

Spitfire Mk.IXc late version

eduard

1/48 Scale Plastic Model Kit

ProfiPACK
edition



item No. 8281

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.

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 dvouplošník, 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 provázal Spitfiry dlouhá léta. 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 nucena 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: Šan-

ce 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 nejvíc 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 kulometry ráže 7,7 mm. Od roku 1944 se pak vyrábělo zesílené křídlo typu E, u kterého byly čtyři vnější kulometry ráže 7,7 mm nahrazeny dvěma těžkými kulometry 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 vrátily 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 a pomohly mu v první fázi války s arabskými protivníky.

Tato stavebnice: Spitfire Mk.IXc late series

Konstrukce Mk.IX se během výroby vyvíjela v několika oblastech. Protože „univerzální“ křídlo typu C bylo určeno pro montáž až čtyř 20mm kanonů, byly původně zachovány velké „boule“, kryjící tyto rozměrné zbraně. Výzbroj čtyř kanonů se však ukázala jako poměrně těžká a používaly se běžně jenom dvě tyto zbraně. Proto byly v pozdních sériích „boule“ na křídle zúženy. Kryly pouze jednu zbraň montovanou ve vnitřní poloze kanonové šachty, zatímco kulomet se vešel do profilu křídla. Motor Merlin 61 byl počátkem roku 1943 nahrazen jednotkou Merlin 63, čímž výkony Mk.IXc 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 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
VOLBABEND
OHNOUTSAND
BROUSITOPEN HOLE
VYVRTAT OTVORSYMETRICAL ASSEMBLY
SYMETRICKÁ MONTÁŽREMOVE
ODŘÍZNOUTREVERSE SIDE
OTOČITAPPLY EDUARD MASK
AND PAINT
POUŽIT EDUARD MASK
NABARVITPLEASE CHECK THE LATEST VERSION OF THE INSTRUCTIONS ON www.eduard.com

PARTS



DÍLY



TEILE

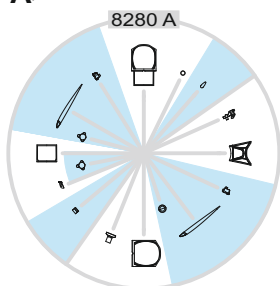


PIÈCES

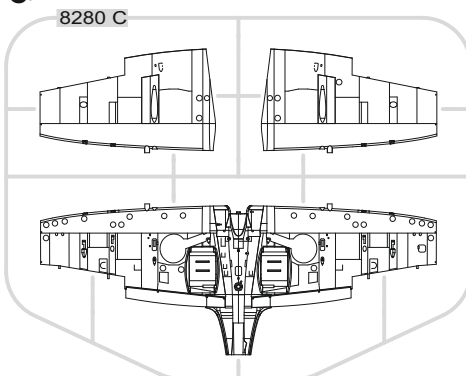


部品

A>

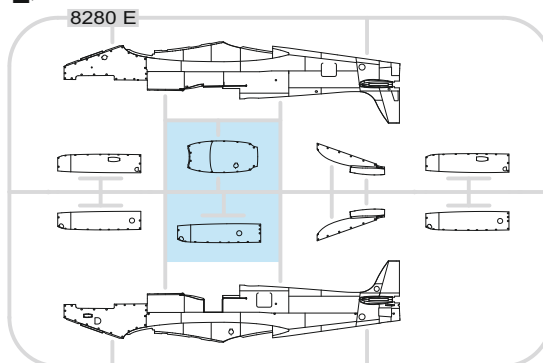


C>

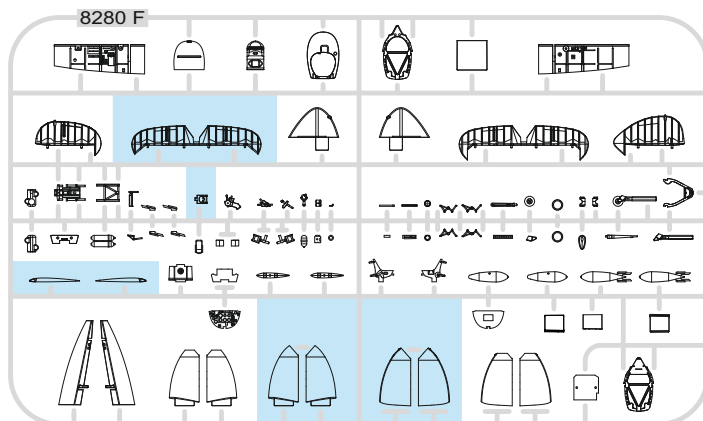


PLASTIC PARTS

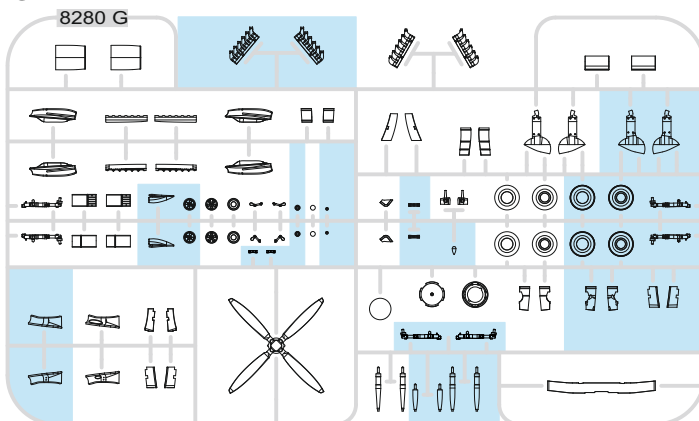
E>



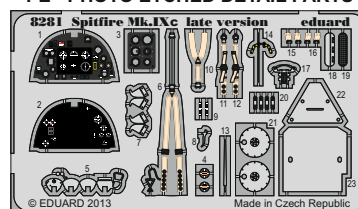
F>



G>



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



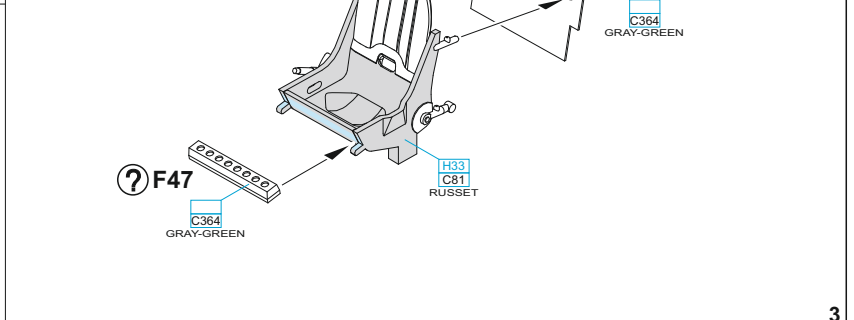
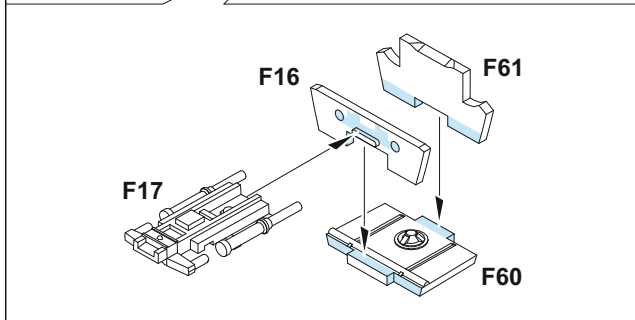
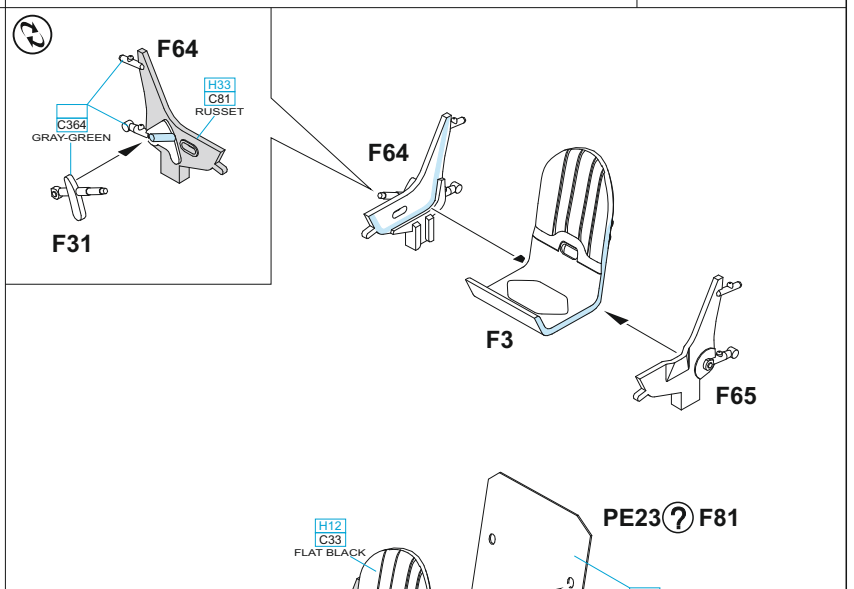
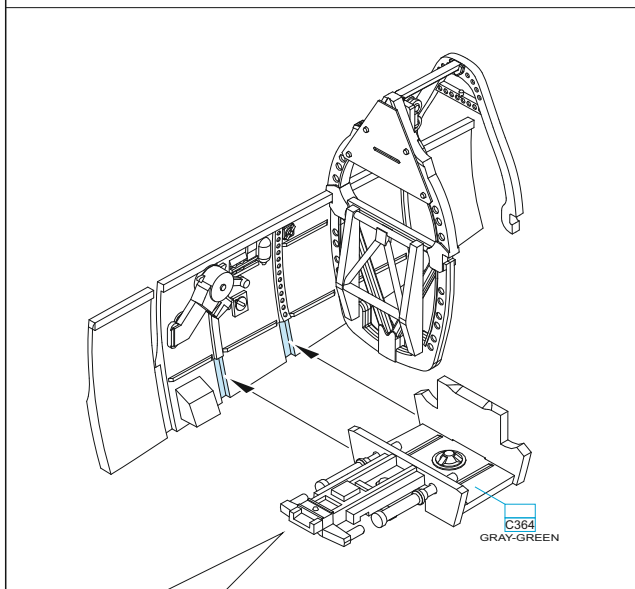
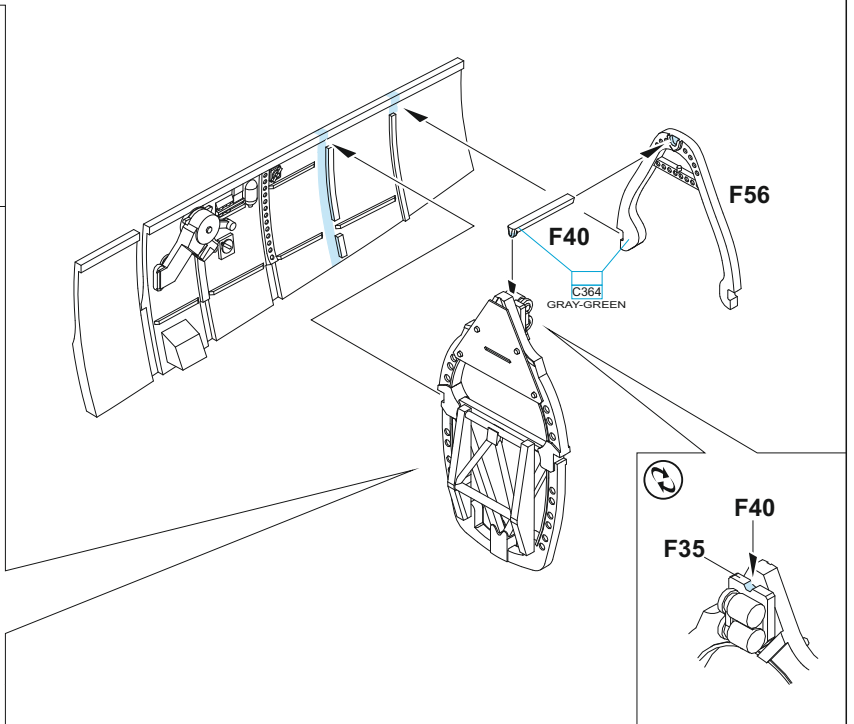
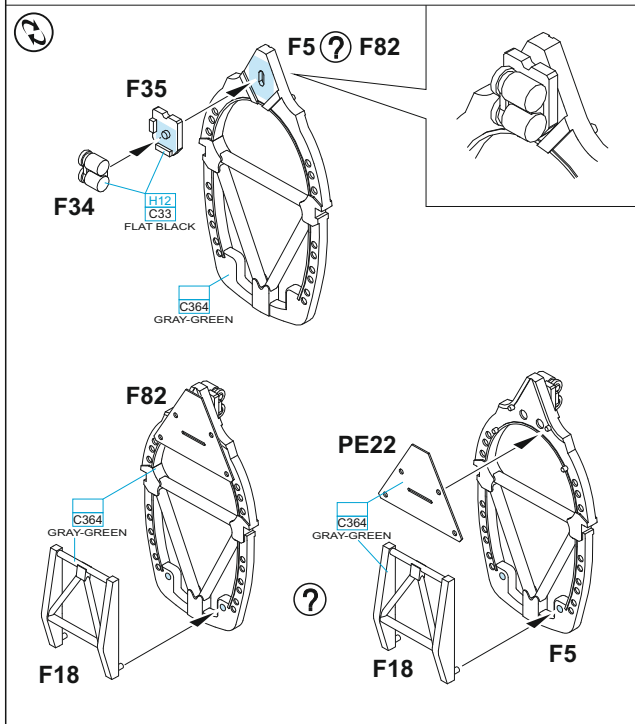
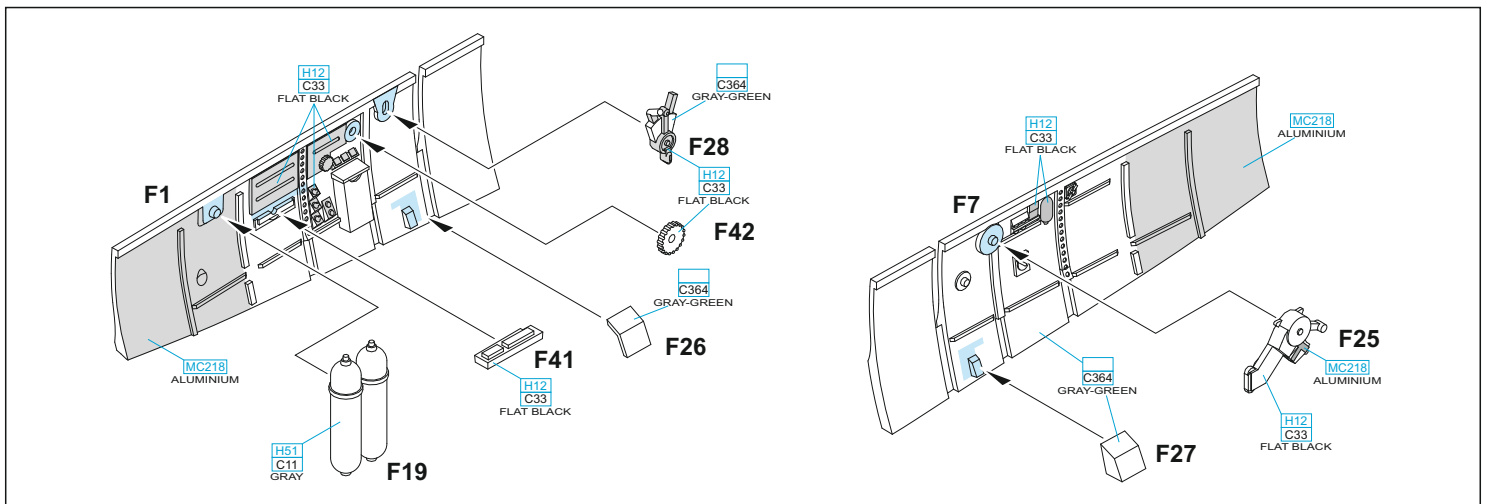
PEINTURE

