

North American T-28B Trojan

North American T-28B Trojan

North American T-28B Trojan

Навчальні літаки в військово-повітряних силах будь-якої країни завжди відігравали дуже важливу роль. Перед тим як довірити нововишколеним пілотам бойові машини, вони мають пройти обов'язкову льотну підготовку на учбових машинах, щоб закріпити отримані у навчальних закладах теоретичні навички. Нерідко задля цього використовують двомісні версії звичайної бойової машини, якщо, скажімо, мова йде про майбутніх винищувачів. Проте перші вильоти, як правило, здійснюються на спеціально збудованих для цієї мети літаках попереднього навчання.

В історії американської військової авіації однією із найпопулярніших машин цього класу був T-6 Texan фірми North American, створений ще до початку Другої Світової війни та збудований у кількості більш ніж 15 тисяч одиниць. Ця машина експортувалася до багатьох країн світу, а її служба тривала не до кінця 60-х років XX сторіччя. Проте із закінченням ери поршневіх двигунів стало зрозуміло, що для вишколу нових пілотів потрібен новий літак, котрий міг би замінити T-6 Texan. Особливо новий літак потребували військово-морські сили США авіаносний флот тепер став основою стратегічної ударної сили країни, і тому необхідно було створити машину, котра б швидко навчила молоде покоління пілотів взаємодіяти із кораблями а також саджати літак на палубу.

В 1946 році North American запропонувала флоту проєкт XSN2J, що мав прийти на зміну SNJ так називався T-6 на флоті. Роком пізніше ВПС також вирішили замінити T-6, і North American швидко переробили прототип на армійську модифікацію, що отримала назву T-28. Перші випробувальні польоти відбулися в вересні 1949 році і їх результати більш ніж задовільнили військових. North American отримала замовлення на серію із 266 машин, що отримала назву T-28A Trojan. Літак мав класичну тандемну схему розташування екіпажу, мав велику кабіну із відмінним оглядом, міг нести різноманітне озброєння на пілонах під крилами у разі необхідності. Літак виявився настільки вдалим, що North American вже невдовзі залучила до будівництва додаткові потужності на своїх заводах. До середини 1950-х років виробили майже 1200 T-28A.

Одразу після прийняття T-28A на озброєння військові забажали покращити льотні характеристики літака і встановити на нього більш потужний двигун. Так з'явився T-28B, на котрий встановили 1425-сильний двигун Wright Cyclone R-1820-9HD. Задля можливості встановлення більшого двигуна довелося дещо видозмінити форму носової частини фюзеляжу, проте в цілому T-28B був дуже схожим на свого попередника. Його злітна вага дещо зросла, проте це аж ніяк не вплинуло на основні показники навляки, вони навіть дещо покращилися за рахунок встановлення потужного двигуна. За неповних три роки авіація флоту отримала майже 500 літаків типу T-28B. ВПС США також почали замінювати T-28A на T-28B.

Окрім США T-28 серійно вироблявся за ліцензією у Франції, де він отримав назву T-28S Fennec. Після закінчення служби у ВПС Франції ці машини потрапили у різноманітні країни від Марокко до Нікарагуа.

Японські Сили Самозахисту отримали один T-28 для випробувань, проте серійне виробництво, що планувалося здійснювати на потужностях фірми Mitsubishi небуло реалізоване.

Окрім T-28B, на котрі встановили озброєння під крилами, в рамках союзницької допомоги були передані до ВПС Південного В'єтнаму та Тайланду.

Training airplanes in the air forces of any country have always played a very important role. Before being entrusted with combat machines, beginner pilots must pass an obligatory flight test on a trainer to acquire the theoretical skills learnt in the classroom. Quite often, two-seat versions of ordinary fighting machines have been used for this, when future fighter pilots are being prepared for example. However, as a rule, initial flights have been conducted in purpose-built basic trainers.

In the history of America's air arms one of the most epoch-making machines of this class was North American's T-6 Texan, designed before the beginning of WWII and produced in a quantity of more than 15 thousand units. This machine was exported to many countries around the world, and its service lasted until the end of the 1960's. However with the end of the piston-engined era it became clear that a new airplane was needed which could replace the T-6 Texan for basic pilot training. The US Navy had a particular need for a new airplane - the fleet had now become the basis of the country's strategic projected power, and that is why it was necessary to build a machine for the speedy training of the new generation of beginner pilots to co-operate with ships and land an airplane on a carrier deck.

In 1946 the North American firm offered the XSN2J project to the Navy, which had to replace the SNJ (the Navy's name for the T-6). A year later, the Air Force also decided to replace the T-6, and North American quickly modified a prototype to the army specification, becoming the T-28. The first test flights took place in September 1949 and their results more than satisfied the military. North American received an order for 266 machines, designated the T-28A Trojan. The airplane had a classic tandem seating arrangement, a large cockpit with an excellent view, and could carry a variety of ordnance on the pylons under the wings if required. The airplane appeared so successful, that the North American firm soon brought additional manufacturing plants on stream. By the mid 1950's almost 1,200 T-28A's were produced.

Very soon after the acceptance of the T-28A into service the Air Force decided to improve the performance of the plane and install a more powerful engine. In such fashion appeared the T-28B fitted with a 1,425-power Wright Cyclone R-1820-9HD engine. The nose of the fuselage was modified to allow for the installation of a bigger engine, however on the whole the T-28B looked very much like its predecessor. Its flying weight increased slightly, however this did not reduce its performance figures; quite the opposite, they became even better due to the more powerful engine. Over three years the Navy received almost 500 airplanes of the T-28B version. Also, the Air Force began to replace the T-28A with the T-28B.

Apart from the USA, the T-28 was produced under license in France, where it was named the T-28S Fennec. After the end of service in the French Air Force these machines were passed on to various countries, from Morocco to Nicaragua. The Japanese Air Self Defense Force procured a T-28S for tests; however mass production which was planned with the support of the Mitsubishi company was cancelled. Some T-28B's, with provision for armament under the wings, were delivered to the Air Forces of South Vietnam and Thailand as foreign aid.

Schon immer haben die Schulfflugzeuge in den Luftwaffen aller Länder eine sehr wichtige Rolle gespielt. Bevor man den Nachwuchspiloten die teuren Kampfflugzeuge anvertrauen kann, müssen diese eine obligatorische Prüfung auf einem Schulfflugzeug bestehen, wobei sie die im Klassenzimmer erlernten theoretischen Kenntnisse in die Praxis umsetzen. Sehr oft setzte man hierfür zweisitzige Versionen der normalen Kampfflugzeuge ein - zum Beispiel, wenn Jagdflieger geschult werden. In der Regel jedoch machte man die ersten Flüge in speziell hierfür entwickelten Schulfflugzeugen.

In der Geschichte der Luftstreitkräfte der USA war die North American T-6 Texan eine der berühmtesten Maschinen dieses Typs. Sie wurde noch vor Ausbruch des 2. Weltkrieges entwickelt und es wurden über 15.000 Stück gebaut. Die Texan wurde an viele Luftwaffen geliefert und blieb oft bis zum Ende der 1960er Jahre im Einsatz. Jedoch wurde es mit dem Ende der Kolbenmotoren-Ära klar, dass ein neuer Flugzeugtyp die T-6 Texan bei der Grundausbildung der Piloten ersetzen musste. Speziell die US Navy hatte einen besonderen Bedarf für ein neues Flugzeug schließlich war die Flotte jetzt die Basis für die geplante strategische Ausrichtung der Streitkräfte. Deshalb benötigte man eine neue Maschine für die schnelle Ausbildung einer neuen Generation von Nachwuchspiloten, die von Flugzeugträgerdecks aus mit anderen Marineeinheiten zusammenarbeiten sollten.

