



Spitfire je natolik ikonickým letounem, že jej dokáže rozpoznat asi každý. Tento elegantní stíhač setrval v aktivní službě dlouhých 13 let v mnoha verzích. Svou kariéru zahajoval na sklonku vlády dvouplošníků a končil ji až s nástupem proudové éry.

Na začátku třicátých let minulého století se RAF rozhlížela po nástupci stárnoucích dvouplošných stíhacích letounů jako byl Hawker Fury. Potřeba výrazně rychlejších stíhačů byla evidentní mimo jiné i vzhledem k výkonům rychlých jednoplošných závodních hydroplánů, které dosahovaly běžně dvojnásobku maximální rychlosti standardního stíhače RAF. Jedním z neúspěšnějších konstruktérů rychlých hydroplánů byl Reginald J. Mitchell, jehož Supermarine S.6B ustanovil 20. září 1931 světový rychlostní rekord výkonem 655 km/h. Britské ministerstvo letectví tedy pod dojmem takového výkonu vydalo v říjnu téhož roku specifikaci F.7/30, která vyhlášovala soutěž o nový stíhací letoun s maximální rychlostí alespoň 400 km/h. Navzdory tomuto požadavku připravilo sedm z osmi uchazečů do soutěže dvouplošníky, jedinou výjimkou byl Mitchellův Supermarine Typ 224. Bohužel se ukázalo, že letoun s lomeným vzepětím křídla, pevným podvozkem a motorem Rolls-Royce Goshawk není dostatečně rychlý a také stoupavost byla zklamáním. RAF si proto vybrala dvouplošný Gloster Gladiator.

Od zklamání k úspěchu

Toto fiasko Mitchella od další práce neodradilo. Měl připravenou řadu vylepšení Typu 224, nicméně nakonec získal svolení firmy k projekci zcela nového stroje využívajícího rovněž nový motor Rolls-Royce PV12, základ slavného Merlinu. Ministerstvo letectví projevilo o navrhovaný Typ 300 zájem a 28. prosince 1934 vydalo specifikaci F.37/34, která umožnila stavbu prototypu vyzbrojeného čtveřicí křídelních kulometů. Následně však Mitchell obdržel specifikaci F.10/35, která měnila zadání na instalaci osmi kulometů. Tuto změnu bylo možno provést pouze za cenu odstranění možnosti nést bomby a zmenšení objemu palivových nádrží na 300 l. Toto rozhodnutí mělo za následek malý dolet, problém, který provázel Spitfiry po dlouhá léta.

Supermarine Typ 300 letěl poprvé 5. března 1936. Prototyp s číslem K5054 vzlétl z letiště Eastleigh a za jeho řízení seděl firemní šéfpilot, kapitán Joseph Summers. Po osmi minutách letu byl novým strojem natolik nadšen, že údajně prohlásil: „Nic na tom letadle neměňte!“ Po úspěšných zkouškách byla v červnu 1936 objednána série 310 Spitfirů a jako první obdržela nové stíhačky v srpnu 1938 No. 19 Sqn z Duxfordu. V době vstupu Velké Británie do války s Německem bylo vyzbrojeno Spitfiry 11 squadron, na začátku května 1940 obdrželo tyto stroje dalších osm. Reginald J. Mitchell se již zavedení Spitfiru do výzbroje bohužel nedočkal. Zemřel 11. června 1937 ve věku 42 let a tíhu dalšího vývoje nesl Joe Smith.

Zvyšování výkonnosti

Vývoj Spitfiru byl průběžným procesem a zahrnoval četné změny. Po prvních verzích Mk.I a Mk.II dospěl vývoj do bodu, kdy bylo třeba učinit zásadnější krok pro výraznější zvýšení výkonů instalací silnějšího motoru. Prvním pokusem byl projekt, zahájený již začátkem roku 1939. Prototyp s továrním označením Typ 330

a vojenským Spitfire Mk.III vznikl úpravou sériového Spitfiru Mk.I, do kterého byl instalován nový motor Rolls-Royce Merlin RM 2SM (budoucí Merlin XX) s jednostupňovým dvourychlostním kompresorem o maximálním výkonu 1037 kW (1320 hp). Při letových zkouškách sice prototyp nedosáhl vypočtené maximální rychlosti 644 km/h ale pouze 620 km/h, ovšem i to byl výrazný nárůst výkonů oproti verzi Mk.I. Komplikovaný vývoj Merlinu XX a potíže při jeho zavádění do výroby však plány na sériovou výrobu zhatily. Firma Rolls-Royce ovšem koncem roku 1940 navrhla rychlé řešení v podobě paralelně vyvíjeného a výrobně jednoduššího motoru Merlin RM5S (Merlin 45). Ten měl jednostupňový jednorychlostní kompresor, optimalizovaný pro velké výšky. Ve výšce 5400 m dával výkon 902 kW (1210 hp). Jeho konstrukce navíc umožňovala upgrade Merlinu III na Merlin 45 pouhou výměnou kompresoru, což umožňovalo jednoduchou zástavbu do stávajících draků Mk.I a Mk.II i případnou konverzi vyrobených strojů. Zkoušky dvou prvních přestavěných strojů v Boscombe Down potvrdily solidní maximální rychlost 593 km/h v 6100 m.

Tato stavebnice: Spitfire Mk.Vc TROP

V polovině března 1941 dorazil do Boscombe Down Spitfire X4922, vyrobený v Eastleigh na montážní lince pro Spitfiry Mk.I. Byl již poháněn Merlinem 45 a k jeho záletu došlo 7. února. Během zkoušek měl již tento prototyp plnou výzbroj a výstroj, přesto dosáhl maximální rychlosti 603 km/h ve výšce 6344 m. Během druhé poloviny února dostalo Merlin 45 v Eastleigh celkem 23 Spitfirů Mk.I, většinou ve verzi Mk.Ib. Staly se tak prvními Spitfiry Mk.Vb se čtyřmi kulometry ráže 7,7 mm a dvěma 20mm kanóny. Tato verze byla nejrozšířenější, zatímco provedení Mk.Va s osmi kulometry v křídle bylo vyrobeno jen v počtu 94 kusů. Verze Mk.Vc pak byla vyzbrojena buď stejně jako Mk.Vb, případně mohla mít čtveřici 20mm kanónů. Kromě motoru odpovídaly tyto stroje standardu Spitfiru Mk.I, a to včetně menšího chladiče oleje se sáním ve tvaru U, který byl příčinou vyšších teplot oleje prvních Spitfirů Mk.V a představoval určité riziko přehřátí motoru. Během více než dva a půl roku trvající výroby byly Spitfiry Mk.V postupně zdokonalovány, včetně výměny olejového chladiče za větší s kruhovým vstupem.

V prašném prostředí tropických a subtropických oblastí hrozilo poškození motoru nasátým prachem a proto byl firmou Vokes vyvinut rozměrný kapotovaný filtr, tvořící typický podbradek pod přídíl letounu. Zhoršená aerodynamika takto upravených letounů a nižší tlak nasávaného vzduchu vedly ke zhoršení výkonů. Tropikalizované stroje procházející údržbou u No. 103 Maintenance Unit v egyptském Aboukiru tak dostávaly tam vyráběné filtry Aboukir. Byly lépe aerodynamicky tvarované a na nasávacím otvoru vybavené žaluzií, která filtr uzavírala pouze v kritických režimech letu, kdy hrozilo nasátí většího objemu prachu. Jsou známa dvě provedení tohoto filtru. Druhá, patrně pozdější verze, měla změněný i spodní krycí plech motoru před filtrem.

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
OHNOUSAND
BROUSITOPEN HOLE
VYVRTAT OTVORSYMETRICAL ASSEMBLY
SYMETRICKÁ MONTÁŽREMOVE
ODŘÍZNOUTREVERSE SIDE
OTOČITAPPLY EDUARD MASK
AND PAINT
POUŽIT EDUARD MASK
NABARVIT

