

INSTRUCTION SHEET



Spitfire Story: The Few

eduard

LIMITED EDITION

1/48

THE SPITFIRE STORY: The Few

Technický vývoj

Prototyp Supermarine Type 300 sériového čísla K5054 poprvé vzlétl 5. března 1936 na továrním letišti firmy Supermarine v Eastleigh u Southamptonu. Po sérii úprav a vylepšení byl 26. května předán k vojenským zkouškám do Aircraft & Armament Experimental Establishment v Martlesham Heath. Dne 6. a 8. června byla během oficiálních zkoušek dosažena maximální rychlost 561 km/hod ve výšce 5100 m. Dne 10. června potvrdilo Ministerstvo letectví (Air Ministry) pro typ oficiální jméno Spitfire. Již 3. června ovšem ministerstvo podepsalo s firmou Supermarine kontrakt B.527113/36 na stavbě sériových Spitfirů Mk.I, které obdržely sériová čísla K9787 až K9999 a L1000 až L1096. Dodávky měly dle kontraktu být zahájeny v říjnu 1937 a skončit v březnu 1939. Ani jedno datum ale ne bylo dodrženo z důvodů nedostatečné kapacity výrobního závodu firmy Supermarine a celkově obtížného zavádění nové moderní technologie výroby. Kapacitní problém byl nakonec přes počáteční odpor vedení firmy Supermarine vyřešen vytvořením rozsáhlé sítě subdodavatelů, kteří se nakonec podíleli na stavbě Spitfirů Mk.I z celých čtyř pětín. V průběhu zavádění sériové výroby zemřel 11. června 1937 ve 42 letech šéfkonstruktor Spitfiru Reginald Mitchell, jehož pozici převzal Joseph Smith. Složitá byla především konstrukce a stavba křídla, což vedlo k setrvalému zpoždování jejich stavby a dodávek. Trupy nezřídky čekaly dokončené na dodávky křidel. Pro finální montáž postavil Supermarine v Eastleigh dva nové hangáry. První sériový Spitfire Mk.I K9787 tu vzlétl 14. května 1938.

První jednotkou RAF, přezbrojovanou na Spitfiry Mk.I, byla 19. squadrona pod velením S/Ldr Henryho Cozense, operující z letiště Duxford, dosud vyzbrojená dvouplášňiky Gloster Gauntlet. Přezbrojování začalo 11. srpna, poslední šestnáctý Spitfire jednotka obdržela až 16. listopadu 1938. V říjnu zahájila přezbrojování i 66. squadrona, sídlící také v Duxfordu, a těsně před koncem roku obdržela první dva Spitfiry rovněž 41. squadrona na letišti Catterick. Do konce roku 1938 se podařilo dodat 49 Spitfirů Mk.I. Pod vlivem zhoršené mezinárodní situace rozšířilo 1. září 1938 Air Ministry objednávku Spitfirů o 200 kusů. Další kontrakty na 200 a 450 kusů pak přišly 20. dubna a 9. srpna 1939, a již 12. dubna 1939 podepsalo Air Ministry kontrakt s firmou Morris Motors Ltd. na 1000 licenčních Spitfirů Mk.II, stavěných v nové továrně v Castle Bromwich. Na jaře a v létě 1939 konečně výroba nabírala potřebné tempo. Ke dni vstupu Velké Británie do války, 3. září 1939, je mělo ve výzbroji již jedenáct squadron Fighter Command.

Naprosto zásadní pro úspěšné nasazení nových stíhaček v blízkosti se válce bylo průběžné odstraňování technických nedostatků a jejich omezení u již dodaných i nově vyráběných Spitfirů. První sériové Spitfiry byly poháněny dvanáctiválcovým motorem Rolls-Royce Merlin II s jednostupňovým jednorychlostním kompresorem o výkonu 768 kW (1030 k). Poháněl dvoulistou dřevěnou vrtulí Weybridge. Od 78. vyrobeného stroje (K9961, vyroben 8. května 1939) byly Spitfiry Mk.I vybaveny třílistou dvoupolohovou kovovou vrtulí De Havilland Type 5/20, již byly zpětně vybaveny i stroje původně vyrobené s dvoulistou vrtulí. Od stroje sériového čísla K9980 (16. května 1939) byly sériové Spitfiry Mk.I poháněny novými, spolehlivějšími motory Merlin III o stejném výkonu, chlazenými směsí vody a glykolu (70:30). Motory Merlin II a Merlin III standardně používaly 87oktanový

letecký benzin DTD 230. Významnou modifikací u Merlinu III byla možnost úpravy pro použití 100 oktanového amerického paliva, což spolu se zvýšením plnicího tlaku zvyšovalo výkon motoru především v nižších letových hladinách. Úprava byla postupně zaváděna od jara 1940, ale standardně byly pro použití 100oktanového paliva stavěny až Merliny XII pohánějící Spitfiry Mk.II, Merliny III byly pro použití tohoto paliva přímo v továrně vyráběny od září 1940.

Merlin III umožňoval také montáž automaticky stavitelné třílisté vrtule Rotol RMS.7 (licence Hamilton Standard Hydromatic), kterou bylo vybaveno menší množství Spitfirů vyrobených na konci roku 1939. Vrtulemi Rotol ale byly přednostně vybavovány Spitfiry Mk.II z Castle Bromwich, a také Hurricany Mk.I. Prakticky jedinou jednotkou, kompletně vybavenou Spitfiry Mk.I s vrtulemi Rotol, byla 54. squadrona operující v zimě 1939/40 z letiště Hornchurch. Protože ale byly výkony strojů vybavených automaticky stavitelnou vrtulí (constant speed) oproti strojům s dvoupolohovou vrtulí významně lepší, našlo se řešení v konverzi dvoupolohových vrtulí De Havilland na automaticky stavitelné. Modifikace prováděl montážní tým firmy De Havilland přímo u jednotek, konverze proběhly od 24. června 1940 do 16. srpna 1940 u všech Spitfirů Mk.I a Hurricanů Mk.I vybavených dvoupolohovými vrtulemi De Havilland 5/20. Později byly standardně montovány automaticky stavitelné vrtule De Havilland Type 5/39A. Motory

Prototyp Spitfiru K5054.



Merlin trpěly po celou dobu nasazení úniky oleje, které se nikdy nepodařilo plně odstranit. Potíže byly také s karburátory, které při manévrech se záporným přetížením, například při prudkém přechodu do střemhlavého letu, vynechávaly a krátkodobě přerušovaly dodávku palivové směsi do motoru. Problém se podařilo vyřešit poměrně pozdě, až po skončení Bitvy o Británii, zavedením tzv. RAE-restrictoru, což je mediálně známá a proslavená úprava plováku karburátoru, jejíž autorem byla slečna Beatrice Shillingová.

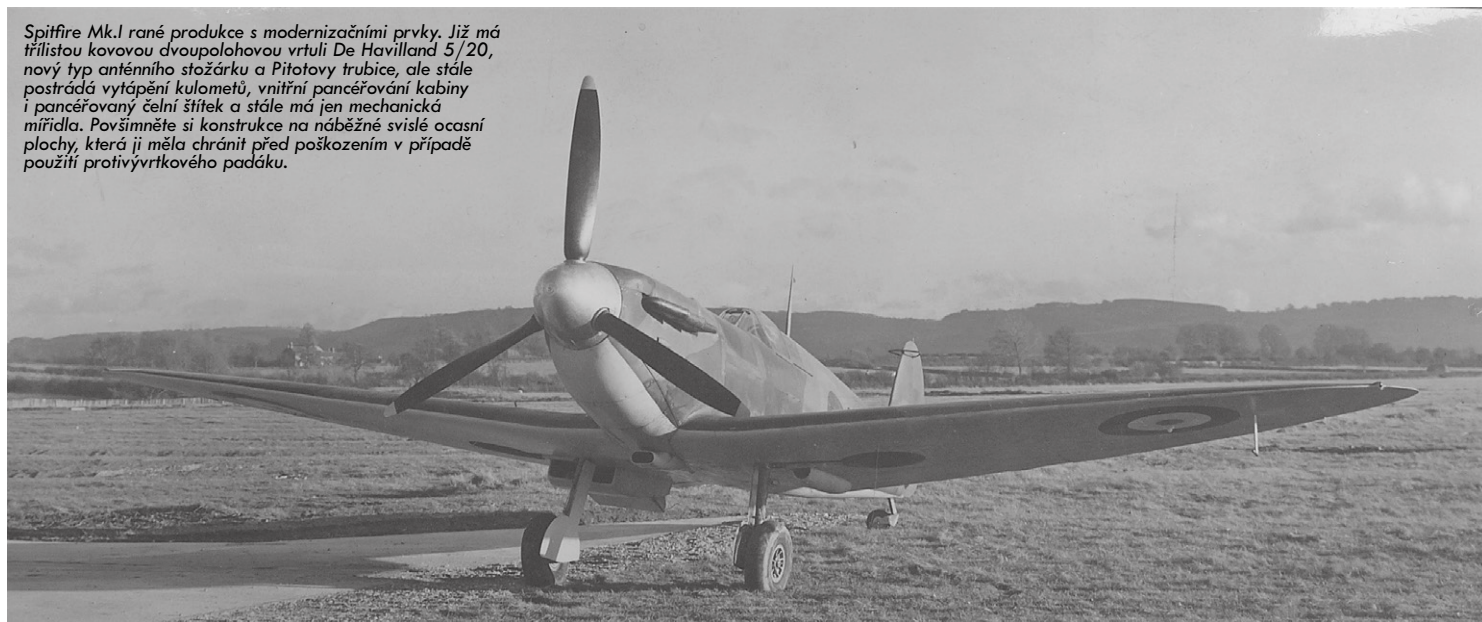
Vzhledově významnou změnou bylo zavedení vypouklého překrytu kabiny. Uvádí se, že byl zaveden do výroby v lednu 1939, ale podle všeho se v jednotlivých kusech objevil již o několik měsíců dříve, protože přinejmenším jeden Spitfire Mk.I 19. squadrony měl tento typ překrytu už v říjnu 1938. Problémem bylo obtížné až nemožné otevření tohoto překrytu kabiny za letu v případě potřeby opuštění poškozeného stroje. Pro možnost vyrovnání tlaku v kabině byl na překryt přidán malý otevíratelný panel, na dvířka kokpitu bylo přidáno charakteristické páčidlo, později byl zaveden systém nouzového odhozu překrytu kabiny firmy Martin Baker. Modifikace byla prováděna u bojově nasazených strojů až v době Bitvy o Británii. Pro zlepšení možnosti kontroly zadní polosféry Spitfirů bylo zavedeno zpětné zrcátko na čelním štítku kabiny, zprvu montované u jednotek svépomocí, později instalované standardně ve výrobě a zpětně v rámci oficiální modifikace.

Během střeleckých zkoušek se rychle ukázalo, že kulomety ve vyšších výškách zamrzají. Řešením byla instalace vyhřívání zbraní horkým vzduchem, přiváděným potrubím od většího chladiče pod pravou polovinou křídla. Úprava byla do sériové výroby zavedena od 60. vyrobeného stroje (K9846) v lednu 1939 a na již vyrobené stroje byla zpětně doplněna. Později bylo vzduchové vyhřívání zbraní nahrazeno elektrickým. V době zavádění Spitfirů Mk.I byla výzbroj osmi kulometů Browning ráže 7,7 mm považována za silnou až účtyhodnou, postupem času se zaváděním pancéřování prostorů osádek i palivových nádrží se stávala nedostatečnou a další vývoj šel cestou zvyšování palebné síly Spitfirů instalací 20 mm

Spitfire Mk.I rané produkce, s dvoulistou dřevěnou vrtulí Weybridge, starším typem anténního stožárku a Pitotovy trubice, bez jakéhokoli pancéřování, bez vytápění kulometů, s původním plochým krytem kabiny a mechanickými miřadly.



Spitfire Mk.I rané produkce s modernizačními prvky. Již má třílístou kovovou dvoupolohovou vrtuli De Havilland 5/20, nový typ anténního stožárku a Pitotovy trubice, ale stále postrádá vytápění kulometů, vnitřní pancéřování kabiny i pancéřovaný čelní štítek a stále má jen mechanická mířidla. Pověšněte si konstrukce na náběžné svislé ocasní plochy, která ji měla chránit před poškozením v případě použití protivztlakového padáku.



kanónů. 20 mm kanóny byla vyzbrojena modifikace Spitfire Mk.IB, v poměrně malém množství vyráběná od podzimu 1940. V říjnu dostala první operačně použitelné Spitfiry Mk.IB 19. squadrona.

Důležitou a vítanou modifikací bylo zavedení zápalného střeliva de Wilde pro kulometry Browning. S výzbrojí souvisí zaměřovače. První Spitfiry byly vybavovány jednoduchými mechanickými mířidly, s kruhovým hledím v kabině a muškou před čelním štítkem. Ta byla záhy nahrazena reflexním zaměřovačem Barr and Stroud GM 2. Fotokulomet byl po zavedení Spitfirů do výzbroje montován externě na horní plochu kořene pravé poloviny křídla, od stroje K9988 byl montován do náběžné hrany kořene levé poloviny křídla fotokulomet G.42B. Modifikací prošla také Pitotova trubice, starší „dvouprsté“ provedení bylo od stroje K9918 zalétaného v březnu 1939 nahrazeno modernější Pitotovou trubicí tvaru T.

První Spitfiry Mk.I byly vybavovány krátkovlnnými radiostanicemi TR.9B a TR.9D s drátovou anténou nataženou mezi sloupkem antény za kabinou a vrcholem směrovky. Od jara 1940 byly tyto starší radiostanice nahrazovány radiostanicí TR.1133 pracující v pásmu VKV, kde anténu tvořil sloupek antény a drátovou anténu již nepoužívaly. Sloupek antény byl původně vysoký konstantního kruhového průřezu alá násada od koštěte, později byl nahrazen novým nižším sloupkem mečovitého tvaru. V září 1940 do výbavy Spitfirů přibyl identifikační přístroj IFF (Identification Friend or Foe) typu R.3002, umožňující naváděcím stanicím rozlišit na obrazovkách radarů vlastní a nepřátelské stroje. Byl nazýván pip-squeak a vyznačoval se dvěma drátěnými anténami, nataženými z boků trupu k náběžné hraně koncového oblouku vodorovné ocasní plochy.

Spitfiry vstupovaly do služby bez jakékoli pasivní ochrany, přestože se o některých prvcích pancéřování, například o pancéřovém skle čelního štítu kabiny, jednalo už v roce 1936. Kvůli problémům s vývojem vrstveného skla se ale realizace protáhla, standardně je jako první dostávaly stroje série N stavěné v září 1939. Pancéřový štítek o tloušťce 50,8 mm (2 palce) se montoval zvnějšku na čelní štítek kabiny. Stejně tak došlo ke zpoždění v zavedení pancéřování sedačky pilota a celého prostoru kokpitu, které měly být montovány od září 1939. Ve skutečnosti je mnohé Spitfiry neměly ještě na jaře a výjimečně dokonce v létě 1940. Kompletní pancéřování kabiny Spitfiru Mk.I sestávalo podle modifikace č. 247 zavedené 6. června 1940 z pancéřového plátu za sedačkou, dále z 6 mm plechu na motorové přepážce, z plechu kryjícího zepředu nádrž chladicí kapaliny a nakonec byl modifikací č. 315 z 20. listopadu 1940 zaveden také pancéřový plech za hlavou pilota. Ten lze ovšem najít i na fotografiích Spitfirů z jara a léta 1940.

Významným prvkem pasivní ochrany bylo rovněž pancéřování palivových nádrží. Spitfire měl dvě trupové nádrže, dolní o objemu 168 litrů (37 galonů) a horní o objemu 218 litrů (48 galonů), umístěné za motorem před kabinou pilota. Tak jako v jiných případech, zprvu nebyla ochrana žádná. Jako první byl zaveden silnější, třímilimetrový duralový plech chránící zvnějšku horní trupovou palivovou nádrž. Od dubna 1940 byla zaváděna

ochrana spodní nádrže ochranným obalem hmotou Linatex, což byl sendvič gumy a plátna v tloušťkách od 5 do 15 mm. Teprve koncem července 1940 byla modifikací č. 273 zavedena ochrana nádrže samosvorným gumovým obalem. Bohužel ještě v létě 1940 létalo mnoho Spitfirů bez ochrany nádrží a horní nádrž neměla samosvorný obal vůbec, což při poškození v boji často vedlo k požáru a těžkým popáleninám pilota.

Jak vidno, Spitfire Mk.I prošel od svého zavedení do výzbroje na podzim 1938 do konce Bitvy o Británii v říjnu 1940 významným technickým vývojem, který zásadně zvýšil jeho bojovou hodnotu a ukázal, že drak letounu má rezervu nutnou pro další vývoj. Některé problémy však zůstaly nevyřešeny a jsou mimo rozsah historického období, pokrývaného naší stavebnicí. Byl to především problém tuhnutí křídélek, způsobovaný nafouknutím jejich plátěného potahu při vyšších rychlostech. V době bojového nasazení Spitfirů Mk.I byla tato příčina sice známa, připraveno bylo řešení v podobě celokovových kormidel, ale do praxe se nedostalo. Obdobně nebyl u Spitfirů Mk.I plně využit potenciál 100oktanového paliva. Výzbroj osmi kulometů ráže 7,7 mm, ještě v létě 1940 plně vyhovující, začínala být na podzim 1940 považována za do budoucna nedostatečnou. Již na kanónových Spitfirech Mk.IB se experimentovalo s výzbrojí dvojicí kanónů ráže 20 mm, ale tato výzbroj se rozšířila až později u Mk.II a především u Mk.V, kdy se stala prakticky standardem.

