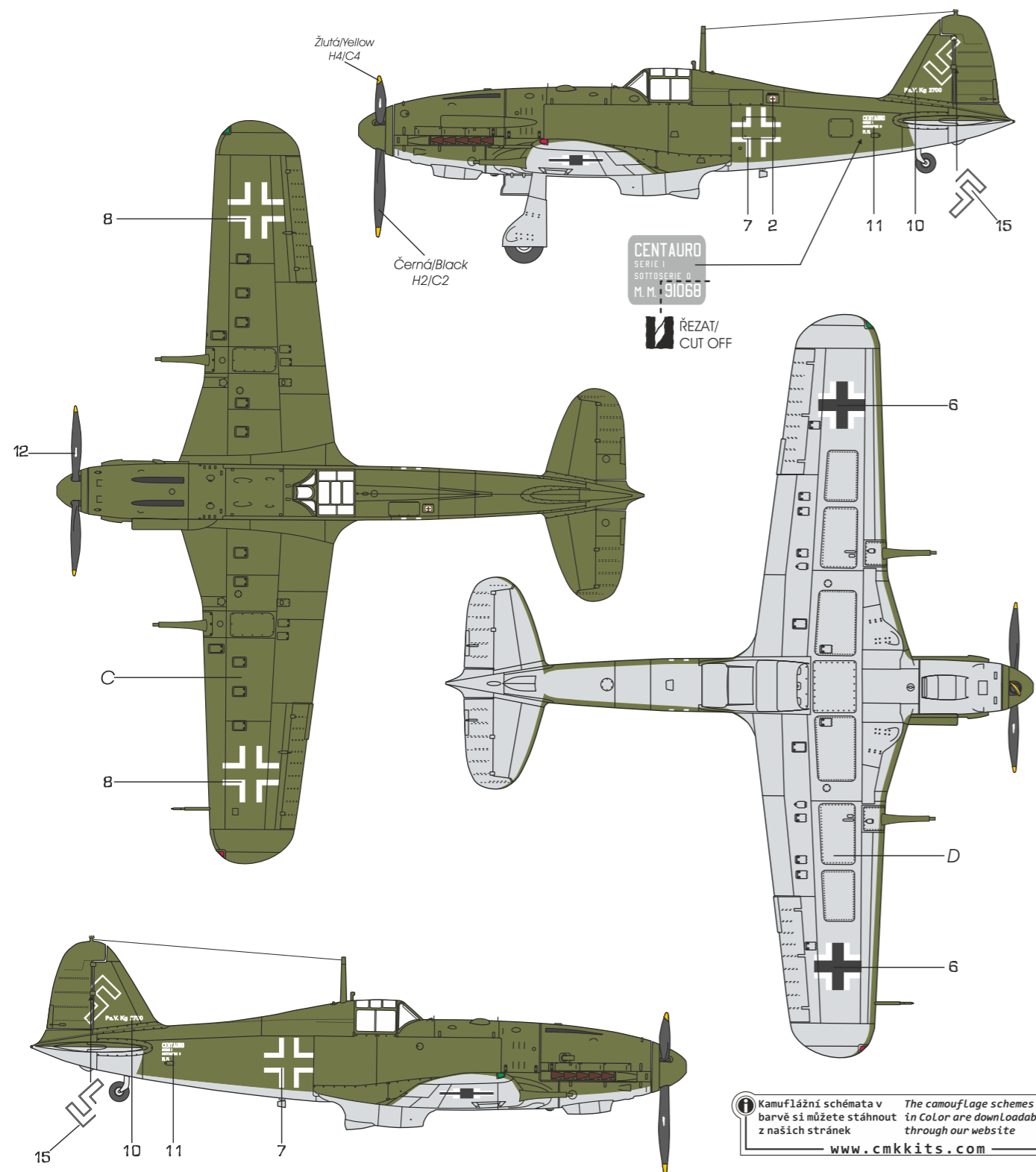


Fiat G.55 M.M.???, první stroj předaný Luftwaffe v říjnu 1943. Na letounu není uvedeno matriční číslo, pravděpodobně však jde o letoun M.M.91066.

Fiat G.55 M.M.???, the first machine handed over to Luftwaffe in October 1943. The serial number is not painted on this machine, though it is probably aircraft M.M.91066.

CAM. C



D Světlá šedo-modrá
Light grey-blue
Grigio azzurro chiaro 1
FS36307
H324/C324

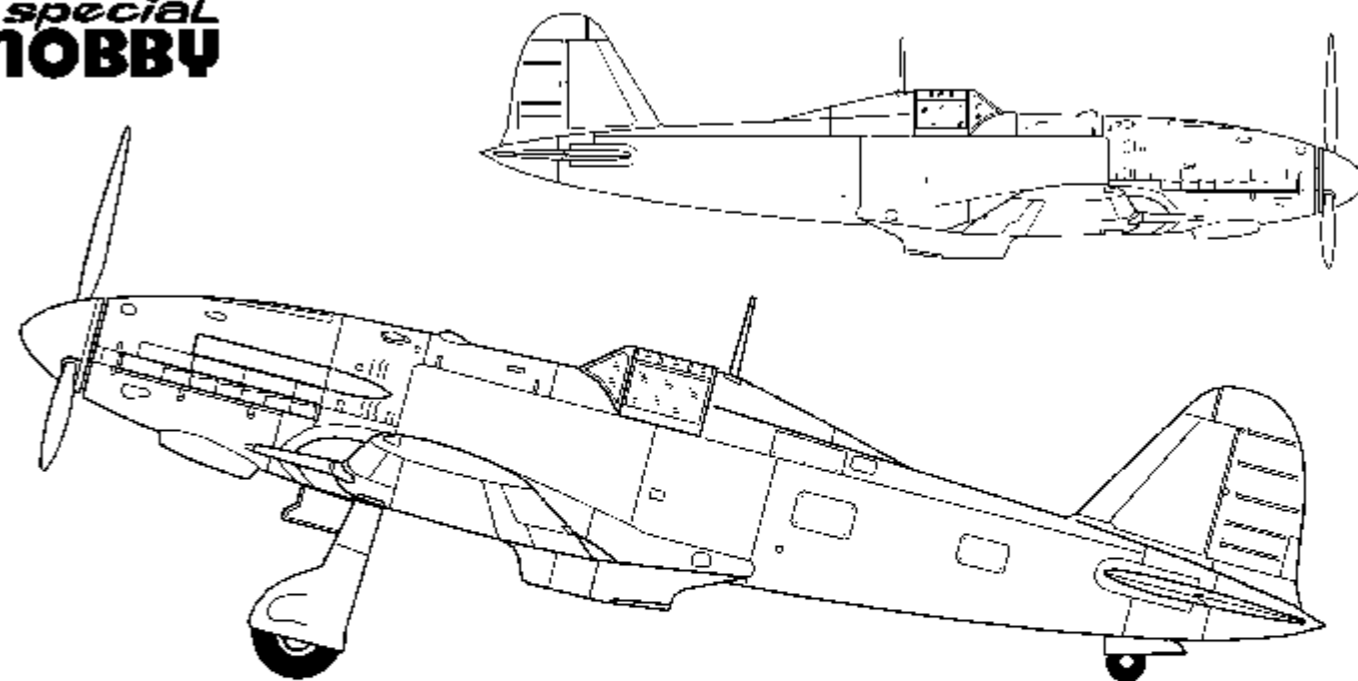
C Tmavá olivová-zelená
Dark olive-green
Verde oliva scuro 2
FS 34052
C120

