**BELL X-1 B****GB**

Bell X-1 (originally XS-1) was a very successful test aircraft. It earned its place in history by breaking the Sound barrier on September 14, 1947. Only three aircraft of the original version were built of serial numbers 46-062, 46-063 a 46-064.

Both USAAF High Command and NACA ordered the so-called „Second Generation“ X-1 at Bell company. It subsequently comprised X-1D of serial number 48-1386, X-1A of sn. 48-1384 and X-1B of sn. 48-1385. Original order had called for 4 aircraft but X-1C was never completed.

The „Second Generation“ X-1s were bigger, its fuel tanks' capacity was enlarged, the canopy extended from the aircraft outline and all aircraft were equipped by all-movable horizontal stabilizer.

The first manufactured machine X-1D was transported to the Edwards AFB swung bellow B-50. The first glide flight was made on July 24, by Bell test pilot J. Ziegler. The first powered flight was scheduled on August 22 but during the climbing of B-50 exploded the X-1D's fuel tank. The pilot Maj F. Everest was saved on board B-50 but heavy damaged X-1D was jettisoned into desert and destroyed on impact.

X-1A first glide flight was made on February 14, 1953 and its powered flight was on February 21 under controls of J. Ziegler. For following flight was chosen another pilot, Cpt Ch. E. “Chuck” Yeager. He was gradually increasing reached speed on subsequent flights from Mach 1.15, Mach 1.5 and Mach 1.9. During the attempt of achieving the maximum speed on December 12, 1953 X-1A begun to flutter around the speed of Mach 2.44 and pilot rendered unconscious. During the free fall the aircraft lost more than 16 000 of height and flipped to inverted spin. Fortunately pilot had gained consciousness again and safely landed. The cause of the fall was to that date unknown aerodynamic effect named aerodynamic heating. This was Chuck Yeager's last flight in X-1.

Due to the high speed problems was decided to use X-1A for high altitude flights without exceeding Mach 2. On August 26, 1954 Maj A. Murray achieved altitude of 27 566m. Afterwards the X-1A was handed over to be modified and to receive ejection seat. During subsequent flight attempt on August 8, 1955 it exploded below B-50. In sum X-1A carried out 26 flights.

X-1B first glide flight was made on September 24, 1954 and its powered flight was on October 8. Initially it served for X-1 program pilots' check out. Later on it served for research of the aerodynamic heating during Mach 2 and above speeds. At the end of its test career it was equipped by new wings with reaction control system. The last pilot to fly X-1B was the future astronaut N. Armstrong. X-1B carried out 27 flights, most of them with J. McKaye under controls. X-1B had been discarded on January 23, 1958 due to cracks in LOX tank that proved too expensive for repair. It was handed over to the USAF museum at Wright-Patterson base.

Technical data:

Wingspan: 8.54m, Length: 10.83m, Max. Speed: Mach 2.44, Service ceiling: 27566m, Duration under full throttle: 4.6 mins.

CZ

Bell X-1 (původně XS-1) byl velmi úspěšný pokusný letoun. Do historie se zapsal úspěšným překonáním rychlosti zvuku 14. října 1947. Původní varianty byly postaveny tři kusy sériových čísel 46-062, 46-063 a 46-064.

Velení USAAF a organizace NACA objednaly u firmy Bell takzvanou druhou generaci X-1. Tu představovaly v časové posloupnosti vyrobené stroje verze X-1D sériového čísla 48-1386, X-1A sériového čísla 48-1384 a X-1B 48-1385. Původní objednávka zněla na čtyři letouny, čtvrtý letoun verze X-1C však nebyl vyroben.

Druhá generace X-1 byla větší, byly zvětšeny nádrže paliva, kabina vystupovala z obrysu trupu a stroje dostaly plovoucí stabilizátor. První vyrobený stroj X-1D byl přepraven v podvěsu pod B-50 na základnu Edwards AFB a 24. července s ním zalétávací pilot firmy Bell J. Ziegler uskutečnil klouzavý let. 22. srpna 1951 se měl uskutečnit první motorový let, u X-1D v podvěsu pod stoupajícím B-50 explodovala nádrž paliva. Pilot Maj. F. Everest se zachránil v B-50, těžce poškozený X-1D byl shozen do pouště.

