

# Spitfire Mk.Vb early

# eduard

1/72 Scale Plastic Model Kit

**ProfiPACK**  
edition

**Supermarine Spitfire je natolik ikonickým letounem, že jej dokáže rozpoznat asi každý. Tento elegantní stíhač se po nebi proháněl v aktivní službě dlouhých třináct let v mnoha verzích.**

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

## Od zklamání k úspěchu

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

Supermarine Typ 300 letěl poprvé 5. března 1936. Prototyp s číslem K5054 vzlétl z letiště Eastleigh a za jeho řízení seděl firemní šéfpilot, kapitán Joseph "Mutt" Summers. Po osmi minutách letu byl novým strojem natolik nadšen, že údajně prohlásil: „Nic na tom letadle neměňte!“. Po úspěšných zkouškách byla v červnu 1936 objednána první série 310 Spitfirů a jako první obdržela nové stíhače v srpnu 1938 No. 19 Squadron z Duxfordu. V době vstupu Velké Británie do války s Německem (3. září 1939) bylo vyzbrojeno Spitfiry jedenáct squadron, 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.

## Zvyšování výkonnosti

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



item No. 70205

Spitfire Mk.III vznikl úpravou sériového Spitfiru Mk.I, do kterého byl instalován nový motor Rolls-Royce Merlin RM 2SM (budoucí Merlin XX) s jednostupňovým dvourychlostním kompresorem o maximálním výkonu 1037 kW (1320 hp). Při letových zkouškách sice prototyp nedosáhl vypočtené maximální rychlosti 644 km/h ve výšce 6400 m, ale pouze 620 km/h, ovšem i to byl výrazný nárůst výkonů oproti verzi Mk.I. Komplikovaný vývoj Merlinu XX a potíže při jeho zavádění do výroby však plány na výrobu zhatily. Firma Rolls-Royce proto koncem roku 1940 navrhla rychlé řešení v podobě paralelně vyvíjeného motoru Merlin RM5S (Merlin 45) s jednostupňovým jednorychlostním kompresorem, optimalizovaným pro velké výšky. Ve výšce 5400 m dával výkon 902 kW (1210 hp). Merlin 45 měl stejné rozměry jako Merlin III, pohánějící Spitfiry Mk.I. Jeho konstrukce navíc umožňovala upgrade Merlinu III na Merlin 45 pouhou výměnou kompresoru, což umožňovalo jednoduchou zástavbu do stávajících draků verzí Mk.I a Mk.II i případnou konverzi již vyrobených strojů. Zkoušky dvou prvních přestavěných strojů v Boscombe Down potvrdily solidní maximální rychlost (593 km/h v 6100 m), ale projevy se i potíže se stavitelnými vrtulemi De Havilland, kterým ve velkých výškách zamrzal olej stavěcího mechanismu. Potíže byly i s chladičem oleje verze Mk.II, který pro silnější motor nestačil. Ačkoli bylo toto řešení považováno za dočasné, byl objednán program konverzí Spitfirů Mk.I a Mk.II na Spitfiry Mk.V. Celkem bylo vyrobeno 6464 Spitfirů Mk.V.

## Tato stavebnice: Spitfire Mk.Vb early

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

Během výroby byly Spitfiry Mk.V postupně zdokonalovány. Již při náběhu výroby měly oproti Mk.I a Mk.II silnější pancéřování. Poměrně rychle došlo k výměně olejového chladiče za větší s kruhovým vstupem, který byl posléze zpětně namontován i na první Spitfiry Mk.V, vzniklé konverzí z Mk.I a Mk.II. Větší chladič se stal jedním z rozpoznávacích znaků Spitfiru Mk.V.



