

Spitfire Mk.VIII

eduard

1/72 Scale Plastic Model Kit

WEEKEND
edition



item # 7462

Supermarine Spitfire je natolik ikonickým letounem, že jej pozná téměř každý. Elegantní stíhač se po nebi proháněl v aktivní službě dlouhých 13 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 stíhacích 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 tomu připravilo sedm z osmi uchazečů dvouplošníky, jedinou výjimkou byl Supermarine Typ 224 Reginalda Mitchella. Bohužel se ukázalo, že jeho konstrukce s lomeným vzepětím křídla, pevným kapotovaným podvozkem a motorem Rolls-Royce Goshawk není dostatečně rychlá 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 navrhovaný Typ 300 zájem a 28. prosince 1934 vydalo specifikaci F.37/34, která umožnila stavbu prototypu vyzbrojeného čtveřicí křídelních kulometů. Následně však Mitchell obdržel požadavek na osm kulometů. Tuto změnu bylo možno provést pouze za cenu zmenšení objemu palivových nádrží na 300 l, což mělo za následek malý dolet, problém, který provázel Spitfiry po dlouhá léta.

Supermarine Typ 300 letěl poprvé 5. března 1936. Prototyp K5054 vzletl z letiště Eastleigh, za jeho řízení seděl firemní šéfpilot, kapitán Joseph "Mutt" Summers. Po úspěšných zkouškách byla v červnu 1936 objednána první série 310 Spitfirů a jako první obdržela nové stíhače v srpnu 1938 No. 19. Squadron z Duxfordu. 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 190A, 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.

První odpovědí RAF na novou situaci měl být připravovaný Spitfire Mk.VIII, ale konstrukční změny byly natolik výrazné, že nebylo možné rozběhnout v dostatečně krátké době sériovou výrobu. Proto se hledal jiný způsob, jak co nejrychleji získat výkonný stroj schopný vzdorovat Fw 190A. Řešení bylo nalezeno ve spojení dvoustupňového přeplňovaného motoru Merlin 61 se zesíleným trupem Spitfiru Mk.Vc. Letové zkoušky byly úspěšné a téměř okamžitě byla zahájena sériová výroba. Ta byla zahájena v červnu 1942 a první Mk.IX se dostaly k 64. peruti v červenci.

Hrozba z velkých výšek

Po Mk.V byl další vývoj Spitfiru ještě před zjevením v podobě Fw 190A hnán obavami z výškových bombardérů Luftwaffe. Ministerstvo letectví proto požadovalo variantu Spitfiru s přetlakovou kabinou. Dostala motor Rolls-Royce Merlin 47 pohánějící čtyřlístou vrtuli Rotol o průměru 3,27 m, která byla navržena tak, aby poskytovala zvýšený tah ve velkých výškách. Křídlo dostalo delší zašpičatělé konce, které zvětšily rozpětí na 12,2 m, opět v zájmu zlepšení výkonů ve velkých výškách. Protože se hrozba výškového bombardování nenaplnila, bylo postaveno pouze 100 kusů Mk.VI a pouze dvě perutě (č. 124 a 616) jimi byly plně vyzbrojeny.

Dalším vývojovým stupněm Spitfiru byl Mk.VII s přetlakovou kabinou mírně odlišné konstrukce (u pozdějších sériových exemplářů dále vylepšené konstrukcí „Lobelle“) a poháněný motorem Merlin 64 (F Mk.VII) nebo 71 (HF Mk.VII) s dvoustupňovým a dvourychlostním kompresorem. Křídlo mělo opět zašpičatělé konce, později však bylo mnoho Mk.VII konvertováno na normální zaoblené křídlo.

Tato stavebnice: Spitfire Mk.VIII

Spitfire Mk.VIII byl v podstatě Mk.VII bez přetlakové kabiny. A protože se záhy ukázalo, že pro boj s novými Fw 190 bude „provizorní“ Mk.IX dostatečným řešením, byla výroba verze Mk.VIII odsunuta výhradně do továrny v Castle Bromwich.

Mk.VIII se od Mk.VII lišil jen málo, hlavním rozdílem byla změna tvaru směrovky se zašpičatělým směrovým kormidlem. Některé rané exempláře z výroby ještě měly prodloužené zašpičatělé konce křídel, ale protože pro Mk.VIII neměly žádný význam a snižovaly odezvu křídla na řízení a obratnost kolem podélné osy, dostala většina Mk.VIII standardní křídlo. Existovaly tři varianty Spitfiru Mk.VIII. Pro malé výšky (LF Mk.VIII), střední výšky (F Mk.VIII) a velké výšky (HF Mk.VIII), které se lišily použitým motorem, neboť byly poháněny Merlinem 66, 63 a 70. Obě hlavní palivové nádrže měly objem zvětšený o 50 l na celkových 436 l. Se zásobou paliva v křídelních nádržích to umožňovalo dolet 1060 km. Kromě toho bylo možno podvěsit pod trup aerodynamickou přídatnou nádrž o objemu 136, 409 nebo dokonce 773 l. S 409l nádrží se dolet prodloužil na 1900 km a s 773l dokonce na 2400 km. Díky delšímu doletu se Mk.VIII lépe hodily pro operace na Dálném východě. Maximální únosnost pum byla 460 kg s jednou 220kg na trupovém závěsníku a dvěma 110kg pod křídlem.

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
POUŽIT EDUARD MASK
NABARVIT