X-1A byl zalétán při bezmotorovém letu 14. února 1953, 21. února pak letěl poprvé s motorem. Zalétávačem byl opět J. Ziegler. Pro další lety se stal pilotem Capt. Ch. E. “Chuck” Yeager. Postupně zvyšoval při letech s X-1A dosažené rychlosti, dosáhl Mach 1,15, Mach 1,5 a Mach 1,9. Při pokusu o dosažení maximální rychlosti 12. prosince 1953 se X-1A při rychlosti blížící se Mach 2,44 rozkmital a pilot ztratil vědomí. Letoun během pádu ztratil 16 000 m výšky. Přešel do vývrtky na zádech. Pilot se naštěstí včas probral a dokázal s letounem přistát. Důvodem pádu byl do té doby neznámý aerodynamický ohřev způsobující tepelnou bariéru. Byl to poslední let „Chucka“ Yeagera na typu X-1.

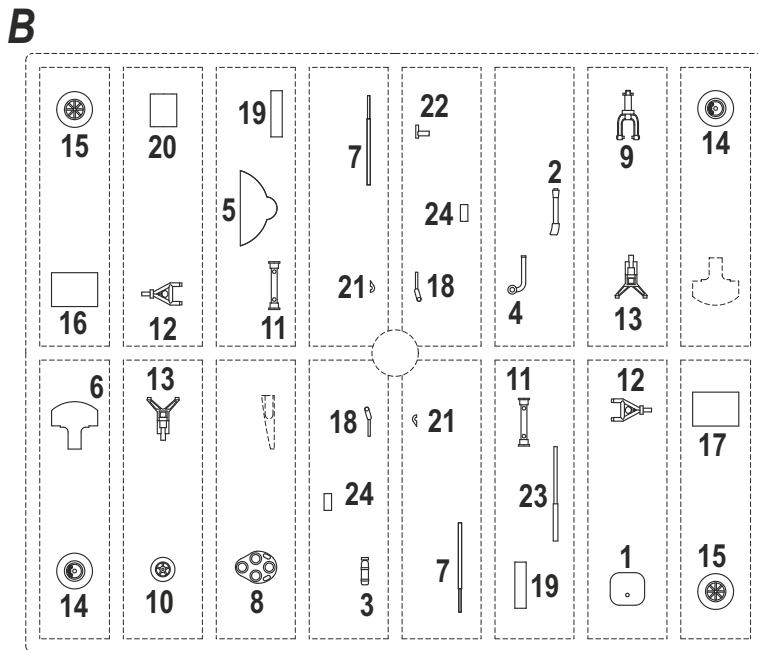
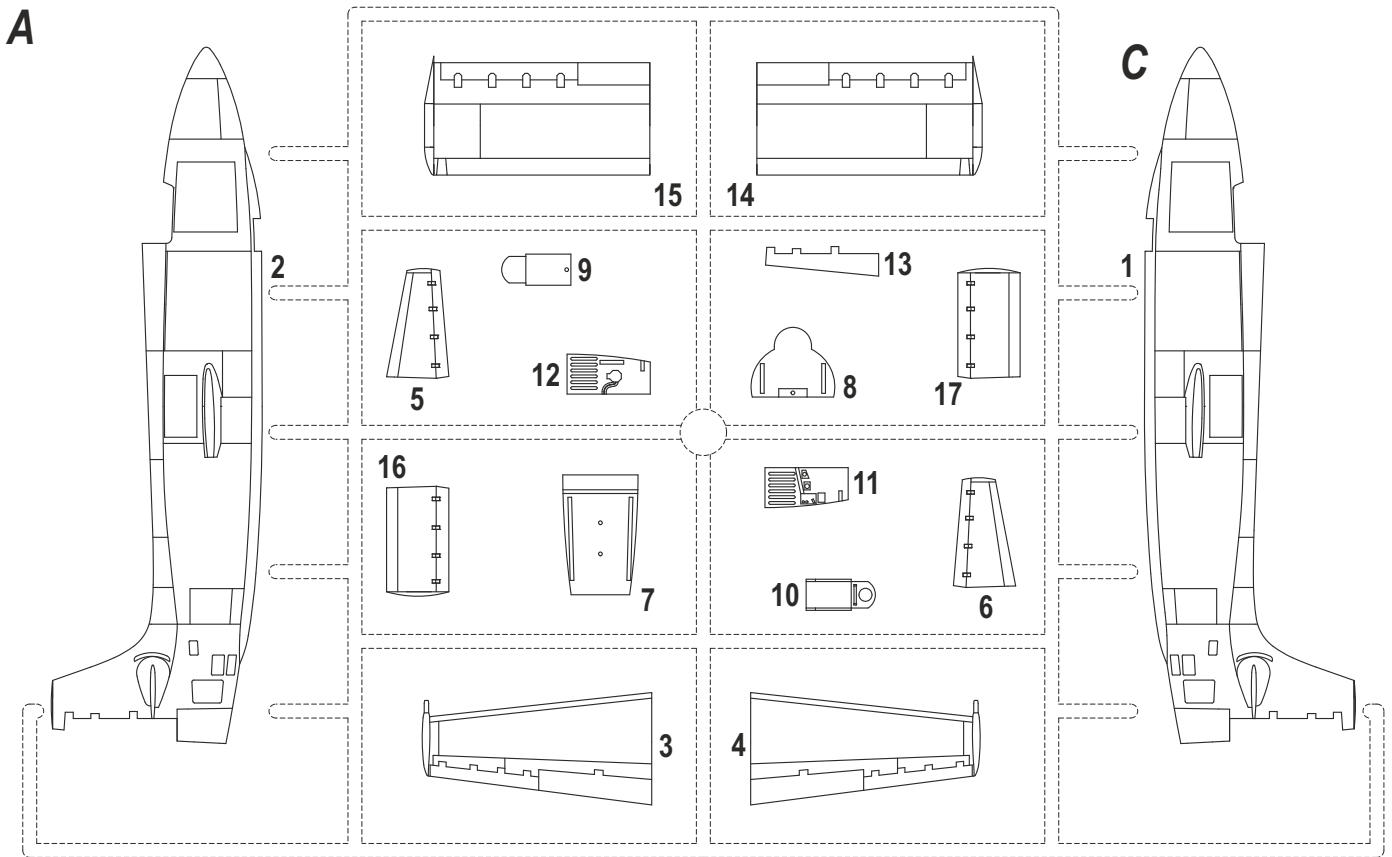
Pro problémy s vyššími rychlostmi bylo rozhodnuto používat X-1A k výškovým letům a nepřekračovat rychlost Mach 2. Maj. A. Murray dosáhl 26. srpna 1954 výšky 27 566 m. Po té byl předán k úpravám a montáži vystřelovací sedačky. 8. srpna 1955, při pokusu o další let, explodoval v podvěsu pod B-50. Celkem uskutečnil X-1A 26 letů.

