

AS CORES DO THUNDERBOLT

Por Reinaldo V. Theodoro



Formação de Thunderbolts do 56º Grupo de Caças

Lançado em 1943, o caça-bombardeiro Republic P-47 Thunderbolt, apesar de seu tamanho e peso, duelou com os melhores caças inimigos na Europa e no Pacífico e foi inigualável em ataques ao solo e em apoio direto às tropas de terra. Além disso, sua resistência a danos era impressionante. Mesmo muito danificado, o “Jug” (abreviatura de “Juggernaut”) trazia o seu piloto de volta.

O P-47 foi utilizado por pilotos de várias nações aliadas durante a 2ª Guerra Mundial, incluindo a Grã-Bretanha, a França, a URSS, o México e, é claro, o Brasil. Esta matéria pretende apresentar as diferentes unidades e países que empregaram o Thunderbolt.

Thunderbolts na Europa

A primeira Grande Unidade a receber o P-47 foi a 8ª Força Aérea, estabelecida na Inglaterra. Seu primeiro grupo a recebê-lo foi o 4º Grupo de Caças, formado na Inglaterra com os pilotos americanos que já estavam servindo nos “Esquadrões da Águia” da RAF. O novo avião chegou em janeiro de 1943, mas não foi bem recebido pelos pilotos acostumados a voar em Spitfires. Ele logo equipou também o recém-chegado 78º Grupo de Caça, até então equipado com P-38 Lightnings. O terceiro grupo a chegar, o 56º, não teve problemas de adaptação, pois já voava no P-47 nos EUA. Eles estrearam em combate a 08/04/43, sendo empregados em missões de escolta aos bombardeiros aliados.

No segundo semestre de 1943, chegaram mais grupos de P-47 para a 8ª Força Aérea: 353º (agosto), 352º e 355º (setembro), 356º (outubro) e 359º (dezembro), enquanto o 361º chegou em janeiro de 1944. Além desses, um esquadrão especializado de resgate foi criado, o 5º Esquadrão de Resgate de Emergência.

Em meados de 1944, o novo P-47D-25 “Bubble Canopy” (Cabine de Bolha) começou a substituir o “Razorback”. Porém, o novo caça P-51 Mustang chegou para substituir o P-47 na função de escolta de longo alcance. O 4º Grupo deixou seus P-47 em fevereiro de 1944, seguido pelo 355º (março), 352º (abril), 359º e 361º (maio), 353º (outubro), 356º (novembro) e 78º (dezembro).

O 56º foi o único grupo da 8ª Força Aérea a permanecer equipado com o Thunderbolt até o fim da guerra e, em março de 1945, estreou o novo P-47M.

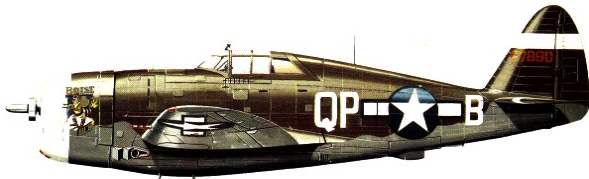
A pintura era o básico *Olive Drab* e as superfícies inferiores eram pintadas de *Neutral Gray*. Posteriormente, outros padrões de cores foram adotados, incluindo a camuflagem de baixa altitude em *Dark Green* e *Neutral Gray*, tons de azul e até sem pintura nenhuma, com o alumínio natural. As marcações de identificação do TOE¹ eram faixas brancas no bico, cauda e estabilizadores, duas letras e/ou algarismos de 24 polegadas (cerca de 61 centímetros) em cada lado da fuselagem, à frente do símbolo de nacionalidade, e mais uma

¹ TOE – Teatro de Operações Europeu

depois dele (o mesmo sistema usado pela RAF, com as duas primeiras letras indicando o esquadrão e a terceira, o avião). Contudo, os esquadrões tinham alguma liberdade para efetuar marcações individuais e muitos aviões tinham a chamada "Nose Art" (Arte de Nariz), personalizada pelo próprio piloto. Segue abaixo a lista dos grupos, com suas peculiaridades:

✚ 4º Grupo: Usava apenas as marcações do TOE. As letras de identificação dos esquadrões eram:

- 334º Esquadrão - QP
- 335º Esquadrão - WD
- 336º Esquadrão - VF



P-47D "Razorback" do 334º Esquadrão, 4º Grupo, Debden, Inglaterra, verão de 1943.

✚ 56º Grupo: A partir de fevereiro de 1944, a faixa no bico era pintada de uma cor que identificava o esquadrão (vermelho no 61º, amarelo no 62º e azul no 63º). A partir do mês seguinte, o bico passou a ser pintado de vermelho em todos os esquadrões e a cor do esquadrão passou a ser pintada no leme. As letras de identificação deles eram:

- 61º Esquadrão - HV
- 62º Esquadrão - LM
- 63º Esquadrão - UN



P-47D do 62º Esquadrão, 56º Grupo, Boxted, Inglaterra, 1944.



P-47M do 63º Esquadrão, 56º Grupo, Boxted, Inglaterra, primavera de 1945. O esquema de cores aqui usado é um tanto incomum, usando azul cinzento (*Blue-Gray*) médio e escuro. Um detalhe interessante é que o número de série na cauda é pintado na mesma cor do leme.

✚ 78º Grupo: A partir de abril de 1944, o bico passou a ser pintado de um padrão xadrez em branco e preto. A partir de novembro de 1944,

o leme passou a ser pintado como no 56º Grupo, mas as cores eram: vermelho no 82º, branco no 83º e preto no 84º. As letras de identificação dos esquadrões eram:

- 82º Esquadrão - MX
- 83º Esquadrão - HL
- 84º Esquadrão - WZ



P-47D do 83º Esquadrão, 78º Grupo, Inglaterra, junho de 1944. Observe as "Faixas de Invasão", pintadas por ocasião da invasão da Normandia.

✚ 352º Grupo: Usava apenas as marcações do TOE. As letras de identificação dos esquadrões eram:

- 328º Esquadrão - PE
- 486º Esquadrão - PZ
- 487º Esquadrão - HO



P-47C do 486º Esquadrão, 352º Grupo, Bodney, Inglaterra, 1943.

✚ 353º Grupo: A partir de abril de 1944, a carenagem do motor passou a ser pintada de um padrão xadrez em amarelo e preto. As letras de identificação dos esquadrões eram:

- 350º Esquadrão - LH
- 351º Esquadrão - YJ
- 352º Esquadrão - SX



P-47D do 350º Esquadrão, 353º Grupo, Inglaterra, 1943.



P-47D do 352º Esquadrão, 353º Grupo, Raydon, Inglaterra, julho de 1944. Observe o uso de tons de cinza escuro e médio, mais apropriado para ataques à baixa altitude.

✚ 355º Grupo: Usava apenas as marcações do TOE. As letras de identificação dos esqua-

drões eram:

- 354º Esquadrão - WR
- 357º Esquadrão - OS
- 358º Esquadrão - YF

✚ 356º Grupo: Após abril de 1944, a faixa no bico foi removida. As letras de identificação dos esquadrões eram:

- 359º Esquadrão - OC
- 360º Esquadrão - PI
- 361º Esquadrão - QI



P-47D do 360º Esquadrão, 356º Grupo, Martlesham Heath, Inglaterra, 1943.

