

Fairchild 91



Letoun Fairchild 91 byl navržen jako odpověď na požadavek letecké společnosti Pan American Airlines na vývoj obojí vlněného dopravního letounu pro osm cestujících, který by byl výkonnější než Sikorský S-38 a který by mohl operovat na vnitrostátních Jihoamerických linkách. Projekt letounu Fairchild 91, známý také pod značením Model A-942, byl veden šéfpřijímatel A. Gassnerem a vznikl ve spolupráci s techniky letecké společnosti Pan American. Fairchild 91 byl celokovový obojí vlněný hornoplošník s jedním motorem. Řídící plochy, vnější plochy křídel za zadním nosníkem, směrovka a výškovka za předním nosníkem a motorová gondola byly potaženy plátnem. Podvozek byl plně zatahovatelný a plováky na koncích křídel se u prototypu také zatahovaly. První vzlet se patrně uskutečnil počátkem roku 1935. Celkem pak bylo vyrobeno sedm kusů letounu Fairchild 91. Společnost Pan Am převzala dva stroje a ihned je předala dceřinné Brazilecké společnosti Panair do Brasil pro nasazení na Amazonských linkách. To vedlo ke vzniku přezdívky "Jungle Clipper", která byla někdy pro letouny Fairchild 91 používána. Stroj s registrací PP-PAP byl později poškozen a rozebrán na náhradní díly pro letoun PP-PAT. Společnost Panair letouny provozovala do konce roku 1945, kdy byla demontována výstroj a letouny byly později sešrotovány. Jiný stroj určený pro použití v tropech byl zakoupen Dr. Richardem Archboldem pro American Museum of Natural History a měl být použit pro vědeckou výpravu na Novou Guineu. Dr. Archbold byl posedy "šťastným číslem 7" a tak očekával jeho letoun byl druhým postaveným strojem, pokračoval označení pod výrobním číslem 9407 a registračním kódem NR 777. Bohužel ani tato nepomohla a tak letoun s přezdívkou "Kono" (kachna v papuánském jazyce) byl poškozen po přeletu na Novou Guineu velkou bouří a při pokusu o jeho záchranu byl zcela zničen. Ostatní čtyři obojí vlněné letouny Fairchild 91 měly velmi dobrodružný osud. Prototyp byl později vybaven standardními křídelními plováky a byl pak zakoupen prostřednictvím tajné operace pro Španělské republikánské letectvo. Na cestě do Španělska byla loď MAR CANTABRICO, vezoucí další nezákonně dovozená letadla včetně stroje Fairchild 91, zachycena Nationalisty, kteří letouny zabavili a sami operačně nasadili. Letoun F91 nazvaný "Virgen de Chamorro" prošel řadou změn v označení během své poněkud hektické kariéry ve službách Španělského nacionalistického letectva. Další dva stroje F91 byly zakoupeny pro Japonské císařské námořnictvo přes zprostředkovatele v New Yorku a byly testovány jako námořní experimentální obojí vlněný transportní letoun LXF1 Navy Type F. První dodaný stroj byl poškozen téměř ihned po dodání a náhradní díly, jako křídélka a části podvozku, byly objednané a také dodány samotnou firmou Fairchild! Druhý dodaný stroj posléze sloužil u Japonského císařského námořního letectva v roce 1939 v Nankingu. Poslední kus F91 byl zakoupen americkým jachtařským milionářem Gar Woodem potom co její firma Fairchild určitou dobu používala jako prodejní vzorek. Gar Wood upravitel interiér letounu tak, že instaloval dvě lehátka s honosným kovááním a luxusním polštářováním. Později, jako součást British American Ambulance Corps, Wood letoun pojmenoval "Wings of Mercy" (Křídla milosrdenství) a přestříkal ho kamuflážními barvami RAF. Stroj věnoval spolu s letounem Grumman Goose Britskému královskému letectvu RAF, které stroj poslalo do Heliopolisu v Egyptě, kde sloužil jako obojí vlněný zdravotní záchranný letoun se sériovým číslem HK832. Letoun byl operačně nasazen až do poloviny roku 1943, kdy při pojití dění narazil na ponořený objekt a byl tak definitivně ztracen.