SH 72190

10

FIAT G.55 "Captured Fiats"

Special
HOBBY



SH 72190

FIAT G.55 "Captured Fiats"

1/72

CZ - Historie

V průběhu roku 1942 zalétaly tři italské firmy prototypy moderních stíhaček. Kromě Aermacchi C.205 a Reggiane Re 2005 šlo o Fiat G.55 Centauro. Všechny tři byly poháněny motorem DB 605 nebo později jeho licenční verzí RA 1050 Tifone. Do výzbroje byly vybrány všechny tři stroje, ale Fiat G.55 byl vybrán jako základní stíhačka Regia Aeronautica. Mimo to o nový Fiat projevila zájem i Luftwaffe. První prototyp MM491 vzletl 30. dubna 1942, posléze byly postaveny další dva prototypy. Ty, stejně jako prvních dvanáct kusů z první výrobní série označované Serie 1 Sottoserie 0 (MM91053-91064) měly výzbroj složenou z kanónu Mauser MG 151/20 ráže 20 mm v ose vrtule a čtyř kulometů SAFAT ráže 12,7 mm v přídi. Další stroje jak Sottoserie 0, tak Serie 1 nesly definitivní výzbroj složenou ze dvou kanónů v křídle a dvou kulometů nad motorem. Nezávisle na výzbroji dostávaly jednotlivé kusy dva typy svislých ocasních ploch. Prvé stroje byly nasazeny v rámci útvarů Regia Aeronautica. Nové stíhačky si úspěšně vedly hlavně v bojích proti stíhačkám P-38 Lightning. Po uzavření příměří se spojenci byly Centaury zabaveny pro Luftwaffe při obsazení Itálie Němci. Stejně tak byl obsazen německými vojsky závod Fiat v Turíně. Zastavená výroba byla později obnovena, několik kusů převzala Luftwaffe, ale nakonec veškeré vyrobené Fiaty G.55 byly předány letectvu Italské Nacionální Republiky (Aeronautica Nazionale Repubblicana). V řadách ANR se účastnily těžkých bojů proti bombardovacím svazům doprovázených stíhačkami. Centaury byly nejprve nasazeny u Squadriglie Complementare Caccia „Montefusco“ (na památku velitele padlého v boji byla později přejmenována na „Montefusco-Bonet“). Později byly dodány Centaury také 2° Gruppo Caccia, které prošlo těžkými boji a posléze bylo přezbrojeno na Bf 109. Zbývající Fiaty G.55 byly soustředěny u 1° Gruppo Caccia. Tato jednotka bojovala úspěšně, ale také s poměrně vysokými ztrátami proti přesile amerických i britských letounů až do srpna 1944. 10. srpna 1944 uletěl ke spojencům s Fiatem G.55 zkušební pilot S. Agostini. V kabině s ním přeletěl ke spojencům i agent britské rozvědky F. Gentile. Úlet zkomplikoval napjaté vztahy mezi Němci a Italy. Němci při akci Phoenix 25.8. 1944 obsadili italská letiště a odzbrojili letectvo ANR. Fiatům G.55 1° Gruppo Caccia byly na letišti Vicenza odmontovány vrtule a později byly zničeny, stejně jako nové stroje v Turíně. Během války bylo vyrobeno 107 kusů Fiatu G.55. Po válce byla v roce 1946 výroba obnovena a pro Italské, Argentinské, Egyptské a Syrské letectvo byly vyráběny jak jednomístné Fiaty G.55A, tak dvoumístné Fiaty G.55B. Egyptské a Syrské letouny zasáhly do bojů proti státu Izrael.

Rozpětí: 11,85 m, délka: 9,37 m, max. rychlost: 620 km/h ve výšce 8 000 m, výstup do 7 000 m: 8 min a 34 s, dostup: 13 000 m, dolet: 1 050 km