X-1B byl bez motoru zalétán 24. září 1954, s motorem 8. října 1954. Sloužil nejprve k zácvičení pilotů programu X-1. Později sloužil ke zkoumání aerodynamického ohřevu při rychlostech nad Mach 2. V závěru své kariéry dostal nová křídla s reaktivním řízením. Posledním pilotem létajícím s X-1B byl budoucí slavný kosmonaut N. Armstrong. X-1B odlétal 27 letů, nejvíce s pilotem J. McKayem. Vyřazen byl pro neopravitelné trhliny v nádržích okysličovačla 23. ledna 1958. Byl předán k vystavení do muzea USAF ve Wright Patterson.

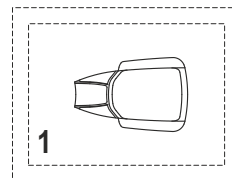
Tech. data:

Rozpětí: 8,54 m, délka: 10,83, max. rychlost: Mach 2,44, dostup 27 566 m, vytrvalost při max. tahu motoru 4,6 min.

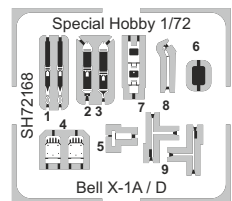
We would like to thank to Mr. Tony Landis for his invaluable help during the preparation of this kit.



