



SH 72031

Fairey Firefly Mk. IV/V

1/72

(GB) Following the success of the earlier Firefly variants, 100 Mk.III aircraft, fitted with the Rolls Royce Griffon 61 engine, were ordered. However, only one aircraft was built as a prototype in 1944 and development was then concentrated on the Mk.IV. The Mk.IV was driven by a Griffon 74 engine, with a two-stage supercharger, driving a four-blade propeller. This new powerplant resulted in greatly increased performance and led to some changes to the airframe. The "chin" radiator was replaced with radiators mounted in the leading edges of the wings; the fin and rudder were broadened and the wing tips were clipped. Nacelles were fitted to the outer wing panels, one to hold an ASH radar and the other for fuel. If required, the ASH radar could be removed and the nacelle used for additional fuel. Fairey received contracts to produce 293 Firefly Mk.4s. The first production FR.4 made its initial flight on 25 May 1946. A batch of 133 aircraft was cancelled from the initial order, due to the end of war. The first Firefly Mk.4s were allotted to the Royal Canadian Navy in August 1947 and first FAA examples were available for 810 Squadron when it returned on 1 October. The Firefly Mk.5 was the next version produced and was basically an FR.4 with enhanced internal equipment. One improvement was the introduction of power-folding wings during production, this system being retrofitted to the first machines built. Contrary to the Mk.4, the Firefly Mk.5 was produced in three main variants; fighter-reconnaissance, night fighter and anti-submarine, and each could be easily modified to assume each other role. The first Firefly Mk.5 made its initial flight on 12th December 1947 and eventually Mark 5 production reached a total of 352, but the last 16 were finished as Firefly Mk.6s. The Firefly went on to see service in the Korean War and over Malaya, finally retiring from active service in 1956, a fitting testament to a reliable and sturdy naval fighter. In addition to the Royal Navy, the Firefly also saw service with Australia, Canada, Denmark, Ethiopia, the Netherlands, India, Sweden and Thailand as fighters, trainers and target tugs.

Technical Specifications: Span 41 ft 17 in (12.90 m). Length 37ft 11in (11.7m). Maximum speed was 367mph (590km/h) at 14,000ft (4,265m). Normal Range was 7600 miles (1,223km). Service ceiling was 31,900ft (9,730m). Armament was four 20mm Aden cannon and either two 1,000lb (454kg) bombs or 16 600lb (27.24kg) rocket projectiles.

(CZ) Letouny Firefly Mk.IV se osvědčily při bojových operacích a tak bylo rozhodnuto objednat 100 kusů nové verze Firefly Mk.III s motorem Rolls Royce Griffon 61. V roce 1944 byl však postaven pouze jediný prototyp Mk.III a další vývoj se soustředil na verzi Mk.IV. Letoun Firefly Mk.IV byl vybaven motorem Griffon 74 s dvoustupňovým kompresorem, který poháněl čtyřlístový vrtulí. Instalace nové pohonné jednotky zajistila zlepšení výkony a zároveň vedla ke změnám v konstrukci draku. Chladič pod přídi trupu byl nahrazen dvěma chladiči, které byly umístěny v kořenech křídla, ocasní plochy a ocasní křídla byly zvětšeny, a kancele křídly byly „aseknyty“. Na vnějších panelech křídla byly instalovány kryty, v jednom křytu byl umístěn radar ASH, ve druhém byla palivová nádrž. Radar mohl být podle potřeby demontován a nahrazen další palivovou nádrží. Toárna Fairey obdržela pět objednávek na výrobu 293 kusů verze Mk.4. První vzlet této verze byl uskutečněn 25. května 1946. Vzhledem k ukončení válečných operací bylo však 133 kusů z původní objednávky stornováno. Verze Mk.4 byla sériově vyráběna jako stíhači-průzkumný letoun pod označením FR.4. První sériové kusy verze FR.4 byly dodány Kanadskému námořnictvu v srpnu 1947, dodávky pro jednotky Britského námořního letectva následovaly v říjnu, kdy jim byla vyzbrojena 810. Squadron FAA. Firefly Mk.5 byla další sériově vyráběnou verzí. V podstatě se jednalo o verzi FR.4, s zlepšenou vyzbrojí. Na rozdíl od verze FR.4, byla verze Mk.5 vyráběna ve třech hlavních variantách a to jako stíhači-průzkumný letoun, nocní stíhači a protiponorková verze. Každá z těchto verzí mohla být velmi snadno konvertována na jinou z těchto variant a to podle operačních požadavků. Jedinou hlavní konstrukční změnou byla instalace automatického, hydraulicky ovládaného systému pro sklápění křídla. První vzlet verze Mk.5 se uskutečnil 12. prosince 1947, a celkový počet vyrobených kusů všech verzí Mk.5 dosáhl 352 kusů, šestnáct posledních strojů bylo již dokončeno jako verze Mk.6. Letouny Firefly byly později operačně nasazeny v Korejské válce a při bojových operacích v Malajii, a aktivní služby byly staženy v roce 1956. Mimo jednotek FAA byly letouny Firefly také dodány do Kanady, Austrálie, Etiopie, Švédska, Dánska, Holandska, Indie a Thajska.