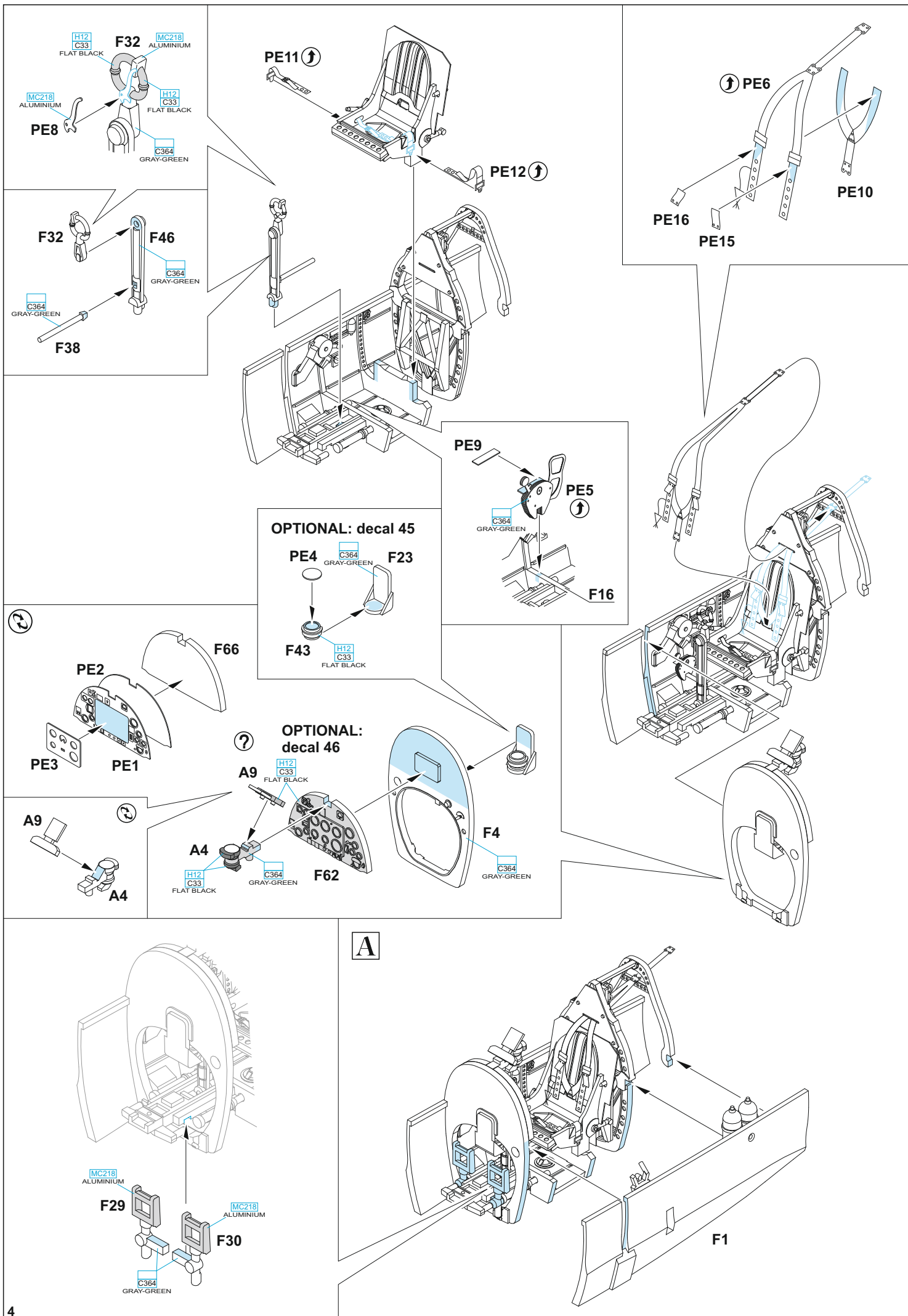


色

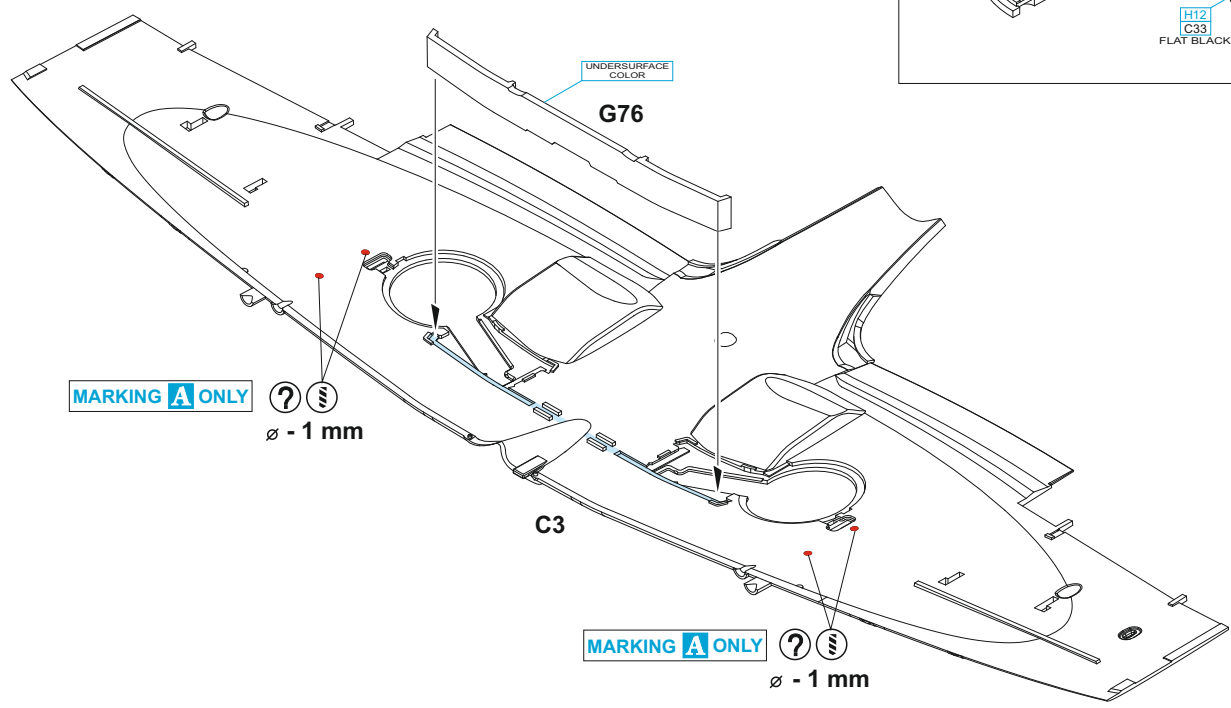
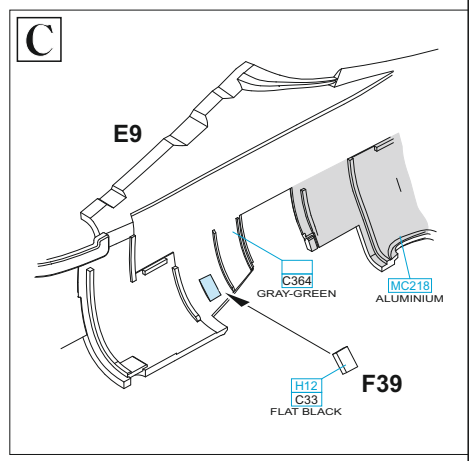
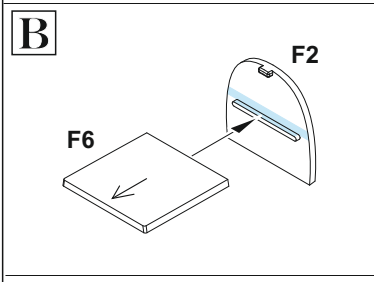
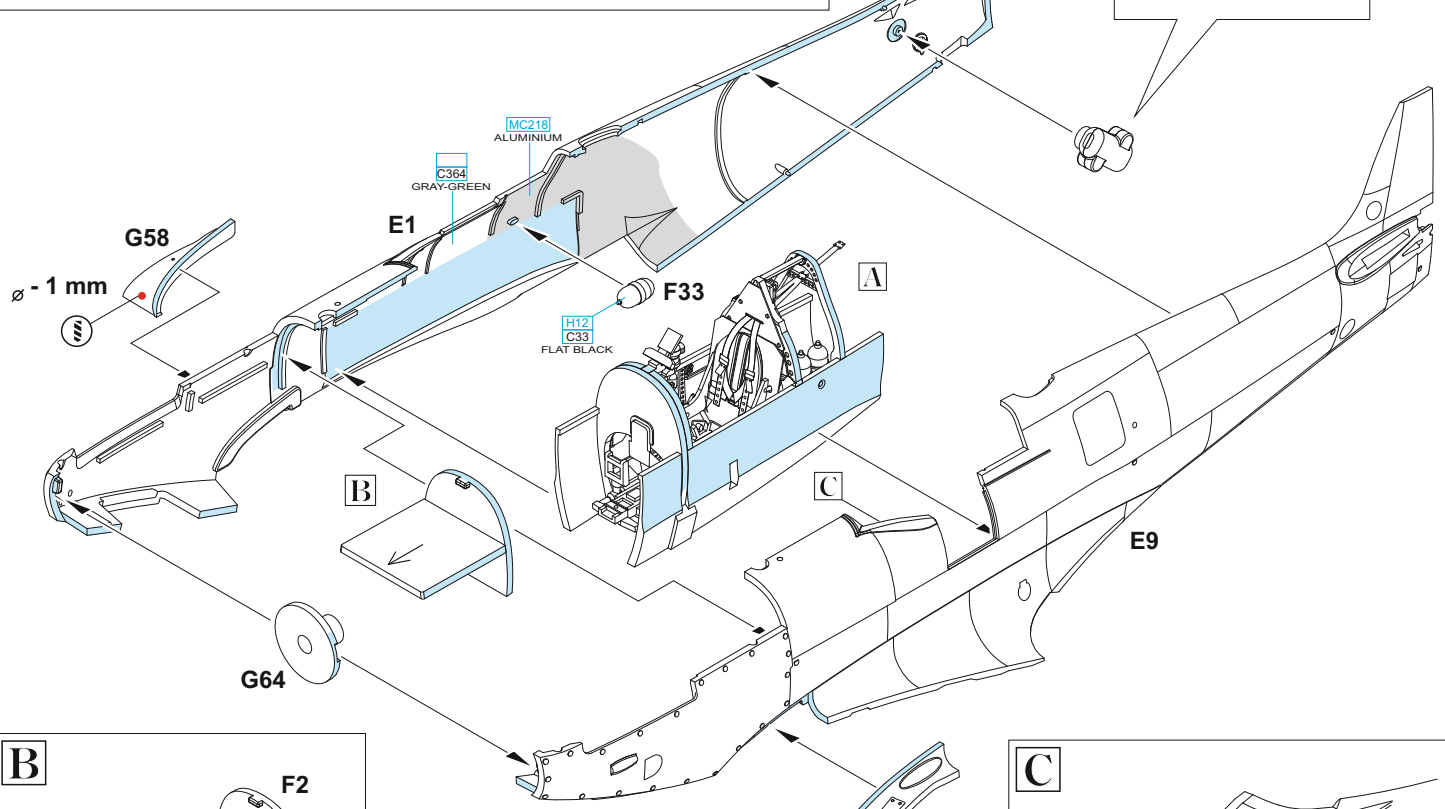
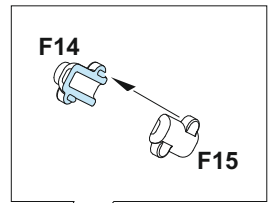
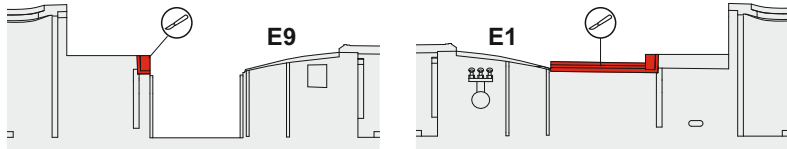
GSI Creos (GUNZE)		
AQUEOUS	Mr.COLOR	
H4	C4	YELLOW
H11	C62	FLAT WHITE
H12	C33	FLAT BLACK
H13	C3	FLAT RED
H33	C81	RUSSET
H51	C11	LIGHT GULL GRAY
H52	C12	OLIVE DRAB
H74	C368	SKY
H77	C137	TIRE BLACK
H84	C42	MAHOGANY
H90	C47	CLEAR RED