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

\*

SYMBOLLES

\*

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

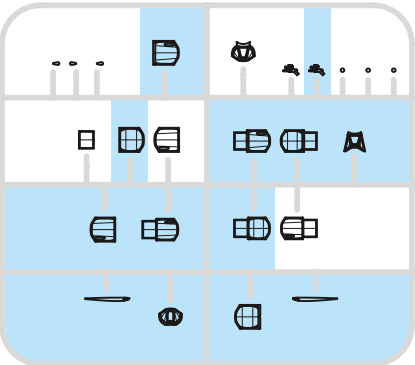
\*

PIÈCES

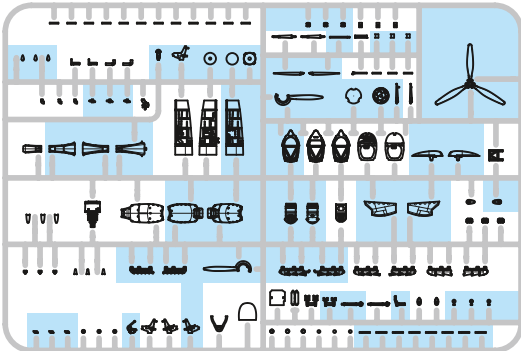
\*

部品

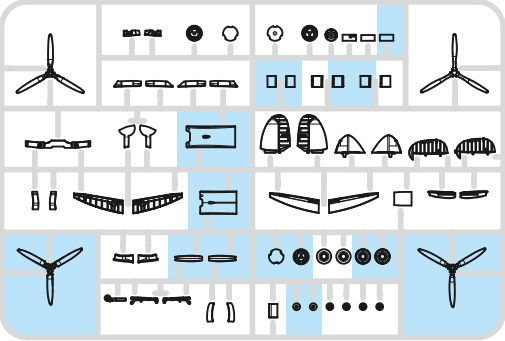
A>



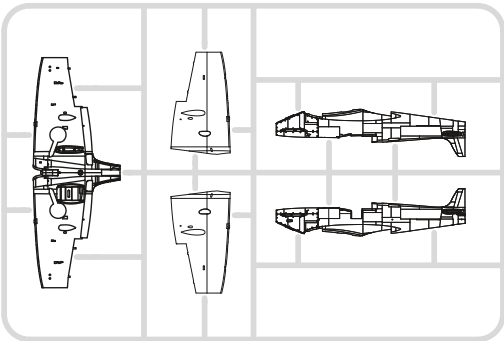
M>



N>



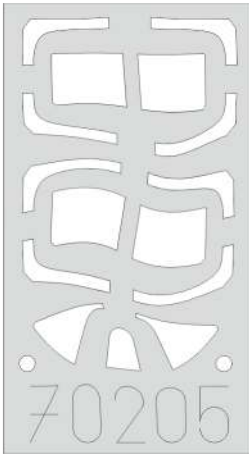
C,G,K>



PE - PHOTO ETCHED DETAIL PARTS



eduard MASK



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

COLOURS

\*

BARVY

\*

FARBEN

\*

PEINTURE

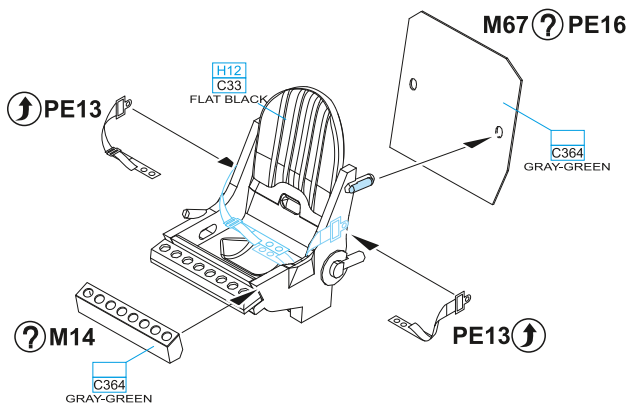
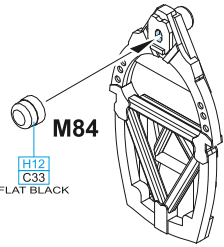
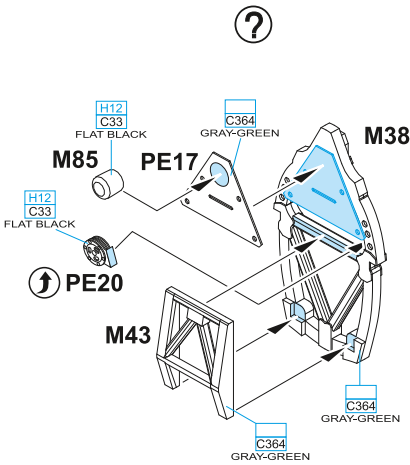
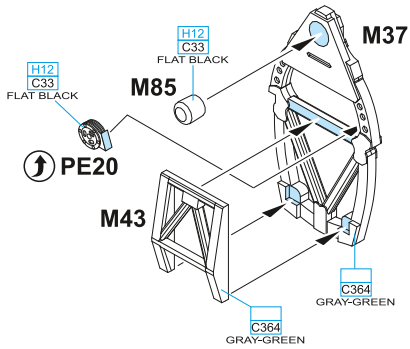
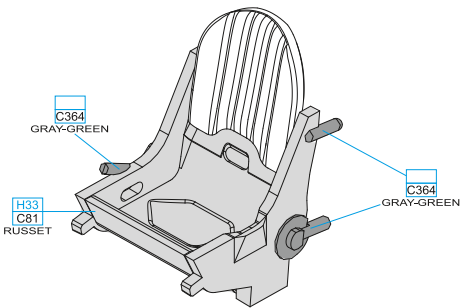
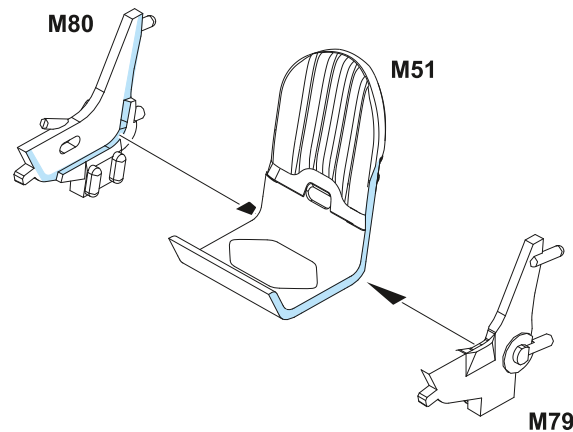
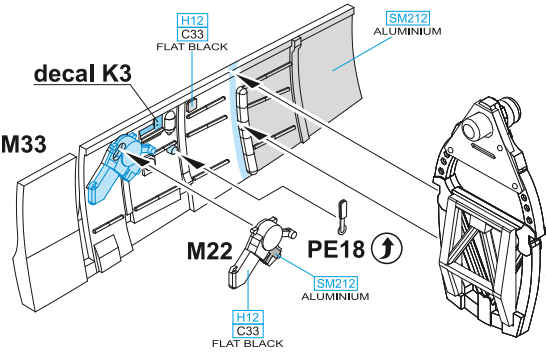
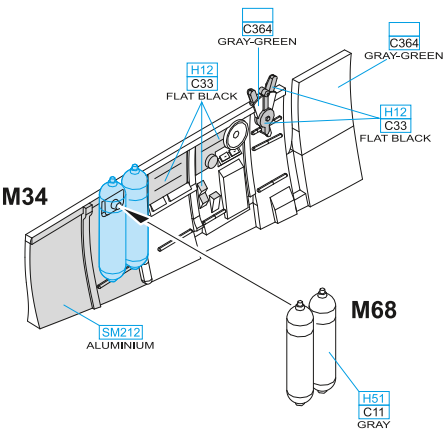
\*

