

# The Longest Day

eduard

BRITISH WWII FIGHTER

1/72 SCALE PLASTIC KIT

DUAL COMBO! #2125



## 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 190 A. 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 190 A. 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 190 A. 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 cannons or two 20 mm cannons 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 250 lb 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 190 A. 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 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. Srovnávací zkoušky Focke-Wulfu a Spitfire 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 Spitfire 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 mohl být zastaven 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 zřetelně 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 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 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. Spitfire Mk.IX se však do bojů dostaly i v této době. Československo prodalo své Spitfire 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 započítím 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. SYMBOLS \* 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

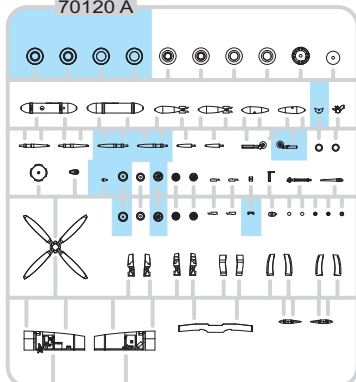


部品

## PLASTIC PARTS

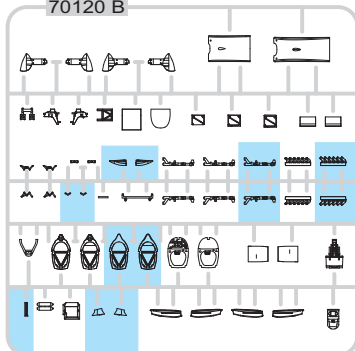
A&gt; 2 pcs.

70120 A



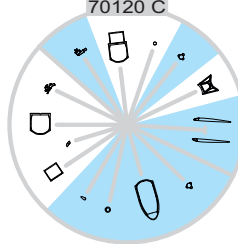
B&gt; 2 pcs.

70120 B



C&gt; 2 pcs.

70120 C



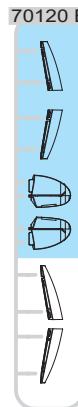
D&gt; 2 pcs.

70120 D



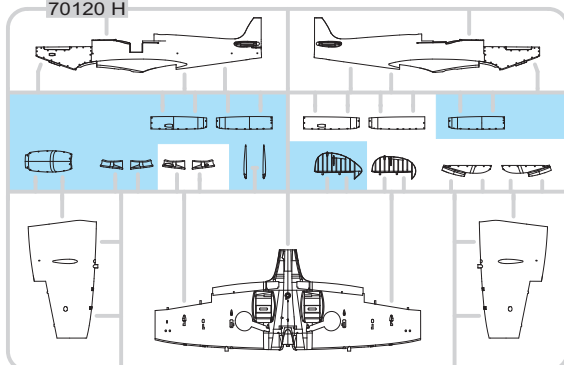
E&gt; 2 pcs.

70120 E



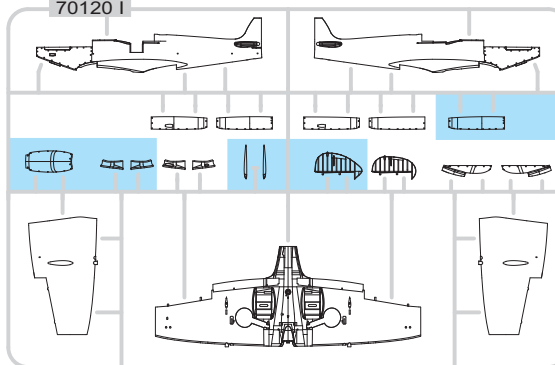
H&gt;

70120 H

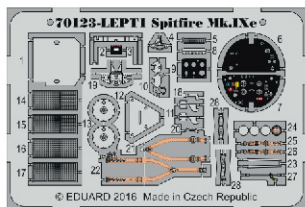
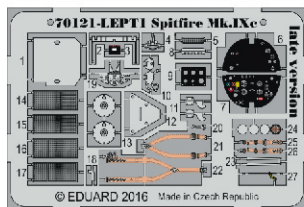


I&gt;

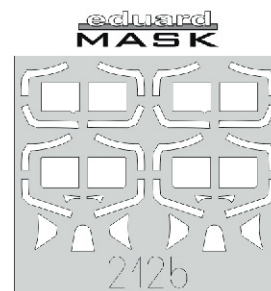
70120 I



## PE - PHOTO ETCHED DETAIL PARTS



## eduard BRASSIN RP - RESIN PARTS

R43  
2 pcs.R44  
2 pcs.

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



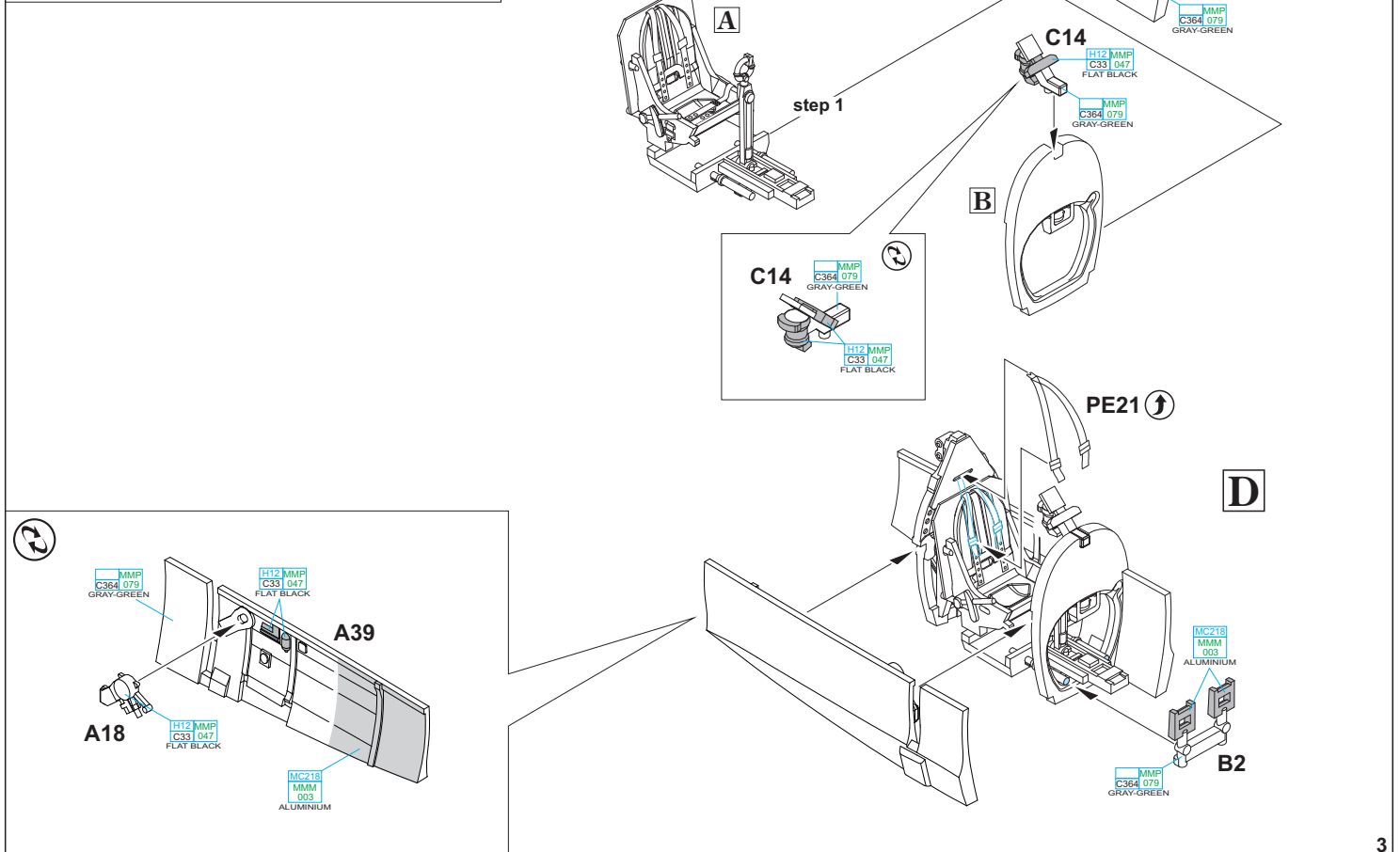
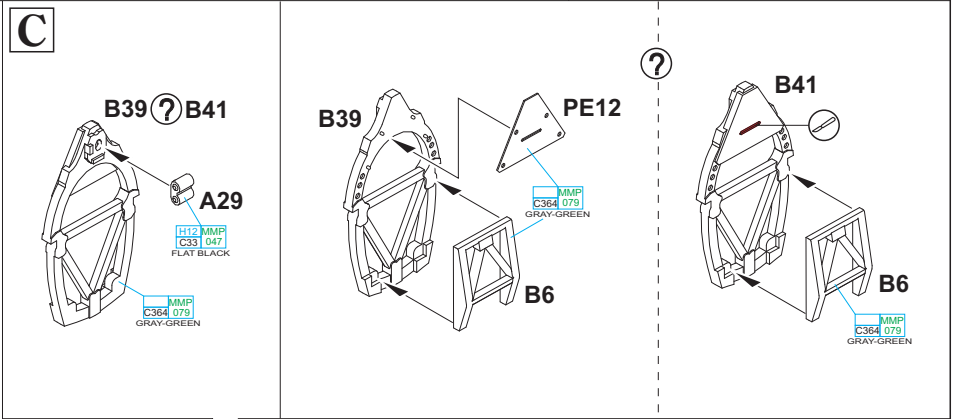
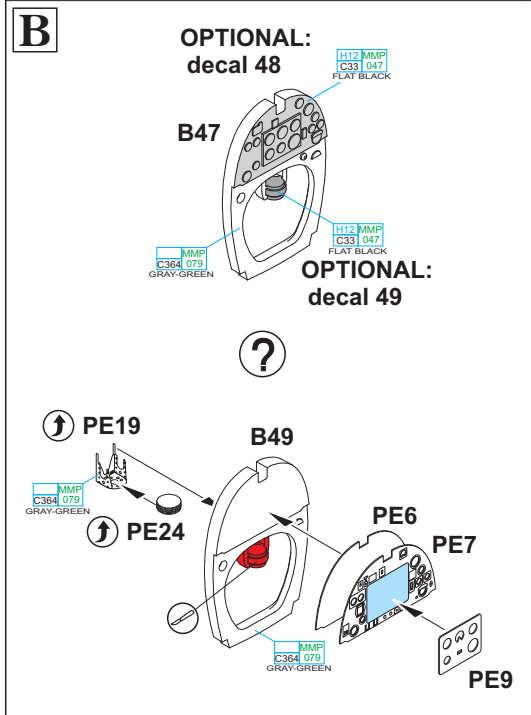
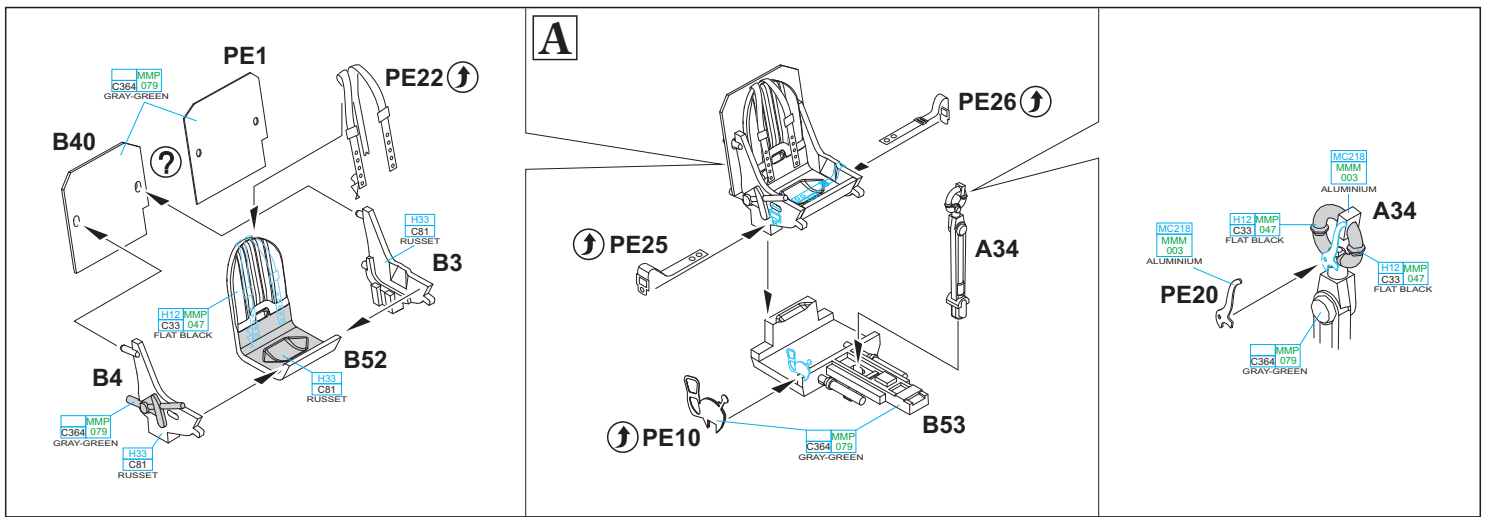
PEINTURE



