

Spitfire Mk.XVI Bubbletop

eduard

BRITISH FIGHTER

1/72 SCALE PLASTIC KIT

ProfiPACK
edition

#70126



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 190A. 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 znovu vedlo k jejich zastavení. Vše díky Focke-Wulfům Fw 190A. 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 190A. Srovnávací zkoušky Focke-Wulfu a Spitfiru Mk.V začaly téměř neprodleně. Cvičné souboje plně potvrdily situaci na frontě – šance britské stíhačky přestat setkáni s Fw 190 bez úhony nebyly vysoké. Jediné britské stíhačky schopné postavit se plnohodnotně německému typu byly Spitfiry 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 Spitfiru Mk.V. Pro tento experiment byly vyčleněny dva draky, AB196 a AB197. Prošly zpevněním, aby mohl být zastavěn 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, 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 navázala 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 Spitfiru 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. Spitfiry Mk.IX se však do bojů dostaly i v této době. Československo prodalo své Spitfiry v roce 1948 do Izraele, kde se v bojích s arabskými sousedy staly páteřním typem nově vznikajících izraelských vzdušných sil. Na verzi Mk.IX navázala verze Mk.XVI. První vyrobené kusy se od Mk.IX lišily zejména použitým motorem, kdy letoun poháněl Packard Merlin 266, což byl v licenci vyráběný Merlin 66. Pozdější produkce také dostala snížený hřbet trupu a přepracovaný překryt kokpitu.

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
ZÁREZREMOVE
ODRÍZNOUTAPPLY EDUARD MASK
AND PAINT
POUŽIT EDUARDS MASK
NABARVIT

PARTS



DÍLY



TEILE



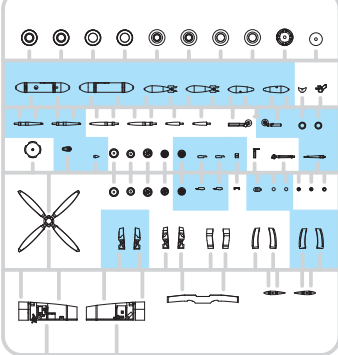
PIÈCES



部品

A>

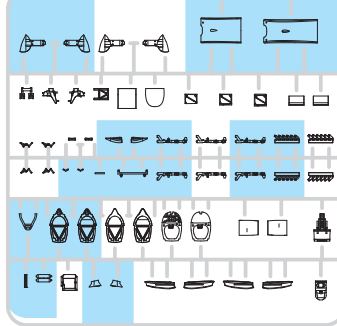
70120 A



B>

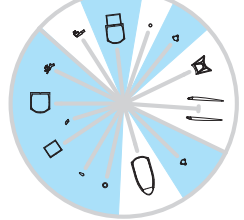
PLASTIC PARTS

70120 B



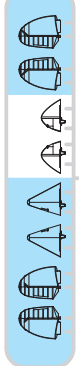
C>

70120 C



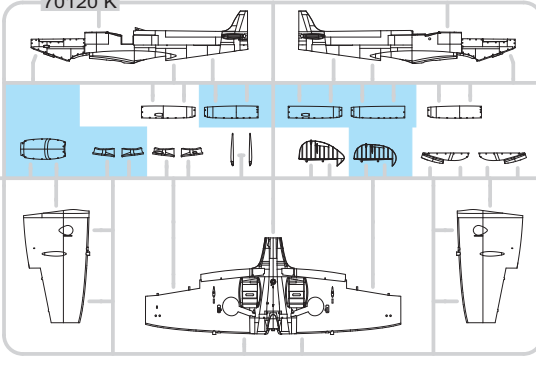
D>

70120 D



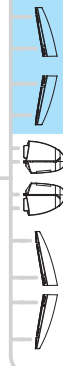
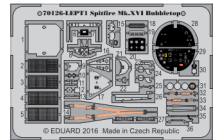
K>

70120 K



E>

70120 E

eduard
MASKPE - 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



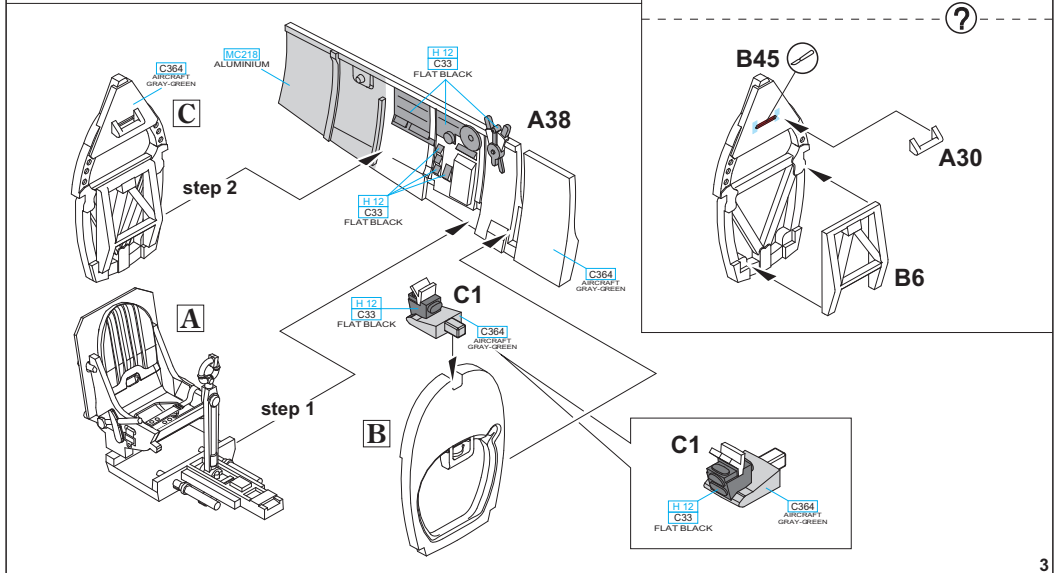
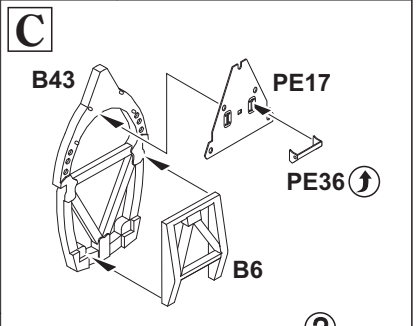
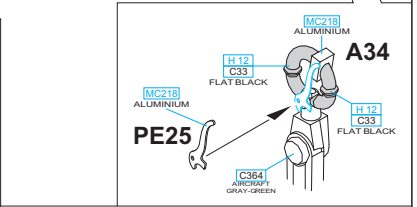
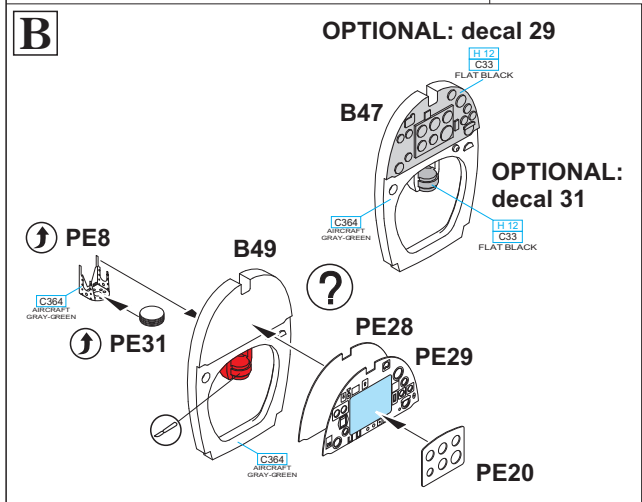
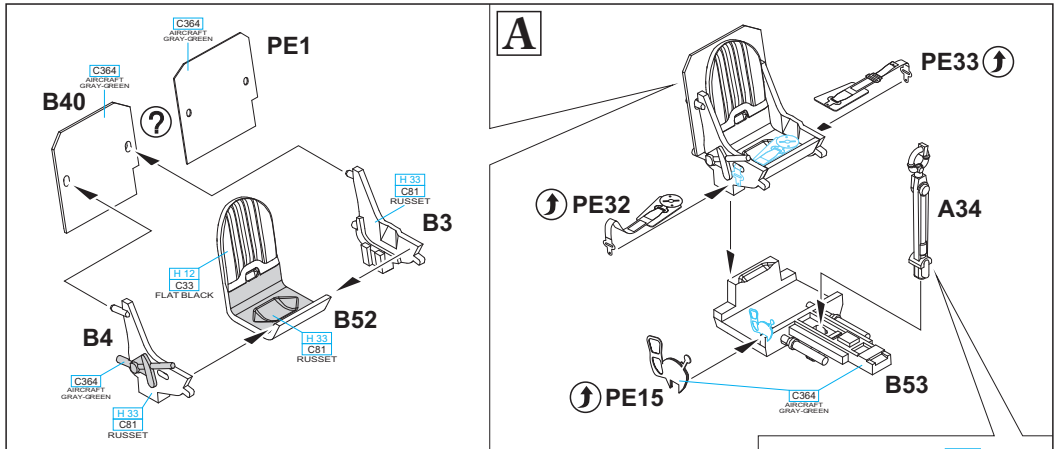
PEINTURE