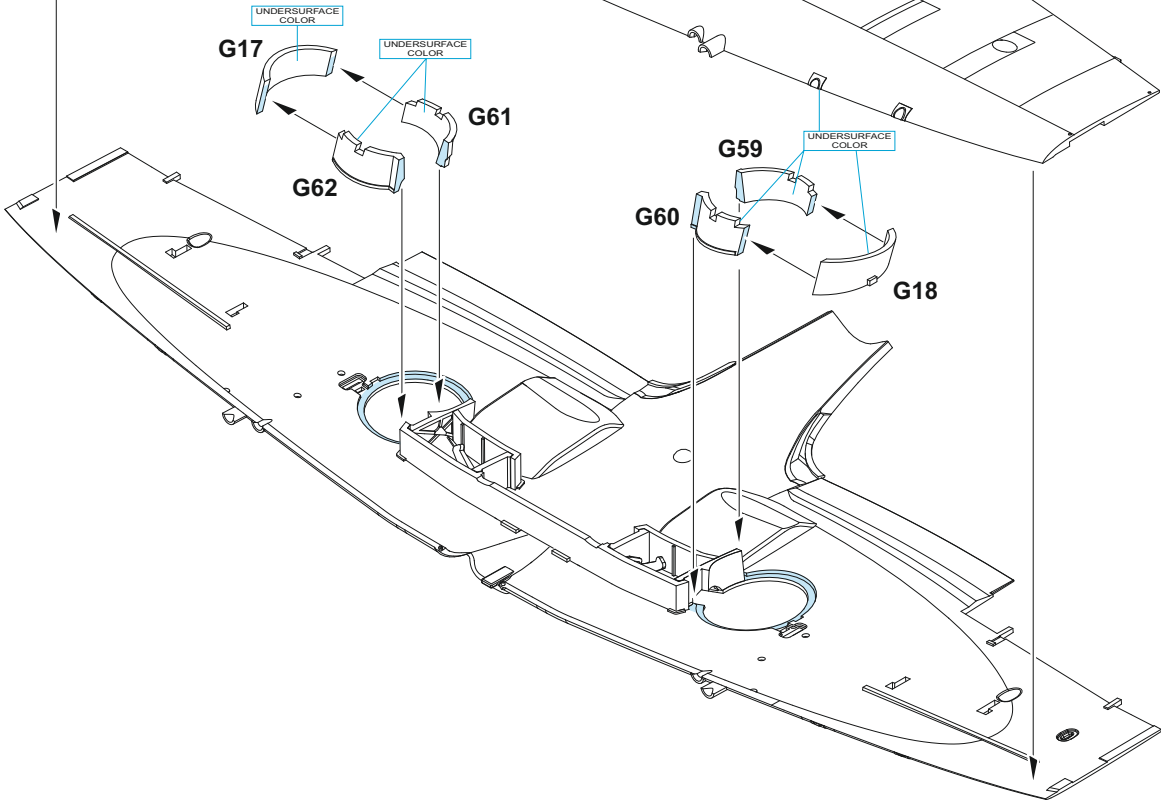
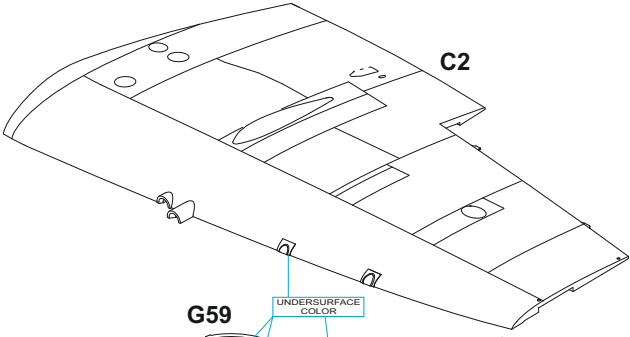
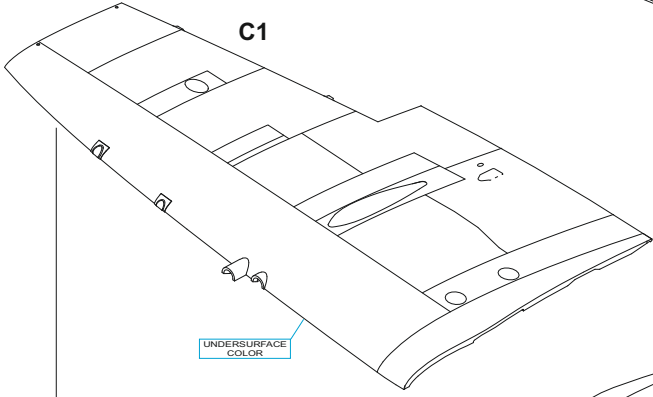
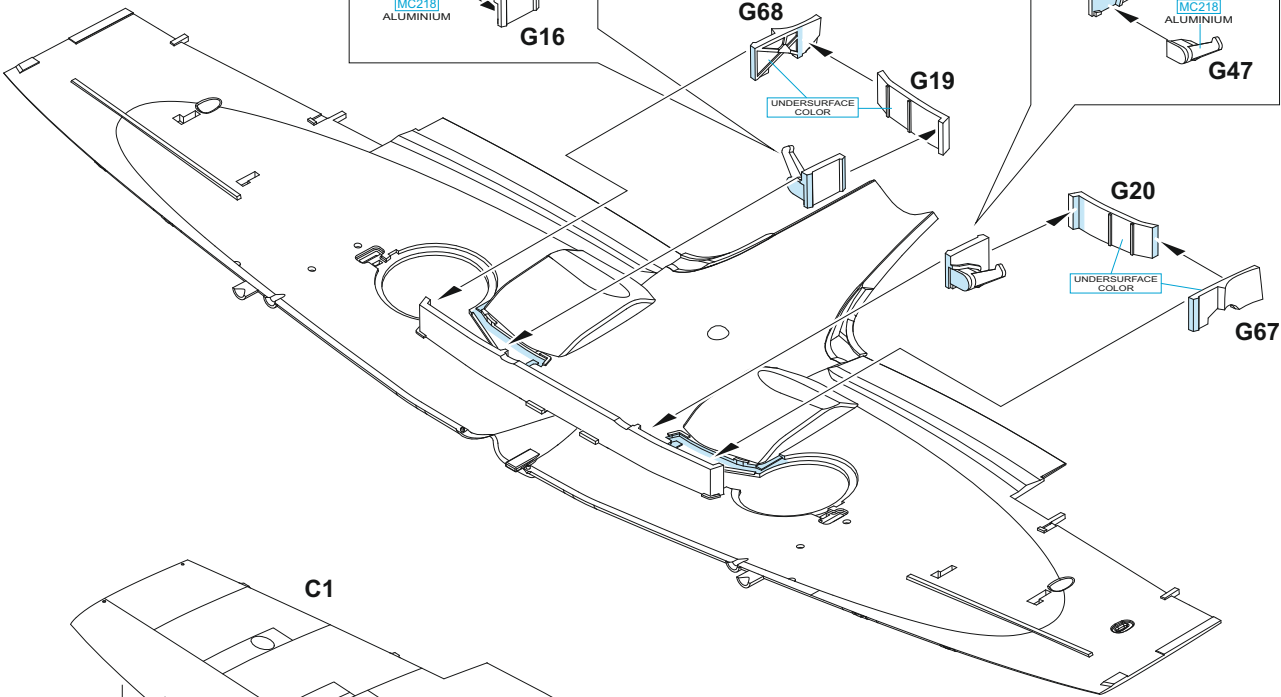
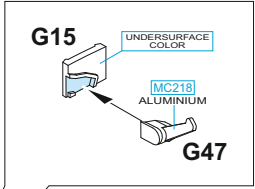
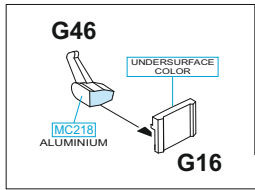
GSI Creos (GUNZE)		
AQUEOUS	Mr.COLOR	
H94	C138	CLEAR GREEN
H330	C361	DARK GREEN
H335	C363	MEDIUM SEAGRAY
	C362	OCEAN GRAY
	C364	AIRCRAFT GRAY-GREEN
Mr.METAL COLOR		
MC214		DARK IRON
MC218		ALUMINIUM
Mr.COLOR SUPER METALLIC		
SM201		SUPER FINE SILVER



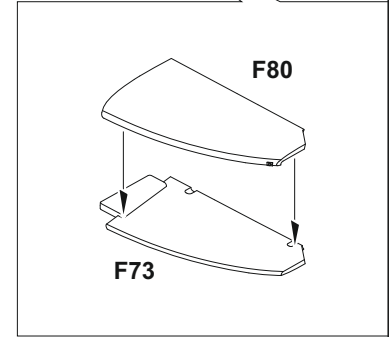
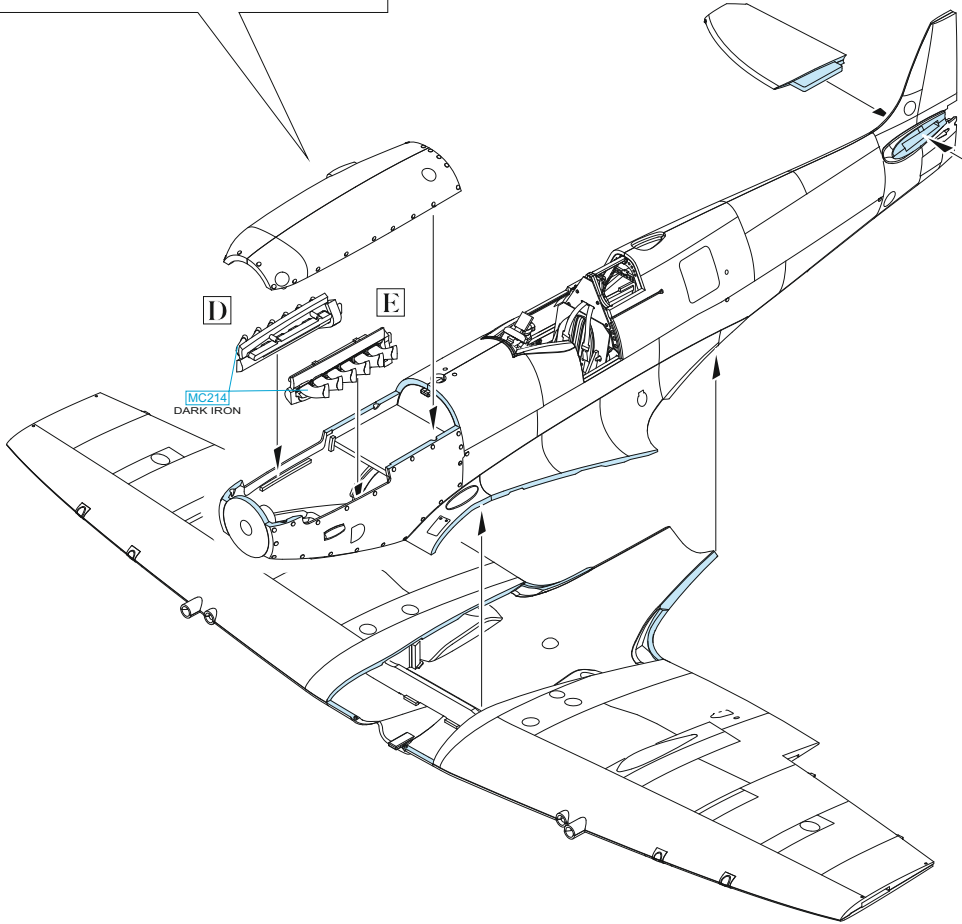
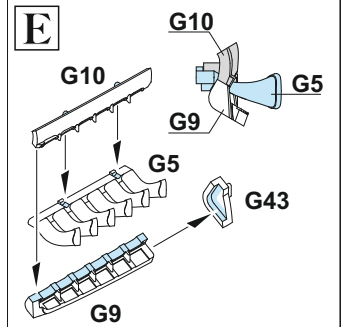
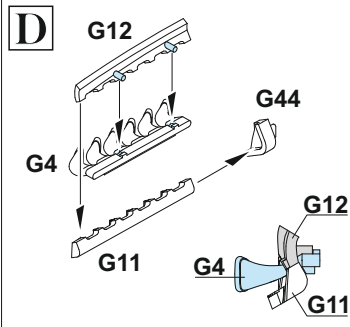
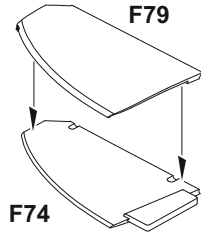
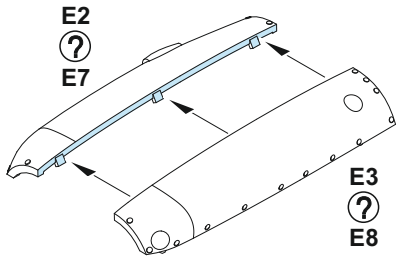


