

★ OZNAČENÍ A ZBARVENÍ  
MARKIERUNGEN UND BEMALUNG

★ MARKING AND PAINTING  
DECORATION ET PEINTURE

46-062

Poněkud nezvyklé zbarvení prvního kusu X-1 46-062, které nosil poze krátce před ukončením programu letových testů a ve kterém absolvoval svůj poslední let.

46-062

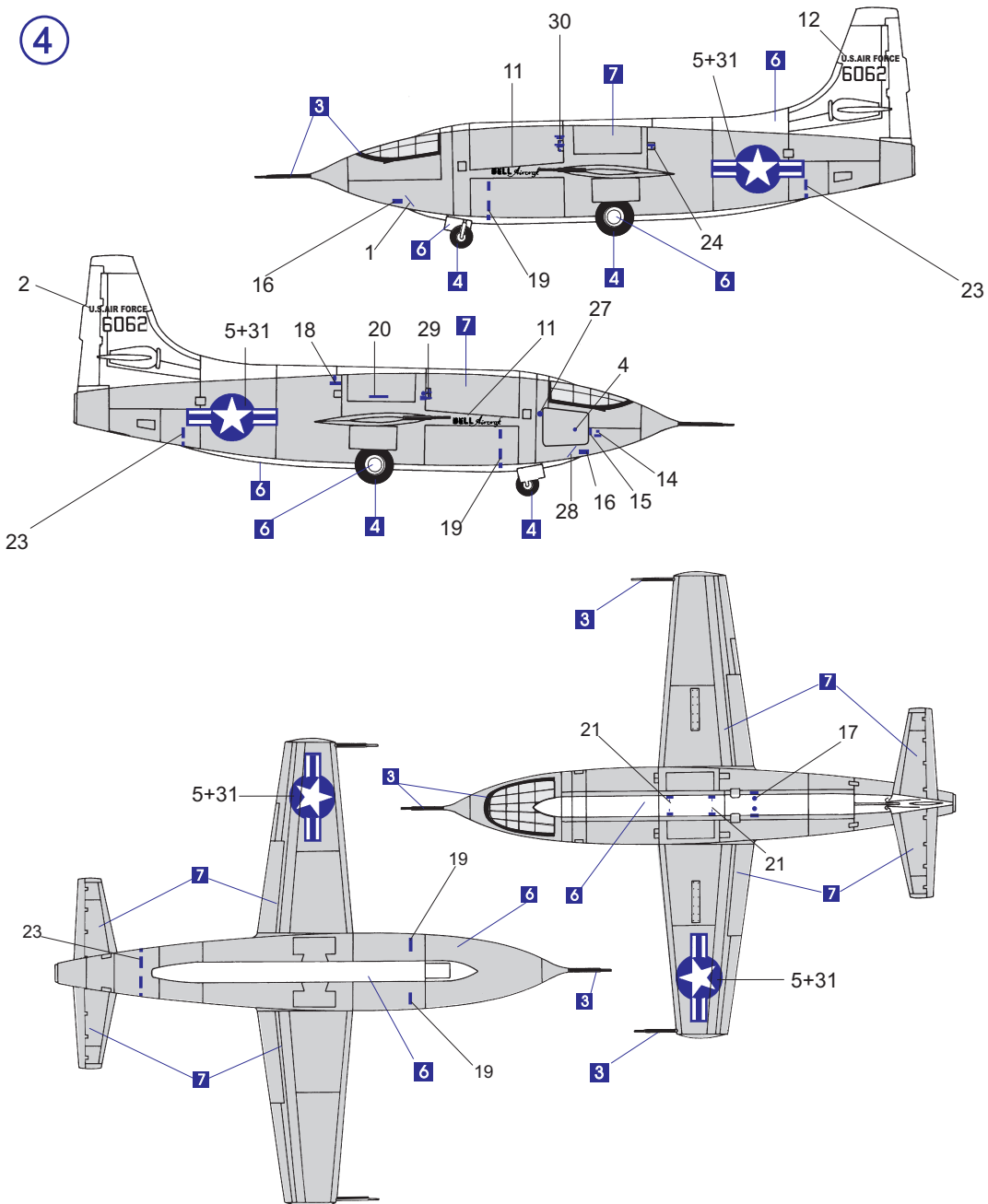
A little bit uncommon coloration of the first X-1 46-062 dressed for a short-time only before fly test program termination. The last flight was carried out in this coloration.

46-062

Une coloration un peu inhabituelle du premier exemplaire X-1 46-062 qu'il porta seulement peu de temps avant la fin du programme de test de vol et avec laquelle il effectua à son dernier vol.

46-062

Ein wenig ungewöhnliche Verfärbung des ersten Exemplars von der X-1 46-062, die sie nur kurz vor dem Abschluss von dem Flugtest-Programm trug, und in der sie auch ihren letzten Flug absolvierte.



✧ OZNAČENÍ A ZBARVENÍ  
MARKIERUNGEN UND BEMALUNG

✧ MARKING AND PAINTING  
DECORATION ET PEINTURE

6062 " Glamorous Glennis "

Legendární X-1 sériového čísla 46-062, na kterém Capt. Charles " Chuck " Yeager překonal dne 14. října 1947 poprvé zvukovou bariéru. Celý letoun byl v lesklé oranžové barvě F. S. 12243.