Foto courtesy of Simon Erland and CTK



Spitfire Mk.Ia ve finální podobě, s plným pancéřováním včetně pancéřování čelního štítu, vrtuli De Havilland 5/20, vytápěním kulometů s výdechy horkovzdušného topení na spodní ploše křídla, reflexním zaměřovačem GM2, pozdějším typem anténního stožárku a Pitotovy trubice a zpětným zrcátkem.



Carefully read instruction sheet before assembling. When you use glue or paint, do not use near open flame and use in well ventilated room. Keep out of reach of small children. Children must not be allowed to suck any part, or pull vinyl bag over the head.



Před započatím stavby si pečlivě prostudujte stavební návod. Při používání barev a 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. SYMBOLY

* INSTRUKTION SINNBILDEN

* SYMBOLES

* 記号の説明



OPTIONAL
VOLBA



BEND
OHNOUT



SAND
BROUSIT



OPEN HOLE
VYVRTAT OTVOR



SYMETRICAL ASSEMBLY
SYMETRICKÁ MONTÁŽ



REMOVE
ODŘÍZNOUT



REVERSE SIDE
OTOČIT



APPLY EDUARD MASK
AND PAINT
POUŽÍT EDUARD MASK
NABARVIT

PARTS

*

DÍLY

*

TEILE

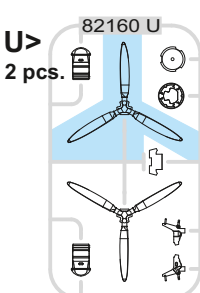
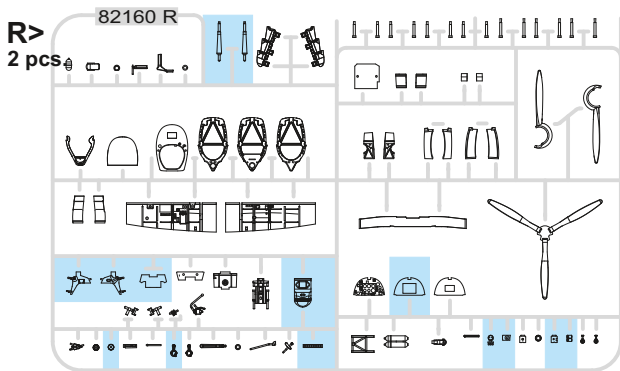
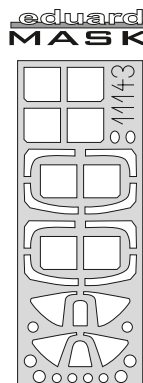
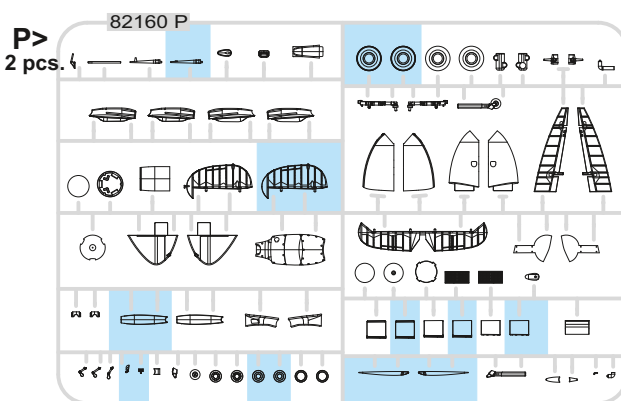
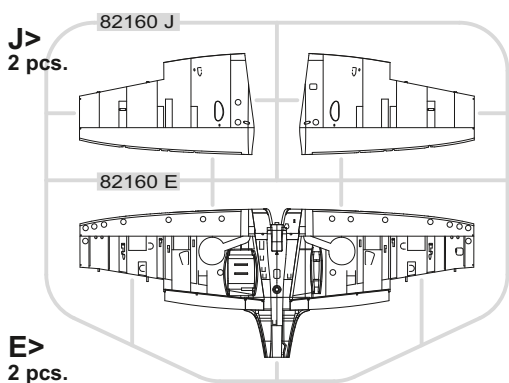
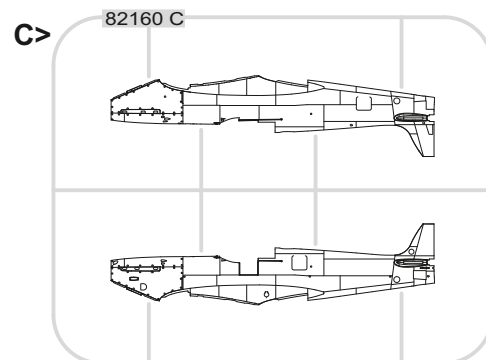
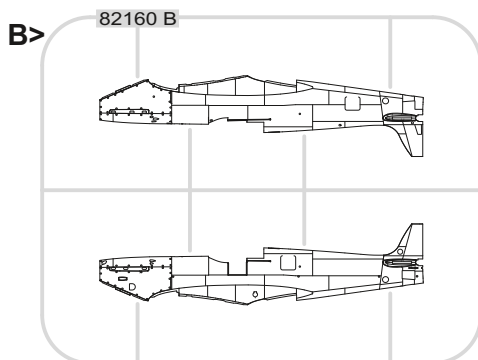
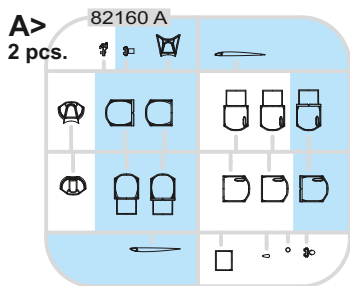
*

PIÈCES

*

部品

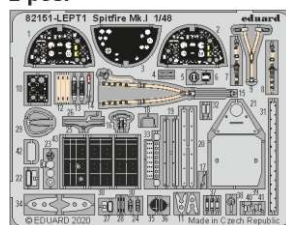
PLASTIC PARTS



RP - RESIN PARTS



2

PE - PHOTO ETCHED
DETAIL PARTS
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

*

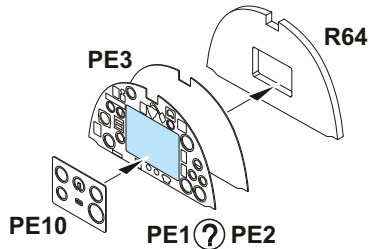
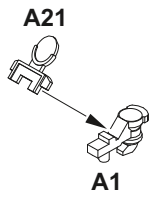
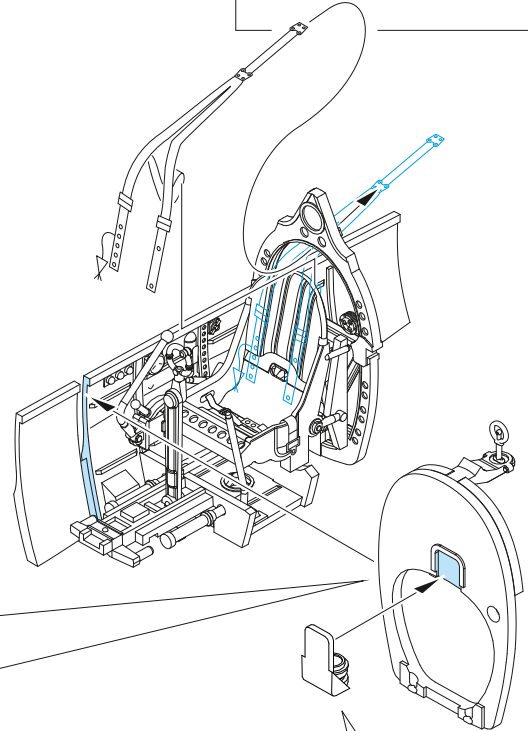
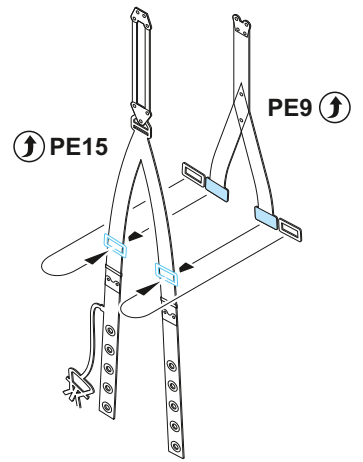
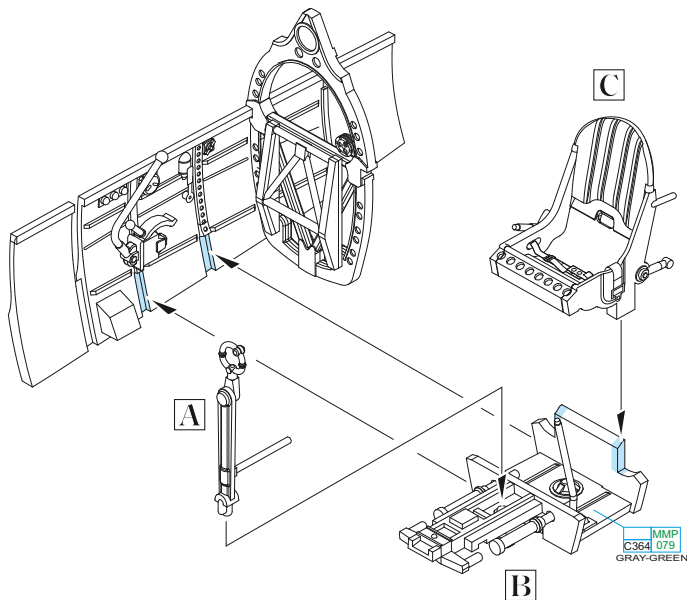
PEINTURE

*

色

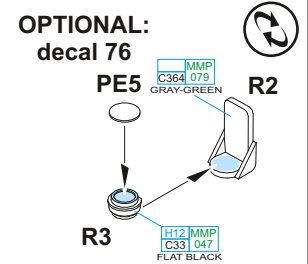
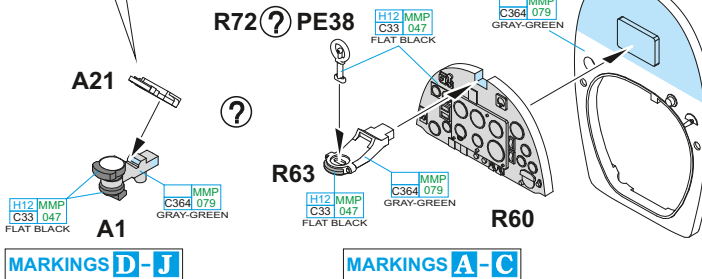
GSI Creos (GUNZE)		MISSION MODELS	
AQUEOUS	Mr.COLOR	PAINTS	
H3	C3	MMP-003	RED
H4	C4	MMP-007	YELLOW
H8	C8		SILVER
H11	C62	MMP-001	FLAT WHITE
H12	C33	MMP-047	FLAT BLACK
H51	C11	MMP-063	LIGHT GULL GRAY
H72	C369	MMP-078	DARK EARTH
H74	C368	MMP-080	SKY
H77	C137	MMP-040	TIRE BLACK

GSI Creos (GUNZE)		MISSION MODELS	
AQUEOUS	Mr.COLOR	PAINTS	
H90	C47		CLEAR RED
H94	C138		CLEAR GREEN
H330	C361	MMP-077	DARK GREEN
	C26	MMP-080	DUCK EGG GREEN
	C364	MMP-079	AIRCRAFT GRAY-GREEN
Mr.METAL COLOR		METALLICS	
MC214		MMM-001	DARK IRON
MC218		MMM-003	ALUMINIUM

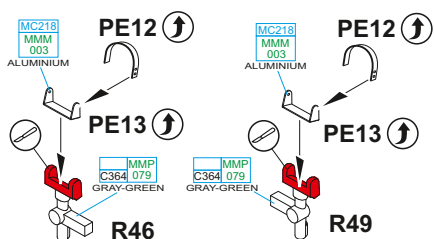
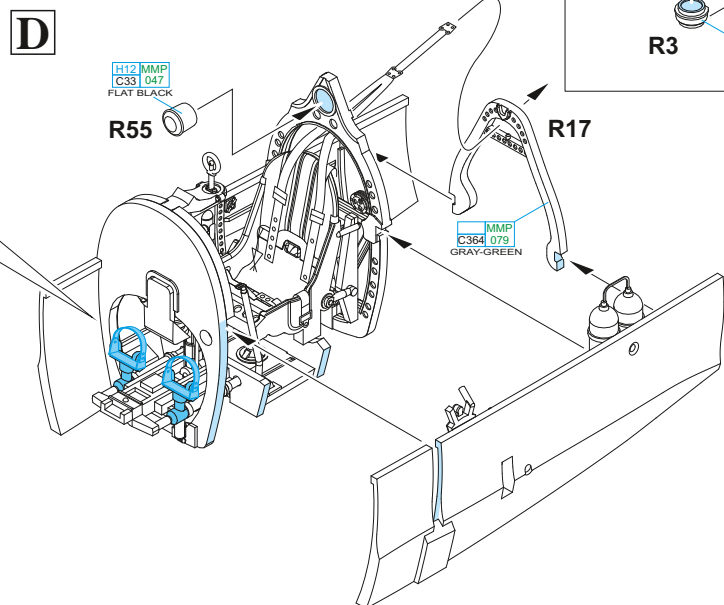


decal 74, 75, 83 ? PE1 - **MARKINGS D-J**
decal 74, 83, 84 ? PE2 - **MARKINGS A-C**

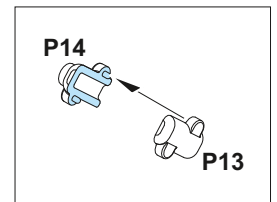
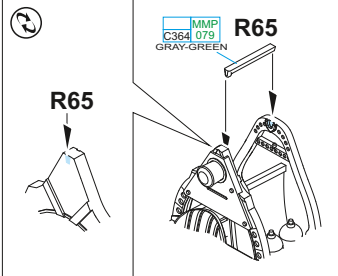
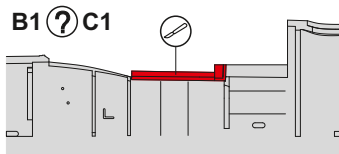
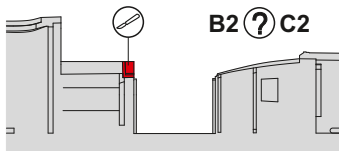
OPTIONAL: decal 74, 75, 83 ? 74, 83, 84



