

Spitfire Mk.IX

R0008

1:48



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 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.

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-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. Srovnávací zkoušky Focke-Wulfa 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 dospejí 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 zastaven výkonnéjsí 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 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. Ve 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 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 započetím 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 požití drobných dílů.

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



OPTIONAL VOLBA



BEND OHNOUT



OPEN HOLE VYVRATAT OTVOR



SYMMETRICAL ASSEMBLY SYMETRICKÁ MONTÁŽ



REMOVE ODŘÍZNOUT



REVERSE SIDE OTOČIT



APPLY EDUARD MASK AND PAINT POUŽITI EDUARD MASK NABARVIT

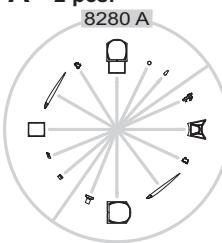
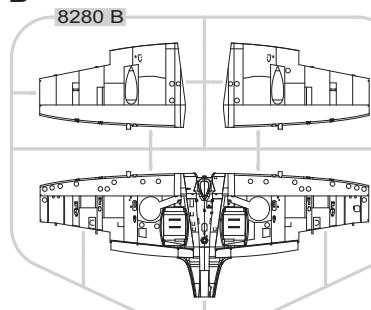
PARTS

DÍLY

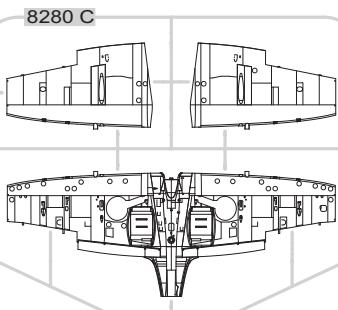
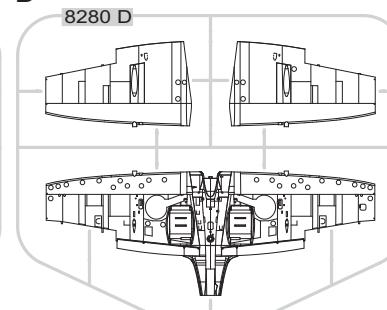
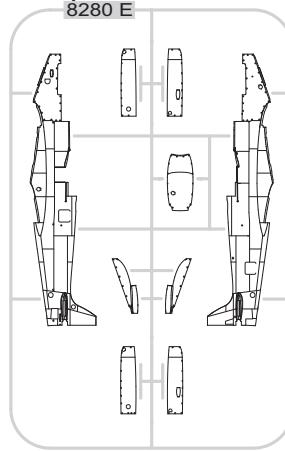
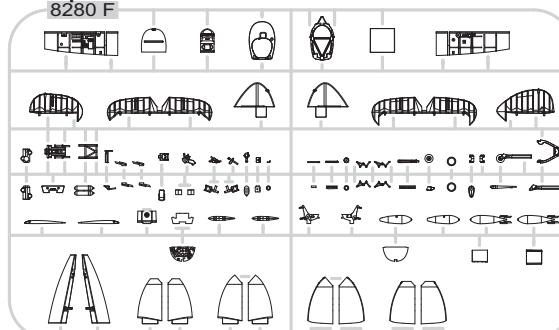
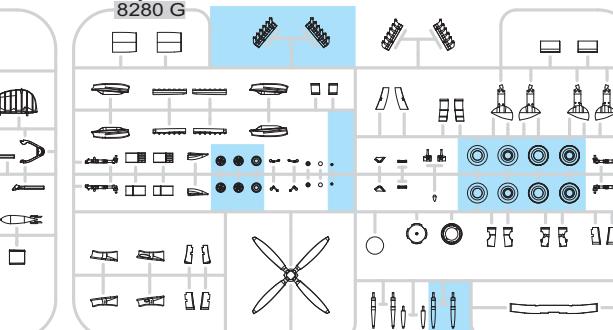
TEILE

PIÈCES

部品

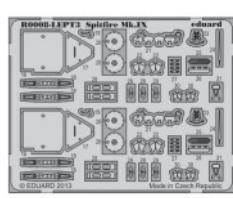
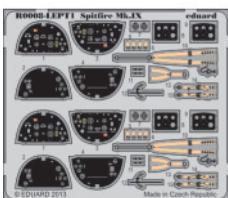
A> 2 pcs.**B>**

PLASTIC PARTS

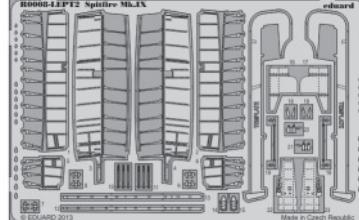
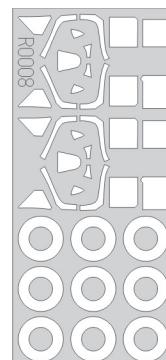
C>**D>****E> 2 pcs.****F> 2 pcs.****G> 2 pcs.**

-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

PE - PHOTO ETCHED DETAIL PARTS



2 pcs.

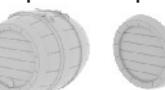
eduard
MASKeduard
BRASSIN

RP - RESIN PARTS

R1



R2

R3
4 pcs.R40
2 pcs.R41
2 pcs.R42
2 pcs.R43
2 pcs.R44
2 pcs.
R45
2 pcs.

COLOURS

BARVY

FARBEN

PEINTURE

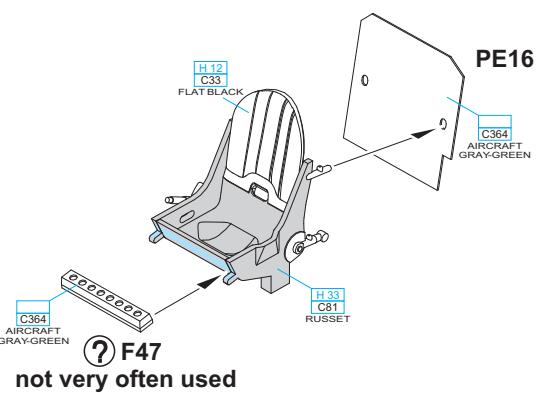
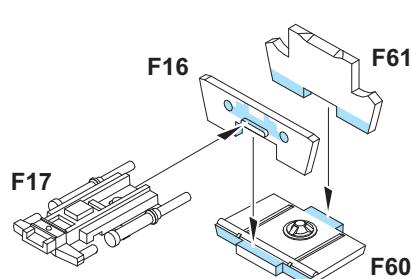
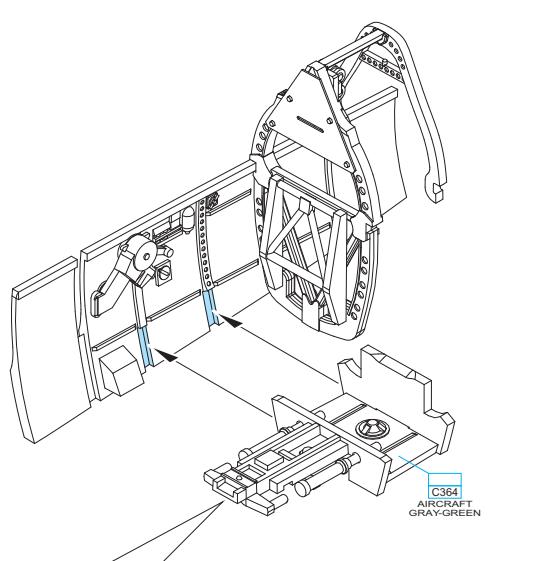
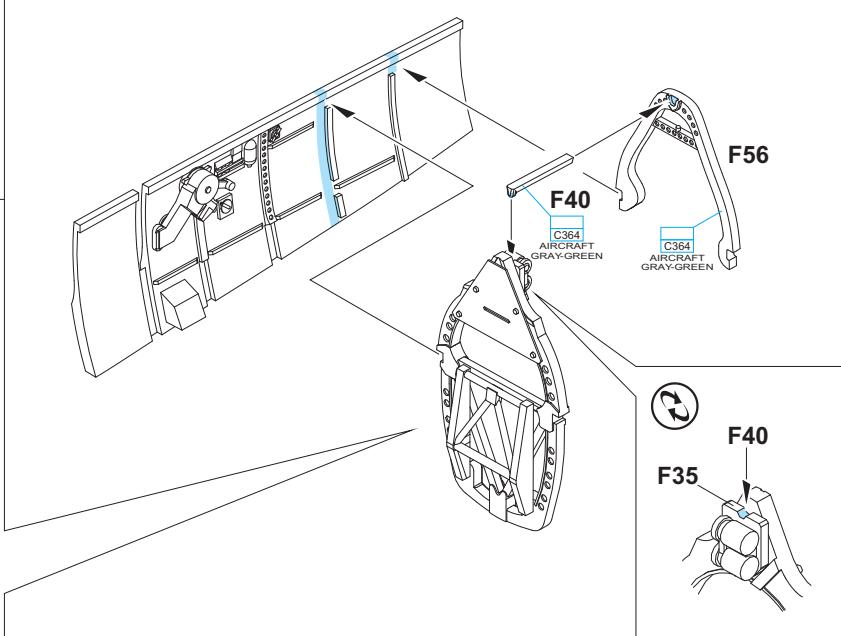
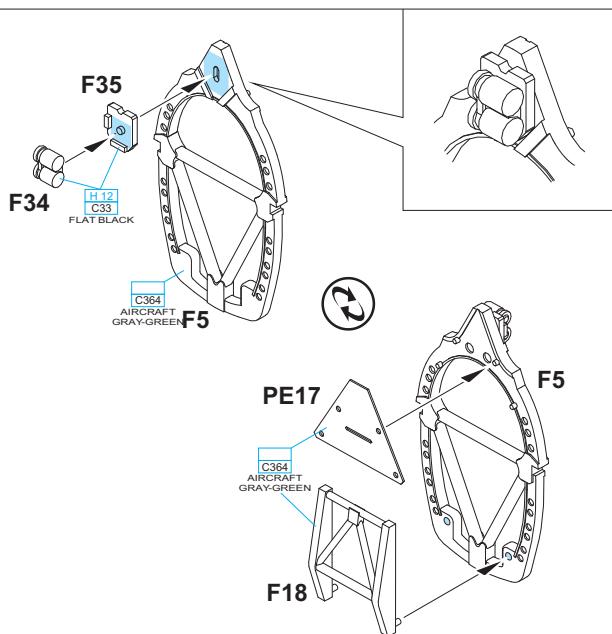
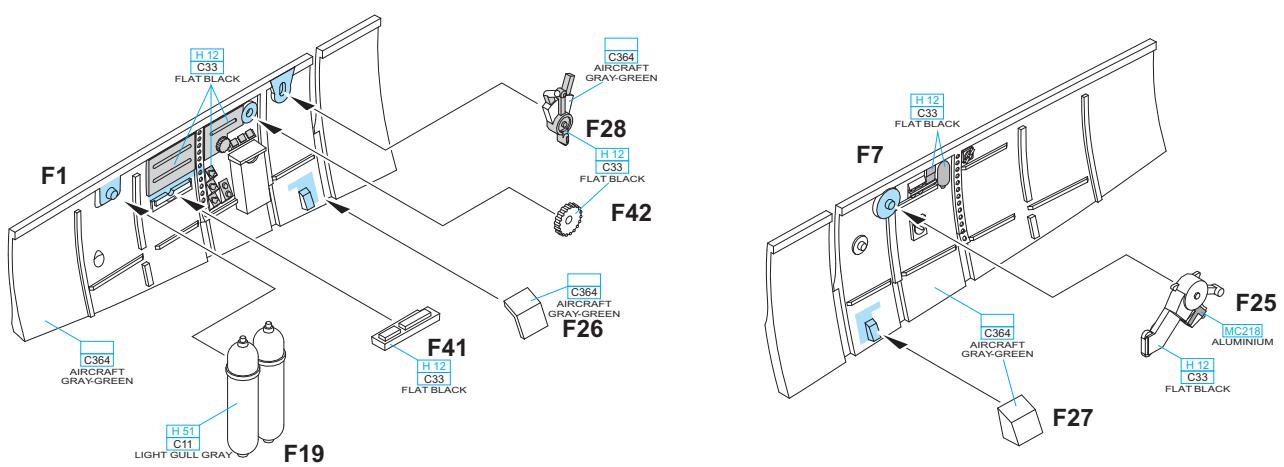
色

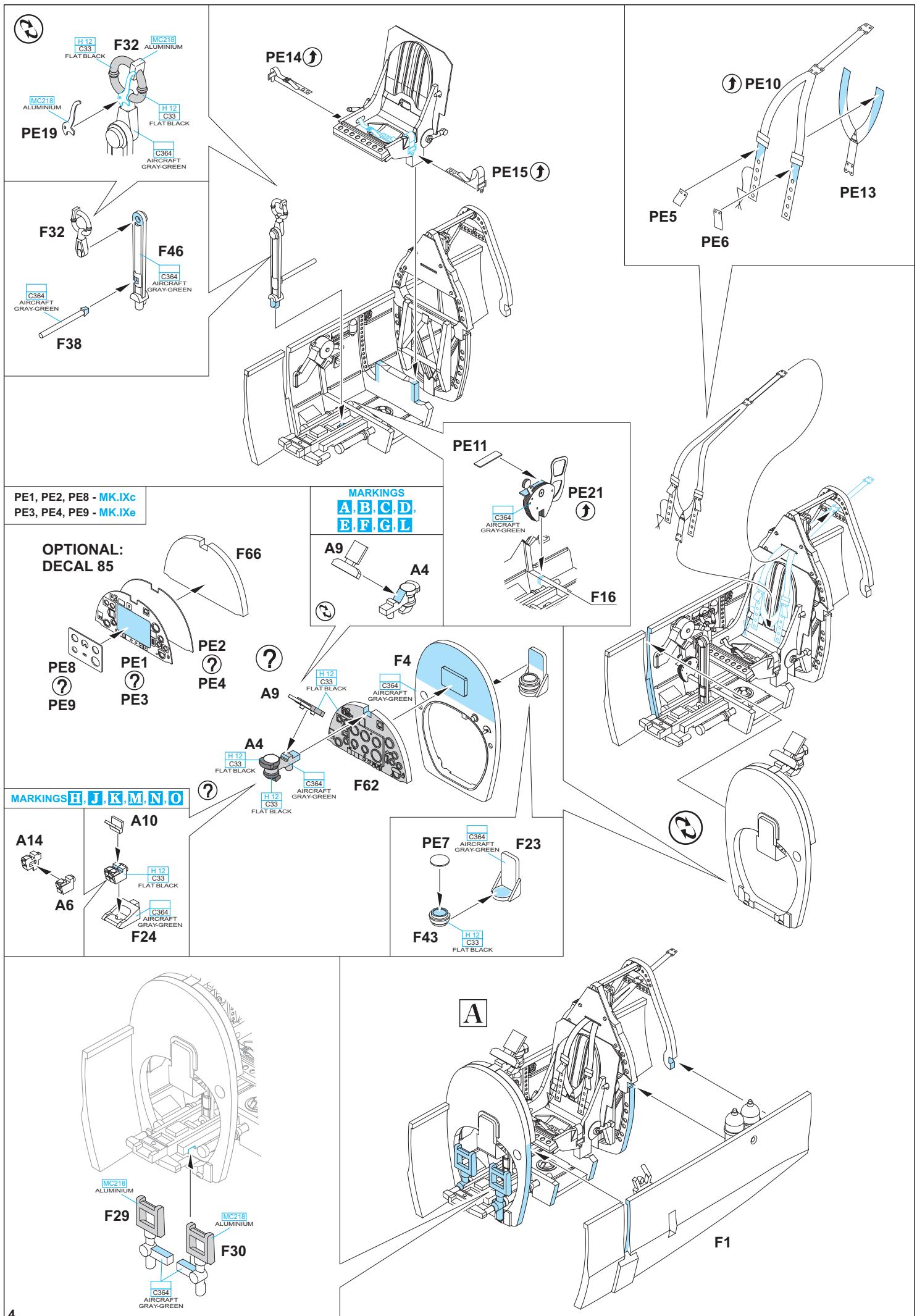
GSI Creos (GUNZE)

AQUEOUS	Mr.COLOR	
[H 4]	[C 4]	YELLOW
[H 12]	[C 33]	FLAT BLACK
[H 13]	[C 3]	FLAT RED
[H 33]	[C 81]	RUSSET
[H 37]	[C 43]	WOOD BROWN
[H 51]	[C 11]	LIGHT GULL GRAY
[H 52]	[C 12]	OLIVE DRAB
[H 71]	[C 21]	MIDDLE STONE
[H 72]	[C 369]	DARK EARTH
[H 77]	[C 137]	TIRE BLACK
[H 90]	[C 47]	CLEAR RED

