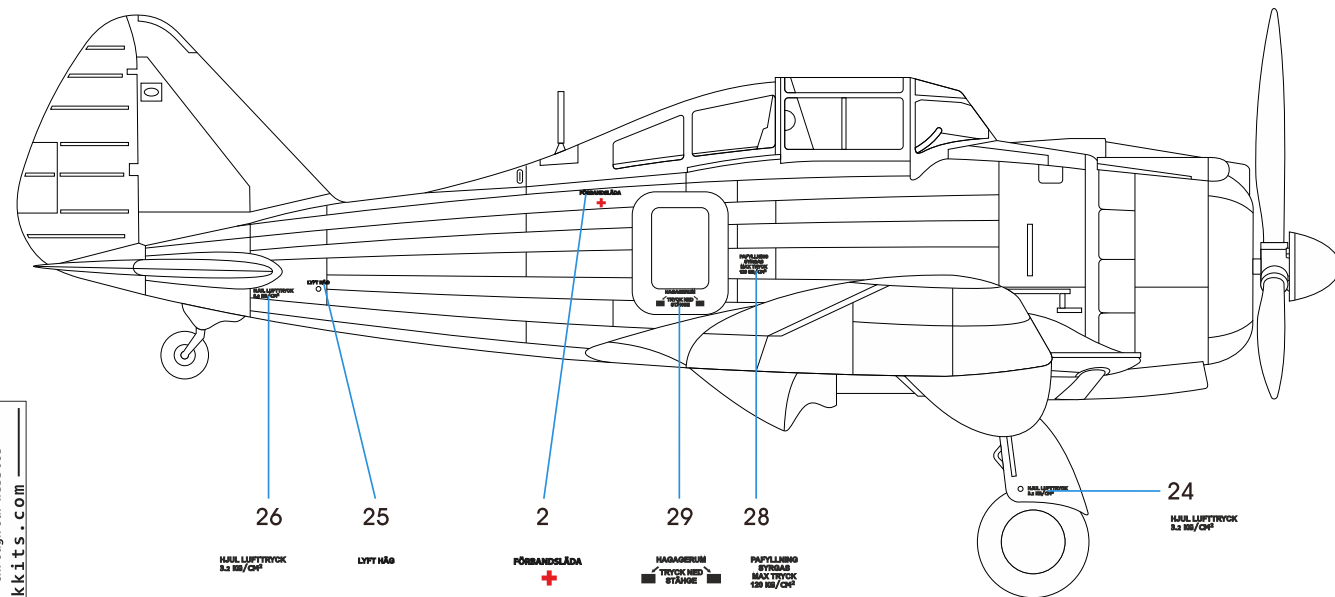


J-9 / EP-1-106 "Swedish Defender"



26 HABILITOVANÝ
1:1 M/CH

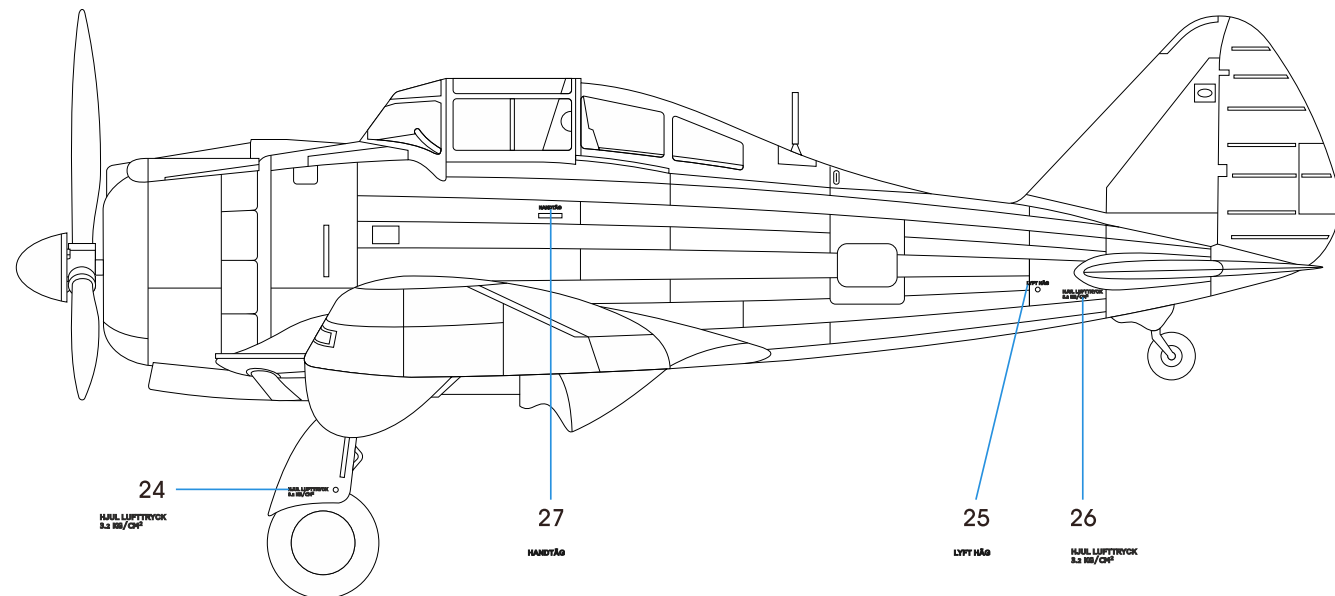
25 LIFT H&O

2 FÖRANDELÅDA
+

29 HÅGAREHUR
STÄNGE

28 PÄPPLJÄND
BYGGAS
MAX TRYCK
150 M/CH

24 HABILITOVANÝ
1:1 M/CH



24 HABILITOVANÝ
1:1 M/CH

27 HÅGAREHUR

25 LIFT H&O

26 HABILITOVANÝ
1:1 M/CH

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

The camouflage schemes in color are downloadable through our website
www.cmkkits.com

GB

Fighter bi-planes prevail in both US Army and US Navy air forces in the beginning of 1930s. The twin-engine monoplane bombers designed in that time reached higher speeds. In the same time in Europe the rearmament of the Germany was in its beginning and it brought new phenomenon cantilever low wing monoplane fighters with retractable undercarriage. New European designs, such as Hurricane, Spitfire, Bf 109 or MS-406 surpassed anything that flew in USA up to that time. In 1934 new fighter competition was issued by US Army Air Corps High Command. Several companies entered this competition, but the final duel for the largest US Army Air Corps contract ever for single type was fought between Seversky and Curtiss companies. Alexander Seversky entered the competition with SEV-2XP machine. This aircraft was derived from the SEV-3 floatplane. Quite unhappy was a fact that this aircraft was a double seater with fixed landing gear, which basically disqualified this aircraft. Nevertheless, during the ferry flight to Wright Field for military trials the aircraft crashed. This accident postponed the trials and Seversky had time for modifications. In short time the machine was modified to single seater designated SEV-1XP with undercarriage also modified to retractable. Due to the rearward retracting the wheels were stowed in big covers. This characteristic feature remained same for all P-35 series. SEV-1XP was compared to the Curtiss model 75. During the trials the current Wright R-1820-39 engine was exchanged for Pratt & Whitney R-1830-9 engine. In June 1936 SEV-1XP in this configuration became the winner. But only 77 machines were ordered under designation P-35. Due to the deterioration of Europe's situation, where among others Civil War in Spain broke out, US Army Air Corps uphold additional order for 220 new fighters. But they also enforce the new round of trials to be held between Seversky and Curtiss machines. This second round was predominantly won by Curtiss with its improved model 75 and subsequently received order for 220 machines designated P-36. Therefore Seversky turned his attention to foreign customers. Thanks to the European demonstrations of the improved EP-1-68 machine, Sweden ordered the machine with factory designation EP-1-106 and assigned it military designation J-9. Compared to P-35, the new EP-1-106 featured lengthened fuselage and heavier armament. In total, Sweden placed three orders for 120 machines with only 60 machines reaching Sweden, eventually. The latter were supplied by Republic Company. Due to poor economic results the Board repealed A. Seversky from the presidential post on October 13, 1933 and transformed the company into Republic Aviation Corporation. Though remaining 60 machines were produced they were seized by US Government due to the imminent war conflict (Sweden didn't received any Vultee Vanguard but received all except 2 SEV-2PA double seaters; these were used in USA as trainers and designated AT-12).

