

WEEKEND
edition



item # 7466

Supermarine Spitfire je natolik ikonickým letounem, že jej dokáže rozpoznat téměř každý. Tento stíhač se po nebi proháněl v aktivní službě dlouhých 13 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 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 neúspěšnějších 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 dvouplošníky, 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 změnila 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 provázel Spitfiry po dlouhá léta. Supermarine 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 nadplávaním 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

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.



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
POUŽÍT EDUARD MASK
NABARVIT

PARTS



DÍLY



TEILE

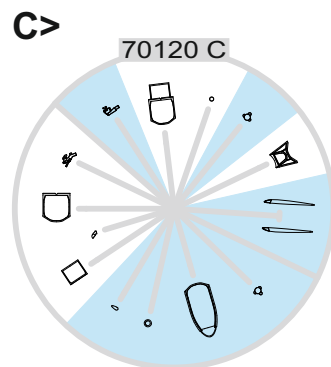
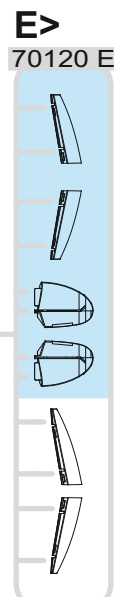
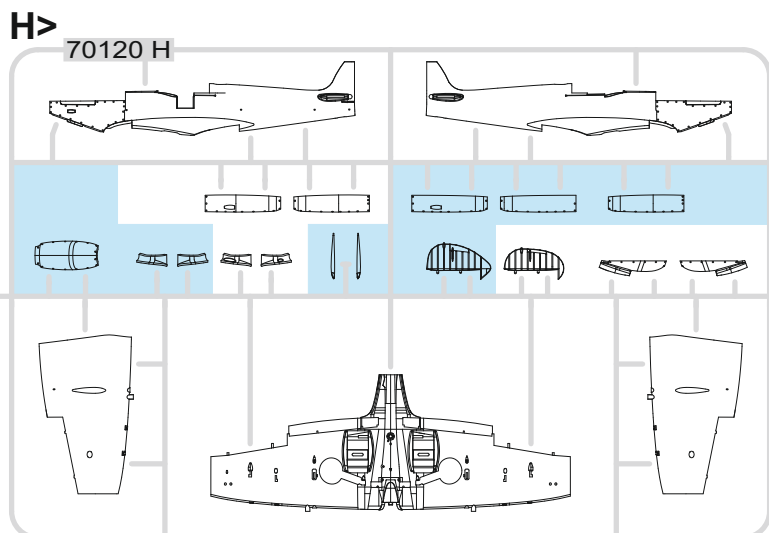
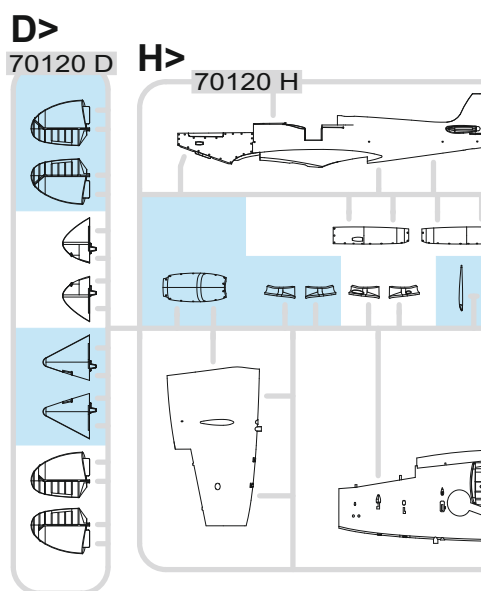
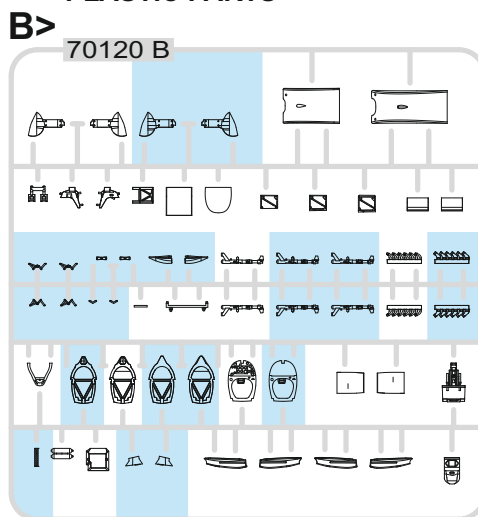
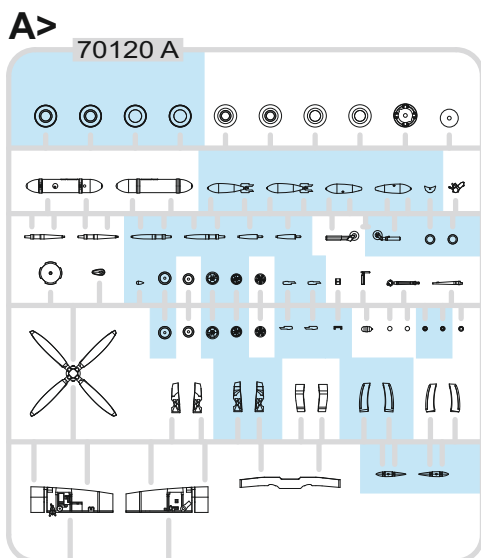


PIÈCES



部品

PLASTIC 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



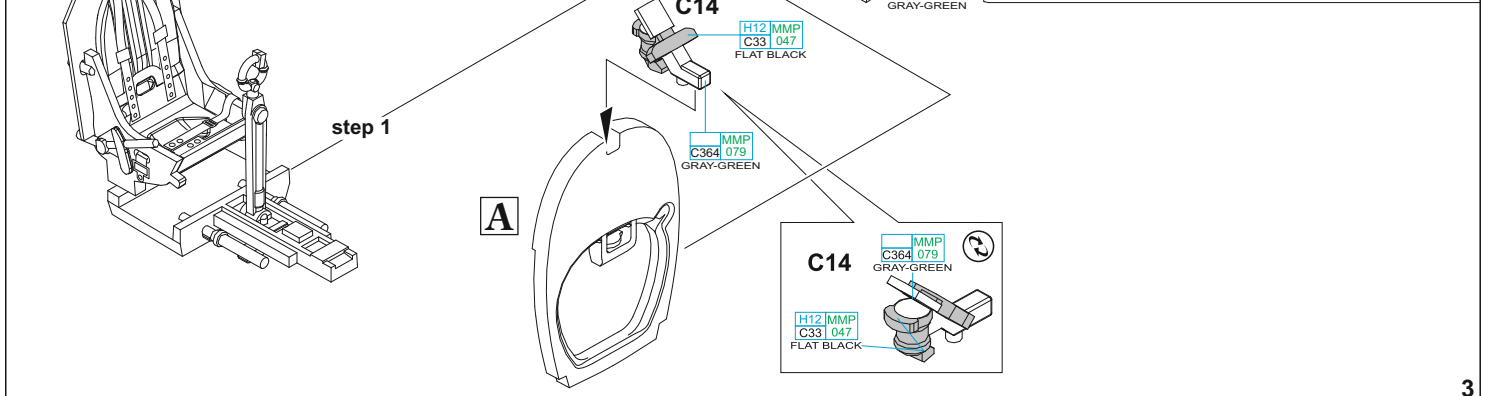
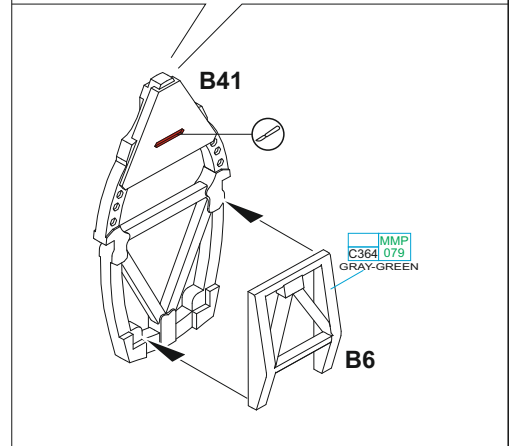
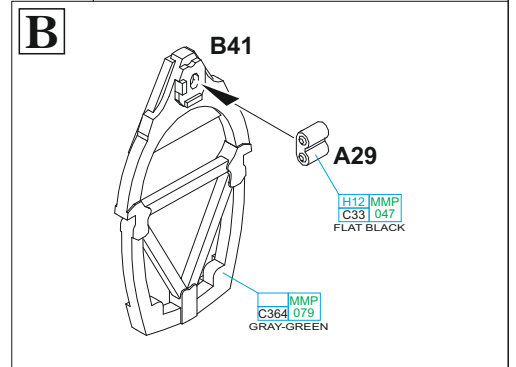
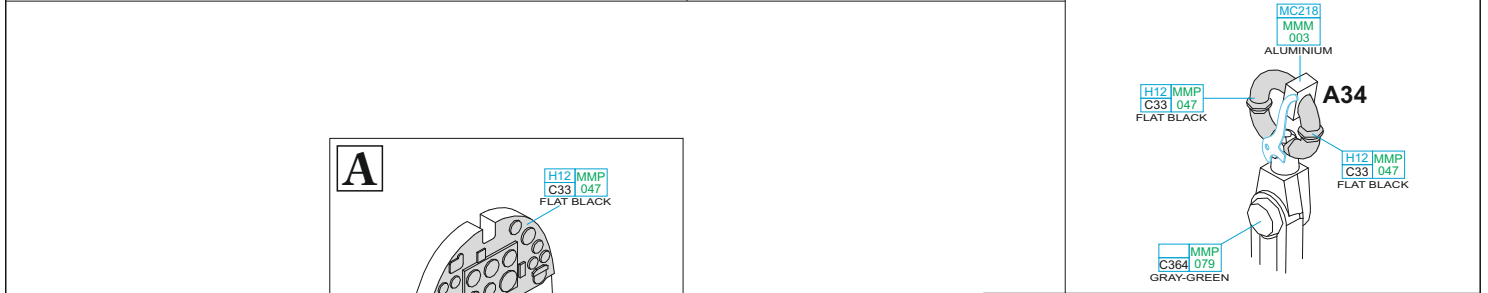
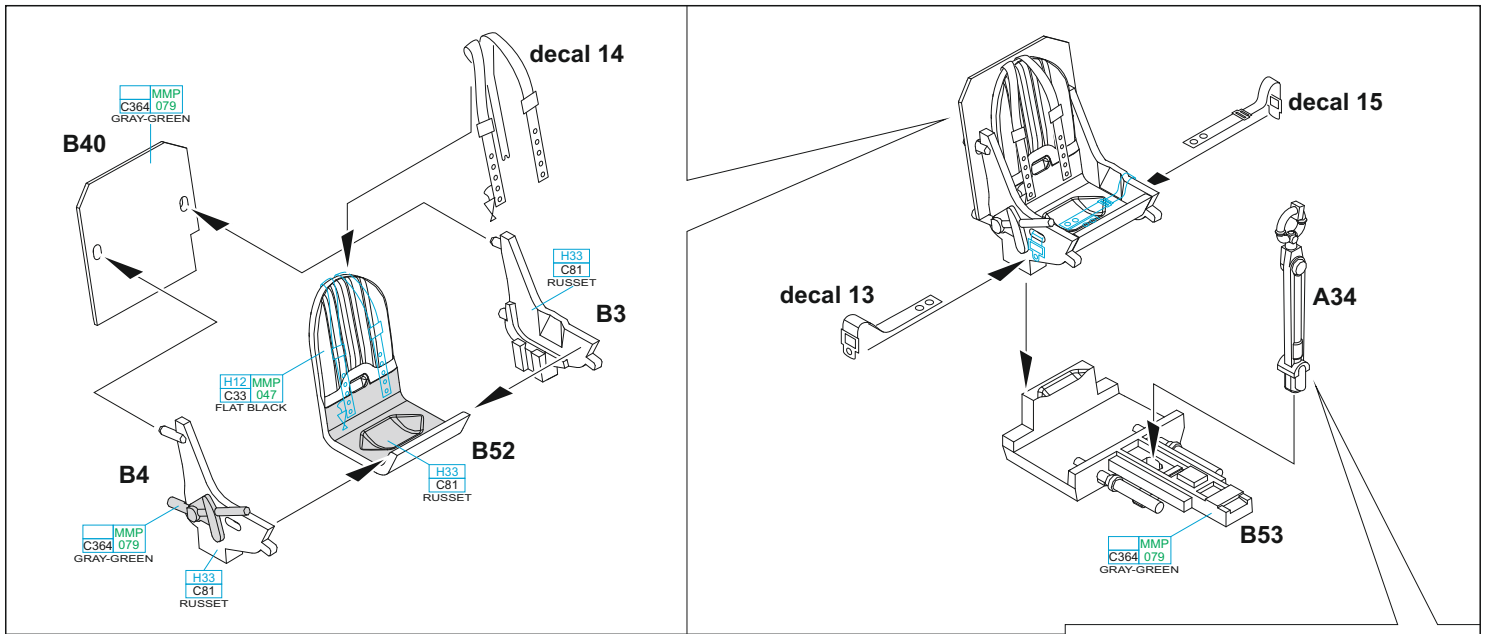
PEINTURE