OPTIONAL:
decal 76



⑦ FOR CLOSED CANOPY ONLY



B1 - MARKINGS A-C
C1 - MARKINGS D-J

MMP C364 079 GRAY-GREEN

MC218
MMM 003
ALUMINIUM

H12 MMP
C33 047
FLAT BLACK

P45

B1 ⑦ C1

R1

D

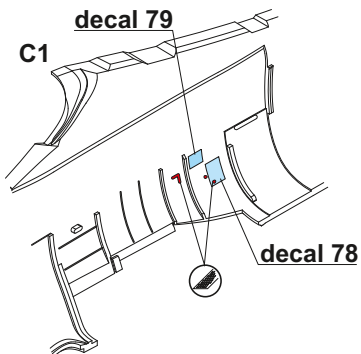
R20

P22

B2 ⑦ C2

fill

B2 - MARKINGS A-C
C2 - MARKINGS D-J



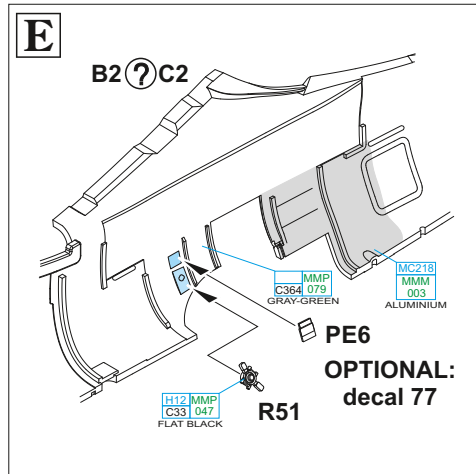
C1

decal 79

decal 78



P44



B2 ⑦ C2

PE6
OPTIONAL:
decal 77

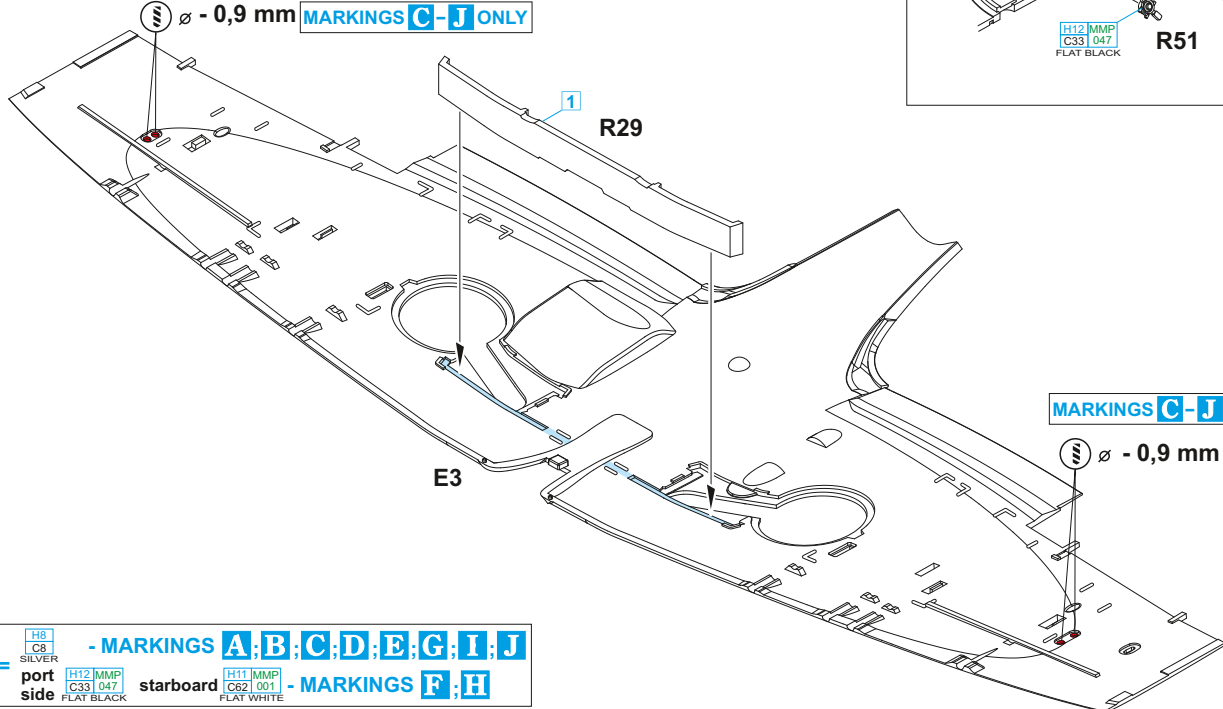
MMP C364 079 GRAY-GREEN

MC218
MMM 003
ALUMINIUM

H12 MMP
C33 047
FLAT BLACK

R51

Ø - 0,9 mm MARKINGS C-J ONLY



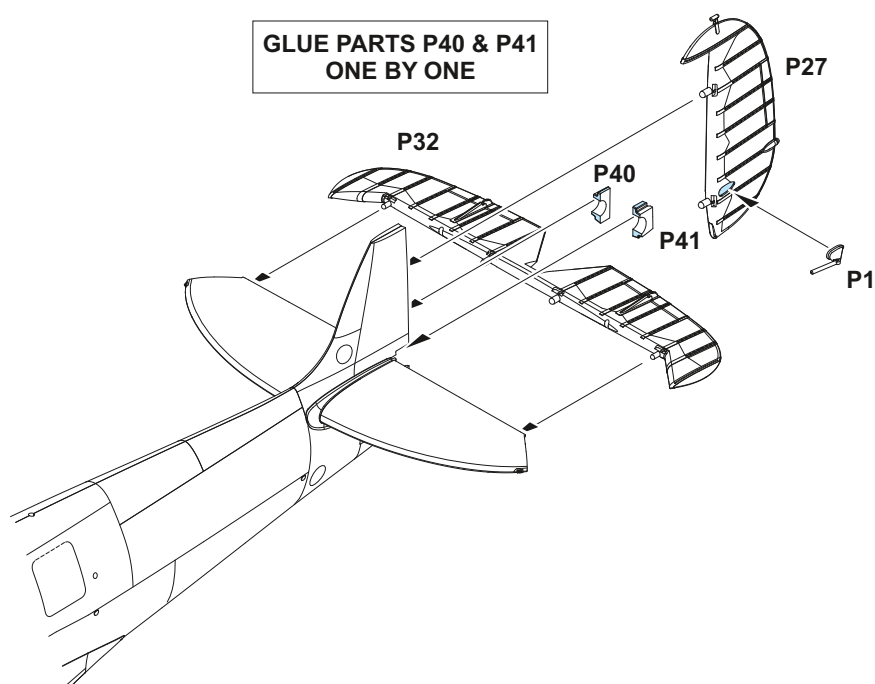
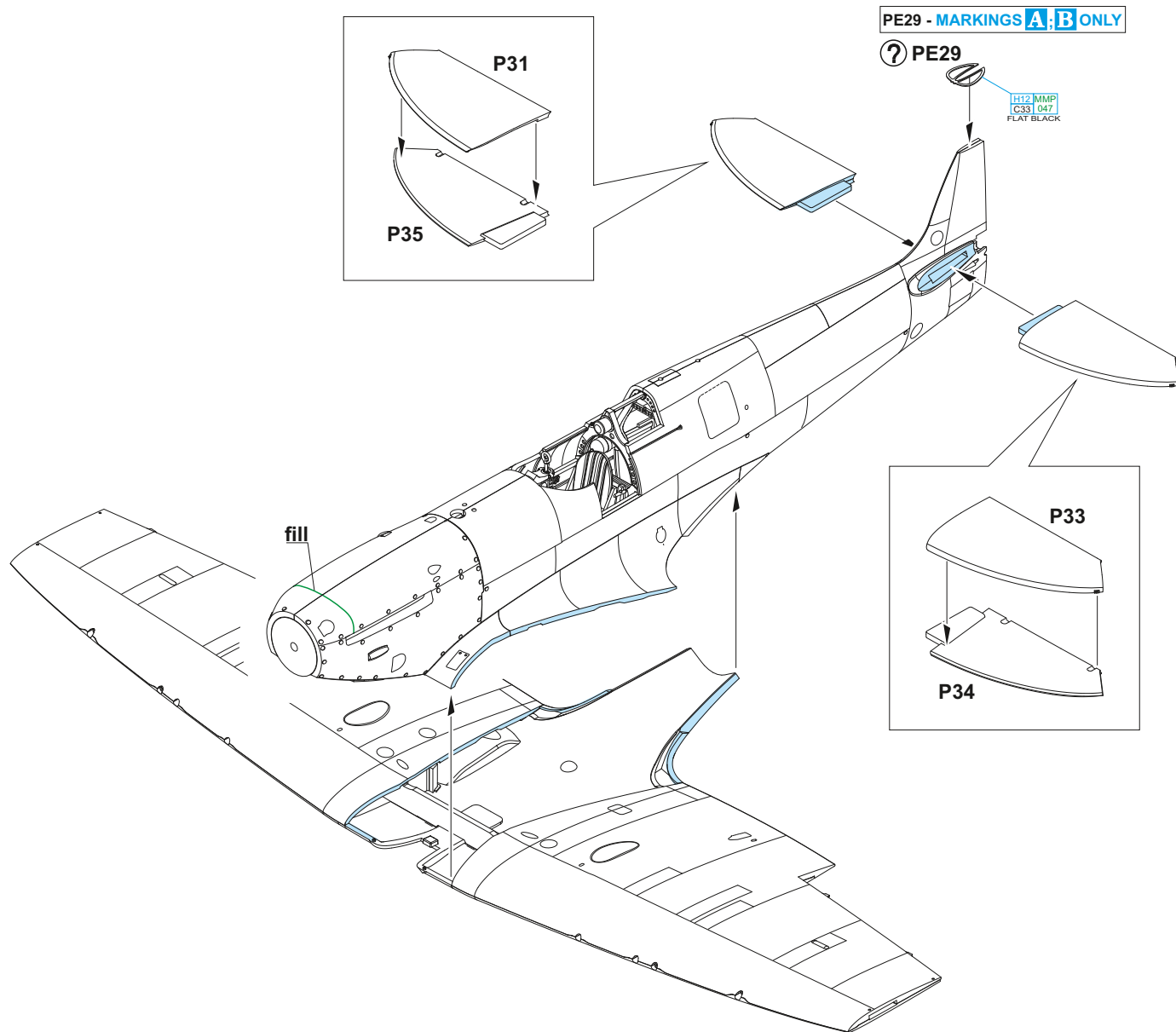
R29

E3

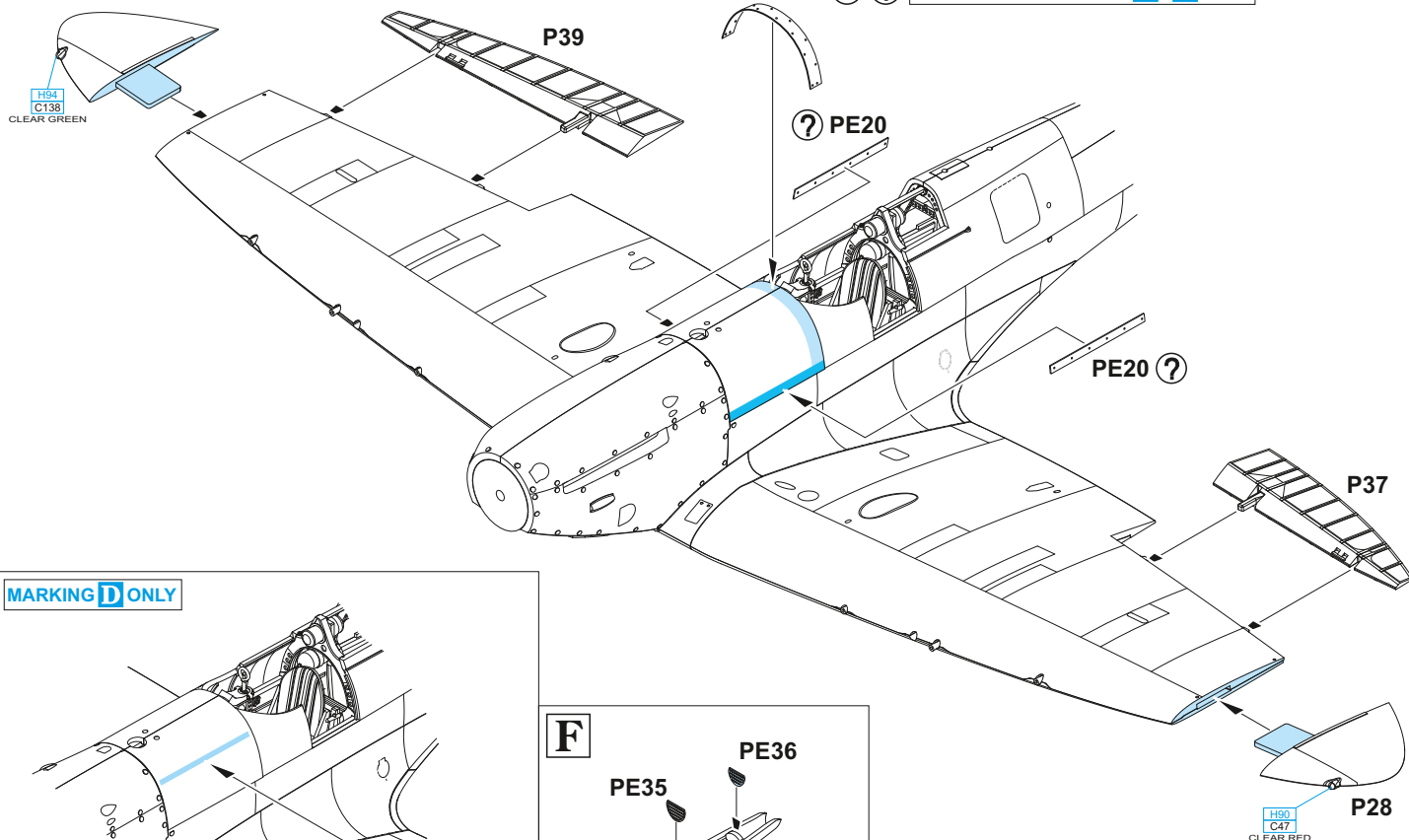
MARKINGS C-J ONLY

Ø - 0,9 mm

1 = H8 C8 SILVER - MARKINGS A:B:C:D:E:G:I:J
port side H12 MMP C33 047 FLAT BLACK starboard H11 MMP C62 001 FLAT WHITE - MARKINGS F:H



P25



MARKING D ONLY

F

MARKINGS C-J ONLY

G

P18 - MARKINGS A, B ONLY

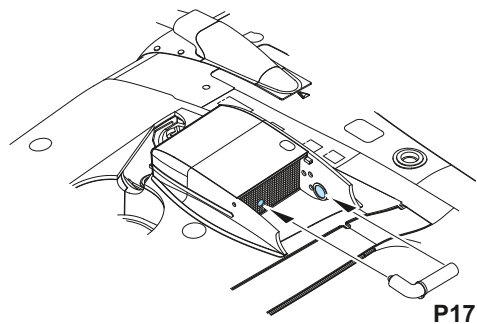
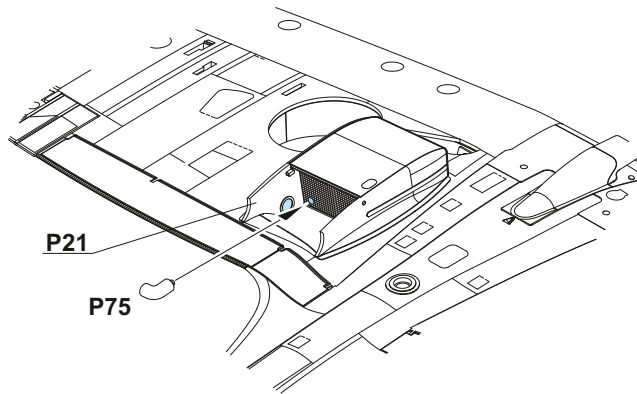
P72, PE34 - MARKINGS C-J ONLY

PE30, PE43 - MARKINGS C-J ONLY

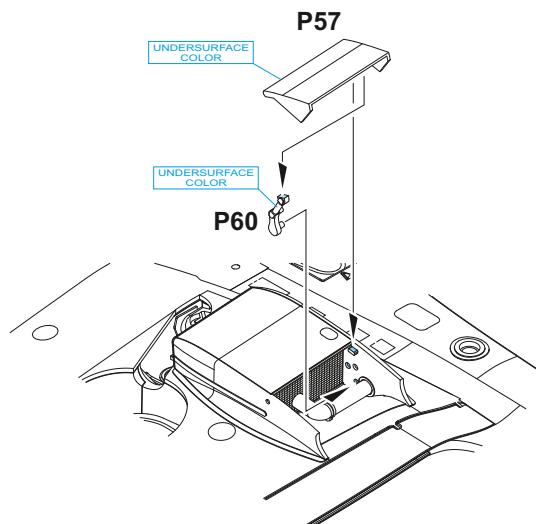
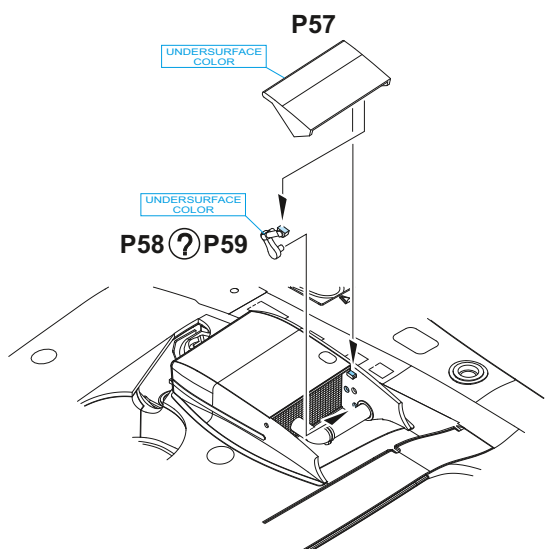
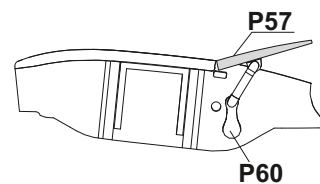
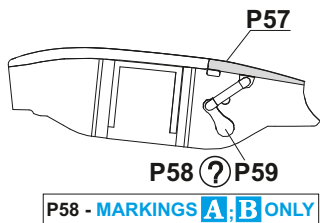
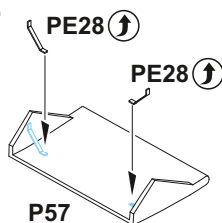
P20 - MARKINGS A, B ONLY

P73, PE11 - MARKINGS C-J ONLY

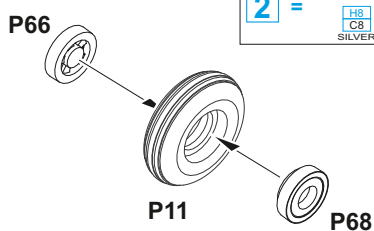
? MARKINGS **C-J** ONLY



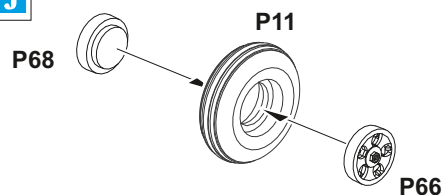
2 pcs.



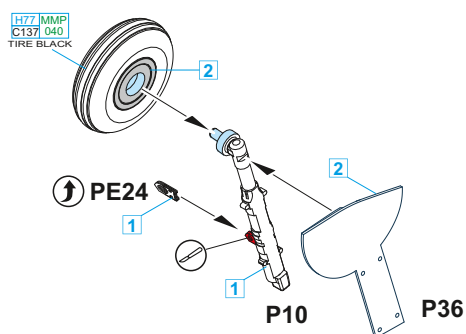
?



