

eduard

*Spitfire Story:
Tally Ho!*

STAVEBNÍ NÁVOD

**LIMITED EDITION
DUAL COMBO**

1/48

11146-NAV1



SPITFIRE Mk.II / Technický vývoj

Prototyp Supermarine Type 300 sériového čísla K5054 poprvé vzletl 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 Aeroplane & Armament Experimental Establishment v Martlesham Heath. Ve dnech 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 310 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 nebylo 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. Pro finální montáž postavil Supermarine v Eastleigh dva nové hangáry. První sériový Spitfire Mk.I K9787 tu vzletl 14. května 1938.

První jednotkou RAF přezbrojovanou na Spitfiry byla 19. squadrona v srpnu 1938. V říjnu zahájila přezbrojování i 66. squadrona, 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. srp-



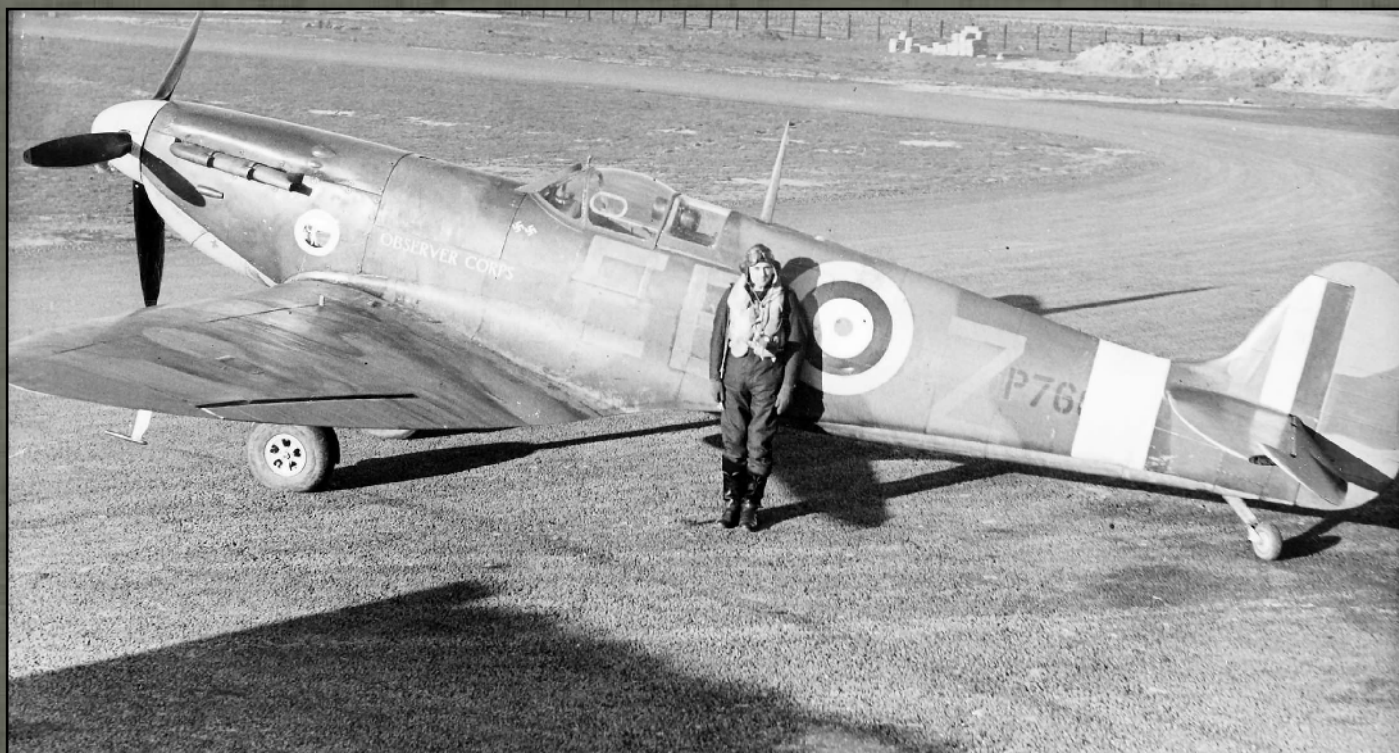
Spitfire Mk.IIa P7665 65. squadrony na základně RAF Tangmere v zimě roku 1941. Na tomto stroji jsou vidět všechny typické znaky Spitfiru Mk.IIa: boulička kryjící pyrotechnický startér na pravé straně přídě, automaticky stavitelná vrtule Rotol RX5/1 s kovovými listy a typickým tupým kuzelem, anténní stožárek bez drátěné antény a se základnou izolátoru, drátěné antény systému IFF (Identification Friend and Foe) R.3002 (poznáte podle tečky na hraně červeného středu výsostného znaku) a typické zpětné zrcátko. Na SOP je pozůstatek ocasního anténního stožárku bez izolátoru. (photo: Simon Erland)

na 1939. Na jaře a v létě 1939 konečně výroba nabírala potřebné tempo a do vypuknutí války je mělo ve výzbroji již 11 squadron Fighter Command. Přestože byl Spitfire Mk.I v prvním roce války menšinovým typem vedle Hurricane Mk.I, stal se významnou silou Fighter Command v bojích s německou Luftwaffe především v době Bitvy o Británii. Do té doby prošel významným technickým vývojem, o němž se můžete dočíst více v textech ke stavebnicím Eduard SPITFIRE STORY: The Few a Spitfire Mk.Ia ProfiPACK. Tam také najdete informace o bojovém nasazení Spitfirů Mk.I.

V polovině třicátých let bylo britskému ministerstvu letectví čím dál tím jasnější, že stávající letecké továrny nebudou mít dostatečné výrobní kapacity pro zajištění velkého rozsahu válečné výroby letadel. Řešení se našlo v konceptu stavby velkokapacitních závodů, které měly takzvaně stínovat sériovou produkci zavedených leteckých podniků. Stavbu takové továrny, specializované na licenční výrobu Spitfirů, nabídl ministerstvu letectví (Air Ministry) William Morris, lord Nuffield, majitel firmy Morris Motor Works. Stavba továrny začala po dohodě mezi Air Ministry a firmou Morris v Castle Bromwich u Birminghamu v červenci 1938. Moderní závod s plánovanou kapacitou výroby 60 letadel měsíčně byl dokončen o rok později, ale potýkal se s vážnými problémy v přípravě výroby a po celou první polovinu roku 1940 nebyl schopen zahájit sériovou produkci. Situace se vyhroutil v květnu 1940 po nástupu nového ministra letectví lorda Beaverbrooka do funkce. Vyřešena byla razantně po legendárním telefonickém rozhovoru mezi lordy Beaverbrookem a Nuffieldem, kdy Beaverbrook vynadal Nuffieldovi za jeho neschopnost rozeběhnout výrobu. Nuffield mu v afektu odpověděl, ať si tedy tu výrobu rozjede sám, načež Beaverbrook odvětil, že tuto nabídku přijímá, praštil sluchátkem a následně nařídil svým podřízeným převzít kontrolu nad továrnou. To proběhlo vyhozením Nuffieldova managementu a jeho nahrazením manažery od firmy Vickers. Prvních deset Spitfirů Mk.II opustilo továrnu CBAF v červnu 1940, všechny kusy z této první desítky, známé jako „Ten in June“, ovšem byly dokončené a vystrojené draky Spitfirů Mk.I, dodané jako polotovary z továrny Supermarine v Eastleigh. Poté už se ale výroba úspěšně rozbíhala, v červenci bylo vyrobeno 27 Spitfirů Mk.II, v srpnu 37 a v září již 57 strojů, čímž se výroba přiblížila plánovanému stavu. Stíhací jednotky RAF obdržely nové Spitfiry Mk.II s jistým zpožděním. První kus, P7286, převzala 152. squadrona v polovině července 1940. Jako první na ně kompletně přezbrojila 611. squadrona na konci srpna 1940, následována v září 266., 74. a 19. squadronou RAF. Do konce října 1940 již bylo dodáno 195 Spitfirů Mk.II.

Technicky byl Spitfire Mk.II drakem Spitfiru Mk.I osazeným motorem Merlin XII, standardně spalujícím 100oktanový letecký benzín. Obecně oblíbená legenda praví, že jediným rozdílem mezi Mk.I a Mk.II byl pyrotechnický startér, vnějškově se projevující bouličkou na pravé straně přídě letounu hned za vrtulí. Tento startér umožňoval spouštění motoru bez použití externího elektrického zdroje. Nebyla to ale jediná odlišnost mezi těmito dvěma

Spitfire Mk.IIa P8147 65. squadrony na základně Kirton in Lindsey v létě roku 1941. Tento stroj je vybaven automaticky stavitelnou vrtulí De Havilland 5/39A. Povšimněte si netypicky umístěného rozhraní spodní a horní kamuflážních barev a rovněž netypického pruhu na trupu před ocasními plochami. Není vyloučeno, že tento stroj má kovová křídélka. (photo: Simon Erland)



Spitfire Mk.IIa P7666 41. squadrony, základna Hornchurch, konec roku 1940. Známa fotografie Squadron Leadera Donalda O. Finlaye před Spitfirem Mk.IIa EB-Z. Pěkně je vidět tvar listů automaticky stavitelné vrtule Rotol RX5/1, ukazatel polohy podvozku a do vysokého lesku vyleštěný povrch letadla. (photo: Simon Erland)

verzemí Spitfiru. Spitfire Mk.II byl vybaven prakticky všemi technickými vylepšeními, které Mk.I dostával postupně během zavádění do služby v jednotkách RAF. Motor Merlin XII byl vybaven motoricky poháněným hydraulickým čerpadlem systému zatahování podvozku, takže žádný Mk.II již neměl ruční hydraulické čerpadlo s velkou pákou, ale měly menší ovládací mechanismus, který byl standardem pro všechny další verze Spitfiru. Mk.II vycházely z výroby s plným pancéřováním, včetně čelního štítu, a měly zpětná zrcátka automobilového typu, taková ta aerodynamicky tvarovaná, s nožičkou. Je to také jeden z rozpoznávacích znaků od Mk.I, továrně dodávaná zrcátka na Mk.I byla jiná, hranatá. Dalším rozdílem je sedačka, u Mk.I výhradně plechová, u Mk.II výhradně plastová. Mk.II měly vždy horkovzdušné vytápění zbraní, v základní výbavě byl také montován fotokulomet G.42B. První vyrobené kusy dostávaly krátkovlnné radiostanice TR.9D, které byly ale rychle nahrazeny radiostanicemi TR.1133 pracujícími v pásmu VKV, vyznačujícími se absencí drátěné antény natažené mezi anténními stožárky za kabinou a na vrcholu směrovky. Většina Mk.II pak anténní stožárek na směrovce neměla. Standardní výbavou byl také odpovídač IFF se dvěma drátěnými anténami nataženými mezi boky trupu a náběžnou hranou VOP. Významná byla instalace automaticky stavitelné vrtule Rotol RX5 ve verzích RX5/1 s kovovými listy nebo vzácněji RX5/3 s dřevěnými listy. Některé Mk.II byly vybaveny automaticky stavitelnými vrtulími De Havilland 5/39A, což se týkalo většiny kanónových Mk.IIb. Díky těmto automaticky stavitelným vrtulím a motoru Merlin XII pracujícímu na 100oktanové palivo vykazoval Spitfire Mk.II vyšší výkony než Mk.I. Jistou záhadou zůstává instalace kovových křidélek. Vzhledem k podivné váhavosti při jejich zavádění do sériové výroby



není jasné, zda je Spitfiru Mk.II z výroby dostávaly. Je ale pravděpodobné, že přinejmenším stroje vyrobené v roce 1941 je mít mohly. Celkem bylo vyrobeno 921 Spitfirů Mk.II, z toho bylo 751 ve verzi Mk.IIa, vyzbrojené osmi kulomety Browning ráže 7,7 mm v křídle, a 178 ve verzi Mk.IIb, vyzbrojené dvěma kanóny Hispano ráže 20 mm a čtyřmi kulomety Browning ráže 7,7 mm rovněž v křídle.

Spitfiru Mk.II zůstaly ve službě u bojových jednotek RAF do konce roku 1941. Od jara 1941 byly ale u prvoliniových jednotek postupně vytlačovány výkonnějšími Spitfiru Mk.V. Zbylé Mk.II byly také již od jara postupně konvertovány na Mk.V zástavbou motoru Merlin 45. Z této stavebnice si můžete postavit jak čistě kulometný Spitfire Mk.IIa, tak kanónový Spitfire Mk.IIb.

Vladimír Šulc



RAF platila vysokou cenu ztrátami strojů a pilotů za svoji Nonstop ofenzivu proti cílům v okupované Evropě, zahájenou v roce 1941. Zcela nový, na konci června 1941 vyrobený Spitfire Mk.IIa P8500 616. squadrony, byl ztracen u Dunkerque pouhé dva dny po dodání stroje jednotce. Stroj byl sestřelen v souboji s Bf 109F od I./JG 26 (velitel Josef „Pips“ Priller) během doprovodu bombardérů Stirling při náletu na Lille 6. července 1941. Na fotografii je dobře vidět pro Spitfiru Mk.II charakteristické zpětné zrcátko. Stroj má automaticky stavitelnou vrtuli De Havilland 5/39A a s vysokou pravděpodobností také kovová křídélka. (photo: Simon Erland)

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 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
OHNOUTSAND
BROUSITOPEN HOLE
VYVRTAT OTVORSYMETRICAL ASSEMBLY
SYMETRICKÁ MONTÁŽREMOVE
ODŘÍZNOUTREVERSE SIDE
OTOČITAPPLY EDUARD MASK
AND PAINT
POUŽÍT EDUARD MASK
NABARVIT

PARTS



DÍLY



TEILE



PIÈCES

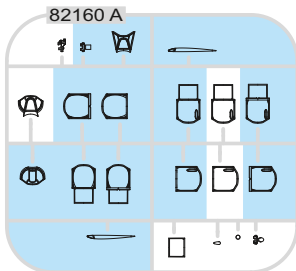


部品

PLASTIC PARTS

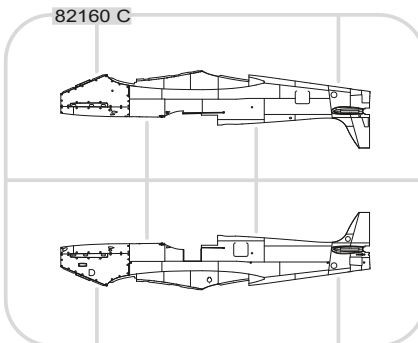
A>

2 pcs.



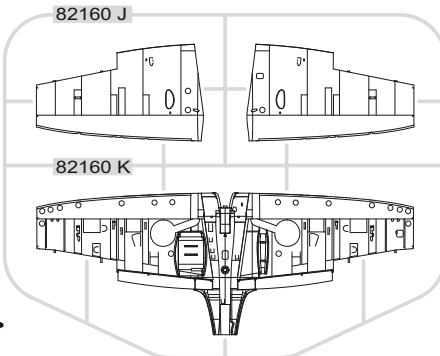
C>

2 pcs.



J>

2 pcs.

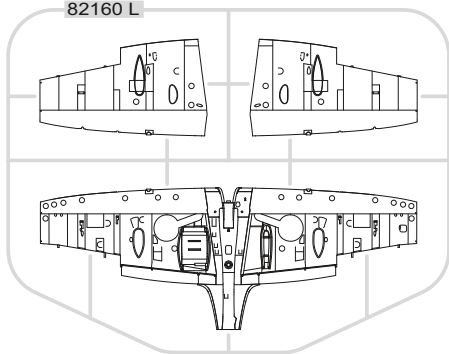


K>

2 pcs.

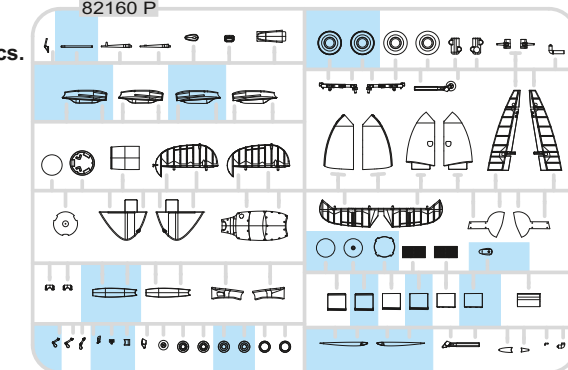
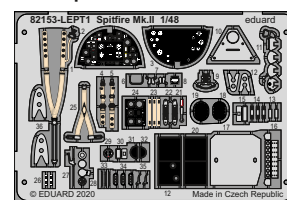
L>

2 pcs.



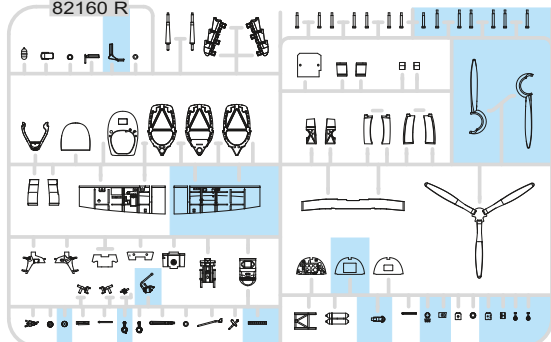
P>

2 pcs.

PE - PHOTO ETCHED
DETAIL PARTS
2 pcs.

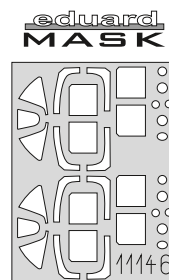
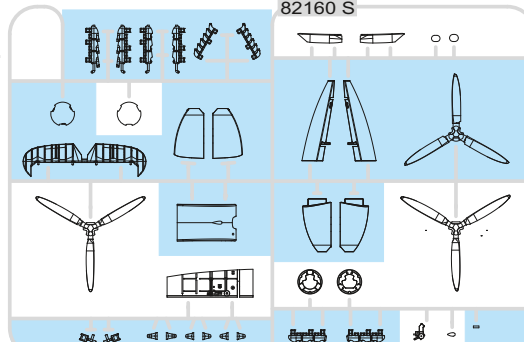
R>

2 pcs.



