

eduard

**LIMITED
EDITION**



THEY FOUGHT TO REBUILD

Czechoslovak Spitfire pilots in the RAF 1942-1943

STAVEBNÍ NÁVOD

1/48

11180-NAV

Českoslovenští letci a Spitfire Mk.Vb

text KAREL TŮMA

foto KAREL BEINHAUER

(via Radim Vojta)



Spitfiry No. 312 Squadron na letišti Ibsley
v září 1943. V popředí Spitfire W3957 DU-Z se kterým
velice často létal F/O František Chábera.

Českoslovenští stíhací piloti se do historie leteckých bojů druhé světové války zapsali na více frontách, nejvýznamnější ale bezpochyby bylo jejich působení v řadách Royal Air Force.

A letounem, který zde používali Čechoslováci v nejhojnějším počtu, byl Spitfire Mk.V. Ten vydržel ve výzbroji jednotlivých Squadron a následně i celého československého wingu až do ledna 1944, kdy byl nahrazen verzí Mk.IX.

V první polovině roku 1941, kdy do výzbroje stíhacích perutí britského královského letectva RAF začaly přicházet Spitfiry Mk.V, působily v rámci RAF celkem tři stíhací jednotky s přívlastkem „československé“. Jednalo se o squadrons No. 310, No. 312 a No. 313. První dvě, No. 310 Sqn a No. 312 Sqn, založené v roce 1940, měly v té době ve výzbroji stroje Hawker Hurricane ve verzích Mk.IIa a Mk.IIb. Pouze No. 313 Sqn, založená 10. května 1941 v Cattericku, měla ve výzbroji stroje Supermarine Spitfire, přičemž až v srpnu 1941 došlo k jejímu přezbrojení ze Spitfirů Mk.Ia na verzi Mk.IIa.

V té době již bylo jasné, že pokud si No. 310 Sqn a No. 312 Sqn mají zachovat status stíhací jednotky, musí dojít k jejich přezbrojení na výkonnější stroje. Zároveň sílil tlak na vytvoření vyšší československé jednotky, tedy wingu, v jejímž rámci by všechny tři československé stíhací jednotky působily společně. Prvním z předpokladů jejího vzniku se tak stalo sjednocení výzbroje všech tří squadron.

Postupné přeškolení

U No. 310 Sqn a No. 312 Sqn bylo nutné přeškolení létajícího a pozemního personálu ze stávajících Hurricaneů na výkonnější Spitfiry, které skýtaly vyšší potenciál pro další vývoj. No. 310 Sqn se 19. července 1941 přesunula na základnu Dyce ve Skotsku, kde vykonávala hlídkovou činnost se svými Hurricaney verzí Mk.IIa a Mk.IIb. Ve druhé polovině října 1942 jednotka převzala první starší Spitfiry určené k přeškolení. Šlo o jeden letoun verze Mk.Ia a patnáct verze Mk.IIa. Koncem října 1941 bylo zahájeno přeškolení na Spitfiry, přičemž operační hlídkovou činnost jednotka nadále vykonávala na Hurricanech. Na počátku listopadu 1941 převzala jednotka další čtyři Spitfiry Mk.IIa. V polovině listopadu začaly přicházet první Spitfiry Mk.Vb, které se měly stát její novou finální výzbrojí.

Část pilotů se s novými stroji zapojila do operační hlídkové činnosti již 25. listopadu 1941. Někteří z nich ale nadále létali operační lety s Hurricaney, a to až do 9. prosince 1941. Od následujícího dne již No. 310

Sqn vykonávala operační hlídkovou činnost výlučně s novou výzbrojí, tedy se Spitfiry Mk.Vb. Ty pocházely ze série AD z produkce továrny v Castle Bromwich a No. 310 Sqn byla jejich prvním uživatelem (AD328, AD331, AD365, AD366, AD374, AD378, AD382, AD412, AD414, AD420, AD422, AD423, AD453, AD462, AD464, AD574, AD582). Po přezbrojení se No. 310 Sqn 24. prosince 1941 přesunula na základnu Perranporth. No. 312 Sq. se 19. srpna 1941 přesunula se svými Hurricaney Mk.IIb do skotského Prestwicku na základnu RAF Ayr a dne 20. října 1942 obdržela prvních šest starších Spitfirů určených k přeškolení. Šlo o pět letounů verze Mk.IIa a jeden verze Mk.IIb s kanónovým křídlem. Stroje byly zařazeny k letce B a okamžitě začalo přeškolení personálu. Již 25. října 1941 ale došlo k první ztrátě Spitfiry u No. 312 Sqn, když P/O Hekl během cvičného letu se strojem P75410 DU-W zachytil křídlem o hladinu jezera Loch Doon a v troskách zříceného stroje zahynul. V listopadu 1941 pak jednotka převzala od sesterské No. 313 Sqn další tři Spitfiry Mk.IIa sloužící k přeškolení. Počátkem prosince 1941 začala No. 312 Sqn přebírat své první Spitfiry Mk.Vb, které se měly stát její novou hlavní výzbrojí. Šlo většinou o nové stroje vyrobené továrnou v Castle Bromwich pocházející ze sérií AD (AD415, AD539, AD541, AD553, AD572) a BL (BL252, BL254, BL260, BL289, BL293, BL343, BL381, BL470, BL487, BL512, BL516, BL529). Výjimku představoval stroj AB172 vyrobený v Eastleigh. Od stejného výrobce pak pocházely starší stroje ze série W (W3249, W3445) a raritou byl stroj R6833, původně vyrobený ve verzi Mk.Ia, který byl v roce 1940 přestavěn, přičemž obdržel kanónové křídlo. Poté sloužil ke zkouškám a v únoru 1941 prošel konverzí na verzi Mk.Vb. Výzbroj doplňovaly dva stroje verze Mk.IIb, převzaté od No. 616 Sqn. Po dokončení přezbrojení se No. 312 Sqn 1. ledna 1942 přesunula na základnu Fairwood Common.

Relativně nejjednodušší bylo přezbrojení No. 313 Sqn, operující se svými Spitfiry Mk.IIa ze základny Portreath. Ta obdržela první Spitfiry Mk.Vb ve druhé polovině října. Přezbrojení probíhalo kontinuálně a letci se

s novými stroji postupně zapojovali do probíhající operační činnosti společně s původními stroji verze Mk.IIa. Při přezbrojení obdržela No. 313 Sqn nové letouny z produkce továrny v Castle Bromwich ze série AD (AD192, AD353, AD361, AD380, AD384, AD390, AD391, AD394, AD424, AD465, AD464, AD547), jeden stroj ze série AB (AB916), stroje z produkce továrny v Eastleigh ze série AA (AA865, AA869) a stroje ze série AA vyrobené v Chattis Hill (AA757, AA765). Ty doplňovaly starší stroje ze série W (W3177, W3962, W3965, W3969), zkompletované v High Post Aerodrome a P8537 z produkce továrny v Castle Bromwich. No. 313 Sqn setrvala po přezbrojení v Portreath do 15. prosince 1941, kdy se přesunula na jih na základnu Hornchurch. Přezbrojením všech tří squadron byla splněna jedna z podmínek pro budoucí vznik vyšší československé stíhací jednotky – wingu. Málokdo by v té době věřil tomu, že Spitfiry Mk.V zůstanou hlavní výzbrojí československých stíhacích perutí až do počátku roku 1944, kdy se piloti dočkali vytouženého přezbrojení na Spitfiry Mk.IX. Českoslovenští piloti tedy na Spitfirech verzí Mk.Vb a Mk.Vc bojovali více než dva roky.

Se silou wingu

V průběhu těchto dvou let byly stavy Spitfirů Mk.Vb a později i Vc u všech tří perutí doplňovány a při přesunech na nová působiště byly tyto letouny také mnohdy vyměňovány s jinými jednotkami. A tak se ve výzbroji československých stíhacích jednotek postupně objevily stroje z různých

v období, kdy jeho perutě užívaly Spitfiry verzí Mk.Vb a Mk.Vc, postupně vystřídal W/Cdr Alois Vašátko (3. 5. až 23. 6. 1942; používal osobní Spitfire Mk.Vb BM592 s označením AV), W/Cdr Karel Mrázek (26. 6. 1942 až 31. 3. 1943; používal osobní Spitfiry Mk.Vb EN765, EP461 a Spitfiry Mk.Vc AR502 a EE626; všechny s označením písmeny KM) a W/Cdr František Doležal (31. 3. 1943 až 1. 2. 1944, používal osobní Spitfiry Mk.Vb EP461 a Vc EE626; oba s označením písmeny FD).

Během období, kdy československé squadrony používaly Spitfiry Mk.V, se tyto jednotky zúčastnily řady významných operací. Například 19. srpna 1942 se piloti No. 310 a 312 Sqn se Spitfiry Mk.V účastnili z Redhillu podpory operace Jubilee a 9. září 1943 se piloti No. 313 Sqn z letiště Hawkinge zúčastnili podpory operace Starkey, při které byly na křídlech poprvé jako prvek rychlé identifikace použity černobílé pruhy. V době užívání Spitfirů Mk.Vb se také, byť jen na krátkou dobu, objevily na československých Spitfirech individuální kresbičky. Stalo se tak počátkem roku 1942 u No. 313 Sqn, jíž v té době velel S/Ldr Karel Mrázek. Na několika Spitfirech Mk.Vb se objevily na přání pilotů malůvky inspirované postavkami z komiksů Walta Disneje. Autorem kreseb byl pilot jednotky, Sgt Karel Pavlík, civilní profesí písmomalář.

Modifikace a modernizace

Spitfiry Mk.V prošly během poměrně dlouhého působení u československých squadron také řadou modernizací a modifikací, zvyšujících bojo-



Detailní pohled na přední část Doležalova Spitfiru MK.Vb EP461 „FD“ na letišti Exeter v květnu 1943. Pod levým štítkem kokpitu EP461 je znak velitele wingu. V pozadí Spitfiry No.310. Squadron. První v řadě Spitfire Mk.Vb BM121 „NN-A“.



W/Cdr Karel Mrázek, DFC jako velitel Exeter (czechoslovak) Wing u svého Spitfiru Mk.Vb EN765 označeného jeho osobním monogramem „KM“. Červenec 1942.

sérii v podstatě od všech výrobců. V případě verze Mk.Vb šlo o stroje z produkce Castle Bromwich (série P, AB, AD, BL, BM, EN, EP), Eastleigh (série R, W, X, AA, AB), Chattis Hill (série W, AA, AB), High Post Aerodrome (série W, AB) a Westland (série AR). Stroje verze Mk.Vc pocházely z produkce firem Westland (série AR, EE), Eastleigh (série AA, AB), High Post Aerodrome (série AB) a Chattis Hill (série BP). Dne 3. května 1942 se českoslovenští stíhači dočkali vzniku vyšší československé stíhací jednotky – wingu – vzniklé v rámci základny RAF Exeter (Exeter Czechoslovak Fighter Wing). Ten tvořily výše zmíněné československé squadrony No. 310, 312 a 313, které v období od 7. května 1942 do 7. června 1942 doplňovala ještě No. 154. Sqn. Jako Exeter Czechoslovak Fighter Wing působily všechny tři squadrony do 26. června 1943. Poté jednotlivě zamířily na odpočinek. Znovu se československé jednotky sešly v období od 18. září 1943 do 8. listopadu 1943, kdy společně tvořily Ibsley Czechoslovak Fighter Wing. Ve velení československého stíhacího wingu se

vou hodnotu letounů. Došlo například k modifikaci palivového systému, který umožnil používání přídavných nádrží, čímž se značně zvýšil operační radius strojů. U řady strojů došlo ke zkrácení koncových oblouků křídel, čímž se zvýšila jejich obratnost při operacích v nižších letových hladinách. Měnil se také systém podávání nábojů do křídelních kanónů, který přispěl ke zvýšení spolehlivosti zbraní a zvýšil zásobu nesené munice a bylo i mnoho dalších úprav. Období používání Spitfirů Mk.V československými jednotkami je kromě řady úspěchů ale spojeno také se značnými ztrátami létajícího personálu, které se nevyhnuły ani velitelskému sboru. Pro československé letectvo tak bylo velkou ztrátou zejména úmrtí W/Cdr Aloise Vašátka, prvního velitele československého stíhacího wingu, který zahynul již 23. června 1942 ve svém osobním Spitfiru Mk.Vb BM592 AV po srážce s německým Fw 190 během operace Ramrod 23 a také S/Ldr Jaroslava Himra, který zahynul 27. září 1943 v kabině Spitfiru Mk.Vc BP8586 RY-H během operace Ramrod 87, kdy



Letouny „třistatřináctky“ jsou z období první poloviny roku 1942 známé kreslenými postavkami z komiksů od Walta Disneye. Autorem těchto kreseb byl Sgt. Karel Pavlík, který tak využil svého původního povolání písmomalíře, když podle přání pilotů zdobil pod čelním štítkem kabiny jednotlivé Spitfiry. Kresbu kotěte Robbera namaloval Karel Pavlík na Spitfire AD380 RY-R.

nejprve sám dosáhl sestřelu německého Bf 110G-2 od II./ZG 1 a následně byl sám sestřelen dalším Bf 110G-2 od téže jednotky. Počátkem roku 1944 se nakonec všechny tři československé stíhací squadrony dočkaly vytouženého přezbrojení a své Spitfiry Mk.Vb a Mk.Vc koncem ledna a počátkem února vyměnily za výkonnější Spitfiry Mk.IX. Přesto se Spitfiry Mk.V, byť jen na krátkou dobu, do výzbroje No. 313 Sqn ještě jednou vrátily. Bylo to v období od 11. července do 3. října 1944, kdy peruť působila v rámci odpočinku na severu Velké Británie ve Skeabrae a Sumburghu. Se Spitfiry Mk.V se navíc českoslovenští letci nesetkávali jen u československých jednotek. Řada československých letců totiž působila i u jiných jednotek v rámci RAF (viz tabulka) a kromě operačních squadron létali českoslovenští letci se Spitfiry Mk.V také v rámci výcviku u operačně výcvikových jednotek OTU, a to až do samého konce války. I proto se Spitfiry Mk.V staly pro československé piloty co do počtu nepoužívanějším strojem za celou válku a patří jim tak nezastupitelné místo v dějinách československého leteckého odboje...



V průběhu operace Starkey byly poprvé použity černobílé invazní pruky k odlišení vlastních a cizích strojů. Použity byly na těch letounech, které se samotného 9. září zúčastnily operací v malých výškách. Vypadaly jinak než ty dobře známé z pozdějšího vylodění v Normandii. Na fotografii F/Lt Otmar Kučera před svým osobním Spitfirem LF Mk.Vb EP110 „RY-R“.

Čechoslováci na Spitfirech Mk.V u jiných jednotek

No.19 Squadron

Přezbrojení na Spitfiry Mk.V jednotka zahájila v říjnu 1941 a do června 1942 u ní na Spitfirech Mk.Vb postupně létali Sgt Lysický, Sgt Netopil, Sgt Sokol, F/Sgt Střihavka, P/O Bernard, F/O Borovec a Sgt Mečír.

No.41 Squadron

V dubnu a květnu 1942 u ní na Spitfirech Mk.Vb létal F/Lt Vykoukal.

No.54 Squadron

Během svého působení u jednotky se Spitfiry Mk.V létali od září 1941 Sgt Plášil, F/Sgt Pavlů, Sgt Karásek a Sgt Konvalina.

No.65 Squadron

Jednotka na Spitfiry Mk.Vb přezbrojila v říjnu 1941 a působila u ní poměrně velká skupina československých letců. Šlo o Sgt Štulíře, Sgt Louckého, Sgt Kopečka, Sgt Karáska, Sgt Konvalinu, Sgt Pavlů, Sgt Plášila a Sgt Štefana.

No.66 Squadron

Během svého působení u jednotky v listopadu a prosinci 1942 zde se Spitfiry Mk.Vb a Vc létal F/Lt Kruml.

No.72 Squadron

V létě 1941 u ní na Spitfirech Mk.Vb létali Sgt Lamberton a Sgt Valenta.

No.81 Squadron

Od dubna 1942 zde na Spitfirech Mk.Vb létal F/Sgt Pípa a od července do srpna 1942 F/Lt Maňák.

No.111 Squadron

Na Spitfiry Mk.Vb se jednotka přezbrojila v září 1941. Na nich u jednotky létali F/Sgt (později P/O) Hrubý, Sgt Zouhar, F/O Kopecký, Sgt Zadrobílek, F/Sgt (později P/O) Příhoda a F/O Hartman.

No.118 Squadron

V květnu a červnu 1944 u ní na Spitfirech Mk.Vb létal Sgt J. Čermák.

No.122 Squadron

V období od května do srpna 1943 u ní vykonával lety na Spitfirech Mk.Vb F/Lt Kruml.

No.124 Squadron

Jednotka se na Spitfiry Mk.Vb přezbrojila v listopadu 1941. S nimi u ní létali F/Lt Kulhánek, F/Lt Bartoň, F/O Bachůrek a Sgt Kotiba.

No.129 Squadron

Od května do července 1942 u ní na Spitfirech Mk.Vb létal F/Lt Vancľ.

No.131 Squadron

V lednu a únoru 1943 létali u jednotky na Spitfirech Mk.Vb P/O Hlad'o, F/Lt Kruml a P/O Smík.

No.167 Squadron

V březnu až květnu 1943 u ní na Spitfirech Mk.Vb a Vc létal P/O Papoušek.

No.222 Squadron

V červnu 1943 zde na Spitfirech Mk.Vb vykonali lety P/O Hlad'o a P/O Smík (hlavní výzbrojí jednotky v té době byly Spitfiry Mk.IX).

No.234 Squadron

V květnu 1942 u ní na Spitfirech Mk.Vb létal F/Lt Hýbler.

No.501 Squadron

Na Spitfiry Mk.Vb se jednotka přezbrojila v září 1941. S nimi u ní létali F/Sgt Dvořák, Sgt Vendl, Sgt Vrtiš, F/O (později F/Lt) Raba, Sgt Ročovský, Sgt Bauman a Sgt Jeřábek. V květnu 1942 k jednotce začaly přicházet i Spitfiry Mk.Vc, které čs. piloti rovněž používali.

No. 601 Sqn

Na Spitfiry Mk.Vb se jednotka přezbrojila v březnu 1942. S nimi u ní létal i Sgt Mareš.

No. 602 Sqn

Na Spitfiry Mk.Vb u ní v únoru a březnu 1942 létal Sgt Ptáček.

No. 610 Sq

Od konce března do května 1942 u ní na Spitfirech Mk.Vb létali Sgt Mareš a Sgt Kohout.



Spitfiry No. 310 Squadron na letišti Exeter na jaře 1943. Nejblíže na fotografii je přední část Doležalova Spitfiry Mk.Vb EP461. Dobře viditelné je černé označení „FD“ na spodním motorovém krytu.

