

MENG

DELTA DART INTERCEPTOR CONVAIR F-106A

康维尔F-106A “三角标枪” 截击机



1/72
SCALE



第二次世界大战后，作为战胜国的美国，从德国缴获了大量的跨音速风洞试验和运算数据。与美国空军有合约的美国康维尔公司（Convair General Dynamics），据此从中获得了可行的经验与设计规律，并于1948年试制成功纯三角翼的XF-92A无尾验证机。

虽然XF-92A未能实现超音速飞行，但是其试验数据对于战后急需喷气式高速飞机来应对苏联日趋强大的战略轰炸力量的美国来说依然是一大惊喜。所以，在1950年美国空军为新型高空高速截击机招标后，康维尔公司凭此从众多飞机公司中脱颖而出。几经波折后，研制出了美国第一种超音速全天候截击机——F-102。

最初，美军本打算给生产型的F-102换装更为强劲的莱特（Wright）J67涡喷发动机及更先进的MX-1179火控系统（后被称为MA-1）。然而，事与愿违，J67发动机和MA-1火控系统的研制进程非常缓慢，短时间内根本无法实现F-102的批量生产。于是，美国空军为了让F-102尽早服役不得不改变计划，分阶段地先研制过渡型F-102A，再确定最终型F-102B。F-102A的研制并不顺利，这也导致F-102B被一再延后。MA-1因为种种问题，花费了几年时间才得以最终确定。J67发动机同样问题百出，直到1955年初才确定使用普拉特·惠特尼公司（Pratt & Whitney Group）的J75发动机装备F-102B。原型机确定后不久就收到了来自美国空军的订单，要求首批交付17架F-102B。此时的F-102B已远比当初的计划先进，所以1956年6月17日，F-102B被赋予了一个全新的编号F-106A。

1956年12月，第一架F-106A（56-0451号）出厂。26日，在爱德华兹空军基地（Edwards Air Force Base）进行首飞，然而发动机和火控系统却关键时刻掉链子。性能不达标，加之拖延时间过长，原本1000架的采购计划大幅缩减为277架。F-106A于1957年获得了“三角标枪”（Delta Dart）的绰号。又历经几年的飞行测试后，康维尔公司终于在1959年5月30日向美军交付了第一架F-106A用以替换F-86L战斗机。12月15日，约瑟夫·罗杰斯少校（Major Joseph Rogers）驾驶一架F-106A，在12344m的高空创造了2455km/h的世界纪录，一举打破了当时苏联Ye-6/3飞机创造的2388km/h的记录。除却速度之外，F-106A的另外一大优势就是丰富多样的导航方式：利用雷达，能够实施所谓的“地文导航”；也可利用机载自动方向探测器（ADF）、全球“塔康系统”（TACAN）或“伏尔系统”（VOR）实现导航；当然更可以依靠地面发送的数据链进行自主导航；F-106A的着陆依靠仪表着陆引导装置（ILS）……。美军曾自豪地说过，F-106A可以在任何恶劣的天气下完成全自动拦截作战，飞行员要做的事只是在起飞或着陆的末阶段“动动你的手和脑”。

1961年7月20日，最后一架F-106A交付于美军，F-106A共生产了277架，装备于美军14个防空司令部（Air Defense Command）中队。

F-106A采用无尾三角翼气动布局，沿用了F-102的V形前风挡造型，主座舱盖采用向后向上开启的方式；机长21.55m，翼展11.67m，机高6.18m，空重11077kg，起飞重量15670kg；配备1台普拉特·惠特尼公司的J75-P-17涡轮喷气发动机，加力推力达11113kg；最大速度2.3马赫（2455km/h），实用升限17000m，最大航程2900km；装备4枚AIM-4“猎鹰”导弹、1枚AIR-2“妖怪”核火箭弹（1972年起1门20mm口径M61A1“火神”机载航炮被安装到武器舱内，用以替换AIR-2“妖怪”核火箭弹）。

美国空军曾经在美国本土、阿拉斯加、冰岛和加拿大部署过F-106A，在西德和韩国也曾有过短期部署。1968年1月，美国普韦布洛号间谍船在朝鲜东岸的元山港外海的日本海域搜集情报时，遭到朝鲜勒令停船接受检查，并以非法入侵领海逮捕美国船员和扣押普韦布洛号。在“普韦布洛号事件”发生后，朝鲜半岛局势异常紧张，美国迅速加大对朝鲜半岛的军力部署，F-106A也被暂时部署在韩国乌山空军基地（Osan AFB）。但是随着该事件的和平解决，F-106A未能参与实战。

随着F-15“鹰”式战斗机的服役，F-106A开始被逐步转到空中国民警卫队。首批F-106A于1972年4月3日移交给了驻大瀑布城的蒙大拿州空中国民警卫队186中队。随后，6个空中国民警卫队使用F-106A执行防空司令部的任务直到1988年7月7日，美国最后一款专用截击机就这样结束了它近30年的服役历程。

Convair F-106A Delta Dart Interceptor

As a victorious country of the Second World War, the United States captured a lot of transonic wind tunnel test and calculation data from Germany. The Convair General Dynamics, which had a contract with the United States Air Force, obtained feasible experience and design rules from those data and

successfully built the tailless delta-wing XF-92A research aircraft in 1948.

Although the XF-92A didn't fly at supersonic speeds, its test results were still a big surprise to the United States which was eager to have high speed jet aircrafts to respond to the growing Soviet strategic bomber forces. So, when the USAF requested proposals for the new high altitude, high speed interceptor, Convair stood out from various aircraft manufacturers. After several setbacks, Convair made America's first supersonic all-weather interceptor, the F-102.

According to the USAF's original plan, the production version of the F-102 should have the more powerful Wright J67 turbojet engine and more advanced MX-1179 fire control system (later called MA-1). However, the development of the J67 engine and MA-1 fire control system was very slow and would not be ready for the mass production of the F-102 in a short time. The USAF had to change its plan and decided to proceed with an interim version, the F-102A, which could be introduced into service at an early date. And then proceed with the final version, the F-102B. The F-102A development didn't go smoothly because of various difficulties, which also delayed the F-102B schedule. It took several years to fix the problems on the MA-1. There were also problems with the J67 engine. In early 1955, it was decided to use the Pratt & Whitney J75 engine in the F-102B. Shortly after the mockup was confirmed, the USAF ordered the first seventeen F-102Bs. The then F-102B was more advanced than the original plan, so on June 17, 1956, it received a brand new designation, the F-106A.

In December of 1956, the first F-106A (56-0451) was ready. On 26th, it made its first flight at the Edwards Air Force Base. But the engine and fire control system had problems at such an important time. It was originally planned to order 1000 F-106As, but the number was greatly reduced to 277 because of the F-106A's problems and long delay. In 1957, the F-106A was nicknamed "Delta Dart". After years of flight tests, Convair finally delivered the first F-106A to the USAF to replace the F-86L fighter on May 30, 1959. On December 15, Major Joseph Rogers flew an F-106A and set a world record of 2455km/h at 12344m, which beat the record of 2388km/h set by a Soviet Ye-6/3 aircraft.

Beyond its high speed, another big advantage of the F-106A was the various navigation methods, including the terrestrial navigation by radar, the navigation by the Automatic Direction Finder (ADF), the global Tactical Air Navigation (TACAN) or VOR, autonomous navigation with the datalink sent from the ground, and the landing by the Instrument Landing System (ILS). The USAF once proudly claimed that the F-106A was fully capable of automatic interception in all weathers. The only thing a pilot needed to do was to "use your hands and brain" at the takeoff or the end of the landing.

On July 20, 1961, the last F-106A was delivered to the USAF. A total of 277 F-106As were produced and assigned to 14 USAF Air Defense Command squadrons.

The F-106A had a tailless delta-wing aerodynamic configuration. It used the V-shaped windscreen from the F-102. The main canopy tipped up backwards when it opened. The aircraft had a length of 21.55m, a wingspan of 11.67m, a height of 6.18m, an empty weight of 11077kg and a takeoff weight of 15670kg. It was powered by a Pratt & Whitney J75-P-17 turbojet engine producing 11113kg of thrust with afterburning. It had a maximum speed of Mach 2.3 (2455km/h), a service ceiling of 17000m and a maximum range of 2900km. Its armament included four AIM-4 Falcon missiles and one AIR-2 Genie nuclear rocket (since 1972, one 20mm M61A1 Vulcan cannon was installed in the weapons bay to replace the AIR-2 Genie nuclear rocket).

The USAF deployed F-106As in the Continental United States, Alaska, Iceland and Canada, as well as for brief periods in West Germany and South Korea. In January 1968, when the USS Pueblo spy ship was collecting intelligence in the Sea of Japan off the coast of the Wonsan Harbour of North Korea, it was stopped and boarded by the North Koreans. The North Koreans also seized the ship and arrested the crew, accusing that the ship had entered their territorial waters. After the Pueblo Incident, the situation on the Korean Peninsula became very tight. The F-106As were briefly deployed to the Osan AFB in South Korea. But the F-106As didn't see combat as the incident was solved peacefully. When the F-15 Eagle fighter entered service, the F-106As were gradually passed on to the Air National Guard. The 186th FIS of the Montana ANG based at Great Falls was the first ANG unit to receive the F-106As on April 3, 1972. Six ANG units flew the F-106As on Air Defense Command missions until July 1, 1988 when the last American dedicated interceptor finished its almost 30-year service life.

第二次世界大戦の終結後、戦勝国としてのアメリカは大量の超音速風洞実験と計算データを得ました。コンベア社(Convair General Dynamics)はこれらのデータを基づいて、1948年デルタ翼(三角翼)を持つXF-92Aを試作しました。

音速突破を果たしませんでしたでしたが、実験データをもつのは本土をソビエト連邦の爆撃機の編隊から防衛するアメリカにとって喜ぶべきことでした。だから、1950年アメリカ空軍は新型高空高速飛行の迎撃機の開発要求を提示、コンベア社の案が採用されました。何度も経てアメリカ初の超音速全天候迎撃機のF-102が開発されました。

最初、アメリカは量産型のF-102にライト(Wright)J67ターボジェットエンジンと新型の自動兵装管制装置のMX1179(後文MA-1と呼ばれる)を選定しましたが、J67エンジンとMA-1射撃管制装置の開発が大幅に遅れ、短時間で量産できませんでした。F-102を早急に投入するため、計画を変更しなければなりません。F-102AとF-102Aをベースに改良発展させたF-102Bを生産することにしました。MA-1は様々な問題で何年かかり完成されました。1955年初、F-102Bはプラット・アンド・ホイットニー社(Pratt & Whitney Group)製J75エンジンに換装、すぐに17機注文されました。要求性能がF-102Aとは異なったため、1956年6月17日にF-106Aと改称されました。

F-106A量産初号機は1956年12月26日にエドワーズ空軍基地(Edwards Air Force Base)で初飛行しました。飛行試験では、要求されていた性能に達せず、時間もかかったので、空軍は当初予定していた1000機以上のF-106Aを配備する計画を断念しました。F-106Aの調達数は大きく削減され、最終的に277機となりました。1957年に、デルタダートという公式な愛称を得ました。数年後の1959年5月30日に空軍に1機目のF-106Aを送りF-86L戦闘機を代替しました。12月15日にジョセフロジャー少佐(Major Joseph Rogers)が操縦したF-106Aは12344mの高空で最高時速2455km/hに達し、当時ソビエト連邦Ye-6/3の2388km/hの記録を更新しました。その他、多様なナビゲーション方式もあります。たとえば、レーダーを利用し地文航法で自機の現在位置を測定したり、自動方向探知機(ADF)やタカン(TACAN)、超短波全方向式無線標識(VOR)を利用したりします。そして、地面からのデータにより自主ナビゲーションできます。F-106Aは着陸した時、計器着陸装置を使います。アメリカ軍はF-106Aがどんな悪天候でも全自動要撃作戦を完成させ、離陸と着陸の時「手と頭だけが動けばいい」と誇ります。

1961年7月20日に最後のF-106Aはアメリカ軍に渡し、トータル277機生産、アメリカ陸軍航空軍・防空軍団の14個中隊に配備されました。

F-106Aは無尾翼デルタ翼型式を採って、F-102と同様に風防は逆V字型になります。全長21.55m、翼幅11.67m、全高6.18m、空虚重量11077kg、運用時重量15670kg。動力プラット・アンド・ホイットニーJ75-P-17アフターバーナー付ターボジェットエンジン。最大速度2.3マッハ(2455/h)、実用上昇限度17000m、航続距離2900km。武装AIM-4ファルコンミサイルが4枚、AIR-2ジニーロケット弾が2枚搭載(1972年からAIR-2ジニーロケット弾のかわり、M61A1バルカン20mmガトリング砲に換装)。

F-106Aはアメリカ合衆国本土、アラスカ、アイスランド、カナダに配備され、また西ドイツ(当時)と韓国にも短期間配備されていたことがあります。1968年1月、北朝鮮東岸の元山沖で情報収集任務に就いていたプエブロ号は領海侵犯を理由に北朝鮮側によって拿捕され、乗組員も拘束されました。朝鮮半島情勢は緊張になりました。アメリカ合衆国政府はアメリカ空軍に戦闘準備を命じ、F-106Aを烏山空軍基地に配備されました。結局、外交的解決し、F-106Aは実戦に投入しませんでした。

F-15イーグル制空戦闘機の配備すると共に、F-106Aは戦術航空軍団と空軍州兵に移管されました。1972年4月3日から駐グレートフォールズのモンタナ州州兵に引き渡されました。1988年7月7日までにアメリカ陸軍航空軍・防空軍団の任務に就いていました。アメリカ軍の最後の防空要撃戦闘機が30年間の服役を終えました。

После Второй мировой войны, США, как страна-победительница получила в свое распоряжение экспериментальную околосвуковую аэродинамическую трубу и данные испытаний в ней из Германии. В последствие, американская армия передала эти материалы, данные испытаний и проектные решения, компании «Конвэр», заключив контракт на разработку перехватчика. В результате, в 1948 был завершен проект перехватчика Convair XF-92A.

Хотя XF-92A не осуществил сверхзвуковой полёт, но его экспериментальные данные для США являлись огромным достижением. В связи с этим, в 1950 году ВВС США объявили тендер на разработку нового проекта скоростного высотного истребителя-перехватчика, и Компания «Конвэр» получила тендер, и разработала первый сверхзвуковой всепогодный перехватчик в США - F-102.

Хотя XF-92A не достиг сверхзвуковых скоростей, данные его испытаний оказались очень востребованы для разработки высокоскоростных реактивных самолетов в условиях всё возрастающей мощи стратегической авиации СССР, защита от которого по-прежнему была важнейшей задачей США. Поэтому в 1950 году ВВС США объявили конкурс на разработку высотного скоростного истребителя-перехватчика, и компания «Конвэр», принимавшая в нем участие, наряду с другими фирмами, опираясь на свои разработки, выиграла тендер и позднее разработала для ВВС США первый сверхзвуковой всепогодный перехватчик оригинальной конструкции, F-102.

Изначально, ВВС США рассчитывали на установку мощного турбореактивного двигателя Wright J-67, а также перспективной автоматизированной системы управления вооружением MX-1179 (позднее названной MA-1). Однако, вопреки ожиданиям, двигатель J-67 и АУС MA-1 медленно проходили стадии проектирования и разработки, и организовать серийное производство F-102 за такой короткий срок не удалось. В результате ВВС США с целью как можно раньше принять F-102 на вооружение изменили планы и решили разработать промежуточный вариант F-102A, а затем уже доработанный и лишенный недостатков F-102B. Разработка и доводка F-102A проходила со множеством сложностей, что привело к задержке работ по F-102B. Разного рода проблемы также сопутствовали разработке MA-1 и ее доводка заняла несколько лет. Двигатель так же не стал исключением, проблемы не были решены вплоть до начала 1955 года, после чего было принято решение установить J-75 компании Pratt & Whitney, им же оснастили F-102B. Как только были закончены работы по прототипу, ВВС США сразу же разместили заказ на 17 машин. Тогда же, в сравнении с предшественником, стало понятно, что F-102B намного совершеннее, и 17 июня 1956 года он получил официальное наименование F-106A.

В декабре 1956 года состоялась выкатка первого F-106A с серийным номером 56-0451. 26 числа на авиабазе Эдвардс (Edwards Air Force Base) состоялся первый полет, но в то же время и критические проблемы с двигателем и системой управления вооружением никуда не исчезли. Требуемые характеристики так и не были достигнуты и первоначальный заказ на 1000 самолетов был сокращен до 277. В 1957 году F-106A получил свое наименование, Delta Dart. В течении нескольких лет была завершена программа испытаний, и 30 мая 1959 года компания Конвэр передала первый F-106A для замены истребителя F-86L. А 15 декабря майор Джозеф Рождерс (major Joseph Rogers) пилотируя F-106A, установил мировой рекорд, разогнавшись до скорости 2455 км/ч на высоте 12344м, и превысил предыдущий результат, 2388 км/ч, установленный советским истребителем Е-6/3. Помимо высокой скорости, F-106A, обладал такими преимуществами как система навигации и наведения с использованием радиолокатора, бортовой автоматизированной системой наведения (ADF), глобальной системы навигации TACAN или VOR, наведение могло осуществляться с помощью команд наземных станций, автоматизированной системой слепой посадки ILS. ВВС США с гордостью говорили о возможности автоматического перехвата в любых погодных условиях, а пилот необходим лишь для выполнения взлета и посадки, «немного пошевелить руками и головой».

