

Spitfire Mk.IXc late

eduard

1/72 Scale Plastic Model Kit

WEEKEND
edition



item # 7473

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 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 nejúspěšnějších 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 loženým vzepětím křídla, pevným kapotovaným podvozkem a 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 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 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 mělo za následek malý dolet, problém, který provázal Spitfiry po dlouhá léta.

Supermarine Typ 300 letěl poprvé 5. března 1936. Prototyp s číslem K5054 vzlétl 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 neměňtel“. 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 nezná-

mý 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 nepřijatelně vysoké a RAF bylo nucena ofenzivní operace opět zastavit. To vše bylo způsobeno nadvládou letounů Focke-Wulf Fw 190A.

První odpověď RAF na novou situaci byl 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. Jedinými britskými stíhacími letouny, které byly považovány za vhodné k tomu, aby se postavily německému protivníkovi, byly Spitfiry Mk.VII a Mk.VIII poháněné motorem Merlin 61, ale protože náběh jejich výroby nebyl dost rychlý, hledal se jiný způsob, jak co nejrychleji získat výkonný stroj schopný vzdorovat Fw 190A. 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.

Tato stavebnice: Spitfire Mk.IXc late

Konstrukce Mk.IX se během výroby vyvíjela v několika oblastech. Protože „univerzální“ křídlo typu C bylo určeno pro montáž až čtyř 20mm kanónů, byly zachovány velké „boule“ kryjící tyto rozměrné zbraně. Výzbroj čtyř kanónů se však ukázala jako poměrně těžká a používaly se běžně jenom dvě tyto zbraně. Proto byly v pozdních sériích tyto „boule“ užší – kryly pouze jednu zbraň montovanou ve vnitřní poloze kanónové šachty. Motor Merlin 61 byl počátkem roku 1943 nahrazen jednotkou Merlin 63, čímž výkony Mk.IX dále vzrostly.



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 započatím 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. SYMBOL * INSTRUKTION SINNBILDEN * SYMBOLES * 記号の説明



