

Spitfire F Mk.IX

eduard

1/72 Scale Plastic Model Kit

ProfiPACK
edition



item No. 70122

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 stíhačích 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 nejuspěšnějších 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 stíhač 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 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 způsobilo malý dolet, který provázel 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 stíhač 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 měl být 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. 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 pojmou 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 stíhač letoun schopný čelit Fw 190A. Byly vyrobeny tři hlavní varianty. Verze F Mk.IX byla poháněna motorem Merlin 61 a na počátku roku 1943 byla jedinou verzí na montážní lince. Další verzí byl LF Mk.IX poháněný Merlinem 66. Tento motor byl navržen tak, aby poskytoval nejvíc výkonu v malých a středních výškách. Třetí verzí, vyráběnou společně s LF, byla výšková verze HF Mk.IX s motorem Merlin 70. Většina vyrobených Mk.IX byla vybavena takzvaným křídlem typu C. V křídle mohly být instalovány čtyři 20mm kanóny, nebo dva 20mm kanóny a čtyři kulometry ráže 7,7 mm. Od roku 1944 se vyrábělo zesílené křídlo typu E. Čtyři vnější kulometry ráže 7,7 mm byly nahrazeny dvěma těžkými kulometry ráže 12,7 mm instalovanými namísto vnějších kanonů. 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 také vrátily ofenzivní operace nad okupovanou Evropou.