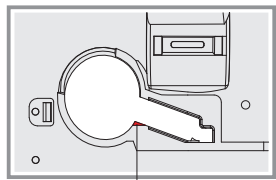
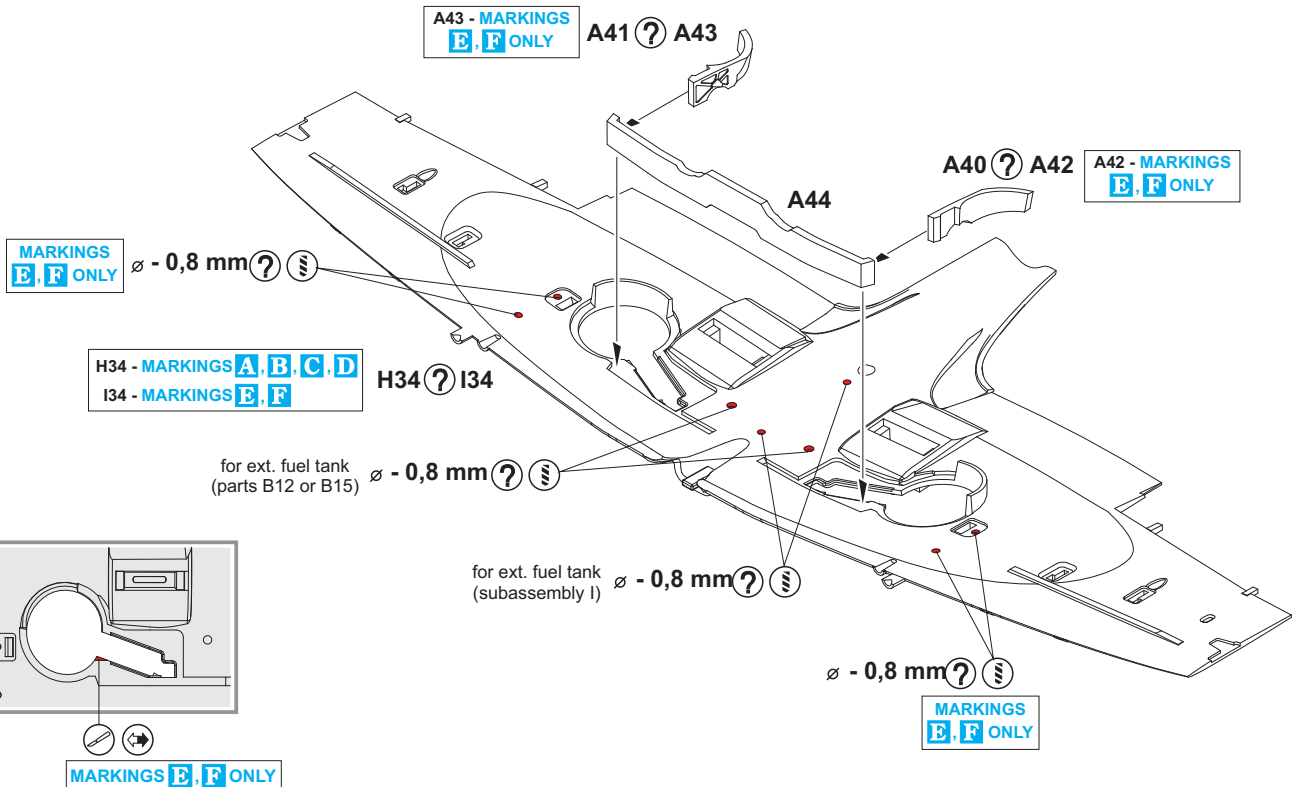
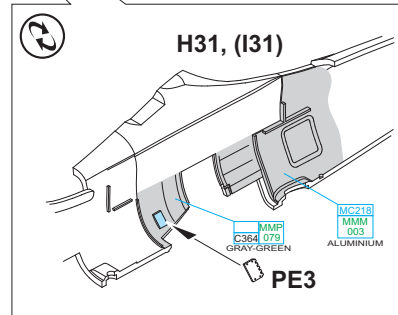
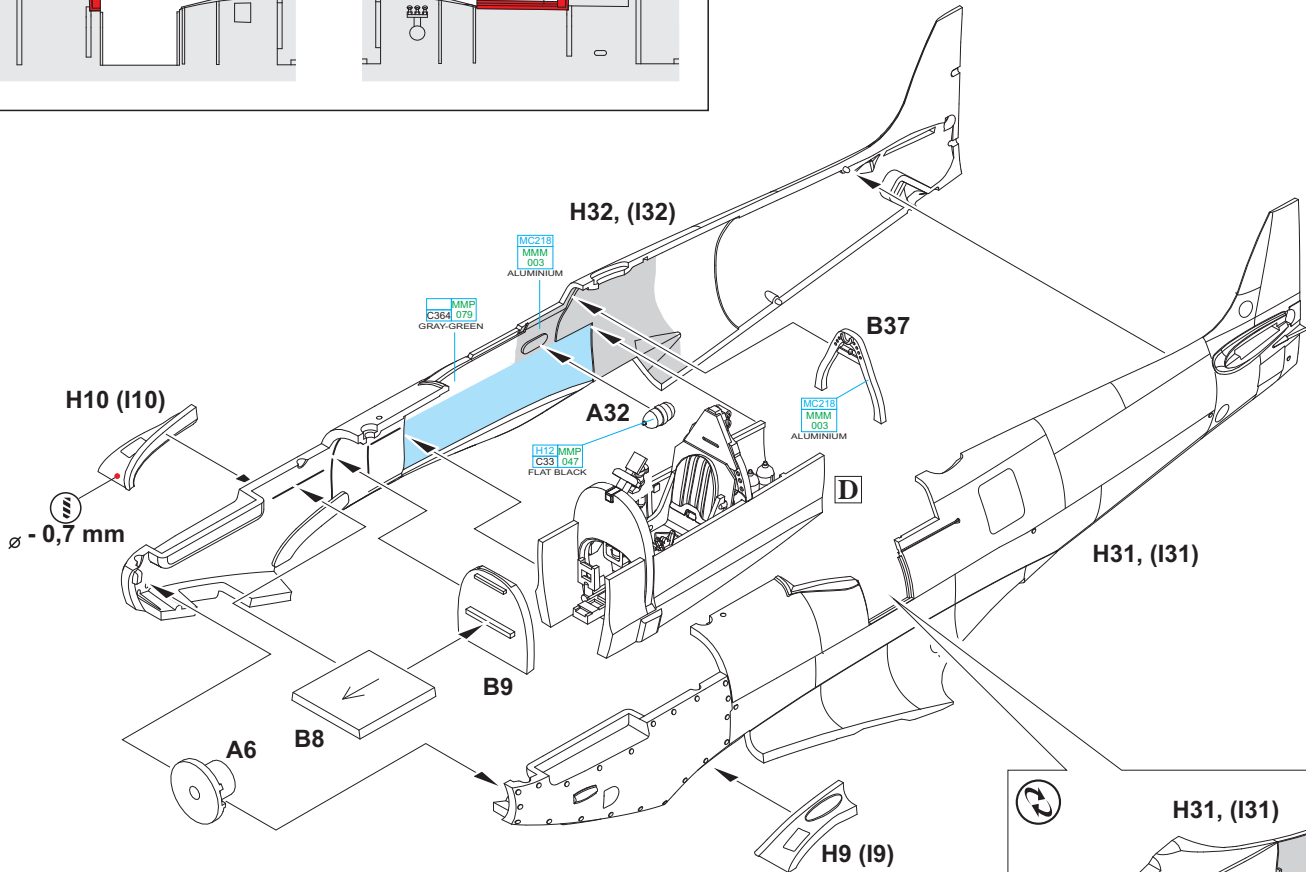
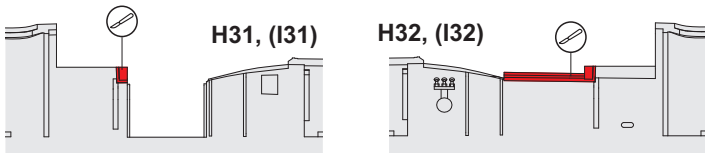
色

GSI Creos (GUNZE)		MISSION MODELS	
AQUEOUS	Mr.COLOR	PAINTS	
[H4]	[C4]	[MMP-007]	YELLOW
[H11]	[C62]	[MMP-001]	FLAT WHITE
[H12]	[C33]	[MMP-047]	FLAT BLACK
[H33]	[C81]		RUSSET
[H37]	[C43]		WOOD BROWN
[H51]	[C11]	[MMP-063]	LIGHT GULL GRAY
[H52]	[C12]	[MMP-091]	OLIVE DRAB
[H74]	[C368]	[MMP-080]	SKY
[H77]	[C137]	[MMP-040]	TIRE BLACK

GSI Creos (GUNZE)		MISSION MODELS	
AQUEOUS	Mr.COLOR	PAINTS	
[H90]	[C47]		CLEAR RED
[H94]	[C138]		CLEAR GREEN
[H330]	[C361]	[MMP-077]	DARK GREEN
[H335]	[C363]	[MMP-094]	MEDIUM SEA GRAY
	[C362]	[MMP-093]	OCEAN GRAY
	[C364]	[MMP-079]	AIRCRAFT GRAY-GREEN
Mr.METAL COLOR		METALLICS	
[MC214]		[MMM-001]	DARK IRON
[MC218]		[MMM-003]	ALUMINIUM