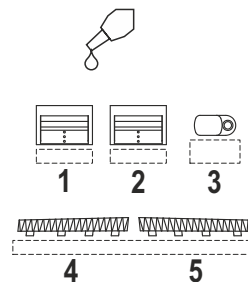
CLEAR PARTS (C)



PHOTOETCHED PARTS (PP)



POLYURETHAN PARTS (D)



Možnost volby
Optional
Nach belieben
Option



Lepidlo na kov
Glue for metal
Metallkleber
Colle a metal



Ohnout
Bend
Biegen
Courber



Oddělit
Cut with knife
Mit Messer schneiden
Couper au couteau

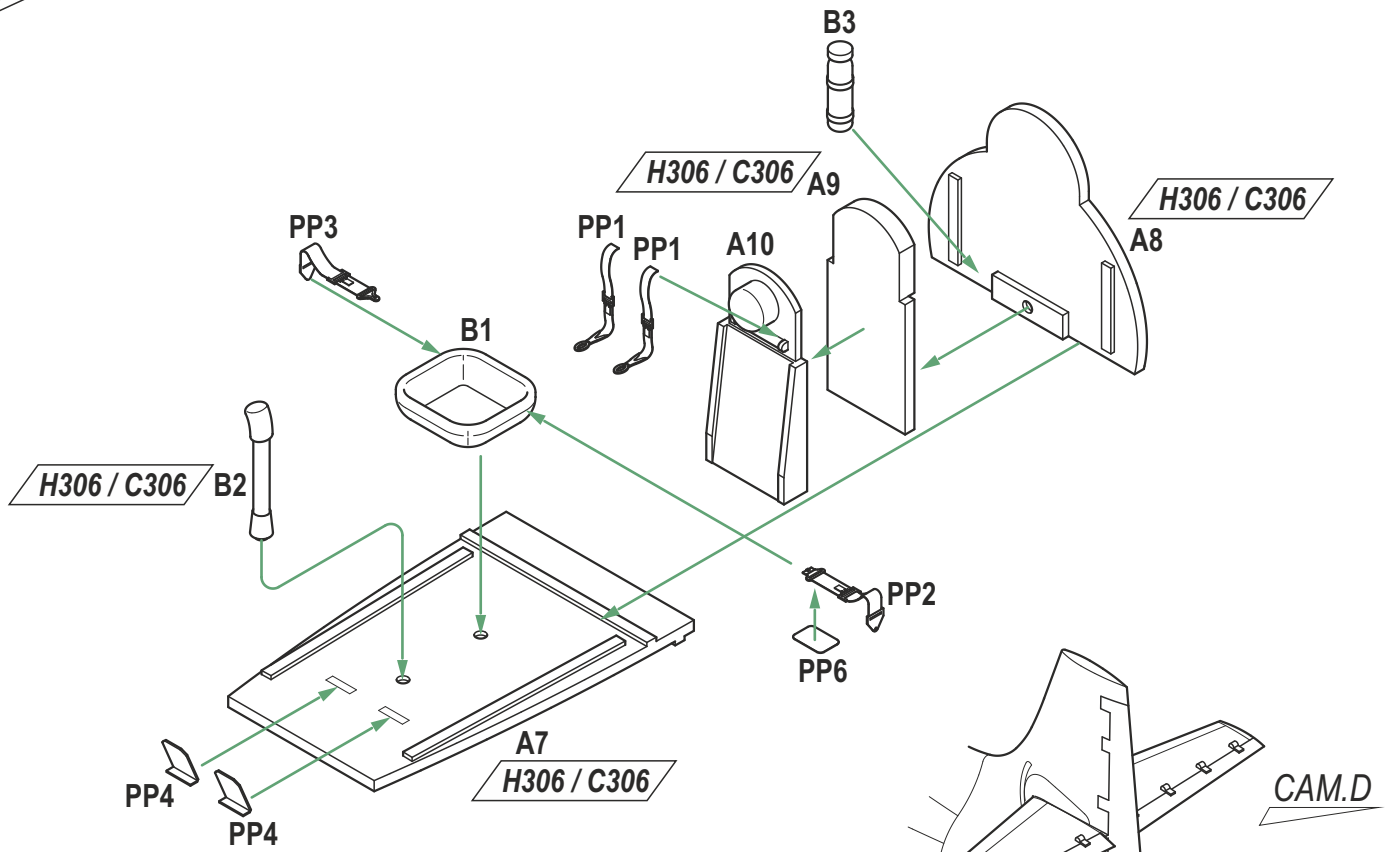


H1 / C1
H12 / C33
H8 / C8
H18 / C28
H306 / C306

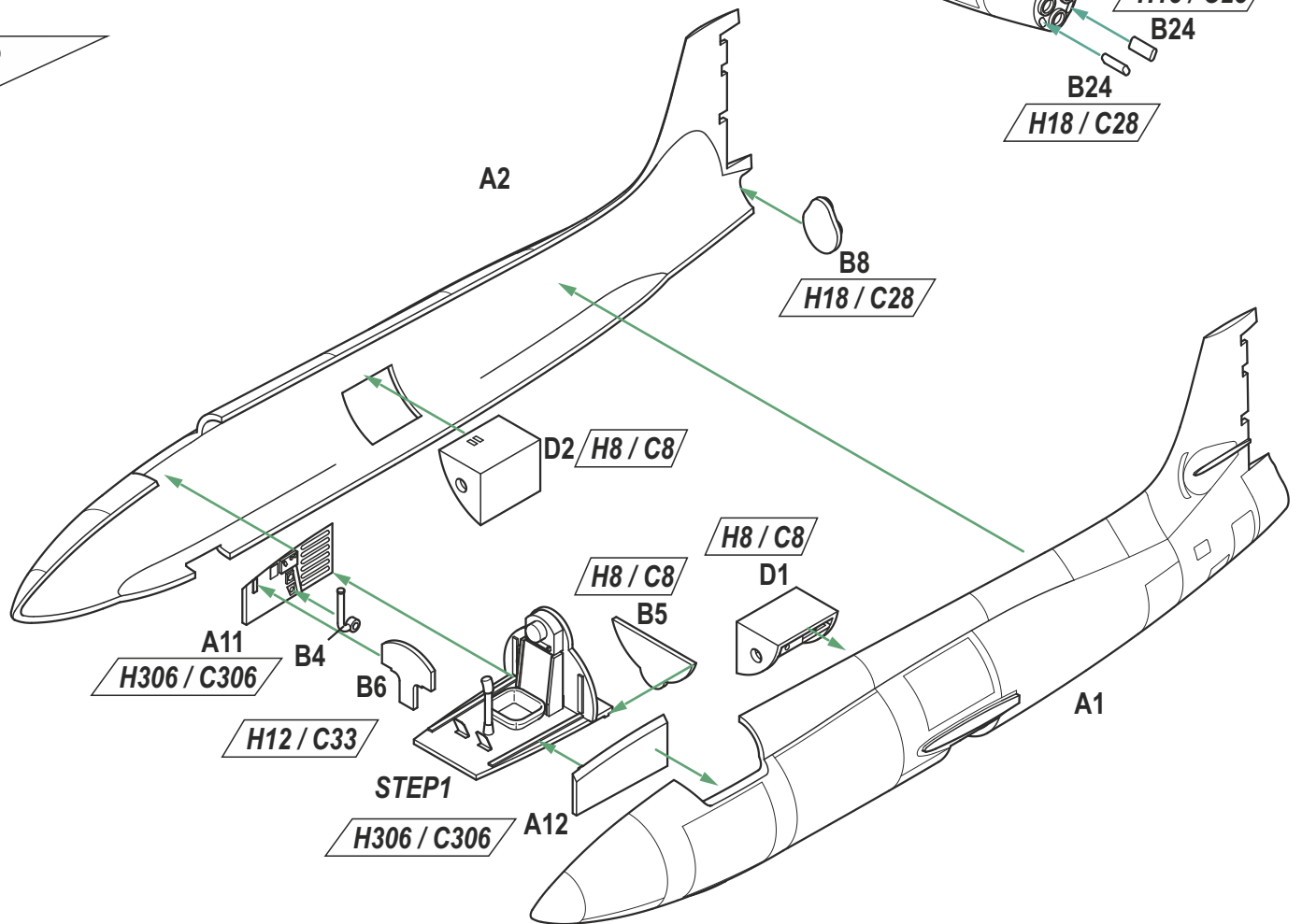
white/bílá
black/černá
silver/stříbrná
steel/ocelová
steel/ocelová