Tato stavebnice: Spitfire F Mk.IX

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.

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

INSTRUCTION SIGNS * INSTR. SYMBOLS * INSTRUKTION SINNBILDEN * SYMBOLES * 記号の説明

OPTIONAL
VOLBABEND
OHNOUTOPEN HOLE
VYVRTAT OTVORSYMETRICAL ASSEMBLY
SYMETRICKÁ MONTÁŽNOTCH
ZÁŘEZREMOVE
ODRÍZNOUTAPPLY EDUARD MASK
AND PAINT
POUŽÍT EDUARDS MASK
NABARVIT

PARTS



DÍLY



TEILE

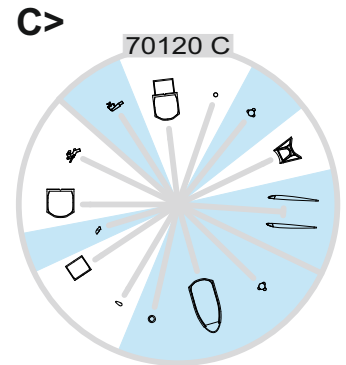
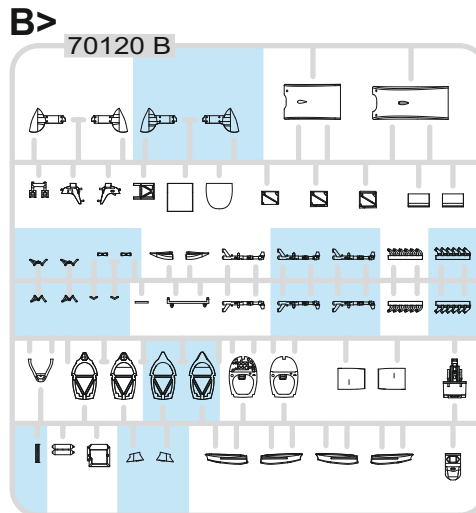
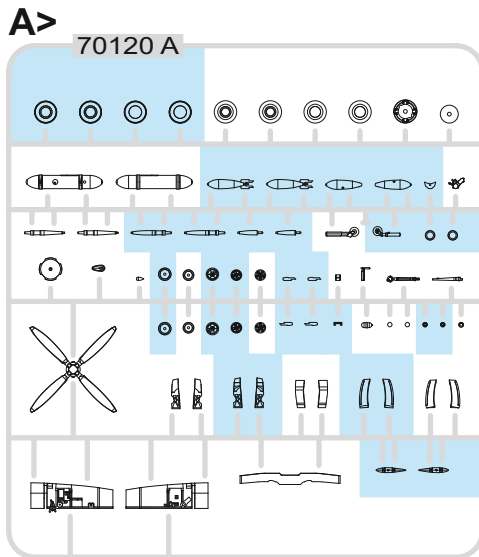


PIÈCES

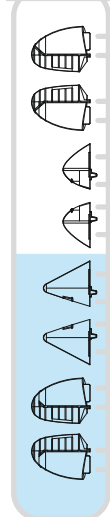


部品

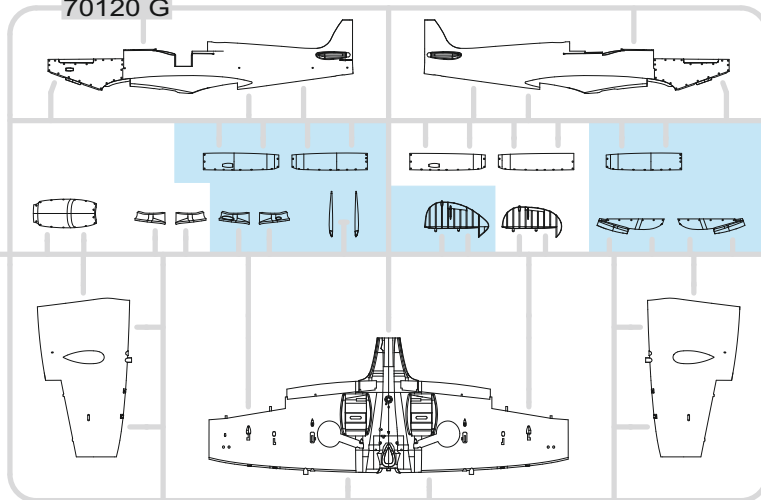
PLASTIC PARTS



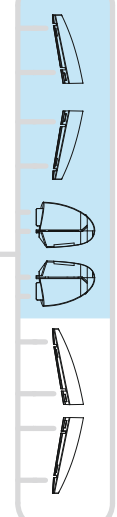
D>
70120 D



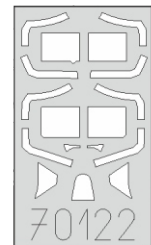
G>
70120 G



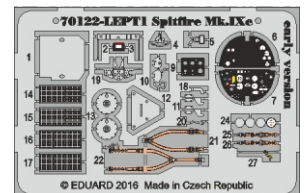
E>
70120 E



eduard
MASK



PE - PHOTO ETCHED
DETAIL PARTS



-Parts not for use. -Teile werden nicht verwendet. -Pièces a ne pas utiliser. -Tyto díly nepoužívejte při stavbě. -

使用しない部品

COLOURS



BARVY



FARBEN



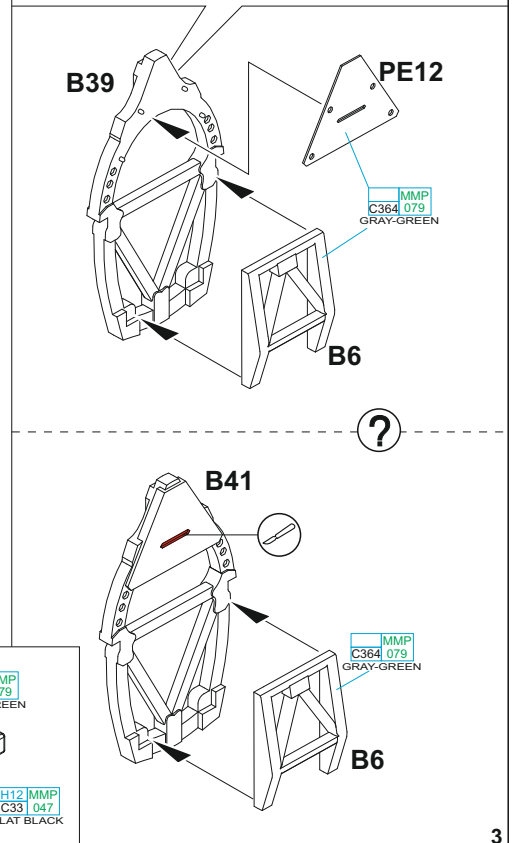
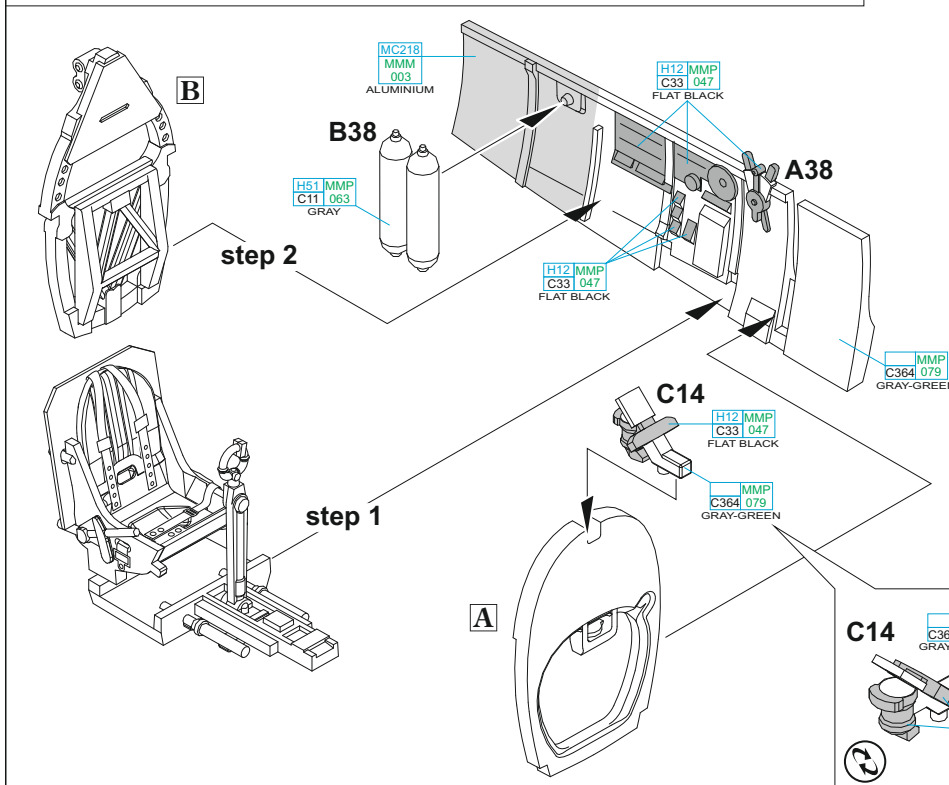
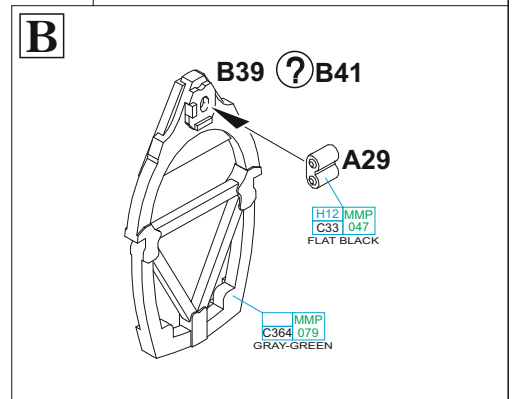
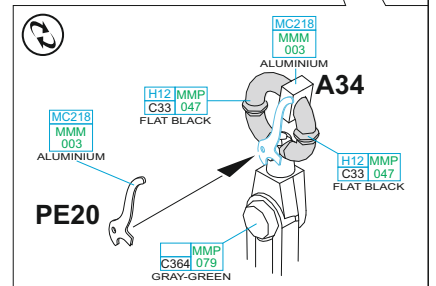
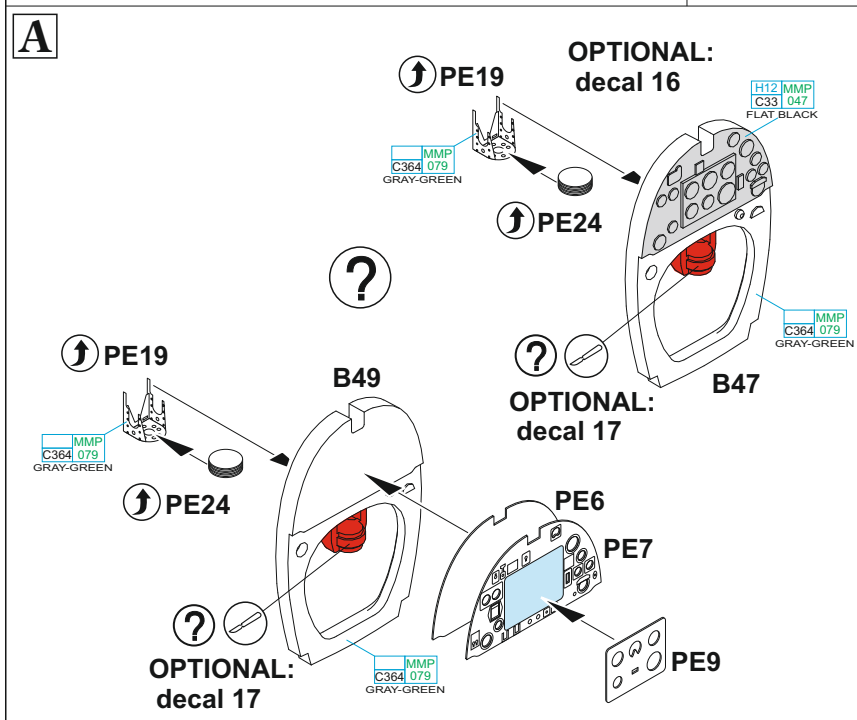
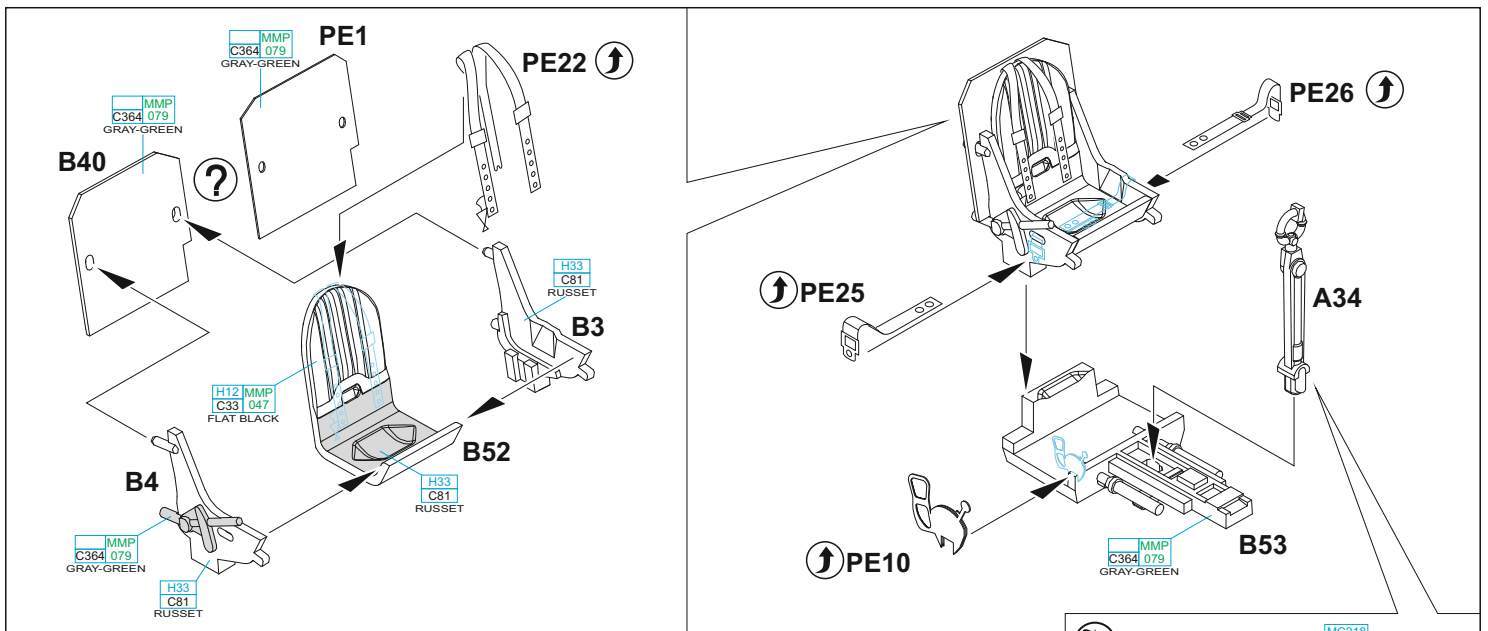
PEINTURE