The Fairchild 91 was designed in response to a Pan American Airlines requirement for an eight-passenger amphibian larger and more capable than the Sikorsky S-38 to operate on internal South American routes. The Fairchild 91, also known as the Model A-942, was designed in large part by A. A. Gassner, working closely with Pan American Airways engineers. The Fairchild 91 was an all-metal, high-wing, monoplane amphibian with a single tractor engine. Control surfaces, wing outer panels aft of the rear spar, fin and stabilizers aft of the front spar, and nacelle rear fairing were all fabric-covered. The landing gear was fully retractable and the wingtip floats of the prototype retracted also. First flight was probably in early 1935. Pan Am took delivery of their two machines and immediately turned them over to their Brazilian subsidiary, Panair do Brasil, for use on Amazon River routes. This led to the nickname of "Jungle Clipper" sometimes applied to the Fairchild 91. After the PP-PAP was damaged it was cannibalised for parts for PP-PAT. Panair's Fairchild 91's kept operating until late 1945 when they were stripped of useful equipment and scrapped. Another jungle-bound 91 was purchased through Dr Richard Archbold on behalf of the American Museum of Natural History to be used on an expedition to New Guinea. Dr Archbold was obsessed with "Lucky 7", although his aircraft was the second built he requested the c/n 9407 and the registration NR 777. It didn't help; "Kono" (= Duck in Papuan) was damaged in a storm soon after its arrival in New Guinea, and the subsequent salvage attempt wrecked it. The other four Fairchild amphibians had decidedly cloak-and-dagger careers, often leading to confusion as to their true identities. The prototype was fitted with standard tip floats and purchased by a clandestine operative to be shipped to the Spanish Republicans. The Nationalists intercepted the ship, the MAR CANTABRICO, carrying the Fairchild and a number of other contraband aircraft and took them over for themselves. "Virgen de Chamorro" underwent a number of markings changes throughout her rather hectic career with the Spanish Nationalist forces. Two F91s were purchased for the Imperial Japanese Navy through a New York intermediary and tested as the Navy Experimental LXF1 Type F Transport Amphibian. The first was damaged almost immediately upon delivery, and a replacement aileron and landing gear parts were ordered and delivered directly from Fairchild! The second eventually served with the IJNAF in Nanking in 1939. The last 91 was purchased by American millionaire yachtsman Gar Wood after Fairchild had used it as a sales demonstrator. Wood had the interior modified to incorporate two couchettes with swank fittings and plushy seats. Later, as part of the British American Ambulance Corps, Wood had the Fairchild named "Wings of Mercy" and painted in RAF colors. He donated it and a Grumman Goose to the RAF, who sent it to Heliopolis in Egypt to serve as an ASR amphibian with the serial HK832. It served until mid-1943, in various camouflage schemes, when it hit a submerged object while taxiing and was lost.

Specifications

Length 46' 8" (14,22 m)

Span 56' 0" (17,06 m)