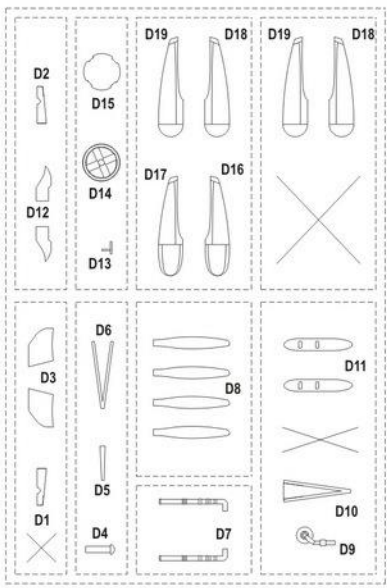
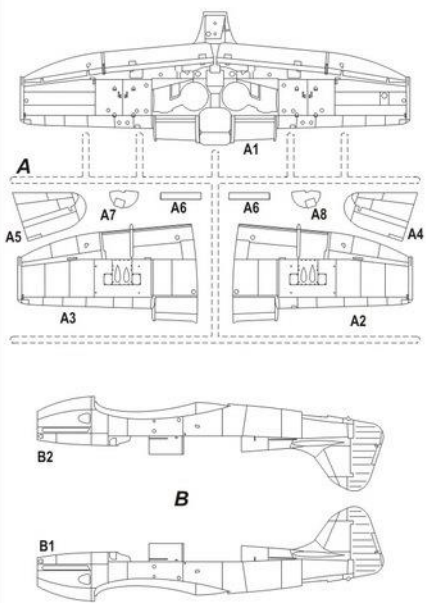
Technické údaje: Rozpětí 12,90 m. Délka 11,70 m. Max. rychlost 590 km/h od ve výšce 4265 metrů. Normální dolet 1223 km. Operační dostup 9730 m. Výžbrov tvořily čtyři 20 mm kanóny Aden a buď dvě bomby po 454 kg, nebo 16 raket.

(D) Die Flugzeuge vom Typ Firefly Mk.I haben sich bei Kampffahndlungen bewährt, sodass entschieden wurde, 100 Stück der neuen Version von Firefly Mk.III mit dem Rolls Royce Motor Griffon 61 zu bestellen. Im Jahre 1944 wurde jedoch nur ein einziger Prototyp der Mk.III gebaut, dann wurde die Entwicklung auf die Version Mk.IV konzentriert. Der Flugzeugtyp Firefly Mk.IV wurde mit dem Motor Griffon 74 mit einem Doppelstufenkompressor, der den vierblättrigen Propeller angetrieben hat, ausgerüstet. Die Installation der neuen Antriebsleistung hat bessere Leistungen gewährleistet und gleichzeitig zu Änderungen in der Rumpfkonstruktion geführt. Der Kühler unter dem Bug des Rumpfes wurde durch zwei Kühler, die in den Flügelwurzeln installiert wurden, ersetzt, wobei die Schwanzflächen und das Leitwerk vergrößert und die Flügelenden „abgehakt“ wurden. Auf den Außenplatten des Flügels wurden Abdeckungen installiert, wobei in der einen Abdeckung der ASH-Radar untergebracht war und in der anderen der Kraftstofftank. Das Radar konnte je nach Bedarf demontiert und durch einen weiteren Kraftstofftank ersetzt werden. Fairey hat einen ursprünglichen Auftrag zur Herstellung von 293 Stück der Version Mk.4 erhalten. Der erste Probeflug dieser Version wurde am 25. Mai 1946 durchgeführt. Wegen der Einstellung der Kriegshandlungen wurden jedoch 133 Stück vom ursprünglichen Auftrag storniert. Die Version Mk.4 wurde serienmäßig als Jagd-Aufklärungsflugzeug unter der Bezeichnung FR.4 produziert. Die ersten Serienstücke der Version FR.4 wurden an die kanadischen Seeluftstreitkräfte im September 1947 geliefert, die Lieferungen für die Einheiten der Britischen See-Luftstreitkräfte folgten im Oktober nach, als mit ihnen die 810. Squadron FAA nachgerüstet wurde. Die Firefly Mk.5 war eine weitere serienmäßig hergestellte Version. Im Wesentlichen hat es sich um die Version FR.4 mit einer verbesserten Bewaffnung gehandelt. Im Unterschied zur Version FR.4 wurde die Version Mk.5 in drei Hauptvarianten hergestellt und zwar als Jagdaufklärungsflugzeug, Nachtjäger und als Version zur U-Boot-Kämpfung. Alle diese Versionen konnten untereinander sehr leicht in die jeweils andere Variante konvertiert werden und zwar je nach den Anforderungen an die Kampffahndlungen. Die einzige hauptsächliche Konstruktionsänderung war die Installation des automatischen, hydraulisch gesteuerten Systems zum Einklappen der Flügel. Der erste Probeflug der Version Mk.5 fand am 12. Dezember 1947 statt. Die Gesamtanzahl an hergestellten Flugzeugen aller Mk.5-Versionen hat 352 Stück erreicht, die sechszehn letzten Maschinen wurden schon als Version Mk.6 vollendet. Die Firefly-Maschinen wurden später operativ im Koreakrieg und bei Kampffahndlungen in Malaysia eingesetzt. Aus den aktiven Diensten wurden sie im Jahr 1956 ausgemustert. Außer für die FAA-Einheiten wurde die Firefly Firefly Flugzeuge auch nach Kanada, Australien, Äthiopien, Schweden, Dänemark, Holland, Indien und Thailand geliefert. Technische Angaben: Spannweite 12,90 m, Länge 11,70 m, Höchstgeschwindigkeit 590 km/h in einer Höhe von 4265 Metern, Normale Reichweite 1223 km, Dienstgipfelhöhe 9730 m. Die Bewaffnung haben vier 20 mm Aden-Kanonen und entweder zwei Bomben zu je 454 kg oder 16 Raketen gebildet.

