

F/A-18A HORNET

Northrop had been working on an advanced fighter since 1963, code-named the P-530 Cobra. Based on their experience with the very successful F-5, the Cobra bore many similarities to it, particularly in the wing area. In the early '70s, the U.S. Air Force identified the need for a light weight fighter that would be both supersonic, agile and less costly to build thank the existing large, complex and costly fighters. Consequently, bids went out in '71 to several U.S. aircraft manufacturers. Paring their selections down to two, General Dynamics and Northrop were both awarded contracts to build prototypes of their designs. Re-instating an old concept, the Air Force felt an actual fly-off between the two prototypes would yield the most positive results for selecting the final aircraft design.

The General Dynamic plane was given the designation YF-16 and the Northrop plane became the YF-17. The YF-16 first flew on 2 February 1974 and the YF-17 took to the air on 9 June 1974. After 400 hours of flight testing the Air Force chose the single engined YF-16. The YF-17 put in 200 hours of flight testing and despite a very close competition lost out as the Air Forces Advanced Combat Fighter.

A very disappointed Northrop Corporation was happy to learn that the Navy had themselves been looking for a replacement for the aging F-4 Phantom and A-7 Corsair and had instituted a study for a VFAX which translated means Advanced Fighter Aircraft. The U.S. Congress directed the Navy to examine the YF-17 and YF-16 instead of doing a totally new design. The Navy, after studying the YF-17, became very interested in it. As Northrop had no real experience building aircraft for the Navy, they teamed up with McDonnell-Douglas who had a great deal of experience building aircraft for aircraft carrier operations. Although the Navy liked the twin-engine design and the ability to carry a great deal of under-wing arms, the YF-17 needed a larger fuel capacity to increase its operation range. Other requirements were that it be a multi-role aircraft, able to both attack targets and engage in air-to-air combat and that it be a multi-weather flyer. After study, McDonnell and Northrop developed what was essentially a new aircraft, based

Northrop a travaillé sur un avion de combat avancé depuis 1963, codifié le Cobra P350. Fondé sur leur expérience fu F-5 plein de succès, le Cobra a eu beaucoup de ressemblances avec lui, spécialement en ce qui concerne l'aile. Au début des années 70, l'Armée de l'Air américaine a reconnu le besoin de construire un avion de combat léger qui serait à la fois supersonique, agile et moins coûteux à construire que les grands avions de combat existant déjà, qui sont complexes et chers. Par conséquence, des odtres ont été envoyées en 1971 à plusieurs compagnies américaines fabriquant des avions. Ayant réduit leurs sélections à deux, General Dynamics et Northrop ont toutes les deux reçu des contrats pour la construction de prototypes de leurs plans. Reformulant un ancien concept, l'Armée de l'Air a senti qu'un véritable 'envol' entre le deux prototypes donnerait les résultats les plus positifs pour sélectionner le modèle d'avion définitif.

L'avion de General Dynamics a été désigné YF-16 et celui de Northrop est devenu le YF-17. e YF-16 a réalisé son premier col le 2 février 1974 et le YF-17 s'est encolé le 9 juin 1974. Après 400 heures d'essais de vol, l'Armée de l'Air, a choisi le YF-16 à un moteur. Le YF-17 a compté 200 heures d'essais de vol et malgré une compétition très serrée, a perdu comme avion de combat avancé des Forces de l'Armée de l'Air.

La société Northrop a été très deçue, mais aussi heureuse d'apprendre que la Marine était entrain même de chercher un appareil pour remplacer le F-4 Phantom devenant ancien, et le Corsair A-7 et elle avait institué une étude pour un VFAX qui une fois traduit signufe Avion de Combat Avancé. Le Congrès américain a dirigé la Marine vers l'étude du YF-17 et celle du YF-16, au lieu de faire des plans totalement nouveaux. La Marine, après avoir étudié le YF-17, est devenue très intéressée par celui-ci. Comme Northrop n'avait pas vraiment d'expérience dans la construction d'avion pour la Marine, elle a fait équipe avec McDonnell-Douglas qui avait une très grande expérience dans la construction d'avion pour des opérations de transpor aérien. Bien que la Marine aimât la conception du bi-moteur et la capacité de transporter un très grand nombre d'armes sous l'aile, le YF-17 avait besoin d'une plus grande capacité de combustible

