

**F** Fabriqué à l'usage des élèves pilotes de l'USAF cet avion d'entraînement initial effectua son premier vol le 24 septembre 1949. De construction entièrement métallique, comportant deux sièges en tandem dans un cockpit directement inspiré de celui des tout nouveaux jets, le T-28 offrait pour la première fois un train d'atterrissage à roulette de nez orientable. L'US Air Force utilisa le T-28A jusqu'en 1956. L'US Navy et l'US Marines Corps utilisèrent le T-28B ainsi que le T-28C embarqué muni d'une crocasse d'appontage.

En 1960-1961, à la recherche d'un remplaçant au T-6 techniquement dépassé pour le conflit algérien, la France fit l'acquisition de 145 T-28A provenant des surplus américains. Ces avions furent modifiés et adaptés à l'image du T-28B par la société PAC AERO en Californie et par SUD-AVIATION en France. Baptisé Fenec le nouvel appareil fit son premier vol le 10 mars 1960. La voilure fut renforcée, ainsi que la partie arrière du fuselage, et l'aérofrein ventral supprimé. Doté d'un moteur Wright plus puissant entraînant une hélice triplée Hamilton il se vit ajouter deux plaques de blindage latéral pour protéger l'équipage et un équipement radio VHF adapté aux fréquences utilisées par l'Armée de l'Air.

Le Fenec dont le pouvait emporter deux nacelles équipées chacune de deux mitrailleuses de 12,7 mm (M2 Browning d'origine américaine) de fabrication SNCASO, ainsi que de deux paniers de six roquettes de 68 mm (type 122). Alternativement il pouvait aussi emporter des roquettes lourdes (T-10) de 105 et 120 mm, des roquettes type 361 de 37 mm en paniers Matra de 36, des bombes de 120 kg et des bidons de napalm. Ces appareils furent largement employés pour les missions de reconnaissance et d'appui-tir en Algérie. Après les Accords d'Evian de 1962, les «Fenecs» sont rentrés en métropole. A partir de 1965, les appareils seront vendus à l'Argentine, à Haïti, au Maroc, à la Tunisie, à Formose, au Cambodge et même aux USA. Le destin du Fenec ne s'arrête pas là: l'Uruguay récupéra des Fenec ex-argentins en 1980 et le Honduras 8 Fenec ex-marocains.

**CARACTERISTIQUES**

Envergure: 12,21 m  
Longueur: hors-tout 9,75 m  
Hauteur: 3,85 m  
Masse à vide: 2914 kg  
Masse totale en charge: 3856 kg  
Moteur: 1 Wright Cyclone R-1820-86 de 1425 CV  
Vitesse maxi: 550 km/h à 1800 m  
Plafond: 10800 m  
Distance franchissable: 1700 km

**GB** Made for trainee USAF pilots, this initial training aeroplane had its first flight on 24 September 1949. Constructed entirely from metal, and with two tandem seats in a cockpit directly inspired by those in the latest jets, the T-28 was the first to offer a landing gear with a steerable nose wheel. The US Air Force utilised the T-28A until 1956. The US Navy and US Marine Corps used the T-28B, and T-28C with additional tailhook. In 1960 and 1961, while researching a replacement for the outdated T-6 for use in its conflict in Algeria, France acquired 145 T-28As from the USA's surplus stock. These aircraft were modified and adapted to be like the T-28B by the Pac Aero company in California and by Sud-Aviation in France. Called Fenec, the new plane's first flight took place on 10 March 1960. The airfoil was strengthened, as well as the rear of the fuselage, and the ventral airbrake was removed. Equipped with a more powerful Wright engine driving a Hamilton three-blade propeller, it was bolstered with lateral armouring plates to protect the crew and VHF radio equipment adapted to the frequencies used by the Air Force.

The Fenec could carry two nacelles, each equipped with two 12.7 mm machine guns (M2 Browning .50) manufactured by SNCASO, as well as two pods of six 68 mm (type 122). Alternatively it could also carry heavy 105 and 120 mm rockets (T-10s), 361 type 37 mm rockets in Matra 36 pods, 120 kg bombs, and napalm cans. These planes were used extensively for reconnaissance and air support missions in Algeria. Following the Evian Accords of 1962, the Fenecs were brought back to France. From 1965, they were sold to Argentina, Haiti, Morocco, Tunisia, Formosa, Cambodia, and even the USA. And the Fenec's story didn't stop there: Uruguay acquired Argentina's old Fenecs in 1980, and Honduras bought 8 from Morocco.

**FEATURES**

Wingspan: 12.21 m  
Total length: 9.75 m  
Height: 3.85 m  
Empty weight: 2914 kg  
Total weight when loaded: 3856 kg  
Engine: 1x Wright Cyclone R-1820-86 with 1425 HP  
Maximum speed: 550 km/h at 1800 m  
Service ceiling: 10800 m  
Range: 1700 km

1/72

NAA T-28 FENEC / TROJAN

80279

80279-076-01

**PEINTURES ESSENTIELLES / ESSENTIAL PAINTS**



**PEINTURES COMPLEMENTAIRES / ADDITIONAL PAINTS**

Disponibles séparément chez votre revendeur de maquettes. / Available separately at you local hobby shop.



