

Spitfire F Mk.IX

eduard

1/72 Scale Plastic Model Kit

WEEKEND
edition



item # 7460

Supermarine Spitfire je natolik ikonickým letounem, že jej dokáže rozpoznat asi každý. Tento elegantní stíhač se po nebi proháněl v aktivní službě dlouhých třináct let v mnoha verzích. Svou kariéru zahajoval na sklonku vlády dvouplošníků a končil ji až s nástupem proudové éry.

Na začátku třicátých let minulého století se RAF rozhlížela po nástupci stárnoucích dvouplošných stíhačích letounů jako byl Hawker Fury. Potřeba výrazně rychlejších stíhačů byla evidentní mimo jiné i vzhledem k výkonům rychlých jednoplošných závodních hydroplánů, které dosahovaly běžně dvojnásobku maximální rychlosti standardního stíhače RAF. Jedním z neúspěšnějších konstruktérů rychlých hydroplánů byl Reginald J. Mitchell, jehož Supermarine S.6B ustanovil 20. září 1931 světový rychlostní rekord výkonem 655 km/h. Britské ministerstvo letectví tedy pod dojmem takového výkonu vydalo v říjnu téhož roku specifikaci F.7/30, která vyhlášovala soutěž o nový stíhací letoun s maximální rychlostí alespoň 400 km/h. Navzdory tomuto požadavku připravilo sedm z osmi uchazečů do soutěže dvouplošníky, jedinou výjimkou byl Supermarine Typ 224 Reginalda Mitchella. Bohužel se ukázalo, že jeho výtvar s motorem Rolls-Royce Goshawk není dostatečně rychlý a také stoupavost byla zklamáním. RAF si proto vybrala dvouplošný Gloster Gladiator.

Od zklamání k úspěchu

Toto fiasko Mitchella od další práce neodradilo. Měl připravenou řadu vylepšení Typu 224, nicméně nakonec získal svolení firmy k projekci zcela nového stroje využívajícího rovněž nový motor Rolls-Royce PV12, základ slavného Merlinu. Ministerstvo letectví projevilo o navrhovaném Typ 300 zájem a 28. prosince 1934 vydalo specifikaci F.37/34, která umožnila stavbu prototypu vyzbrojeného čtveřicí křídelních kulometů. Následně však Mitchell obdržel specifikaci F.10/35, která měnila zadání na instalaci osmi kulometů. Tuto změnu bylo možno provést pouze za cenu odstranění možnosti nést bomby a zmenšení objemu palivových nádrží na 300 l. Toto rozhodnutí způsobilo malý dolet, který provázal Spitfiry po dlouhá léta. Supermarine Typ 300 letěl poprvé 5. března 1936. Prototyp s číslem K5054 vzletl z letiště Eastleigh a za jeho řízení seděl firemní šéfpilot, kapitán Joseph "Mutt" Summers. Po osmi minutách letu byl novým strojem natolik nadšen, že údajně prohlásil: „Nic na tom letadle neměňte!“. Po úspěšných zkouškách byla v červnu 1936 objednána první série 310 Spitfirů a jako první obdržela nové stíhače v srpnu 1938 19. squadrona z Duxfordu. V době vstupu Velké Británie do války s Německem (3. září 1939) bylo vyzbrojeno Spitfiry jedenáct squadron a na začátku května 1940 obdrželo tyto stroje dalších osm. Bohužel, Reginald J. Mitchell se již zavedení svého výtvaru do výzbroje RAF nedočkal. Zemřel 11. června 1937 ve věku 42 let a tíhu dalšího vývoje Spitfiru následně nesl Joe Smith.

Pozadu s vývojem

Vývoj Spitfiru byl průběžným procesem a zahrnoval četné změny. Po prvních verzích Mk.I a Mk.II dospěl vývoj do bodu, kdy bylo třeba učinit zásadnější krok. Výsledkem byl Mk.V, který však byl ve skutečnosti Mk.I poháněným výkonnějším motorem řady Merlin 45. Spitfire Mk.V se objevil ve službě na počátku roku 1941 a pomohl RAF reagovat na vývoj německých Bf 109. V září 1941 se však na obloze objevil dosud neznámý německý stíhací letoun s hvězdicovým motorem. Byl to nový Fw 190, který překonával všechny britské stíhačky včetně Spitfiru Mk.V. Ztráty RAF nad

západní Evropou rychle rostly a krize byla natolik vážná, že RAF během listopadu 1941 ukončila většinu denních operací nad pevninskou Evropou. Další pokus o obnovení tohoto typu bojových letů byl učiněn v březnu 1942, ztráty však zůstaly nepříjemně vysoké a RAF bylo nuceno ofenzivní operace opět zastavit.

První odpovědí RAF na novou situaci měl být nový Spitfire Mk.VIII, ale konstrukční změny byly natolik výrazné, že nebylo možné rozběhnout v dostatečně krátké době sériovou výrobu. V červnu 1942 pak německý pilot omylem přistál na britském letišti a poskytl tak RAF zcela neporušený Fw 190A. Srovnávací zkoušky mezi tímto strojem a Spitfirem Mk.V byly zahájeny téměř okamžitě a potvrdily to, co už piloti Spitfirů věděli: Šance Spitfiru Mk.V přežít střetnutí s Fw 190 byla poměrně malá. Řešení bylo nalezeno ve spojení dvoustupňového přeplňovaného motoru Merlin 61 s trupem Spitfiru Mk.Vc.

Spasitel

Pro přestavbu byly vybrány dva letouny Mk.Vc, AB196 a AB197, jejichž trup byl zesílen upravenými podélníky, aby pojmul výkonnější a těžší motor. První exemplář byl dokončen 26. února a druhý 27. března 1942. Letové zkoušky byly úspěšné a téměř okamžitě byla vydána objednávka na sériovou výrobu. Ta byla zahájena v červnu 1942 a první Mk.IX se dostaly k 64. peruti v červenci. Výkony se ve srovnání s Mk.V výrazně zlepšily. Maximální rychlost 658 km/h ve výšce 8530 m byla vyšší o 64,4 km/h a dostup se zvýšil z 11 033 m na 13 106 m.

S Mk.IX získalo RAF konečně stíhací letoun schopný čelit Fw 190A. Byly vyrobeny tři hlavní varianty. Verze F Mk.IX byla poháněna motorem Merlin 61 a na počátku roku 1943 byla jedinou verzí na montážní lince. Další verzí byl LF Mk.IX poháněný Merlinem 66. Tento motor byl navržen tak, aby poskytoval nejvíc výkonu v malých a středních výškách. Třetí verzí, vyráběnou společně s LF, byla výšková verze HF Mk.IX s motorem Merlin 70. Většina vyrobených Mk.IX byla vybavena takzvaným křídlem typu C. V křídle mohly být instalovány čtyři 20mm kanóny, nebo dva 20mm kanóny a čtyři kulomety ráže 7,7 mm. Od roku 1944 se vyrábělo zesílené křídlo typu E. Čtyři vnější kulomety ráže 7,7 mm byly nahrazeny dvěma těžkými kulomety ráže 12,7 mm instalovanými namísto vnějších kanonů. Mk.IX se stal druhou nejpočetnější verzí Spitfiru s celkem 5653 vyrobenými exempláři a začal nahrazovat Mk.V u jednotek od června 1942. S těmito stroji se také vrátily ofenzivní operace nad okupovanou Evropou.

Tato stavebnice: Spitfire F Mk.IX

Spitfiry označované jako F Mk.IX byly první verzí „devítek“ a jejich první exempláře byly ve skutečnosti přestavěnými Mk.V. Tyto rané exempláře převzaly řadu technických detailů svých předchůdců, včetně velkých „boulí“ nad zbraňovými šachtami. Každá z nich byla uzpůsobena pro montáž dvojice kanonů ráže 20 mm a některé letouny s touto těžkou výzbrojí skutečně létalo. U většiny však byly kanony na vnější pozici vymontovány a jejich otvor v náběžné hraně byl opatřen aerodynamickým krytem. Některé stroje měly tento otvor zcela odstraněn.

ATTENTION



UPOZORNĚNÍ



ACHTUNG



ATTENTION



注意



Carefully read instruction sheet before assembling. When you use glue or paint, do not use near open flame and use in well ventilated room. Keep out of reach of small children. Children must not be allowed to suck any part, or pull vinyl bag over the head.



Před započetím stavby si pečlivě prostudujte stavební návod. Při používání barev a lepidel pracujte v dobře větrané místnosti. Lepidla ani barvy nepoužívejte v blízkosti otevřeného ohně. Model není určen malým dětem, mohlo by dojít k požití drobných dílů.

INSTRUCTION SIGNS

* INSTR. SYMBOLY

* INSTRUKTION SINNBILDEN

* SYMBOLES

* 記号の説明

OPTIONAL
VOLBABEND
OHNOUTSAND
BROUSITOPEN HOLE
VYVRTAT OTVORSYMETRICAL ASSEMBLY
SYMETRICKÁ MONTÁŽREMOVE
ODŘÍZNOUTREVERSE SIDE
OTOČITAPPLY EDUARD MASK
AND PAINT
POUŽÍT EDUARD MASK
NABARVIT

