

GLOSTER F.9/37



GB

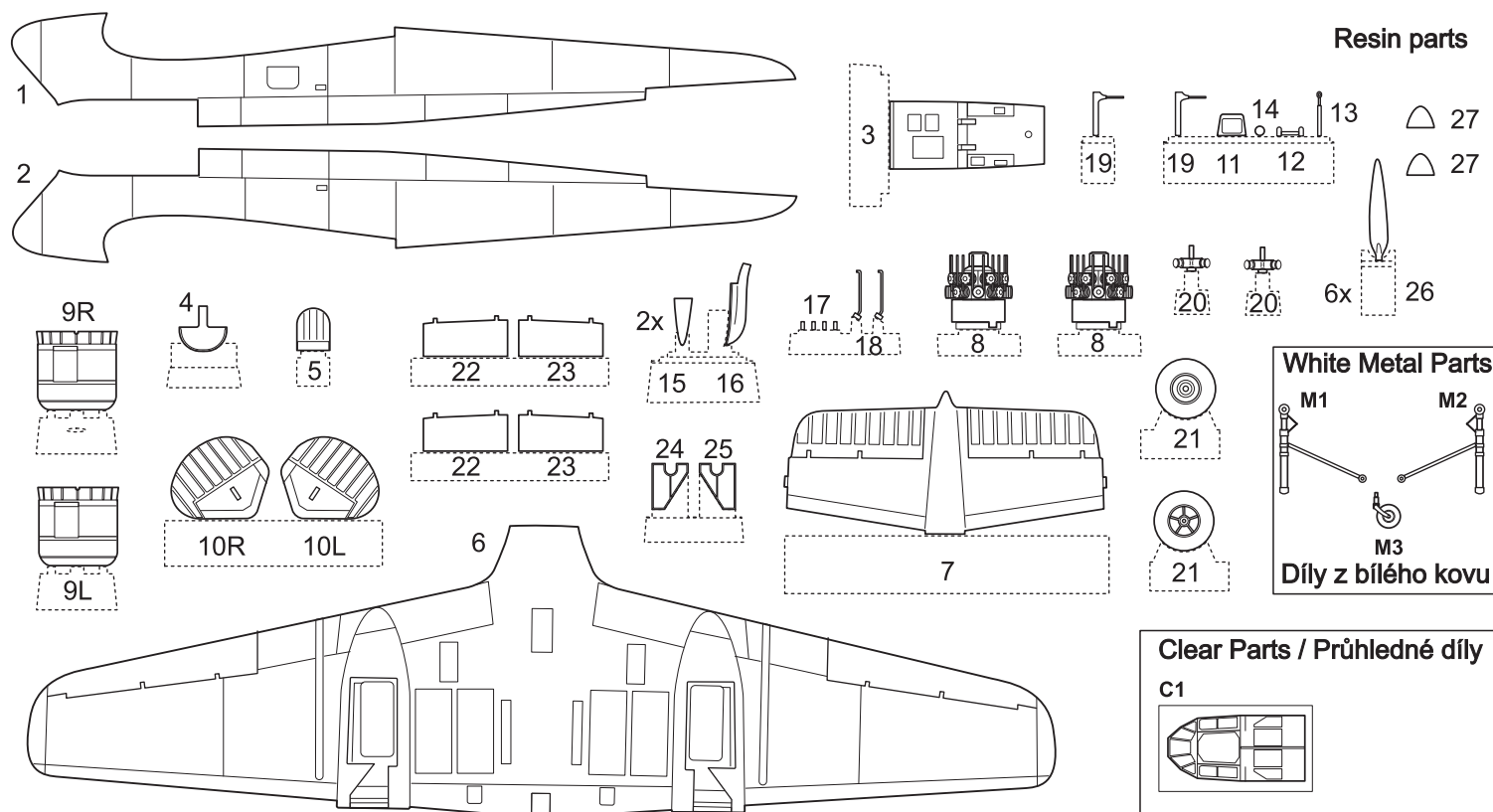
Gloster F.9/37 was designed to the specification of the same number. W.G. Carter, the Chief designer, designed it as a twin-engined, all-metal monocoque machine of which two prototypes were ordered. The first of them was fitted with Bristol Taurus T-S(a) engines and its first flight took place on 3 April 1939. During the trials, the prototype achieved excellent airspeed of 579 km/h. Unfortunately, it crash landed and the repairs took quite a long time and it was no sooner than April 1940 that the plane flew again, this time with less powerful but more reliable Taurus T-S(a) engines. With these engines the maximum speed achieved was 534 km/h only. The second prototype was built with R&R Peregrine engines and its maximum speed was 531 km/h. Performance, especially with original, more powerful engines were very high and moreover, the Gloster F.9/37 was highly manoeuvrable. However, it did not reach production. The development took a long time and when the plane was ready for production, Beaufighter and Mosquito fighters intended for the same role had already been in mass production.

Wingspan: 15,24 m, Length: 11,27 m, Max. speed: 579 km/h, Rate of Climb: 12,5 m/s

CZ

Gloster F.9/37 byl navržen podle specifikací označených stejným číslem. Hlavní konstruktér W. G. Carter navrhl celokovový dvoumotorový stroj skořepinové konstrukce. Objednány byly dva prototypy. První postavený byl poháněn motory Bristol Taurus T-S(a)I. První let se uskutečnil 3. dubna 1939. Během zkoušek prototyp dosáhl vynikající rychlosti 579 km/h. Bohužel při jednom přistání havaroval. Oprava trvala dlouho a až v dubnu 1940 byl první prototyp znovu zalétán se slabšími, ale spolehlivějšími motory Taurus T-S(a)III. Ty dávaly prototypu rychlost jen 534 km/h. Druhý prototyp byl postaven s motory R&R Peregrine. Ty mu dávaly rychlost 531 km/h. Výkony, zvláště s původními výkonějšími motory byly velmi vysoké, Gloster F.9/37 byl navíc velmi obratný. Do sériové výroby se ale nedostal. Vývoj trval ale dlouho a v době, kdy byl schopen sériové výroby byly již vyráběny pro stejné účely stíhačky Beaufighter a Mosquito.