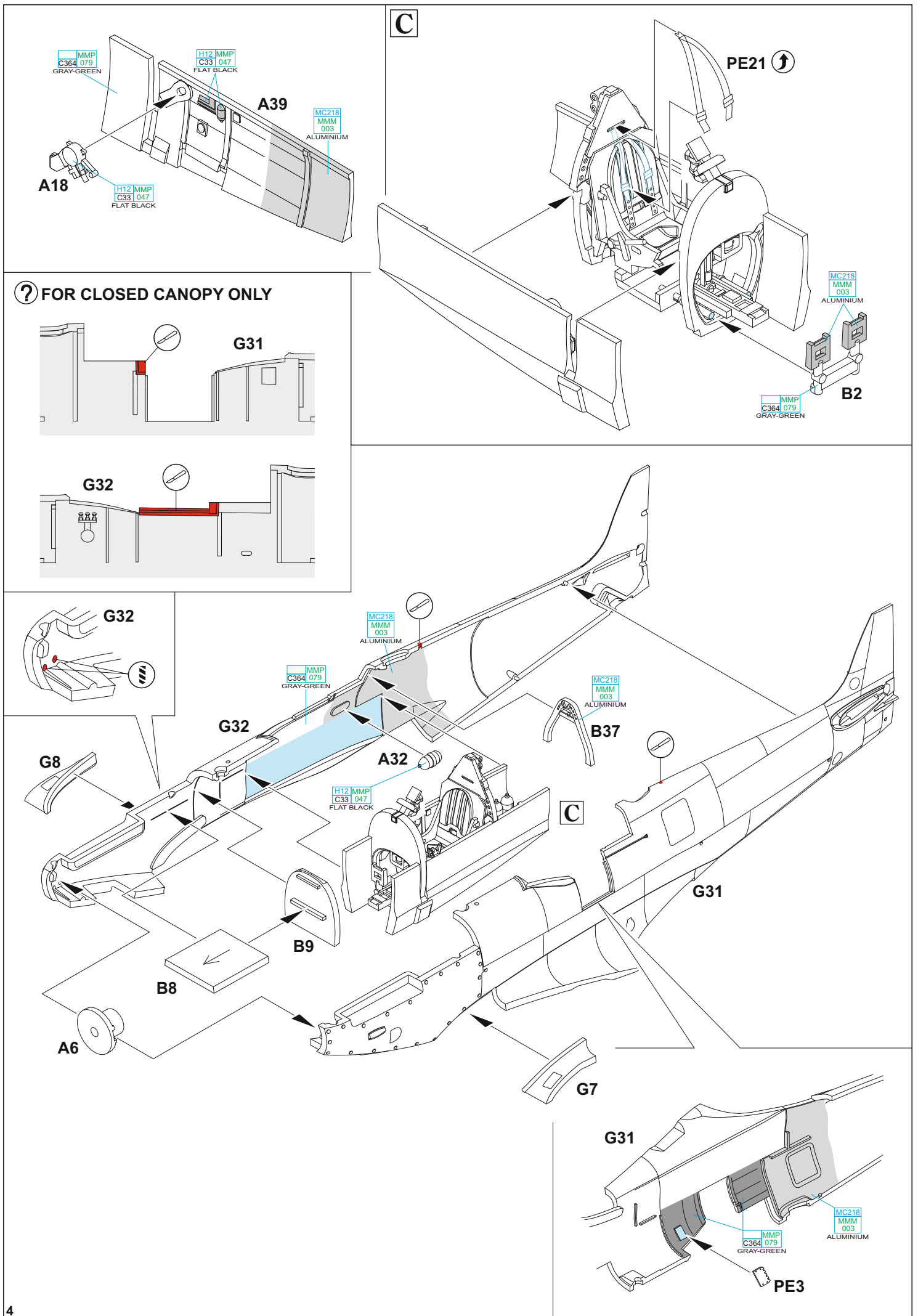


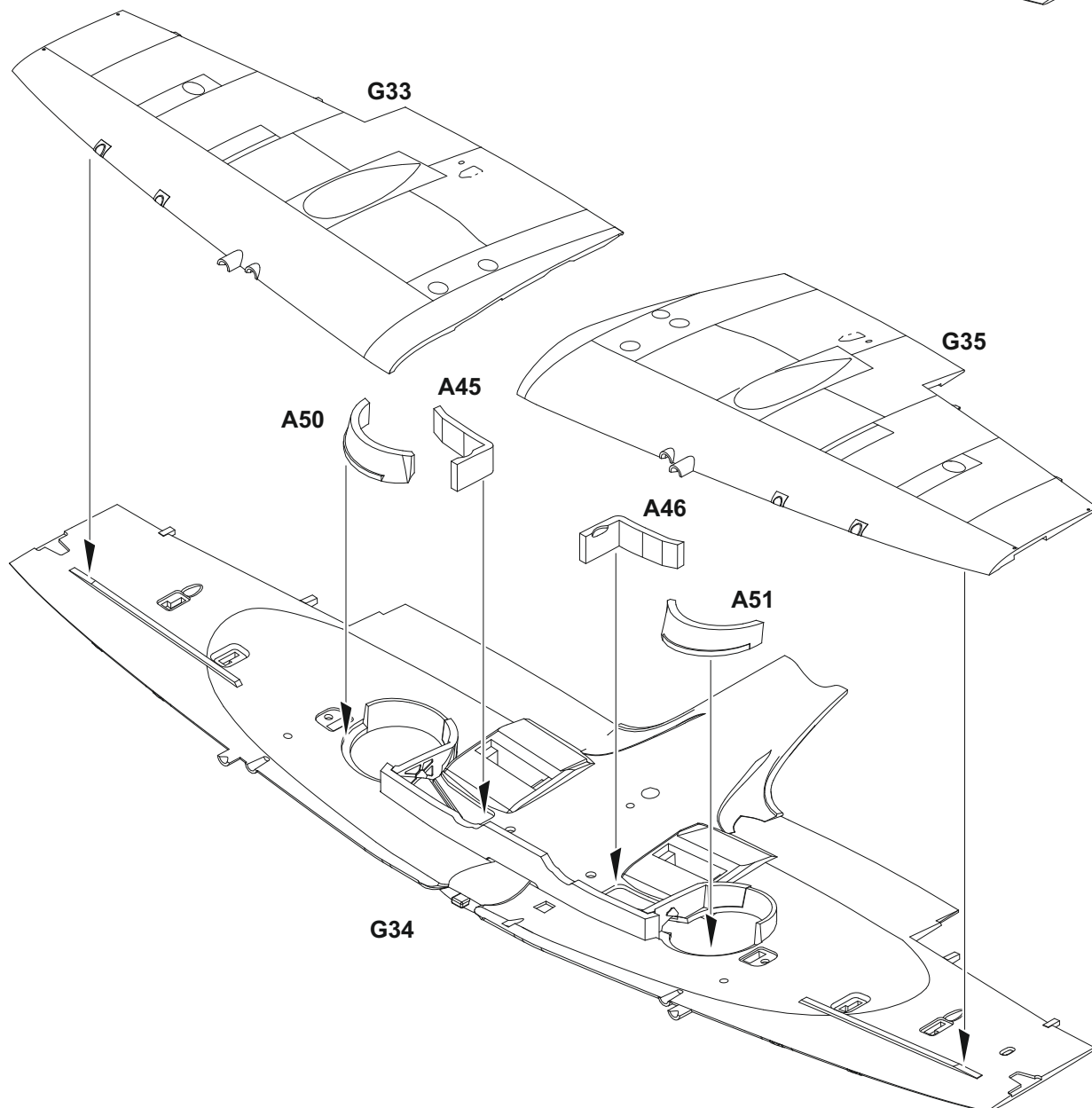
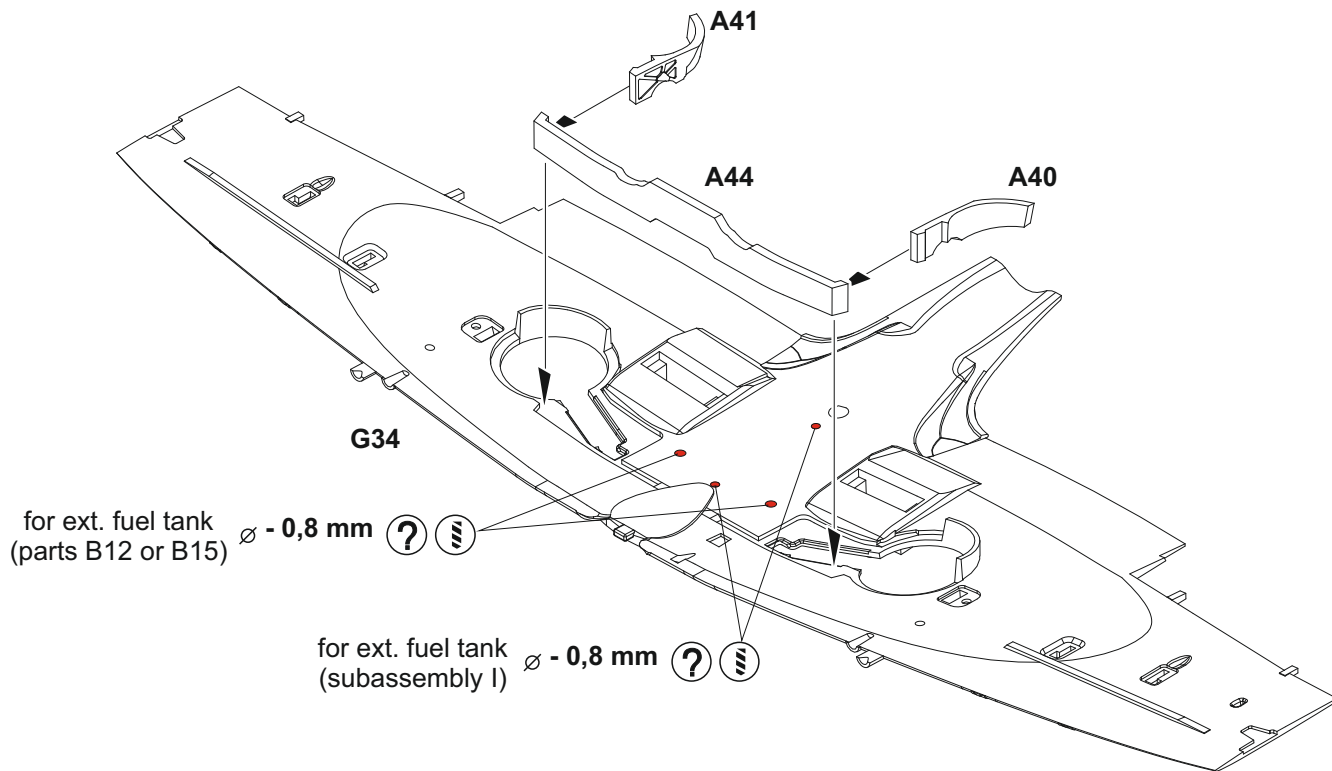
色

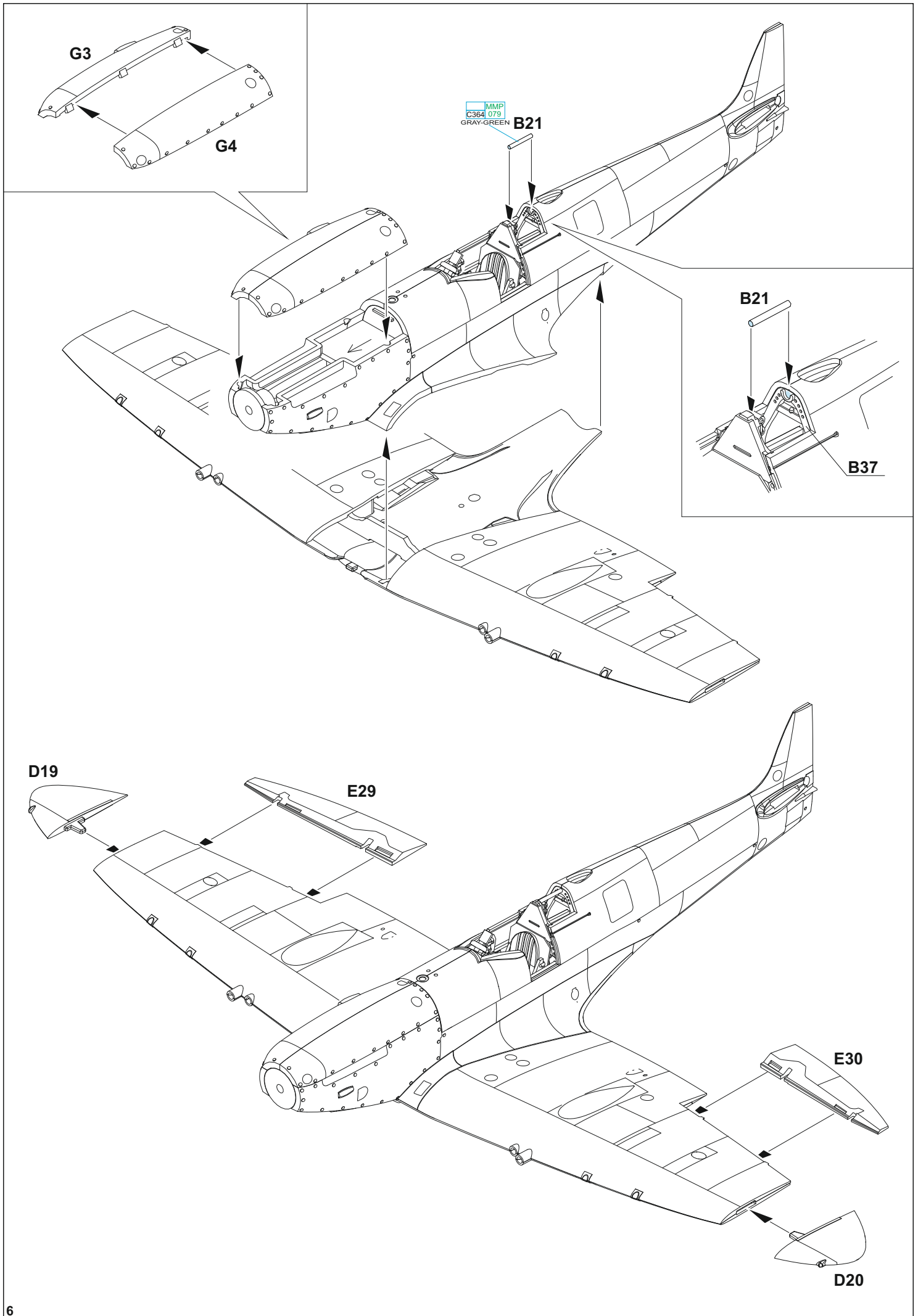
GSI Creos (GUNZE)		MISSION MODELS	
AQUEOUS	Mr.COLOR	PAINTS	
H3	C3	MMP-003	RED
H4	C4	MMP-007	YELLOW
H12	C33	MMP-047	FLAT BLACK
H33	C81		RUSSET
H51	C11	MMP-063	LIGHT GULL GRAY
H71	C21	MMP-076	MIDDLE STONE
H72	C369	MMP-078	DARK EARTH
H74	C368	MMP-080	SKY
H77	C137	MMP-040	TIRE BLACK
H330	C361	MMP-077	DARK GREEN

