

BRITISH WWII FIGHTER 1:48 SCALE PLASTIC KIT



eduard

intro

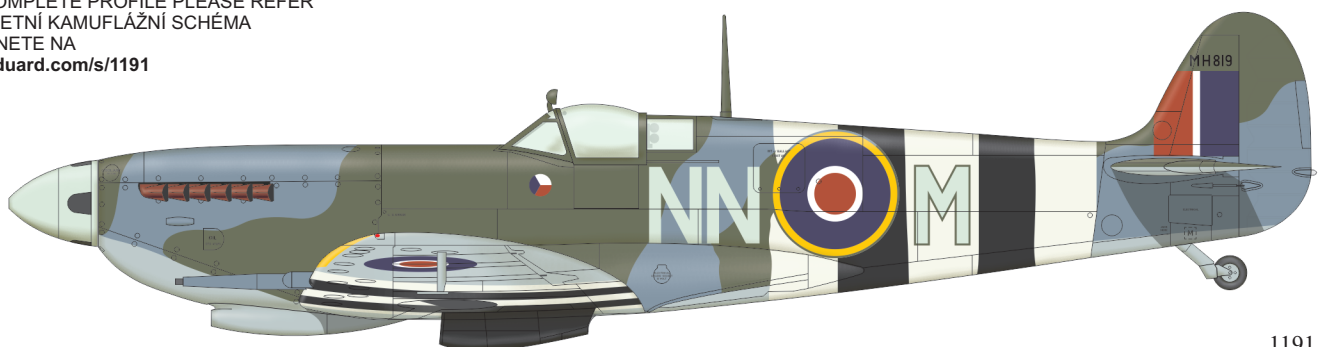
In September 1941, a hitherto unknown German radial engine fighter appeared in the west European sky. The new airplane was superior to British fighters, most distressingly to the Spitfire Mk.V. The German design was soon recognized as the Focke-Wulf Fw 190 A. The losses suffered by the RAF over western Europe rose rapidly and the crisis was serious enough that the RAF ceased the majority of daytime operations in November, 1941. The next attempt to resume these types of sorties was made in March 1942. Loss rates remained unacceptably high and the RAF was forced to stop ops once again. All this was thanks to the Focke-Wulf Fw 190 A. The first response to the new German weapon was the Spitfire Mk.VIII, but the design changes were so complex that initiating timely production was not possible. In June, 1942, a German pilot landed by mistake on a British airfield delivering a completely intact Fw 190 fighter into RAF hands. Comparative trials between the Focke-Wulf and Spitfire Mk.V began almost immediately. These mock encounters confirmed the situation over the front – the chances of a British fighter surviving an encounter with the Fw 190 were slim. The only British fighter aircraft deemed suitable to oppose them were the Spitfire Mk. VII and VIII powered by the Merlin 61 engine. As mentioned above these were some time away of being ready for series production. But there was another way of getting a powerful fighter quickly - by mating the Merlin 61, with its two-stage supercharger, with the fuselage of the Spitfire Mk.Vc. Two Mk.Vc airframes, AB196 and AB197, were selected for this purpose and were strengthened with modified longerons to accommodate the more powerful and heavier engine. The example was finished on February 26 and the second on March 27, 1942. Flight trials were successful and the order for series production was issued almost immediately. Series production began in June 1942 and the first Mk.IXs found their way to No. 64 Squadron in July. Performance improved significantly in comparison to the Mk.V. A top speed of 409 mph at 28,000 feet was higher by 40mph, and the service ceiling rose from 36,200 to 43,000 feet. The Mk.IX could climb at 4,000 feet per minute. The RAF finally had a fighter aircraft capable of opposing the Fw 190 A. Three main versions of the Mk IX were produced. The F.IX was powered by the Merlin 61 and was the only version on the assembly line in early 1943. The next version was the LF Mk.IX powered by the Merlin 66. This engine was designed to do its best at low altitudes. The third version, manufactured along with the LF, was the high-altitude HF Mk.IX with the Merlin 70. The majority of Mk.IXs manufactured were equipped with the so-called 'C' wing. Four 20mm cannon or two 20mm cannon and four .303 machine guns could be installed in the wings. From 1944, the strengthened 'E' wing was produced. Four .303 machine guns were replaced with two .50 heavy machine guns. Bomb racks for 250lb bombs were fitted under each wing typically. The Mk.IX became the second most numerous version of the Spitfire with a total of 5653 examples being built. The Mk.IX began to replace the Mk.V from June, 1942. Thanks to the new fighter, the RAF was ready to fight against the Luftwaffe over occupied Europe. Spitfire Mk.IXs served with the RAF to the end of war. In the postwar era, foreign air forces flew this version as well. Czechoslovak, Norwegian, Danish, and Canadian air forces operated numbers of Mk.IXs and they were not alone. Spitfires would find themselves in combat again. Czechoslovakia sold its Spitfire Mk.IXs to Israel in 1948 and these aircraft formed the backbone of the newly born Israeli air force in the fight against their Arab neighbours.

úvodem

V září 1941 se na evropské obloze objevil dosud neznámý německý stíhací letoun poháněný hvězdicovým motorem. Nová stíhačka měla nad britskými, zejména Spitfirem Mk.V, zřetelnou převahu. V německé konstrukci byl záhy rozpoznán Focke-Wulf Fw 190 A. Ztráty RAF nad západní Evropou začaly rychle narůstat až to té míry, že britské letectvo muselo v listopadu 1941 zastavit většinu denních operací nad evropským kontinentem. Pokus o spuštění tohoto typu bojových letů byl uskutečněn v březnu 1942. Počty ztrát však byly opět neúnosné, což opět vedlo k jejich zastavení. Vše díky Focke-Wulfům Fw 190 A. Prvním pokusem o odpověď na novou německou zbraň se stal Spitfire Mk.VIII, avšak komplexní přístup ke změnám konstrukce letounu způsobil, že nebylo možné jej dostat do sériové výroby v dostatečně blízkém časovém horizontu. V červnu 1942 přistál jeden z německých pilotů omylem na britském letišti a předal tak do britských rukou nepoškozený Fw 190 A. Srovnávací zkoušky Focke-Wulfu a Spitfire Mk.V začaly téměř neprodleně. Cvičné souboje plně potvrdily situaci na frontě – šance britské stíhačky přestat setkání s Fw 190 bez úhony nebyly vysoké. Jediné britské stíhačky schopné postavit se plnohodnotně německému typu byly Spitfirey Mk.VII a Mk.VIII poháněné motorem Merlin 61. Jak však bylo poznamenáno výše, nedalo se čekat, že v dohledné době dospějí do fáze sériové výroby. Byla zde však ještě jedna cesta, jak získat dostatečně výkonnou stíhačku – zabudovat Merlin 61 s dvoustupňovým kompresorem do základního draku Spitfire Mk.V. Pro tento experiment byly vybrány dva draky, AB196 a AB197. Prošli zpevněním, aby mohl být zastaven výkonnější a těžší motor. První z nich byl dokončen 26. února, druhý pak 27. března 1942. Letové testy proběhly natolik úspěšně, že byla objednána sériová výroba. Ta se plně rozběhla v červnu 1942 a první Mk.IX se u bojové jednotky, No. 64 Squadrony, objevily v červenci. V porovnání s Mk.V se výkony znatelně zvýšily. Maximální rychlost byla v 28.000 stopách vyšší o 40 mph, operační dostup se zvýšil z 36.200 na 43.000 stop. Mk.IX mohl stoupat rychlostí 4000 stop za minutu. RAF tedy konečně dostalo stíhačku, kterou mohlo směle postavit proti Fw 190 A. Vyráběny byly tři hlavní verze Mk.IX. Verze F Mk.IX byla poháněna motorem Merlin 61 a z montážní linky sjížděla až do počátku roku 1943. Na ni navázaly LF Mk.IX poháněná motorem Merlin 66 a určená k operacím v nižších výškách, a HF Mk.IX s motorem Merlin 70 konstruovaným naopak pro výškové lety. Většina Mk.IX byla vyrobena s křídlem typu C. V něm mohla být instalována výzbroj složená ze čtyř kanonů ráže 20 mm nebo ze dvou kanonů ráže 20 mm a čtyř kulometů ráže 0,303 palce. V roce 1944 se objevilo zpevněné křídlo typu E. Čtveřice 0.303 kulometů byla nahrazena dvojicí kulometů ráže 0.50 palce. Pod každou polovinou křídla byly standardně namontovány závěsníky pro 250lb pumy. Verze Mk.IX se stala druhou nejpočetnější verzí Spitfire s 5653 vyrobenými kusy. Mk.IX začaly nahrazovat Mk.V v červnu 1942. Díky nové stíhačce byla RAF opět schopná bojovat proti Luftwaffe nad okupovanou Evropou. Ve své výzbroji si typ ponechala až do konce války. Po ukončení bojů se verze dostala i do výzbroje dalších letectev. Československé, norské, dánské, kanadské a další letectva používala desítky Mk.IX. Spitfirey Mk.IX se však do bojů dostaly i v této době. Československo prodalo své Spitfirey v roce 1948 do Izraele, kde se v bojích s arabskými sousedy staly páteřním typem nově vznikajících izraelských vzdušných sil.