Desde 1963, Northrop había estado trabajando en un avión de combate avanzado, cuyo nombre de código era P-530 Cobra. Basándose en su experiencia con el muy exitoso F-5, el diseño del Cobra era muy similar a este avión, en especial en el área del ala. A principios de la década del setenta, la Fuerza Área de EE. UU. identificó la necesidad de un avión de combate liviano que fuera supersónico, ágil y menos costoso de fabricar que los aviones de combate existentes de gran envergadura, complejos y costosos. En consecuencia, en 1971 se enviaron ofertas a varios fabricantes de aeronaves en EE. UU. La selección se redujo a dos fabricantes, y General Dynamics y Northrop recibieron la adjudicación de contratos para la construcción de prototipos de sus diseños. Reincorporando un viejo concepto, la Fuerza Aérea consideró que una competencia de prueba real entre los dos prototipos arrojaría resultados más positivos para la selección del diseño final de la aeronave. El avión de General Dynamic recibió la designación YF-16 y el de Northrop se convirtió en el YF-17. El YF-16 voló por primera vez el 2 de febrero de 1974 y el YF-17 levantó vuelo el 9 de junio de 1974. Después de 400 horas de pruebas de vuelo, la Fuerza Aérea eligió el YF-16 de un solo motor. El YF-17 fue sometido a 200 horas de pruebas de vuelo y, a pesar de una competencia muy reñida, perdió el título de avión de combate avanzado de la Fuerza Aérea.

Muy decepcionada por esto, Northrop Corporation se alegró al enterarse de que la Infantería de Marina había estado buscando un reemplazo para los antiguos modelos F-4 Phantom y A-7 Corsair, y había iniciado un estudio de un VFAX, que traducido significa avión de combate avanzado. El Congreso de EE. UU. recomendó a la Infantería de Marina examinar el YF-17 y el YF-16 en lugar de crear un diseño totalmente nuevo. Después de estudiar el YF-17, la Infantería de Marina se interesó mucho en este avión. Como Northrop no tenía experiencia real en la fabricación de aeronaves para la Infantería de Marina, se unió a McDonnel-Douglas, que contaba con una vasta experiencia en la construcción de aeronaves para operaciones en portaaviones. Si bien a la Infantería de Marina le agradó el diseño bimotor y la capacidad de transportar una gran cantidad de armas debajo del ala, el YF-17 necesitaba mayor capacidad de transporte de combustible para aumentar su rango de operación. Otros requisitos estipulaban que debía ser una aeronave de múltiples funciones, capaz de atacar blancos y también de participar en combates aire-aire, además de ser capaz de volar en diferentes condiciones

on the original YF-17 proposal, which became the F/A-18 Hornet. Basically the F/A-18 looks identical to the YF-17 but in every dimension is just a little larger. The landing gear was heaved up to take the extra stress of a carrier landing, an arrestor hook was added to snatch the arrestor cable on the carrier deck and a high technology radar was incorporated. This radar system is one of the key features of the F-18. Besides incorporating a look-down shoot- down capability, the Hughes APG-65 Doppler radar can track up to 10 targets while scanning and display 8 of them on the radar screen. The radar also can pick out the most probable target. (This particular radar system was "borrowed" by Soviet intelligence and now has a Russian cousin in the new MiG 29 Fulcrum.If duplication is the highest form of flattery, Hughes should be flattered indeed!)

The F/A-18 is powered by two GE F-404-GE-400 Turbo-fan engines of 16,000 lbs. each. These engines are unique in that they have almost instant throttle response, a great aid in aerobatic maneuvers. The pilot can control the plane without removing his hands from the control stick and throttle. Through the use of a Heads Up Display and control buttons on the stick and throttle, the pilot can keep his eyes on an enemy and fire any weapon at his disposal while controlling the F/A-18, a very useful feature in a battle situation.

