



# 1/72 SCALE MODEL CONSTRUCTION KIT

## NORTH AMERICAN F-86D SABRE

Evolved from the classic F-86 Sabre, America's first swept-wing jet, the F-86D Sabre Dog can lay claim to being the world's first single-seat, all-weather interceptor. So successful was the design that by September 1955 when the last aircraft was delivered to the USAF, more than 2,400 equipped 20 Wings of America's Air Defence Command, far outnumbering other types then in ADC service. The F-86D was designed and built as a pure interceptor at a time when the threat of a major Soviet manned bomber attack on the North American continent was considered a distinct possibility. In response to a USAF requirement, two prototype YF-86Ds were built, the first making its initial flight at the Muroc test base in California on December 22, 1949. Involving about 75% redesign of the standard F-86A, the Sabre Dog's most obvious difference was the nose radome housing the AN/APG-37 radar antenna which was linked to the Hughes E-3 and later E-4 fire control system. Armament consisted of 24, 2.75in "Mighty Mouse" Folding Fin Aircraft Rockets housed in a retractable ventral tray. The rockets had a range of 4,500yds and could be fired in groups or salvaged. As well as being in widespread USAF service, foreign air forces began receiving Sabre Dogs in the late '50s, Denmark, Japan and Turkey all being recipients. On July 16, 1953, an F-86D set a new world air speed record of 715m.p.h. Late production aircraft were powered by a 7,650lb-thrust General Electric J47-33 engine with afterburner giving a maximum speed at sea level of 693m.p.h. Service ceiling, 49,600ft. Total production, 2,504.

Airfix wish to acknowledge the kind assistance of Rockwell International in the preparation of this kit.

Développé à partir du classique F-86 Sabre, et premier avion à réaction américain à ailes dégagées, le F-86D Dog peut prétendre être le premier intercepteur monoplacé tout temps au monde. Le succès de cet appareil fut si grand qu'en septembre 1955, quand le dernier fut livré à USAF, plus de 2.400 équipaient les 20 Escadres de America's Air Défense Command, nombre qui dépassait de loin les autres modèles, alors en service à ADC. Le F-86D fut dessiné et construit comme un pur intercepteur à un moment où la menace d'une grande attaque par les bombardiers Soviétiques sur le Continent Nord Américain était envisagée comme possible. En réponse à la demande de USAF, deux prototypes YF-86D furent construits, le premier faisant son premier vol à la base de Muroc en Californie le 22 décembre 1949. — Redessiné sur environ 75% sur le F-86A classique, le Sabre Dog avait comme différence évidente son nez qui renfermait l'antenne radar AN/APG-37 qui était couplée au Hughes E-3 puis plus tard au système de contrôle de tir E-4. L'armement consistait en 24 "Mighty Mouse" de 70 mm Folding Fin Aircraft Rockets logées dans une soude ventrale rétractable. Les rockets avaient une portée de 4.115 mètres et pouvaient être tirées par groupe ou en salve. Aussi bien que les services généraux de USAF. Diverses forces aériennes étrangères commencèrent à recevoir des Sabre Dog à la fin de 1950, dont le Danemark, le Japon et la Turquie. Le 16 juillet 1953 un F-86D établit un nouveau record de vitesse à 1.150 km/h. Les derniers avions fabriqués étaient propulsés par un moteur Général Electric J 47-33 de 3.470 kp de poussée avec postcombustion, la vitesse maximale au niveau de la mer était de 1.115 km/h. Le plafond était de 15 km. La production totale fut de 2.504 appareils.

AIRFIX remercie Rockwell International pour son assistance dans la préparation de cette maquette.

