

MADE IN ITALY ART.4027 FIAT G.91 R-1/R-3

PRINTED BY CARTOGRAF.HOBBY DECALS-QUARTO INF.(BO)-ITALY

LUFTWAFFE 91.3.62 3 LUFTWAFFE 91.3.62

LUFTWAFFE 91.3.91 12 LUFTWAFFE 91.3.91

KIT. 4027

# FIAT G-91 R-1/R-3



MADE IN ITALY

1/48 th Scale - Echelle 1/48 ème



Nel 1953 lo SHAPE (Supreme Headquarters Allied Powers Europe, il Quartier Generale della NATO) emise la specifica LWSF (Light-Weight Strike Fighter, caccia-bombardiere leggero) in seguito alla quale l'industria europea presentò dieci progetti. Risultò vincitore il Bréguet 1001 Taon, seguito dal FIAT G.91. Nel settembre 1957 ci fu una "fly-off competition" (valutazione diretta con confronti in volo) tra i due aerei e questa volta ebbe la meglio quello italiano. Ne furono così ordinati circa 400 esemplari, di cui 50 per l'Aeronautica Militare italiana, 48 per l'Armée de l'Air francese, 50 per la Luftwaffe e 50 per Grecia e Turchia. Interessamenti più o meno concreti vi furono anche da parte dell'Austria e della Norvegia ma, adducendo motivazioni tecniche o politiche, solo l'Italia e la Germania misero in linea l'aeroplano; la seconda, in seguito, ne cedette una parte al Portogallo. L'AM italiana ottenne 27 G.91 di pre-serie, 23 G.91R-1, 25 G.91R-1A e 50 G.91R-1B. La Luftwaffe, da parte sua, ricevette ben 344 G.91R-3 e 50 G.91R-4. Le forze aeree dei due paesi ebbero rispettivamente anche 101 G.91T-1 e 66 G.91T-3 biposto d'addestramento.

40 G.91R-4 vennero in seguito ceduti alla Força Aérea Portuguesa; durante il 1974 anche alcune decine di G.91R-3 radiati dalla Luftwaffe si aggiunsero a questi. Nel 1976 tre G.91R rimanevano in Angola, non sappiamo se effettivamente presi in carico dalla locale aviazione, mentre la FAP riceveva altri 14 G.91R-3 e sei G.91T-3 (uno dei quali distrutto durante il volo di consegna).

In seguito l'Aeronautica Militare decideva di equipaggiare con un'apposita versione del G.91, detta appunto PAN, la sua Pattuglia Acrobatica Nazionale *Frecce Tricolori* ed allo scopo faceva modificare i G.91 di pre-serie. La FIAT, poi Aeritalia, dal G.91T sviluppò anche una versione monoposto bireattore, il G.91Y, che però si deve considerare una macchina completamente diversa da quella che l'aveva preceduta.

In 1953 SHAPE (Supreme Headquarters Allied Powers in Europe, the NATO headquarters) issued a LWSF (Light-Weight Strike Fighter) specification as a result of which the European industry presented ten designs. The winner was the Bréguet 1001 Taon, followed by the FIAT G.91. In September 1957 there was a

"fly-off competition" between the two planes and this time the Italians won. 400 were ordered, of which 50 for the Italian Airforce, 48 for the French Armée de l'Air, 50 for the Luftwaffe and 50 for Greece and Turkey. Interest was shown also by Austria and Norway, but for technical and political reasons only Italy and Germany actually put the plane on duty; the latter, later on, gave a part to Portugal. The Italian Airforce had 27 G.91s of the pre-series, 23 G.91R-1s, 25 G.91R-1As and 50 G.91R-1Bs. The Luftwaffe had 344 G.91R-3s and 50 G.91R-4s. These airforces of these two countries also had 101 G.91T-1s and 66 G.91T-3s which were twin seater trainer planes.

40 G.91R-4s were later on sold to the Força Aérea Portuguesa; in 1974 some tens of the G.91R-3s condemned by the Luftwaffe were added to these. In 1976 three G.91R-3s were still in Angola, we do not know, however, if they had actually been taken over by the local airforce, while the FAP received 14 more G.91R-3s and six G.91T-3s (one of which was destroyed while it was on its way to be delivered).

Later on the Italian airforce decided to equip the National Aerobatic Team with a special version of the G.91, known as PAN, and for this purpose modified the pre-series G.91. FIAT, then Aeritalia, also developed a single seater twin jet, the G91Y from the G.91T, which, however, must be considered as an entirely different machine from the previous one.

En 1953 le SHAPE (Supreme Headquarters Allied Powers Europe, le Quartier Général de la NATO) émit la note spécifique LWSF (Light-Weight Strike Fighter, chasseur-bombardier léger) à la suite de laquelle l'industrie européenne présenta 10 projets. Le Bréguet 1001 TAON, résulta gagnant, suivi du FIAT G.91. En septembre 1957 il y eut une "fly-off competition" (évaluation directe avec compétition en vol) entre les deux avions et cette fois l'avion italien l'emporta. 400 exemplaires environ furent ainsi commandés, dont 50 pour l'Aéronautique Militaire italienne, 48 pour l'Armée de l'Air française, 50 pour la Luftwaffe et 50 pour Grèce et Turquie. Il y eut de l'intérêt plus ou moins concret de la part de l'Autriche et de la Norvège mais, alléguant des motivations

techniques et politiques, l'Italie et l'Allemagne seules mirent en ligne l'avion; la seconde, par la suite, en céda une partie au Portugal. L'AM italien obtint 27 G.91 de pré-série, 23 G.91R-1, 25 G.91R-1A et 50 G.91R-1B. La Luftwaffe, de son côté, reçut 344 G.91R-3 et 50 G.91R-4. Les forces aériennes des deux pays eurent respectivement aussi 101 G.91T-1 et 66 G.91T-3 biplace d'entraînement.