The first F/A-18 flew on 18 November 1978. Due to a particularly rigorous test and evaluation process, the first F/A-18 didn't go into active service until February 1981. The first unit to receive the F/A-18 was the Black Knights of Marine Squadron VMFA-314 of MCAS El Toro California. The first Navy unit to receive the F/A-18 Hornet was the Stingers of VFA-113 in mid-August of 1983. The Hornet is the newest aircraft in the American military. Besides its hi-tech radar, the Hornet is augmented by computers and the latest aerodynamic engineering. It is truly a remarkable aircraft.

pour augmenter sa portée d'opération. D'autres besoins étaient qu'il être un avion multi-rôle, capable à la fois d'attaquet des cibles et de s'engager dans un combat air à air, et finalement d'être capable de voler par tous les temps. Après une étude, McDonnell et Northrop ont développé ce qui était essentiellement un nouvel avion, fondé sur la proposition originelle du YF-17, qui est devenu le F/A-18 Hornet. A la base, le F/A-18 ressemble parfaitement au YF-17 mais dans tout dimension est juste un peu plus grand. Le train d'atterrissage a été alourdi pour supporter la pression supplémentaire d'un arrerrissage de transport, un crochet darrêt a été ajoité pour saisir le cable d'arrêt sur le pont de transport et un radar à houte technologie a été incorporé. Ce système radar est une caractéristique clé du F-18. En plus d'ajouter une possibilité de tir très rapide, le radar Hughes APG-65 Dopplar peut suivre jusqu'à 10 cibles en balayant et en visualise 8 sure l'ecran radar. Le radar aussi peut retrouver la cible la plis probable. (Ce système de radar particulier a été 'emprunté' par l'Intelligence Soviétique et a maintenant un cousin russe dans le nouveau MiG-29 Fulcrum. Si l'action de copier est la plus haute forme de flatterie, Hughes doit vraiment être flatté) Le F/A-18 fonctionne grâce à 2 moteurs Turbo-fan GE F-404-FE-400 de 8,000kg de poussée chacun. Ces moteurs sont uniques car ils ont une réponse d'accélération presque immédiate, ce qui est très utile dans des manoeuvres acrobatiques. Le pilote peut contrôler l'avion sans enlever ses mains du manche à balai et accélérer. En utilisant le tableau de réflexion et les boutons de contrôle sur le manche et l'accélération, le pilote peut garder un oeil sur l'ennemi et tirer une des armes à sa disposition, pendant qu'il contrôle le F/A-18; ce qui est une caractéristique très utile dans une situation de combat.

La première unité à recevoir le F/A-18, ont été les Chevaliers Noirs (Black Knights) de l'Escadrière de la Marine VMFA-314 de MCAS El Toro en Californie. La première unité de la Marine à recevoir le F/A-18 Hornet ont été le 'Stingers' de VFA-113 à la mi août 1983. Le Hornet est l'avion le plus récent dans l'Armée américaine. En plus de son radar de haute technologie le Hornet est équipé d'ordinateurs et de la plus récente ingénierie aérodynamique. C'est vraiment un avion remarquable.

climáticas. Después del estudio, McDonnell y Northrop desarrollaron un modelo que fue esencialmente una nueva aeronave, basada en la propuesta original del YF-17, que se convirtió en el F/A-18 Hornet. Básicamente, el F/A-18 tiene el mismo aspecto que el YF-17, pero todas sus dimensiones son ligeramente mayores. Se le agregó peso al tren de aterrizaje para que pueda soportar la tensión adicional del aterrizaje en un portaaviones; se agregó un gancho de parada para sujetar el cable de parada en la cubierta del portaaviones, y se incorporó un radar de alta tecnología. Este sistema de radar es una de las características esenciales del F-18. Además de incorporar la capacidad de exploración y disparo a cotas inferiores (look-down/shoot down), el radar Hughes APG-65 Doppler puede rastrear hasta 10 blancos mientras escanea y mostrar 8 de estos blancos en la pantalla del radar. El radar también puede identificar el blanco más probable. (Este sistema de radar particular fue "pedido en préstamo" por la inteligencia soviética y ahora tiene un primo ruso, el nuevo MiG 29 Fulcrum. Si la duplicación fuera la forma más alta del elogio, pues Hughes merece ser elogiado).

