

BRITISH WWII FIGHTER 1:144 SCALE PLASTIC KIT

QUATTRO COMBO!

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 190A. 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 190A. 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 190A. 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.



eduard

úvodem

V září 1941 se na evropské obloze objevil dosud neznámý německý stíhač letoun poháněný hvězdovým 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 letecko 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 vedlo k jejich zastavení. Vše díky Focke-Wulfu 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. Srovánací zkoušky Focke-Wulfa a Spitfiru Mk. V začaly téměř neprodleně. Cvičné sbojce plně potvrdily situaci na frontě – šance britské stíhačky přestat setkání s Fw 190 bez úhybu 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 poznámeno výše, nedala se čekat, že v dohledné době dopřejí 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 draku, aby mohl být zastaven výkonnéjší 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 rychlosť byla v 28.000 stopách vyšší o 40 mph, operační dostup se zvýšil z 36.200 na 43.000 stop. Mk.IX mohl stoupat rychlosťí 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 vytvořena 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. Čtvrtice 0,303 kulometů byla nahrazena dvojicí kulometů ráže 0,50 palce. Pod každou polovičinou křídla byly standardně namontovány závěsníky pro 250lb pumy. Verze Mk.IX se stala druhou nejpocetnější verzí Spitfiru s 5653 vyroběnými kusy. Mk.IX začaly nahrazovat Mk.V v červnu 1942. Díky nové stíhačce byla RAF opět schopna 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 leteček. Československé, norské, dánské, kanadské a další letecká používala desítky Mk.IX. Spitfirey Mk.IX se však do bojů dostaly i v této době. Československo prodalo své Spitfy v roce 1948 do Izraele, kde se v bojích s arabskými sousedy staly páterním typem nově vznikajících izraelských vzdružných sil.

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 začátkem stavby si pečlivě prostudujte stavební návod. Při používání barev a lepidel pracujte v dobré větrané místnosti. Lepidla ani barvy nepoužívejte v blízkosti otevřeného ohně. Model není určen malým dětem, mohlo by dojít k požáru drobných dílů.

INSTRUCTION SIGNS ★ INSTR. SYMBOLY ★ INSTRUKTION SINNBILDER ★ SYMBOLES ★ 記号の説明



OPTIONAL VOLBA



BEND OHNOUT



OPEN HOLE VYVRATIT OTVOR



SYMMETRICAL ASSEMBLY SYMETRIČKÁ MONTÁŽ



NOTCH ZÁREZ



REMOVE ODRÍZNOUT

APPLY EDUARD MASK AND PAINT
POUZIT EDUARDS MASK NABARVIT

PARTS

DÍLY

TEILE

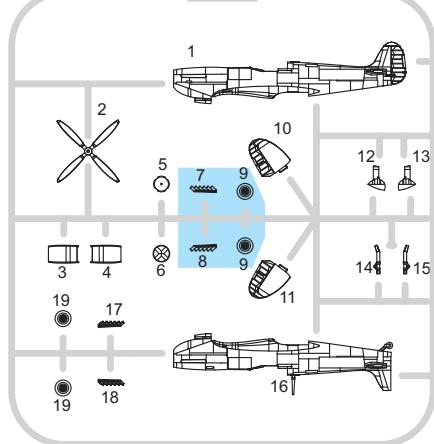
PIÈCES

部品

PLASTIC PARTS

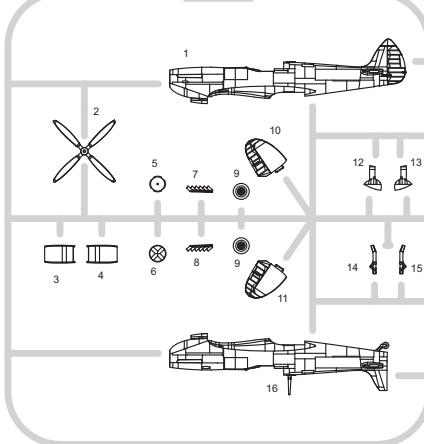
A> 1 pc.

4428 A



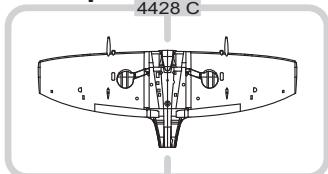
A> 3 pcs.

4428 A



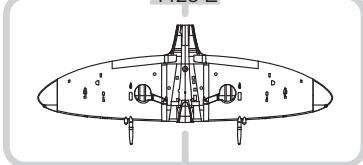
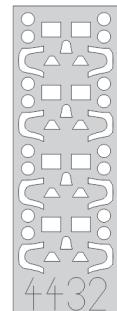
C> 2 pcs.

4428 C

CLEAR PART
4 pcs.

E> 2 pcs.

4428 E

eduard
MASK

-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 316]	[C4] YELLOW
[H 321]	[C33] FLAT BLACK
[H 331]	[C81] RUSSET
[H 77]	[C137] TIRE BLACK
[H 308]	[C309] GREEN

AQUEOUS

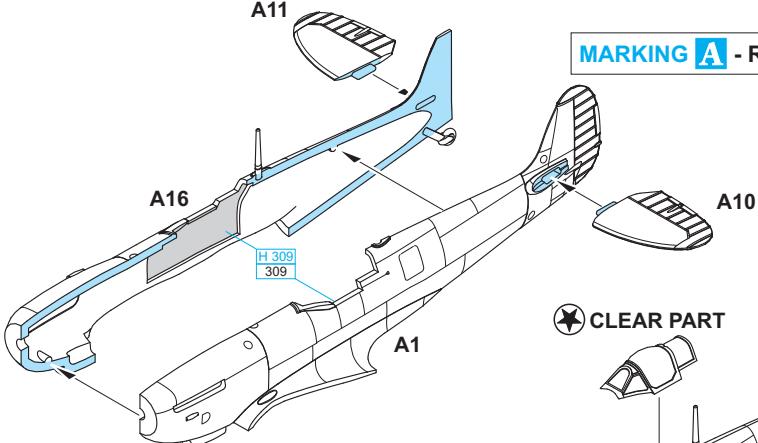
[H 316]	[C316] WHITE
[H 326]	[C326] BLUE
[H 327]	[C327] RED
[H 328]	[C328] BLUE
	[C361] MEDIUM SEE GRAY
	[C362] OCEAN GRAY

