

**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 Fennec le nouvel appareil fit son premier vol le 10 mars 1960. La voilure fut renforcée, ainsi que la partie arrière du fuselage, et l'aérotroie 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 Fennec dont le pouvait emporter deux nacelles équipées chacune de deux mitrailleuses de 12,7 mm (MB.50 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-feu en Algérie. Après les Accords d'Évian de 1962, les «Fennec» 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 Fennec ne s'arrête pas là: l'Uruguay récupéra des Fennec ex-argentins en 1980 et le Honduras 8 Fennec 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 max: 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 Fennec, 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 Fennec 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 Fennecs were brought back to France. From 1965, they were sold to Argentina, Haiti, Morocco, Tunisia, Formosa, Cambodia, and even the USA. And the Fennec's story didn't stop there: Uruguay acquired Argentina's old Fennecs 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 FENNEC / TROJAN

80279

80279-076-01

**PEINTURES ESSENTIELLES / ESSENTIAL PAINTS**



**PEINTURES COMPLEMENTAIRES / ADDITIONAL PAINTS**

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



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

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

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

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

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

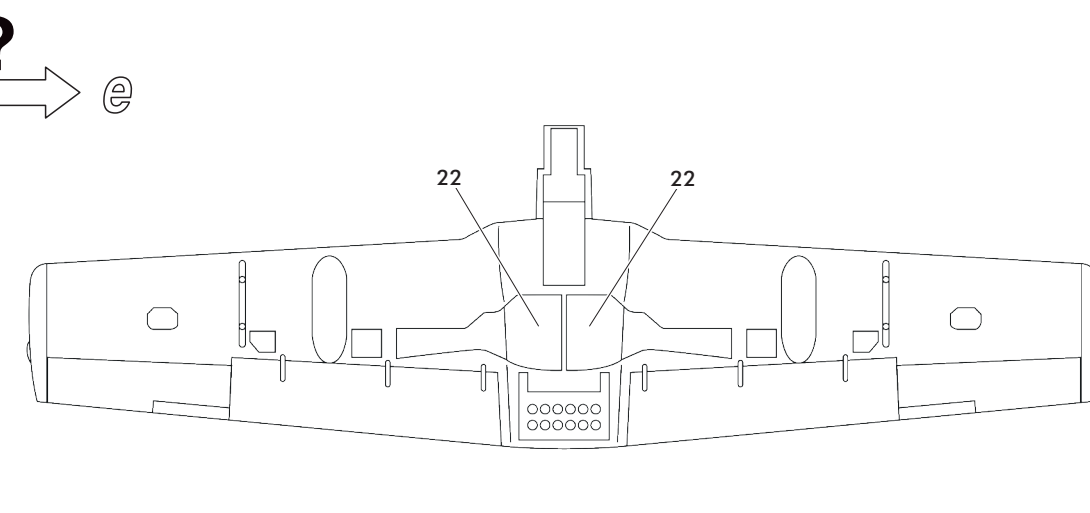
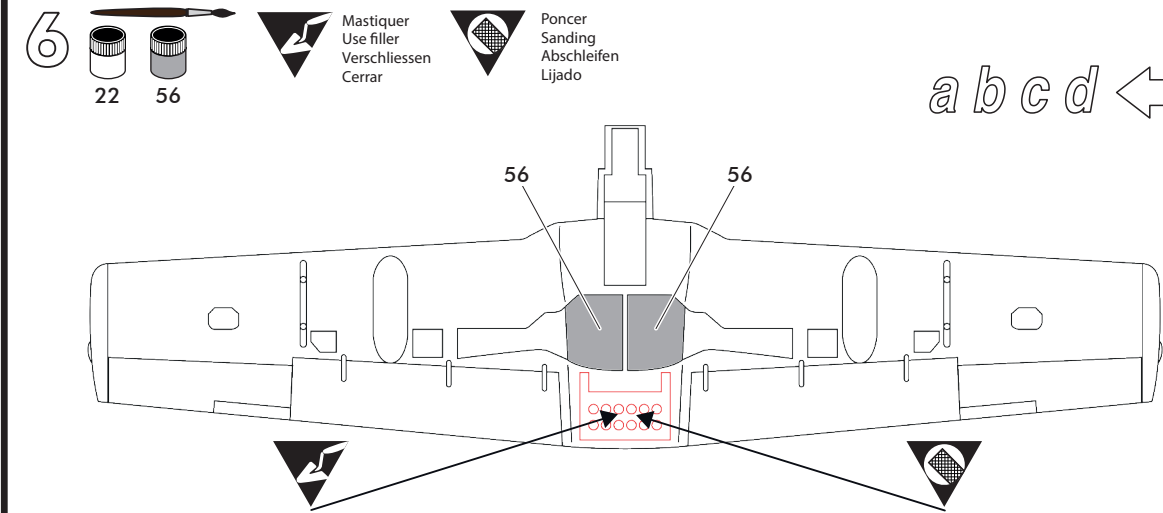
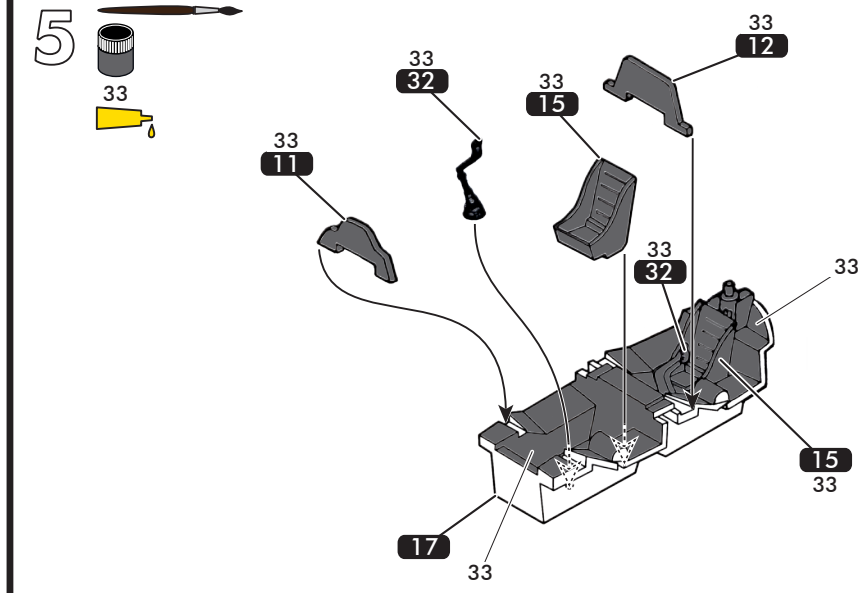
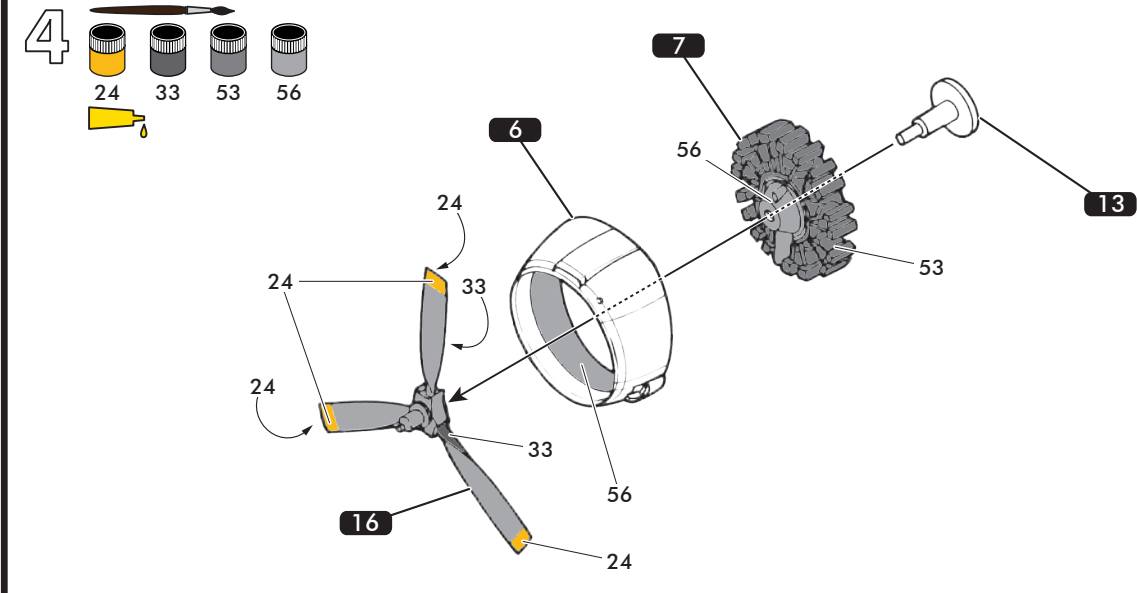
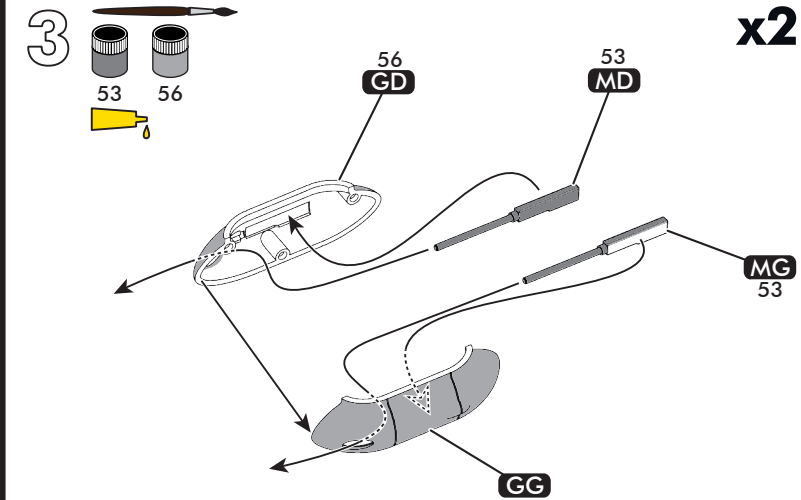
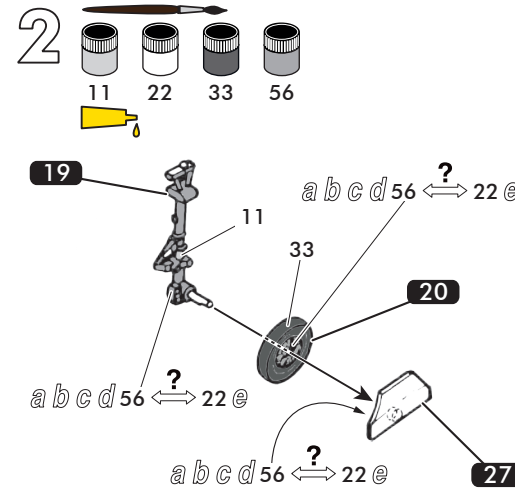
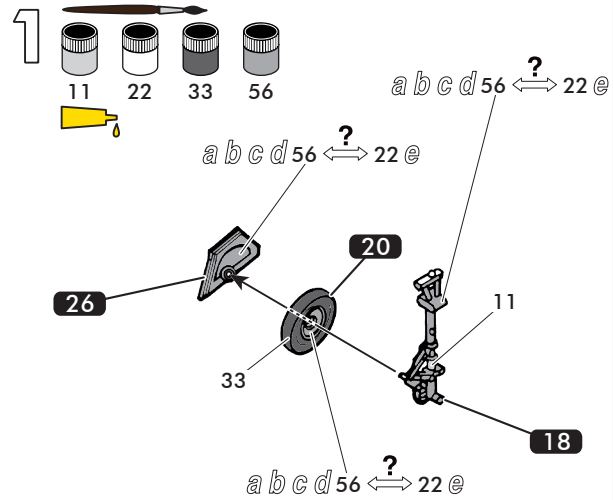
Si aucune teinte n'est spécifiée, se reporter aux pages 3 et 4 pour le détail du schéma de peinture.