6062 " Glamorous Glennis "

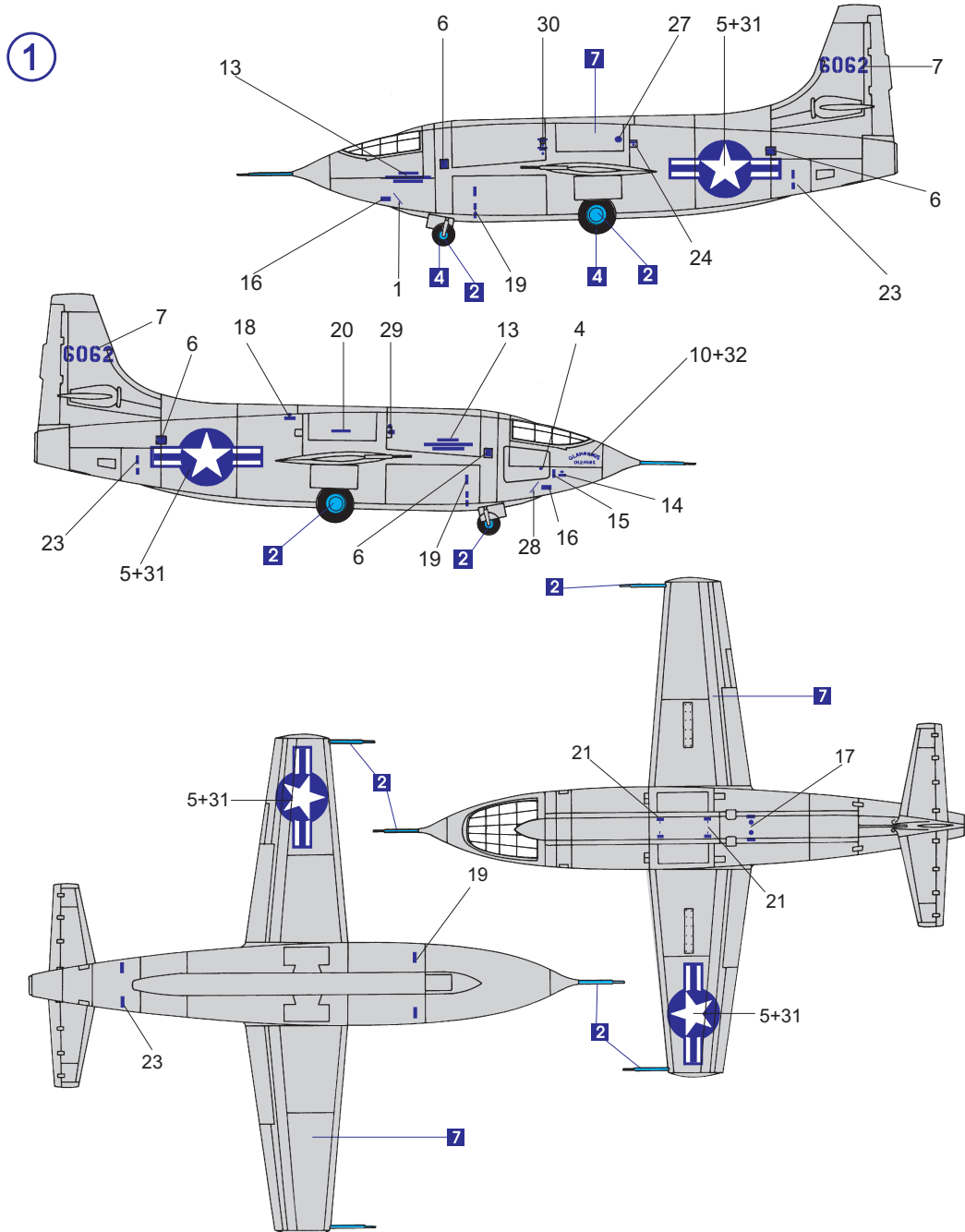
The legendary X-1 of serial number 46-062 on which board Capt. Charles "Chuck" Yeager overstepped the sonic barrier for the first time in the day of 14th October 1947. The plane was painted by glossy orange colour.

6062 " Glamorous Glennis "

Le X-1 légendaire avec le numéro de série 46-062 avec lequel le Capt. Charles " Chuck " Yeager dépassa le 14 octobre 1947 pour la première fois le mur du son. Tout l'avion était de couleur orange brillant F. S. 12243.

6062 " Glamorous Glennis "

Die legendäre X-1 von der Reihenummer 46-062, auf der Capt. Charles " Chuck " Yeager am 14. Oktober 1947 das erste Mal die Schallmauer überwand. Das ganze Flugzeug wurde in der glänzenden Orangefarbe F. S. 12243 ausgeführt.