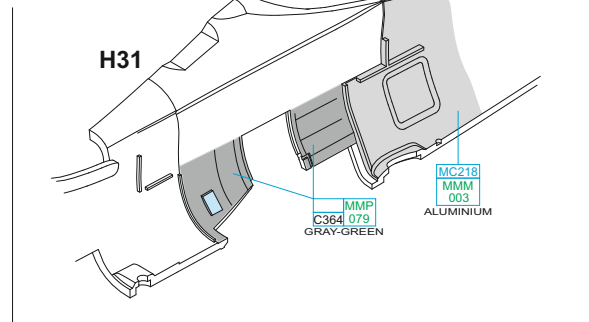
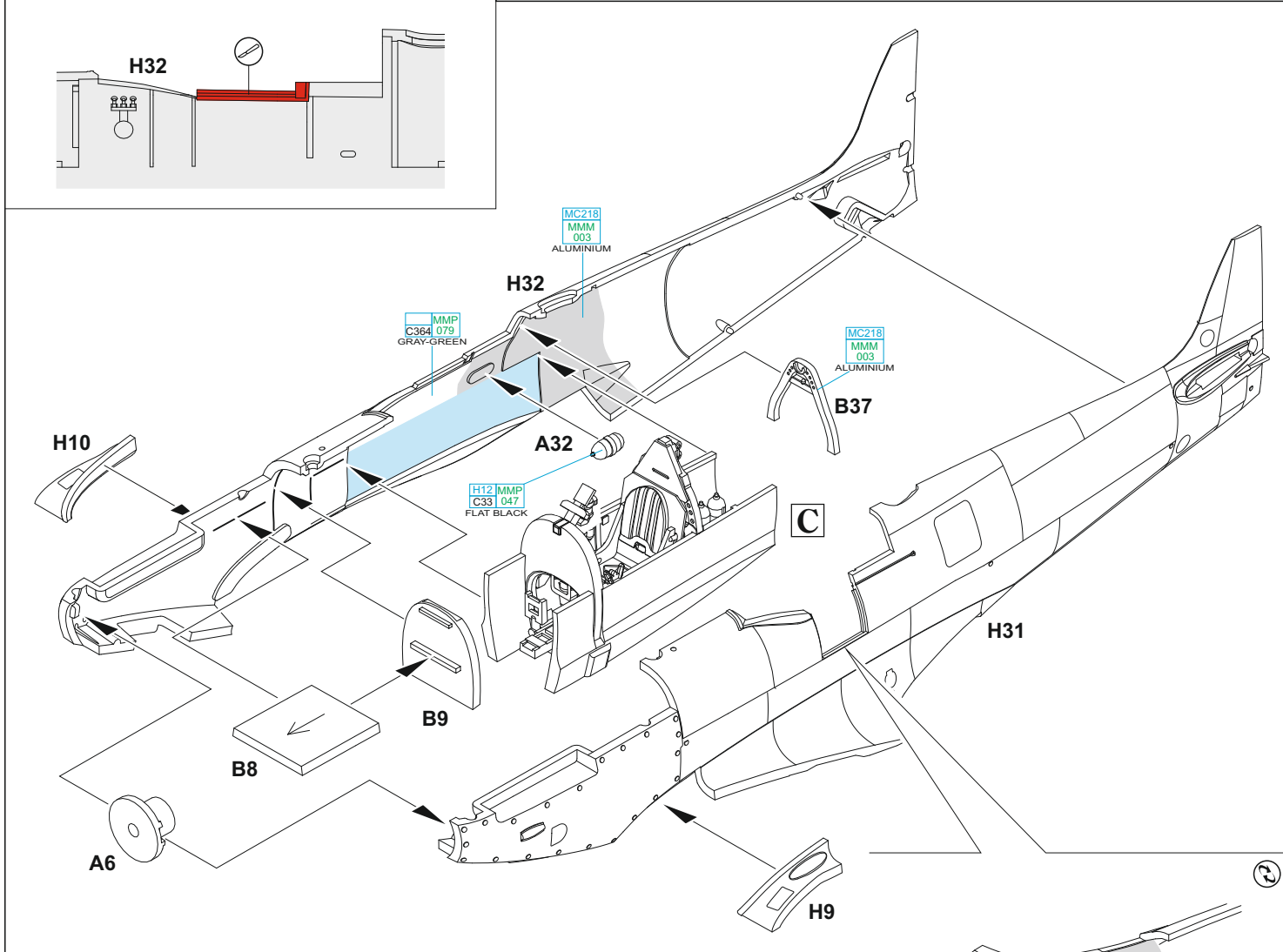
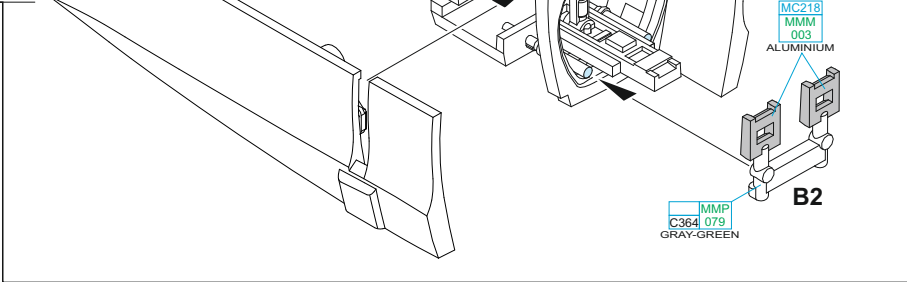
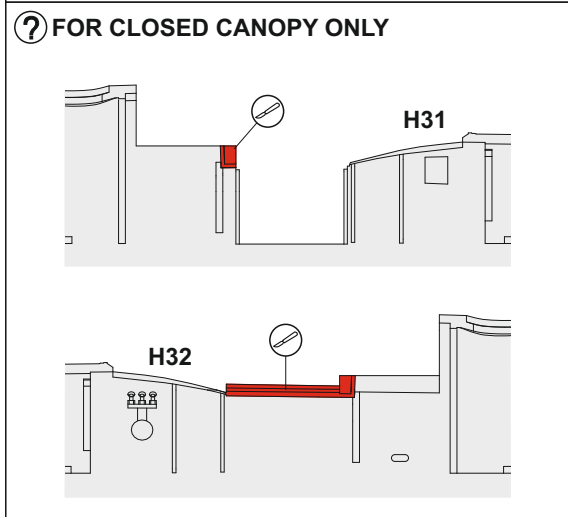
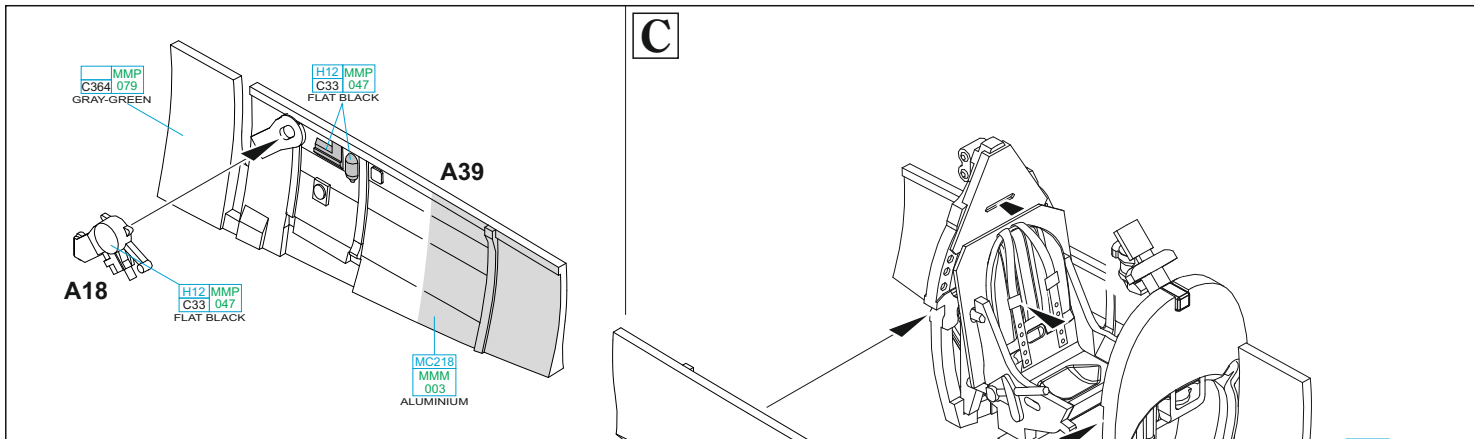