The production P-35s were initially assigned by USAAC to 1st Pursuit Group based at Selfridge Field in Michigan. Later on, during rapid development in USAAC when new units were organized, P-35s were re-assigned to six different fighter units. Though P-35s were obsolete even before USA entered the war, they served on the US mainland until the final Japanese surrender in 1945. In the beginning P-35s served for pilots' training, later many of them served as aid for mechanics. Unlike pilots, mechanics didn't like these machines at all mainly due to the integral wing fuel tanks' leakage. J-9s were in Sweden assigned to Fighter Wing 8 that protected Stockholm. Subsequently, rests of J-9s were assigned to other units as trainers and reconnaissance aircraft. The last machines were withdrawn from service in 1954.

The seized, originally Swedish J-9 were designated P-35A. Most of P-35As were ferried to Philippines and assigned to 34. FS. The rest of them that remained in USA served for training purposes. Some sources state that 6 machines were delivered to Ecuador.

P-35 / P-35A

Wingspan: 10.97 m / 10.97 m, Length: 7.67 m / 8.18 m, Max. Speed: 452 km/h / 499 km/h, Service Ceiling: 9,327 m / 9,571 m, Range: 1,860 km / 1,529 km, Armament: one 7,62 mm + one 12,7 mm machine guns / two 7,62 mm + two 12,7 mm machine guns (J-9 armament: two 7,9 mm + two 13,2 mm machine guns)

CZ

Na začátku třicátých let minulého století kralovaly v americkém armádním i námořním letectvu stíhací dvouplášňníky. Jednoplošné dvoumotorové bombardéry vzniklé ve stejné době dosahovaly vyšších rychlostí. V Evropě se v té době rozbíhalo znovuvybrojování Německa a s tím souvisel i vznik nového fenoménu samonosného stíhacího dolnoplošníku se zatahovacím podvozkem. Nové připravované evropské konstrukce jako Hurricane, Spitfire, Bf 109 či MS-406 překonávaly vše, co v USA létalo. V roce 1934 vypsal proto velení US Army Air Corps soutěž na novou stíhačku. Do té se přihlásilo několik firem, ale konečný souboj o do té doby největší zakázku na jeden typ letadla pro US Army Air Corps se odehrál mezi firmami Seversky a Curtiss. Alexander Seversky do soutěže přihlásil stroj označený SEV-2XP. Ten vycházel z třímístného plovákového stroje SEV-3. Pikantní bylo, že to byl dvoumístný stroj s pevným podvozkem a to jej v podstatě vyřadilo ze soutěže. Při letu k vojenským testům na Wright Field však stroj "havaroval". To vedlo k odložení testů a dalo firmě čas na úpravy. Ta ve velmi krátké době stroj přepracovala na jednomístný, označený SEV-1XP. Podvozek byl přepracován na zatahovací. Vzhledem k tomu, že se kola zatahovaly dozadu, kryly je výrazné kryty. To zůstalo charakteristickým rysem prakticky celé řady P-35. SEV-1XP byl porovnáván s modelem 75 firmy Curtiss. Během testů došlo k výměně typu motoru, místo R-1820-39 firmy Whight byl namontován R-1830-9 Twin Wasp od Pratt&Whitney. V této podobě se v červnu 1936 stal SEV-1XP vítězem soutěže. Bylo objednáno ale jen 77 kusů s označením P-35. Vzhledem k zhoršující se situaci v Evropě, kde mimo jiné vypukla občanská válka ve Španělsku, prosadilo US Army Air Corps další objednávku na 220 kusů nových stíhaček. Prosadilo ale nové kolo porovnání strojů Seversky a Curtiss. Toto druhé kolo ale vyhrál s převahou Curtiss s vylepšeným modelem 75 a dostal objednávku na 220 ks strojů P-36. Seversky se proto zaměřil na zahraniční zákazníky. Díky předvádění vylepšeného stroje EP-1-68 v Evropě objednal Švédsko verzi s továrním označením EP-1-106 a švédským vojenským J-9. Oproti P-35 měl nový EP-1-106 prodloužený trup a zesílenou výzbroj. Výše celkem tří objednávek dosáhla 120 ks, do Švédska dorazilo jen 60 ks. Ty navíc dodávala firma Republic, díky špatným hospodářským výsledkům akcionáři sesadili na valné hromadě 13. října 1939 A. Severskyho z postu prezidenta společnosti a firmu transformovali na Republic Aviation Corporation. Zbýlých 60 ks bylo vyrobeno, ale zabavila americká vláda kvůli hrozícímu válečnému konfliktu (Švédsko také nedostala až na 2 ks objednané dvoumístné SEV-2PA, sloužily v USA jako AT-12 a žádné Vultee Vanguard).

Sériové P-35 zařadilo USAAC nejprve k 1st Pursuit Group sídlící na letišti Selfridge Field v Michiganu.

Později, během bouřlivého rozvoje USAAC a vzniku mnoha nových jednotek přerozdělilo P-35 šesti stíhacím skupinám. Přestože byli P-35 zastaralé již před vstupem USA do války, sloužili na americké půdě až do japonské kapitulace v roce 1945. Zpočátku sloužili k výcviku pilotů, později jich mnoho skončilo jako pomůcka pro mechaniky. Ti je na rozdíl od pilotů příliš nemilovali, hlavně díky unikajícímu palivu z křídla, které tvořilo integrální nádrž.

Švédské J-9 dostalo stíhací křídlo 8, které mělo na starosti ochranu Stockholmu. Postupně je dostávaly další jednotky s přesunem J-9 k výcviku a průzkumu. Poslední byly vyřazeny v roce 1954.

Zabavené původně švédské J-9 dostaly označení P-35A. Většina P-35A byla přesunuta na Filipíny a tam jimi byla vyzbrojena 34. FS. Zbýlé zůstaly v USA a sloužily k výcviku. Některé prameny uvádí, že 6 ks se dostalo do Ecuadoru.