E Spitfire Mk.IXc, MH819, No. 310 Squadron, Appledram Air Base, Mid June, 1944

FOR COMPLETE PROFILE PLEASE REFER
KOMPLETNÍ KAMUFLAŽNÍ SCHEMA
NALEZNETE NA
www.eduard.com/s/1191





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



OPTIONAL
VOLBA



BEND
OHNOU



OPEN HOLE
VYVRTAT OTVOR



SYMMETRICAL ASSEMBLY
SYMETRICKÁ MONTÁŽ



REMOVE
ODŘÍZNOUT



REVERSE SIDE
OTOČIT



APPLY EDUARD MASK
AND PAINT
POUŽÍT EDUARD MASK
NABARVIT

PARTS



DÍLY



TEILE

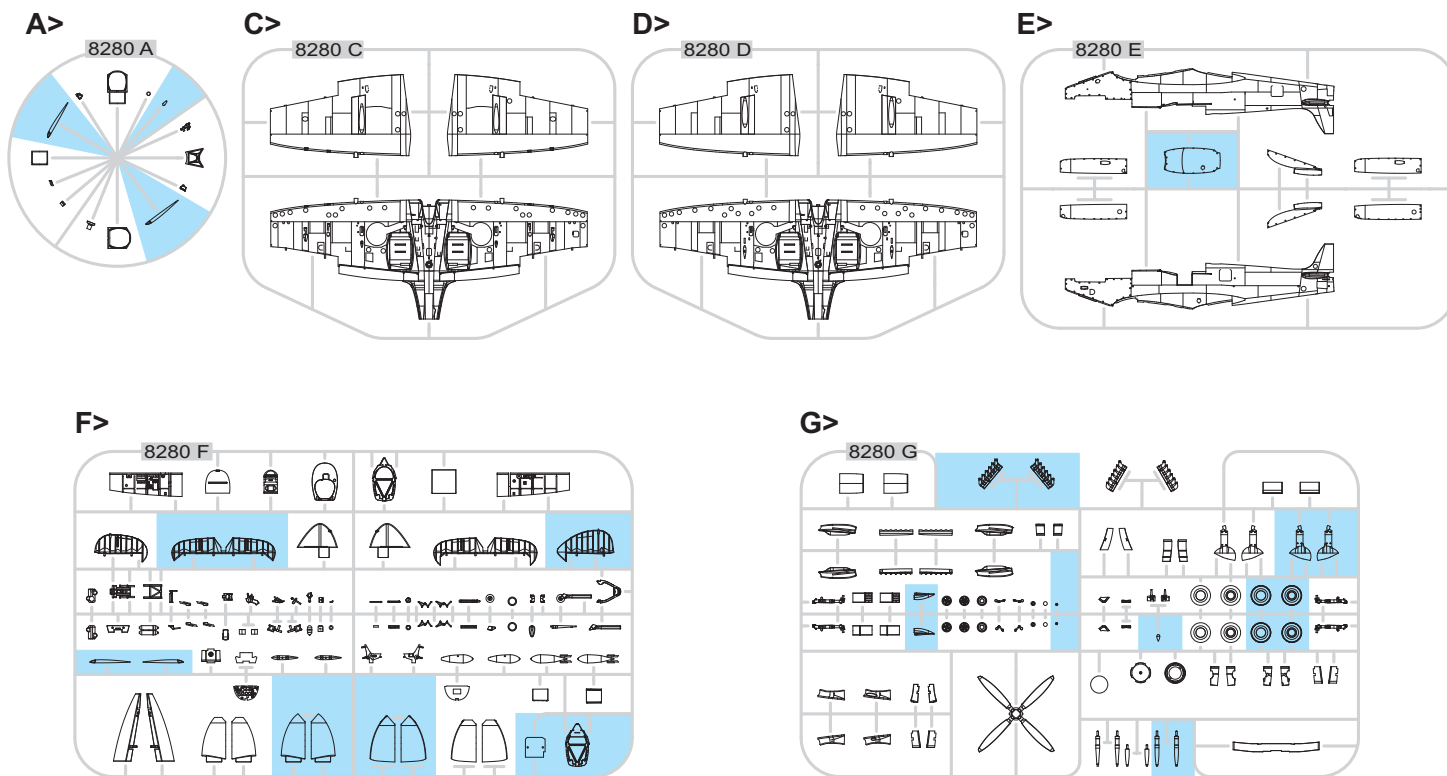


PIÈCES

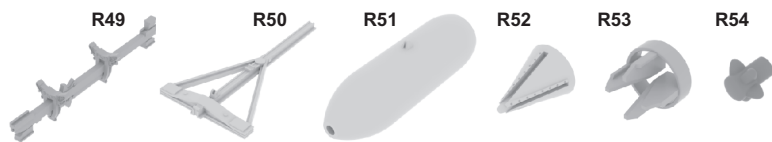


部品

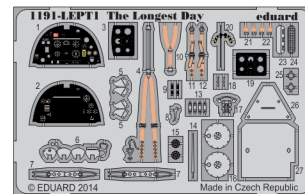
PLASTIC PARTS



RP - RESIN PARTS



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



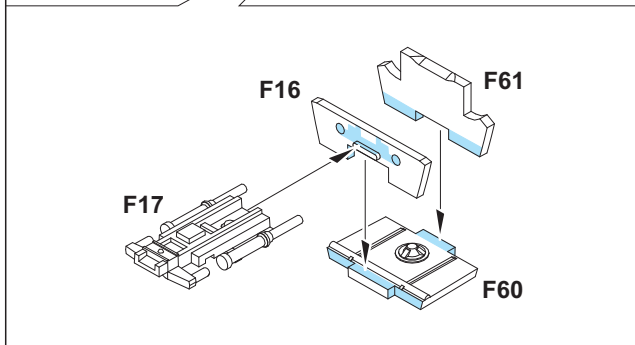
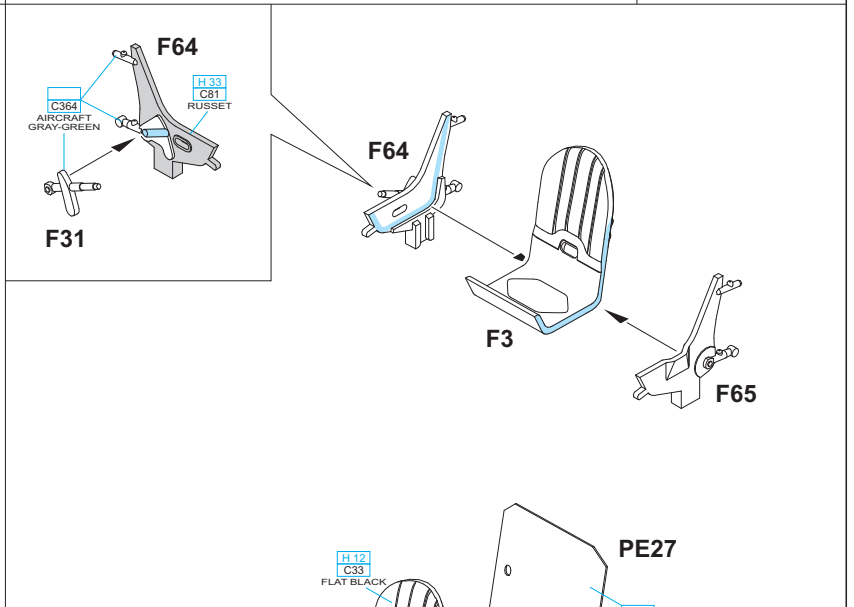
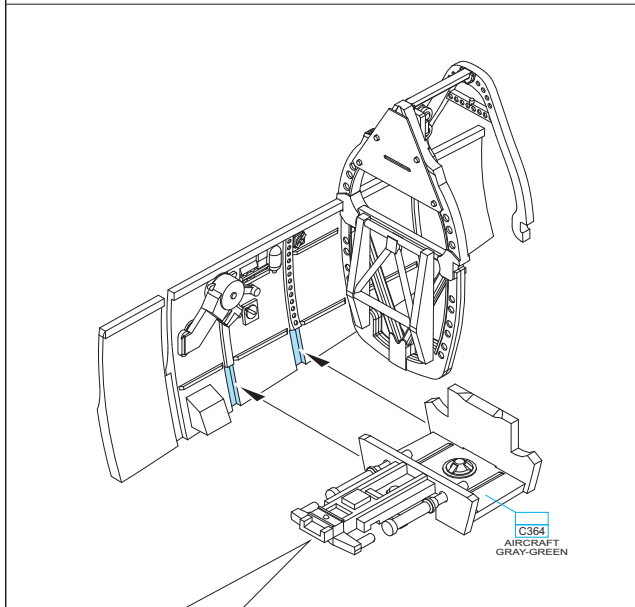
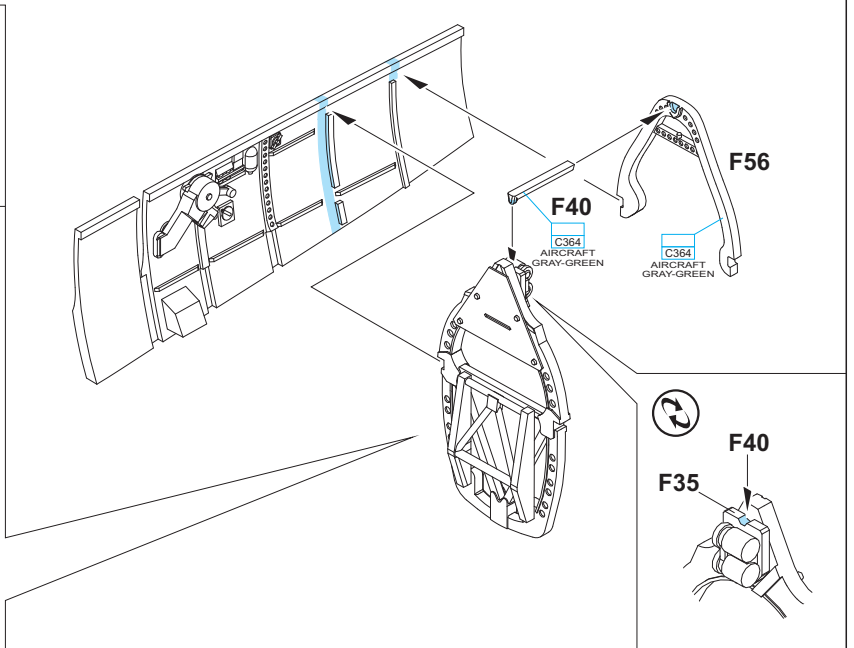
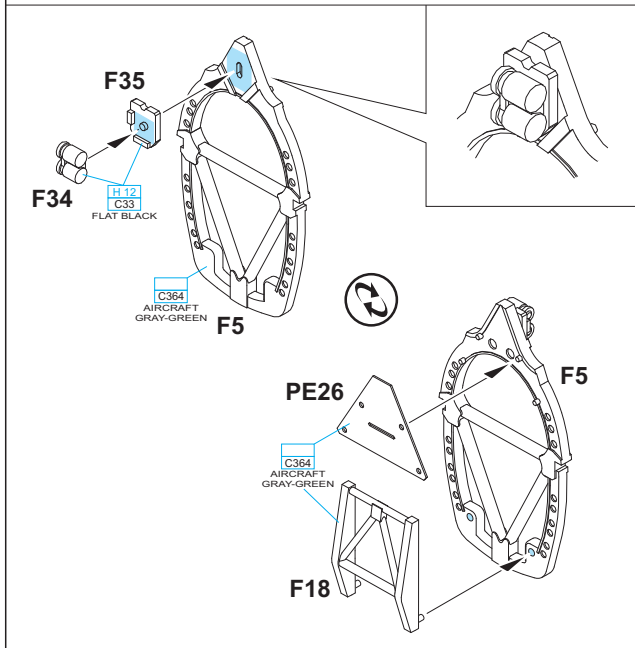
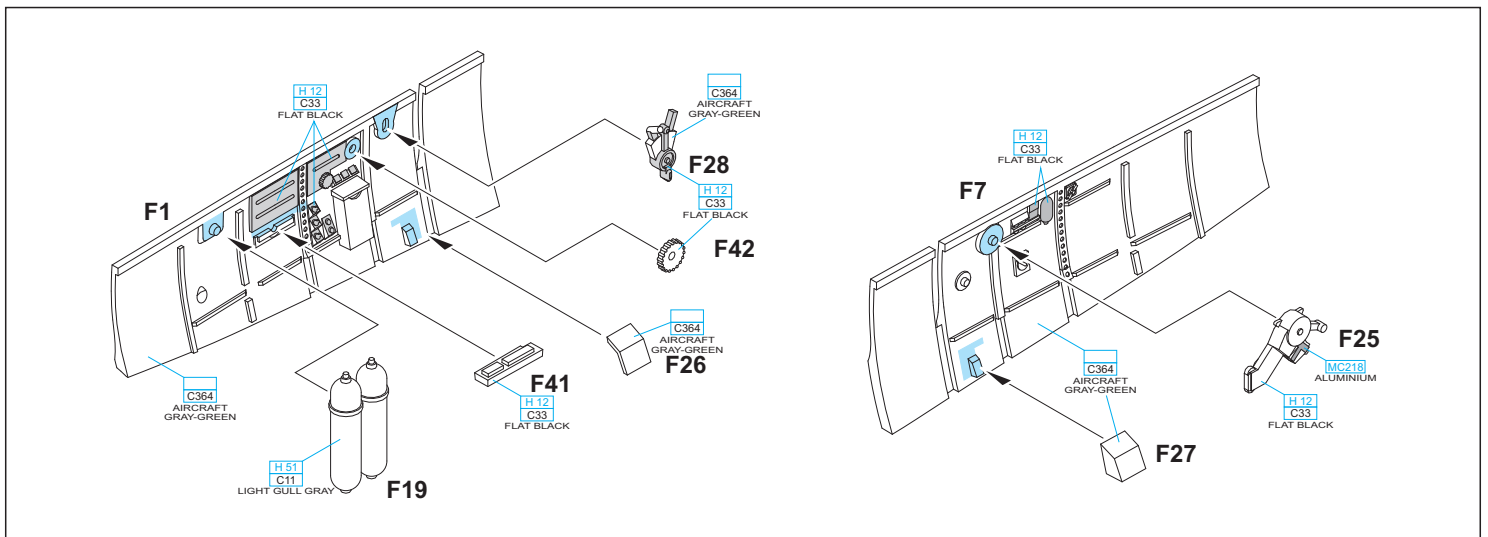
PEINTURE

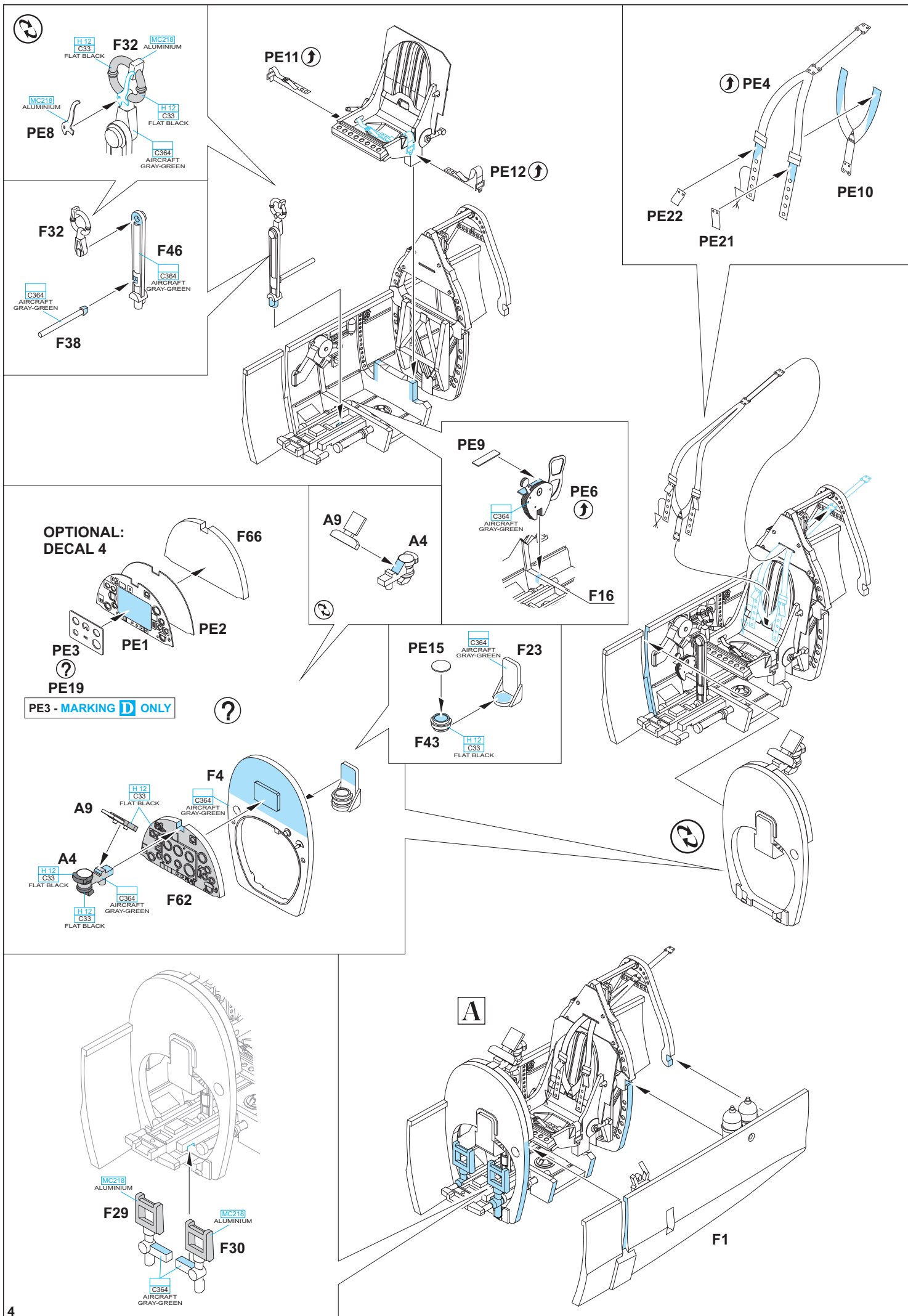


色

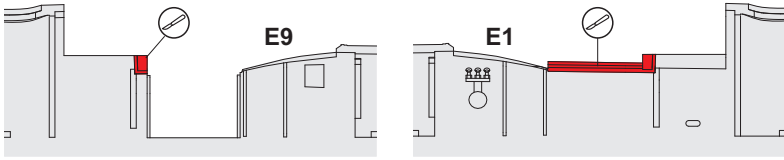
GSI Creos (GUNZE)		
AQUEOUS	Mr.COLOR	
H 4	C4	YELLOW
H 12	C33	FLAT BLACK
H 33	C81	RUSSET
H 51	C11	LIGHT GULL GRAY
H 52	C12	OLIVE DRAB
H 77	C137	TIRE BLACK
H 90	C47	CLEAR RED
H 94	C138	CLEAR GREEN
H 318	C318	WHITE

