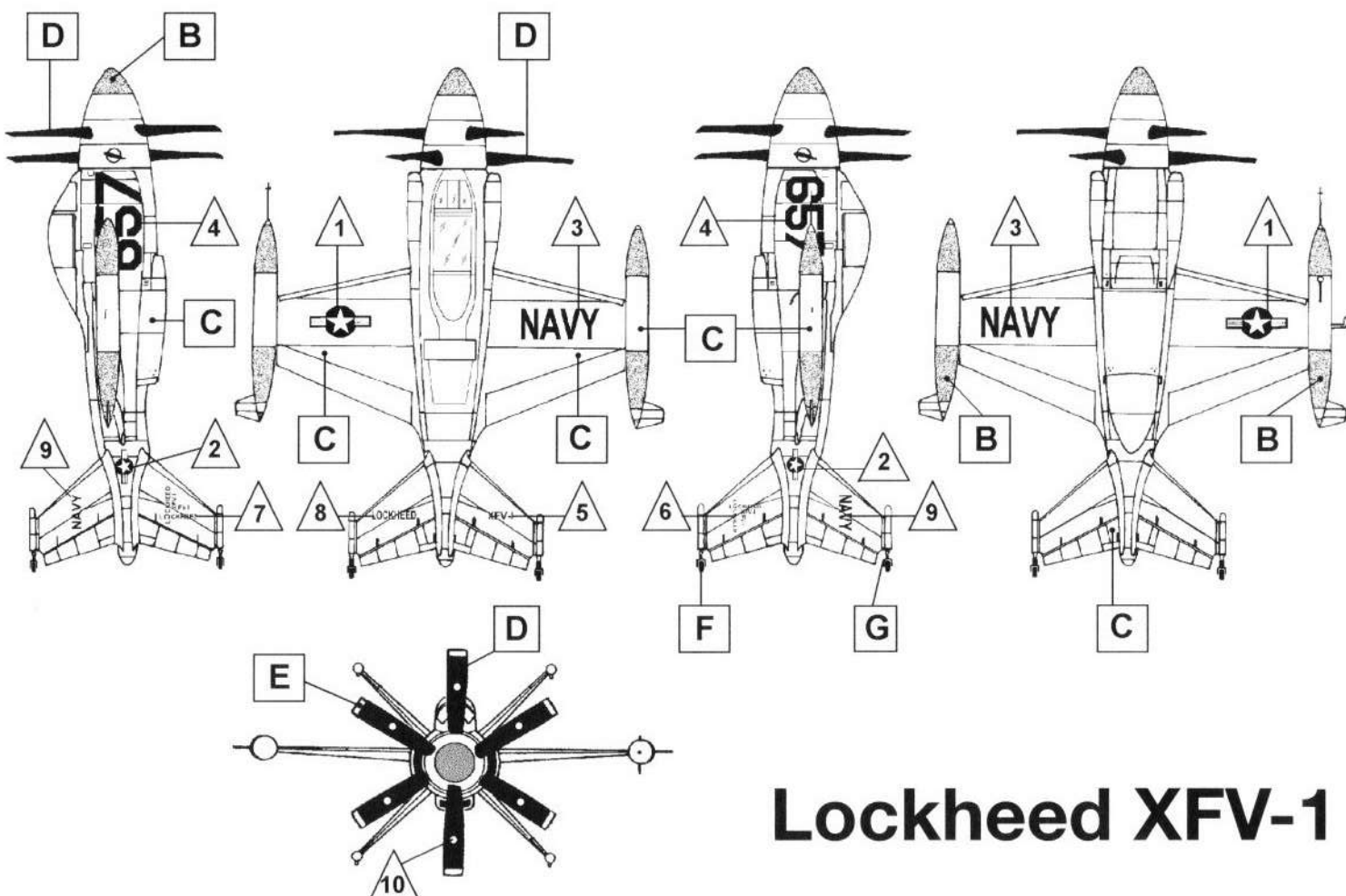


Kamufláž a označení

Camouflage and Marking

Tarnung und Kennung



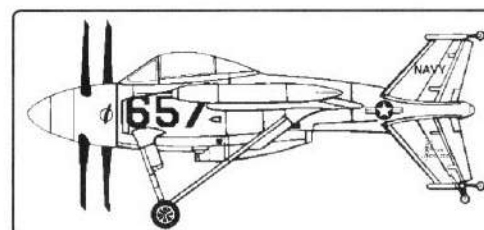
Lockheed XFV-1

72007 Lockheed XFV-1 1/72



VALOM

Kloknerova 9, 148 00 Praha 4 - Chodov
Czech Republic



Stručná historie

V roce 1948 vydala US NAVY specifikaci pro program ověření možnosti operací s letadly s kolmým startem a přistáním (VTOL - Vertical Take-Off and Landing). Hlavní myšlenkou tohoto projektu byla možnost ochrany konvojů mimo dosah krytí letadly z pobřežních základen. Práce na projektu byly zahájeny v srpnu 1950 a v dubnu 1951 byly objednány dva prototypy od firmy Lockheed pod původním označením XFO-1. Později bylo označení změněno na XFV-1. Obdobnou objednávku obdržela firma Convair, která pro tento účel vyvíjela letoun Convair XFY-1 známý pod jménem Pogo.

Lockheed XFV-1 pojmenovaný Salmon (losos) po šéfpilotovi testovacího programu Hermanu „Fish“ Salmonovi, byl poháněn turbovrtulovým motorem Alison YT40 A-6 o výkonu 4362 kW (5850 k). Tento výkon však byl nedostatečný pro stálý chod ve vertikální poloze a pro svislý start a přistání. To měl zajistit až motor YT40 A-14 s výkonem 5294 kW (7100 k). Letoun byl proto dočasně vybaven konvenčním nezatahovacím podvozkem pro zahájení zkoušek ve vodorovném letu. První skutečný let (po krátkém vzletu v prosinci 1953) uskutečnil Salmon 16. června 1954. prototyp provedl následně 32 zkušebních letů, při kterých opakovaně přešel bez problémů z letu horizontálního do vertikálního a zpět a byl vyzkoušen i režim „visu“.

Protože však bylo evidentní, že silnější motor by nebyl v termínech dle původních záměrů vyroben, byl celý projekt 16. června 1955 ukončen. Toto rozhodnutí mělo za následek, že již nebyl dokončen ani druhý prototyp.

Lockheed XFV-1 byl klasický středoplošník s křížovými ocasními plochami, vybavenými tlumícími vzpěrami zakončenými kolečky. Výzbroj měly tvořit čtyři 20 mm kanóny nebo čtyřicet osm raket ráže 70 mm v pouzdrech na konci křídel.

Brief history

In 1948, US NAVY issued the specifications for a program for checking the operations with vertical take-off and landing aircraft (VTOL). The main idea behind the project was the protection of convoys outside the range of aircraft from coastal

