

Spitfire HF Mk.VIII

eduard

BRITISH WWII FIGHTER

1/48 SCALE PLASTIC KIT

ProfiPACK
edition

#8287



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 26th and the second on March 27th, 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 20 mm cannon or two 20 mm 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.

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 opět 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 přestát setkání 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. Prošli 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 4.000 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 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 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.

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 lepidla 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 MONTÁŽREMOVE
ODŘÍZNOUTREVERSE SIDE
OTOČITAPPLY EDUARD MASK
AND PAINT
POUŽÍT EDUARD MASK
NABARVIT

PARTS



DÍLY



TEILE

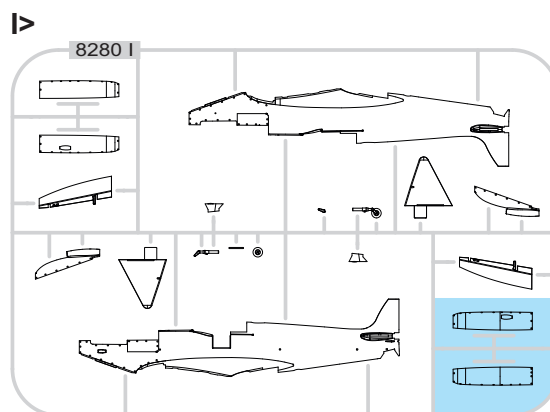
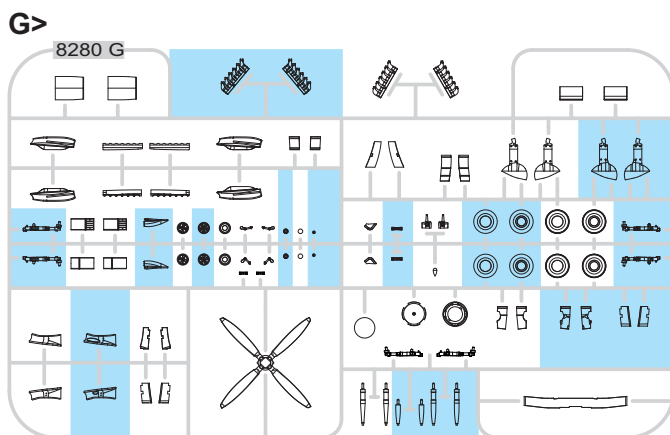
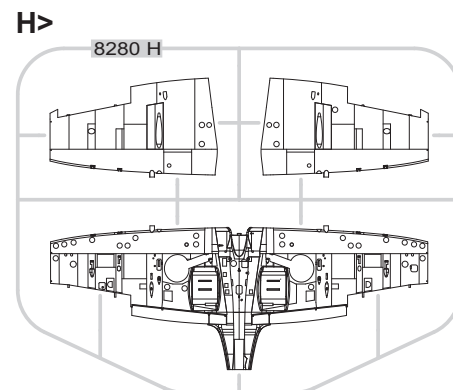
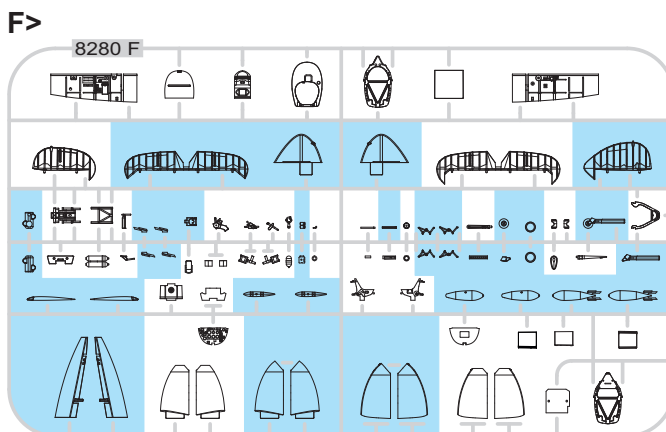
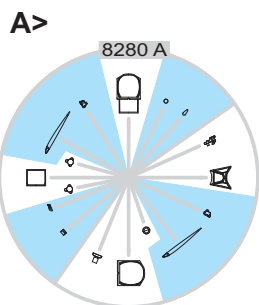


PIÈCES

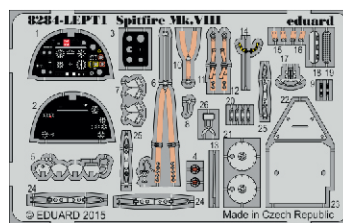


部品

PLASTIC PARTS

eduard
MASK

PE - 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



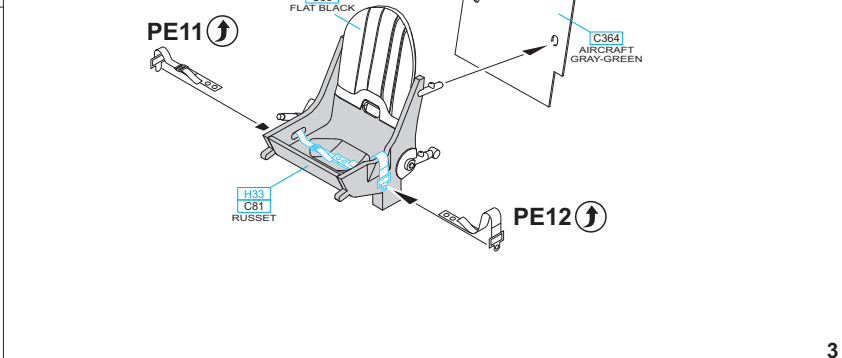
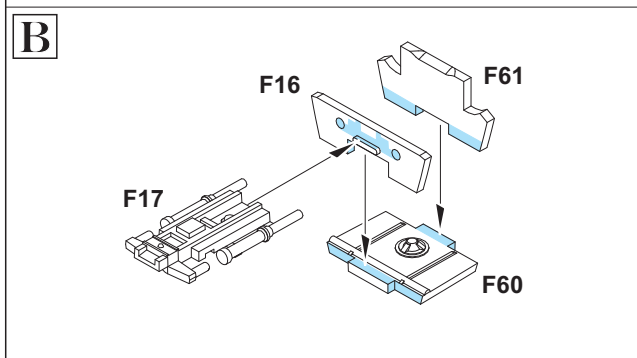
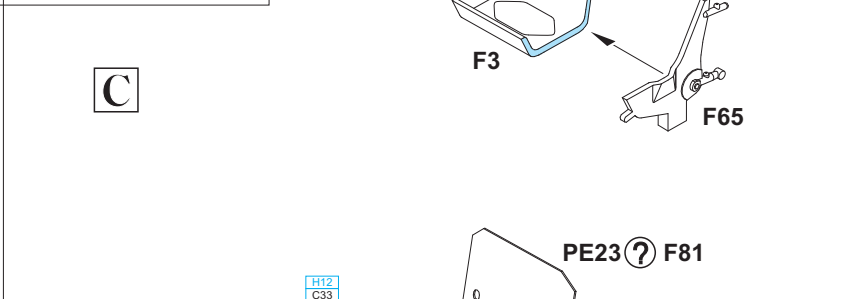
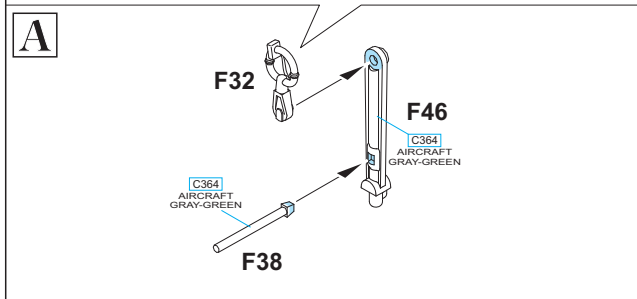
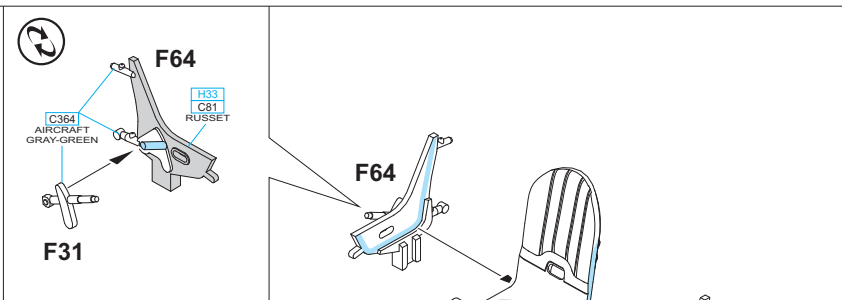
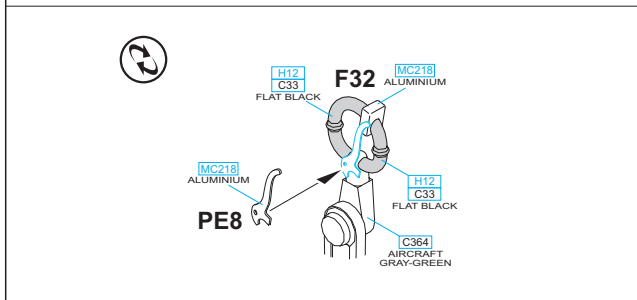
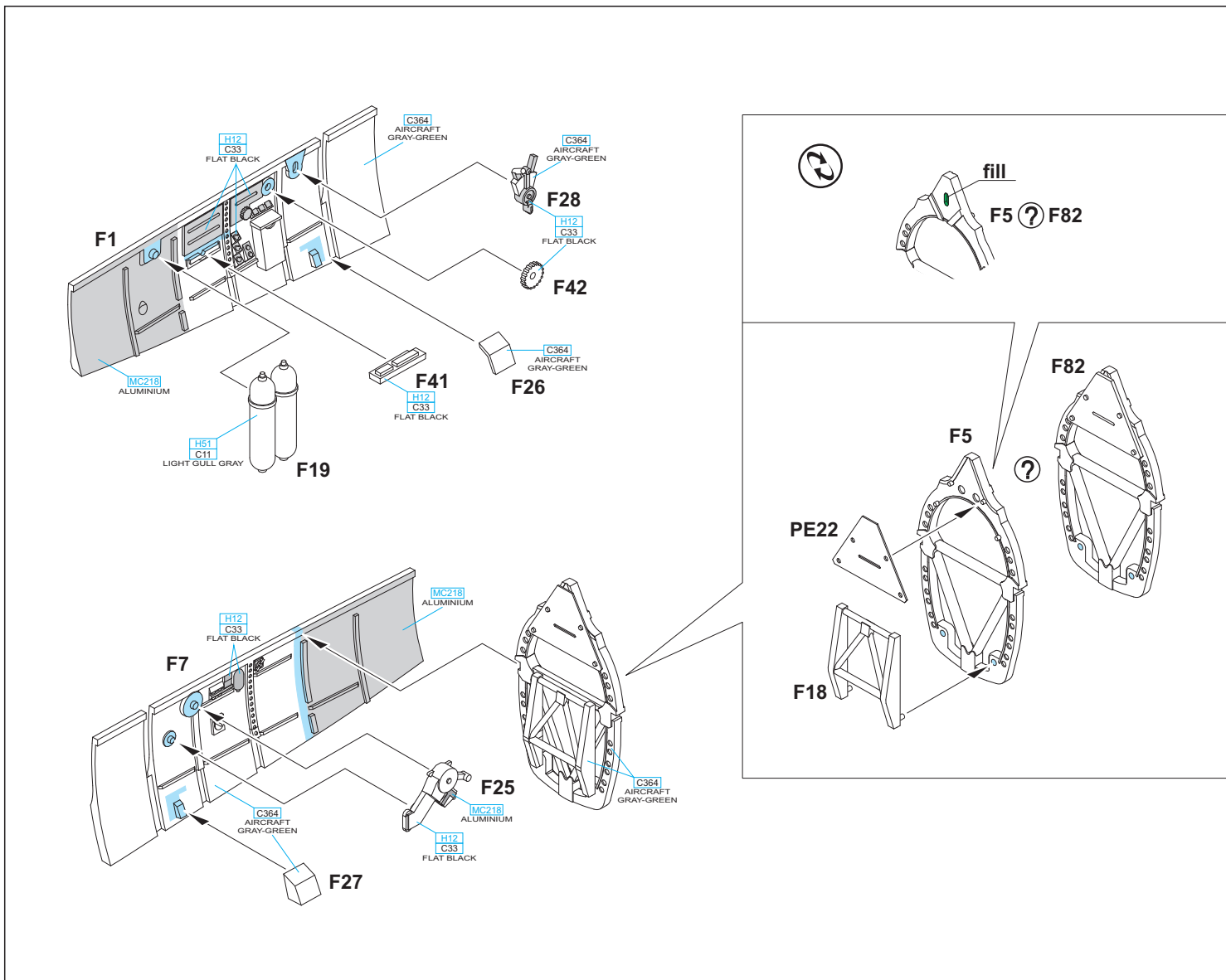
PEINTURE

