

## HOBBY SEARCH

1949年スウェーデン空軍は新型戦闘機の開発をサーブ社に要求しました。その仕様は上昇限度14,000m、上昇時間は高度10,000mまで2.5分、最大速度はマッハ1.4から1.5、高速道路への離着陸を想定したSTOL性能などで、1949年当時としては非常に進歩的な機体でした。当時スウェーデン空軍は仮想敵国が高亜音速ジェット爆撃機の実用化を予想していたので、これに対抗する迎撃戦闘機のドラケンは超音速戦闘機として開発されなければならませんでした。アメリカのベルX-1がマッハ1を突破したのが1947年でしたのでサーブ社としてはかなり未知の部分も開発に盛り込まなければならないという厳しい状態でした。この要求を受けたサーブ社はダブルデルタ翼の採用を決定サーブ210という研究機を製作し、1951年から1954年にかけて500回以上の実験飛行を重ね、数々のデータを得てダブルデルタ翼の独特の形態をしたサーブ35ドラケンを完成させ、初飛行は1955年10月25日に行なわれました。結果はきわめて良好で、1956年1月26日にはアフターバーナーを使わず初めて音速を超え、その2ヶ月後には上昇中の音速突破にも成功しています。1956年の8月に量産型のJ35Aがサーブ社に発注されました。1958年2月15日に初飛行したJ35Aは1959年末からスウェーデン空軍に納入が開始されています。サーブ35ドラケンは当時の技術的には特に斬新なものではなくポピュラーな機体構造でしたが、機体をモジュラー構成にしてありました。外翼は簡単に取り外しができ、機体幅を短縮し輸送の利便性を考慮しています。搭載するエンジンはイギリス製のロールス・ロイスエイボンのライセンス生産でRM5A、RM6B、RM6Cのシリーズを使用しています。アフターバーナーはス

ウェーデン製のアフターバーナーで前期型がモデル65、後期型がモデル66を装備しています。このアフターバーナーの装備により、RM6Cエンジンは、本家イギリスのエイボン300を上回る推力を得ています。ドラケンの各型は、初量産型のJ35A(Adamアダム)で63号機から0.8m延長されたアフターバーナーモデル66を使用しているため後部胴体が0.8m延長され、後のシリーズの標準寸法になっています。J35B(Bertilベルティル)は実質的な実用型で1959年11月29日に初飛行し、FCSが強化され、サイドワインダーのほか75mm空対空無線誘導ロケット弾ポッドを搭載できるようになりました。J35D(Davidダビド)は1960年12月に初飛行し、エンジンをRM6Cに換装、最大速度がマッハ2.0以上に向上しています。J35F(Filipフィリップ)は第2世代のドラケンで、外観に大きな変更はありませんが内部構造を改良しています。それまでドライだった主翼外翼にも燃料タンクを増設、J35Aが2,240リットルだったのが4,000リットルに増加しています。また、J35F以前の装備武装が昼間迎撃システムでしたが、J35Fではレーダー誘導ミサイル装備ができるようになり完全な全天候迎撃戦闘機になりました。

(J35Jデータ) 乗員：1名、全幅：9.4m、全長：15.35m、全高：3.89m、翼面積：49.2m<sup>2</sup>、最大離陸重量：12,270kg、エンジン、ボルボ・フリークモートルRM6C、推力：5,800kg(AB使用時：8,000kg)、最大速度：マッハ2.0/12,200m(外部武装なし)、固定武装：30mmアデン機関砲x1、初飛行：1961年初め

<b>4</b>	H <b>4</b>	イエロー(黄)	YELLOW
<b>5</b>	H <b>5</b>	ブルー(青)	BLUE
<b>8</b>	H <b>8</b>	シルバー(銀)	SILVER
<b>13</b>	H <b>54</b>	ネービーブルー	NAVY BLUE
<b>21</b>	H <b>71</b>	ミドルストーン	MIDDLE STONE
<b>28</b>	H <b>18</b>	黒鉄色	STEEL
<b>33</b>	H <b>12</b>	つや消しブラック	FLAT BLACK
<b>47</b>	H <b>90</b>	クリアーレッド	CLEAR RED
<b>50</b>	H <b>93</b>	クリアーブルー	CLEAR BLUE
<b>55</b>	H <b>81</b>	カーキ	KHAKI
<b>61</b>	H <b>76</b>	焼鉄色	BURNT IRON
<b>73</b>	H <b>57</b>	エアクラフトグレー	AIRCRAFT GRAY
<b>92</b>		セミグロスブラック	SEMI GROSS BLACK
<b>137</b>	H <b>77</b>	タイヤブラック	TIRE BLACK

このキットには接着剤は入っていないので別にお求めください。

塗料指定の **■** は GSI クレオス・Mr. カラー、H**■** は水性ホビーカラーの番号です。

H**■** in painting indication is the number of GSI Creos Aqueous Hobby Color, while **■** is that of Mr. Color. Glue is not included in this kit.

H**■** bei Bemalungshinweisen ist die Nummer der Aqueous - Hobby - Color von GSI Creos, während **■** den Ton der Farbserie Mr. Color anzeigt. Im Bausatz ist kein Klebstoff enthalten.