20 июля 1961 года ВВС США получили последний F-106A из 277 построенных и поступивших на вооружение 14 эскадрилий Командования ПВО (Air Defense Command).

Аэродинамическая схема F-106A была бесхвостной с треугольным крылом, на нем был установлен

V-образный козырек фонаря F-102, основная часть фонаря открывалась назад вверх. Общая длина 21.55 м, размах крыла 11.67м, высота 6.18м, вес пустого 11077кг, взлетный вес 15670кг. Двигатель: один, турбореактивный Pratt & Whitney J75-P-17 с тягой 11113кг, максимальная скорость 2.3М (2455 км/ч), практический потолок 17000 м, максимальная дальность 2900км. Вооружение: 4 ракеты AIM-4 Falcon, и одна ракета AIR-2 Genie с ядерной боевой частью (а с 1972 года в ракетный отсек стали устанавливать бортовую 20мм пушку M-61 Vulcan, в силу чего исключили использование AIR-2).

ВВС США разместили F-106A на территории США, Аляски, Исландии и Канаде, в основном самолеты дислоцировались на материке, посетив лишь с краткосрочным визитом базы в Западной Германии и Южной Корее. В январе 1968 года в водах Японского моря в районе Северо-Корейского порта Вонсан был захвачен американский корабль-шпион «Пуэбло», выполнявший в то время сбор разведывательных данных. Корабль был обнаружен в территориальных водах, остановлен, команда арестована. Во время драматических событий США быстро усилили свою группировку на Корейском полуострове, разместив F-106A на базе Osan в Южной Корее (Osan Air Base). Однако конфликтная ситуация разрешилась мирным путем, и F-106A участия в боевых действиях не приняли.

Вслед за принятием F-15 «Игл» на вооружение, F-106A постепенно передали в Воздушной народной охране. 3 апреля 1972г, первую партию F-106A передали 186-ому отряду Воздушной народной охраны в Области Монтана. Затем, 6 Воздушные народные охраны использовали F-106A выполнить задачу до 7-го июля 1988 года, и американский последний специальный перехватчик закончил его почти 30 летнюю службу. После принятия на вооружение F-15 Eagle, F-106A постепенно передали в авиационные части Национальной Гвардии США. 3 апреля 1972 года первая партия F-106A была передана в 186-ую эскадрилью Национальной Гвардии США в штате Монтана. Затем F-106A получили еще 6 эскадрилий Национальной Гвардии, и эксплуатировали вплоть до 7 июля 1988 года, когда последний специализированный истребитель-перехватчик F-106A закончил почти 30 летнюю службу.

制作前请仔细阅读以下内容 Read carefully before assembly.

作る前に必ずお読みください。

Перед сборкой внимательно прочитайте следующую информацию.

- Ⓜ 该产品为比例拼装模型，需要使用模型专用制作工具自行组装和上色。制作之前需仔细阅读手册，了解基本制作流程。低年龄制作者制作时需成人看护，看护者请仔细阅读。
- Ⓜ 使用剪钳小心剪下零件，用塑料模型专用粘合剂粘合。金属部件用强力胶粘合。
- Ⓜ 涂装需在制作中完成，粘合涂装过的零件时需先行将粘合面的颜料去掉，之后再行粘接。
- Ⓜ The product is a plastic model kit, please use the exclusive tools to assemble and paint. Read carefully and fully understand the instructions before commencing assembly. A supervising adult should also read the instructions if a child assembles the model.
- Ⓜ Cut the accessories with the side cutters; use plastic cement only; stick the metal parts with the cyanoacrylate glue.
- Ⓜ Painting should be finished during the assembling. You need grind the colors before sticking the painted accessories.
- Ⓜ このキットは組み立てモデルです。組み立てる工具や塗料は必ずプラモデル用をお使いください。作る前に必ず説明書を最後までお読みください。低年齢の方が組み立てる時は、保護者の方もお読みください。
- Ⓜ ニッパーでパーツを切って、接着する時、プラモデル用接着剤を使用してください。金属パーツを接着する時、瞬間接着剤を使用してください。
- Ⓜ 塗装は制作中完成で、塗装後パーツを接着する時、塗料を取り除いて、接着してください。
- Ⓜ Данная модель предназначена для самостоятельной сборки. При сборке следует использовать специальные инструменты и краски. Перед началом сборки внимательно изучите инструкцию. Моделистам младшего возраста требуется помощь взрослых.
- Ⓜ Детали от рамок отделяйте бокорезами. Используйте для сборки клей для пластмассы. Для металлических деталей следует использовать цианакрилатный клей.
- Ⓜ Окраску деталей следует выполнять в ходе сборки. В местах соединения деталей краску следует удалить.

⚠ 注意

- Ⓜ 制作时要格外注意工具尖端以及零件尖端，制作工具的尖刃会对身体造成伤害。
- Ⓜ 使用粘合剂和颜料前请阅读粘合剂的注意事项，正确使用粘合剂和颜料。制作时要仔细阅读手册的指示使用粘合剂和颜料。
- Ⓜ 制作时远离儿童，避免小零件和工具对儿童造成伤害。制作中的包装对儿童会造成窒息的危险。

⚠ Caution

- Ⓜ When assembling this kit, tools including knives are used. Extra care should be taken to avoid personal injury.
- Ⓜ Read and follow the instructions supplied with paint and/or cement, if used. Use plastic cement and paints only.
- Ⓜ Keep out of reach of small children. Children must not be allowed to suck any part, or pull vinyl bag over the head.

⚠ 注意

- Ⓜ 作るとき、工具の使用には十分注意してください。特にナイフ、ニッパーなどの刃物によるケガや事故に注意してください。
- Ⓜ 接着剤や塗料は使用する前にそれぞれの注意書きをよく読み、指示に従って正しく使用し、使用する時は換気に十分注意してください。
- Ⓜ 小さなお子様のいる所での工作はやめて下さい。小さな部品の飲み込みや、ビニール袋をかぶつての窒息などの危険な状況が考えられます。

⚠ Внимание

- Ⓜ Соблюдайте правила безопасности при работе режущими инструментами во избежание ранений и травм.
- Ⓜ Перед использованием клея и красок, внимательно изучите схему сборки и окраски модели. Следуйте инструкции производителя красок при окраске модели.
- Ⓜ Модель содержит мелкие детали, которые могут причинить вред маленьким детям. Хранить в недоступном для детей месте. Не разрешайте детям играть с упаковкой. Пластиковый пакет может привести к удушению ребенка.

Ⓜ 使用工具

Ⓜ Tools recommended

Ⓜ 用意する工具

Ⓜ Рекомендуемые инструменты

剪钳
Side cutters
ニッパー
Кусачки



模型刀
Modeling knife
ナイフ
Дизайнерский нож



胶水
Cement
接着剂
Клей



钻头
Pin vise
ピンバイス
Сверло



镊子
Tweezers
ピンセット
Пинцет



强力胶
Cyanoacrylate glue
瞬間接着剂
Цианакрилатный клей



水貼使用说明

Decal application

スライドマークの貼りかた

Использование декалей

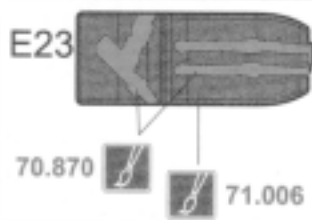
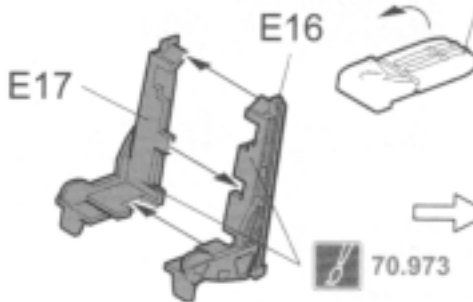
- | | | | |
|------------------------------|--|---|--|
| ① 将水贴从薄片上剪下。 | ① Cut off decal from sheet. | ① はりたいマークをハサミで切りぬきます。 | ① Вырежьте нужный фрагмент. |
| ② 将水贴在温水中浸泡10秒钟，然后将其放在干净的布上。 | ② Dip the decal in tepid water for about 10 sec and place on a clean cloth. | ② マークをぬるま湯に10秒ほどひたしてからタオル等の布の上におきます。 | ② Поместите в теплую воду на 10 секунд. |
| ③ 夹住底纸的边缘，将水贴滑动到模型上。 | ③ Hold the backing sheet edge and slide decal onto the model. | ③ 台紙のはしを手で持ち、貼るところにマークをスライドさせてモデルに移してください。 | ③ Перенесите декаль на требуемое место, аккуратно сдвиньте кистью или рукой. |
| ④ 用蘸水的手指将湿润的水贴移动到合适的位置。 | ④ Move decal into position with a wet finger. | ④ 指に少し水をつけてマークをぬらしながら、正しい位置にずらしします。 | ④ Удалите подложку и остатки воды. |
| ⑤ 用软布轻轻按压水贴，直到将多余的水和水泡压出为止。 | ⑤ Press decal gently down with a soft cloth until excess water and air bubbles are gone. | ⑤ やわらかい布でマークの内側の気泡を押し出しながら、おしつけるようにして水分をとります。 | ⑤ Аккуратно прижмите и разгладьте от центра к краям, удаляя возможные пузырьки воздуха и остатки воды. |

1

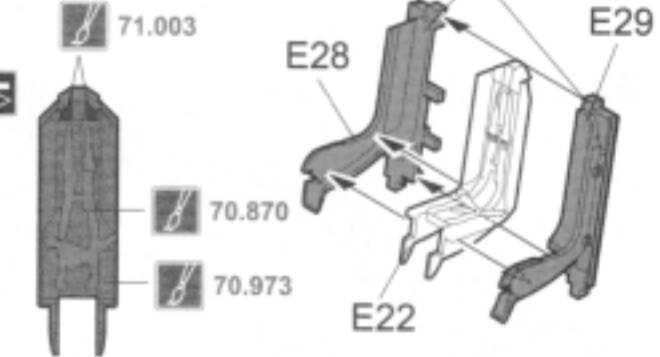
MENG

座舱组装 Cockpit assembly コックピットの組み立て Сборка интерьера кабины

韦伯零-零弹射座椅
Weber zero-zero ejection seat
ウェーバー製0-0射出座席
Катапультируемое кресло Weber класса 0-0

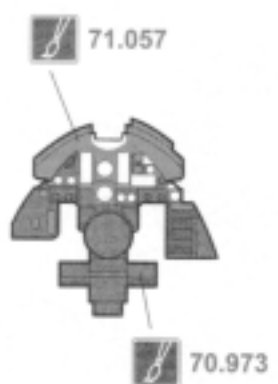


康维尔旋转B弹射座椅
Convair Rotational B ejection seat
コンベア旋回B射出座席
Вращающееся катапультируемое В-кресло фирмы Convair



此图标所指示的零件选择制作。
Optional part.
指示の部品は選んで製作します。
Вариант сборки.

标准仪表盘
Standard instrument panel
標準計器板
Стандартная приборная панель



早期型仪表盘
Early instrument panel
早期計器板
Ранняя приборная панель



座舱
Cockpit
コックピット
Кабина

标准仪表盘 **A B**
Standard instrument panel
標準計器板
Стандартная приборная панель



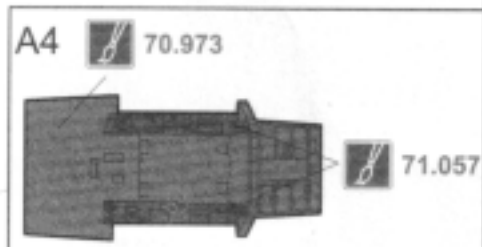
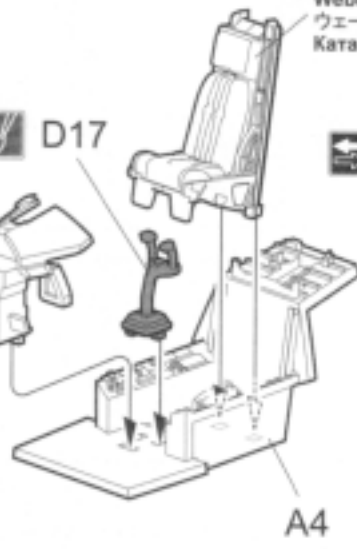
韦伯零-零弹射座椅 **A B**
Weber zero-zero ejection seat
ウェーバー製0-0射出座席
Катапультируемое кресло Weber класса 0-0



康维尔旋转B弹射座椅 **C**
Convair Rotational B ejection seat
コンベア旋回B射出座席
Вращающееся катапультируемое В-кресло фирмы Convair



C 早期型仪表盘
Early instrument panel
早期計器板
Ранняя приборная панель



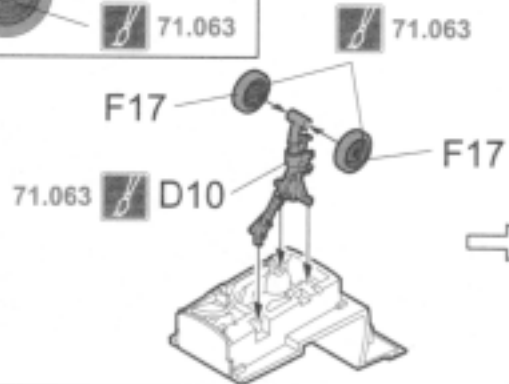
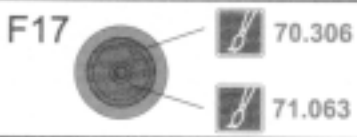
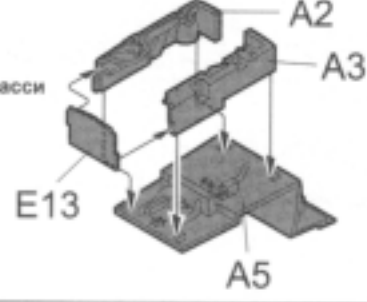
此图标所指示的零件须弯折。
Bend this part.
指示の部品を曲げます。
Согнуть.

2

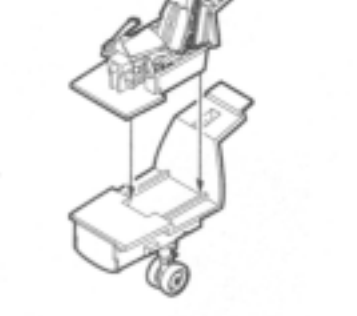
MENG

机内部件组装 Interior parts assembly 内部部品の組み立て Сборка деталей интерьера

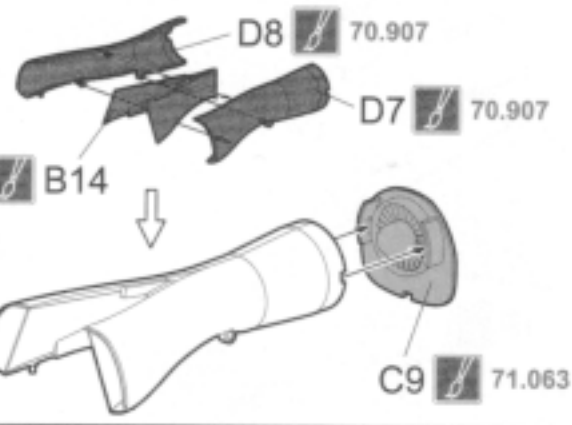
前起落架舱
Nose wheel well
前輪室
Передняя ниша шасси



