



## 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 190A. 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 250 lb 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. SYMBOL \* INSTRUKTION SINNBILDEN \* SYMBOLES \* 記号の説明

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

PARTS



DÍLY



TEILE



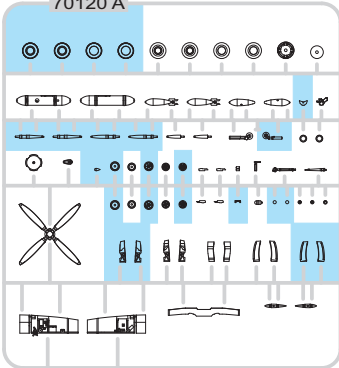
PIĚCES



部品

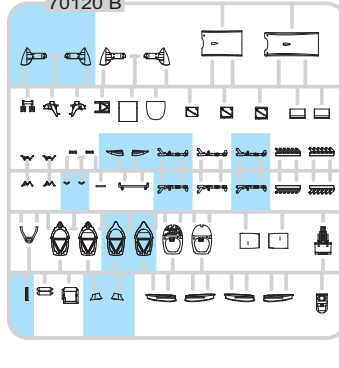
A&gt;

70120 A



B&gt;

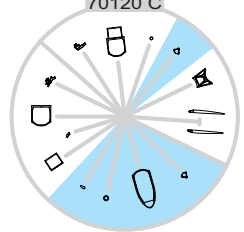
70120 B



PLASTIC PARTS

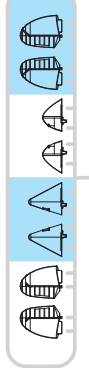
C&gt;

70120 C



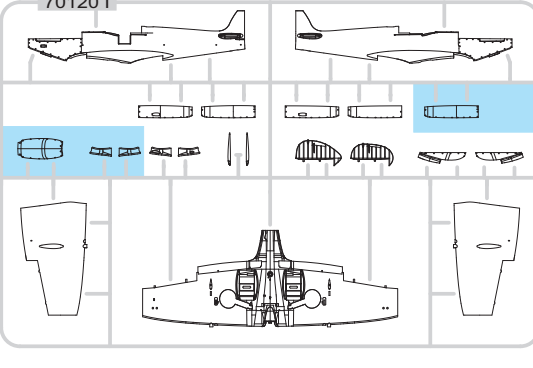
D&gt;

70120 D



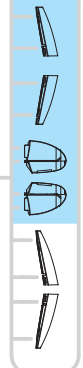
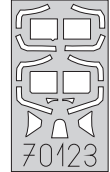
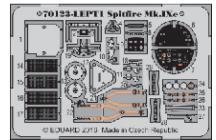
I&gt;

70120 I



E&gt;

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



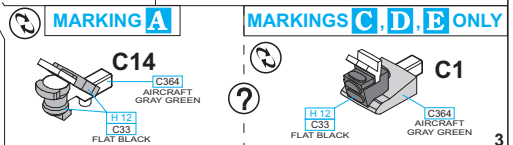
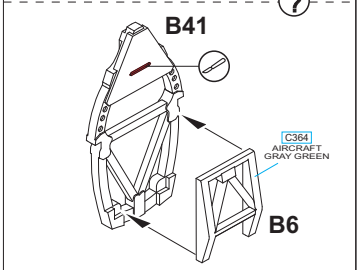
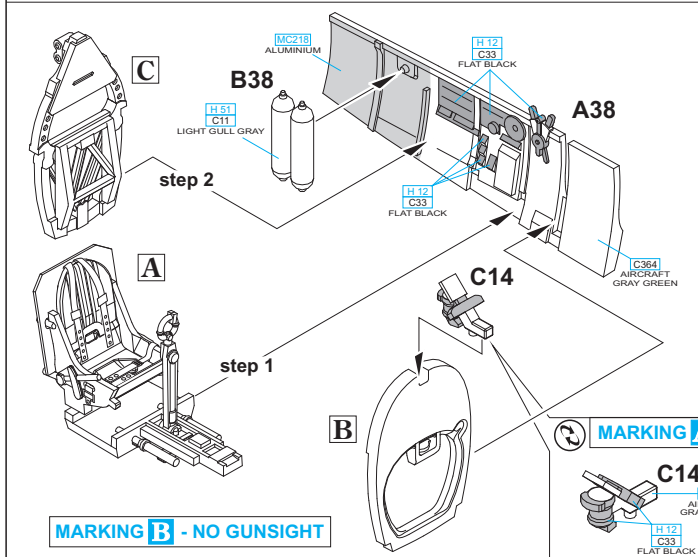
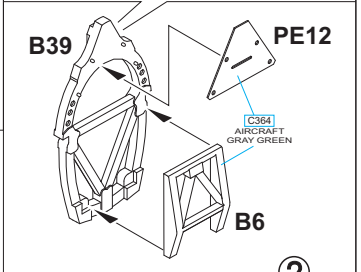
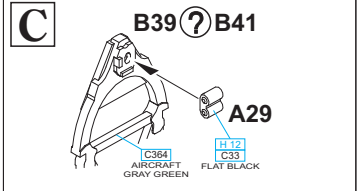
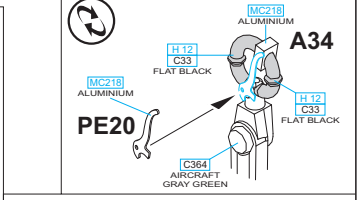
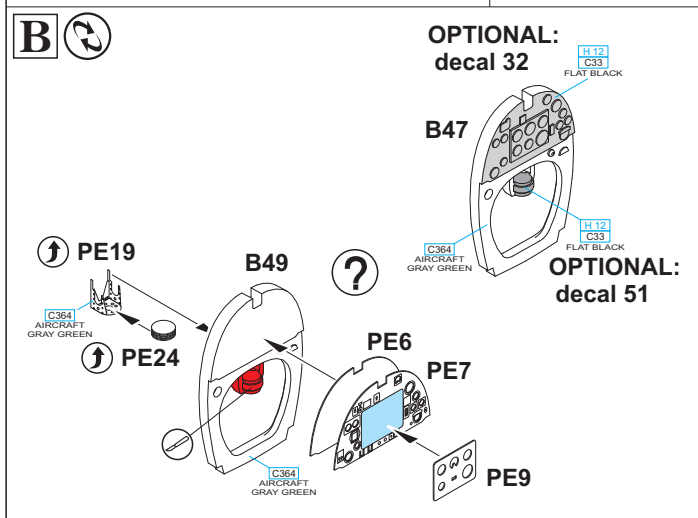
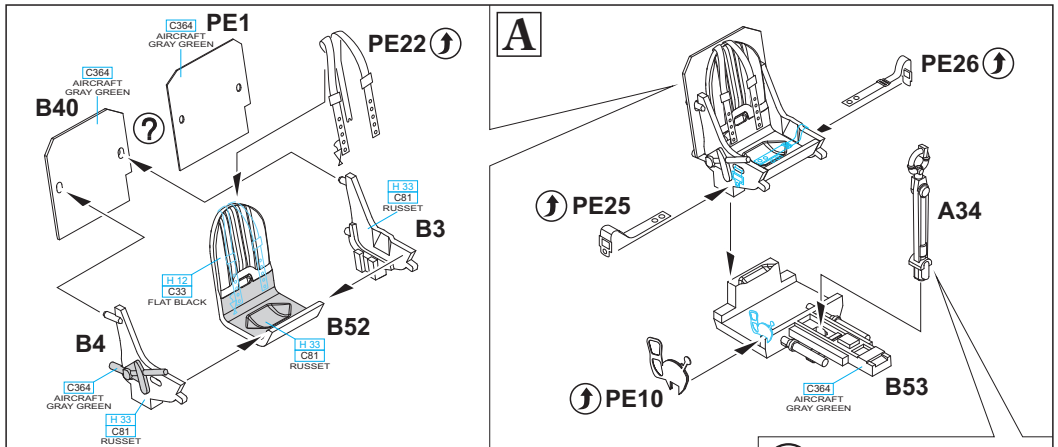
PEINTURE