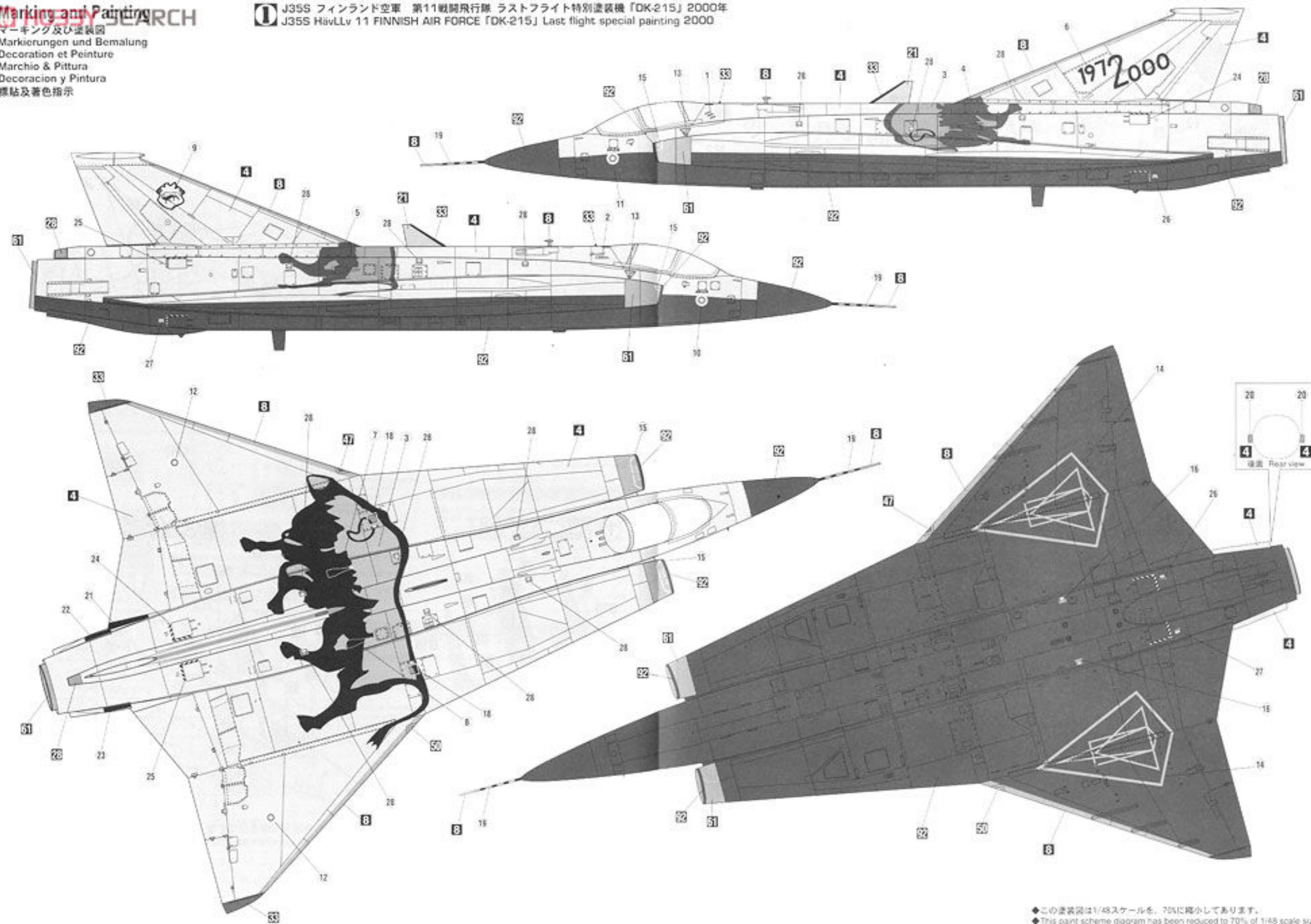
Sur le guide de peinture, H**■** correspond au numéro de couleur GSI Creos AQUEOUS HOBBY COLOR, alors que **■** correspond à Mr. COLOR. La colle n'est pas fournie dans ce kit.

H**■** nella indicazione della pittura è il numero della GSI Creos del colore ad acqua per Hobby, mentre **■** è quello di Mr. Color. La colla non è inclusa nella scatola di montaggio.

H**■** en indicaciones de pintado. Este es el número de GSI Creos Aqueous Hobby Color, mientras **■** es el de Mr. Color. El pegamento no está incluido en el kit.