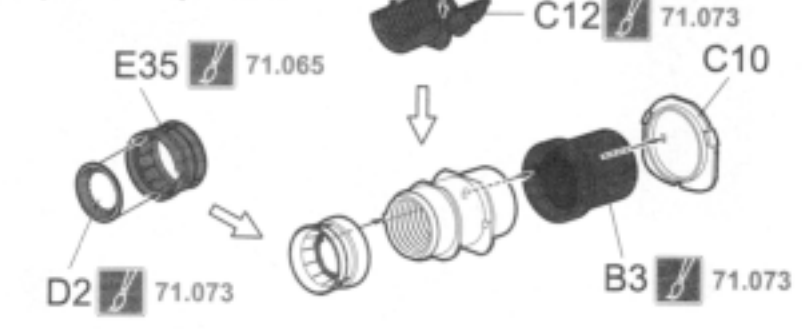
座舱
Cockpit
コックピット
Кабина



进气道
Air inlet duct
空気取り入れ口
Воздухозаборник



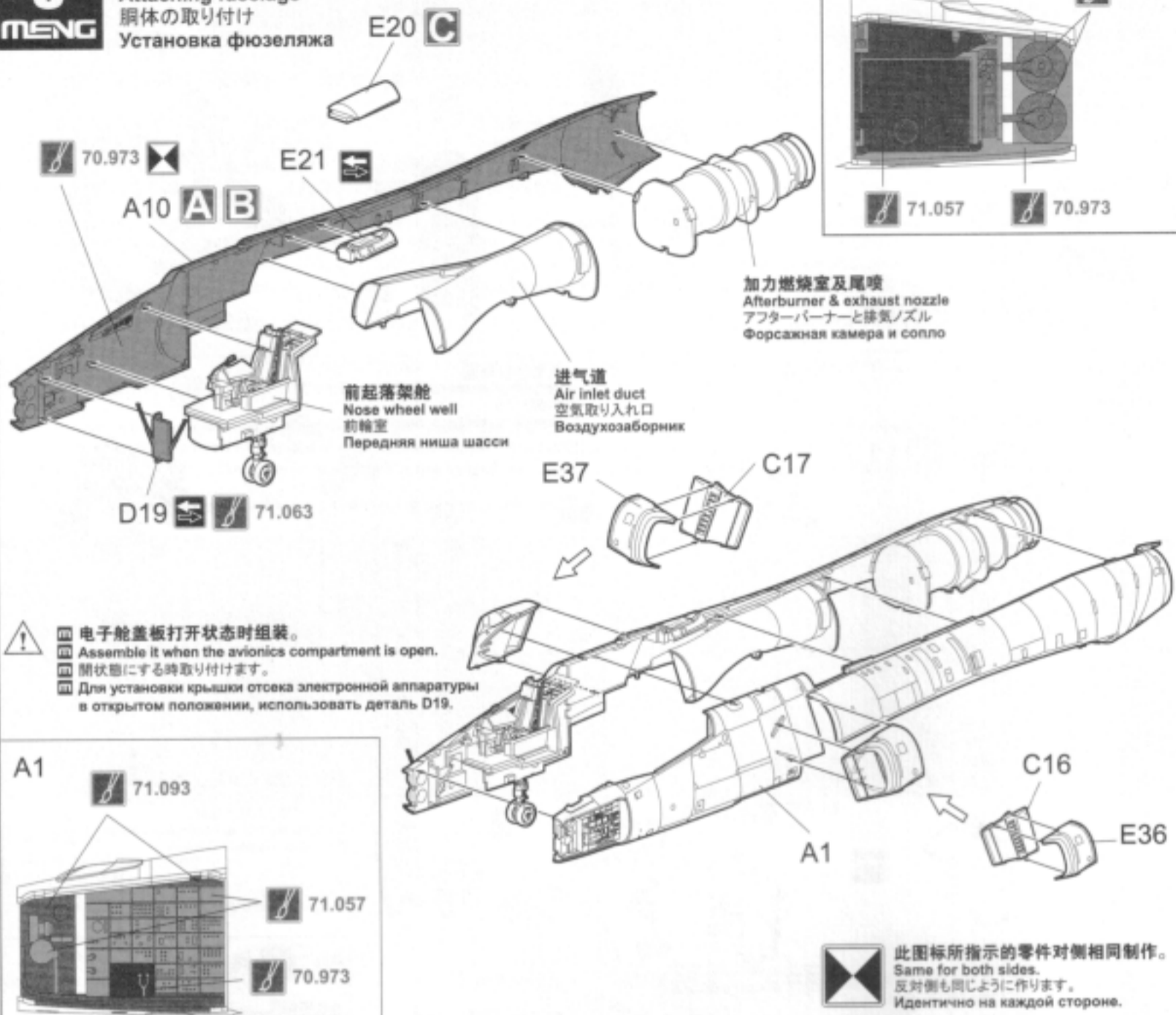
加力燃烧室及尾喷
Afterburner & exhaust nozzle
アフターバーナーと排気ノズル
Форсажная камера и сопло



3

MENG

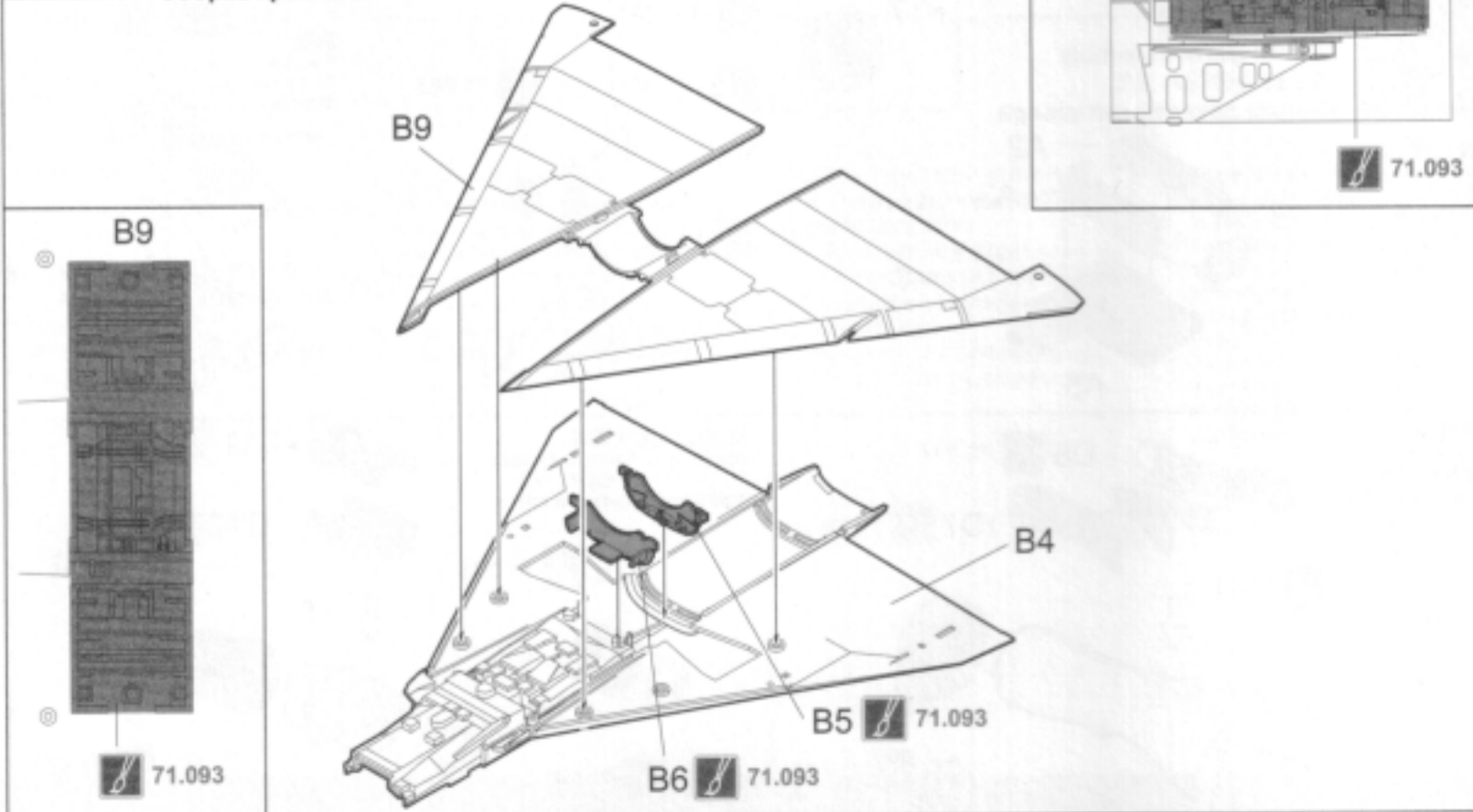
机身组合 Attaching fuselage 胴体の取り付け Установка фюзеляжа



4

MENG

主翼组装 Main wing assembly 主翼の組み立て Сборка крыльев

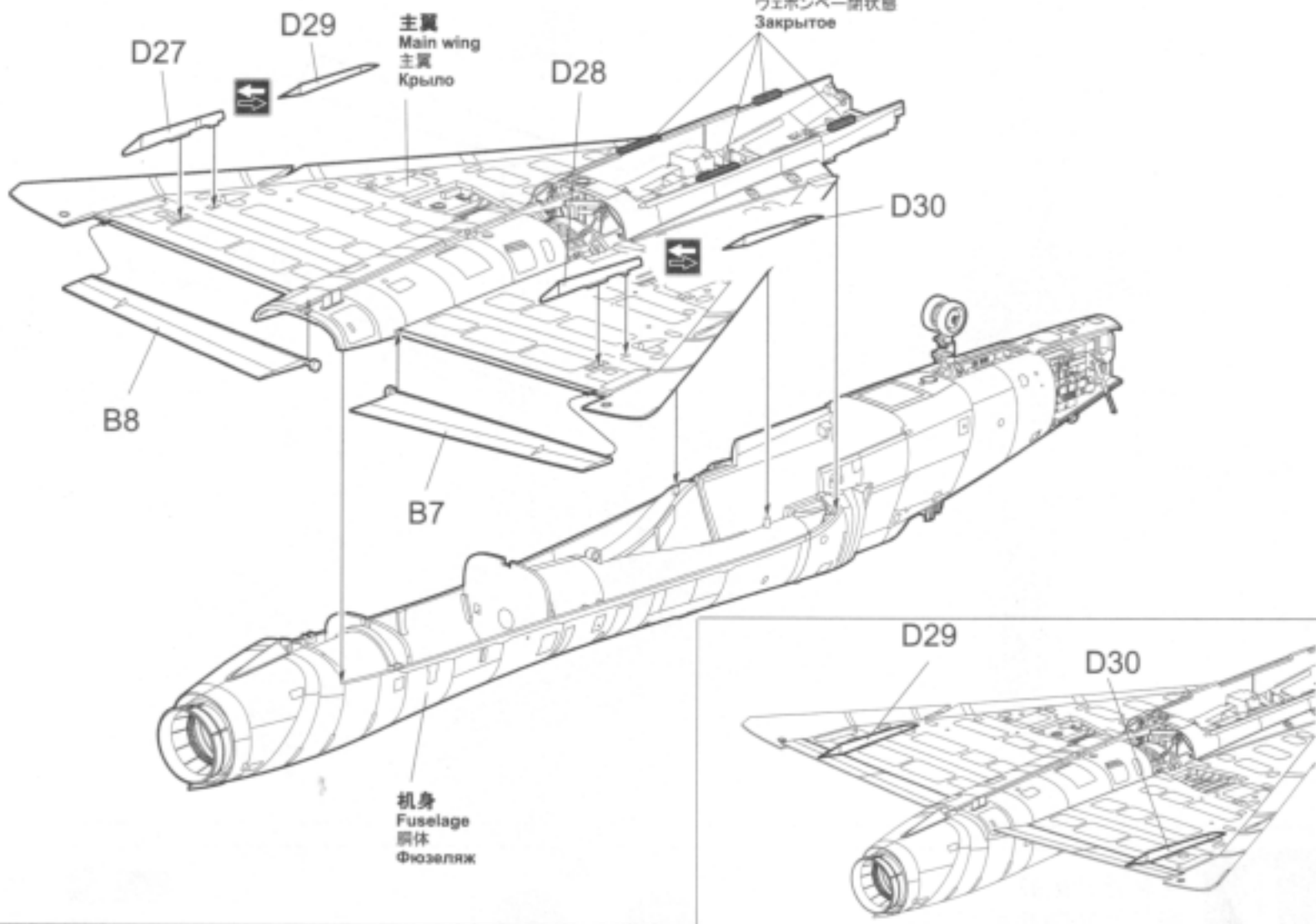


主翼组合 Attaching main wing 主翼の取り付け Установка крыльев



此图标所指示处需切除。
Remove.
指示的部分を切り取ります。
Удалить.

弹舱门关闭状态
Weapons bay closed
ウェポンベイ閉状態
Закрытое



垂尾组装 Tailfin assembly 垂直尾翼の組み立て Сборка киля



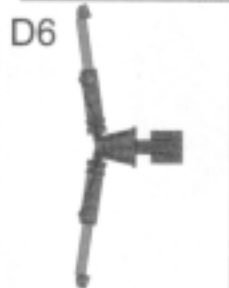
选择减速板关闭状态时切除。
Remove it when building closed airbrakes.
エアブレーキの閉状態にする時、切り取ります。
Для сборки аэродинамического тормоза в закрытом положении, удалить выделенную область.

71.093



选择减速板关闭状态时切除。
Remove it when building closed airbrakes.
エアブレーキの閉状態にする時、切り取ります。
Для сборки аэродинамического тормоза в закрытом положении, удалить выделенную область.