PARTS



DÍLY



TEILE

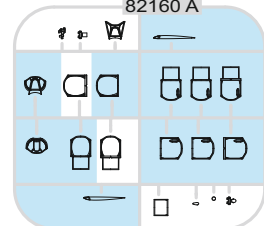


PIÈCES

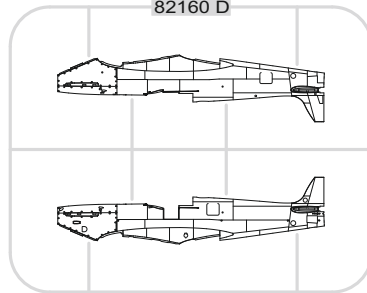


部品

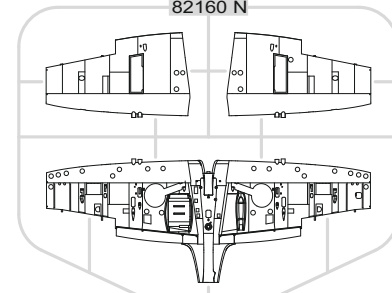
A>



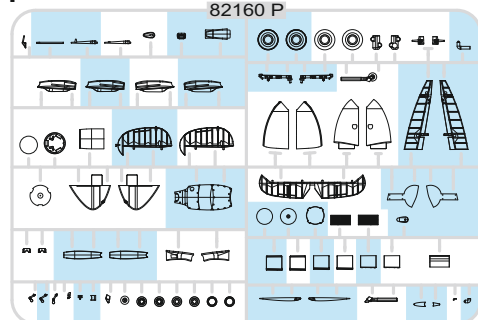
D>



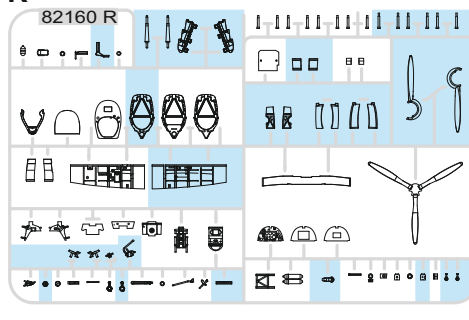
N>



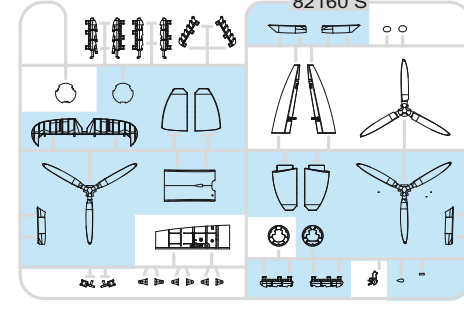
P>



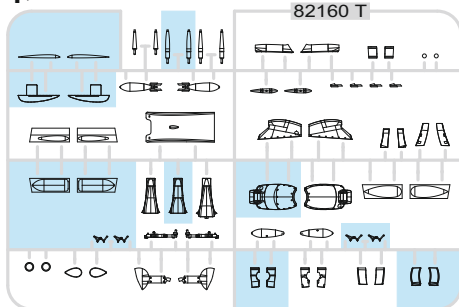
R>



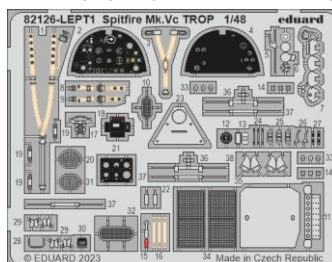
S>



T>



PE - PHOTO ETCHED DETAIL PARTS

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



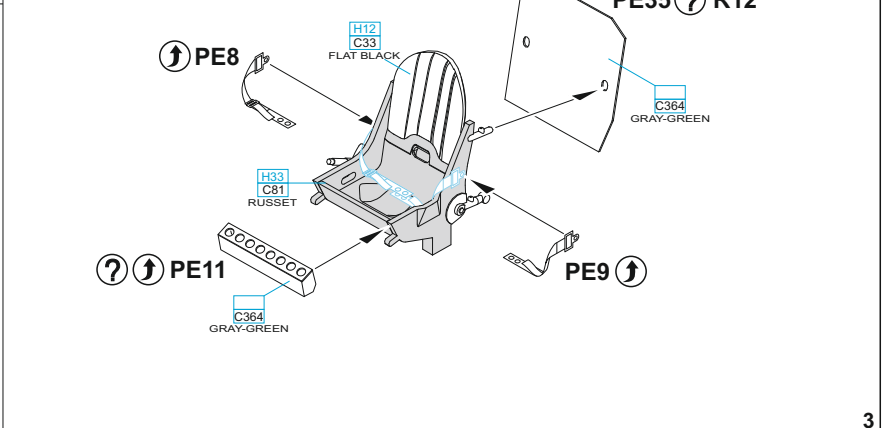
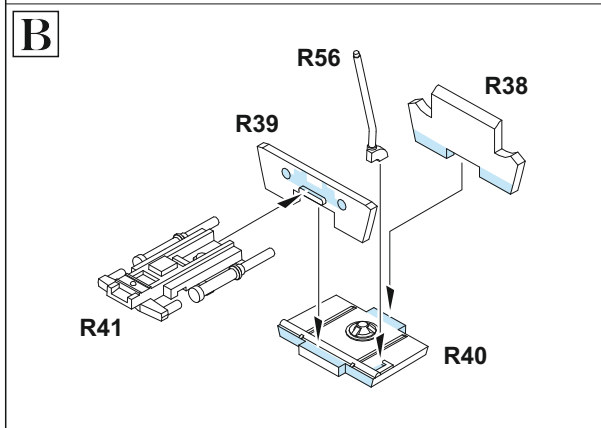
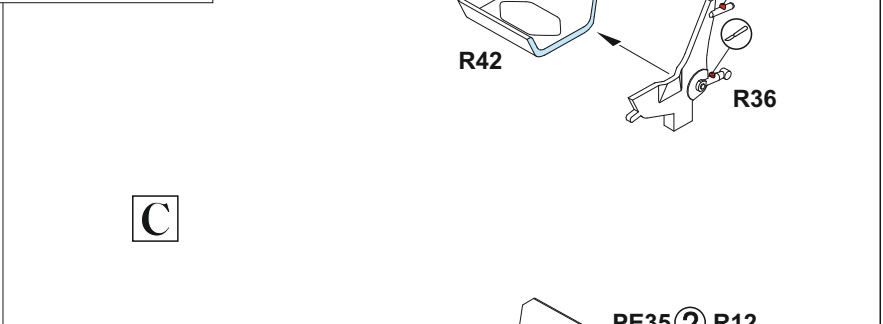
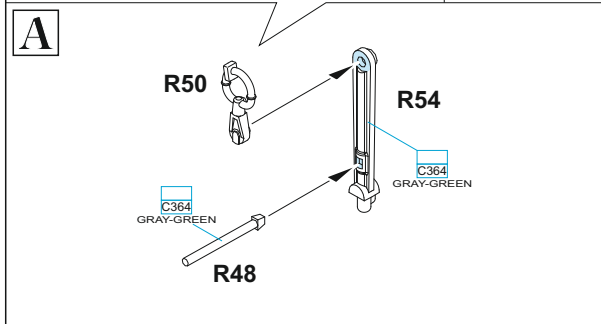
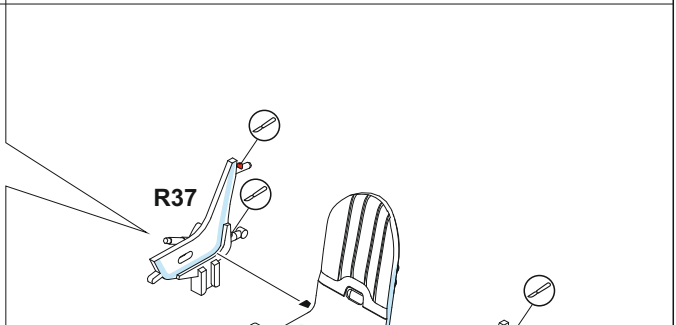
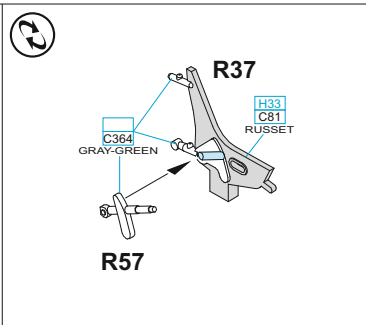
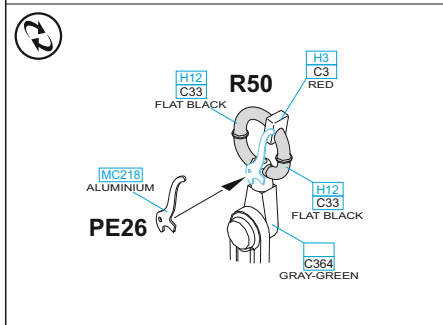
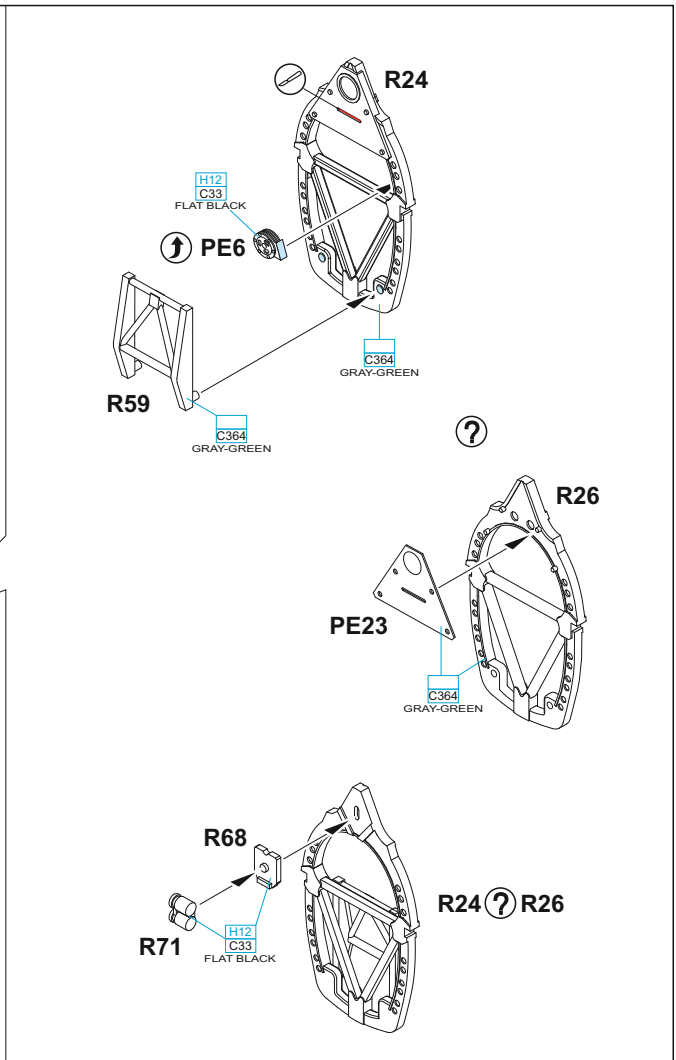
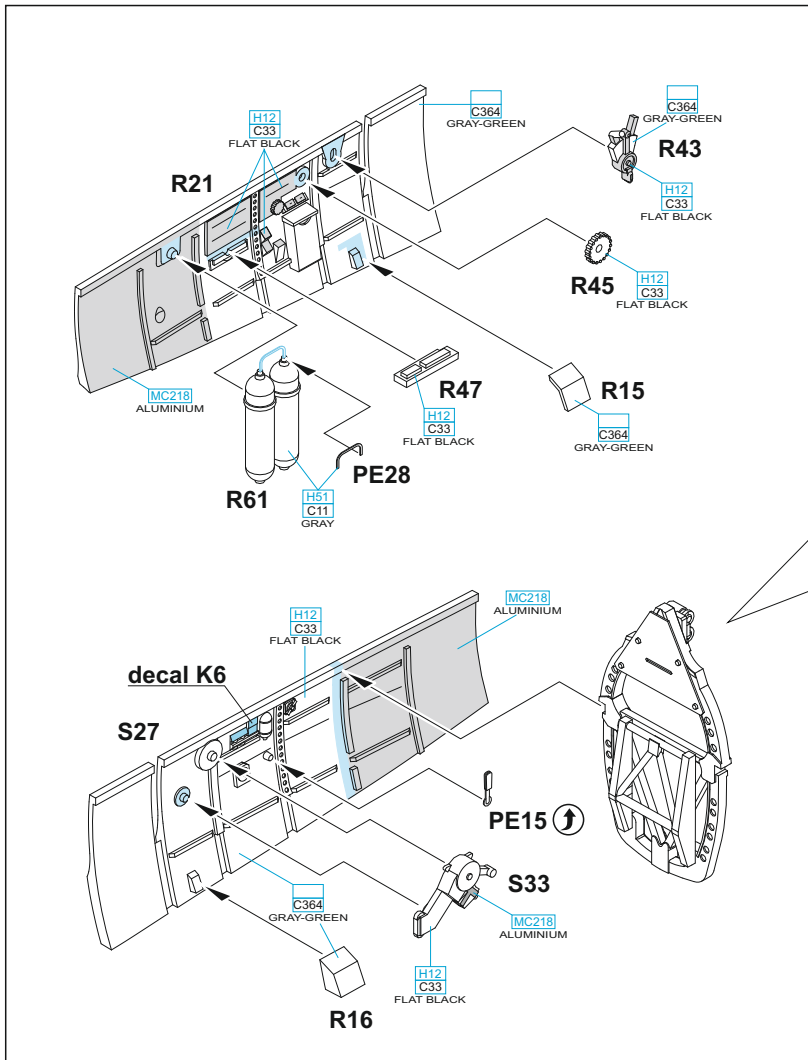
PEINTURE

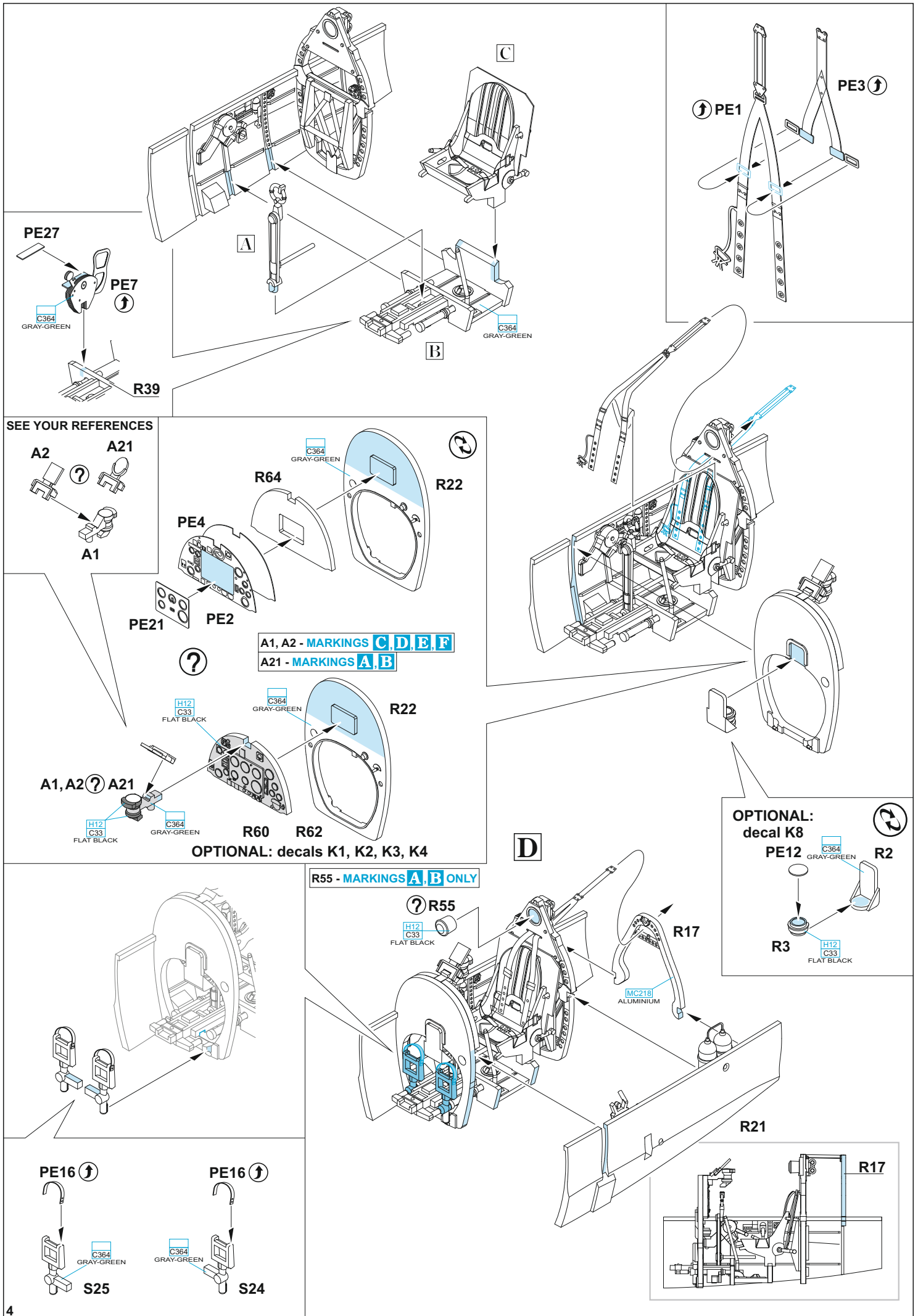


色

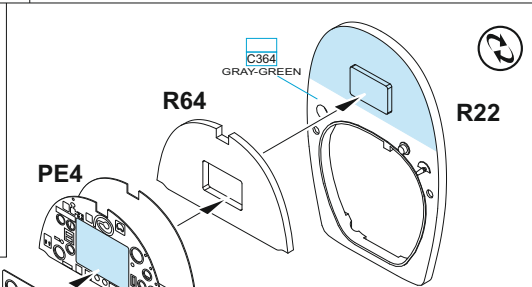
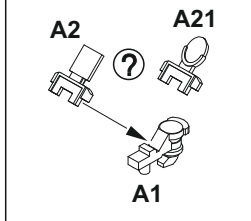
GSI Creos (GUNZE)		
AQUEOUS	Mr.COLOR	
H3	C3	RED
H4	C4	YELLOW
H8	C8	SILVER
H11	C62	FLAT WHITE
H12	C33	FLAT BLACK
H13	C3	FLAT RED
H33	C81	RUSSET
H47	C41	RED BROWN
H51	C11	LIGHT GULL GRAY
H52	C12	OLIVE DRAB
H71	C21	MIDDLE STONE
H72	C369	DARK EARTH
H74	C368	SKY
H77	C137	TIRE BLACK

GSI Creos (GUNZE)		
AQUEOUS	Mr.COLOR	
H84	C42	MAHOGANY
H90	C47	CLEAR RED
H94	C138	CLEAR GREEN
H302	C302	GREEN
H328	C328	BLUE
H417	C117	LIGHT BLUE
	C364	AIRCRAFT GRAY-GREEN
	C370	AZURE BLUE
Mr.METAL COLOR		
	MC214	DARK IRON
	MC218	ALUMINIUM
Mr.COLOR SUPER METALLIC		
	SM201	SUPER FINE SILVER

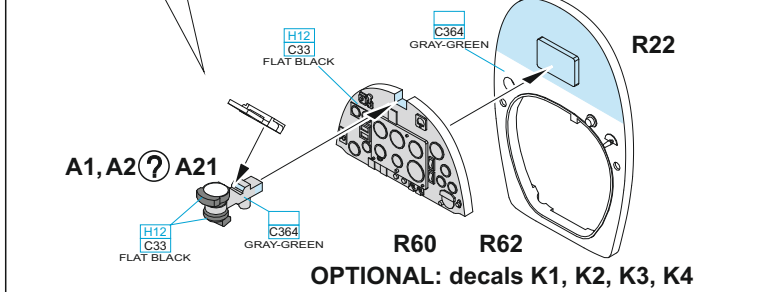




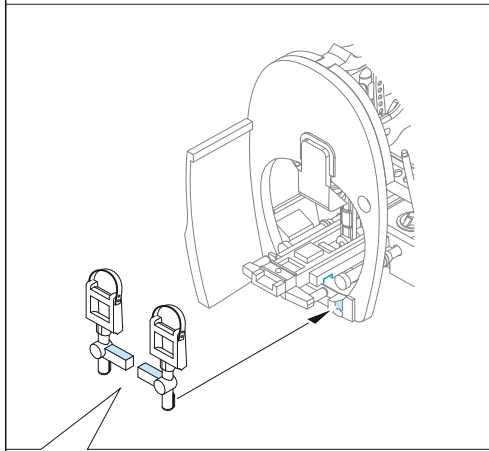
SEE YOUR REFERENCES



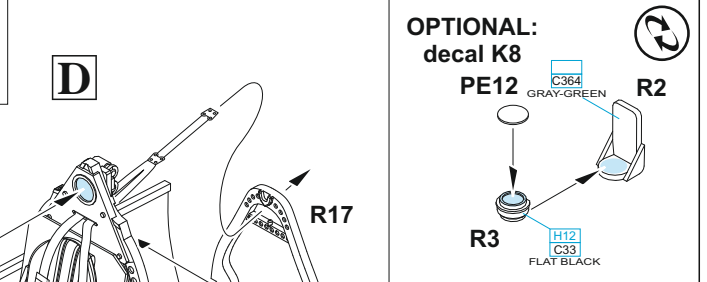
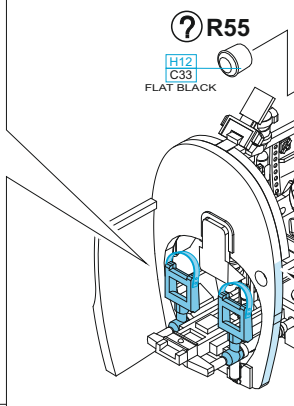
A1, A2 - MARKINGS C, D, E, F
 A21 - MARKINGS A, B



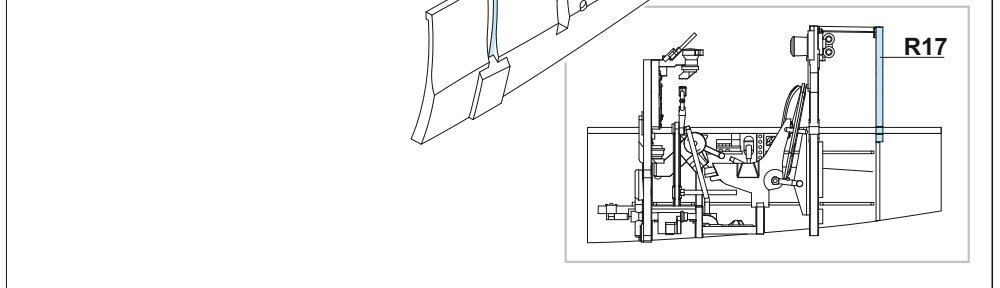
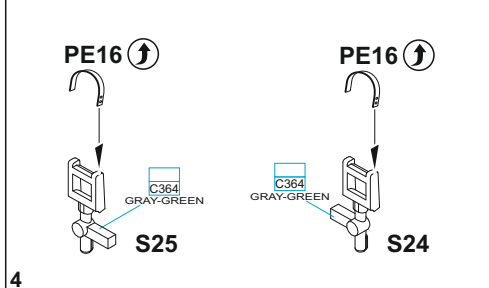
OPTIONAL: decals K1, K2, K3, K4



