

Spitfire Mk.XVI High Back

eduard

1/48 Scale Plastic Model Kit

ProfiPACK
edition

Supermarine Spitfire je natolik ikonickým letounem, že jej dokáže rozpoznat téměř každý. Tento 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 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 dojem takového výkonu vydalo v říjnu téhož roku specifikaci F.7/30, která vyhlášovala soutěž na 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 není dostatečně rychlý a také stoupavost byla zklamáním. RAF si proto vybrala dvouplošný Gloster Gladiator.

Mitchella to od další práce neodradilo. Připravil zcela nový stroj s novým motorem Rolls-Royce PV12, budoucím Merlinem. Ministerstvo letectví projevil o navrhovaný Typ 300 zájem a 28. prosince 1934 vydalo specifikaci F.37/34, která umožnila stavbu prototypu vyzbrojeného čtveřicí kulometů. Následně Mitchell obdržel specifikaci F.10/35, která měnila zadání na instalaci osmi kulometů. Tuto změnu bylo možno provést pouze za cenu zmenšení objemu palivových nádrží na 300 l. Toto rozhodnutí mělo za následek malé dolety, problém, který provázel Spitfiry po dlouhá léta. Supermarine Typ 300 letěl poprvé 5. března 1936 a po úspěšných zkouškách byla v červnu 1936 objednána první série 310 Spitfirů.

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 vysoké a RAF bylo nuceno 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. Hledal se tedy 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.



item No. 8286

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 Spitfiry 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 o 64,4 km/h vyšší 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 výškách. Třetí verzí, vyráběnou společně s LF, byla výšková verze HF Mk.IX s motorem Merlin 70.

Většina vyrobených Mk.IX měla křídlo typu C, ve kterém mohly být instalovány čtyři 20mm kanóny, nebo dva 20mm kanóny a čtyři kulomety ráže 7,7 mm. Od roku 1944 se pak vyrábělo zesílené křídlo typu E, u kterého byly čtyři vnější kulomety ráže 7,7 mm nahrazeny dvěma těžkými kulomety ráže 12,7 mm instalovanými v kanonové šachtě na pozici určené původně pro vnější kanóny. Pod každé křídlo byly montovány závěsníky pro bomby o hmotnosti 113 kg (250 lb). 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 vrátily také ofenzivní operace nad okupovanou Evropou.

Spitfiry Mk.IX sloužily u RAF až do konce války. V poválečném období je používala i řada jiných zemí, například československé, norské, dánské a kanadské letectvo. A Spitfiry Mk.IX se navíc ještě jednou ocitly v boji, protože Československo prodalo v roce 1948 své letouny Izraeli. Ty vytvořily páteř nově vznikajícího izraelského letectva a pomohly mu v první fázi války s arabskými protivníky.

Tato stavebnice: Spitfire Mk.XVI High Back

Vzhledem k vysoké poptávce po motorech Merlin bylo rozhodnuto využít pro Mk.IX kapacit amerického Packardu, který již vyráběl tyto motory licenčně. Americká verze Merlinu 66 nesla označení 266 a lišila se v některých detailech od originálu. To si vynutilo některé změny, jako například širší vrchní kryt motoru. Vzhledem k nutnosti používat odlišné nástroje pro údržbu i rozdíly v konstrukci byly stroje s Packardy označeny jako Mk.XVI a byly určeny k operacím v malých a středních výškách, čemuž odpovídala i zvolená verze motoru a také zkrácené konce křídel. Mk.XVI byly vyráběny jak s klasickým hřbetem, tak se sníženým a s kapkovitou kabinou. Tyto stroje měly zmenšenou zadní trupovou nádrž, její objem klesl z 340 l na 300 l.

Pro útoky proti pozemním cílům, ke kterým byly primárně určeny, byly Mk.XVI vybaveny závěsníky pod křídly (pro dvě bomby do ráže 114 kg) a pod trupem (pro jednu bombu do ráže 227 kg). Většina vyrobených Spitfirů Mk.XVI měla křídlo s výzbrojí tvořenou dvěma 20mm kanóny Hispano II a dvěma kulomety Browning ráže 12,7 mm (křídlo typ E). Celkem bylo vyrobeno 1054 „šestnáctek“, všechny sjížděly z linky v Castle Bromwich.

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



OPTIONAL
VOLBA



BEND
OHNOUT



OPEN HOLE
VYVRTAT OTVOR



SYMETRICAL ASSEMBLY
SYMETRICKÁ MONTÁŽ



REMOVE
ODŘÍZNOUT



REVERSE SIDE
OTOČIT



APPLY EDUARD MASK
AND PAINT
POUŽÍT EDUARD MASK
NABARVIT

PARTS



DÍLY



TEILE



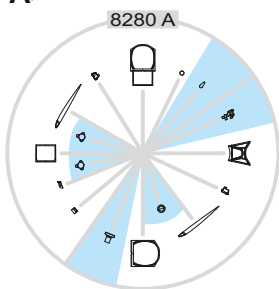
PIÈCES



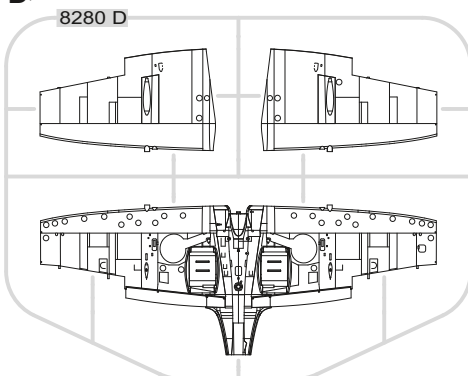
部品

PLASTIC PARTS

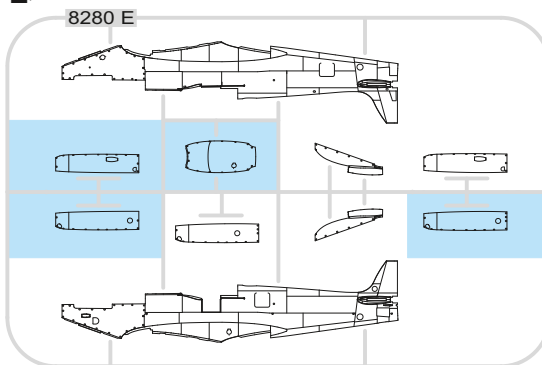
A>



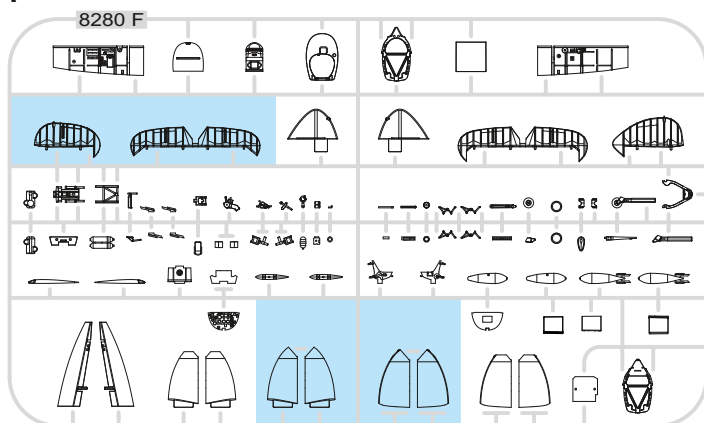
D>



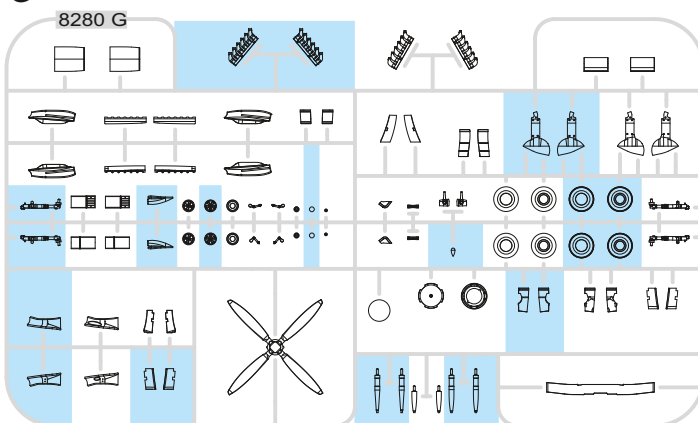
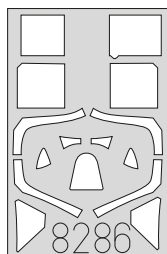
E>