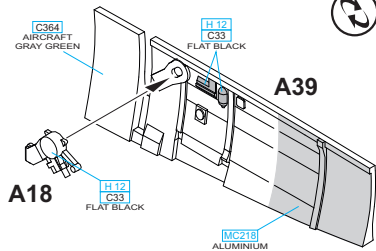
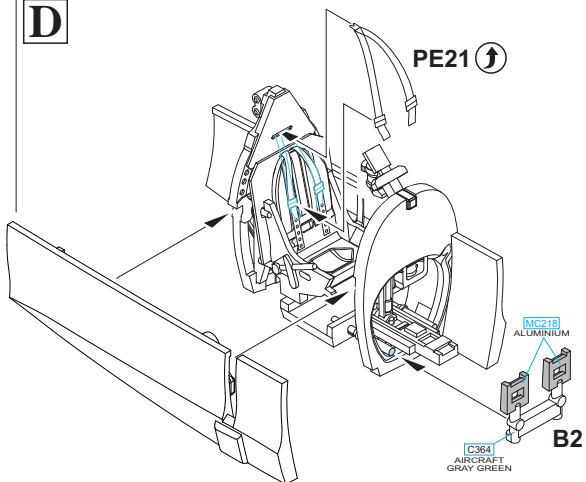
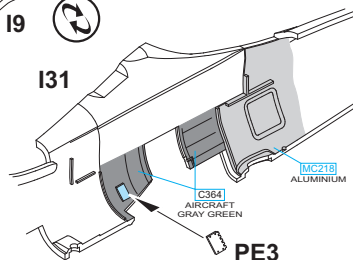
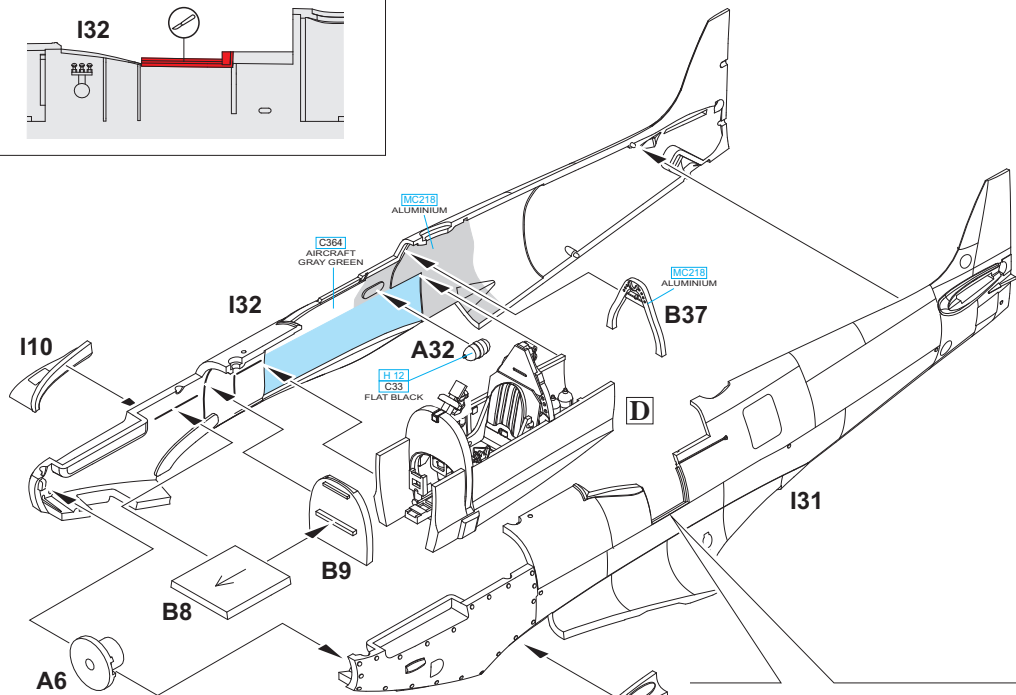
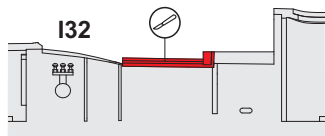
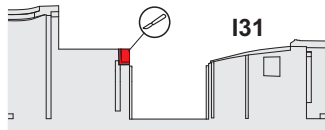