FOR CLOSED CANOPY ONLY



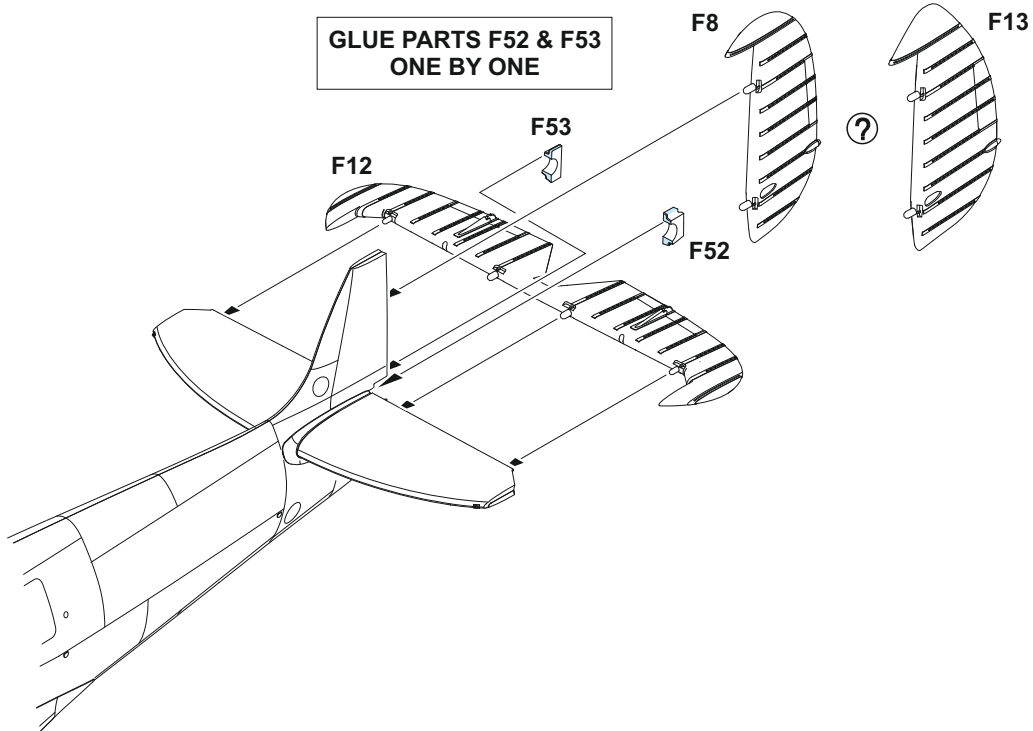


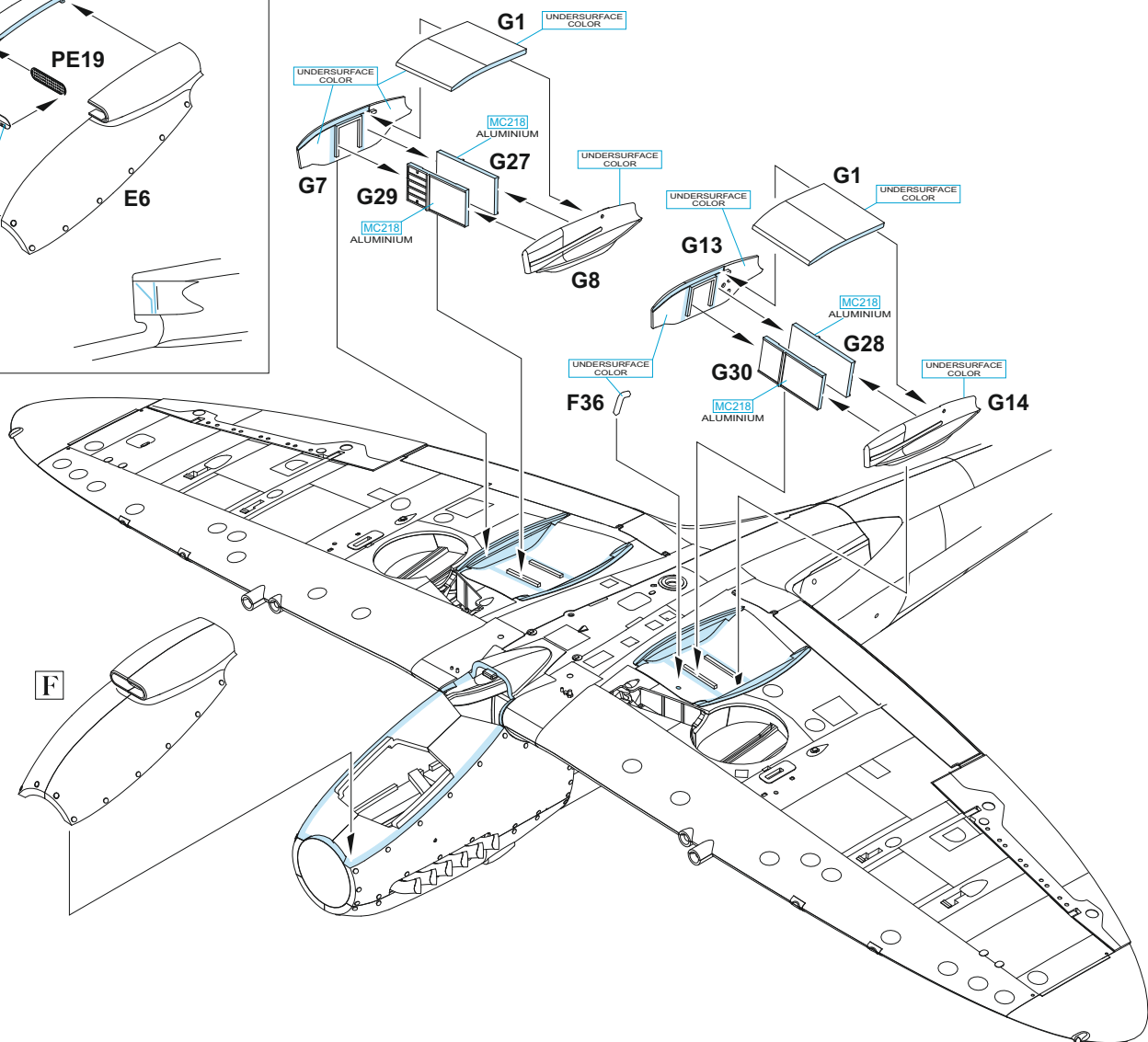
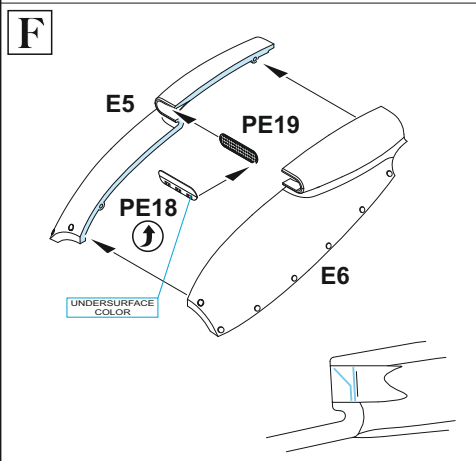
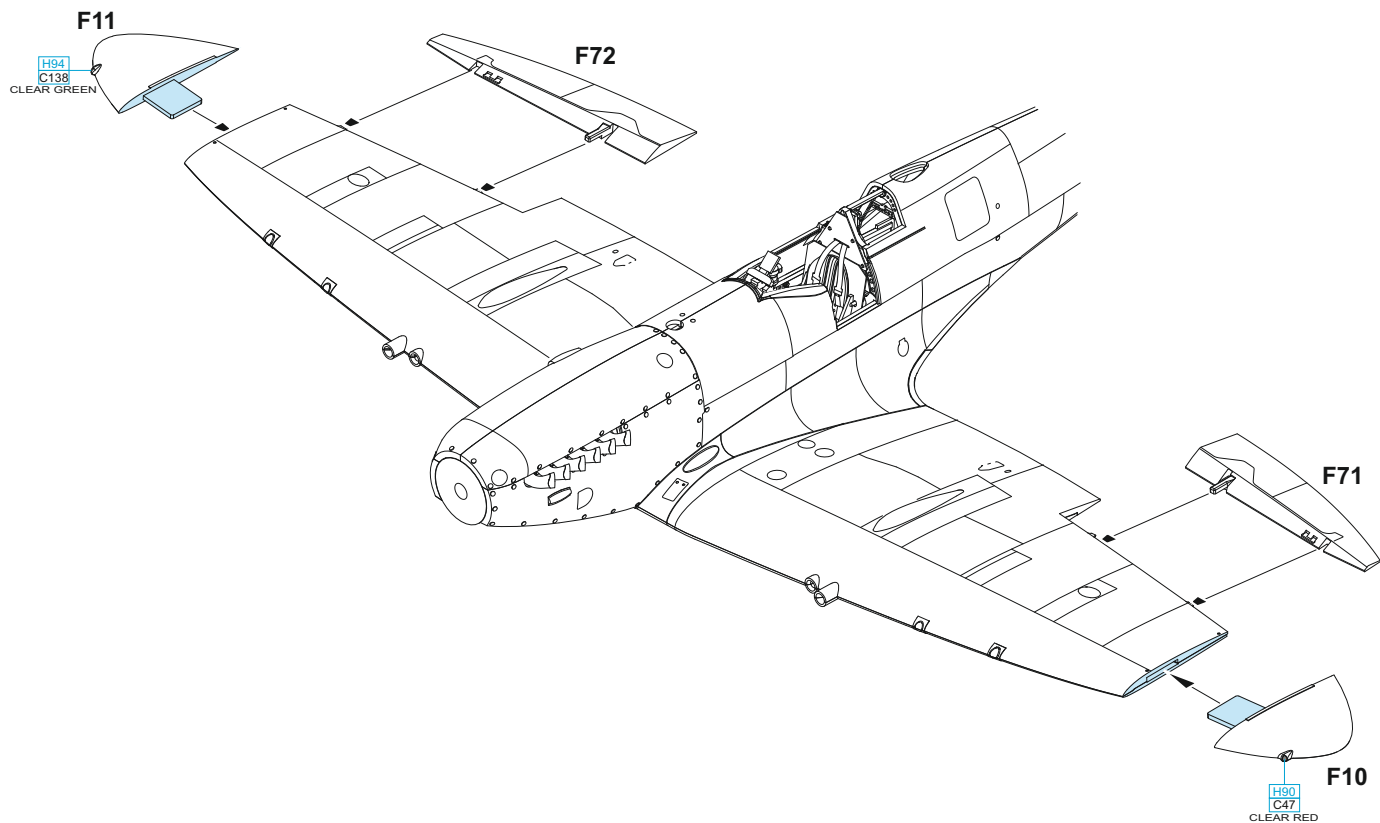
E2, E3 - MARKING **B** ONLY

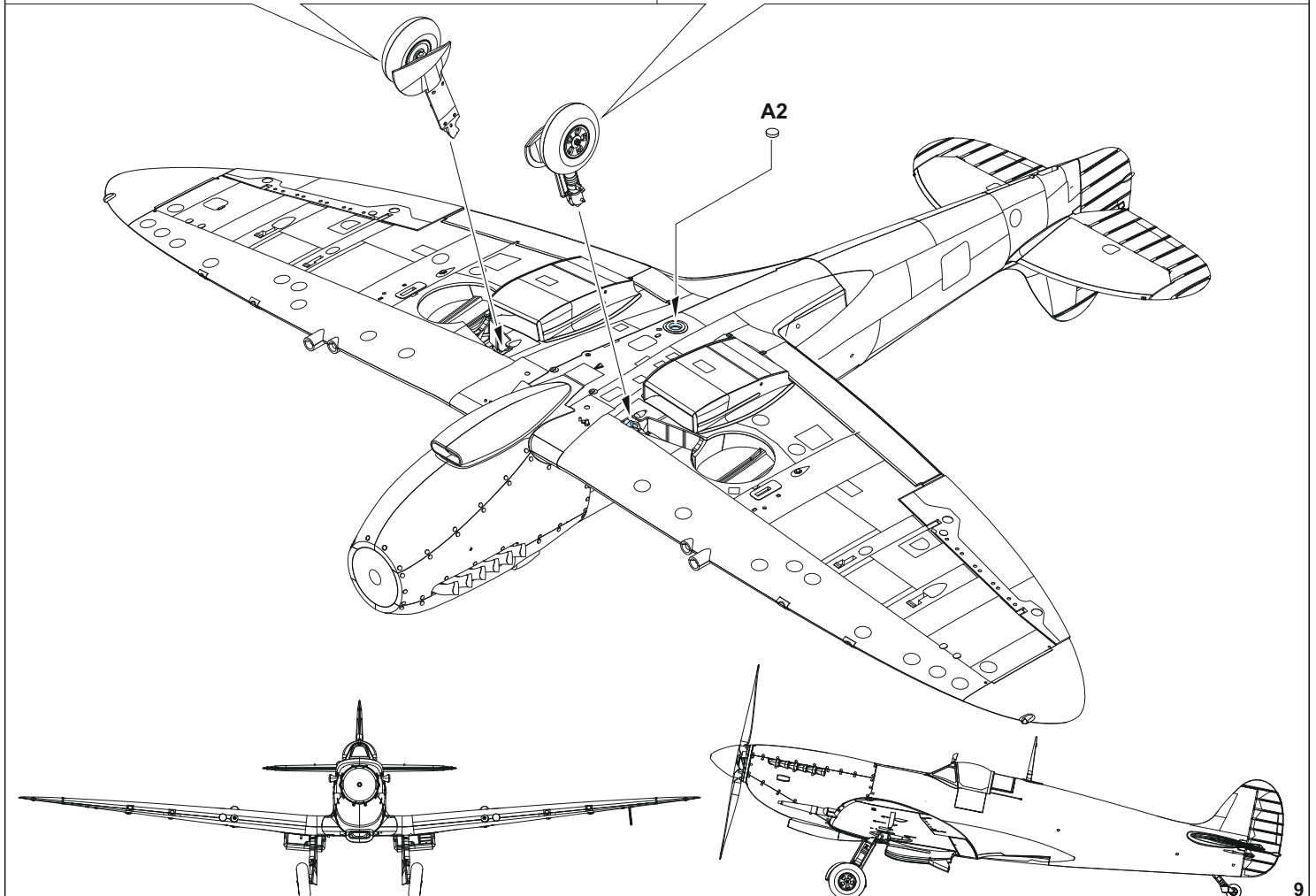
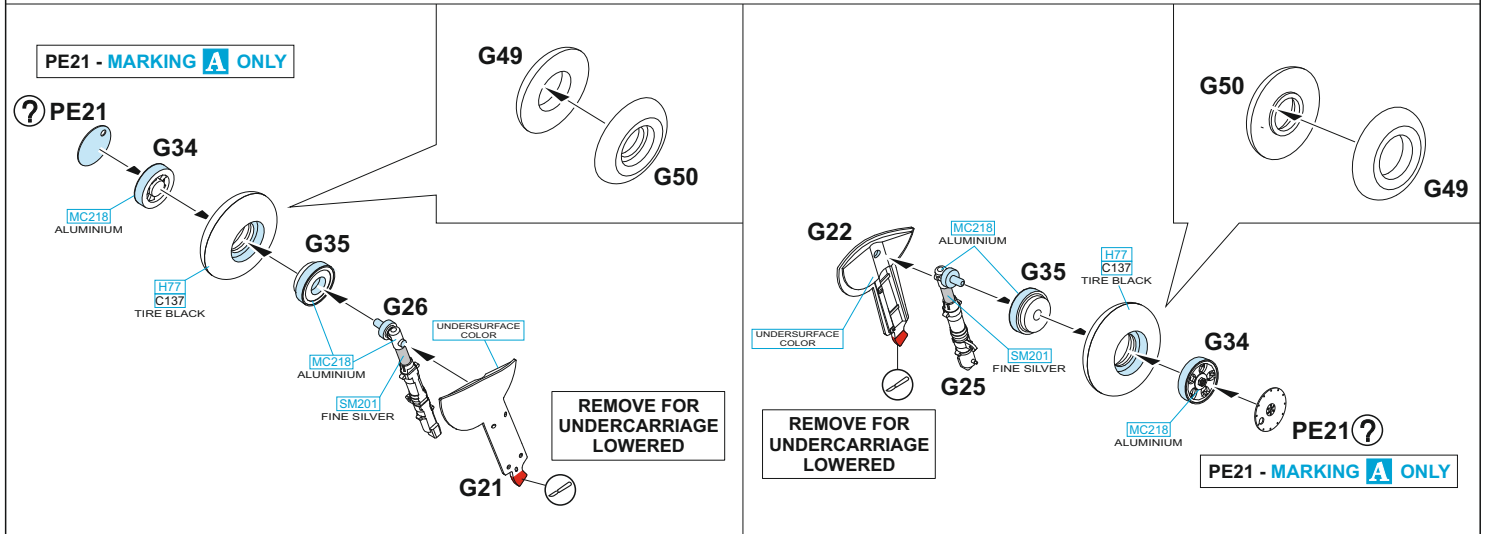
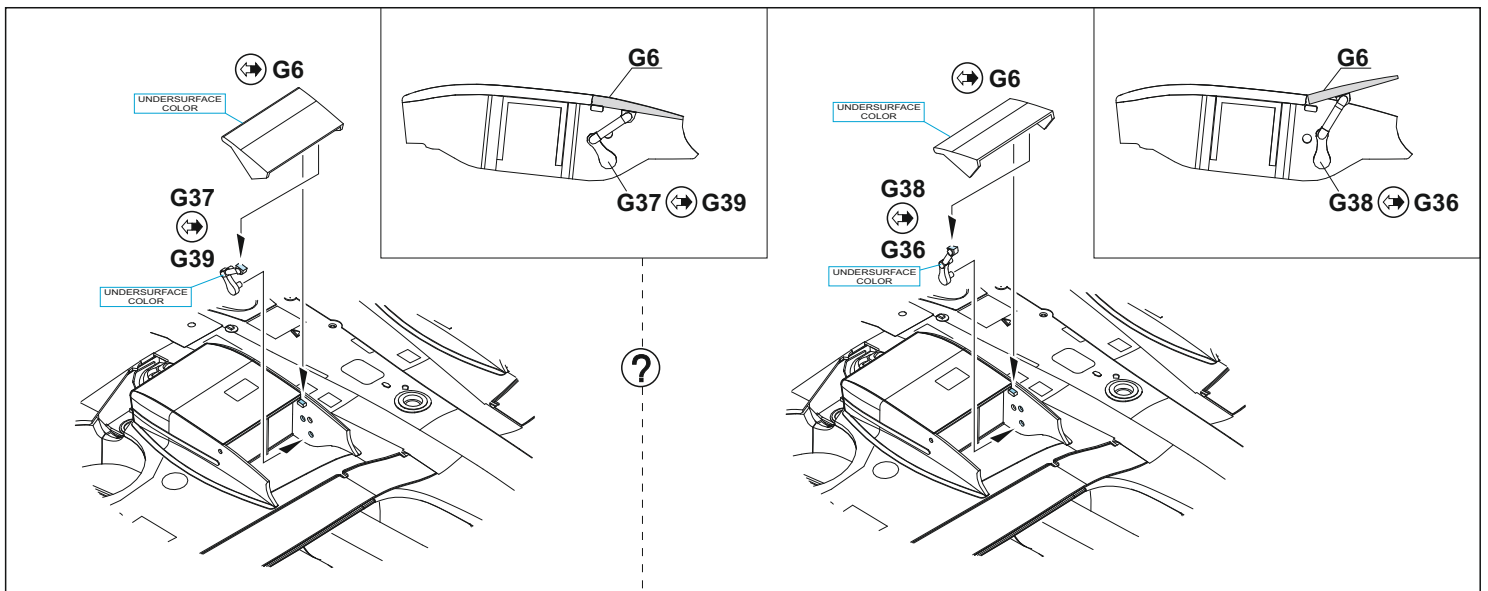


