

Spitfire Mk.IXc

eduard

1/48 Scale Plastic Model Kit

WEEKEND
edition



item # 84183

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 dojmem 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 projevilo 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 malý dolet, 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 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. 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.

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 maximum 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 kanony. 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 vrátili 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.

Tato stavebnice: Spitfire F Mk.IX

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 kanonové šachty. Motor Merlin 61 byl počátkem roku 1943 nahrazen jednotkou Merlin 63, čímž výkony Mk.IX dále vzrostly.

ATTENTION



UPOZORNĚNÍ



ACHTUNG



ATTENTION



注意



Carefully read instruction sheet before assembling. When you use glue or paint, do not use near open flame and use in well ventilated room. Keep out of reach of small children. Children must not be allowed to suck any part, or pull vinyl bag over the head.



Před započetím stavby si pečlivě prostudujte stavební návod. Při používání barev a lepidel pracujte v dobře větrané místnosti. Lepidla ani barvy nepoužívejte v blízkosti otevřeného ohně. Model není určen malým dětem, mohlo by dojít k požití drobných dílů.

INSTRUCTION SIGNS

* INSTR. SYMBOLY

* INSTRUKTION SINNBILDEN

* SYMBOLES

* 記号の説明

OPTIONAL
VOLBABEND
OHNOUTSAND
BROUSITOPEN HOLE
VYVRTAT OTVORSYMETRICAL ASSEMBLY
SYMETRICKÁ MONTÁŽREMOVE
ODŘÍZNOUTREVERSE SIDE
OTOČITAPPLY EDUARD MASK
AND PAINT
POUŽÍT EDUARD MASK
NABARVIT

PARTS



DÍLY



TEILE



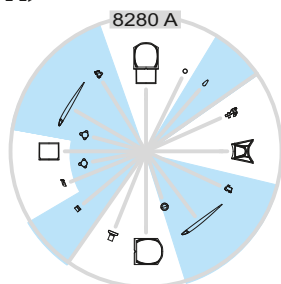
PIÈCES



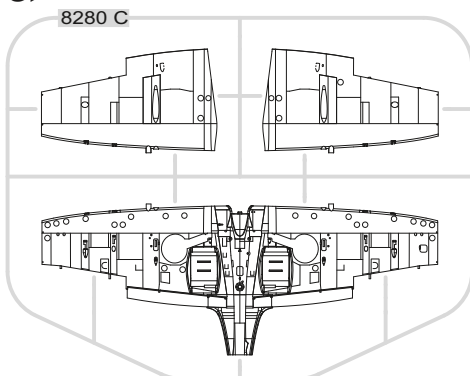
部品

PLASTIC PARTS

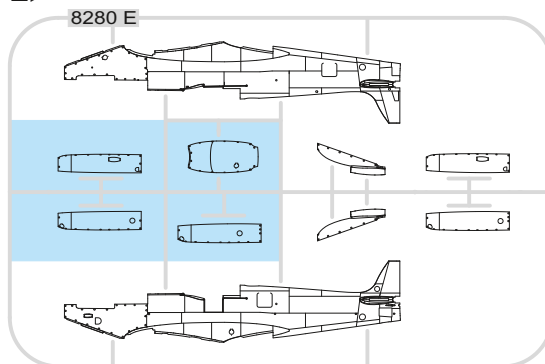
A>



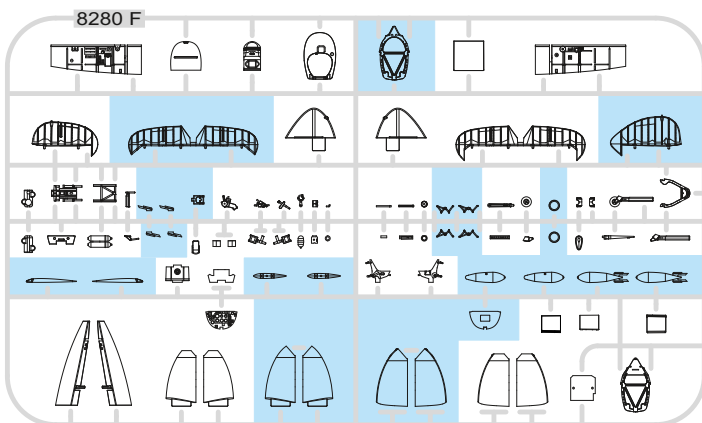
C>



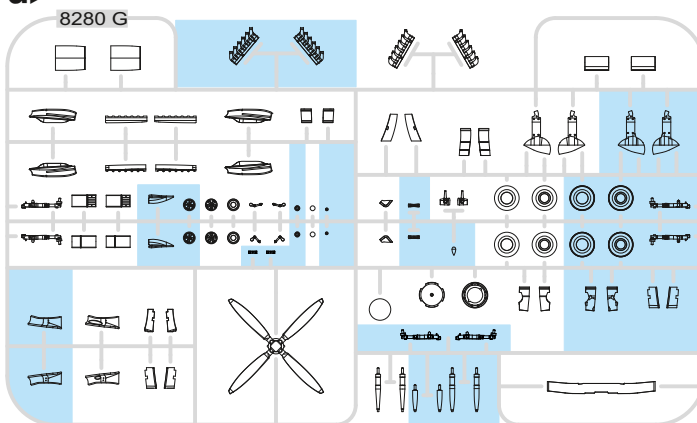
E>



F>



G>



-Parts not for use. -Teile werden nicht verwendet. -Pièces à ne pas utiliser. -Tyto díly nepoužívejte při stavbě. - 使用しない部品

COLOURS



BARVY



FARBEN



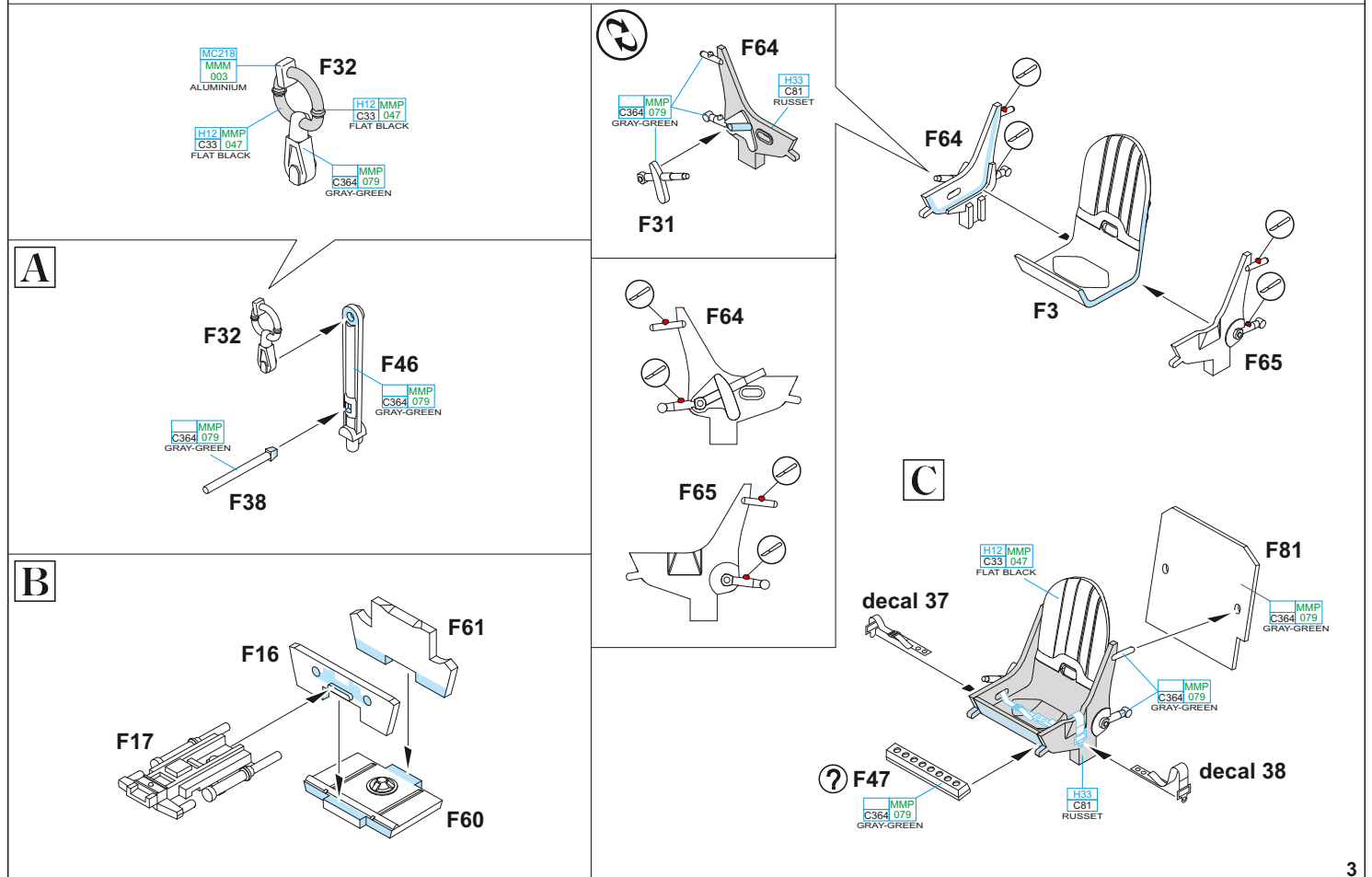
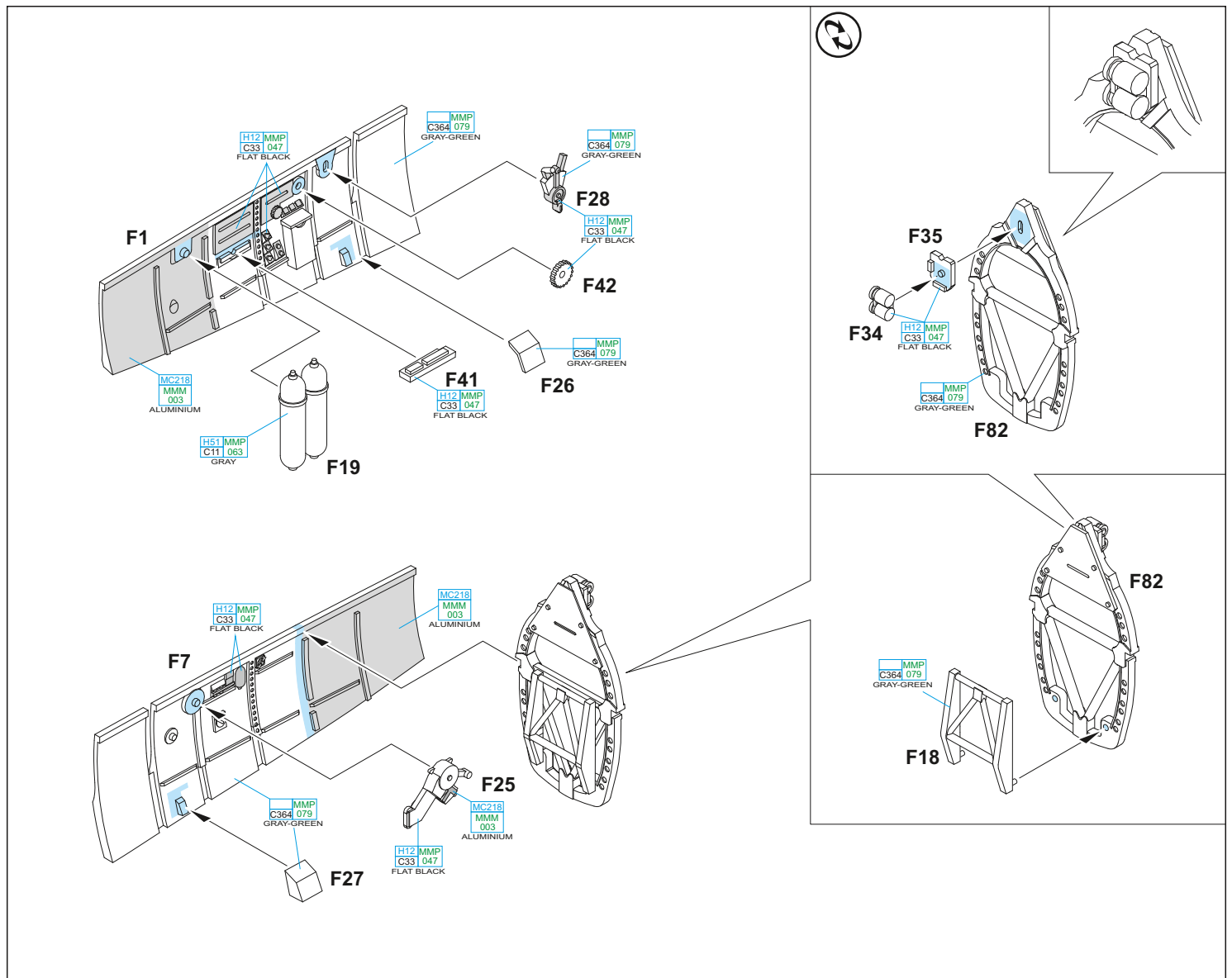
PEINTURE