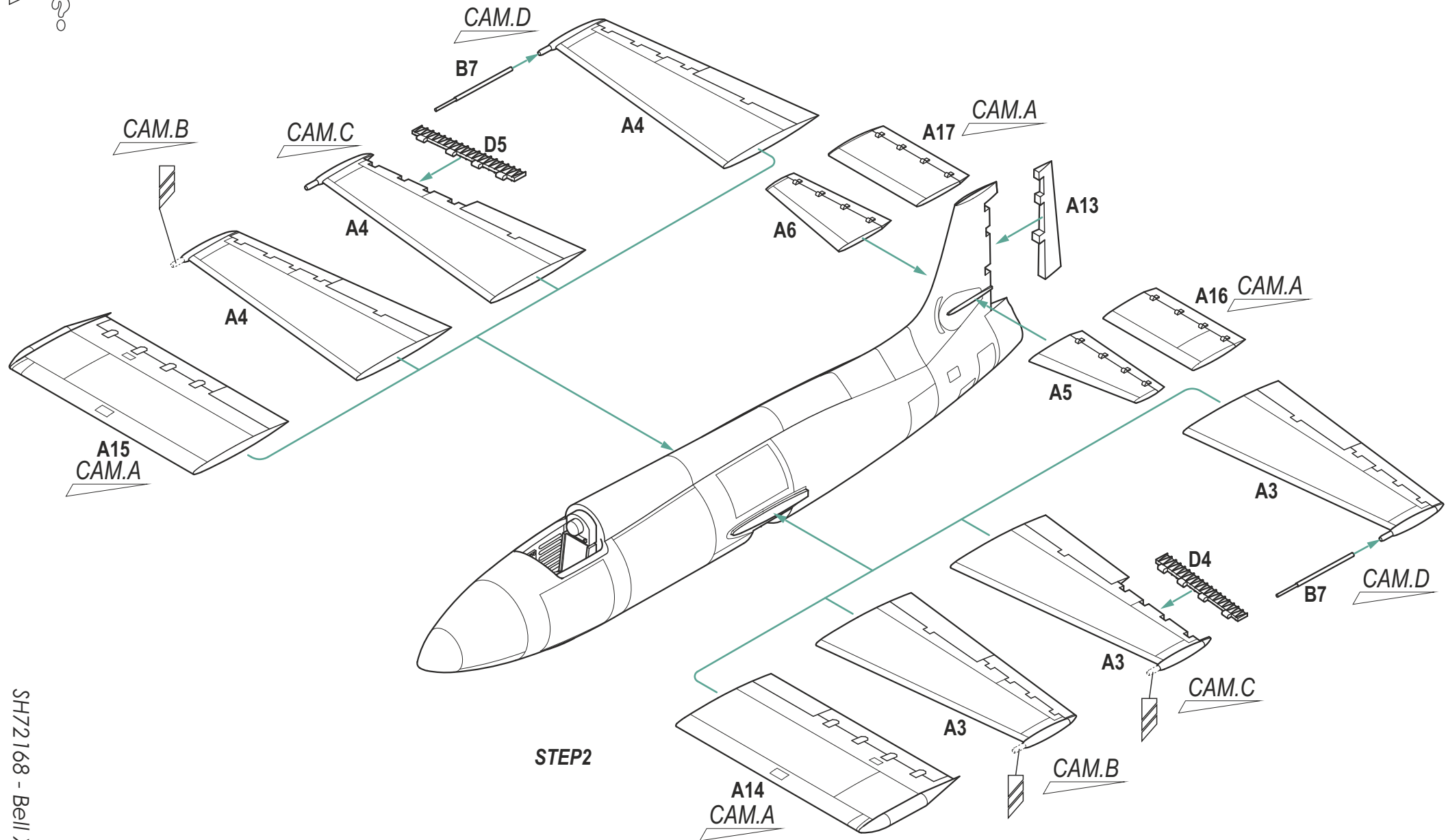
Poznámka/ Note:
NEPOUŽITÉ DÍLY
PARTS NOT FOR USE