✚ 359º Grupo: A partir de março de 1944, o bico passou a ser pintado de verde. As letras de identificação dos esquadrões eram:

- 368º Esquadrão - CV
- 369º Esquadrão - IV
- 370º Esquadrão - CS

✚ 361º Grupo: A partir de março de 1944, o bico passou a ser pintado de amarelo. As letras de identificação dos esquadrões eram:

- 374º Esquadrão - B7
- 375º Esquadrão - E2
- 376º Esquadrão - E9



P-47D do 374º Esquadrão, 361º Grupo, Bottisham, Inglaterra.

✚ 5º Esquadrão de Resgate: Usava três faixas verticais na carenagem do motor (vermelha, branca e azul) e uma faixa amarela na cauda e nos estabilizadores. As letras de identificação do esquadrão eram 5F.



P-47D do 5º Esquadrão de Resgate de Emergência, Inglaterra, junho de 1944.

✚ 495º Grupo: Em dezembro de 1943, foram estabelecidos dois Grupos de Treinamento de

Combate (495º e 496º), visando fornecer substitutos treinados para os esquadrões. Cada um deles tinha dois esquadrões e, no 495º, as letras de identificação eram:

- 551º Esquadrão - VM
- 552º Esquadrão - DQ



P-47D do 551º Esquadrão, 495º Grupo, Atcham, Inglaterra. Este era o aparelho pessoal do Major-General William E. "Bill" Kempner.

✚ 496º Grupo: O outro grupo de treinamento. As letras de identificação dos esquadrões eram:

- 554º Esquadrão - B9
- 555º Esquadrão - C7

Mas a 8ª Força Aérea não foi a única Grande Unidade do TOE a utilizar o P-47. A 9ª Força Aérea também fez uso dele, com mais destaque na função de ataque ao solo.

Ela havia sido criada no Mediterrâneo, mas, em outubro de 1943, transferiu-se para a Inglaterra. No final do ano, chegaram seus dois primeiros grupos de P-47, o 362º e o 365º. Em janeiro, chegou o 358º. Outros grupos se seguiram, de tal forma que a 9ª Força Aérea chegou a operar 15 grupos de P-47.

Inicialmente, realizaram as mesmas missões de escolta de seus colegas da 8ª Força Aérea, mas, em março de 1944, a ênfase passou a ser o apoio tático, tarefa para a qual o P-47 era particularmente apropriado, devido à sua resistência e poder de fogo. Os grupos de P-47 da 9ª Força Aérea tiveram a missão de prover o apoio aéreo na cabeça-de-praia da Normandia, eliminando a oposição aérea, bombardeando alvos de oportunidade e dando apoio cerrado às tropas de terra. À medida que os exércitos aliados avançavam, as bases de P-47 se deslocaram para a França e prosseguiram avançando o mais perto possível das forças terrestres até o fim da guerra.

Em novembro de 1944, os 50º, 358º e 371º Grupos foram transferidos para a 1ª Força Aerotática. A pintura e identificação dos aviões seguiam os mesmos padrões da 8ª Força Aérea, e as peculiaridades de cada grupo são listadas a seguir:

✚ 36º Grupo: A partir do outono de 1944, toda a carenagem do motor era pintada na cor do Esquadrão (vermelho no 22º, amarelo no 23º e azul no 53º) e a cauda, incluindo os estabilizadores, era pintada de amarelo. Em fins de 1944, a cor do esquadrão passou a ser pintada numa faixa vertical no meio da carenagem.

No início de 1945, a cor do esquadrão passou a ser pintada apenas no bico e apenas a ponta da cauda era pintada de amarelo, com uma faixa preta horizontal abaixo dela. Em fevereiro de 1945, o leme passou a ser pintado de amarelo, ainda com a faixa horizontal preta. As letras de identificação dos esquadrões eram:

- 22º Esquadrão - 3T
- 23º Esquadrão - 7U
- 53º Esquadrão - 6V



P-47D do 22º Esquadrão, 36º Grupo, 1945.

✚ 48º Grupo: Este grupo usava um padrão de xadrez em branco e vermelho na carenagem do motor. Ele também usava cores designando o esquadrão (vermelho no 492º, azul no 493º e amarelo no 494º), com as quais eram pintados o bico e o leme. Também usava a faixa horizontal em preto na cauda, embora às vezes ela fosse pintada também na cor do esquadrão. As letras de identificação dos esquadrões eram:

- 492º Esquadrão - F4
- 493º Esquadrão - I7
- 494º Esquadrão - 6M

✚ 50º Grupo: Todos os seus esquadrões usavam faixas vermelhas no bico, na cauda e nos estabilizadores. As letras de identificação dos esquadrões eram:

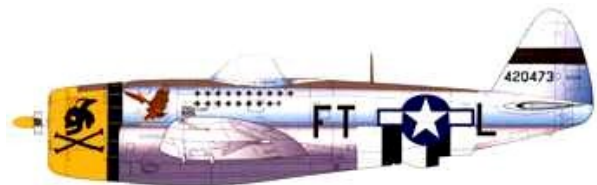
- 10º Esquadrão - TS
- 81º Esquadrão - 2N
- 313º Esquadrão - W3



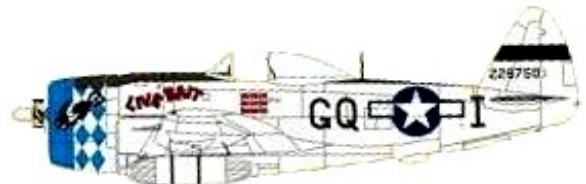
P-47D do 81º Esquadrão, 50º Grupo.

✚ 354º Grupo: Este grupo utilizava elaborados esquemas geométricos na carenagem do motor, que variavam entre os esquadrões e ao longo da guerra. As letras de identificação dos esquadrões eram:

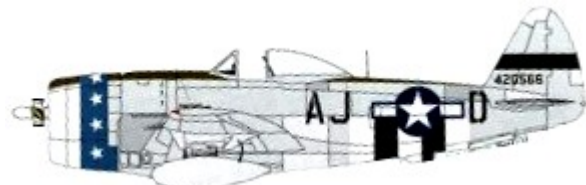
- 353º Esquadrão - FT
- 355º Esquadrão - GQ
- 356º Esquadrão - AJ



P-47D do 353º Esquadrão, 354º Grupo, Inglaterra, 1944. Este avião era pilotado pelo Tenente-Coronel Glenn T. Eagleston, o maior ás da 9ª Força Aérea. Observe a caveira com asas e os ossos cruzados, então símbolo do esquadrão.



P-47D do 355º Esquadrão, 354º Grupo.



P-47D do 356º Esquadrão, 354º Grupo.

✚ 358º Grupo: Após 01/11/44, o bico passou a ser pintado de vermelho e toda a cauda, incluindo estabilizadores, era pintada de laranja. No início de 1945, o restante da carenagem do motor passou a ser pintado na cor do esquadrão (branco no 365º, amarelo no 366º e vermelho no 367º). As letras de identificação dos esquadrões eram:

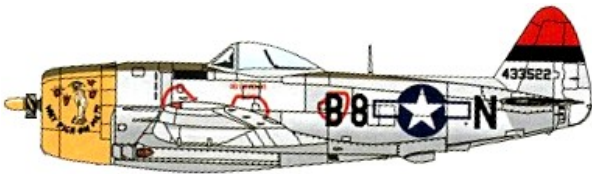
- 365º Esquadrão - CH
- 366º Esquadrão - IA
- 367º Esquadrão - CP



P-47D do 367º Esquadrão, 358º Grupo, França, 1944.

