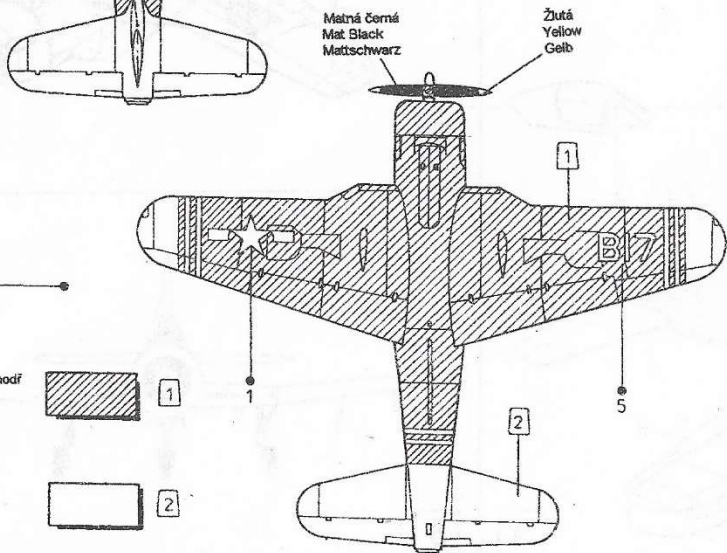
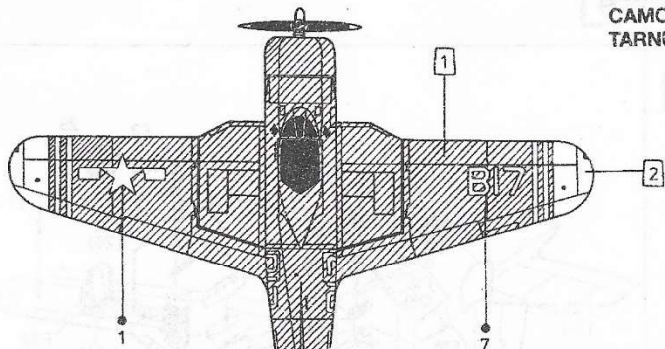


Ryan FR-1 „Fireball“ - v.č. 39703, stíhací letka VF - 41, USS San Jacinto (CVL - 30) 1946
 Ryan FR-1 „Fireball“ - W.No. 39703, Fighter Squadron VF - 41, USS San Jacinto (CVL - 30) 1946
 Ryan FR-1 „Fireball“ - W.Nr. 39703, Jagd Staffel VF - 41, USS San Jacinto (CVL - 30) 1946

**ZBARVENÍ A OZNAČENÍ
 CAMOUFLAGE AND MARKING
 TARNUNG UND KENNUNG**



Otisk
 Decal
 Abziehbilder

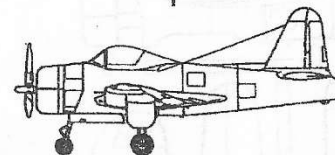
ANA 623 Lesklá námořní modř
 ANA 623 Glossy Sea Blue
 ANA 623 Glanz - Seebiau

ANA 601 Bílá
 ANA 601 White
 ANA 601 Weiss



MODELÝ PLASTICOVÝM MODELÁŘŮM
 MODELS FOR PLASTIC MODELERS
 MODELE FÜR PLASTIKMODELLER

N^o 72040 1/72



RYAN FR-1 FIREBALL

PLASTICOVÝ MODEL LETOUNU • PLASTIC AIRCRAFT KIT • PLASTIK FLUGZEUG MODELBAUSATZ



V prosinci 1942 zaslalo Americké námořnictvo žádost o návrh na nový palubní stíhací letoun devíti výrobčům letadel. Podle specifikace měl být nový letoun poháněn pístovým motorem vhodným pro relativně krátký vzlet a přistání, zatímco druhý, tryskový motor měl dodávat zvýšený tah pro rychlé stoupání a zrychlení v bojových situacích. Dost překvapující bylo, že nejprveobdivnější návrh přišel od firmy Ryan, jehož Model 28 zapůsobil silným dojmem na Úřad pro letectví. Tři prototypy XFR-1 byly objednány 11.2.1943.

Nový stíhač byl dohnoplošník se samonosným křídlem klasického vzhledu, pouze nasávací otvory v náběžných hranách křídla a malá výtoková tryska na zádi prozrazovaly skutečnost, že letoun není obyčejný. Byl poháněn radiačním motorem Wright R-1820-72W a tryskovým motorem General Electric I-16, oba motory používaly stejné palivo.