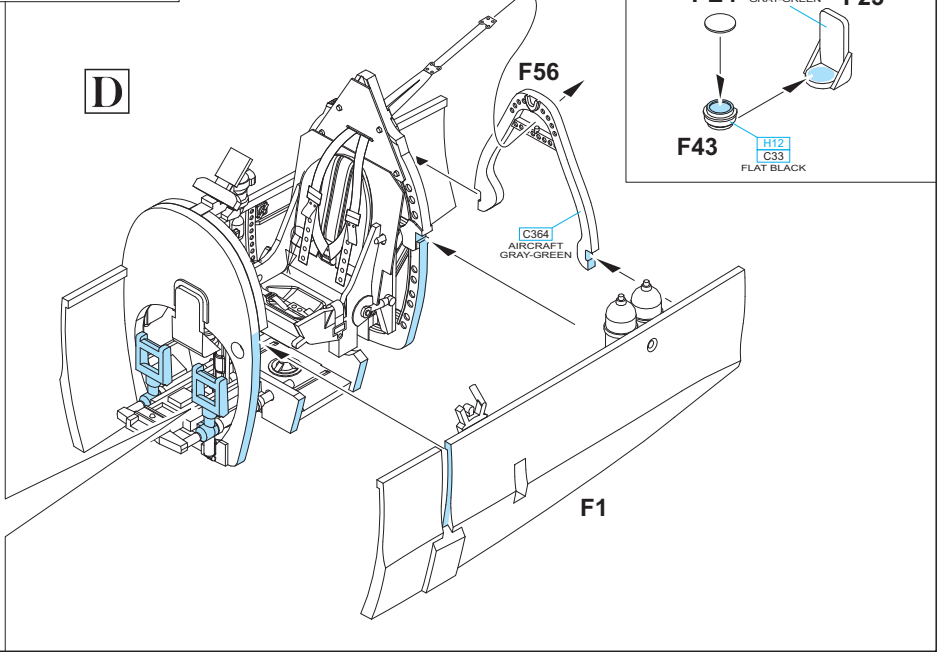
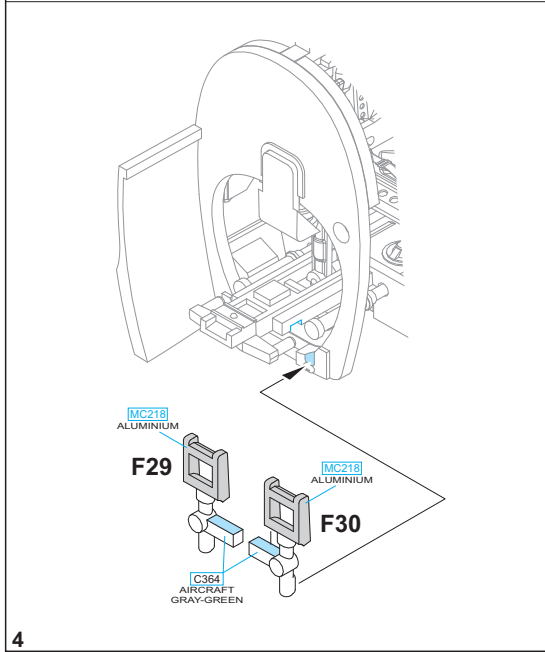
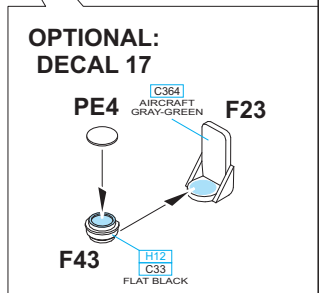
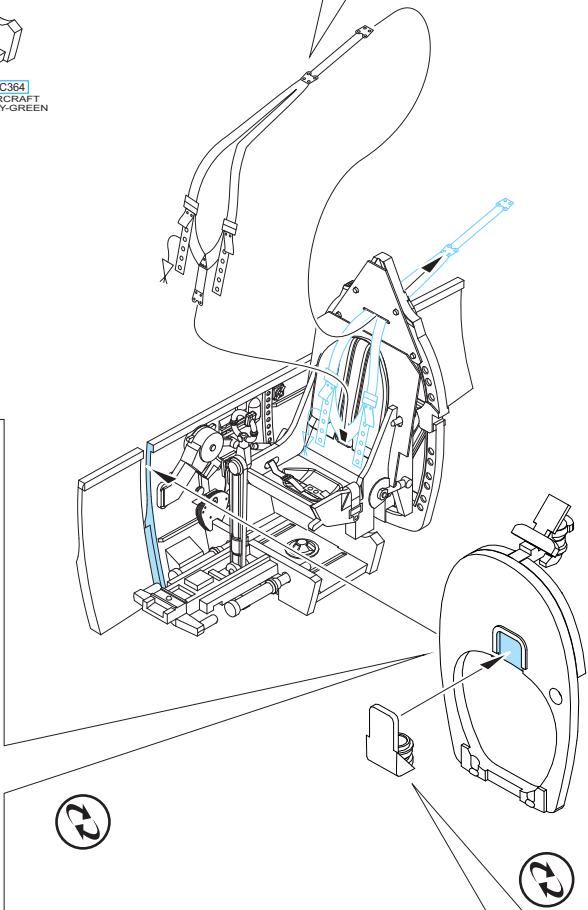
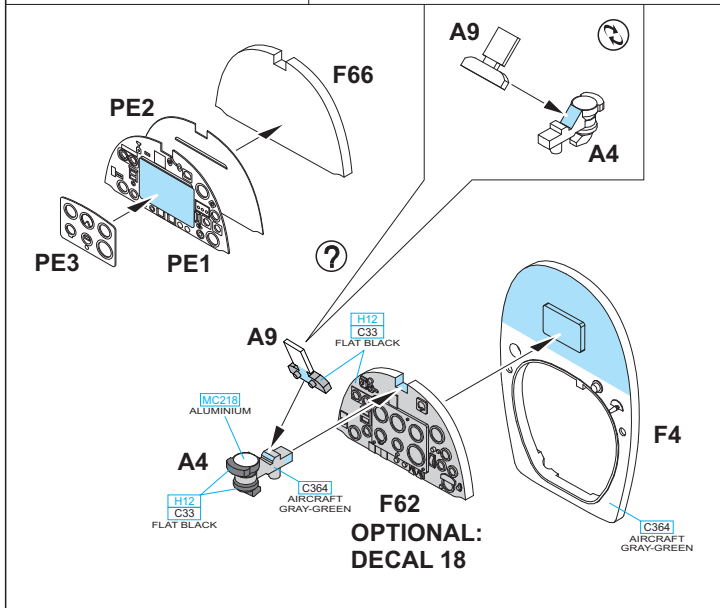
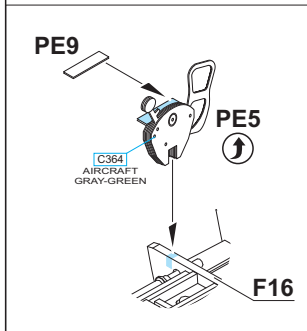
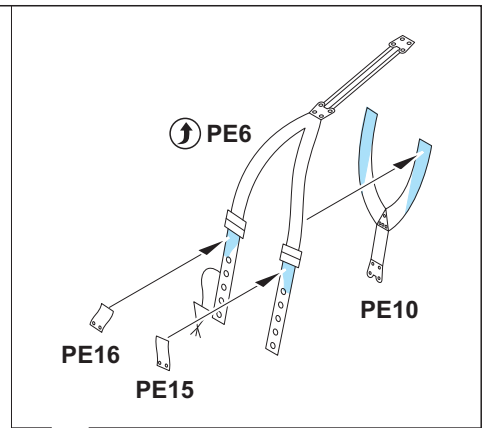
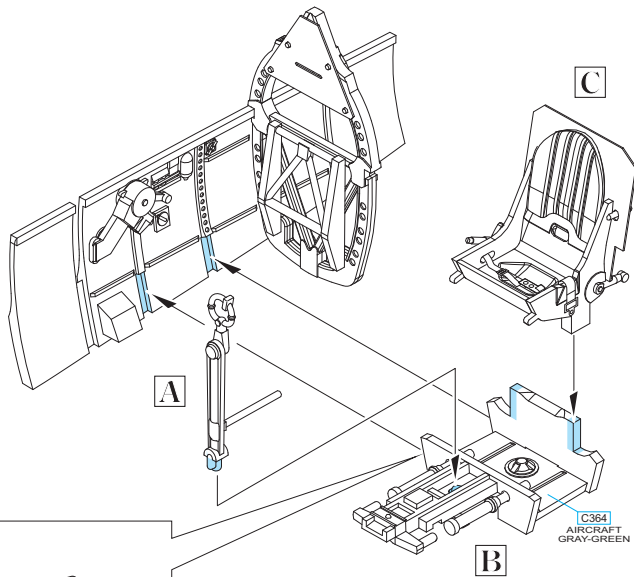


色

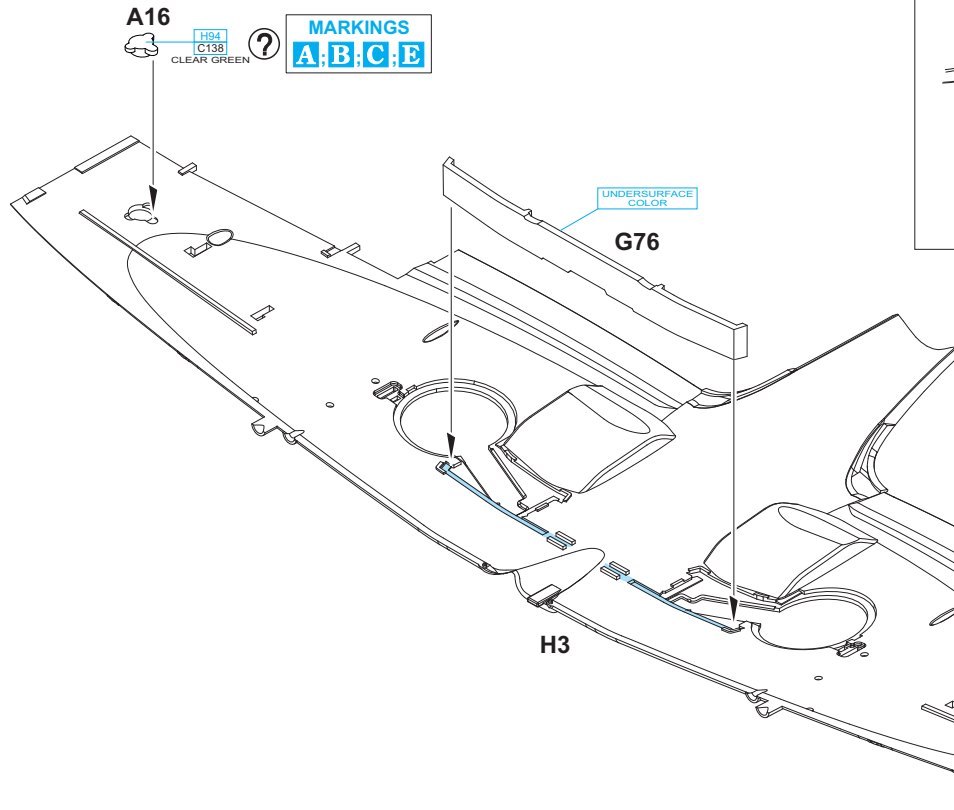
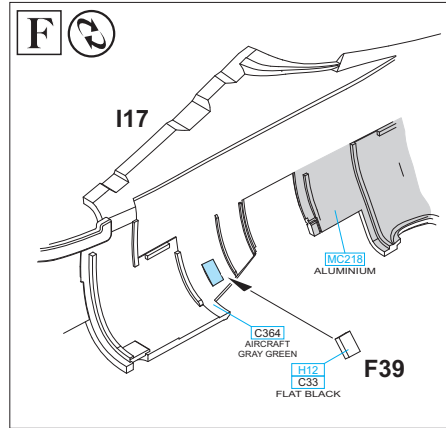
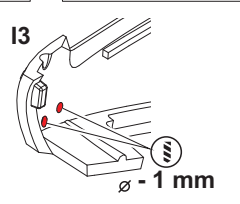
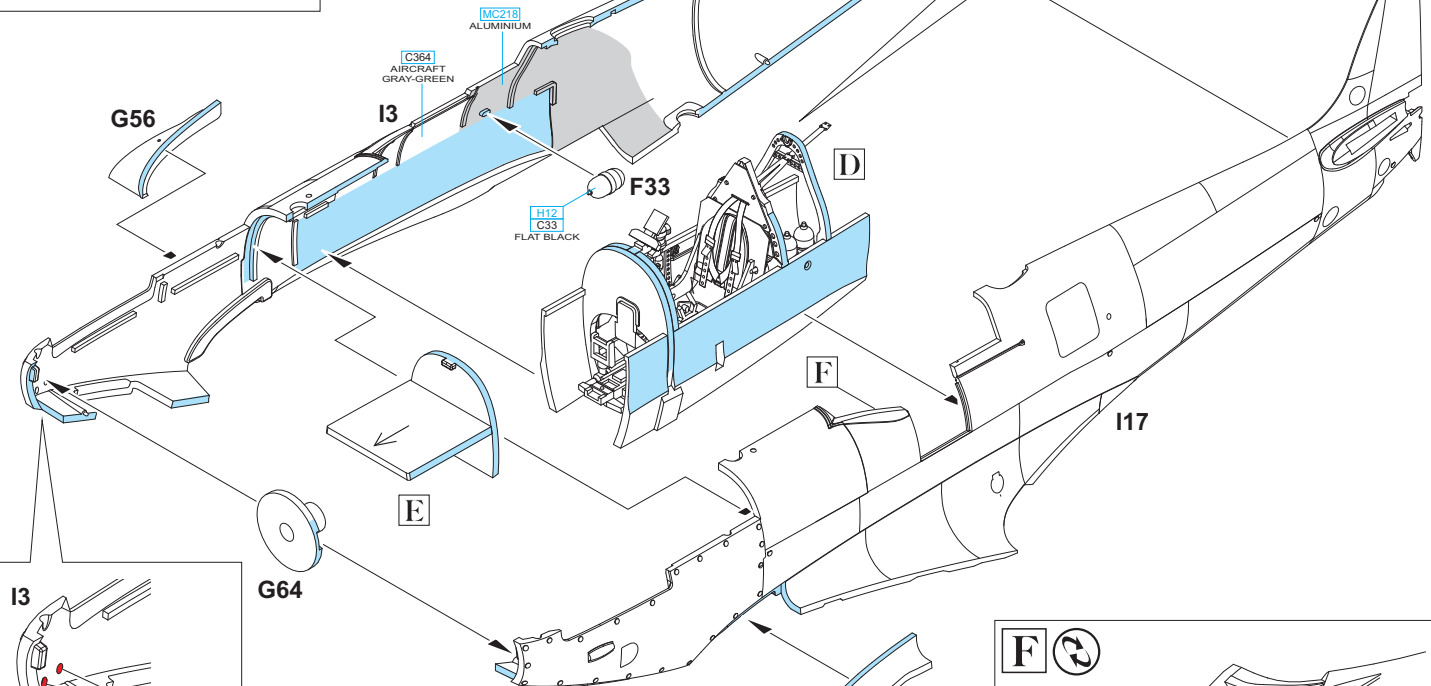
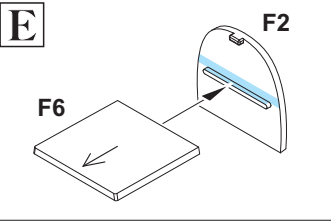
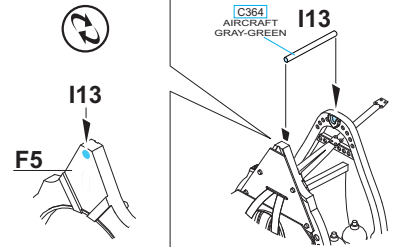
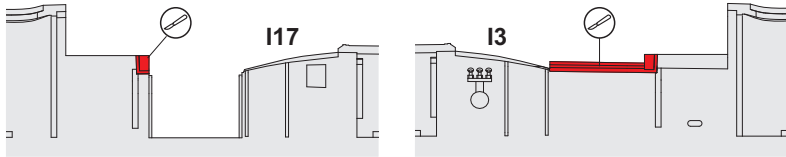
GSI Creos (GUNZE)		
AQUEOUS	Mr.COLOR	
H4	C4	YELLOW
H12	C33	FLAT BLACK
H13	C3	FLAT RED
H33	C81	RUSSET
H51	C11	LIGHT GULL GRAY
H71	C21	MIDDLE STONE
H72	C369	DARK EARTH
H77	C137	TIRE BLACK
H90	C47	CLEAR RED
H94	C138	CLEAR GREEN