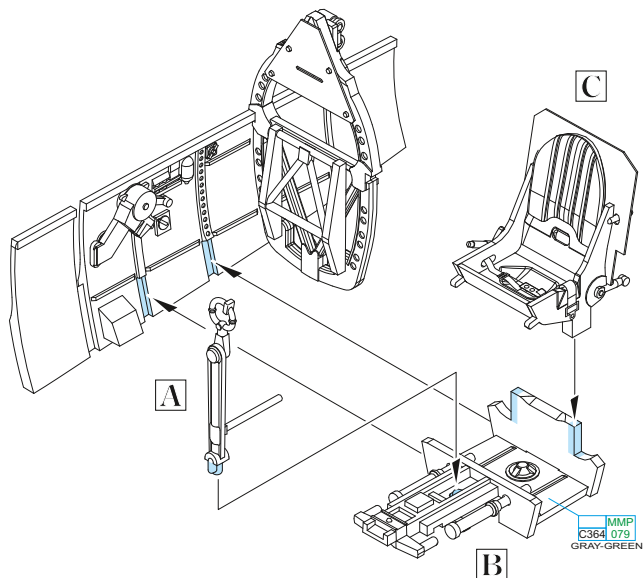


色

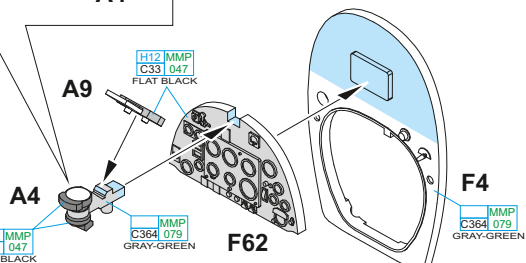
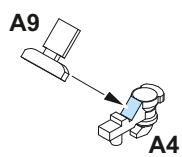
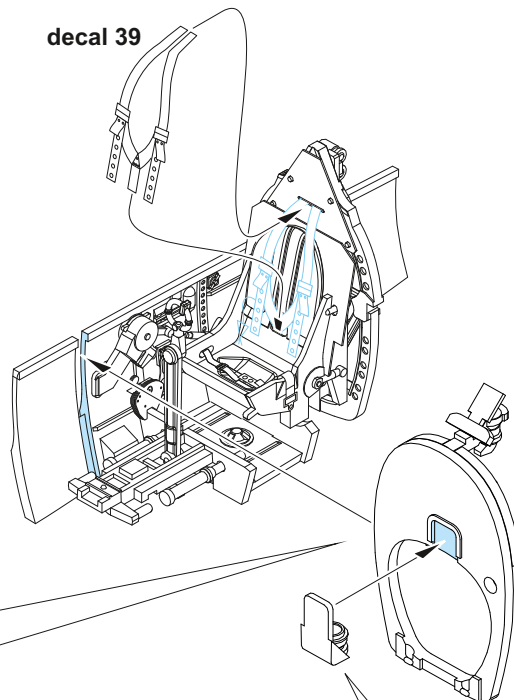
GSI Creos (GUNZE)		MISSION MODELS	
AQUEOUS	Mr.COLOR	PAINTS	
H3	C3	MMP-003	RED
H4	C4	MMP-007	YELLOW
H11	C62	MMP-001	FLAT WHITE
H12	C33	MMP-047	FLAT BLACK
H33	C81		RUSSET
H51	C11	MMP-063	LIGHT GULL GRAY
H74	C368	MMP-080	SKY
H77	C137	MMP-040	TIRE BLACK
H84	C42		MAHOGANY
H90	C47		CLEAR RED
H94	C138		CLEAR GREEN

GSI Creos (GUNZE)		MISSION MODELS	
AQUEOUS	Mr.COLOR	PAINTS	
H327	C327	MMP-101	RED
H330	C361	MMP-077	DARK GREEN
H335	C363	MMP-094	MEDIUM SEAGRAY
	C362	MMP-093	OCEAN GRAY
	C364	MMP-079	AIRCRAFT GRAY-GREEN
Mr.METAL COLOR		METALLICS	
MC214		MMM-001	DARK IRON
MC218		MMM-003	ALUMINIUM
Mr.COLOR SUPER METALLIC		METALLICS	
SM201		MMC-001	SUPER FINE SILVER





decal 39

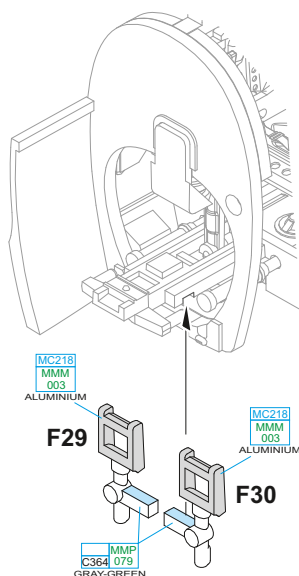
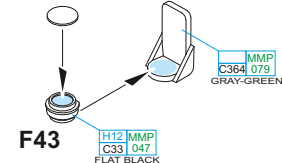


OPTIONAL: decal 35



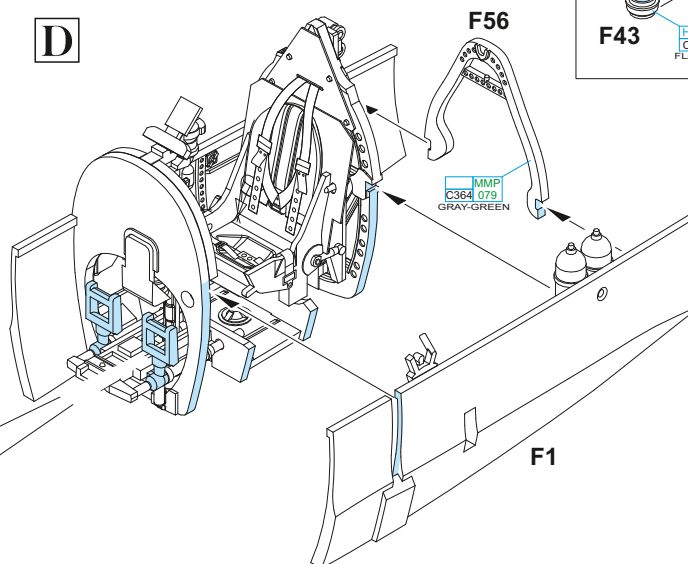
decal 36

F23

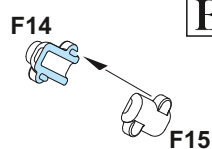
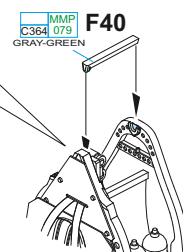
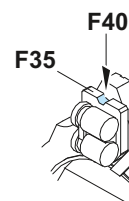
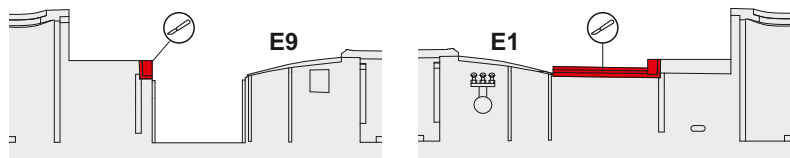