PARTS



DÍLY



TEILE



PIÈCES

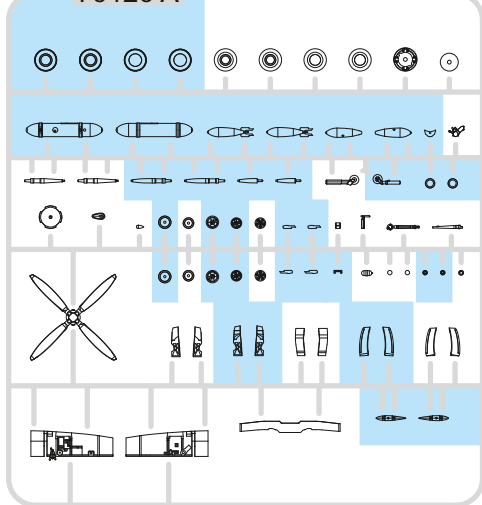


部品

PLASTIC PARTS

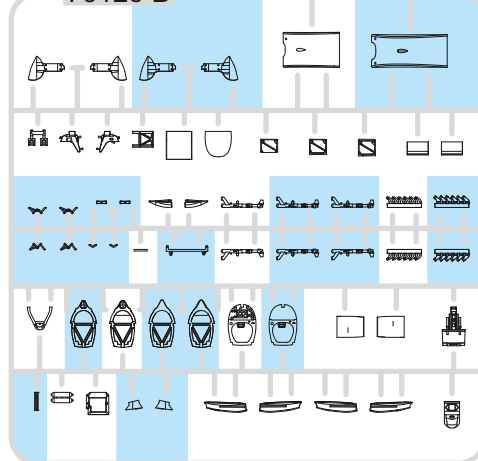
A>

70120 A



B>

70120 B



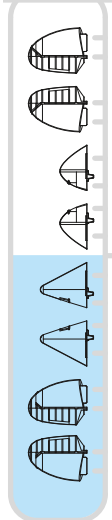
C>

70120 C



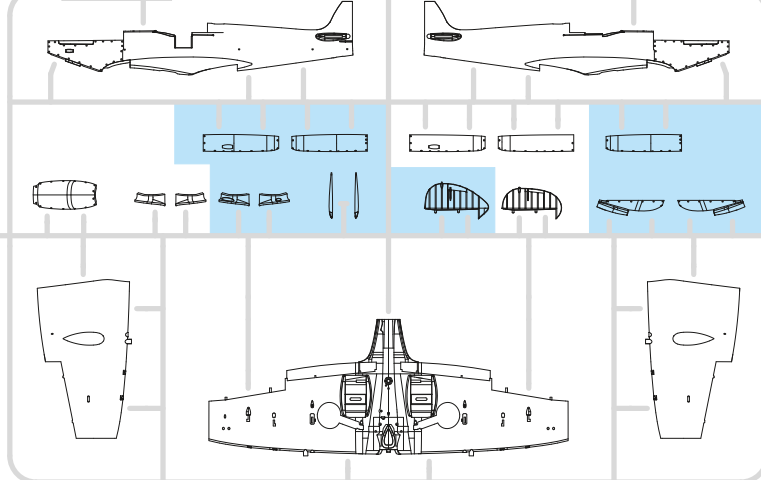
D>

70120 D



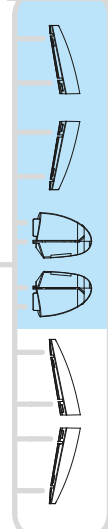
G>

70120 G



E>

70120 E



-Parts not for use. -Teile werden nicht verwendet. -Pièces à ne pas utiliser. -Tyto díly nepoužívejte při stavbě. - 使用しない部品

COLOURS



BARVY



FARBEN



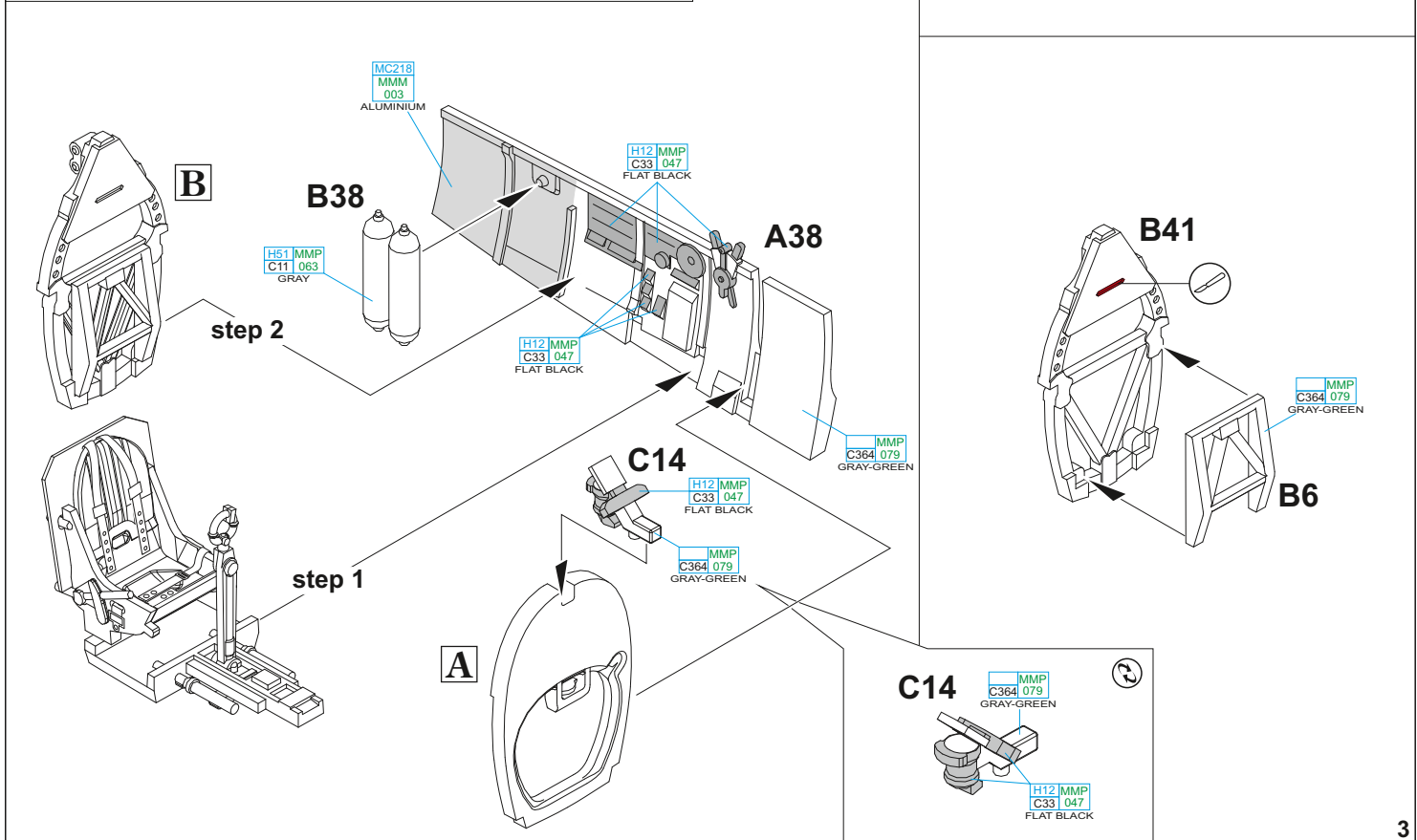
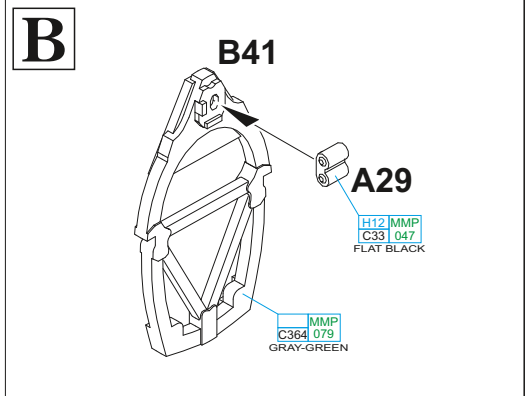
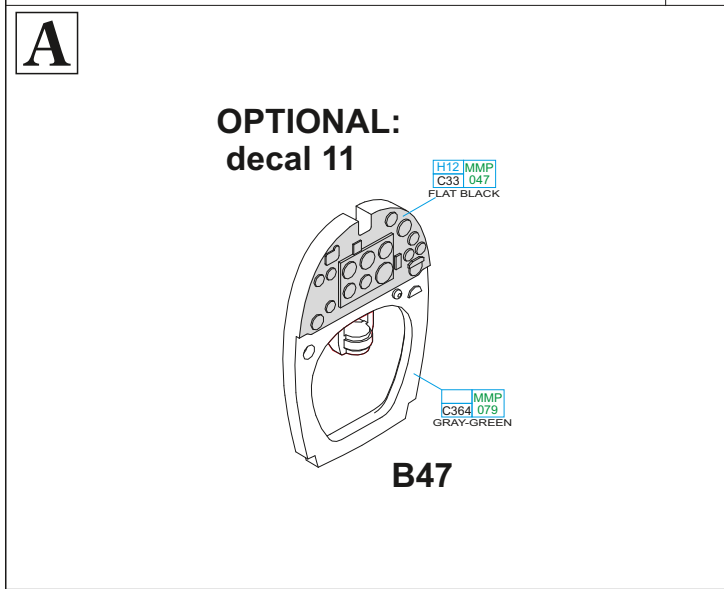
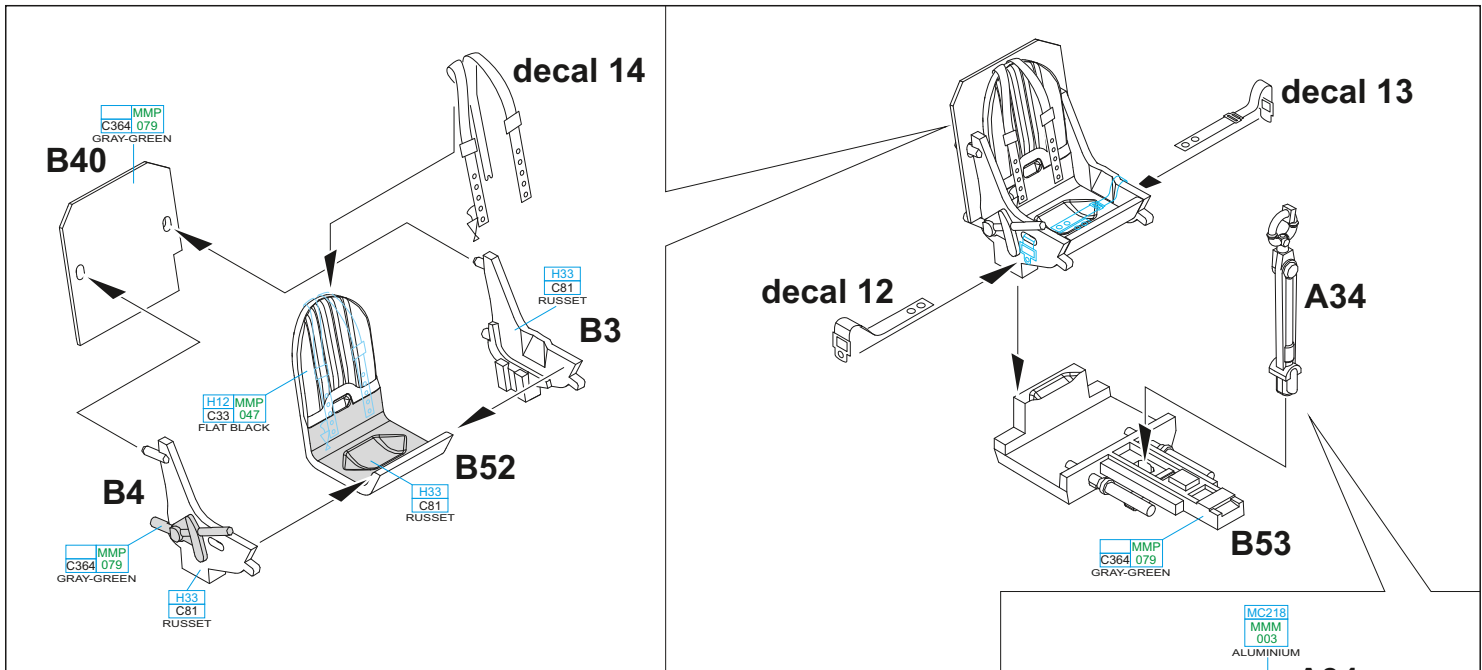
PEINTURE