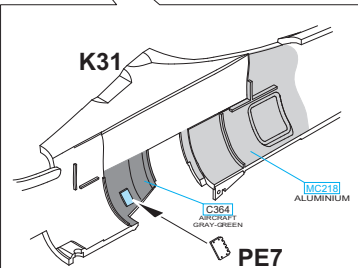
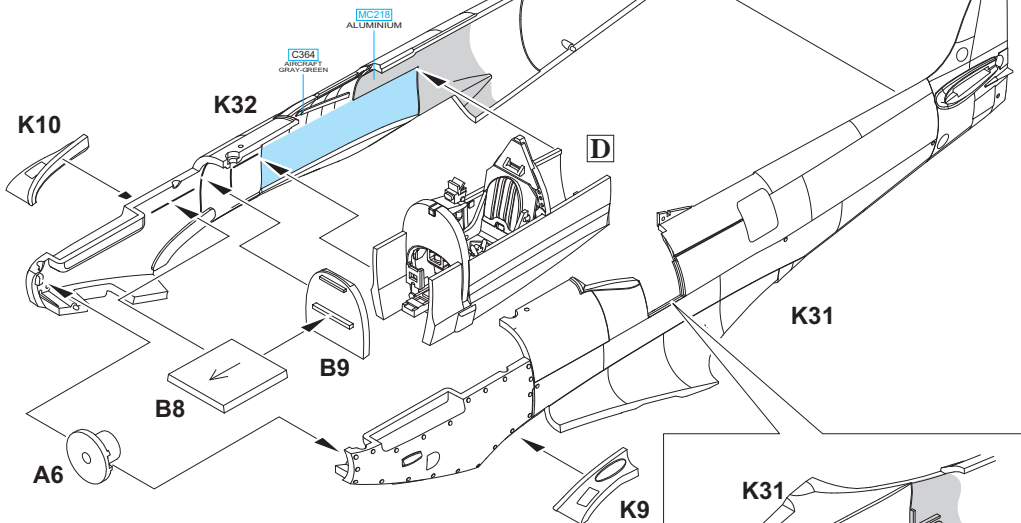
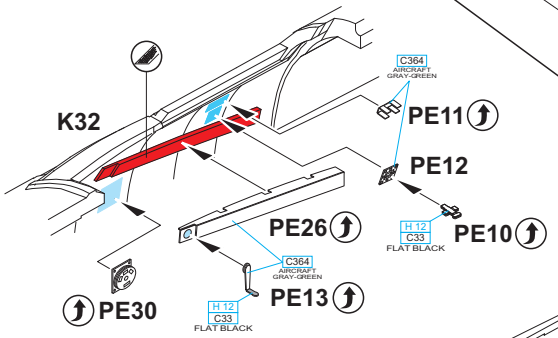
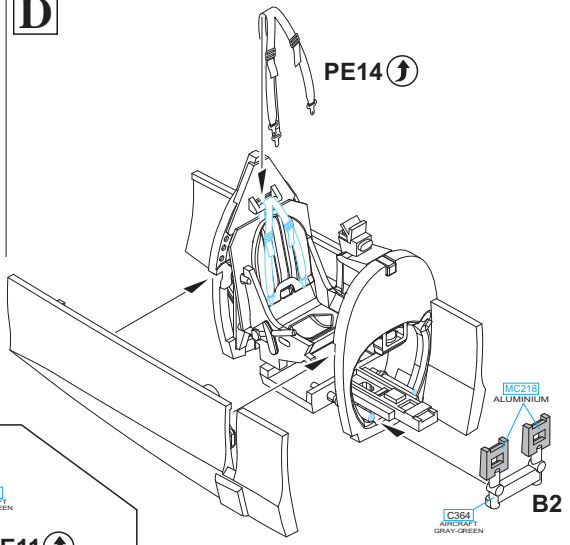
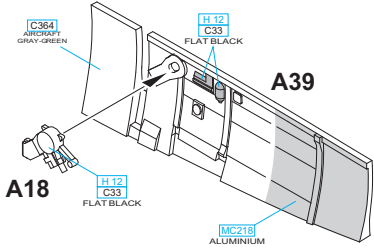