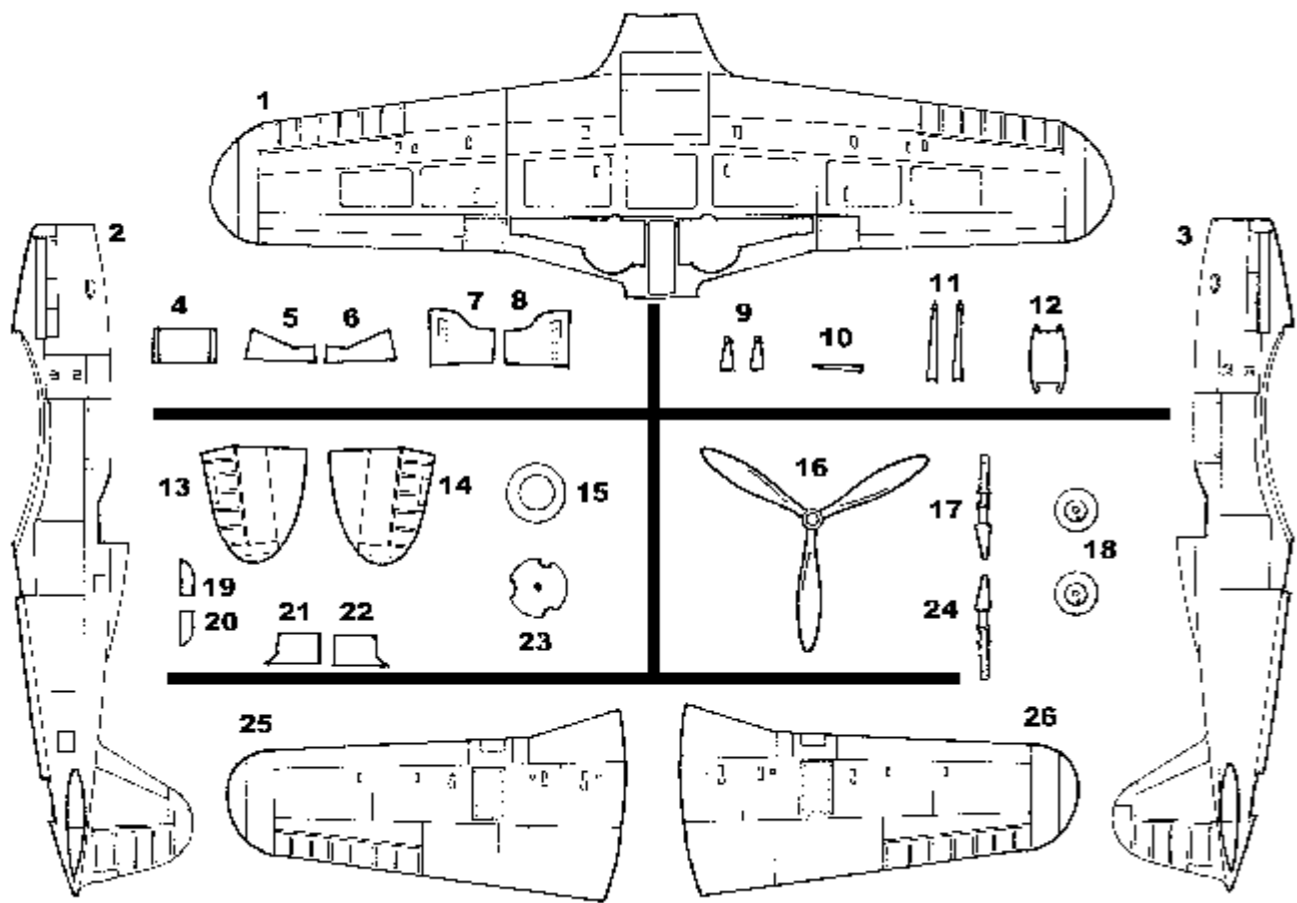
EN - History

In 1942 three Italian companies had test flown their new modern fighter prototypes Aermacchi C.205, Reggiane Re 2005 and Fiat G.55. All three aircraft were powered by DB 605 engine or its license built version RA 1050 Tifone. Eventually, all three types were accepted by Regia Aeronautica; however, Fiat G.55 had been selected as the primary fighter aircraft. Some interest in the new Fiat fighter showed also German Luftwaffe. The first prototype with serial number MM491 took off on 30th April 1942, followed by other two prototypes. Later on an initial series of 12 pre-production aircraft (serial nos. MM91053 to 91064) has been built and designated Serie 1 Sottoserie 0. Armament of these aircraft consisted of one 20mm cannon Mauser MG 151/20 firing through the tubular propeller's shaft and four nose-mounted 12.7mm SAFAT machine guns. The final armament setup of subsequent aircraft of both Sottoserie 0 and Serie 1 settled on two wing mounted cannons and two machine guns above the engine. Independently of the armament changes the particular airframes were produced with two different fin types. The first production aircraft were assigned to Regia Aeronautica and proved successfully, particularly against P-38 Lightnings. After signing the Armistice and consequent occupation of Italy the Centauros were captured for Luftwaffe service, as well as the Fiat factory in Torino which was seized by Wehrmacht. Afterwards the interrupted production started again and several aircraft were handed over to Luftwaffe. Eventually, the rest of produced aircraft equipped the Italian National Republic Air Force (Aeronautica Nazionale Repubblicana). With ANR these aircraft taken part in heavy fights against allied bombers and escorting fighters. Initially, the Centauros had been assigned to the Squadriglie Complementare Caccia „Montefusco“ (later renamed to „Montefusco-Bonet“ in memory of fallen commander). Later on Centauros were also assigned to 2° Gruppo Caccia that went through heavy fights and subsequently was re-equipped with Bf 109s. Remaining Fiat G.55s were deployed at 1° Gruppo Caccia which fought quite successfully, but with heavy losses, against the overwhelming numbers of American and British aircraft until August 1944. On 10th August 1944 the test pilot S. Agostini deserted in a Fiat G.55 to Allied territory having British intelligence agent F. Gentile on board. This action had intensified the tense relation between Germany and Italy. Subsequently on 25th August, during operation Phoenix Germans engaged Italian airfields and disarmed the ANR. Machines of the 1° Gruppo Caccia stationed at Vicenza airfield got the propellers removed and eventually they were all scrapped, as well as the new machines manufactured at Torino. In total, 107 Fiat G.55s had been produced during the WWII; however the production was reset again in 1946. Both Fiat G.55A (single seat) and G.55B (double seat) were produced for Italian, Argentinean, Egyptian and Syrian air forces. Both Egyptian and Syrian aircraft participated in air war against Israel.

Wingspan: 11.85 m, Length: 9.37 m, Max. speed: 620 km/h at 8000 m, Climb to 7000 m: 8 min and 34 s, Service Ceiling: 13000 m, Range: 1050 km



DÍLY - PARTS - TEILE - PIECES



POLYURETHAN PARTS (PUR)

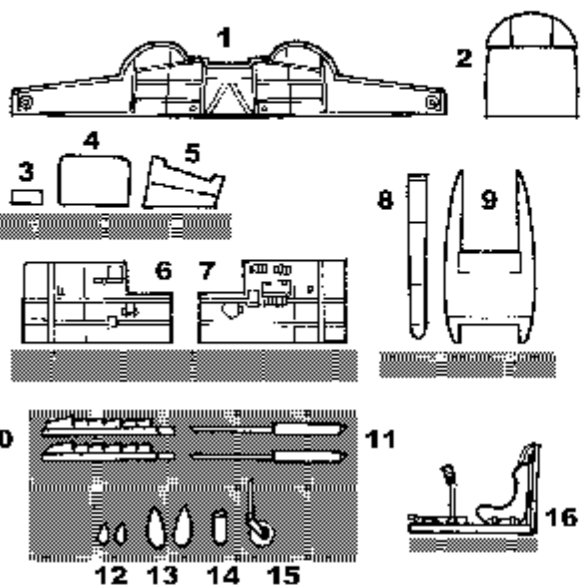


PHOTO-ETCHED PARTS (PP)