S>

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



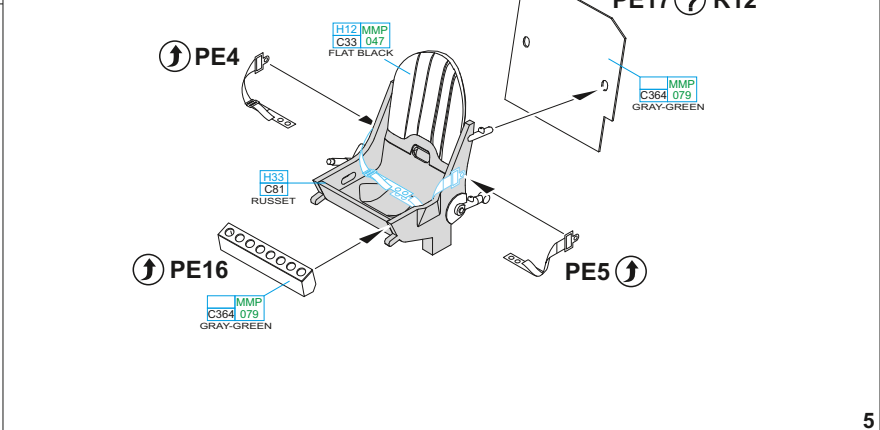
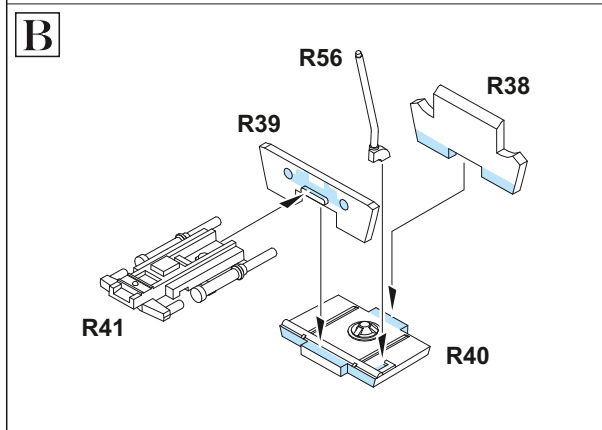
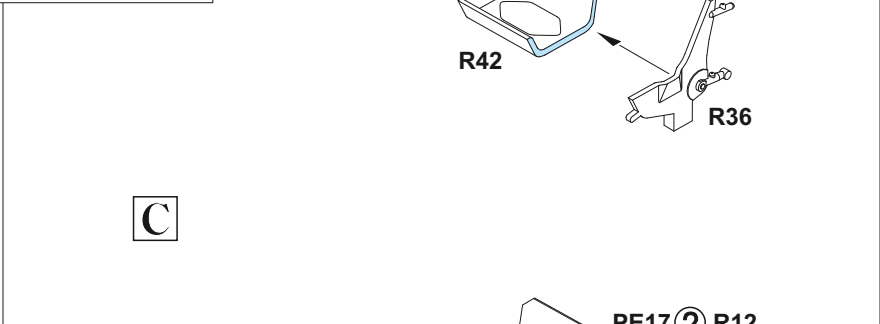
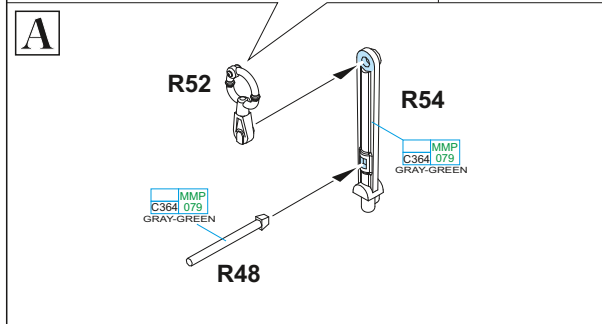
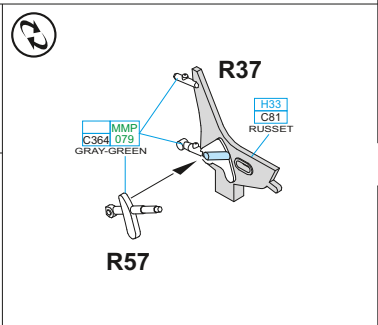
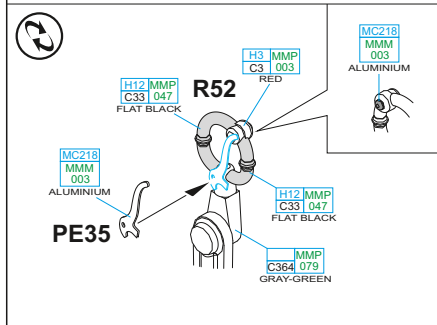
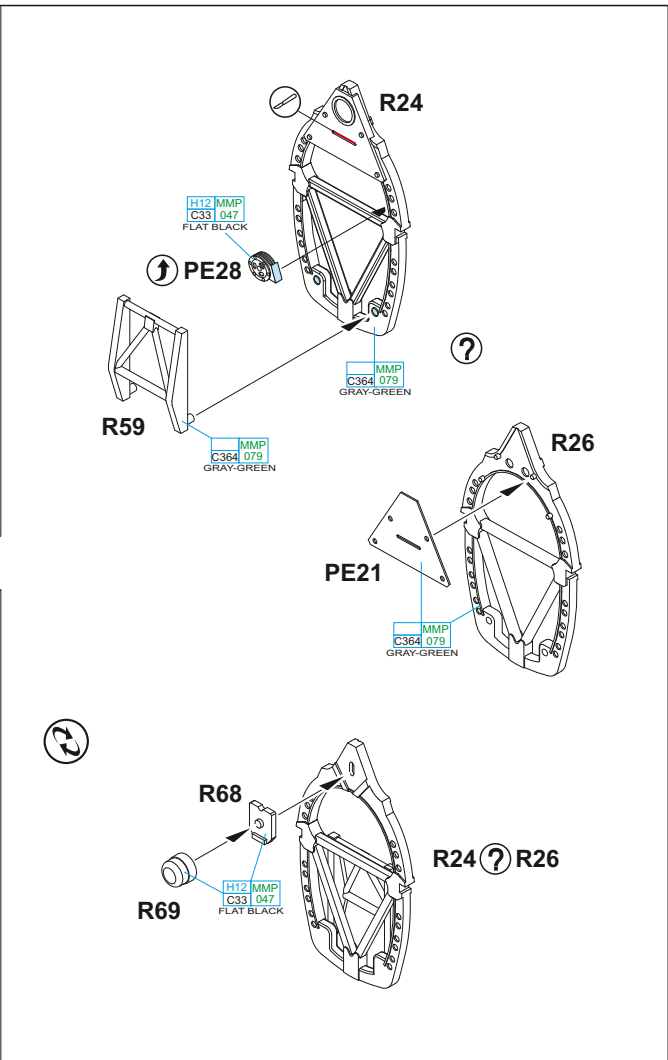
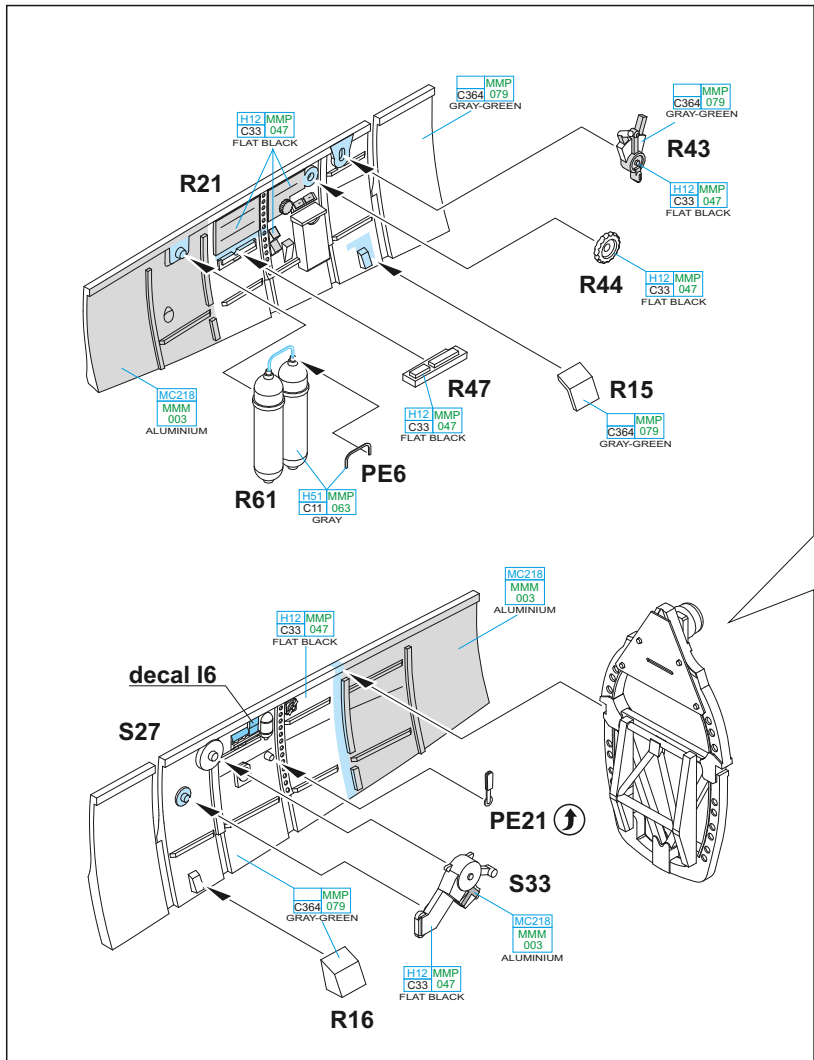
PEINTURE

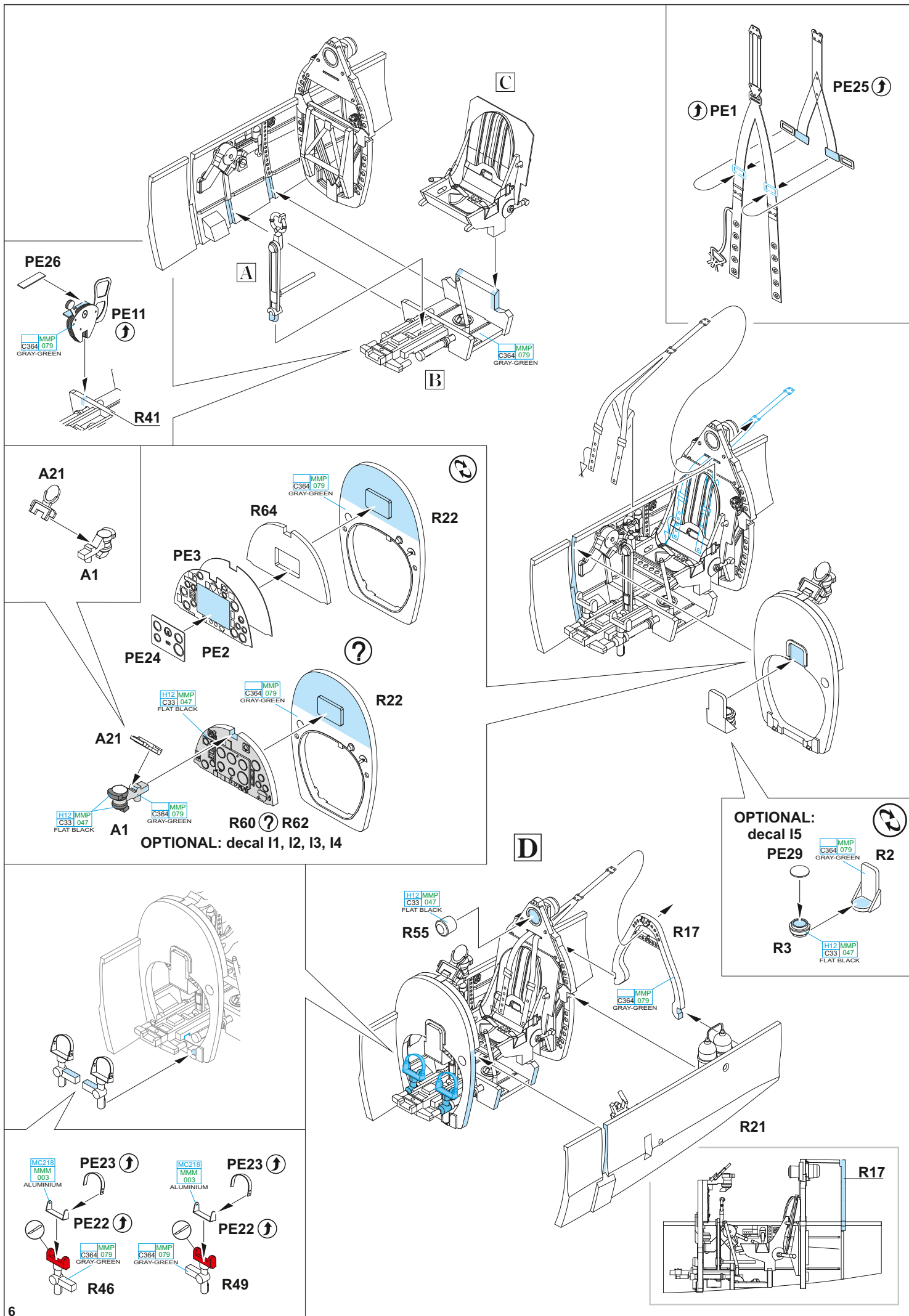


色

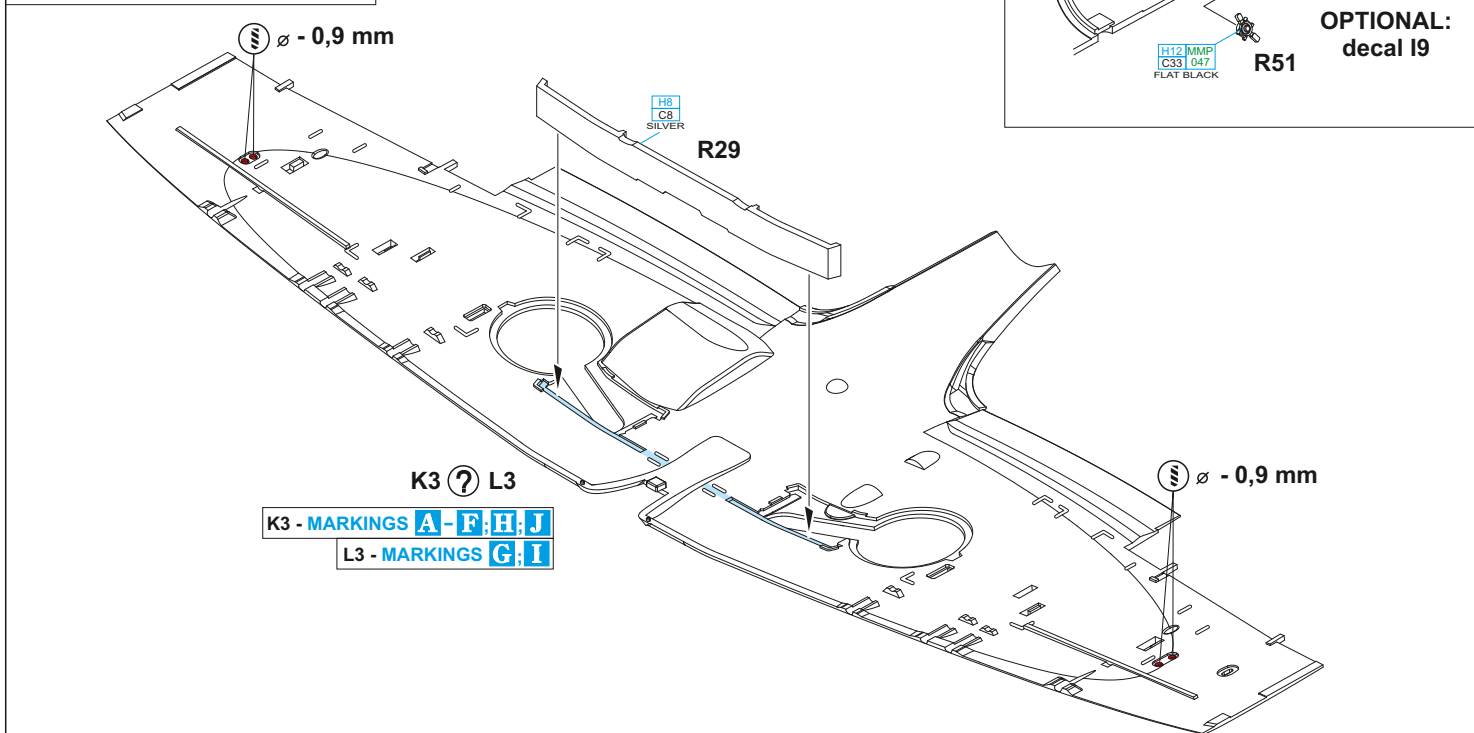
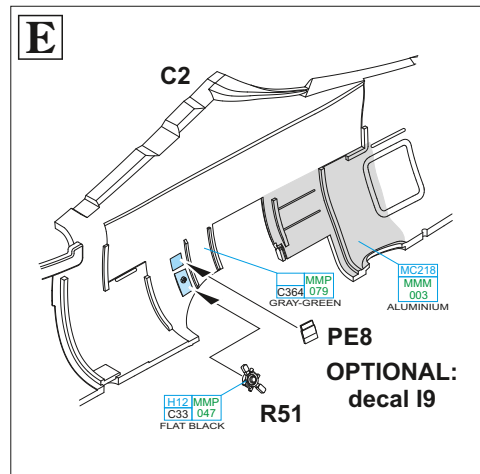
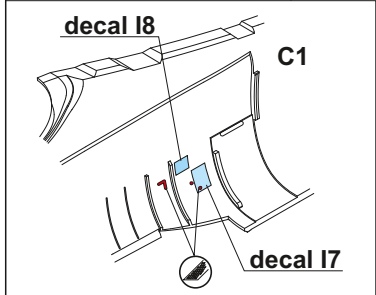
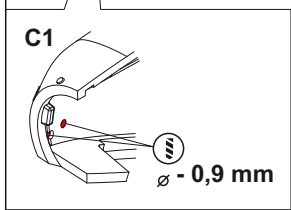
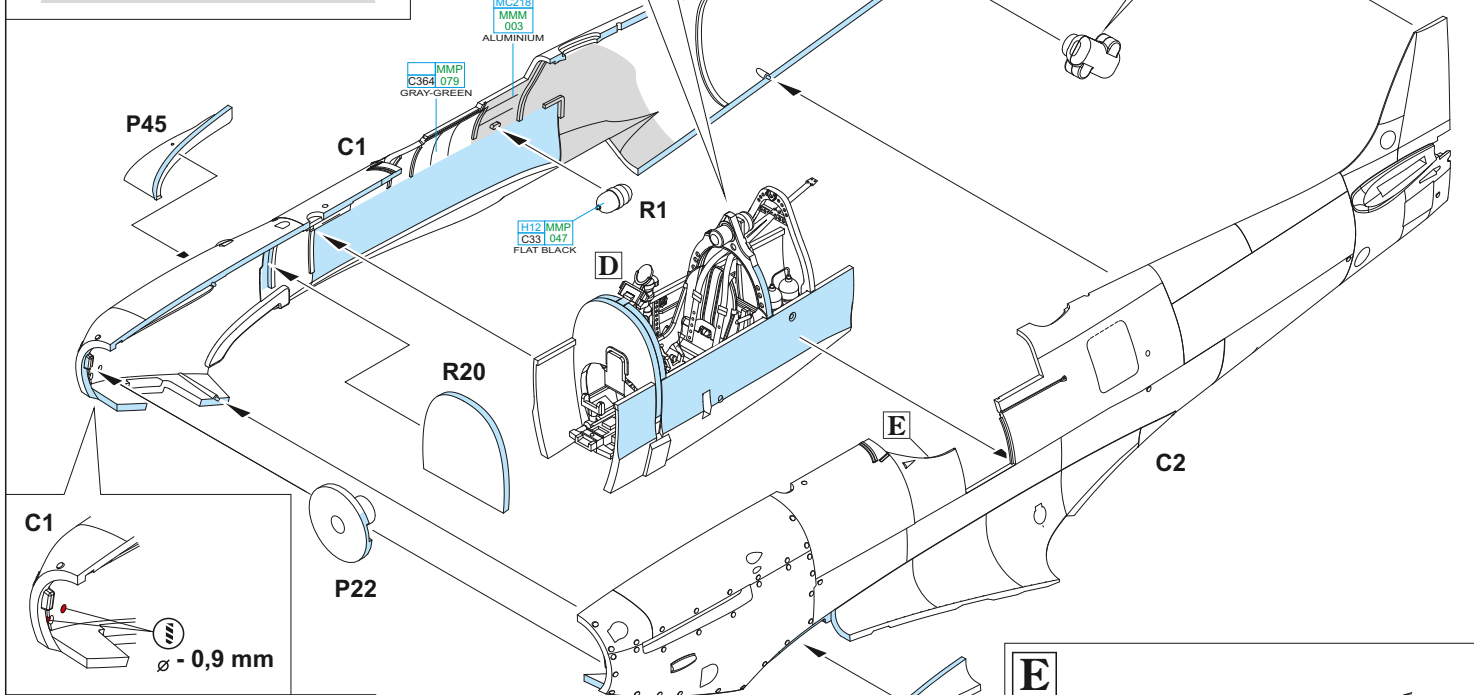
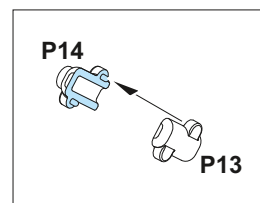
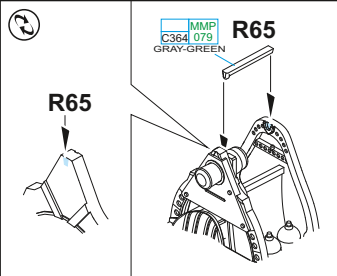
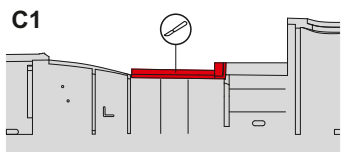
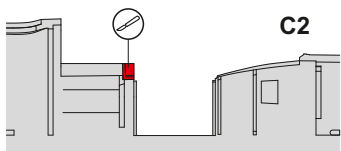
GSI Creos (GUNZE)		MISSION MODELS	
AQUEOUS	Mr.COLOR	PAINTS	
H3	C3	MMP-003	RED
H4	C4	MMP-007	YELLOW
H8	C8		SILVER
H11	C62	MMP-001	FLAT WHITE
H12	C33	MMP-047	FLAT BLACK
H33	C81		RUSSET
H51	C11	MMP-063	LIGHT GULL GRAY
H72	C369	MMP-078	DARK EARTH
H74	C368	MMP-080	SKY
H77	C137	MMP-040	TIRE BLACK
H90	C47		CLEAR RED