**a** • T-28S FENEC n°57, EALA 3/5, Méchéria (Algérie), 1961

**b** • T-28S FENEC n°7, EALA 3/9, Bône (Algérie), 1961

**c** • T-28S FENEC n°69, EALA 3/5, Méchéria (Algérie), 1961

**d** • T-28S FENEC n°65, Force Aérienne Royale du Maroc

**e** • T-28B TROJAN, 137650, VT-5, US NAVY, NAS Pensacola

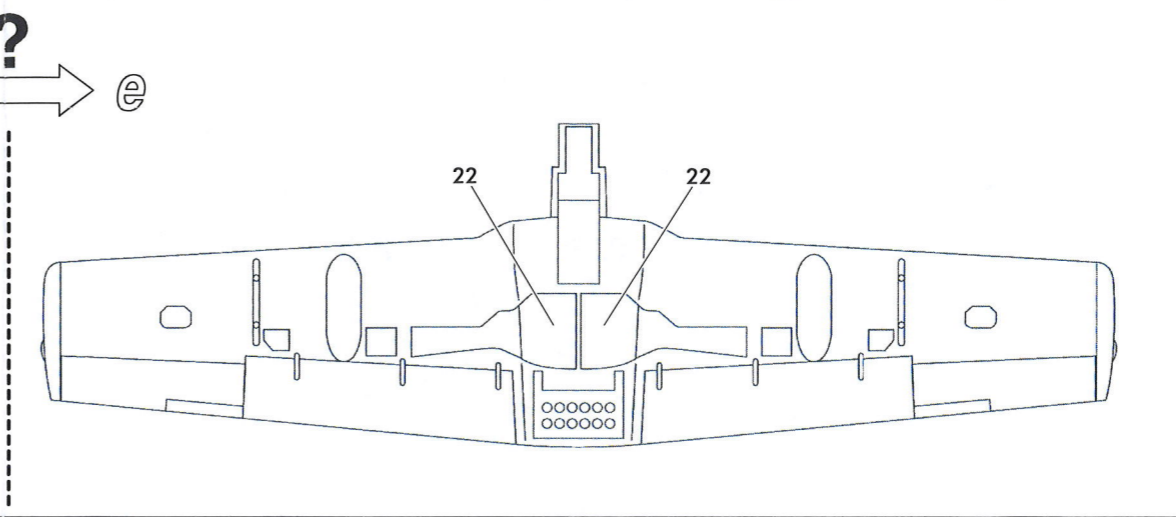