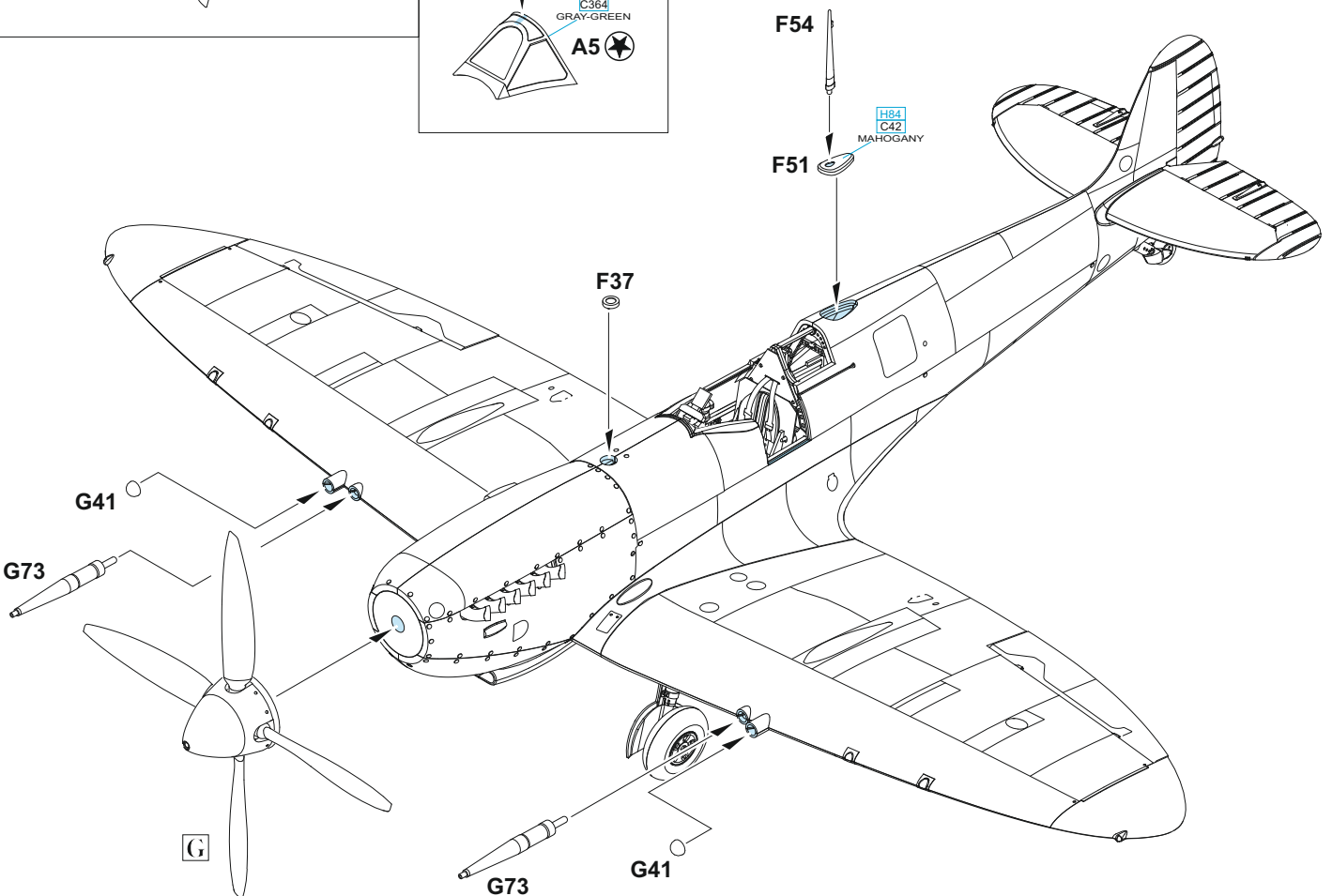
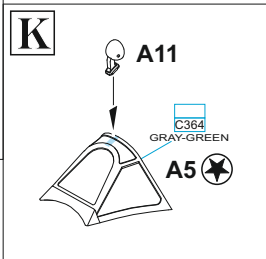
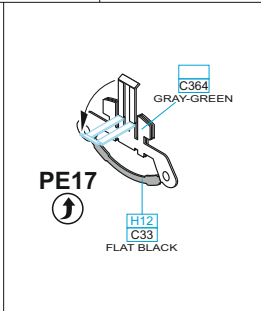
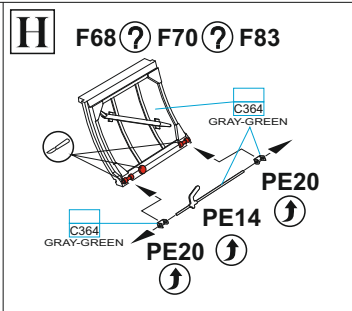
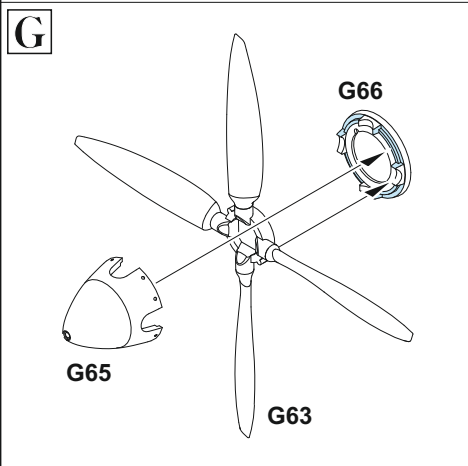
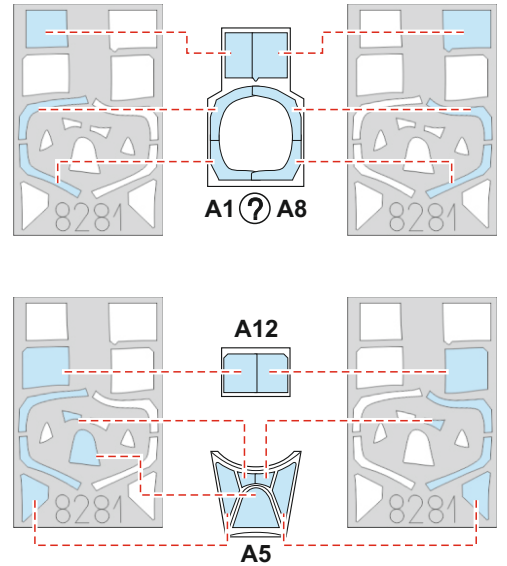
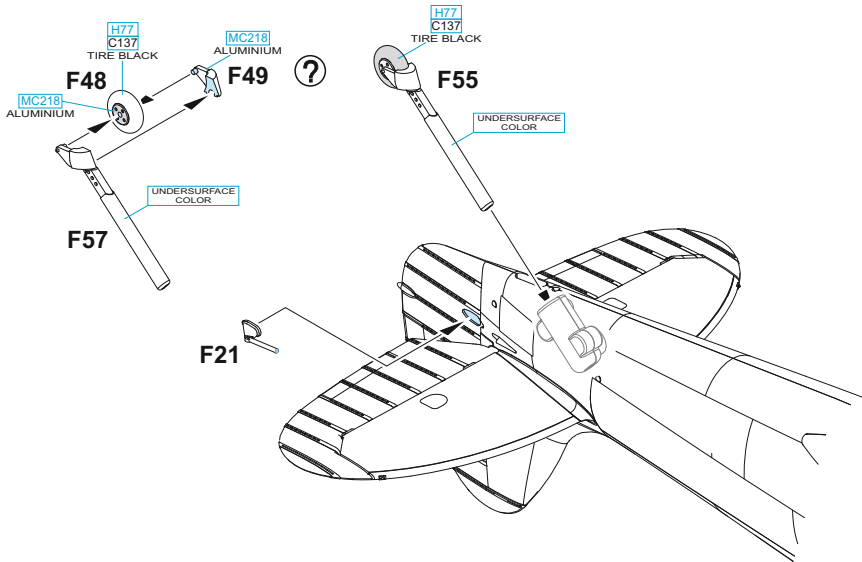
F13 - MARKING **A** ONLY

GLUE PARTS F52 & F53 ONE BY ONE



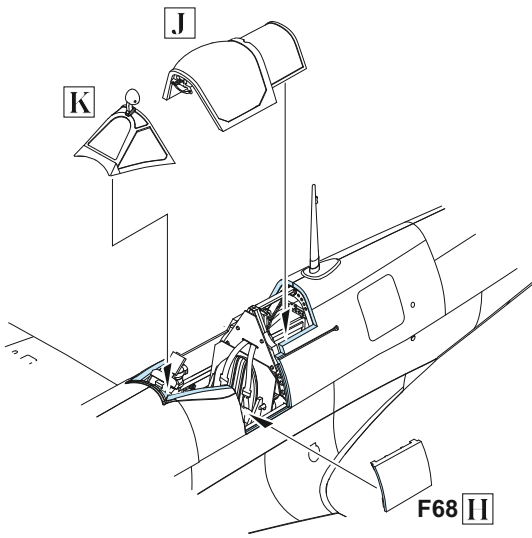




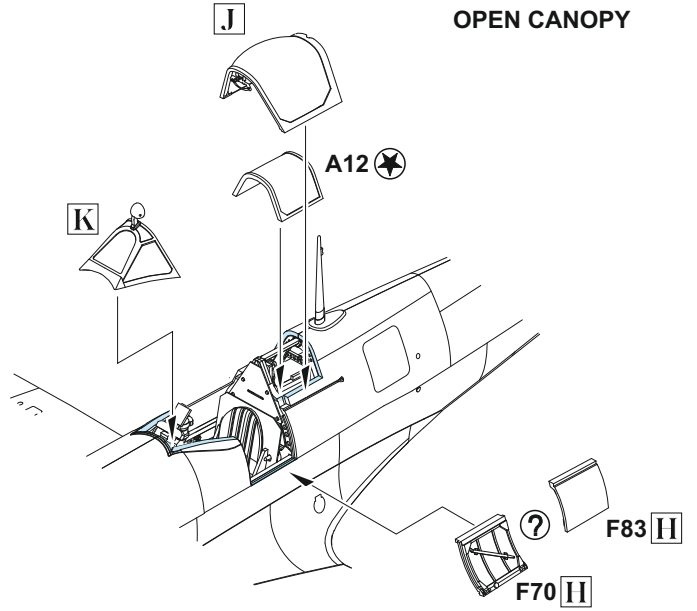


CLOSED CANOPY

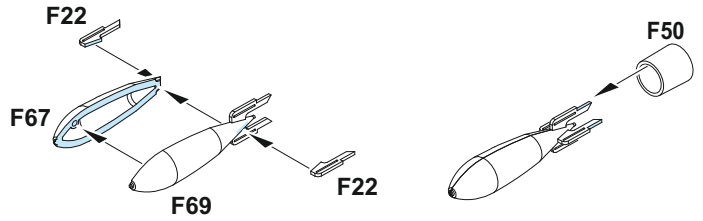
OPEN CANOPY



?

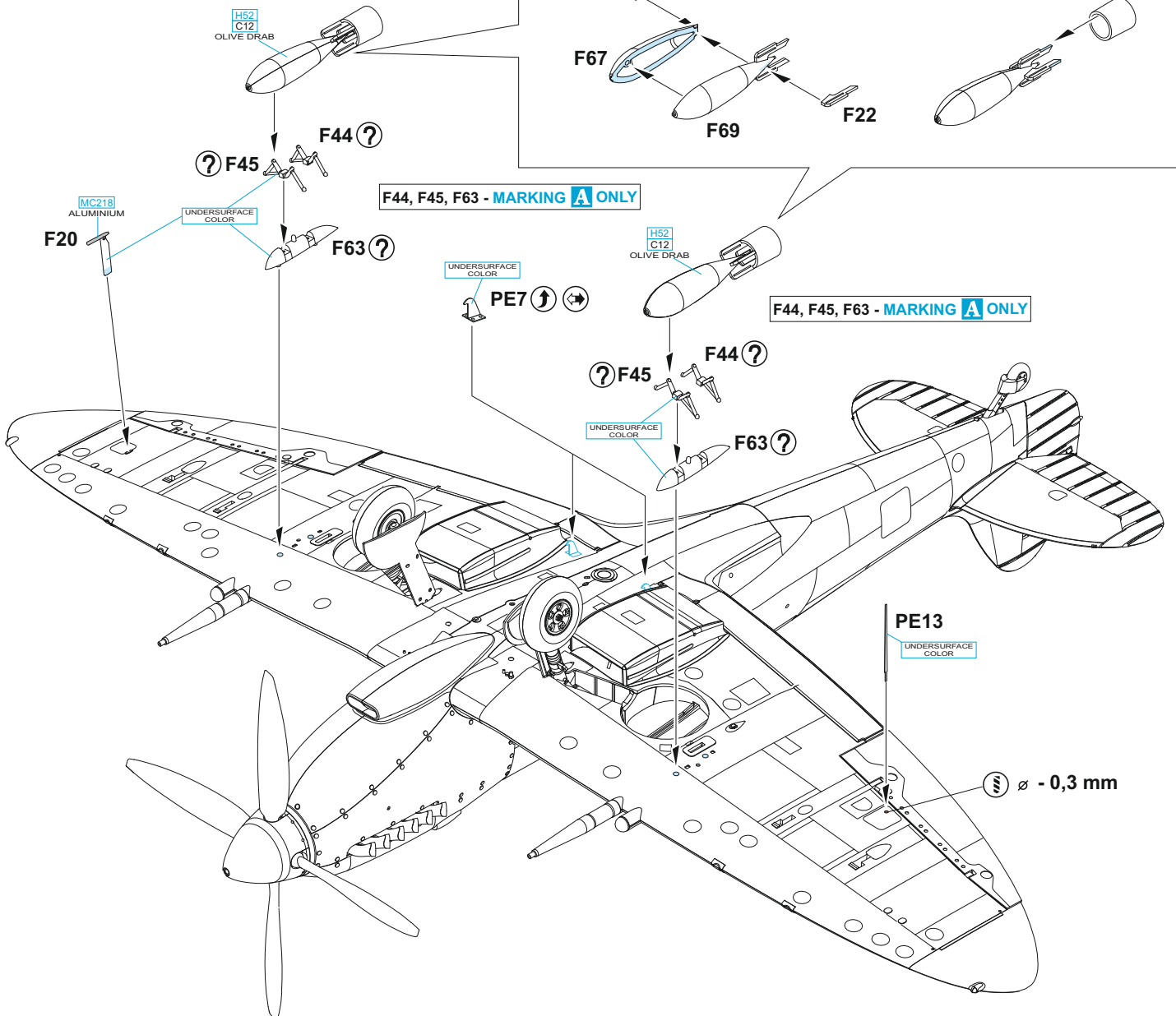


MARKING A ONLY 2 pcs.