Příslušníci pozemního personálu No. 313. squadron u Spitfiry AD380 RY-R. Zajímavostí zbarvení tohoto Spitfiry je kresba kotěte Robbera kterou pod čelní štítek namaloval Karel Pavlík a rozdílný odstín kódových písmen RY-R, kde první písmeno R je v barvě Sky a následující písmena Y-R v barvě Sky Blue. Rovněž vrtulový kužel a prstenec před VOP je v barvě Sky Blue v jehož horní části se nachází s/n AD385, pod nímž prosvítá původní barva Sky. Sériové číslo AD385 ve skutečnosti ve stavu No. 313. squadron nikdy nebylo, šlo zřejmě o špatný přepis při opravě kamufláže. Skutečné sériové číslo tohoto Spitfiry bylo AD380.





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. SYMBOL

*

INSTRUKTION SINNBILDEN

*

SYMBOL

*

記号の説明

OPTIONAL
VOLBA

BEND
OHNOUT

SAND
BROUSIT

OPEN HOLE
VYVRTAT OTVOR

SYMETRICAL ASSEMBLY
SYMETRICKÁ MONTÁŽ

REMOVE
ODRÍZNOUT

REVERSE SIDE
OTOČIT

APPLY EDUARD MASK
AND PAINT
POUŽIT EDUARD MASK
NABARVIT

PLEASE CHECK THE LATEST VERSION OF THE INSTRUCTIONS ON www.eduard.com

PARTS

*

DÍLY

*

TEILE

*

PIÈCES

*

部品

PLASTIC PARTS

A > 2 pcs.

82160 A

C >

82160 C

D >

82160 D

L > 2 pcs.

82160 L

P > 2 pcs.

82160 P

R > 2 pcs.

82160 R

M > 2 pcs.

82160 M

S > 2 pcs.

82160 S

PE - PHOTO ETCHED DETAIL PARTS 2 pcs.

11180-LEPT1 THEY FOUGHT TO REBUILD 1/48 eduard

eduard MASK

11180

-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

*

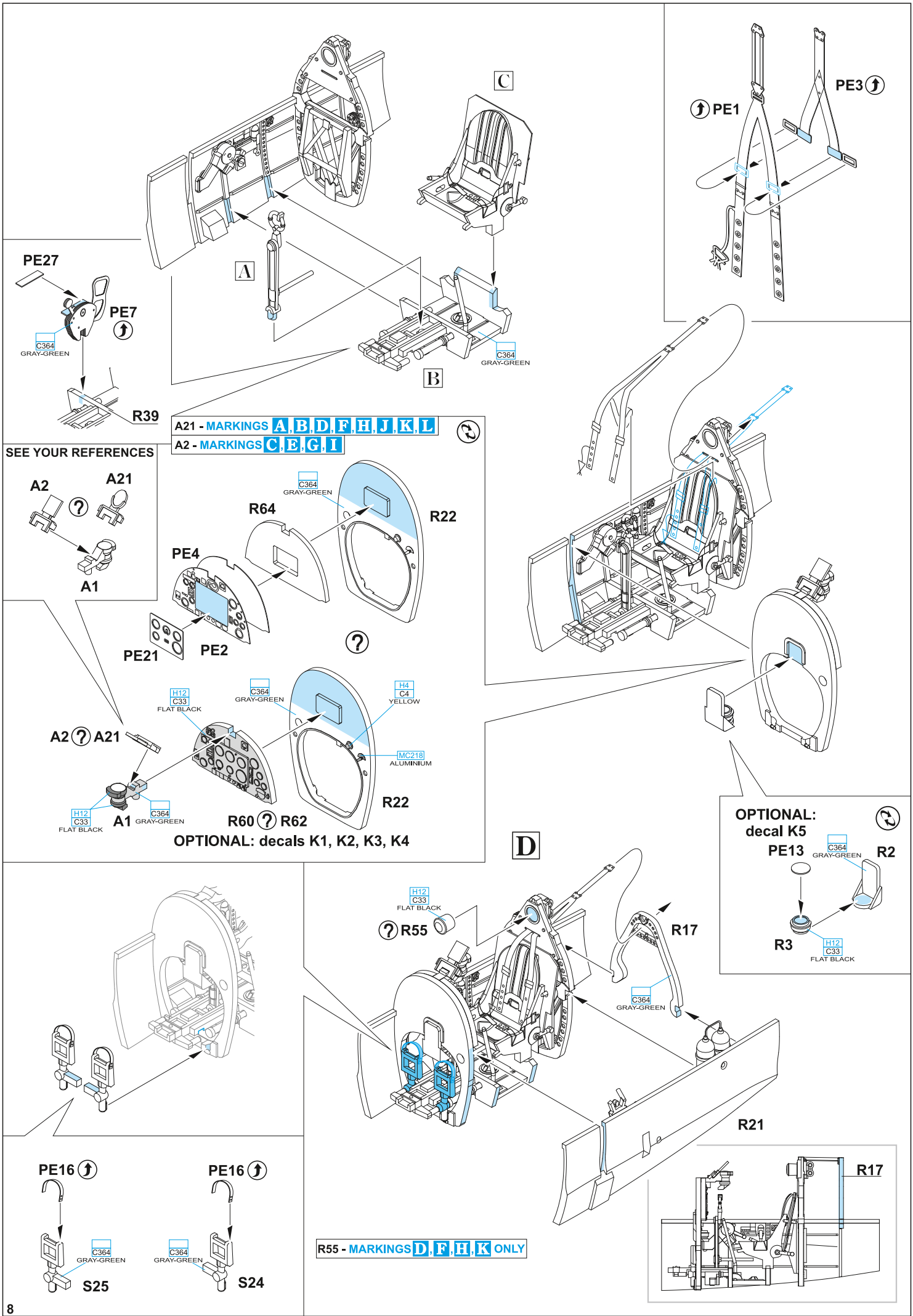
PEINTURE

*

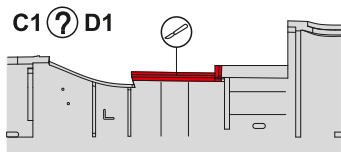
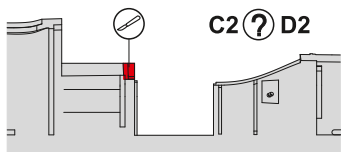
色

GSI Creos (GUNZE)		
AQUEOUS	Mr.COLOR	
H3	C3	RED
H4	C4	YELLOW
H5	C5	BLUE
H11	C62	FLAT WHITE
H12	C33	FLAT BLACK
H33	C81	RUSSET
H51	C11	LIGHT GULL GRAY
H74	C368	SKY
H77	C137	TIRE BLACK
H84	C42	MAHOGANY
H90	C47	CLEAR RED

GSI Creos (GUNZE)		
AQUEOUS	Mr.COLOR	
H94	C138	CLEAR GREEN
H330	C361	DARK GREEN
H335	C363	MEDIUM SEAGRAY
H417	C117	RLM76 LIGHT BLUE
	C362	OCEAN GRAY
	C364	AIRCRAFT GRAY-GREEN
Mr.METAL COLOR		
MC214		DARK IRON
MC218		ALUMINIUM
Mr.COLOR SUPER METALLIC		
SM201		SUPER FINE SILVER

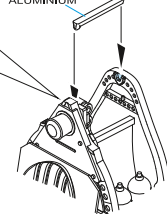


FOR CLOSED CANOPY ONLY



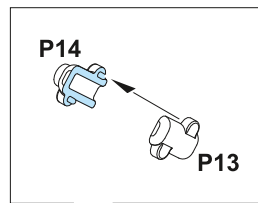
MC218
ALUMINIUM

R65



P14

P13



P45

C1 (D1)

MC218
ALUMINIUM
C364
GRAY-GREEN

H12
C33
FLAT BLACK

R1

D

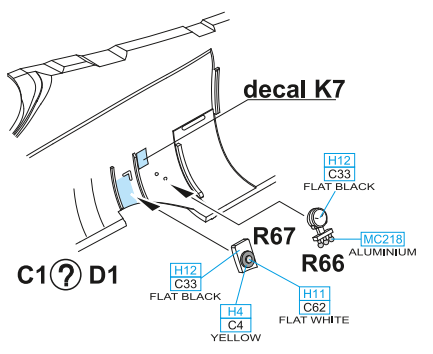
R20

P22

C2 (D2)

C1, C2 - MARKINGS A, B, C, D, F, G, H, I, J, K

D1, D2 - MARKINGS E, L



decal K7

H12
C33
FLAT BLACK

MC218
ALUMINIUM

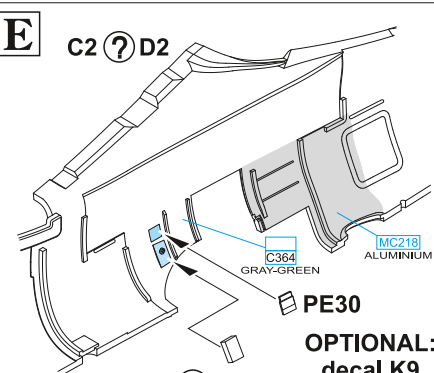
H11
C62
FLAT WHITE

H4
C4
YELLOW

Ø - 1 mm

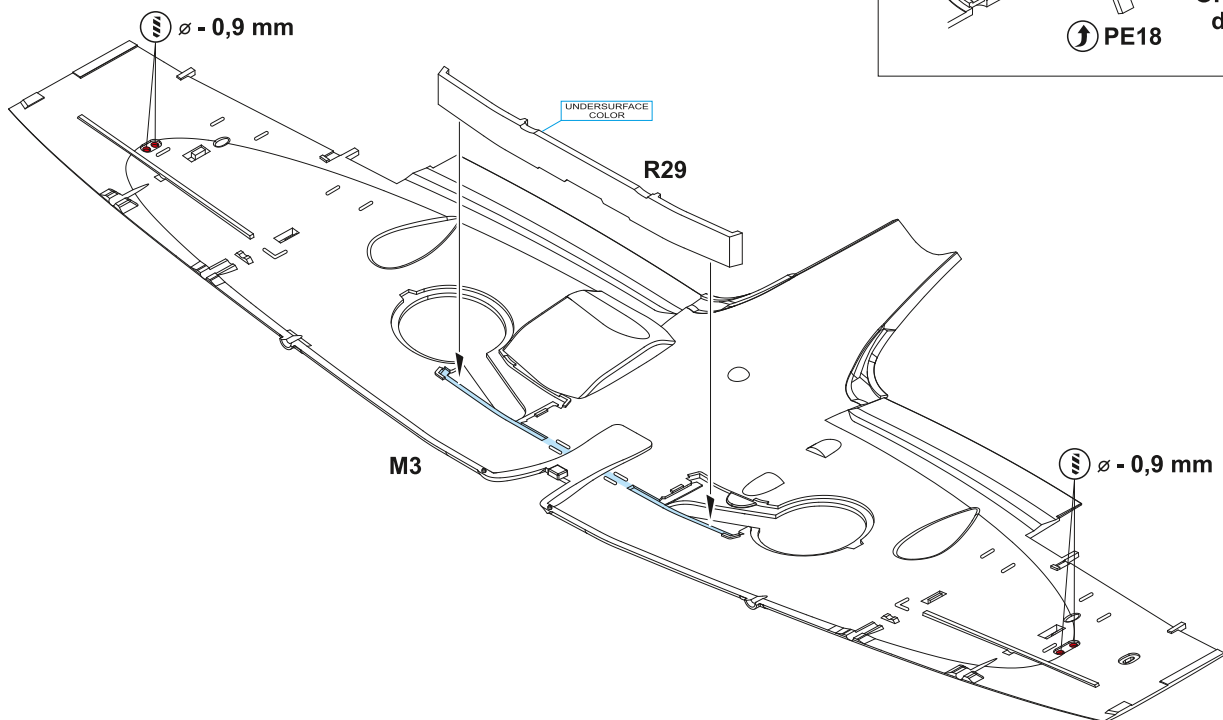
E

C2 (D2)



OPTIONAL:
decal K9

Ø - 0,9 mm

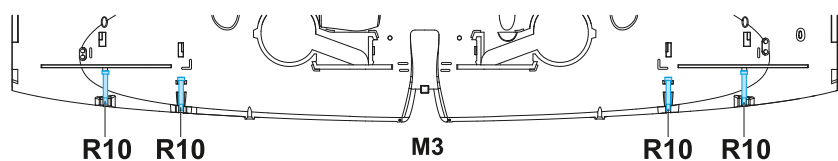
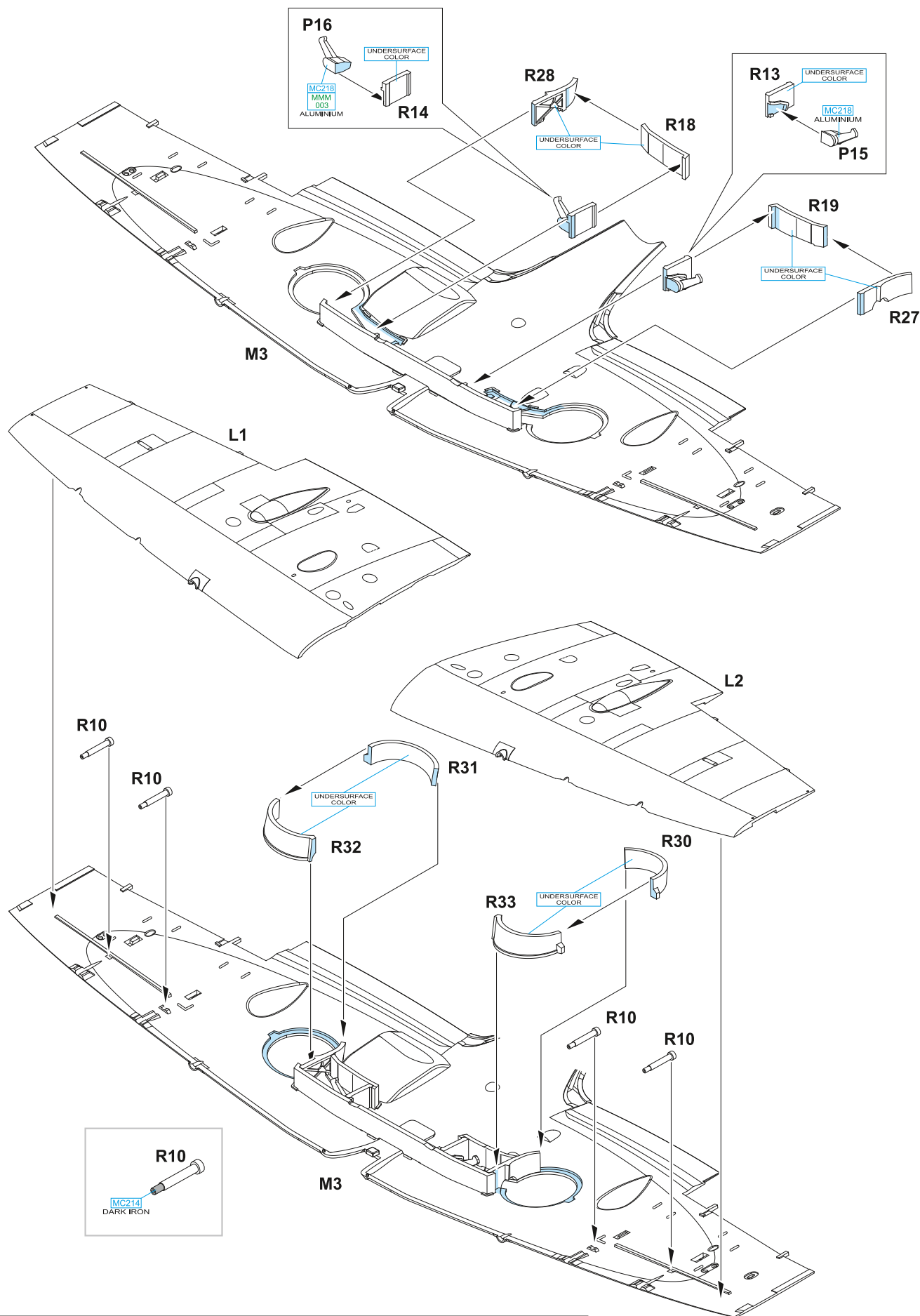