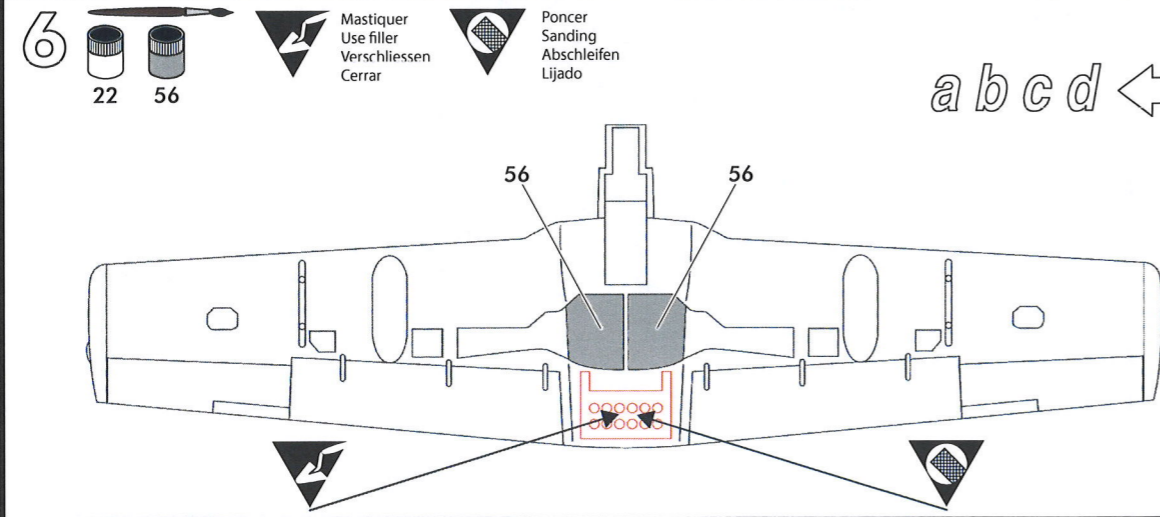
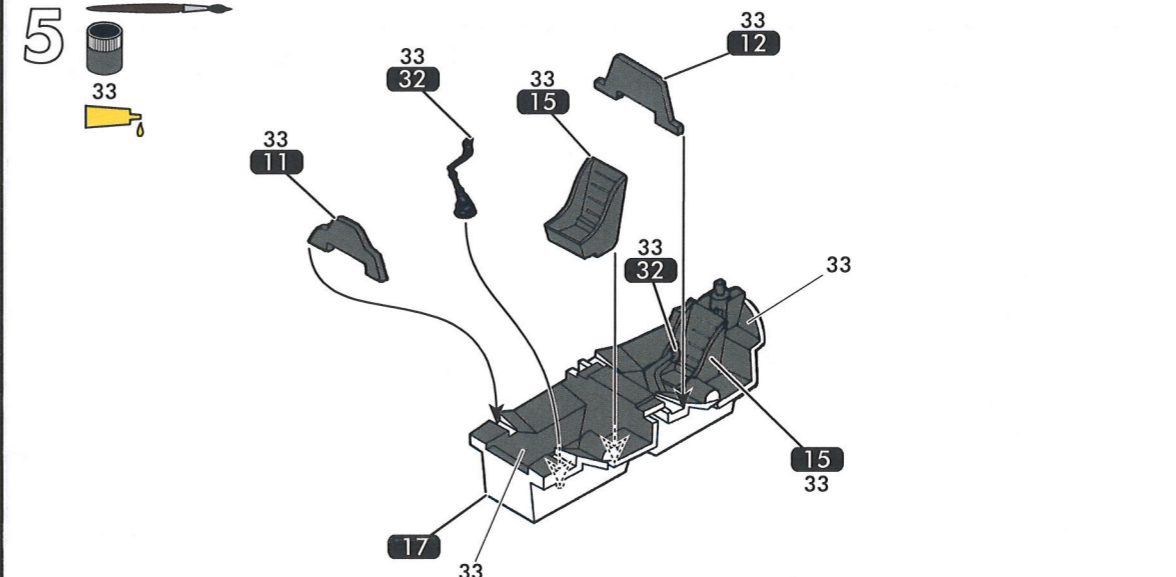
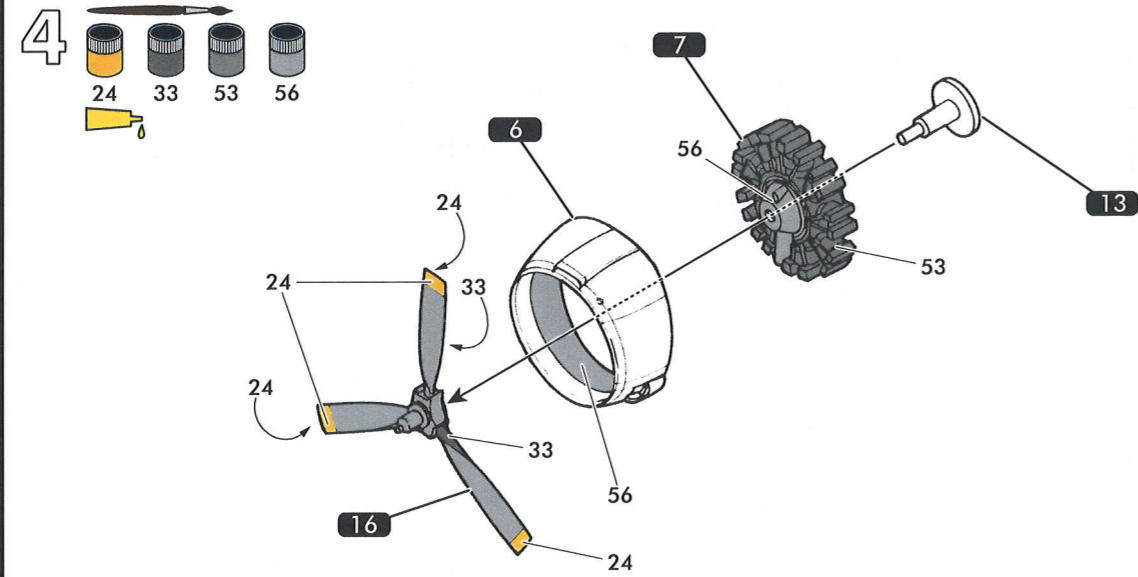
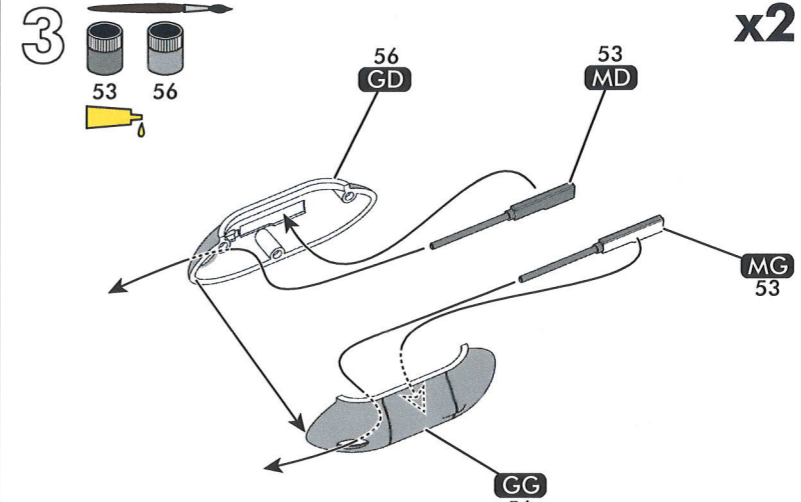
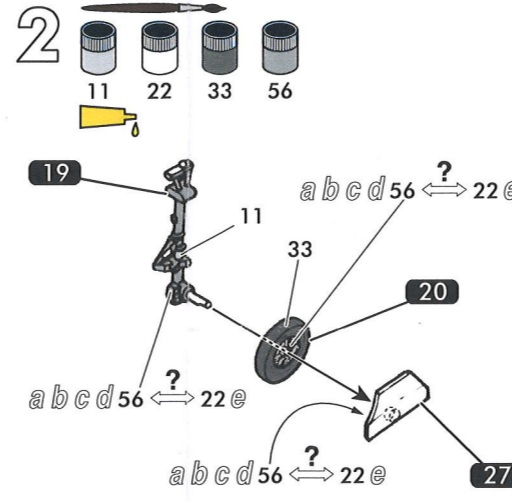
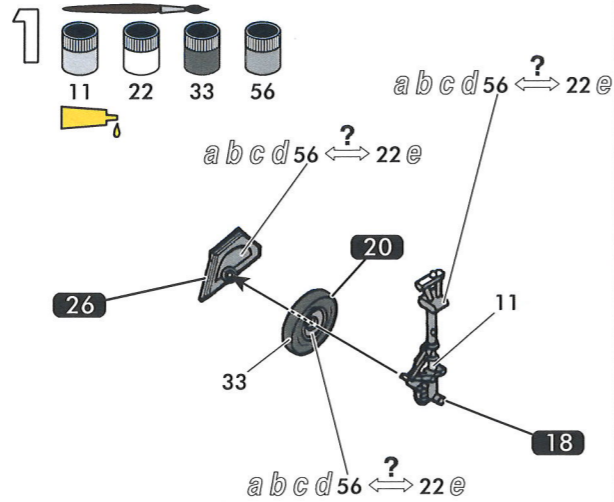
Si aucune teinte n'est spécifiée, se reporter aux pages 3 et 4 pour le détail du schéma de peinture.