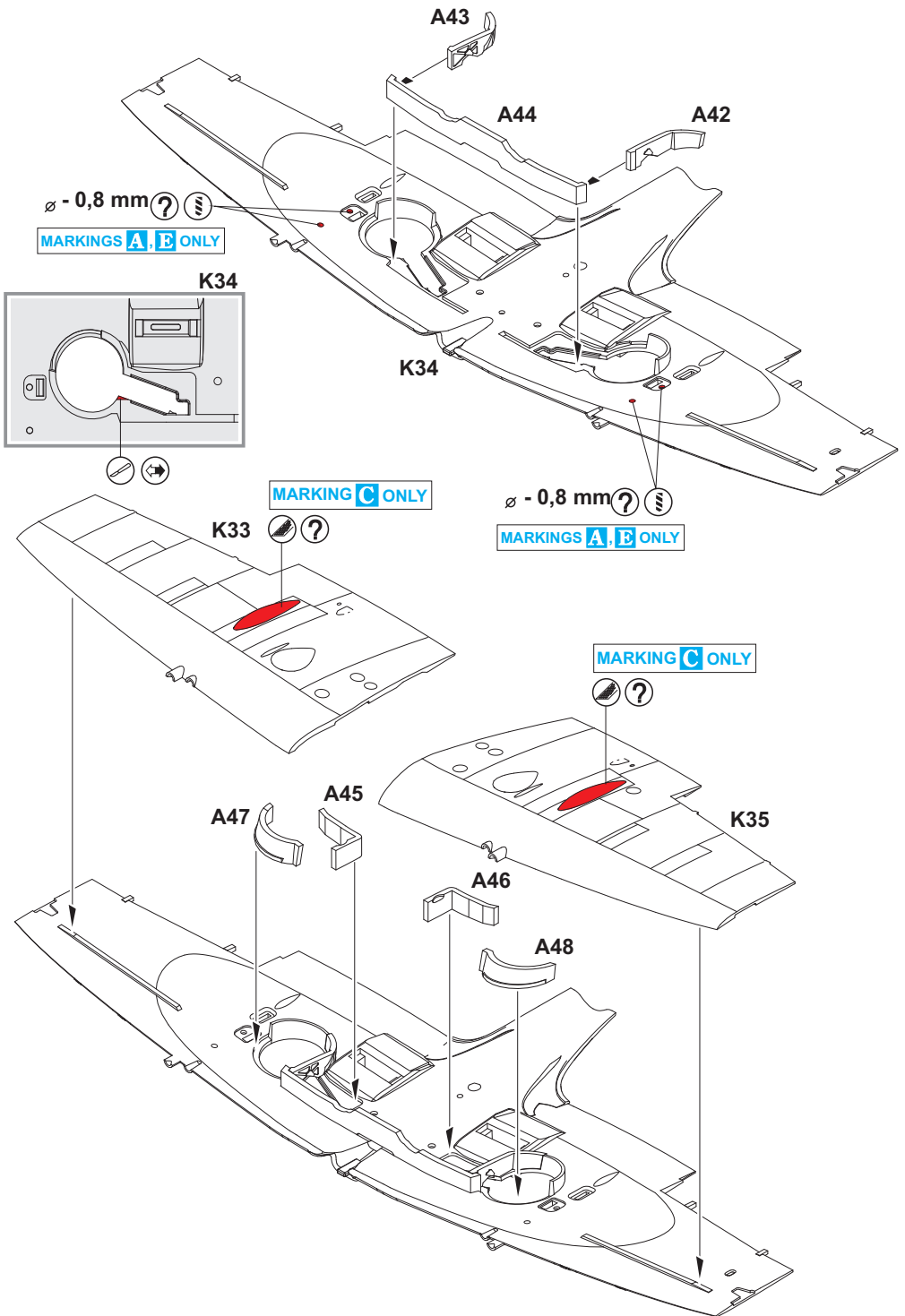
色

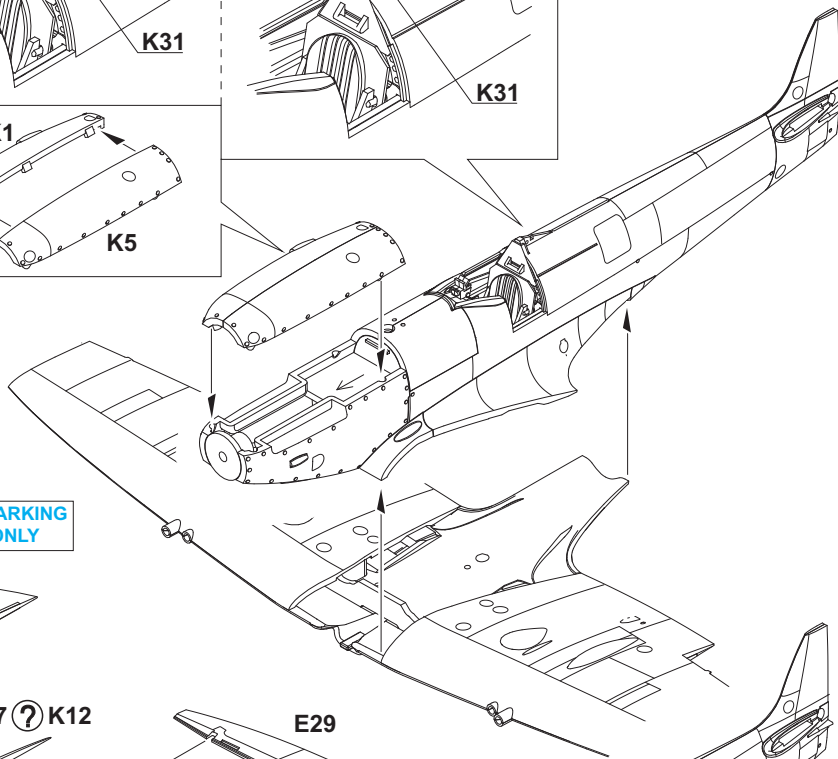
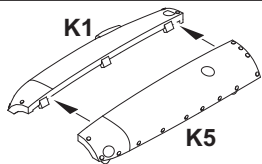
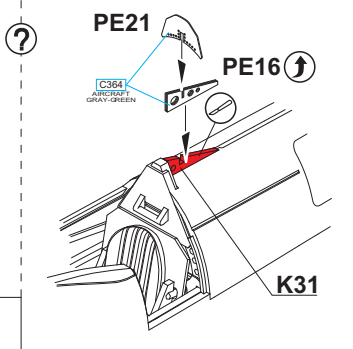
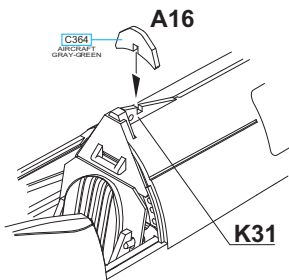
GSI Creos (GUNZE)		
AQUEOUS	Mr.COLOR	
H 1	C1	WHITE
H 3	C3	RED
H 4	C4	YELLOW
H 5	C5	BLUE
H 11	C62	FLAT WHITE
H 12	C33	FLAT BLACK
H 25	C34	SKY BLUE
H 33	C81	RUSSET
H 74	C368	SKY
H 77	C137	TIRE BLACK
H 90	C47	CLEAR RED

AQUEOUS	Mr.COLOR	
H 94	C138	CLEAR GREEN
H 130	C361	DARK GREEN
H 135	C363	MEDIUM SEA GRAY
	C362	OCEAN GRAY
	C364	AIRCRAFT GRAYGREEN
	C370	AZURE BLUE
Mr.METAL COLOR		
	MC016	DARK IRON
	MC018	ALUMINIUM
Mr.COLOR SUPER METALLIC		
	SM011	SUPER FINE SILVER