GSI Creos (GUNZE)		MISSION MODELS	
AQUEOUS	Mr.COLOR	PAINTS	
H94	C138		CLEAR GREEN
H330	C361	MMP-077	DARK GREEN
H335	C363	MMP-094	MEDIUM SEAGRAY
H417	C117	MMP-051	LIGHT BLUE
	C362	MMP-093	OCEAN GRAY
	C364	MMP-079	AIRCRAFT GRAY-GREEN
Mr.METAL COLOR		METALLICS	
MC214		MMM-001	DARK IRON
MC218		MMM-003	ALUMINIUM
Mr.COLOR SUPER METALLIC		METALLICS	
SM201		MMC-001	SUPER FINE SILVER

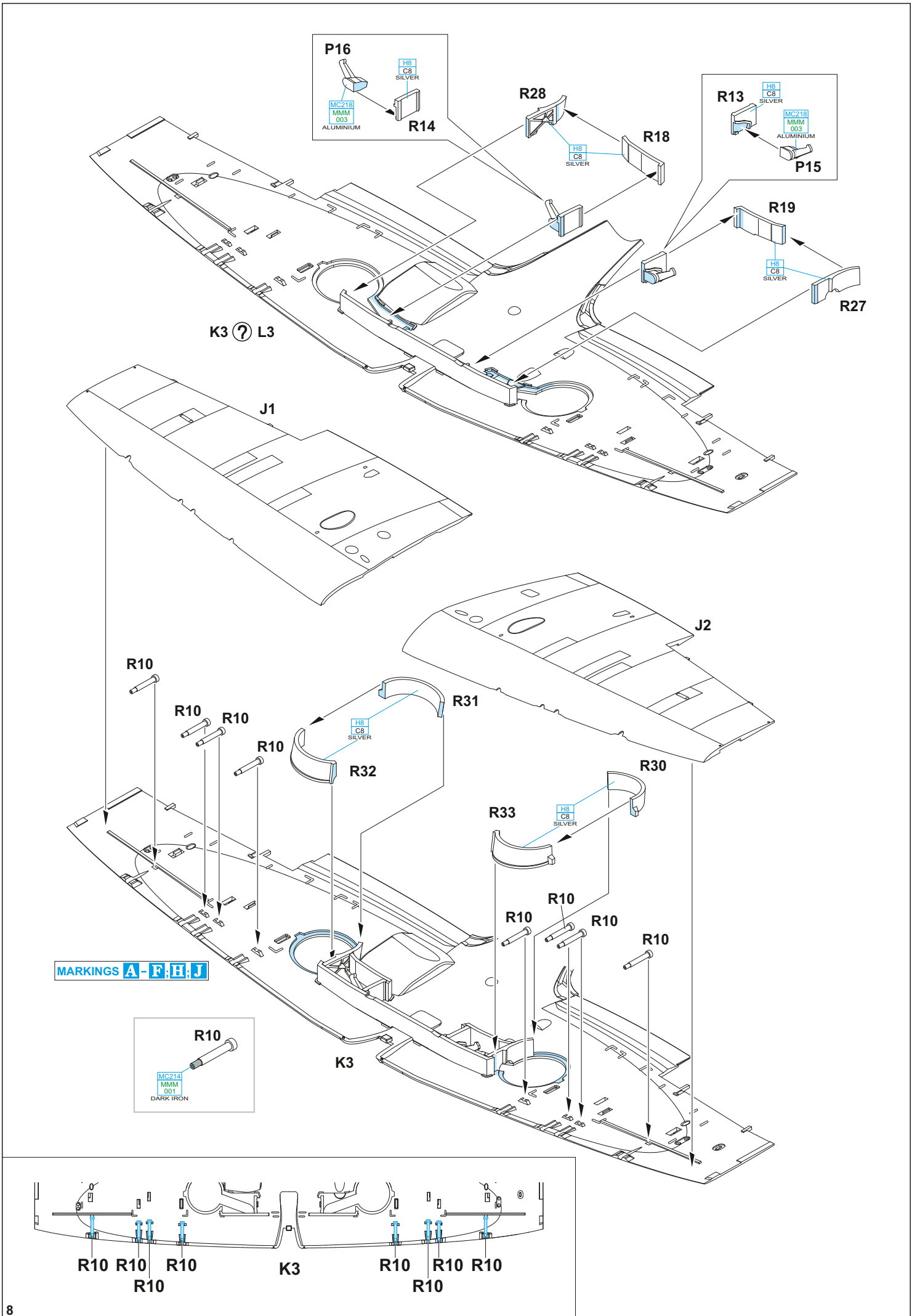


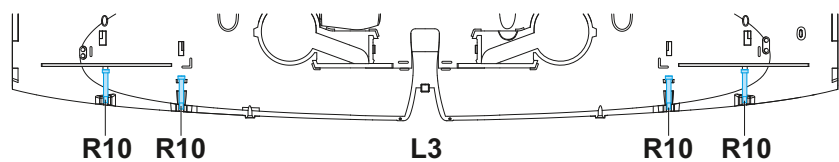
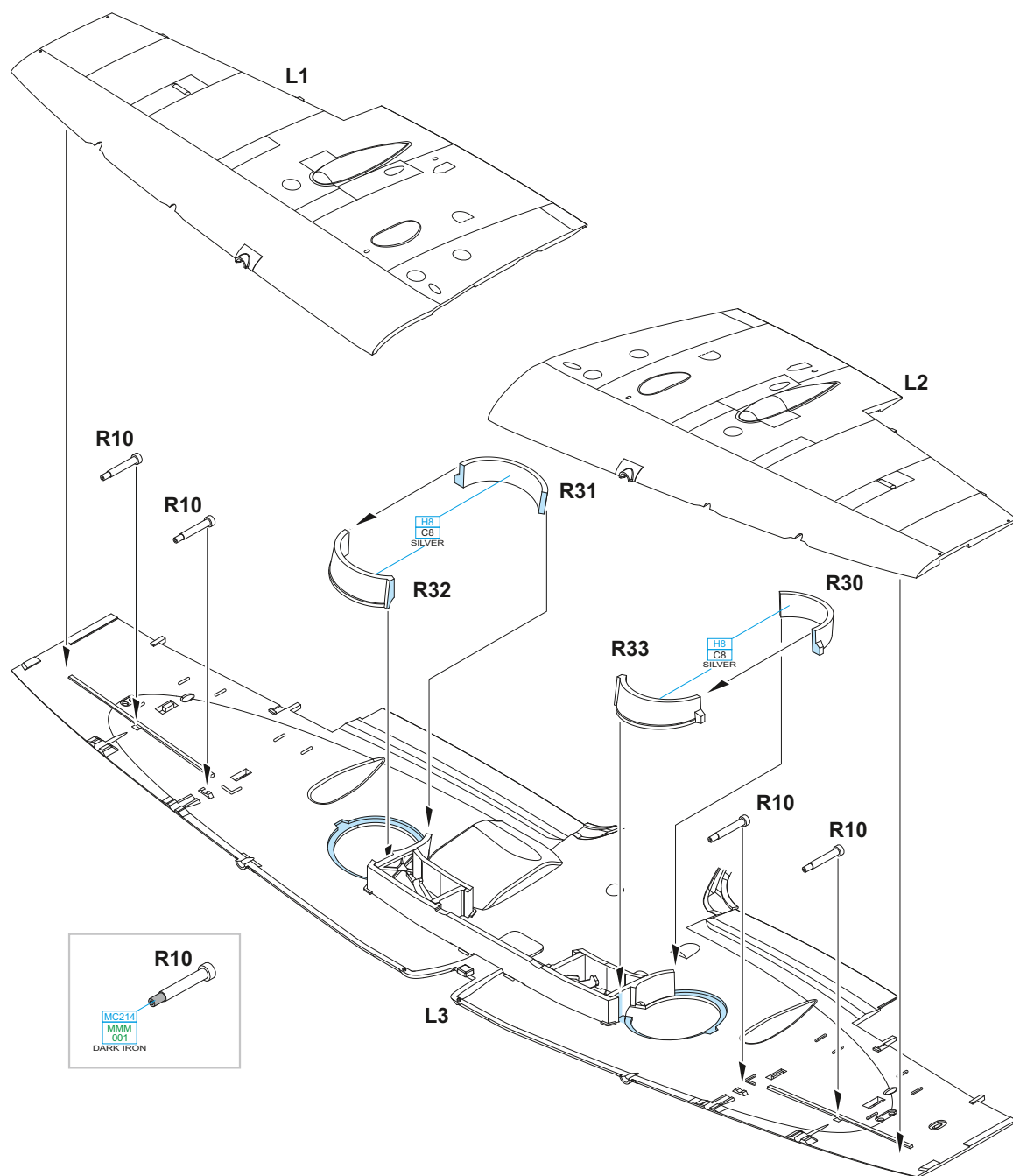


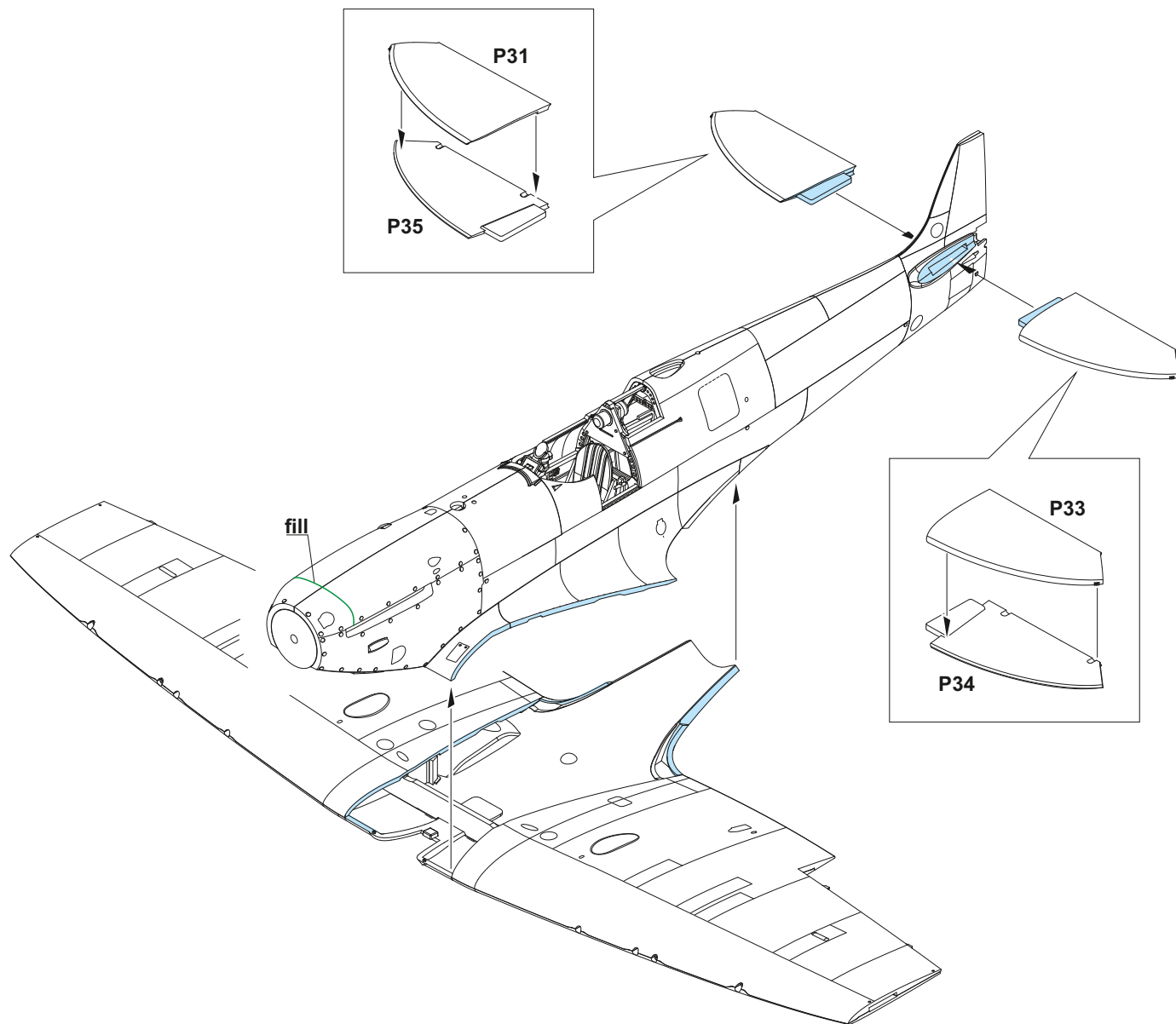
⑦ FOR CLOSED CANOPY ONLY



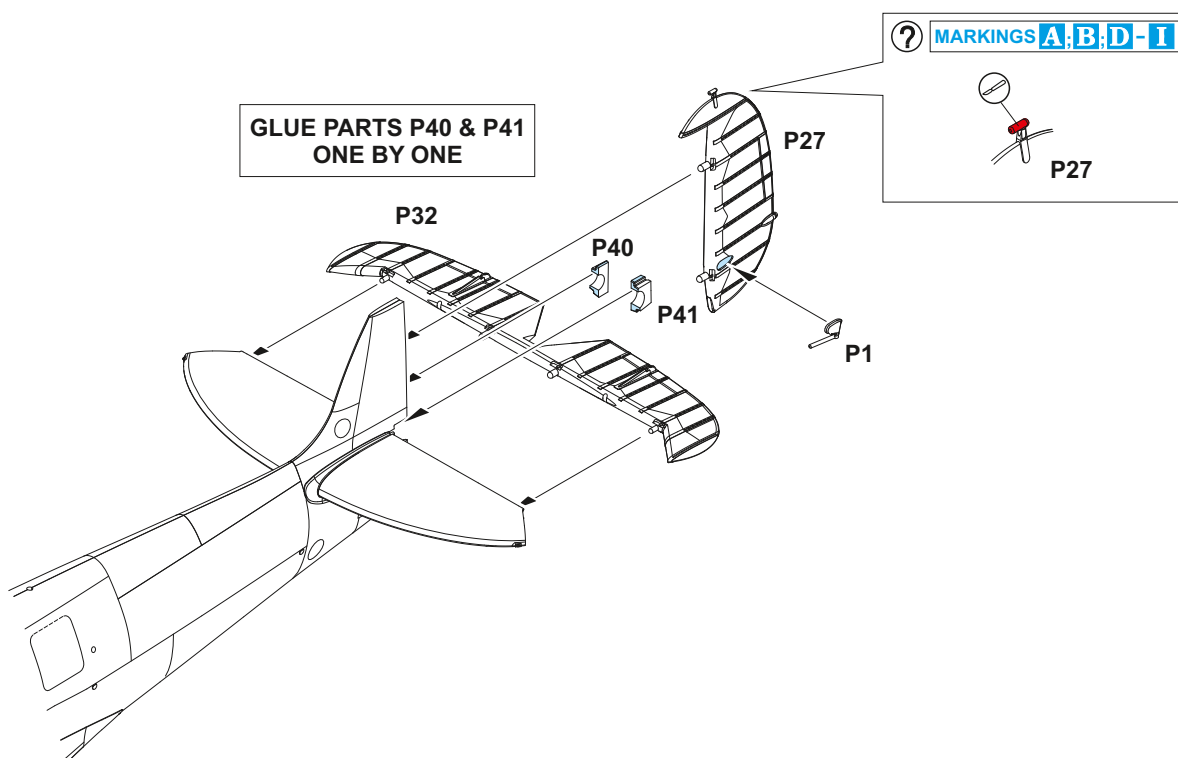
K3 - MARKINGS A-F, H, J
L3 - MARKINGS G, I