D

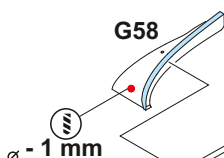
F56



⑦ FOR CLOSED CANOPY ONLY



E



G58

Ø - 1 mm

E1

MMP
C364 079
GRAY-GREEN

MC218
MMM
003
ALUMINIUM

H12 MMP
C33 047
FLAT BLACK

F33

D

F

G

E9

G64

F

F2

F6

G

E9

MMP
C364 079
GRAY-GREEN

MC218
MMM
003
ALUMINIUM

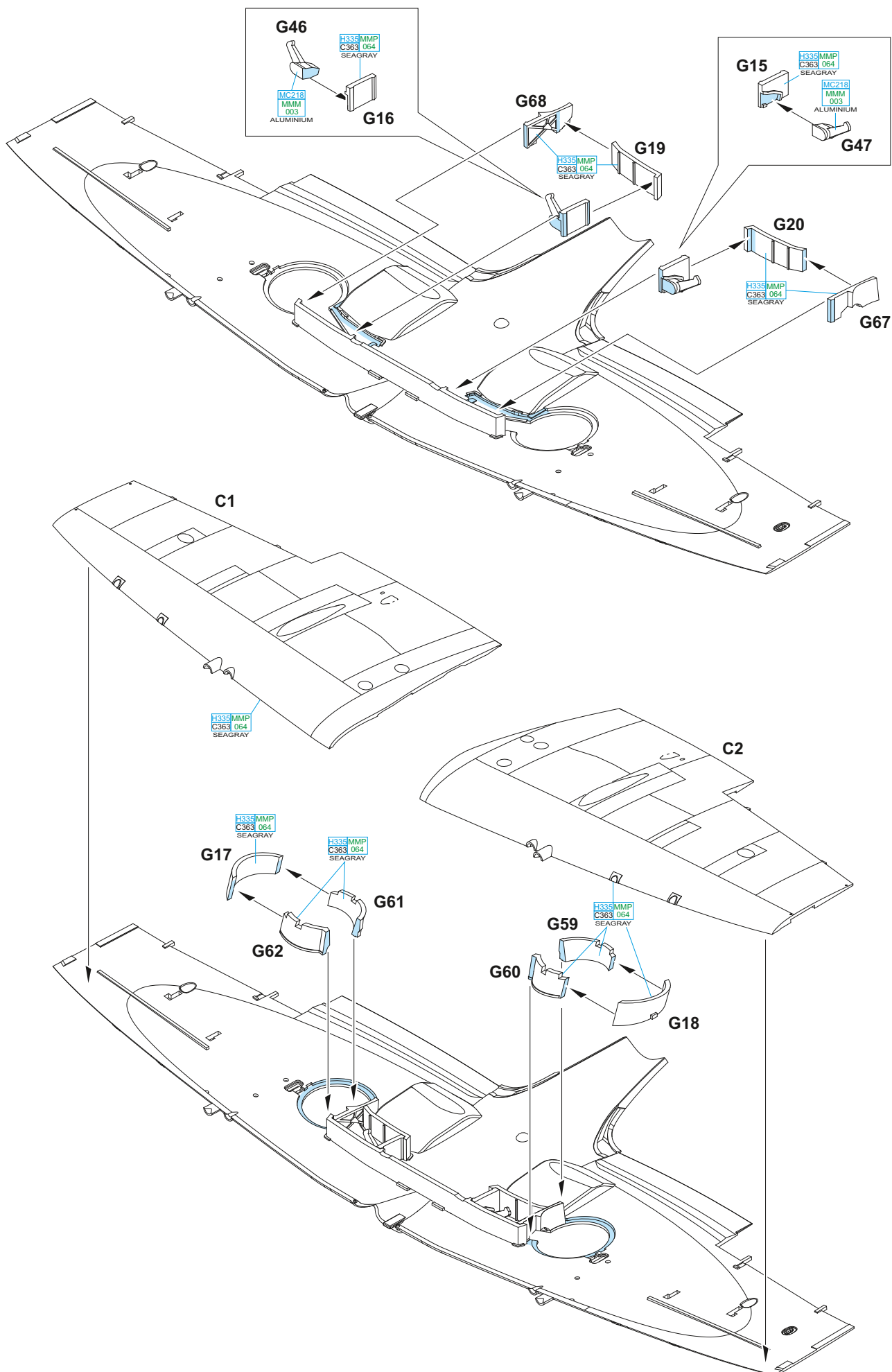
H12 MMP
C33 047
FLAT BLACK

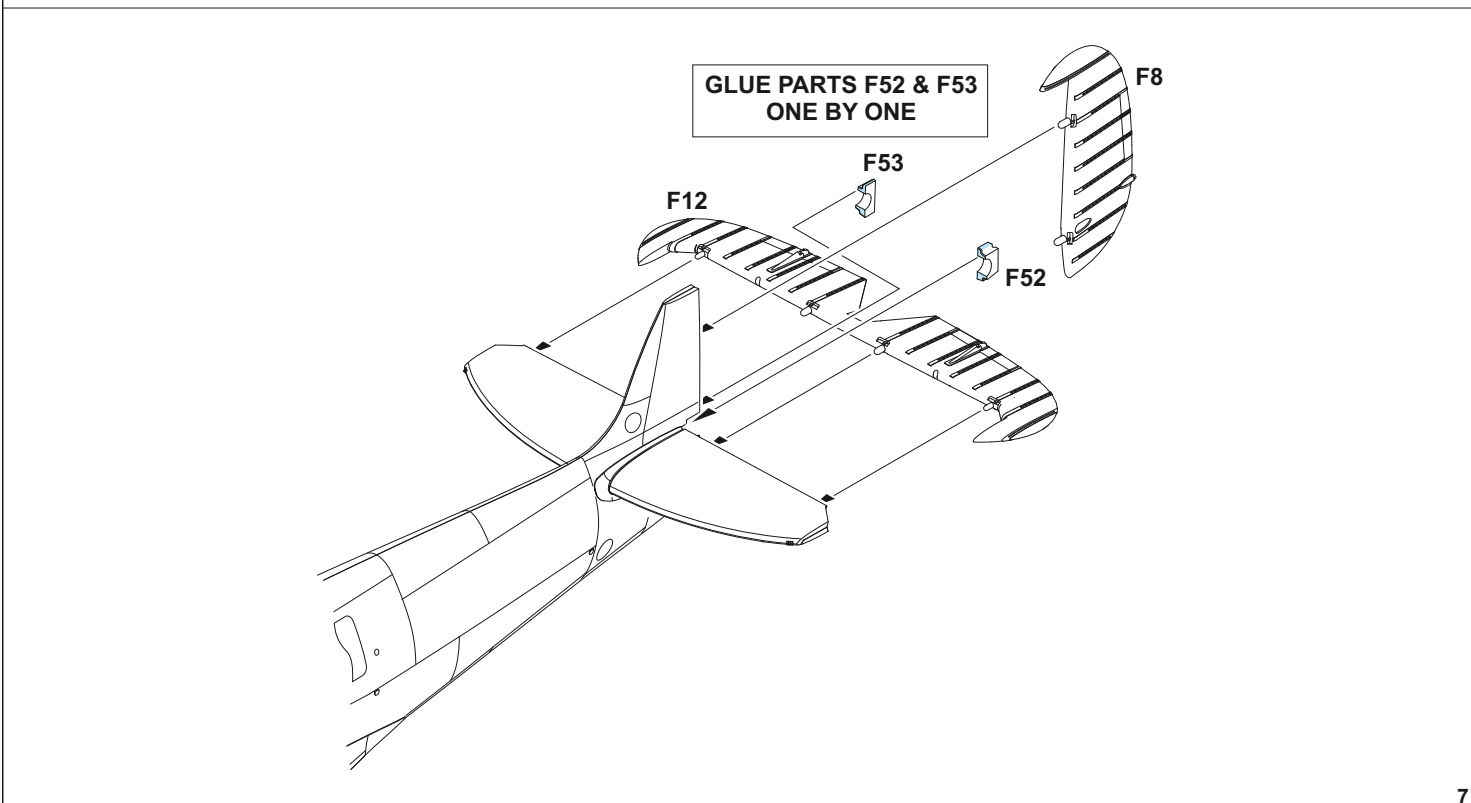
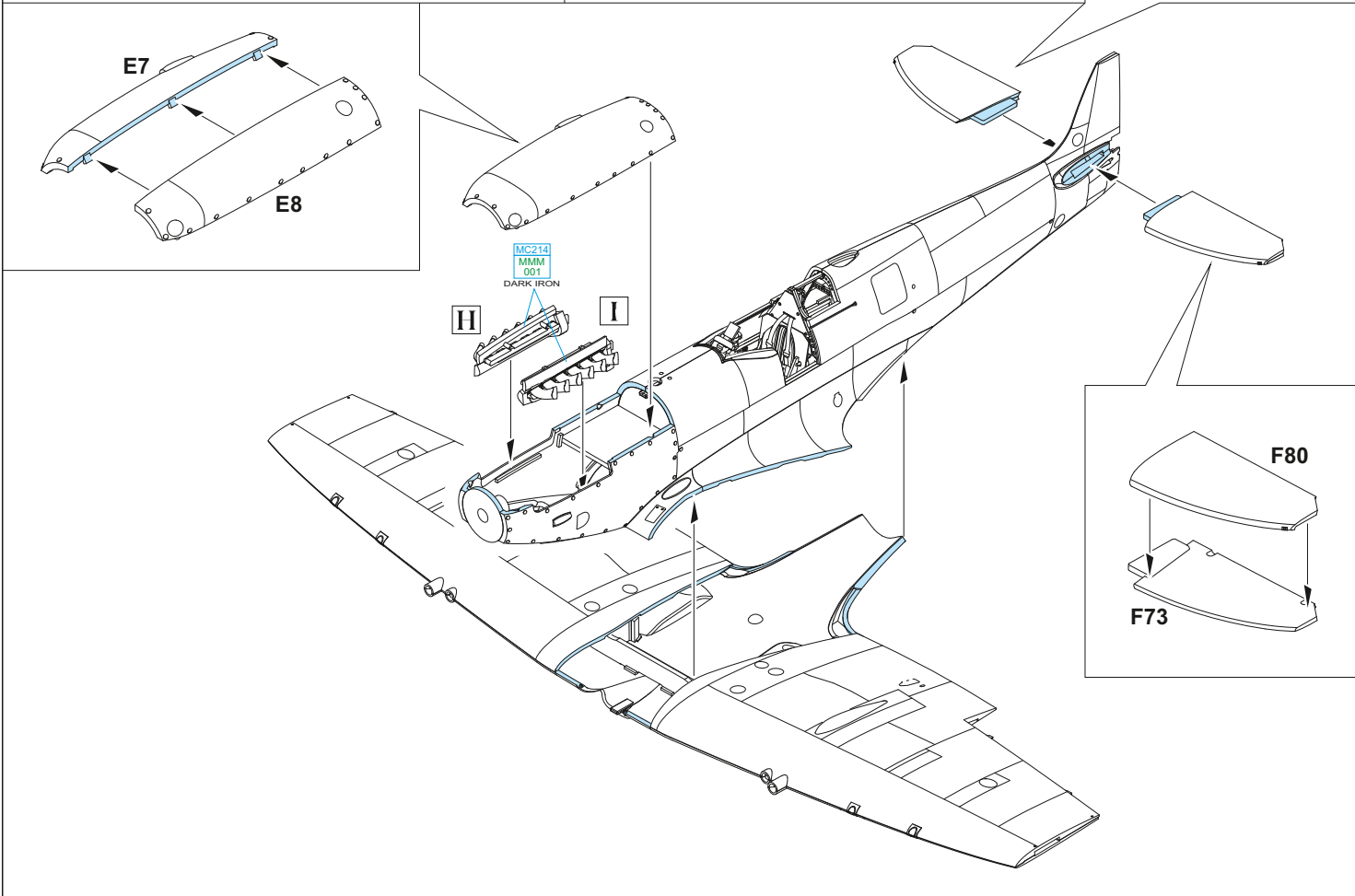
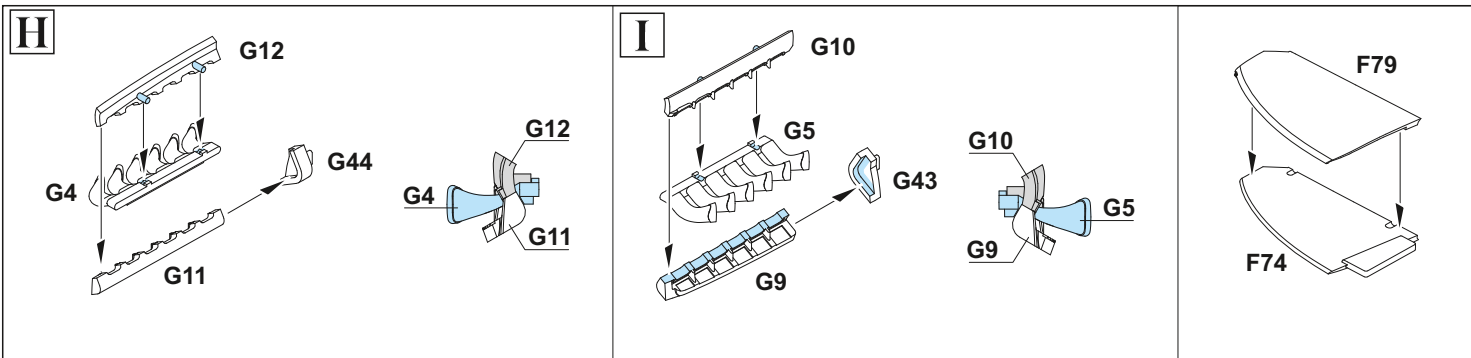
F39

