

Spitfire Mk.VIII

eduard

BRITISH WWII FIGHTER

1/72 SCALE PLASTIC KIT

ProfiPACK
edition

#70128



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 bylo objednáno 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 době 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. SYMBOL * INSTRUKTION SINNBILDEN * SYMBOLES * 記号の説明

OPTIONAL
VOLBABEND
OHNOUTOPEN HOLE
VYVRTAT OTVORSYMMETRICAL ASSEMBLY
SYMETRICKÁ MONTÁŽNOTCH
ZÁŘEZREMOVE
ODRÍZNOUTAPPLY EDUARD MASK
AND PAINT
POUŽIT EDUARDS MASK
NABARVIT

PARTS



DÍLY



TEILE



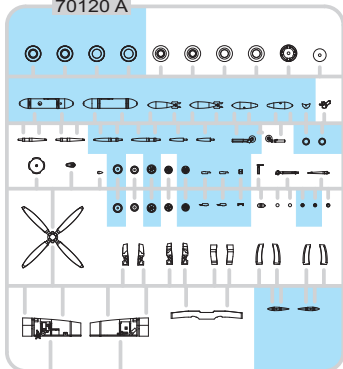
PIĚCES



部品

A>

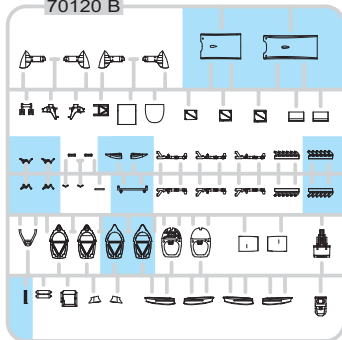
70120 A



B>

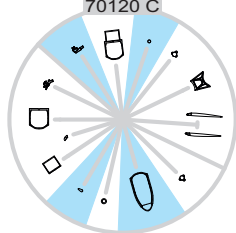
PLASTIC PARTS

70120 B



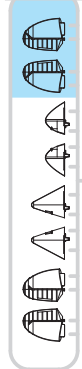
C>

70120 C



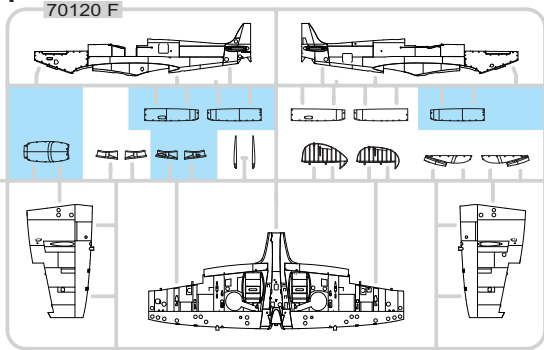
D>

70120 D



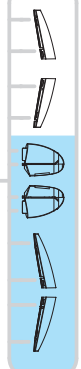
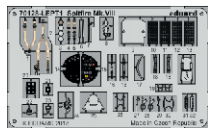
F>

70120 F



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



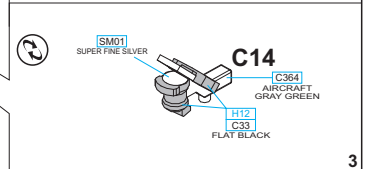
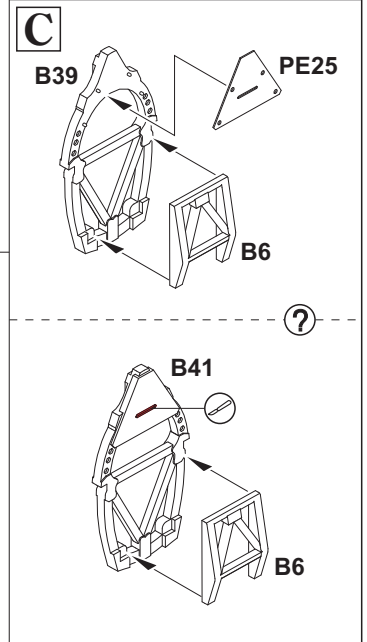
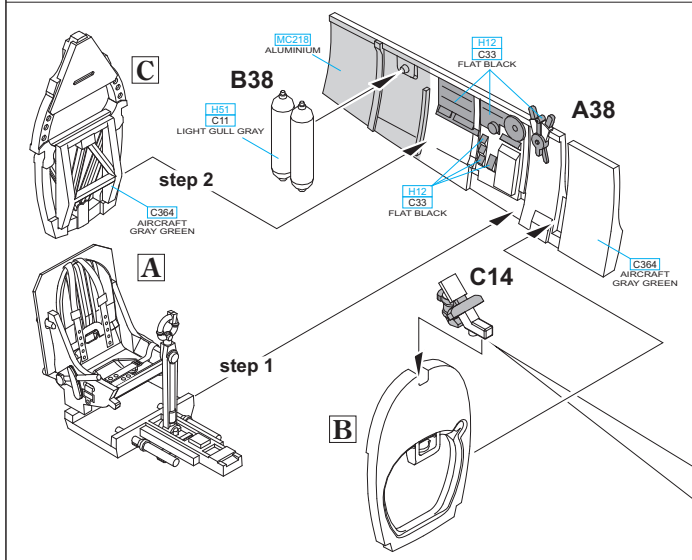
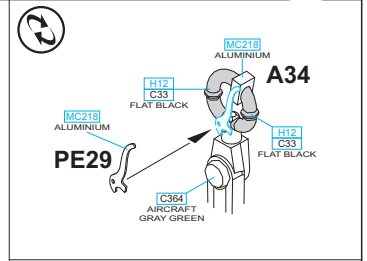
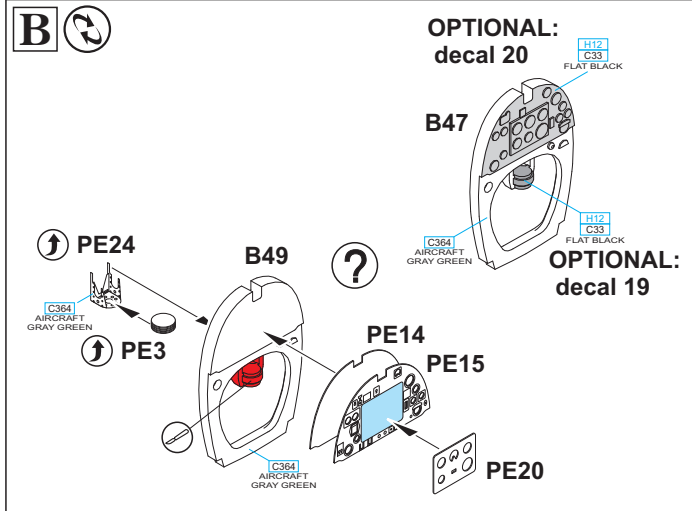
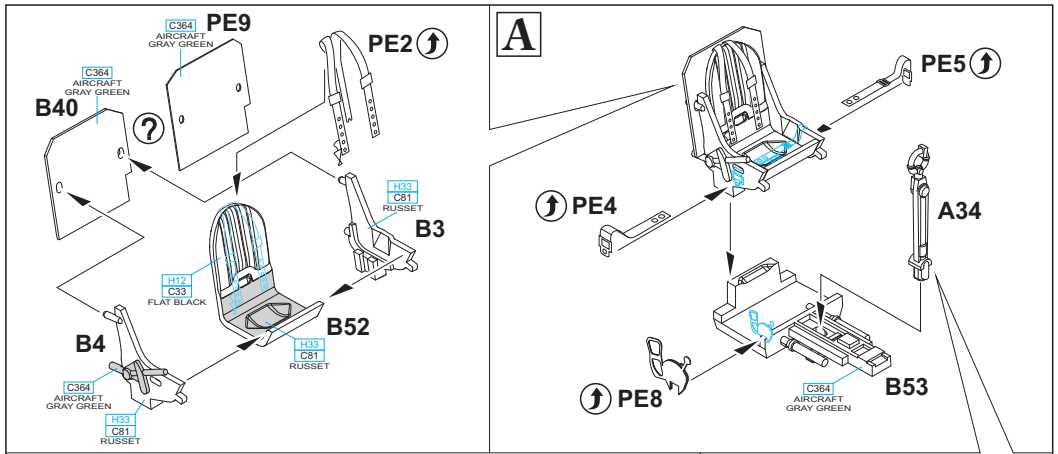
PEINTURE

