

# Spitfire Mk.IXe

eduard

1/48 Scale Plastic Model Kit

## ProfiPACK edition

**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 výtvor s lo-meným 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 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 výtvoru 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,



item No. 8288

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. To vše bylo způsobeno nadvládou letounů Focke-Wulf Fw 190A.

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 přepřlňovaného 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.IXe

Konstrukce Mk.IX se během výroby vyvíjela v několika oblastech. Protože takzvané univerzální křídlo typ C bylo určeno pro umístění až čtyř 20mm kanónů, byly zachovány i velké „boule“ na horní straně křídla, umožňující takovou instalaci. Výzbroj čtyř kanónů se však ukázala jako příliš těžká, takže v pozdních sériích byly tyto „boule“ zúženy, neboť kanóny byly montovány jen na vnitřní pozici zbraňových šachet. Motor Merlin 61 byl počátkem roku 1943 nahrazen jednotkou Merlin 63, čímž získal Mk.IXc vyšší výkon. Od roku 1944 se pak vyrábělo zesílené křídlo typu E. Čtyři kulomety ráže .303 byly nahrazeny dvěma kulomety ráže 12,7 mm (.50) umístěnými na vnitřních pozicích, zatímco vnější byly osazeny 20mm kanóny. Kulomety ráže 7,7 mm (.303) byly zcela odstraněny.



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. SYMBOL

\*

INSTRUKTION SINNBILDEN

\*

SYMBLES

\*

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](http://www.eduard.com)