Rozpětí: 15,24 m, délka: 11,27 m, max. rychlost: 579 km/h, stoupavost: 12,5 m/s

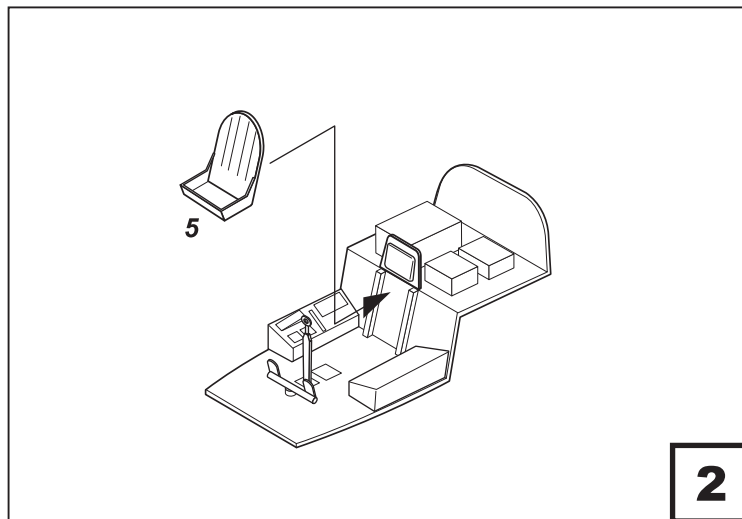
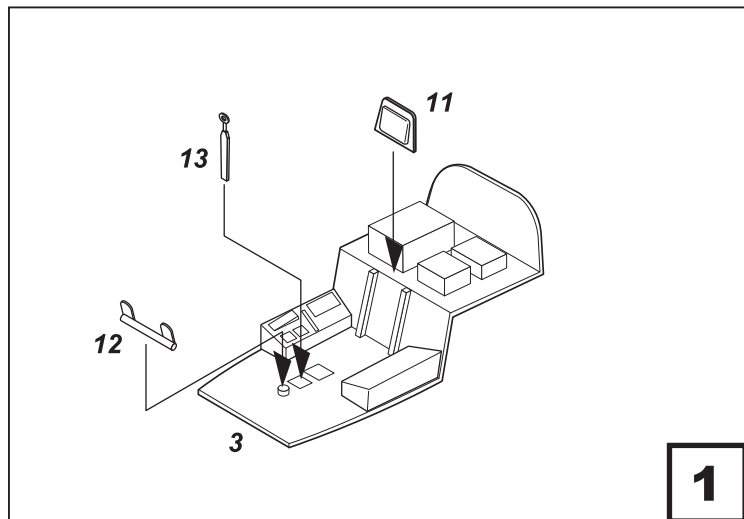


K lepení použijte kyanoakrylátové lepidlo! Díly ohnuté, popř. pokroucené vlivem teplotních změn a stárnutí materiálu mohou být narovnány do požadovaného tvaru pomocí proudu teplé vody nebo vzduchu (fén na vlasy). Kontaktní plochy doporučujeme před lepením odmastit.

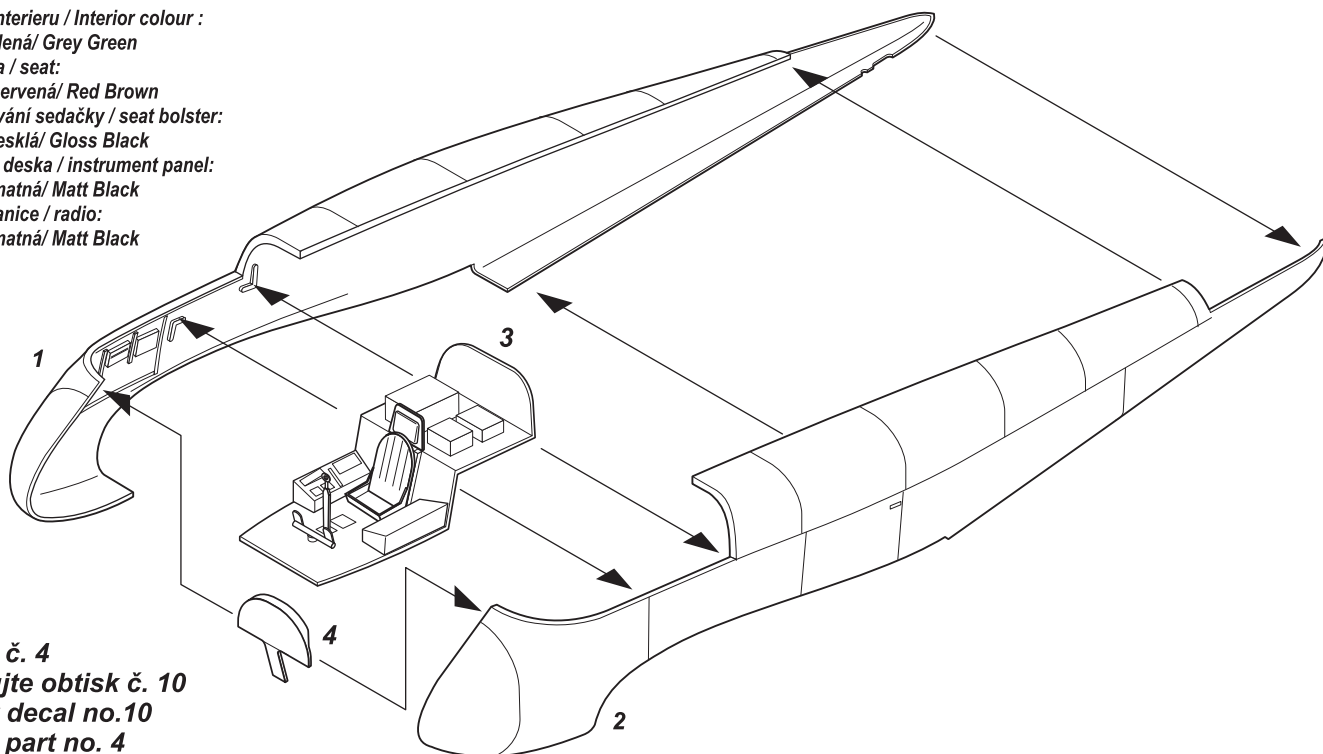
For best glueing results use cyanoacrylate glue! Parts slightly distorted and bended owing to temperature changes or due to material ageing can be straightened to requested shape by hot water or hot air jet. This process can be repeated till result is entirely satisfactory. Before glueing degreasing is recommended.