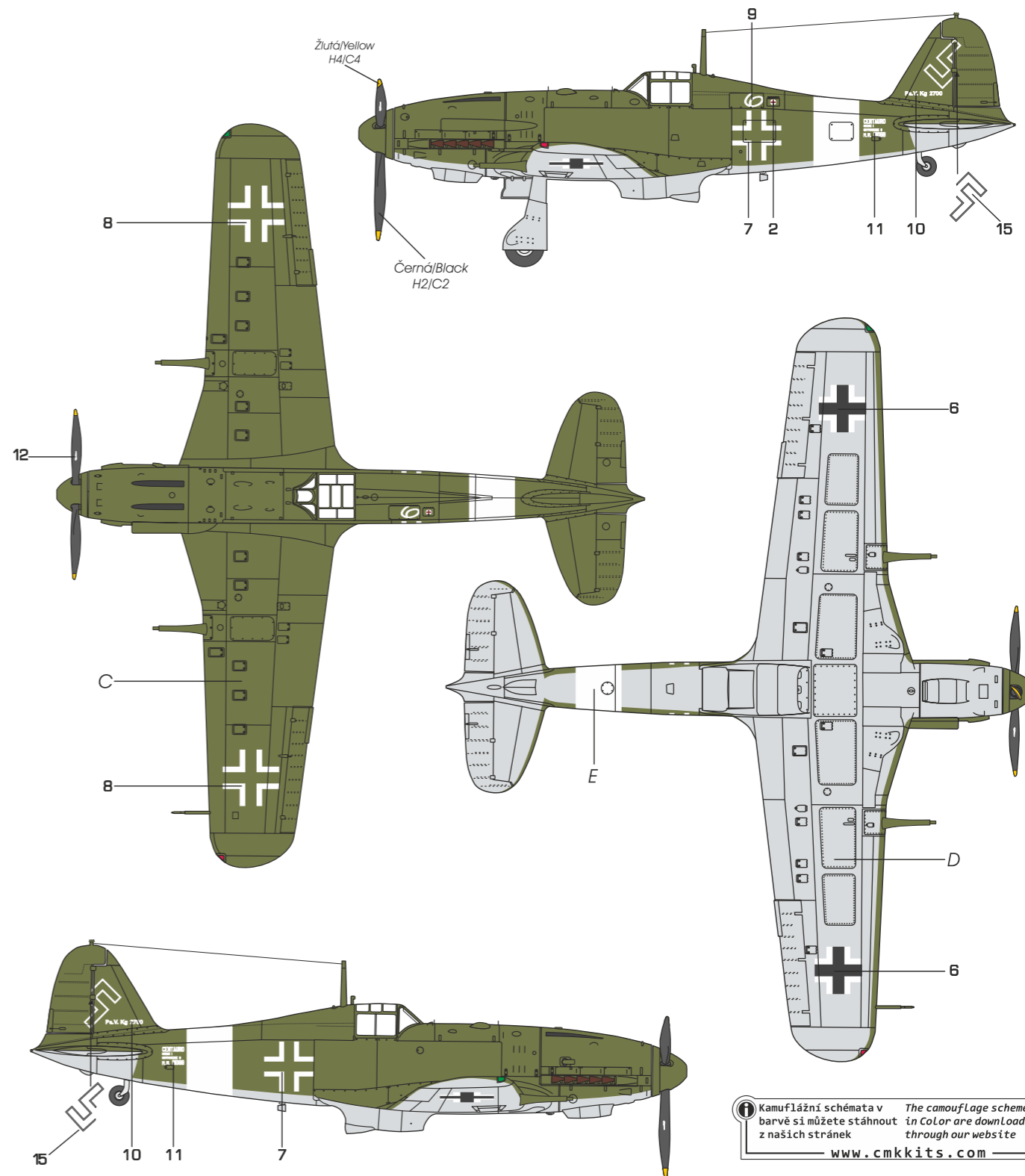
CLEAR PARTS (CP)



H 8	H 12	H 2	H 51
H 77	H 74	H 47	H 27

Fiat G.55 M.M.91068, bílá 6, březem 1944, základna Lonate Pozzolo, Itálie. Fiat G.55 M.M.91068, white 6, March 1944, Lonate Pozzolo airbase, Italy. Since Letoun testovaný Luftwaffe od října 1943 byl na této základně vyfotografován při October 1943 Luftwaffe tested this machine. Photo of this machine shows it in marném čekání na opravu v dosti zuboženém stavu, bez motoru a ocasních miserable condition lacking engine and tail planes awaiting overhaul.

CAM. B



D Světlá šedo-modrá Light grey-blue Grigio azzurro chiaro 1 FS36307 H324/C324	C Tmavá olivová-zelená Dark olive-green Verde oliva scuro2 FS 34052 C120	E Sněhově bílá White snow Bianco nene 6 H21/C69
--	---	---

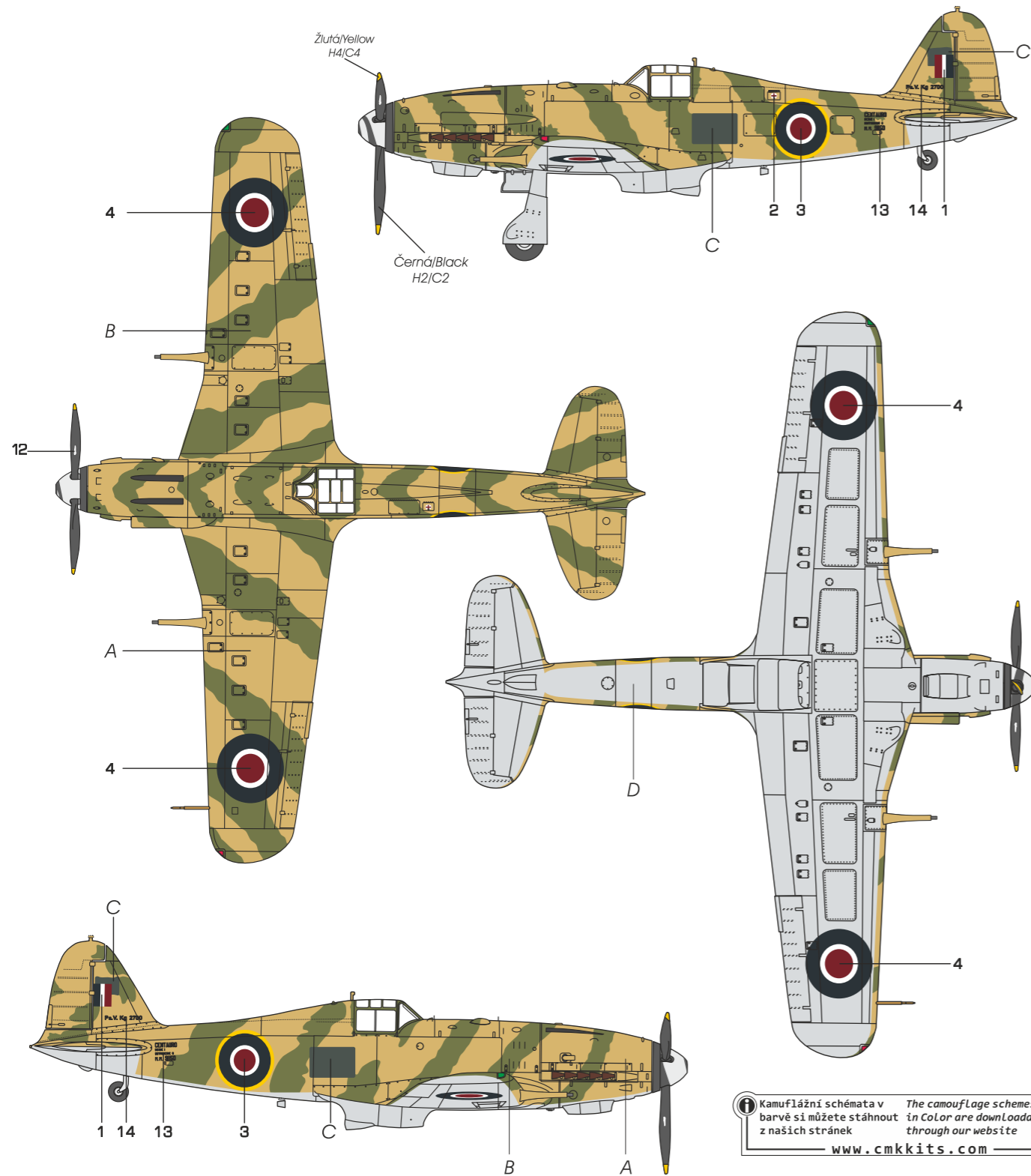
! Kamuflažní schémata v barvě si můžete stáhnout z našich stránek
The camouflage schemes in color are downloadable through our website
www.cmkkits.com