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



**D** Für den Einsatz durch die Piloten der USAF-Schüler konzipiert, absolvierte dieses erste Schulfahrzeug 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 Fennec 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 Fennec war mit zwei Gondeln je zwei 12,7-mm-Maschinengewehren (MB.50 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 „Fennecs“ 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 Fennec hört hier nicht auf: Uruguay bekam 1980 Fennecs aus Argentinien und Honduras 8 Fennecs 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 Zyklon R-1820-86 mit 1425 CV  
Max. Geschwindigkeit: 550 km/h auf 1800 m  
Dienststülpelhöhe: 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 введены 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 компании PAC AERO в Калифорнии и SUD-AVIATION во Франции. Новый летательный аппарат, нареченный Fennec, 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.

Fennec, который мог нести две gondoli, каждая из которых оснащена двумя пулеметами 12,7 мм (MB.50 Browning американского происхождения) производства SNCASO, а также двумя корзинами с шестью ракетами 68 мм (тип 122). В качестве альтернативы, самолет также мог транспортировать тяжелые ракеты (T-10) 105 и 120 мм, 361 ракеты 37 мм в корзинах Matra 36, 120 кг бомб и банок с napalmом. Эти самолеты широко использовались для разведывательных и огневых миссий в Алжире. После Эвианских соглашений 1962 года Fennec вернулся во Францию. С 1965 года эти летательные аппараты продавались в Аргентину, Гаити, Марокко, Тунис, Формозу, Камбоджу и даже США. Путь Fennec на этом не заканчивается: Уругвай получил Fennec из бывшего армянского флота в 1980 году, а Гондурас - 8 Fennec из марокканского.

**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: 10 800 м  
Дальность полета: 1700 км



**(NL)** Dit lesvliegtuig, dat werd gemaakt voor de leerling-piloten van het USAF, voerde zijn eerste vlucht uit op 24 september 1949. De T-28, met zijn volledig metalen constructie en twee aan elkaar bevestigde stoelen in een cockpit, die direct was geïnspireerd op deze van de nieuwe jets, was voor de allereerste keer voorzien van een landingsgestel met een draaibaar neuswiel. De US Air Force maakte tot 1956 gebruik van de T-28A. De US Navy en de US Marines Corps gebruikten zowel de T-28B als de T-28C die met een landingshaak was uitgerust.