Im Jahr 1946 bot die Firma North American der Marine ihr Projekt XSN2J an, welches dort die SNJ (die Marine-Bezeichnung der T-6) ersetzen sollte. Ein Jahr später entschied sich auch die Luftwaffe für einen Ersatz der T-6 und North American modifizierte einen Prototyp entsprechend deren Vorgaben, woraus dann die T-28 entstand. Die ersten Flugtests fanden im September 1949 statt und waren für die Militärs mehr als zufrieden stellend. North American erhielt einen Auftrag über 266 Maschinen, die nun die offizielle Bezeichnung T-28A Trojan erhielten. Das Flugzeug hatte die klassische Tandem-Anordnung der Sitze, ein großes Cockpit mit exzellenter Rundumsicht und es konnte bei Bedarf eine vielfältige Bewaffnung an den Pylonen unter den Tragflächen mitführen. Die Maschine war derart erfolgreich, dass North American schon bald zusätzliche Produktionslinien einrichtete. Mitte der 1950er Jahre hatte man so bereits fast 1.200 T-28A hergestellt.

Schon kurz nach der Abnahme der T-28A entschied sich die Air Force dazu, die Leistung durch den Einbau eines stärkeren Triebwerks zu verbessern. So entstand die T-28B, die mit einem 1.425 PS starken Wright Cyclone R-1820-9HD Motor ausgerüstet war. Der Flugzeugbug wurde für die Aufnahme des stärkeren Triebwerks modifiziert, wobei die T-28B aber immer noch der Vorgängerversion sehr ähnelte. Das Abfluggewicht stieg leicht an, was sich jedoch nicht auf die Flugleistungen auswirkte. Im Gegenteil diese verbesserten sich aufgrund des starken Motors sogar. Innerhalb von drei Jahren erhielt die Navy fast 500 Stück der Version T-28B und auch die Air Force begann damit, die T-28A durch die T-28B zu ersetzen.

Neben den USA produzierte auch Frankreich die T-28 in Lizenz. Dort erhielt sie die Bezeichnung T-28S Fennec. Nach deren Ausmusterung in den französischen Luftstreitkräften wurden die Flugzeuge an viele weitere Länder weitergegeben, von Nikaragua bis Marokko. Die japanischen Luftstreitkräfte beschafften sich eine T-28S für Versuche, jedoch wurde die Planung einer eigenen Serienherstellung mit Hilfe des Konzerns Mitsubishi eingestellt. Einige T-28B (mit Waffenpylonen unter den Tragflächen) wurden im Rahmen ausländischer Hilfe an Südvietnam und Thailand geliefert.

Технічні характеристики

Performances

Technische Charakteristik

Розмах крила	12,22m	Wingspan	12,22m	Spannweite	12,22 m
Довжина загальна	10,06m	Total length	10,06m	Лänge	10,06 m
Площа крила	24,9m ²	Wing area	24,9m ²	Flugelfläche	24,9m ²
Вага власна	2914kg	Empty weight	2914kg	Leergewicht	2914kg
Вага зльотна	3856kg	Take-off weight	3856kg	max. Startgewicht	3856kg
Швидкість макс	562km/год	Max speed	562km/h	Höchstgeschwindigkeit	562km/h
Практична стеля	10800m	Service ceiling	10800m	Gipfelhöhe	10800m
Дальність польоту	2050km	Flight range	2050km	Reichweite	2050km
Двигун	1x1425к.с. Wright Cyclone R-1820-9HD	Engine	1x1425hp Wright Cyclone R-1820-9HD	Triebwerke	1x1425PS Wright Cyclone R-1820-9HD
Екіпаж	2 осіб	Crew	2	Besatzung	2

Інструкція
УВАГА - Прочитати обов'язково!

Перед початком роботи уважно вивчіть інструкцію для складання моделі. Деталі з рамок вирізати за допомогою гострого ножа або гострозубців. Номери деталей позначені цифрами: 1, 2, 3... Рамки, в яких знаходяться деталі, позначені великими латинськими літерами: А, В, С... Для деталей, які необхідно фарбувати перед складанням, вказано колір фарби: А, В, С... З'єднувати деталі за допомогою клею Plastic CEMENT 3991, 3992, 3999 або FIX 44601, 44602, 44607.

Вказівка для наклеювання декалей: вирізати з аркуша потрібні декалі (на схемі номери декалей вказано цифрами у квадратах); покласти їх у посуд з чистою водою приблизно на 1/2 хвилини; накласти декалі на модель, а потім зсунути з аркуша. Для кращого прилипання притиснути їх чистою тканиною.

Instructions
ATTENTION - Useful advice!

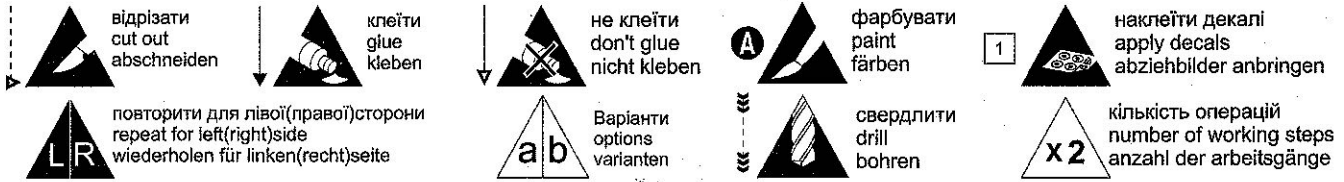
Read the instructions carefully prior to assembly. Remove parts from frame with a sharp knife or a pair of scissors and trim away excess plastic. Do not pull off parts. Numbers of parts are marked figures: 1, 2, 3... Frames, in which the part is situated, are marked by capital letters: A, B, C... For parts, which should be painted before mounting, are given colors of paint: A, B, C... Use plastic cement ONLY.

Directions for applying the decals: cut out from the sheet the necessary decals (numbers of decals are marked by figures in squares); plunge them into a vessel with pure water for about 1/2 minute; apply the decals on the kit, letting them slide from the paper. For a better adhesion, press them by means of clean rag.

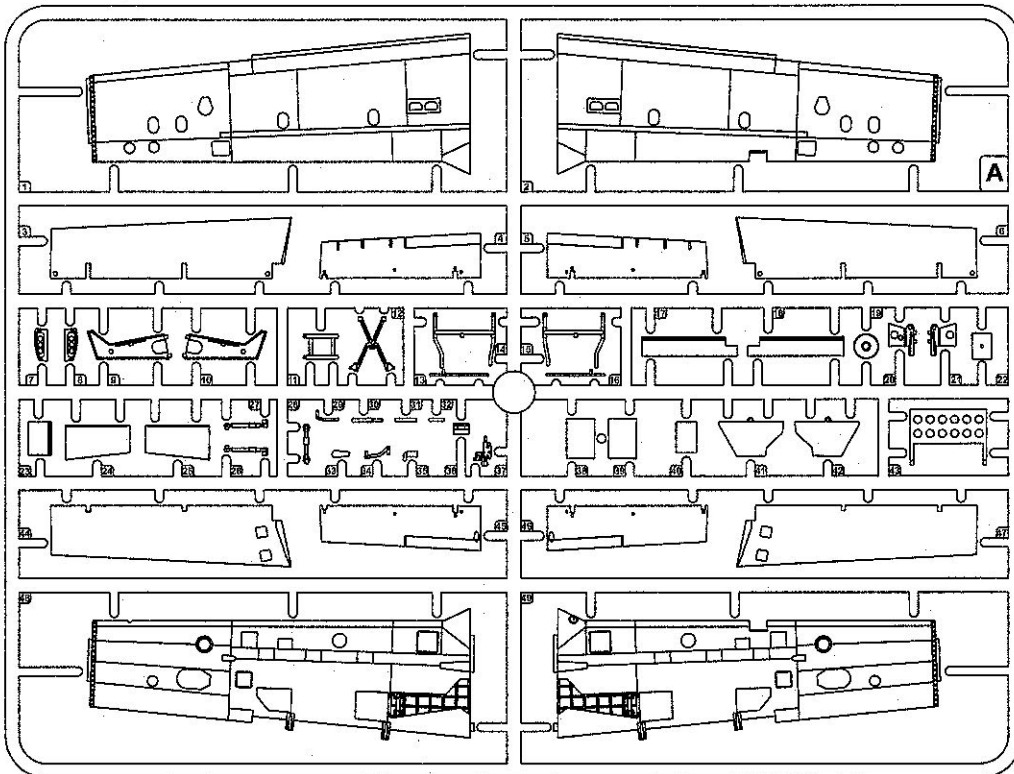
Instruction
ACHTUNG - Ein nützlicher Rat!