✚ 362º Grupo: O bico ou toda a carenagem do motor era pintado na cor do esquadrão (vermelho no 377º, verde no 378º e amarelo no 379º). No final do verão de 1944, a ponta da cauda passou a ser pintada de vermelho com uma faixa horizontal preta. As letras de identificação dos esquadrões eram:

- 377º Esquadrão - E4
- 378º Esquadrão - G8
- 379º Esquadrão - B8



P-47D do 379º Esquadrão, 362º Grupo, 1944.

✚ 365º Grupo: A partir do verão de 1944, este grupo passou a usar uma faixa vertical amarela na carenagem do motor. Na primavera de 1945, ele passou a pintar apenas o bico do avião na cor do esquadrão (vermelho no 386º, amarelo no 387º e branco no 388º). As letras de identificação dos esquadrões eram:

- 386º Esquadrão - D5
- 387º Esquadrão - B4
- 388º Esquadrão - C4

✚ 366º Grupo: Usava apenas as marcações do TOE. As letras de identificação dos esquadrões eram:

- 389º Esquadrão - A6
- 390º Esquadrão - B2
- 391º Esquadrão - A8

✚ 367º Grupo: Em fevereiro de 1945, esse grupo passou a pintar toda a carenagem do motor com a cor do esquadrão (vermelho no 392º, azul no 393º e amarelo no 394º). A ponta da cauda era pintada com três curtas faixas verticais em vermelho, amarelo e azul, com uma faixa horizontal em branco (em aviões camuflados) ou em preto (em aviões em metal) abaixo delas. As letras de identificação dos esquadrões eram:

- 392º Esquadrão - H5
- 393º Esquadrão - 8L
- 394º Esquadrão - 4N



P-47D do 392º Esquadrão, 367º Grupo, 1945.

✚ 368º Grupo: No verão de 1944, esse grupo adotou uma pintura que começava envolvendo todo o bico e estreitava-se ao longo da fuselagem até próximo à cabine. A cor dessa pintura definia o esquadrão: vermelho no 395º, amarelo no 396º e azul no 397º. A ponta da cauda era pintada de amarelo, tendo abaixo uma faixa horizontal preta. As letras de identificação dos esquadrões eram:

- 395º Esquadrão - A7
- 396º Esquadrão - C2
- 397º Esquadrão - D3



P-47D do 395º Esquadrão, 368º Grupo, Inglaterra, 1944.

✚ 371º Grupo: No outono de 1944, esse grupo passou a pintar o bico de seus aviões com uma cor que designava o esquadrão: vermelho no 404º, azul no 405º e amarelo no 406º. Após o Grupo ser transferido para a 1ª Força Aerotáctica, a cauda passou a ser pintada de vermelho (mas não o leme), com uma faixa horizontal preta. No início de 1945, toda a carenagem do motor passou a ser pintada na cor do esquadrão, enquanto as saídas de ar foram pintadas alternadamente de azul e branco. O leme passou a ser pintado também de azul (a cauda continuou vermelha) e a faixa horizontal passou a ser branca. As letras de identificação dos esquadrões eram:

- 404º Esquadrão - 9Q
- 405º Esquadrão - 8N
- 406º Esquadrão - 4W

✚ 373º Grupo: Esse grupo não usava identificações na carenagem do motor. O 410º Esquadrão pintava apenas a ponta da cauda de vermelho e o 412º usava uma faixa horizontal na cauda. As letras de identificação eram:

- 410º Esquadrão - R3
- 411º Esquadrão - U9
- 412º Esquadrão - V5



P-47D do 410º Esquadrão, 373º Grupo, Inglaterra, junho de 1944.



P-47D do 412º Esquadrão, 373º Grupo, 1945.

✚ 404º Grupo: Usava apenas as marcações do TOE. As letras de identificação dos esquadrões eram:

- 506º Esquadrão - 4K
- 507º Esquadrão - Y8
- 508º Esquadrão - 7J



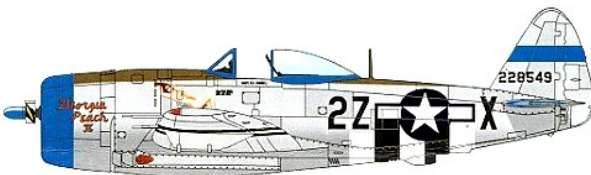
P-47D do 507º Esquadrão, 404º Grupo, verão de 1944. Nos aviões em metal, as marcações do TOE passaram a ser pintadas de preto.

✚ 405º Grupo: No final do verão de 1944, esse grupo passou a pintar o bico dos aviões com cores que designavam o esquadrão: vermelho no 509º, azul no 510º e amarelo no 511º. Posteriormente, passou a pintar faixas horizontais na cauda e nos estabilizadores, na cor do esquadrão. As letras de identificação eram:

- 509º Esquadrão - G9
- 510º Esquadrão - 2Z
- 511º Esquadrão - K4



P-47D do 509º Esquadrão, 405º Grupo, França, fins de 1944.



P-47D do 510º Esquadrão, 405º Grupo, 1944.

✚ 406º Grupo: No início do verão de 1944, esse grupo passou a pintar o bico dos aviões com cores que designavam o esquadrão: amarelo no 512º, vermelho no 513º e azul no 514º. Mais tarde, no mesmo ano, passaram a pintar prolongamentos que se estreitavam nas laterais da fuselagem. A cauda passou a ser pintada com três faixas horizontais em azul, vermelho e amarelo (a ordem delas podia variar). As letras de identificação dos esquadrões eram:

- 512º Esquadrão - L3
- 513º Esquadrão - 4P
- 514º Esquadrão - O7



P-47D do 512º Esquadrão, 406º Grupo, Nordholz, verão de 1945.

Thunderbolts no Mediterrâneo

A 12ª Força Aérea começou a operar em novembro de 1942, com os desembarques na África do Norte. Com a invasão da Sicília e da Itália e com o contínuo aumento do poderio aéreo americano, foi necessário criar, a 01/11/43, uma nova Força Aérea (a 15ª), a qual se encarregou das missões estratégicas, deixando a 12ª com as táticas.

A primeira unidade de Thunderbolts a chegar ao Mediterrâneo foi o 325º Grupo, que iniciou suas operações em dezembro de 1943. Dois grupos de P-47 atuaram pela 15ª Força Aérea (325º e 332º). Contudo, em meados de 1944, eles foram convertidos ao Mustang e o Thunderbolt passou a ser de uso exclusivo da 12ª Força Aérea.

O 57º Grupo chegou em janeiro de 1944, seguido pelo 79º (março), 27º e 86º (junho), 324º e 350º (agosto). Todas eram unidades veteranas, anteriormente equipadas com A-20, A-36, P-39 e P-40. Após a invasão da Provença, em agosto de 1944, o 324º Grupo foi transferido para a 1ª Força Aero-tática na França.

A identificação do Teatro de Operações do Mediterrâneo² era uma faixa vermelha no bico, mas os códigos das unidades variavam de grupo para grupo.

✚ 27º Grupo: Este grupo usava cores que designavam os esquadrões (vermelho no 522º, azul médio no 523º e amarelo no 524º) alternando nas saídas de ar. Em fins de 1944, a mesma cor passou a ser pintada numa faixa horizontal na cauda (nos aviões mantidos na cor de metal, a faixa amarela do 524º era delimitada por duas linhas pretas). A identificação dos esquadrões era:

- 522º Esquadrão - Uma letra em vermelho, à frente do símbolo de nacionalidade.
- 523º Esquadrão - Uma letra em azul médio na cauda.
- 524º Esquadrão - Uma letra em preto na cauda.