色

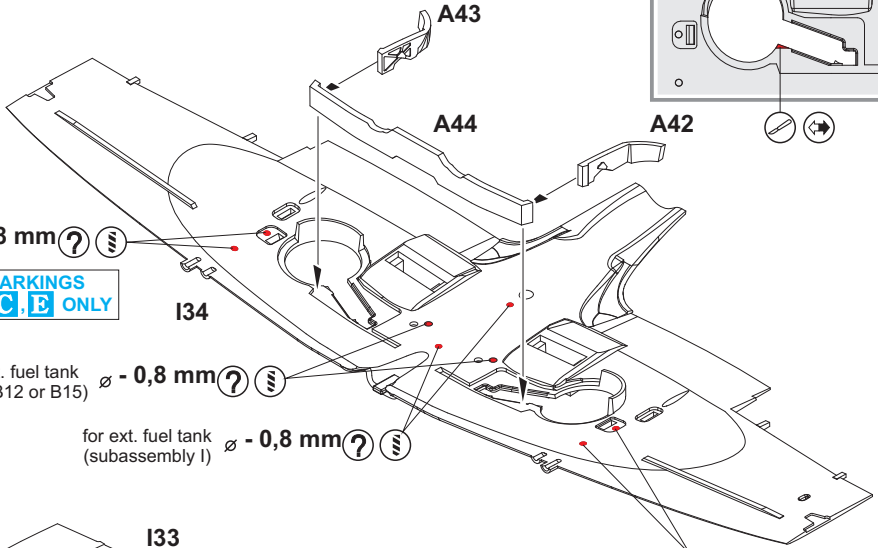
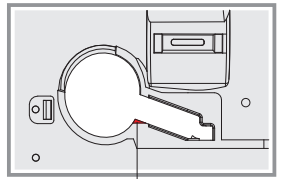
| GSI Creos (GUNZE) |          |                 |
|-------------------|----------|-----------------|
| AQUEOUS           | Mr.COLOR |                 |
| H 4               | C4       | YELLOW          |
| H 11              | C62      | FLAT WHITE      |
| H 472             | C33      | FLAT BLACK      |
| H 33              | C81      | RUSSET          |
| H 51              | C11      | LIGHT GULL GRAY |
| H 52              | C12      | OLIVE DRAB      |
| H 72              | C22      | DARK EARTH      |
| H 74              | C368     | SKY             |
| H 77              | C137     | TIRE BLACK      |
| H 90              | C47      | CLEAR RED       |
| H 94              | C138     | CLEAR GREEN     |
| H 305             | C305     | GRAY            |

| AQUEOUS                 | Mr.COLOR |                    |
|-------------------------|----------|--------------------|
| H326                    | C326     | BLUE               |
| H327                    | C327     | RED                |
| H330                    | C361     | DARK GREEN         |
| H335                    | C363     | MEDIUM SEA GRAY    |
|                         | C74      | BLUE               |
|                         | C362     | OCEAN GRAY         |
|                         | C364     | AIRCRAFT GRAYGREEN |
| Mr.METAL COLOR          |          |                    |
|                         | MrC214   | DARK IRON          |
|                         | MrC218   | ALUMINIUM          |
| Mr.COLOR SUPER METALLIC |          |                    |
|                         | SM01     | SUPER FINE SILVER  |



**D****PE21** ↑**? FOR CLOSED CANOPY ONLY**





Ø - 0,8 mm ?

MARKINGS  
A, C, E ONLY

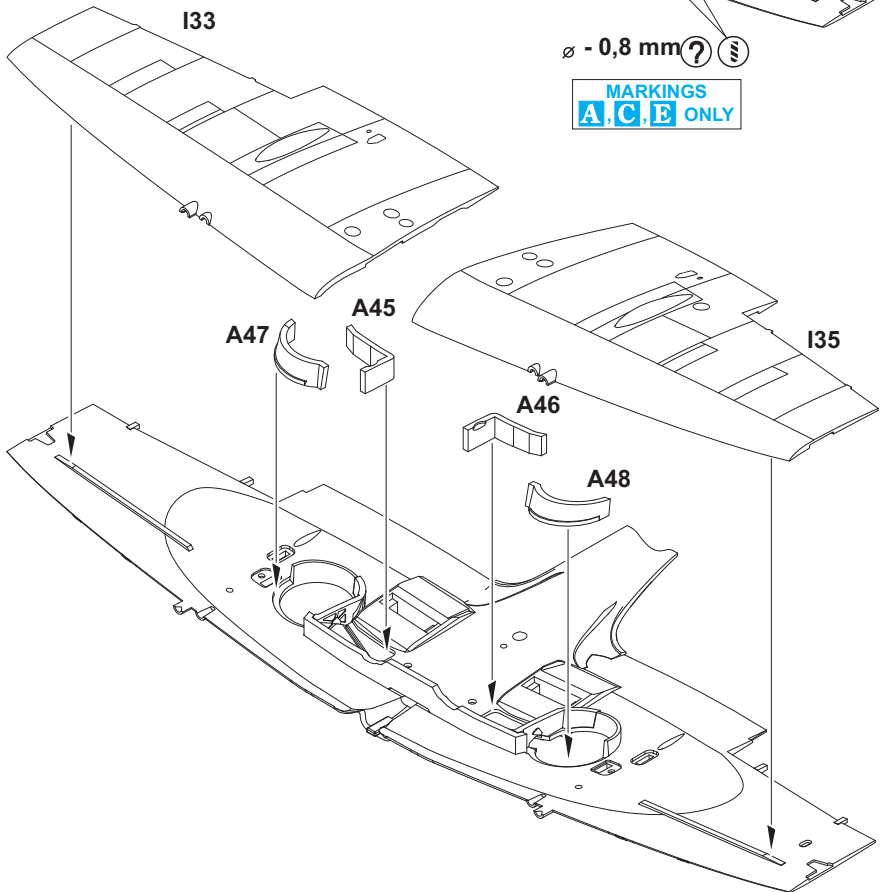
I34

for ext. fuel tank (parts B12 or B15) Ø - 0,8 mm ?

for ext. fuel tank (subassembly I) Ø - 0,8 mm ?

Ø - 0,8 mm ?

MARKINGS  
A, C, E ONLY



I33

A45

A47

A46

A48

I35

**I3, I4 - MARKINGS A, C ONLY**

I1 ? I3

I2 ? I4

C364  
AIRCRAFT  
GRAY GREEN  
B21

B21

B37

**D19 - MARKINGS A, C, E ONLY**

D19

H 94  
C138  
CLEAR GREEN

?

C7 ? I12

H 94  
C138  
CLEAR GREEN

E29

E30

**D20 - MARKINGS A, C, E ONLY**

D20

?