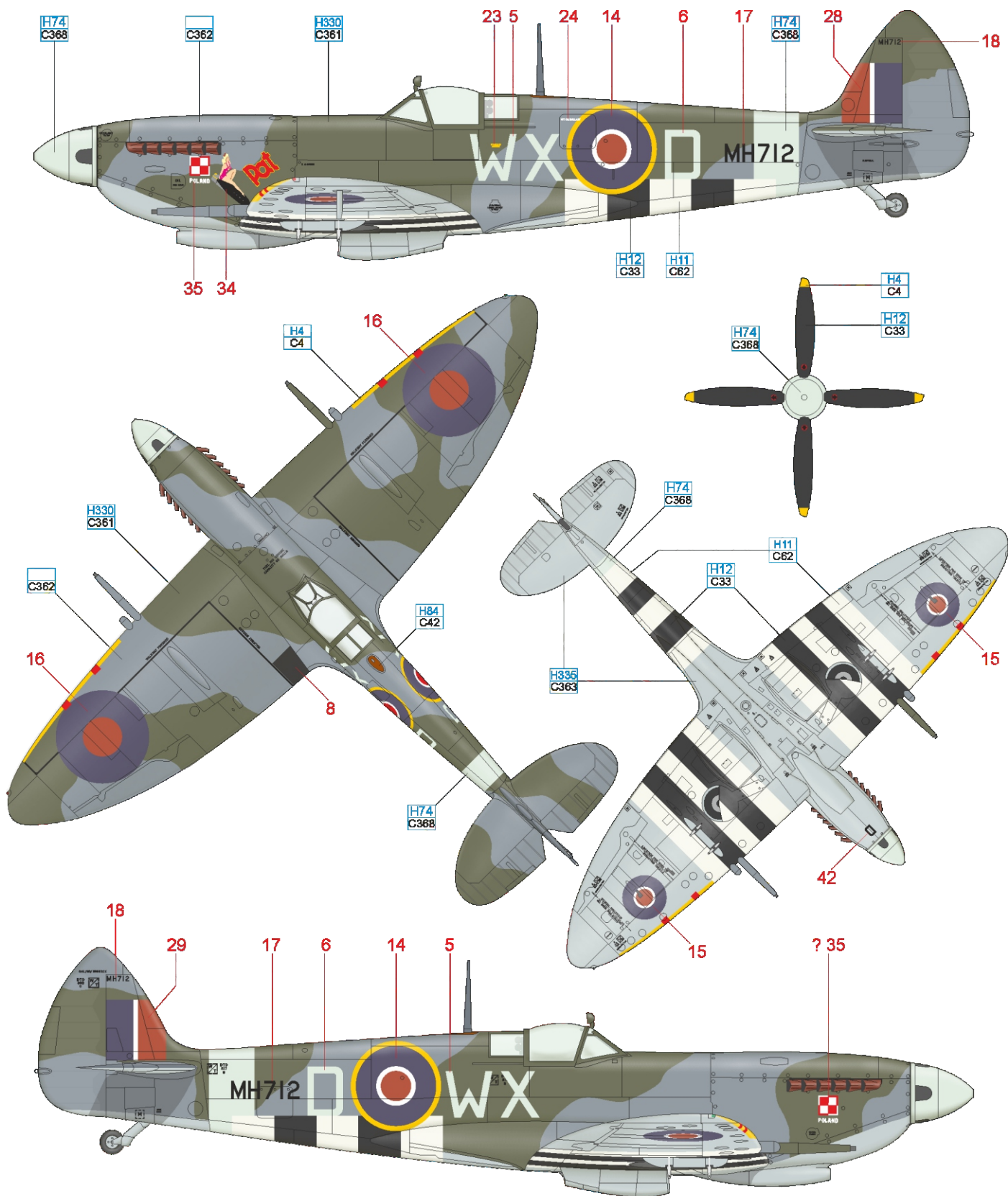
F44, F45, F63 - MARKING A ONLY

F44, F45, F63 - MARKING A ONLY



A Spitfire LF Mk.IXc, W/O Henryk Dygala, No. 302 Sqn., ALG G10 Plumetot, Francie, srpen 1944

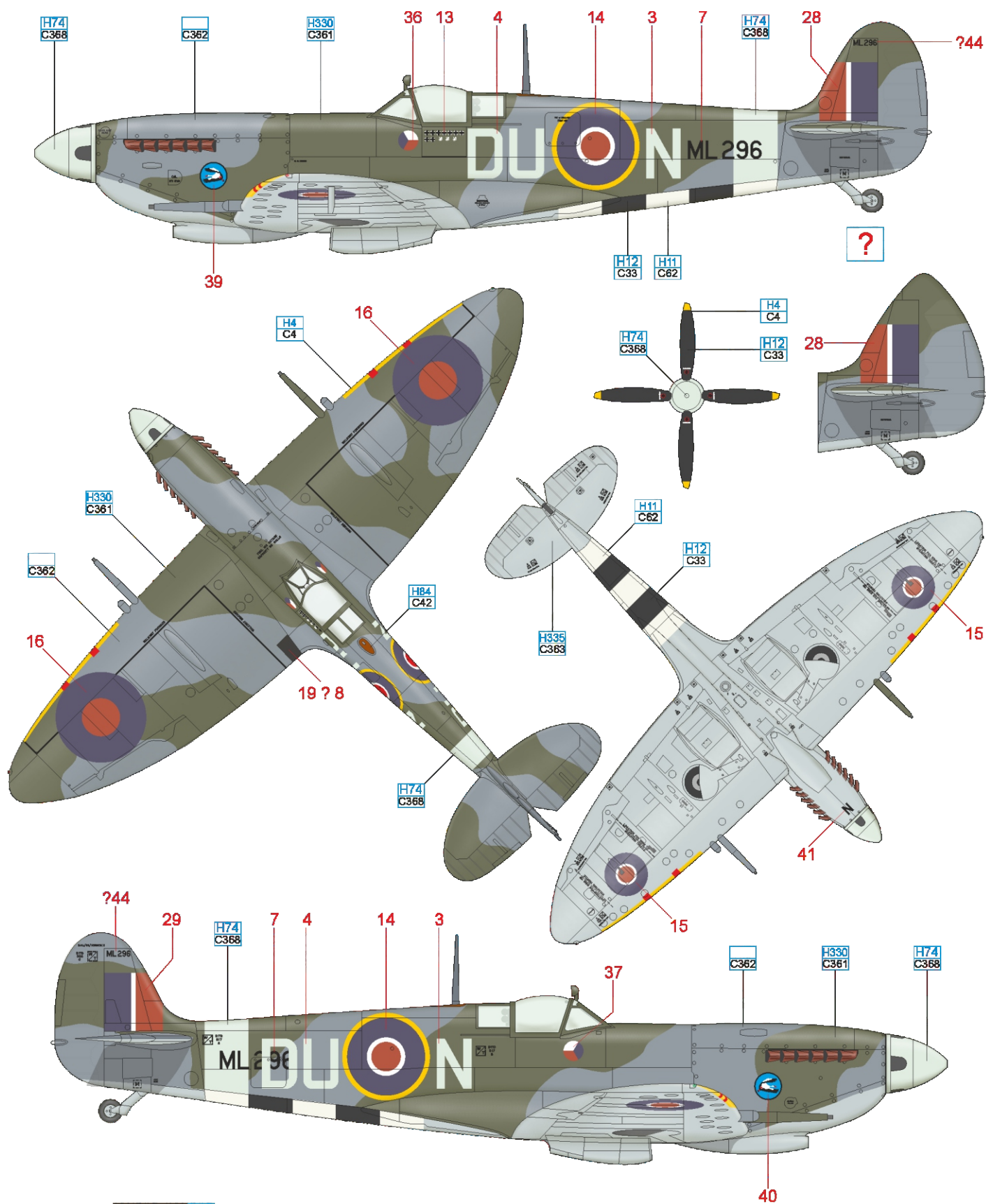
Polská No. 302 Squadron byla jedním z útvarů, které se účastnily invaze do Normandie v červnu 1944. Svědčí o tom mimo jiné také invazní pruhy namalované na spodku křídla a trupu. Tento letoun byl vybaven křídelnými závěsníky pro 250lb (113kg) bomby. Špičatá směřovka byla čerstvě natřena a proto působí na snímcích tmavěji než zbytek letounu. Malůvky nebyly u strojů RAF příliš obvyklé, kresba dívky sedící na bombě je tedy jednou z výjimek. Polský nápis „Wycierac obuwie“ vpravo od dveří kokpitu znamená „Vyčistěte si obuv“.



WHITE	H11 C62	YELLOW	H4 C4	MAHOGANY	H84 C42
SKY	H74 C368	MEDIUM SEA GRAY	H335 C363	OCEAN GRAY	C362
		DARK GREEN	H330 C361	BLACK	H12 C33

B Spitfire HF Mk.IXc, F/Lt Otto Smik, No. 312 Sqn., RAF North Weald, Velká Británie, srpen 1944

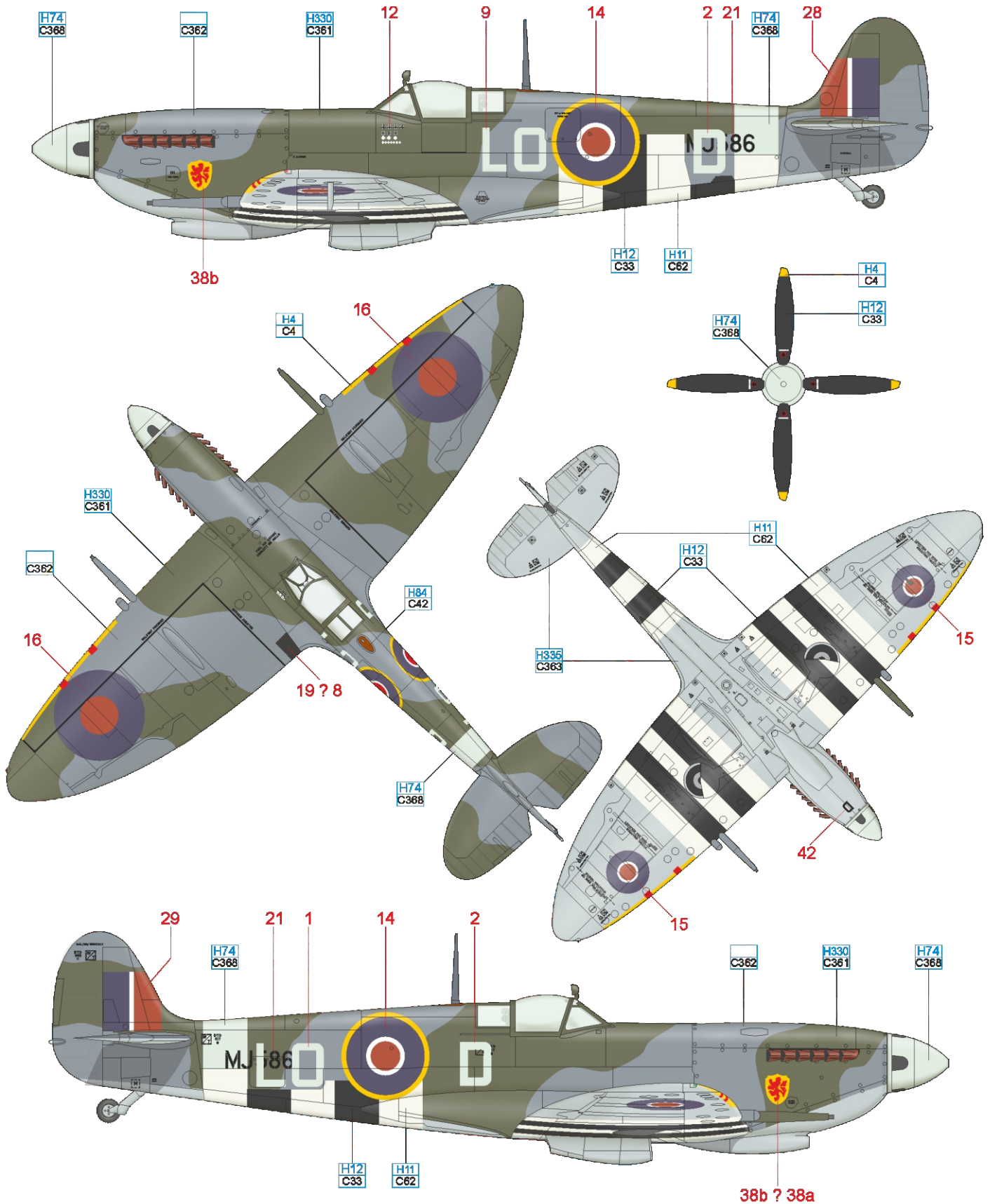
Na tomto letounu létal velitel B flightu No. 312 Squadron RAF F/Lt Otto Smik. Jeho aktuální osobní skóre je zobrazeno na dvířkách kokpitu. V té době měl přiznáno 8,5 jistého sestřelu a tři zničené střely V-1. Smik tento letoun používal od července do začátku září k bojovým letům nad okupovanou Evropou. Dne 3. září byl zasažen protiletadlovým dělostřelectvem během útoku na letiště Gilze-Rijen. S pomocí příslušníků nizozemského hnutí odporu se mu podařilo dostat zpět do Velké Británie. Smikův osud se naplnil 28. listopadu 1944, kdy zahynul při útoku na nádraží ve Zwolle. Jeho Spitfire nese marking typický pro No. 312 (Czechoslovak) Sqn. Znak jednotky je namalován na obou stranách motorového krytu, malý československý výstavní znak pak na obou stranách trupu pod kokpitem. Dobový snímek neukazuje typ směrového kormidla, MJ296 mohl mít jak zakulacené, tak špičaté provedení.