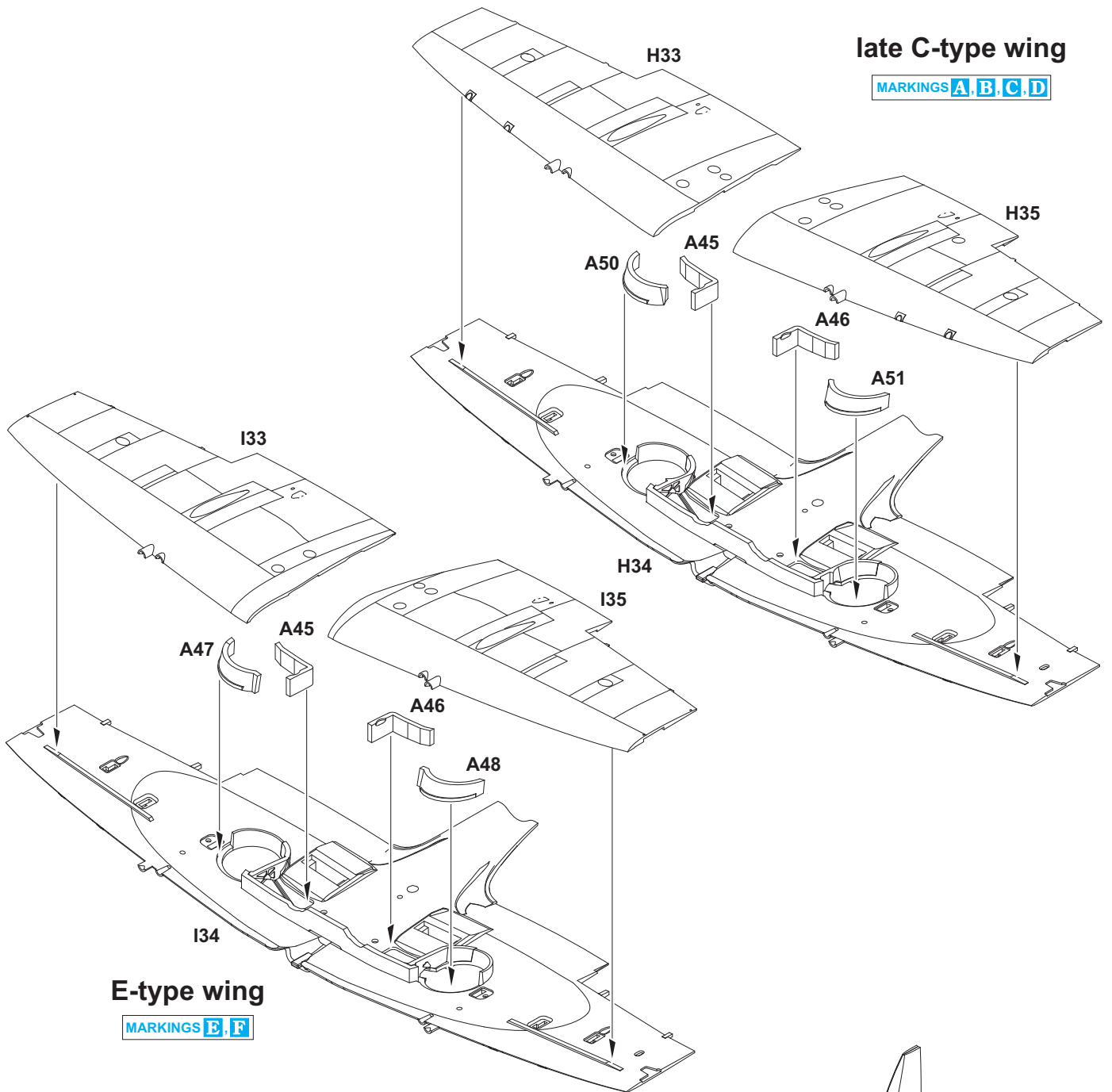
**? FOR CLOSED CANOPY ONLY**



**MARKINGS E, F ONLY**

# late C-type wing

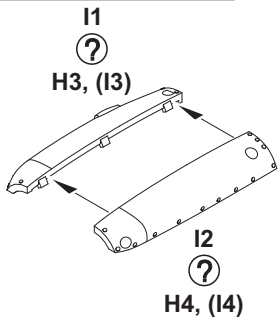
MARKINGS **A**, **B**, **C**, **D**



# E-type wing

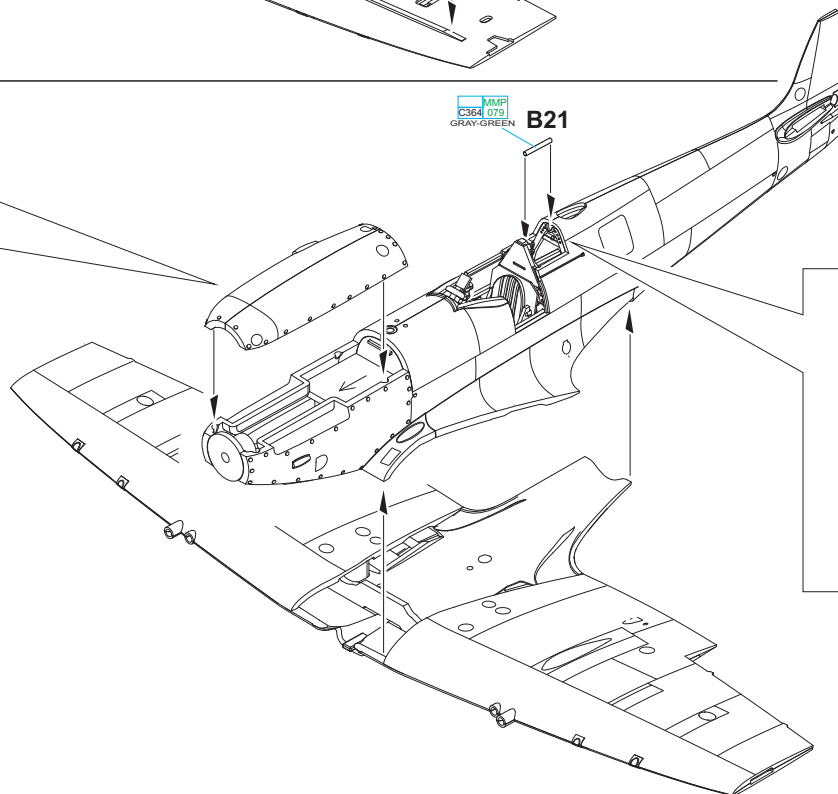
MARKINGS **E**, **F**

I1, I2 - MARKING **E** ONLY



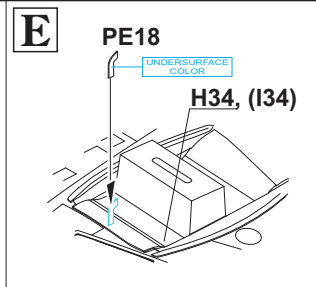
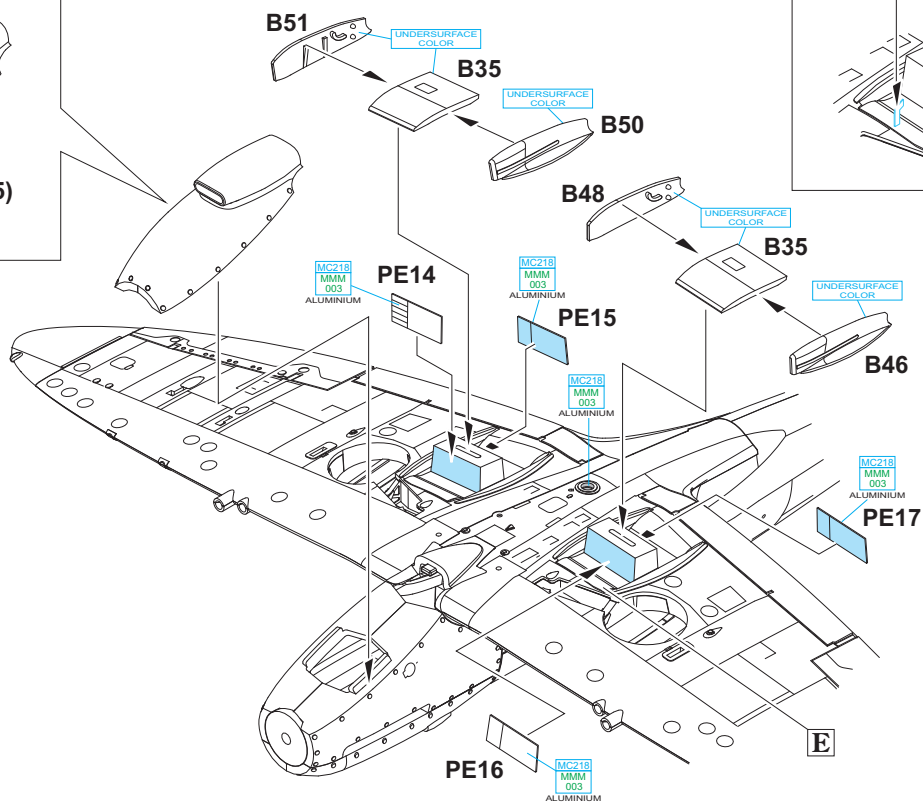
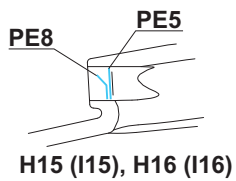
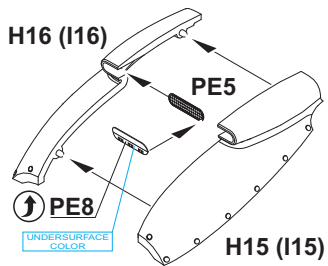
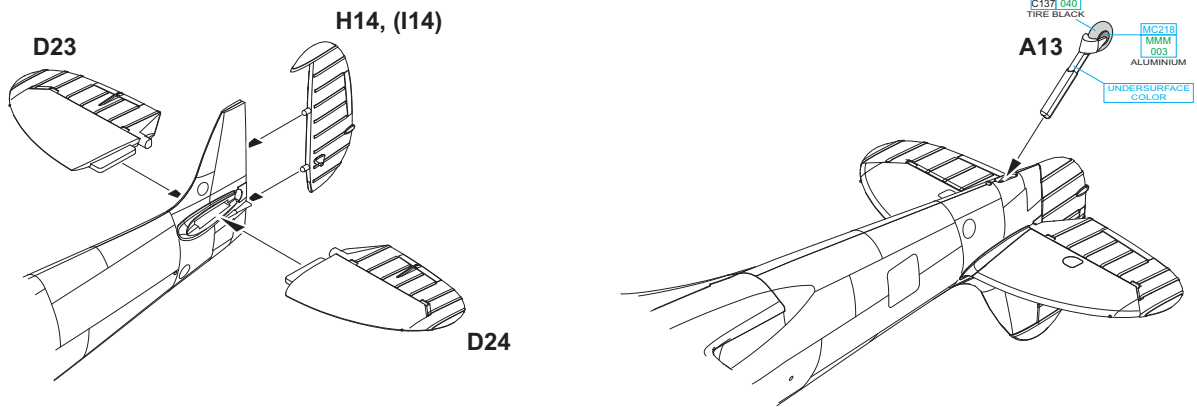
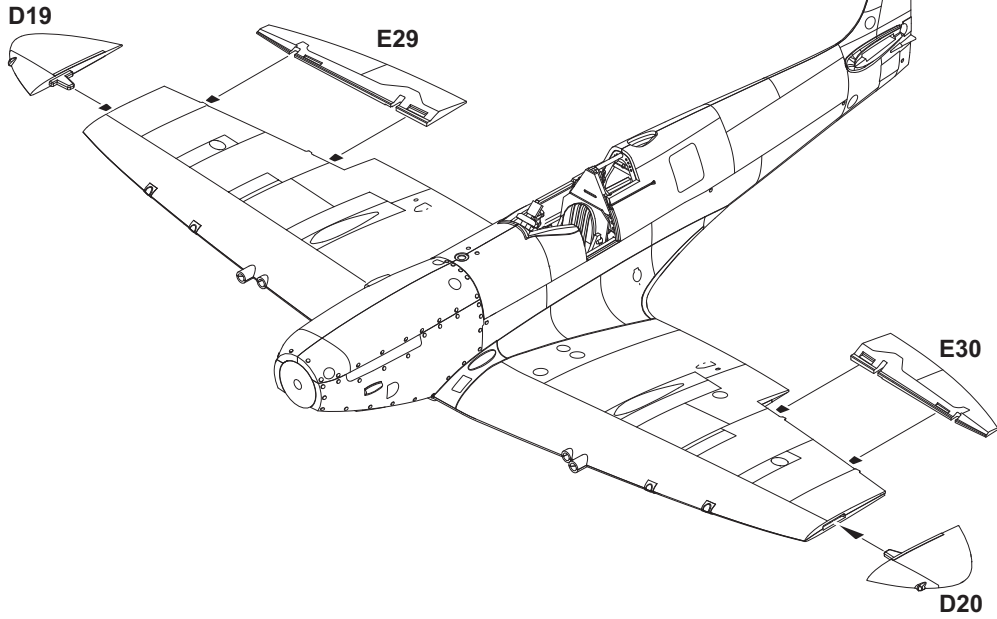
MMF  
C354 0719  
GRAY-GREEN