Visit an official website and e-shop at
Navštivte naše stránky a e-shop

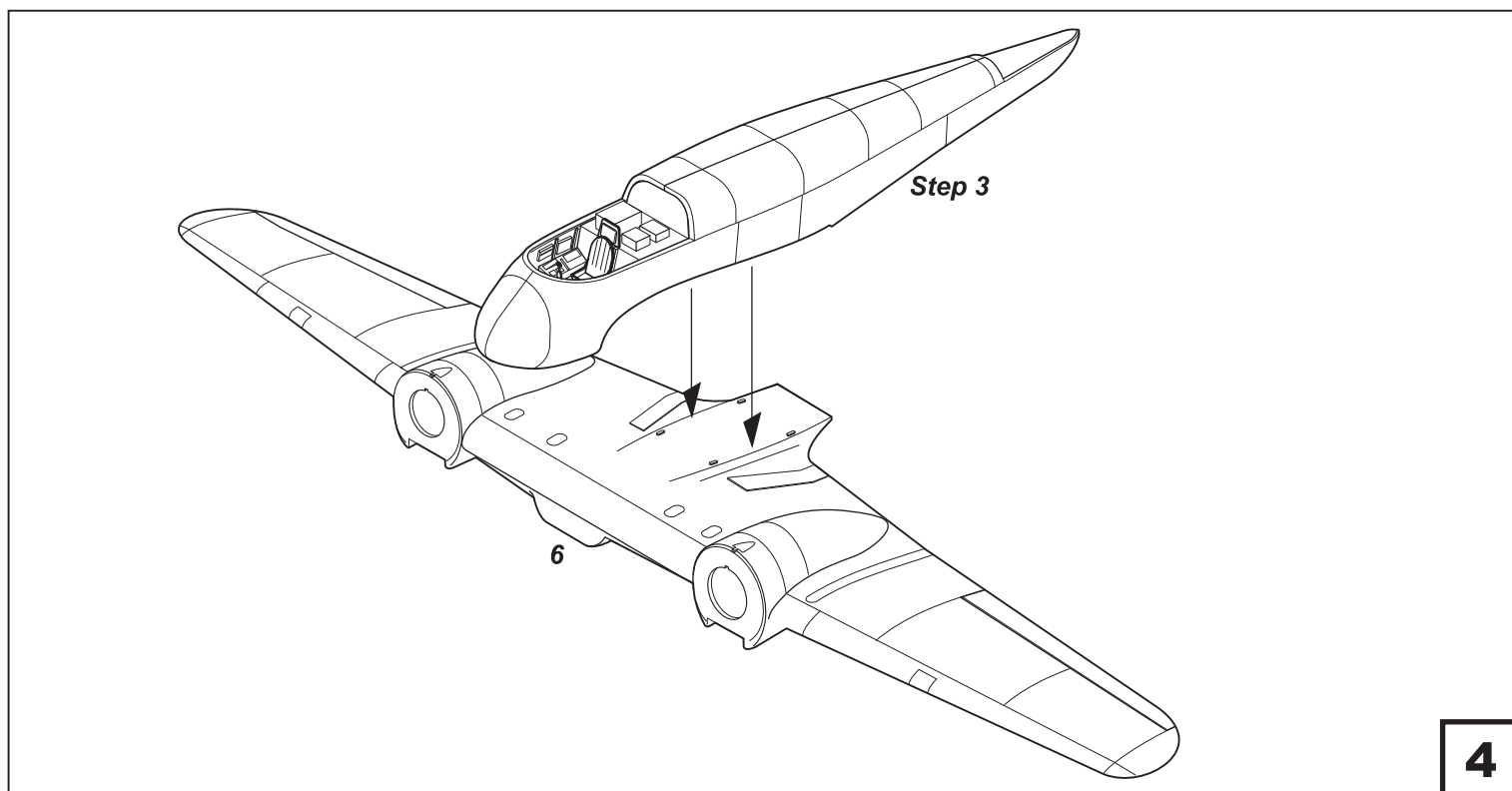
www.cmkkits.com

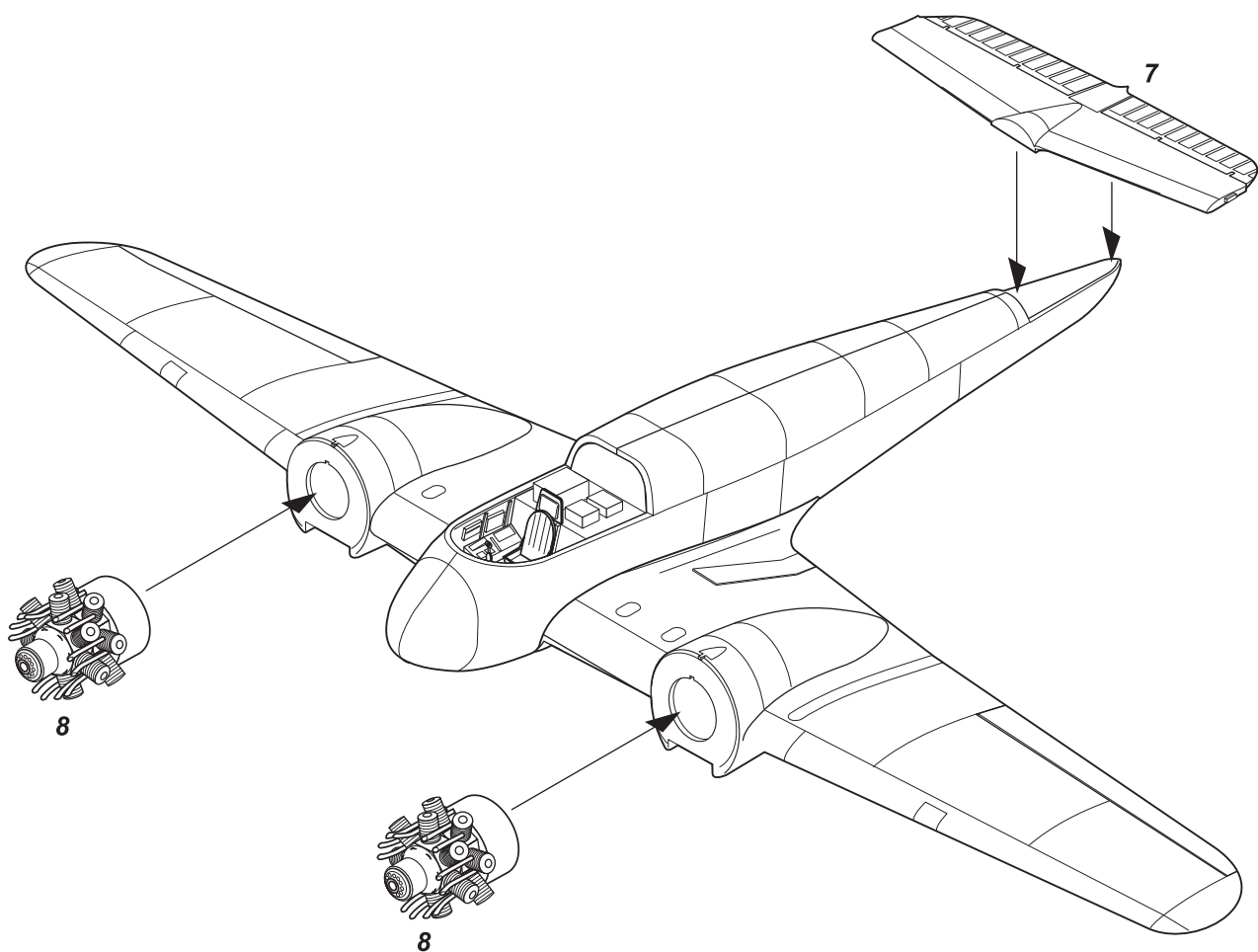


Barva interieru / Interior colour :
 Šedozelená/ Grey Green
 sedačka / seat:
 Hnědočervená/ Red Brown
 polstrování sedačky / seat bolster:
 Černá lesklá/ Gloss Black
 palubní deska / instrument panel:
 Černá matná/ Matt Black
 radiostanice / radio:
 Černá matná/ Matt Black