El F/A-18 posee dos motores con turboventilador GE F-404-GE-400 de 16 000 libras cada uno. Estos motores son únicos, ya que tienen respuesta de aceleración casi instantánea, una gran ayuda al realizar maniobras en acrobacias aéreas. El piloto puede controlar el avión sin sacar sus manos de la palanca de control y del acelerador. Valiéndose de un tablero de aviso y botones de control en la palanca y en el acelerador, el piloto puede mantener su vista en el enemigo y disparar cualquier arma que tenga a disposición mientras controla el F/A-18, una función sumamente útil en una situación de combate.

El primer F/A-18 voló el 18 de noviembre de 1978. Debido a un proceso de evaluación y prueba particularmente riguroso, el primer F/A-18 no entró en servicio activo hasta febrero de 1981. La primera unidad que recibió el F/A-18 fue el Escuadrón VMFA-314 de los Marines conocidos como "Black Knights" en el buque MCAS El Toro California. La primera unidad de la Infantería de Marina que recibió el F/A-18 Hornet fue la unidad Stingers de VFA-113 a mediados de agosto de 1983. Hornet es la aeronave más reciente del ejército estadounidense. Además de su radar de alta tecnología, el Hornet es asistido por computadora y por las últimas tecnologías en ingeniería aerodinámica. Sin duda, estamos hablando de una aeronave extraordinaria.

PAINT COLORS

A	BLACK • NOIR • NEGRO FS-37038	E	SILVER • ARGENT • PLATEDO	J	DARK GREY • GRIS FONCE • GRIS OSCURO FS-36118	N	BLUE • BLEU • AZUL
B	OLIVE DRAB• VERT OLIVE • VERDE ACEITUNA FS-34079	F	ALUMINUM • ALUMINUM • ALUMINIO FS-17178	K	MEDIUM GREY • GRIS • GRIS INTERMEDIO FS-36270	P	GREEN • VERT • VERDE FS-14109
C	DARK GREY • GRIS FONCE • GRIS OSCURO FS-36173	G	BURNISHED METAL • METAL BRUNI METAL PULIDO	L	LIGHT GREY • GRIS CLAIR • GRIS CLARO FS-36440	R	YELLOW • JAUNE • AMARILLO FS-33793
D	WHITE • BLANC • BLANCO FS-17875	H	RED • ROUGE • ROJO FS-11105	M	SAND • BEIGE • ARENA FS-33531	S	DARK GREY • GRIS FONCE • GRIS OSCURO



Paper Backing



Endos de papier



Carta protettiva

DECAL APPLICATION INSTRUCTIONS

- Cut decals apart close to image. Apply one at a time.
- Dip decal into tepid water until paper backing loosens.
- Moisten area of model where decal is to be applied, to aid in positioning.
- Slide decal partly off of paper backing.
- Place decal on model face up and slide paper backing away.
- Thoroughly blot out excess water, air bubbles, and any excess emulsion with soft, lint-free cloth.
- Allow time to dry before handling.

NOTE: If air bubbles or wrinkles form on an irregular or curved surface, cut decal and press into place.

INSTRUCTIONS D'APPLICATION DE DÉCALQUE

- Coupez les décalques en les séparant près de l'image. Appliquez-en un à la fois.
- Trempez le décalque dans de l'eau tiède jusqu'à ce que l'endos de papier se dégage.
- Humidifiez l'endroit du modèle où le décalque doit être posé pour aider à le placer.
- Glissez le décalque pour le retirer un peu de l'endos de papier.
- Placez le décalque sur le modèle, face vers le haut et retirez l'endos de papier.
- Epongez bien le surplus d'eau, les bulles d'air et tout surplus d'émulsion avec un chiffon doux, sans peluche.
- Laissez sécher avant de manipuler.

REMARQUE: Si des bulles d'air ou des rides se forment sur une surface irrégulière ou courbée, découpez le décalque et pressez en place.