Von der Montage die Zeichnung aufmerksam studieren. Die einzelnen Montageteile mit einem Messer oder einer Schere vom Spritzling sorgfältig entfernen. Nummern der Einzelteile sind als Ziffer: 1, 2, 3... Der Rahmen, in welchem sich der Einzelteil befindet, wird als grosser Latienbuchstabe angegeben: A, B, C... Für die Einzelteile, die vor der Montage zu färben sind, wird die Farbe des Farbstoffs angegeben: A, B, C... Bitte nur Plastikklebstoff verwenden.

Anweisungen für Abziehbilder-Anbringung: Die benötigten Abziehbilder vom Blatt abschneiden, in ein Glas reines Wasser für etwa 1/2 Minute eintauchen, auf das Modell legen und dann vom Papierbogen abnehmen. Um eine bessere Haftung zu erzielen, die Abziehbilder mit einem reinen Tuch andrücken.

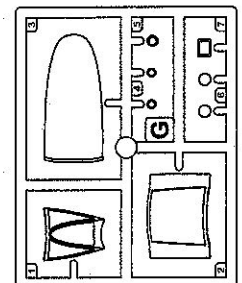


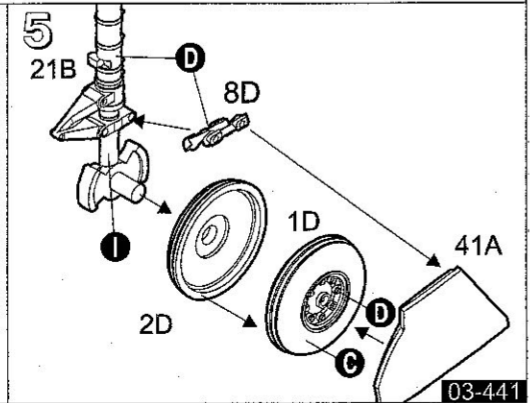
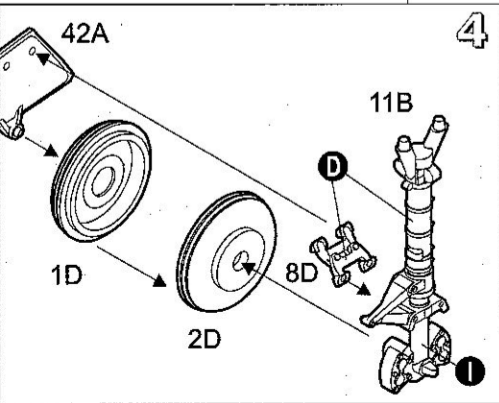
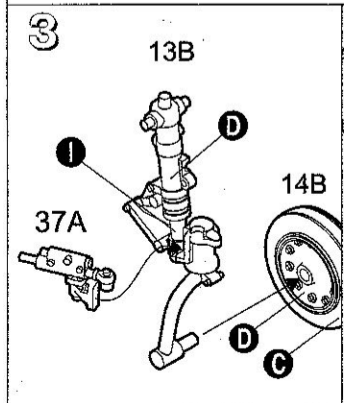
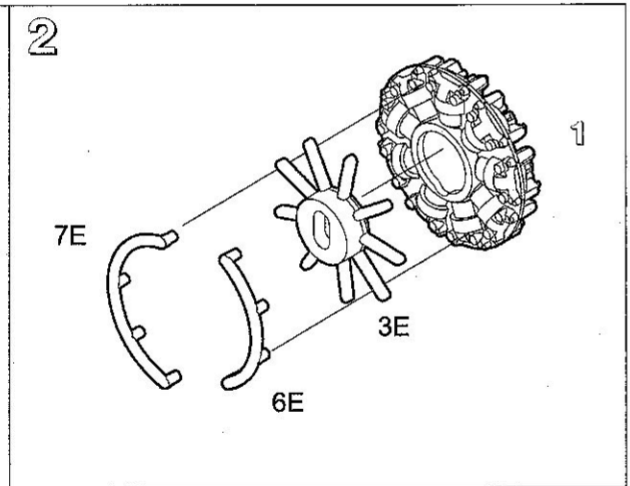
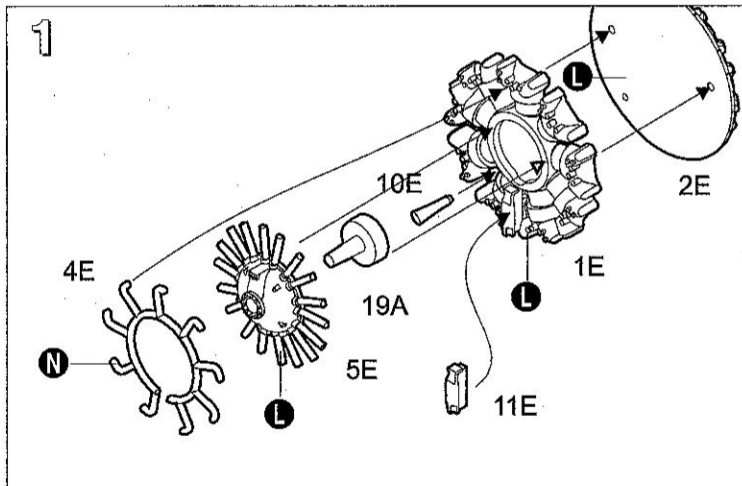
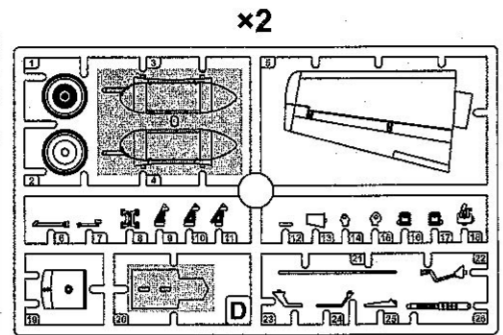
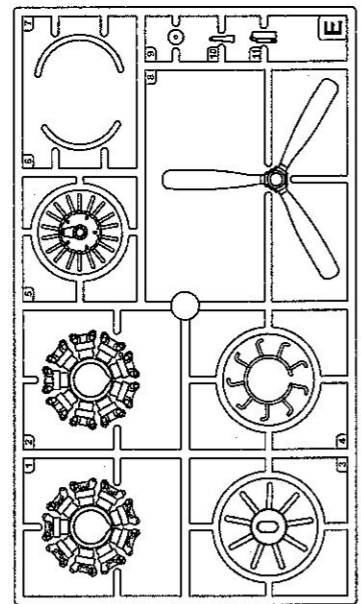
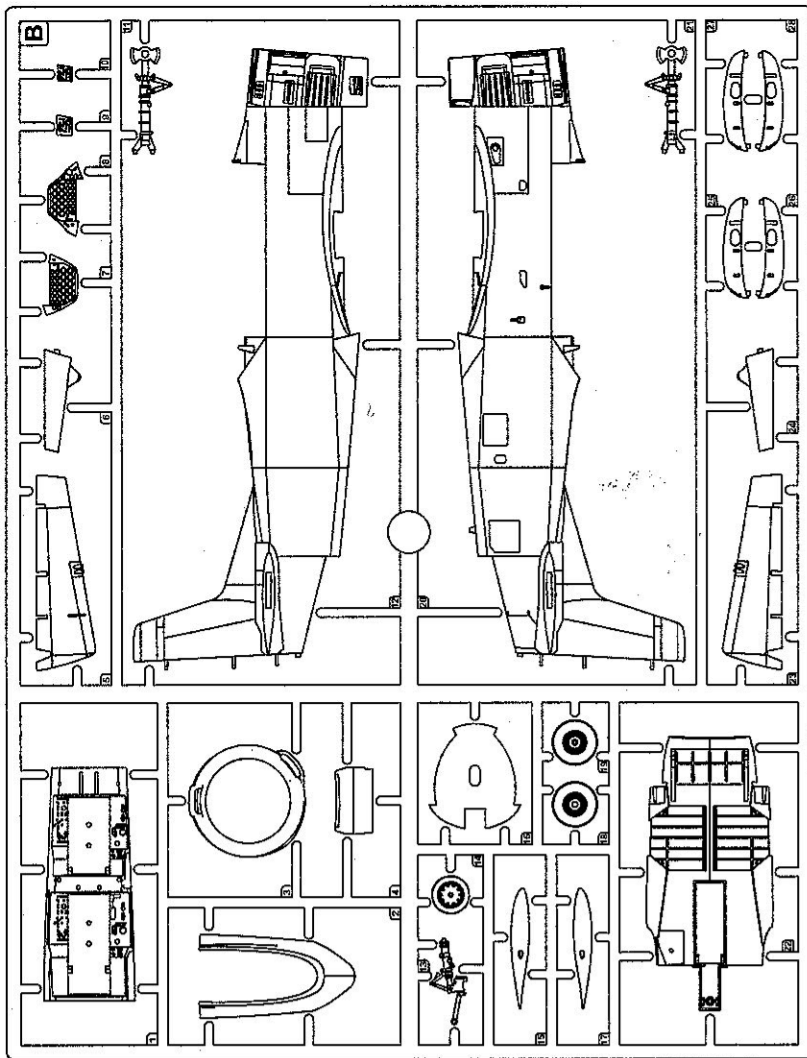
COLOUR	HUMBROL	TESTORS	LIFECOLOR	GUNZE SANGYO	COLOUR	HUMBROL	TESTORS	LIFECOLOR	GUNZE SANGYO		
Найблисучий білий Satin White Satinweiß	A	130	1596	LC51	11	Прозорий червоний Red Clear Rot clear	J	1321	---	---	---
Темний помаранч Red Orang Rot orang	B	155	2051	UA003	52	Темно-сірий Dark Grey Dunkelgrau	K	32	2079	LC030	301
Чорний Black Schwarz	C	33	1749	LC02	12	Обпалений метал Burnt Metall Metallgrau	L	27004	1415	TSC10	76
Білий White Weiß	D	34	1768	LC01	11	Середньо-сірий Gull Grey Mövengrau	M	140	1740	UA028	317
Червоний Red Rot	E	132	1775	LC56	327	Сталевий Metallic Aluminium Aluminium, metallic	N	56	1781	LC24	218
Сіро-чорний Black Grey Schwarzgrau	F	92	2035	UA022	301	Сіро-жовтий Chromate Yellow Chromgelb	O	81	1584	UA134	329
Жовто-зелений Zinc Chromate Green Innengrün	G	151	1715	LC004	58	Жовтий Yellow Gelb	P	69	1514	LC03	4
Світло-сірий Light grey Hellgrau	H	127	2038	LC026	308	Сіро-зелений Army Green Armeegrün	S	102	2056	UA132	340
Сріблястий Chrome Silver Chromsilber	I	191	1790	LC74	8						

