

BRITISH WWII FIGHTER 1:48 SCALE PLASTIC KIT



ProfIPACK



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 Spitfiru Mk.V začaly téměř neprodleně. Cvičné souboje plně potvrdily situaci na frontě – šance britské stíhačky přestát 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 Spitfiru Mk.V. Pro tento experiment byly vyčleněny 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 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. 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.



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 lepidla 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



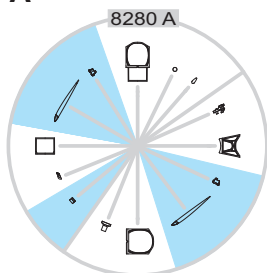
PIÈCES



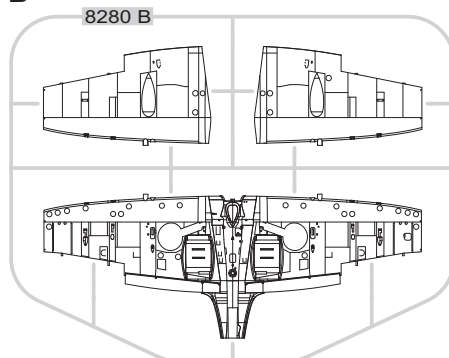
部品

PLASTIC PARTS

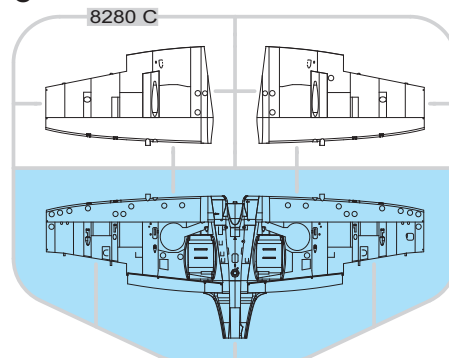
A>



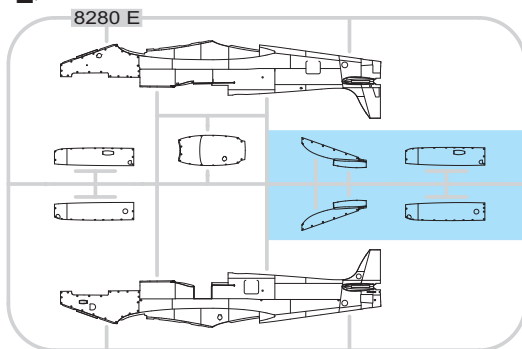
B>



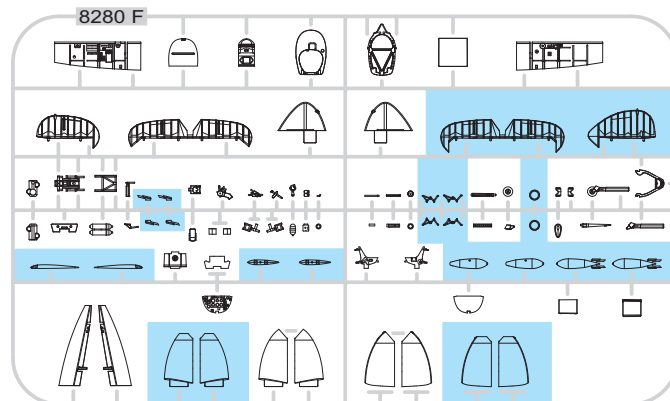
C>



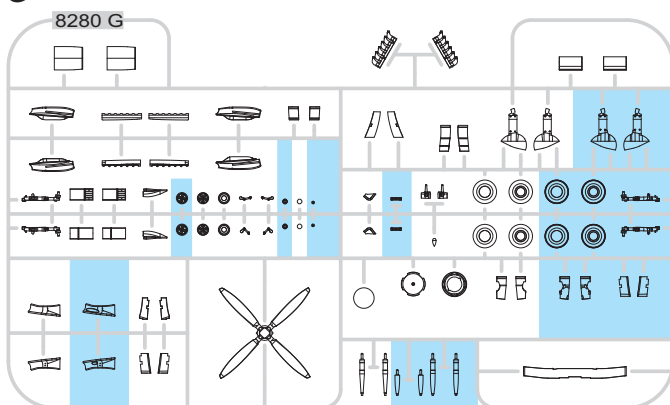
E>



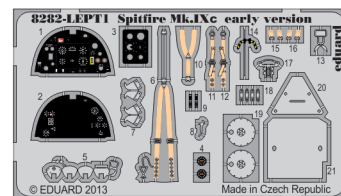
F>



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



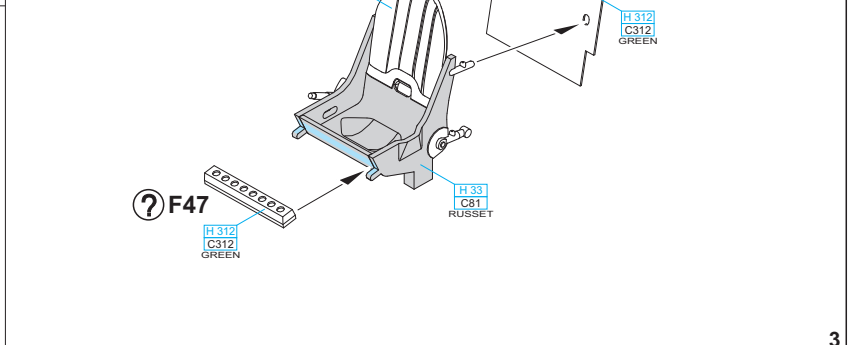
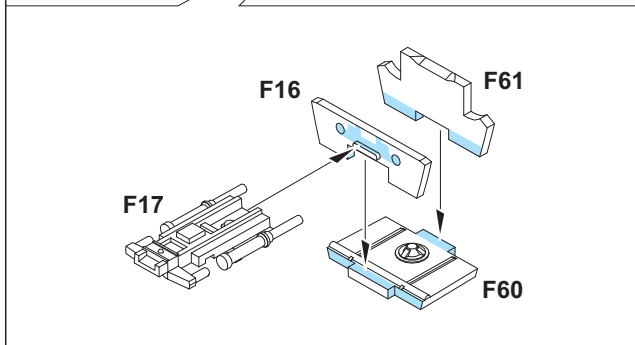
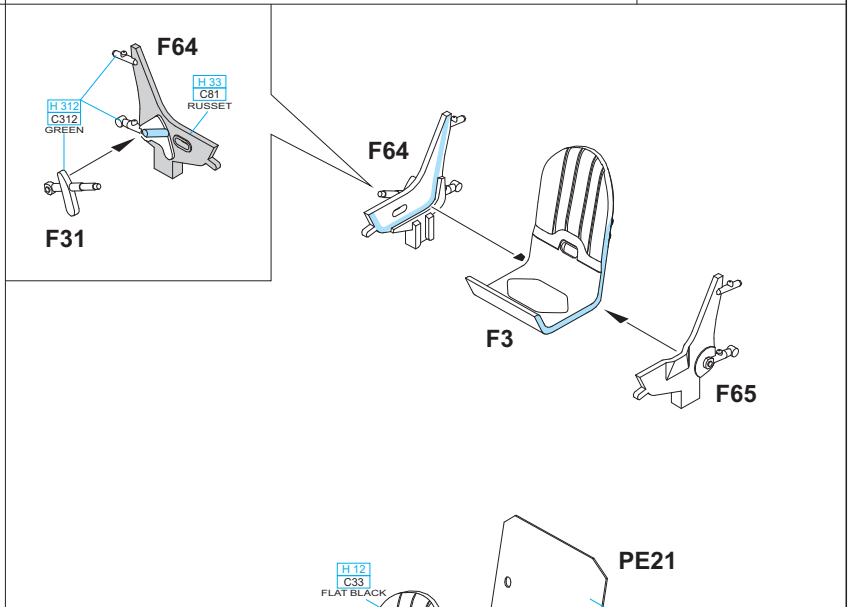
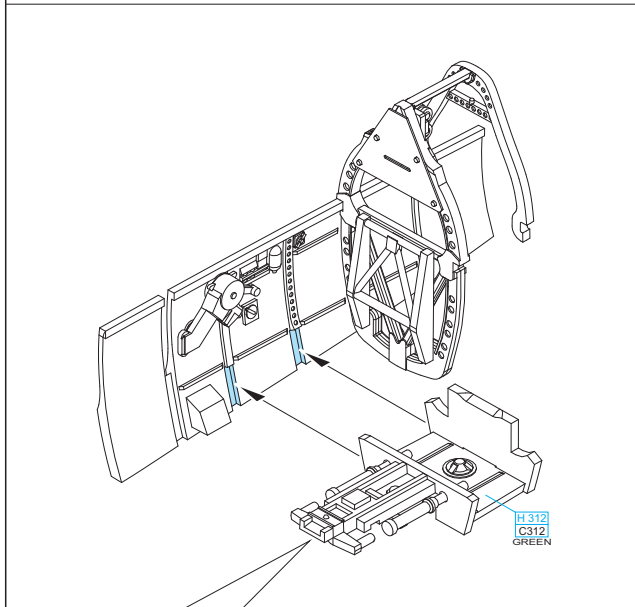
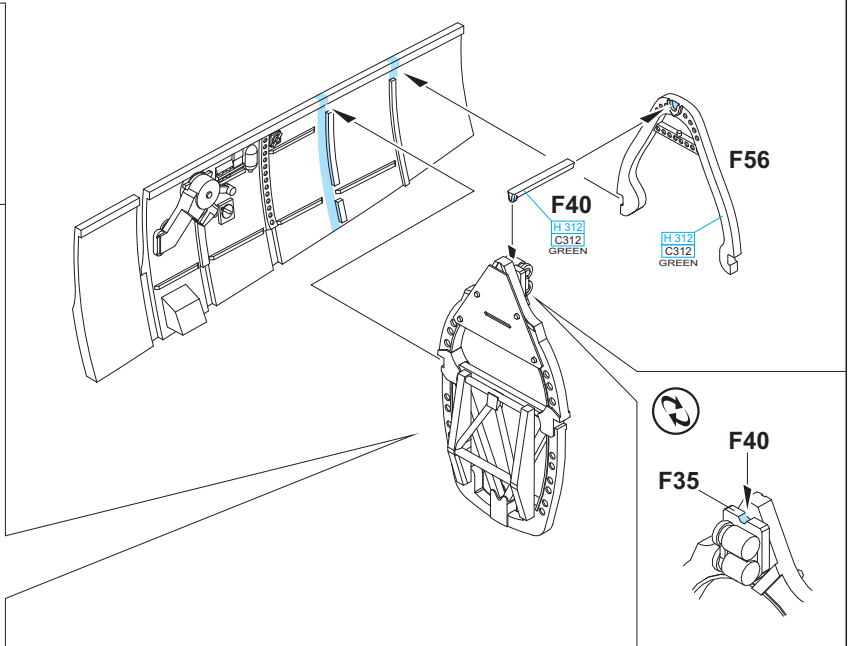
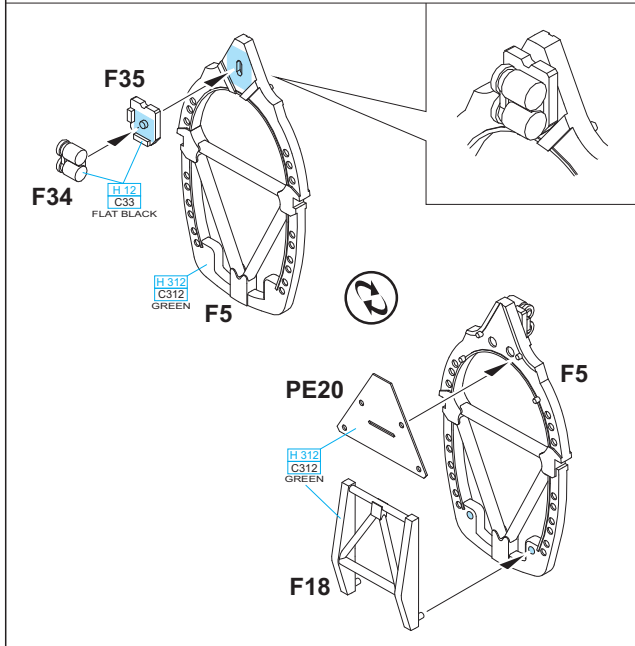
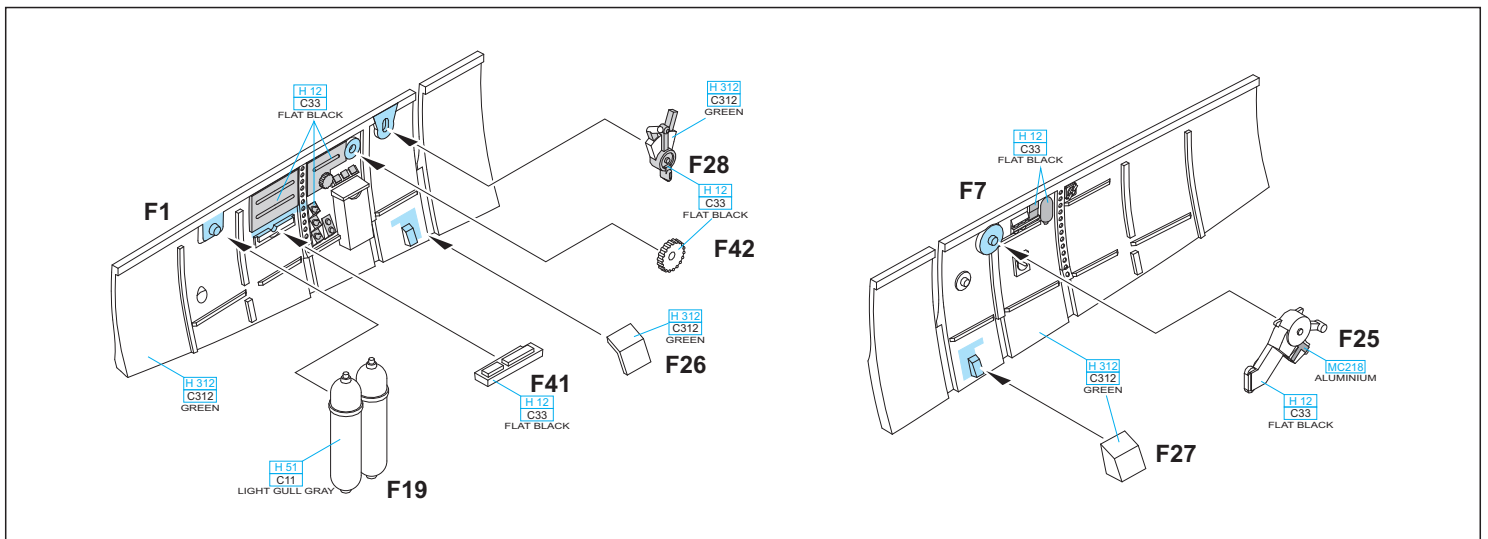
PEINTURE