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



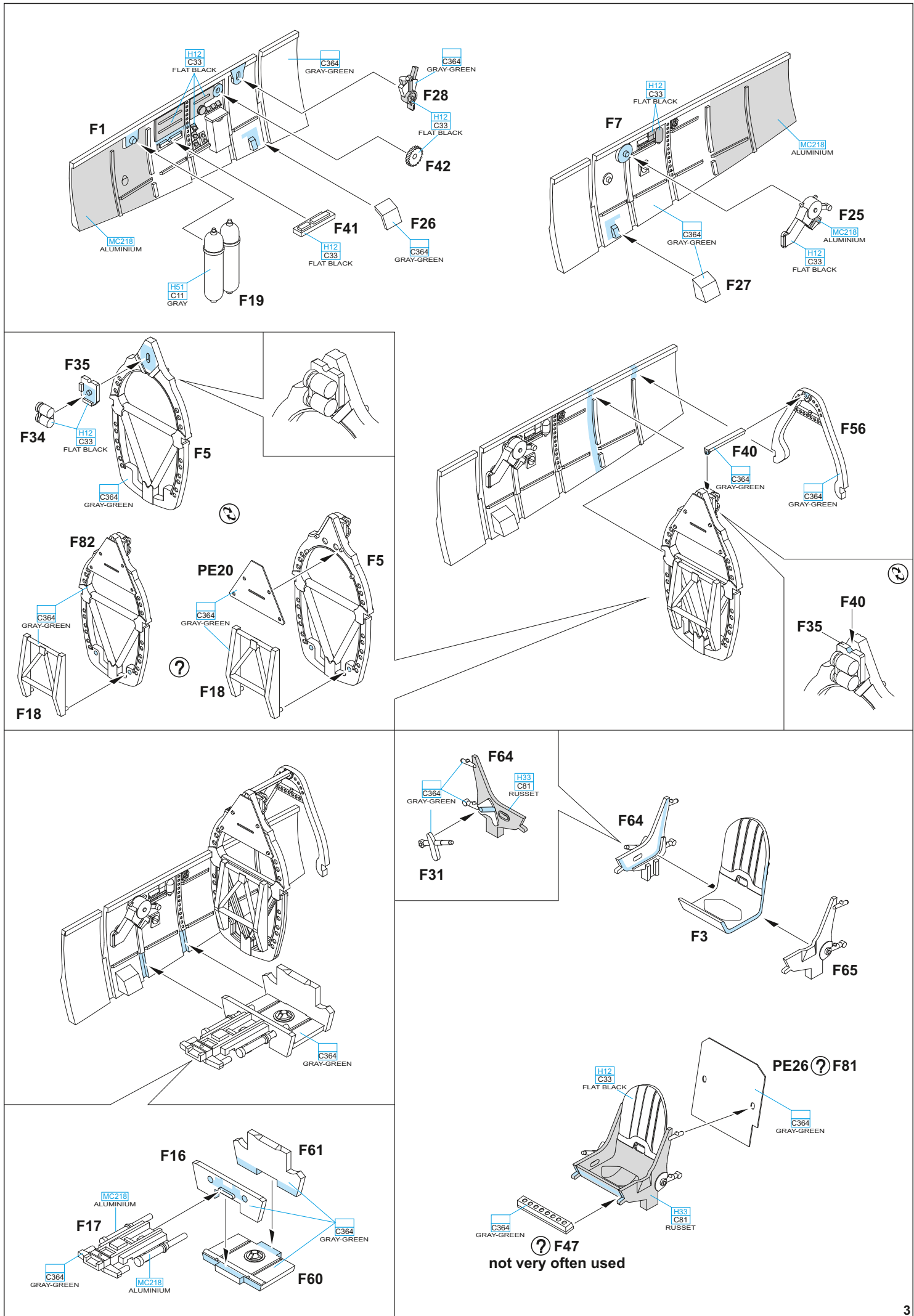
PEINTURE

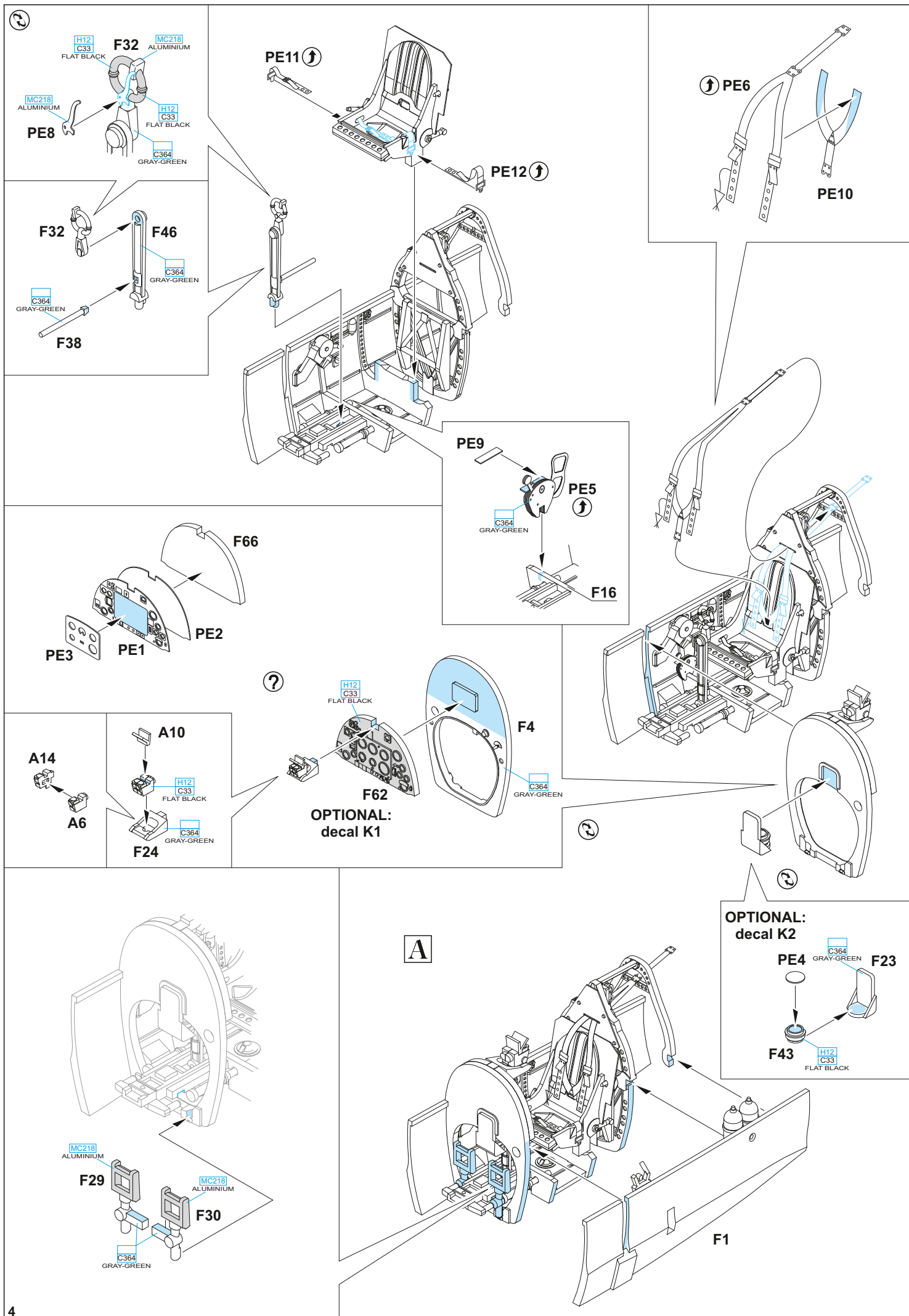


色

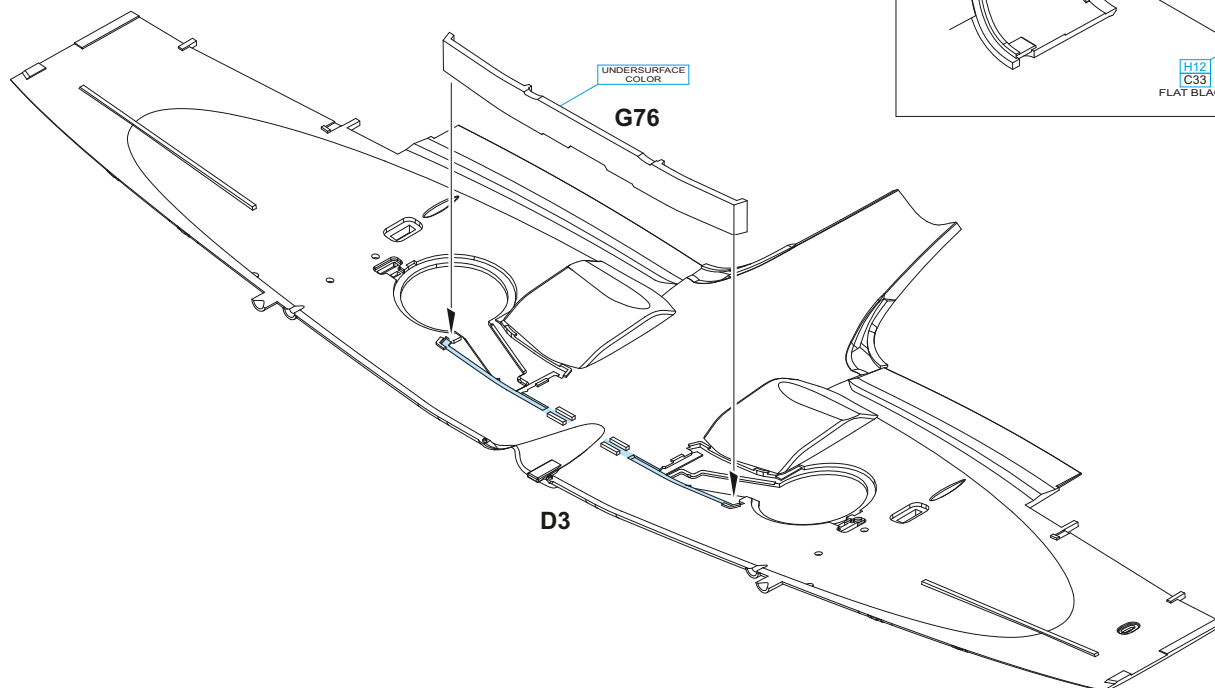
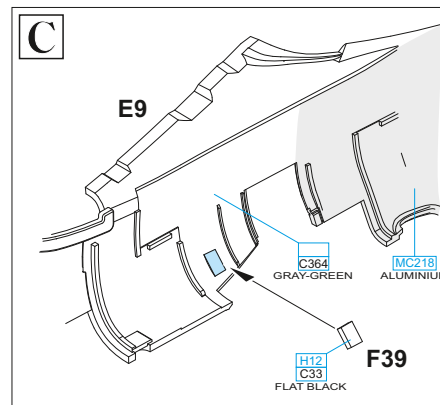
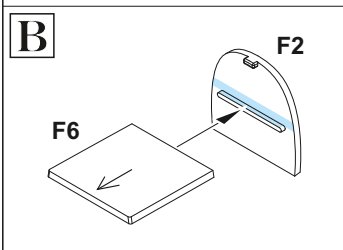
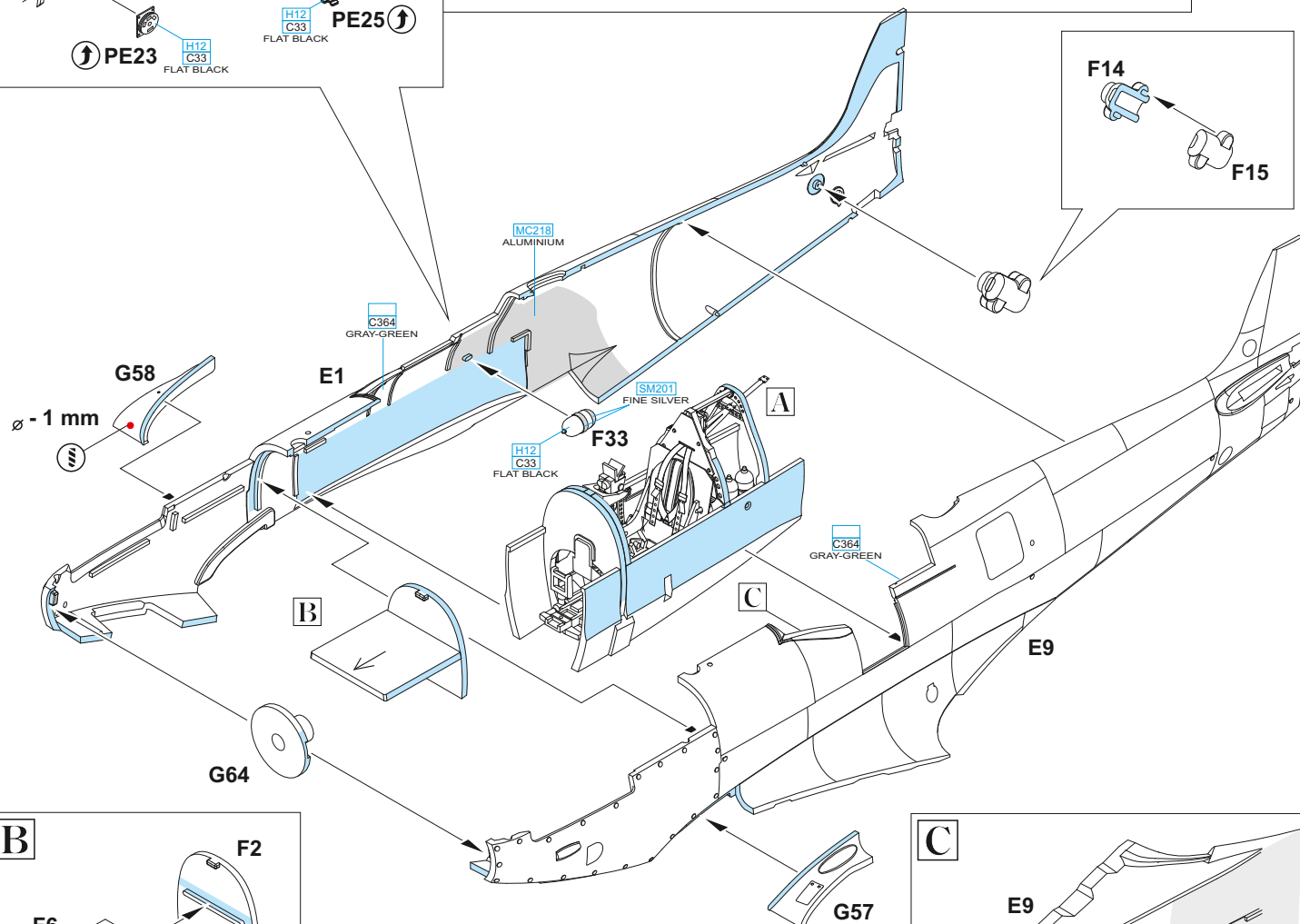
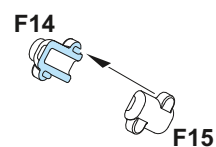
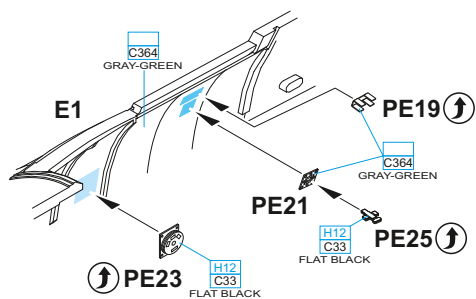
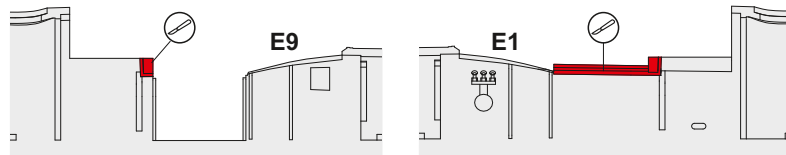
GSI Colors (GUNZE)		
AQUEOUS	Mr.COLOR	
H4	C4	YELLOW
H11	C62	FLAT WHITE
H12	C33	FLAT BLACK
H33	C81	RUSSET
H51	C11	LIGHT GULL GRAY
H52	C12	OLIVE DRAB
H74	C368	SKY
H77	C137	TIRE BLACK
H84	C42	MAHOGANY
H90	C47	CLEAR RED

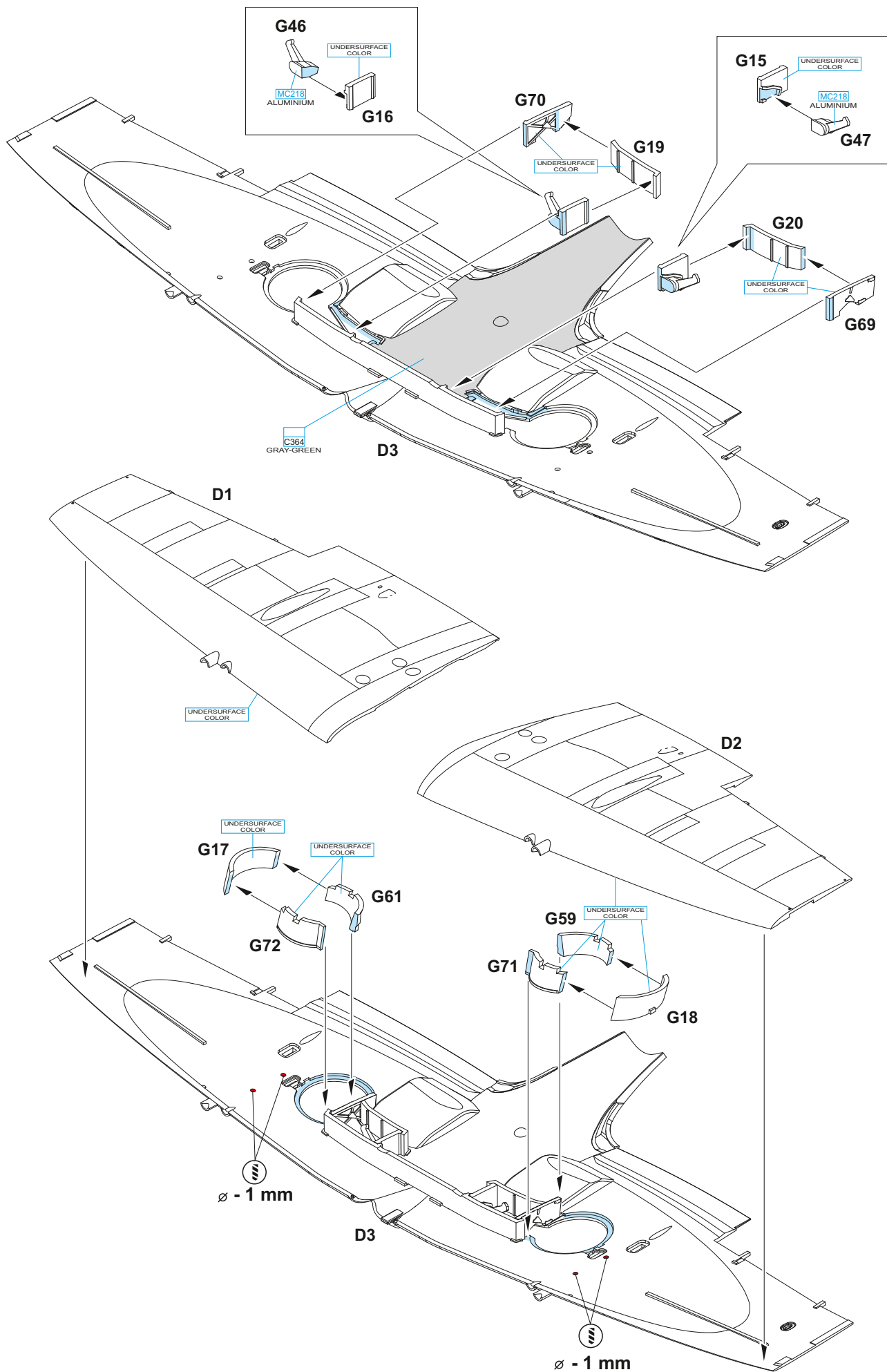
AQUEOUS	Mr.COLOR	
H94	C138	CLEAR GREEN
H330	C361	DARK GREEN
H335	C363	MEDIUM SEAGRAY
	C362	OCEAN GRAY
	C364	AIRCRAFT GRAY-GREEN
Mr.METAL COLOR		
	MC214	DARK IRON
	MC218	ALUMINIUM
Mr.COLOR SUPER METALLIC		
	SM201	SUPER FINE SILVER