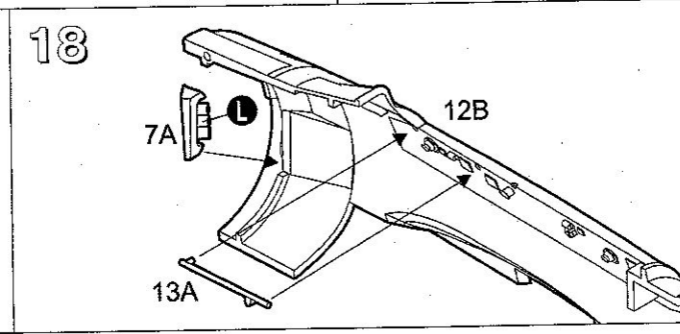
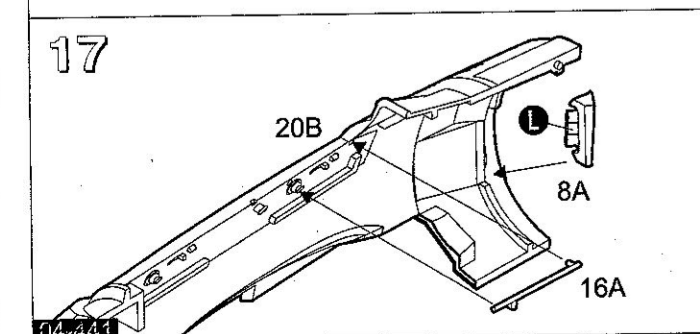
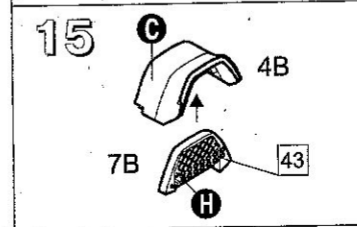
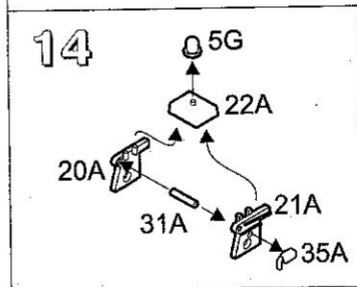
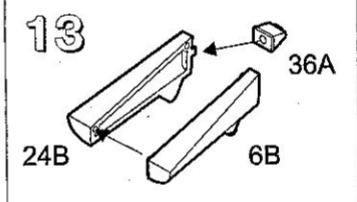
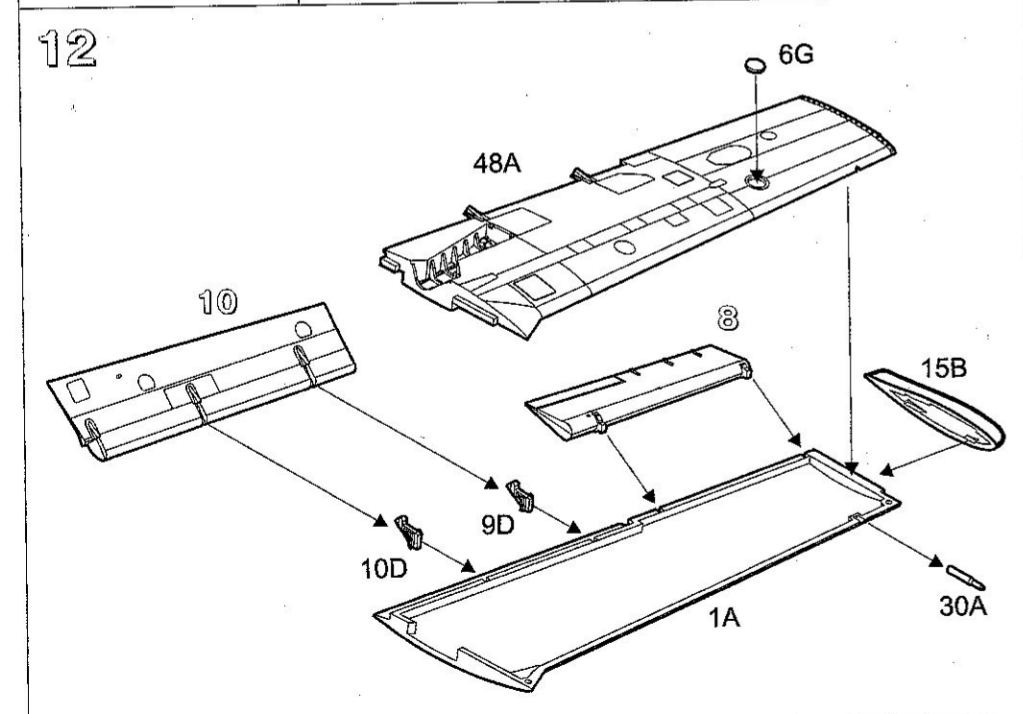
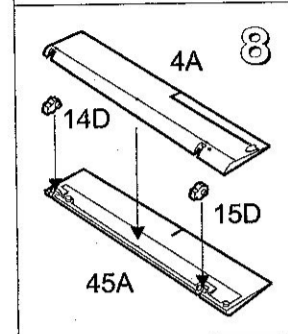
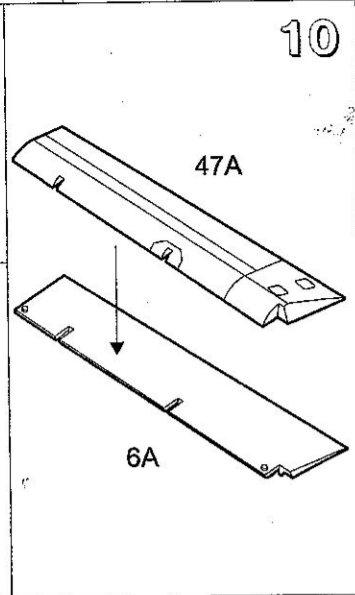
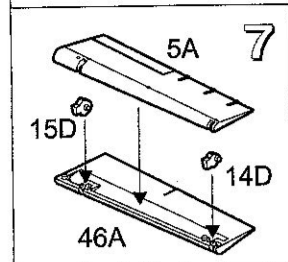
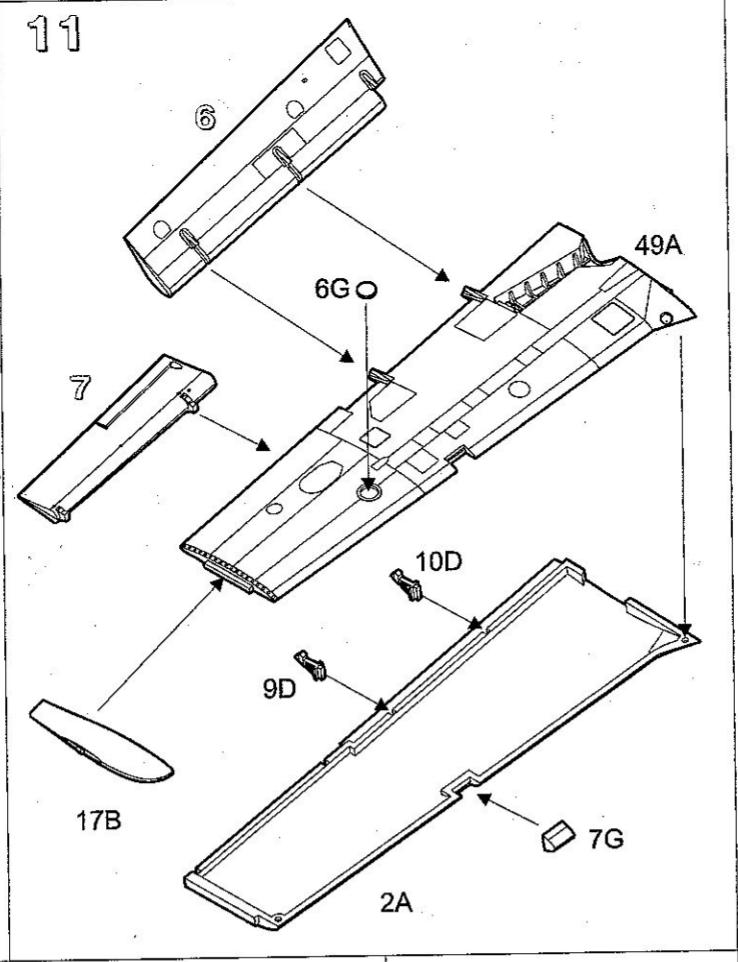
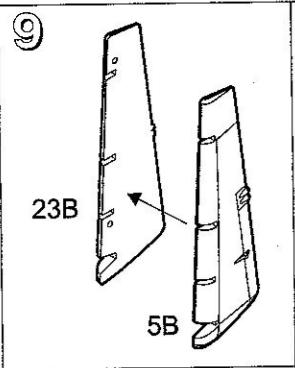
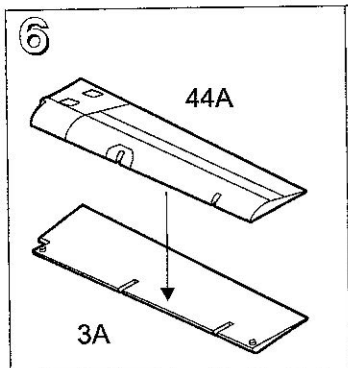