AQUEOUS	Mr.COLOR	
H 326	C326	BLUE
H 328	C328	BLUE
	C361	MEDIUM SEA GRAY
	C362	OCEAN GRAY
	C363	DARK GREEN
	C364	AIRCRAFT GRAY-GREEN
	C368	SKY
Mr.METAL COLOR		
	MC214	DARK IRON
	MC218	ALUMINIUM

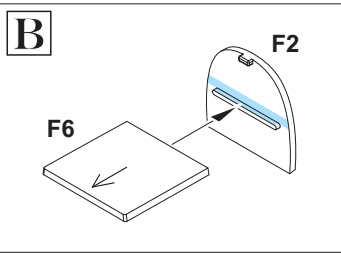
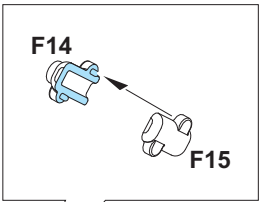
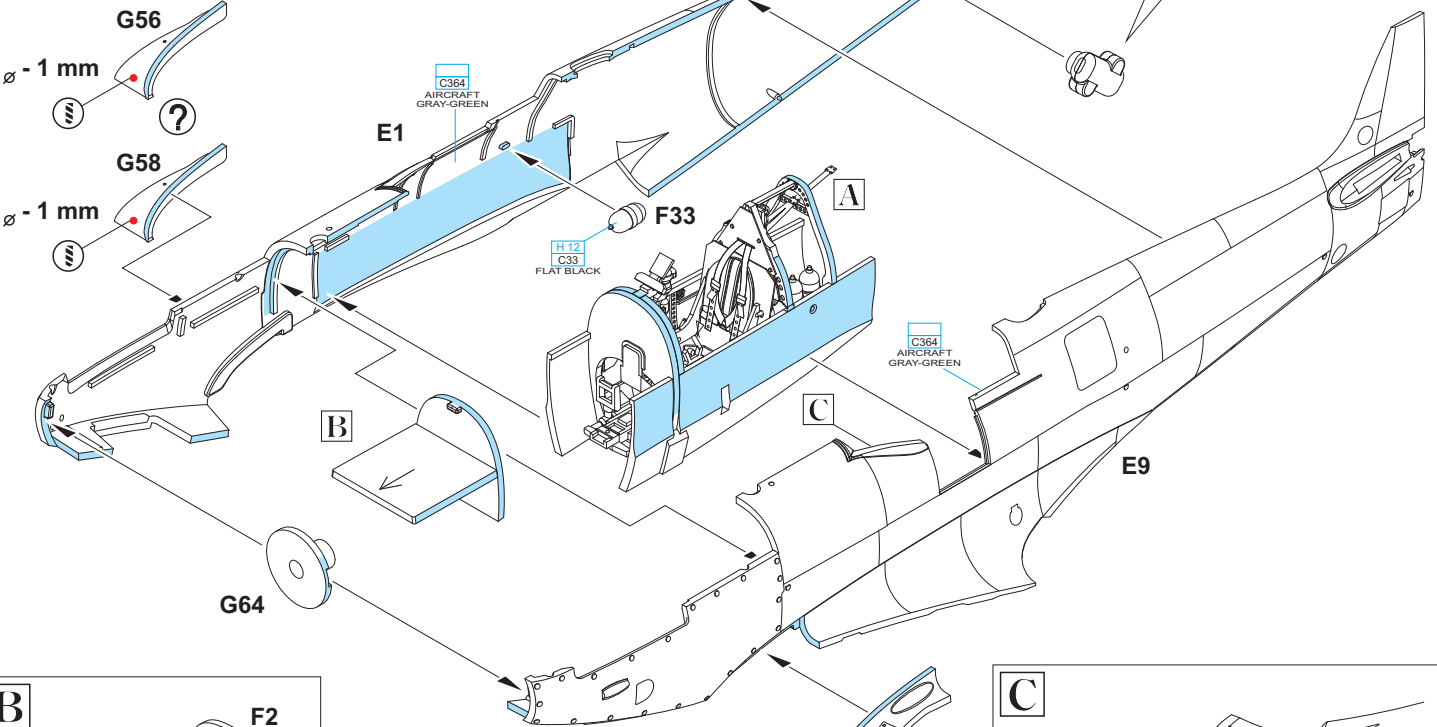




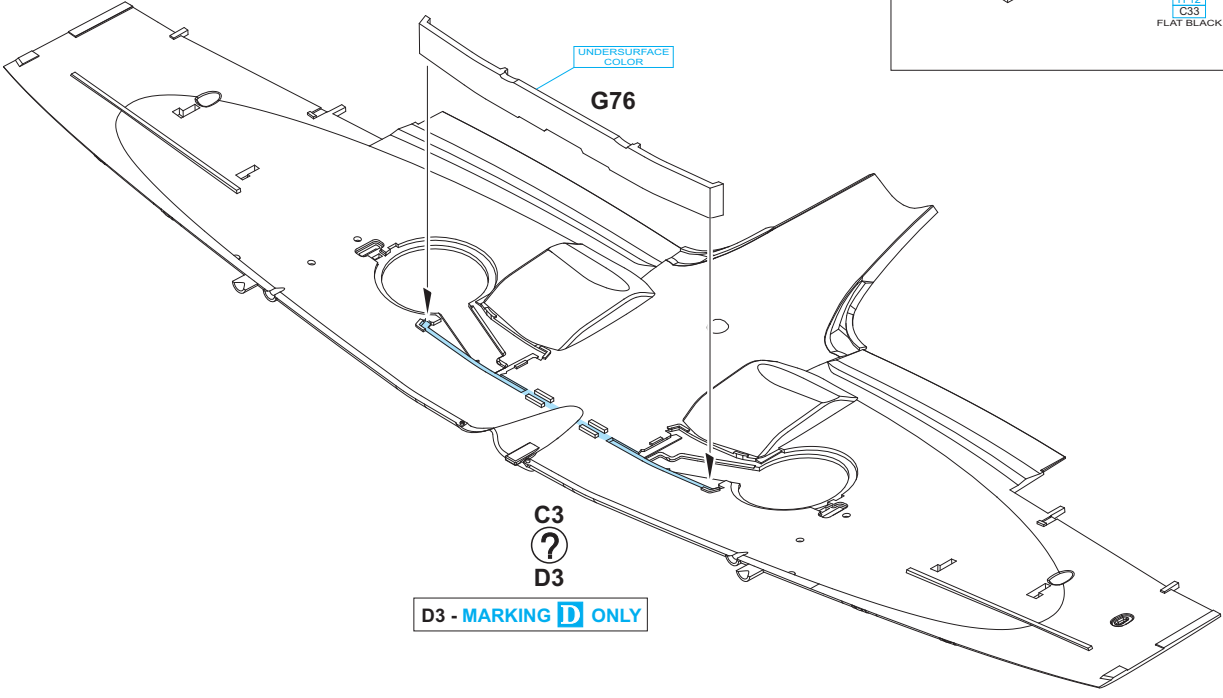
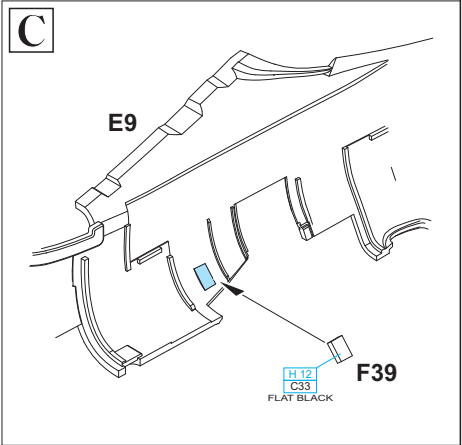
FOR CLOSED CANOPY ONLY