(F) Les avions Firefly Mk.I ont fait preuve de leurs qualités lors des opérations de combat et on a donc décidé d'en commander 100 engins en la nouvelle version Firefly Mk.III dotée d'un moteur Rolls Royce Griffon 61. En 1944 on n'a toutefois créé qu'un seul prototype de Mk.III et il a été décidé de se concentrer entièrement sur la version Mk.IV. L'avion Firefly Mk.IV fut équipé d'un moteur Griffon 74 à compression biétage, qui actionnait l'hélice à quatre pales. L'installation d'une nouvelle unité d'action assura des meilleures performances et eut de nombreuses modifications de la construction de la cellule. Le radiateur sous le nez de fuselage fut remplacé par deux radiateurs placés dans les emplantures d'aile, les surfaces de la queue et le gouvernail de direction furent élargis et les extrémités d'aile « coupées ». Sur les panneaux externes de l'aile on a installé des capots, dont l'un comportait le radar ASH et le second un réservoir de carburant. Le radar pouvait selon besoin être démonté et remplacé par un second réservoir de carburant. Initialement, l'usine Fairey a reçu une commande portant sur la fabrication de 293 engins de la version Mk.4. Le premier vol de cette version fut effectué le 25 mai 1946. Vu la cessation des opérations de guerre, 133 avions de la commande initiale ont été annulés. La version Mk.4 a été fabriquée en série en tant qu'avion de chasse et de reconnaissance sous l'indication FR.4. Les premiers engins de série version FR.4 furent livrés à la Marine canadienne au mois d'août 1947, puis «enservisèrent au mois d'octobre des livraisons pour les unités de l'Aviation embarquée britannique qui ont équipé la 810^e Escadron FAA. Firefly Mk.5 était une nouvelle version fabriquée en série. En principe, il s'agissait de la version FR.4 avec un équipement amélioré. A la différence de la version FR.4, la version Mk.5 était fabriquée en 3 alternatives principales et ce, en tant qu'avion de chasse et de reconnaissance, avion de chasse de nuit et en version anti-sous-marin. Chacune de ces versions pouvait être très facilement convertie en quelconque de ces alternatives en fonction des exigences opérationnelles. Le seul changement principal de construction consistait dans l'installation d'un système automatique à commande hydraulique pour le repliement des ailes. Le premier vol de la version Mk.5 se réalisa le 12 décembre 1947 et le nombre total d'engins fabriqués de toutes les versions Mk.5 grimpa à 352 avions, dont les seize derniers engins ont été achevés en tant que version Mk.6. Les avions Firefly furent plus tard engagés dans des opérations durant la guerre de Corée et dans les opérations de combat en Malaisie et ont été retirés du service actif en 1956. En dehors des unités FAA, les avions Firefly ont été également fournis au Canada, en Australie, Ethiopie, Suède, Danemark, Hollande, Inde et Thaïlande.