40 G.91R-4 furent ensuite cédés à la Força Aérea Portuguesa; pendant l'année 1974, quelques dizaines de G.91R-3 aussi, radiés par la Luftwaffe s'ajoutèrent à ceux-ci. En 1976 trois G.91 R restaient en Angola, nous ne savons pas si pris effectivement en charge par l'aviation locale, tandis que la FAP recevait encore 14 G.91R-3 et six G.91T-3 (un desquels détruit pendant le vol de livraison).

Ensuite l'Aéronautique Militaire décidait d'équiper avec une version appropriée du G.91, appelée justement PAN, sa Patrouille Acrobatique Nationale *Fleches Tricolores* et à ce but elle faisait modifier les G.91 de pré-série. La FIAT, ensuite Aeritalia, développa du G.91T une version monoplace bi-réacteur, le G.91Y, qui cependant doit être considéré un appareil complètement différent de celui qui l'avait précédé.

Im Jahre 1953 wurde von dem SHAPE (Supreme Headquarters Allied Powers Europe), dem Generalquartier der NATO, eine Spezifikation LWSF (Light-Weight Strike Fighter) für einen leichten Bombenjäger ausgeschrieben. Der Gewinner wurde der Typ Bréguet 1001 Taon, welchem der Fiat G.91 folgte. Im September 1957 wurde eine erste Gegenüberstellung der beiden Maschinen im Flug durchgeführt und dieses Mal schnitt das italienische Flugzeug besser ab. Es wurden daher ca. 400 Exemplare in Auftrag gegeben und zwar: 50 für die italienische Luftwaffe, 48 für die französische Armée de l'Air, 50 für die Luftwaffe der Deutschen Bundesrepublik und 50 für Griechenland und die Türkei. Auch Österreich und Norwegen interessierten sich für den neuen Typ. Aber wegen technischen und politischen Motiven wurde die Maschine nur von Italien und der Deutschen Bundesrepublik übernommen. Im Nachgang wurde von letzterem Staat ein Teil der Maschinen an Portugal abgegeben. Die italienische Luftwaffe erhielt 27 G.91 der Vorserie, 23 G.91R-1, 25 G.91R-1A und 50 G.91R-1B. Die deutsche Luftwaffe erhielt hingegen 344 G.91R-3 und 50 G.91R-4. Die Luftwaffen der beiden Länder erhielten auch 101 G.91T-1 bzw. 66 G.91T-3 Zweisitzer für die Ausbildung.

40 Maschinen G.91R-4 wurden später an die Força Aérea Portuguesa abgegeben. Während dem Jahr 1974 kamen dann noch ca. 10 G.91R-3 dazu, die von der deutschen Luftwaffe aus dem Bestand gestrichen wurden. Im Jahre 1976 verblieben 3 G.91R in

Angola und es ist nicht bekannt ob diese Maschinen tatsächlich von der dortigen Luftwaffe übernommen wurden, während die FAP weitere 14 G.91R-3 und 6 G.91T-3 erhielt (von den letztgenannten wurde eine Maschine während dem Übergabeflug zerstört).

Die italienische Luftwaffe entschied sich schliesslich seine nationale akrobatische Patrouille (genannt "Frecce Tricolori") mit einer besonderen Version des G.91, genannt PAN, (Modifikation des G.91 der Vorserie) auszustatten. Die Firma Fiat, später Aeritalia, entwickelte von dem G.91T auch eine Version als Einsitzer, Doppeldüsenflugzeug: den G.91Y. Diese Maschine muss jedoch gegenüber ihrem Vorgänger als völlig verschieden erwogen werden.

En el año 1953 el SHAPE (Supreme Headquarters Allied Powers Europe, el Cuartel General de la NATO) emitió la especificación LWSF (Light-Weight Strike Fighter, cazabombardero ligero) a continuación de la cual la industria europea presentó diez proyectos. Resultó vencedor el Bréguet 1001 Taon, seguido por el FIAT G.91. En septiembre de 1957 tuvo lugar una "fly-off competition" (valuación directa con confrontaciones en vuelo) entre los dos aviones y esta vez quedó vencedor el avión italiano. Se pidieron así unos 400 ejemplares del mismo, de que 50 para la Aeronáutica Militar italiana, 48 para la Armée de l'Air francesa, 50 para la Luftwaffe y 50 para Grecia y Turquía. Hubo interesamientos más o menos concretos también de parte de Austria y de Noruega pero, alegando motivos técnicos o políticos, solo Italia y Alemania pusieron en línea el aeroplano; la segunda, después, hizo cesión de una parte a Portugal. La AM italiana obtuvo 27 G.91 de preserie, 23 G.91R-1, 25 G.91R-1A y 50 G.91R-1B. La Luftwaffe, por su parte, recibió 344 G.91R-3 y 50 G.91R-4. Las fuerzas aéreas de los dos países tuvieron respectivamente también 101 G.91T-1 y 66 G.91T-3 biplaza de adiestramiento.

