22.5機)
1944年8月 イギリス/ボックステッド基地

上面ダークグリーン/オーシャングレイの迷彩。下面ミディウム・シ
ーグレイ (両方RAF規格塗料)。左主翼下面にも直径55in.の国籍標識あ
り。インベージョン・ストライプスは胴体下面に残すのみ。機首は赤。
パーソナル・マーキングは白円に黄、黒の服、ズボンを着けた老人。
キャノピー・フレームは無塗装。その下に鉄十字のスコア・マーク
(白/黒) 14個を記入。コードレターは白 ("S" のみステンシル・タイ
プ)、S/N、方向舵は黄。

P-47D-25-RE S/N 42-26641 56th FG
Flown by Col. David Schilling (22.5 kills), Commander 56th FG
August 1944 Boxted, England

Upper surface is dark green and ocean gray, lower surface is medium
sea gray (all colors RAF standards). 55-in. national insignia on lower
side of left wing. Invasion stripes on lower side of fuselage only.
Nose is red. Nose art is old man wearing black and yellow clothes on
a white circle. Canopy frame is unpainted. 14 black and white iron
cross kill marks painted below cockpit. Code letters are white ("S"
alone stencil-type). Rudder is yellow.



P-47M-1-RE S/N 44-21182 第56戦闘航空群第61戦闘飛行隊
1945年 イギリス/ボックステッド基地

上面ツヤ消し黒 (キャノピー・フレームのみ無塗装ジュラルミン地肌)
に、下面無塗装ジュラルミン地肌。国籍標識のフチどりはライト・ブ
ルー。機首、方向舵は赤 (白フチ付き)。コードレターは白フチ付き赤。
S/Nも赤。この異色な塗装は、61 FSに配属されたP-47Mの共通スタ
イルだった。

P-47M-1-RE S/N 44-21182 61st FS/56th FG
1945 Boxted, England

Upper surface is flat black (canopy frame unpainted). Lower surface
is unpainted duralumin. National insignia outline is light blue. Nose,
rudder and code letters are red with white outline. S/N is red. This
unusual marking scheme was common to all P-47Ms assigned to the
61st FS.

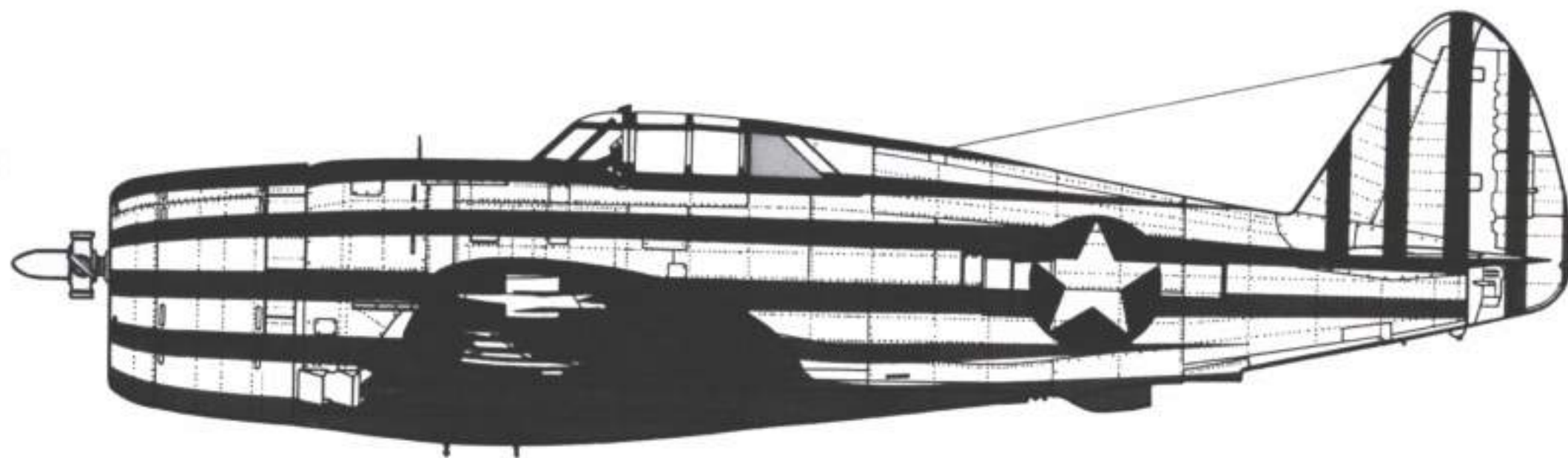


P-47D サブ・タイプ、S/N不明 第366戦闘航空群
1944年 イタリア

366 FGにてタキシー訓練機として使われていた機体。目立つように、機体全体を赤/白のストライプに塗っている（主翼、水平尾翼下面は赤のみ?）。

P-47D Sub-type, S/N unknown 366th FG
1944 Italy

Used by the 366th FG for taxiing practice, hence the high-visibility red and white stripe marking scheme. Underside of wings and horizontal stabilizers were red only (?).

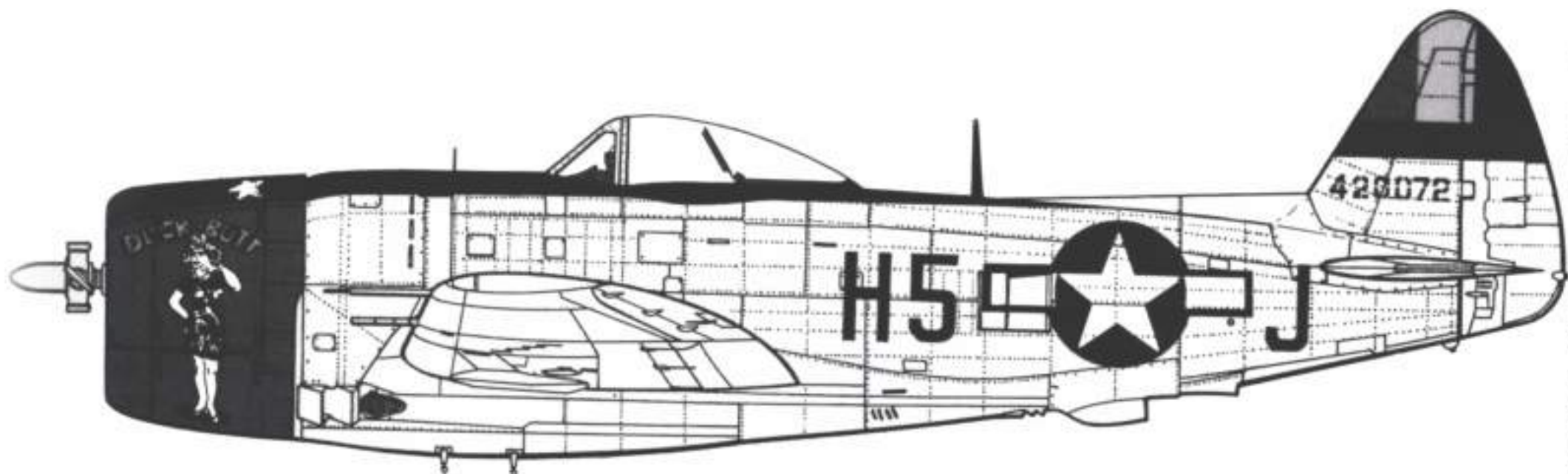


P-47D-30-RA S/N 44-20072 第367戦闘航空群第392戦闘飛行隊
アーサー・G・ウィターズ少尉乗機 1945年春 フランス

全面無塗装ジュラルミン地肌。カウリングは赤、パーソナル・マーキング "DUCK-BUTT" は黒い服（濃淡の陰影あり）を着たブロンド髪の女性。文字は黄に黒のシャドー。アンチ・グレアは黒で、カウリング部分に白い星1個を記入。コードレター、S/Nは黒。垂直尾翼上部のグループ・マーキングは、前方より赤/黄/青の縦帯と黒の横帯で、1945年2月より導入。

P-47D-30-RA S/N 42-20072 392nd FS/367th FG
Flown by Lt. Arthur C. Witters
Spring 1945 France

Aircraft is duralumin overall. Cowl is red. "DUCK-BUTT" marking shows blond woman in black clothes with black shadow. Anti-glare marking is flat black with one white star on cowl. Code letters and S/N are black. Group marking on top of vertical stabilizer red/yellow/blue vertical stripes with black horizontal stripe. This scheme was introduced in Feb. of 1945.

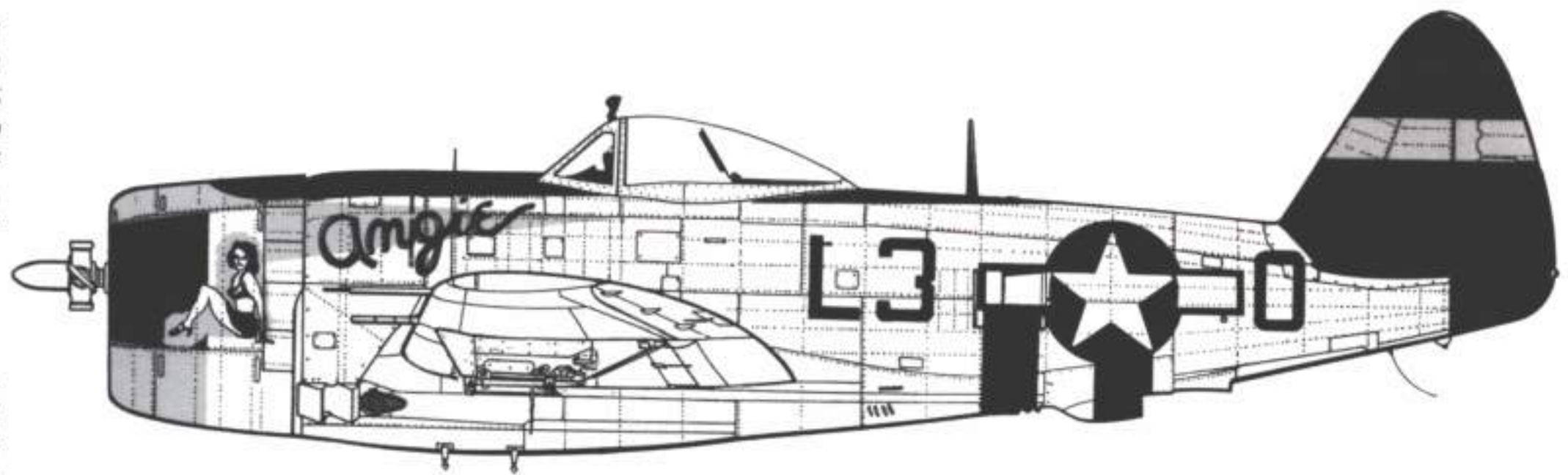


P-47D-27-RE S/N 42-26860 第406戦闘航空群第512戦闘飛行隊
1945年3月 ベルギー

全面無塗装ジュラルミン地肌。胴体下面にインベイジョン・ストライプスあり。カウリングから機首にかけてのフラッシュは512スコードロン・カラーの黄、同側面に黒塗装あり。この黒塗装に一部がオーバー・ラップしてパーソナル・マーキング（黄のバックに黒の下着姿の女性）が描かれている。黄のフラッシュにかかるパーソナル文字 "Angie" は赤に青のシャドー。アンチ・グレア、コードレターは黒。尾翼は黒で、水平尾翼に白帯を記入。垂直尾翼上部のグループ・カラーは上から赤/青/黄で、1945年はじめより導入。S/Nは黄。

P-47D-27-RE S/N 42-26860 512th FS/406th FG
March 1945 Belgium

Aircraft is duralumin overall. Invasion stripes on lower side of fuselage. Yellow stripe runs from nose and tapers back to cockpit on both sides. Black block on both sides of cowl. Nose art (woman wearing black lingerie on yellow background) covers part of this black area. "Angie" marking is red with blue shadow. Anti-glare marking and code letters are black. S/N is yellow. Tail is black with white stripes on horizontal stabilizer. Group markings on vertical stabilizer are red/blue/yellow stripes (scheme introduced early 1945).

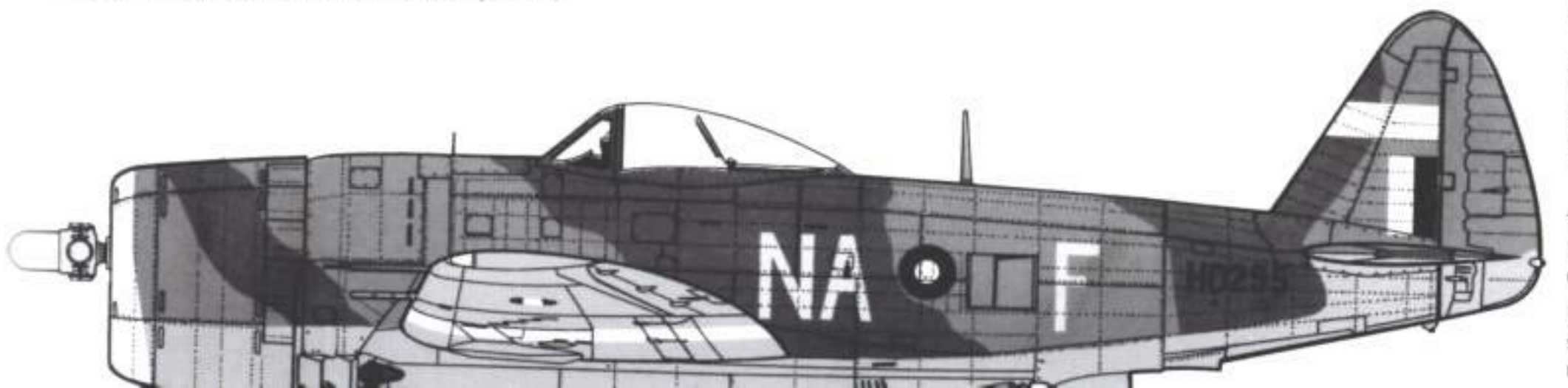


サンダーボルトMk.II S/N HD-295 イギリス空軍SEAC
第146飛行隊司令官R.A.C.ウェイア少佐乗機
1944年10月 インド/カンビーグラム基地

上面ダークグリーンとダークアースの迷彩、下面ミディアム・シーグレイ。機首、スピナー、主、尾翼の味方機識別色（帯）は白。各国籍標識は、ダークブルーとライトブルーのSEACスタイルで、垂直安定板のフラッシュも同色。コードレターはミディアム・シーグレイ、S/Nは黒。

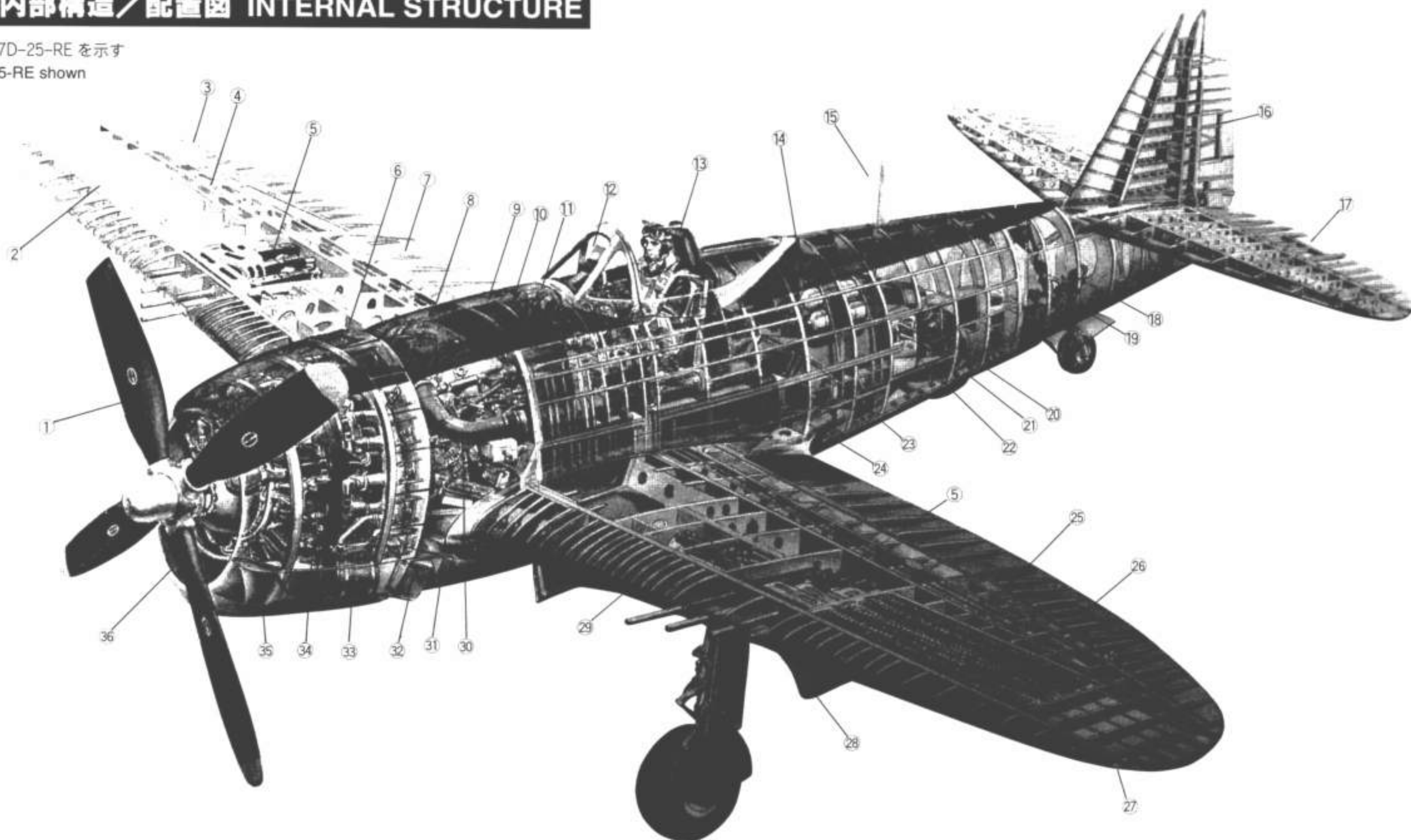
Thunderbolt Mk.II S/N HD-295 RAF SEAC
Flown by R.A.C. Weir, Commander 146th Squadron
October 1944 Kumbhirgram, India

Upper surface is dark green and dark earth camouflage pattern, lower surface is medium sea gray. Tactical recognition stripes on nose, spinner, wings and tail are white. National insignia is SEAC-style dull blue



機体内部構造/配置図 INTERNAL STRUCTURE

図はP-47D-25-REを示す
P-47D-25-RE shown



- 1 ハミルトン・スタンダード油圧式定速4翅プロペラ (直径4.01m)
- 2 主翼前桁
- 3 補助翼 (エルロン)
- 4 主翼後桁
- 5 ブローニングM-2 12.7mm機銃
- 6 カウル・フラップ
- 7 スロットド・フラップ
- 8 潤滑油タンク
- 9 主燃料タンク
- 10 作動油タンク
- 11 主計器板
- 12 光像式射撃照準器
- 13 パイロット頭部防弾鋼板
- 14 酸素ボンベ
- 15 VHF無線機用アンテナ支柱
- 16 方向舵トリム・タブ
- 17 昇降舵トリム・タブ
- 18 シミー・ダンパー

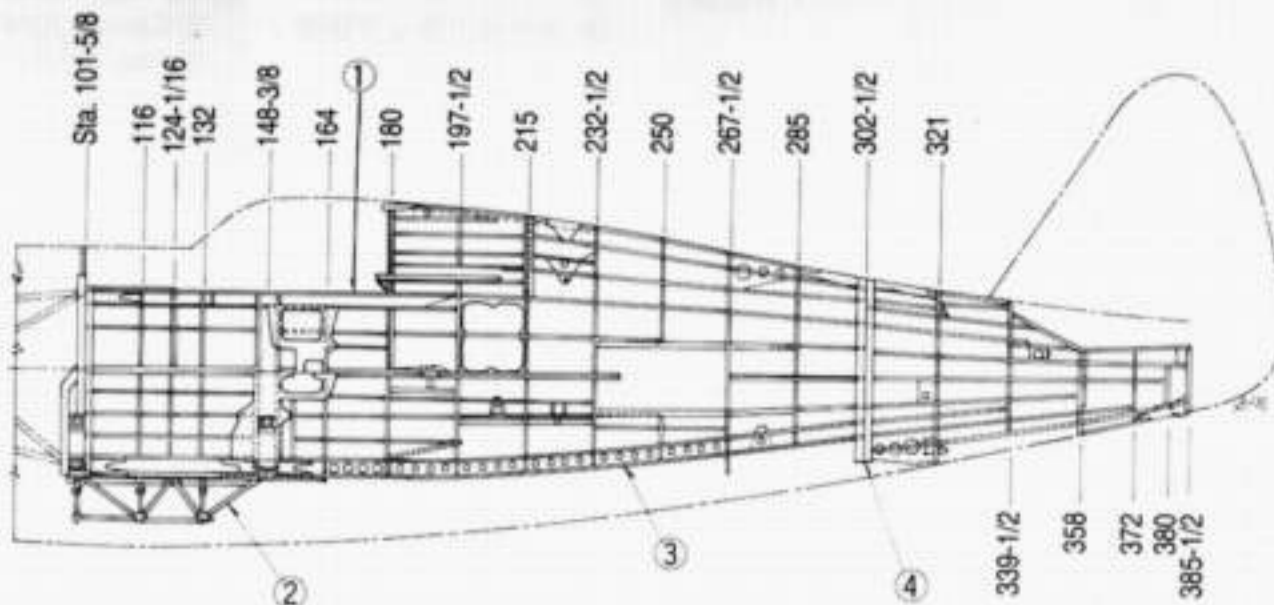
- 19 尾脚収納装置
- 20 過給器
- 21 排気ガス・タービン
- 22 中間冷却器用空気排出口
- 23 中間冷却器
- 24 排気ガス・ダクト
- 25 12.7mm弾帯
- 26 補助翼トリム・タブ (左翼のみ)
- 27 翼端灯
- 28 主翼下面パイロン
- 29 主脚作動シリンダー
- 30 圧縮空気ダクト
- 31 排気ガス出口
- 32 潤滑油冷却空気出口
- 33 潤滑油冷却器
- 34 P&W R-2800-59空冷星型複列18気筒エンジン
- 35 潤滑油冷却空気ダクト
- 36 主空気取り入れ口

- 1 Hamilton-Standard 4-blade fixed-speed hydraulic propeller (4.01m dia.)
- 2 Forward wing spar
- 3 Aileron
- 4 Rear wing spar
- 5 Browning M2 12.7mm (.50 cal) machine gun
- 6 Cowli flaps
- 7 Slotted flaps
- 8 Oil tank
- 9 Main fuel tank
- 10 Hydraulic fluid reservoir
- 11 Main instrument panel
- 12 Reflecting gunsight
- 13 Pilot's head armor plate
- 14 Oxygen bottle
- 15 VHF radio antenna
- 16 Rudder trim tab
- 17 Elevator trim tab
- 18 Shimmy damper

- 19 Tail gear mechanism
- 20 Supercharger
- 21 Exhaust gas turbine
- 22 Intercooler exhaust
- 23 Intercooler
- 24 Exhaust gas duct
- 25 12.7mm round magazine
- 26 Aileron trim tab (left wing only)
- 27 Navigation light
- 28 Stores pylon
- 29 Main gear operation cylinder
- 30 Compressed air duct
- 31 Exhaust gas vent
- 32 Oil cooler exhaust
- 33 Oil cooler
- 34 P&W R-2800-59 air-cooled 18-cylinder engine
- 35 Oil cooler air duct
- 36 Main air intake

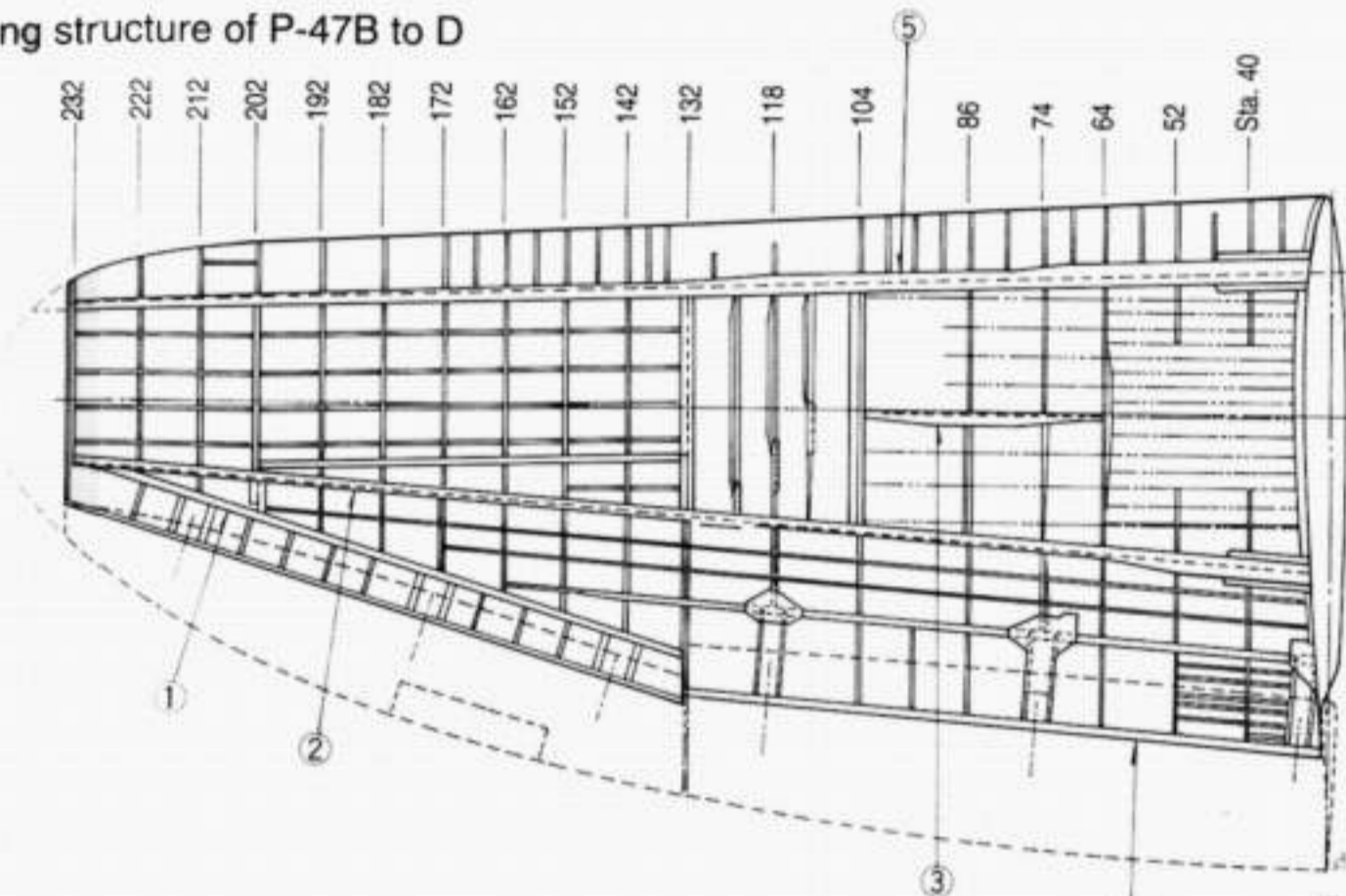
- ① 上部強化縦通材
- ② クラッシュ・スキッド
- ③ 下部強化縦通材
- ④ 尾部結合フレーム