色

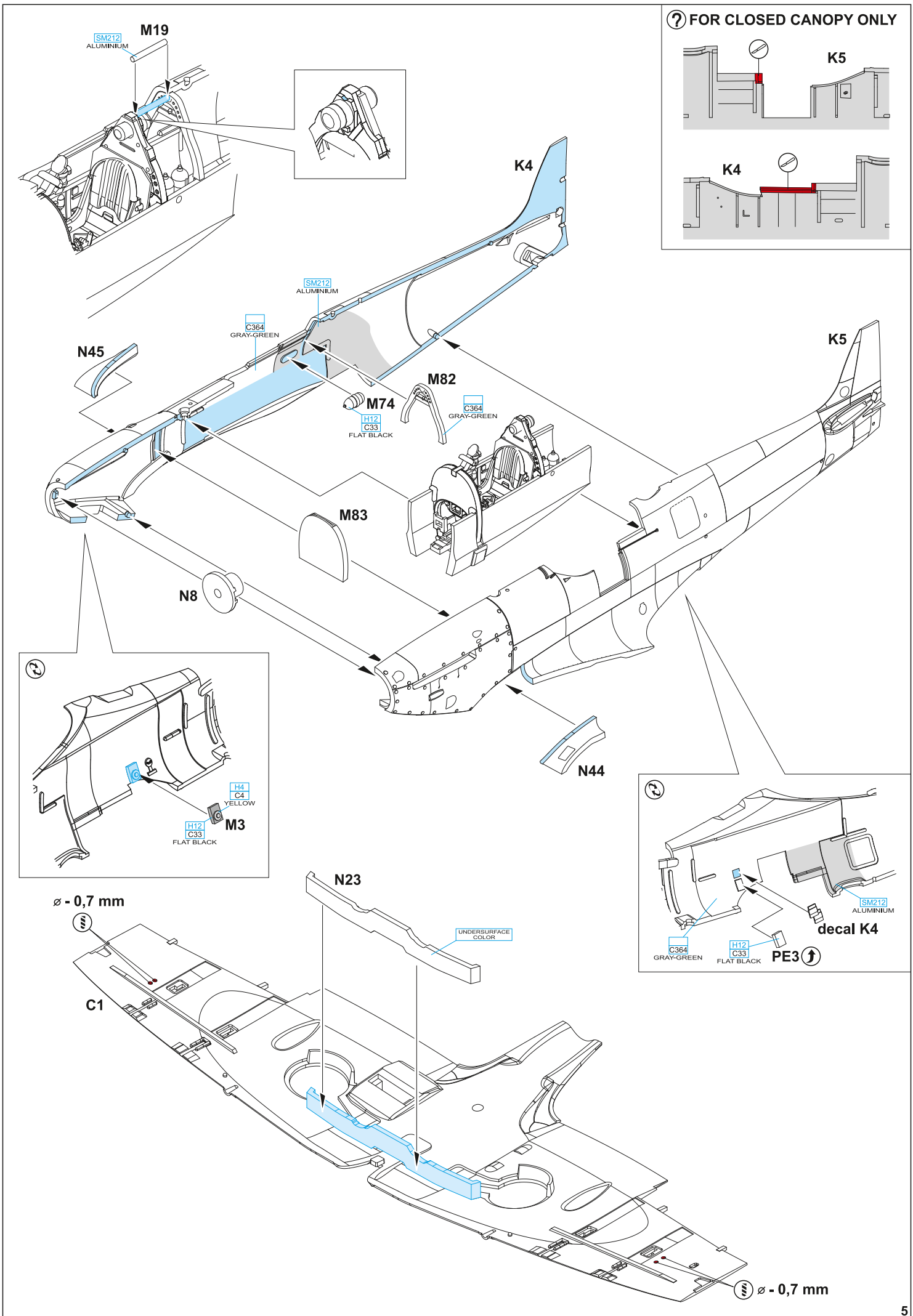
| GSI Creos (GUNZE)   |                      |                 |
|---------------------|----------------------|-----------------|
| AQUEOUS             | Mr.COLOR             |                 |
| <a href="#">H3</a>  | <a href="#">C3</a>   | RED             |
| <a href="#">H4</a>  | <a href="#">C4</a>   | YELLOW          |
| <a href="#">H12</a> | <a href="#">C33</a>  | FLAT BLACK      |
| <a href="#">H33</a> | <a href="#">C81</a>  | RUSSET          |
| <a href="#">H51</a> | <a href="#">C11</a>  | LIGHT GULL GRAY |
| <a href="#">H72</a> | <a href="#">C369</a> | DARK EARTH      |
| <a href="#">H74</a> | <a href="#">C368</a> | SKY             |
| <a href="#">H76</a> | <a href="#">C61</a>  | BURNT IRON      |
| <a href="#">H77</a> | <a href="#">C137</a> | TIRE BLACK      |
| <a href="#">H84</a> | <a href="#">C42</a>  | MAHOGANY        |