Деталі що не використовуються
 Parts not for use
 Nicht benötigte Teile

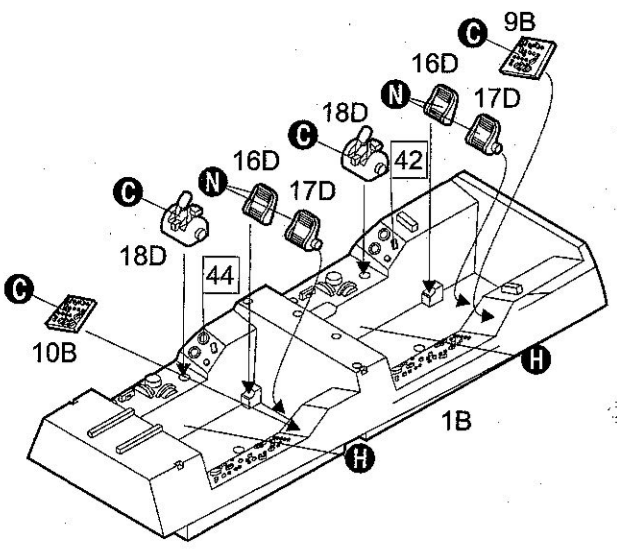
- Комплектність іграшки:**
1. Рамки з деталями - 6 шт.
 2. Інструкція - 1 прим.
 3. Декалі - 1 прим.
 4. Коробка 1 шт.