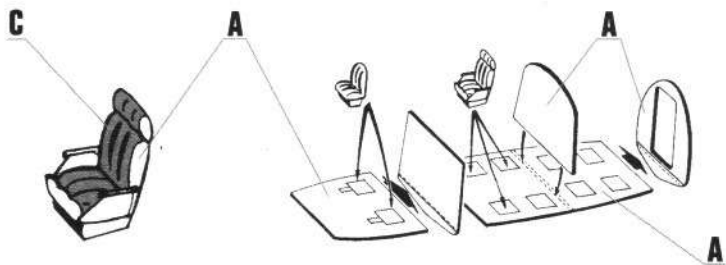
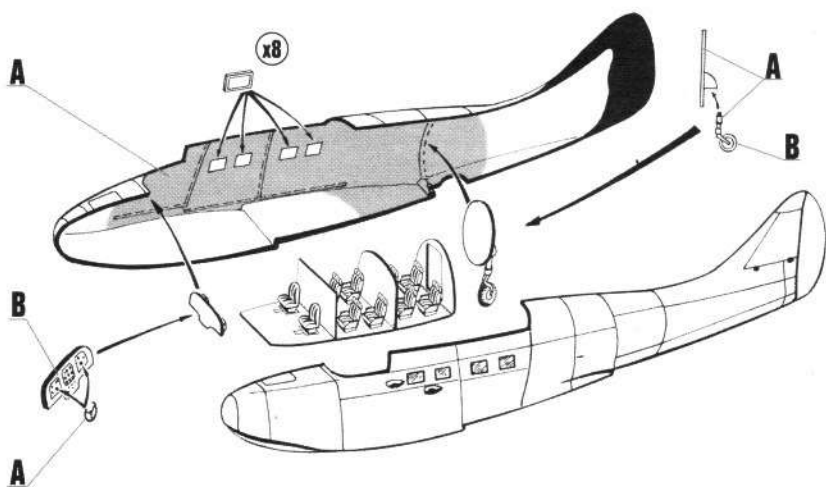
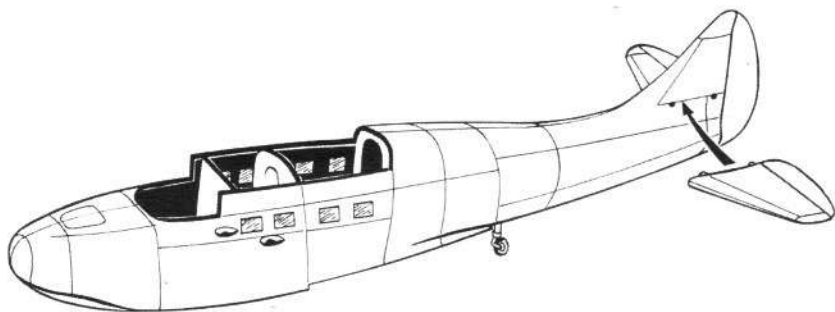
Height (on wheels) 16' 3" (4,94 m)

Max. speed 173 mph at 2500 ft (278 km/h at 762 m)

Cruising speed 155 mph (249 km/h) at sea level, 151 mph at 8000 ft (243 km/h at 2439 m)

Climb to 10000 ft (3048 m) - 13 mins.

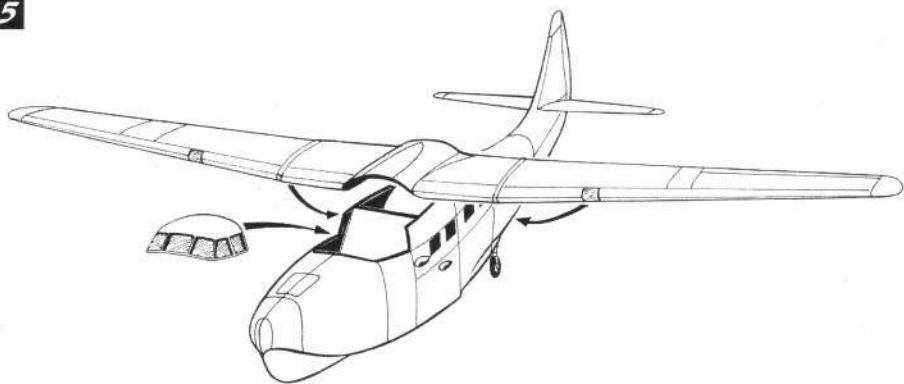
Range 730 miles (1175 km)