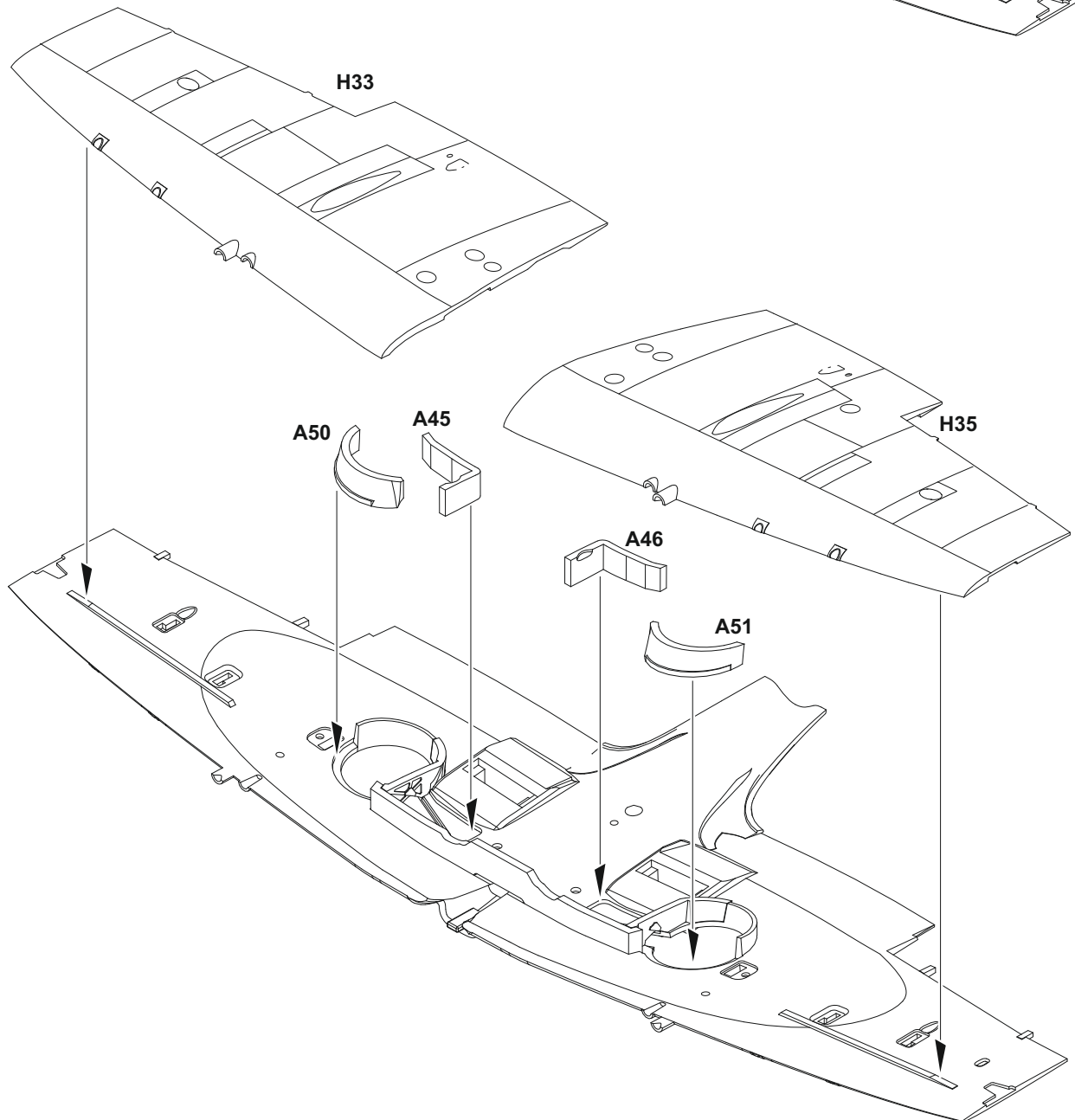
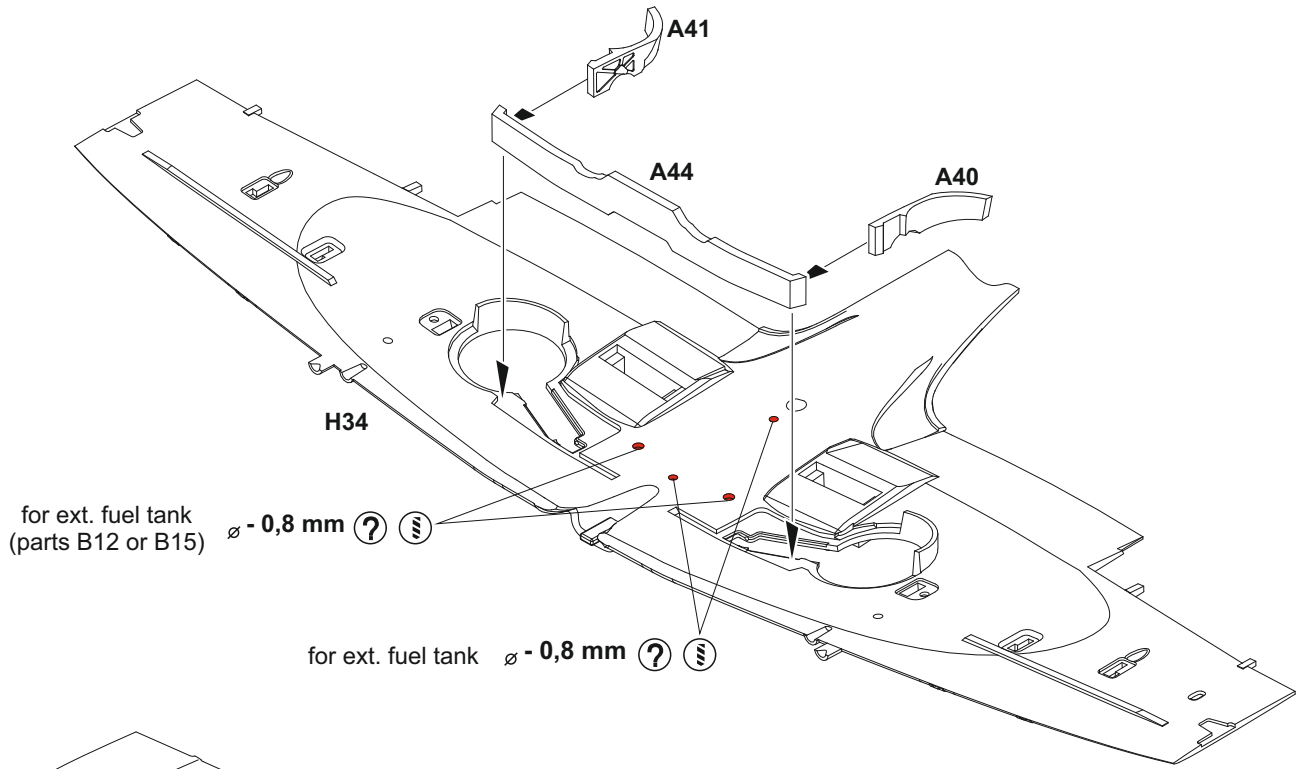
色

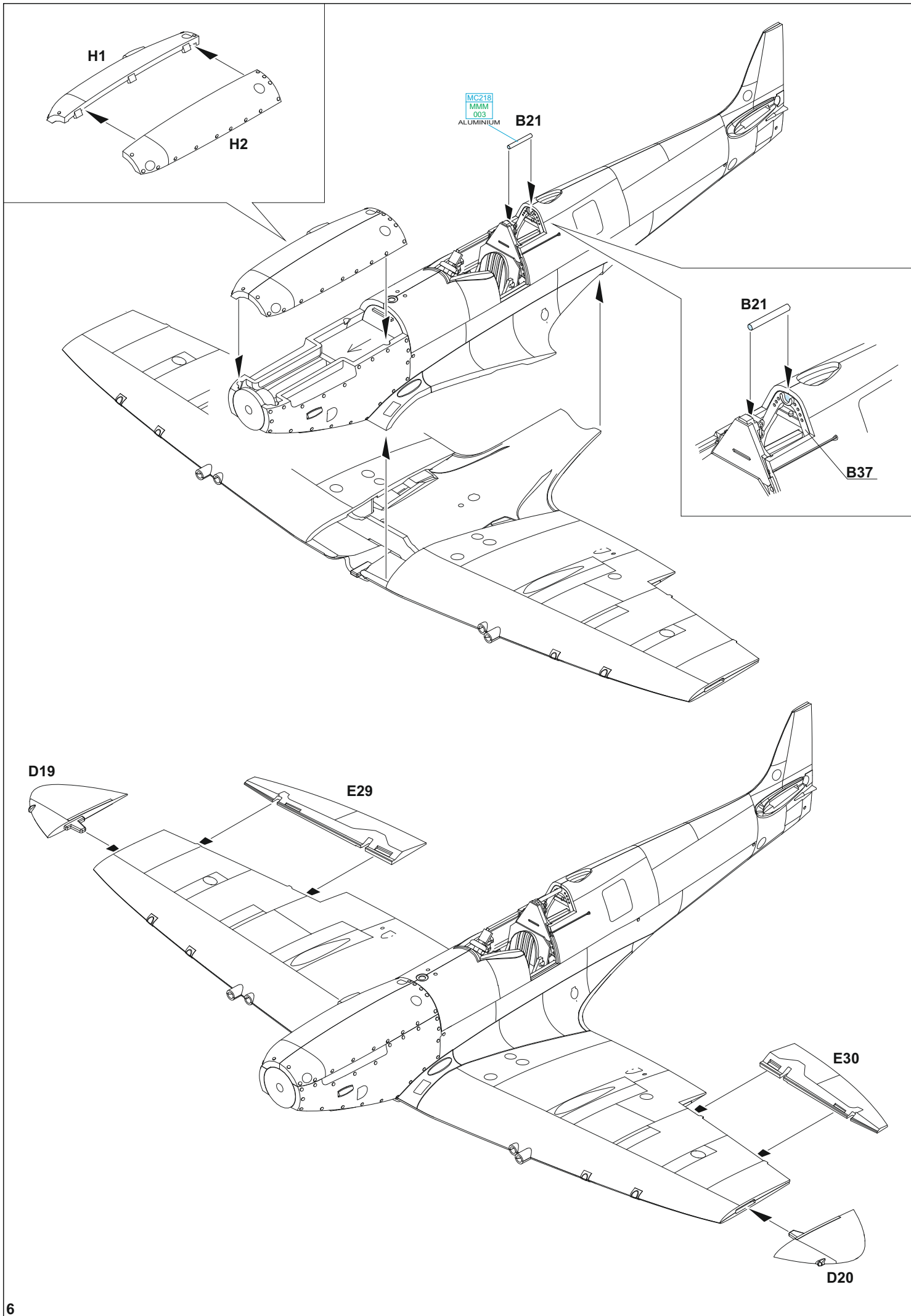
GSI Creos (GUNZE)		MISSION MODELS	
AQUEOUS	Mr.COLOR	PAINTS	
[H4]	[C4]	[MMP-007]	YELLOW
[H11]	[C62]	[MMP-001]	FLAT WHITE
[H12]	[C33]	[MMP-047]	FLAT BLACK
[H13]	[C3]	[MMP-003]	FLAT RED
[H33]	[C81]		RUSSET
[H51]	[C11]	[MMP-063]	LIGHT GULL GRAY
[H74]	[C368]	[MMP-080]	SKY
[H77]	[C137]	[MMP-040]	TIRE BLACK
[H327]	[C327]	[MMP-101]	RED

