

# Spitfire Mk.Ia

eduard

1/72 Scale Plastic Model Kit

**ProfiPACK**  
edition



item No. 70202

**Supermarine Spitfire je natolik ikonickým letounem, že jej dokáže rozpoznat asi každý. Elegantní stíhač se po nebi proháněl v aktivní službě dlouhých 13 let v mnoha verzích. Svou kariéru zahajoval na sklonku éry dvouplošníků a končil ji s nástupem proudové éry.**

Na začátku třicátých let minulého století se britské královské letectvo (RAF) rozhlíželo po nástupci stárnoucích dvouplošných stíhacích letounů. Potřeba výrazně rychlejších stíhačů byla evidentní mimo jiné i vzhledem k výkonům rychlých jednoplošných závodních hydroplánů, které v rámci tehdy prestižní soutěže o Schneiderův pohár dosahovaly běžně dvojnásobku maximální rychlosti standardního stíhače RAF. Jedním z tehdejších konstruktérů rychlých hydroplánů byl Reginald J. Mitchell, jehož Supermarine S.6B ustanovil 20. září 1931 světový rychlostní rekord výkonem 655 km/h. Britské ministerstvo letectví vydalo pod dojmem takového výkonu v říjnu téhož roku specifikaci F.7/30, která vyhlášovala soutěž o nový stíhací letoun s maximální rychlostí alespoň 400 km/h. Navzdory tomuto požadavku připravilo sedm z osmi uchazečů do soutěže dvouplošníky, jedinou výjimkou byl Supermarine Type 224 Reginalda Mitchella. Bohužel se ukázalo, že jeho výtvar s lomeným vzepětím křídla, pevným podvozkem a motorem Rolls-Royce Goshawk zaostával. RAF si proto vybrala dvouplošný Gloster Gladiator a na rychlé jednoplošníky si musela ještě chvíli počkat.

## Od zklamání k úspěchu

Fiasko s typem 224 Mitchella od další práce neodradilo, namísto zvažovaných vylepšení pro Type 224, nakonec přesvědčil vedení Supermarine, že bude lepší vyvinout zcela nový stroj, využívající tehdy rovněž nový motor Rolls-Royce PV12, základ slavného Merlinu. Ministerstvo letectví projevilo o navrhovaný Typ 300 zájem a 28. prosince 1934 vydalo specifikaci F.37/34, která umožnila stavbu prototypu vyzbrojeného čtveřicí kulometů. Následně však Mitchell obdržel specifikaci F.10/35, která měnila zadání na instalaci osmi kulometů. Tuto změnu bylo možno provést pouze za cenu odstranění možnosti nést bomby a zmenšení objemu palivových nádrží. Toto rozhodnutí mělo za následek malý dolet a vytrvalost Spitfiru.

Supermarine Typ 300 letěl poprvé 5. března 1936. Prototyp s číslem K5054 vzletl z letiště Eastleigh a za jeho řízení seděl šéfpilot, kapitán Joseph „Mutt“ Summers. Po osmi minutách byl novým strojem natolik nadšen, že údajně prohlásil: „Nic na tom letadle neměňte!“. V červenci 1936 dokončil prototyp úspěšně sérii zkoušek v Martlesham Heath a v průběhu prosince zahájil další testy, tentokrát již s namontovanou výzbrojí sestávající z osmi kulometů Browning ráže 7,7 mm. Během března 1937 se však při výškových letech ukázalo, že zbraně zamrzají a trvalo to až do října 1938, než byl problém uspokojivě vyřešen vyhříváním pomocí horkého vzduchu odebíraného ze zvětšeného chladiče pod pravým křídlem. Tato úprava se zavedla od 60. vyrobeného kusu a byla zpětně provedena i na již vyrobených strojích.

## Vzhůru do boje!

V červnu 1936 byla objednána první série 310 Spitfirů Mk. I a jako první obdržela nové stíhače v srpnu 1938 No. 19 Sqn z Duxfordu. V době

vstupu Velké Británie do války s Německem (3. září 1939) bylo vyzbrojeno Spitfirů jedenáct squadron a na začátku května 1940 obdrželo tyto stroje dalších osm. Bohužel, Reginald J. Mitchell se již zavedení svého výtvaru do výzbroje RAF nedočkal. Zemřel 11. června 1937 ve věku 42 let a tíhu dalšího vývoje Spitfiru následně nesl Joe Smith. Je třeba poznamenat, že výroba Spitfiru nebyla jednoduchá, a to zejména kvůli složité konstrukci jeho eliptického křídla. Nakonec firmě Supermarine pomáhala s výrobou pomáhala řada dalších výrobců, aby bylo možno včas plnit objednávky ministerstva.

K prvnímu střetnutí Spitfirů Mk. I s Messerschmittů Bf 109 došlo 23. května 1939 poblíž Calais, ovšem bez sestřelů. Na první vítězství (sestřelení dvou Hurricaneů 151. squadrony v nechvalně známém incidentu nad Barking Creek nepočítejme) si museli piloti nových strojů počkat do 16. října téhož roku, kdy devět Junkersů Ju 88 zaútočilo na základnu královského námořnictva ve Firth of Forth. Dva z nich byly sestřeleny. O půl roku později zahájila německá armáda ofenzívu v Západní Evropě a Spitfiry se dostávaly do střetu s nepřítelem stále častěji. Jejich pravá prověrka však přišla, až když v červenci 1940 vypukla Bitva o Británii.

## Průběžný vývoj

Vývoj Spitfiru byl od začátku kontinuálním procesem. Rané Spitfiry například postrádaly jakékoli pancéřování. První změnou byla v tomto ohledu instalace vrstveného skla na čelní štítek kabiny. Poté dostala vrchní palivová nádrž kryt z lehké slitiny o tloušťce 3 mm, zatímco spodní nádrž byla chráněna sendvičovým materiálem Linatex (pryž a textilie). K ochraně pilota pak byla instalována ocelová deska za sedačku. To vše zvýšilo hmotnost Spitfiru. První vyrobené stroje Mk.I vážily 2639 kg a dosahovaly maximální rychlosti 583 km/h. Hmotnost plně modifikovaných MK.I stoupla na 2789 kg zatímco rychlost klesla na 563 km/h. Přesto byly tyto pozdější stroje lepšími bojovými stroji.

## Tato stavebnice: Spitfire Mk.Ia

Spitfire Mk.Ia představoval prvním významné vylepšení původní konstrukce. Letoun byl vybaven vypouklým překrytem kabiny, který se používal již od roku 1939 a zlepšoval výhled pilota. Pro další zlepšení přehledu pilota o situaci v zadní polosféře bylo na rám čelního štítu instalováno zpětné zrcátko. Spitfiry Mk.Ia byly poháněny motorem Merlin III, který byl spojen s novou vrtulí De Havilland 5/39a. Další změnou byla nová VKV vysílačka TR.1133, která nahradila starší typ TR.9D.

Nová radiostanice měla jiné antény, protože nepoužívala drátovou anténu mezi anténním stožárem a vertikálním stabilizátorem. Některé Spitfiry Mk.Ia si přesto zachovaly anténní stožár staršího provedení. Výzbroj si zachovala uspořádání osmi kulometů Browning ráže 7,7 mm v křídle (křídlo A).



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. SYMBOLY

\*

INSTRUKTION SINNBILDEN

\*

SYMBOLIS

\*

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

PLEASE CHECK THE LATEST VERSION OF THE INSTRUCTIONS ON [www.eduard.com](http://www.eduard.com)

PARTS

\*

DÍLY

\*

TEILE

\*

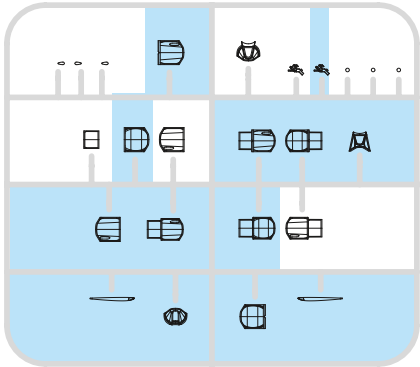
PIÈCES

\*

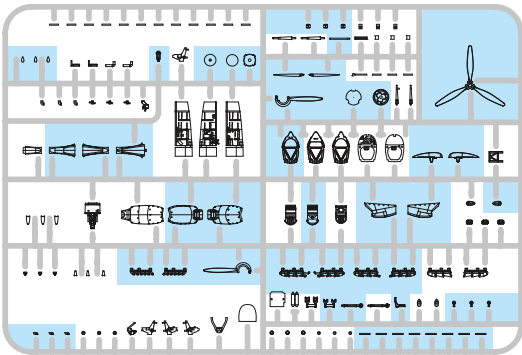
部品

PLASTIC PARTS

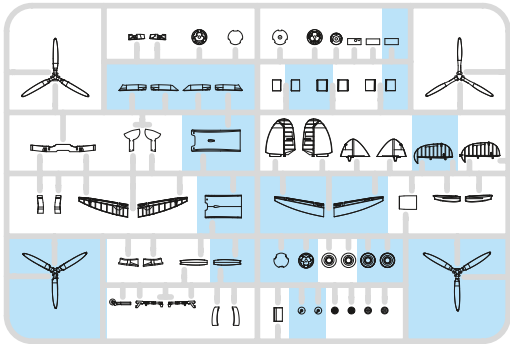
A>



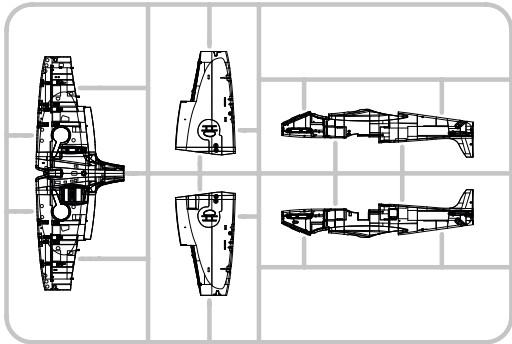
M>



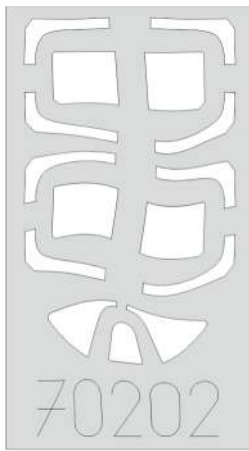
N>



B,F,K>



eduard  
MASK



PE - PHOTO ETCHED DETAIL PARTS



 -Parts not for use. -Teile werden nicht verwendet. -Pièces à ne pas utiliser. -Tyto díly nepoužívejte při stavbě. - 使用しない部品

COLOURS

\*

BARVY

\*

FARBEN

\*

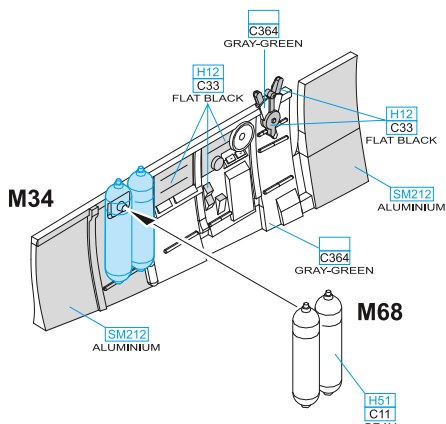
PEINTURE

\*

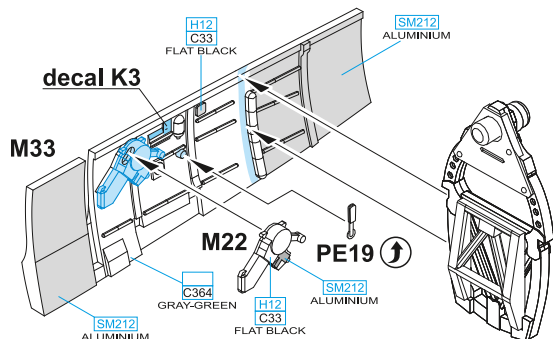
色

| GSI Creos (GUNZE) |          |                 |
|-------------------|----------|-----------------|
| AQUEOUS           | Mr.COLOR |                 |
| H3                | C3       | RED             |
| H4                | C4       | YELLOW          |
| H8                | C8       | SILVER          |
| H11               | C62      | FLAT WHITE      |
| H12               | C33      | FLAT BLACK      |
| H33               | C81      | RUSSET          |
| H51               | C11      | LIGHT GULL GRAY |
| H72               | C369     | DARK EARTH      |
| H74               | C368     | SKY             |
| H76               | C61      | BURNT IRON      |

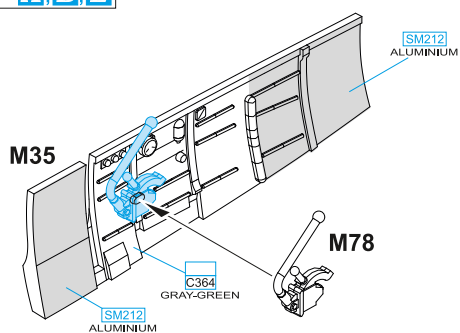
| GSI Creos (GUNZE)       |          |                     |
|-------------------------|----------|---------------------|
| AQUEOUS                 | Mr.COLOR |                     |
| H77                     | C137     | TIRE BLACK          |
| H84                     | C42      | MAHOGANY            |
| H90                     | C47      | CLEAR RED           |
| H94                     | C138     | CLEAR GREEN         |
| H330                    | C361     | DARK GREEN          |
|                         | C364     | AIRCRAFT GRAY-GREEN |
| Mr.COLOR SUPER METALLIC |          |                     |
| SM201                   |          | SUPER FINE SILVER   |
| SM212                   |          | ALUMINIUM           |