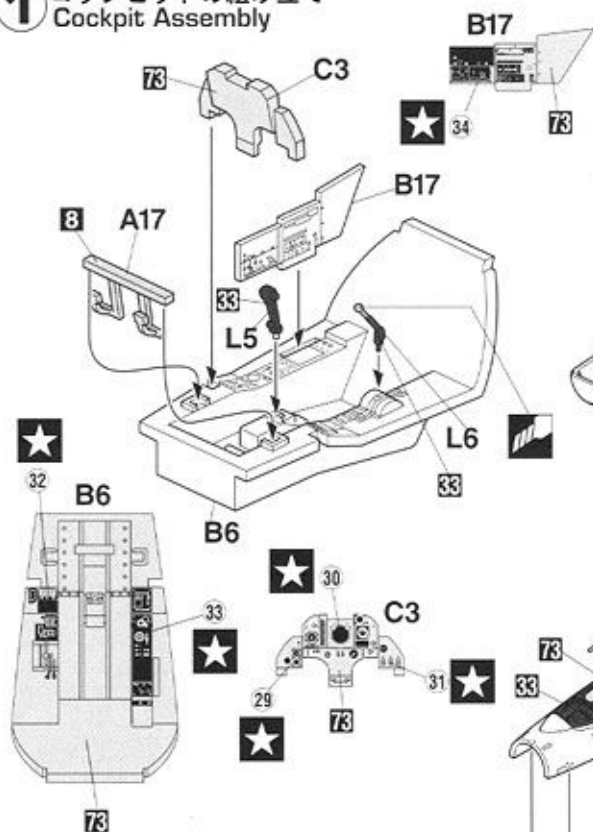
H**■** 這個着色指示是代表 GSI Creos 出品水性模型漆油的編號，而**■**則代表 GSI Creos 出品的樹脂系模型漆油的編號，這份套件並沒有包活膠水。



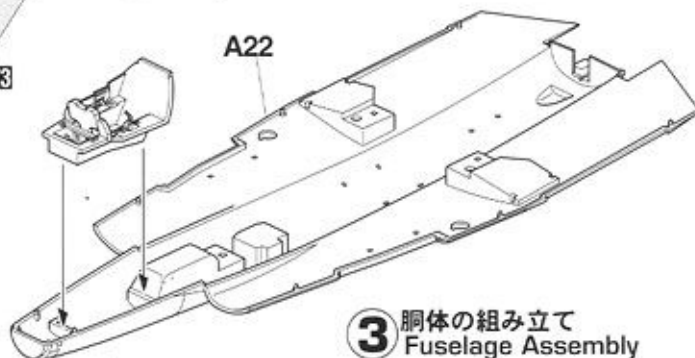


◆この塗装図は1/48スケールを、70%に縮小してあります。  
 ◆This paint scheme diagram has been reduced to 70% of 1/48 scale size.