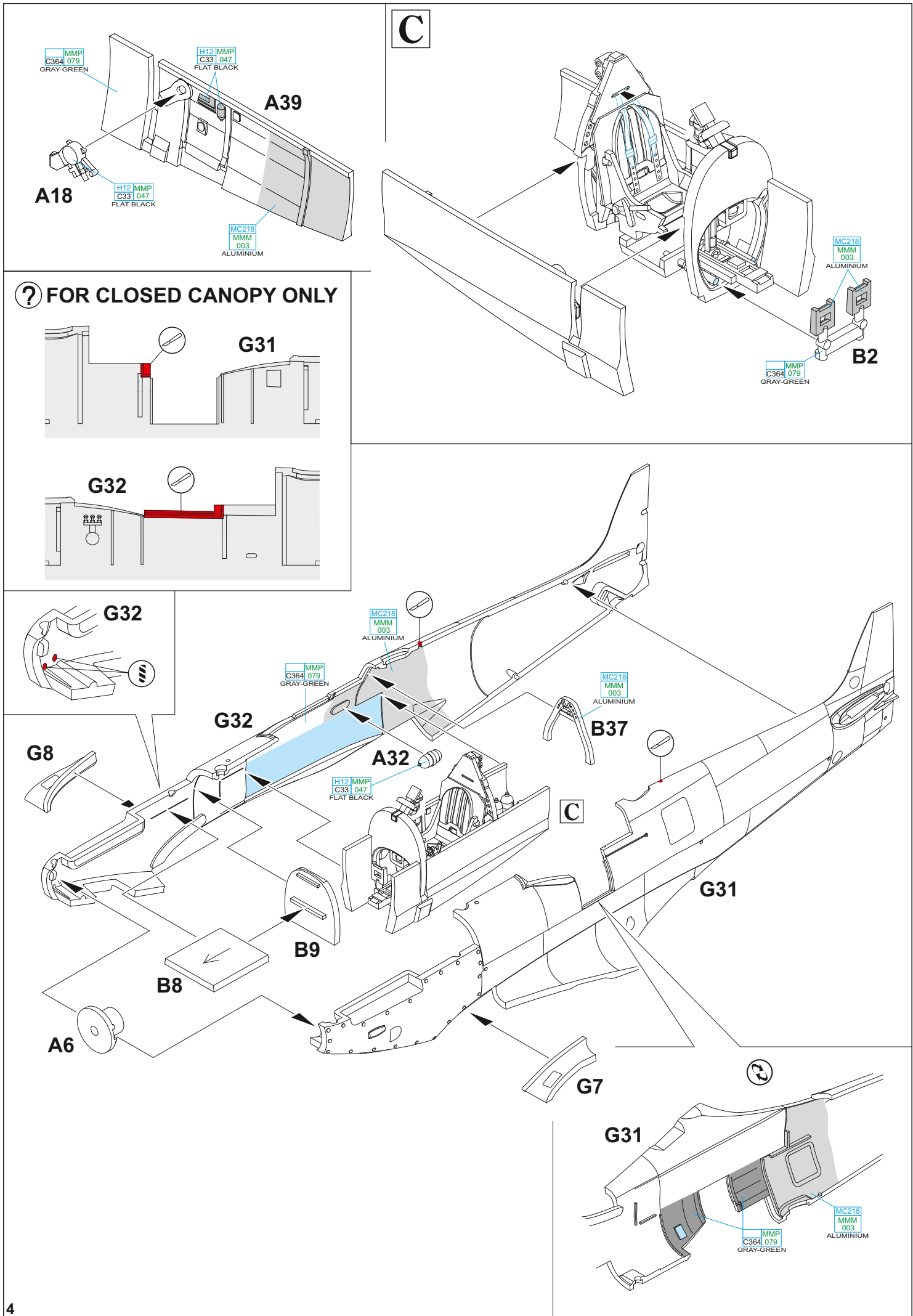


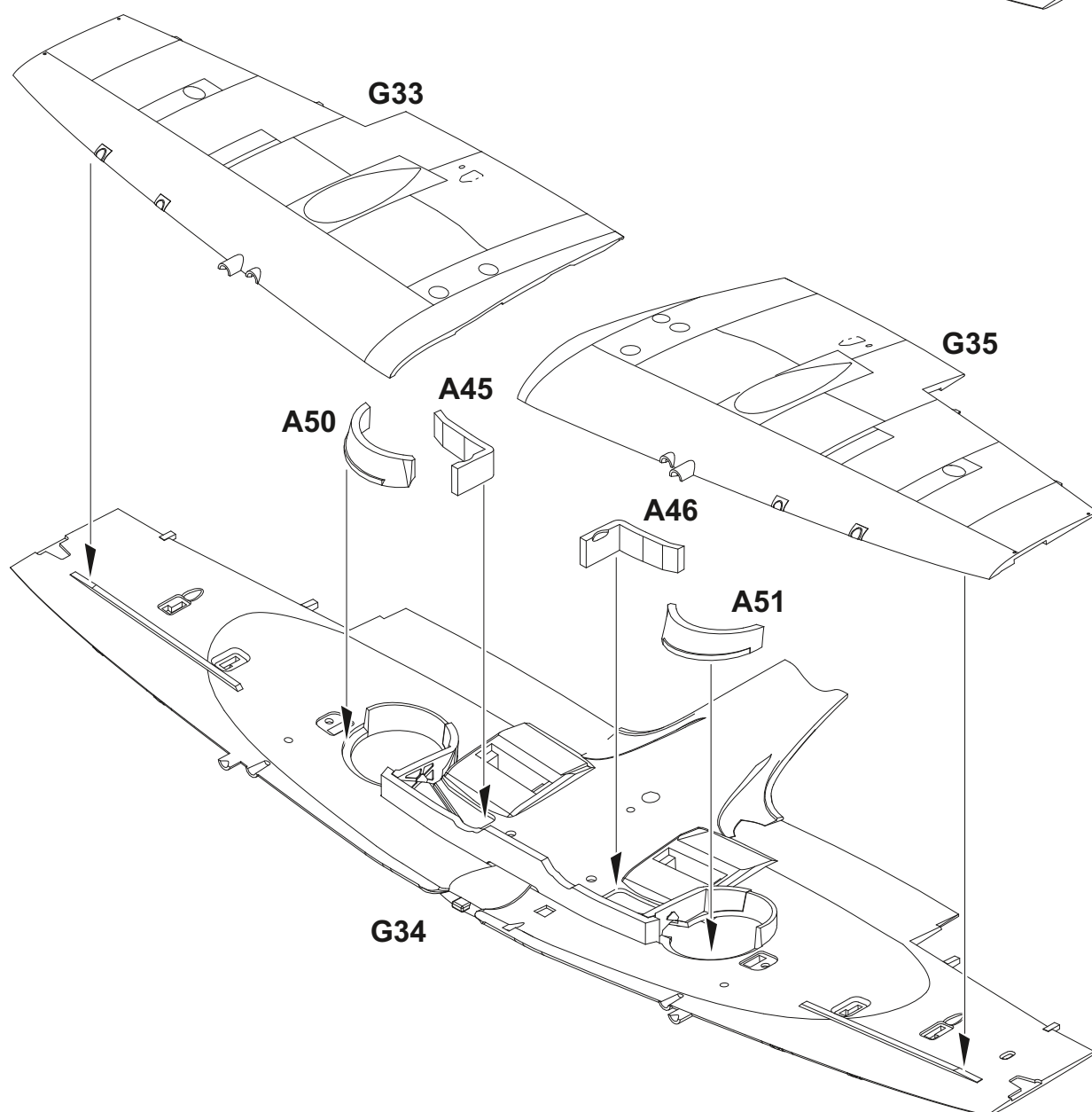
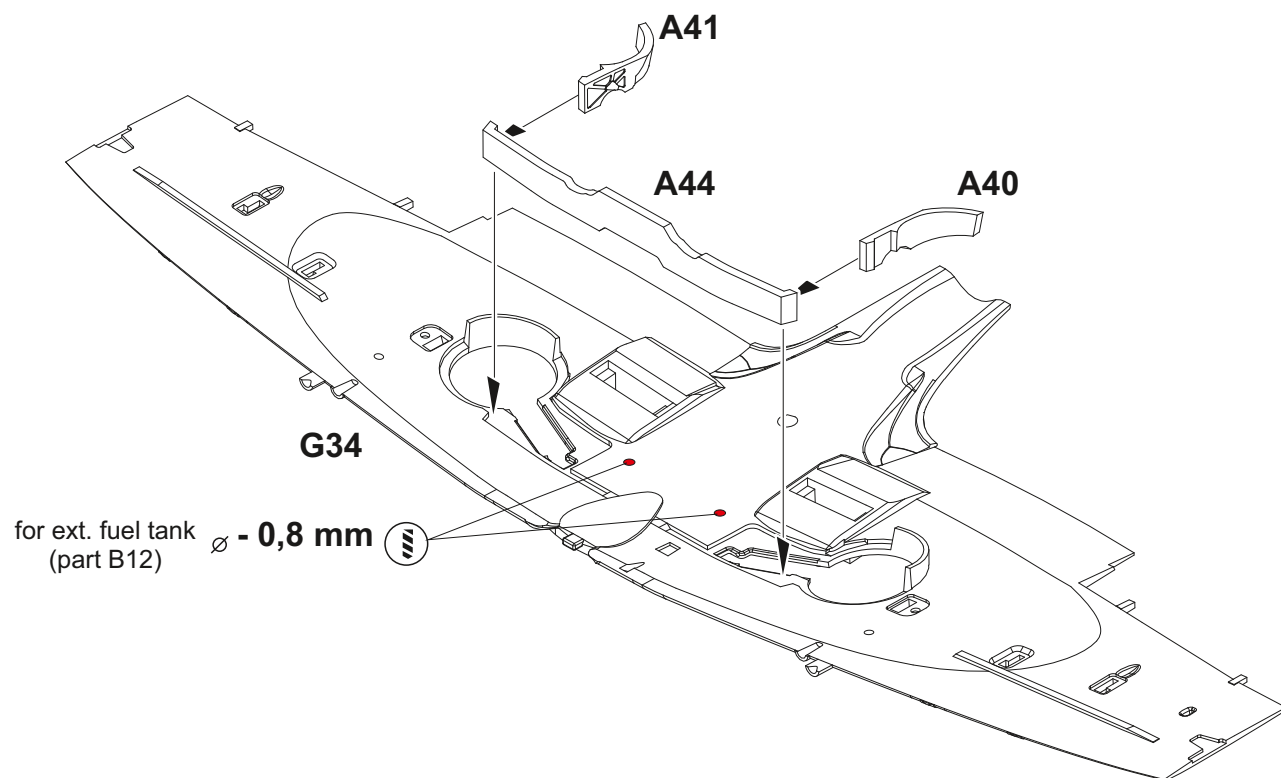
色