MARKINGS **C, D, F, G**



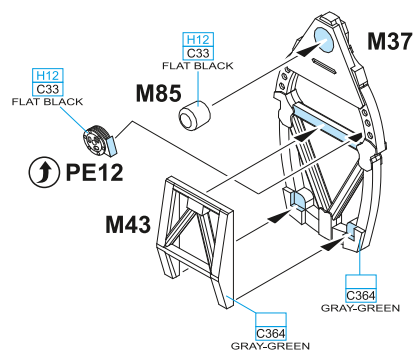
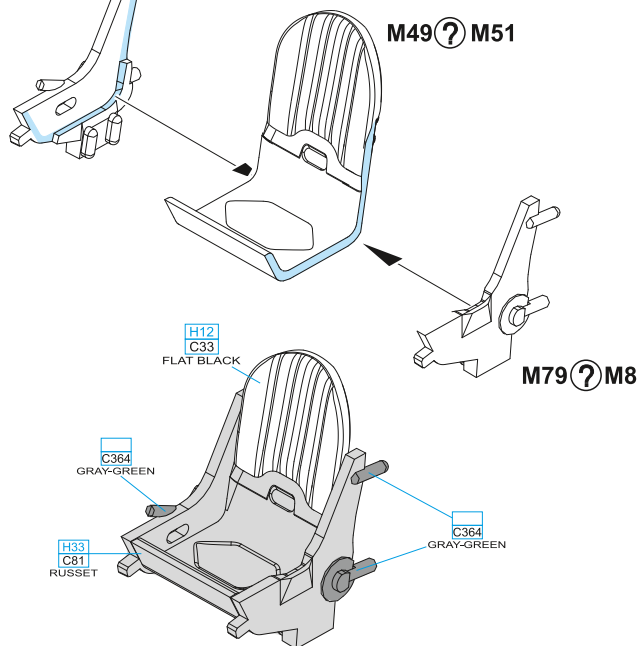
MARKINGS **A, B, E**



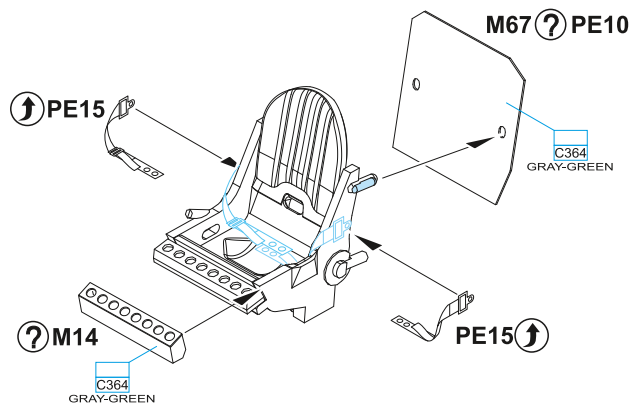
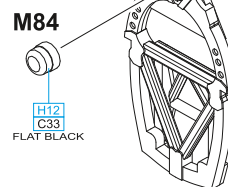
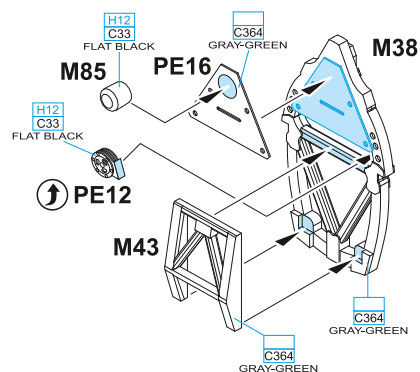
**A**

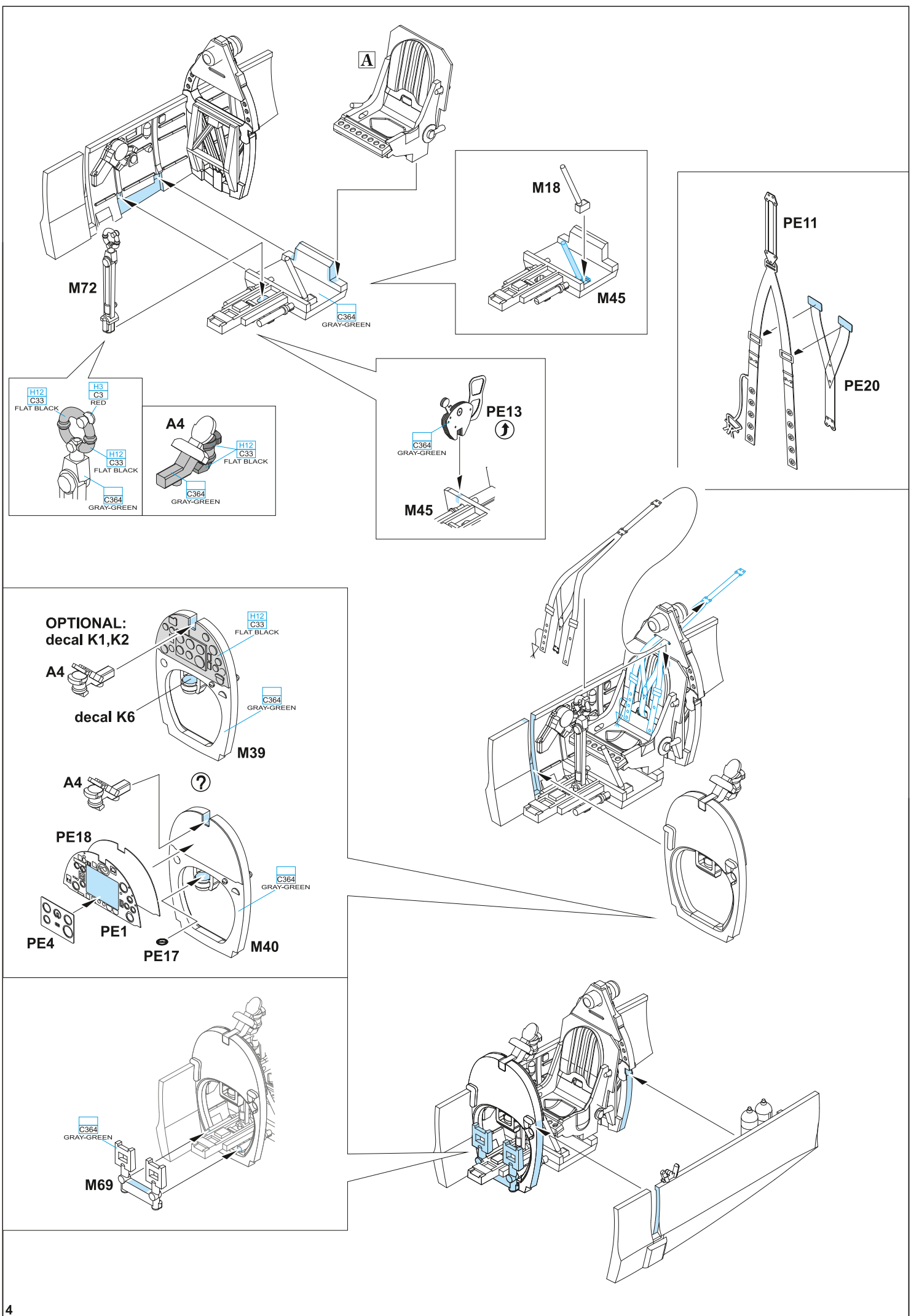
M80 ? M81

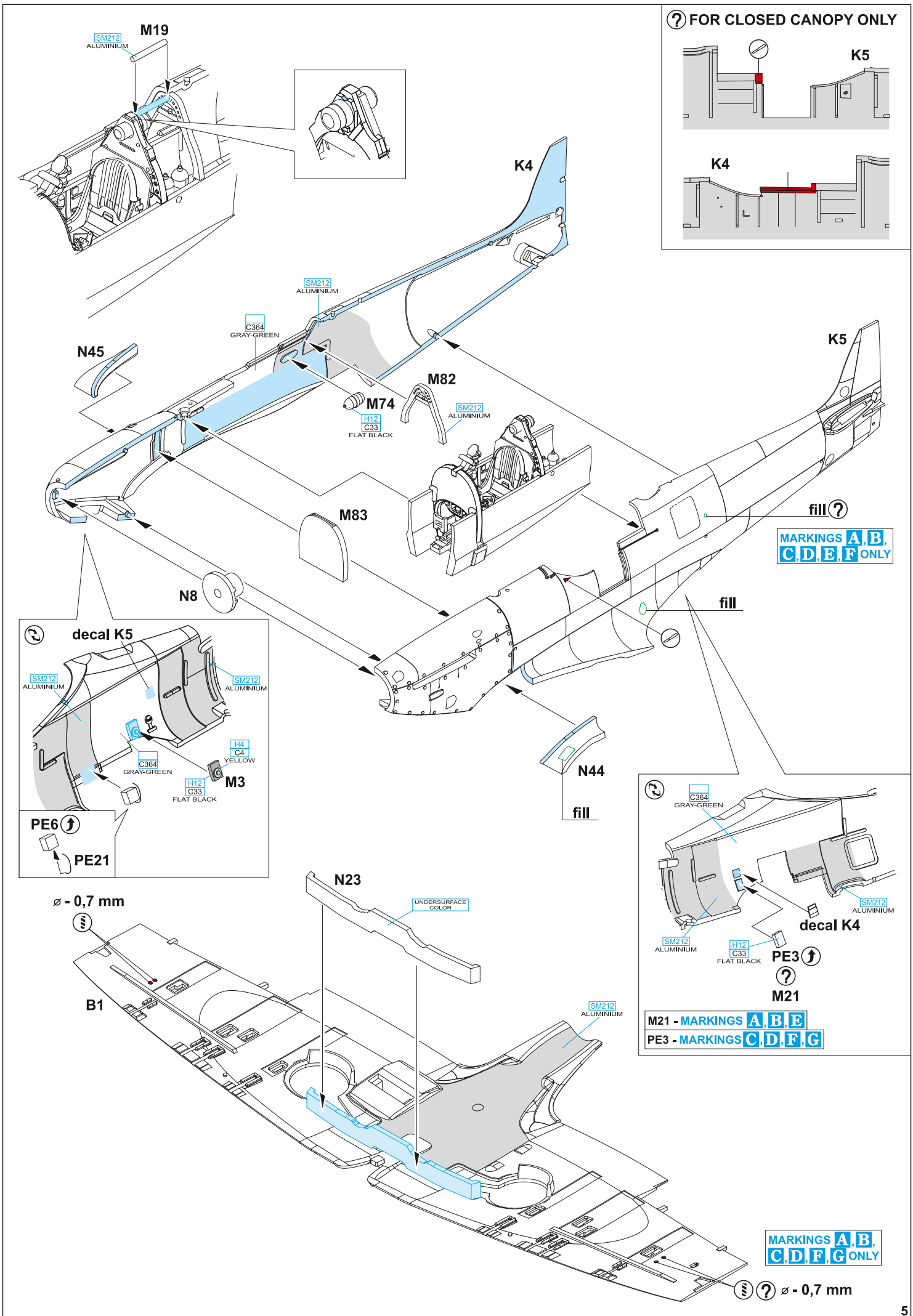
M8, M49, M81 - MARKINGS **A, B, E**  
M51, M79, M80 - MARKINGS **C, D, F, G**



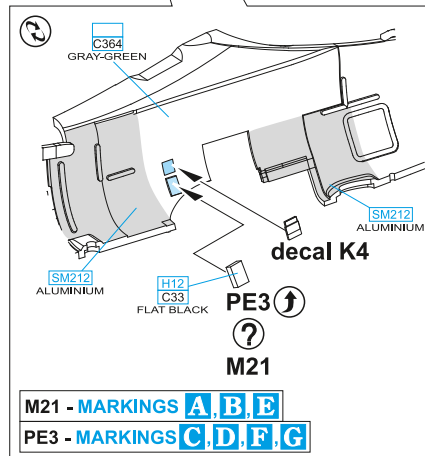
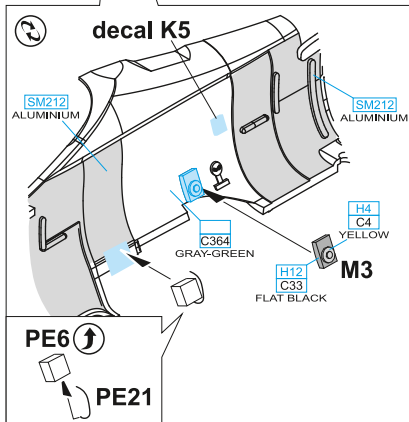
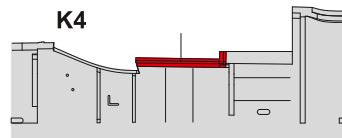
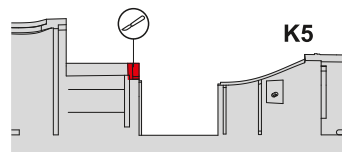
?