AQUEOUS	Mr.COLOR	
H330	C361	DARK GREEN
H335	C363	MEDIUM SEA GRAY
	C362	OCEAN GRAY
	C364	AIRCRAFT GRAY-GREEN
	C370	AZURE BLUE
Mr.METAL COLOR		
	MC214	DARK IRON
	MC218	ALUMINIUM
Mr.COLOR SUPER METALLIC		
	SM01	SUPER CHROME



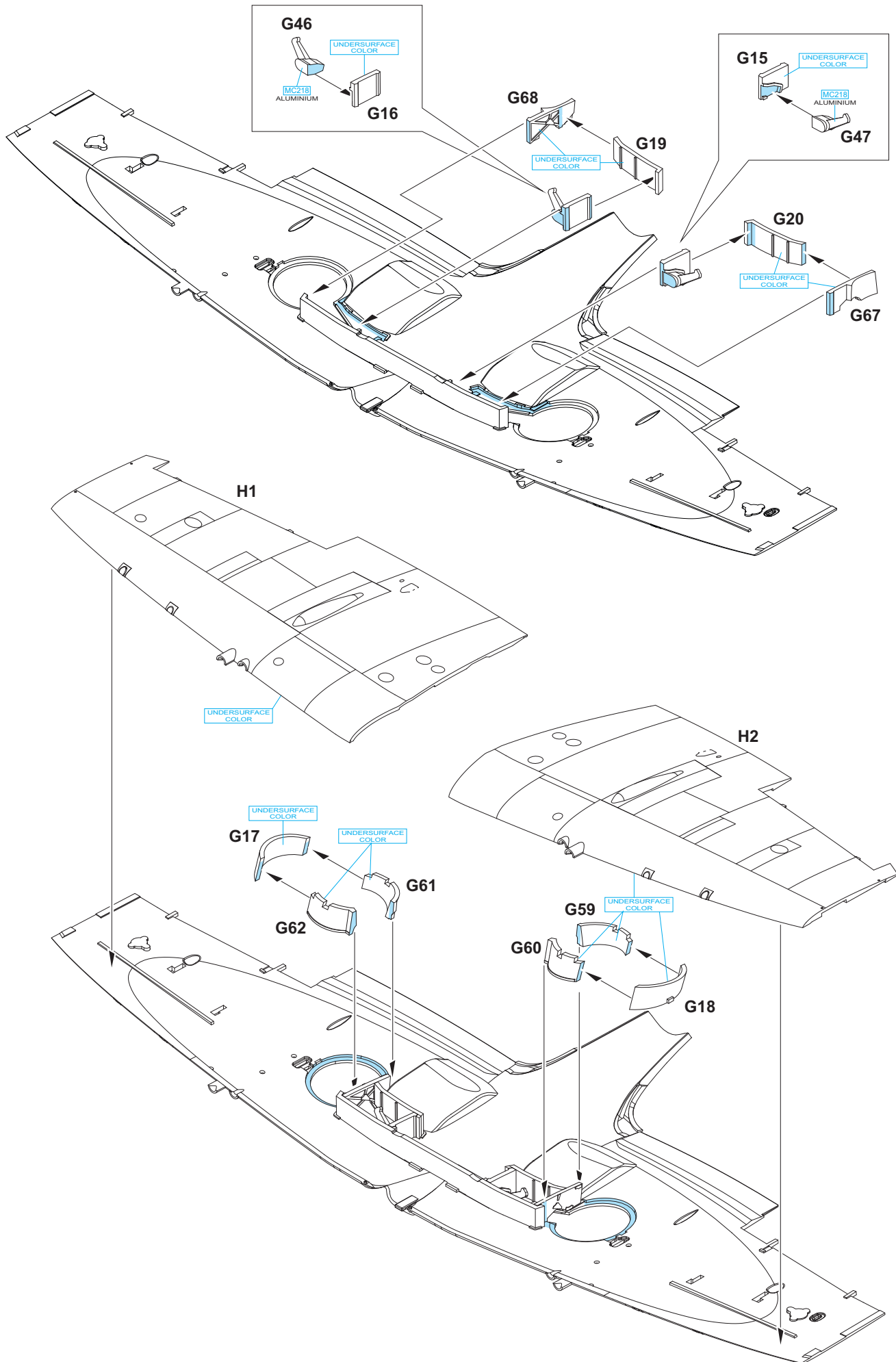


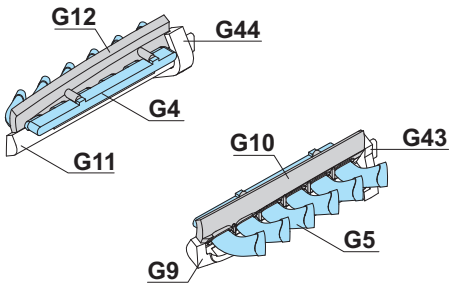
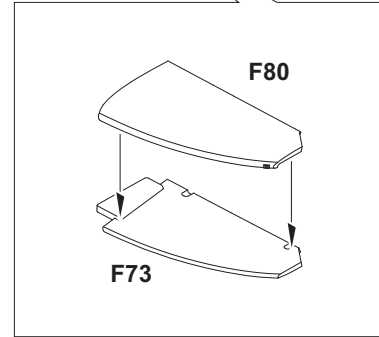
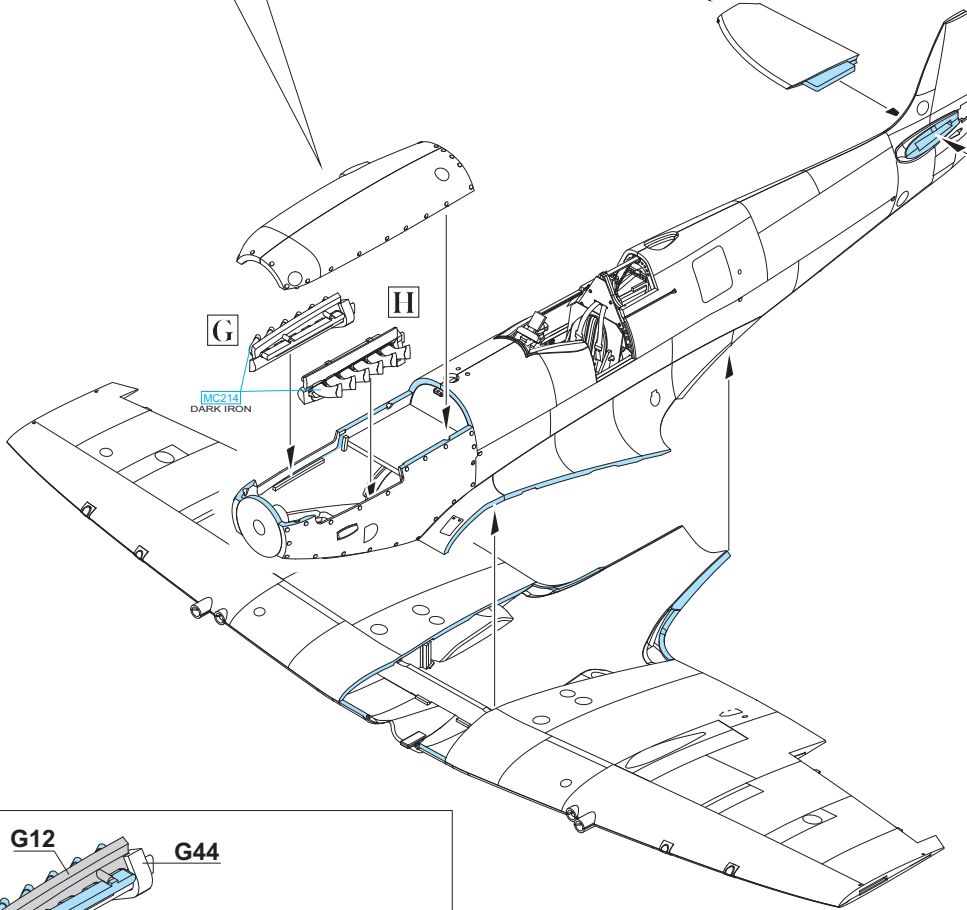
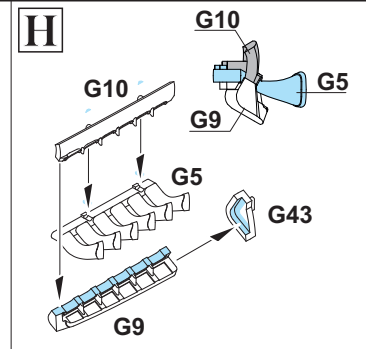
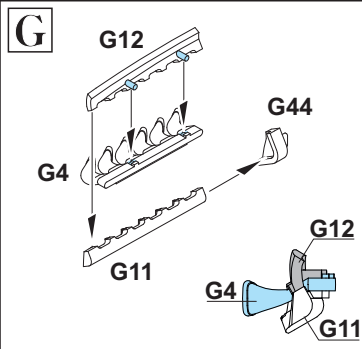
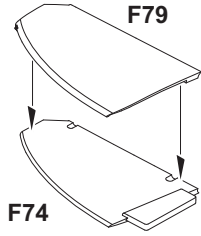
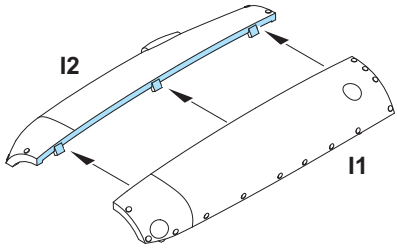
FOR CLOSED CANOPY ONLY



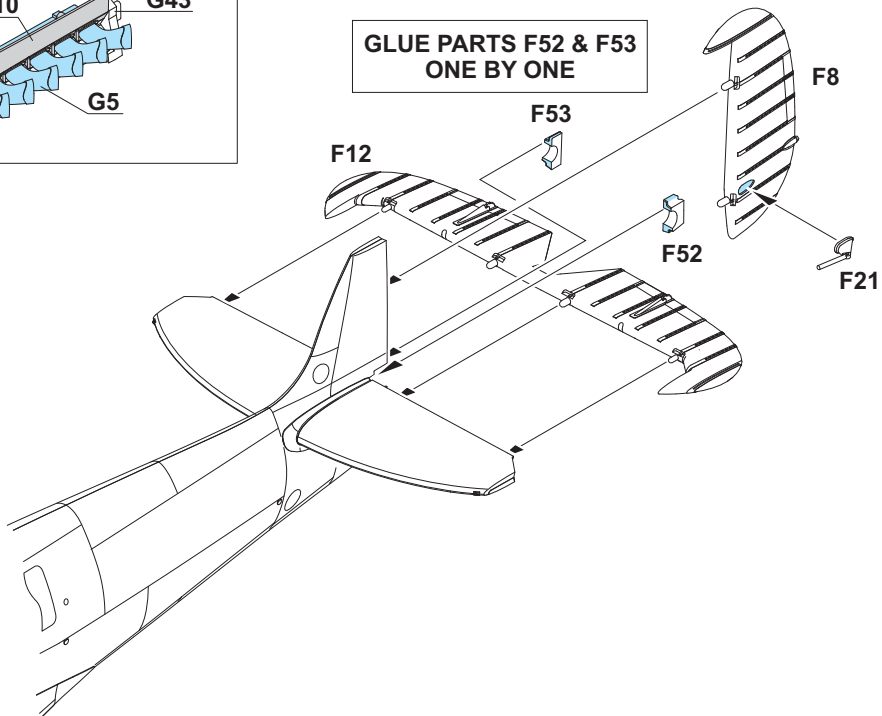
H90 C47 - MARKINGS A, B, C, E
CLEAR RED
SM01 - MARKING D
SUPER CHROME