71.093



减速板打开状态
Airbrake open position
エアブレーキの開状態

Аэродинамический тормоз в открытом положении

减速板关闭状态
Airbrake closed position
エアブレーキの閉状態

Аэродинамический тормоз в закрытом положении

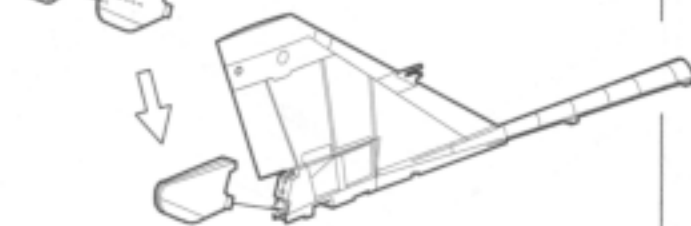
71.093
71.028

D4 71.093

D5 71.093

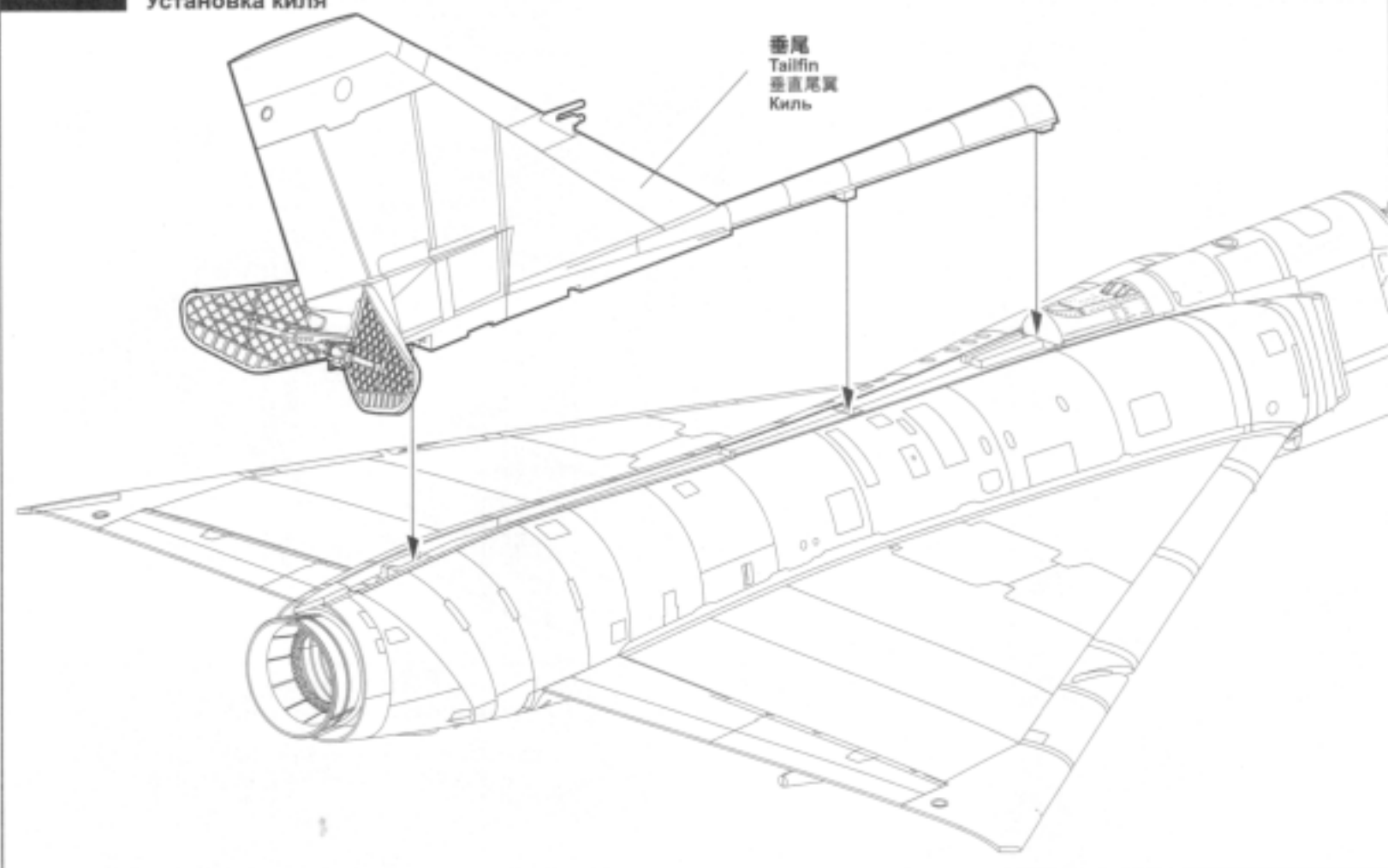


D15 D16



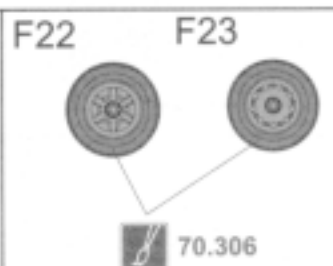
7
MENG

垂尾机身组合
Attaching tailfin with fuselage
垂直尾翼と胴体の取り付け
Установка киля

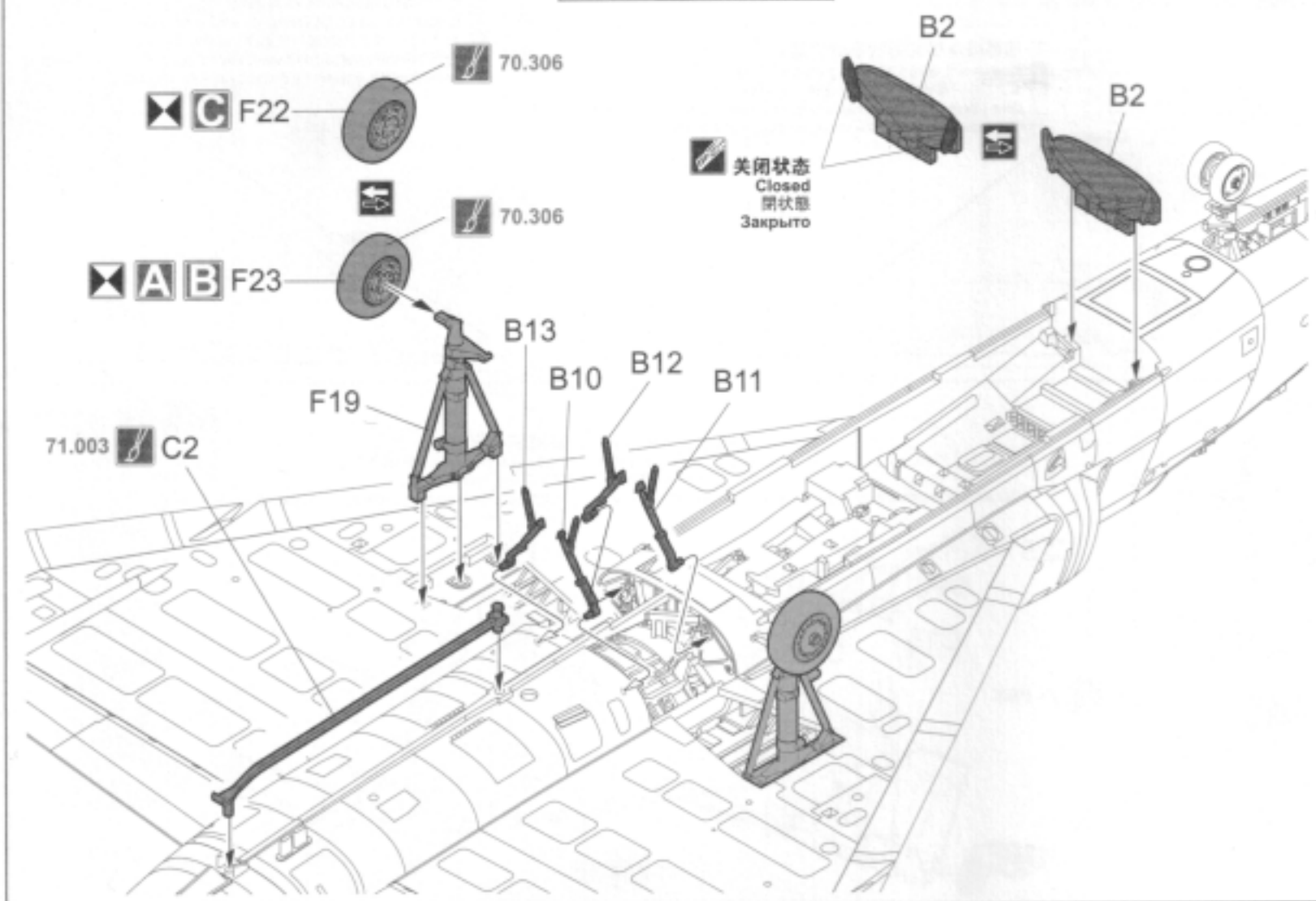


8
MENG

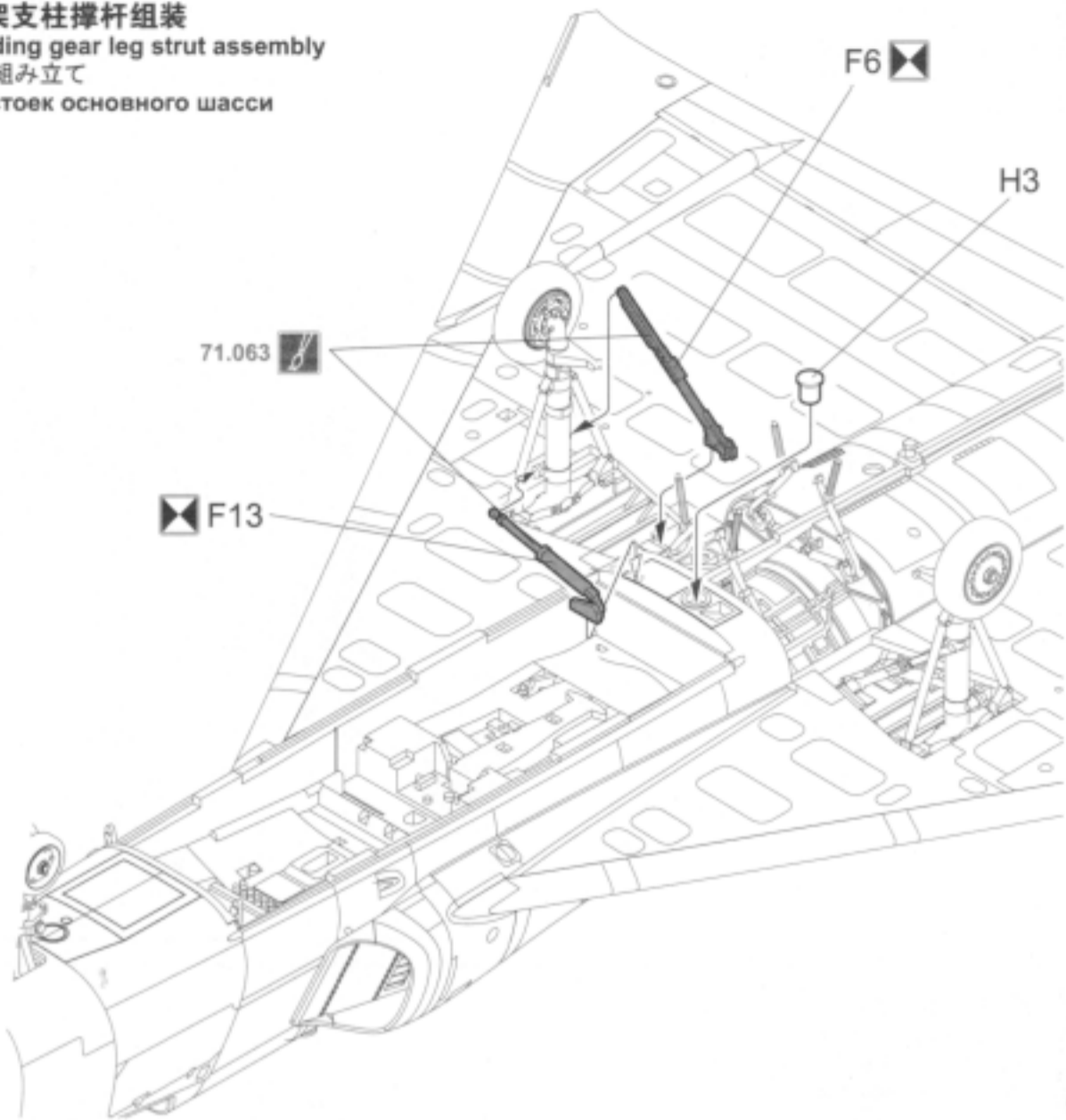
主起落架组装
Main landing gear assembly
主脚の組み立て
Сборка основных стоек шасси



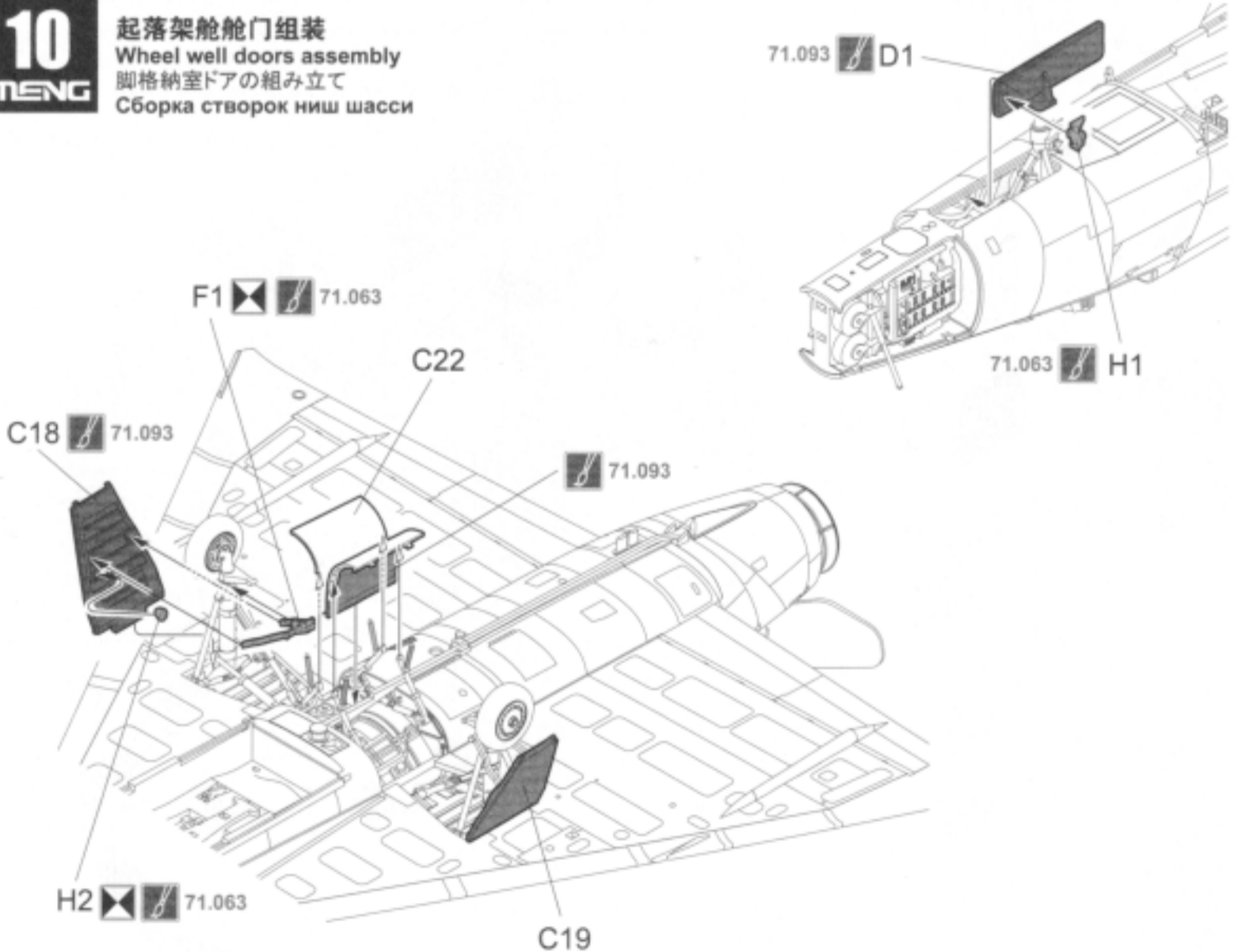
71.093
71.063



主起落架支柱撑杆组装
Main landing gear leg strut assembly
脚支柱の組み立て
Сборка стоек основного шасси