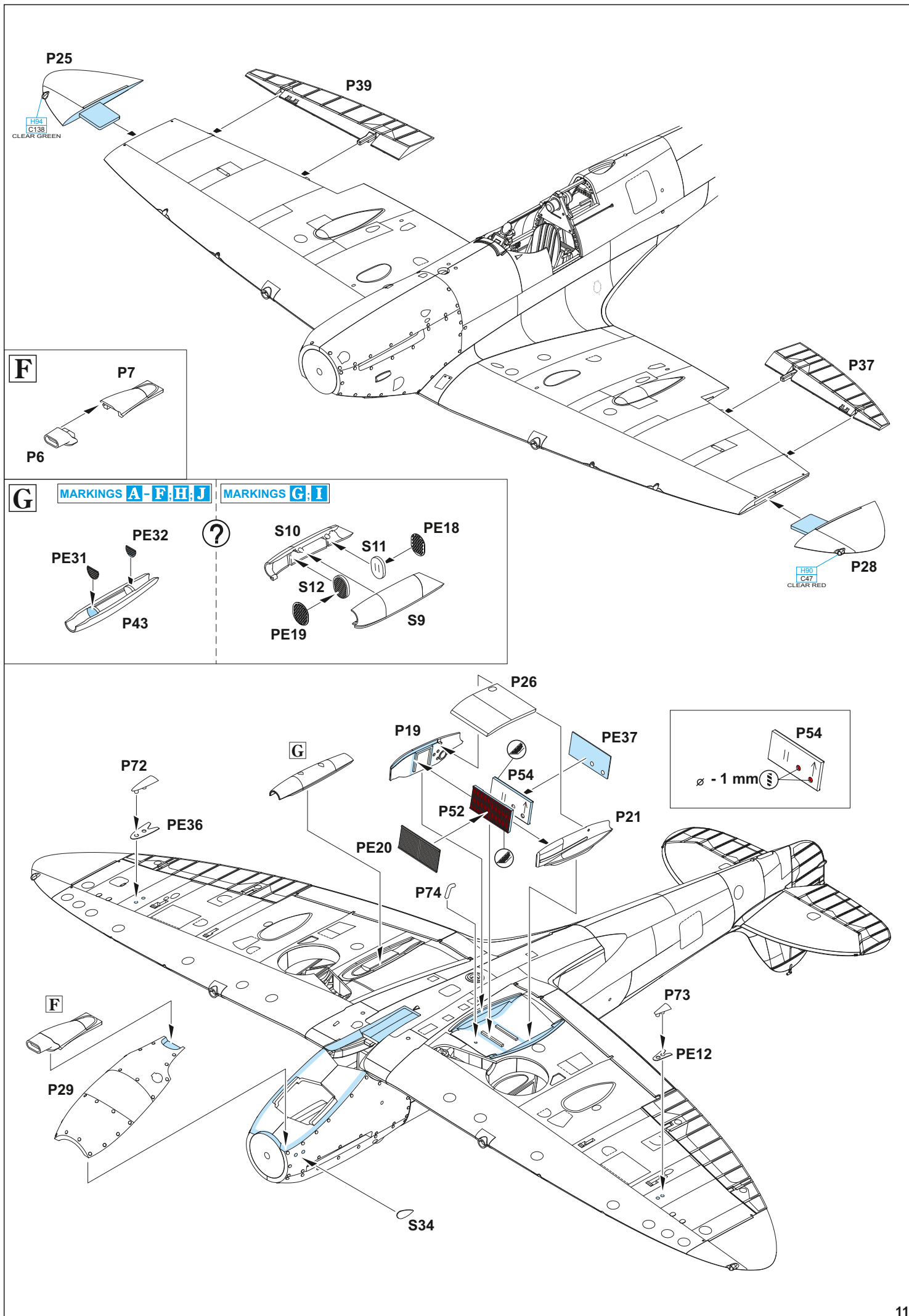


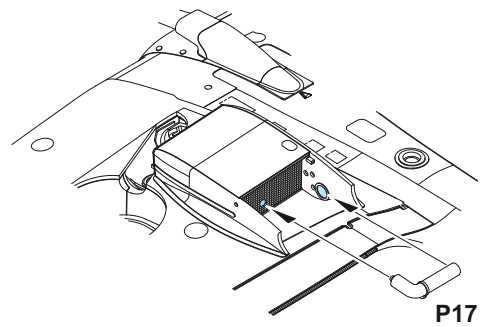
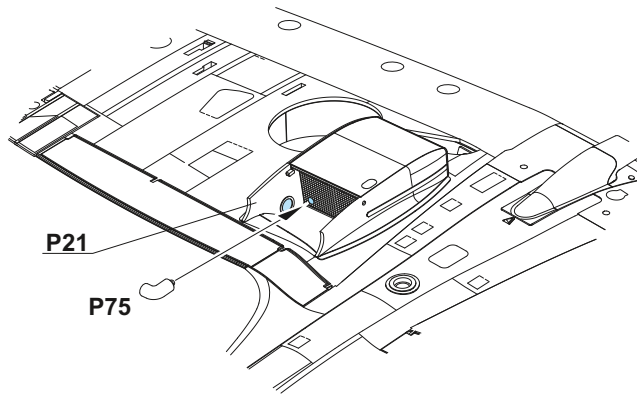




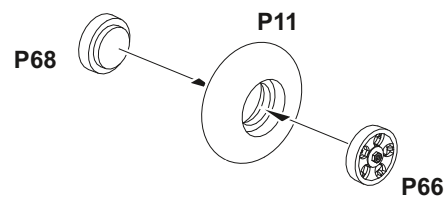
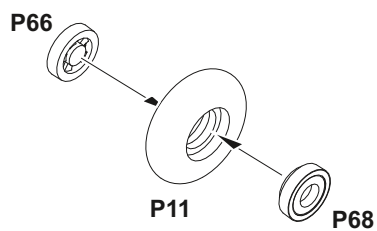
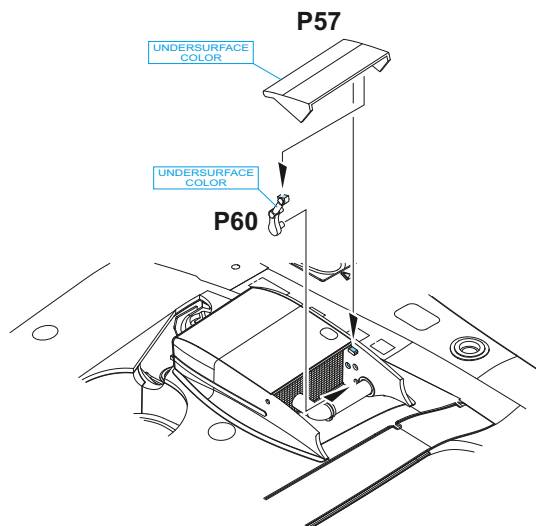
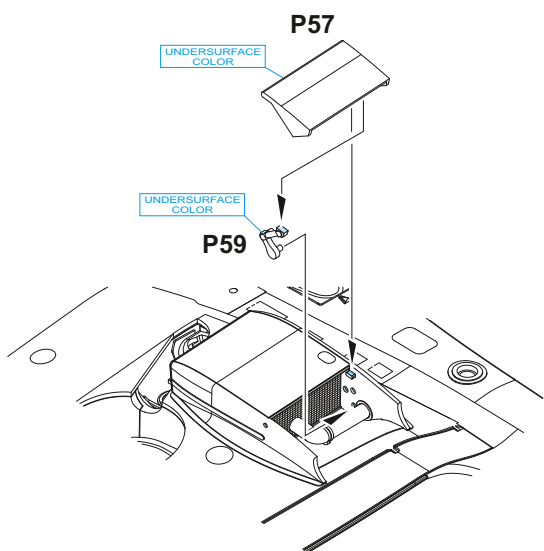
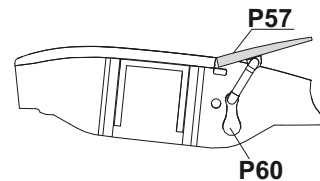
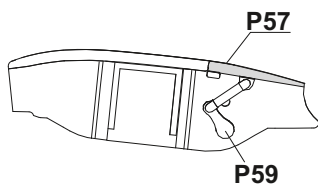
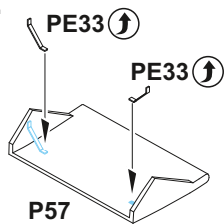
**GLUE PARTS P40 & P41
ONE BY ONE**



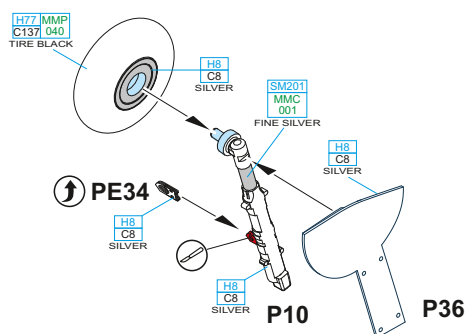




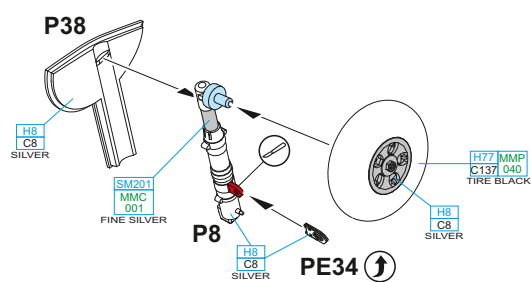
2 pcs.

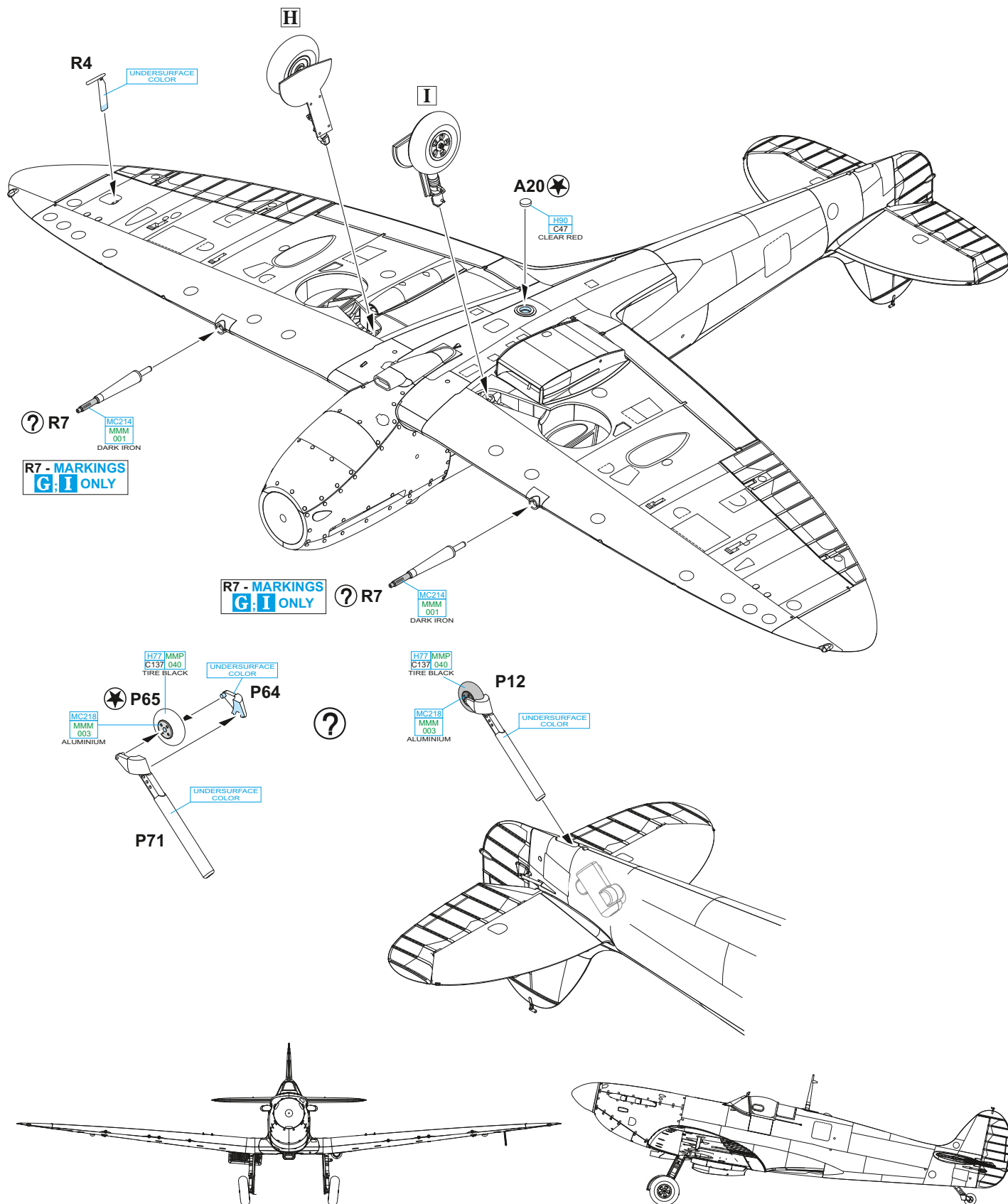


H

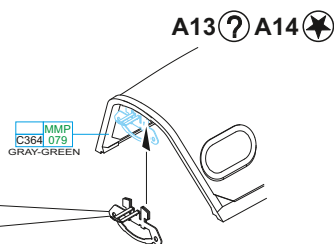
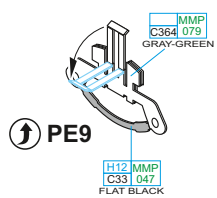