Als vervanging van de technisch verouderde T-6 kocht Frankrijk ten tijde van het Frans-Algerijns conflict in 1960-1961 145 T-28A vliegtuigen uit de overschotvoorraad van de Amerikanen. Deze vliegtuigen werden aangepast tot een T-28B door de onderneming PAC AERO in Californië en SUD-AVIATION in Frankrijk. Het nieuwe vliegtuig, Fenec genaamd, maakte zijn eerste vlucht op 10 maart 1960. Zowel het vleugelprofiel als het achterste deel van de romp werden versterkt en de remklep op de buik werd verwijderd. Het vliegtuig werd voorzien van een krachtigere Wright motor om een Hamilton schroef met drie bladen in beweging te brengen, twee pantserplaten aan de zijkant om de bemanning te beschermen en VHF-radioapparatuur geschikt voor de frequenties die door de luchtmacht worden gebruikt.

De Fenec kon twee gondels met elk twee 12,7 mm mitrailleurs (MB.50 Browning van Amerikaanse makelij) gemaakt door SNCASO, en twee gondels met zes 68 mm (type 122) raketten meenemen. Het vliegtuig kon tevens zware 105 en 120 mm (T-10) raketten, 37 mm type 361 raketten in Matra 36 pods, bommen van 120 kg en containers met napalm meevoeren. Deze vliegtuigen werden op grote schaal gebruikt voor verkenning- en vuursteunmissies in Algerije. Na de Verdragen van Evian in 1962 keerden de «Fenec» vliegtuigen terug naar Frankrijk. Vanaf 1965 werden de vliegtuigen verkocht aan Argentinië, Haïti, Marokko, Tunesië, Formosa, Cambodja en zelfs aan de Verenigde Staten. En het verhaal van de Fenec stopte daar niet: In 1980 kocht Uruguay Fenec vliegtuigen van Argentinië en Honduras 8 Fenec vliegtuigen van Marokko.

**EIGENSCHAPPEN**

Spanwijdte: 12,21 m  
 Lengte over alles: 9,75 m  
 Hoogte: 3,85 m  
 Tarragewicht: 2914 kg  
 Totaal laadgewicht: 3856 kg  
 Motor: 1 Wright Cyclone R-1820-86 van 1425 PK  
 Maximum snelheid: 550 km/u op 1800 m  
 Plafond: 10800 m  
 Actieradius: 1700 km