OPTIONAL
VOLBA



BEND
OHNOUT



SAND
BROUSIT



OPEN HOLE
VYVRTAT OTVOR



SYMETRICAL ASSEMBLY
SYMETRICKÁ MONTÁŽ



REMOVE
ODŘÍZNOUT



REVERSE SIDE
OTOČIT



APPLY EDUARD MASK
AND PAINT
POUŽIT EDUARD MASK
NABARVIT

PLEASE CHECK THE LATEST VERSION OF THE INSTRUCTIONS ON www.eduard.com

PARTS



DÍLY



TEILE



PIÈCES

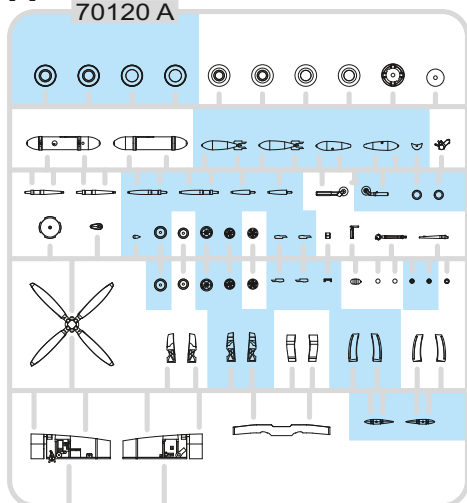


部品

PLASTIC PARTS

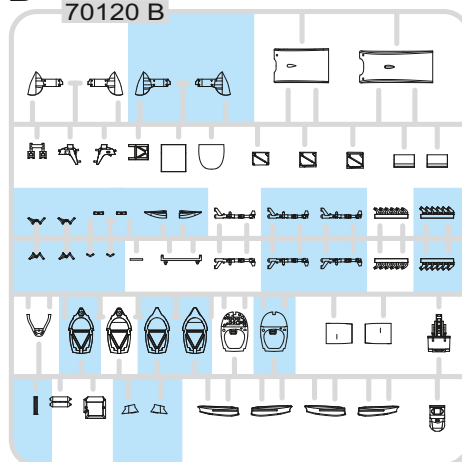
A>

70120 A



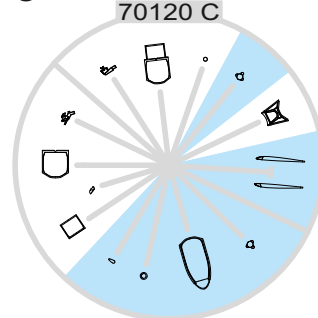
B>

70120 B



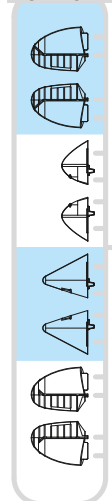
C>

70120 C



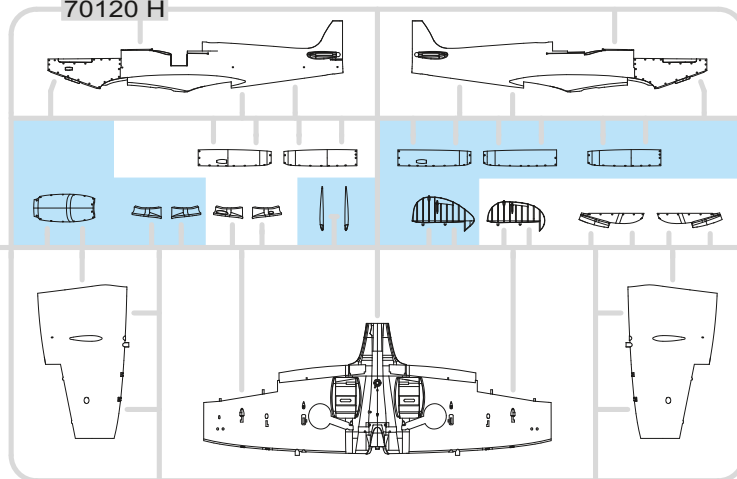
D>

70120 D



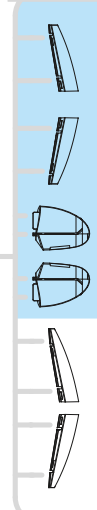
H>

70120 H



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



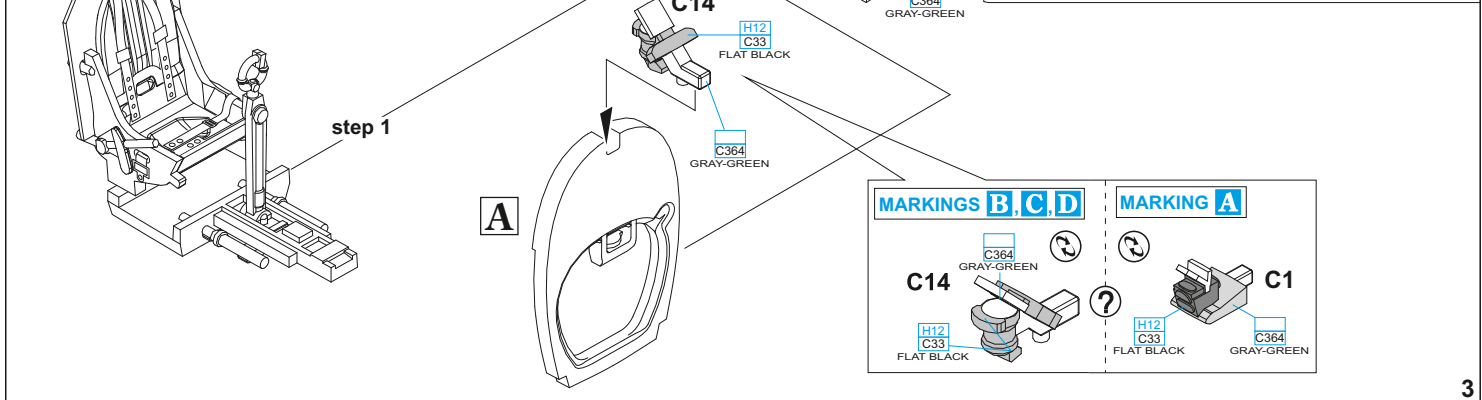
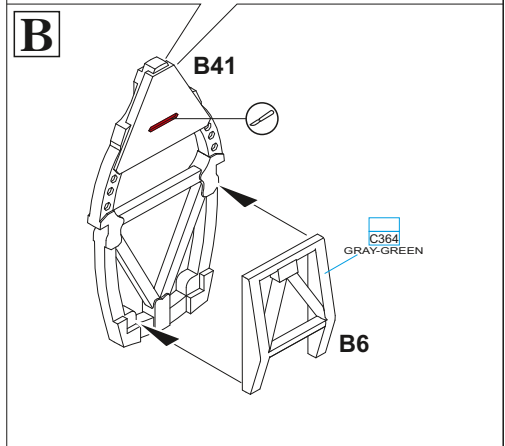
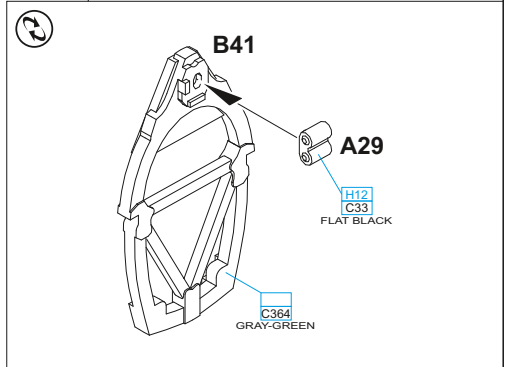
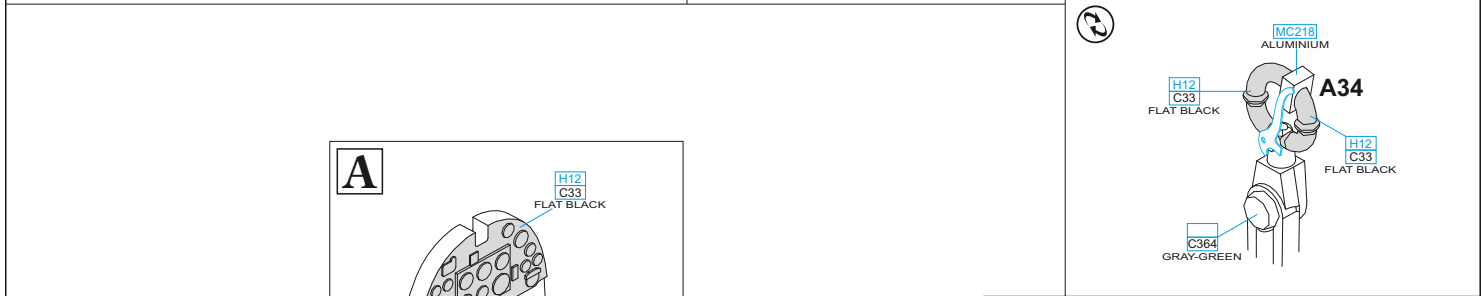
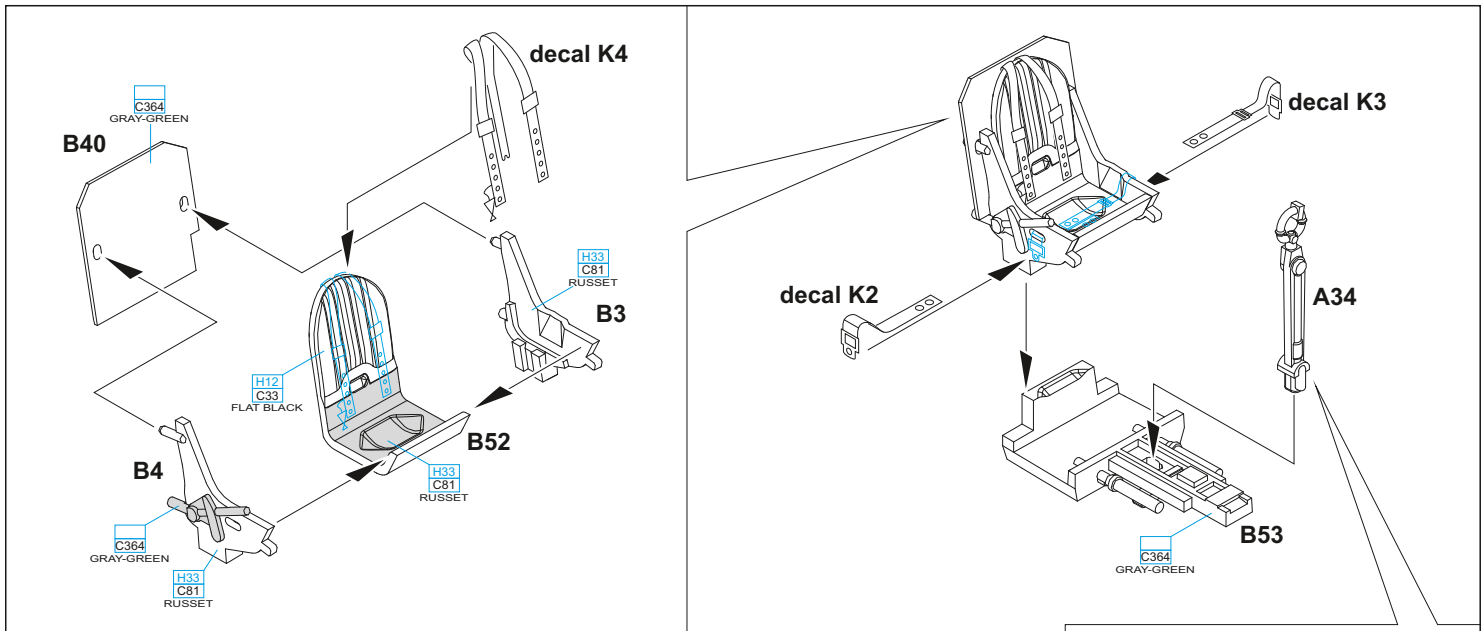
PEINTURE