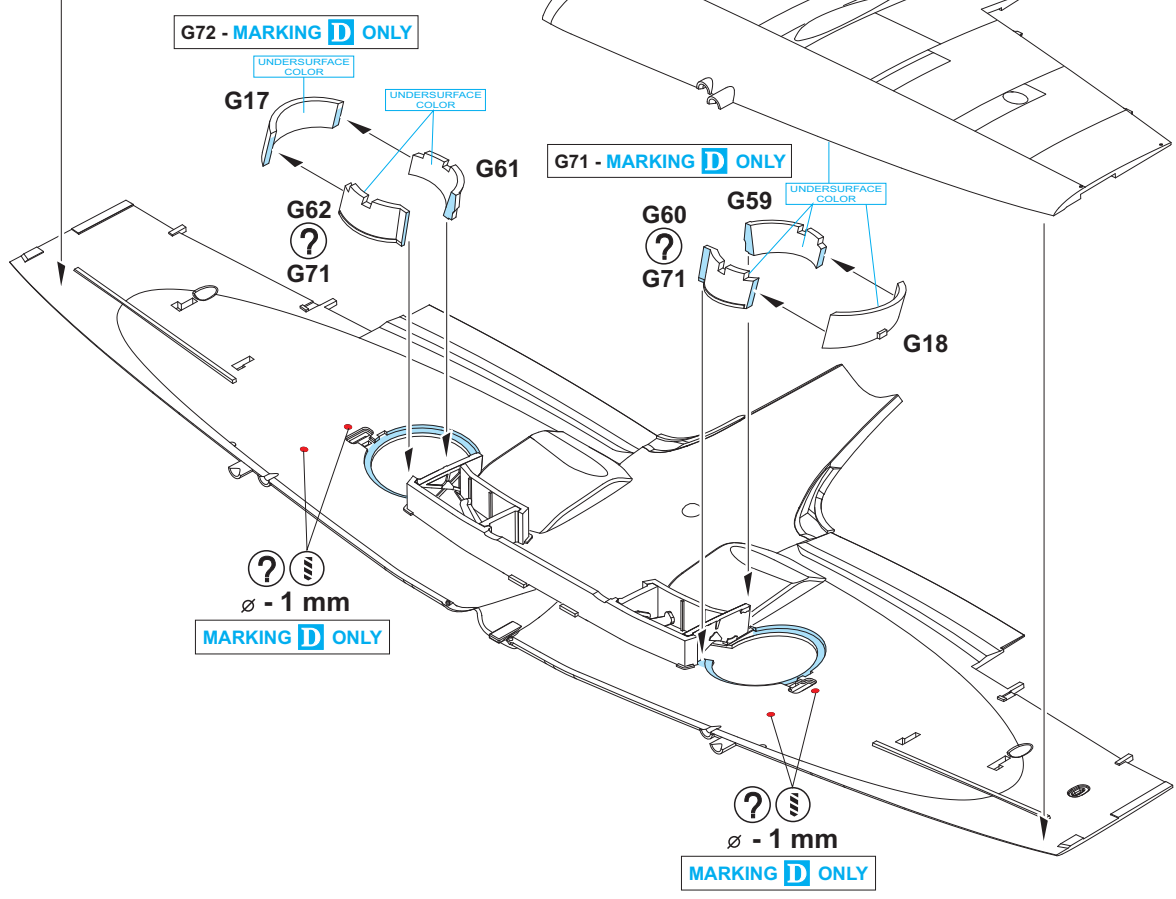
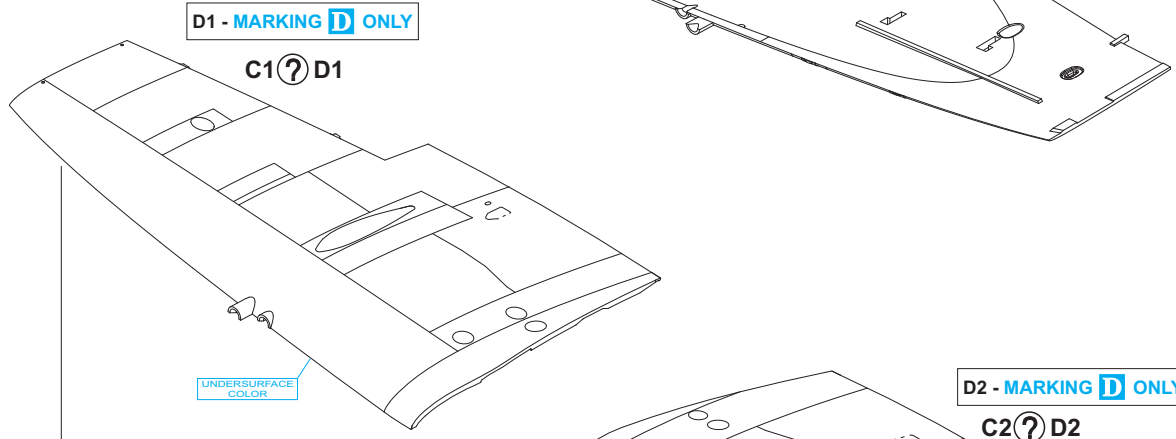
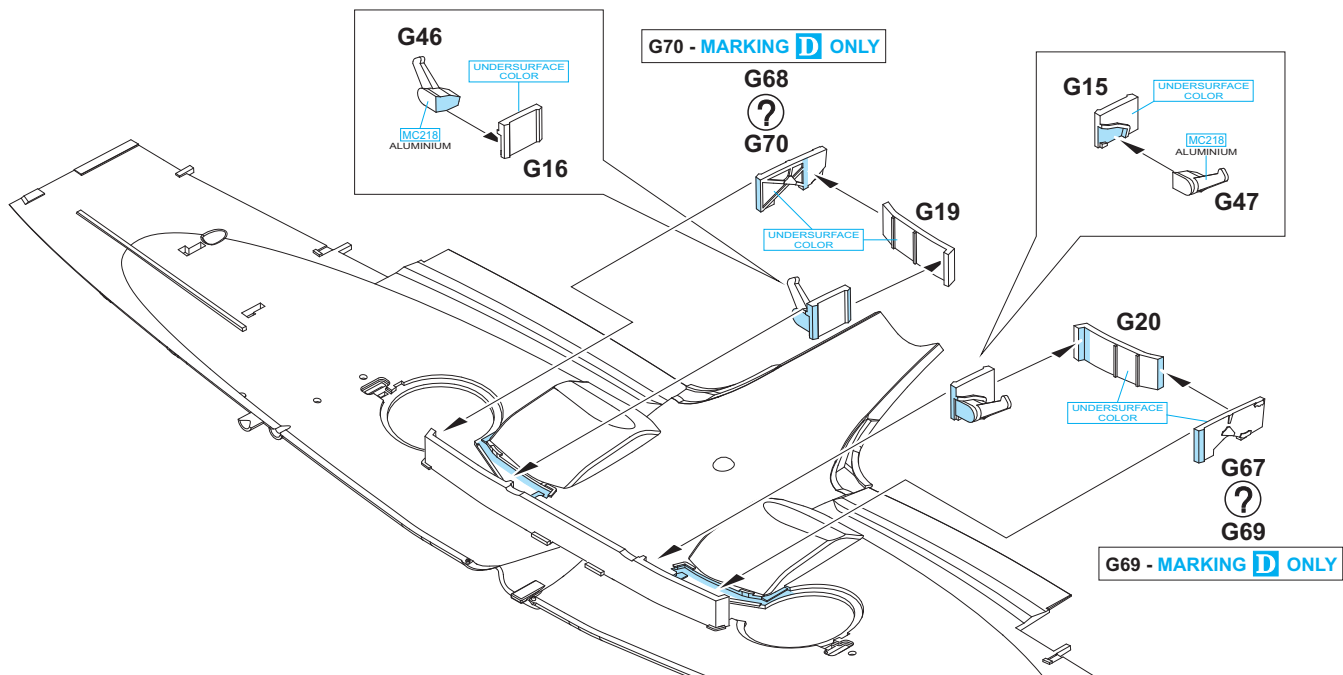
G58 - MARKING D ONLY



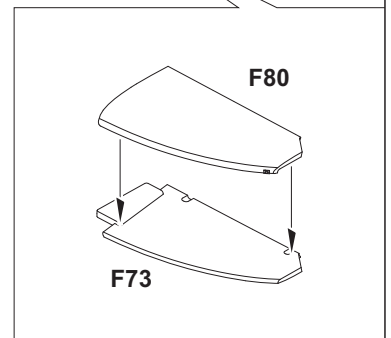
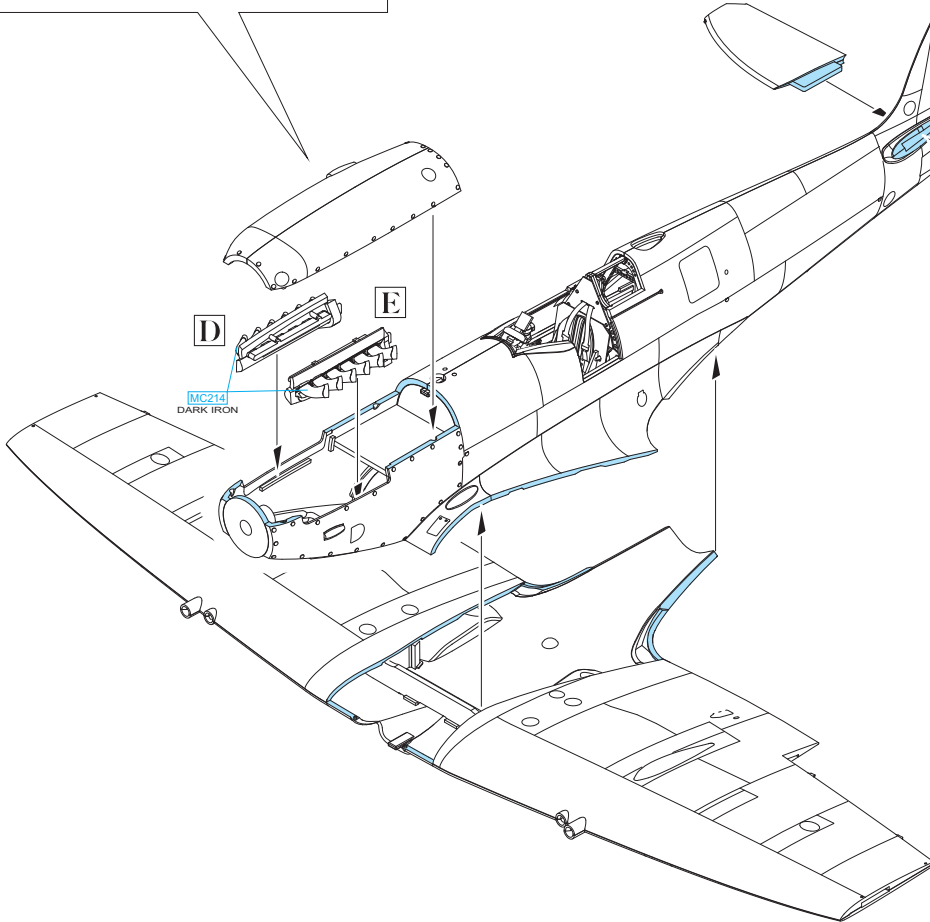
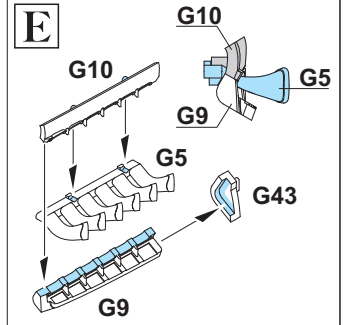
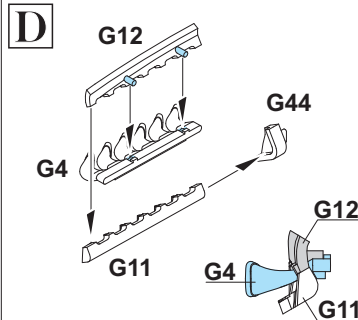
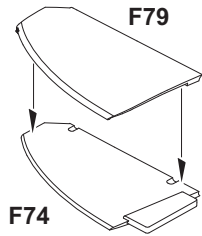
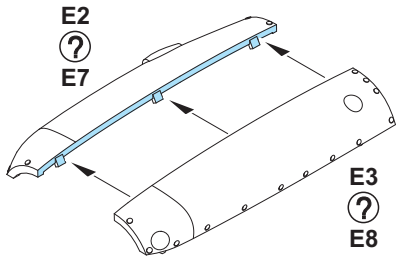
G57 - MARKING D ONLY



