

Spitfire F Mk.IX

eduard

1/48 Scale Plastic Model Kit

ProfiPACK
edition



item No. 8282

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 lomeným 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 čtyřicí křídelních kulometů. Následně však Mitchell obdržel specifikaci F.10/35, která změnila 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 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 nepřijatelně vysoké a RAF bylo nuceno ofenzivní operace opět zastavit.

První odpovědí 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 byla výšková verze HF Mk.IX s motorem Merlin 70.

Tato stavebnice: Spitfire Mk.IXc late

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.



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 započítím 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
VOLBA



BEND
OHNOUT



OPEN HOLE
VYVRTAT OTVOR



SYMETRICAL ASSEMBLY
SYMETRICKÁ MONTÁŽ



REMOVE
ODRÍZNOUT



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

*

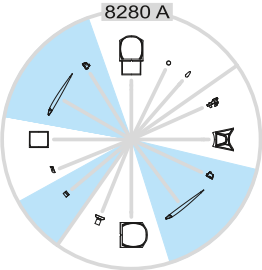
PIÈCES

*

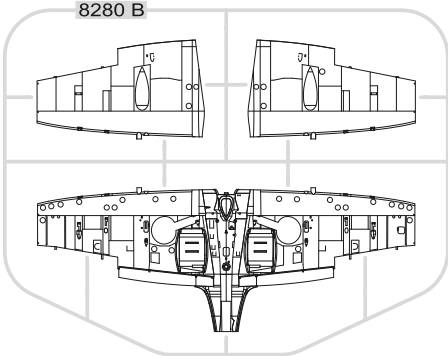
部品

PLASTIC PARTS

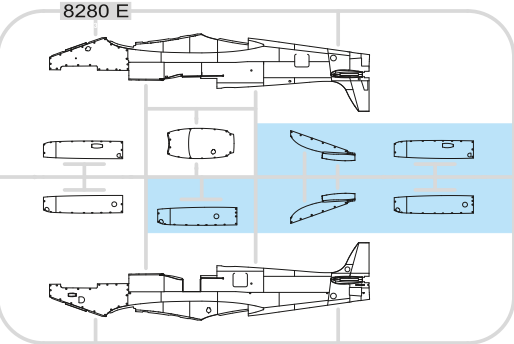