- ① Upper reinforcement spars
- ② Crash skid
- ③ Lower reinforcement spars
- ④ Tail mounting frame



P-47B~D 主翼骨組図

Wing structure of P-47B to D

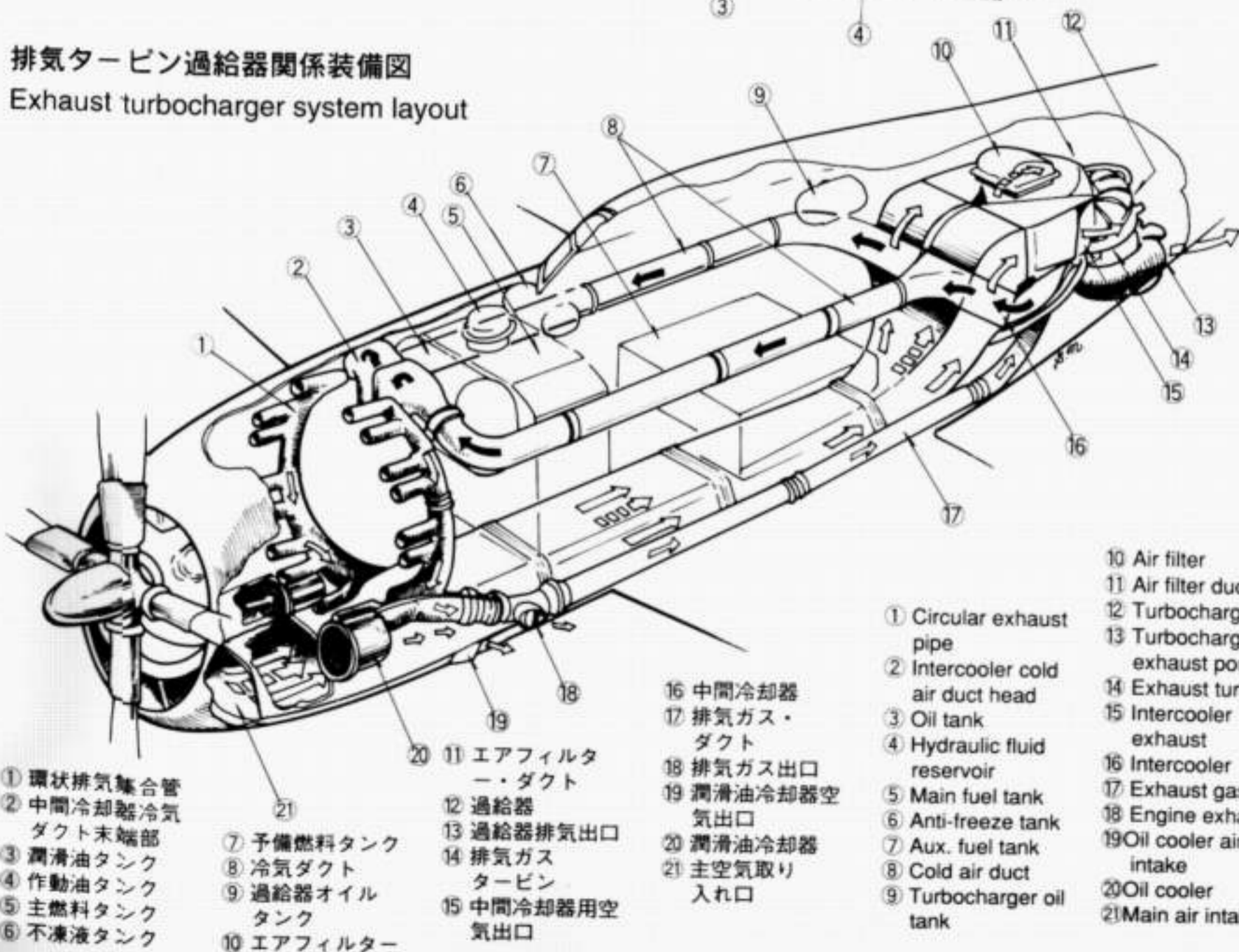


- ① 外翼後方主桁
- ② 中央主桁
- ③ 補助桁
- ④ 内翼後方主桁
- ⑤ 前方主桁

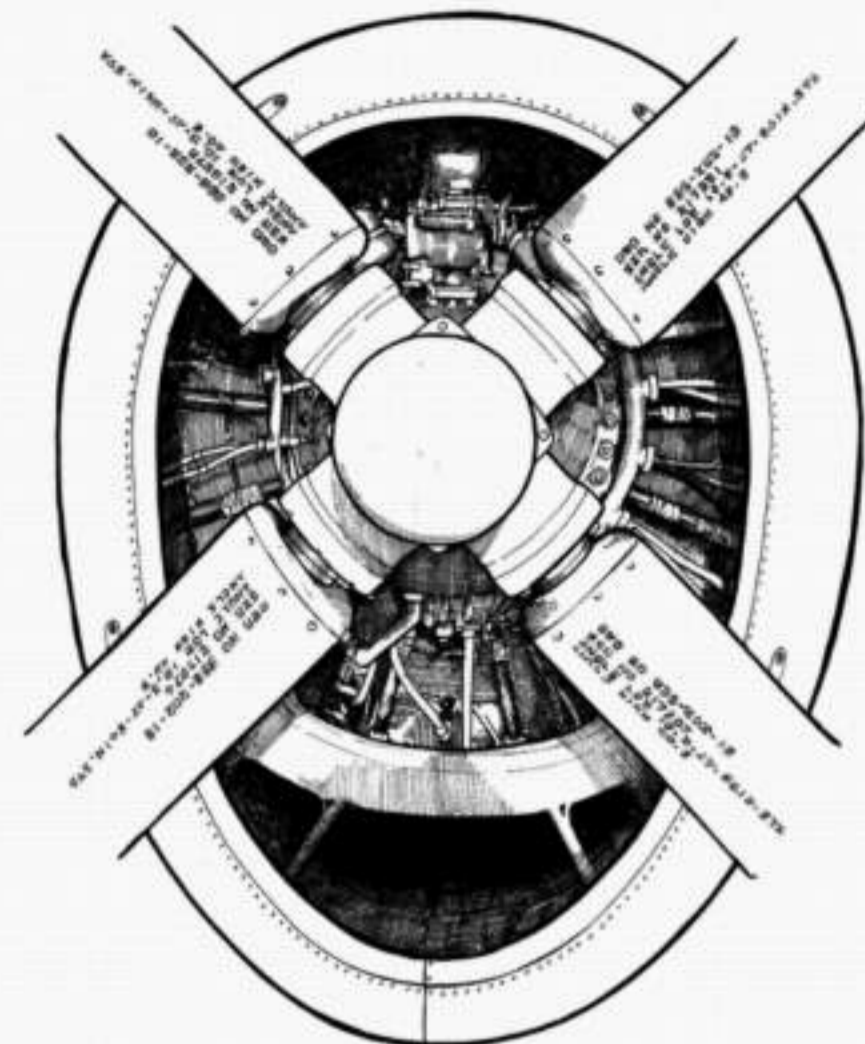
- ① Rear outboard spar
- ② Main spar
- ③ Auxiliary spar
- ④ Rear inboard spar
- ⑤ Forward spar

排気タービン過給器関係装備図

Exhaust turbocharger system layout

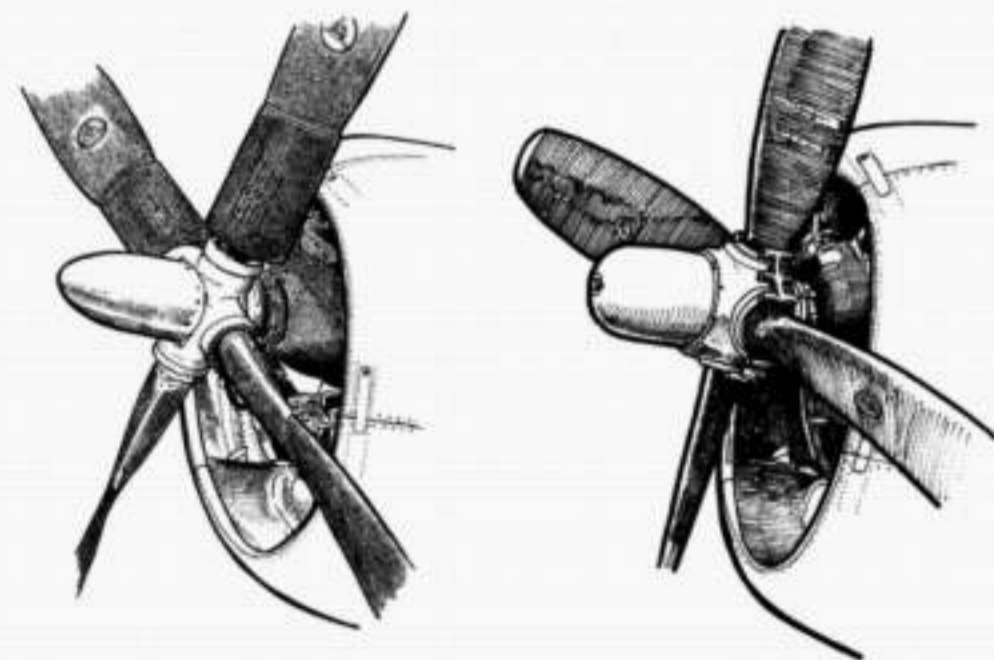


P-47DのR-2800-21 エンジン前面、及びカーチス・エレクトリック・プロペラ基部詳細
P-47D R-2800-21 engine and Curtiss propeller mount detail



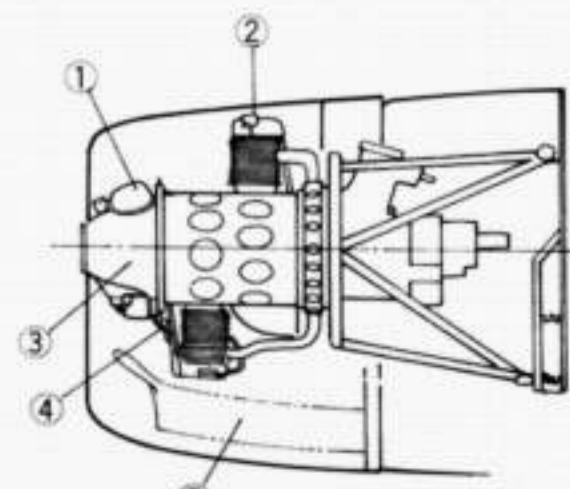
カーチス・エレクトリックC542S
Curtiss Electric C542S

ハミルトン・スタンダード
ハイドロマチック24E-50-65
Hamilton-Standard
Hydromatic 24E-50-65



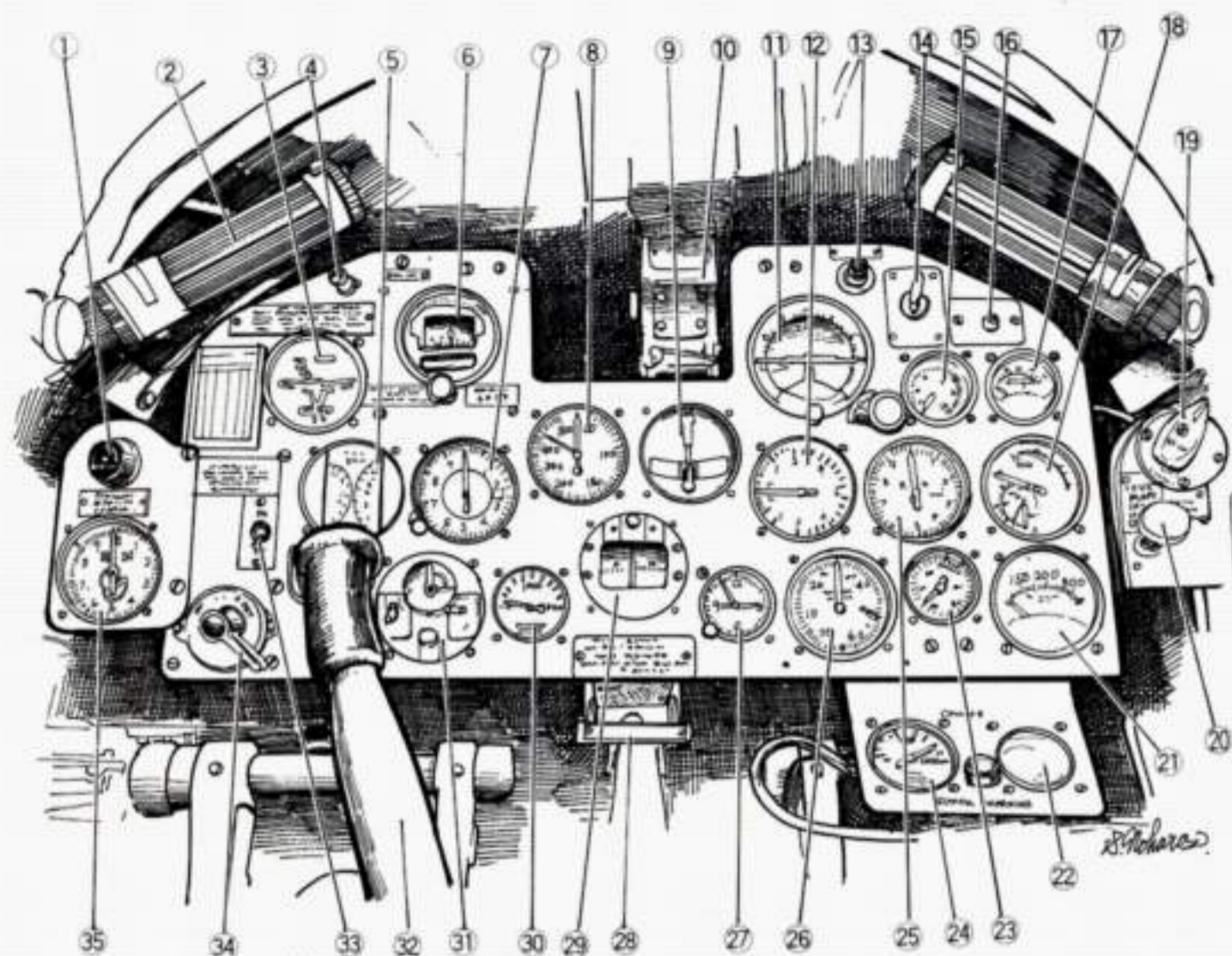
P-47D機首内部配置図

P-47D nose layout



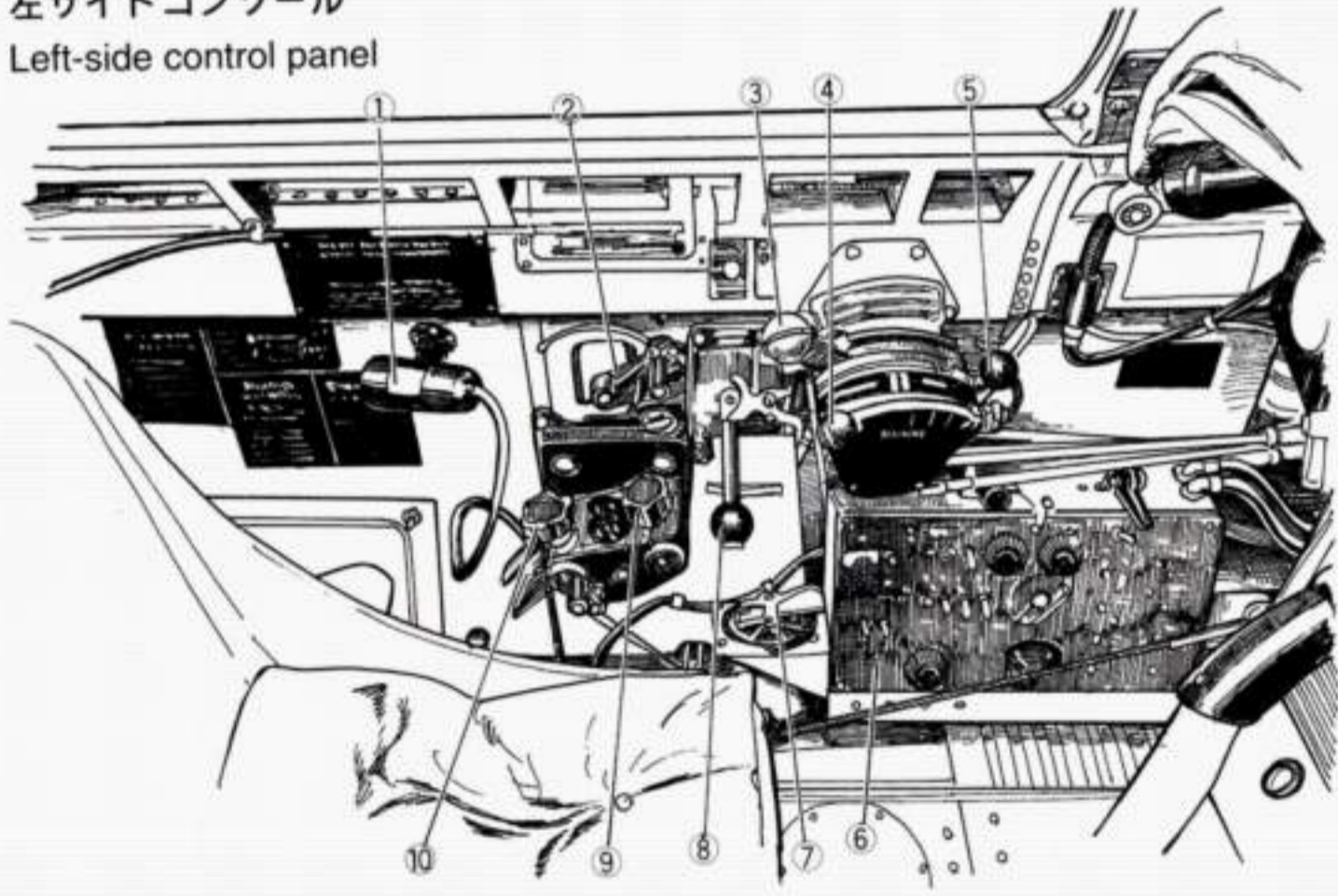
- ① ディストリビューター (黒)
- ② シリンダーヘッド (黒)
- ③ ギアカバー (ライトグレイ)
- ④ 配線 (銅)
- ⑤ 空気取り入れ

- ① Distributor (black)
- ② Cylinder head (black)
- ③ Gear box cover (light gray)
- ④ Wiring (copper)
- ⑤ Air intake



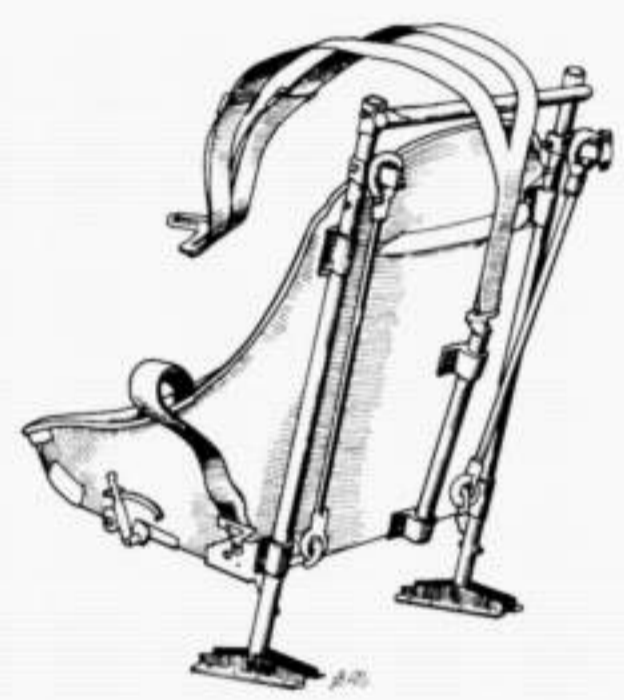
- | | | | |
|--------------------|-------------------|----------------------------------|------------------------------------|
| ① プロペラ防水装置調整ノブ | 19 エンジン・プライマー | ① Prop de-icer control | 19 Engine primer |
| ② 室内蛍光灯 | 20 カウルフラップ調整ノブ | ② Cockpit light | 20 Cowl flap control |
| ③ 降着装置およびフラップ位置指示計 | 21 シリンダーヘッド温度計 | ③ Flap & gear position indicator | 21 Cylinder head temperature gauge |
| ④ 燃料レベル | 22 酸素流量計 | ④ Fuel level | 22 Oxygen flow indicator |
| ⑤ 燃料計 | 23 燃料圧力計 | ⑤ Fuel gauge | 23 Fuel pressure gauge |
| ⑥ 旋回計 | 24 酸素シリンダー圧力計 | ⑥ Directional gyro | 24 Oxygen pressure gauge |
| ⑦ 高度計 | 25 回転計 | ⑦ Altimeter | 25 Tachometer |
| ⑧ 速度計 | 26 マニフォールド圧力計 | ⑧ Air speed indicator | 26 Manifold pressure gauge |
| ⑨ 旋回傾斜計 | 27 航空時計 | ⑨ Turn indicator | 27 Chronometer |
| ⑩ ガンサイト取り付け基部 | 28 パーキング・ブレーキハンドル | ⑩ Gunsight mount | 28 Parking brake |
| ⑪ 水平儀 | 29 コンパス | ⑪ Artificial horizon | 29 Compass |
| ⑫ 昇降速度計 | 30 水圧計 | ⑫ Vertical speed indicator | 30 Water pressure gauge |
| ⑬ 燃料圧力警告灯 | 31 燃料タンク切り替えバルブ | ⑬ Fuel pressure warning | 31 Fuel tank selector |
| ⑭ 吸入ゲージ・セレクトバルブ | 32 操縦桿 | ⑭ Suction gauge select valve | 32 Control stick |
| ⑮ サクション計 | 33 マスターバッテリー・スイッチ | ⑮ Suction gauge | 33 Master battery switch |
| ⑯ スターター・スイッチ | 34 点火スイッチ | ⑯ Starter switch | 34 Ignition switch |
| ⑰ キャブレター温度計 | 35 ターボ回転計 | ⑰ Carburetor temperature gauge | 35 Turbo RPM gauge |
| ⑱ 滑油圧力計 | | ⑱ Oil pressure gauge | |

左サイドコンソール
Left-side control panel

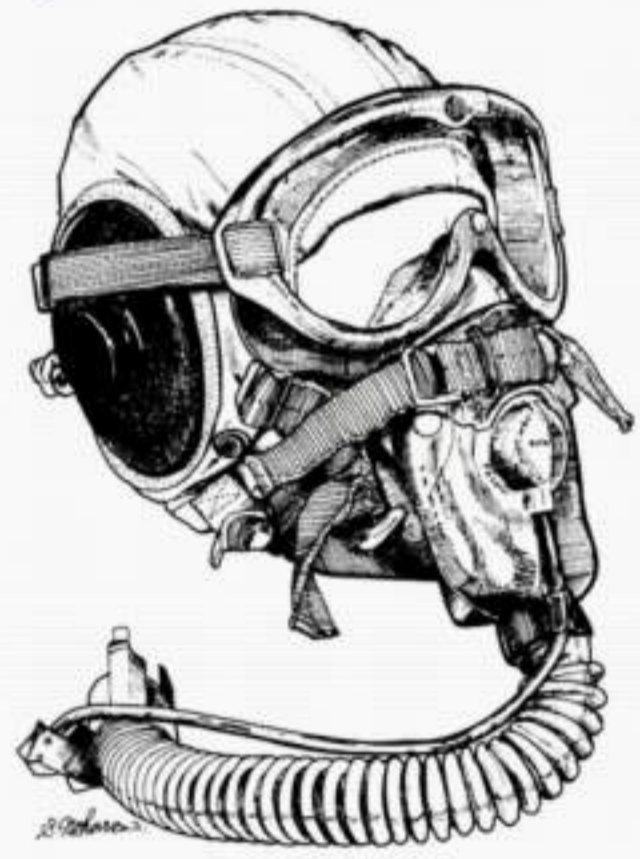


- | | |
|---------------------|-------------------------------|
| ① コクピット・スポットライト | ① Cockpit spotlight |
| ② フラップ・コントロールハンドル | ② Flap control handle |
| ③ スロットルレバー | ③ Throttle lever |
| ④ ミクスチャー・コントロールレバー | ④ Mixture control lever |
| ⑤ プロペラ・コントロールレバー | ⑤ Propeller control bar |
| ⑥ メイン・スイッチボックス | ⑥ Main switch box |
| ⑦ 燃料切り替えスイッチ | ⑦ Fuel tank selector |
| ⑧ 降着装置コントロールハンドル | ⑧ Landing gear control handle |
| ⑨ エルロン・トリムタブ・コントロール | ⑨ Aileron trim tab control |
| ⑩ 方向・トリムタブ・コントロール | ⑩ Rudder trim tab control |
| ⑪ 酸素調整装置 | ⑪ Oxygen flow adjustment |
| ⑫ VHFラジオ受信スイッチ | ⑫ VHF radio reception switch |
| ⑬ VHFラジオ送信スイッチ | ⑬ VHF radio transmit switch |
| ⑭ 識別灯スイッチ | ⑭ Signal light switch |
| ⑮ 酸素ホース | ⑮ Oxygen hose |
| ⑯ 地図入れ | ⑯ Map case |
| ⑰ 尾輪ロックレバー | ⑰ Tail wheel lock bar |
| ⑱ コクピット内空気ベントコントロール | ⑱ Cockpit air vent control |