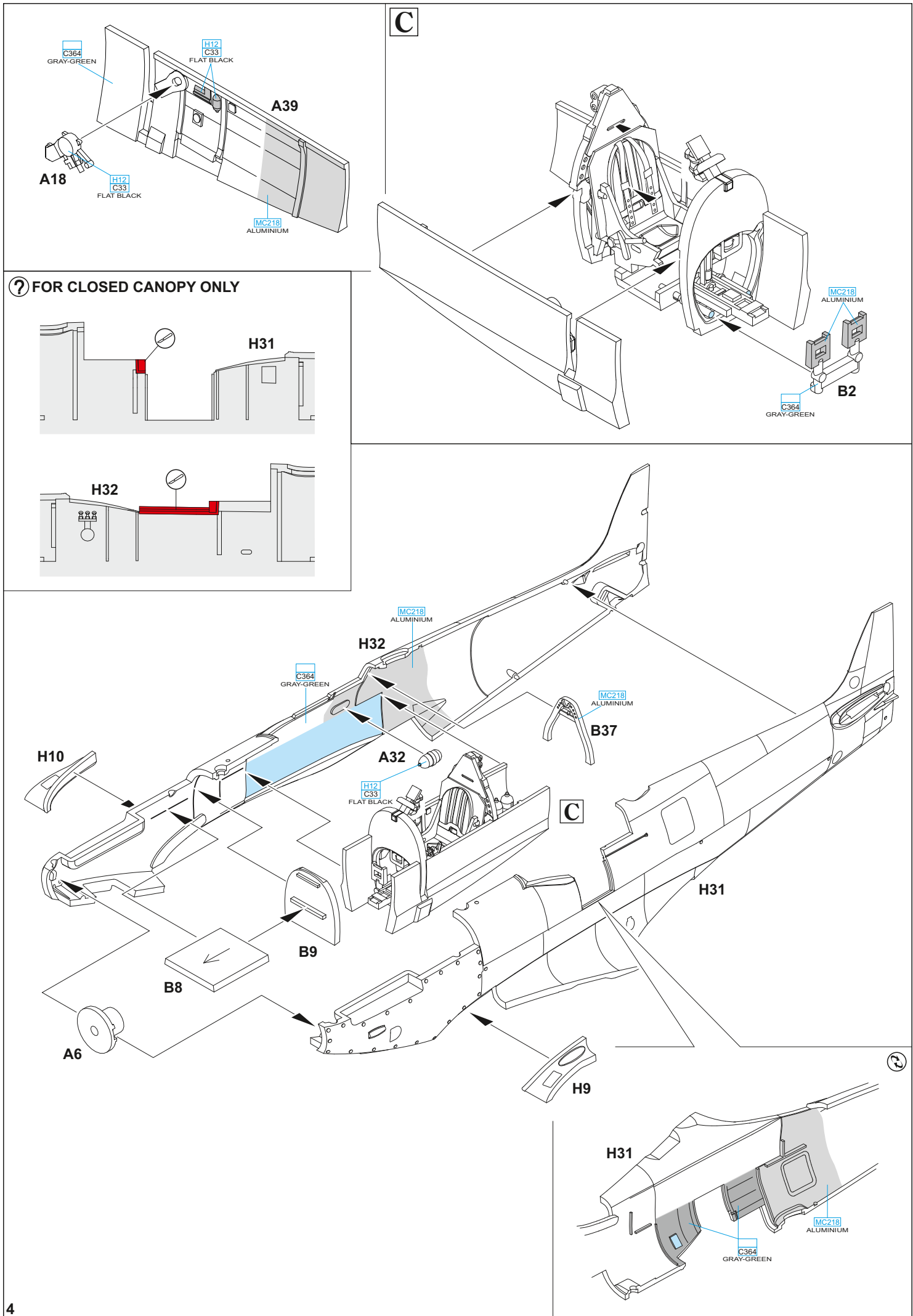


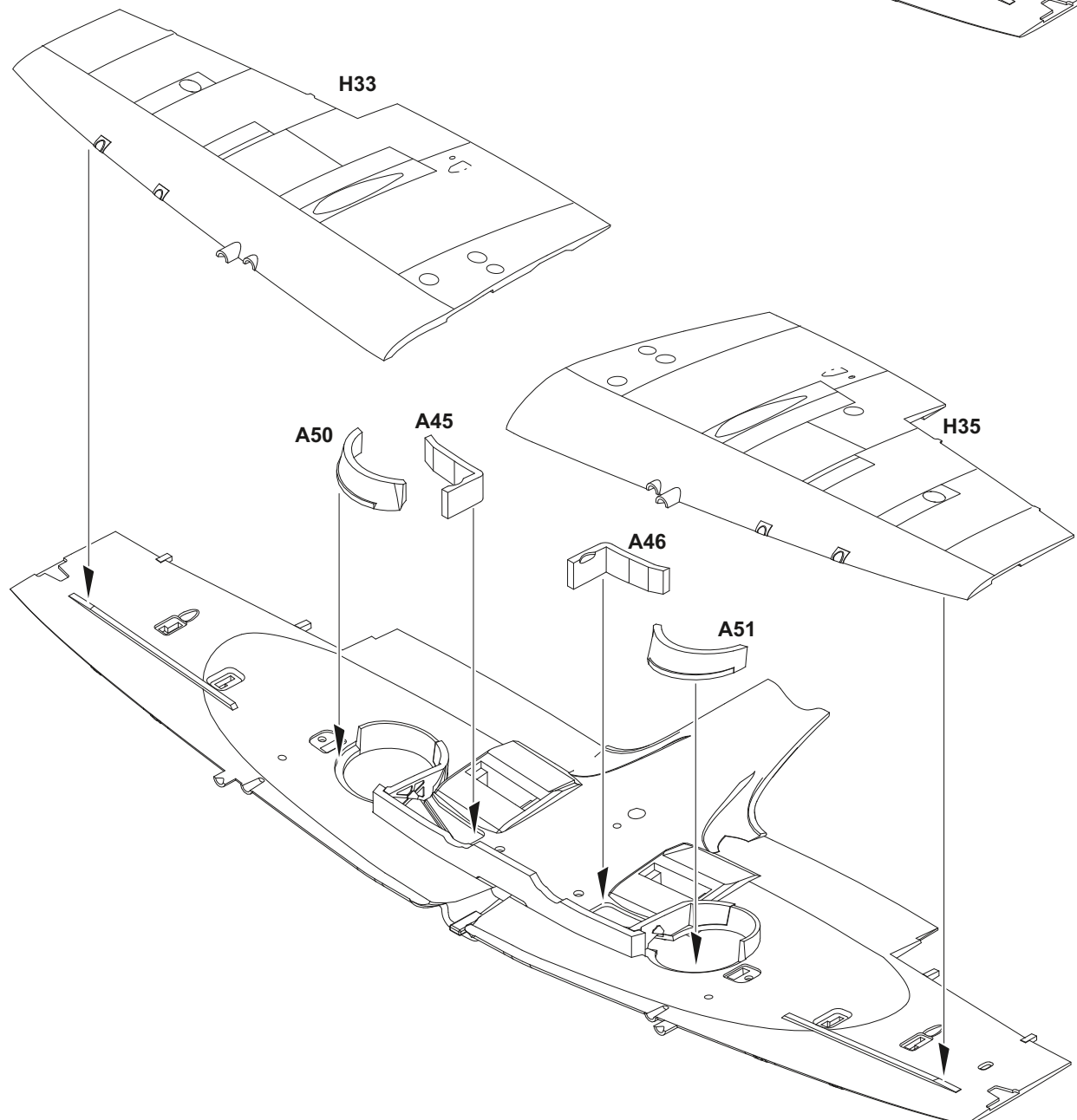
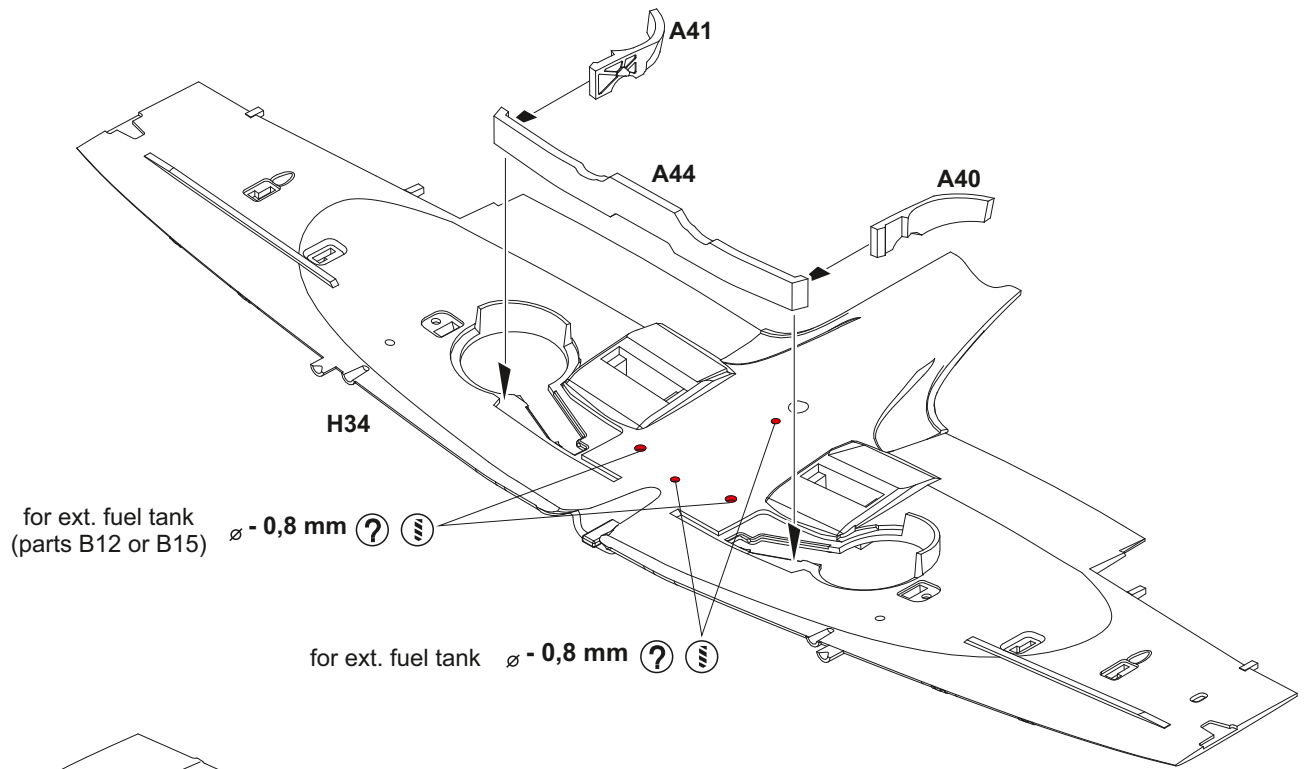
色