A>



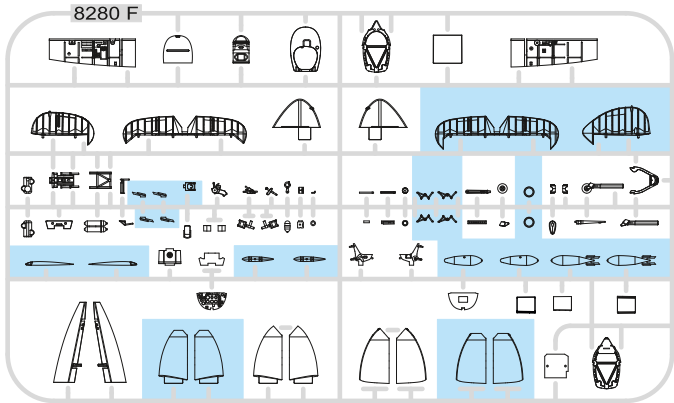
B>



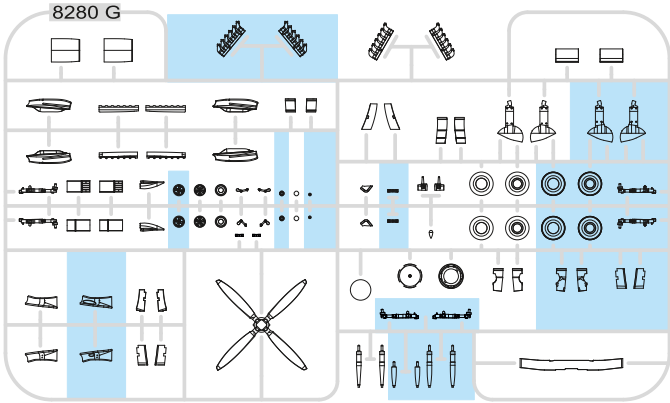
E>



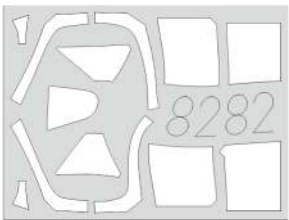
F>



G>



eduard
MASK



PE - PHOTO ETCHED DETAIL PARTS



-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

*

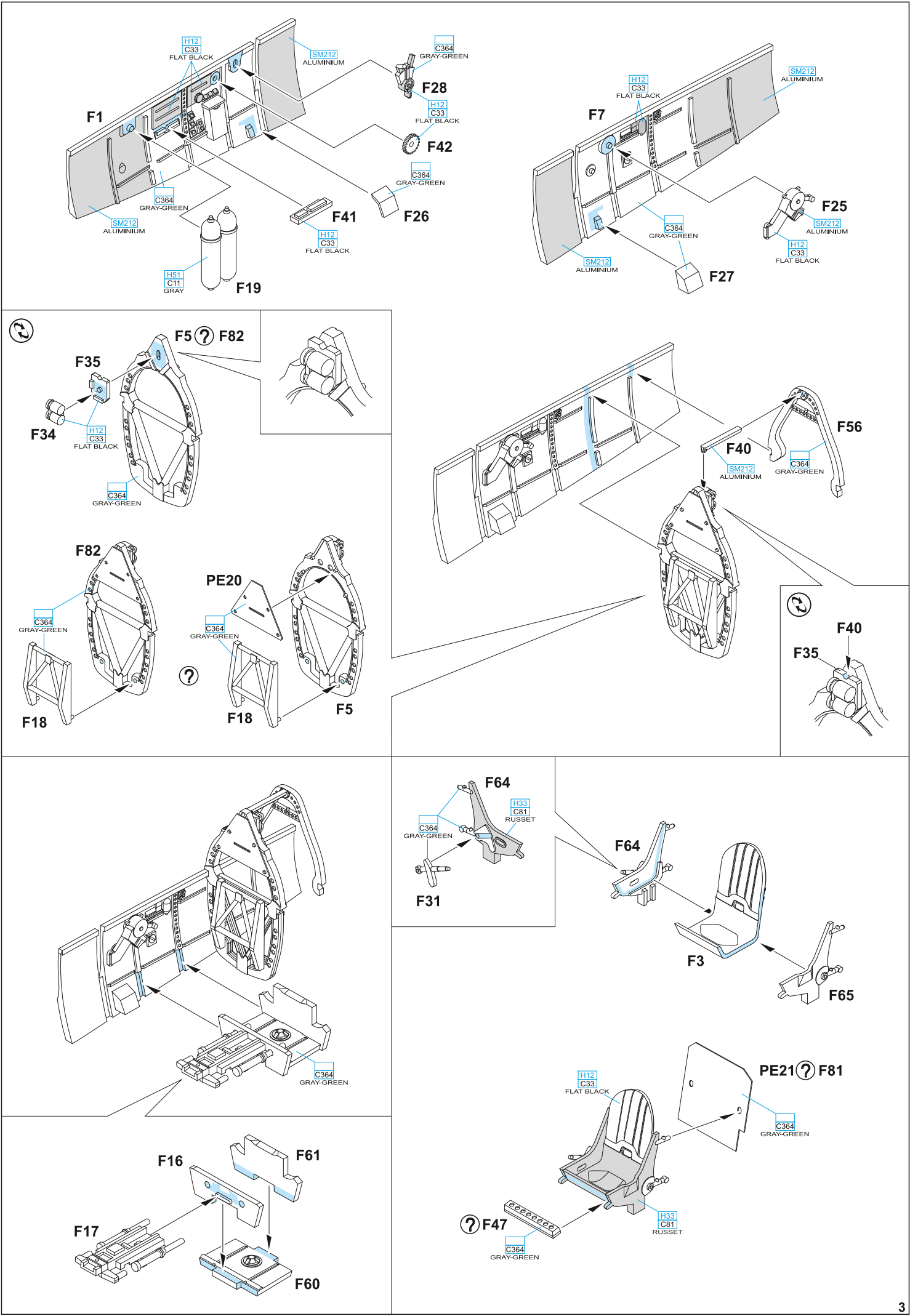
PEINTURE

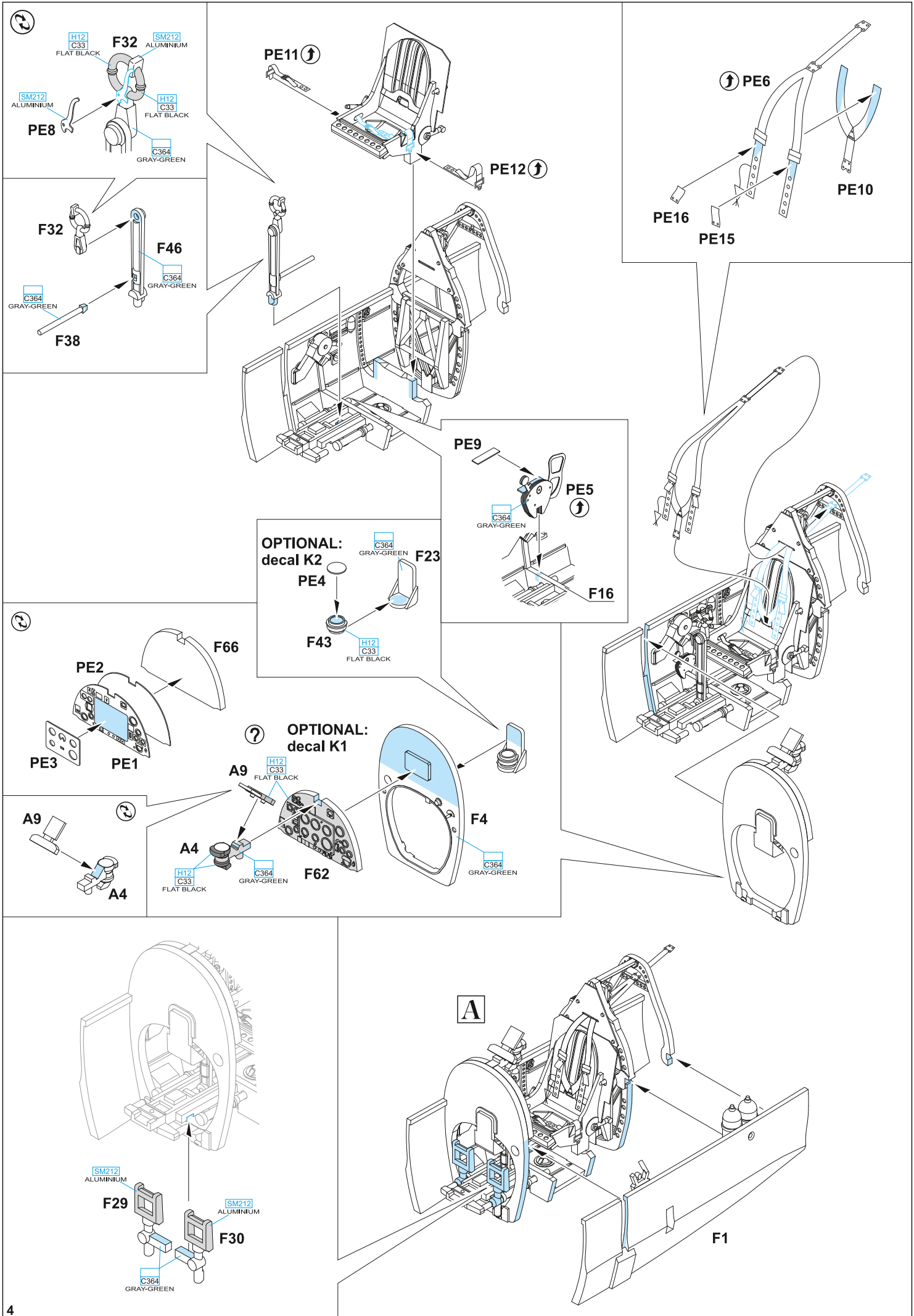
*

色

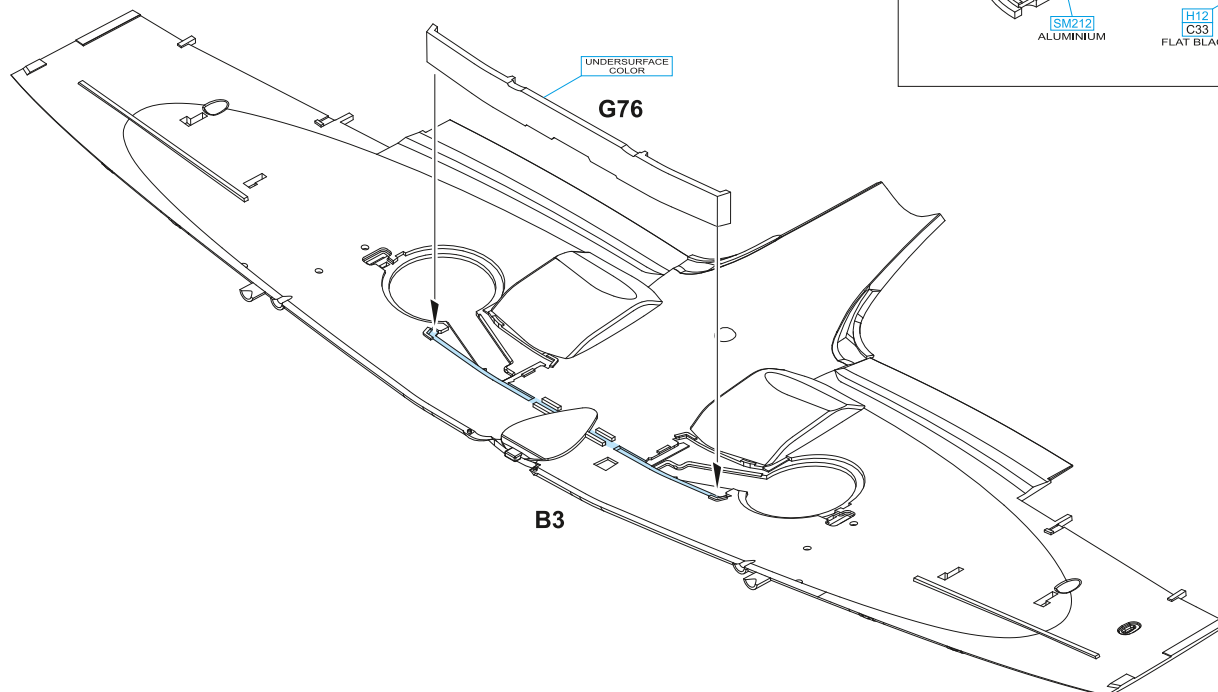
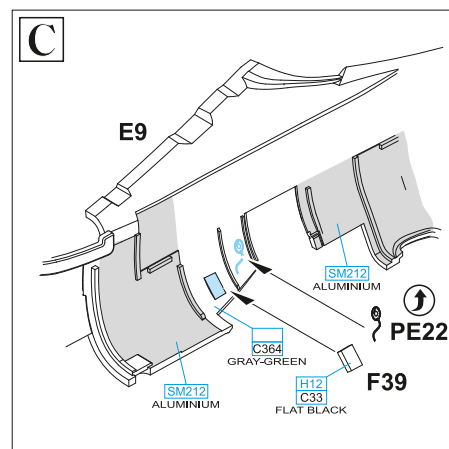
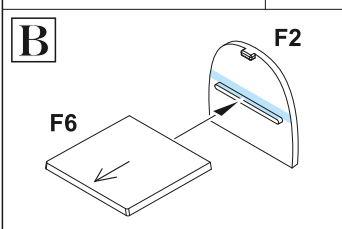
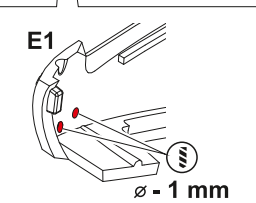
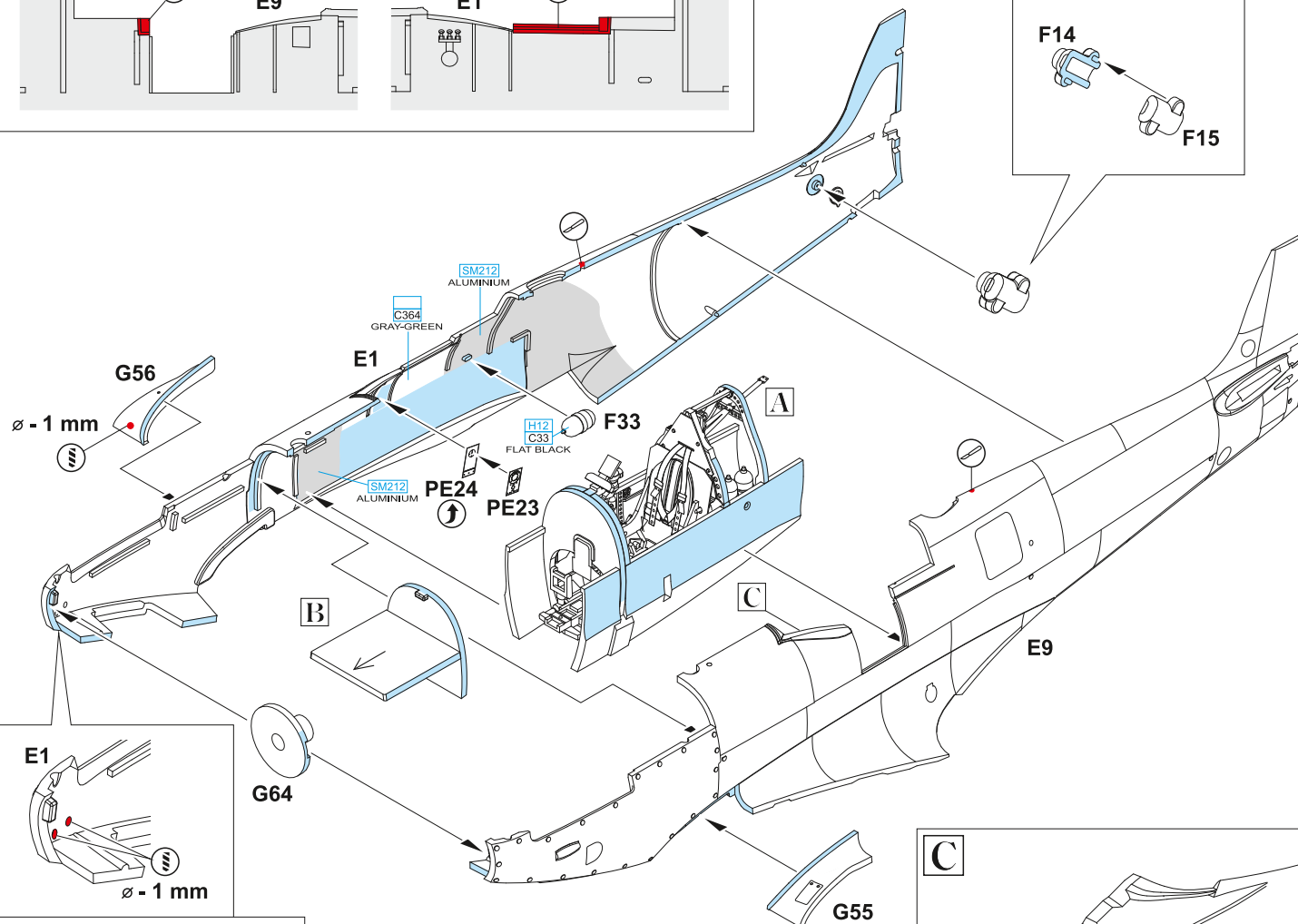
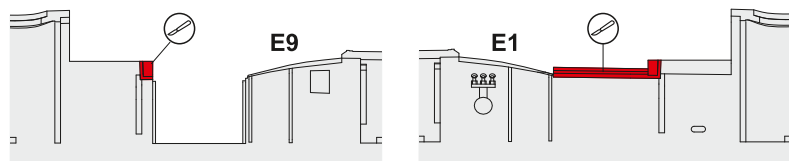
GSI Creos (GUNZE)		
AQUEOUS	Mr.COLOR	
H3	C3	RED
H4	C4	YELLOW
H12	C33	FLAT BLACK
H33	C81	RUSSET
H51	C11	LIGHT GULL GRAY
H71	C21	MIDDLE STONE
H72	C369	DARK EARTH
H74	C368	SKY
H76	C61	BURNT IRON
H77	C137	TIRE BLACK

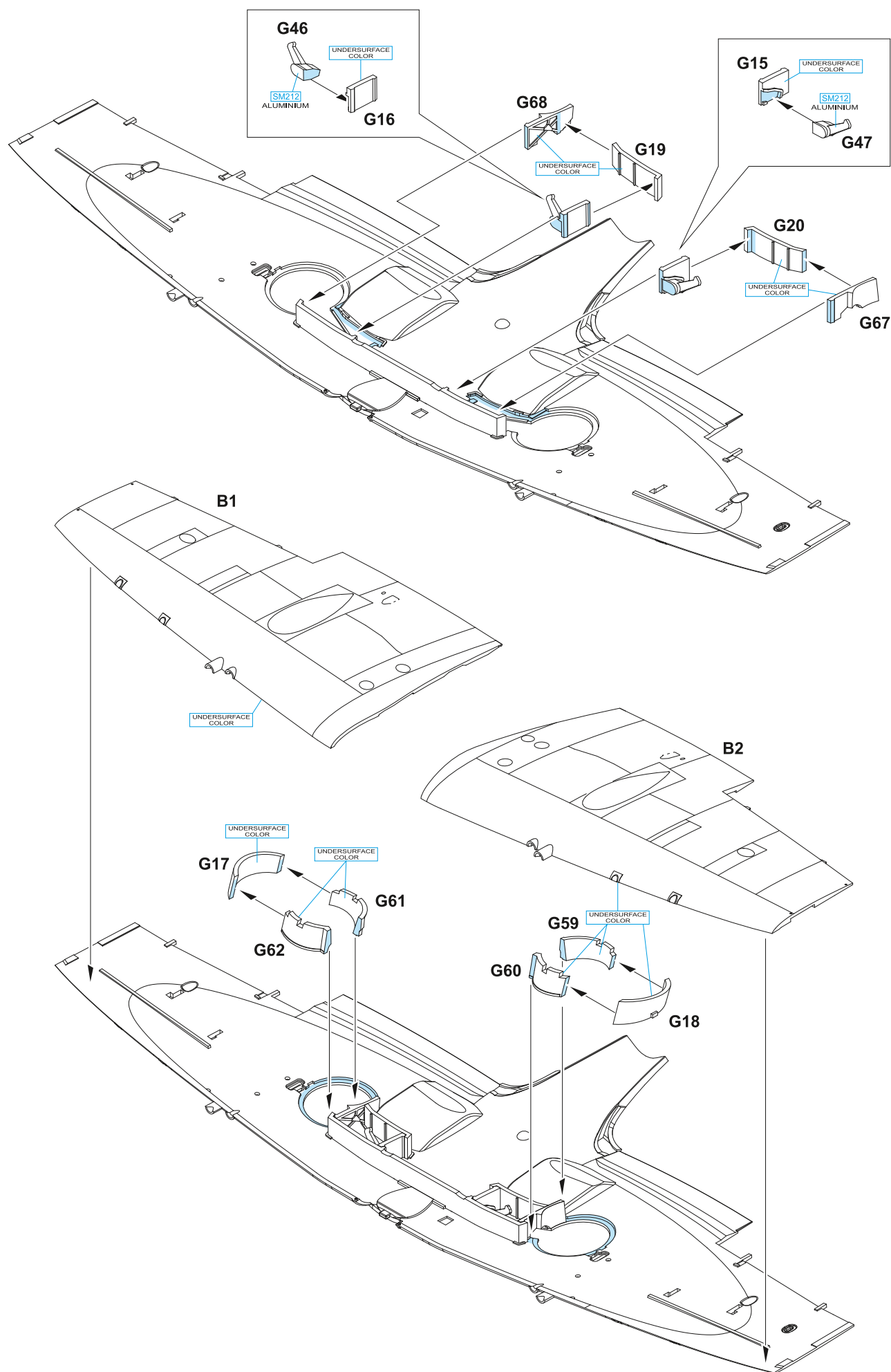
AQUEOUS	Mr.COLOR	
H84	C42	MAHOGANY
H90	C47	CLEAR RED
H94	C138	CLEAR GREEN
H330	C361	DARK GREEN
H335	C363	MEDIUM SEAGRAY
	C362	OCEAN GRAY
	C364	AIRCRAFT GRAY GREEN
	C370	AZURE BLUE
Mr.COLOR SUPER METALLIC		
SM201		SUPER FINE SILVER
SM212		ALUMINIUM