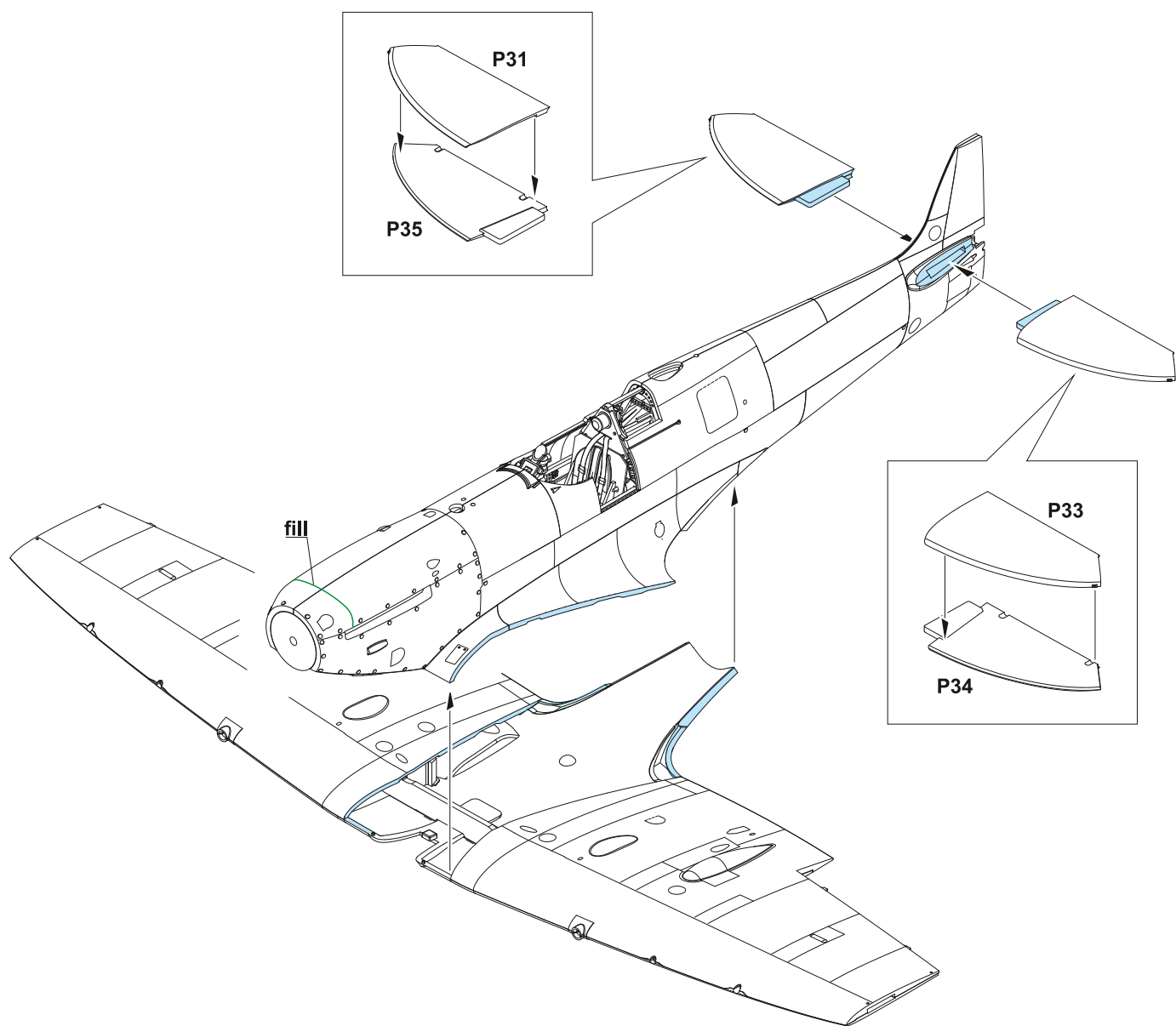
UNDERSURFACE
COLOR

R29

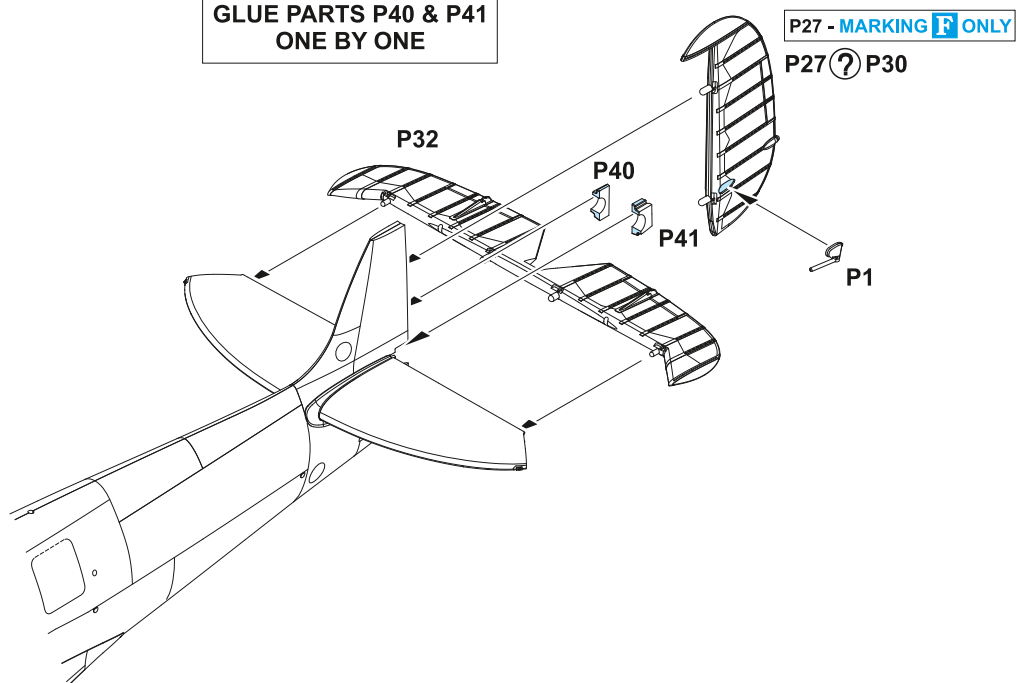
M3

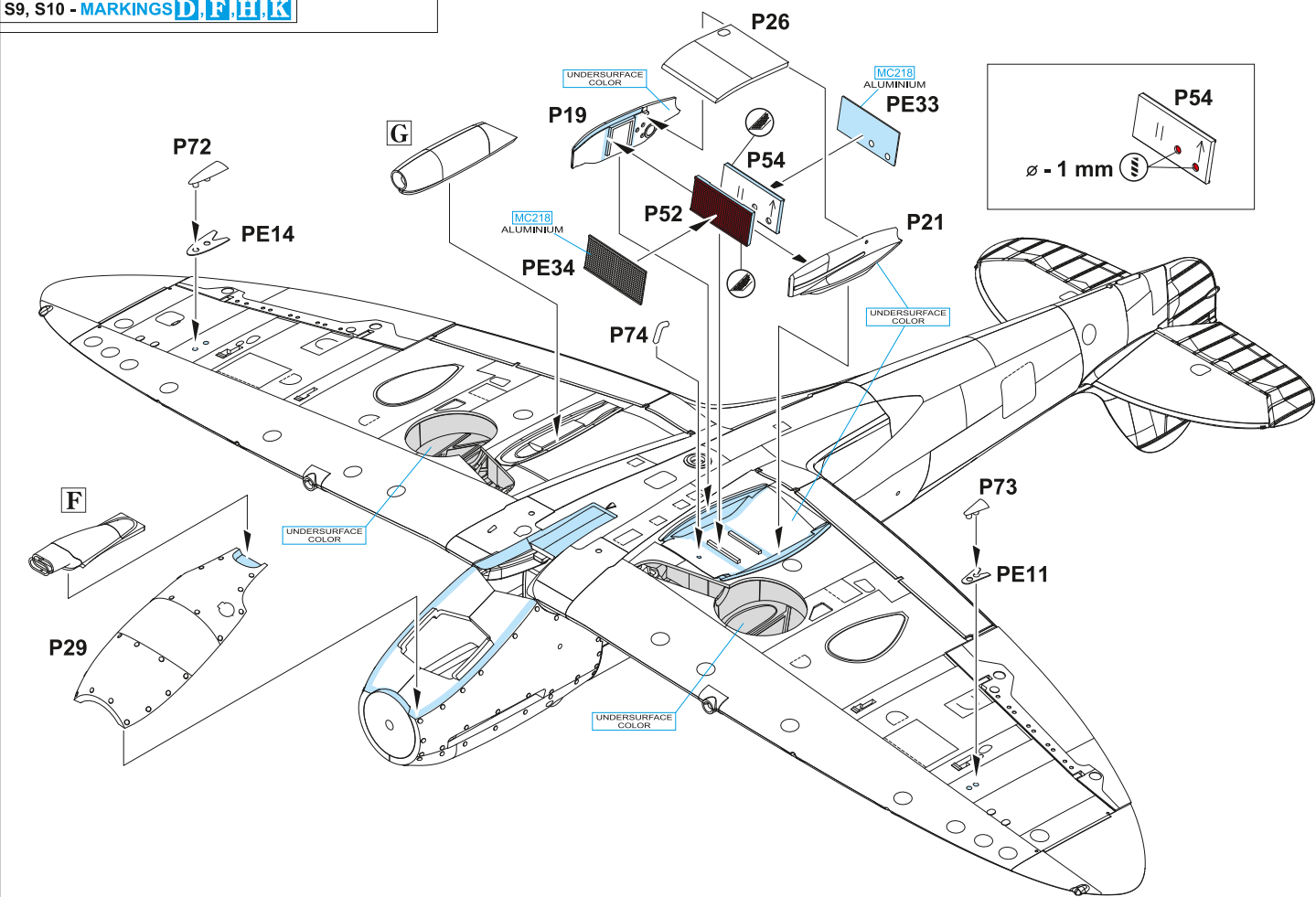
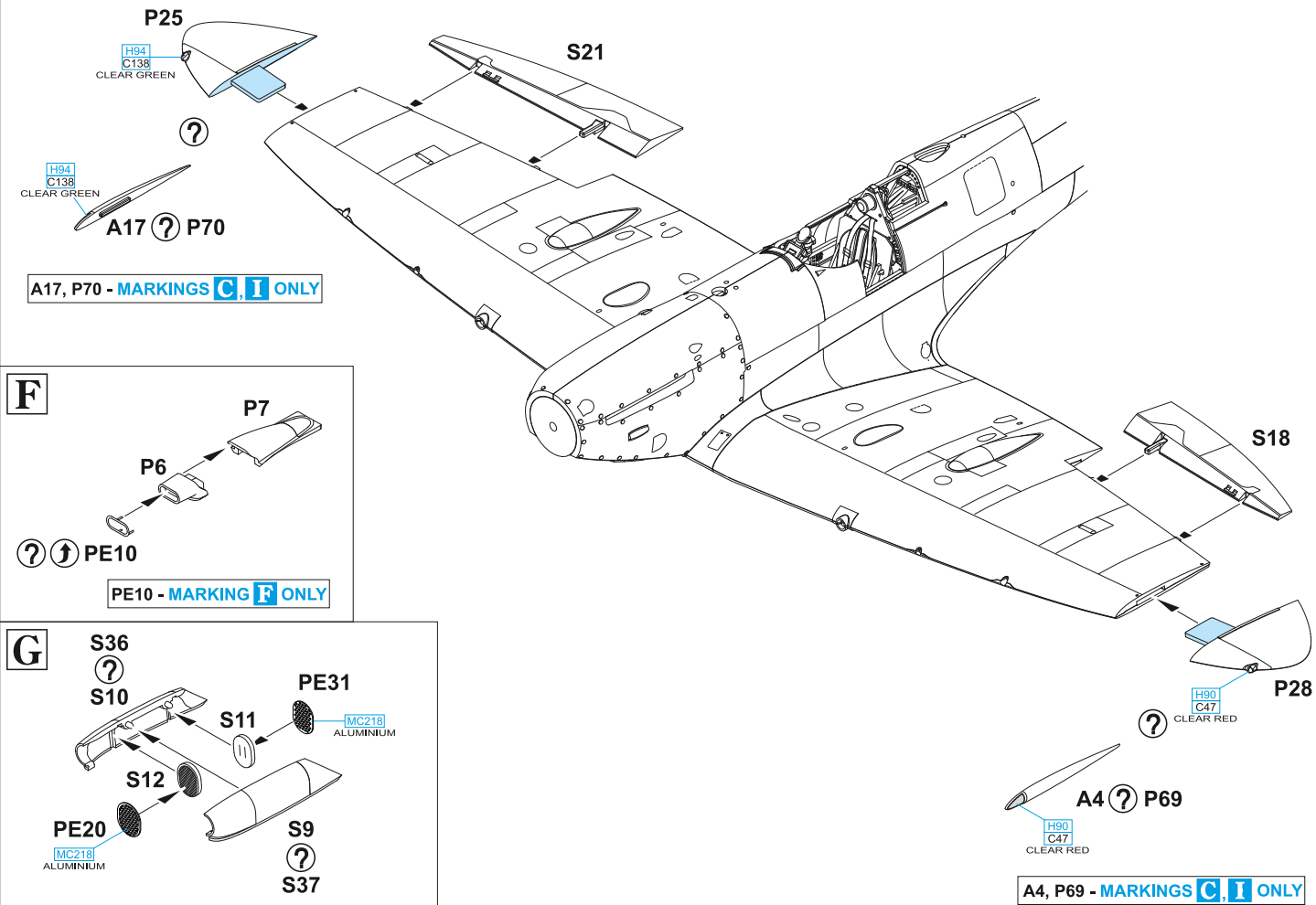
Ø - 0,9 mm

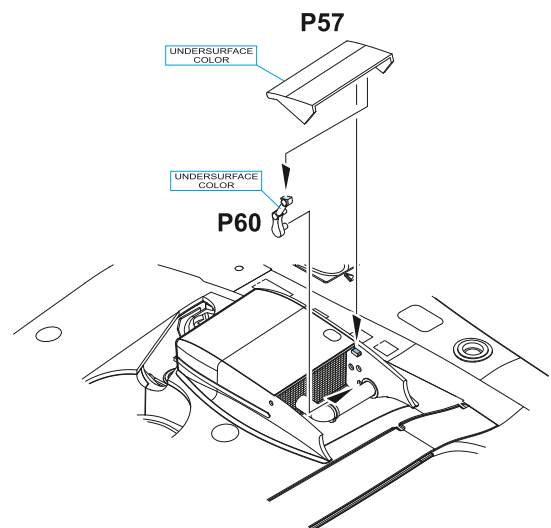
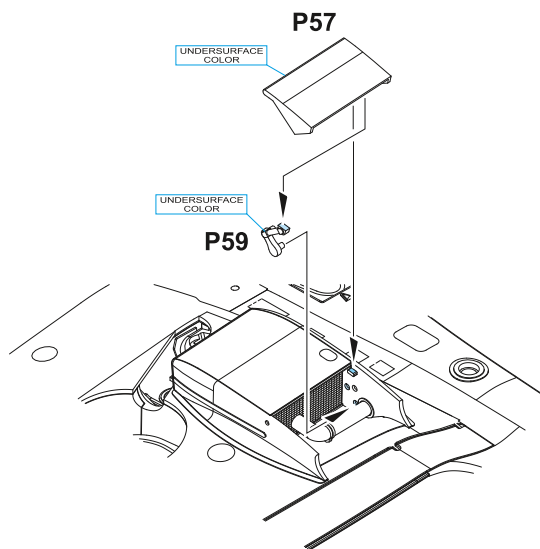
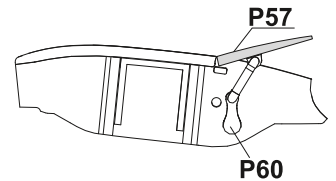
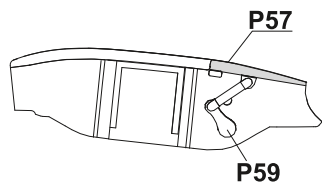
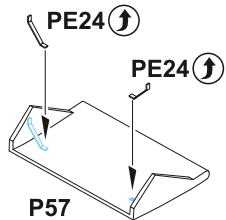
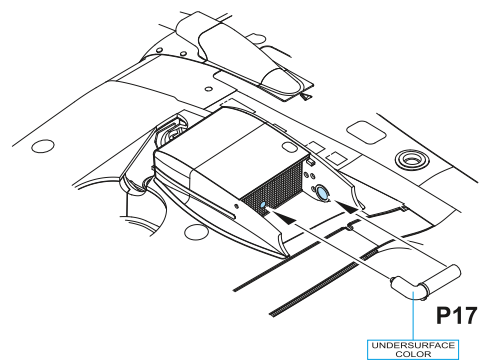
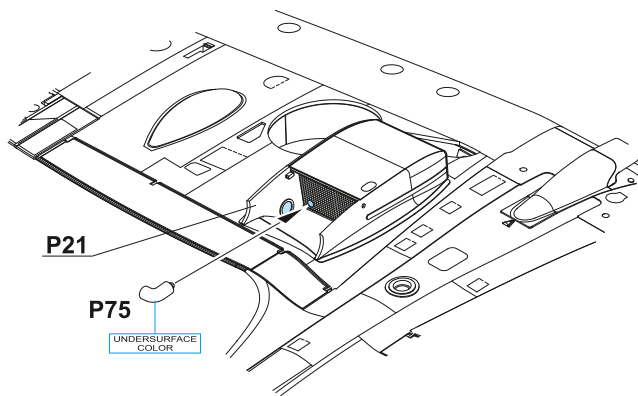




**GLUE PARTS P40 & P41
ONE BY ONE**



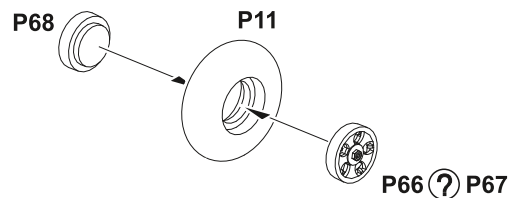
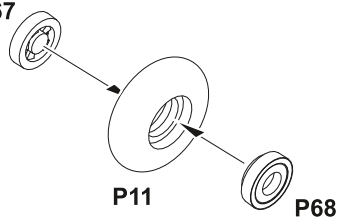




P66 - MARKINGS **A B C D E F H I J K L**

P67 - MARKING **G**

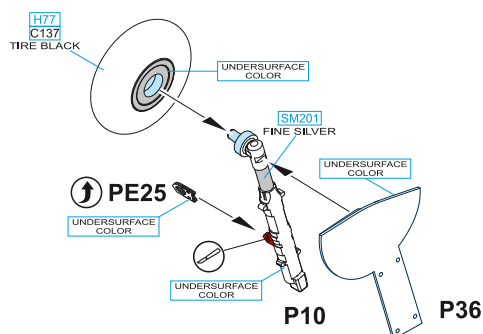
P66 ? P67



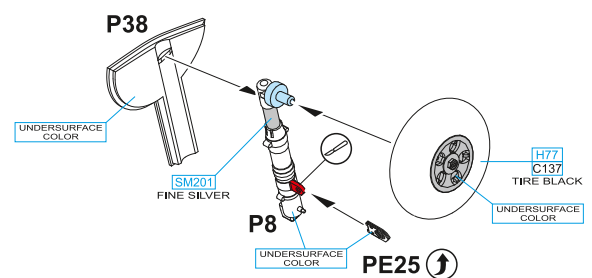
P66 - MARKINGS **A B C D E F H I J K L**