Aus dem ersten klassischen US-Jäger mit Pfeilflügeln, der F-86 Sabre, entwickelt, war die F-86D Sabre Dog eigentlich der erste einsitzige, allwetterfähige Abfangjäger der Welt. Wie erfolgreich dieses Flugzeug wirklich war, zeigt die Tatsache, daß bei Auslieferung der letzten F-86D immer noch rund 2.400 Maschinen bei 20 USAF-Geschwadern des amerikanischen Luftverteidigungskommandos im Einsatz standen, weit mehr als von jedem anderen, damaligen Typ. Grund für die Entwicklung dieses Abfangjägers war die einerzeit immanente Furcht der Amerikaner vor möglichen russischen Angriffen mit bemannten Bombern gegen den US-Kontinent, der durch reine Abfangjäger zu verteidigen war. Einer USAF-Forderung entsprechend baute North American zwei Prototypen YF-86D (zeitweilig YF-95A genannt, 50-577/578), deren erster am 22. Dezember 1949 auf der Testbasis Muroc in Kalifornien startete. Bei Vergleich mit dem Ausgangsmuster F-86 zeigt sich, daß die Sabre Dog kaum mehr als ein Viertel gemeinsamer Komponenten besitzt. Äußerlich deutlich unterscheidbar ist die F-86D durch den Radarbug mit dem AN/APG-37 Radargerät, das mit einem Hughes E-3, später E-4, Feuerleitgerät gekoppelt war. Die Bewaffnung bestand aus 24 ungenelkten 70 mm "Mighty Mouse" FFAR-Luftkampfraketen in einem einziehbaren Rumpfbodenmagazin, die über eine Distanz von ca. 4.115 m gruppen- oder salvenweise abgeschossen werden konnten. Außer bei der USAF nahmen auch die Luftwaffen Dänemarks, Griechenlands, Japans, Südkoras und der Türkei Anfang der 50-er Jahre die F-86D in ihr Flugzeuginventar. Am 16. Juli 1953 stellte eine F-86D-35 (51-6145) mit LtCol W. Barnes einen Weltgeschwindigkeitsrekord mit rund 1.150 km/h auf. Spätere Varianten mit 3.470 kp schubstarken J47-GE-33 Nachbrenntriebwerken waren max. in NN 1.115 km/h schnell, ihre Gipfelhöhe betrug knapp 15 km. Insgesamt sind 2.504 Maschinen gebaut worden.

Bei der Vorbereitung dieses Bausatzes leistete die Firma (North American) Rockwell International wertvolle Unterstützung.

### GENERAL INSTRUCTIONS

It is recommended that exploded views are studied and assembly practised before cementing together. Note: small parts are best painted before assembly. Parts should be as drawn and any moulded tabs adhering to parts removed before assembly. All parts are numbered; assemble in sequence.

IF STAND IS TO BE USED CUT AWAY WALL OF PLASTIC FROM STAND SLOT IN FUSELAGE UNDERSIDE.

### INSTRUCTIONS GENERALES


Il est recommandé d'étudier avec soin les dessins et de s'exercer au montage avant de coller les pièces. On peut plus facilement les petites pièces avant de les assembler. Les pièces doivent coïncider avec les dessins et on doit séparer les supports des pièces avant d'assembler celles-ci. Toutes les pièces sont numérotées et doivent être montées en ordre.

DANS LE CAS OU CE MODELE DOIT ETRE MONTÉ SUR UN SOCLE, DÉCOUPEZ L'EMPLACEMENT DANS LE FUSELAGE.

### ALLGEMEINE BAUTIPS

Anordnung und Vollständigkeit aller Bauteile nach Anleitung, Abbildungen und Deckbild überprüfen. Vor Bemalung und Montage Gussgrate entfernen und Teilpassung ungeleimt probieren. Nur nächstbenötigte Teile von Gussrippen lösen bzw. Sichtbeutel entnehmen. Baufolge entspricht der Teilnummerierung. Einbauteile vorab bemalen.