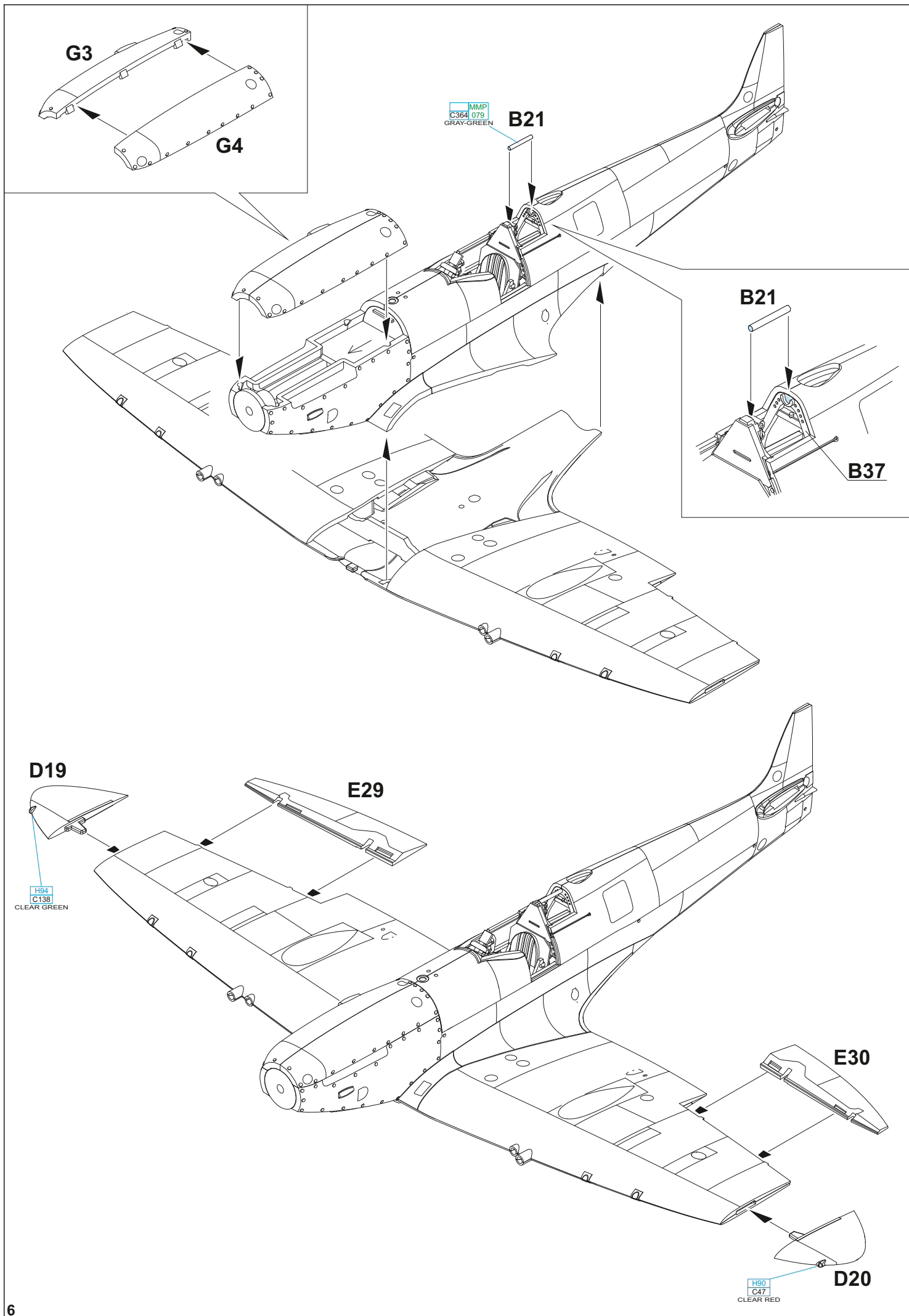
GSI Creos (GUNZE)		MISSION MODELS	
AQUEOUS	Mr.COLOR	PAINTS	
H3	C13	MMP-003	RED
H4	C4	MMP-007	YELLOW
H8	C8		SILVER
H12	C33	MMP-047	FLAT BLACK
H33	C81		RUSSET
H51	C11	MMP-063	LIGHT GULL GRAY
H71	C21	MMP-076	MIDDLE STONE
H72	C369	MMP-078	DARK EARTH
H74	C368	MMP-080	SKY
H77	C137	MMP-040	TIRE BLACK
H84	C42		MAHOGANY

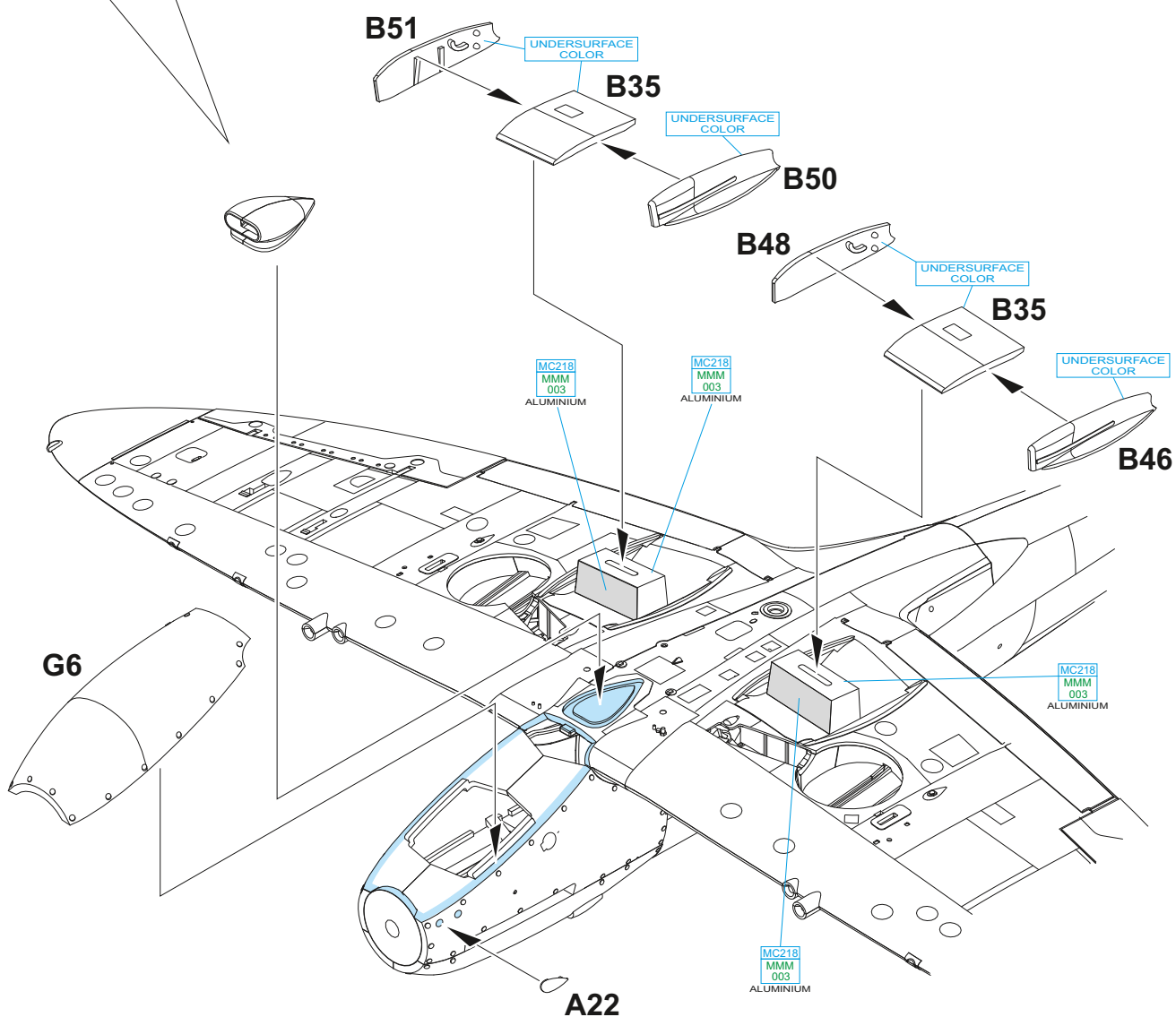
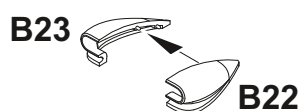
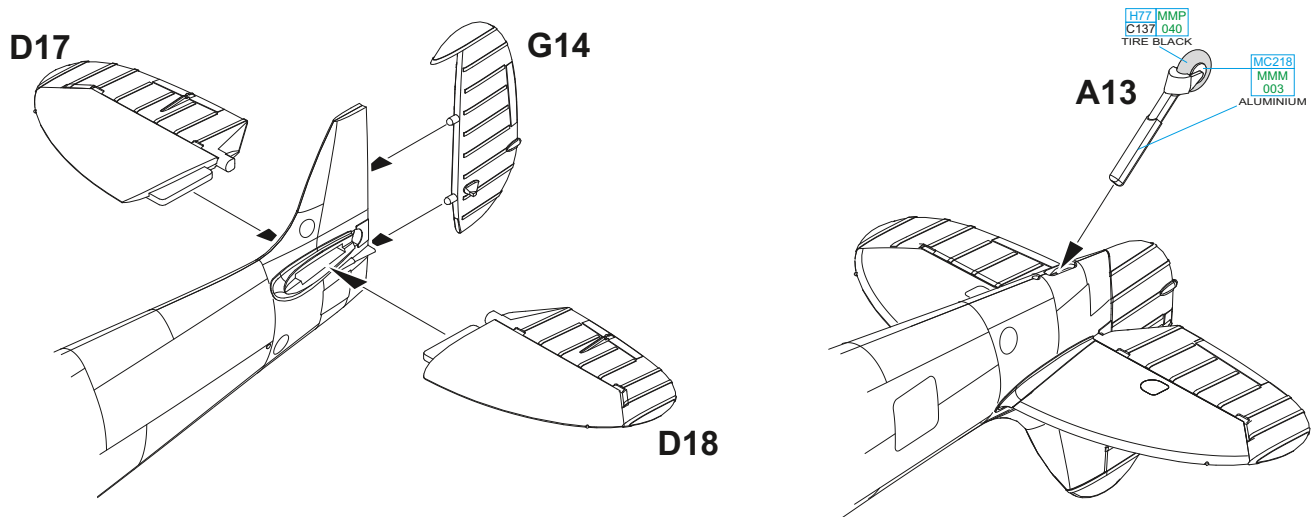
GSI Creos (GUNZE)		MISSION MODELS	
AQUEOUS	Mr.COLOR	PAINTS	
H90	C47		CLEAR RED
H94	C138		CLEAR GREEN
H326	C326		BLUE
H330	C361	MMP-077	DARK GREEN
H335	C363	MMP-094	MEDIUM SEAGRAY
	C362	MMP-093	OCEAN GRAY
	C364	MMP-079	AIRCRAFT GRAY-GREEN
	C370	MMP-092	AZURE BLUE
Mr.METAL COLOR		METALLICS	
MC214		MMM-001	DARK IRON
MC218		MMM-003	ALUMINIUM