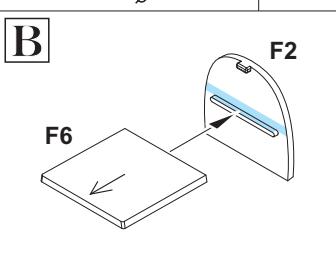
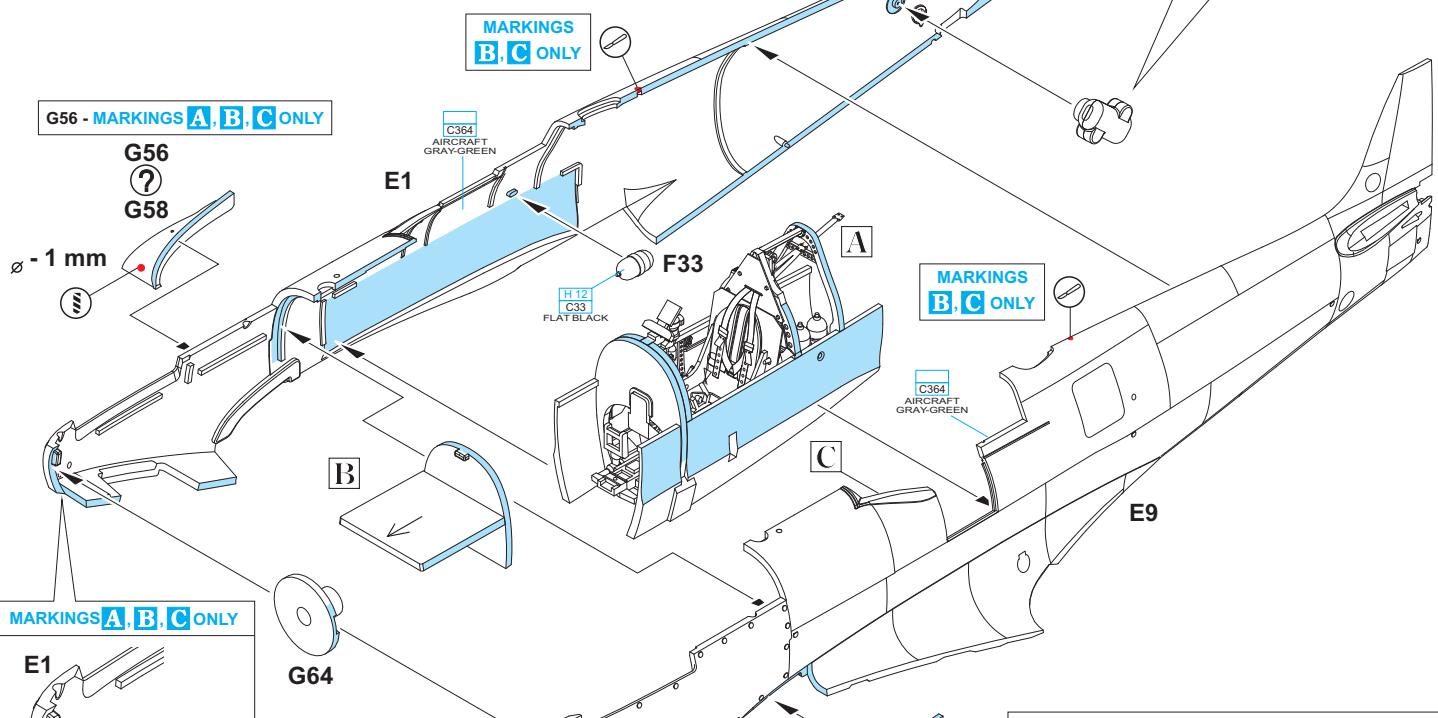
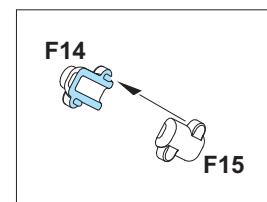
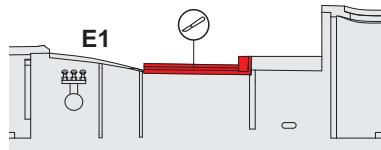
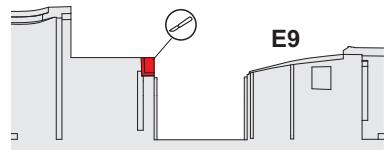
AQUEOUS

Mr.COLOR	
[C 138]	CLEAR GREEN
[C 138]	CLEAR GREEN
[C 316]	WHITE
[C 361]	MEDIUM SEA GRAY
[C 362]	OCEAN GRAY
[C 363]	DARK GREEN
[C 364]	AIRCRAFT GRAY-GREEN
[C 368]	SKY
[C 370]	AZURE BLUE
Mr.METAL COLOR	
[MC 214]	DARK IRON
[MC 218]	ALUMINIUM

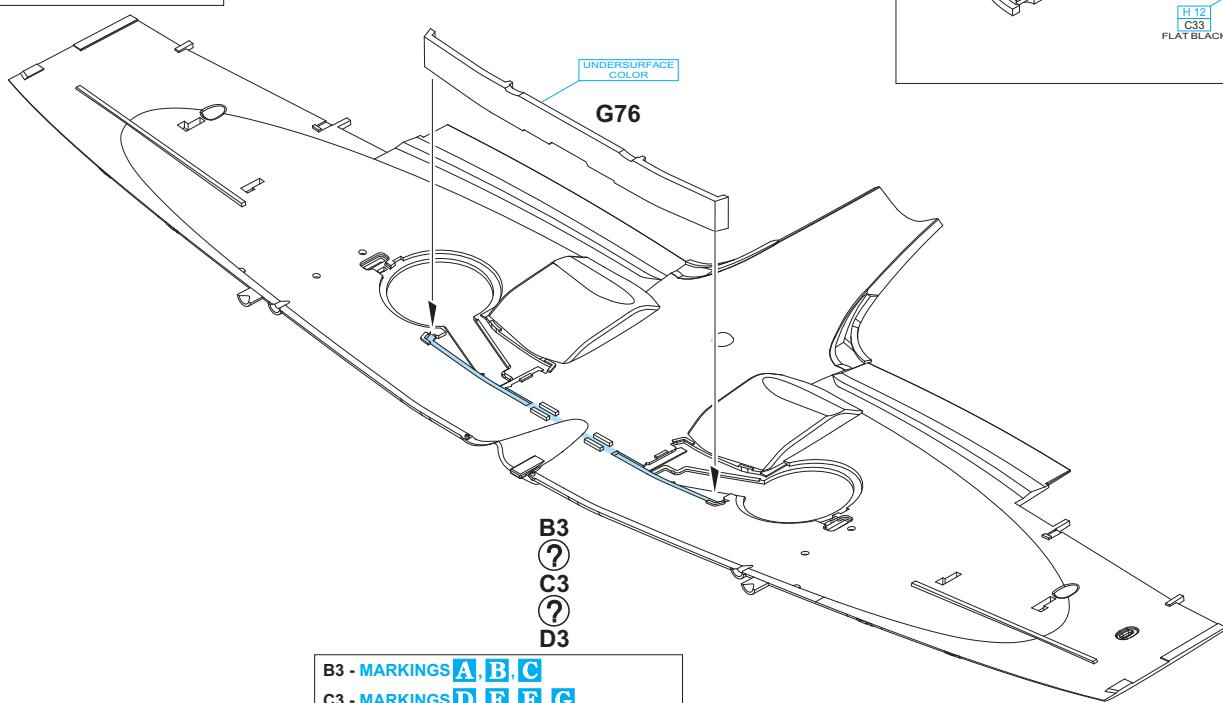
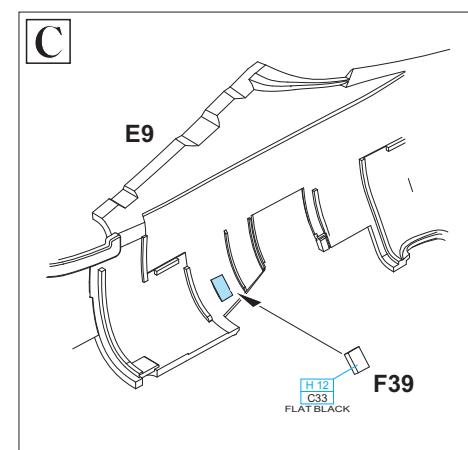




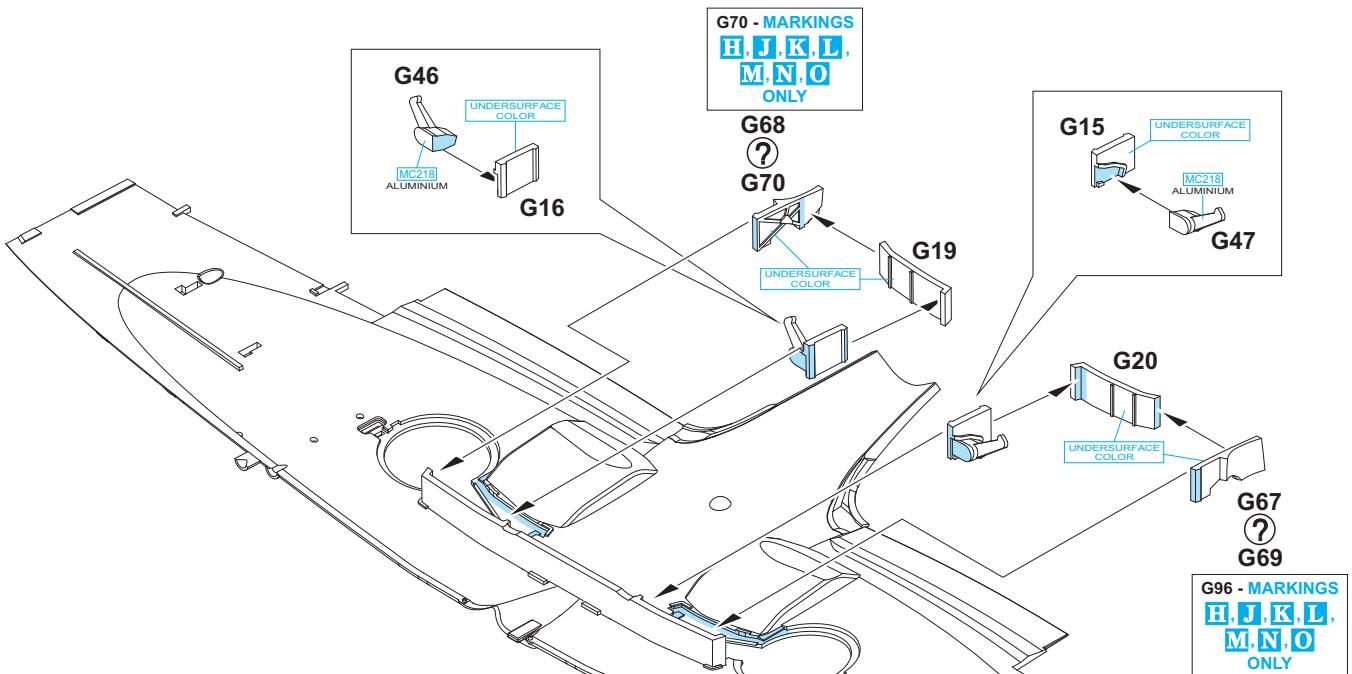
② FOR CLOSED CANOPY ONLY



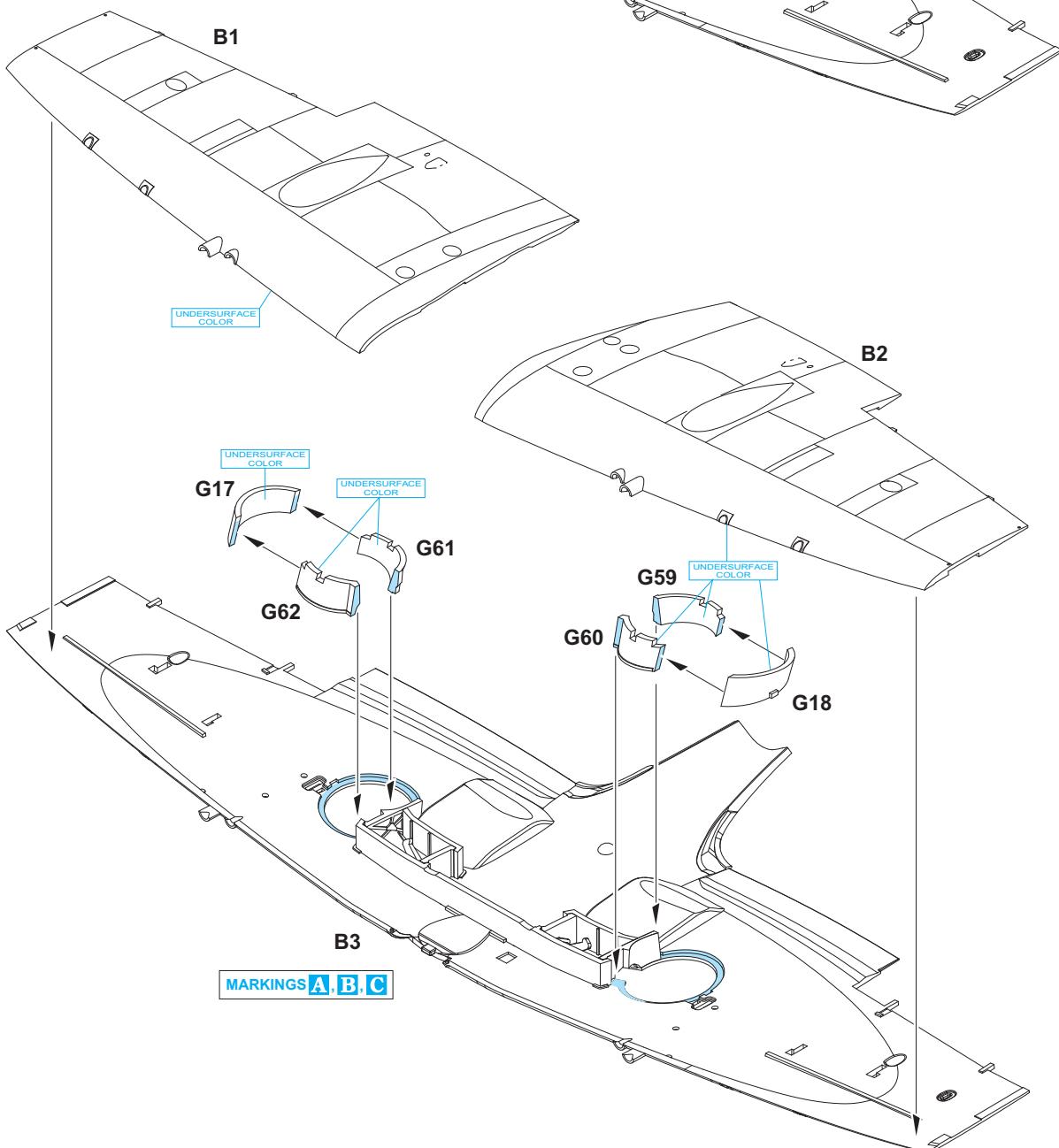
G55 - MARKINGS A, B, C ONLY



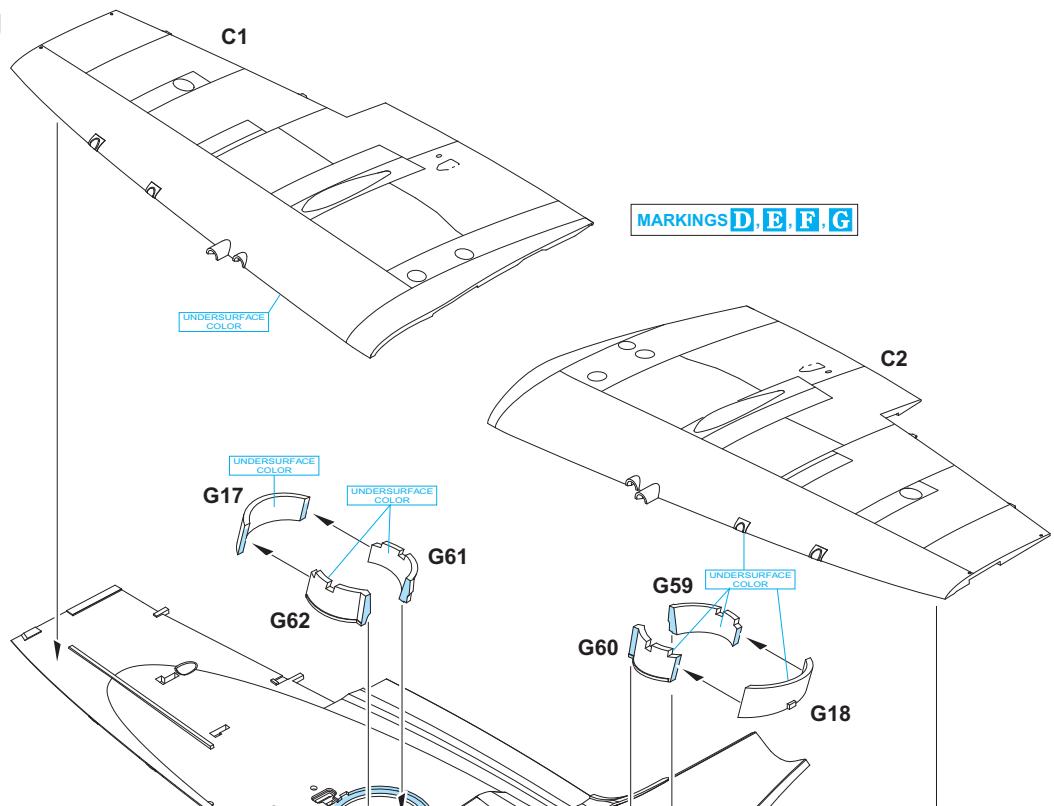
B3 - MARKINGS A, B, C
C3 - MARKINGS D, E, F, G
D3 - MARKINGS H, J, K, L, M, N, O