PARTS



DÍLY



TEILE

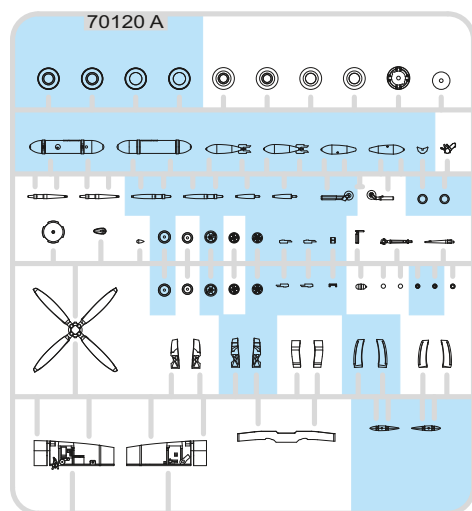


PIÈCES



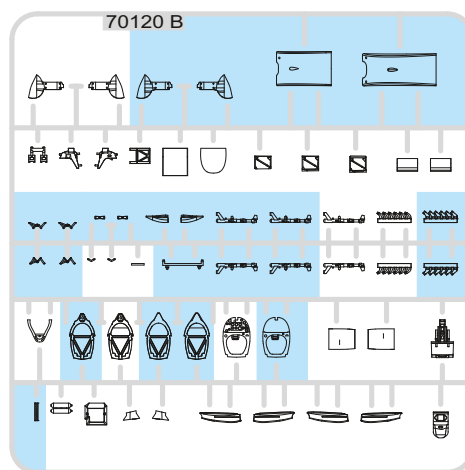
部品

A>

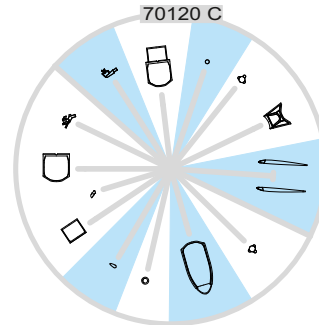


B>

PLASTIC PARTS

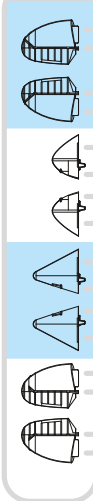


C>



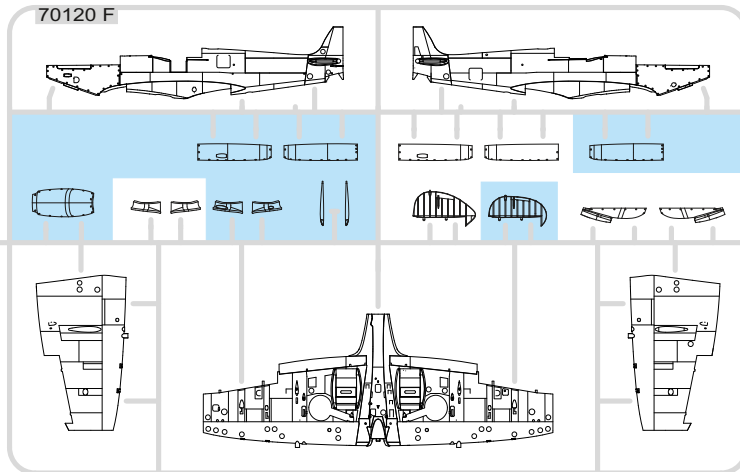
D>

70120 D



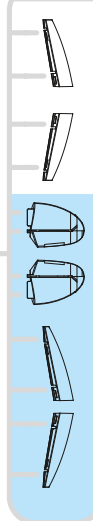
F>

70120 F



E>

70120 A



-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



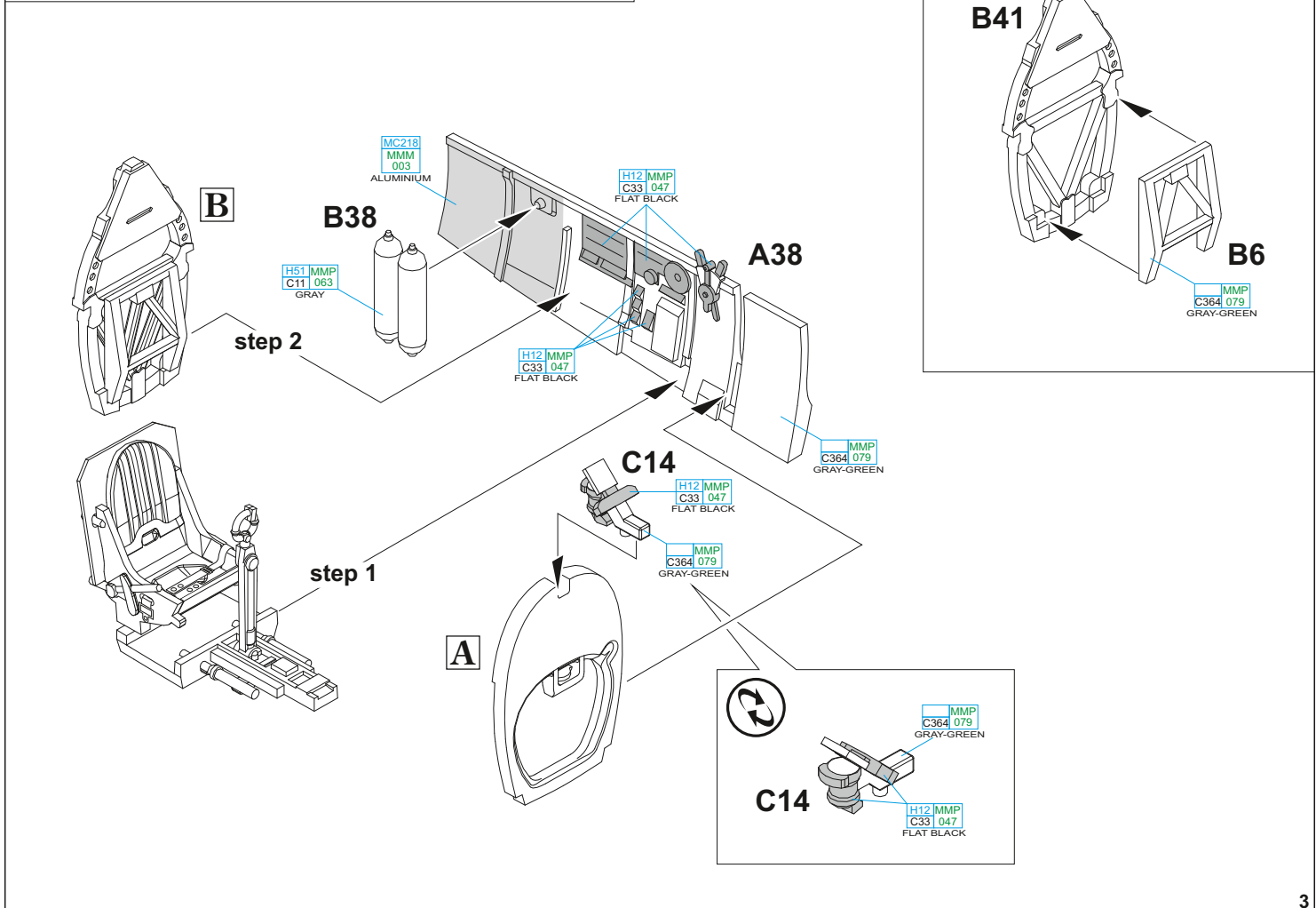
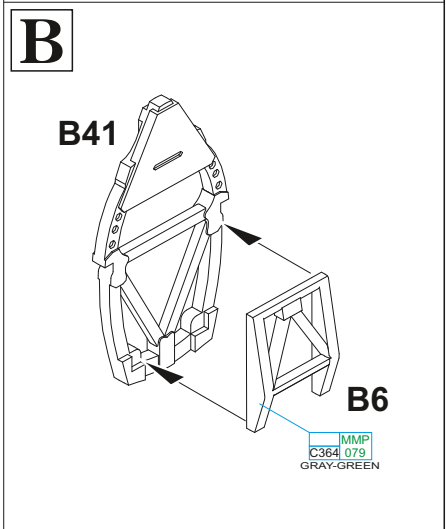
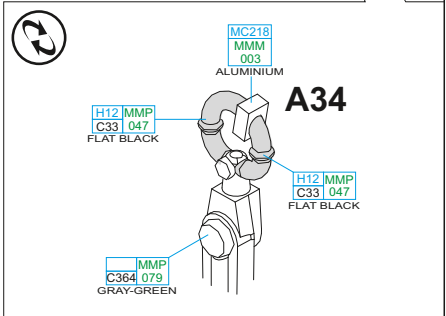
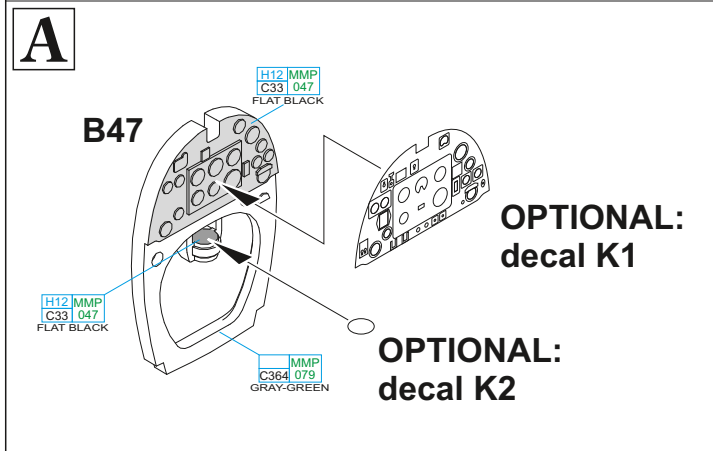
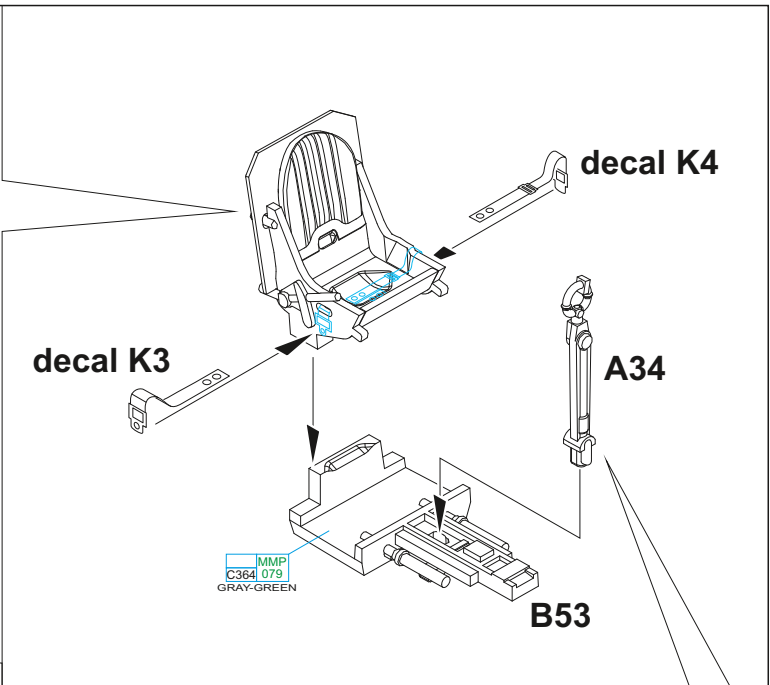
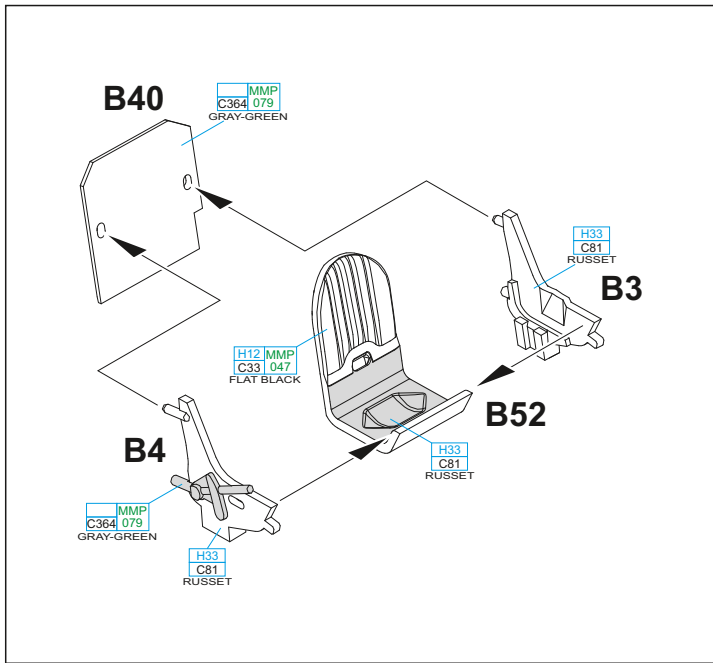
PEINTURE