✚ 57º Grupo: Além da pintura em vermelho no bico, os aviões desse grupo pintavam o símbolo do esquadrão em ambos os lados da carenagem do motor (o 66º ainda pintava um "X" branco com contornos pretos sob esse símbolo). Na cauda, era pintada uma faixa horizontal em amarelo (que costumava se estender pelo leme, ao contrário da ilustração). Em aviões sem pintura (cor de metal), essa faixa era delimitada por duas linhas pretas. Havia uma faixa amarela de 18 polegadas (cerca de 45 centímetros) pintada nas asas, logo depois das

² É interessante observar que a Itália e o sul da França não faziam parte do Teatro de Operações Europeu (TOE), mas do Mediterrâneo (TOM).

metralhadoras. Esse grupo utilizava algarismos de 36 polegadas (cerca de 91 centímetros) à frente das portas do intercooler. Os números identificavam assim o esquadrão:

- 64º Esquadrão - 10 a 39.
- 65º Esquadrão - 40 a 69.
- 66º Esquadrão - 70 a 99.



P-47D do 66º Esquadrão, 57º Grupo, Itália, 1945.

79º Grupo: Além da pintura em vermelho no bico, os aviões desse grupo pintavam o símbolo do esquadrão em ambos os lados da carenagem do motor. Em 1945, o grupo adotou uma pintura azul na cauda, com relâmpagos amarelos (os estabilizadores também eram pintados de azul). A cor do Teatro de Operações (vermelho) passou a ser pintada sob a carenagem do motor. A identificação era feita com uma letra "X" antes ou depois dos números, os quais também ficavam à frente das portas do intercooler e mediam 36 polegadas. Os números eram:

- 85º Esquadrão - 10 a 39.
- 86º Esquadrão - 40 a 69.
- 87º Esquadrão - 70 a 99.



P-47D do 86º Esquadrão, 79º Grupo, Itália, 1945.

86º Grupo: Este grupo pintava o bico, as saídas de ar e o cubo das hélices de vermelho. Em fins de 1944, a cauda e os estabilizadores foram pintados com faixas alternadas em vermelho e branco (o número de série do avião muitas vezes era então pintado abaixo da cabine). Para identificação dos aparelhos, dois algarismos em preto eram pintados à frente do símbolo de nacionalidade, medindo 24 polegadas. Os números eram:

- 525º Esquadrão - 10 a 39.
- 526º Esquadrão - 40 a 69.
- 527º Esquadrão - 70 a 99.



P-47D do 527º Esquadrão, 86º Grupo, Itália, fins de 1944.

324º Grupo: Este grupo utilizava um losango pintado, com contornos pretos, no lado esquerdo da carenagem do motor (a sua cor designava o esquadrão: amarelo no 314º, vermelho no 315º e azul no 316º). Do lado direito, ficava o símbolo do esquadrão. Um grande relâmpago vermelho era pintado nas laterais da fuselagem. Uma faixa preta horizontal era pintada na cauda e a cor do esquadrão era pintada num triângulo inserido na frente dessa faixa. Para identificação dos aparelhos, dois algarismos em preto eram pintados à frente do símbolo de nacionalidade, medindo 24 polegadas. Os números eram:

- 525º Esquadrão - 10 a 39.
- 526º Esquadrão - 40 a 69.
- 527º Esquadrão - 70 a 99.

325º Grupo: Em dezembro de 1943, esse grupo adotou uma pintura de xadrez em amarelo e preto na cauda. Em abril de 1944, o bico passou a ser pintado em vermelho, muitas vezes com um contorno em amarelo ou branco. Esse grupo utilizava algarismos de 36 polegadas à frente das portas do intercooler. Os números identificavam assim o esquadrão:

- 317º Esquadrão - 10 a 39.
- 318º Esquadrão - 40 a 69.
- 319º Esquadrão - 70 a 99.



P-47D do 319º Esquadrão, 325º Grupo, Itália, início de 1944.

332º Grupo³: Usava apenas as marcações do TOM. Utilizava algarismos de 36 polegadas à frente do símbolo de nacionalidade. Os números identificavam os esquadrões, a saber:

- 99º Esquadrão - 100 a 129.
- 100º Esquadrão - 10 a 39.
- 301º Esquadrão - 40 a 69.
- 302º Esquadrão - 70 a 99.

350º Grupo: Este grupo inicialmente usava apenas as cores do Teatro de Operações, mas, em fins de 1944, adotaram uma pintura de cauda diferente para cada esquadrão. O 345º adotou um relâmpago amarelo dentro de uma faixa preta em diagonal; o 346º passou a pintar o leme com um padrão de xadrez em preto e branco e o 347º usava um "A". A identificação dos aparelhos era através de três algarismos e letras (o primeiro número indicava o esquadrão, sendo "5" para o 345º, "6" para o

³ Esta unidade era totalmente formada por negros.

346º e “7” para o 347º; a letra a seguir indicava a esquadilha e, por último, um número identificava o avião). Os Esquadrões 345º e 347º usavam letras de 18 polegadas à frente do símbolo de nacionalidade e o emblema do esquadrão na carenagem do motor, enquanto o 346º usava letras de 30 polegadas (cerca de 76 centímetros) na carenagem do motor e o símbolo do esquadrão diante do símbolo de nacionalidade.

Thunderbolts no Pacífico

A 5ª Força Aérea, responsável pelas operações aéreas na área do Pacífico Sudoeste, recebeu o seu primeiro esquadrão de Thunderbolts (348º) em junho de 1943.

Contudo, a Europa tinha prioridade no recebimento do novo avião e somente no ano seguinte é que chegariam outros grupos. Apesar disso, o 35º, de P-38, foi convertido ao P-47 e um esquadrão do 8º e um do 49º foram temporariamente equipados com ele. Por ocasião da invasão das Filipinas (outubro de 1944), a 5ª Força Aérea contava com 3 grupos operando o P-47 (35º, 58º e 348º). Contudo, em março de 1945, o 35º e o 348º foram convertidos ao Mustang.

A 5ª Força Aérea adotou, como identificação do Teatro de Operações, a cor branca na cauda, estabilizadores e bordo de ataque das asas. Em outubro de 1944, ela mudou esse padrão para faixas pretas na fuselagem e nas asas. Essas faixas podiam ser de 24 ou 36 polegadas de largura e, na maioria das vezes, usavam-se duas dessas faixas.

A 7ª Força Aérea, responsável pelas operações na área do Pacífico Central, utilizou apenas um grupo de P-47, o 318º, que, em junho de 1944, foi levado do Havaí para as Ilhas Marianas. Em abril de 1945, ele foi reequipado com o novo P-47N, de maior alcance, e enviado para a ilha de Ie Shima, onde operou até o fim da guerra.

A 20ª Força Aérea, responsável pelo bombardeio estratégico do Japão com as Superfortalezas Voadoras, recebeu 3 grupos de P-47N (413º, 414º e 507º), os quais chegaram a partir de maio de 1945 e, embora originalmente se destinassem à escolta dos B-29, acabaram sendo mais usados para ataque a objetivos terrestres (o 413º e o 507º realizaram uma única missão de escolta e o 414º, nenhuma).

✚ 8º Grupo: Apenas o 36º Esquadrão desse grupo operou o Thunderbolt, temporariamente (os outros usavam o P-38). O esquadrão usava como identificação uma letra branca com asas na carenagem do motor (uma letra diferente para cada avião). Essas letras mediam 18 polegadas.