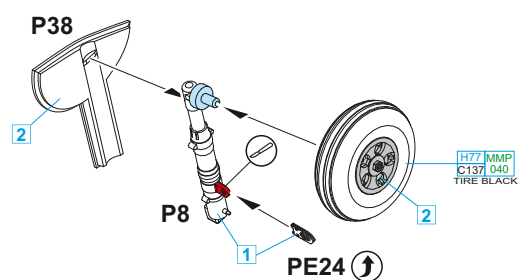
2 = **UNDERSURFACE COLOR** - MARKING **F**
- MARKINGS **A, B, C, D, E, G, H, I, J**



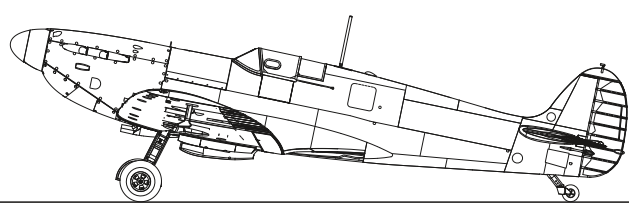
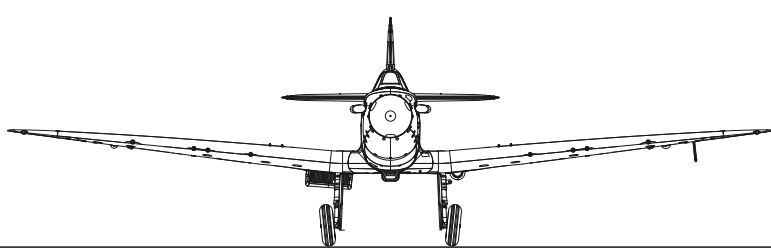
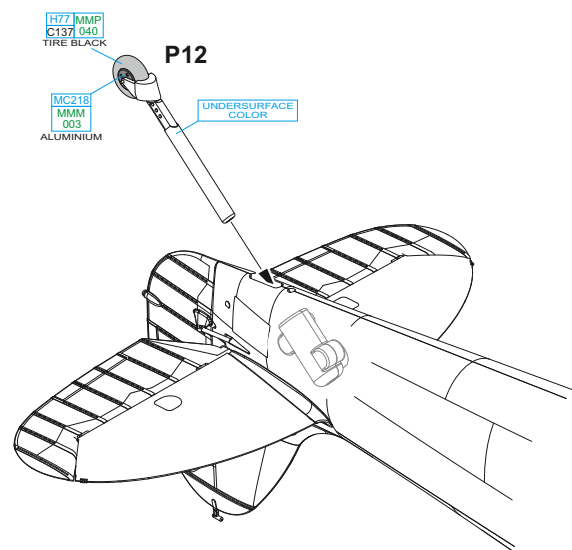
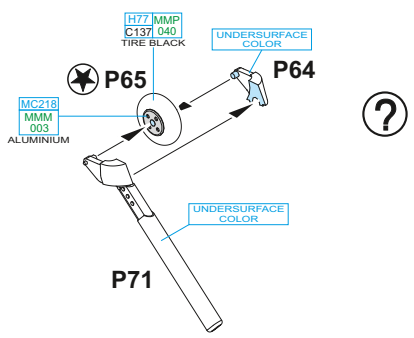
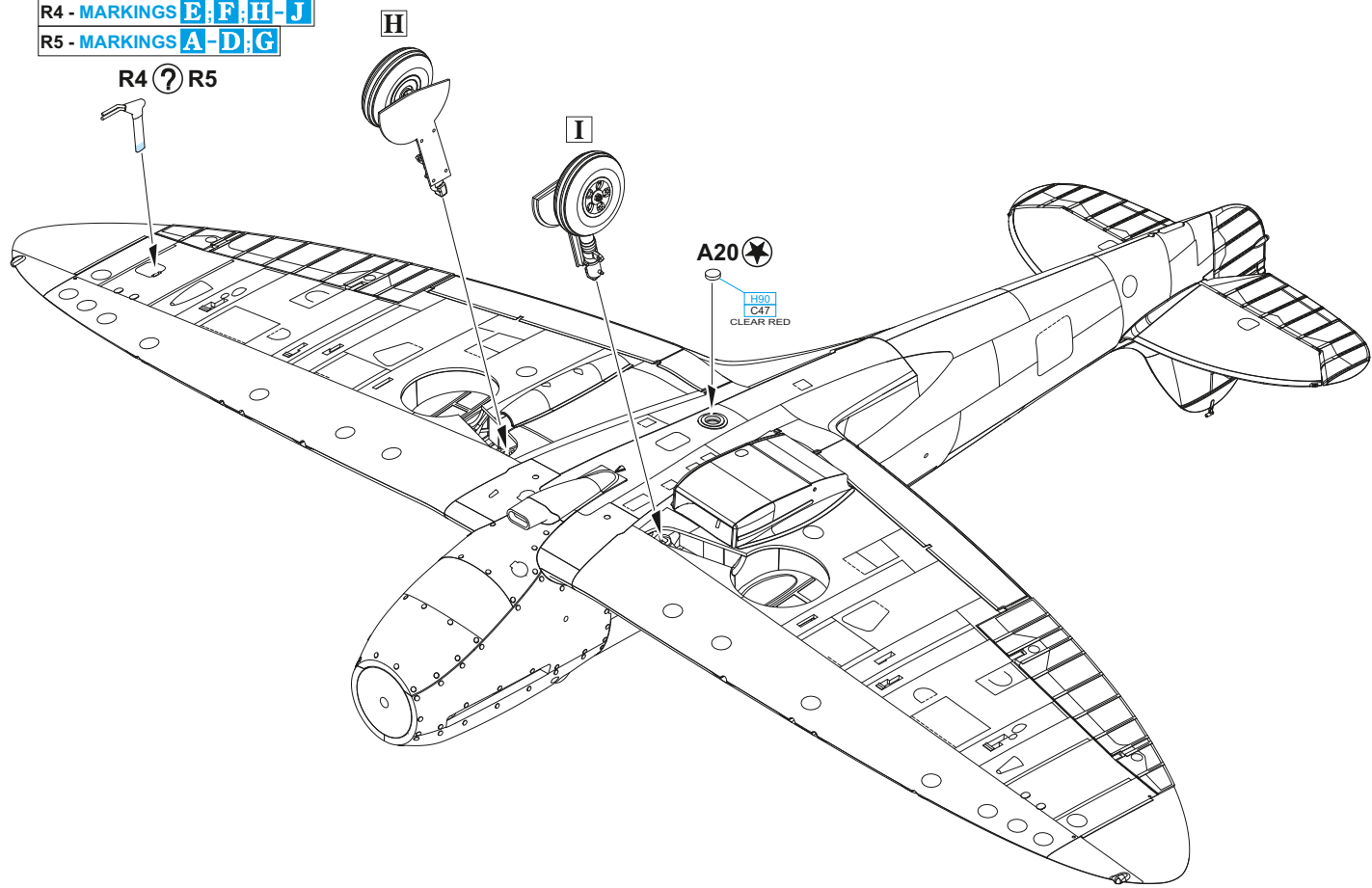
H

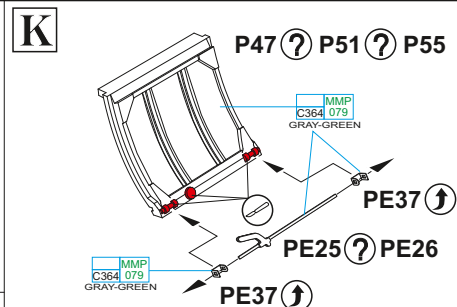
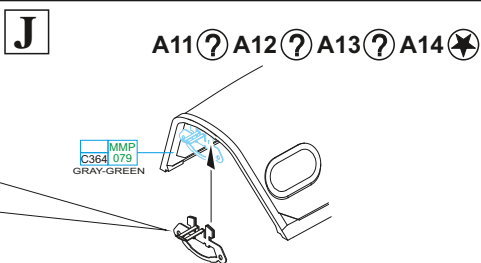
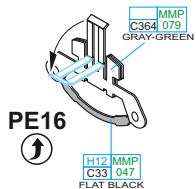


I



R4 - MARKINGS **E; F; H-J**
 R5 - MARKINGS **A-D; G**



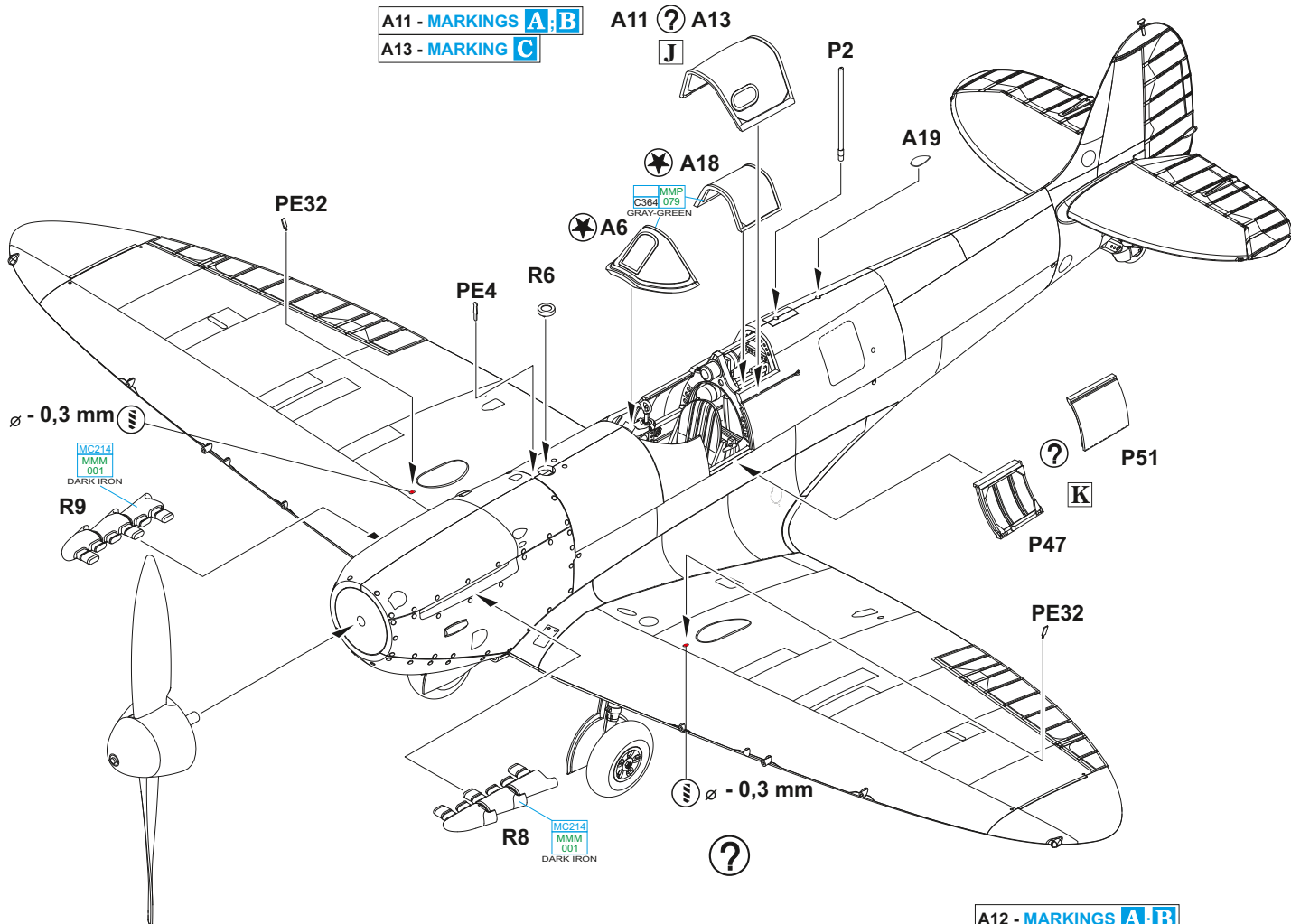


MARKINGS **A-C**

OPEN CANOPY

A11 - MARKINGS **A:B**
A13 - MARKING **C**

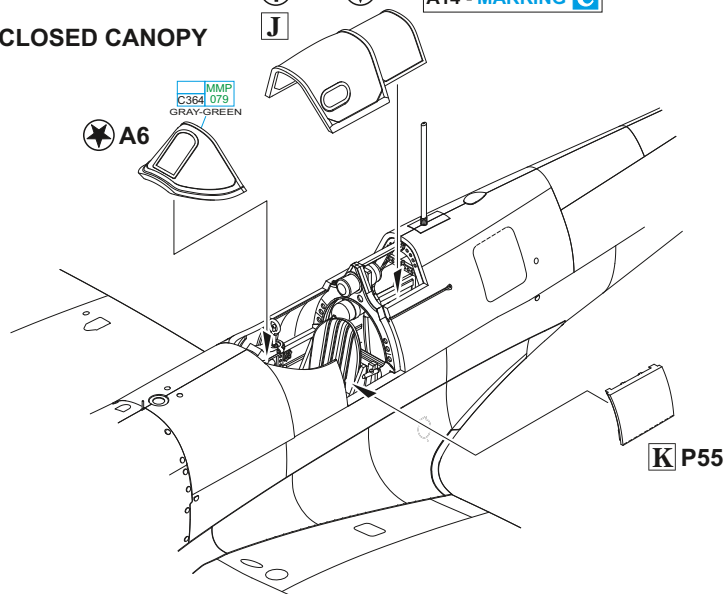
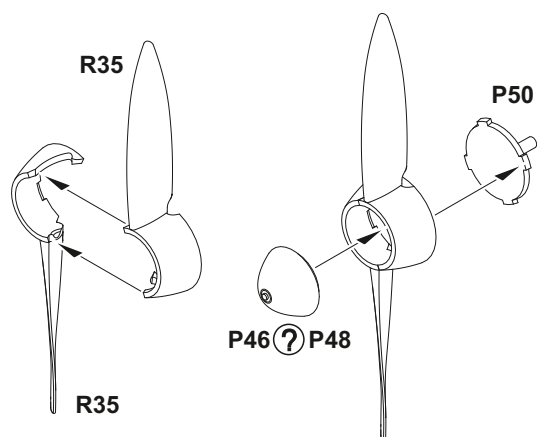
A11 ? A13