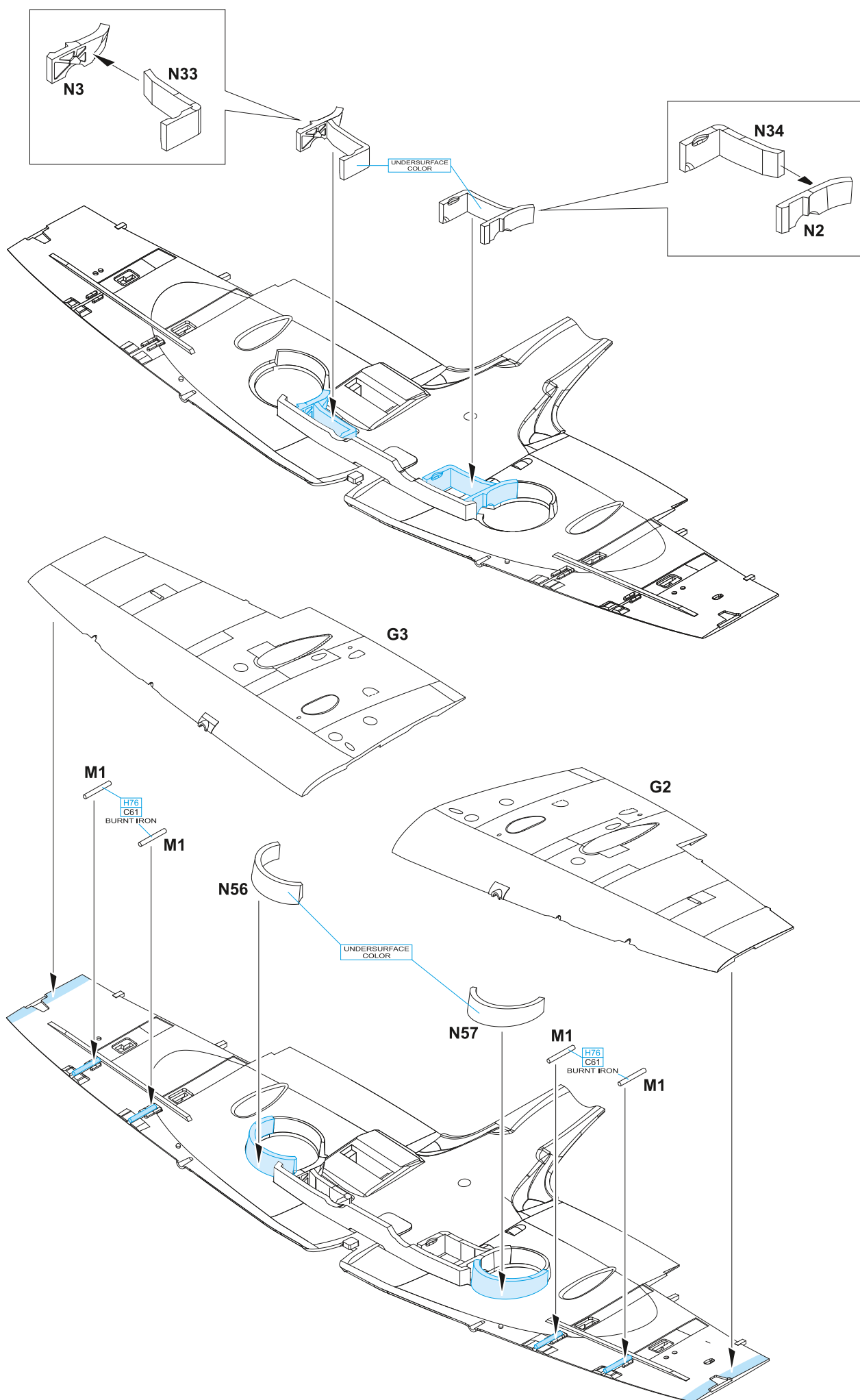
| GSI Creos (GUNZE)       |                      |                     |
|-------------------------|----------------------|---------------------|
| AQUEOUS                 | Mr.COLOR             |                     |
| <a href="#">H90</a>     | <a href="#">C47</a>  | CLEAR RED           |
| <a href="#">H94</a>     | <a href="#">C138</a> | CLEAR GREEN         |
| <a href="#">H330</a>    | <a href="#">C361</a> | DARK GREEN          |
| <a href="#">H333</a>    | <a href="#">C333</a> | EXTRA DARK SEAGRAY  |
| <a href="#">H335</a>    | <a href="#">C363</a> | MEDIUM SEAGRAY      |
| <a href="#">H417</a>    | <a href="#">C117</a> | RLM76 LIGHT BLUE    |
|                         | <a href="#">C364</a> | AIRCRAFT GRAY-GREEN |
| Mr.COLOR SUPER METALLIC |                      |                     |
| <a href="#">SM201</a>   |                      | SUPER FINE SILVER   |
| <a href="#">SM212</a>   |                      | ALUMINIUM           |