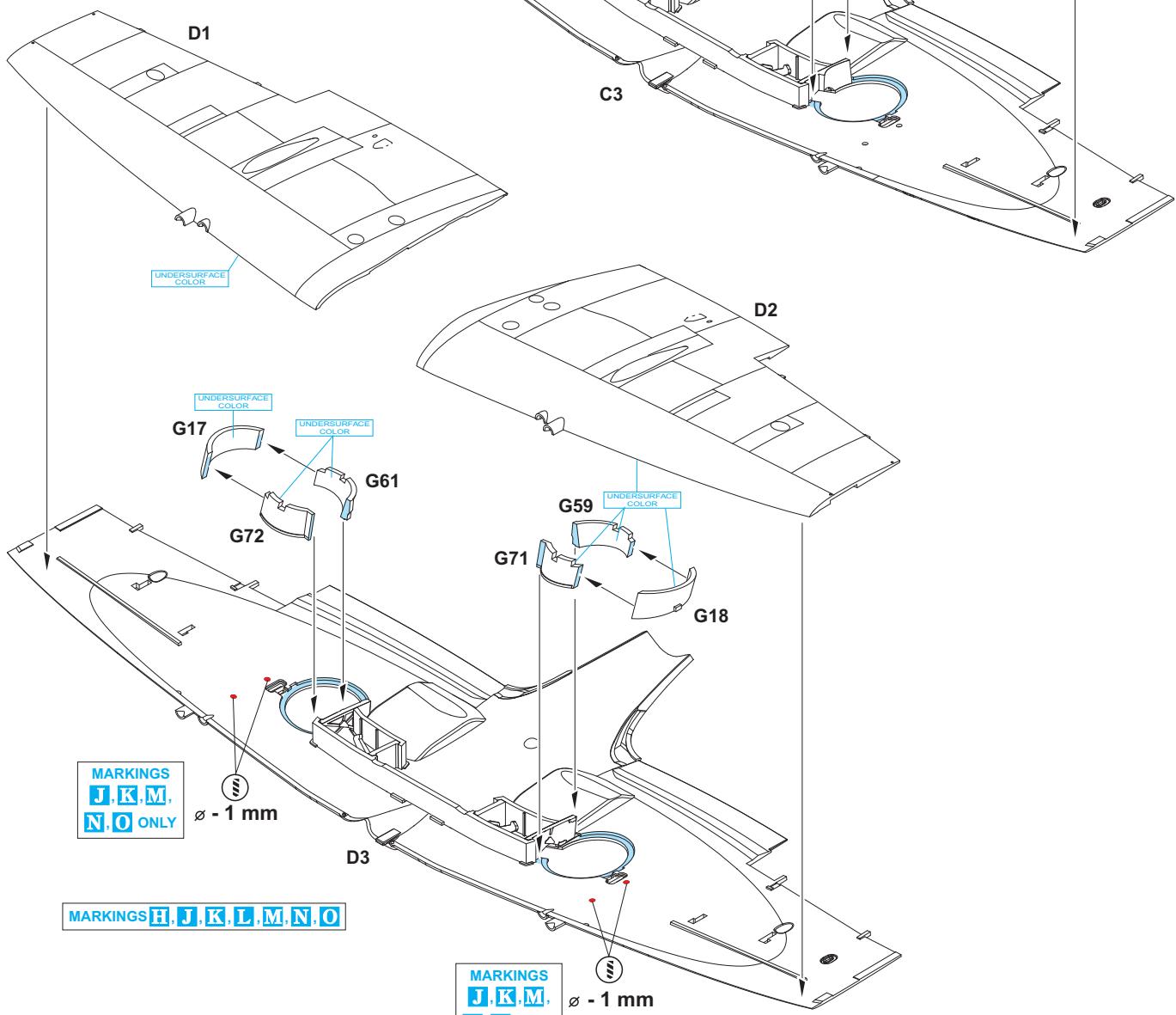
early C-type wing

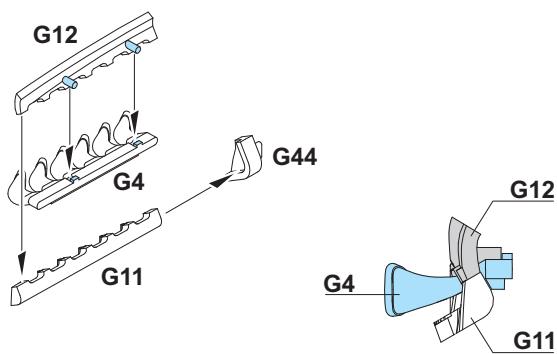
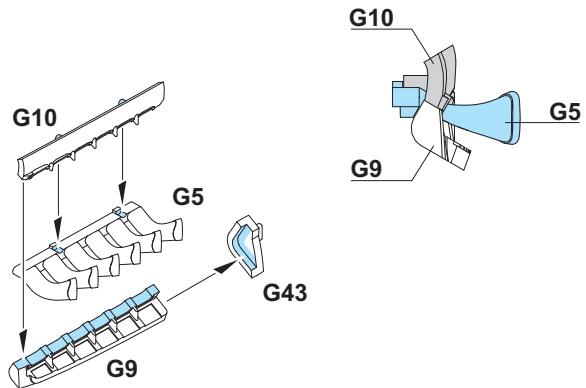
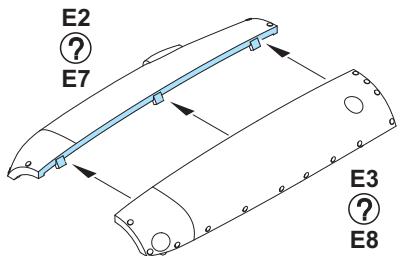
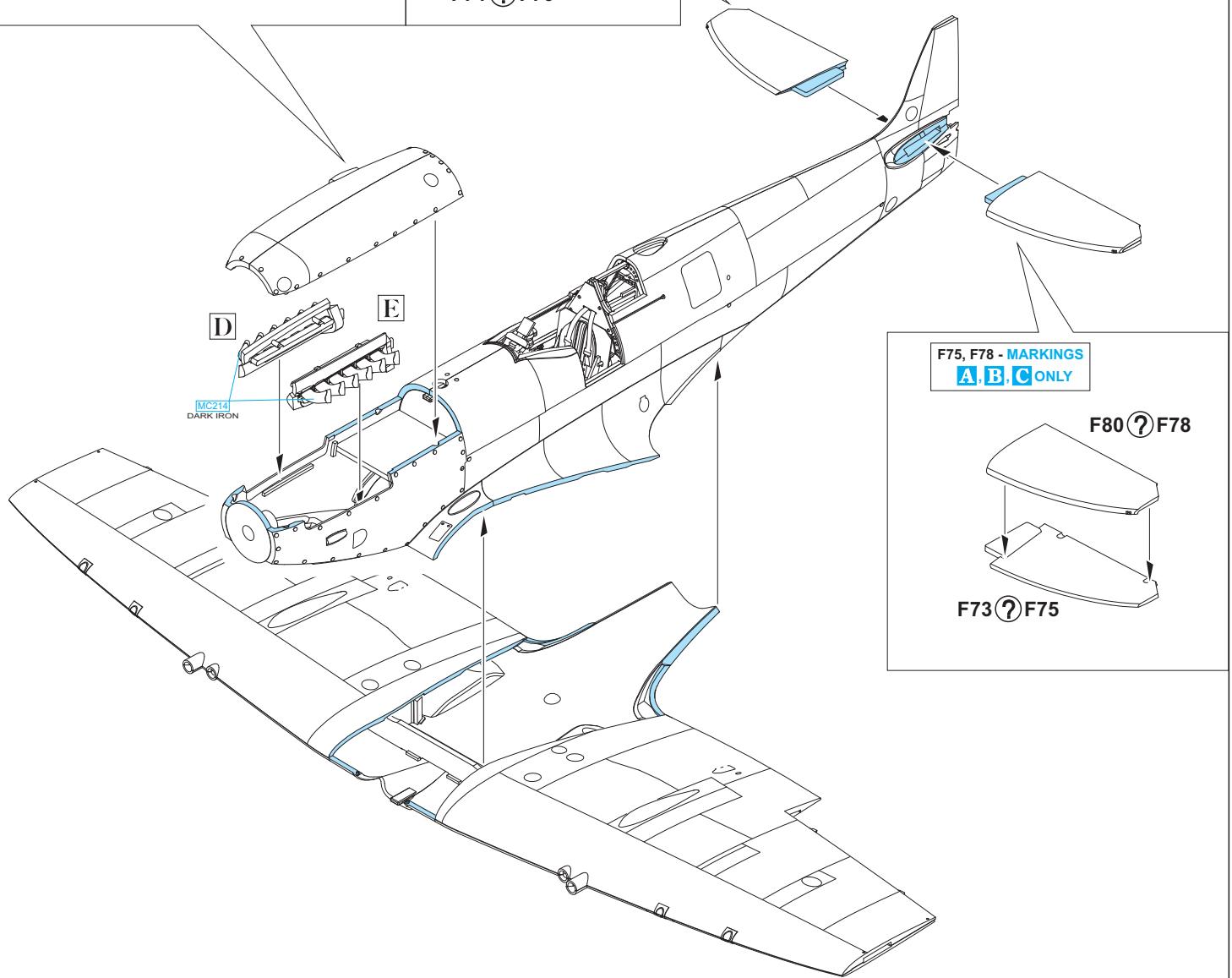
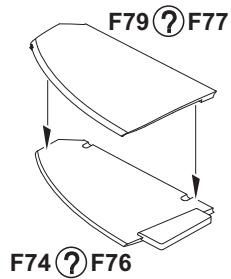
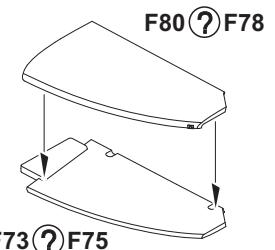


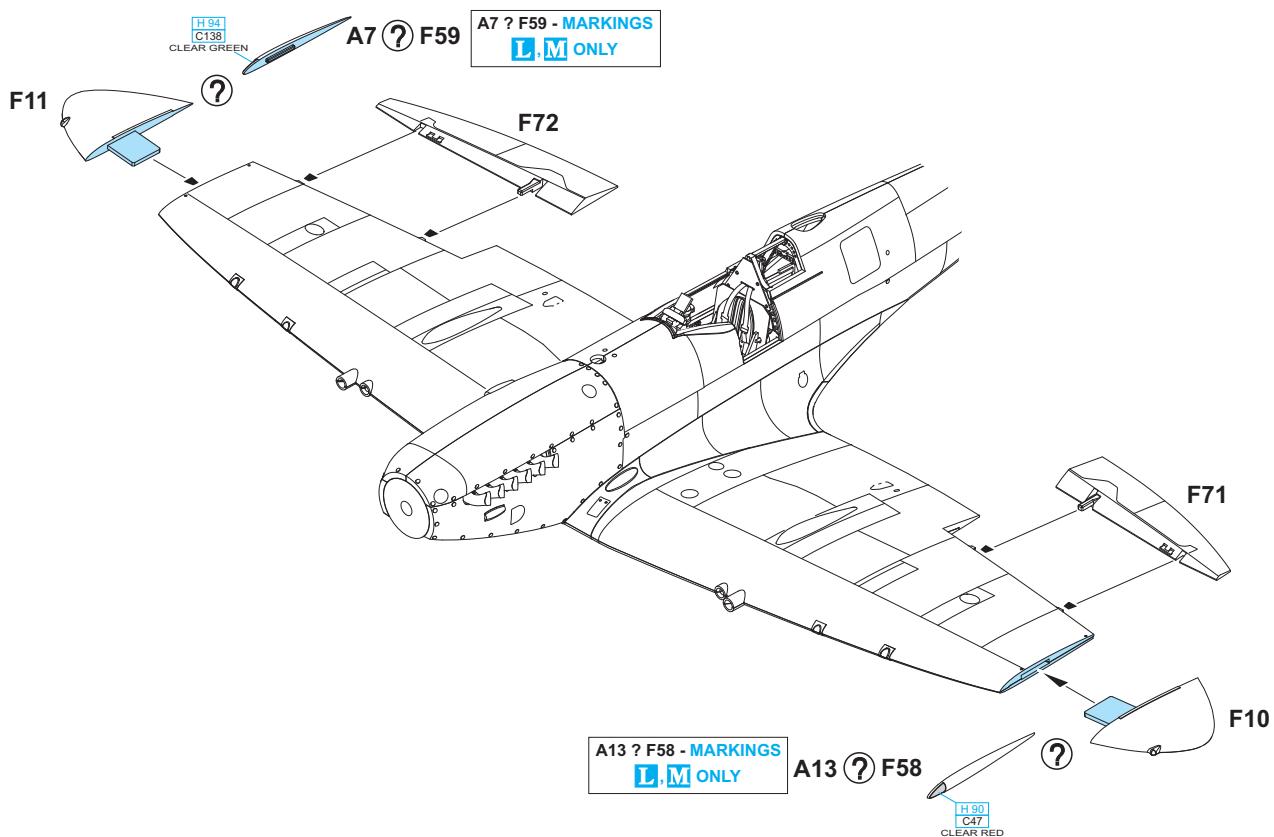
late C-type wing



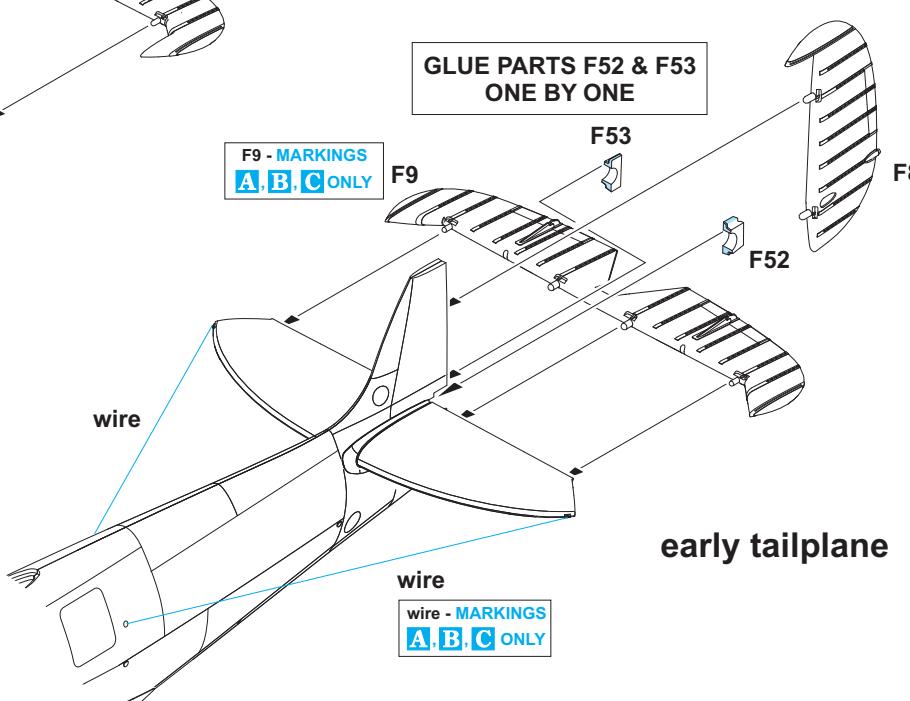
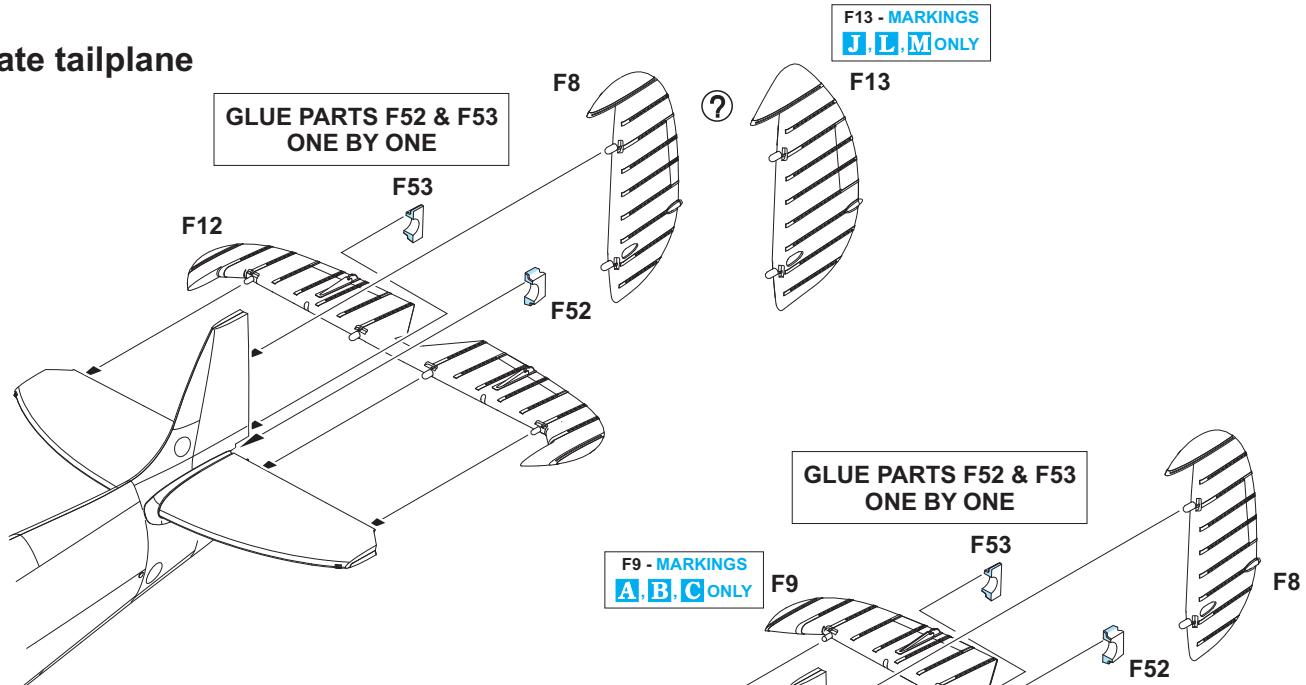
E-type wing