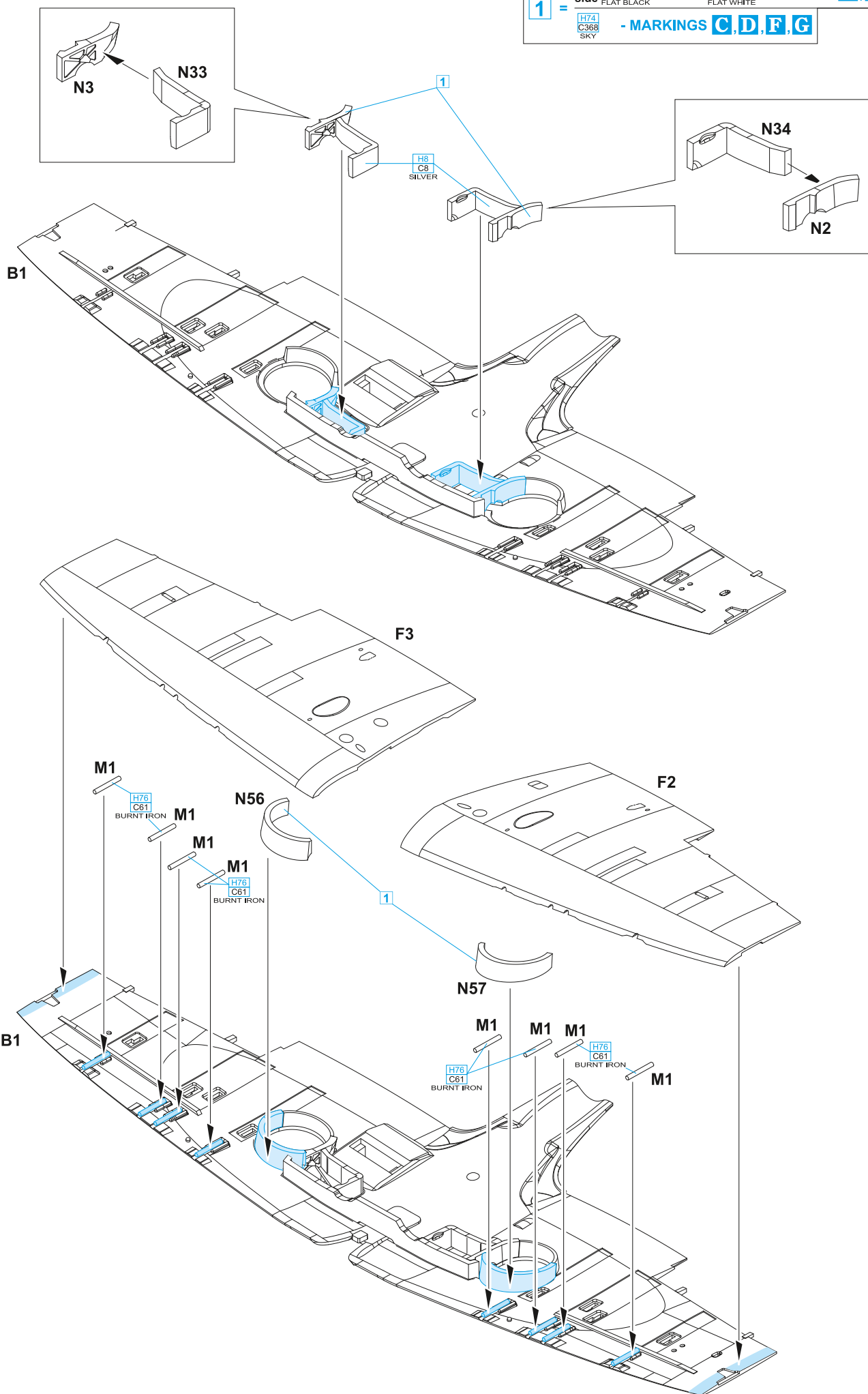


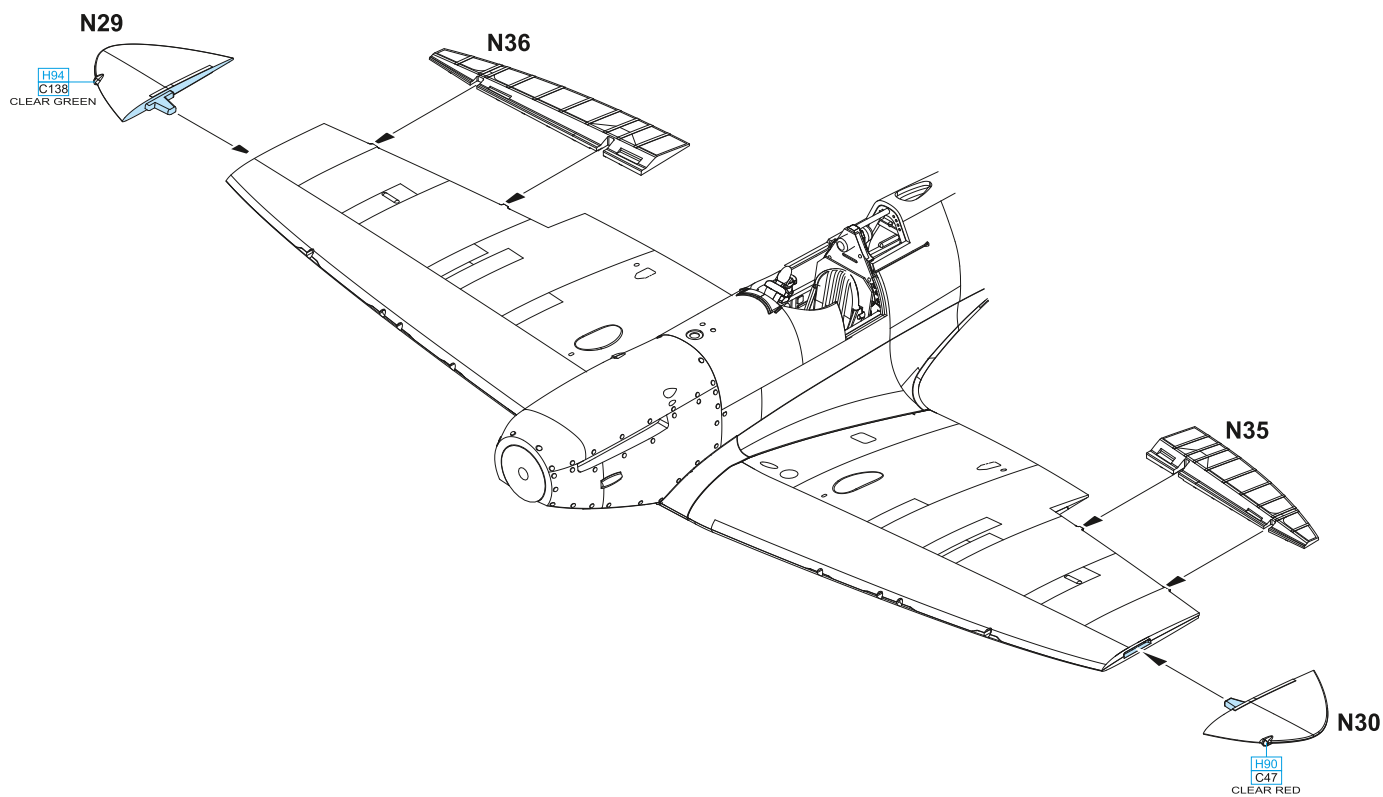
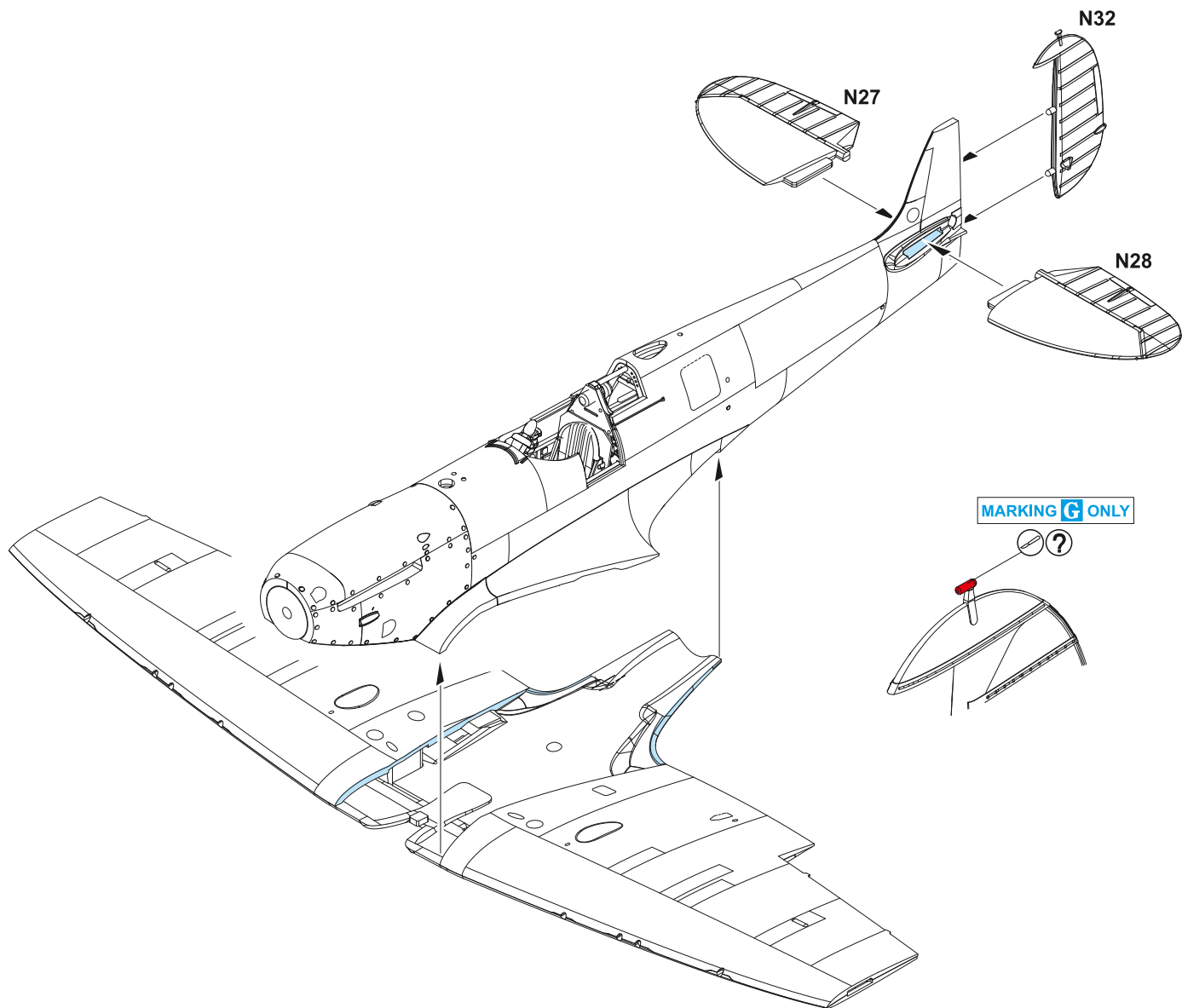