air bases. Work on the project commenced in August 1950 and in April 1951, two prototypes from Lockheed designated XFO-1 were ordered. Later, the designation changed to XFV-1. A similar aircraft was ordered from Convair under the designation Convair XFY-1, known for this purpose as Pogo.

The Lockheed XFV-1 was called Salmon after the chief pilot of the test programme Herman "Fish" Salmon was powered by an Alison YT40 A-6 engine with a total power output of 4362 kW (5850 shp). However, the power output was insufficient for permanent operation in the vertical position or for vertical take-off and landing. Such features were provided later by the YT40 A-14 engine with 5294 kW (7100 shp) power output. Therefore, the aircraft was temporarily equipped with conventional non-retractable landing gear in order to start tests in vertical flying. The first real flight (after a short flight in December 1953) was piloted by Salmon on 16 June 1954. Subsequently, the prototype did 32 test flights during which it made a few transitions in flight from conventional to vertical flight mode and back, and the "visu" mode was tested as well.

As it was obvious that more powerful engine would not be produced within the deadlines given in the original plans, the project was interrupted on 16 June 1955. This decision stopped production of the second prototype as well.

Lockheed XFV-1 was a traditional centre plane with cross empennages and absorbing struts ending in the wheels. Armament was to have consisted of four 20-mm cannon or 48 rockets in wingtip pods.

Kurz zur Geschichte

Im Jahr 1948 wurde durch die US NAVY eine Spezifikation zum Programm der Erprobung einer Möglichkeit von Operationen mit senkrecht startenden und landenden Flugzeugen (VTOL - Vertical Take-Off and Landing) herausgegeben. Der Hauptgedanke dieses Projekts bestand in der Möglichkeit Konvois zu schützen, die außerhalb des Einzugsbereichs von Flugzeugen der Küstenbasen operierten. Die Arbeiten am Projekt begannen im August 1950 und im April 1951 wurden zwei Prototypen von der Firma Lockheed unter der ursprünglichen Bezeichnung XFO-1 bestellt. Später wurde die Bezeichnung auf XFV-1 geändert. Eine parallele Bestellung bekam auch die Firma Convair, die zu diesem Zweck das Flugzeug Convair XFY-1, auch unter der Bezeichnung Pogo bekannt, entwickelte.