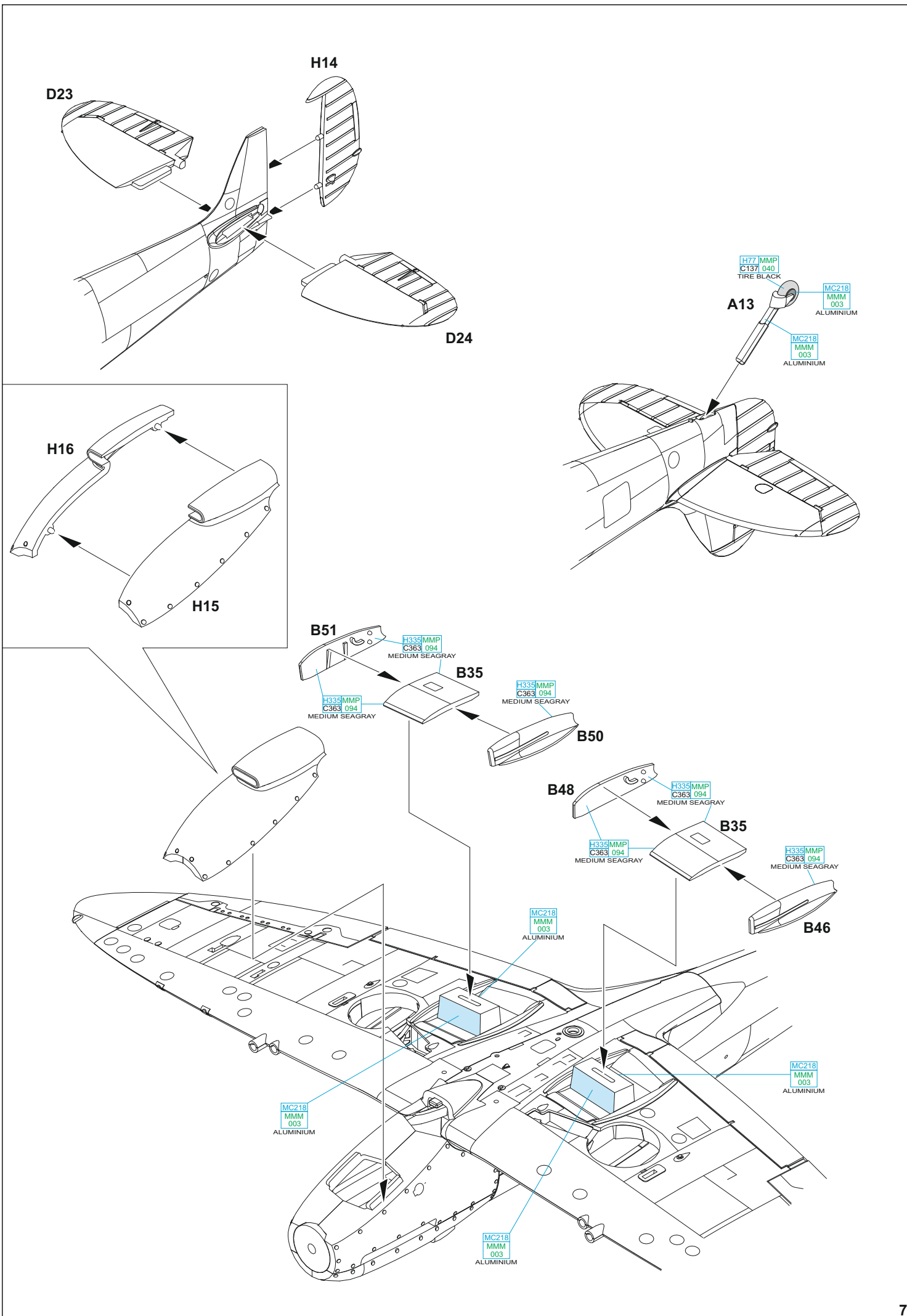
GSI Creos (GUNZE)		MISSION MODELS	
AQUEOUS	Mr.COLOR	PAINTS	
[H330]	[C361]	[MMP-077]	DARK GREEN
[H335]	[C363]	[MMP-094]	MEDIUM SEAGRAY
	[C362]	[MMP-093]	OCEAN GRAY
	[C364]	[MMP-079]	AIRCRAFT GRAY-GREEN
Mr.METAL COLOR		METALLICS	
	[MC214]	[MMM-001]	DARK IRON
	[MC218]	[MMM-003]	ALUMINIUM
Mr.COLOR SUPER METALLIC		METALLICS	
	[SM201]	[MMC-001]	SUPER FINE SILVER

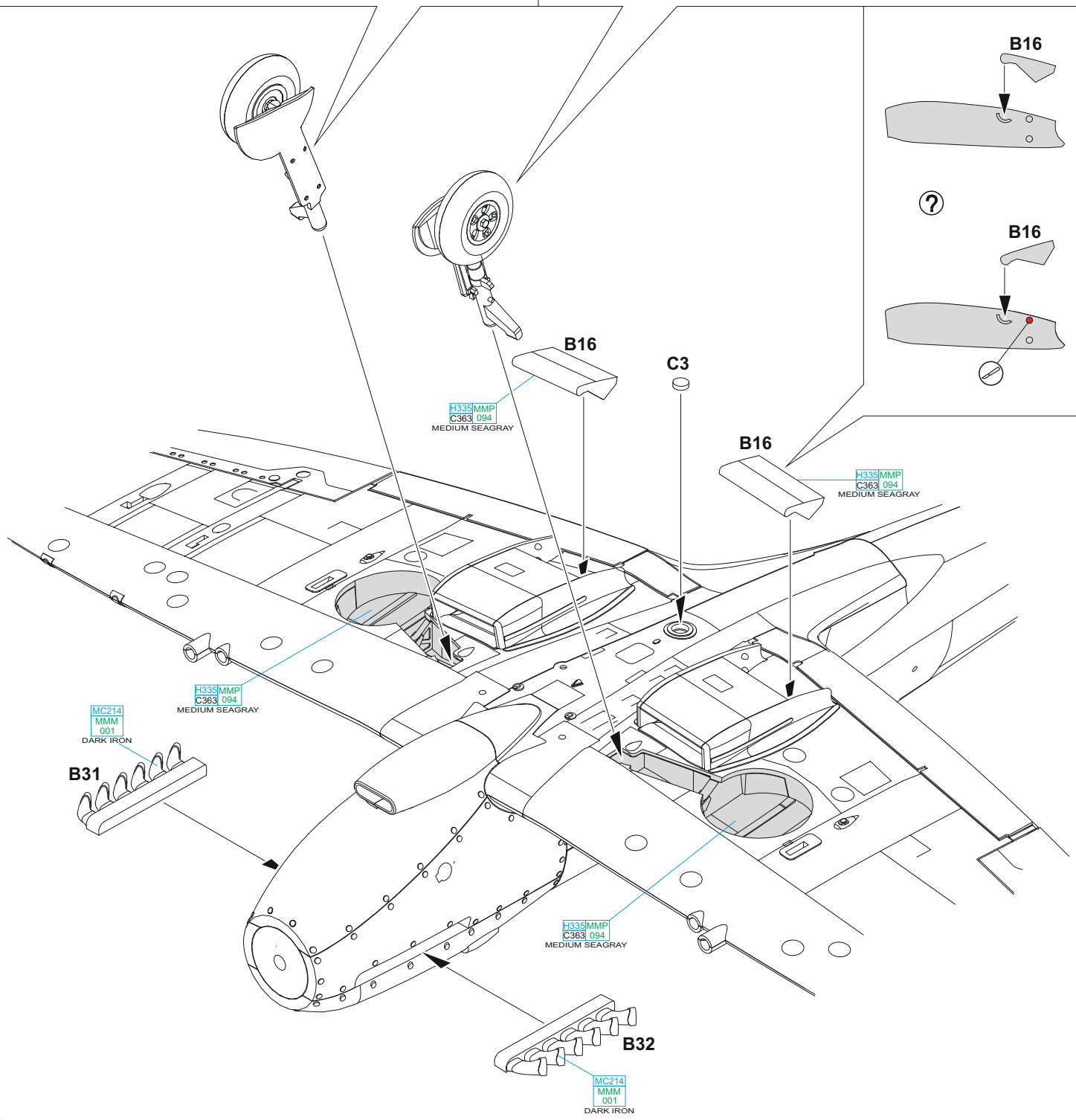
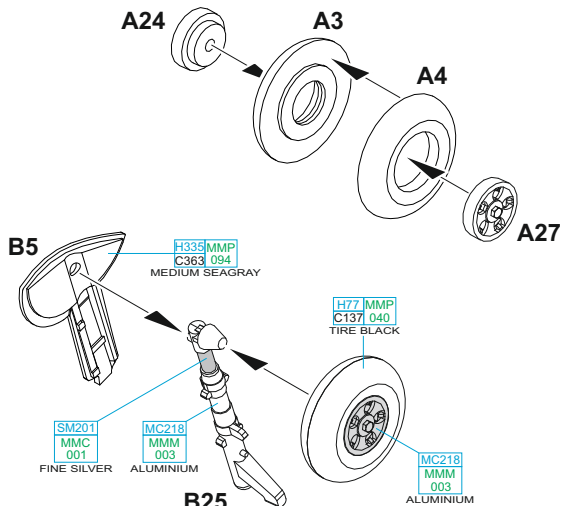
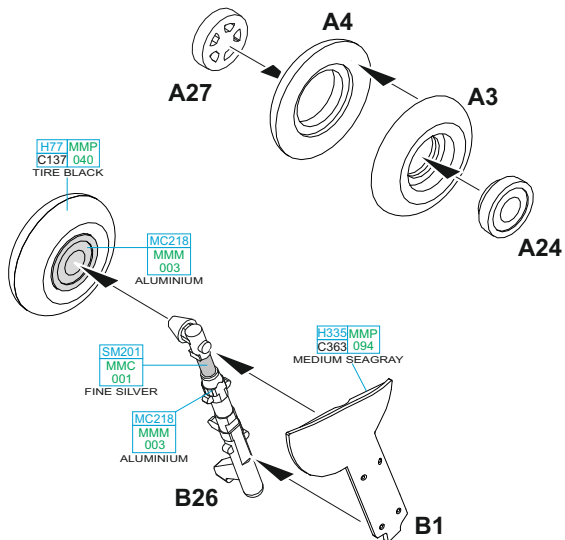