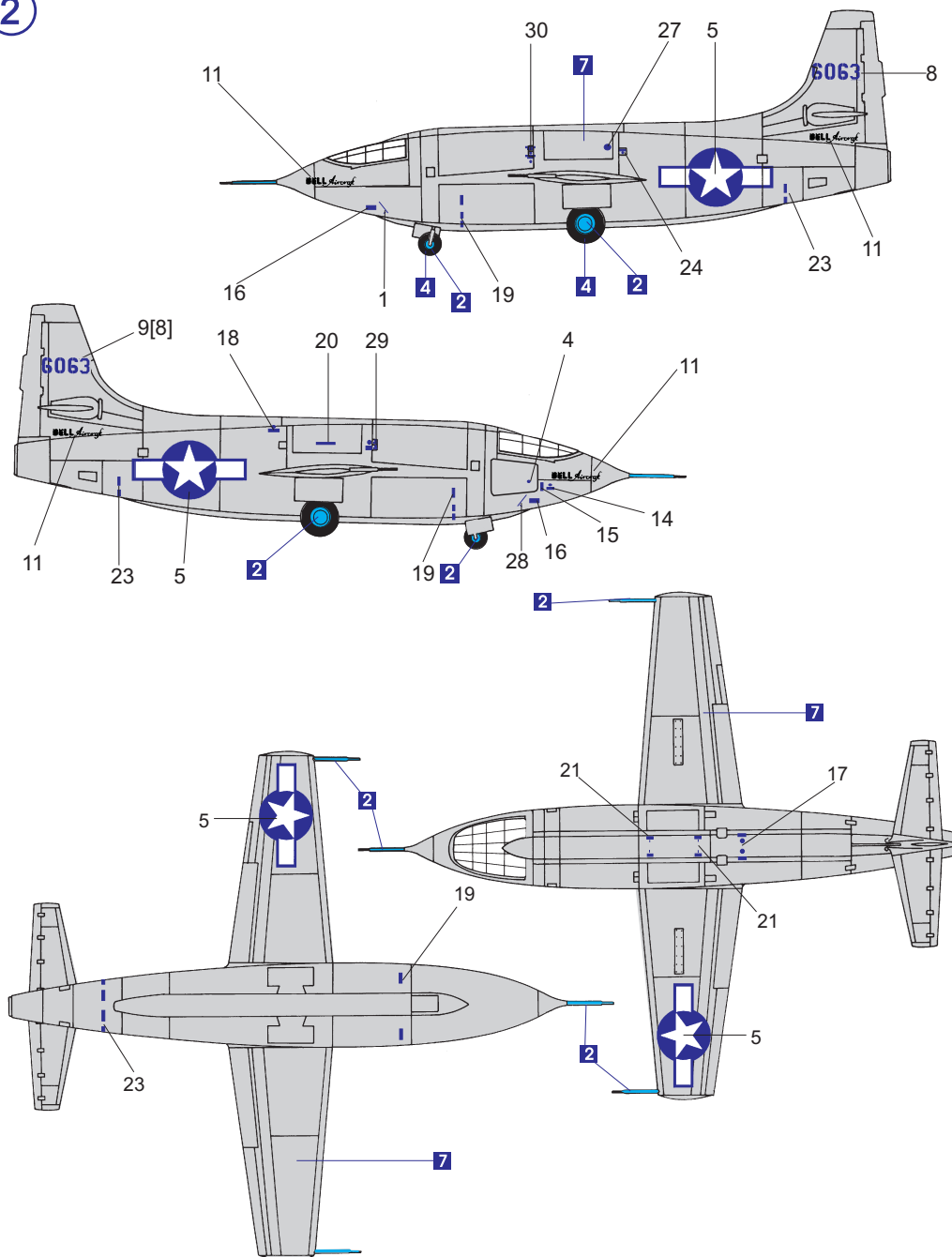


✧ OZNAČENÍ A ZBARVENÍ  
MARKIERUNGEN UND BEMALUNG

✧ MARKING AND PAINTING  
DECORATION ET PEINTURE

46-063  
Druhý vyrobený X-1 sériového čísla 46-063, tak jak vypadal krátce po dodání z Bellova výrobního komplexu v Niagara Falls, stát New York.  
46-063  
The second X-1 of serial number 46-063, a short time after delivery from Bell production plant in Niagara Falls, New York.  
46-063  
Le deuxième exemplaire, produit avec le numéro de série 46-063, peu de temps après avoir été fourni par l'établissement de production de Bell à Niagara Falls, New York.  
46-063  
Die zweite X-1 von der Reihennummer 46-063, wie sie kurz nach dem Liefern aus der Bell-Produktionsanlage in Niagara Falls, New York aussah.

2



✧ OZNAČENÍ A ZBARVENÍ  
MARKIERUNGEN UND BEMALUNG

✧ MARKING AND PAINTING  
DECORATION ET PEINTURE

46-063

Druhý exemplář X-1 sériového čísla 46-063 předaný k výzkumným letům k NACA. U kořenů křídel byly vyznačeny černé chodníčky, umožňující přístup jak nádrím, tak k části vědeckých přístrojů v centrální sekci trupu.