YELLOW H4 C4	BLACK H12 C33	MAHOGANY H84 C42	FLAT WHITE H11 C62
SKY H74 C368	MEDIUM SEA GRAY H335 C363	OCEAN GRAY C362	DARK GREEN H330 C361

C Spitfire LF Mk.IXc, S/Lt. Pierre Clostermann, No. 602 Sqn., Longues-sur-Mer, Francie, červenec 1944

Pierre Clostermann se proslavil vedle bojových úspěchů i knihou Velký cirkus (Le Grand Cirque). Jedním z letounů, které během své kariéry používal, byl i Spitfire MJ586. Clostermann si pod jeho čelní štítek nechal namalovat své aktuální skóre, zahrnující sedm jistých sestřelů, tři pravděpodobné a také sedm poškozených letounů protivníka. Francouzské prameny připisují Clostermannovi celkem dvacet sestřelů, nicméně tento počet se stal po válce předmětem dohadů. Poválečné francouzské údaje příliš nekorrespondují s britskými, což lze mimo jiné přičíst na vrub odlišné metodologii těchto letectev. Na konci války létal Clostermann na Tempestech u No. 3 Squadron RAF. Pověšimněte si znaku jednotky na obou stranách motorového krytu.

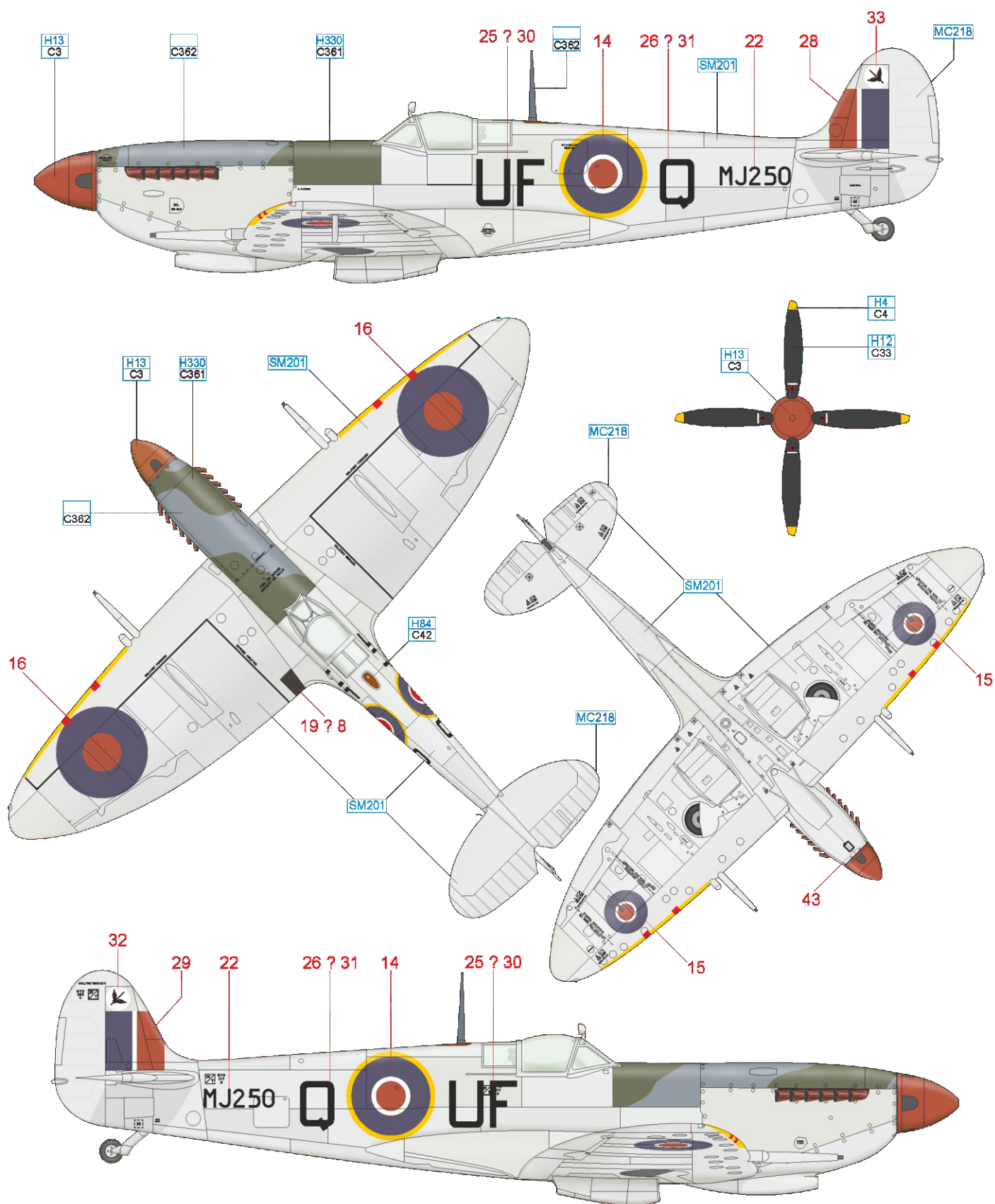


WHITE	H11 C62	YELLOW	H4 C4	MAHOGANY	H84 C42
SKY	H74 C368	MEDIUM SEA GRAY	H335 C363	OCEAN GRAY	C362
		DARK GREEN	H330 C361	BLACK	H12 C33

38b ? 38a

D Spitfire LF Mk.IXc, F/O Desmond Ibbotson, No. 601 Sqn., Itálie, léto 1944

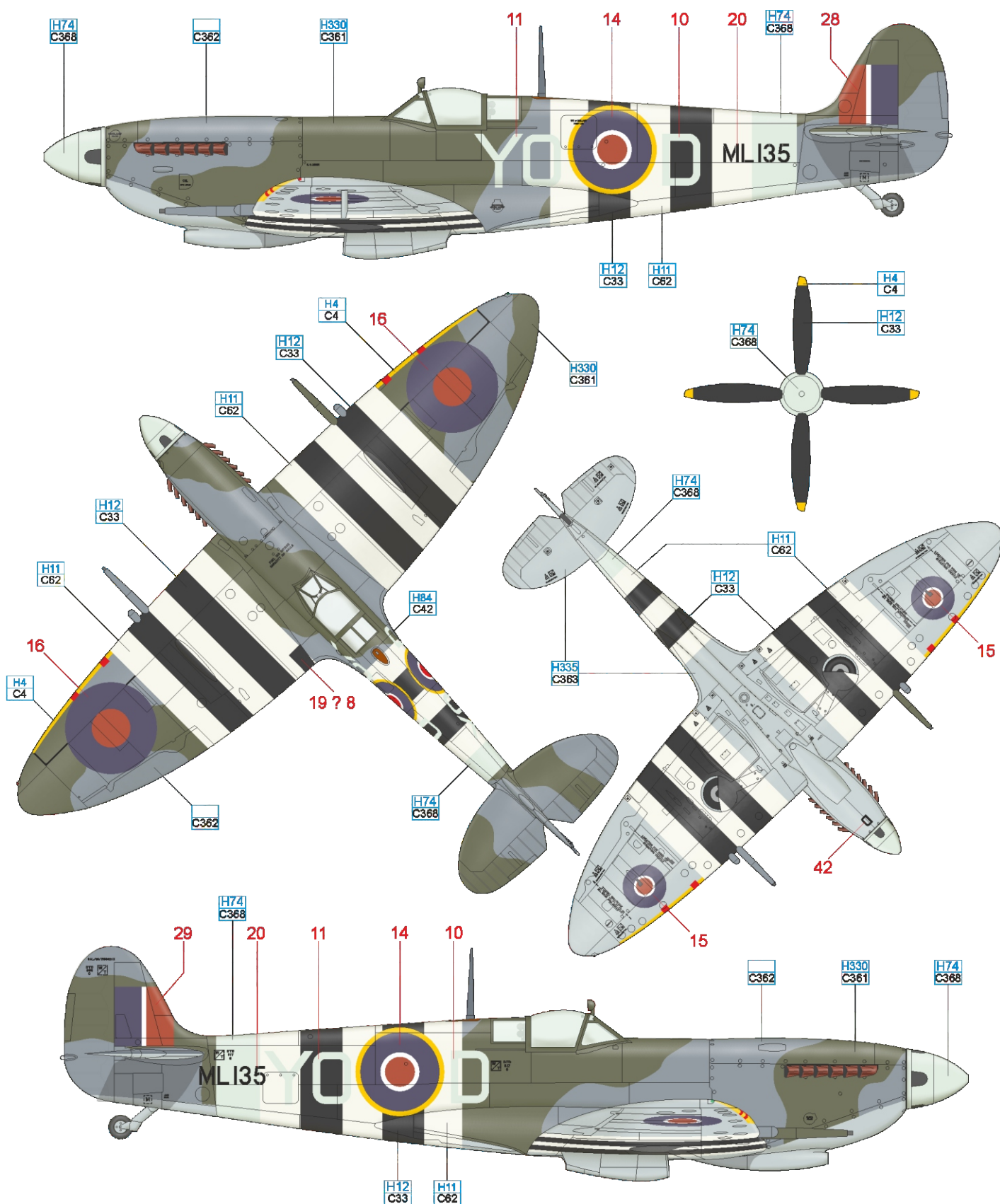
Spitfire MJ250 používala No. 601 „County of London“ Squadron počínaje červencem 1944. V té době působila jednotka z italských letišť Perugia, Loreto a Fano a tento stroj byl nasazován primárně k útokům na pozemní cíle. Dočkal se konce války, avšak poté neunikl šrotišti. Na MJ250 standardně létal F/O Desmond Ibbotson, DFC&bar, který má přiznáno jedenáct jistých sestřelů, čtyři pravděpodobné a pět letounů poškozených. Ibbotson padl dne 19. listopadu 1944 za řízení Spitfiru MH614. Kamuflážní nátěr MJ250 byl odstraněn s výjimkou horního krytu motoru a trupové palivové nádrže. Ty se na dobové fotografii zdají být kamuflované, pravděpodobně se jedná o díly převzaté z jiného, kamuflovaného letounu. Znak jednotky byl namalován na vrcholu kýlovky.



SUPER FINE SILVER 2	SM201	YELLOW	H4 C4	MAHOGANY	H84 C42
ALUMINIUM	MC218	RED	H13 C3	OCEAN GRAY	C362
				DARK GREEN	H330 C361
				BLACK	H12 C33

E Spitfire LF Mk.IXc, P/O Jerry Billing, No. 401 Sqn, RAF Tangmere, Velká Británie, červen 1944

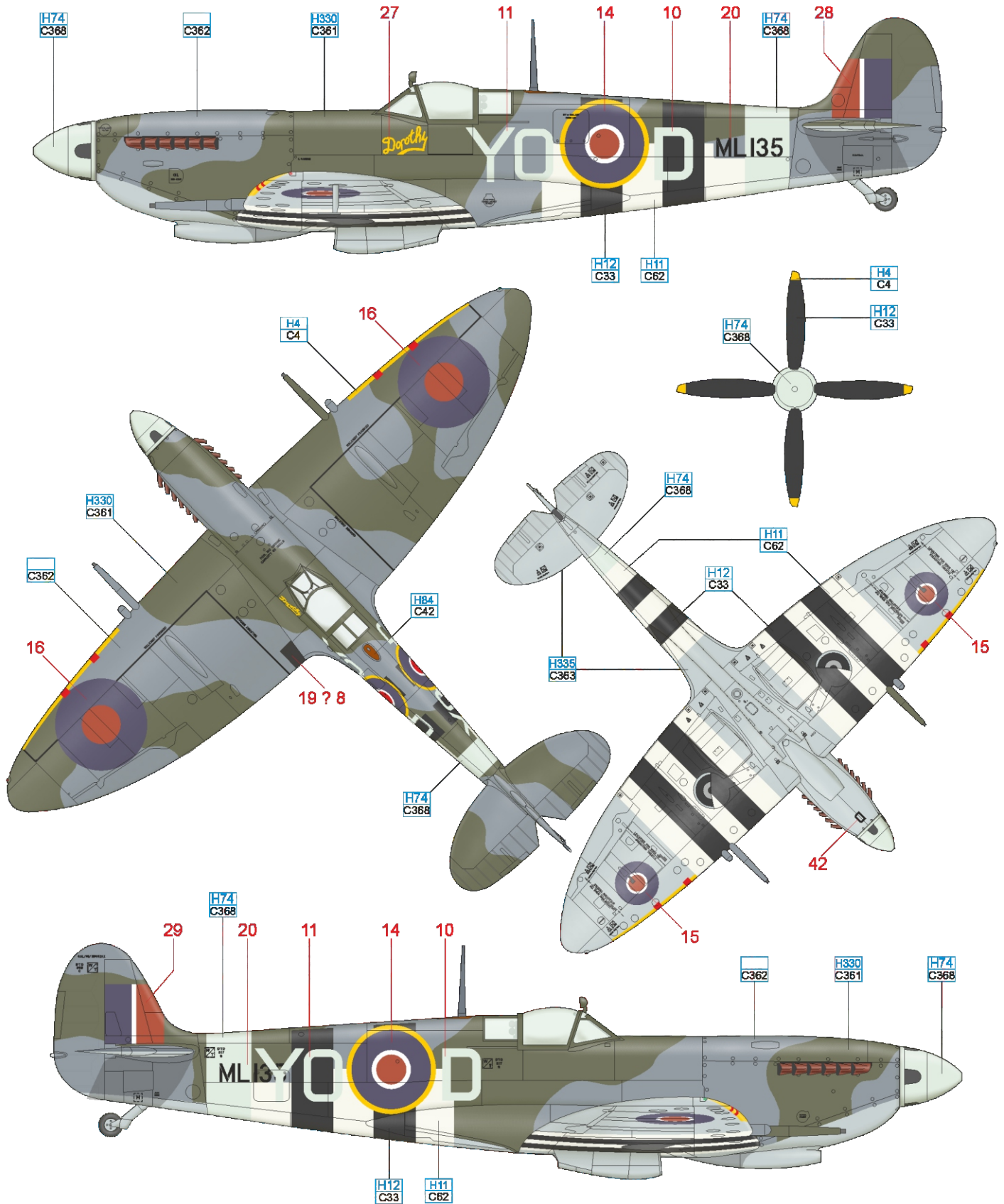
Jedním z mnoha Kanadčanů sloužících v řadách RAF byl Jerry Billing. Do RAF se přihlásil v říjnu 1942 s cílem pomoci při obraně Malty. Nastoupil k No. 185 Squadron a v jejich řadách bojoval nad středomořským ostrovem až do března 1943, kdy byl sestřelen Bf 109. V roce 1944 putoval k No. 401 Squadron. Zde sestřelil 7. června 1944, tedy druhý den invaze v Normandii, bombardér Ju 88 a poškodil dva Fw 190. Protiletadlové letectvo se mu stalo osudným dne 1. července 1944, kdy zasáhlo jeho ML135 a donutilo jej přistát na území nikoho. S pomocí francouzské rodiny se ale dokázal dostat zpět do Velké Británie. Po válce se Jerry Billing opět přihlásil k letectvu, tentokrát k Royal Canadian Air Force a zastával post leteckého instruktora. V roce 1951 se stal členem Blue Devils, kanadské akrobatické skupiny létající na proudových strojích Vampire. Billing opustil řady RCAF v roce 1964 a stal se testovacím pilotem společnosti De Havilland.