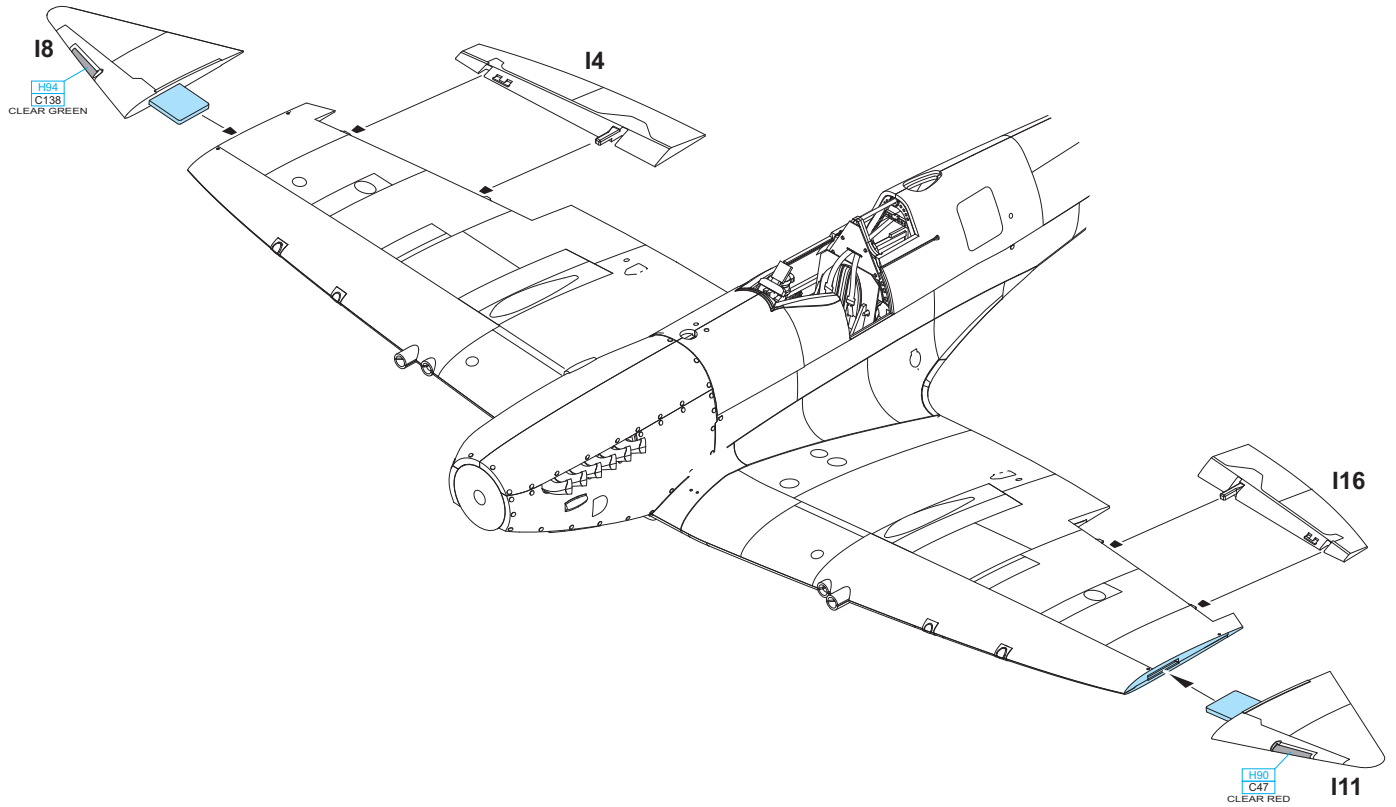




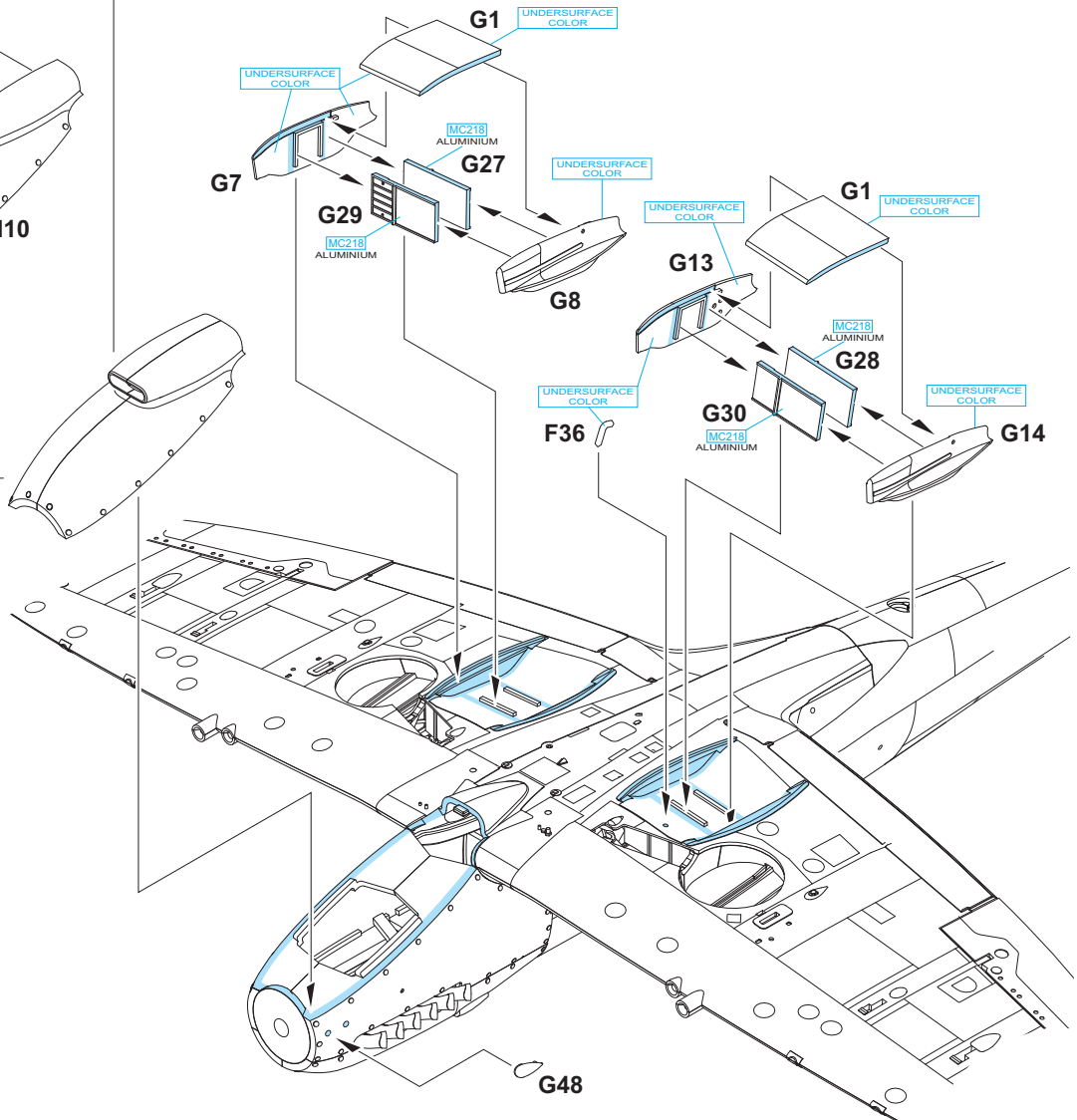
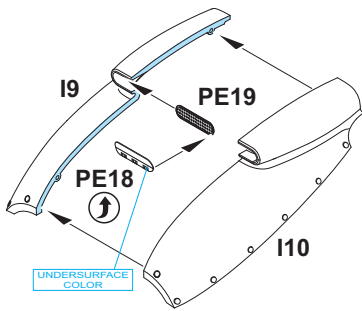


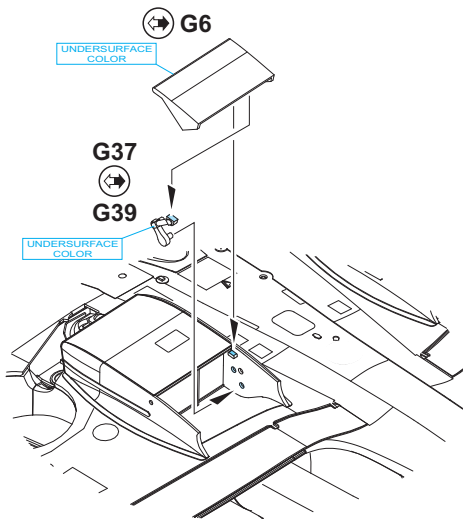
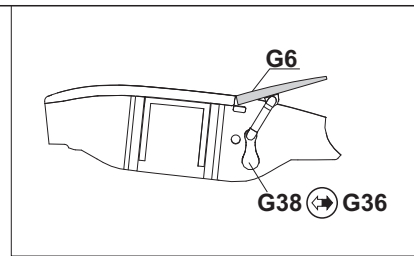
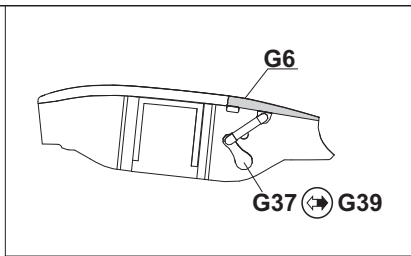
**GLUE PARTS F52 & F53
ONE BY ONE**



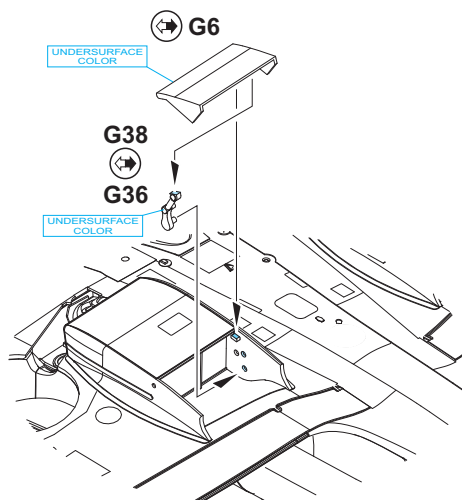


PE18, PE19 - MARKINGS **A, B, C, D** ONLY

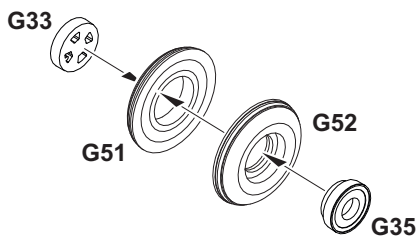




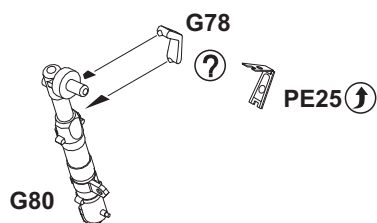
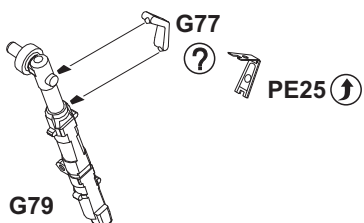
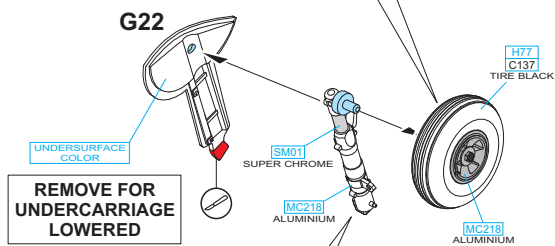
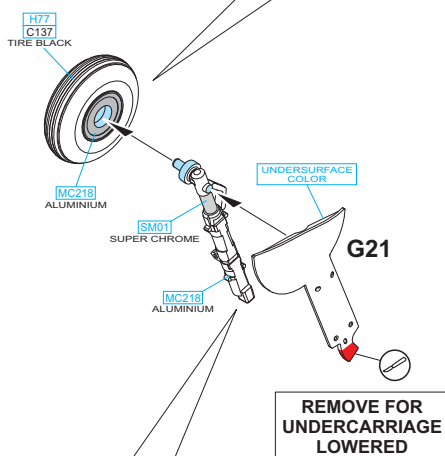
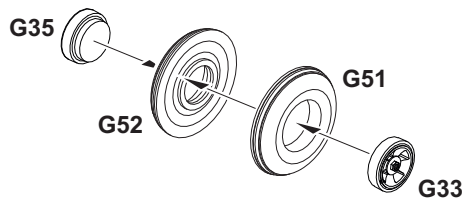
?