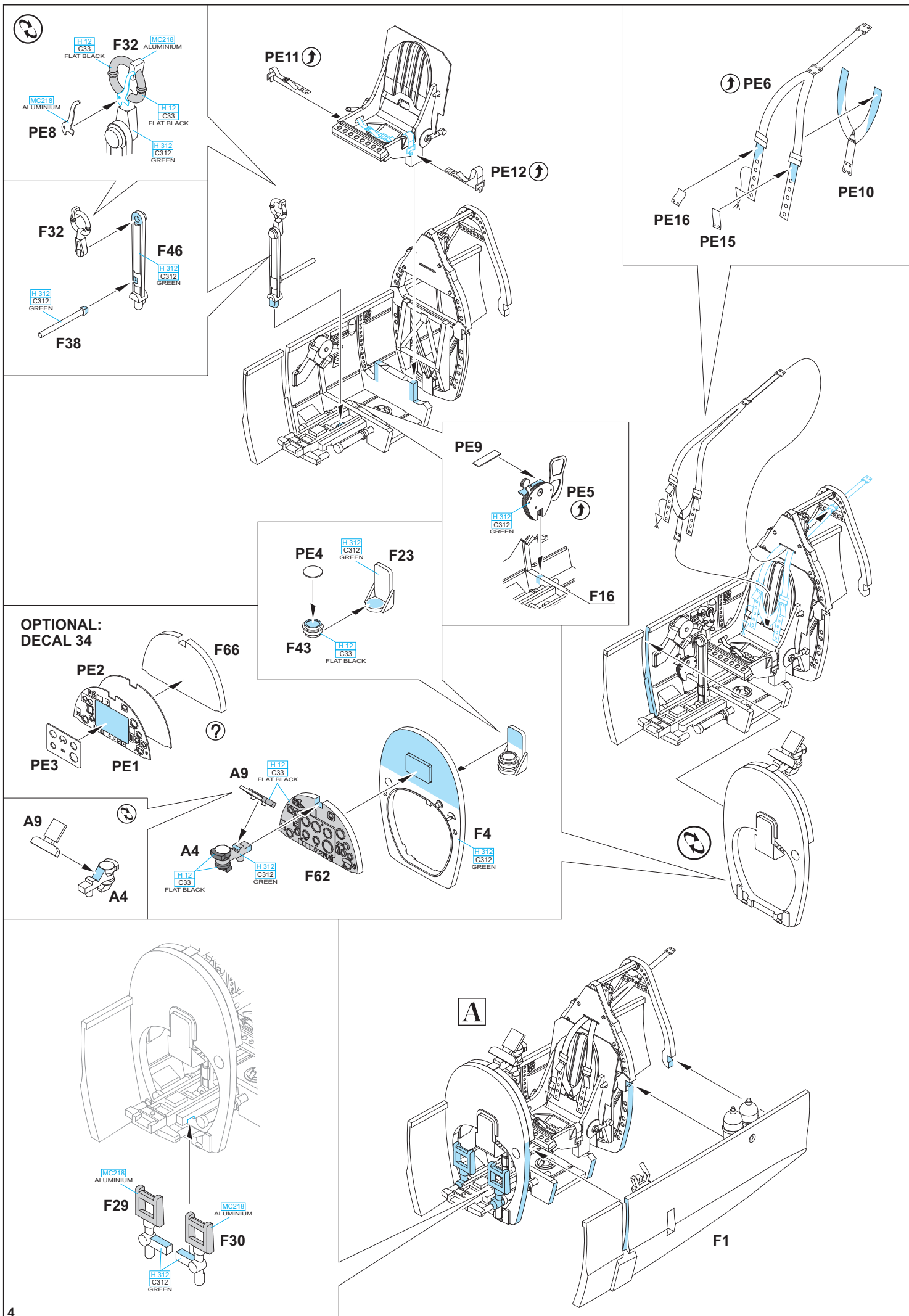


色

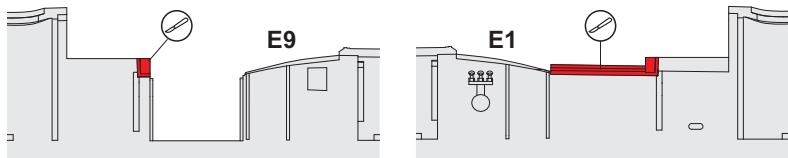
GSI Creos (GUNZE)		
AQUEOUS	Mr.COLOR	
H 4	C4	YELLOW
H 12	C33	FLAT BLACK
H 13	C3	FLAT RED
H 33	C81	RUSSET
H 51	C11	LIGHT GULL GRAY
H 71	C21	MIDDLE STONE
H 72	C369	DARK EARTH
H 77	C137	TIRE BLACK
H 312	C312	GREEN

AQUEOUS	Mr.COLOR	
	C361	MEDIUM SEAGRAY
	C362	OCEAN GRAY
	C363	DARK GREEN
	C368	SKY
	C370	AZURE BLUE
Mr.METAL COLOR		
	MC214	DARK IRON
	MC218	ALUMINIUM
Mr.COLOR SUPER METALLIC		
	SM06	CHROME SILVER

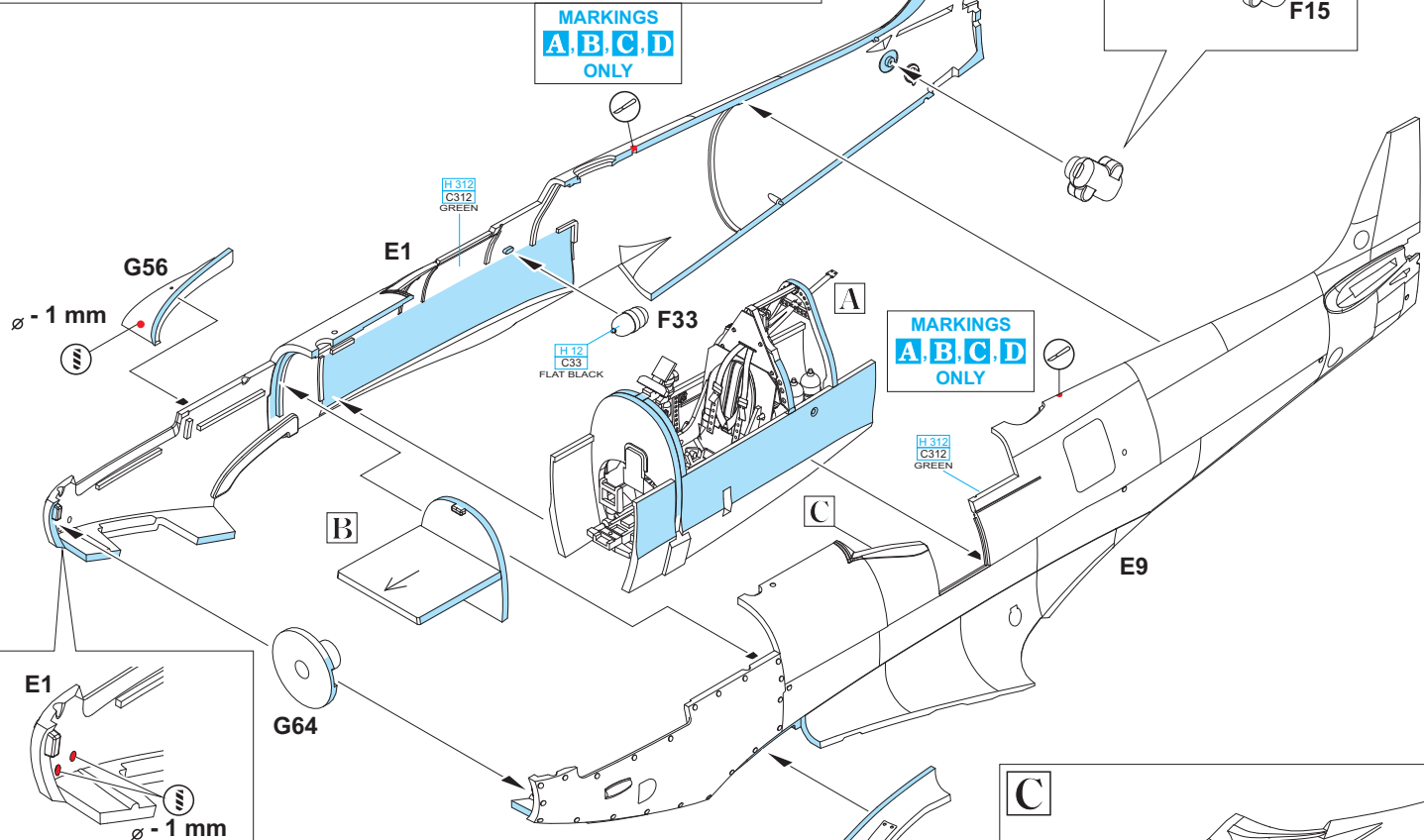
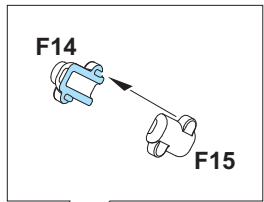