46-063

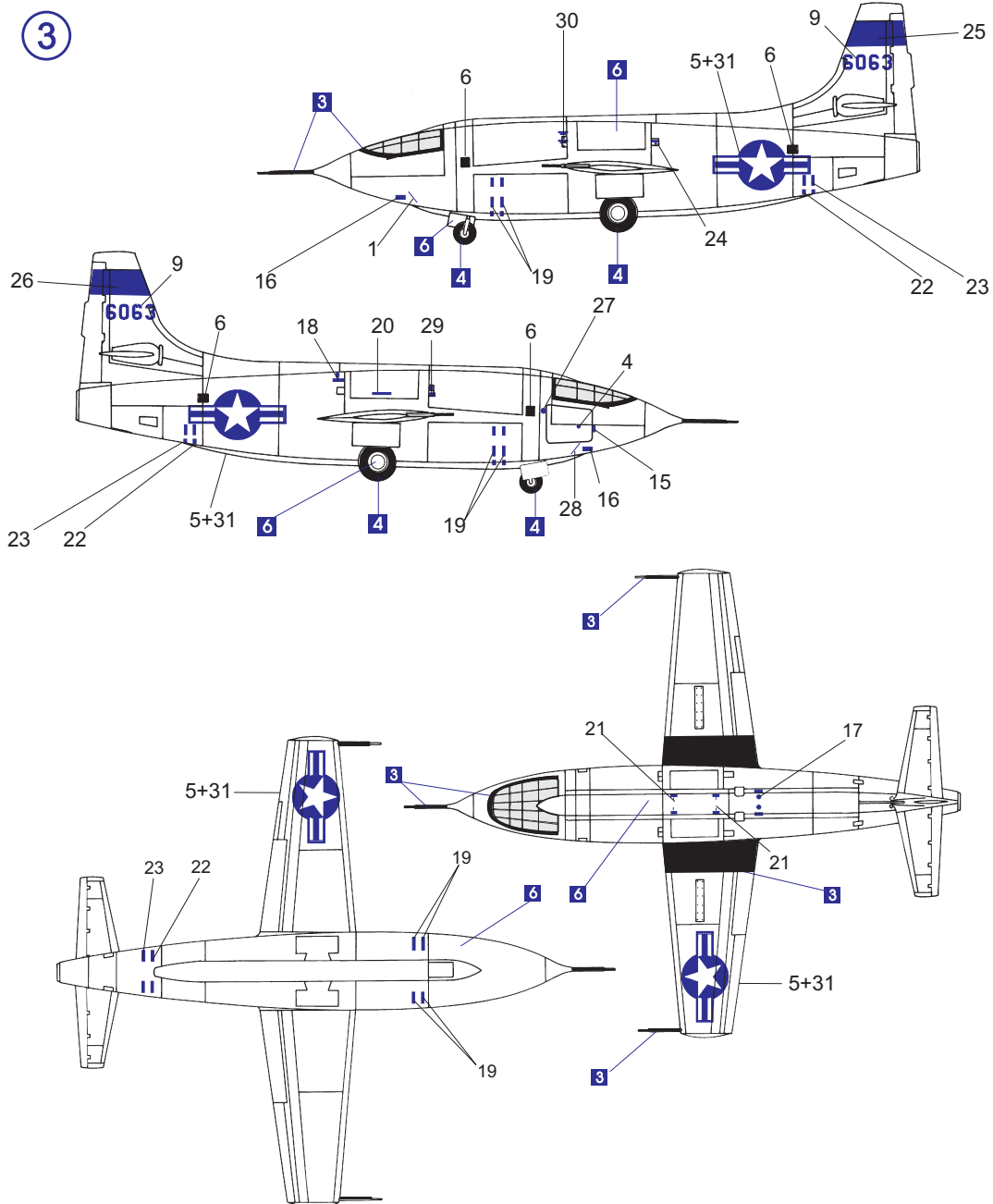
The second X-1 of serial number 46-063 submitted for experimental flights to the NACA. At the wing roots the black paths were indicated allowing access to the nitrogen tanks and to the part of scientific equipment in the central section of the fuselage.

46-063





Le deuxième exemplaire avec le numéro de série 46-063 remis au vol expérimental à NACA. Aux racines des ailes furent indiqués des petits passages de couleur noir permettant l'accès aux réservoirs d'azote ainsi qu'à la partie d'appareils scientifiques dans le secteur central du corps.

46-063







Das zweite Stück von dem Flugzeug X-1 von der Reihennummer 46-063, das in NACA zu den Forschungsflügen übergeben wurde. An den Flügelwurzeln wurden schwarz die kleinen Gehwege markiert, die den Zutritt sowohl zu den Stickstoffbehältern als auch zum Teil von den wissenschaftlichen Geräten in der zentralen Rumpfabschnitt ermöglichen.