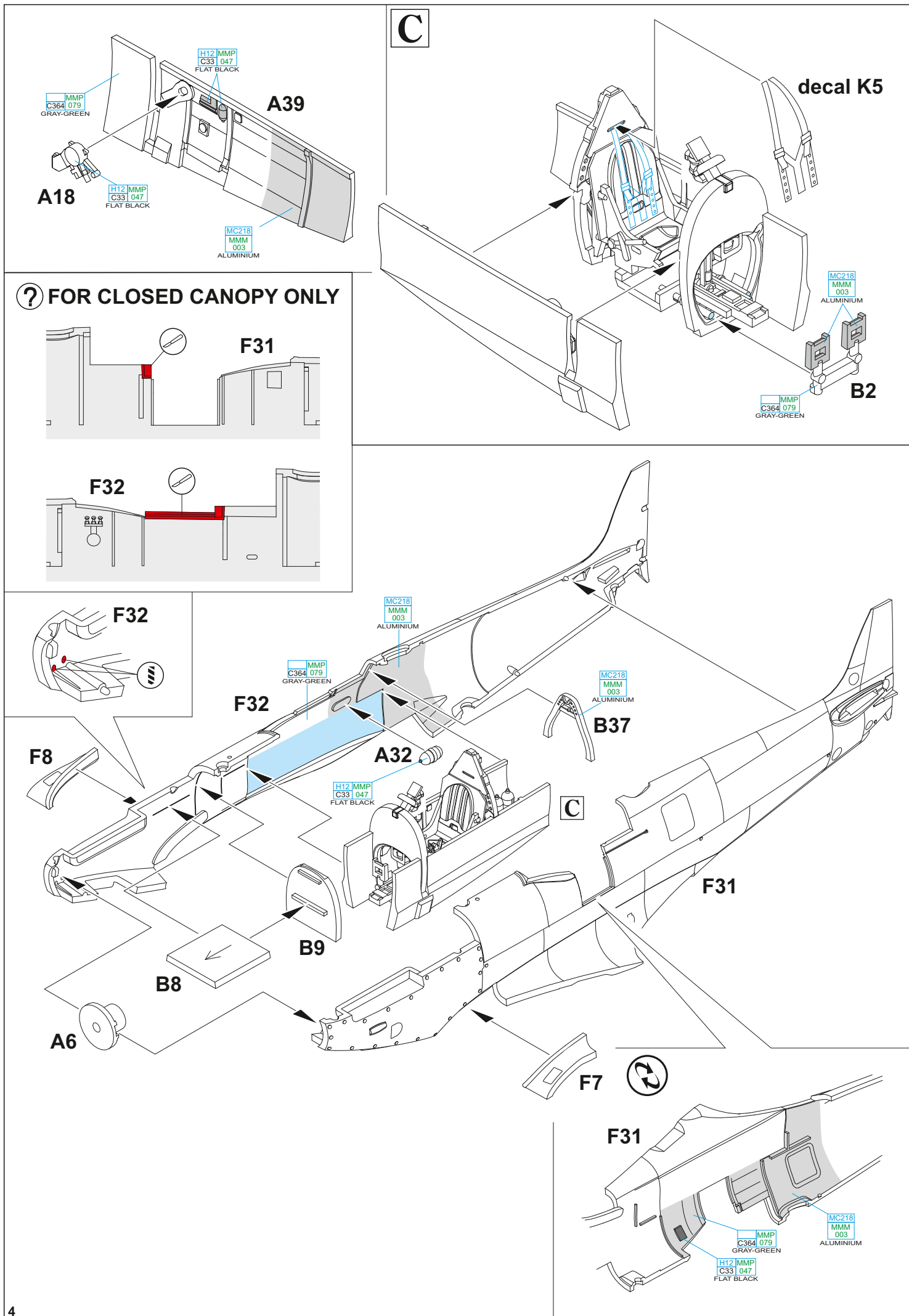


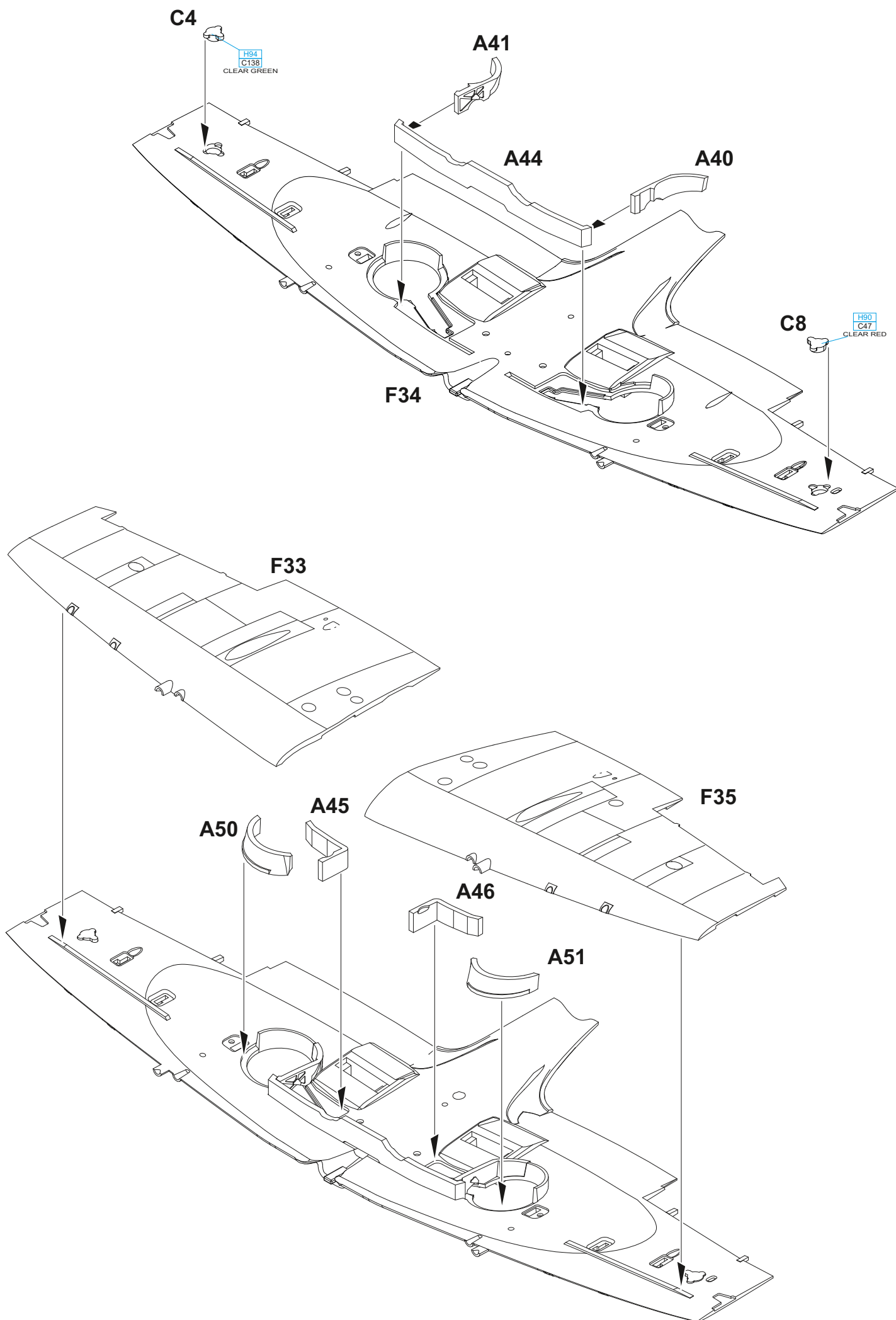
色

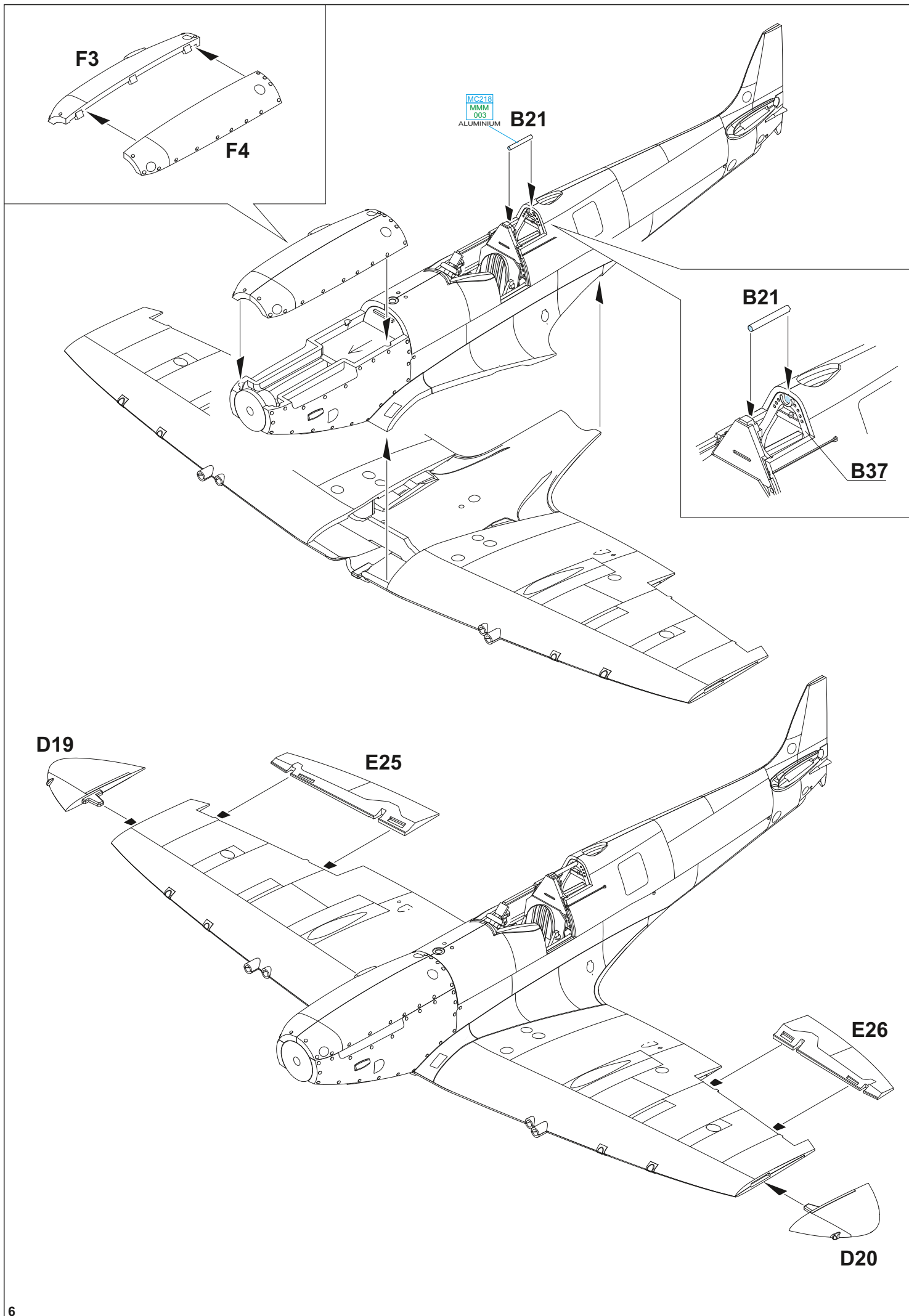
GSI Creos (GUNZE)		MISSION MODELS	
AQUEOUS	Mr.COLOR	PAINTS	
H3	C13	MMP-003	FLAT RED
H4	C4	MMP-007	YELLOW
H11	C62	MMP-001	FLAT WHITE
H12	C33	MMP-047	FLAT BLACK
H33	C81		RUSSET
H51	C11	MMP-063	LIGHT GULL GRAY
H71	C21	MMP-076	MIDDLE STONE
H72	C369	MMP-078	DARK EARTH
H74	C368	MMP-080	SKY
H77	C137	MMP-040	TIRE BLACK
H84	C42		MAHOGANY
H90	C47		CLEAR RED
H92	C49		CLEAR ORANGE
H94	C138		CLEAR GREEN

GSI Creos (GUNZE)		MISSION MODELS	
AQUEOUS	Mr.COLOR	PAINTS	
H302	C302		GREEN
H316	C316	MMP-104	WHITE
H330	C361	MMP-077	DARK GREEN
H331	C331		DARK SEAGRAY
H335	C363	MMP-094	MEDIUM SEAGRAY
H417	C117	MMP-051	RLM76 LIGHT BLUE
	C362	MMP-093	OCEAN GREY