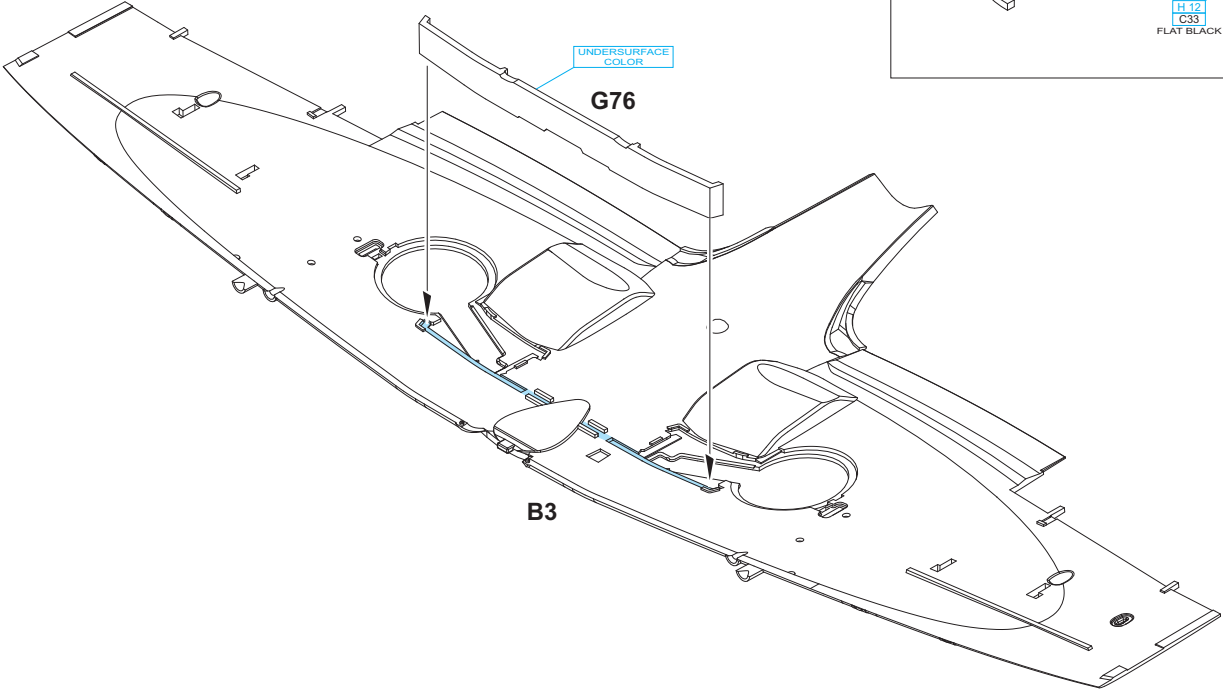
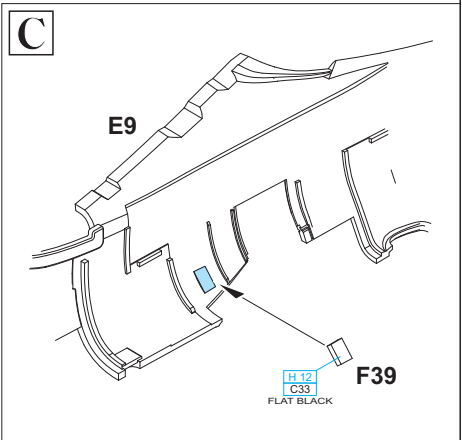
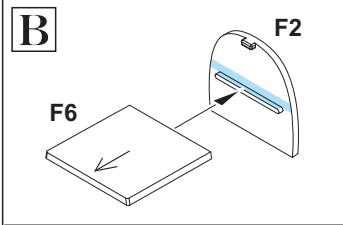
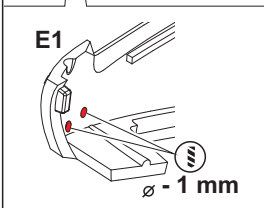
⑦ FOR CLOSED CANOPY ONLY

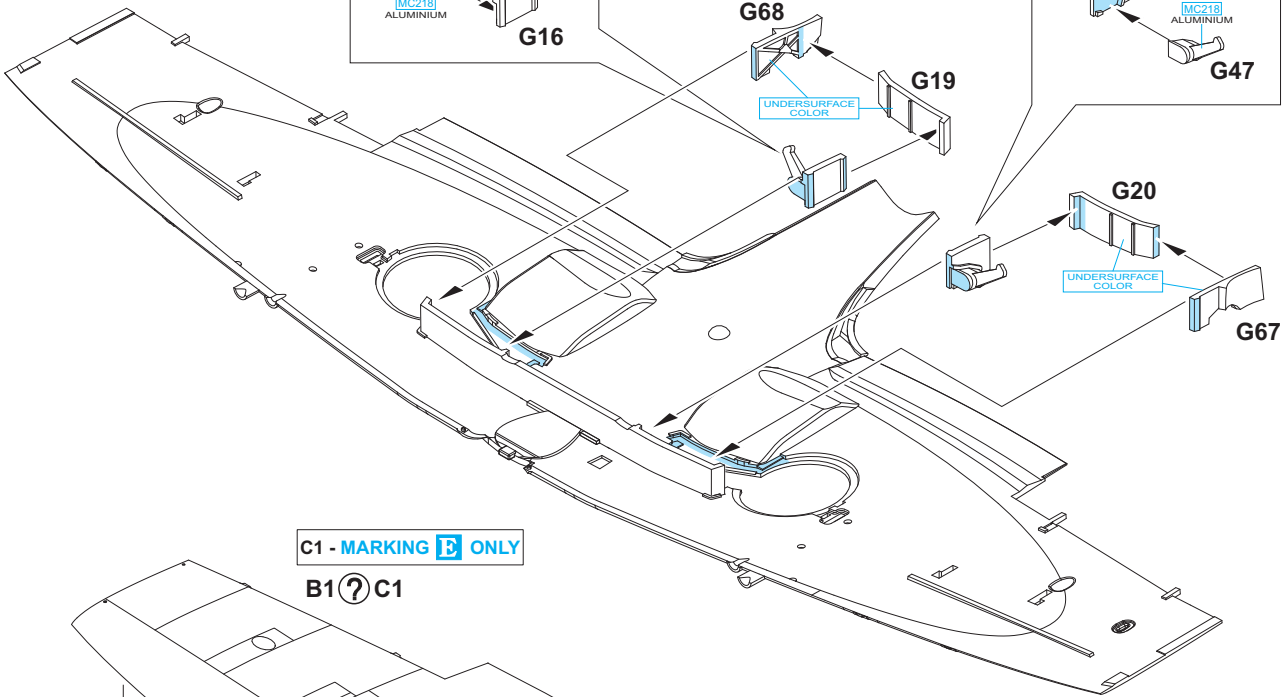
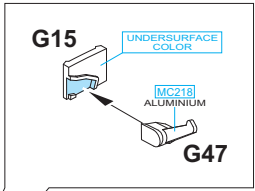
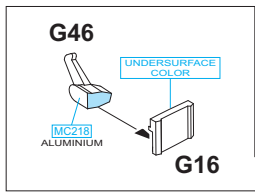


MARKINGS
A, B, C, D
ONLY



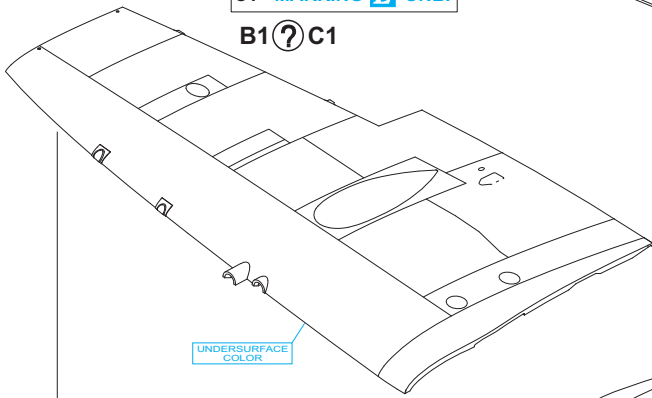
MARKINGS
A, B, C, D
ONLY





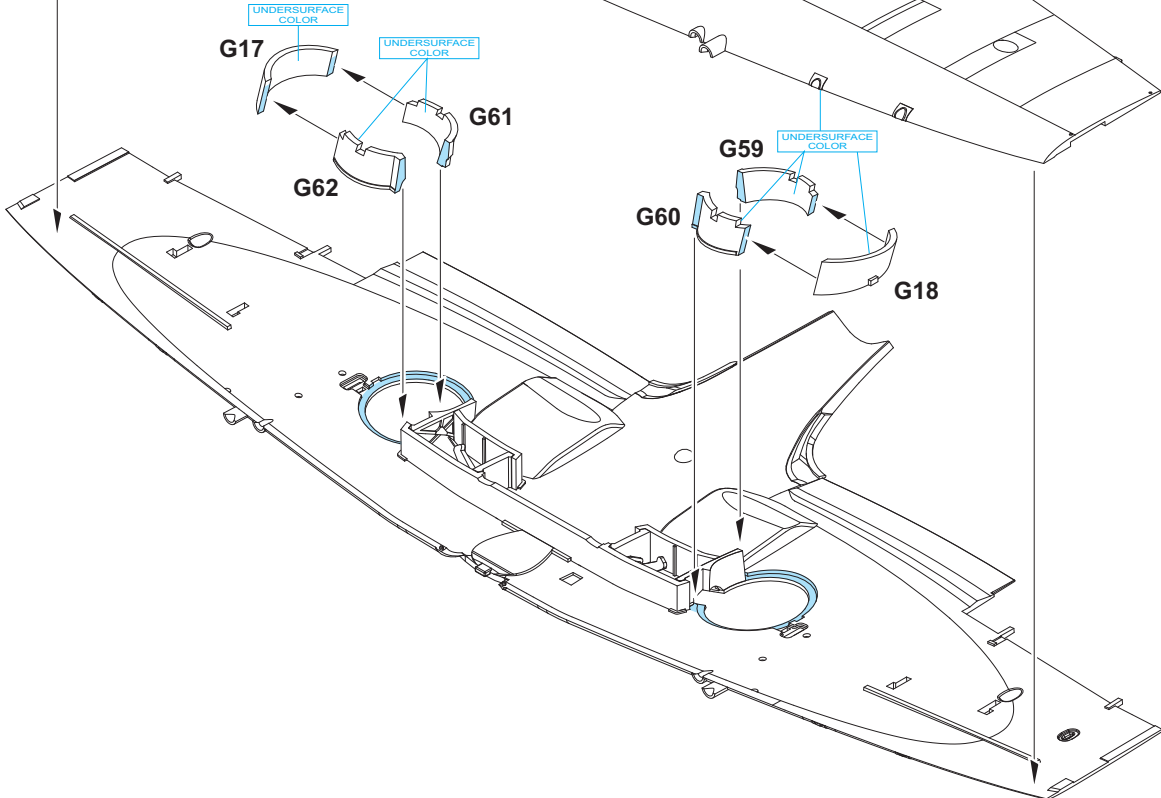
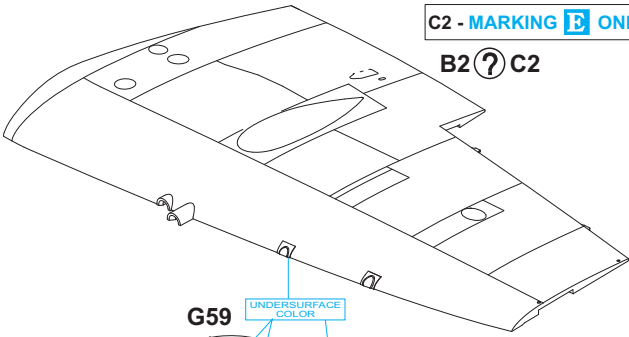
C1 - MARKING E ONLY