FARBEN

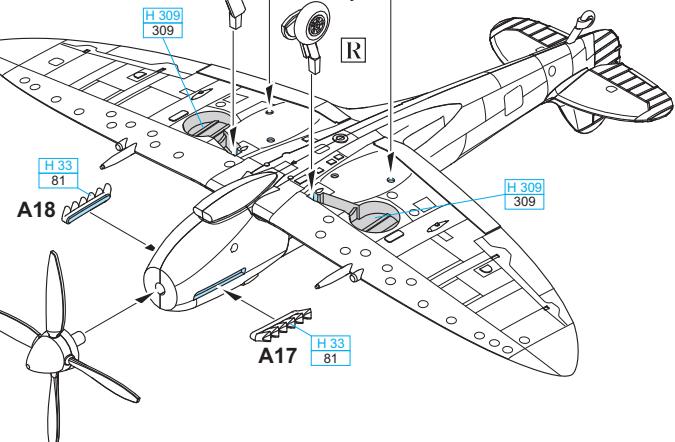
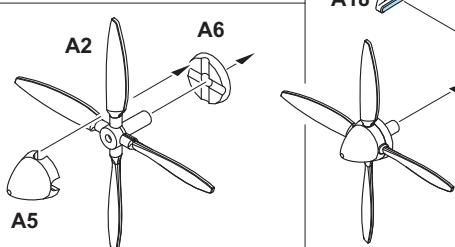
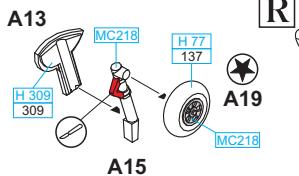
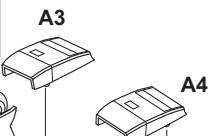
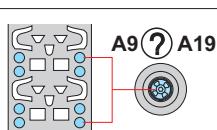
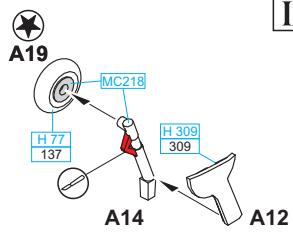
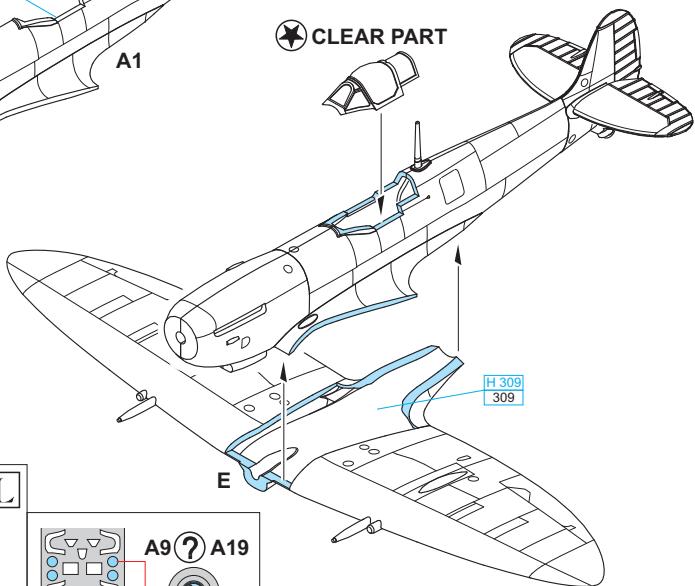
PEINTURE

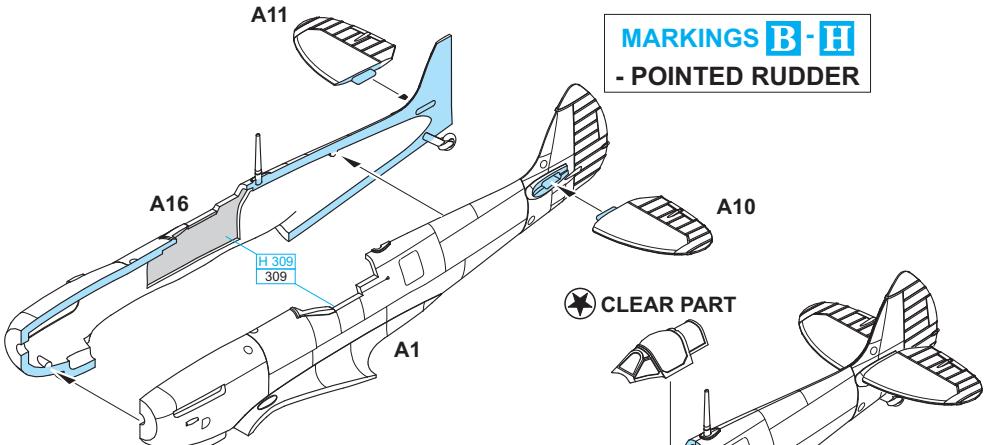
AQUEOUS	Mr.COLOR
	[C363] DARK GREEN
	[C368] SKY
Mr.METAL COLOR	
	[MC218] ALUMINIUM
Mr.COLOR SUPER METALLIC	
	[SM01] SUPER FINE SILVER