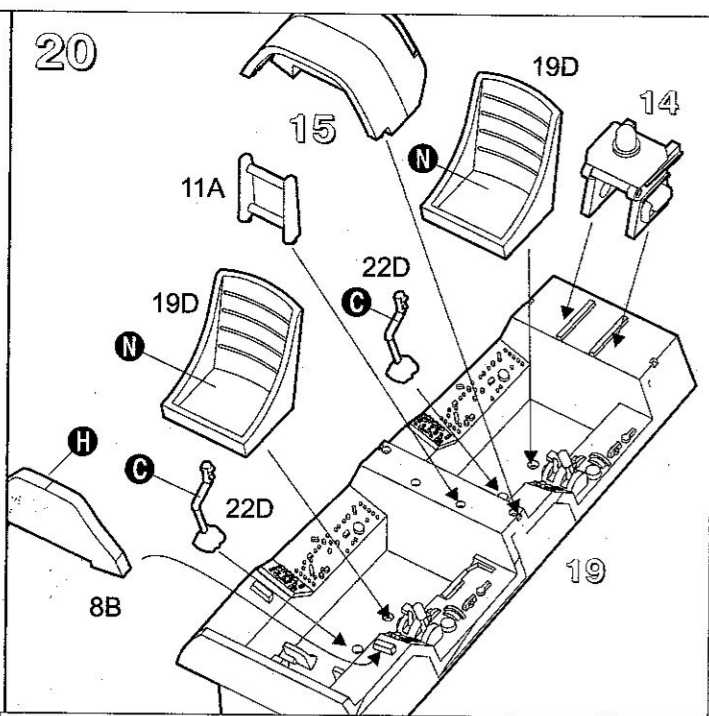




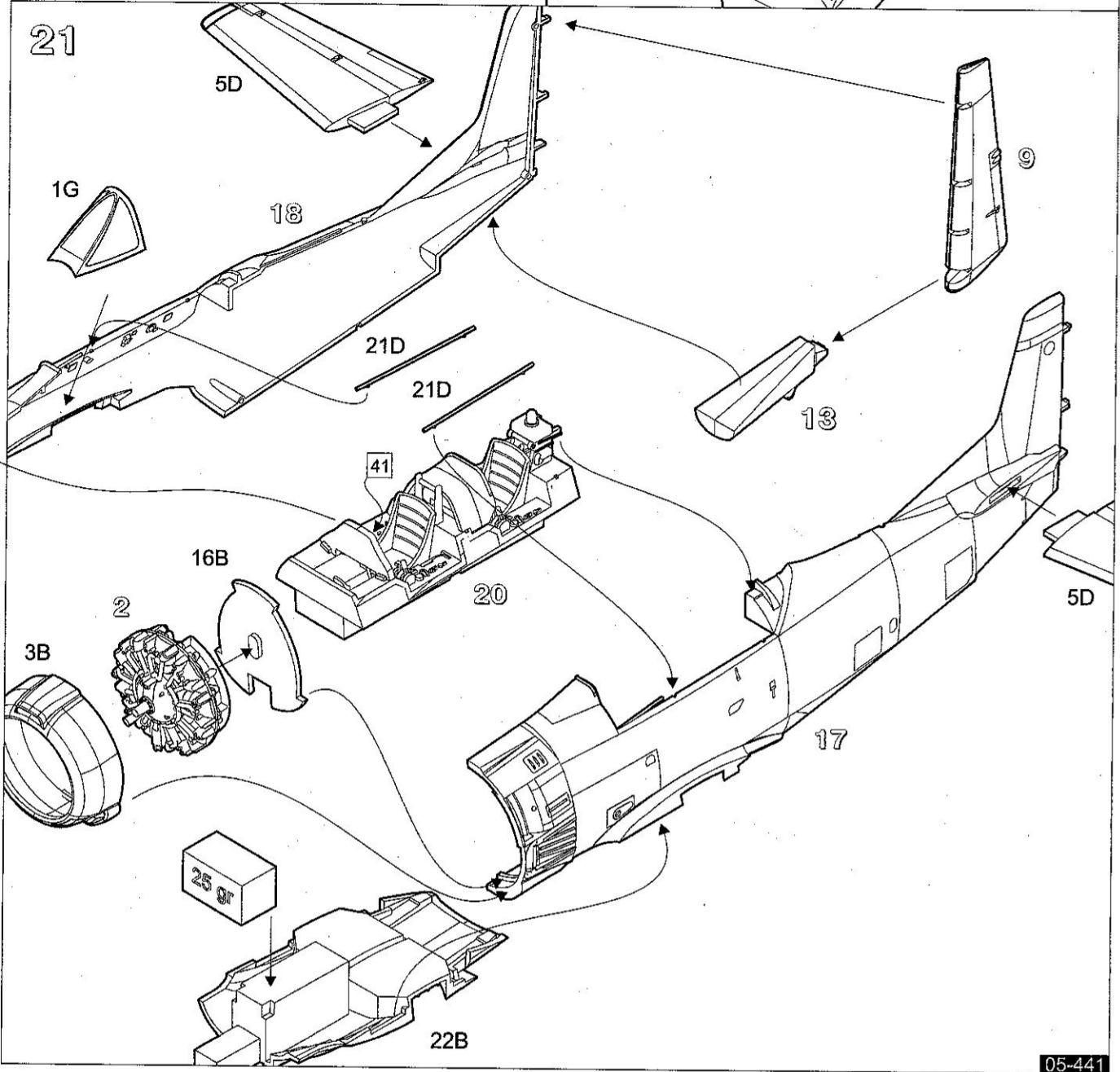
19

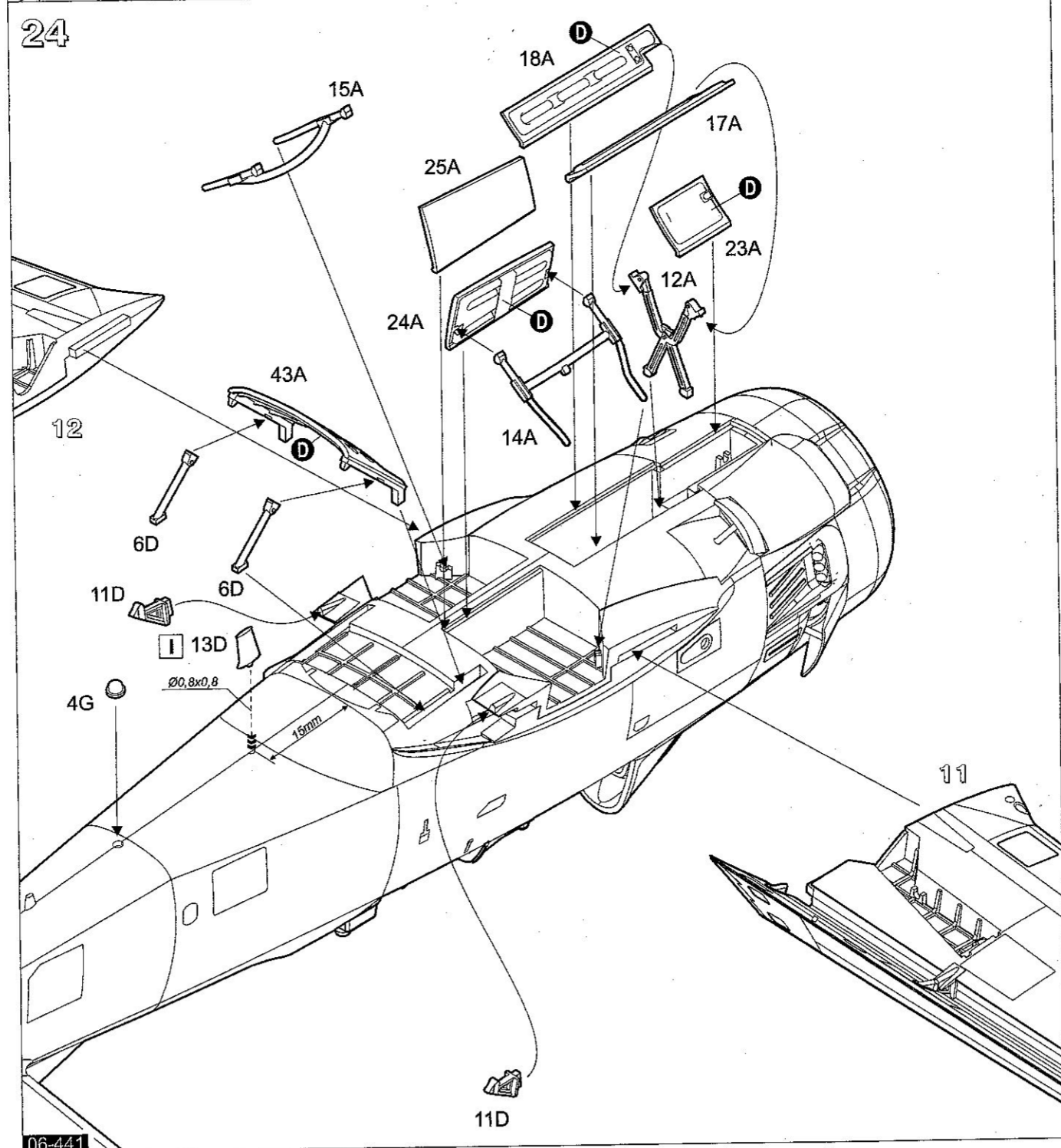
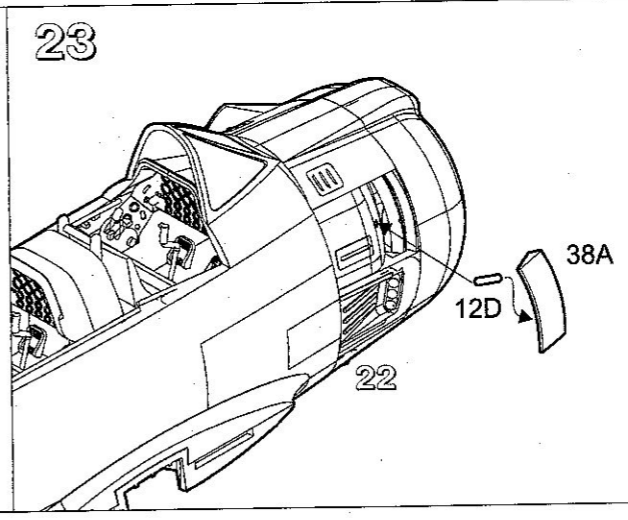
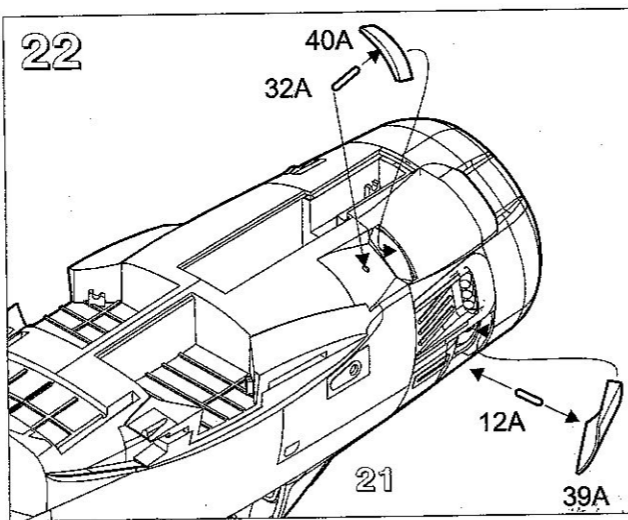