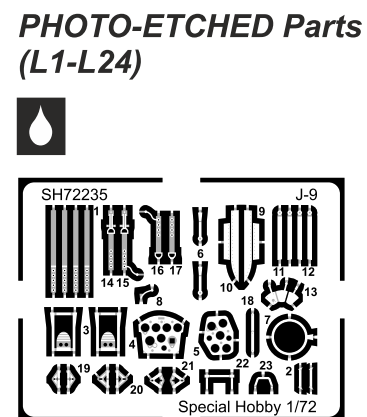
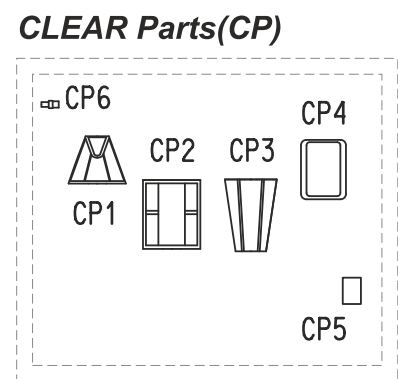
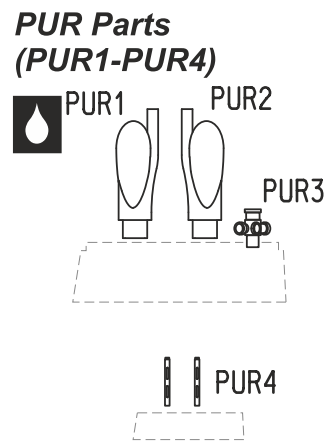
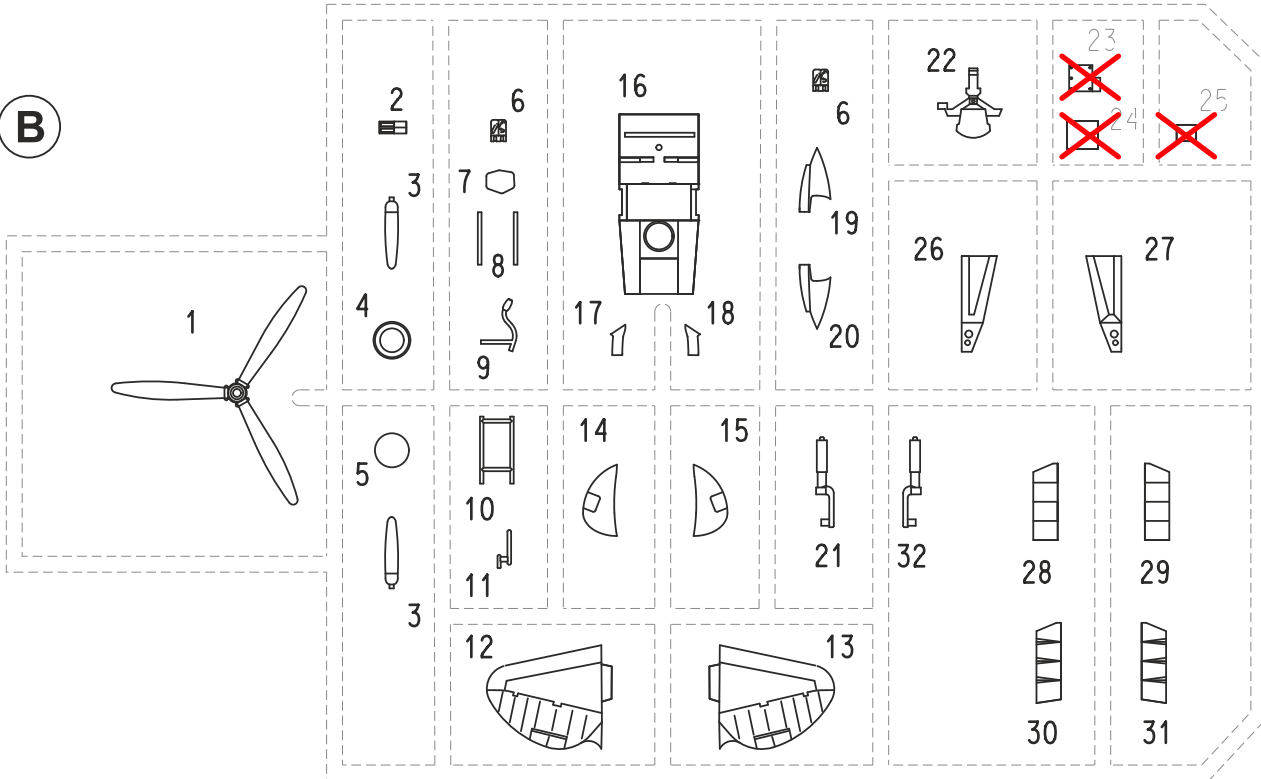
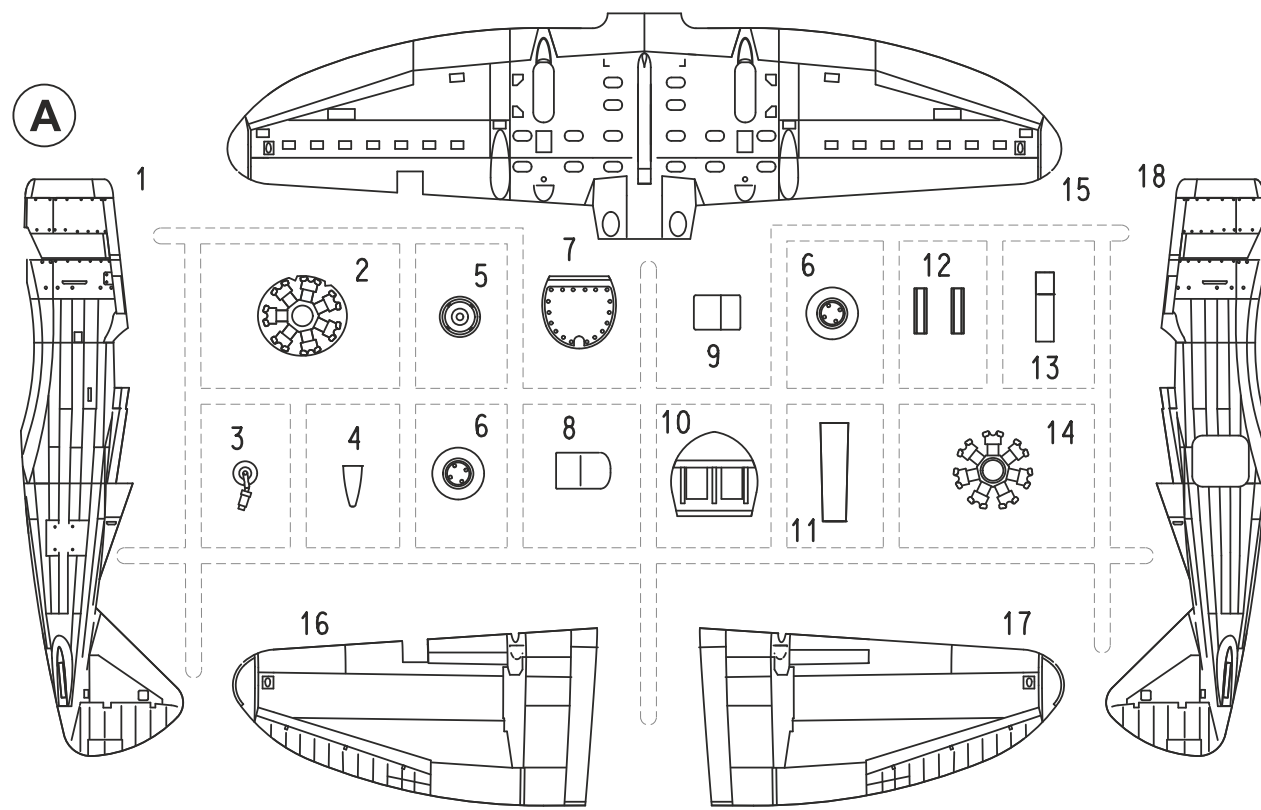
TTD P-35 / P-35A

rozpětí: 10,97 m / 10,97 m, délka: 7,67 m / 8,18 m, max. rychlost: 452 km/h / 499 km/h, dostup:

9 327 m / 9 571 m, dolet: 1 860 km / 1 529 km, výzbroj: kulomet 1x 7,62 mm+1x12,7 mm / kulometry 2x 7,62 mm + 2x 12,7 mm (výzbroj J-9: kulometry 2x 7,9 mm + 2x 13,2 mm)

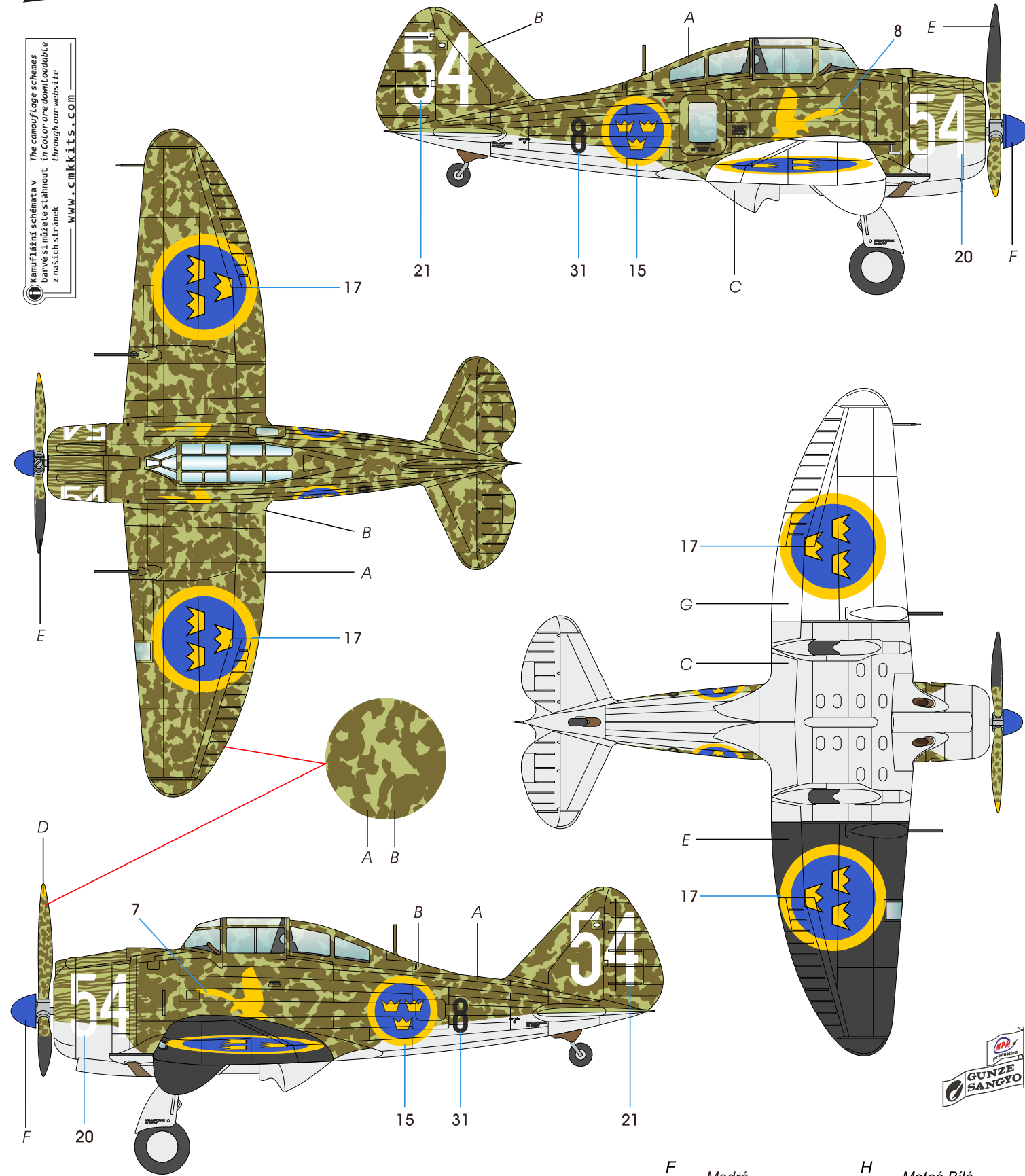
J-9, F8-bílá 54, 2.division, křídlo F8, zima 1942-43. Jako svůj znak používala 2.division krátce kresbu útočícího orla.

J-9, F8 - White "54", 2nd division, F8 Wing, winter 1942-43. 2nd division used as its marking painting of attacking eagle at that



CAM. D

The camouflage schemes in color are downloadable through our website
www.cmkkits.com



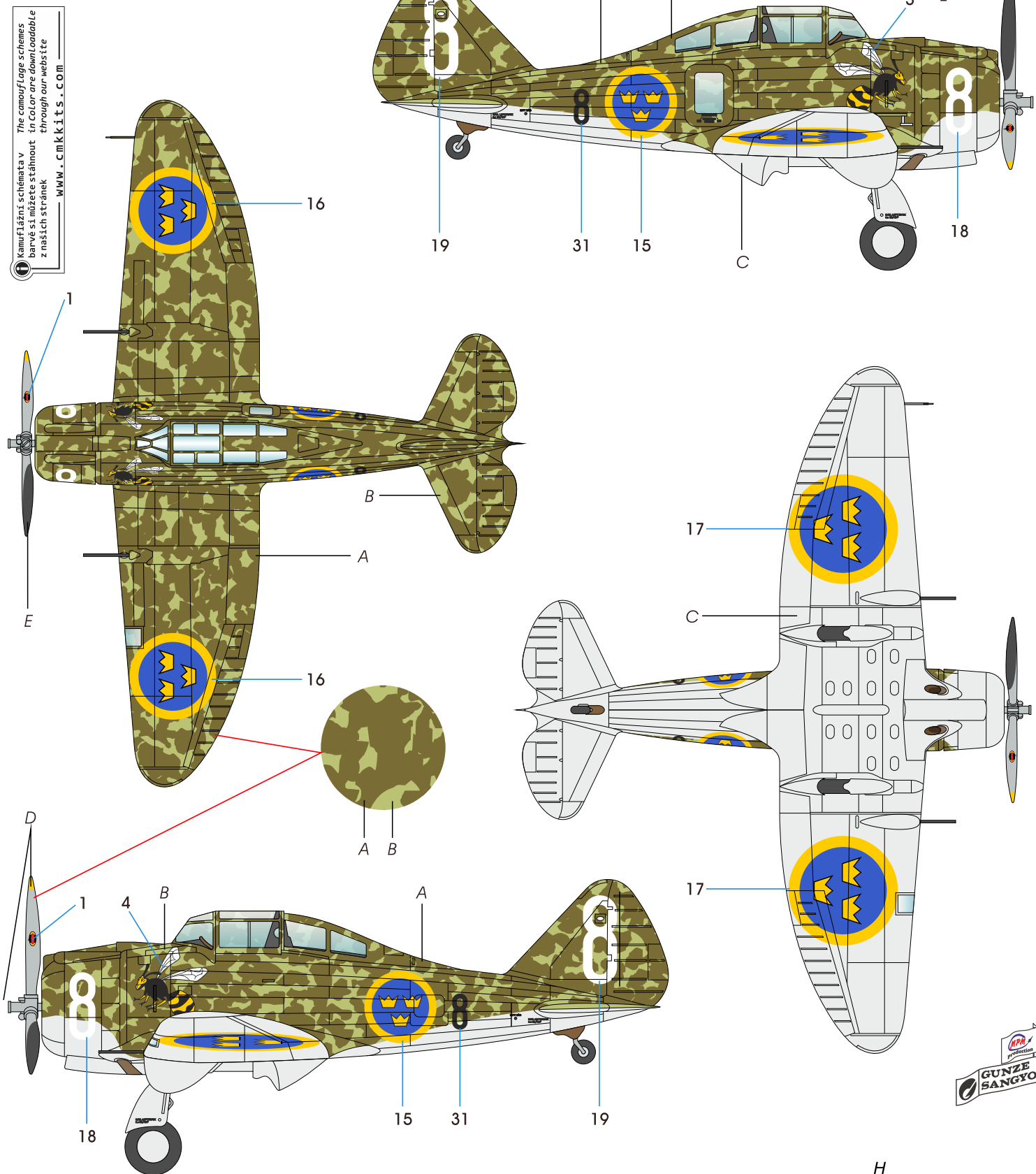
- | | | | | | |
|----------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------|------------------------------------|-----------------------------------------------|
| A Olivově zelená W25
Olive Green W 25
H309 / C309 | B Zinkchromatová
Zinc Chromate
C351 | C Světlá modrošedá W26
Light Blue Grey W26
H53/ C13 | D Žlutá
Yellow
H329/ C329 | F Modrá
Blue
H15/ C65 | H Matná Bílá
Flat White
H11/ C62 |
| | | | E Matná Černá
Flat Black
H12/ C33 | | |