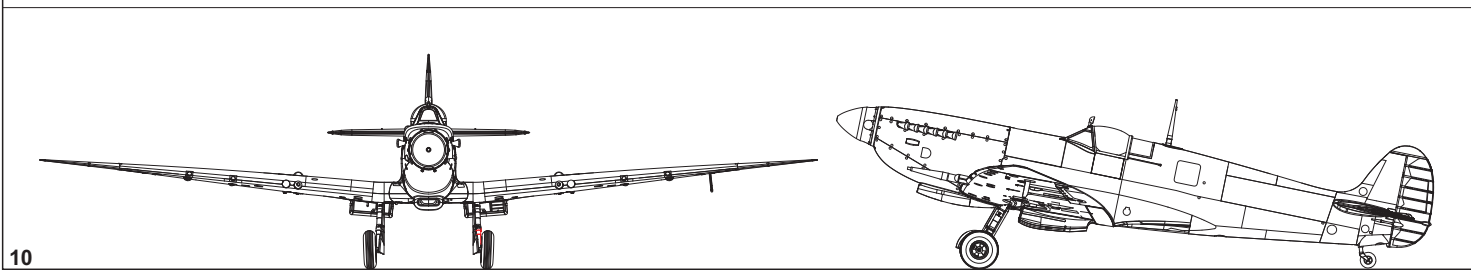
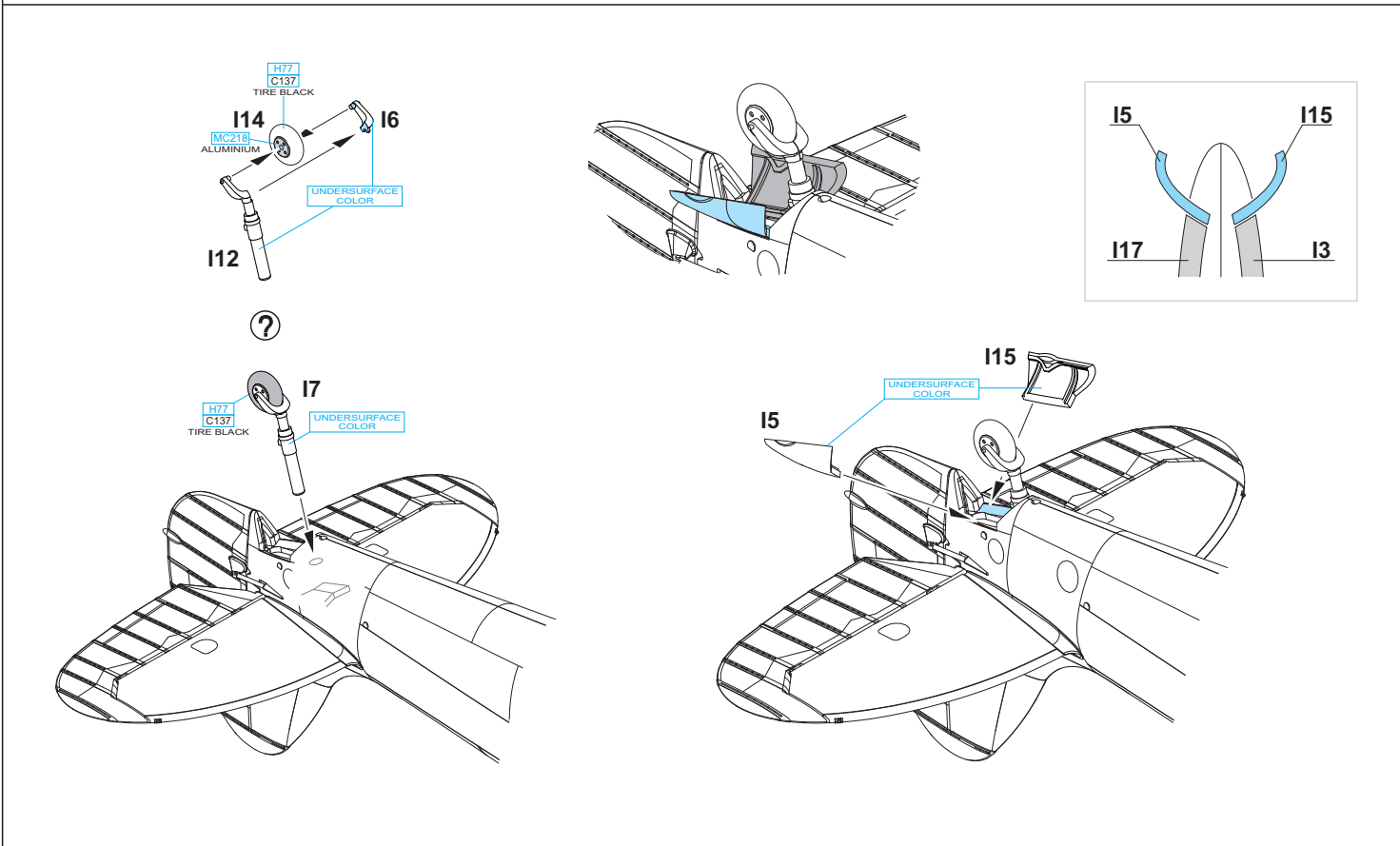
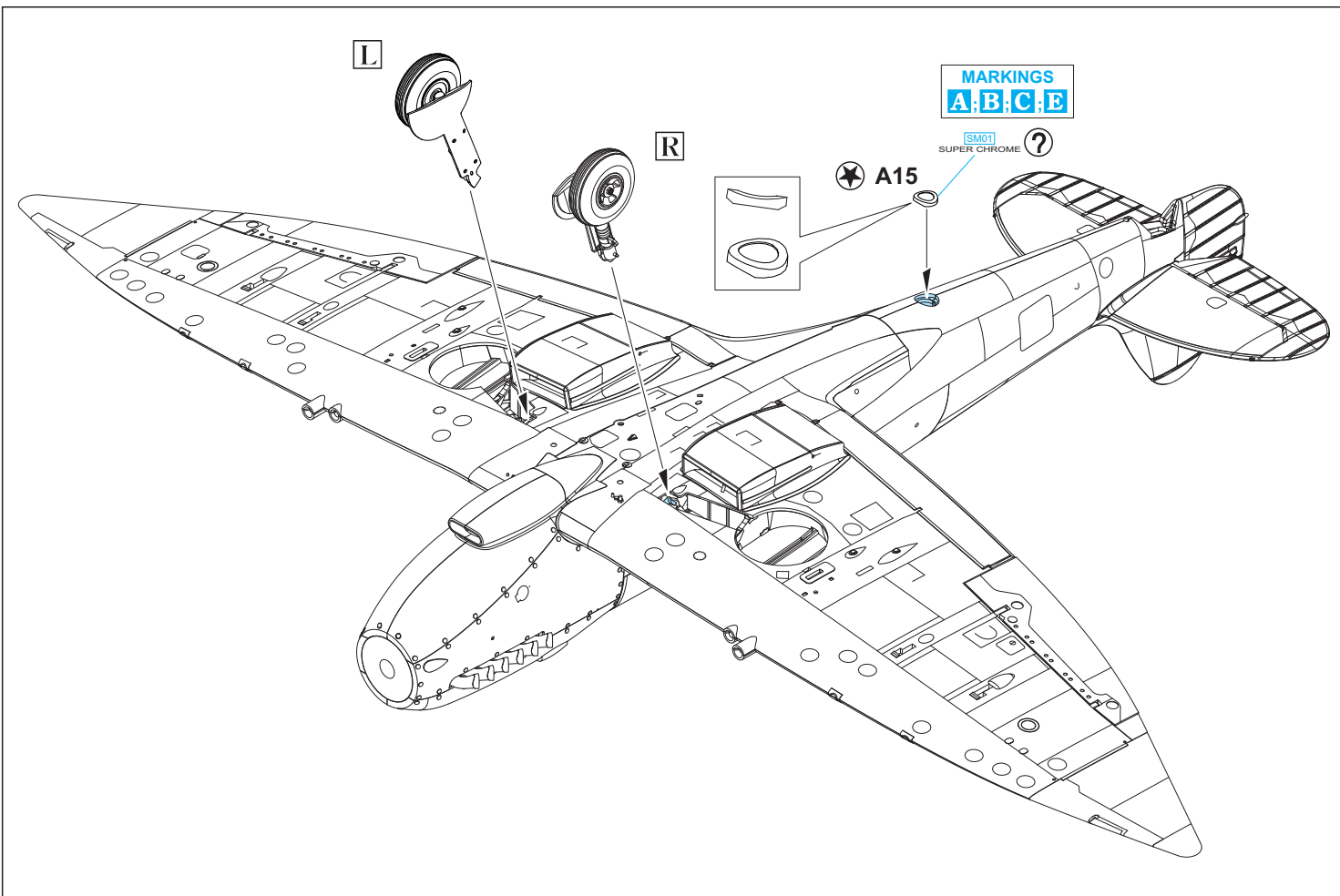


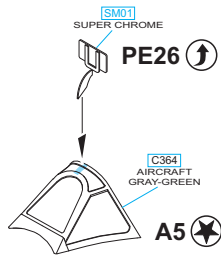
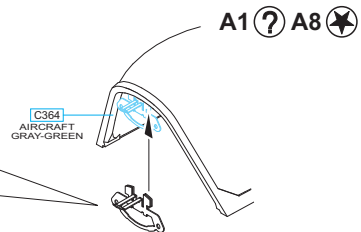
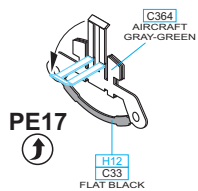
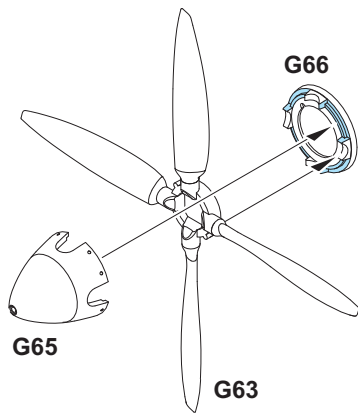
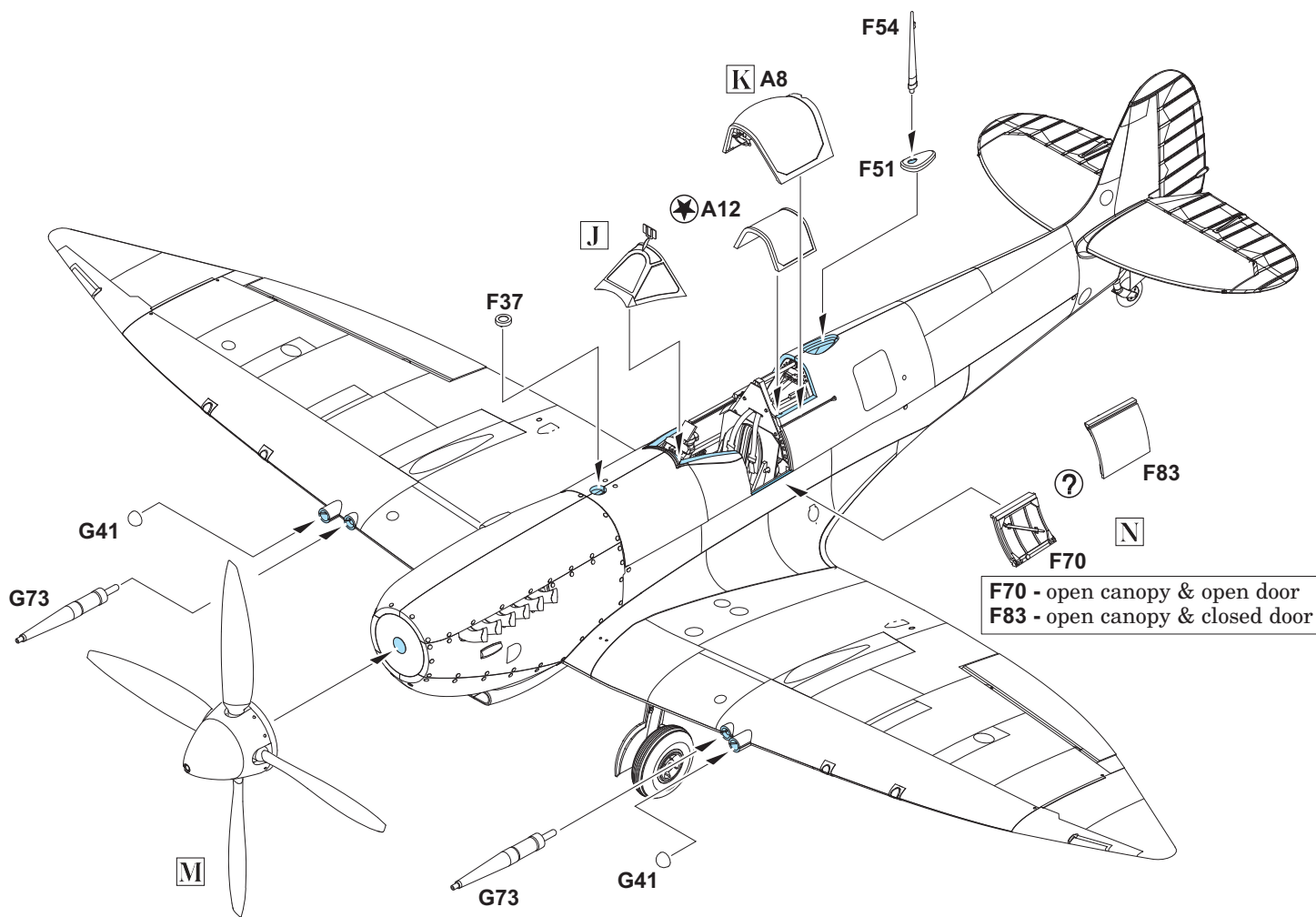
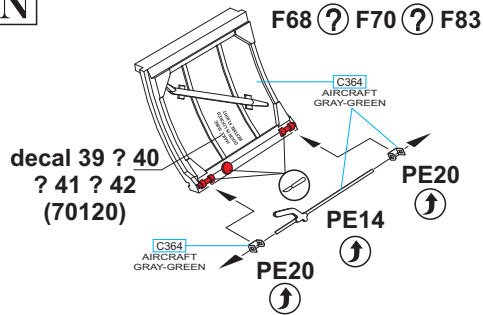
L