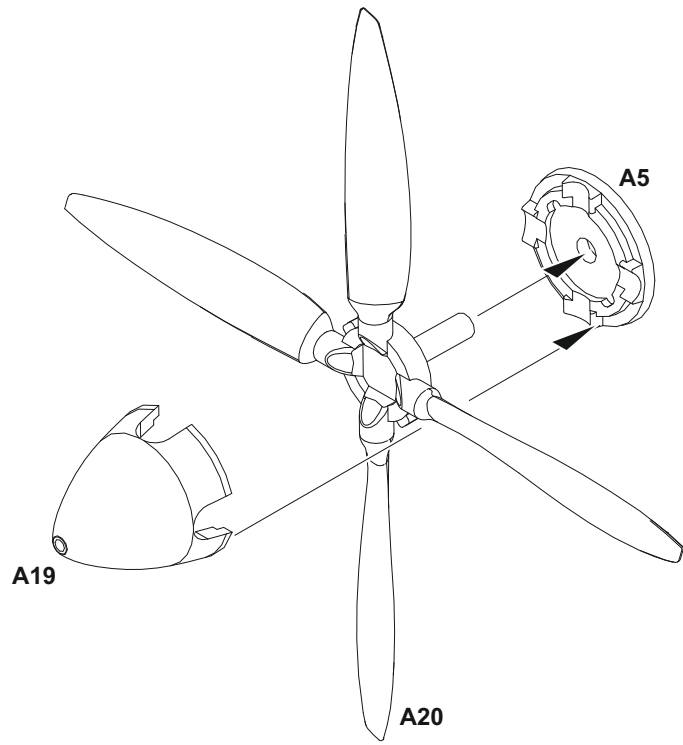




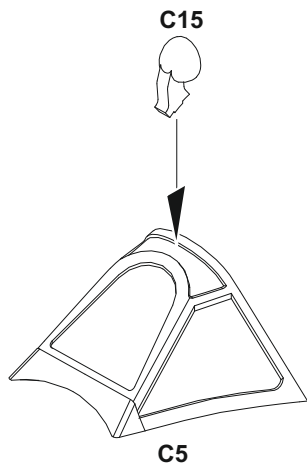




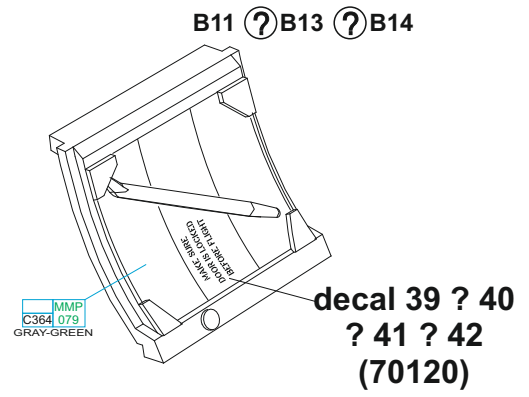
D



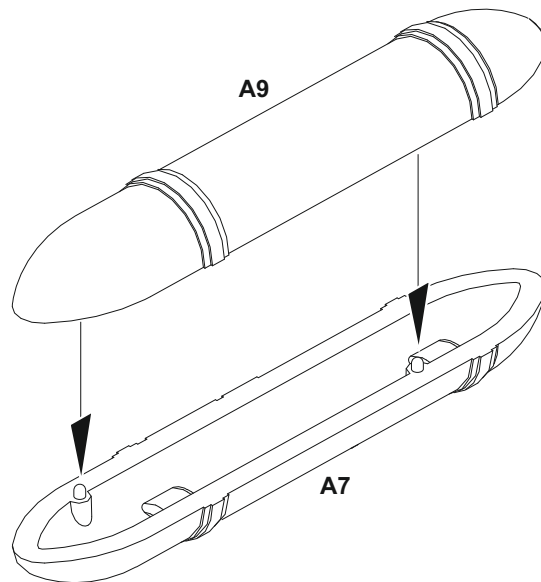
E

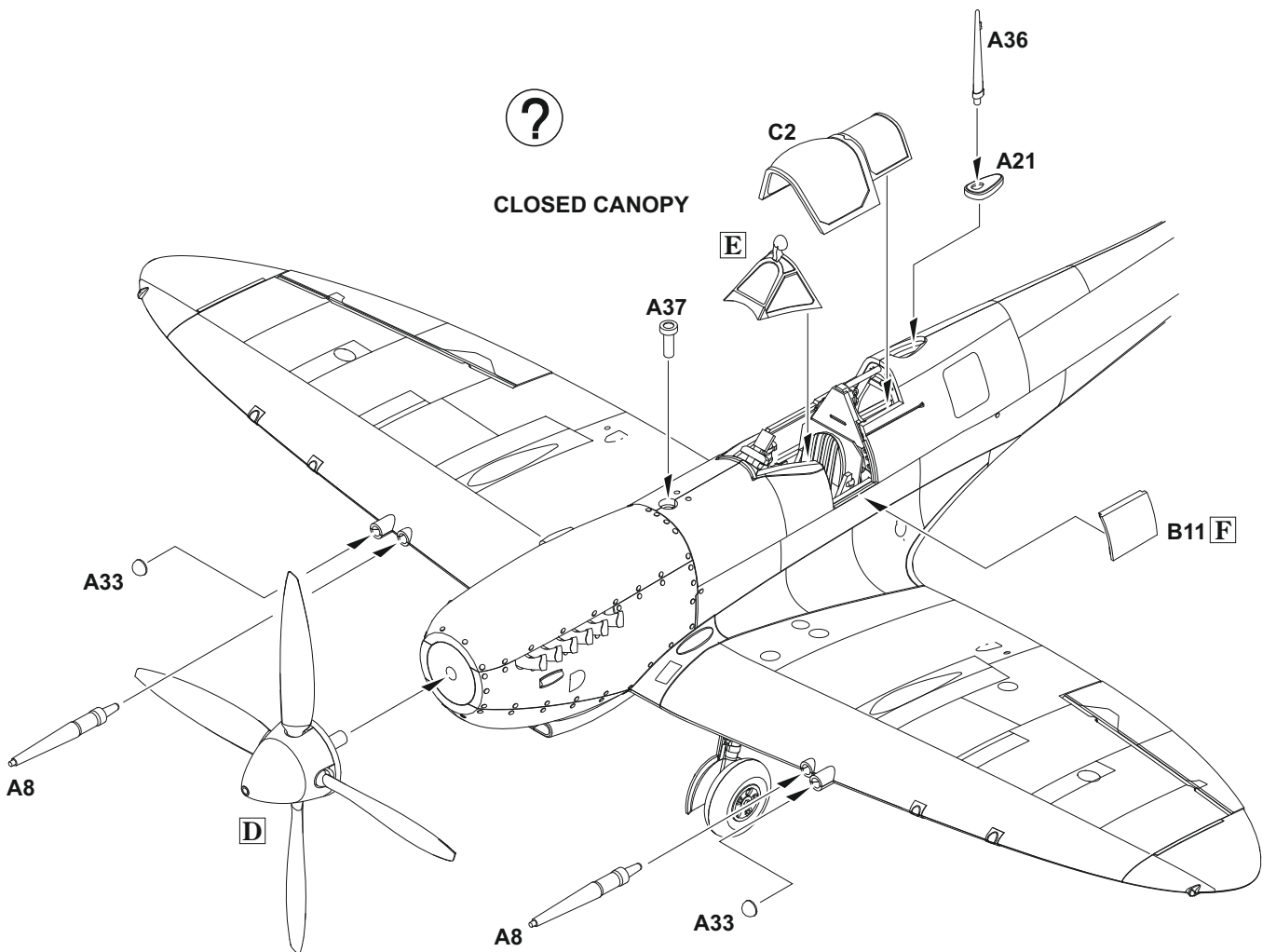
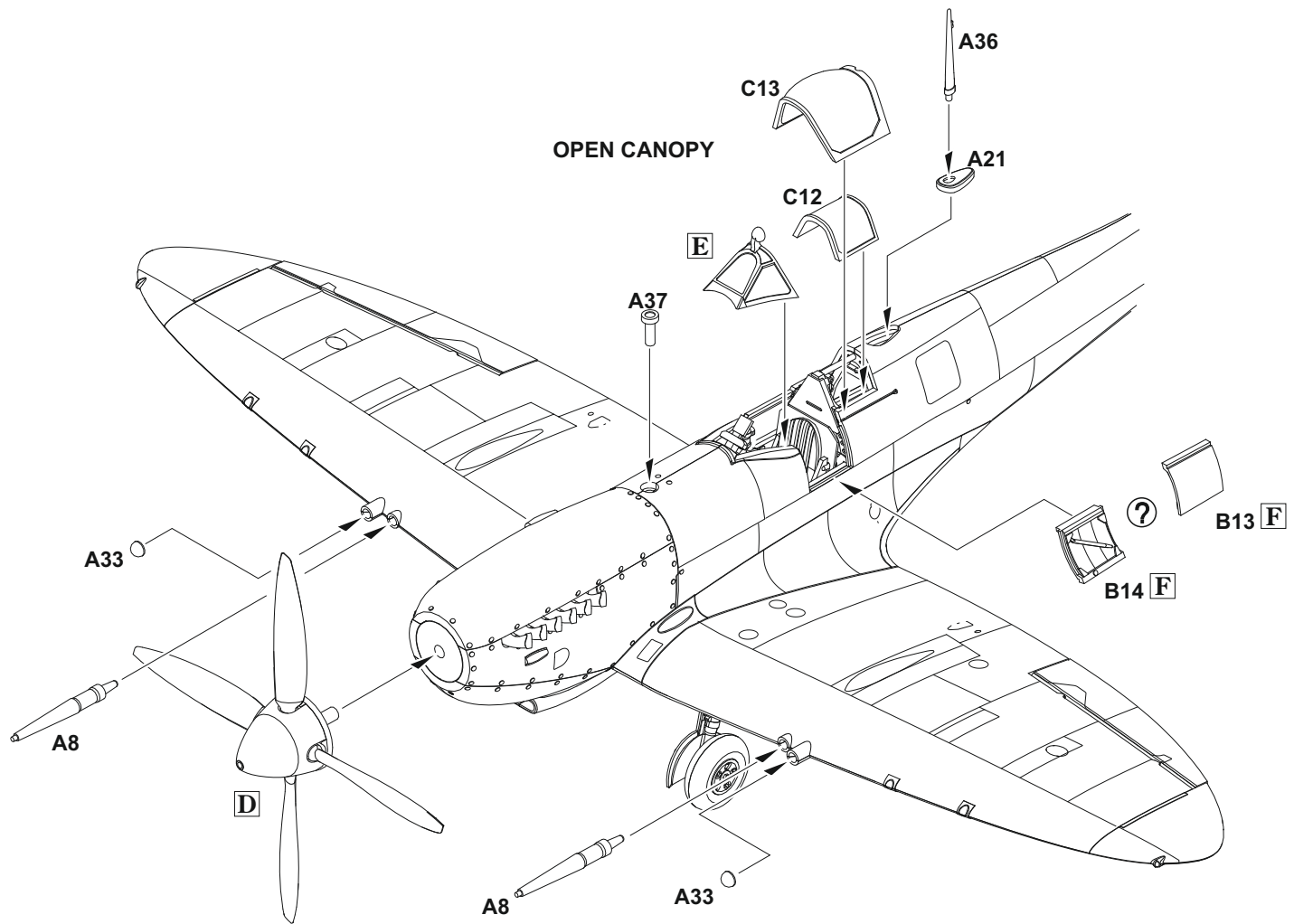