PARTS

\*

DÍLY

\*

TEILE

\*

PIÈCES

\*

部品

A>

8280 A

D>

8280 D

E>

8280 E

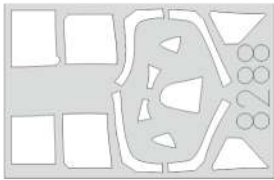
F>

8280 F

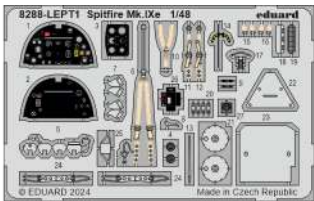
G>

8280 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

\*

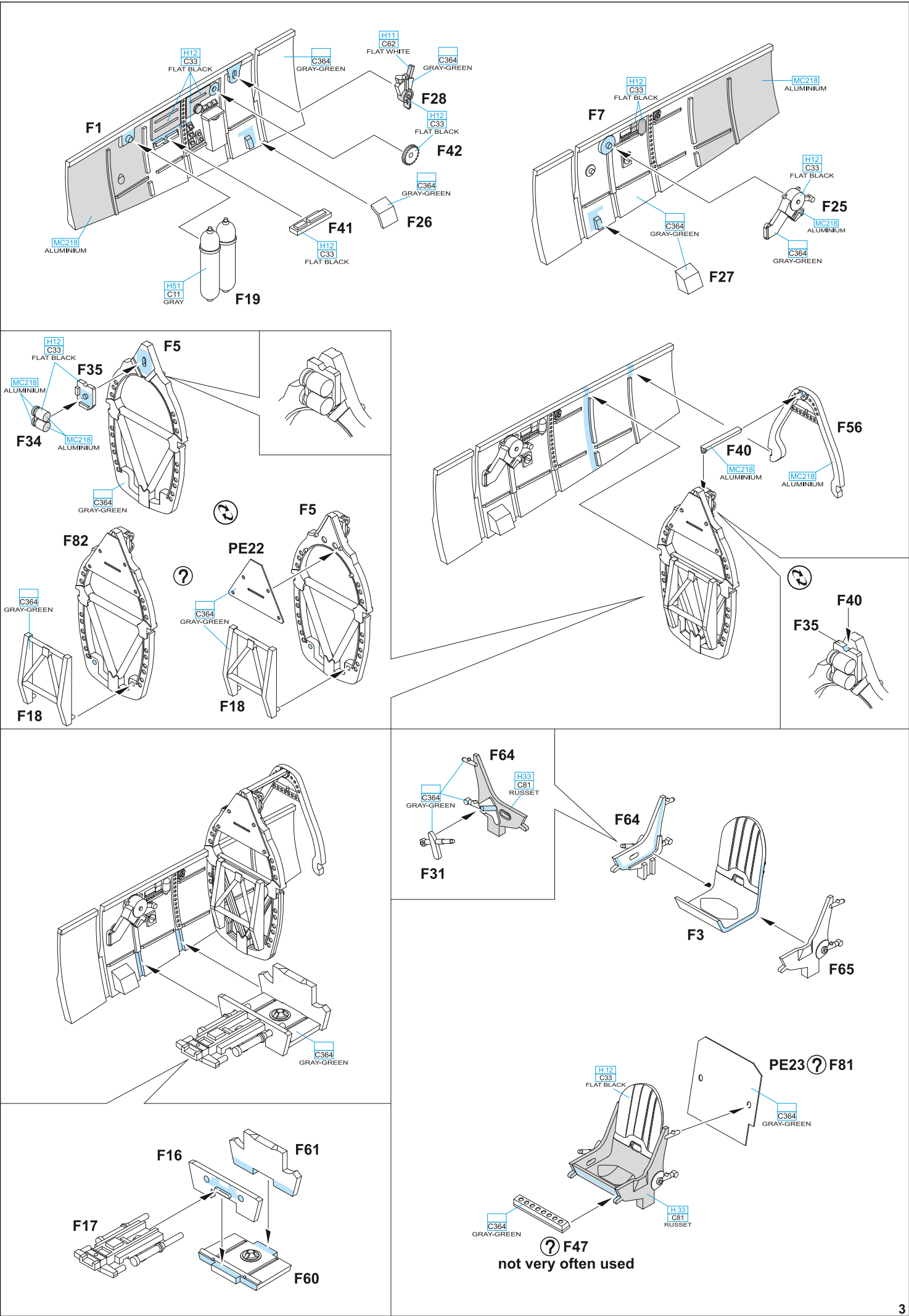
PEINTURE

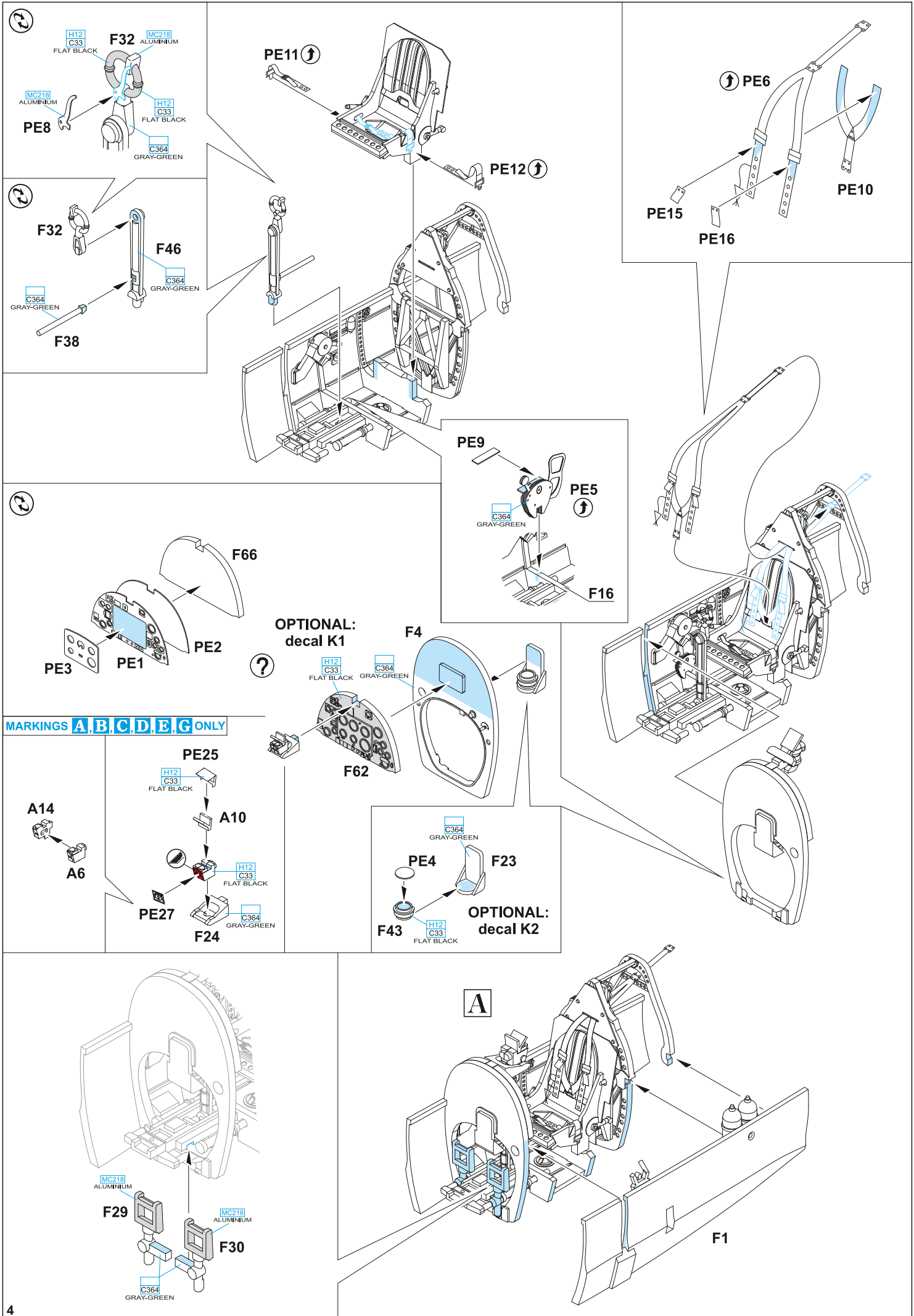
\*

色

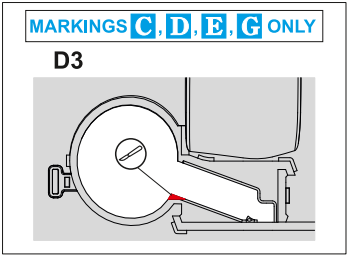
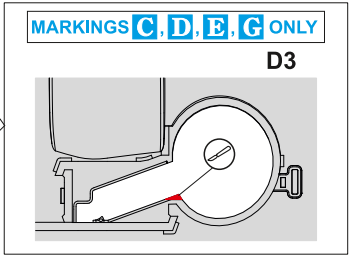
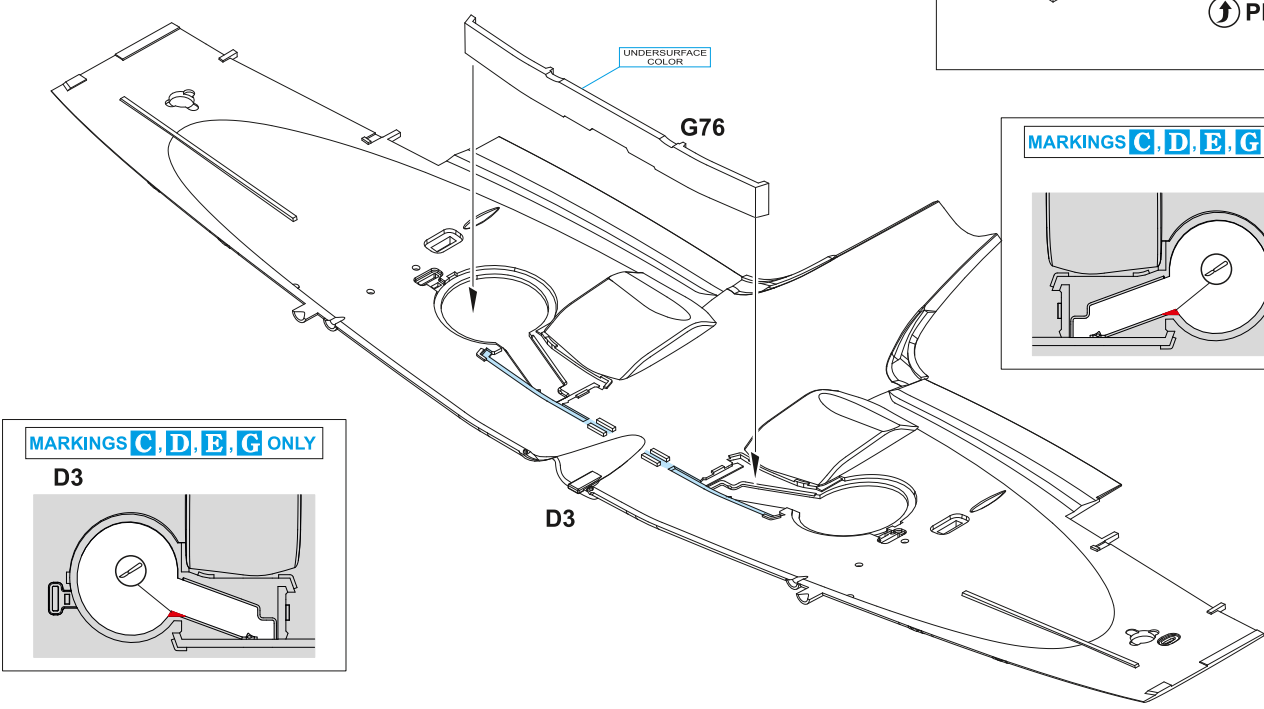
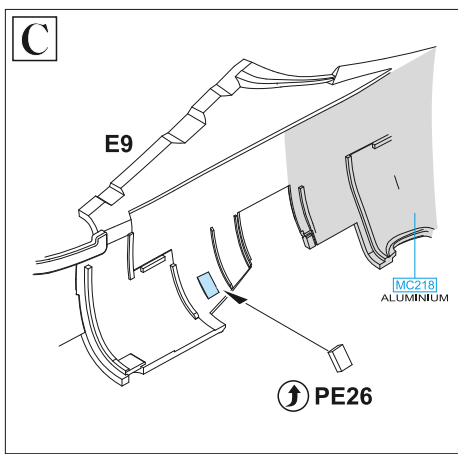
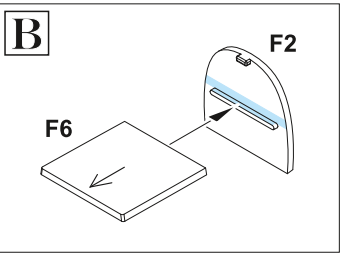
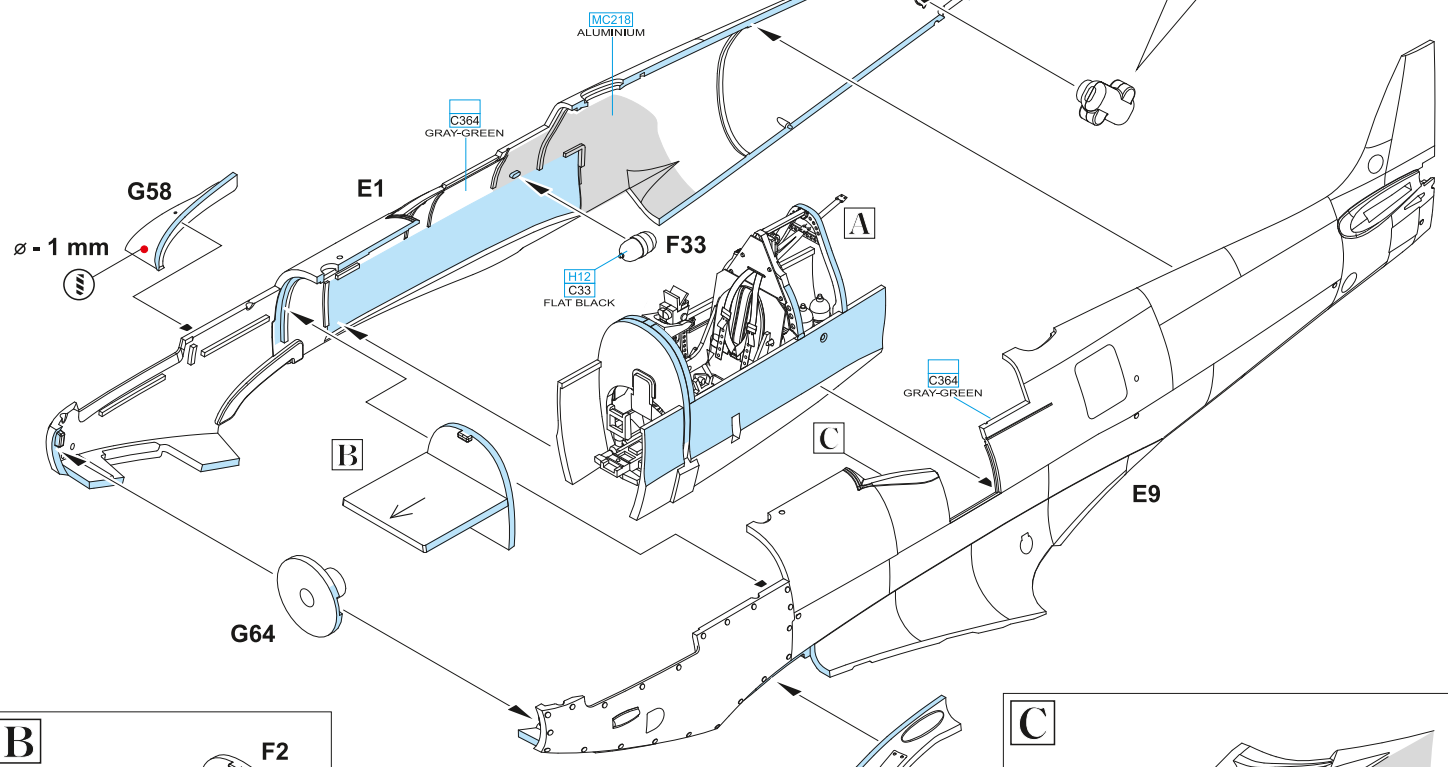
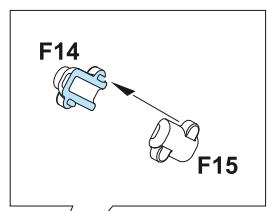
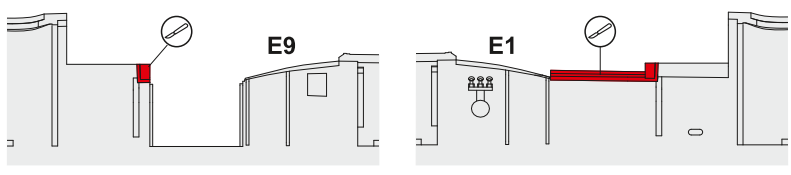
| GSI Creos (GUNZE) |          |                 |
|-------------------|----------|-----------------|
| AQUEOUS           | Mr.COLOR |                 |
| H4                | C4       | YELLOW          |
| H8                | C8       | SILVER          |
| H11               | C62      | FLAT WHITE      |
| H12               | C33      | FLAT BLACK      |
| H13               | C3       | FLAT RED        |
| 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       |
| H94               | C137     | CLEAR GREEN     |