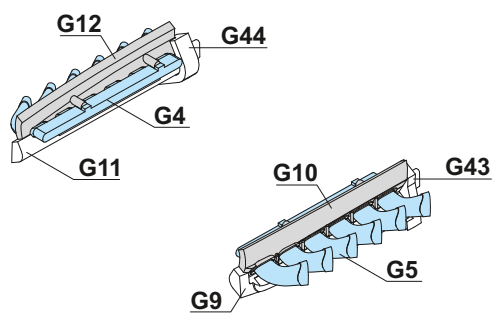
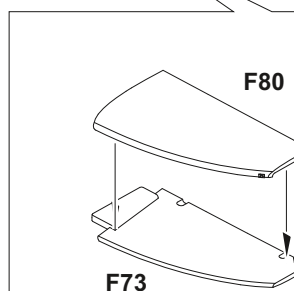
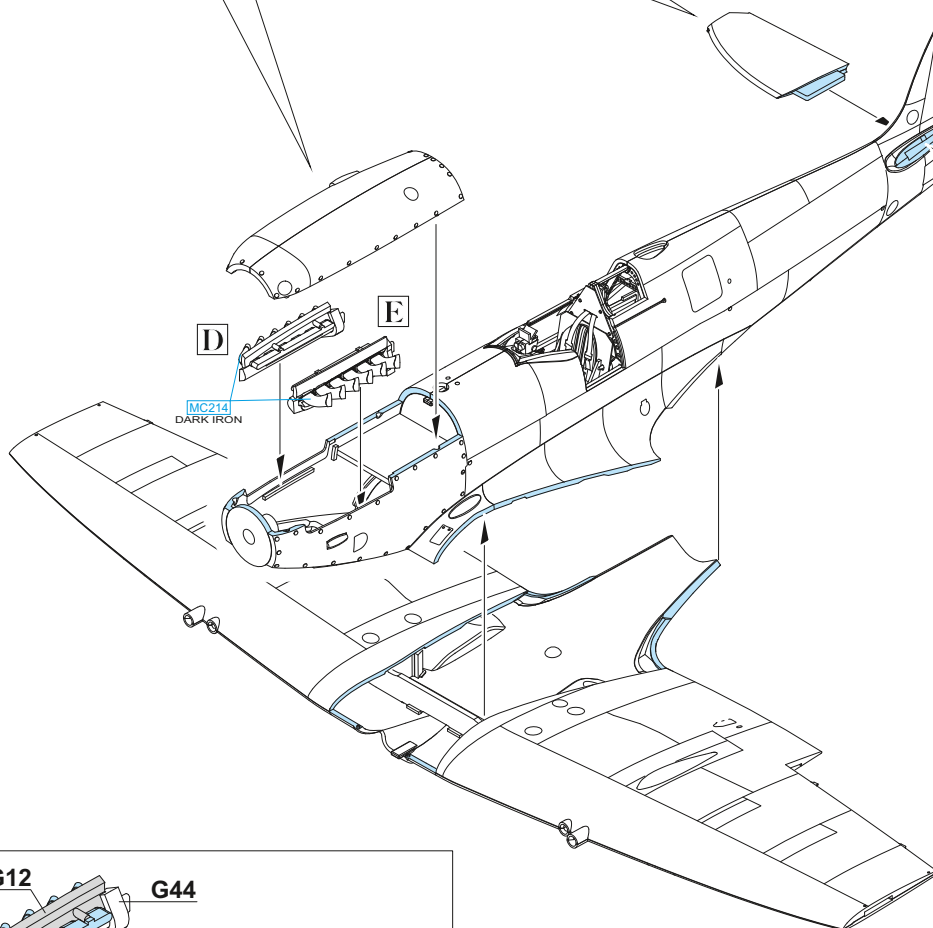
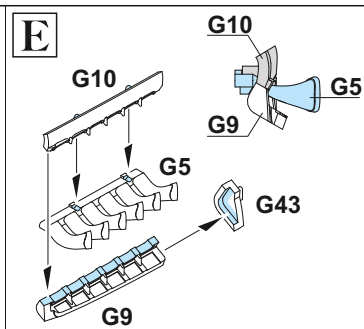
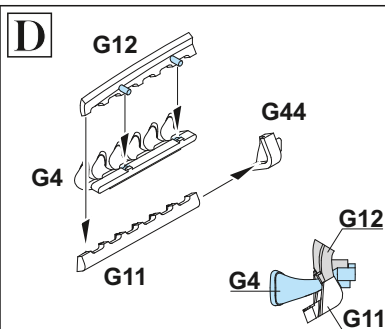
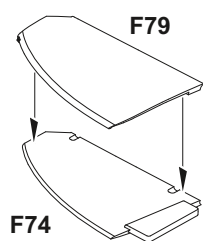
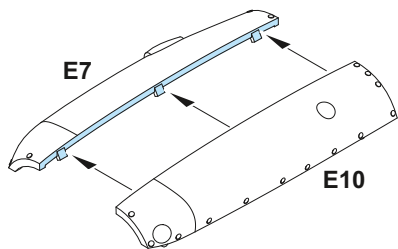




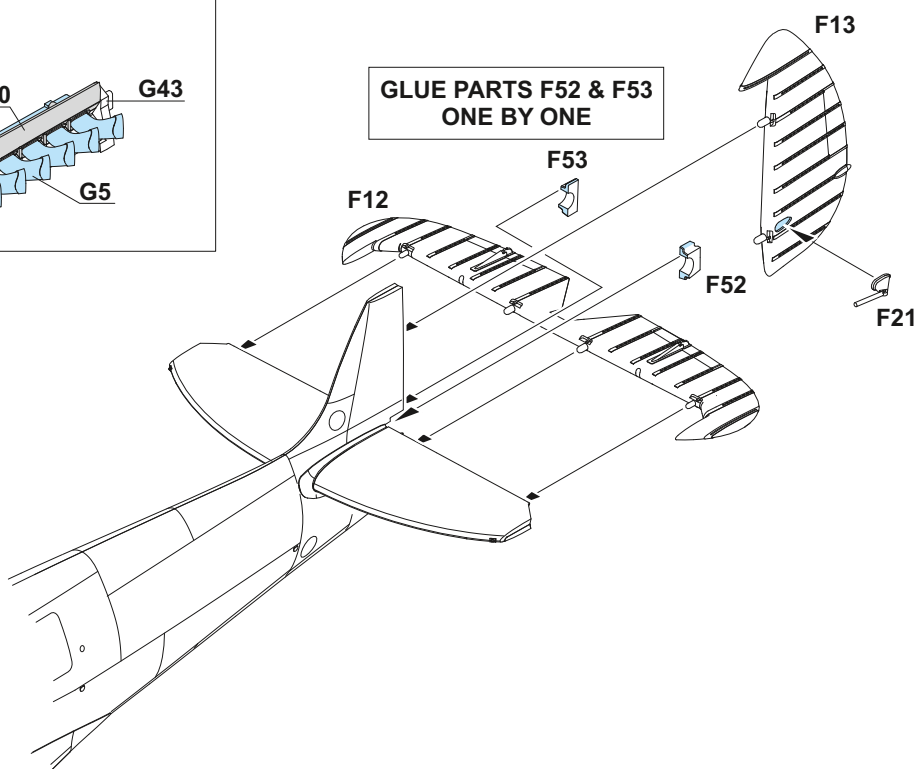
⑦ FOR CLOSED CANOPY ONLY

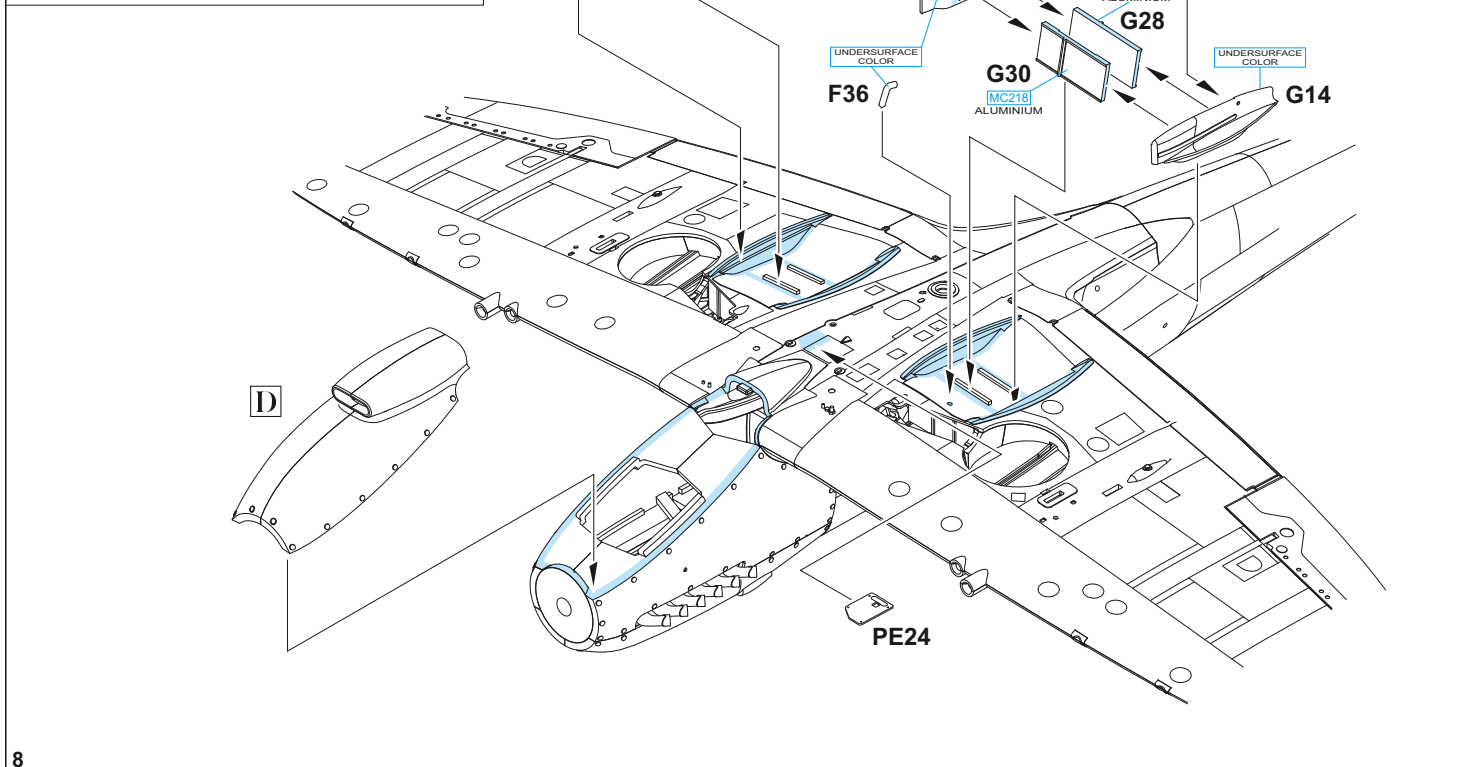
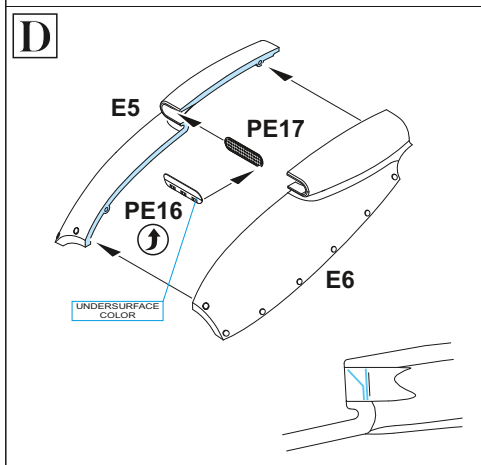
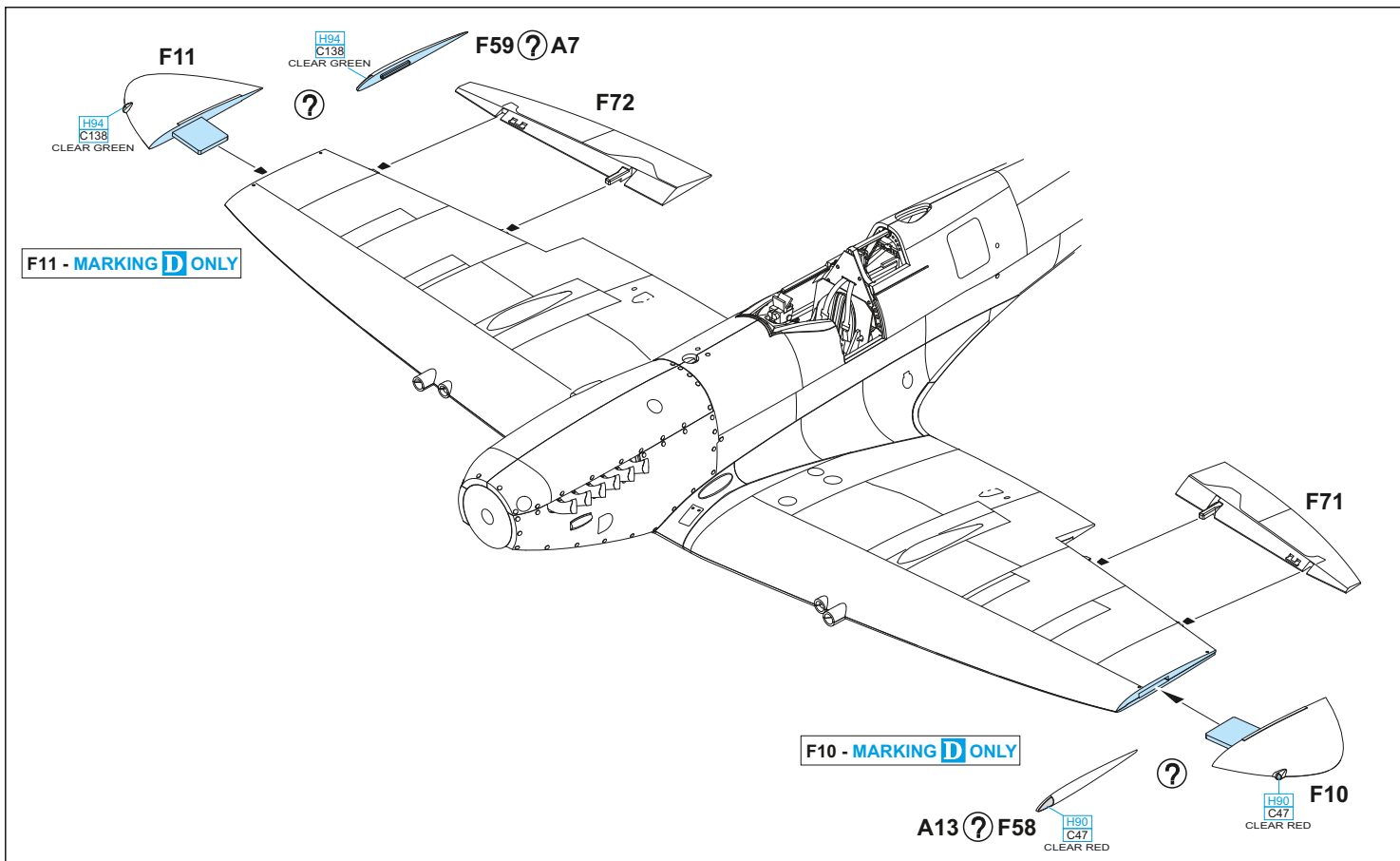