MARKING A - ROUNDED RUDDER

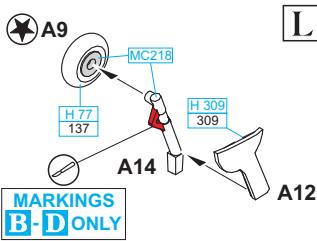


CLEAR PART



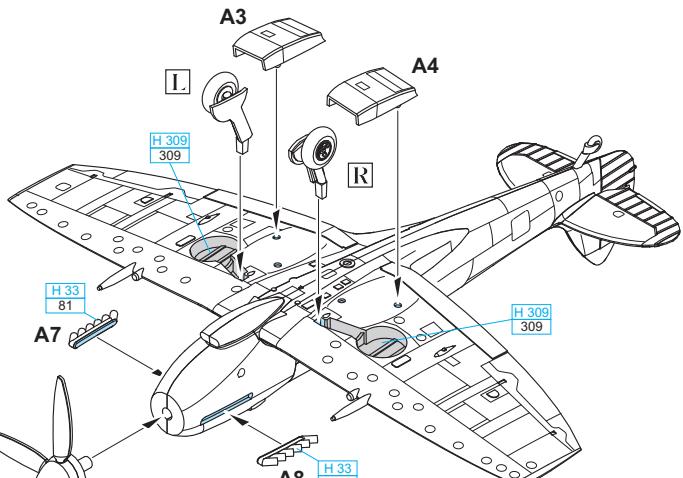
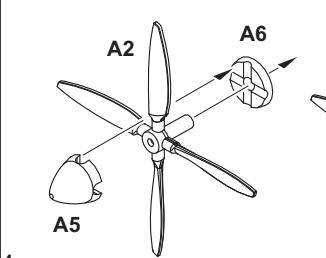
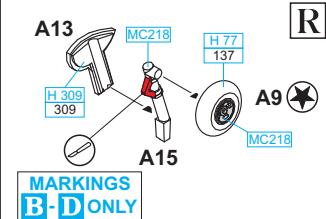


**MARKINGS
G;H ONLY**

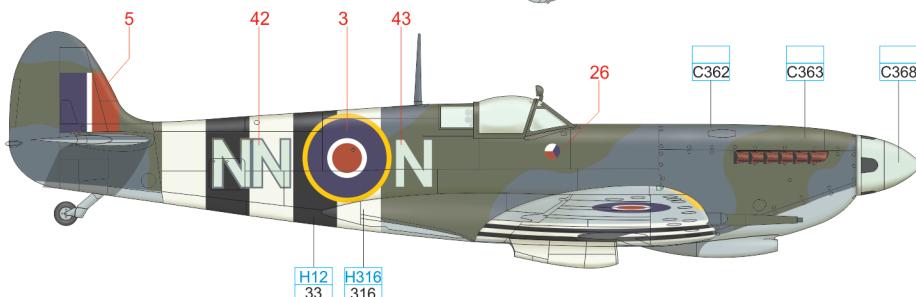
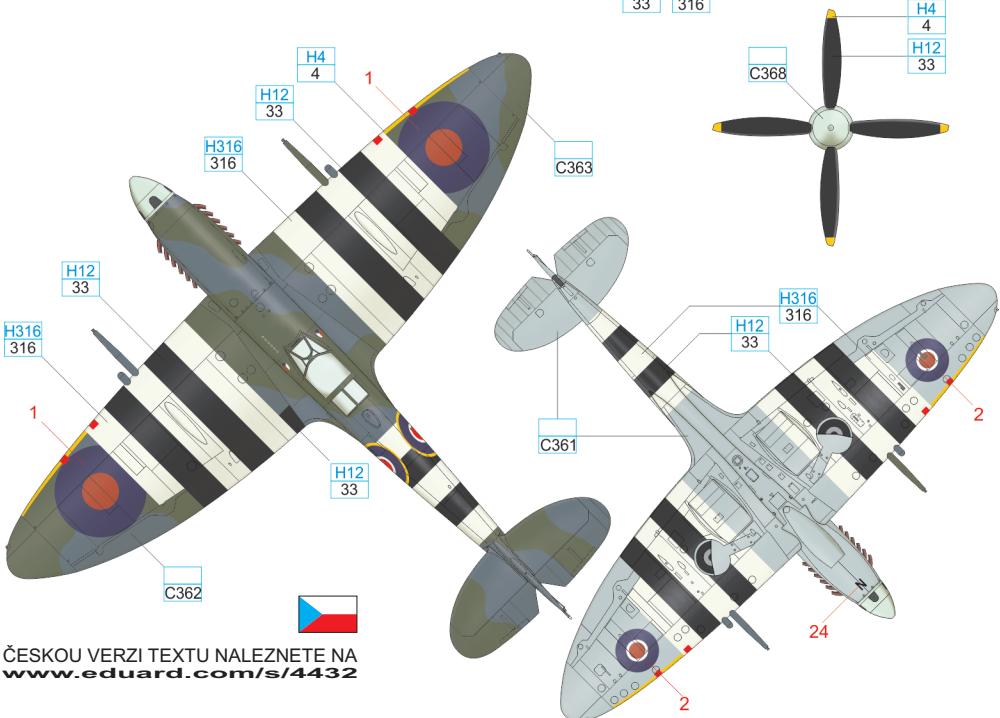
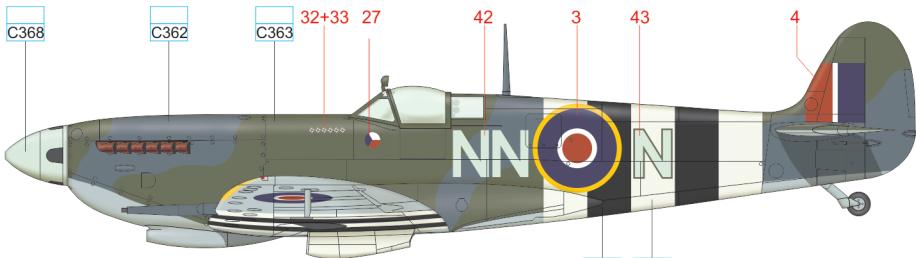


**C - MARKINGS
E;F;G;H
ONLY**

**MARKINGS
G;H ONLY**



A Spitfire LF Mk.IXc, MJ291, F/O Otto Smik, No. 312 Sqdn., Mendlesham air base, early 1944