ISTRUZIONI PER L'APPLICAZIONE DELLE DECALCOMANIE

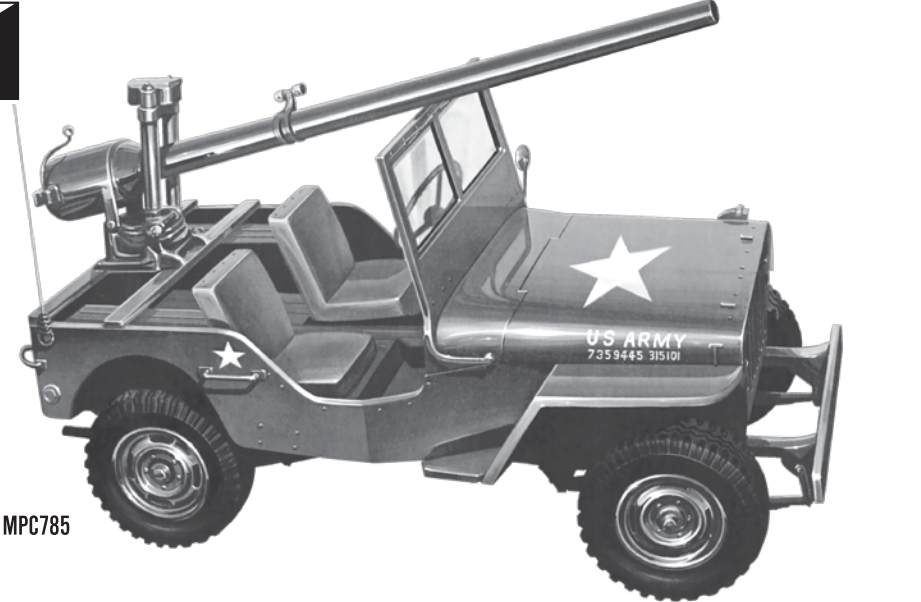
- Ritagliare separatamente le decalcomanie, vicino all'immagine. Applicarne una per volta.
- Immergere la decalcomania in acqua tiepida fino a che la carta protettiva non si stacchi.
- Inumidire l'area del modellino in cui deve essere applicata la decalcomania, per agevolare il posizionamento.
- Far parzialmente scivolare la decalcomania fuori dalla carta protettiva.
- Posizionare la decalcomania rivolta verso l'alto sul modellino e rimuovere la carta protettiva facendola scivolare.
- Eliminare completamente l'acqua in eccesso, le bolle d'aria ed eventuali eccessi di emulsione con un panno soffice che non lasci pelucchi.
- Far asciugare prima di manipolare.

NOTA: Se si formano bolle d'aria o pieghe sulle superfici irregolari o ricurve, tagliare la decalcomania e premervi sopra.

ALSO AVAILABLE FROM



WORLD WAR II JEEP®



A779-200



WARNING

Before starting to assemble the model, carefully examine the various assembly steps indicated in the directions. A) Carefully remove the parts from the sprues using a sharp hobby knife. B) Eliminate any burrs, check the fit of each piece before cementing in place. Before assembly, paint any internal parts of the model or parts which are difficult to get at once assembly has been made. Always follow the assembly order indicated on the sheet and, in the case of alternative parts which make it possible to obtain different versions, always choose the version you prefer before assembly.

AVERTISSEMENT

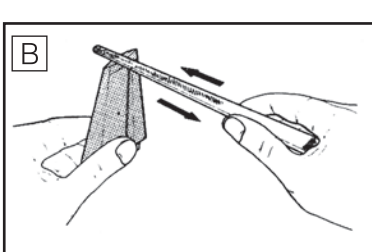
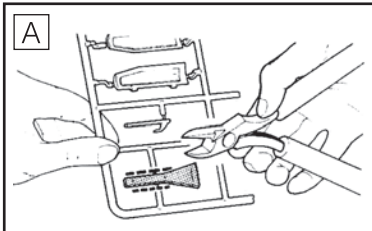
Avant d'entreprendre le montage du modèle réduit, toujours étudier attentivement les différentes étapes du montage indiquées dans les croquis. A) Enlever soigneusement les pièces de leur support en utilisant une lame de rasoir. B) Ebarber soigneusement, vérifier, avant de les coller, l'ajustement de toutes les pièces. Peindre, avant le montage, toutes les pièces internes du modèle ou les parties difficiles à atteindre une fois le montage exécuté. Toujours suivre l'ordre de montage indiqué sur les tableaux et, dans le cas de choix de pièces donnant la possibilité d'obtenir différentes versions, toujours choisir la version que l'on préfère avant de procéder au montage.