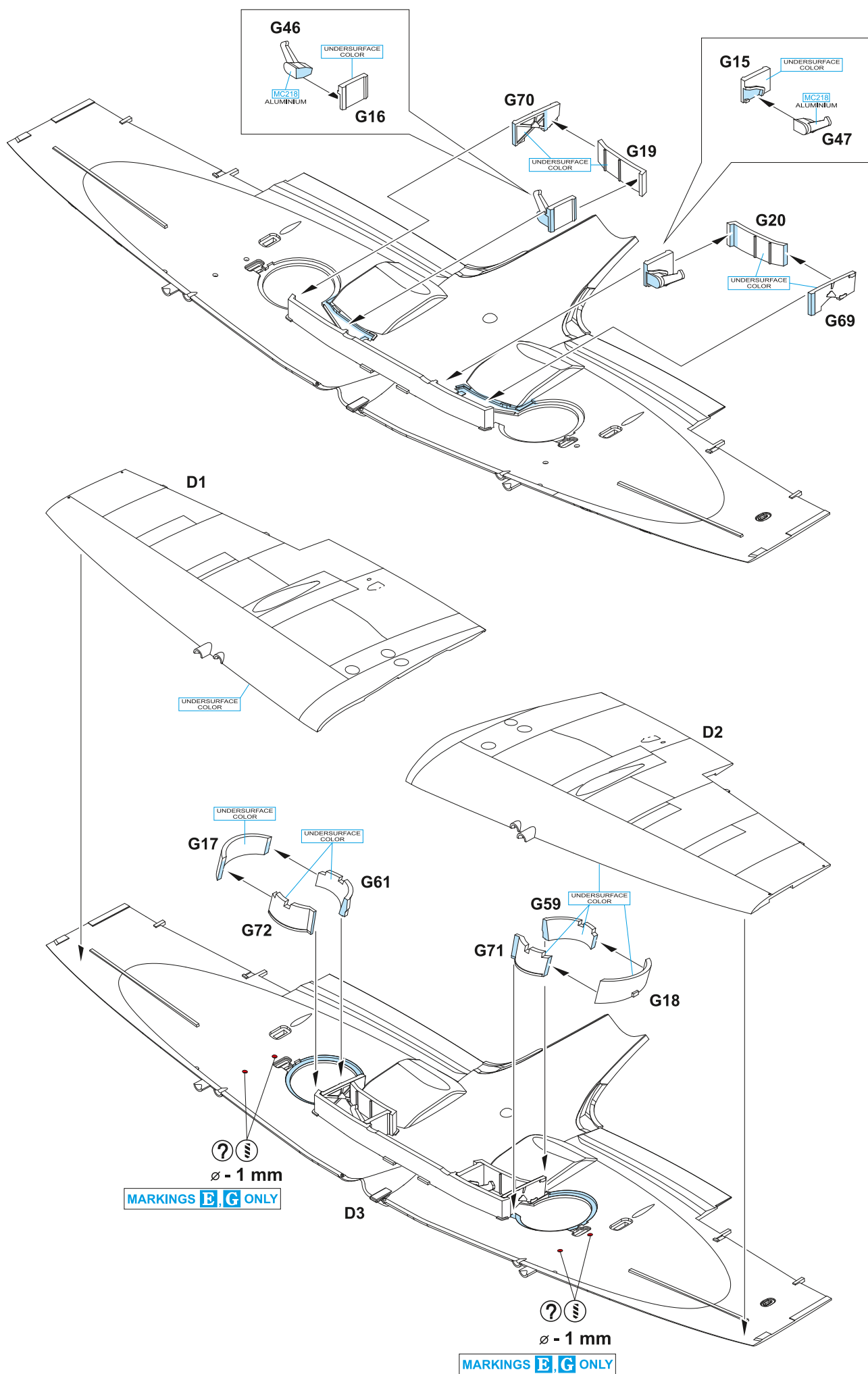
| AQUEOUS                 | Mr.COLOR |                     |
|-------------------------|----------|---------------------|
| H316                    | C316     | WHITE               |
| H326                    | C326     | BLUE                |
| H327                    | C327     | RED                 |
| H330                    | C361     | MEDIUM SEA GRAY     |
| H335                    | C362     | OCEAN GRAY          |
|                         | C363     | DARK GREEN          |
|                         | C364     | AIRCRAFT GRAY-GREEN |
| Mr.METAL COLOR          |          |                     |
| MC214                   |          | DARK IRON           |
| MC216                   |          | ALUMINIUM           |
| Mr.COLOR SUPER METALLIC |          |                     |
| SM201                   |          | SUPER FINE SILVER 2 |





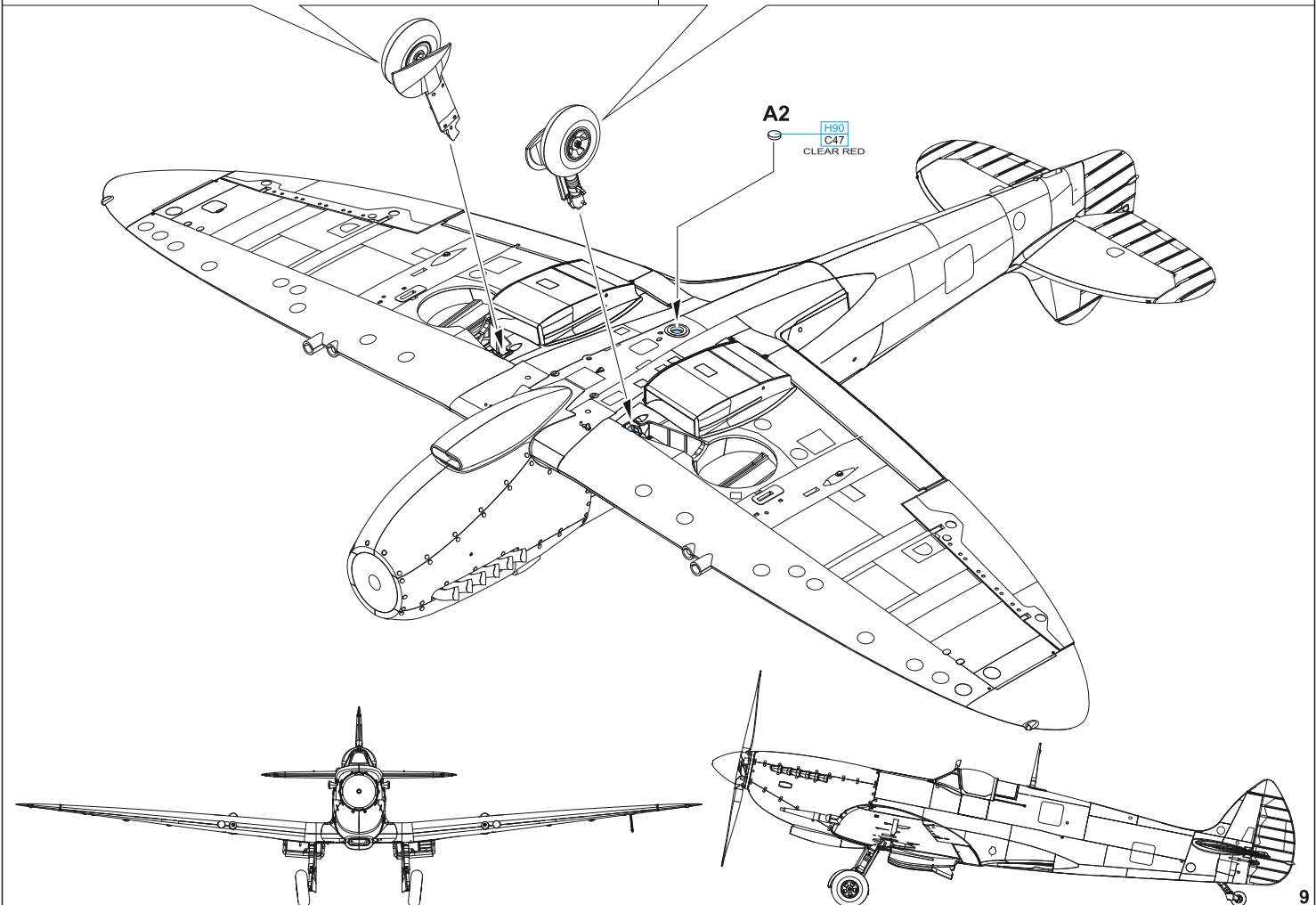
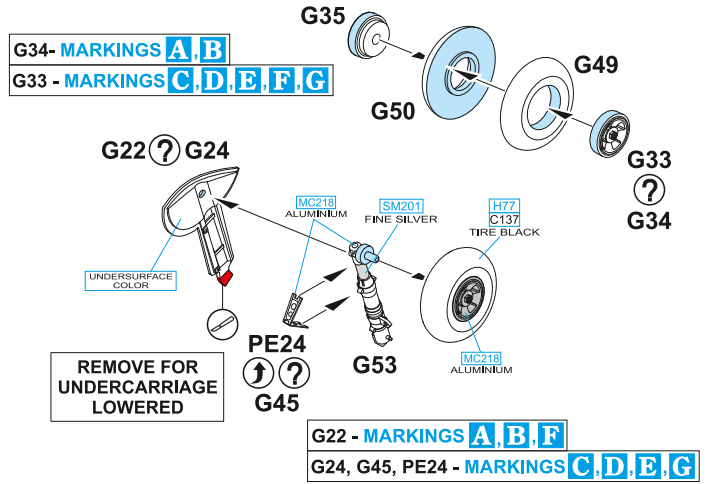
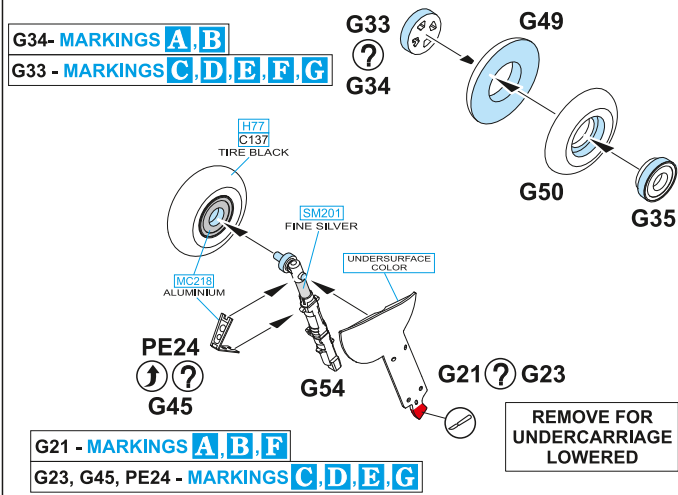
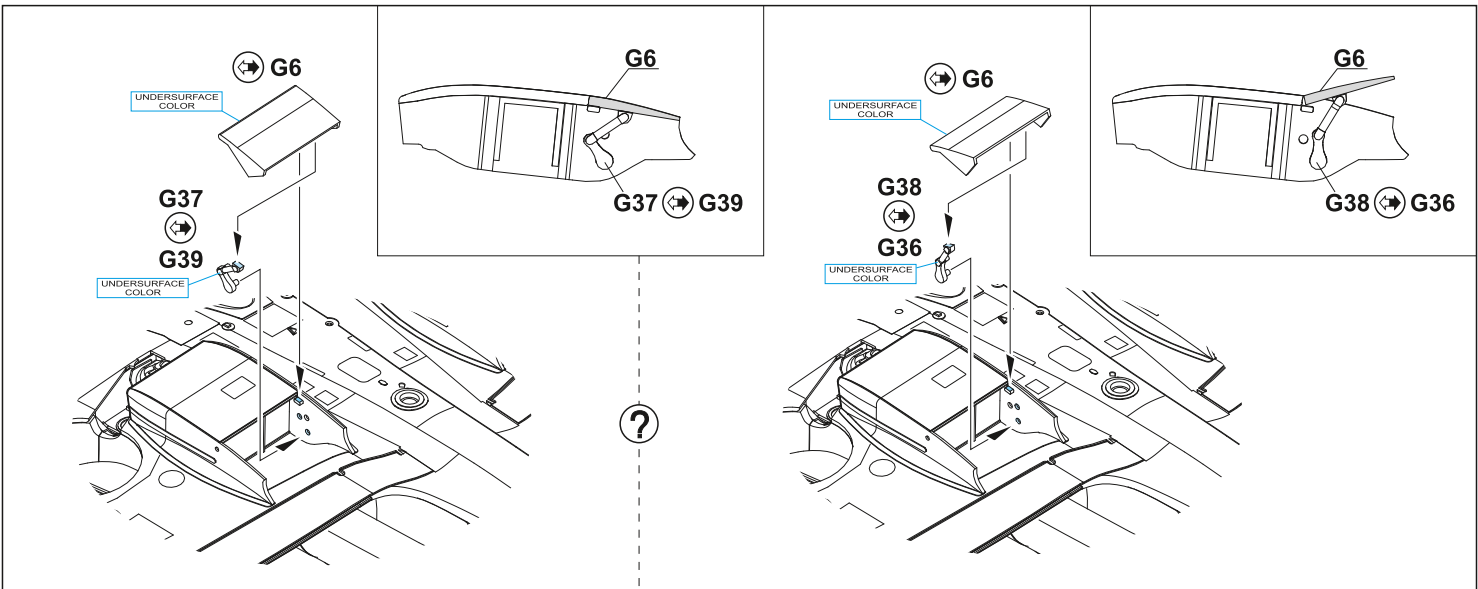
FOR CLOSED CANOPY ONLY