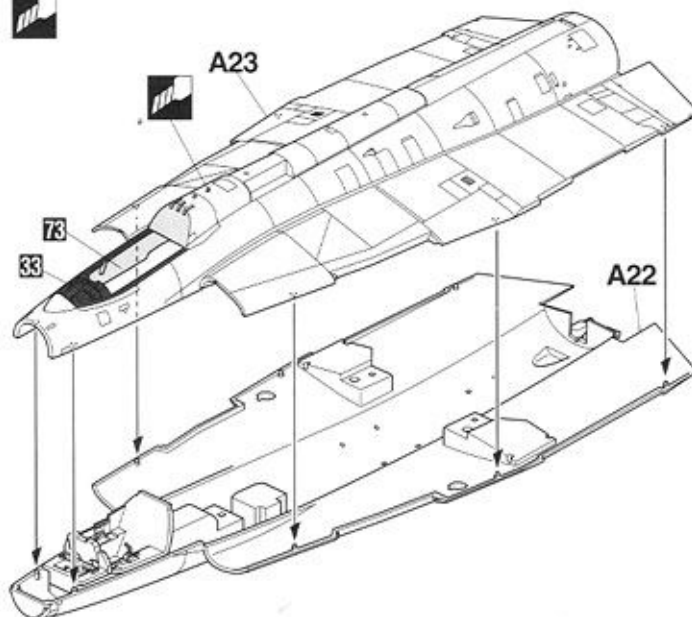
① コックピットの組み立て  
Cockpit Assembly



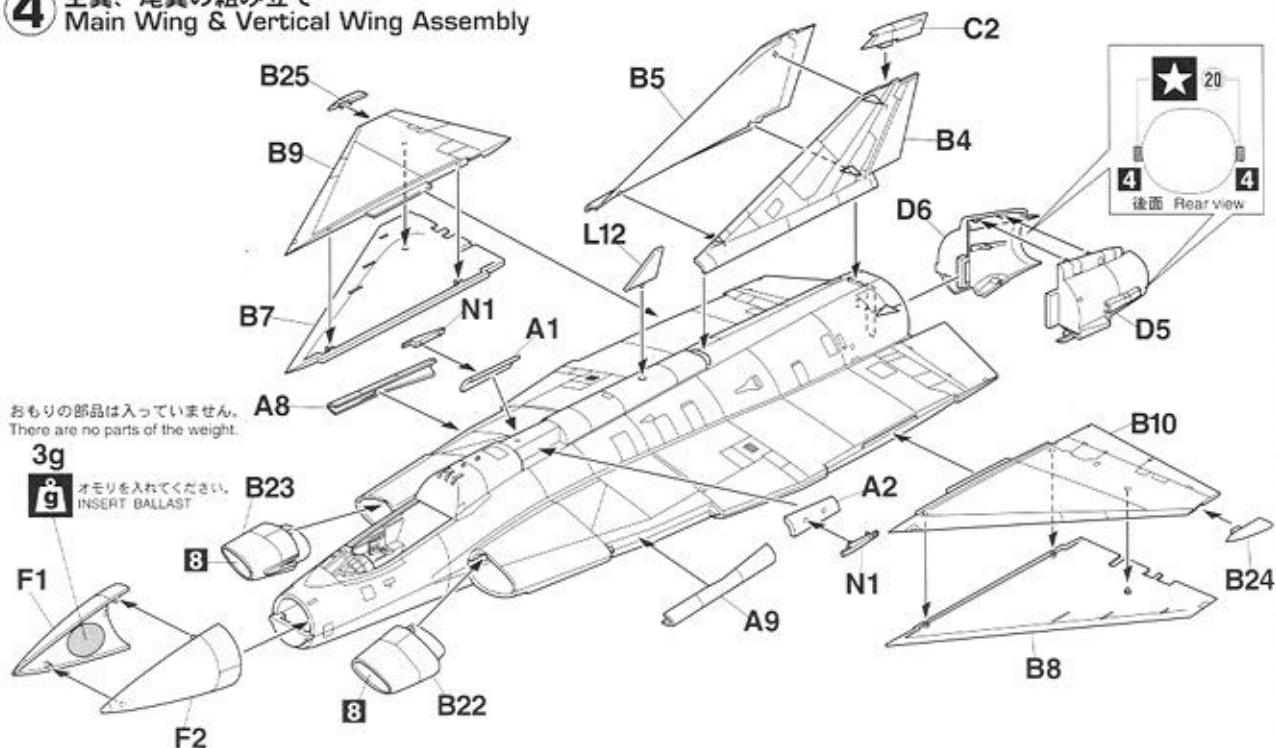
② コックピットの取り付け  
Cockpit Installation



③ 胴体の組み立て  
Fuselage Assembly

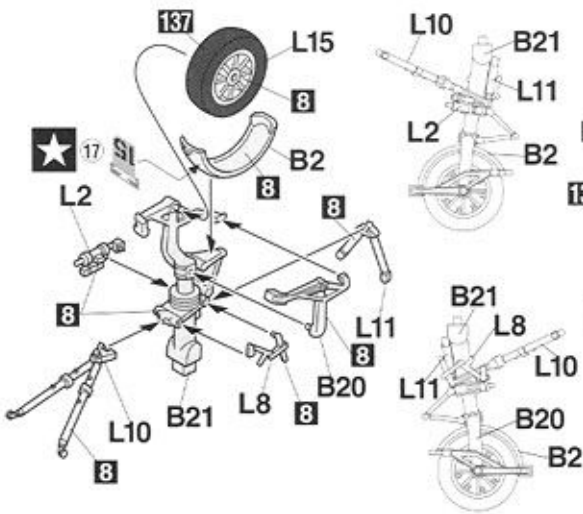


④ 主翼、尾翼の組み立て  
Main Wing & Vertical Wing Assembly

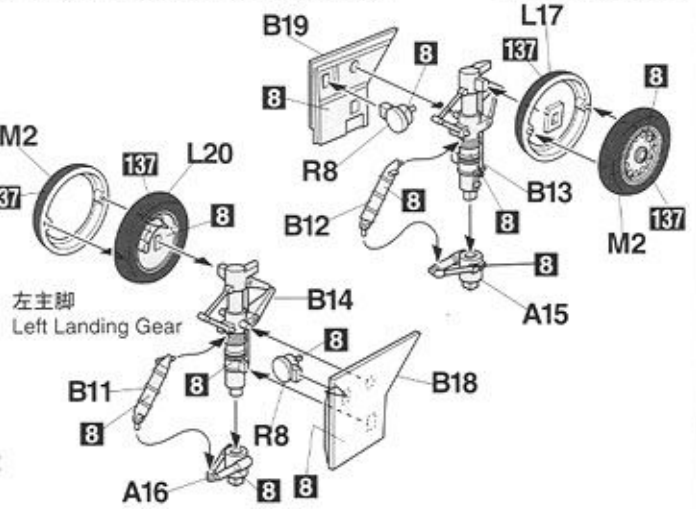




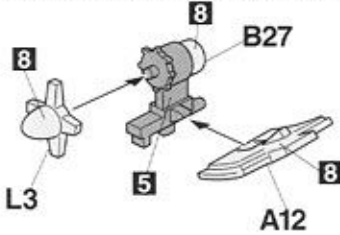
**5** 前脚の組み立て  
Nose Landing Gear Assembly