D





D19 - MARKING
C ONLY

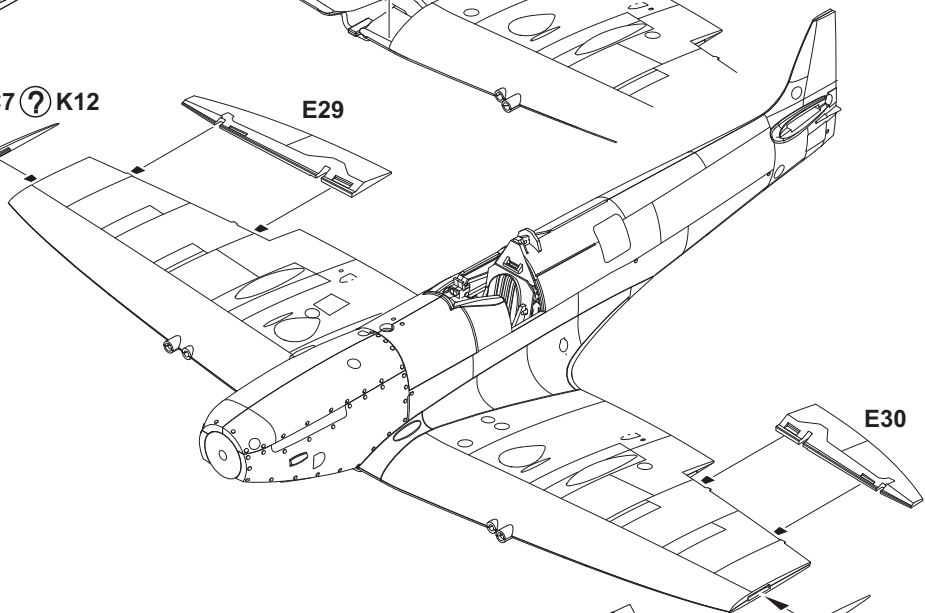
D19



H 94
C138
CLEAR GREEN

C7 ? K12

E29



E30

D20 - MARKING
C ONLY

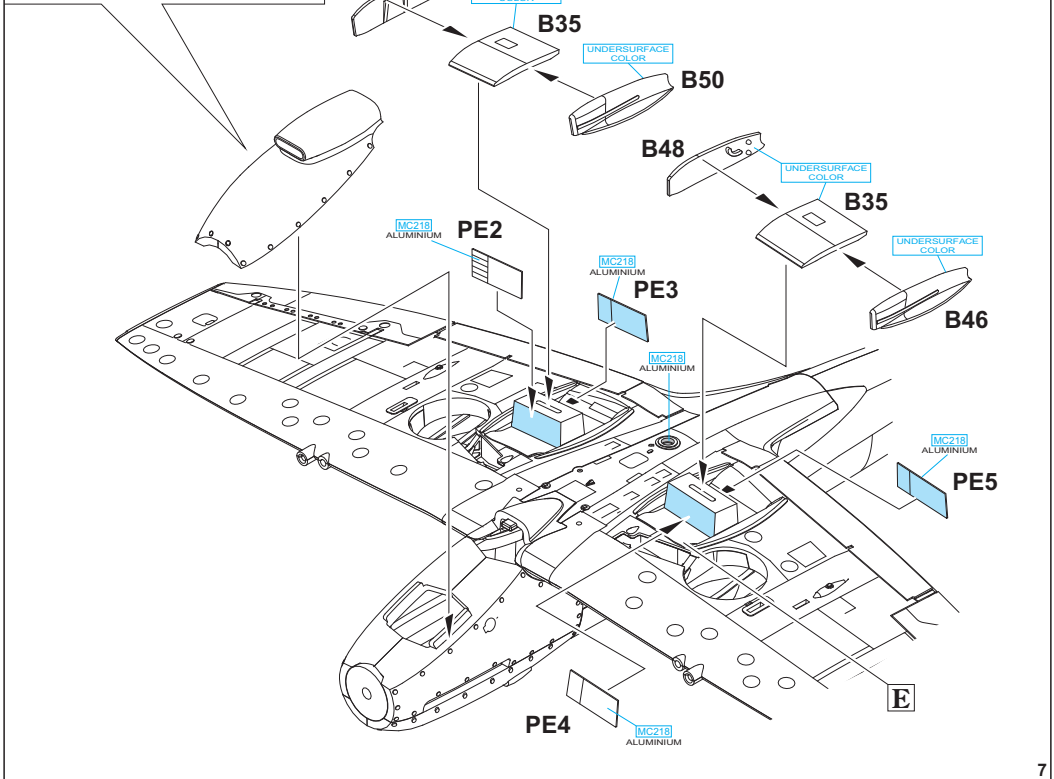
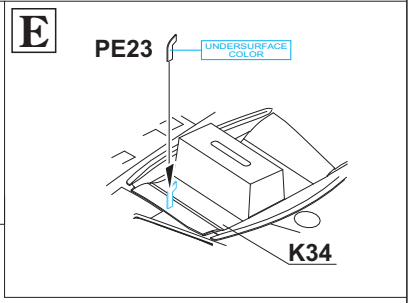
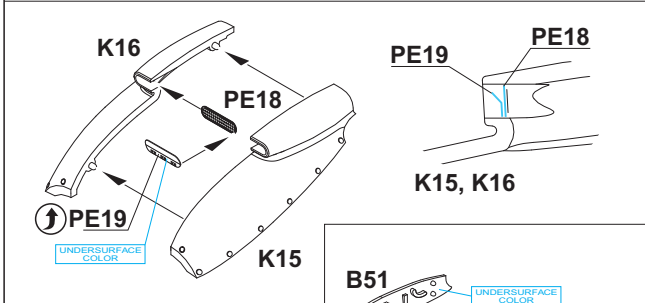
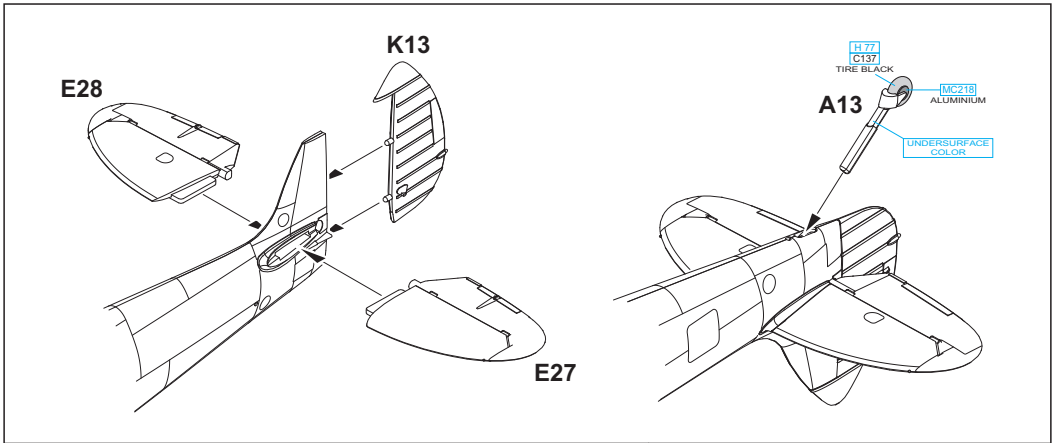
D20

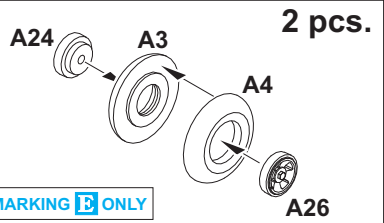
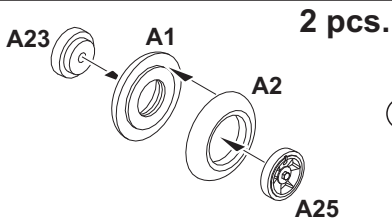