✚ 35º Grupo: Esse grupo adotou uma pintura no bico em forma de pontas curtas no sentido da fuselagem. A cor dessa pintura definia o esquadrão (azul no 39º, vermelho no 40º e amarelo no 41º). Essa pintura era contornada em branco em aviões camuflados e em preto nos mantidos na cor de metal. Alguns aviões tinham toda a carenagem do motor pintada na cor do esquadrão e o 40º Esquadrão adotou um relâmpago vermelho na cauda (voltado para trás). Eles utilizavam números brancos pequenos na carenagem do motor e o mesmo número, com 12 polegadas (cerca de 30 centímetros), na cauda, pintado de preto ou na cor do esquadrão. Em outubro de 1944, o esquadrão adotou novo padrão. O leme passou a ser pintado em faixas brancas e vermelhas e uma faixa horizontal era pintada na cauda, com as novas cores de esquadrão (azul claro no 39º, vermelho no 40º e azul escuro no 41º). Nessa faixa era pintado o número do avião, em branco nos 39º e 40º Esquadrões e em amarelo no 41º. Os números identificavam assim o esquadrão:

- 39º Esquadrão - 10 a 39.
- 40º Esquadrão - 40 a 69.
- 41º Esquadrão - 70 a 99.



P-47D do 41º Esquadrão, 35º Grupo, Filipinas, 1945. Note as faixas pretas verticais na fuselagem, usadas como identificação no Teatro de Operações do Pacífico a partir de outubro de 1944.

✚ 49º Grupo: Apenas o 9º Esquadrão desse grupo operou o Thunderbolt, temporariamente (os outros usavam o Lightning). Os aviões desse esquadrão tinham o bico pintado de branco e um número de 12 polegadas, também branco, era pintado na carenagem do motor ou logo depois dela. O esquadrão usava os números de 70 a 99.

✚ 58º Grupo: Esse grupo usava uma pintura envolvendo quase toda a carenagem do motor (exceto a parte de cima), com uma cor que identificava o esquadrão (branco no 69º, amarelo no 310º e azul no 311º). Em setembro de 1944, o grupo adotou uma faixa horizontal na carenagem do motor usando as cores de esquadrão (o 69º mudou a sua cor para vermelho). No 310º, essa faixa era delimitada por duas linhas em preto. Em janeiro de 1945, muitos aviões passaram a pintar faixas em

vermelho e branco no leme, com uma faixa vertical em azul na ligação à cauda. Esse grupo utilizava algarismos de 24 e 36 polegadas à frente das portas do intercooler. Os esquadrões eram identificados por uma letra ("A" no 69º, "H" no 310º e "V" no 311º) e um número, como listado abaixo (no fim da guerra, era comum essa identificação ser omitida):

- 69º Esquadrão - 1 a 33.
- 310º Esquadrão - 34 a 66.
- 311º Esquadrão - 67 a 99.



P-47D do 69º Esquadrão, 58º Grupo, Nova Guiné, 1944.

✚ 318º Grupo⁴: Ao entrar em combate, em junho de 1944, o 19º Esquadrão mantinha quase toda a carenagem do motor (exceto a parte de cima) e a cauda (incluindo os estabilizadores) na cor do metal, enquanto o 73º pintava o bico de branco e o 333º de amarelo. Os três esquadrões usavam faixas horizontais de 12 polegadas na cauda e nos estabilizadores, numa cor que identificava o esquadrão (azul médio no 19º, branco no 73º e amarelo no 333º). Alguns aviões dos dois últimos esquadrões usavam ainda uma faixa de 12 polegadas na cor do esquadrão logo após a antena. O grupo usava algarismos de 18 polegadas à frente do símbolo de nacionalidade. Os algarismos identificavam assim o esquadrão:

- 19º Esquadrão - Uma letra.
- 73º Esquadrão - 1 a 39.
- 333º Esquadrão - 80 a 120.

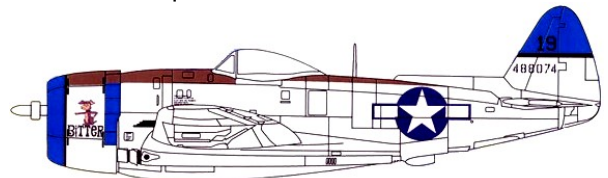


P-47D do 19º Esquadrão, 318º Grupo, Saipan, Ilhas Marianas, julho de 1944.

Em abril de 1945, agora equipado com o novo P-47N de longo alcance, o grupo adotou novos padrões. O 19º Esquadrão passou a pintar o bico (com uma linha preta delimitando-o), as saídas de ar e o cubo da hélice em azul, enquanto o 333º pintava apenas o bico em amarelo (também com a linha preta). O 73º, ao contrário, manteve o bico na cor de metal (embora a linha preta fosse observada em al-

guns aparelhos). Todos os esquadrões pintavam a ponta da cauda e dos estabilizadores (cerca de metade da extensão nos dois casos), sendo o 19º em azul, o 73º em preto e o 333º em amarelo (no 19º e no 333º, havia uma linha preta delimitando essa área). Os algarismos para identificação dos aparelhos também podiam variar de posição. Alguns aviões usavam algarismos de 12 polegadas na área pintada na cauda, sendo em branco no 73º e em preto nos demais. Outros usavam algarismos pretos de 18 polegadas diante do símbolo nacional (muitas vezes, o mesmo avião usava os dois esquemas). E, finalmente, o mesmo número era repetido na parte inferior frontal da carenagem do motor. Os números identificavam assim o esquadrão:

- 19º Esquadrão - 1 a 39.
- 73º Esquadrão - 40 a 79.
- 333º Esquadrão - 80 a 119.



P-47N do 19º Esquadrão, 318º Grupo, Ie Shima, 1945.

Posteriormente, todos os esquadrões desse grupo passaram a pintar toda a cauda e os estabilizadores com faixas diagonais em amarelo e preto. Padronizou-se também o posicionamento do número de identificação diante do símbolo de nacionalidade, na parte frontal inferior da carenagem do motor e no trem de pouso (na parte mais larga, que protege a roda). Contudo, foram observados diversos aparelhos desse grupo sem qualquer numeração. Embora não tenhamos uma fonte confiável a respeito da numeração dos aparelhos do grupo por essa ocasião, os números abaixo são uma aproximação razoável:

- 19º Esquadrão - 40 a 69.
- 73º Esquadrão - 70 a 99.
- 333º Esquadrão - 01 a 39.



P-47N do 333º Esquadrão, 318º Grupo, Ie Shima, junho de 1945.

✚ 348º Grupo: Este grupo não tinha marcações padronizadas para o bico de seus aviões, mas adotou pintar a ponta da cauda numa cor que identificava o esquadrão (amarelo no 340º, vermelho no 341º e azul no 342º). Os números

⁴ Existem na Internet algumas informações sobre um 319º Grupo, mas isso é incorreto. Essas informações são, de fato, referentes ao 318º Grupo.

de identificação tinham 12 polegadas e eram pintados no alto da cauda, em preto ou na cor do esquadrão, e seguiam a seguinte ordem:

- 340º Esquadrão - 1 a 25.
- 341º Esquadrão - 26 a 50.
- 342º Esquadrão - 51 a 75.



P-47D do 342º Esquadrão, 348º Grupo, início de 1943.

Em outubro de 1944, o grupo recebeu um novo esquadrão (460º) e adotou novos padrões. O leme passou a ser pintado com faixas horizontais vermelhas e brancas. Excetuando o 342º, todos usavam faixas verticais azuis no leme junto à junção da cauda e outra faixa vertical na cauda, junto ao leme, na cor do esquadrão (o 460º adotou o preto). Essa faixa tinha um “dente” na altura em que eram pintados os números de série do avião. O 342º não tinha a faixa vertical no leme, mas usava também a faixa vertical na cauda, na cor do esquadrão. Os números que identificavam o esquadrão tinham 12 polegadas e eram pintados em preto (exceto para o 460º, que era branco) na faixa vertical na cauda. Os números identificavam assim o esquadrão:

- 340º Esquadrão - 10 a 39.
- 341º Esquadrão - 40 a 69.
- 342º Esquadrão - 70 a 99.
- 460º Esquadrão - 100 a 129.