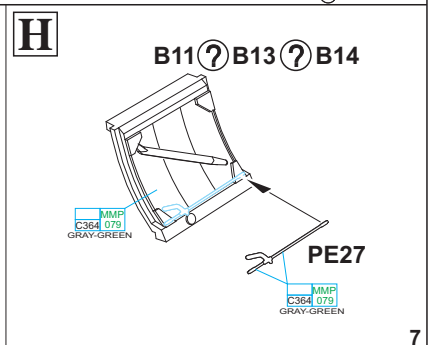
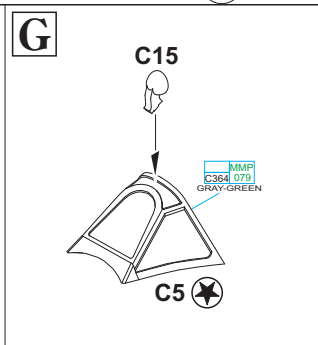
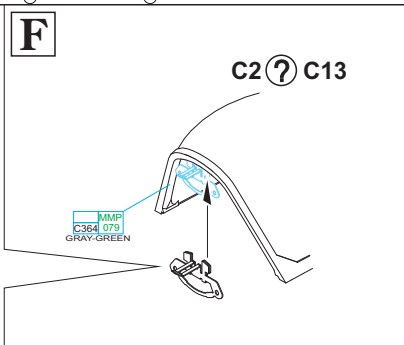
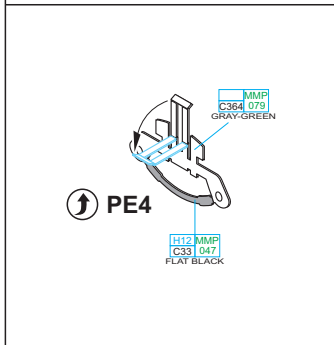
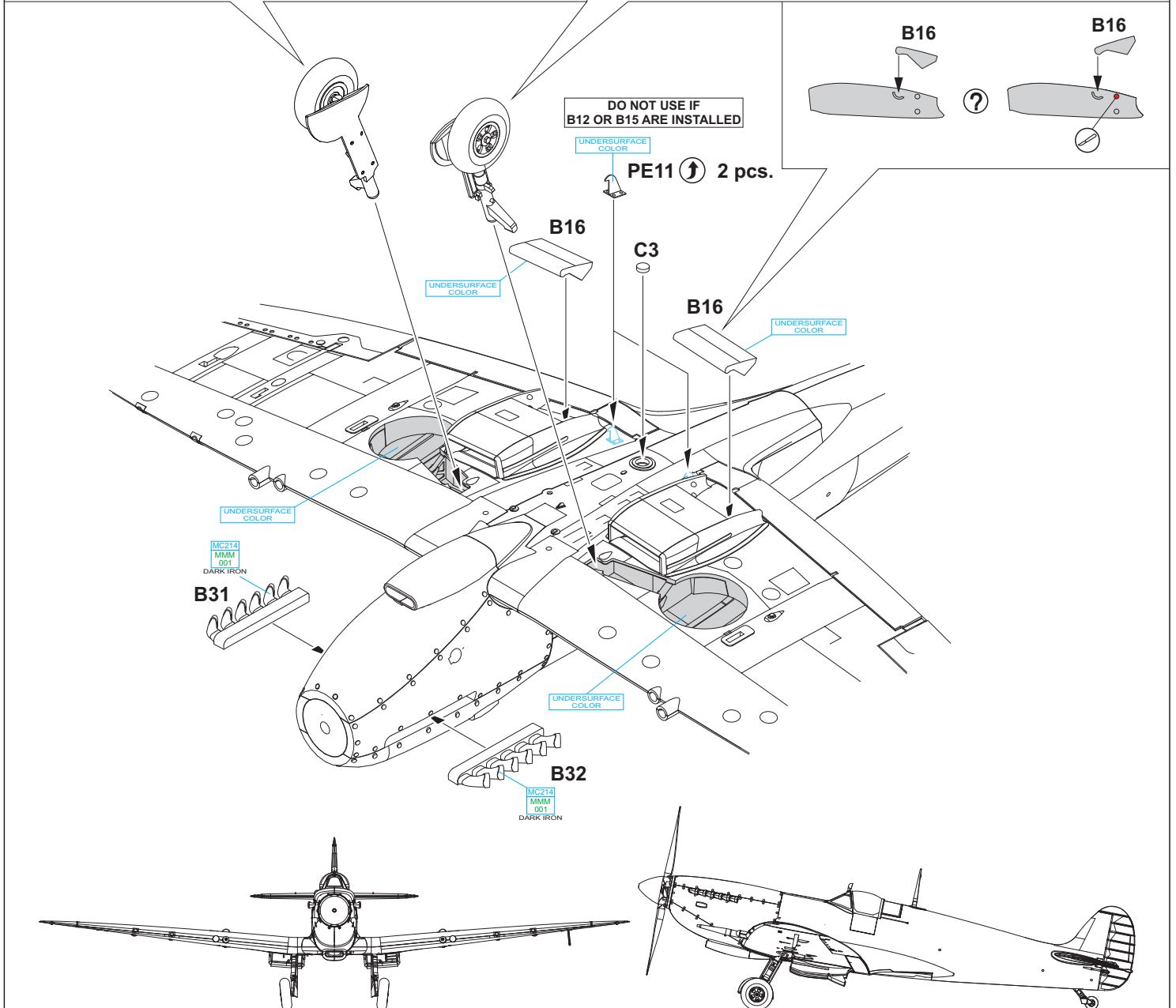
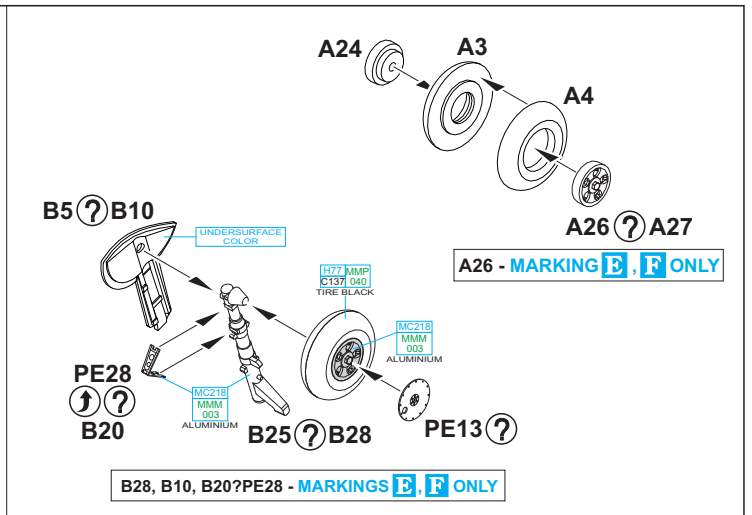
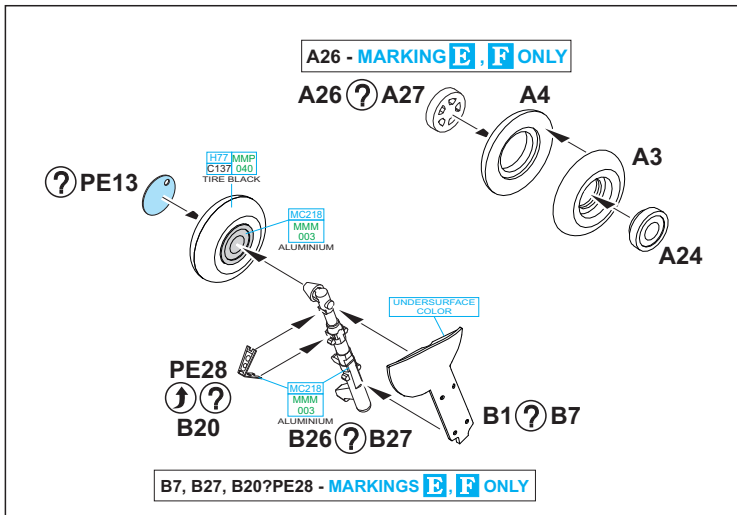
B21