1**2****3**

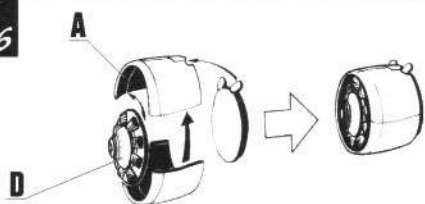
4



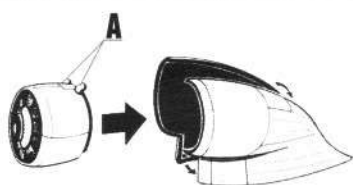
5



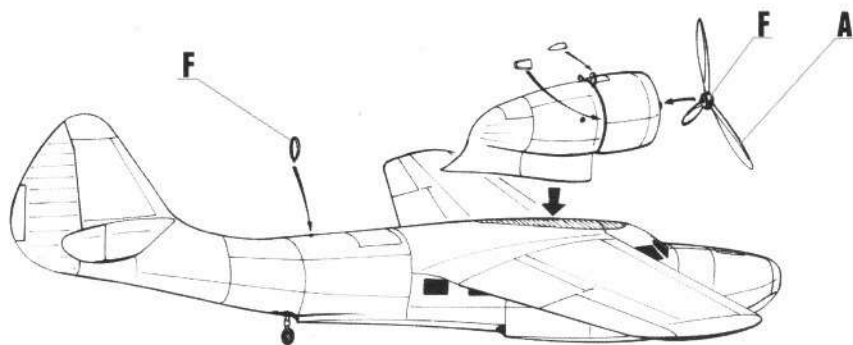
6