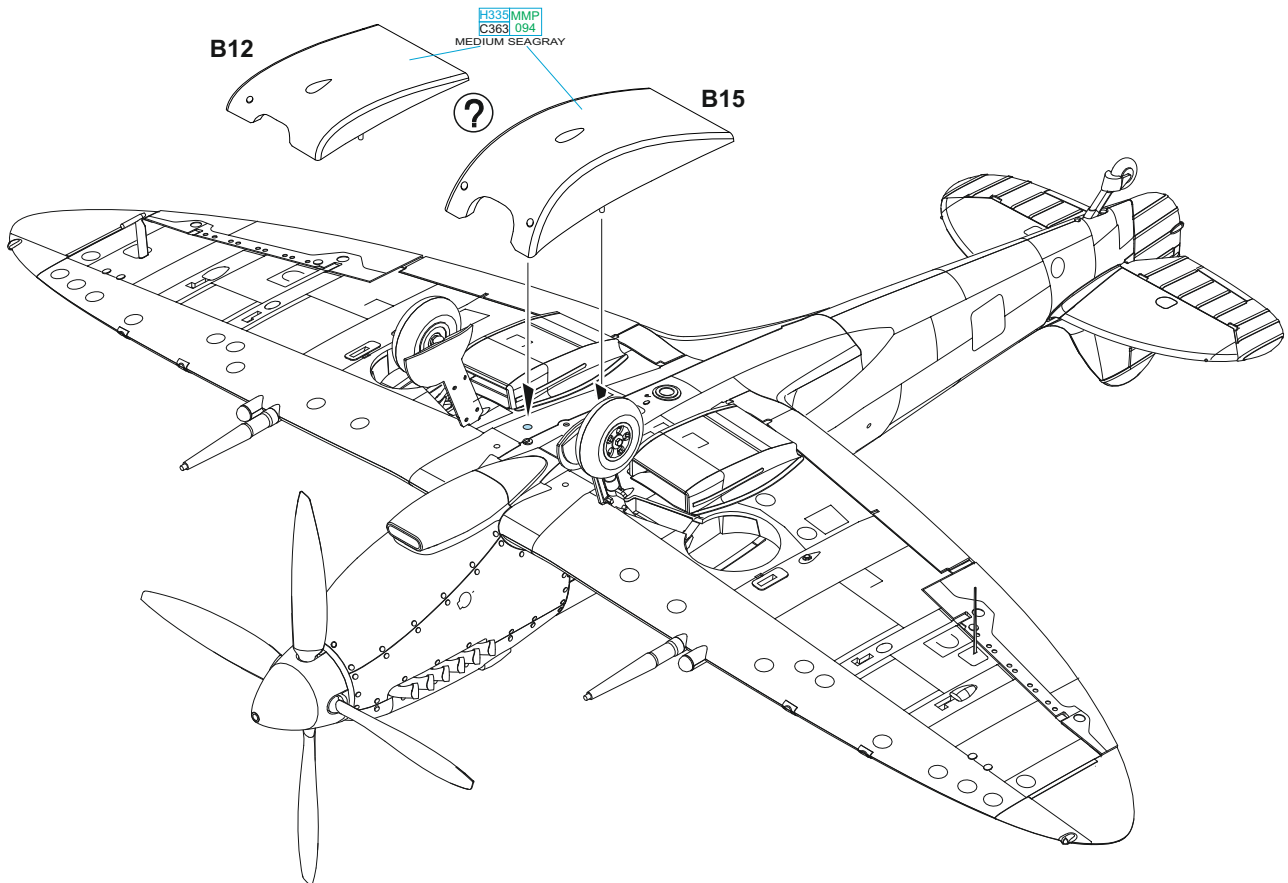
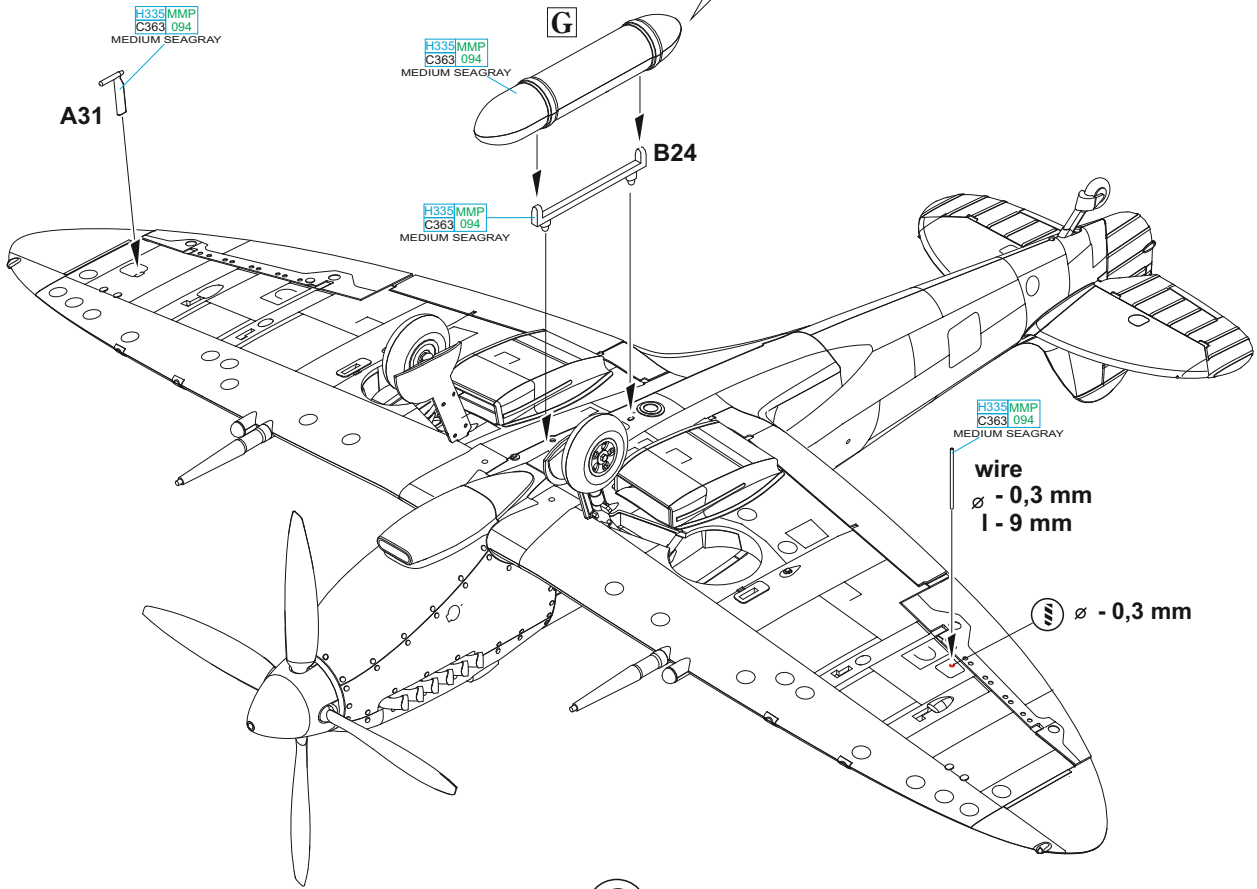
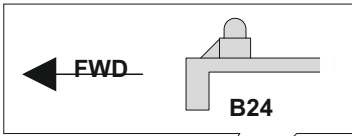
F



G ?