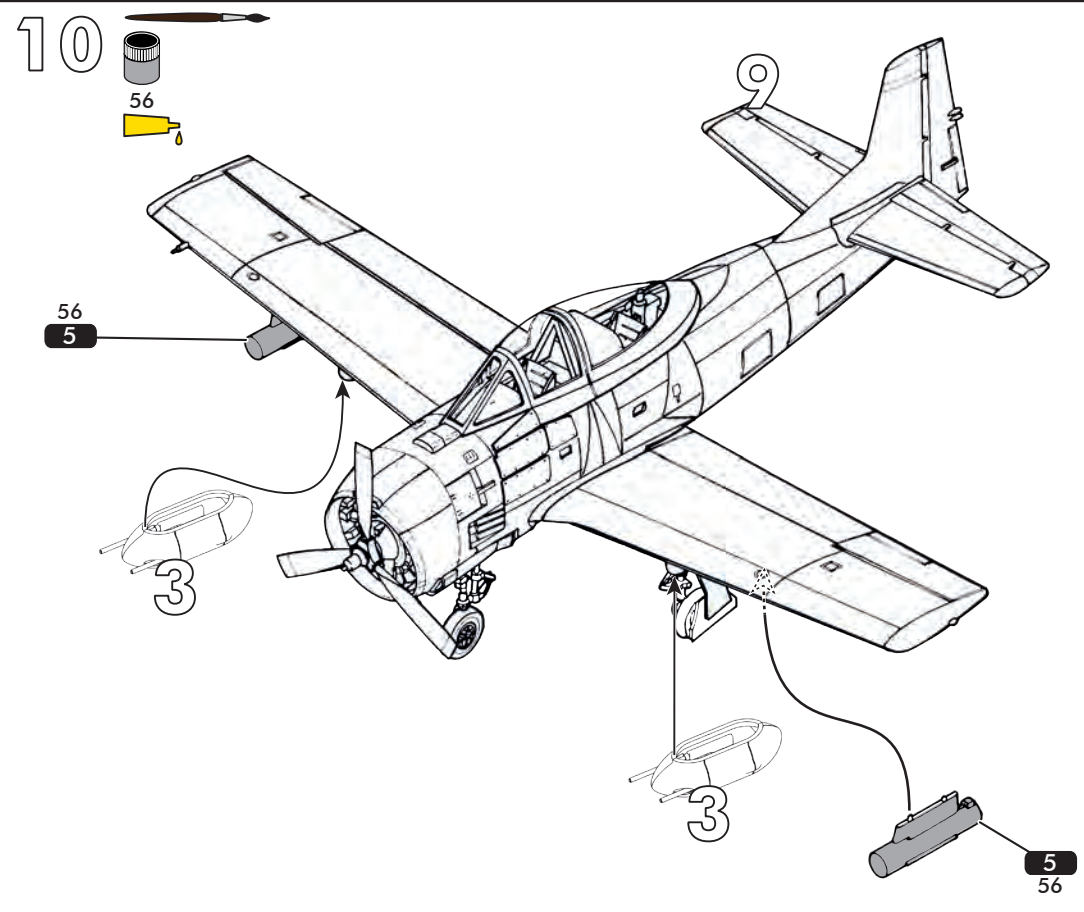
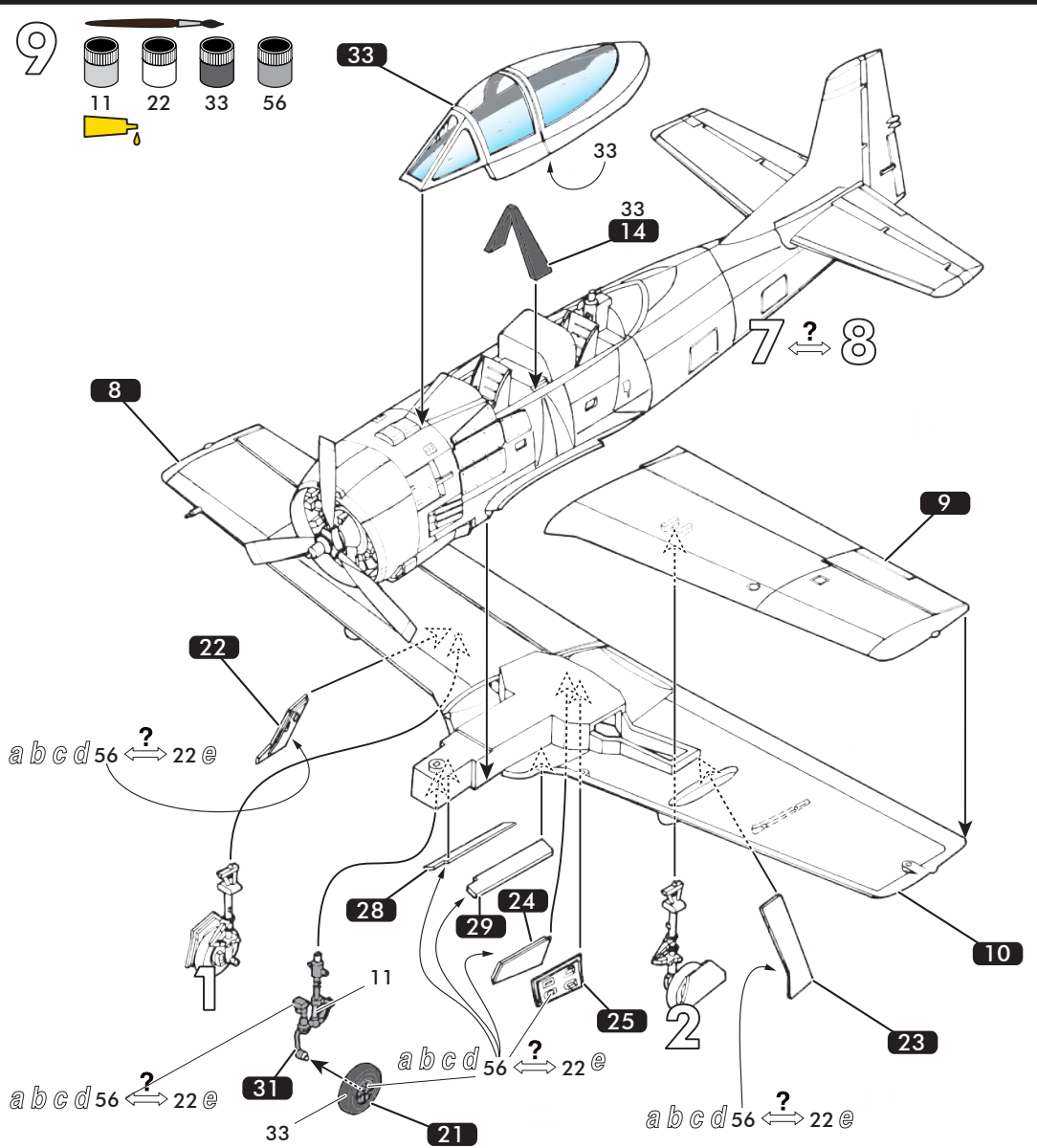
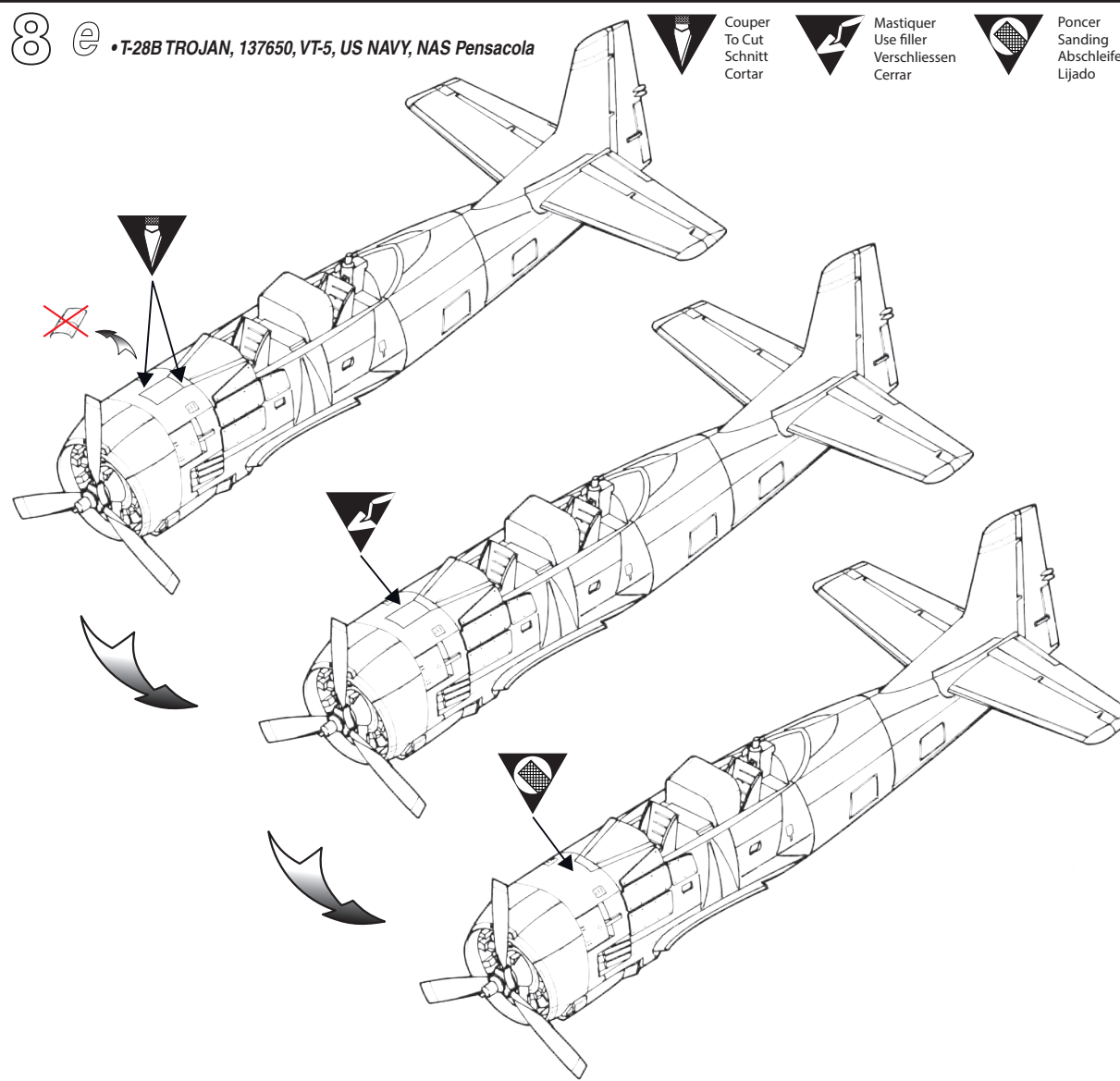
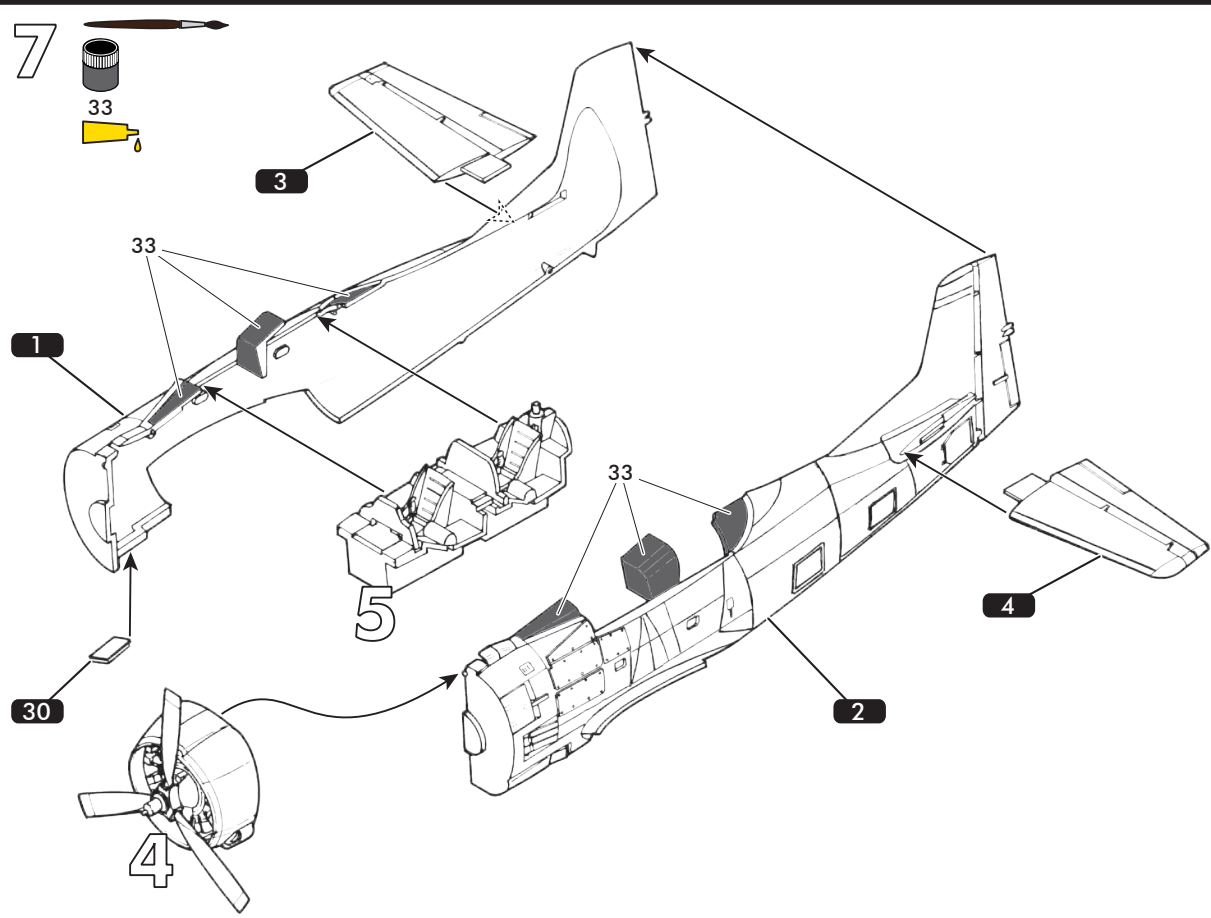
**(E)** Hecho para ser utilizado por estudiantes de vuelo de la USAF, este avión de entrenamiento inicial realizó su primer vuelo el 24 de septiembre de 1949. El T-28, de construcción totalmente metálica, con dos asientos tandem en una cabina inspirada directamente en los nuevos jets, ofrecía por primera vez un tren de aterrizaje de rueda delantera dirijible. La Fuerza Aérea de los Estados Unidos utilizó el T-28A hasta 1956. La Armada de los Estados Unidos y el Cuerpo de Marina de los Estados Unidos utilizaron el T-28B y el T-28C embarcados con un gancho de parada.