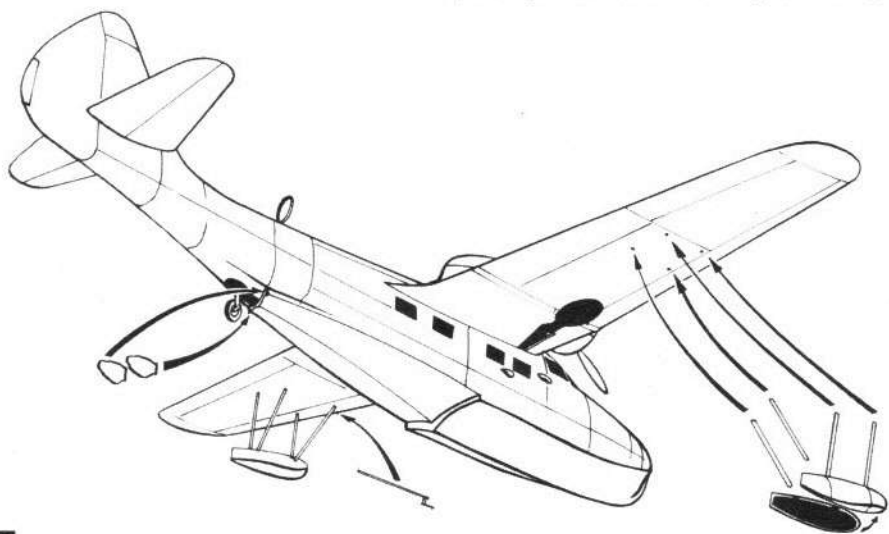


7

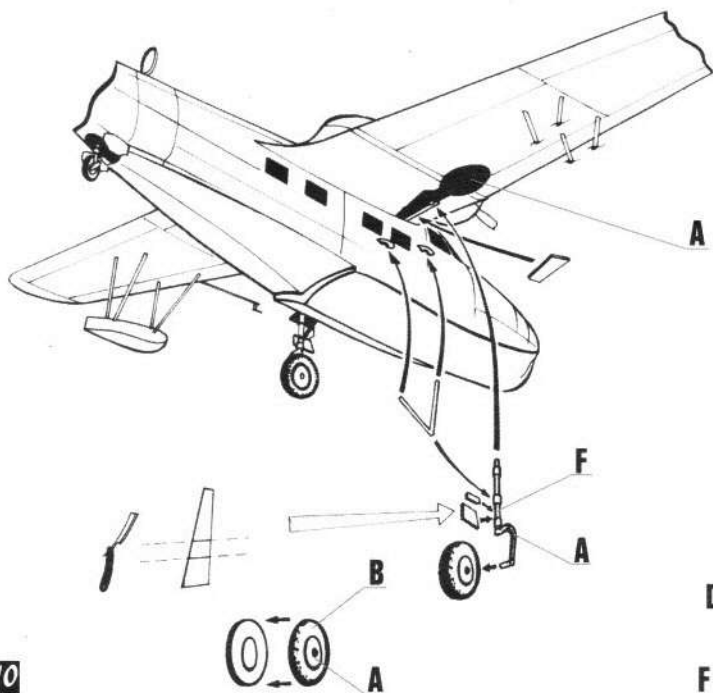


8





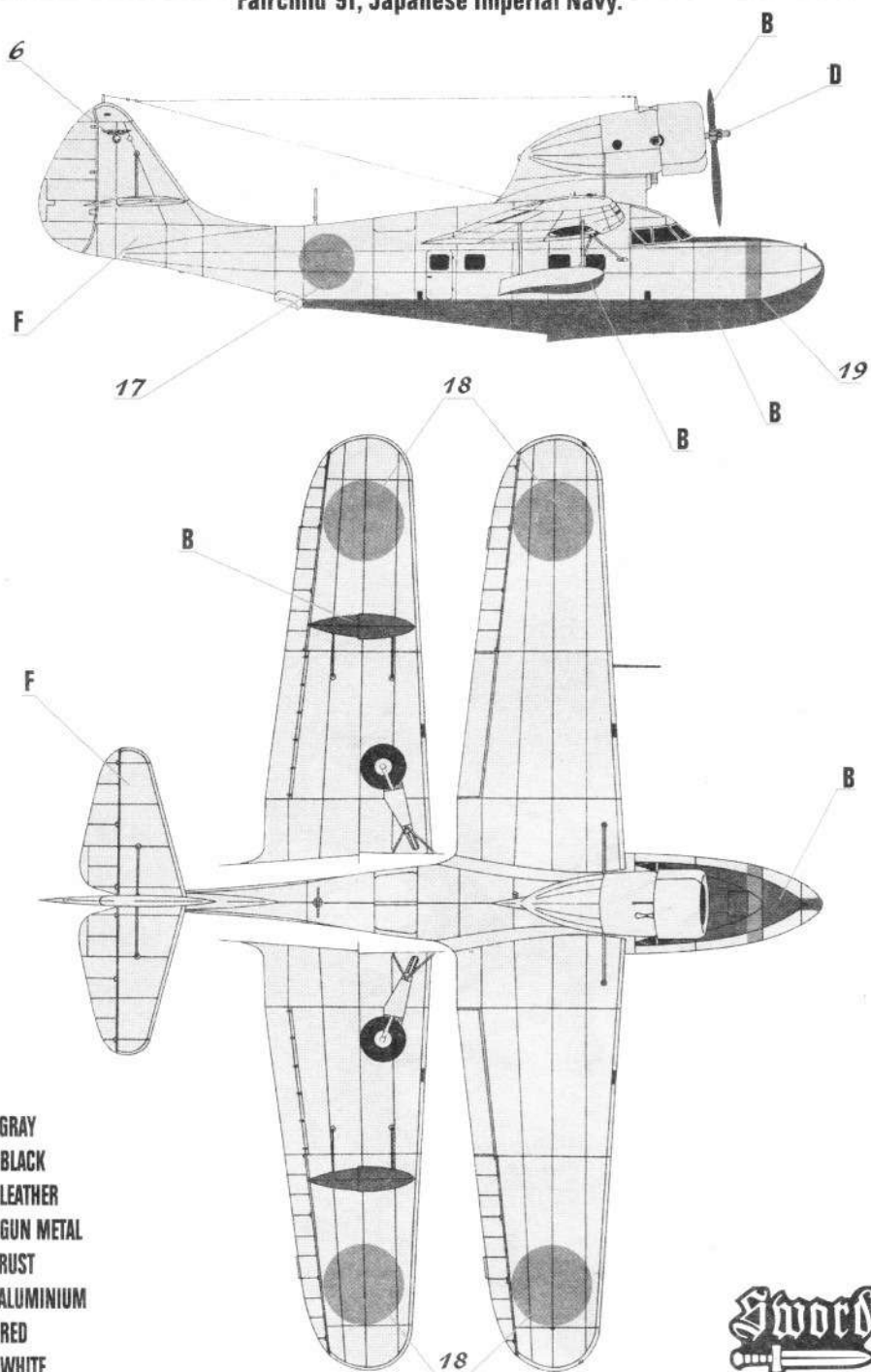
9



- A - GRAY
- B - BLACK
- C - LEATHER