When no color is specified, refer to pages 3-4 for painting pattern.

Wenn keine Farbe angegeben ist, beachten Sie auf Seiten 3-4 für die Lackierung und Markierung.

Cuando ningún color es especificado, vea las páginas 3-4 para obtener detalles de pintura.

<b>2</b>	<b>56</b>
Numero de phase Step number Schrittnummer Número de fase	Référence de couleur Colour reference n° Farbangabe Referencia de color
<b>37</b>	<b>6</b>
Numero de pièce Part number Teilenummer Número de pieza	Numero de decal decal number Nummer von Abziehbild Número de calcomanía



**D** Für den Einsatz durch die Piloten der USAF-Schüler konzipiert, absolvierte dieses erste Schulflugzeug am 24. September 1949 seinen Erstflug. Die T-28 war eine Ganzmetallkonstruktion mit zwei Tandemsitzen in einem Cockpit, das direkt von den brandneuen Jets inspiriert war, und bot erstmals ein lenkbares Bugradfahrwerk. Die US-Luftwaffe setzte die T-28A bis 1956 ein. Die US Navy und das US Marines Corps benutzten die T-28B sowie die T-28C, die mit einem Fanghaken versehen waren.

Auf der Suche nach Ersatz für die technisch veraltete T-6 für den Algerienkrieg erwarb Frankreich 1960-1961 145 T-28A aus amerikanischen Überschüssen. Diese Flugzeuge wurden von der Firma PAC AERO in Kalifornien und von SUD-AVIATION in Frankreich umgebaut und an das Erscheinungsbild der T-28B angepasst. Unter dem Namen Fenec machte das neue Flugzeug am 10. März 1960 seinen Erstflug. Die Tragfläche und der hintere Teil des Rumpfes wurden verstärkt und die ventrale Druckluftbremse entfernt. Ausgestattet mit einem stärkeren Wright-Motor, der einen dreiflügeligen Hamilton-Propeller antreibt, wurden zwei Seitenpanzerplatten zum Schutz der Besatzung und UKW-Funkgeräte hinzugefügt, die auf die von der Luftwaffe verwendeten Frequenzen eingestellt sind.

Der Fenec war mit zwei Gondeln mit je zwei 12,7-mm-Maschinengewehren (M2 Browning amerikanischer Herkunft) der Firma SNCASO sowie zwei Körben mit sechs 68-mm-Raketen (Typ 122) bestückt. Alternativ konnte er auch mit schweren Raketen (T-10) mit 105 und 120 mm, Raketen vom Typ 361 mit 37 mm in Körben Matra von 36, 120-kg-Bomben und Napalm-Fässern bestückt werden. Diese Flugzeuge wurden häufig für Aufklärungs- und Feuerunterstützungseinsätze in Algerien eingesetzt. Nach dem Evian-Abkommen von 1962 kehrten „Fenecs“ ins französische Mutterland zurück. Ab 1965 wurden die Geräte nach Argentinien, Haiti, Marokko, Tunesien, Formosa, Kambodscha und sogar in die USA verkauft. Die Geschichte der Fenec hört hier nicht auf: Uruguay bekam 1980 Fenecs aus Argentinien und Honduras 8 Fenecs aus Marokko.

**TECHNISCHE DATEN**

Spannweite: 12,21 m  
Länge: insgesamt 9,75 m  
Höhe: 3,85 m  
Leergewicht: 2914 kg  
Gesamtmasse in beladenem Zustand: 3856 kg  
Motor: 1 Wright Zykron R-1820-86 mit 1425 CV  
Max. Geschwindigkeit: 550 km/h auf 1800 m  
Dienstgipfelhöhe: 10 800 m  
Reichweite: 1700 km

**RUS** Изготовленный для использования пилотами-летчиками ВВС США, этот учебный самолет начального уровня совершил свой первый полет 24 сентября 1949 года. Полностью изготовленный из металла, с двумя tandemными сиденьями в кабине, непосредственно которыми вдохновлены новые самолеты, T-28 впервые был снабжен взлетно-посадочным устройством с регулируемой носовой опорой шасси. Военно-воздушные силы США держали T-28A на вооружении до 1956 года. ВМС США и Корпус морской пехоты США использовали T-28B, а также бортовой T-28C, оснащенный тормозным крюком.