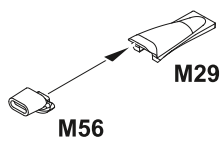
FOR CLOSED CANOPY ONLY



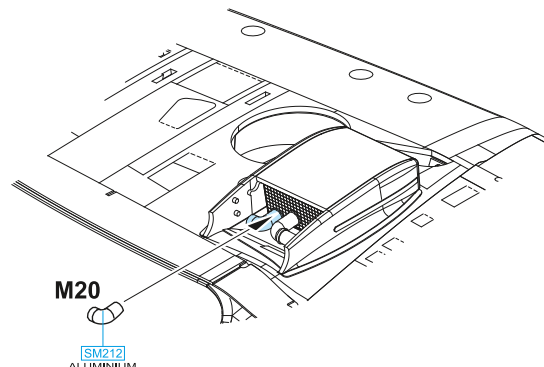
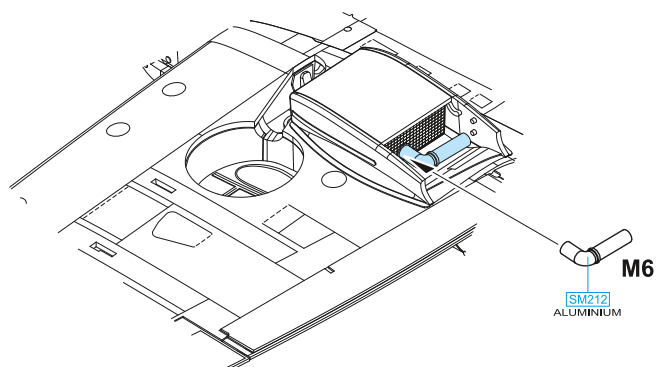
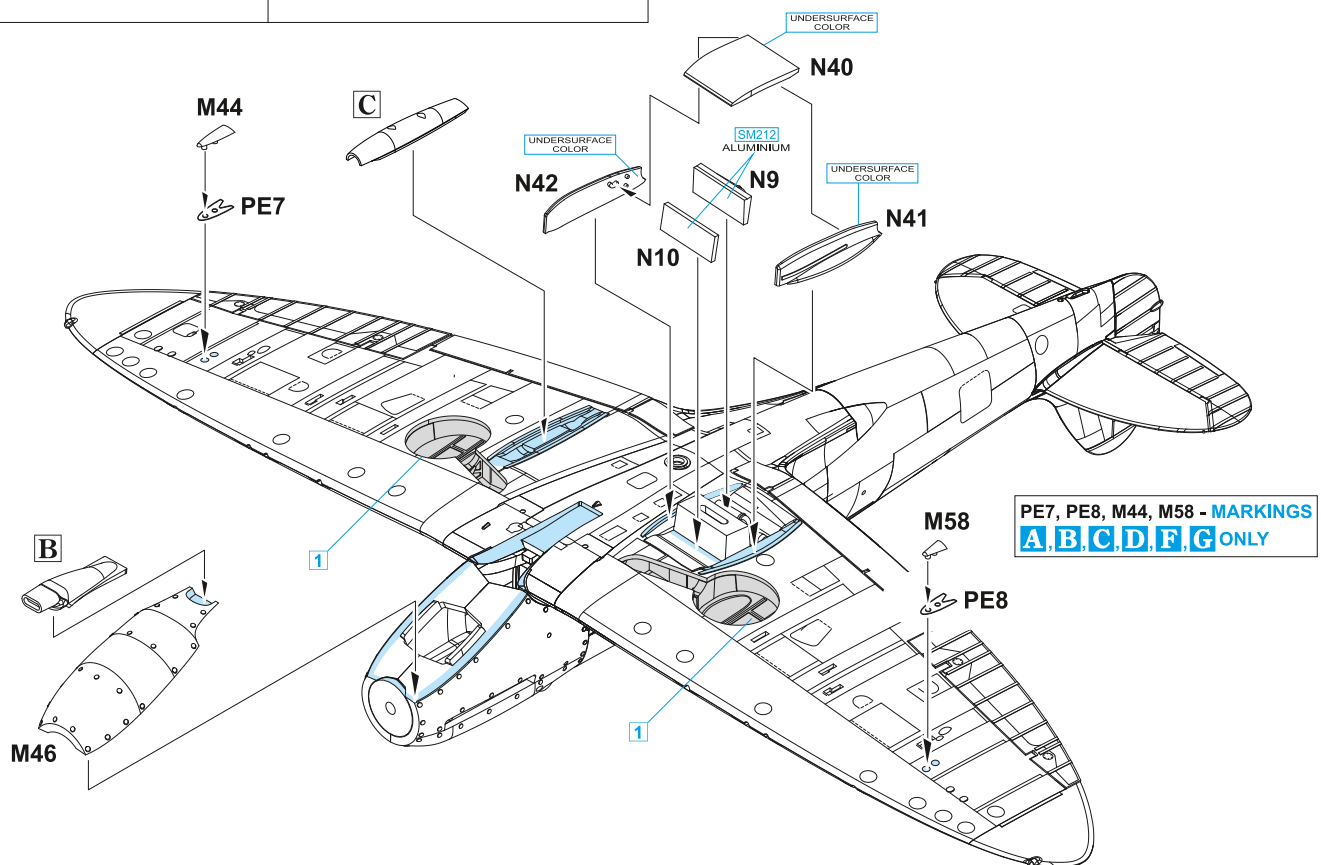
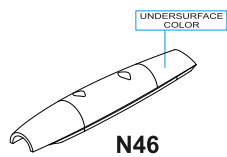
|     |           |                          |           |                          |                       |
|-----|-----------|--------------------------|-----------|--------------------------|-----------------------|
| 1 = | port side | H12<br>C33<br>FLAT BLACK | starboard | H11<br>C62<br>FLAT WHITE | - MARKING A, B, E     |
|     |           | H74<br>C368<br>SKY       |           |                          | - MARKINGS C, D, F, G |
|     |           |                          |           |                          |                       |



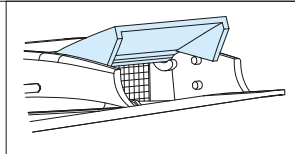
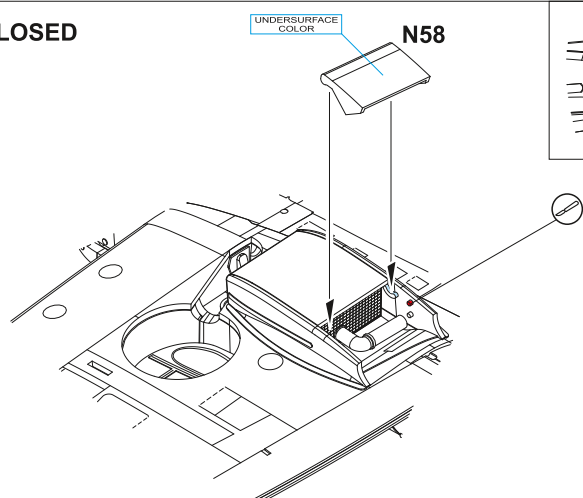


**B**

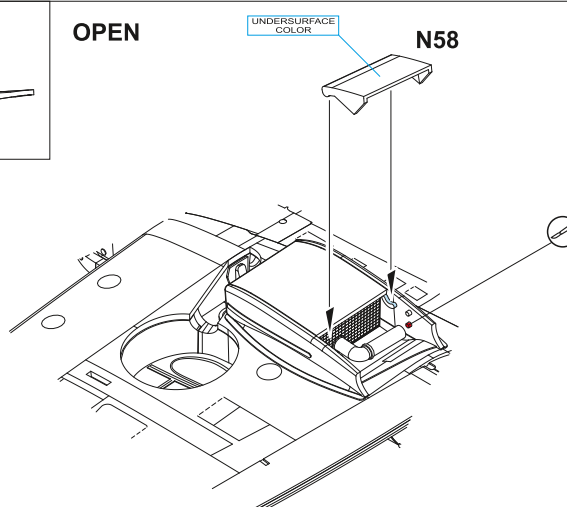
C

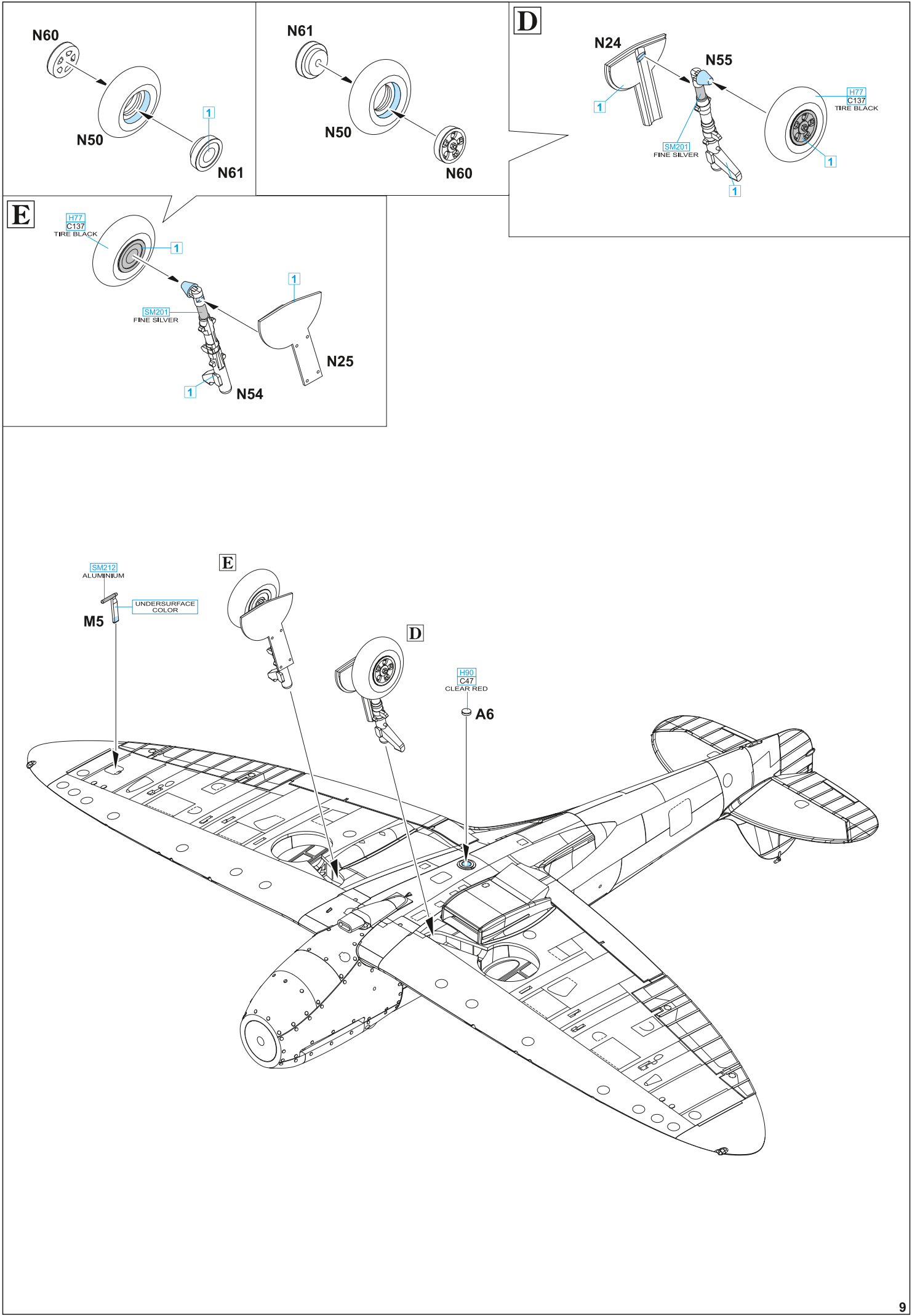


**CLOSED**

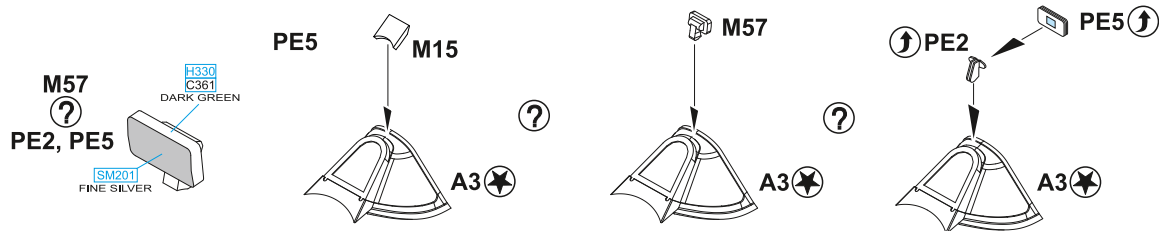


OPEN

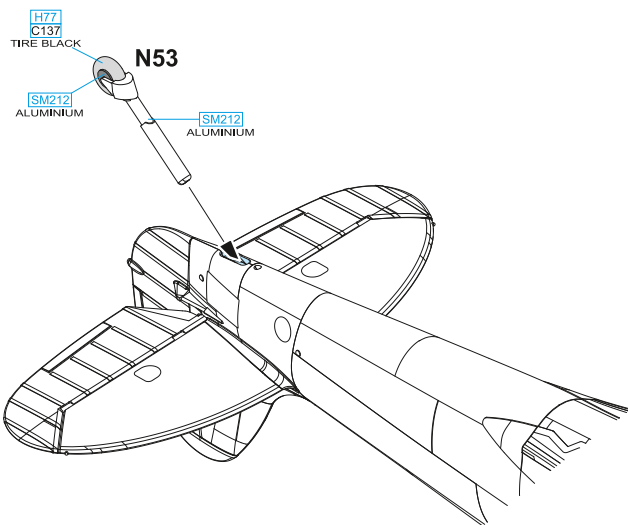




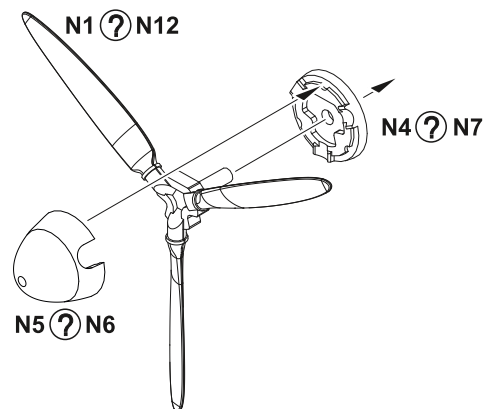
F



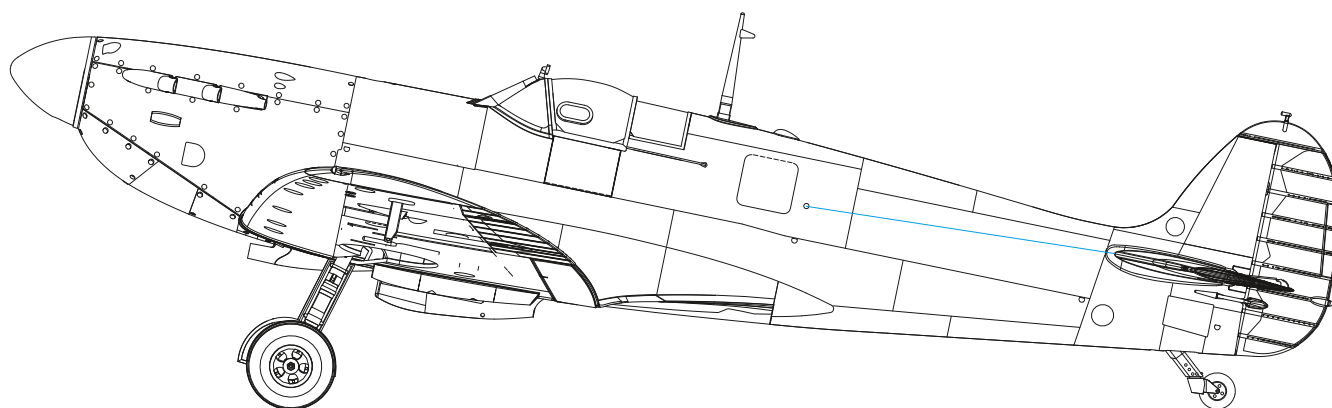
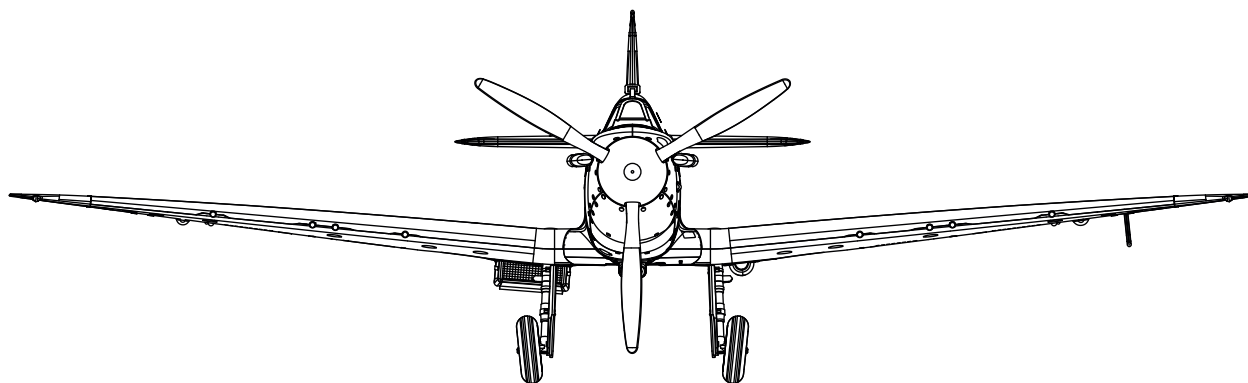
M57 ? PE2, PE5 - MARKINGS **A, G** ONLY  
M15 - MARKINGS **C, D, E** ONLY