A



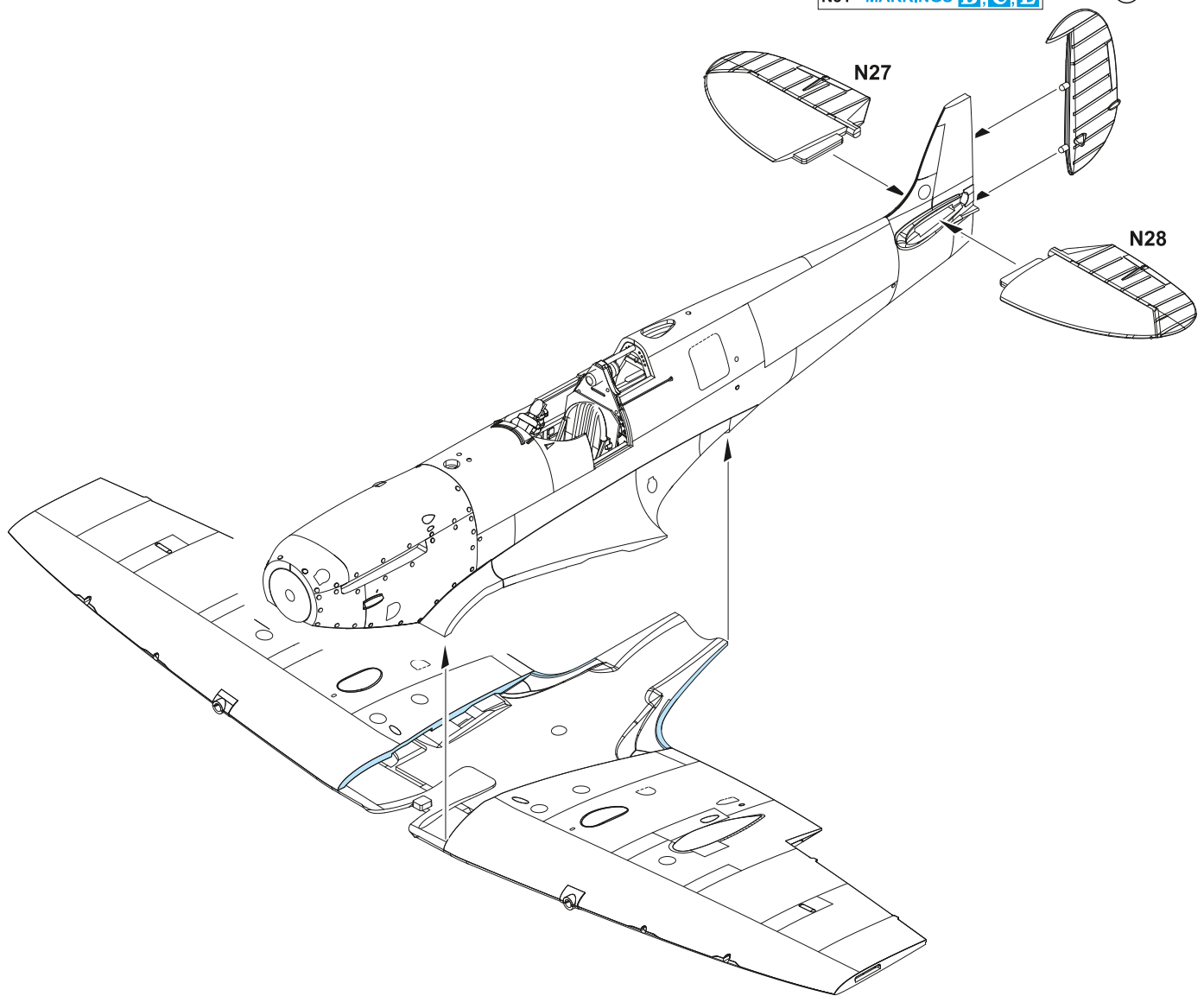






N32 - MARKINGS **A, D, F**  
 N31 - MARKINGS **B, C, E**

N31 ? N32



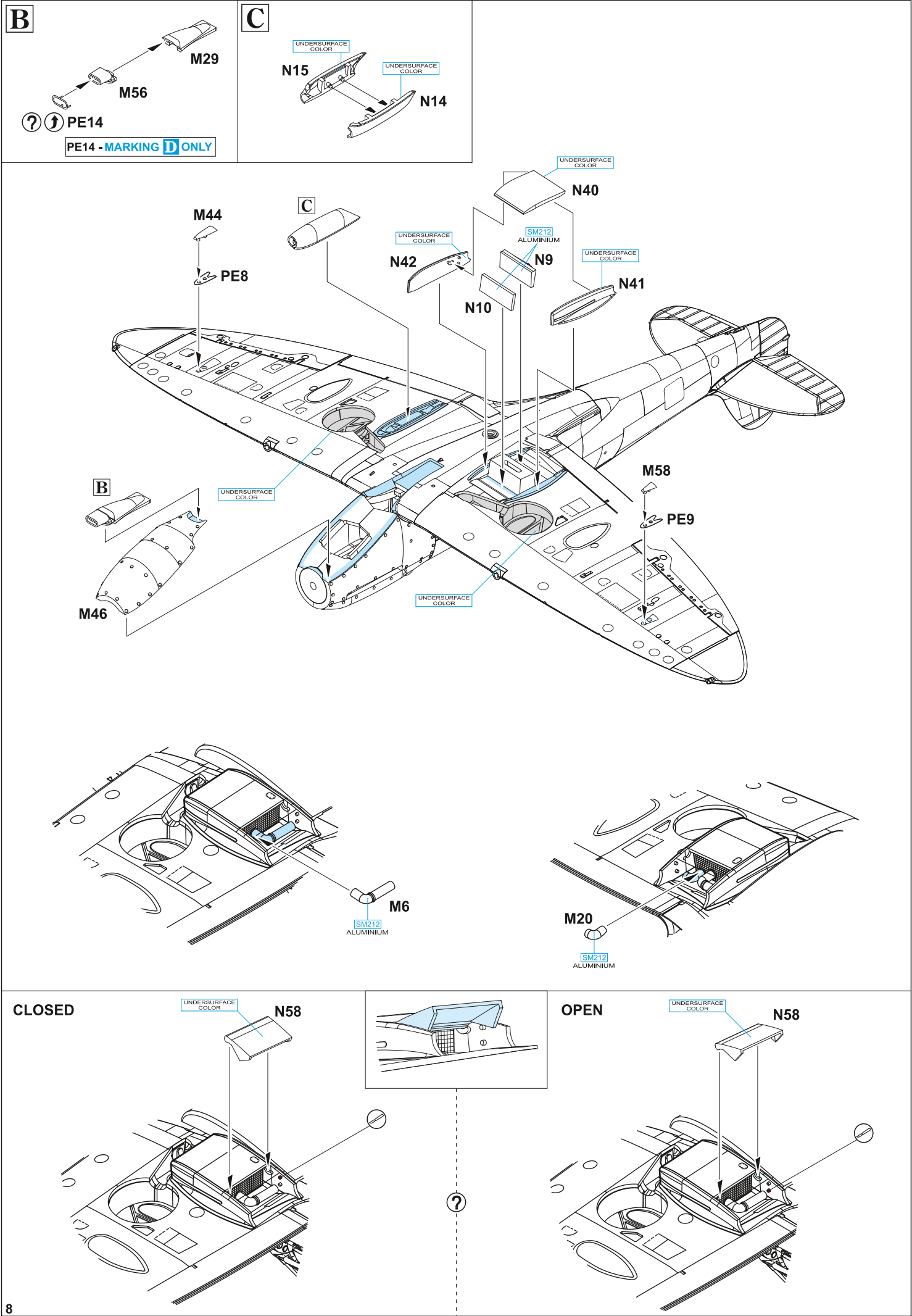
N29  
 H94  
 C138  
 CLEAR GREEN