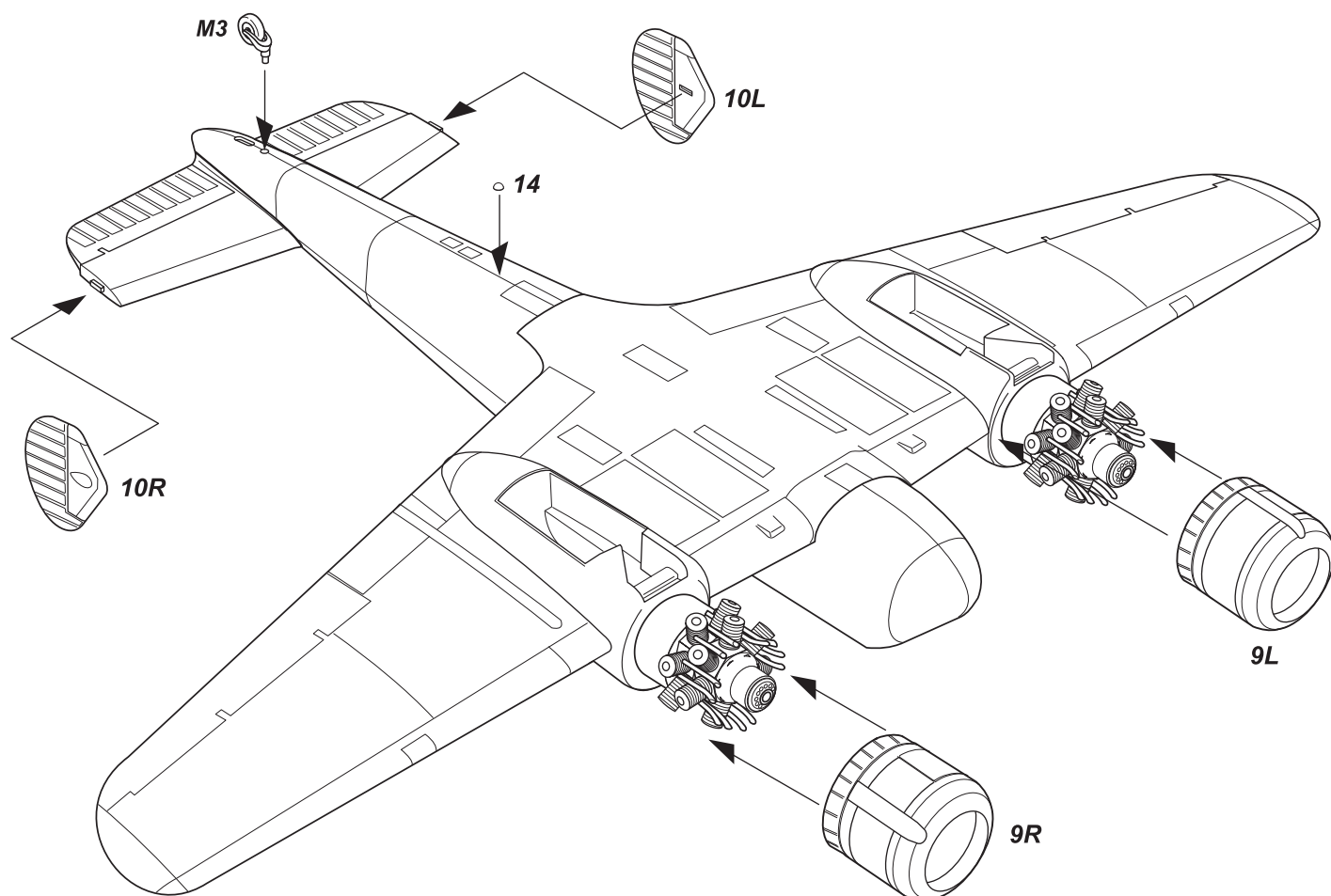


Na díl č. 4
 aplikujte obtisk č. 10
 Apply decal no.10
 to the part no. 4

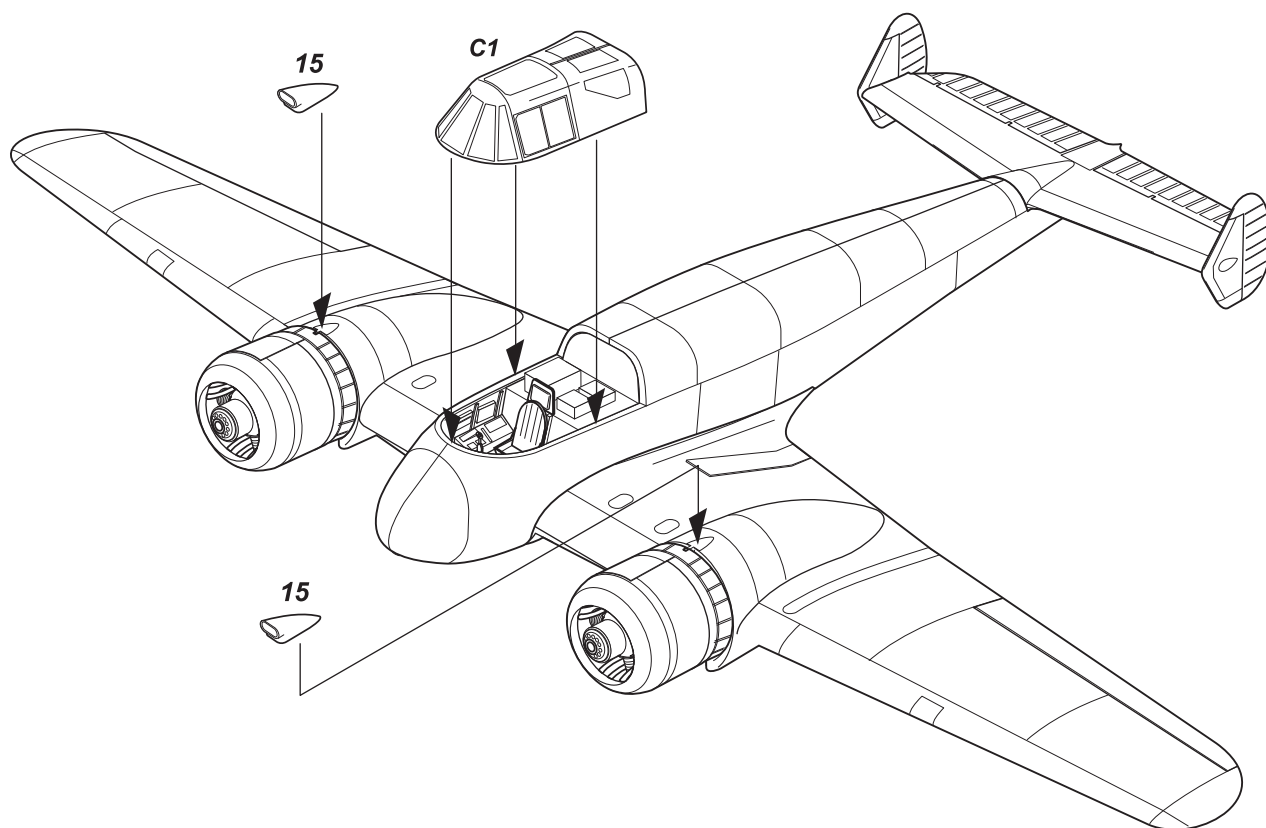