G

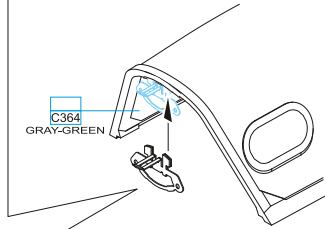
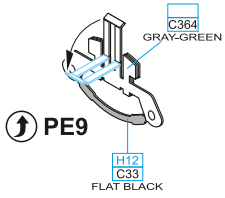


N6, N7, N12 - MARKINGS **A, C, D, E, F, G**  
N1, N4, N5 - MARKING **B**



**H**

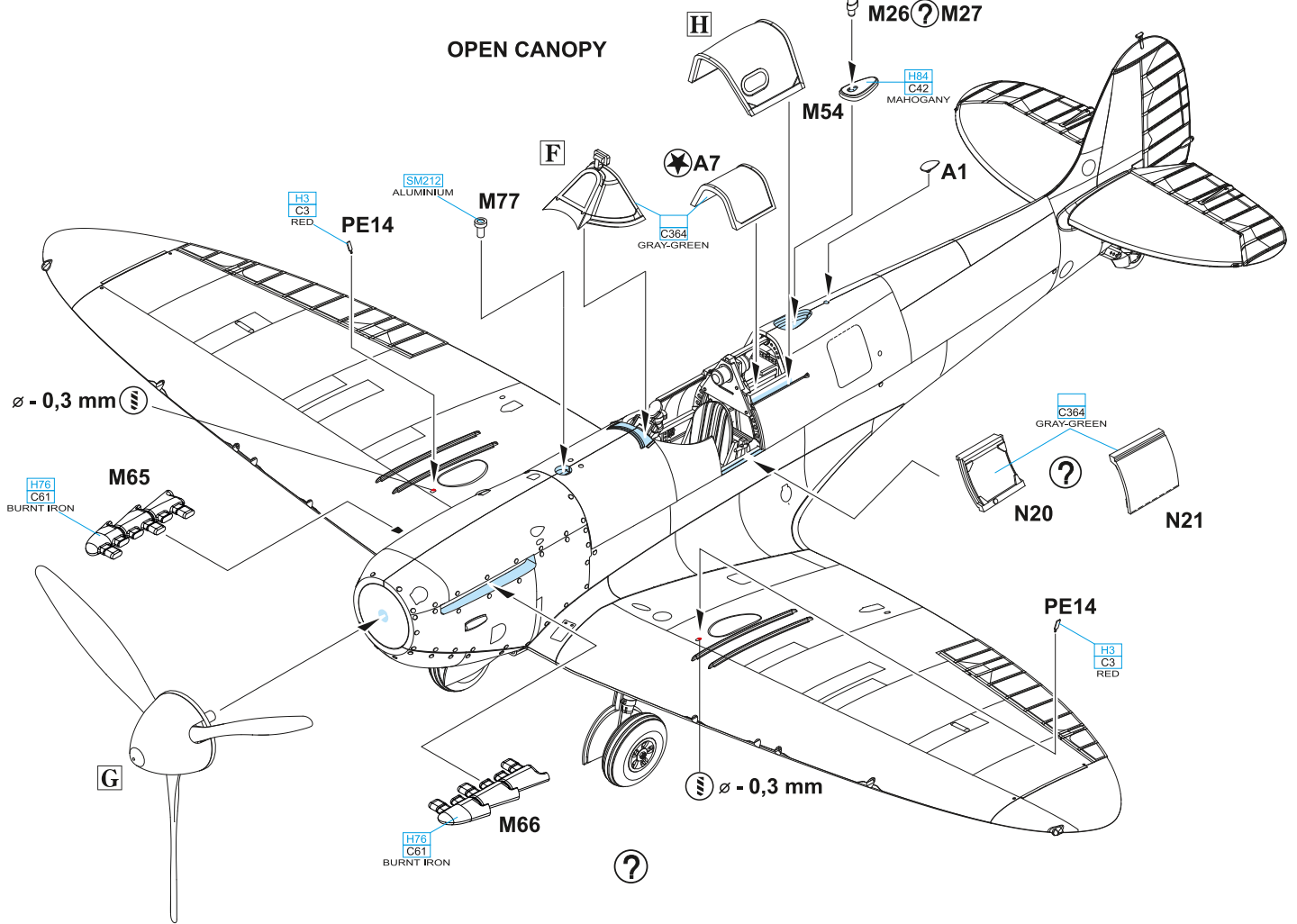
**A15 - CLOSED CANOPY**  
**A10 - OPEN CANOPY**



★A10?A15★

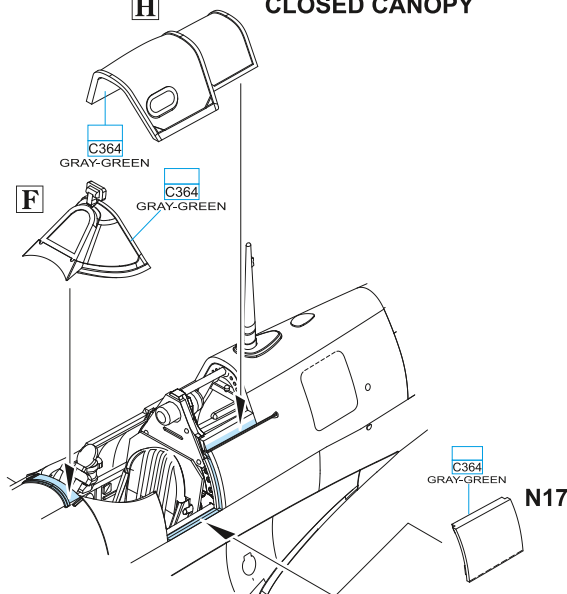
M26 - MARKINGS **A,B,C,D,E,F**  
M27 - MARKING **G**

**OPEN CANOPY**

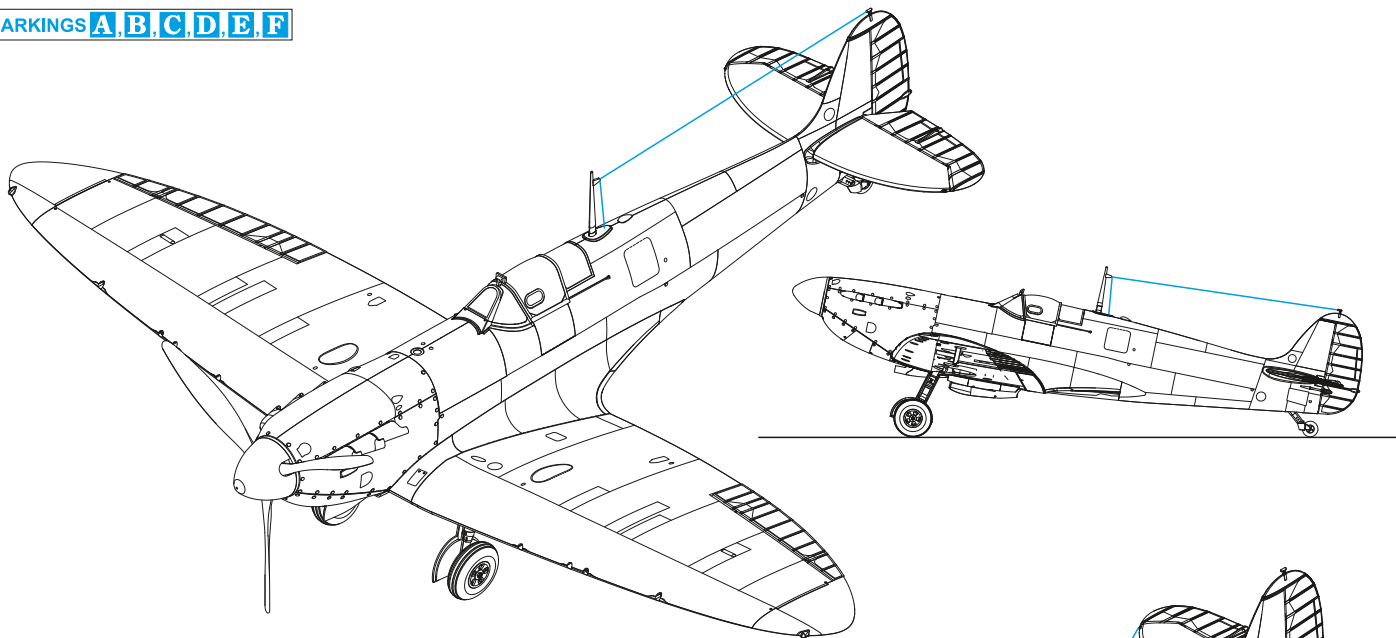


**H**

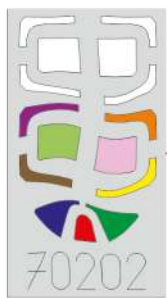
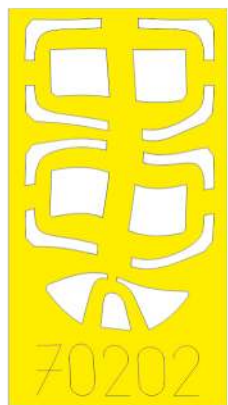
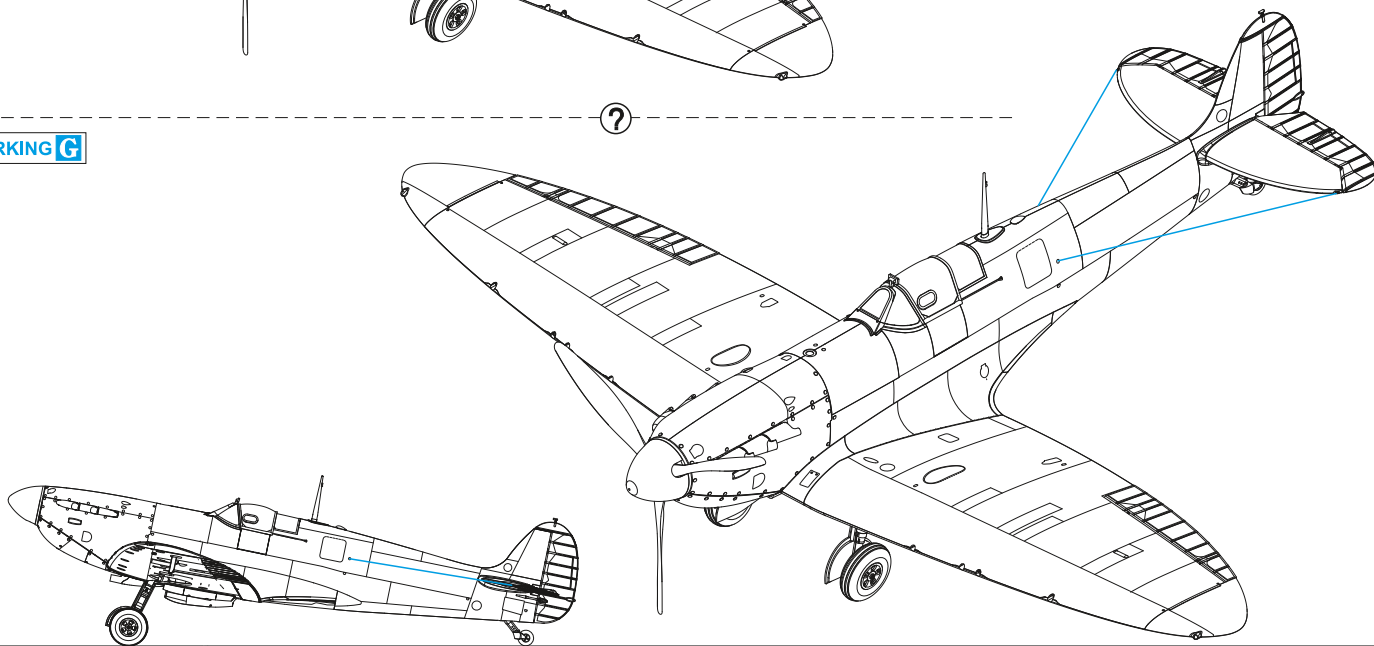
**CLOSED CANOPY**