FALLS DAS MODELL AUF EINEN STANDER MONTIERT WERDEN SOLL SCHNEIDEN SIE DEN WERKSTOFF AUS DEM SCHLITZ IN DEM FLUGZEUGRUMPF

 CEMENT COLLE KLEBEN

 TRANSPARENCY TRANSPARENT KLAARSICHTTEIL

 DO NOT CEMENT NE PAS COLLER NICHT KLEBEN

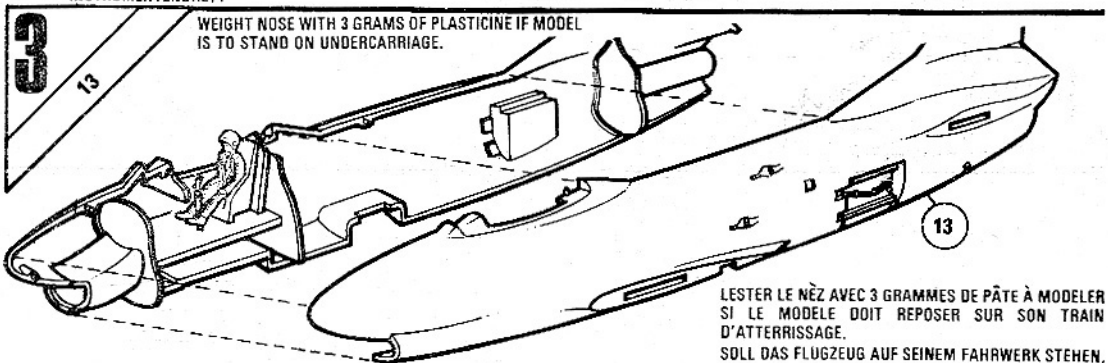
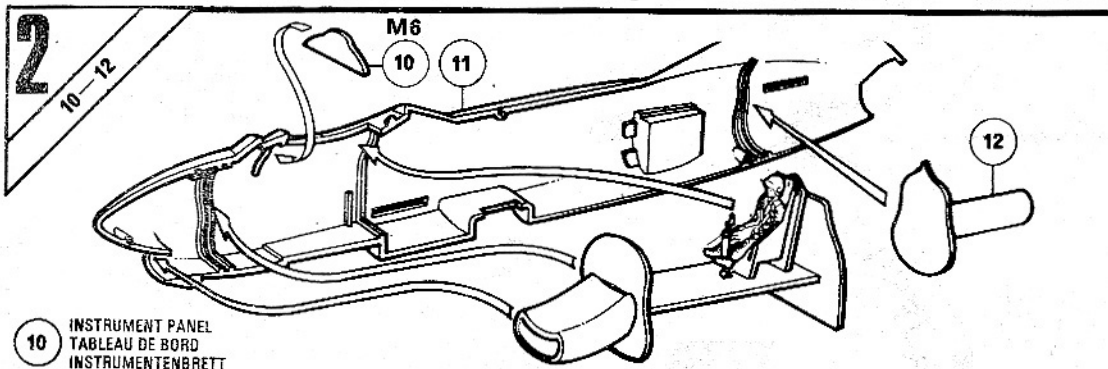
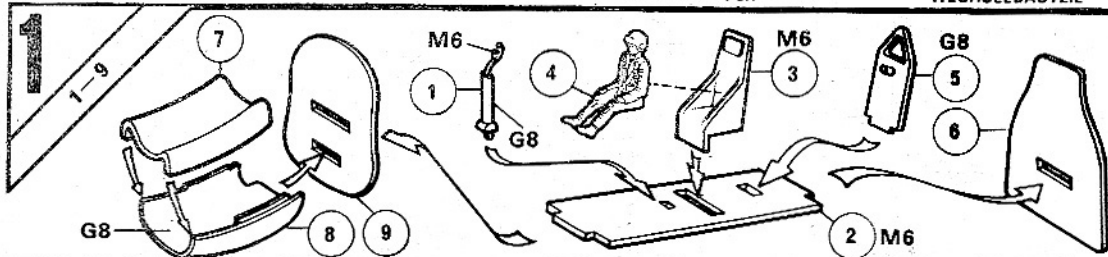
 ALTERNATIVE PARTS ALTERNATIVE PIECE WECHSELBAUTEIL

○ CEMENT  
COLLE  
KLEBEN

● TRANSPARENCY  
TRANSPARENT  
KLARSICHTTEIL

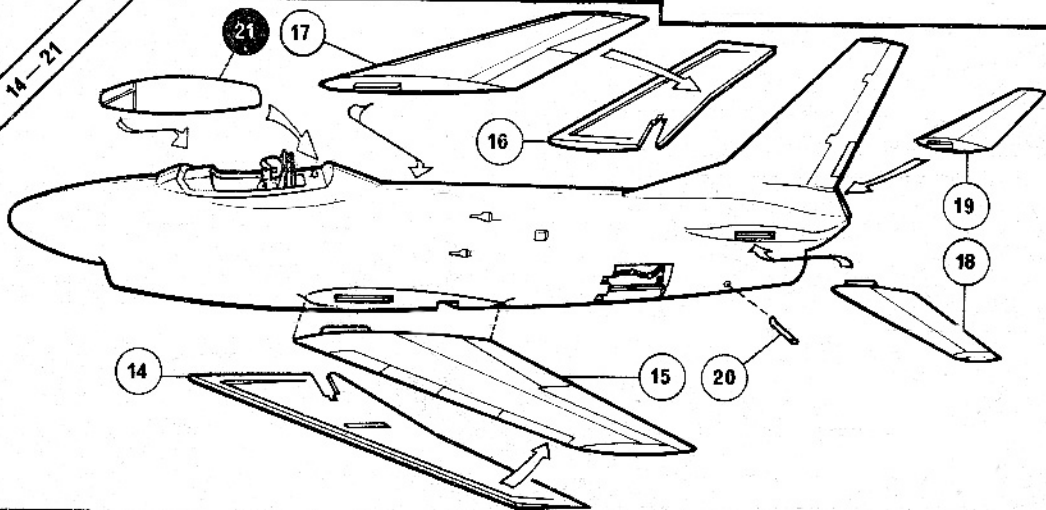
■ DO NOT CEMENT  
NE PAS COLLER  
NICHT KLEBEN