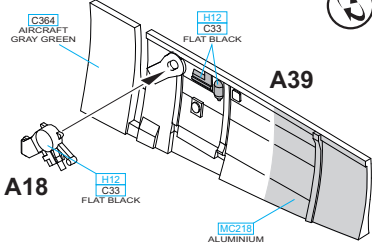
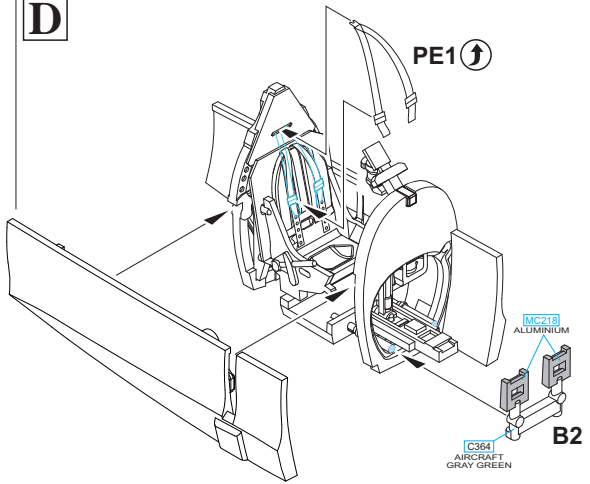
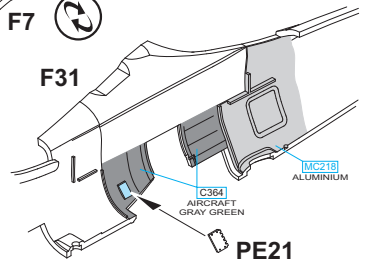
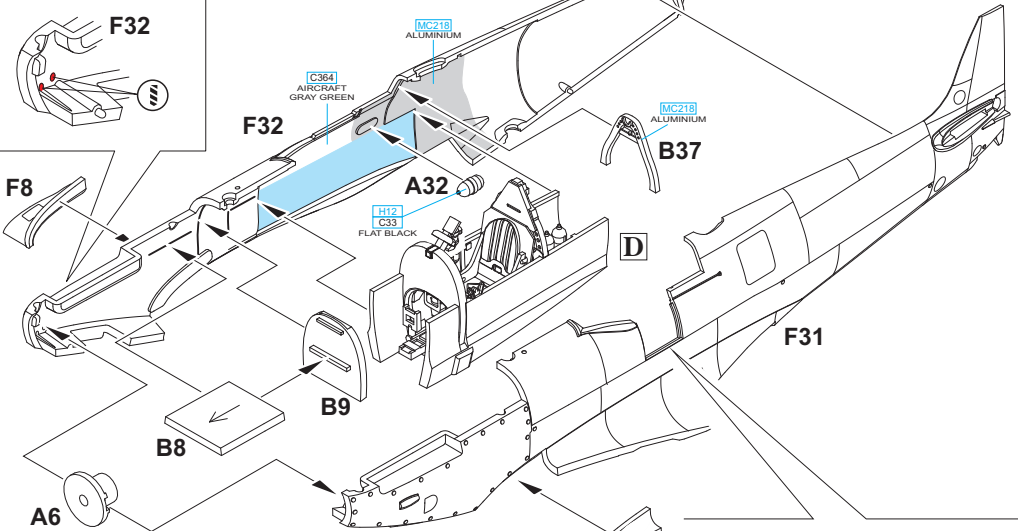
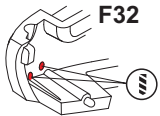
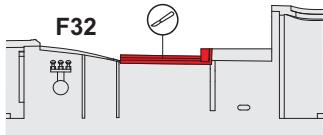
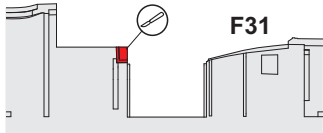


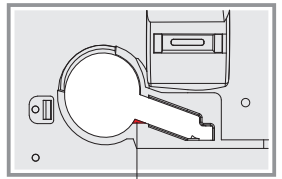
色

GSI Creos (GUNZE)		
AQUEOUS	Mr.COLOR	
H4	C4	YELLOW
H11	C62	FLAT WHITE
H12	C33	FLAT BLACK
H13	C3	FLAT RED
H33	C81	RUSSET
H71	C21	MIDDLE STONE
H72	C369	DARK EARTH
H74	C368	SKY
H77	C137	TIRE BLACK
H90	C47	CLEAR RED
H94	C138	CLEAR GREEN
H302	C302	GREEN

AQUEOUS	Mr.COLOR	
H327	C327	RED
H329	C329	YELLOW
H330	C361	DARK GREEN
H335	C363	MEDIUM SEAGRAY
H417	C117	LIGHT BLUE
	C362	OCEAN GRAY
	C364	AIRCRAFT GRAYGREEN
	C370	AZURE BLUE
Mr.METAL COLOR		
	Nc214	DARK IRON
	Nc218	ALUMINIUM
Mr.COLOR SUPER METALLIC		
	SM01	SUPER FINE SILVER



**D****PE1** **? FOR CLOSED CANOPY ONLY**



MARKINGS
A, B, E, F ONLY

A43 - MARKINGS
A, B, E, F ONLY

A41 ? A43

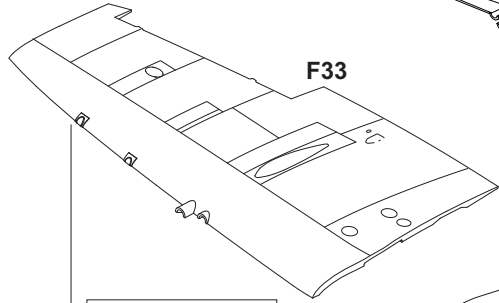
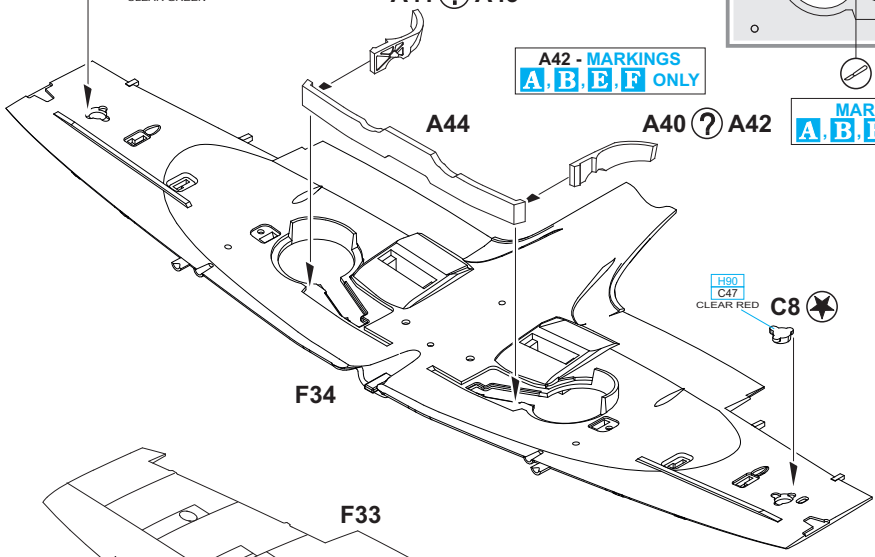
A42 - MARKINGS
A, B, E, F ONLY