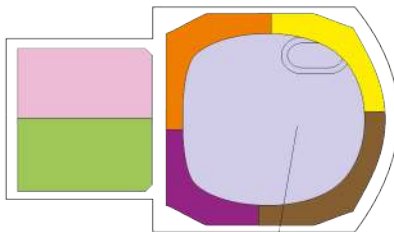
MARKINGS **A** **B** **C** **D** **E** **F**



MARKING **C**



A15

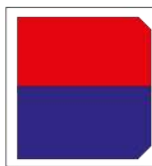


A3

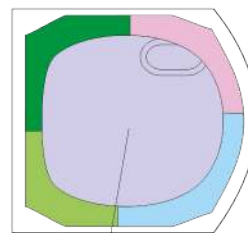


LIQUID MASK

A7



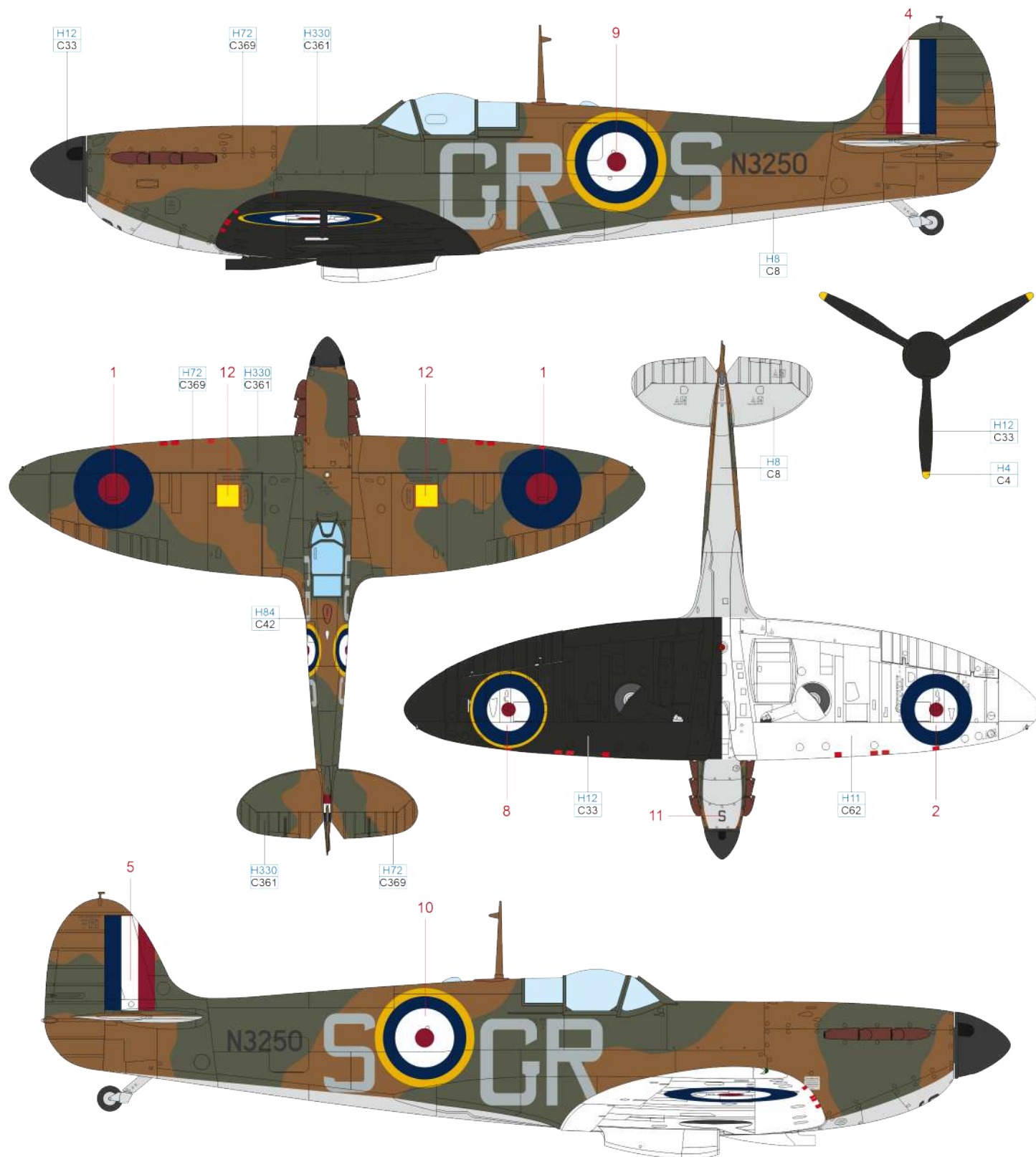
A10



LIQUID MASK

# A N3250, P/O Allan R. Wright, No. 92 Squadron, RAF Croydon, Velká Británie, konec května / začátek června 1940

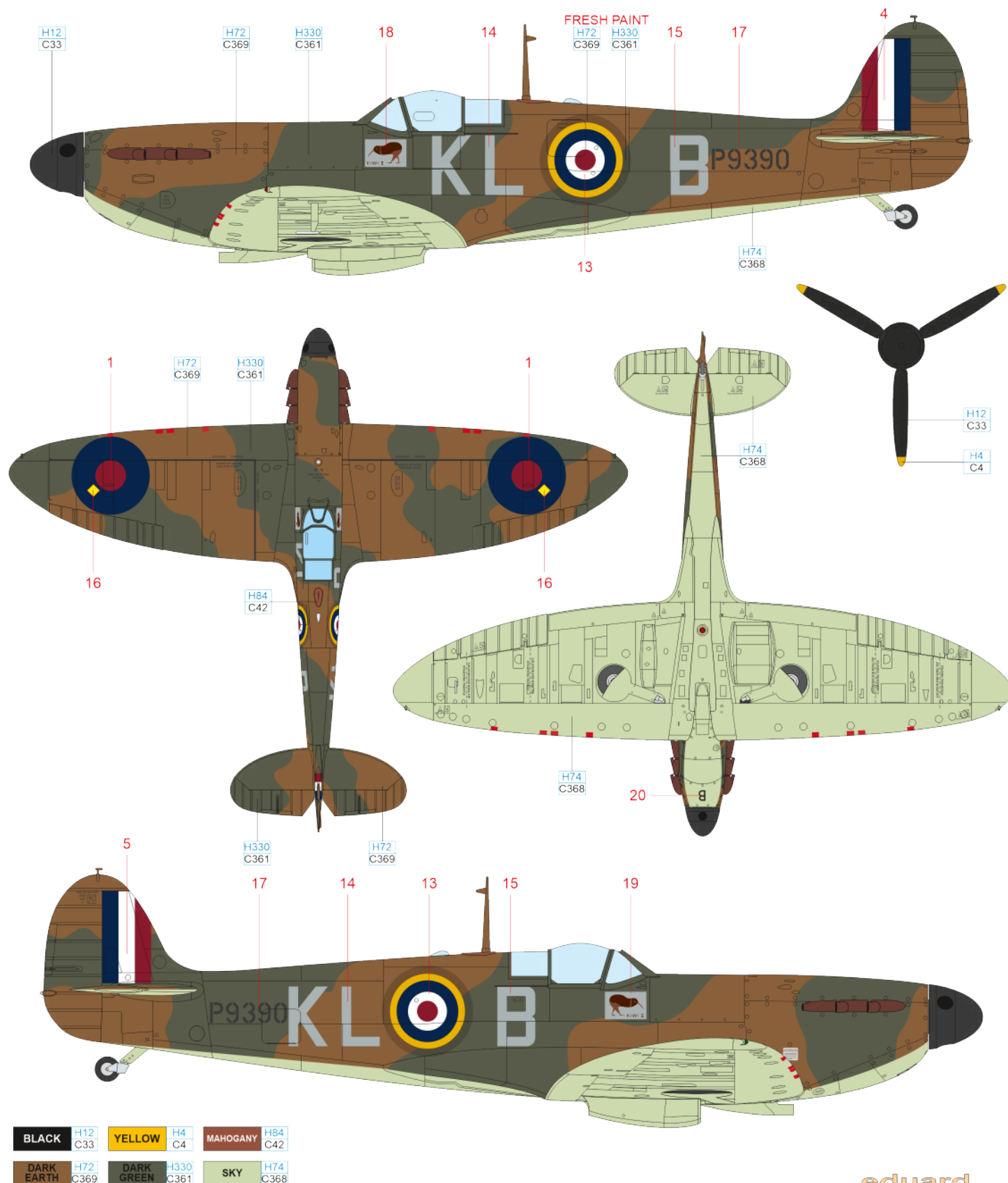
No. 92 Squadron byla přezbrojena z Blenheimů Mk.IF na Spitfiry Mk.I začátkem března 1940 a operačního statutu dosáhla 9. května 1940. Je zajímavé, že si i na Spitfirech ponechala své předválečné kódy GR až do konce července, kdy je změnila na přidělené QJ. Kódová písmena, stejně jako trupový znak typu A, se mírně odchylovaly od standardu. Standardní byly spodní plochy s křídlem v kombinaci bílá/černá (Night), se zbytkem spodních ploch ve stříbrné barvě. P/O Allan R. Wright letěl svůj první bojový let 23. května 1940 a během něj poškodil nad Dunkerque dva Bf 110, jeden navíc pravděpodobně sestřelil. Následující den sestřelil Bf 110 a další zničil pravděpodobně. Alan Wright dosáhl během 2. světové války celkem 11 vzdušných vítězství.



|            |             |            |              |          |            |
|------------|-------------|------------|--------------|----------|------------|
| BLACK      | H12<br>C33  | FLAT WHITE | H11<br>C62   | SILVER   | H8<br>C8   |
| DARK EARTH | H72<br>C369 | DARK GREEN | H330<br>C361 | MAHOGANY | H84<br>C42 |
|            |             |            |              | YELLOW   | H4<br>C4   |

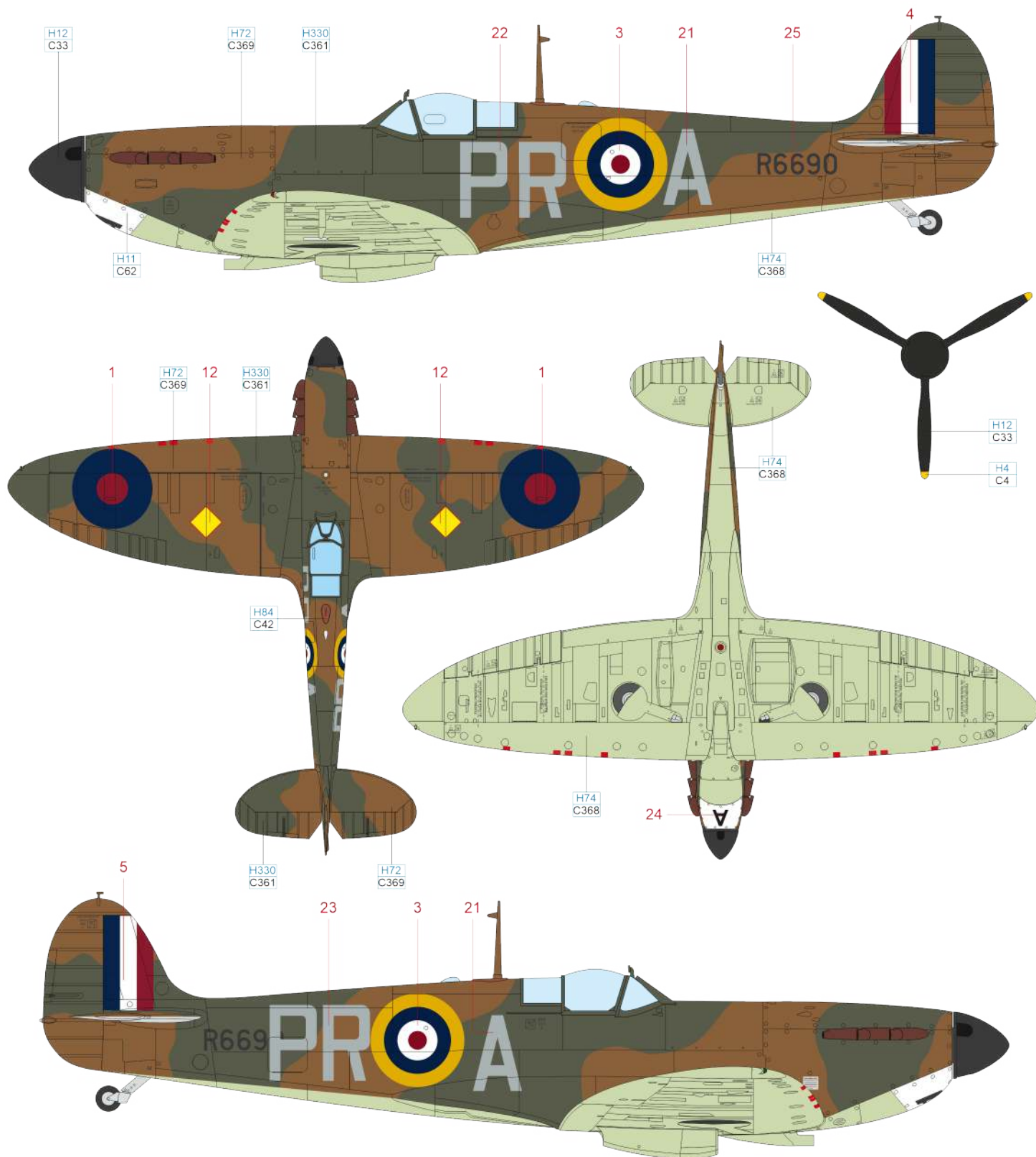
## B P9390, P/O Alan C. Deere, No. 54 Squadron, RAF Hornchurch, Velká Británie, červen – červenec 1940