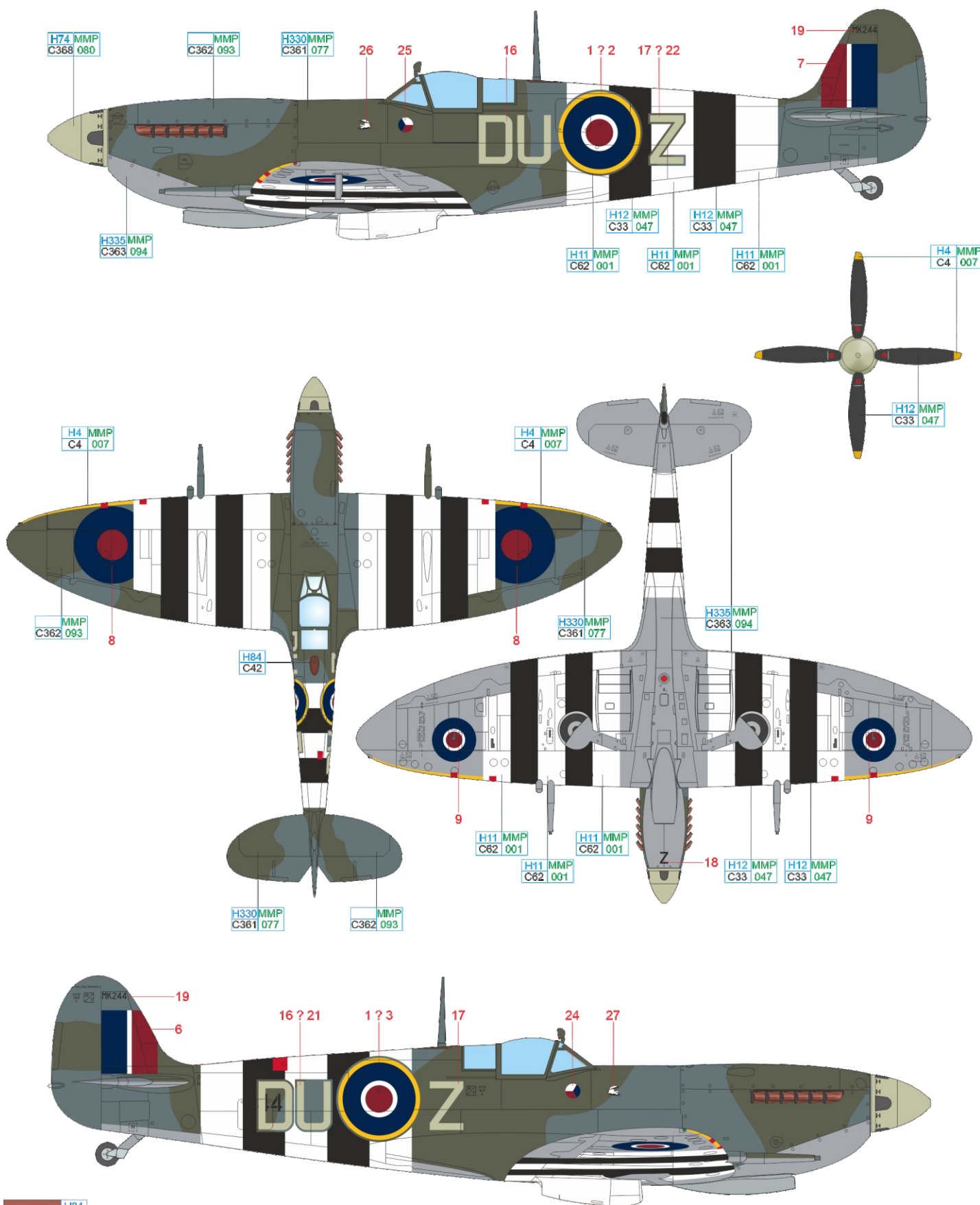






A MK244, W/Cdr Jan Čermák, No. 312 (Czechoslovak) Squadron, No. 134 Wing, RAF Appledram, Velká Británie, červen 1944

Bývalý velitel No. 312 Squadron W/Cdr Jan Čermák byl v době invaze do Normandie pozemním a administrativním velitelem No. 134 Wing, přesto do několika akcí jednotku sám vedl. Jednou z nich byla rutinní hlídka čs. stíhačů nad pláží Sword, která se proměnila ve velkou leteckou bitvu. Češi rozprášili formaci tuctu Focke-Wulfů Fw 190A, která měla za úkol bombardovat pláž přeplněnou spojeneckými vojáky a technikou. Výsledkem byly tři zničené a pět poškozených stodevadesátek bez vlastních ztrát. W/Cdr Čermák si v tomto boji připsal jeden zničený a jeden poškozený Fw 190. Spitfire s/n MK244, který při této akci pilotoval, byl osobním letounem F/O Jaroslava Šodka, který s ním pravidelně operačně létal od února do června 1944.



MAHOGANY H84 C42

OCEAN GRAY MMP C362 093

DARK GREEN H330MMP C361 077

MEDIUM SEA GRAY H335MMP C363 094

SKY H74 MMP C368 080

WHITE H11 MMP C62 001

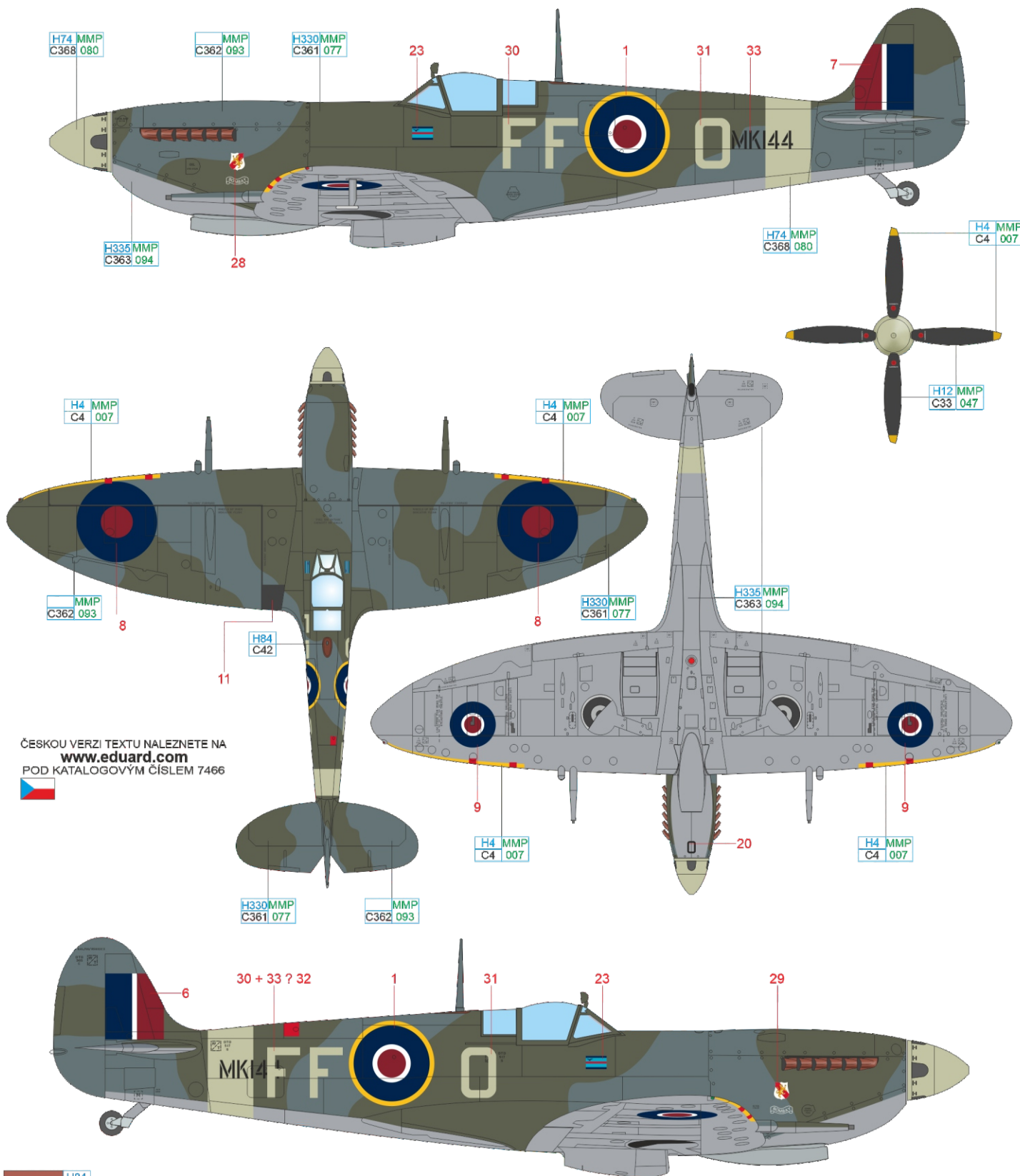
BLACK H12 MMP C33 047

YELLOW H4 MMP C4 007

eduard

B MK144, S/Ldr Alan G. Page, No. 132 Squadron, RAF Ford, United Kingdom, February–May 1944

During the Battle of Britain Alan Geoffrey Page was shot down and suffered serious burns. Following two plus years he spent in the hospital recovering. He undertook the plastic surgery in Queen Victoria's Hospital in East Gringstead and became the founding member of the Guinea Pig Club. Ultimately, he managed to return to the active duty and became one of the most successful British fighter pilots. During the spring months of 1944, as the commander of No. 132 Squadron he flew the depicted Spitfire on the offensive bombing and fighter sweeps preceding the invasion. On April 29, on one such mission, over the Deelen airfield in the Netherlands he managed to shoot down a Bf 110G-4 flown by the elite night fighter ace Maj. Hans-Joachim Jabs. On July 7 Page was promoted to command the elite No. 125 Wing. In the end of September, shortly after the conversion to the new powerful Spitfires Mk.XVI, Page's Spitfire was damaged by flak over Arnhem suburbs, and he crash landed. He wounded his face on the gunsight and suffered some other injuries. He was transported by air back to United Kingdom and again admitted to the Queen Victoria's Hospital in East Grinstead. After the war he became an active member of the Battle of Britain Association of the Fighter Pilots and was a moving force behind the creation of the Battle of Britain Memorial which was erected on the cliffs between Dover and Folkestone in 1993. During his wartime career Alan Geoffrey Page shot down 15 enemy aircraft and damaged three of them. His autobiography *The Guinea Pig Story* was published in 1981.