Fiat G.55 M.M.91150, letiště Piombino - spojenecká strana italské fronty, Itálie, duben 1944. Letoun odčizil 4. dubna 1944 ze záletávacího letiště firmy Fiat Mirafiori testovací pilot Serafino Agostini. Na spojeneckou stranu v kabině převezl i agenta Secret Service Ten. Francesca Gentileho. Letoun dostal přidělené číslo VF204, nikdy jej však nenesl. Znaky ANR byly zamalovány a nahrazeny ručně malovanými britskými kokardami. 15. srpna 1944 byl přelétnut do Říma a později k dalším testům do Neapole. V březnu 1945 byl vyloděn v Anglii, cestou však zmizely důležité součásti vybavení. Proto byl odstaven na základně Tangmere, kde byl v padesátých letech bohužel sešrotován.

Fiat G.55 M.M.91150, Piombino airfields - Allied side of Italian front, Italy, April 1944. On April 4, 1944 Fiat Mirafiori's test pilot Serafino Agostini stole this machine from the factory's airfield. He managed to cram OSS agent Ten. Francesco Gentile into cockpit and flew over to Allied zone with him. The aircraft was assigned with VF204 code number though it was never applied to the aircraft. The ANR markings were over painted and replaced by hand painted British national insignias. On August 15, 1944 was the machine flew over to Rome and later for further tests to Naples. In March 1945 was the machine unloaded from ship in England but during the run many vital components were lost. Therefore the machine was displaced at Tangmere airbase where it was in 1950s unfortunately scrapped.

CAM. A



Kamuflažní schémata v barvě si můžete stáhnout z našich stránek www.cmkkits.com

The camouflage schemes in color are downloadable through our website

A Světlá oříškové hnědá
Light Walnut
Nociola Chiaro 4
FS30219
H310/C310

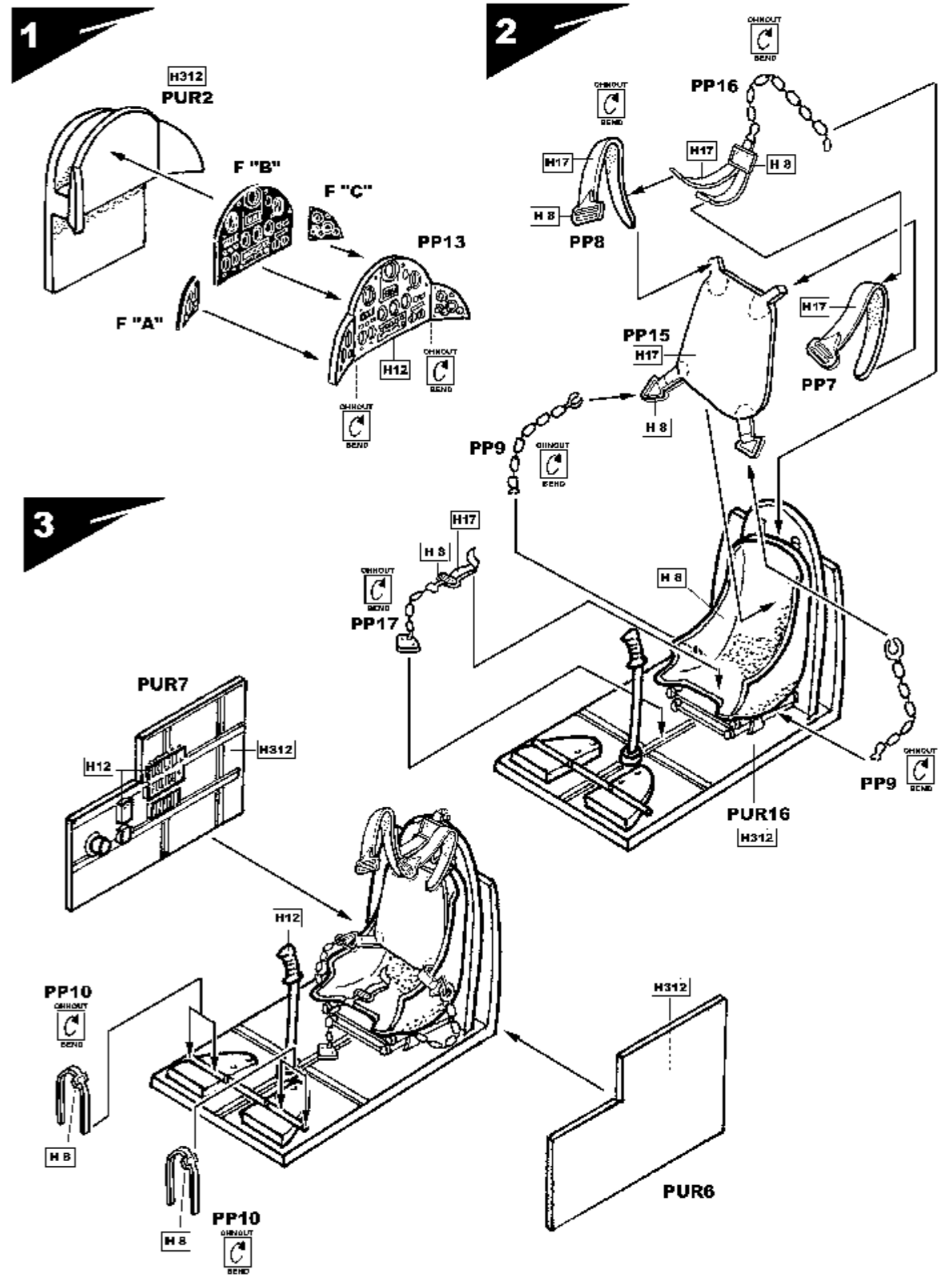
B Tmavá olivová-zelená
Dark olive-green
Verde oliva scuro 2
FS 34052
C120

