

Colour scheme: Unlike its earlier siblings the N-9MA was initially painted A-N Trainer Blue on the bottom but retained the A-N Trainer Yellow top surface. This was later reversed, i.e., blue on top and yellow on the bottom. All of the surviving colour photographs show this later colour scheme, but no explanation for this reversal has come to light.

Aircrew blades were natural metal.

Zbarvení letounu N-9MA: Na rozdíl od svých sourozenců prototyp N-9MA byl původně zbarven se spodními plochami v barvě A-N Trainer Blue (modrá), horní plochy zůstaly v barvě A-N Trainer Yellow (oranžovo-žlutá). Později byly barvy prohozeny, tzn. modrá na horních plochách, žlutá na spodku. Všechny dochované barevné fotografie zobrazují toto pozdější zbarvení, ale žádné vysvětlení pro tuto změnu není známo.

Vrtulové listy byly v barvě kovu (stříbrná).

EXPORTED BY PRAGOEXPORT LTD., DEPT. 33, P. O. BOX 4, Antala Staška 34, 140 42 Prague, Czech Republic  
phone: 00420/2/61042341, 61042346, fax: 00420/2/61042252, 61042204

**Swire**

## Northrop N-9MA

SW 72001

Scale: 1/72



Upon the urging of General H. H. „Hap“ Arnold, Air Force Chief, John Northrop began the investigation and application of the all wing principle to heavy bombardment type aircraft.

In September of 1941, Northrop submitted a heavy bomber proposal unlike anything every proposed before.

The XB-35 was a huge vehicle for its day, spanning 172 feet from tip to tip.

Basically, the N-9M's were aerodynamic prototypes optimized to reproduce the bomber flying wing's flight characteristics as accurately (to scale) as possible and in reality the N-9M's were flying scale models of the XB-35 airplane.

Throughout late 1941 and most of 1942, the three airplanes were rapidly assembled and made ready for flight test. The first airplane was designated N-9M. The second was known as N-9M2 and the third as N-9MA.

In the year 1943 the fourth N-9M was purchased to replace the first N-9M which was lost in a crash and it was designated as N-9MB.

### N-9MA Flight

Ground tests of the N-9MA were completed by April 20, 1944. First flight of the N-9MA was on May 22, 1944.

By late November 1944, the test program of some 50 flights was completed.

### Technical Specifications:

Span	60 feet
Max. speed at 7000 ft	257 mph
Service ceiling	21 500 feet

### Remark:

The N-9M's prototypes differed from each other in technical details, the kit reproduces the N-9MA prototype.

Na naléhání Generála H. H. „Hap“ Arnolda, šéfa leteckých sil USAAF, John Northrop započal s vývojem a praktickou aplikací koncepce létajícího křídla použitého v provedení jako těžký bombardér. V září 1941, Northrop předložil projekt těžkého bombardéru v koncepci jaká ještě nikdy předtím nebyla navržena.

Letoun XB-35 byl skutečně obrovský stroj v době svého vzniku, s rozpětím křídla 52,3 metru.

N-9M byl v podstatě aerodynamickým prototypem optimalizovaným pro napodobení co nejpřesnějších letových vlastností létajícího křídla (v daném měřítku) a ve skutečnosti prototypy letounu N-9M byly létajícími modely budoucího skutečného letounu XB-35.

Během let 1941-1942 byly postaveny tři prototypy a připraveny k zahájení letových testů.

První letoun byl označen N-9M, druhý byl znám pod označením N-9M2 a třetí jako N-9MA. V roce 1943 byl zakoupen čtvrtý stroj označený jako N-9MB jako náhrada za havarovaný první prototyp, který byl zničen při havárii.

### Letové testy prototypu N-9MA

Pozemní zkoušky N-9MA byly ukončeny 20. dubna 1944. První let byl uskutečněn 22. května 1944.