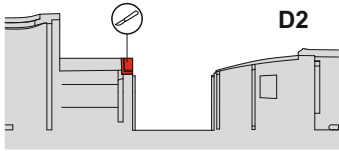
R55 - MARKINGS A, B ONLY



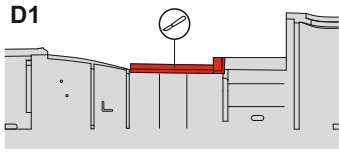
OPTIONAL: decal K8



FOR CLOSED CANOPY ONLY



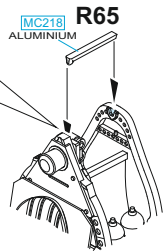
D2



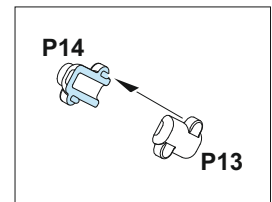
D1



R65

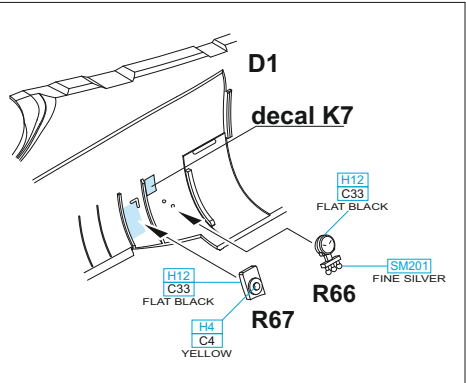
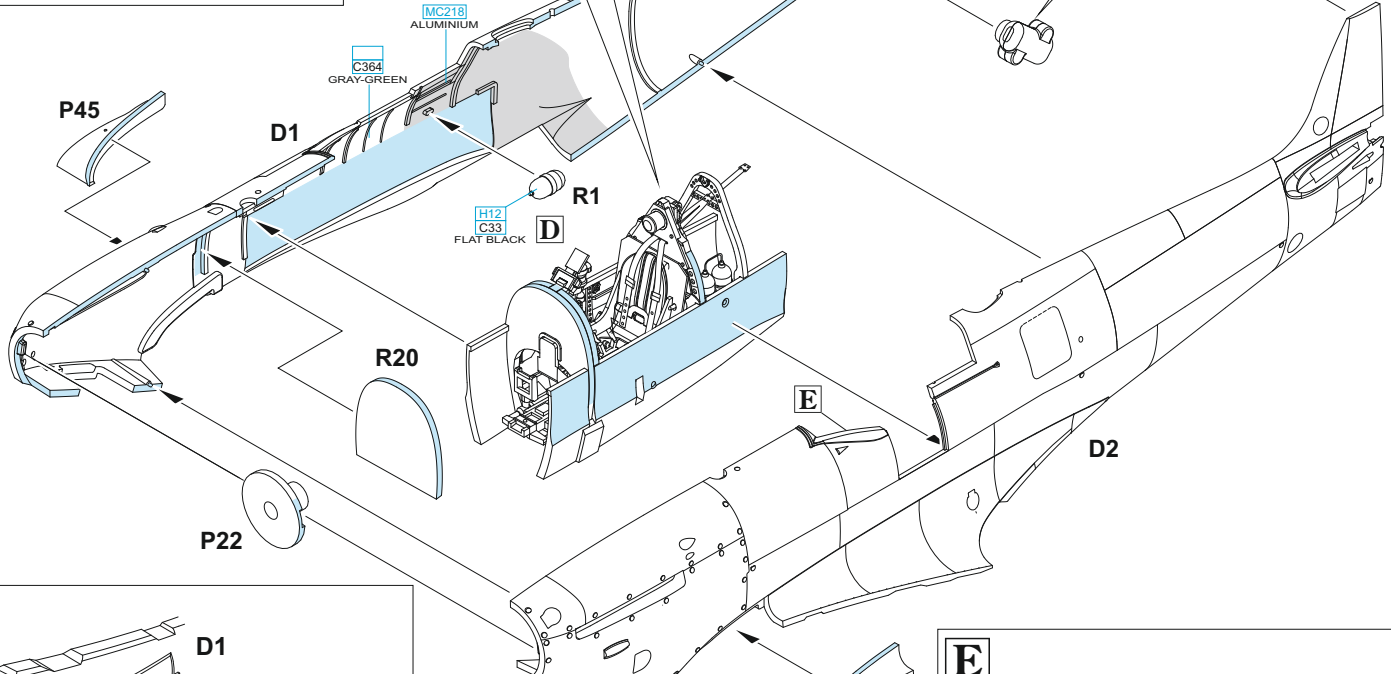


MC218
ALUMINIUM



P14

P13



D1

decal K7

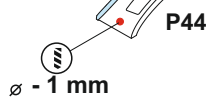
H12
C33
FLAT BLACK

H12
C33
FLAT BLACK

H4
C4
YELLOW

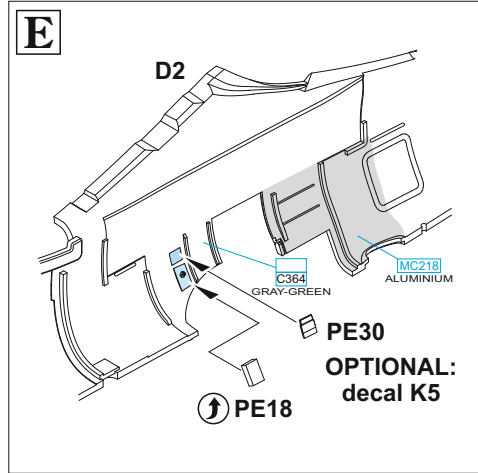
R66

SM201
FINE SILVER



P44

∅ - 1 mm



E

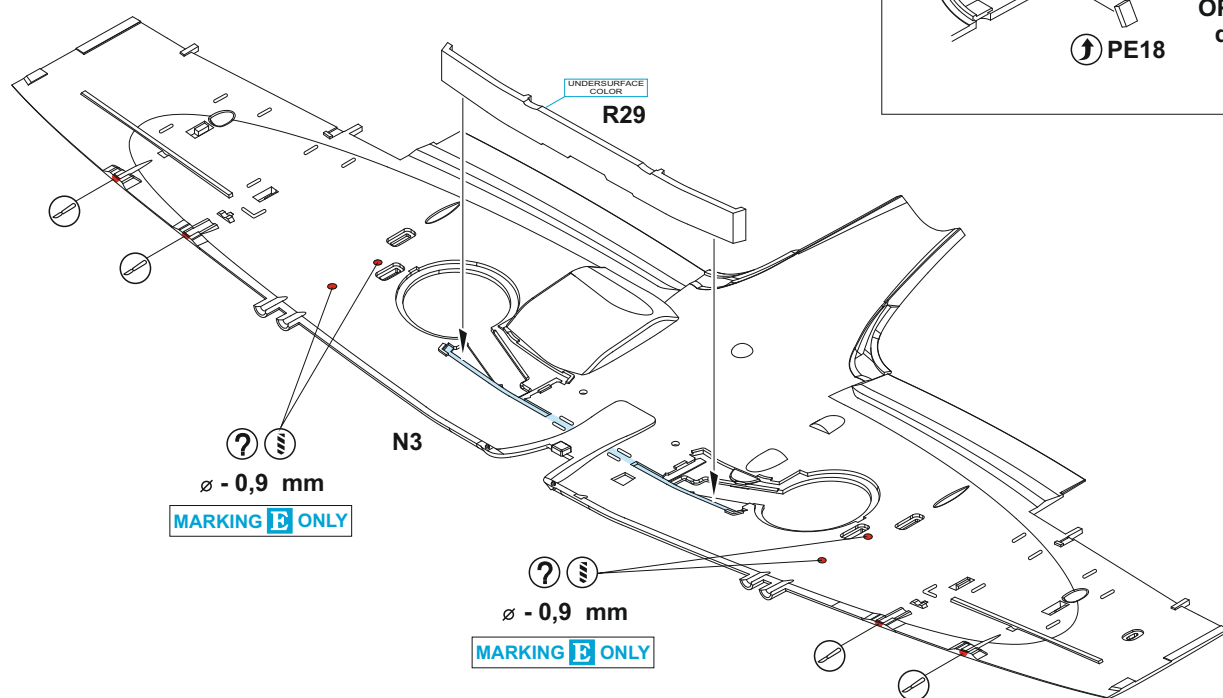
D2

C364
GRAY-GREEN

MC218
ALUMINIUM

PE30
OPTIONAL:
decal K5

PE18



UNDERSURFACE
COLOR

R29



∅ - 0,9 mm

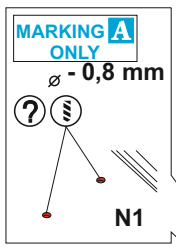
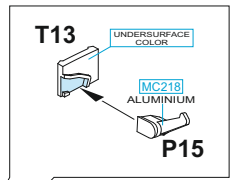
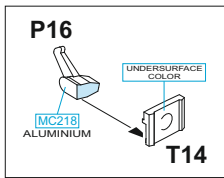
MARKING E ONLY

N3



∅ - 0,9 mm

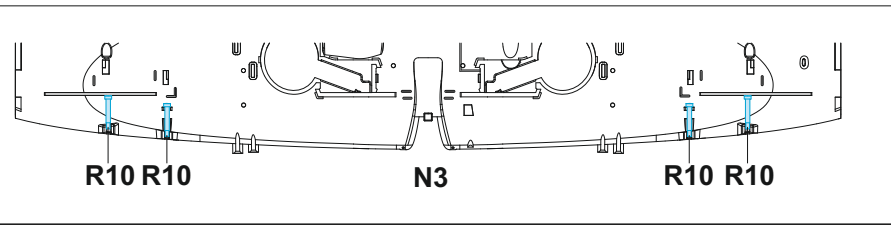
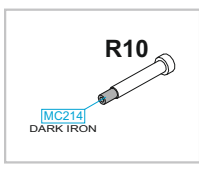
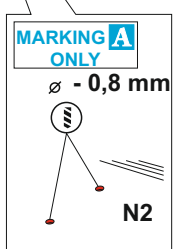
MARKING E ONLY

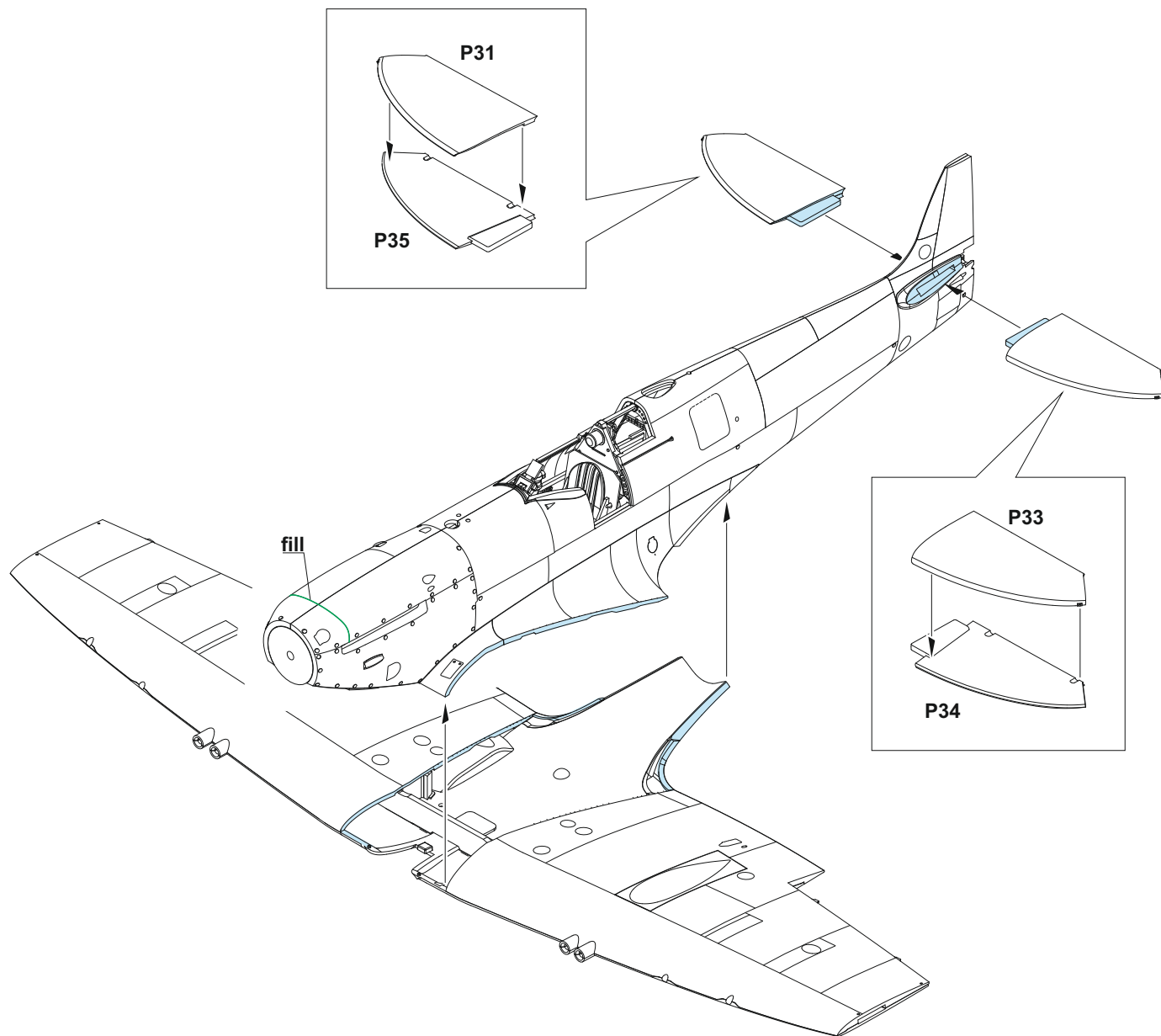


T36 - MARKING A ONLY

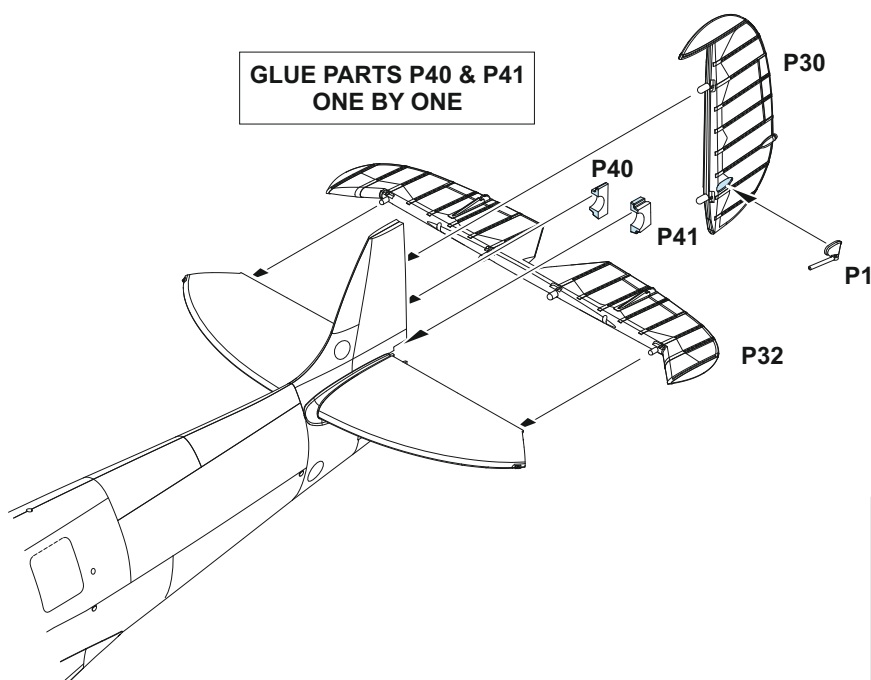
T29, T31 - MARKINGS A, B, C, D, F
T16, T18 - MARKING E

T35 - MARKING A ONLY

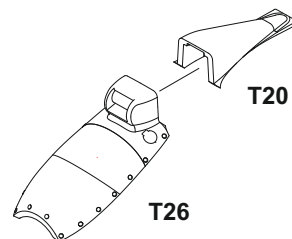




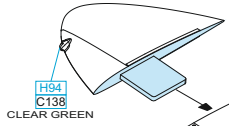
**GLUE PARTS P40 & P41
ONE BY ONE**



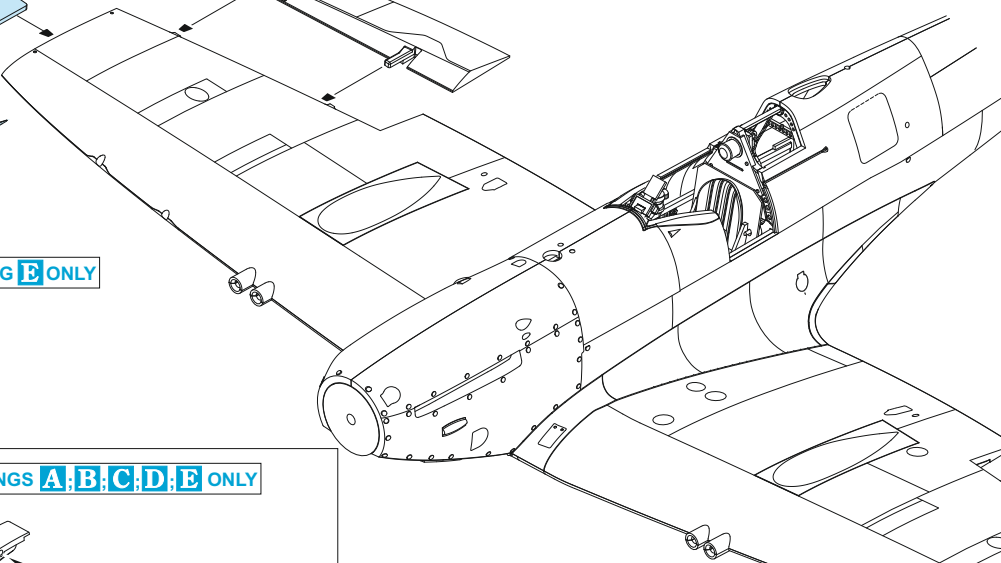
F ? MARKING E ONLY



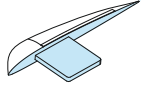
P25



S21



?