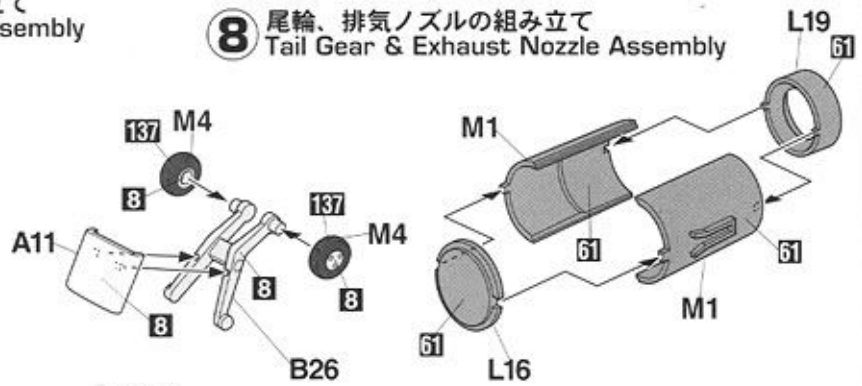
**6** 主脚の組み立て  
Main Landing Gear Assembly



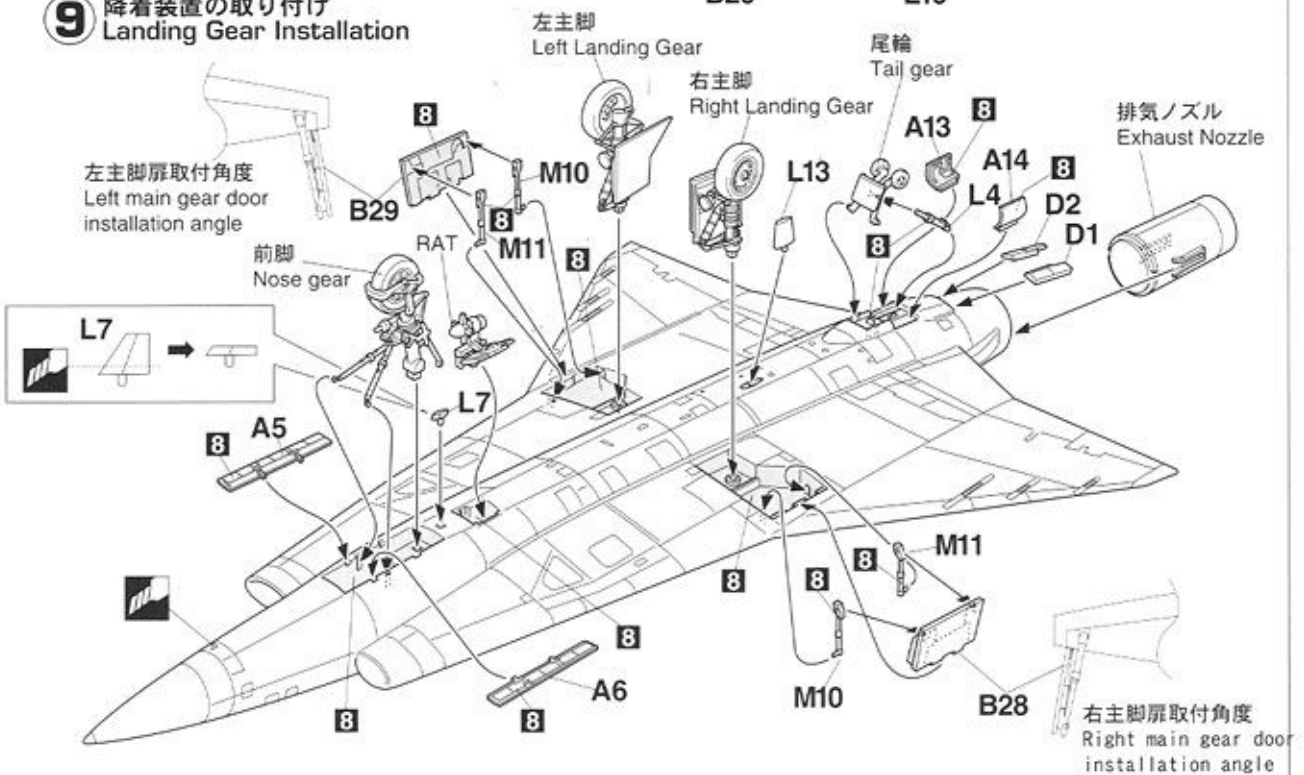
**7** ラム・エア・タービンの組み立て  
Ram Air Turbine (RAT) Assembly