YELLOW

H4

WHITE

H316

316

SKY

C368

MEDIUM SEA GRAY

C361

OCEAN GRAY

C362

DARK GREEN

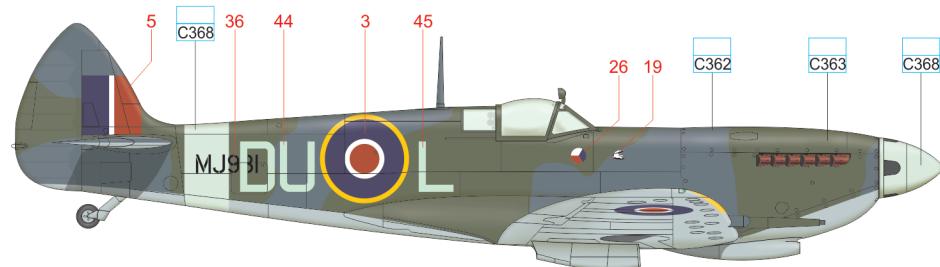
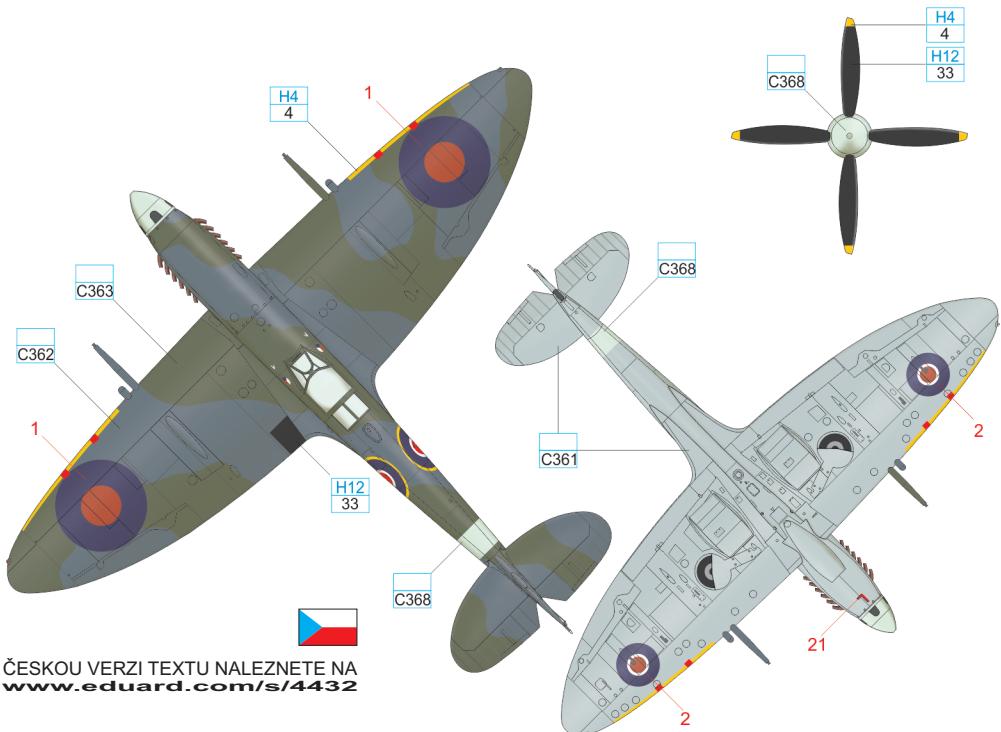
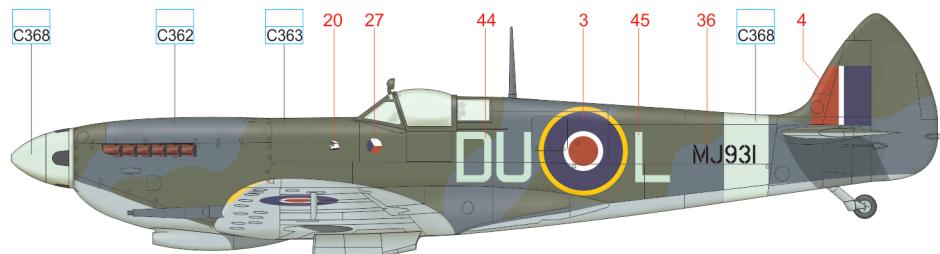
C363

BLACK

H12

33

B Spitfire LF Mk.IXc, MJ931, F/O Ladislav Světlík, No. 312. Sqdn., Jan. - Jun. 1944