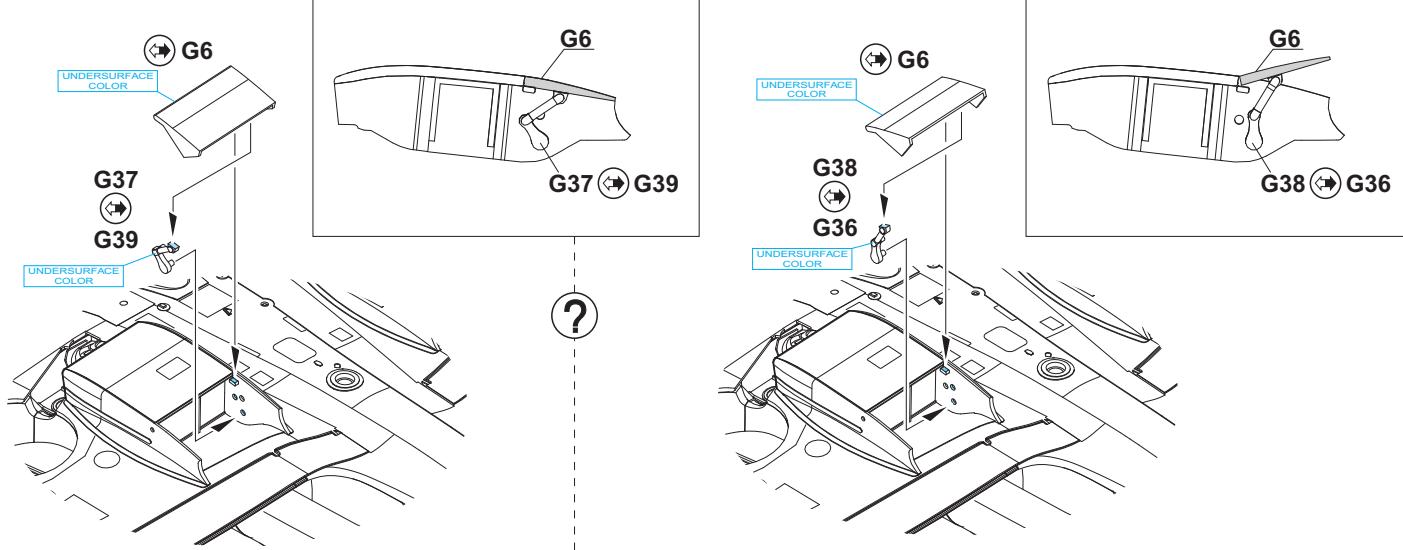
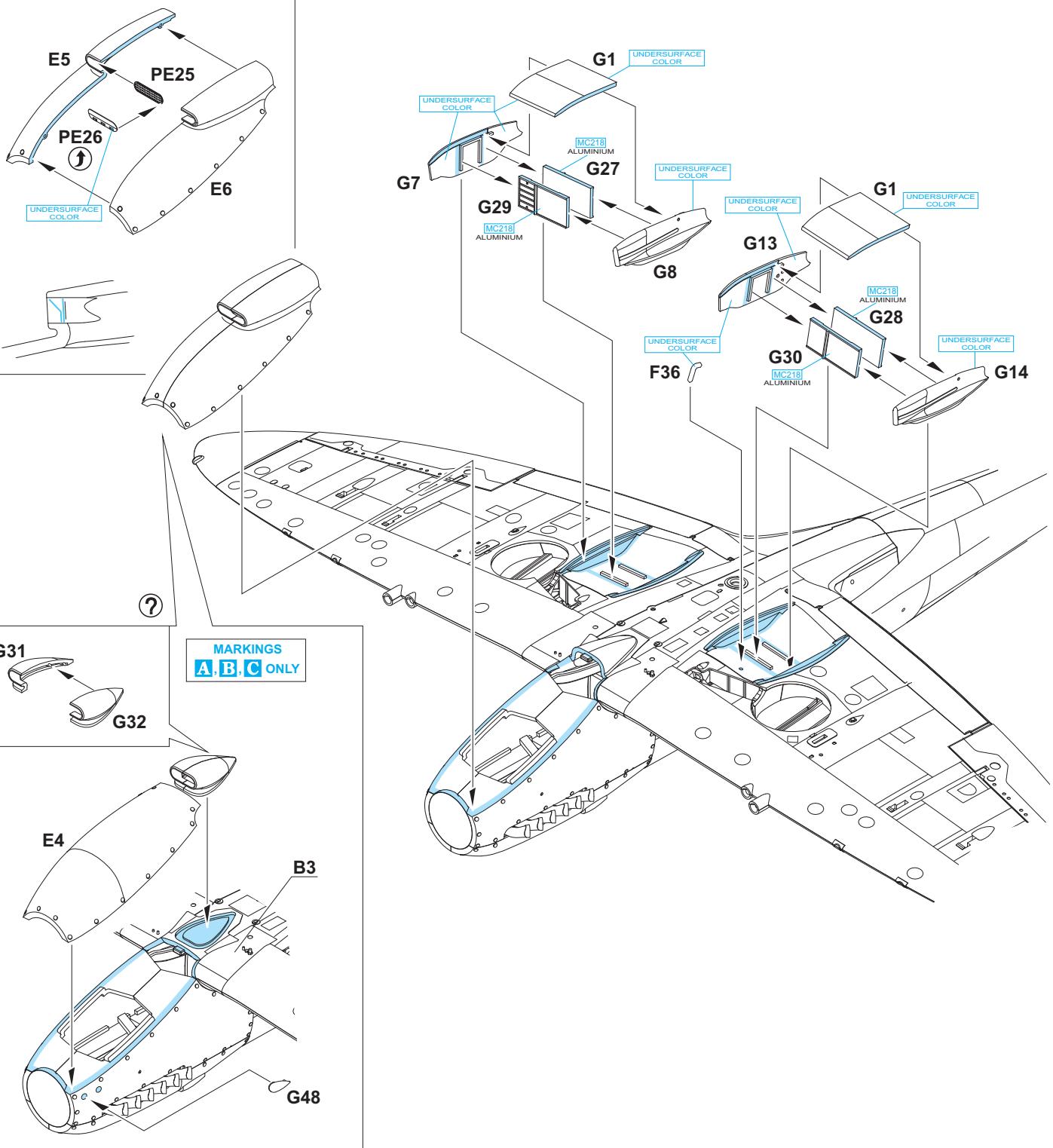


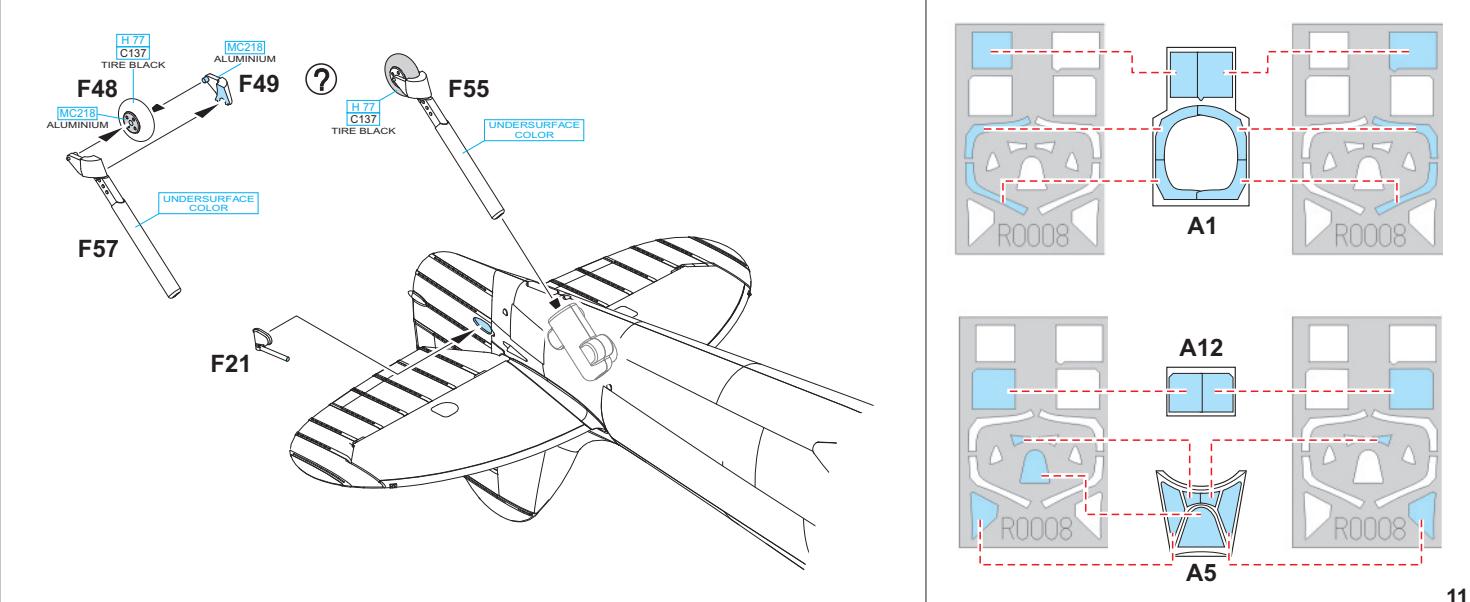
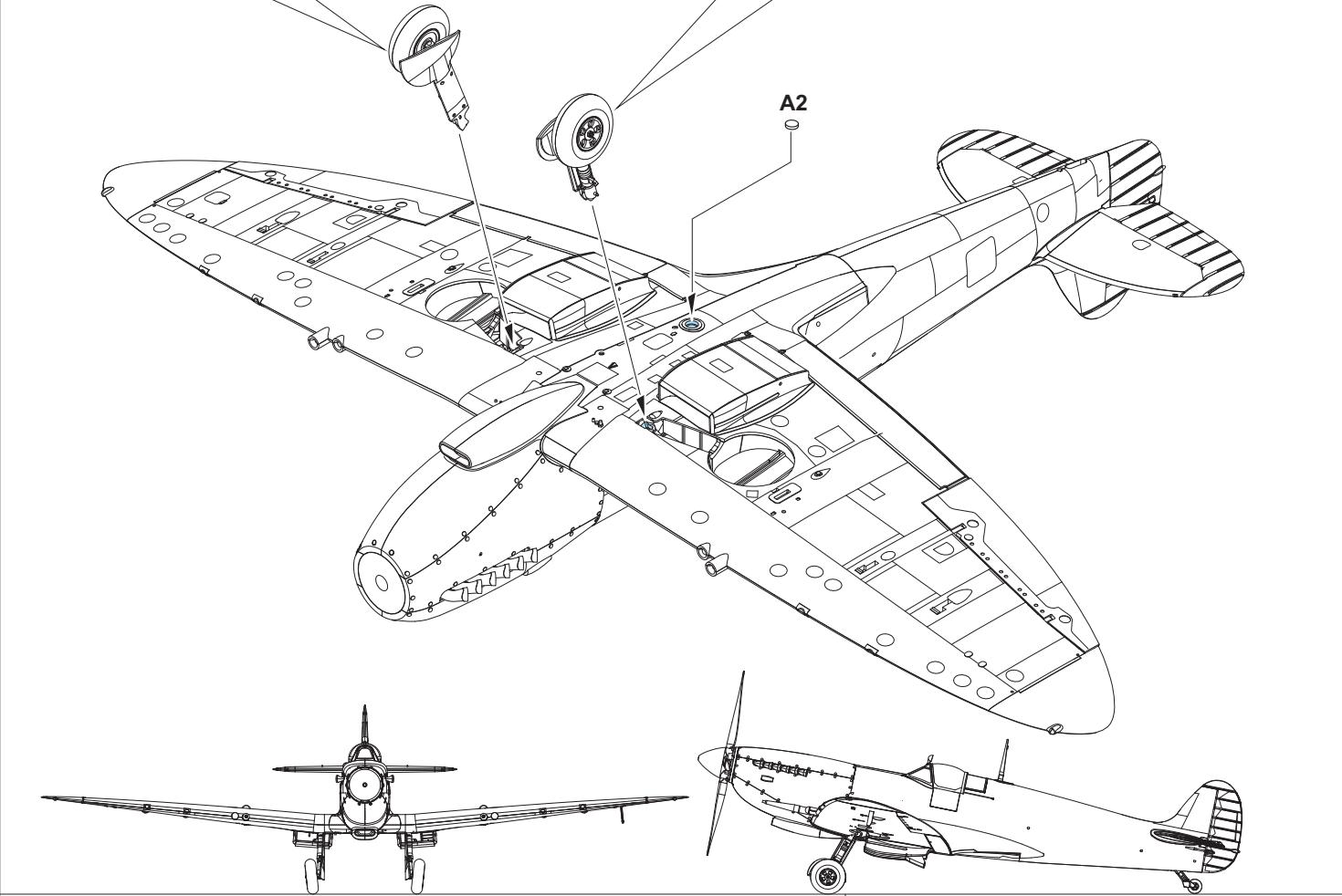
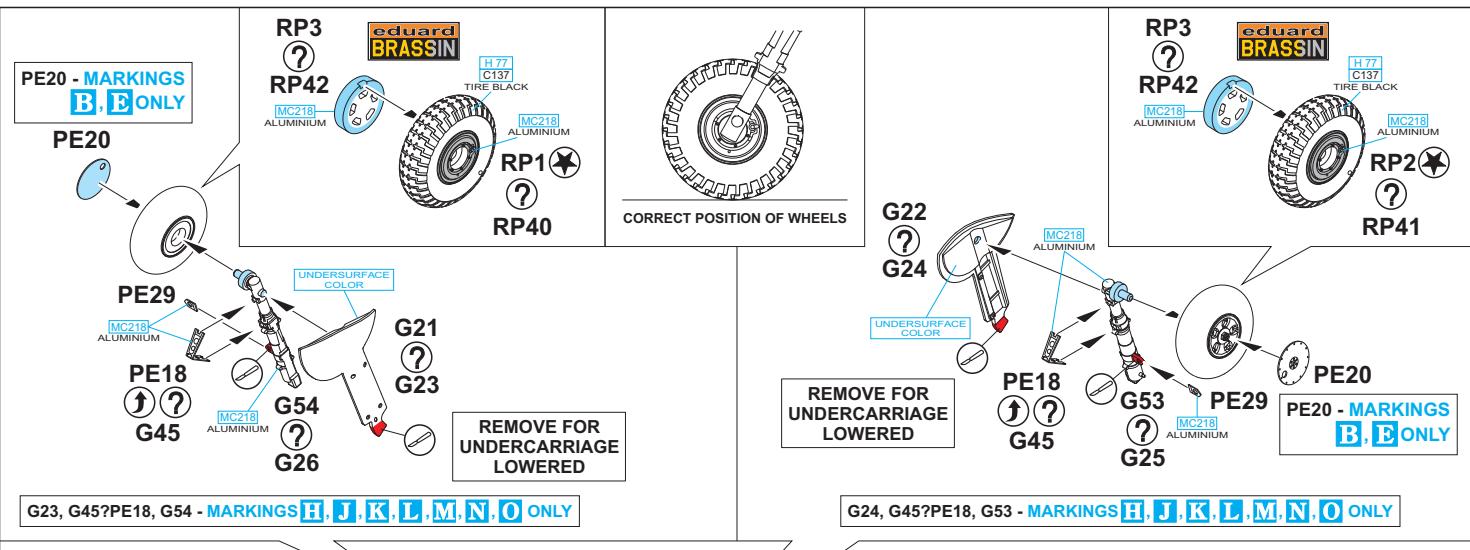
D**E**E7, E8 - MARKINGS **H, J, L, M ONLY**F76, F77 - MARKINGS
A, B, C ONLYF75, F78 - MARKINGS
A, B, C ONLY

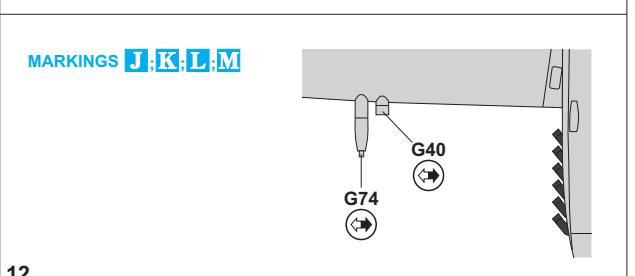
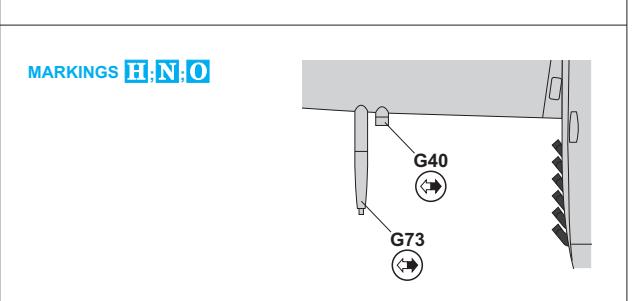
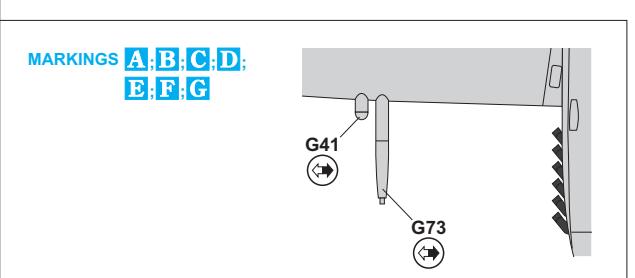
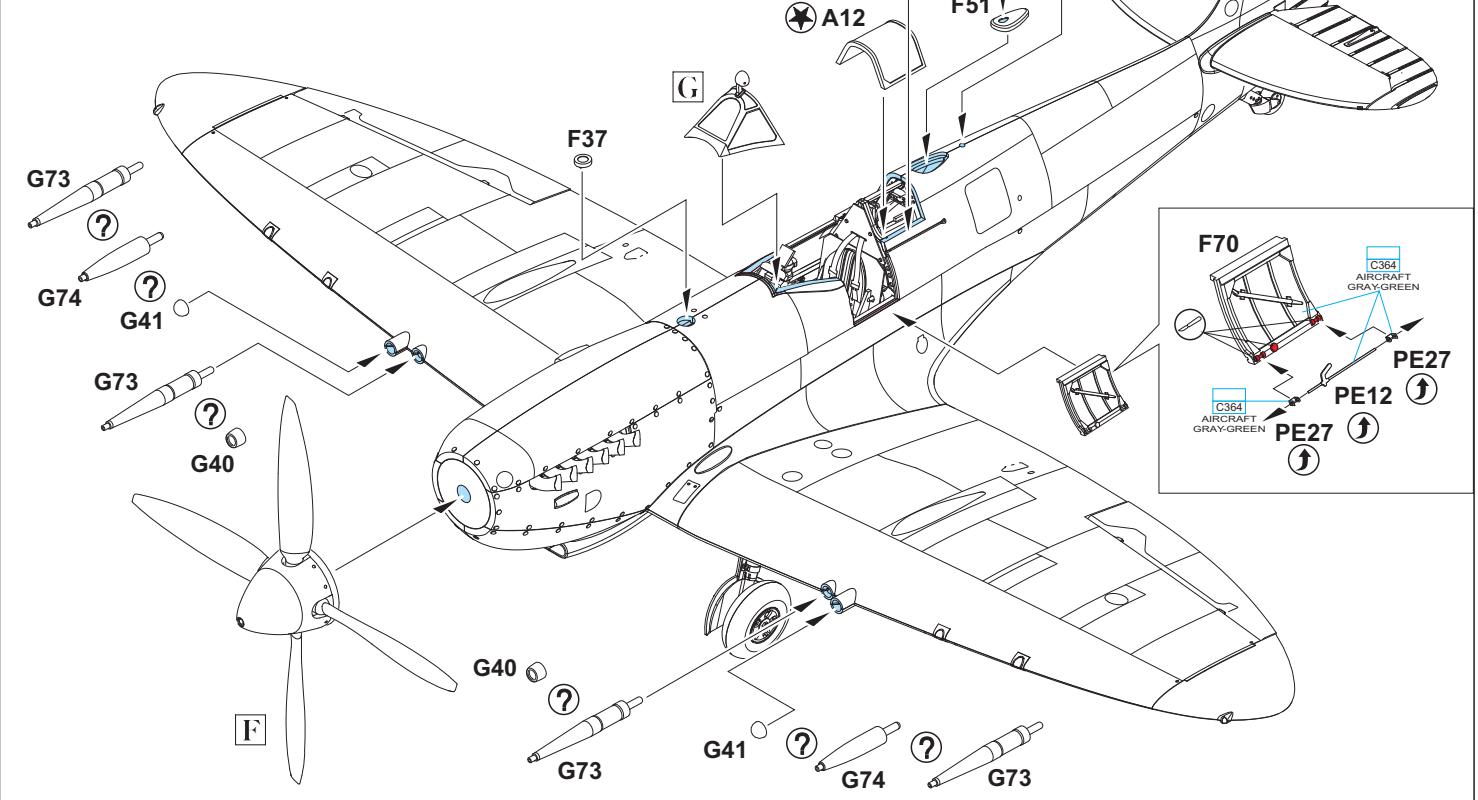
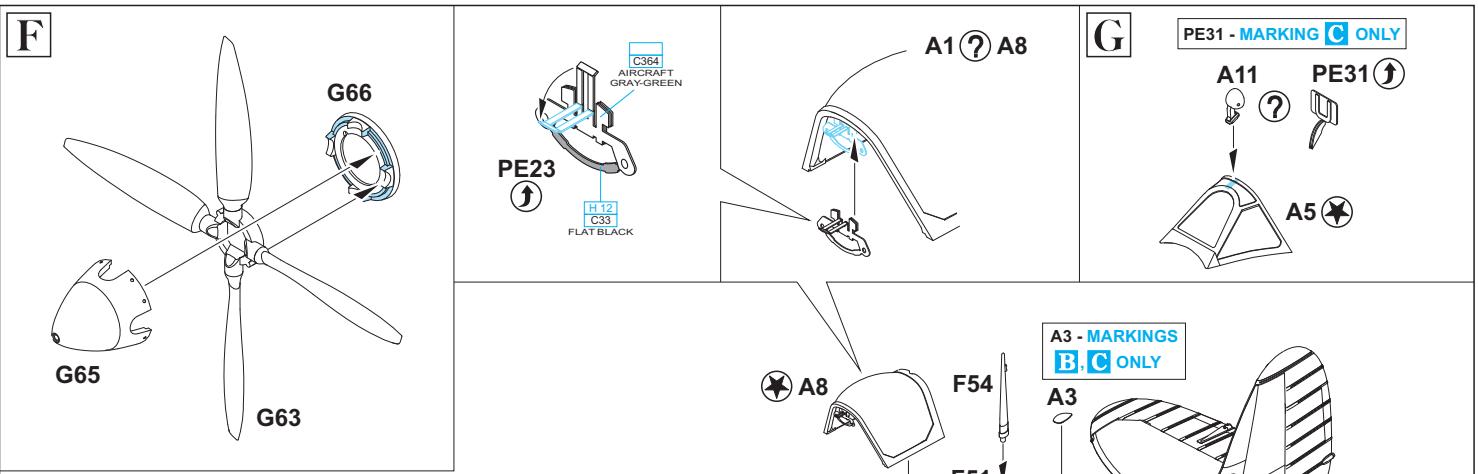