H 90  
C47  
CLEAR RED

H 90  
C47  
CLEAR RED

C6 ? I11

D23

I14

I13 - MARKINGS  
B, D ONLY

H 77  
C137  
TIRE BLACK

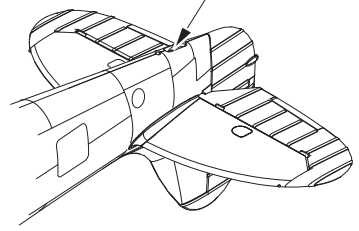
A13

MC218  
ALUMINIUM

UNDERSURFACE  
COLOR

I13

D24



I16

PE8

PE5

E

PE18

UNDERSURFACE  
COLOR

I15, I16

I34

PE8  
UNDERSURFACE  
COLOR

I15

B51

UNDERSURFACE  
COLOR

B35

UNDERSURFACE  
COLOR

B50

B48

UNDERSURFACE  
COLOR

B35

UNDERSURFACE  
COLOR

B46

MC218  
ALUMINIUM  
PE14

MC218  
ALUMINIUM  
PE15

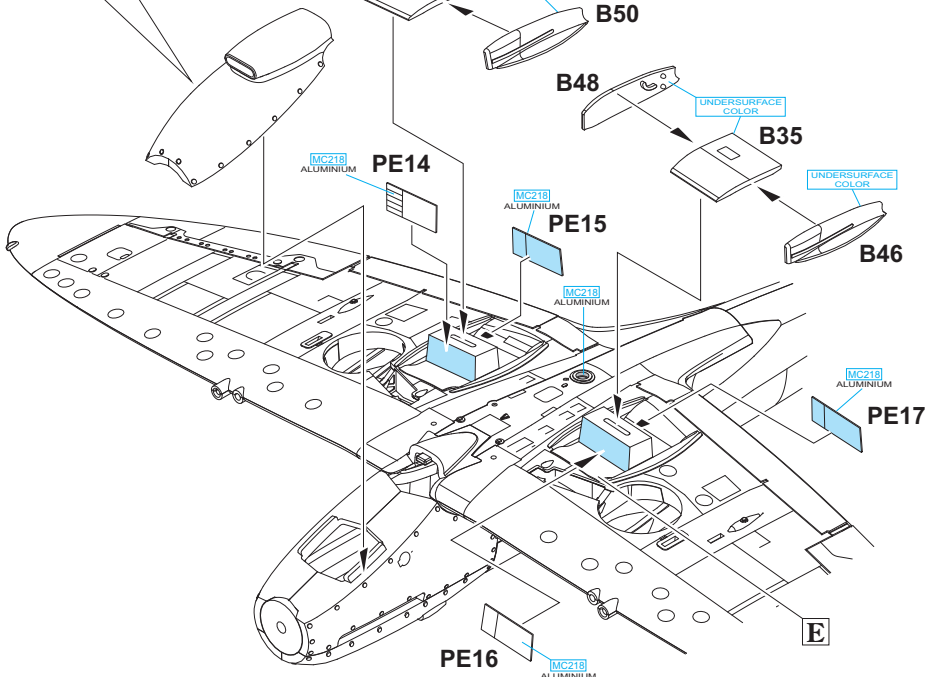
MC218  
ALUMINIUM

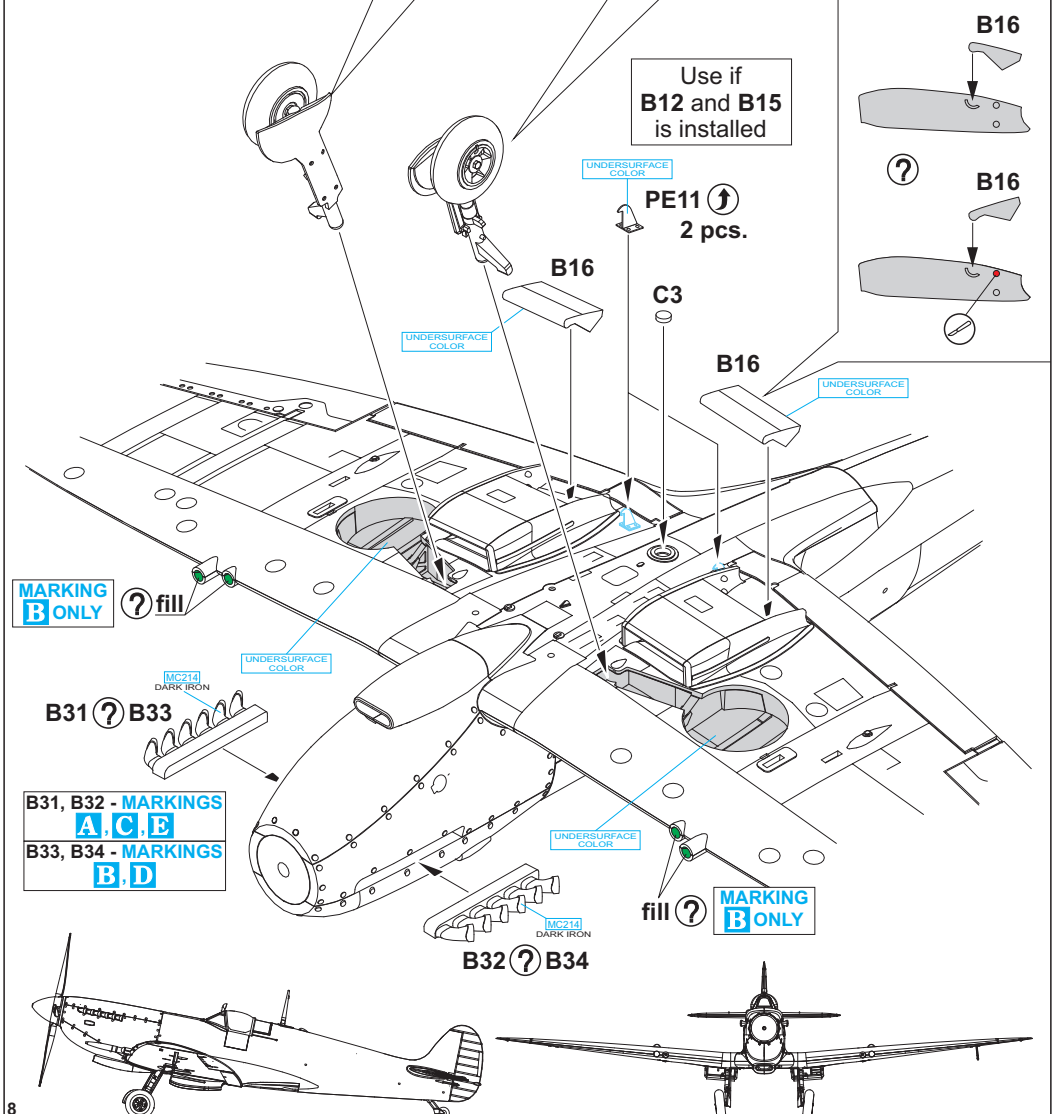
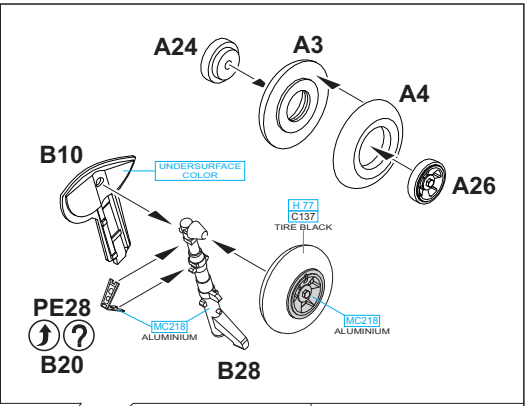
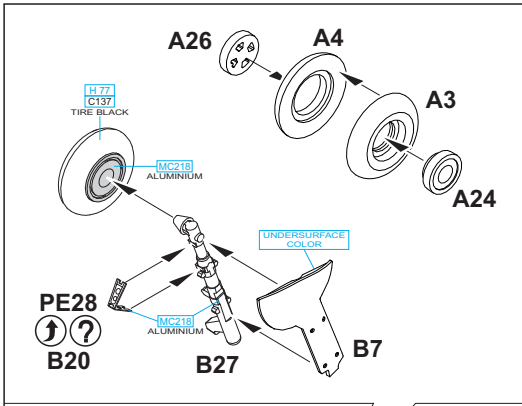
MC218  
ALUMINIUM  
PE17