R

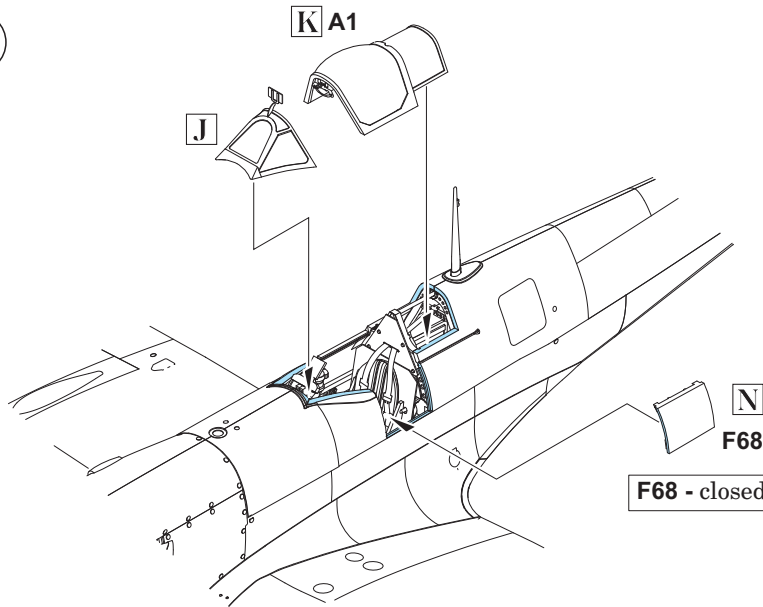




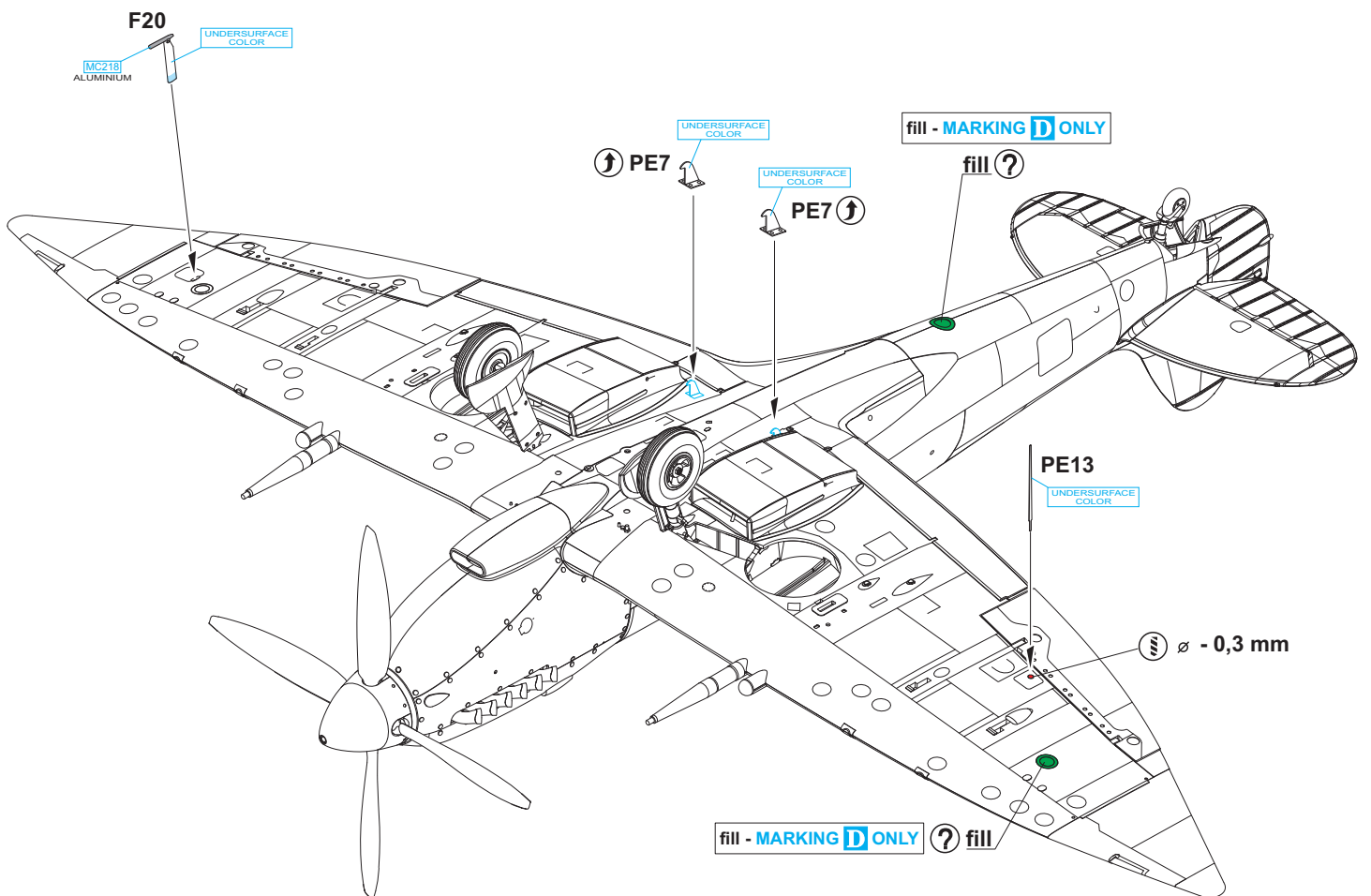
J**PE26 - MARKINGS**
A;C;D;E**K****M****N**

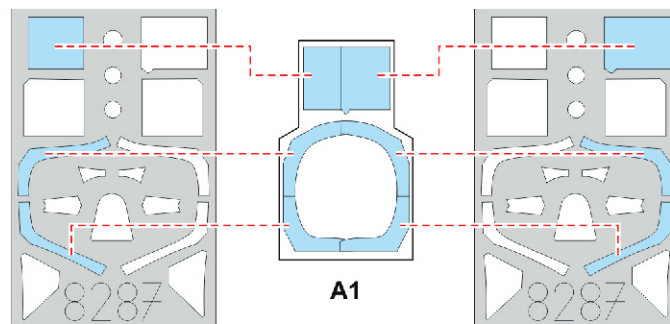
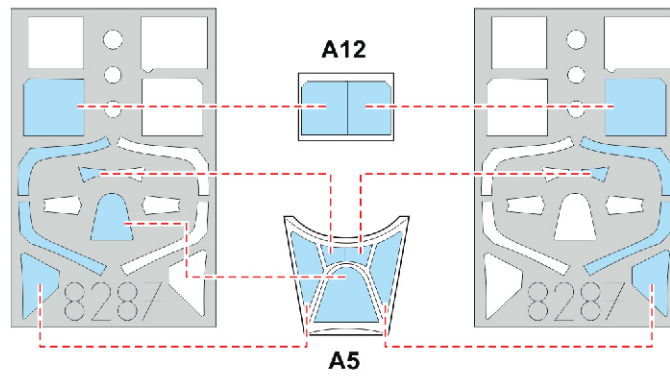
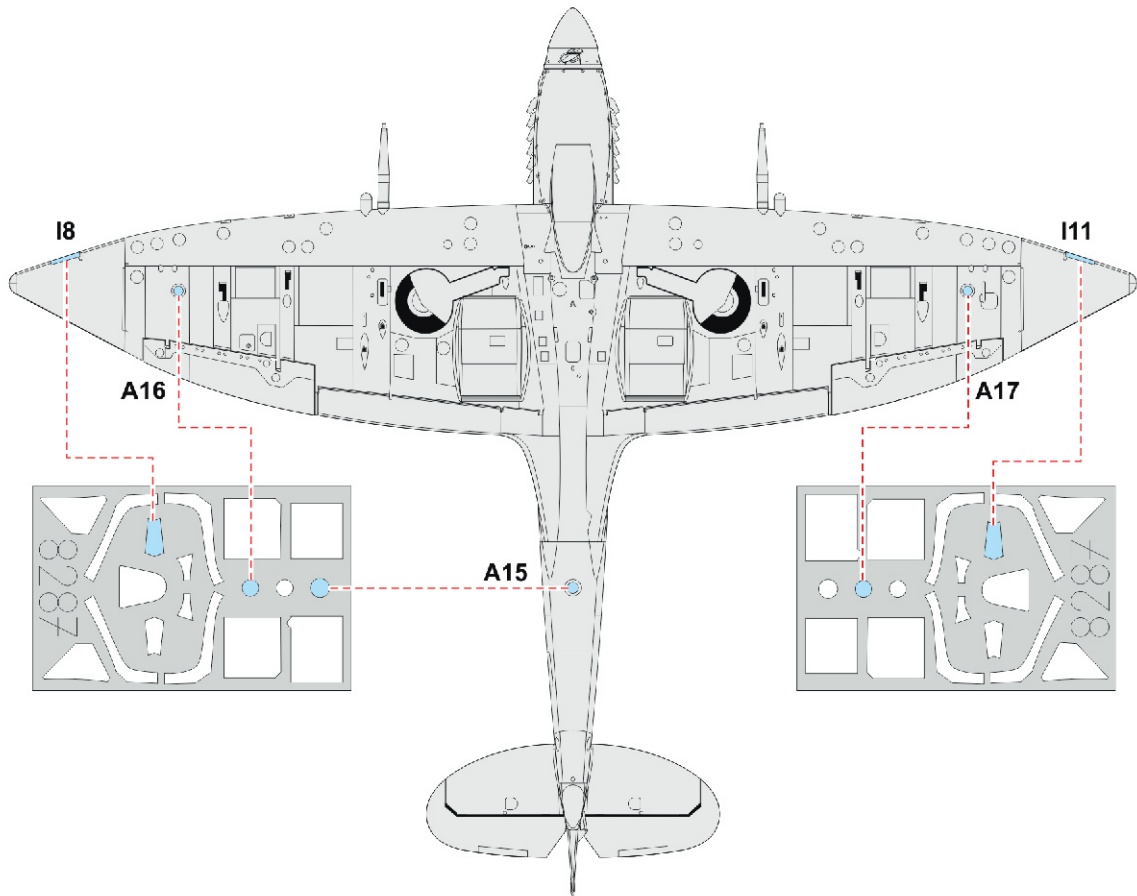
F70 - open canopy & open door
F83 - open canopy & closed door

?



