

1/72 PLASTIKOVÝ MODEL

ProfiPACK  
edition

#7132

eday

## 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 Spitfire Mk.V začaly téměř neprodleně. Cvičné souboje plně potvrdily situaci na frontě – šance britské stíhačky přestat 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 Spitfire Mk.V. Pro tento experiment byly vyčleněny dva draky, AB196 a AB197. Prošli zpevněním, aby mohli být zastaveni 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 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. Čtyřvece 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 Spitfire 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. 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 překrytí 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.

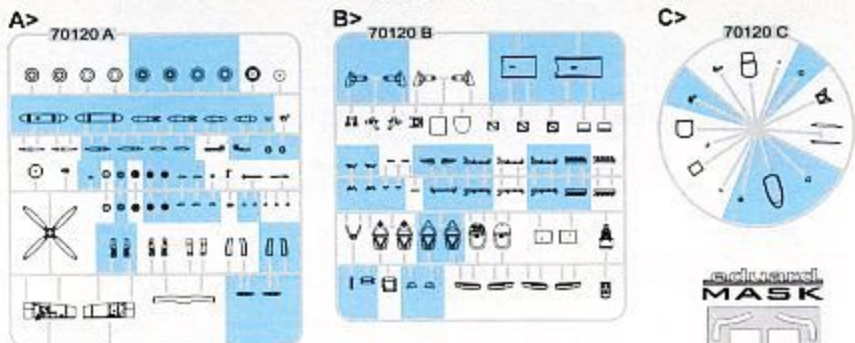
Před započatím stavby si pečlivě prostudujte stavební návod. Při používání barev a lepidel pracujte v dobře větrané místnosti. Lepidlo ani barvy nepoužívejte v blízkosti otevřeného ohně. Model není určen malým dětem, mohlo by dojít k požití drobných díků.

INSTRUCTION SIGNS \* INSTR. SYMBOLY \* INSTRUKTION SINNBILDEN \* SYMBOLES \* 記号の説明



PARTS \* DÍLY \* TEILE \* PIECES \* 部品

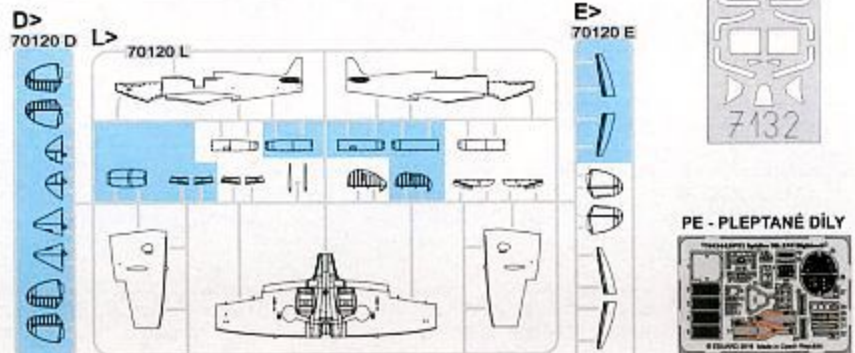
PLASTOVÉ DÍLY



EDUARD MASK



PE - PLEPTANÉ DÍLY



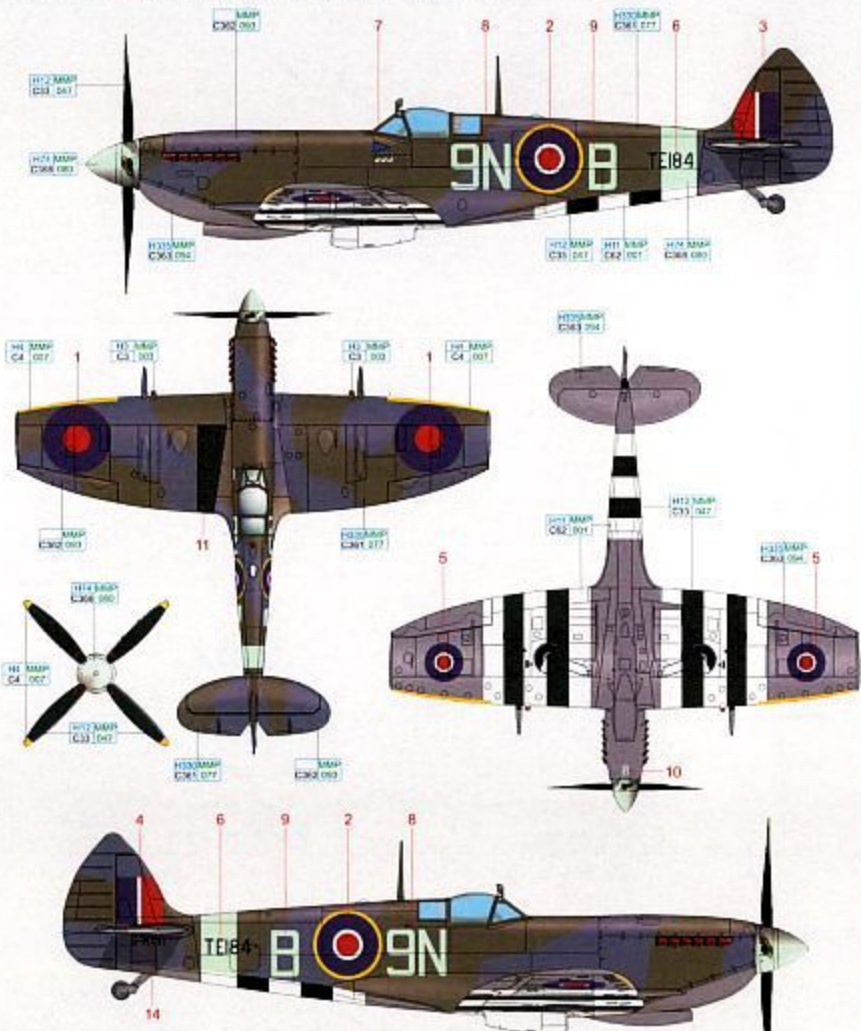
Parts not for use: -teile werden nicht verwendet -pieces à ne pas utiliser -fita dily nepoužívajte pri stavbe.