Fiche technique : Envergure 12,90 m. Longueur 11,70 m. Vitesse maximale 590 km/h à l'altitude de 4265 mètres. Distance franchissable normale 1223 km. Plafond opérationnel 9730 m. L'équipement consistait en quatre canons Aden de 20 mm et soit deux bombes de 454 kg soit 16 fusées.

DÍLY - PARTS - TEILE - PIECES



D

POLYURETHAN PARTS (P)

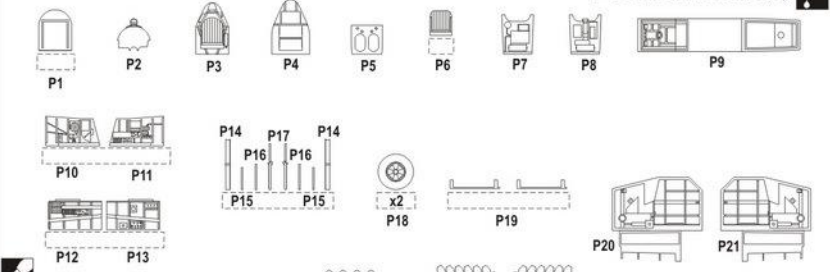
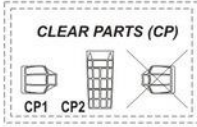
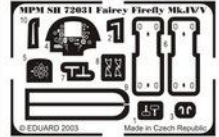


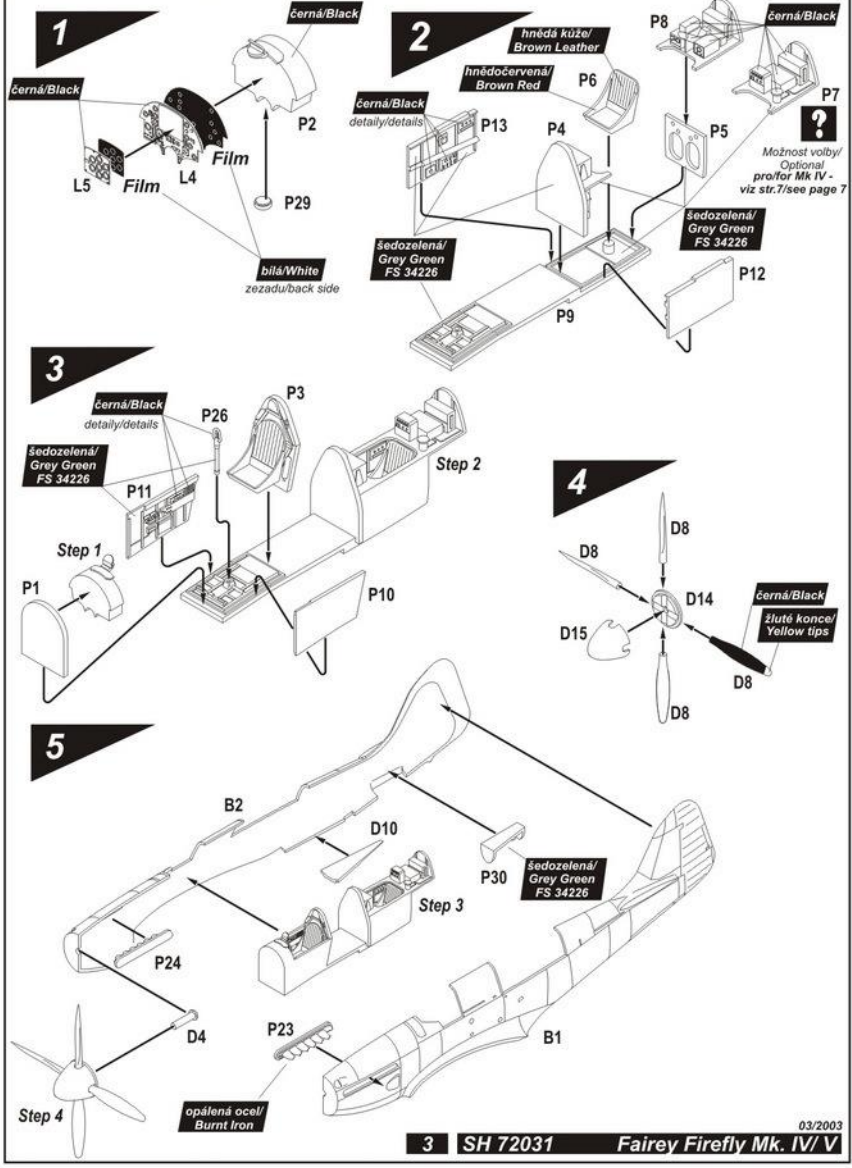
PHOTO-ETCHED PARTS (L)