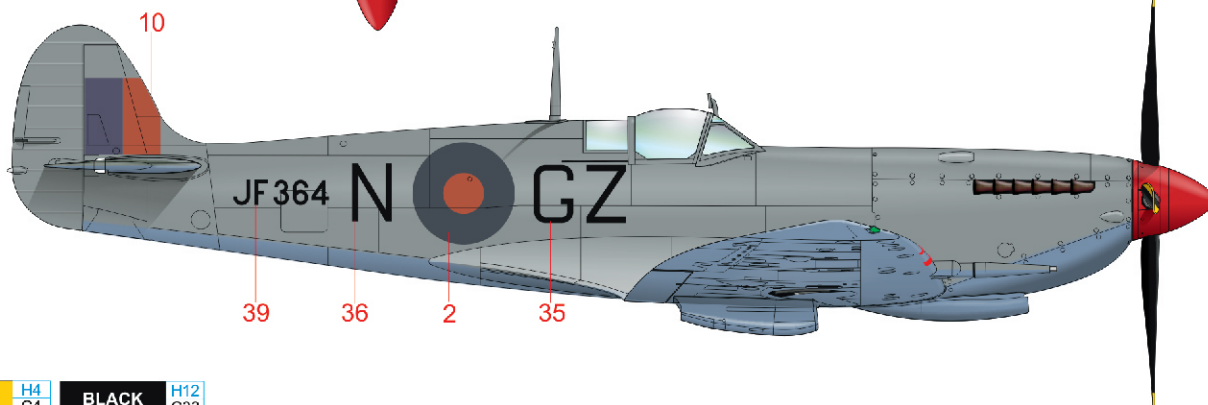
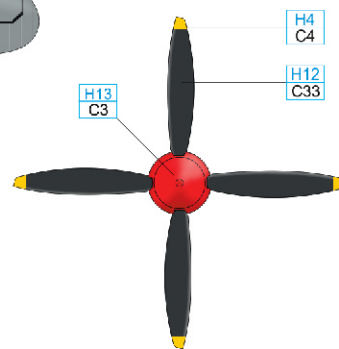
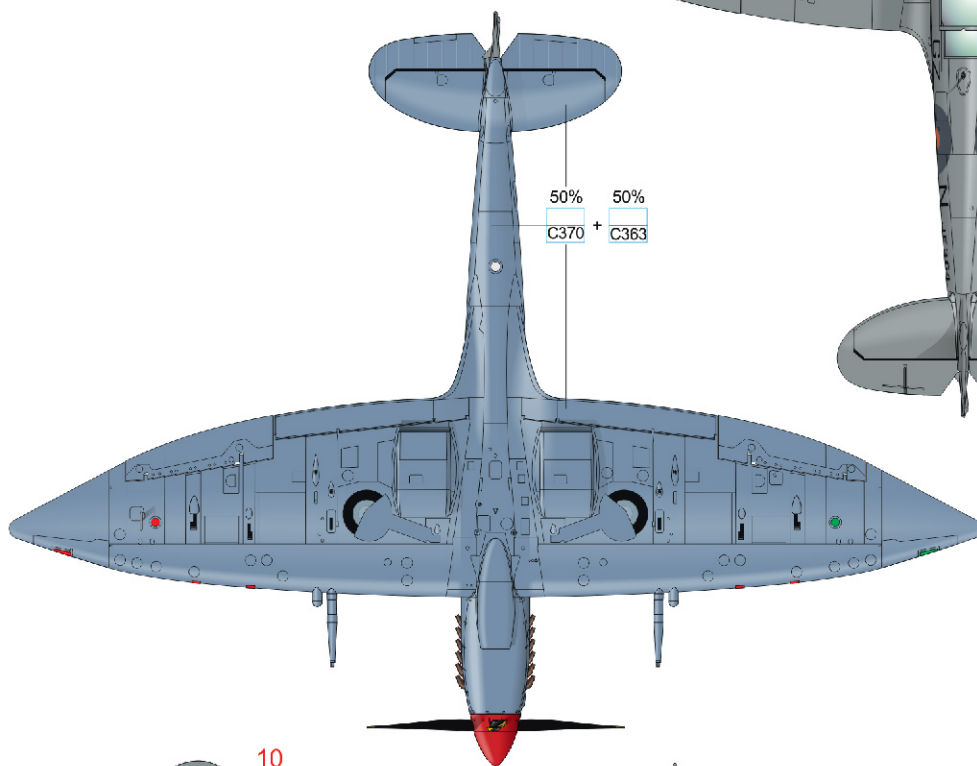
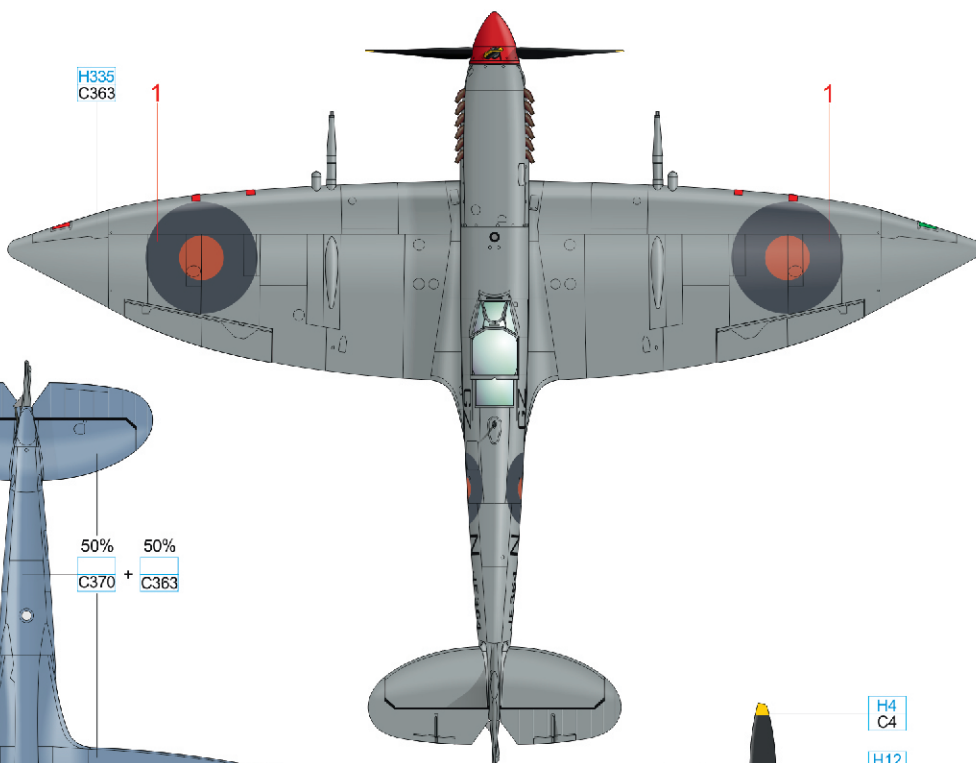
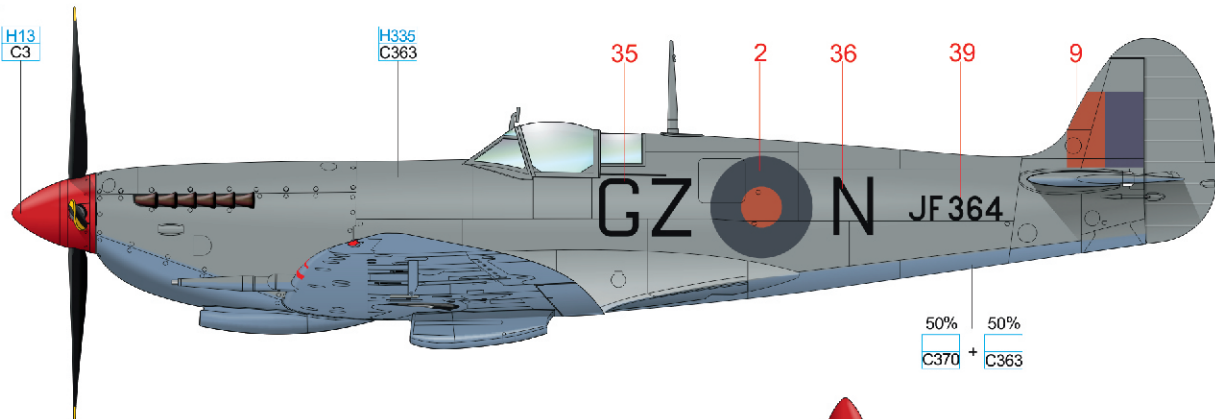
F68 - closed canopy & closed door





A JF364, 32. squadrona, Foggia, Itálie, začátek roku 1944

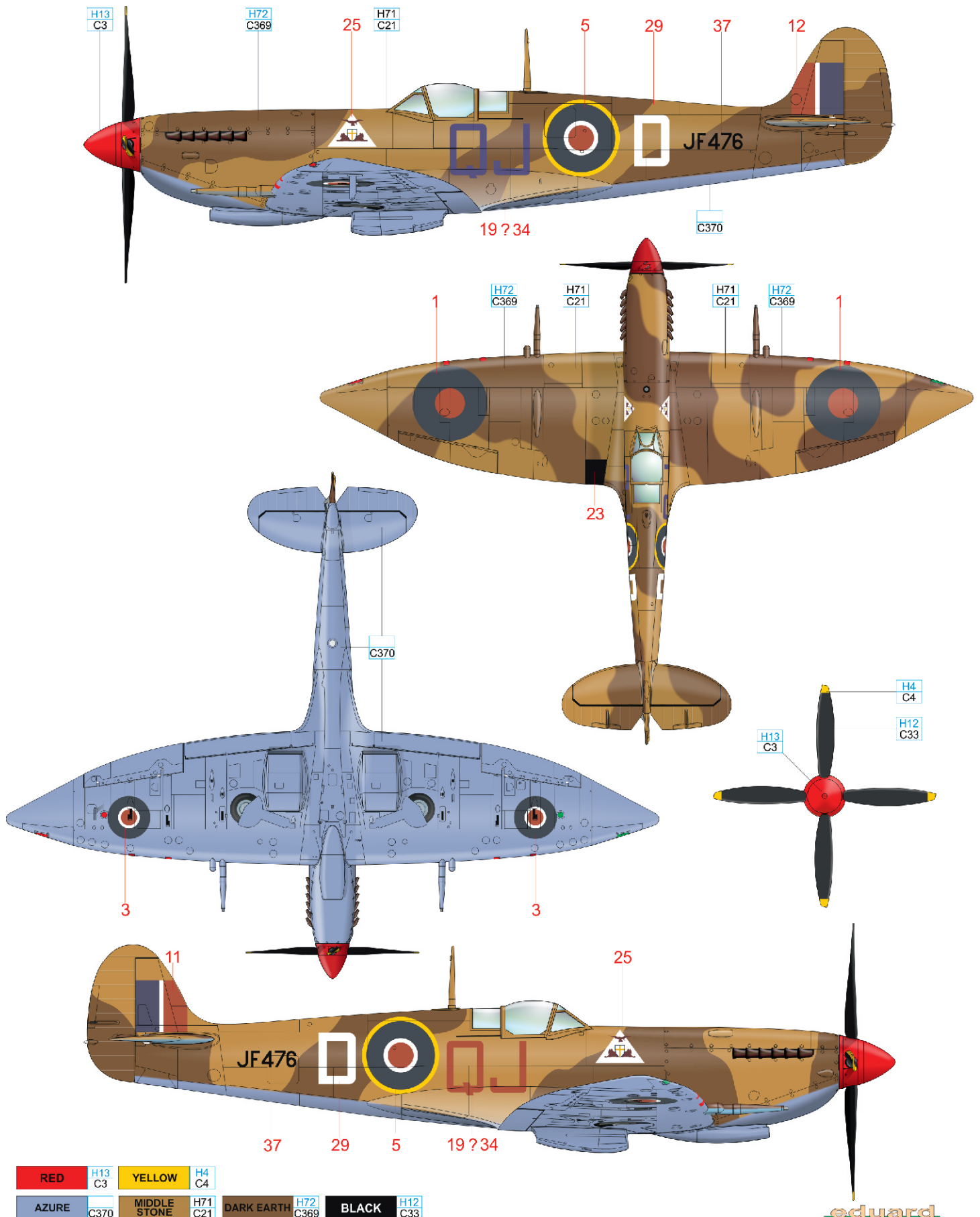
Tento Spitfire Mk.VIII v kamuflážním zbarvení používaném u stíhacích strojů létajících ve vysokých výškách, tzv. High altitude fighter camouflage scheme, používala 32. squadrona RAF. Horní a boční plochy kryla barva Medium Sea Gray, zatímco spodní plochy byly kamuflovány barvou PRU Blue. Výsostné znaky sestávající pouze z červené a modré barvy, byly jen na horních plochách křídla a na bocích trupu, bílá barva byla vynechána také u označení na kýlovce.



YELLOW	H4 C4	BLACK	H12 C33	50%	50%
RED	H13 C3	MEDIUM SEA GRAY	H335 C363	PRU BLUE	C370 + C363

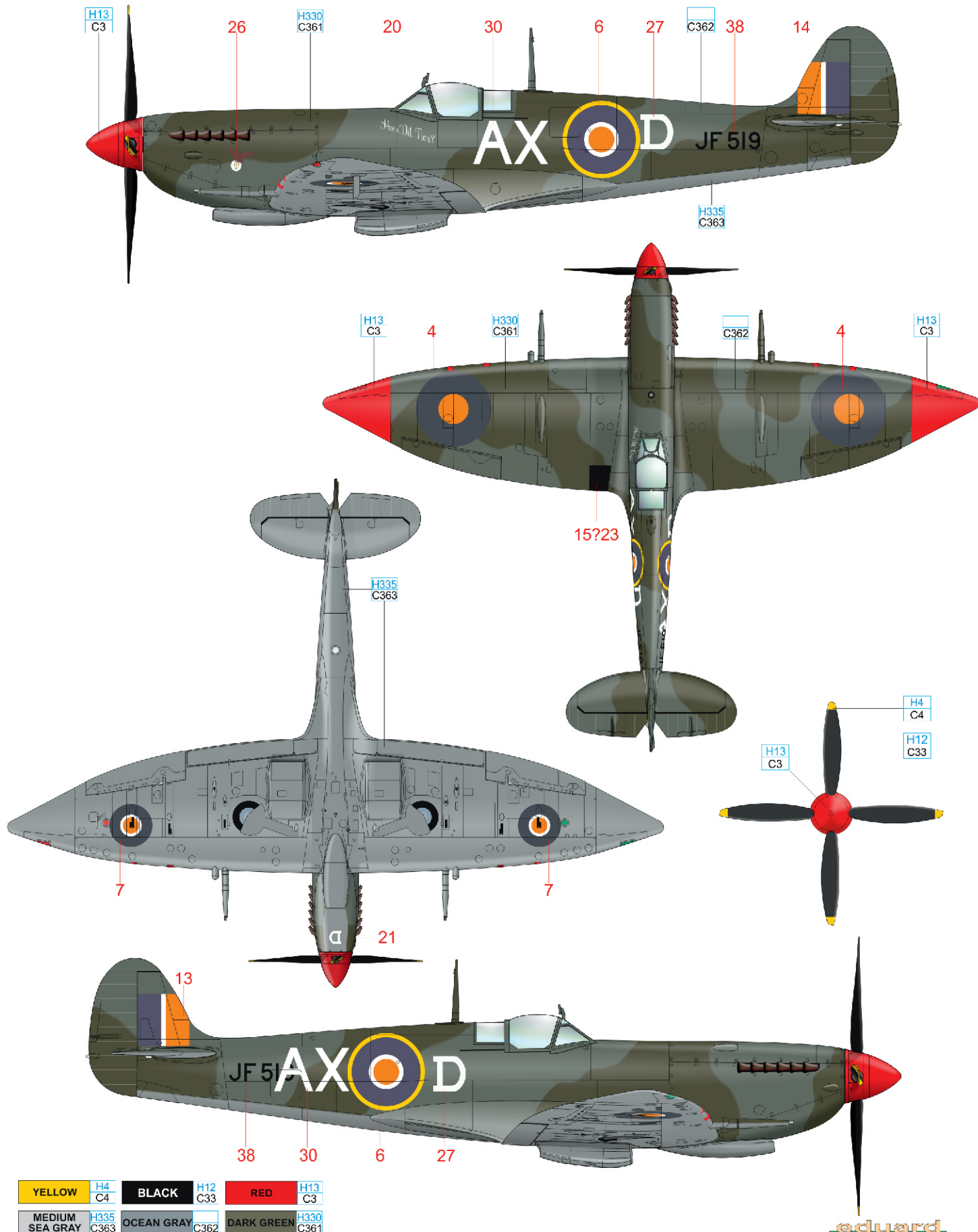
B JF476, 92. squadrona, Triolo, Sicílie, Itálie, listopad 1943

Původní stíhací 92. squadrona, účastníci se bojují 1. světové války, byla v srpnu 1919 rozpuštěna. Dne 10. října 1939 byla ustavena jednotka se stejným číselným označením, jejíž výzbroj zpočátku tvořily Bristoly Blenheim. Již na počátku roku 1940 obdržela Spitfiry, s nimiž prošla boji nad Dunkerque a Bitvou o Británii. V únoru 1942 byla odeslána do severní Afriky, kde působila proti německým a italským ozbrojeným silám. Po ukončení bojů v Africe následovalo nasazení nad Maltou a Sicílií, poté byla jednotka nasazena nad Itálií. Rozpuštěna byla 30. prosince 1946 v rakouském Zeltwegu. Během 2. světové války dosáhla nejvyššího počtu sestřelů protivníka mezi perutěmi RAF, 317 vítězství. Stroje 92. squadrony nesly kamufláž Desert scheme. To tvořily barvy Dark Earth a Middle Stone na horních plochách, spodní plochy kryla barva Azure Blue. Barvu písmen kódového označení squadrony se nepodařilo jednoznačně určit, prameny uvádějí modrou i červenou. Na obou stranách trupu je znak Desert Air Force.