- D - GUN METAL
- E - RUST
- F - ALUMINIUM

10

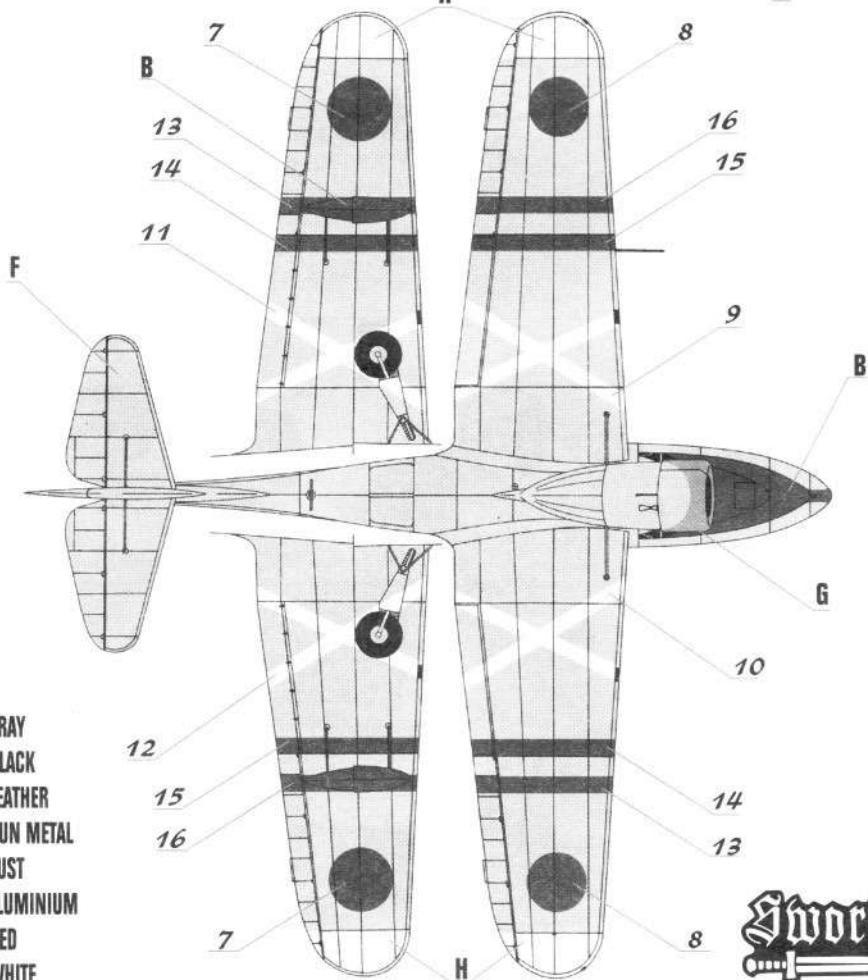
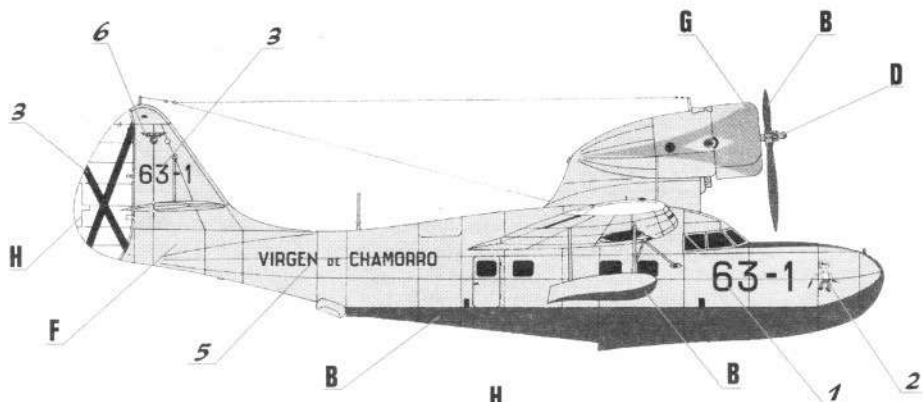
Fairchild 91, Japanese Imperial Navy.