Die Lockheed XFV-1 nach dem Chefpiloten des Testprogramms Herman „Fish“ Salmon auch Salmon (Lachs) benannt, wurde durch ein Turbopropeller-motor des Typs Alison YT40 A-6 mit einer Leistung von 4362 kW (5850 PS) angetrieben. Dieser war jedoch für den Dauerbetrieb in vertikaler Position und für den Senkrechtstart und die Senkrechtlandung nicht geeignet. Dieses sollte erst der Motor YT40 A-14 mit einer Leistung von 5294 kW (7100 PS) bewerkstelligen. Das Flugzeug wurde temporär mit einem konventionellen, nicht einfahrbaren Fahrwerk ausgestattet, um die Prüfungen des waagerechten Flugs beginnen zu können. Der erste wirkliche Flug (nach einem kurzen Abheben im Dezember 1953) führte Salmon am 16. Juni 1954 durch. Der Prototyp führte im Anschluss 32 Testflüge durch, bei denen er ohne Probleme aus dem waagerechten Flug in den Vertikalflug und zurück wechselte. Weiter wurden die Prüfungen im „eingehängten“ Zustand durchgeführt.

Da jedoch ersichtlich war, dass der stärkere Motor nicht termingerecht und laut den ursprünglichen Vorhaben fertig gestellt werden konnte, wurde das ganze Projekt am 16. Juni 1955 beendet. Diese Entscheidung hatte zur Folge, dass auch der zweite Prototyp nicht fertig wurde.

Die Lockheed XFV-1 war ein klassischer Mitteldecker mit Kreuzschwanzflächen, ausgestattet mit Stoßdämpferstreben an den Rädern. Die Bewaffnung sollten vier 20 mm Kanonen oder achtundvierzig Raketen des Kalibers 70 mm in Büchsen an den Flügelenden darstellen.

Technická data:

Rozpětí (m)	9,41
Délka (m)	11,23
Max. rychlost (km/hod)	933
Dostup (m)	13 200
Dolet (km)	845

Technical data:

Wingspan (m)	9,41
Length (ft)	36,82
Max speed (km/h)	580
Ceiling (ft)	43 300
Range (m)	525

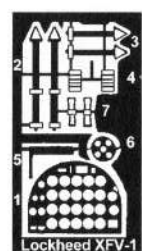
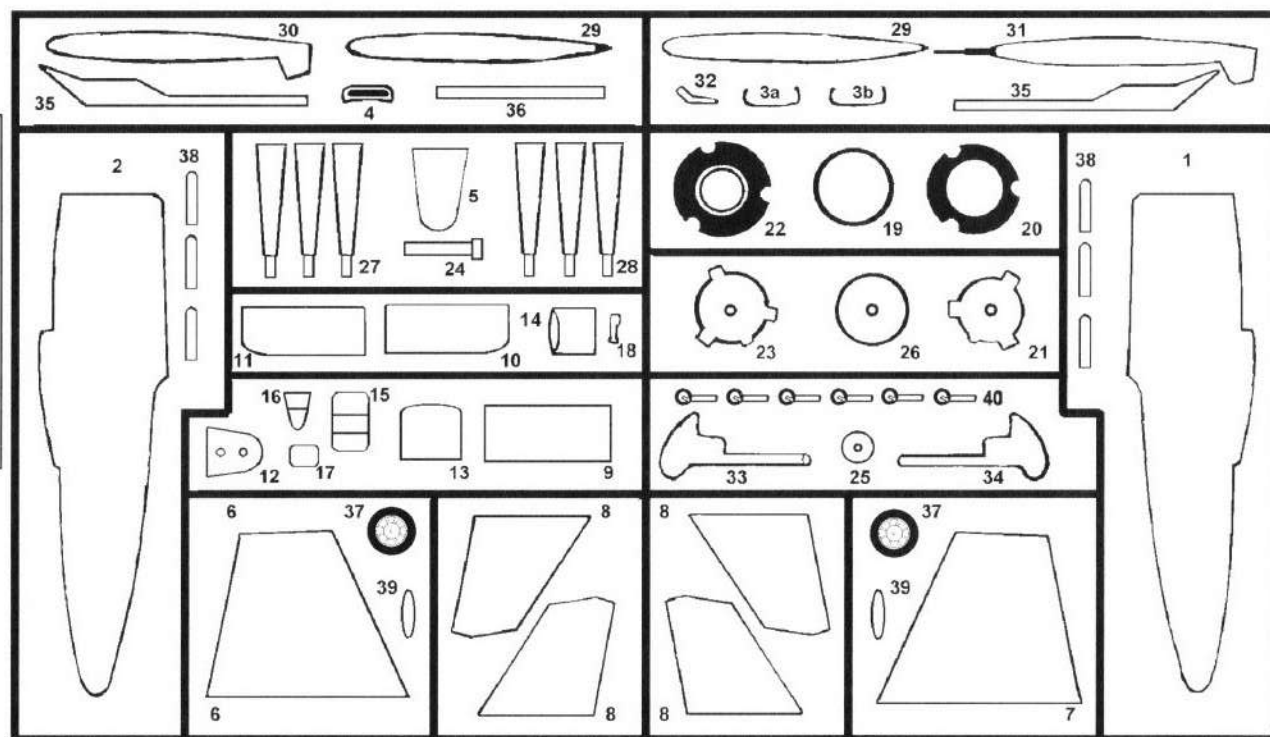
Technische Daten:

Spannweite (m)	9,41
Länge (m)	11,23
Geschwindigkeit max. (km/h)	933
Steighöhe (m)	13 200
Reichweite (km)	845

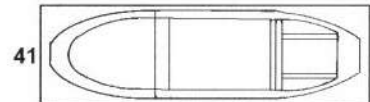
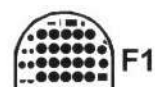
Díly

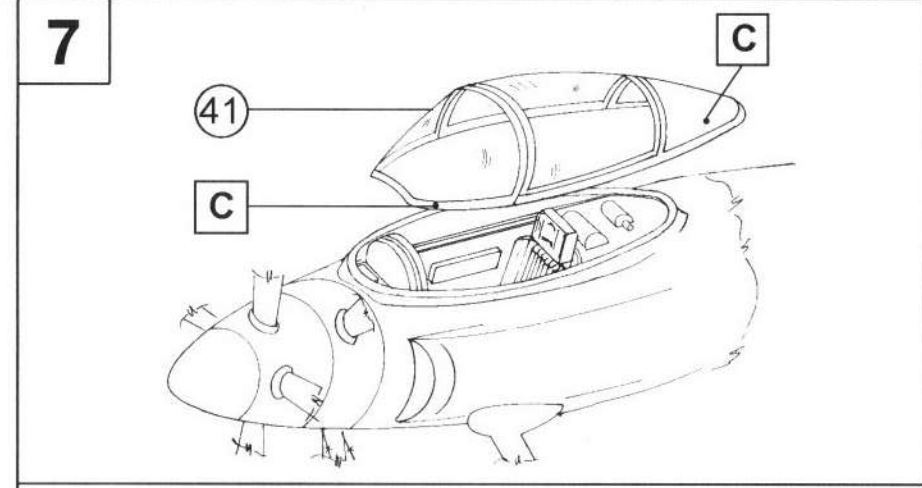