25. června 1944 uskutečnil první prototyp XFR-1 dva úspěšné lety, poháněn byl pouze pístovým motorem, protože tryskový motor nebyl ještě instalován. Druhý prototyp uskutečnil 20. září první let s oběma motory. První sériové FR-1 nebyly přiděleny pro operační zkoušky k existujícím bojovým útvarům, místo toho byla zformována speciální peruť VF-66 na základně San Diego, s příkazem dokončit sérii zkušebních letů.

Dodávky prvních letounů FR-1 započaly v březnu 1945 a 1. května byl Fireball, po zkouškách na palubě letadlové lodi USS Ranger uznán schopným služby. Peruť VF-66 má práve být prohlášena schopnou bojového nasazení, když Japonsko kapitulovalo. V listopadu 1945 byla výroba FR-1 náhle zastavena, když bylo celkem postaveno pouze 66 kusů. Fireball měl rychléjší stoupání a byl obratnější než ostatní pístové stíhačky, měl však nižší maximální rychlost. Byl také prvním letounem, který přistál na palubě letadlové lodi poháněn pouze tryskovým motorem. Dne 6. listopadu přistál pilot Námořní pěchoty J.C. West na palubě letadlové lodi USS Wake Island s použitím pouze tryskového motoru General Electric J31-GE-3, když selhal pístový motor jeho letounu.

V březnu 1947 byly letouny FR-1 staženy z operační služby.

Technické údaje pohonné jednotky: Wright R-1820-72W / General Electric J31-GE-3, rozpětí 12,19 m, délka 9,85 m, maximální rychlosti: u hladiny moře - 642 km/hod, ve výšce 5 425 m - 650 km/h, ve výšce 5 517 m - 686 km/h, dolet 1658 km, operační dostup 13 137 m.

HISTORIE



In December, 1942, the U.S. Navy issued a Request for Proposals to nine aircraft manufacturers. The specification called for a carrier-based fighter whose piston engine would suit it for comparatively short take-off and landing while the second, jet engine would provide extra thrust for a fast rate of climb and emergency bursts of power when needed. Amazingly enough the most convincing proposal came from Ryan.

The Bureau of Aeronautics was impressed with the Ryan Model 28 and three XFR-1 prototypes were ordered on February 11, 1943. The new fighter was a cantilever low-wing monoplane of classic design, only the air intakes on the wing leading-edge and small exhaust nozzle in the tail betrayed the fact that the plane was anything but traditional; it was powered by a Wright R-1820-72W radial engine and a General Electric I-16 Turbojet, both using the same fuel.

On June 25, 1944, the first XFR-1 made two successful flights, powered by the piston engine alone as the turbojet had not yet been installed. On September 20, the second prototype, fully engined, had its maiden flight.

The first FR-1s were not assigned to existing units for service trials, instead a special Squadron was formed, VF-66 based in San Diego, with orders to complete the series of test flights. Deliveries of the first FR-1s began in March, 1945, and on May 1, the Fireball qualified for carrier-based use after trials aboard USS Ranger. VF-66 had yet to be pronounced combat ready when Japan surrendered and FR-1 production came to an abrupt stop in November, 1945, when only 66 had been built.

The Fireball had a faster rate of climb and was more maneuverable than piston-engine fighters but had a lower maximum speed. The FR-1 still had the distinction of being the first aircraft to land on a carrier powered by jet only. On November 6, 1945, a Marine pilot, J.C. West landed on the flight deck of USS Wake Island when his piston-engine had failed, using only the General Electric J31-GE-3 turbojet engine.

In March, 1947, the FR-1 was taken out of service.

Technical specifications: power plant: Wright R-1820-72W / General Electric J31-GE-3 engines, wingspan 12.19 m, length 9.85 m, max. speed: at sea level 399 mph, at 17 800 ft 404 mph, at 18 100 ft 426 mph, range 1 030 miles, service ceiling 43 100 ft.

HISTORY



Im Dezember 1942 übersandte die U.S. Navy an neun Flugzeughersteller ein ansuchen einen Vorschlag für ein neues Deckjagdflugzeug auszuarbeiten. Gemäss der Spezifikation sollte das neue Flugzeug mit einem Kolbenmotor, geeignet für verhältnismässig kurzen Start und Landung betrieben werden, während der zweite Düsenmotor einen erhöhten Schub für schnellen Anstieg und Beschleunigung in Kampfsituationen gewähren sollte. Ziemlich überraschend war, dass der meist überzeugende Vorschlag von der Firma Ryan kam, deren Modell 28 das Bureau of Aeronautics sehr beeindruckte. Drei XFR-1 Prototypen wurden am 11. 2. 1943 bestellt. Das neue Jagdflugzeug war ein Tiefdecker mit selbsttragendem Flügel klassischer Konstruktion, nur die Ansaugöffnungen in den Flügelvorderkanten und eine kleine Auspuffdüse im Heck verriet die Tatsache dass das Flugzeug nicht gewöhnlich ist. Es wurde mit einem Wright R-1820-72W Radialmotor und einem General Electric I-16 Düsenmotor betrieben, beide Motore benutzten gleichen Treibstoff.