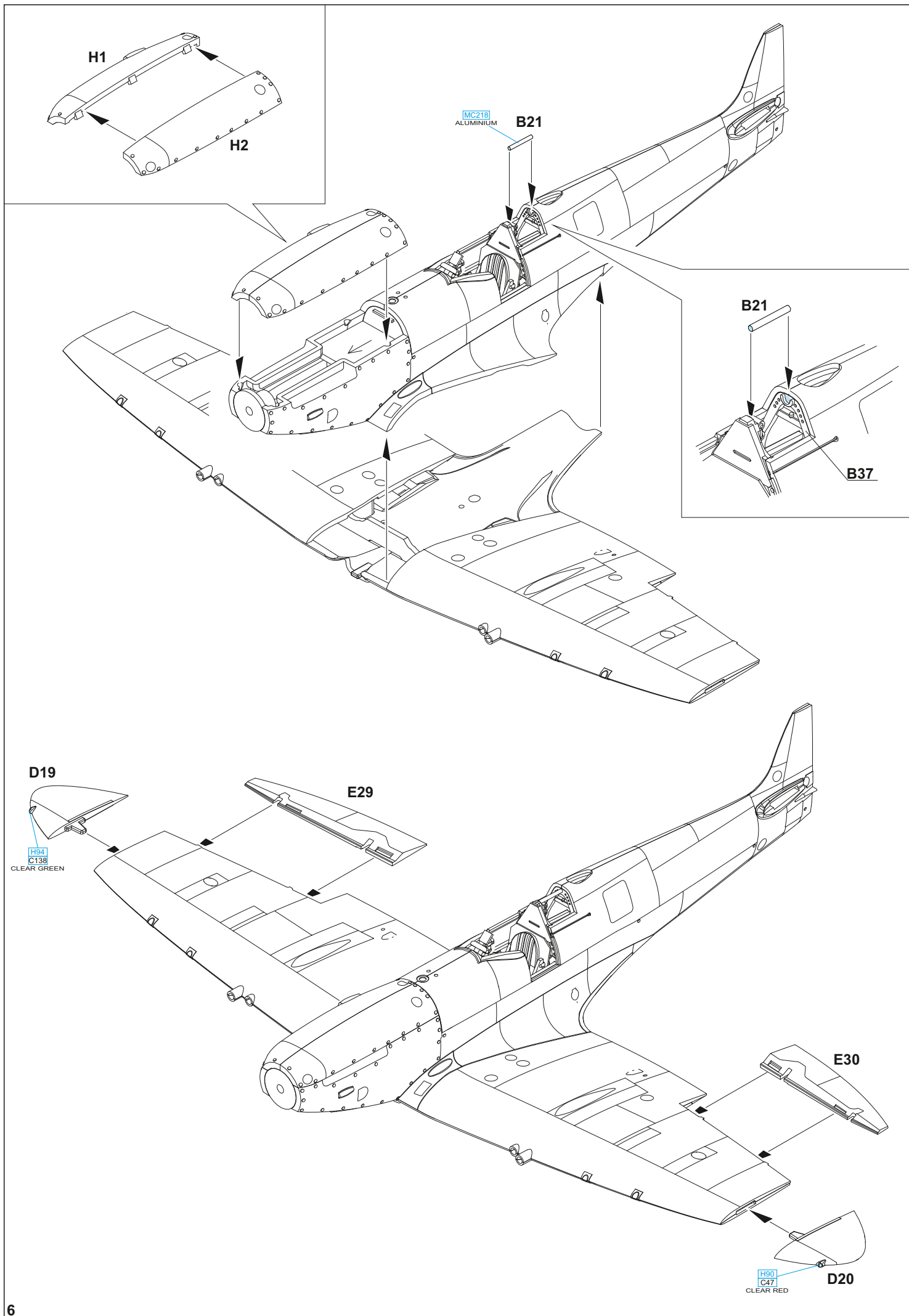
GSI Creos (GUNZE)		
AQUEOUS	Mr.COLOR	
H4	C4	YELLOW
H11	C62	FLAT WHITE
H12	C33	FLAT BLACK
H33	C81	RUSSET
H51	C11	LIGHT GULL GRAY
H74	C368	SKY
H77	C137	TIRE BLACK
H85	C45	SAIL COLOR
H90	C47	CLEAR RED
H94	C138	CLEAR GREEN

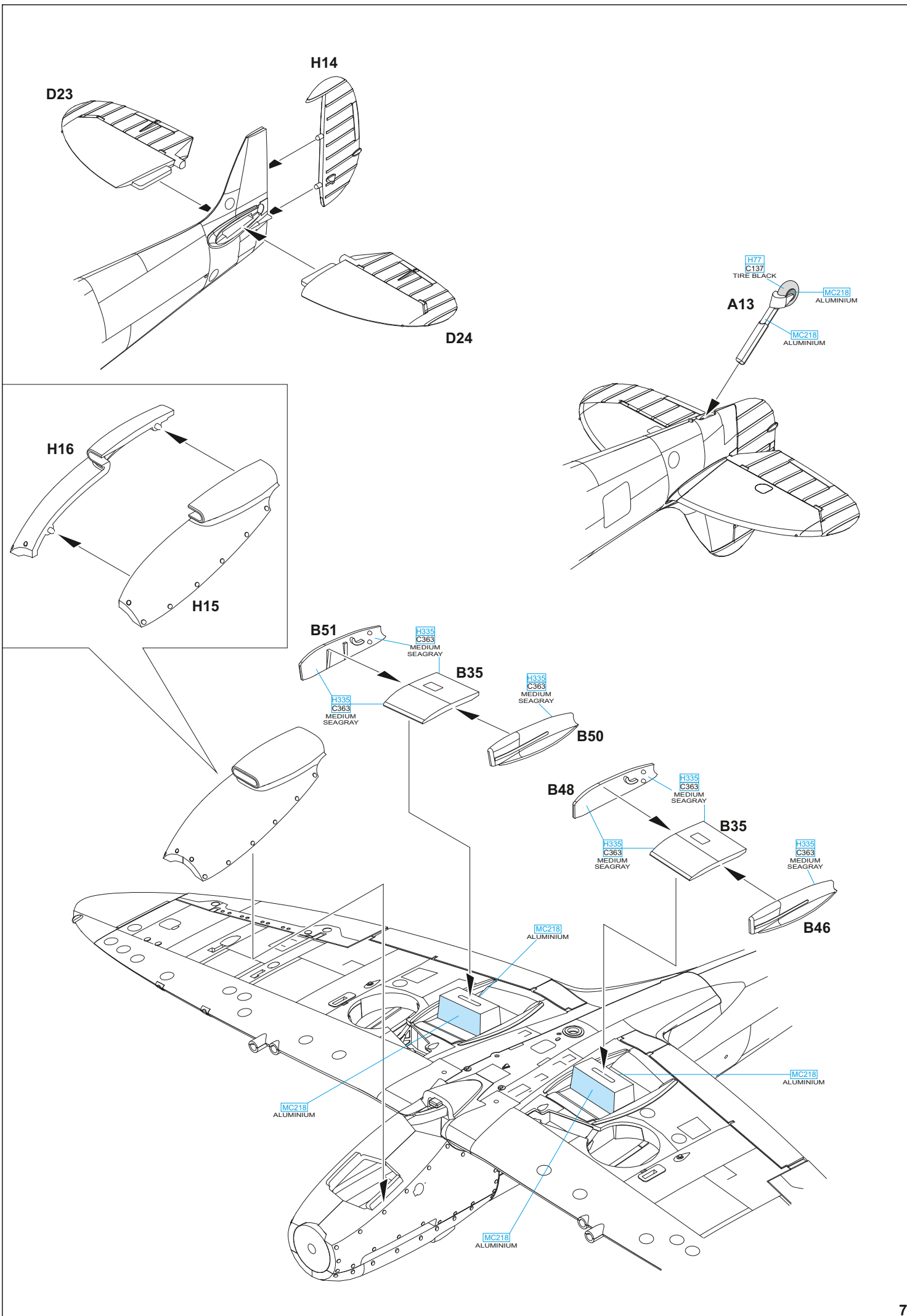
GSI Creos (GUNZE)		
AQUEOUS	Mr.COLOR	
H330	C361	DARK GREEN
H335	C363	MEDIUM SEAGRAY
	C362	OCEAN GRAY
	C364	AIRCRAFT GRAY-GREEN
Mr.METAL COLOR		
MC214		DARK IRON
MC218		ALUMINIUM
Mr.COLOR SUPER METALLIC		
SM201		SUPER FINE SILVER