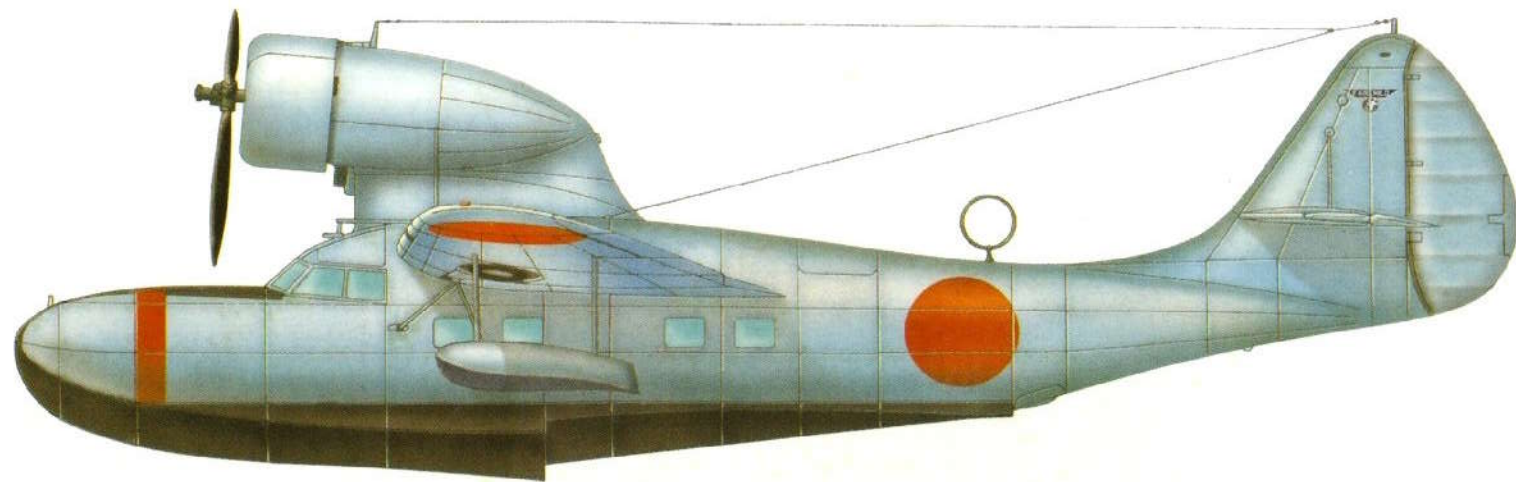


- A - GRAY
- B - BLACK
- C - LEATHER
- D - GUN METAL
- E - RUST
- F - ALUMINIUM
- G - RED
- H - WHITE



Fairchild 91, Spanish Nationalist forces in February 1938.