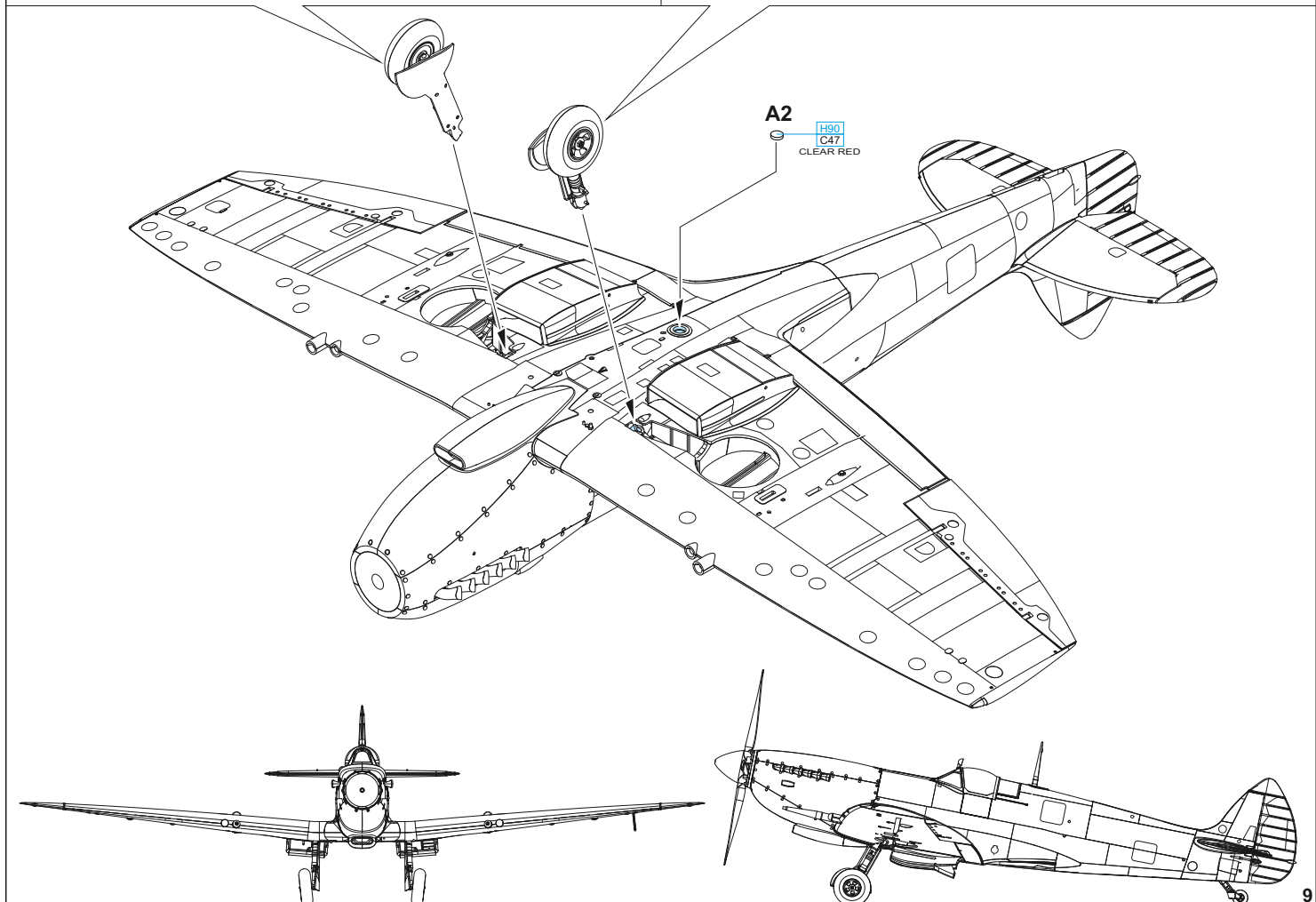
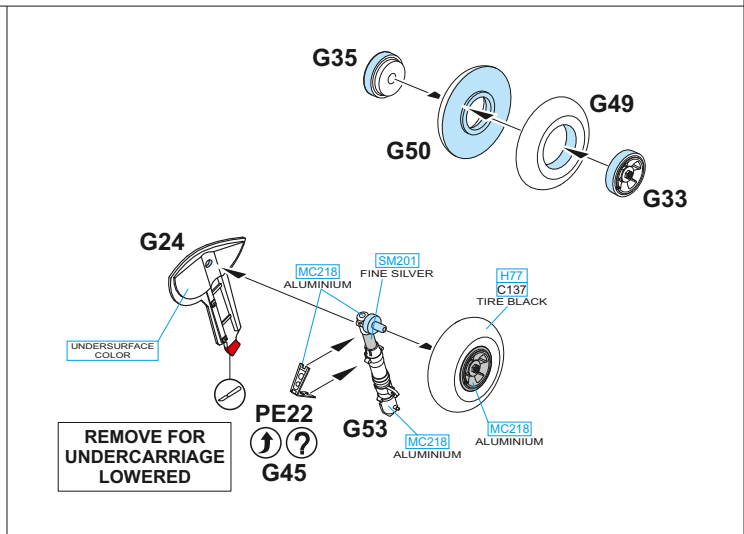
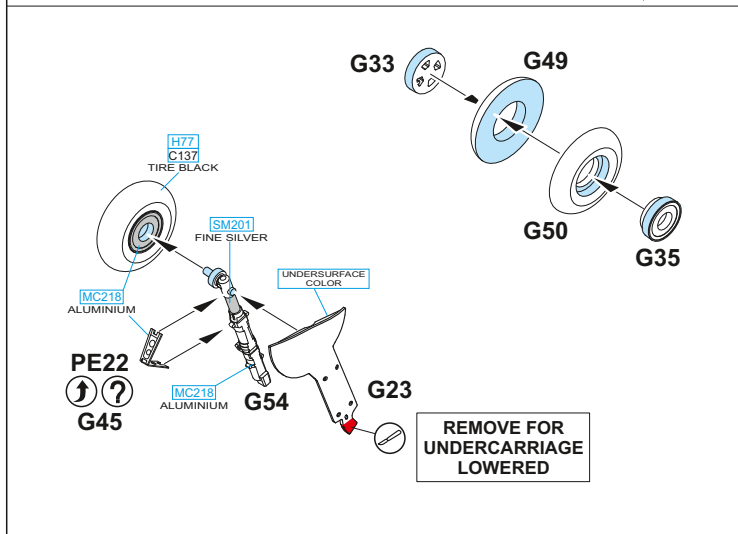
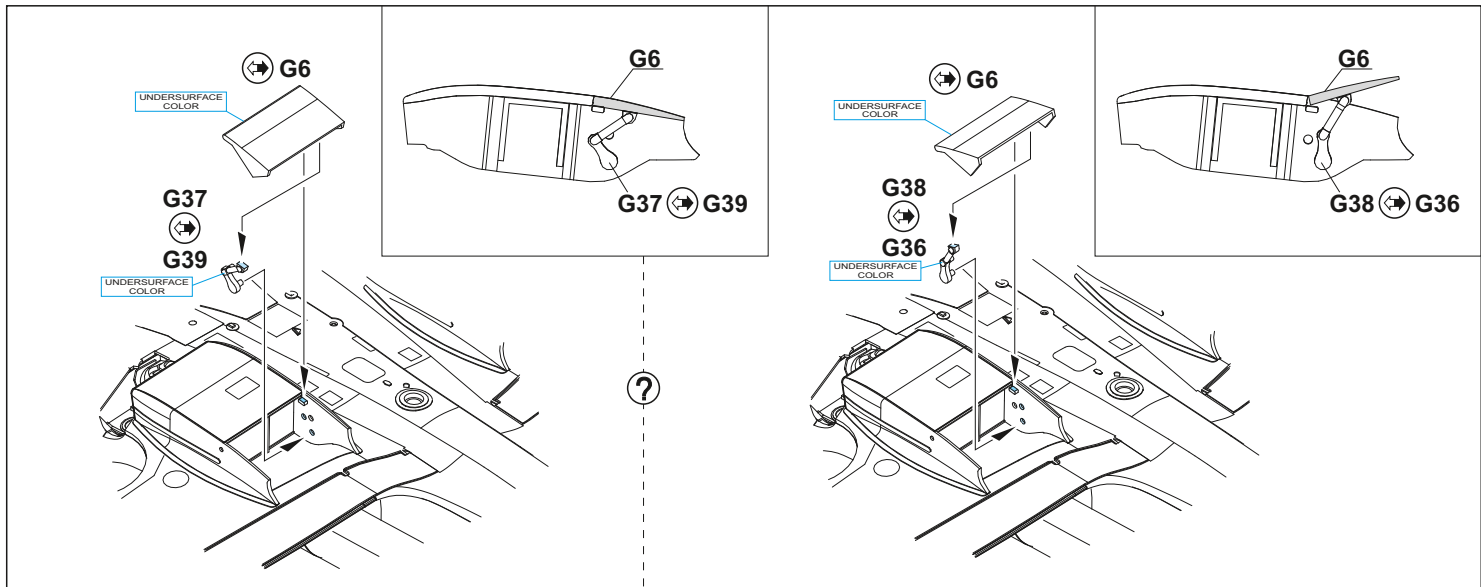