✚ 413º Grupo: Os aviões desse grupo tinham os bicos pintados com cores que identificavam o esquadrão (preto no 1º, amarelo no 21º e branco no 34º), com uma linha preta delimitando-o (obviamente, isso não era necessário no 1º Esquadrão). No 1º Esquadrão, o leme era pintado de preto, com um símbolo de ouros, de baralho, mantido na cor do metal. No 21º Esquadrão, a cauda era totalmente pintada de amarelo (inclusive a parte posterior da fuselagem), com uma linha preta logo adiante da cauda delimitando a área amarela. Alguns aviões tinham ainda um símbolo de copas em azul (às vezes com um contorno branco) na cauda ou no leme. O 34º Esquadrão tinha o leme pintado de branco, com uma linha preta junto à junção com a cauda, e um símbolo de espadas em preto. Esse grupo utilizava duas letras de 24 polegadas diante do símbolo de nacionalidade. A primeira letra indicava o esquadrão (“A” no 1º, “B” no 21º e “C” no 34º) e a segunda identificava o aparelho.



P-47N do 21º Esquadrão, 413º Grupo, Ie Shima, 1945.

✚ 414º Grupo: Os 3 esquadrões desse grupo utilizavam cores de identificação no bico (exceto na parte de cima) e na cauda, cuja pintura envolvia toda a parte posterior da fuselagem a partir do final do símbolo de nacionalidade. Uma faixa preta vertical era pintada na largura do retângulo do símbolo de nacionalidade e envolvia toda a fuselagem. No 413º Esquadrão, a cor era o amarelo, no 437º era um padrão xadrez em preto e amarelo e, no 456º, azul (era deixado sem pintar o local dos números de série na cauda). Os números de identificação tinham 18 polegadas, ficavam logo adiante do símbolo de nacionalidade e identificavam assim o esquadrão:

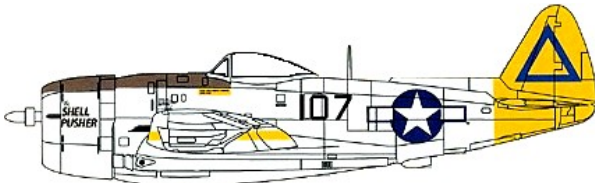
- 413º Esquadrão - 650 a 699.
- 437º Esquadrão - 700 a 749.
- 456º Esquadrão - 750 a 799.



P-47N do 437º Esquadrão, 414º Grupo, Iwo Jima, julho de 1945.

✚ 507º Grupo: Os aviões deste grupo tinham as carenagens dos motores mantidas na cor do metal e todos tinham a cauda (inclusive estabilizadores e a parte posterior da fuselagem) pintadas de amarelo, até a vertical do início da cauda. As asas também tinham faixas amarelas de 24 polegadas, com contornos azuis, imediatamente antes dos ailerons. O 463º Esquadrão adotou como símbolo um triângulo azul que ficava na cauda. O 464º tinha uma faixa diagonal, em azul, na cauda, inclinada da frente para trás. O 465º adotou uma faixa vertical, também em azul, na fuselagem, logo adiante da pintura amarela. O grupo usava números pretos de 18 polegadas logo à frente do símbolo de nacionalidade. Os números identificavam assim o esquadrão:

- 463º Esquadrão - 100 a 132.
- 464º Esquadrão - 133 a 166.
- 465º Esquadrão - 167 a 199.



P-47N do 463º Esquadrão, 507º Grupo, le Shima, 1945. O modelo N só esteve em ação no Teatro de Operações do Pacífico.

Thunderbolts no CBI

O primeiro grupo de Thunderbolts a chegar ao Teatro CBI (China-Birmânia-Índia) foi o 33º, transferido do Teatro do Mediterrâneo. Ele chegou à China em abril de 1944, sendo incorporado à 14ª Força Aérea. Após intenso treinamento no seu novo avião, o grupo tornou-se operacional em setembro e foi transferido para a Índia, onde passou a integrar a 10ª Força Aérea, atuando até o fim da guerra no apoio às forças aliadas na Birmânia.

O 80º Grupo havia sido o segundo a receber o Thunderbolt (o primeiro foi o 56º), mas, quando deixou os EUA rumo à Índia, seus aviões ficaram para trás e ele estreou na guerra operando com o P-40 e o P-38. Apenas na primavera de 1944 o 80º recebeu seus P-47 e passou então a operar na Birmânia, integrado à 10ª Força Aérea.

O 81º Grupo, como o 33º, havia operado o P-39 no Mediterrâneo e foi transferido para a 14ª Força Aérea na China, onde treinou com o P-47. Ele só se tornou operacional em janeiro de 1945, apoiando então as forças terrestres chinesas até o fim da guerra.

Em março de 1944, o 1º Grupo Aéreo de *Commando* foi formado, visando apoiar as operações dos "Chindits" na Birmânia. De fato, ele era uma pequena força aérea, com unidades de bombardeio, caça, ligação e transporte. Os dois esquadrões de caças desse grupo começaram a operar o Thunderbolt em maio de 1944 e continuaram a fazê-lo por um ano, quando seus aviões foram substituídos pelo Mustang.

O Teatro CBI tinha como marcas de identificação o bico, uma faixa na cauda e outra nos estabilizadores, todas em azul escuro. O sentido da faixa na cauda variava de grupo para grupo.

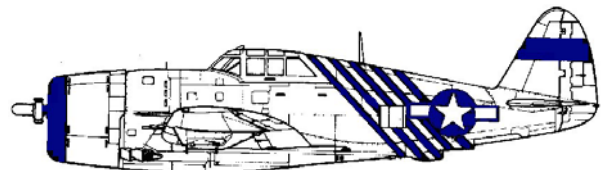
Uma característica dos Thunderbolts do CBI é que quase todos estavam equipados com o dispositivo D/F (Direction/Finder), identificado pela sua antena circular atrás da antena de rádio.

✚ 33º Grupo: Seus aviões tinham as marcações padrões do teatro e usavam normalmente, como identificação do grupo, a faixa da cauda em diagonal, iniciando no topo e descendo para frente, atingindo a parte inferior do avião. Não há informações fidedignas sobre distinções entre seus esquadrões (58º, 59º e 60º).

✚ 80º Grupo: Seus aviões tinham as marcações padrões do teatro e usavam normalmente, como identificação do grupo, a faixa na cauda na horizontal (embora fosse muitas vezes omitida). Não há informações fidedignas sobre distinções entre seus esquadrões (88º, 89º e 90º).

✚ 81º Grupo: Seus aviões também tinham as marcações padrões do teatro e usavam a faixa na cauda em diagonal, iniciando na frente, descendo para trás, terminando na extremidade traseira do avião. Não há informações fidedignas sobre distinções entre seus esquadrões (91º, 92º e 93º).

✚ 1º Grupo Aéreo de *Commando*: Seus aviões usavam as marcações padrões do teatro e usavam, como identificação do grupo, cinco linhas azuis em diagonal na fuselagem, começando logo atrás da cabine (em aviões camuflados, essas marcações eram todas pintadas de branco). Utilizavam ainda algarismos de 18 polegadas sob a cabine. Não há informações fidedignas sobre distinções entre seus esquadrões (5º e 6º ACS – *Air Commando Squadrons*).