C Tmavě zelená
Dark green
H330/C330

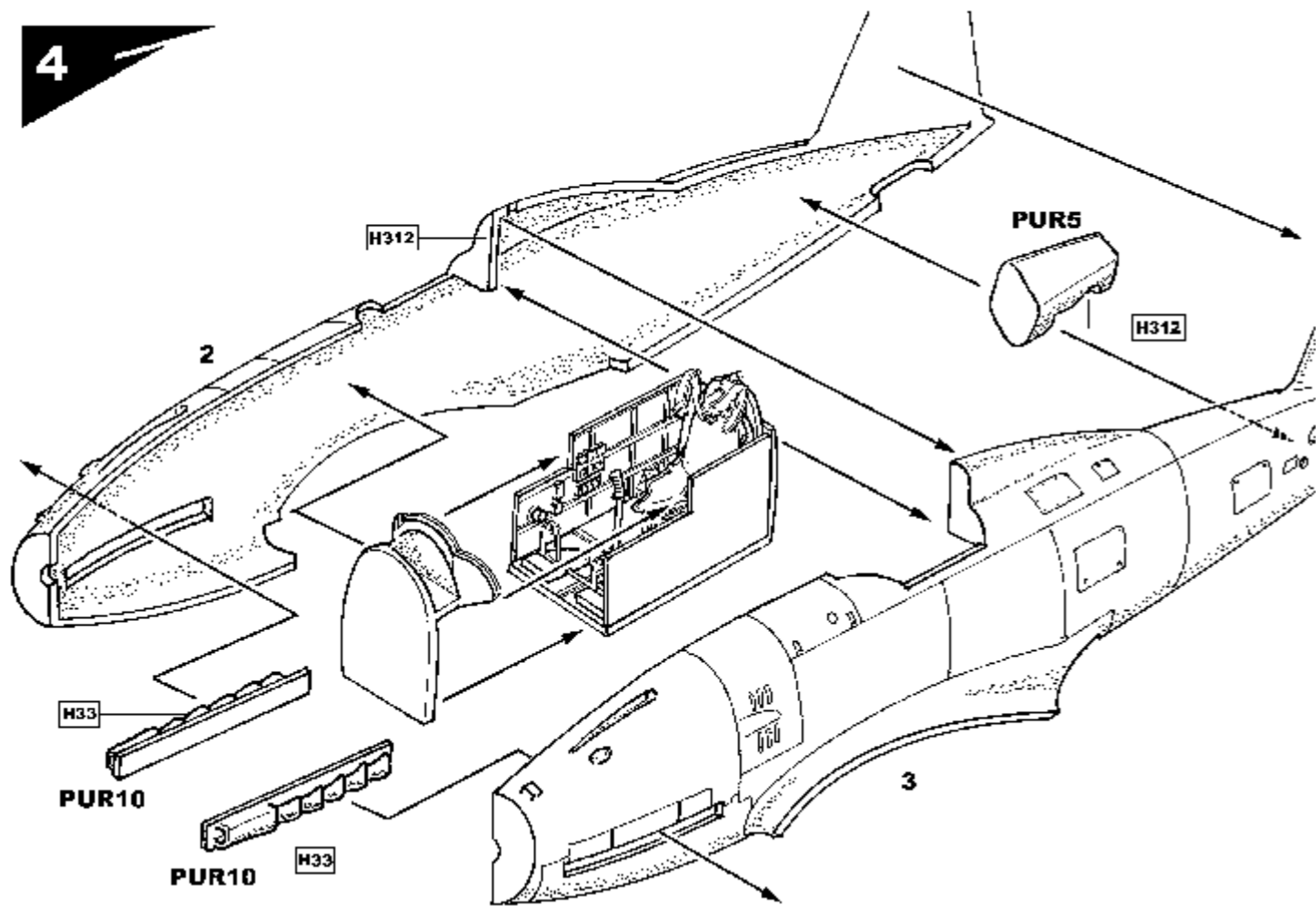
D Světlá šedo-modrá
Light grey-blue
Grigio azzurro chiaro 1
FS36307
H324/C324



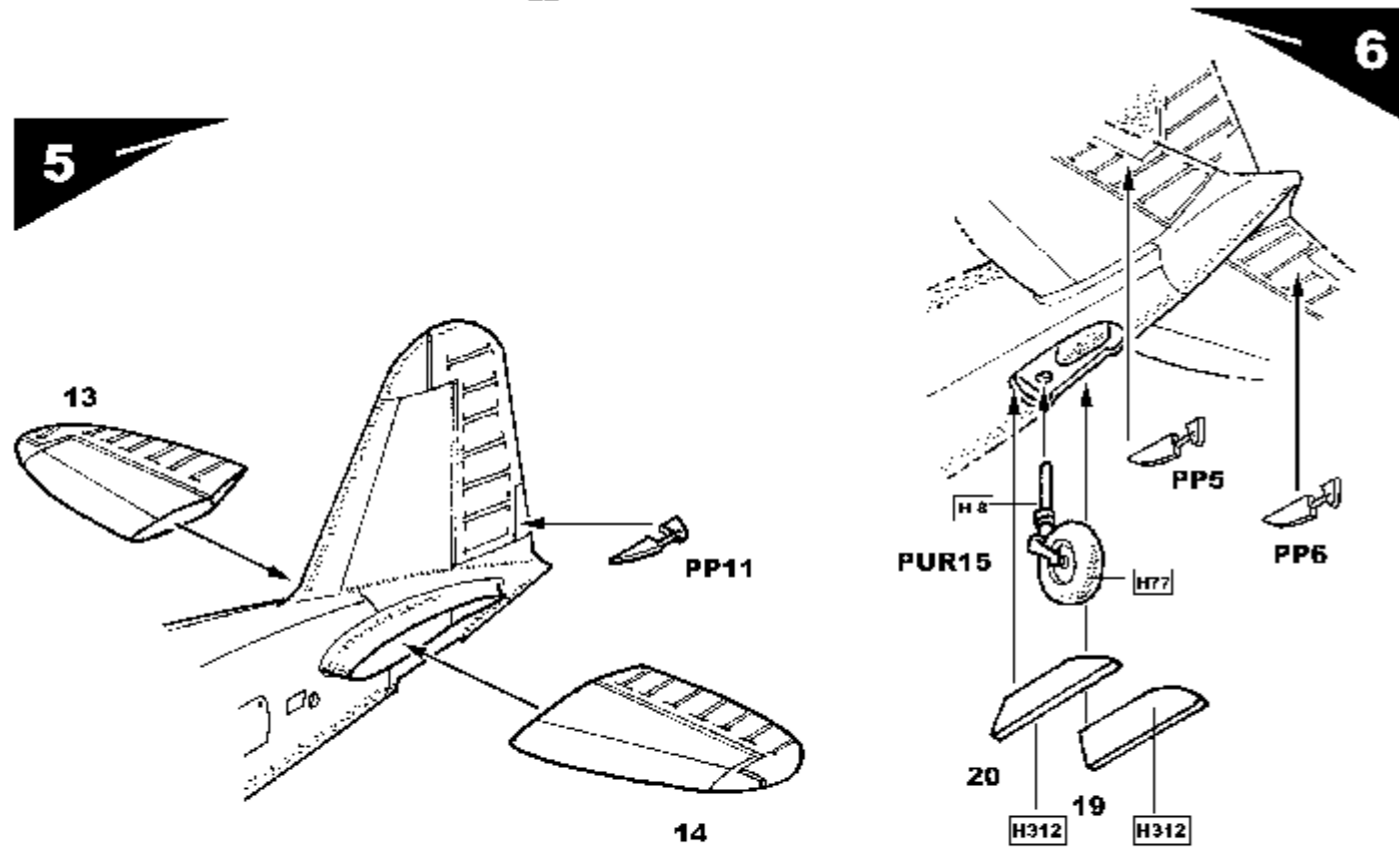
SESTAVA - ASSEMBLY - BAUANLEITUNG - ASSEMBLAGE