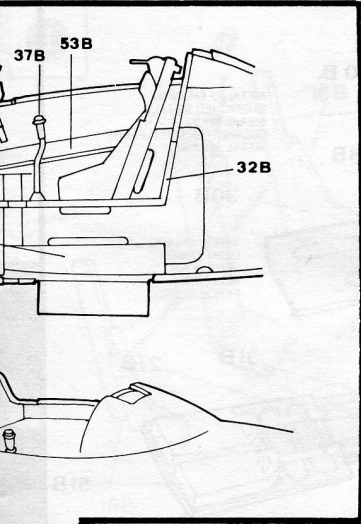
40 G.91R-4 después fueron cedidos a la Força Aérea Portuguesa; durante el año 1974 también algunas decenas de G.91R-3 radiados de la Luftwaffe fueron añadidos a los mismos. En 1976 tres G.91R quedaban en Angola, no sabemos si efectivamente tomados en cargo por la aviación local, mientras la FAP recibía otros 14 G.91R-3 y seis G.91T-3 (uno de los cuales destruido durante el vuelo de entrega).

Después la Aeronáutica Militar decidía equipar con una oportuna variante del G.91, llamada precisamente PAN, su Patrulla Acrobática Nacional *Frecce Tricolori* (Flechas Tricolores) y con este objeto mandaba modificar los G.91 de preserie. La FIAT, después Aeritalia, partiendo del G.91T desarrolló también una variante monoplaça bi-reactor, el G.91Y, que sin embargo se debe considerar una máquina completamente diferente de la que la había precedido.

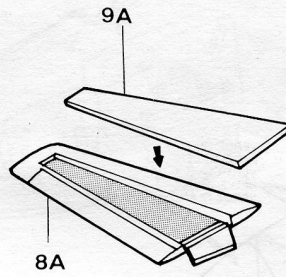
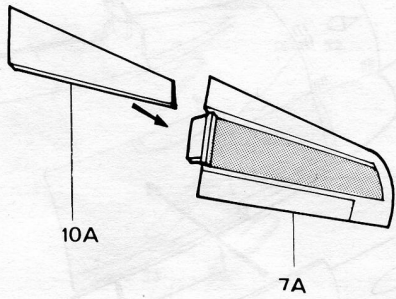
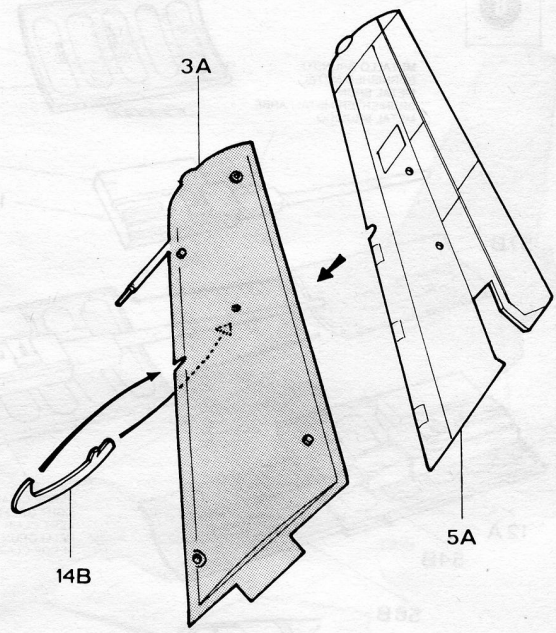
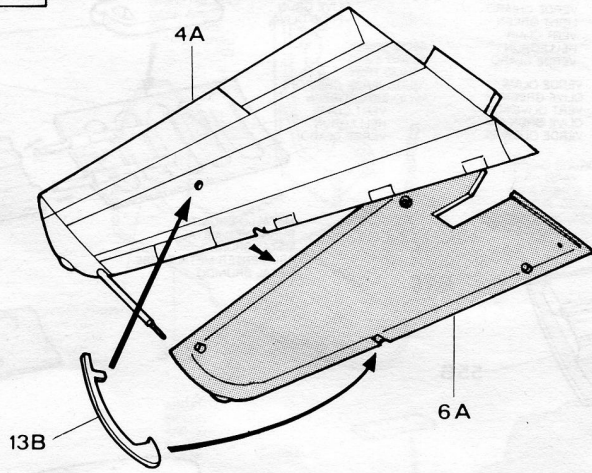