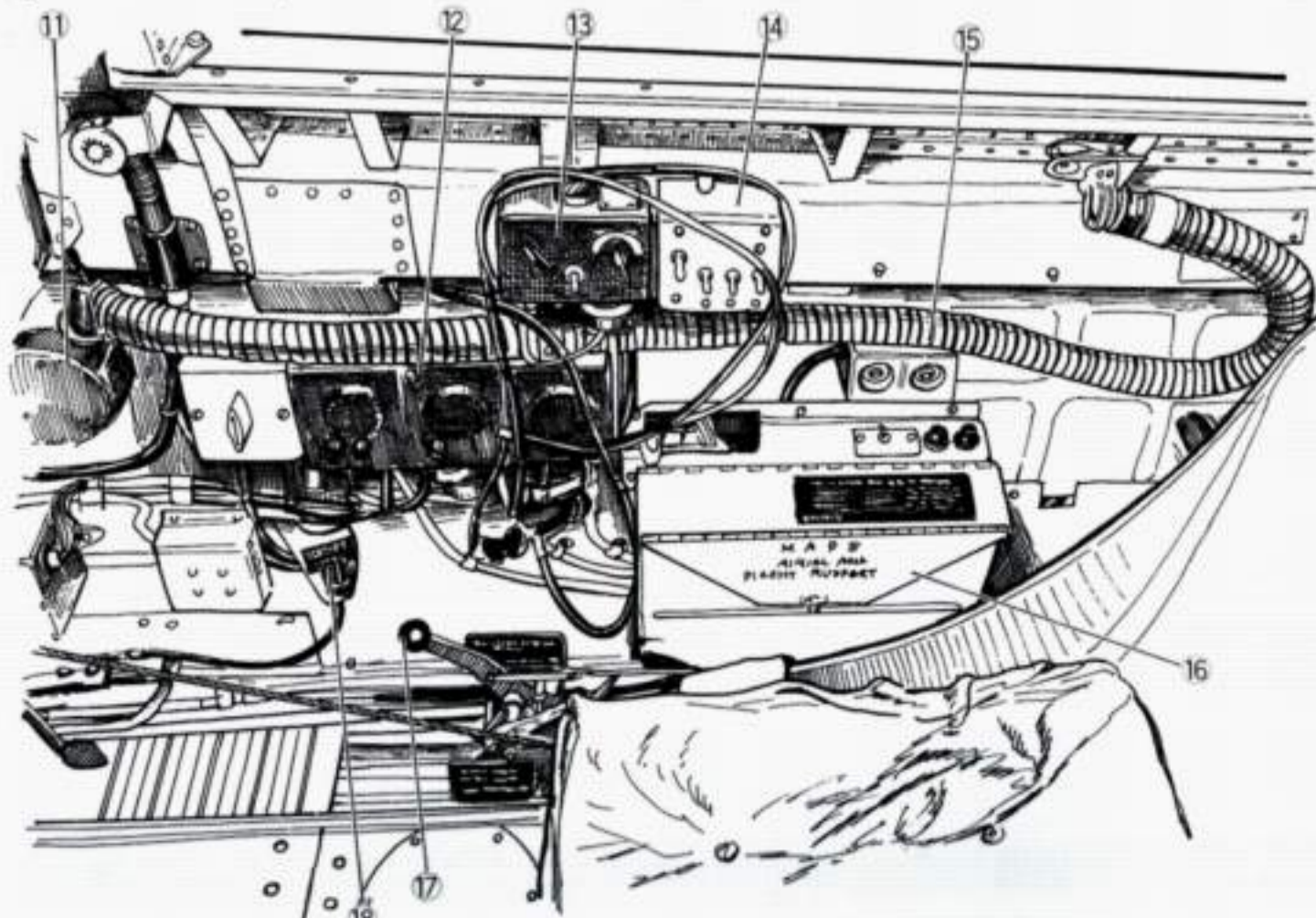
パイロット座席&ベルト取り付け要領
Pilot's seat and belt attachment



飛行帽および酸素マスク
Flight headgear and oxygen mask



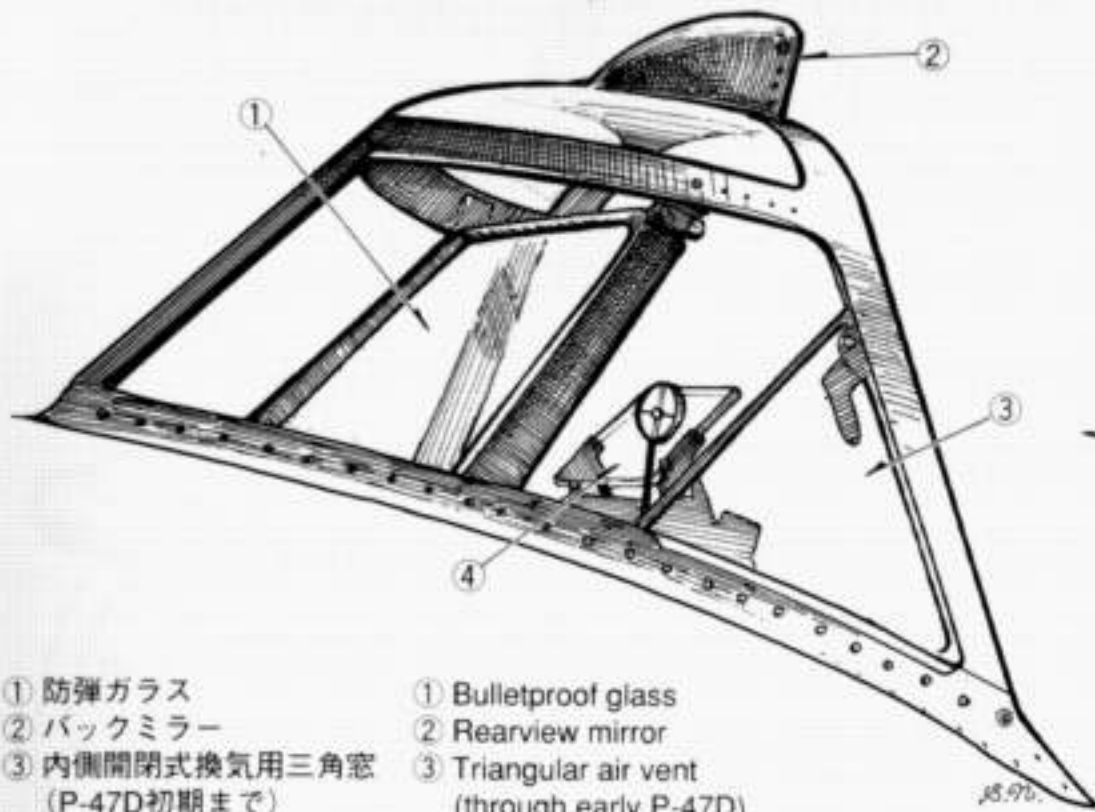
右サイドコンソール
Right-side control panel



- | | |
|---------------------|-------------------------------|
| ① コクピット・スポットライト | ① Cockpit spotlight |
| ② フラップ・コントロールハンドル | ② Flap control handle |
| ③ スロットルレバー | ③ Throttle lever |
| ④ ミクスチャー・コントロールレバー | ④ Mixture control lever |
| ⑤ プロペラ・コントロールレバー | ⑤ Propeller control bar |
| ⑥ メイン・スイッチボックス | ⑥ Main switch box |
| ⑦ 燃料切り替えスイッチ | ⑦ Fuel tank selector |
| ⑧ 降着装置コントロールハンドル | ⑧ Landing gear control handle |
| ⑨ エルロン・トリムタブ・コントロール | ⑨ Aileron trim tab control |
| ⑩ 方向・トリムタブ・コントロール | ⑩ Rudder trim tab control |
| ⑪ 酸素調整装置 | ⑪ Oxygen flow adjustment |
| ⑫ VHFラジオ受信スイッチ | ⑫ VHF radio reception switch |
| ⑬ VHFラジオ送信スイッチ | ⑬ VHF radio transmit switch |
| ⑭ 識別灯スイッチ | ⑭ Signal light switch |
| ⑮ 酸素ホース | ⑮ Oxygen hose |
| ⑯ 地図入れ | ⑯ Map case |
| ⑰ 尾輪ロックレバー | ⑰ Tail wheel lock bar |
| ⑱ コクピット内空気ベントコントロール | ⑱ Cockpit air vent control |

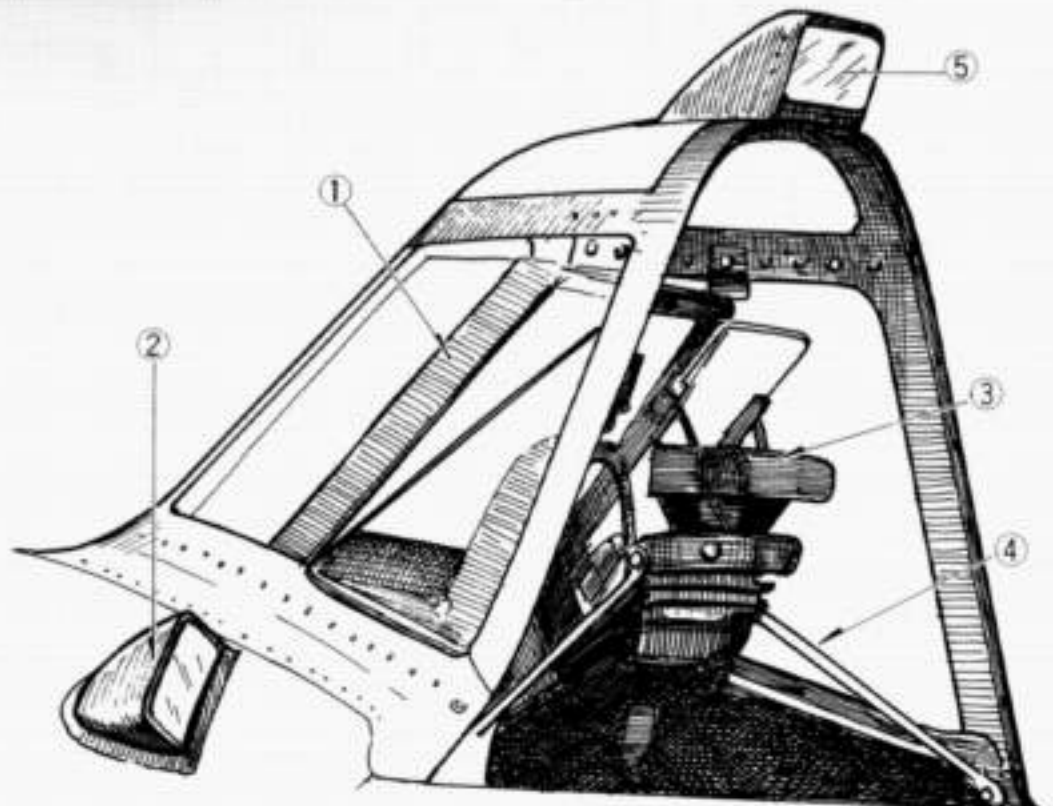
キャノピー CANOPY

レイザーバック型のキャノピー前部
Razorback windscreen detail



- | | |
|------------------------------|--|
| ① 防弾ガラス | ① Bulletproof glass |
| ② バックミラー | ② Rearview mirror |
| ③ 内側開閉式換気用三角窓
(P-47D初期まで) | ③ Triangular air vent
(through early P-47D) |
| ④ Mk. VIIIガンサイト | ④ Mk. VIII gunsight |

P-47Dレイザーバック型
P-47D windscreen detail

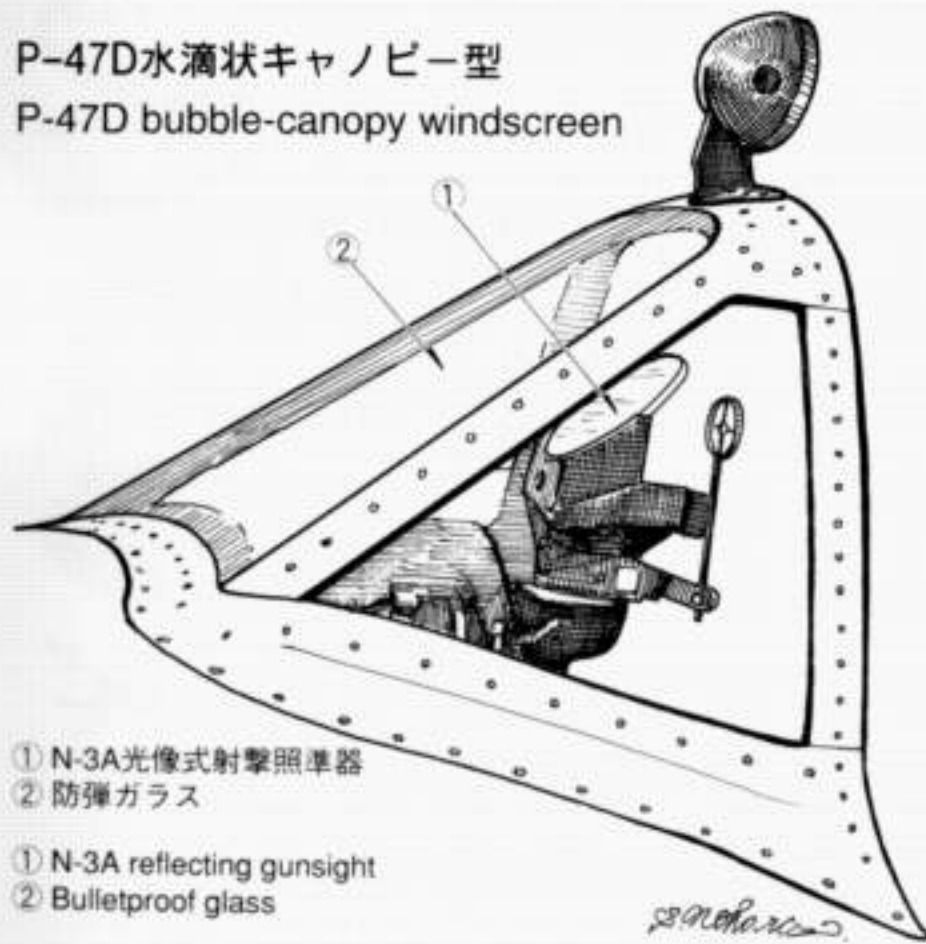


- | | |
|----------------------------|--|
| ① 防弾ガラス | ① Bulletproof glass |
| ② オプションバックミラー
(位置は種々あり) | ② Rearview mirror (non-standard,
numerous variations) |
| ③ Mk. VIIIガンサイト | ③ Mk. VIII gunsight |
| ④ ガンサイト支柱 | ④ Gunsight support arm |
| ⑤ バックミラー | ⑤ Rearview mirror |

レイザーバック型の前部キャノピー正面型
Razorback windscreen front view

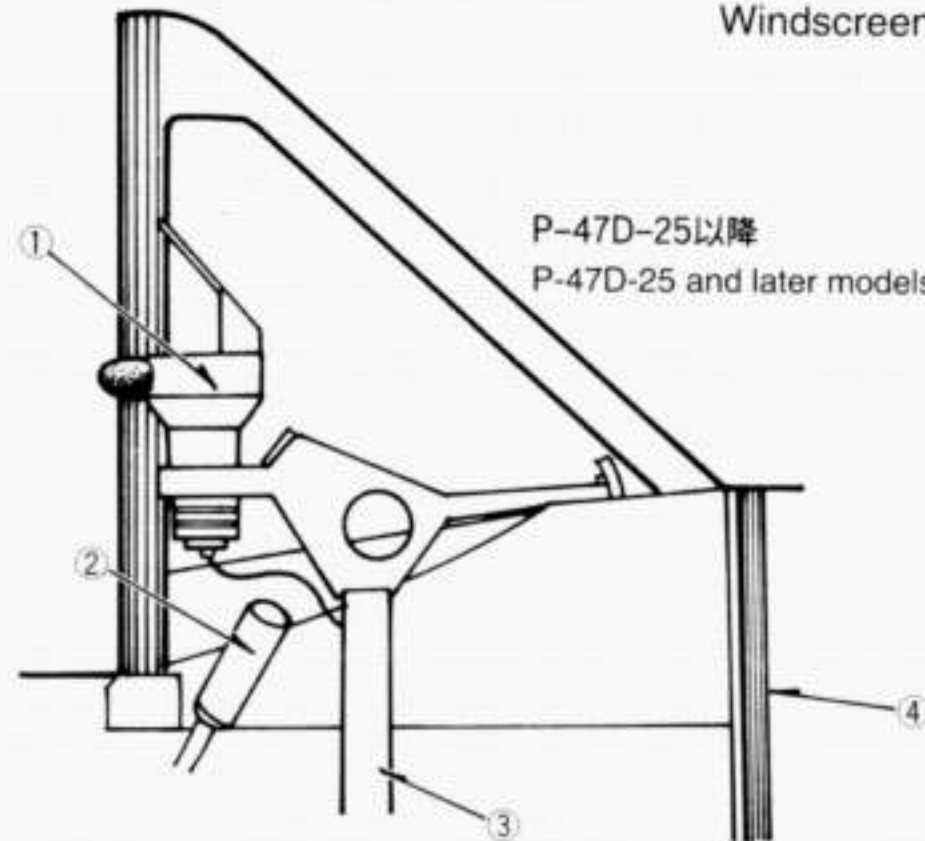


P-47D水滴状キャノピー型
P-47D bubble-canopy windscreen

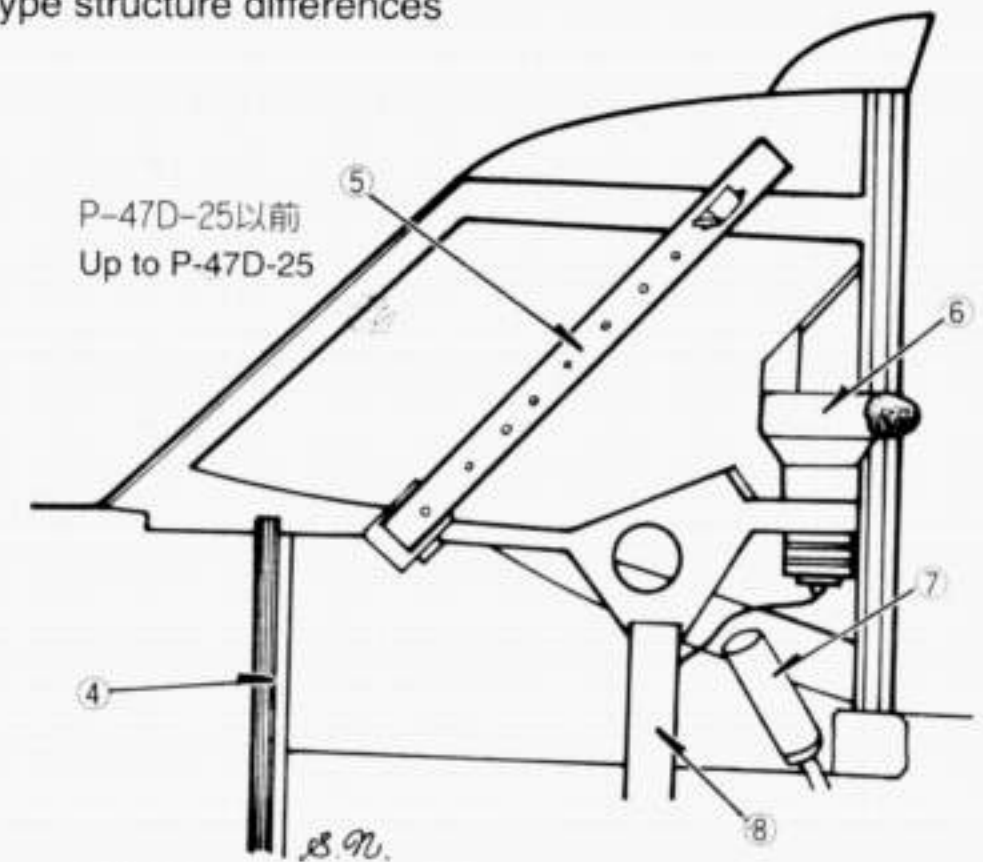


- | | |
|----------------|----------------------------|
| ① N-3A光像式射撃照準器 | ① N-3A reflecting gunsight |
| ② 防弾ガラス | ② Bulletproof glass |

キャノピー前部、同内部の相違
Windscreen type structure differences



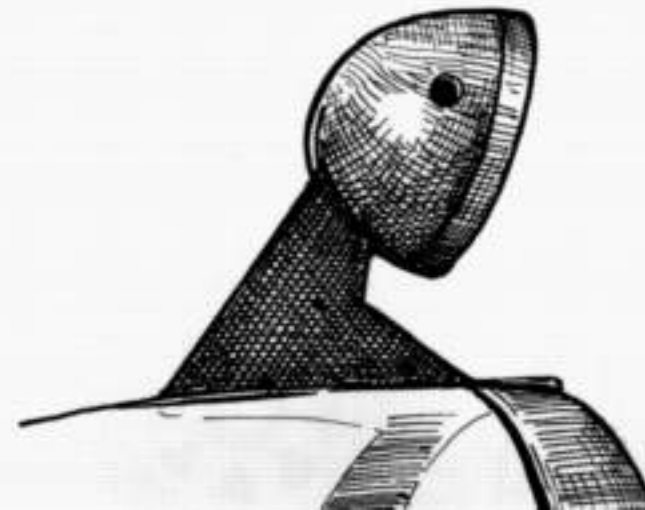
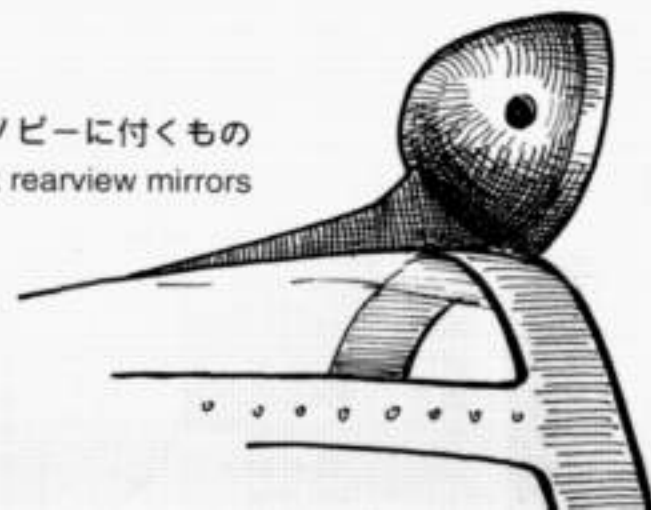
- | | |
|-------------|-------------|
| ① N-3Aガンサイト | ⑤ 防弾ガラス |
| ② 室内用蛍光灯 | ⑥ N-3Aガンサイト |
| ③ 計器板 | ⑦ 室内用蛍光灯 |
| ④ アーマープレート | ⑧ 計器板 |



- | | |
|--------------------|---------------------|
| ① N-3A gunsight | ⑤ Bulletproof glass |
| ② Cockpit light | ⑥ N-3A gunsight |
| ③ Instrument panel | ⑦ Cockpit light |
| ④ Armor plate | ⑧ Instrument panel |