I

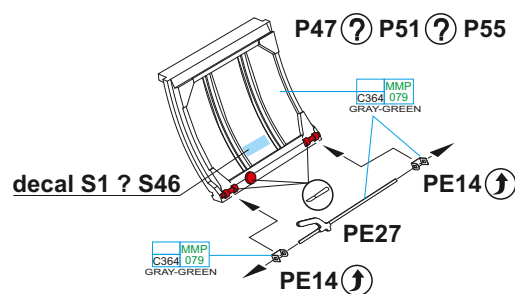


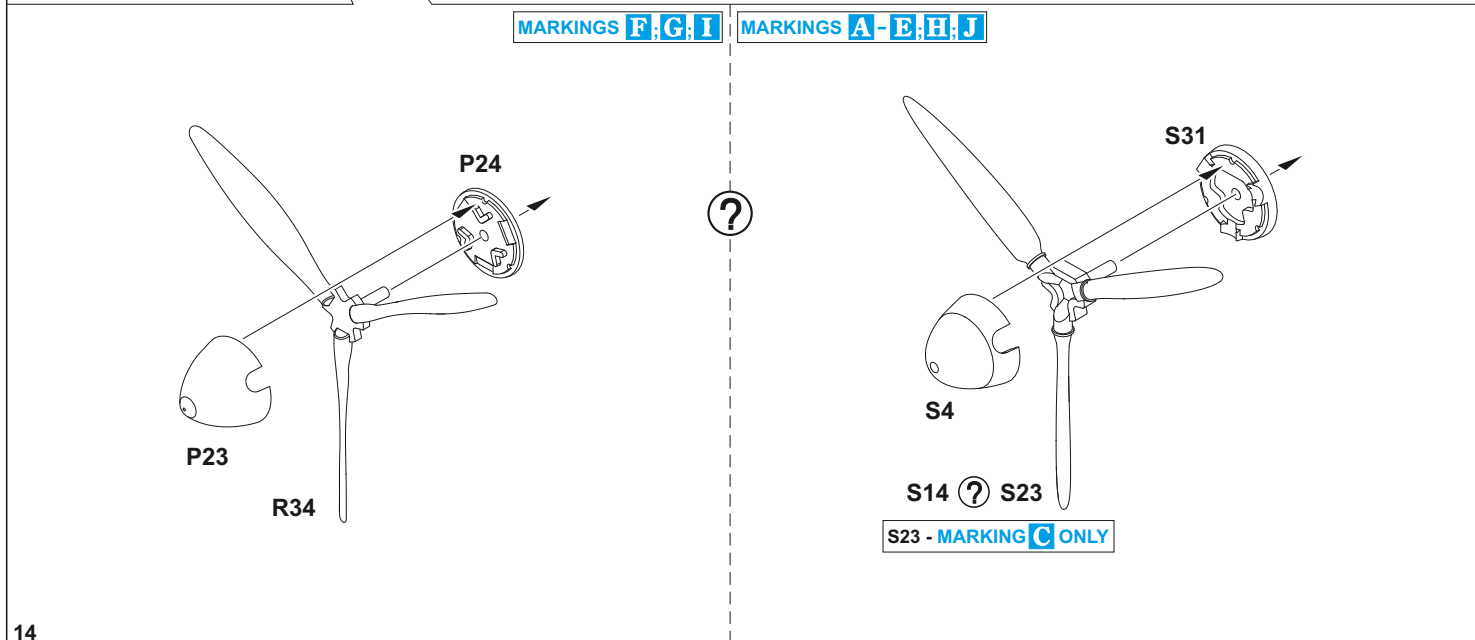
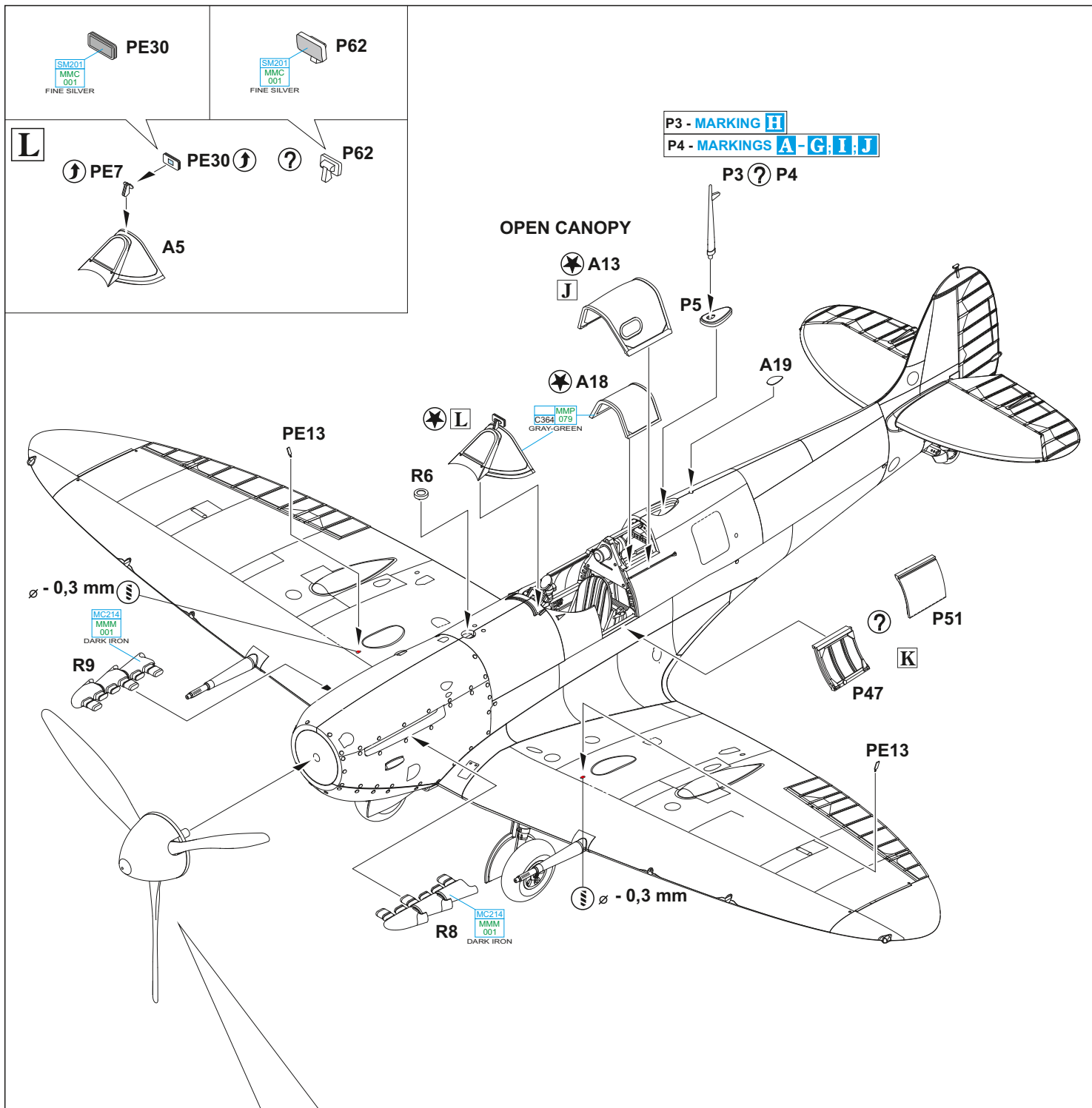


J



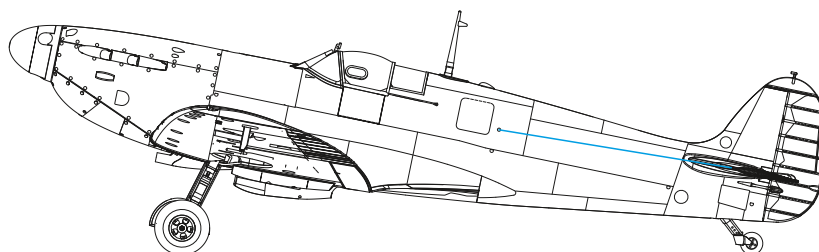
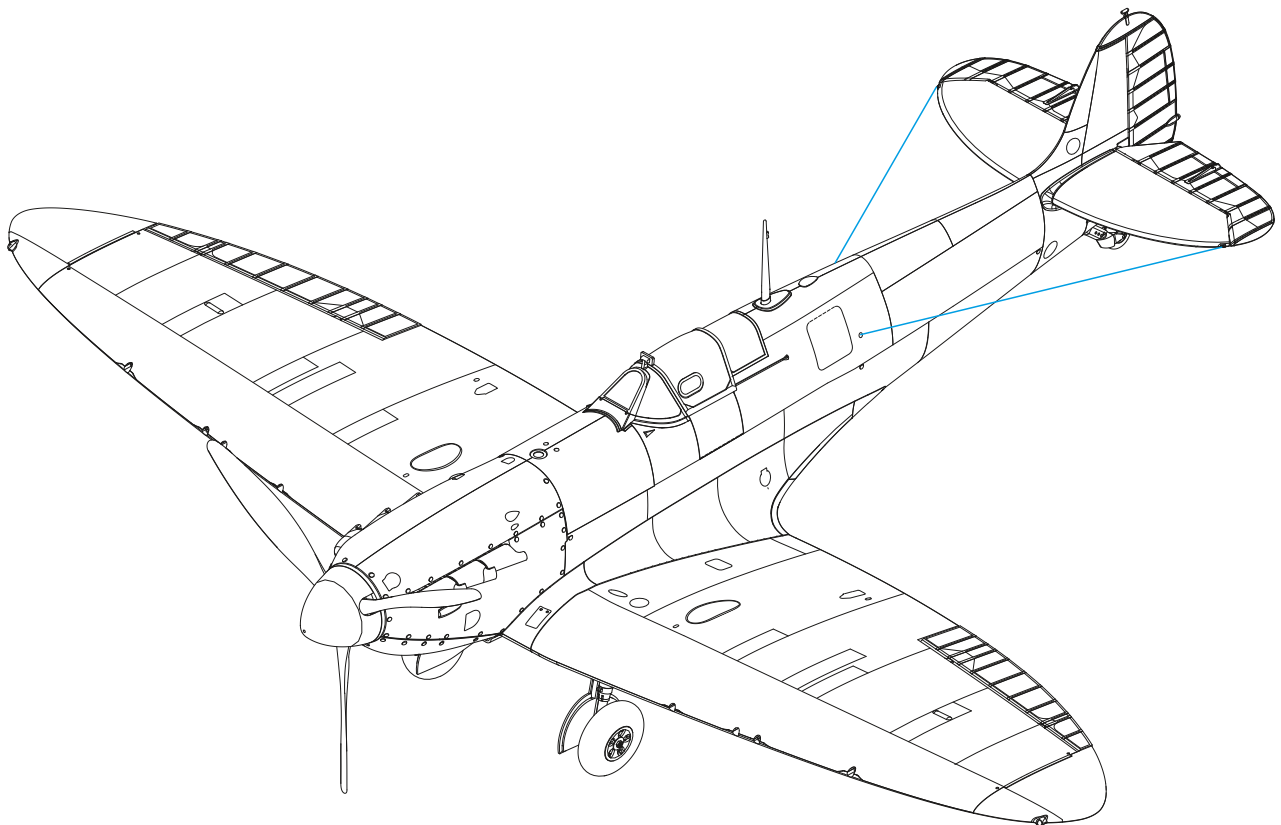
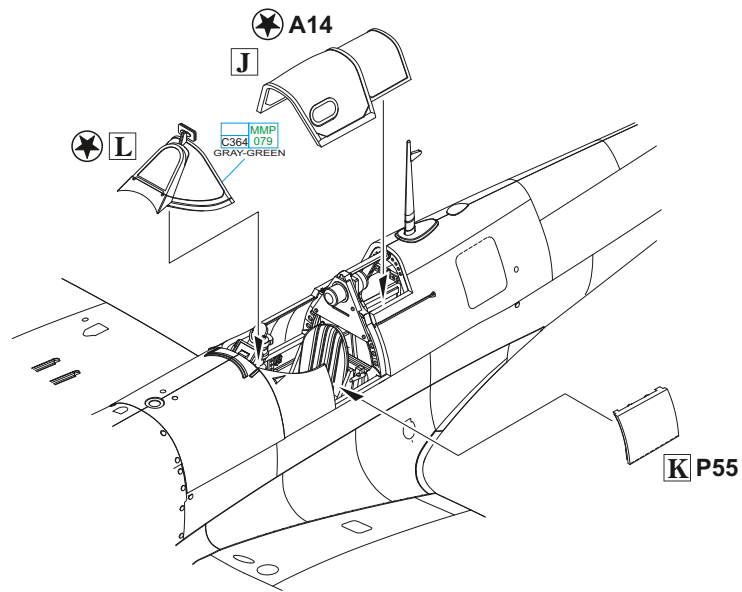
K

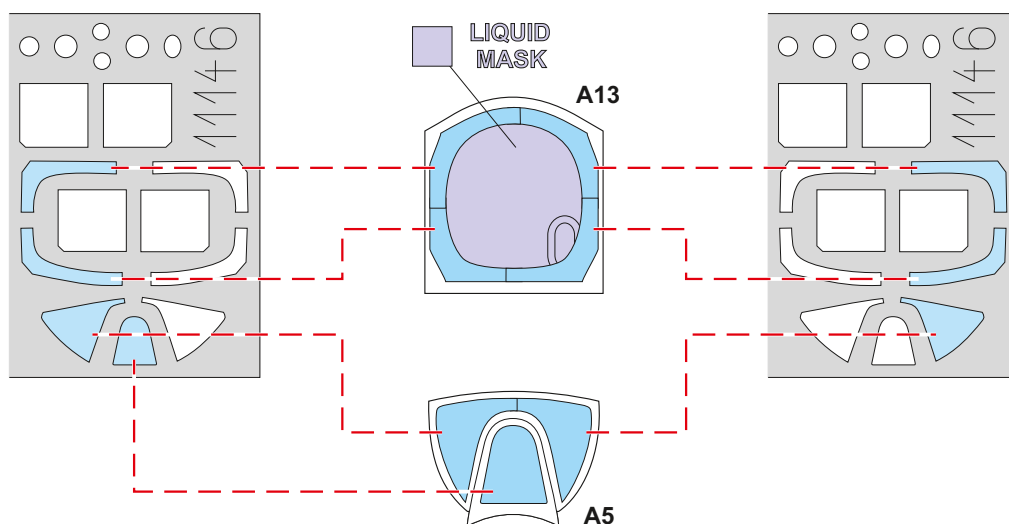
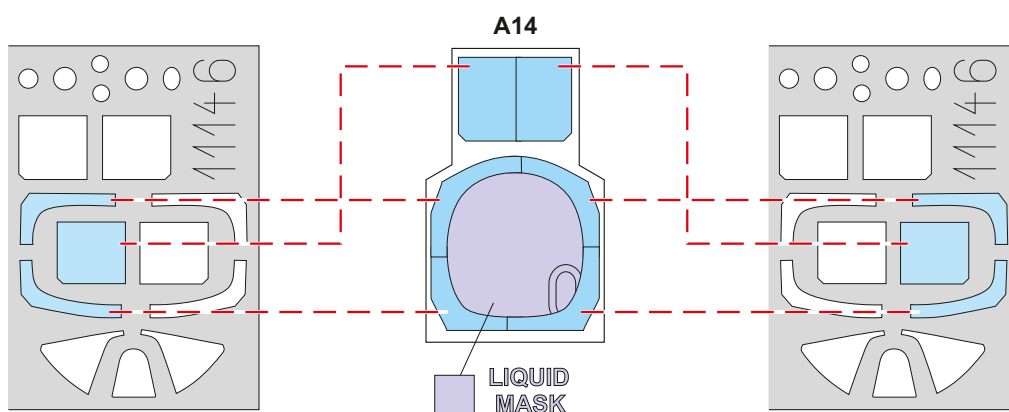
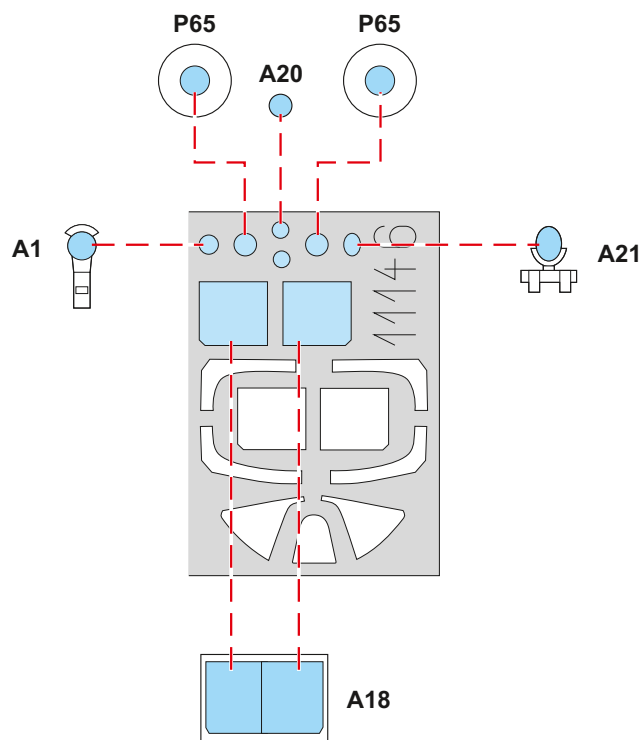




?

CLOSED CANOPY





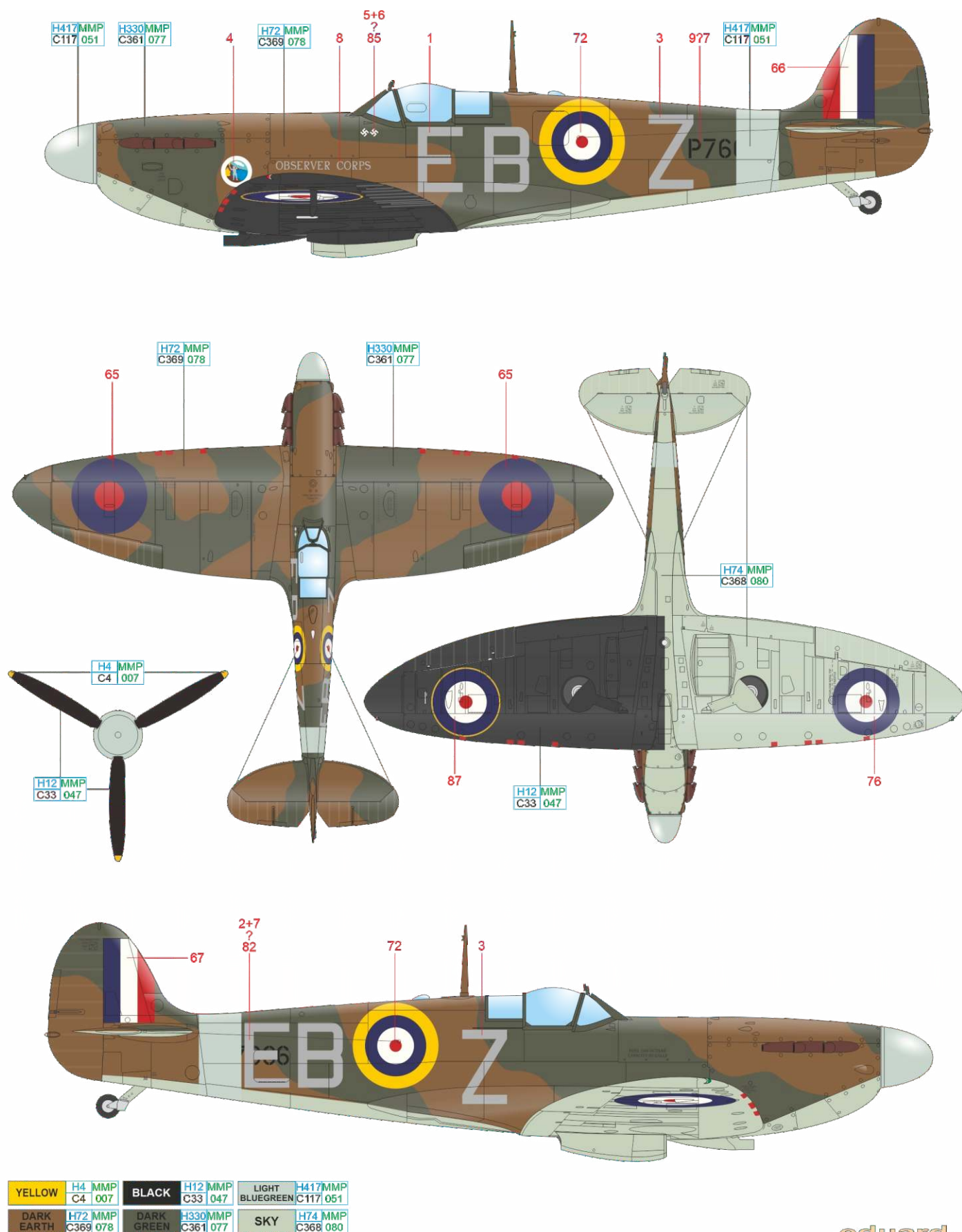
A P7370, S/Ldr Adolph G. Malan DFC & bar SAAF, 74. squadrona, RAF Kirton-in-Linsey, Velká Británie, září 1940

74. squadrona byla mezi prvními jednotkami Fighter Command přezbrojenými v září 1940 na nové Spitfiry Mk.II. Pod velením Adolpha "Sailora" Malana se stala jednou z nejúspěšnějších perutí RAF v Bitvě o Británii vůbec. Sám Malan byl stíhacím esem se 16 sestřely během BoB. Jeho Spitfire Mk.IIa nese standardní schéma Temperate Land Scheme, se spodními plochami v barvě Sky a třibarevnými kokardami typu A na spodních plochách. Je možné, že tento stroj byl z výroby vybaven radiostanicí TR.9D s drátovou anténou, ale je jisté, že později během podzimu byla nahrazena modernější radiostanicí TR.1133 pracující v pásmu VKV, která již drátovou anténu nepoužívala.