A40 ? A42

H90
C47
CLEAR RED

C4

H94
C139
CLEAR GREEN

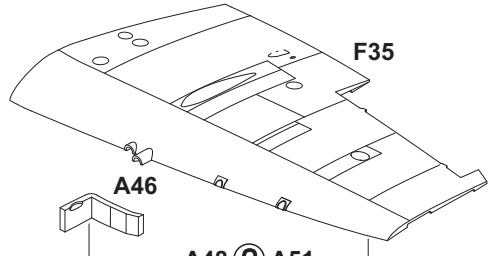


F33

A47 - MARKINGS
A, B, E, F ONLY

A47 ? A50

A45

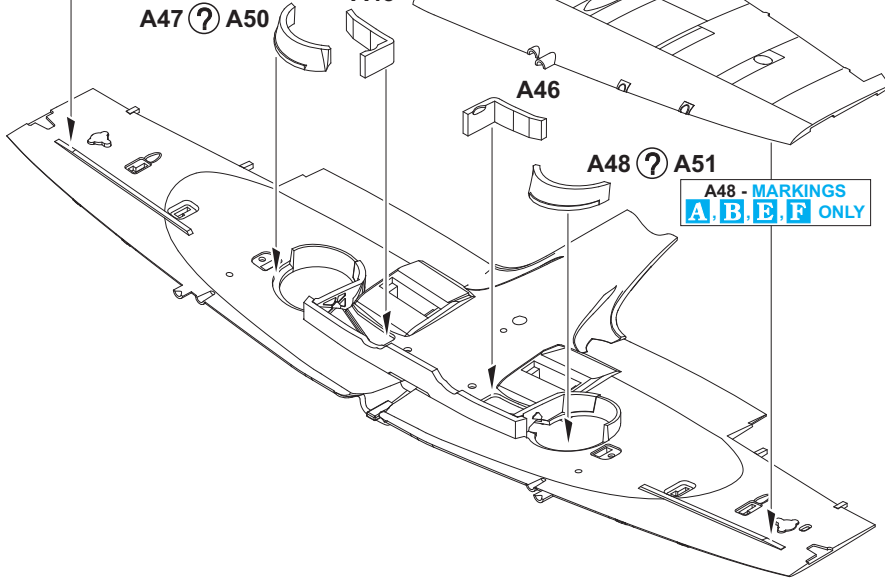


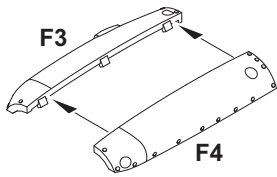
F35

A46

A48 ? A51

A48 - MARKINGS
A, B, E, F ONLY





C364
AIRCRAFT
GRAY GREEN

B21

B21

B37

D21 - MARKING D

D21 ★

H84
C136
CLEAR GREEN

D19 - MARKINGS
A, B, E, F

D19

H94
C138
CLEAR GREEN

C7 ? F12 - MARKING C

C7 ? **F12** ★

H84
C138
CLEAR GREEN

E25

E26

H90
C47
CLEAR RED

D20

D20 - MARKINGS
A, B, E, F

★ **D22**

H90
C47
CLEAR RED

D22 - MARKING D

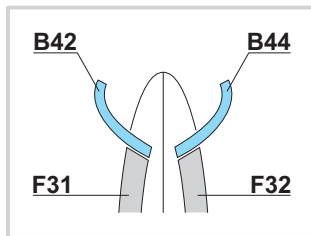
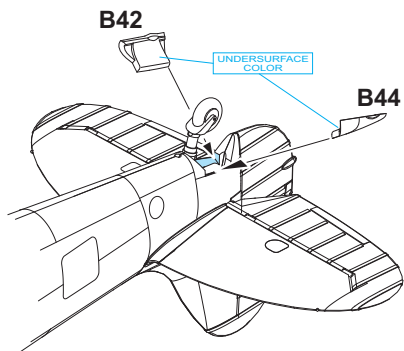
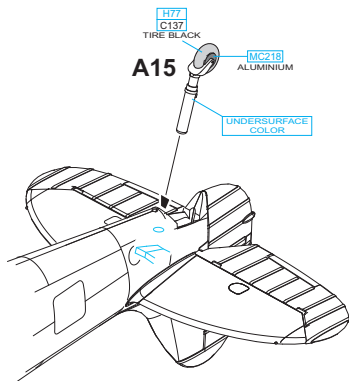
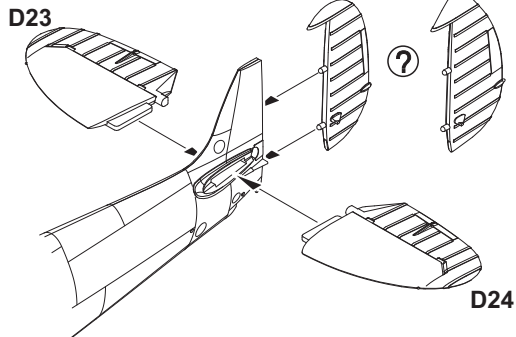
H90
C47
CLEAR RED

C6 ? **F11** ★

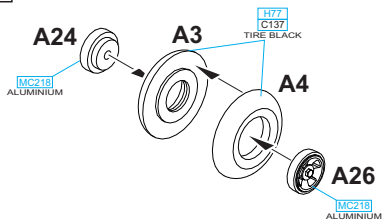
C6 ? F11 - MARKING C

F14 - MARKING D

**F13 - MARKINGS
A, B, C, E, F**

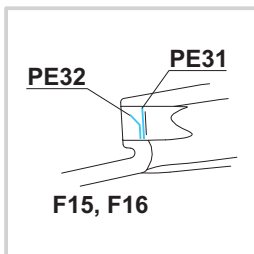
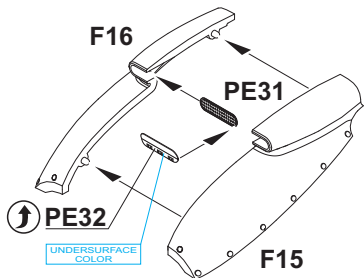


E 2 pcs.

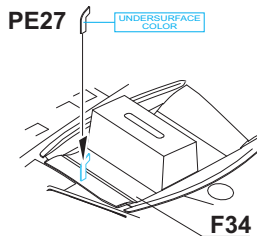


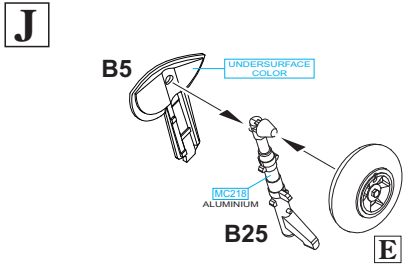
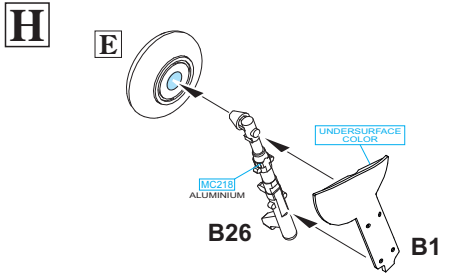
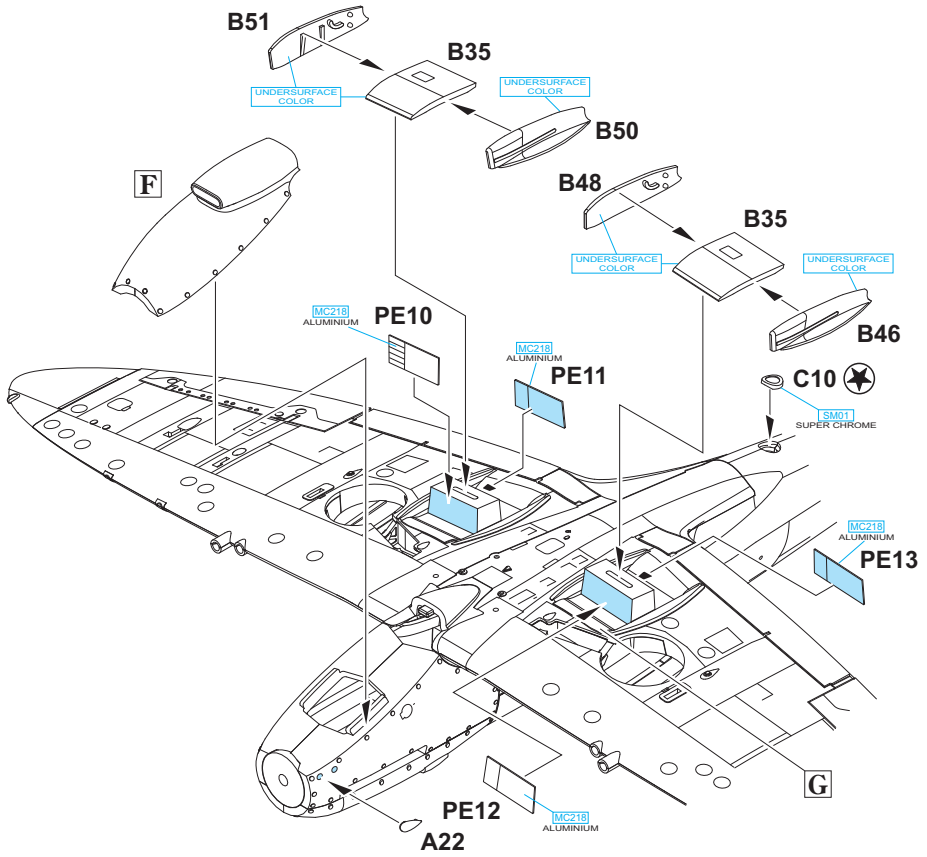
F