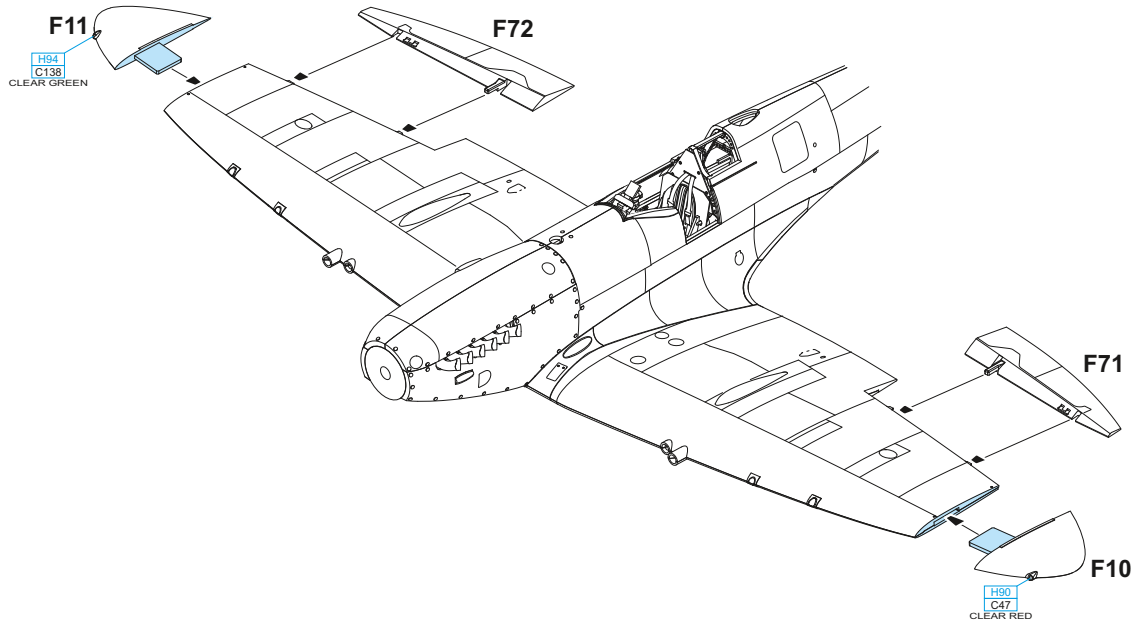
G57

G76

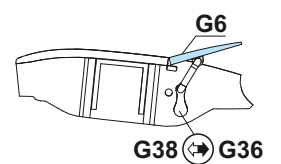
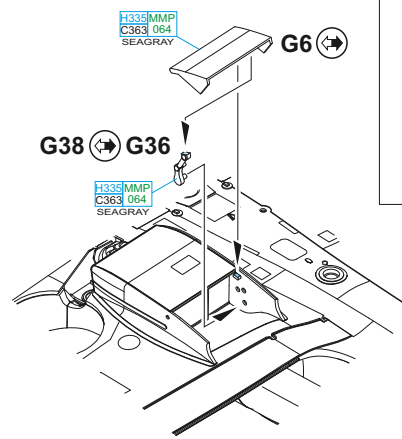
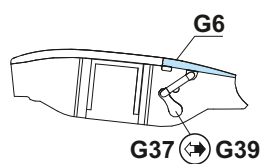
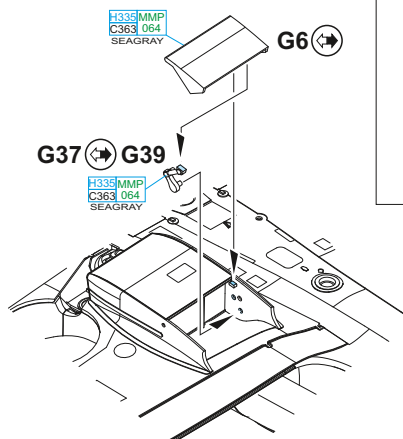
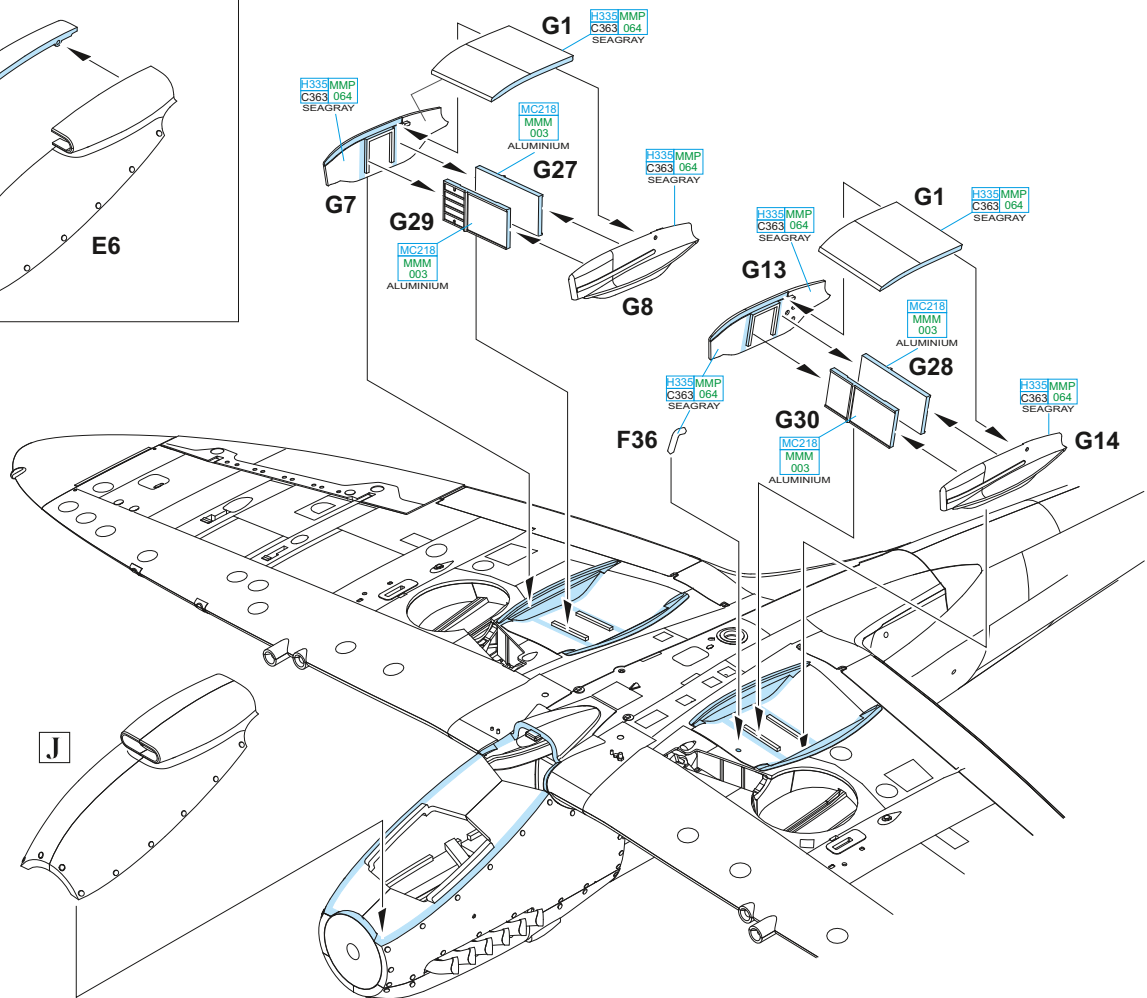
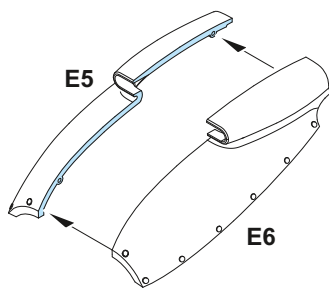
C3