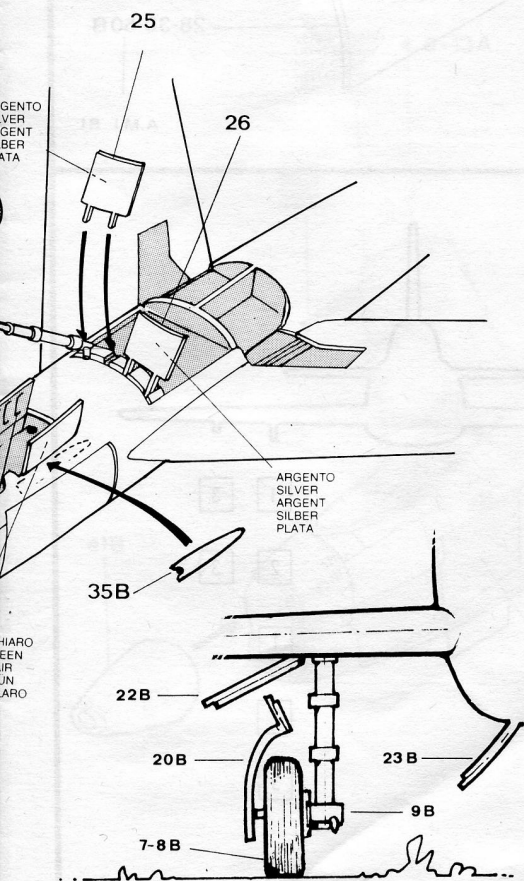


3

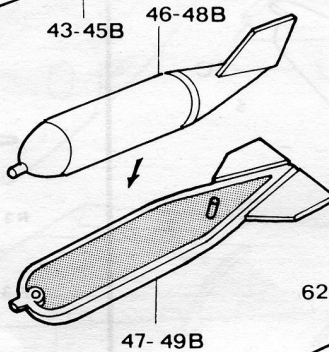
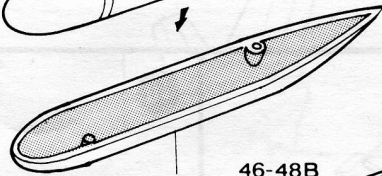
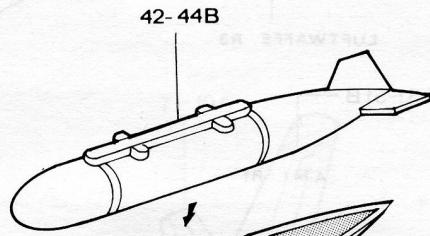


ARGENTO  
VER  
GENT  
BER  
ATA

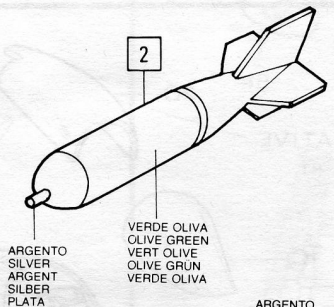
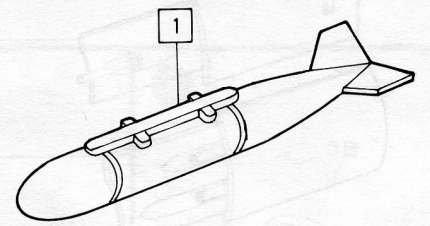
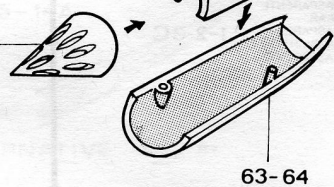
CHIARO  
EEN  
IR  
ARO