起落架舱舱门组装
Wheel well doors assembly
脚格纳室ドアの組み立て
Сборка створок ниш шасси

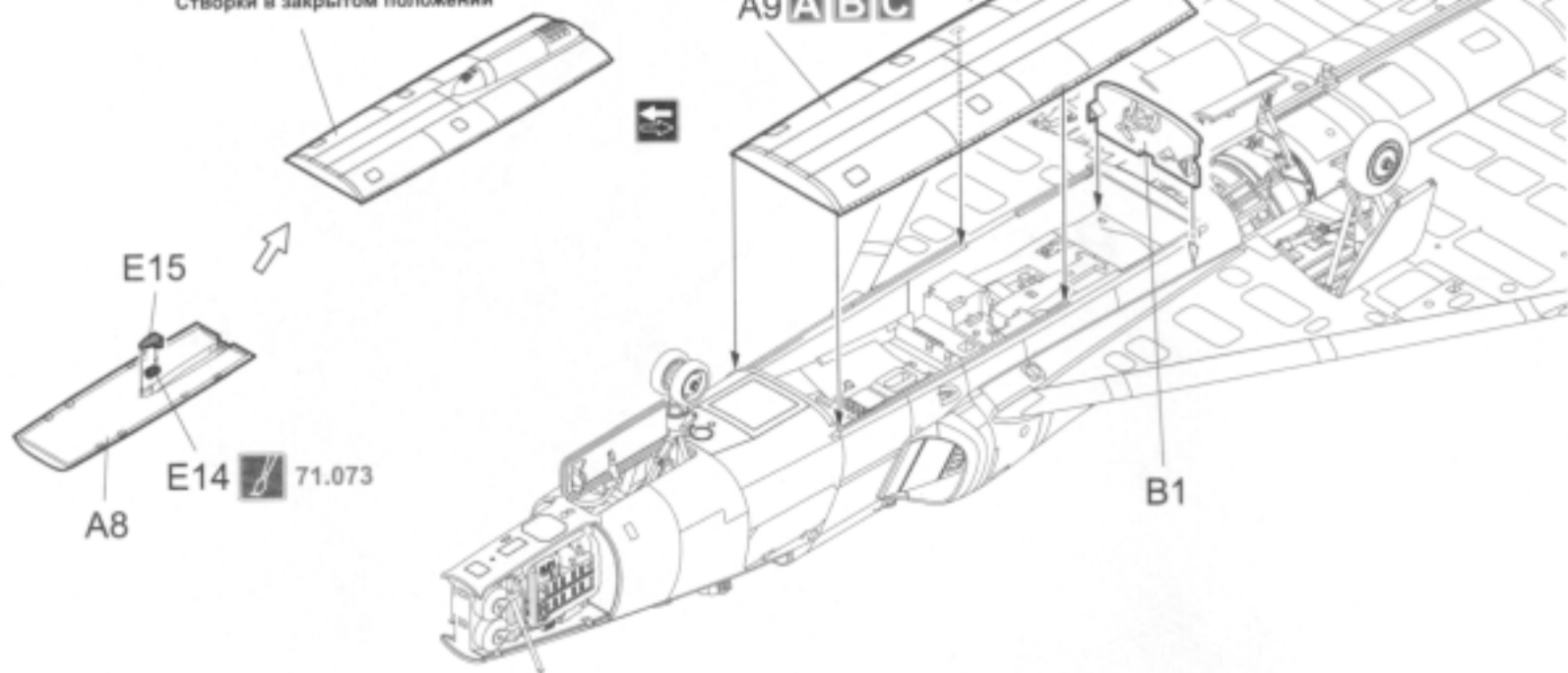


11

MENG

弹舱门组装 Weapons bay doors assembly ウェポンベードアの組み立て Сборка люка ракетного отсека

弹舱关闭状态 B
Weapons bay closed
ウェポンベードアの閉状態
Створки в закрытом положении

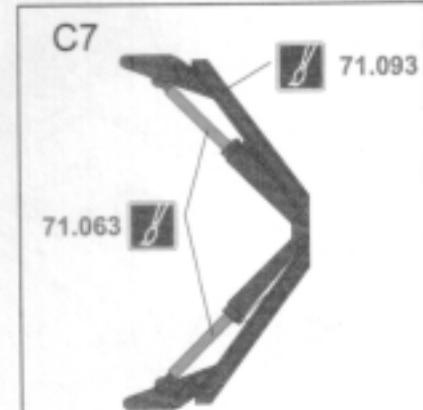
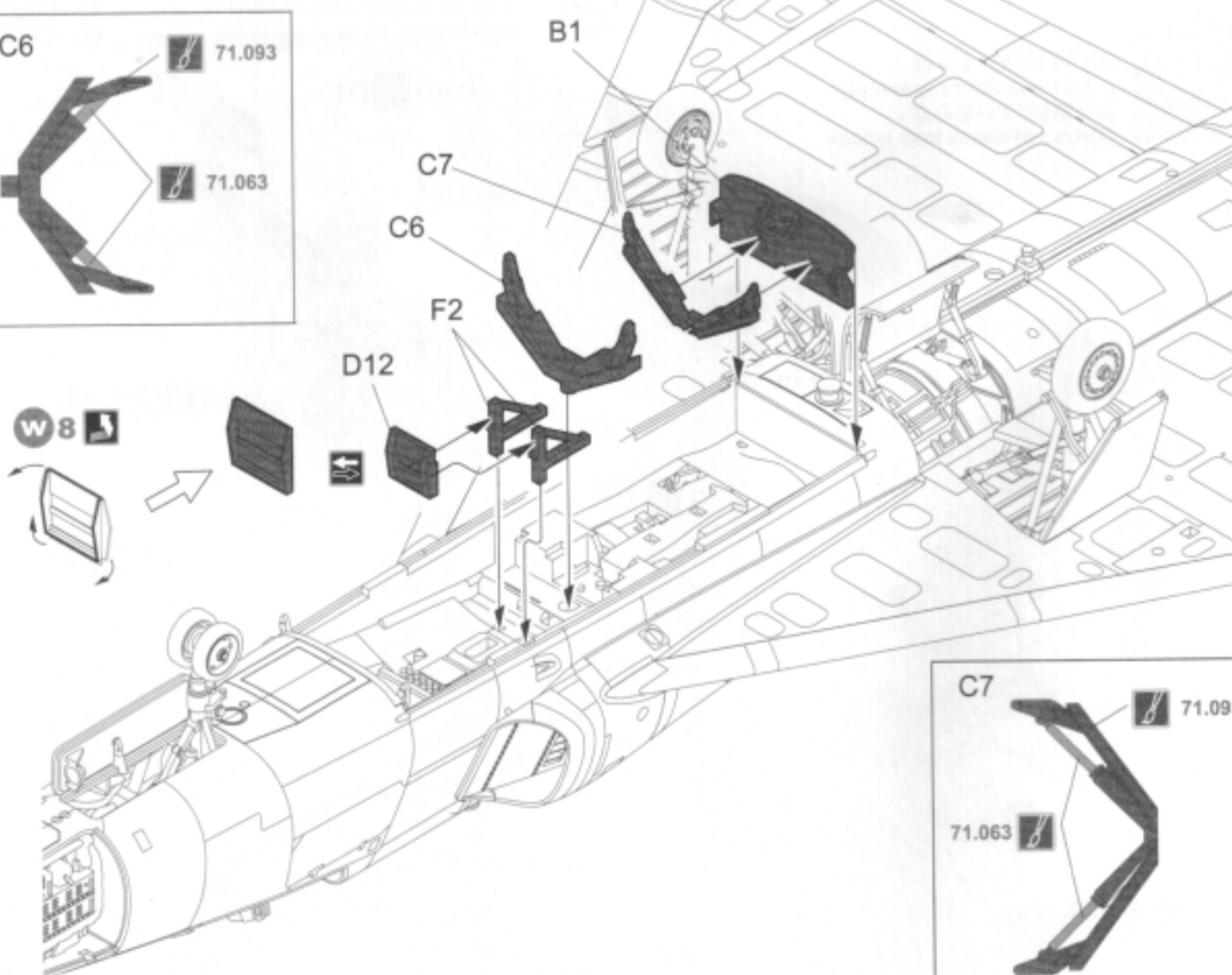
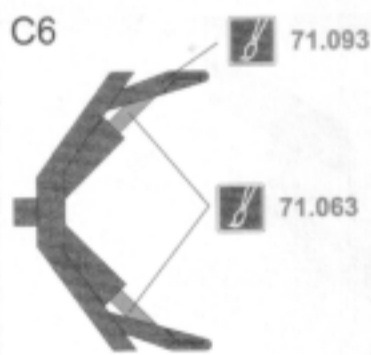


12

MENG

弹舱设备组装 Weapons bay equipment assembly ウェポンベードア設備の組み立て Сборка элементов отсека

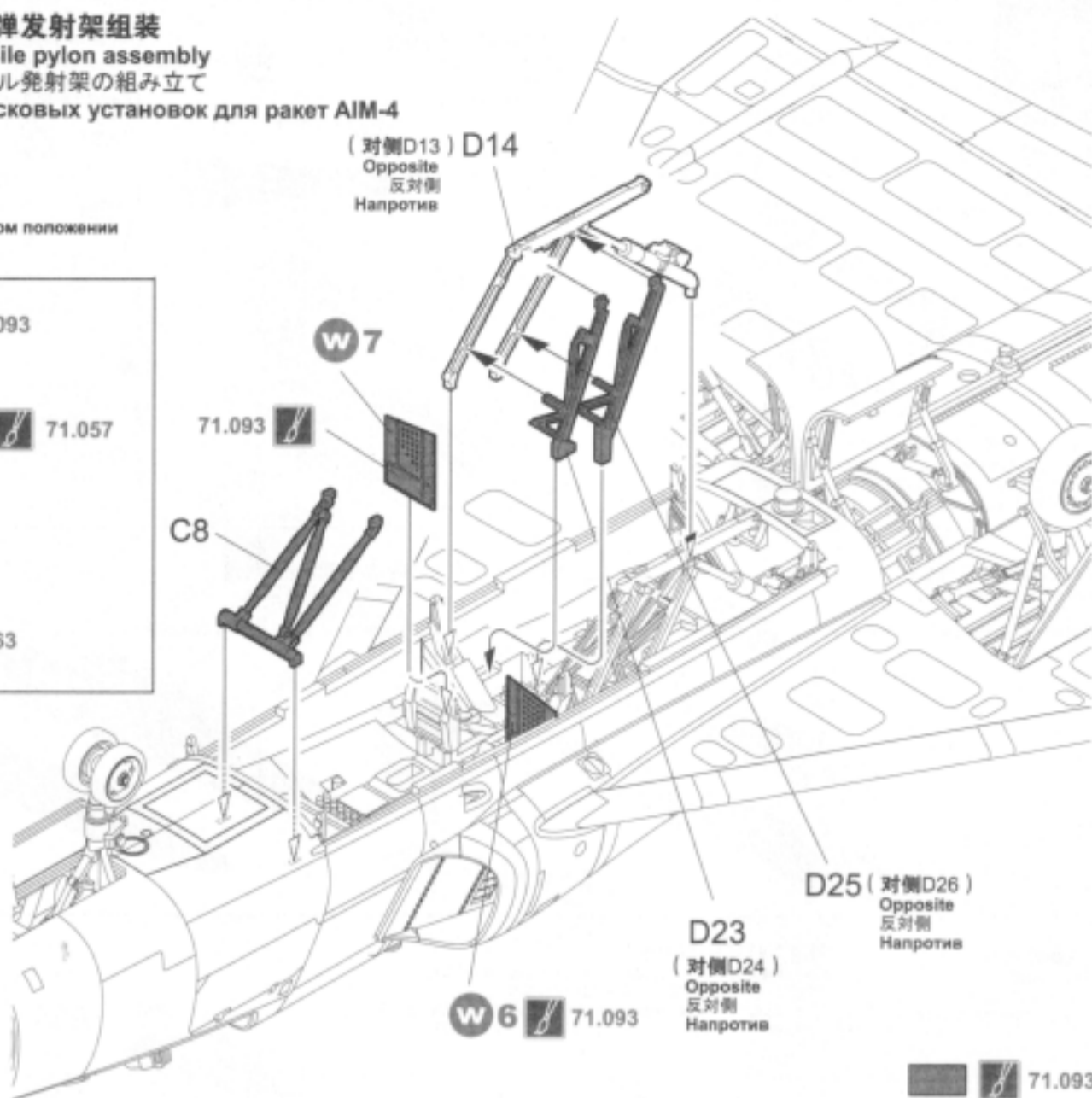
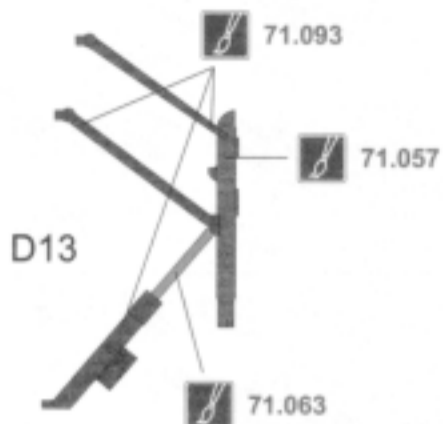
71.093



AIM-4导弹发射架组装
AIM-4 missile pylon assembly
AIM-4ミサイル発射架の組み立て
Сборка пусковых установок для ракет AIM-4

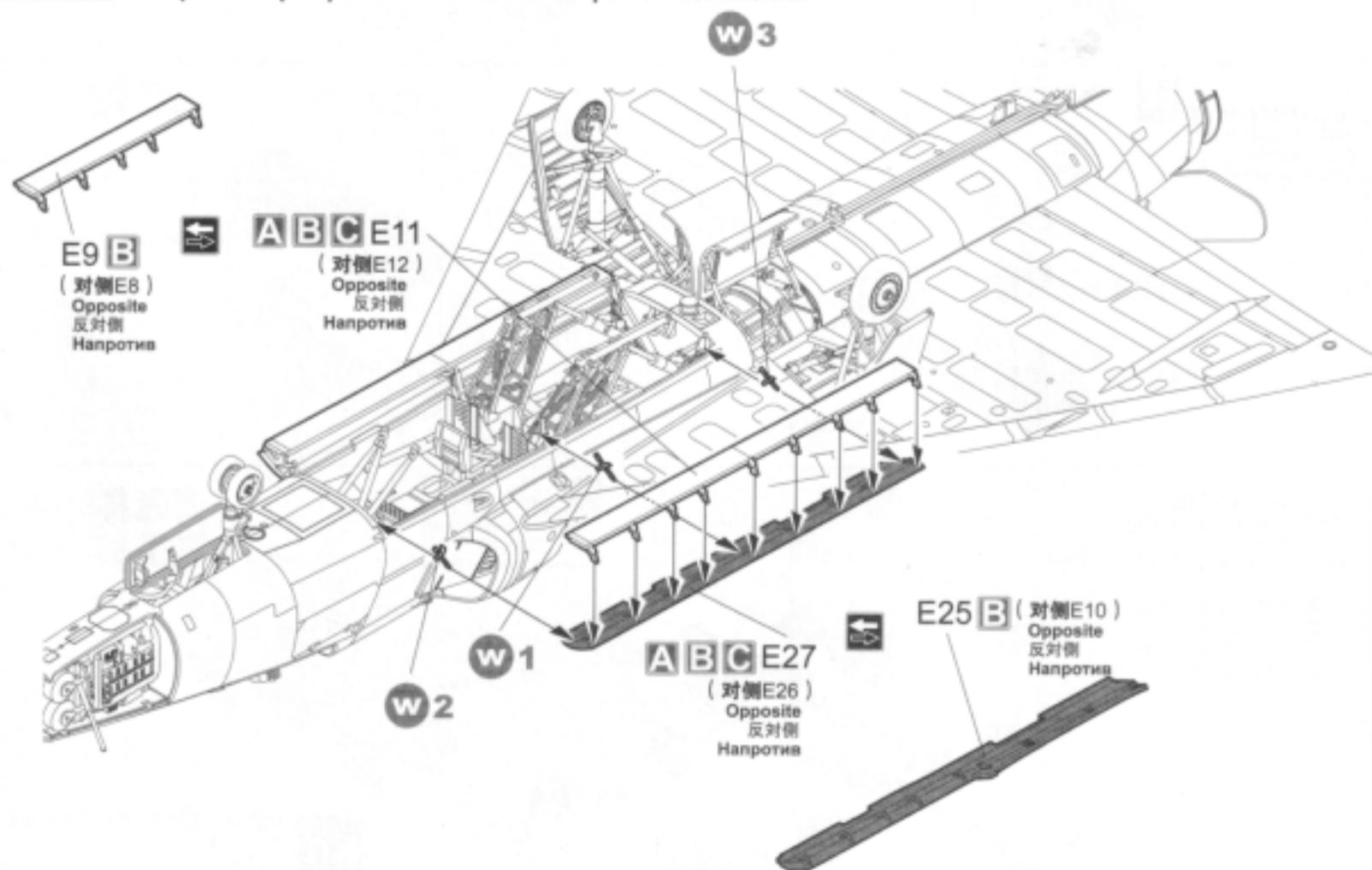
弹舱打开状态
Weapons bay open
ウェポンベイの開状態
Ракетный отсек в открытом положении

(对侧D13)
Opposite
反対側
Напротив



打开状态弹舱门组装
Weapons bay doors assembly (in open position)
開状態のドアの組み立て
Сборка створок ракетного отсека в открытом положении

71.093



挂载组装

Carriage assembly

搭載部品の組み立て

Сборка подвесных пусковых установок

AIR-2核火箭弹

AIR-2 nuclear rocket

AIR-2ロケット弾

Ядерная ракета AIR-2



71.001



■ 安装于拖车时切除。

■ Remove when installed on the trailer.

■ トレーラーに取り付ける時、切り取ります。

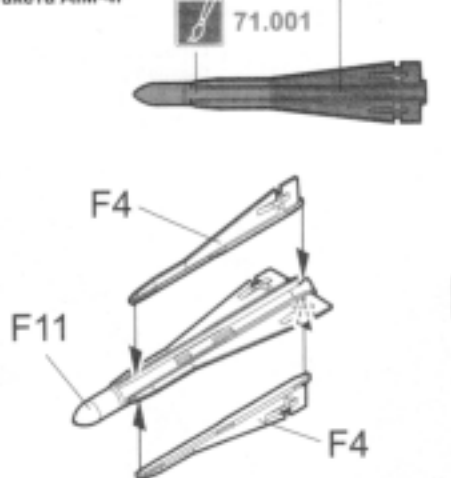
■ Для установки на тележку удалить.

AIM-4F导弹 ×2

AIM-4F missile

AIM-4Fミサイル

Ракета AIM-4F



71.003

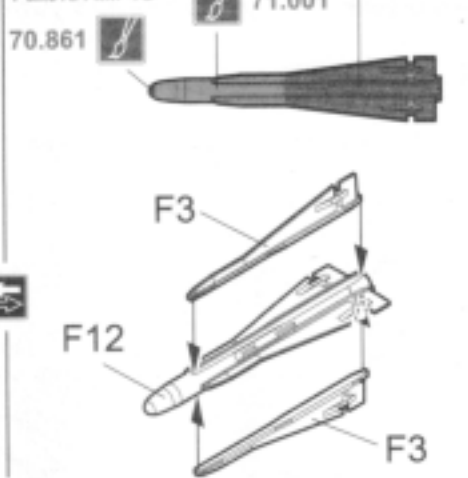
71.001

AIM-4G导弹 ×2

AIM-4G missile

AIM-4Gミサイル

Ракета AIM-4G



71.003

71.001

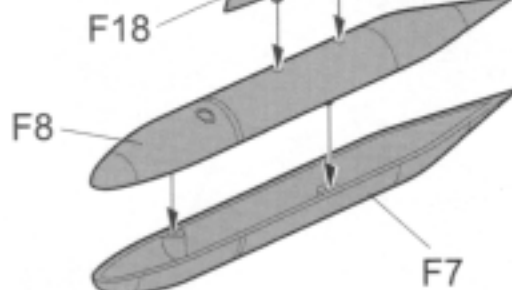
70.861

230加仑副油箱 ×2

230 gallon drop tank

230ガロン増槽

Подвесной топливный бак 230



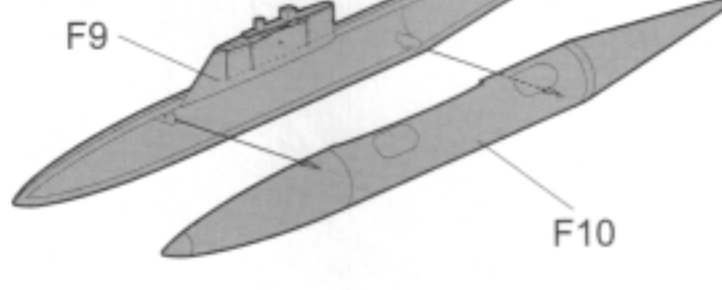
70.907

360加仑副油箱 ×2

360 gallon drop tank

360ガロン増槽

Подвесной топливный бак 360



70.907

机炮吊舱

Gun pod

ガンポッド

Пушечная установка

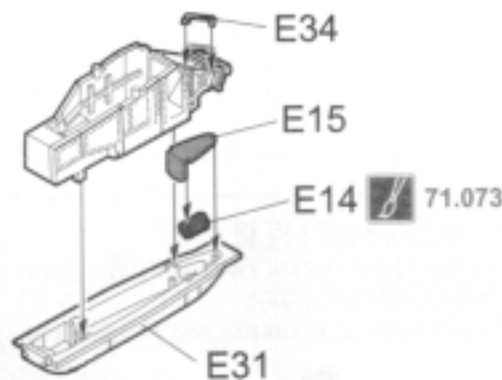
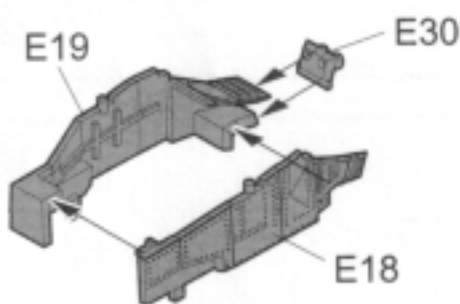
弹舱门打开状态时组装 **B**