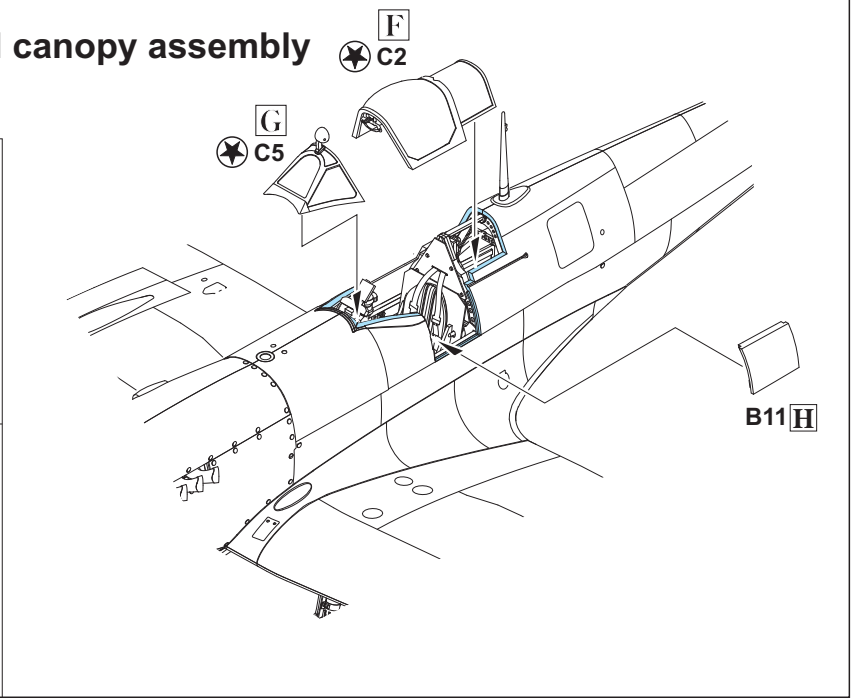
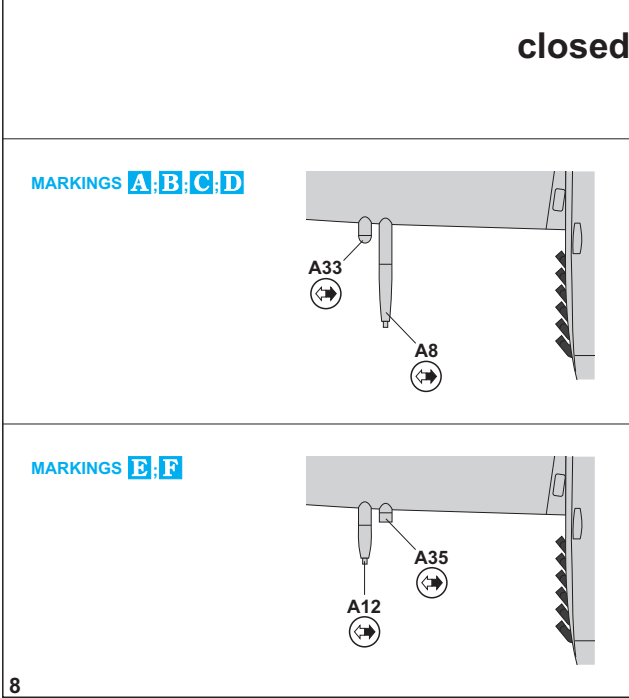
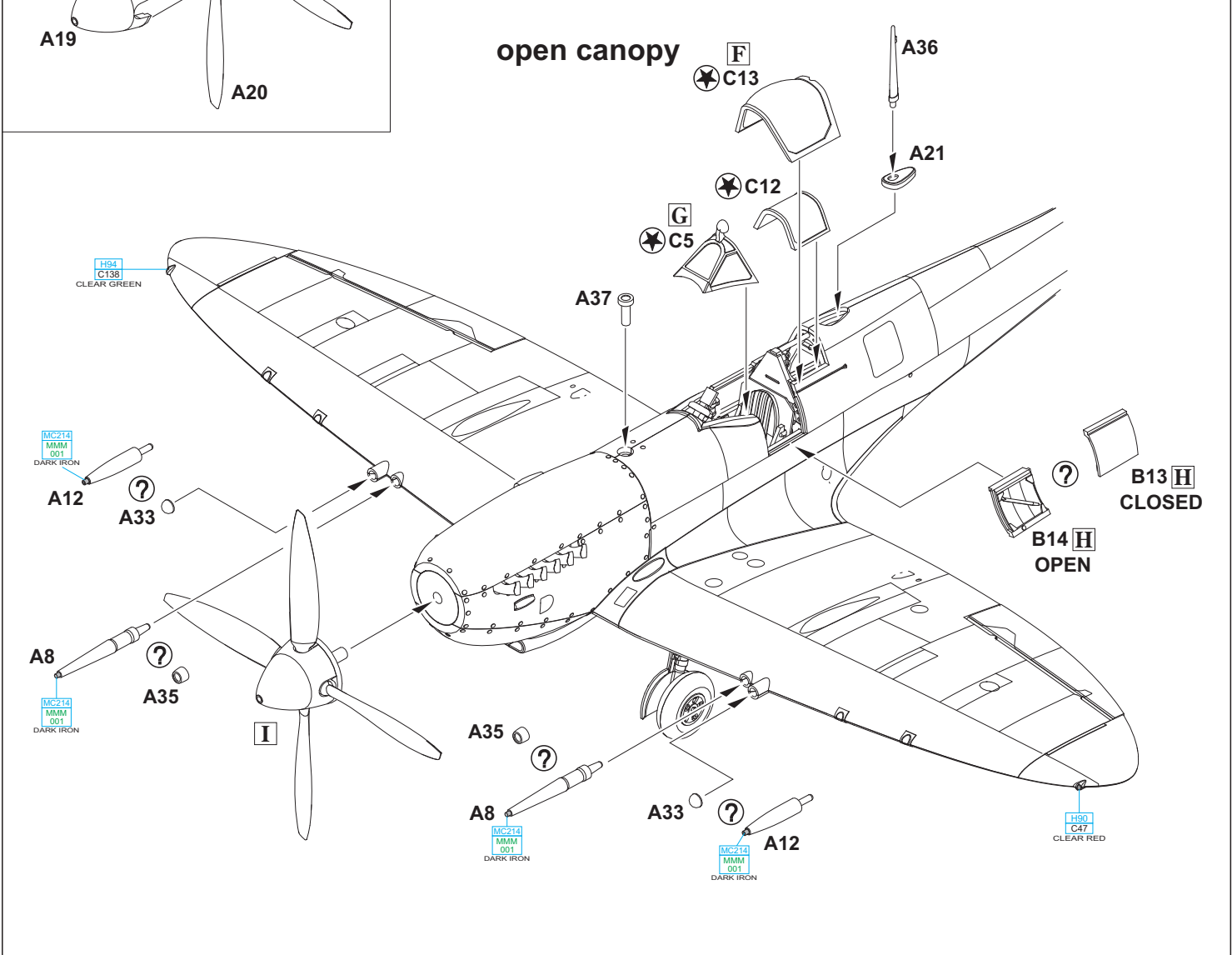
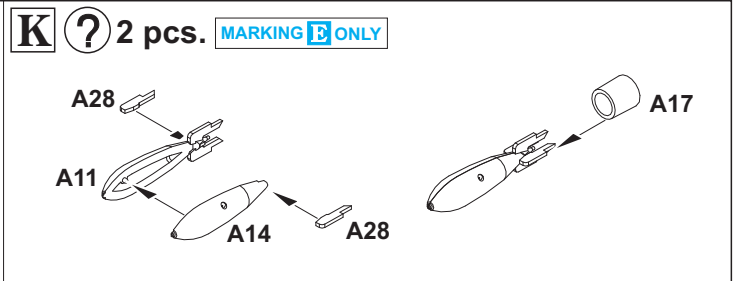
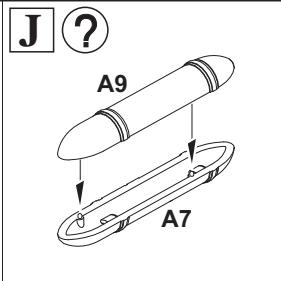
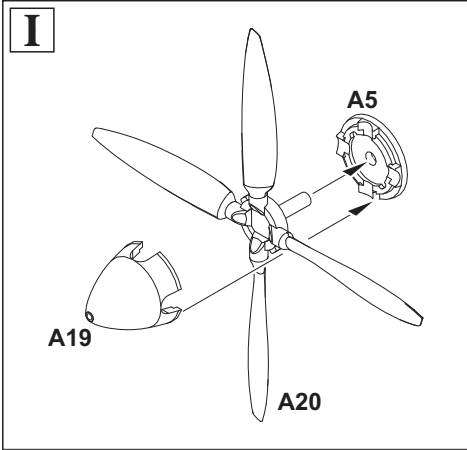


B21

B37





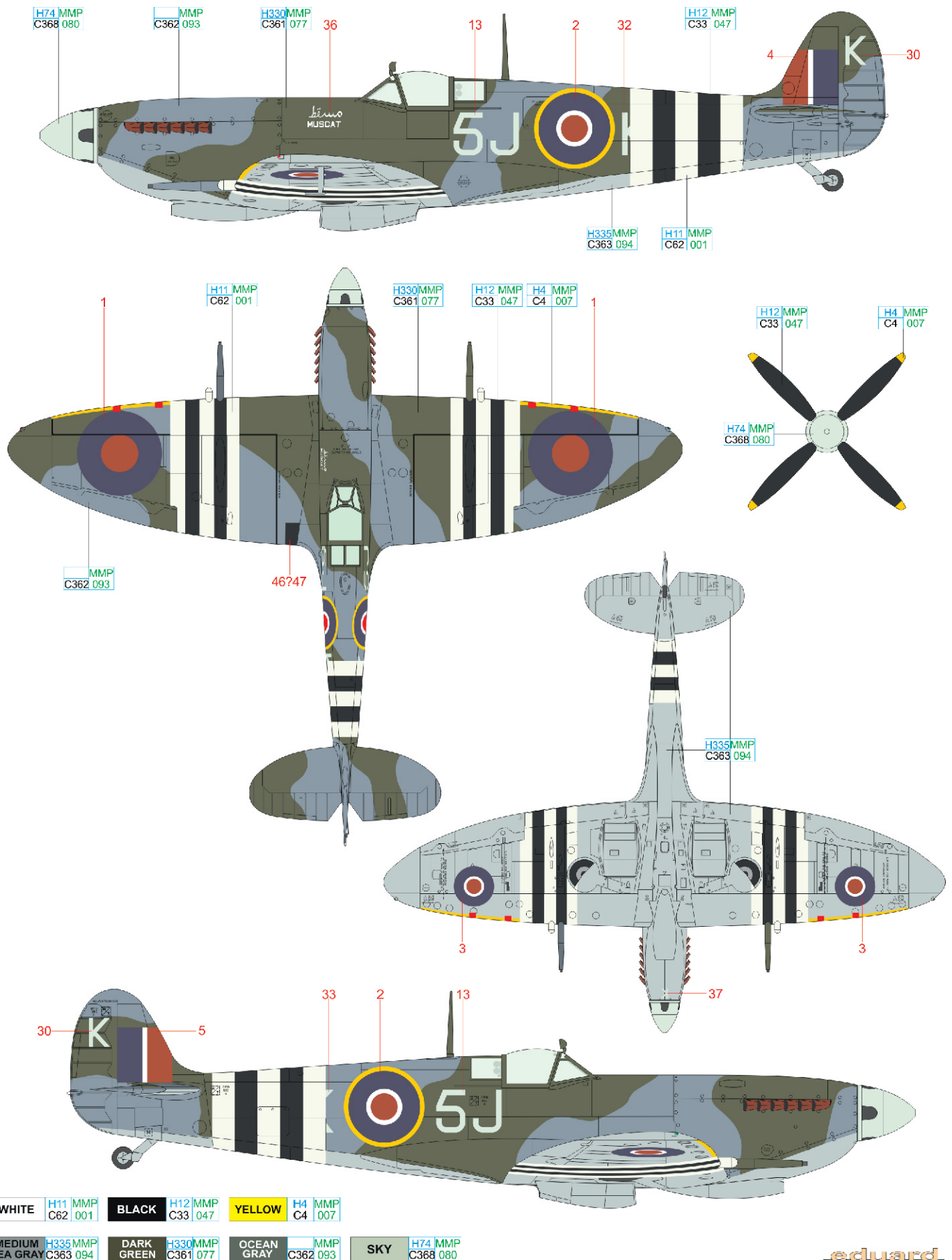






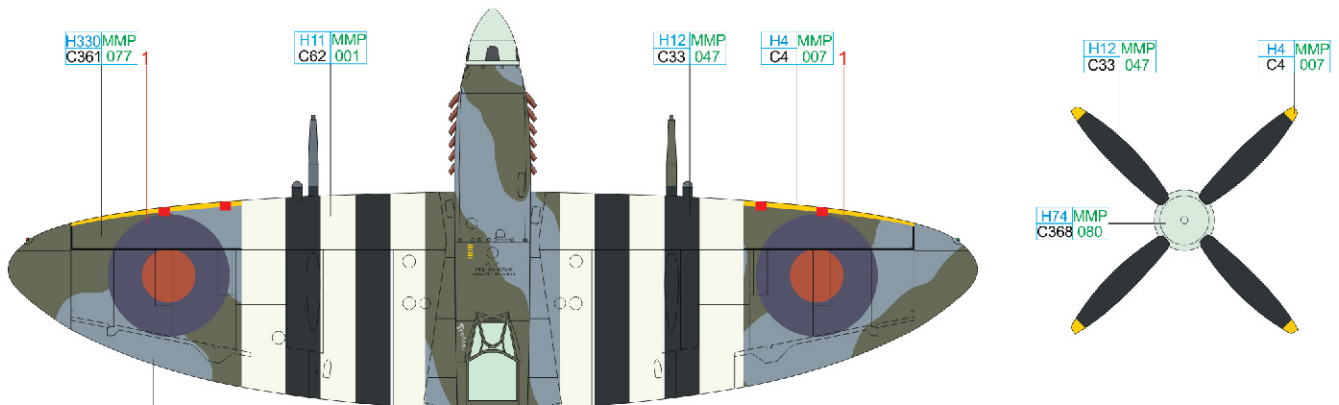
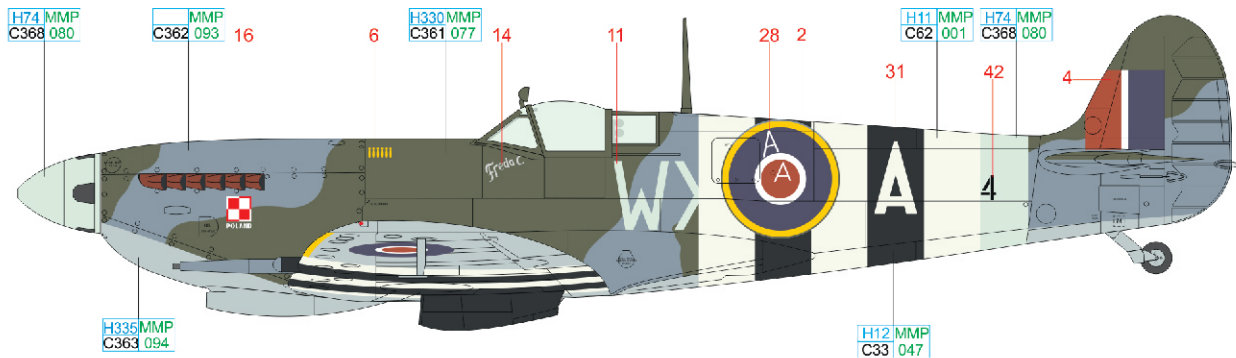
# A Spitfire Mk.IXc, ML214, 126. squadrona, základna Harrowbeer, 6. červen 1944