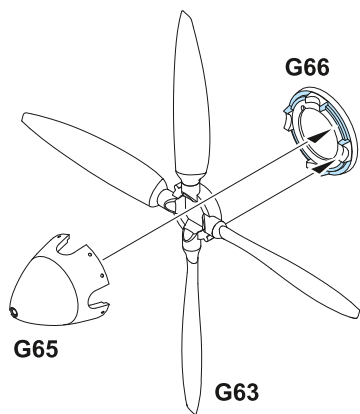




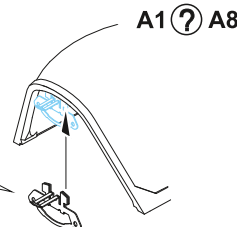
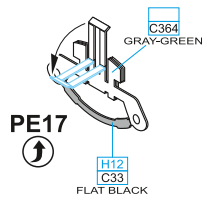
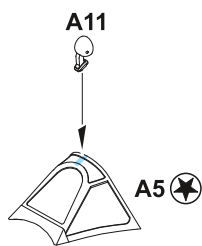




G

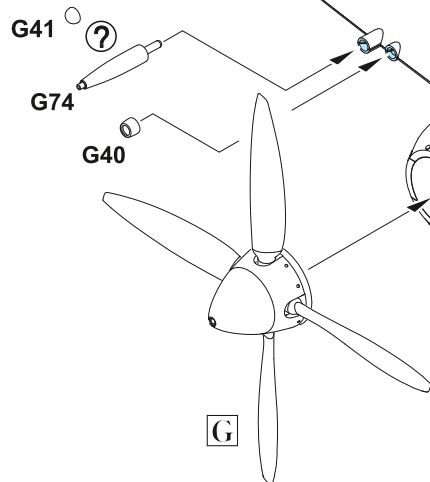


H



G74 - MARKINGS A, B, C, D, E, G

G41 - MARKING F

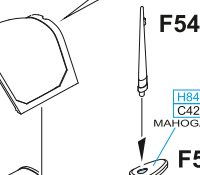


F37



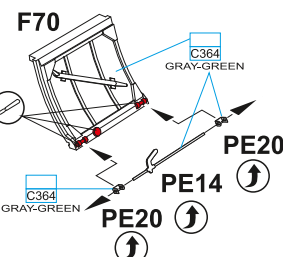
A8

A12

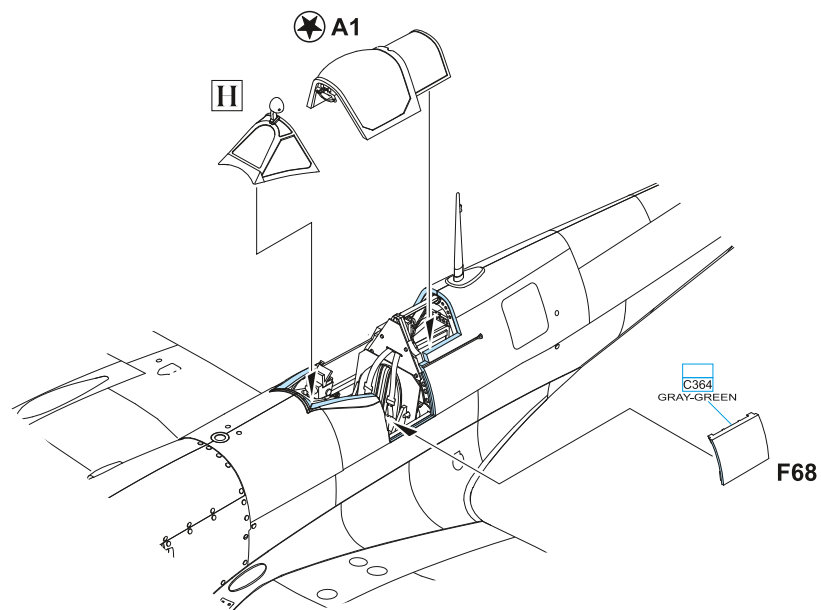


F70 - open canopy & open door  
F83 - open canopy & closed door

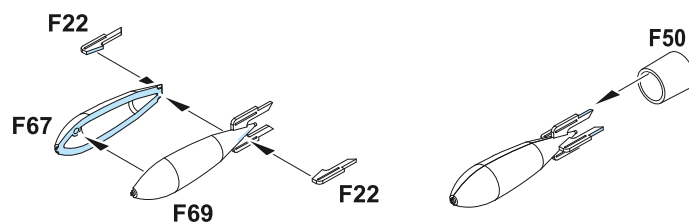
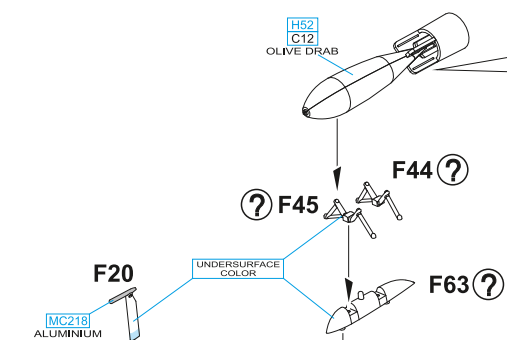
F83