CLEAR PARTS (CP)

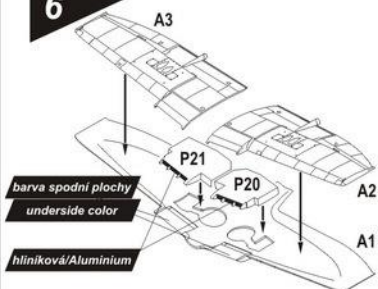
03/2003

SESTAVA - ASSEMBLY - BAUANLEITUNG - ASSEMBLAGE

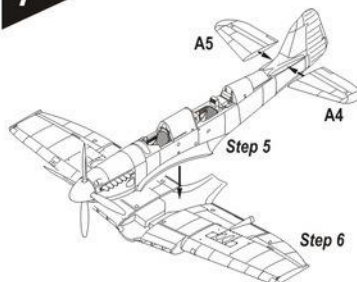


SESTAVA - ASSEMBLY - BAUANLEITUNG - ASSEMBLAGE

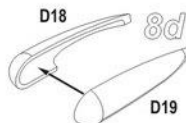
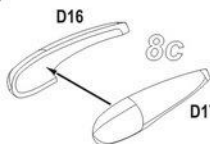
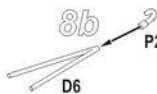
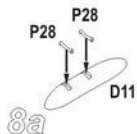
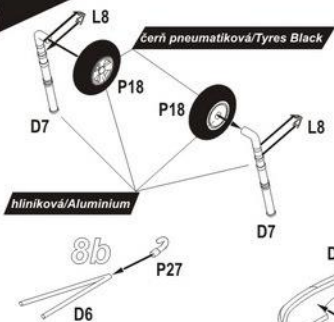
6



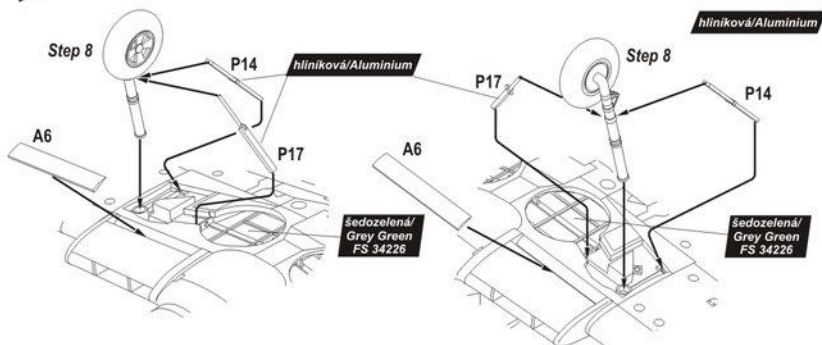
7



8



9



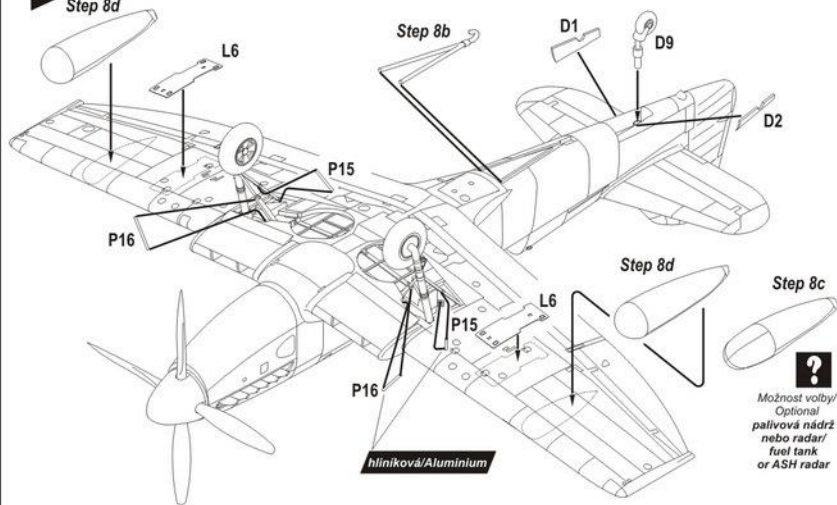
04/2003

SH 72030

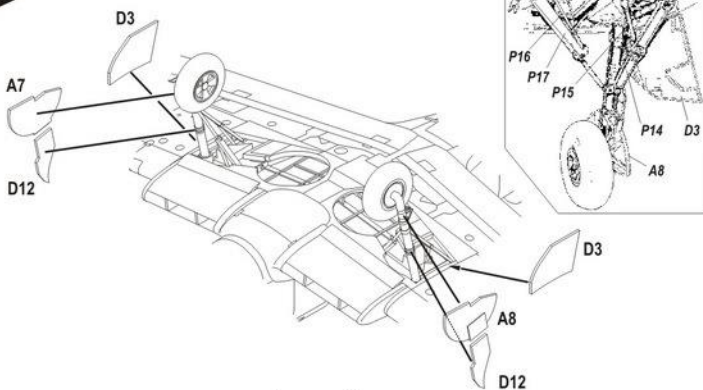
Fairey Firefly Mk. I 4

10

Step 8d



11



Photos and technical references:

Courtesy by: Chris Hughes, U.K.
Jon Yardley, U.K.