Tento stroj byl ke 126. squadroně dodán v polovině května 1944. V souvislosti s invazí do Normandie dostal černo-bílé pruhy na trup a křídlo. V rozporu se standardem, který předepisoval 18palcovou šíři jednotlivých pruhů, nesly stroje No. 10 Group ADGB (Protivzdušná obrana Velké Británie) pruhy poloviční – tedy 9 palců široké. Název města Muscat v arabštině a anglickém přepisu odkazuje na darovací akt ze strany Persian Gulf Spitfire Fund. Velení 126. squadrony převzal v červenci Ioannis „Johnny“ Plagis, eso se 16 sestřely, a doplnil na něj svůj osobní marking a jméno své sestry Kay. V té době však již zřejmě nenesl kompletní invazní pruhy, ale pouze jejich spodní část. Letoun byl 12. října 1944 poškozen a Plagis začal létat na jiném Spitfiru, NH295, s označením 5J E a používal jej až do přezbrojení jednotky na Mustangy.



# B Spitfire Mk.IXc, MK924, F/Sgt Michal Murayda, 302. squadrona, Chailey, červen 1944

F/Sgt Michal Murayda byl americkým dobrovolníkem polského původu, který se jako příslušník polské 302. squadrony RAF zúčastnil bojů proti Německu. Na tomto stroji létal během operace Overlord. Individuální písmeno A bylo po natření invazních pruhů doplněno v bílé barvě do černého pruhu. Pozemní personál si během aplikace invazních pruhů, zřejmě pro zapamatování, poznamenal individuální písmeno letounu křídly na trupovou kokardu.



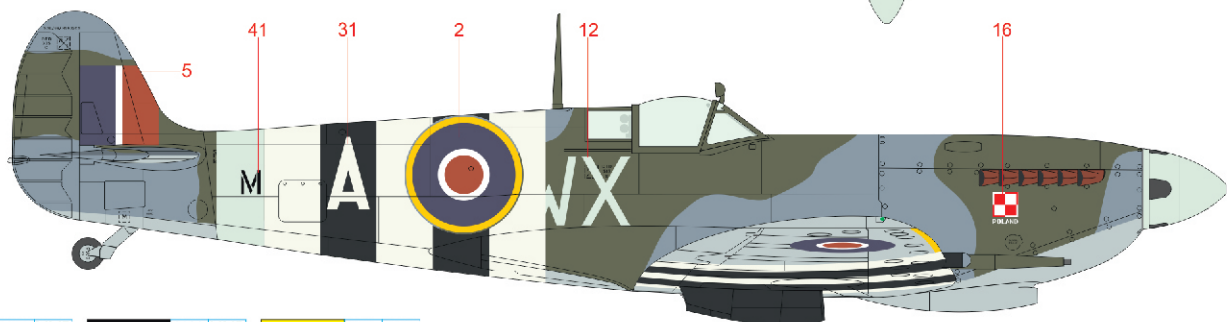
MMP  
C362 093

H335 MMP  
C363 094

3

3

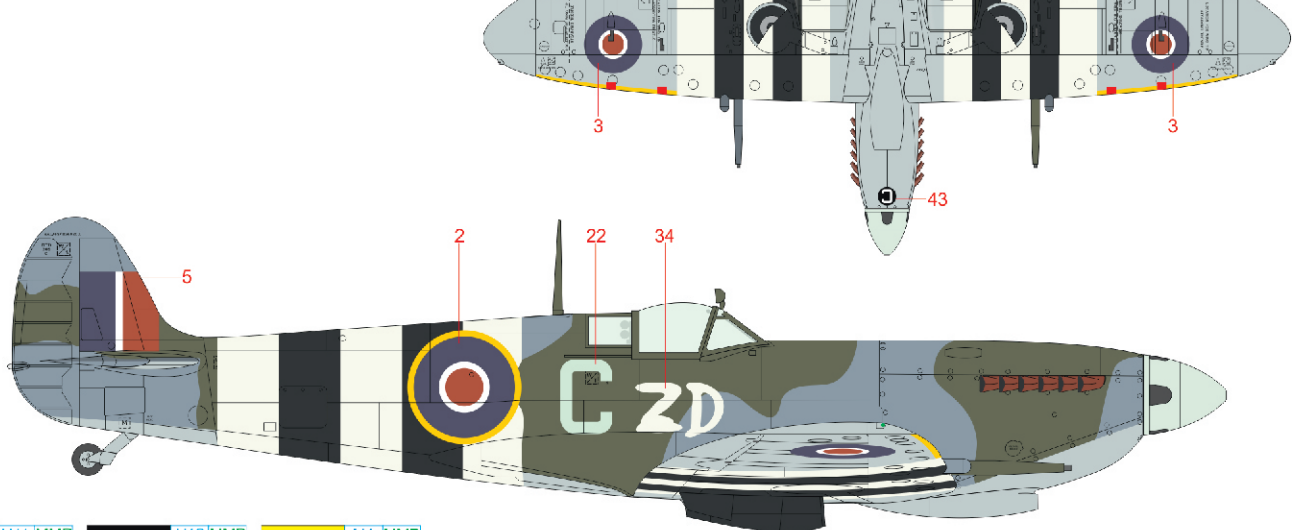
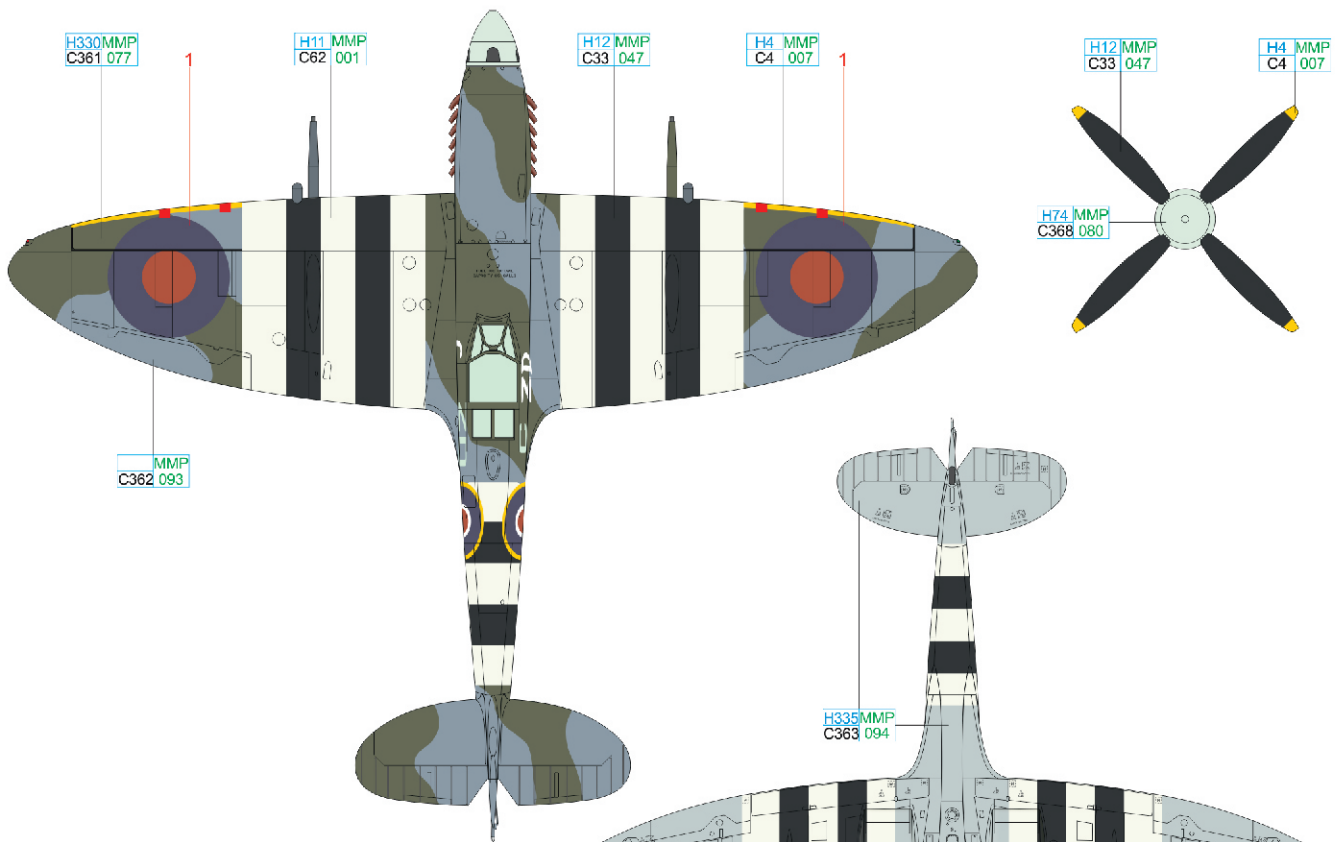
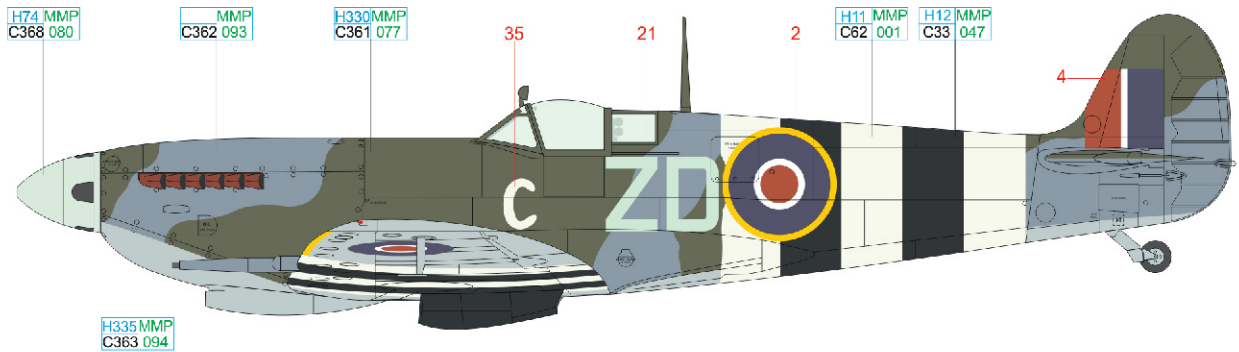
40