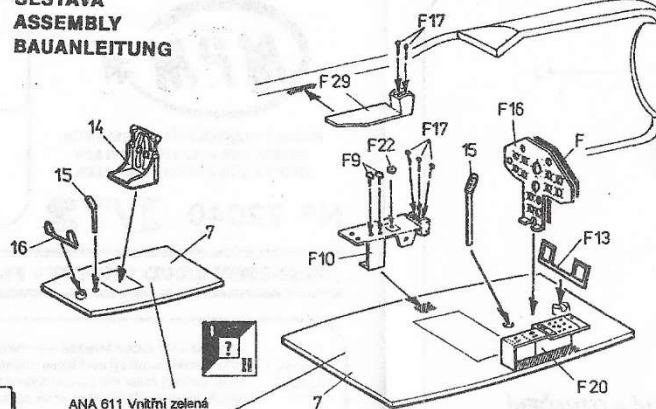
Am 25. Juni 1944 unternahm der erste XFR-1 Prototyp zwei erfolgreiche Flüge, er wurde nur mit Kolbenmotor betrieben, da der Düsenmotor noch nicht eingebaut wurde. Der zweite Prototyp unternahm am 20. September den Erstflug mit beiden Motoren. Die ersten seriengebauten FR-1 wurden für Operationsprüfungen nicht den Bestehenden kampfeinheiten zugeleitet, statt dessen wurde das Spezialgeschwader VF-66 an dem San Diego Stützpunkt gebildet, mit dem Auftrag die Serie der Prüflüge zu Beenden.

Die Lieferungen der ersten FR-1 Flugzeuge begannen im März 1945 und am 1. May wurde Fireball, nach Prüfungen am Deck des Flugzeugträgers USS Ranger als dienstfähig anerkannt. Das VF-66 Geschwader sollte eben als für den Kampfeinsatz fähig erklärt werden, als Japan kapituliert. Im November 1945 wurde die Erzeugung von FR-1 plötzlich eingestellt, nachdem als insgesamt nur 66 Stück gebaut wurden. Fireball hatte einen schnelleren Anstieg und war weniger als andere jedoch eine niedrigere Höchstgeschwindigkeit. Er war auch das erste Flugzeug, das auf dem Deck eines Flugzeugträgers nur mit Düsenmotor betrieben landete. Den 6. November landete der Pilot der Marineinfanterie J. C. West auf dem Deck des Flugzeugträgers USS Wake Island mit Anwendung nur des Düsenmotors General Electric J31-GE-3, als der Kolbenmotor seines Flugzeugs versagte.

Im März 1947 wurden die FR-1 Flugzeuge vom Operationsdienst zurückgezogen.

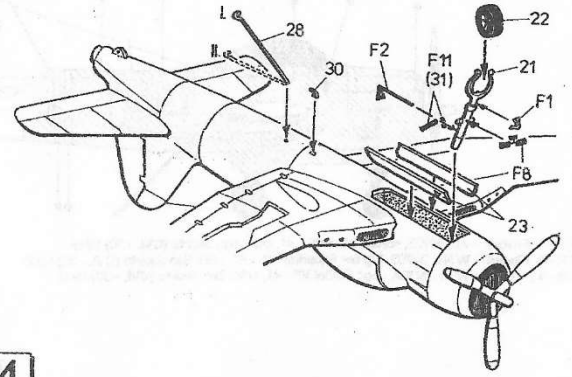
Technische daten: Triebwerke: Wright R-1820-72W / General Electric J31-GE-3; Spannweite: 12,19 m; Länge: 9,85 m; Höchstgeschwindigkeit am Meeresspiegel - 642 km/h, im 5 425 m Höhe - 650 km/h, im 5 517 m Höhe - 686 km/h; Flugweite 1 658 km; Dienstgipfelhöhe 13 137 m.