В 1960-1961 годах, в поисках замены для T-6, технически устаревшего для использования в алжирском конфликте, Франция приобрела 145 самолетов T-28A из американских запасов. Эти самолеты были модифицированы и адаптированы по образцу T-28B компанией PAC AERO в Калифорнии и SUD-AVIATION во Франции. Новый летательный аппарат, нареченный Fenec, выполнил свой первый полет 10 марта 1960 года. Крыло было усилено, как и задняя часть фюзеляжа, а подфюзеляжный воздушный тормоз снят. Благодаря более мощному двигателю Wright, управляющему трехлопастным винтом Гамильтона, были добавлены две боковые броневые плиты для защиты экипажа и УКВ-радиоборудования, адаптированного к частотам, используемым ВВС.

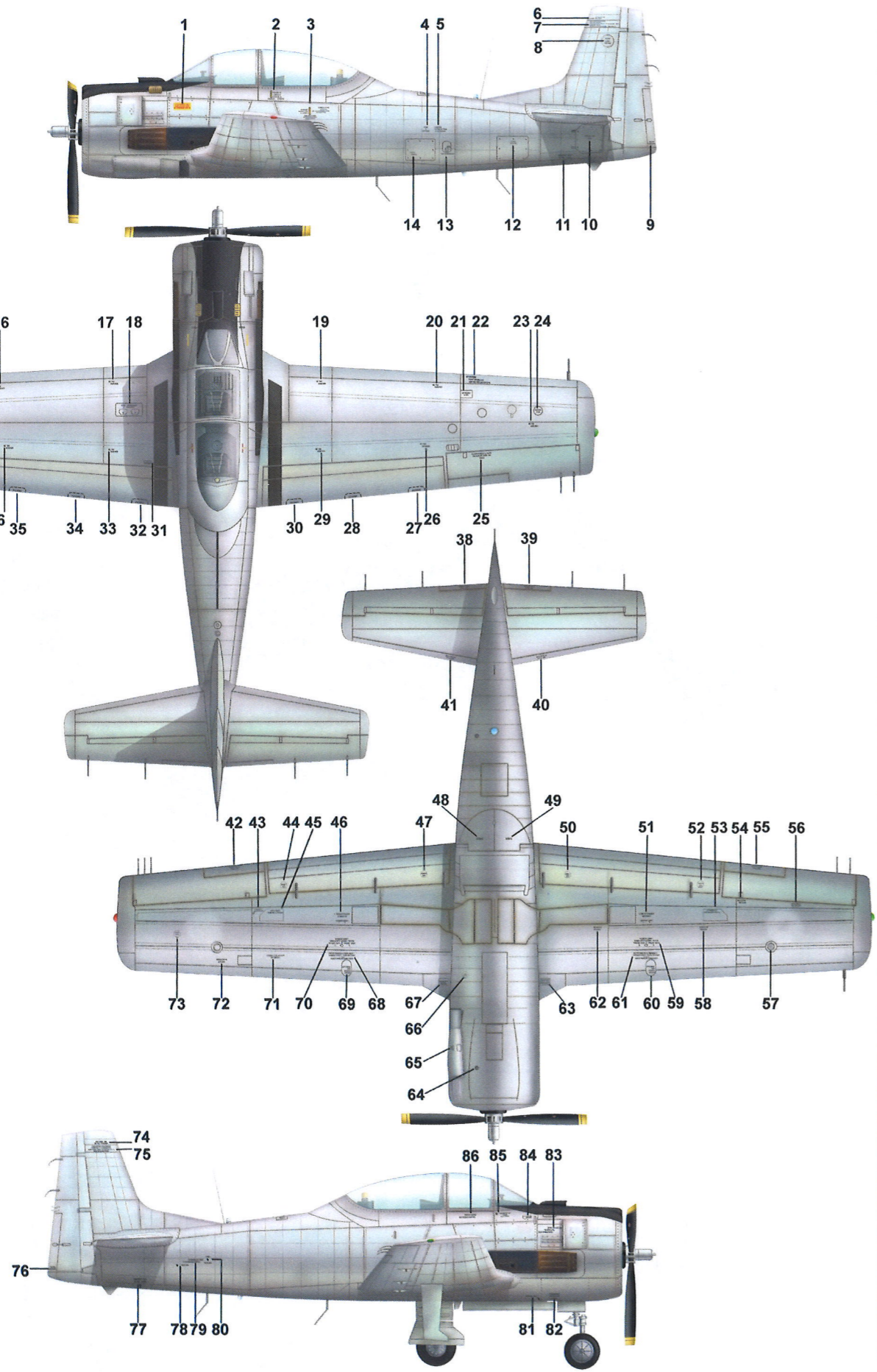
**ХАРАКТЕРИСТИКИ**  
Размах крыла: 12,21 м  
Длина: в наибольшей точке 9,75 м  
Высота: 3,85 м  
Пустая масса: 2914 кг  
Общая масса с грузом: 3856 кг  
Двигатель: 1 Wright Cyclone R-1820-86 мощностью 1425 л.с.  
Максимальная скорость: 550 км/ч на высоте 1800 м  
Потолок: 10800 м  
Дальность полета: 1700 км