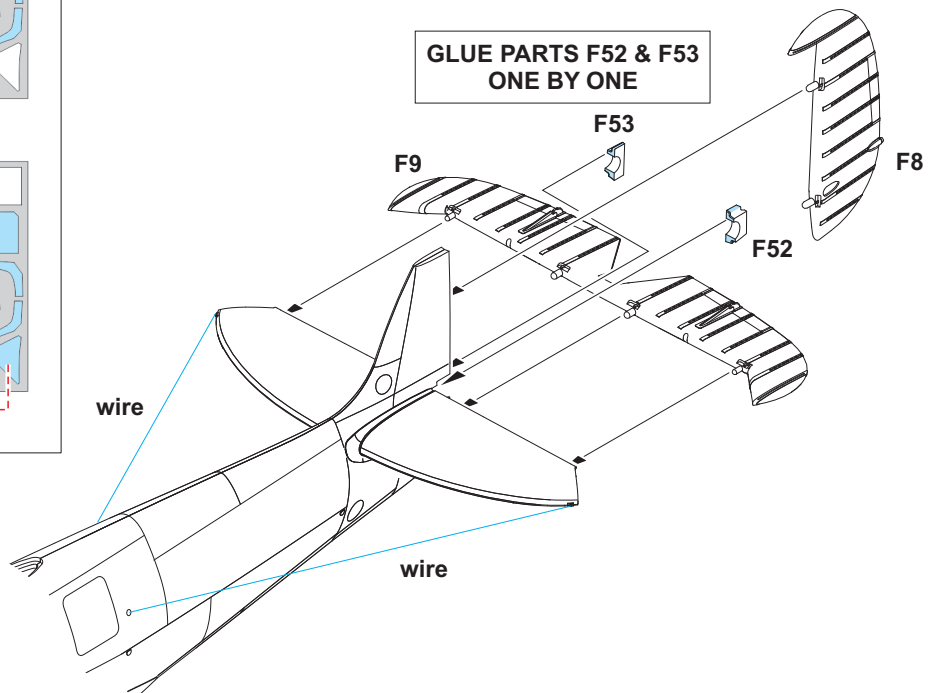
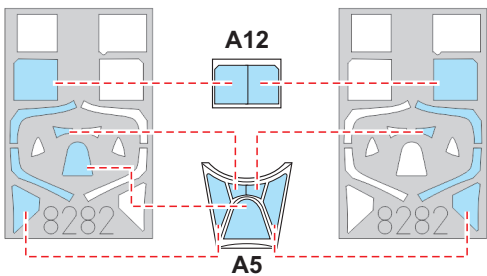
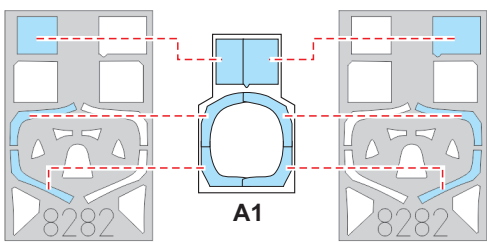
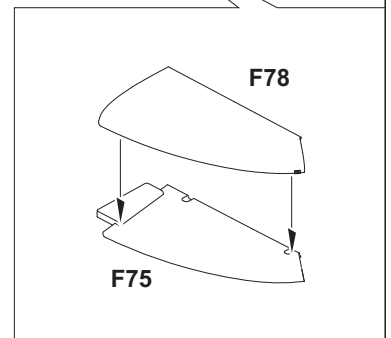
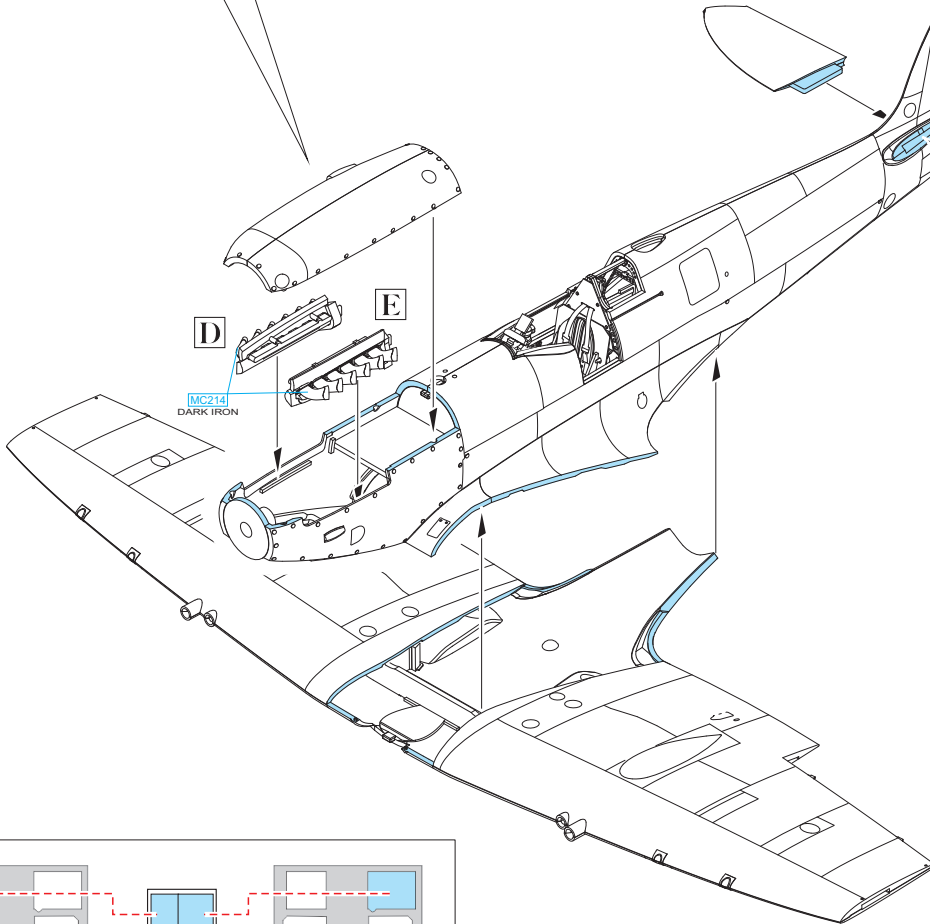
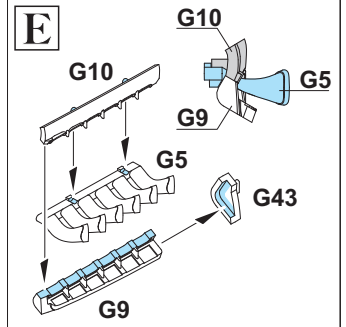
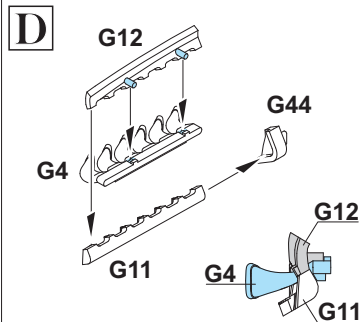
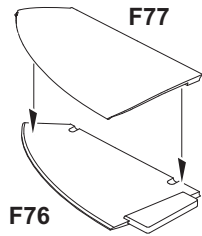
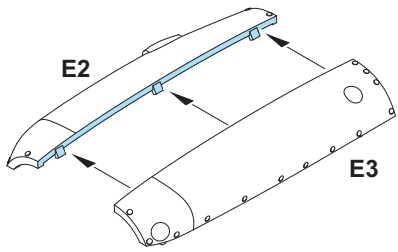
B1 ? C1