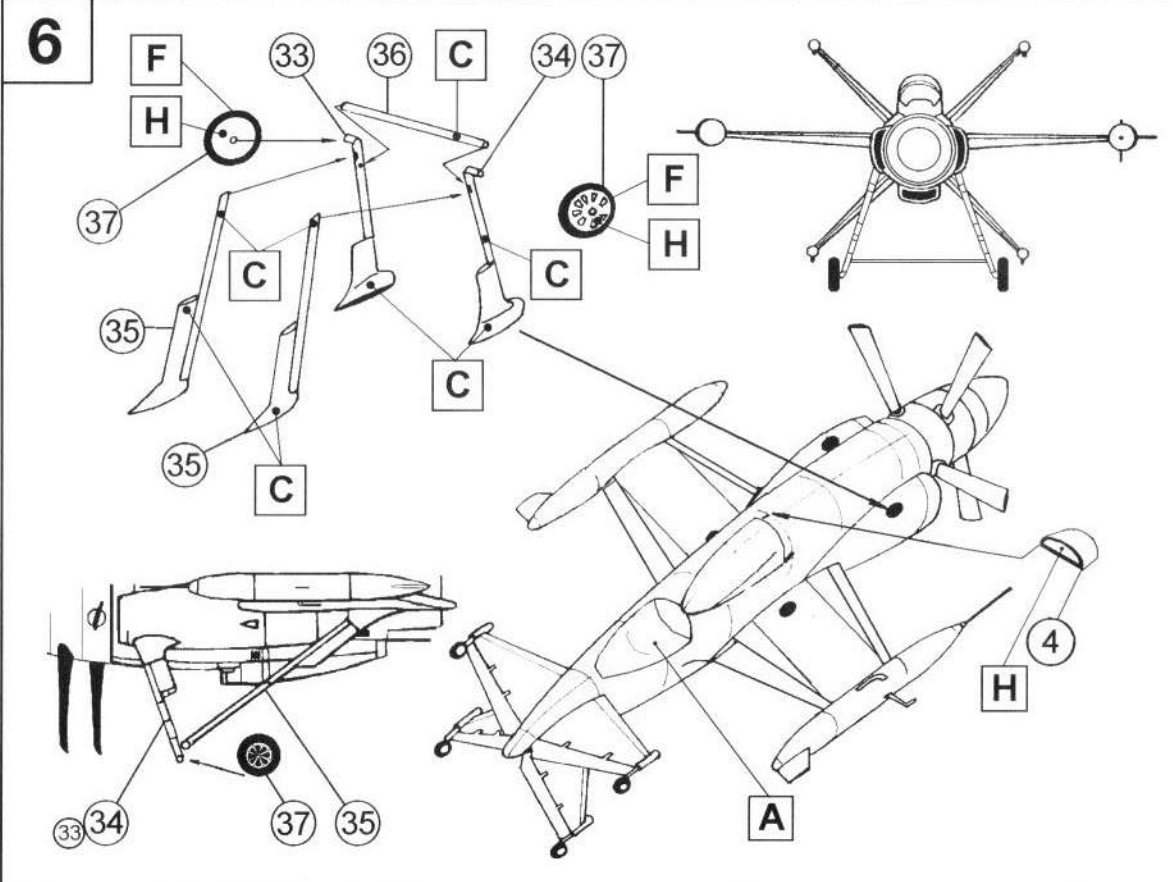
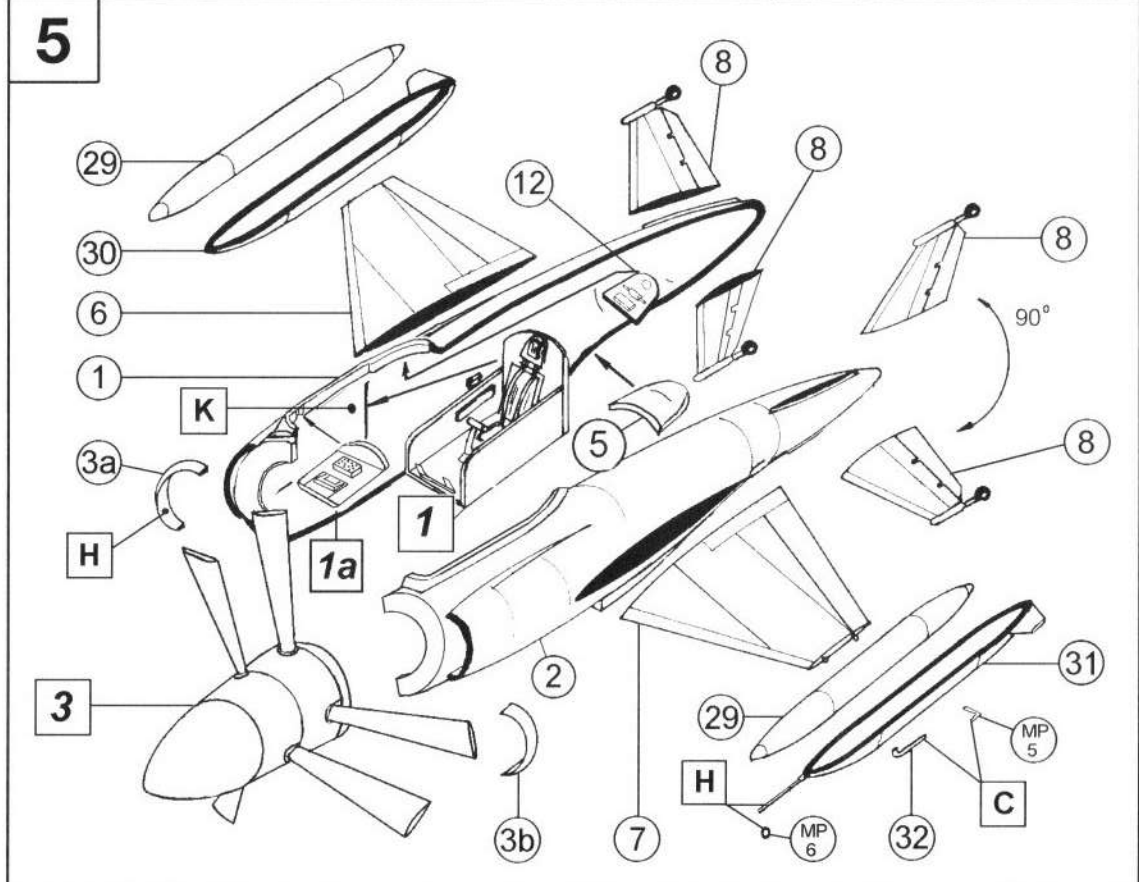
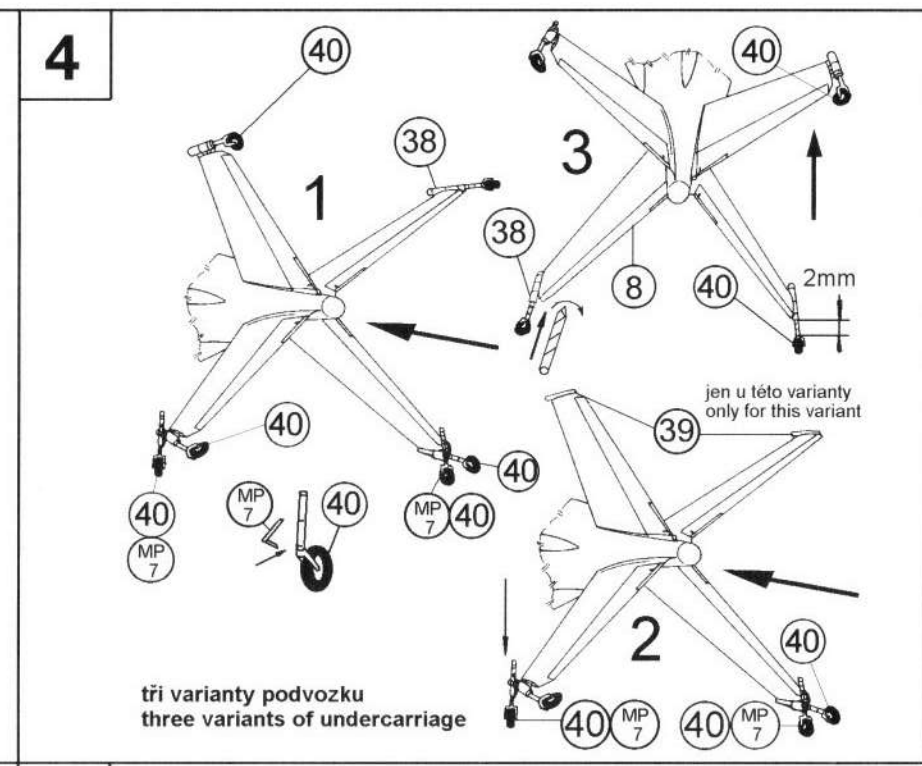