H 90
C47
CLEAR RED

K11 ? C6

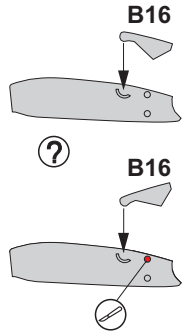
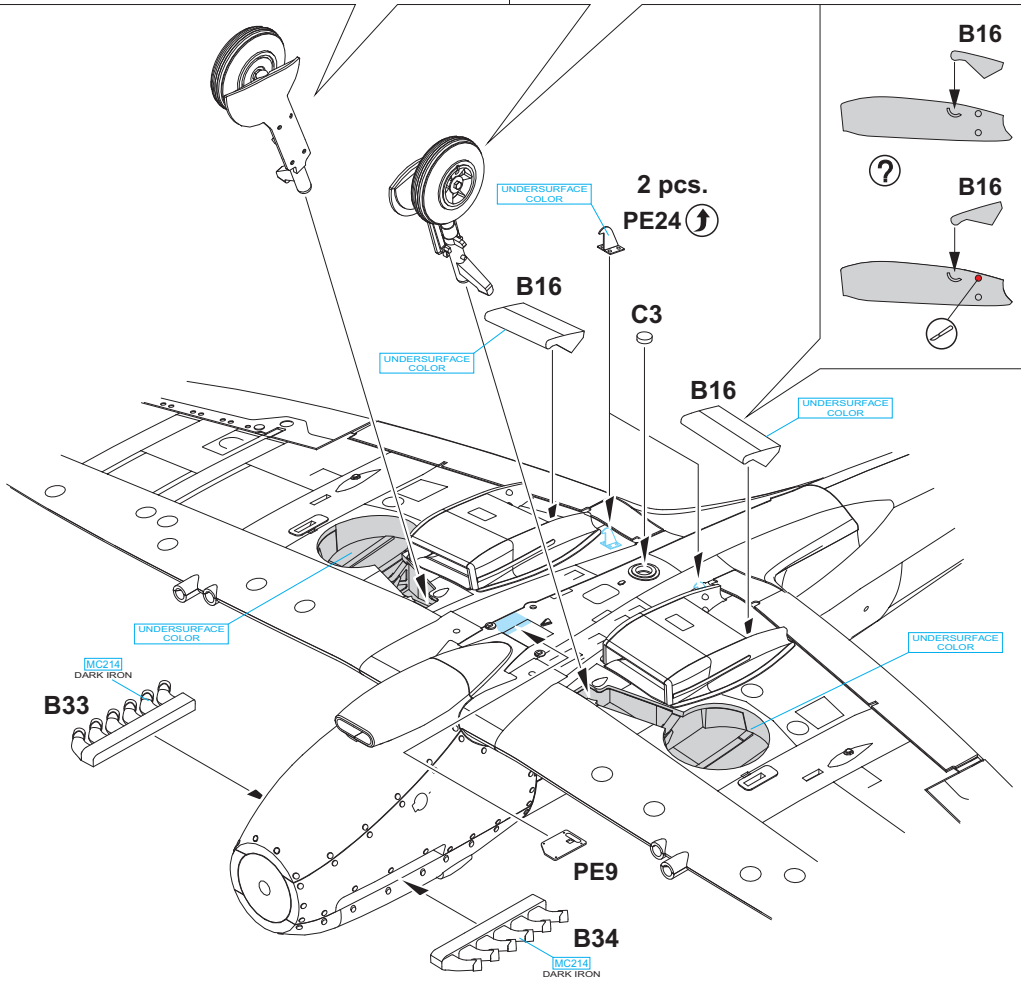
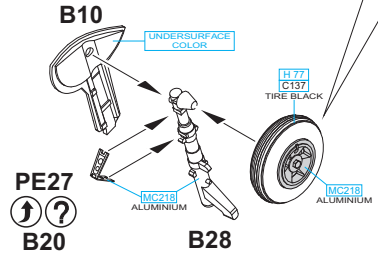
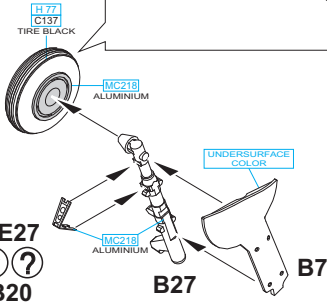


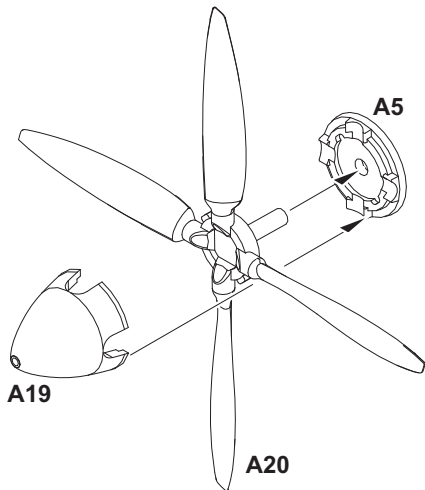
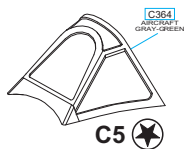
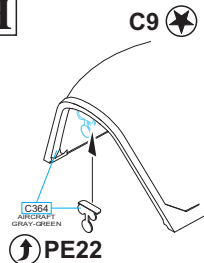
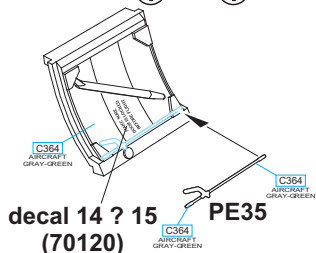




?

MARKING **E** ONLY



F**A19****A20****A5****G****C5** ★**H****C9** ★★ **PE22****I****B11** ? **B13** ? **B14**decal 14 ? 15
(70120)MARKINGS **A, C** ONLY**A12 - MARKINGS**
C, D ONLY

?

**A12****A35**

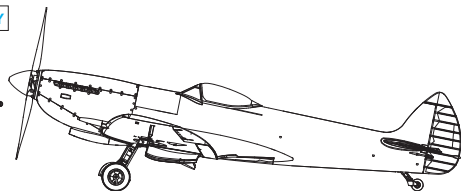
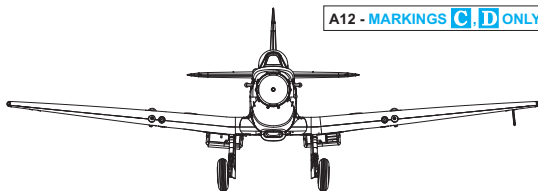
?

**A10****A10 - MARKING** **C** ONLY**F****A10 - MARKING** **C** ONLY**A10****A12****A12 - MARKINGS** **C, D** ONLY★ **C9** **H**★ **C5** **G**

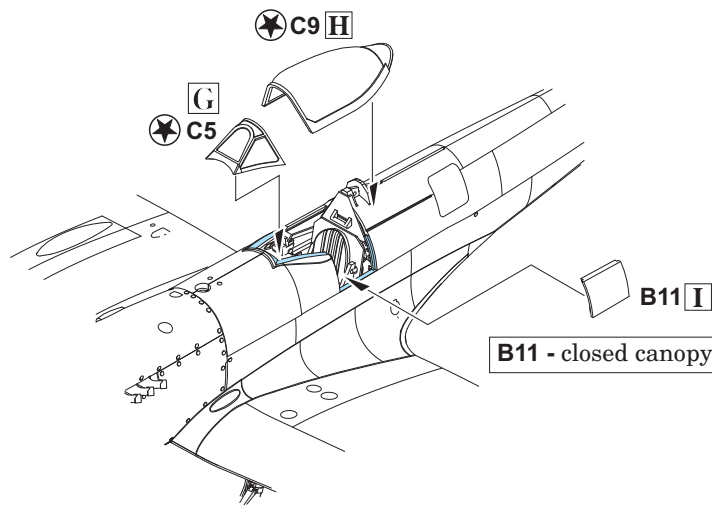
wire ?