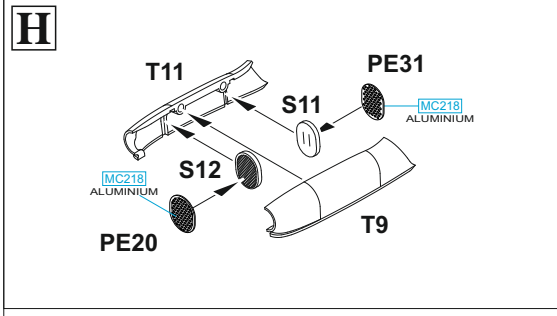
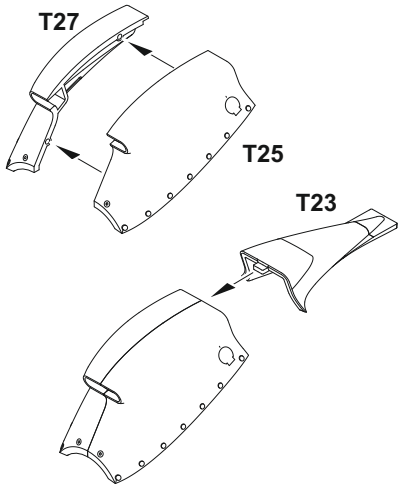


? T54

T54 - MARKING E ONLY

S18

G ? MARKINGS A, B, C, D, E ONLY

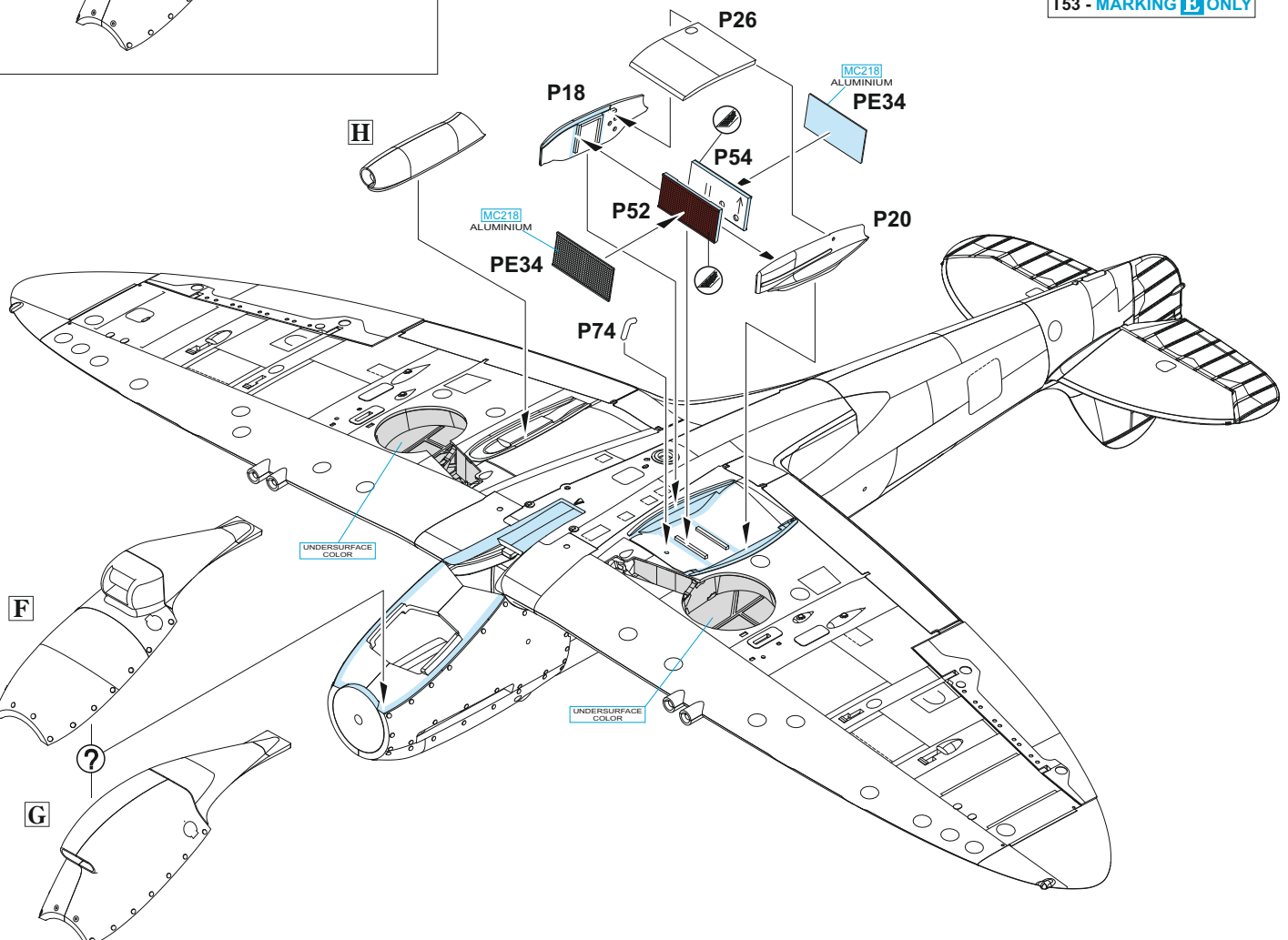


P28 H90 C47 CLEAR RED

?

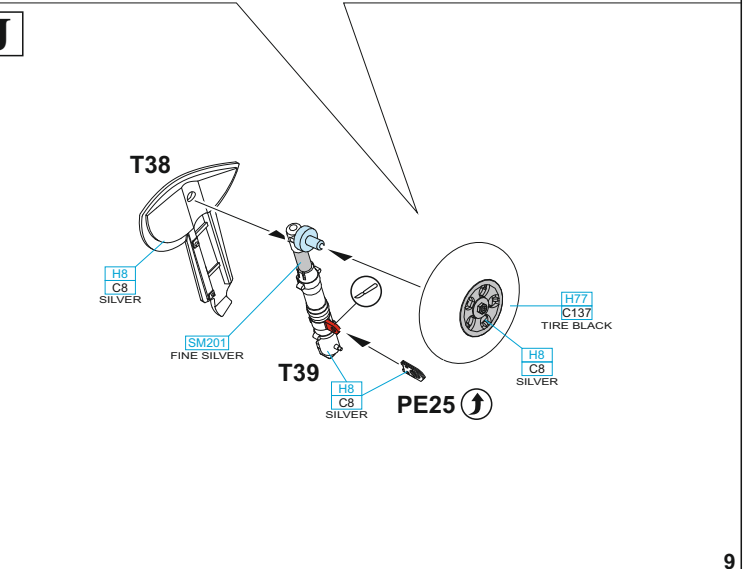
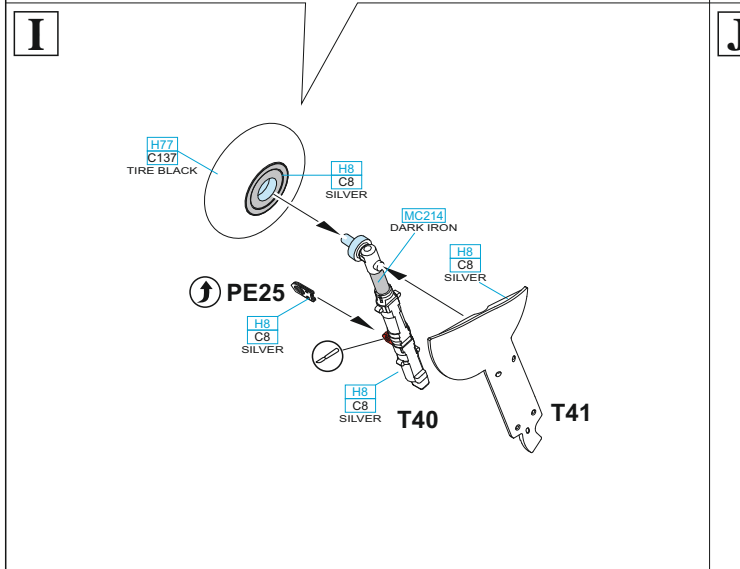
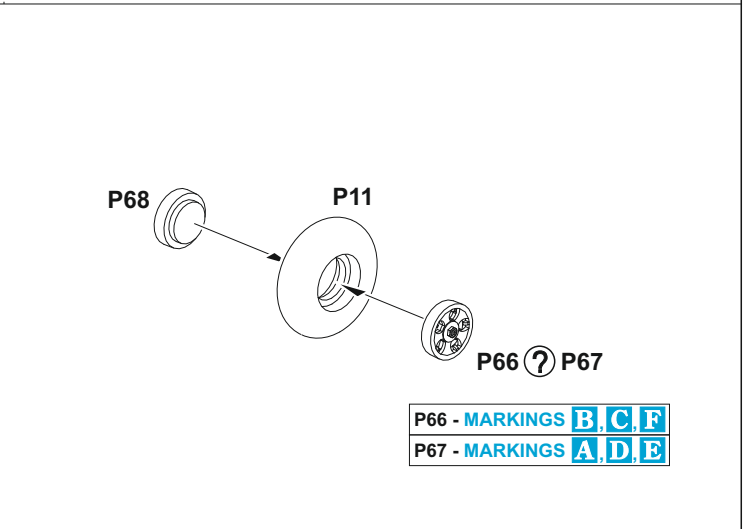
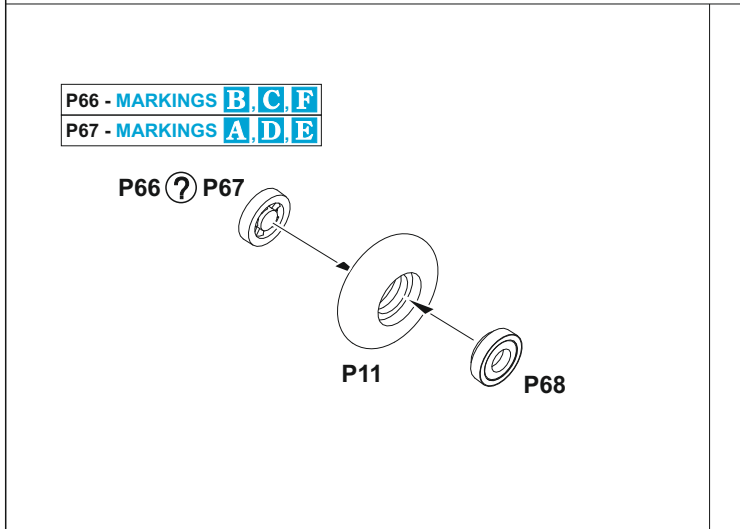
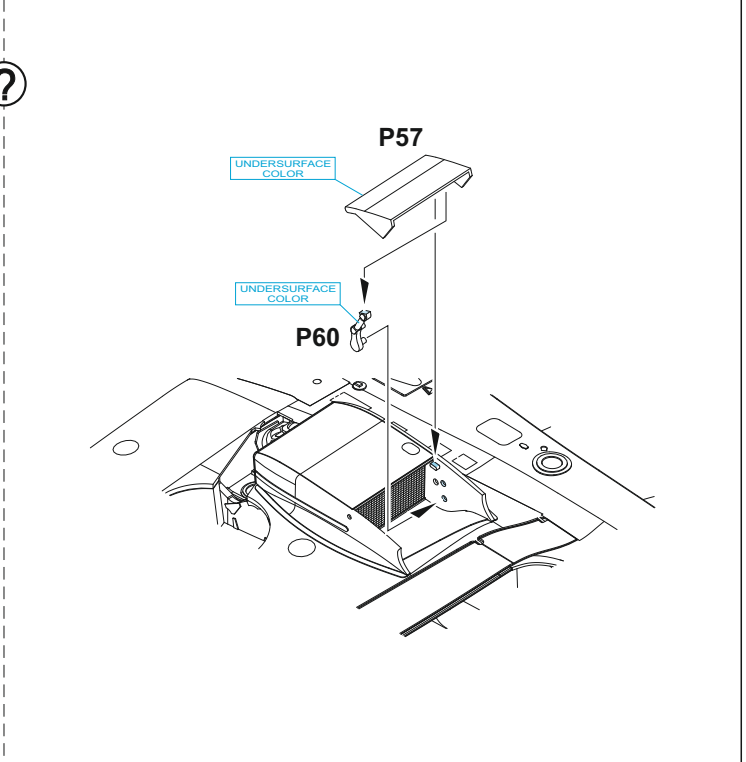
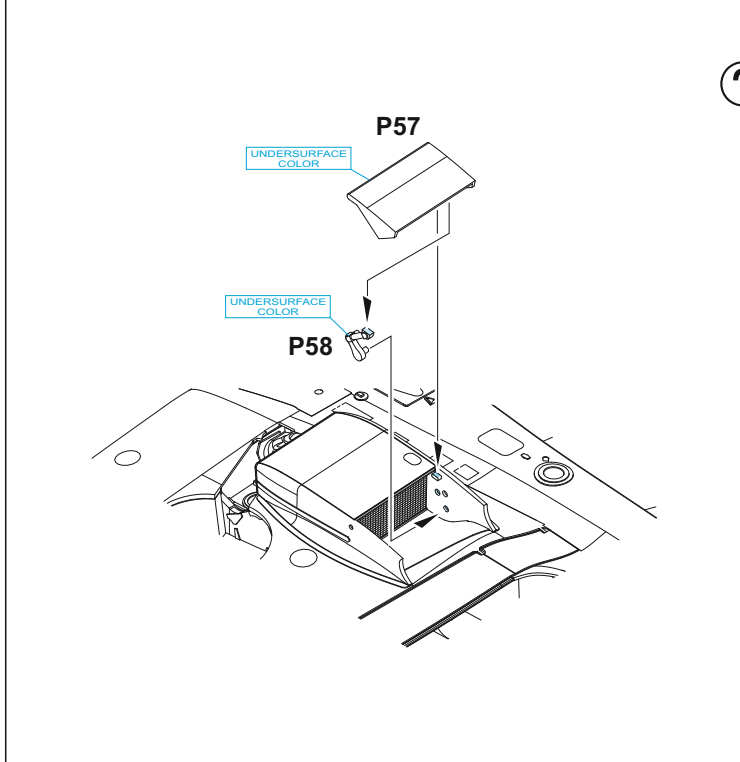
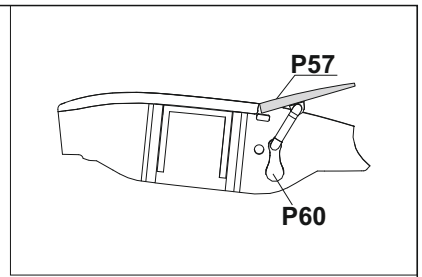
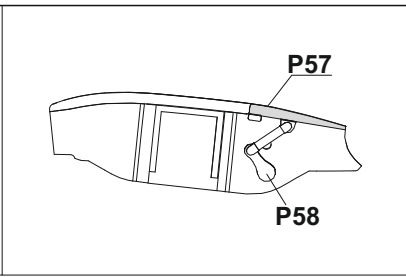
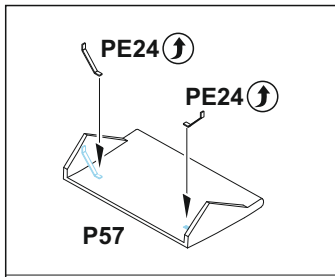
? T53