7

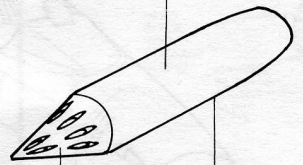


60-61B

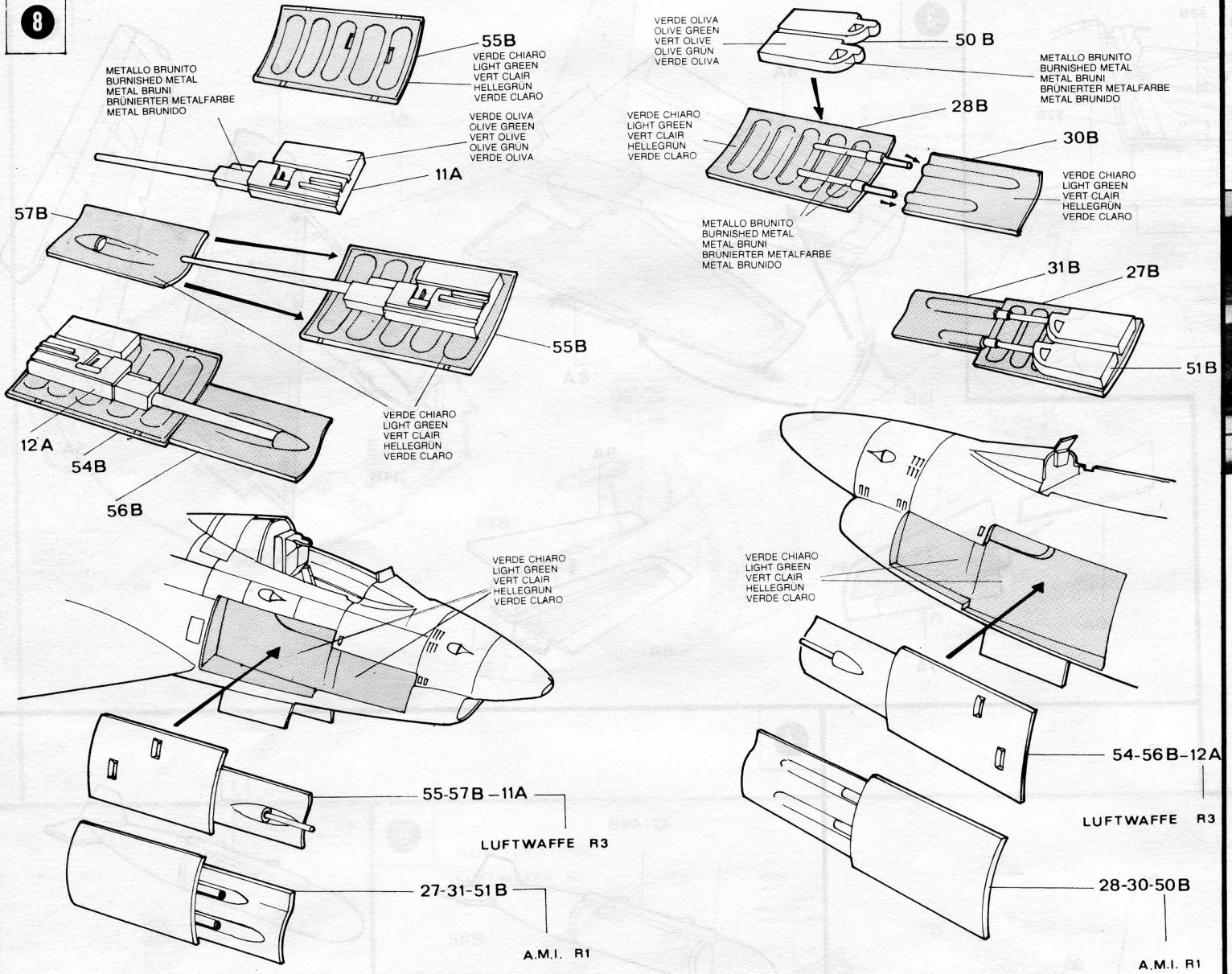


ARGENTO  
SILVER  
ARGENT  
SILBER  
PLATA

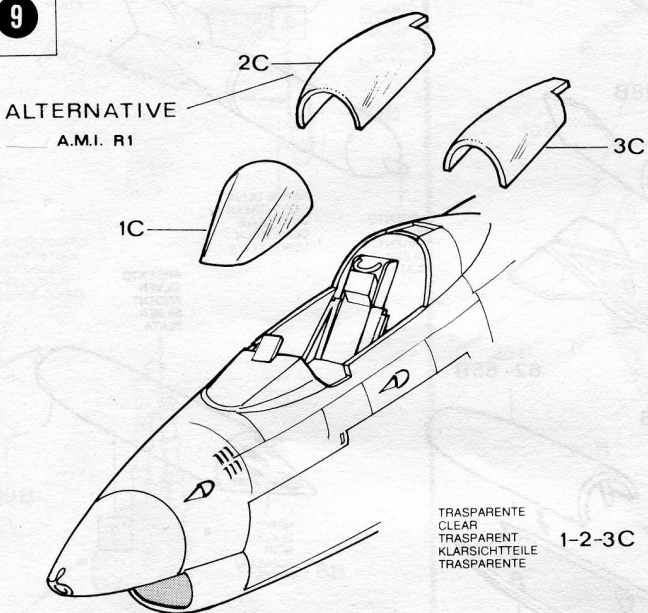
ARGENTO  
SILVER  
ARGENT  
SILBER  
PLATA



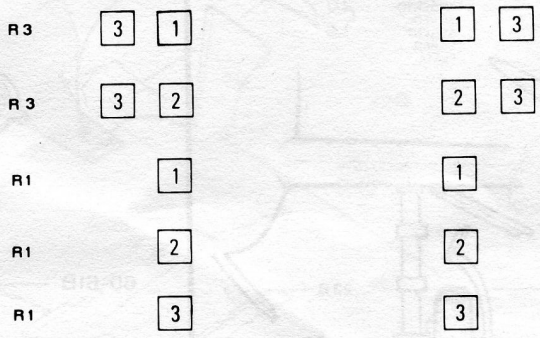
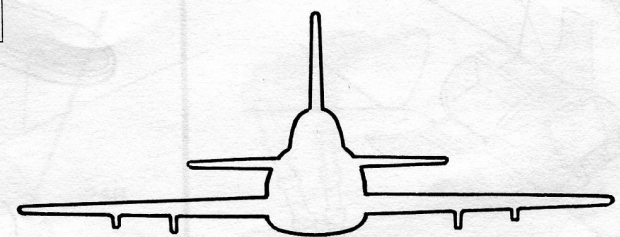
8