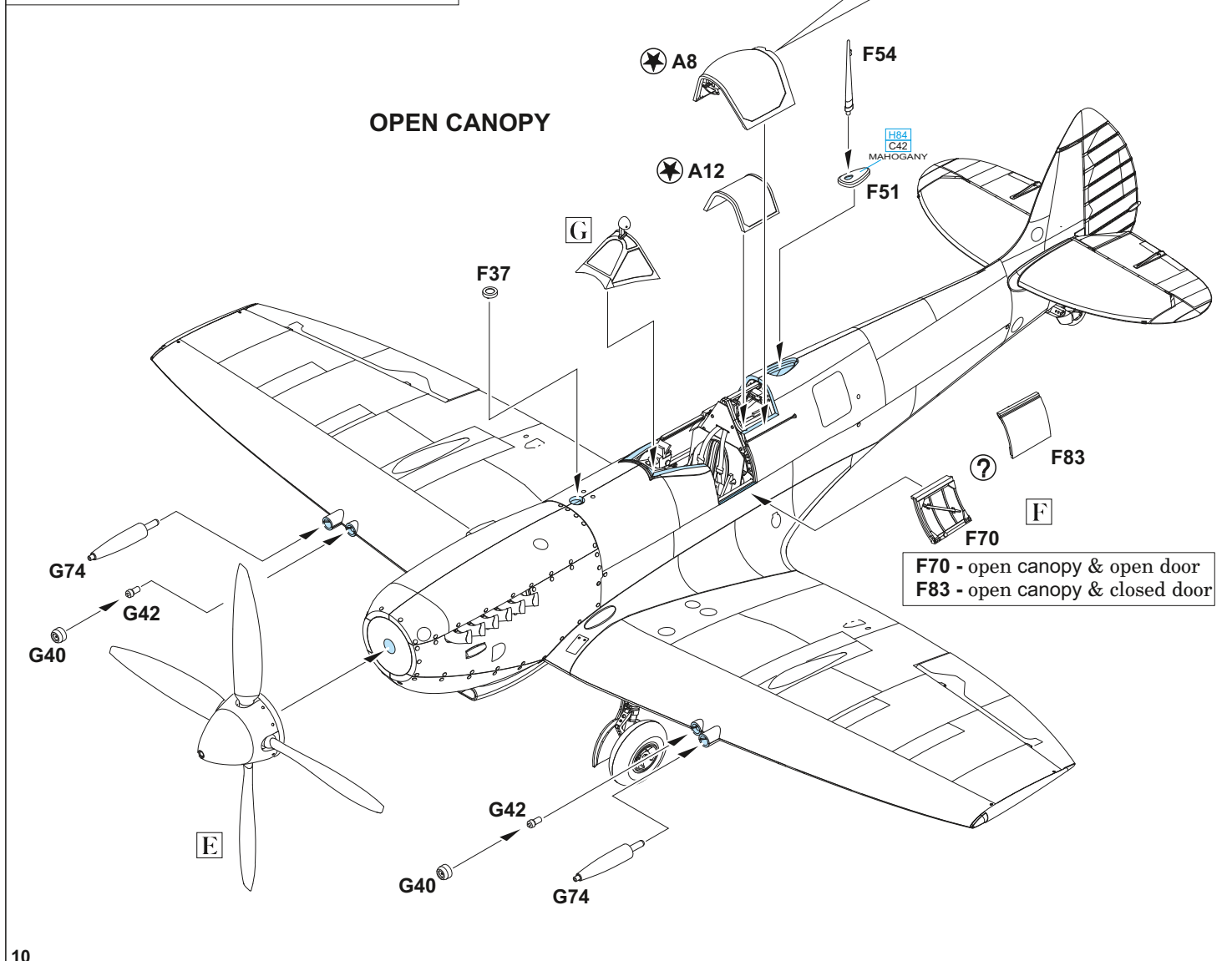
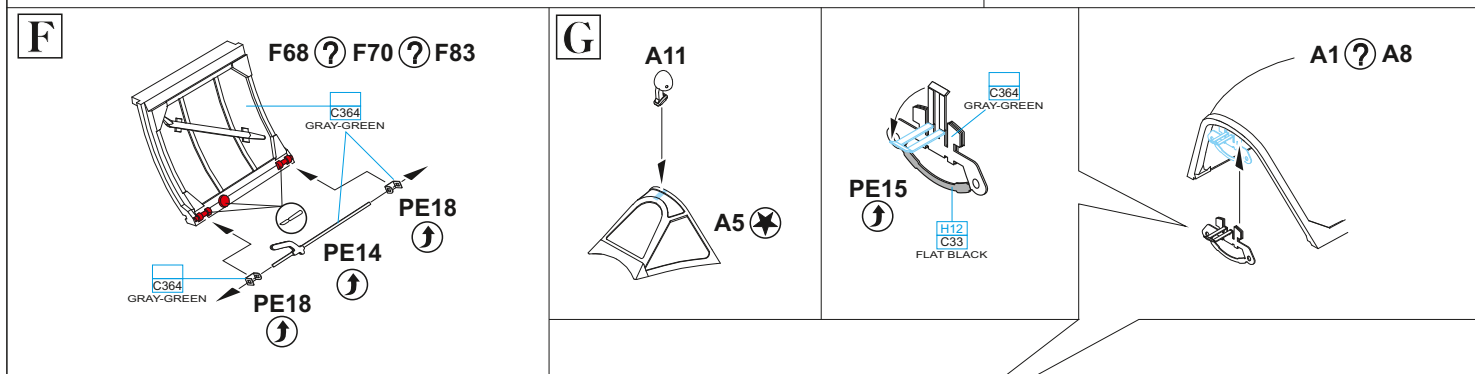
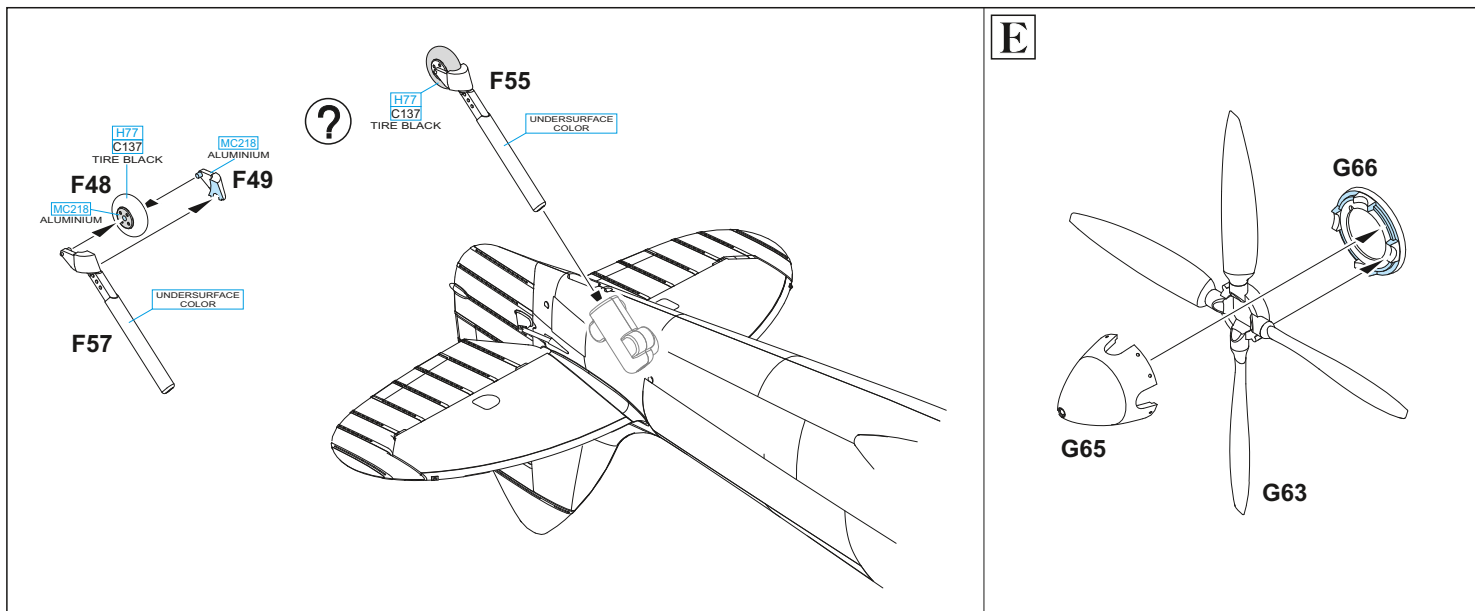


GLUE PARTS F52 & F53
ONE BY ONE

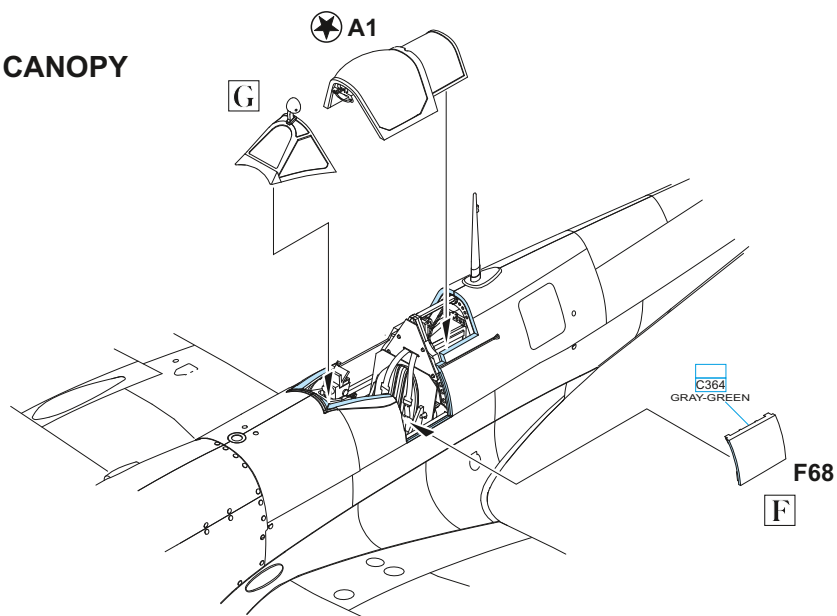




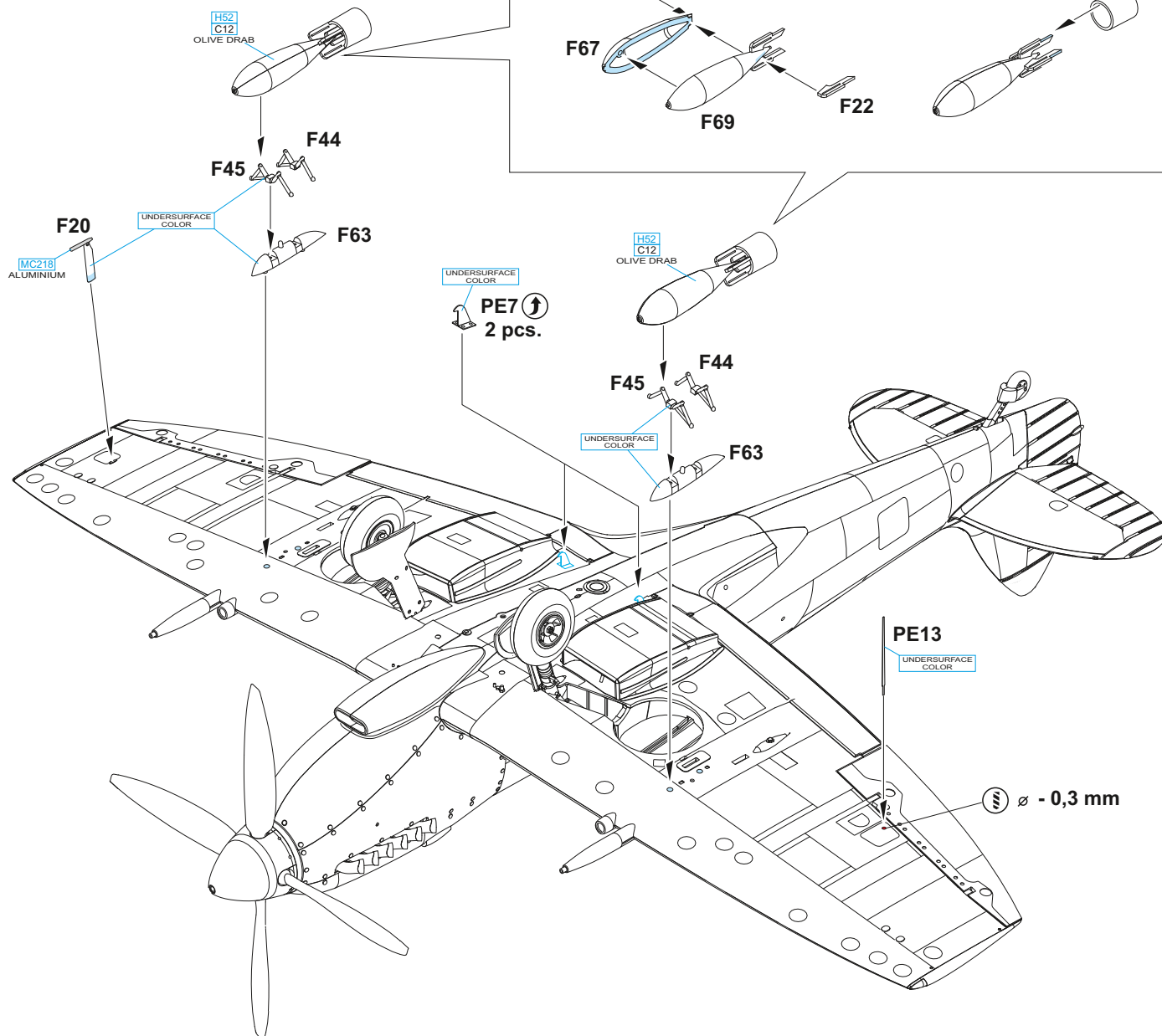




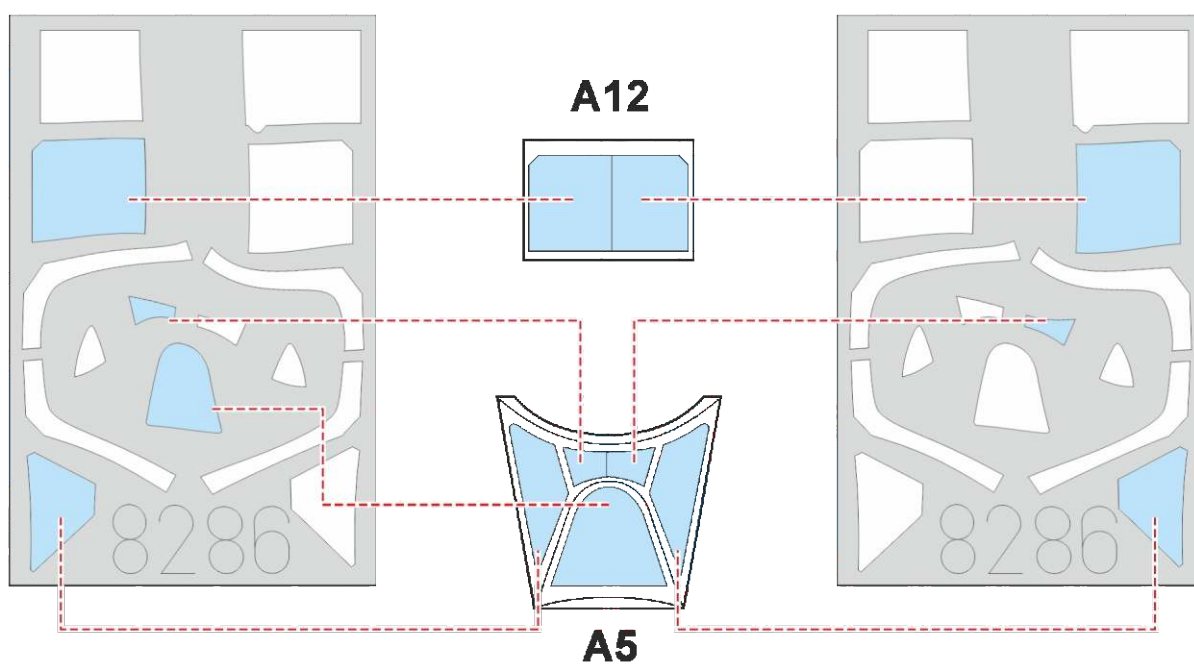
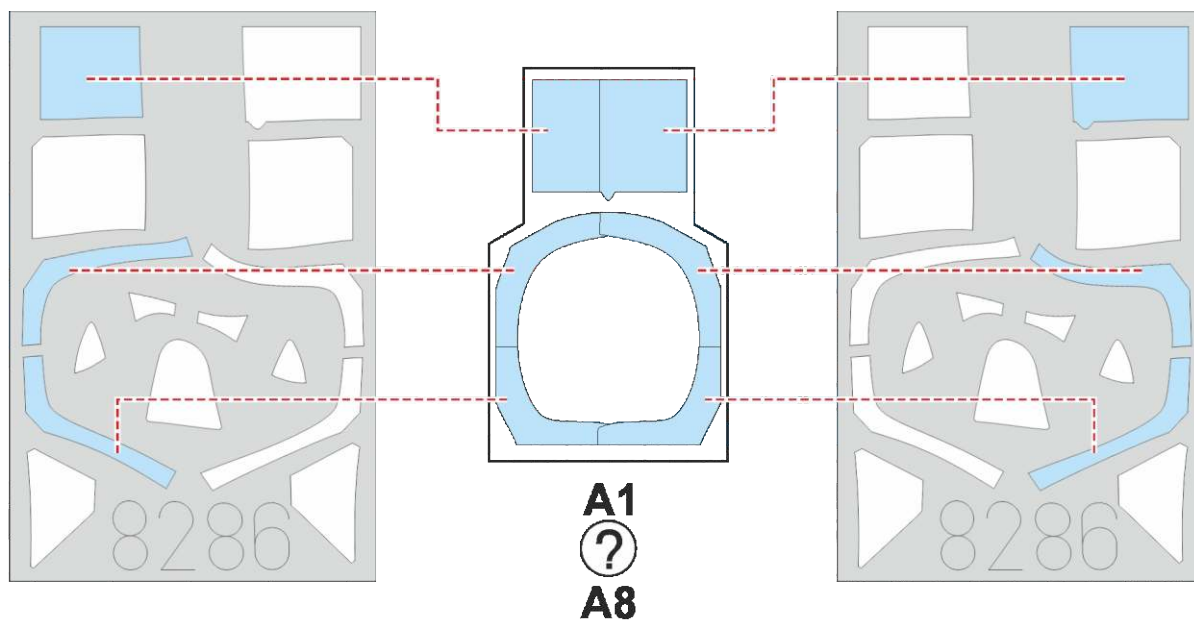
CLOSED CANOPY



2 pcs.