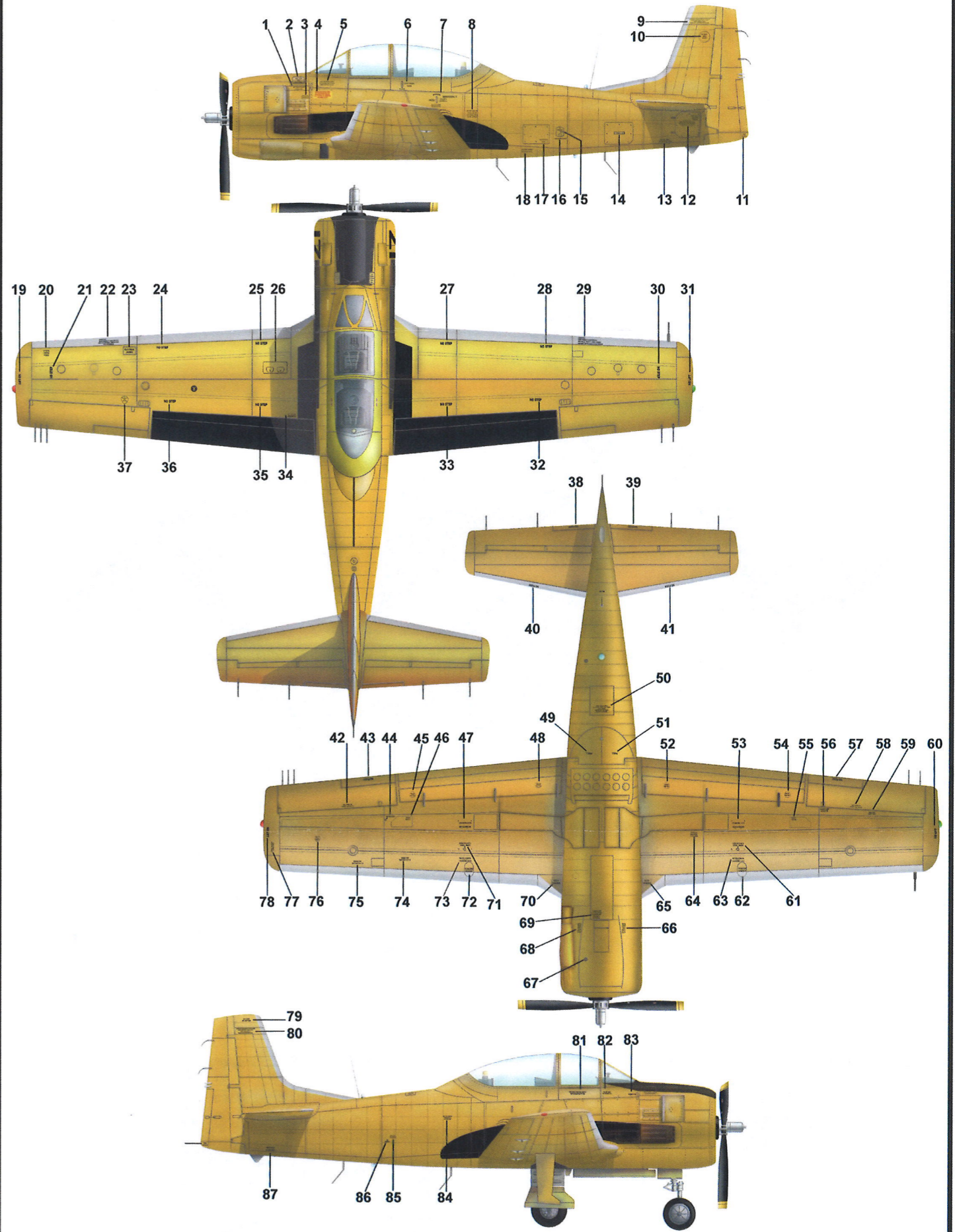




### STENCILS FRANÇAIS

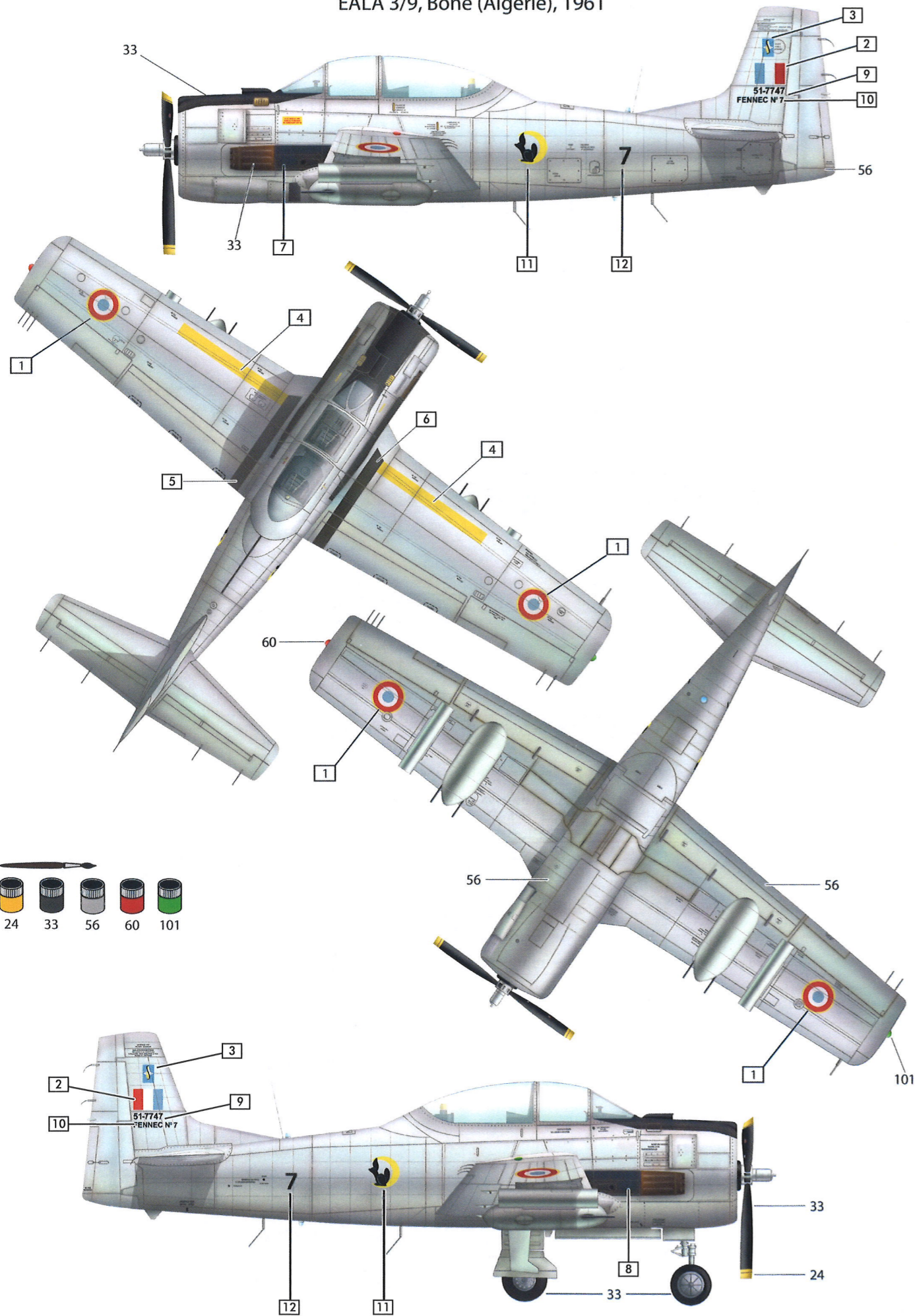


### US STENCILS

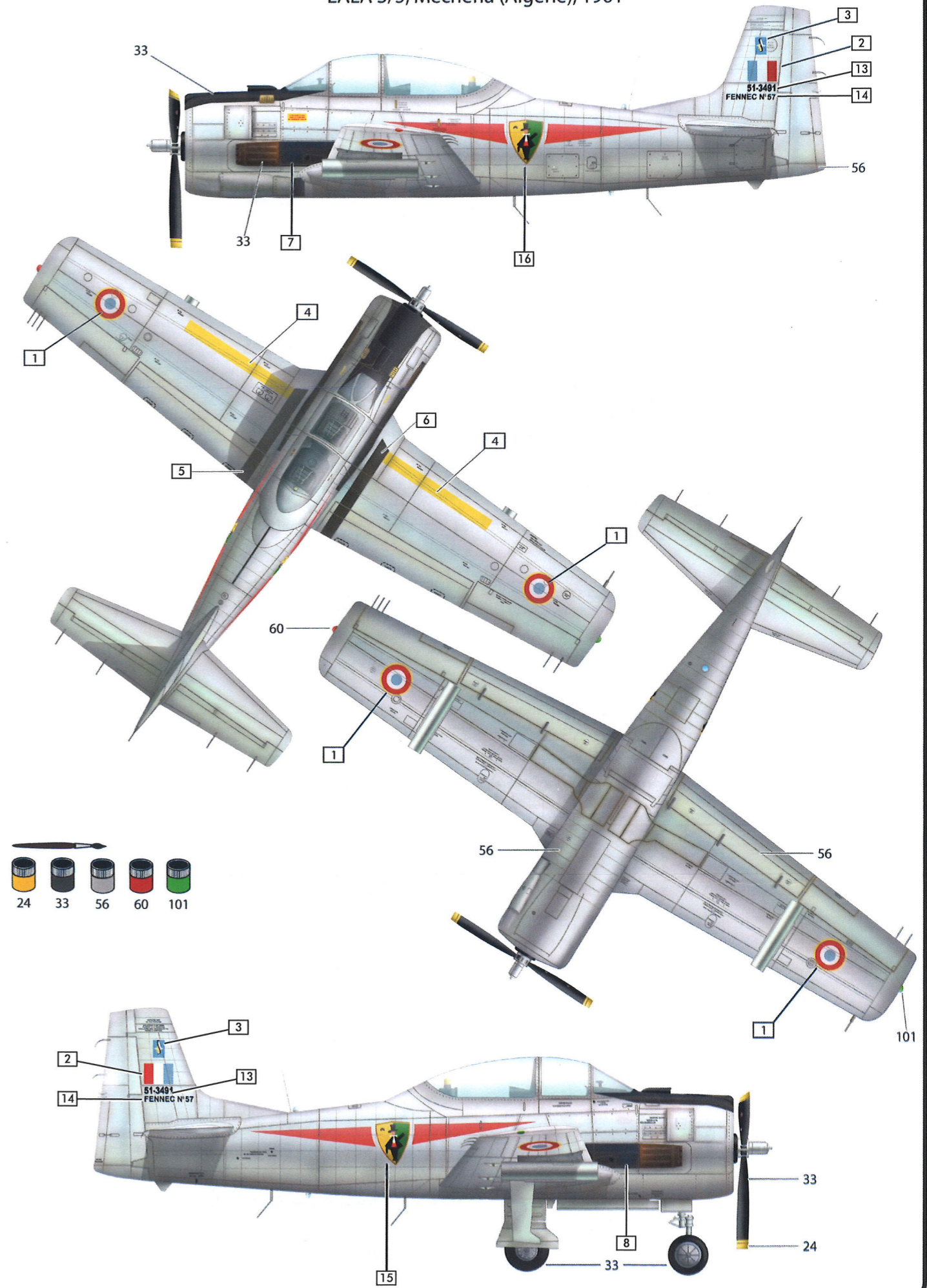