バックミラーのバリエーション
Rearview mirror variations

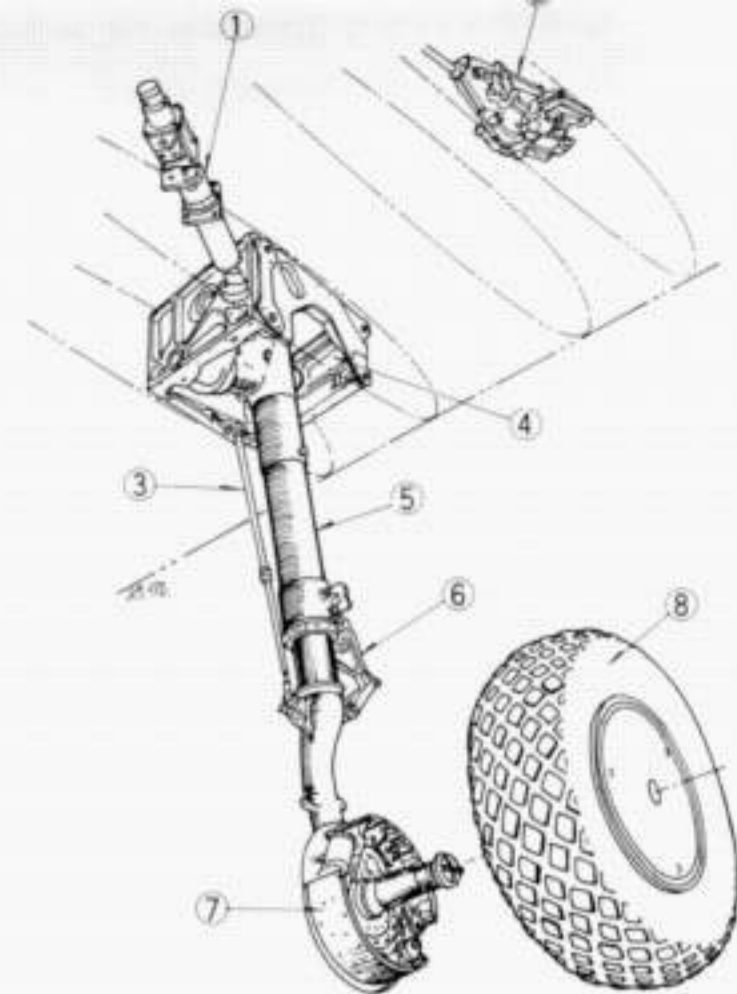
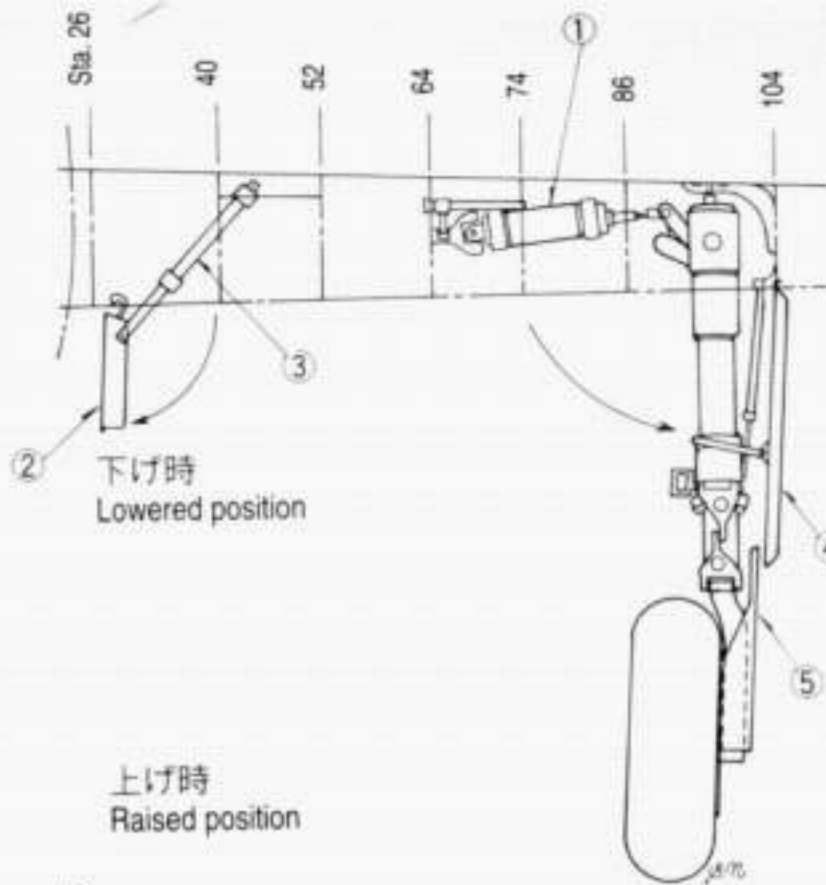
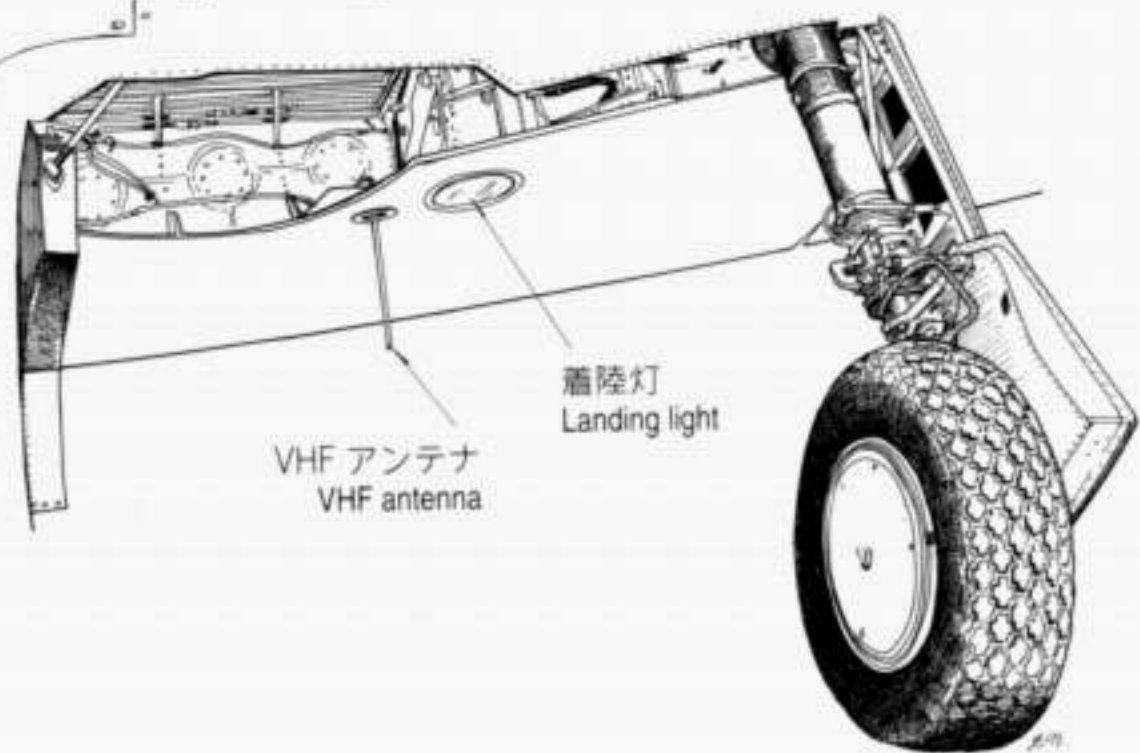
レイザーバック型のキャノピーに付くもの
Razorback rearview mirrors



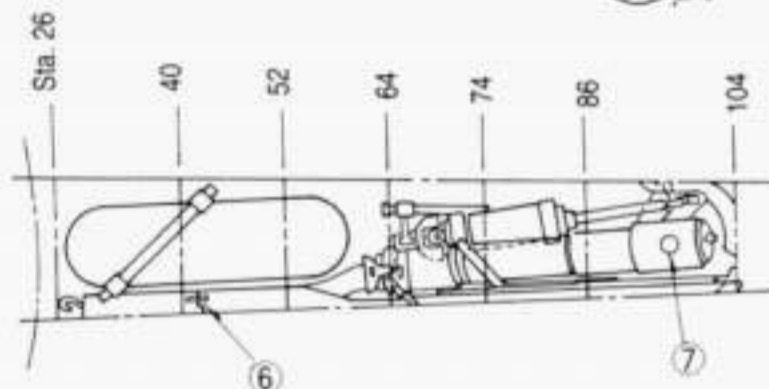
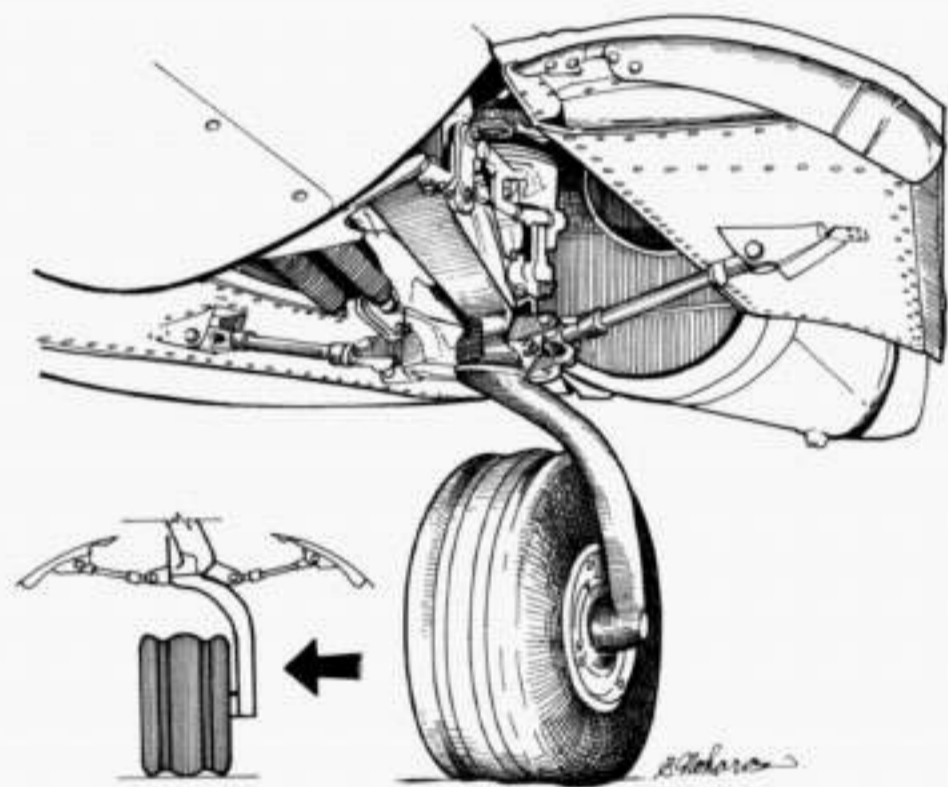
水滴状キャノピーに付くもの
Bubble-canopy rearview mirror



P-47Dの主脚、および収納部周囲詳細
P-47D main gear and gear bay detail



尾脚構造図
Tail gear detail

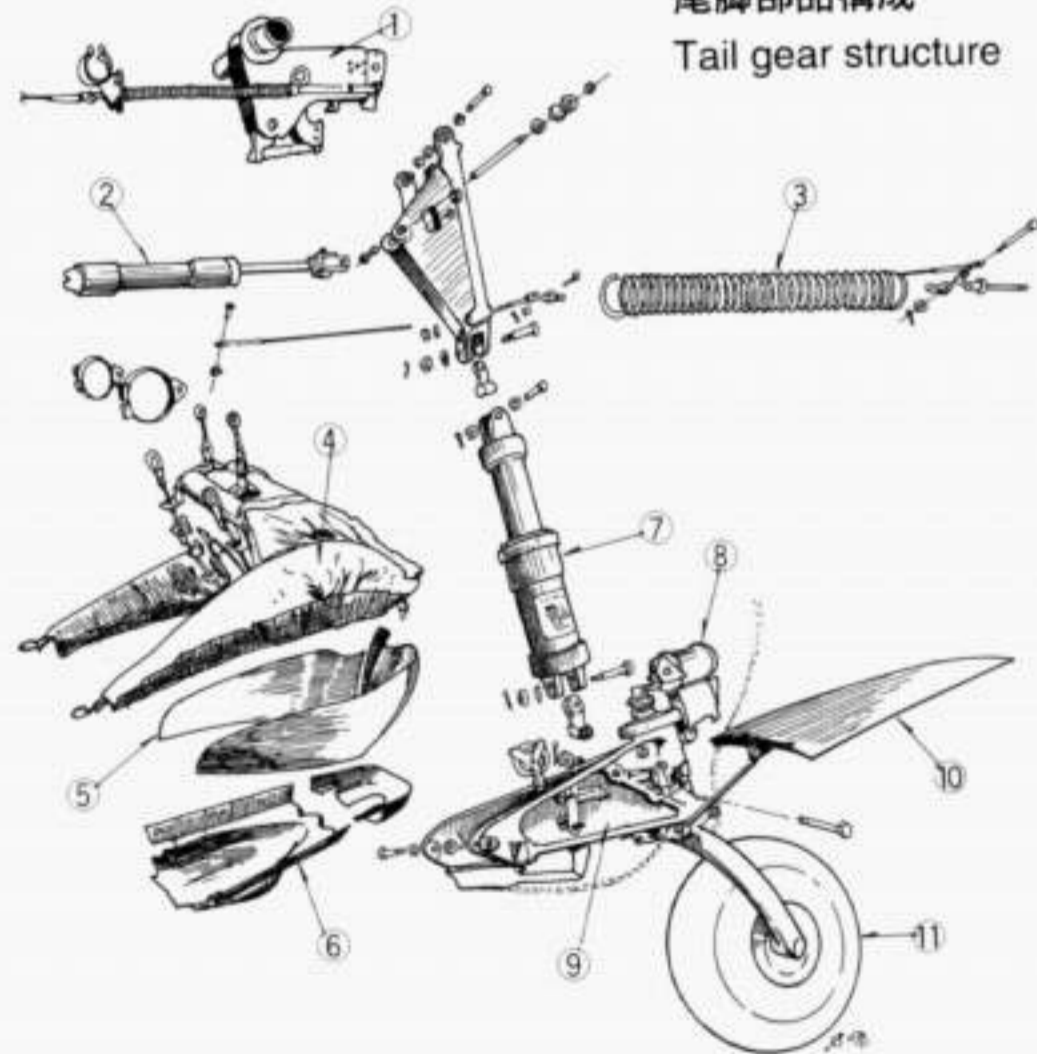


- ① 脚出入用油圧シリンダー
- ② 主車輪ドア
- ③ 主車輪ドア開閉用油圧シリンダー
- ④ 脚柱上部カバー
- ⑤ 脚柱下部カバー
- ⑥ ドアロック
- ⑦ 主脚回転中心

- ① Main hydraulic cylinder
- ② Main wheel door
- ③ Wheel door hydraulic cylinder
- ④ Upper strut cover
- ⑤ Lower strut cover
- ⑥ Door lock
- ⑦ Axis of rotation

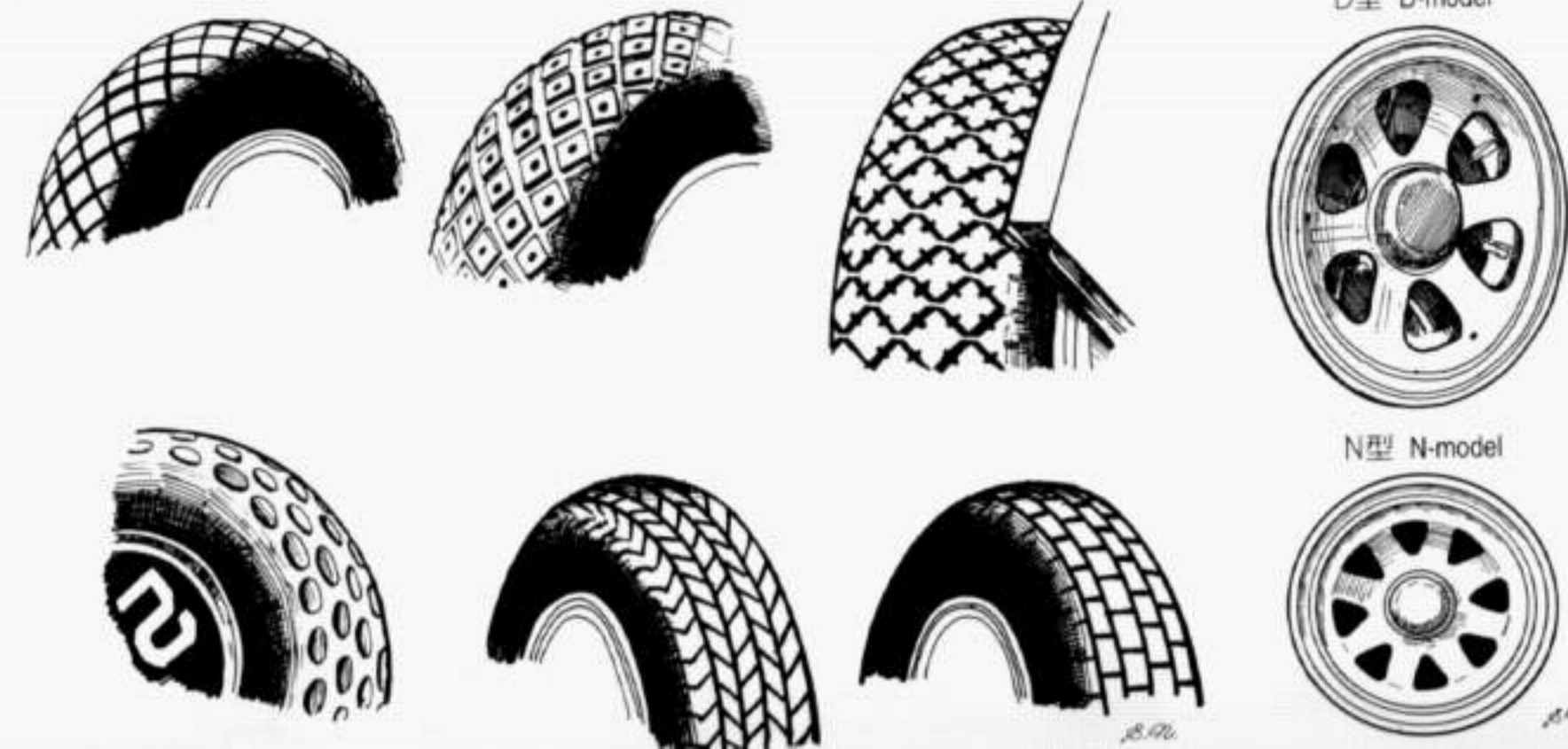
- ① ダウン・ロック油圧シリンダー
- ② アップ・ロック
- ③ 主脚柱短縮用ロッド
- ④ ベアリング・ボックス
- ⑤ 緩衝脚柱
- ⑥ トルク・アーム
- ⑦ ブレーキ・ドラム
- ⑧ 主車輪

尾脚部品構成
Tail gear structure

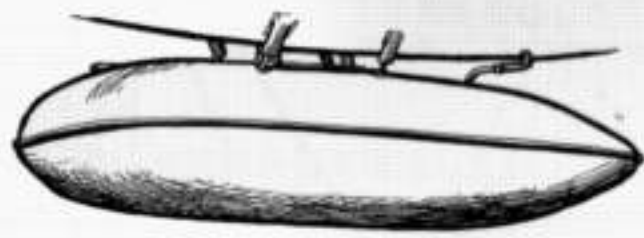


- ① アップ・ロック装置
- ② 尾脚上げ用油圧シリンダー
- ③ 尾脚下げ用スプリング
- ④ ブーツ
- ⑤ シールド
- ⑥ ダスト・カバー
- ⑦ 緩衝脚柱
- ⑧ 尾輪センターリング装置
- ⑨ ヨーク
- ⑩ 収納ドア
- ⑪ 尾輪
- ① Up lock
- ② Gear retraction hydraulic cylinder
- ③ Gear deployment spring
- ④ Boot
- ⑤ Shield
- ⑥ Dust cover
- ⑦ Shock-absorbing strut
- ⑧ Wheel centering mechanism
- ⑨ Yoke
- ⑩ Bay door
- ⑪ Tail wheel

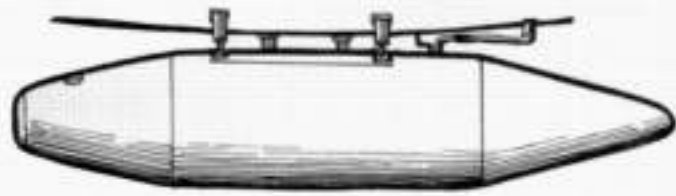
主脚タイヤのトレッド・パターン及び主車輪ホイール・ハブバリエーション
Main tire tread pattern and wheel hub variations



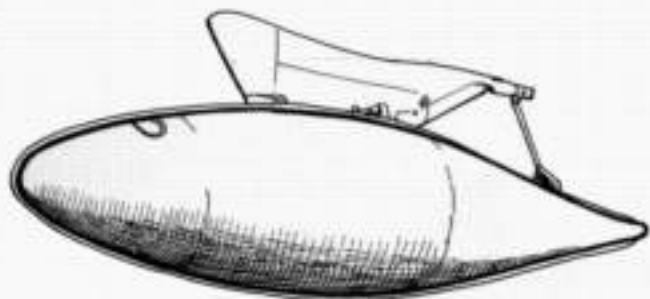
150 gal. (567 l) 増槽
Drop tank



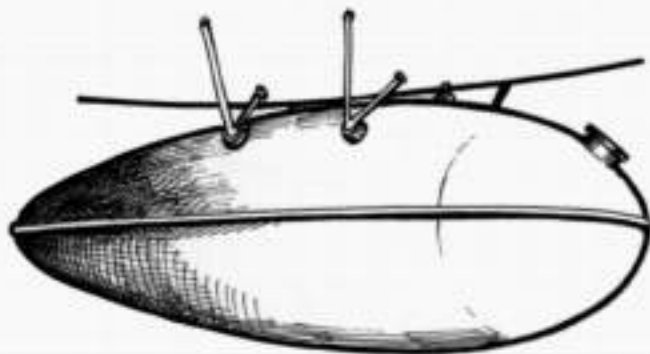
110 gal. (416 l) 増槽
Drop tank



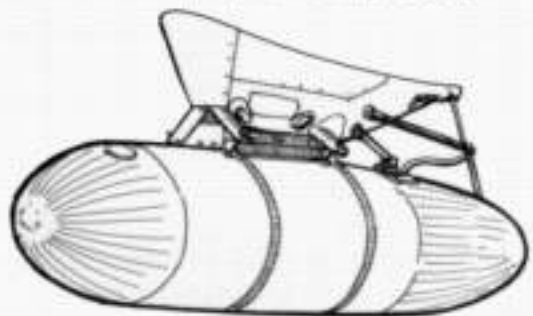
P-38用150 gal. (567 l) 増槽
Drop tank



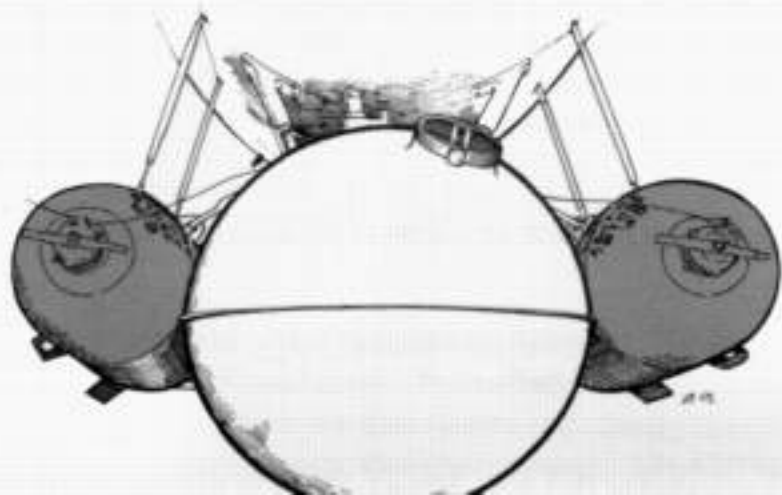
75 gal. (283 l) 増槽
Drop tank



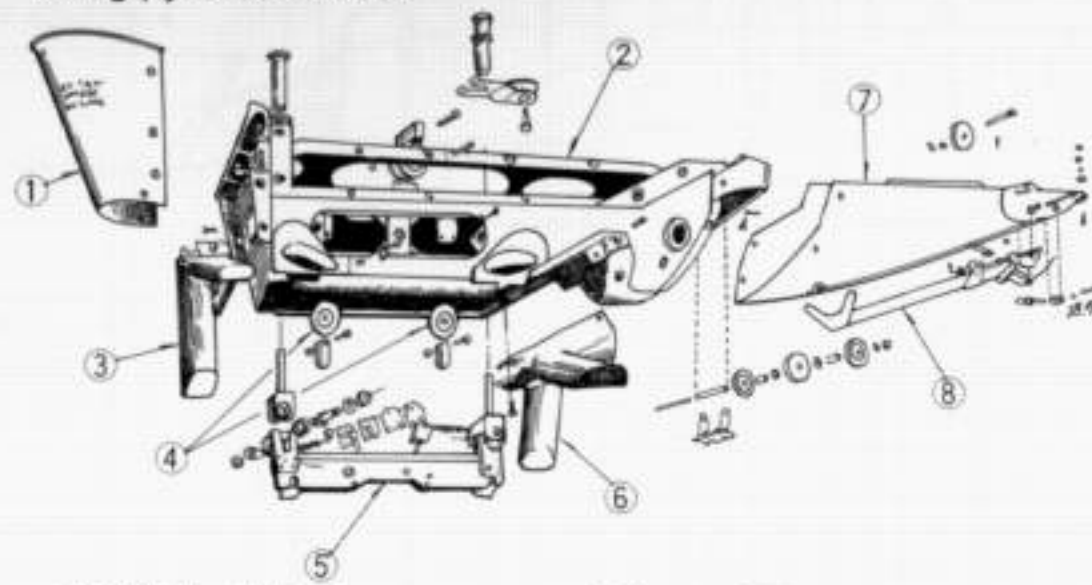
強化紙製108 gal. (408 l) 増槽
Reinforced paper drop tank



75 gal. 増槽 & 250 lb. (113kg) GB爆弾×2 (胴体下)
Drop tank & 2-250 lb. GB bombs (under fuselage)

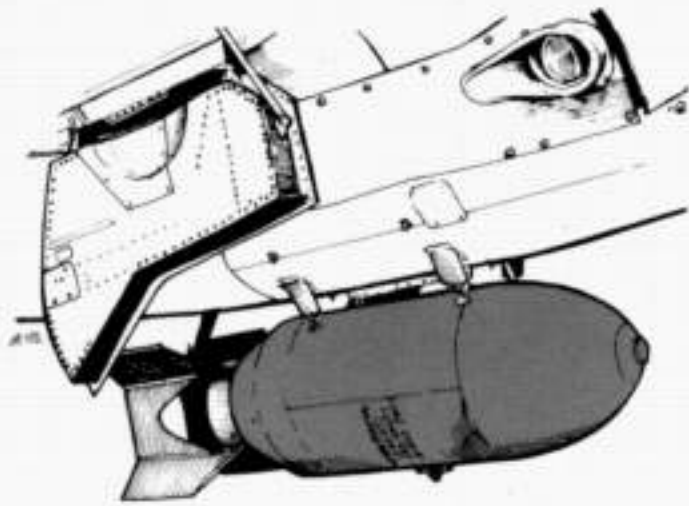


主翼兵装パイロン部品構成
Wing pylon structure

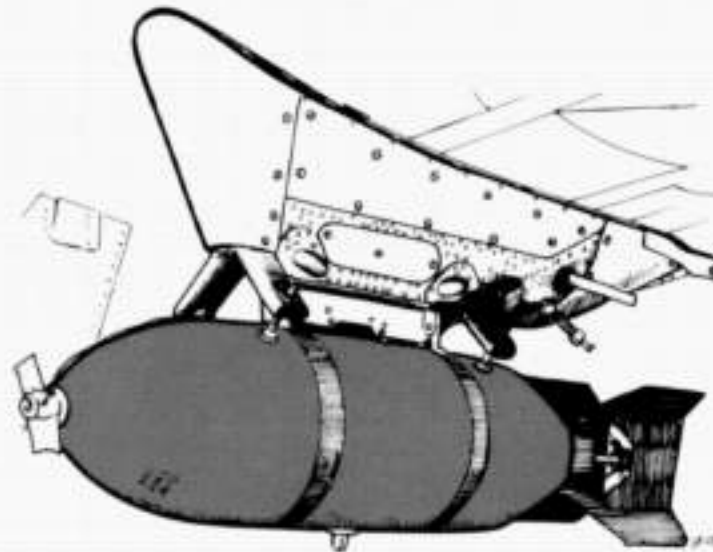


- | | |
|-----------------|---------------------|
| ① 前部フェアリング | ① Forward fairing |
| ② パイロン本体 | ② Pylon body |
| ③ 弾体振れ止め | ③ Bomb sway stopper |
| ④ プーリー | ④ Pulley |
| ⑤ B-10爆弾ラック | ⑤ B-10 bomb rack |
| ⑥ 弾体振れ止め | ⑥ Bomb sway stopper |
| ⑦ 後部フェアリング | ⑦ Rear fairing |
| ⑧ ディスプレッシング・アーム | ⑧ Displacing arm |