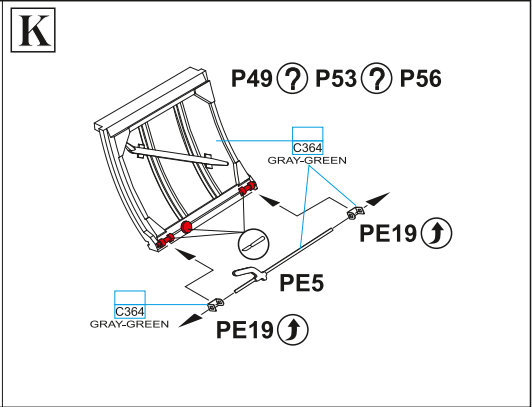
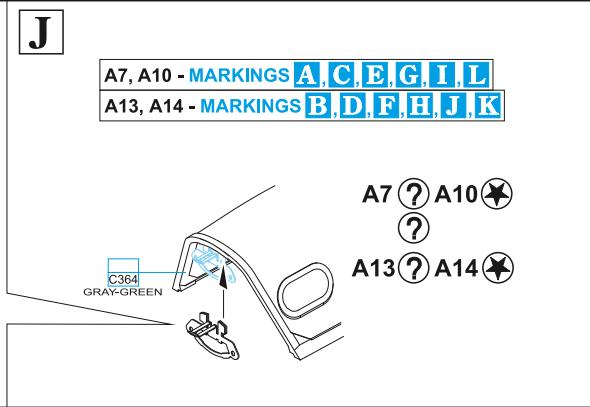
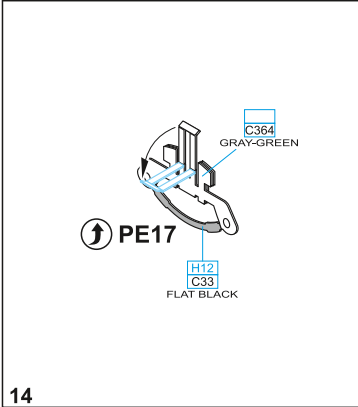
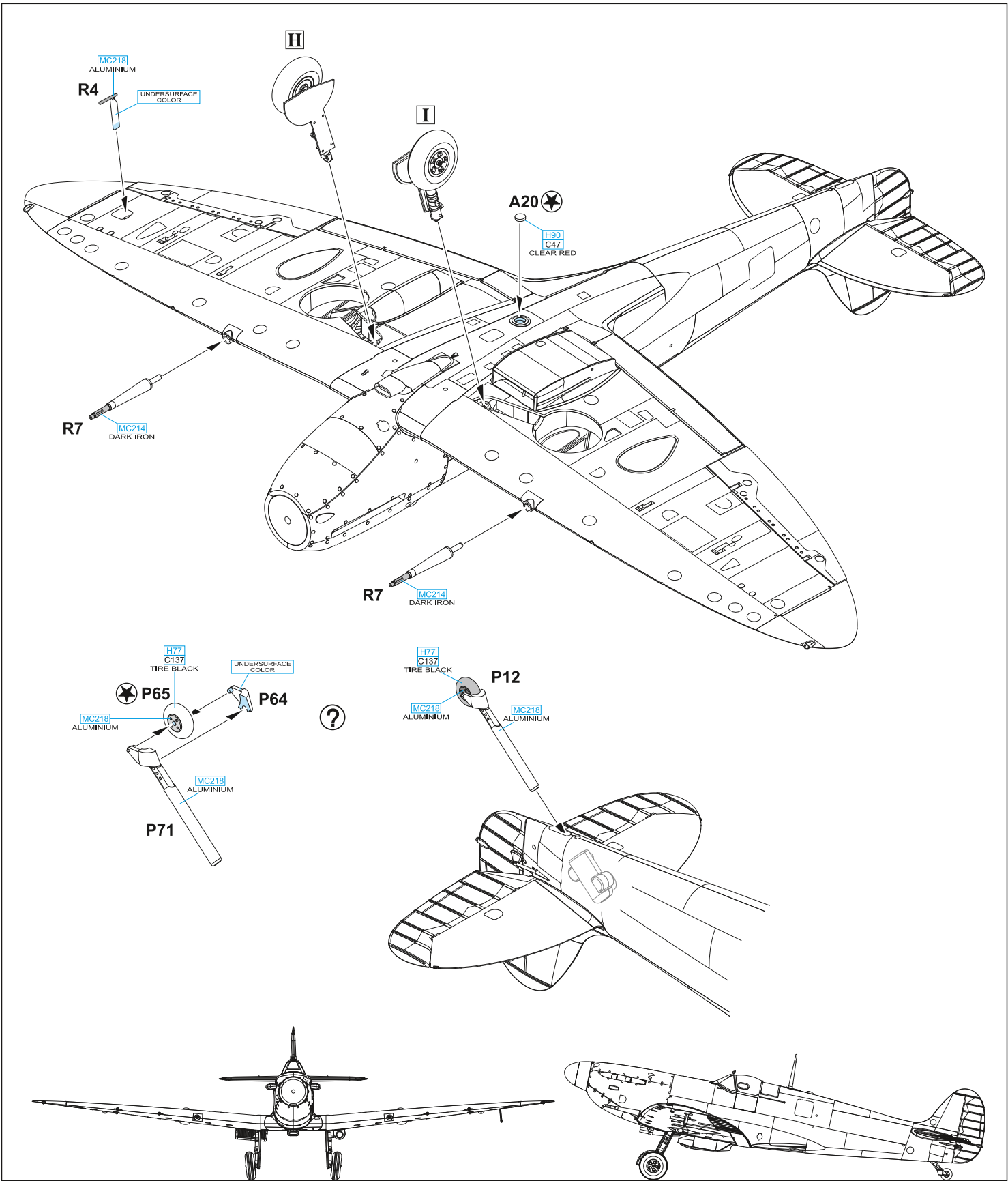
P67 - MARKING **G**

H

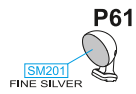
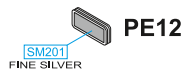


I

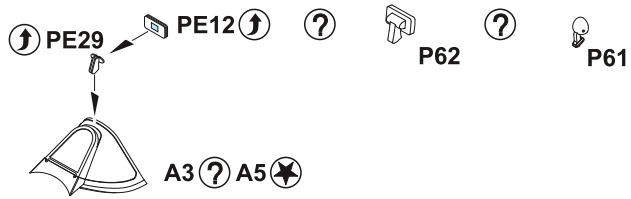




L



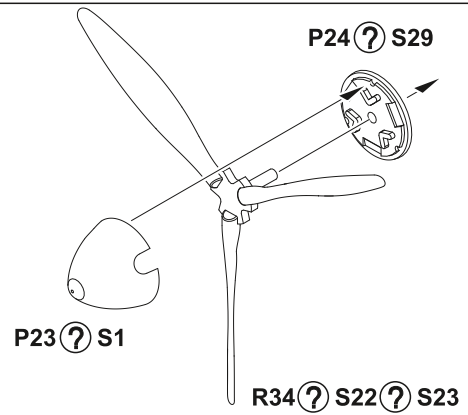
P62 ? PE12, PE29 - MARKINGS **A, B, D, E, F, G, H, J, K, L**
P61 - MARKINGS **C, I**

P61 - MARKINGS **C, I**

A5 - MARKINGS **A, B, C, D, F, G, H, I, J, K**

A3 - MARKINGS **E, L**

M



S1, S22, S29 - **MARKINGS** **A, B, C, F, G, I, J**

P23, P24, R34 - **MARKINGS E, K L**

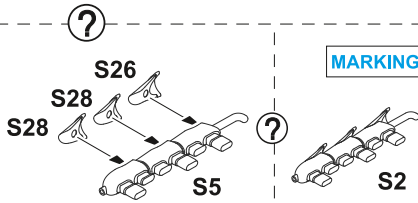
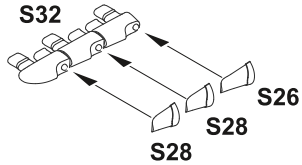
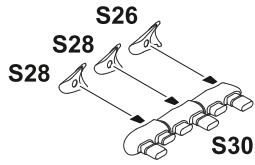
S1, S23, S29 - MARKINGS D, H

N

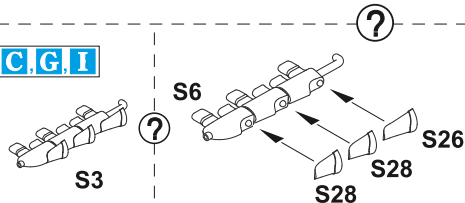
starboard side

port side

MARKINGS **A, B, D, E, F, H, J, K, L**

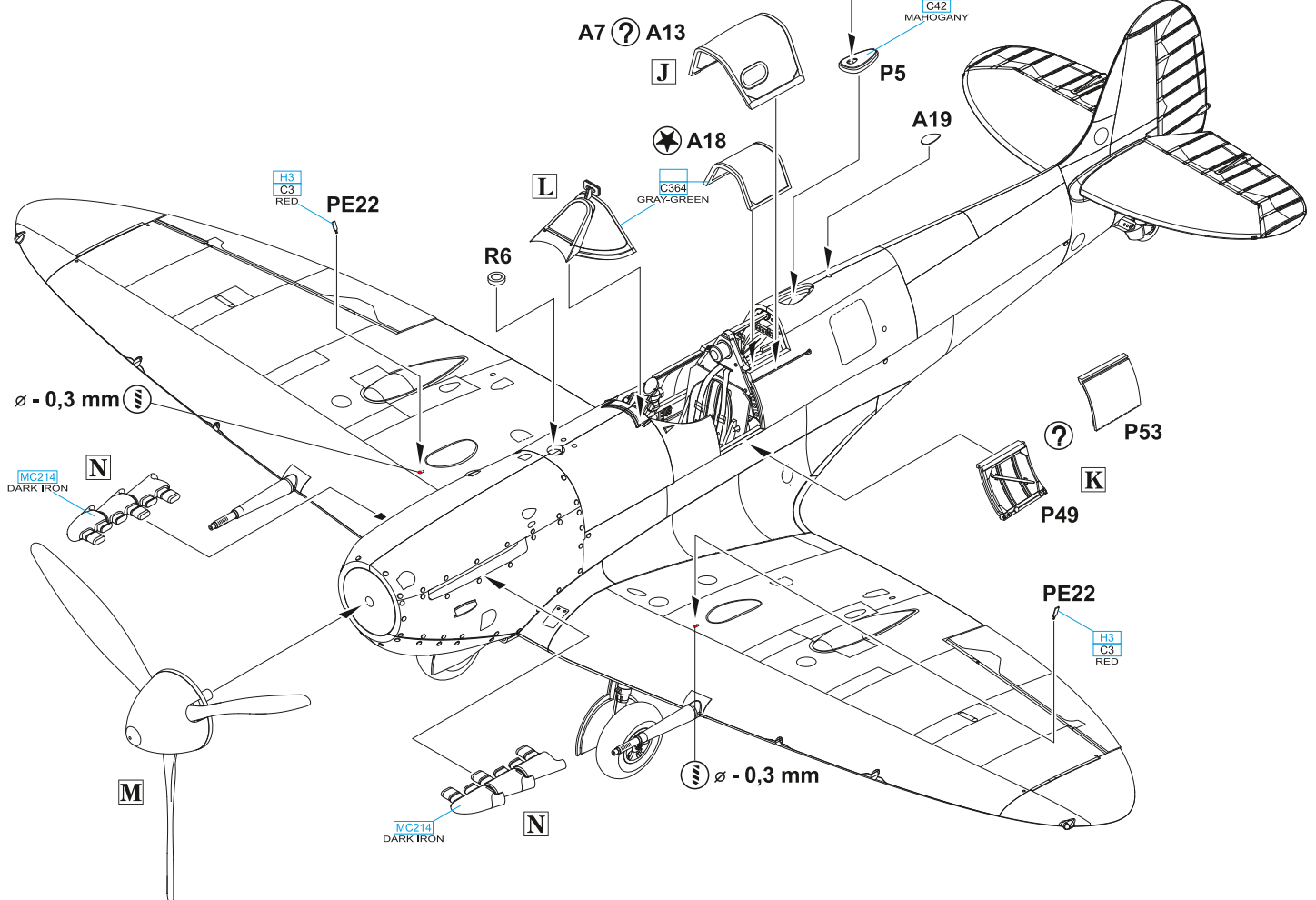


MARKINGS **C, G, I**

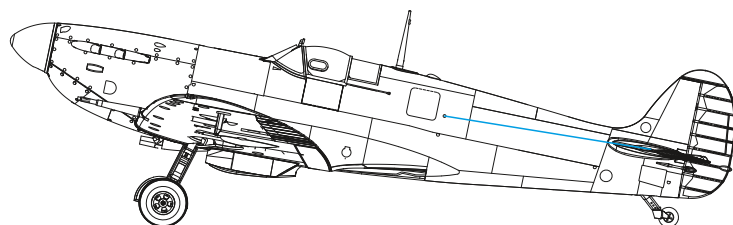
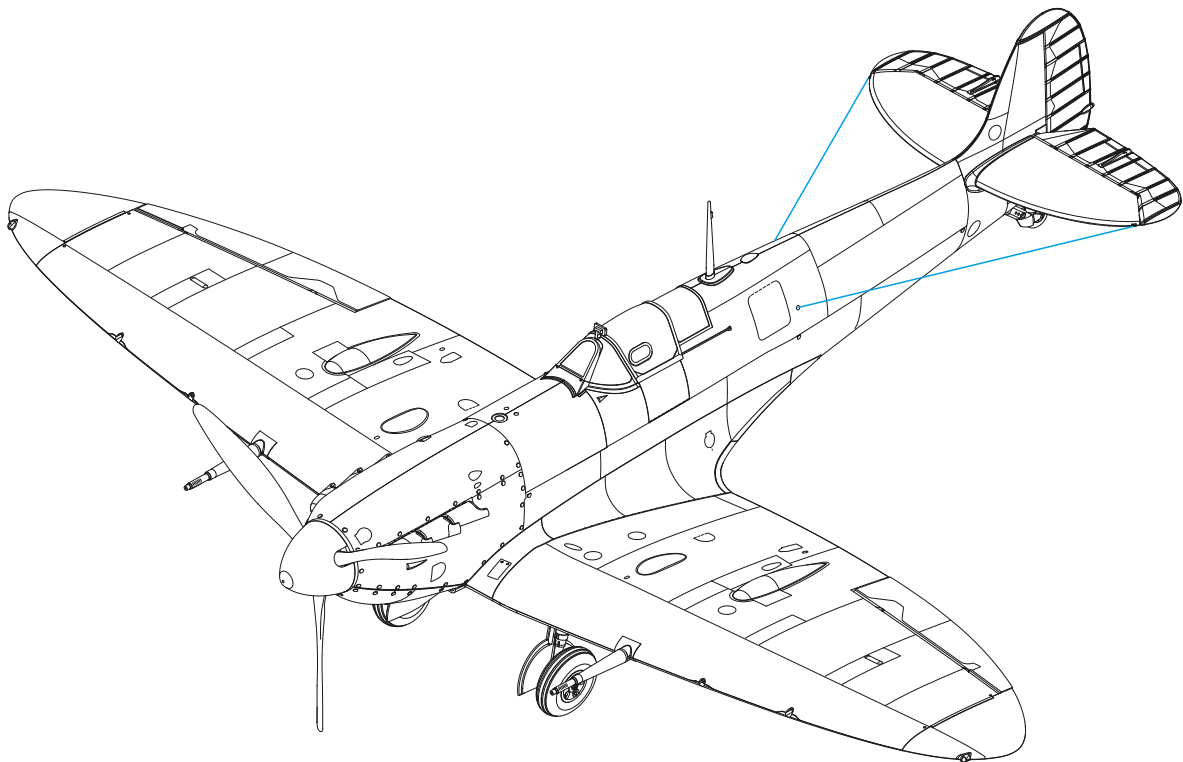
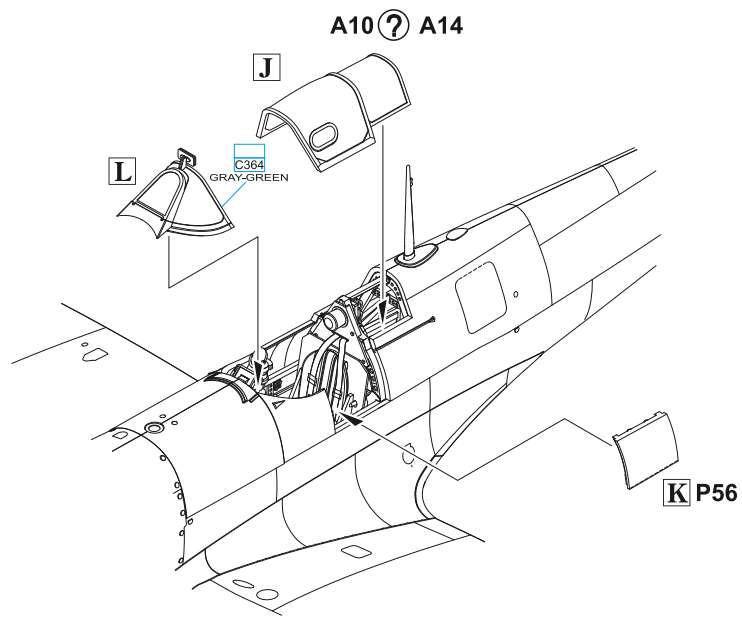


P3 ? P4 P3 - MARKING F ONLY

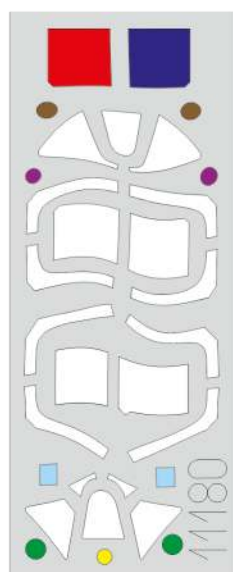
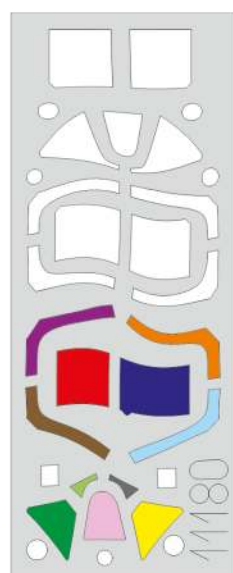
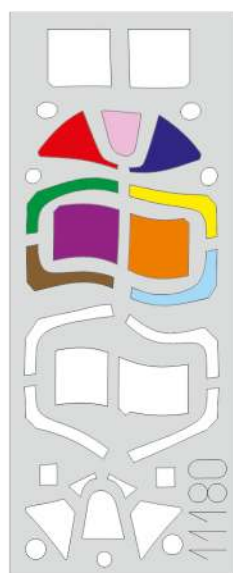
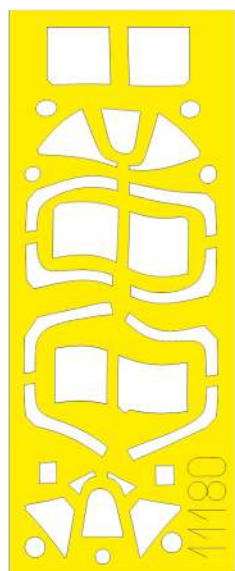
OPEN CANOPY