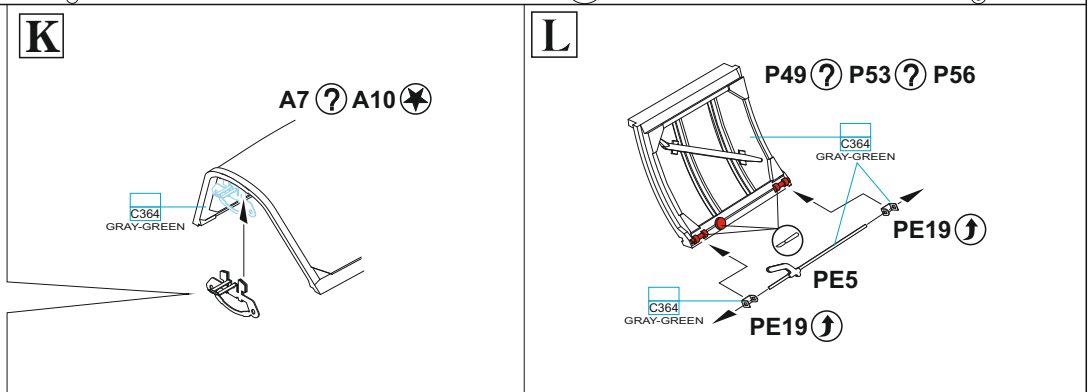
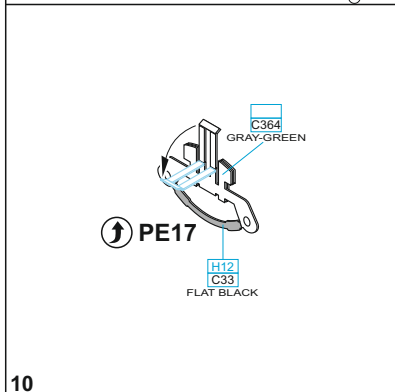
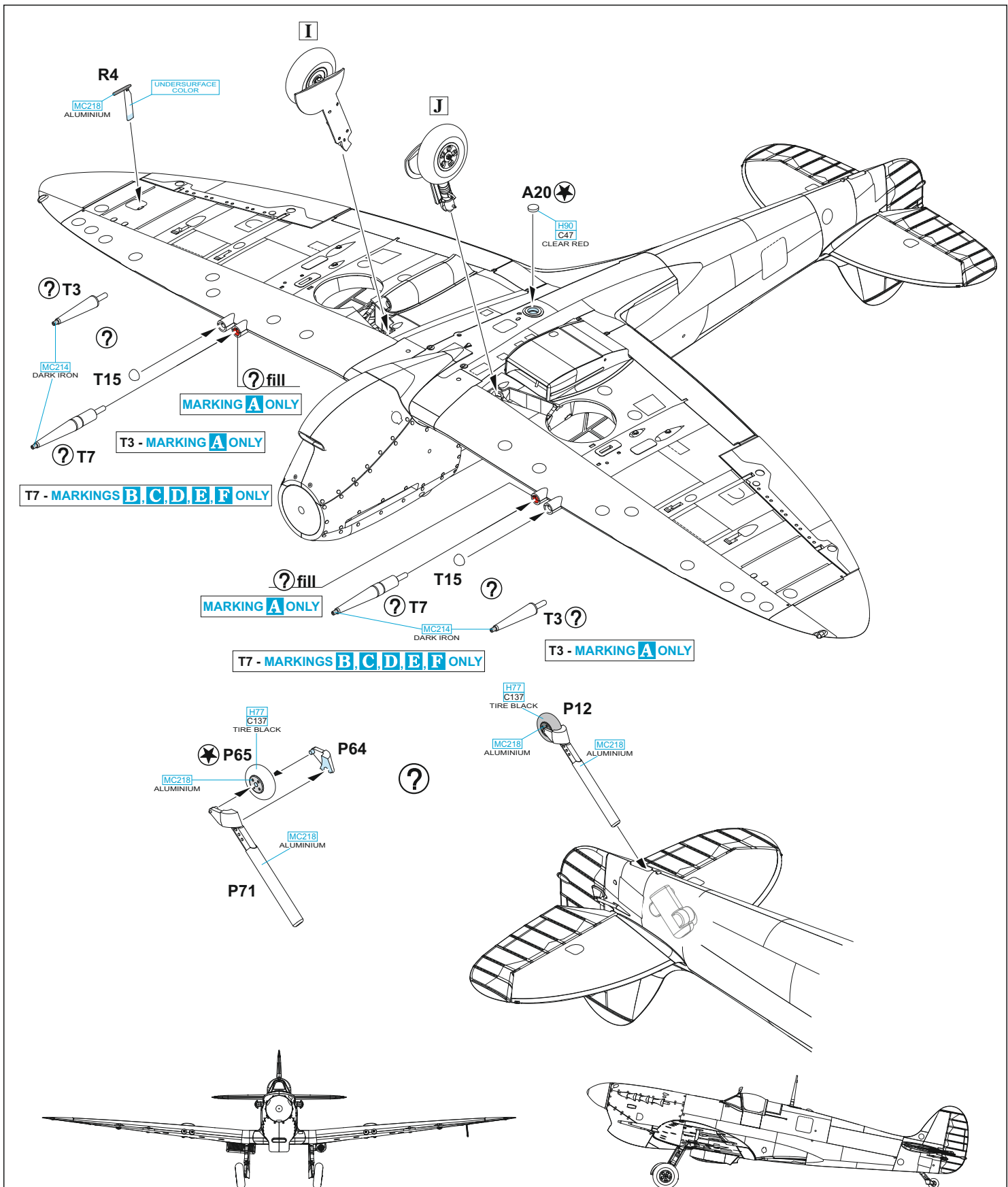
T53 - MARKING E ONLY

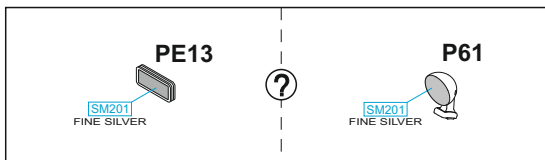


F

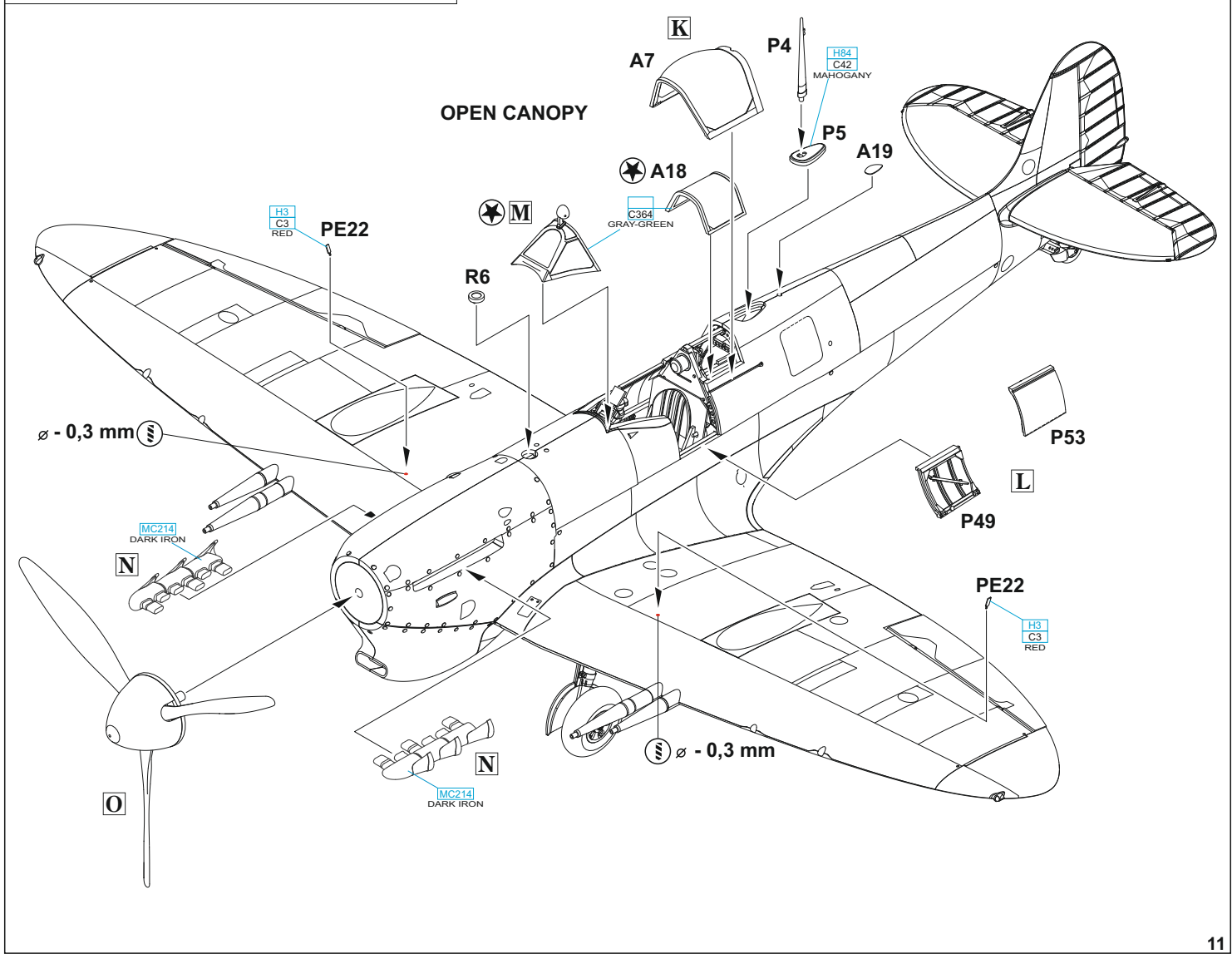
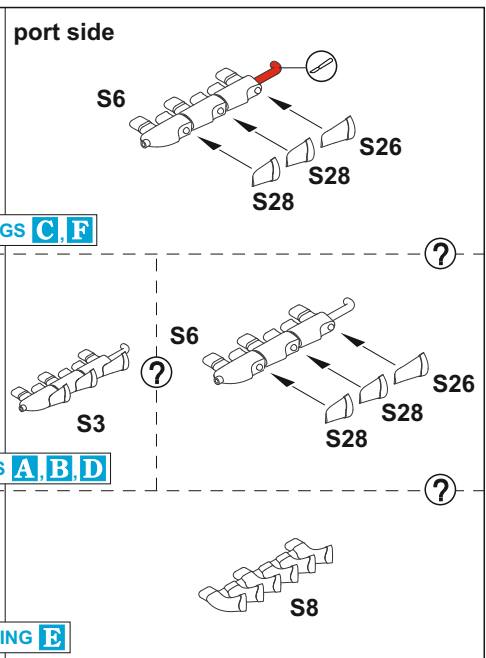
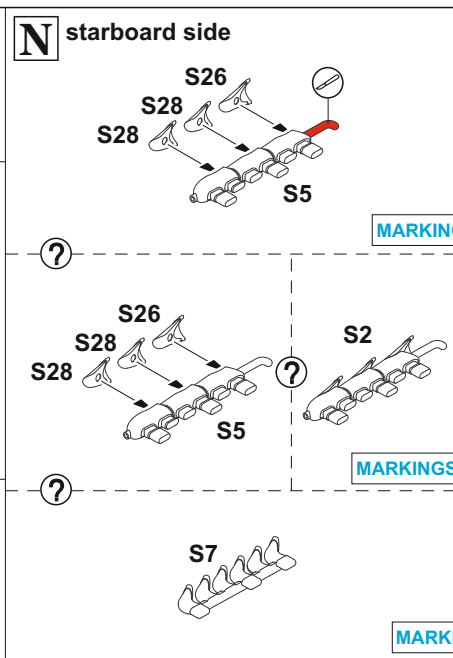
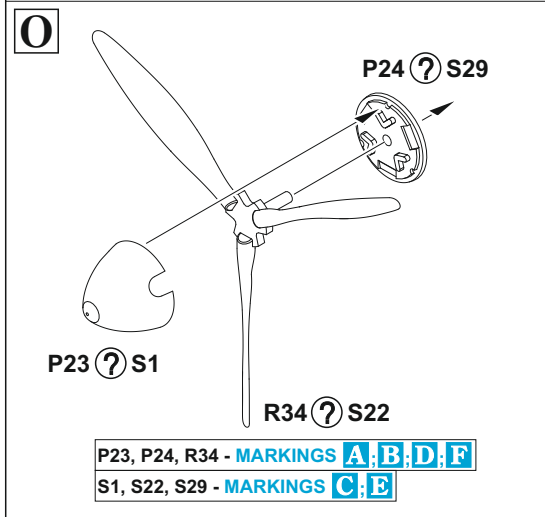
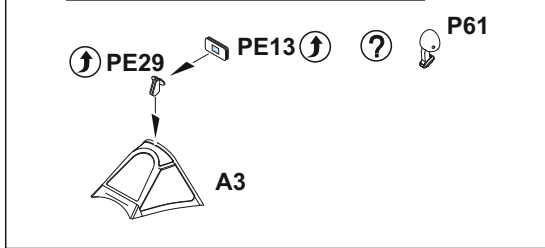
G



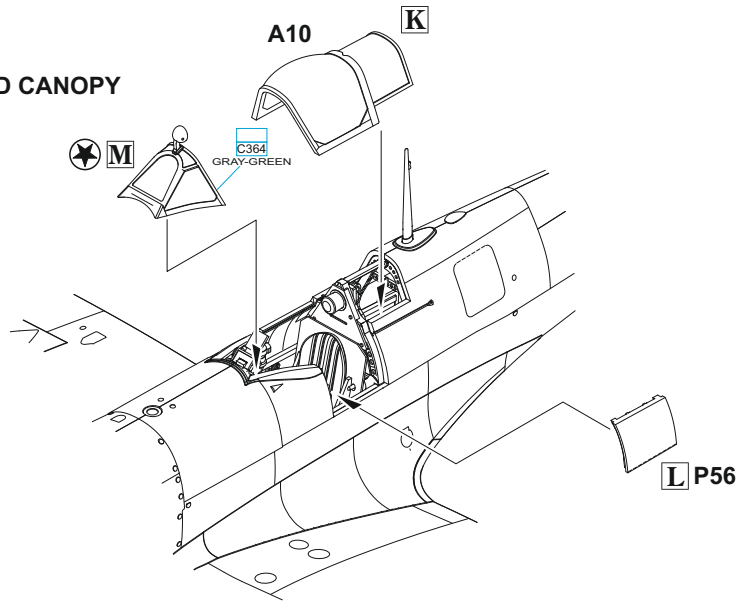




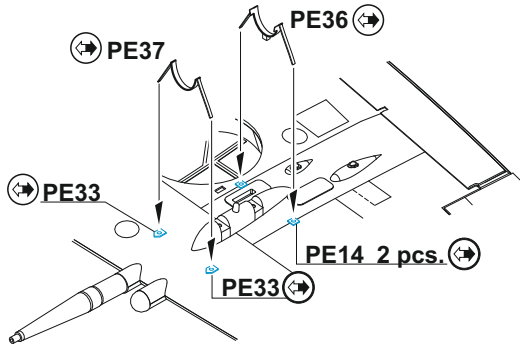
M P61 - MARKING **E**
PE13, PE29 - MARKINGS **A, B, C, D**