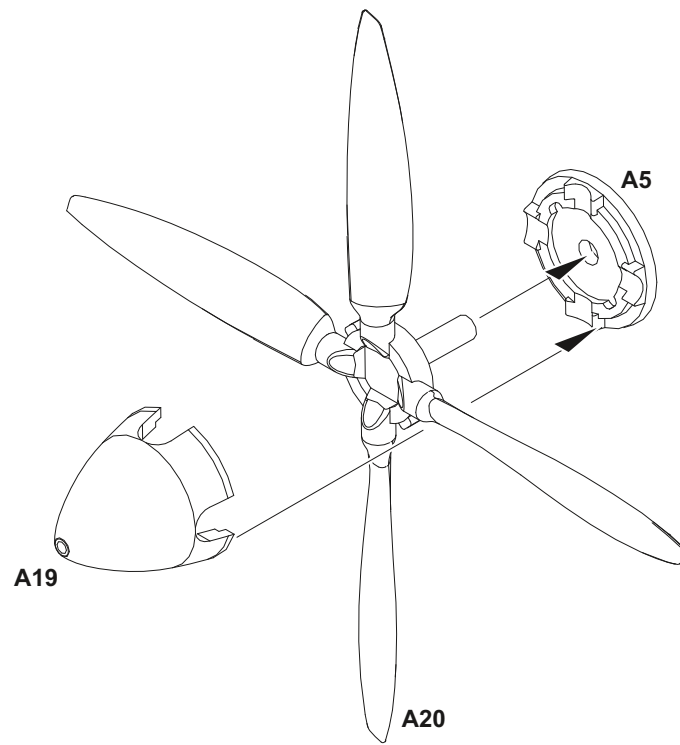
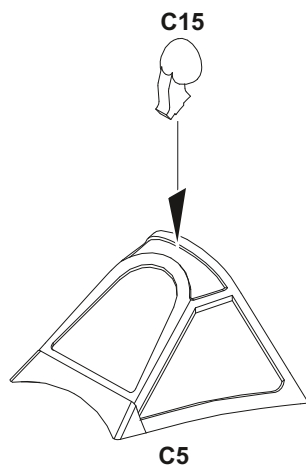
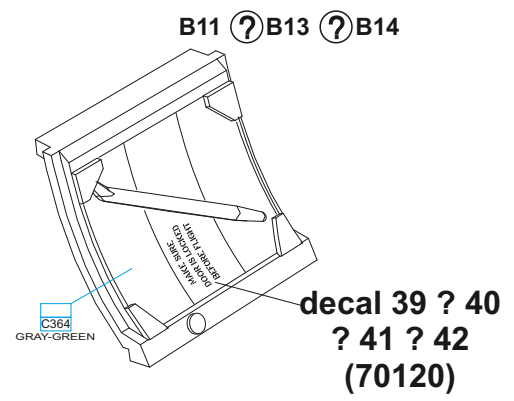
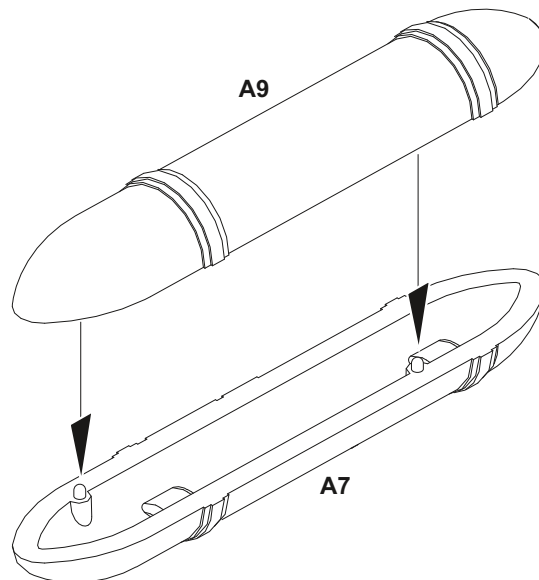


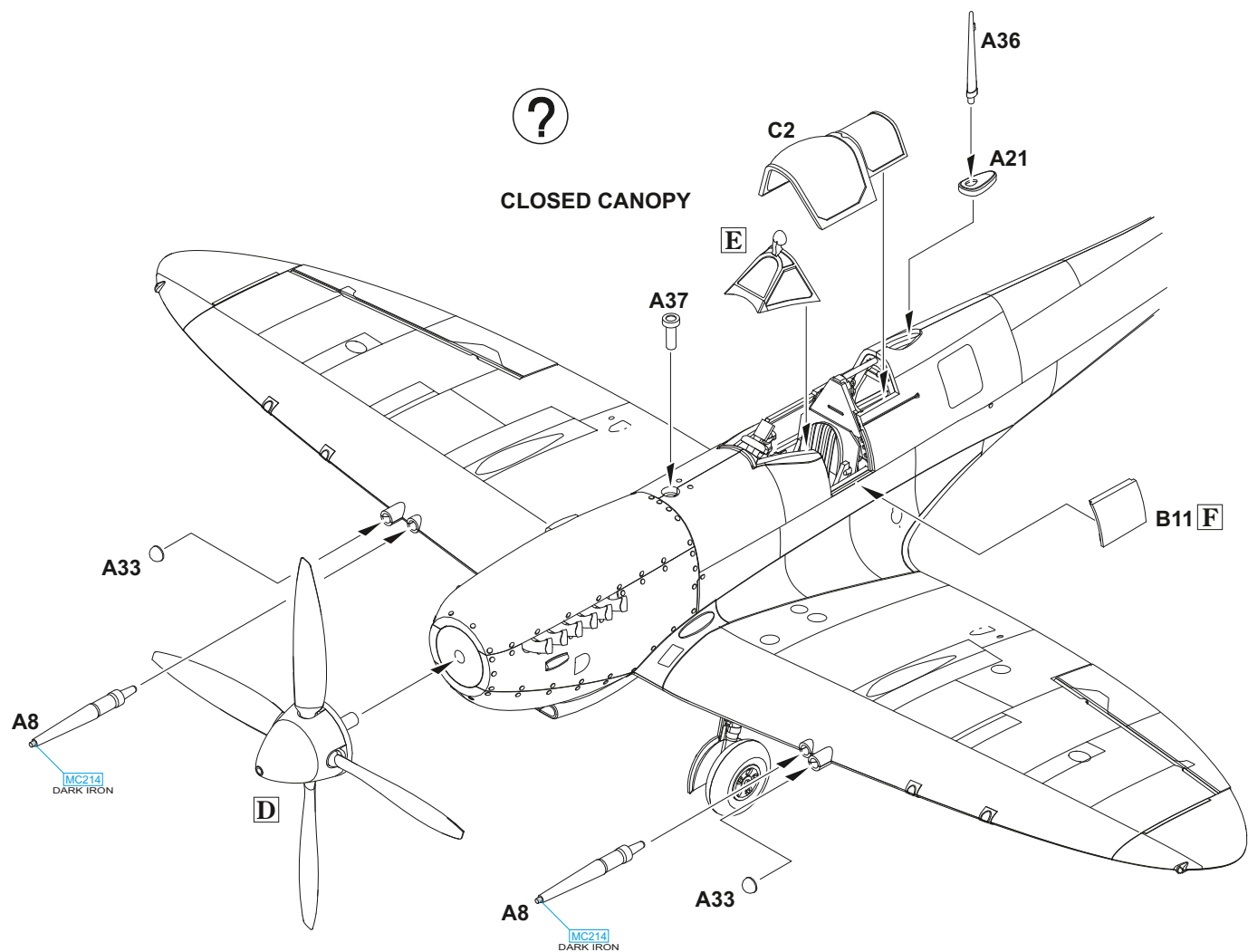
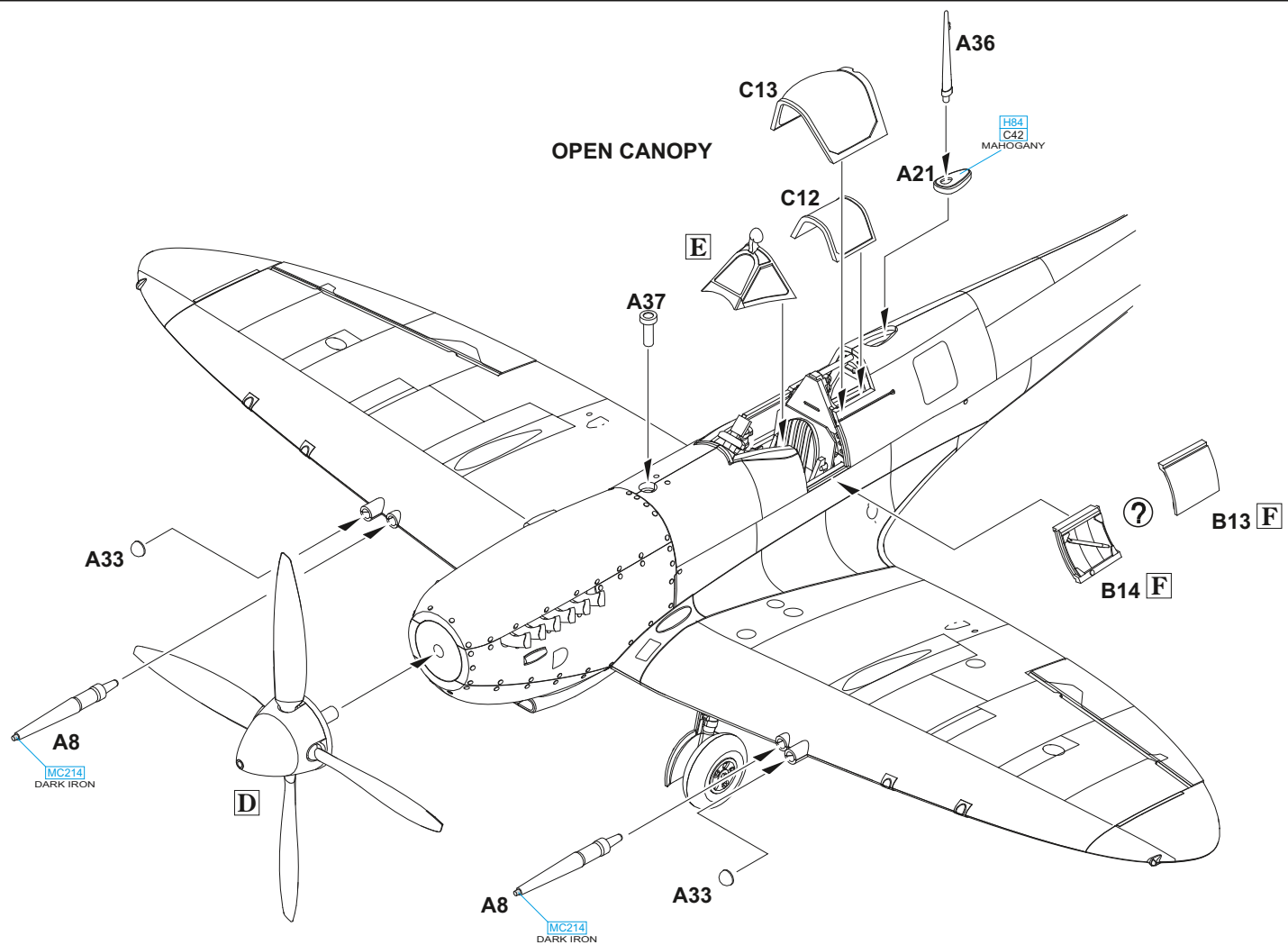