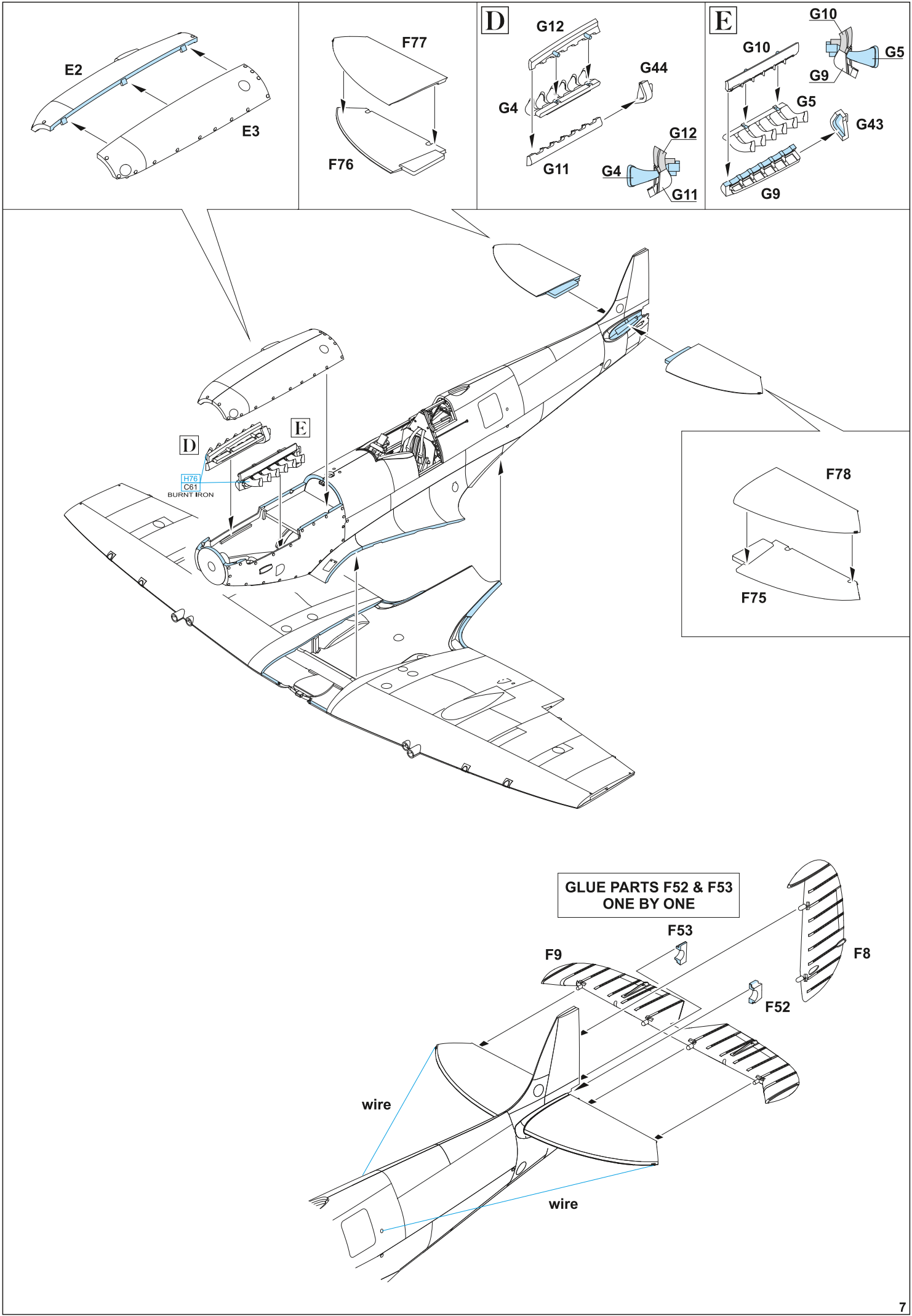


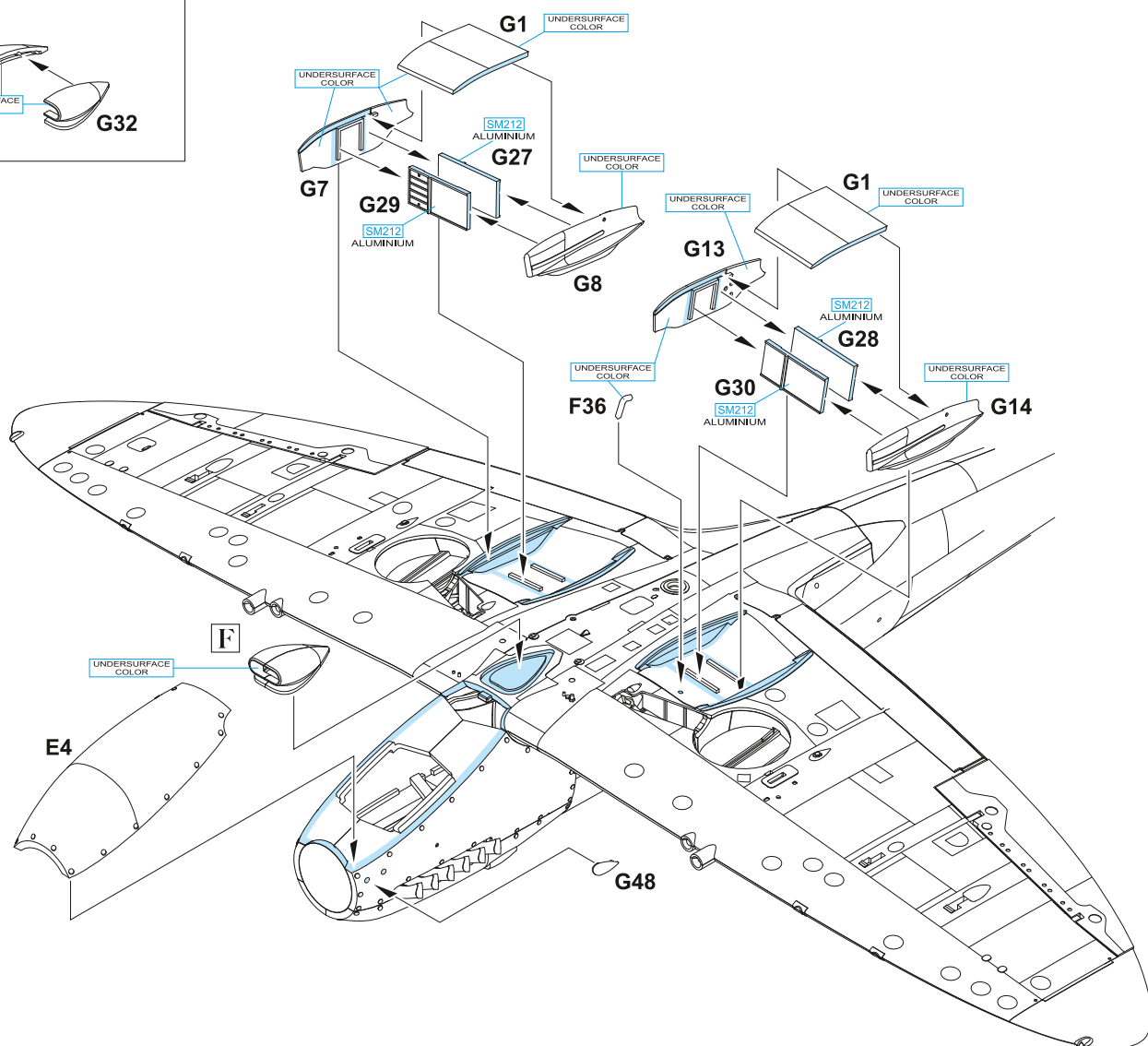
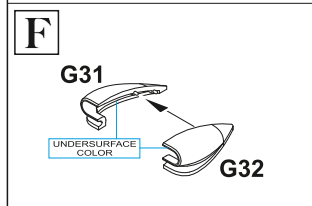
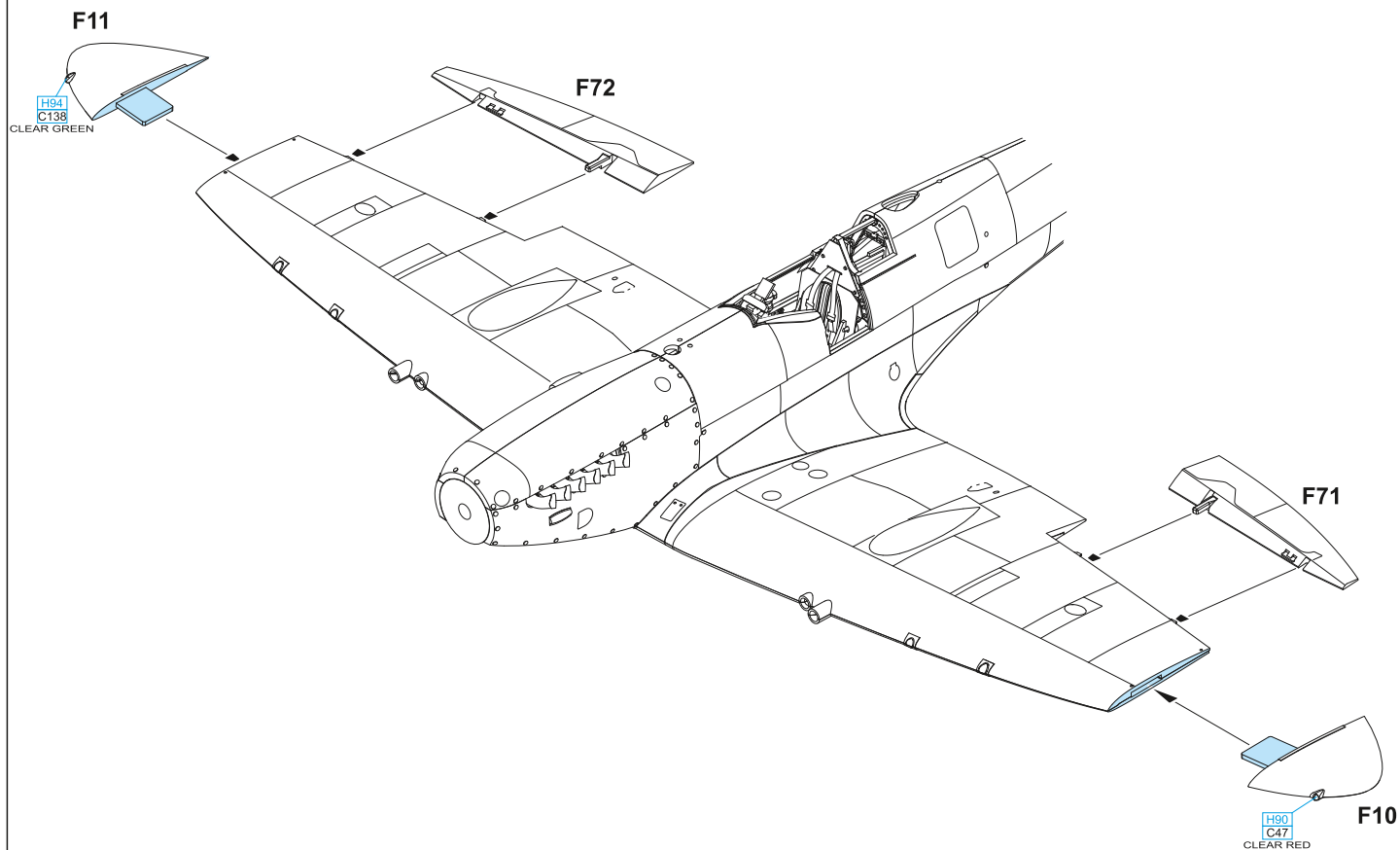