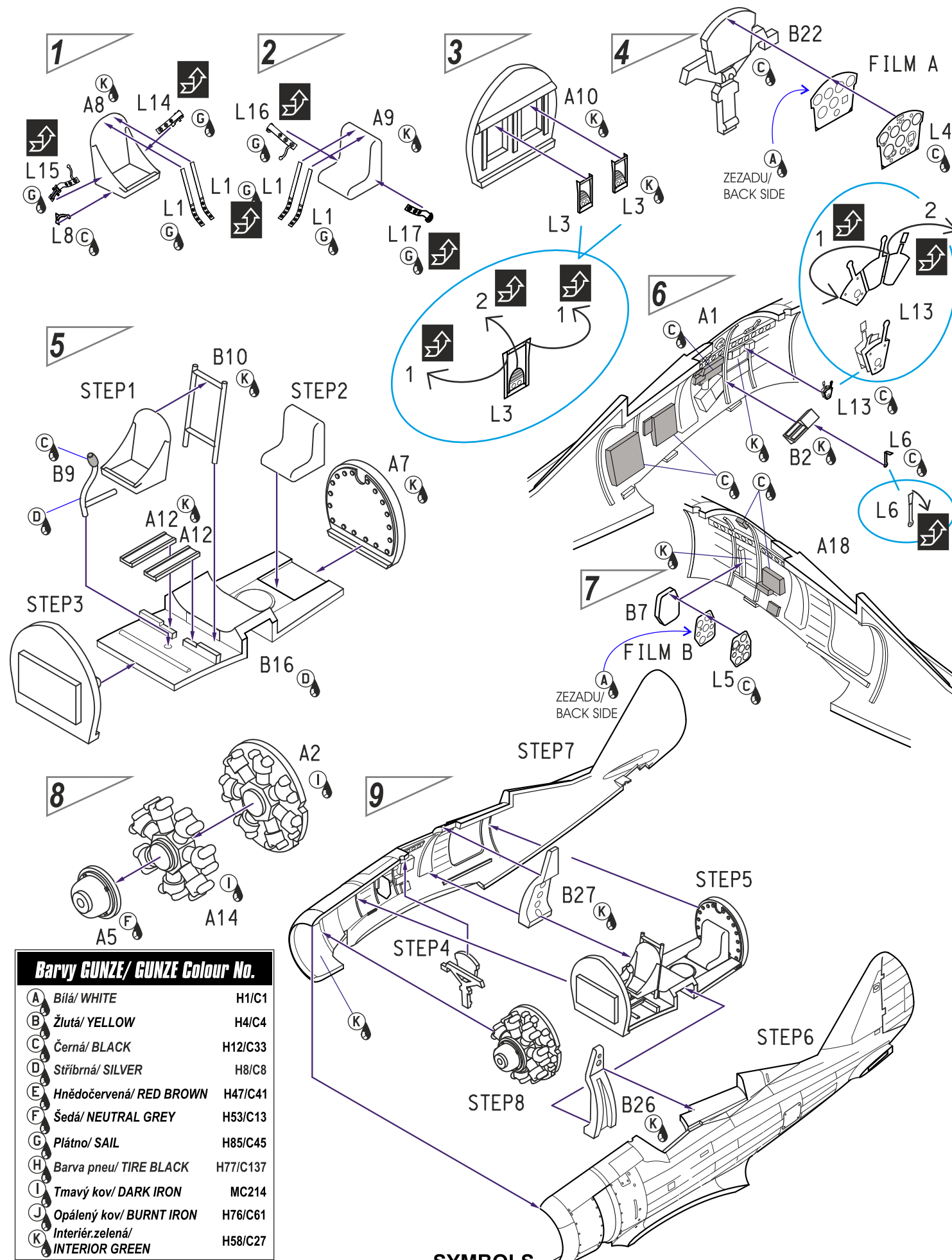
J-9, F8-bílá 8, 1.division, křídlo F8, 1942. V tomto období používala 1.division jako svůj znak kresbu vosy.

J-9, F8 - White "8", 1st division, F8 Wing, 1942. 1st division used as its marking big wasp at that time.

CAM. C



- | | | | | |
|----------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------|------------------------------------------------|------------------------------------------|
| A Olivově zelená W25
Olive Green W 25
H309 / C309 | B Zinkchromatová
Zinc Chromate
C351 | C Světlá modrošedá W26
Ligh Blue Grey W26
H53/ C13 | D Žlutá
Yellow
H329/ C329 | H Hliníková
Aluminum
H8/ C8 |
| 8 2012/06
SH72235 J-9 | | | E Matná Černá
Flat Black
H12/ C33 | |