**UPOZORNĚNÍ \* ATTENTION \* ACHTUNG \* ATTENTION**

-  Před započatím stavby si pečlivě prostudujte stavební návod. Při používání barev a lepidel pracujte v dobře větrané místnosti. Lepidla ani barvy nepoužívejte v blízkosti otevřeného ohně. Model není určen malým dětem, mohlo by dojít k poškození drobných dílů.
-  Carefully read instruction sheet before assembling. When you use glue or paint, do not use near open flame and use in well ventilated room. Keep out of reach of small children. Children must not be allowed to suck any part, or pull vinyl bag over the head.
-  Von dem Zusammensetzen die Bauanleitung gut durchlesen. Kleber und Farbe nicht nahe von offenem Feuer verwenden und das Fenster von Zeit zu Zeit Belüftung öffnen. Bausatz von kleinen Kindern fernhalten. Verhüten Sie, daß Kinder irgendwelche Bauteile in den Mund nehmen oder Plastiktüten über den Kopf ziehen.
-  Lire soigneusement la fiche d'instructions avant d'assembler. Ne pas utiliser de colle ou de peinture à proximité d'une flamme nue, et aérer la pièce de temps en temps. Garder hors de portée des enfants en bas âge. Ne pas laisser les enfants mettre en bouche ou sucer les pièces, ou passer un sachet vinyl sur la tête.

**INSTRUKTÁŽNÍ SYMBOLY \* INSTRUCTION SIGNS \* INSTRUKTION SINNBILDEN \* SYMBOLES**

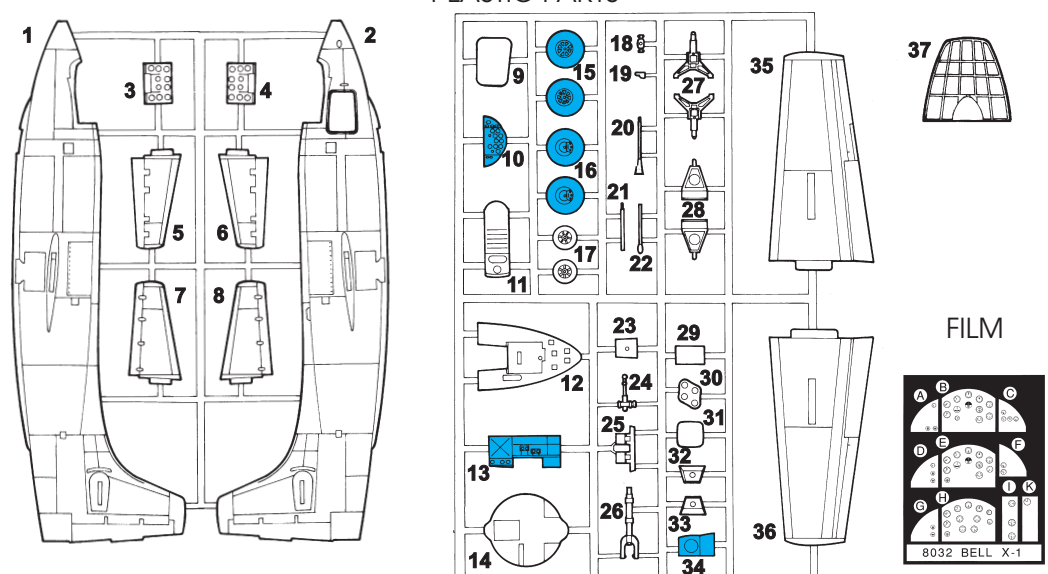
-   
OPTIONAL  
FACULTATIF  
NACH BELIEBEN  
VOLBA
-   
BEND  
PLIER SIL VOUS PLAIT  
BITTE BIEGEN  
OHNOUT
-   
OPEN HOLE  
FAIRE UN TROU  
OFFNEN  
VYVRTAT OTVOR
-   
SYMMETRICAL ASSEMBLY  
MONTAGE SYMÉTRIQUE  
SYMMETRISCHE AUFBAU  
SYMETRICKÁ MONTÁ
-   
NO NOTCH  
L'INCISION  
DER EINSCHNITT  
ZÁŘEZ
-   
REMOVE  
RETIRER  
ENTFERNEN  
ODRÁZNOUT

**BARVY \* COLOURS \* FARBEN \* PEINTURE**

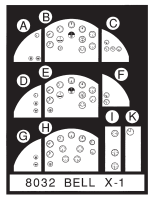
	TAMIYA	HUMBROL	REVELL	TESTORS	AEROMASTER
<b>1</b> INTERIER. ZELENÁ / INTERIOR GREEN / INTERIEUR GRÜN / VERT INTÉRIEUR	XF 49 / XF 58	80	360	1734/1715	1049
<b>2</b> STŘÍBRNÁ / SILVER / SILBER / D'ARGENT	XF 16	11	99	1781	
<b>3</b> ČERNÁ / BLACK / SCHWARZ / NOIR	XF 1	33	8	1749	1013
<b>4</b> ČERNÁ PNEU / TIRE BLACK / SCHWARZ / NOIR					1004
<b>5</b> OCEL / STEEL / STAHL / ACIER	XF 56	53	91	1795	
<b>6</b> BÍLÁ / WHITE / WEIß / BLANC	XF 2	34	5	1596	1012
<b>7</b> ORANOVÁ / ORANGE / ORANGE / ORANGÉ	XF 3	154 / 169	310 / 5	1569	1051
<b>8</b> TŘÍŠLOVÁ / TAN / HELLBRAUN / BRUN CLAIR	XF 55	94	314	1567	1035