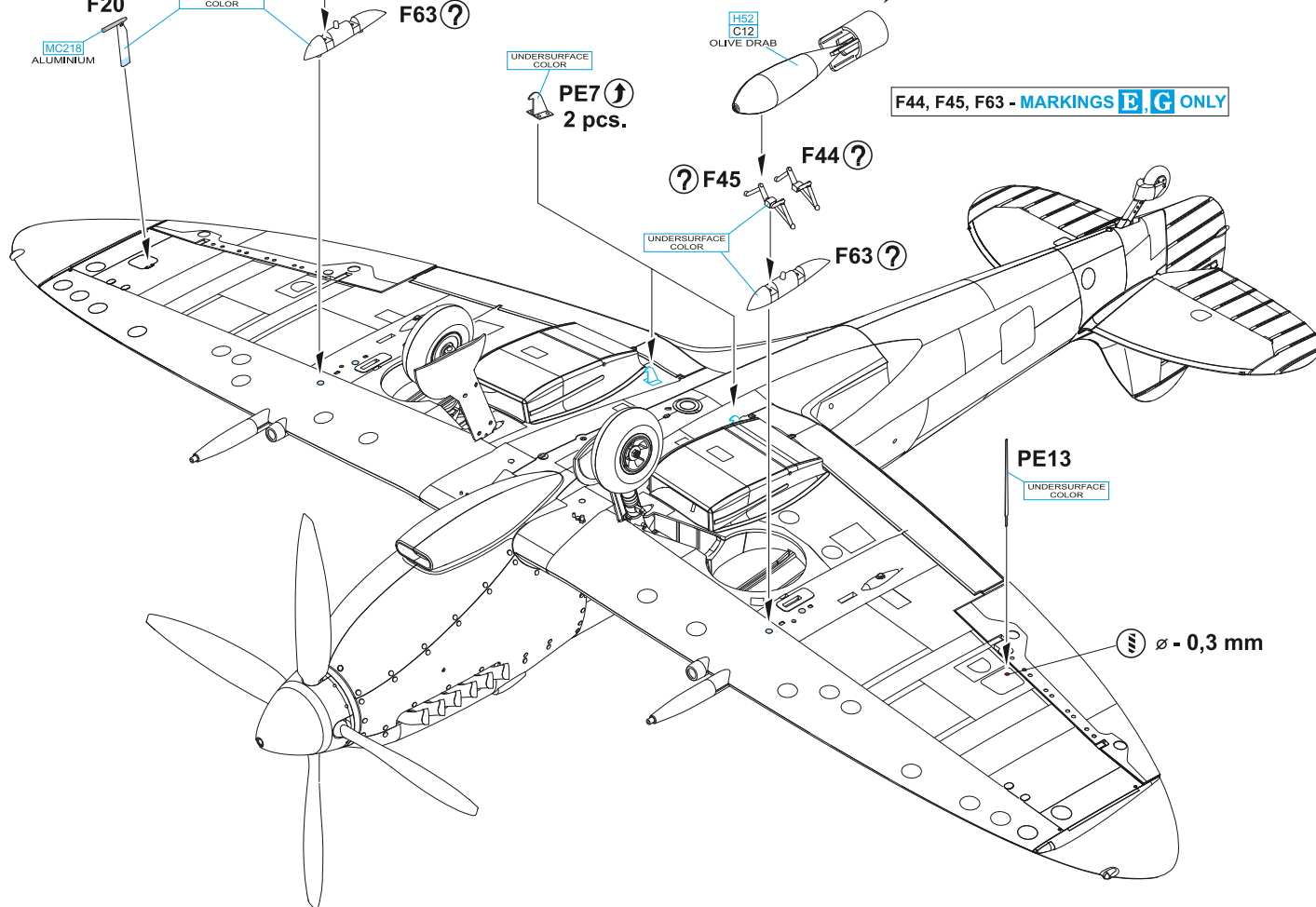
G74 - MARKINGS A, B, C, D, E, G  
G41 - MARKING F



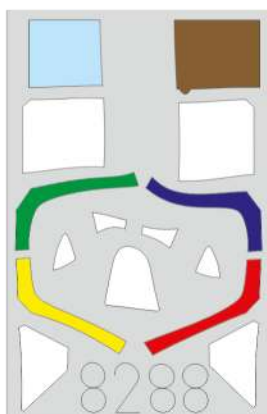
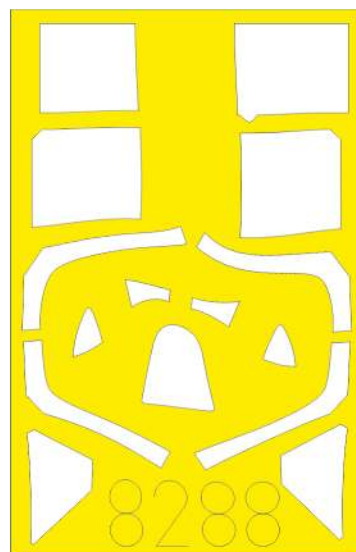
F44, F45, F63 - MARKINGS **E, G** ONLY