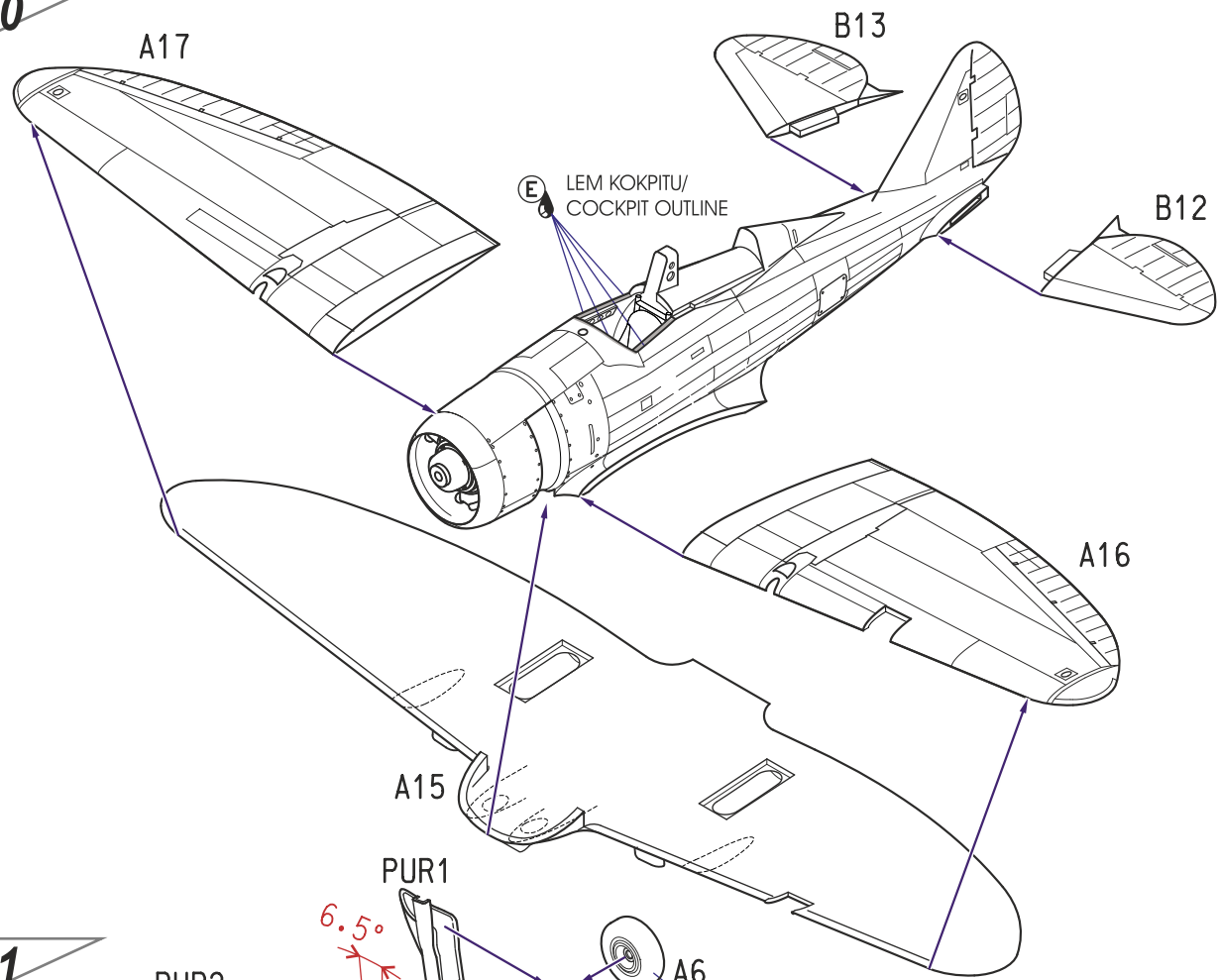
Barvy GUNZE/ GUNZE Colour No.

A Bílá/ WHITE	H1/C1
B Žlutá/ YELLOW	H4/C4
C Černá/ BLACK	H12/C33
D Stříbrná/ SILVER	H8/C8
E Hnědočervená/ RED BROWN	H47/C41
F Šedá/ NEUTRAL GREY	H53/C13
G Plátno/ SAIL	H85/C45
H Barva pneu/ TIRE BLACK	H77/C137
I Tmavý kov/ DARK IRON	MC214
J Opálený kov/ BURNT IRON	H76/C61
K Interiér.zelená/ INTERIOR GREEN	H58/C27

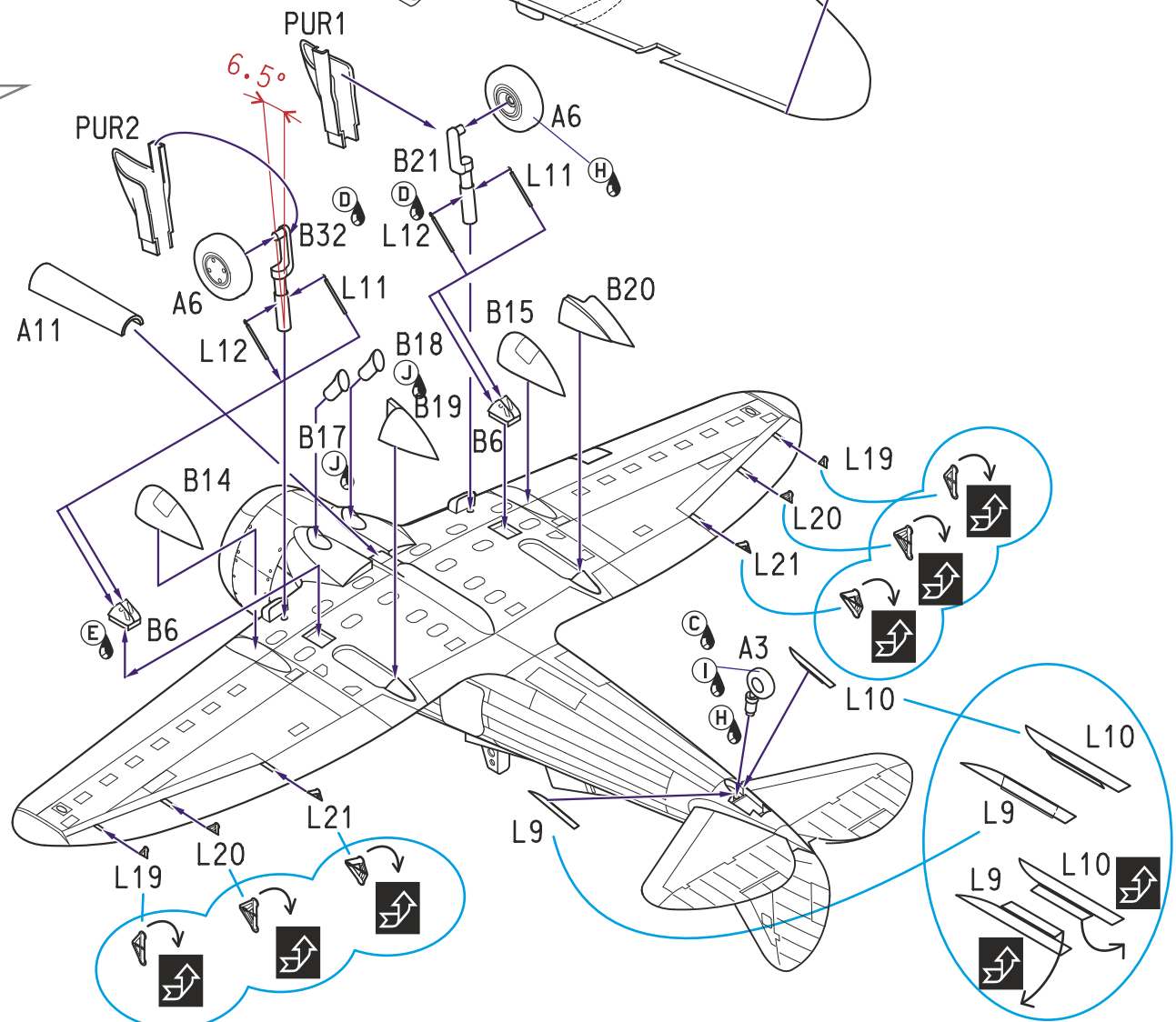
SYMBOLS

- | | | | | |
|---------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------|
| ? MOŽNOST VOLBY
OPTIONAL
NACH BELIEBEN
OPTION | 🔧 POUŽIT KYANOAKRYLÁTOVÉ LEPIDLO
INSTANT CYANOACRYLATE GLUE
ZYANOAKRYLATKLEBER
ADHESIF CYANOACRYLAT | ↷ OHNOUT
BEND
BIEGEN
COURBER | ✋ ZHOTOVIT NOVÉ
SCRATCH BUILD
FERTIGSTELLEN
ACHEVER | 🔪 ŘEZAT/VRTAT
CUT OFF/DRILL
ENTFERNEN
DETACHER |
|---------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------|