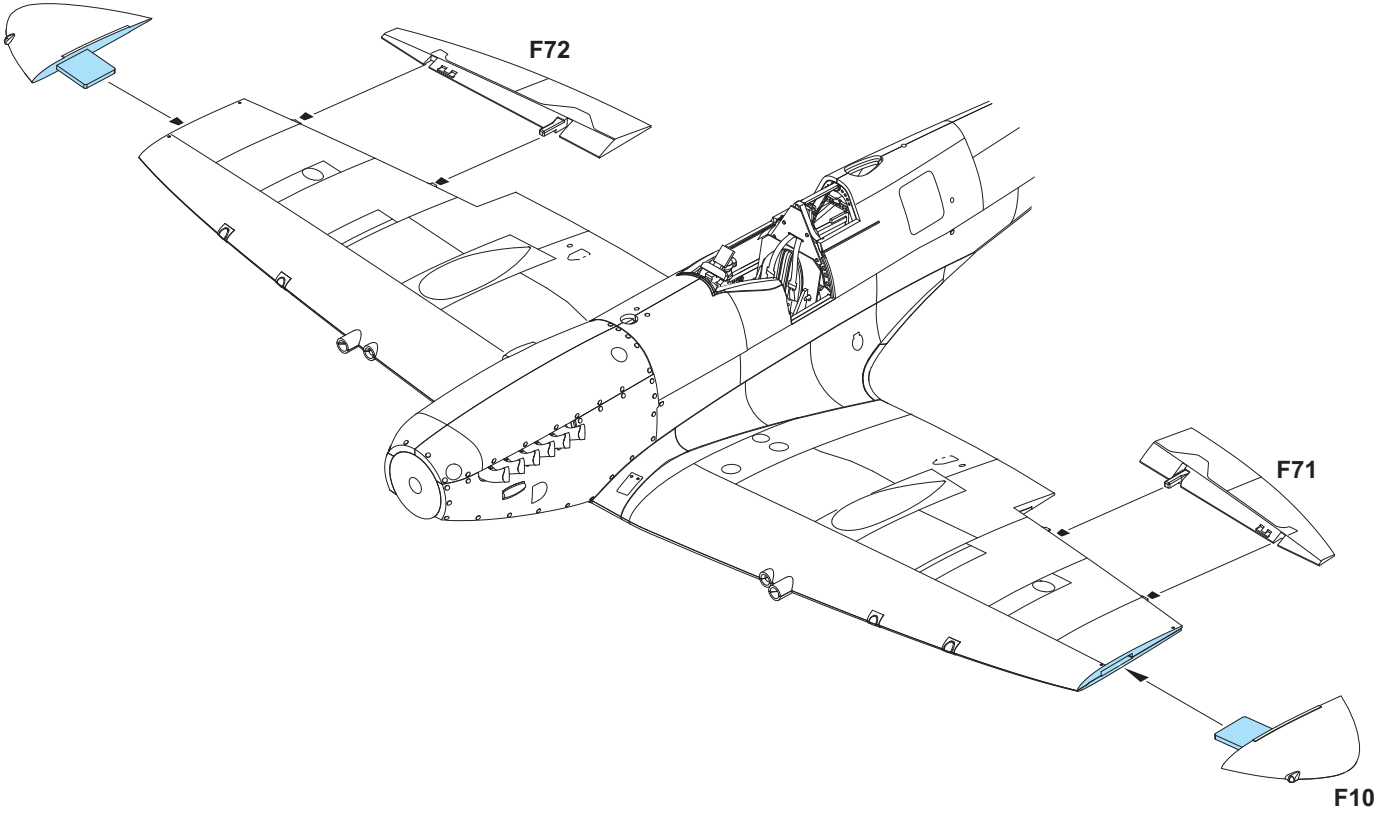
C2 - MARKING E ONLY

B2 ? C2

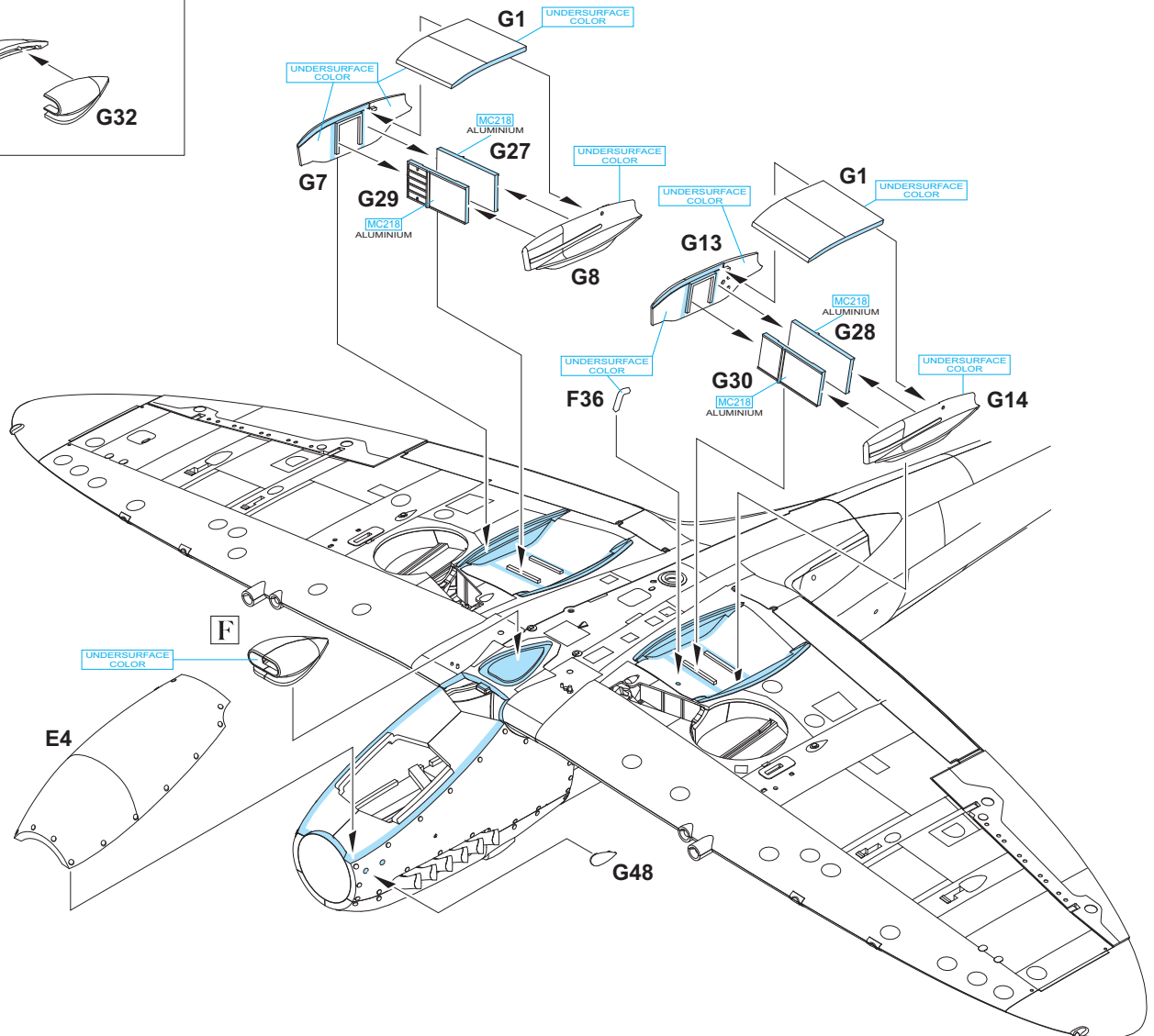
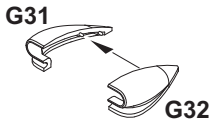


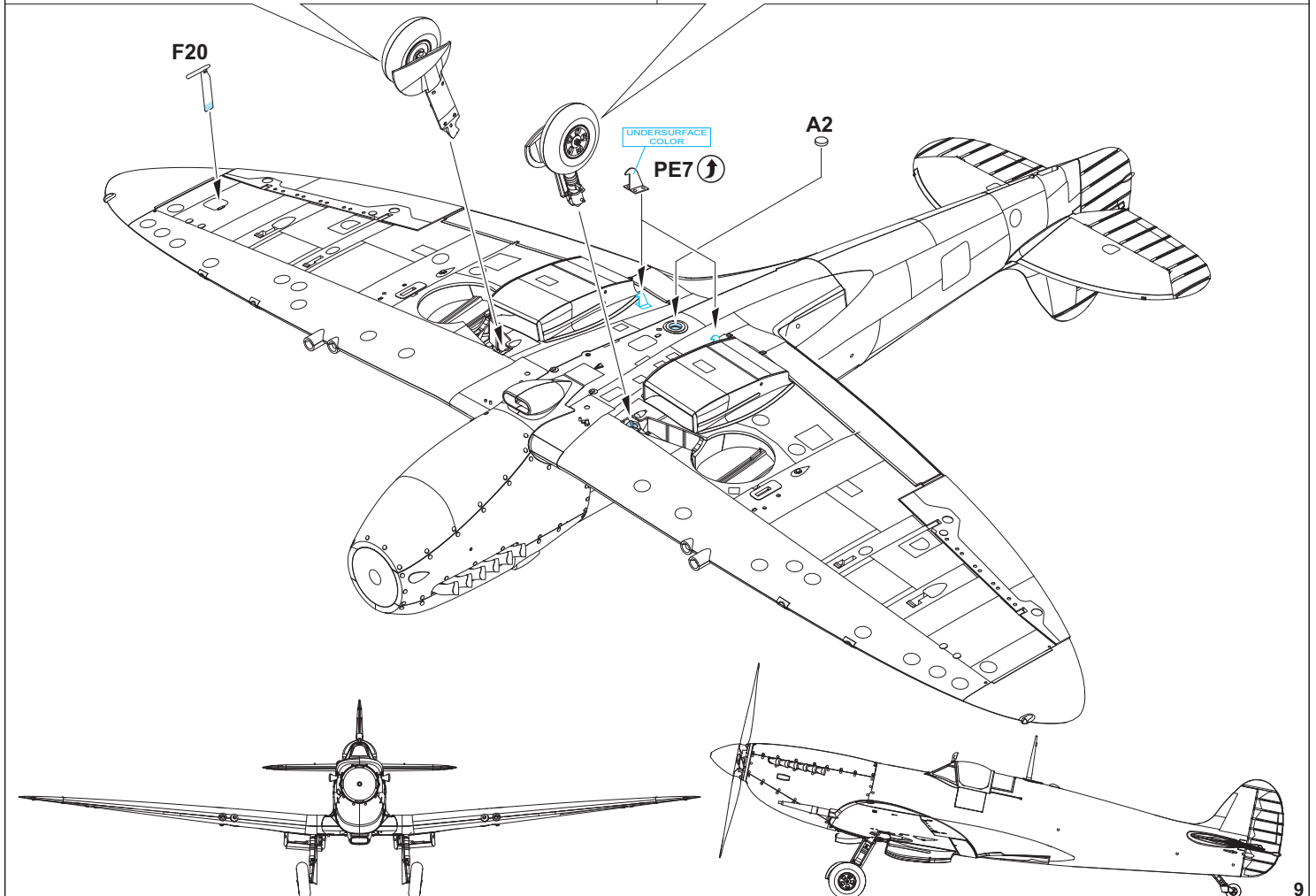
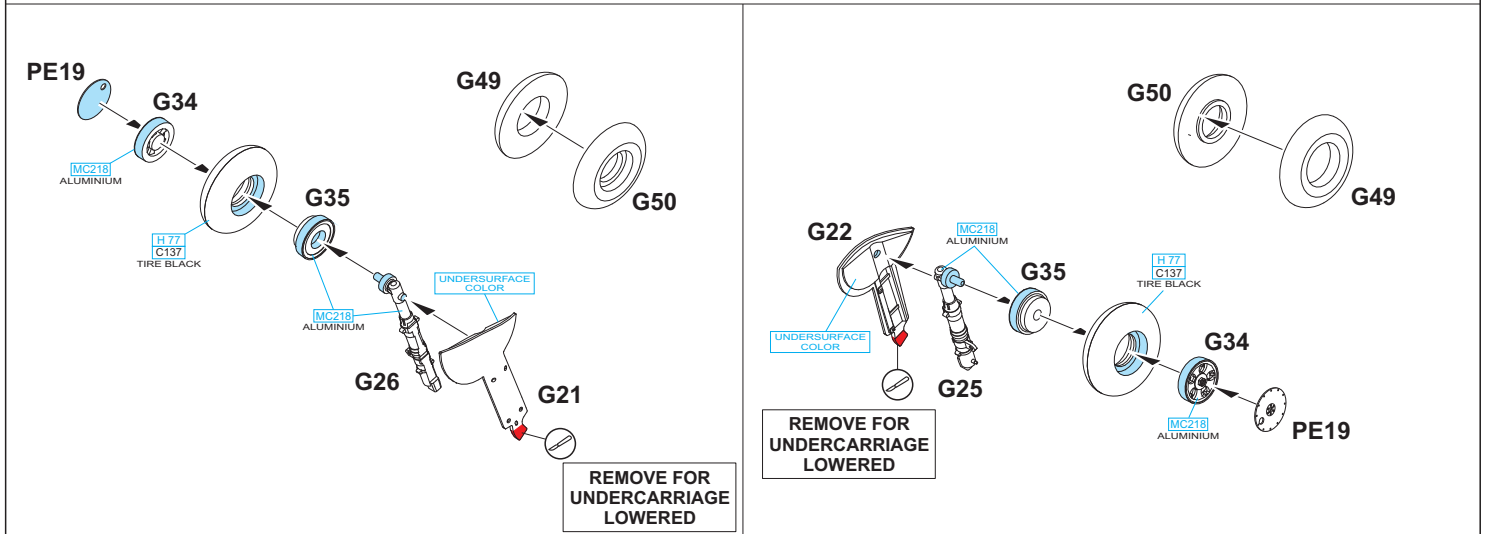
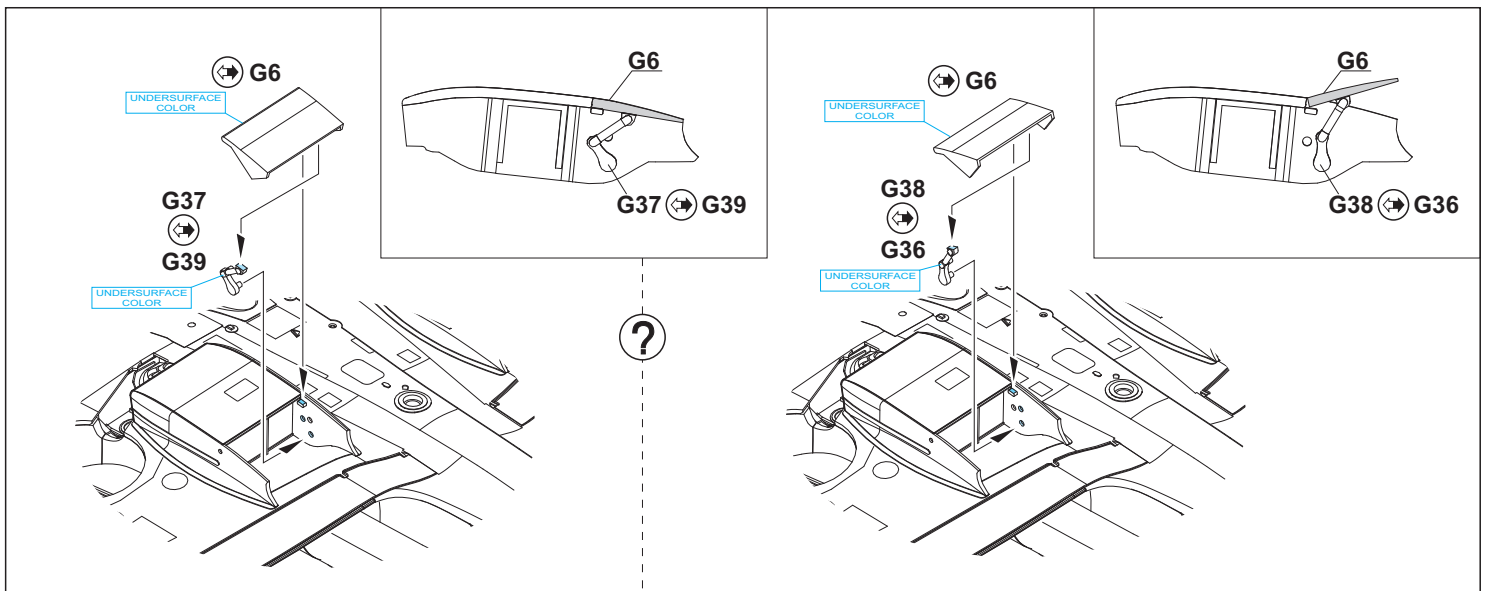