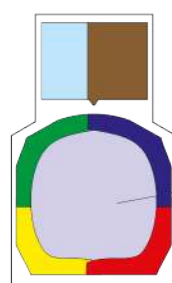
F44, F45, F63 - MARKINGS **E, G** ONLY



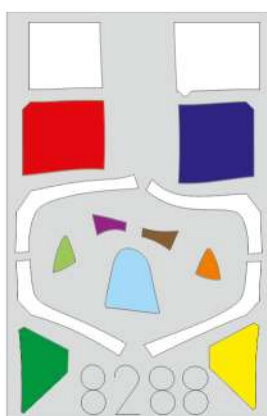
8288



A1 ? A8



LIQUID MASK



A5

A12

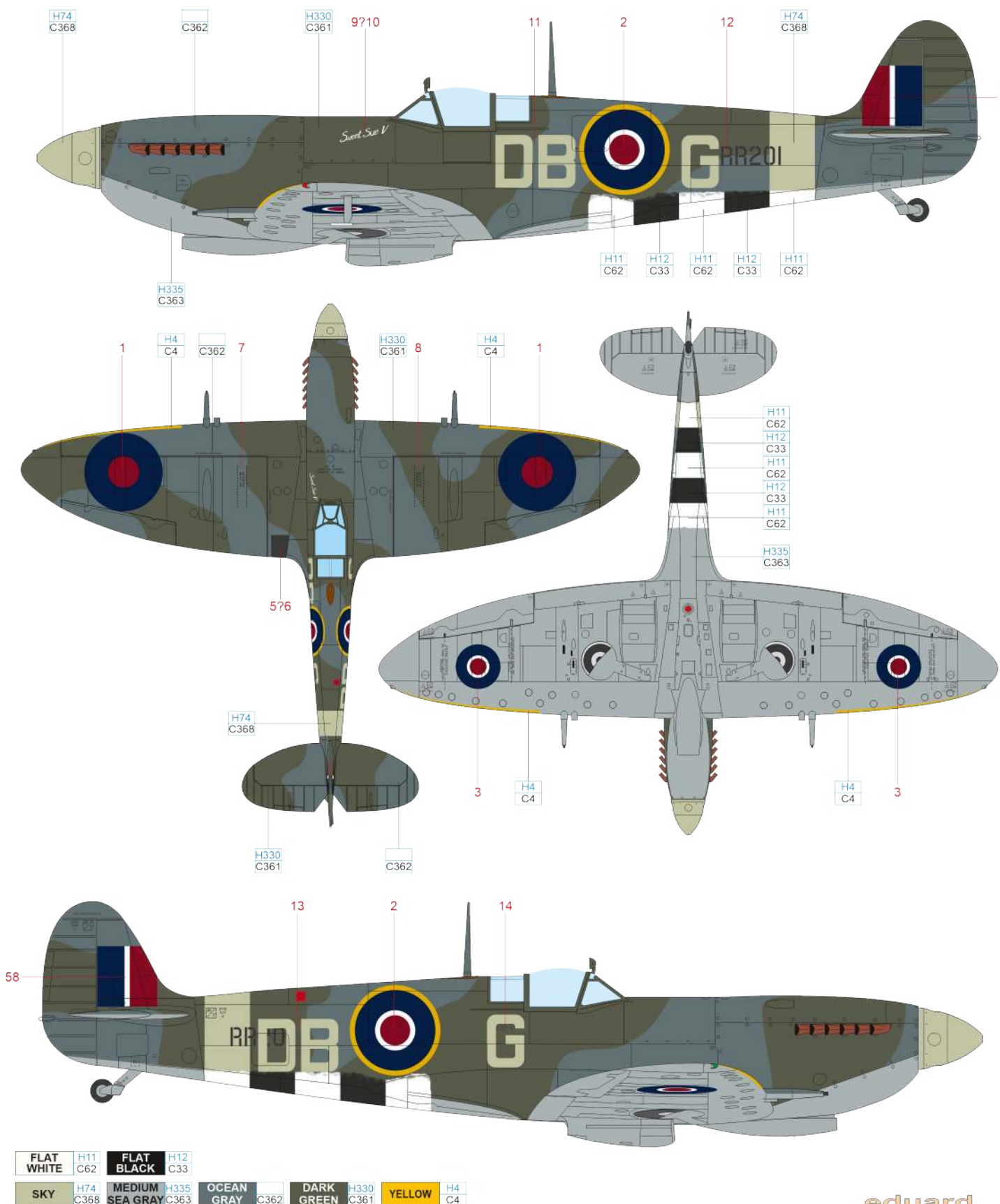
A13  
? F58

A7  
? F59



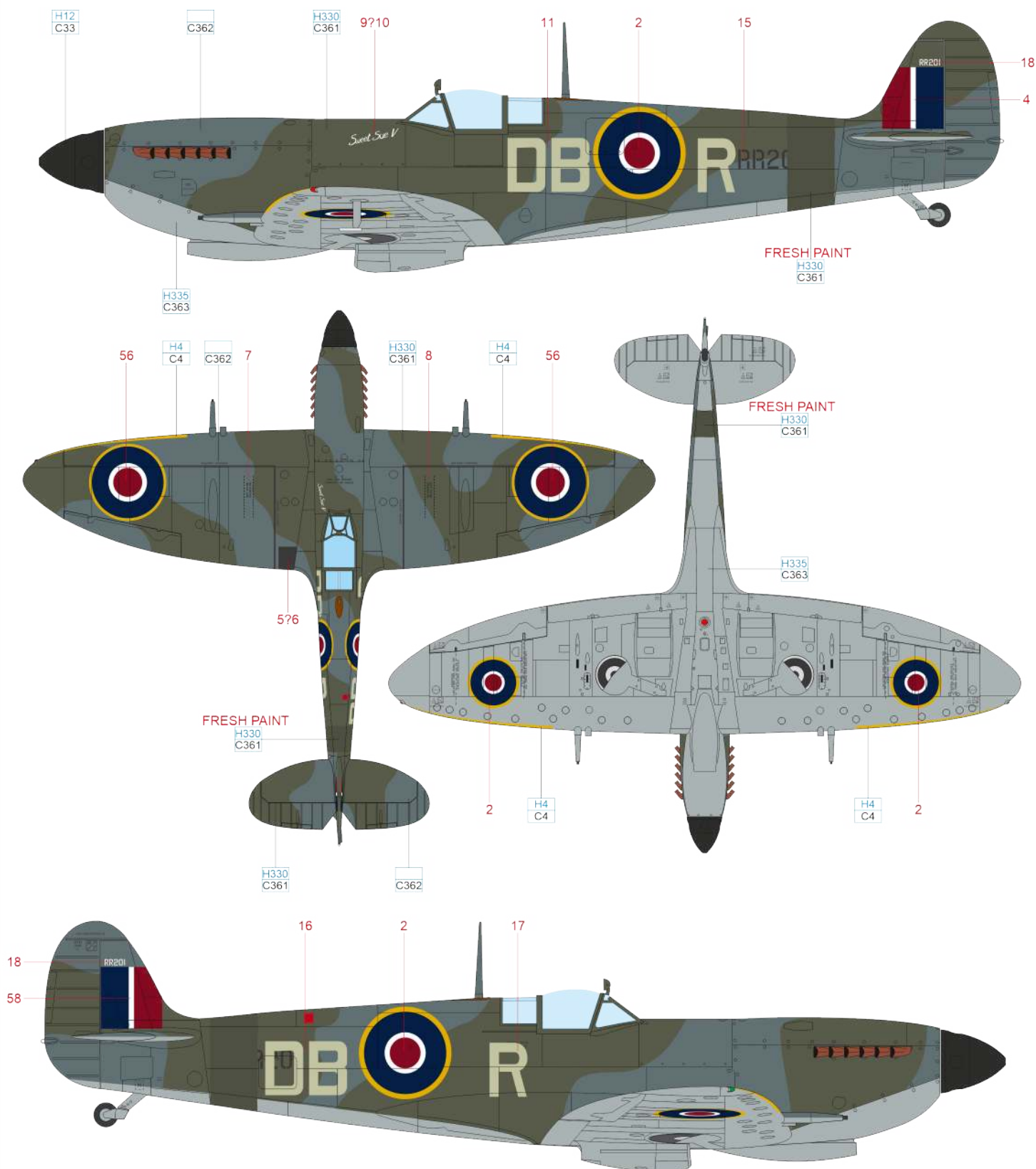
# A RR201, F/Lt Richard J. Audet, F/Lt John J. Boyle, No. 411 Squadron, ALG B.88 Heesh, Nizozemsko, prosinec 1944

Spitfire sériového čísla RR201 je pravděpodobně nejslavnějším Spitfirem verze IXE. Ačkoliv se jednalo o osobní Spitfire F/Lt Jacka Boyleho, největších úspěchů s RR201 dosáhl jiný kanadský pilot a Boyleho kamarád, F/Lt Richard Joseph „Dick“ Audet. Ten se Spitfirem RR201 s trupovými kódy DB-G, zdobeným na levé straně trupové nádrže nápisem Sweet Sue V, absolvoval mezi 29. prosincem 1944 a 3. únorem 1945 celkem 15 operačních letů a dosáhl s ním sedmi ze svých jedenácti potvrzených sestřelů. Největšího úspěchu dosáhl F/Lt Audet 29. prosince 1944, kdy s RR201 během souboje sestřelil tři Fw 109D-9 a dva Bf 109G (poválečné výzkumy se přiklání k pěti sestřeleným Fw 190D-9), čímž se stal jediným pilotem Spitfiru, kterému se podařilo dosáhnout statusu esa během jednoho letu. Dalšího cenného skalpu dosáhl 23. ledna 1945, kdy s RR201 sestřelil proudový Me 262 a další zničil při ostřelování letiště Rheine (poválečné výzkumy potvrzují Arado Ar 234). Audet se bohužel konce války nedočkal, protože 3. března 1945 dostal při útoku na ozbrojený vlak jeho Spitfire MK950 DB-A zásah a pilot s ním havaroval. Ačkoli původní zpráva No. 411 Squadron uvádí, že Audet zahynul ve svém letounu, poválečný výzkum potvrdil, že Audet se svým Spitfirem nouzově přistál a byl zajat. Po výsledku měl být převezen do zajateckého tábora, zde však Audetova stopa končí. Je pravděpodobné, že byl zavražděn, případně zemřel při pokusu o útek. Jeho tělo nebylo nikdy nalezeno.



## B RR201, F/Lt John J. Boyle, No. 411 Squadron, ALG B.88 Heesh, Nizozemsko, únor-duben 1945

V záznamech No. 411 Squadron se RR201 poprvé objevil 26. prosince 1944 a následně se stal osobním letounem F/Lt Johna Josepha „Jacka“ Boyleho, který si na počest své malé dcery nechal na levou stranu krytu nádrže namalovat bílý nápis Sweet Sue V. Spitfire RR201 létal nejprve s kódy DB-G a poté, co převzal v lednu 1945 Jack Boyle velení B Flightu No. 411 Squadron, byla jeho Sweet Sue V přemístěna k B Flightu a překódována na DB-R. K tomu ale došlo až počátkem února 1945, kdy si RR201 DB-G (u letky B nově jako DB-R) vyměnil za MK950 DB-R (u letky A nově jako DB-A). S RR201 létal F/Lt Boyle nepřetržitě do 4. dubna 1945, kdy mu skončila operační túra. V kokpitu RR201 absolvoval 36 operačních letů a zničil dvě Bf 109 při ostřelování nepřátelských letišť, dále 10 lokomotiv a 42 vojenských vozidel. Celkem za svoji válečnou kariéru dosáhl Boyle šesti potvrzených sestřelů a stal se mimo jiné prvním spojeneckým pilotem Spitfiru, který samostatně sestřelil proudový Me 262 (25. prosince 1944). Zobrazený Boyleův Spitfire RR201 nesl prvky rychlé identifikace platné po 3. lednu 1945 u 2. TAF, znaky typu C1, černý vrtulový kužel a zatřený pruh Sky před VOP. Sériové číslo RR201 bylo ve zmenšené podobě nakresleno v bílé barvě nad kokardou na směrovce. Takto zbarvený létal do 3. února 1945 s kódovým písmenem G, od 6. února pak s kódovým písmenem R.