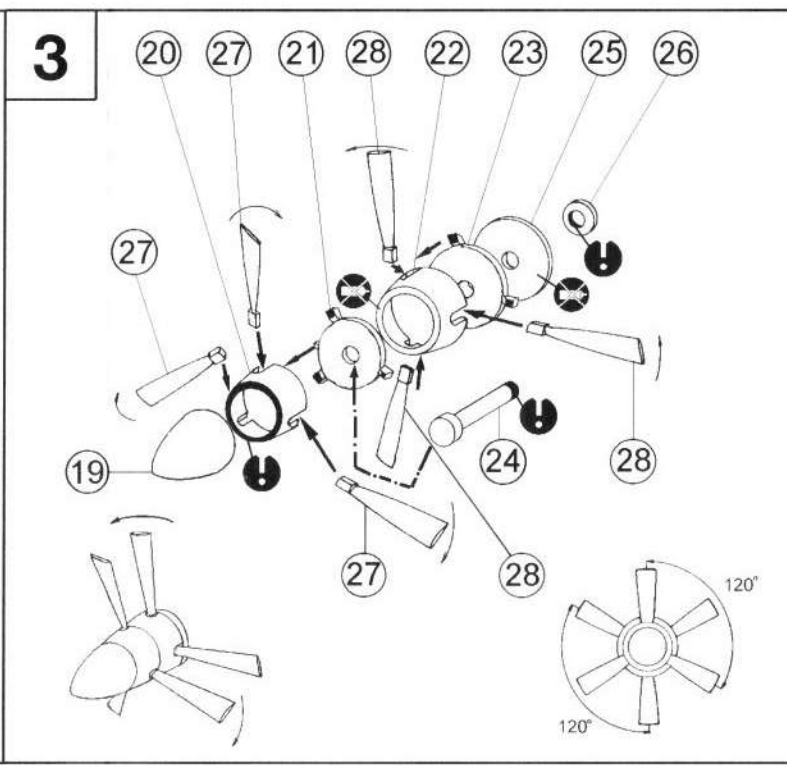
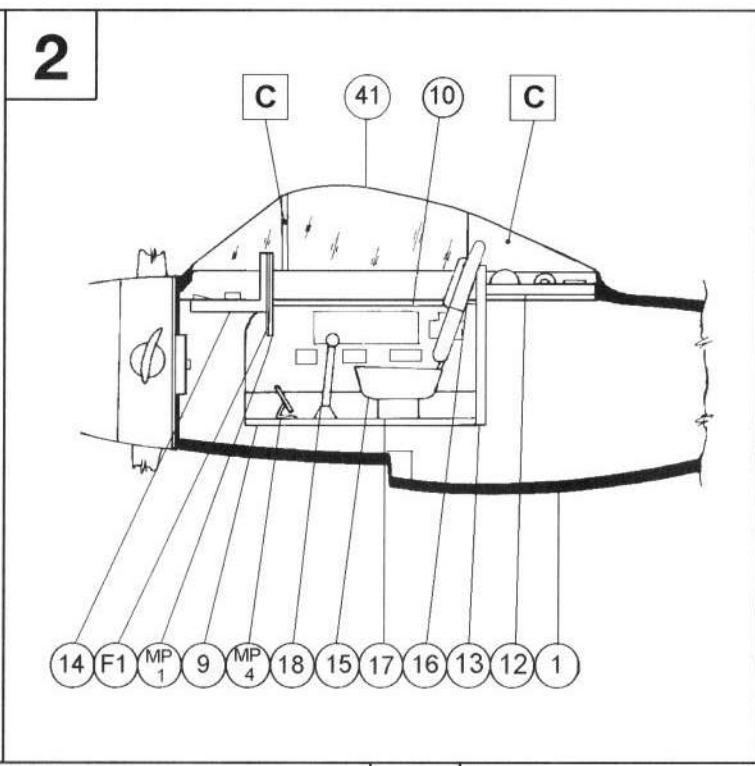
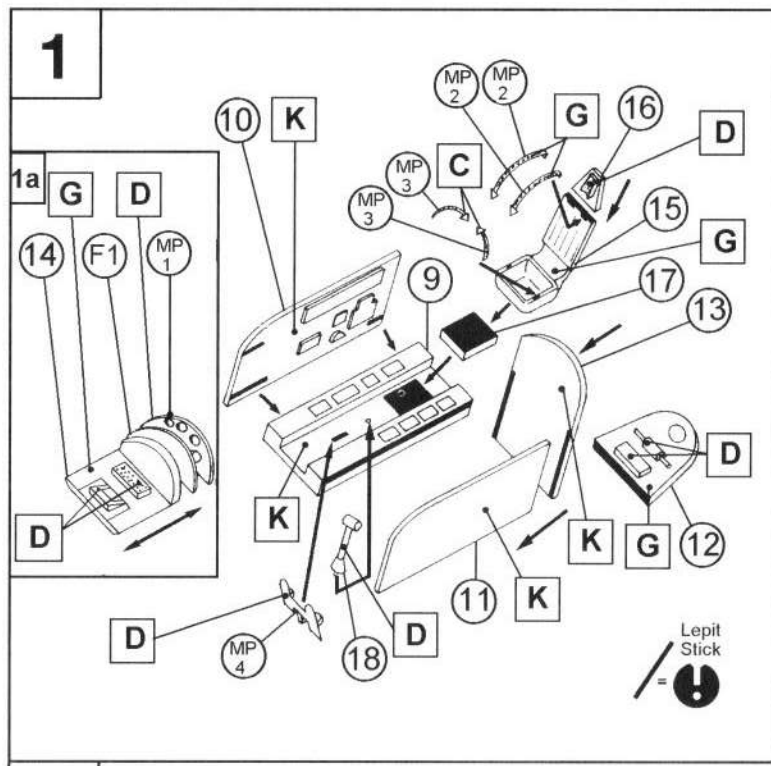
Parts