**PE31, PE32 - MARKINGS
B, C, D, E, F ONLY**

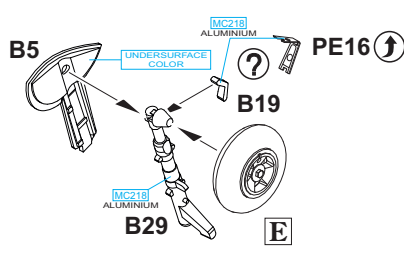
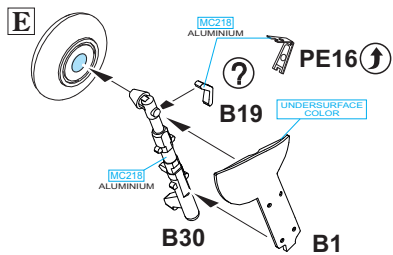


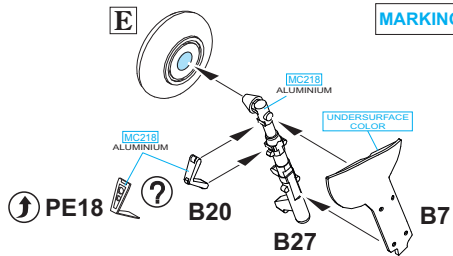
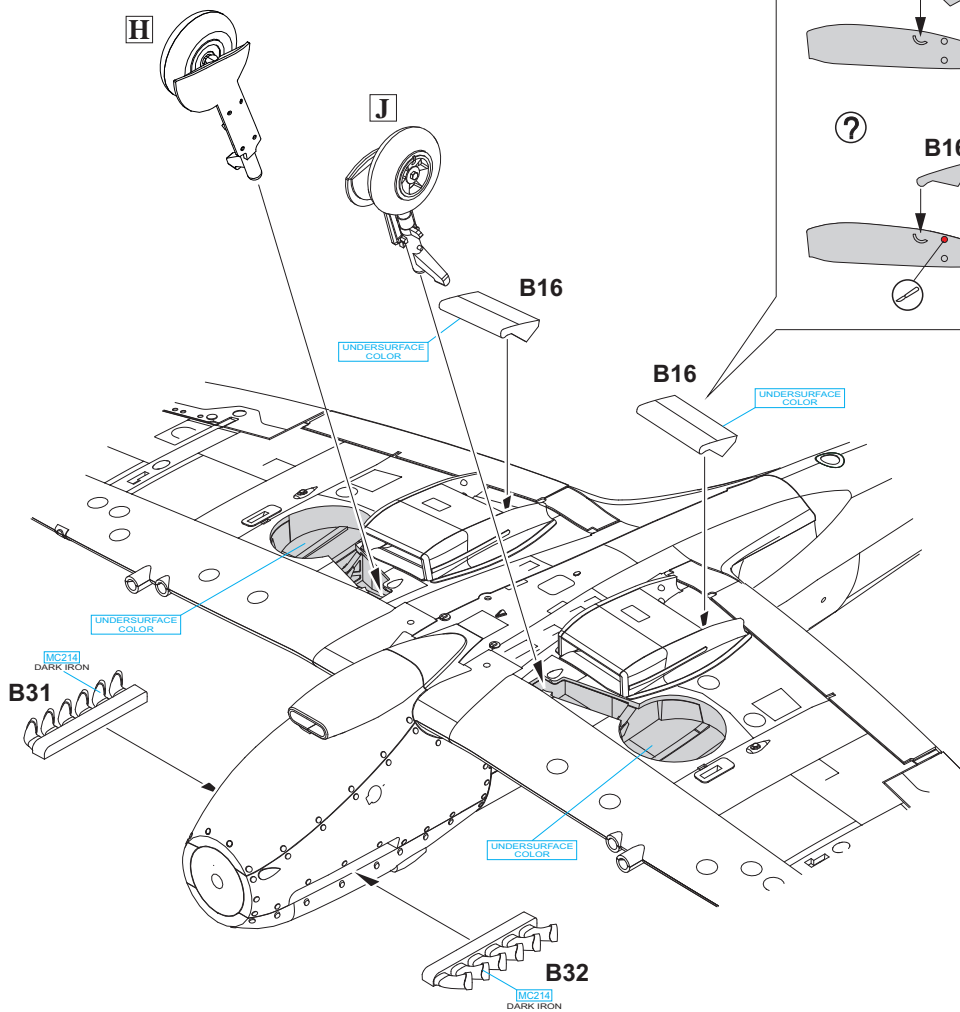
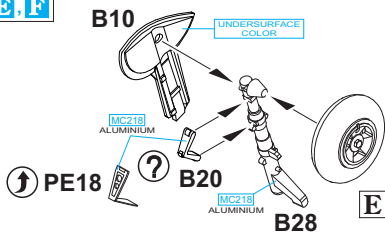
G

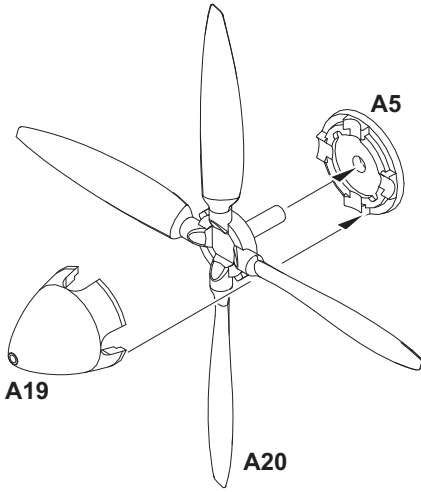
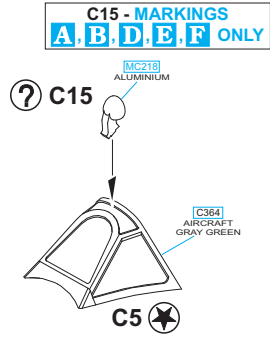
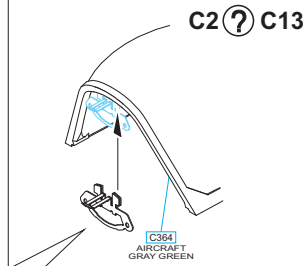
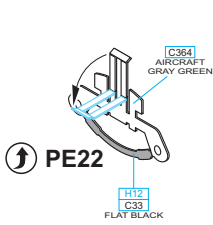
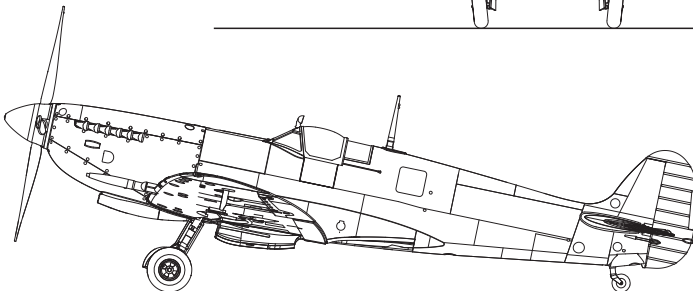
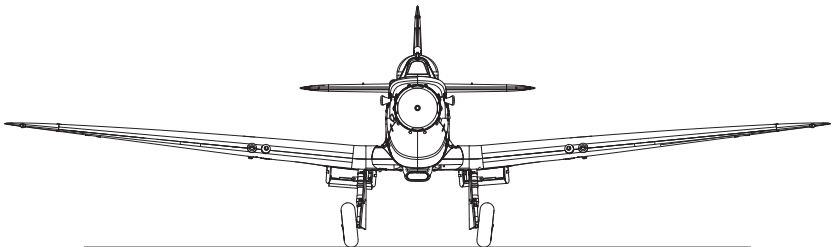
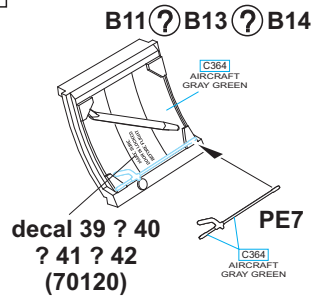