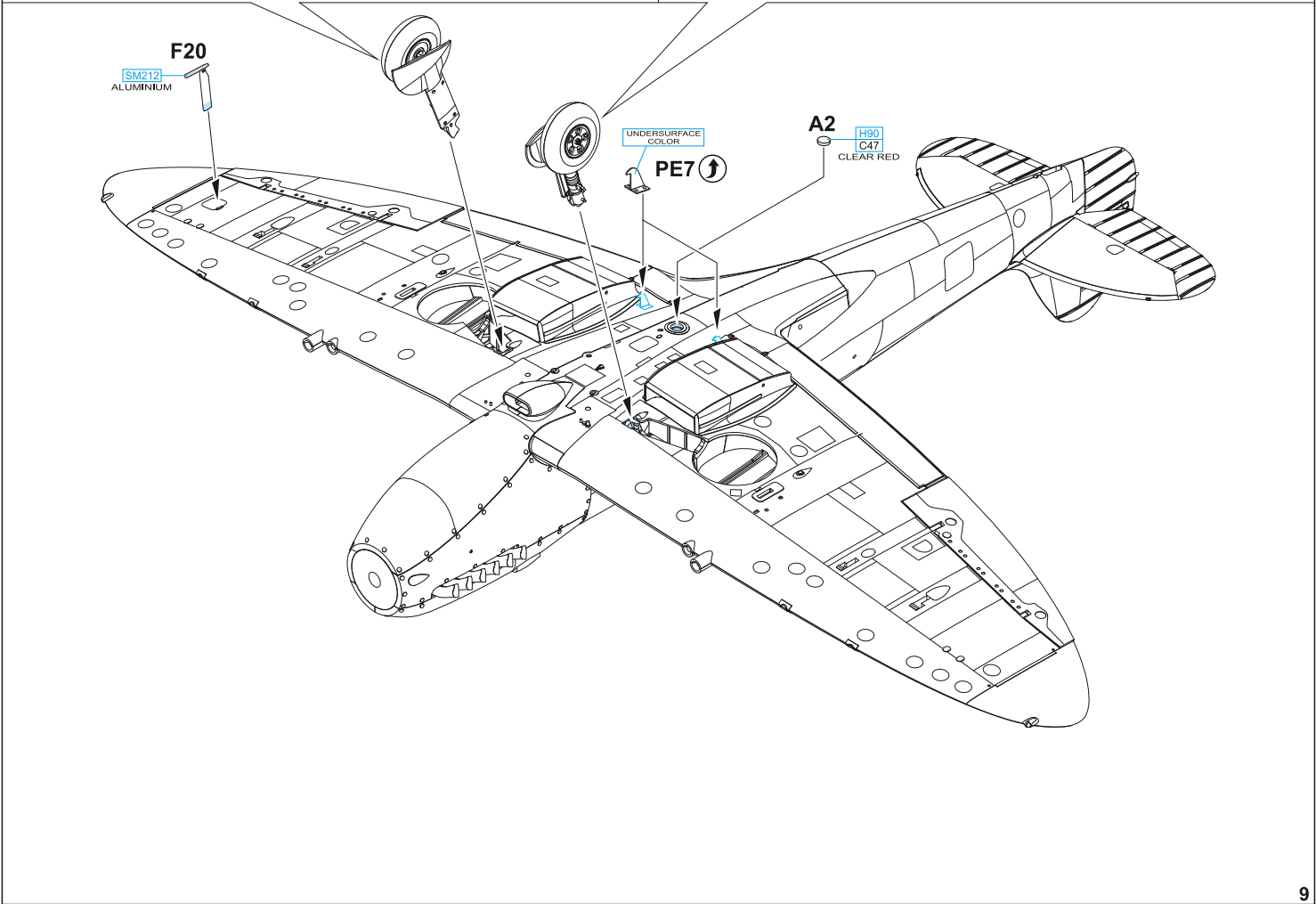
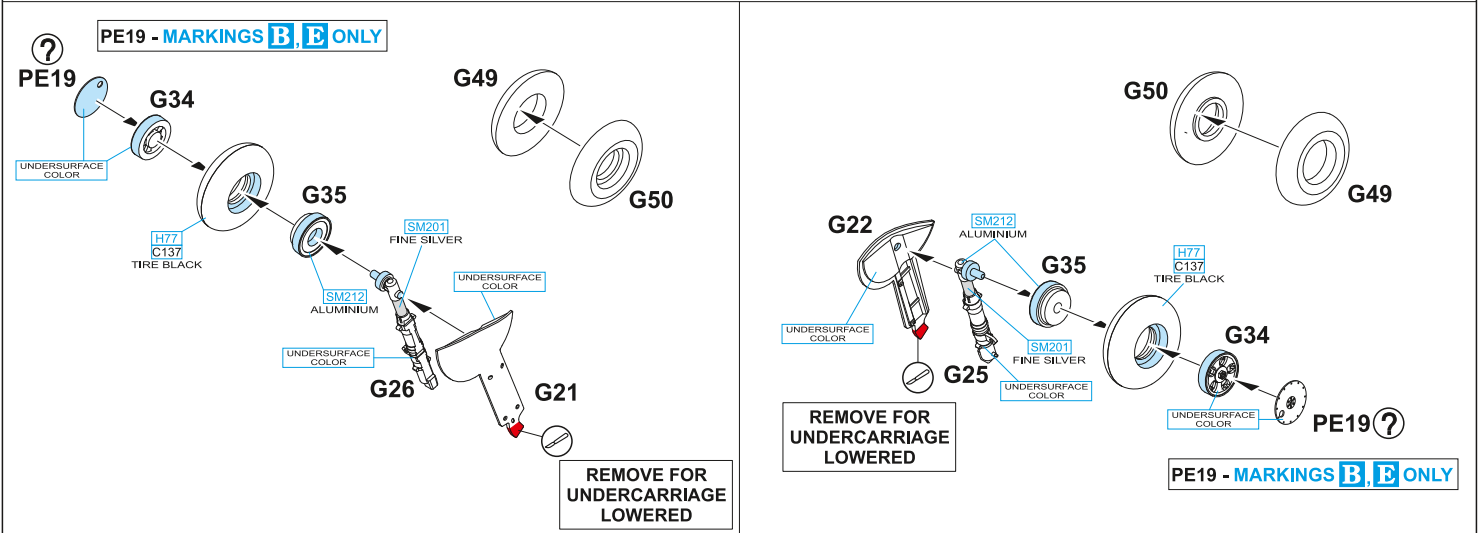
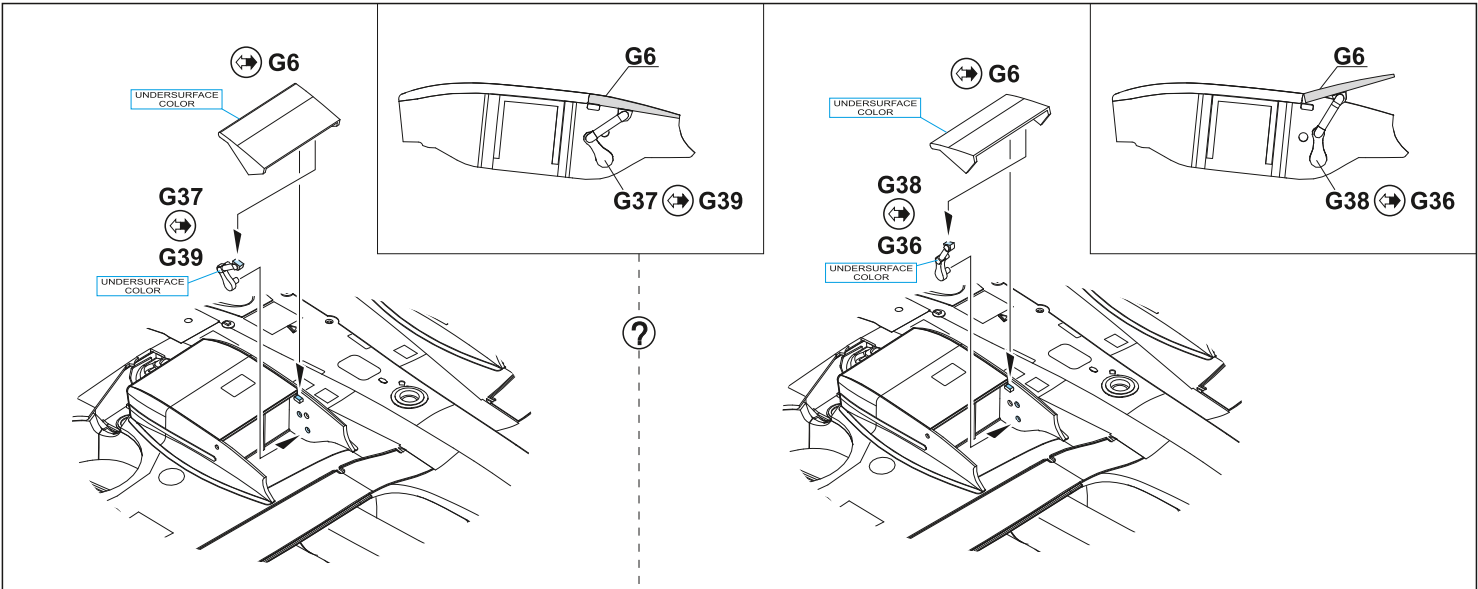
⑦ FOR CLOSED CANOPY ONLY

