

Grumman XF10F-1 JAGUAR



1:72
PLT 171

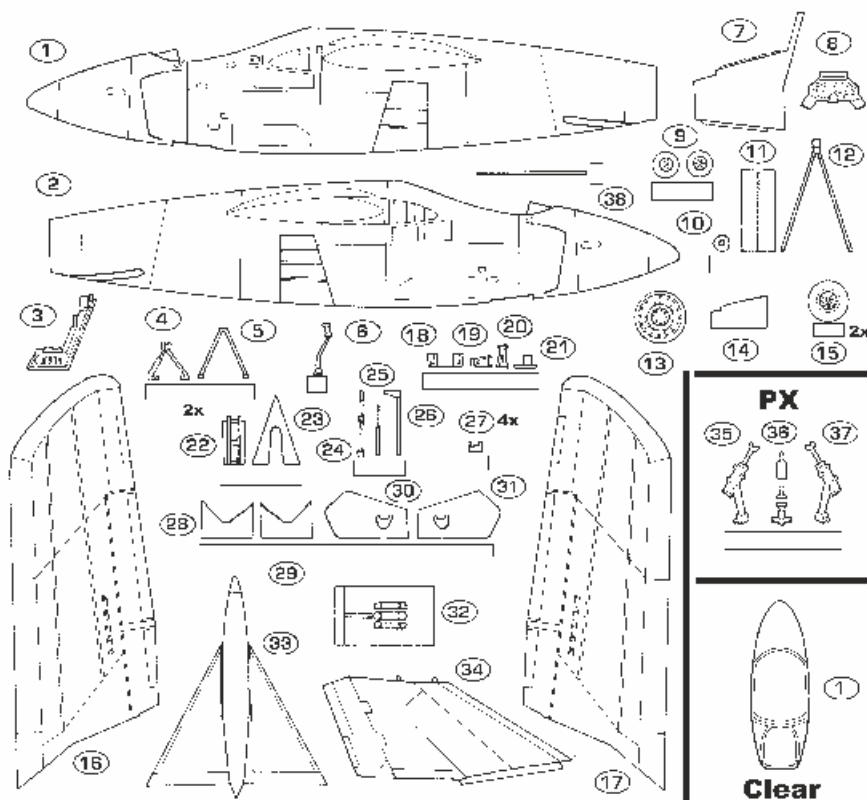
Letoun XF10F Jaguar byl prvním bojovým letounem s měnitelnou geometrií křídla na světě. Letoun byl navržen jako jednomístný stíhací letoun pro službu na letadlových lodích, schopný létat nadzvukovou rychlostí. Jeho výzbroj tvořily čtyři 20 mm kanony a letoun měl nést pumy o celkové váze 1814 kg, nesené na vnějších závěsnicích. Křídla byla konstruována tak, že mohly měnit šípovitost mezi 13,5 až 42,5 stupni. Křídla měla zařízení pro zvětšení vzlaku, jako na příklad klácky po celé délce křídla a 80% Fowlerovi klácky.

Při zahájení konstrukce bylo uvažováno s instalací motoru Westinghouse XJ40-WE-8, který v té době byl ještě ve vývoji, motor měl uvažovaný tak 32,92 kN, s přidávným spalováním měl dosáhnout 46,97 kN. Tento motor však nedosáhl do sériové výroby v době kdy byl první prototyp XF10F připraven k zahájení letových zkoušek, a proto byl instalován motor J40-WE-6, který měl tah pouze 30,24 kN. První vzlet se uskutečnil 19. května 1952. Během letových zkoušek se projevila řada problémů, mnohé z nich se nepodařilo odstranit. Po 32. zkušebním letu byly testy ukončeny, a objednávka na výrobu 101 sériových strojů byla zrušena.

Mezera v dodávkách nových letounů pro Americké námořní letectvo pak byla „vyplněna“ dodávkami letounů Grumman F-9F Cougar, které byly následovány letouny F11F-1 Tiger.