	C364	MMP-079	AIRCRAFT GREY-GREEN
	C370	MMP-092	AZURE BLUE
Mr.METAL COLOR		METALLICS	
MC214		MMM-001	DARK IRON
MC218		MMM-003	ALUMINIUM
Mr.COLOR SUPER METALLIC		METALLICS	
SM201		MMC-001	SUPER FINE SILVER









F13

D23

H77 MMP
C137 040
TIRE BLACK

A15

MC218
MMM
003
ALUMINIUM

MC218
MMM
003
ALUMINIUM

D24

B42

UNDERSURFACE
COLOR

B44

B42

B44

F31

F32

F16

F15

B51

UNDERSURFACE
COLOR

B35

UNDERSURFACE
COLOR

B50

B48

UNDERSURFACE
COLOR

B35

UNDERSURFACE
COLOR

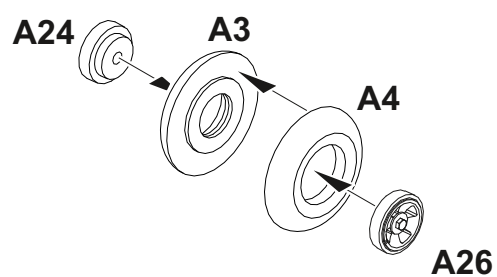
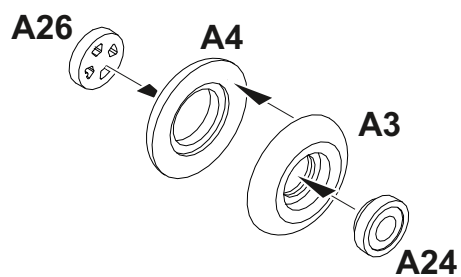
B46

C10

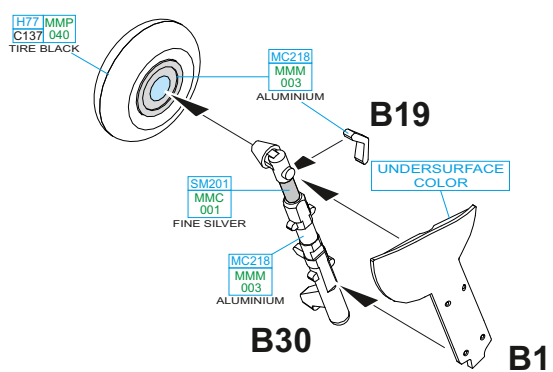
H92
C49
CLEAR ORANGE

MC218
MMM
003
ALUMINIUM

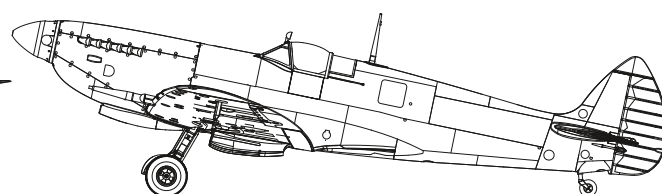
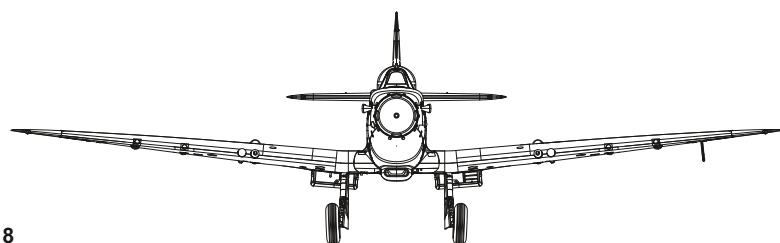
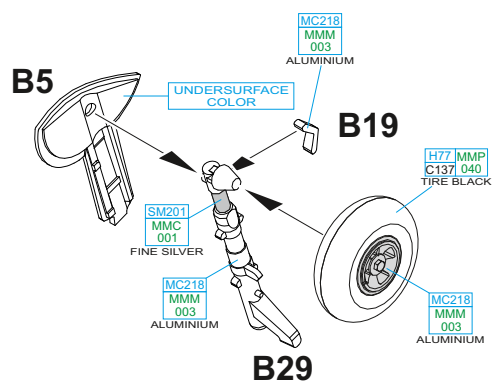
A22