late tailplane

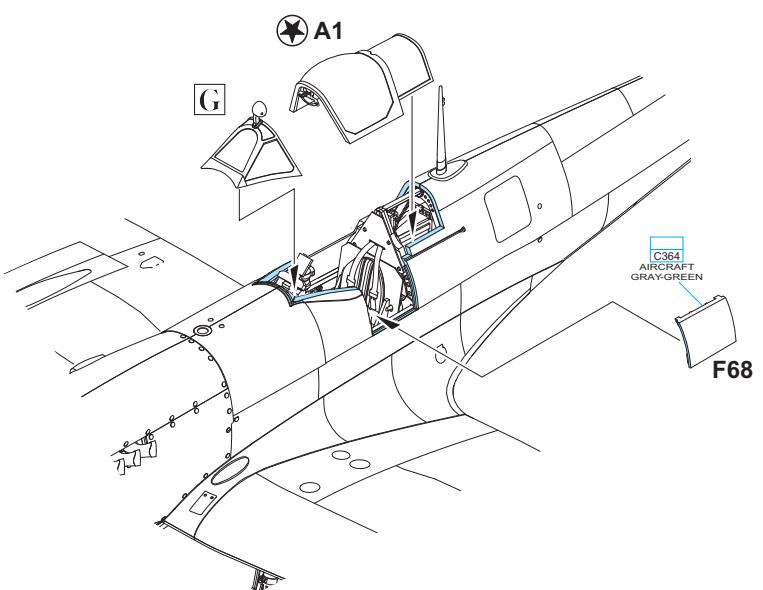








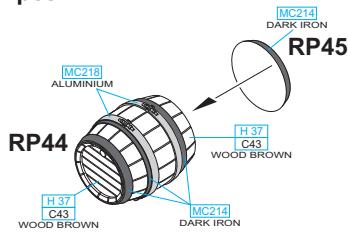
closed canopy assembly



eduard
BRASSIN

2 pcs.

**MARKINGS
N. O ONLY**



F22

F67

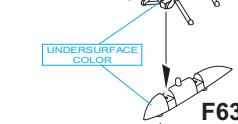
F22

F50

F69



F20



F44

F63

**DO NOT USE IF
RP43 IS INSTALLED**

**F44, F45, F63 -
MARKINGS
H, J, K, L,
M, N, O,
ONLY**

PE22 ?
2 pcs.



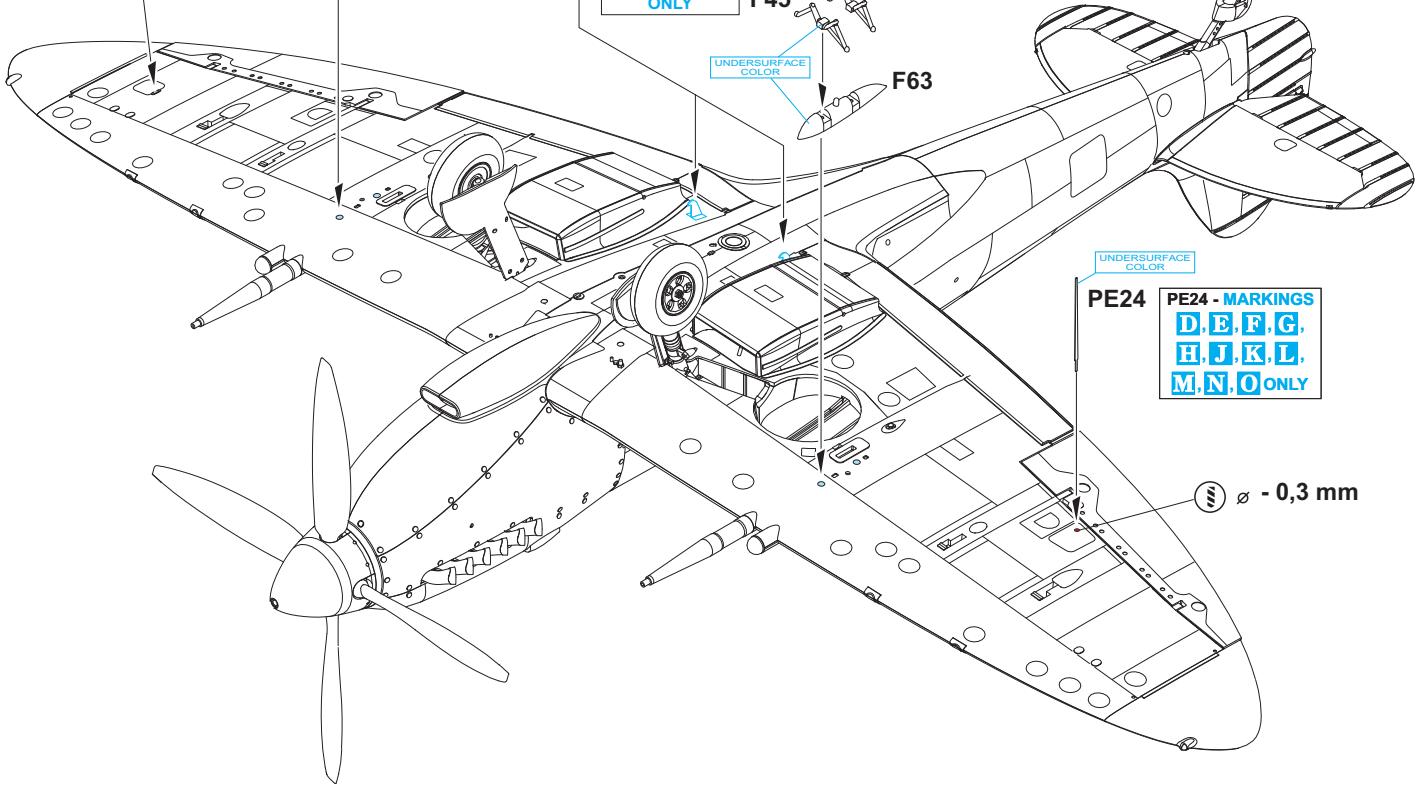
F44

H.52
C.12
OLIVE DRAB

F45

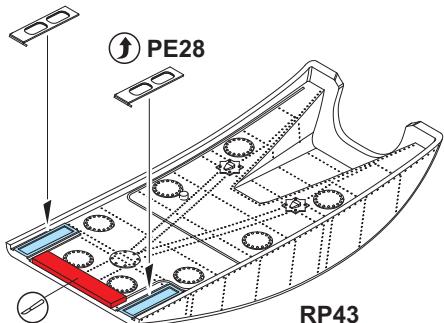
F63

UNDERSURFACE COLOR



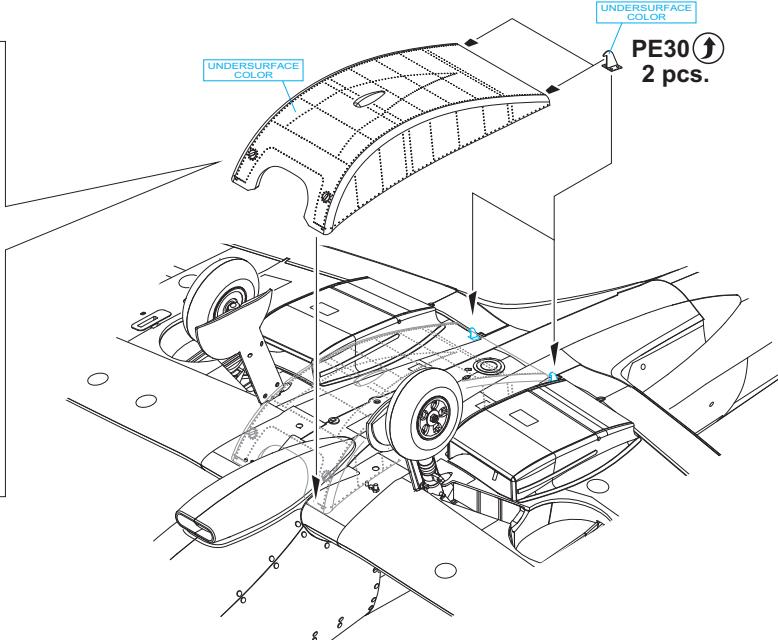
PE28

PE28



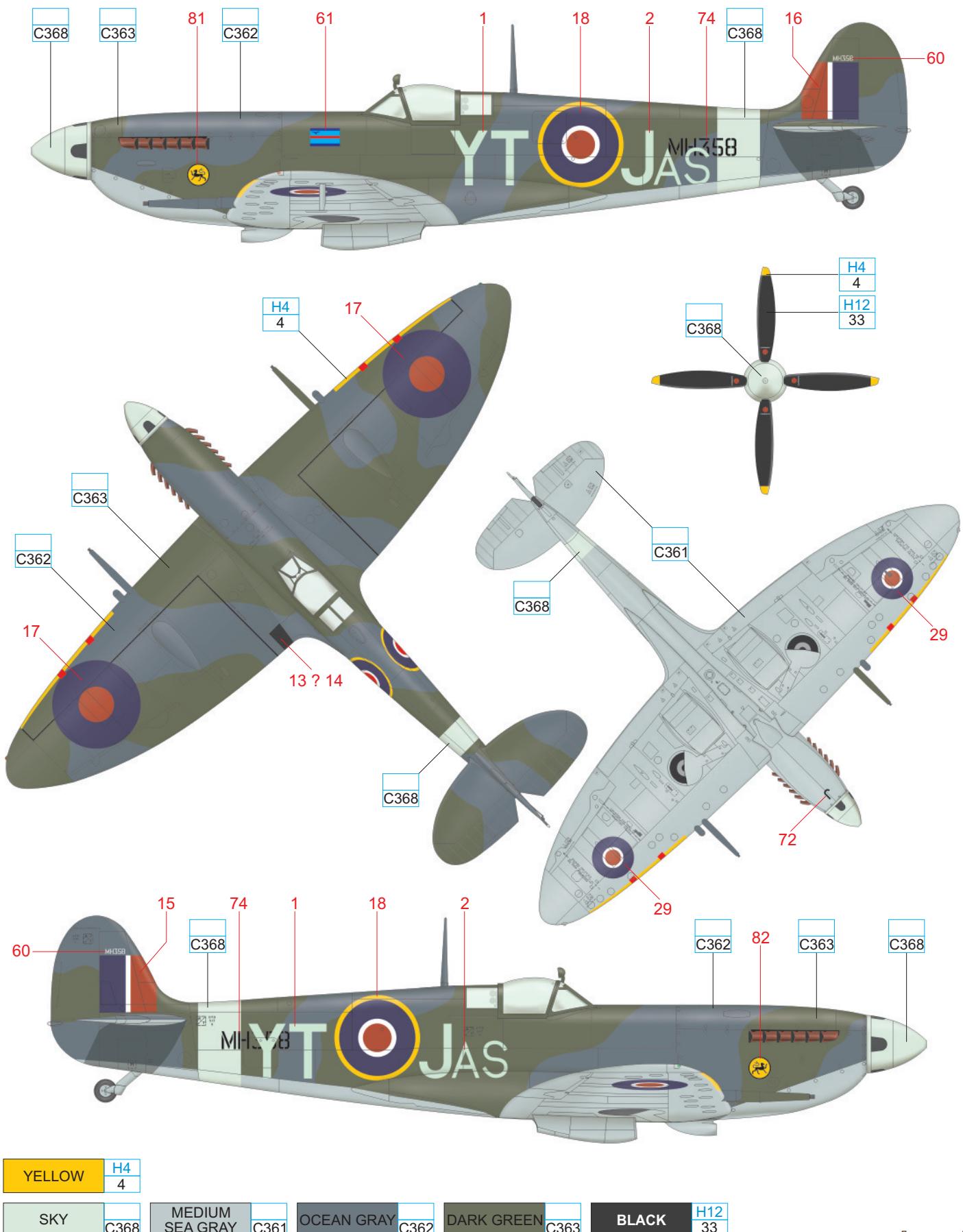
UNDERSURFACE COLOR

PE30
2 pcs.



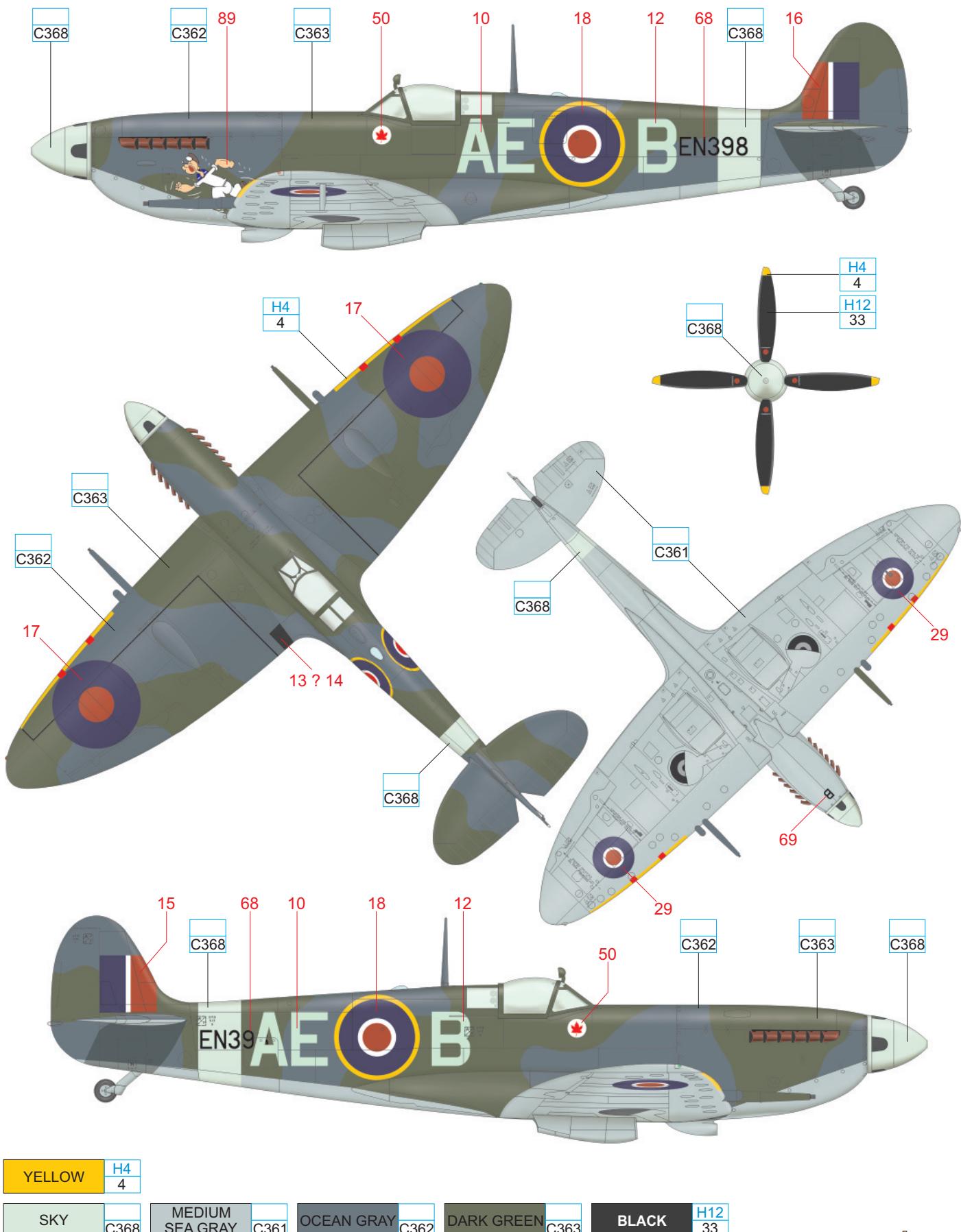
A F Mk.IXc, MH358, S/L James E. Storrar, velitel No. 65 Squadron, základna Kingsnorth, září 1943

No. 65 East India Squadron RAF přezbrojila ze Spitfirů Mk.V na nové Mk.IX v srpnu 1943. Velitel jednotky, James Storrar, si zvolil MH358 za svůj osobní stroj. Stejně jako u řady dalších letounů vylepšil označení letounu na typické JAS. Storrar se stal úspěšným stíhacím esem, celkem sestrelil 15 letounů jistě, další sestřely nebyly potvrzeny či byly dosaženy ve spolupráci. Na tomto Spitfиру sundal po jednom Bf 109 (18. srpna 1943) a Fw 190 (18. září) a jeden Fw 190 poškodil (31. srpna). Na přídí letounu se nachází znak jednotky a velitelská vlaječka. Sériové číslo MH358 je zopakováno bílou barvou na světlé ocasní ploše.