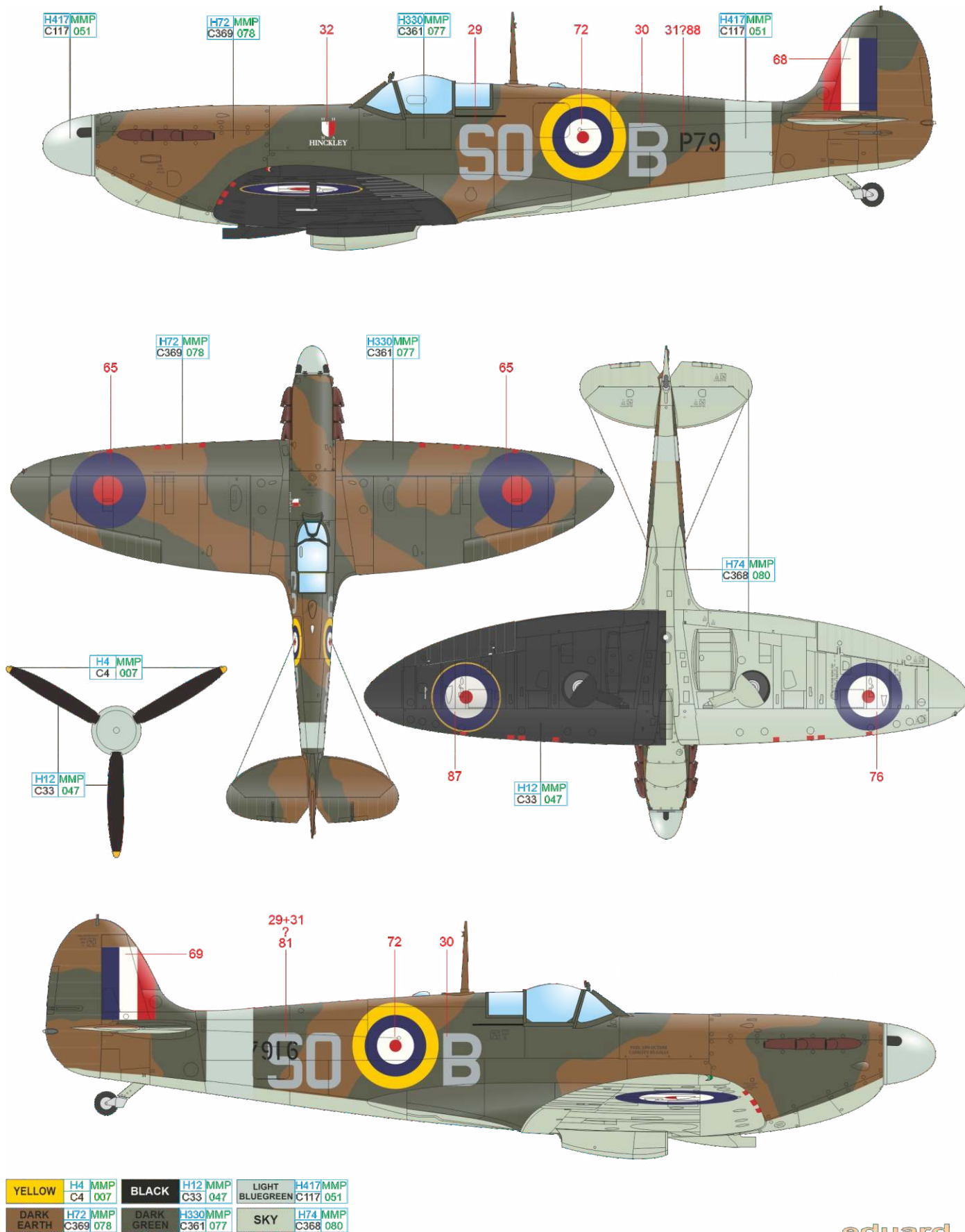
B P7666, S/Ldr Donald O. Finlay, 41. squadrona, RAF Hornchurch, Velká Británie, listopad 1940

Donald Finlay byl slavným britským atletem. Stal se mistrem Evropy v běhu na 110 m překážek v roce 1938, získal také bronzovou medaili na olympiádě v Los Angeles v roce 1932 a stříbrnou v Berlíně v roce 1936, obě opět v běhu na 110 m překážek. Po válce byl kapitánem britského týmu na olympiádě v Londýně v roce 1948, kde také přednesl olympijský slib. Do RAF vstoupil v roce 1935, v bitvě o Británii velel 54. squadroně. 28. srpna byl sestřelen v souboji nad Ramsgate a zraněn, po uzdravení převzal velení 41. squadrony. Celkem dosáhl v bitvě o Británii 4 sestřelů. Jeho Spitfire Mk.IIa nese zbarvení používané na konci roku 1940 a na začátku roku 1941. Standardní Temperate Land Scheme bylo nařízením Air Ministry z 27. listopadu 1940 doplněno o černě zbarvenou spodní plochu levé poloviny křídla, pruh v barvě Sky před ocasem a stejně zbarvený vrtulový kužel.



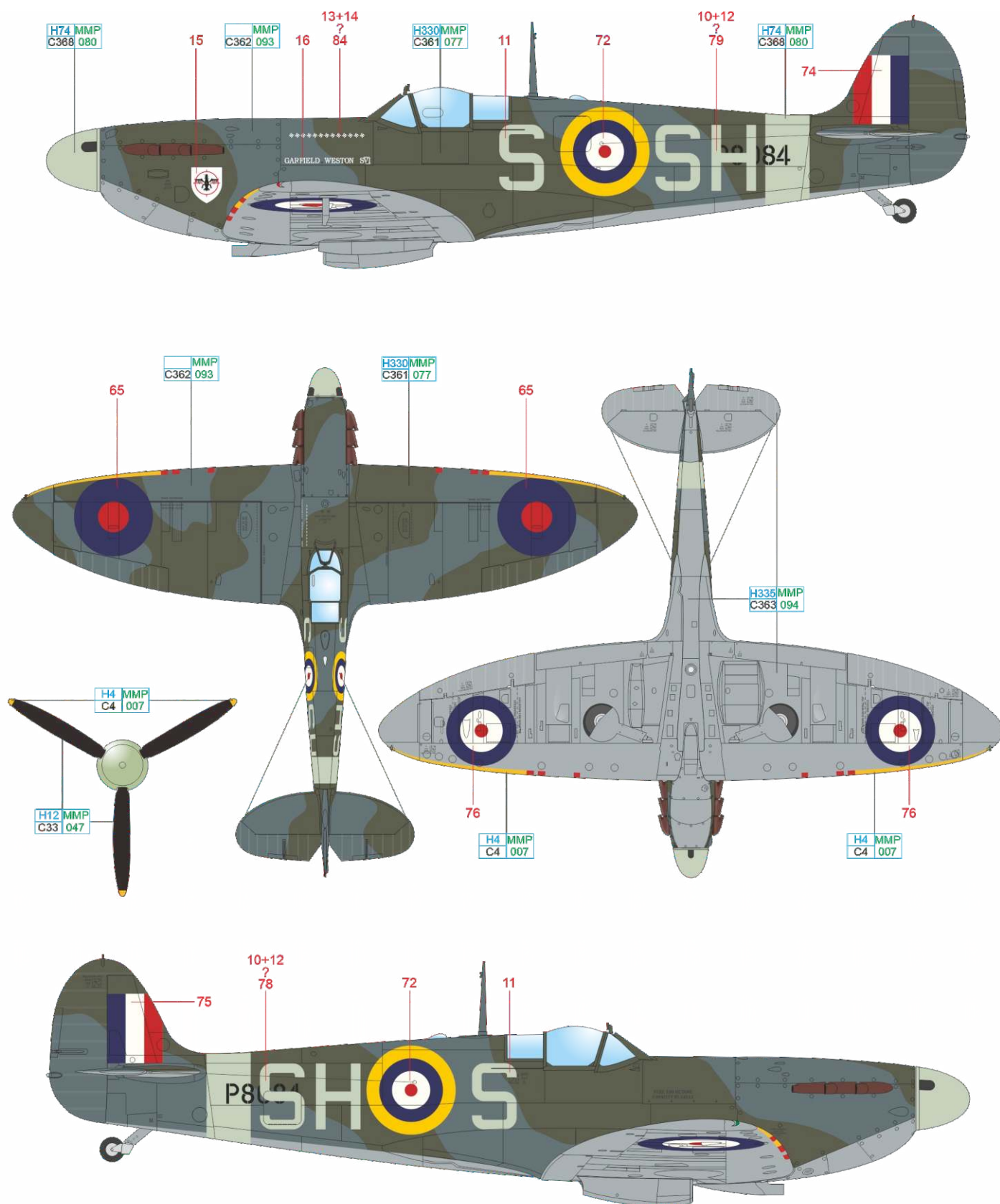
C

Tento Spitfire Mk.IIa 145. squadrony je dalším příkladem stroje nesoucího Temperate Land Scheme modifikované rozkazem Air Ministry z 27. listopadu 1940, kterým byl nařízen náter levé spodní poloviny křídla černou barvou (Night). Kokarda na černé ploše nesla nadále obvykle tenký žlutý lem. Dále byly zavedeny prvky rychlé identifikace v podobě pruhu v barvě Sky o šířce 18 palců kolem trupu před ocasními plochami a stejně zbarvený vrtulový kužel. Tato barva byla mírně odchýlného odstínu oproti barvě Sky a známa také jako Air Ministry Blue. Jako řada dalších Spitfirů Mk.II v tomto období nesl i tento stroj darovací nápis, jméno městské části Hickley a znak Hickleyské asociace výrobců punčochového zboží. Stroj je znám také z fotografie po 22. květnu 1941, na níž má spodní plochu křídla celou v barvě Sky, ale má stále vyšší ocasní výstředný znak. Stroj pilotoval Sg. Wk. J. Johnson a příležitostně také československý pilot P/O Jiří Macháček. Je pravděpodobné, že tento letoun byl vybaven vrtulí Rotol RX5/3 s dřevěnými listy.



D P8084, FI/Lt James J. O'Meara DFC, 64 squadrona, RAF Drem, Velká Británie, září - říjen 1941

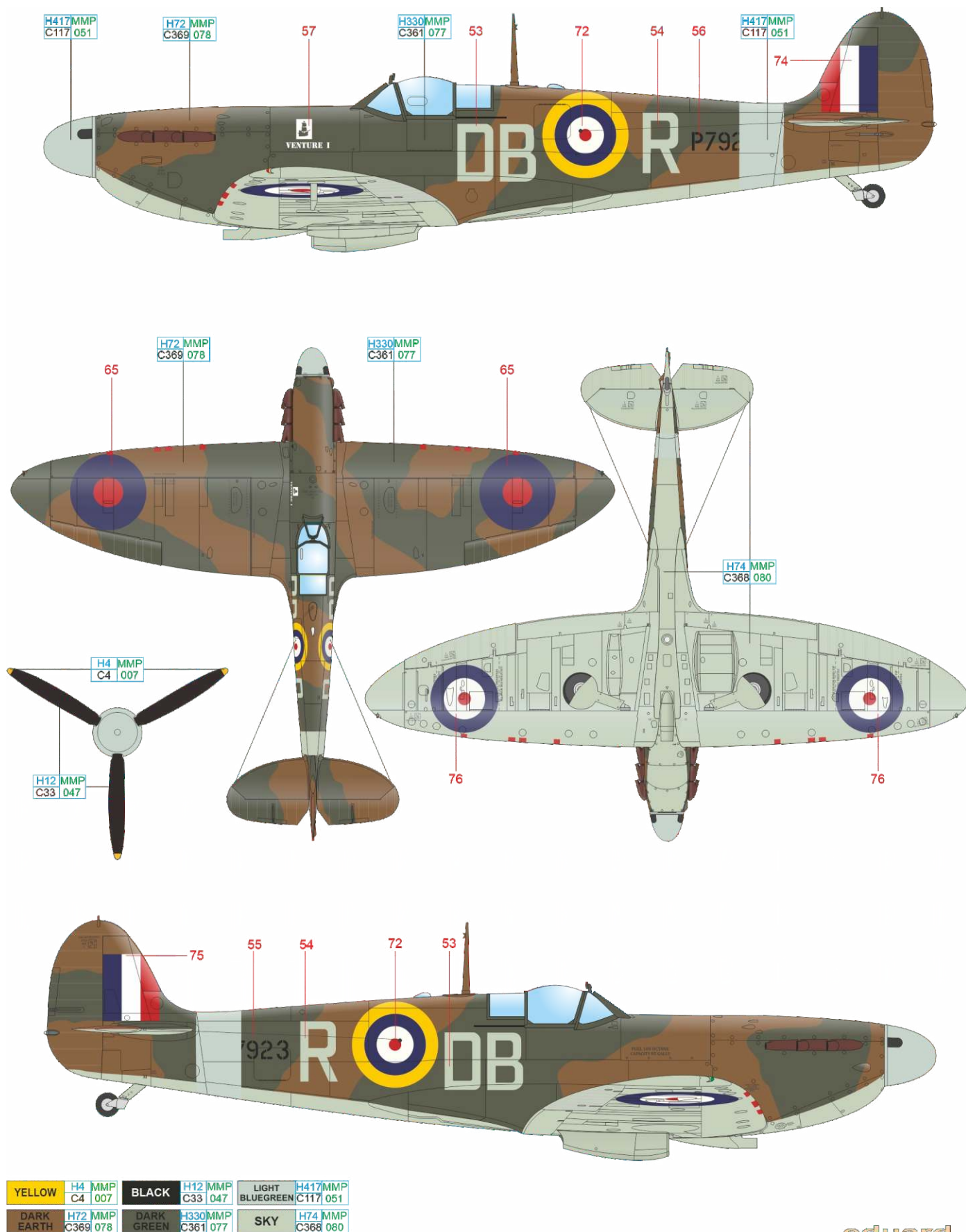
Tento Spitfire Mk.IIa od 64. squadrony je reprezentantem nového kamuflážního schématu, Day Fighter Scheme, zavedeného rozkazem Air Ministry 19. srpna 1941. Po tomto datu byly denní stíhačky Stíhacího velitelství RAF zbarveny na horních plochách barvami Dark Green a Ocean Grey, na spodních plochách barvou Medium Sea Grey. Kódová písmena byla nadále v barvě Sky, s pásem na trupu a vrtulovým kuzelem ve stejné barvě. Trikolóra na ocasu byla nízkého typu, vysoká 27 palců. Stroj nesl darovací nápis GARFIELD WESTON SVI na levé straně předě. Dvanáct symbolů sestřelů náleželo FI/Lt Jamesi O'Mearovi, který začal svoji bojovou kariéru v řadách 64. squadrony nad Dunkirkem v květnu 1940, od konce srpna 1940 pak sloužil u jiných jednotek, aby se v září 1941 nakrátko vrátil zpět k 64. V říjnu byl uvolněn z bojových operací a převelen k 1491. letce vlečných cílů v Tain. Jeho celkové válečné skóre dosáhlo 11 potvrzených sestřelů samostatně a 2 ve spolupráci, 1 nepotvrzený sestřel, 4 pravděpodobné sestřely, 11 poškozených letounů a 1 poškozený ve spolupráci.