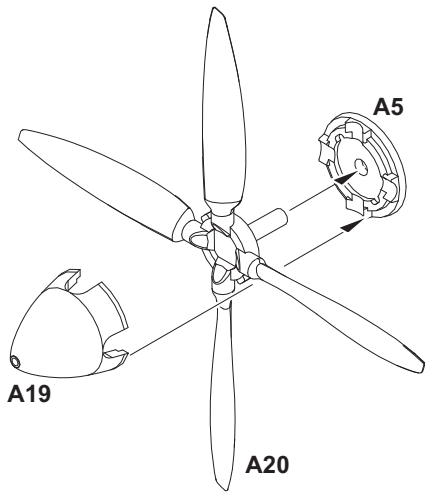
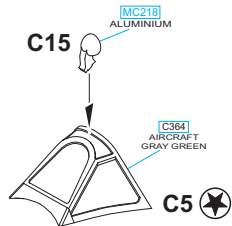
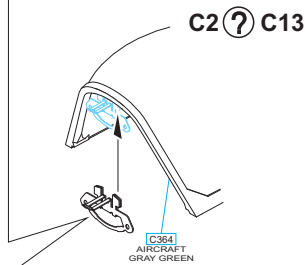
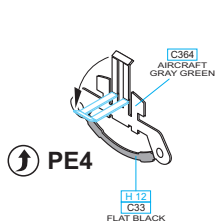
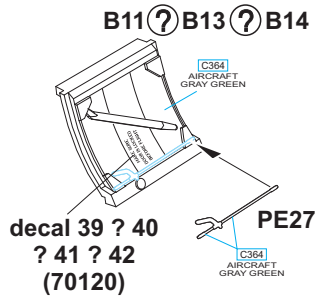
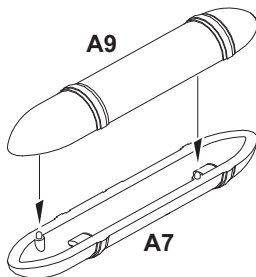
PE16