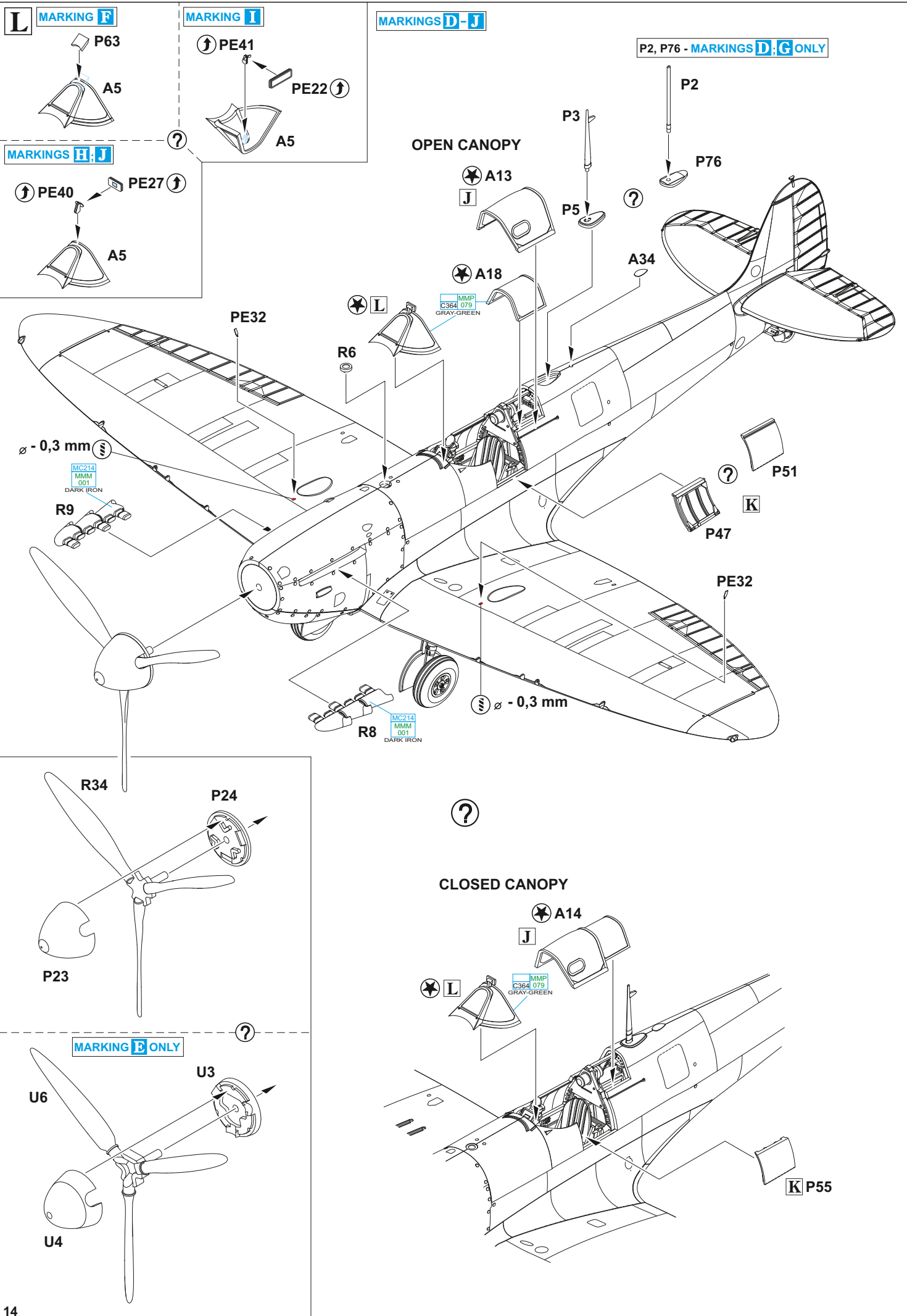


A12 - MARKINGS **A:B**
A14 - MARKING **C**

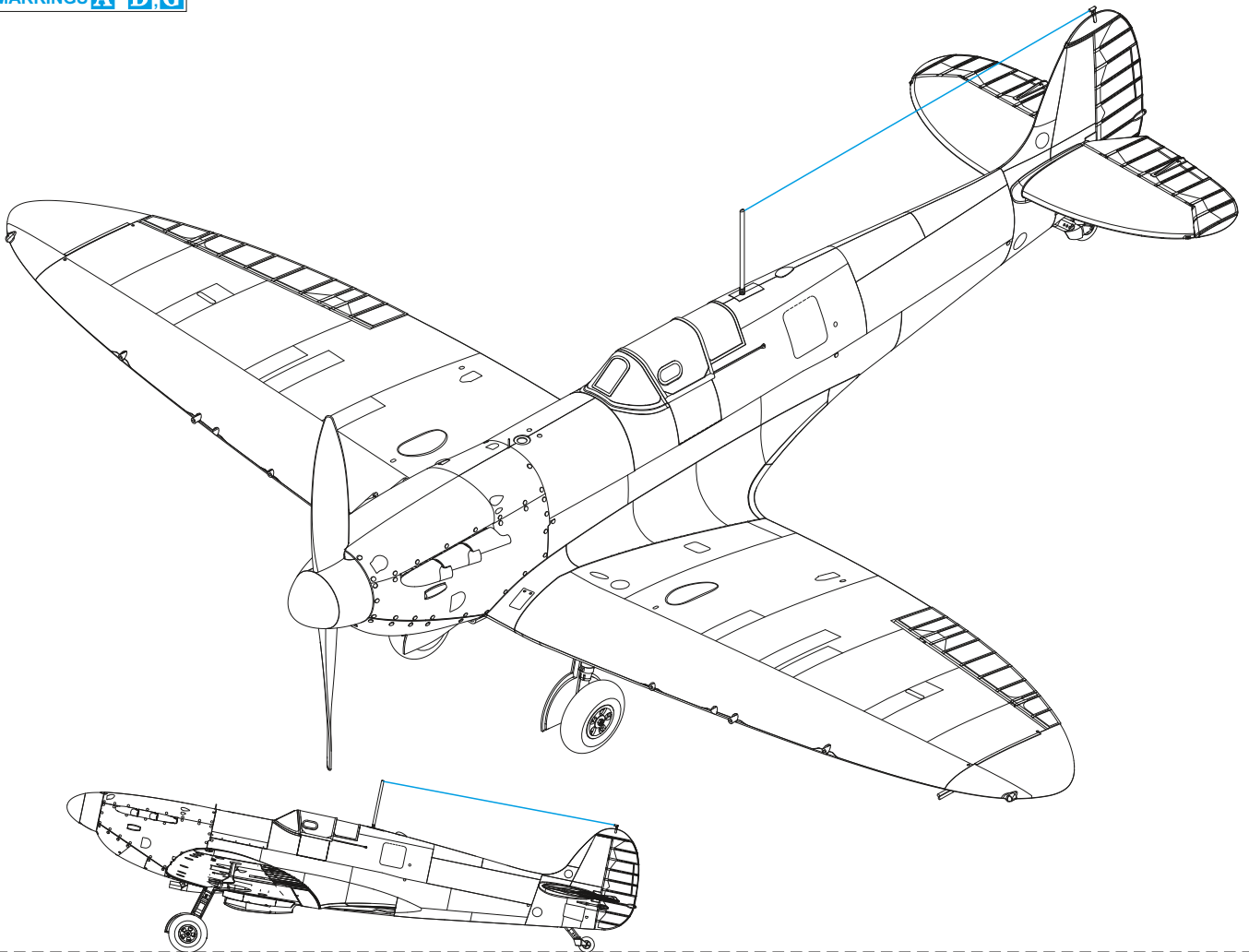
A12 ? A14

CLOSED CANOPY

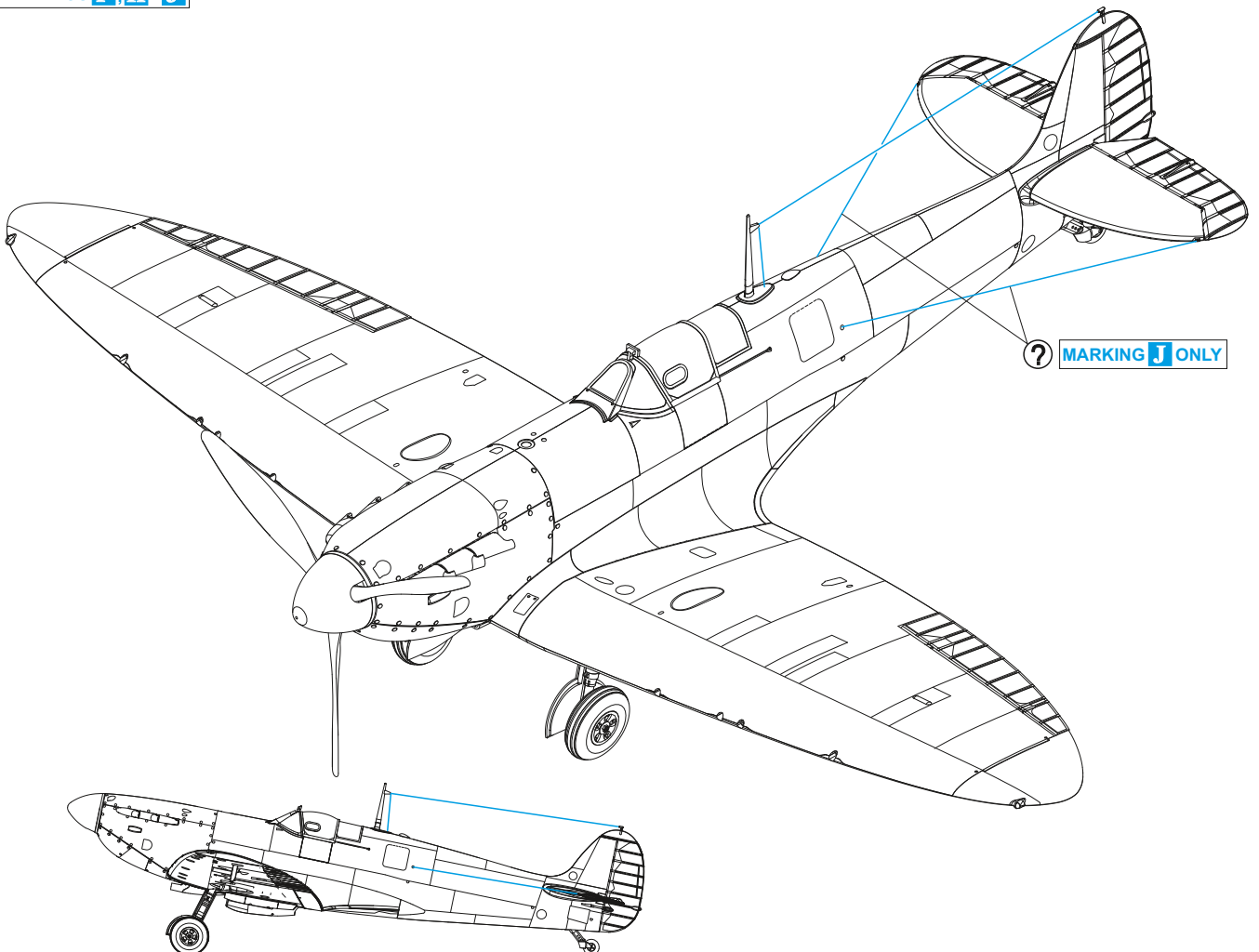




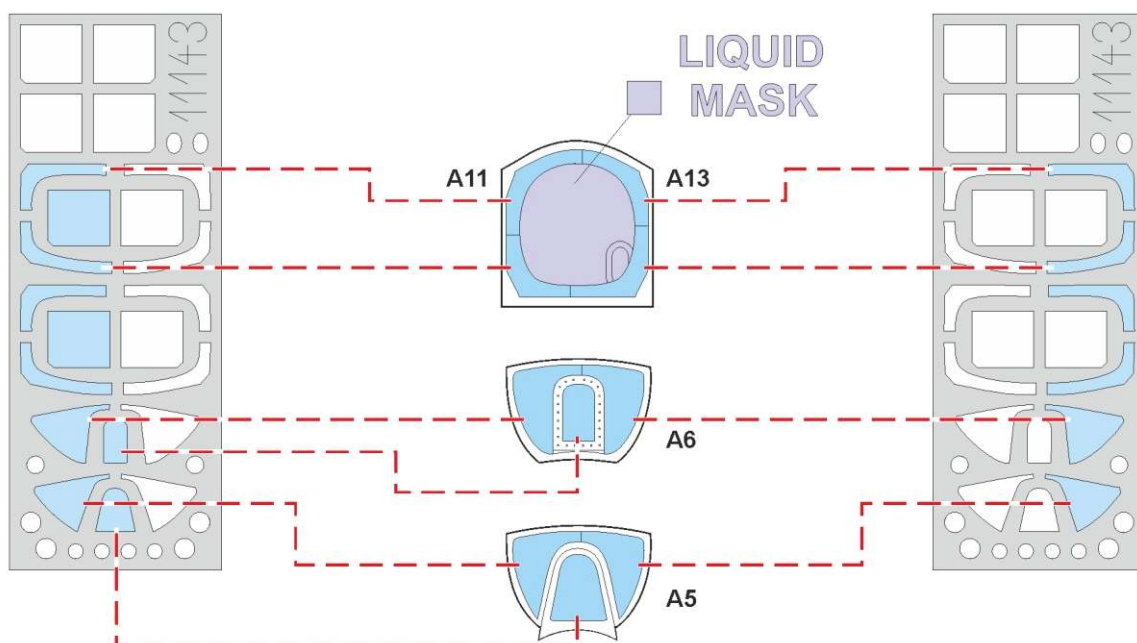
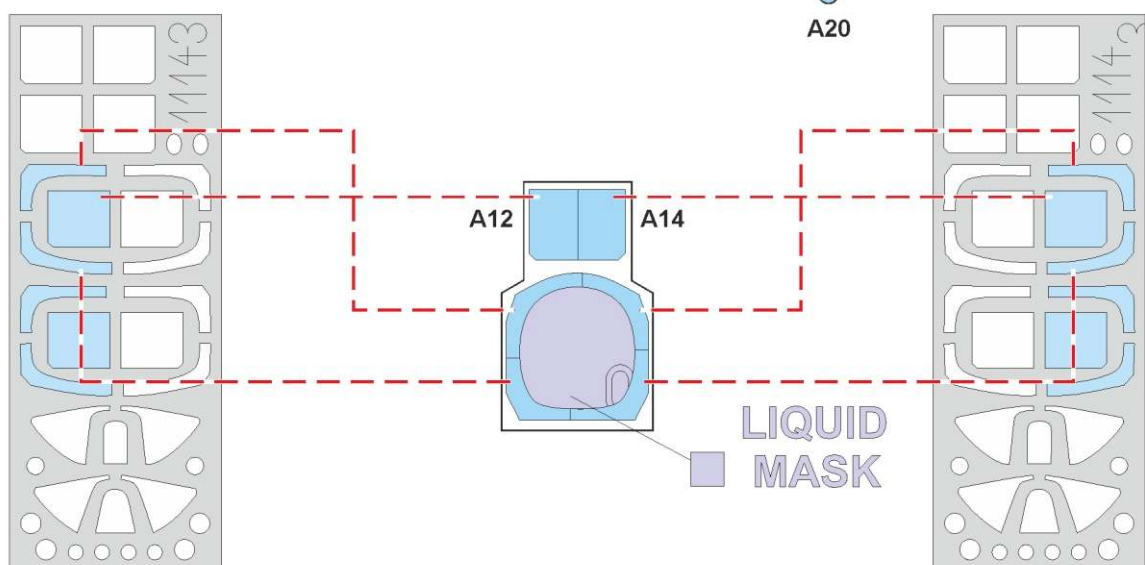
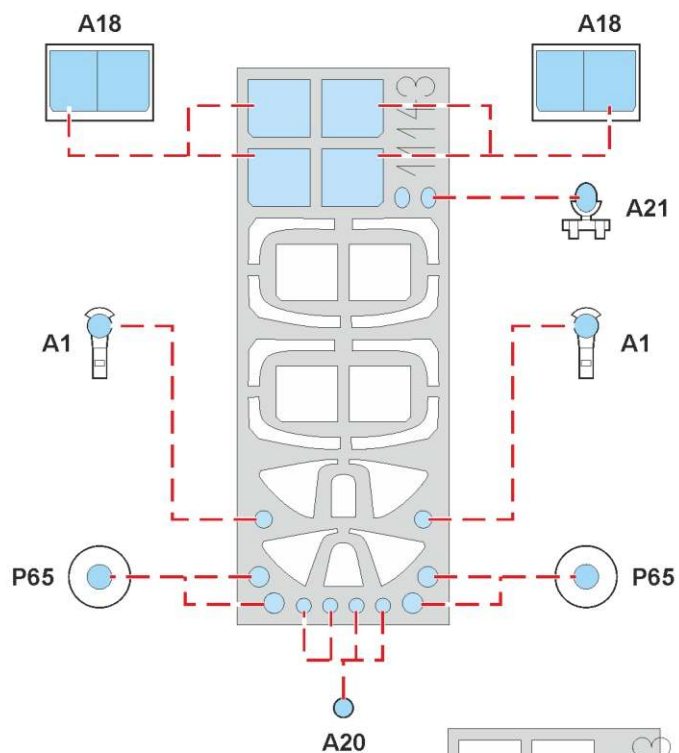
? MARKINGS **A-D;G**