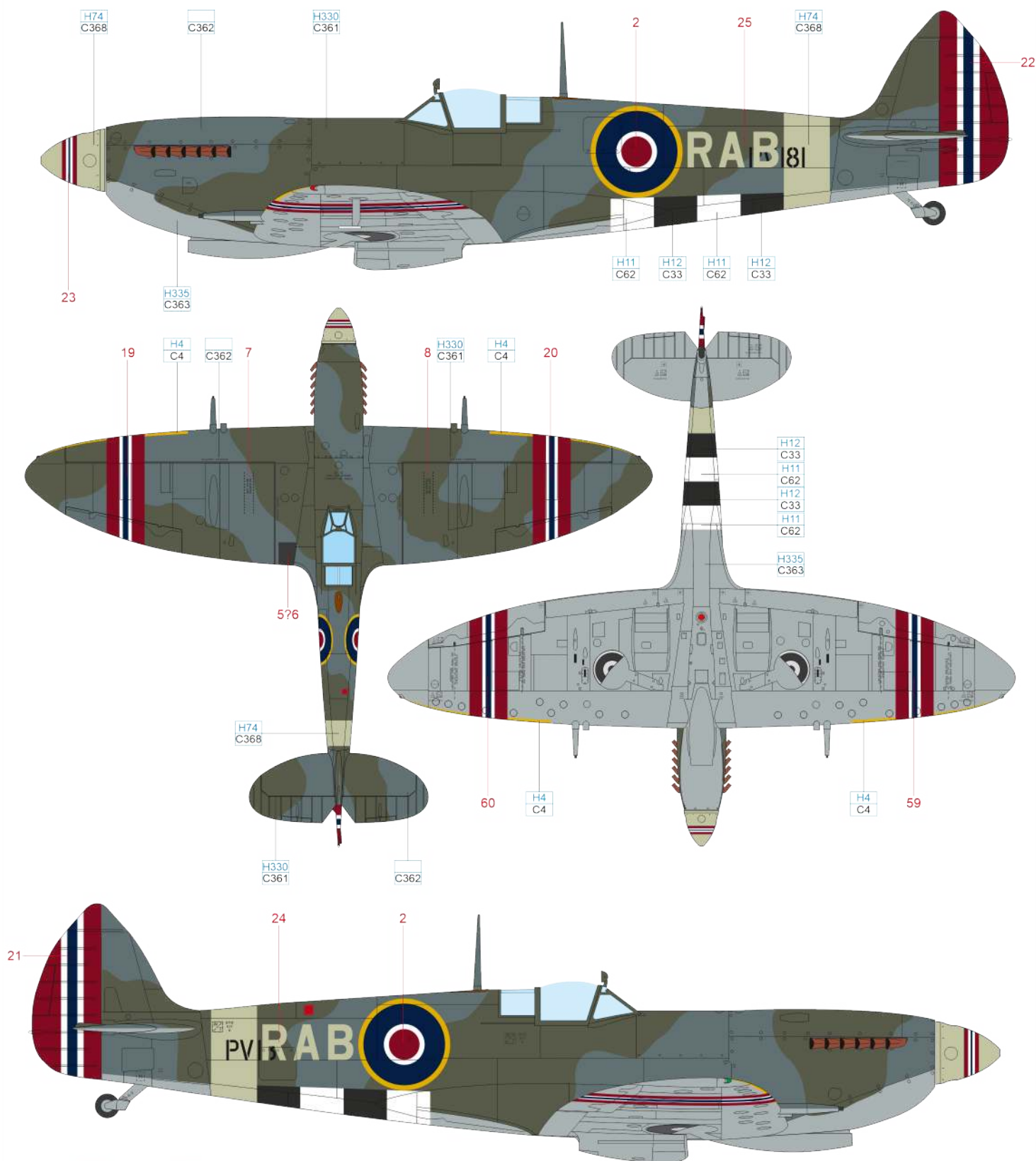


FLAT BLACK H12 MEDIUM SEA GRAY H335 OCEAN GRAY C362 DARK GREEN H330 YELLOW H4 C4

eduard

## C PV181, W/Cdr Rolf A. Berg, No. 132 Wing, ALG B.79 Woendstrecht, Nizozemsko, zima 1944

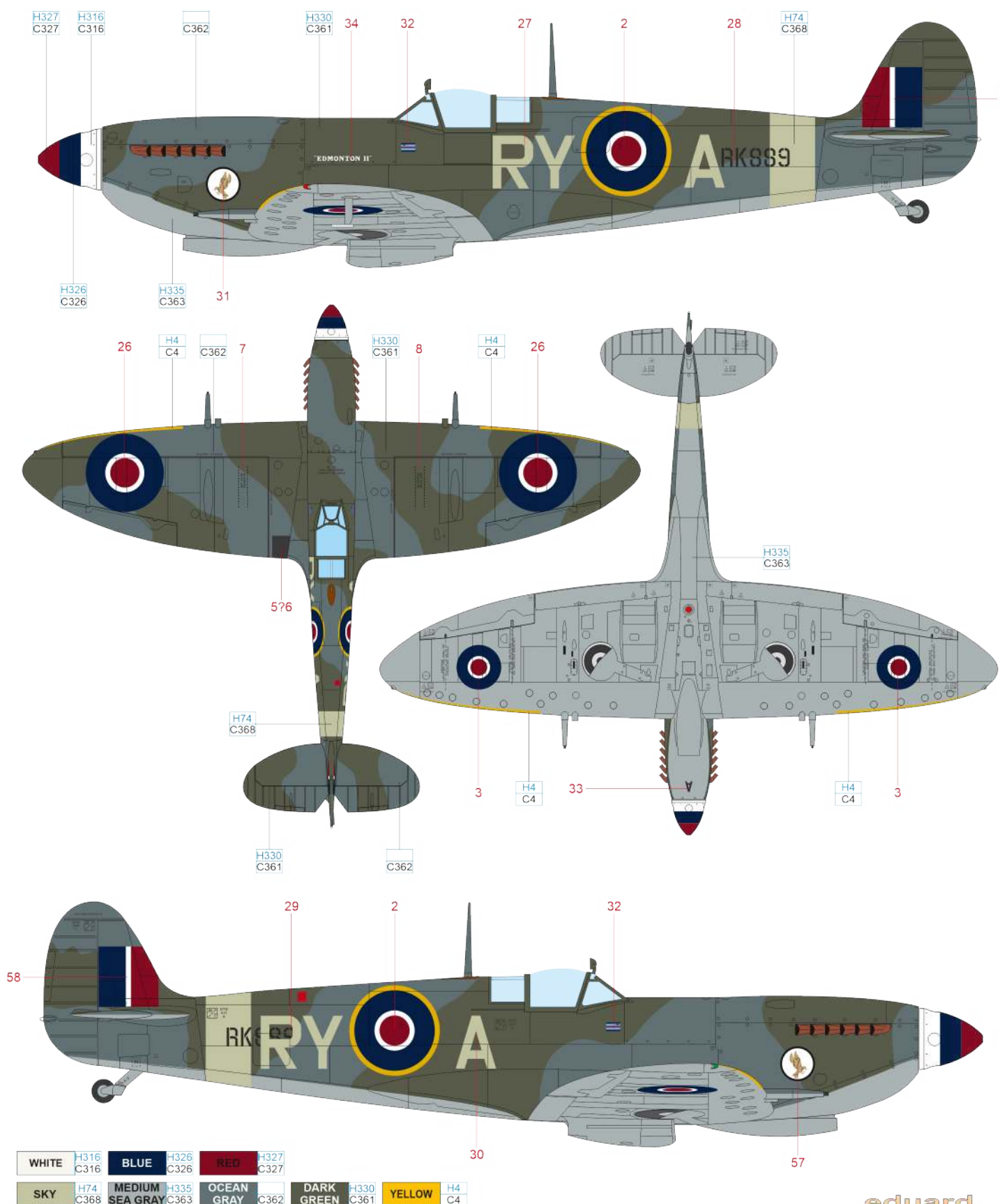
Tento letoun používal jako osobní stroj velitel No. 132 (Norwegian) Wing, W/Cdr Rolf Arne Berg. Předválečné norské výsostné označení si na svůj stroj nechal namalovat během podzimu 1944 a zároveň požádal odpovědné osoby v RAF o jeho schválení. Nenalezl však pochopení a v lednu 1945 musel tento marking odstranit. Bergův osud se naplnil 3. února 1945. Nacházel se na samém konci své operační túry a rozhodl se podniknout ještě jeden bojový let. Nad nizozemským Eelde však dostal přímý zásah do křídla od protiletadlového dělostřelectva a s PV 181 smrtelně havaroval. Jeho skóre čítá šest potvrzených sestřelů, dva pravděpodobné a pět poškozených letounů nepřítele.



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

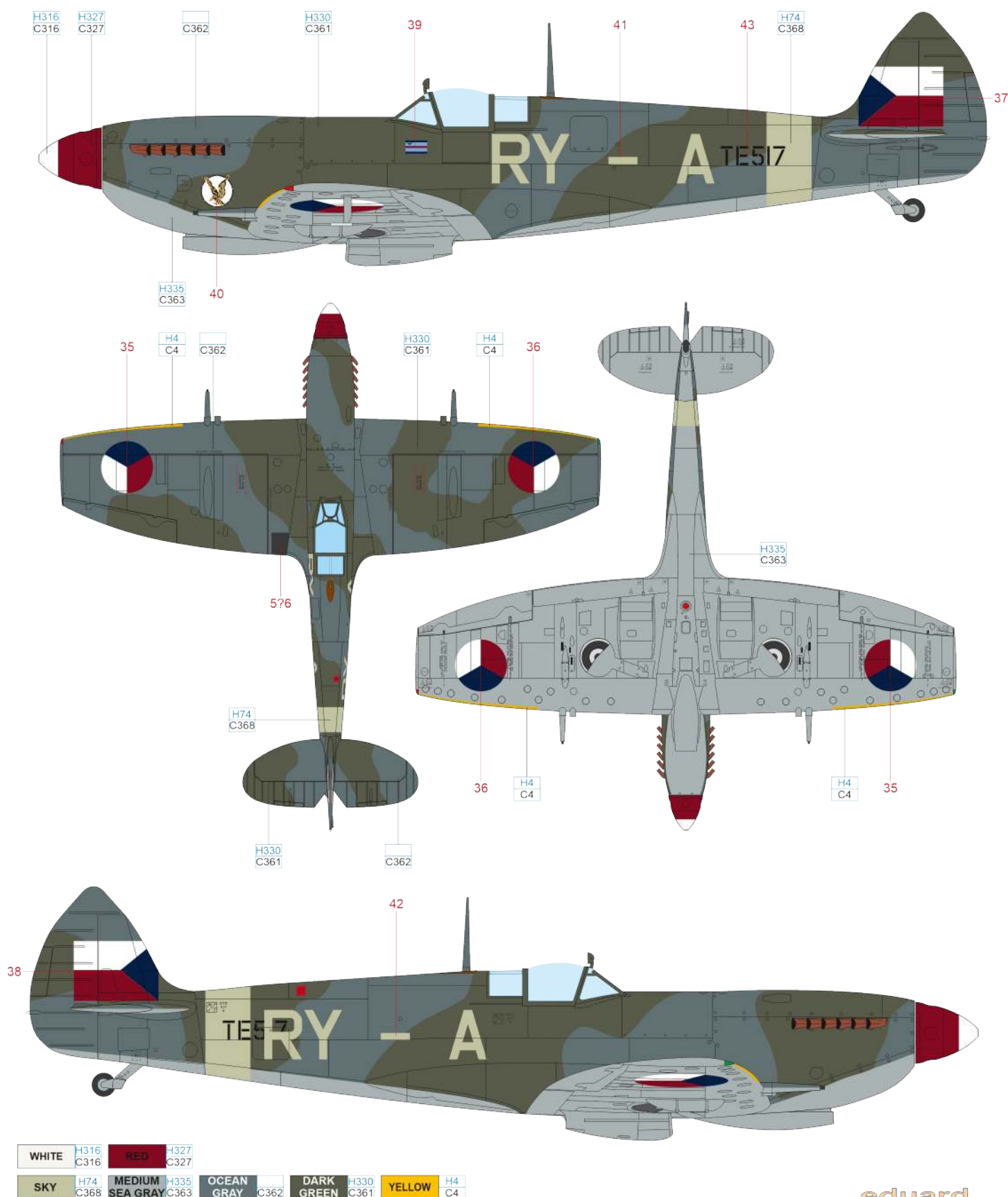
## D RK889, S/Ldr Otmar Kučera, No. 313 Squadron, RAF Manston, Kent, Velká Británie, květen–červenec 1945

Výškové Spitfiry HF Mk.IX s Merlinem 70 se vyráběly také s křídlem typu E se standardními koncovými oblouky křídla. Příkladem této varianty je stroj RK889 (RY-A) velitele No. 313 (Czechoslovak) Squadron S/Ldr Otmar Kučery DFC. Letoun vyrobený v závodě koncernu Vickers-Supermarine v Castle Bromwich převzala RAF 6. října 1944 přesunem k No. 45 MU do skotského Kinlossu. Na své první přidělení čekal až do 10. května následujícího roku. Tehdy v Manstonu vystřídal dosavadní Kučerův Spitfire HF Mk.IXc ML148, který nesl stejné kódové označení. RK889 byl darovaným letounem s názvem „Edmonton II“, šlo o poslední stroj zakoupený z finančních sbírek a přidělený k československé letecké jednotce. S novým Spitfirem se S/Ldr Kučera účastnil 23. května 1945 na základně 8th USAAF v Debden společně s dalšími československými stíhači nácviků leteckých soubojů s americkými kolegy pilotujícími P-51D Mustang. Zbarvení zobrazuje Kučerovo A s velitelským označením pod kabinou z července 1945, kdy se na krytech motoru objevily kulaté emblémy s jestřábem a vrtulový kužel ozdobily československé národní barvy.