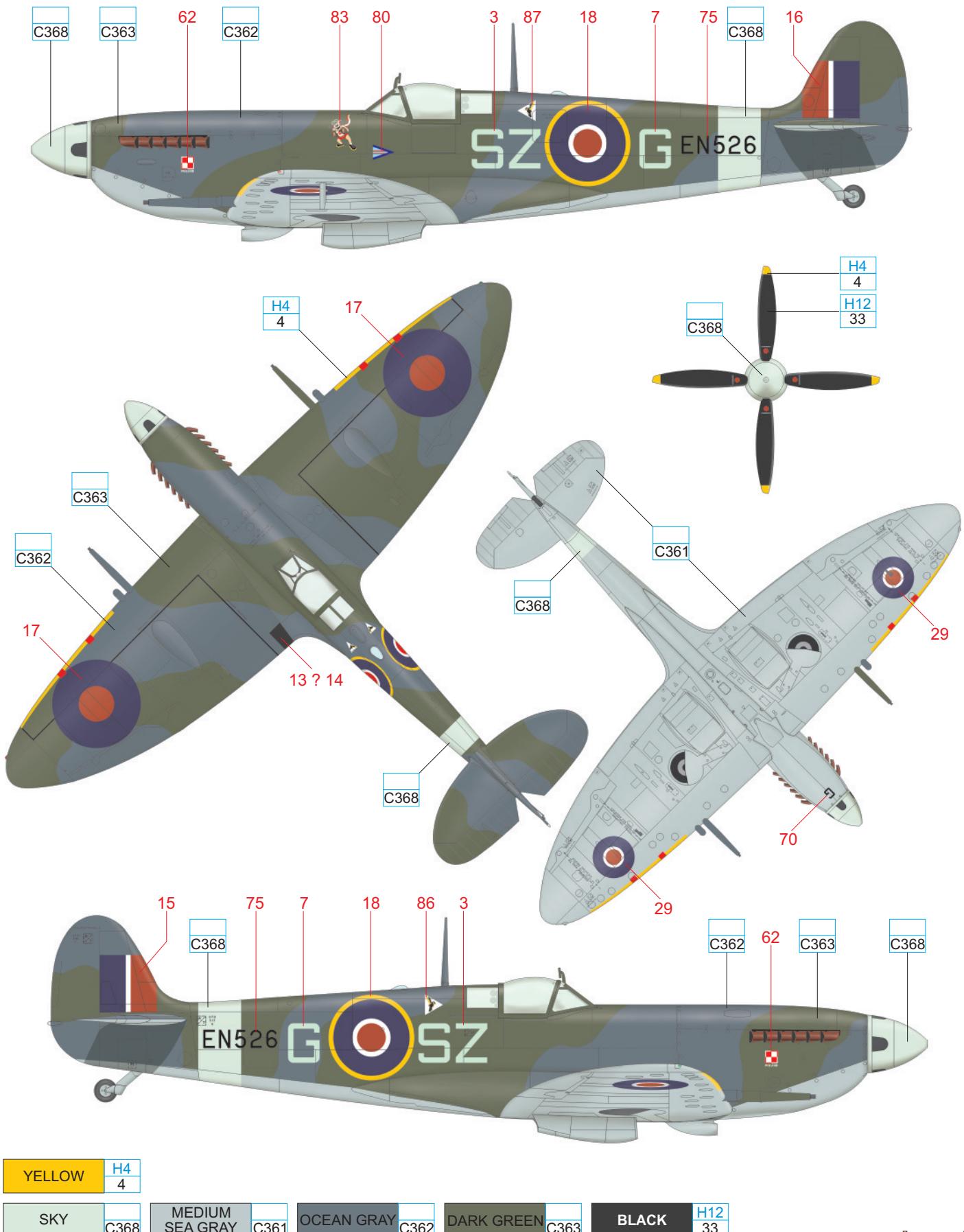
B F Mk. IXc, EN398, F/O Ian Keltie, No. 402 Squadron, základna Kenley, březen 1943

Tento letoun dostala kanadská No. 402 Squadrona v únoru 1943 a označila jej AE I. S letounem začal létat Ian Keltie. Na počátku března došlo ke změně označení na AE B. Postavičku Pepka námořníka namaloval na kryt motoru někdo z pozemního personálu. Komiksové postavičky se objevily i na dalších strojích této jednotky. V polovině března si EN398 převzala rovněž kanadská No. 416 Squadron a zde si jej vyhlédl jako svůj osobní stroj legendární W/Cdr Johnie Johnson. Ten s ním létal následující půlrok, během něhož sestřelil 12 letadel samostatně a pět dalších ve spolupráci. Johnson jako velitel wingu využil svého práva označit letoun svými iniciálami JE J. Zmizela také kresba Pepka a javorový list prý měl Johnson zbarvený zeleně.



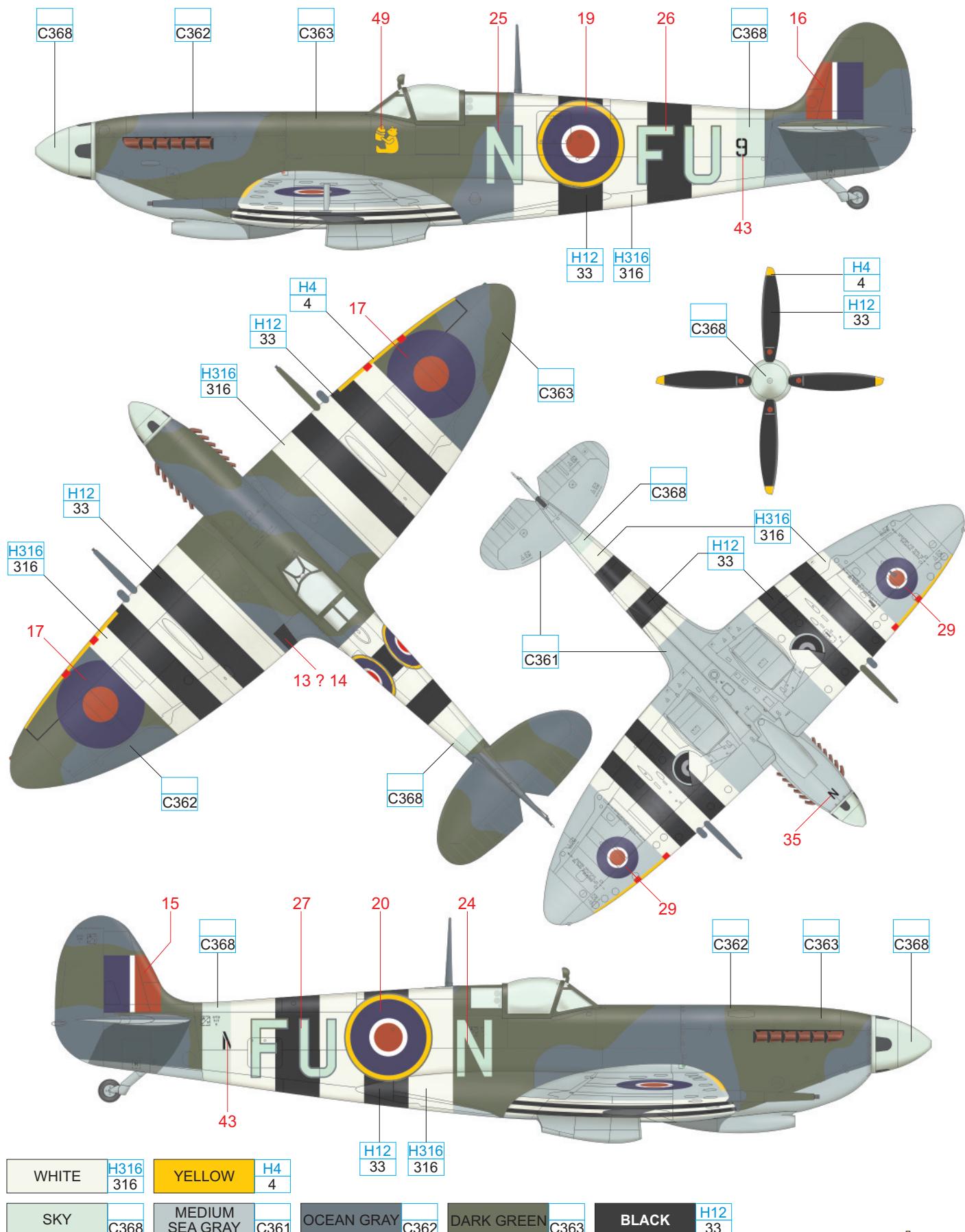
C F Mk.IXc, EN526, W/Cdr A. Gabszewicz, velitel Northolt Wingu, základna Northolt, léto 1943

Tento letoun je jedním z několika, které používal velitel 1st Polish Wingu Aleksander Gabszewicz. Létal s ním od 20. června do poloviny září 1943. V jeho kokpitu dosáhl čtyř ze svých 91 vítězství. Poprvé se zde objevil Gabszewiczu osobní marking – boxující pes v polském dresu. Na obou stranách trupu za kabinou je znak polské No. 316 Squadrony, již dříve velel. Stejně tak kódové označení SZ patří této squadroně. Písmeno G pak Gabszewicz používal na svých letounech z titulu své velitelské funkce.



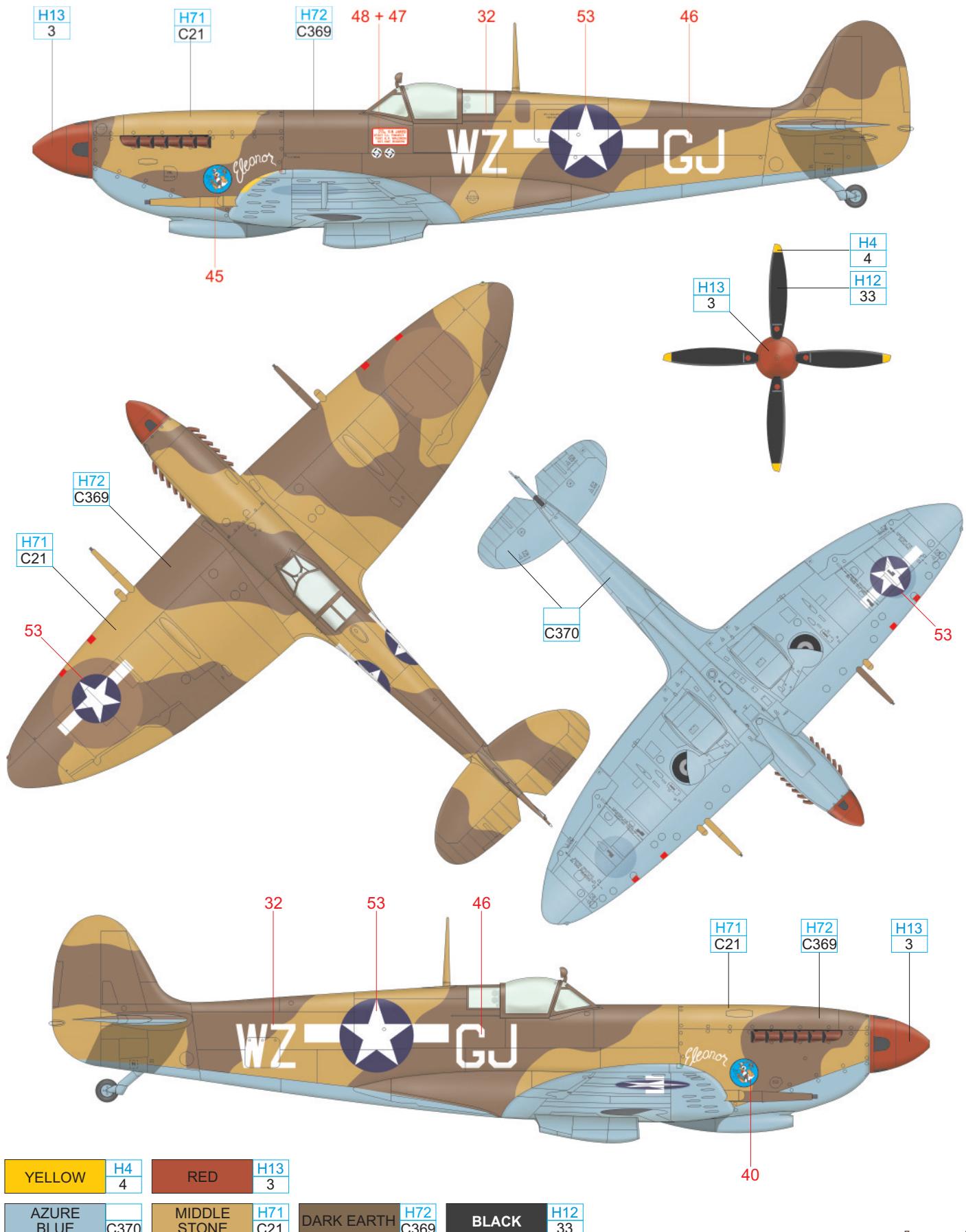
D LF Mk.IXc, MH779, No. 453 Squadron, letiště Ford, červen 1944

Invasní pruhy po celém obvodu trupu a křídla napovídají, že v této podobě létal Spitfire MH779 v červnu 1944. Padl do oka fotografovi na letišti Ford v hrabství Sussex, kde měla do 25. června svůj domov australská No. 453 Squadrona. Tento stroj používala až do konce července, kdy přezbrojila na Spitfy Mk.IXe. Invazní pruhy byly na letouny nanášeny ve spěchu, což je projevilo na jejich vzhledu. Zde pozemní personál ponechal tenký lem okolo písmen na trupu. Pruhů na křídlech jsou posunuty dále od trupu a částečně překrývají výsostné znaky. Trupové kokardy a kódová písmena jsou na obtiskovém archu vytištěny zároveň s tenkým lemem v kamuflážních barvách. Šípka u kokard na obtiskovém archu ukazuje jejich správnou orientaci.



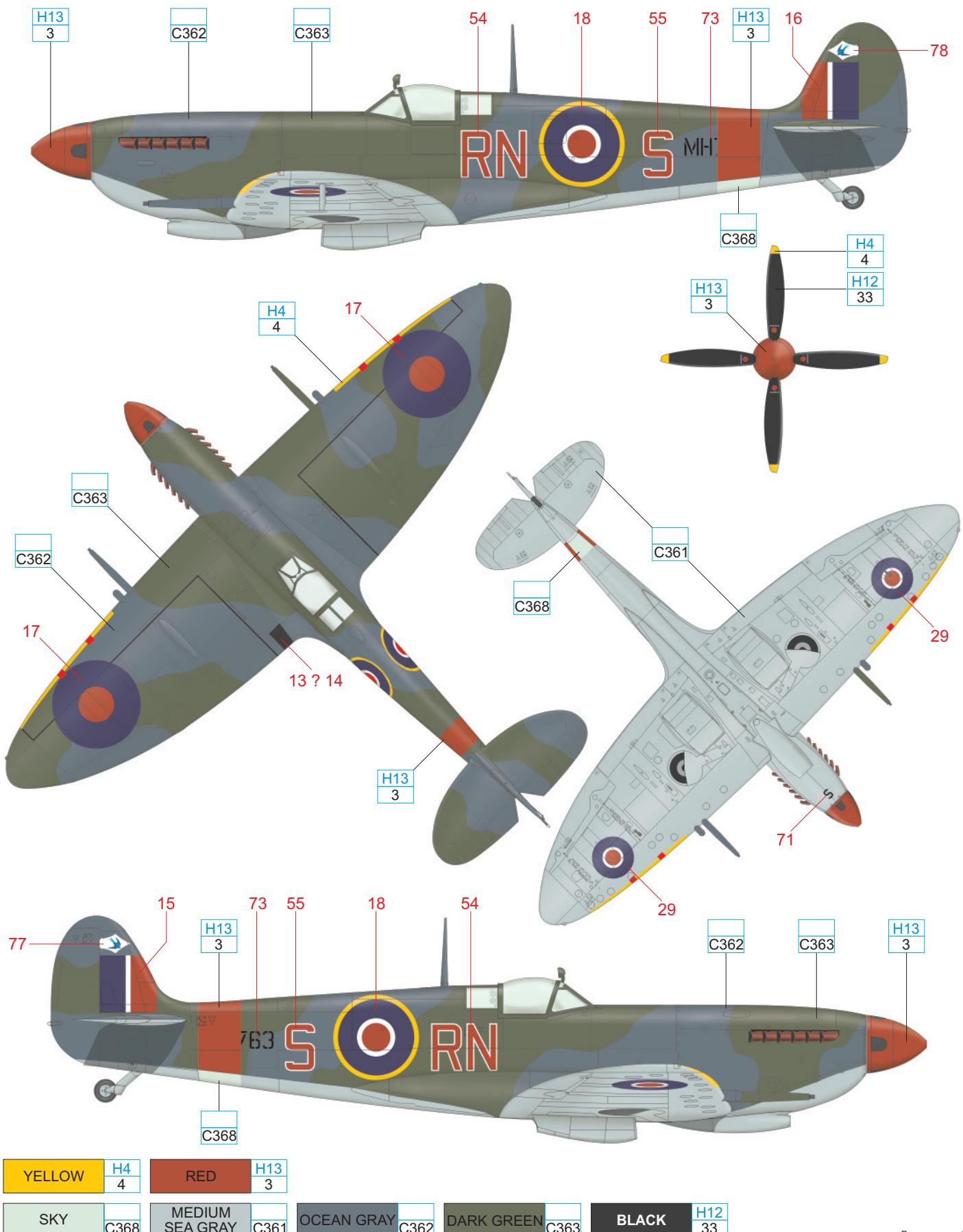
**E LF Mk.IXc, Maj. Garth Jared, velitel 309th FS / 31st FG USAAF,
základny Pomigliano / Castel Volturno, Itálie, přelom 1943/1944**

Major Garth B. Jared převzal velení 309th Fighter Squadron dne 9. listopadu 1943 a na tomto postu setrval až do své smrti 18. dubna 1944. Padl v kokpitu P-51B Mustang poblíž Terstu. Jaredův Spitfire je zobrazen v podobě, kterou nesl na přelomu let 1943 a 1944. Kamuflážní nátěr je tvořen barvami Mid Stone a Dark Earth na horních a Azure Blue na spodních plochách. Původní britské výsostné znaky na křídle jsou zamalovaný čerstvějším odstínem kamuflážní barvy. Jared využil svého práva napsat iniciály svého jména na trup letounu. Dvojice svastik pod kabínou napovídá, že tento podobu letoun nesl mezi 7. prosincem 1943, kdy Jared dosáhl prvních dvou potvrzených sestrel (Me 109) a 16. únorem 1944, kdy si připsal třetí potvrzený sestrel (Fw 190). Na přídí je zobrazen znak jednotky.