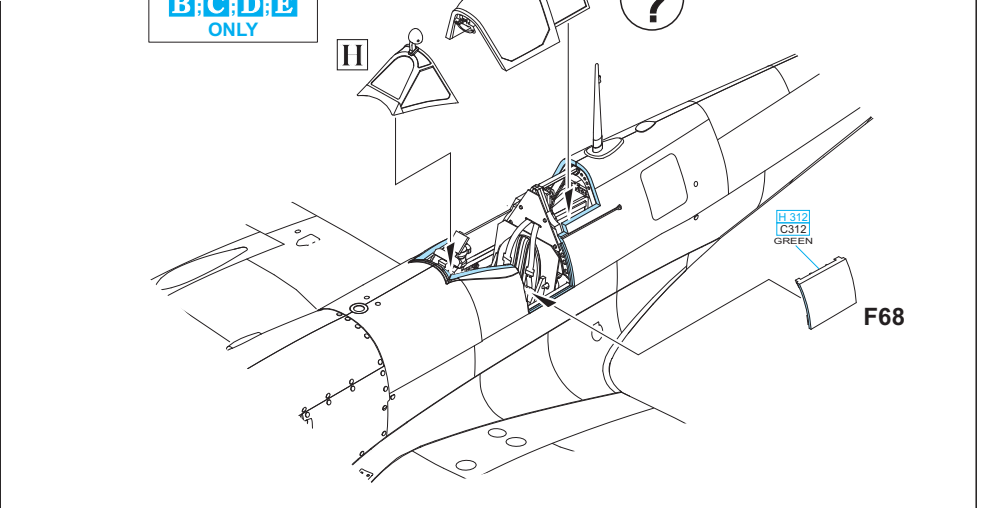
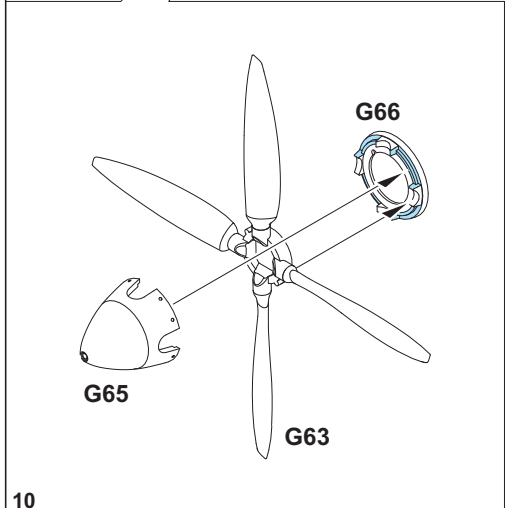
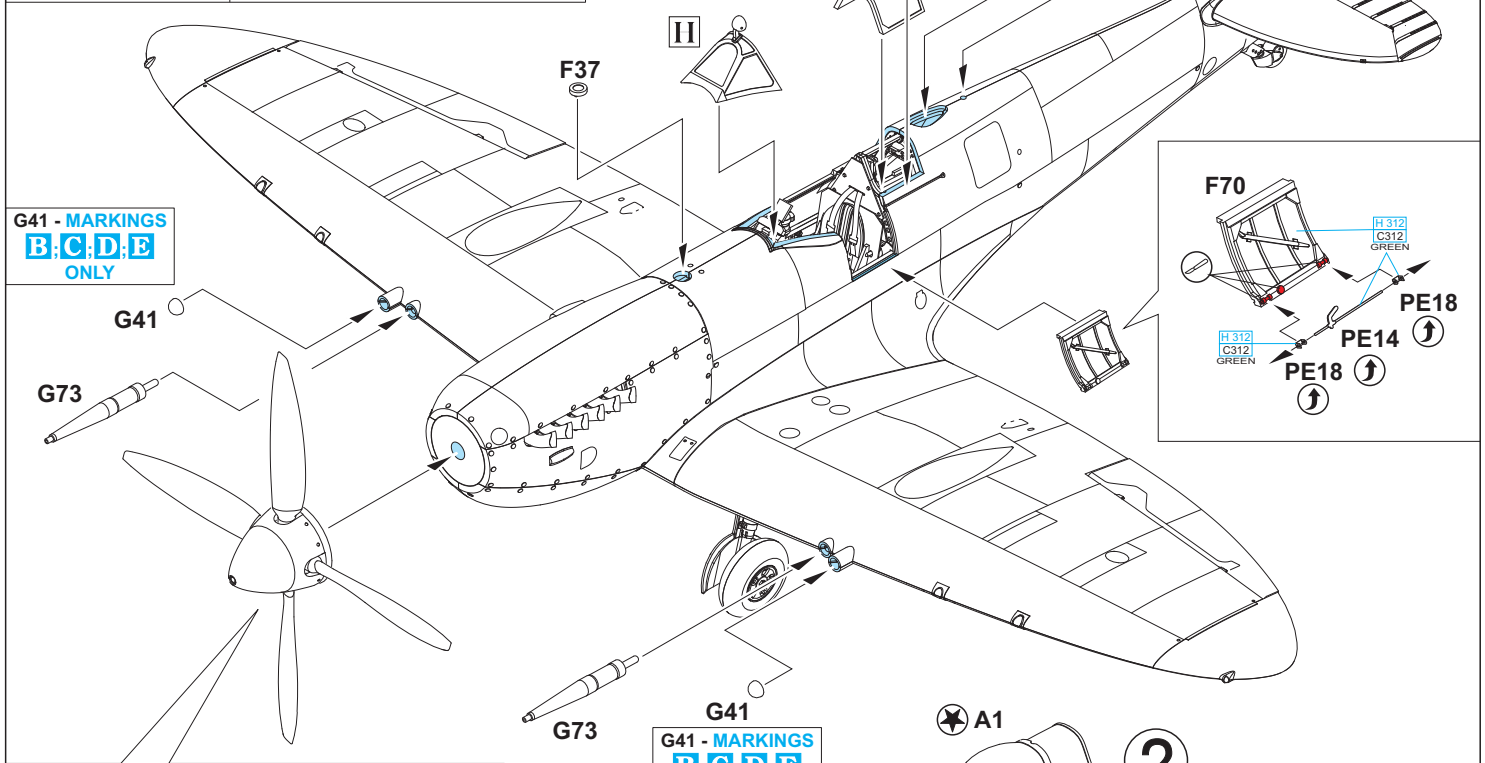
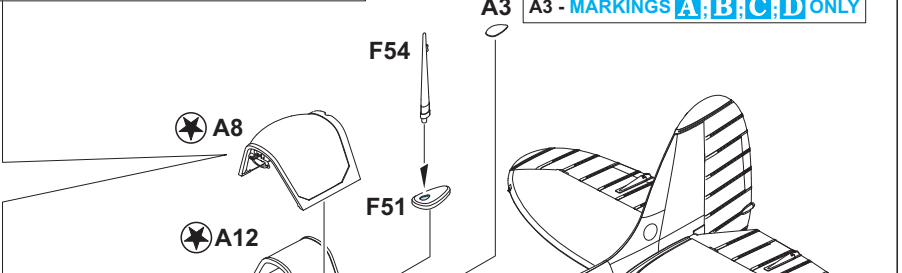
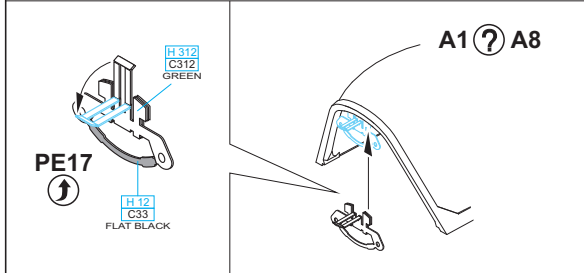
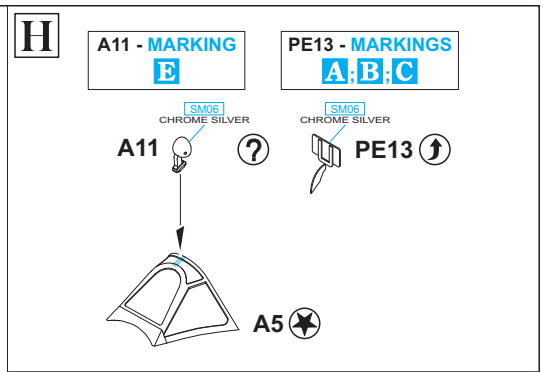
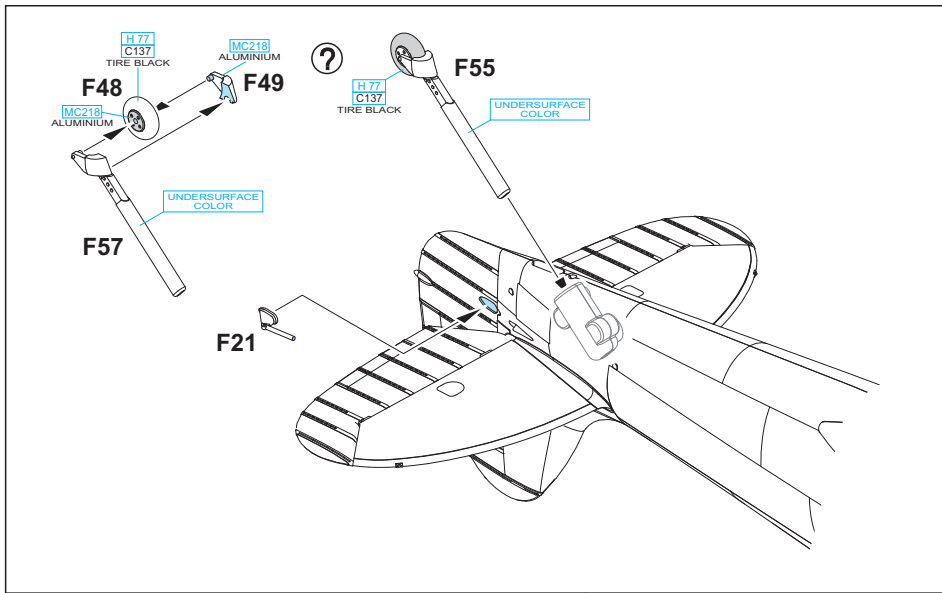
F11