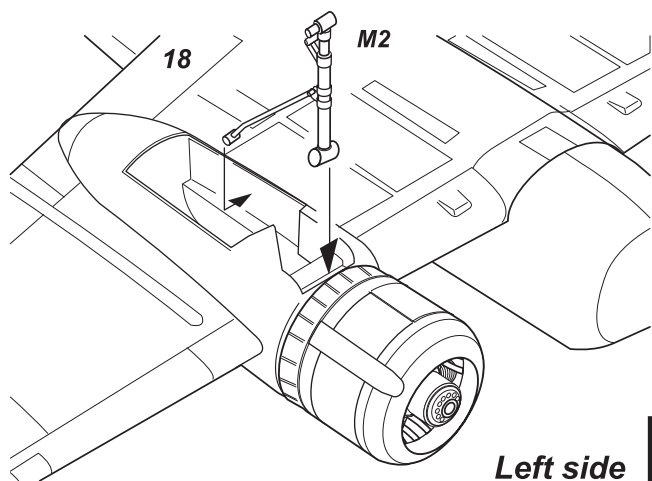
5



6

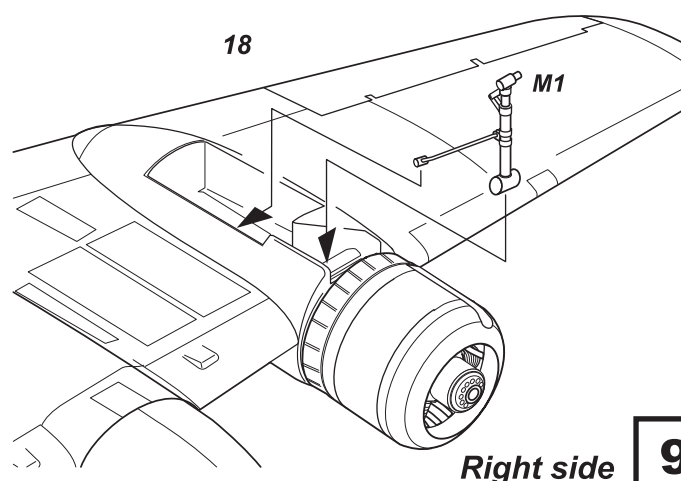


7



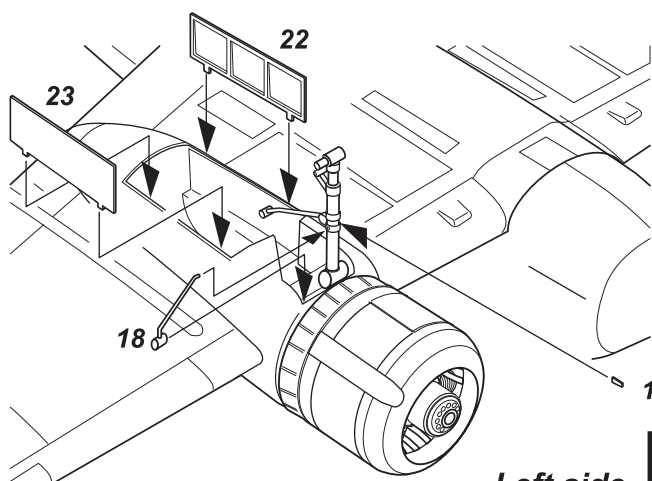
Left side

8