Technical research:

Courtesy by: Chris Hughes, U.K.
Erinc Ozgur, Turkey

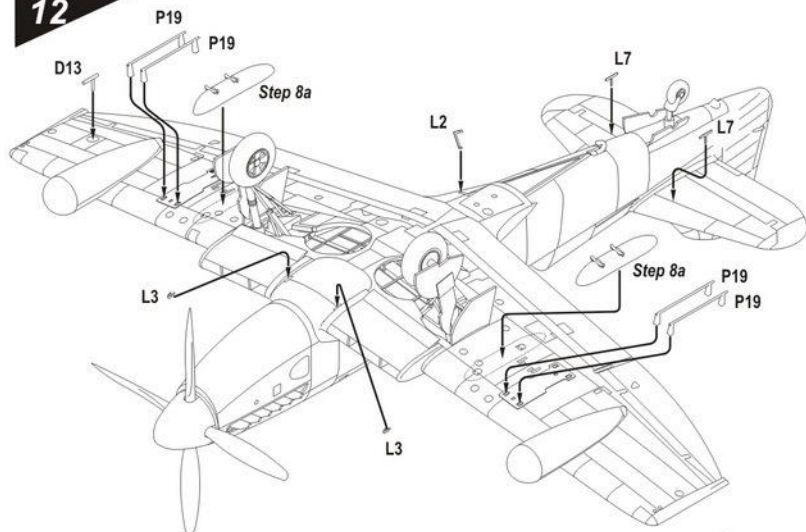
Fairey Firefly

5 SH 72031

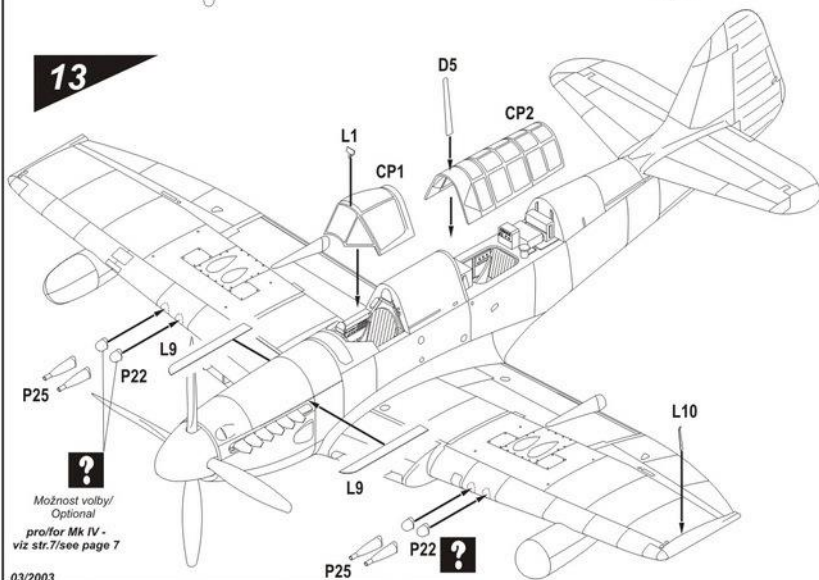
Fairey Firefly Mk. IV/V

03/2003

12



13



?