F

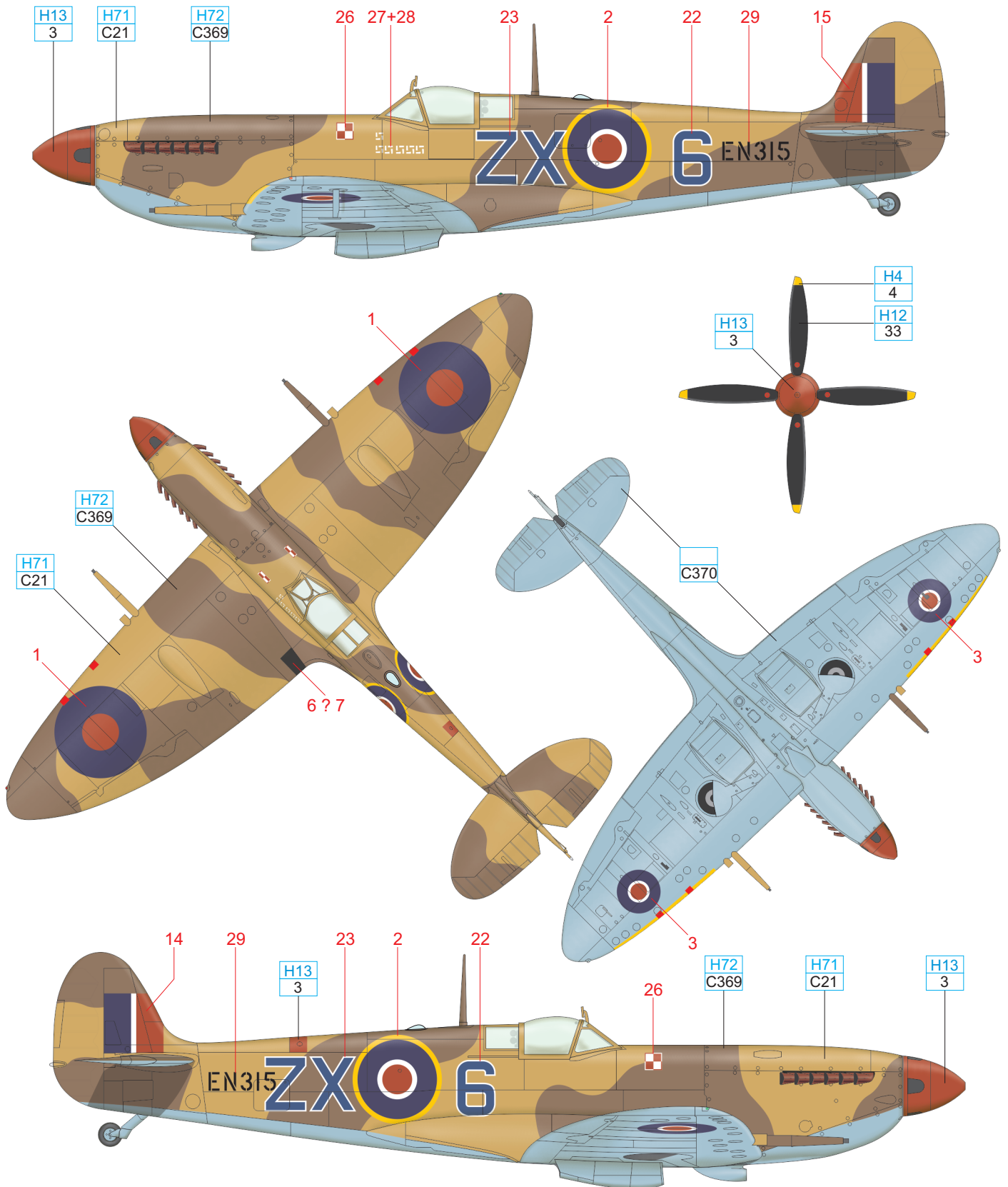






A EN315, S/Ldr. Stanislav Skalski, Polish Combat Team, severní Afrika, jaro 1943

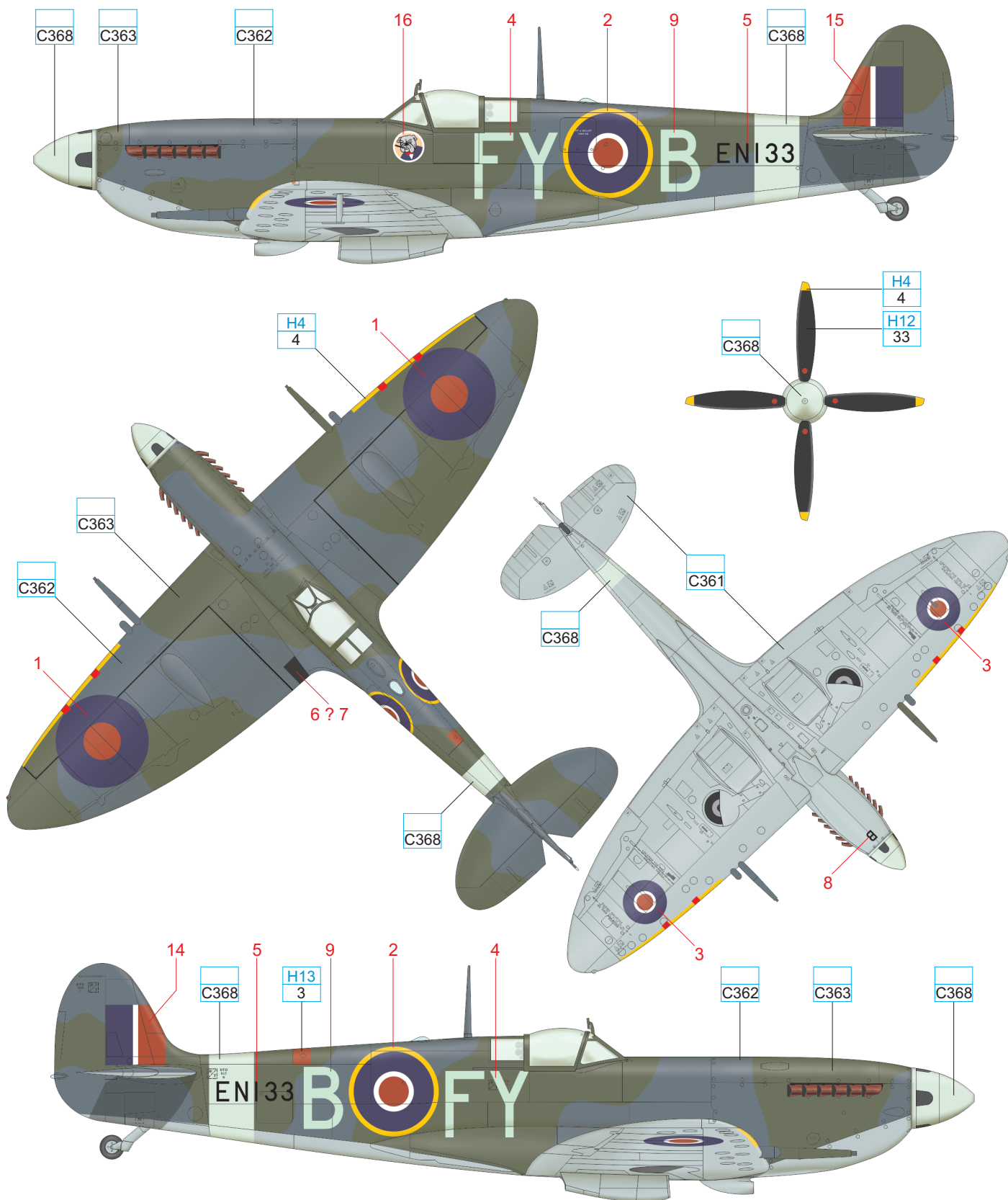
Tento letoun je jedním z deseti strojů, na nichž létali na počátku roku 1943 polští piloti v rámci Polish Combat Teamu na severoafrickém nebi. Funkci Squadron Leader Flying zastával Stanislav Skalski, eso s osmnácti samostatnými sestřely. Skalski patřil mezi piloty, kteří usedali do kokpitu tohoto Spitfiru. 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.



YELLOW	H4 4	RED	H13 3
AZURE BLUE	C370	MIDDLE STONE	H71 C21
		DARK EARTH	H72 C369
		BLACK	H12 33

B EN133, No. 611 Squadron, Biggin Hill, počátek 1943

Tento letoun se poprvé do vzduchu dostal 16. listopadu 1942 a jeho prvním a jediným známým působištěm je 611. squadrona RAF. Zde na něm létala řada pilotů, mj. také Franz Ferdinand Colloredo-Mansfeld, rakouský šlechtic s americkým pasem (tři jistě 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 453. squadrony RAAF, zahynul.

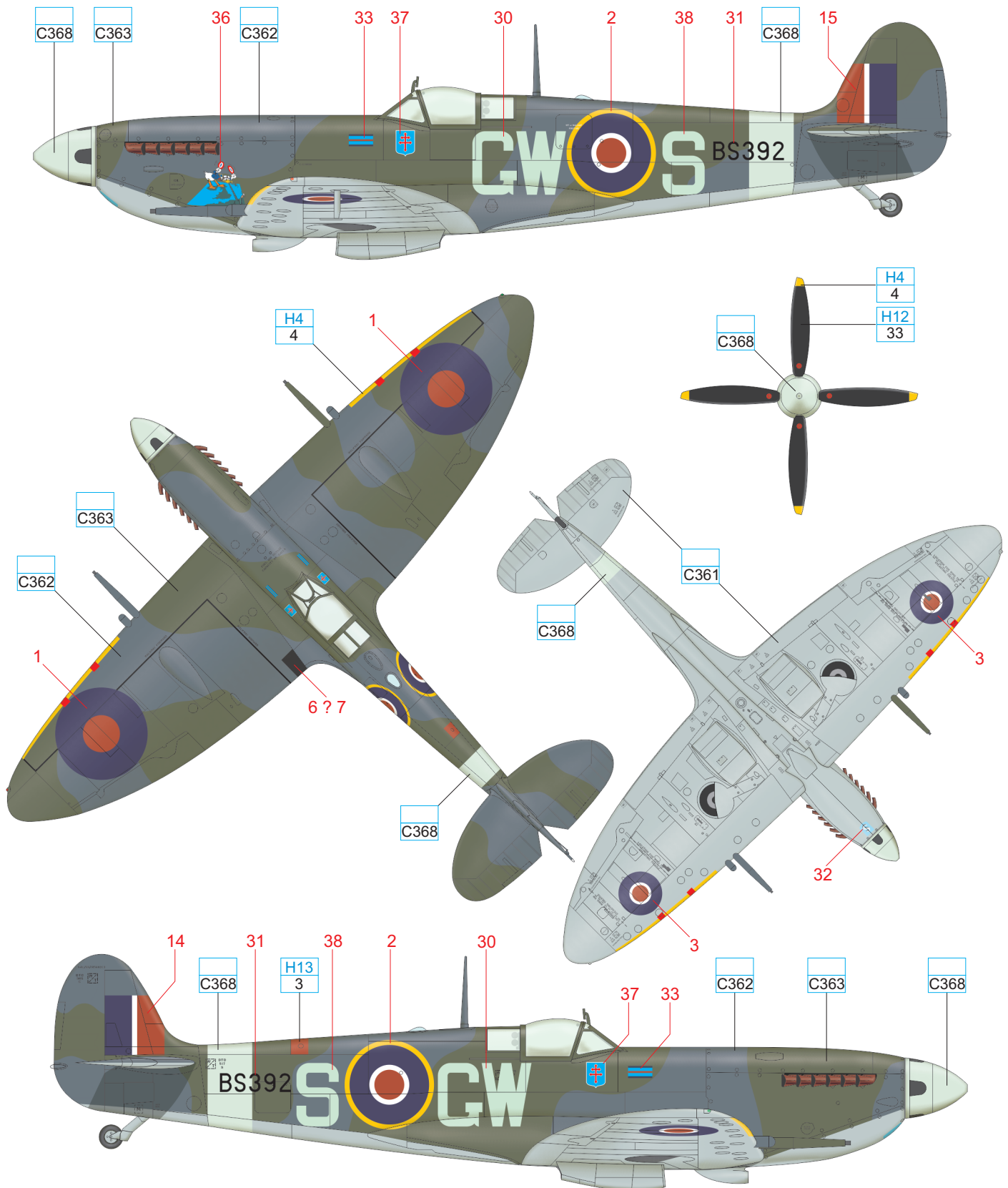


YELLOW	H4 4	RED	H13 3
--------	---------	-----	----------

SKY	C368	MEDIUM SEA GRAY	C361	OCEAN GRAY	C362	DARK GREEN	C363	BLACK	H12 33
-----	------	-----------------	------	------------	------	------------	------	-------	-----------