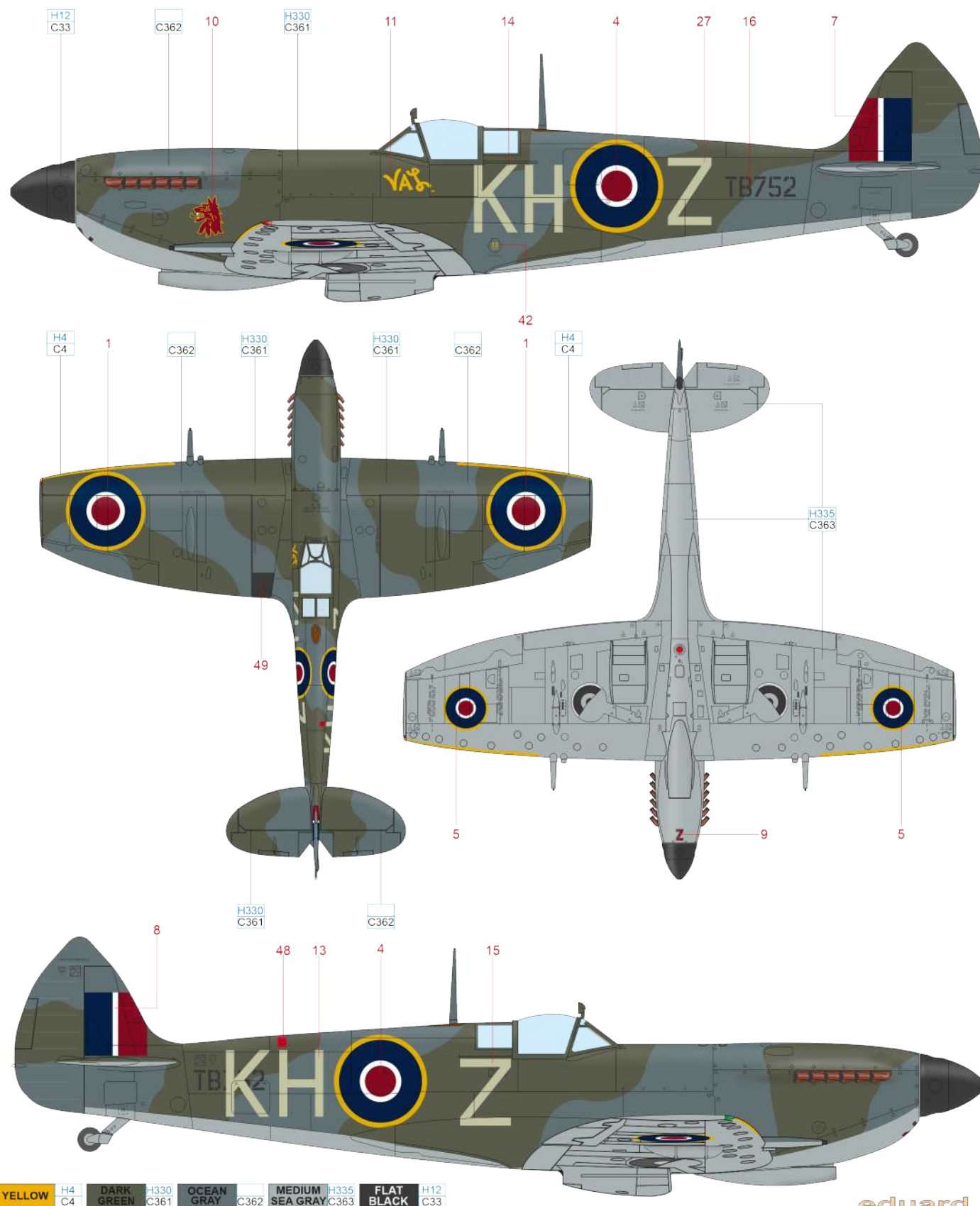


8286



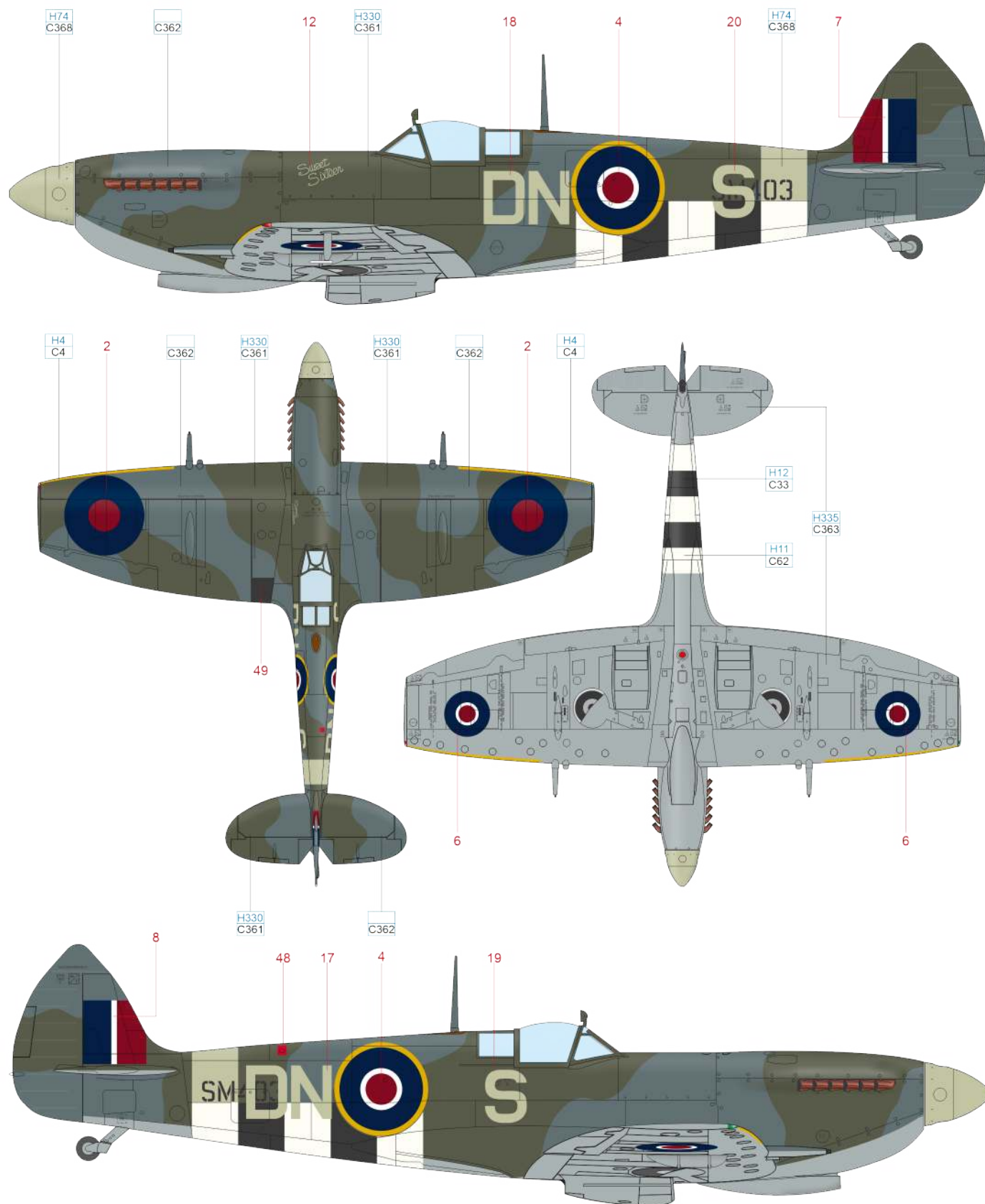
A TB752, S/Ldr Henry Zary, No. 403 Squadron, B.114 Diepholz, Německo, duben–květen 1945

Spitfire sériového čísla TB752 byl vyroben společností Vickers-Armstrong v továrně v Castle Bromwich s eliptickými konci křídla a 21. února 1945 byl předán No. 33 Maintenance Unit RAF Lyneham. První bojovou jednotkou, u které TB752 sloužil, byla v březnu 1945 No. 66 Squadron, kde obdržel trupový kód LZ-F. Dne 25. března 1945 u něj došlo při nouzovém přistání k poškození křídla a vrtule, což bylo opraveno u No. 409 RSU. Dne 19. dubna 1945 byl opravený TB752, tentokrát již se zkrácenými konci křídla, přelétnut k nové operační bojové jednotce, No. 403 Squadron. Zde obdržel kódy KH-Z a stal se oblíbeným letounem velitele No. 403 Squadron S/Ldr Henry Zaryho. Hned při svém prvním letu s TB752 sestřelil Zary 21. dubna jeden Bf 109, čímž dosáhl pěti potvrzených vítězství a stal se tak esem. Dne 25. dubna zničil při ostřelování německých letišť s TB752 jeden proudový Me 262 a jeden Ju 88. V posledních dnech války dosáhli v kokpitu TB752 pozoruhodných úspěchů i další piloti No. 403 Squadron. Například 25. dubna sestřelil P/O D. Leslie jeden Fw 189, 1. května zase sestřelil F/O R. Young Fw 190 a 3. května poslal F/O Fred Town k zemi He 111. Krátce po válce získal vrtulový kužel TB752 červeno-bílo-modrý nátěr a kódová písmena KH-Z dostala černé obrysy. V roce 1955 byl TB752 přemístěn do Manstonu, kde stál mnoho let na podstavci u vstupní brány letiště. V roce 1978 nabídla pobočka Medway Royal Aeronautical Society jeho renovaci a 7. července byl TB752 převezen na letiště Rochester. Dne 15. září 1979 se po úspěšné renovaci TB752 vrátil do Manstonu ve zbarvení, jaké nosil u No. 403 Squadron.



B SM403, F/O Gordon M. Hill, No. 416 Squadron, B.56 Evere, Belgie, prosinec 1944

V polovině prosince 1944 byla No. 416 Squadron přezbrojena z „devítek“ na zcela nové Spitfiry Mk.XVII. Jedním z prvních nově dodaných Spitfirů byl i stroj sériového čísla SM403 se zkráceným rozpětím křídel, který následně obdržel kódová písmena DN-S. Když si SM403 vzal F/O Gordon Hill na letový test, aby zjistil, jak nový Spitfire funguje, utkvěl mu po přistání název Sweet Sixteen a nechal jej pozemním personálem namalovat na kryt nádrže svého nového Spitfiru. Dle jeho osobních vzpomínek byla Sweet Sixteen jeho nejoblíbenějším Spitfirem který kdy létal. Hillovou první bojovou misí s novou SM403 byla hlídka dvanácti „šestnáctek“ na Štědrý den 1944 nad oblastí Malmedy-Houffalize. Do 31. prosince 1944 provedla No. 416 Squadron 73 bojových letů na hlídkách a sweepch a nárokovala si sestřel Fw 190. Do konce druhé světové války pak se svými „šestnáctkami“ provedla No. 416 Squadron v rámci No. 127 Wing 2 040 bojových letů a k celkovému válečnému skóre 75 potvrzených sestřelů přidala i množství zničené nepřátelské pozemní techniky.

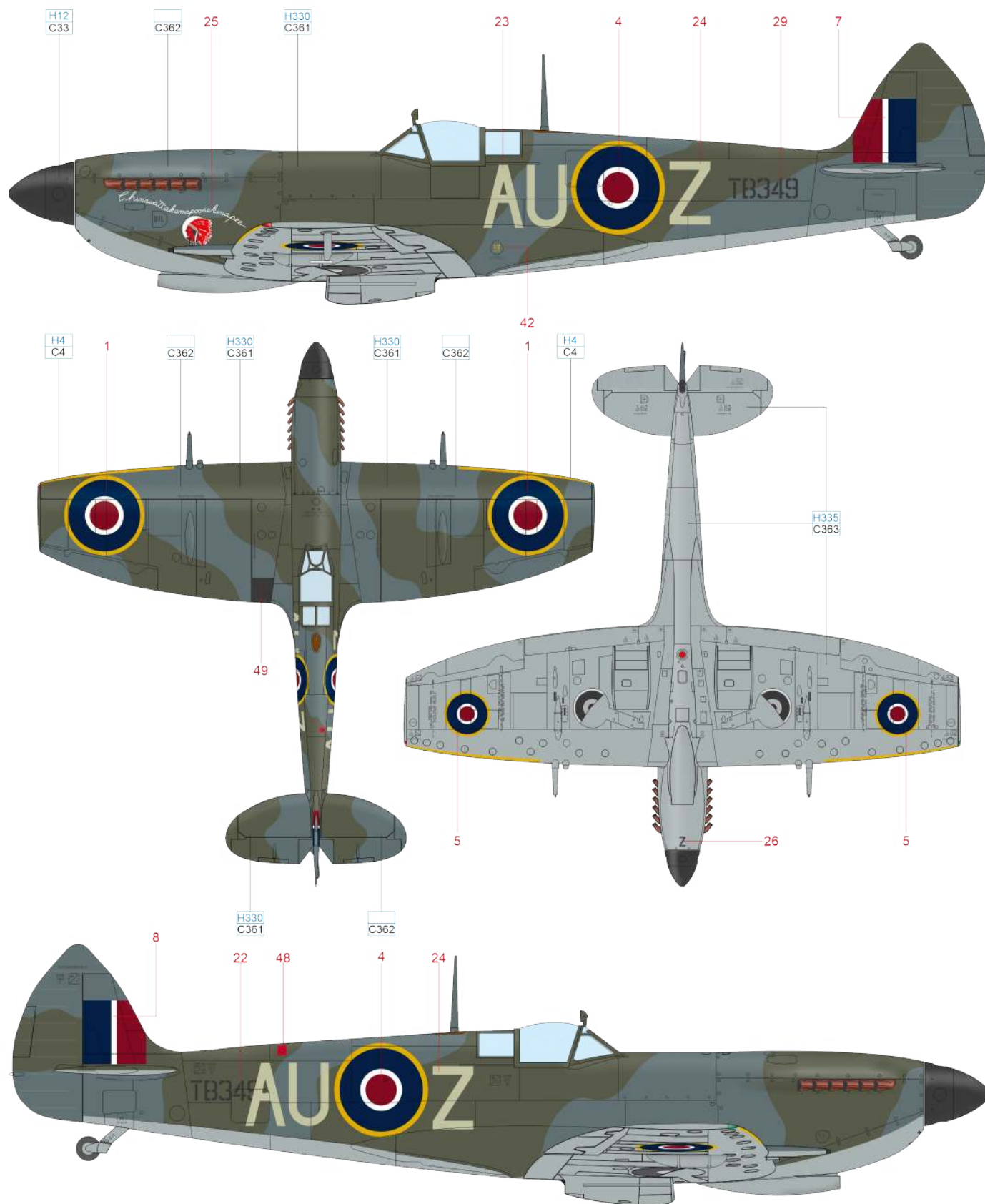


FLAT WHITE	H11 C62	YELLOW	H4 C4	SKY	H74 C368	DARK GREEN	H330 C361	OCEAN GRAY	C362	MEDIUM SEA GRAY	H335 C363	FLAT BLACK	H12 C33
------------	---------	--------	-------	-----	----------	------------	-----------	------------	------	-----------------	-----------	------------	---------

eduard

C TB349, F/Lt Malcolm J. Gordon, No. 421 Squadron, B.90 Petit Brogel, Belgie, únor–duben 1945