? MARKINGS **F;H-J**

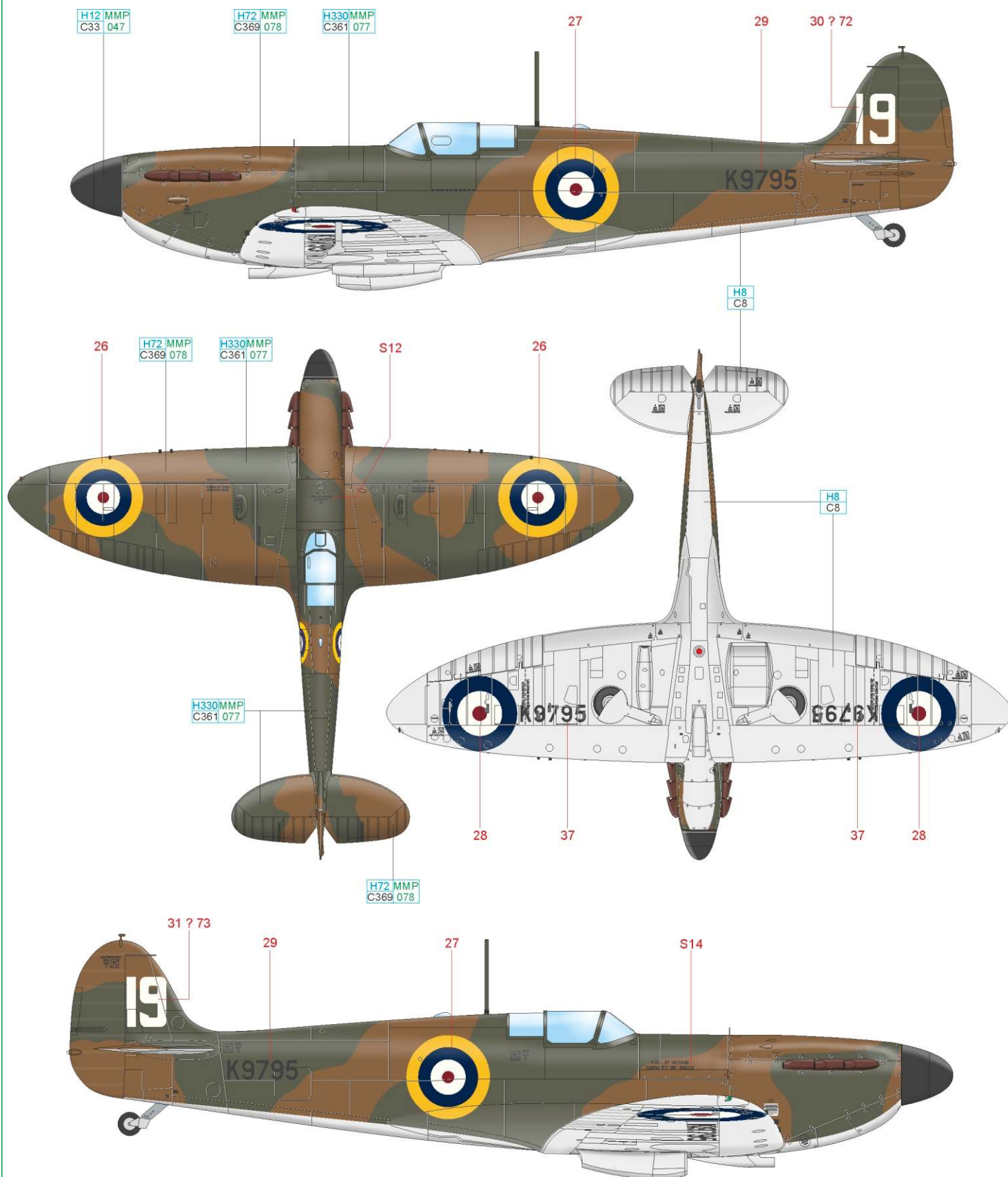


RP1 RP2



A K9795, 19. squadrona, RAF Duxford, Cambridgeshire, říjen 1938

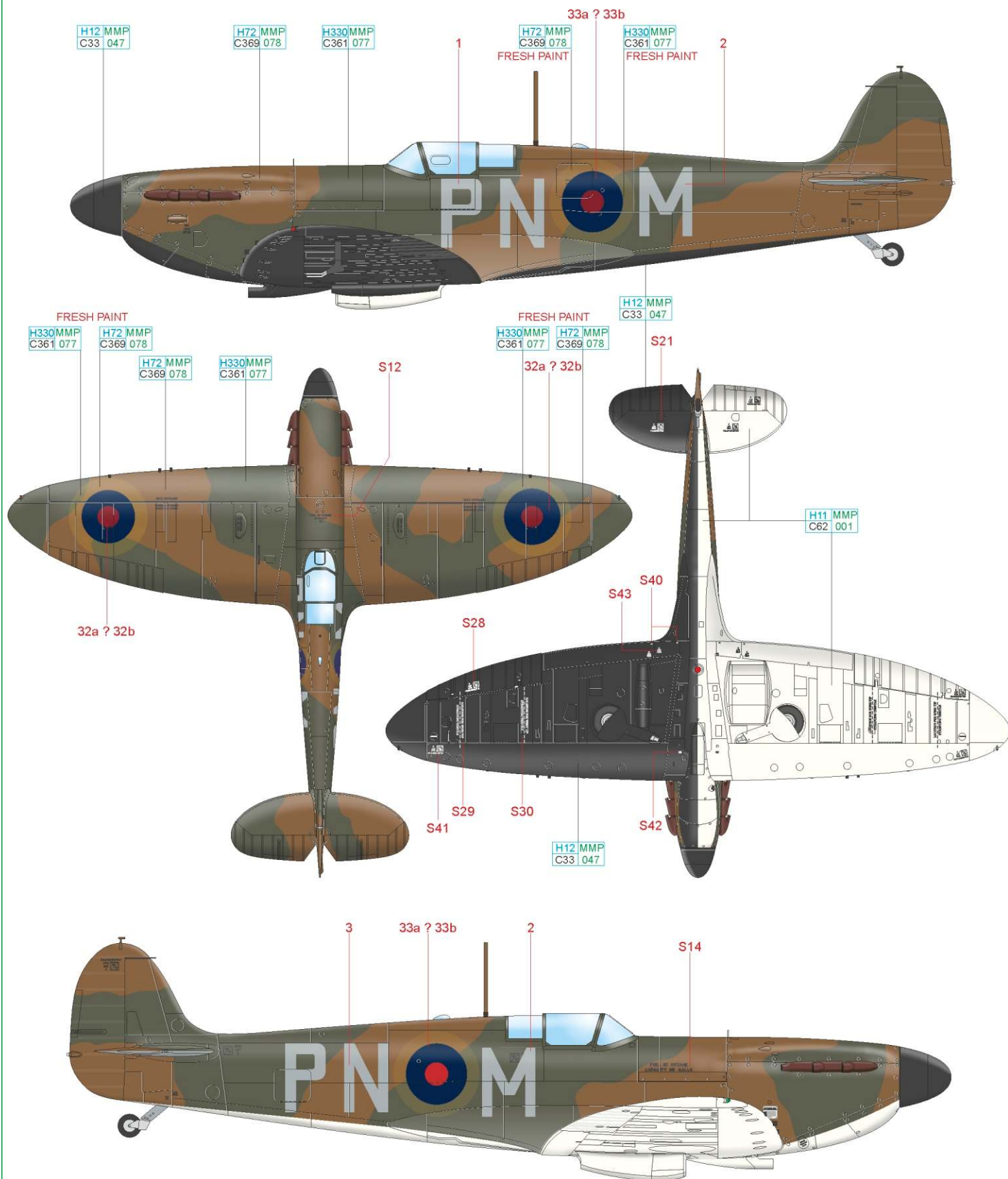
Pro volbu 19. squadrony jako první jednotky RAF, přezbrojované na Spitfiry, rozhodla patrně velikost letištní plochy na základně RAF Duxford a též osoba velitele perutě, S/Ldr Henryho Cozense, který byl kvalifikovaným leteckým inženýrem, schopným odborně spolupracovat s konstruktéry firmy Supermarine na dokončení vývoje typu. Sám Cozens poprvé letěl ve Spitfiru K9789 dne 11. srpna 1938. Zde prezentovanou kamufláž a marking nesly Spitfiry 19. squadrony dne 31. října 1938, kdy byly oficiálně fotografovány z paluby Blenheimu Mk.I. Zajímavé je, že Cozensův K9794 byl během tohoto fotografování už vybaven vypouklým krytem kabiny, oficiálně zaváděným až v lednu 1939. Již 3. listopadu pak došlo k první ztrátě, když P/O Sinclair, pozdější velitel letky A československé 310. perutě, zničil při přistání první oficiálně do stavu RAF převzatý Spitfire Mk.I sér. čísla K9792. Povšimněti si zvláštní konstrukce na náběžné hraně SOP, která měla zabránit zamotání padákových lan do ocasních ploch v případě použití protivýtvrtkového padáku.



SILVER	H8 C8	YELLOW	H4 C4	MMP 007	DARK EARTH	H72 C369	MMP 078	DARK GREEN	H330 C361	MMP 077	BLACK	H12 C33	MMP 047
---------------	----------	---------------	----------	------------	-------------------	-------------	------------	-------------------	--------------	------------	--------------	------------	------------

B 41. squadrona, RAF Catterick, North Yorkshire, jaro 1939

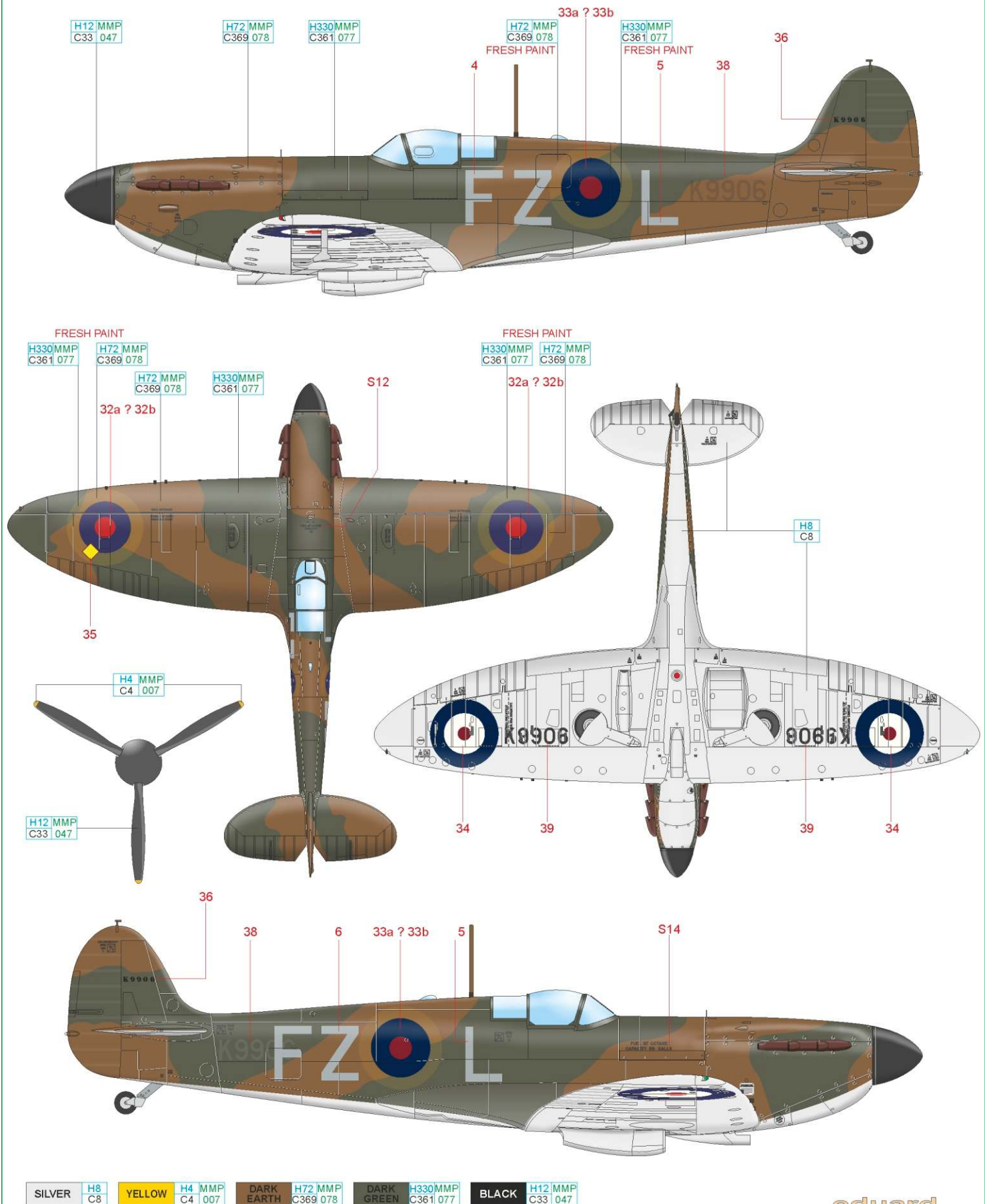
41. squadrona převzala své první dva Spitfiry Mk.I K9831 a K9832 jen den před koncem roku 1938 jako třetí z jednotek Fighter Command. Tento Spitfire Mk.I PN-M je ve zbarvení z jara 1939, s výsostnými znaky na horních plochách v červeno-modrém provedení, s bílým a žlutým mezikružím přestříkaným kamuflážní barvou. Technicky stroj představuje čisté první sériové provedení, s motorem Merlin II, dvoulistou pevnou dřevěnou vrtulí Weybridge, plochým překrytem kabiny a původní Pitotovou trubicí. Stroj postrádá vytápění kulometů a také veškeré pancéřování včetně pancéřovaného čelního štítku. Letoun nesl na pravé polovině křídla externí fotokulomet. Do stavu RAF bylo do vypuknutí války převzato celkem 306 Spitfirů Mk.I, z toho 187 sloužilo u jedenácti squadron Fighter Command. Z nich bylo k 3. září 1939 plně bojeschopných sedm, čtyři další byly v různých stupních procesu přezbrojení. Celých 36 Spitfirů bylo v předválečném období ztraceno při různých nehodách. Po vypuknutí války nebyla žádná squadrona vyzbrojená Spitfiry odeslaná do Francie, všechny zůstaly na základnách na Britských ostrovech.



WHITE	H11 MMP C62 001	YELLOW	H4 MMP C4 007	DARK EARTH	H72 MMP C369 078	DARK GREEN	H330 MMP C361 077	BLACK	H12 MMP C33 047
-------	-----------------	--------	---------------	------------	------------------	------------	-------------------	-------	-----------------

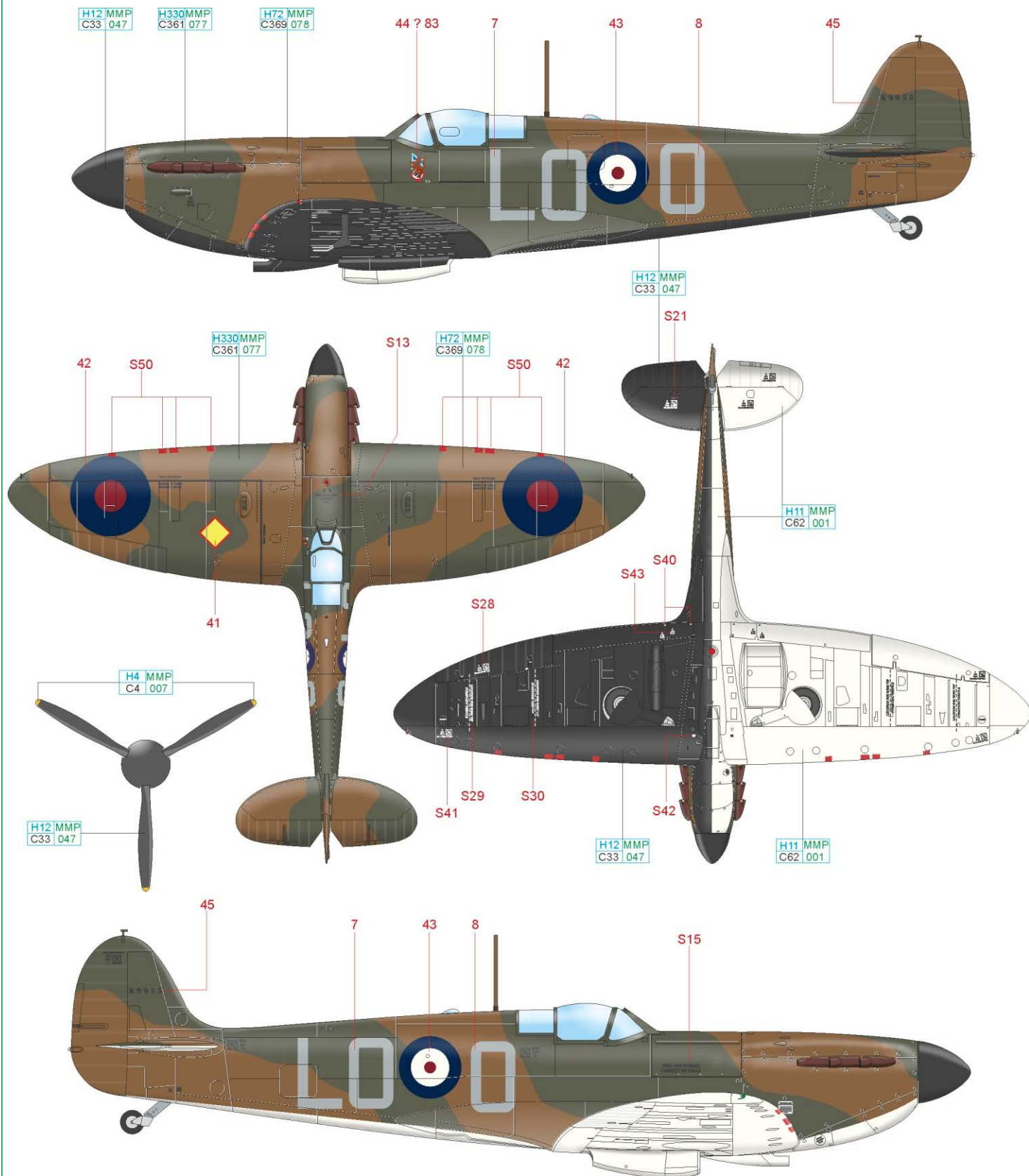
C K9906, F/O Robert Stanford Tuck, 65. squadrona, RAF Hornchurch, Essex, léto 1939

Tento Spitfire Mk.I má již vypouklý překrýtl kabiny, třílistou vrtuli De Havilland a vytápění kulometů. Je dosud bez pancéřování, má starý typ Pitotovy trubice a mechanická mířidla. F/O R. S. Tuck, je nejspěšnějším stíhačem v našem výběru s 29 potvrzenými sestřely dosaženými samostatně a dvěma ve spolupráci. V květnu 1940 byl převelen k 92. squadron, svých prvních tří sestřelů dosáhl 23. května 1940 nad Dunkirkem, Dne 11. září 1940 byl jmenován velitelem 257. squadrony, vyzbrojené Hurricaney Mk.I. Předpokládá se, že jednou z jeho obětí se stalo 23. září 1940 budoucí hvězdné eso Luftwaffe, Hans-Joachim Marseille. Dne 28. ledna 1942 byl sestřelen u Boulogne sur Mer a zajat. V táboře Stalag Luft III v Saganu se podílel na přípravách Velkého útoku, ale těsně před jeho provedením byl přemístěn do pobočného tábora Belaria. 1. února 1945 uprchl během evakuace tábora a přidal se k Rusům. Tehdy se mu hodila jeho znalost ruštiny, kterou se naučil od své chůvy. Z RAF odešel v padesátých letech a věnoval se farmaření. Při natáčení filmu Bitva o Británii se spřátelil s Adolfem Gallandem, jehož synovi byl za kmotra. Zemřel ve věku 70 let dne 5. května 1987.



D K9955, F/O Archibald Ashmore McKellar, 602. squadrona, RAF Drem, East Lothian, Skotsko, březen 1940

Tento stroj má již pancéřový štítek kabiny a nový typ Pitotovy trubice, zaměřovač GM 2, ale starý typ anténního stožárku. Sedačka pilota je dosud bez pancéřování. Povšimněte si protivývrtkové lišty na bocích palivové nádrže. 602. squadrona měla motory svých Spitfirů upravené pro 100 oktanové palivo již v únoru 1940. 602. squadrona, součást Auxiliary Air Force, obdržela Spitfiry již v předválečném období. 16. října 1939 se podílela na prvním sestřelu německého letadla stíhači při náletu KG 30 na Scapa Flow, a 28. října na prvním sestřelu německého letounu nad britským územím, He 111 nad Firth of Forth. Některé zdroje uvádějí podíl McKellara na těchto sestřelech. V červnu 1940 se stal velitelem letky 605. squadrony vyzbrojené Hurricany a 11. září celé jednotky po S/Ldr W. Churchillovi. V Bitvě o Británii dosáhl patnácti sestřelů, plus 1 ve spolupráci. 3. října zaznamenal pět vítězství během jednoho dne, (vše nad Bf 109E), a stal se tak jedním z 28 spojeneckých es jednoho dne (Ace in a day). S/Ldr. A. A. McKellar zahynul ve vzdušném boji pouhý den po oficiálním konci Bitvy o Británii, 1. listopadu 1940. Předpokládá se, že jeho přemožitelem byl Hptm. Wolfgang Lippert, velitel II./JG 27.