Assemble it when building an open weapons bay

ウェポンベイの開状態にする時取り付けます

Для сборки люка ракетного отсека в открытом положении, использовать детали E19, E18, E30

71.001



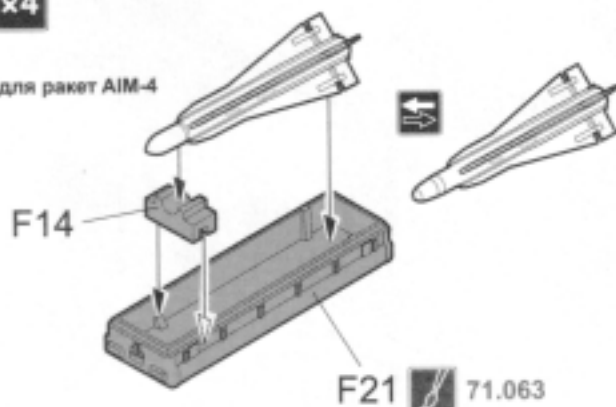
71.073

AIM-4导弹包装箱 ×4

AIM-4 missile case

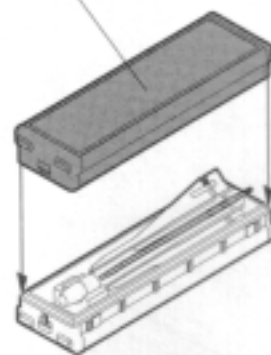
AIM-4 ミサイルケース

Пусковая установка для ракет AIM-4



71.063

F20 71.063



AIR-2核火箭弹拖车

AIR-2 nuclear rocket trailer

AIR-2ロケット弾トレーラー

Тележка для ядерной ракеты AIR-2

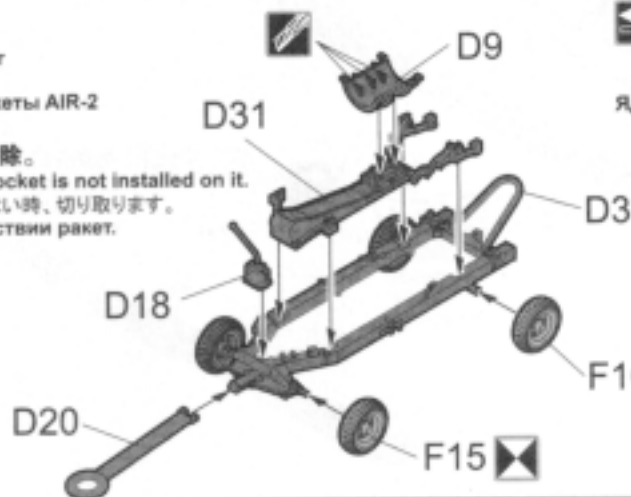


■ 不安装火箭弹时切除。

■ Remove when the rocket is not installed on it.

■ ロケット弾を取り付けない時、切り取ります。

■ Удалить при отсутствии ракет.



AIR-2核火箭弹

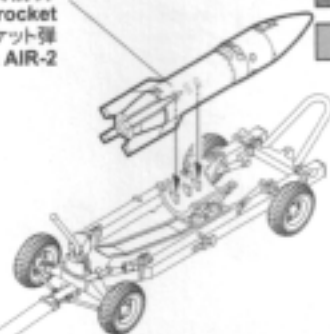
AIR-2 nuclear rocket

AIR-2ロケット弾

Ядерная ракета AIR-2

71.002

70.306



×n

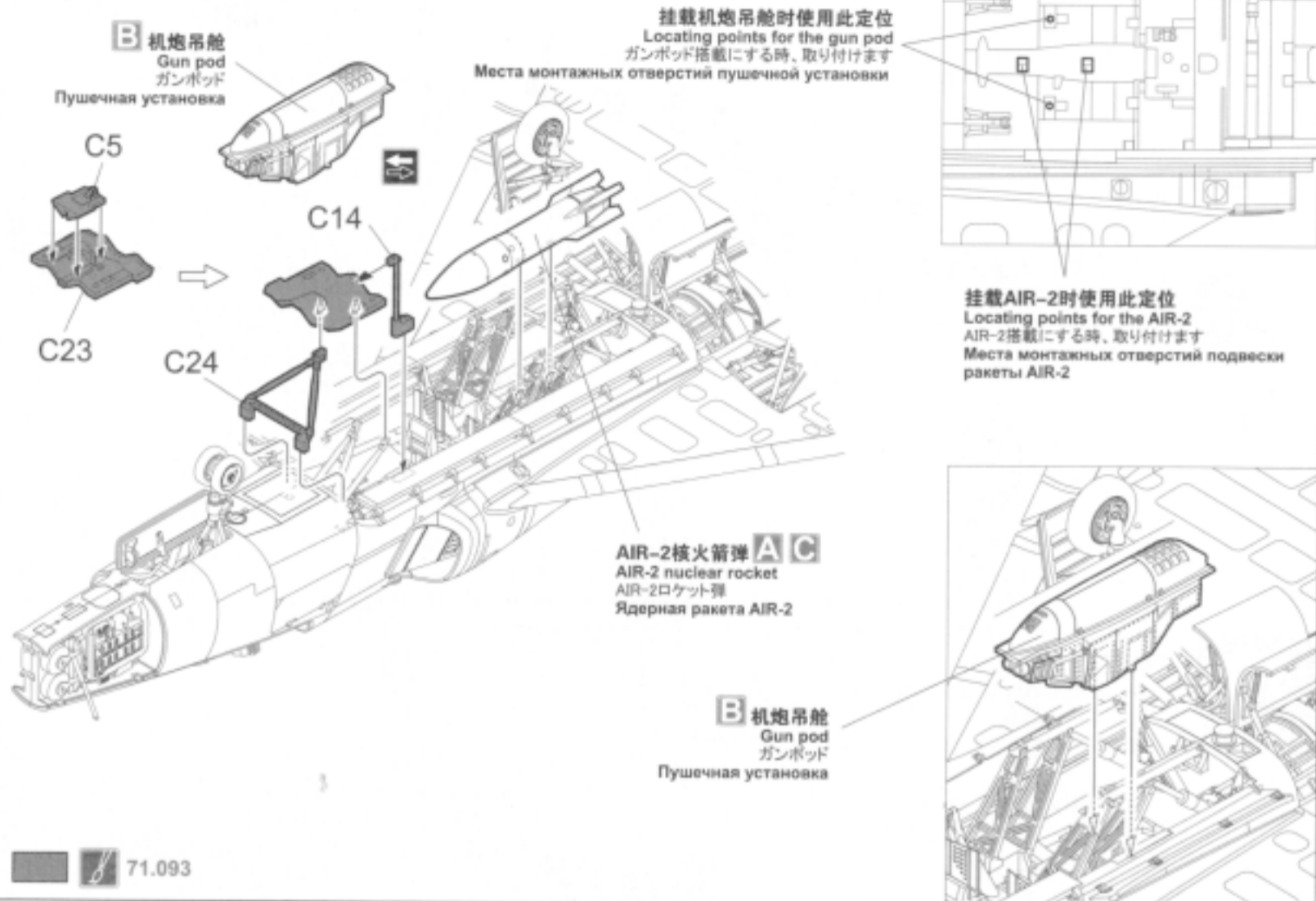
此图标所指示的部件须制作n组。

Make n sets.

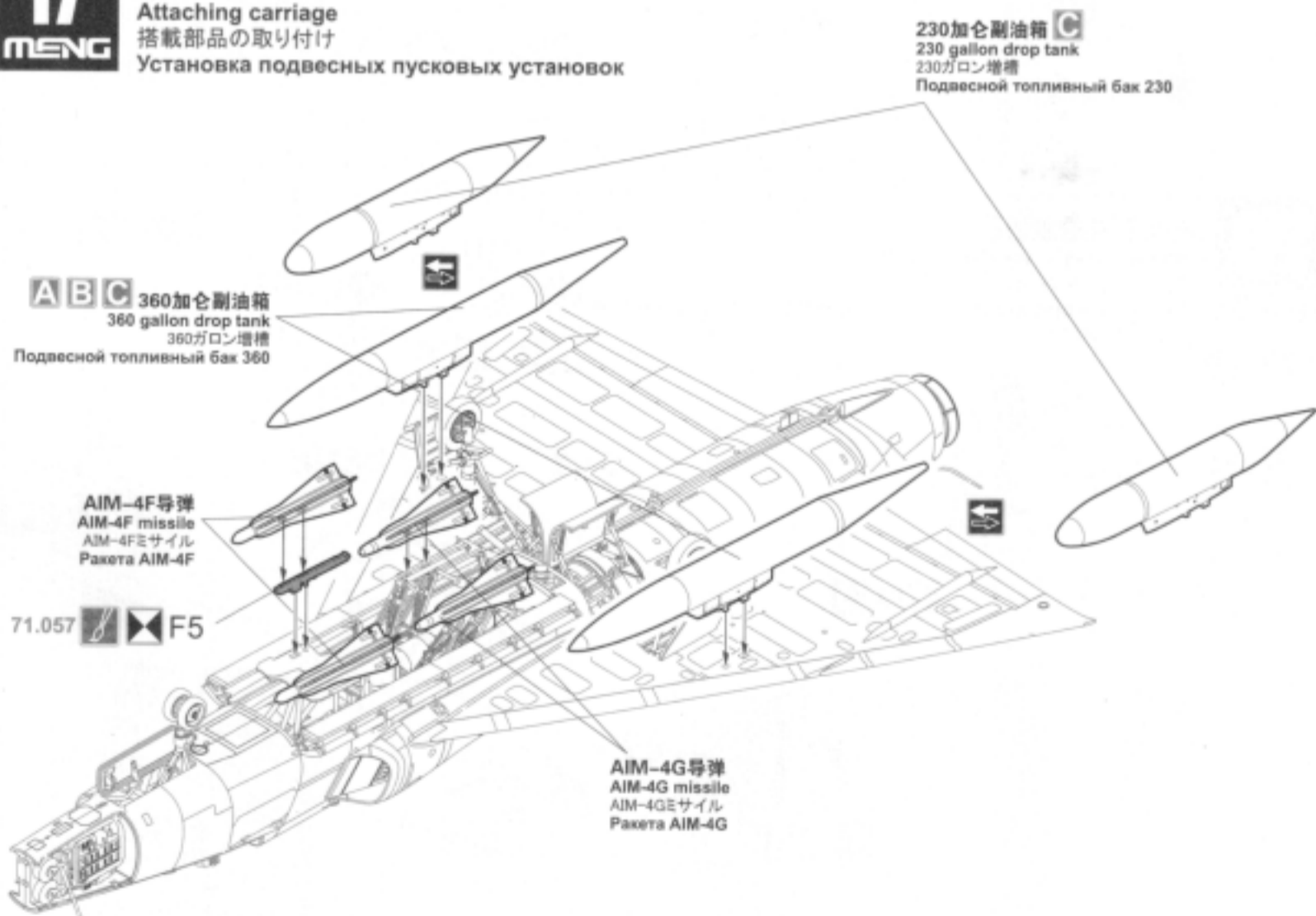
n個作ります。

Собрать n наборов.

中线挂载组装
Centerline carriage assembly
搭載部品の組み立て
Сборка центральных подвесных элементов

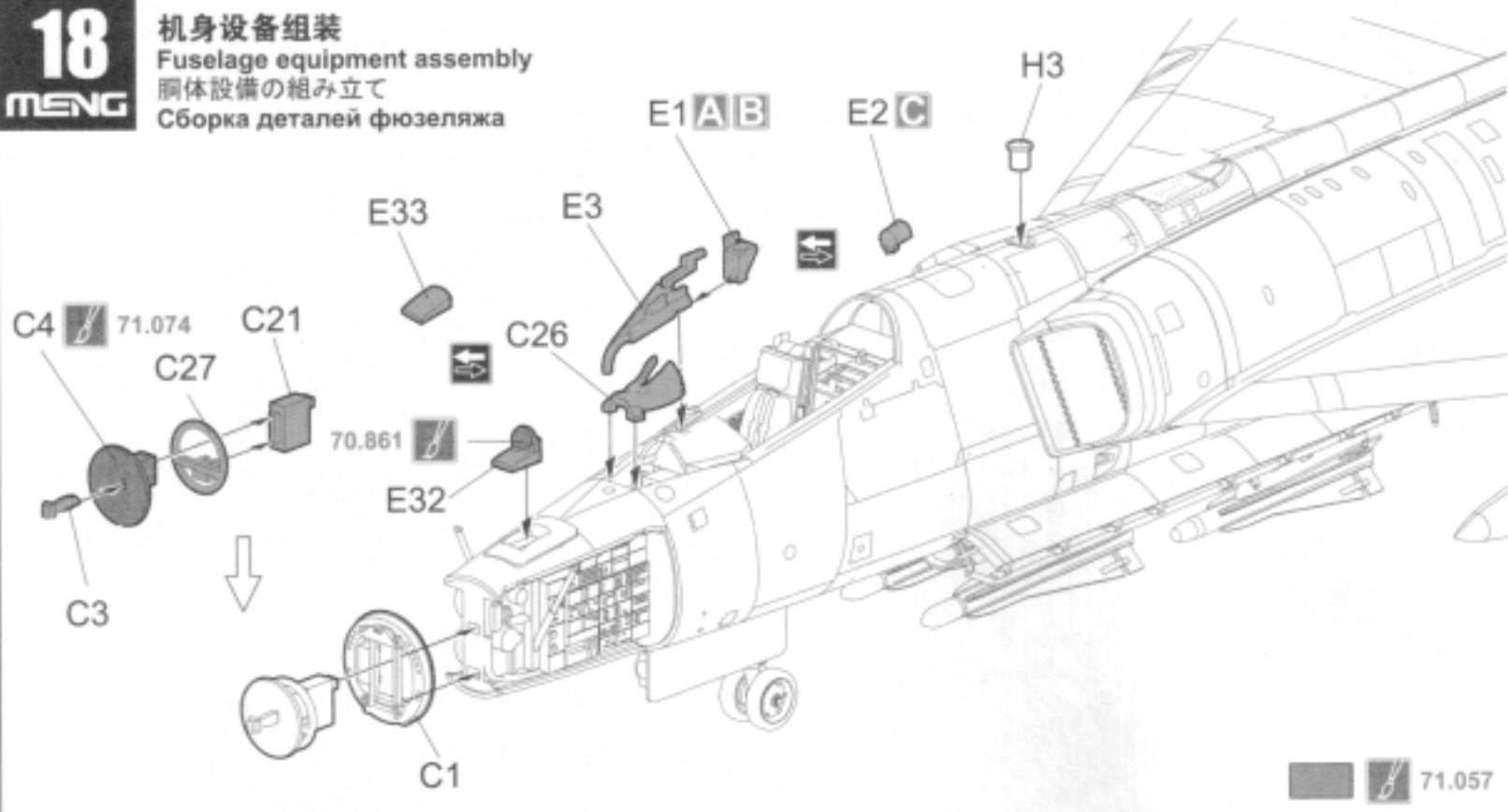


挂载组合
Attaching carriage
搭載部品の取り付け
Установка подвесных пусковых установок



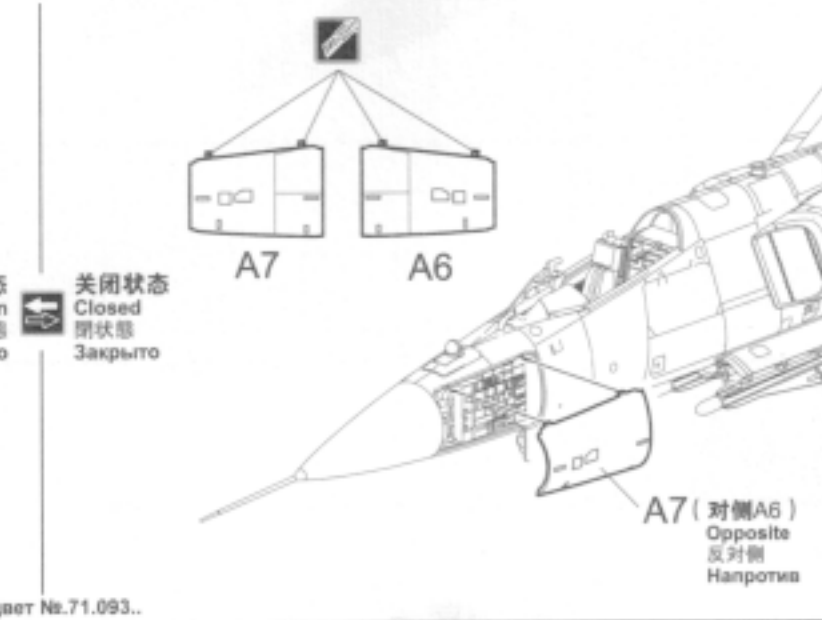
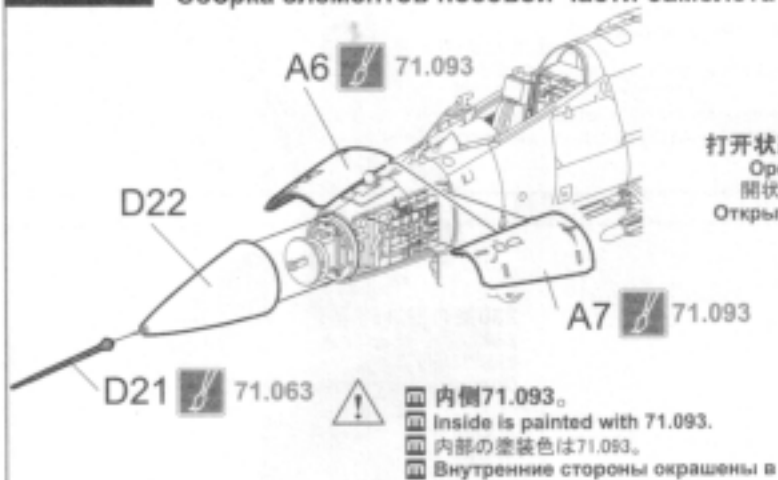
18