A37**B14** **I**

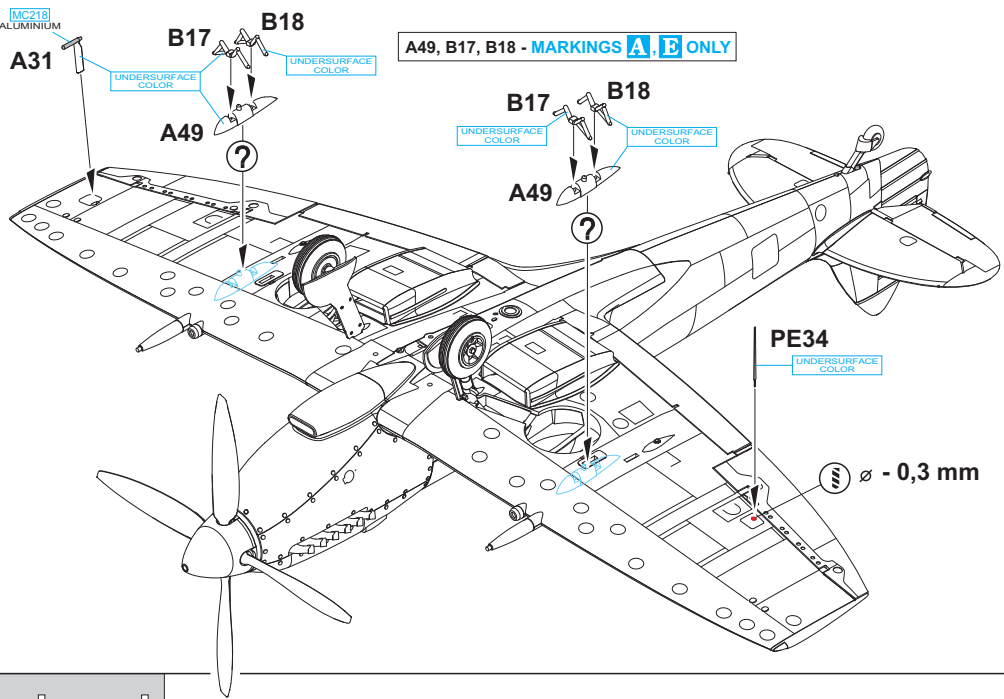
?

B13 **I****B14** - open canopy & open door
B13 - open canopy & closed door

?

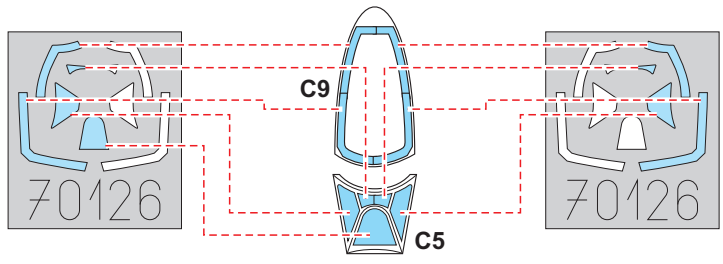


MC218
ALUMINIUM



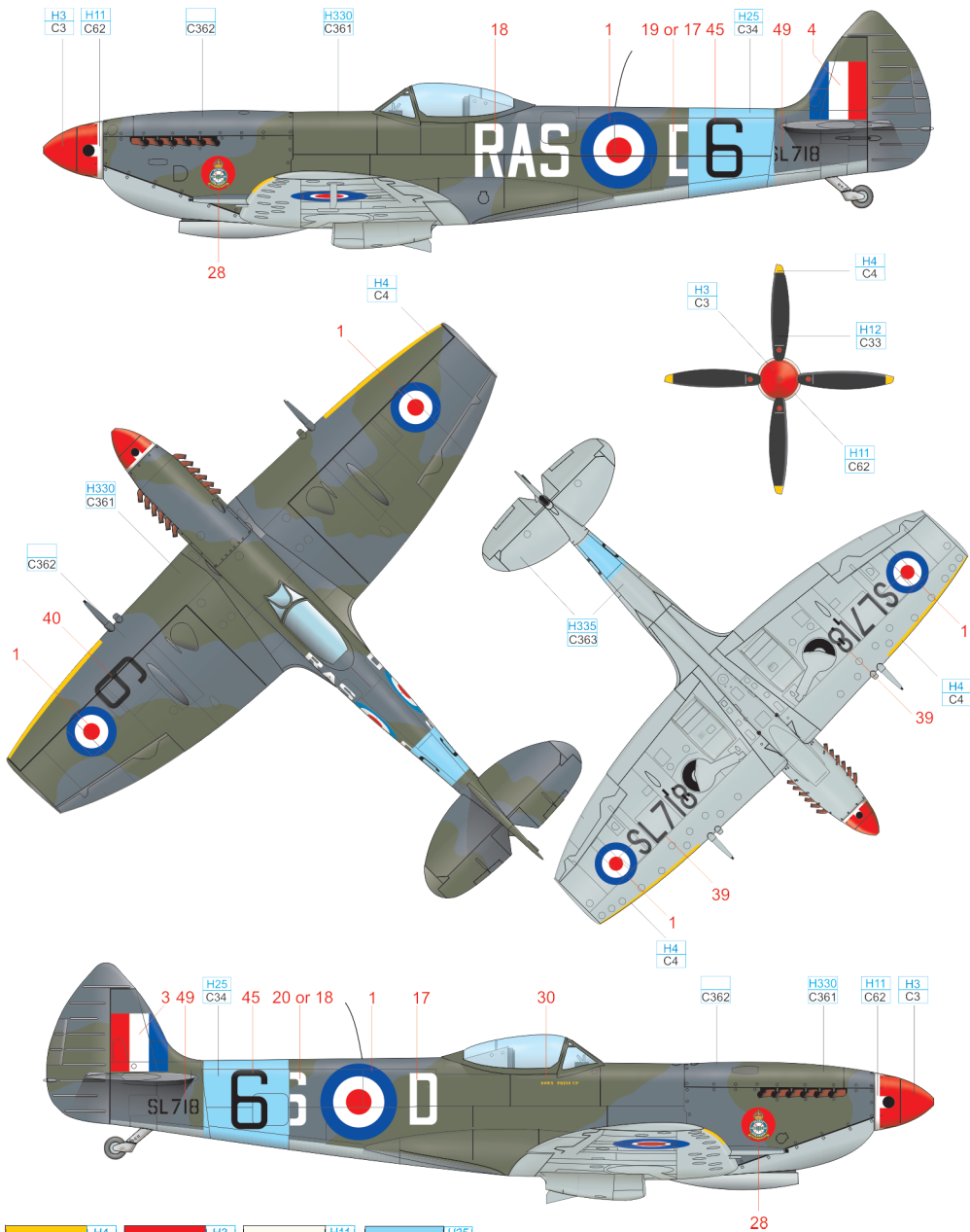
eduard
MASK

70126



A SL718, 612. squadrona RAuxAF, Cooper Air Race, základna Elmdon, červenec 1949

Jedním ze strojů, jež se zúčastnily v roce 1949 Cooper Air Race, byl také Spitfire Mk.XVI SL718. Protože měl letoun kola s třípaprskovými disky, objevily se také na horní ploše křídla dodatečné boule. Černobílé fotografie stroje ukazují, že trikolora na kýlovce měla prohozené červenou a modrou barvu. Barva pruhu na zádi trupu není bezvýhradně doložena, zřejmě byl světlý.