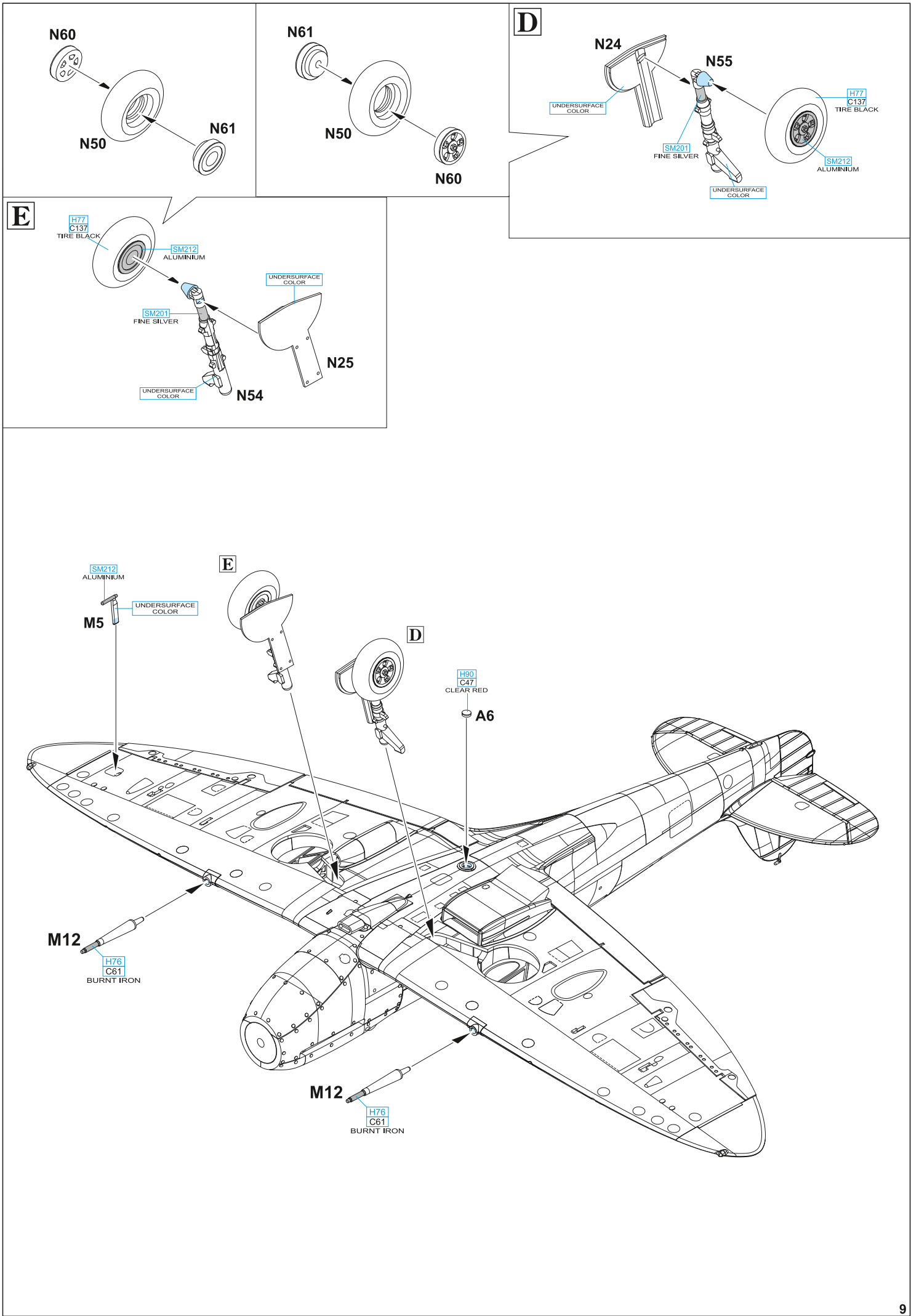
N36 ? N39

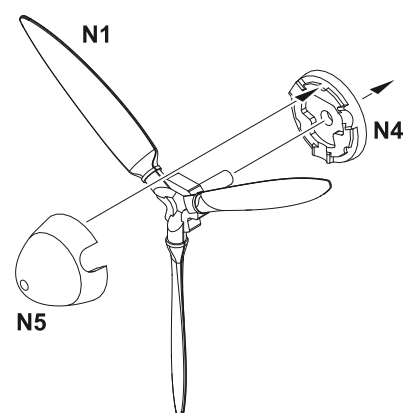
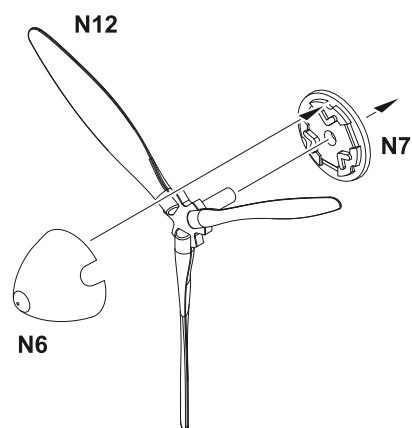
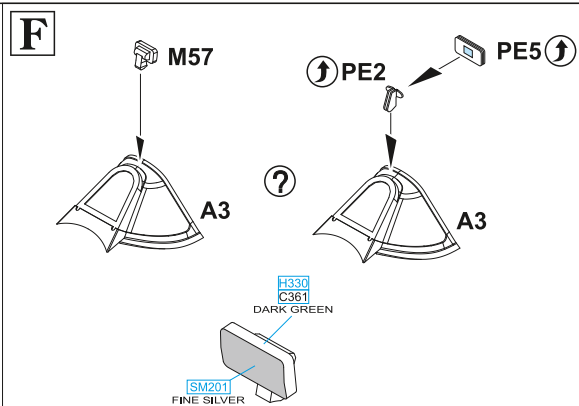
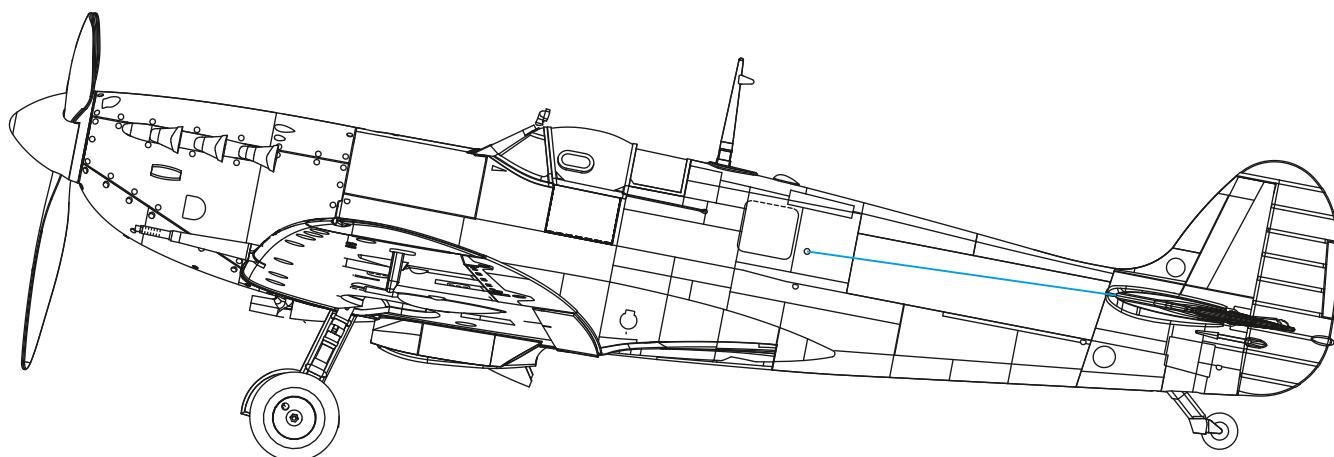