4

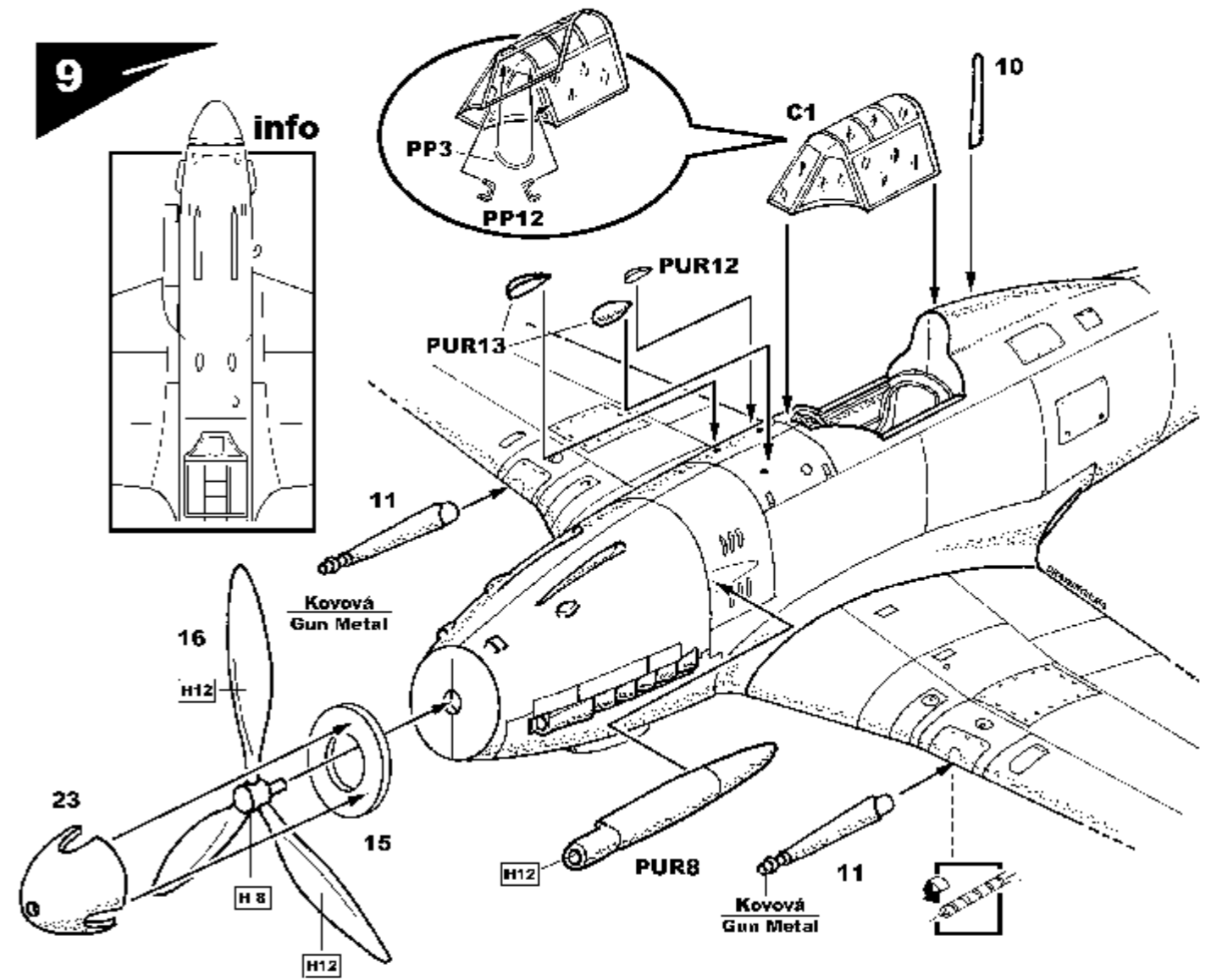


5

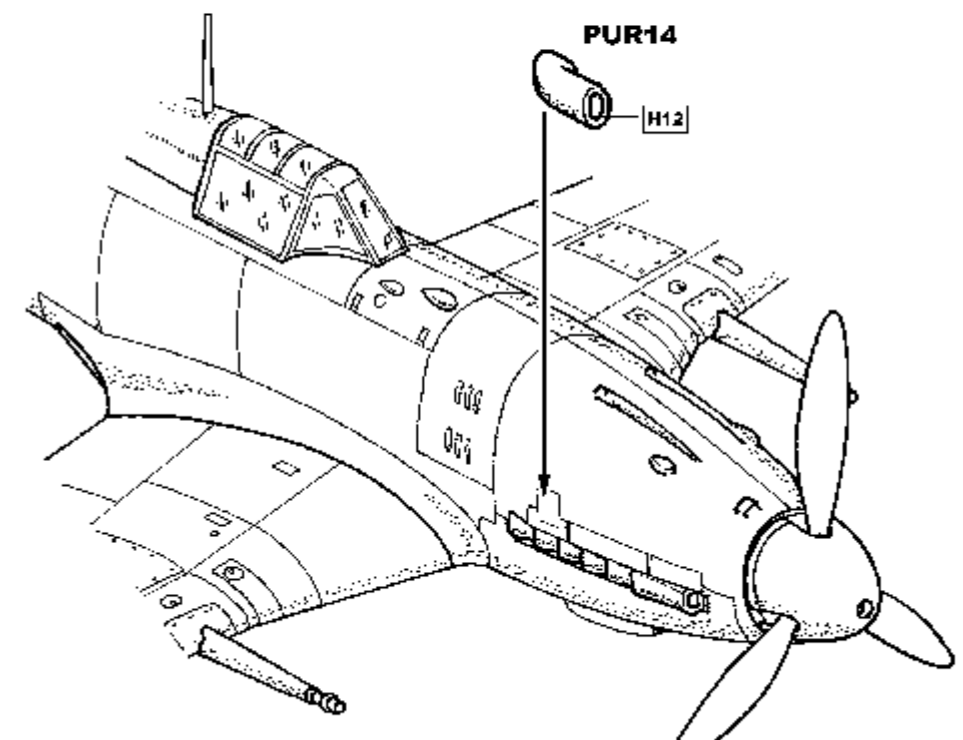


6