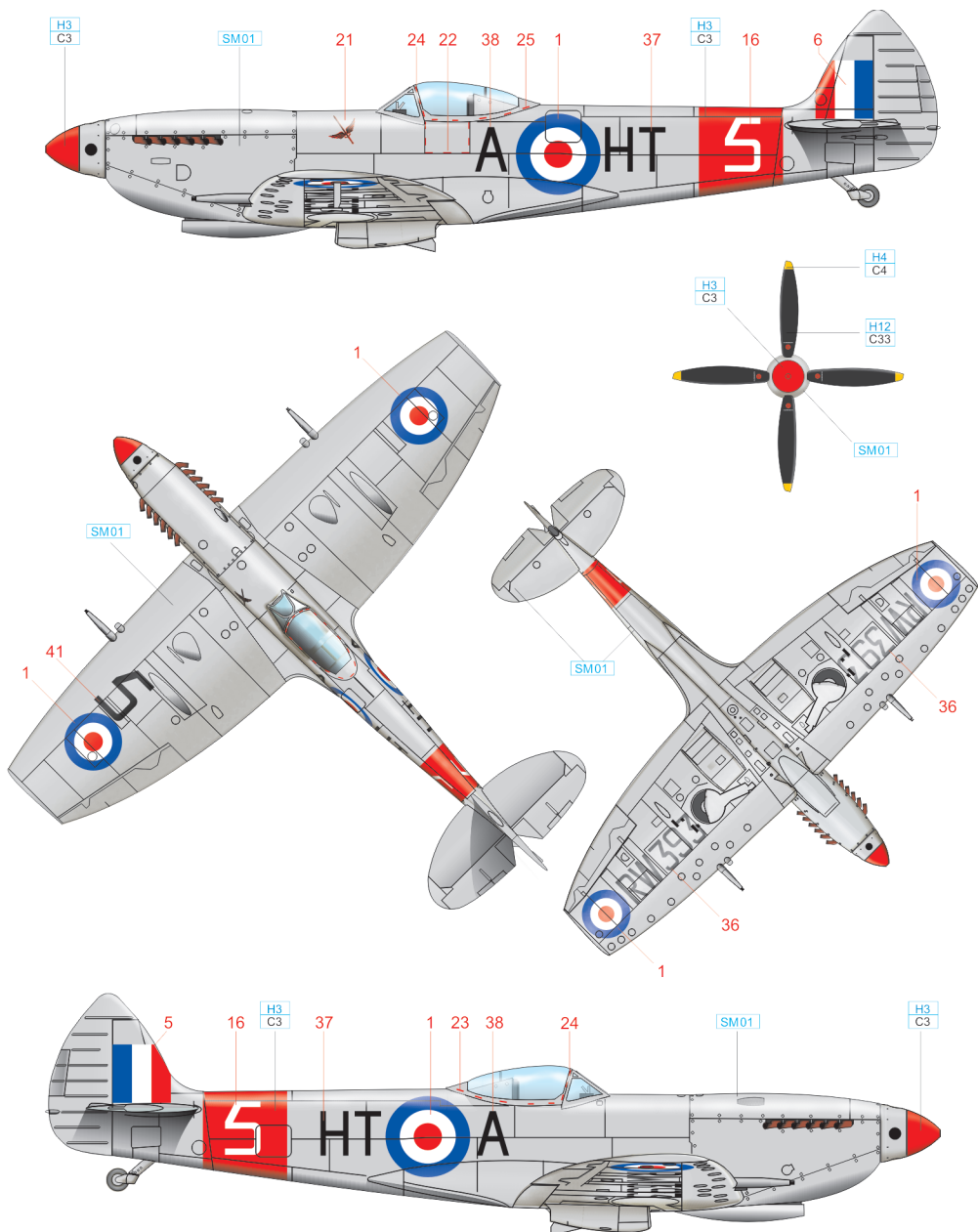


YELLOW	H4 C4	RED	H3 C3	WHITE	H11 C62	SKY BLUE	H25 C34
MEDIUM SEA GRAY	H335 C363	OCEAN GRAY	C362	DARK GREEN	H330 C361	BLACK	H12 C33

28

B RW393, No. 601 Squadron RAuxAF, 1949

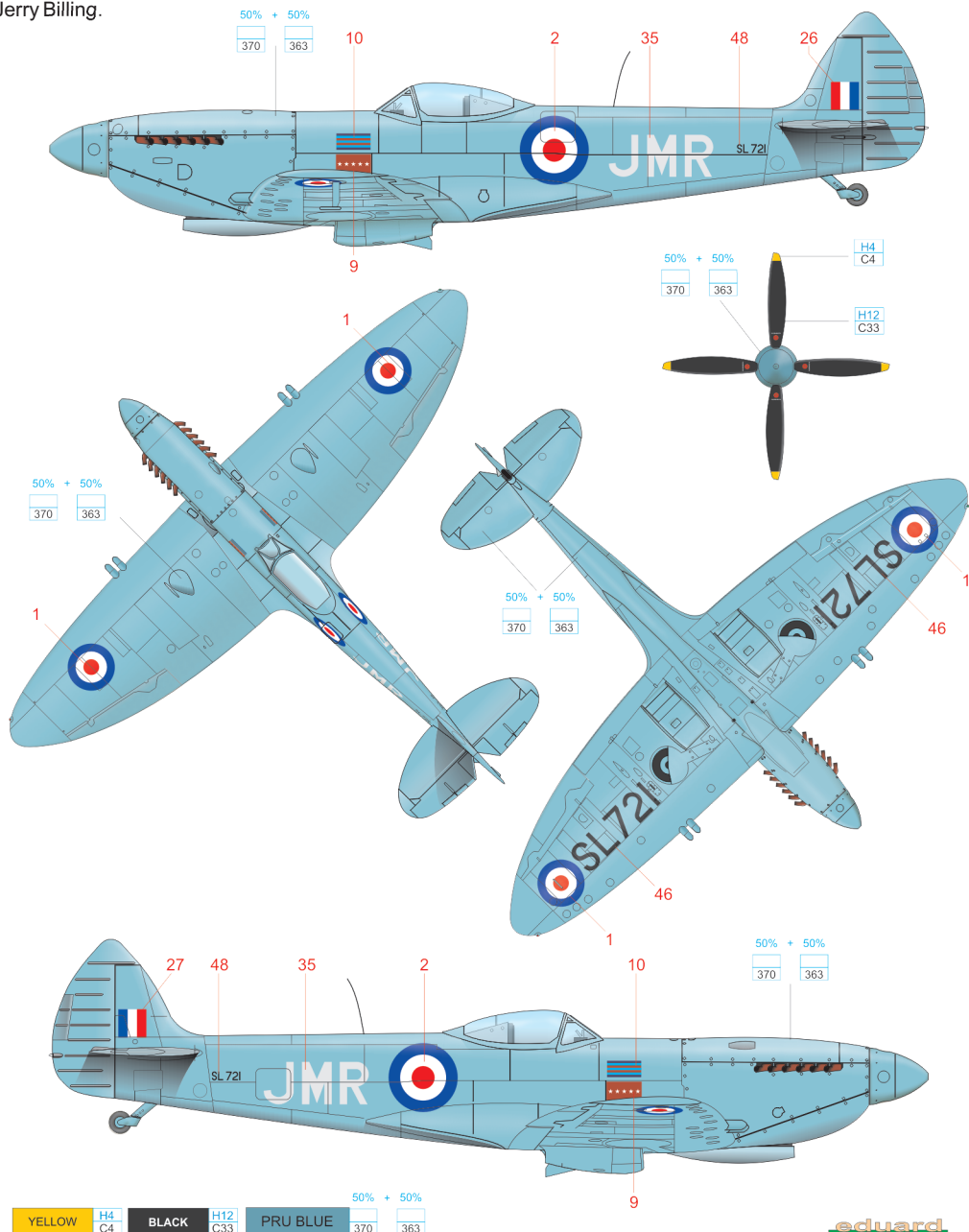
V této podobě se letoun zúčastnil Cooper Air Race v roce 1949. Závod, jehož se účastnily squadrony RAuxAF, dostal jméno podle poslance britského parlamentu W/C Geoffrey Coopera. Okřídlený meč na trupu před kabinou je znakem jednotky.