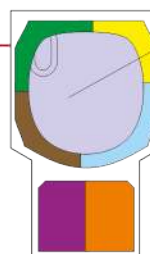
CLOSED CANOPY



11180



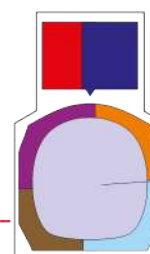
A5



A13

A14

LIQUID MASK



A10

A7



A3

LIQUID MASK



A18



P65



A20



A2



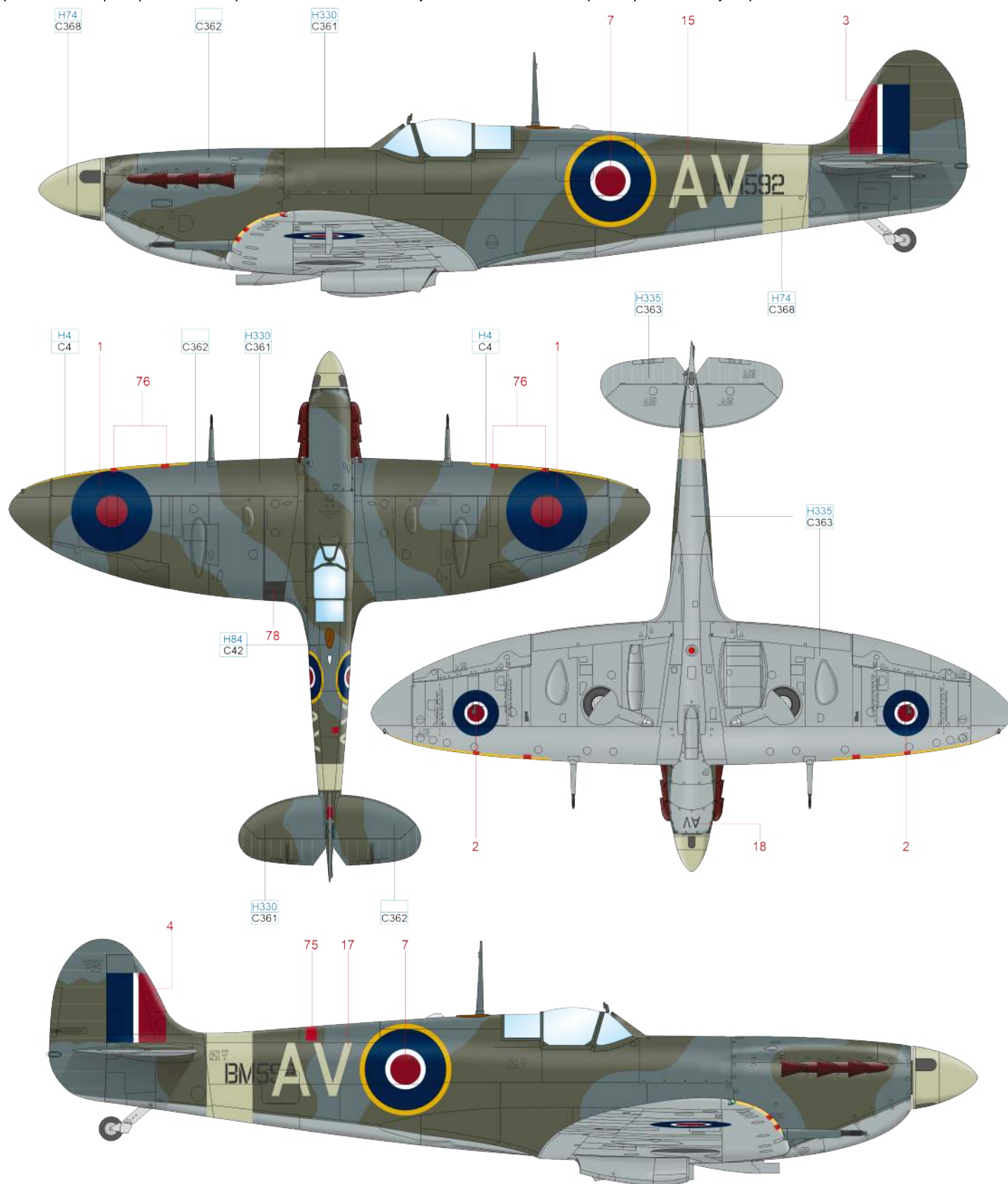
A21



A1

A BM592, W/Cdr Alois Vašátko, Exeter (Czechoslovak) Wing, RAF Exeter, Devon, Velká Británie, červen 1942

Alois „Amos“ Vašátko, byl se 14 jistými a čtyřmi pravděpodobnými sestřely třetím nejúspěšnějším československým stíhacím pilotem druhé světové války. Během bitvy o Francii sestřelil dvanáct nepřátelských letadel jistě a dvě pravděpodobně, čímž se stal nejúspěšnějším československým pilotem a pátým nejúspěšnějším esem Armée de l'Air. Po porážce Francie sloužil u No. 312 (Czechoslovak) Squadron, se kterou se účastnil Bitvy o Británii. Poté, co vznikl československý wing, stal se 1. května 1942 jeho velitelem. Osudným se Vašátkovi stal podvečer 23. června 1942, kdy 36 Spitfirů doprovázelo Bostony k náletu na letiště Morlaix. Při návratu se staly cílem útoku Fw 190 od III./JG 2. Během nastalého souboje se Vašátko srazil s Fw 190A-3 Uffz. W. Reuschlinga od 7./JG 2 a zahynul. Vašátkův velitelský Spitfire Mk.Vb s/n BM592 byl zcela nový letoun, dodaný wingu 20. června 1942. Vzhledem k tomu, že podoba Vašátkova osobního Spitfiru není zdokumentována, je jeho vzhled možné pouze rekonstruovat, zejména podle podoby prvního velitelského Spitfiru Vašátkova nástupce Karla Mrázka, který je naopak zdokumentován velice dobře. O velitelské letouny se staral personál No. 310 Squadron a lze tak odvodit, jak mohl vypadat i Vašátkův BM592. Osobní kódy AV byly s největší pravděpodobností umístěny mezi kokardou a pruhem v barvě Sky, osobní písmena AV se pak opakovala i na spodní straně motorového krytu. Žádné další označení pravděpodobně nebylo aplikováno.

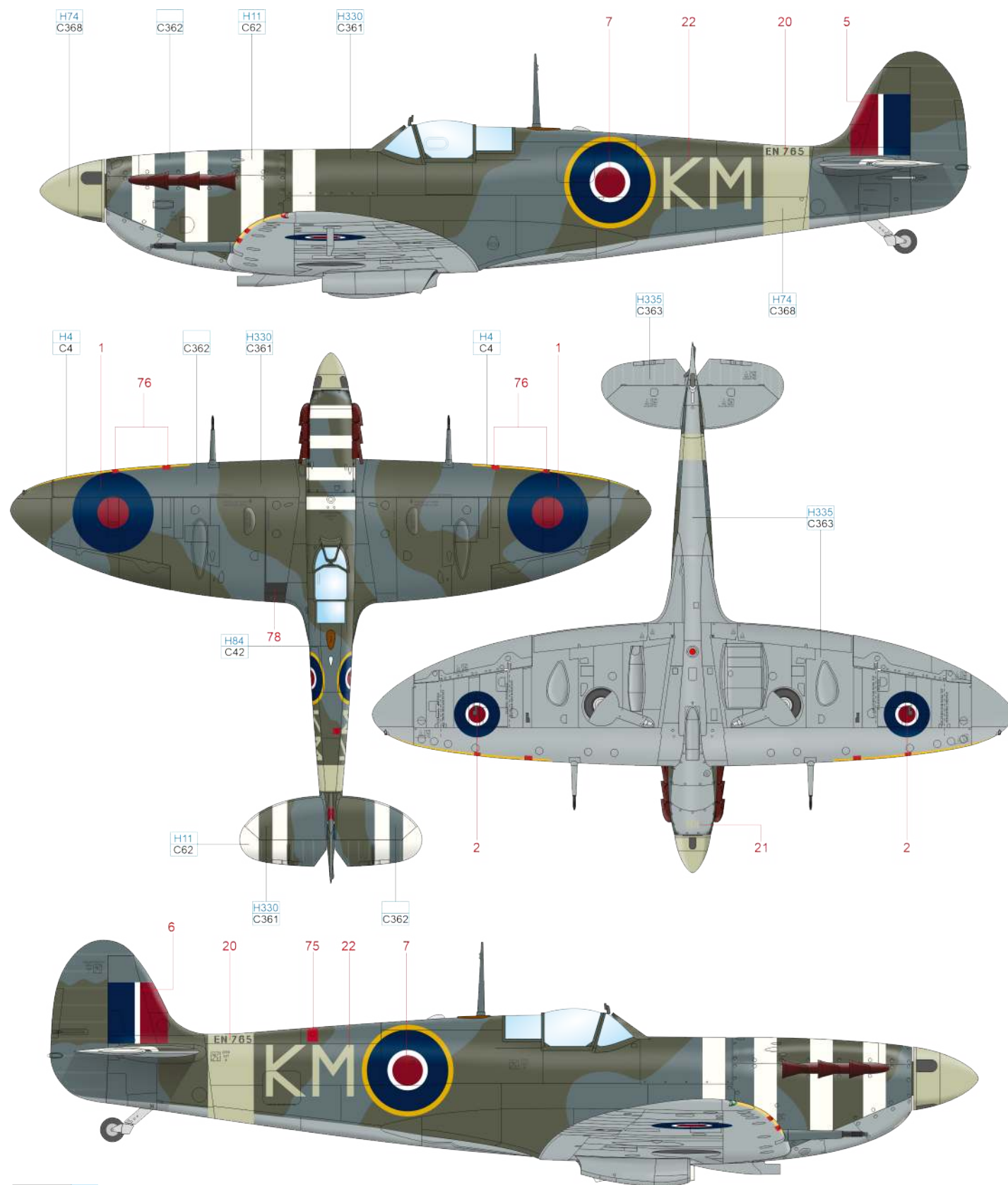


YELLOW H4 C4 SKY H74 C368 MEDIUM SEA GRAY H335 C363 OCEAN GRAY C362 DARK GREEN H330 C361 MAHOGANY H84 C42

eduard

B EN765, W/Cdr Karel Mrázek, Exeter (Czechoslovak) Wing, RAF Exeter, Devon, Velká Británie, červen-červenec 1942

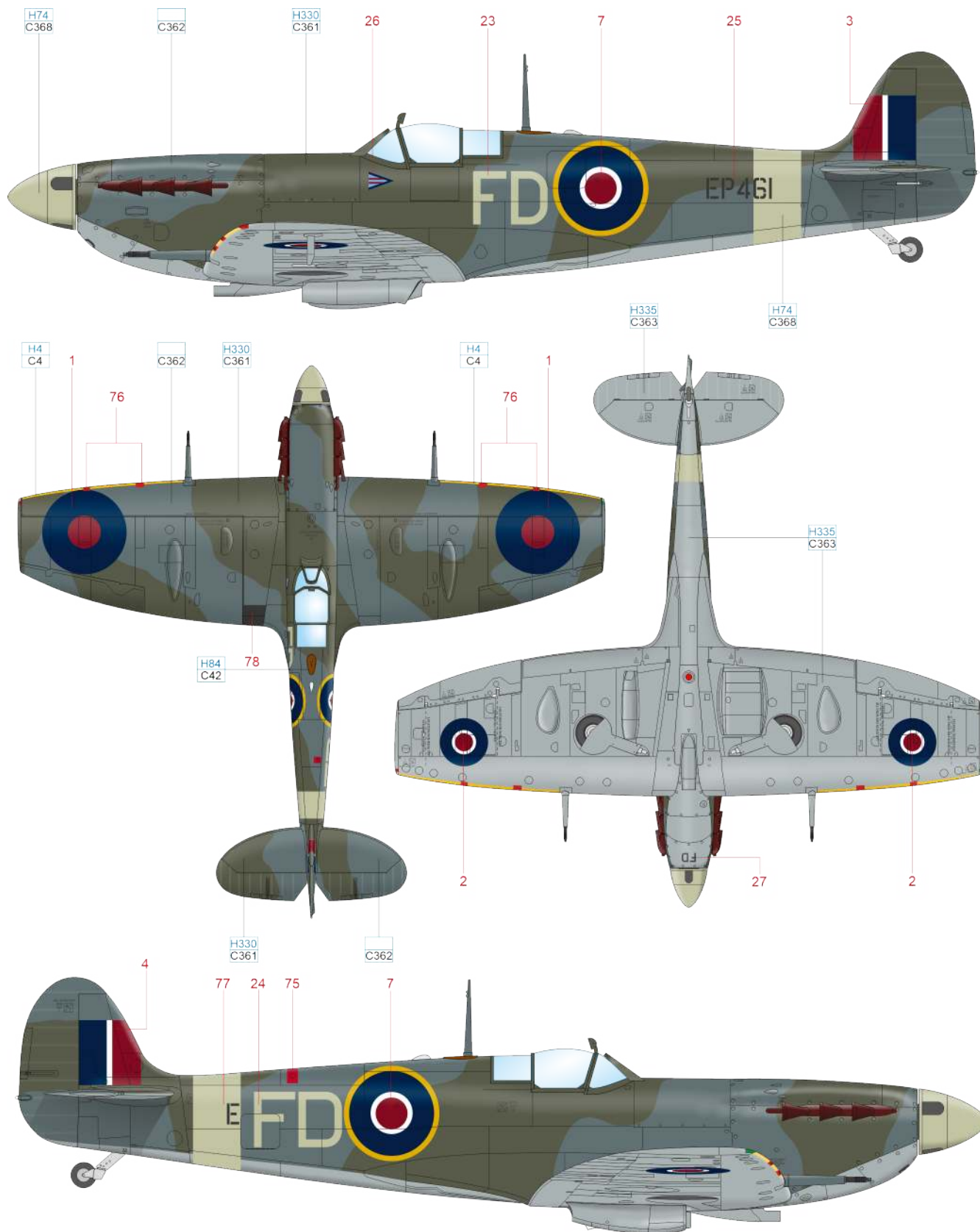
Po náhlé smrti prvního velitele Exeterského (československého) wingu W/Cdr Aloise Vašátka 23. června 1942 byl na jeho místo jmenován dosavadní velitel No. 313 (Czechoslovak) Squadron W/Cdr Karel Mrázek. Jeho prvním osobním Spitfirem v nové velitelské funkci se stal Spitfire Mk.Vb s/n EN765, se kterým vykonal celkem 29 neoperačních letů. W/Cdr Mrázek využil výsady, která k této funkci náležela, a na svůj nový Spitfire nechal aplikovat své iniciály jako kódová písmena, tedy KM. Dle dochovaných fotografií je zřejmé, že písmena KM byla vyvedena barvou Sky z obou stran mezi trupovou kokardou a pruhem barvy Sky před ocasními plochami. Ve zmenšené podobě se nacházela i na spodním motorovém krytu. Zbarvení horních ploch tvořily standardní odstíny Day Fighter Scheme, tedy Dark Green a Ocean Grey, spodní plochy Medium Sea Grey. Karel Mrázek patřil mezi nejschopnější mladé důstojníky předválečného letectva. Za svoji válečnou kariéru sestřelil čtyři nepřátelské letouny, jeden pravděpodobně a tři poškodil. Jako jediný z československých stíhačů se střetl s letci z italského expedičního sboru (Corpo Aereo Italiano) a ze souboje vyšel úspěšně, když dokázal sestřelit dva Fiaty Cr.42. Jeho velitelské schopnosti ocenili Britové vysokými vyznamenáními DFC a DSO.



WHITE	H11 C62
YELLOW	H4 C4
SKY	H74 C368
MEDIUM SEA GRAY	H335 C363
OCEAN GRAY	C362
DARK GREEN	H330 C361
MAHOGANY	H84 C42

C EP461, W/Cdr František Doležal, Exeter (Czechoslovak) Wing, RAF Exeter, Devon, Velká Británie, duben - červenec 1943

Prvním uživatelem Spitfiru EP461 byl veterán z bitvy o Francii a Británii zastávající pozici Acting Squadron Leader stanice Exeter, S/Ldr Jack Rose. Ač bez patřičné hodnosti, suploval W/Cdr. Mrázka funkčně i v roli velitele wingu. V období srpen-listopad 1942 tak Jack Rose vedl 15 sweepů jako velitel wingu a svůj Spitfire si označil svými iniciálami JR. Příležitostně používal EP461 v prosinci 1942 a počátkem ledna 1943 bez změny markingu i velitel No. 310 Squadron S/Ldr František „Dolly“ Doležal. V lednu se z JR stal KM a jako svůj poslední osobní Spitfire u čs. wingu ho používal W/Cdr Karel Mrázek. Dne 1. dubna 1943 se novým velitelem wingu stal W/Cdr František Doležal a po Mrázkovi přebíral i velitelský EP461, u kterého byly zkráceny koncové oblouky křídla a instalováno nové kulaté zpětné zrcátko. Pod levým čelním štítkem kabiny byl namalován odznak velitele wingu. Kódová písmena FD byla z obou stran nakreslena před trupovou kokardou a provedení se na levé a pravé straně lišilo. Označení FD bylo i na spodním motorovém krytu. Sériové číslo EP461 bylo na pravé straně po četných změnách kódování z větší části přetřeno kamuflážní barvou Ocean Grey. Na tomto stroji dosáhl W/Cdr František Doležal i svého posledního vzdušného vítězství, když 3. května 1943 poškodil nepřátelský Fw 190A od 8./JG 2 Richthofen. Válku skončil s celkovým skóre šest sestřelů jistých, čtyři pravděpodobné a čtyři poškozené nepřátelské stroje. Do republiky se po válce vrátil jako jeden z prvních už 17. května 1945, ale 4. října 1945 zahynul jako pasažér na palubě Siebelu.