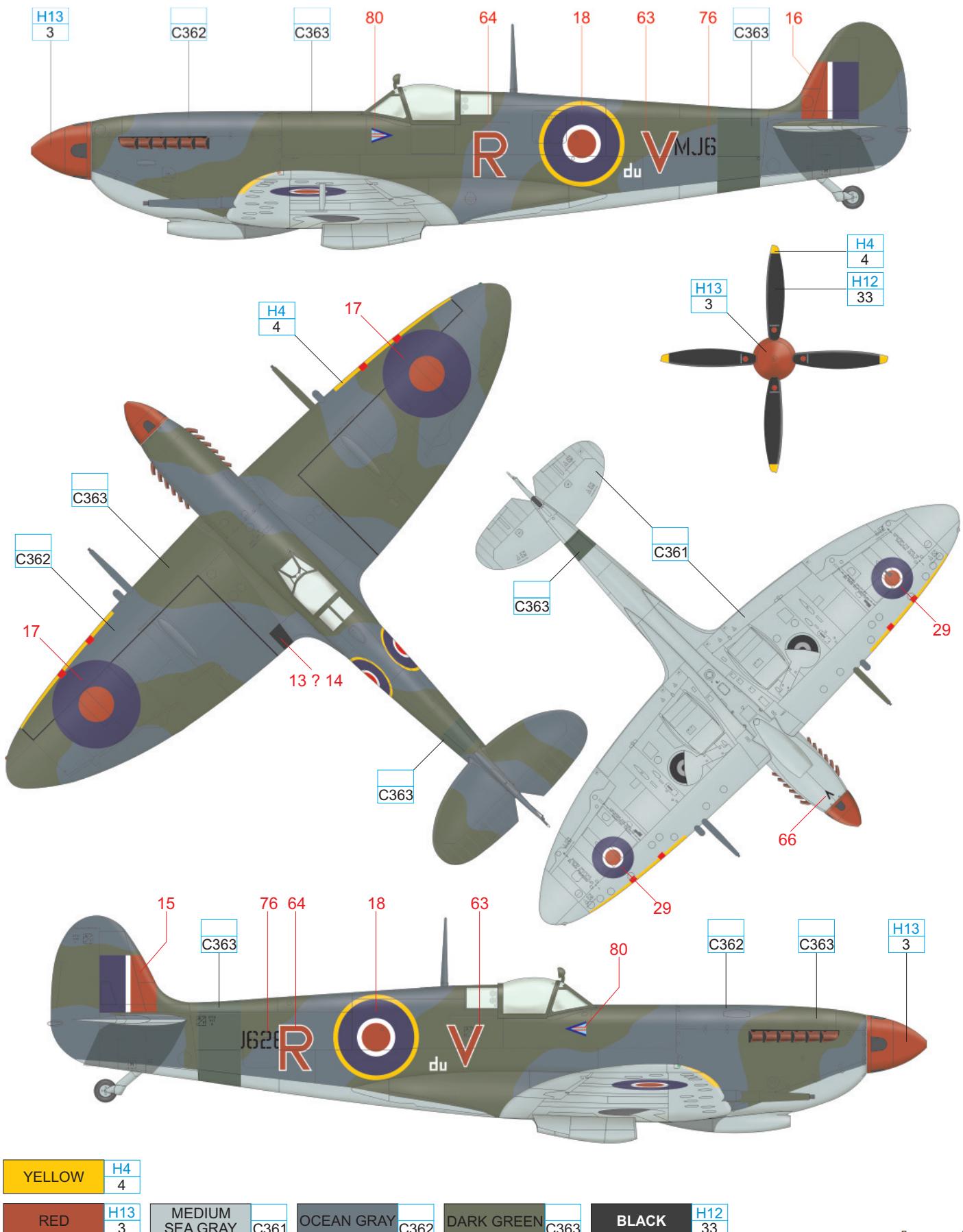
F LF Mk.IXc, MH763, princ Emanuel Galicin, No. 72 Squadron RAF, letiště Ramatuelle, Francie, podzim, 1944

Tento letoun byl vyfotografován při přistání na nově zbudovaném polním letišti v Ramatuelle v jižní Francii. No. 72 Squadrona se sem přesunula ze sicilského Calvi v rámci operace Dragoon, vyloďení v jižní Francii. Letoun pilotoval princ Emanuel Galicin, příslušník ruské šlechtické rodiny, které emigrovala do Velké Británie z Ruska v roce 1919 a unikla tak komunistickému vraždění. Emanuel Galicin prožil bohatou leteckou kariéru. Nejprve se zapojil do bojů proti sovětské komunistické agresi na straně finského letectva. Do RAF vstoupil až v roce 1941 a proslavil se zejména akcí, při níž se dne 12. září 1942 pokusil se speciálně vybaveným Spitfirem Mk.IX sestrelit ve výšce 41.000 stop nad Southamptonem letící průzkumný Ju 86R. Poté působil u řady jednotek, sestřelil minimálně jeden Fw 190. Po válce působil jako dopravní pilot. Zajímavostí je červenou barvou částečně přetřený pruh okolo zádě trupu. Na vrcholu kýlovky je nakreslen znak jednotky.



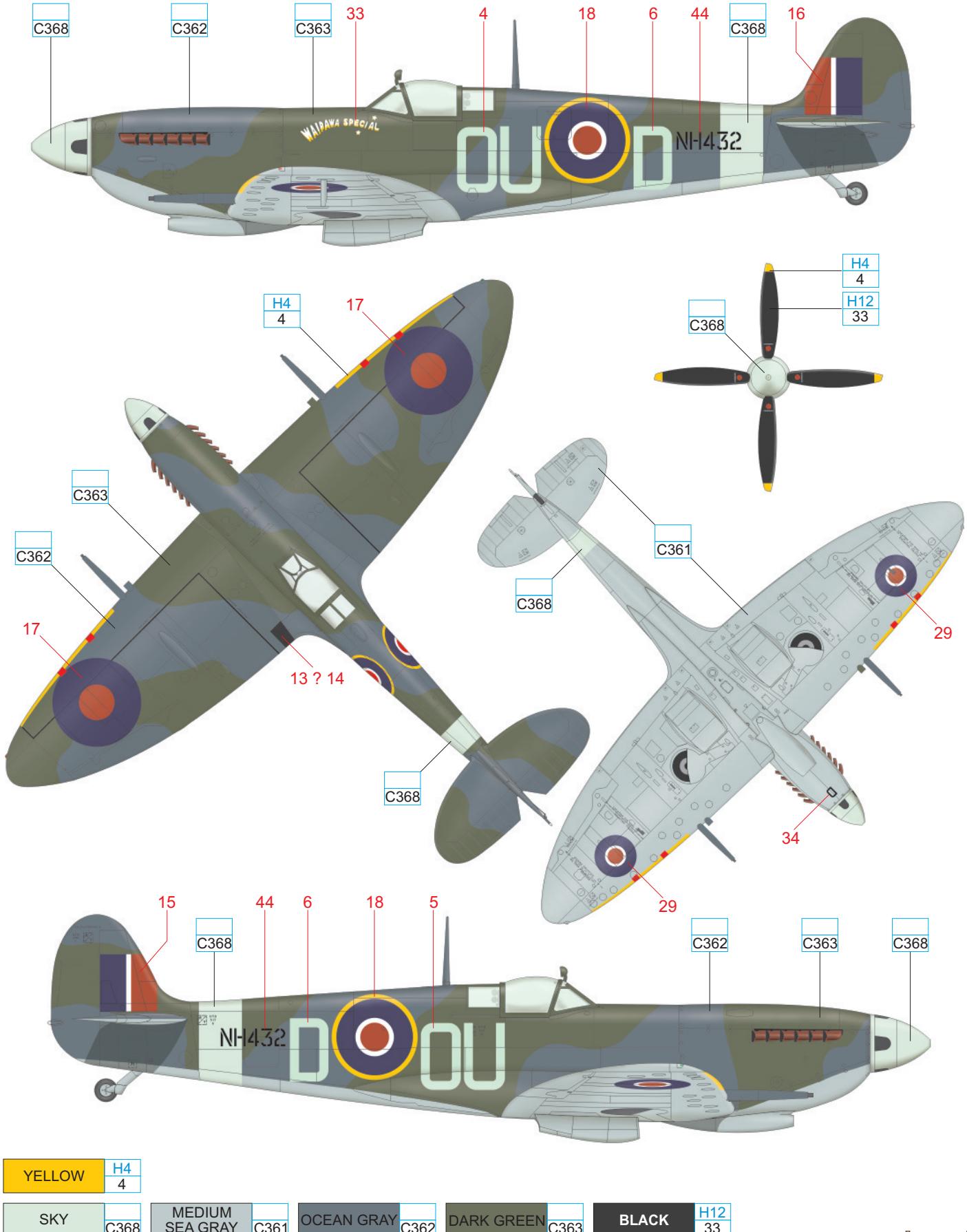
G LF Mk.IXc, MJ628, W/Cdr Daniel le Roy du Vivier, velitel No. 324 Fighter Wingu, Itálie, květen 1944

W/Cdr Daniel le Roy du Vivier velel No. 324 Wingu RAF, o čemž svědčí nejen písmenné označení letounu, ale také velitelská vlaječka pod kabinou. Belgičan le Roy du Vivier se do bojů zapojil již při napadení Nizozemí ze strany Německa v květnu 1940. Po odchodu do Velké Británie strávil nejvíce času v řadách No. 43 Squadrony, jejímž se stal nakonec velitelem. Zúčastnil se pokusu o vylodění u Dieppe a později se přesunul na do severní Afriky, kde velel nejdříve No. 239 Wingu a poté No. 324 Wingu. Do Velké Británie se vrátil v červenci 1944. Tento stroj po něm zdědil nový velitel Wingu Barrie Heath a změnil označení na písmena B H. Zajímavé je přetření pruhu Sky na zadní letounu.



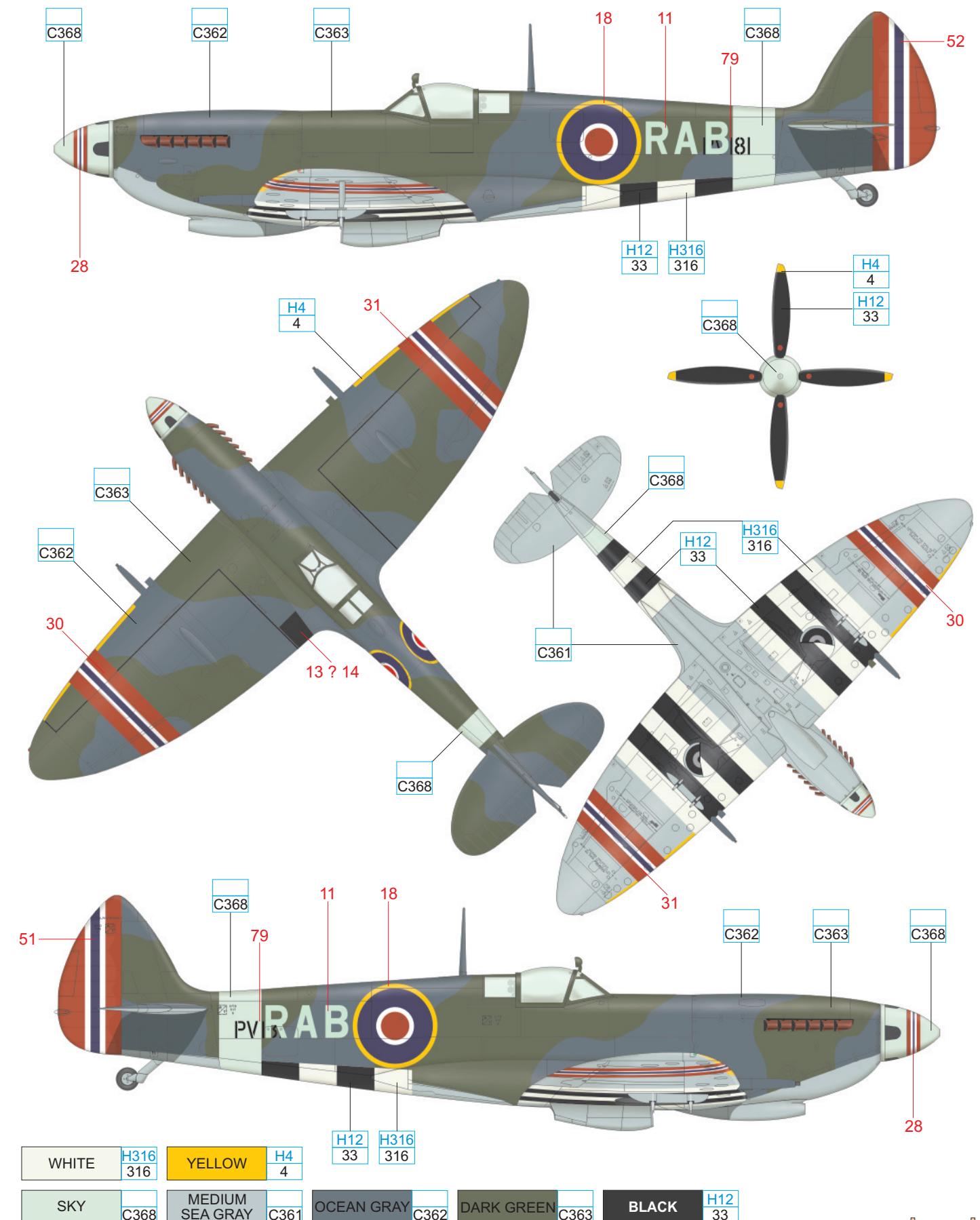
H LF Mk.IXe, NH432, F/O Max A. Collet, No. 485 Squadron, letiště Maldegem, Belgie, konec 1944

Tento letoun byl osobním strojem F/O Maxe A. Colleta, příslušníka novozélandské No. 485 Squadrony. Létal na něm až do 1. ledna 1945. Toho dne bylo letiště Maldegem (B.65) napadeno letouny JG 1 v rámci operace Bodenplatte. Kiwiové nemohli vzlétnout kvůli náledí a zaplatili dvanácti zcela zničenými Spitfy a dvěma těžce poškozenými. Mezi zničenými stroji byl také NH432. Collet svůj letoun pojmenoval podle svého bydliště Waipawa. Při posledním letu v kokpitu NH432 dne 26. prosince zničil miniponorku.