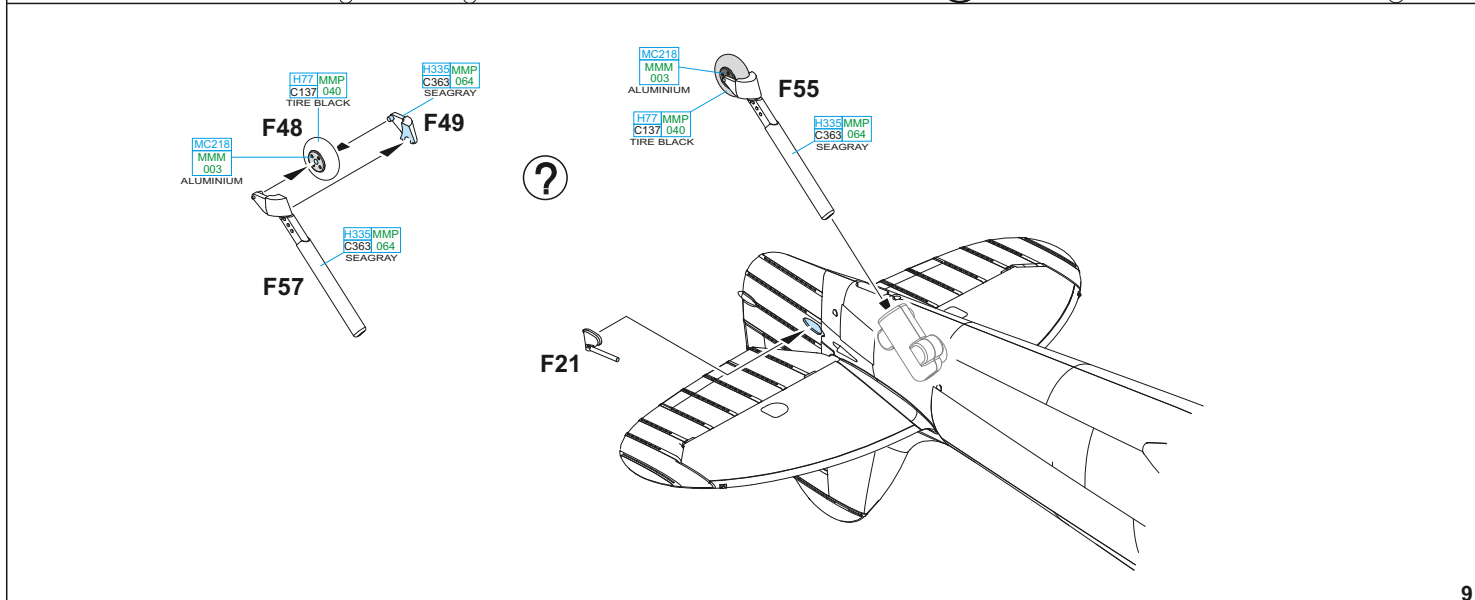
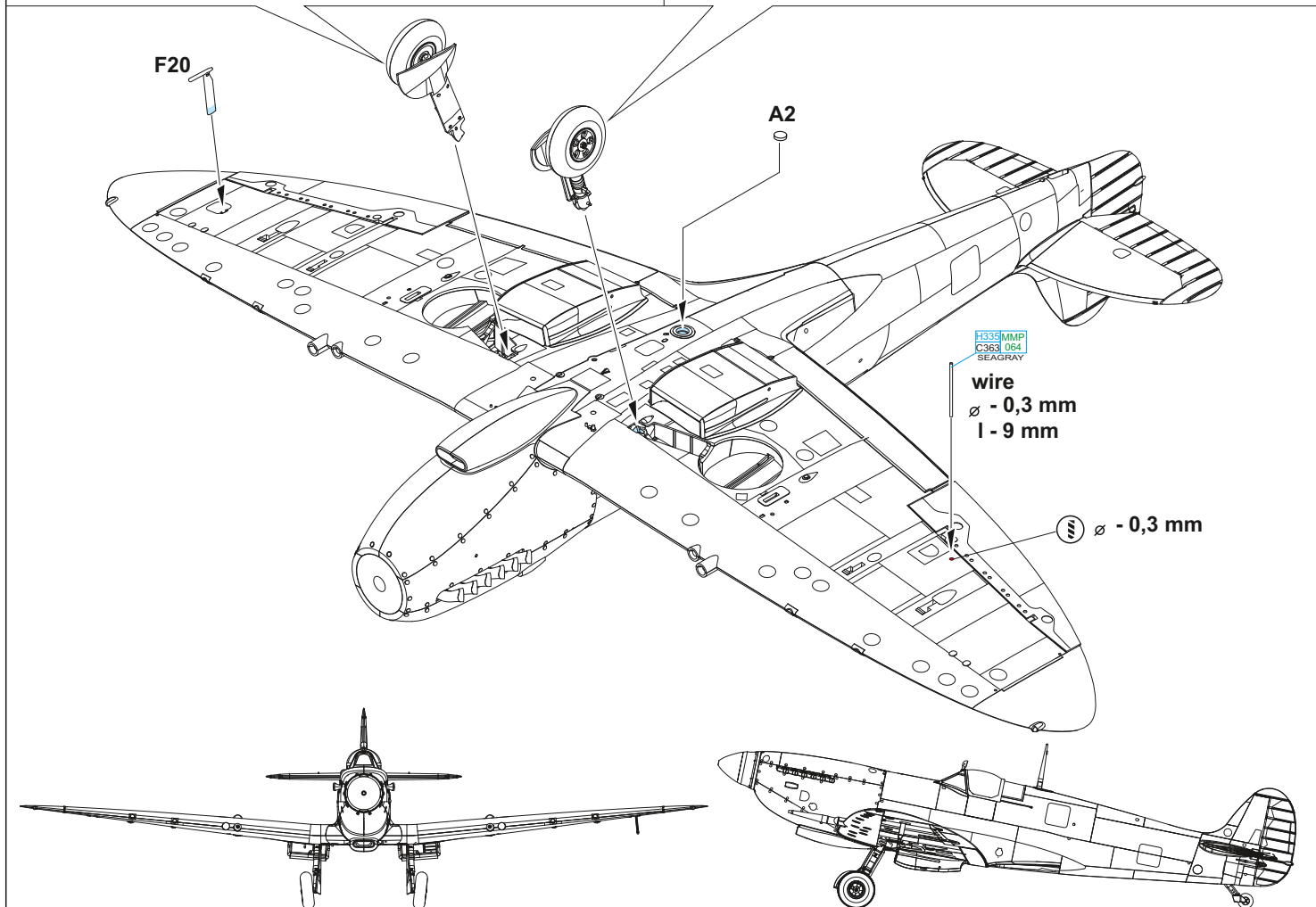
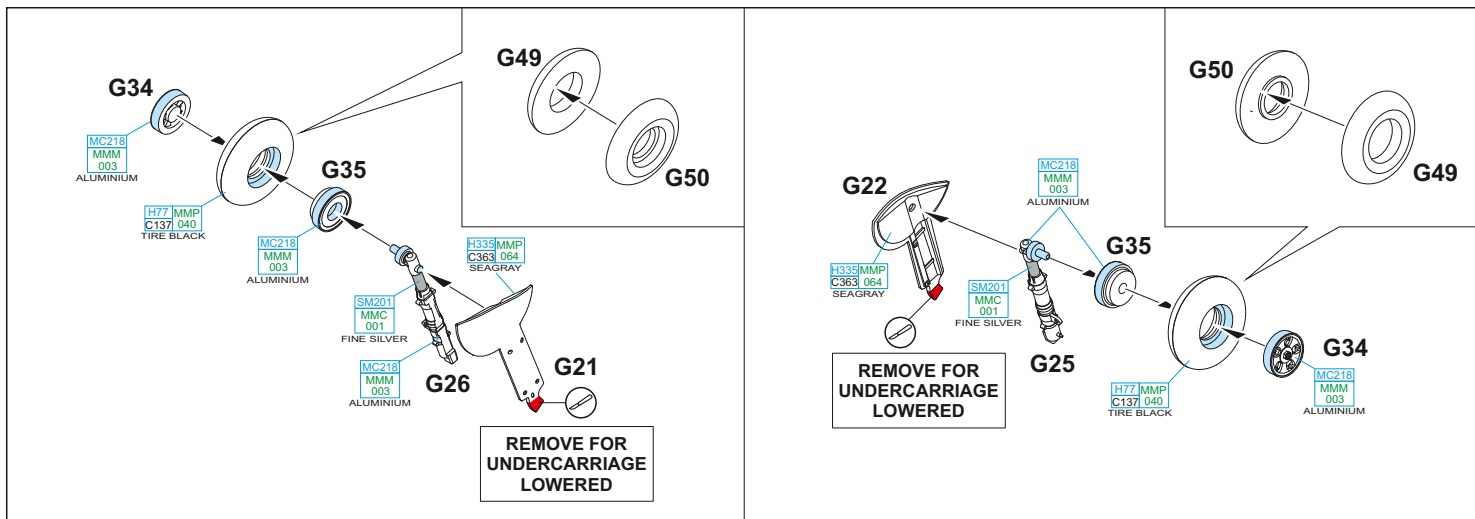


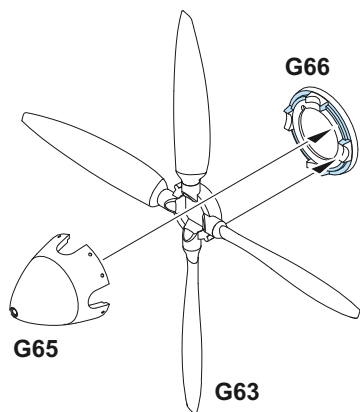
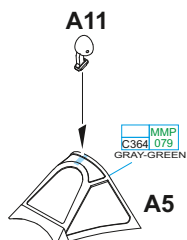
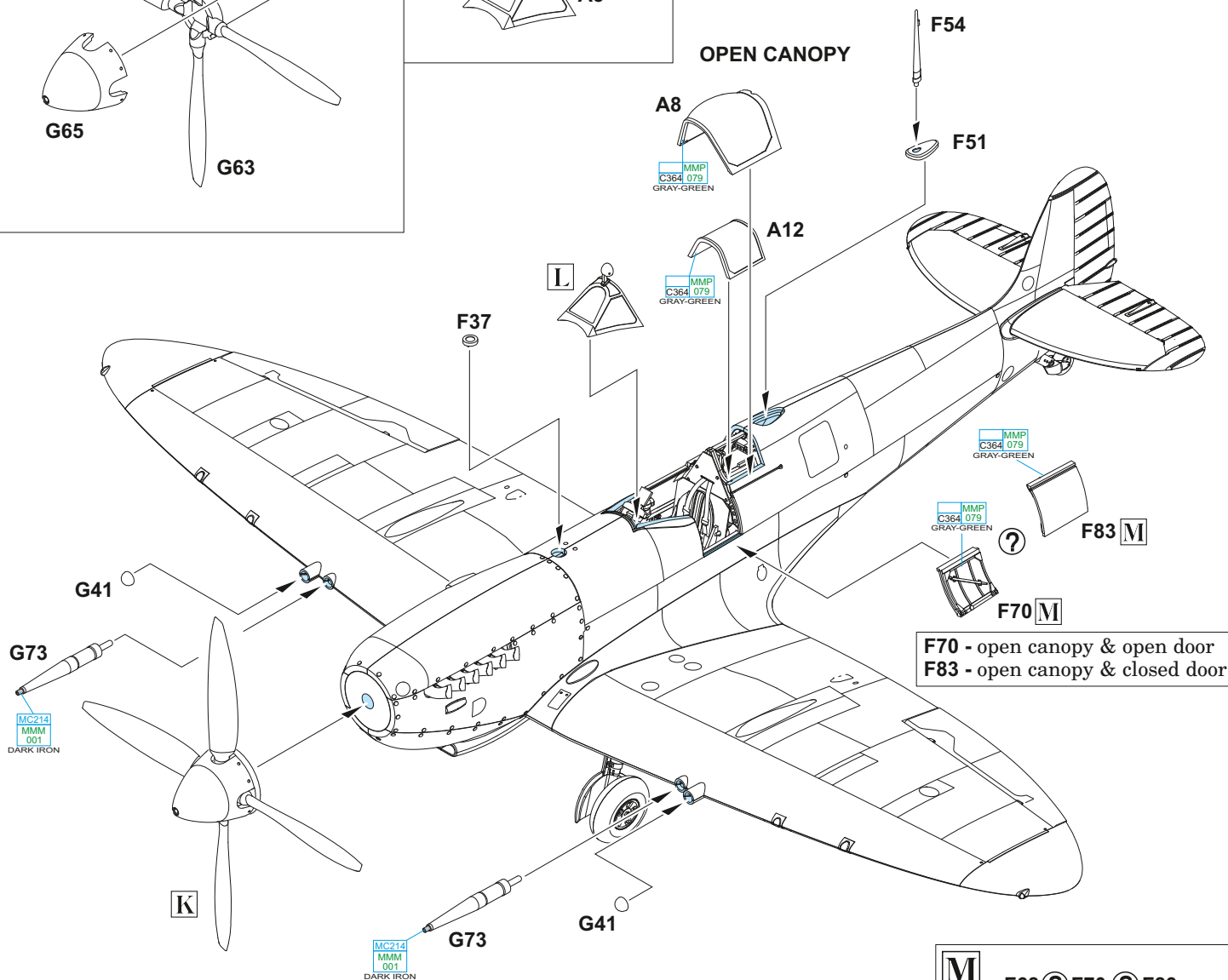