Technické údaje: (pro XF10F -1 s plánovaným motorem J40-WE-8)
Délka 16,59m Rozpětí (plně roztažení křídla): 15,42 m (se šípem vzad): 11,17 m
Výška: 4,95m Max. rychlost: 1143km/h při hladině moře Bojový dolet: 2687km

PARTS



The Grumman XF10F Jaguar can claim to be the world's first ever variable-sweep (swing-wing) combat aircraft. Designed as a single-seat ship-board fighter aircraft capable of transonic speed, it was fitted with four 20mm internally mounted cannon and could carry an external bomb load of up to 4,000lb (1814kg).

The wings were designed to sweep between 13.5 and 42.5 degrees and they were fitted with high-lift devices, such as full-span slats and 80% Fowler flaps.

When designed, the Jaguar was to be fitted with an engine still under development, the Westinghouse XJ40-WE-8, capable of 7,400lb (3357kgp) military thrust and 10,000lb (4994kgp) in afterburner. However, this engine had not reached production by the time the first prototype Jaguar was ready to fly. So, for the first flight on 19 May 1952, a J40-WE-6 engine, which could only deliver 6,800lb (3084kgp) thrust, was fitted.

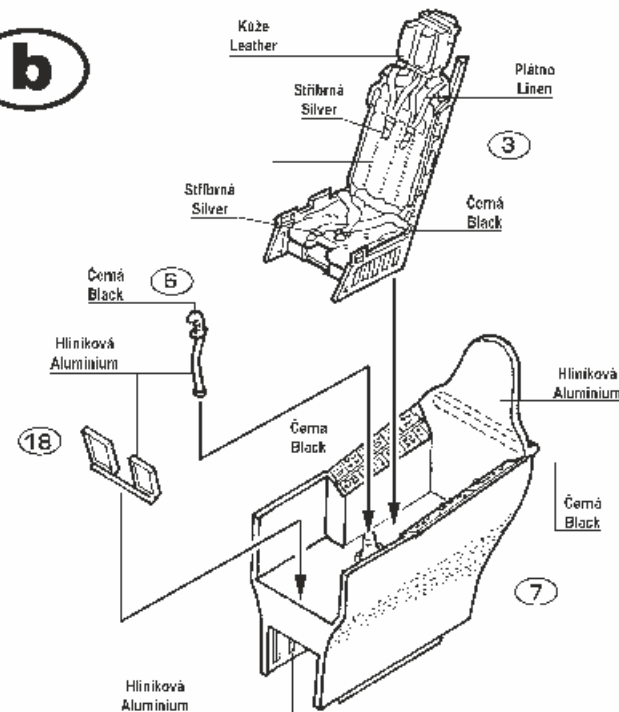
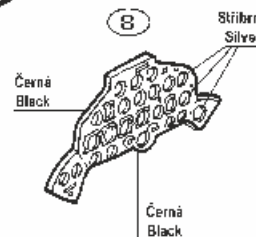
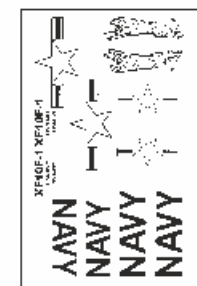
During the test programme, numerous problems were encountered, many of which could not be resolved. Following the 32nd flight on 25 April 1953, the trials were terminated and the order for 101 production Jaguars was cancelled. The gap created by the cancellation of the Jaguar was filled by an up-engined Grumman F-9F Cougar, which was brought into service as the F11F-1 Tiger (F-11A).