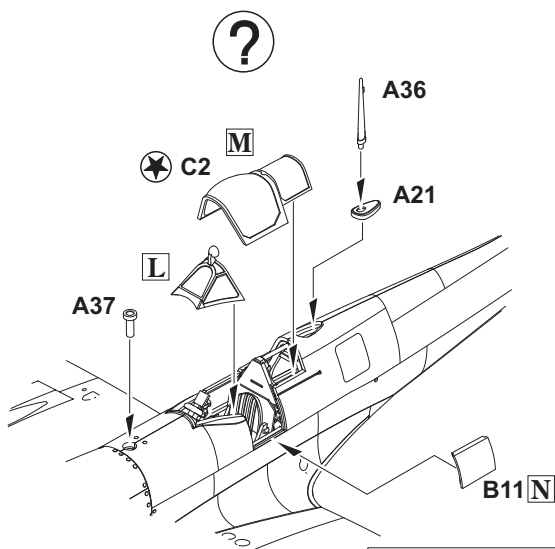
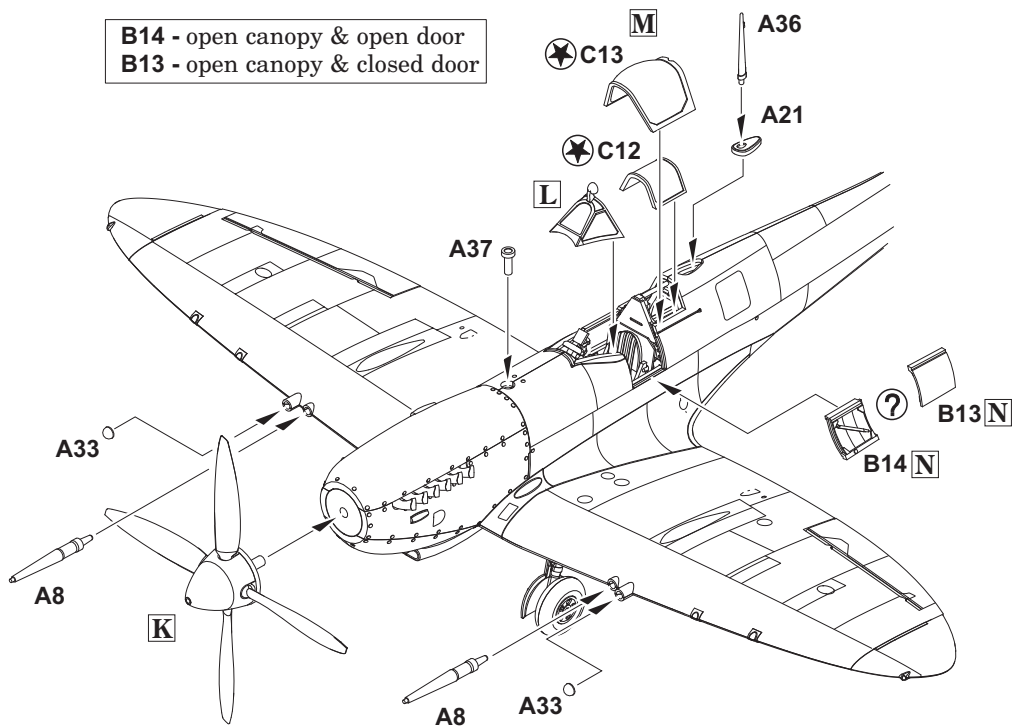
MARKINGS **C, D**



H**J**MARKINGS **A, B, E, F**

K**L****M****N**

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

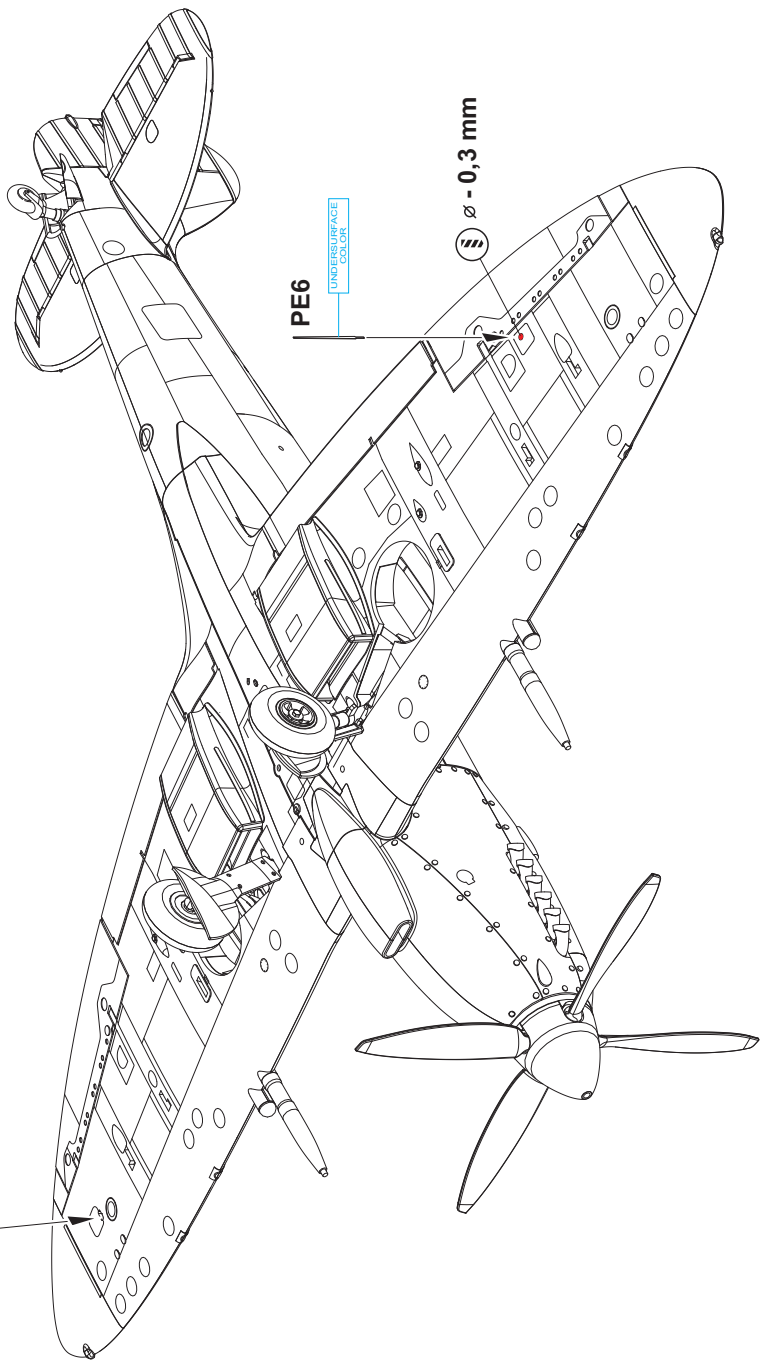


B11 - closed canopy & closed door

AL2024
ALUMINIUM

A31

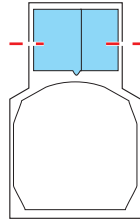
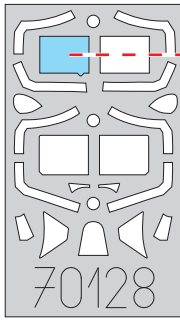
UNDERSURFACE
COLOR



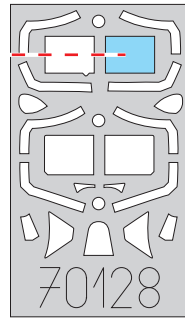
PE6

UNDERSURFACE
COLOR

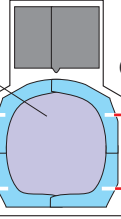
$\varnothing - 0,3 \text{ mm}$



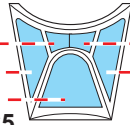
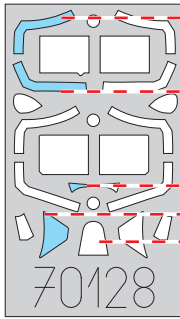
C2



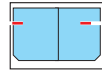
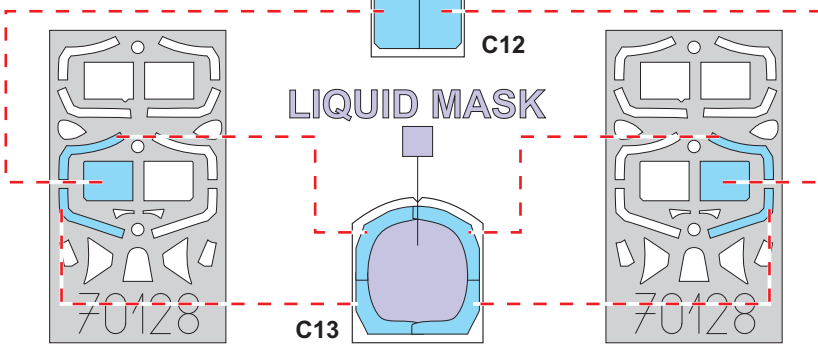
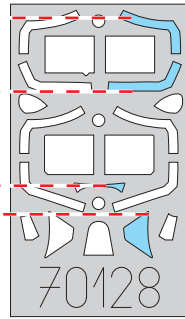
LIQUID MASK