Malcolm „Mac“ Gordon byl velmi hrdý na svůj Spitfire který na levé straně krytu motoru nosil dlouhý nesrozumitelný nápis „Chinawattakamapooskeinapee“. Příběh tohoto zvláštního nápisu se odehrál jednoho večera nad pár pivy, kdy se Mac s Bill Marshalllem rozhodli vymyslet pro Macův Spitfire jméno. Zatímco se noc táhla a spotřeba piva se zvyšovala, jméno bylo stále delší a delší. Červený indiánský znak na levé straně krytu motoru znázorňuje logo společnosti McColl Frontenac Oil Company, která sponzorovala No. 421 Squadron. „Mac“ Gordon dosáhl během válečné kariéry v kokpitu Spitfirů u No. 403 a No. 421 Squadron celkem pěti sestřelů a obdržel vyznamenání DFC.

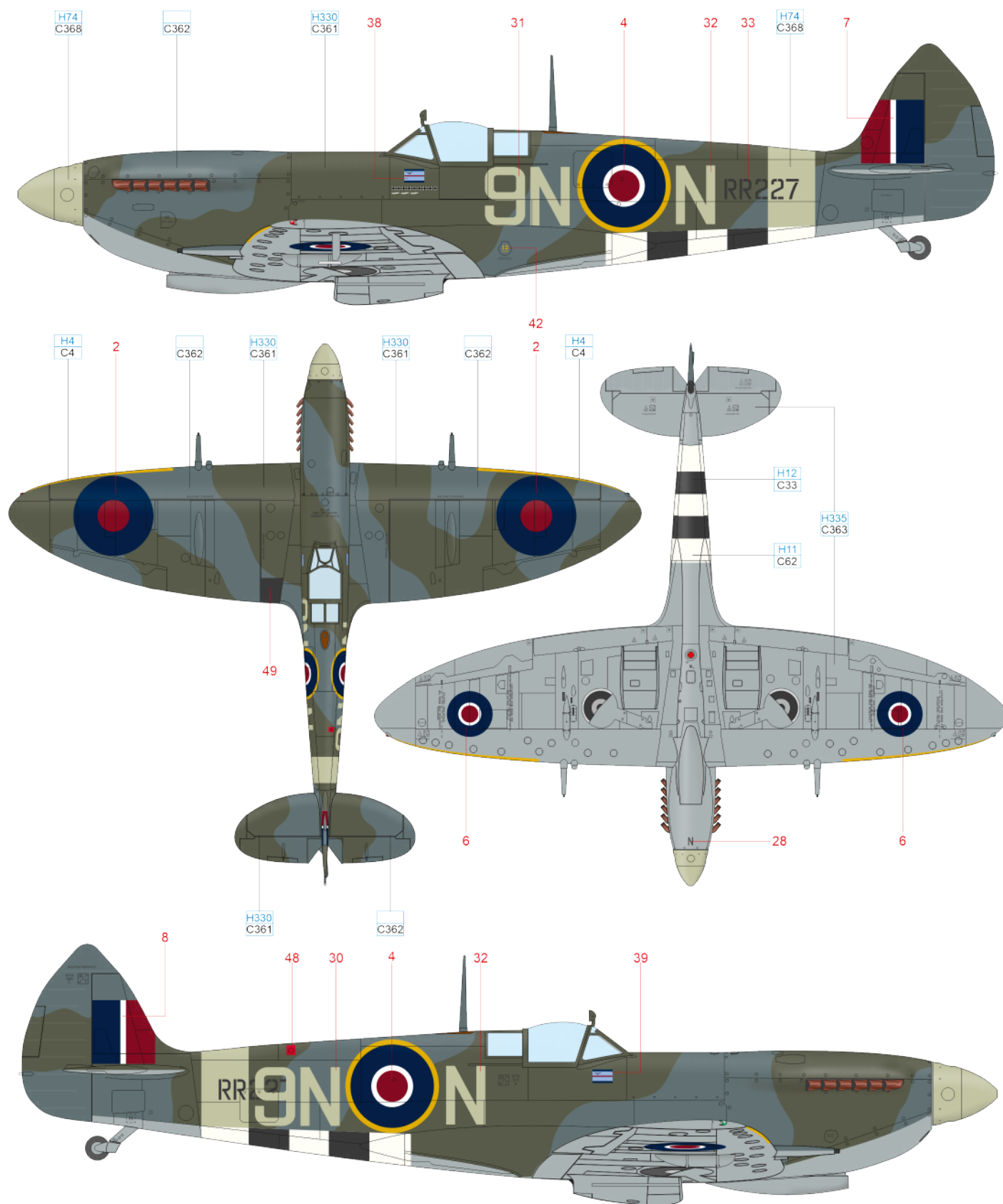


YELLOW H4 C4 DARK GREEN H330 C361 OCEAN GRAY C362 MEDIUM SEA GRAY H335 C363 FLAT BLACK H12 C33

eduard

D RR227, S/Ldr Otto Smik, No. 127 Squadron, B.60 Grimbergen, Belgie, listopad 1944

Když byla počátkem listopadu 1944 No. 127 Squadron přezbrojena na Spitfiry Mk XVI, stal se 13. listopadu jejím novým velitelem Otto Smik DFC. Měl tu čest se tak stát jedním ze tří Čechoslováků, kteří veleli britské squadroně. Bohužel Smikovo velení nemělo dlouhého trvání. Dne 28. listopadu 1944 byl při útoku na nádraží ve Zwolle Smik sestřelen protiletadlovým dělostřelectvem a při pokusu o nouzové přistání se svým těžko ovladatelným strojem havaroval a nepřežil. Smik si za svůj osobní Spitfire u No. 127 Squadron vybral stroj sériového čísla RR227. Podoba jeho letounu není bohužel fotograficky zdokumentována. Dřívější prameny uvádí že trupové označení mohlo znít 9N-B či 9N-R, ale nové výzkumy potvrzují, že trupová písmena B i R nosily v té době Spitfiry jiného sériového čísla. Mezi první nově dodané Spitfiry k No. 127 Squadron po Smikově havárii náleží stroj který obdržel písmeno N. Je tak velmi pravděpodobné, že i u No. 127 Squadron si Smik vzal své oblíbené písmeno N jak tomu bylo za jeho působení v řadách československých No. 310 a No. 312 Squadron. Smik si také na své letouny maloval v různé podobě symboly sestřelů, zcela vyloučena nemůže být vlajka velitele Squadrony a ani přítomnost československé kokardy. S/Ldr Otto Smik byl nejuspěšnějším československým pilotem bojujících na letounech Spitfire, v jejich kokpitech dosáhl jedenácti potvrzených sestřelů nepřátelských letounů a zneškodnil tři letounové střely V-1.

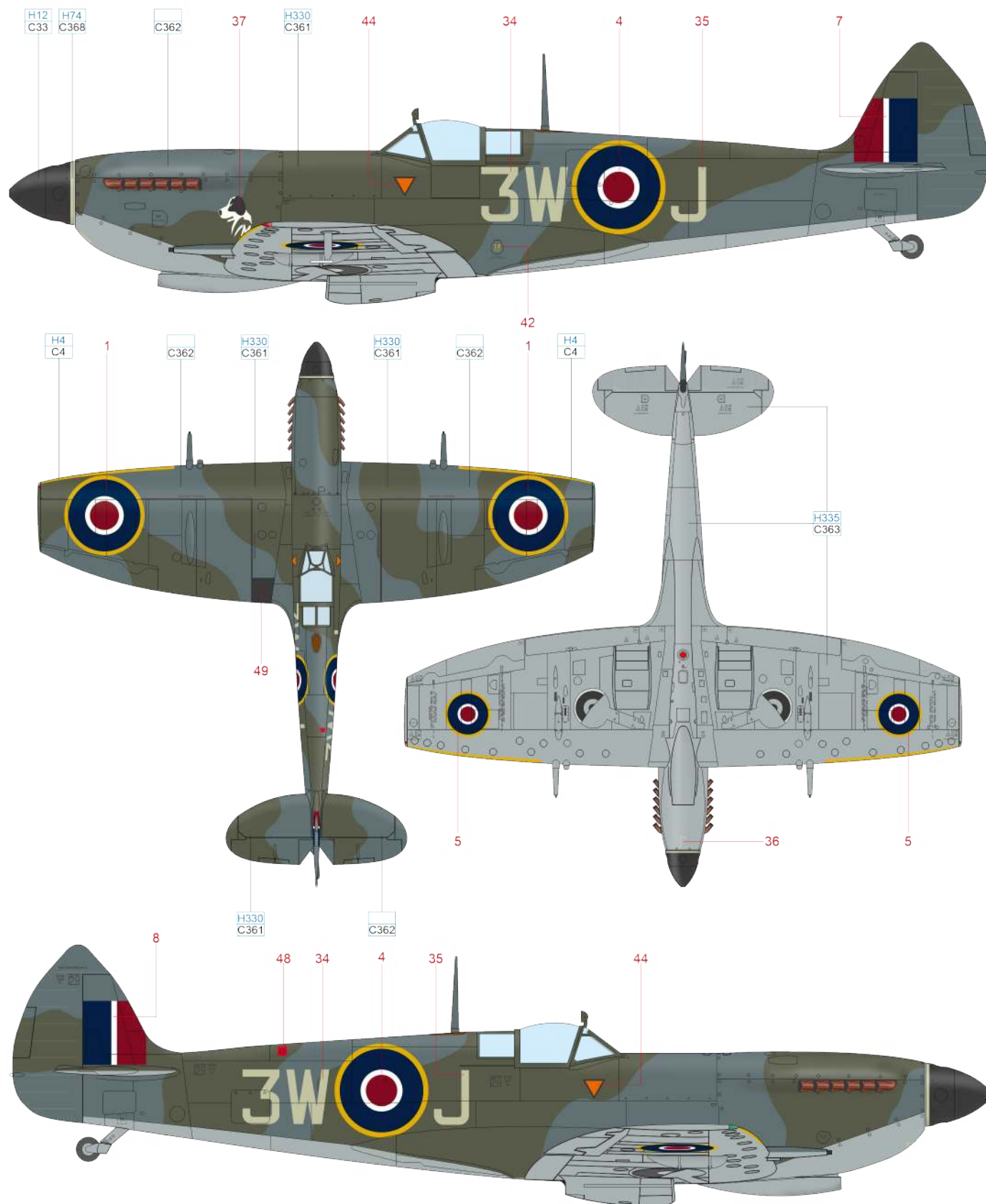


FLAT WHITE	H11	YELLOW	H4	SKY	H74	DARK GREEN	H330	OCEAN GRAY	C362	MEDIUM SEA GRAY	H335	FLAT BLACK	H12
	C62		C4		C368		C361				C363		C33

eduard

E F/Lt Gordon M. Braidwood, No. 322 Squadron, B.106 Twente, Nizozemsko, duben 1945

No. 322 Squadron vznikla ve Woodvale v červnu 1943 přečíslováním No. 167 squadron, která měla ve svém personálním stavu vysoký podíl nizozemských pilotů. V prosinci 1943 se přesunula na jih do Hawkinge se svým Spitfiry Mk.V. V březnu se přestěhovala do Acklingtonu, kde byla přezbrojena na zcela nové a výkonné Spitfiry Mk.XIV s motory Griffon. V rámci Wingu z West Mailingu byla na začátku června nasazena během ofenzivy letounových střel V-1 proti jižní Anglii a do konce srpna se pilotům No. 322 Squadron podařilo zničit 108% střel V-1. Když v srpnu hrozba skončila, byla jednotka přezbrojena na Spitfiry LF Mk.IX. V listopadu následovalo přezbrojení na Spitfiry Mk.XVIIe a na začátku roku 1945 se jednotka přesunula do Belgie, aby se připojila k norskému No. 132 Wing. Zde v rámci 2nd TAF prováděla až do konce války převážně podpůrné útoky na německou pozemní a leteckou techniku. Jedním z nejúspěšnějších pilotů při útocích na pozemní cíle byl britský velitel A Flight F/Lt G. M. Braidwood, který si připsal pět zničených a sedm poškozených letounů při ostřelování německých letišť.