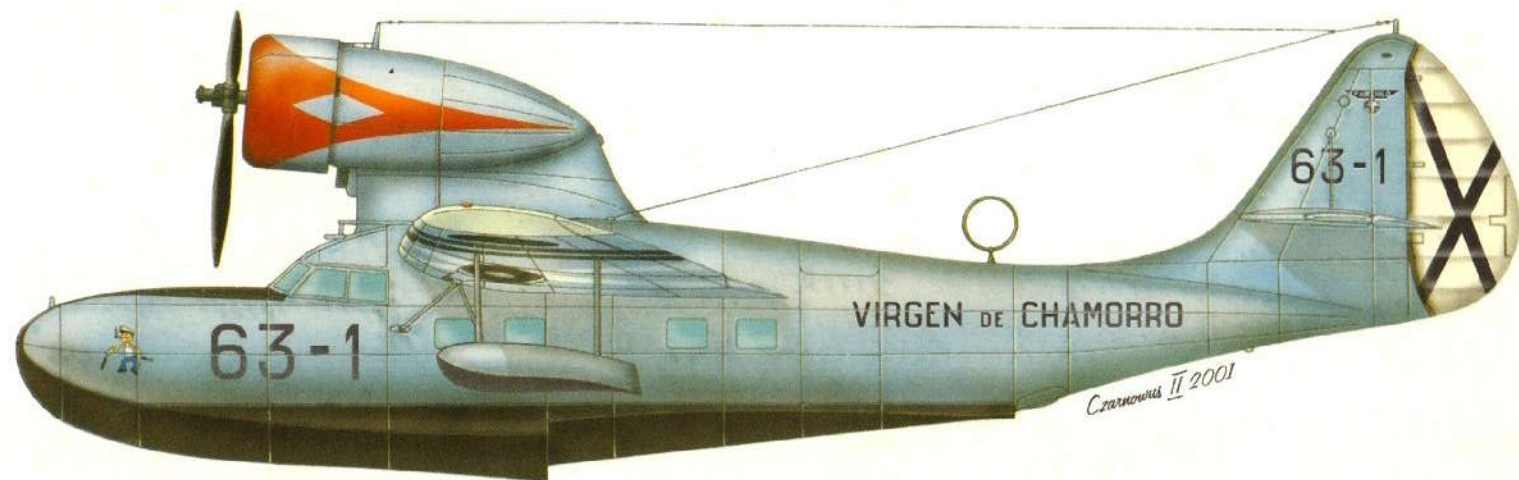


Fairchild 91

scale 1:72



Fairchild 91, Japanese Imperial Navy.



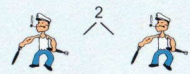
Fairchild 91, Spanish Nationalist forces in February 1938.



SW 72013

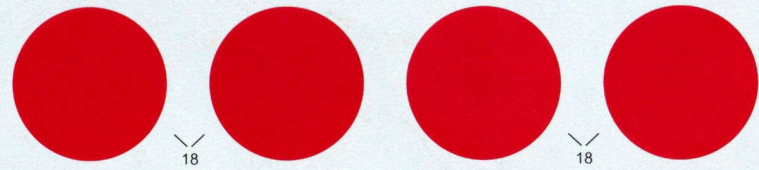
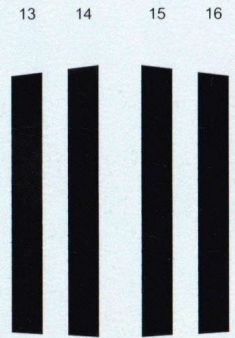
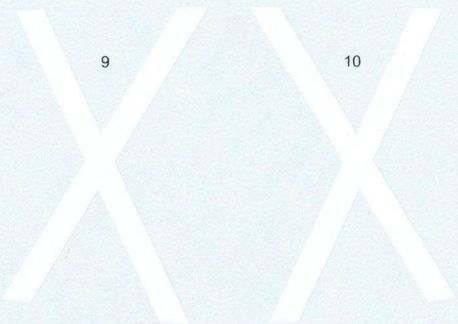
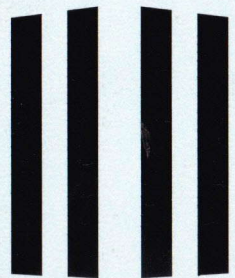
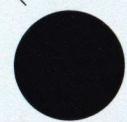
63-1

63-1



VIRGEN DE CHAMORRO

VIRGEN DE CHAMORRO



63-1

63-1