□ ALTERNATIVE PARTS  
ALTERNATIVE PIÈCE  
WECHSELBAUTEIL



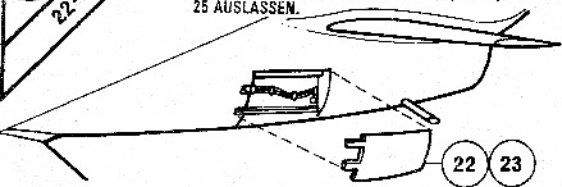
**4**

14-21

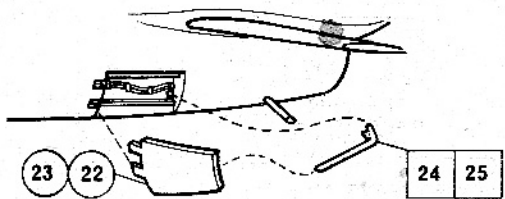
**5**

22-23

FOR CLOSED AIR BRAKES (22, 23) OMIT PARTS 24, 25.  
 SI LES FREINS PNEUMATIQUES SONT ESCAMOTÉS (22, 23), OMETTRE LES PIÈCES 24, 25.  
 FÜR GESCHLOSSENE LUFTBREMSEN (22, 23), TEILE 24, 25 AUSLASSEN.

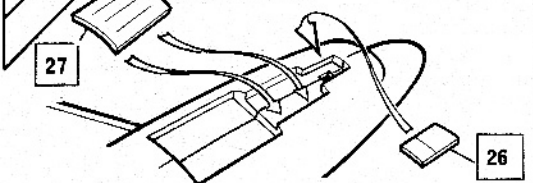


AIR BRAKES OPEN  
 FREINS PNEUMATIQUES OUVERTS  
 LUFTBREMSEN OFFEN

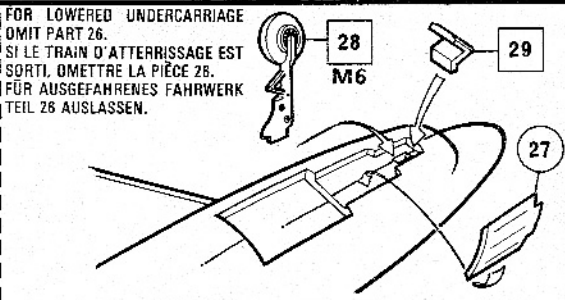
**6**

26-29

FOR RETRACTED UNDERCARRIAGE OMIT PARTS 28, 29, 35-38.  
 SI LE TRAIN D'ATERRISSAGE EST RENTRÉ, OMETTRE LES PIÈCES 28, 29, 35-38.  
 FÜR EINFAHRENTES FAHRWERK TEILE 28, 29, 35-38 AUSLASSEN.

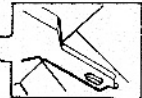
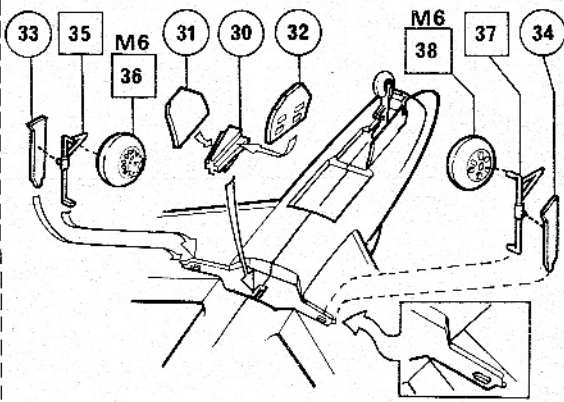
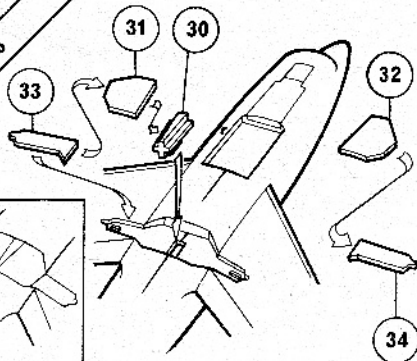


FOR LOWERED UNDERCARRIAGE OMIT PART 26.  
 SI LE TRAIN D'ATERRISSAGE EST SORTI, OMETTRE LA PIÈCE 26.  
 FÜR AUSGEFAHRENTES FAHRWERK TEIL 26 AUSLASSEN.