P-47D do 1º Grupo Aéreo de *Commando*.

Thunderbolts na RAF

Em maio de 1944, a RAF recebeu seus primeiros Thunderbolts, os quais foram usados apenas na Birmânia. Os ingleses chamaram o "Razorback" de Thunderbolt I e o "Bubble Canopy" de Thunderbolt II e receberam 830 unidades dele (na maioria, o modelo II).

Ele equipou inicialmente o 135º Esquadrão, mas foi o 261º que iniciou as operações, em setembro de 1944. Ao todo, 13 esquadrões da RAF operaram o Thunderbolt durante a 2ª Guerra Mundial.

Após a guerra, os esquadrões 60º e 81º (ex-123º) voaram nele até fins de 1946, em operações contra a guerrilha nacionalista nas Índias Orientais Holandesas.

Eram pintados com camuflagem em *Dark Green* e *Neutral Gray* (*Medium Gray* nas superfícies inferiores) e usavam faixas brancas no bico, nas asas, nos estabilizadores e na cauda.

Os códigos de identificação dos esquadrões da RAF que usaram o Thunderbolt durante a 2ª Guerra Mundial eram:

5º Esquadrão – OQ	123º Esquadrão – XE
30º Esquadrão – RS	134º Esquadrão – GQ
34º Esquadrão – EG	135º Esquadrão ⁵ – WK
42º Esquadrão – AW	146º Esquadrão – NA
60º Esquadrão – MU	258º Esquadrão – ZT
79º Esquadrão – NV	261º Esquadrão – FJ
113º Esquadrão – BT	



Outro P-47D do GC II/5, sul da França, 1944.



P-47D do 134º Esquadrão, Arakan, setembro de 1944. Note o símbolo da RAF para o Sudeste Asiático, em azul escuro e médio.



P-47D do GC I/5 “Champagne”, França, 1945.



Thunderbolt II do 79º Esquadrão, Birmânia, novembro de 1944.

Thunderbolts Soviéticos

Um dos países que mais se beneficiou com o esquema do Lend-Lease foi a União Soviética. Entre os milhares de aviões que americanos e britânicos forneceram aos soviéticos, havia uma modesta parcela de Thunderbolts (apenas 195 unidades foram entregues, das 203 previstas).

Thunderbolts Franceses

Em março de 1944, os americanos começaram a reequipar unidades das Forças Aéreas Francesas Livres (então equipadas com Hurricanes) com o Thunderbolt. Por maio, dois grupos de caça já estavam operando com ele a partir da Córsega, tendo um terceiro chegado logo depois. Após a invasão do Sul da França (15/08/44), esses grupos se deslocaram para lá, onde apoiaram as operações do 6º Grupo-de-Exércitos. Outros grupos foram formados com o P-47 no final de 1944. Ao todo, 446 Thunderbolts foram fornecidos aos franceses. Durante a 2ª Guerra Mundial, os Groupe de Chasse (Grupos de Caça) equipados com ele foram os seguintes: II/6 “Travail”, II/5 “Lafayette”, II/3 “Dauphine”, I/4 “Navarre”, I/5 “Champagne”, III/3 “Ardennes” e II/6 “Roussillon”. A França continuou a usar o Thunderbolt por muitos anos após a guerra, inclusive nas forças de ocupação da Alemanha e na Argélia.



Dois exemplares de P-47D na Força Aérea Vermelha.



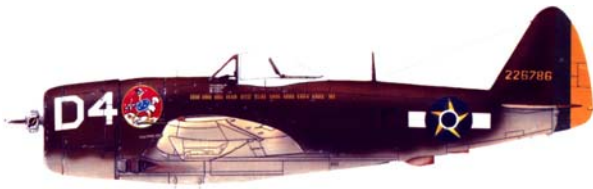
P-47D do GC II/5 “Lafayette”, Córsega, 1944.

Thunderbolts Brasileiros

O Brasil recebeu, ao todo, 117 P-47D e 1 P-47B (para treinamento). O 1º Grupo de Caça Brasileiro serviu na Itália, anexado ao 350º Grupo de Caça americano. Lá, ele recebeu 48 aparelhos, 23 dos quais foram perdidos em combate e acidentes. Ao término da guerra, os 25 remanescentes voaram até o Brasil, onde serviram até 1958.

Os aviões brasileiros eram pintados de *Olive Drab* com as partes inferiores em *Neutral Gray*. O leme era pintado com duas faixas verticais em verde e amarelo. A identificação era feita através de uma letra que identificava a esquadrilha (Amarela era “A”, Vermelha era “B”, Azul era “C” e Verde era “D”), seguida de um número. Esse par era pintado na carenagem do motor. Posteriormente, os aviões passaram a ser mantidos na cor do metal e, em função das baixas e da falta de pilotos substitutos, a Esquadrilha Verde foi dissolvida.

⁵ Depois rebatizado 615º (código KW).



P-47D do 1º Grupo de Caça Brasileiro, Tarquinia, Itália, 1944. Este foi o avião pilotado pelo 2º Tenente Rui Moreira Lima, autor do livro “Senta a Pua!”.



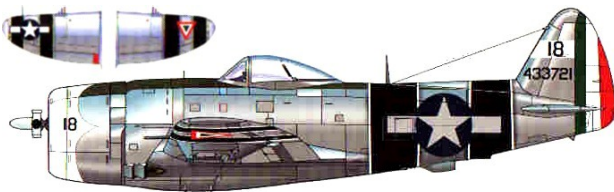
P-47D do comandante do 1º Grupo de Aviação de Caça, Tenente-Coronel Nero Moura.

Thunderbolts Mexicanos

O México participou da 2ª Guerra Mundial através da Força Aérea Expedicionária Mexicana (FAEM). Ela chegou às Filipinas em 17/05/45 e o seu 201º Esquadrão de Caça foi anexado ao 58º Grupo de Caça americano.

Inicialmente, o 201º Esquadrão (alinhado “As Águias Astecas”) utilizou Thunderbolts que haviam sido descartados por outras unidades que haviam sido convertidas ao P-51. Porém, ele logo recebeu aparelhos novos (25 ao todo) e começou a operar em junho de 1945, atuando então até o fim da guerra.

Os P-47D mexicanos eram todos mantidos na cor de metal e utilizavam as marcações do Teatro. Além disso, o bico era pintado de branco (normalmente com uma pequena extensão no sentido longitudinal da fuselagem), tinha uma faixa horizontal também branca na cauda e o leme tinha três faixas verticais com as cores da bandeira mexicana (verde, branco e vermelho). Na fuselagem, era pintada a insígnia americana, mas, nas asas, os símbolos eram alternados: o americano era pintado na parte de cima da asa esquerda e na parte de baixo na asa direita, sendo o inverso com o mexicano, como mostrado no detalhe abaixo. O aparelho ilustrado leva o número “18” em preto no bico e na faixa horizontal da cauda.



P-47D do 201º Esquadrão mexicano, Luzon, Filipinas, 1945. No detalhe, os símbolos de nacionalidade alternados nas asas.

Thunderbolts Chineses

Quando o 81º Grupo, que operava na China, foi desativado em dezembro de 1945, seus aviões foram deixados para a China Nacionalista, que os utilizou durante a Guerra Civil. Com a derrota, os aparelhos sobreviventes fugiram para Formosa, embora uns poucos fossem capturados e usados pelos comunistas. Aparelhos anteriormente pertencentes à 10ª Força Aérea americana também foram utilizados pelos chineses. A aviação nacionalista usava faixas horizontais no leme em azul e branco e o símbolo de nacionalidade nas laterais da fuselagem e nas superfícies das asas.