J

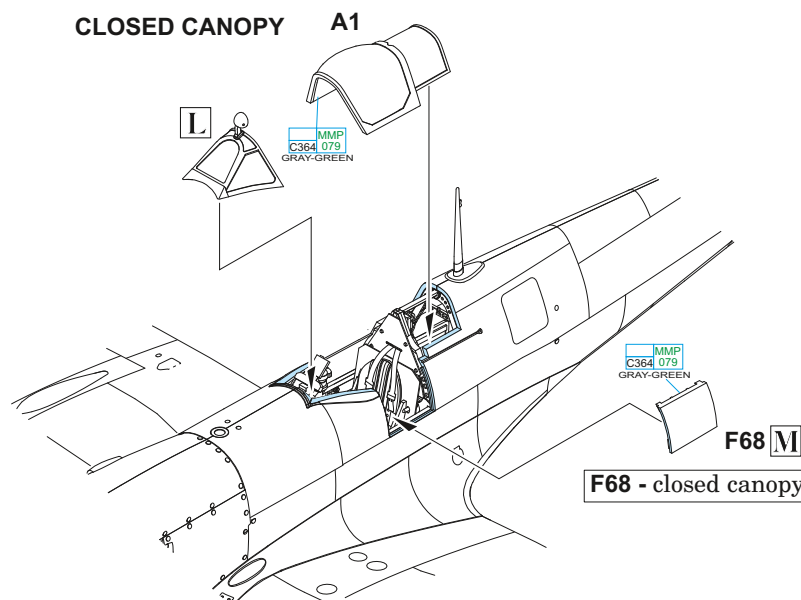


?



K**L****OPEN CANOPY**

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

CLOSED CANOPY

F68 - closed canopy & closed door

M

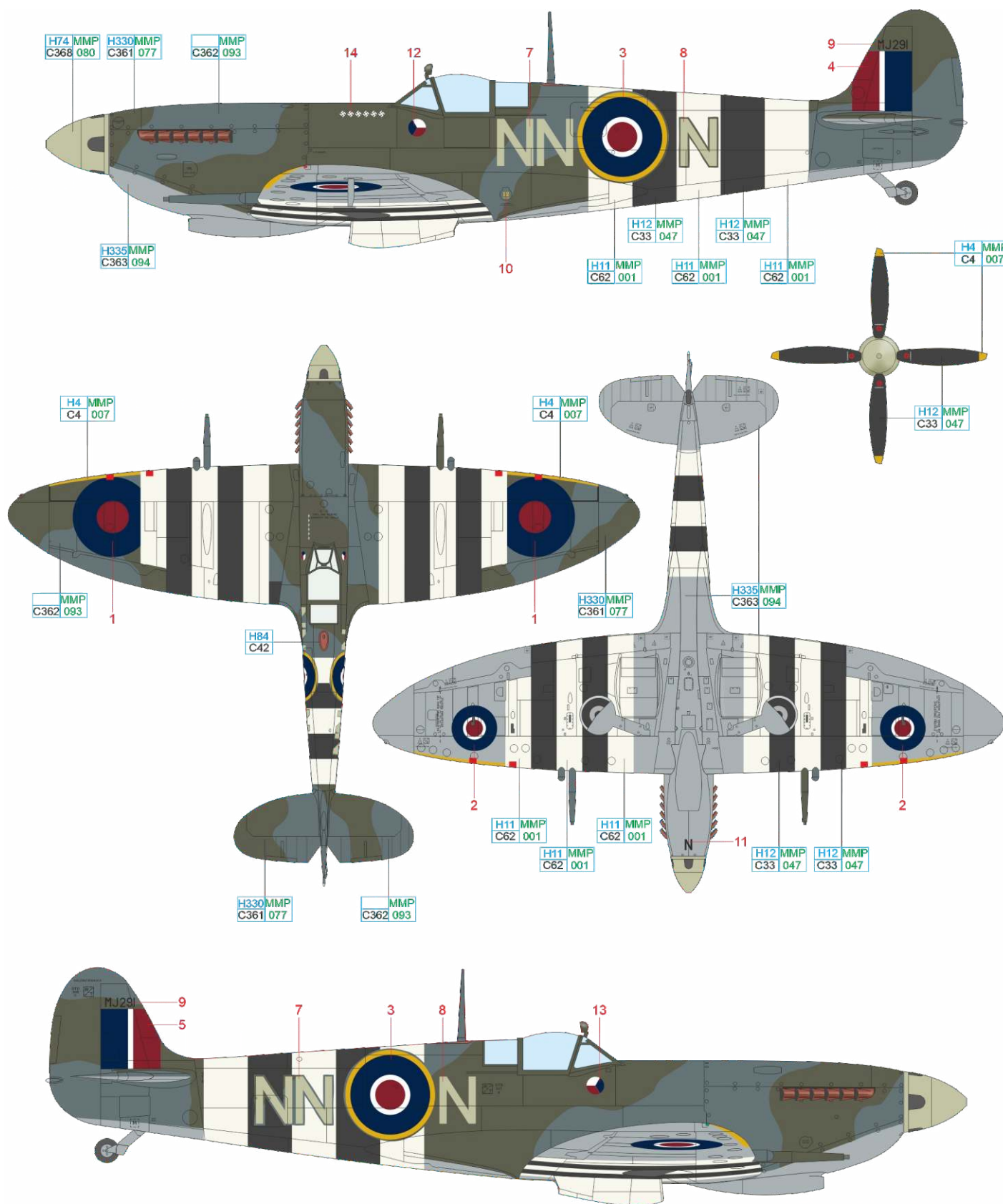
F68 ? F70 ? F83



**decals 39 ? 40
 ? 41 ? 42
 (8280)**

A MJ291, F/O Otto Smik, No. 310 (Czechoslovak) Squadron, RAF Appledram, West Sussex, Velká Británie, červen 1944

Po operačním odpočinku a návratu k No. 310 (Czechoslovak) Squadron si F/O Otto Smik jako svůj osobní Spitfire vybral stroj MJ291 opatřený kódy NN-N. Od počátku dubna s ním vykonával mnoho bojových letů a krátce před invazí též útočných misí nad základny střel V-1 (operace Noball). V zobrazené podobě s ním pak také létal během prvních dnů vylodění v Normandii. Letoun byl označen spojeneckými černými a bílými pruhy rychlé identifikace na trupu a na obou polovinách křídla. Na kryt nádrže si Smik nechal namalovat šest bílých svastik vyznačujících počet sestřelů dosažených k 7. červnu 1944. Během invazních dnů k nim do 17. června přibýly další tři svastiky. Dne 8. června sestřelil Fw 190 a 17. června další Fw 190 samostatně, k nim si připsal polovinu sestřelu Fw 190 ve spolupráci s P/O Vindišem. Smik se tím stal nejen nejúspěšnějším pilotem No. 134 (Czechoslovak) Wing při vylodění v Normandii, ale celkovým počtem devíti samostatných sestřelů a dvou ve spolupráci také nejúspěšnějším československým pilotem létajícím na Spitfirech.