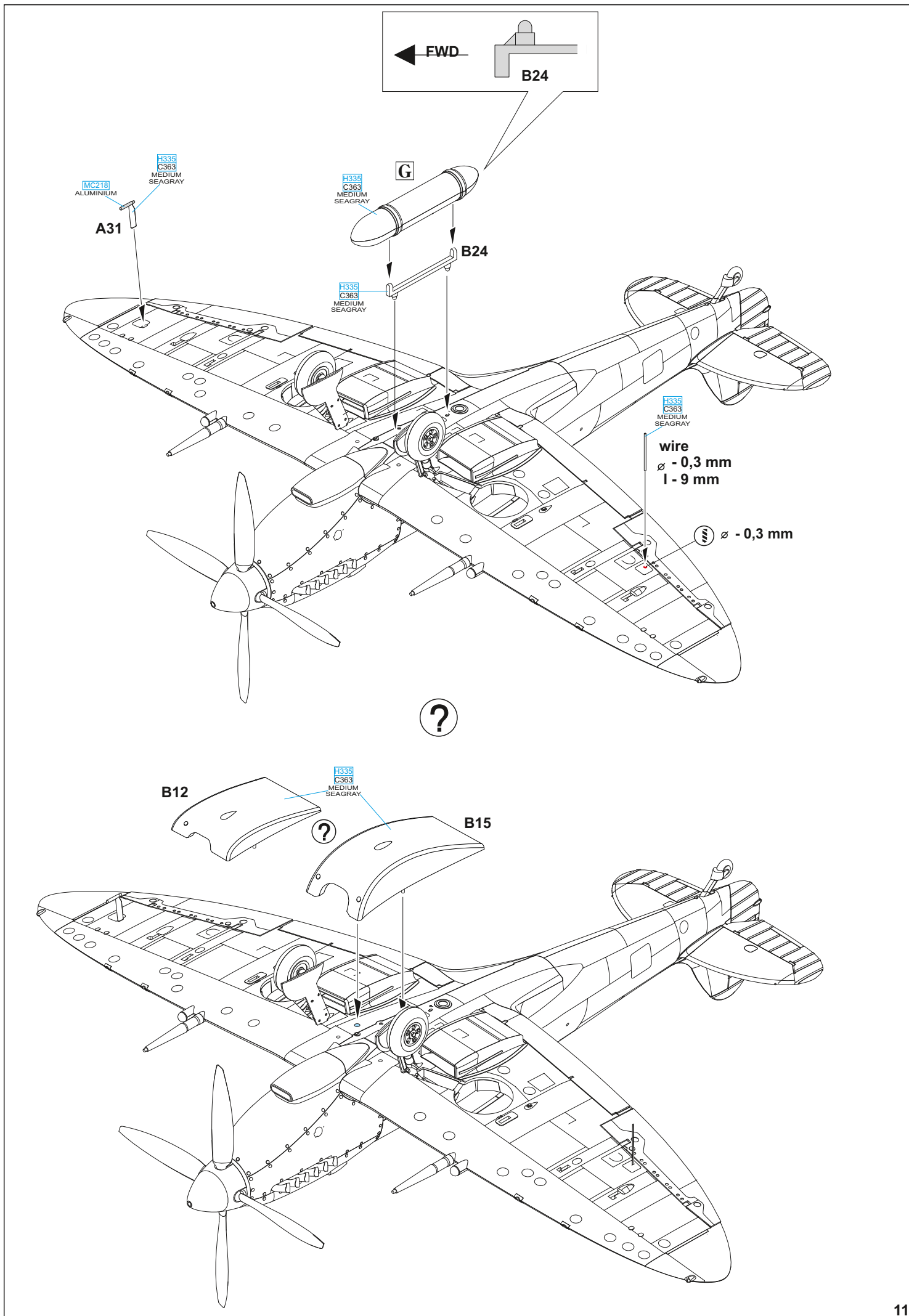






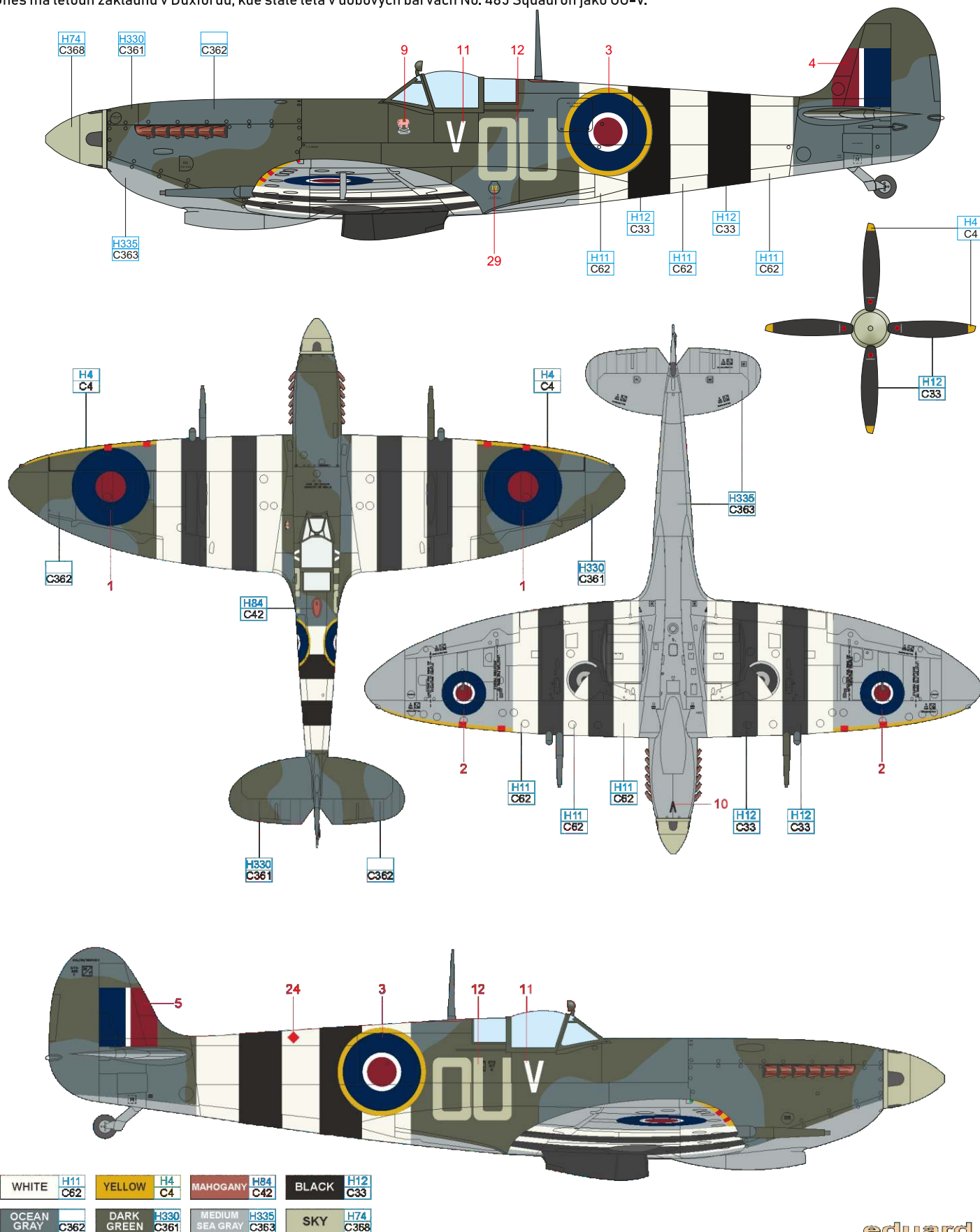
D**E****F****G ?**





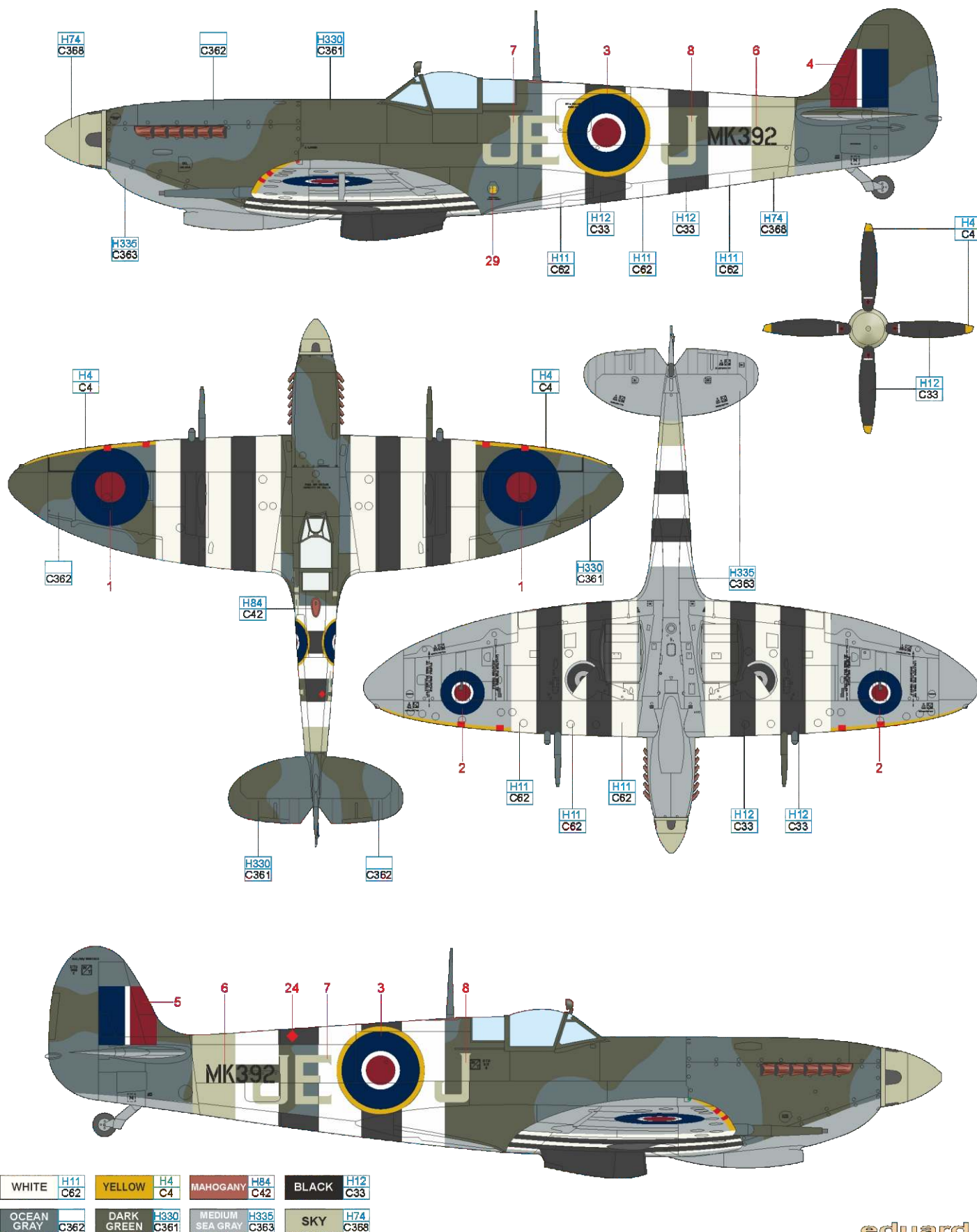
A ML407, F/O John A. Houlton, No. 485 (New Zealand) Squadron, RAF Selsey, Velká Británie, červen 1944

Spitfire sériového čísla ML407 byl postaven v Castle Bromwich jako LF IXc a dodán 23. dubna 1944 No. 33 MU. O šest dní později jej pilot ATA Jackie Moggeridge přeletěl k No. 485 Sqdn (RNZAF), u které zahájil operační službu s kódy OU-V jako osobní letoun F/O Johnnieho Houltona. ML407 byl během služby u No. 485 Sqdn. překonfigurován na verzi IXe, Houlton s ním během červnových invazních dní sestřelil dvě Bf 109 a jednu poškodil. Celkem za svoji válečnou kariéru sestřelil sedm letounů, z toho dva ve spolupráci. Samotný letoun sloužil během 2. světové války u šesti perutí 2TAF (No. 341, 308, 349, 345 a 332 Squadron), absolvoval 176 bojových letů při kterých nalétal 319 hodin a piloti v jeho kokpitu sestřelili čtyři letouny a jeden poškodili. Po skončení války čekala ML407 bohatá kariéra. V roce 1950 byl přestavěn na jeden ze šesti dvoumístných cvičných letounů typu 509 (T Mk.IX) pro Irish Air Corps, kde sloužil do 8. července 1960. V letech 1962 až 1968 byl skladován v rozloženém stavu a prodán pro použití ve filmu Bitva o Británii (ačkoli se ve filmu neobjevil). V srpnu 1979 letoun odkoupil Nick Grace a po rekonstrukci byl pod registrací G-LFIX 16. dubna 1985 zalétnut. Po předčasné smrti Nicka Grace při autonehodě v říjnu 1988 provozovala ML407 jeho manželka Carolyn, která bohužel v roce 2022 stejně jako její manžel tragicky zahynula při autonehodě. Dnes má letoun základnu v Duxfordu, kde stále létá v dobových barvách No. 485 Squadron jako OU-V.