20

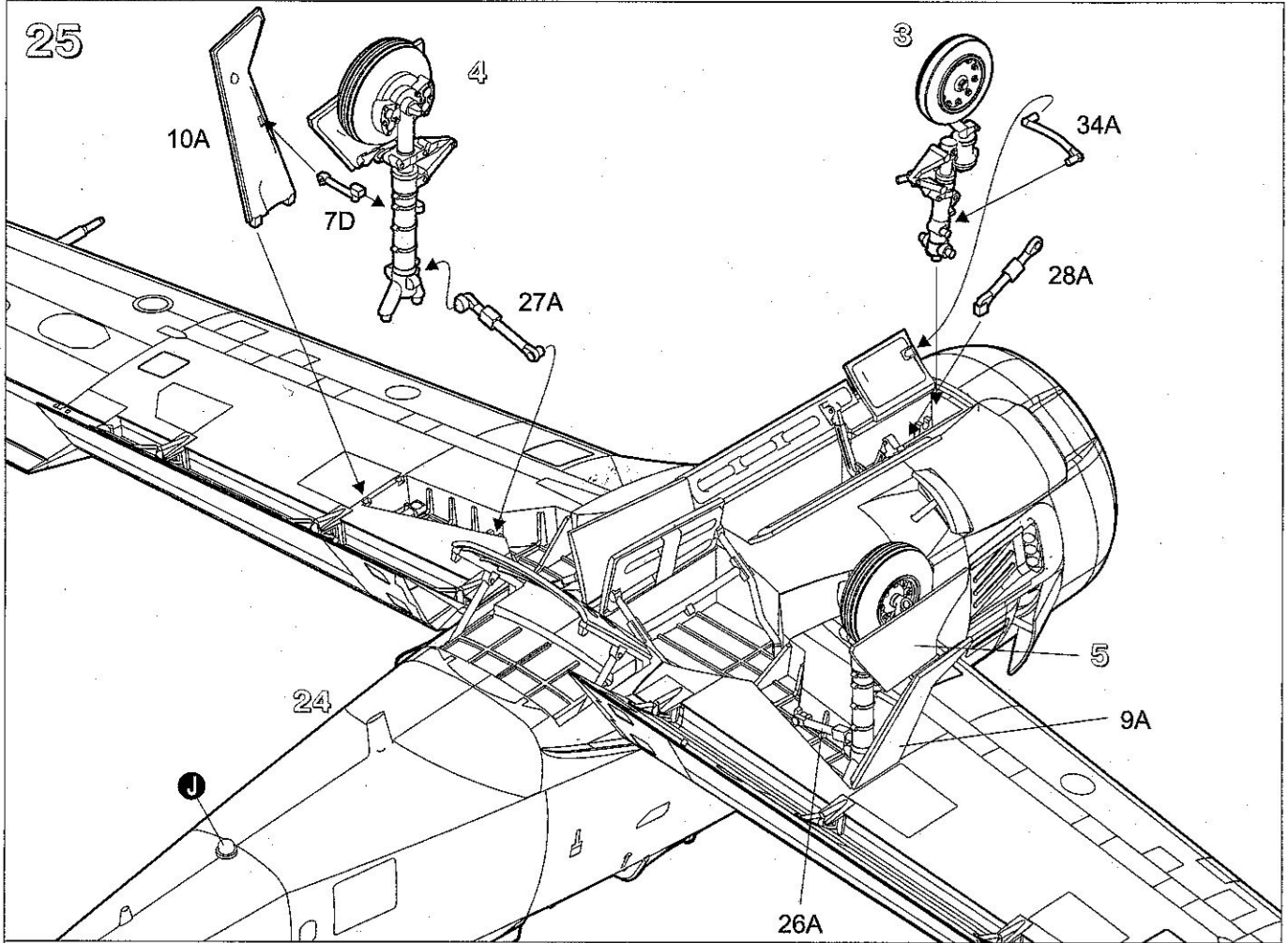


21

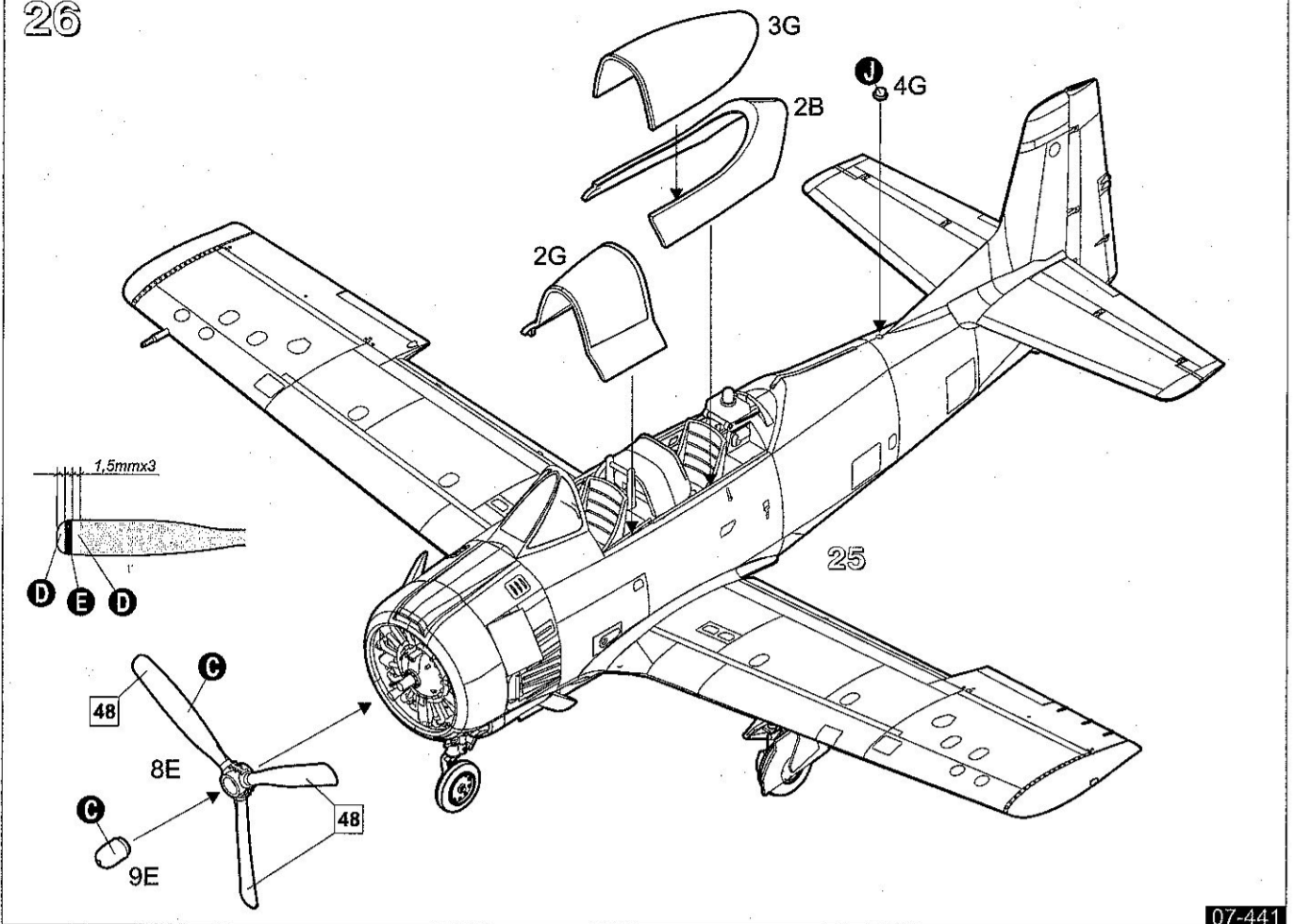


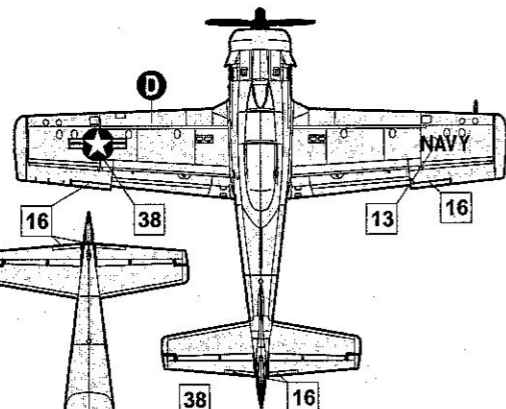
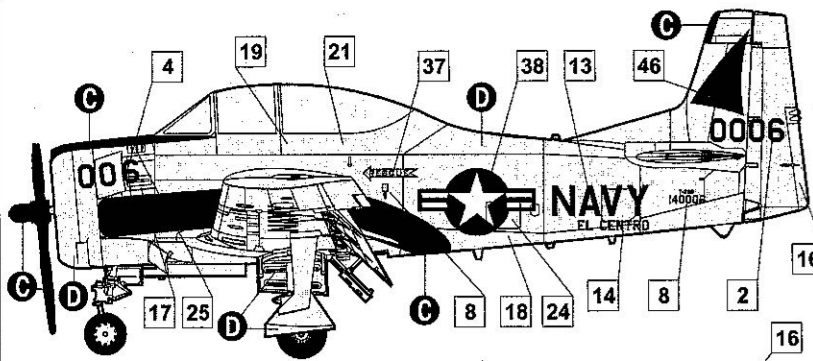


25

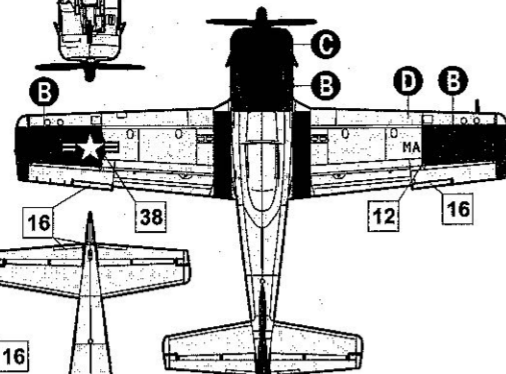
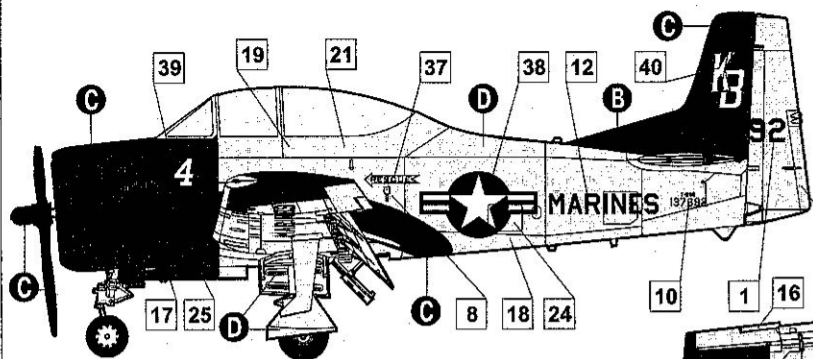
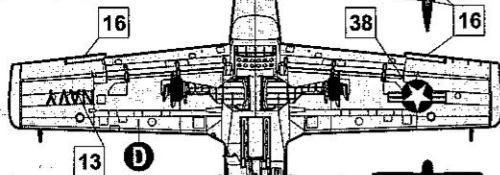


26

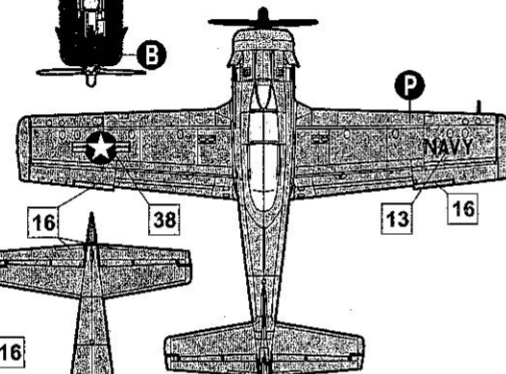
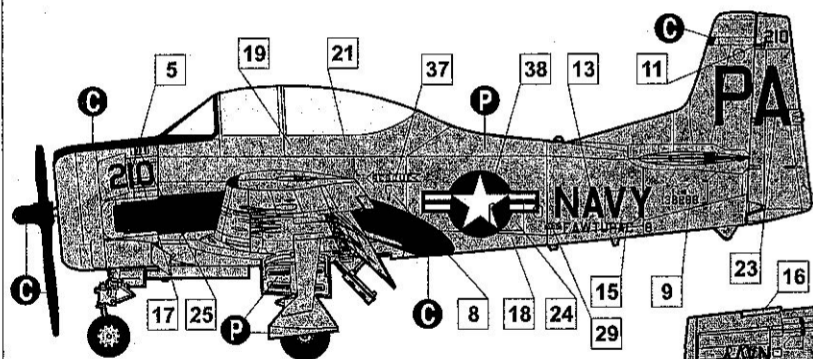
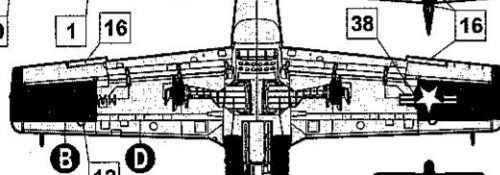




I North American T-28B Trojan, 140006, Морський Аерокосмічний Пошуковий центр Ель Центро, Каліфорнія, 1970 рік
North American T-28B Trojan, 140006, Naval Aerospace Recovery Facility, NAS El Centro, California. 1970



II North American T-28B Trojan, 137692/KB4 Корпусу Морської Піхоти США в Кейноу Бей, Гаваї, березень 1977 року
North American T-28B Trojan, 137692/KB4, U.S. Marine Corps, Kaneohe Bay, Hawaii, March 1977



III North American T-28B Trojan, 148288, з Всепогодного Навчального Тихоокеанського загону, середина 1970 років.
North American T-28B Trojan, 148288, Pacific Fleet All-Weather Training Unit, mid-1970