MAHOGANY H84 C42 YELLOW H4 MMP C4 007

OCEAN GRAY MMP C362 093 DARK GREEN H330MMP C361 077

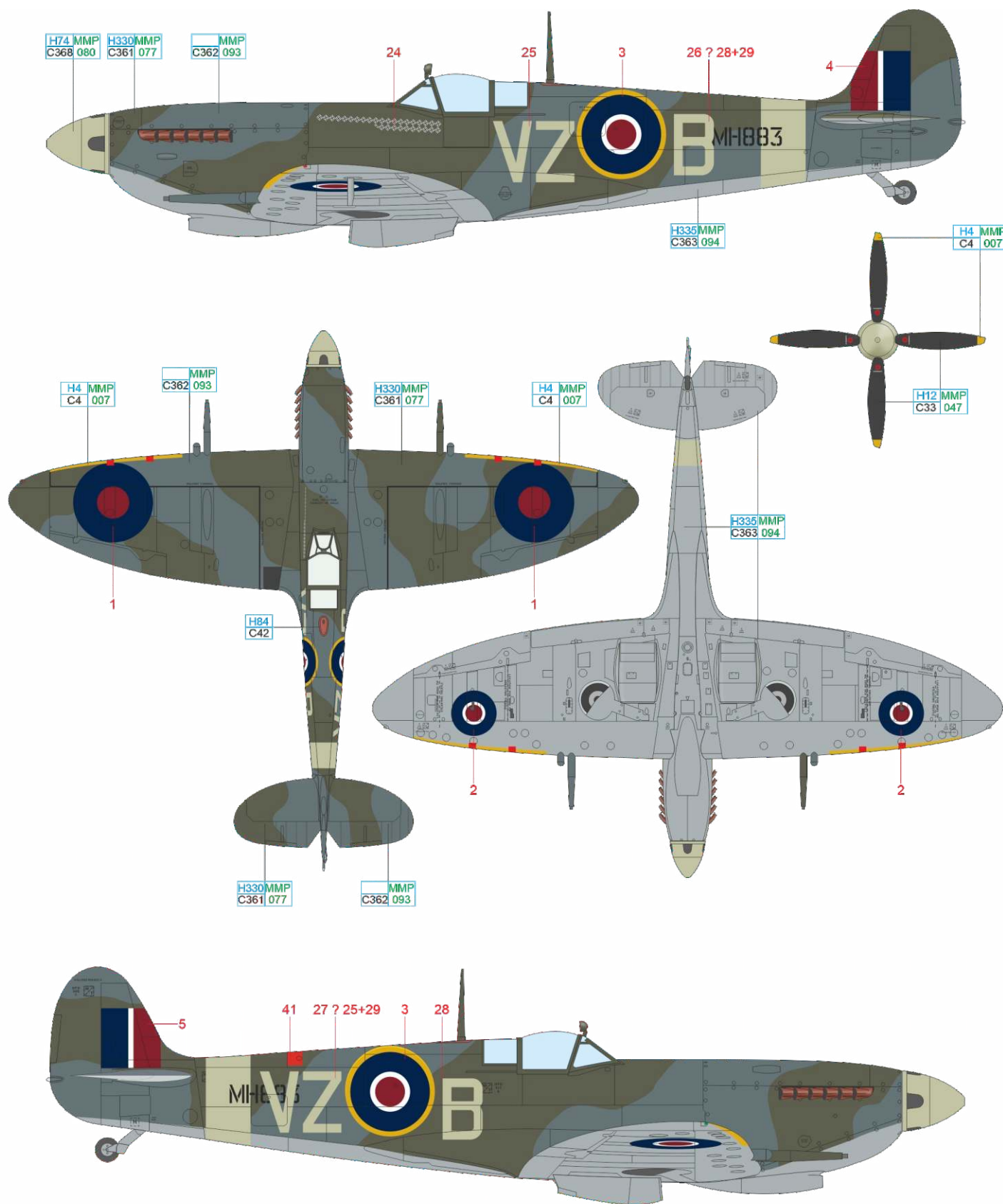
MEDIUM SEA GRAY H335MMP C363 094 SKY H74 MMP C368 080

WHITE H11 MMP C62 001 BLACK H12 MMP C33 047

eduard

B MH883, F/Lt George F. Beurling, No. 412 Squadron RCAF, RAF Biggin Hill, Velká Británie, prosinec 1943 až duben 1944

Brilantní pilot a střelec, ale svou povahou záhadný Kanadán George Frederick Beurling dosáhl neuvěřitelných úspěchů během lých bojů o Maltu v roce 1942, kde během půl roku zaznamenal 28 potvrzených sestřelů. Počátkem listopadu 1943 se vrátil k bojovým akcím v rámci No. 127 (RCAF) Wing. Zpočátku létal s No. 403 Squadron RCAF a poté s No. 412 Squadron RCAF, u které používal jako svůj osobní Spitfire stroj MH883. Na něm během svípu 30. prosince 1943 sestřelil Fw 190A-5 Heinze Wyricha z 5. Staffel JG 26. Pro Beurlinga to bylo 32. a poslední vítězství. Stejně jako jeho předchozí Spitfiry, které pravidelně létal, i tento zdobil na levém boku trupu pod kabinou působivý výčet vítězství, které si Beurling pečlivě sám maloval. Počátkem dubna se Beurling po neshodách se svým nadřízeným velitelem vrátil do Kanady. Je zajímavé, že ačkoli devět z jeho obětí na Maltě byla italská letadla, všechny jeho namalované sestřely jsou vyznačeny německou svastikou.