Spitfire P9390 pochází ze střední výrobní série Mk.I a byl druhým Spitfirem legendárního novozélandského leteckého esa Alana „Al“ Deera, který nosil na trupu pod kabinou osobní kresbu ptáka kiwi. Al Deere s ním od 1. června do 3. července 1940 absolvoval 29 operačních letů a dosáhl na něm jednoho nepotvrzeného sestřelu. Deereho Kiwi II byl 7. července 1940 sestřelen Bf 109 a jeho pilot P/O Edward Jack Coleman se během nouzového přistání poblíž Deal v Kentu lehce zranil. Letoun byl zničen. No. 54 Squadron byla jako jediná plně vybavena Spitfiry s vrtulemi Rotol RX5/1. Novozélanďan Al Deere se zúčastnil již první operace No. 54 Squadron, při které poskytl 16. května 1940 letecké krytí ustupujícím spojeneckým jednotkám v Belgii. Dne 23. května, při doprovodu F/Lt. J. Leatharta, letícího v Milesu Magister pro velitele No. 74 Squadron, S/Ldr L. Whitea, sestřeleného u Calais, sestřelil Deere své první dva Bf 109. Večer o tři dny později začala operace Dynamo, evakuace z Dunkerku. Deere nouzově přistál 28. května na belgické pláži, ale dokázal se po devatenáctihodinové anabázi vrátit zpět do Hornchurch. Po ukončení evakuace Dunkerku se No. 54 Squadron zapojila do Bitvy o Británii, v níž Al Deere dosáhl sedmi sestřelů. V průběhu 2. světové války prošel řadou velitelských postů, mimo jiné velel elitnímu Wingu z Biggin Hill, a v době spojenecké invaze na kontinent vedl No. 145 (Free French) Wing. Jeho celkové skóre čítá 21 sestřelů (některé zdroje uvádějí 17). Do důchodu odešel v hodnosti Air Commodore roku 1967. V roce 1991 vydal životopisnou knihu Devět životů (Nine lives).



## C

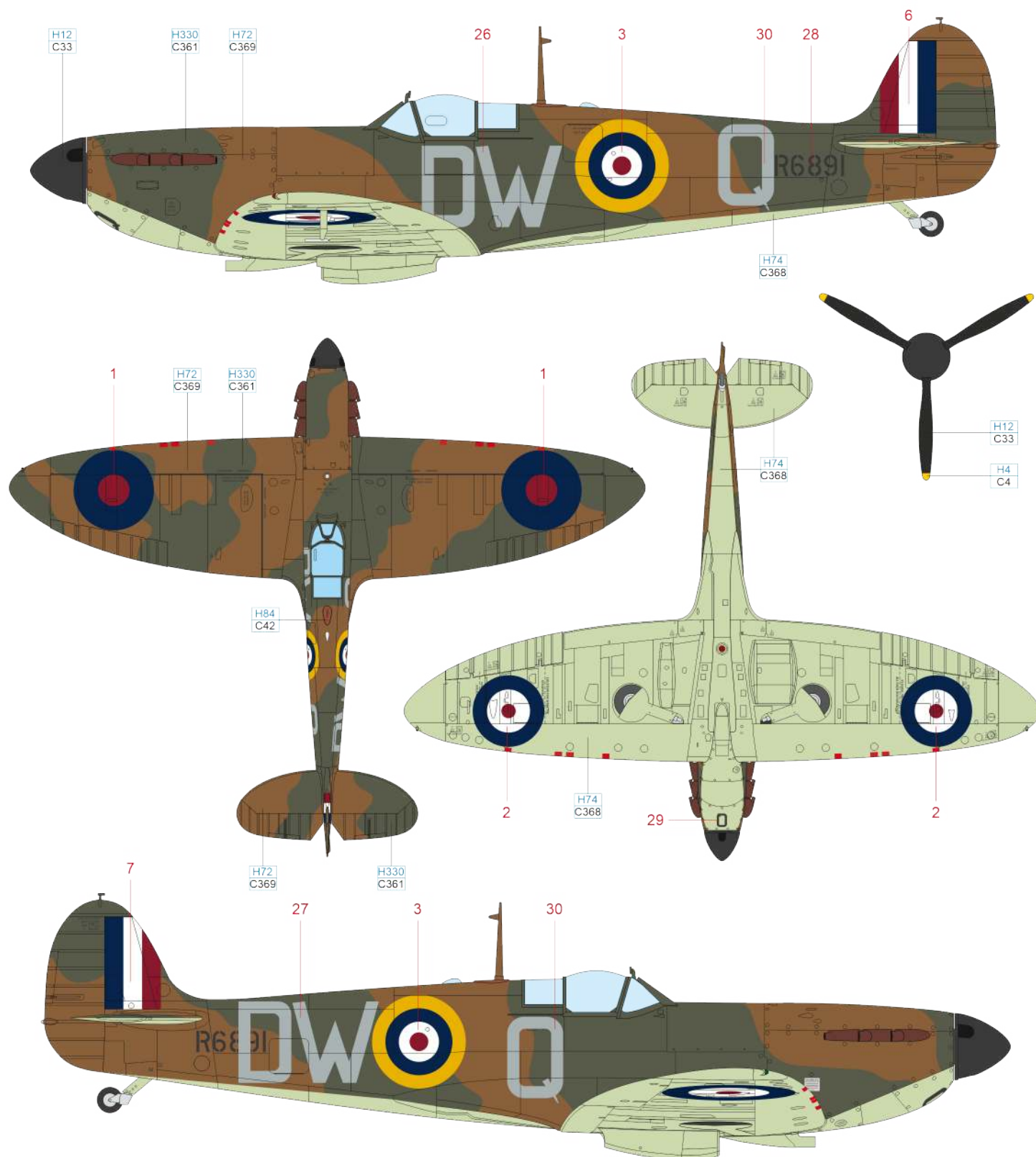
V tomto Spitfiru Mk.Ia R6690 PR-A sestřelil P/O John Dundas odpoledne 13. srpna 1940 západně od Portlandu Ju 87A od II./StG 2. Během útoku na další Stuku zasáhl její střelec olejový systém motoru a Dundas nouzově přistál s vážně poškozeným strojem na letišti Warmwell. Spitfiry No. 609 Squadron v té době ještě neměly namalovány kokardy na spodních plochách křídla, nařízené Air Ministry 11. srpna 1940. Černé individuální písmeno letounu, v tomto případě A, bylo u jednotky zvykem malovat na spodek přídě do bílé zbarveného panelu. F/Lt John Charles Dundas z Yorkshire byl starším bratrem G/Cpt H. S. L. „Cocky“ Dundase. Před válkou pracoval jako novinář pro Yorkshire Post a v roce 1938 nastoupil k No. 609 Squadron Auxiliary Air Force. V srpnu 1939 byl povolán do služby a s No. 609 Squadron bojoval v Dunkerku i v Bitvě o Británii. S 16 sestřely se stal jedním z nejúspěšnějších stíhačů jak No. 609 Squadron, tak i samotné Bitvy o Británii. Dne 28. listopadu se u ostrova Wight zapojil se svým oblíbeným Spitfirem X4586 PR-O do boje s letouny Bf 109, přičemž rádiově oznámil, že právě dosáhl svého 16. sestřelu. S největší pravděpodobností se jeho obětí stal major Helmut Wick, komodor JG 2 a v té době nejlepší aktivní eso Luftwaffe s 56 sestřely na kontě. O chvíli později se však Dundas sám stal obětí Wickova čísla, Leutnanta Rudiho Pflanze, rovněž esa z JG 2. Ačkoliv byl Wick viděn, jak z letounu vyskakuje, nikdy nebyl nalezen, stejně jako jeho přemožitel Dundas.



|                   |             |                   |              |                 |             |
|-------------------|-------------|-------------------|--------------|-----------------|-------------|
| <b>BLACK</b>      | H12<br>C33  | <b>FLAT WHITE</b> | H11<br>C62   | <b>SKY</b>      | H74<br>C368 |
| <b>DARK EARTH</b> | H72<br>C369 | <b>DARK GREEN</b> | H330<br>C361 | <b>MAHOGANY</b> | H84<br>C42  |

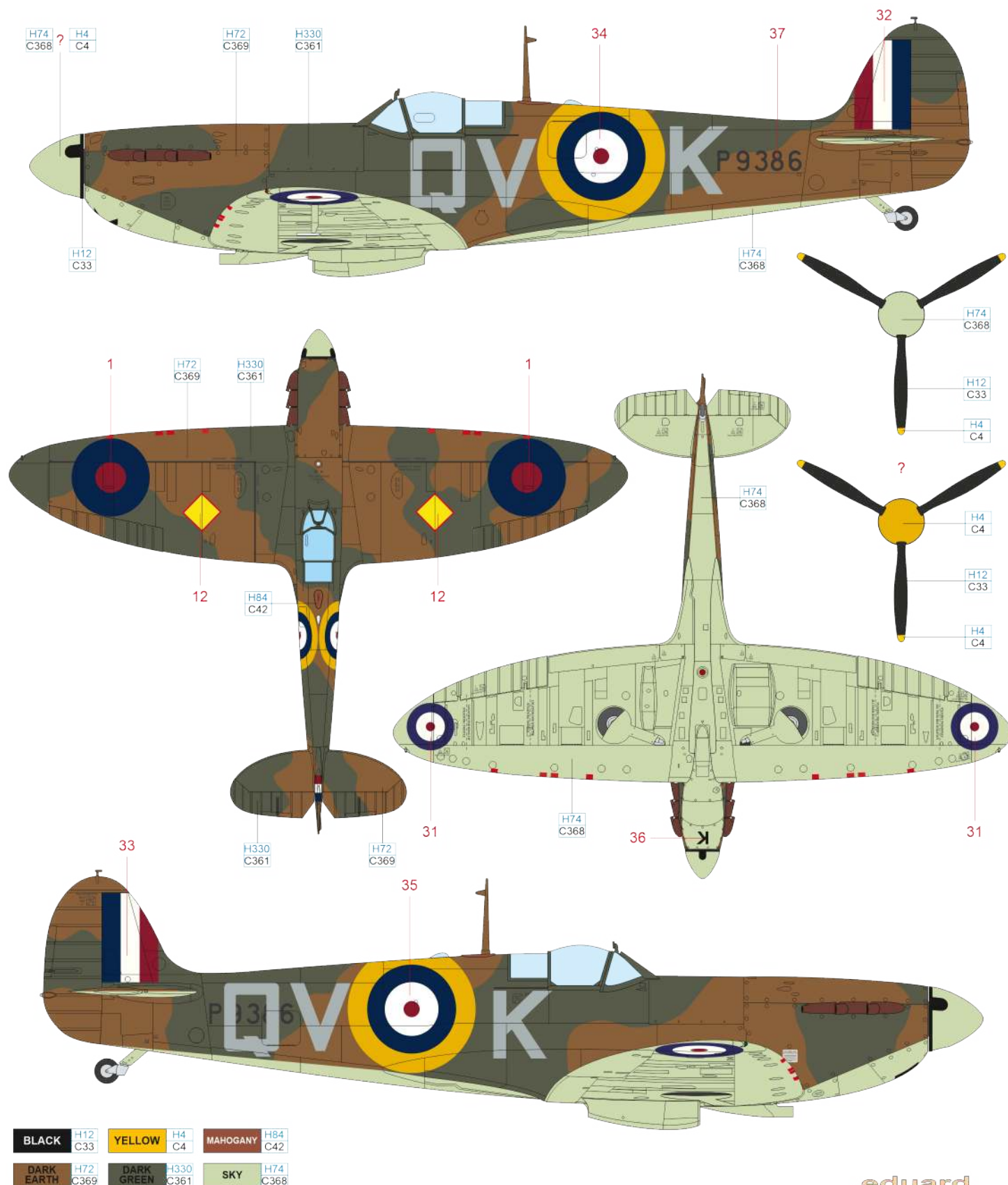
## D R6891, Sgt Ronald F. Hamlyn, No. 610 Squadron, RAF Biggin Hill, Velká Británie, srpen 1940

Sgt Ronald Hamlyn byl prvním „Esem jednoho dne“ v RAF. Dne 24. srpna sestřelil s R6891 DW-Q čtyři Bf 109 plus jeden Junkers Ju 88. Hamlyn se narodil v Harrogate a do RAF vstoupil v roce 1936. Od jara 1940 sloužil u No. 72 Squadron, se kterou se účastnil operací nad Dunkerkem v rámci operace Dynamo. V červnu se připojil k No. 610 Squadron, se kterou se úspěšně účastnil Bitvy o Británii, během které sestřelil deset nepřátelských letounů, včetně zmíněných pěti během jednoho dne, za což obdržel DFM. Následně byl převelen k No. 242 Squadron, se kterou dosáhl posledních dvou vítězství. V říjnu 1941 mu bylo svěřeno velení No. 275 Squadron, jednotky pro záchranu na moři (ASR). Za vynikající službu u ASR mu byl udělen Air Force Cross. Poslední dva roky války působil Hamlyn ve štábních a instruktorských funkcích. Po válce zůstal v RAF a sloužil až do svého odchodu do důchodu v roce 1957.