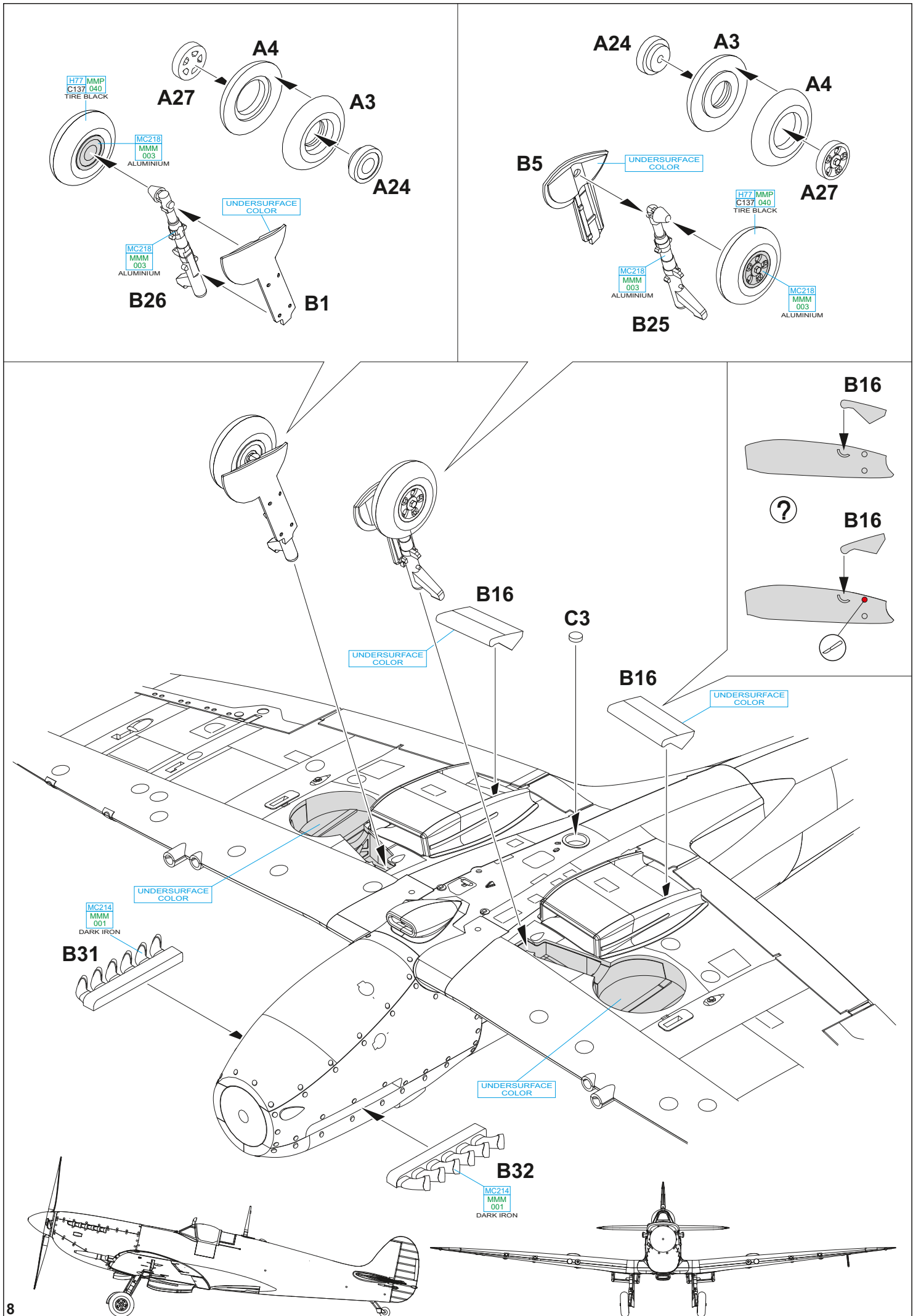




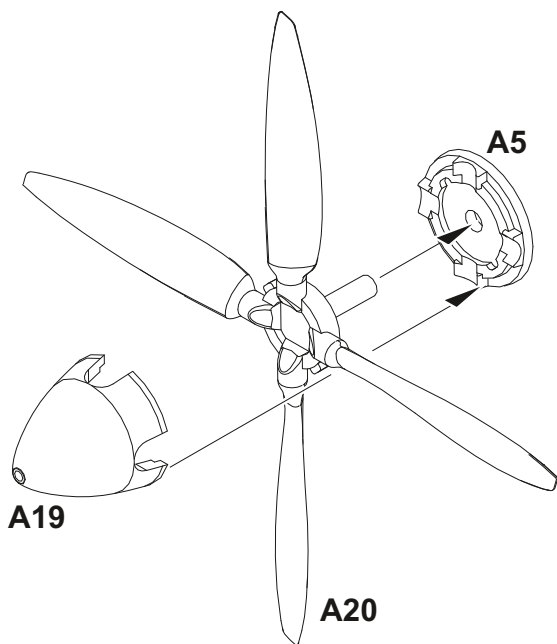




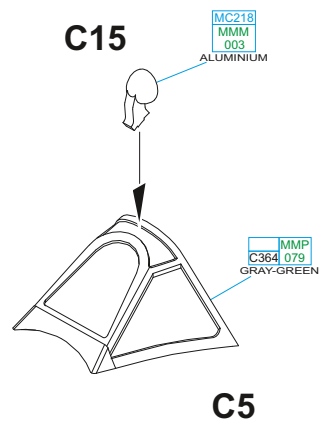




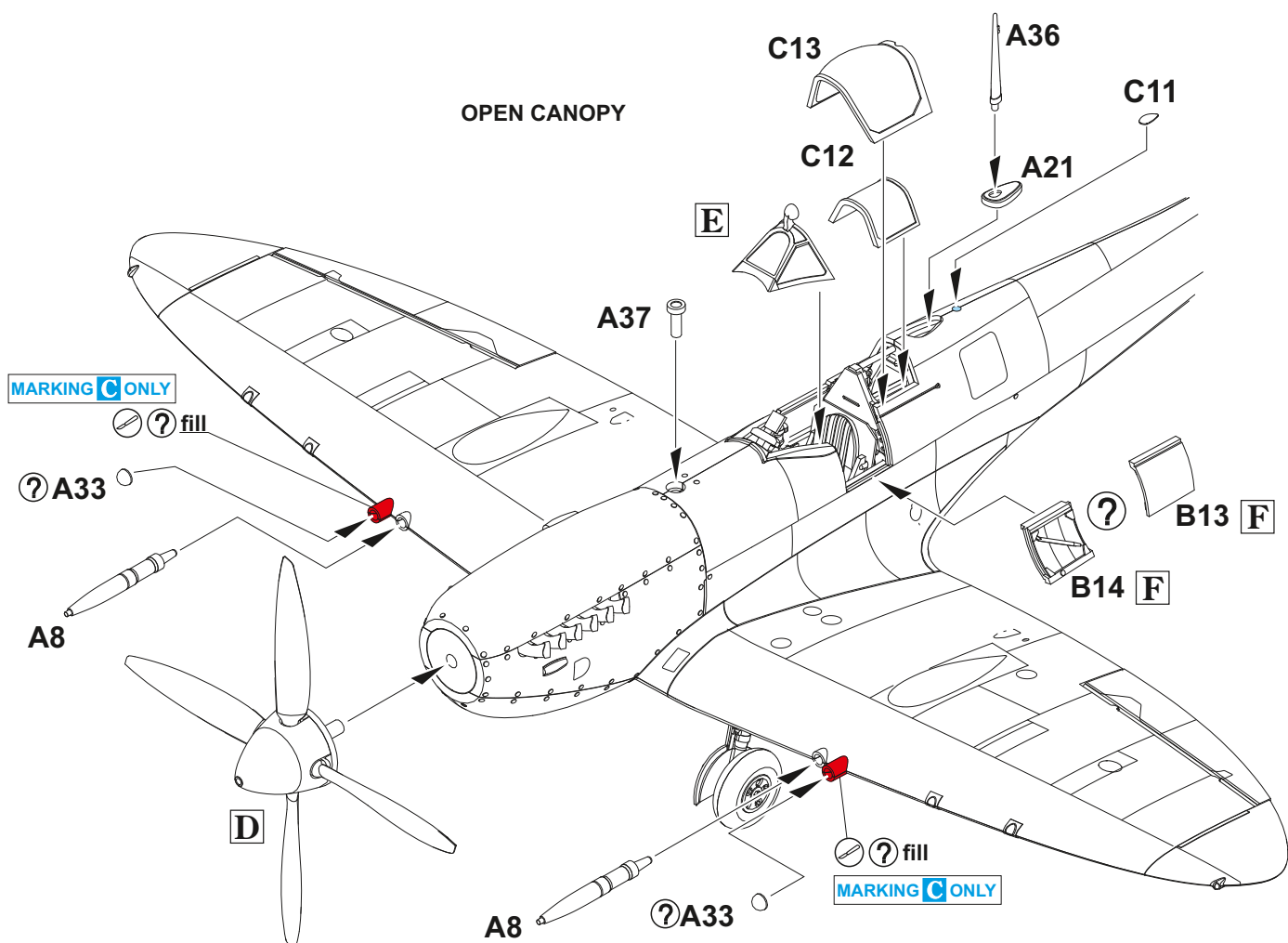
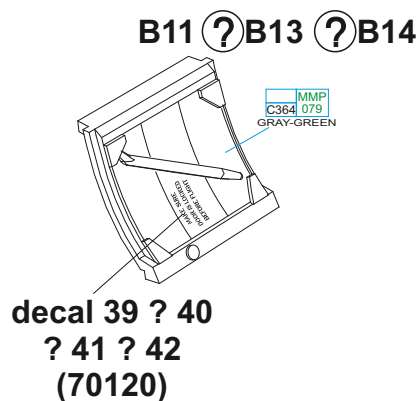
D