MC218  
ALUMINIUM

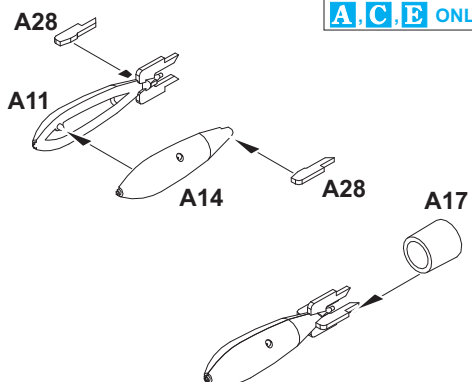
E

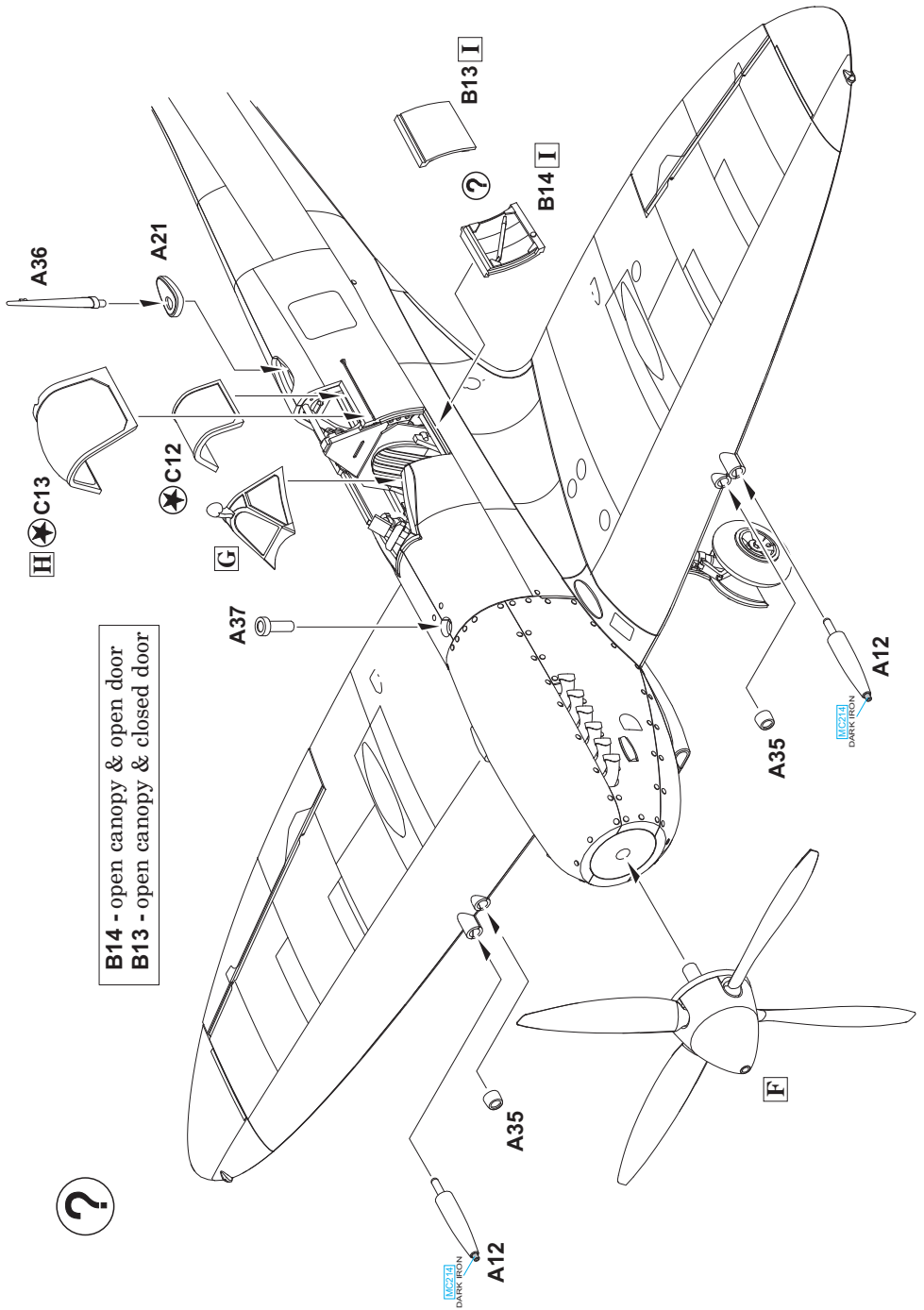




**F****G****H****I****J** ?**K** 2 pcs.

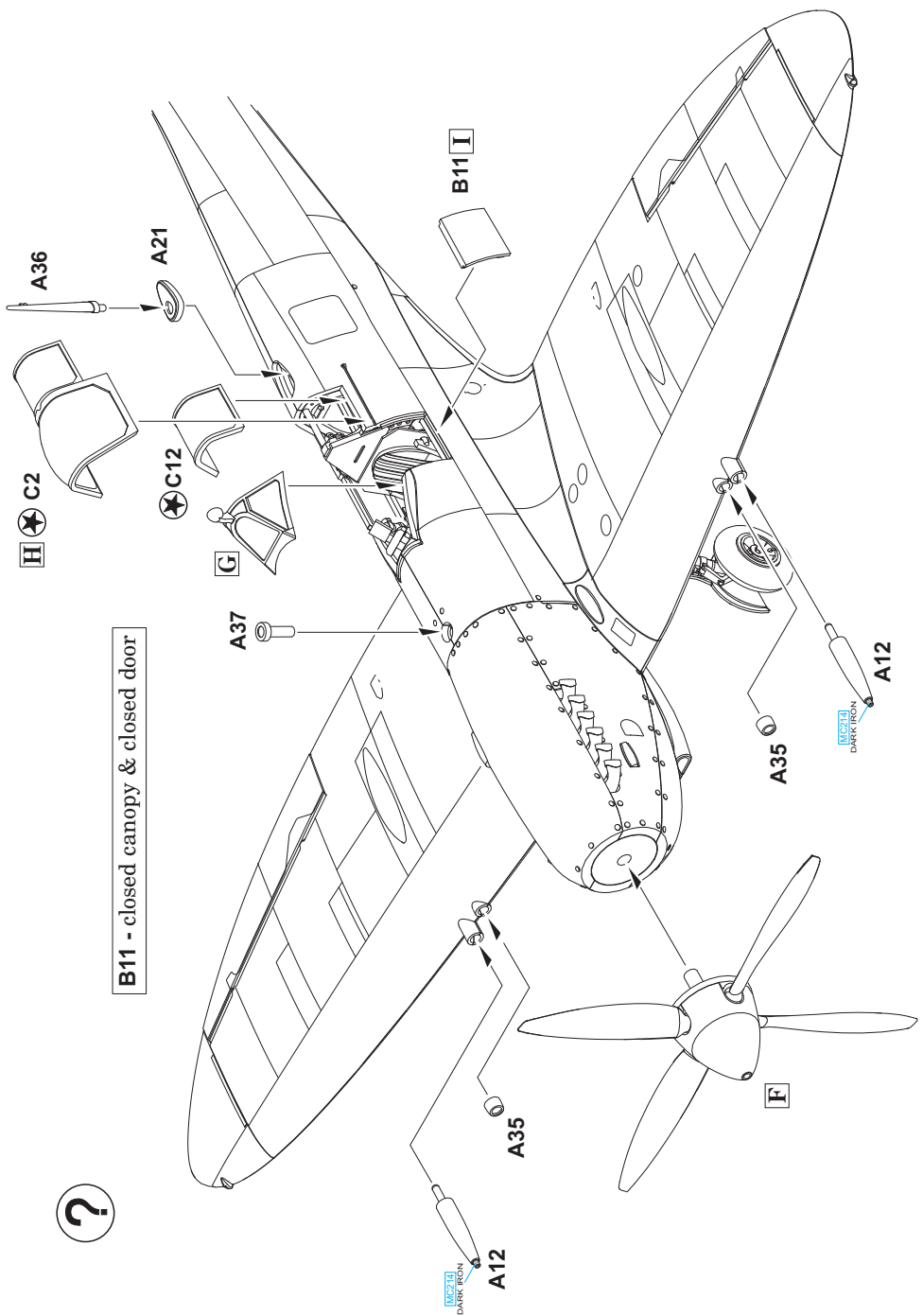
**MARKINGS**  
A, C, E ONLY







B11 - closed canopy & closed door

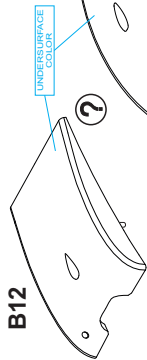






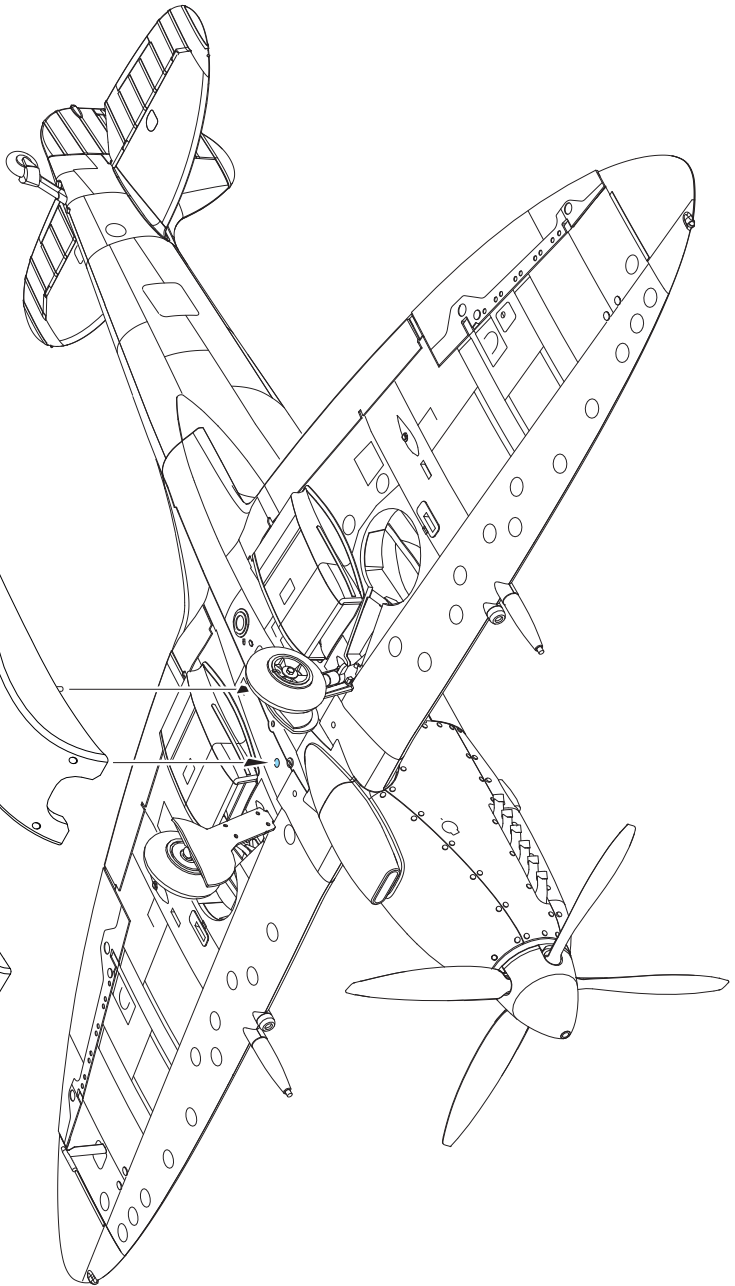
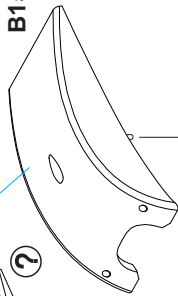