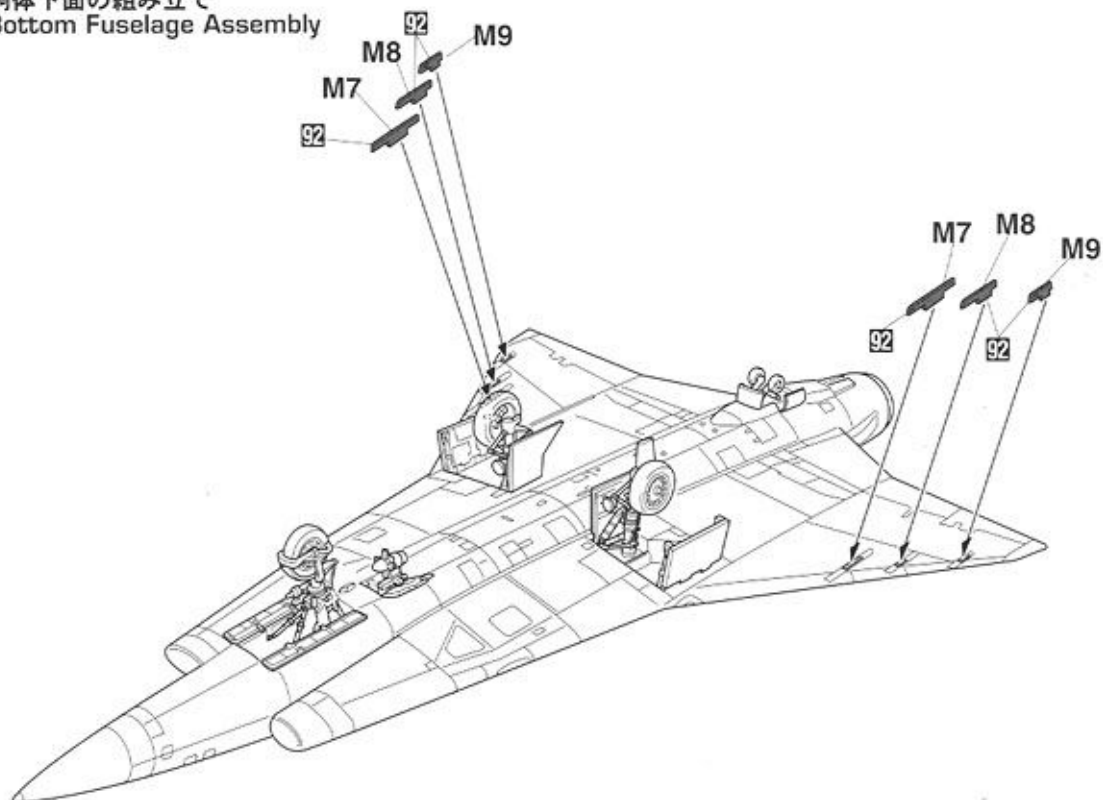
**8** 尾輪、排気ノズルの組み立て  
Tail Gear & Exhaust Nozzle Assembly



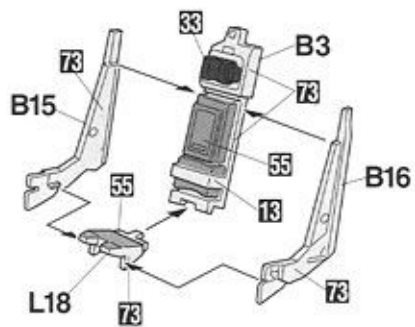
**9** 降着装置の取り付け  
Landing Gear Installation



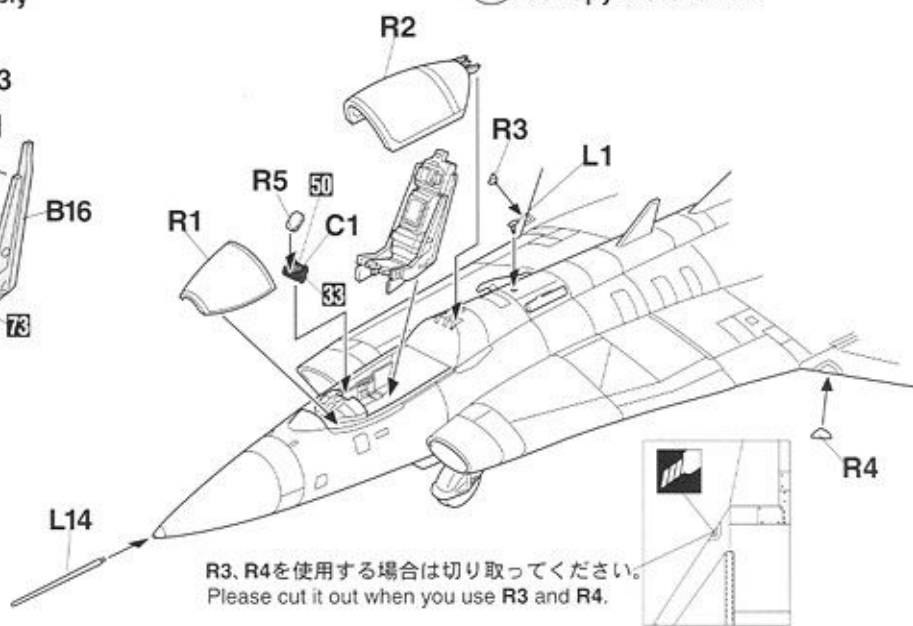
**10** 胴体下面の組み立て  
Bottom Fuselage Assembly