E

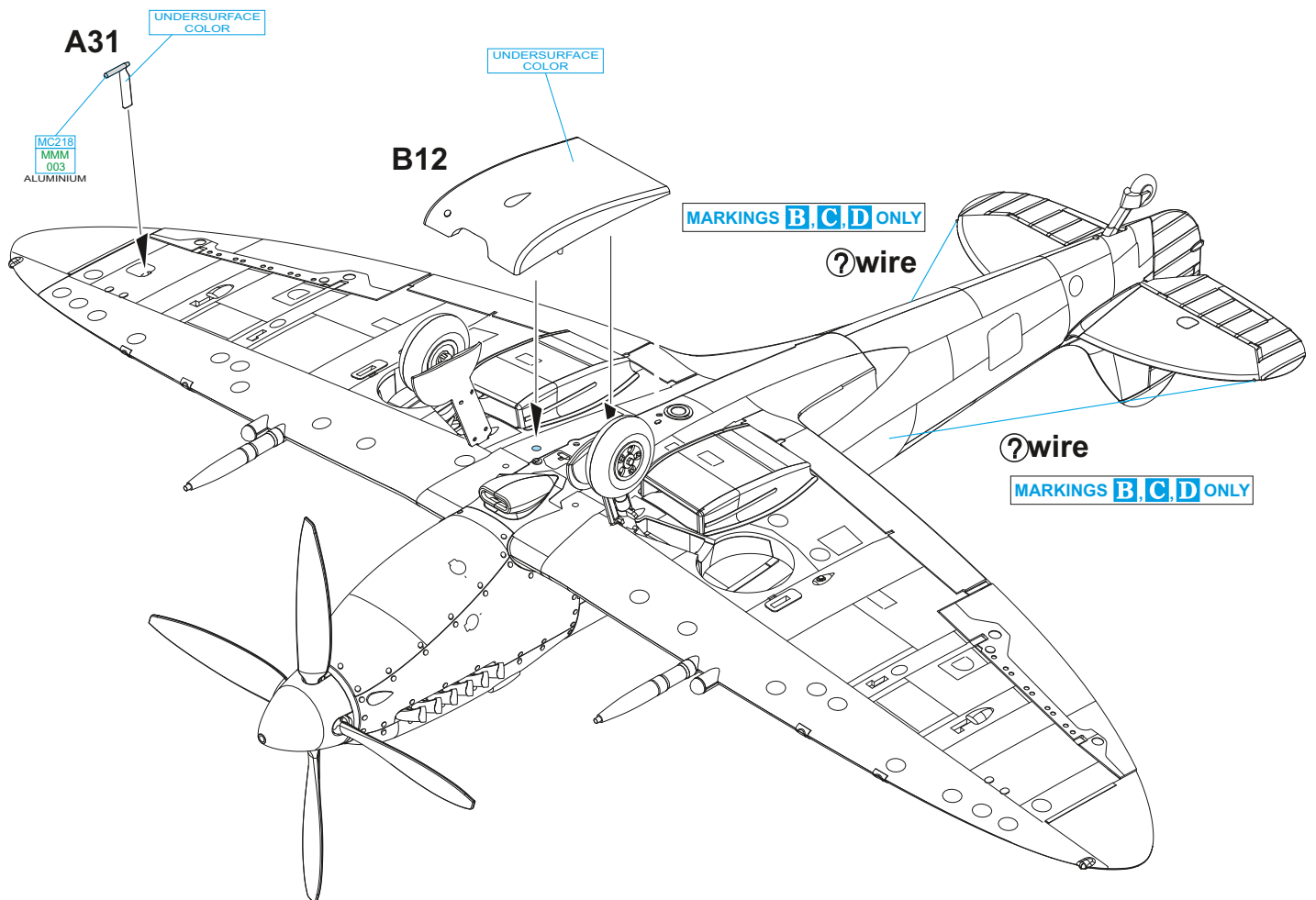
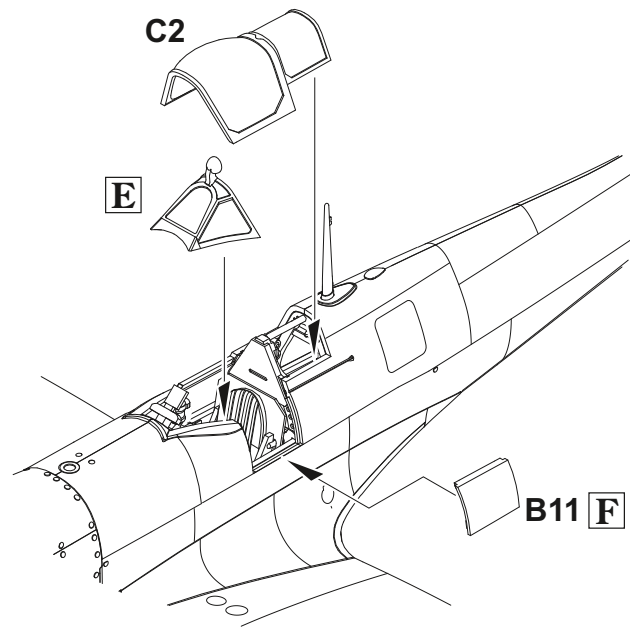