YELLOW	H4 C4	RED	H3 C3
BLACK	H12 C33	SILVER	SM01

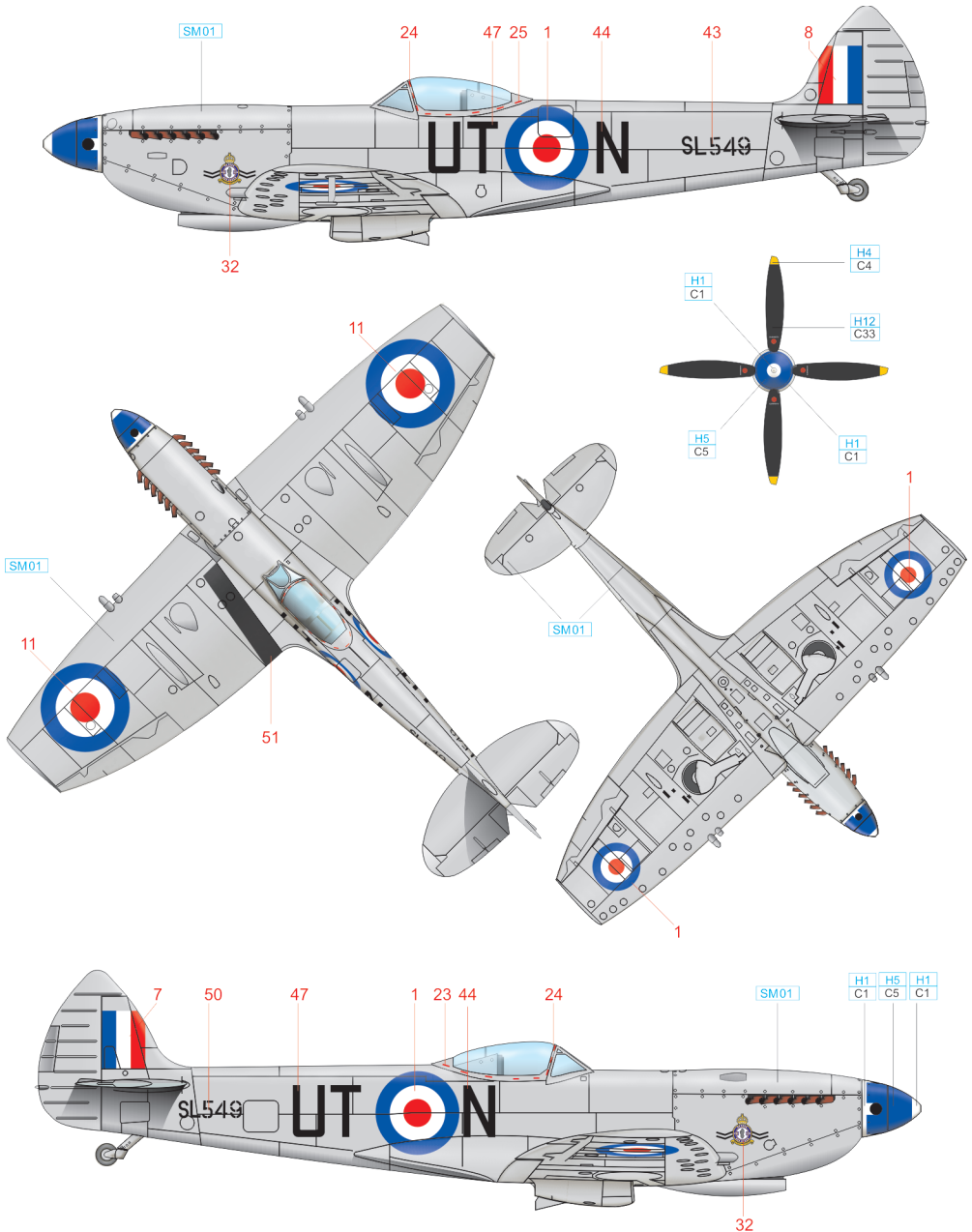
C SL721, ACM Sir James Robb, září 1951

SL721 byl předán k 8. MU dne 27. srpna 1945. Poté jej převzala Fighter Command Communication Squadron dislokovaná na základně Northolt. Od února 1948 stroj létal v rámci Metropolitan Communications Squadron a jeho pilotem byl AMV (později ACM) Sir James Robb, stíhací eso z 1. světové války se sedmi sestřely na kontě. Neobvyklá je kamufláž barvou PRU Blue na horních plochách, spodní byly ponechány v barvě Medium Sea Grey. Pod kabinou je vlaječka a pět hvězdiček symbolizujících hodnostní postavení pilota, Air Chief Marshalla. Letoun se dochoval do dnešních dní, zúčastnil se například závodů v Renu. Jedním z jeho pilotů byl Kanadán Jerry Billing.



D SL549, 17. squadrona RAF, základna Farnborough, 1950

SL549 nesl na všech plochách nátěr hliníkovou barvou. Výsostné znaky již odpovídaly standardu zavedenému v květnu 1947. Z podrobného studia dostupných fotografií se zdá, že na spodní ploše křídla nebyly ani kokardy, ani sériové číslo letounu.



YELLOW	H4 C4	WHITE	H1 C1
BLACK	H12 C33	BLUE	H5 C5
		SILVER	SM01

E TE456, 501. squadrona RAuxAF, základna Filton, 1949

501. squadrona během bojů 2. světové války sestřelila 201 nepřátelských letadel a více než 84 létajících bomb V-1. Byla rozpuštěna 20. dubna 1945, ale hned v květnu následujícího roku došlo k její reaktivaci na základně Filton v hrabství Gloucestershire. Její výzbroj tvořily Spitfiry Mk.XVI, s nimiž létala až do května 1949. Počínaje listopadem 1948 začaly do inventáře squadrony přicházet moderní proudové Vampire F.1. Stroj nese standardní kamufláž RAF, písmena RAB na trupu identifikovala letouny 501. squadrony.