**DÍLY \* PARTS \* TEILE \* PIÈCES**

**PLASTIC PARTS**

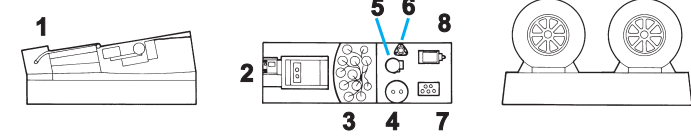


**FILM**

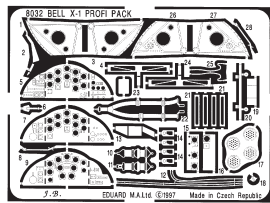


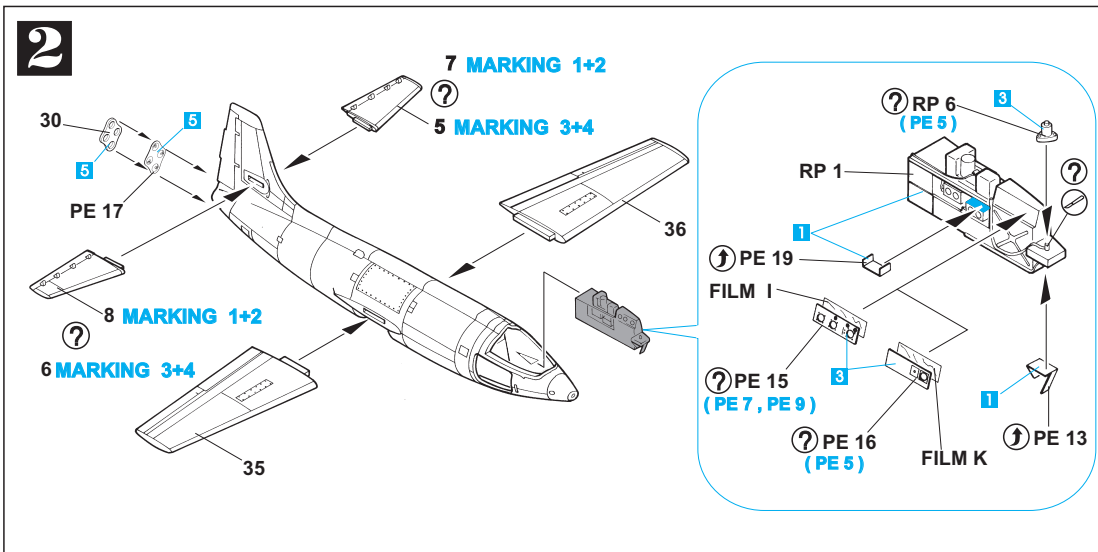
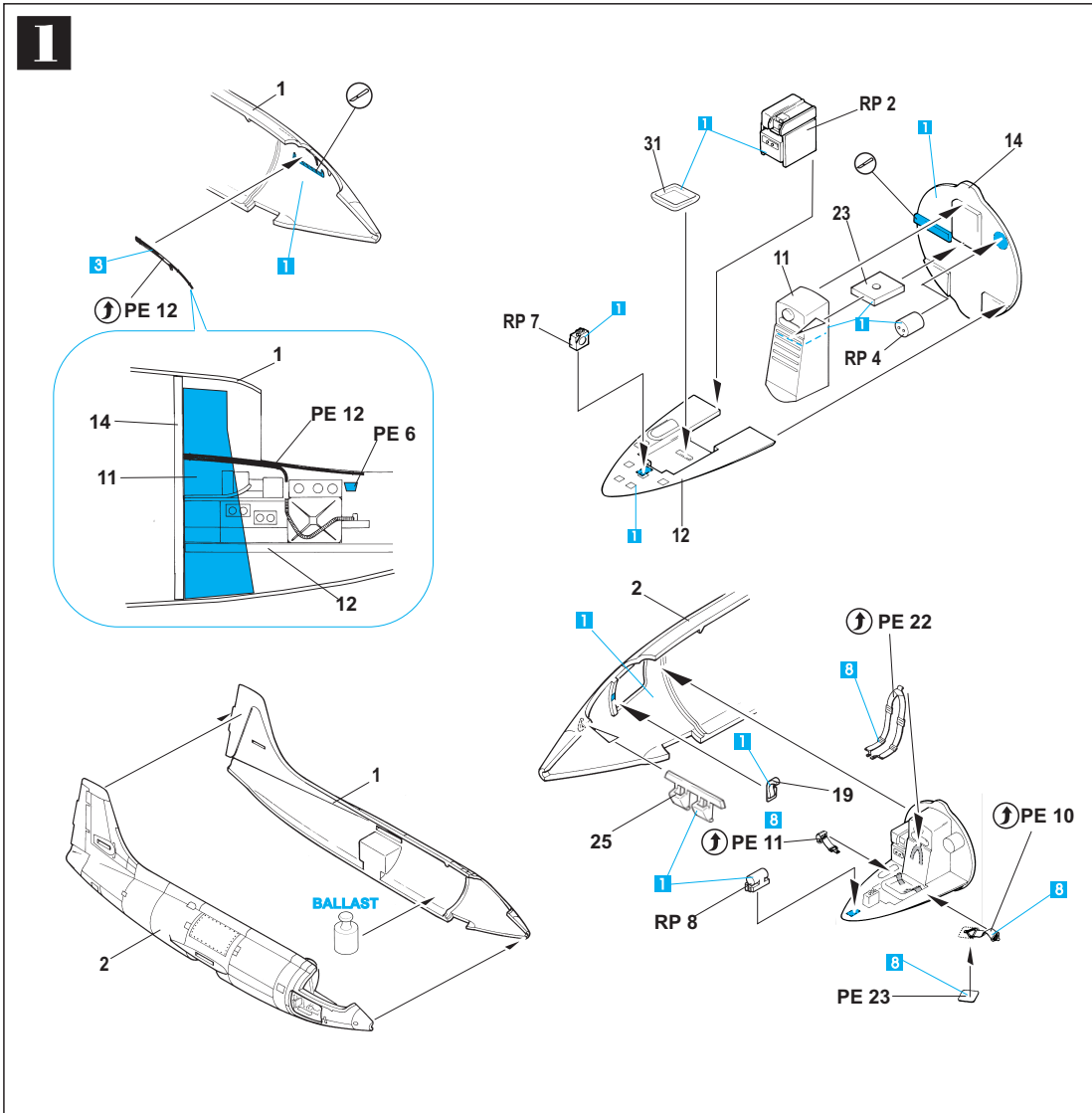
 Tyto díly nepoužívejte při stavbě.  
Parts not for use.  
Teile werden nicht verwendet.  
Pièces a ne pas utiliser.