YELLOW H4
4

SKY C368

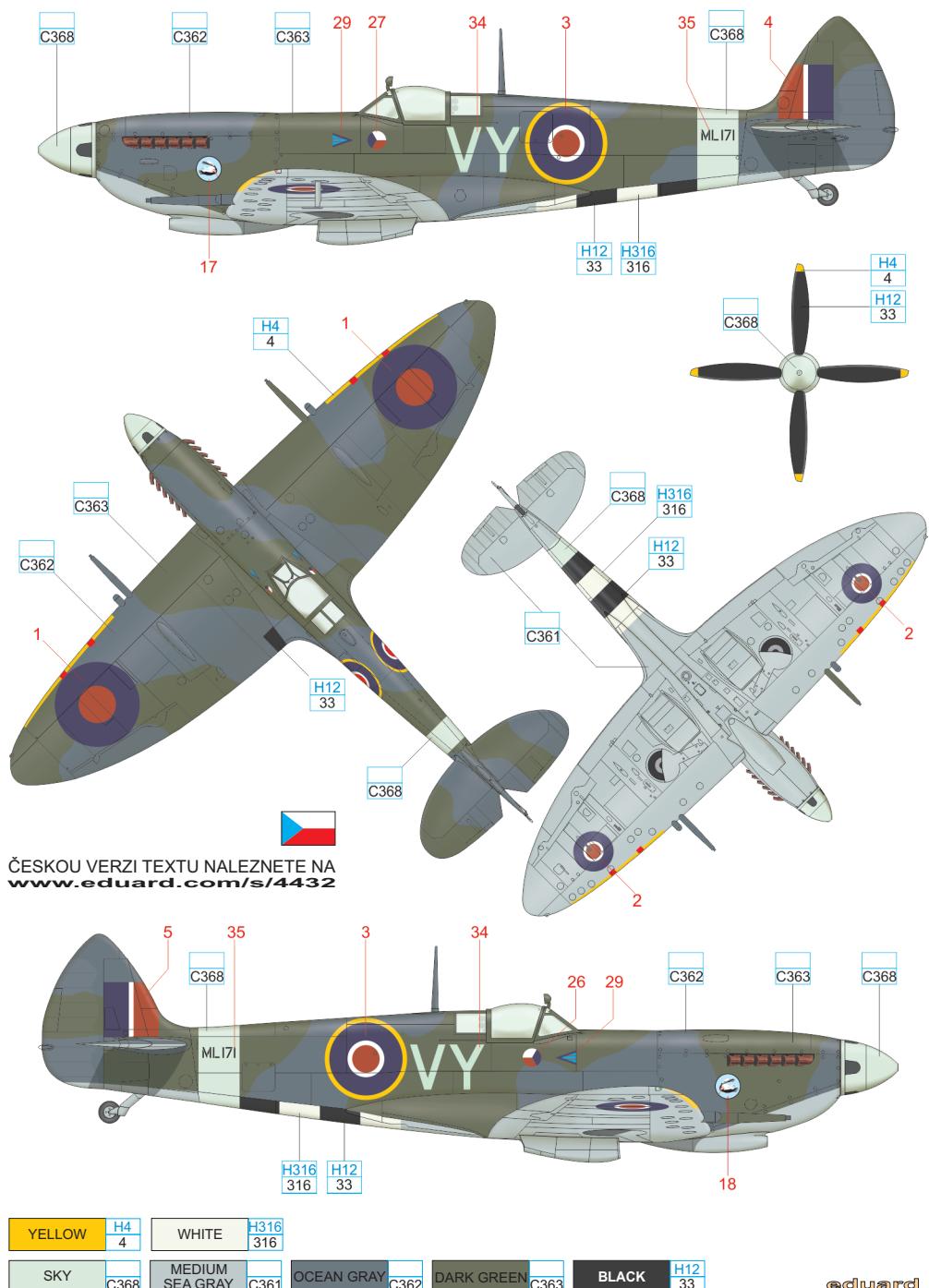
MEDIUM SEA GRAY C361

OCEAN GRAY C362

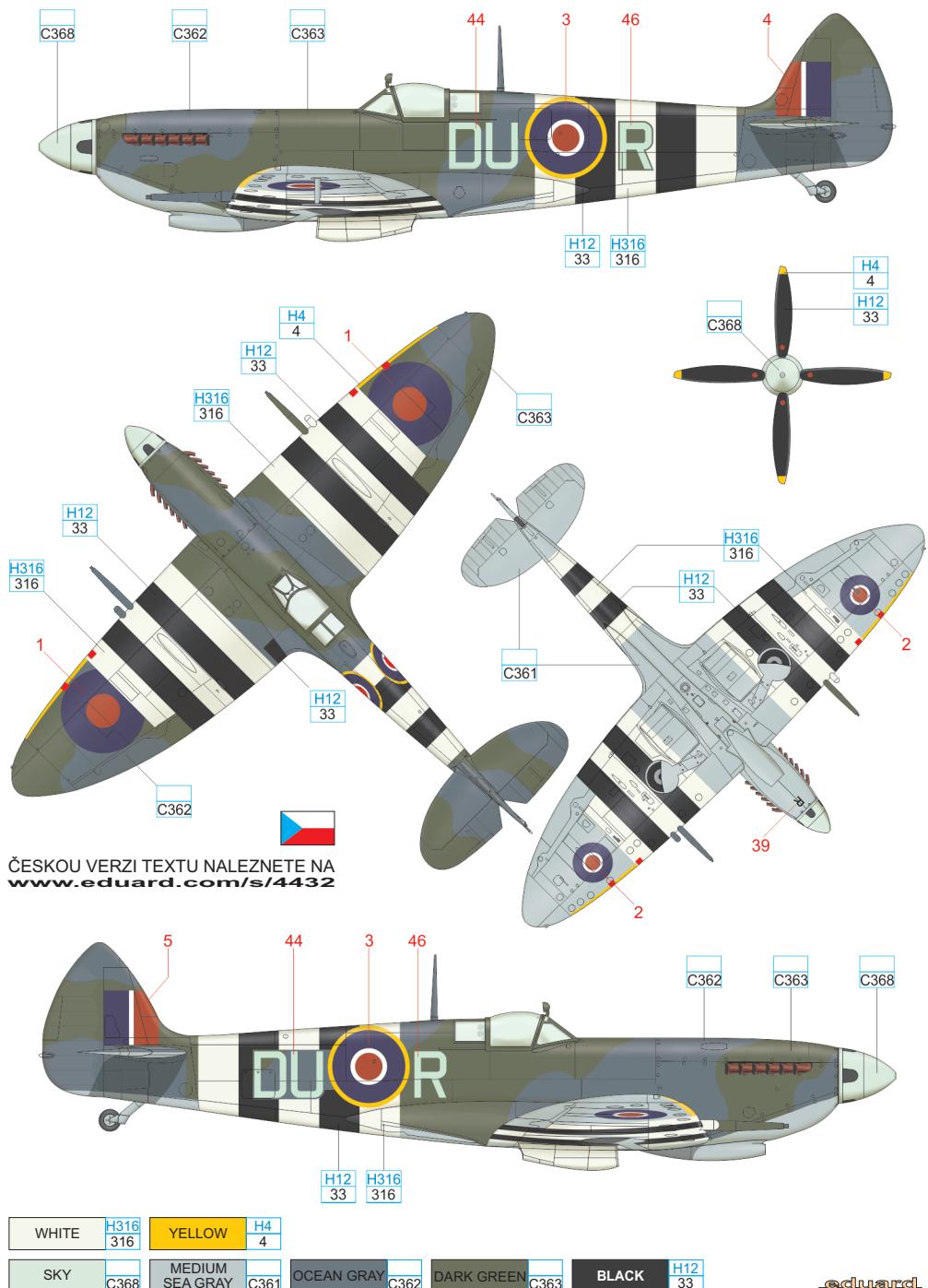
DARK GREEN C363

BLACK H12
33

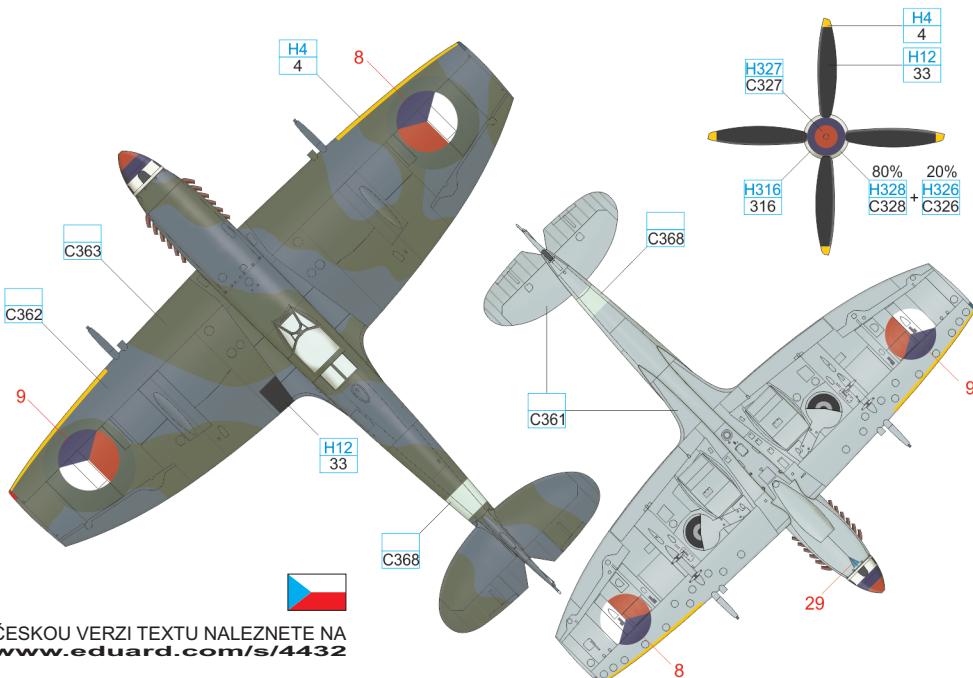
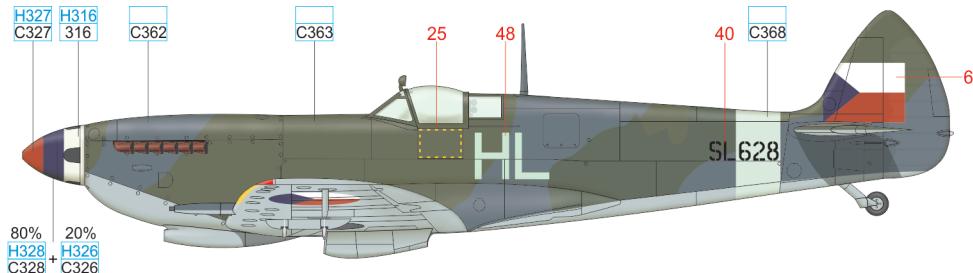