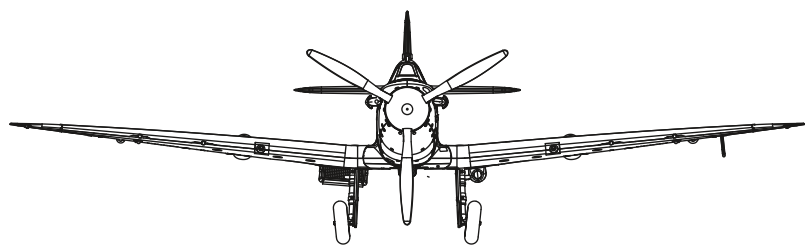
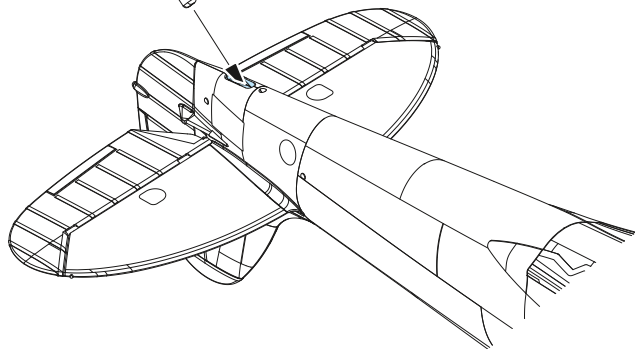
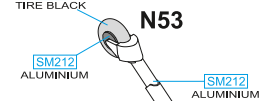
N35 + N36 - MARKINGS **A, B, C**  
 N38 + N39 - MARKINGS **D, E, F**