**RP-RESIN PARTS**



**PE-PHOTO ETCHED PARTS**







# eduard

# 8032

1/48th scale kit

## PROFIPACK

# BELL X-1



Letoun X-1, postavený firmou Bell Aircraft Corporation v Buffalu, vznikl jako výsledek společné iniciativy USAAF, US NAVY a NACA s cílem překonat zvukovou bariéru. Po mnoha stí teoretických diskusích byl navržen jako jednomístný, celokovový středoplošník s trupem projektilového tvaru a lichoběžníkovými křídly. Pro pohon byl zvolen raketový motor vyrobený v dílnách Reaction Motors Incorporated v Pompton Lakes. K experimentálním letům byl stroj vypuštěn v určené výšce z bombardéru Boeing B-29 a přistával klasickým způsobem. Na palubě letadla bylo instalováno na 450 kg vědeckých aparatur. První X-1 opustil továrnu 27. prosince 1945 a úvodní bezmotorový let absolvoval 25. ledna 1946 nad letištěm Pinecastle na Floridě. Potom byl celý program testovacích letů přesunut na základnu Muroc Dry Lake v Mohavské poušti, kde 9. prosince 1946 letěl X-1 jím vlastním sílou raketového motoru. Po řadě nezbytných pozemních a letových zkoušek byla dne 14. října 1947 letounem X-1, pilotovaným Capt. Charlesem E. "Chuck" Yeagerem, poprvé překročena rychlost zvuku doosaením Mach 1,06 (1 126 km/h). Tím větší jak letoun, tak jeho pilot do dějin letectví. Další rychlostní a výškové lety přinesly i přes řadu neúspěchů mnoho cenných poznatků pro nové konstrukce supersonických a transsonických letadel. Celkem byly vyrobeny tři letouny X-1, z nich jeden byl později přestavěn na verzi X-1E. Dále bylo postaveno po jednom kusu verze X-1D, X-1A a X-1B. Celý program, při kterém byly tři letouny zničeny, byl ukončen v listopadu 1958 a jeho 226 provedených letů znamenalo velký krok nejen ve výzkumu letectví, ale i kosmonautiky.

Rozpětí	8,54 m	Výška	3,31 m	Vzletová hmotnost	5557 kg
Délka	9,41 m	Motor	XLR 11-RM3	Max. rychlost	1540 km/h



The X-1, built by the Buffalo based Bell Aircraft Corporation, came into being as a result of an initiative by the USAAF, US NAVY and NACA to break the sound barrier. Following much discussion on the theory of such a feat, a single seat, all metal, swept mid wing configuration was adopted. The fuselage shape required was that of a projectile. The powerplant selected was a rocket motor built by Reaction Motors Incorporated of Pompton Lakes. Experimental flights were conducted in the way of launches at specific altitudes from B-29 bombers, with the landings being traditional. These aircraft carried some 450 kg of data gathering equipment. The first X-1 left the plant on December 27th, 1945. Its first flight was unpowered, conducted on January 25th, 1946, over Florida's Pinecastle Airport. After that, the entire test program was moved to Muroc Dry Lake in the Mojave Desert, where on December 9th, 1946, the X-1 first flew under its own power. After a multitude of ground tests and examinations, Capt. Charles E. "Chuck" Yeager first broke the sound barrier on October 14th, 1947, reaching a speed of Mach 1.06 (1,126 km/h). With that, plane and pilot were forever etched in history. Further speed and high altitude flights, despite some setbacks, yielded valuable data that dictated design parameters by which future supersonic and transonic aircraft would be designed. In all, there were three X-1s built, one of which was rebuilt as the X-1E, and there were also one each of X-1D, X-1A and X-1Bs built. The program, during which three aircraft had been lost, was concluded in November, 1958, and its 226 flights represented a huge step forward not only in the research of aviation, but also of spaceflight.