**SESTAVA
ASSEMBLY
BAUANLEITUNG**

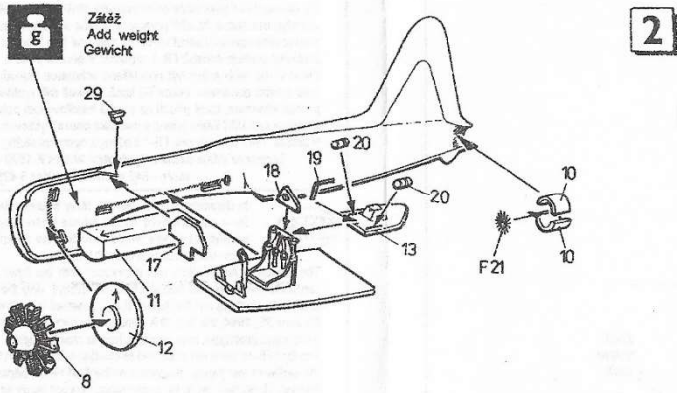


1

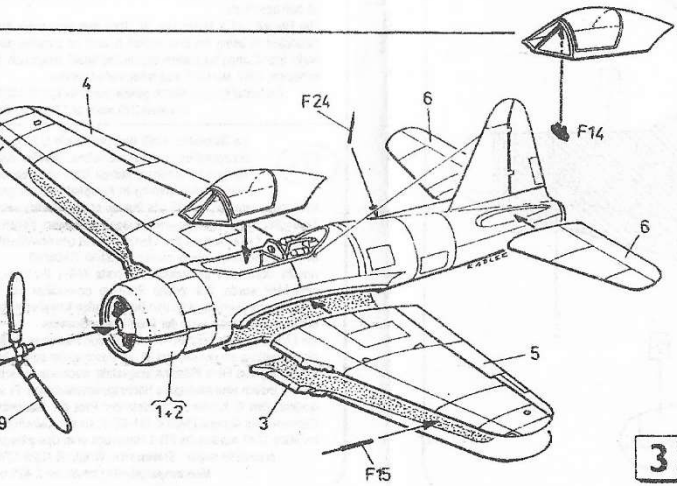
ANA 611 Vnitřní zelená
ANA 611 Cockpit Green
ANA 611 Cockpit grün



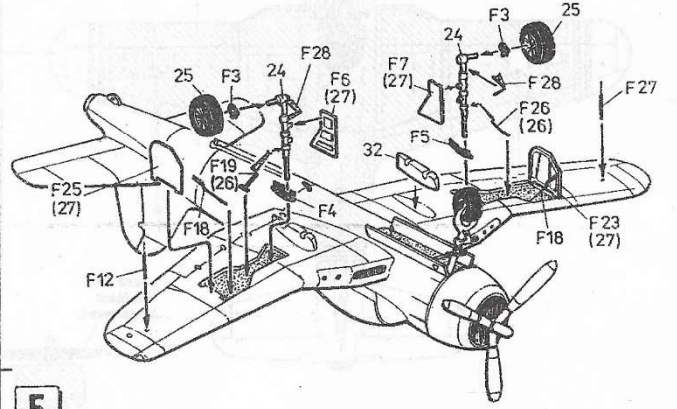
4



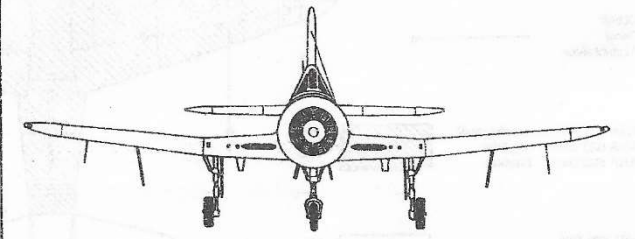
2



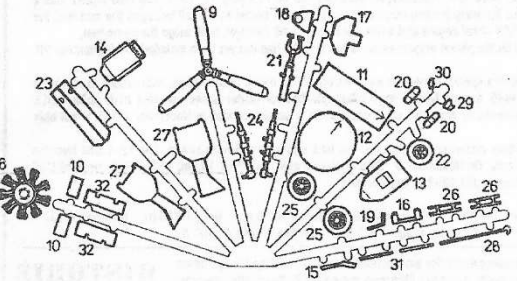
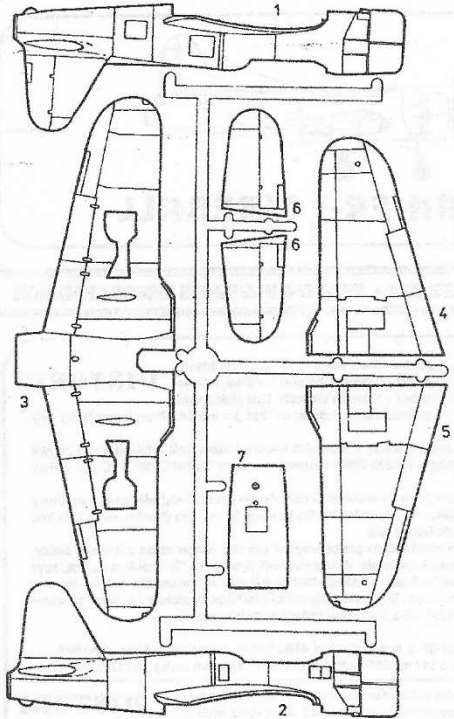
3



5



6



* Použít kyanoakrylátové lepidlo!
Instant glue for metal!
Metallkleber!