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

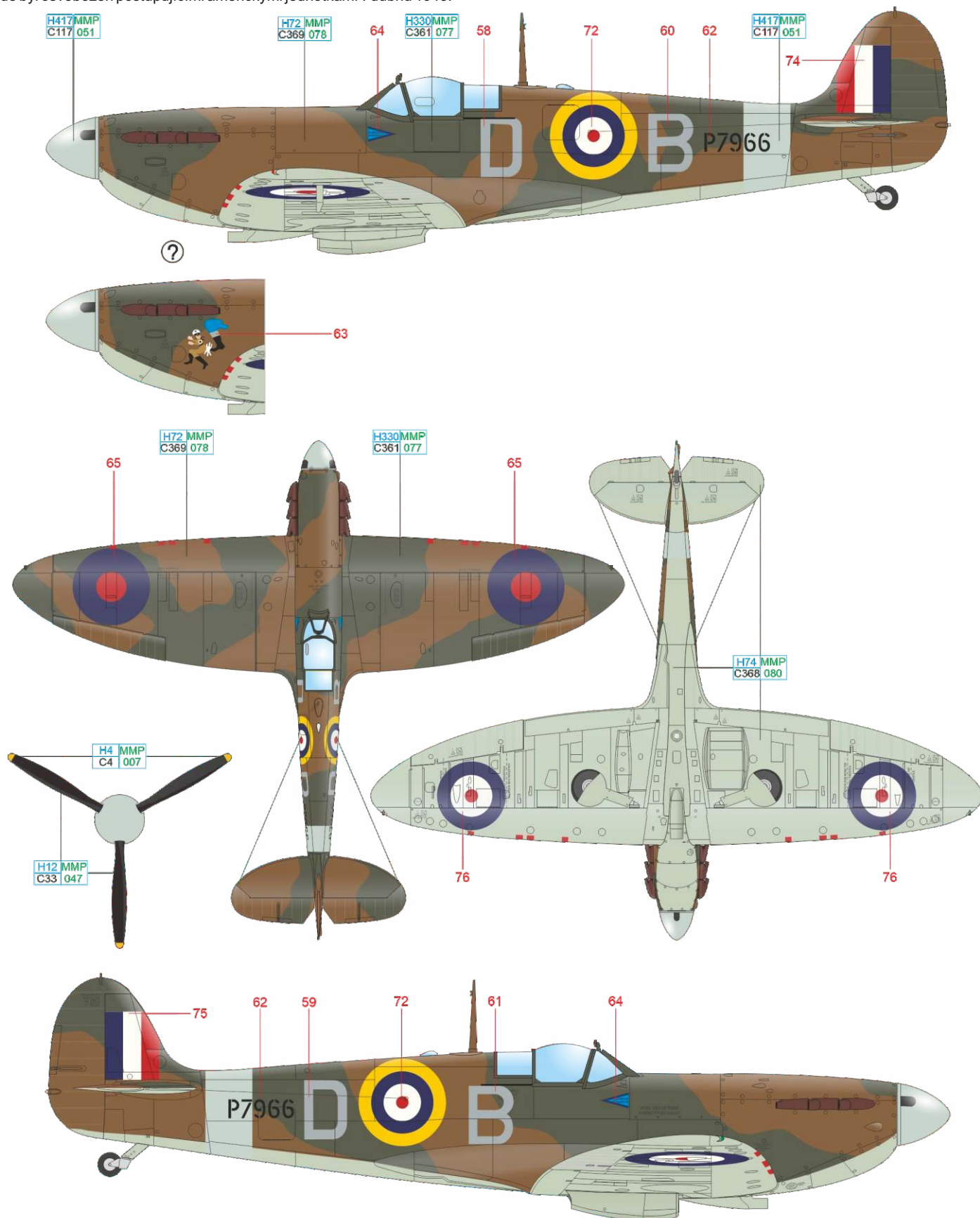
E P7923 nebo P7926, 411. squadrona RCAF, RAF Digby, Velká Británie, červenec 1941

411. squadrona RCAF byla druhou kanadskou stíhací perutí, která se zapojila do operací Fighter Command nad kontinentální Evropou. Jednotka byla ustanovena na základně Digby v Lincolnshire 16. června 1941, po dobu operačního výcviku a formování jednotky létala se Spitfiry Mk.IIa. Operační status získala v srpnu 1941, do operací se zapojila jako součást Hornchurchského wingu již na nových Spitfirech Mk.Vb. Tento letoun nese typickou kamufláž stíhaček RAF z léta 1941: Temperate Land Scheme na horních plochách, s modrou Sky na spodních. Pruh na zádi trupu a vrtulový kužel v barvě Sky (Air Ministry Blue), kódová písmena šedá v barvě Medium Sea Grey. Stejně jako všechny Spitfiry Mk.II byl i tento stroj vybaven novým rádiem TR.1133, pracujícím v pásmu VKV, který neměl drátěnou anténu, a identifikačním přístrojem IFF typu R.3002, který naopak měl dvě drátěné antény natažené od boků trupu k náběžné hraně VOP.



F P7966, W/Cdr Douglas R.S. Bader, Tangmere Wing, RAF Tangmere, Velká Británie, červen - červenec 1941

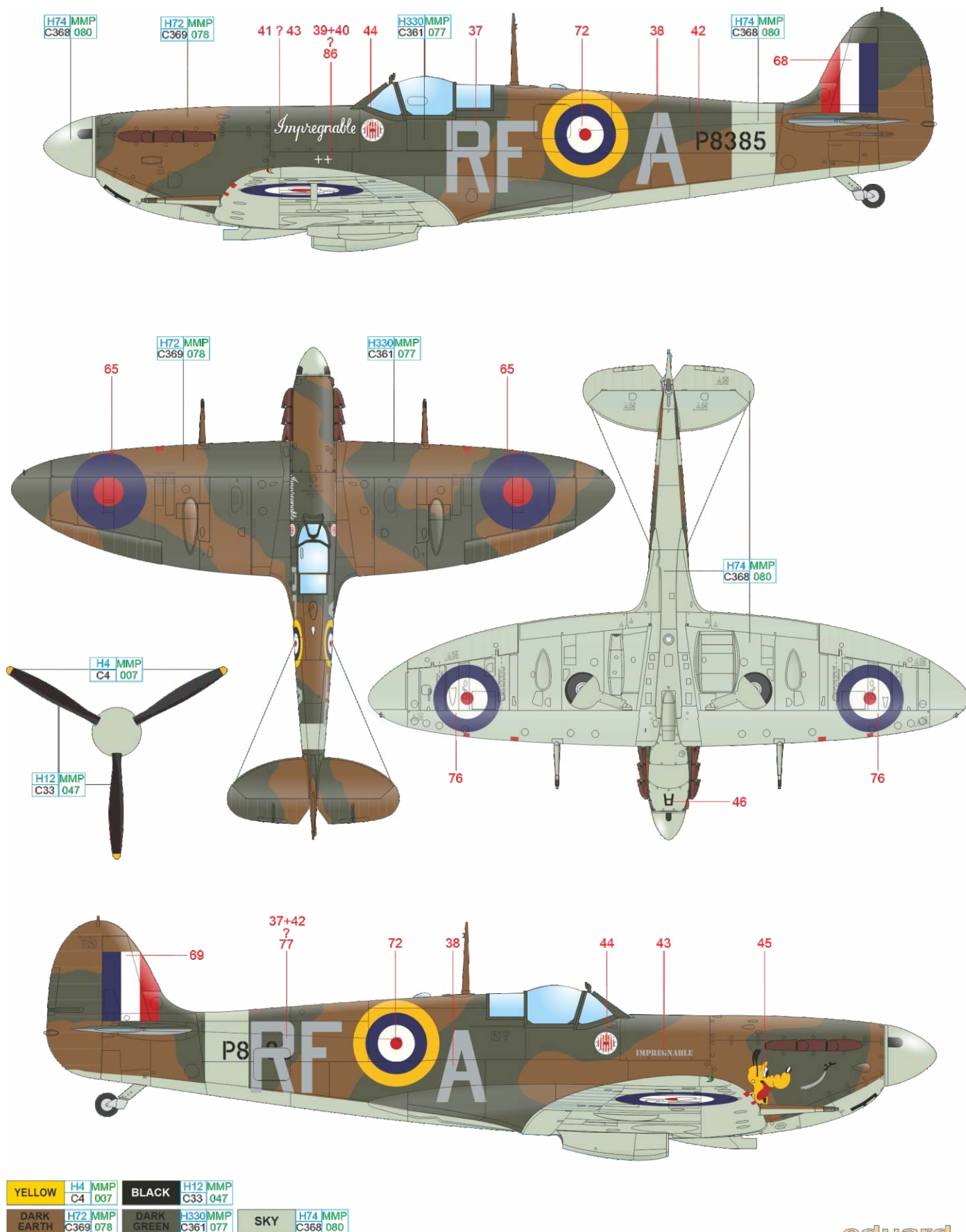
P7966 pilotoval Douglas Bader poté, co v březnu 1941 převzal velení nad Tangmerským wingem. Tento Mk.IIa je jedním z Baderových osobních strojů, nesoucích jeho iniciály DB jako kódová písmena, což byl také důvod, proč byl Baderův rádiový volací znak Dogsboddy. Není jisté, zda tento letoun nesl emblém na přídě, pravděpodobně ne, neboť není známa žádná jeho fotografie s tímto emblémem, a ta, na níž tento emblém je, neukazuje tento stroj. Povšimněte si, že tento letoun je vybaven automaticky stavitelnou vrtulí De Havilland 5/39A. Bader 9. září 1941 havaroval s dalším DB, což byl již nový Spitfire Mk.Va, po srážce s jiným Spitfirem své jednotky, během souboje s německými stíhači nad Saint Omer a byl zajat poté, co přišel o jednu ze svých protéz během nouzového opuštění svého letounu. Zbytek války strávil v německém zajetí, z velké části v zajateckém táboře Oflag IV-C na hradě Colditz v Sasku, kde byl osvobozen postupujícími americkými jednotkami v dubnu 1945.



YELLOW	H4 MMP C4 007	BLACK	H12 MMP C33 047	LIGHT BLUEGREEN	H417 MMP C117 051
DARK EARTH	H72 MMP C369 078	DARK GREEN	H330 MMP C361 077	SKY	H74 MMP C368 080

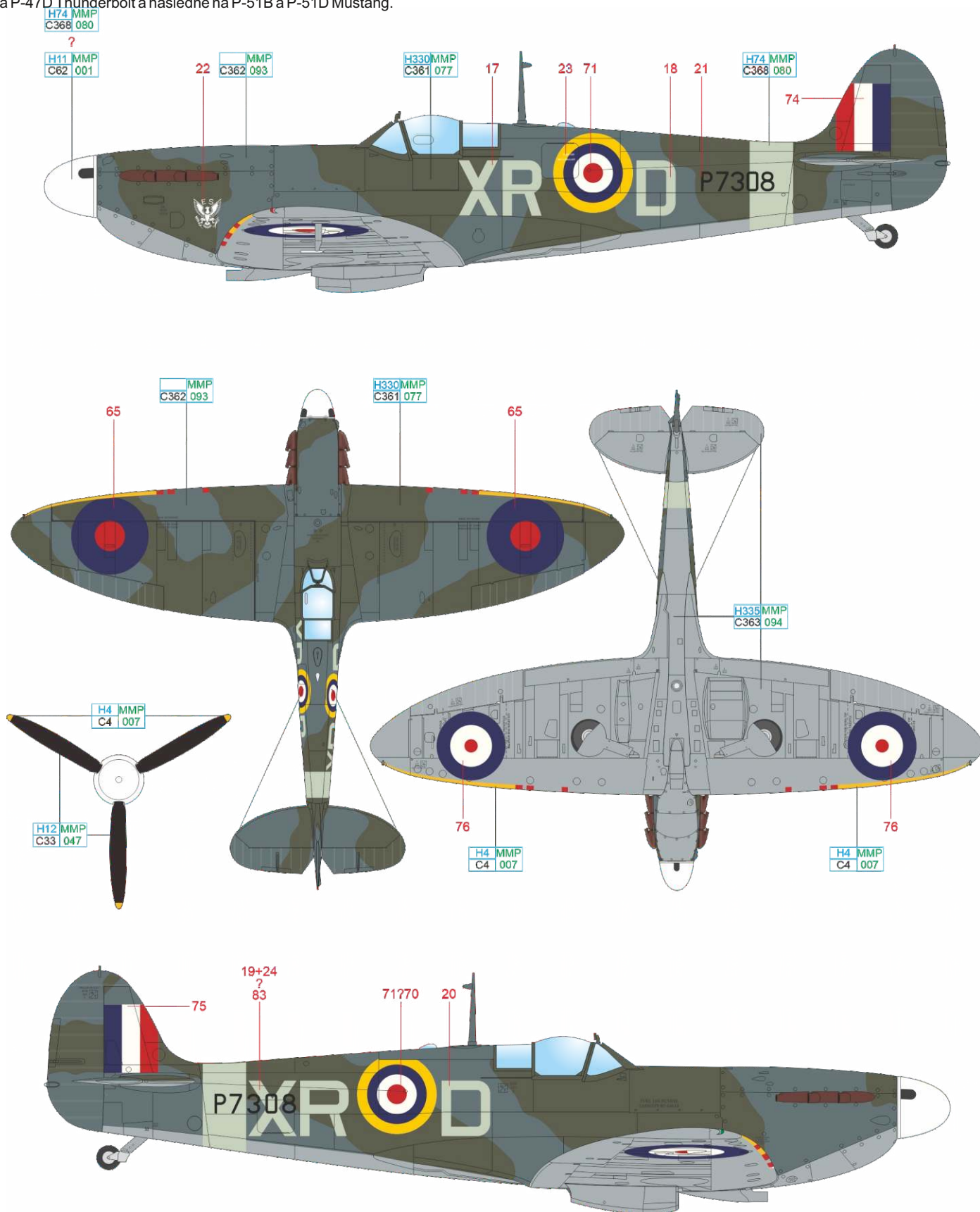
G P8385, F/O Miroslaw Ferić, 303. (polská) squadrona, RAF Northolt, Velká Británie, květen - červen 1941

Slavná polská 303. squadrona, nejspěšnější stíhací jednotka RAF v Bitvě o Británii, byla jednou z mála stíhacích perutí RAF vyzbrojených kanónovou verzí dvojek, Spitfirey Mk.IIb. Polské Spitfirey patřily k nejpestřejší dekorovaným letadlům RAF vůbec. Nápis IMPREGNABLE na levé straně přídě je spekulativní, není doložen žádnou fotografií a jeho podoba vychází z podoby nápisu na darovací listině. Povšimněte si vrtule De Havilland 5/39A. Pilot tohoto stroje, P/O Miroslaw Ferić, byl stíhacím esem s osmi potvrzenými sestřely a jedním pravděpodobným sestřelem. Zahynul 14. února 1942 poté, co jeho Spitfire Mk.Vb BL432 spadl do vývrtky a přetížení pilotovi nedovolilo opustit letoun na padáku. Miroslaw Ferić si od září 1939 vedl osobní deník, který se po jeho smrti stal základem pro kroniku 303. perutě.



H P7308, P/O William R. Dunn, 71. squadrona, RAF North Weald, Velká Británie, srpen 1941

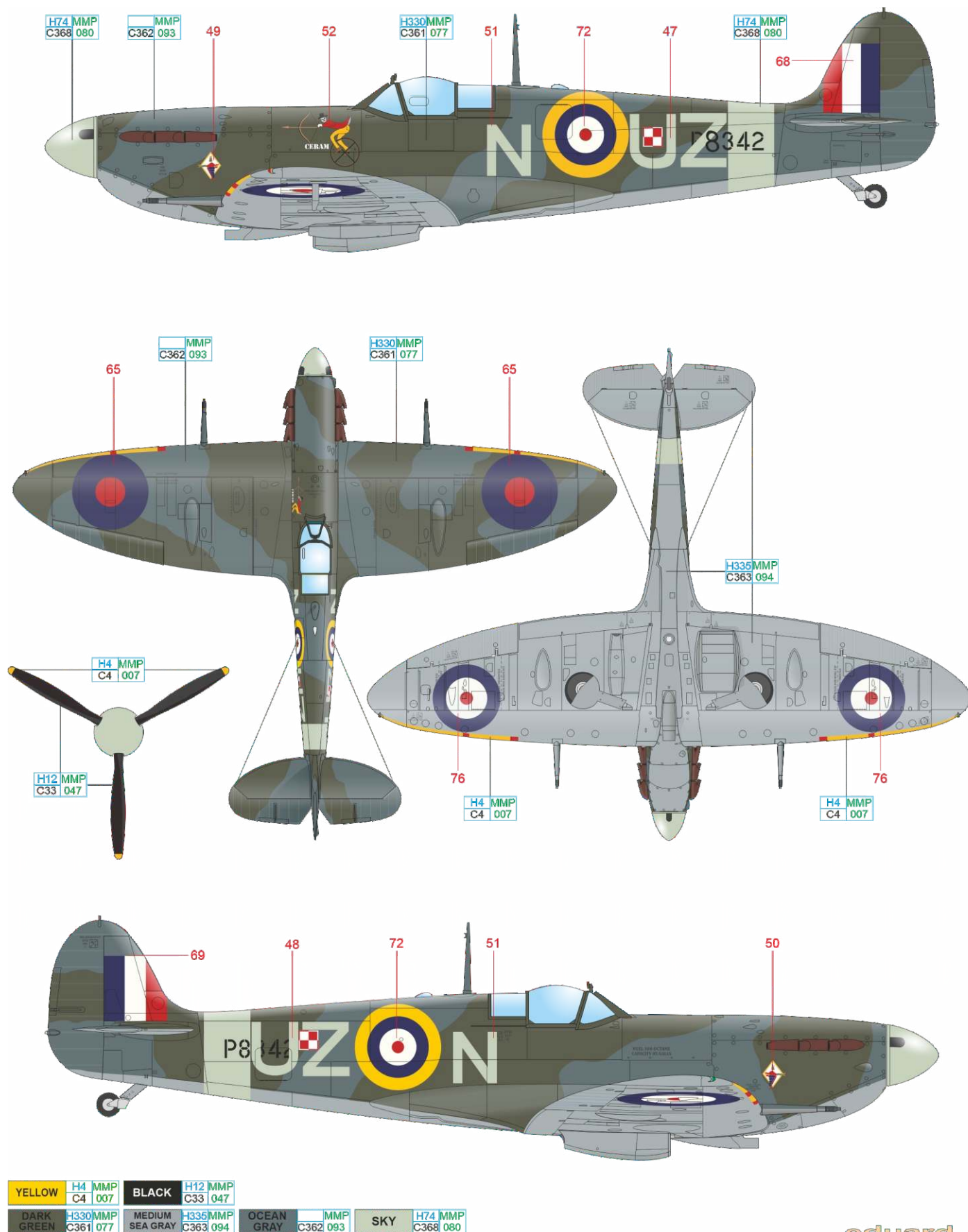
71. (Eagle) squadrona byla zformována z amerických dobrovolníků na základně RAF Church Fenton 19. září 1940. Její výzbrojí se staly americké Brewstery Buffalo, pro zastaralost a bojovou nedostatečnost nahrazené v listopadu 1940 Hurricany. Jednotka byla prohlášena za operační 5. února 1941 na základně Kirton in Lindsey a v dubnu byla převelena na základnu Martlesham Heath v Suffolku, kde zahájila bojovou činnost nad okupovanou Evropou. První potvrzené vítězství získal pro jednotku 21. července 1941 P/O W. R. Dunn, když během doprovodu bombardérů sestřelil Bf 109F nad Lille. W. R. Dunn se později stal prvním americkým stíhacím esem ve 2. světové válce. Na Spitfiry Mk.IIa přezbrojila 71. squadrona z Hurricanů v srpnu 1941, aby je krátce poté nahradila výkonnějšími Spitfiry Mk.Vb. V září 1942 byla 71. squadrona spolu s dalšími dvěma Eagle squadronami převedena pod USAAF, kde se stala základem 334. stíhací perutě (334th FS) 4. stíhací skupiny (4th FG) 8. letecké armády USAAF, vyzbrojené zprvu svými Spitfiry Mk.V, později přezbrojené na P-47D Thunderbolt a následně na P-51B a P-51D Mustang.