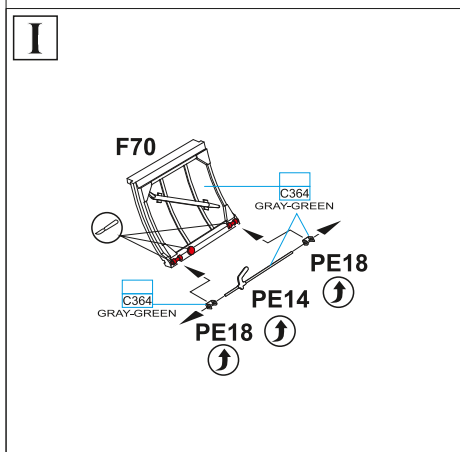
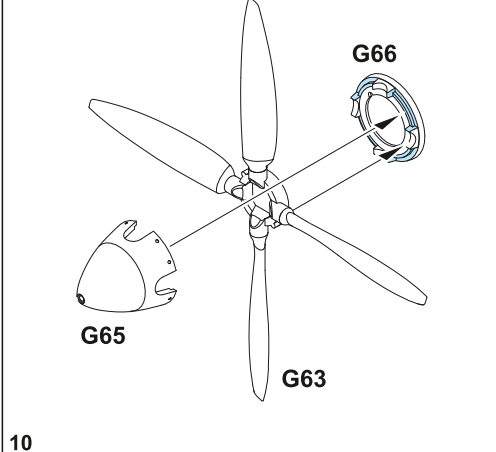
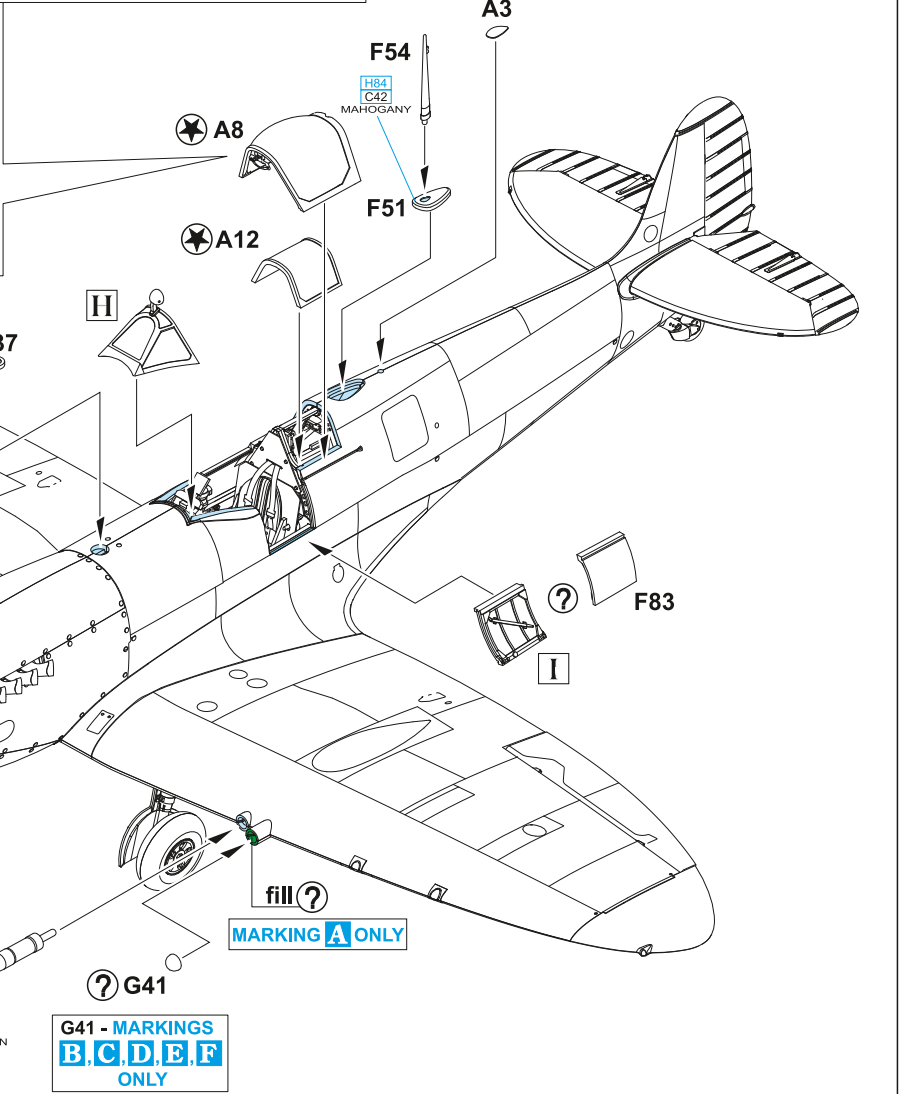
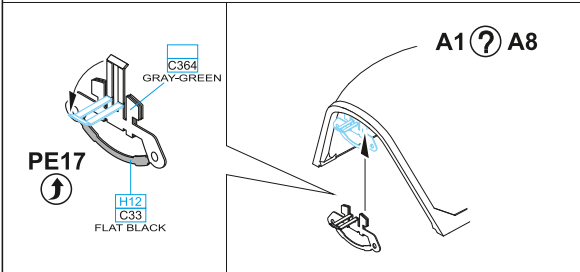
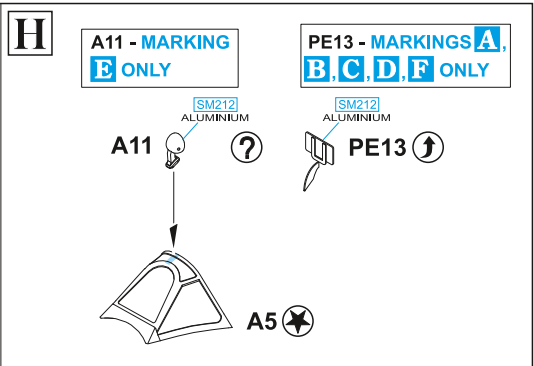
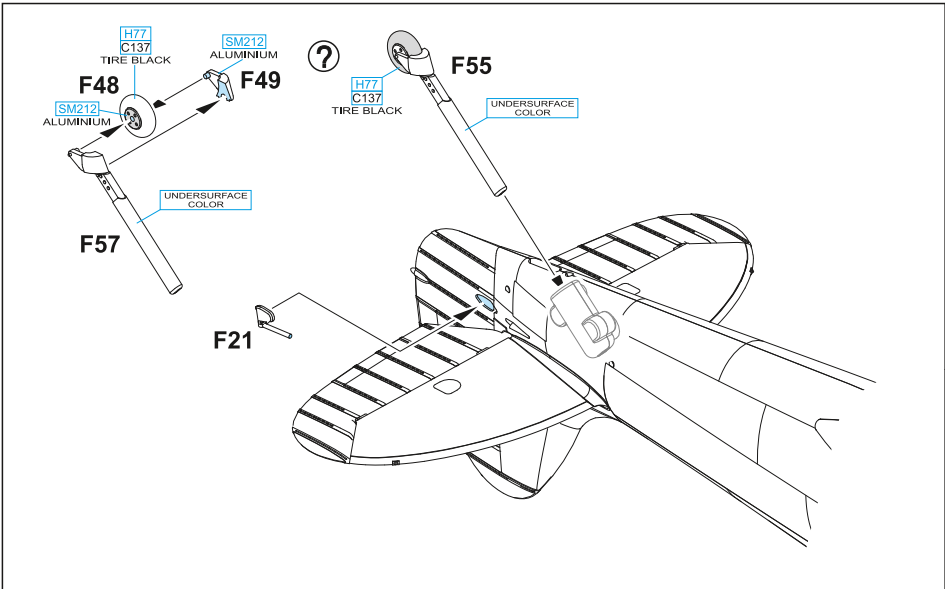




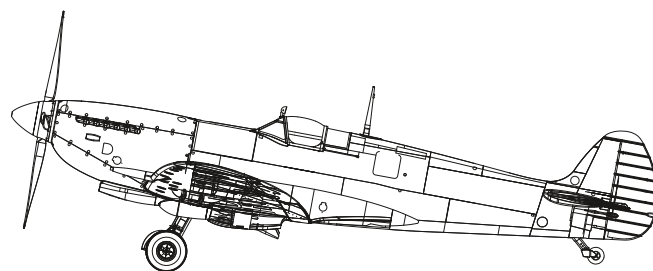
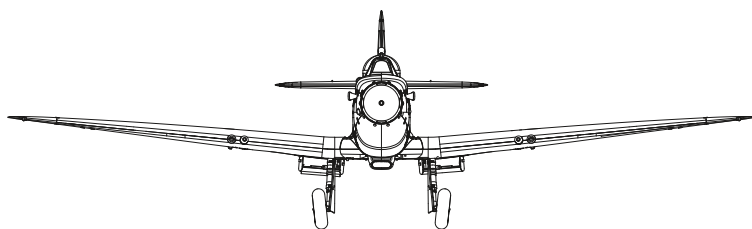
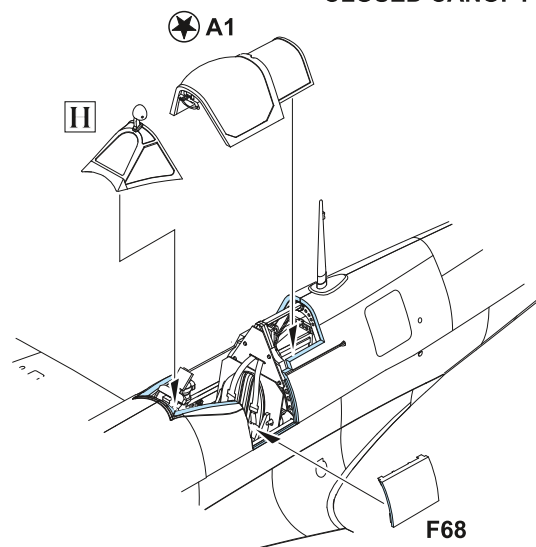






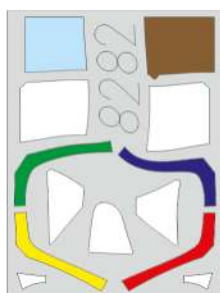
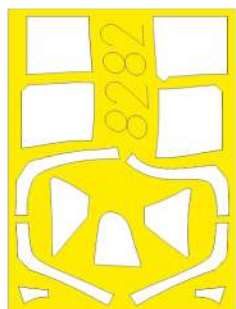


CLOSED CANOPY

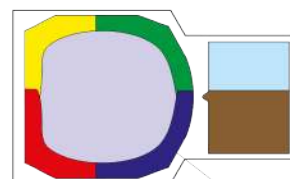


eduard
MASK

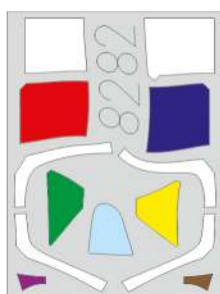
8282



A1 ? A8

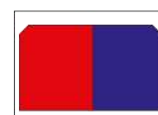
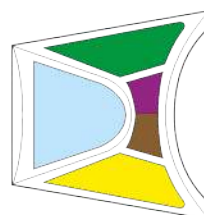


LIQUID MASK



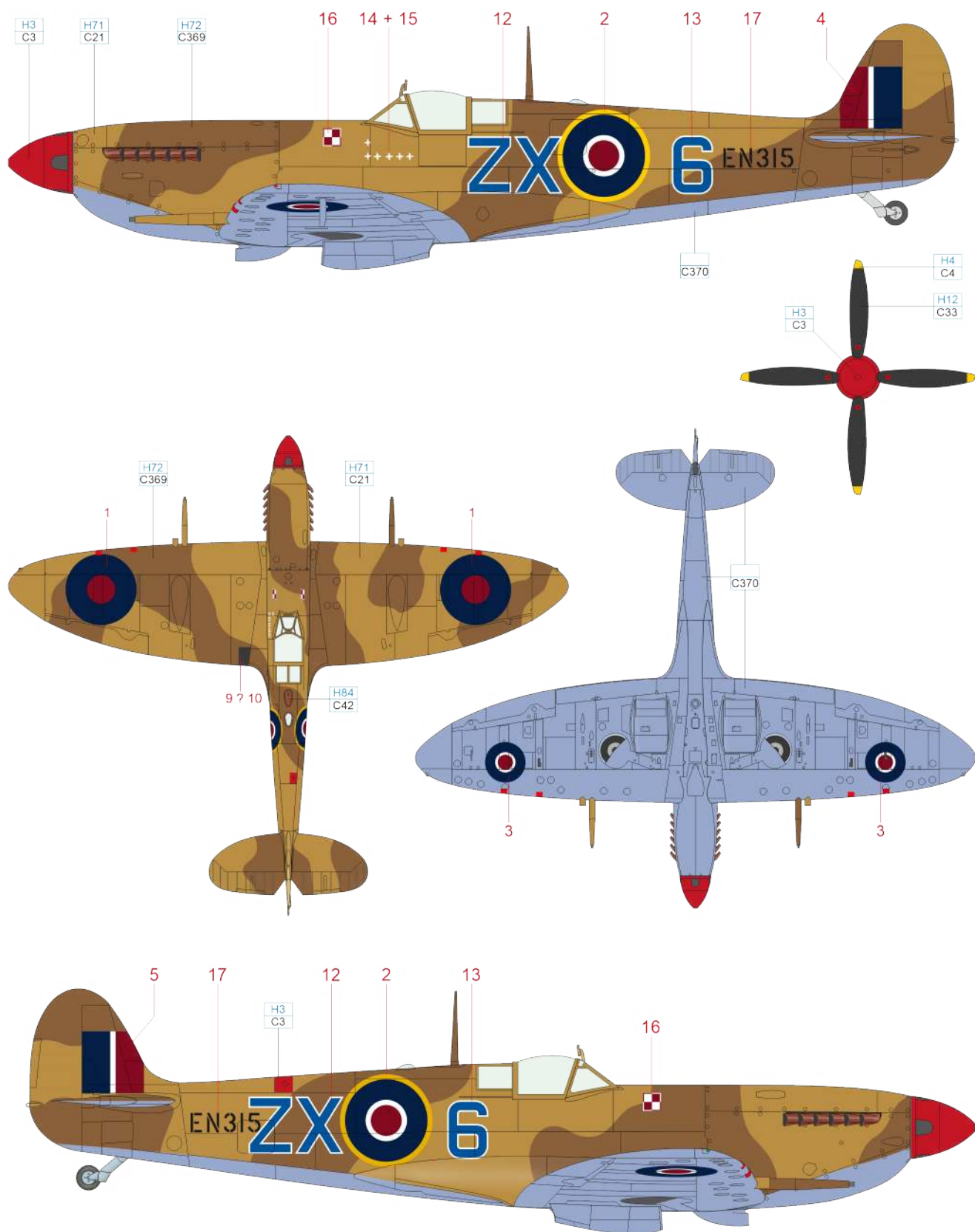
A5

A12



A EN315, S/Ldr. Stanislav Skalski, Polish Combat Team, No. 145 Squadron, severní Afrika, jaro 1943

Tento letoun je jedním z deseti strojů, na nichž létali na počátku roku 1943 polští piloti v rámci Polish Combat Teamu na severoafrickém nebi. Funkci Squadron Leader Flying zastával Stanislav Skalski, eso s osmnácti samostatnými sestřely. Skalski patřil mezi piloty, kteří usedali i do kokpitu tohoto Spitfiru. Šest svastik symbolizujících sestřely patrně značí vítězství dosažená různými piloty tímto letounem. Pouštní kamuflážní schéma bylo tvořeno barvami Mid Stone a Dark Earth na horních plochách a Azure Blue na spodních plochách.