MAHOAGANY H84
C42

OCEAN GRAY MMP
C362 093

DARK GREEN H330MMP
C361 077

MEDIUM SEA GRAY H335MMP
C363 094

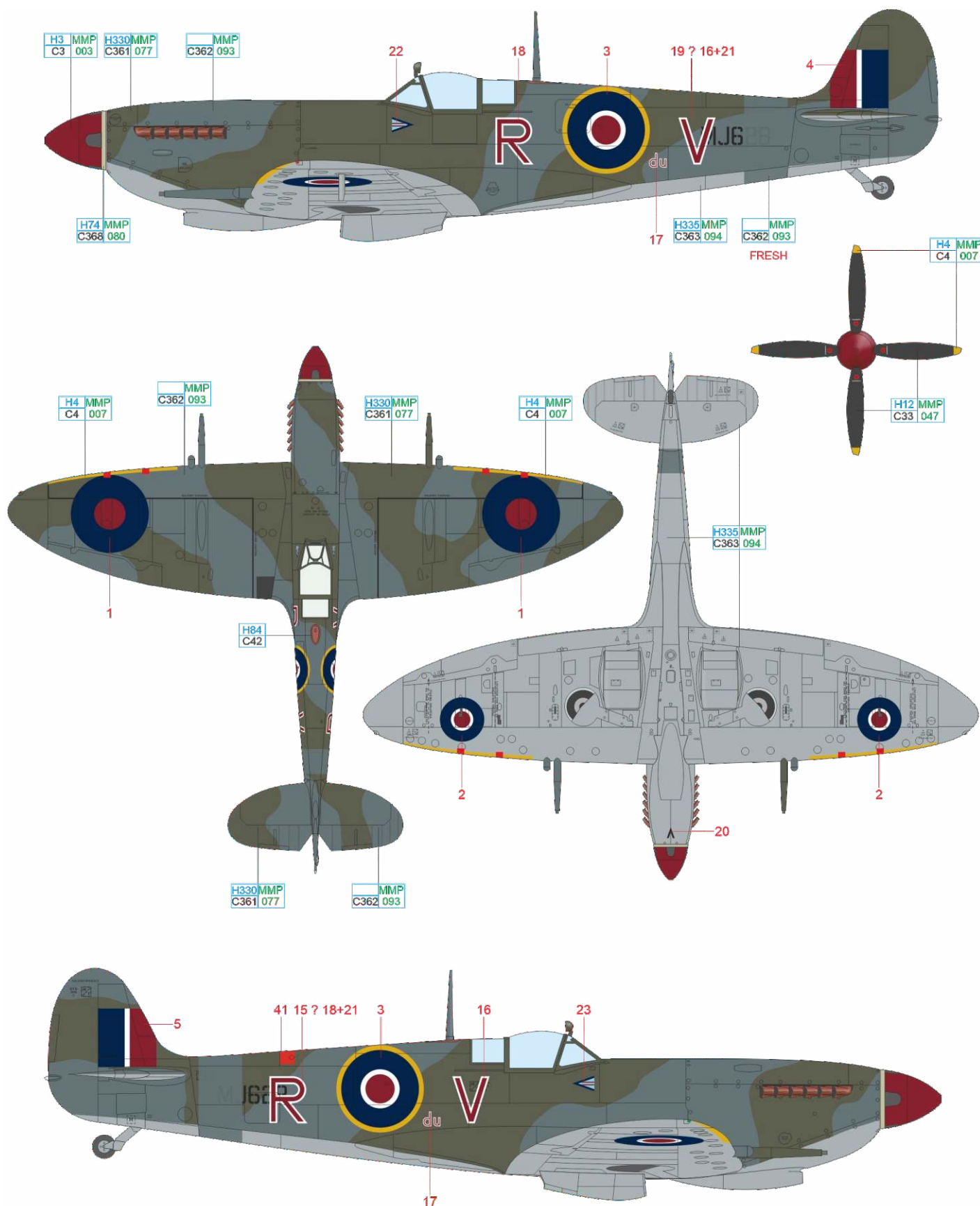
SKY H74 MMP
C368 080

BLACK H12 MMP
C33 047

YELLOW H4 MMP
C4 007

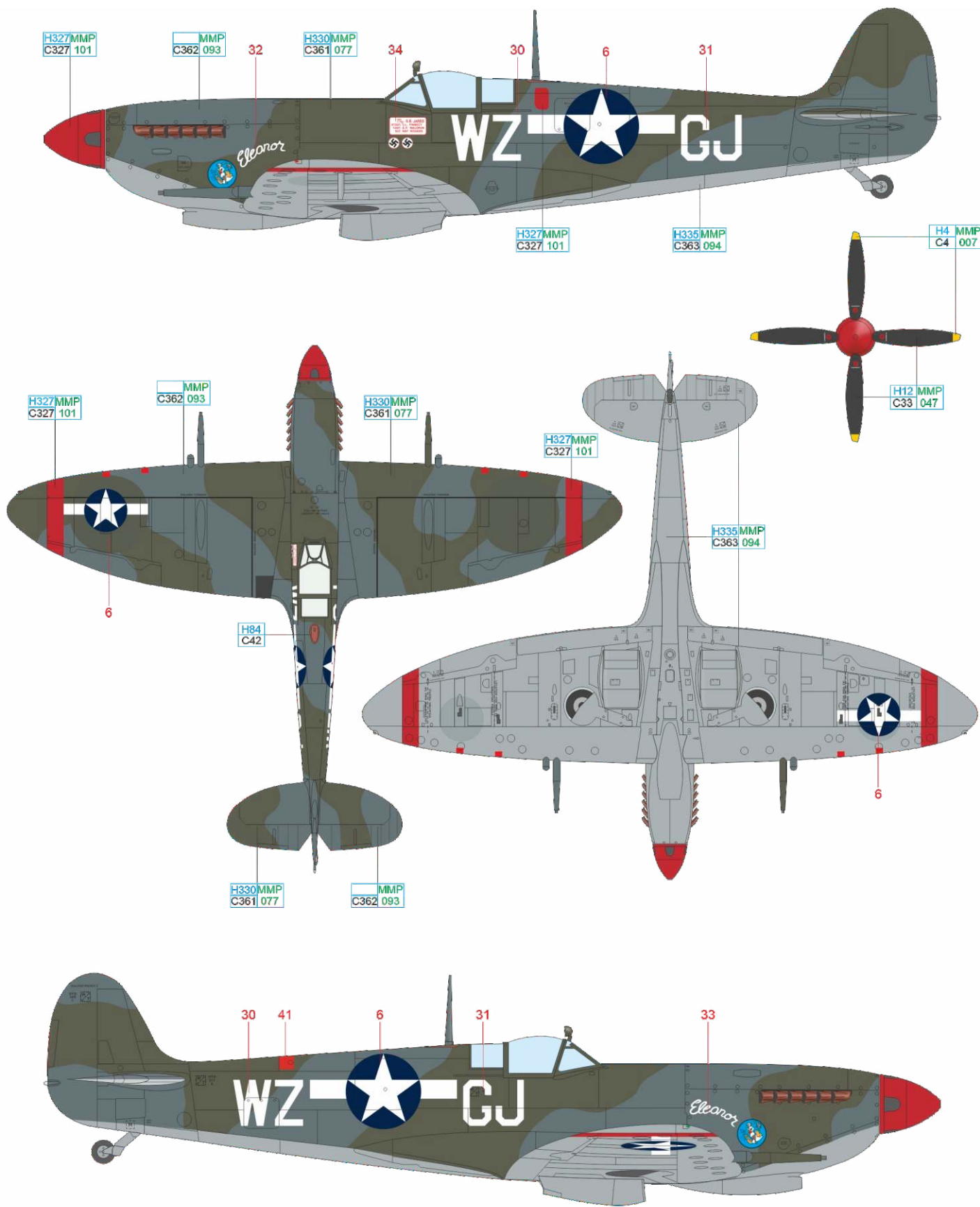
eduard

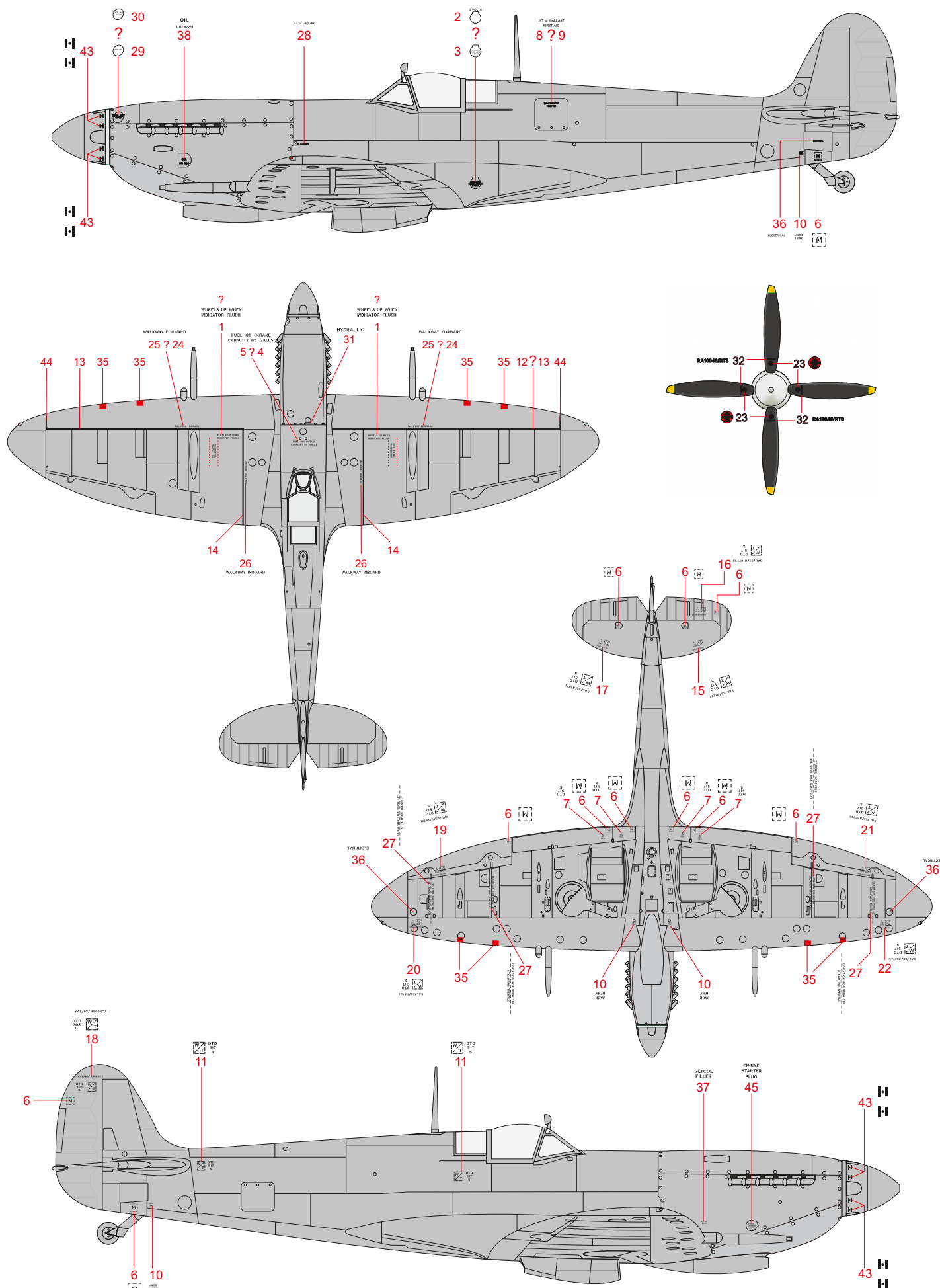
Jednou z výsad velitelů wingů v RAF byla i možnost vlastního označení svých osobních strojů. Této možnosti využil i velitel No. 324 Wing, W/Cdr Daniel Albert Raymond Georges le Roy du Vivier, o čemž svědčí nejen označení letounu písmeny R du V, ale také velitelská vlaječka umístěná pod kabinou. Belgičan le Roy du Vivier se do bojů zapojil již při napadení Nizozemska ze strany Německa v květnu 1940. Po odchodu do Velké Británie strávil nejvíce času v řadách No. 43 Squadron, jejíž velení nakonec přebíral. Zúčastnil se pokusu o vylodění u Dieppe a později se přesunul do severní Afriky, kde velel nejdříve No. 239 Wing a poté No. 324 Wing. Do Velké Británie se vrátil v červenci 1944. Tento stroj po něm zdědil nový velitel jednotky Barrie Heath a změnil označení na písmena B H.



SKY	H74 MMP C368 080	MAHOGANY	H84 C42								
OCEAN GRAY	H330 MMP C362 093	DARK GREEN	H330 MMP C361 077	MEDIUM SEA GRAY	H335 MMP C363 094	RED	H3 MMP C3 003	BLACK	H12 MMP C33 047	YELLOW	H4 MMP C4 007

Major Garth B. Jared převzal velení 309th Fighter Squadron 9. listopadu 1943 a na tomto postu setrval až do své smrti 18. dubna 1944. Padl v kokpitu P-51B Mustang poblíž Terstu. Jaredův Spitfire je zobrazen v podobě, kterou nesl na přelomu let 1943 a 1944. Kamuflážní nátěr je již tvořen standardními odstíny Day Fighter Scheme, tedy Dark Green, Ocean Grey a Medium Sea Grey. Původní britské výstřední znaky na křídle jsou zamalovány čerstvějším odstínem kamuflážní barvy. Jared využil práva umístit své iniciály na trup letounu. Dvojice svastik pod kabinou napovídá, že tuto podobu měl letoun mezi 7. prosincem 1943, kdy Jared dosáhl prvních dvou potvrzených sestřelů (Bf 109), a 16. únorem 1944, kdy si připsal třetí potvrzený sestřel (Fw 190). Na přídi je zobrazen znak jednotky.





Eduard goodies for

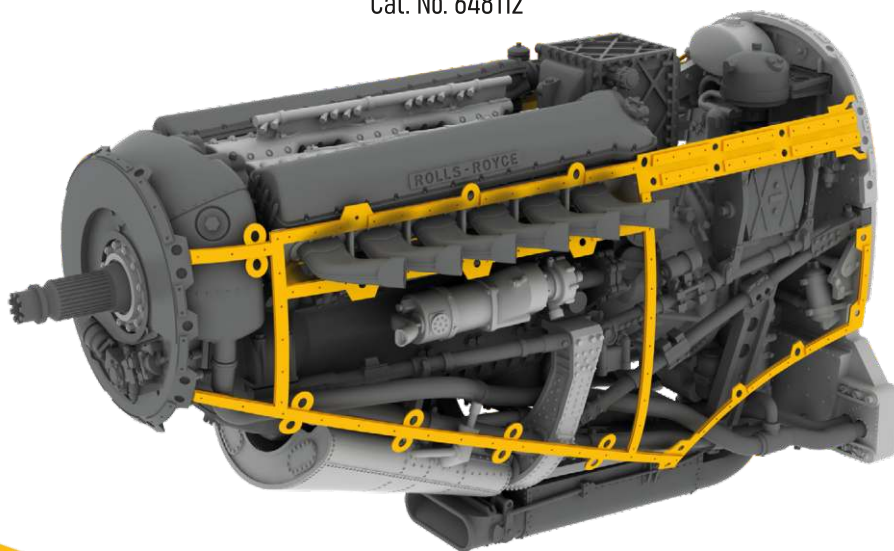
Spitfire Mk.IXc 1/48

- 48765 Spitfire Mk.IXc landing flaps (PE-Set)
- 48766 Spitfire Mk.IX surface panels (PE-Set)
- 49639 Spitfire Mk.IXc (PE-Set)
- FE840 Spitfire Mk.IX seatbelts STEEL (PE-Set)
- 644008 Spitfire Mk.IX late LööK (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)
- 648124 Spitfire undercarriage legs BRONZE (Brassin)
- 648306 Spitfire Mk.IX top cowl late (Brassin)

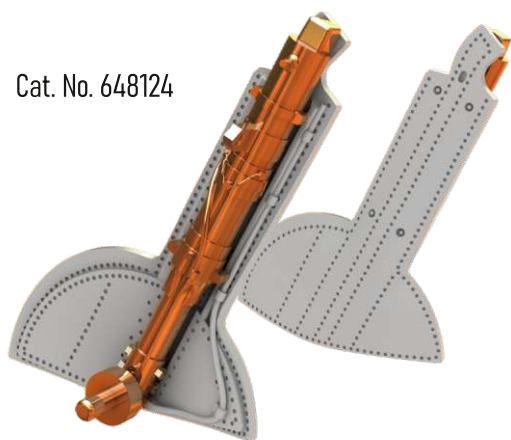
Cat. No. 644008



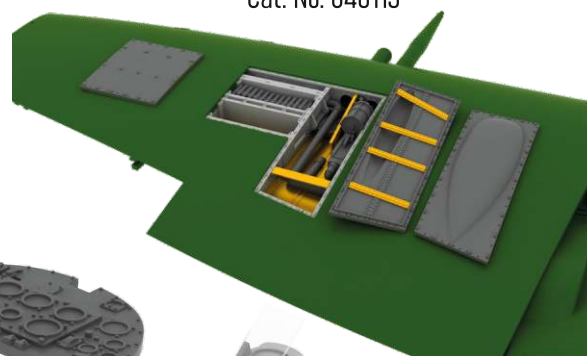
Cat. No. 648112



Cat. No. 648124



Cat. No. 648113



Cat. No. 648100