En 1960-1961, en busca de un sustituto del T-6 (ya técnicamente anticuado) para el conflicto argelino, Francia adquirió 145 T-28A de los excedentes estadounidenses. Estos aviones fueron modificados y adaptados a la imagen del T-28B por la empresa PAC AERO en California y por SUD-AVIATION en Francia. Bautizado como Fenec, el nuevo avión hizo su primer vuelo el 10 de marzo de 1960. Se reforzó el perfil aerodinámico, así como la parte trasera del fuselaje, y se suprimió el aerofreno ventral. Equipado con un motor Wright más potente que accionaba una hélice de tres palas Hamilton, se añadieron dos placas de blindaje lateral para proteger a la tripulación y equipos de radio VHF adaptados a las frecuencias utilizadas por la Fuerza Aérea.

El Fenec podía llevar dos barquillas equipadas cada una con dos ametralladoras de 12,7 mm (MB.50 Browning de origen americano) de fabricación SNCASO, así como dos cestas de seis cohetes de 68 mm (tipo 122). Alternativamente también podía transportar cohetes pesados (T-10) de 105 y 120 mm, cohetes tipo 361 de 37 mm en cestas Matra de 36, bombas de 120 kg y latas de napalm. Estas aeronaves se utilizaron ampliamente para misiones de reconocimiento y apoyo de fuego en Argelia. Después de los Acuerdos de Evian de 1962, los «Fenecs» regresaron a la Francia metropolitana. A partir de 1965, las aeronaves se venderían a Argentina, Haïti, Marruecos, Túnez, Formosa, Camboya e incluso a los Estados Unidos. El destino del Fenec no se detuvo ahí: Uruguay recuperó Fenecs exargentinos en 1980, y Honduras, 8 Fenecs exmarroquíes.

**CARACTERÍSTICAS**

Envergadura: 12,21 m  
 Longitud: total de 9,75 m  
 Altura: 3,85 m  
 Peso en vacío: 2914 kg  
 Peso total en carga: 3856 kg  
 Motor: 1 Wright Cyclone R-1820-86 de 1425 CV  
 Velocidad máxima: 550 km/h a 1800 m  
 Techo de servicio: 10800 m  
 Autonomía: 1700 km



**(P)** Fabricado para ser usado pelos alunos pilotos da USAF, este avião de treino inicial efetuou o seu primeiro voo a 24 de setembro de 1949. Com uma construção completamente metálica com dois assentos em tandem num cockpit diretamente inspirado nos novos jatos, o T-28 oferecia pela primeira vez um trem de aterragem com roda de nariz orientável. A US Air Force utilizou o T-28A até 1956. A US Navy e a US Marines Corps utilizaram o T-28B, bem como o T-28C incorporado com um gancho de embarque. Em 1960-1961, enquanto procurava um substituto para o T-6 tecnicamente ultrapassado para o conflito argelino, a França adquiriu 145 T-28A provenientes do excedente americano. Estes aviões foram modificados e adaptados à imagem do T-28B pela empresa PAC AERO na Califórnia, e pela SUD-AVIATION em França. Batizado de Fenec, o novo aparelho efetuou o seu primeiro voo a 10 de março de 1960. A asa foi reforçada, bem como a parte traseira da fuselagem, e o freio pneumático ventral foi eliminado. Dotado com um motor Wright mais potente com uma hélice tripla Hamilton, foram adicionadas duas placas de blindagem lateral para proteger a tripulação e um equipamento de rádio VHF adaptado às frequências utilizadas pela Força Aérea.

O Fenec podia levar dois compartimentos, cada um equipado com duas metralhadoras de 12,7 mm (MB.50 Browning de origem americana) de fabrico SNCASO, bem como duas caixas de seis mísseis de 68 mm (tipo 122). Por outro lado, também podia levar mísseis pesados (T-10) de 105 e 120 mm, mísseis do tipo 361 de 37 mm em caixas Matra de 36, bombas de 120 kg e latas de napalm. Estes aparelhos foram bastante utilizados em missões de reconhecimento e de fogo apoiado na Argélia. Após os Acordos de Evian de 1962, os «Fenec» voltaram à metrópole. A partir de 1965, os aparelhos são vendidos à Argentina, Haïti, Marrocos, Tunísia, Formosa, Camboja e até aos EUA. Mas o destino do Fenec não se ficou por aí: O Uruguai recuperou Fenec provenientes da Argentina em 1980, e as Honduras, 8 Fenec provenientes de Marrocos.

**CARACTERÍSTICAS**

Envergadura: 12,21 m  
 Comprimento exterior: 9,75 m  
 Altura: 3,85 m  
 Peso sem carga: 2914 Kg  
 Peso total carregado: 3856 kg  
 Motor: 1 Wright Cyclone R-1820-86 de 1425 CV  
 Velocidade máxima: 550 km/h a 1800 m  
 Limite: 10.800 m  
 Distância transponível: 1700 km

**(I)** Prodotto per gli allievi pilota dell'USAF, questo aereo da addestramento fece il suo primo volo il 24 settembre 1949. Costruito interamente in metallo, con sedili in tandem in un cockpit direttamente ispirato a quello dei jet più avanzati, il T-28 offriva per la prima volta un carrello di atterraggio con ruote anteriori orientabili. La Air Force americana utilizzò il T-28A fino al 1956. La marina statunitense e i Marine Corps utilizzarono il T-28B e il T-28C da imbarco dotato di gancho di coda.