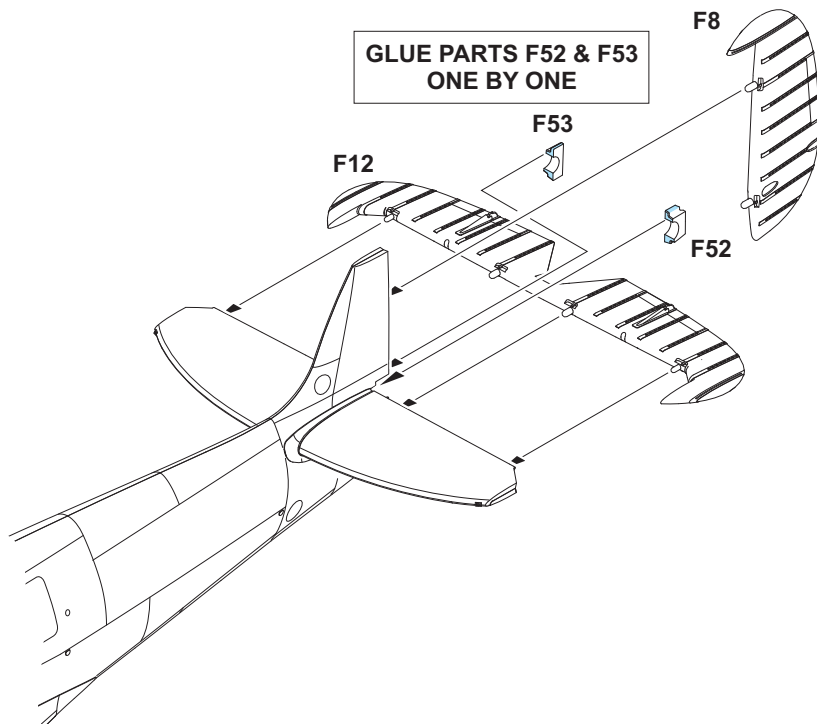
D3 - MARKING D ONLY

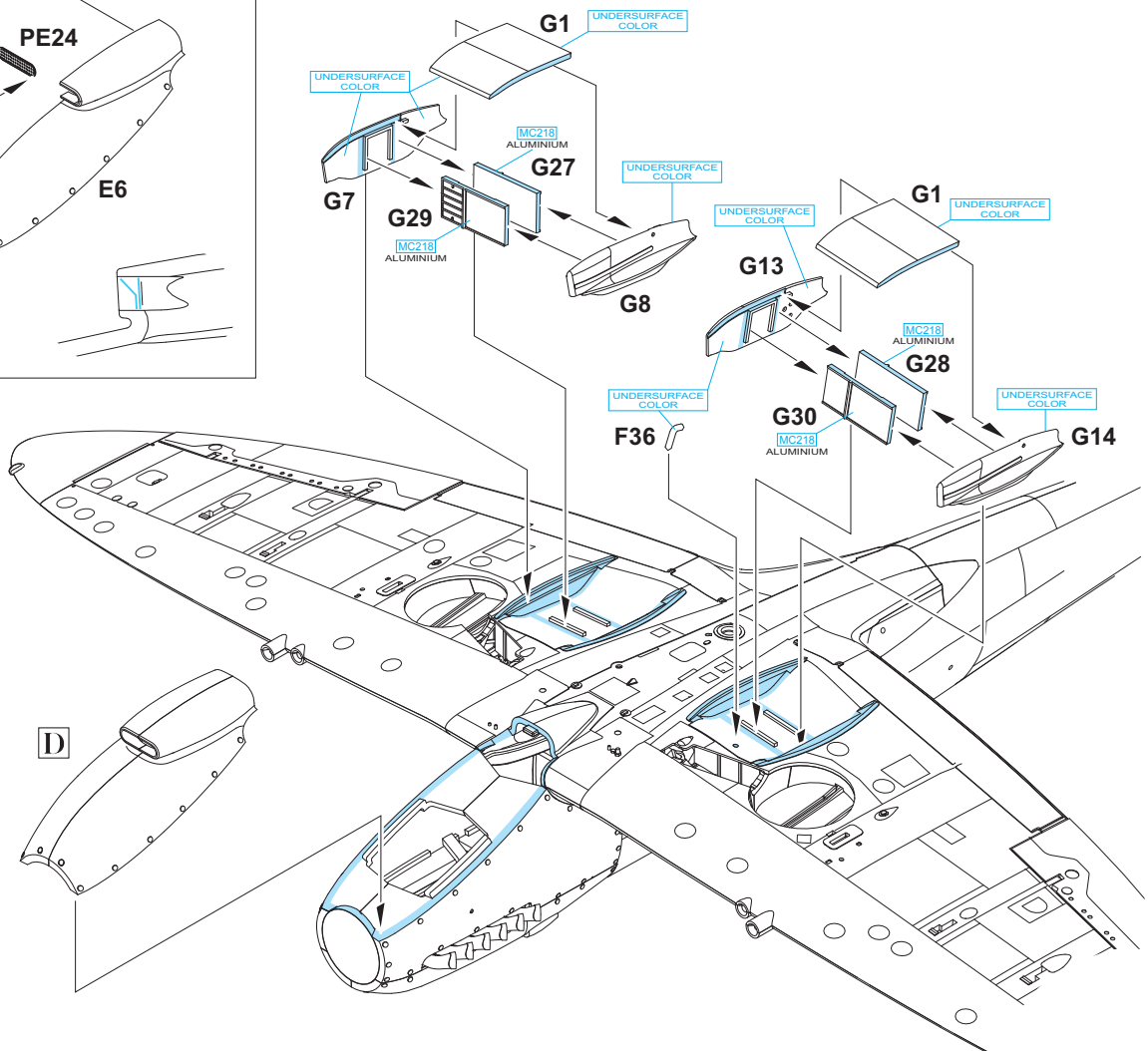
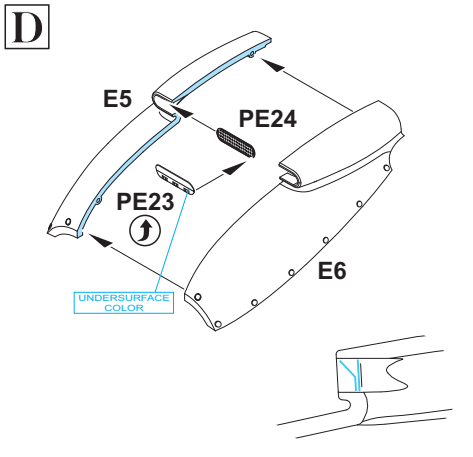
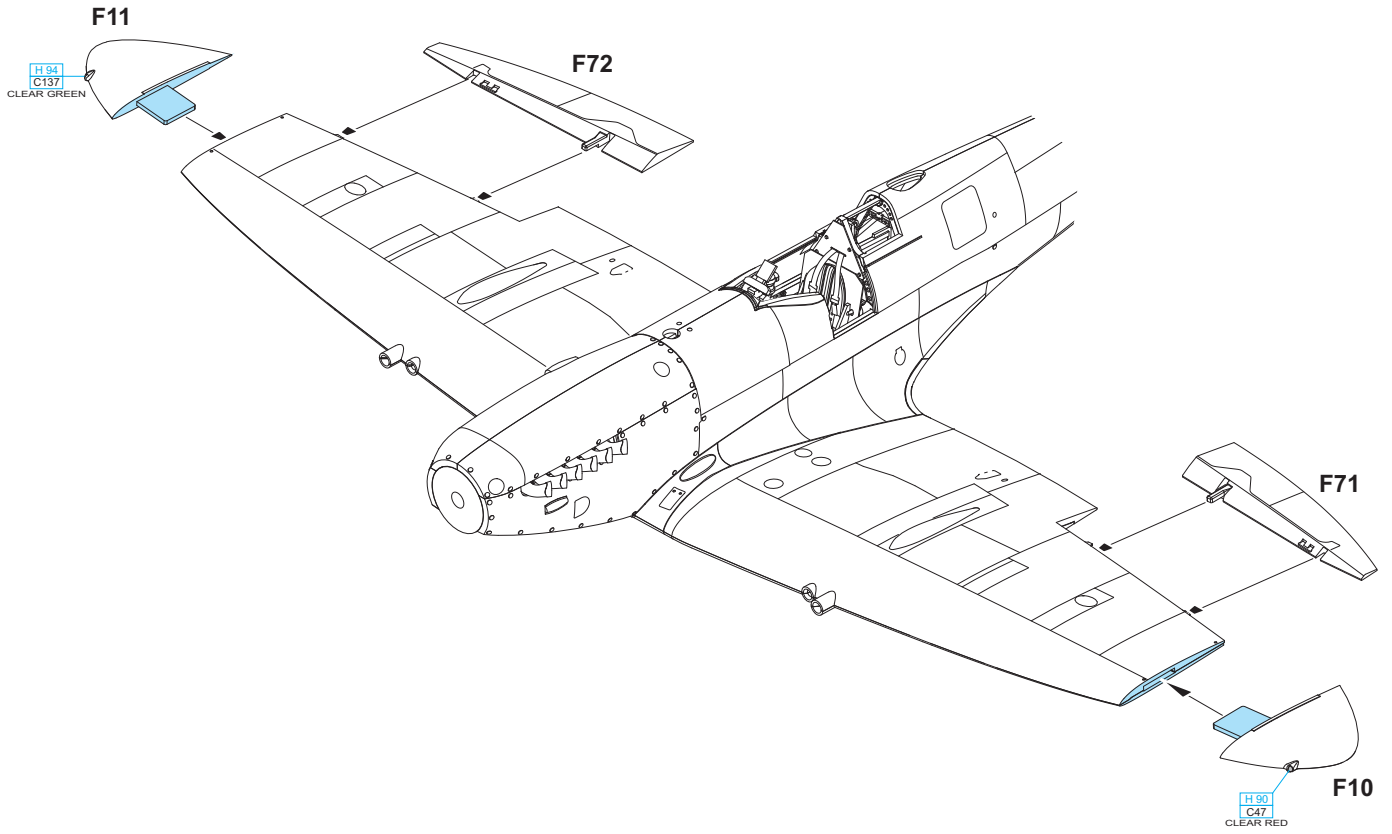


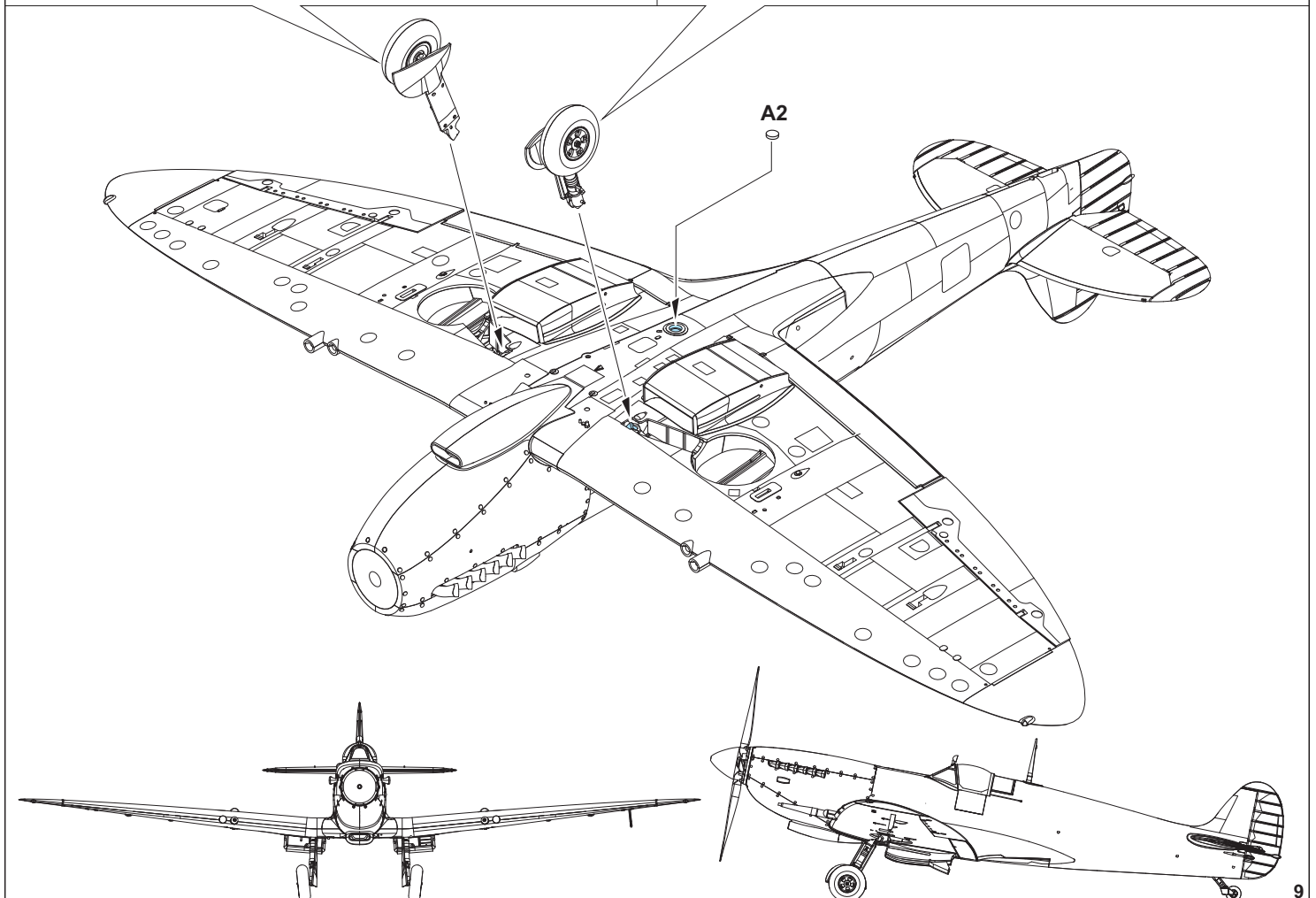
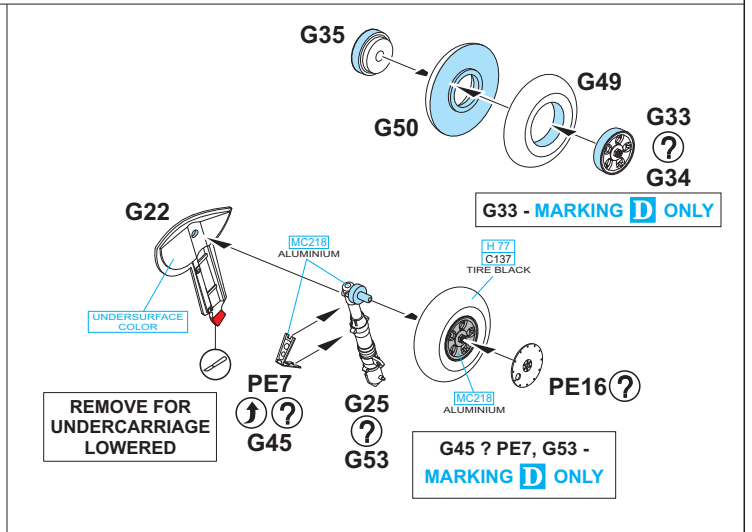
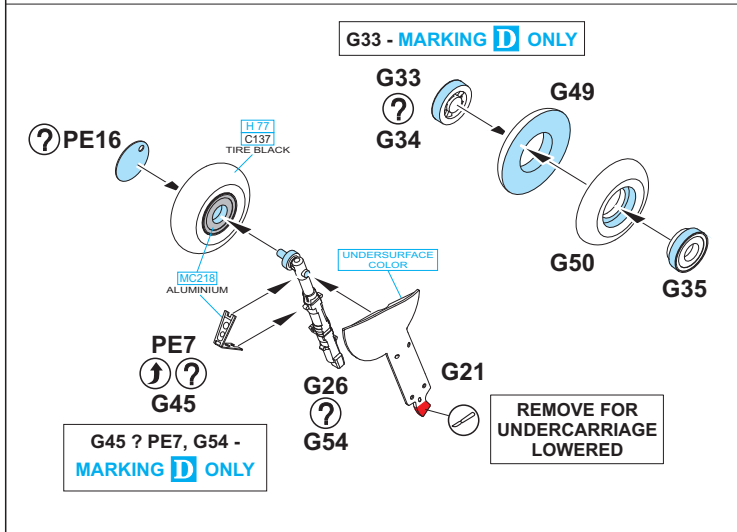
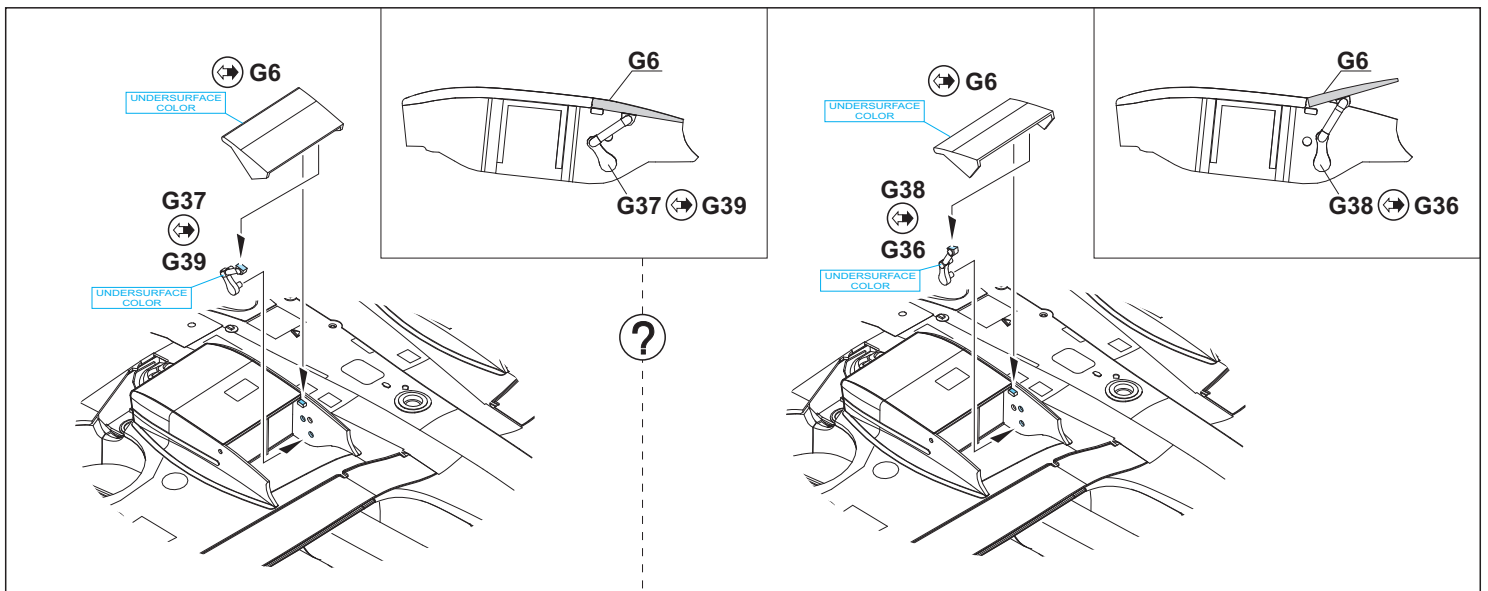
E2, E3 - MARKING **D** ONLY