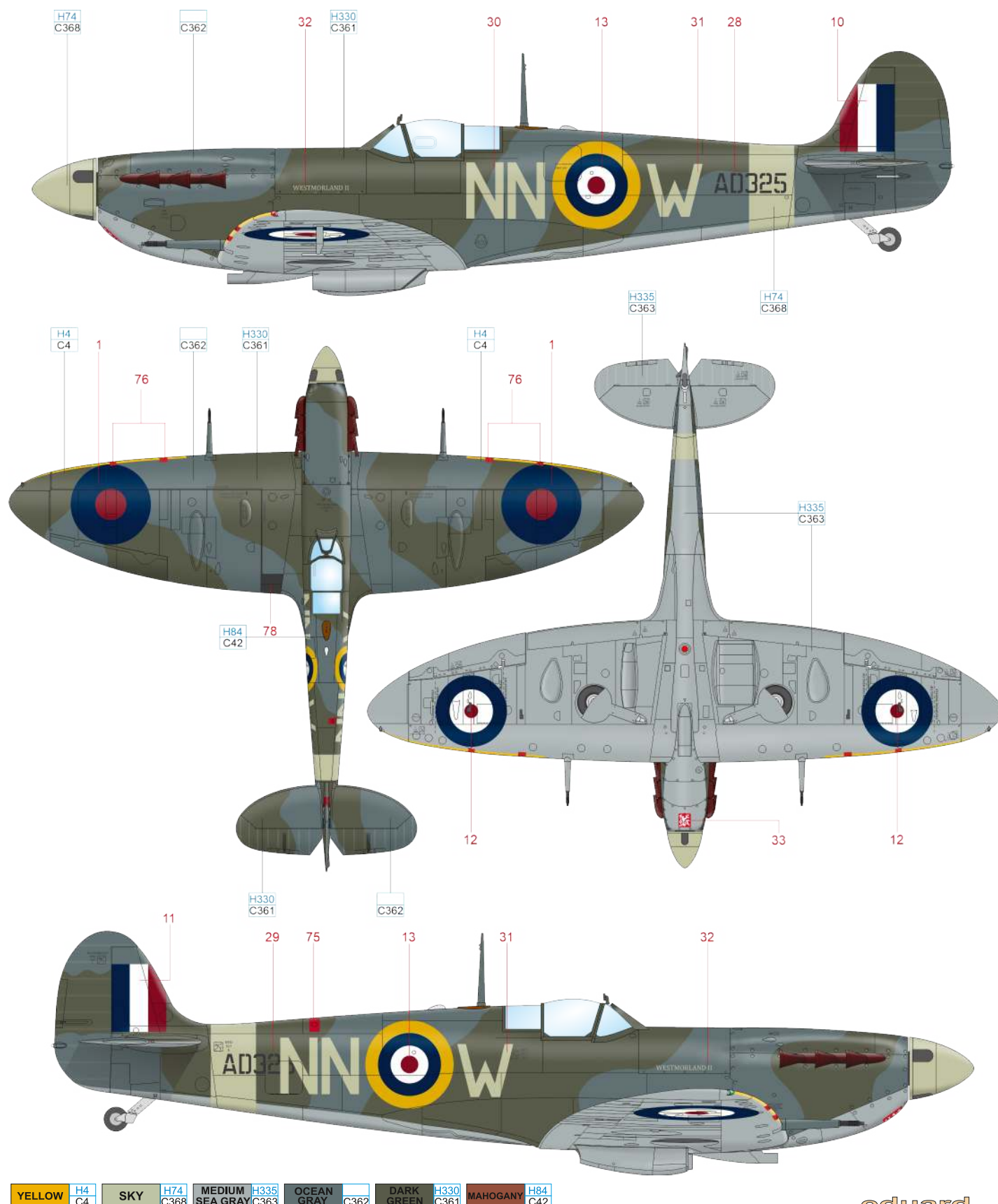


YELLOW H4 C4 SKY H74 C368 MEDIUM SEA GRAY H335 C363 OCEAN GRAY C362 DARK GREEN H330 C361 MAHOGANY H84 C42

eduard

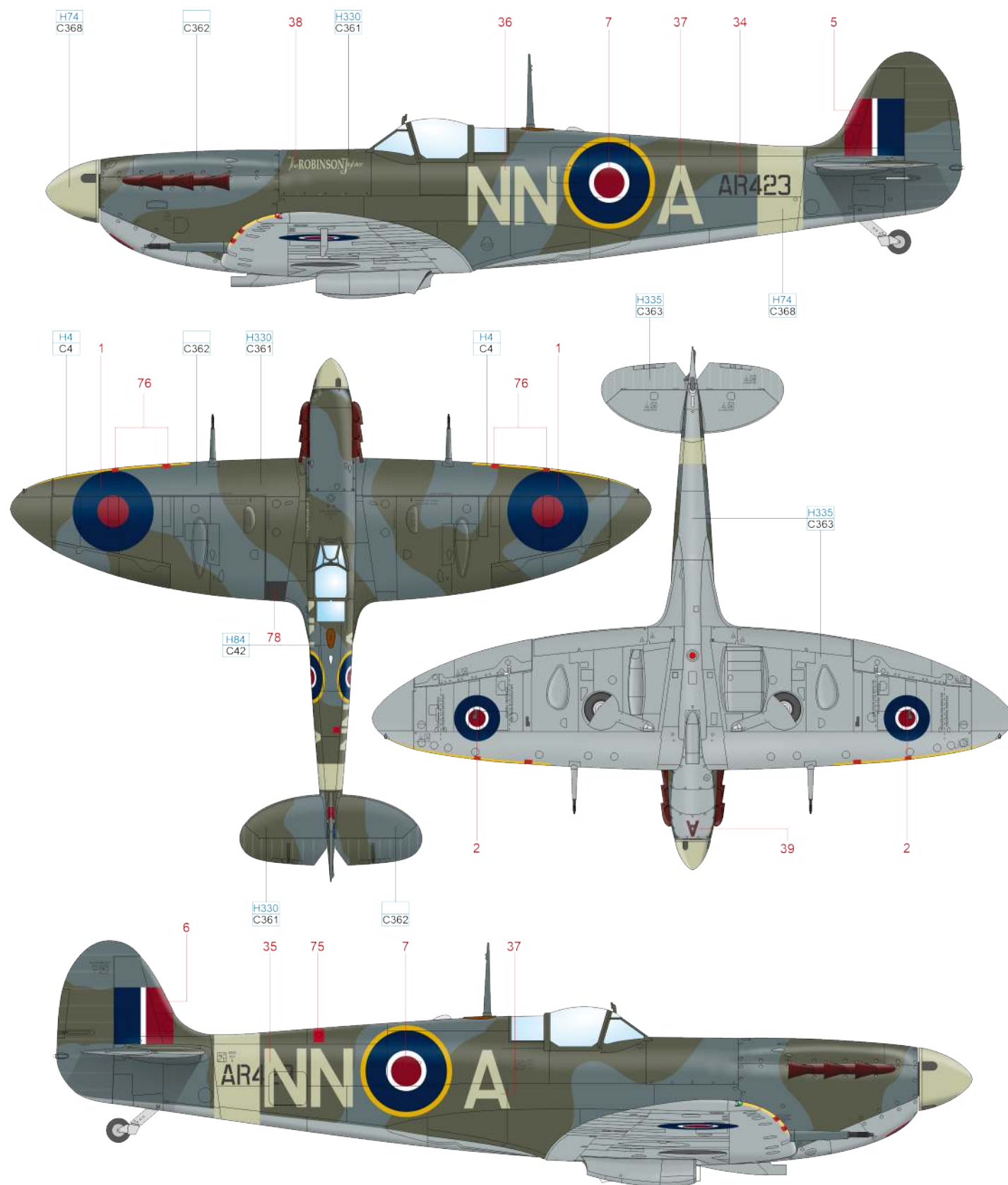
D AD325, F/Lt Emil Foit, No. 310 Squadron, RAF Perranporth, Cornwall, Velká Británie, prosinec 1941 – únor 1942

Emil Foit se narodil roku 1913 v Brně a po absolvování obchodní akademie a vojenských škol se stal stíhacím letcem. Po okupaci se v květnu 1939 přes Polsko a Švédsko dostal do Velké Británie a pak v srpnu do Francie, kde vstoupil do Cizinecké legie. Sloužil v Tunisu, v alžírské Blidě a v Oranu. Po kapitulaci Francie odjel přes Casablancu a Gibraltar do Velké Británie, kde byl v srpnu 1940 přijat do RAF. Absolvoval krátký bojový výcvik na Hurricanech, krátce sloužil u britské No. 85 Squadron a v říjnu 1940 byl přidělen do Duxfordu k No. 310 (Czechoslovak) Squadron. Od února 1942 do listopadu 1942 byl velitelem B letky. Od ledna 1943 do ledna 1944 zastával funkci velitele No. 310 (Czechoslovak) Squadron. Během leteckých soubojů sestřelil tři nepřátelské letouny jistě a pět jich poškodil. Za svou bojovou činnost získal řadu medailí a vyznamenání, mimo jiné i anglický Záslužný letecký kříž (DFC). Po návratu do vlasti byl roku 1945 jmenován velitelem 10. leteckého pluku ve Kbelích. Po únoru 1948 odešel do exilu do Velké Británie a sloužil opět u RAF. Emil Foit zemřel roku 1976 v Anglii. Spitfire AD325, se kterým létal na přelomu roku 1941–1942, byl zcela nový letoun, dodaný No. 310 Squadron během přezbrojování na verzi Mk.Vb. Na krytu nádrže nesl darovací nápis WESTMORLAND II a na spodním motorovém krytu měl s největší pravděpodobností vyobrazen československý znak.



E AR423, F/Lt František Trejtnar, No. 310 Squadron, RAF Ibsley, Hampshire, Velká Británie, září 1943 - únor 1944

František Trejtnar, rodák z Kunvaldu u Žamberka, se narodil 7. března 1917. Absolvoval školu leteckého dorostu v Prostějově a stal se pilotem československé armády. Po obsazení Čech a Moravy Němci v roce 1939 odešel do Polska. Za krátký čas spolu s dalšími odjel do Francie, kde byl přijat do Cizinecké legie. Když německým útokem z 1. září 1939 na Polsko vypukla válka, byl přeřazen do tvořící se Československé zahraniční armády ve Francii a poslán do přeškolovacího pilotního výcviku. Po pádu Francie odjel z Port Vendres do Gibraltaru a odtud lodí Neuralia do Liverpoolu. Ve Velké Británii byl přijat na konci července 1940 do Royal Air Force. Na počátku listopadu 1940 byl zařazen k No. 310 (Czechoslovak) Squadron v Duxfordu. U „třístadesítky“ bojoval po celou dobu své válečné kariéry, během které si připsal jeden sestřelený Fw 190 a dva poškozené. Dne 23. června 1942 při jednom z dalších vzdušných soubojů s Fw 190 se František Trejtnar dostal i s protivníkem do hloubky anglického území a byl během souboje sestřelen. Musel vyskočit na padáku a při dopadu na zem si zlomil nohu. Dezorientovaný německý pilot, Oblt. Armin Faber, přistál se svým Fw 190 k úžasu všech na britské základně Pembrey. Britům se tak dostal do rukou zcela nepoškozený Fw 190A-3, který následně podrobili řadě testů a cvičných soubojů. Se zobrazeným Spitfirem AR423 létal František Trejtnar pravidelně od září 1943 do února 1944 jako velitel B letky u No. 310 Squadron. Na krytu nádrže nesl letoun darovací nápis The ROBINSON Fighter.

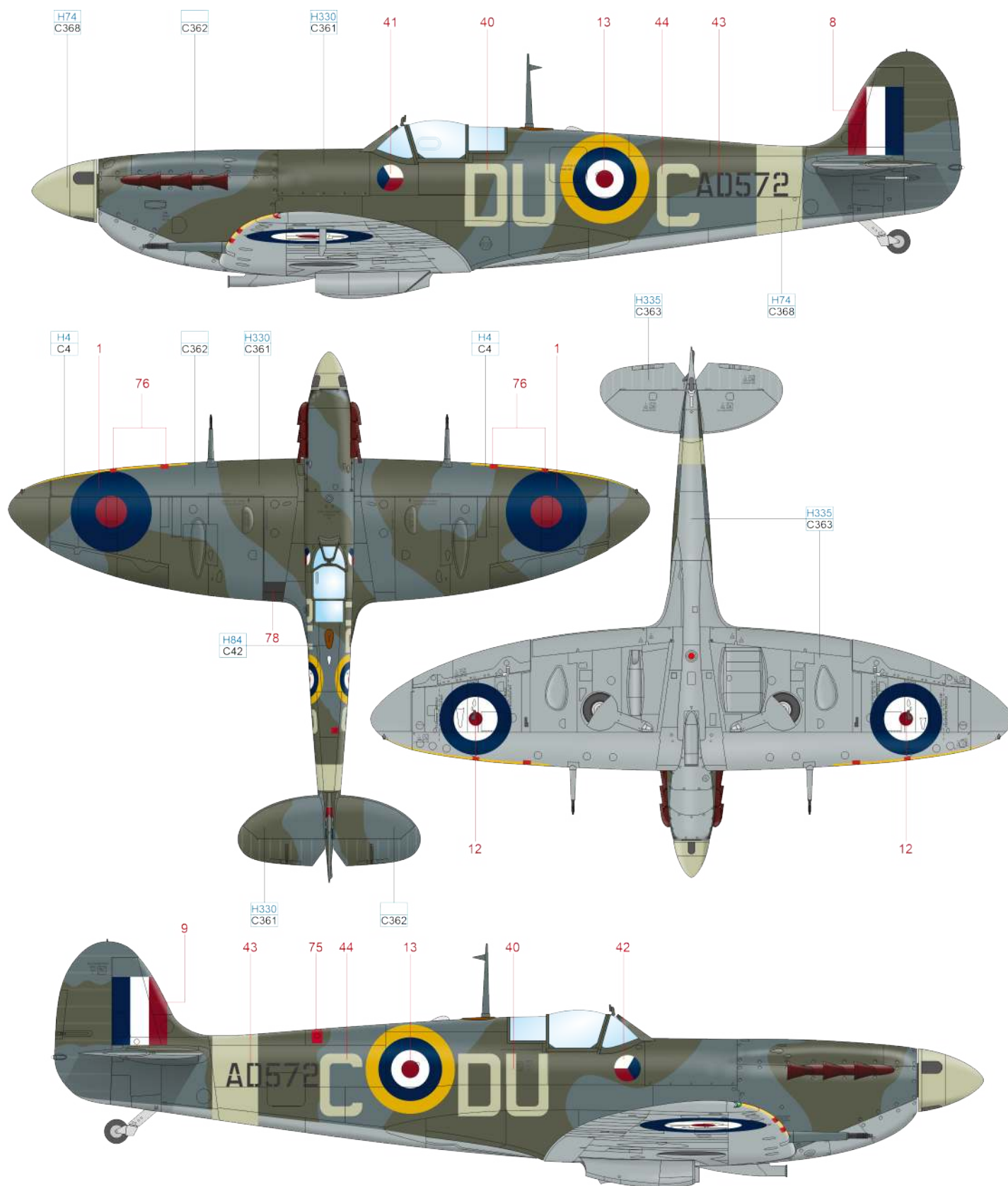


YELLOW	H4 C4	SKY	H74 C368	MEDIUM SEA GRAY	H335 C363	OCEAN GRAY	C362	DARK GREEN	H330 C361	MAHOGANY	H84 C42
--------	-------	-----	----------	-----------------	-----------	------------	------	------------	-----------	----------	---------

eduard

F AD572, F/O František Peřina, No. 312 Squadron, RAF Harrowbeer, Devon, Velká Británie, únor–červen 1942

František Peřina byl prvním československým stíhačem, jemuž bylo přiznáno nejméně pět potvrzených sestřelů a stal se tak esem. Narodil se roku 1911 v obci Morkůvky u Břeclavi, po přijetí mnichovského diktátu odešel do Polska, odkud později zamířil na lodi do Francie, kde se přeškolil na stíhačky Curtiss Hawk H-75. V prosinci 1939 se stal jedním z prvních dvaceti československých stíhačů, odeslaných na západní frontu. Byl přidělen ke slavné Groupe de Chasse I/5, kde létal většinou jako číslo slavného velitele 1. escadrille Capitaine Jeana Accarta. Během tří týdnů francouzské kampaně sestřelil 11 letounů jistě a dva pravděpodobně. Po kapitulaci Francie pokračoval přes Gibraltar na lodi do Velké Británie. Do RAF byl přijat v hodnosti Pilot Officer a v září 1940 zařazen k nedávno zformované No. 312 (Czechoslovak) Squadron. V jejích řadách se účastnil nejprve Bitvy o Británii a později ofenzivních sweepů nad okupovaným kontinentem. V průběhu těchto akcí své bojové skóre uzavřel sestřelem Fw 190. Během 2. světové války mu bylo přiznáno sestřelení 12 letounů jistě, dvou pravděpodobně a jeden letoun poškozený. Po skončení války se vrátil zpět do vlasti, ale v roce 1949 byl nucen uprchnout před komunisty do zahraničí. Několik let strávil jako pilot britské Royal Air Force, později létal v Kanadě a USA. Ve Spojených státech žil až do roku 1993, kdy se natrvalo vrátil do Česka. Zemřel 6. května 2006. Bylo mu 95 let. Se zobrazeným Spitfirem Mk.Vb AD572 létal František Peřina pravidelně od února do června 1942 a sestřelil s ním 6. června 1942 jeden Fw 190.

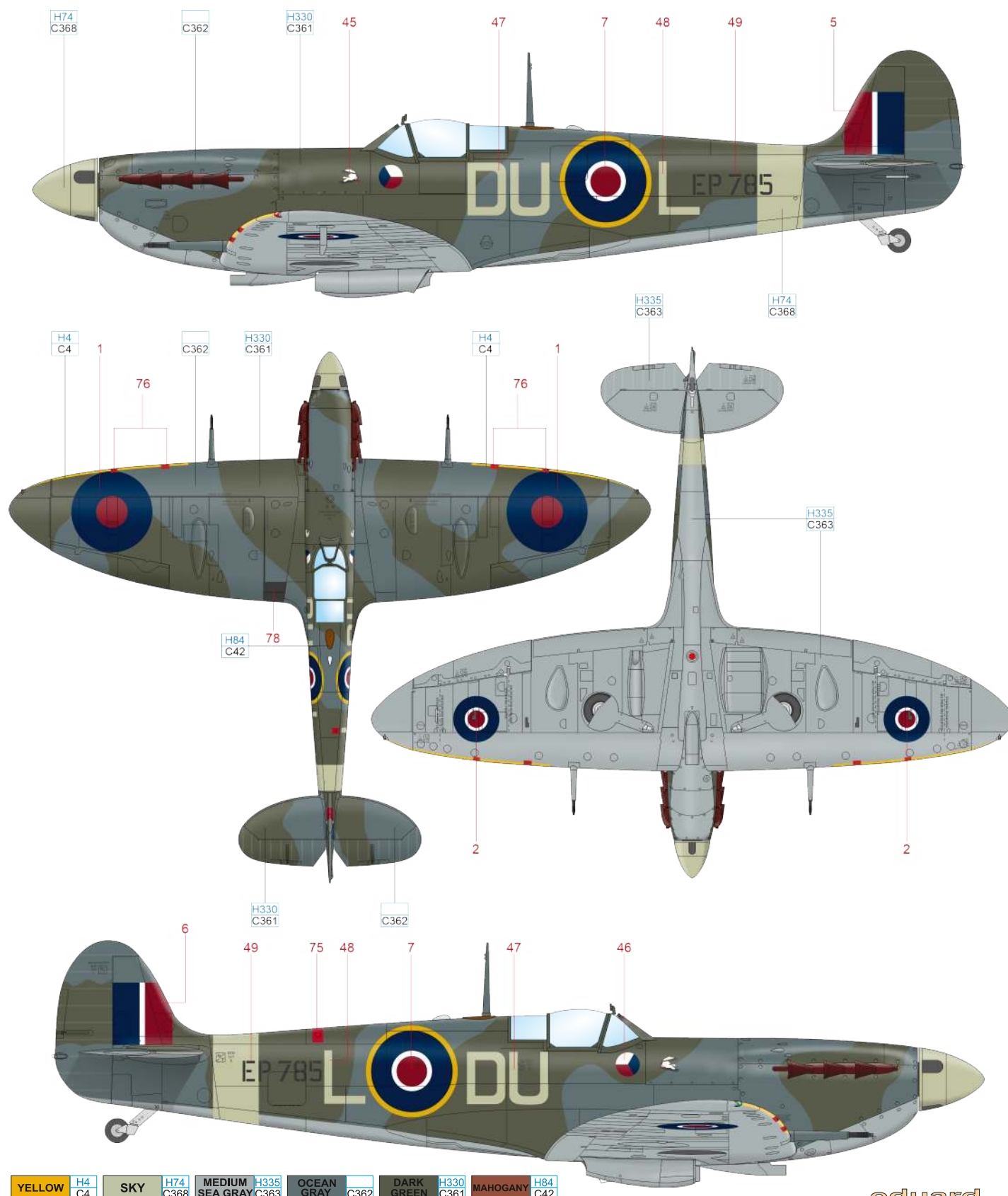


YELLOW	H4 C4	SKY	H74 C368	MEDIUM SEA GRAY	H335 C363	OCEAN GRAY	H330 C361	DARK GREEN	H330 C361	MAHOGANY	H84 C42
--------	----------	-----	-------------	--------------------	--------------	---------------	--------------	---------------	--------------	----------	------------