C2

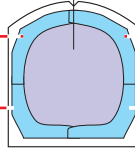


C5



C12

LIQUID MASK



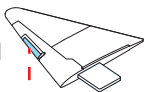
C13

C7 ? F12



C8 ●

D21



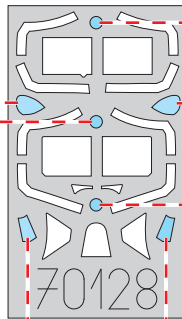
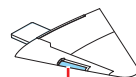
● C4

C6 ? F11



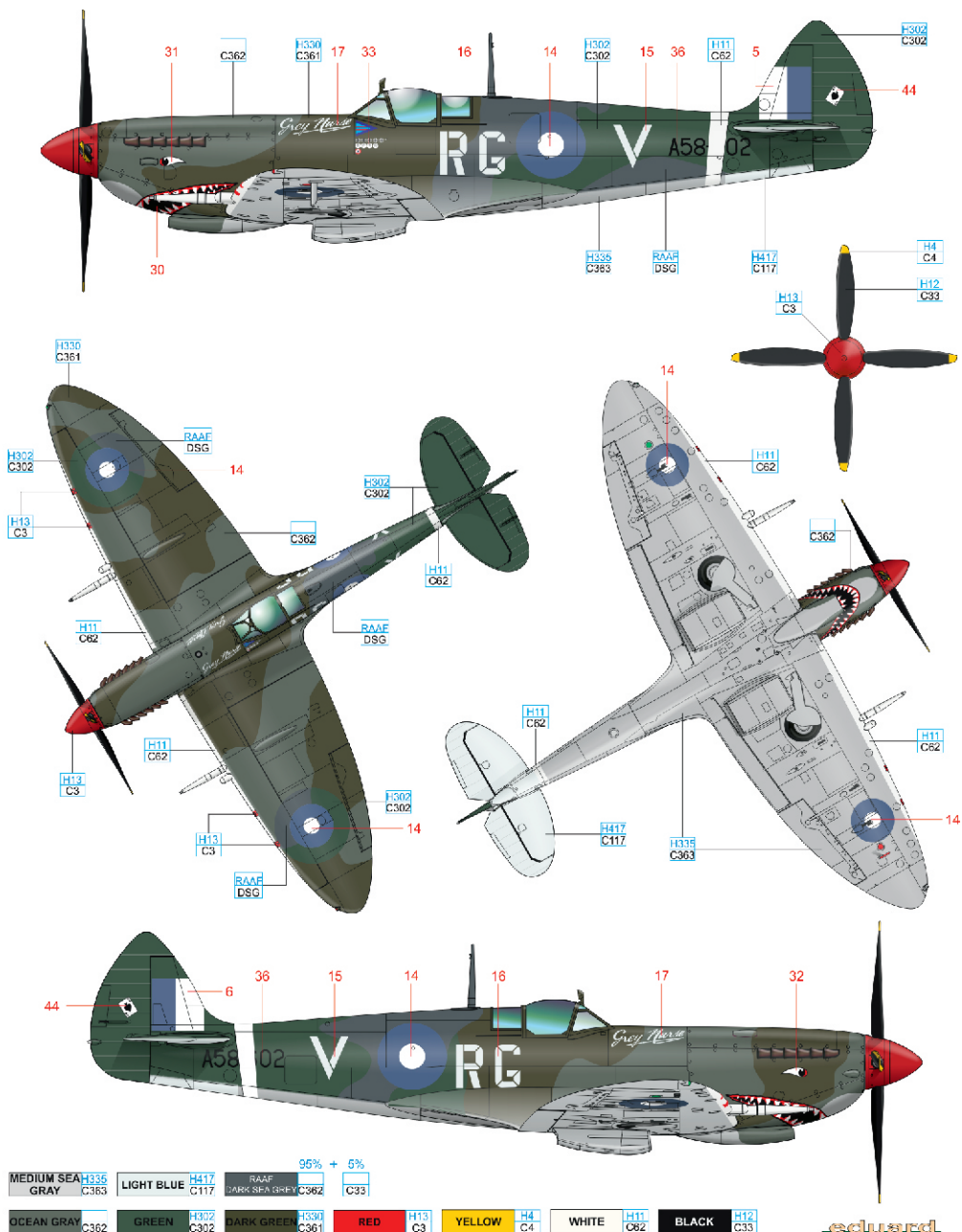
● C10

D22



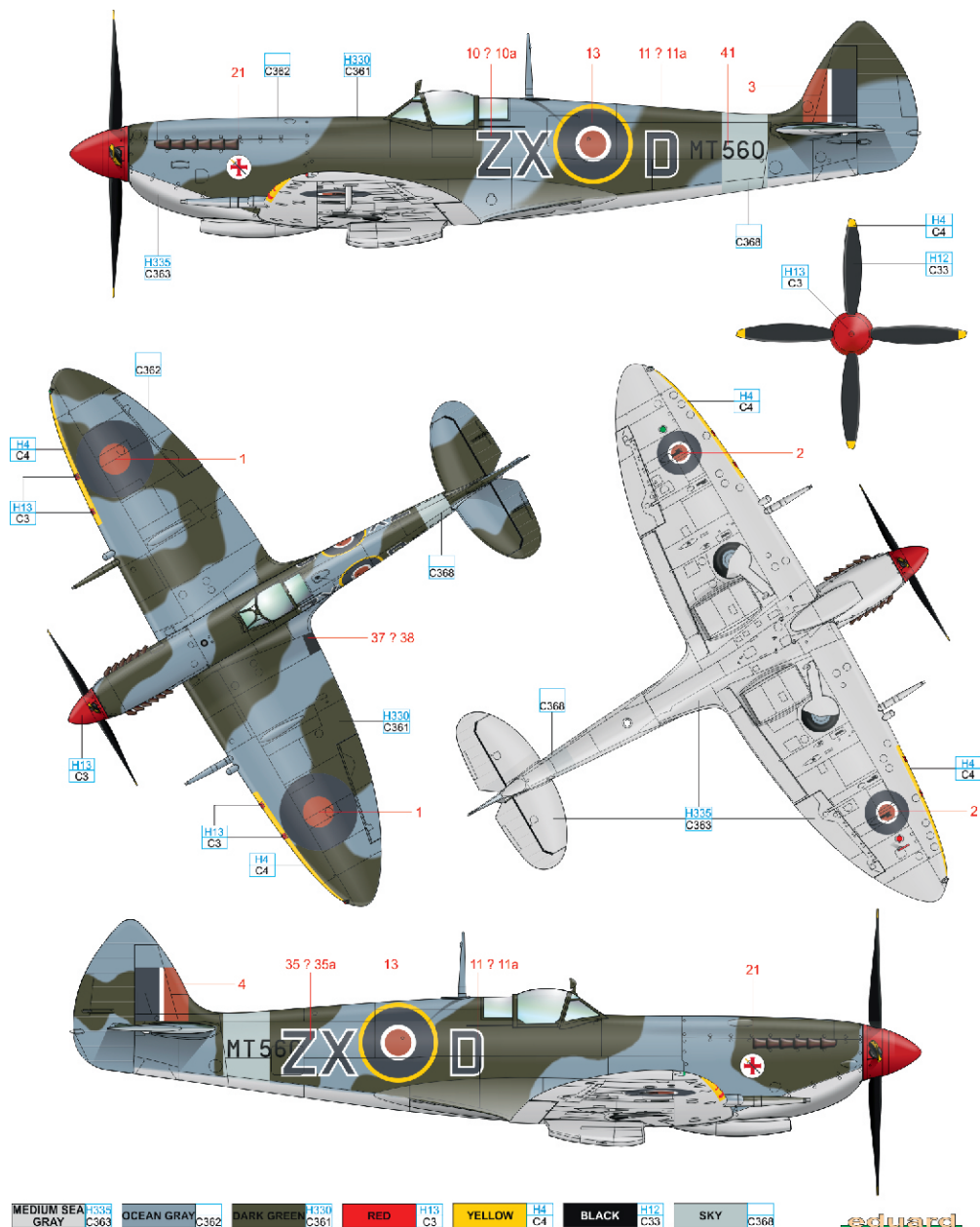
A HF Mk.VIII, W/C Robert Gibbes, velitel 80. Fighter Wingu, Nizozemská východní Indie, 1945

Bobby Gibbes, eso s 12 sestřely (2 ve spolupráci), měl svůj osobní stroj v markingu 457. squadrony RAAF. Symboly sestřelů pod kabinou odkazují na jeho úspěchy dosažené na středomořském bojišti v řadách 3. squadrony RAAF. Prvek rychlé identifikace - bílá náběžná hrana křídla - se na australských Spitfirech objevila poprvé v polovině roku 1943 a 80. Fighter Wing tuto praxi převzal. Žraločí tlama na přídi je známa ve dvou verzích, zde je zachycena raná podoba. Pověšněte si otočeného pikového esa na směrovce.