C BS392, S/Ldr. Bernard Dupérier, velitel No. 340 Squadron, základna Biggin Hill, podzim 1942

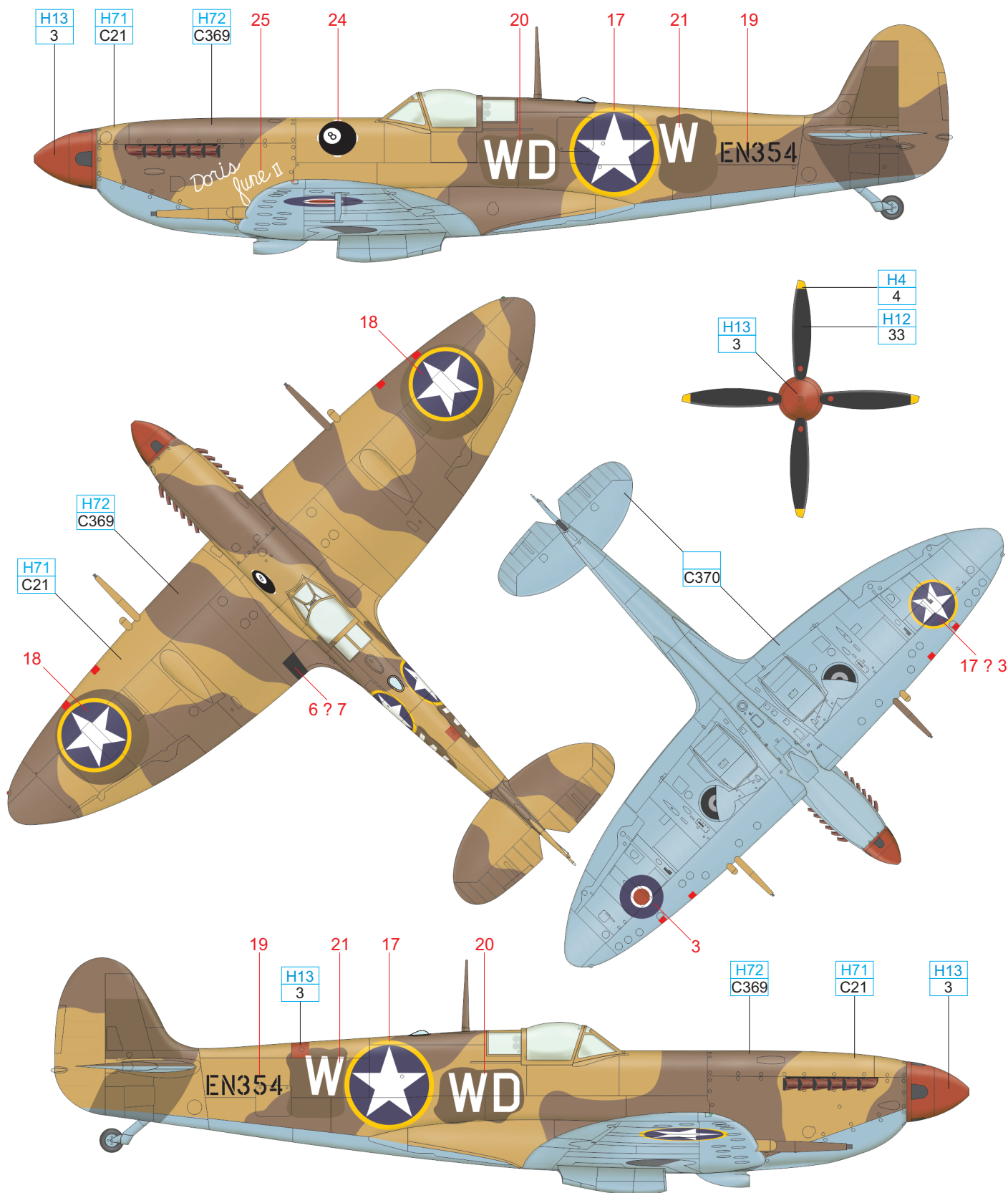
Velitel 340. squadrony Bernard Dupérier si nechal namalovat kresbu kačera Donalda na řadu svých letounů. Kromě tohoto Spitfiru se objevil také na jeho Douglasu DB-7 a Spitfiru Mk.Vb BM324. Funkční postavení pilota značí velitelský praporek, příslušnost k peruti pak lotrinský kříž. Pole Ocean Grey. Dupérier, eso s celkem sedmi sestřely, se velení 340. squadrony 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 341. squadroně, po válce se zapojil do politického života na straně generála de Gaulle. Spitfire BS392 prošel několika jednotkami, jeho osud se završil u 310. squadrony, když s ním Sgt. Vojtěch Škrekra – Baudoin havaroval během přistání při návratu z akce dne 9. září 1944.



YELLOW	H4 4	RED	H13 3
SKY	C368	MEDIUM SEA GRAY	C361
		OCEAN GRAY	C362
		DARK GREEN	C363
		BLACK	H12 33

D EN354, 1stLt. Leonard V. Helton, 52nd FG, 4th FS, letiště La Sebala, Tunis, červen 1943

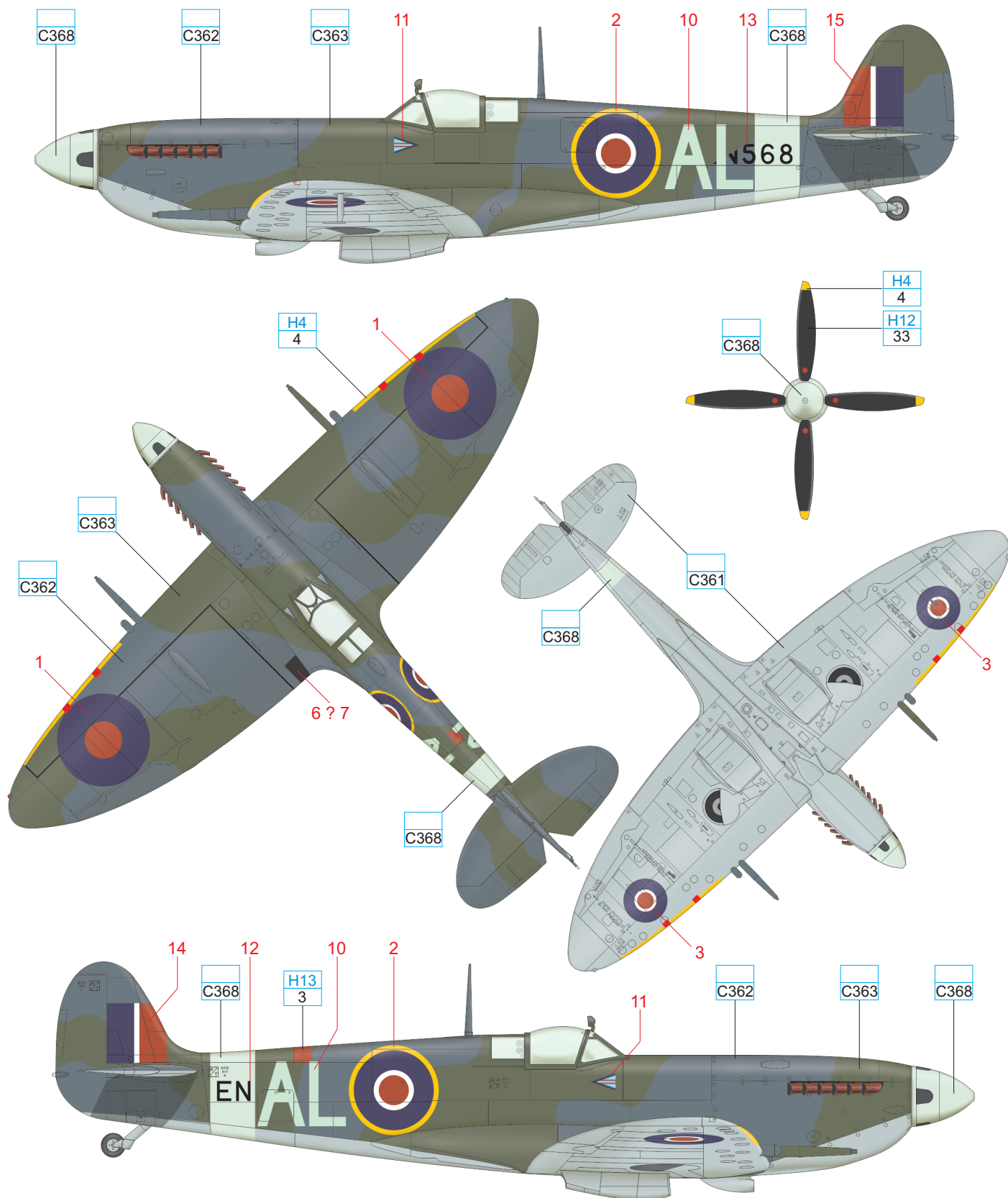
Jedním z uživatelů Spitfirů Mk.IX ve Středomoří bylo americké armádní letectvo. 52nd Fighter Group létala se Spitfiry až do svého přezbrojení na P-51 Mustang v březnu / dubnu 1944. Do Afriky se jednotka dostala jako součást invazních sil během operace Torch (vylovení v severní Africe), která začala 8. 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.



YELLOW	H4 4	RED	H13 3
AZURE BLUE	C370	MIDDLE STONE	H71 C21
		DARK EARTH	H72 C369
		BLACK	H12 33

E EN568, W/Cdr. Alan C. Deere, velitel Biggin Hill Wingu, základna Biggin Hill, červen 1943

Alan C. Deere pocházel z novozélandského Aucklandu. Do řad RAF vstoupil již v roce 1937. Po vypuknutí války v Evropě se zapojil do bojů nad Francií, do bitvy o Británii a následných bojů nad západní okupovanou Evropou. Od června 1943 vedl po šest měsíců Biggin Hill Wing a během toho období přidal další čtyři potvrzené sestřely k dosavadním osmnácti. Poté se pohyboval ve štábních funkcích s výjimkou invaze do Normandie, kdy převzal velení nad wingem Svobodných Francouzů. V řadách RAF zůstal i v poválečných letech. Al Deere využil práva velitele wingu označit svůj letoun zkratkou svého jména. Velitelskou funkci symbolizuje vlaječka na boku trupu. Sériové číslo stroje bylo na obou stranách trupu částečně přetřeno kamuflážní barvou.



YELLOW	H4 4	RED	H13 3
SKY	C368	MEDIUM SEA GRAY	C361
		OCEAN GRAY	C362
		DARK GREEN	C363
		BLACK	H12 33

Spitfire Mk.IX

STENCIL VARIANTS