C Spitfire HF Mk.IXc, ML171, W/Cdr. Tomáš Vybíral, No. 312. Sqdn., North Weald air base, September 1944



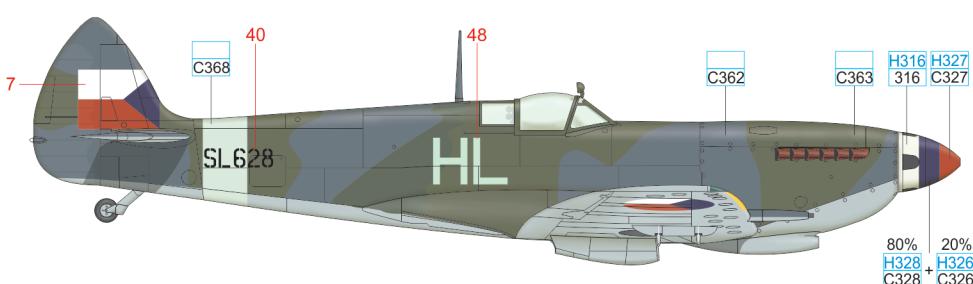
D Spitfire LF Mk.IXc, MJ449, F/Lt. František Truhlář, No. 312. Sqdn., Appledram air base, June 1944



E Spitfire LF Mk.IXe, SL628, pplk. Jaroslav Hlad'o, Praha – Ruzyně air base, August 13, 1945