B LF Mk.VIII, MT560, Lt. Antony Brooke Woodley, No. 145 Squadron, Bellaria – Igea Marina, Itálie, březen 1945

145. squadrona „zdědila“ své označení po své předchůdkyni, která byla ustavena 15. května 1918 a vyzbrojena dvouplošníky SE.5a. Do kontaktu s nepřítelem se dostala v Palestině, kde se zapojila do bojů s Turky. Rozpuštěna byla 2. září 1919. K reaktivaci squadrony došlo 10. října 1939. Výzbroj tentokrát tvořily Hurricaney, které na začátku roku 1941 nahradily Spitfirey. S nimi se v lednu 1942 přesunula nejprve na Střední východ, poté na Maltu a nakonec do Itálie. Se Spitfirem MT560 létala v prvních měsících roku 1945 řada příslušníků 145. squadrony, mezi nimi byl také Jihoafričan Lt. A. B. Woodley. Znak squadrony byl namalován na obou stranách příďe. Z dobové fotografie letounu vyplývá, že písmena ZX-D byla s největší pravděpodobností modrá. Část badatelů se však přiklání k názoru, že barva těchto písmen byla červená.

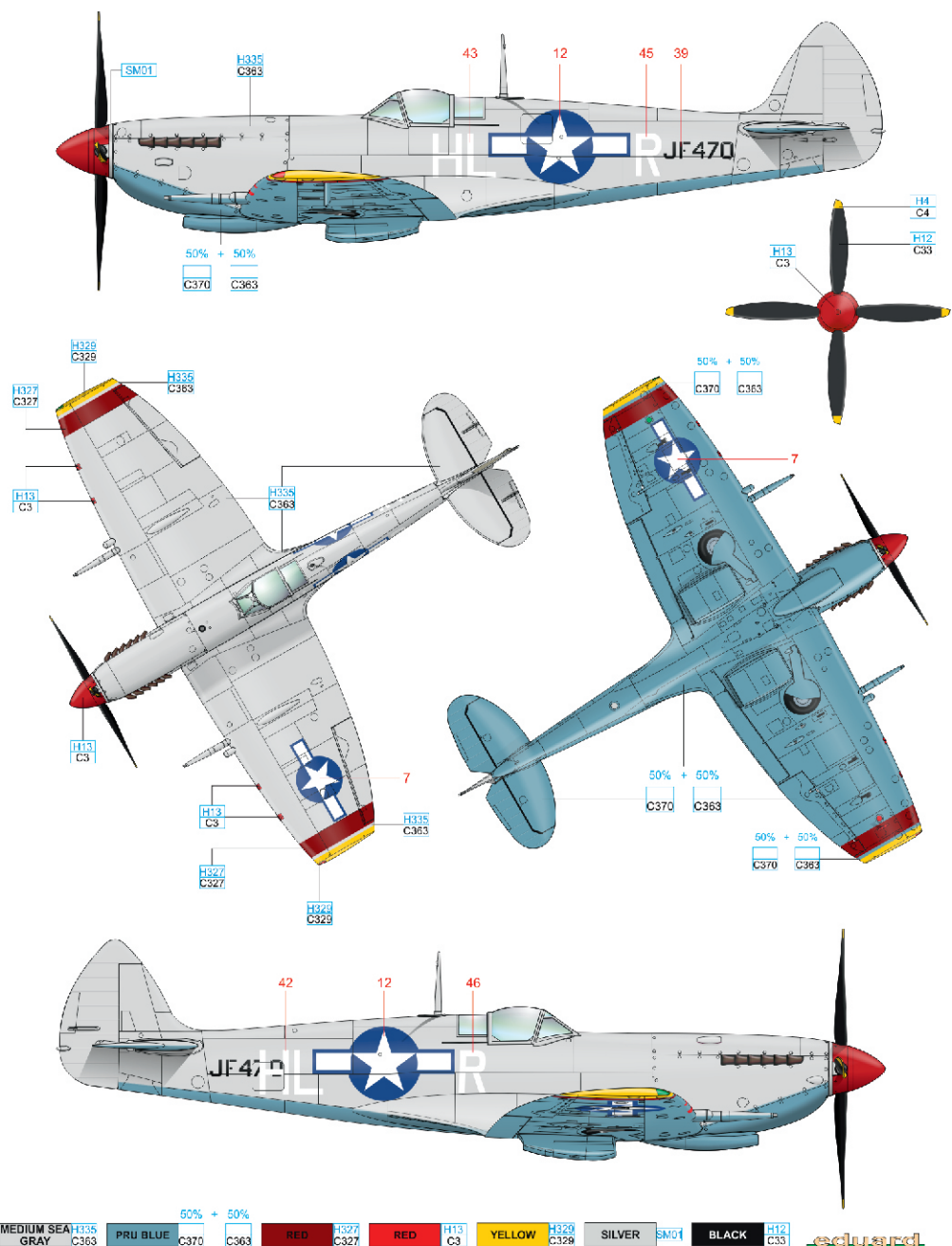


MEDIUM SEA GRAY H135 C363 OCEAN GRAY C362 DARK GREEN C361 RED H13 C3 YELLOW H4 C4 BLACK H12 C33 SKY C368

eduard

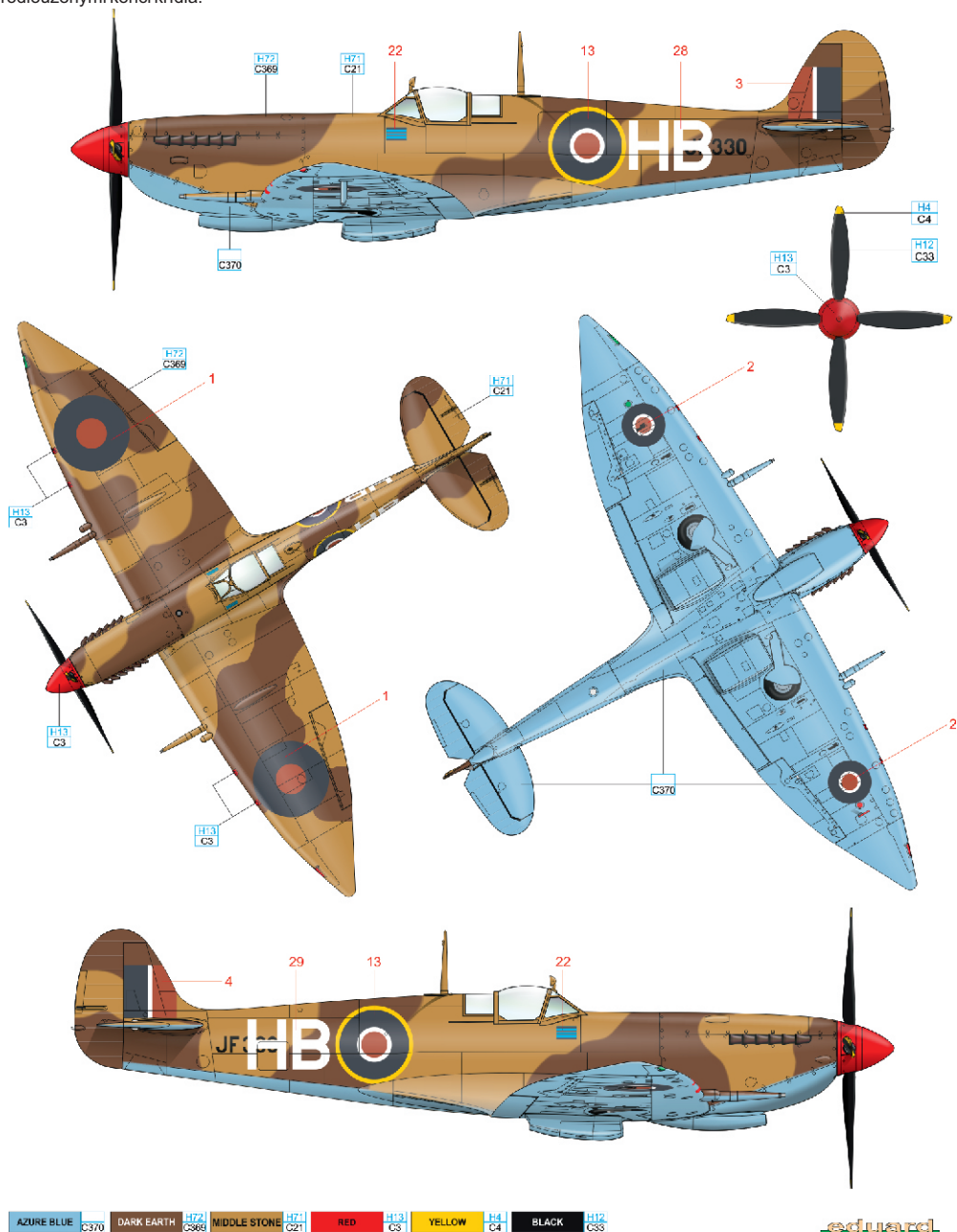
C F Mk.VIII, JF470, 31. Fighter Group, 308. Fighter Squadron, základna Fano, Itálie, 1944 – 1945