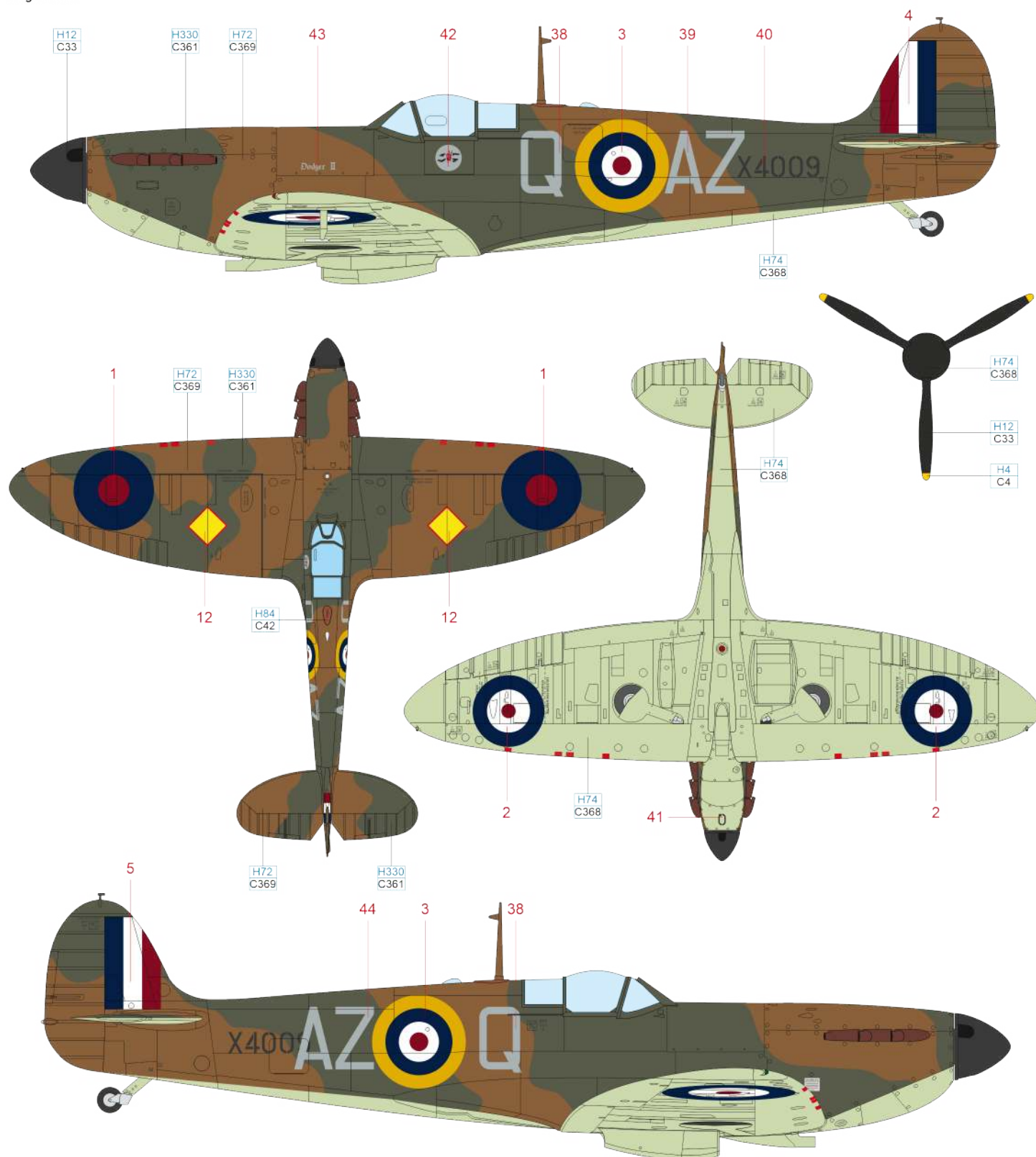
## E P9386, S/Ldr Brian J. Lane, No. 19 Squadron, RAF Fowlmere, Velká Británie, srpen – září 1940

Brian „Sandy“ Lane byl k No. 19 Squadron převelen krátce po vypuknutí války jako velitel A letky. Poté, co stávající velitel S/Ldr Geoffrey Stephenson zahynul nad Dunkerkem, stal se Lane dočasným velitelem Squadrony. Spitfirem, se kterým Lane pravidelně létal poté, co došlo k přezbrojení za problematické kanónové Spitfiry Mk.Ib, byl stroj sériového čísla P9386. S ním dosáhl během Bitvy o Británii tří potvrzených sestřelů. Oproti jeho předchozím osobním Spitfirům neměl tento pod kabinou nakreslen osobní znak, svastiku protnutou žlutým bleskem a nápisem BLITZEN. Vrtulový kužel (dle některých pramenů žlutý nebo v odstínu Sky) byl patrně pozůstatkem markingu předchozího uživatele, No. 7 OTU. Tento stroj reprezentuje finální styl zbarvení a označování strojů Fighter Command v době Bitvy o Británii. Stroj byl původně vyroben ještě v černobílé podobě spodních ploch, proto nejsou po aplikaci odstínu Sky vidět na spodní ploše křídla žádné popisky. Na spodní ploše křídla také nejsou zřetelné výdechy horkovzdušného vytápění palubních zbraní, je tedy možné, že tento stroj byl již vybaven elektrickým vytápěním kulometů. Dne 5. září 1940 se stal Brian Lane formálně velitelem No. 19 Squadron. Jednotku opustil počátkem června 1941 a v prosinci 1942, mu bylo svěřeno velení No. 167 Squadron. Čtyři dny po svém příjezdu byl během operace Rhubarb sestřelen Lt. Walterem Leonhardtem z 6./JG 1. Během válečné kariéry dosáhl „Sandy“ Lane devíti sestřelů z toho jednoho ve spolupráci. Pod pseudonymem B. J. Elian napsal klasickou knihu Spitfire (John Murray, 1942).



## F X4009, F/Lt Paterson.C. Hughes, No. 234 Squadron, RAF Middle Wallop, Velká Británie, září 1940

Patrick Clarence „Pat“ Hughes, rodák z Cooma v Austrálii, vstoupil v roce 1935 do Královského australského letectva (RAAF). Po absolvování výcviku byl vybrán pro službu v RAF. V roce 1937 odcestoval do Velké Británie a byl přidělen k No. 2 FTS v Digby a poté přidělen k No. 64 Squadron. Když byla 30. října 1939 v Leconfieldu znovu zformována No. 234 Squadron, byl povýšen, převelen a ustanoven jako velitel B letky. Hughes se podílel na prvním vítězství No. 234 Squadron během Bitvy o Británii, když 8. července sestřelil Ju 88. Během následujících několika týdnů mu jeho taktika – přiblížit se na krátkou vzdálenost a rychle se stáhnout – zajistila zničení 15 nepřátelských letounů. Dne 7. září zachytila No. 234 Squadron velký denní nálet na Londýn, který tvořilo 60 Do 17 s doprovodem Bf 109. Pat, jak bylo jeho zvykem, zaútočil na Dornieri z bezprostřední blízkosti. Jím zasažený letoun explodoval, což způsobilo vzhledem k malé vzdálenosti vážné poškození Hughesova Spitfiru, že nad ním ztratil kontrolu, havaroval a zahynul. Podle svědků se letoun točil ve vzduchu s chybějící částí křídla. Pat Hughes dosáhl celkem 17 vítězství (15+2), a stal se tak nejúspěšnějším australským esem Bitvy o Británii a šestým nejúspěšnějším spojeneckým esem Bitvy o Británii. Vrak Spitfiru X4009 byl před několika lety vyzvednut a darován Hunter Fighter Collection a je v současnosti restaurován do letuschopného stavu společností Vintage Fighter Restorations. Po dokončení bude sloužit jako létající památník Pat Hughesovi.



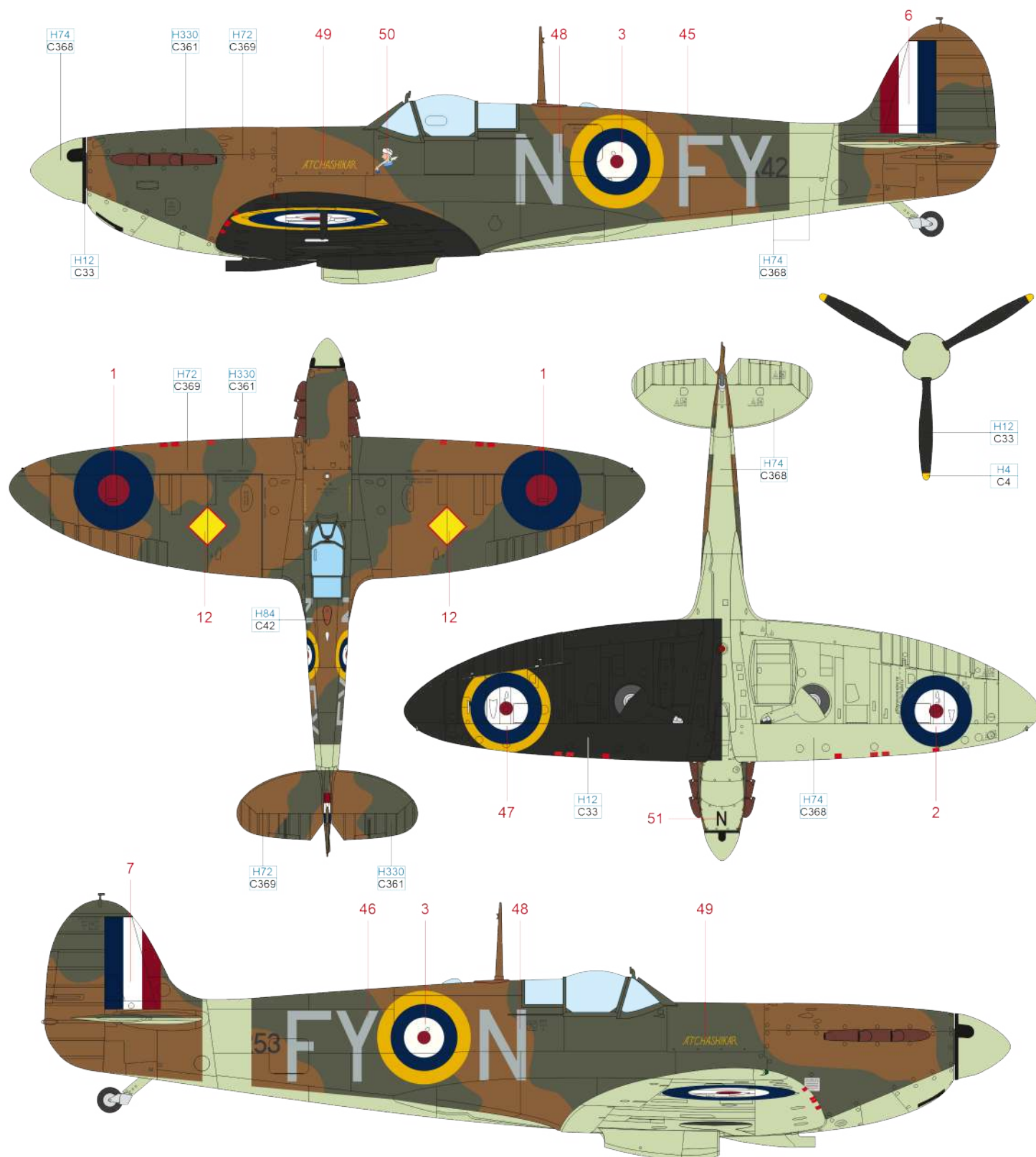
|            |             |            |              |        |             |
|------------|-------------|------------|--------------|--------|-------------|
| BLACK      | H12<br>C33  | MAHOGANY   | H84<br>C42   | YELLOW | H4<br>C4    |
| DARK EARTH | H72<br>C369 | DARK GREEN | H330<br>C361 | SKY    | H74<br>C368 |

We would like to thank to Mark Hillier, Joe Roddis and Juanita Franzi for their invaluable help with preparation of this kit.

eduard

## G X4253, P/O Wilfrid G. Duncan Smith, No. 611 Squadron, RAF Hornchurch, Velká Británie, únor 1941

Spitfire Mk.Ia X4253 FY-N reprezentuje styl kamufláže a značení stíhacích letounů Fighter Command v zimě 1940/41 a první polovině roku 1941. Předpisem Air Ministry z 27. listopadu 1940 bylo znovuzavedeno zbarvení spodní plochy levé poloviny křídla černou barvou (Night) na které měl výsostný znak žlutý lem. Zároveň byl pro lepší identifikaci vlastních letadel zaveden nátěr vrtulového kužele barvou Sky, stejnou barvou byl proveden také 18 palců široký pruh před ocasními plochami. Barva kužele a identifikačního pruhu byla obvykle mírně odlišná od standardní barvy Sky spodních ploch, protože byla více do modra. Některé zdroje ji uvádějí jako barvu Sky Blue. Pilotem tohoto Spitfire byl budoucí Group Captain a stíhací eso s 19 sestřely Wilfrid G. Duncan Smith, který nastoupil službu u No. 611 Squadron v říjnu 1940 v hodnosti Pilot Officer. Příd' zdobí osobní kresba a bojový nápis Atchashikar (Dobrý lov), který měl Duncan Smith namalován na všech svých osobních Spitfirech.



|            |             |            |              |        |             |
|------------|-------------|------------|--------------|--------|-------------|
| BLACK      | H12<br>C33  | MAHOGANY   | H84<br>C42   | YELLOW | H4<br>C4    |
| DARK EARTH | H72<br>C369 | DARK GREEN | H330<br>C361 | SKY    | H74<br>C368 |