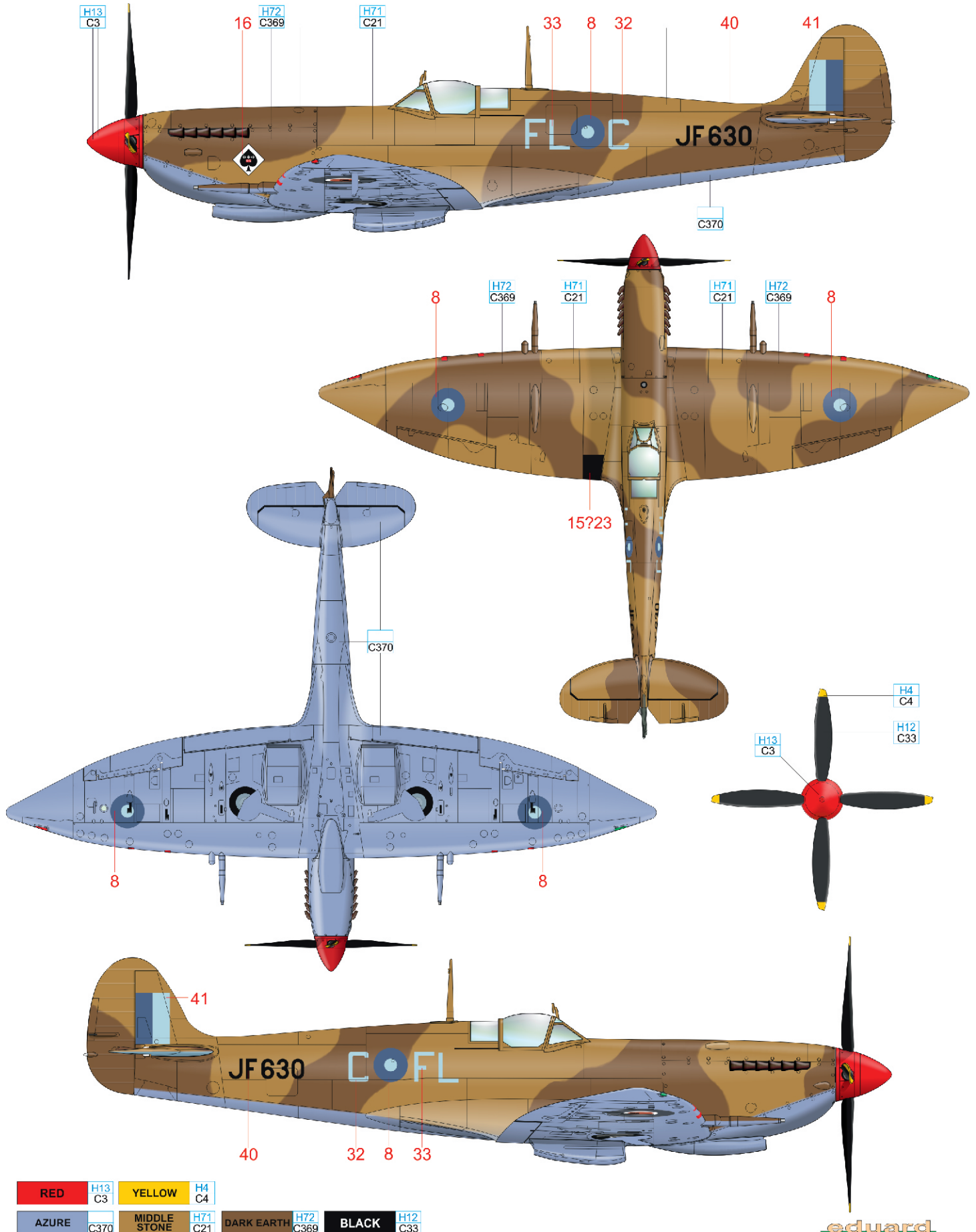
C JF519, 1. squadrona SAAF, Trigno, Itálie, únor 1944

1. squadrona SAAF vznikla v únoru 1940 přeznačením 6. squadrony SAAF, vyzbrojené Hawker Hurricane a Fury. Již v polovině roku 1940 se piloti této jednotky zapojili do bojů nad severní Afrikou. Na přelomu let 1942 a 1943 dostala squadrona do výzbroje Spitfiry, s nimiž pokračovala v bojích pod africkým sluncem, následovalo nasazení nad Maltou a Sicílií. Válečné působení jednotka ukončila na území Itálie. Po 2. světové válce zůstala ve službě, nejprve se Spitfiry, jež postupně nahradily letouny Vampire, Sabre a Impala a v dubnu 1975 byla přezbrojena na francouzské Mirage F.1. Rozpuštěna byla 25. listopadu 1997 na základně Hoedspruit. Spitfiry Mk.VIII, jež používala 1. squadrona SAAF nad Itálií, nesly kamuflážní schéma Day Fighter scheme. Horní plochy byly nastříkány barvami Ocean Grey a Dark Green, spodní plochy pak barvou Medium Sea Grey. Konce křídla Spitfirů této jednotky byly natřeny červenou barvou.



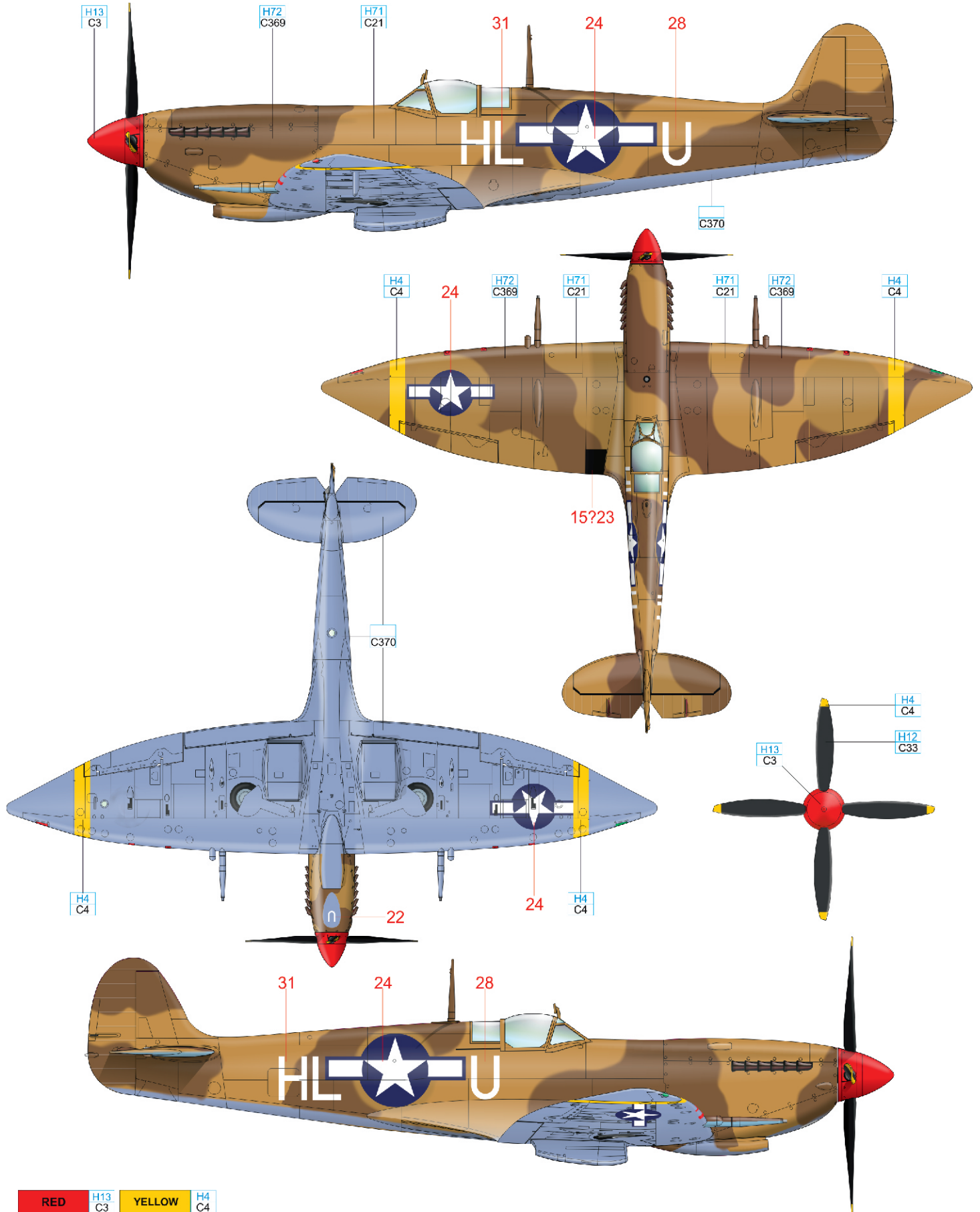
D JF630, F/O L. Cronin, 81. squadrona, Palel, Indie, březen 1944

V listopadu 1943 byla 81. squadrona přesunuta ze Sicílie do Egypta, kde byla vybavena stroji Spitfire Mk.VIII. Podle rozhovoru s Larrym Croninen, bývalým pilotem 81. squadrony, si tento stroj ponechal tzv. Desert camouflage scheme a všechny stroje, jež tato jednotka obdržela, pocházely ze série JF a měly prodloužené konce křídel a kulatou směrovku. Většina zdrojů se přitom shoduje, že stroje, používané touto jednotkou nesly kamufláž tvořenou barvami Dark Earth, Dark Green a Medium Sea Gray, přičemž pravděpodobně vycházejí z rozkazu vydaném 4. dubna 1944 velitelstvím RAF v New Delhi. Tento rozkaz byl vydán tři měsíce po příjezdu 81. squadrony na toto bojiště a přibližně měsíc po pořízení fotografií Croninova stroje.



E 308th Fighter Squadron, 31st Fighter Group, Castel Volturno, Itálie, 1944

308th FS byla vyzbrojena stroji P-39 a P-40. Výkony těchto letounů však nestačily na německé protivníky, což vedlo k poměrně rychlému přezbrojení na Spitfiry Mk.V. S nimi se celá 31st FG zúčastnila dvou měsíců těžkých bojů nad severní Francií. Následně byla převelena do Gibraltaru, odkud odstartovala v rámci vylodění Spojenců v severní Africe (operace Torch) k přeletu do Alžírka. Následovaly boje proti silám Osy v severní Africe. V květnu 1943 obdržela 308th FS Spitfiry Mk.VIII, s nimiž bojovala nad Sicílií a Itálií. V březnu 1944 byly Spitfiry nahrazeny letouny P-51 Mustang, s nimiž létali piloti 308th FS až do konce války.



RED	H13 C3	YELLOW	H4 C4
AZURE	C370	MIDDLE STONE	H71 C21
		DARK EARTH	H72 C369
		BLACK	H12 C33

Spitfire Mk.VIII

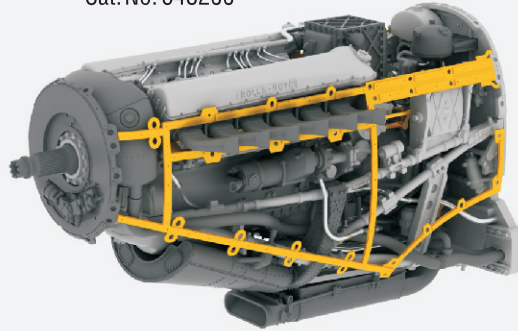
1/48 goodies

eduard

Brassin and photo-etched accessories



Spitfire Mk.VIII engine
Cat. No. 648200



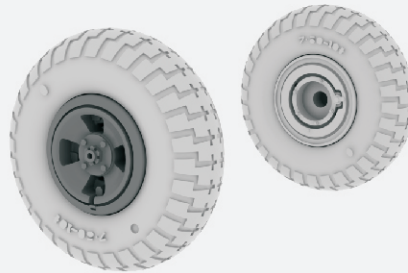
Spitfire Mk.VIII cockpit
Cat. No. 648199



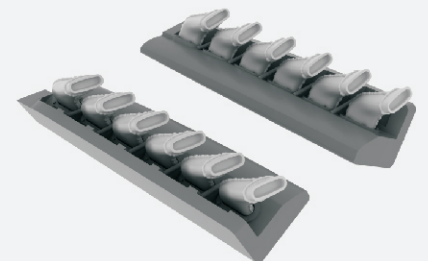
Spitfire wheels - 4 spoke
Cat. No. 648115



Spitfire wheels - 4 spoke w/pattern
Cat. No. 648118



Spitfire exhaust stacks fishtail
Cat. No. 648099



Spitfire Mk.VIII gun bays
Cat. No. 648201

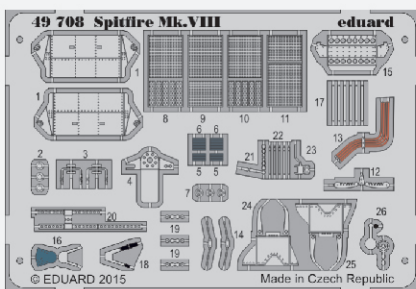
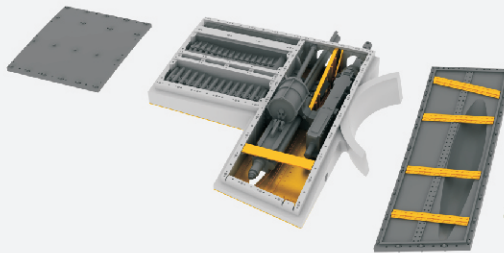


PHOTO-ETCHED SETS

Landing flaps, surface panels and exterior