ČESKOU VERZI TEXTU NALEZNETE NA
www.eduard.com
 POD KATALOGOVÝM ČÍSLEM 7466



MAHOGANY H84
 C42

OCEAN GRAY MMP
 C362 093

DARK GREEN H330MMP
 C361 077

MEDIUM SEA GRAY H335MMP
 C363 094

SKY H74 MMP
 C368 080

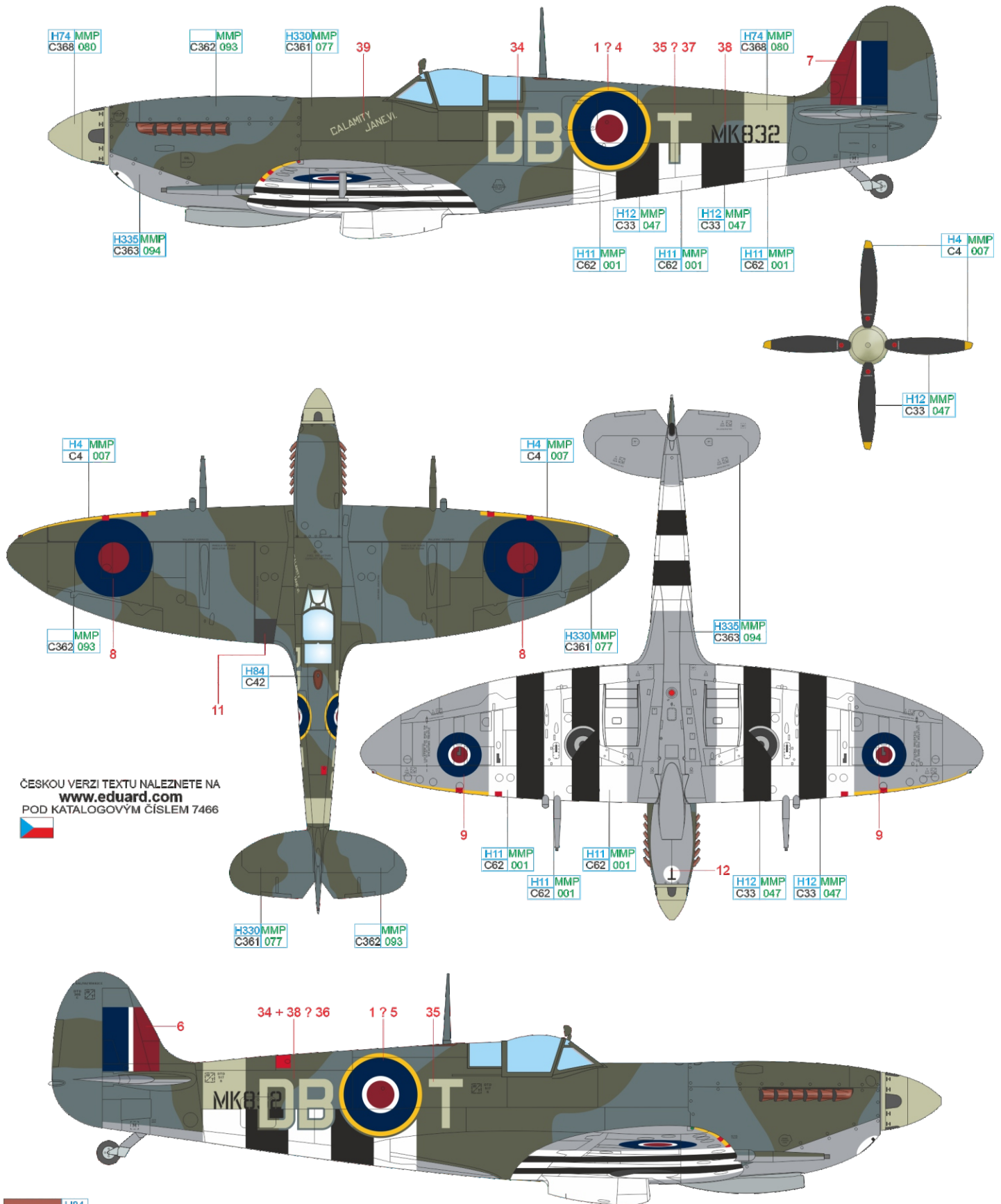
BLACK H12 MMP
 C33 047

YELLOW H4 MMP
 C4 007

eduard

C MK832, S/Ldr Robert K. Hayward, No. 411 squadron, B.4 Beny-sur-Mer Airfield, France, July–August 1944

Robert Kitchener "Bob" Hayward comes from the pool of the former RCAF flight instructors who served with No. 126 Wing. He was born on November 12, 1915, in St. John's, Newfoundland. After he completed his pilot training, he served at the main training base CFB Trenton. From February 1941 to October 1942, he flew as an instructor at No. 25 FTS. In March 1943 Hayward stated to fly combat missions with No. 401 Squadron where in the coming months he scored three aerial kills. In May 1944, after the rest, he was again attached to the No. 411 Squadron as a flight leader. On August 5, 1944, he was promoted to the squadron commander and until the end of September 1944 he claimed another three confirmed kills and four enemy aircraft damaged. After he finished his tour of duty he returned to Canada and until March 1945 he again flew as an instructor with No. 25 FTS. From May to September 1945, he briefly served at No. 16 FTS in Hagersville and in November 1945 he retired to the civilian life.



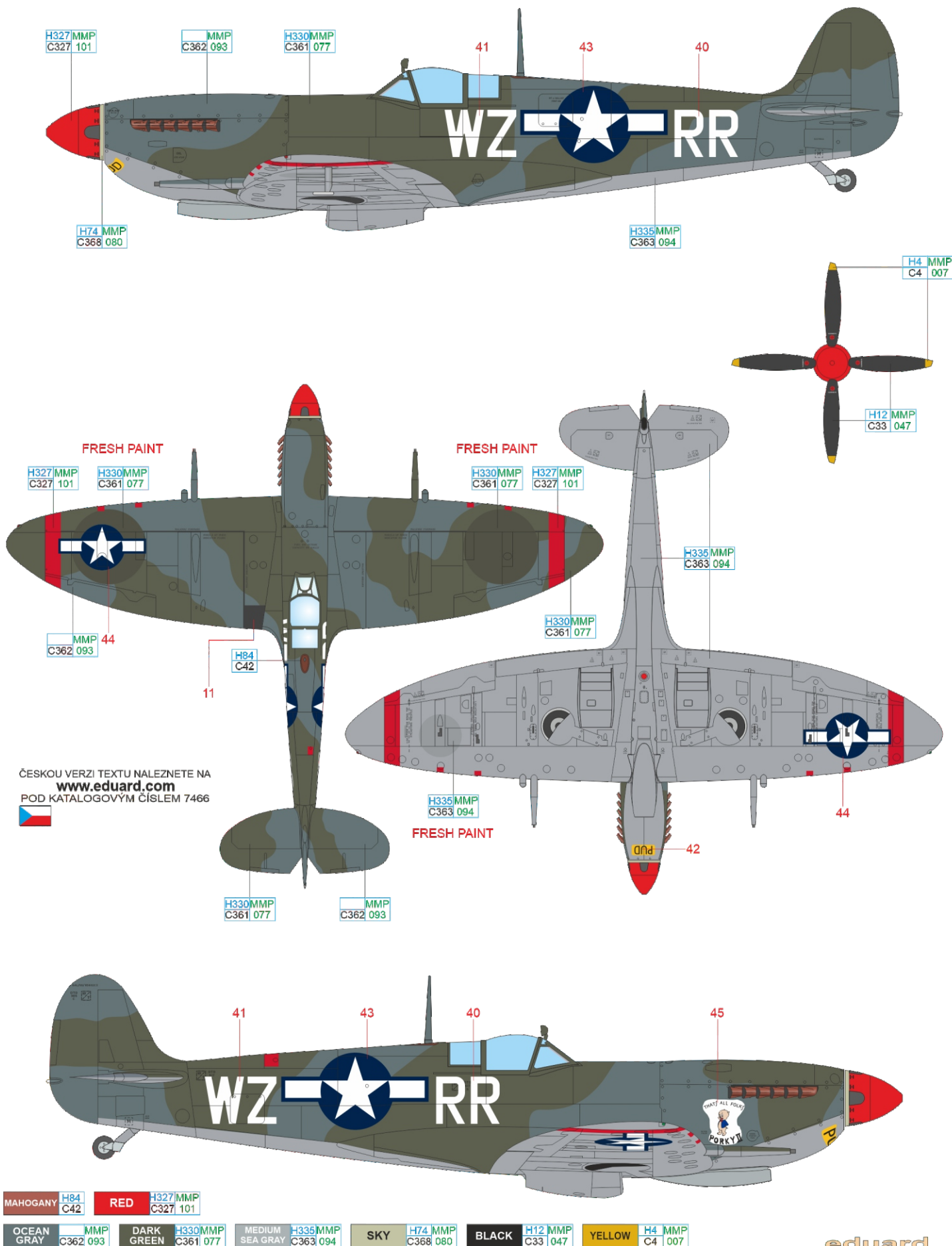
ČESKOU VERZI TEXTU NALEZNETE NA
www.eduard.com
 POD KATALOGOVÝM ČÍSLEM 7466



MAHOGANY	H84 C42	OCEAN GRAY	MMP C362 093	DARK GREEN	H330 MMP C361 077	MEDIUM SEA GRAY	H335 MMP C363 094	SKY	H74 MMP C368 080	WHITE	H11 MMP C62 001	BLACK	H12 MMP C33 047	YELLOW	H4 MMP C4 007
----------	------------	------------	-----------------	------------	----------------------	-----------------	----------------------	-----	---------------------	-------	--------------------	-------	--------------------	--------	------------------

D Lt. Robert J. Connors, 309th FS, 31st FG, 12th AF, Castel Volturno, Italy, February–March 1944

Lt. Robert Connors' Spitfire carried on the portside of the fuselage the artwork depicting the Porky Pig character which referred to his nickname "Porky". After its arrival in Britain in June 1943 the 309th FS was re-equipped with Spitfires Mk.V and flew them in Europe, North Africa, Sicily and Italy. In April 1943 the unit received its first Spitfires Mk.IX often flown as the upper cover for the older Spitfires Mk.V. In March 1944 the 309th FS traded their Spitfires for Mustangs possessing much longer range and therefore able to escort the USAAF bombers as far as the Southern Germany.



ČESKOU VERZI TEXTU NALEZNETE NA
www.eduard.com
 POD KATALOGOVÝM ČÍSLEM 7466



MAHOGANY H84 C42 RED H327 MMP C327 101

OCEAN GRAY MMP C362 093 DARK GREEN H330 MMP C361 077 MEDIUM SEA GRAY H335 MMP C363 094 SKY H74 MMP C368 080 BLACK H12 MMP C33 047 YELLOW H4 MMP C4 007

Spitfire Mk.IXc

STENCILING POSITIONS