9



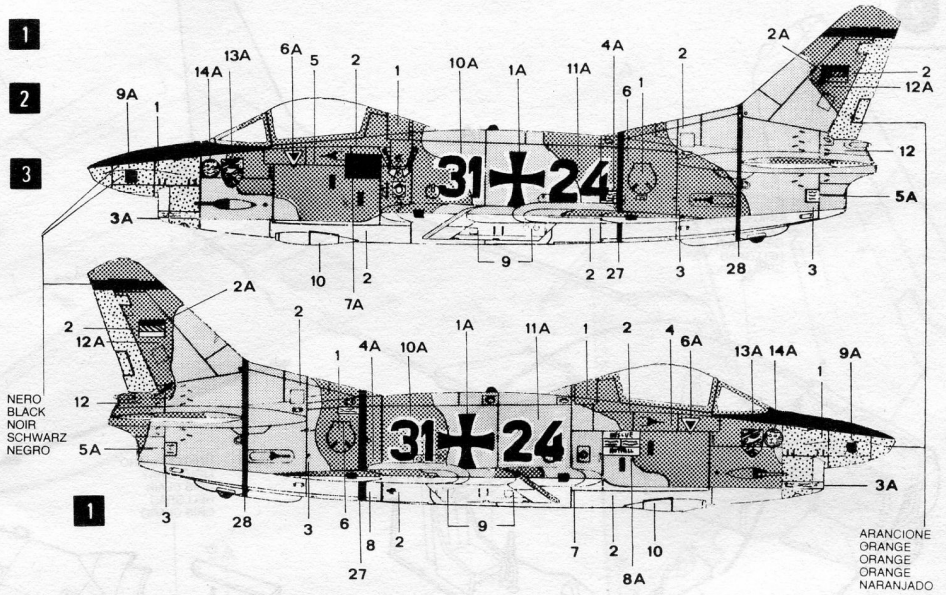
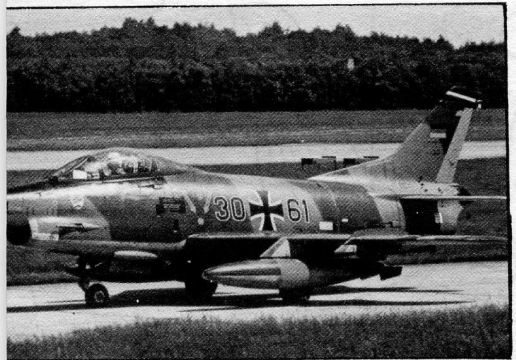
10



LUFTWAFFE WS 50 FURSTENFELDBRUCK A.B. 1970 **1**