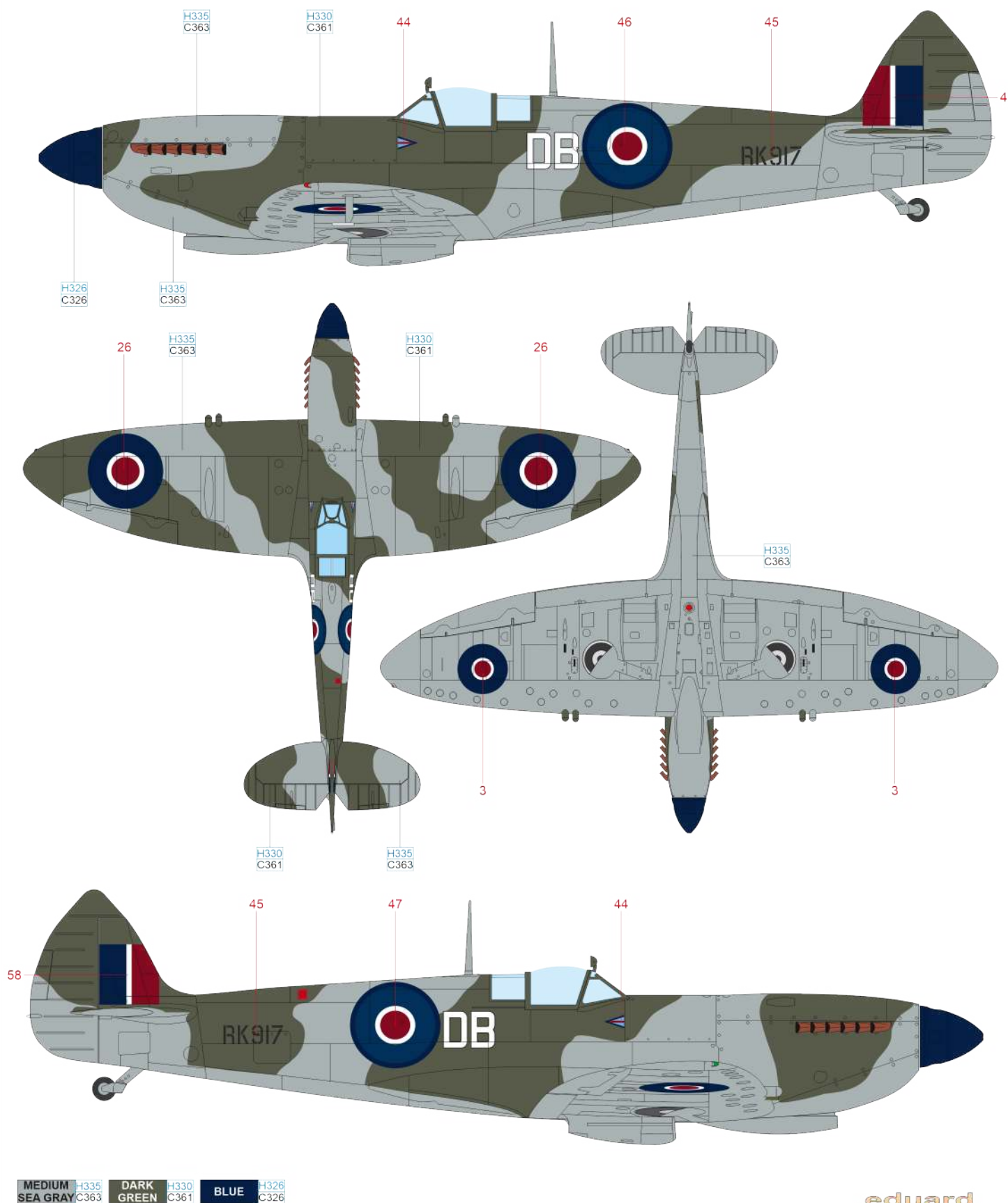
## E TE517, S/Ldr Otmar Kučera, No. 313 Squadron, RAF Manston, Kent, Velká Británie, srpen 1945

Během služby v Královském letectvu nalétal Otmar Kučera téměř 540 operačních hodin, které zahrnovaly 130 letů nad nepřátelské území. Za svoji válečnou kariéru dosáhl sedmi potvrzených sestřelů. Po pěti letech tvrdých bojů opustil Velkou Británii s novým Spitfirem LF Mk.IXe s čs. výsostnými znaky. Jednalo se o letoun TE517 (RY-A), se kterým ve dnech 7. až 13. srpna 1945 přelétl v čele No. 313 Squadron zpět do rodné vlasti. Spitfire TE517 byl postaven továrnou Castle Bromwich a vybaven motorem Merlin 66. Po dokončení zkušebních letů byl TE517 přelétnut 21. července 1945 F/Sgt Karlem Strykem do RAF Manston a 25. července 1945 jej převzala No. 313 (Czechoslovak) Squadron. Standardní označení RAF bylo v prvních srpnových dnech roku 1945 přemalováno označením československého letectva. Původní kódy RAF ale zůstaly zachovány. Oproti ostatním Spitfirům No. 313 Squadron, které měly vrtulové kužely natřené červenou barvou, byl Kučerův velitelský stroj odlišen bílou barvou na špičce vrtulového kuželu a praporkem velitele Squadrony pod kabinou. Spitfire TE517 se po službě v poválečném československém letectvu a následně izraelském letectvu dochoval do dnešních dnů. Dne 7. dubna 2023 se po několikaleté rekonstrukci v Biggin Hill Heritage Hangar opět vznesl do vzduchu.



## F RK917, G/Cpt Douglas Bader, RAF North Weald, Velká Británie, září 1945

Dne 15. dubna 1945 byl slavný Douglas Bader osvobozen americkými jednotkami ze zajetí na hradě Colditz. Po svém návratu do Anglie a po krátké dovolené se vrátil do služby a byl jmenován velícím důstojníkem Fighter Leader's School na letecké základně Tangmere. Krátce poté byl povýšen do hodnosti Group Captain a stal se velitelem sektoru North Weald No. 11 Group RAF. Dne 15. září 1945 se v Londýně konala letecká přehlídka u příležitosti pátého výročí Bitvy o Británii, které se zúčastnilo celkem 300 letadel. Přehlídku zahájila skupina 12 Spitfirů, které pilotovali hrdinové z roku 1940. Vedení této skupiny bylo svěřeno beznohému esu Douglasu Baderovi, který při této slavnostní přehlídce létal na svém osobním Spitfiru RK917, který používal v letech 1945–1946. Baderův Spitfire HF Mk.IXe RK917 měl demontovanou výzbroj a nesl standardní zbarvení nočních stíhačů v odstínu Medium Sea Grey, na kterou jsou na horních a bočních plochách aplikována kamuflážní pole v odstínu Dark Green. Identifikační znaky jsou bez žlutého lemování, trupové kokardy a vrtulový kužel byly v odstínu Roundel Blue. 21. července 1946 G/Cpt Bader z vlastní vůle rezignoval a přijal nabídku vést letecké oddělení společnosti Shell Corporation. Dalších dvacet let pravidelně létal na firemních akcích a osobně pilotoval služební letadla. Zemřel 5. září 1982 ve věku 72 let.



## G 2058 (ex TE515), 105. Tajeset, základna Ramat David, Izrael, 1951

Výjimkou mezi Spitfiry dodanými Československem do Izraele byl stroj TE515, který byl bez nátěru a s výrazným červeným bleskem na obou stranách trupu. TE515 byl přelétnut do ČSR s trupovým označením DU-W. V řadách LP 5 pak nesl označení MP-11. Na přelomu května a června 1946 byl upraven do podoby s červeným bleskem a byl velitelským letounem pplk. Jaroslava Hladá, jenž stál v čele 2. letecké divize. Od prosince 1948 se tento Spitfire stal v pražských Letňanech součástí výzkumné letky VLÚ pod označením V-20, přičemž si ponechal své zbarvení. Nebyl zde ale používán k výzkumným úlohám. Sloužil ke kondičním letům zdejších zkušebních pilotů. Letounu zůstalo zbarvení i po odprodání do Izraele, kam se dostal s poslední pozemně-námořní dodávkou v roce 1950. Ve stříbrné podobě sloužil po tři roky u 105. cvičné squadrony v Ramat Davidu jako stroj číslo 2058 s taktickým označením 58. Poté prošel revizí a barevnou úpravou u Bedeku a v únoru 1955 byl vzdušnou cestou dodán, již jako UB439, do barmského Rangúnu v rámci operace Orez B ve dnech 15. až 22. února 1955.