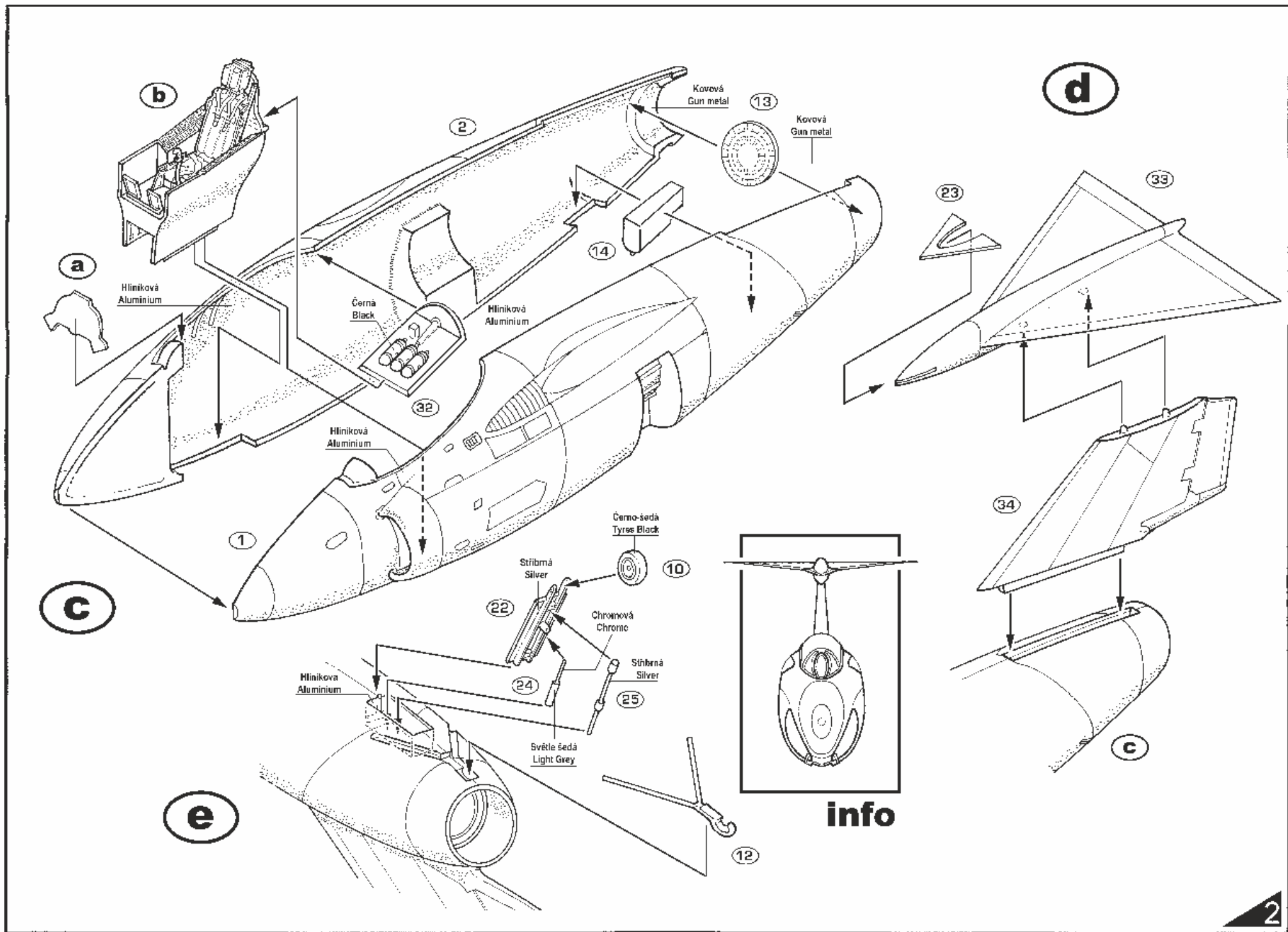
Technical details (as for XF10F -1 fitted with proposed J40-WE-8 engine):

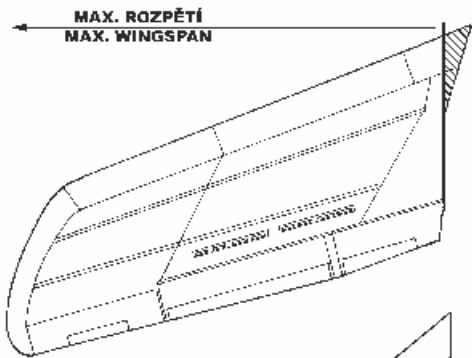
Length: 54ft 5in (16.59m) Wing span (fully extended): 50ft 7in (15.42m) (fully swept back): 36ft 9in (11.17m)
Height: 16ft 9in (4.95m) Max speed: 710mph (1143km/h) at sea level Combat range: 1,670 miles (2687km)

History Notes researched by Chris Hughes U.K.