31st FG létala se Spitfiry verzi Mk.V, Mk.VIII a Mk.IX od června 1943 do března 1944. Několik strojů si ponechala pro rekreační létání i po přezbrojení na P-51 Mustang. Není zcela jisté, které ze dvou barev – červená či žlutá – byla blíže koncům křídla. Mustangy měly blíže koncům červenou. Letoun je pravděpodobně natřen barvami pro výškové stíhačky – Medium Sea Grey na horních a PRU Blue na spodních plochách. Je vybaven zkrácenými koncovými oblouky křídla.



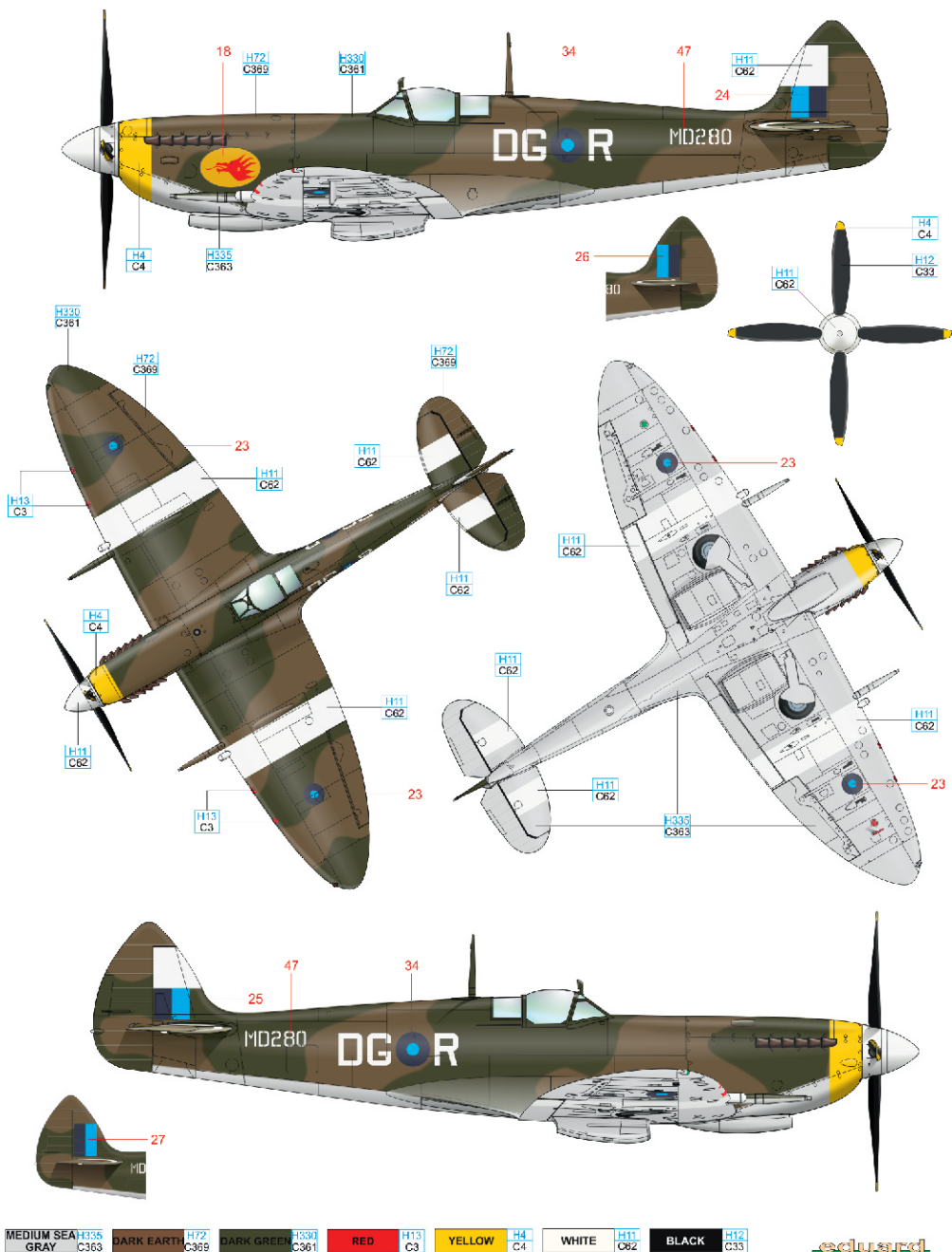
D F Mk.VIII, JF330, AVM Harry Broadhurst, Desert Air Force, 1943

Harry Broadhurst zahájil svou kariéru v RAF v roce 1926. Stal se z něho vynikající akrobatický letec a postupně se vypracoval na velitelské pozice. Po vypuknutí Bitvy o Británii se zapojil do bojů a dne 2. července 1941 se mu podařilo sestřelit dva Bf 109. Sám však byl sestřelen. O pět dní později jeho letoun poškodil Hptm. Josef Priller, stíhací eso z JG 26. Do 19. srpna 1942 se mu podařilo sestřelit 13 nepřátelských letounů jistě, sedm pravděpodobně a deset strojů má přiznáno jako poškozené. V lednu 1943 převzal v hodnosti Air Vice Marshall velení Desert Air Force. V souladu s platnými pravidly označil svůj letoun iniciálami svého jména. Pod kabinu si nechal namalovat vlaječku symbolizující jeho hodnost. Letoun v pouštní kamufláži je vybaven prodlouženými konci křídla.



E LF Mk.VIII, MD280, F/Lt. Paul Ostrander, 155. squadrona RAF, Barma, 1945

Paul Ostrander, Kanaďan z Winnipegu, se do Indie ke 155. squadroně RAF přesunul v květnu 1944. V červenci začal létat na Spitfirech Mk.VIII. Bojovou túru dokončil v květnu 1945. Ostranderův Spitfire nese bílé identifikační doplňky – pruhy na křídle a ocasních plochách. Bílý pruh na kýlové ploše nebyl na stroji údajně namalován, ale byl standardním označením strojů. Proto ve stavebnici uvádíme obě možnosti. Znak jednotky na přídí vychází ze znaku Chindits, pozemních jednotek, které operovaly v Barmě v japonském týlu.



F LF Mk.VIII, MT714, F/Lt A. W. Guest, 43. squadrona RAF, letiště Ramatuelle, Francie, srpen 1944

43. squadrona RAF dostala v červenci 1944 celkem patnáct Spitfirů Mk.VIII a používala je až do října téhož roku. V té době působila ve Středomoří, z korsického Calvi a z letišť na jihu Francie. Letoun nese kamufláž typickou pro denní stíhačky RAF. Vyroben byl v červnu 1944 a ke 43. squadroně přišel oficiálně 13. července 1944. Zrušen byl 14. března 1946.