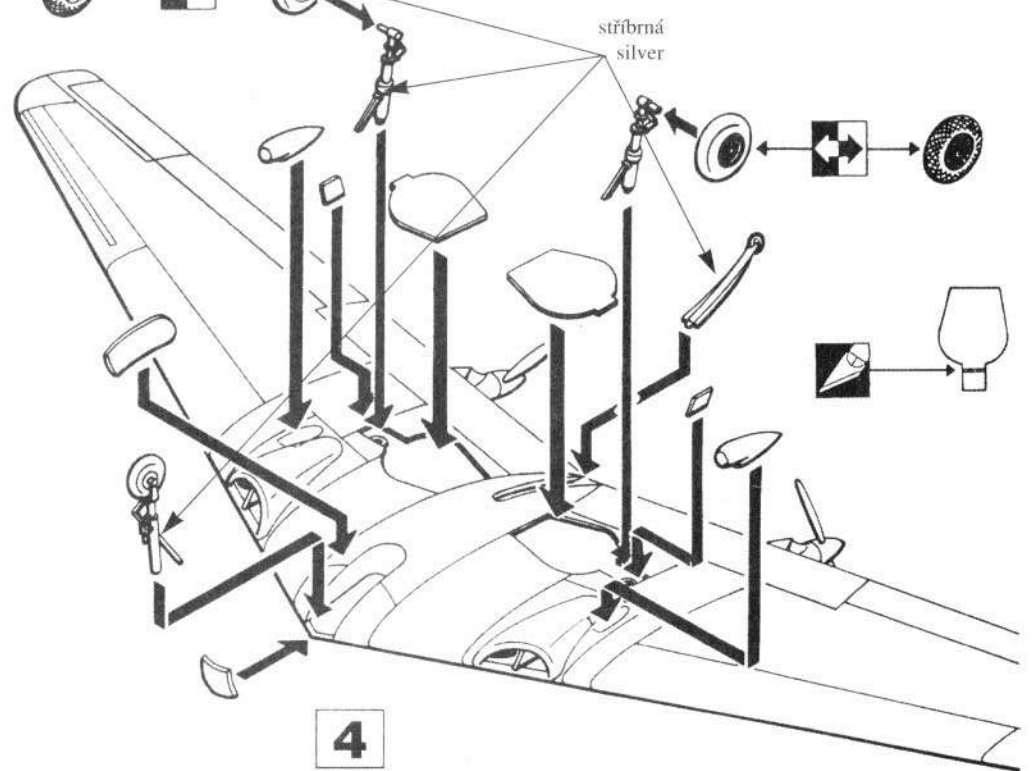
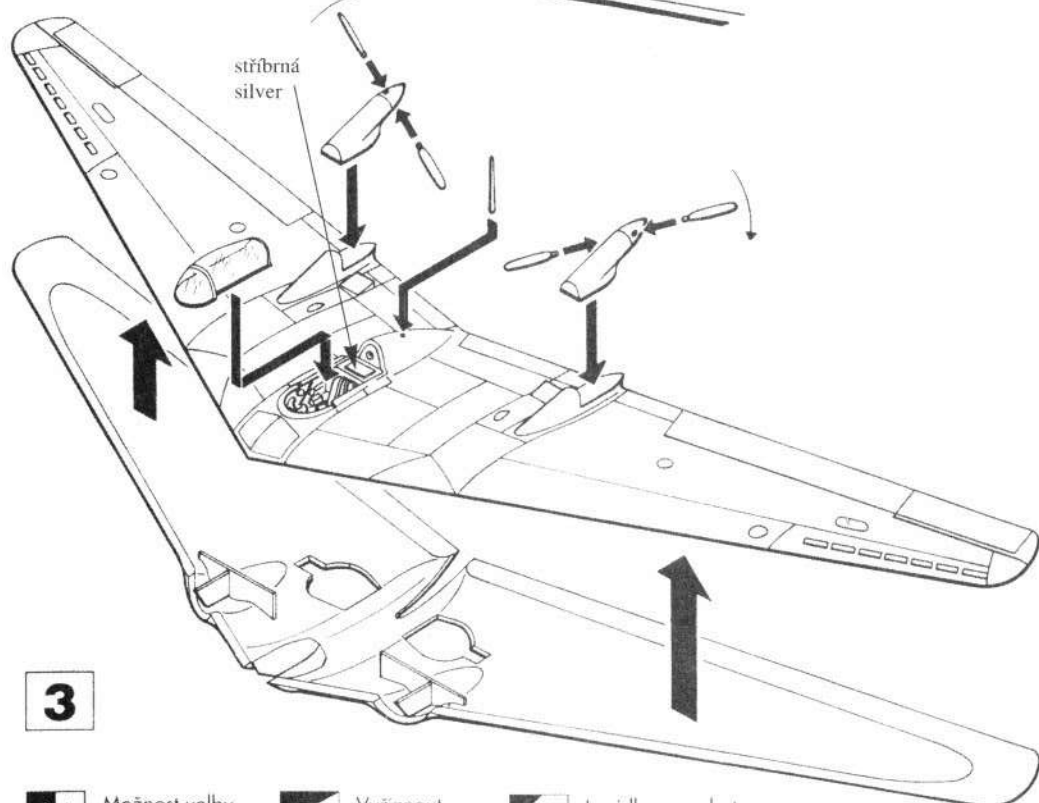
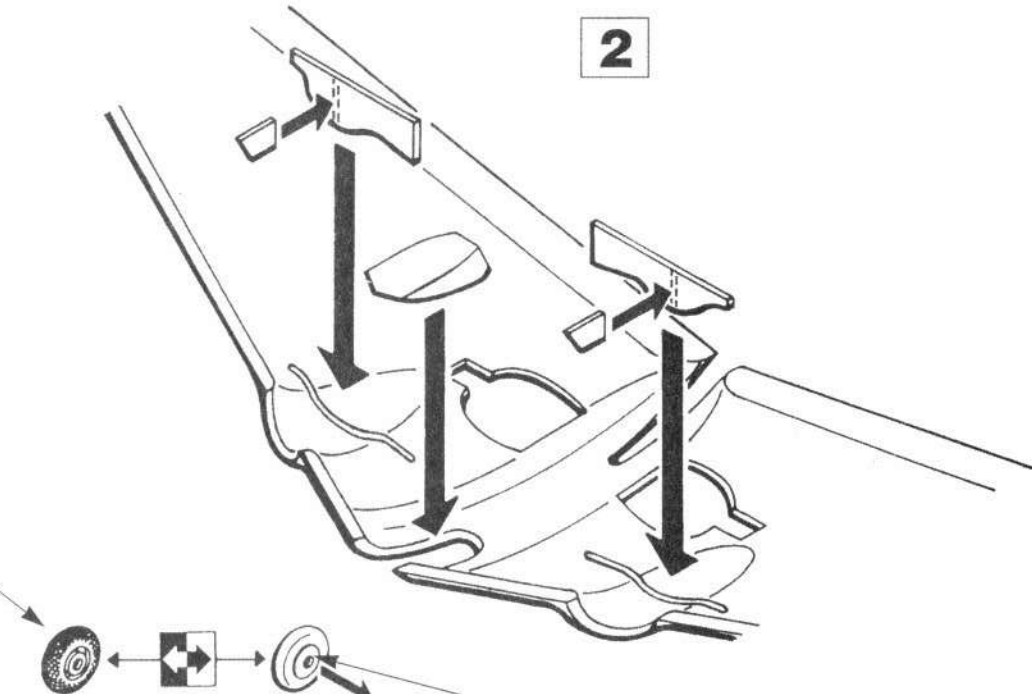
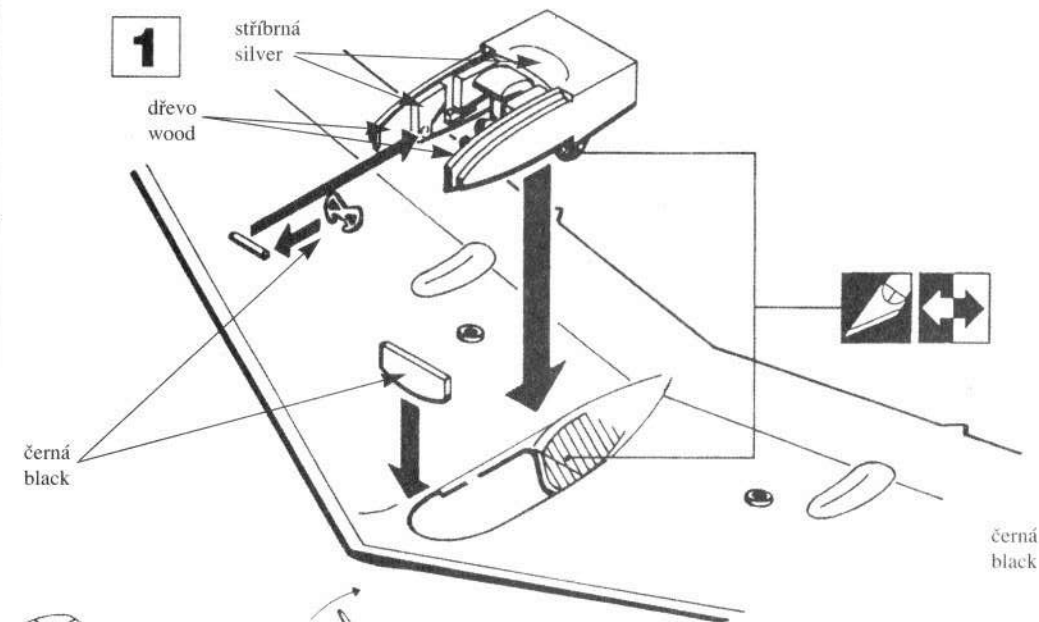
Koncem listopadu 1944 byl zkušební program po 50. letu ukončen.

### Technické údaje:

Rozpětí	18,24 m
Max. rychlost ve výšce 2128 m	412 km/hod
Operační dostup	6536 metrů

### Poznámka:

Prototypy letadel řady N-9M se od sebe lišily technickými detaily, tato stavěnice představuje prototyp označený jako N-9MA.



Možnost volby  
Optional



Vyřiznout  
Cut off



Lepidlo na polystyren  
Polystyrene cement



②



①



NORTHROP N9MA