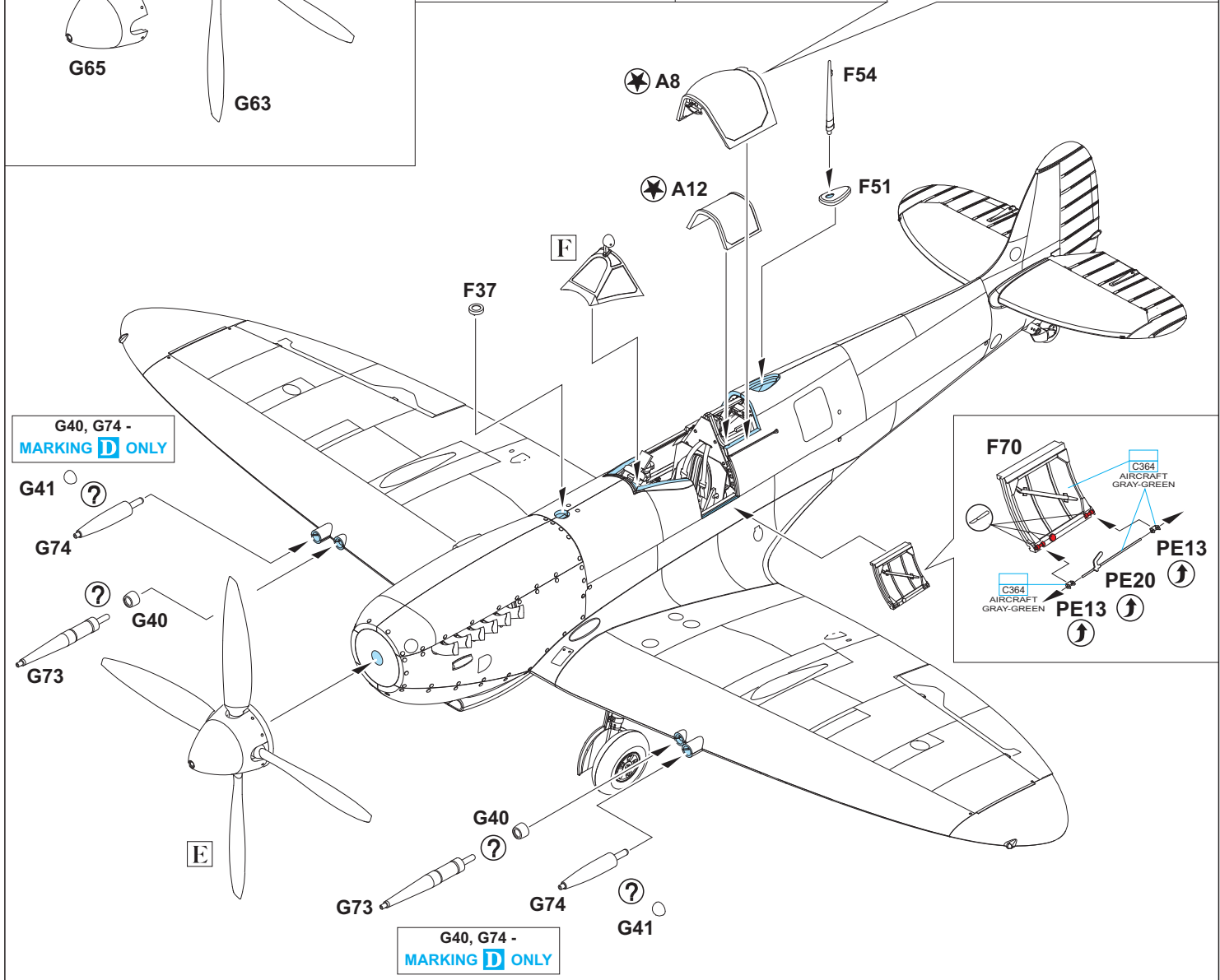
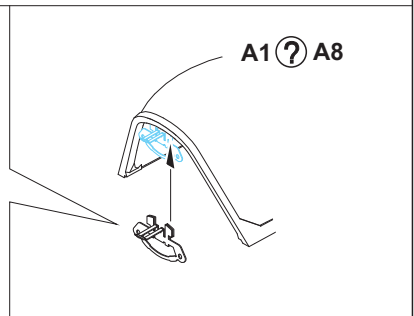
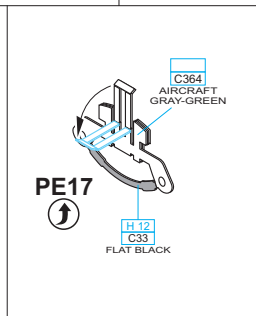
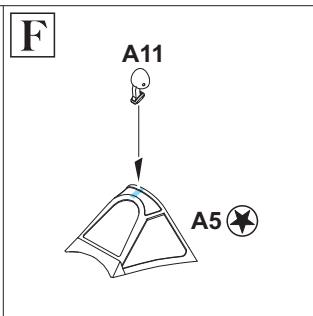
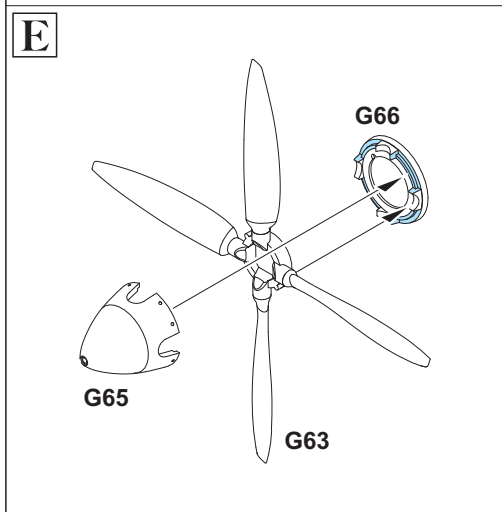
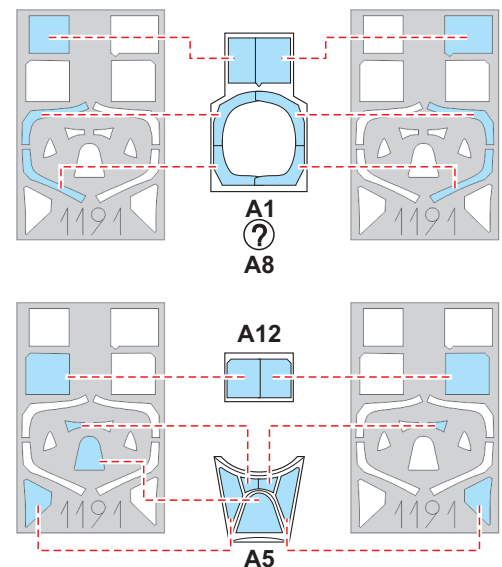
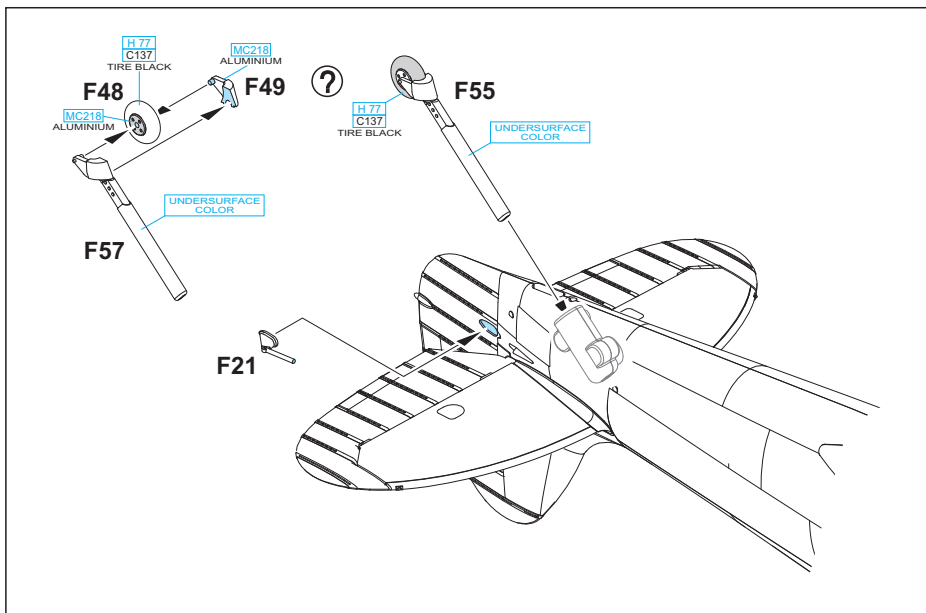


**GLUE PARTS F52 & F53
ONE BY ONE**

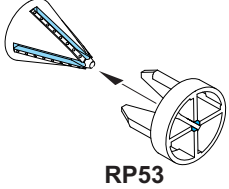






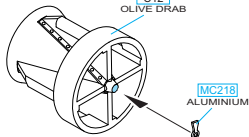


RP52



RP53

H 52
C12
OLIVE DRAB



PE18

MC218
ALUMINIUM

eduard
BRASSIN

RP50

MC218
ALUMINIUM

RP49

RP51

H 52
C12
OLIVE DRAB

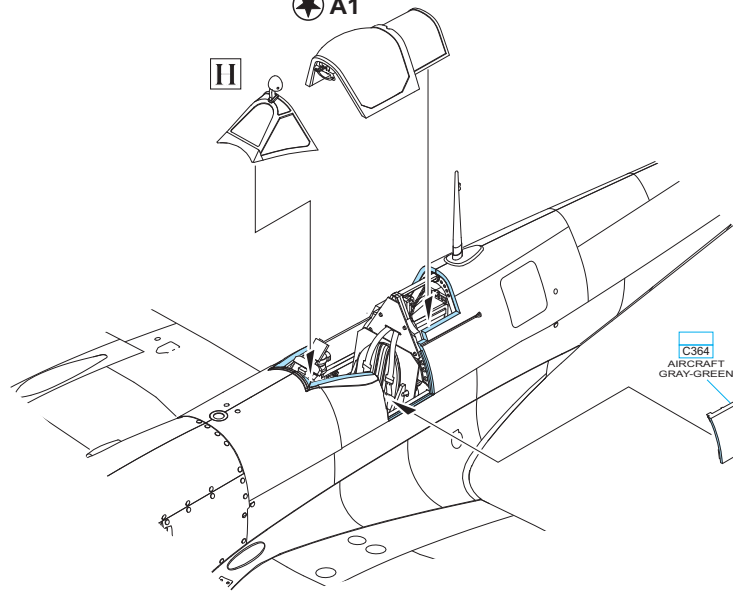
MC218
ALUMINIUM

PE25

RP54

A1

II



C364
AIRCRAFT
GRAY-GREEN

F68

2 pcs.

F22

F67

F69

F22

F50

MARKING D ONLY

H 52
C12
OLIVE DRAB

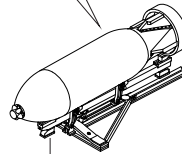
F44

F45

F63

F20

UNDERSURFACE
COLOR



UNDERSURFACE
COLOR
PE5
2 pcs.