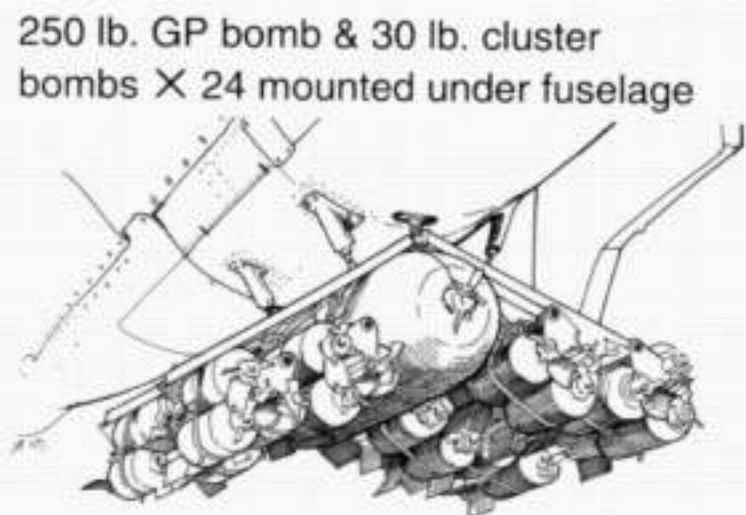
1,000lb. (454kg) GD爆弾×1 (胴体下)
GD bomb mounted under fuselage



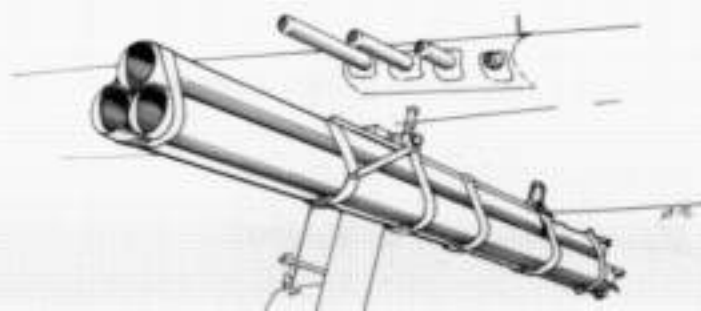
500lb. (227kg) GP爆弾×1 (パイロン)
GP bomb mounted on wing pylon



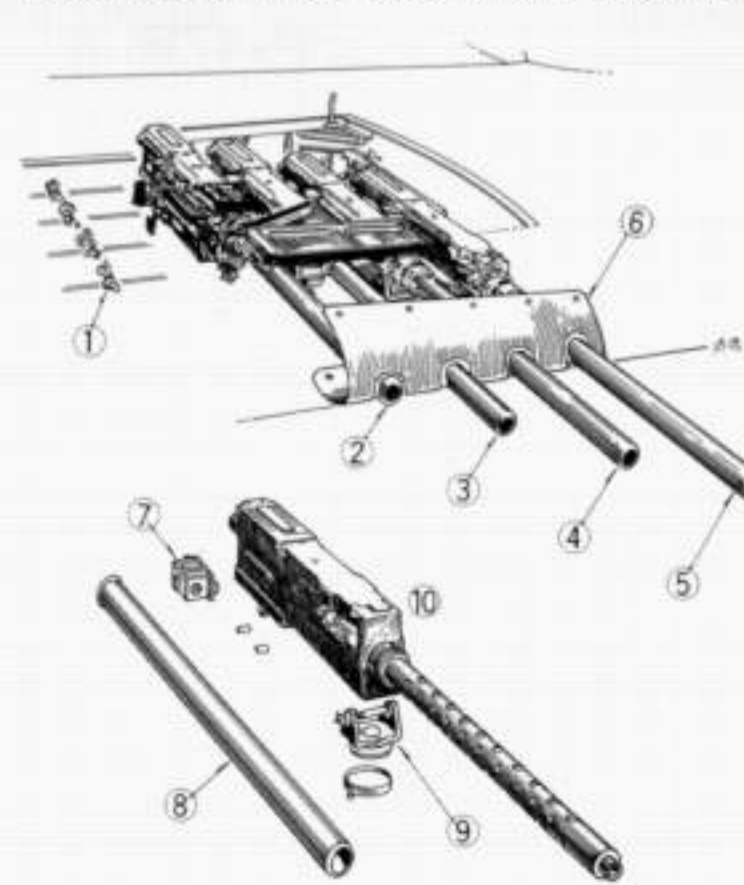
250lb. (113kg) GP爆弾×1 & 30lb. (13.6kg) クラスター爆弾×24 (胴体下)
250 lb. GP bomb & 30 lb. cluster bombs × 24 mounted under fuselage



4.5 in. (11cm) ロケット弾×3 (主翼下面)
Under-wing mounted rockets (3)



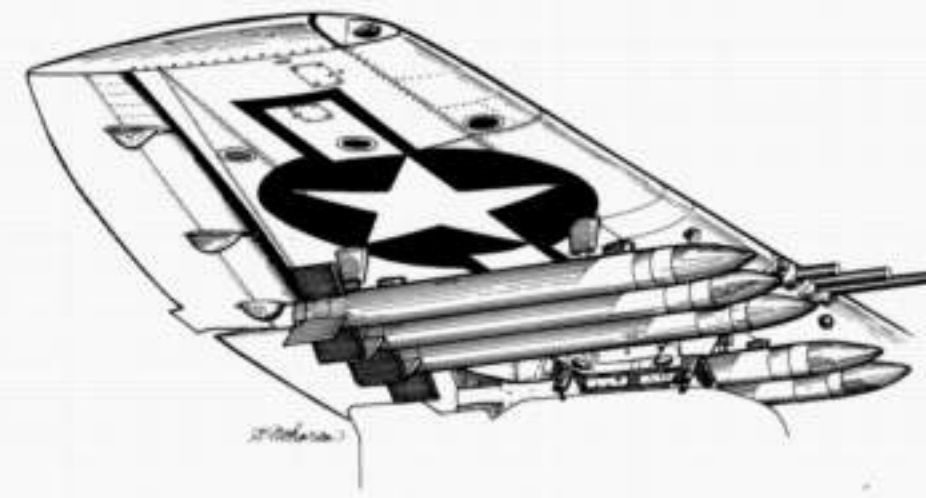
機銃装備要領 (右主翼を示す)
Machine gun installation (right wing shown)



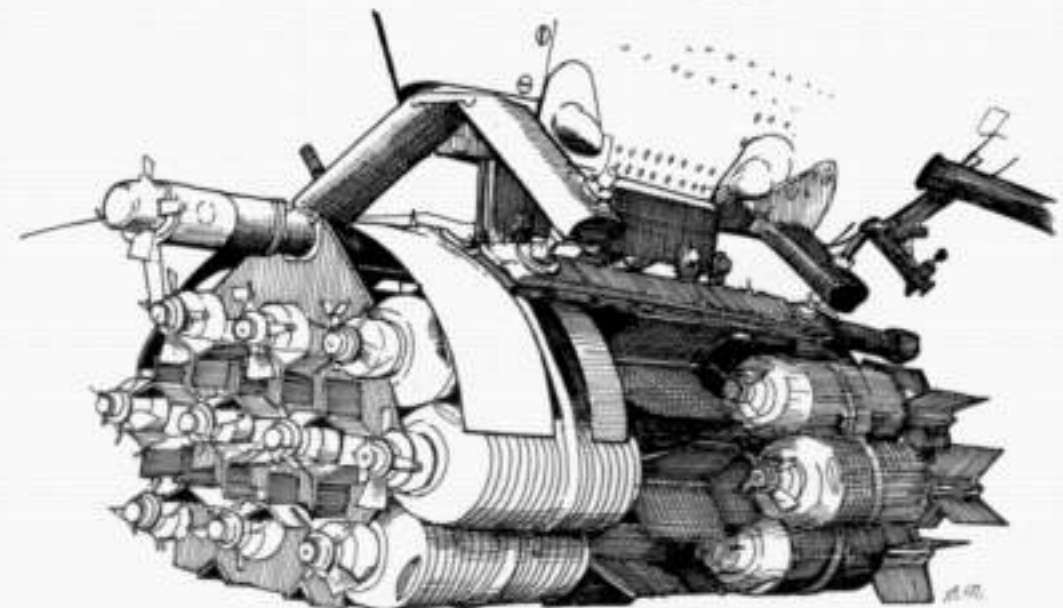
- ① 給弾用ローラー
- ② 4番機銃
- ③ 3番機銃
- ④ 2番機銃
- ⑤ 1番機銃
- ⑥ パネル・カバー
- ⑦ 後部取り付け全具
- ⑧ スリーブ
- ⑨ 前部取り付け全具
- ⑩ コルト・ブローニング M2 12.7mm機銃

- ① Feed roller
- ② No. 4 gun
- ③ No. 3 gun
- ④ No. 2 gun
- ⑤ No. 1 gun
- ⑥ Panel cover
- ⑦ Rear mount
- ⑧ Sleeve
- ⑨ Forward mount
- ⑩ Colt Browning M2 12.7mm (.50 cal) machine gun

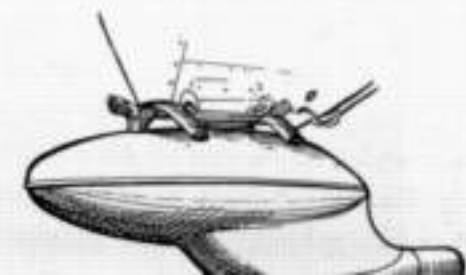
5 in. (12.7cm) ロケット弾×5 (主翼下面)
Wing-mounted 5 in. rockets (x 5)



30lb (13.6kg) クラスター爆弾×20 (主翼パイロン)
Cluster bombs × 20 mounted on wing pylon



煙幕展張用タンク
Smoke discharge tank



P-47B

●P-47B

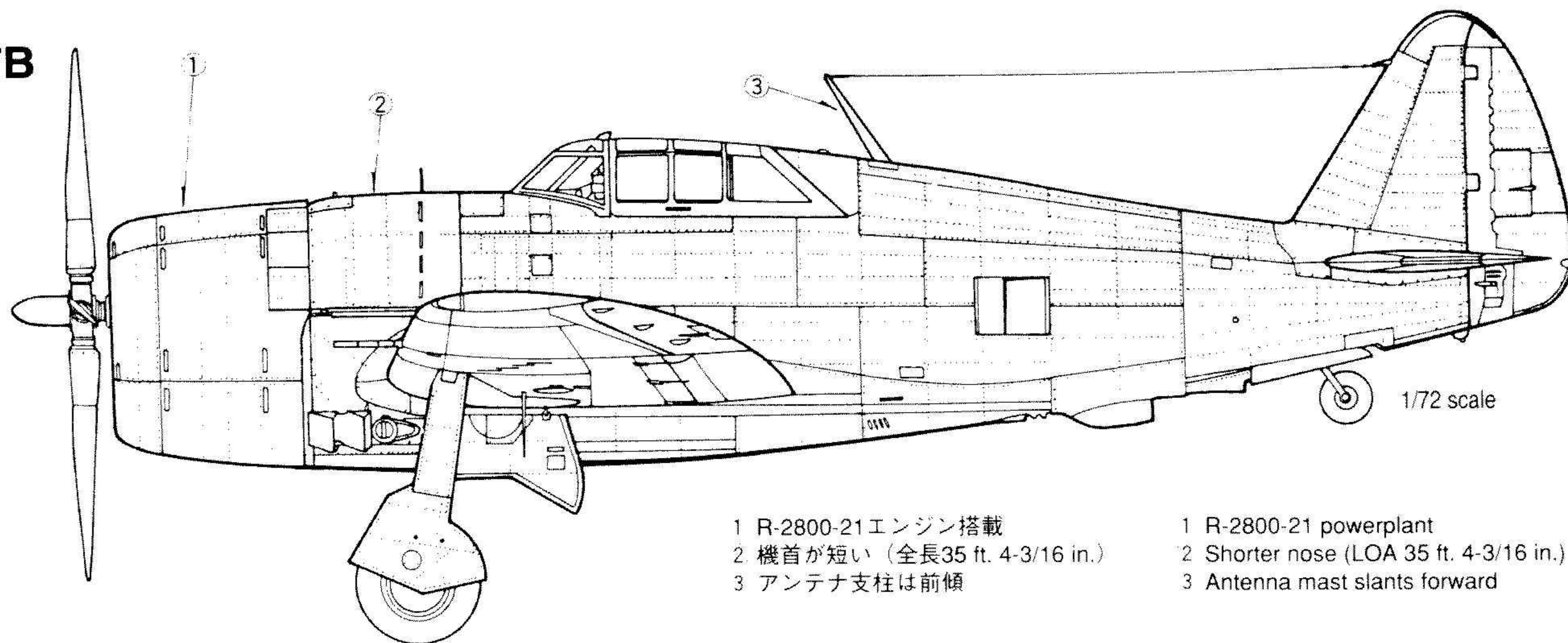
最初の量産型で、1941年12月に1号機が完成した。R-2800-21エンジンを収容する機首が、のちのC、D型に比較して42.9cm短い(全長は35 ft. 4-3/16in. 約10.824m)の大きな違いで、前傾したアンテナ支柱も同様。S/N 41-5895~41-6065まで、計171機つくられた。

●P-47C

P-47Bのエンジン取付壁(防火壁)を8 in.前方に延ばし、全長を36 ft. 1-3/16in (11.010m)とした。アンテナ支柱を垂直に修正した他、エンジン補器類、主脚、ブレーキ、尾脚、過給器ダクト、電気関係、油圧フラップなどにも改修を施してある。サブ・タイプとして、C-RE (S/N 41-6067~41-6123までの57機)、C-1-RE (S/N 41-6066、41-6124~41-6177までの55機)、C-2-RE (S/N 41-6178~41-6305までの128機)、C-5-RE (S/N 41-6306~41-6667までの362機)がある。

●P-47D

P-47Cのカウルフラップ、装備品、防弾装備、酸素システム、計器板、排気ダクトなどに改修を加えた、P-47の主力量産型。各型計15,683機生産されたP-47のうち、実に80%にあたる12,609機がD型で占められる。サブ・タイプも20種に達し、初期のD-1と、最終型のD-40では内容にもかなりの違いがあった。なお、最初のP-47D(エバンスビル工場製の最初の生産機)は、実質的にP-47Bと同じであり、P-47D-REも、内容はP-47C-2-REとまったく変わらないので、真のD型はP-47D-1-RE以降の機体といえる。なお、D型からサブ・タイプ名称の末尾に、RE、RAの記号が附記されるようになったが、



- 1 R-2800-21エンジン搭載
- 2 機首が短い(全長35 ft. 4-3/16 in.)
- 3 アンテナ支柱は前傾

- 1 R-2800-21 powerplant
- 2 Shorter nose (LOA 35 ft. 4-3/16 in.)
- 3 Antenna mast slants forward

これは製造工場を識別するためのもの。前者がファーミングデール、後者はエバンスビル工場製をそれぞれ示す(D-1-RE以降に適用されるもの)。D型のサブ・タイプとS/N、生産数は以下のとおり。

●D

エバンスビル工場における生産見本機のような存在。R-2800-21エンジンを搭載し、アンテナ支柱を垂直にしているが、内容はP-47Bと同じ。S/N 42-22250~42-22253までの4機。

●D-RE

P-47Dに続き、エバンスビル工場で組み立てられたP-47C-2-REに相当する。S/N 42-22254~42-22363までの計110機がつくられた(資料によってはD-RAとする説もあるが、ここでは一般的なD-RE

とする)。

●D-1-RE

真のD型サブ・タイプの1番手と呼べる型。R-2800-21エンジン搭載。S/N 42-7853~42-7957までの105機がつくられた。

●D-2-RE

D-1のターボ・シュラウドを撤去したマイナー・チェンジ型。S/N 42-7958~42-8402までの計445機生産。

●D-2-RA

エバンスビル工場製のD-2。S/N 42-22364~42-22563までの計200

P-47C

●P-47B

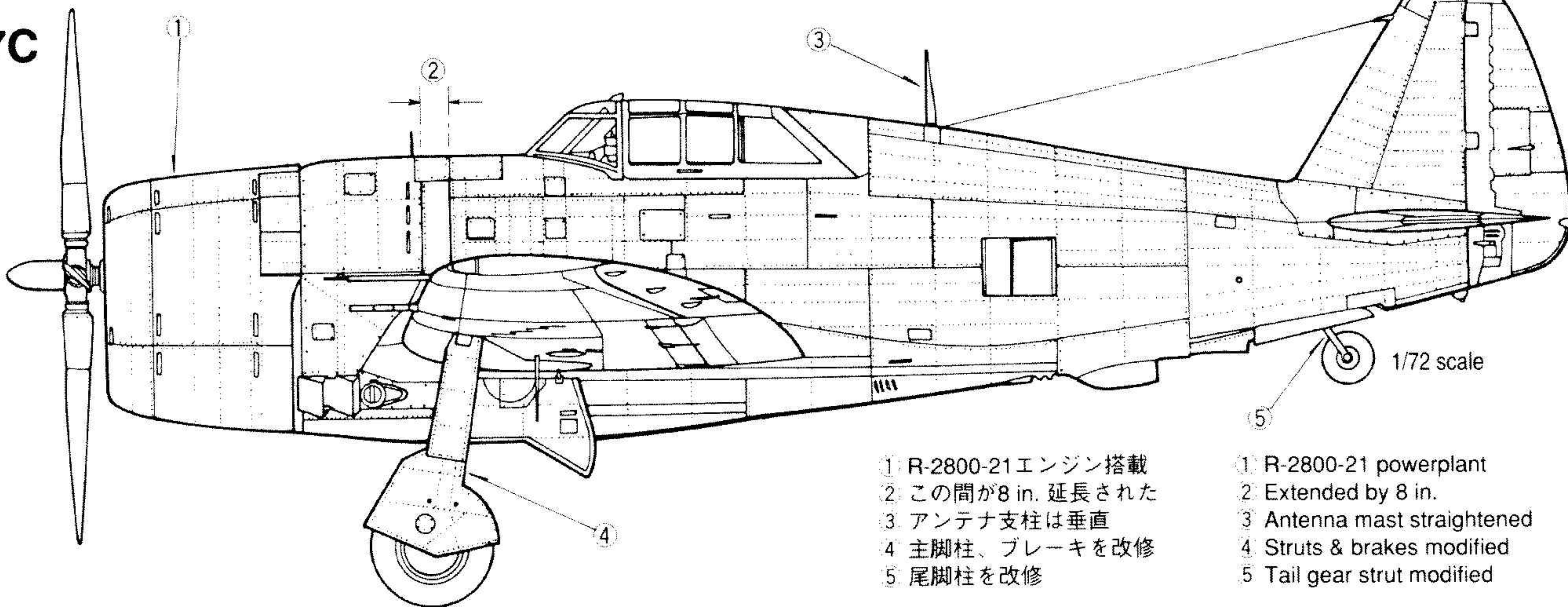
The B-model was the first production version, the initial example being completed in December of 1941. Powered by an R-2800-21, the plane's nose was 42.9cm shorter than the C and D-models, making it 10.824m (35 ft., 4-3/16 in.) long. The forward-slanting antenna mast was the other major difference. Serial nos. were 41-5895 through 41-6065, for a total production run of 171 aircraft.

●P-47C

The engine firewall of the P-47B was moved forward by 8 inches pushing the LOA of the P-47C to 36 ft. 1-3/16in (11.010m). In addition, the antenna mast was straightened and minor modifications were made to the gear, brakes, supercharger, electrical system and other parts of the aircraft. Sub-types included the C-RE (S/N 41-6067 to 41-6123; 57 built), C-1-RE (S/N 41-6066, 41-6124 to 41-6177; 55 built), C-2-RE (S/N 41-6178 to 41-6305; 128 built), and C-5-RE (S/N 41-6306 to 41-6667; 362 built).

●P-47D

Modifications to the cowl flaps, armor, oxygen system, instrument panel, exhaust ducts and other features of the C-model created the P-47D, by far the definitive version of the fighter. Of the 15,683 Thunderbolts produced, 12,609 were Ds. Over 20 sub-types saw numerous variations. The first Evansville-built Ds were virtually unchanged from the B-model, and the P-47D-RE was identical to the P-47C-2-RE, making the P-47D-1-RE the first "real" D. The RE and RA codes added to the end of the model designation signify Farmingdale and Evansville-built planes, respectively. Details of the various D-model sub-types and production numbers are described below.



- 1 R-2800-21エンジン搭載
- 2 この間が8 in. 延長された
- 3 アンテナ支柱は垂直
- 4 主脚柱、ブレーキを改修
- 5 尾脚柱を改修

- 1 R-2800-21 powerplant
- 2 Extended by 8 in.
- 3 Antenna mast straightened
- 4 Struts & brakes modified
- 5 Tail gear strut modified

●D

Essentially a manufacturing sample produced at Evansville. Though equipped with the R-2800-21 and the new antenna mast, other features were identical to the P-47B. S/N 42-22250 to 42-22253; just 4 built.

●D-RE

Unchanged from the Evansville-produced C-2. S/N 42-22254 to 42-22363; 110 built.

●D-1-RE

The first true new D-model. Powered by the R-2800-21. S/N 42-7853 to 42-7957; 105 built.

●D-2-RE

The only modification from the D-1 was the removal of the turbo shroud. S/N 42-7958 to 42-8402; 445 built.

●D-2-RA

Evansville-produced D-2. S/N 42-22364 to 42-22563; 200 built.

●D-3-RA

Slight modifications to the fuel and oxygen systems of the D-2-RA. S/N 42-22564 to 42-22663; 100 built.

●D-4-RA

Water injection added to D-3-RA. S/N 42-22664 to 42-22863; 200 built.

P-47D-1-RE

機生産。

●D-3-RA

D-2-RAの酸素、燃料システムを改修した型。S/N 42-22564～42-22663までの計100機生産。

●D-4-RA

D-3-RAに水噴射装置を追加した型。S/N 42-22664～42-22863までの計200機生産。

●D-5-RE

D-2の排気タービン過給器をG.E.C-21タイプに更新し、酸素、燃料システムを改良、エンジン水噴射装置導入に備えて、水ポンプを取り付けた。その他、胴体下面に増槽、爆弾懸吊具を取付可能にしたことも目立った改修箇所。S/N 42-8403～42-8702までの計300機生産。

●D-6-RE

D-5-REの電気システムを更新した型。S/N 42-74615～42-74964までの計350機生産。

●D-10-RE

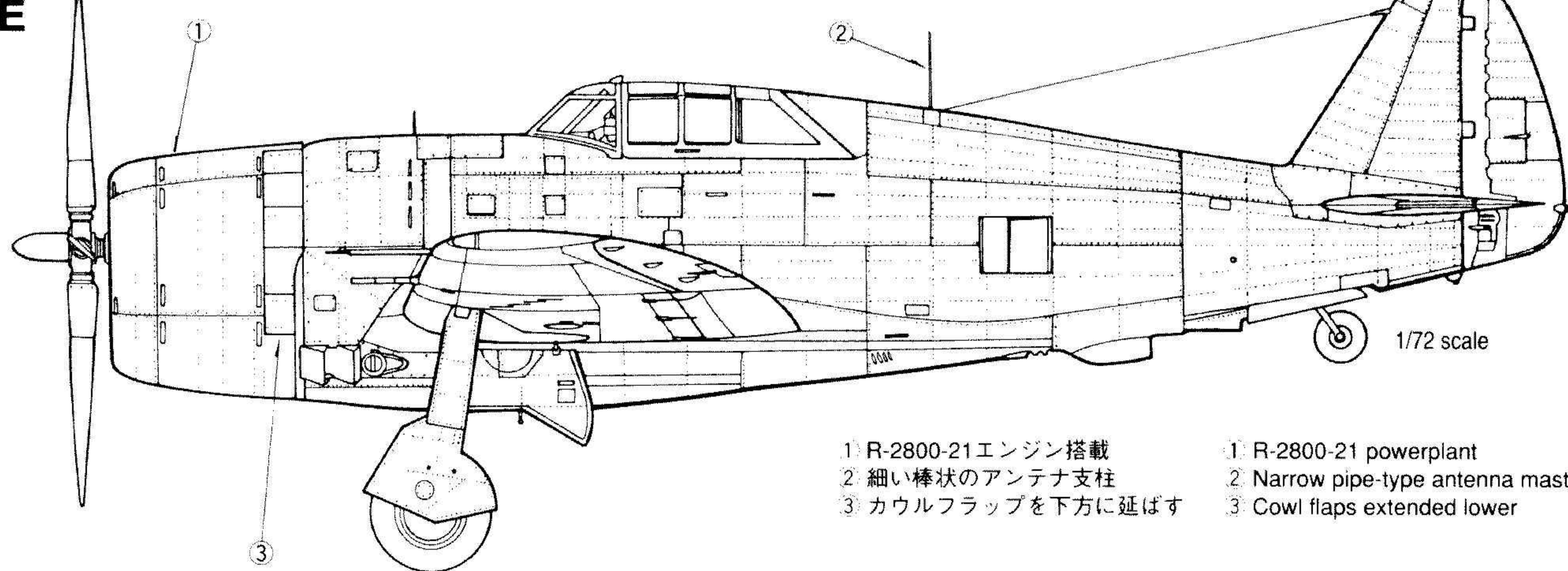
エンジンを水噴射装置付きのR-2800-63に換装し、排気タービン過給器もG.E.C-23に更新された。その他、ターボ冷却装置、油圧システム、油圧フラップ、機銃弾丸装填システムにも改良が加えられている。S/N 42-74965～42-75214までの計250機生産。

●D-11-RE

D-10の水噴射装置操作を、スロットル・レバーと連動する自動式に変更した型。S/N 42-75215～42-75614までの計400機生産。

●D-11-RA

エバンズビル工場製のD-11。ガン・カメラのオーバー・ラン



- | | |
|-------------------|---------------------------------|
| ① R-2800-21エンジン搭載 | ① R-2800-21 powerplant |
| ② 細い棒状のアンテナ支柱 | ② Narrow pipe-type antenna mast |
| ③ カウルフラップを下方に延ばす | ③ Cowl flaps extended lower |

を制御可能にした。S/N 42-22864～42-23113までの計250機生産。

●D-15-RE

D-11の主翼下面にパイロンを取り付け、爆弾、増槽の懸吊を可能にした。最初の“ヤーボ”（戦闘爆撃機）ともいうべき型。このパイロンは、D-1～D-11各型の一部にもレトロ・フィットされている。その他燃料システム、キャノピー（投棄可能となる）にも改良が加えられた。S/N 42-75615～42-75864、42-76119～42-76364までの計496機生産。

●D-15-RA

エバンズビル工場製のD-15。S/N 42-23143～42-23299までの計157機生産。うち2機がのちにXP-47Hに改造された。

●D-16-RE

D-15に、100/150グレードの燃料が使えるよう、システム変更した型。S/N 42-75865～42-76118までの計254機生産。

●D-16-RA

エバンズビル工場製のD-16。S/N 42-23114～42-23142までの計29機生産。

●D-20-RE

R-2800-63エンジンと同規格だが、G.E製点火装置を適用した点が異なるR-2800-59エンジンを搭載した型。その他、尾脚柱の延長、主翼パイロン、無線器、水噴射装置、ヒーティング・システムなどにも改良が加えられた。S/N 42-76365～42-76614、42-25274～42-25322までの計300機生産。

●D-20-RA

エバンズビル工場製のD-20。S/N 42-25254～43-25440までの計187機生産。

●D-21-RE

D-20の水噴射装置の手動操作を、スロットル・レバーのボタン

P-47D-22-RE

●D-5-RE

The D-2's exhaust turbocharger was replaced with the GE C-21, and modifications were made to the oxygen system, fuel system. A water pump was added as part of the new water injection system. A bomb/drop tank rack was added under the fuselage. S/N 42-8403 to 42-8702; 300 built.