P-47D, originalmente pertencente ao 81º Grupo, exibe as marcas chinesas grosseiramente pintadas sobre as do antigo dono.



P-47D com marcas da China comunista.

Thunderbolts na Luftwaffe

A Luftwaffe recuperou alguns exemplares de P-47 capturados para fins de avaliação e treinamento. Seguindo o padrão alemão, os aviões tinham algumas superfícies pintadas em amarelo, identificando-os como capturados.



P-47D originalmente pertencente ao 358º Esquadrão. Foi usado pelo *Sonderkommando* do *Aufklärungsstaffel* 103, em Orly, França, primavera de 1944. Curiosamente, a pintura pessoal do piloto americano foi mantida no nariz.



P-47D (T9+LK), um dos dois usados pelo 2º *Staffel* do *Versuchsverband*, Hustedt, Alemanha, setembro de 1944. Este avião foi recapturado por tropas americanas em Göttingen, em fins de 1944.

Kits: Existe uma variadíssima gama de kits do P-47 Thunderbolt no mercado, em diversas escalas. Na escala 1/144, a tradicional Minicraft divide o mercado com a Platz e a Tasca. A primeira tem 2 kits do P-47D (um deles com opção de marcações da RAF); a Platz tem um kit do P-47D "Razorback" e a Tasca, um P-47D "Bubbletop" (ambas com 2 kits na embalagem).



P-47D "Bubbletop" na escala 1/144 da Minicraft.

Na escala 1/72, a Academy nos oferece três kits do P-47D ("Razorback" e Bubbletop"), com diferentes opções de armamento; a Hobbyboss tem um kit para iniciantes do P-47D (a fuselagem inteira é uma peça só, bem como as asas) a Italeri tem o kit do P-47N; a Lindberg tem um raro kit do P-47B; a Revell tem um kit do P-47D-30; e a Tamiya tem 2 kits do P-47D, um "Razorback" e um "Bubbletop".



P-47D "Bubbletop" 1/72 da Academy.



P-47D "Razorback" da Academy. Vem com opções de decalques para os 317° e 391° Esquadrões.



P-47D "Bubbletop" 1/72 da Academy. Opções de decalques para o 509° Esquadrão e o 615° Esquadrão da na Índia em 1945.



P-47D 1/72 da Hobbyboss.



P-47N 1/72 da Italeri. Vem com opções de decalques do 333° e do 464° Esquadrões em Iwo Jima, em 1945.



P-47B 1/72 da Lindberg.



P-47D-30 1/72 da Tamiya.



P-47D "Razorback" 1/72 da Tamiya.

O kit vem com diversas opções de armamento/tanques, dois tipos de hélice e decalques para dois aparelhos (Pacífico e Europa).



P-47 "Bubbletop" 1/72 da Tamiya.

Na escala 1/48, a Academy simplesmente domina a oferta de P-47D no mercado, com nada menos que 4 produtos (todos P-47 "Bubbletop"); a Aarii tem um kit do P-47D-20 "Razorback"; a Hasegawa tem dois kits, sendo um da RAF; a Lindberg tem um kit do P-47N; a Tamiya tem 3 kits (dois P-47D e um P-47M); e a Testors tem um kit do P-47D "Bubbletop".



P-47D 1/48 da Academy, bem detalhado.



P-47D-25 1/48 da Academy. Cabine, motor e compartimentos de armas superdetalhados. As marcações são dos 84° e 527° Esquadrões.



P-47N 1/48 da Academy, com várias opções de armamento e decalques.



P-47N 1/48 da Academy com diferentes opções de armamento.



P-47D-20 "Razorback" 1/48 da Aarii. Ele vem com bombas, tanques de combustível e figura do piloto.



P-47D "Razorback" 1/48 da Tamiya. Vem com 3 diferentes tipos de hélices e marcações para os 61° e 63° Esquadrões.



P-47D-25 "Bubbletop" 1/48 da Hasegawa. Vem com opção de decalques dos 512° e 513° Esquadrões, dois tipos de hélices e superdetalhamento.



P-47D "Bubbletop" 1/48 da Tamiya. Exterior altamente detalhado, bem como motor, cabine e compartimento de rodas. Inclui tanques extras.



Thunderbolt Mk.II 1/48 da Hasegawa. Vem com marcações dos 42° Esquadrão e 134° Esquadrões em 1945. Cabine e motor detalhados.



P-47M 1/48 da Tamiya. O kit vem com 3 opções de cauda e duas marcações do 56° Grupo.

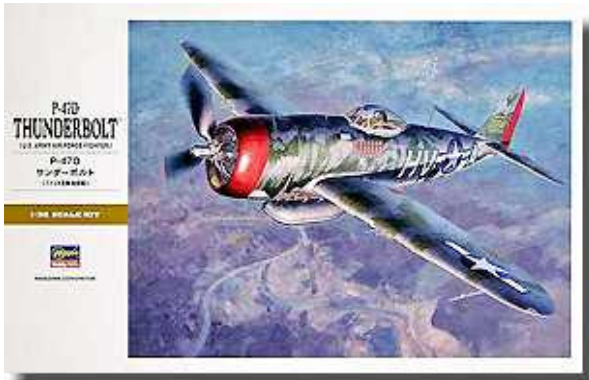


P-47 1/48 da Lindberg. A caixa não diz, mas trata-se de um P-47N.



P-47D "Bubbletop" 1/48 da Testors.

A escala 1/32 tem apenas dois fornecedores, a Hasegawa e a Trumpeter, ambas com 4 kits. A Hasegawa oferece 3 P-47D e 1 P-47M; a Trumpeter (de qualidade muito superior) tem 3 kits do P-47D e 1 do P-47N.



P-47D 1/32 da Hasegawa.



P-47M 1/32 da Hasegawa, com marcações do 56º Grupo.



P-47D-30/40 1/32 da Hasegawa.



P-47D "Razorback" 1/32 da Trumpeter. Este kit vem com partes em photo-etched.



P-47D 1/32 da Hasegawa. O kit tem marcações do 79º Grupo de Caças.



P-47D "Bubbletop" 1/32 da Trumpeter. Este kit também vem com partes em photo-etched.



P-47D-30 "Bubbletop" 1/32 da Trumpeter, um kit superdetalhado.



P-47D-25/27 "Bubbletop" 1/24 da Vintage Fighter Series. Além de altamente detalhado, o kit vem com 6 opções de decalques.



P-47N 1/32 da Trumpeter. O kit tem partes em photo-etched, pneus de borracha e superdetalhamento.



P-47D-30 "Bubbletop" 1/24 da Vintage Fighter Series. O kit é superdetalhado e vem com 4 opções de decalques.

Apenas a Vintage Fighter Series oferece kits do P-47 na escala 1/24. Ao todo, são 6 modelos, sendo 1 "Razorback", 3 "Bubbletop", 1 P-47M e 1 P-47N.



P-47D-25/26 "Bubbletop" 1/24 da Vintage Fighter Series. Além de altamente detalhado, o kit vem com 6 opções de decalques.



P-47M 1/24 da Vintage Fighter Series. O kit é superdetalhado e tem 4 opções de decalques.

Apesar de tudo o que foi dito acima, você deve estar atento para o fato de que as fábricas param de produzir alguns kits ou relançam kits que saíram de linha anos antes. Portanto, você pode ter alguma dificuldade em encontrar algum modelo específico.

Até a próxima!