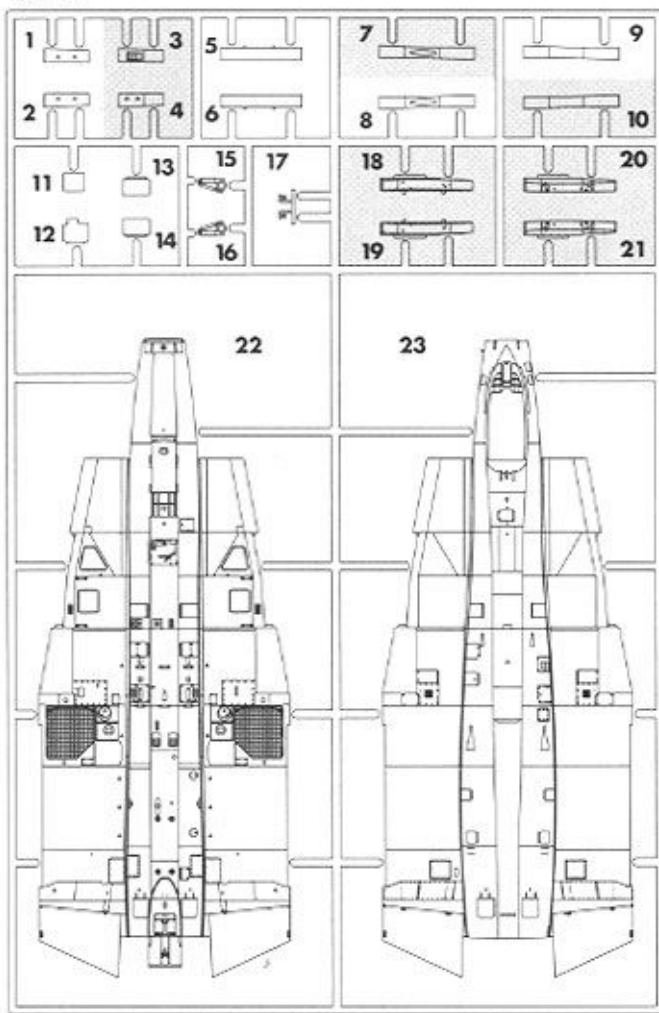
**11** 射出シートの組み立て  
Ejection Seat Assembly