Fra il 1960 e il 1961, nell'ottica di sostituire il T-6 ormai tecnicamente superato in vista del conflitto algerino, la Francia acquistò 145 T-28A dai surplus americani. Questi aerei furono modificati e adattati per avvicinarsi il più possibile al T-28B da parte dei tecnici di PAC AERO, in California, e di SUD-AVIATION, in Francia. Ribattezzato Fenec, il nuovo aeromobile fece il suo primo volo il 10 marzo 1960. Fra le novità furono rinforzate ala e parte posteriore della fusoliera, e fu rimosso l'aerofreno ventrale. Dotato di un motore Wright più potente con elica tripala Hamilton, l'aereo vide inoltre l'aggiunta di due piastre di blindaggio laterali per proteggere l'equipaggio e un'attrezzatura radio VHF adattata alle frequenze utilizzate dalle forze armate aeree.

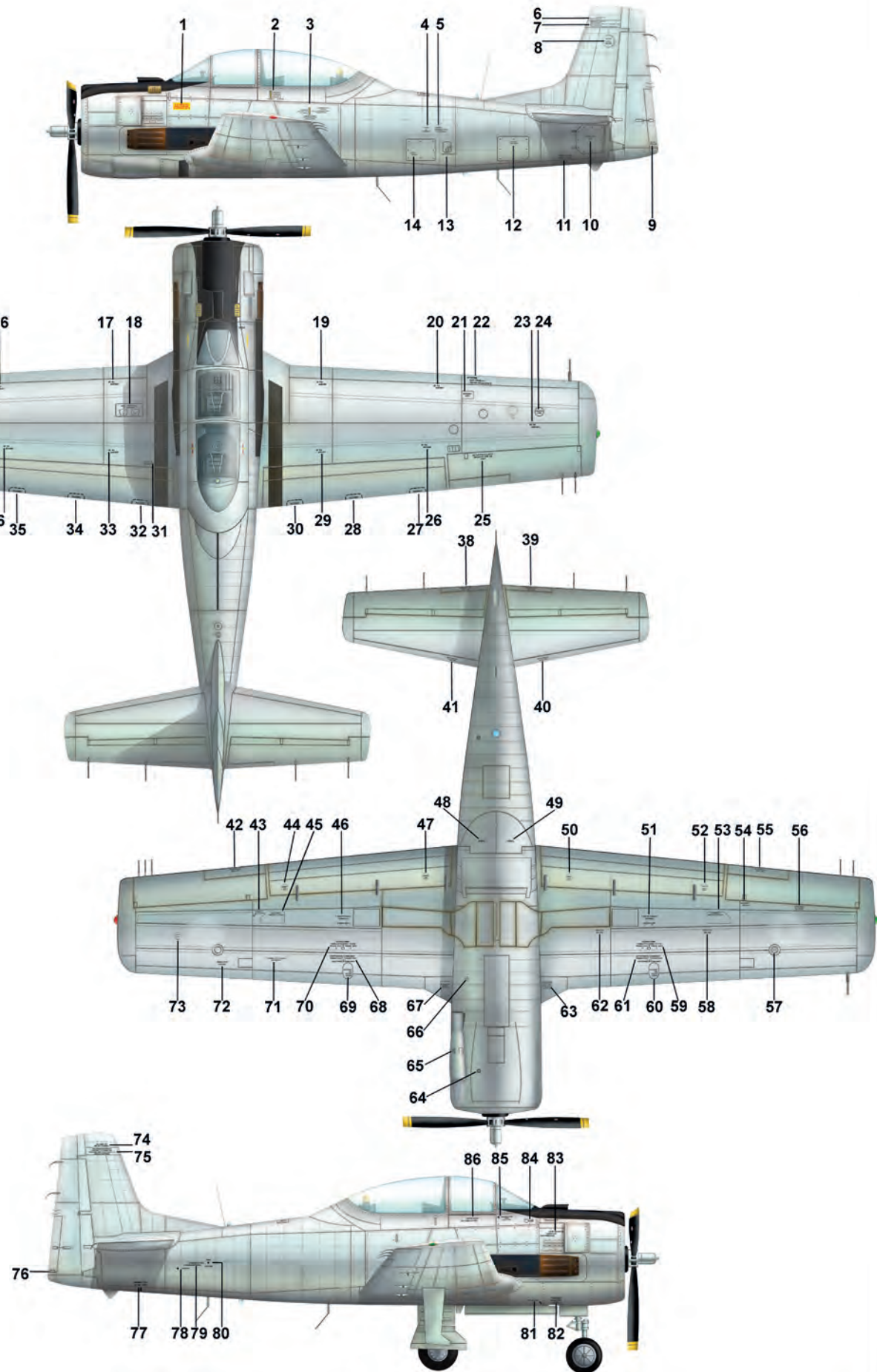
Il Fenec poteva quindi alloggiare due gondole ciascuna dotata di due mitragliatrici da 12,7 mm (MB.50 Browning americane) prodotte da SNCASO, e due cestelli da sei razzi da 68 mm (tipo 122). In alternativa, poteva caricare due razzi pesanti (T-10) da 105 e 120 mm, razzi tipo 361 da 37 mm e cestelli Matra da 36, bombe da 120 kg e bidoni di napalm. Questi apparecchi furono largamente impiegati per le missioni di riconoscimento e di supporto in Algeria. Dopo gli accordi di Evian del 1962, i «Fenec» rientrarono in città. A partire dal 1965, gli apparecchi furono quindi venduti in Argentina, Haïti, Marocco, Tunisia, Formosa, Cambogia e persino negli USA. Ma il destino del Fenec non finì qui: nel 1980 l'Uruguay recuperò infatti alcuni Fenec argentini, e l'Honduras 8 Fenec provenienti dal Marocco.