WHITE	H11 C62	YELLOW	H4 C4	MAHOGANY	H84 C42
SKY	H74 C368	MEDIUM SEA GRAY	H335 C363	OCEAN GRAY	C362
		DARK GREEN	H330 C361	BLACK	H12 C33

F Spitfire LF Mk.IXc, P/O Jerry Billing, No. 401 Squadron, Francie, červenec 1944

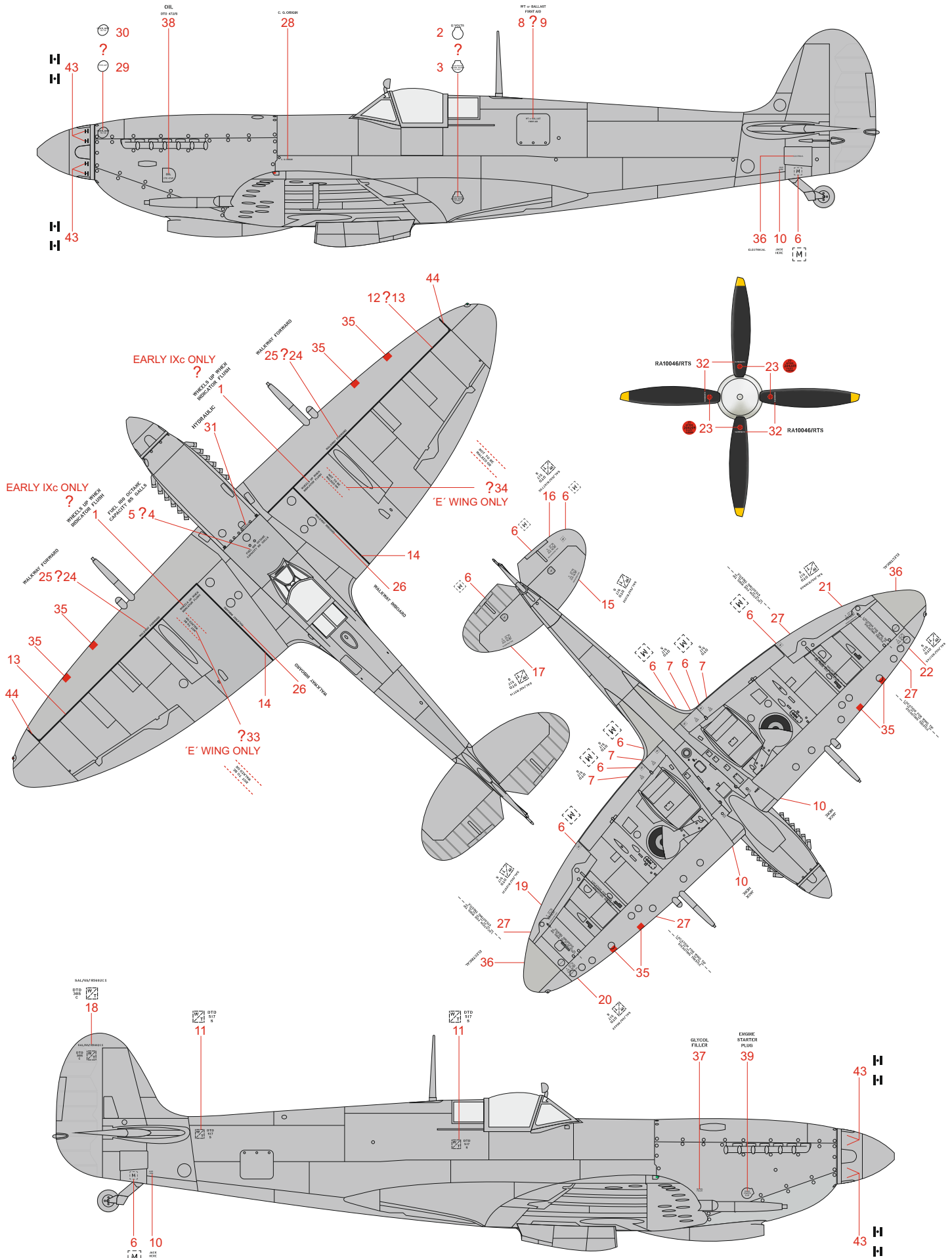
V kokpitu ML135 byl Jerry Billing sestřelen 1. července 1944 a nouzově přistál 11 kilometrů jižně francouzského města Carentan. Invazní pruhy na letounu zůstaly pouze na spodních plochách. Na boku trupu se naopak objevilo ženské jméno Dorothy.



WHITE	H11 C62	YELLOW	H4 C4	MAHOGANY	H84 C42
SKY	H74 C368	MEDIUM SEA GRAY	H335 C363	OCEAN GRAY	C362
		DARK GREEN	H330 C361	BLACK	H12 C33

Spitfire Mk.IXc late version

STENCILING POSITIONS



EXTRAS...

eduard
BRASSIN

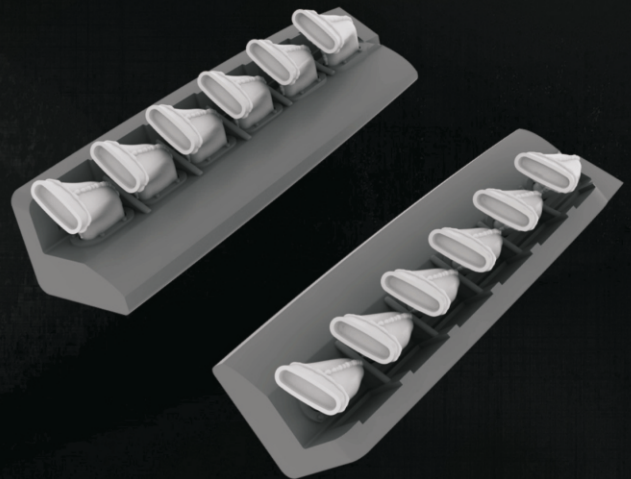


648100
Spitfire Mk.IX cockpit
1/48 Eduard

648099
**Spitfire exhaust
stacks fishtail**
1/48 Eduard

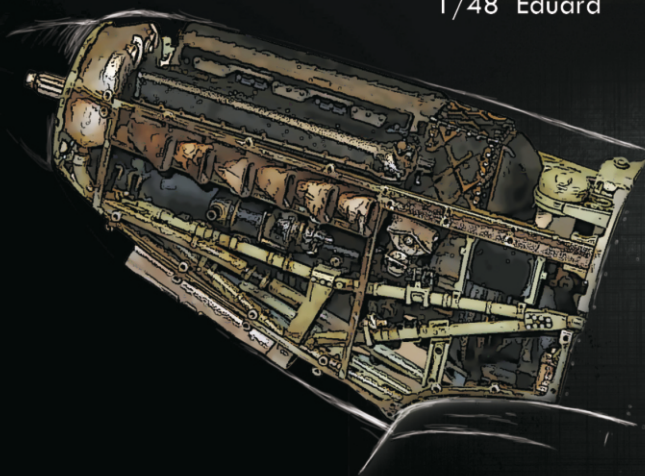


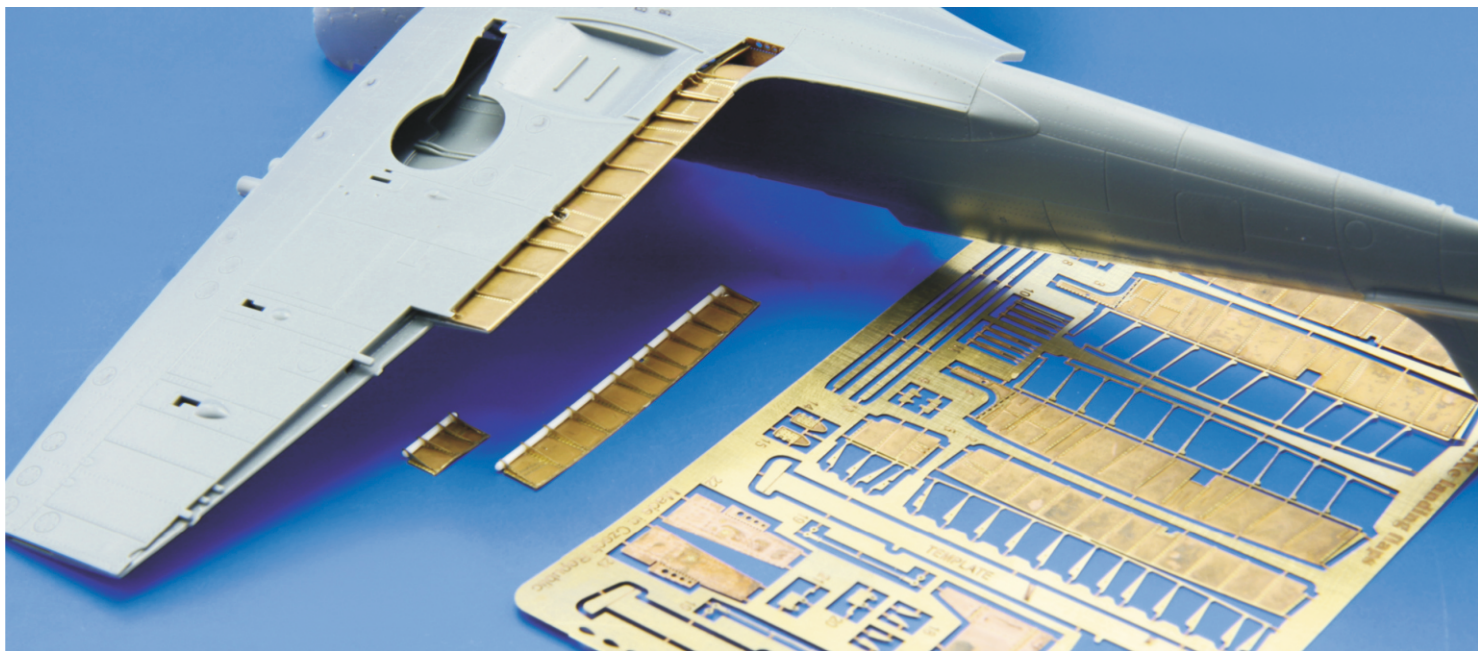
648098
**Spitfire wheels
- 5 spoke**
1/48 Eduard



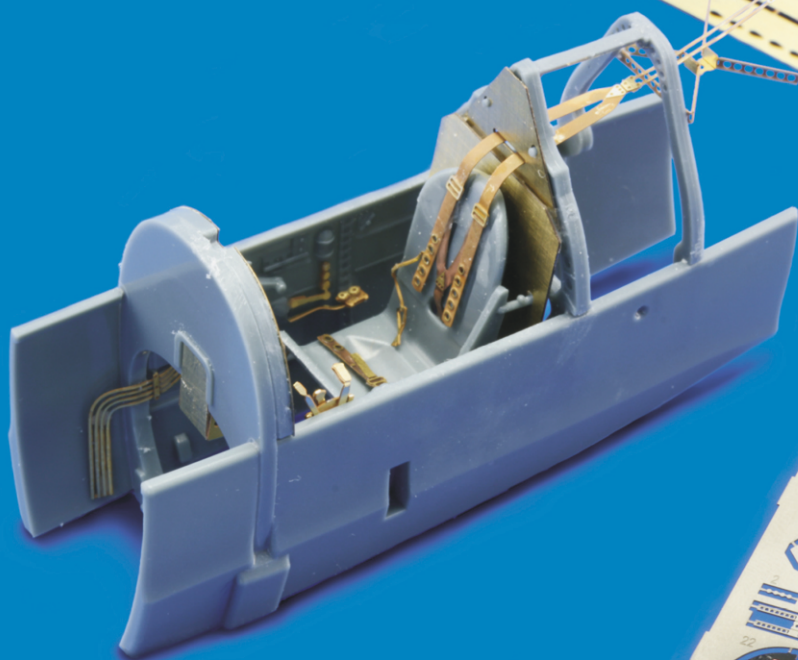
648113
Spitfire Mk.IX gun bay
1/48 Eduard

648112
Spitfire Mk.IX engine
1/48 Eduard

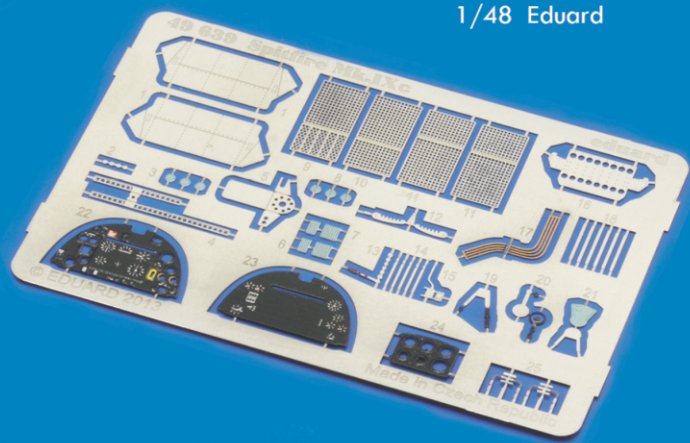




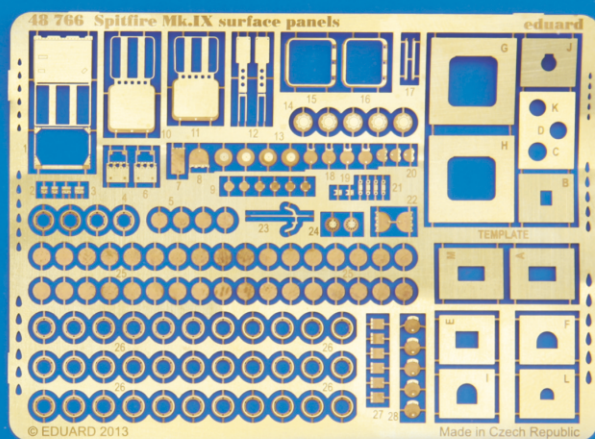
48765
Spitfire Mk.IXc
landing flaps
 1/48 Eduard



49639
Spitfire Mk.IXc
1/48 Eduard



48766
Spitfire Mk.IX
surface panels
 1/48 Eduard



D48015
Spitfire stencils
 1/48

49062
Seatbelts RAF
WWII FABRIC
 1/48