MARKING D ONLY

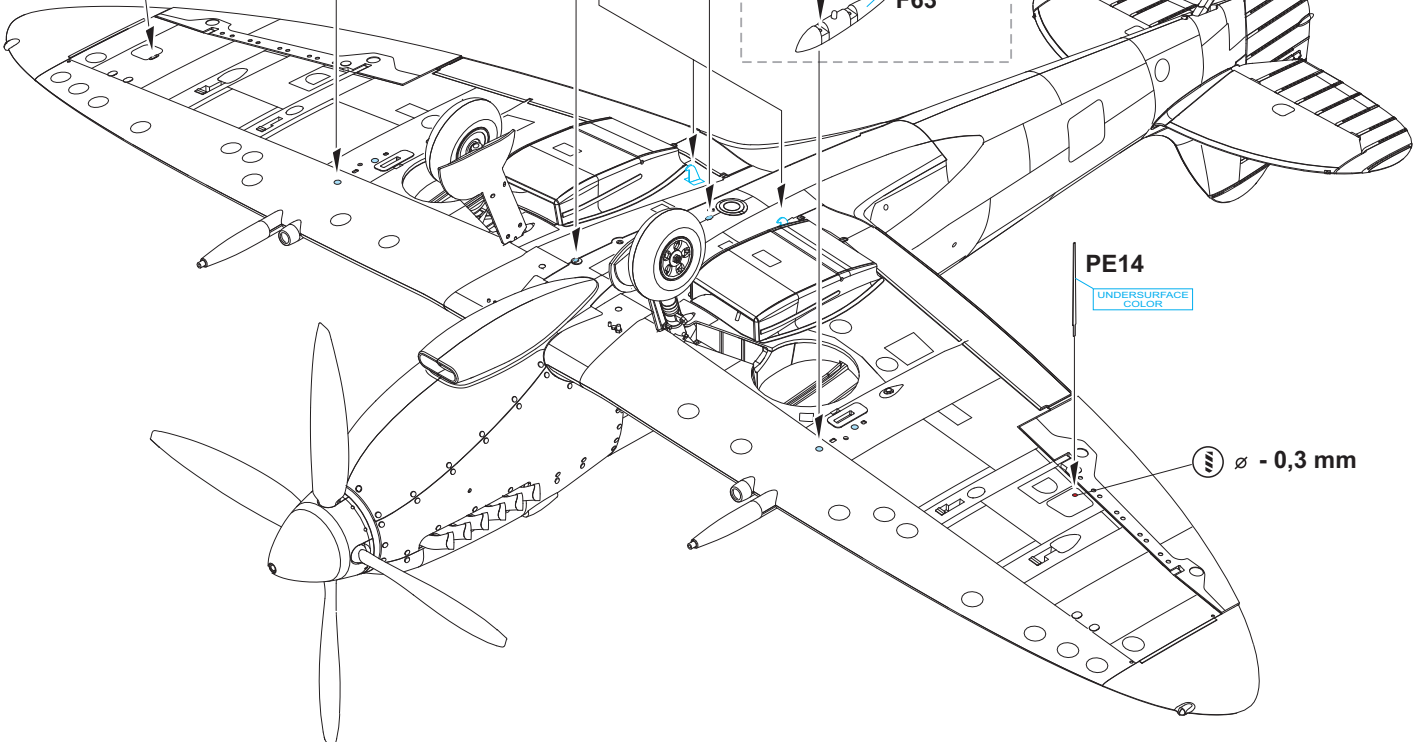
H 52
C12
OLIVE DRAB

F45

F44

F63

UNDERSURFACE
COLOR



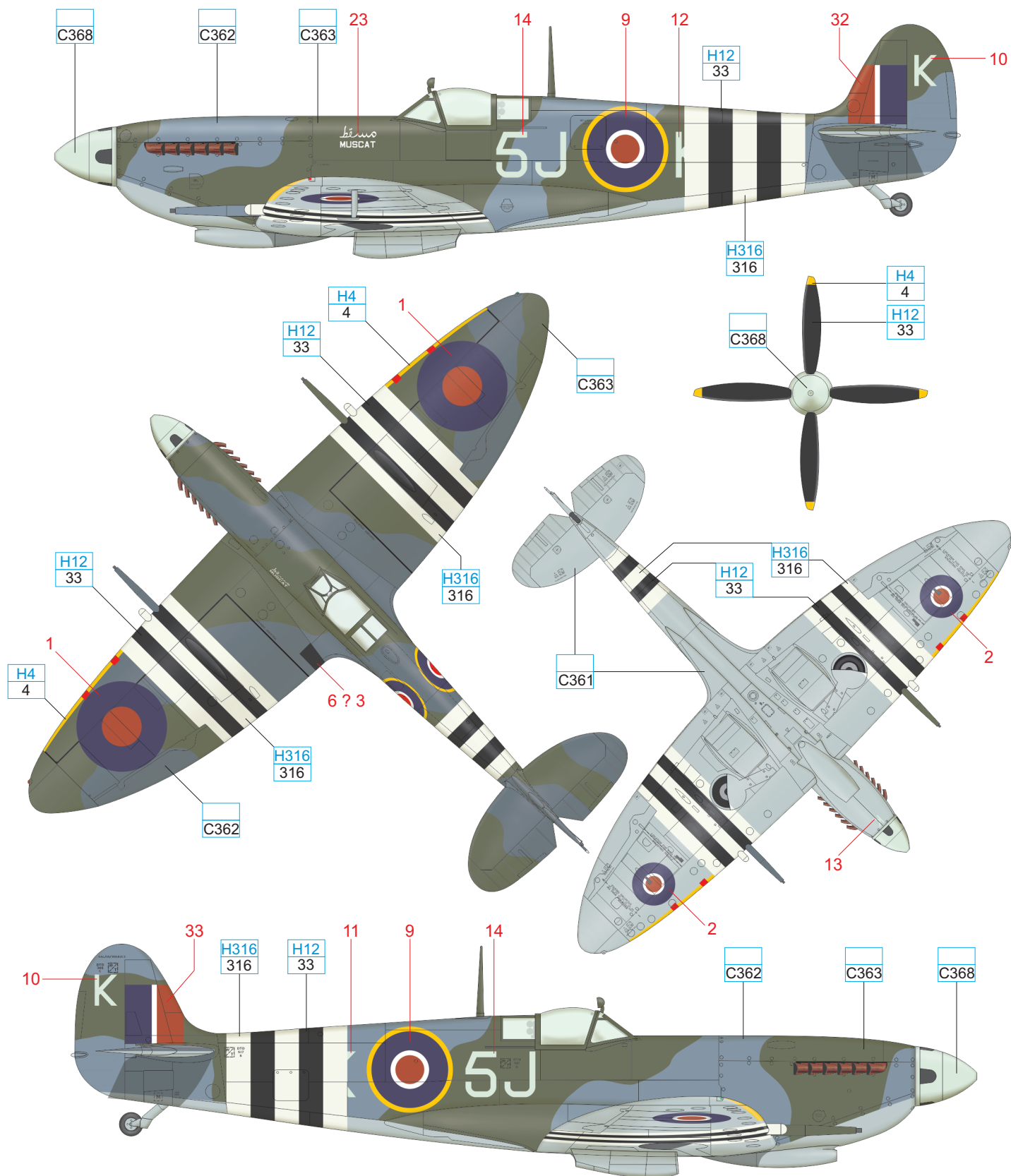
PE14

UNDERSURFACE
COLOR

∅ - 0,3 mm

A Spitfire Mk.IXc, ML214, No. 126 Squadron RAF, základna Harrowbeer, 6. červen 1944

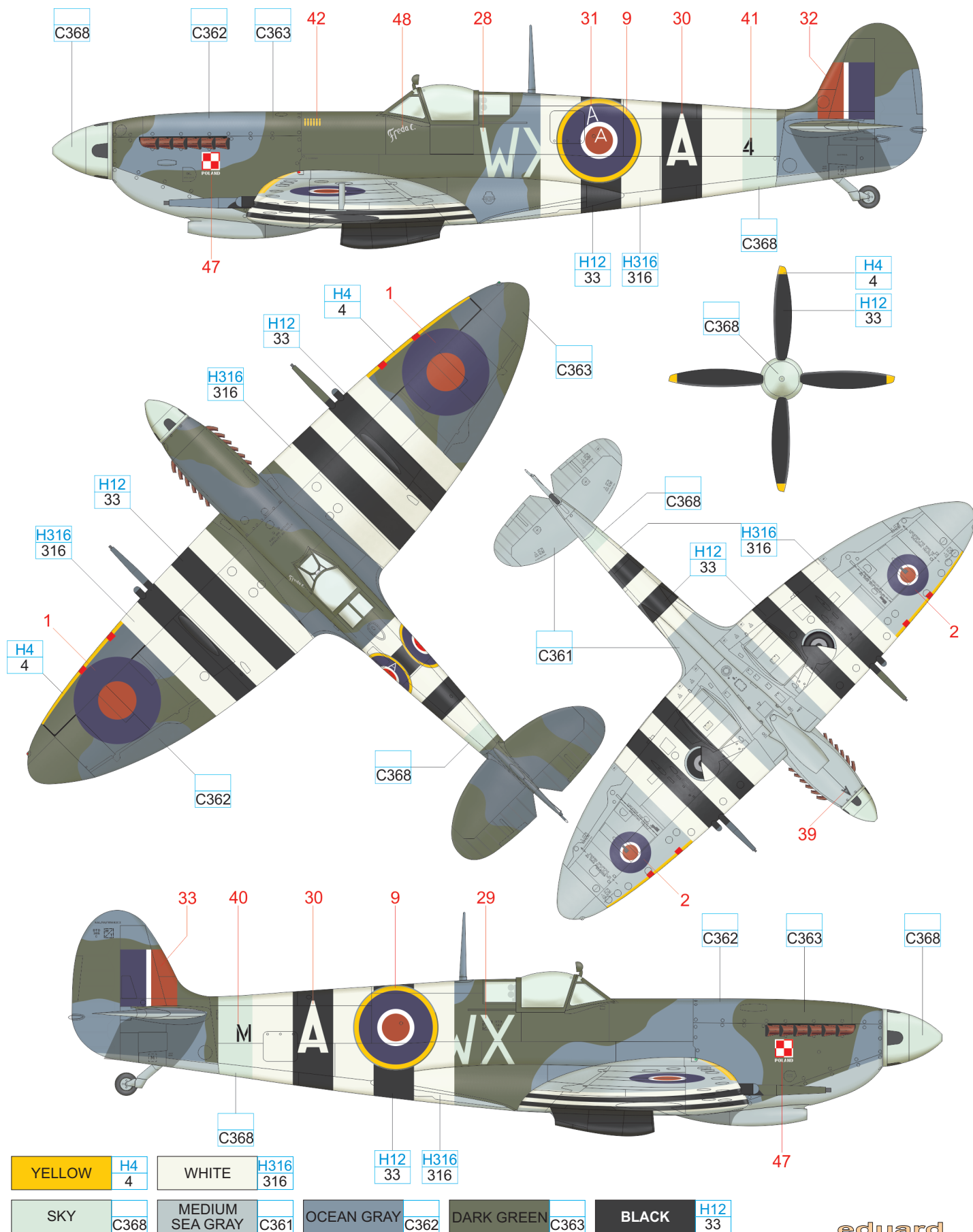
Tento stroj byl ke 126. squadroně dodán v polovině května 1944. V souvislosti s invazí do Normandie dostal černo-bílé pruhy na trup a křídlo. V rozporu se standardem, který předepisoval 18palcovou šířku jednotlivých pruhů, nesly stroje No. 10 Group ADGB (Protivzdušná obrana Velké Británie) pruhy poloviční – tedy 9 palců široké. Název města Muscat v arabštině a anglickém přepisu odkazuje na darovací akt ze strany Persian Gulf Spitfire Fund. Velení 126. Squadrony převzal v červenci Ioannis „Johnny“ Plagis, eso se 16 sestřely, a doplnil na něj svůj osobní marking a jméno své sestry Kay. V té době však již zřejmě nenesl kompletní invazní pruhy, ale pouze jejich spodní část. Letoun byl 12. října 1944 poškozen a Plagis začal létat na jiném Spitfiru, NH295, s označením 5J E a používal jej až do přezbrojení jednotky na Mustangy.