Ⓐ - NAA T-28S FENNEC n°7 (s/n 51-7747),  
EALA 3/9, Bône (Algérie), 1961

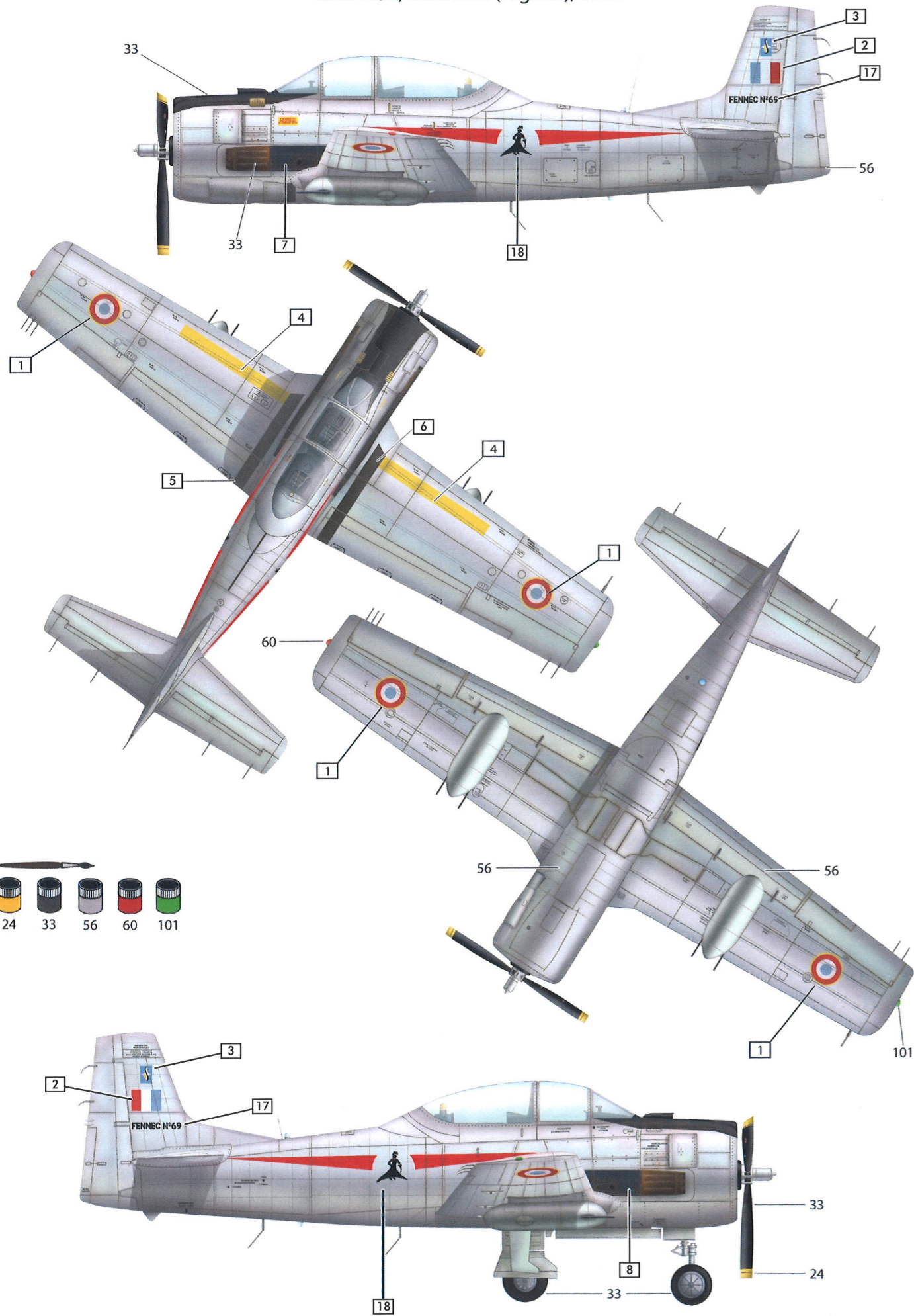


Ⓑ - NAA T-28S FENNEC n°57 (s/n 51-3491),  
EALA 3/5, Méchéria (Algérie), 1961





© - NAA T-28S FENNEC n°69 (s/n 51-3569),  
EALA 3/5, Méchéria (Algérie), 1961



© - NAA T-28S FENNEC n°65 (s/n 51-7765), Force Aérienne Royale du Maroc