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

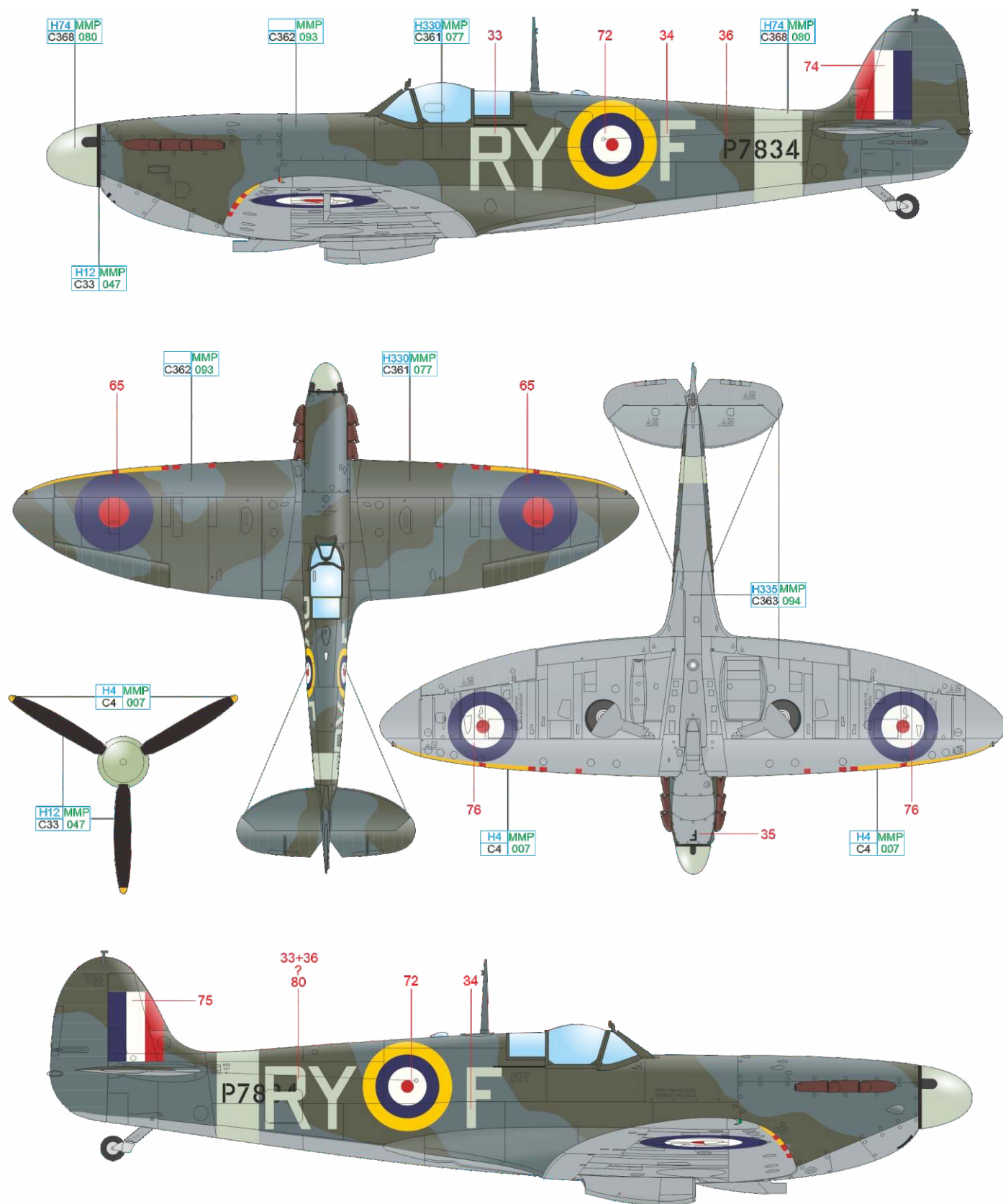
P8342, Sgt. Marcin Machowiak, 306. (polská) squadrona, RAF Northolt, Velká Británie, srpen 1941

Polská 306. peruť RAF, City of Toruň, polský 306 Dywizjon Myśliwski "Toruński", byla jednou z deseti polských stíhacích perutí operujících za druhé světové války ve svazku RAF. Peruť byla založena 28. srpna 1940 na základně Church Fenton, na základě personálu a tradic předválečné polské Toruňské stíhací peruti (Toruński Dywizjon Myśliwski). Jednotka byla na Spitfiry Mk.II přezbrojena v polovině července 1941 z Hurricaneů Mk.IIa. Emblém komiksové postavičky a jméno CERAM na levé straně přídě tohoto Mk.IIb P8342 jsou pravděpodobně pozůstatkem po předchozím působení letounu u 145. squadrony. Stroj byl vážně poškozen krátce po přestřikání na Day Fighter Scheme, po nouzovém přistání seržanta Machowiaka na základně Biggin Hill 28. srpna 1941 po souboji s Bf 109F během operace Circus 88, kdy Sgt. Machowiak jeden Bf 109F sestřelil, ale zároveň byl jeho stroj nepřátelskou palbou vážně poškozen. Marcin Machowiak se později stal členem Polského stíhacího týmu, známého také jako Skalského cirkus, jinak též C Flightu 145. perute, působícího v severní Africe.



J P7834, F/O František Fajtl, 313. (československá) squadrona, RAF Portreath, Velká Británie, září 1941

František Fajtl je jedním z nejkušeňších a nejznámějších československých letců všech dob. Jako příslušník Armée de l'Air bojoval v bitvě o Francii, jako příslušník 1. a 17. squadrony RAF se zúčastnil Bitvy o Británii, kde létal s Hurricany. Byl zakládajícím členem 313. squadrony, založené na základně RAF Catterick 10. května 1941. Jako velitel 122. squadrony byl 5. května 1942 sestřelen nad Hazebrouckem v severní Francii. Vyhnul se zajetí a po dlouhé cestě skrz okupovanou i vichistickou Francii, přes Pyreneje do Španělska, se přes Gibraltar úspěšně vrátil zpět ke své jednotce v Británii. Byl povýšen do hodnosti Wing Commander, poté se opět připojil k 313. squadroně jako její velitel. V roce 1944 se stal velitelem 1. samostatného československého stíhacího pluku v SSSR, vyzbrojeného Lavočkiny La-5FN, s nímž se zúčastnil Slovenského národního povstání. Po komunistické perzekuci v 50. letech proslul díky svému rozsáhlému literárnímu dílu. Zemřel v Praze v roce 2006 ve věku 94 let, vyznamenán nespočtem řádů a medailí mnoha států světa v hodnosti generálporučíka.



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



Eduard goodies for Spitfire Mk.II 1/48

- 481026 Spitfire Mk.I landing flaps 1/48 (PE-Set)
- FE1102 Spitfire Mk.I seatbelts STEEL 1/48 (PE-Set)
- 644064 Spitfire Mk.I late Look 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)
- 648589 Spitfire Mk.I undercarriage legs BRONZE 1/48 (Brassin)
- EX709 Spitfire Mk.I TFace 1/48 (Mask) ..

Cat. No. 644064



Cat. No. 648580



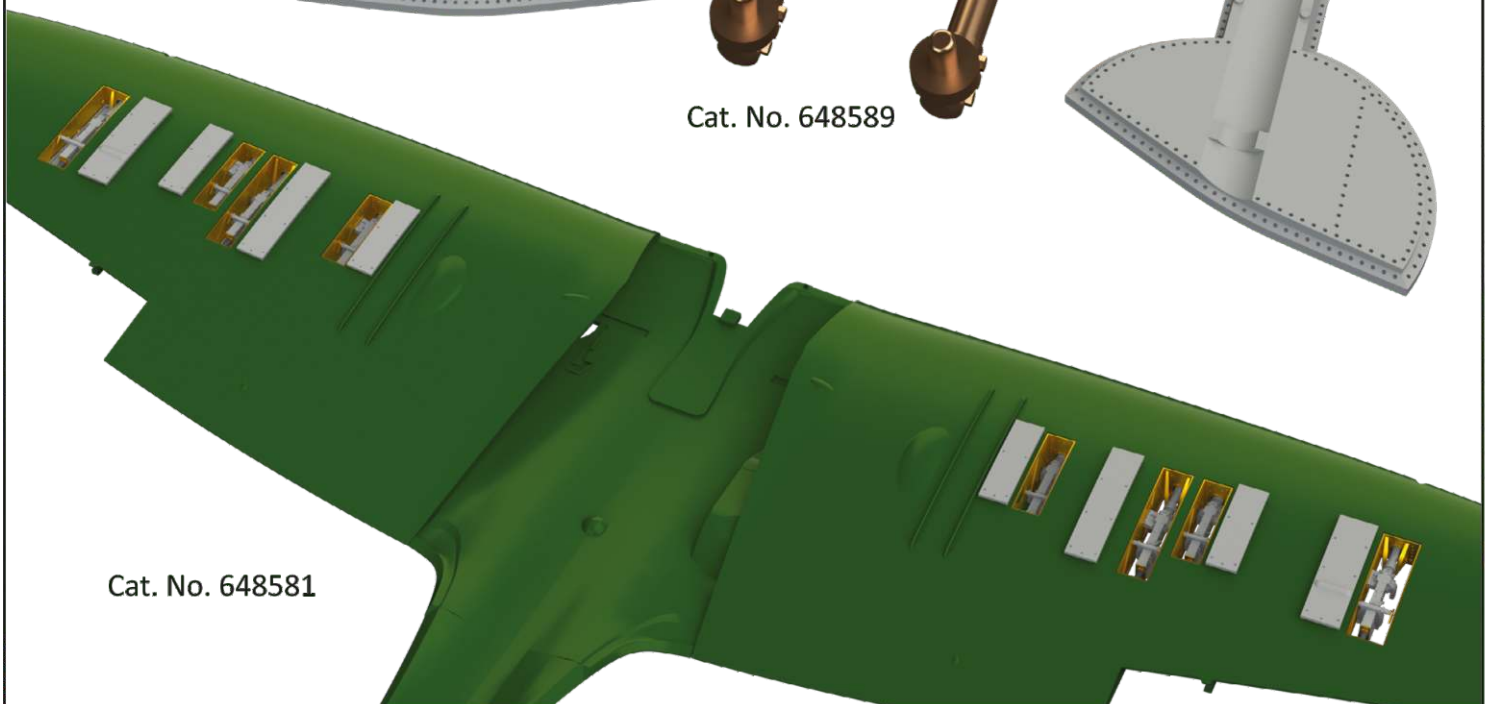
Cat. No. 648579



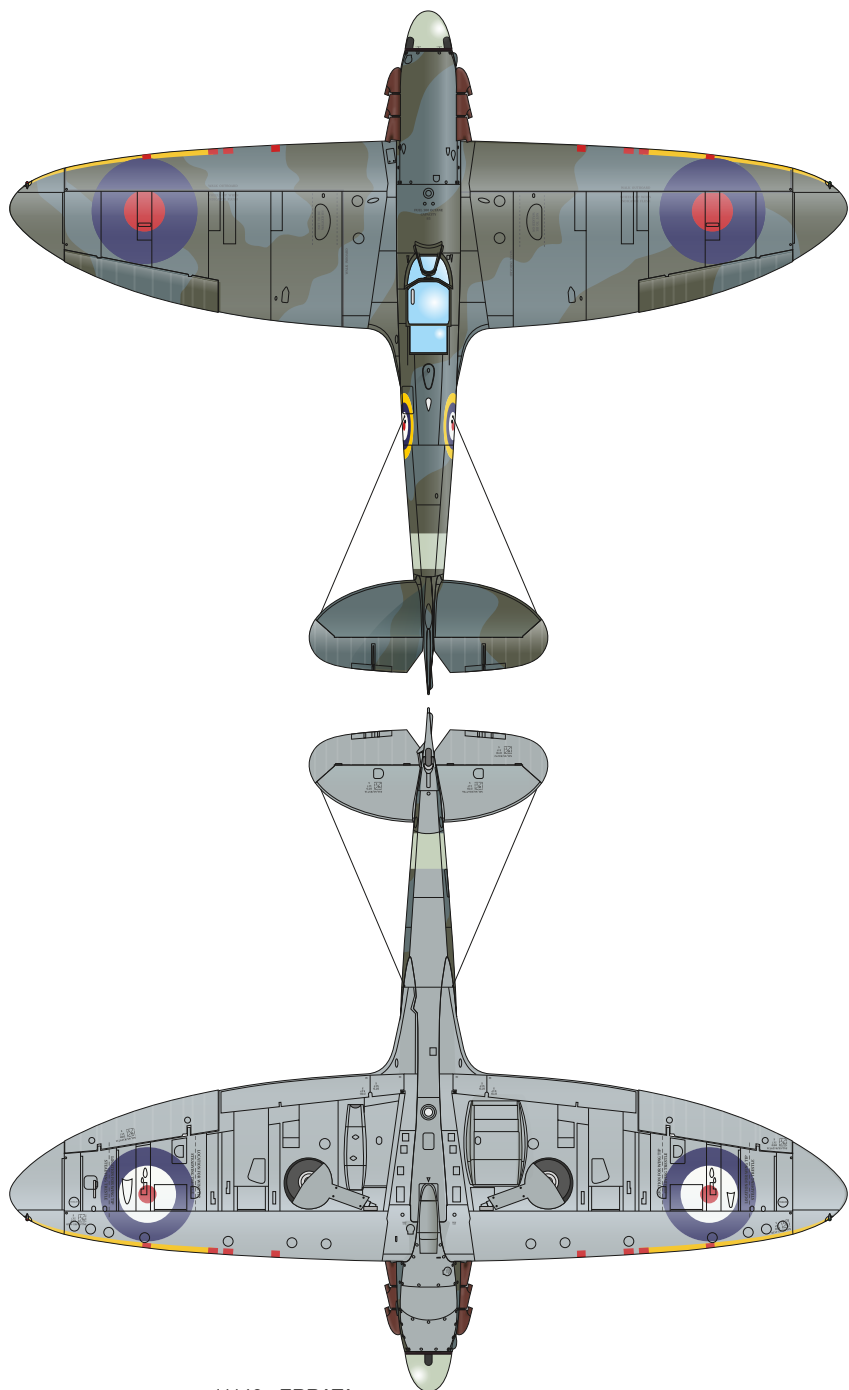
Cat. No. 648589



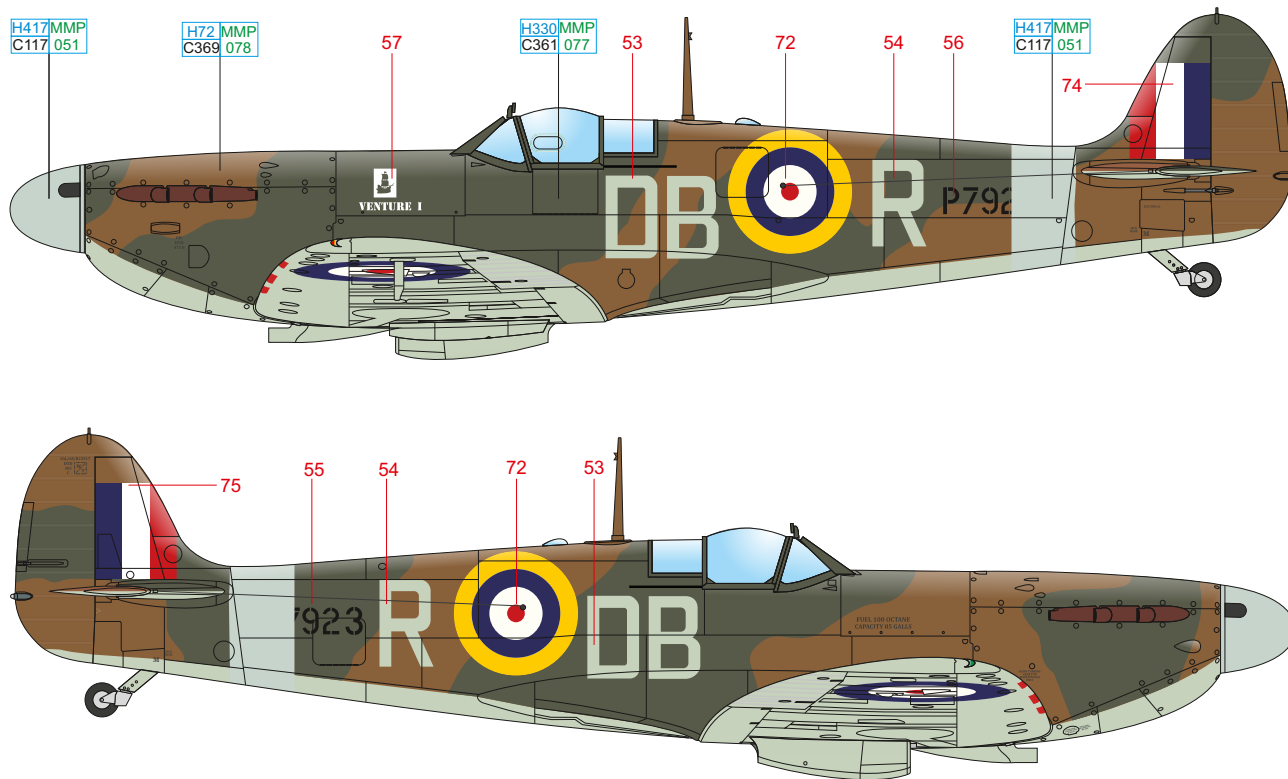
Cat. No. 648581



4 inches wide yellow strips along leading edge of the wing were added after August 15th, 1941. Valid for marking & painting schemes D, H, I and J.

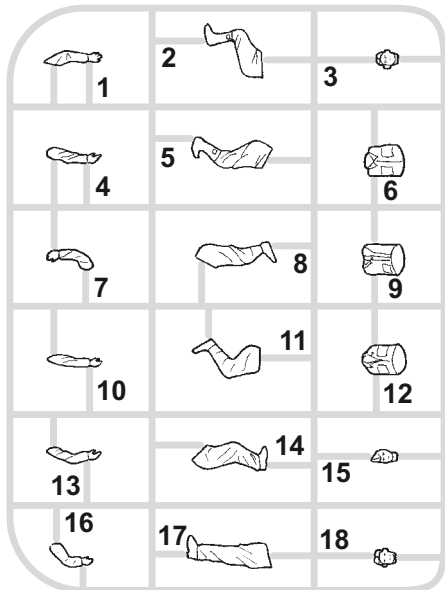


E P7923 or P7926, No. 411 Squadron RCAF, RAF Digby, Great Britain, July 1941



PLASTIC PARTS

A>



B>