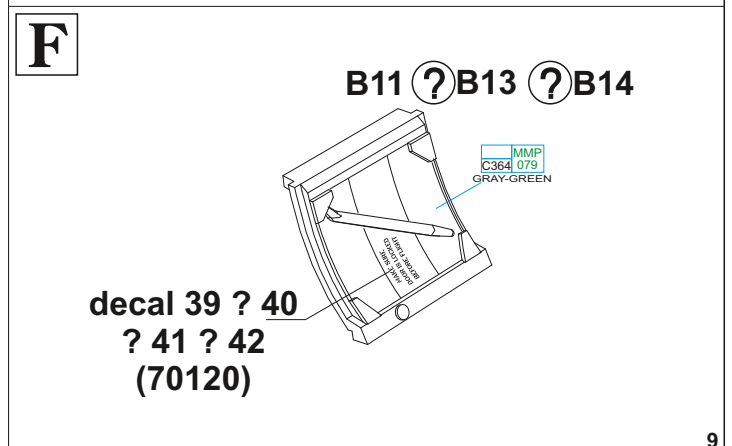
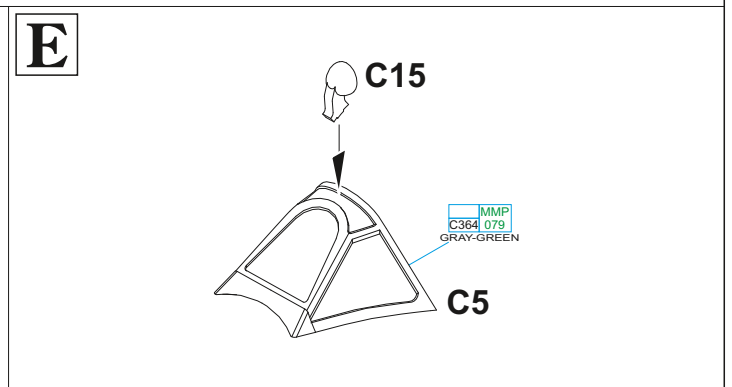
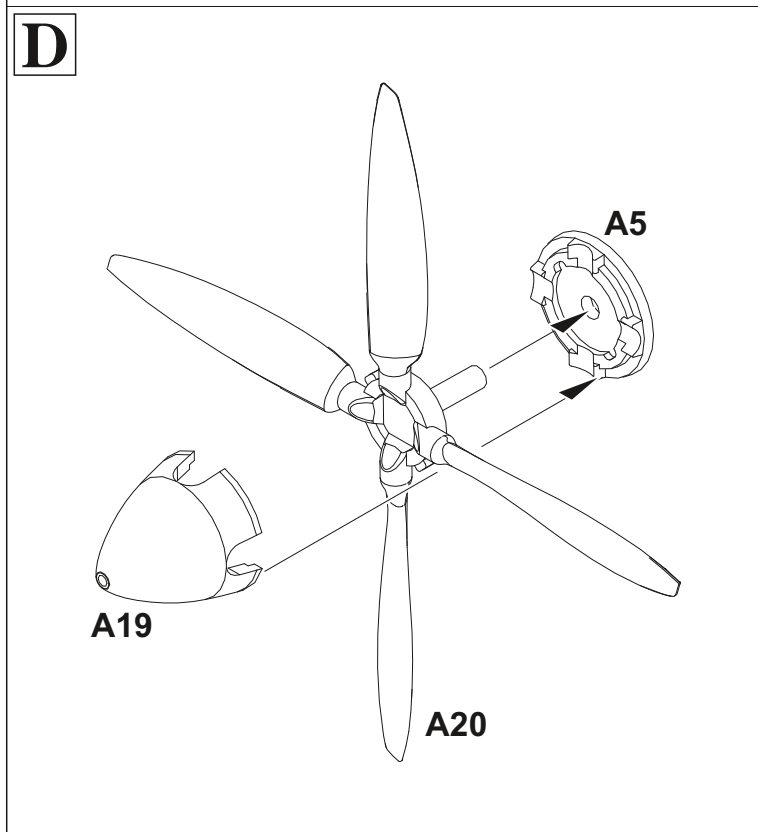
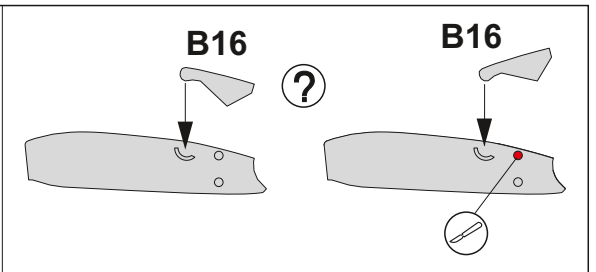
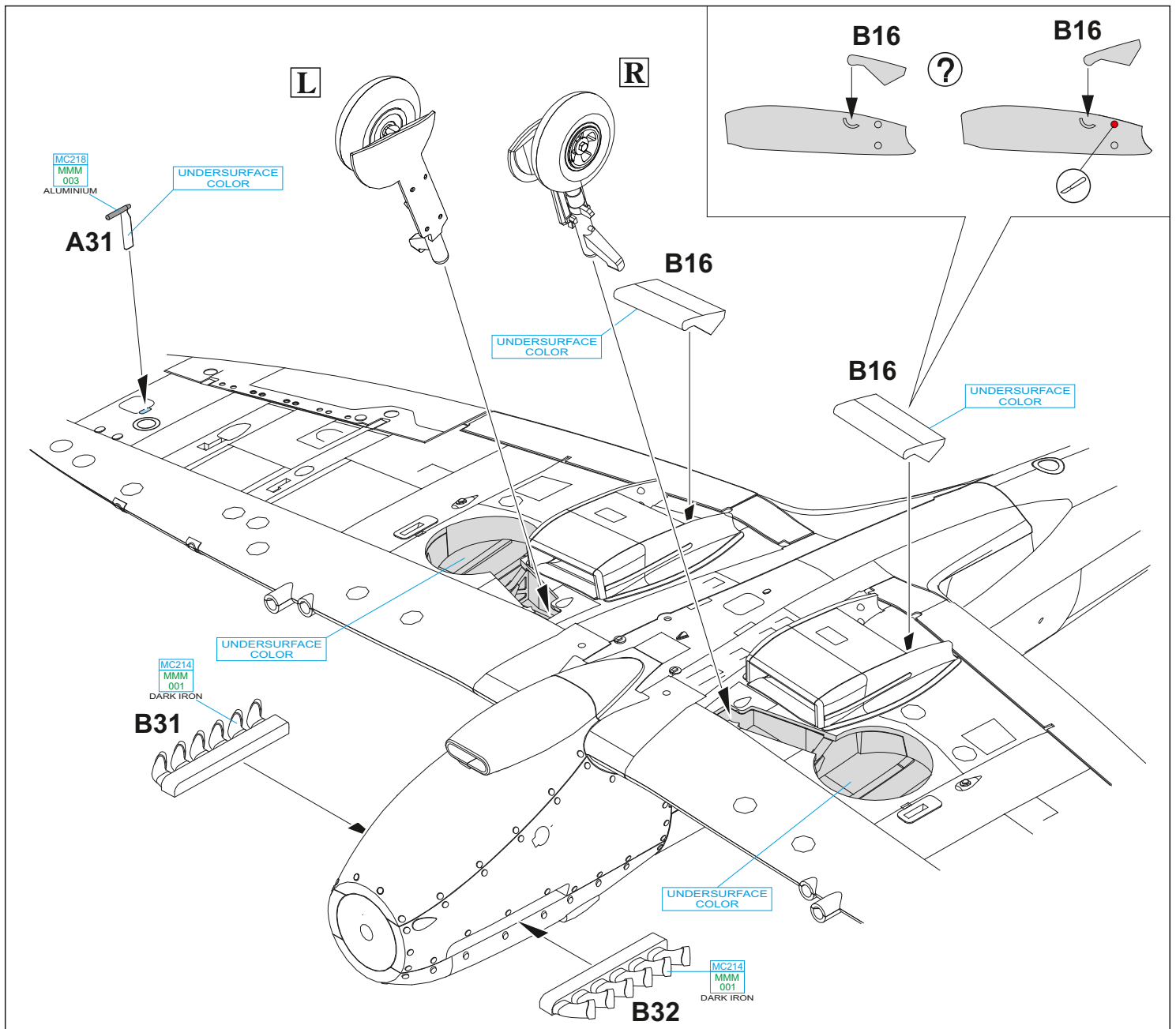