**CARATTERISTICHE**

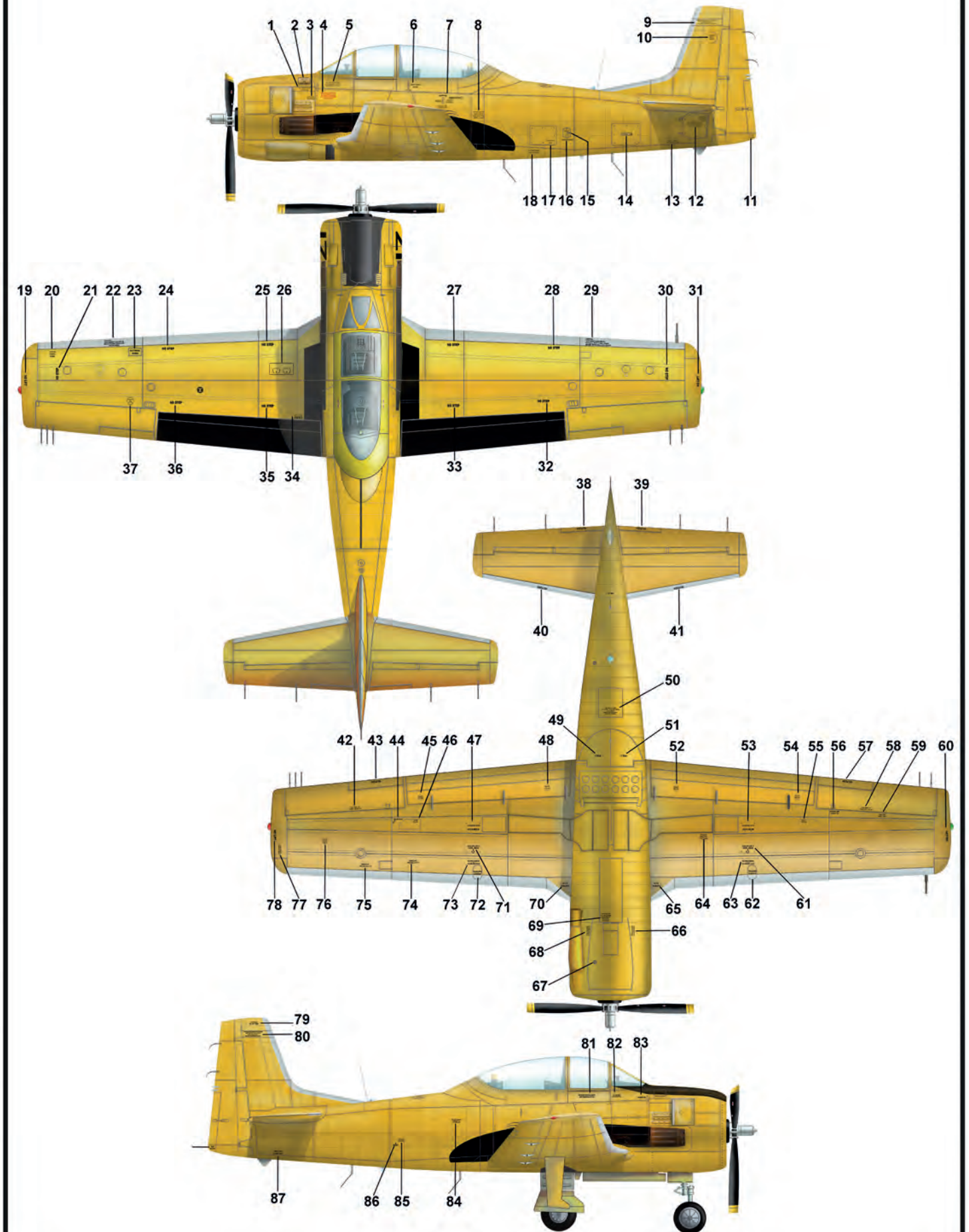
Apertura alare: 12,21 m  
 Lunghezza: fuori tutto 9,75 m  
 Altezza: 3,85 m  
 Peso a vuoto: 2914 kg  
 Massa totale di carico: 3856 kg  
 Motore: 1 Wright Cyclone R-1820-86 da 1425 CV  
 Velocità massima: 550 km/h a 1.800 m  
 Plafond: 10.800 m  
 Autonomia: 1.700 km