Decals 1-20

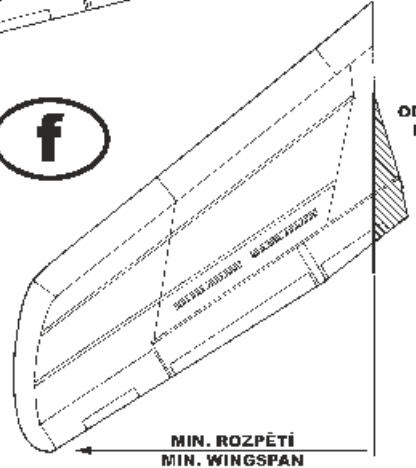




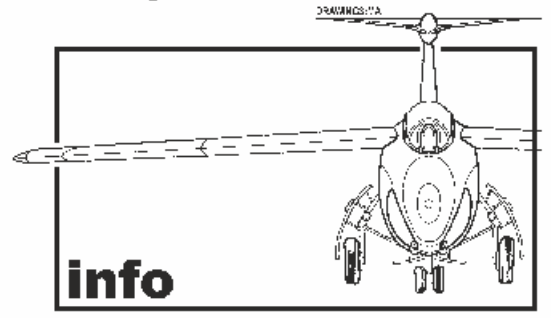
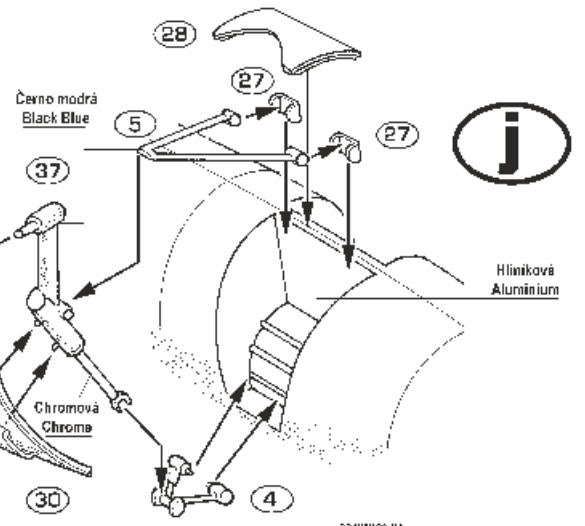
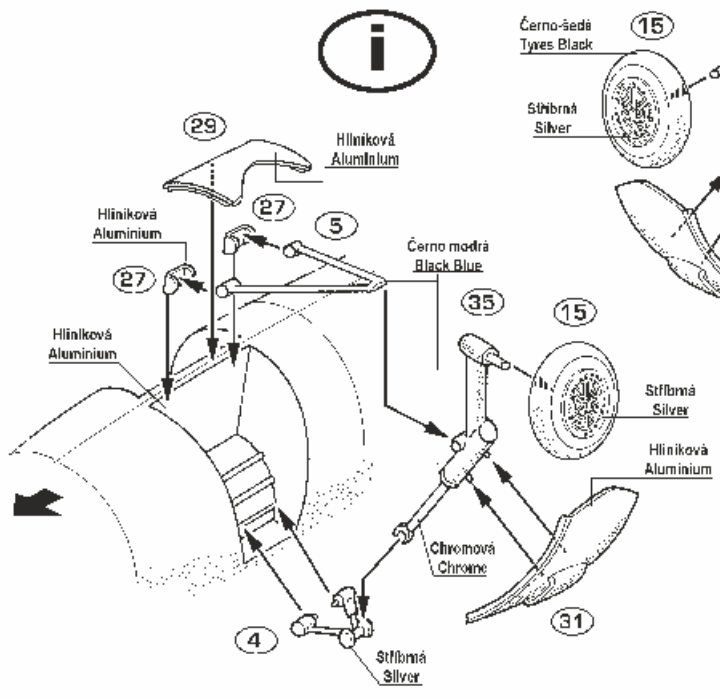