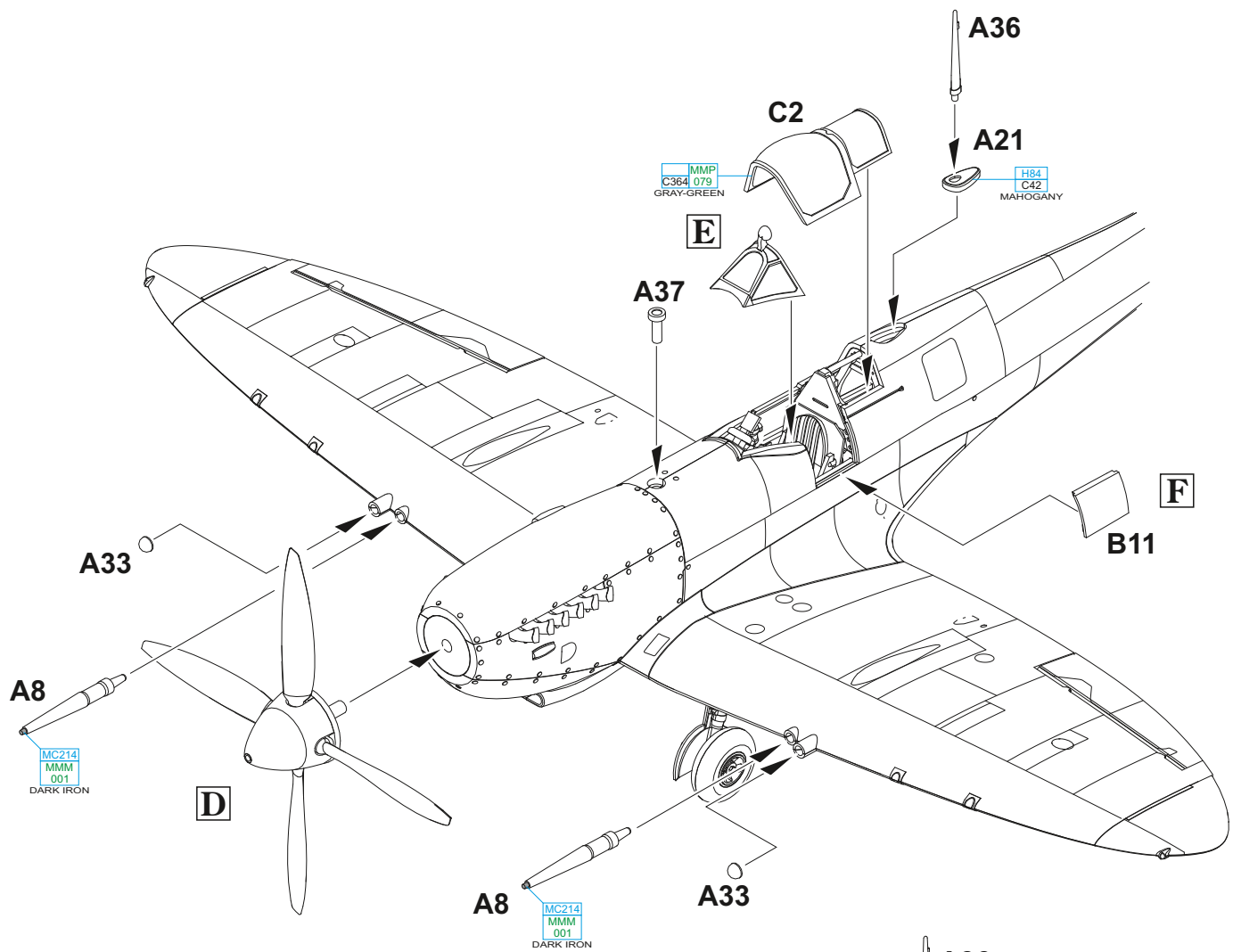
L



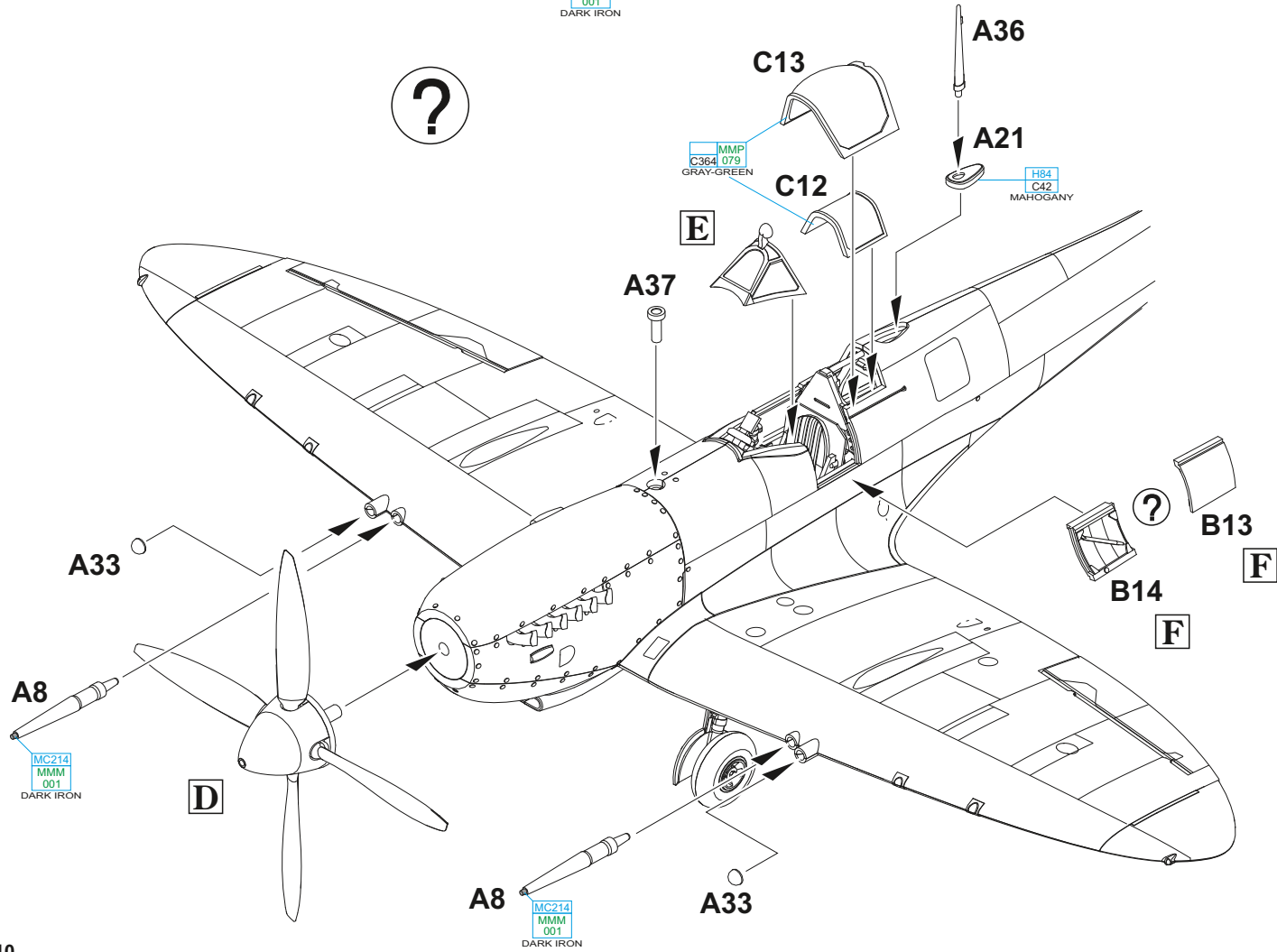
R





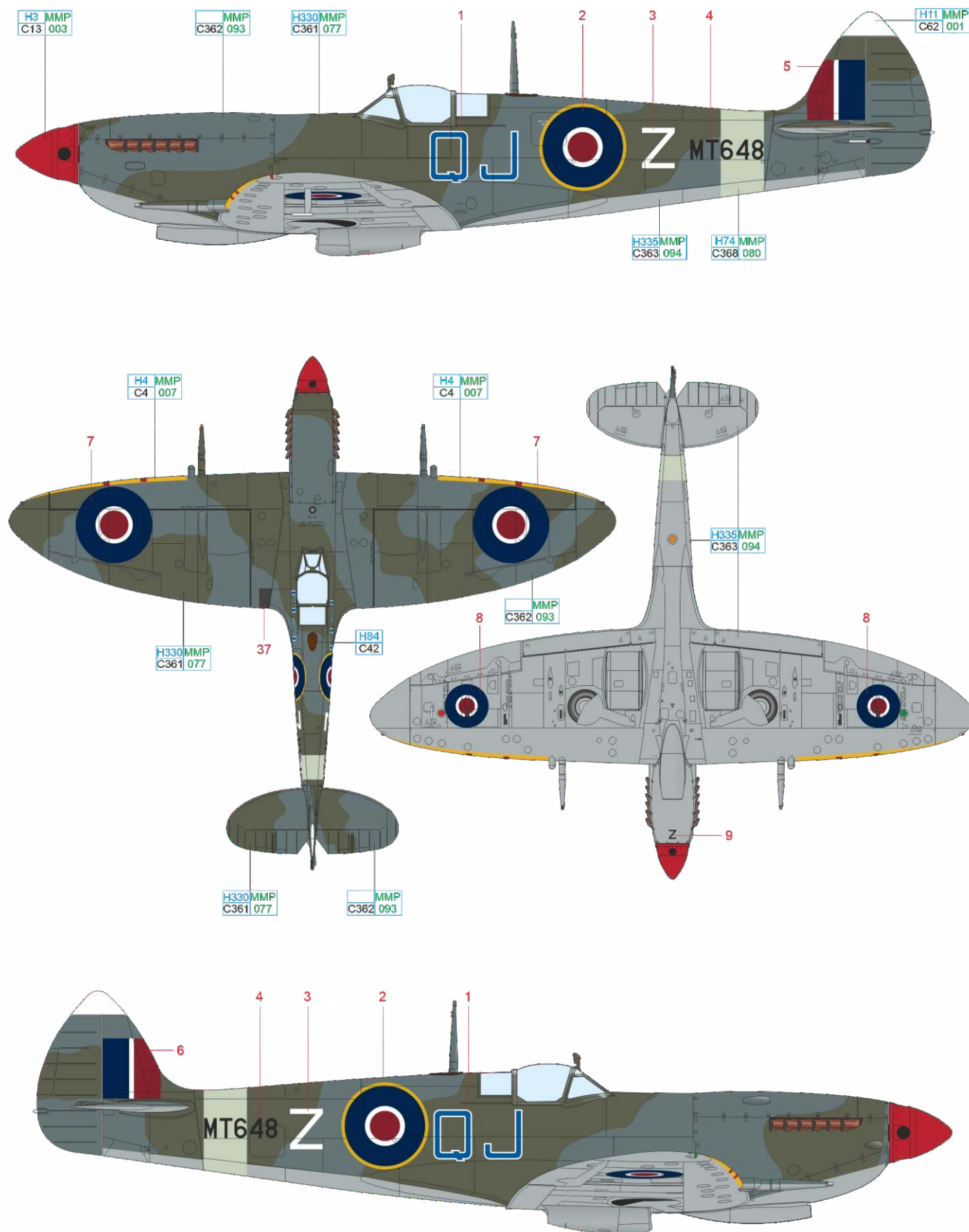


?



A MT648, S/Ldr John E. Gasson, No. 92 Squadron, Bellaria, Itálie, duben – květen 1945

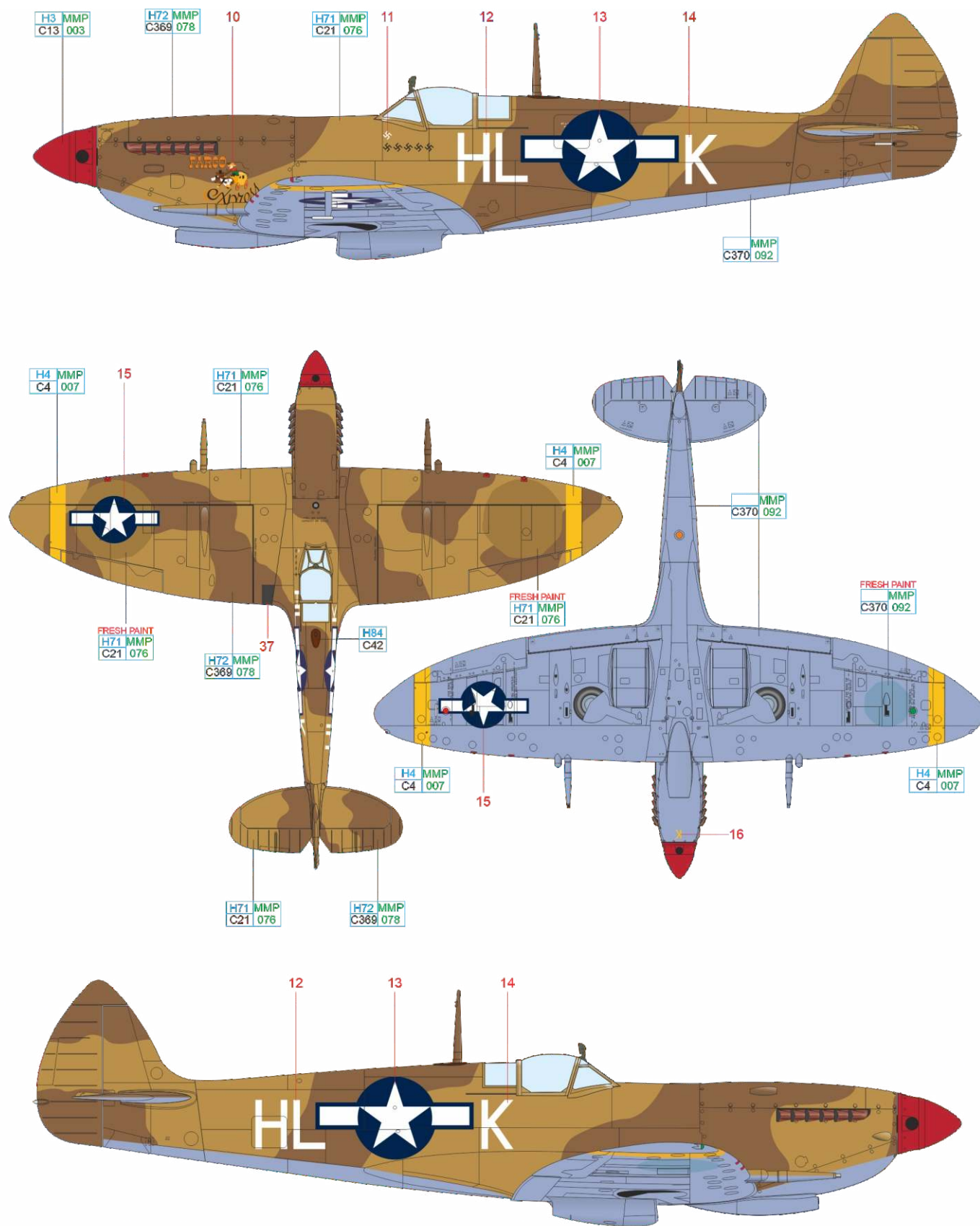
Na zobrazeném Spitfiru létal velitel No. 92 Squadron John Edward Gasson poslední dva válečné měsíce. U této jednotky Gasson strávil celou svoji válečnou kariéru, během níž sestřelil tři letouny samostatně, dva ve spolupráci, jeden pravděpodobně a sedm poškodil. Spitfiry No. 92 Squadron nosily v posledních válečných měsících kódová písmena perutě v barvě Light Mediterranean Blue s bílým lemem, osobní písmena pak v barvě bílé. V bílé barvě byl vyveden i vrcholek směrového kormidla.



WHITE	H11 MMP C62 001	MAHAGONY	H84 C42
DARK GREEN	H330MMP C361 077	OCEAN GRAY	MMP C362 093
MEDIUM SEA GRAY	H335MMP C363 094	RED	H3 MMP C13 003
SKY	H74 MMP C368 080	YELLOW	H4 MMP C4 007

B 1Lt. Leland P. Molland, 308th FS, 31st FG, Castel Volturno, Itálie, prosinec 1943 – únor 1944

Leland Phillips "Tommy" Molland se narodil 7. května 1919 v Chaffie ve státě Severní Dakota. Pilotní výcvik absolvoval v Moore Field v Texasu. K 31st FG se připojil 5. července 1943. Prvního úspěchu dosáhl 16. ledna 1944, kdy se mu podařilo sestřelit ve spolupráci Bf 109. Další úspěchy rychle následovali. Dne 22. února 1944 po sestřelu dvou Bf 109 se stal leteckým esem a zároveň i jedním z nejúspěšnějších pilotů Spitfirů verze Mk.VIII. Po přezbrojení 31st FG na letouny P-51 Mustang koncem března 1944 pokračoval dál v bojových operacích a sestřelil dalších šest nepřátelských letounů. Molland zůstal i po válce u letectva, byl povýšen do hodnosti podplukovníka, ale 16. května 1951 tragicky zahynul na T-33, kdy narazil do hory během návratu z meteorologického letu nad nepřátelským územím během Korejské války.