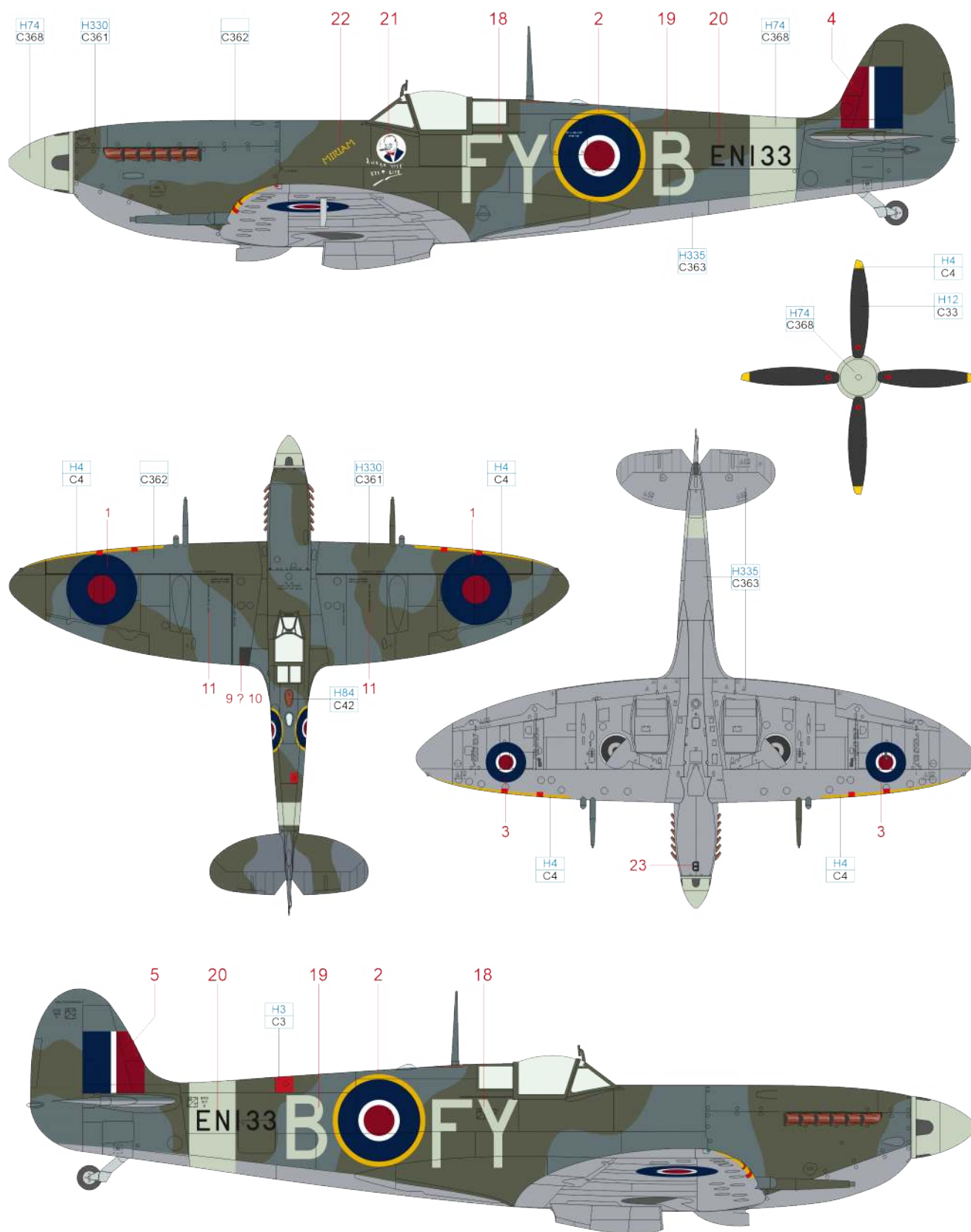


RED	H3 C3	YELLOW	H4 C4	BLACK	H12 C33
AZURE BLUE	C370	MIDDLE STONE	H71 C21	DARK EARTH	H72 C369
		MAHOGANY	H84 C42		

eduard

B EN133, W/Cdr. James H. Slater, No. 611 Squadron, Biggin Hill, Velká Británie, březen 1943

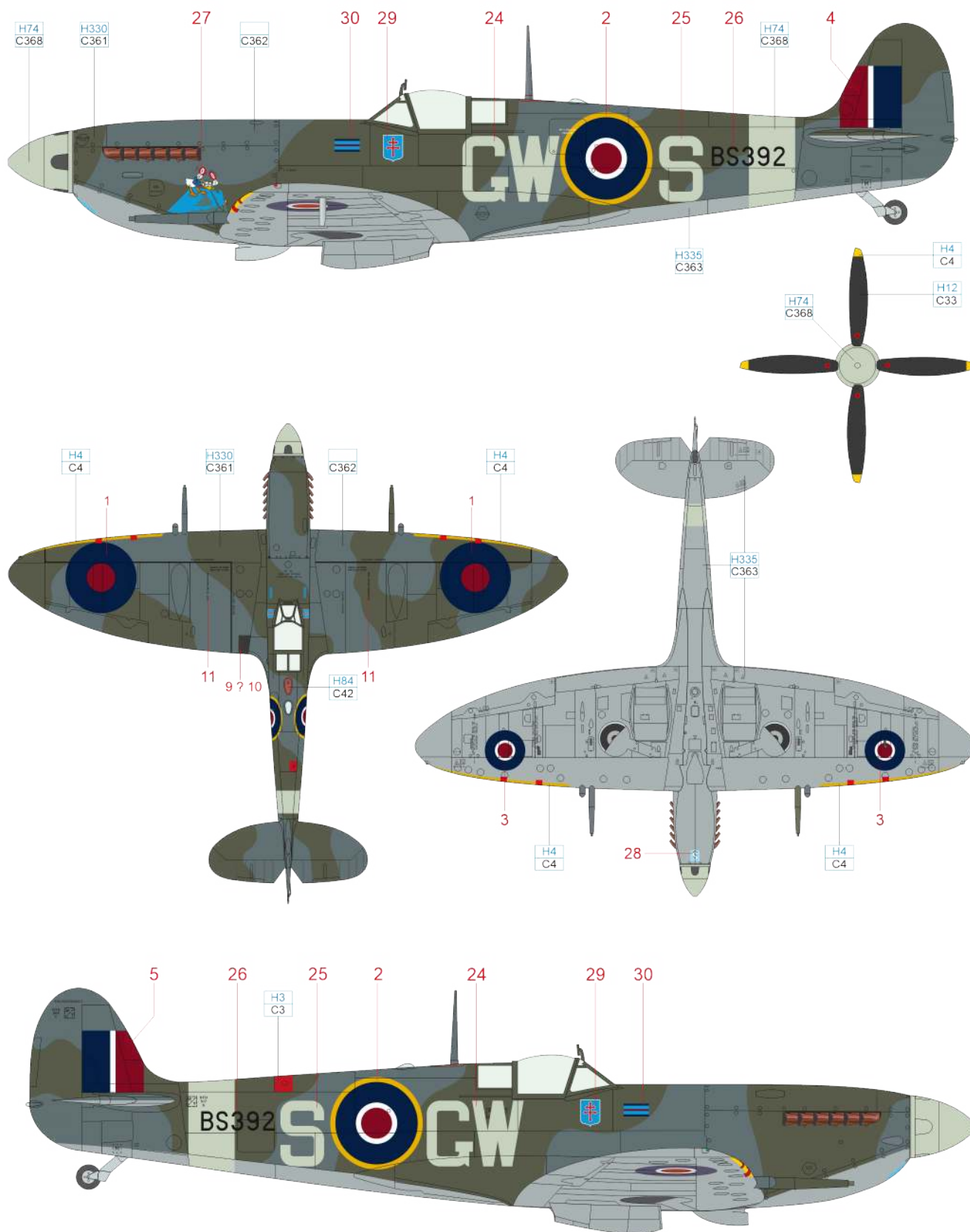
Tento letoun se poprvé dostal do vzduchu 16. listopadu 1942 a jeho prvním a jediným působištěm byla No. 611. Squadron RAF. Zde na něm létala řada pilotů, mj. také Franz Ferdinand Colloredo-Mansfeld, rakouský šlechtic s americkým pasem (tři jisté a čtyři nepotvrzené sestřely). Stroj byl zničen 14. března 1943 během operace Ramrod 188, což byl útok na letiště v Abbeville. Během akce se Spitfiry střetly s Fw 190 od JG 26. Pilot letounu, W/Cdr. James H. Slater, jenž zastával také funkci velitele No 453. Squadron RAAF, zahynul.



RED	H3 C3	YELLOW	H4 C4	BLACK	H12 C33	MAHOGANY	H84 C42
SKY	H74 C368	MEDIUM SEA GRAY	H335 C363	OCEAN GRAY	C362	DARK GREEN	H330 C361

C BS392, S/Ldr. Bernard Dup  rier, No. 340 Squadron, základna Biggin Hill, Velk   Británie, podzim 1942

Velitel No. 340 Squadron Bernard Dup  rier si nechal namalovat kresbu ka  era Donalda na řadu svých letounů. Kromě tohoto Spitfiru se objevil také na jeho Douglasu DB-7 a Spitfiru Mk.Vb BM324. Funk  n   postaven   pilota značí velitelsk   praporek, p  slu  nost k peruti pak lotrinský k  i  . Pole Ocean Grey se na černobílých fotografiích jev   jako poměrně sv  tl  . Je mo  n  , že k jejich nat  ření byl použit nep  edpisov   mix barev, jímž byla nahrazena do  asn   nedostupn   Ocean Grey. Dup  rier, eso se sedmi sest  řely, se velení No. 340 Squadron ujal 10. dubna 1942 poté, co byl v boji sest  řen a n  sledn   zajat předchozí velitel Phillipe de Scitivaux. Na tomto stroji letěl pouze několikrát od 25. října do 7. listopadu 1942. Později velet také No. 341 Squadron, po válce se zapojil do politického života na de Gaullov   straně. Spitfire BS392 prošel několika jednotkami, jeho osud se naplnil u No. 310 Squadron, když s ním Sgt. Vojtěch   krek-Baudoin havaroval 9. září 1944 během p  st  n   při návratu z akce.