YELLOW	H4 4	WHITE	H316 316
SKY	C368	MEDIUM SEA GRAY	C361
		OCEAN GRAY	C362
		DARK GREEN	C363
		BLACK	H12 33

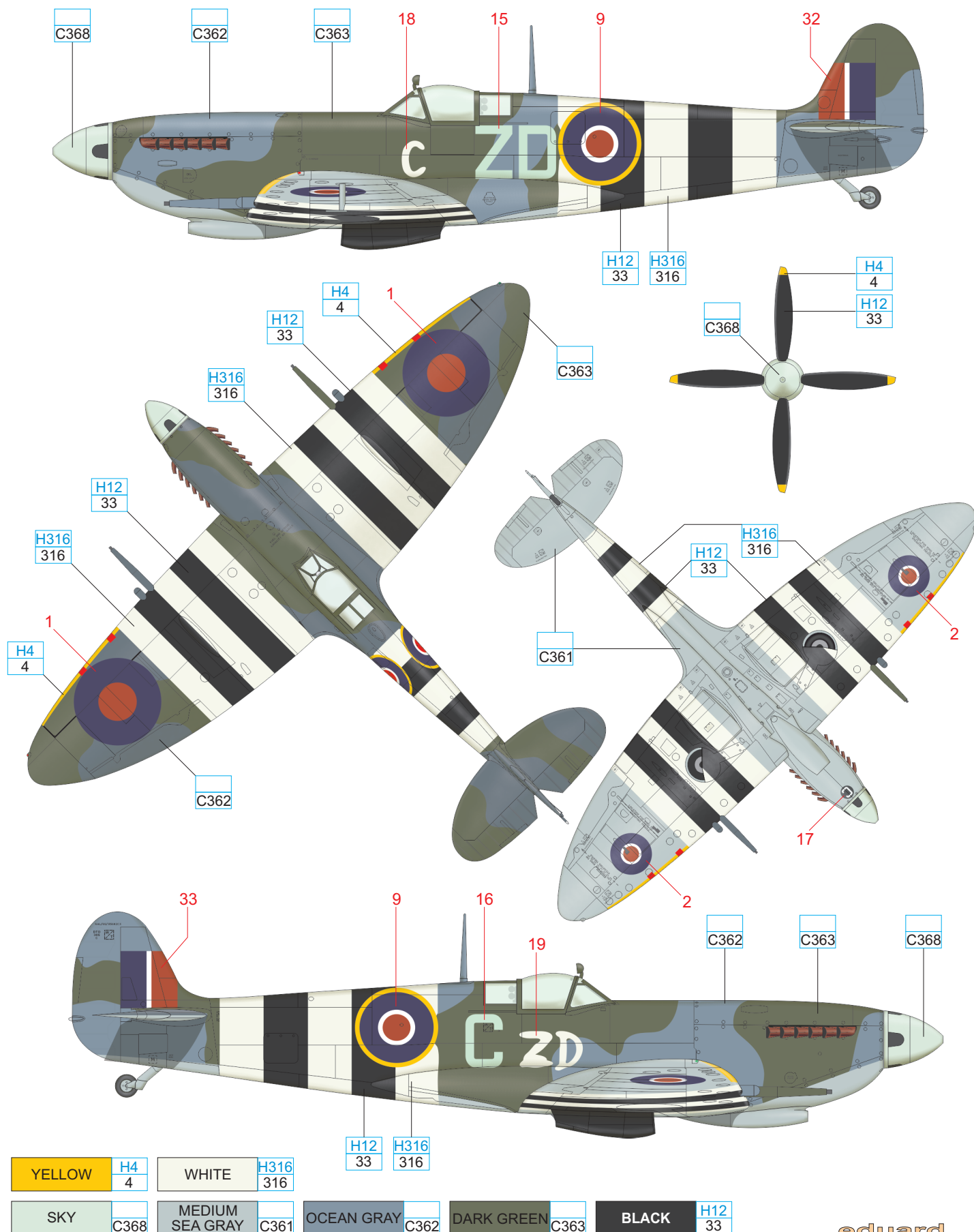
B Spitfire Mk.IXc, MK924, F/Sgt Michal Murayda, No. 302 Squadron, Chailey, červen 1944

F/Sgt Michal Murayda byl americkým dobrovolníkem polského původu, který se jako příslušník polské 302. Squadrony RAF zúčastnil proti Německu. Na tomto stroji létal během operace Overlord. Individuální písmeno A bylo po natření invazních pruhů doplněno v bílé barvě do černého pruhu. Pozemní personál si během aplikace invazních pruhů, zřejmě pro zapamatování, poznamenal individuální písmeno letounu křídlo na trupovou kokardu.



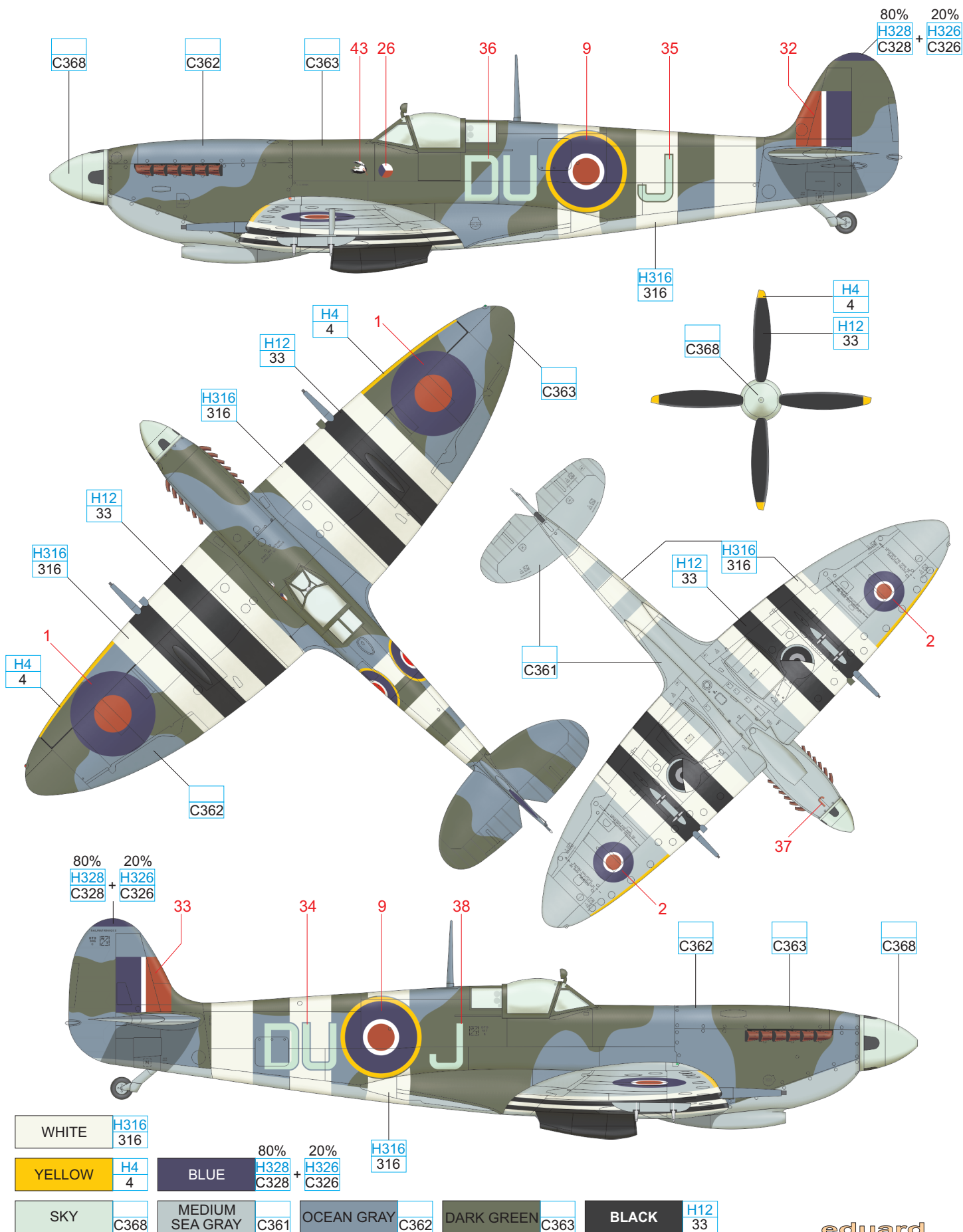
C Spitfire Mk.IXc, MK892, F/Lt. C. H. Lazenby, No. 222 Squadron RAF, Normandie, 10. červen 1944

Tento letoun byl vyfotografován poté, co s ním příslušník 222. squadrony RAF F/Lt. C. H. Lazenby nouzově přistál kvůli poruše motoru na jedné z pláží v Normandii dne 10. června 1944. Lazenby se dostal do německého zajetí. Písmena trupového označení, jež byla přetřena při aplikaci invazních pruhů, a samotná kvalita provedení pruhů vypovídá o rychlosti, s níž byly tyto prvky rychlého rozpoznávání letadel aplikovány. Přetřená písmena pozemní personál napsal štětkou na trup pod kabinu.



D Spitfire LF Mk.IXe, PL124, No. 312 Squadron RAF, červen 1944

Během invaze do Normandie se mohli českoslovenští piloti poprvé seznámit se Spitfirey Mk.IX vybavenými křídlem typu E. Důvodem k přezbrojení byla větší vhodnost letounů s motory Merlin 66 a křídlem se závěsníky pro operační lety nad předmostím. Jako první je v rámci 134. wingu dostala 312. squadrona RAF. Stroje přišly k tomuto útvaru 11. června 1944 a působily zde až do 3. července, kdy squadrony 134. wingu dostaly Spitfirey F a HF Mk.IXc. Tento stroj dle záznamů měla již 22. června převzít 74. squadrona. PL124 byl fotografem zachycen s neúplnými invazními pruhy, kdy na trupu chyběla jejich černá část. Vršek směrovky byl natřen tmavší barvou, zřejmě modrou.



WHITE H316
316

YELLOW H4
4

SKY C368

BLUE 80% H328 + 20% H326
C328 C326

MEDIUM SEA GRAY C361

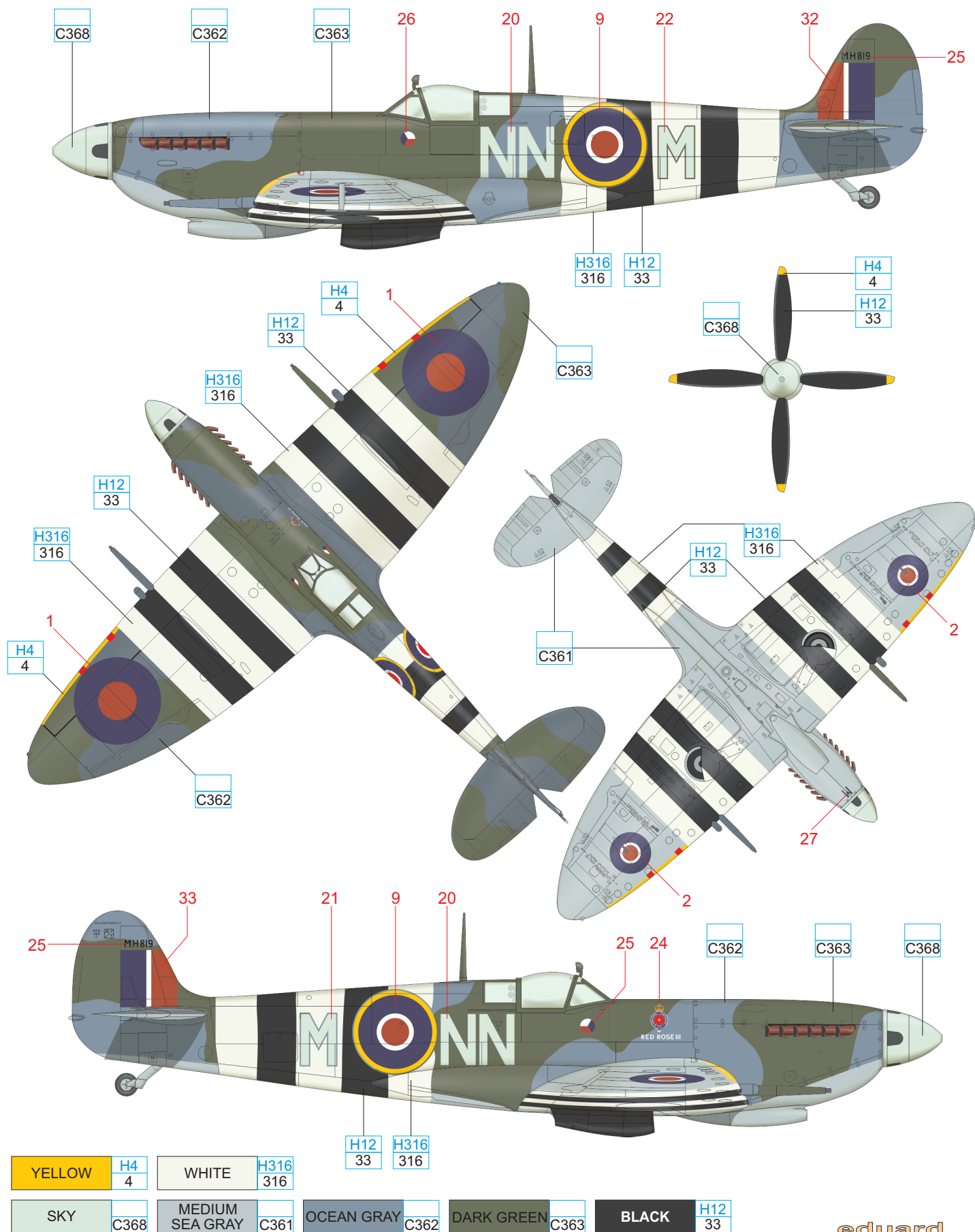
OCEAN GRAY H316
C362

DARK GREEN C363

BLACK H12
33

E Spitfire Mk.IXc, MH819, No. 310 Squadron, základna Appledram, červen 1944

Na počátku operace Overlord nesl trupové označení NN M Spitfire MJ 906. S ním však hned druhý den invaze, 7. června 1944, havaroval při pokusu o nouzové přistání příslušník 310. squadrony F/Sgt. Miroslav Moravec. Na Appledram se chtěl vrátit ihned po startu. Kódová písmena po zničeném stroji zdědil právě MH819. Invazní pruhy jsou stejně jako na řadě jiných letounů natřeny od ruky. Sériové číslo, jež zmizelo pod černo-bílým markingem pozemní personál napsal černou barvou nad trikoloru na kýlovce.



YELLOW H4 4

WHITE H316 316

H12 33 H316 316

SKY C368

MEDIUM SEA GRAY C361

OCEAN GRAY C362

DARK GREEN C363

BLACK H12 33