### STENCILS FRANÇAIS

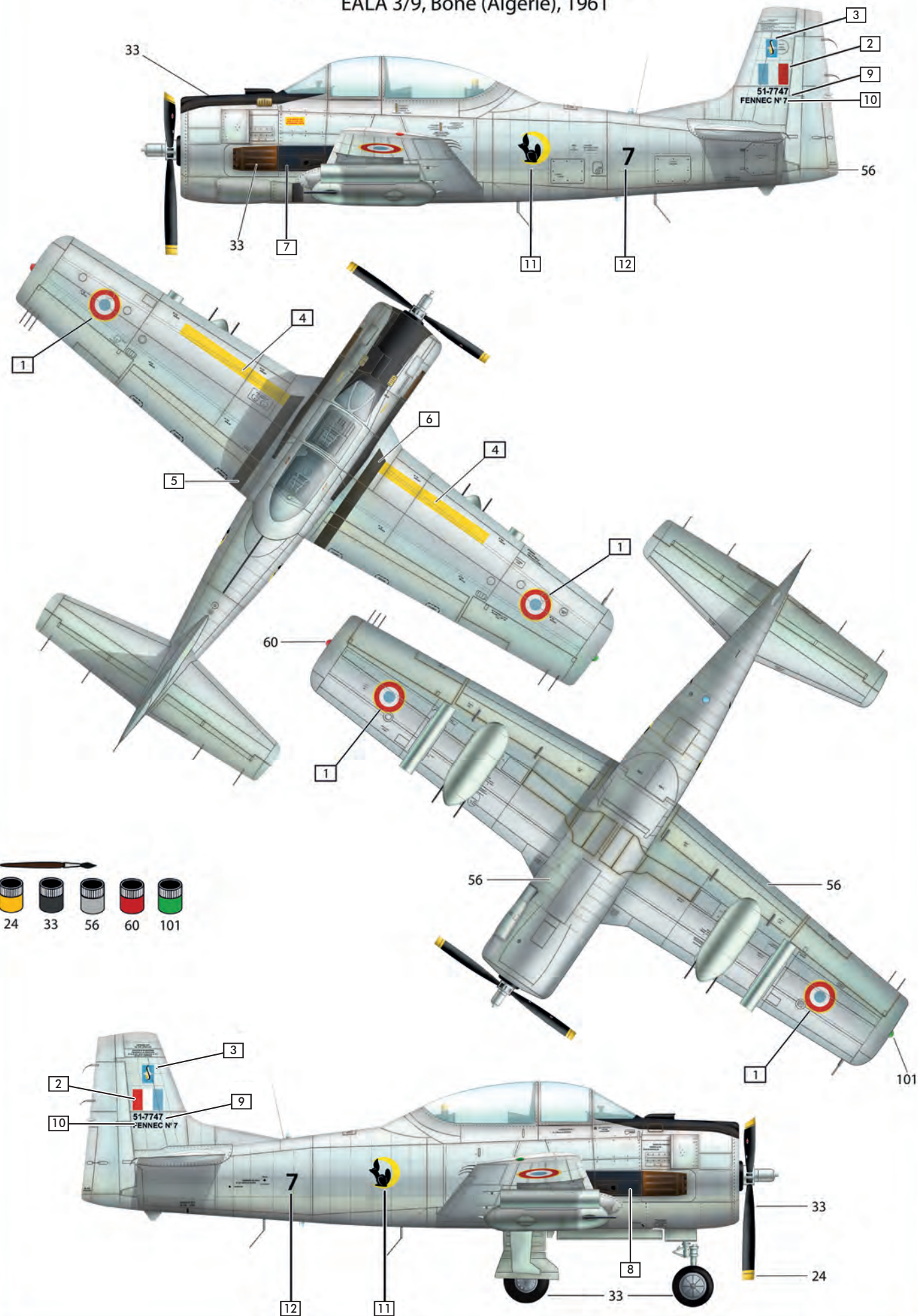


### US STENCILS

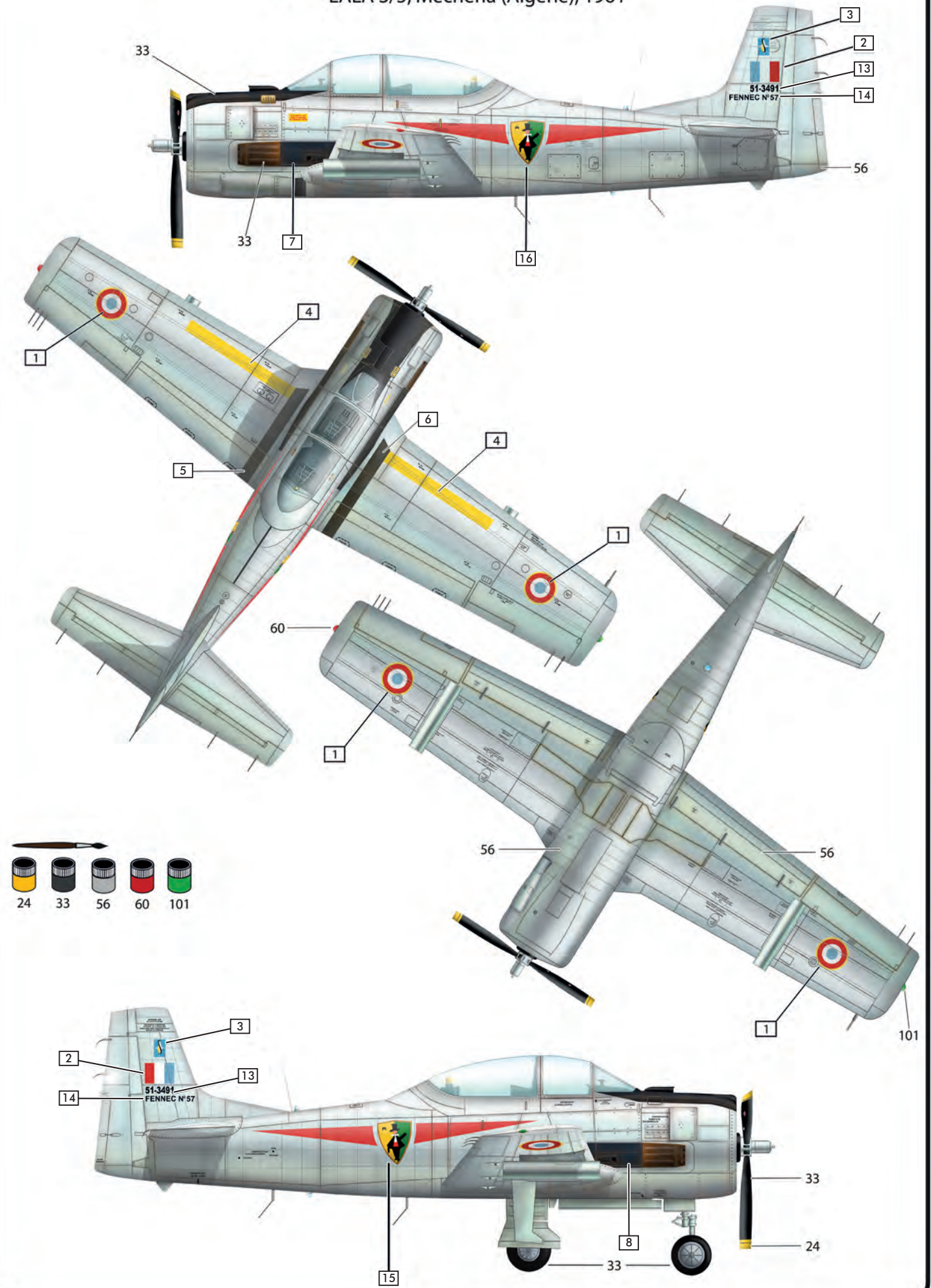




Ⓐ - NAA T-28S FENNEC n°7 (s/n 51-7747),  
EALA 3/9, Bône (Algérie), 1961

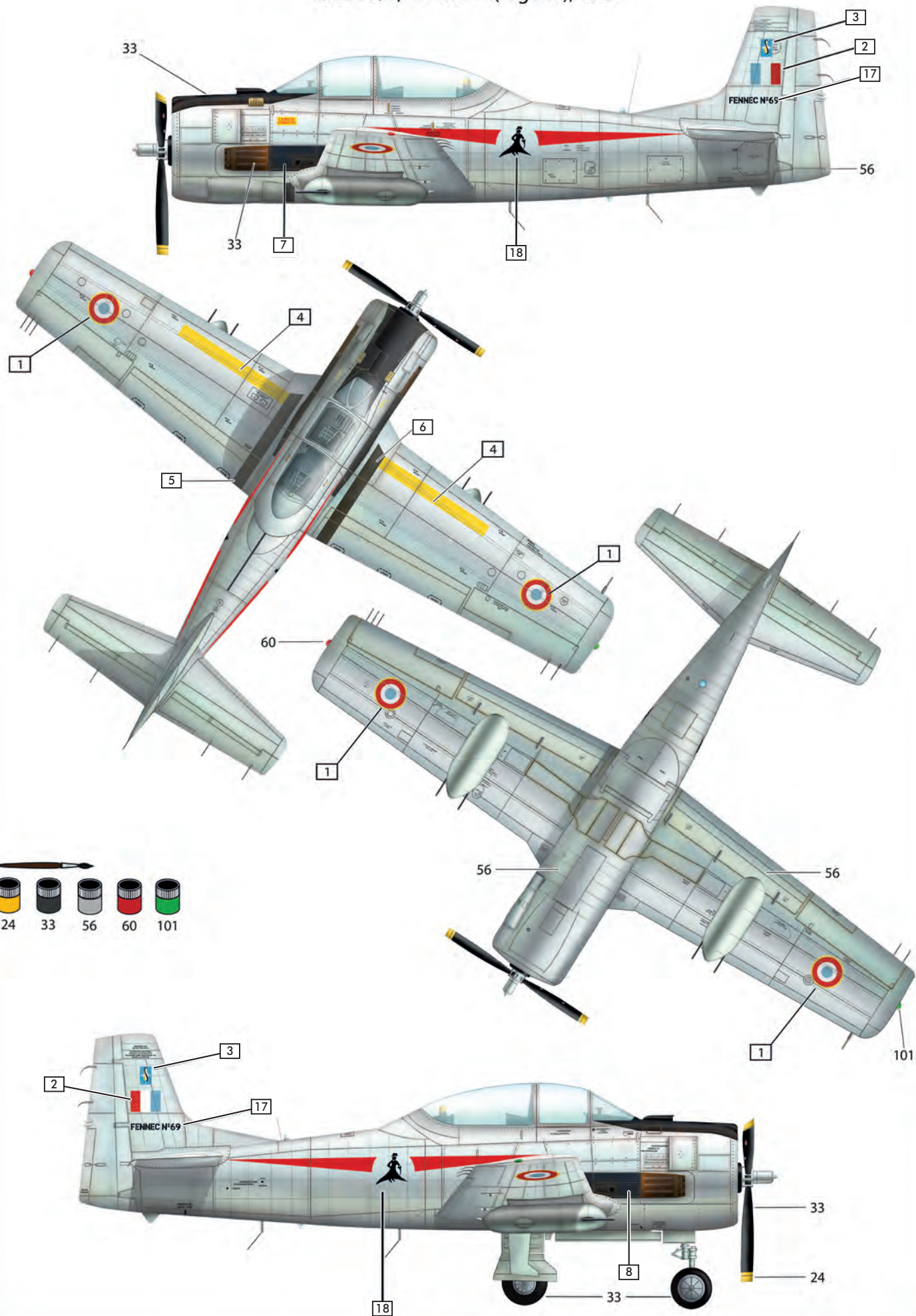


Ⓑ - NAA T-28S FENNEC n°57 (s/n 51-3491),  
EALA 3/5, Méchéria (Algérie), 1961





© - 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