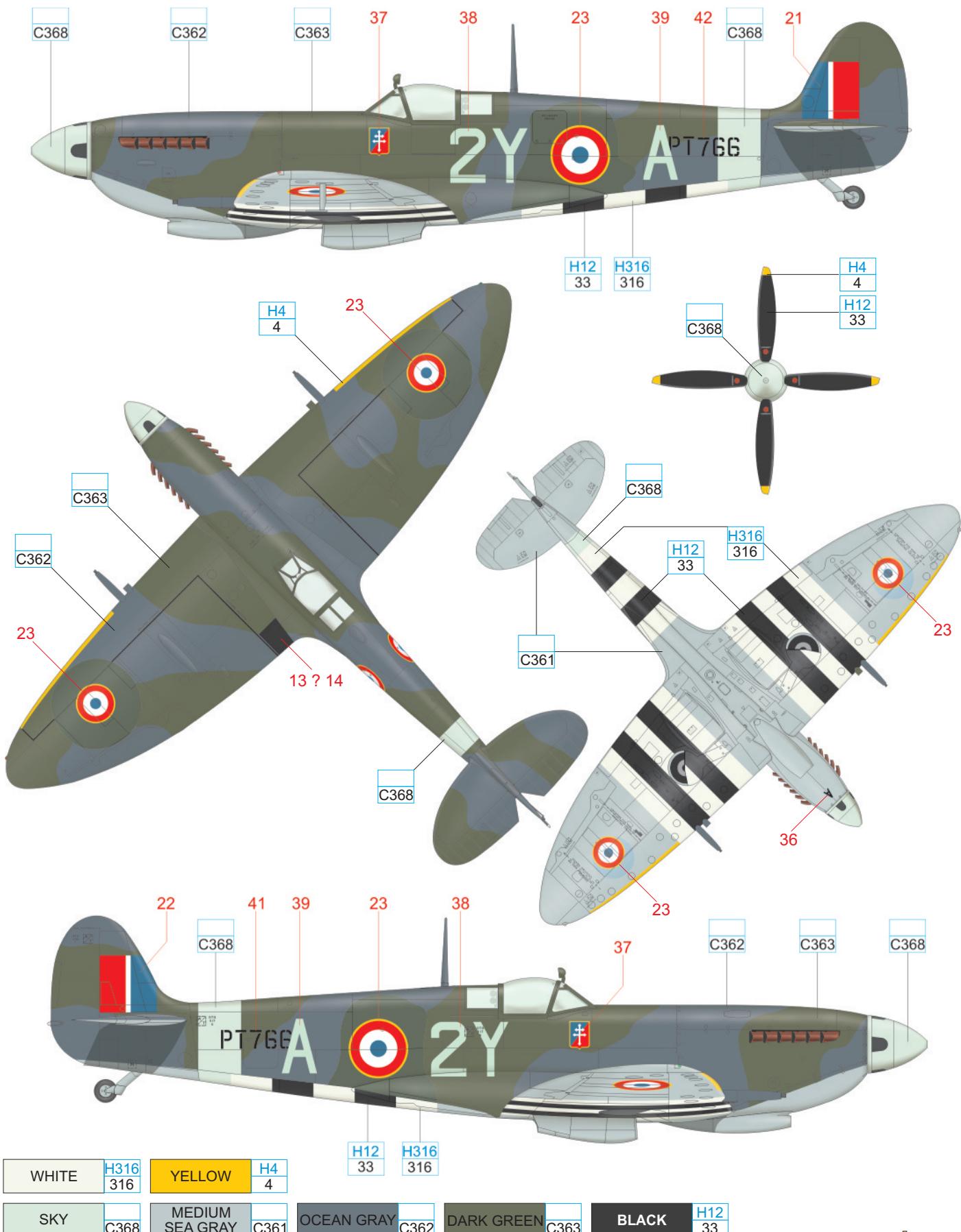
J Mk.IXe, PV181, W/Cdr Rolf Arne Berg, velitel No. 132 Wingu, základna Twente, Nizozemí, přelom 1944 – 1945

Tento letoun používal jako osobní stroj velitel No.132 (Norwegian) Wingu W/Cdr Rolf Arne Berg. Předválečné norské výsostné označení si na svém stroj nechal namalovat během podzimu 1944 a zároveň požádal odpovědné osoby v RAF o jeho schválení. Nenalezl však u nich pochopení a musel nechat tento marking lednu 1945 odstranit. Bergův osud se naplnil 3. února 1945. Nacházel se na samém konci své operační týry a rozhodl se podniknout ještě jeden bojový let. Nad nizozemským Eelde však dostal přímý zásah od protiletadlového dělostřelectva do křídla a s PV 181 smrtelně havaroval. Jeho skóre čítá 5 3 potvrzeného sestřelu, 11 pravděpodobného sestřelu a 3 ½ poškozeného letounu nepřitele.



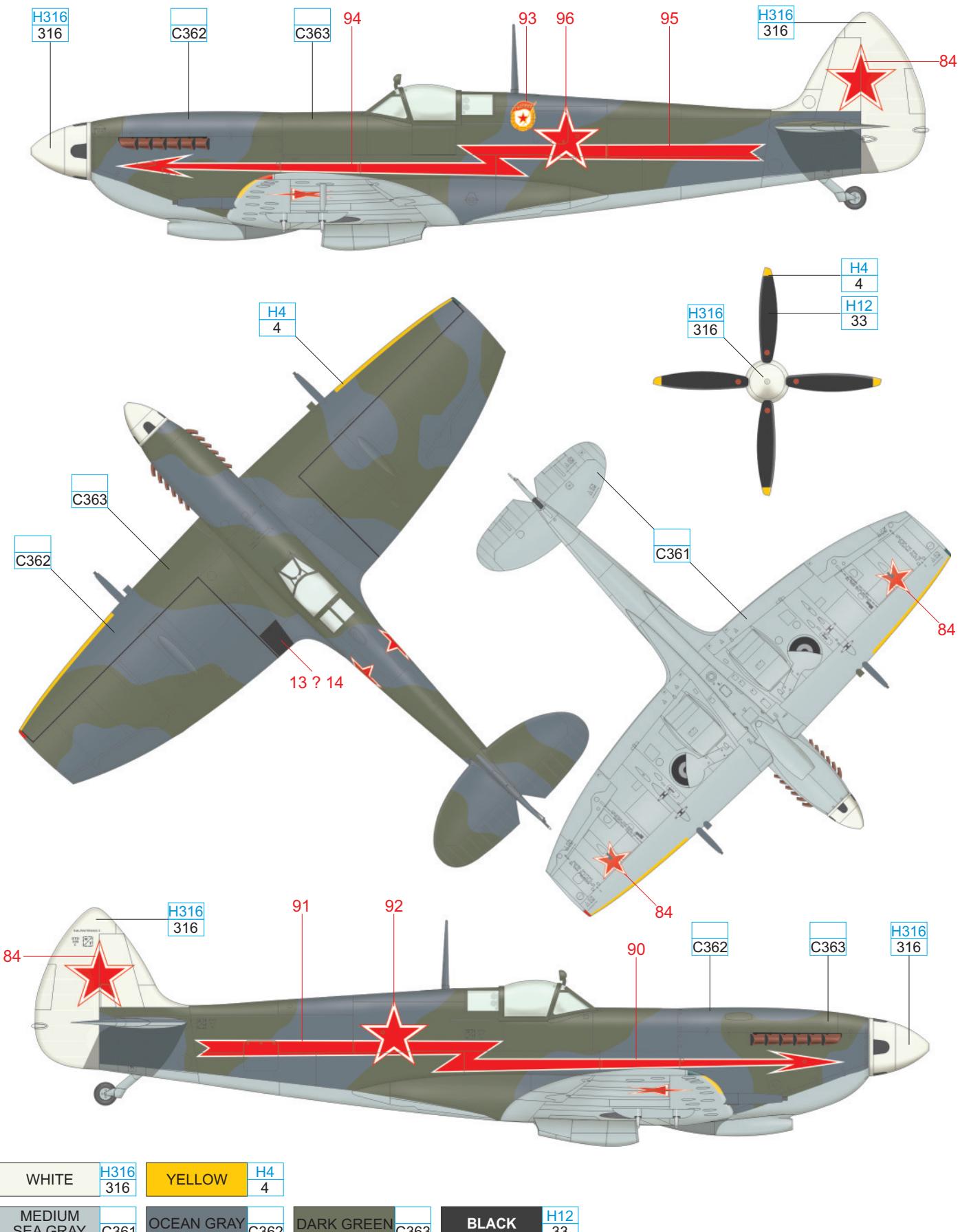
K HF Mk.IXe, PT766, Jean-Marie Accart, velitel No. 345 Squadrony, základna Deanland, září, 1944

Tento letoun byl k No. 345 Squadronu přidělen jako nový dne 1. září 1944. Na konci tohoto měsíce byl však poškozen a musel být odesán do opravy. No. 345 Squadron vznikla v únoru 1944 z GC 2/2 Berry, letecké jednotky Svobodných Francouzů, jež se přesunula do Velké Británie ze severní Afriky. Již v červnu se zapojila do operace Overlord, vylodění v Normandii. J-M Accart, známý pod bojovým jménem Bernard, se proslavil během francouzské kampaně, kdy se jako velitel GC 1/5 podílel na zničení 12 německých letounů. Zde velel například našemu leteckému esu Františku Peřinovi. Po válce zastával vysoké posty ve francouzském letectvu. Letoun nese francouzské výsostné znaky, které byly namalovány na místech původního britského označení.



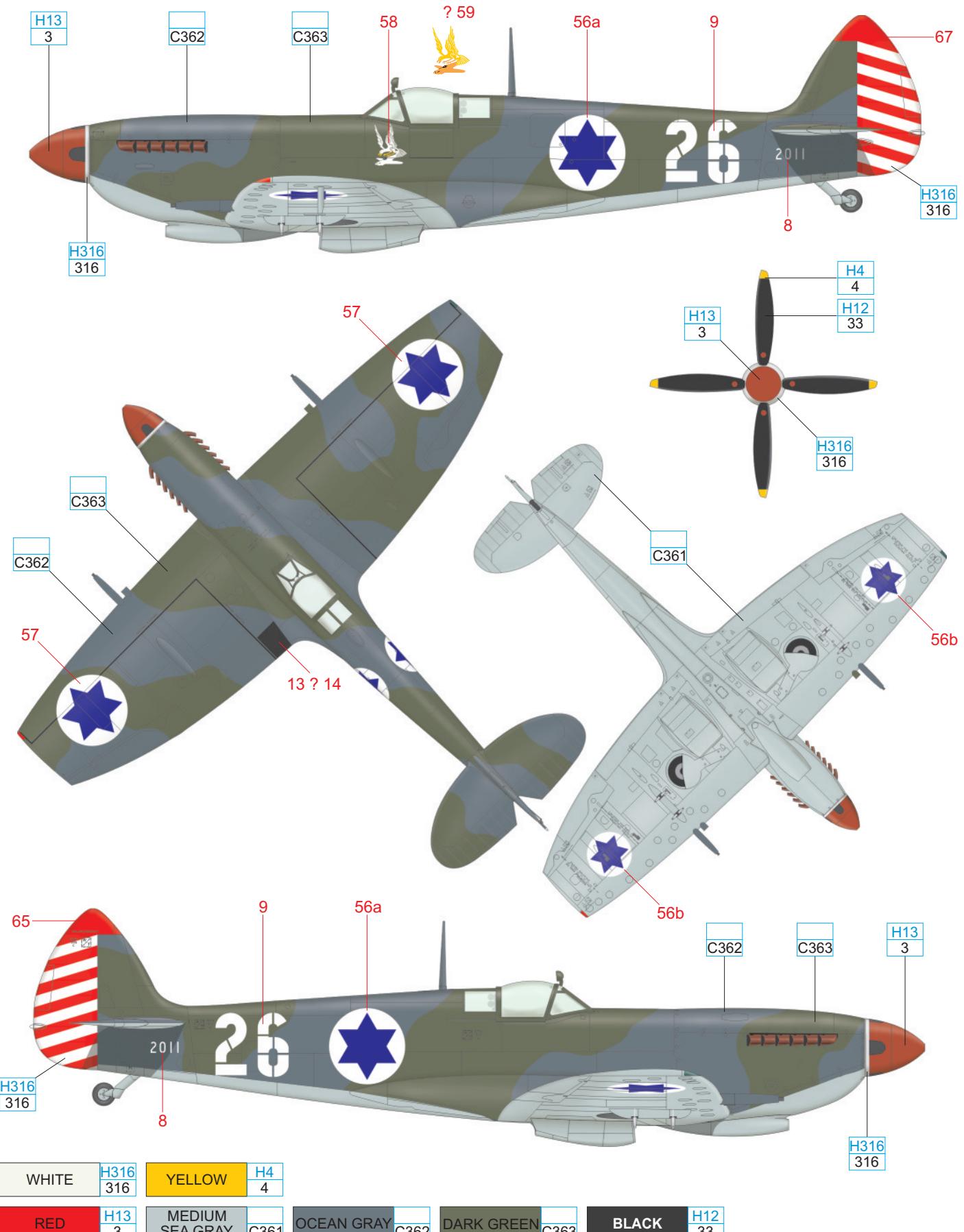
L LF Mk.IXe, maj. Vasilij A. Macijevič, velitel 26. GIAP, Leningradská oblast, květen 1945

Tento Spitfire je jedním z tisíců letounů, které byly do Sovětského svazu dodány z Velké Británie. Tamní hospodářství podložené komunistickým experimentem a německou invazí nebylo schopné plně zásobovat ozbrojené složky vojenskou technikou a pomocí tak museli Spojenci. Letoun sloužil v květnu 1945 v Leningradské oblasti u 26. GIAP. Podle markingu se usuzuje, že stroj sedlal velitel jednotky maj. Vasilij A. Macijevič, držitel Zlaté hvězdy hrdiny Sovětského svazu. Tomuto pilotovi se přisuzuje celkem 5 vítězství a další dva sestřely dosažené ve spolupráci. Dostupné fotografie ukazují pouze část letounu a na jeho zbarvení existuje několik názorů. Zde vám předkládáme jednu z možných podob. Standardní britská kamufláže je doplněna bleskem, bílou svíslou ocasní plochou a vrtulovým kuželem a gardovým znakem za kabinou.



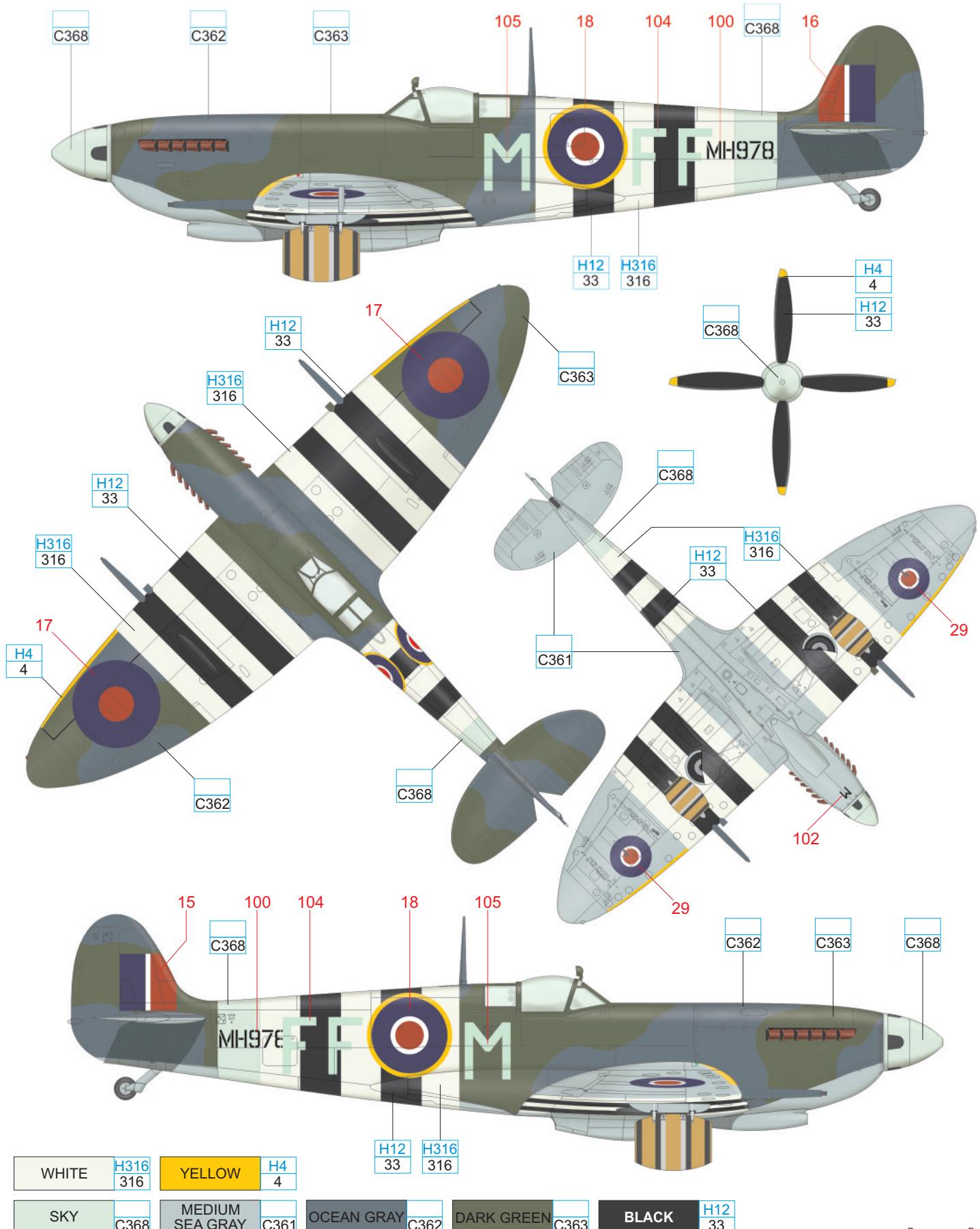
M LF Mk.IXe, SL632, 101st Tyeset, Izraelské letectvo, konec roku 1949

Tento stroj se do Izraele dostal v rámci operace Velveta 2, tedy přeletu Spitfirů z Československa v prosinci 1948. V kokpitu seděl Dani Šapiro. V Izraeli pak byl zařazen do 101. Tyeset. Letoun je velmi často zobrazován v hnědo-zelené kamufláži. Ve skutečnosti však nebyla pole Ocean Gray přestříkná a stroj zůstal ve zbarvení, v němž byl dodán z Československa. Kresba orla se na stroji objevila již v Československu, siluetu Spitfiru pak měl domalovat izraelský personál. Otázkou zůstává barva této kresby. Podrobné studium fotografií ukazuje, že převládat mohla bílá barva. Pro konzervativně smyšlející modeláře dávame do aršíku i starší žlutou interpretaci.



N LF Mk.IXe, MH978, No. 132 Squadron, 1944

Fotografie Spitfiru s podvěšenými pivními sudy zná snad každý příznivec tohoto letounu. Snímku je známo několik, k rekonstrukci barevného kabátu letounu však neposkytuje téměř žádné podstatné informace. Zhruba před třemi desetiletími se rekonstrukce zbarvení objevila v jednom československém časopise. Je známo, že nemá oporu v realitě, nicméně jsme se rozhodli ji zařadit do našeho výběru. Důvody jsou dva. Letoun nese marking No. 132 Squadrony, které od léta 1943 velel pilot s československými kořeny a reprezentant rakouské větve naší pobělohorské šlechty S/Ldr hrabě František Ferdinand Colloredo-Mansfeld. Padl 14. ledna 1944, kdy se s letounem MH978 nevrátil z bojové akce nad okupovanou Francií. Připisují se mu tři jisté a čtyři pravděpodobné sestřely. Další čtyři stroje poškodil. Druhým důvodem je pocta jednomu z významných průkopníků plastikového modelářství v naší vlasti Václavu Šorelovi, protože to právě on je autorem této rekonstrukce.



O Mk.IXe, MK329, W/Cdr J. E. Johnson, velitel No. 144 Wingu, červen 1944

Dalším z letounů, k němuž pivní sudy údajně patří, je MK329. Tento letoun měl používat jako svůj záložní J. E. „Johnie“ Johnson, velitel No. 144 Wingu. Právě s ním měl svým mužům v době invaze v Normandii přivézt na polní letiště pivo. Spitfire MK329 je skutečnou záhadou. Stroj tohoto sériového čísla totiž nefiguruje 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.