eduard

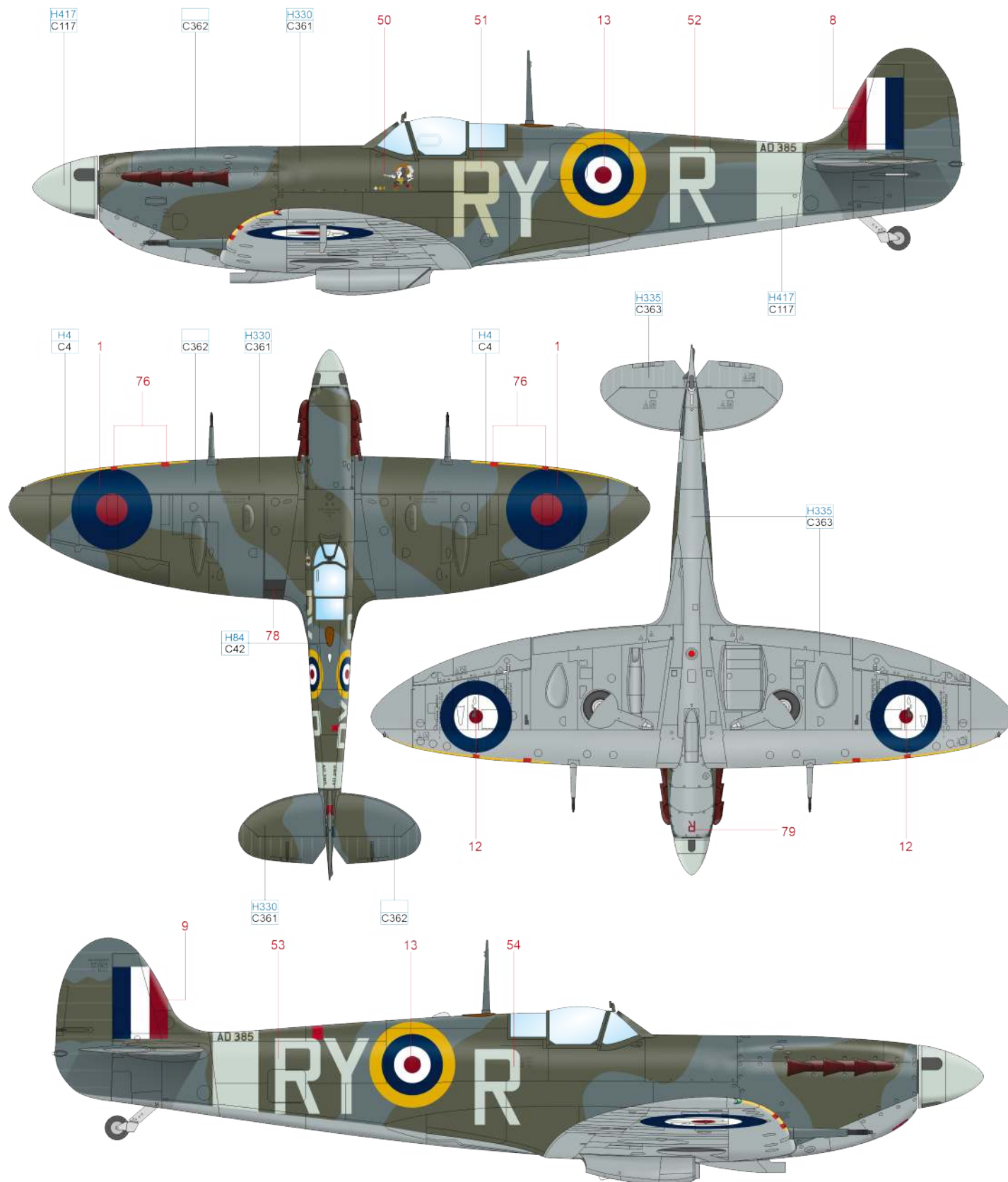
G EP785, P/O Ladislav Světlík, No. 312 Squadron, RAF Churchstanton, Somerset, Velká Británie, leden-duben 1943

Plzeňský rodák Ladislav Světlík se narodil 23. března 1917. Využil akce 1 000 nových pilotů republiky a naučil se létat. Mezi lety 1936 a 1937 absolvoval vojenský výcvik v Prostějově a následně sloužil jako stíhací pilot na slovenských letištích. Po německé okupaci odešel přes Polsko do Francie, kde vstoupil do Cizinecké legie. Po přeřazení k letectvu byl v Chartres přeškolen na Curtiss Hawk H-75 a v bojích proti německé Luftwaffe si připsal čtyři jisté a tři pravděpodobné sestřely. Po pádu Francie se přesunul do Velké Británie. Zde byl přidělen k No. 312 (Czechoslovak) Squadron. Přes množství bojových akcí, které absolvoval, si připsal už jen jeden sestřel, když 23. května 1944 na svém novém Spitfiru Mk.IXc sestřelil Fw 190 za jehož řízením bylo německé eso Lt. Georg Kiefner. Po ukončení druhého bojového turnusu v červenci 1944 přelétával letouny Vickers Wellington a v samotném závěru války působil u No. 147 Squadron jako dopravní pilot. Do Československa se vrátil v srpnu 1945 a do roku 1946 sloužil u vojenské dopravní skupiny. Poté nastoupil k Československým aeroliniím. Po únoru 1948 se stal jedním z pilotů, kteří provedli koordinovaný úlet tří dopravních letadel. Vrátil se do Velké Británie a opět vstoupil do Royal Air Force. Zemřel 27. července 2008 na Novém Zélandu. V roce 1991 byl povýšen do hodnosti plukovníka. Zajímavostí Spitfiru Mk.Vb EP785, se kterým pravidelně Světlík létal na jaře 1943, je vyobrazení znaku No. 312 Squadron na krytu nádrže. Není známo, že by znak byl nakreslen na jiném Spitfiru Mk.Vb sloužícím u „třistadvanáctky“.



H AD380, F/O Alois Hochmal, No. 313 Squadron, RAF Hornchurch, Devon, Velká Británie, říjen 1941 - duben 1942

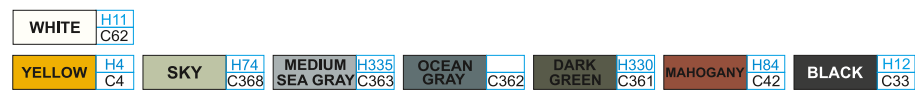
Ne každý pilot, který bojoval za druhé světové války, se může pyšnit titulem letecké eso, účastí na výjimečných akcích, významným počtem odlétaných hodin nebo vysokým vyznamenáním. Velká část z nich dosáhla třeba jen třetinového sestřelu či poškození, nebo také odlétala celou válečnou kariéru bez zápisu jakéhokoliv souboje. A právě s obrovským přispěním stovek těchto nenápadných hrdinů a vlastenců, kteří se nesmířili s okupací své vlasti, bylo Československo za druhé světové války osvobozeno. Letouny „třístátníčky“ jsou z období první poloviny roku 1942, kdy byla No. 313 (Czechoslovak) Squadron součástí Hornchurchského křídla, známé kreslenými postavkami z komiksů od Walta Disneye. Autorem těchto kreseb byl plzeňský rodák Sgt. Karel Pavlík, který tak využil svého původního povolání písmomalíře, když podle přání pilotů zdobil jednotlivé Spitfiry kresbami pod čelním štítkem kabiny. Kresbu kotěte Robbera namaloval Karel Pavlík na Spitfire AD380 RY-R. Zajímavostí zbarvení tohoto Spitfiru jsou kódová písmena RY-R. První písmeno R bylo v barvě Sky a následující písmena Y-R v barvě Sky Blue. Rovněž pruh před ocasními plochami byl v barvě Sky Blue. V jeho horní části se nacházel s/n AD386, pod nímž prosvítala původní barva Sky. Sériové číslo AD386 ve skutečnosti ve stavu No. 313 Squadron nikdy nebylo, šlo zřejmě o špatný přepis při předešlé opravě kamufláže. Skutečné sériové číslo tohoto Spitfiru bylo AD380. Spitfire Mk.Vb AD380 sloužil u No. 313 Squadron od 28. října 1941 do 24. dubna 1942 a v jeho kokpitu nejčastěji usedali F/O A. Hochmal, F/Sgt V. Foglar a Sgt. O. Kresta.



YELLOW	H4 C4	SKY	H417 C117	MEDIUM SEA GRAY	H335 C363	OCEAN GRAY	C362	DARK GREEN	H330 C361	MAHOGANY	H84 C42
--------	----------	-----	--------------	--------------------	--------------	---------------	------	---------------	--------------	----------	------------

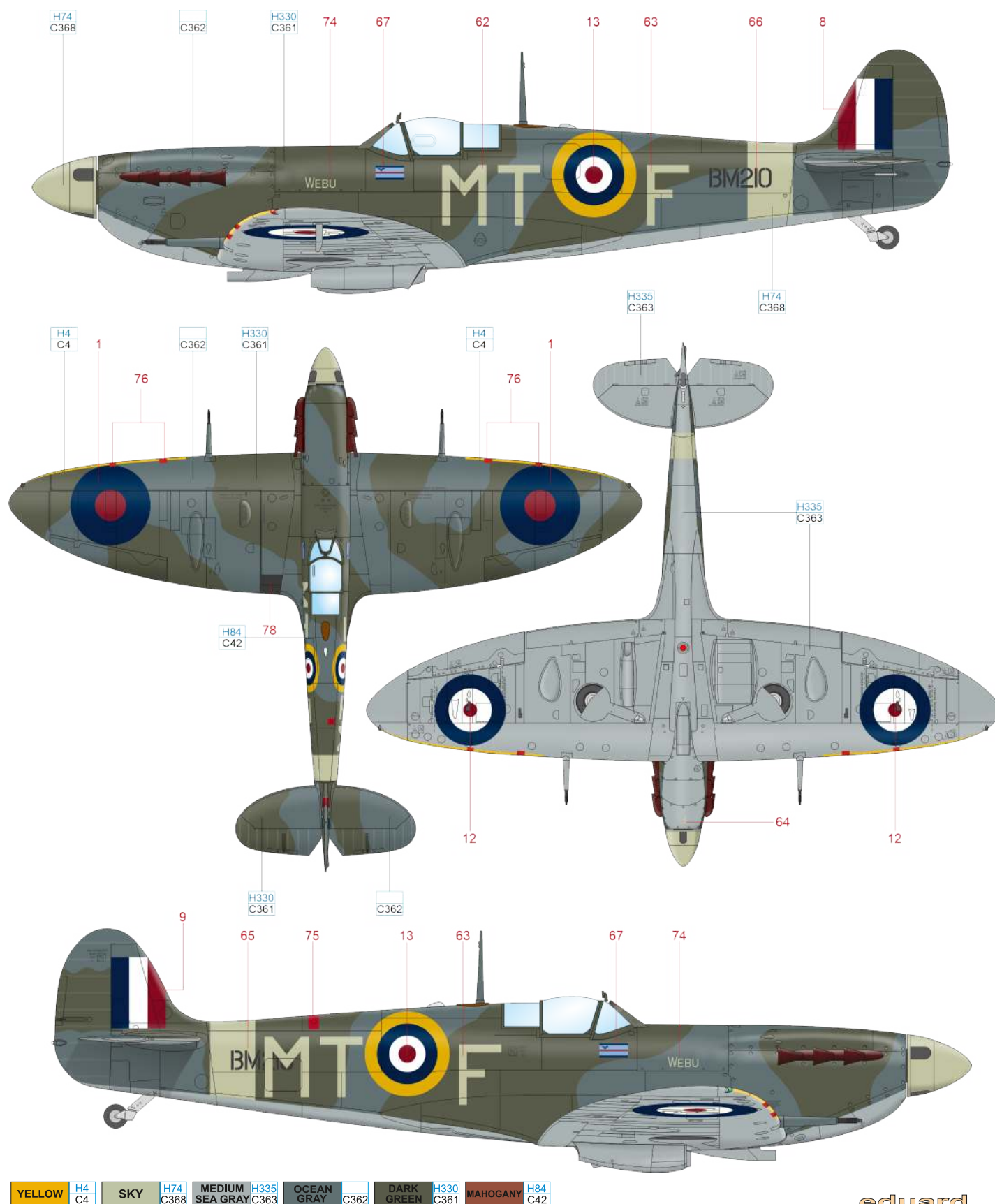
eduard

1



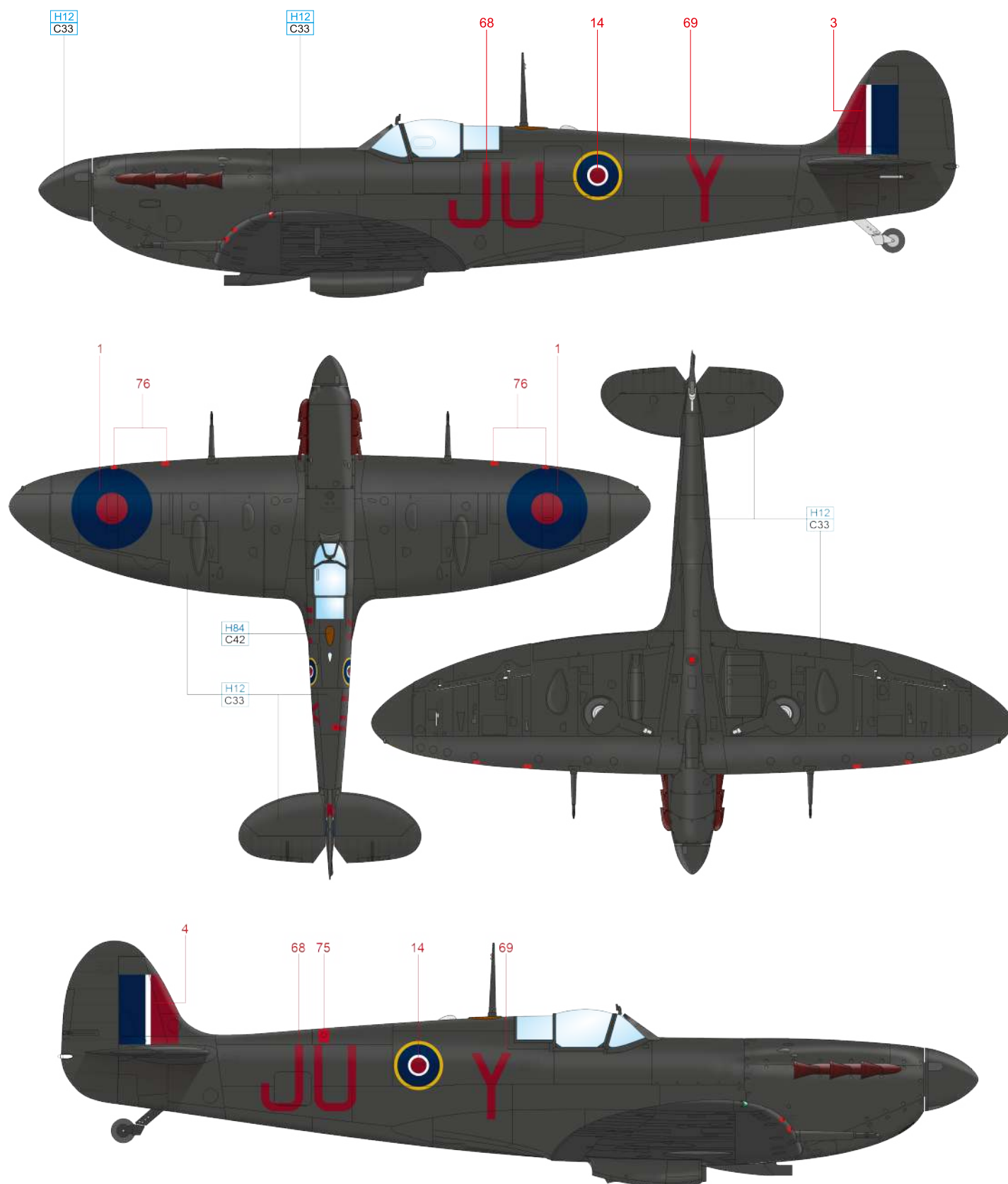
J BM210, S/Ldr František Fajtl, No. 122. Squadron, RAF Hornchurch, Devon, Velká Británie, květen 1942

František Fajtl se narodil se 20. srpna 1912 v Doníně, v okrese Louny. Absolvoval Vojenskou akademii v Hranicích a v roce 1935 z ní byl vyřazen jako poručík letectva. V červnu 1939 uprchl přes Polsko do Francie, kde vstoupil do jejího letectva jako seržant. Bojoval na letounech Bloch MB.152 a Morane-Saulnier MS.406 a když Francie padla, ustoupil do severní Afriky a odtud se dostal přes Gibraltar do Anglie. V řadách No. 1 a No. 17 Squadron se účastnil letecké Bitvy o Británii. V roce 1941 se stal velitelem No. 313 Squadron, o další rok později převzal jako první Čechoslovák velení anglické perutě, konkrétně No. 122 (City of Bombay) Squadron. Již 5. května 1942 byl sestřelen nad Francií a nouzově přistál na okupovaném území. Za dramatických okolností se přes Francii a Pyreneje dostal do Španělska, kde byl zajat a uvězněn v koncentračním táboře Miranda. Po propuštění se vrátil zpět do Anglie, byl povýšen do hodnosti Wing Commander a na vlastní žádost se vrátil do bojů jako velitel No. 313 Squadron. V lednu 1944 byl ustanoven velitelem skupiny stíhacích pilotů, kteří odcestovali do Sovětského Svazu. Po přeškolení na La-5FN vedl 1. čs. samostatný stíhací pluk v SSSR a v jeho čele odletěl na pomoc Slovenskému národnímu povstání. Místo ocenění se tak jako další piloti bojující na západní frontě dočkal propuštění z armády a uvěznění. Poté pracoval jako dělník i jako úředník. Plné rehabilitace se dočkal až po pádu komunismu. Zemřel v 94 letech. Celkem za svou válečnou kariéru sestřelil čtyři nepřátelská letadla jistě, dvě poškodil.