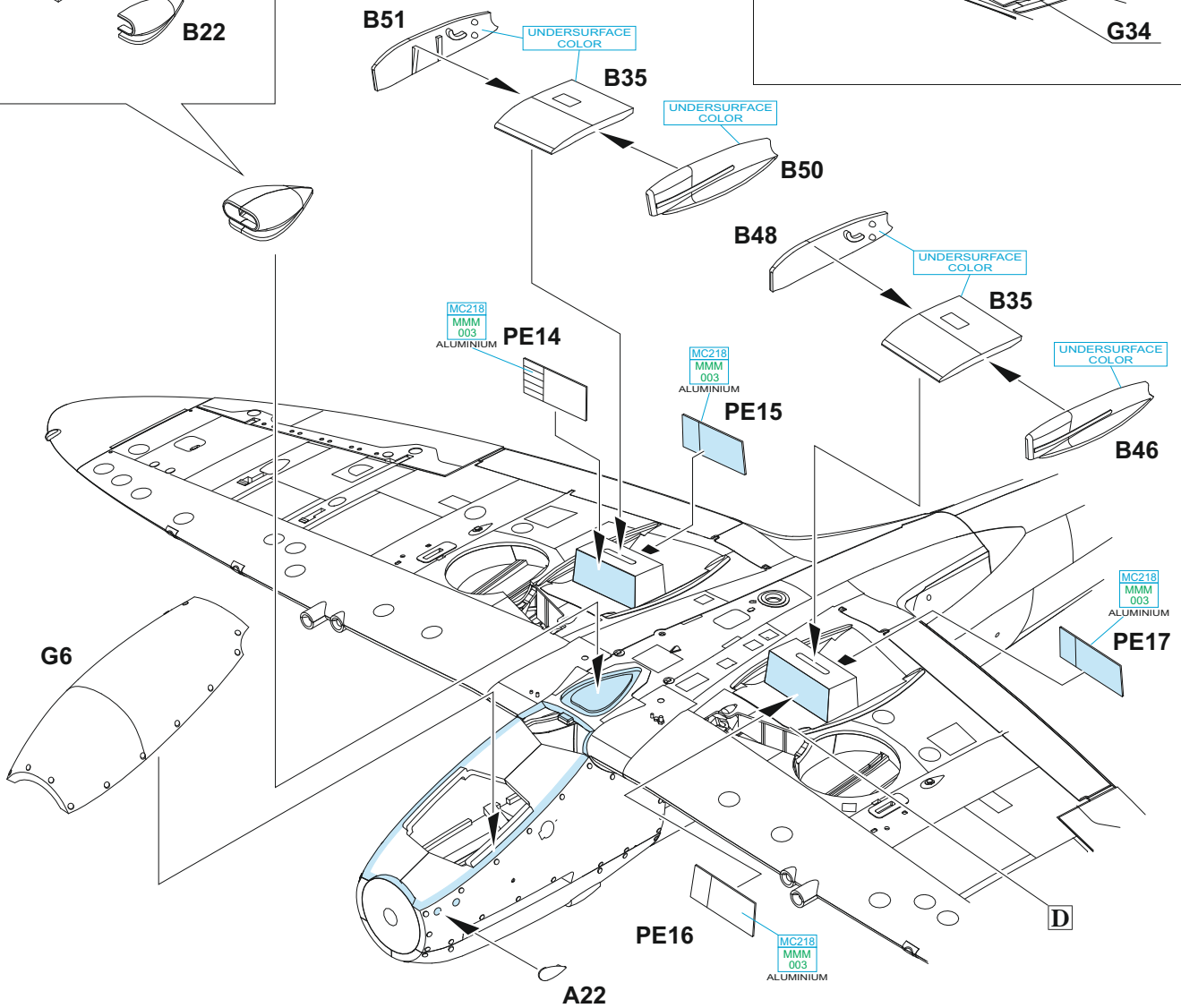
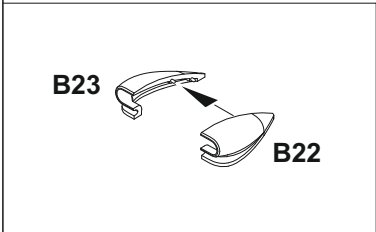
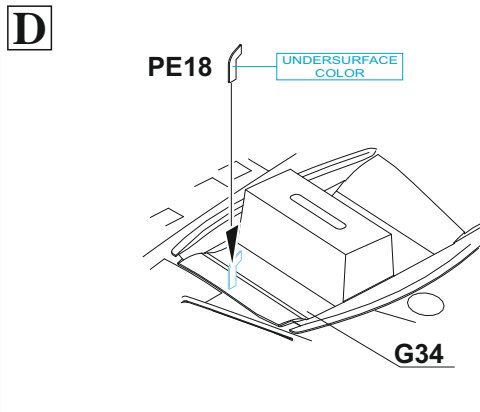
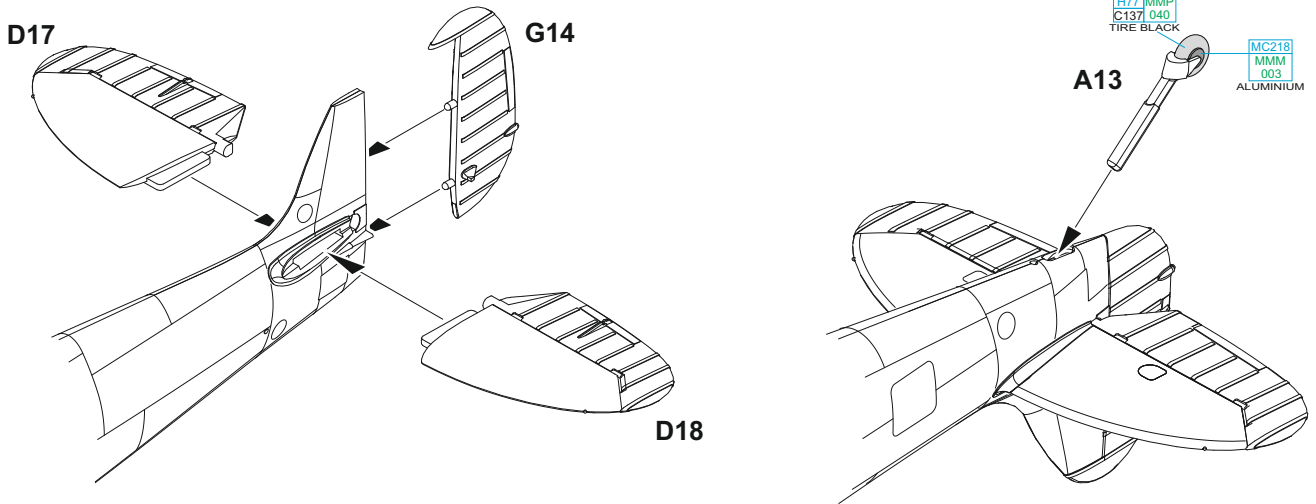
GSI Creos (GUNZE)		MISSION MODELS	
AQUEOUS	Mr.COLOR	PAINTS	
	C362	MMP-093	OCEAN GRAY
H335	C363	MMP-094	MEDIUM SEAGRAY
	C364	MMP-079	AIRCRAFT GRAY-GREEN
	C370	MMP-092	AZURE BLUE
Mr.METAL COLOR		METALLICS	
	MC214	MMM-001	DARK IRON
	MC218	MMM-003	ALUMINIUM
Mr.COLOR SUPER METALLIC		METALLICS	
	SM201	MMC-001	SUPER FINE SILVER

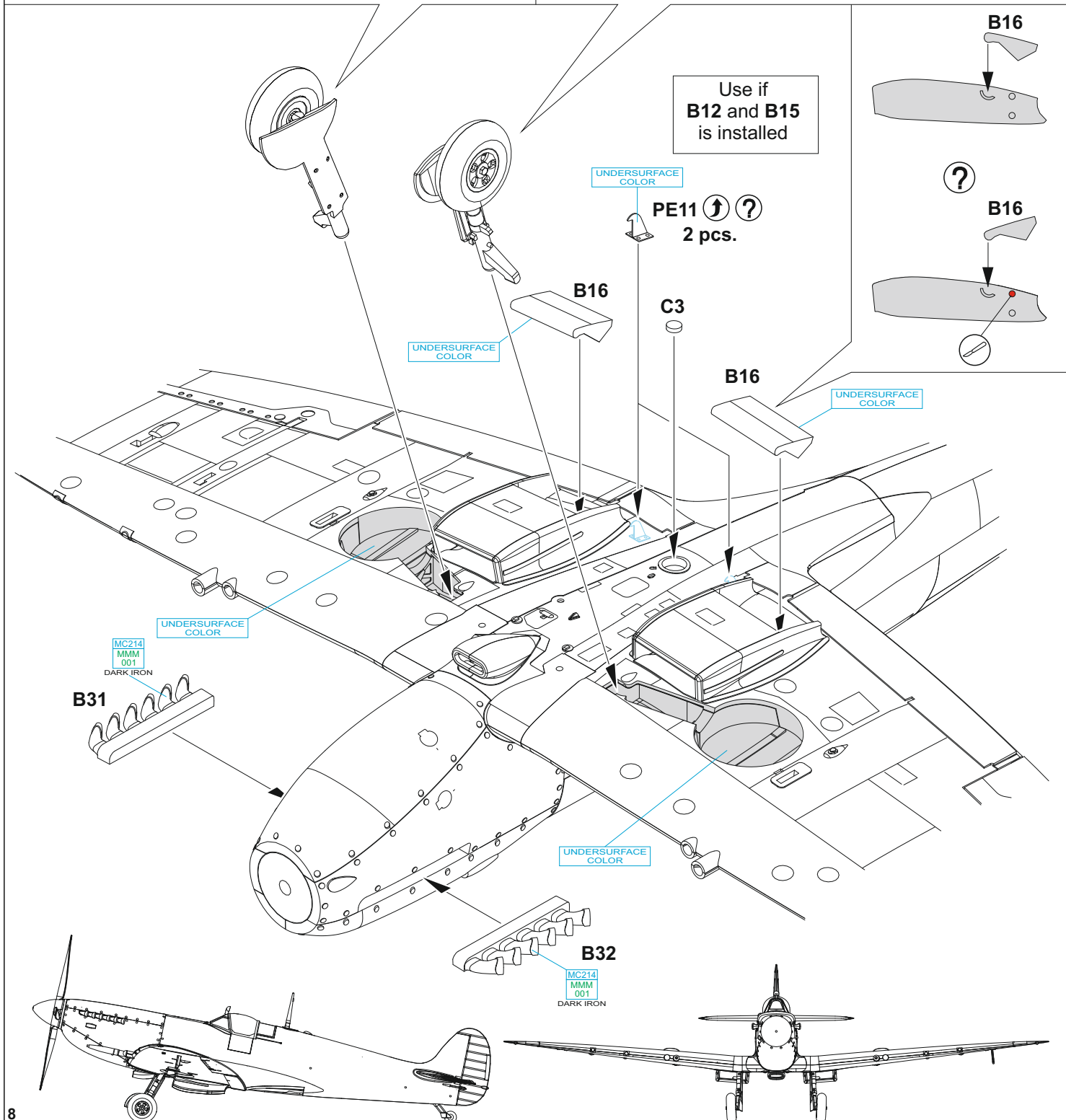
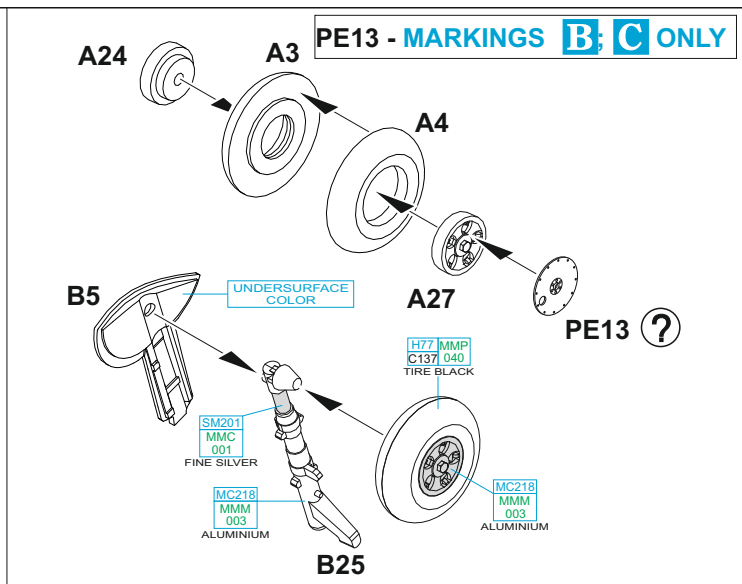
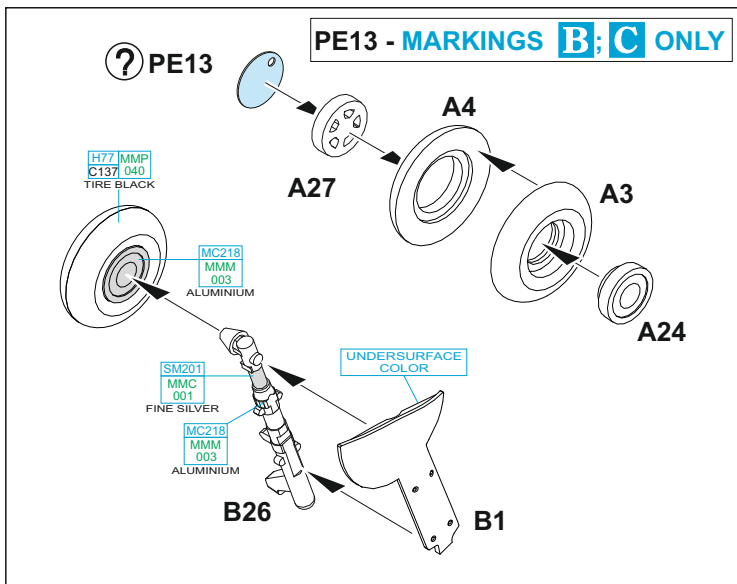