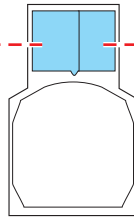
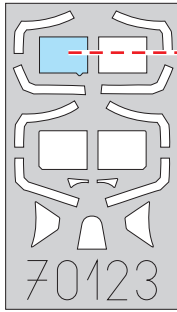
**B12**



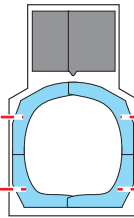
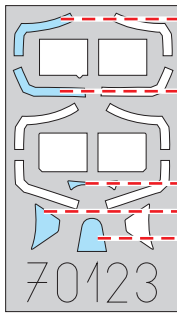
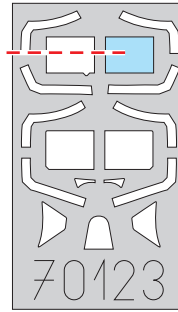
UNDERSURFACE  
COLOUR

**B15**

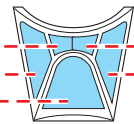
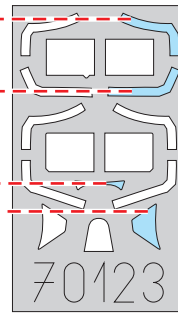




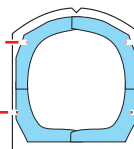
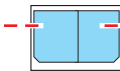
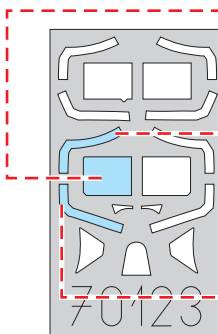
C2