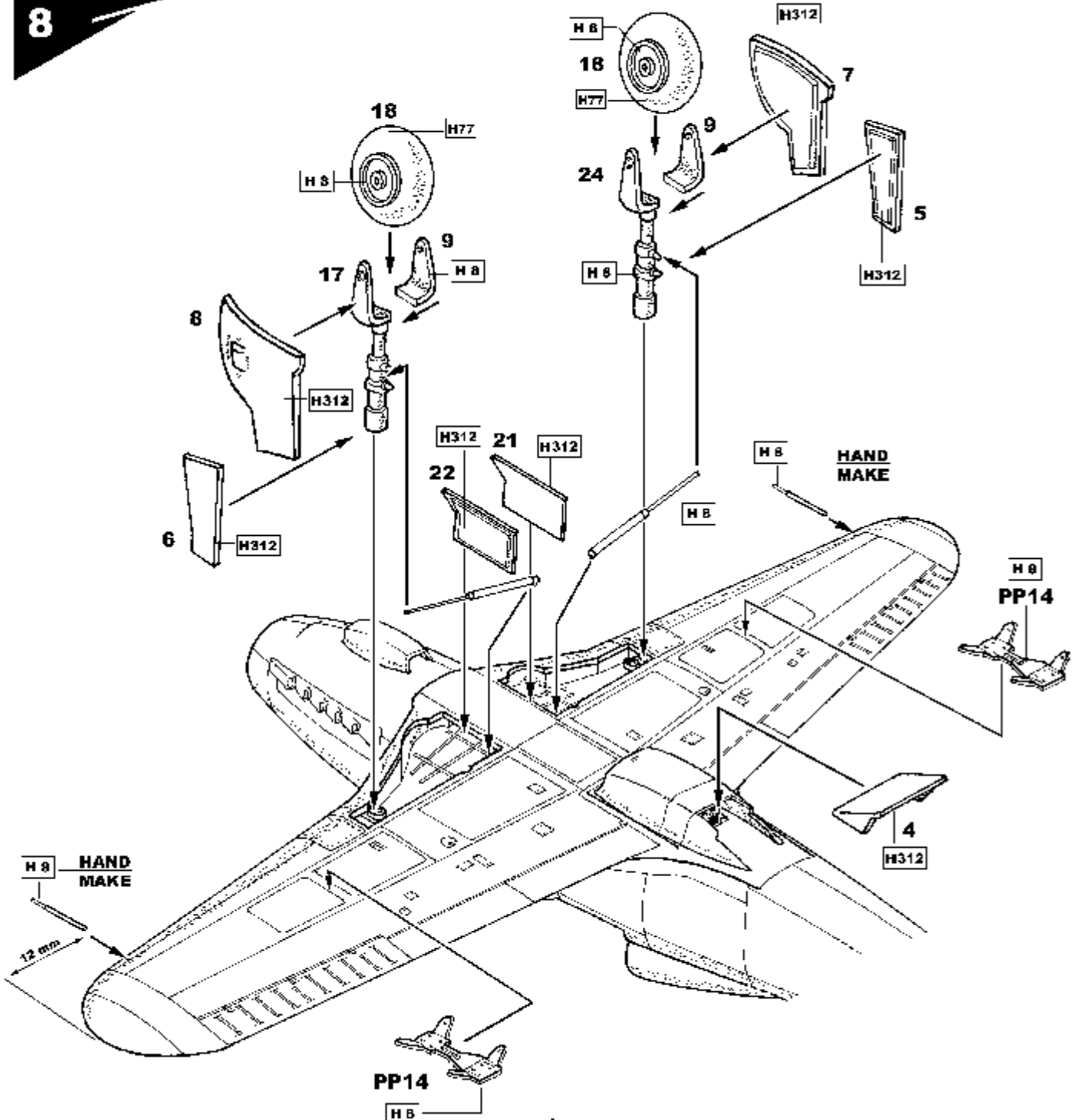
9



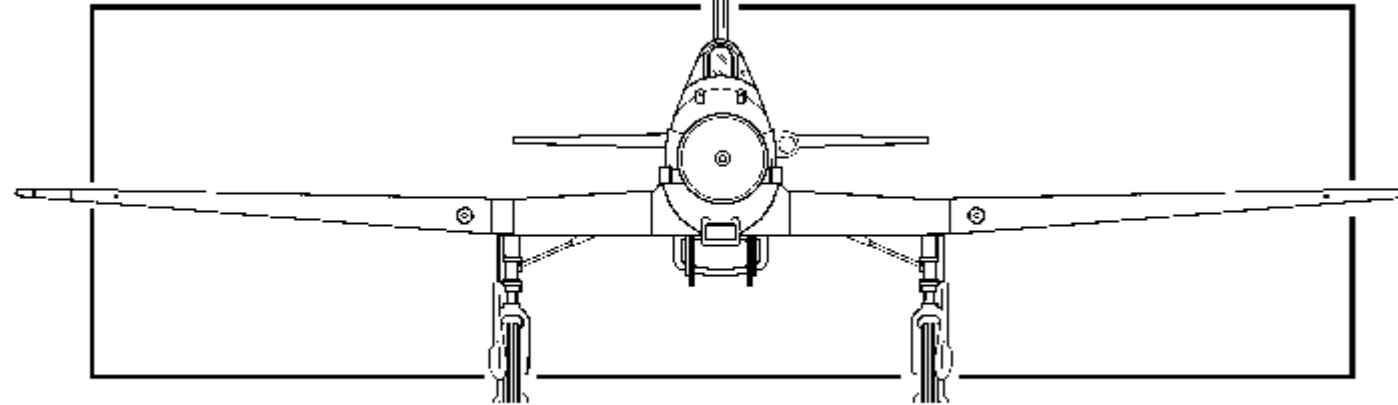
10



8



info



7