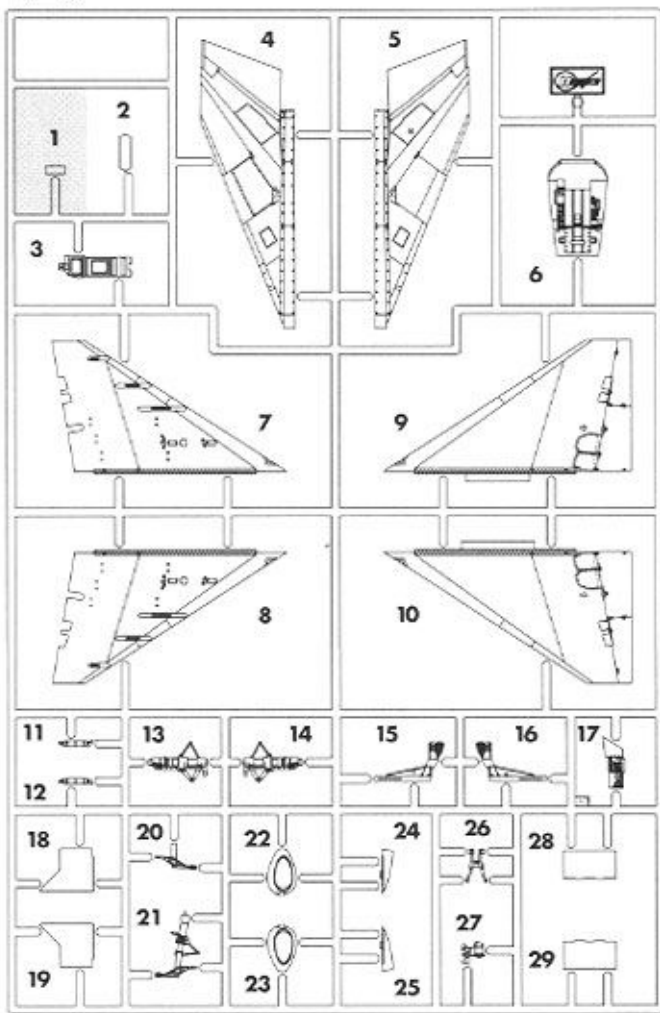
**12** キャノピーの取り付け  
Canopy Installation



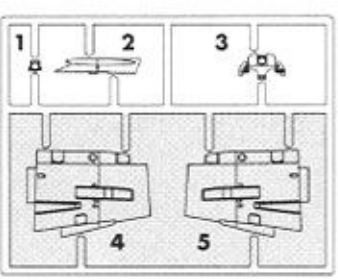
《A》



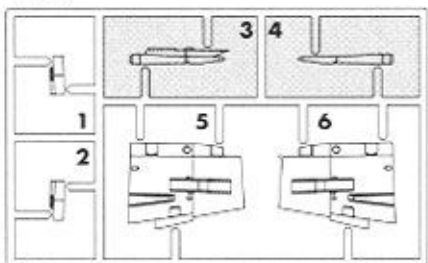
《B》



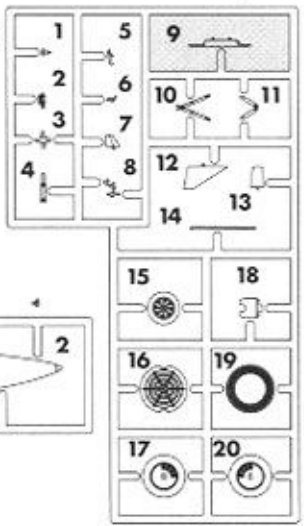
《C》



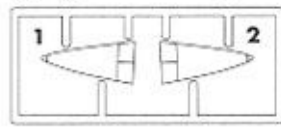
《D》



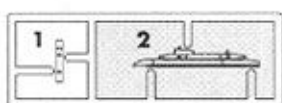
《L》



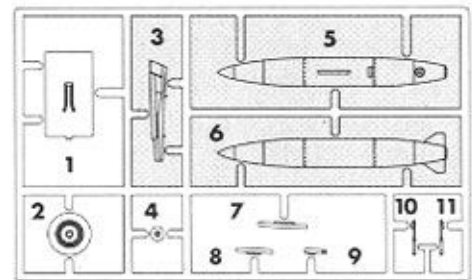
《F》



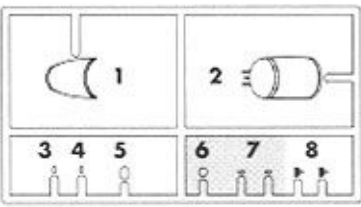
《N》x2



《M》x2

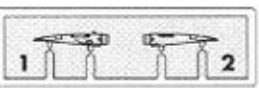


《R》



の部品は使用しません。  
Parts not for use.  
Teile werden nicht verwendet.  
Pièces à ne pas utiliser.  
Parti non per uso.  
Partes para no usar.  
不需要使用的部件

《K》





In 1949, the Swedish Air Force (SAF) asked the Saab Company to undertake the development of a new fighter plane. Design specs were dramatically ambitious for 1949, calling for a plane with an operational ceiling of 14,000m, capable of climbing to 10,000m in 2.5 minutes, with a maximum speed of Mach 1.4 - 1.5, and with STOL (Short Take Off and Landing) capabilities as well. The SAF called for these high performance specs for the design that eventually became the Saab Draken having foreseen the need in the near future to be able to counter and intercept high altitude supersonic enemy bombers. This was a tall order for 1949, however, considering that the Bell X-1 had just broken the "sound barrier" of Mach 1 only two years earlier. Thus, Saab's engineers were working in what was pretty much "unknown territory" as regarded the technological requirements of supersonic design. After receiving the SAF's request, Saab decided on a "double delta wing" for the new fighter, and built the Saab 210 experimental plane to test and research this new design feature, conducting over 500 test flights between 1951 and 1954. After acquiring various data from these intensive research efforts, Saab was able to construct the Saab 35 Draken, which made its maiden flight on October 25, 1955. Results were outstanding. It first roke the sound barrier on January 26, 1956 without having to resort to engine afterburner. Two months later, the Draken even succeeded in breaking the sound barrier in a climb. In August 1956, Saab was given an official order for mass production of the J35A Draken, the first of which made its maiden flight on February 15, 1958. The fighters began to be sent to regular SAF units from the end of 1959. Although there was nothing particularly high-tech about the technology used in the construction of the airframe, which paralleled popular aviation standards of the time, the airframe did however have unique "modular" design features, including readily attachable and detachable wings, which were incorporated with an eye towards facilitating easy ground transportation of the aircraft on narrow roads, etc. The aircraft's engine was a license-built

Rolls-Royce Avon, produced under the SAF series designations of RM5A, RM6B, and RM6C. Afterburners were of domestic design and production,

with the early version referred to as the Model 65 and the later type referred to as the Model 66, respectively. With the attachment of these afterburners, the Swedish license-built RM6C was able to surpass the performance of the Rolls-Royce Avon 300 original. Model 66 afterburners were fitted to the J35A ("Adam") models from aircraft production number 63, adding 0.8m of length in the tail section to the overall airframe, which subsequently became the Draken standard. The J35B ("Bertil") first flew on November 29, 1959 with an upgraded fire control system and capability for being fitted with pods for 75mm wireless guided anti-aircraft missiles. The J35D ("David") made its maiden flight in December 1960, and fitted with the RM6C engine, broke Mach 2.0. The J35F ("Filip") marked the debut of the second generation of Draken designs, with no noticeable change in outward appearance but considerable internal upgrades. The wings, which had been "dry" to that point, now housed additional internal fuel tanks, seeing an increase in overall fuel capacity to 4,000 liters from the 2,240 liters of the original J35A. Moreover, while all Drakens previous to the J35F were only capable of daylight interceptor combat operations, Drakens from the J35F on were fitted with radar-guided anti-aircraft missiles to give the fighter both day and night and all-weather operational capability.

(J35J data)

Crew: one; wingspan: 9.4m; length: 15.35m; height: 3.89m; wing surface area: 49.2 sq.m; maximum takeoff weight: 12,270kg; engine: Volvo Flygmotor RM6C (thrust = 5,800kg or on afterburner, 8,000kg); maximum speed: Mach 2.0 (with external stores/armament removed); fixed armament: 30mm ADEN cannon x 1; maiden flight: early 1961