K R7192, P/O Josef Příhoda, No. 111 Squadron, RAF Debden, Essex, Velká Británie, únor 1942

Josef Příhoda se vyučil mechanikem, ale již roku 1935 dobrovolně narukoval k letectvu. Postupně absolvoval pilotní výcvik a stíhací kurz u Leteckého pluku 4 v Hradci Králové. Po okupaci 15. března 1939 se přes Polsko dostal do Francie, ale s nutným závazkem v Cizinecké legii. Během září konečně nastaly přesuny k letectvu a výcvik. Jak určená jednotka ERC 571, tak GC III/4 v severní Africe měly ovšem zastaralé stroje a do akce nezasáhly. Pád Francie znamenal evakuaci do Velké Británie, kde vstoupil Příhoda do dobrovolnické zálohy Královského letectva. S hodností Sergeant se přeškolil na Hurricany a v říjnu 1940 nastoupil k No. 1 Squadron, se kterou zasáhl do klíčové Bitvy o Británii. Poté následovaly i noční operace a zejména ofenzivní akce nad okupovanou Evropou. Koncem září 1941 přešel k No. 111 Squadron vyzbrojené Spitfiry. V polovině dubna 1942, již s pověstí velmi zkušeného pilota, posílil No. 313 Squadron. Dne 23. října převzal za vynikající bojovou činnost, zahrnující i pět jistých a dva pravděpodobné sestřely, Záslužný letecký kříž DFC. Zúčastnil se mnoha akcí nad nepřátelským územím a zahynul při operaci Ramrod 56, jejímž cílem byla ponorková základna v Brestu. Jeho Spitfire havaroval v moři. Spitfiry No. 111 Squadron, u níž Příhoda létal na přelomu let 1941–1942, nosily v té době noční zbarvení s novým modifikovaným výsostným znakem C1 na trupu ve zmenšené podobě. S takto zbarveným Spitfirem R7192, JU-Y, sestřelil 12. února 1942 Příhoda jednu Bf 109 a další poškodil.

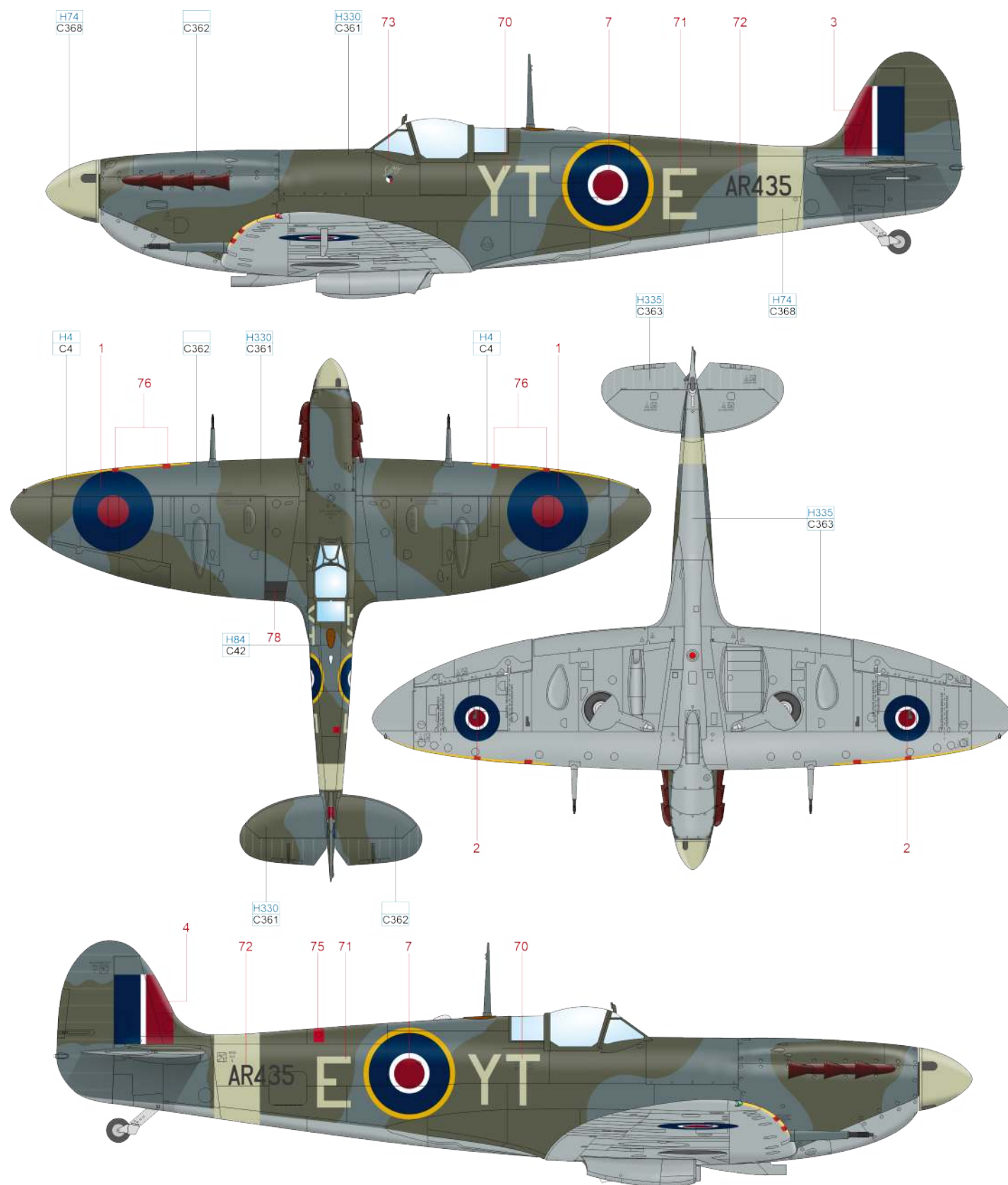


BLACK H12 C33 MAHOGANY H84 C42

eduard

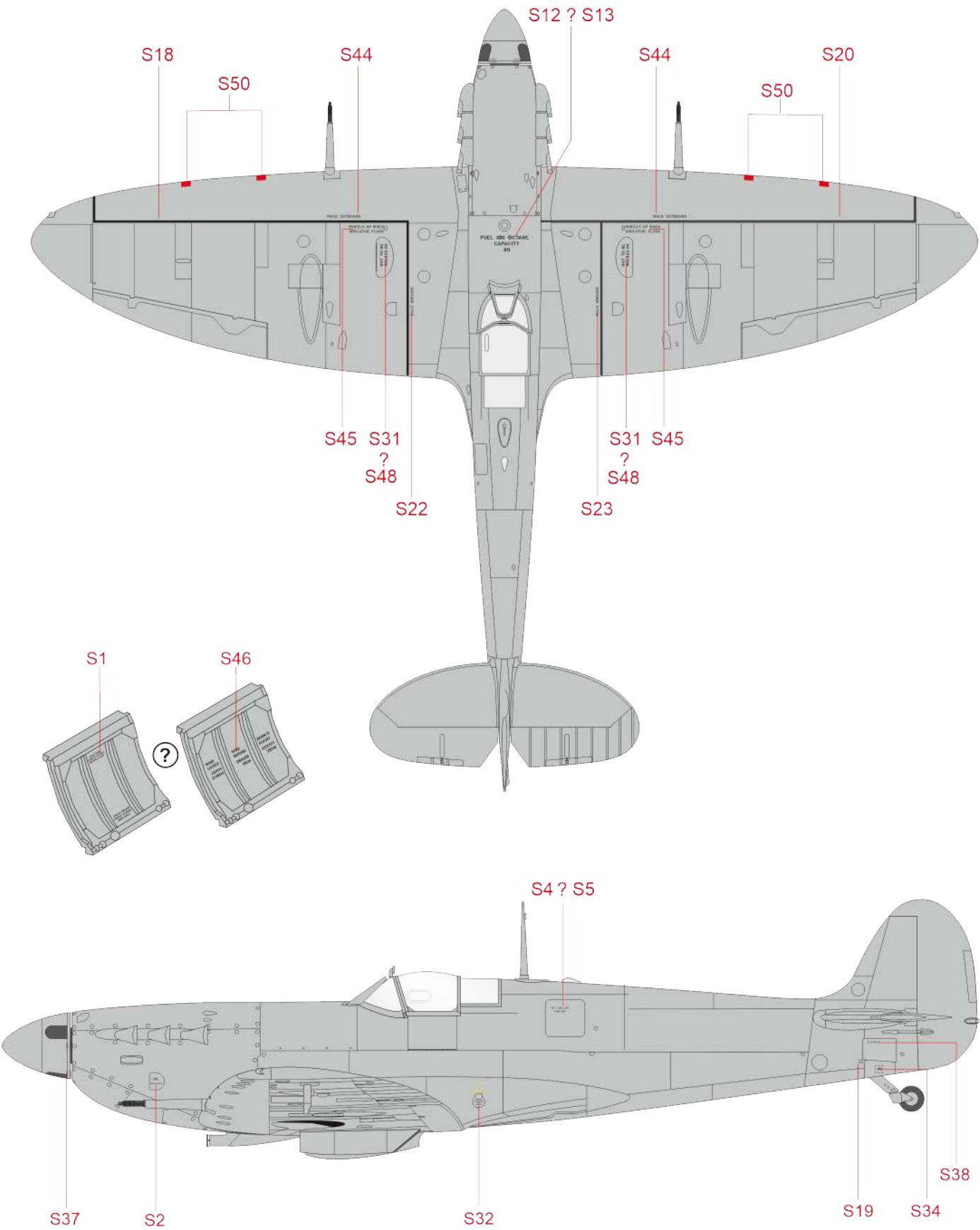
L AR435, Sgt. František Loucký, No. 65 Squadron, RAF Gravesend, Kent, Velká Británie, červen 1942

František Loucký zahájil svou bojovou činnost v rámci RAF 17. září 1941 u No. 65 (East India) Squadron létající na Spitfirech Mk.Vb. František Loucký létal krom jiných se Spitfiry kódového označení YT-E. Prvním z nich byl letoun sériového čísla W3456, druhým AB133 a třetím AR435. Spitfiry AB133 a AR435 nosily pod čelním štítkem namalovanou Louckého přezdívku Lucky, u AR435 byla přezdívka doplněna malým pootočeným československým znakem. V červnu 1942 byl Loucký převelen k československé No. 312 Squadron. V čs. peruti létal na útoky proti cílům v okupované západní Evropě, podílel se na vzdušném krytí bombardérů, na útocích proti lodím apod. Na podzim 1943 se přihlásil jako dobrovolník pro čs. leteckou jednotku v SSSR. S 1. stíhacím leteckým plukem přiletěl 17. září 1944 na pomoc povstaleckému Slovensku. V bojích SNP byl při útoku na německé tanky u Ružomberoku těžce raněn protiletadlovou palbou nepřítele a odsunut letecky do SSSR k léčení. K 1. čs. stíhacímu leteckému pluku se po vyléčení vrátil 23. listopadu 1944 a 7. prosince 1944 byl přeložen k nově vzniklému 2. čs. stíhacímu leteckému pluku, kde působil při výcviku jako střelecký důstojník jednotky a s ním také 16. května 1945 přilétl na letiště Praha-Letňany. Vzhledem k přetrvávajícím obtížím, které byly následky válečných zranění, byl 29. června 1946 propuštěn z činné vojenské služby. V roce 1947 mu vyšla kniha Zůstal jsem sám. Po smrti pak vyšla jeho kniha o padlých letcích čs. zahraničního odboje Mnozí nedoletěli.

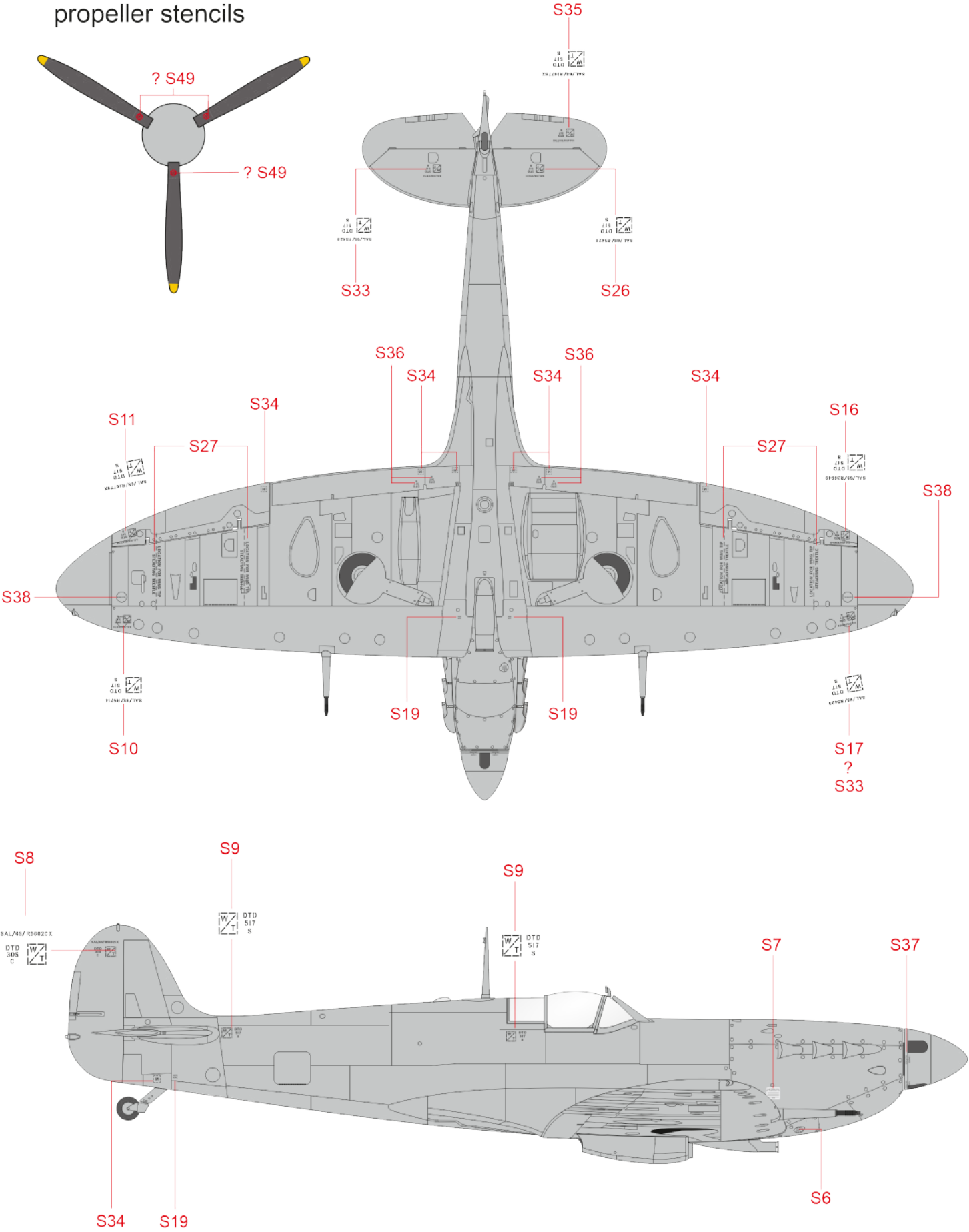


YELLOW	H4 C4	SKY	H74 C368	MEDIUM SEA GRAY	H335 C363	OCEAN GRAY	C362	DARK GREEN	H330 C361	MAHOGANY	H84 C42
--------	----------	-----	-------------	--------------------	--------------	---------------	------	---------------	--------------	----------	------------

eduard



see you references for
propeller stencils



Eduard goodies for

Spitfire Mk.Vb 1/48

- FE1207 Spitfire Mk.V seatbelts STEEL (PE-Set)
- 644113 Spitfire Mk.V LööK (Brassin)
- 648640 Spitfire Mk.V engine (Brassin)
- 648663 Spitfire Mk.V cockpit (Brassin)
- 648664 Spitfire Mk.V wheels (Brassin)
- 648668 Spitfire Mk.V three-stacks exhausts fishtail (Brassin)
- 648738 Spitfire Mk.V landing flaps PRINT (Brassin)
- 3DL48031 Spitfire Mk.V SPACE (3D Decal Set)
- D48088 Spitfire Mk.V stencils (Decal Set)
- D48101 Spitfire Mk.V national insignia (Decal Set)
- EX914 Spitfire Mk.V TFace (Mask)



644113



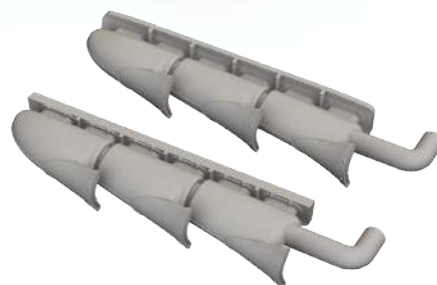
648640



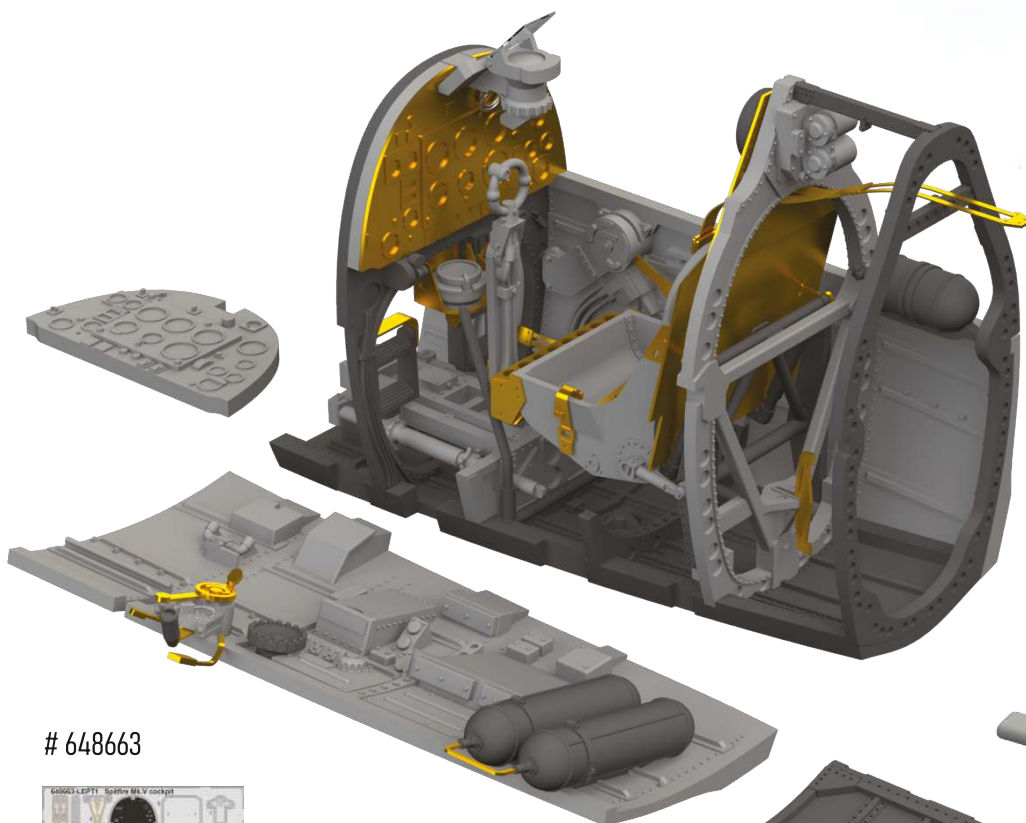
648738



648668



648664



648663