●D-6-RE

Modifications made to the electrical system of the D-5-RE. S/N 42-74615 to 42-74964; 350 built.

●D-10-RE

Engine changed to R-2800-63, with built-in water injection system. Turbocharger changed to GE C-23. Modifications made to turbo cooler, hydraulic system, flaps and gun feed mechanism as well. S/N 42-74965 to 42-75214; 250 built.

●D-11-RE

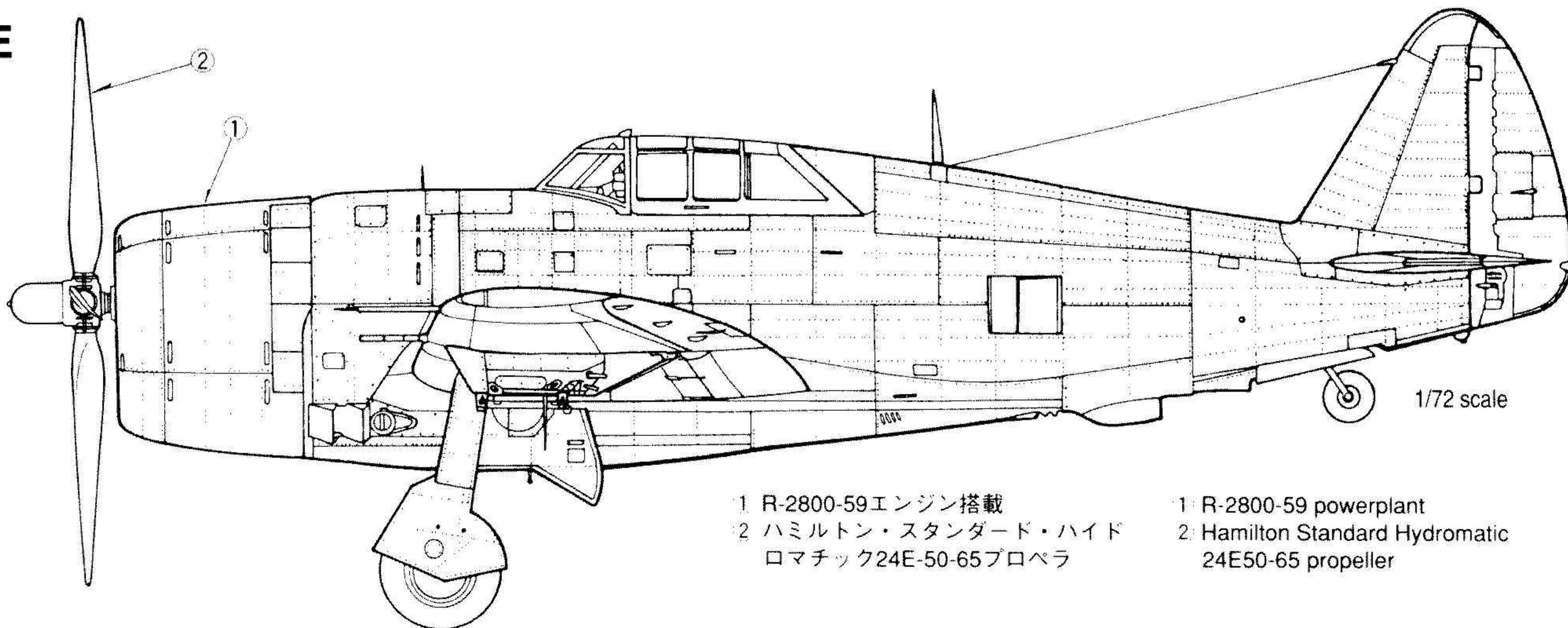
The D-10 was modified for automatic activation of the water injection system via the throttle lever. S/N 42-75215 to 42-75614; 400 built

●D-11-RA

The Evansville version of the D-11. Gun camera overrun was also made adjustable. S/N 42-22864 to 42-23113; 250 built

●D-15-RE

With bomb/drop tanks added beneath the wings, this was the first attack version of the Thunderbolt. Pylons were also retrofit to D-1 to D-11s. Modifications to the fuel system and canopy (made jettisonable in an emergency) were also implemented. S/N 42-75615 to



- | | |
|--------------------------------------|---|
| ① R-2800-59エンジン搭載 | ① R-2800-59 powerplant |
| ② ハミルトン・スタンダード・ハイドロマチック24E-50-65プロペラ | ② Hamilton Standard Hydromatic 24E50-65 propeller |

42-75864; 496 built.

●D-15-RA

The Evansville version of the D-15. S/N 42-23143 to 42-23299; 157 built. Two of these aircraft were later converted to XP-47Hs.

●D-16-RE

Modification to allow the D-15 to use 100/150 grade fuel. S/N 42-75865 to 42-76118; 254 built.

●D-16-RA

Evansville version of the same. S/N 42-23114 to 42-23142; 29 built.

●D-20-RE

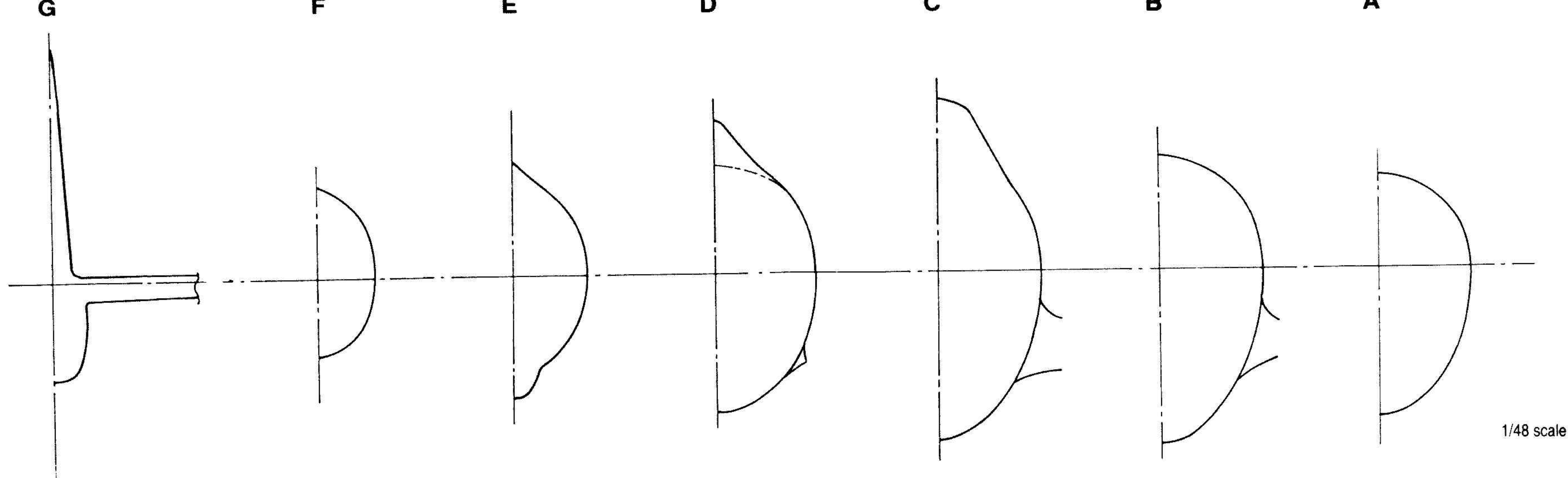
Powered by an R-2800-59, an engine identical to the R-2800-63 except for the GE-built ignition system. In addition, the tail gear strut was lengthened and modifications were made to the pylons, radios, water injection system and heater. S/N 42-76365 to 42-76614 and 42-25274 to 42-25322; 300 built.

●D-20-RA

Evansville version of the same. S/N 42-25254 to 43-25440; 187 built.

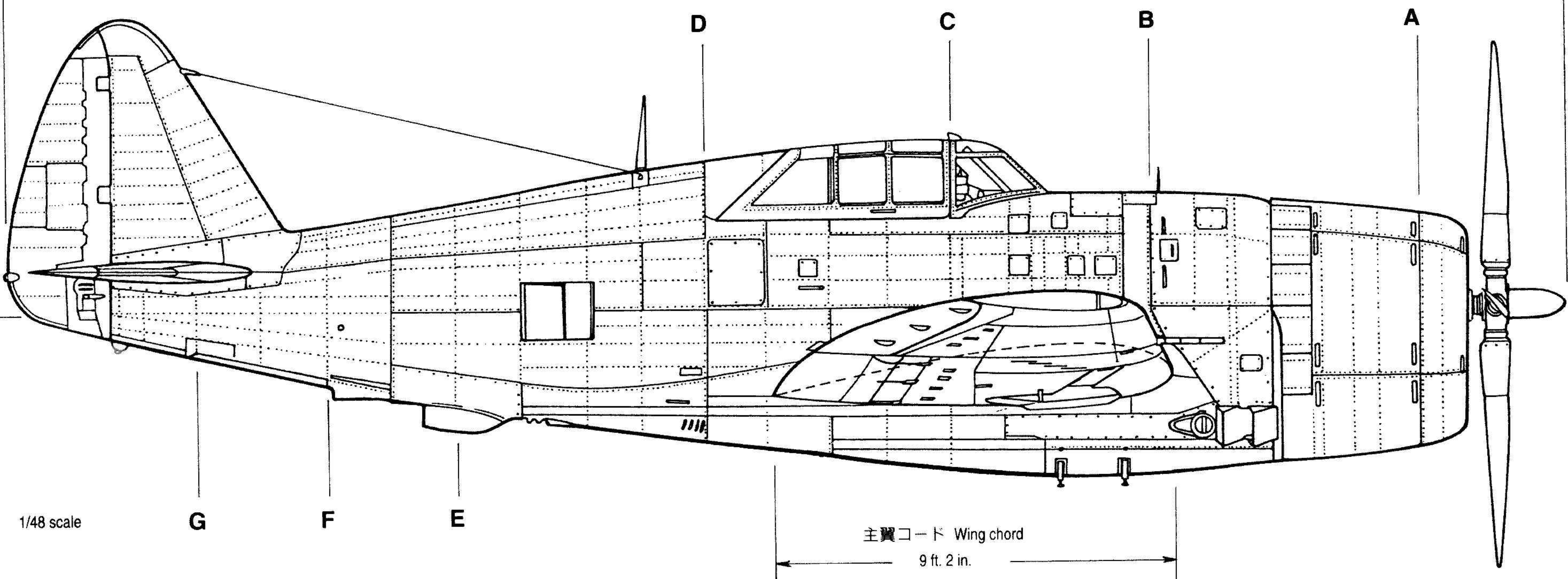
●D-21-RE

The D-20 water injection system was modified to allow activation via the



36 ft. 1-3/4 in.

1/48 scale



主翼コード Wing chord

9 ft. 2 in.

1/48 scale

スイッチで行うようにした型。S/N 42-25323~42-25538までの計216機生産。

●D-21-RA

エバンスビル工場製のD-21。S/N 43-25441~43-25664までの計224機生産。

●D-22-RE

D-21のプロペラをハミルトン・スタンダード・ハイドロマチック24E-50-65に換装し、排気タービンをG.E. A-23に更新した。ファームングデール工場最後のレイザーバック型。S/N 42-25539~42-26388までの計850機生産。

●D-23-RA

D-21のプロペラを、同じカーチスエレクトリック

ク製だが、ブレード幅が広く、直径も少し大きいC542Sに換装した型。S/N 42-27559以降は気化器ヒータリング装置を撤去した。最後のレイザーバック型でもある。S/N 43-25665~43-25753、42-27389~42-28188までの計889機生産。

●D-25-RE

D-23までのキャノピーを水滴状型（電動開閉式）に改め、それにあわせて胴体後部を再設計した、大規模改修型。いわゆる“バブル・トップ”型の最初の生産型である。プロペラはハミルトン・スタンダード・ハイドロマチック25E-50。コクピット内レイアウトも変更され、胴体後部に酸素ボトル2本を追加、燃料タンク、水タン

●D-21-RA

Evansville version of the same. S/N 42-25254 to 43-25440; 187 built.

●D-22-RE

The D-21's prop was replaced with a Hamilton Standard Hydromatic 24E50-65, and the turbocharger with a GE A-23. The last razorback-type to come out of Farmingdale. S/N 42-25539 to 32-26388; 850 built.

●D-23-RA

The D-21's prop was replaced with the Curtiss Electric C542S, a shorter but wider-bladed model than the previous Curtiss propeller. Carburetor heater elimi-

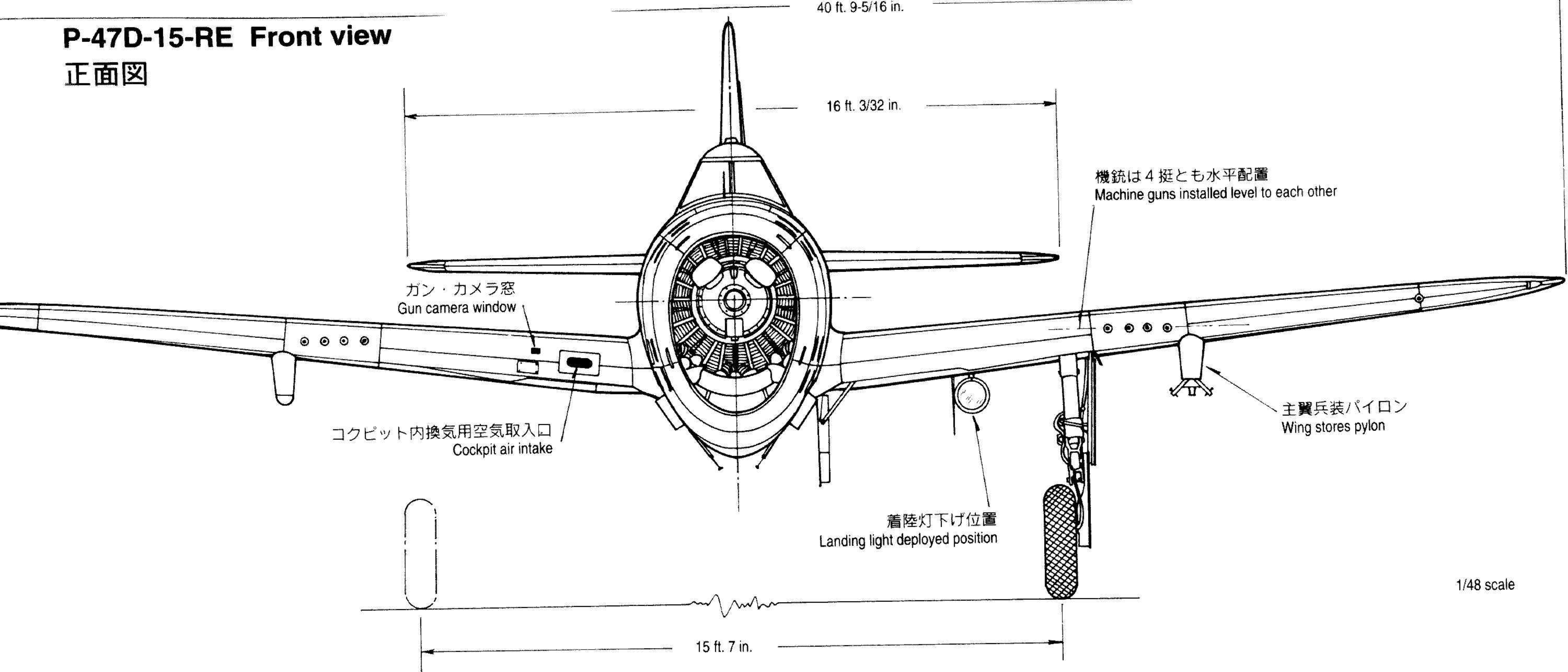
nated starting with S/N 42-27559. The final razorback. S/N 43-25665 to 43-25753 and 42-27389 to 42-28188; 889 built.

●D-25-RE

The canopy was converted to the improved-visibility "bubble" type (power open/close) and the entire rear-half of the fuselage was redesigned to accommodate this change. In addition, the propeller was changed to the Hamilton Standard 25E-50. Other changes included modifications to the cockpit layout, the addition of two oxygen bottles in the back half of the fuselage, and the boosting of fuel and water tank capacity. S/N 42-26389 to 43-26773; 385 built.

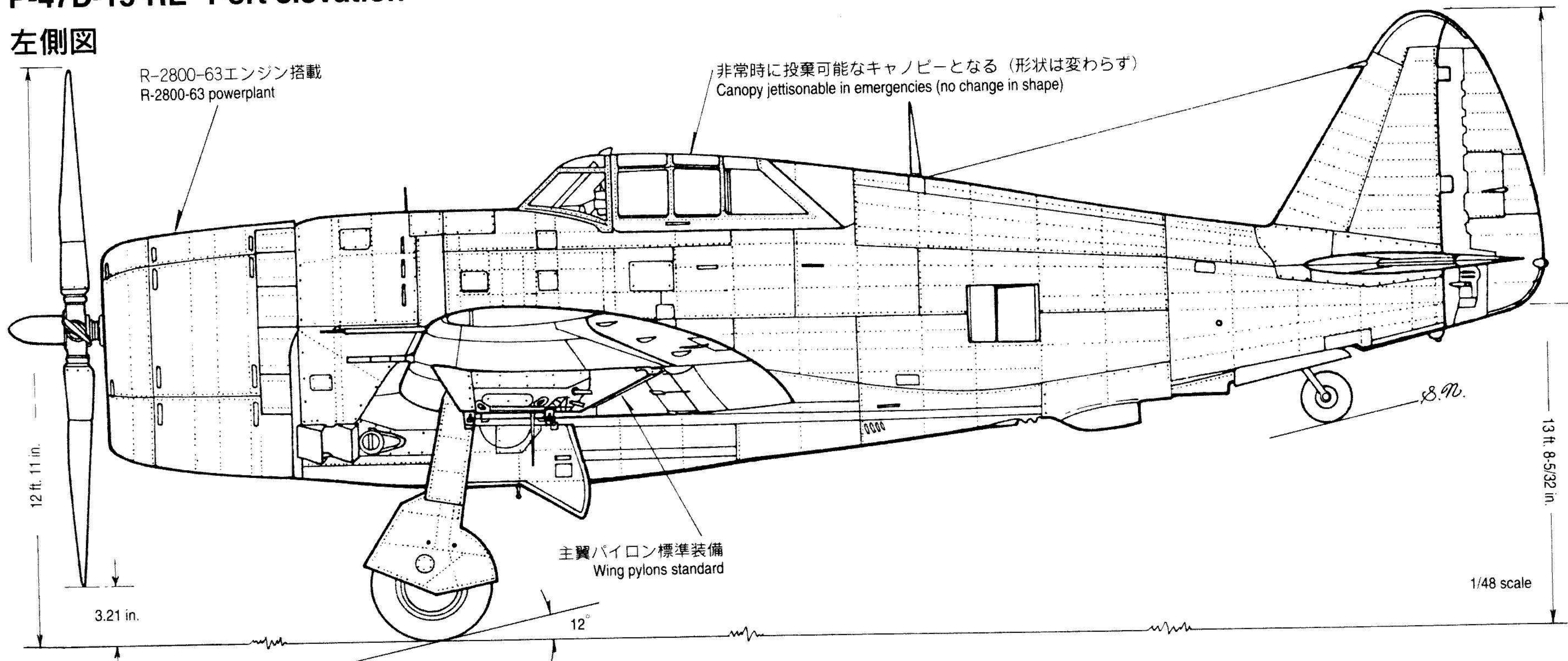
P-47D-15-RE Front view

正面図



P-47D-15-RE Port elevation

左側図

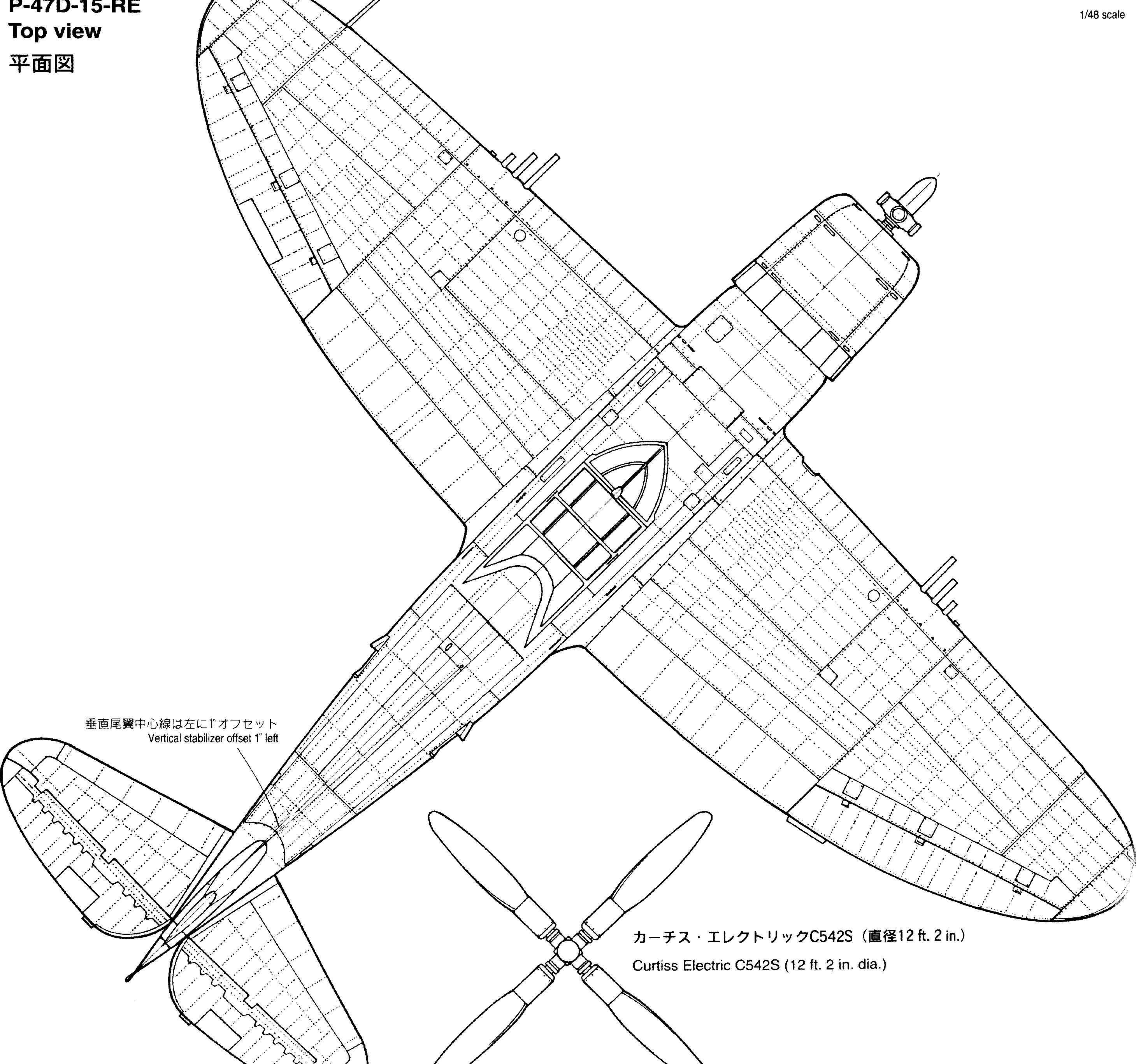


ク容量を増すなどの改修も施されている。S/N 場製最初のバブル・トップ型。S/N 42-28189～ ●D-26-RA

●D-27-RE

Modifications made to the D-25's water injection sys-

F-47D-15-RE
Top view
平面図

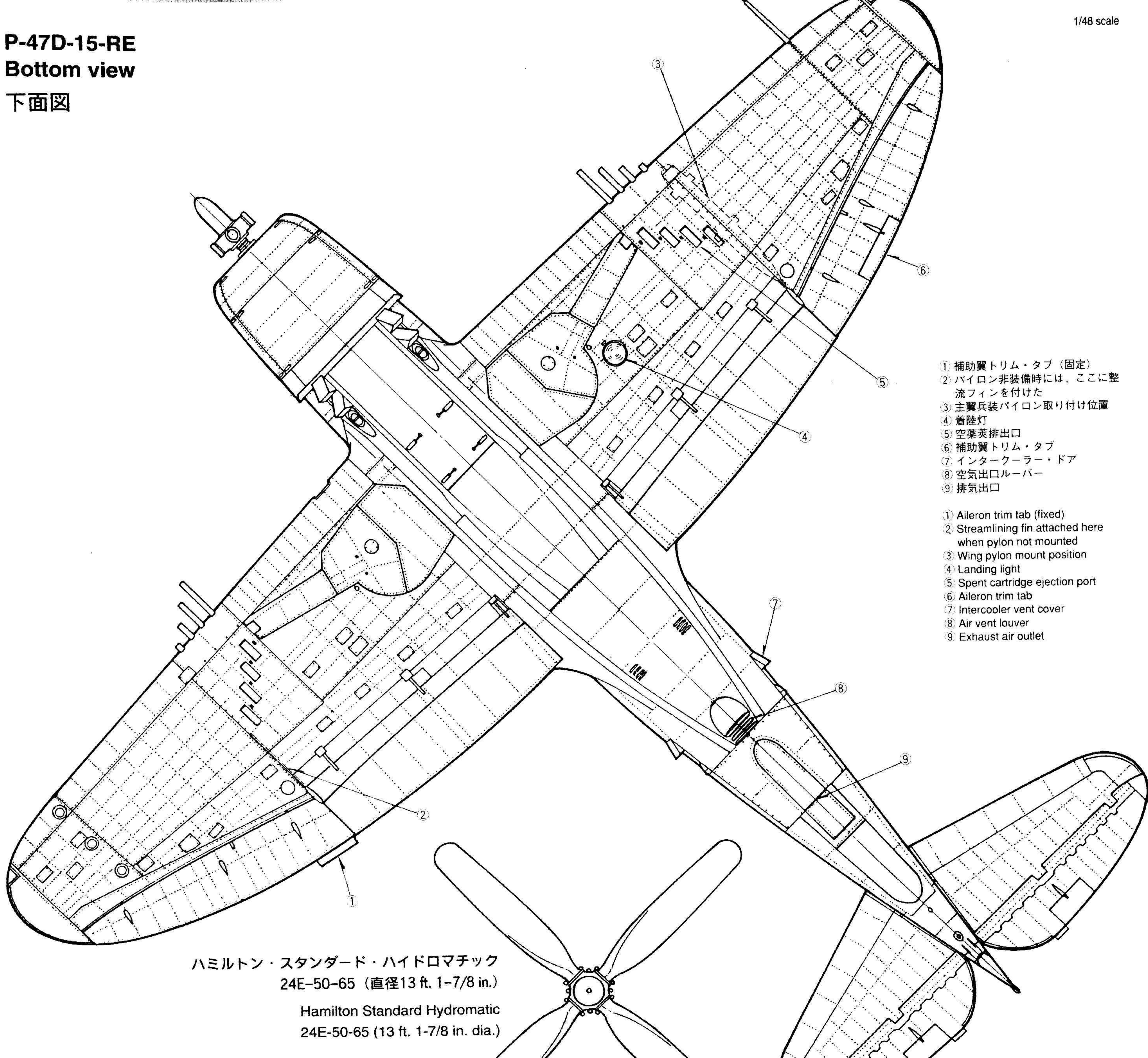


垂直尾翼中心線は左に1°オフセット
Vertical stabilizer offset 1° left

カーチス・エレクトリックC542S (直径12 ft. 2 in.)
Curtiss Electric C542S (12 ft. 2 in. dia.)