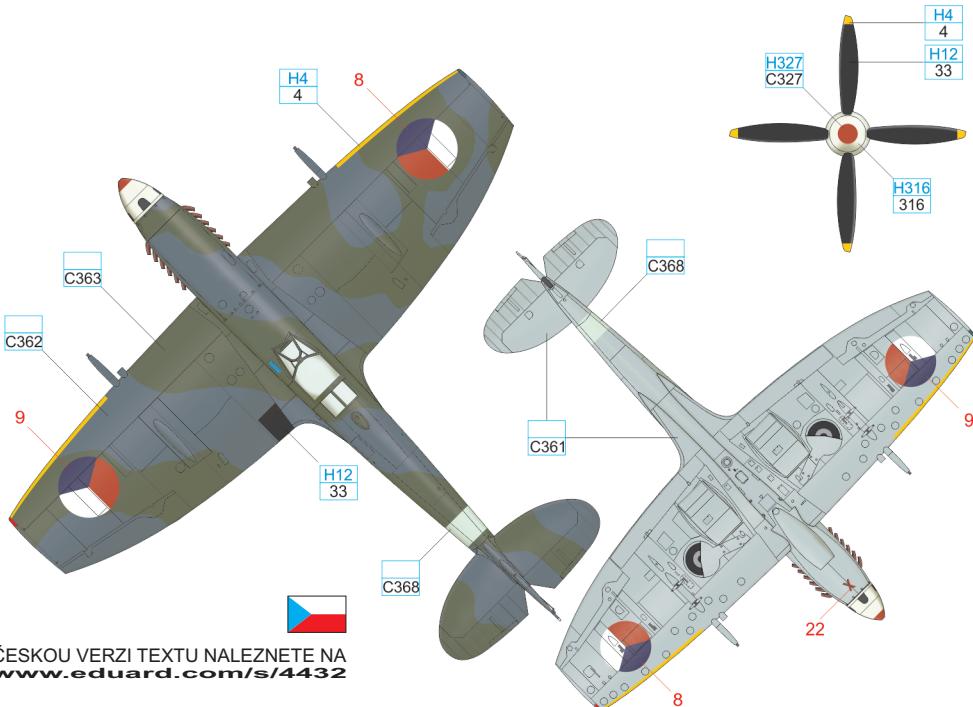
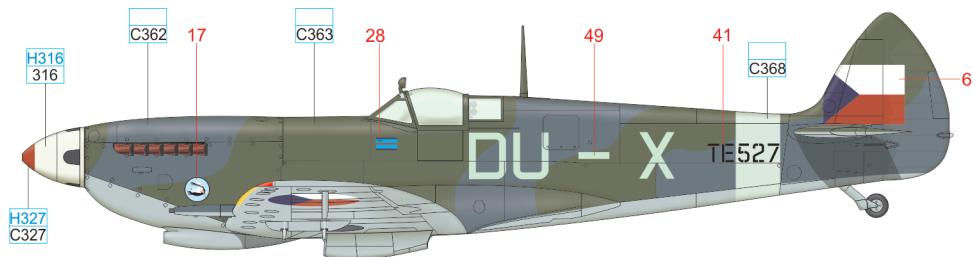


ČESKOU VERZI TEXTU NALEZNETE NA
www.eduard.com/s/4432

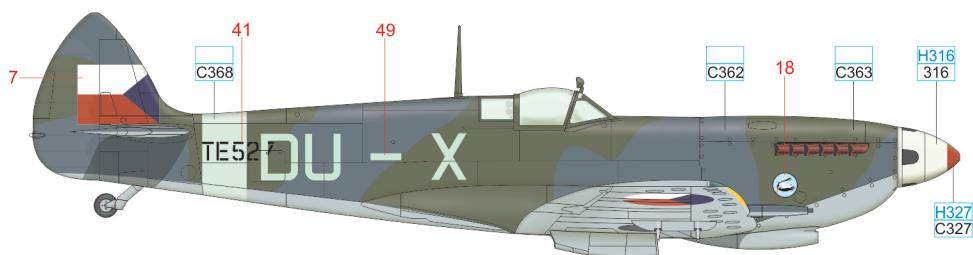


WHITE	H316 316	YELLOW	H4 4	RED	H327 C327	BLACK	H12 33	80%	20%
SKY	C368	MEDIUM SEA GRAY	C361	OCEAN GRAY	C362	DARK GREEN	C363	H328 C328	+ H326 C326

**F Spitfire LF Mk.IXe, TE527, škpt. Hugo Hrbáček, CO of No. 312 Squadron,
Praha - Ruzyně airfield, August 13, 1945**

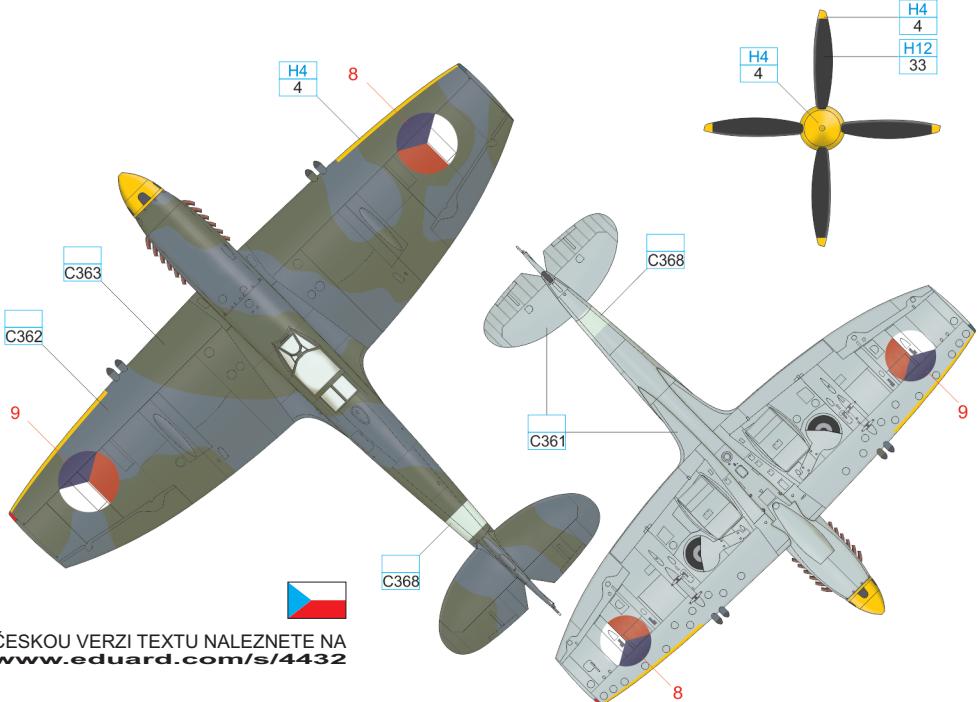
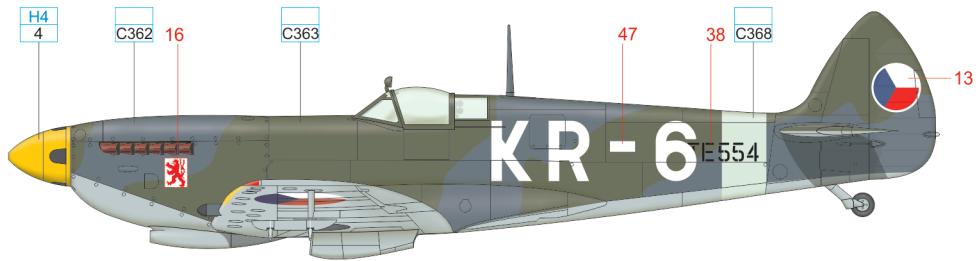