F



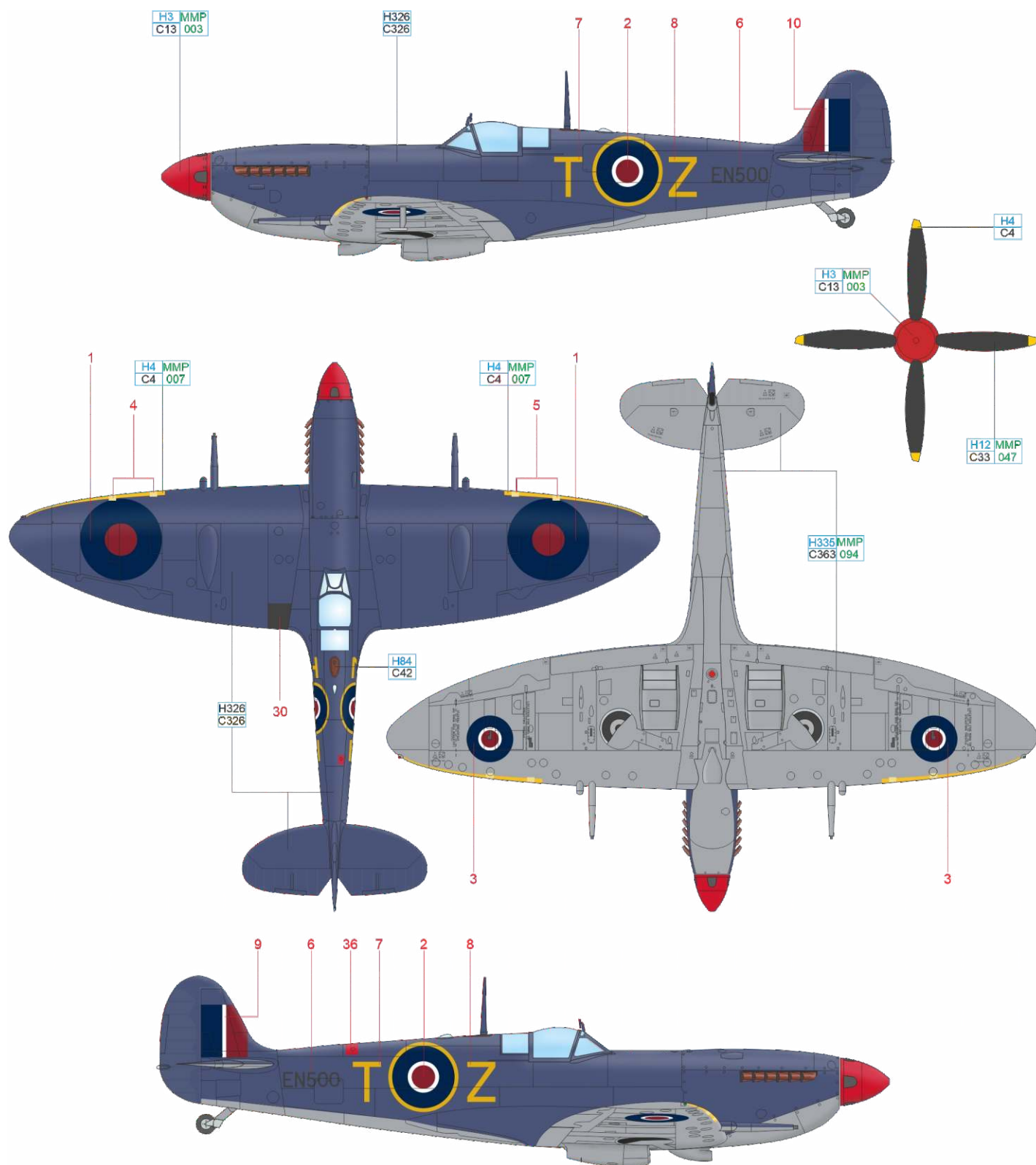
A33 - MARKINGS A, B, D ONLY

CLOSED CANOPY



A EN500, F/O Irving F. Kennedy, No. 249 Squadron, Qrendi, Malta, červenec 1943

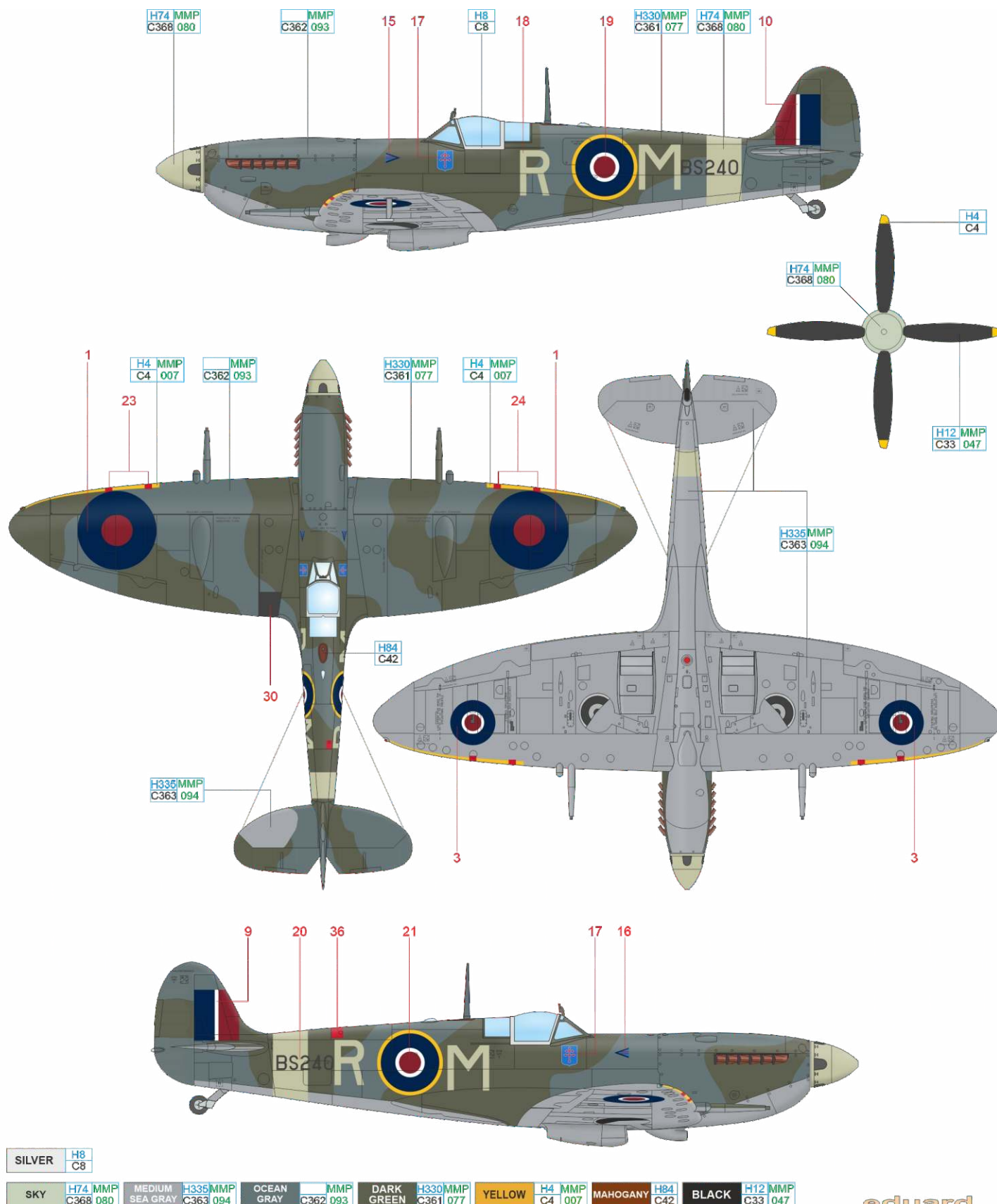
Irving Farmer „Hap“ Kennedy, eso s deseti vzdušnými vítězstvími doplněnými pěti sdílenými sestřely a jedním pravděpodobným, se narodil 4. února 1922 v Cumberlandu v Ontariu. Do RCAF vstoupil v říjnu 1940 a po ukončení výcviku byl v srpnu 1941 vyslán do Velké Británie jako seržant. Po výcviku u No. 55 OTU se stal příslušníkem No. 263 Sqn, která létala s Whirlwindy. Dne 14. června byl přidělen k No. 421 Sqn, ale 22. října 1942 odletěl na Maltu, kde se 15. prosince 1942 připojil k No. 249 Sqn. Jeho první obětí se stal Ju 52/3m, sestřelený 7. února 1943. Cameron následně pokračoval sestřelováním letounů Ju 88 a Ju 52/3m. Jeho první vítězství nad nepřátelským stíhačem přišlo 10. června 1943, kdy sestřelil Bf 109G a podělil se o jeden C.202. Dne 30. července 1943 byl přidělen k No. 111 Sqn se základnou na Sicílii. Kennedyho první operační turnus skončil v lednu 1944, druhý začal 15. června 1944, kdy byl vyslán k No. 401 Sqn. Dne 3. července se zde stal velícím důstojníkem a dosáhl svých posledních dvou vítězství, neboť 28. července byl sestřelen flakem u Dreux. Vyskočil, unikl zajetí a 24. srpna dosáhl spojeneckých linií. Do bojů již ale nezasáhl. Místo toho se vrátil do Kanady, kde se připojil k No. 124 Sqn RCAF. V únoru 1945 odešel do civilu a pokračoval ve studiu medicíny. Po následujících 37 let pak vykonával lékařskou praxi. Zemřel 6. ledna 2011. Jeho Spitfire EN500 byl jedním z těch, které dostaly na Maltě barvy Dark Mediterranean Blue a Medium Sea Grey, lépe odpovídající tamním podmínkám bojů nad mořem.



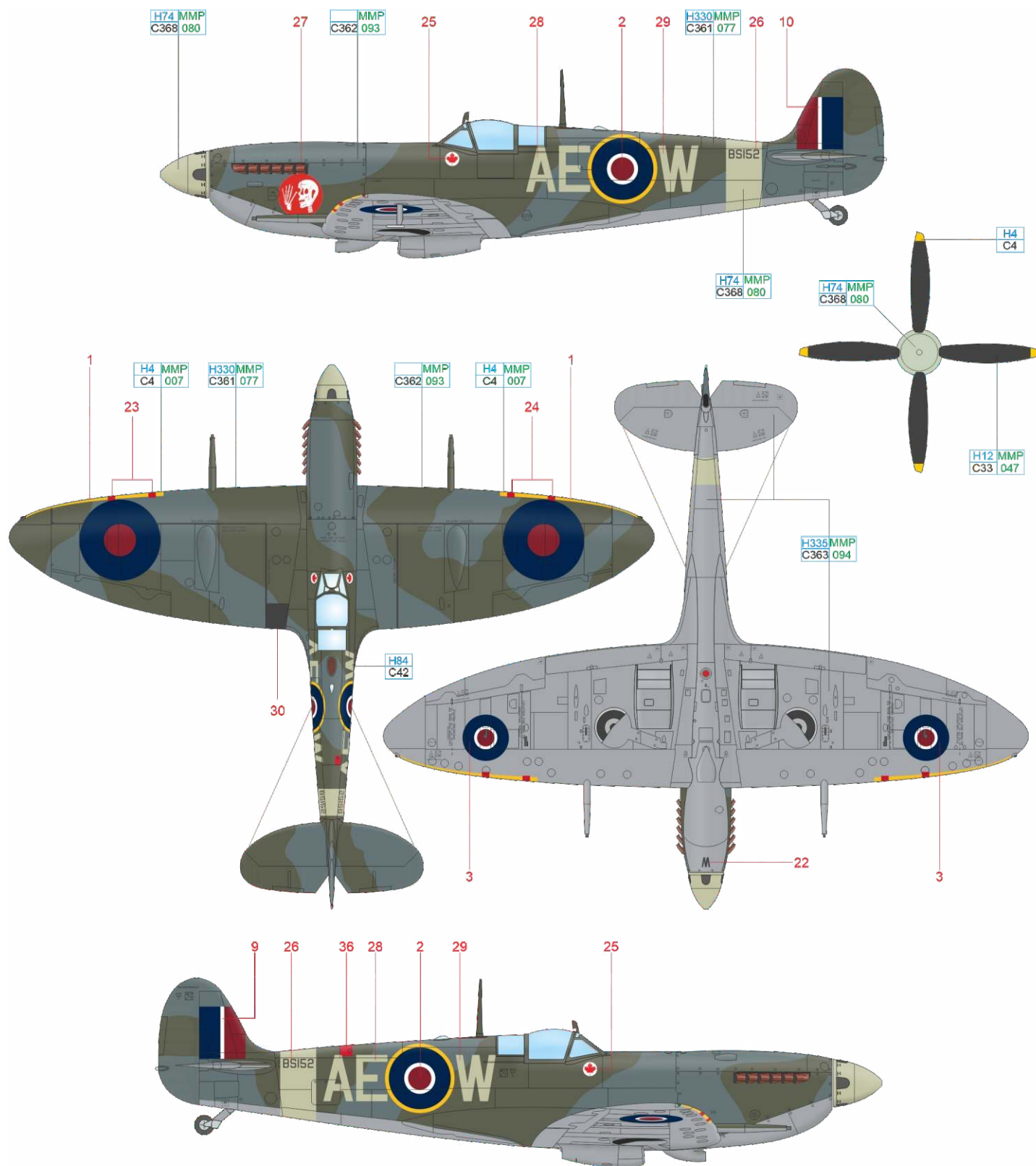
DARK BLUE	H326 C326	MEDIUM SEA GRAY	H335 MMP C363 094	RED	H3 MMP C13 003	BLACK	H12 MMP C33 047	YELLOW	H4 MMP C4 007	MAHOGANY	H84 C42
-----------	-----------	-----------------	-------------------	-----	----------------	-------	-----------------	--------	---------------	----------	---------

B BS240, W/Cdr Richard „Dickie“ Milne, Biggin Hill Wing, RAF Biggin Hill, Velká Británie, leden–březen 1943

Předválečný pilot „Dickie“ Milne se stal esem během bitvy o Británii v řadách No. 151 Sqn. V polovině roku 1941 byl přeřazen k No. 92 Squadron v Biggin Hillu, nejprve jako velitel letky A; od září velel celé jednotce. Dne 19. ledna 1942 převzal velení No. 222 Sqn v North Weald a vedl ji až do května, kdy ukončil operační túru. Počátkem ledna 1943 byl jmenován velitelem elitního křídla v Biggin Hill. Jako osobní stroj mu byl přidělen Spitfire BS240, který předtím krátce sloužil u No. 340 (French) Squadron s kódy GW-G. Jako památku na tuto službu nesl znak lotrinského kříže pod čelním štítkem. Na krytu nádrže byl namalován znak Wing Commandera. Ačkoliv byl BS240 poměrně krátce v operační službě, nesl několik nestandardních úprav kamufláže, včetně nového překrytu kabiny v přírodní barvě kovu. Milne se v nové funkci uvedl znamenitě a již 20. ledna zničil Fw 190 a Bf 109. Pravidelně vedl své křídlo z Biggin Hillu na BS240 až do 14. března, kdy po sestřelu Fw 190 (15. vítězství) byl Dickie po souboji nad Berck-sur-Mer sestřelen Fw 190A-4 od II./JG 26 a padl do zajetí. Po osvobození v květnu 1945 byl v roce 1946 propuštěn z RAF jako Wing Commander. Za svoji válečnou kariéru sestřelil celkem 15 nepřátelských letadel, jedno pravděpodobně a 11 jich poškodil.