P-47D-15-RE
Bottom view

下面図



- ① 補助翼トリム・タブ (固定)
- ② パイロン非装備時には、ここに整流フィンを付けた
- ③ 主翼兵装パイロン取り付け位置
- ④ 着陸灯
- ⑤ 空薬莢排出口
- ⑥ 補助翼トリム・タブ
- ⑦ インタークーラー・ドア
- ⑧ 空気出口ルーバー
- ⑨ 排気出口

- ① Aileron trim tab (fixed)
- ② Streamlining fin attached here when pylon not mounted
- ③ Wing pylon mount position
- ④ Landing light
- ⑤ Spent cartridge ejection port
- ⑥ Aileron trim tab
- ⑦ Intercooler vent cover
- ⑧ Air vent louver
- ⑨ Exhaust air outlet

ハミルトン・スタンダード・ハイドロマチック
 24E-50-65 (直径13 ft. 1-7/8 in.)

Hamilton Standard Hydromatic
 24E-50-65 (13 ft. 1-7/8 in. dia.)

計615機生産。

●D-28-RE

D-27のプロペラをカーチス・エレクトリックC542S-A114、又はC642Sに換装し、コクピット内部、無線器などに改良を加えた型。S/N 44-19558~44-20307までの計750機生産。

●D-28-RA

エバンズビル工場製のD-28。S/N 42-28439~42-29466までの計1,028機生産。

●D-30-RE

D-28の主翼下面にエア・ブレーキを追加し、計器板、キャノピー、油圧装置、パイロン、ガン・カメラなどに改良を加えた型。S/N 44-20308~44-21107までの計800機生産。

●D-30-RA

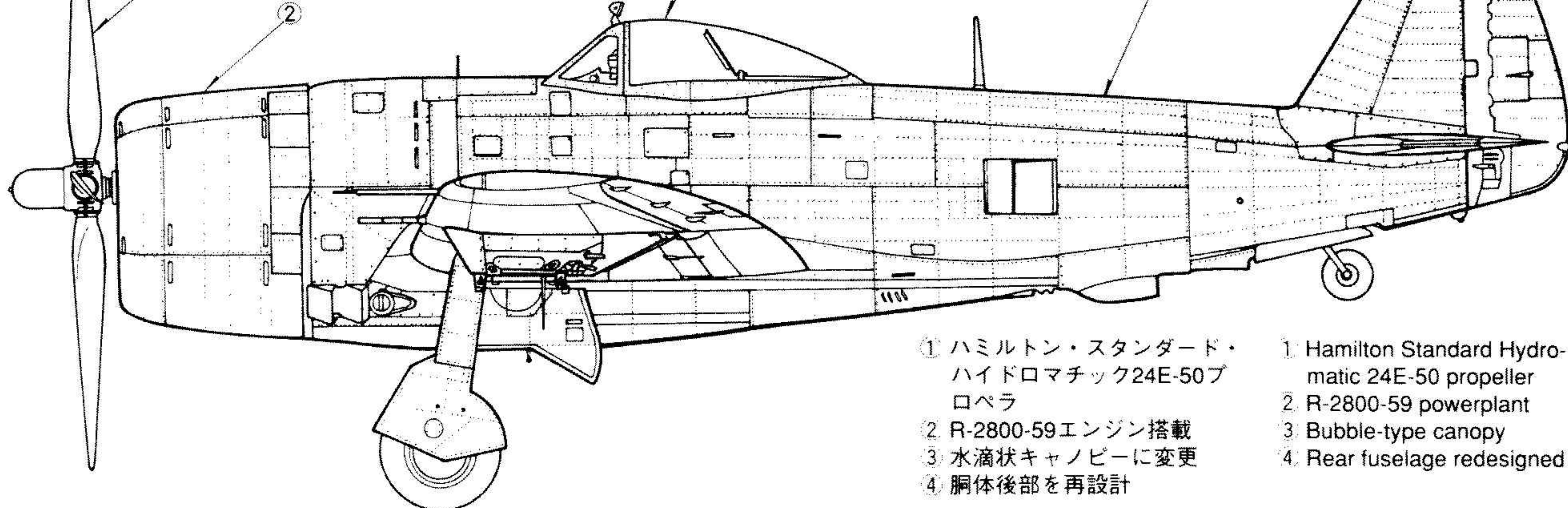
エバンズビル工場製のD-30。途中から、方向安定改善のために、胴体後部上面にドーサル・フィンが追加され、D-30-REにも現地改修によりレトロ・フィットされた。S/N 44-32668~44-33867、44-89684~44-90283までの計1,800機生産。

●D-40-RA

Dシリーズ最後のサブ・タイプ。D-30と基本的に変わらないが、ドーサル・フィンは生産ラインにて規格装備し、照準器を新型のジャイロ式K-14に更新していた。S/N 44-90284~44-90483、45-49090~45-49554までの計665機生産。

●P-47Mシリーズ

ドイツのV-1号飛行爆弾を迎撃するため、D-27~30をベースに、R-2800-57エンジン（水噴射時2,800hp）を搭載して、速度、上昇性能の向上を図った純戦闘機型。最高速度は、高度9,760mにて766km/hという素晴らしいものだったが、唯一の配備先である56FGに引き渡されたのが1945年に入ってからとなり、高性能を実証するチャンスはほとんどなくなっていた。



- ① ハミルトン・スタンダード・ハイドロマチック24E-50プロペラ
 - ② R-2800-59エンジン搭載
 - ③ 水滴状キャノピーに変更
 - ④ 胴体後部を再設計
- 1 Hamilton Standard Hydro-matic 24E-50 propeller
 - 2 R-2800-59 powerplant
 - 3 Bubble-type canopy
 - 4 Rear fuselage redesigned

ヨーロッパ戦の終結により、生産型P-47M-1が130機（44-21108~44-21237）つくられたのみに終わった。

●P-47Nシリーズ

太平洋戦域に配備する対日戦専用型として開発された長距離戦闘機型。エンジンはP-47Mと同じR-2800-57で、胴体も基本的にはDシリーズと同じだった。最大の相違は主翼で、主脚収納部周囲に片翼4個ずつの防弾燃料タンク4個を追加し、全幅を増やして平面形も新しくした。主脚トレッドは広くなり、タイヤ厚も増して、コクピットをはじめ内部艙装にも相当の変更が加えられて、面目を一新している。燃料容量は最大1,256gal.（機内556gal.増槽700gal.）になり、航続性能も最大2,000mile（3,220km）に伸び、高度9,760mにて757km/hの快速とあわせ、あらゆる日本戦闘機を圧倒できる性能を誇った。

しかし、最初の装備部隊は7AF隷下の318thFGが実戦に参加し始め

たのが1945年晩春であり、本格的な戦闘を交えるまえに終戦を迎え、高性能を示すまでには至らなかった。Nシリーズは以下に示すサブ・タイプがあり、戦争の終結により、発注数は大幅に削られたが、それでも戦後にかけて計1,816機もつくられた。戦後は、P-51とともに州航空隊に多く配備された。

●N-1-RE

Nシリーズ最初のサブ・タイプ。プロペラはカーチス・エレクトリックC642S-B40。S/N 44-87784~44-88333までの計550機生産。

●N-5-RE

N-1の無線器を更新し、ゼロ・レール式ロケット・ランチャー、AN/AP-13後方警戒レーダー、G.E. C-1オートパイロット、カタパルト発進用装備、G.E.エンジン点火装置、ホーミング・レーダーなどを追加した型。S/N 44-88334~44-88883までの計550機生産。

P-47D-30-RE

●D-28-RE

Modifications to the D-27 included replacing the propeller with the Curtiss Electric C542S-A114 or C642S as well as changes to the cockpit and radios. S/N 44-19558 to 44-20307; 750 built.

●D-28-RA

Evansville version of the same. S/N 42-28439 to 42-29466; 1,028 built.

●D-30-RE

Dive brakes were added to the wings of the D-28. Minor changes also made to instrument panel, canopy, hydraulic system, pylons and gun camera. S/N 44-20308 to 44-21107; 800 built.

●D-30-RA

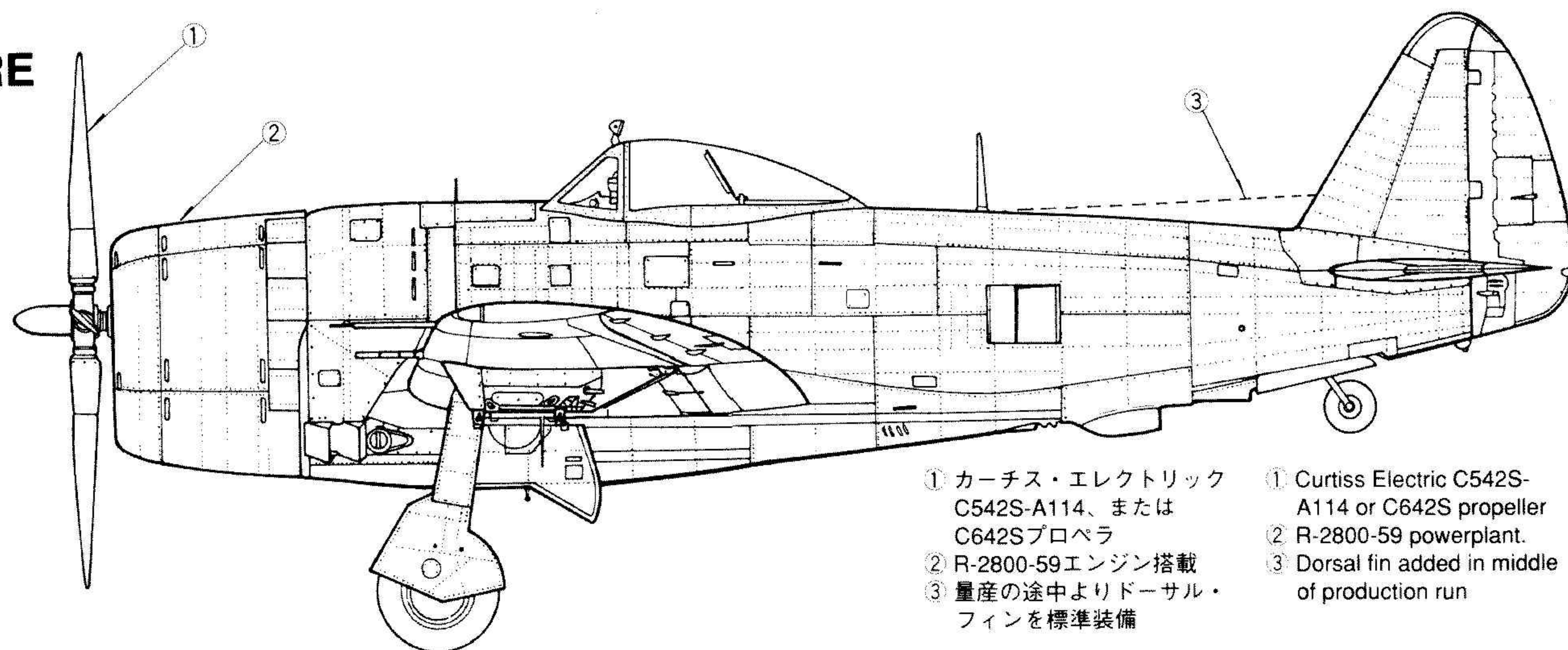
The Evansville version of the same. Dorsal fin added to rear of fuselage during production run. Many Farmingdale D-30s had the fin added in the field. S/N 44-32668 to 44-33867 and 44-89684 to 44-90283; 1,800 built.

●D-40-RA

The final D-series sub-type. Essentially unchanged from the D-30, though the dorsal fin became standard and the gunsight was upgraded to the gyroscopic K-14. S/N 44-90284 to 44-90483 and 45-49090 to 45-49554; 665 built.

●P-47M Series

To address the threat posed by Germany's V-1, a straight fighter version of the Thunderbolt based on the D-27 to D-30 was developed. Powered by the R-2800-57 (2,800hp with water injection), this model could reach 766km/h at 9,760m. A few examples reached the 56th FG in early 1945, but the fighter had little opportu-



- ① カーチス・エレクトリックC542S-A114、またはC642Sプロペラ
 - ② R-2800-59エンジン搭載
 - ③ 量産の途中よりドーサル・フィンを標準装備
- ① Curtiss Electric C542S-A114 or C642S propeller
 - ② R-2800-59 powerplant.
 - ③ Dorsal fin added in middle of production run

nity at this late stage in the war to demonstrate its outstanding performance. S/N 44-21108 to 44-21237; 130 built.

●P-47N Series

A long-range version of the Thunderbolt designed specifically for use in the Pacific theater against Japan. Powered by the same R-2800-57 as the P-47M, the fuselage was essentially unchanged from the D-series. Nevertheless, the wing was completely redesigned, lengthening it by 18 in., adding four bulletproof fuel tanks to each side, and altering the shape of the wingtips from the previous characteristic ellipse. Other modifications included bigger and heavier tires along with changes to the cockpit configuration. Able to carry 1,256 gallons of fuel (556 on-board, 700 in drop tanks), this "Jug" could travel 2,000 miles (3,220km) while reaching

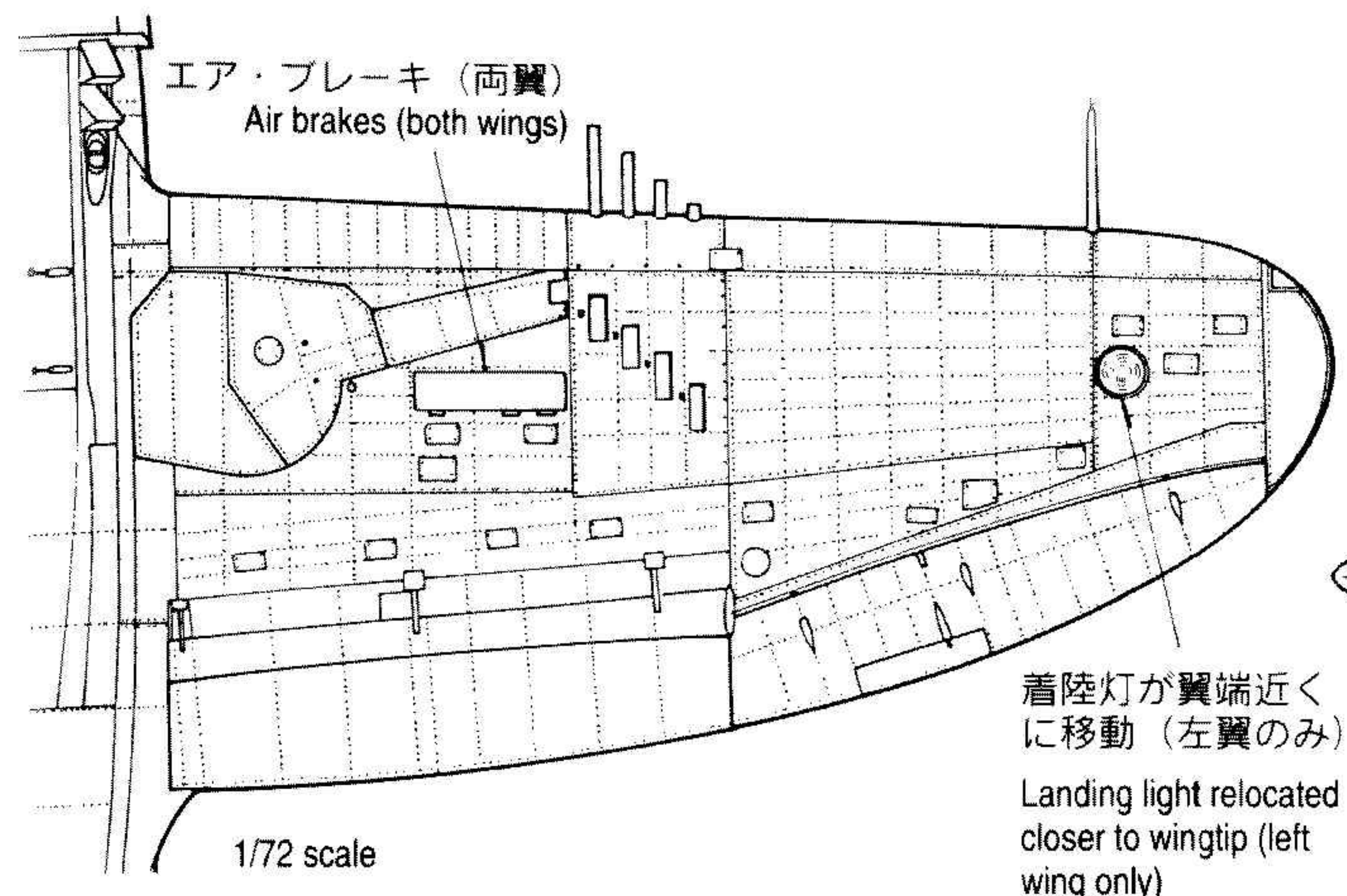
757km/h at 9,760m -- performance well beyond anything possessed by Japan at the time. Nevertheless, though some Ns were placed with the 318th FG of the 7th Air Force in spring of 1945, they had little opportunity to demonstrate their prowess before Japan's surrender. Orders for the new version were cut drastically with the war's end, but 1,816 examples in six sub-types were completed. Like the P-51, most served in stateside Air National Guard units. Sub-types were as follows:

●N-1-RE

The first production N-model. Propeller was the Curtiss Electric C642S-B40. S/N 44-87784 to 44-88333; 550 built.

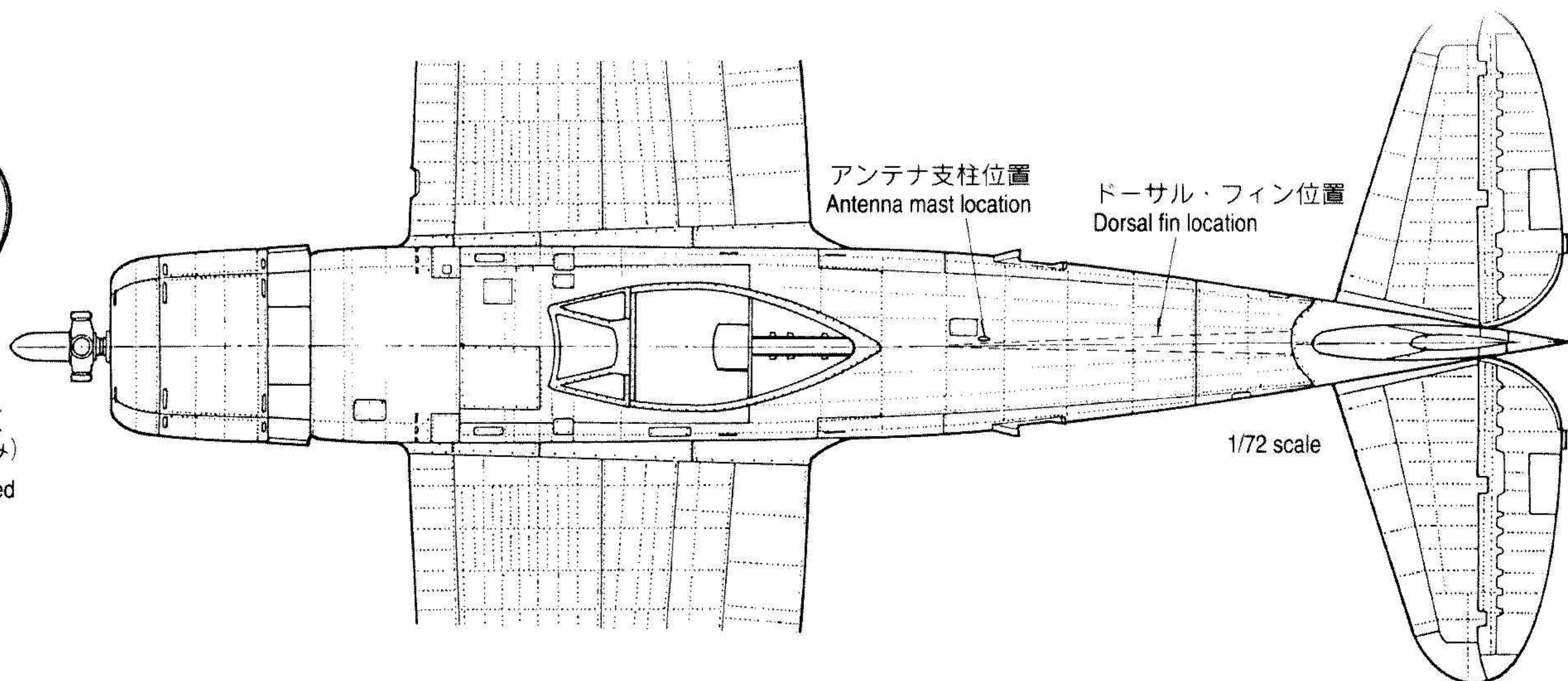
P-47D-30-RE wing underside

主翼下面図



P-47D-30-RE top view

胴体上面図



●N-15-RE

N-5のエンジンを新型R-2800-73 (2,800hp) に換装し、爆弾架をS-1からB-10タイプに更新するなどした型。S/N 44-88884~44-89083までの計200機生産。

●N-20-RE

R-2800-77エンジンも搭載可能とし、無線器、燃料システムなどに変更を加えた型。S/N 44-89084~44-89283までの計200機生産。

●N-20-RA

エバンスビル工場製唯一のN型サブ・タイプ。N-20-REのコクピット内部に小改良を加えた型。S/N 45-49975~45-50123までの計149機生産。

●N-25-RE

Nシリーズ最後、かつP-47最後の量産型サブ・タイプ。エンジンはR-2800-73、-77、-81のいずれかを搭載し、N-20のエンジン制御装置、排気タービン過給器、コクピット内部、エルロン、フラップなどに改良を加えた型。S/N 44-89284~44-89450までの計167機生産。

P-47には他に試作型のXP-47E、XP-47F、XP-47H、XP-47J、XP-47K、XP-47L、派生型のXP-72があるが、今回は説明を割愛する。その他、P-47の生産はプロペラの供給元でもあるカーチス社バッファロー工場においても行われ、これらはGシリーズと命名された。サブ・タイプとして、P-47C-REに相当するG-CUが20機、C-1-REに相当するG-1-CUが40機、D-1-REに相当するG-5-CUが60機、D-5-REに相当するG-10-CUが80機、D-10-REに相当するG-15-CUが154機、計354機つくられた。

●N-5-RE

Numerous modifications included new radio gear, "zero rail" rocket launchers, AN/AP-13 rear warning radar, GE C-1 autopilot, catapult launching hardware, a GE engine ignition system and homing radar. S/N 44-88334 to 44-88883; 550 built.

●N-15-RE

Major modifications over the N-5 included the new R-2800-73 engine (2,800hp) and the installation of B-10 bomb racks. S/N 44-88884 to 44-89083; 200 built.