ČESKOU VERZI TEXTU NALEZNETE NA
www.eduard.com/s/4432

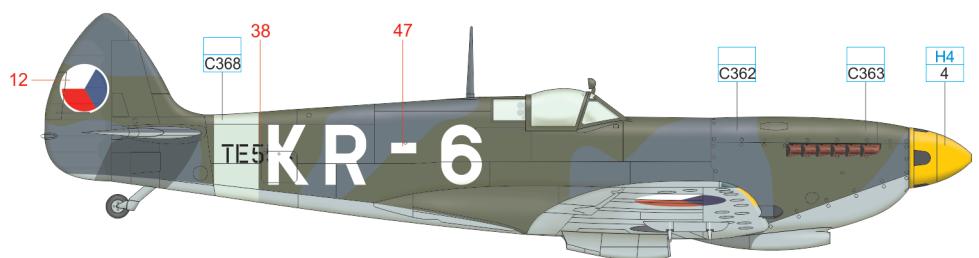


WHITE	H316 316	YELLOW	H4 4	RED	H327 C327
SKY	C368	MEDIUM SEA GRAY	C361	OCEAN GRAY	C362
				DARK GREEN	C363
				BLACK	H12 33

G Spitfire LF Mk.IXe, TE554, Air Regiment 10, Praha – Kbely airfield, Spring, 1946



ČESKOU VERZI TEXTU NALEZNETE NA
www.eduard.com/s/4432



YELLOW H4
4

SKY C368

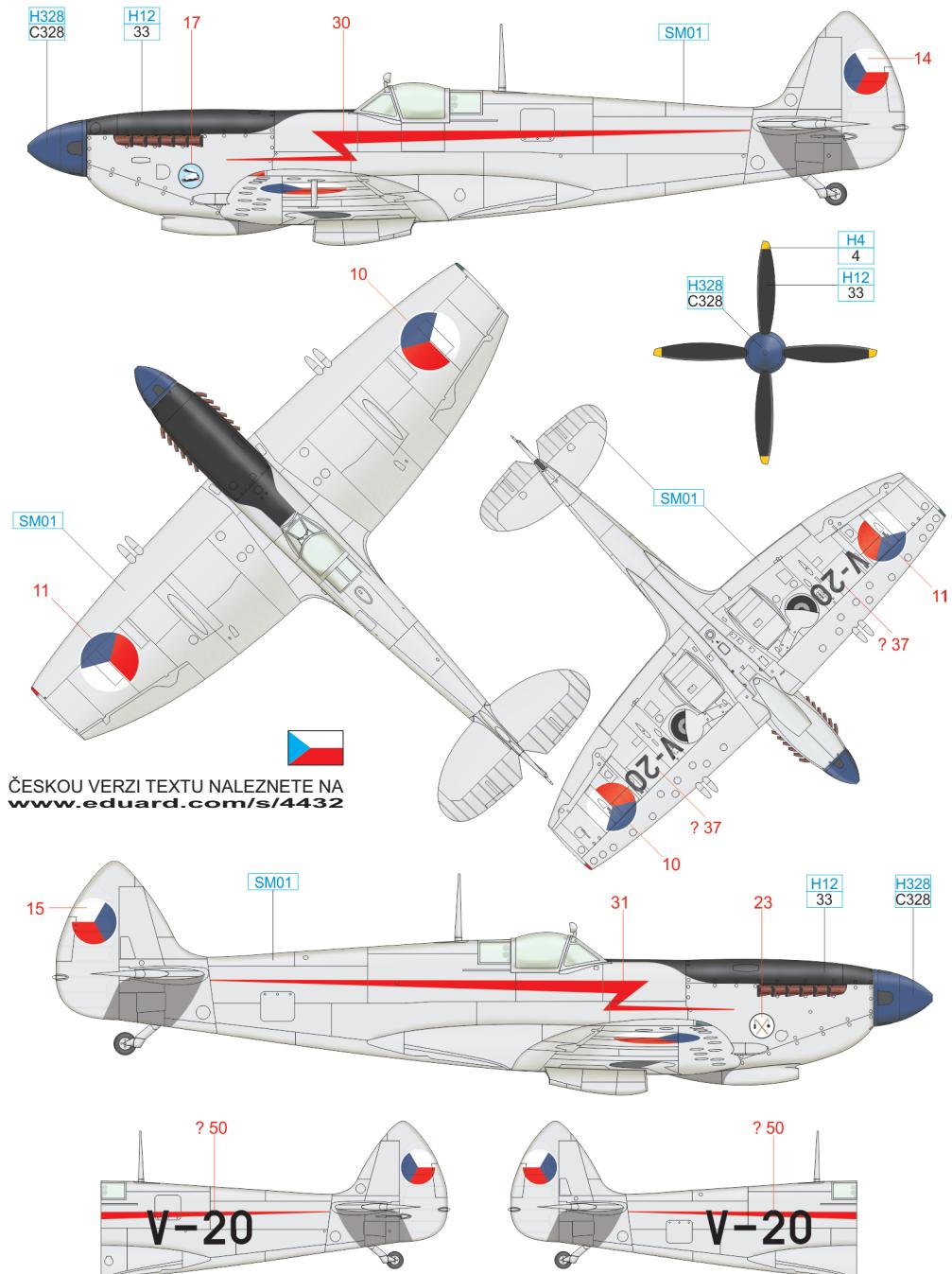
MEDIUM SEA GRAY C361

OCEAN GRAY C362

DARK GREEN C363

BLACK H12
33

H Spitfire LF Mk.IXe, TE515, CO Flight of 2nd Air Division, June 1946 – December 1948



ČESKOU VERZI TEXTU NALEZNETE NA
www.eduard.com/s/4432

YELLOW

H4

BLUE

H328

C328

BLACK

H12

33

SILVER

SM01

eduard