Wing span	8,54 m	Height	3,31 m	Take-off weight	5557 kg
Length	9,41 m	Motor	XLR 11-RM3	Max. speed	1540 km/h



L'avion X-1 construit par l'entreprise Bell Aircraft Corporation à Buffalo naquit de l'initiative commune de USAAF, US NAVY et NACA ayant pour but de dépasser le mur du son. Après nombre de discussions théoriques, il fut proposé en médio-plan monoplace tout en métal avec un corps de forme projectile et des ailes trapézoïdales. Pour sa propulsion, il fut choisi le moteur-fusée produit dans les ateliers de Reaction Motors Incorporated à Pompton Lakes. L'engin fut lancé lors des vols expérimentaux à une altitude déterminée par le bombardier Boeing B-29 et atterrit de façon classique. A bord de l'avion fut installé jusqu'à 450 kg d'appareils scientifiques. Le premier X-1 quitta l'usine le 27 décembre 1945 et le 25 janvier 1946 réussit le premier vol sans moteur au-dessus de l'aéroport Pinecastle en Floride. Ensuite, tout le programme des vols de tests fut déplacé à la base du Muroc Dry Lake dans le désert Mojave où, le 9 décembre 1946 déjà, le X-1 vola par la propre force de son moteur-fusée. Après une série d'essais nécessaires à terre et en vol, le 14 octobre 1947 pour la première fois, l'avion X-1 piloté par le Capt. Charles E. "Chuck" Yeager, dépassa la vitesse du son en atteignant le Mach 1,06 (1 126 km/h). L'avion ainsi que le pilote entrèrent dans l'histoire de l'aviation. D'autres vols de vitesse et d'altitude apportèrent, malgré une série d'échecs, beaucoup de connaissances de valeur pour les nouvelles constructions des avions supersoniques et transsoniques. En tout, on produisit trois avions X-1 dont l'un fut plus tard reconstruit en version X-1E. Ensuite, on construisit à l'unité les versions X-1D, X-1A et X-1B. Tout le programme, pendant lequel trois avions furent détruits, fut terminé en novembre 1958 et ses 226 vols effectués signifièrent un grand progrès non seulement pour la recherche aéronautique mais aussi pour la cosmonautique.

Envergure	8,54 m	Hauteur	3,31 m	Poids de décollage max.	5557 kg
Longueur	9,41 m	Motor	XLR 11-RM3	Vitesse max.	1540 km/h



Das von der Firma Bell Corporation in Buffalo gebaute Flugzeug X-1 entstand als ein Ergebnis der gemeinsamen Initiative von USAAF, US NAVY und NACA mit dem Ziel, die Schallmauer zu überwinden. Nach einer Menge von theoretischen Besprechungen wurde es als ein einsitziger Ganzmetall-Mitteldecker mit dem Rumpf von einer Projektilform und mit einem Trapezflügel entworfen. Für den Antrieb wurde der in den Werkstätten von Reaction Motors Incorporated in Pompton Lakes gebaute Motor gewählt. Zu den Experimentalfügen wurde die Maschine in einer bestimmten Höhe aus einem Bombenflugzeug Boeing B-29 ausgeklümt und landete auf klassische Weise. An Bord wurden 450 kg von wissenschaftlichen Apparaturen installiert. Die erste X-1 verließ die Fabrik am 27. Dezember 1945, und den einleitenden antriebslosen Flug absolvierte sie am 25. Januar 1946 über dem Flugplatz Pinecastle in Florida. Dann wurde der ganze Plan von den Testflügen auf den Stützpunkt Muroc Dry Lake in Mojave-Wüste verschoben, wo die X-1 am 9. Dezember 1946 schon durch die eigene Kraft des Raketenmotors flog. Nach einer Reihe von den Land- und Flugtests wurde durch das von dem Capt Charles E. "Chuck" Yeager gesteuerte Flugzeug X-1 zum erstenmal durch das Erreichen von der Machzahl 1,06 (1 126 km/h) die Schallgeschwindigkeit überwunden. So gingen sowohl das Flugzeug als auch sein Pilot in die Luftfahrt-Geschichte ein. Die nächste Geschwindigkeits- und Höhenflüge brachten trotz einer Reihe von Mißerfolgen viele wertvolle Erkenntnisse für neue Konstruktionen von Ultraschallflugzeugen. Insgesamt wurden drei Flugzeuge X-1 hergestellt, von denen ein Exemplar später auf die Version X-1E umgebaut wurde. Weiter wurden von den Versionen X-1D, X-1A und X-1B je ein Stück gebaut. Das ganze Programm, bei dem drei Flugzeuge zerstört wurden, wurde im November 1958 abgeschlossen und seine 226 durchgeführten Flüge bedeuteten einen großen Schritt nicht nur in der Luftfahrtforschung sondern auch in der Raumfahrtforschung.

Flügelspannweite	8,54 m	Höhe	3,31 m	Höchststartmasse	5557 kg
Länge	9,41 m	Motor	XLR 11-RM3, Raketenmotor	Höchstgeschwindigkeit	1540 km/h