WHITE	H11 MMP C62 001	BLACK	H12 MMP C33 047	YELLOW	H4 MMP C4 007
MEDIUM SEA GRAY	H335 MMP C363 094	DARK GREEN	H330 MMP C361 077	OCEAN GRAY	MMP C362 093
		SKY	H74 MMP C368 080		

# C Spitfire Mk.IXc, MK892, F/Lt. C. H. Lazenby, 222. squadrona, Normandie, 10. červen 1944

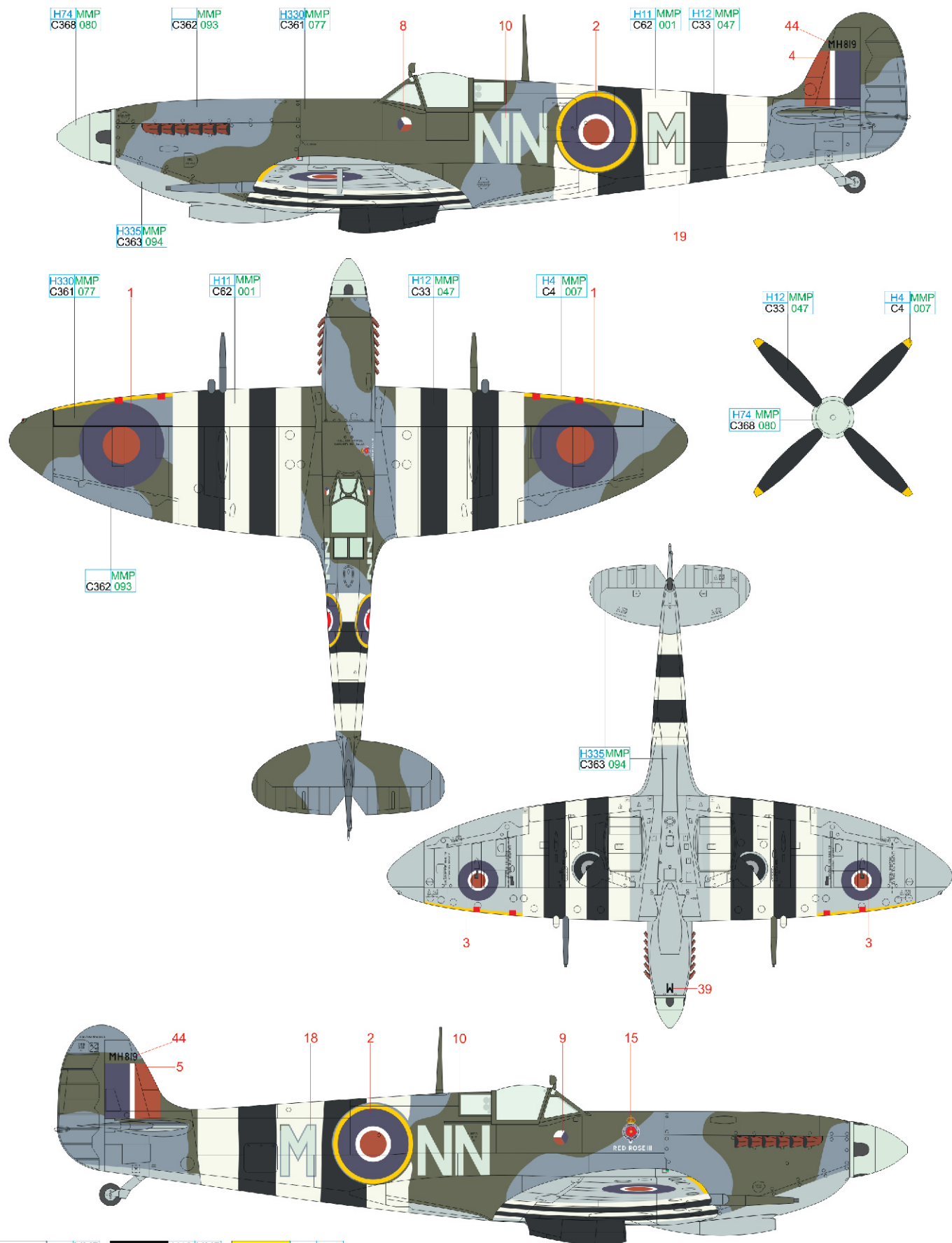
Tento letoun byl vyfotografován poté, co s ním příslušník 222. squadrony RAF F/Lt. C. H. Lazenby nouzově přistál kvůli poruše motoru na jedné z pláží v Normandii dne 10. června 1944. Lazenby se dostal do německého zajetí. Písmena trupového označení, jež byla přetřena při aplikaci invazních pruhů, a samotná kvalita provedení pruhů vypovídá o rychlosti, s níž byly tyto prvky rychlého rozpoznávání letadel aplikovány. Přetřená písmena pozemní personál napsal štětkou na trup pod kabinu.



WHITE	H11 MMP C62 001	BLACK	H12 MMP C33 047	YELLOW	H4 MMP C4 007
MEDIUM SEA GRAY	H335 MMP C363 094	DARK GREEN	H330 MMP C361 077	OCEAN GRAY	MMP C362 093
		SKY	H74 MMP C368 080		

## D Spitfire Mk.IXc, MH819, 310. squadrona, základna Appledram, červen 1944

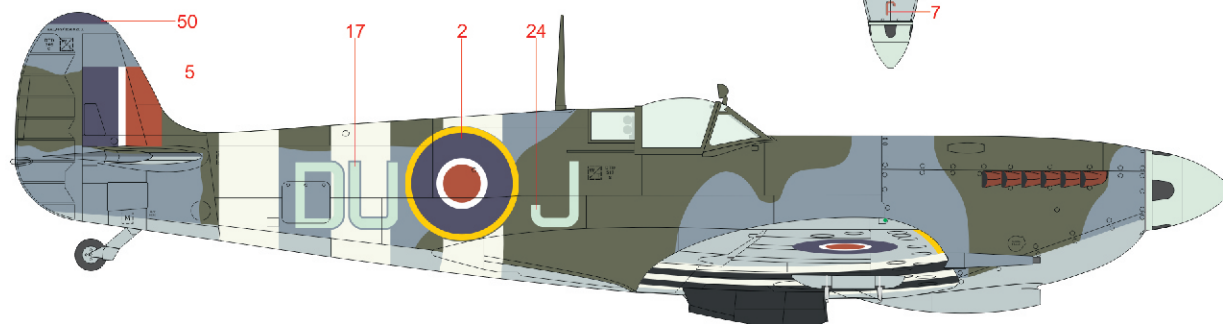
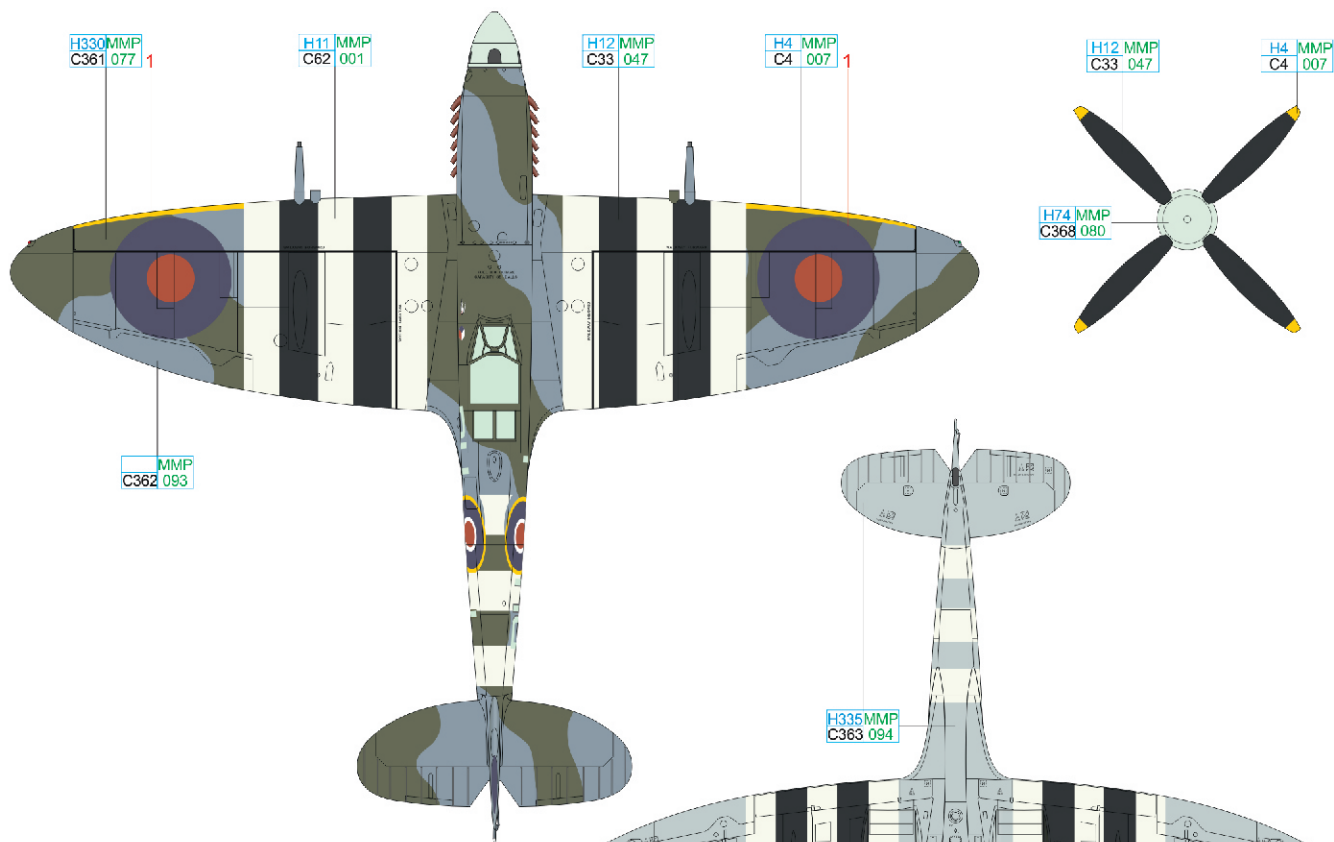
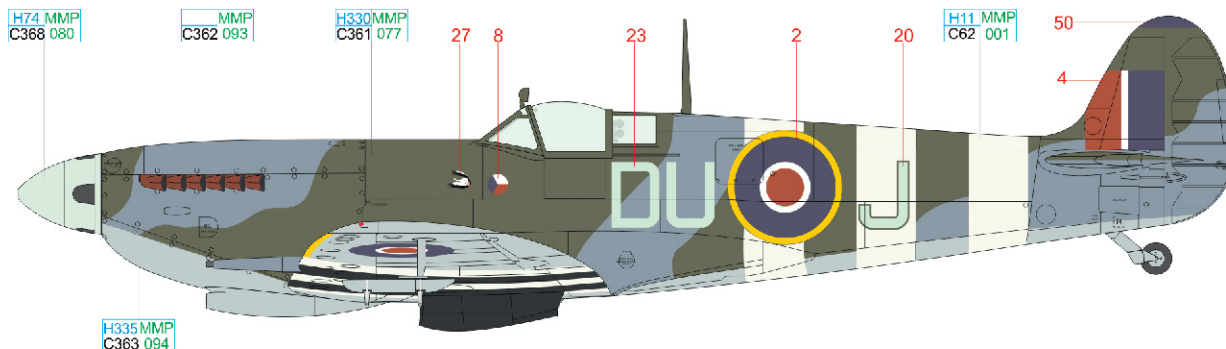
Na počátku operace Overlord nesl trupové označení NN M Spitfire MJ906. S ním však hned druhý den invaze, 7. června 1944, havaroval při pokusu o nouzové přistání příslušník 310. squadrony F/Sgt. Miroslav Moravec. Na Appledram se chtěl vrátit ihned po startu. Kódová písmena po zničeném stroji zdědil právě MH819. Invazní pruhy jsou stejně jako na řadě jiných letounů natřeny od ruky. Sériové číslo, jež zmizelo pod černo-bílým markingem pozemní personál napsal černou barvou nad trikoloru na kýlvovce.