●N-20-RE

Powered by the R-2800-77, radio gear and the fuel system were also modified. S/N 44-89084 to 44-89283; 200 built.

●N-20-RA

The only Evansville-produced version of the N-series. Minor modifications were made to the cockpit of the N-20-RE. S/N 45-49975 to 45-50123; 149 built.

●N-25-RE

The final sub-type of the N-series, and of the entire Thunderbolt family. Engines included the R-2800-73, -77 and -81. Modifications were made to the engine mounting mechanism, turbocharger, cockpit layout, ailerons, flaps, and other areas. S/N 44-89284 to 44-89450; 167 built.

In addition to these types and sub-types, various experimental versions of the Thunderbolt were tested, including the XP-47E, XP-47F, XP-47H, XP-47J, XP-47K, XP-47L and the second-generation XP-72. Further, Curtiss Electric -- known mostly for its Thunderbolt propellers and the P-40 -- also carried out some production as the P-47G series. The company built 20 P-47-G-CU (identical to the P-47C-RE), 40 G-1-CU (identical to the C-1-RE), 60 G-5-CU (identical to the D-1-RE), 80 G-10-CU (identical to the D-5-RE) and 154 G-15-CU (identical to the D-10-RE) for a total of 354 aircraft.

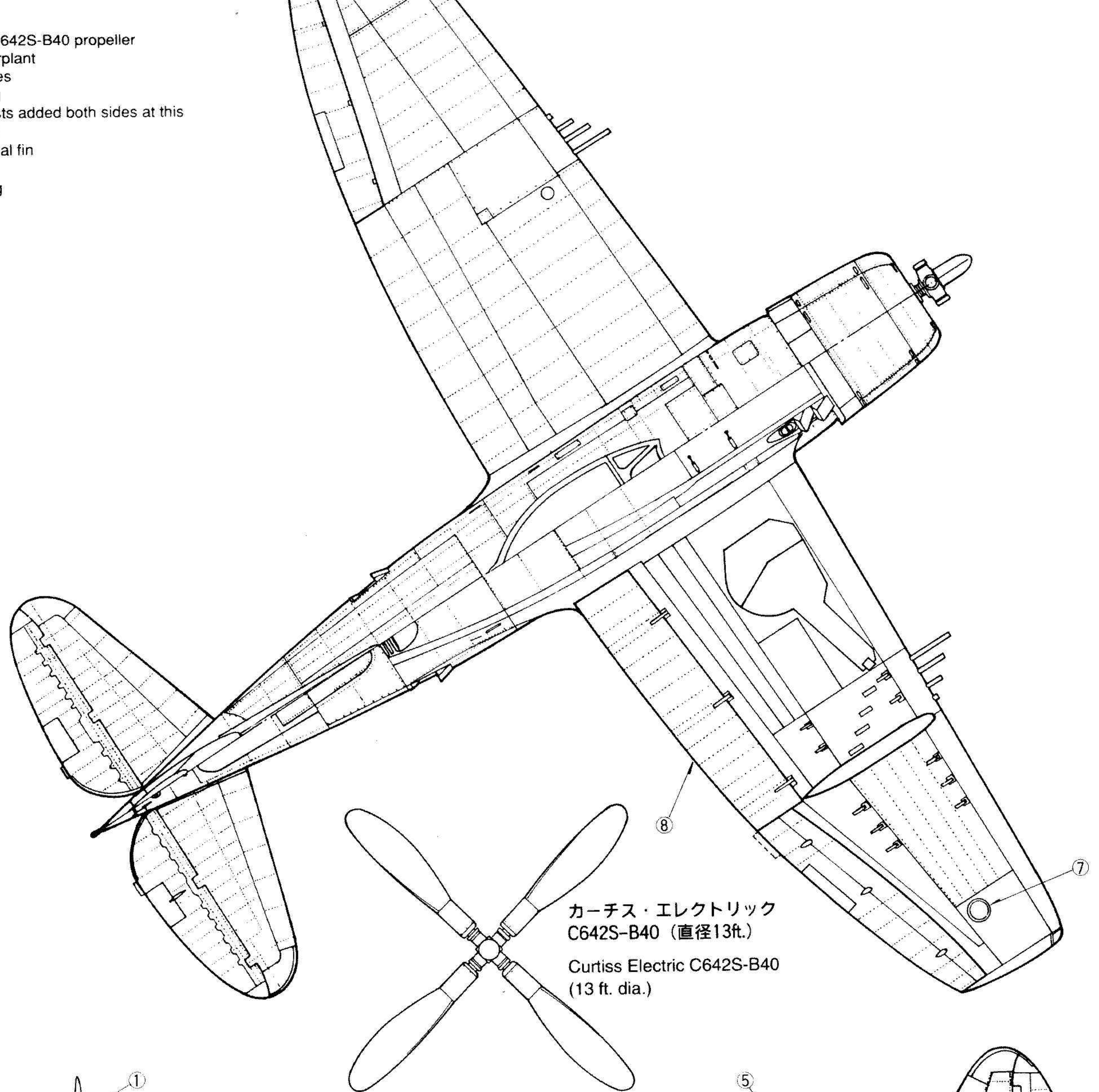
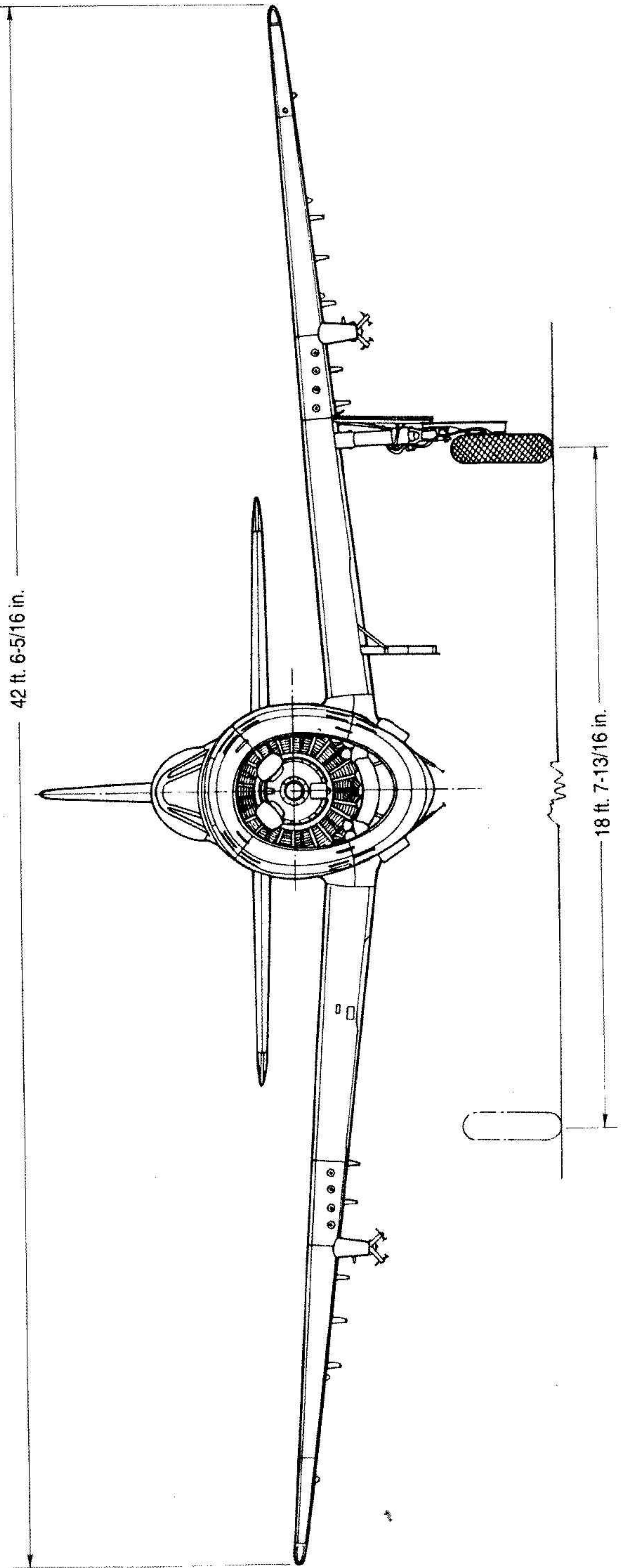
P-47 諸元 Data

型式名 Official name	全幅 (m) Wingspan (m)	全長 (m) Length (m)	全高 (m) Height (m)	主翼面積 (㎡) Wing area (m²)	自重 (kg) Weight (kg)	全備重量 (kg) Loaded weight (kg)	エンジン名称 Engine	出力 (hp) Output (hp)	プロペラ名称 Propeller	最高速度 (km/h/m) Max. speed (km/h/m)	上昇力 (m/分秒) Climb speed (m/min)	実用上昇限度 (m) Service ceiling (m)	航続距離 (km, 正規) Range (km) (official)	航続距離 (km, 最大) Range (km) (maximum)	燃料容量 (ℓ) (標準) Fuel capacity (ℓ), stan.	燃料容量 (ℓ) (最大) Fuel capacity (ℓ), max.	機関銃 Guns	搭載兵装 External stores
P-47D10~21	12.43	11.02	4.17	27.87	4,491	6,124	P & W R-2800-63/59	2,000	C542S-A6	699/9,140	840	12,800	644	1,344	1,155	2,575	M2 Browning x 6 or 8	454kg bomb x 2
P-47D26~40	12.43	11.02	4.17	27.87	5,190	6,577	P & W R-2800-59	2,000	C542S-A114	681/9,140	954	12,800	949	1,658	1,401	2,953	M2 Browning x 6 or 8	454kg bomb x 2
P-47D25/27	12.43	10.92	4.17	27.87	4,536	6,623	P & W R-2800-59	2,000	24E50-65	690/9,140	954	12,800	949	1,658	1,401	2,953	M2 Browning x 6 or 8	454kg bomb x 2 5 in. HVARx10
P-47N	12.96	11.02	4.17	29.93	4,984	6,270	R-2800-57 ~ R-2800-81	2,100	C642S-B40	751/9,750	846	13,100	1,352	3,219	2,105	4,755	M2 Browning x 6 or 8	454kg bomb x 2 5 in. HVARx10

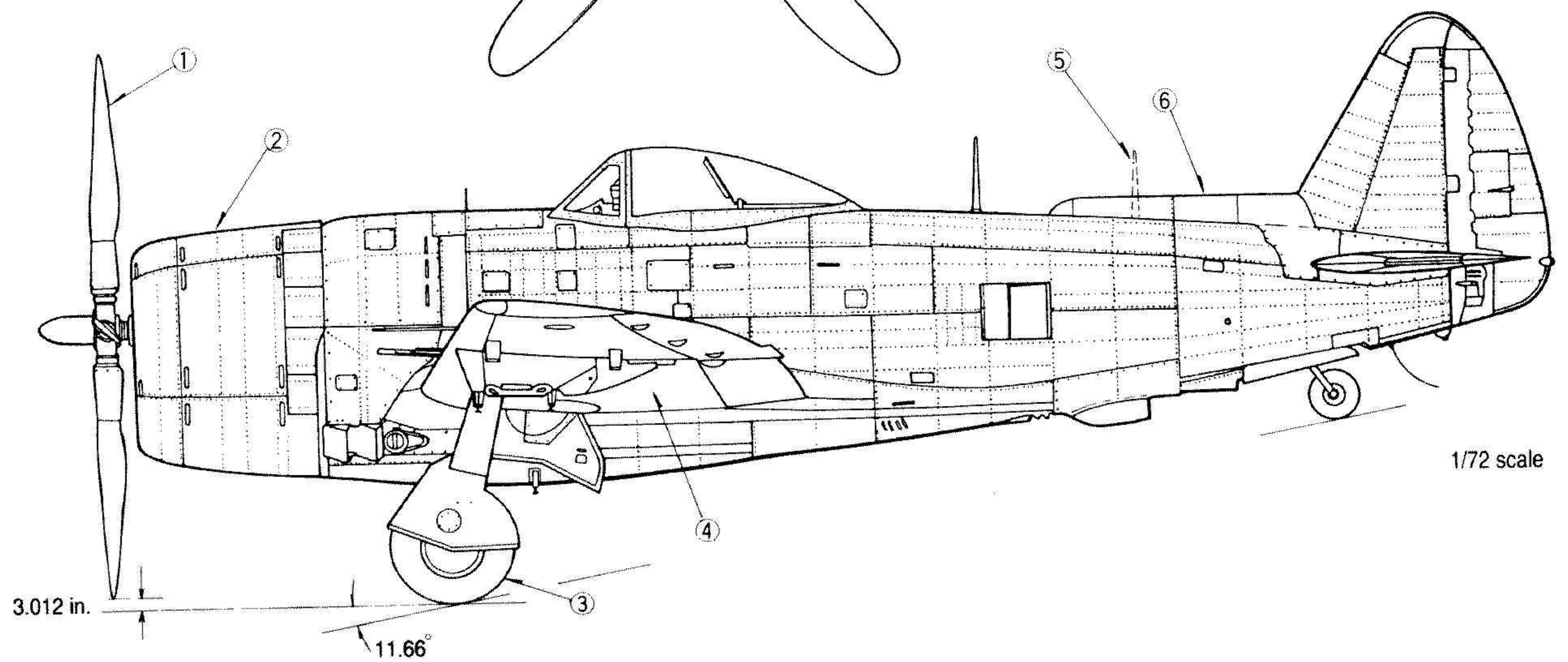
平面・下面図、正面図、左側図

- ① カーチス・エレクトリックC642S-B40プロペラ
- ② R-2800-57エンジン搭載
- ③ 34 in.×9.9 in.サイズのタイヤ
- ④ 新設計主翼
- ⑤ N-5以降はこの位置に左右2本のアンテナ支柱を追加
- ⑥ 新型ドーサル・フィン
- ⑦ 着陸灯
- ⑧ 新設計主翼

- ① Curtiss Electric C642S-B40 propeller
- ② R-2800-57 powerplant
- ③ 34 in.×9.9 in. tires
- ④ Redesigned wing
- ⑤ Two antenna posts added both sides at this location with N-5
- ⑥ Redesigned dorsal fin
- ⑦ Landing light
- ⑧ Redesigned wing



カーチス・エレクトリック
C642S-B40 (直径13ft.)
Curtiss Electric C642S-B40
(13 ft. dia.)



1/72 scale

P-47B

●P-47B

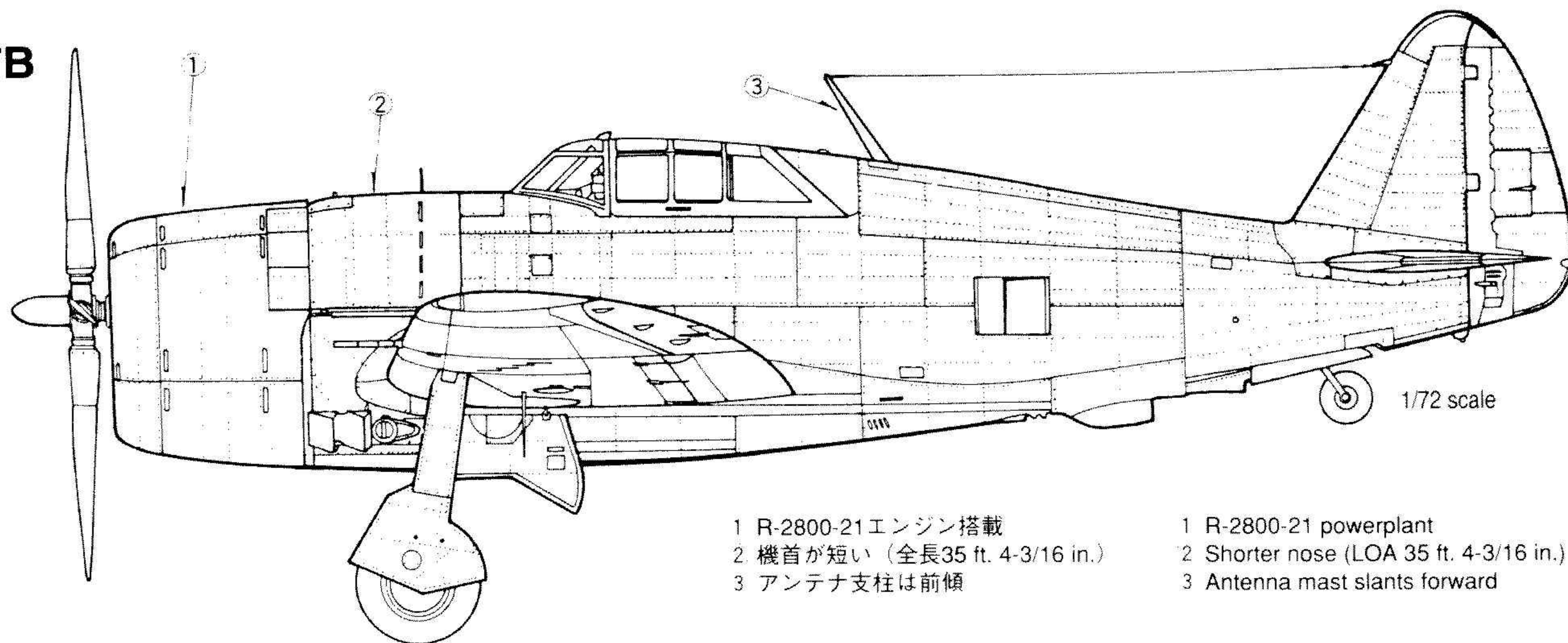
最初の量産型で、1941年12月に1号機が完成した。R-2800-21エンジンを収容する機首が、のちのC、D型に比較して42.9cm短い(全長は35 ft. 4-3/16in. 約10.824m)の大きな違いで、前傾したアンテナ支柱も同様。S/N 41-5895~41-6065まで、計171機つくられた。

●P-47C

P-47Bのエンジン取付壁(防火壁)を8 in.前方に延ばし、全長を36 ft. 1-3/16in (11.010m)とした。アンテナ支柱を垂直に修正した他、エンジン補器類、主脚、ブレーキ、尾脚、過給器ダクト、電気関係、油圧フラップなどにも改修を施してある。サブ・タイプとして、C-RE (S/N 41-6067~41-6123までの57機)、C-1-RE (S/N 41-6066、41-6124~41-6177までの55機)、C-2-RE (S/N 41-6178~41-6305までの128機)、C-5-RE (S/N 41-6306~41-6667までの362機)がある。

●P-47D

P-47Cのカウルフラップ、装備品、防弾装備、酸素システム、計器板、排気ダクトなどに改修を加えた、P-47の主力量産型。各型計15,683機生産されたP-47のうち、実に80%にあたる12,609機がD型で占められる。サブ・タイプも20種に達し、初期のD-1と、最終型のD-40では内容にもかなりの違いがあった。なお、最初のP-47D(エバンスビル工場製の最初の生産機)は、実質的にP-47Bと同じであり、P-47D-REも、内容はP-47C-2-REとまったく変わらないので、真のD型はP-47D-1-RE以降の機体といえる。なお、D型からサブ・タイプ名称の末尾に、RE、RAの記号が附記されるようになったが、



- 1 R-2800-21エンジン搭載
- 2 機首が短い(全長35 ft. 4-3/16 in.)
- 3 アンテナ支柱は前傾

- 1 R-2800-21 powerplant
- 2 Shorter nose (LOA 35 ft. 4-3/16 in.)
- 3 Antenna mast slants forward

これは製造工場を識別するためのもの。前者がファーミングデール、後者はエバンスビル工場製をそれぞれ示す(D-1-RE以降に適用されるもの)。D型のサブ・タイプとS/N、生産数は以下のとおり。

●D

エバンスビル工場における生産見本機のような存在。R-2800-21エンジンを搭載し、アンテナ支柱を垂直にしているが、内容はP-47Bと同じ。S/N 42-22250~42-22253までの4機。

●D-RE

P-47Dに続き、エバンスビル工場で組み立てられたP-47C-2-REに相当する。S/N 42-22254~42-22363までの計110機がつくられた(資料によってはD-RAとする説もあるが、ここでは一般的なD-RE

とする)。

●D-1-RE

真のD型サブ・タイプの1番手と呼べる型。R-2800-21エンジン搭載。S/N 42-7853~42-7957までの105機がつくられた。

●D-2-RE

D-1のターボ・シュラウドを撤去したマイナー・チェンジ型。S/N 42-7958~42-8402までの計445機生産。

●D-2-RA

エバンスビル工場製のD-2。S/N 42-22364~42-22563までの計200

P-47C

●P-47B

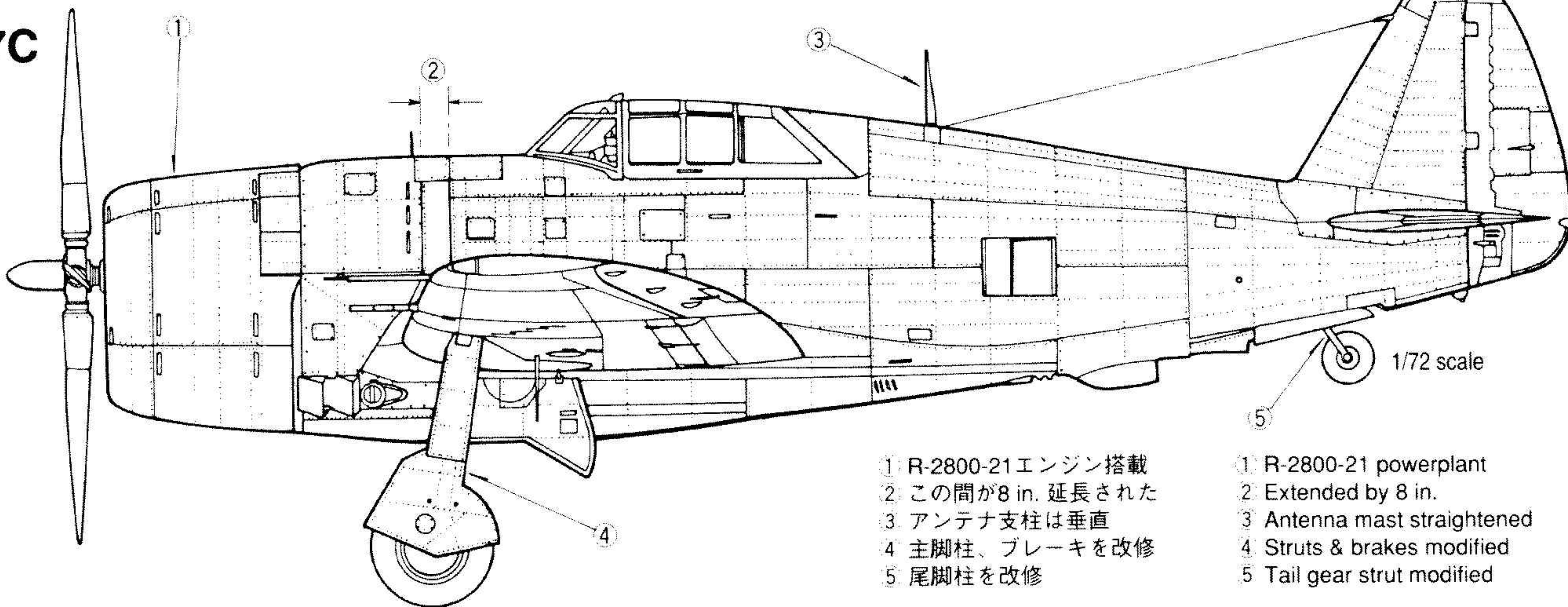
The B-model was the first production version, the initial example being completed in December of 1941. Powered by an R-2800-21, the plane's nose was 42.9cm shorter than the C and D-models, making it 10.824m (35 ft., 4-3/16 in.) long. The forward-slanting antenna mast was the other major difference. Serial nos. were 41-5895 through 41-6065, for a total production run of 171 aircraft.

●P-47C

The engine firewall of the P-47B was moved forward by 8 inches pushing the LOA of the P-47C to 36 ft. 1-3/16in (11.010m). In addition, the antenna mast was straightened and minor modifications were made to the gear, brakes, supercharger, electrical system and other parts of the aircraft. Sub-types included the C-RE (S/N 41-6067 to 41-6123; 57 built), C-1-RE (S/N 41-6066, 41-6124 to 41-6177; 55 built), C-2-RE (S/N 41-6178 to 41-6305; 128 built), and C-5-RE (S/N 41-6306 to 41-6667; 362 built).

●P-47D

Modifications to the cowl flaps, armor, oxygen system, instrument panel, exhaust ducts and other features of the C-model created the P-47D, by far the definitive version of the fighter. Of the 15,683 Thunderbolts produced, 12,609 were Ds. Over 20 sub-types saw numerous variations. The first Evansville-built Ds were virtually unchanged from the B-model, and the P-47D-RE was identical to the P-47C-2-RE, making the P-47D-1-RE the first "real" D. The RE and RA codes added to the end of the model designation signify Farmingdale and Evansville-built planes, respectively. Details of the various D-model sub-types and production numbers are described below.



- 1 R-2800-21エンジン搭載
- 2 この間が8 in. 延長された
- 3 アンテナ支柱は垂直
- 4 主脚柱、ブレーキを改修
- 5 尾脚柱を改修

- 1 R-2800-21 powerplant
- 2 Extended by 8 in.
- 3 Antenna mast straightened
- 4 Struts & brakes modified
- 5 Tail gear strut modified

●D

Essentially a manufacturing sample produced at Evansville. Though equipped with the R-2800-21 and the new antenna mast, other features were identical to the P-47B. S/N 42-22250 to 42-22253; just 4 built.

●D-RE

Unchanged from the Evansville-produced C-2. S/N 42-22254 to 42-22363; 110 built.

●D-1-RE

The first true new D-model. Powered by the R-2800-21. S/N 42-7853 to 42-7957; 105 built.

●D-2-RE

The only modification from the D-1 was the removal of the turbo shroud. S/N 42-7958 to 42-8402; 445 built.

●D-2-RA

Evansville-produced D-2. S/N 42-22364 to 42-22563; 200 built.

●D-3-RA

Slight modifications to the fuel and oxygen systems of the D-2-RA. S/N 42-22564 to 42-22663; 100 built.

●D-4-RA

Water injection added to D-3-RA. S/N 42-22664 to 42-22863; 200 built.