10



11

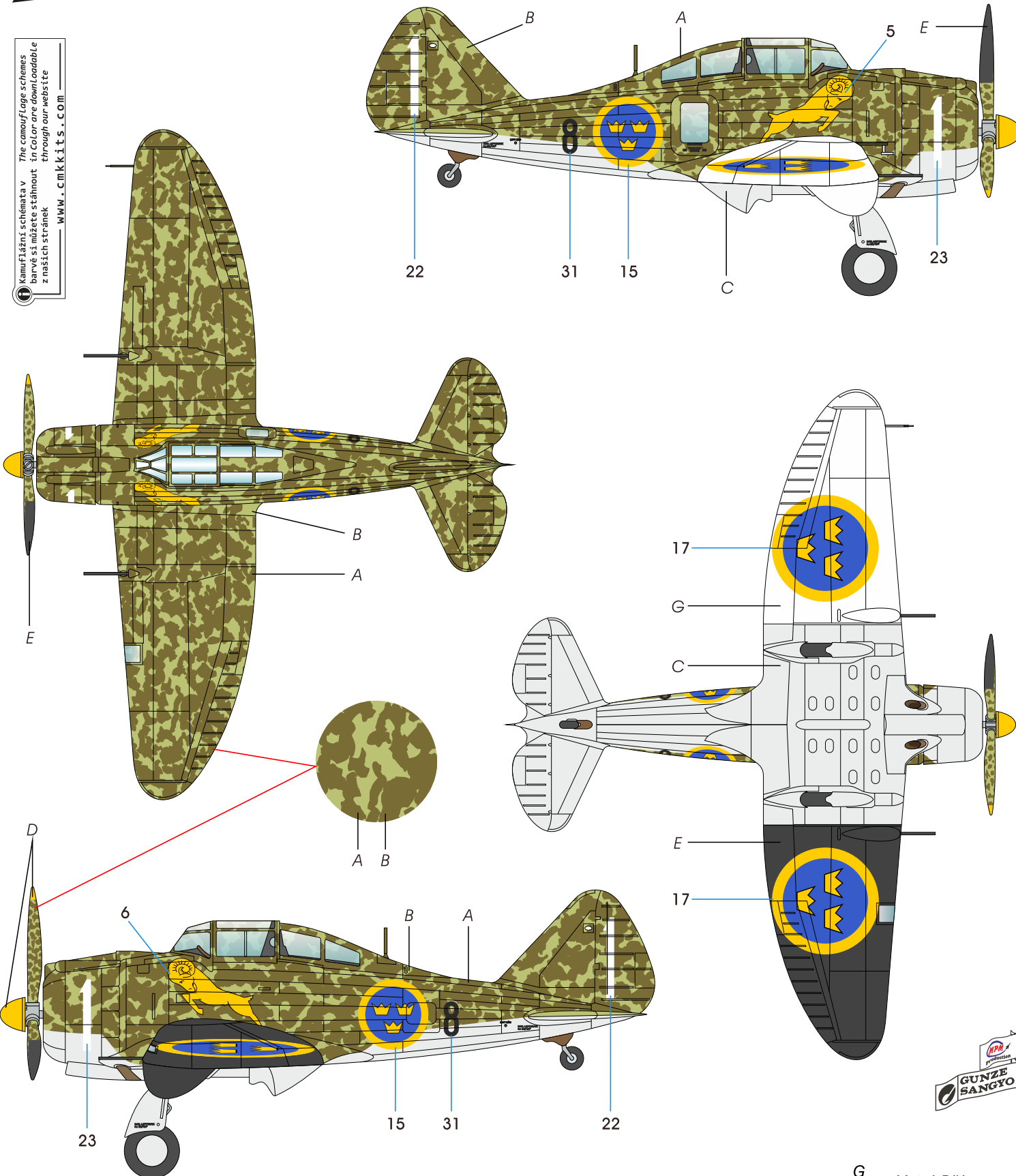


J-9(Nr.2158), F8-bílá1, 1division, křídlo F8, 1943. V tomto období létaly J-9 s polovinami křídel natřenými bílou a černou barvou. Na bocích trupu nesl letoun tehdejší znaky 1.division, berana ve skoku.

J-9(Nr.2158), F8 - White "1", 1st division, F8 Wing, 1943. At that time J-9's undersurfaces were painted half in black and white. This machine sports marking of the 1st division, a jumping ram below the canopy.