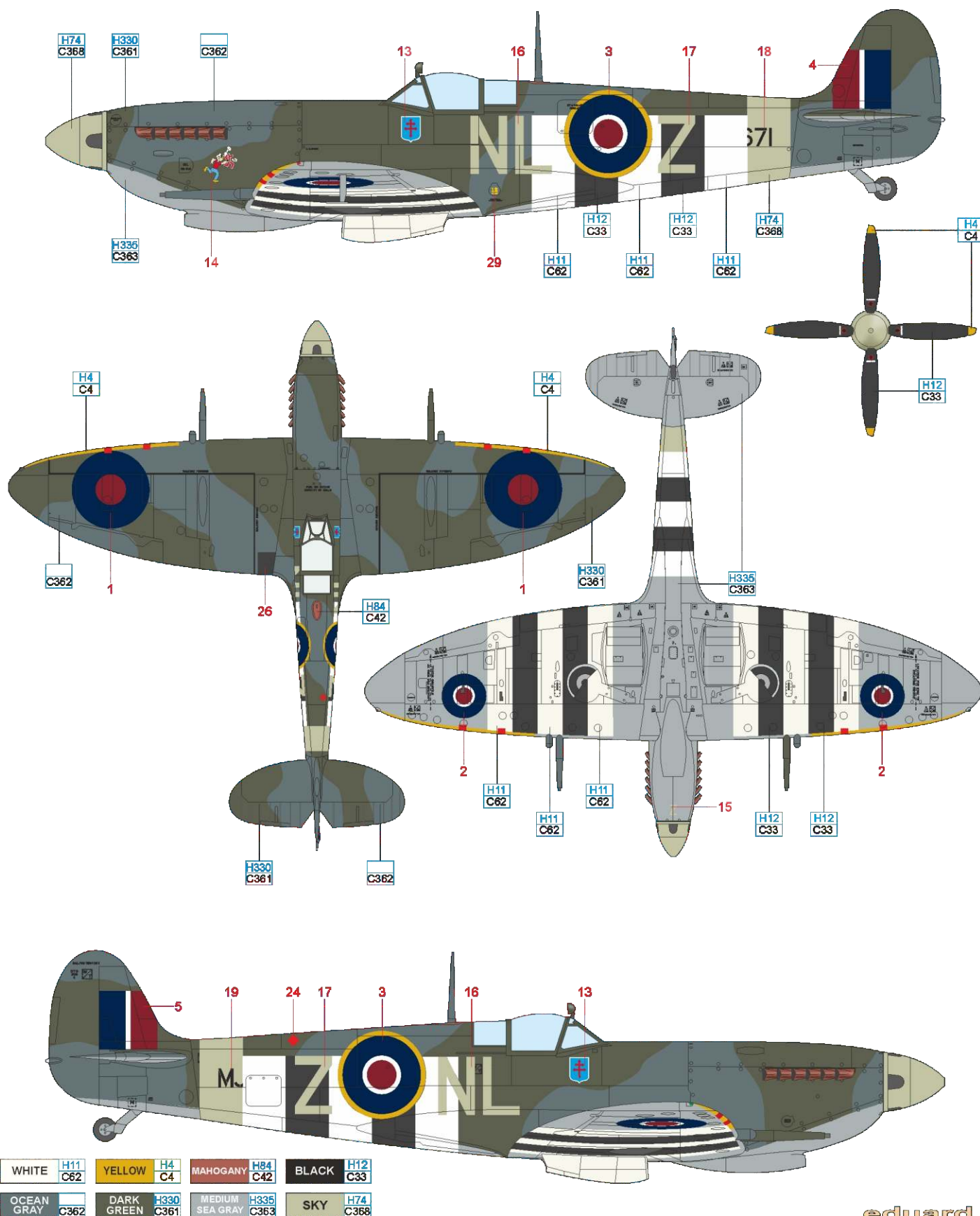


B MK392, W/Cdr James E. Johnson, No. 144 Wing, RAF Ford, Velká Británie / B.3 Sainte-Croix-sur-Mer, Francie, červen 1944

Když se v březnu 1944 W/Cdr „Johnnie“ Johnson vrátil k bojovým operacím, převzal velení nově vytvořeného kanadského křídla Spitfirů No. 144 (RCAF) Wing (No. 441, 442 a 443 squadron) působící v rámci No. 83 Group, 2TAF (Second Tactical Air Force). Jeho novým osobním Spitfirem se stal MK392, opatřený stylizovanými osobními kódy JE-J. Během intenzivních vzdušných bitev o Normandii se No. 144 Wing stal jedním z nejlepších stíhacích křídel u 2TAF a stal se první spojeneckou jednotkou, která měla stálou základnu v Evropě (12. června; představená přistávací plocha B.3 Sainte-Croix-sur-Mer). V rámci reorganizace jednotek byl ale v polovině července No. 144 Wing rozpuštěn a Johnson převzal velení No. 127 (RCAF) Wing. Se svým Spitfirem MK392 zvýšil svůj počet sestřelů o dalších 12 letadel z toho čtyři Bf 109 a osm Fw 190, pět z nich sestřelil během červnového vylodění. V průběhu druhé světové války provedl James Edgar „Johnnie“ Johnson DSO & Two Bars, DFC & Bar na 700 operačních bojových letů a při 57 příležitostech zaútočil na nepřátelská letadla. Dosáhl 41 vzdušných vítězství, z toho 34 samostatně a sedm sdílených, další tři sdílené pravděpodobně, 10 poškozených, tři sdílené poškozené a jeden zničený na zemi. Toto skóre z něj udělalo nejúspěšnější spojenecké stíhací eso proti německé Luftwaffe na západní frontě.



No. 341 Squadron byla v červnu 1944 pod velením Cne. Michaela Boudiera součástí No. 145 (Free French) Wing působící u 2TAF z letiště Merson s letouny Spitfire Mk.IXc. Se sedmi sestřely dosaženými v řadách No. 340 a 341 Squadron v letech 1942–1943 byl Boudier v té době už známým stíhacím esem. Spitfire MJ671, se kterým Boudier pravidelně létal od 19. února 1944, nosil na levé straně motorového krytu jeho osobní emblém, kresbu Pepka námořníka, rozrážejícího pěstí hákový kříž. S MJ671 se Boudier účastnil všech předinvazních a invazních akcí wingu. Osudný se mu stal 9. červenec 1944, kdy se No. 341 Squadron střetla se stíhačkami Luftwaffe. Boudier, pilotující záložní letoun, v nastalém boji sestřelil Bf 109, ale vzápětí byl jeho vlastní letoun omylem sestřelen americkým pilotem P-47. Boudier se zachránil na padáku a přestože byl zraněn na noze, dokázal se vyhnout německým hlídkám a ujít pěšky 14 kilometrů, než kontaktoval odboj. O tři týdny později však byl v Rouenu zatčen gestapem. Byl uvězněn ve špatných podmínkách a po třech měsících odsouzen k smrti. Jeho rozhodný a vojenský postoj však na Němce zapůsobil, a tak byl nakonec uvězněn v Německu, kde byl osvobozen 29. dubna 1945.



D ML214, S/Ldr John A. Plagis, No. 126 Squadron, RAF Harrowbeer, Velká Británie, červen-červenec 1944

John Agorastos „Johnny“ Plagis byl nejúspěšnějším řeckým pilotem druhé světové války. Největších úspěchů dosáhl při obraně ostrova Malta v roce 1942, kde se v řadách No. 249 Squadron stal jedním z prvních pilotů Spitfirů startujících 6. března 1942 z letadlové lodi HMS Eagle. V červnu se stal velitelem letky u No. 185 Squadron a během bojů nad Maltou dosáhl 12 sestřelů. Po návratu do Británie a zotavení, se v dubnu 1943 stal velitelem letky u No. 64 Squadron. V polovině června 1944 převzal velení No. 126 Squadron a během invazních dnů v červenci a srpnu dosáhl posledních tří potvrzených sestřelů. Jeho osobní Spitfire Mk.IXc ML214 5J-K se kterým u No. 126 Squadron létal, nesl stejně jako jeho předchozí Spitfiry pod čelním štítkem jméno jeho sestry Kay, symboly sestřelů a úzké invazní pruhy, určené pro výškové stíhací letouny. No. 126 Squadron vznikla na Maltě v červnu 1941 přečíslováním No. 46 Squadron. Perut působila na Maltě během ofenziv Osy z konce let 1941 a 1942. V roce 1943 pokračovala v podpoře invaze na Sicílii a po zbytek roku plnila obranné povinnosti u pobřežního letectva. V dubnu 1944 přišlo stěhování do Velké Británie, kde se jednotka, plně přezbrojená Spitfiry Mk.IXc, připojila k ADGB, kde se postupně stala součástí wingů z Culmhead, Harrowbeer a Bradwell Bay. V prosinci se No. 126 Squadron přesunula do Bentwaters, kde se stala součástí Wingu dálkových Mustangů, na které byla jednotka následně přezbrojena.