Možnost volby/
Optional
pro/for Mk IV -
viz str.7/see page 7

03/2003

SH 72031

Fairey Firefly Mk. IV/ V

6

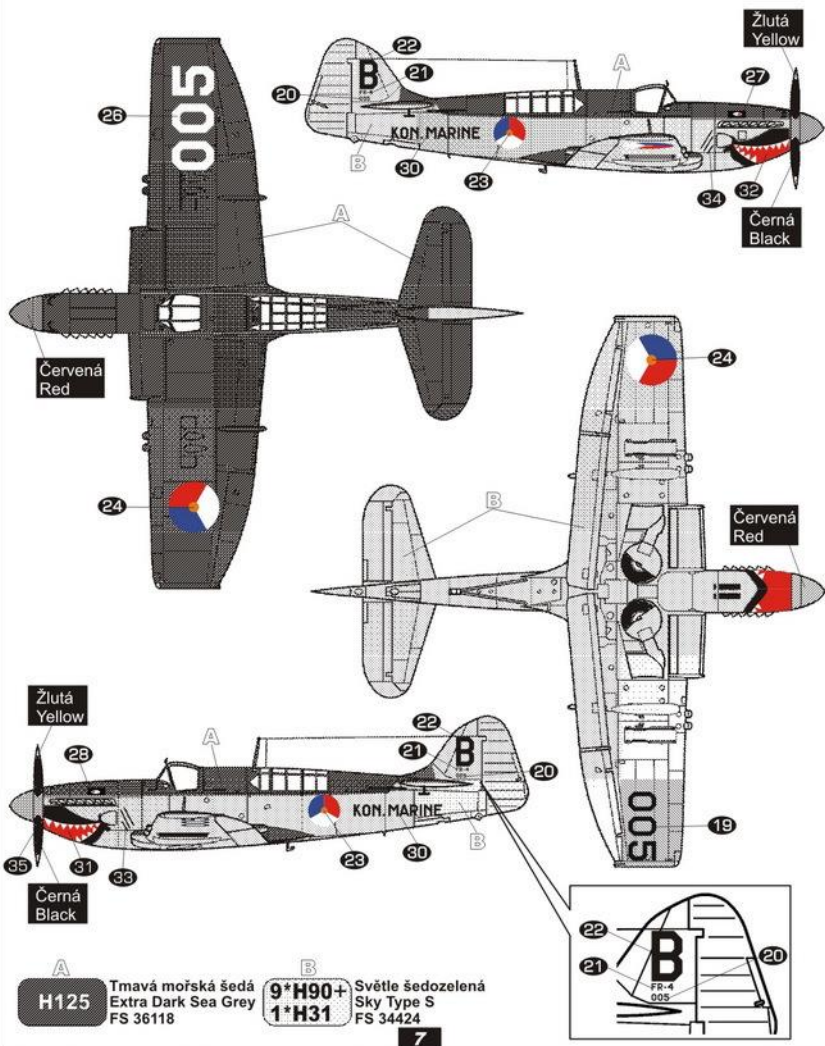
ZBARVENÍ a OZNAČOVÁNÍ

CAMOUFLAGE and MARKING, TARNUNG und KENNUNG, CAMOUFLAGE et DESIGNATION



Fairey Firefly FR.Mk 4, Nizozemské námořní letectvo, Holandská východní Indie (Nová Guinea) 1959.

Fairey Firefly FR.Mk 4, Dutch Marine Air Force, Dutch East India (New Guinea) 1959.