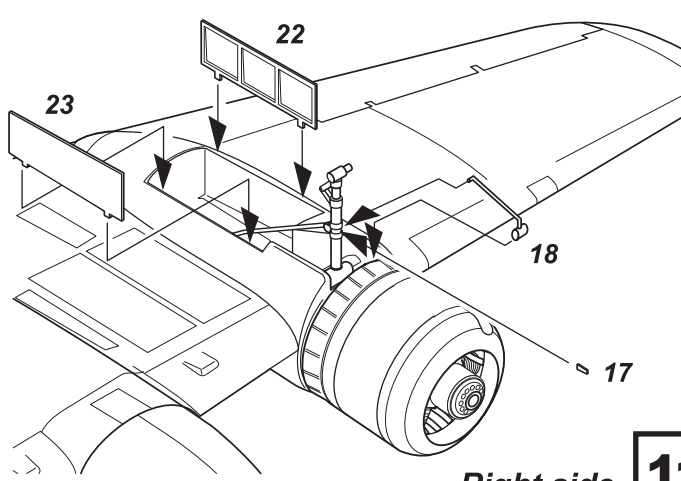
Right side

9



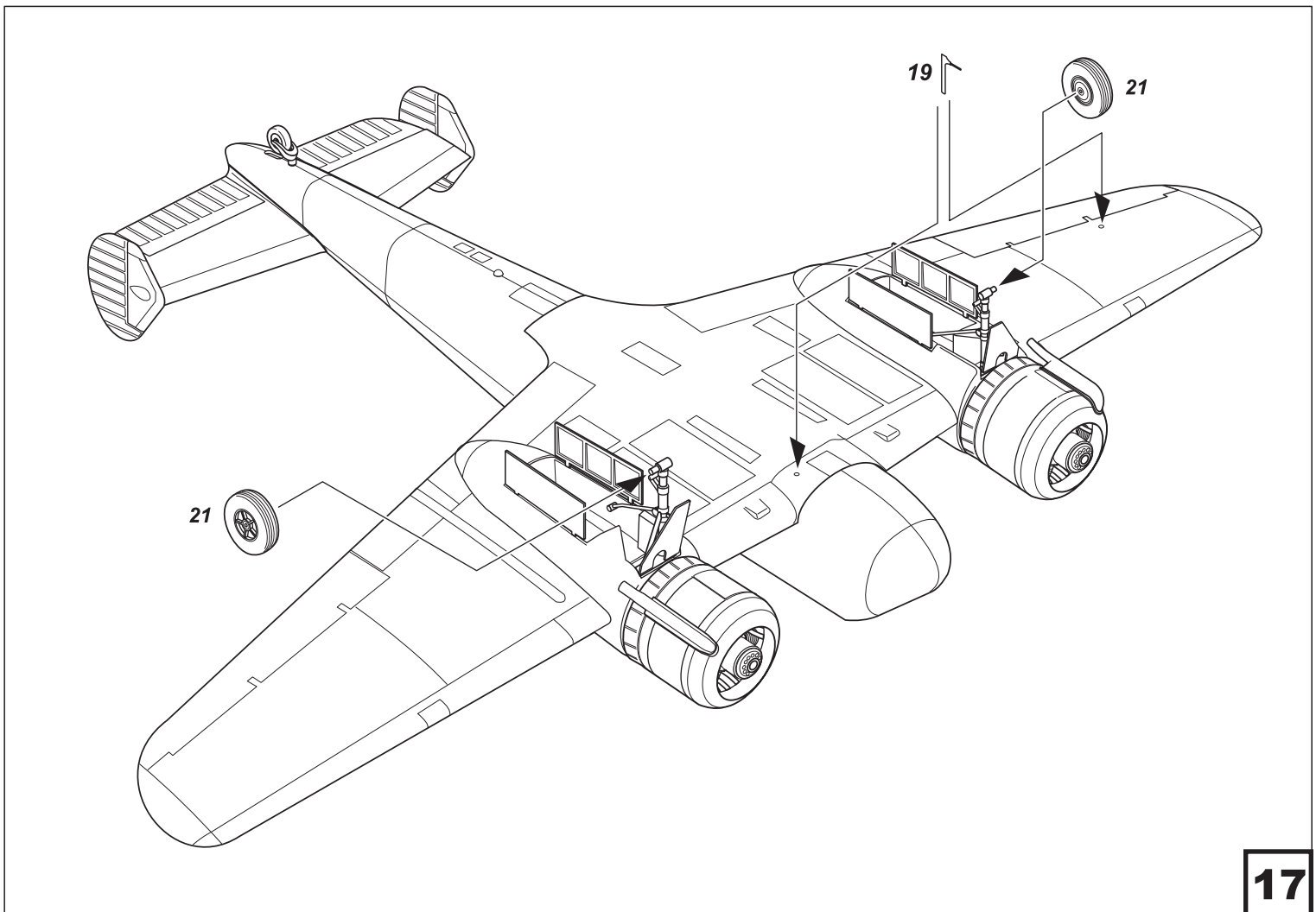
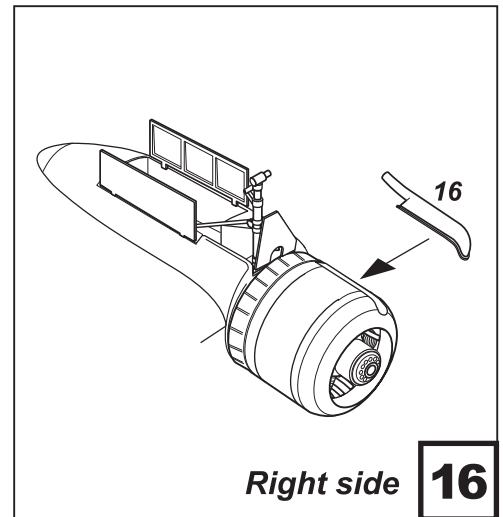