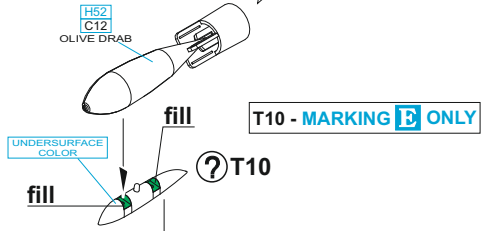
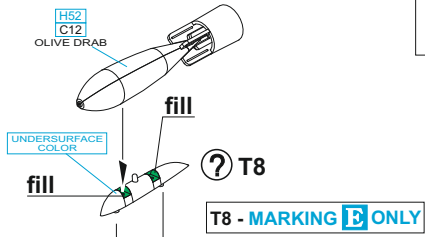
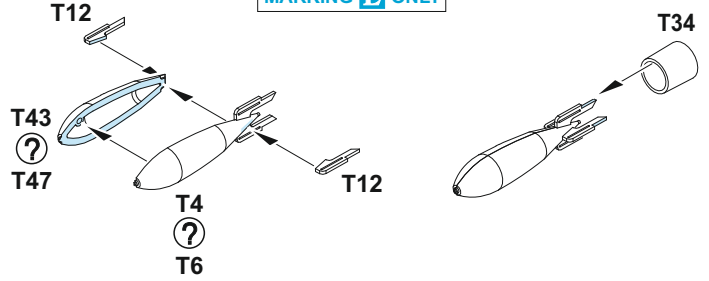
? CLOSED CANOPY



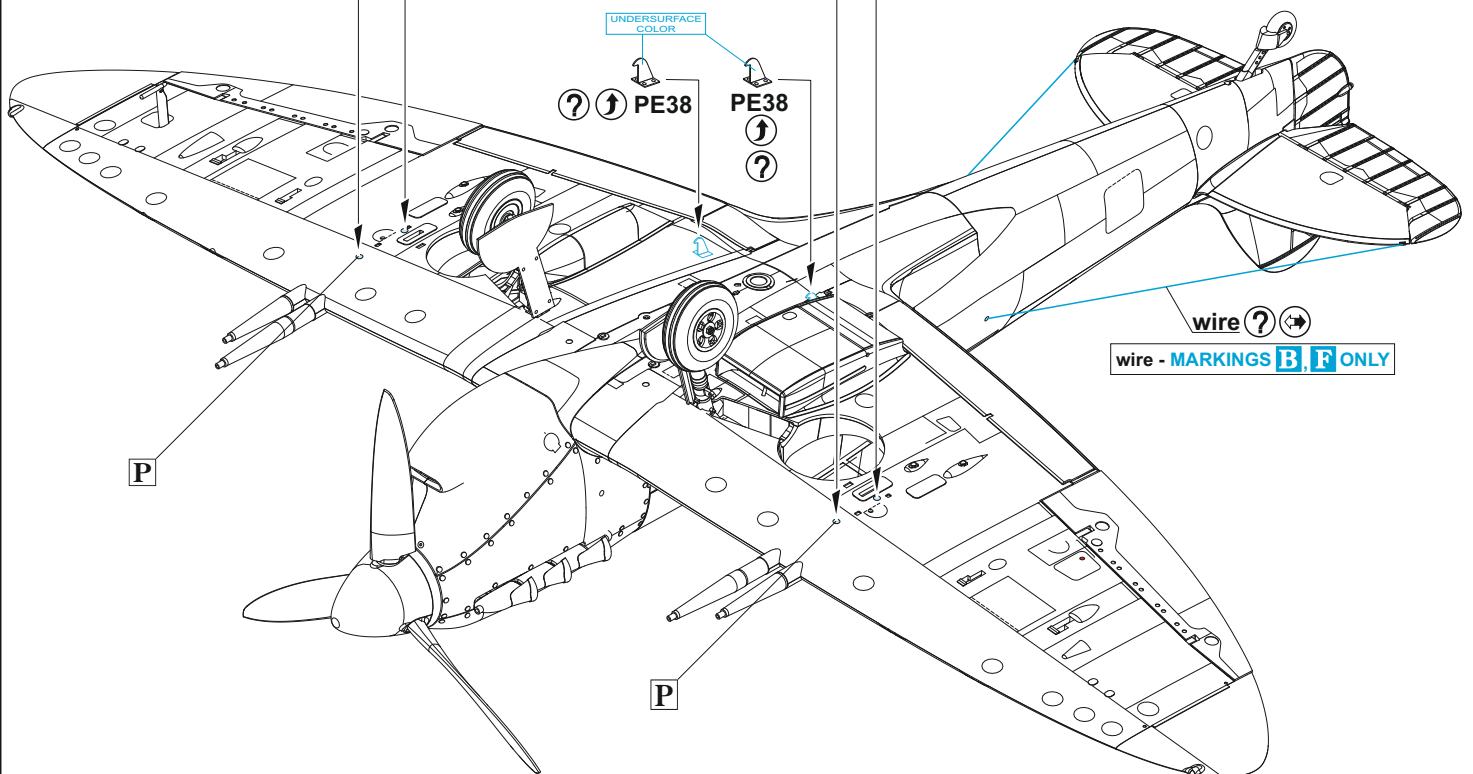
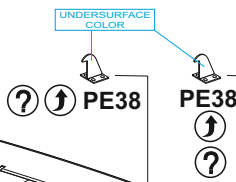
P MARKING **E** ONLY

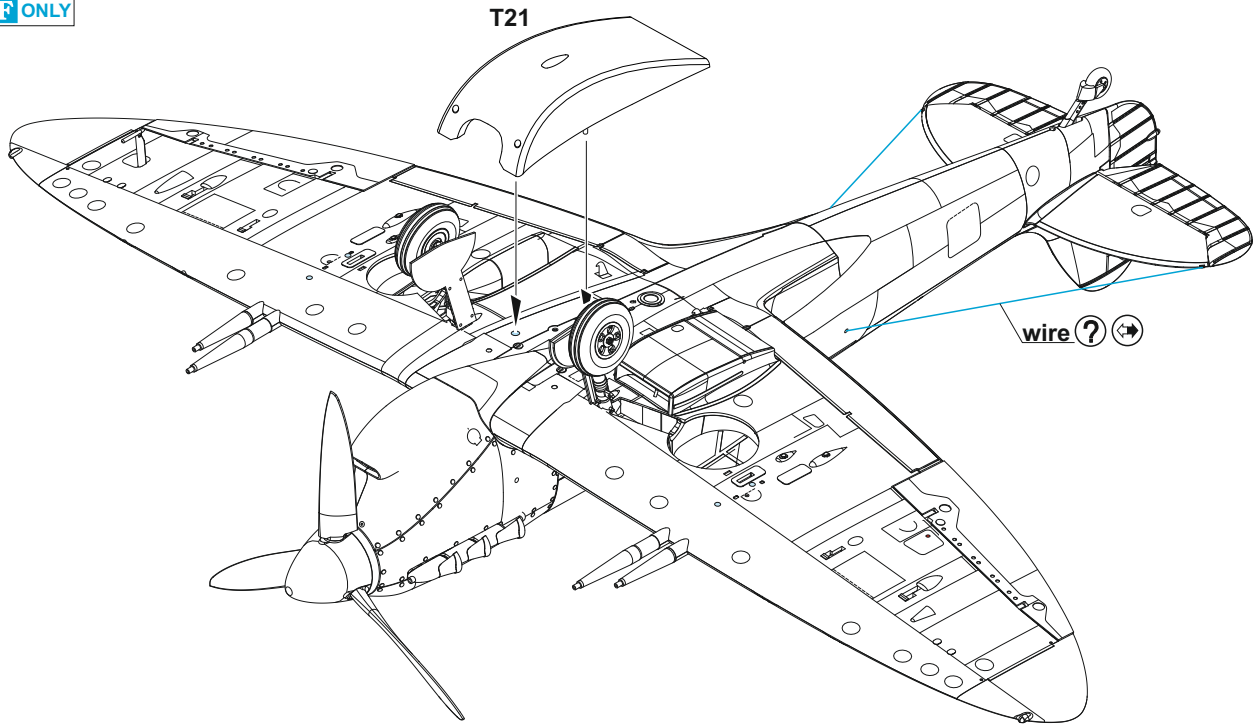


2 pcs. MARKING **E** ONLY

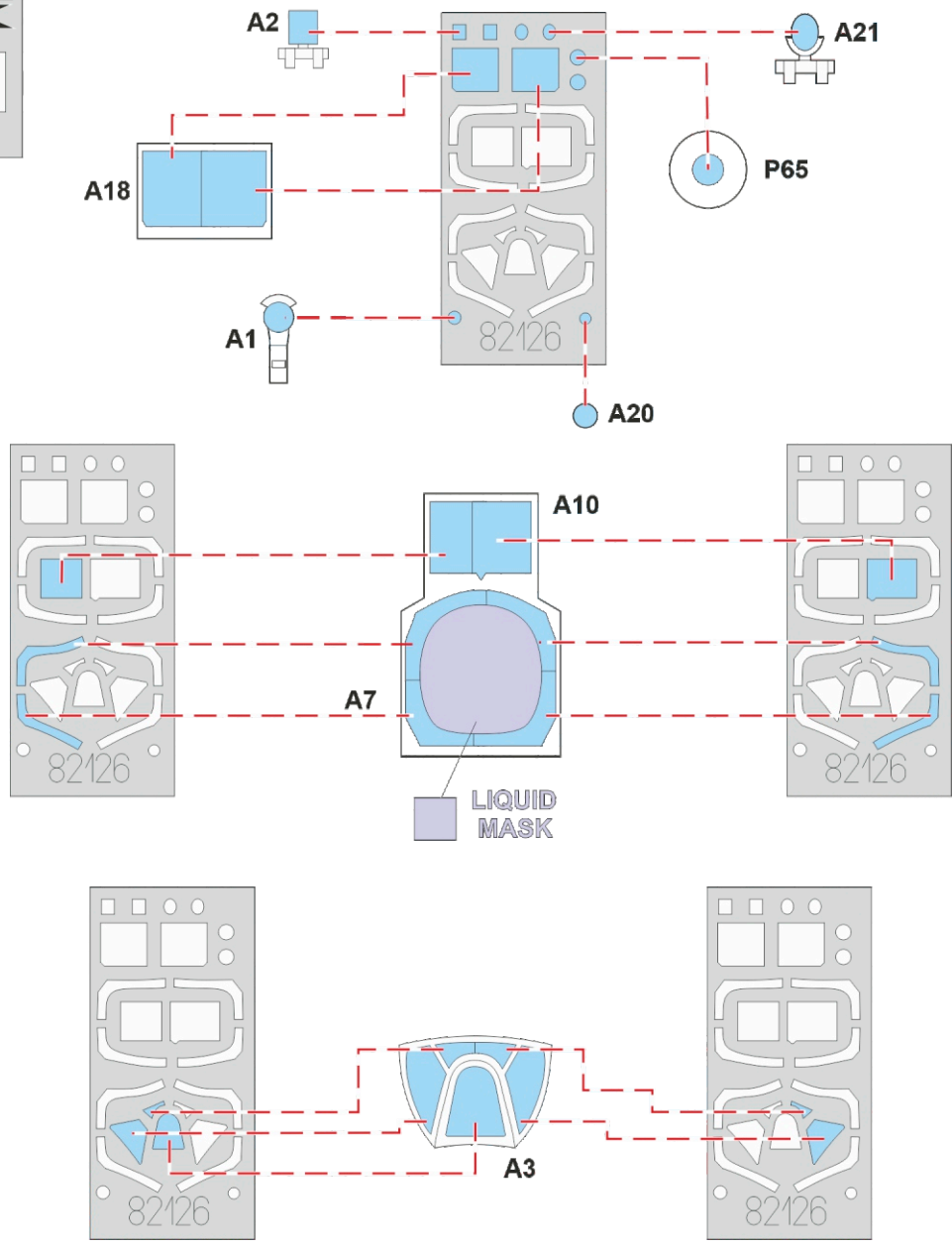


PE38 - MARKING **F ONLY**



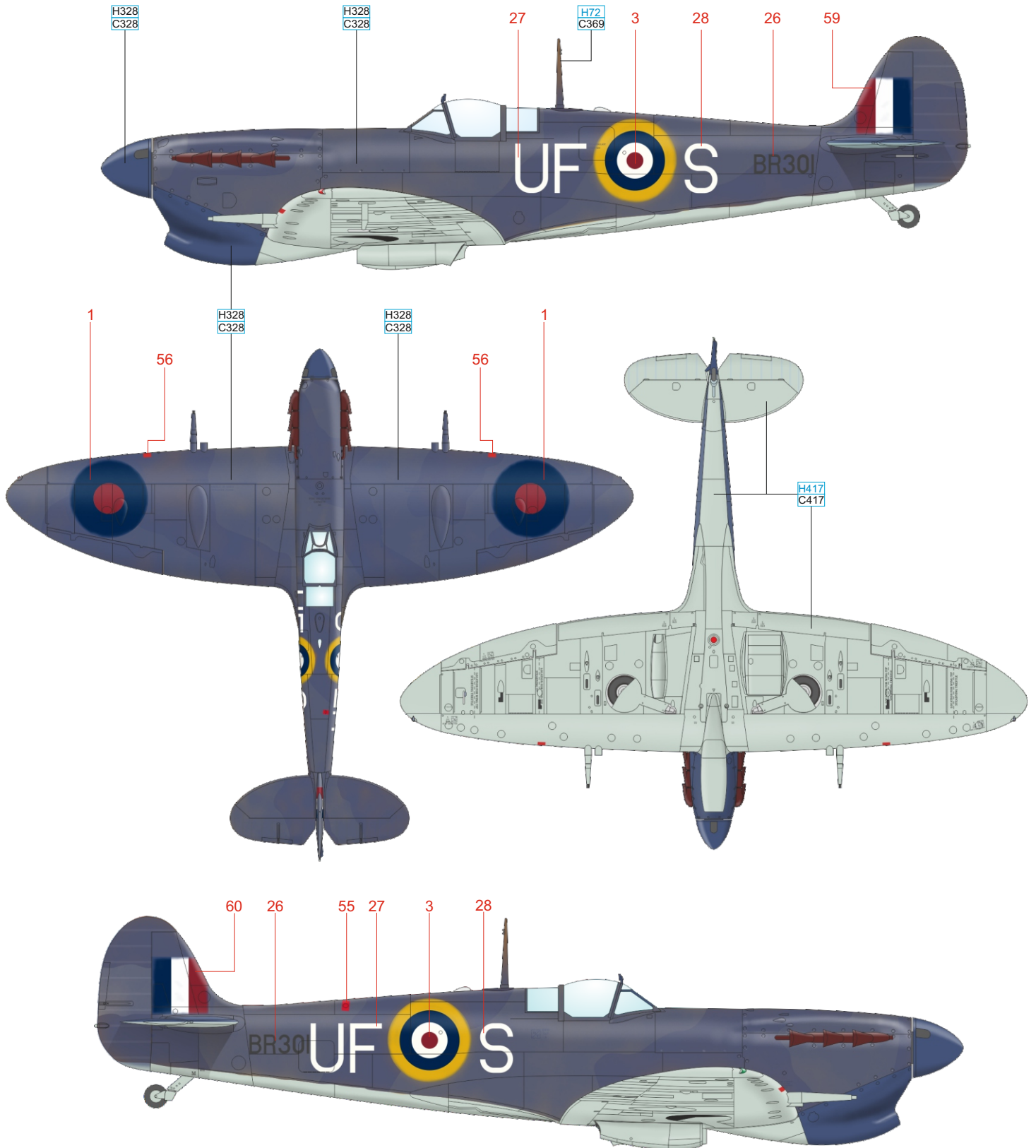


eduard
MASK
82126



A BR301, Sgt. George F. Beurling, No. 249 Squadron, RAF Hal Far, Malta, červenec 1942