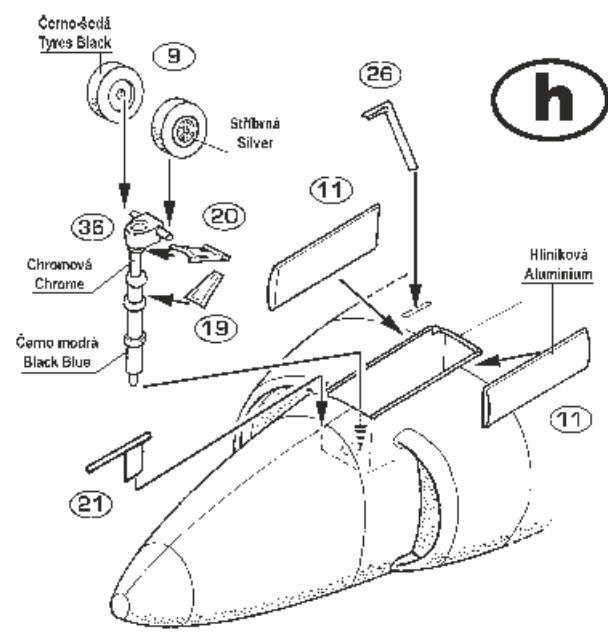
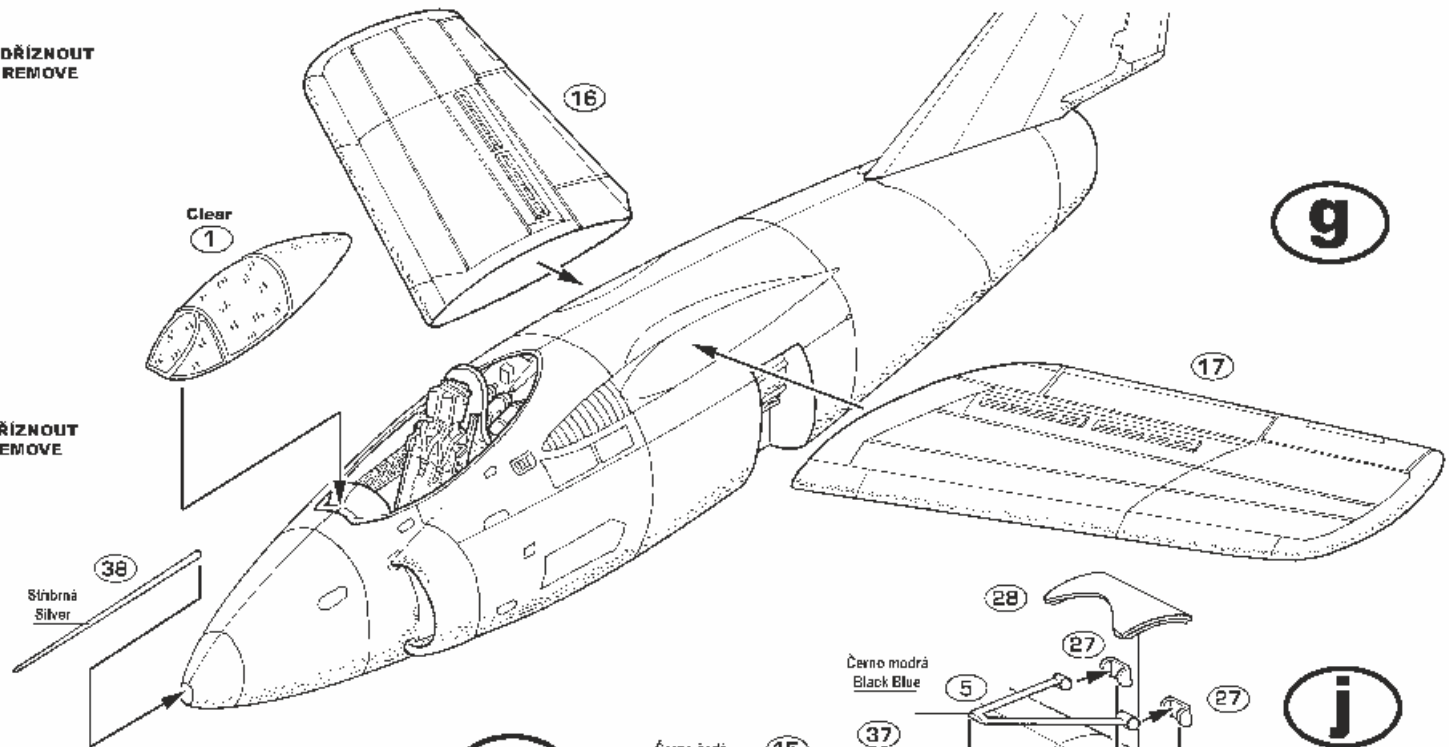


ODŘÍZNOUT
REMOVE

? **f**



ODŘÍZNOUT
REMOVE



Grumman XF 10F-1 JAGUAR