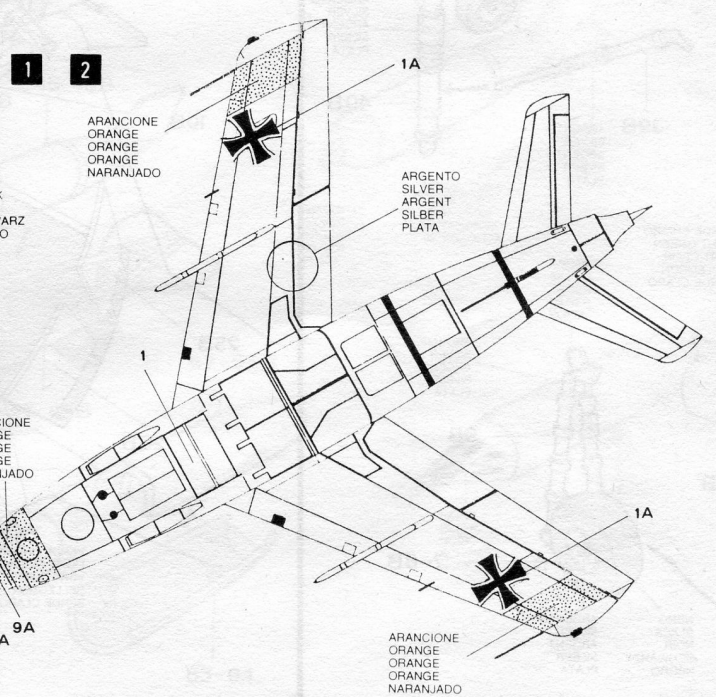
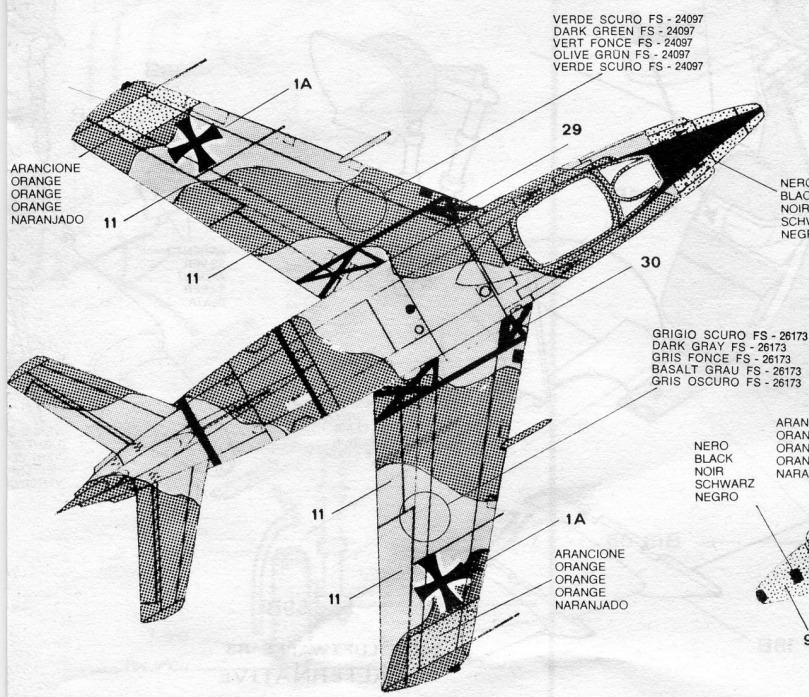
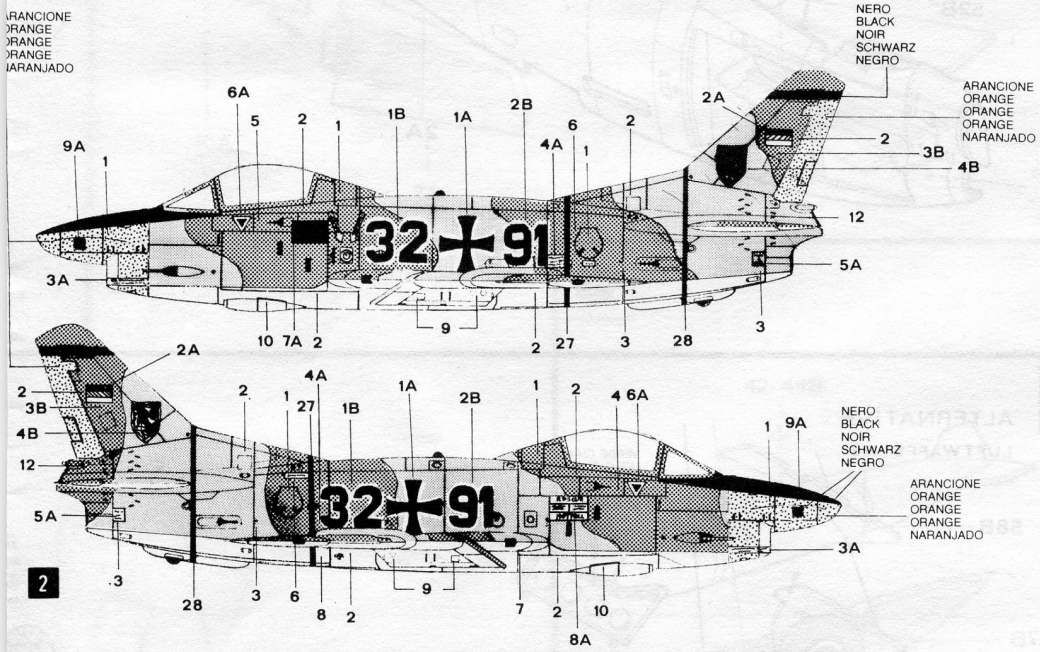
LUFTWAFFE LKG 43 OLDENBURG A.B. 1977 **2**