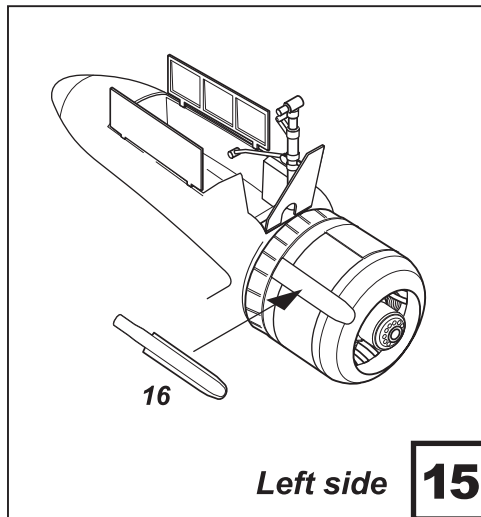
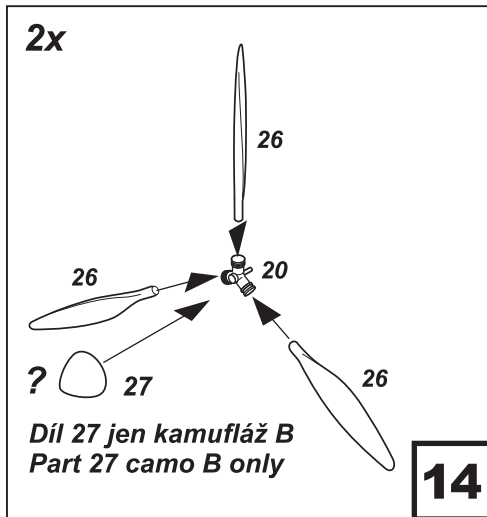
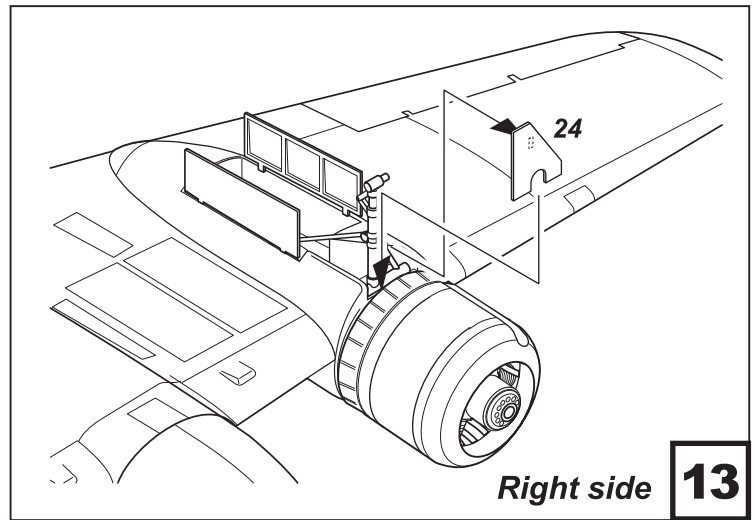
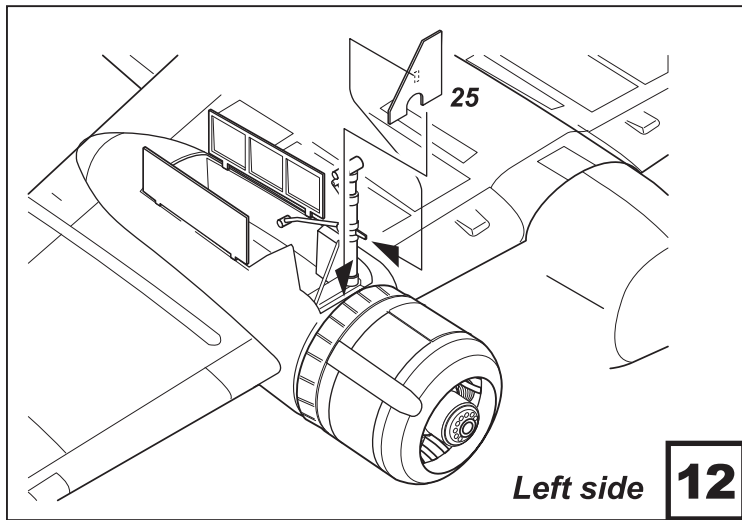
Left side