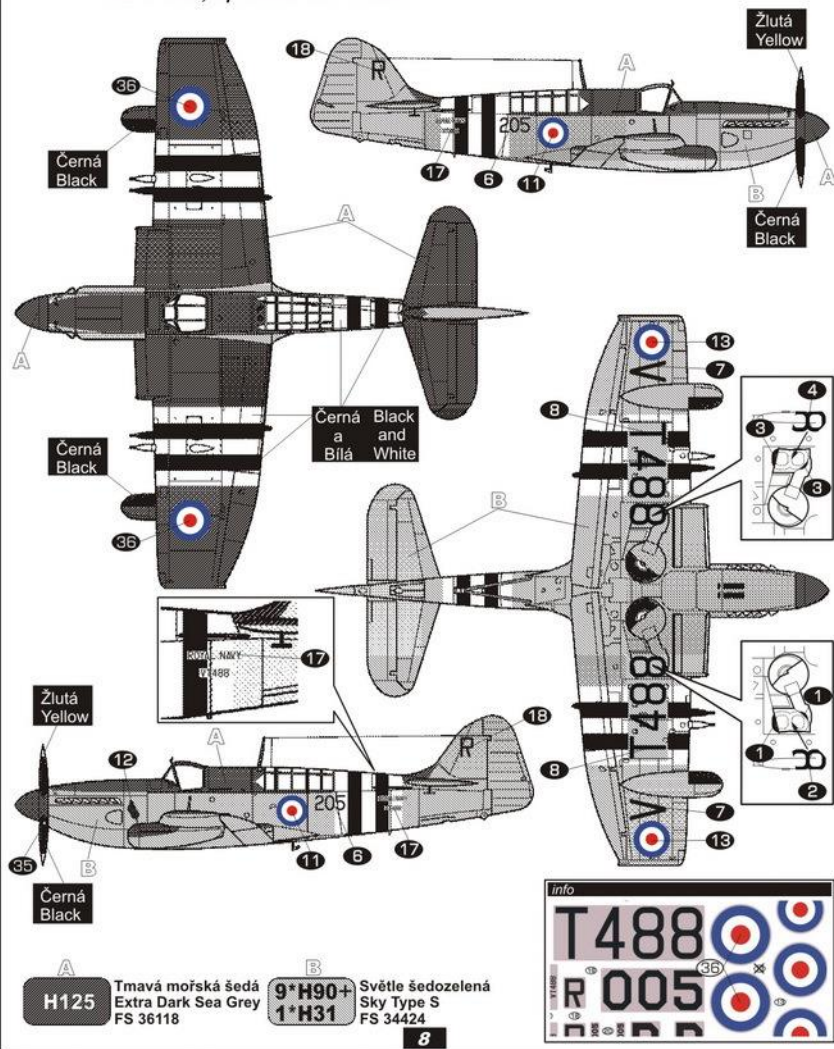
ZBARVENÍ a OZNAČOVÁNÍ

CAMOUFLAGE and MARKING, TARNUNG und KENNUNG, CAMOUFLAGE et DESIGNATION



Fairey Firefly FR.Mk 5, pilot LT. J. F. K. "Sean" Mc Grail, 821. sq., HMS Glory, březen 1953, operace nad Koreou.

Fairey Firefly FR.Mk 5, pilot LT. J. F. K. "Sean" Mc Grail, No. 821. sq., HMS Glory, March 1953, Operation over Korea.



A
H125

Tmavá mořská šedá
Extra Dark Sea Grey
FS 36118

B
9*H90+
1*H31

Světle šedozelená
Sky Type S
FS 34424

8



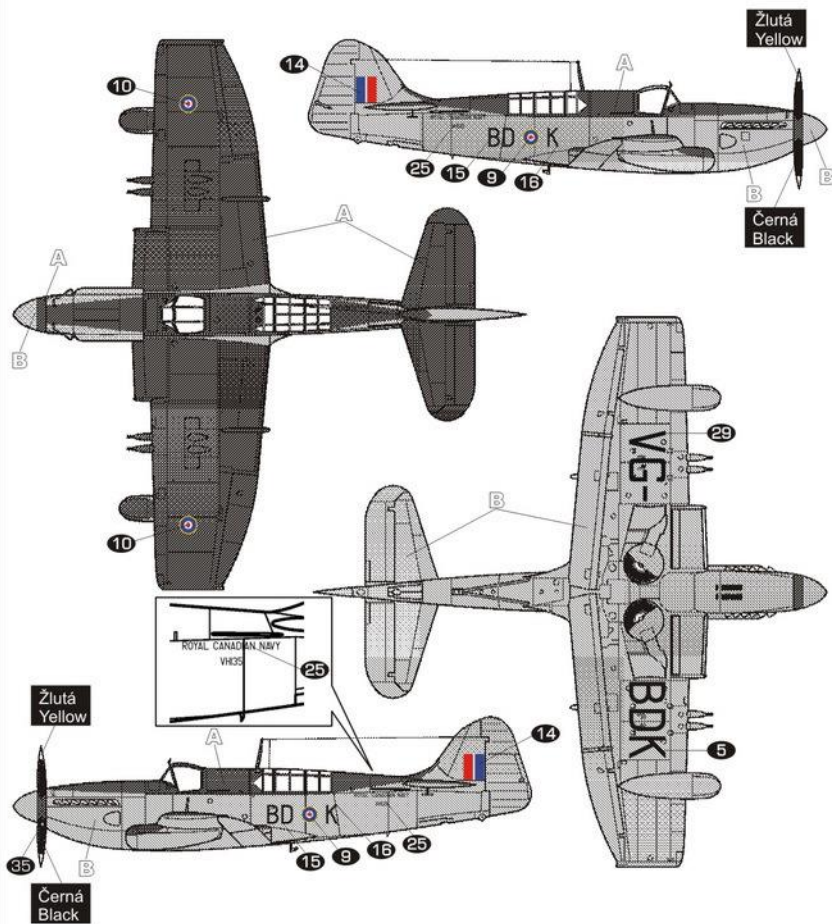
ZBARVENÍ a OZNAČOVÁNÍ

CAMOUFLAGE and MARKING, TARNUNG und KENNUNG, CAMOUFLAGE et DESIGNATION



Fairey Firefly A. S. Mk 5, 880. Sq, RCN, H. M. C. S. Magnificent, květen 1951.

Fairey Firefly A. S. Mk 5, No. 880. Sq, RCN, H. M. C. S. Magnificent, May 1951.



H125

Tmavá mořská šedá
Extra Dark Sea Grey
FS 36118

9*H90+
1*H31

Světle šedozelená
Sky Type S
FS 34424

03/2003