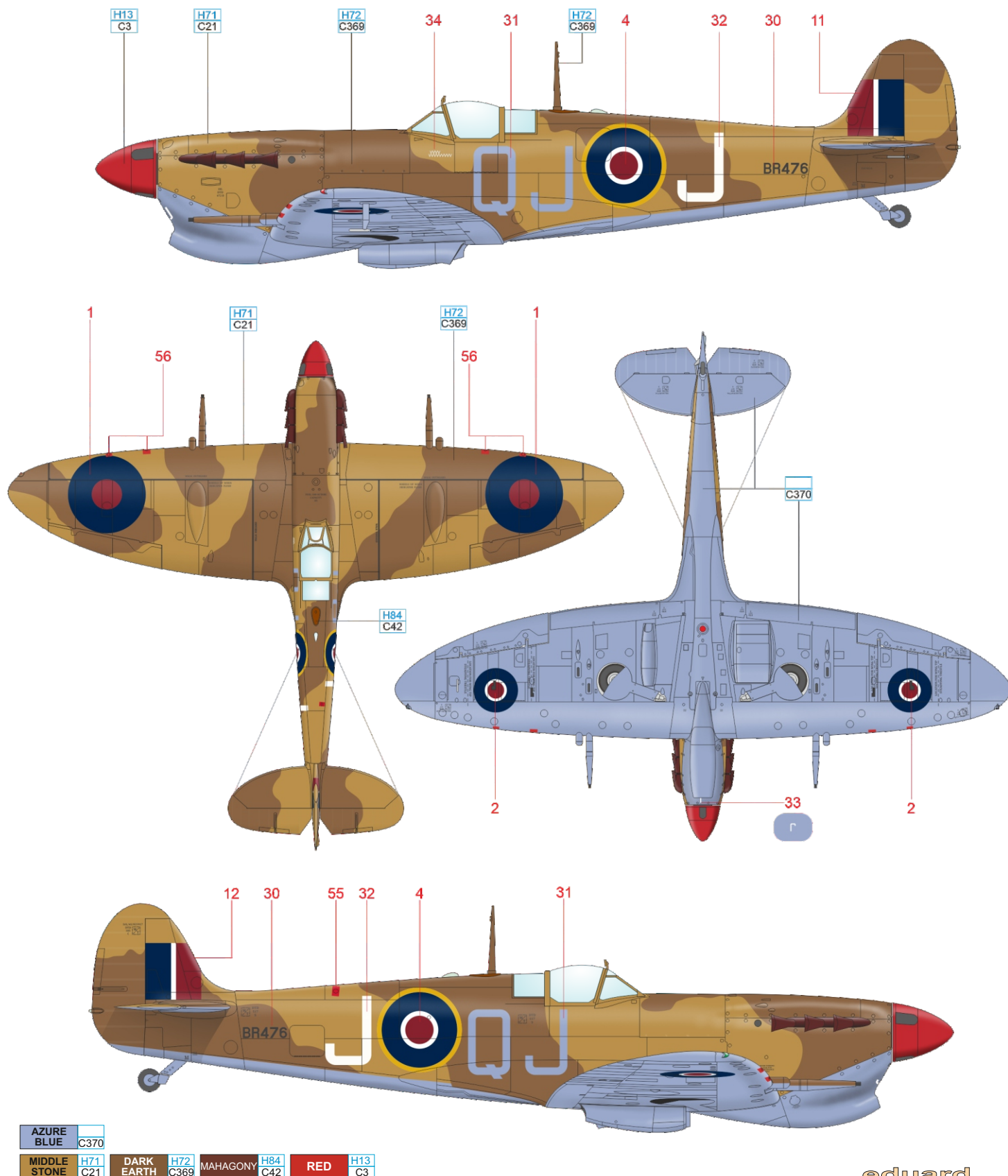
Spitfire Mk.Vc sériového čísla BR301 byl jedním z nejuspěšnějších Spitfirů bojujících na Maltě. Letoun pocházel ze zásilky Spitfirů startujících 9. května 1942 z letadlové lodi USS Wasp (CV-7) během operace Bowery. Jako většina Spitfirů z dodávky pro Bowery měl i BR301 aplikován ještě na palubě letadlové lodi na horních plochách modrý odstín Dark Mediterranean Blue, pod kterým lehce prosvítalo původní pouštní barevné schéma (Dark Earth a Middle Stone). Spodní plochy byly přetřeny do odstínu Sky Blue včetně výsostných znaků. Původní čtyřkanónová výzbroj byla zredukována na dva kanóny umístěné na vnitřní straně křídla a dva vnější kulometry. BR301 s kódovým označením UF-S sloužil nejprve u No. 601 Squadron, svoji největší slávu ale zaznamenal po přesunu k No. 249 Squadron. Zde se stal „letounem es“. Mezi 7. a 13. červencem si s ním nárokoval tři sestřely P/O John McElroy, vycházející hvězda Sgt. George Beurling za řízení BR301 sestřelil 27. července čtyři protivníky během jednoho letu a další sestřel si připsal o dva dny později. Během července si další sestřely připsali S/Ldr Richard Mitchell a F/Sgt John Rae. BR301 byl neopravitelně poškozen 29. července a byl vyřazen z provozu s náletem 54 hodin.



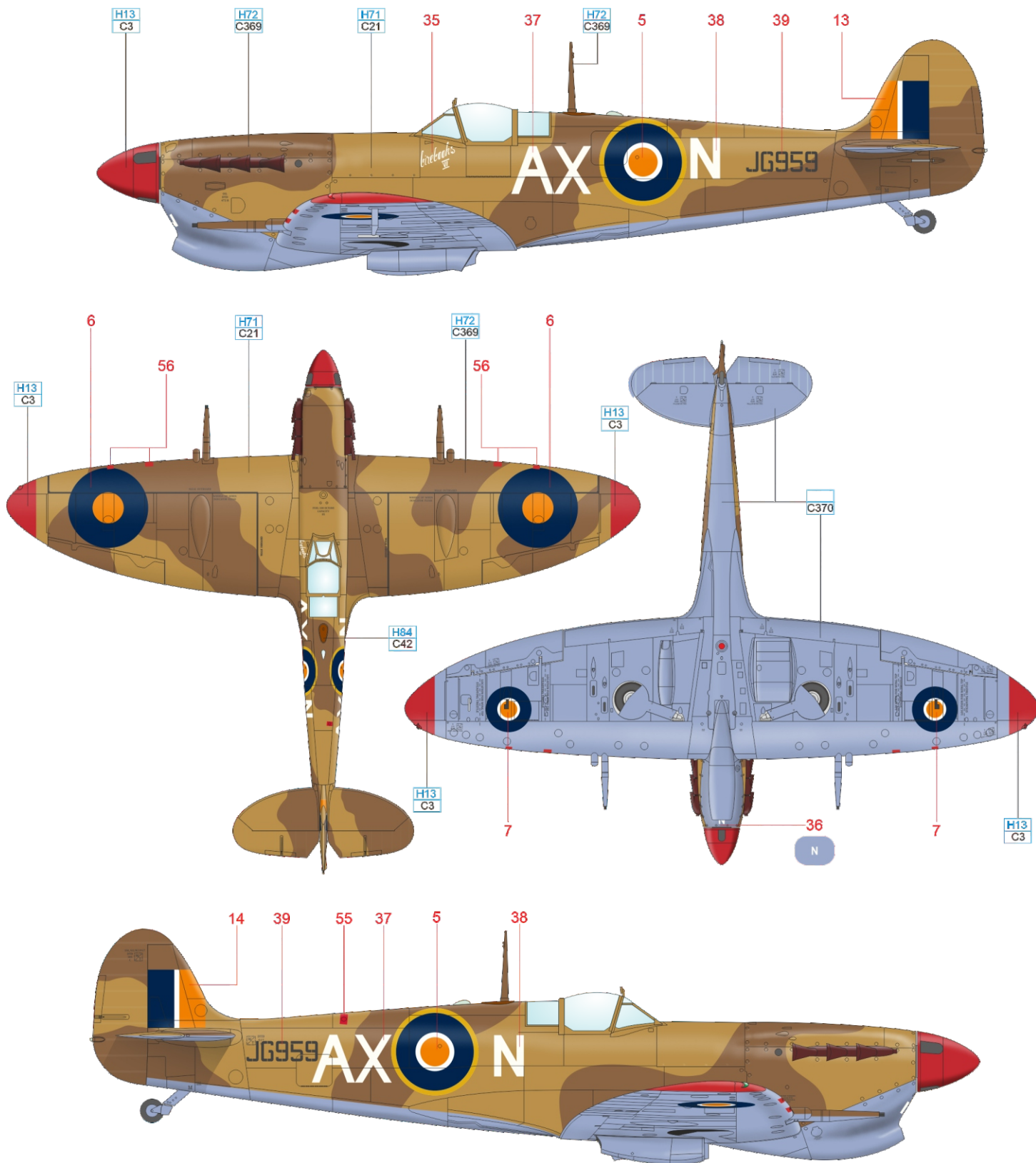
SKY BLUE	H417 C417	DARK EARTH	H72 C369	BLUE	H328 C328
----------	-----------	------------	----------	------	-----------

B BR476, S/Ldr Jefferson H. Wedgwood, No. 92 Squadron, RAF LG. 173, Egypt, srpen–říjen 1942

Jefferson Heywood Wedgwood se narodil v Londýně 28. května 1917. Vzdělání získal na Holyrood School, Bognor a Lancing College. V březnu 1936 vstoupil do RAF a o rok později se stal štábním pilotem u No. 2 Air Armament School v North Coates. Po krátkém působení u No. 65 Squadron odešel jako instruktor k No. 12 Group Pool v Aston Down. Dne 18. června 1940 byl Wedgwood přidělen k No. 253 Squadron v Kirton-in-Lindsey, se kterou se účastnil slavné Bitvy o Británii. Během září zničil jeden Bf 110 a podílel se na zničení pěti Ju 88 a tří Do 17. Koncem září byl poslán k Vickers Supermarine, kde působil ve funkci Production Test Pilot, ale již 10. října byl poslán do RAF Czechoslovak Depot v Cosfordu jako letecký instruktor. Na začátku roku 1941 byl přidělen k továrně Vickers Supermarine v Eastleighu, u níž létal jako zkušební pilot. V lednu 1942 převzal velení No. 92 Squadron v Digby. V únoru jednotka odletěla na Blízký východ a v dubnu dorazila do egyptského Fayidu. Několik měsíců neměla žádné letouny a od 2. července byli piloti přiděleni k No. 80 Squadron v Západní poušti, aby získali operační zkušenosti. Začátkem srpna 1942 konečně dorazily nové tropické Spitfiery. Mezi 14. srpnem a 29. říjnem zničil Wedgwood osm Bf 109 a osm dalších poškodil. Za své úspěchy byl následně vyznamenán DFC. Dne 17. prosince 1942 se jako cestující vracel zpět do Velké Británie v letounu Halifax Mk.II od No. 138 Squadron, ale letoun havaroval poblíž Zetunu na Maltě. S největší pravděpodobností byl sestřelen vlastní protiletadlovou palbou a všichni na palubě zahynuli. Jefferson Wedgwood je pohřben na námořním hřbitově Capuccini na Maltě.



Pilot s celým jménem McClellan Eric Sutton Robinson, obvykle nazývaný „Robbie“, se narodil 26. února 1919 v Johannesburgu. Jeho první operační jednotkou byla No. 1 Squadron SAAF s Hurricaney, ke které nastoupil v srpnu 1942 a zůstal u ní jeden rok. Svého prvního bojového úspěchu dosáhl 2. listopadu 1942, kdy se podělil o jeden Ju 87. Po přechodu na Spitfire Mk.V přidal mezi lednem a dubnem 1943 pět vítězství. Poté měl Robinson poprvé smůlu, když byl 14. července 1943 omylem sestřelen P-38 od USAAF a musel se nad Středozemním mořem zachránit na padáku. Měl štěstí, z vody ho vytáhla posádka řeckého torpédoborce. Na konci bojového turnusu v září 1943 byl Robinson vyznamenán DFC a poslán do Velké Británie, kde se stal instruktorem u No. 11 OTU. Tam měl 14. listopadu 1944 podruhé smůlu, když se při letu na Kittyhawku srazil s jedním z pilotních žáků, zřítíl se a zahynul. Všechny jeho osobní Spitfiry měly na levém boku nápis CireCooks, což byla kombinace jeho křestního jména napsaného pozpátku a příjmení jeho snoubenky. Číslo VI naznačuje, že šlo o šestý letoun tohoto jména. Robinson na něm dosáhl 22. dubna 1943 dvou sestřelů Bf 109F. Za svoji válečnou kariéru sestřelil celkem pět nepřátelských letounů, ke kterým přidal jeden pravděpodobný sestřel a jedno poškození.