MAHAGONY H84 C42

DARK EARTH H72 MMP C369 078

MIDDLE STONE H71 MMP C21 076

AZURE BLUE MMP C370 092

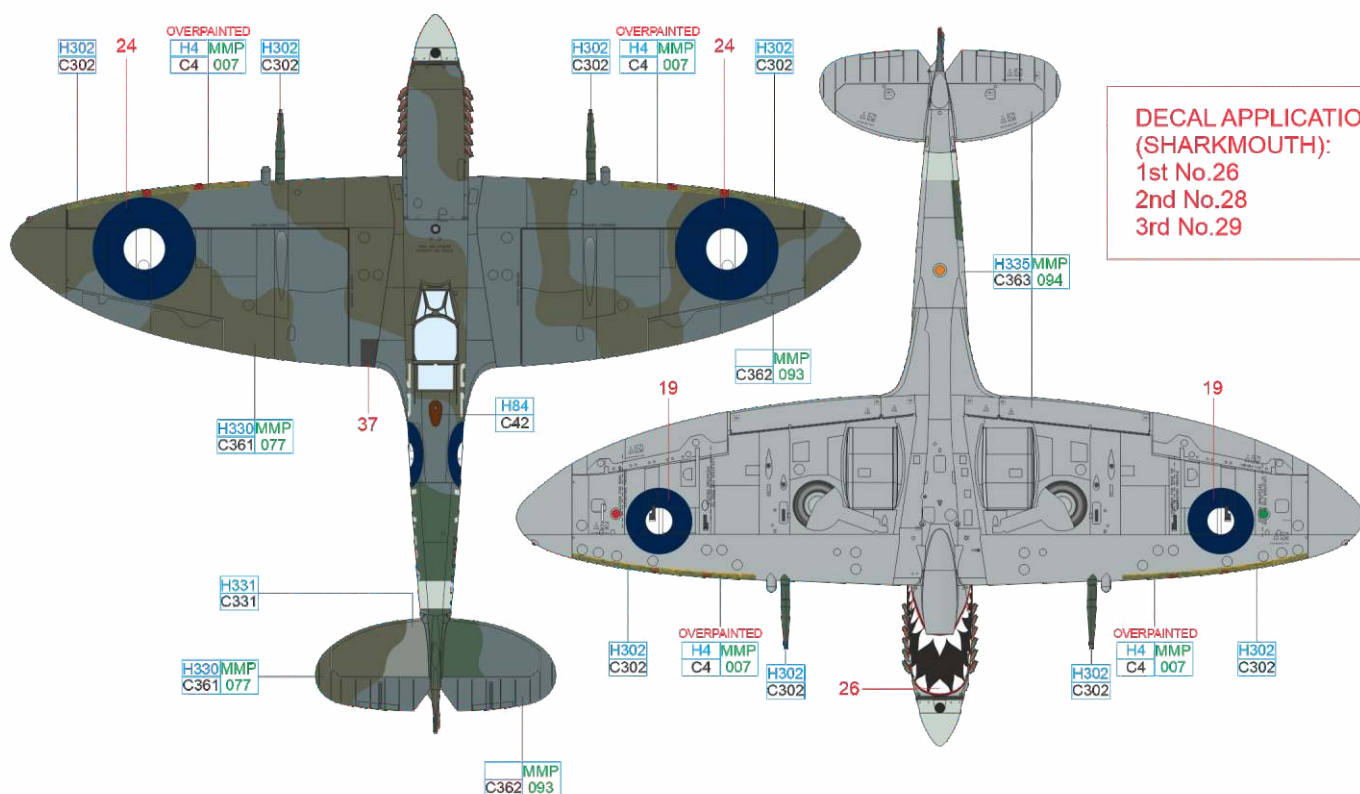
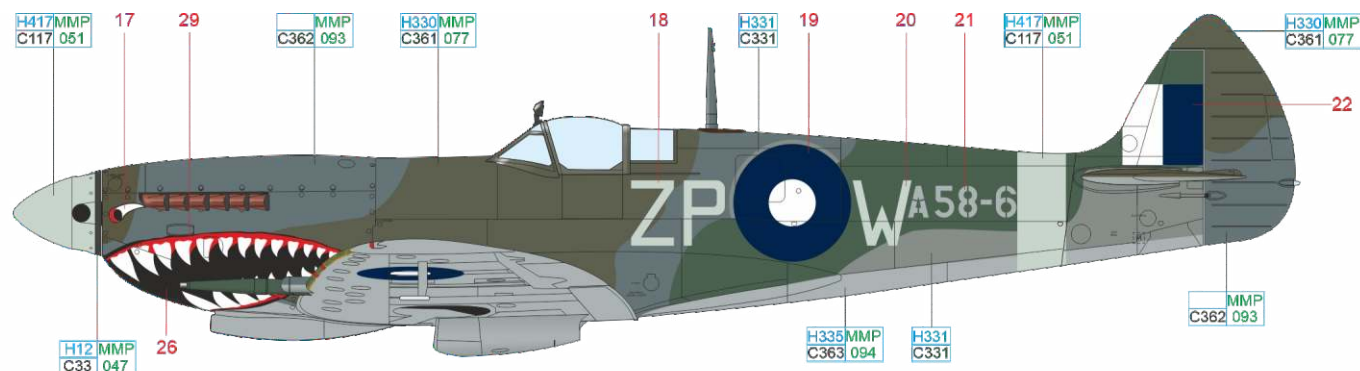
RED H3 MMP C13 003

BLACK H12 MMP C33 047

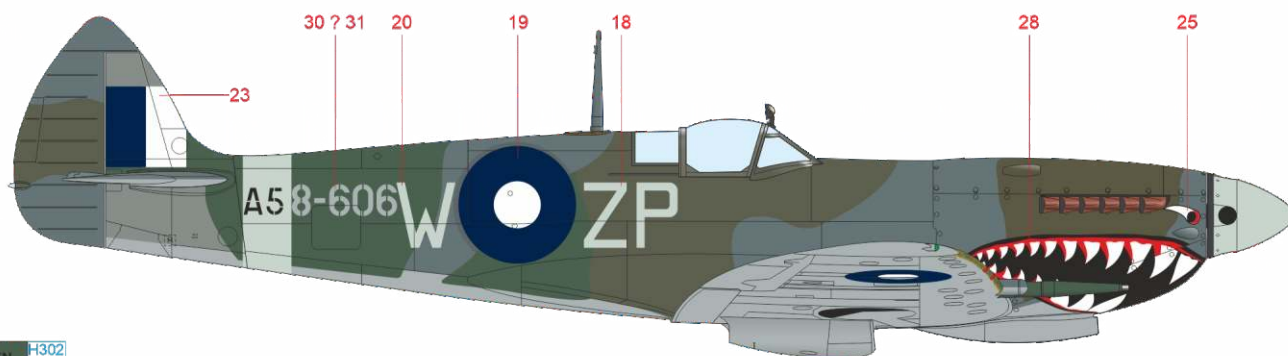
YELLOW H4 MMP C4 007

eduard

Před přeletem na Filipíny na konci března 1945 (prováděly se zde srovnávací testy s kořistními japonskými letouny) byla z letounu odstraněna žraločí tlama a nápisy Grey Nurse. Objevil se 12" široký pruh Sky Blue okolo zádě, kde překryl sériové číslo. Po návratu k No. 457 Squadron na Morotai na konci dubna byla žraločí tlama obnovena, nápis Grey Nurse pak zřejmě nikoliv. Na stroji se objevila nová část krytu motoru, takže jednotlivé části žraločí tlamy na sebe nenavazují. Sériové číslo na pravé straně trupu bylo obnoveno černou barvou, na levé straně zůstalo v Medium Sea Grey. Krátce před přemístěním do Labuanu v červnu 1945 dostala řada letounů nová směrová kormidla, protože plátěný potah v horkém a vlhkém podnebí rychle degradoval. Pikové eso, znak jednotky již nebylo na nově montované směrovky kresleno a na letounech, které dosud měly starší směrovky, bylo přetíráno. Kryty vnitřních kanonů a původní žluté náběžné hrany křídel, byly v barvě Foliage Green.



DECAL APPLICATION (SHARKMOUTH):
1st No.26
2nd No.28
3rd No.29



GREEN H302 C302

DARK SEA GRAY H331 C331

DARK GREEN H330MMP C361 077

MAHAGONY H84 C42

OCEAN GRAY MMP C362 093

MEDIUM SEA GRAY H335MMP C363 094

BLACK H12 MMP C33 047

YELLOW H4 MMP C4 007

LIGHT BLUE H417MMP C117 051

eduard

D A58-379, F/Lt Ernest D. Glaser, No. 549 Squadron, letiště Strauss, Austrálie, září 1944

Syn bývalého pilota RFC Ernest Derek Glaser se narodil 20. dubna 1921. Poté co se setkal se zkušeným pilotem Jeffreyem Quillem, chtěl se i Glaser junior stát pilotem. Do RAF vstoupil v červnu 1939 a po absolvování leteckého výcviku byl 13. července 1940 zařazen k No. 65 Squadron v Hornchurchi. Zúčastnil se Bitvy o Británii, během které dosáhl tří pravděpodobných sestřelů. V srpnu 1941 se připojil k No. 234 Squadron ve Warmwellu a zúčastnil se ofenzivních útoků nad Francií, při kterých sestřelil dva letouny ve spolupráci. V roce 1943 byl Glaser poslán do Austrálie jako velitel "B" Flightu u No. 549 Squadron, kde létal se Spitfiry na obranu Darwinu. V únoru 1945 převzal Glaser velení No. 548 Squadron a tuto funkci zastával až do rozpuštění jednotky 9. října 1945, poté se vrátil do Velké Británie. V roce 1946 se připojil k No. 64 Squadron v Linton-on-Ouse jako velitel letky. Z RAF odešel 26. června 1953 a připojil se k Vickers Armstrong v Hurnu, kde se později stal hlavním zkušebním pilotem. Intenzivně se podílel na vyčerpávajících výrobních zkouškách bombardéru Valiant. Testoval také BAC 1-11, jedno z nejprodávanějších dopravních letadel v Británii. Glaserův Spitfire, který používal v roce 1944, byl zbaven nátěru a plátnem potažené části dostaly nátěr hliníkovou barvou. Glaserův pozemní personál jej udržoval vysoce naleštěný. Kryty kanonů mohly být též bez nátěru.