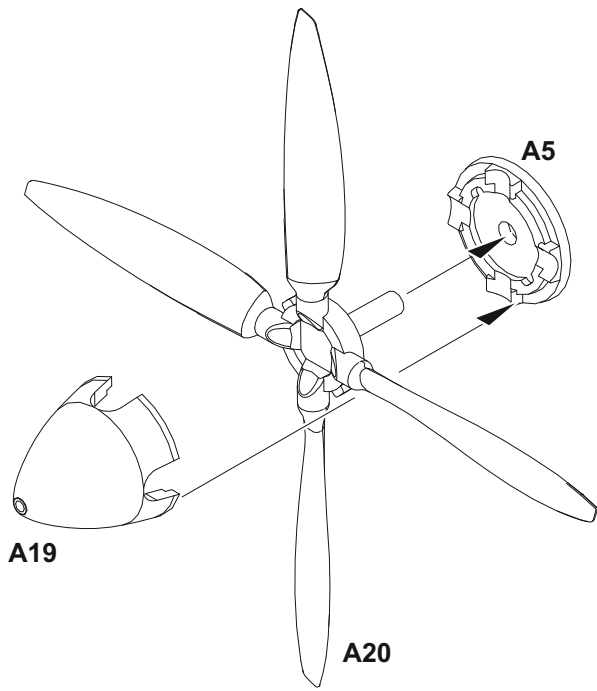
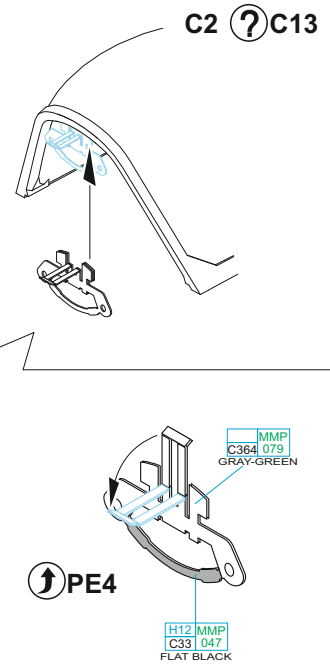
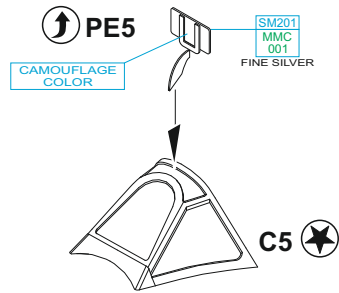
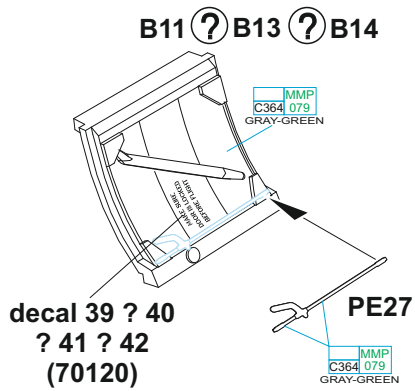
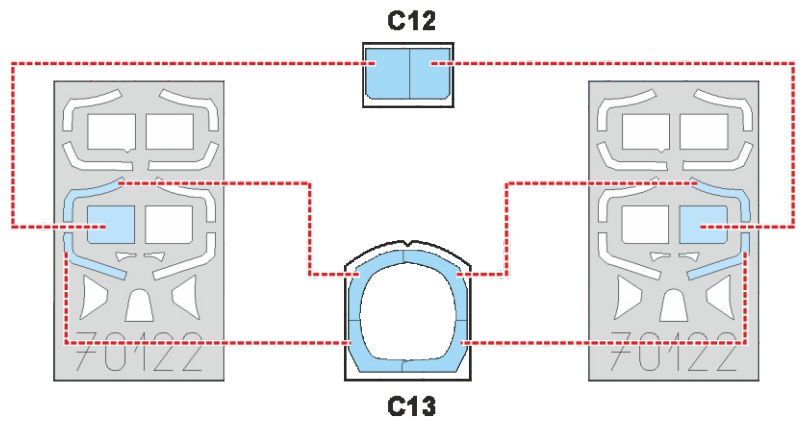
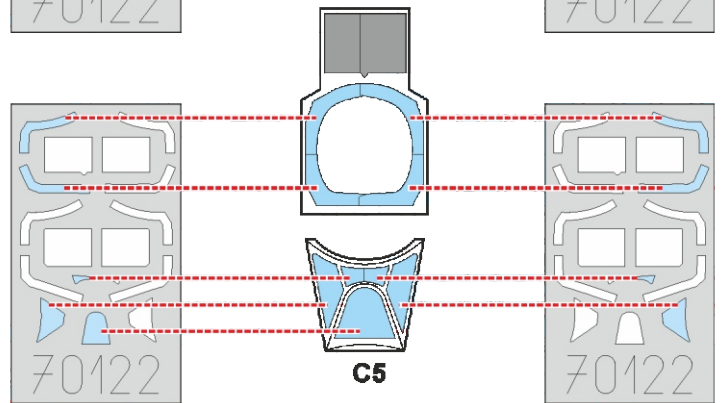
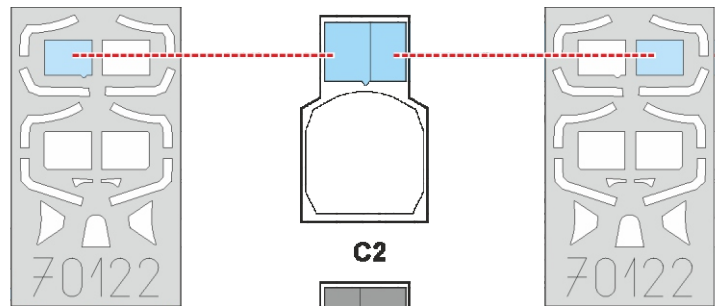
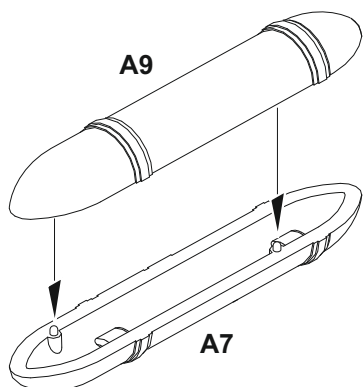


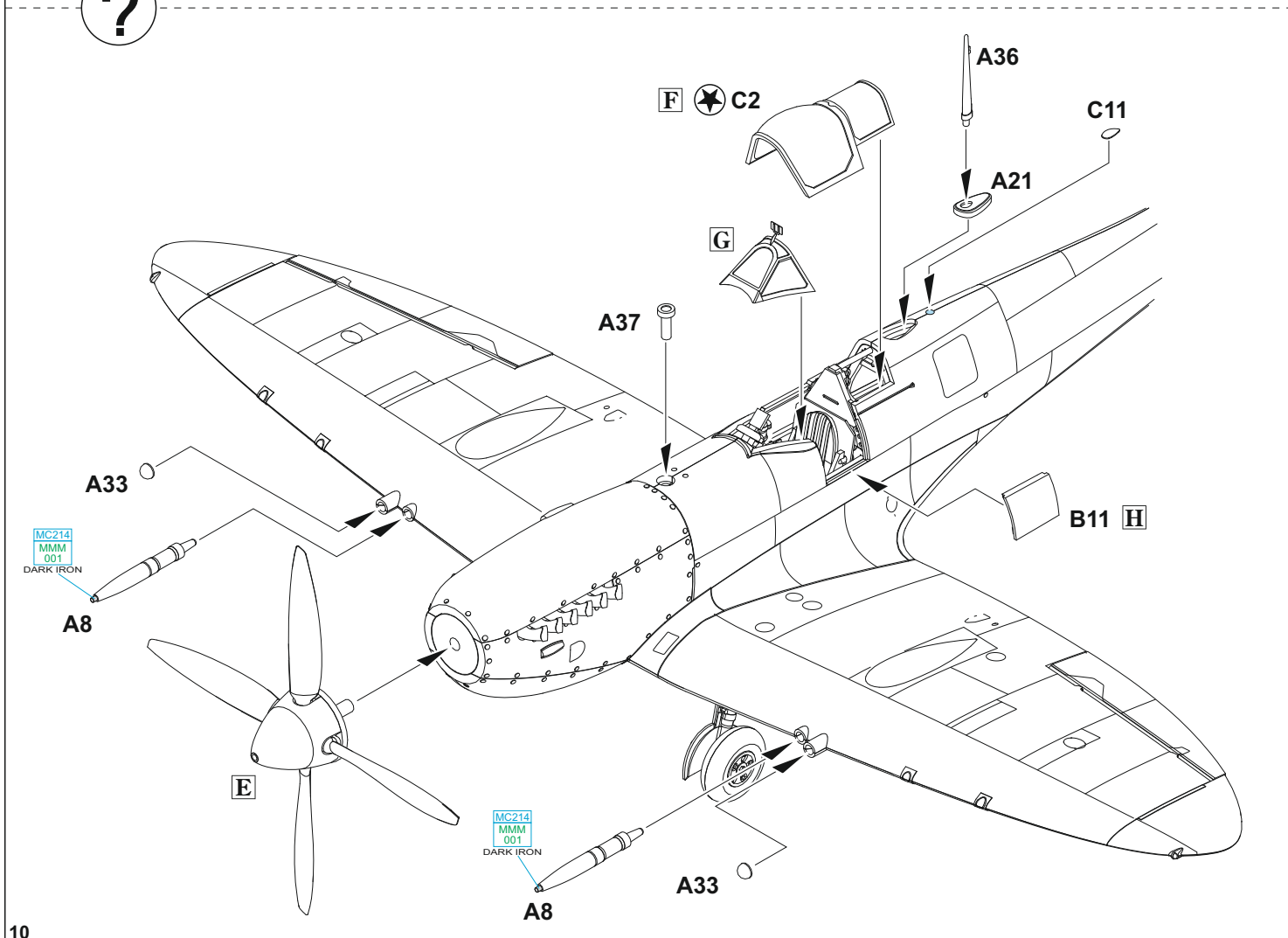
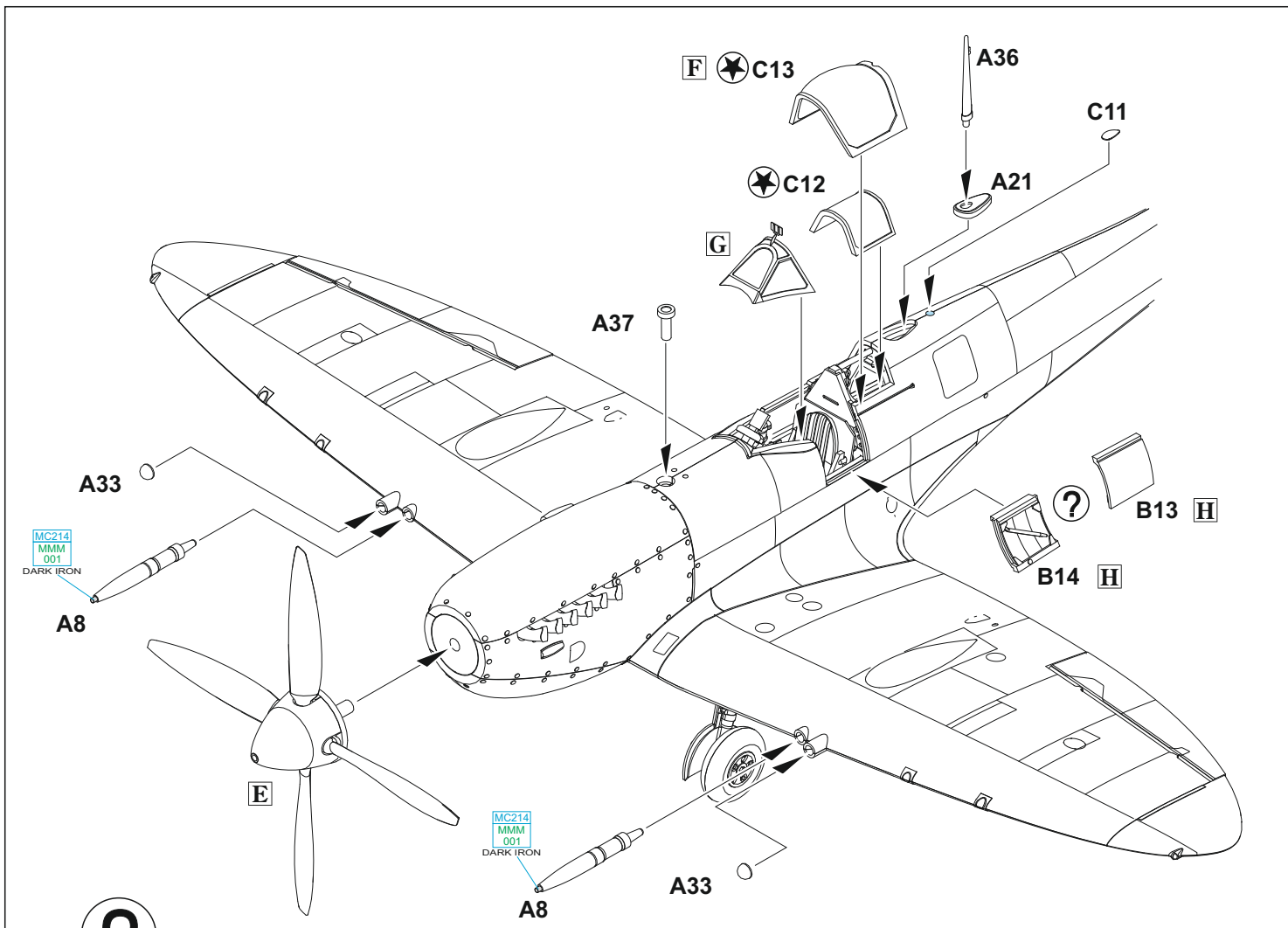