COLOURS \* BARVY \* FARBEN \* PEINTURE

GSI Colors (PUNCE)		MICHIGANS		GSI Colors (BARVY)		MICHIGANS	
AQUEOUS	NO COLOR	PAINTS		AQUEOUS	NO COLOR	PAINTS	
C03	C18	MMF-001	RED	C03B	C18B	MMF-004	CLEAR GREEN
C04	C19	MMF-002	YELLOW	C03C	C18C	MMF-005	DARK GREEN
C05	C20	MMF-003	FLAT WHITE	C03D	C18D	MMF-006	MEDIUM SLAVERY
H11	C21	MMF-007	FLAT BLACK	C03E	C18E	MMF-007	OCEAN GRAY
H12	C22	MMF-008	FLUORESCENT	C03F	C18F	MMF-008	AIRCRAFT CAMOUFLAGE
H13	C23	MMF-009	GRAY	C03G	C18G	MMF-009	METALLIC
H14	C24	MMF-010	TRE BLACK	C03H	C18H	MMF-010	DARK IRON
H15	C25	MMF-011	CLEAR RED	C03I	C18I	MMF-011	ALUMINUM

A Spitfire Mk.XVI, TE184, Radim Vojta, Classic Trainers, Píseň – Liné, Česká republika, 2018

Stroj TE184 byl vyroben v Castle Bromwich v květnu 1945 jako Mk.XVle s kapkovitou kabinou a až do 30. ledna 1951, kdy byl poškozen při přistání, sloužil u několika jednotek. Do roku 1986, kdy byl odprodán Nicku Graceovi, byl používán jako památník nebo uskladněn. Po prodeji následovala rekonstrukce, při níž byl trup přestavěn na podobu s vyšším hřbetem. Dne 23. listopadu 1990 se opět vznesl do vzduchu. V roce 2011 jej zakoupil Steven Stead, který od roku 2013 spolupracuje se sdružením Classic Trainers, sídlící na letišti v Píseň – Liních, kde Spitfire TE184 nachází své letní sídlo. S letounem při různých příležitostech létá Steven Stead a Radim Vojta, jediný novodobý český pilot Spitfire, který mimo jiné v roce 2013 v rámci projektu Naši se vraceli vedl formaci letounů při přeletu mezi Mostem a základnou Praha - Kbely.



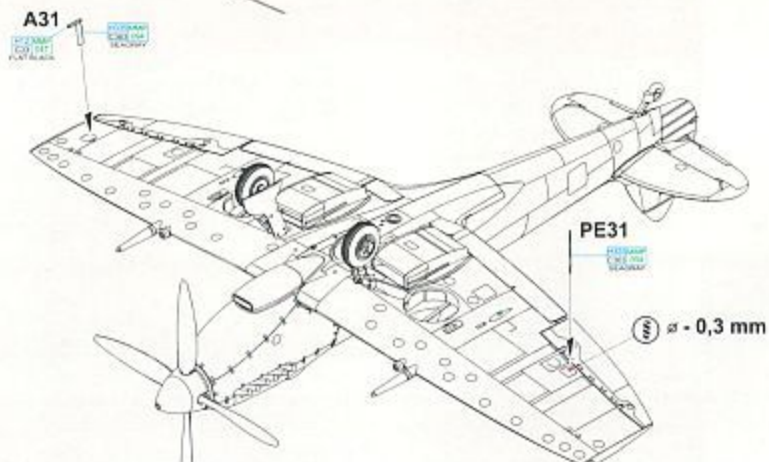
DARK GREEN	H033MMF C033 007	OCEAN GRAY	H012MMF C012 007	SKY	H114MMF C014 005	RED	H12MMF C012 001
MEDIUM GREEN	H035MMF C035 005	BLACK	H112MMF C012 007	YELLOW	H113MMF C013 007	WHITE	H111MMF C011 007



?



B11 - zavřená kabina & zavřené dveře



∅ - 0,3 mm

edward  
MASK

7132