机身设备组装 Fuselage equipment assembly 胴体設備の組み立て Сборка деталей фюзеляжа



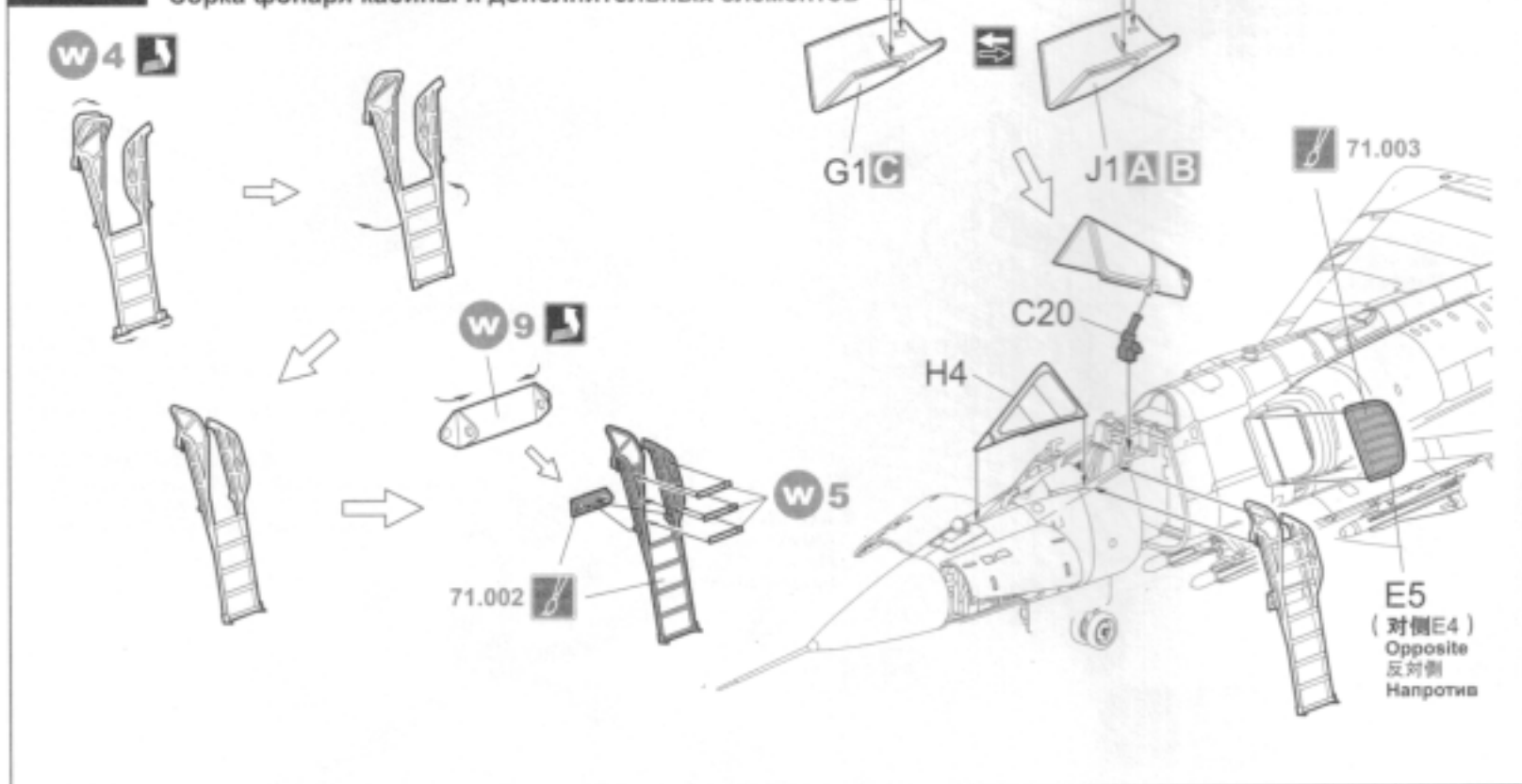
19

机头设备组装 Nose equipment assembly 機首設備の組み立て Сборка элементов носовой части самолета



20

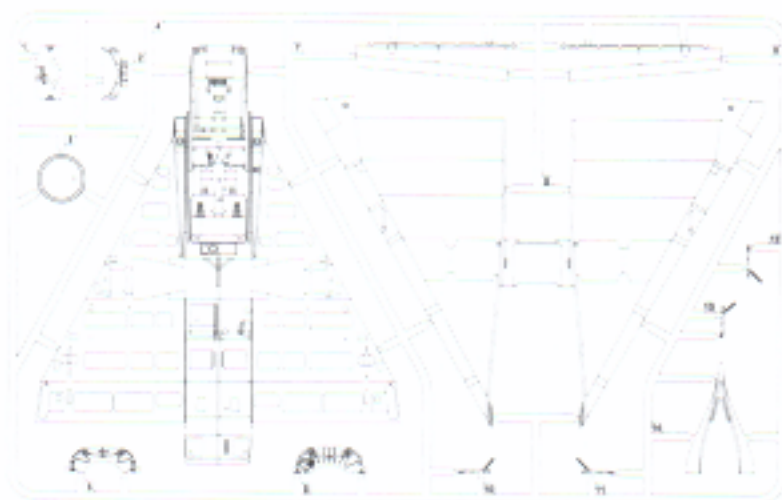
附件及座舱盖组装 Accessories & canopy assembly アクセサリとキャノピーの組み立て Сборка фонаря кабины и дополнительных элементов