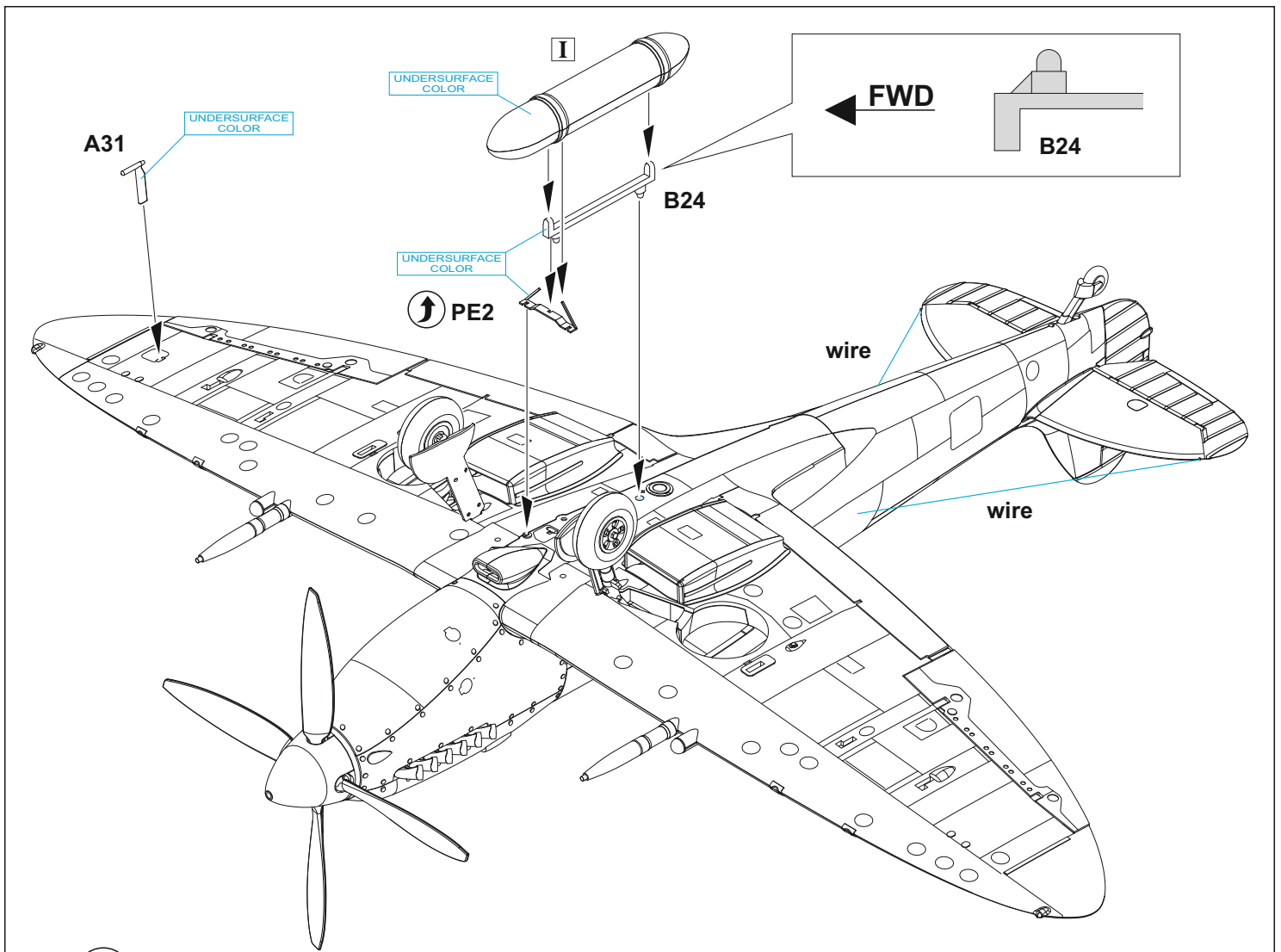




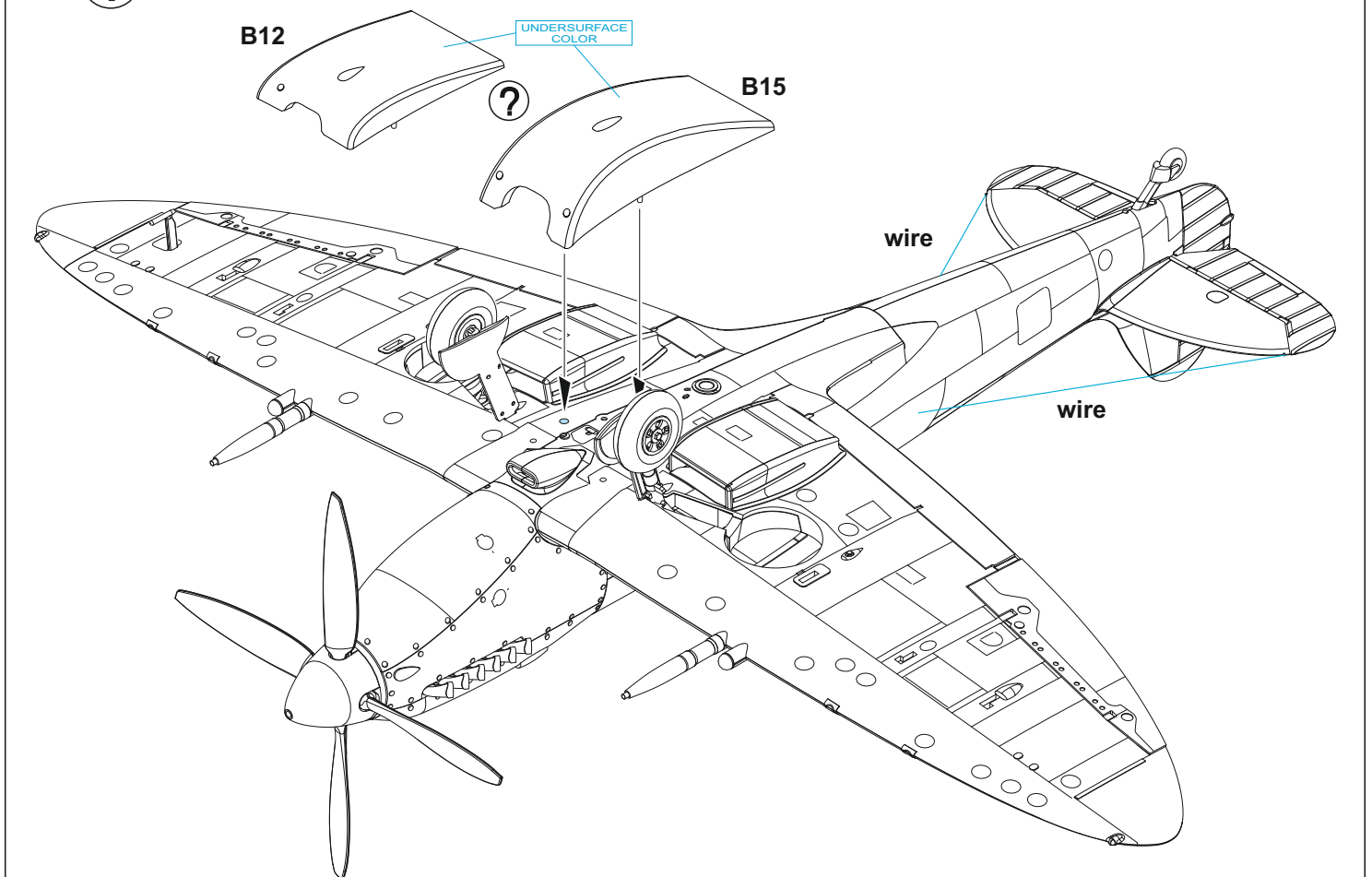


E**F****G****H****I ?**



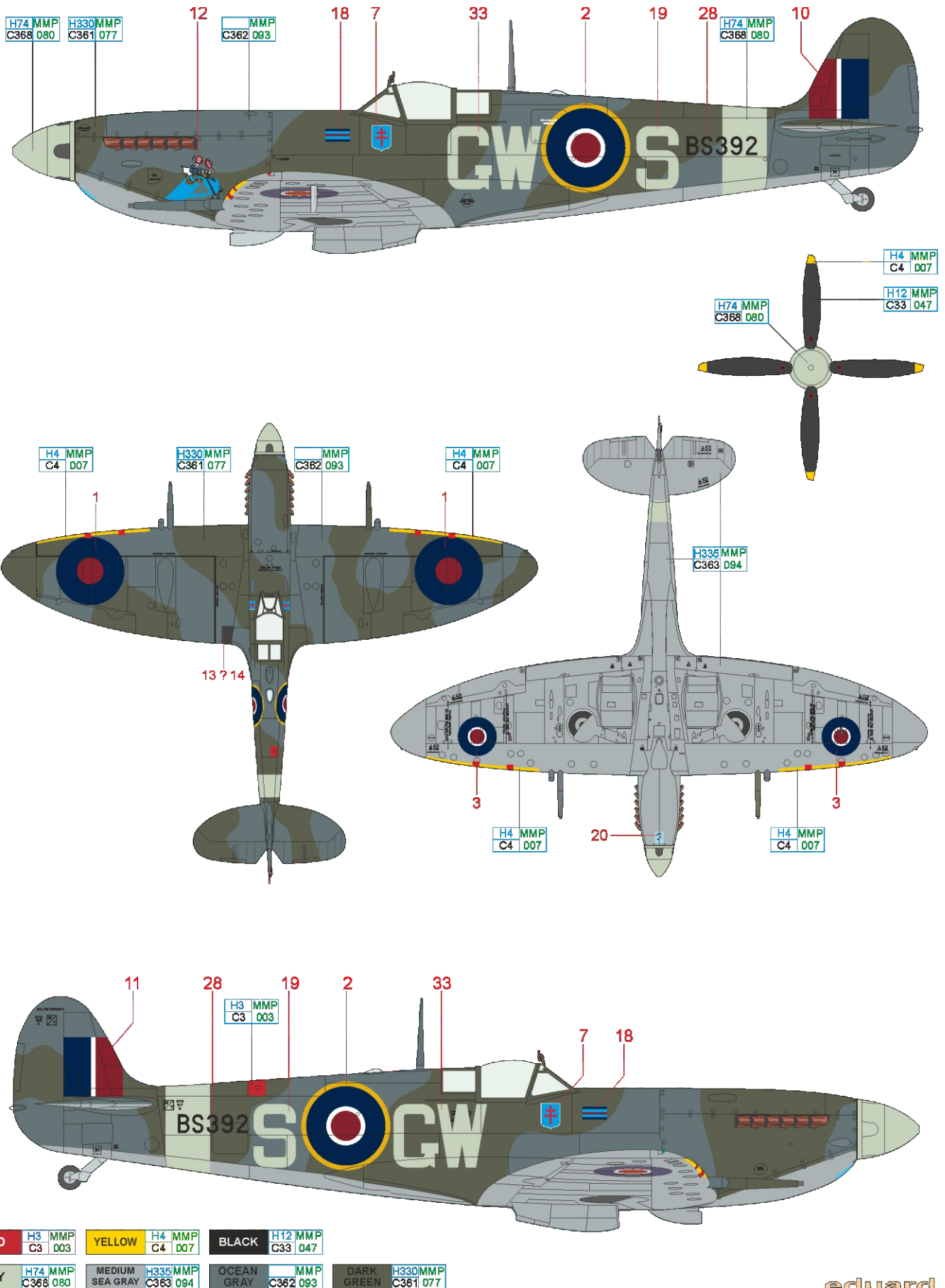


?



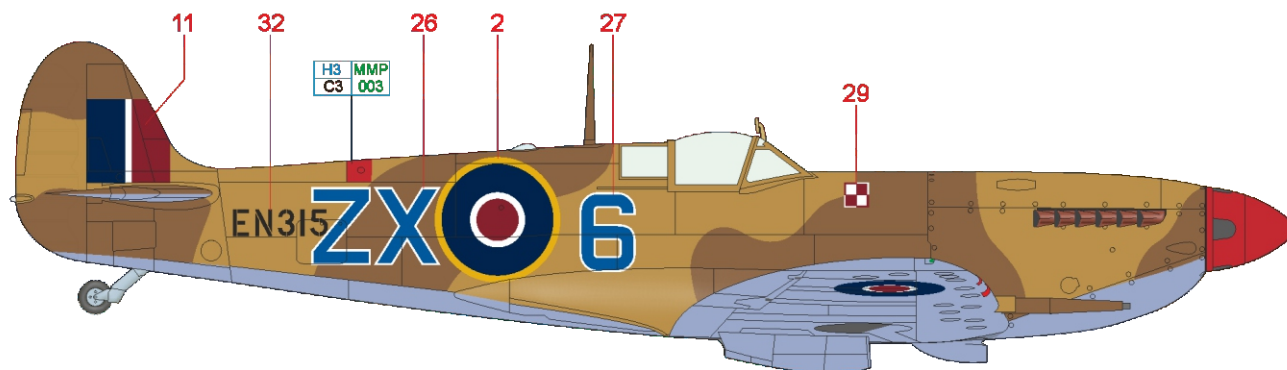
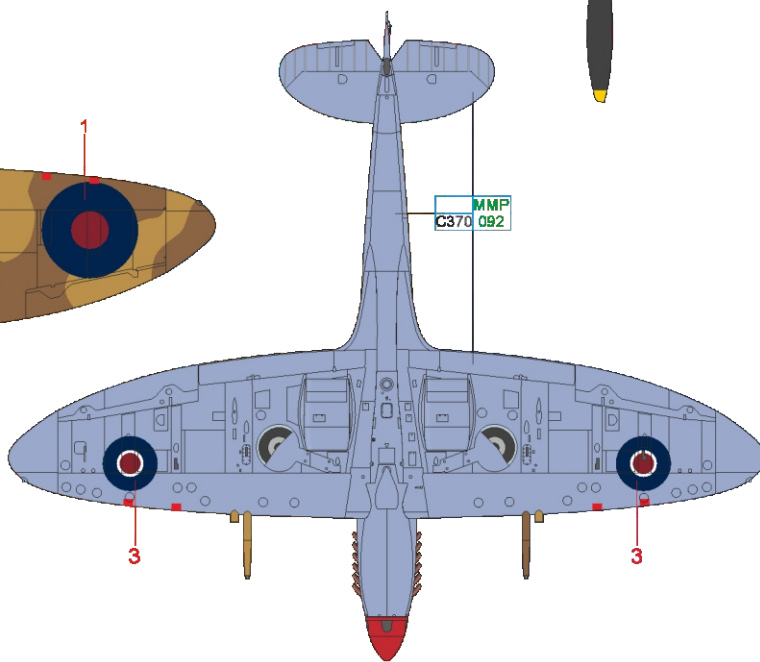
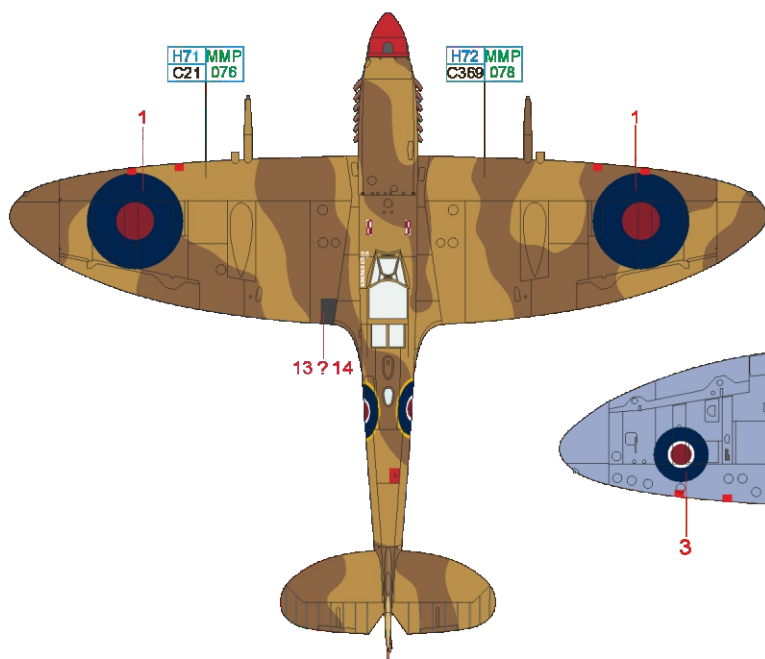
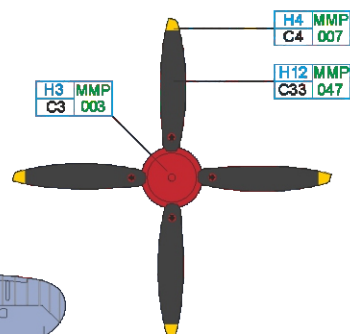
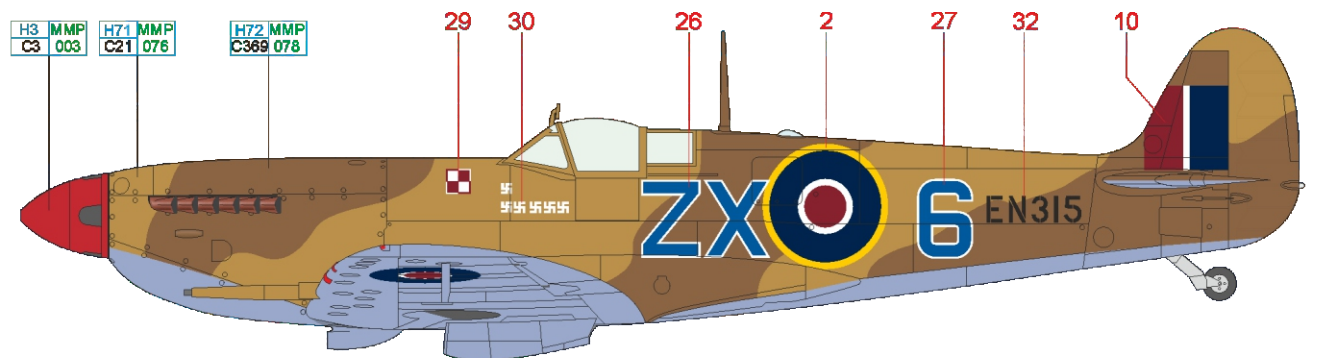
A BS392, S/Ldr. Bernard Dupérier, No. 340 Squadron, RAF Biggin Hill, Velká Británie, podzim 1942

Velitel No. 340 Squadron Bernard Dupérier si nechal namalovat kresbu kačera Donalda na řadu svých letounů. Kromě tohoto Spitfiru se objevil také na jeho Douglasu DB-7 a Spitfiru Mk.Vb BM324. Funkční postavení pilota značí velitelský praporek, příslušnost k peruti pak lotrinský kříž. Dupérier, eso s celkem sedmi sestřely, se velení No. 340 Squadron ujal 10. dubna 1942 poté, co byl v boji sestřelen a následně zajat předchozí velitel Philippe de Scitivaux. Na tomto stroji letěl pouze několikrát od 25. října do 7. listopadu 1942. Později velel také No. 341 Squadron, po válce se zapojil do politického života na straně generála de Gaulle. Spitfire BS392 prošel několika jednotkami, jeho osud se završil u No. 310 (Czechoslovak) Squadron, když s ním Sgt. Vojtěch Škřeka – Baudoin havaroval během přistání při návratu z akce dne 9. září 1944.