A.M.I. 2ND STORMO TREVISO S.ANGELO 1977 **3**

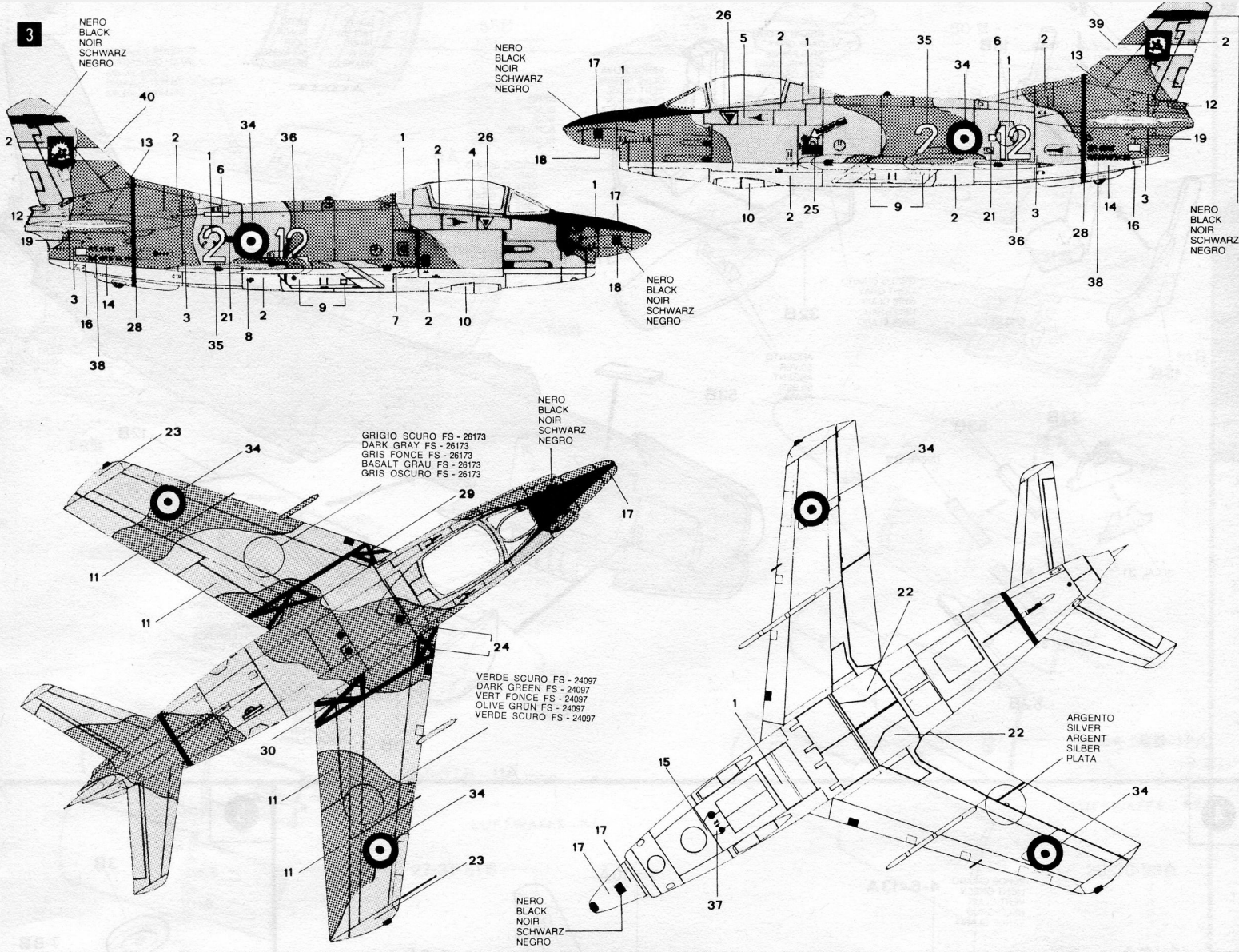


ARANCIONE  
ORANGE  
ORANGE  
ORANGE  
NARANJADO

ARANCIONE  
ORANGE  
ORANGE  
ORANGE  
NARANJADO







**DATI E CARATTERISTICHE TECNICHE  
FIAT G.91R-1B**

**Motore:** un turboreattore a flusso assiale Bristol-Siddeley/ FIAT 4023.02 Orpheus 803 da 2.270 kg/s.

**Dimensioni:** apertura alare 8,56m; lunghezza 10,29 m; altezza 4,00 m; superficie alare 16,42 mq.

**Pesi:** a vuoto 3.360 kg; totale 5.350 kg; massimo al decollo 5.670 kg.

**Prestazioni:** velocità massima 1.045 km/h a 1.500 m (Mach 0,868), di crociera economica 650 km/h, di stallo 205 km/h; salita a 8.000 m in 6 min 40 sec; raggio d'azione 643 km; autonomia 1.850 km.

**Armamento:** quattro mitragliatrici Colt-Browning M3 da 12,7 mm fisse in caccia nel muso con 300 colpi per arma e 450 kg di carico bellico. Nel G.91R-3 le mitragliatrici erano sostituite da due cannoni DEFA 552 da 30 mm.

**DATA AND TECHNICAL SPECIFICATIONS  
FIAT G.91R-1B**

**Engine:** One jet with axial flow Bristol-Siddeley/FIAT 4023.02 Orpheus 803 2270 kgs.

**Size:** wing span 8.56 m; length 10.29 m; height 4.00 m; wing surface 16.42 sq.m.

**Weight:** empty 3360 kgs; total 5.350 kgs; maximum at take off 5670 kgs

**Performance:** maximum speed 1045 km/h at 1500 m (Mach 0.868), cruising speed 650 km/h, stall speed 205 km/h; reaching 8000 m in 6 minutes 40 seconds; range of action 643 km; fuel distance 1850 km.

**Armament:** Four 12.7 mm Colt-Browning M3 machine guns with 300 shots per gun and 450 kgs of war load. On the G.91R-3 the machine guns were replaced by two 30 mm DEFA 552 guns.

**DONNÉES ET CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES  
FIAT G.91R-1B**

**Moteur:** un turboréacteur à flux axial Bristol-Siddeley/ FIAT 4023.02 Orpheus 803 de 2.270 kg/s.

**Dimensions:** envergure de l'aile 8,56 m; longueur 10,29 m; hauteur 4,00 m; superficie alaire 16,42 mq.

**Poids:** à vide 3.360 kg; total 5.350 kg. maximum au décollage 5.670 kg.

**Prestations:** vitesse maximum 1.045 km/h à 1.500 m (Mach 0,868), de croisière économique 650 km/h, de perte de vitesse 205 km/h, montée à 8.000 m. en 6 min. 40 sec.; rayon d'action 643 km.; autonomie 1.850 km.

**DATOS Y CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS  
FIAT G.91R-1B**

**Motor:** un turboreactor de flujo axial Bristol-Siddeley/FIAT 4023.02 Orpheus 803 de 2.270 Kg./s.

**Dimensiones:** 8,56 m. de envergadura; 10,29 m. de largo; 4,00 m. de alto; 16,42 m<sup>2</sup> de superficie alar.

**Pesos:** de vacío 3.360 kg.; total 5.350 kg.; máximo al despegue 5.670 kg.

**Prestaciones:** velocidad máxima 1.045 Km/h. a 1.500 m. (Mach 0,868), de crucero económico 650 Km/h., de pérdida de sustentación 205 Km/h.; subida a 8.000 m. en 6 min. 40 seg; rajo de acción 643 Km.; autonomía 1.850 Km.

**Armamento:** cuatro ametralladoras Colt-Browning M3 de 12,7 mm. fijas en caza en el morro con 300 golpes por arma y 450 Kg. de carga bélica. En el G.91R-3 se había reemplazado las ametralladoras con dos cañones DEFA 552 de 30 mm.