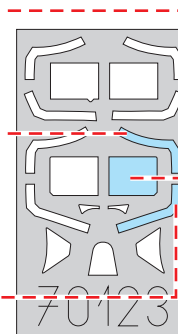
C5



C12

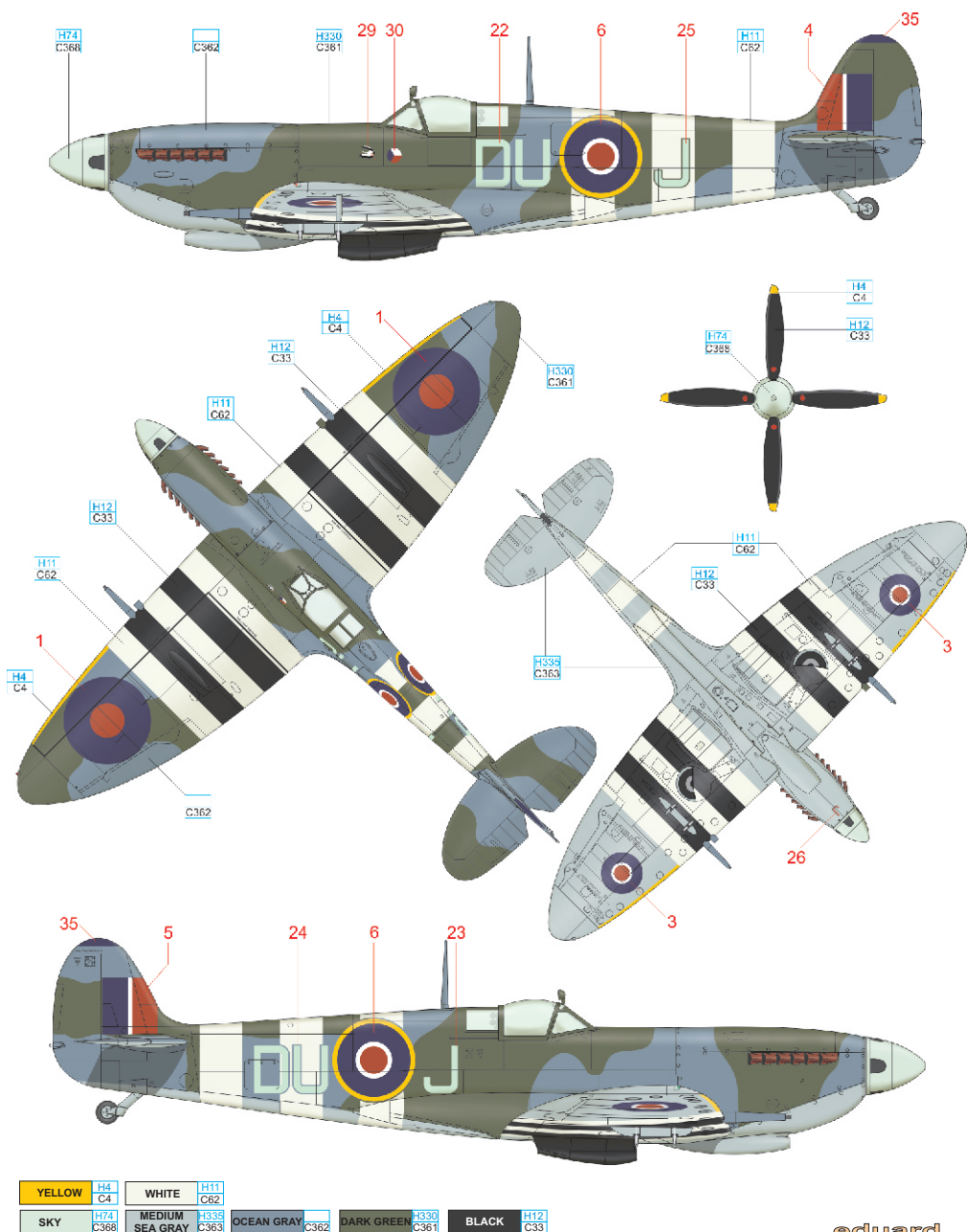


C13



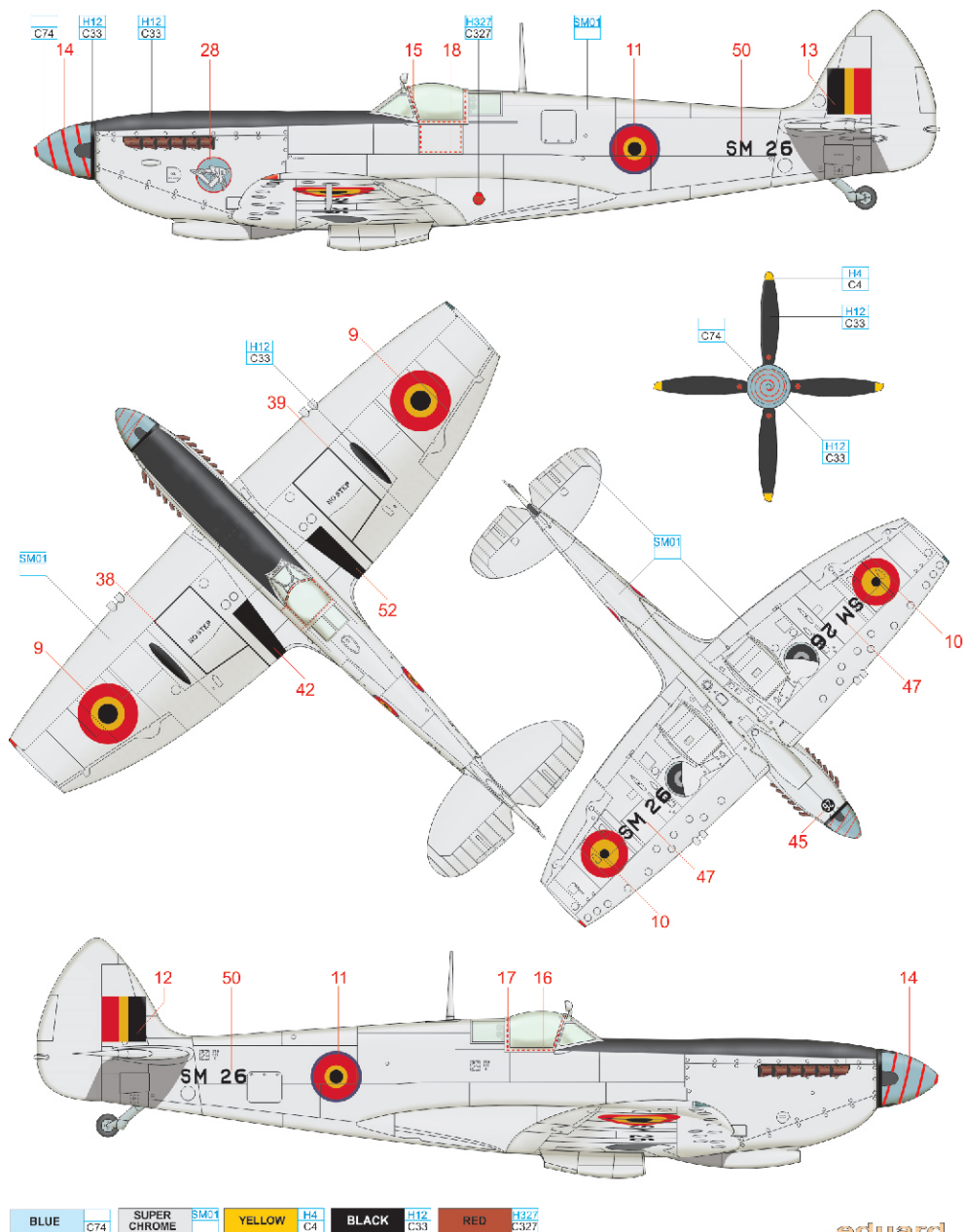
# A PL124, 312. squadrona RAF , polní letiště B-10 Plumetôt, Francie, červen 1944

Během invaze do Normandie se mohli českoslovenští piloti poprvé seznámit se Spitfirey Mk.IX vybavenými křídlem typu E. Důvodem k přezbrojení byla větší vhodnost letounů s motory Merlin 66 a křídlem se závěsníky pro operační lety nad předmostím. Jako první je v rámci 134. wingu dostala 312. squadrona RAF. Stroje přišly k tomuto útvaru 11. června 1944 a působily zde až do 3. července, kdy squadrony 134. wingu dostaly Spitfirey F a HF Mk.IXc. PL124 byl fotografem zachycen s neúplnými invazními pruhy, kdy na trupu chyběla jejich černá část. Horní část směrovky byla natřena tmavší barvou, zřejmě modrou.



# B SM 26, Vorderings Vliedschool/Ecole de Pilotage Avancé, Brustem Air Base, Belgie, 1952

SM 26, ex RAF PV189, byl používán u letecké školy v pokračovacím výcviku (v holandštině Vorderings Vliedschool (VVS), ve francouzštině Ecole de Pilotage Avancé (EPA)) na základně Brustem od listopadu 1948 do června 1952. Všechny Spitfirey letecké školy měly odstraněnou výzbroj. Standardním zbarvením Spitfirů letecké školy bylo stříbrné s černým nátěrem horní části trupu před kabinou proti oslnění, stejnou barvou byla natřena sériová čísla na trupu i na spodní straně křídla. Spitfire SM 26 byl předváděcím strojem letecké školy, proto nesl na levé straně motorového krytu znak VVS/EPA a světle modrý vrtulový kužel dostal okrasnou tenkou červenou spirálu. SM 26 byl odepsán dne 25. června 1952, když se ve vzduchu nad Overrepenem srazil se Spitfirem označeným SM 23.









## E RK856, Maj. C. Golding, velitel 3. squadrony SAAF, Itálie, 1945

Spitfirey sloužící u 3. squadrony jihoafrického letectva nesly po určitou dobu v roce 1945 zajímavý marking – červený pruh umístěný v Sky pruhu na zádi letounu. Měl jej na své osobním stroji také velitel perutě major Cecil Golding. Golding se do bojů zapojil v roce 1942, kdy létal s Curtissy Tomahawk v Libyi. Zde se mu podařilo sestřelit dvě Stuky a jeden Bf 109F jistě, jeden Ju 87 ve spolupráci a poškodit italský bombardér FIAT Br.20. Dne 3. června 1943 byl sestřelen pilotem Bf 109, některé studie hovoří o tom, že Goldingovým přemožitelem byl Hans Joachim Marseille. Po doléčení zranění sloužil u dalších jihoafrických jednotek, aby byl 25. září 1944 převzal velení letky u 3. squadrony SAAF. Ke dni 27. prosince 1944 byl povýšen do hodnosti major a stal se velitelem celé squadrony. Jednotka se podílela zejména na podpoře pozemních vojsk a její Spitfirey Mk.IX létaly v roli stíhacích bombardérů.