10



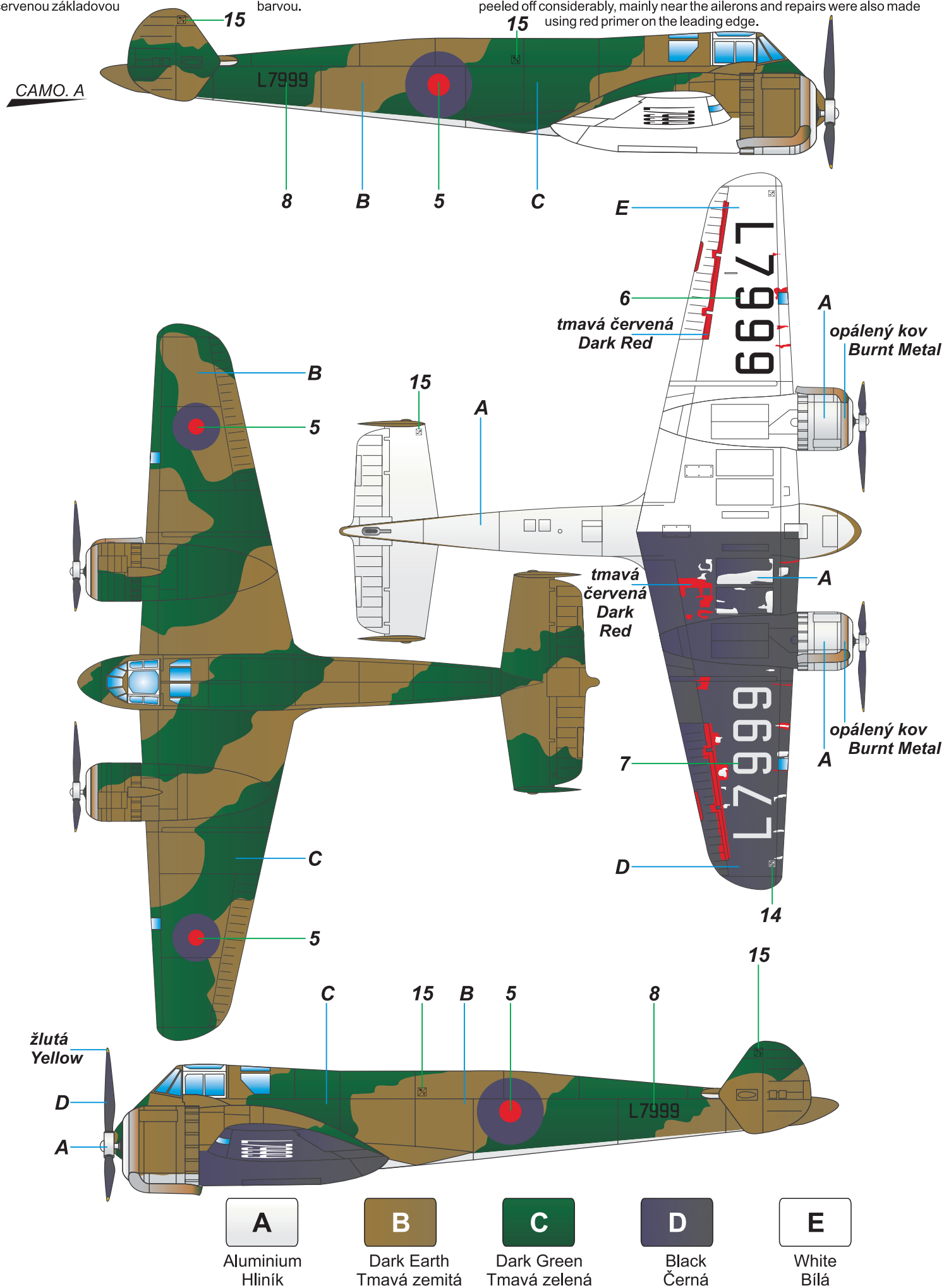
Right side

11

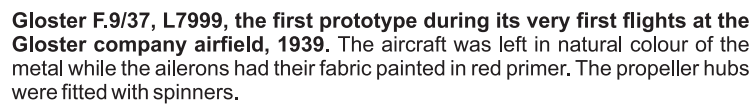


Gloster F.9/37, L7999, první prototyp v době testů v A&AEE Martlesham Heath, 1939. L7999 byl testován v tehdejší kamufláži RAF. Znaky typu B neodpovídaly standardním rozměrům. Součástí tehdejšího označení byly poloviny křídla nastříkané černou a bílou barvou. Obě barvy se značně loupaly a hlavně kolem křidélek a na náběžné hraně křídla se objevily stopy oprav červenou základovou barvou.

Gloster F.9/37, L7999, the first prototype during trials at the A&AEE (Aeroplane and Armament Experimental Establishment) Martlesham Heath, 1939. It was flown in standard RAF camouflage of those days, but the B type roundels were of non-standard dimensions. Black and white coloured undersurfaces of the wing were part of that times marking too. Both colours peeled off considerably, mainly near the ailerons and repairs were also made using red primer on the leading edge.



Gloster F.9/37, L7999, the first prototype during its very first flights at the Gloster company airfield, 1939. The aircraft was left in natural colour of the metal while the ailerons had their fabric painted in red primer. The propeller hubs were fitted with spinners.



Gloster Longbow Mk.I, L8001, první sériový stroj byl operačně testován v roce 1943 u No.23 Sqn. Dostal tehdejší noční stíhací kamufláž RAF. K akcím typu Intruder - nočním útokům na nepřátelská letiště ho používal nejúspěšnější československý stíhač F/Lt Karel Kuttelwascher, DFC & bar. Proto byl ozdoben kresbou kose a nápisem Night Reaper II a také výčtem "Kutových" úspěchů. (Alternativní historie)

Gloster Longbow Mk.I, L8001, which is the first production machine that was operationally test-flown with No.23 Sqn in 1943 wearing standard RAF night camouflage. It was used for intruder missions (night attacks on enemy airfields) by the top-scoring Czechoslovak fighter pilot F/Lt Karel Kuttelwascher, DFC & bar and therefore it was adorned with his famous scythe motif, named „Night Reaper II“ and also wore Kut's tally. (alternative history)