ADVERTENCIA

Antes de comenzar a armar el modelo, examine con atención los diversos pasos de armado que se indican en las instrucciones. A) Extraiga con cuidado las piezas de los armazones con una navaja para manualidades. B) Quite las rebabas y verifique el calce de cada pieza antes de pegarla en su lugar. Antes del armado, pinte las piezas internas del modelo o las piezas que son de difícil acceso una vez completado el armado. Siga siempre el orden de armado que se indica en la hoja, y en caso de que haya piezas alternativas que permitan obtener versiones diferentes, elija siempre la versión que prefiera antes de armar el modelo.



F/A-18 Hornet™
Produced under license from Boeing Management Company, F/A-18 Hornet & Boeing are among the trademarks owned by Boeing, AMT and design and Round 2 and design are registered trademarks of Round 2, LLC. ©2012 Round 2, LLC, South Bend, IN 46628 USA. Product and packaging designed in the USA. Made in China. All rights reserved



1

14C Canopy breaker / head rest
Levier oscillant de la verrière /
Repose-tête
Rompecabina / apoyacabeza

11C Ejection seat
Siège éjectable
Asiento eyectable

12C Control stick
Manche à balai
Palanca de control

2

42C Cockpit floor
Sol de la cabine de pilotage
Piso de la cabina

Decal 5
Décalcomanie 5
Calcomania 5

Decal 4
Décalcomanie 4
Calcomania 4

Decal 3
Décalcomanie 3
Calcomania 3

12

5C Main gear carrier left & right
Train principal parteur gauche et droit
Soporte del tren de aterrizaje principal
izquierdo y derecho

39C Actuator arm
left & right
Armature d'actionnement
gauche et droit
Brazo accionador
izquierdo y derecho

35C Gear bracket (2)
Support du train (2)
Soporte del tren de aterrizaje (2)

37C Hydraulic cylinder (2)
Cylindre hydraulique (2)
Cilindro hidráulico (2)

8B Main wheel, 2 piece (2)
Roue principale, 2 pièces (2)
Rueda principal 2 piezas (2)

9B

14B

40C

6C

38C

36C

3

27B Instrument panel
Tableau de bord
Panel de instrumentos

Decal 2
Décalcomanie 2
Calcomania 2

45C Nose wheel housing
Caisson de la roue avant
Carcasa de la rueda delantera

4

4D Heads Up Display
Tableau de réflexion
Tablero de aviso

7C Instrument cowl
Capuchon d'instrument
Cubierta de instrumentos

Decal 1
Décalcomanie 1
Calcomania 1

5

44C Main wheel housing - right & left
Caisson de la roue principale droite et gauche
Alojamiento de la rueda principal del lado izquierdo y derecho

43C

21B Lower fuselage
Fuselage inférieur
Fuselaje inferior

6

10A Flap actuators (3)
Actionnements du volet (3)
Accionadores de alerones (3)

11A

4B Wing panel
Panneau de l'aile
Panel del ala

12A

23B Missile rail
Rail du missile
Riel de misil

7

10C Arrestor hook
Crochet d'arrêt
Gancho de parada

15C Strake panel - left
Panneau de la virure gauche
Panel de aletas - izquierda

8A Rib
Membrane

13A Hydraulic cylinder fairing (2)
Carenage du cylindre
hydraulique (2)
Carenado del cilindro
hidráulico(2)

7C Instrument cowl
Capuchon d'instrument

1A Upper fuselage
Fuselage supérieur
Fuselaje superior

9A Rib
Membrane
Montante

16C Strake panel - right
Panneau de la virure
droite

8

18 Fuselage nose - right
Fuselage avant droite
Fuselaje delantero - derecha

2B Fuselage nose - left
Fuselage avant gauche
Fuselaje delantero - izquierdo

5B Radome
Radome

10

Align as shown
Aligner comme il est indiqué
Alinear como se muestra

5A

4A

6A

7A

Vertical stabilizers left & right
Gouvernes de direction gauche et droite
Estabilizadores de dirección verticales izquierdo y derecho

5A

H

H

4A

M

7A

6A

Horizontal stabilizers left & right
Plan fixes horizontal gauche et droite
Estabilizadores de dirección horizontales
izquierdo y derecho

9

31C Strut panel
Renfort de couverture
Panel del puntal de apoyo
del tren de aterrizaje