CAM. B

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



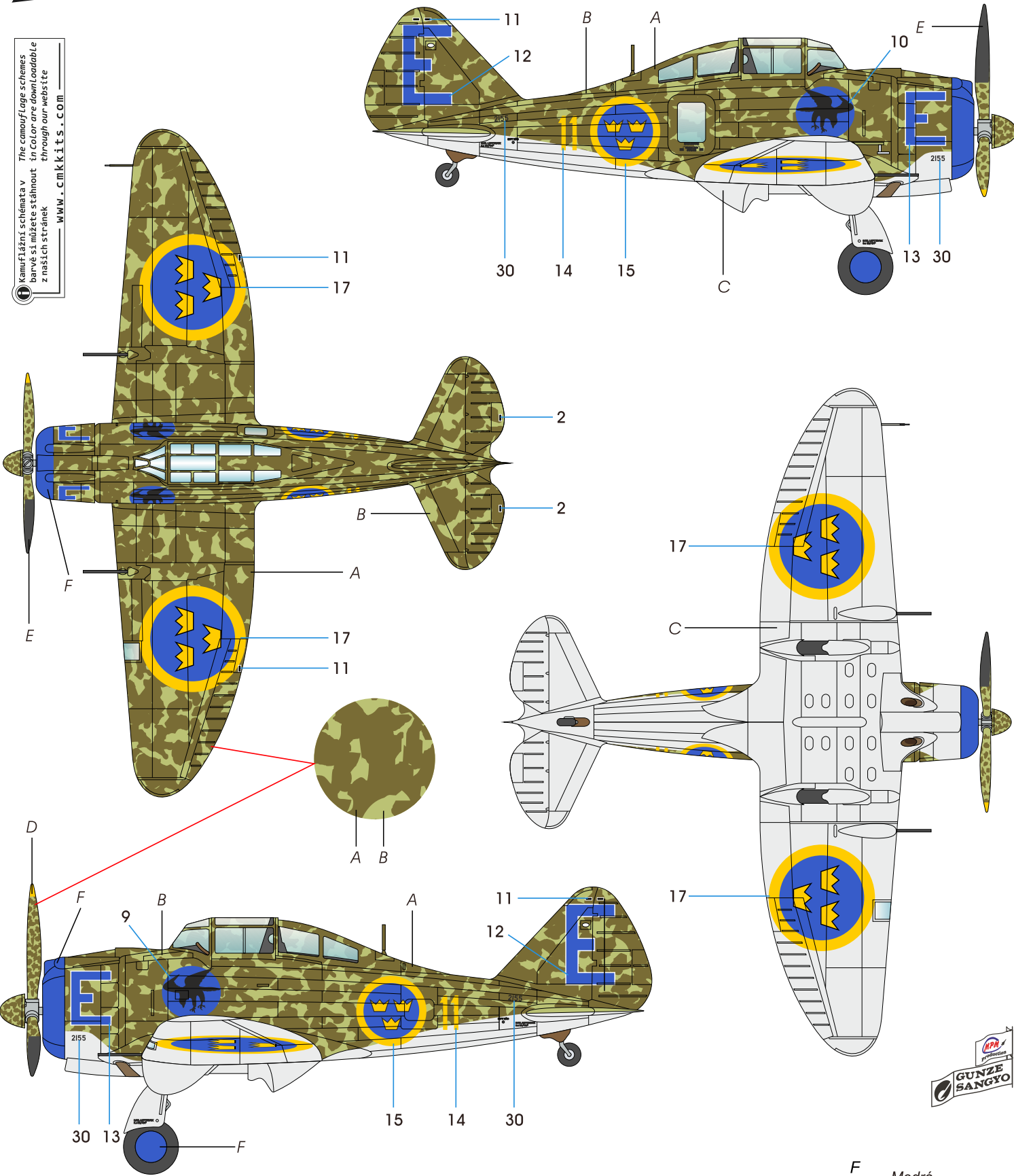
- A** Olivově zelená W25
Olive Green W 25
H309 / C309
- B** Zinkchromatová
Zinc Chromate
C351
- C** Světlá modrošedá W26
Light Blue Grey W26
H53/ C13
- D** Žlutá
Yellow
H329/ C329
- E** Matná Černá
Flat Black
H12/ C33
- G** Matná Bílá
Flat White
H11/ C62



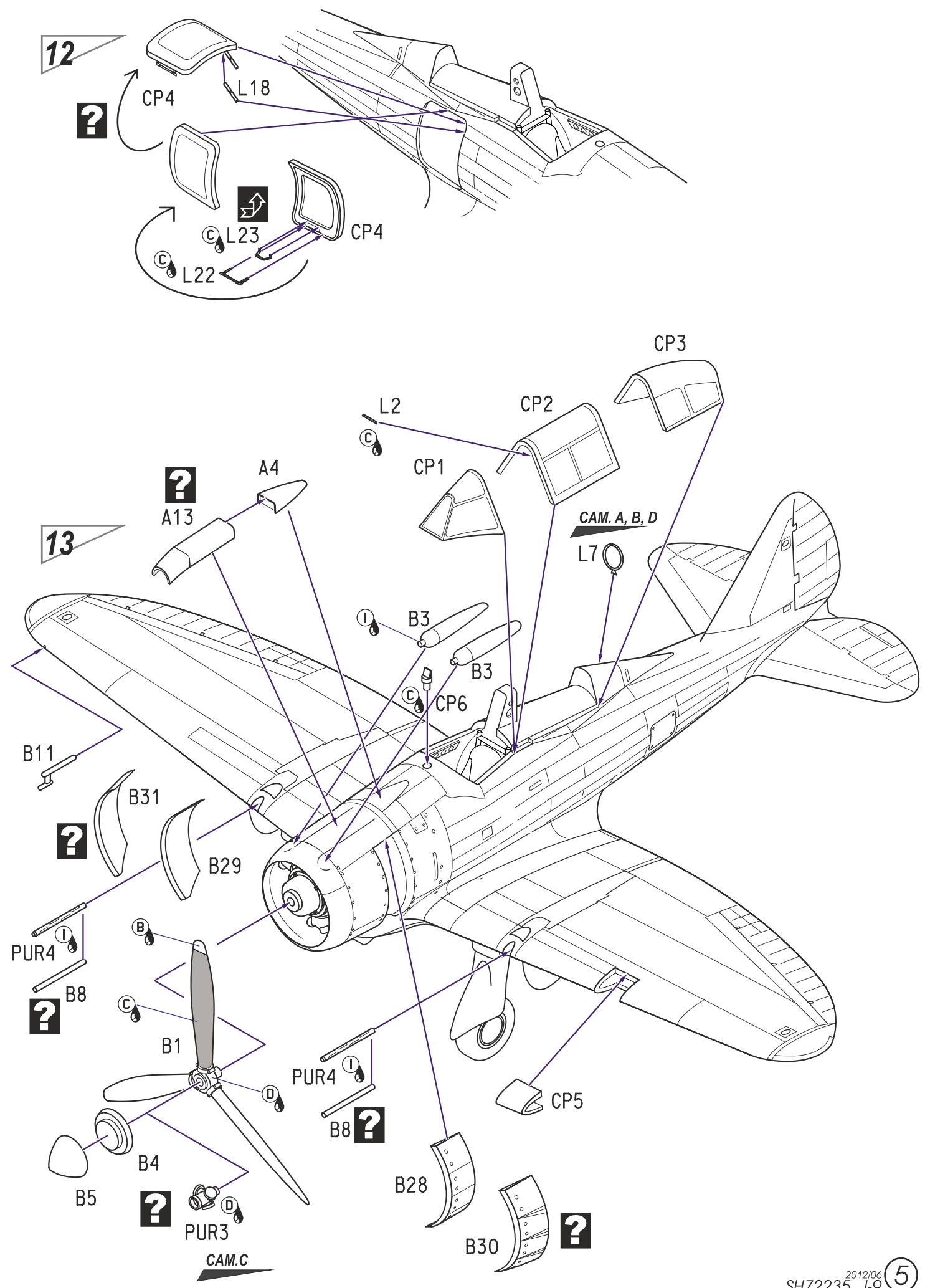
J-9(Nr.2155), F11-modré E, křídlo F11, Nyköping, léto 1945. I když už byl letoun zařazen k nové jednotce, stále nesl označení předchozího uživatele. Černý orl v modrém kruhu byl označením 2.division křídla F8.

J-9(Nr.2155), F11- Blue "E", F11 Wing, Nyköping, summer 1945. Even though this machine was already assigned to the new unit, it still wore markings of the previous one. The Black Eagle in blue circle was marking of 2nd division of F8 Wing.

CAM. A



- | | | | | | |
|----------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------|----------------------------------------|------------------------------------|------------------------------------------------|
| A Olivově zelená W25
Olive Green W 25
H309 / C309 | B Zinkchromatová
Zinc Chromate
C351 | C Světlá modrošedá W26
Ligh Blue Grey W26
H53/ C13 | D Žlutá
Yellow
H329/ C329 | F Modrá
Blue
H15/ C65 | E Matná Černá
Flat Black
H12/ C33 |
|----------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------|----------------------------------------|------------------------------------|------------------------------------------------|



The camouflage schemes in color are downloadable through our website
 WWW.CMKKITS.COM