Teile



Kovové díly
Metal Parts



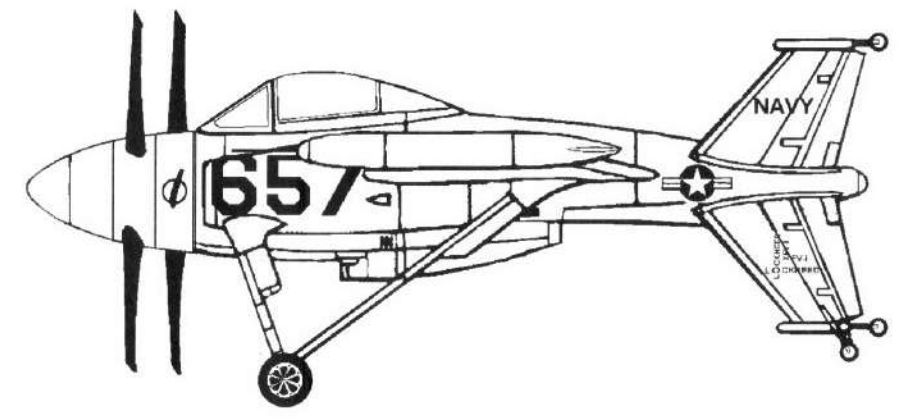
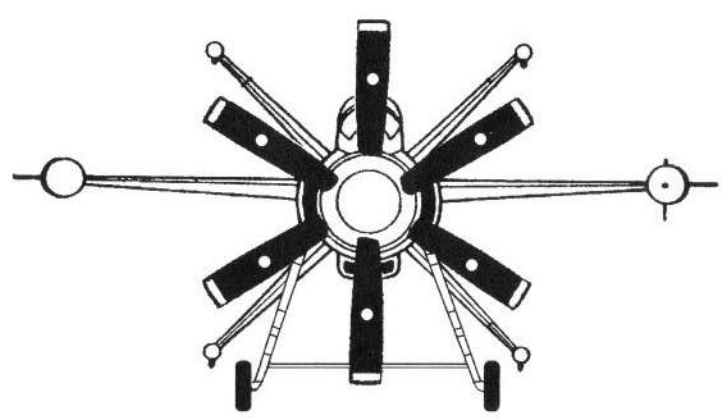


BARVY	COLOURS	FARBEN
A Žíhaná ocel Turbid Steel Getrübt Stahl	H 53 Ag 57 GS H76 M.M. 1796 FS ---	F Barva pneumatik Tyre Reifen Schwarz
B Červená Red Rot	H 19 Ag 17 GS H329 M.M. 1503 FS 11105	G Americká střední šedá U.S. Medium Gray U.S. Mittelgrau
C Stříbrná Silver Silber	H 11 Ag 08 Me GS H8 M.M. 1546 FS 17178	H Ocel Steel Stahl
D Černá Black Schwarz	H 33 Ag 07 GS H12 M.M. 1749 FS 37038	K Interiérová zelená Interior Green Innenraumgrün
E Žlutá na znaky Insignia Yellow Insigniengelb	H 154 Ag 02 GS H329 M.M. 1708 FS 33538	

H - Humbrol	△ - Obtisk Decal	X - Plastové díly Plastic Parts Plastikteile
Ag - Agama		
GS - General Standard		
M.M. - Model Master		
FS - Federal Standard		
	X - Barva Colour Farben	MP X - Kovové díly Metal Parts Metallteile



Václav Lomitzki
VALOM
Kloknerova 9
148 00 Praha 4 - Chodov
Czech Republic





1



5 X FV-1



2



LOCKHEED

X FV-1

LOCKHEED

X FV-1

9 NAVY

NAVY

X FV-1

LOCKHEED

10



8 LOCKHEED

NAVY³

NAVY

57⁴

57

66

66

LOCKHEED XFV-1 72007