WHITE	H11 MMP C62 001	BLACK	H12 MMP C33 047	YELLOW	H4 MMP C4 007
MEDIUM SEA GRAY	H335 MMP C363 094	DARK GREEN	H330 MMP C361 077	OCEAN GRAY	MMP C362 093
		SKY	H74 MMP C368 080		

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

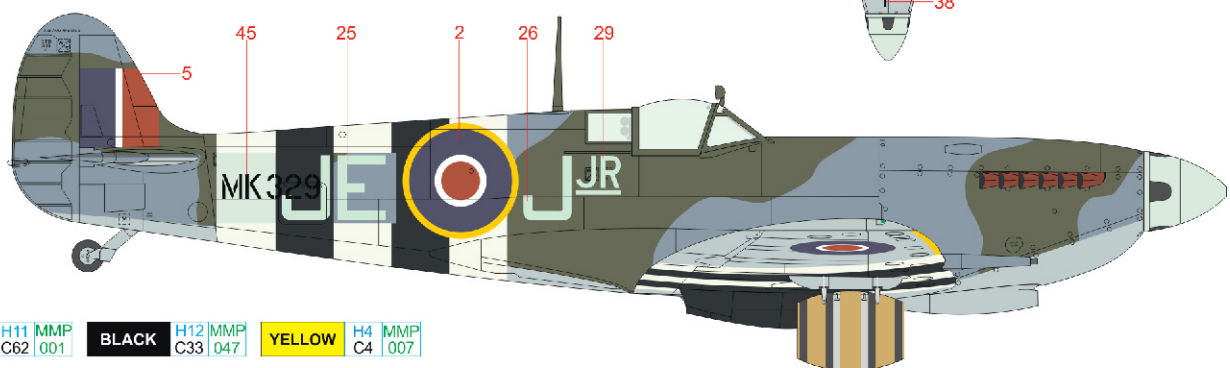
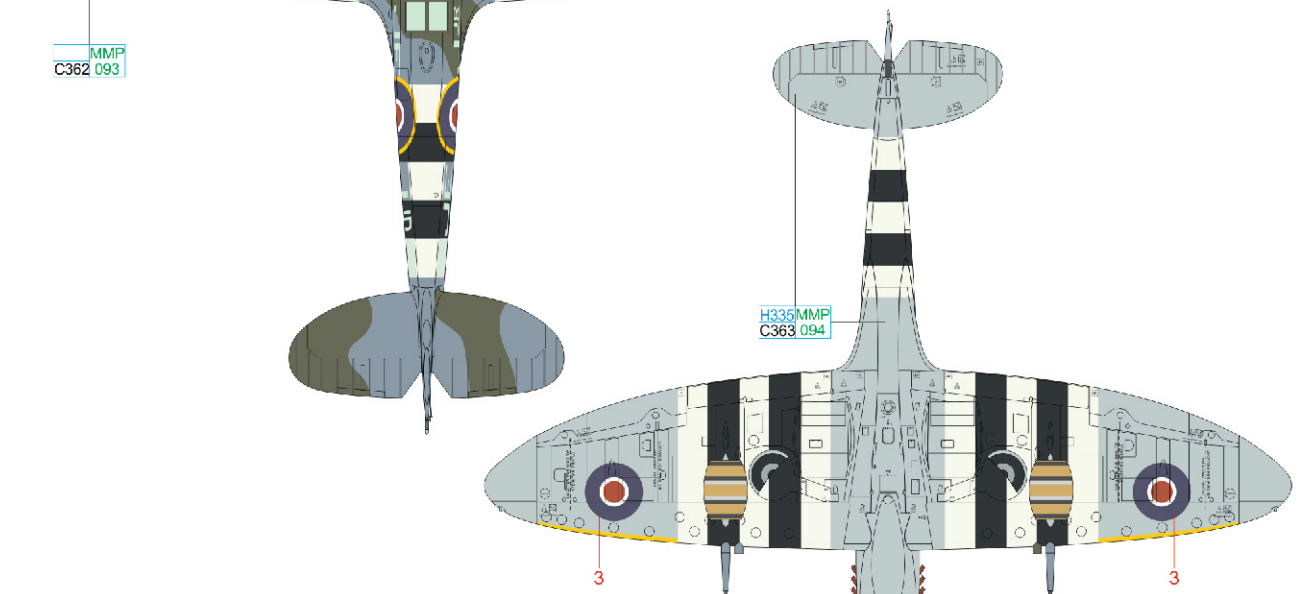
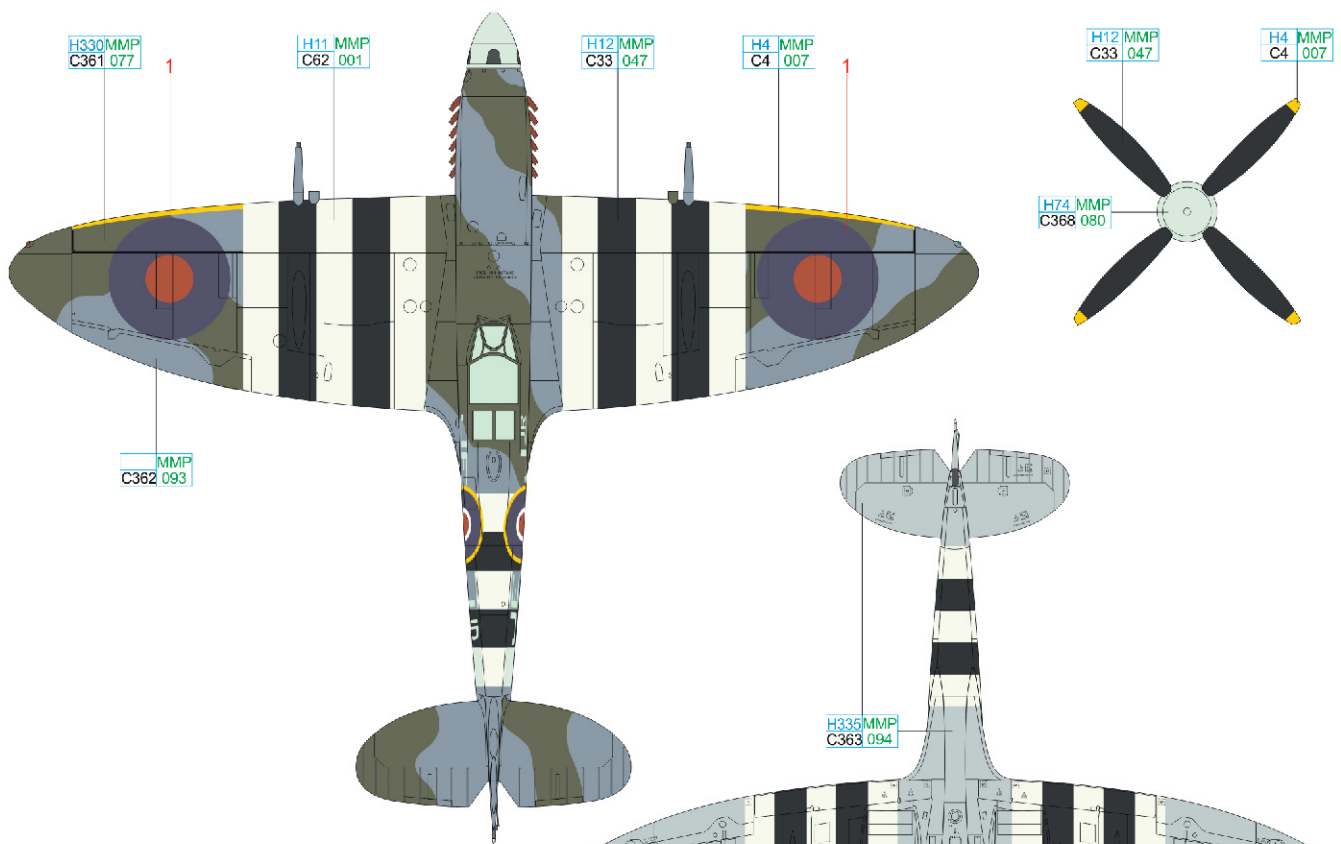
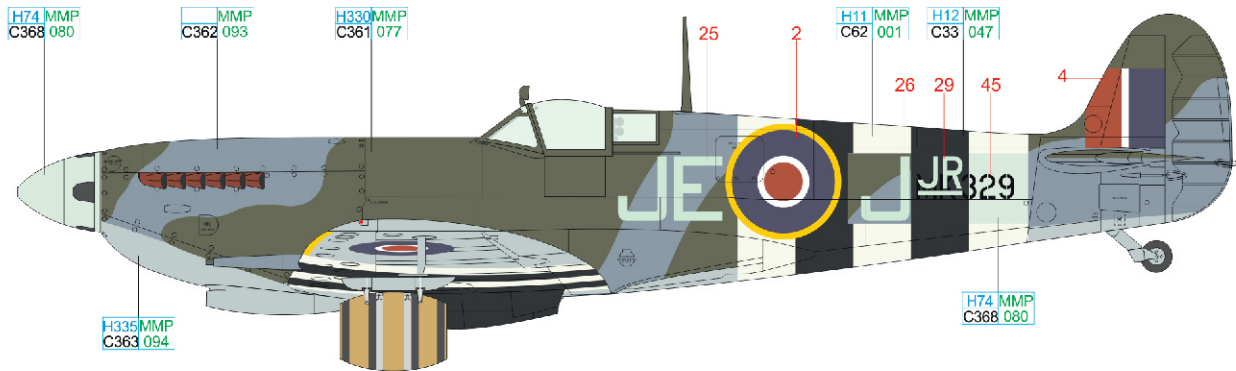
Během invaze do Normandie se mohli českoslovenští piloti poprvé seznámit se Spitfiry Mk.IX vybavenými křídlem typu E. Důvodem k přezbrojení byla větší vhodnost letounů s motory Merlin 66 a křídlem se závěsníky pro operační lety nad předmostím. Jako první je v rámci 134. wingu dostala 312. squadrona. Stroje přišly k tomuto útvaru 11. června 1944 a působily zde až do 3. července, kdy squadrony 134. wingu dostaly Spitfiry 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.



WHITE	H11 MMP C62 001	BLACK	H12 MMP C33 047	YELLOW	H4 MMP C4 007
MEDIUM SEA GRAY	H335 MMP C363 094	DARK GREEN	H330 MMP C361 077	OCEAN GRAY	MMP C362 093
				SKY	H74 MMP C368 080

# F Spitfire Mk.IXe, MK329, W/Cdr J. E. Johnson, velitel 144. wingu, červen 1944

Jedním z letounů, k němuž pivní sudy údajně patří, je MK329. Tento letoun měl používat jako svůj záložní J. E. „Johnie“ Johnson, velitel 144. wingu. Právě s ním měl svým mužům v době invaze v Normandii přivést na polní letiště pivo. Spitfire MK329 je skutečnou záhadou. Stroj tohoto sériového čísla totiž nefiguje v seznamech nově postavených strojů. Podle některých pramenů jej měl Johnson pilotovat pouze dvakrát a stroj byl údajně sestaven z různých náhradních dílů a vraků a neměl výzbroj v křídle.



WHITE	H11 MMP C62 001	BLACK	H12 MMP C33 047	YELLOW	H4 MMP C4 007
MEDIUM SEA GRAY	H335 MMP C363 094	DARK GREEN	H330 MMP C361 077	OCEAN GRAY	MMP C362 093
				SKY	H74 MMP C368 080