B EN315, S/Ldr. Stanisław Skalski, Polish Combat Team, severní Afrika, jaro 1943

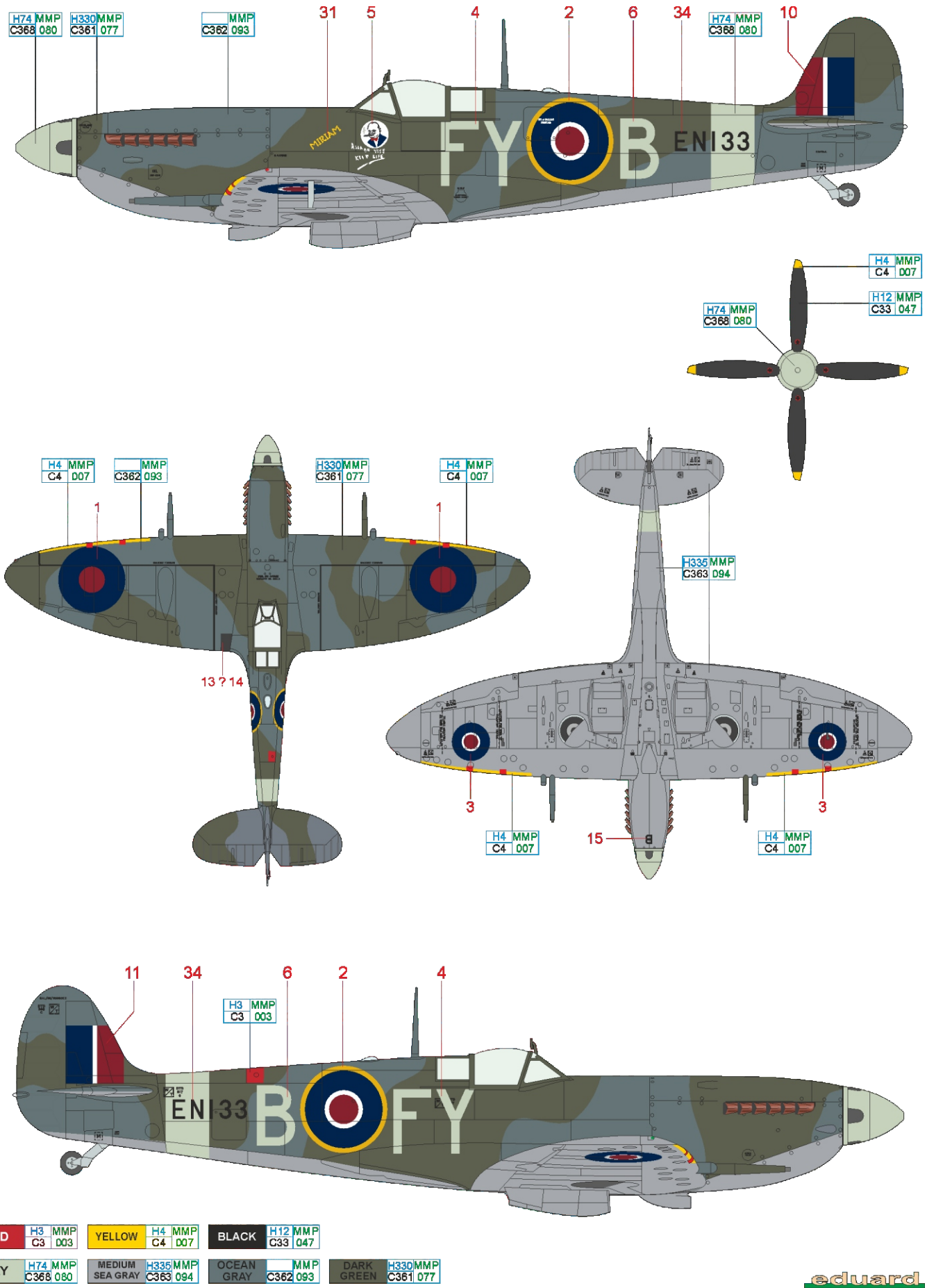
Tento letoun je jedním z deseti strojů, na nichž létali na počátku roku 1943 polští piloti v rámci Polish Combat Teamu na severoafrickém nebi. Funkci Squadron Leader Flying zastával Stanisław Skalski, eso s osmnácti samostatnými sestřely. Skalski patřil mezi piloty, kteří usedali do kokpitu tohoto Spitfiru.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



RED	H3 MMP C3 003	YELLOW	H4 MMP C4 007	BLACK	H12 MMP C33 047
AZURE BLUE	MMP C370 092	MIDDLE STONE	H71 MMP C21 076	DARK EARTH	H72 MMP C369 078

C EN133, No. 611 Squadron, RAF Biggin Hill, Velká Británie, počátek 1943

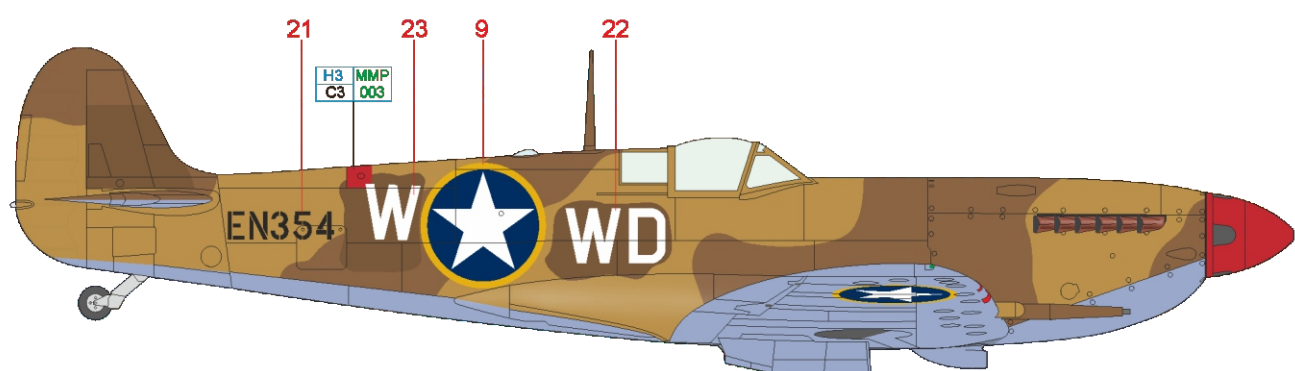
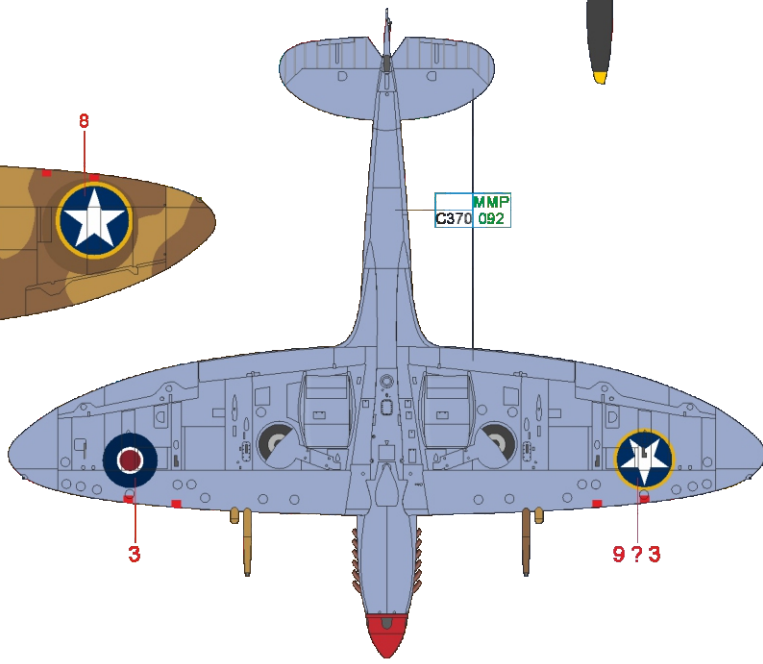
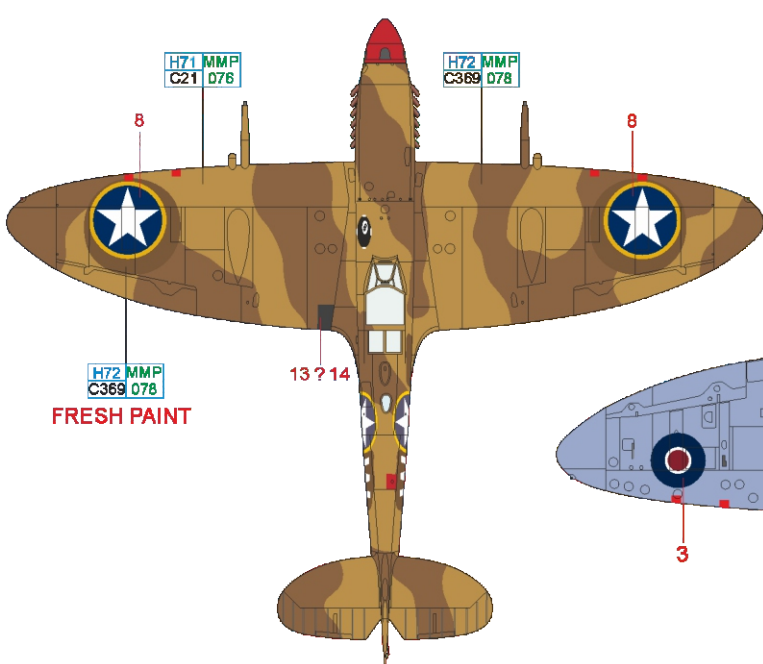
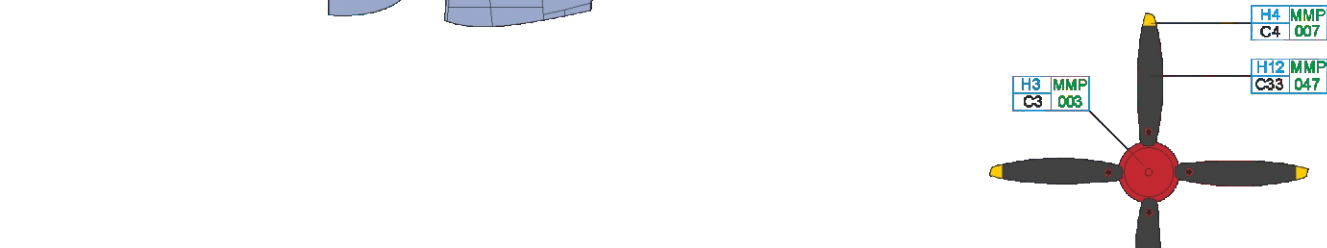
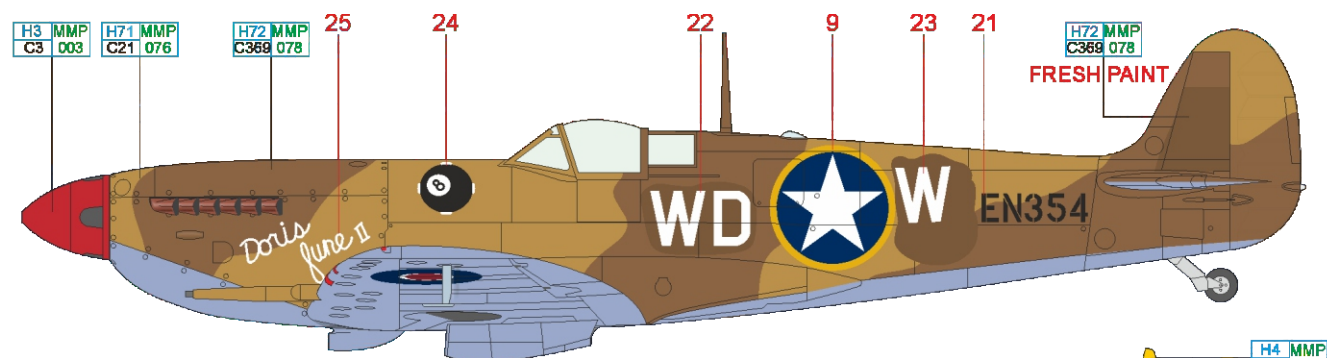
Tento letoun se poprvé do vzduchu dostal 16. listopadu 1942 a jeho prvním a jediným známým působištěm je No. 611 Squadron RAF. Zde na něm létala řada pilotů, mj. také Franz Ferdinand Colloredo-Mansfeld, rakouský šlechtic s americkým pasem (tři jisté a čtyři nepotvrzené sestřely). Stroj byl zničen 14. 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 MMP C3 003	YELLOW	H4 MMP C4 007	BLACK	H12 MMP C33 047
SKY	H74 MMP C368 080	MEDIUM SEA GRAY	H335 MMP C363 094	OCEAN GRAY	MMP C362 093
		DARK GREEN	H330 MMP C361 077		

D EN354, 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. 52nd Fighter Group létala se Spitfiry až do svého přezbrojení na P-51 Mustang v březnu / dubnu 1944. Do Afriky se jednotka dostala jako součást invazních sil během operace Torch (vyložení v severní Africe), která začala 8. listopadu 1942. Kamuflážní 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, a na trup pak byla napsána 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 MMP C3 003	YELLOW	H4 MMP C4 007	BLACK	H12 MMP C33 047
AZURE BLUE	MMP C370 092	MIDDLE STONE	H71 MMP C21 076	DARK EARTH	H72 MMP C369 078