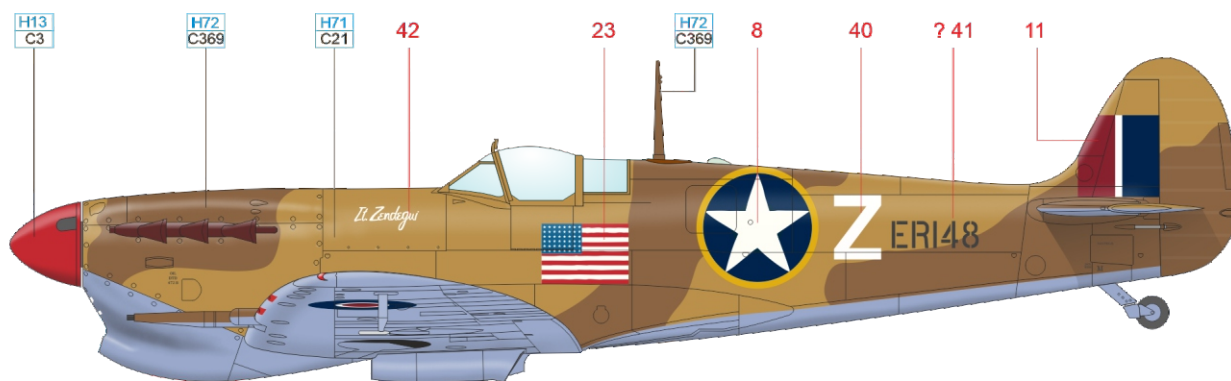


AZURE BLUE C370

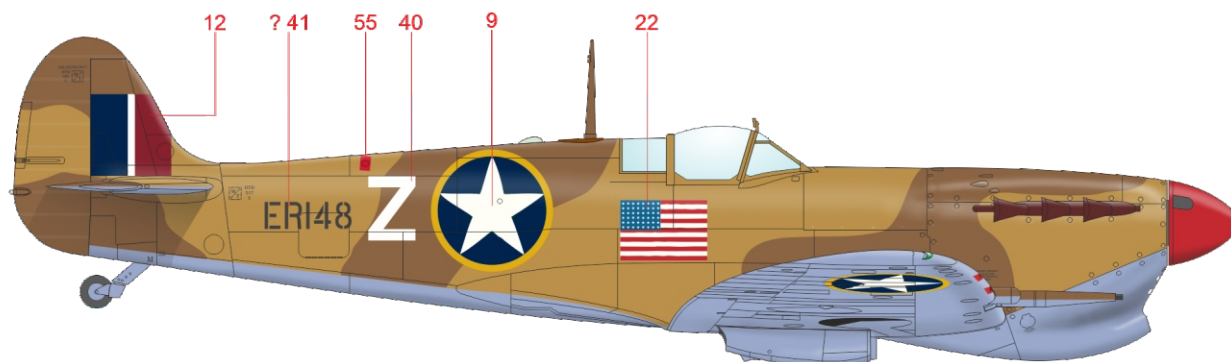
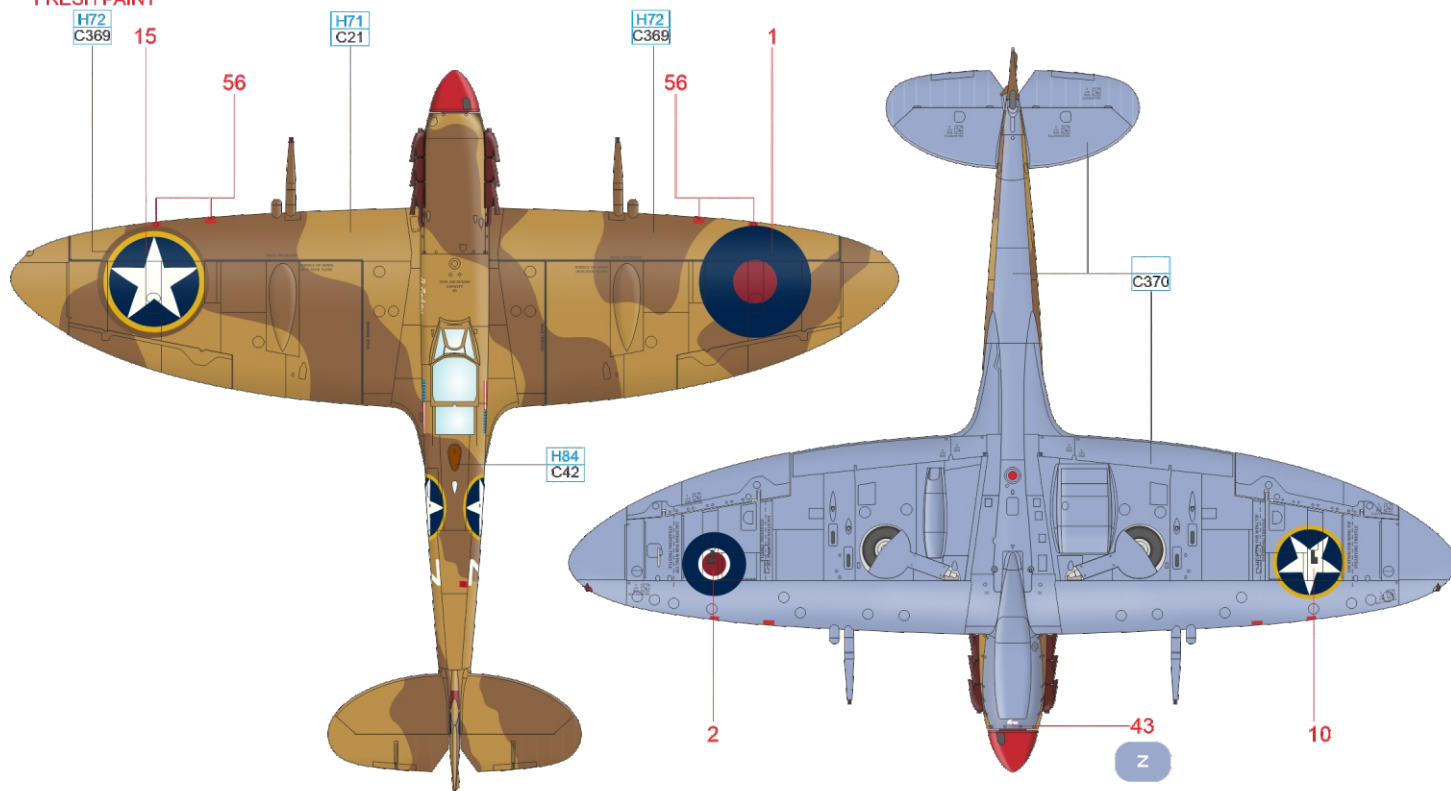
MIDDLE STONE H71 C21 DARK EARTH H72 C369 MAHAGONY H84 C42 RED H13 C3

D LLt. Luis T. Zendegui, 2nd FS, 52nd FG, 12th AF, La Sabala, Tunisko, zima 1942–1943

Jedním z úspěšných pilotů létajících u 2nd FS byl kapitán Luis Zendegui, který si připsal své první vítězství 25. prosince 1942 v souboji s Mc.202. Během svého působení u 2nd FS si připsal tři jisté sestřely a další dva letouny poškodil. Zendeguiův Spitfire nesl na krytu nádrže jméno pilota a na bocích trupu americkou vlajku. Původní britské kokardy zůstaly na křídlech a směrovce nezatřené. Bílá perutní písmena QP nebyla v tomto období na Spitfiru aplikována. Tomuto Spitfiru je v odborných publikacích přisuzováno sériové číslo ERI48, takové se ovšem v databázi sériových čísel Spitfirů nevyskytuje.



FRESH PAINT

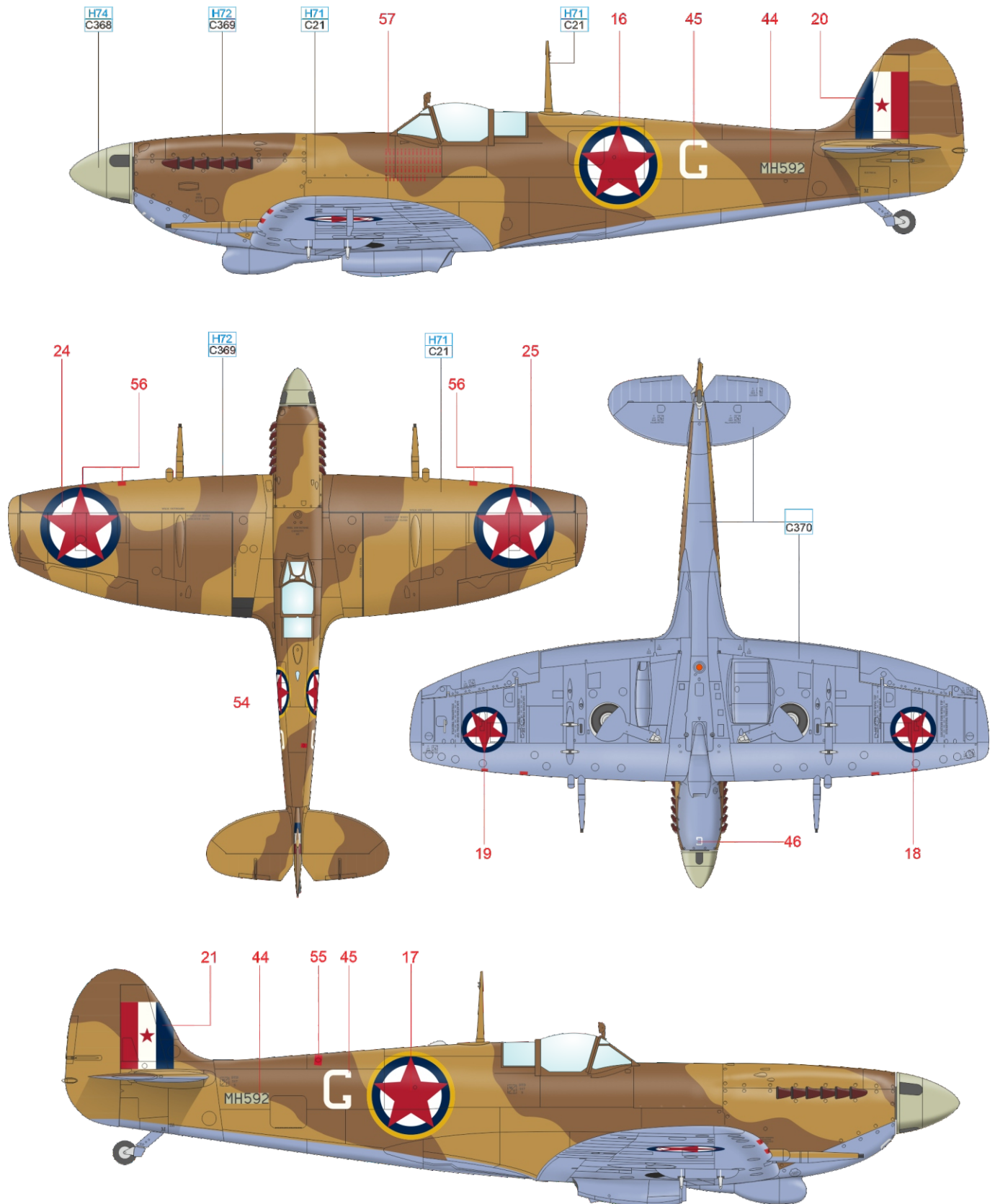


AZURE
BLUE C370

MIDDLE H71 DARK H72 MAHAGONY H84 RED H13
STONE C21 EARTH C369 C42 C3

E MH592, S/Ldr Hinko Šoić, NOVJ No. 352 (Yugoslav) Squadron, Vis, Jugoslávie, leden–únor 1945

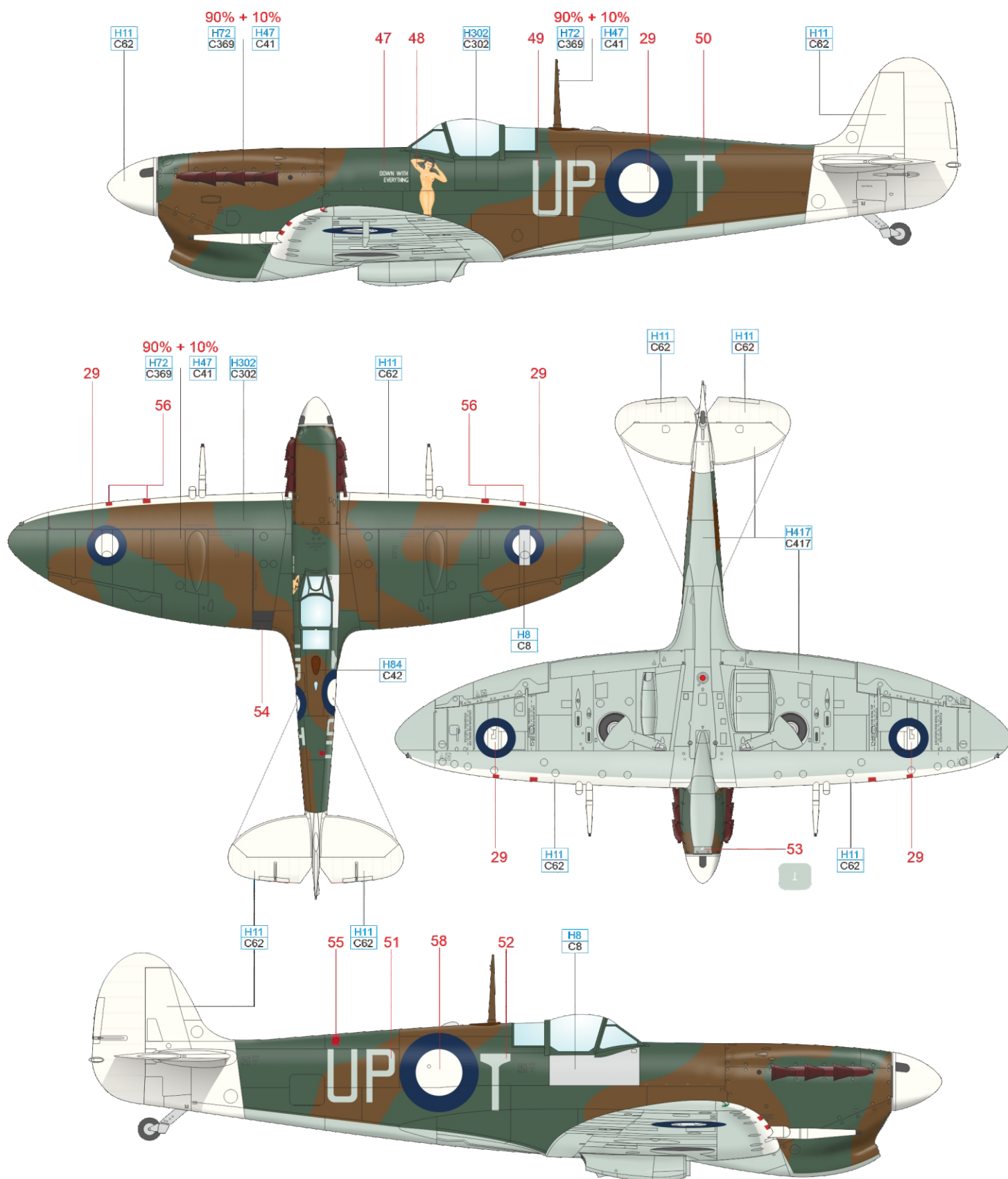
No. 352 (Yugoslav) Squadron byla první jugoslávskou stíhací jednotkou, která byla zformována ve Středomoří u Royal Air Force během 2. světové války. Tato jednotka byla také známá jako Prva eskadrila NOVJ. V červnu byla přezbrojena na Spitfiry Mk.Vb/Vc a v srpnu se přesunula do Itálie, aby se připojila k No. 281 Wing RAF a poskytovala doprovod stíhacím bombardovacím perutím. Od 25. ledna 1945 využívala jako předsunutou leteckou základnu letiště na ostrově Vis. Jugoslávské Spitfiry měly kvůli absenci Luftwaffe málo příležitostí k leteckým bojům a po zbytek války se účastnily pozemních útočných misí. Šoićův Spitfire MH592 nosil pouštní barevné schéma typu „B“ a jako jediný jugoslávský Spitfire měl namontován filtr Aboukir (ostatní měly namontovány filtry Vokes). Hinko Šoić se také jako jeden z mála Jugoslávců dostal do kontaktu s letadly protivníka a ve spolupráci s dalšími třemi piloty sestřelil 20. března 1945 jeden letoun Henschel Hs 126. Se svým Spitfirem absolvoval celkem 73 misí, dalších šest přidali ostatní piloti No. 352 (Yugoslav) Squadron.



AZURE BLUE	C370	DARK EARTH	H72 C369	MAHAGONY	H84 C42	SKY	H74 C368
MIDDLE STONE	H71 C21						

F A58-137 (EE835), F/Lt David H. Hopton, No. 79 Squadron RAAF, Kiriwina, Trobriandovy ostrovy, říjen 1943

Spitfire sériového čísla EE835 dorazil do Austrálie 13. dubna 1943. Před předáním k bojové jednotce byl překamuflován do odstínů Foliage Green / Earth Brown / Sky Blue. V květnu byl předán No. 79 Squadron RAAF jako A58-137 a obdržel kódová písmena UP-T. Stal se osobním letounem F/Lt Davida Hoptona, který si svůj nový Spitfire pojmenoval „Pryč se vším“ a na levou stranu trupu si nechal namalovat obraz nahé dívky. Hopton používal tento Spitfire až do 28. listopadu 1943, kdy se podtrupová přídatná nádrž při odhozu správně neuvolnila ze závěsníku a poškodila zadní část trupu. Opravený letoun se vrátil do služby v říjnu 1944 u No. 85 Squadron s kódy SH-W. Byl zbaven kamuflážních barev a létal v přírodní barvě kovu. Dne 26. února 1945 se s ním při přistání v Guildfordu srazil F/O B. OConnell s jiným Spitfirem a A58-137 byl vyřazen z provozu.



SILVER H8 C8

WHITE H11 C62

SKY BLUE H417 C417

DARK EARTH H72 C369

RED BROWN H47 C41

GREEN H302 C302

MAHAGONY H84 C42