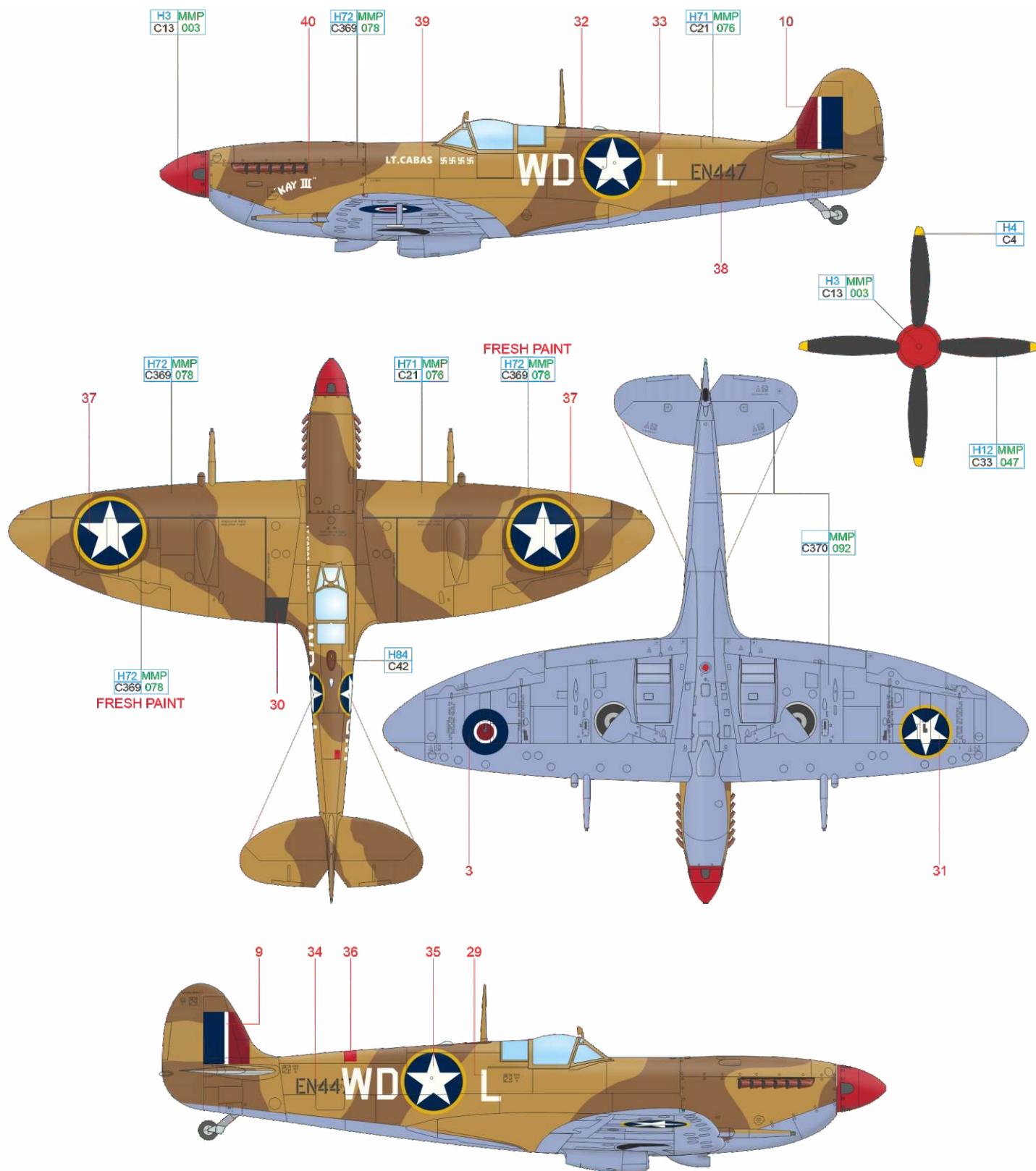


Lorne Maxwell Cameron vstoupil do RCAF v lednu 1941 a po dokončení výcviku byl v září téhož roku vyslán do Velké Británie. Před nástupem k No. 402 Sqn v lednu 1942 absolvoval bojový výcvik u No. 53 OTU. Dne 27. února, v den svých 21. narozenin, zaznamenal Cameron své první vítězství, když sestřelil Fw 190A-4 od JG 26. Při této misi letěl se Spitfirem BS152 a 13. března přidal jeden poškozený nepřátelský stroj. Poté co byl 22. července zraněn, strávil nějaký čas v rekonvalescenci a k jednotce se vrátil v září 1943. Po času stráveném u No. 53 OTU, kde sloužil jako instruktor, se vrátil do akce s No. 401 Sqn jejíž velení převzal. Cameron a jeho „hoši“ měli za úkol provádět zejména útoky proti pozemním cílům a velitel šel v tomto směru příkladem, když si připsal asi 75 zničených vozidel a pět železničních lokomotiv. Přidal také dalších pět vzdušných vítězství plus jedno poškození nepřátelského letadla. Dne 3. července 1944 byl sestřelen flakem nad Francií. Dva měsíce se skrýval, než byl zajat, ale podařilo se mu uprchnout a v září 1944 se vrátil zpět do Velké Británie. Na konci války opustil RCAF a sloužil u letky Auxiliary Air Force No. 402 „City of Winnipeg“, kde byl povýšen do hodnosti Wing Commander. Jeho Spitfire BS152 byl na přídi ozdoben kresbou lebky v červeném kruhu a také se vyznačoval poněkud neobvyklým odstraněním výstřelných otvorů na pozici vnějších kanónů i jejich aerodynamických krytů.



D EN447, Lt. Victor N. Cabas, 4th FS, 52nd FG, Le Sers, Tunisko, duben 1943

„Vic“ Cabas pracoval před válkou v letecké továrně v Alliance v Ohio a v roce 1939 již byl známým místním letcem. V devatenácti letech byl najat anglickou vládou, aby přelétával bombardéry z Kanady do Anglie. V březnu 1941 se přihlásil k RCAF, u které sloužil v rámci No. 403 Squadron až do září 1942. Během působení u RCAF absolvoval 51 stíhacích misí a v bojích nad Dieppe získal své první vítězství. Po vstupu Spojených států do války vstoupil Cabas do American Air Corps jako nadporučík a připojil se k 4th FS, 52nd FG. Stal se jedním z mála amerických pilotů, kteří pilotovali britský Spitfire v Británii, v Egyptě, Francii, bitvě v Ardenách, Itálii a Německu. Absolvoval více než 125 misí při kterých dosáhl šesti sestřelů (čtyř samostatně a dvou ve spolupráci). V březnu 1944 byl vyznamenán DFC a povýšen na kapitána. Později téhož roku dosáhl dalšího povýšení a jako major létal u 9. letecké armády v Belgii na Thunderboltu. Spitfire, se kterým Cabas létal na jaře 1943, měl standardní pouštní zbarvení letounů RAF. Zajímavostí je, že si jeho letoun udržel původní značení RAF na levé spodní straně křídla a na ocasních plochách. Na horní ploše křídla jsou britské kokardy zatřeny čerstvou barvou Dark Earth. Žlutý lem výsostných znaků se na amerických letounech objevil při operaci Torch a na strojích působících ve Středomoří zůstal i po jejím skončení.



AZURE BLUE	MMP C370 092	MIDDLE STONE	H71 MMP C21 076	DARK EARTH	H72 MMP C369 078	RED	H3 MMP C13 003	YELLOW	H4 MMP C4 007	MAHOGANY	H84 C42	BLACK	H12 MMP C33 047
------------	--------------	--------------	-----------------	------------	------------------	-----	----------------	--------	---------------	----------	---------	-------	-----------------

STENCILING POSITIONS



Eduard goodies for

Spitfire F Mk.IX 1/72

- 72623 Spitfire Mk.IX landing flaps (PE-Set)
- 72624 Spitfire Mk.IX (PE-Set)
- 72641 Spitfire F Mk.IX (PE-Set)
- SS597 Spitfire Mk.IX seatbelts STEEL (PE-Set)
- SS651 Spitfire Mk.IX radiator grilles (PE-Set)
- BIG72117 SPITFIRE Mk.IX (PE-Set)
- 672110 Spitfire exhaust stacks - fishtail (Brassin)
- 672112 Spitfire Mk.IX cockpit (Brassin)
- 672123 Spitfire Mk.IX top cowl early (Brassin)
- 672126 Spitfire Mk.IX engine (Brassin)
- 672134 Spitfire Mk.IX legs BRONZE (Brassin)
- 672150 Spitfire Mk.IXc gun bays (Brassin)
- 672173 Spitfire Mk. VIII / IX / XVI radiator fairings (Brassin)
- D72008 Spitfire Mk.IX stencils (Decal Set)
- D72010 Spitfire - British WWII roundels late (Decal Set)
- CX454 Spitfire Mk.IX (Mask)

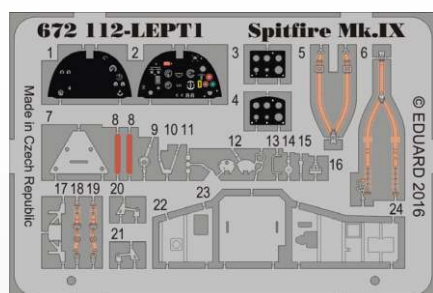
Cat. No. 672134



Cat. No. 672150



Cat. No. 672173



Cat. No. 672112