12B-13B Nose wheel
2-piece
Roue avant 2 pièces
Rueda delantera 2 piezas

3D Light
Feu
Luz

22B

Nose gear
Train avant
Tren de aterrizaje delantero

10

Align as shown
Aligner comme il est indiqué
Alinear como se muestra

5A

4A

6A

7A

Vertical stabilizers left & right
Gouvernes de direction gauche et droite
Estabilizadores de dirección verticales izquierdo y derecho

5A

H

H

4A

M

7A

6A

Horizontal stabilizers left & right
Plan fixes horizontal gauche et droite
Estabilizadores de dirección horizontales
izquierdo y derecho

11

31C Strut panel
Renfort de couverture
Panel del puntal de apoyo
del tren de aterrizaje

12B-13B Nose wheel
2-piece
Roue avant 2 pièces
Rueda delantera 2 piezas

3D Light
Feu
Luz

22B

Nose gear
Train avant
Tren de aterrizaje delantero

Decal 17
Décalcomanie 17
Calcomania 17

29C Landing gear panel
Panneau du train
d'atterrissage
Panel del tren de aterrizaje

41C Landing gear door left & right
Porte du train d'atterrissage
gauche et droit
Puerta del tren de aterrizaje
izquierdo y derecho

29C

41C

12B-13B

10B-11B

31C

Align as shown
Aligner comme il est indiqué
Alinear como se muestra

12

5C Main gear carrier left & right
Train principal parteur gauche et droit
Soporte del tren de aterrizaje principal
izquierdo y derecho

39C Actuator arm
left & right
Armature d'actionnement
gauche et droit
Brazo accionador
izquierdo y derecho

35C Gear bracket (2)
Support du train (2)
Soporte del tren de aterrizaje (2)

37C Hydraulic cylinder (2)
Cylindre hydraulique (2)
Cilindro hidráulico (2)

8B Main wheel, 2 piece (2)
Roue principale, 2 pièces (2)
Rueda principal 2 piezas (2)

9B

14B

40C

6C

38C

36C

13

26B Air intake left & right
Prise d'air gauche et droite
Entrada de aire izquierdo y derecho

20B Splitter plate left & right
Plaque de séparation
gauche et droite
Placa de separación
izquierdo y derecho

19B

25B

14

25C Main gear panel left & right
Panneau du train principal gauche et droit
Panel del tren principal izquierdo y derecho

33C Main gear door (2) left & right
Porte du train principal gauche et droite (2)
Puerta del tren de aterrizaje principal (2)

19B-25B

27C

26C

20B-26B

15

Align as shown
Aligner comme il est indiqué
Alinear como se muestra

26C

32C

26C

2C External fuel tank 2-piece (2)
Réservoir de combustible externe 2 pièces (2)
Tanque de combustible externo 2 piezas (2)

4C

1C - 3C

Decal 11A
Décalcomanie 11A
Calcomania 11A

12A

17B - 18B

Fuel tank pylon
Pylône du réservoir de combustible
Pilón del tanque de combustible

17C - 19C - 21C - 23C

Mark 83 bombs 2 piece (4)
Bombes Mark 83 2 pièces (4)
Marca 83 bombas 2 piezas (4)

18C - 20C - 22C - 24C

Outboard pylon (2)
Pylône extérieur (2)
Pilón externo (2)

9C - 10C

AIM-9 Sidewinder missile (2)
Missile Sidewinder AIM-9 (2)
Misil Sidewinder AIM-9 (2)

28B - 29B

16

16B Centerline pylon
Pylône de ligne centrale
Pilón de línea central

28B

17

34C Canopy actuator cylinder
Cylindre d'actionnement de la verrière
Cilindro accionador de la cabina

1D Canopy
Verrière
Cabina

13C Canopy mount plate
Plaque de support
de la verrière
Placa de montaje
de la cabina

2D Windshield
Pare-brise
Parabrisas

Build open
Construire en position ouverte
Armar abierto
OR
OU
O

Build closed
Construire en position fermée
Armar cerrado

OPTION
OPTIONS
OPCIÓN

2D

1D

13C

34C

Build open
Construire en position ouverte
Armar abierto
OR
OU
O

2D

1D

13C

34C

Build closed
Construire en position fermée
Armar cerrado