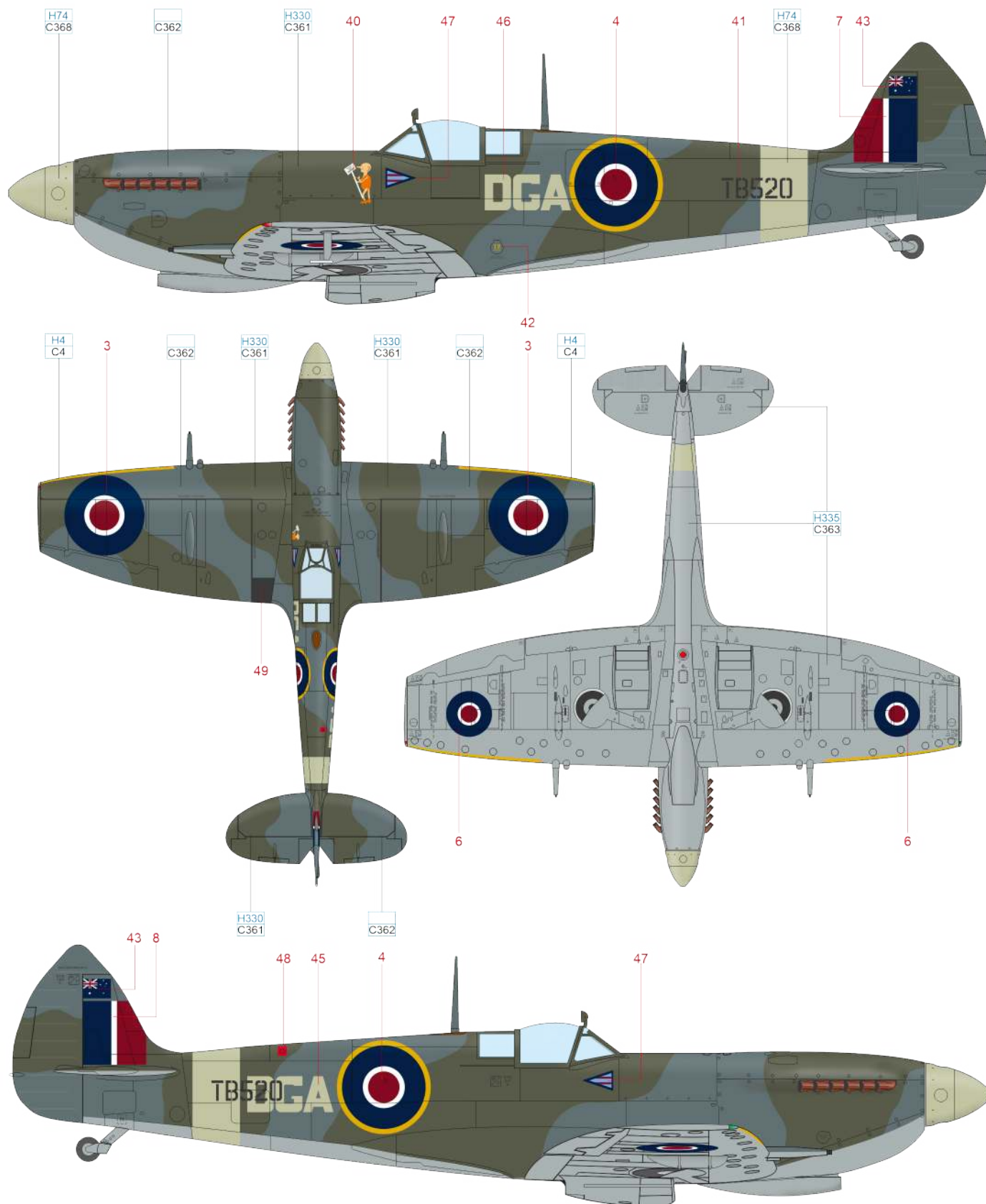


YELLOW H4 C4 SKY H74 C368 DARK GREEN H330 C361 OCEAN GRAY C362 MEDIUM SEA GRAY H335 C363 FLAT BLACK H12 C33

eduard

F TB520, W/Cdr Donald G. Andrews, Coltishall Wing, Velká Británie, březen 1945

Australan „Don“ Andrews rodák z Queenslandu, vstoupil do RAAF v listopadu 1940. Absolvoval výcvik v Kanadě a odplul do Velké Británie. V listopadu 1941 byl přidělen k No. 615 (County of Surrey) Squadron a o šest týdnů později k No. 245 (Northern Rhodesia) Squadron, u které zůstal až do července 1942, kdy nastoupil k No. 175 Squadron jako velitel letky. Následně byl převelen k No. 453 (RAAF) Squadron kde nejprve velel letce a v září převzal celou Squadronu a obdržel DFC. V čele No. 453 (RAAF) Squadron zůstal až do konce svého turnusu v květnu roku 1944. Po odpočinku převzal v únoru 1945 Coltishall Wing jako nadpočetný, dohlížející na dvě australské perutě Spitfire (No. 451 a No. 453 Squadron). V dubnu mu byla svěřena funkce velitele Biggin Hill wingu. V červnu z křídla odešel, v září byl repatriován a službu v RAF ukončil v dubnu 1946. Za svou válečnou kariéru dosáhl jednoho potvrzeného sestřelu, jeden pravděpodobný a tři nepřátelské letouny poškodil. Všechny jeho osobní letouny zdobila na přední kresba postavičky „Gremlin“ která drží ceduli s nápisem „You Have Been Warned“.

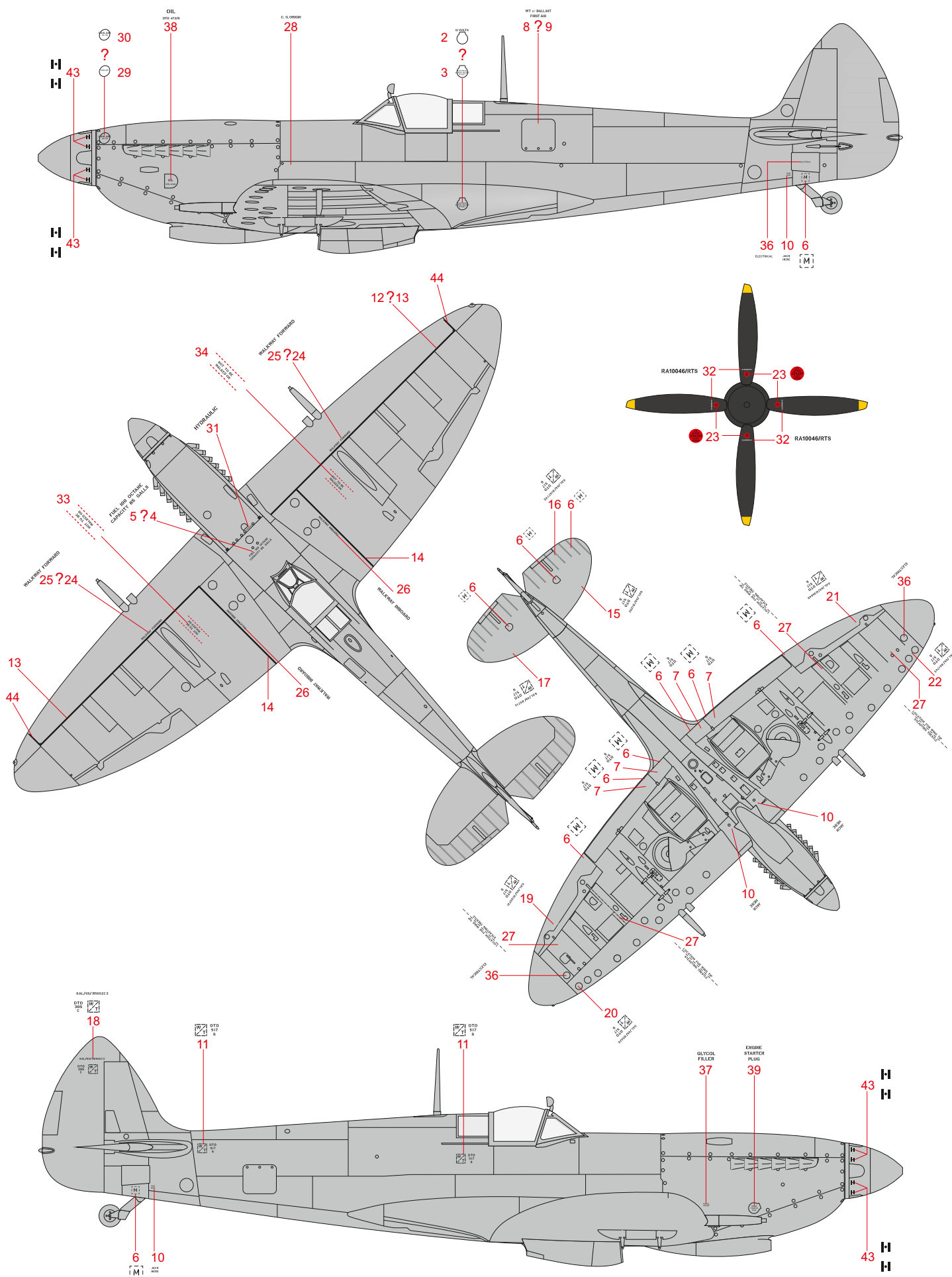


YELLOW H4 C4 SKY H74 C368 DARK GREEN H330 C361 OCEAN GRAY C362 MEDIUM SEA GRAY H335 C363

eduard

STENCILING POSITIONS

STENCILING POSITIONS

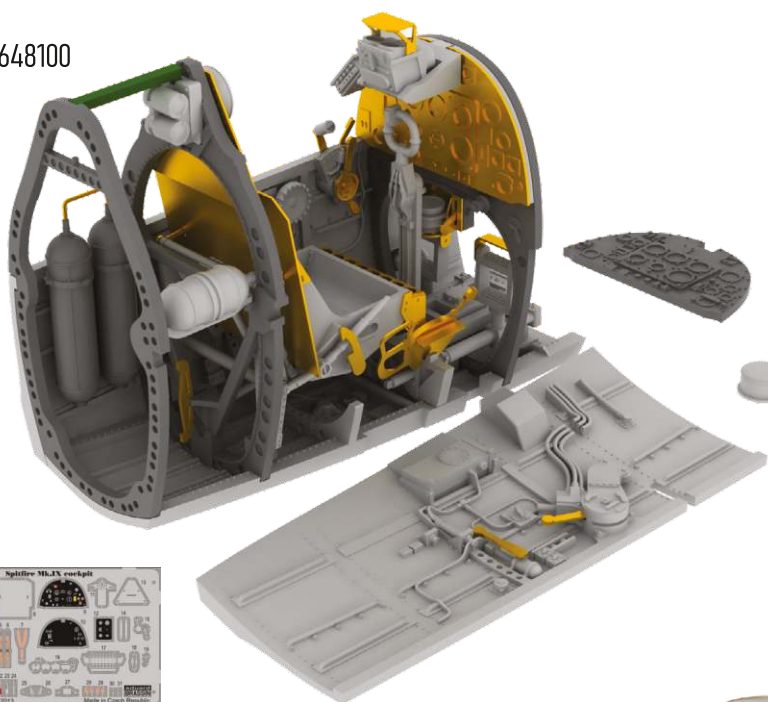


- 48765 Spitfire Mk.IXc landing flaps (PE-Set)
- 48766 Spitfire Mk.IX surface panels (PE-Set)
- 49639 Spitfire Mk.IXc (PE-Set)
- FE1223 Spitfire Mk.XVI seatbelts STEEL (PE-Set)
- 644008 Spitfire Mk.IX late LööK (Brassin)
- 648099 Spitfire exhaust stacks fishtail (Brassin)
- 648100 Spitfire Mk.IX cockpit (Brassin)
- 648109 Spitfire 500lb bomb set (Brassin)
- 648120 Spitfire - radio compartment (Brassin)
- 648124 Spitfire undercarriage legs BRONZE (Brassin)
- 648307 Spitfire Mk.XVI top cowl (Brassin)
- 648748 Spitfire Mk.IX landing flaps PRINT (Brassin)
- 3DL48041 Spitfire Mk.XVI SPACE (3D Decal Set)

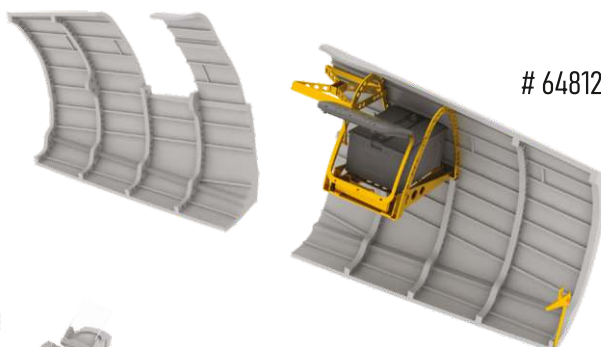


644008

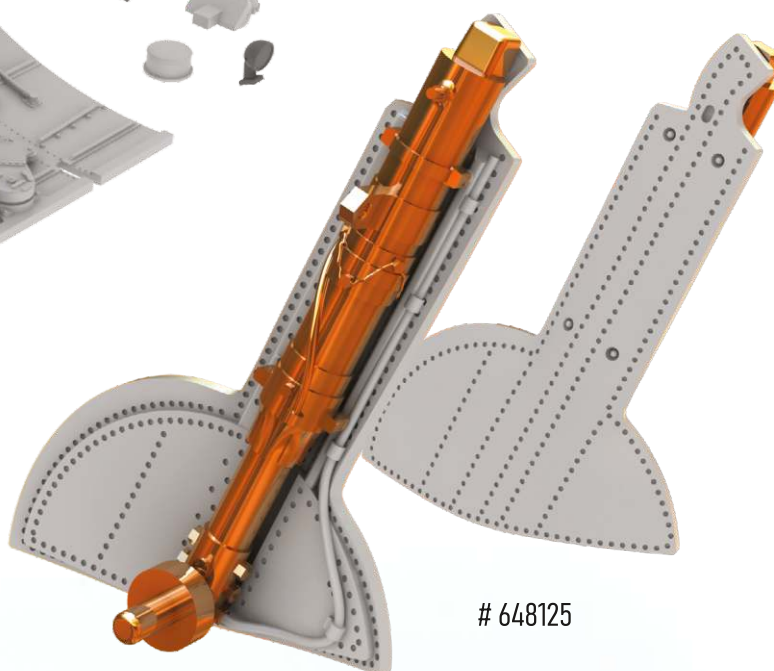
648100



648120



648125



648109



648748