1

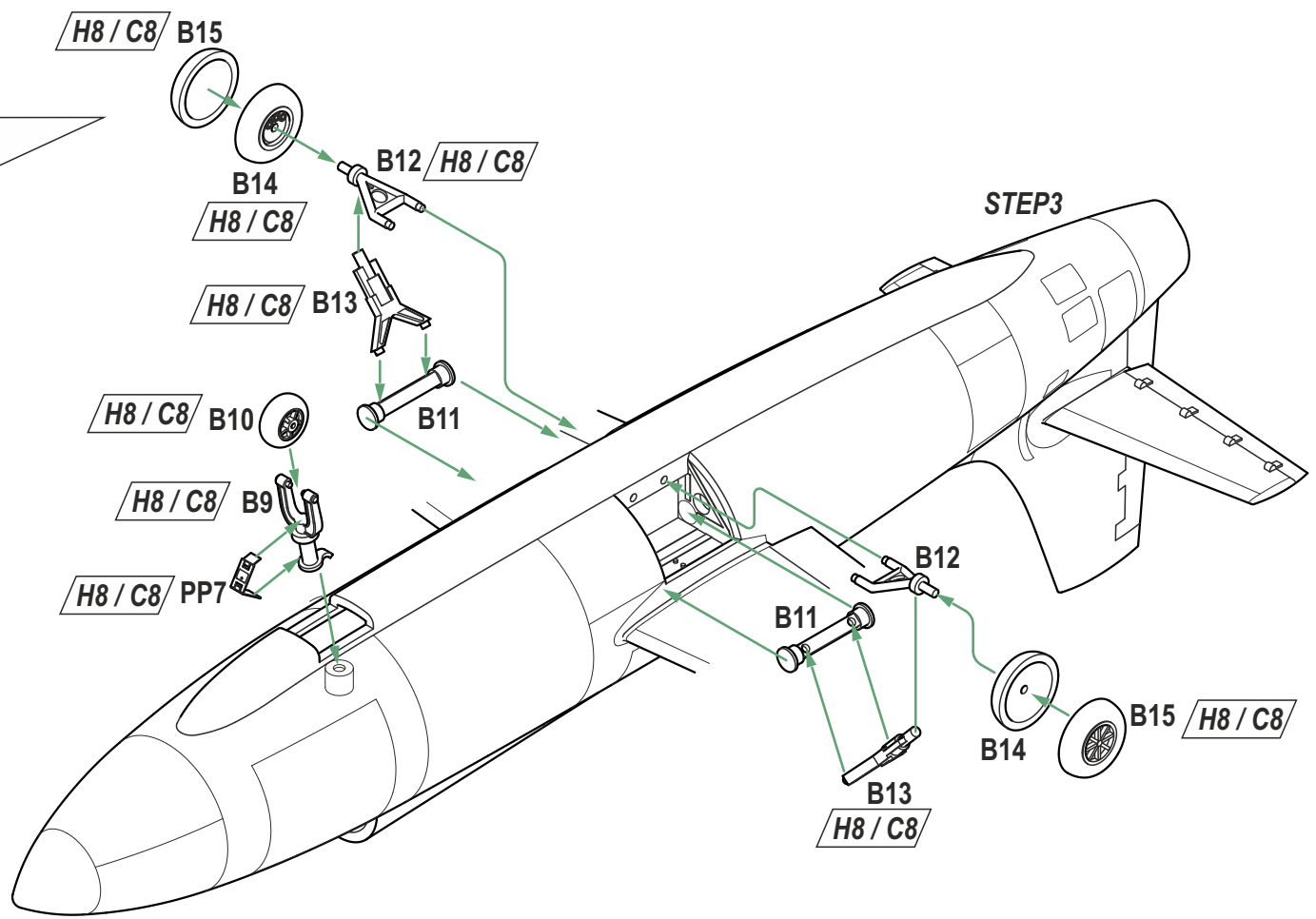


2





4



5