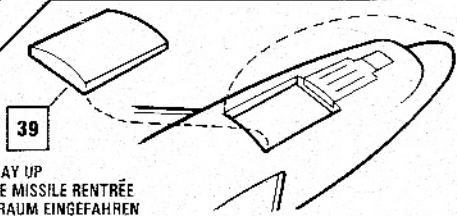
# 7

30-38

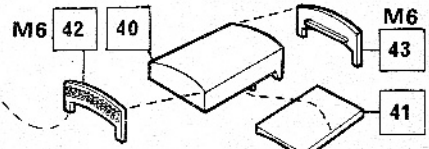


# 8

39-43



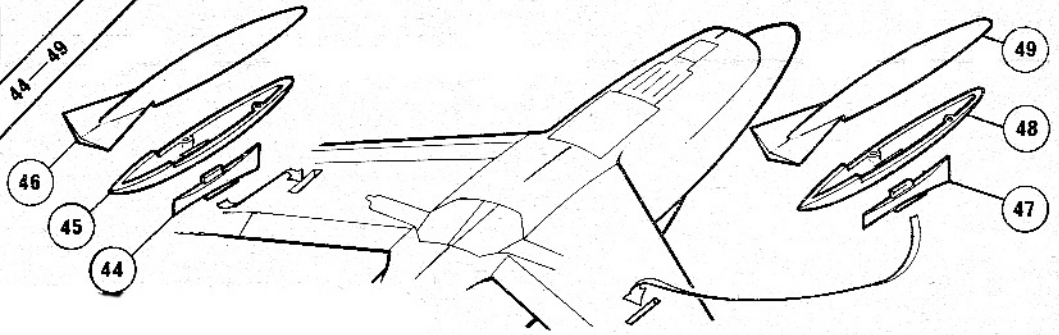
ROCKET BAY UP  
 TRAVÉE DE MISSILE RENTRÉE  
 RAKETENRAUM EINGEFÄHREN



ROCKET BAY DOWN  
 TRAVÉE DE MISSILE SORTIE  
 RAKETENRAUM AUSGEFÄHREN

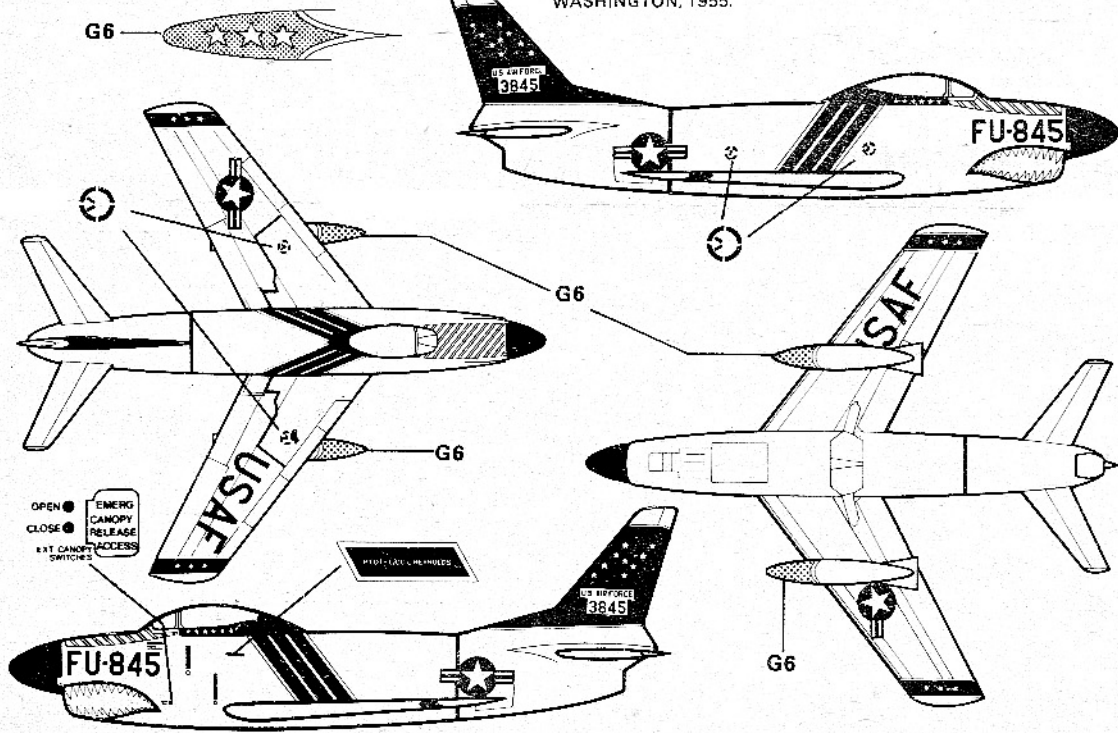
# 9

44-49

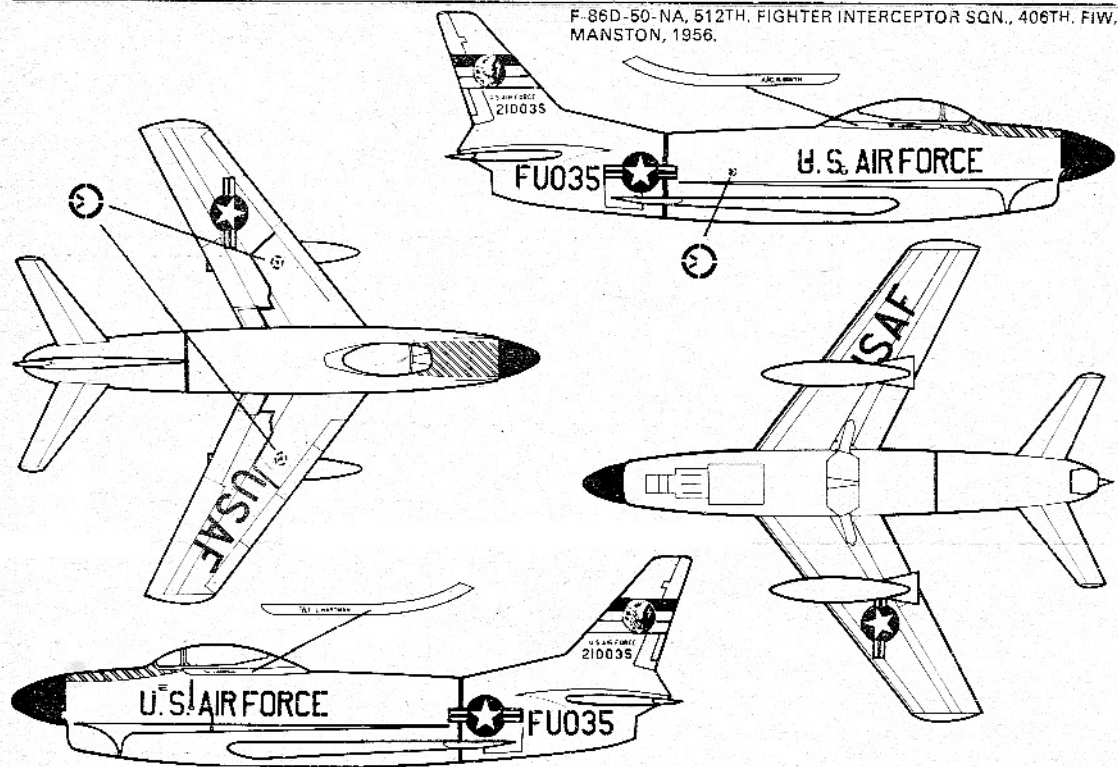


USE IN CONJUNCTION WITH BOX ARTWORK.  
 A UTILISER CONCURRENTMENT AVEC LA BOITE  
 DE TRAVAUX D'ART.  
 NACH VORLAGE AUF DER VERPACKUNG  
 VERWENDEN.

F-86D-60-NA, 520TH. FIGHTER INTERCEPTOR SQN., GEIGER FIELD,  
 WASHINGTON, 1955.



F-86D-50-NA, 512TH. FIGHTER INTERCEPTOR SQN., 406TH. FIW,  
 MANSTON, 1956.



FOR BEST RESULTS USE AIRFIX ADHESIVE & PAINT NOS. M6 M21 G6 G8



OLIVE DRAB M21  
 GRIS OLIVE MAERICAIN  
 TARNOLIVBRAUN



SILVER G8  
 ARGENT  
 SILBER



BLACK M6  
 NOIR  
 SCHWARZ



FRENCH BLUE G6  
 BLEU DE FRANCE  
 FRANZÖSISCHBLAU