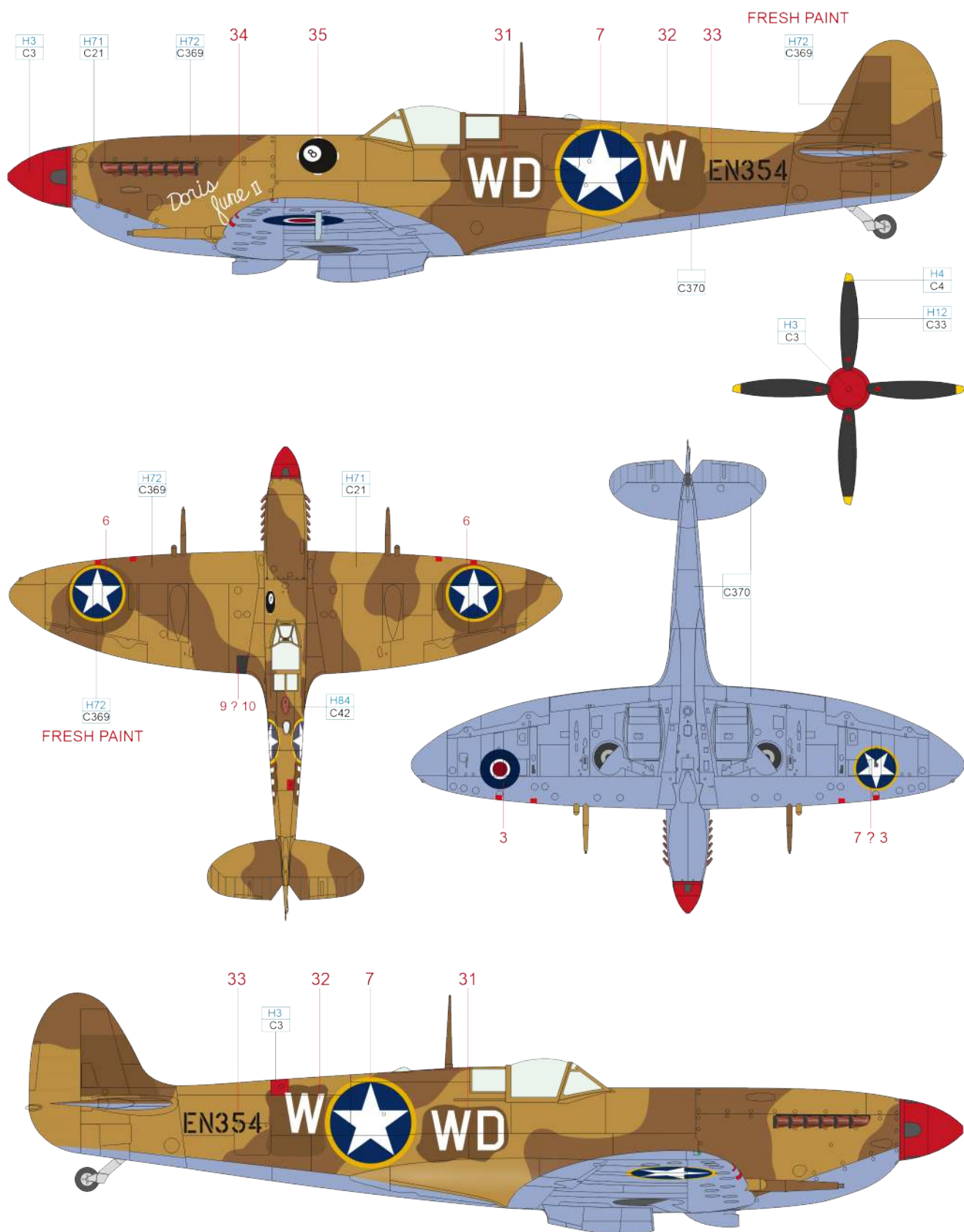


RED	H3 C3	YELLOW	H4 C4	BLACK	H12 C33	MAHOGANY	H84 C42
SKY	H74 C368	MEDIUM SEA GRAY	H335 C363	OCEAN GRAY	C362	DARK GREEN	H330 C361

eduard

D EN354, 1st Lt. Leonard V. Helton, 52nd FG, 4th FS, letiště La Sebala, Tunisko, červen 1943

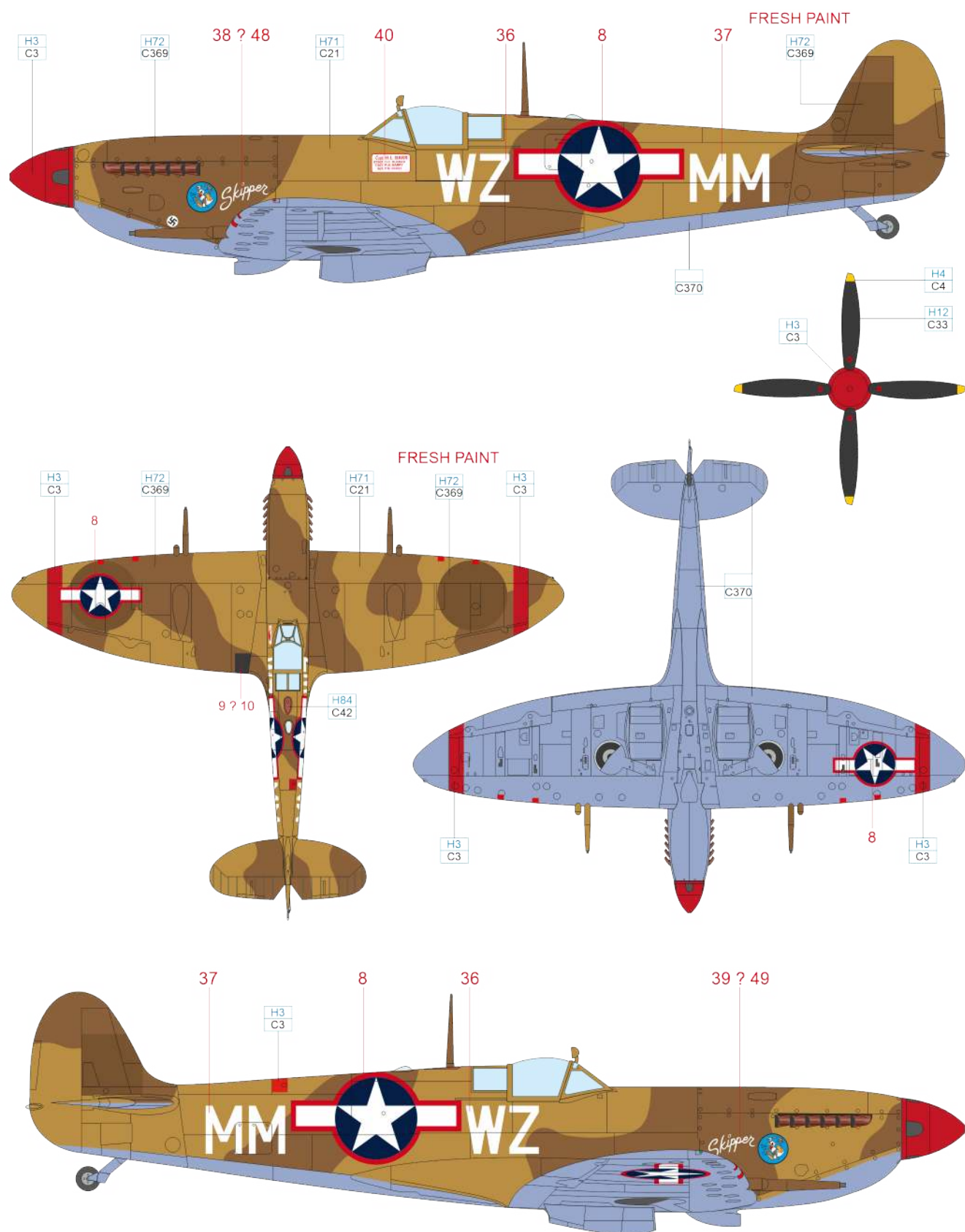
Jedním z uživatelů Spitfirů Mk.IX ve Středomoří bylo americké armádní letectvo, jehož 52nd Fighter Group létala se Spitfiry až do svého přezbrojení na Mustangy v březnu a dubnu 1944. Do Afriky se jednotka dostala jako součást invazních sil během operace Torch (vyloštění v severní Africe), která začala 8. listopadu 1942. Kamuflažní nátěr nastříkaný britskými barvami doplňují americké výsostné znaky. Je zajímavé, že minimálně na spodní ploše levé poloviny křídla zůstala zachována britská kokarda. Původní označení letounu bylo překryto čerstvější barvou, která se jeví jako tmavší, trup pak dostal nová kódová písmena. Žlutý lem výsostných znaků se na amerických letounech objevil při operaci Torch a na strojích působících ve Středomoří zůstal i po jejím skončení.



RED	H3 C3	YELLOW	H4 C4	BLACK	H12 C33
AZURE BLUE	C370	MIDDLE STONE	H71 C21	DARK EARTH	H72 C369
		MAHOGANY	H84 C42		

E Cpt. Harry Barr, 309th FS, 31st FG, 12th AF, Pomigliano, Itálie, prosinec 1943

První jednotkou USAAF, která se od srpna 1942 zapojila do bojů mimo Anglii, byla 31st Fighter Group. Na konci roku 1942 byla vyslána z Anglie do severní Afriky. Captain Harry Baar sloužil v rámci 31st Fighter Group u 309th Fighter Squadron, vyzbrojené Spitfiry Mk.IX. Na svém osobním Spitfiru pojmenovaném Skipper dosáhl dvou vítězství (Bf 109 a Fw 190). Když byla 31st Fighter Group na jaře 1944 nucena k velké nelibosti pilotů přejít na letouny P-51, měl Harry Barr splněný počet misí (98), které ho opravňovaly k návratu do Spojených států a do konce války působil jako instruktor pilotů P-47.