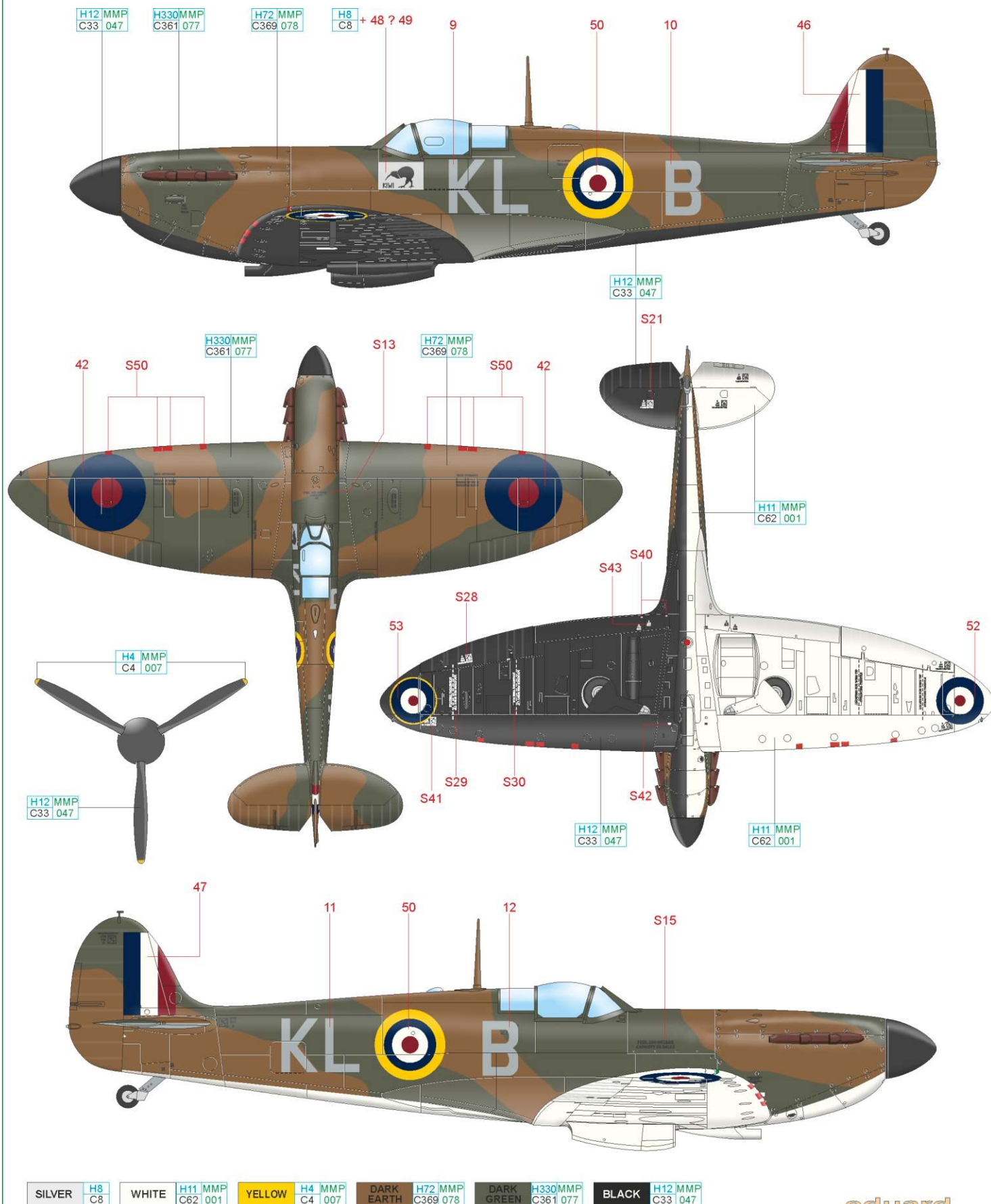


WHITE	H11 MMP C62 001	YELLOW	H4 MMP C4 007	DARK EARTH	H72 MMP C369 078	DARK GREEN	H330MMP C361 077	BLACK	H12 MMP C33 047
-------	-----------------	--------	---------------	------------	------------------	------------	------------------	-------	-----------------

eduard

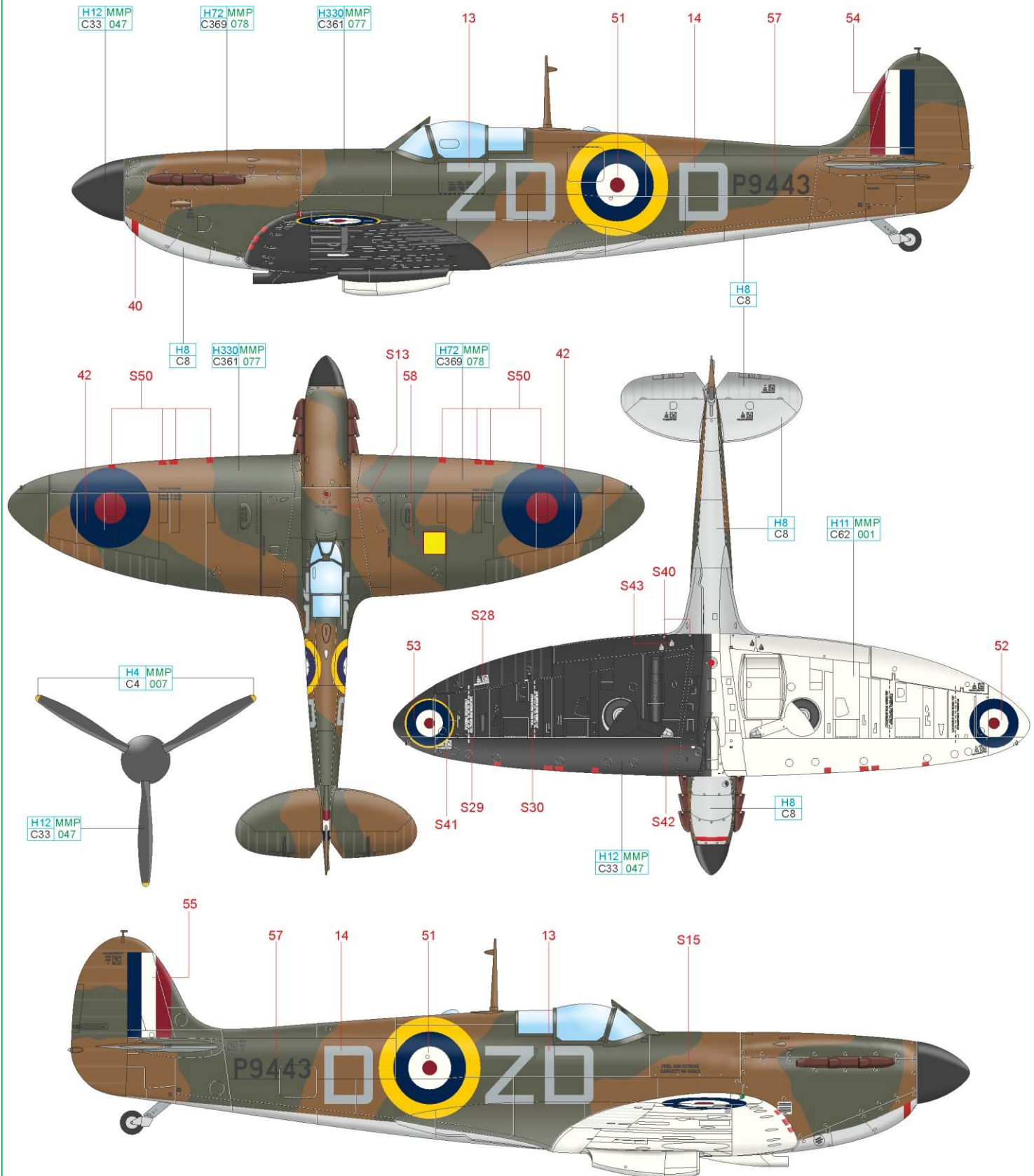
E N3180, P/O Alan Deere (RNZAF), 54. squadrona, RAF Hornchurch, Essex, květen 1940

54. squadrona byla jedinou jednotkou RAF vyzbrojenou téměř výhradně Spitfiry Mk.I s automaticky stavitelnou (constant speed) vrtulí Rotol RMS 7. Novozélandan Al Deere, poprvé letící ve Spitfiru 6. března 1940, se zúčastnil již první operace 54. squadrony poskytující 16. května letecké krytí ustupujících spojeneckých jednotek v Belgii. 23. května, při doprovodu F/Lt. J. Leatharta, letícího v Milesu Magister pro velitele 74. squadrony, S/Ldr L. Whitea, sestřeleného u Calais, Deere sestřelil své první dva Bf 109. Dne 26. května večer začala operace Dynamo, evakuace Dunkirku. 28. května Deere nouzově přistál na belgické pláži, ale dokázal se po 19hodinové anabázi vrátit zpět do Hornchurch. Po ukončení evakuace Dunkirku se 54. squadrona zapojila do Bitvy o Británii, v níž Al Deere dosáhl 7 sestřelů. V průběhu 2. světové války prošel řadou velitelských postů. Jeho celkové skóre čítá 22 samostatných sestřelů (některé zdroje uvádějí 17). Do důchodu odešel v hodnosti Air Commodore roku 1967. V roce 1991 vydal životopisnou knihu Devět životů (Nine lives). Jeden z nejslavnějších novozélandských a britských pilotů, nositel Řádu Britského impéria, zemřel 22. září 1995 ve věku 77 let.



F P9443, FI/Lt Douglas Bader, 222. squadrona, RAF Duxford, Cambridgeshire / Kirton in Lindsey, Lincolnshire, začátek června 1940

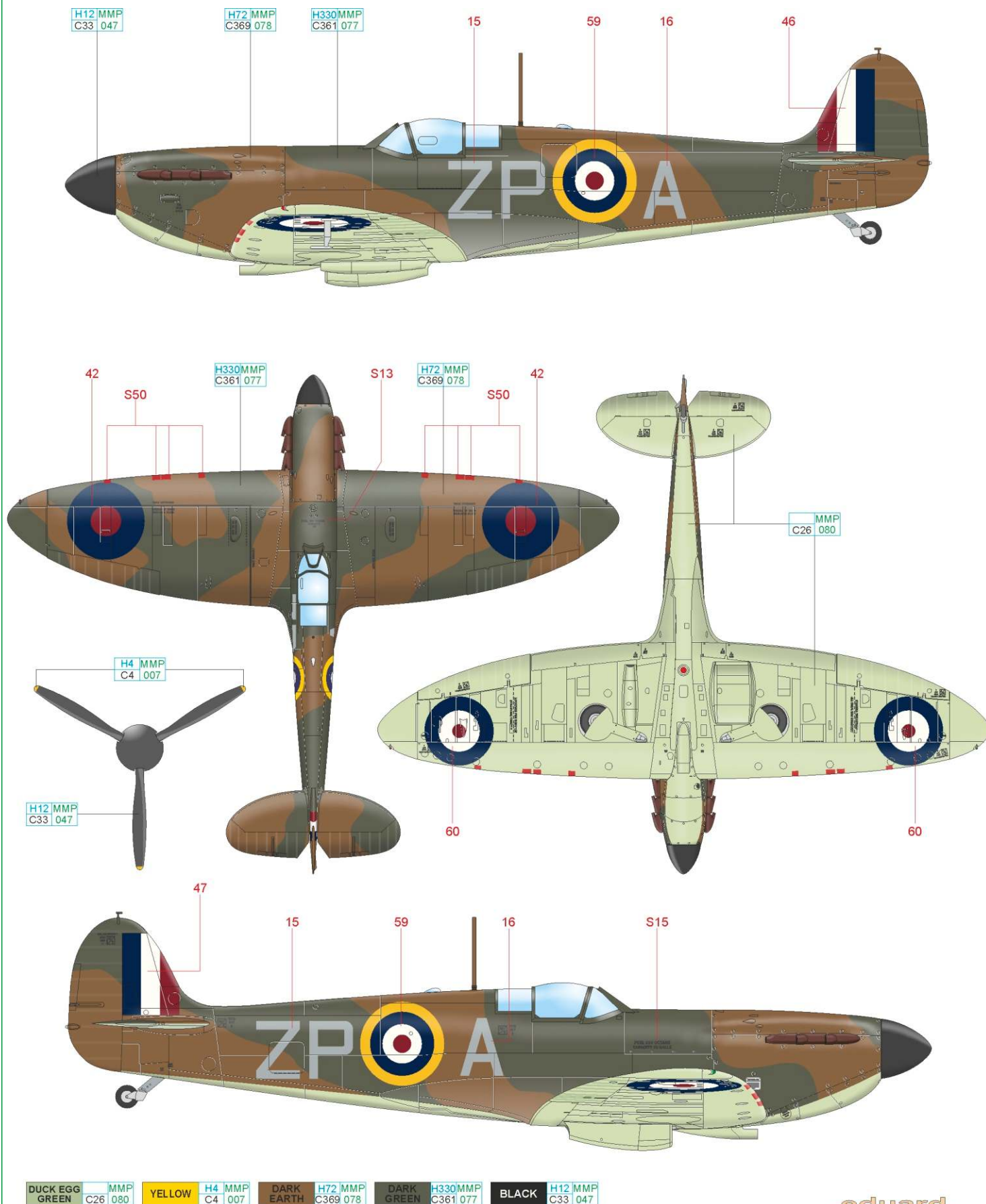
Legendární Douglas Bader přišel o obě nohy po havárii s Bristolem Bulldog Mk.II 14. prosince 1931. Do RAF se vrátil v lednu 1940, létal u 19. a od května 1940 u 222. squadrony jako velitel letky. Během operace Dynamo sestřelil první Bf 109. 28. června 1940 byl jmenován velitelem 242. squadrony, vyzbrojené Hurricaney. Během BoB byl propagátorem neúspěšné taktiky operací stíhačů ve velkých skupinách, Big Wing. Bader v Bitvě o Británii dosáhl 11 samostatných potvrzených sestřelů. Dne 18. března 1941 se stal velitelem wingu v Tangmere (Tangmere Wing), a na Spitfiru Mk.Va s kódovými písmeny DB (volací znak Dogsbody) s ním podnikal ofenzivní sweepy nad Francií. Dne 9. srpna 1941 byl sestřelen nedaleko Saint Omer a zajat. Při opuštění stroje přišel o protězu, dodání náhradní britským Blenheimem zařídil Adolf Galland. Bader byl po několika pokusech o útěk až do osvobození v dubnu 1945 vězněn v Oflag IV-C na hradě Colditz. Po odchodu z RAF v roce 1946 pracoval pro firmu Shell. Jako poslanec Dolní sněmovny proslul svými kontroverzními názory. S Adolfem Gallandem zůstal v přátelských vztazích až do své smrti na infarkt 5. září 1982 po večeri na počest maršála A. Harrise.



SILVER	H8 C8	WHITE	H11 MMP C62 001	YELLOW	H4 MMP C4 007	DARK EARTH	H72 MMP C369 078	DARK GREEN	H330 MMP C361 077	BLACK	H12 MMP C33 047
--------	-------	-------	-----------------	--------	---------------	------------	------------------	------------	-------------------	-------	-----------------