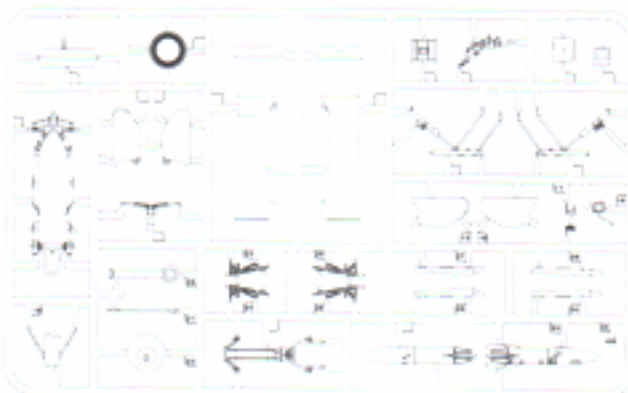
A Parts



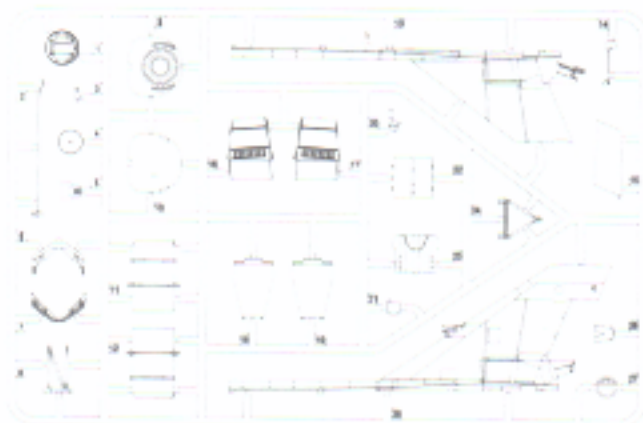
B Parts



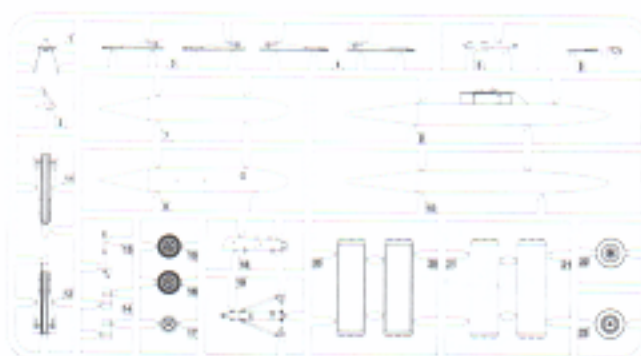
D Parts



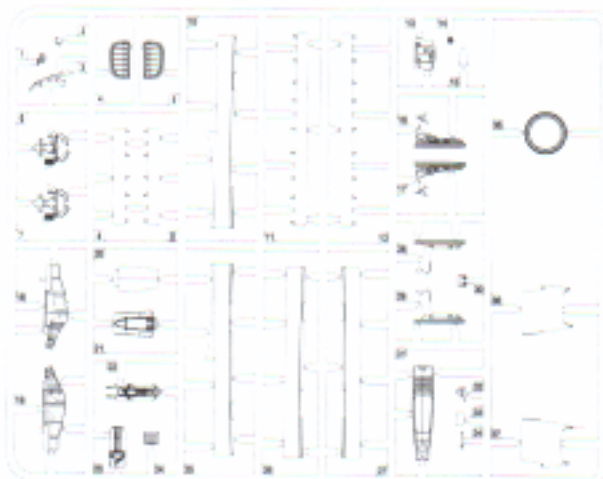
C Parts



F Parts x2



E Parts



H Parts



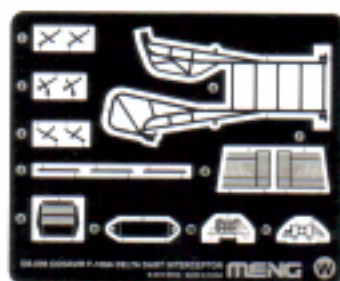
G Parts



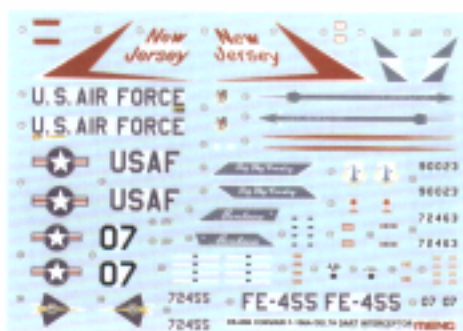
J Parts



蚀刻片
PE sheet
エッチング
Фототравление



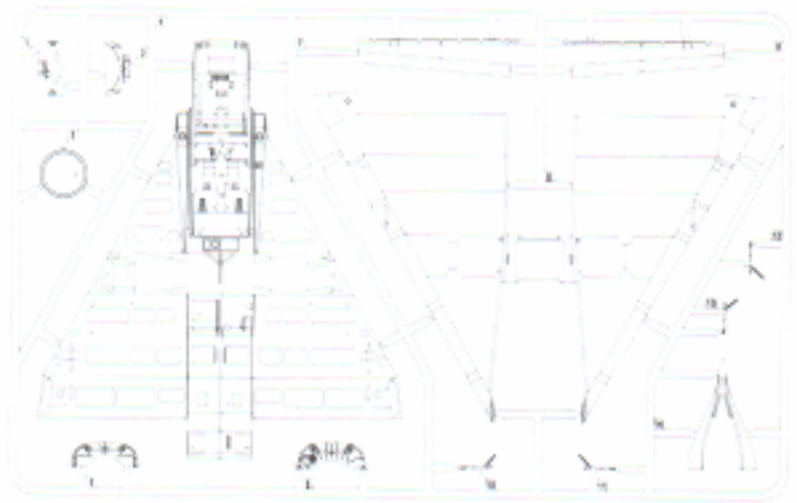
水貼
Decal
スライドマーク
Декаль



A Parts



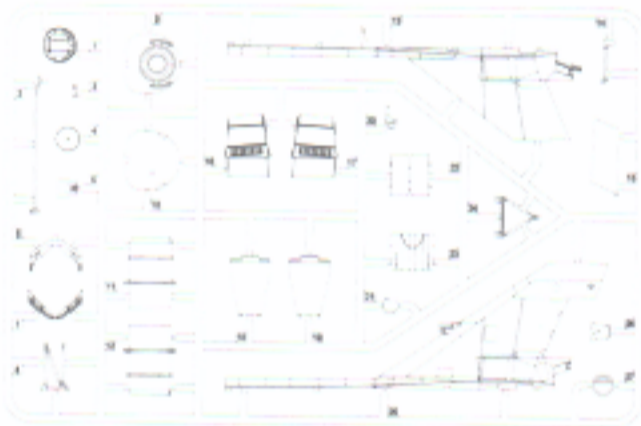
B Parts



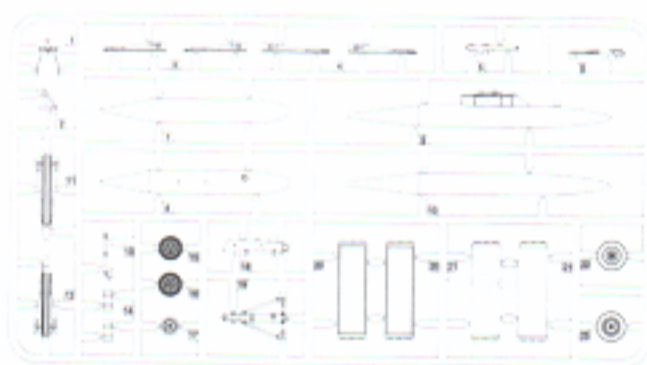
D Parts



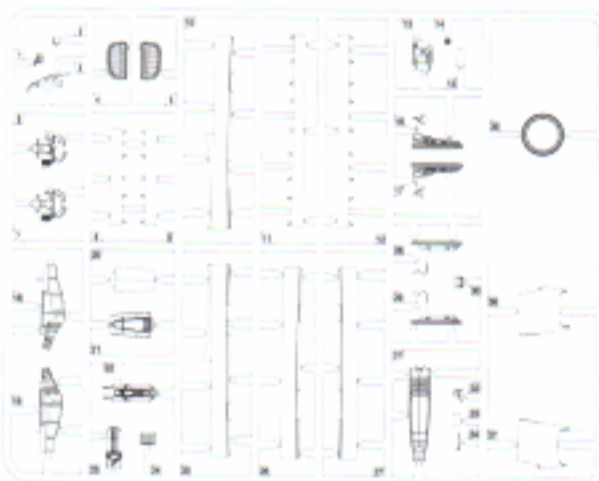
C Parts



F Parts ×2



E Parts



H Parts



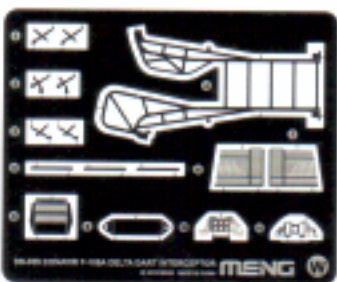
G Parts



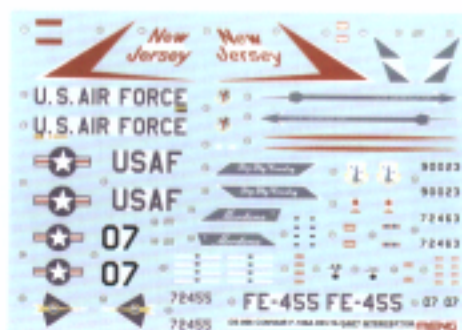
J Parts



蚀刻片
PE sheet
エッチング
Фототравление

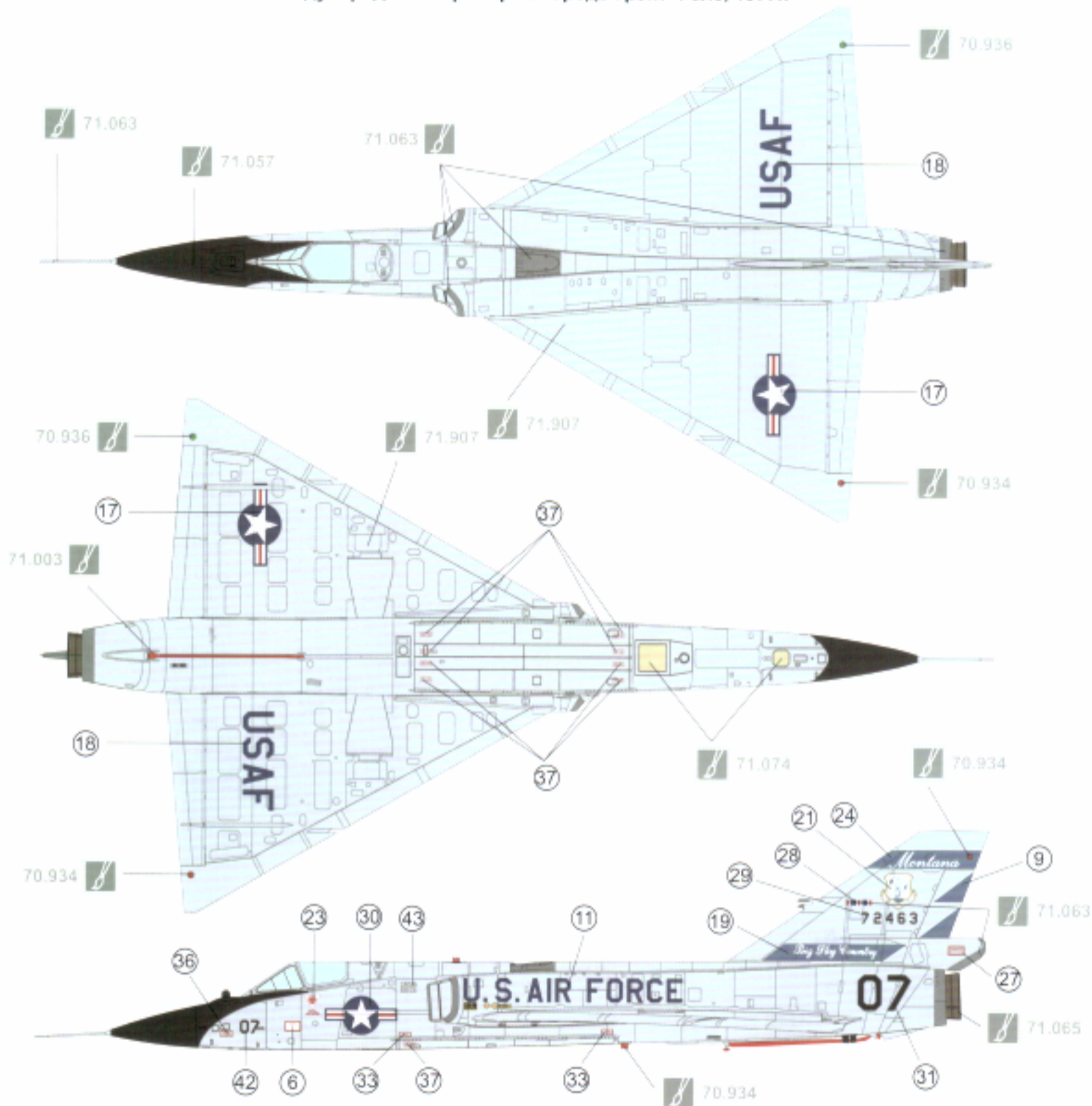


水貼
Decal
スライドマーク
Декаль



涂装指示
Painting
塗装指示
Окраска

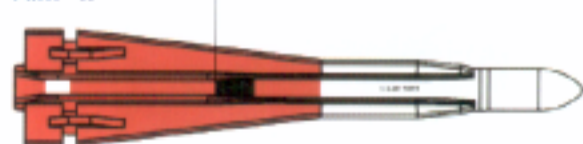
A F-106A 57-2463 第186截击机中队 大瀑布城国际机场 1977年
 F-106A 57-2463 186th FIS, Great Falls International Airport, 1977
 F-106A 57-2463 第186要撃機中隊 グレートフォールズ国際空港 1977年
 F-106A 57-2463 из состава 188-ой эскадрильи истребителей-перехватчиков,
 международный аэропорт в городе Грэйт Фолс, 1977г.



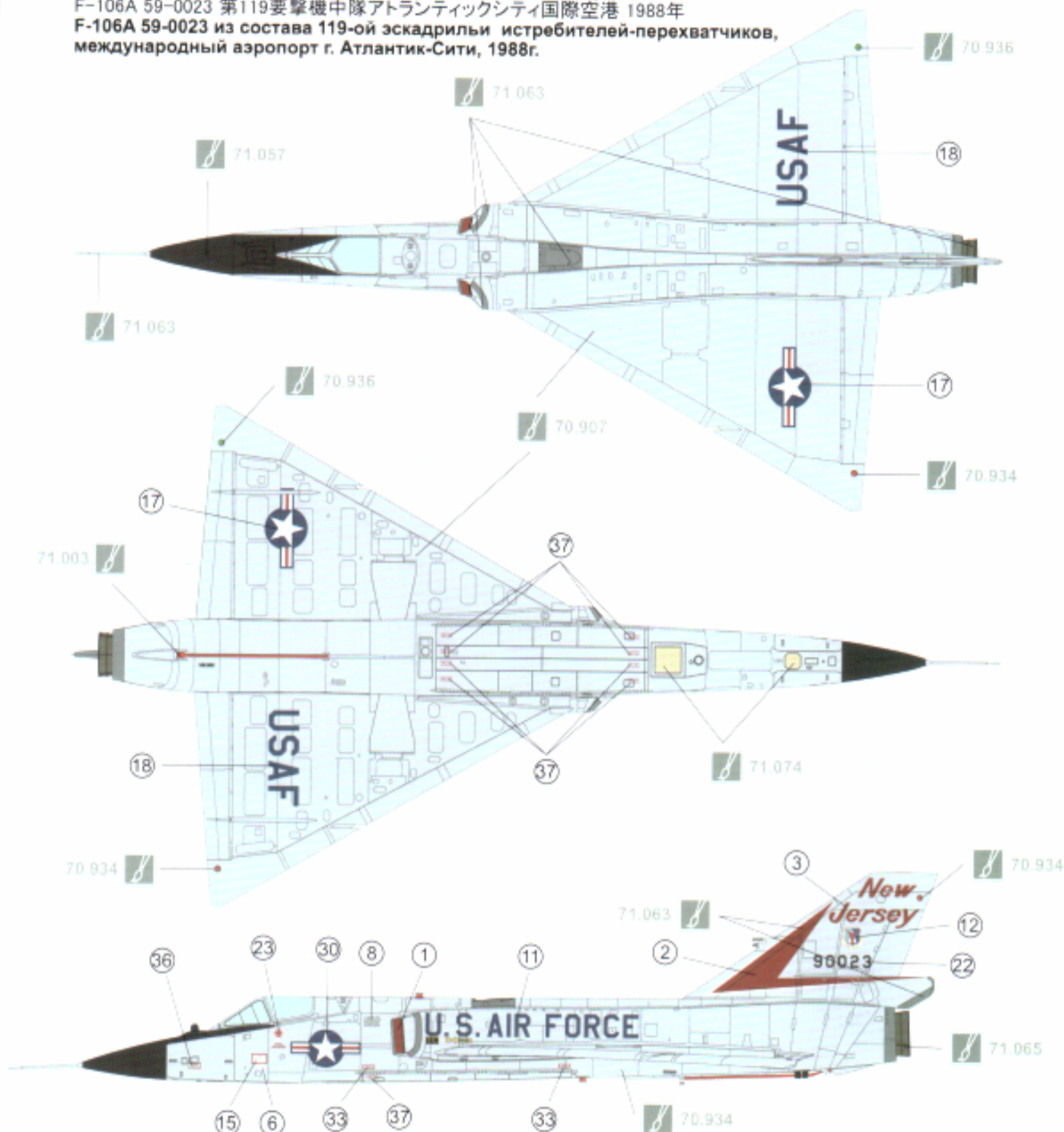
- ⚠ 右侧副油箱使用13号贴纸
Use decal No.13 on the right drop tank
- 右側増加タンクに13番を貼ります
- Использовать декаль №.13 на правом подвесном топливном баке.



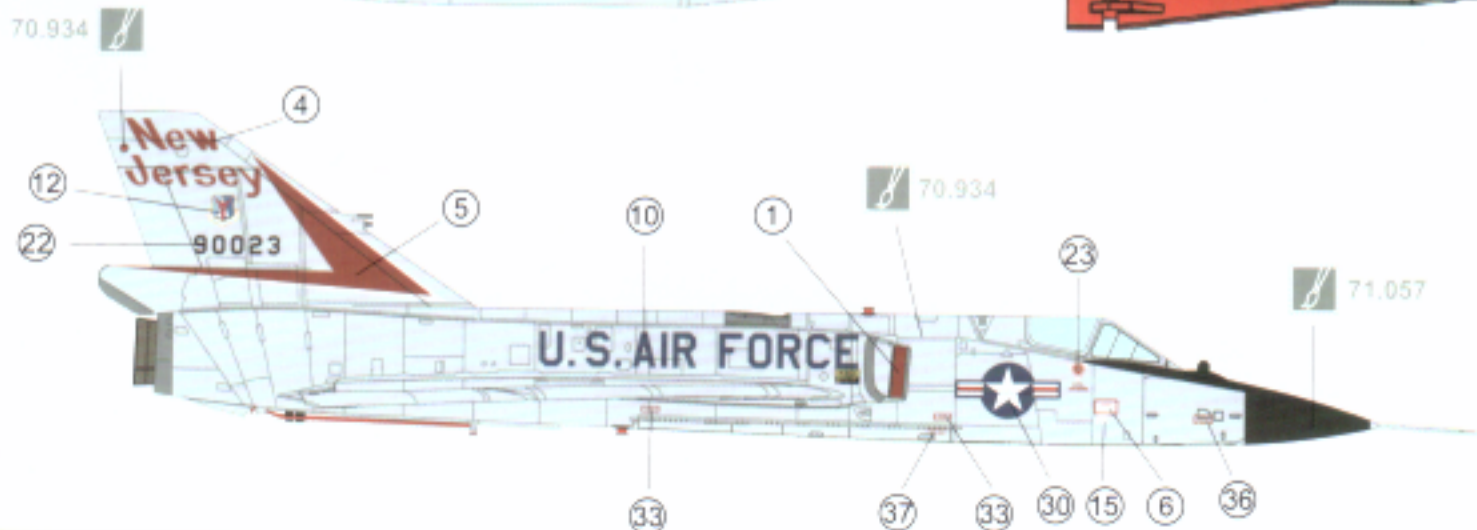
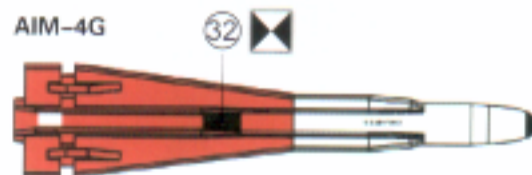
AIM-4F



B F-106A 59-0023 第119截击机中队 大西洋城国际机场 1988年
 F-106A 59-0023 119th FIS, Atlantic City International Airport, 1988
 F-106A 59-0023 第119要撃機中隊アトランティックシティ国際空港 1988年
 F-106A 59-0023 из состава 119-ой эскадрильи истребителей-перехватчиков,
 международный аэропорт г. Атлантик-Сити, 1988г.



! 右側副油箱使用16号贴纸
 Use decal No.16 on the right drop tank
! 右側増加タンクに16番を貼ります
 Использовать декаль №16 на правом подвесном топливном баке.

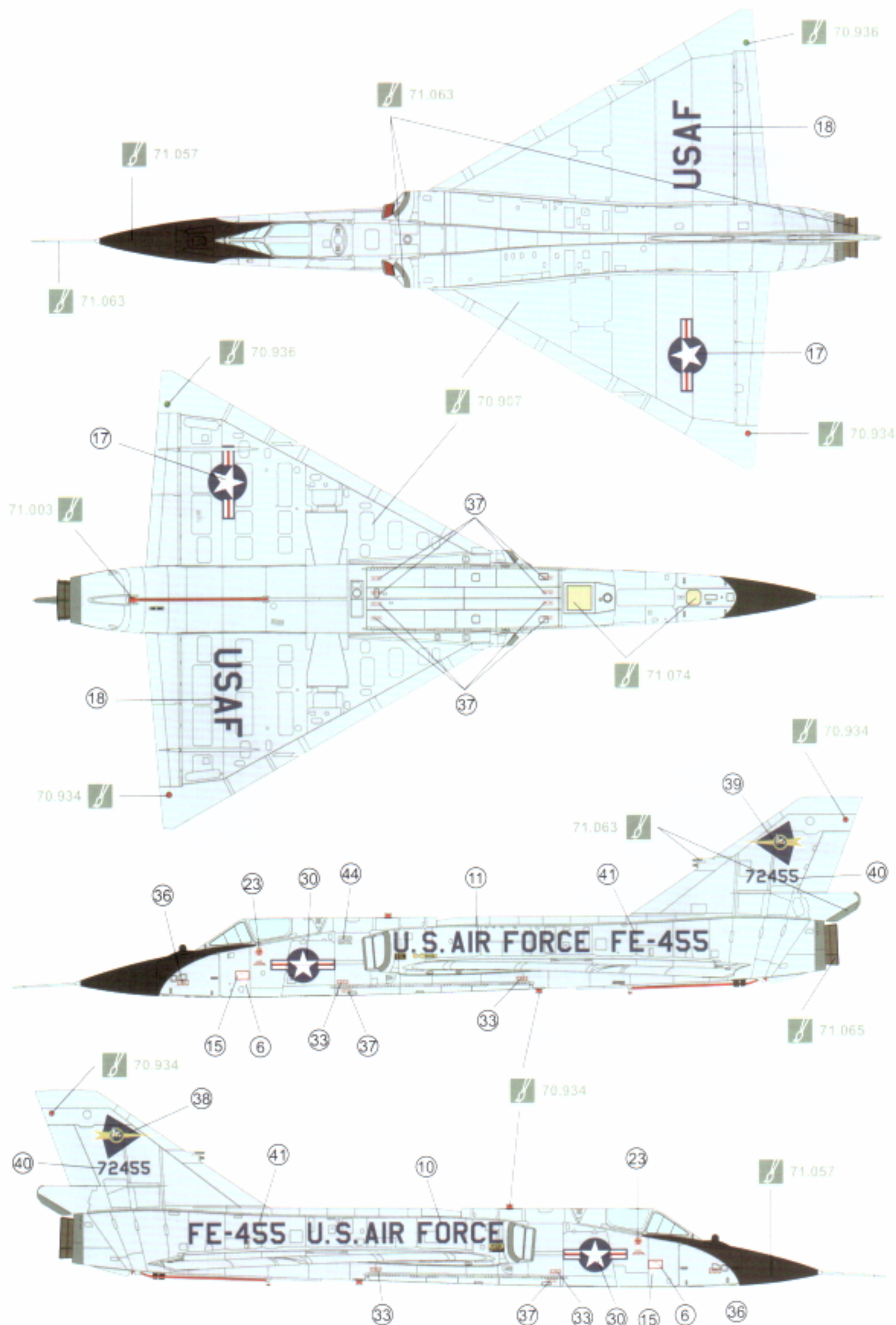


C F-106A 57-2455 第539截击机中队 麦克奎尔空军基地 1960年

F-106A 57-2455 539th FIS, McGuire Air Force Base, 1960

F-106A 57-2455 第539要撃機中隊 マクスウェル空軍基地 1960年

F-106A 57-2455 из состава 539-ой эскадрильи истребителей-перехватчиков, авиабаза Лейкхерст, 1960г.



颜色对照表
Color reference
カラー对照表
Таблица цветов



橡胶黑	Tyre Black	ブラックグレー	Цвет черной резины	70.306	
亮光黑	Glossy Black	グロスブラック	Глянцевый черный	70.861	
灰色	Grey	ミディアムシーグレー	Серый	70.870	
浅灰色	Light Grey	ペールグレーブルー	Светло-серый	70.907	
透明红	Transparent Red	透明レッド	Красный, прозрачный	70.934	
透明绿	Transparent Green	透明グリーン	Зеленый, прозрачный	70.936	
座舱灰	Cockpit Grey	ライトシーグレー	Серый стальной	70.973	
白色	White	ホワイト	Белый	71.001	
黄色	Yellow	イエロー	Желтый	71.002	
红色	Red	スカーレットレッド	Красный	71.003	
浅绿	Light Green	カムフラージュライトグリーン	Светло-зеленый	71.006	
黑色	Black	ブラック	Черный	71.057	
不锈钢色	Steel (Metallic)	スチール(メタリック)	Нержавеющая сталь	71.065	
黑铁色	Black (Metallic)	ブラック(メタリック)	Стальной	71.073	
银色	Silver	シルバー(メタリック)	Серебристый	71.063	
浅黄	Light Yellow	レドームタン	Светло-желтый	71.074	
机内色	Interior Color	フィールドグリーン	Цвет внутренних поверхностей фюзеляжа	71.093	