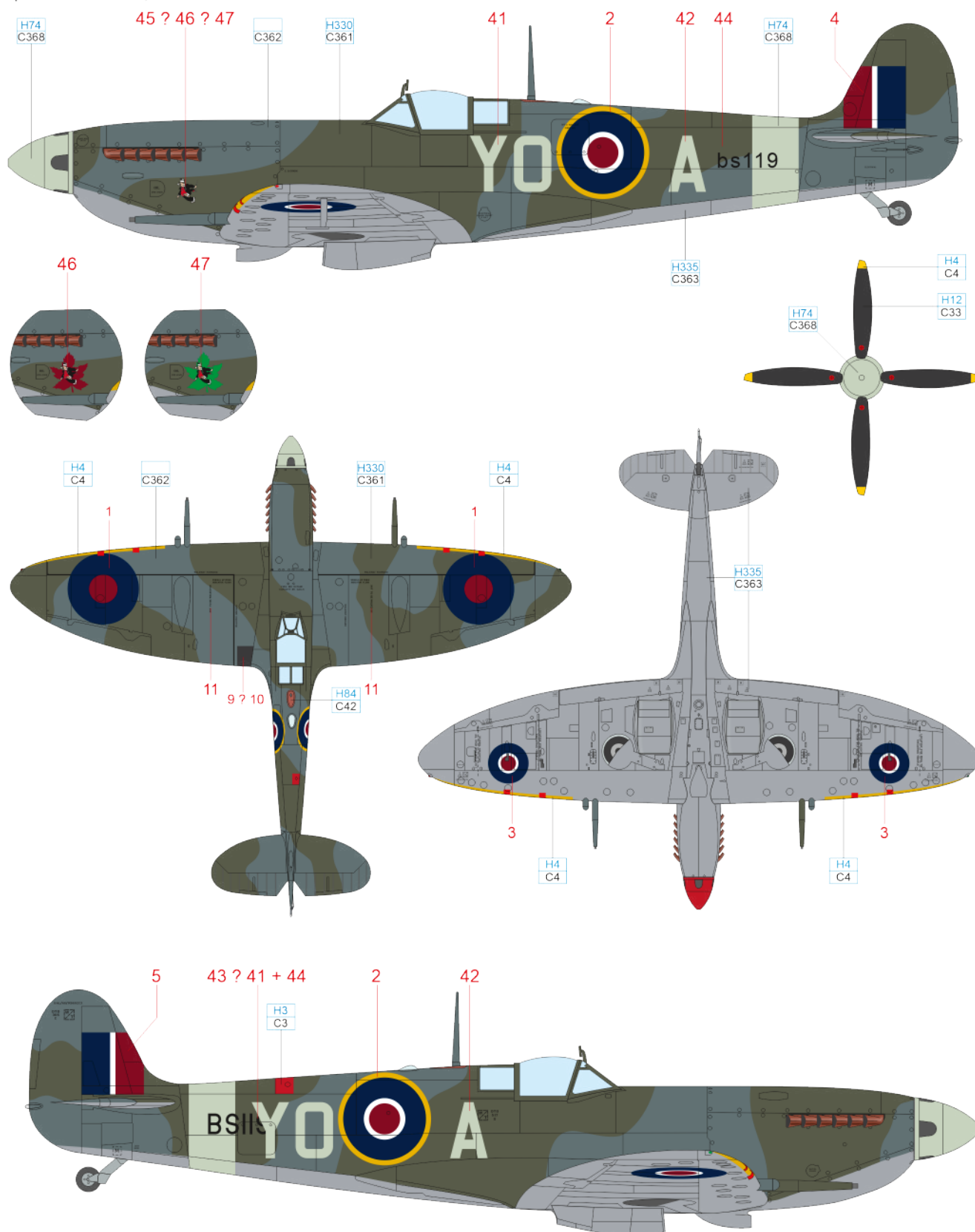


RED	H3 C3	YELLOW	H4 C4	BLACK	H12 C33
AZURE BLUE	C370	MIDDLE STONE	H71 C21	DARK EARTH	H72 C369
		MAHOGANY	H84 C42		

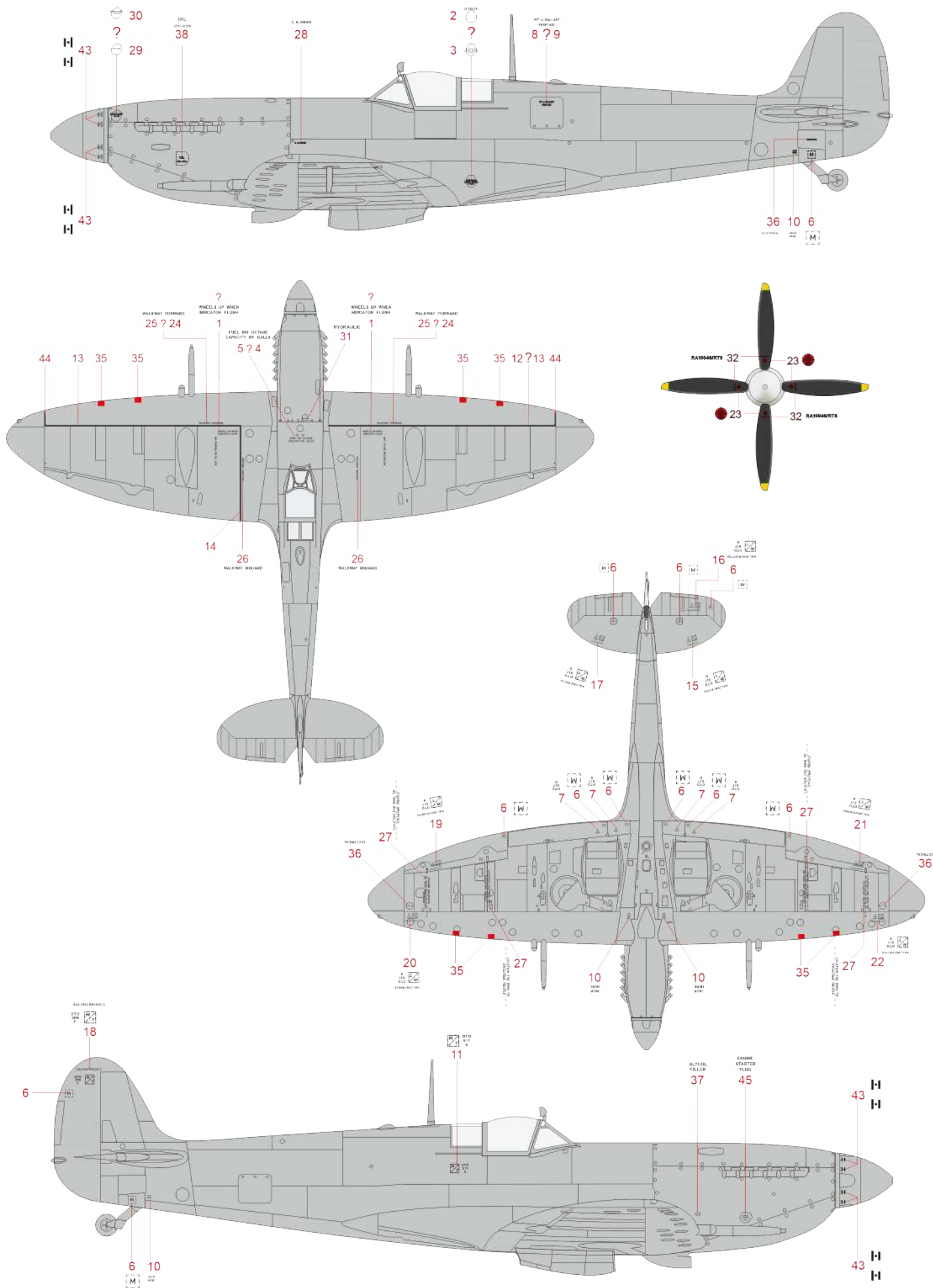
eduard

F BS119, P/O Donald R. Morrison, No. 401 Squadron RCAF, RAF Biggin Hill, Velká Británie, srpen 1942

Donald Morrison se narodil 2. června 1921 v Torontu v Ontariu. Vystudoval North Toronto Collegiate a v říjnu 1940 vstoupil do RCAF. V červenci 1941 dokončil výcvik a odjel do Velké Británie. Byl přidělen k No. 122 Squadron a o dva měsíce později k No. 401 Squadron RCAF, u které se začal rychle prosazovat. Do konce února 1942 dosáhl tří potvrzených sestřelů. V dubnu 1942 byl na stáži v Ústřední dělostřelecké škole Witteringu a poté se vrátil na své místo u No. 401 Squadron. Dne 19. srpna 1942 byl v souboji s Fw 190 sestřelen, vyskočil a na padáku se snesl do Lamanšského průlivu, z něhož byl zachráněn. Během záchranné akce obsluhoval na člunu kulomety a střílel na útočící nepřátelská letadla. Dne 8. listopadu byl znovu sestřelen a vážně zraněn šrapnelem. Němečtí lékaři mu byli nuceni amputovat nohu. Kvůli svému postižení byl repatriován zpět do Velké Británie. Do Kanady se vrátil v listopadu a v květnu 1944 se stal instruktorem u No. 20 EFTS. Z RCAF odešel 14. března 1945. Celkem dosáhl sedmi sestřelů, z toho tři byly potvrzeny, čtyři pravděpodobné. Pět letadel poškodil. Postavičku Jiggse, kterou vytvořil karikaturista George McManus, měl Sgt. Morrison nakreslenou na každém letadle, se kterým pravidelně létal u No. 401 Squadron. Kresba Jiggse nakreslená na Spitfiru BS119 byla později doplněna kanadským javorovým listem, který byl pravděpodobně v červené, nebo zelené barvě.



RED	H3 C3	YELLOW	H4 C4	BLACK	H12 C33	MAHOGANY	H84 C42
SKY	H74 C368	MEDIUM SEA GRAY	H335 C363	OCEAN GRAY	C362	DARK GREEN	H330 C361



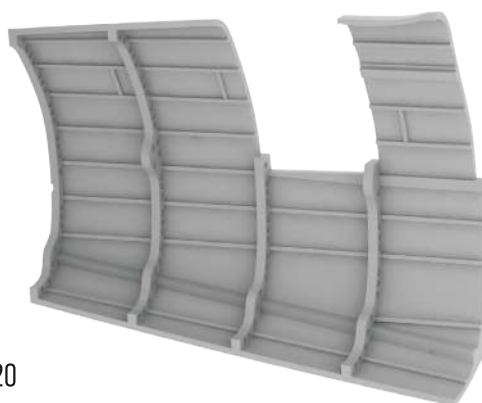
[illegible]

- 49639 Spitfire Mk.IXc (PE-Set)
- FE840 Spitfire Mk.IX seatbelts STEEL (PE-Set)
- 648098 Spitfire wheels - 5 spoke (Brassin)
- 648099 Spitfire exhaust stacks fishtail (Brassin)
- 648100 Spitfire Mk.IX cockpit (Brassin)
- 648112 Spitfire Mk.IX engine (Brassin)
- 648113 Spitfire Mk.IX gun bay (Brassin)
- 648119 Spitfire wheels - 5 spoke, smooth tire (Brassin)
- 648120 Spitfire - radio compartment (Brassin)
- 648305 Spitfire Mk.IX top cowl early (Brassin)
- 648748 Spitfire Mk.IX landing flaps PRINT (Brassin)
- EX1082 Spitfire Mk.IX TFace (Mask)

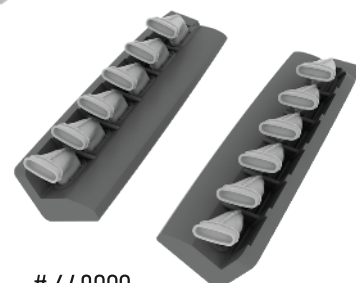
648112



648120



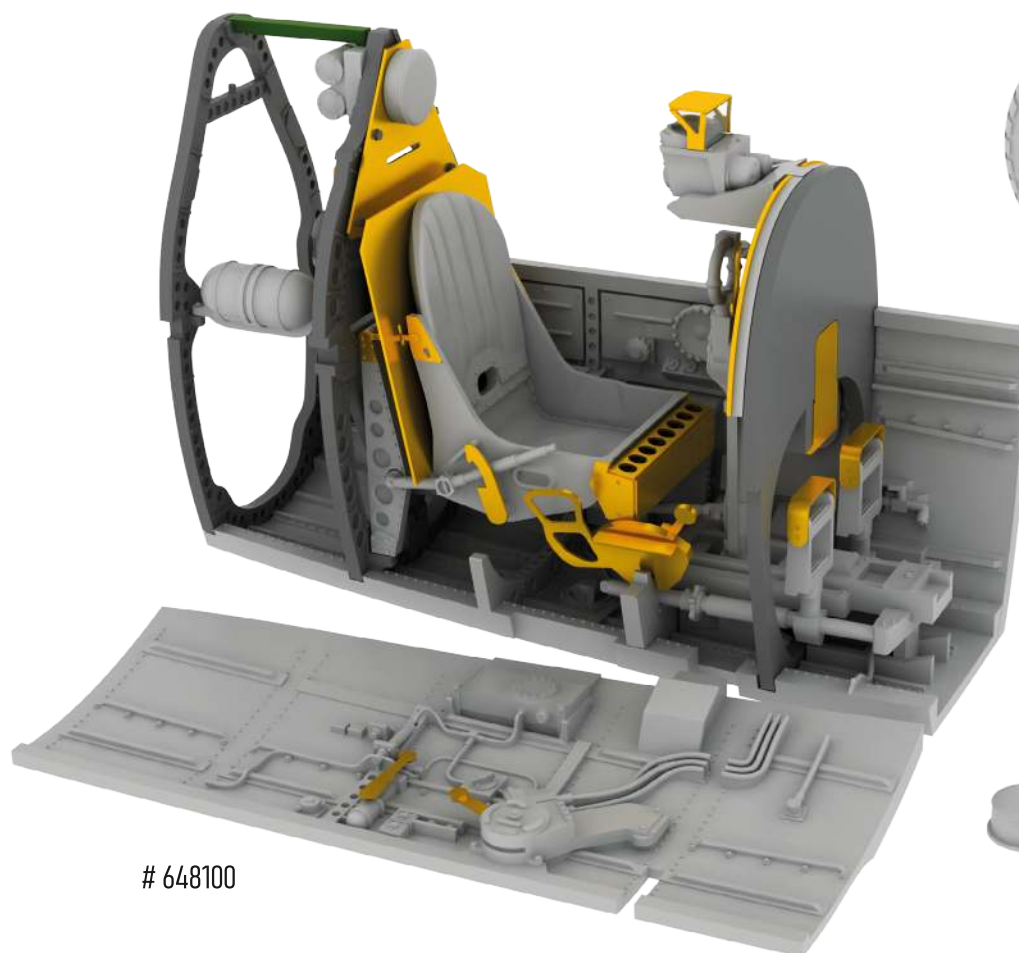
648099



648098



648119



648100