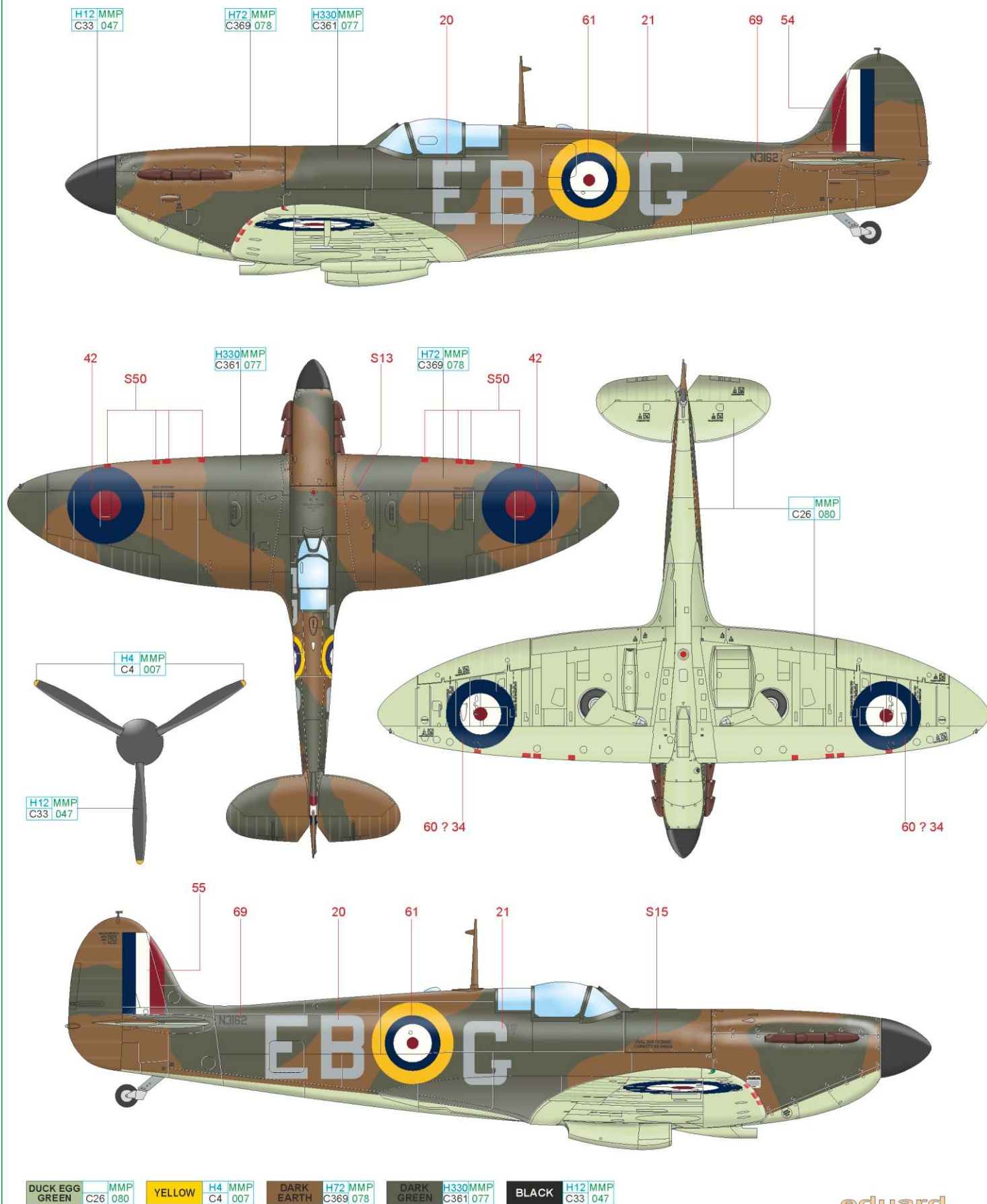
eduard

74. squadrona přezbrojila na Spitfiry v únoru 1939. Jihoafričan Adolf „Sailor“ Malan, původním povoláním skutečně námořník, vstoupil do války 6. září incidentem známým jako Battle of Barking Creek, kdy jeho A Flight omylem sestřelil dva Hurricany 56. squadrony. Během operace Dynamo dosáhl Malan pěti sestřelů, v noci z 19. na 20. června sestřelil dva He 111. Malan byl odpůrcem liniové formace (line-astern formation), a se svými piloty používal pružnější formaci finger-four, čtyři prsty. Legenda říká, že 28. července poškodil stroj Wernera Mölderse a jeho samotného zranil. 8. srpna převzal velení 74. squadrony, která 11. srpna dosáhla během čtyř operačních letů vedených Malanem 38 sestřelů. Událost je známá jako „Malanův 11. srpen“. Sám Malan dosáhl v BoB 16 sestřelů, do konce své operační kariéry v srpnu 1941 27 samostatných sestřelů a 7 ve spolupráci. Byl vynikajícím taktikem, proslaveným svými Deseti pravidly vzdušného boje. Do výslužby odešel jako Group Captain v dubnu 1946 a farmařil v Jižní Africe. V padesátých letech se politicky angažoval jako odpůrce apartheidu. Zemřel ve věku 53 let 17. září 1963.



H N3162, P/O Eric Stanley Lock, 41. squadrona, RAF Hornchurch, Essex, září 1940

Eric Lock nastoupil jako nováček u 41. squadrony v červnu 1940 a 15. srpna dosáhl prvního ze svých 21 sestřelů v Bitvě o Británii, kterými se stal nejúspěšnějším spojeneckým stíhačem této bitvy. Dne 8. listopadu byl Lockův Spitfire vážně poškozen v souboji s několika Bf 109E a nouzově přistál na poli. Dne 17. listopadu pak byl sám Lock těžce zraněn palbou Bf 109E na pravé ruce a obou nohou. Během příštích tří měsíců absolvoval 15 těžkých operací, další tři měsíce se zotavoval v rehabilitačním středisku v Royal Masonic Hospital, kde ho opětovně operoval průkopník plastické chirurgie Archibald McIndoe. K 41. squadroně se vrátil v červnu 1941, v červenci byl povýšen na Flight Lieutenanta a jmenován velitelem letky B 611. squadrony. Dne 3. srpna, při návratu z akce typu Rhubarb, zaútočil na německou kolonu u Pas de Calais a od té doby je nezvěstný. Předpokládá se, že byl sestřelen protiletadlovou palbou a zřítel se do moře. Nicméně ani Spitfire Mk.V W3257, ani Lock sám nebyli nikdy nalezeni. Ve chvíli svého zmizení měl na kontě 26 sestřelů dosažených během 25 týdnů svého operačního nasazení v průběhu jednoho roku, z něhož strávil šest měsíců v nemocnicích.

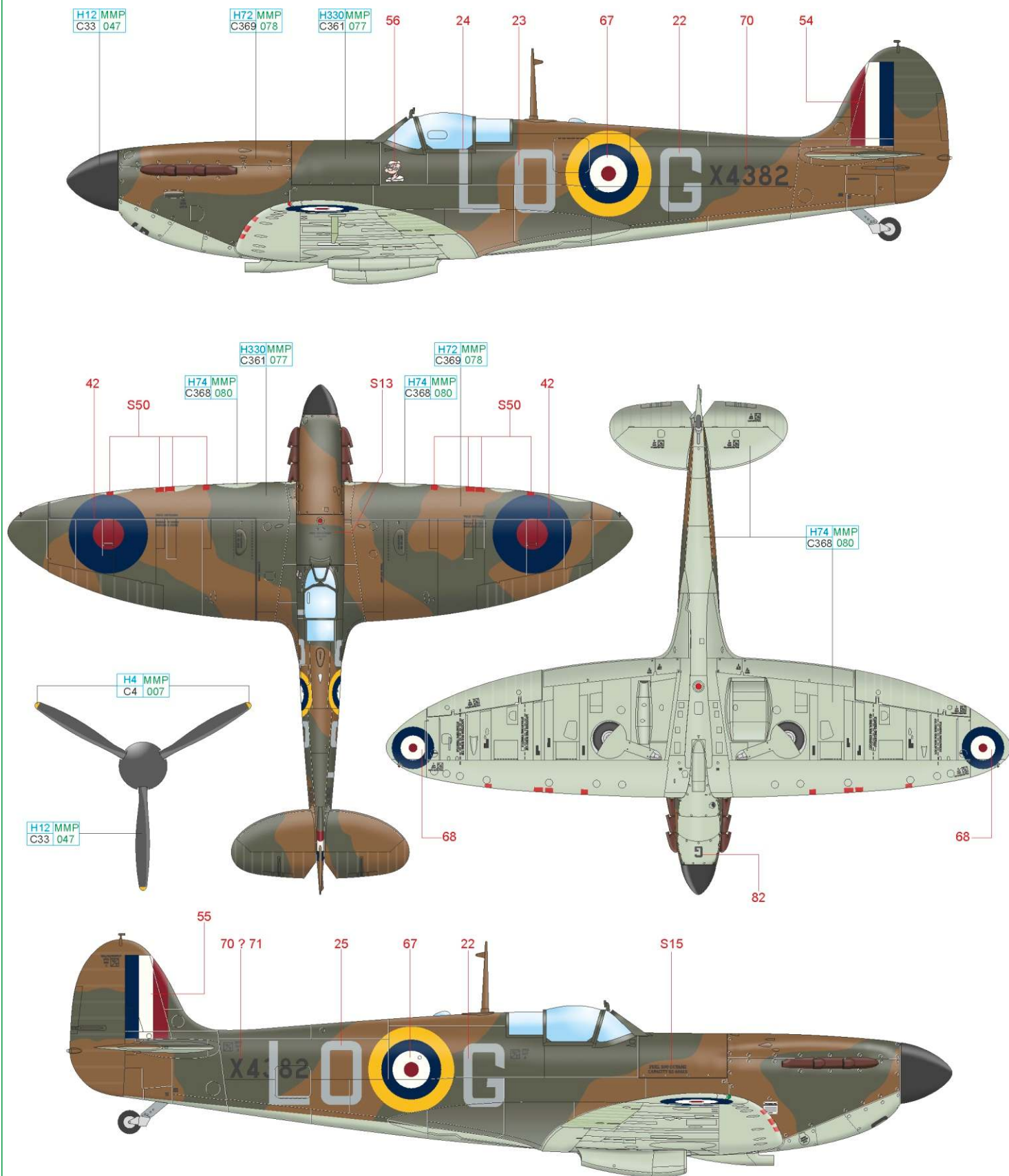


1



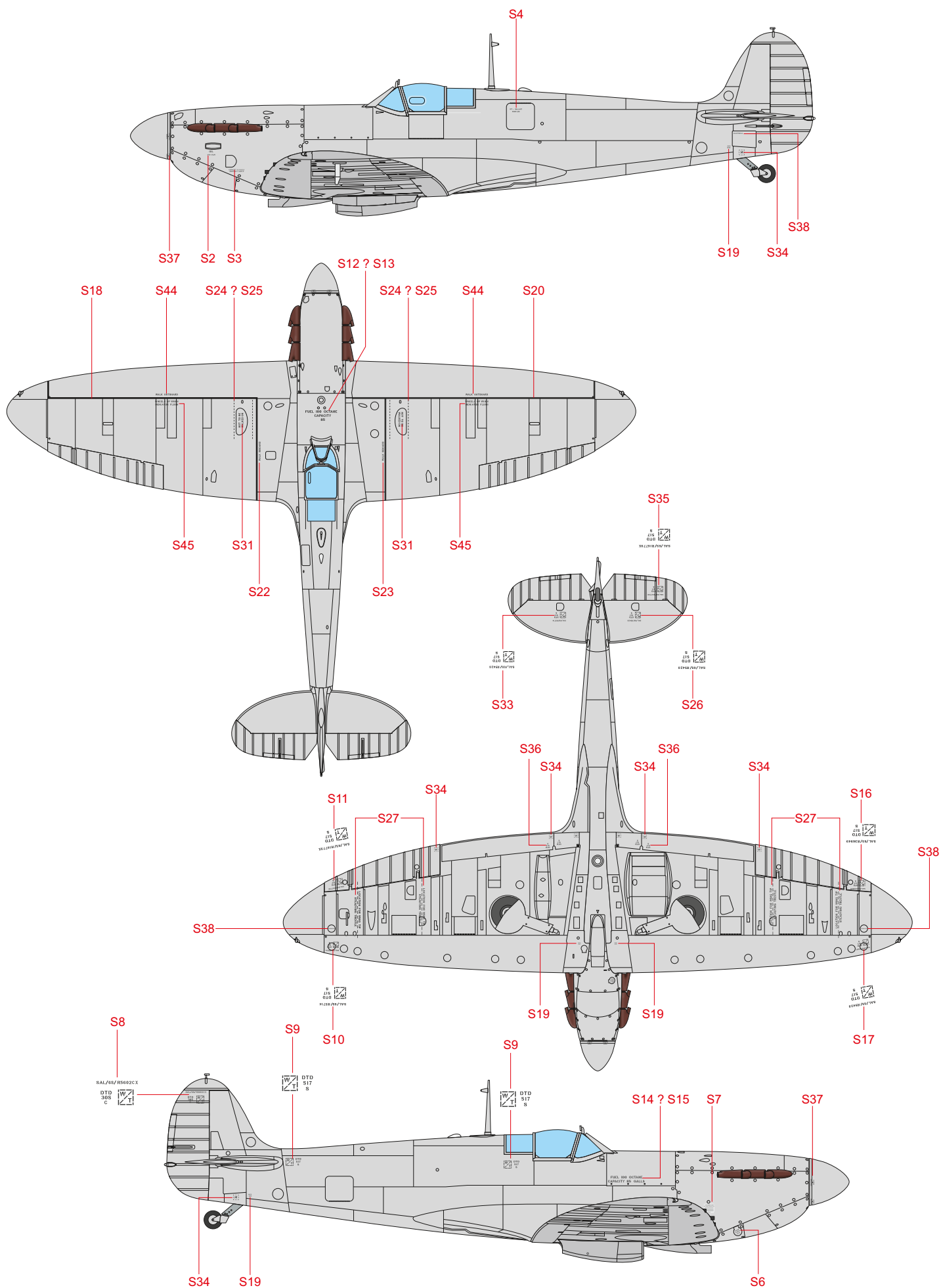
J X4832, P/O Osgood Philip Villiers Hanbury, 602. squadrona, RAF Westhampnett, West Sussex, srpen/září 1940

Osgood Hanbury, přezdívaný Pedro, absolvent Eton College, začal svoji válečnou kariéru v červnu 1940 jako pilot Lysanderu. Dobrovolně se hlásil ke stíhačům, 3. září 1940 byl přeložen k 602. squadroně. Jeho X4832 je typickým představitelem pozdního provedení Spitfiru Mk.I, pravděpodobně již s vrtulí De Havilland přestavěnou na automaticky stavitelnou (constant speed), s plným pancéřováním kokpitu i palivových nádrží, novou radiostanicí TR.1133 bez drátové antény a IFF odpovídačem R.3002 s drátěnými anténami mezi boky trupu a koncovým obloukem výškovky. Ke konci roku měl Hanbury na kontě potvrzené 4 sestřely. V květnu 1941 byl převelen na Střední východ k 260. peruti, létající na Curtissech P-40. Dne 22. května 1942 obdržel DFC za obranu Tobruku, 23. června 1942 převzal velení 260. perutě v hodnosti Squadron Leader. Dne 22. května 1943 se oženil s Patricií Cecil Harman. Zahynul jedenáct dnů poté, 3. června 1943, když se vracel do Afriky jako pasažér na palubě Lockheedu Hudson 117. perutě, pilotovaného S/Ldr Robertem Yaxleyem. Nad Biskajským zálivem byl tento stroj sestřelen Junkersem Ju 88C pilotovaným Hansem Olbrechtem.



SKY	H74 MMP C368 080	YELLOW	H4 MMP C4 007	DARK EARTH	H72 MMP C369 078	DARK GREEN	H330 MMP C361 077	BLACK	H12 MMP C33 047
-----	---------------------	--------	------------------	------------	---------------------	------------	----------------------	-------	--------------------

eduard



Eduard goodies for Spitfire Mk.I 1/48

- 481026 Spitfire Mk.I landing flaps 1/48 (PE-Set)
- FE1102 Spitfire Mk.I seatbelts STEEL 1/48 (PE-Set)
- 644063 Spitfire Mk.I early LööK 1/48 (Brassin)
- 644064 Spitfire Mk.I late LööK 1/48 (Brassin)
- 648578 Spitfire Mk.I cockpit 1/48 (Brassin)
- 648579 Spitfire Mk.I wheels 1/48 (Brassin)
- 648580 Spitfire Mk.I exhaust stacks 1/48 (Brassin)
- 648581 Spitfire Mk.I gun bays 1/48 (Brassin)
- EX709 Spitfire Mk.I TFace 1/48 (Mask)
- EX713 Spitfire Mk.I 1/48 (Mask)
- 648589 Spitfire Mk.I undercarriage legs
BRONZE 1/48 (Brassin)
- 09/2020 Release

Cat. No. 644063



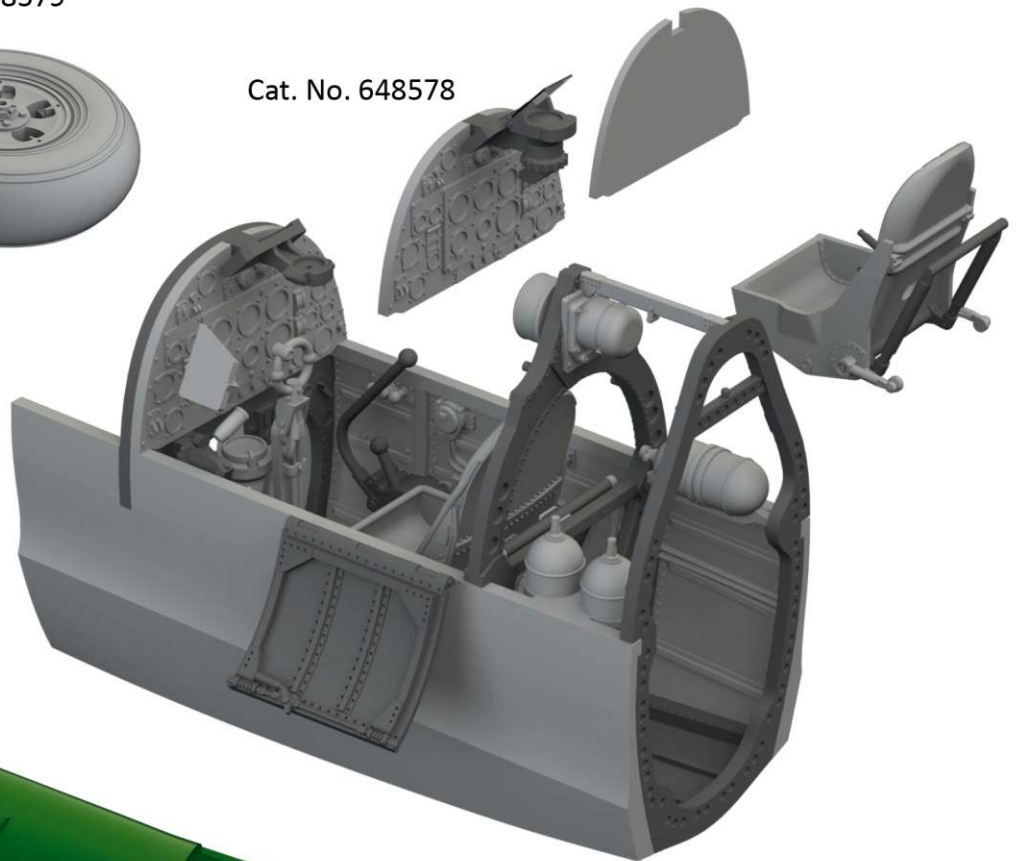
Cat. No. 644064



Cat. No. 648579



Cat. No. 648578



Cat. No. 648581