N35 ? N38

N30  
 H90  
 C47  
 CLEAR RED

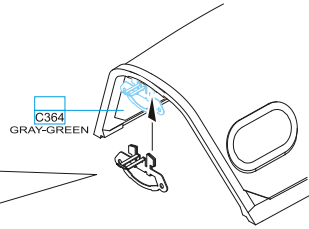
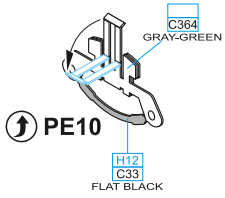






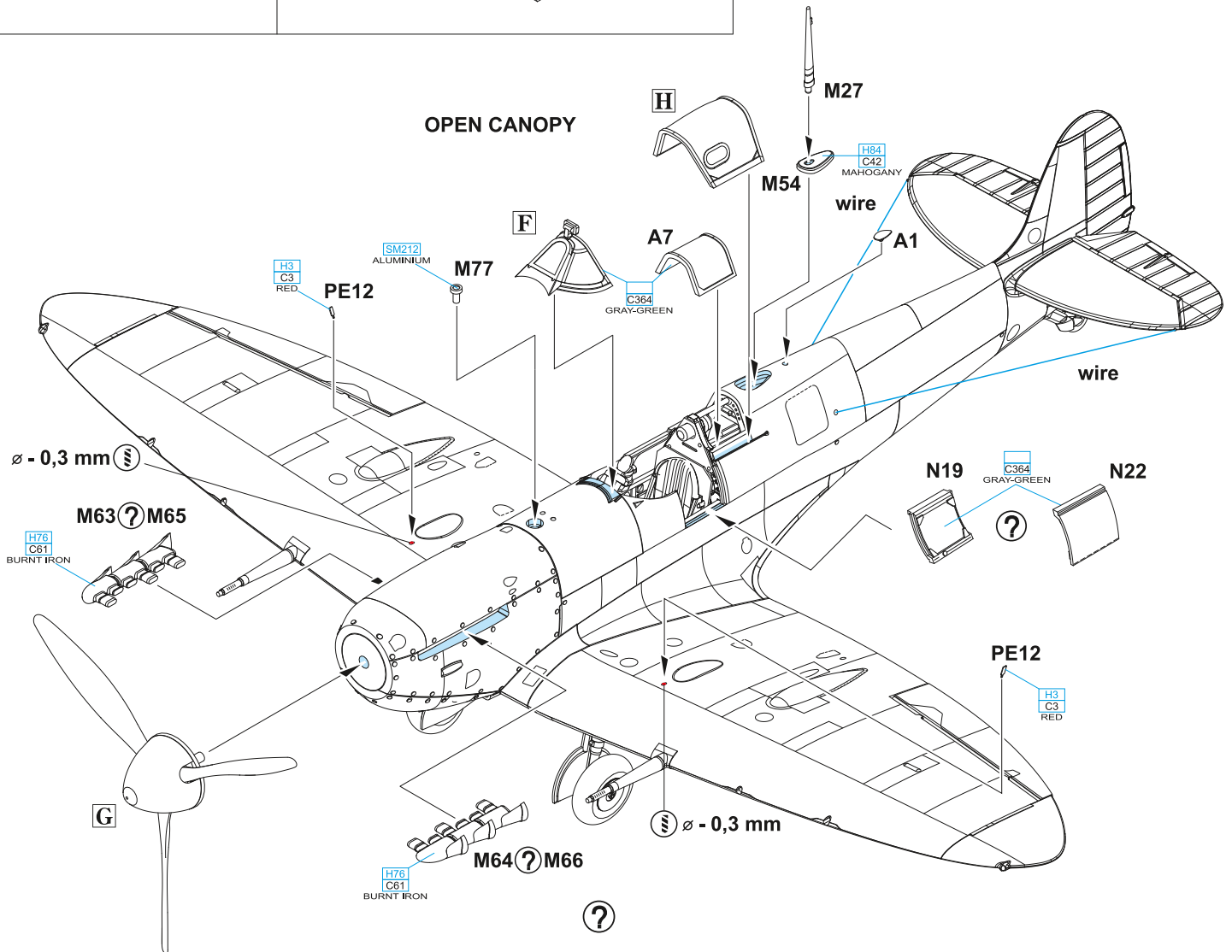
**H**

A10 - OPEN CANOPY  
A15 - CLOSED CANOPY



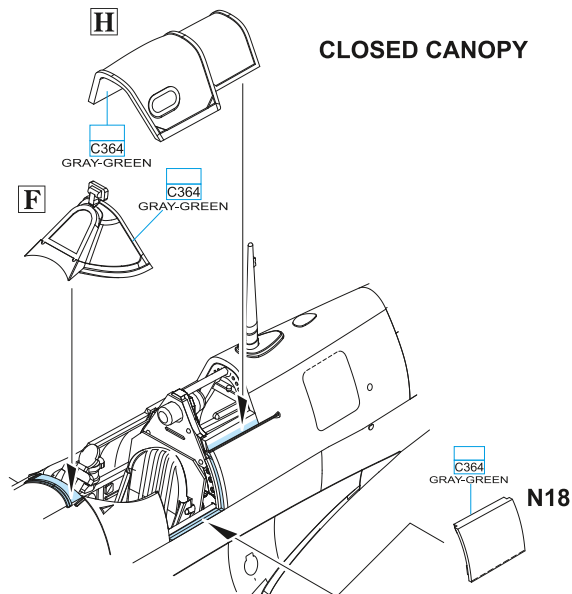
A10 ? A15

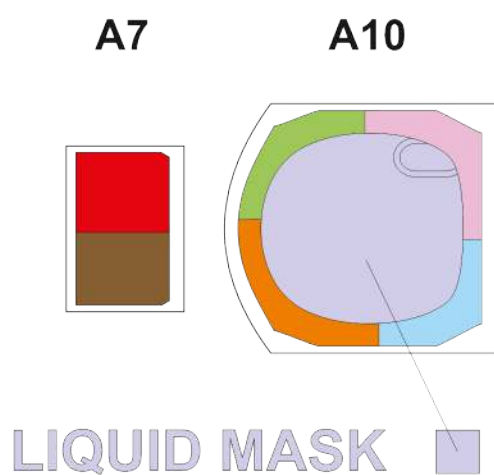
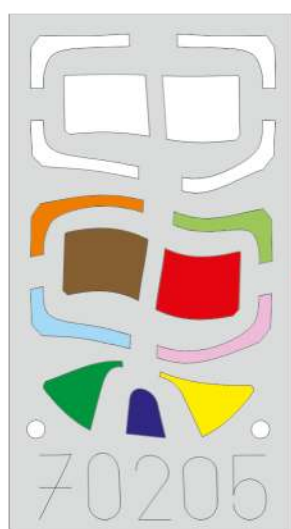
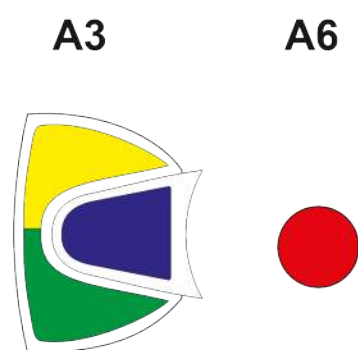
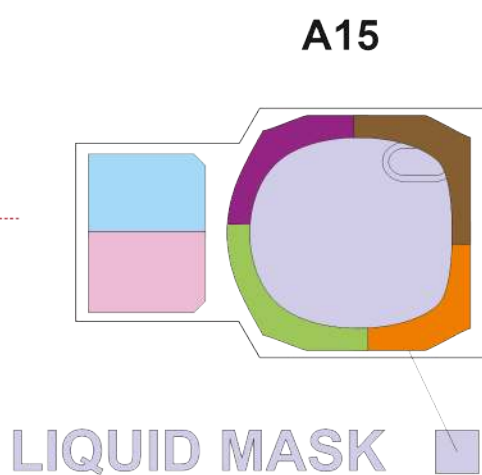
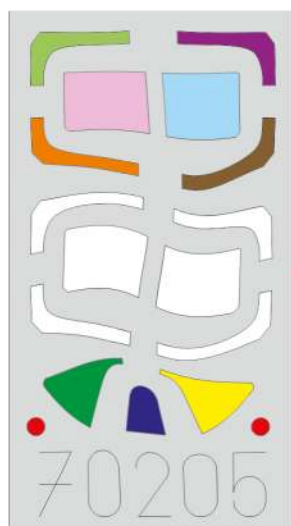
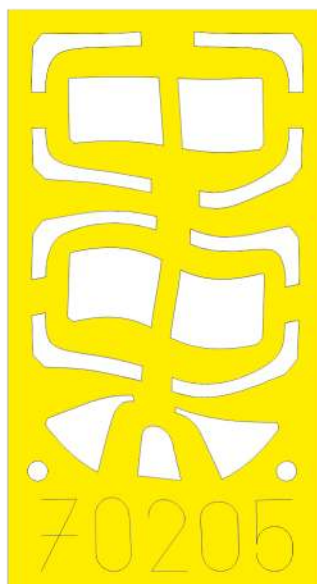
OPEN CANOPY



M65, M66 - MARKINGS **A, E**  
M63, M64 - MARKINGS **B, C, D, F**

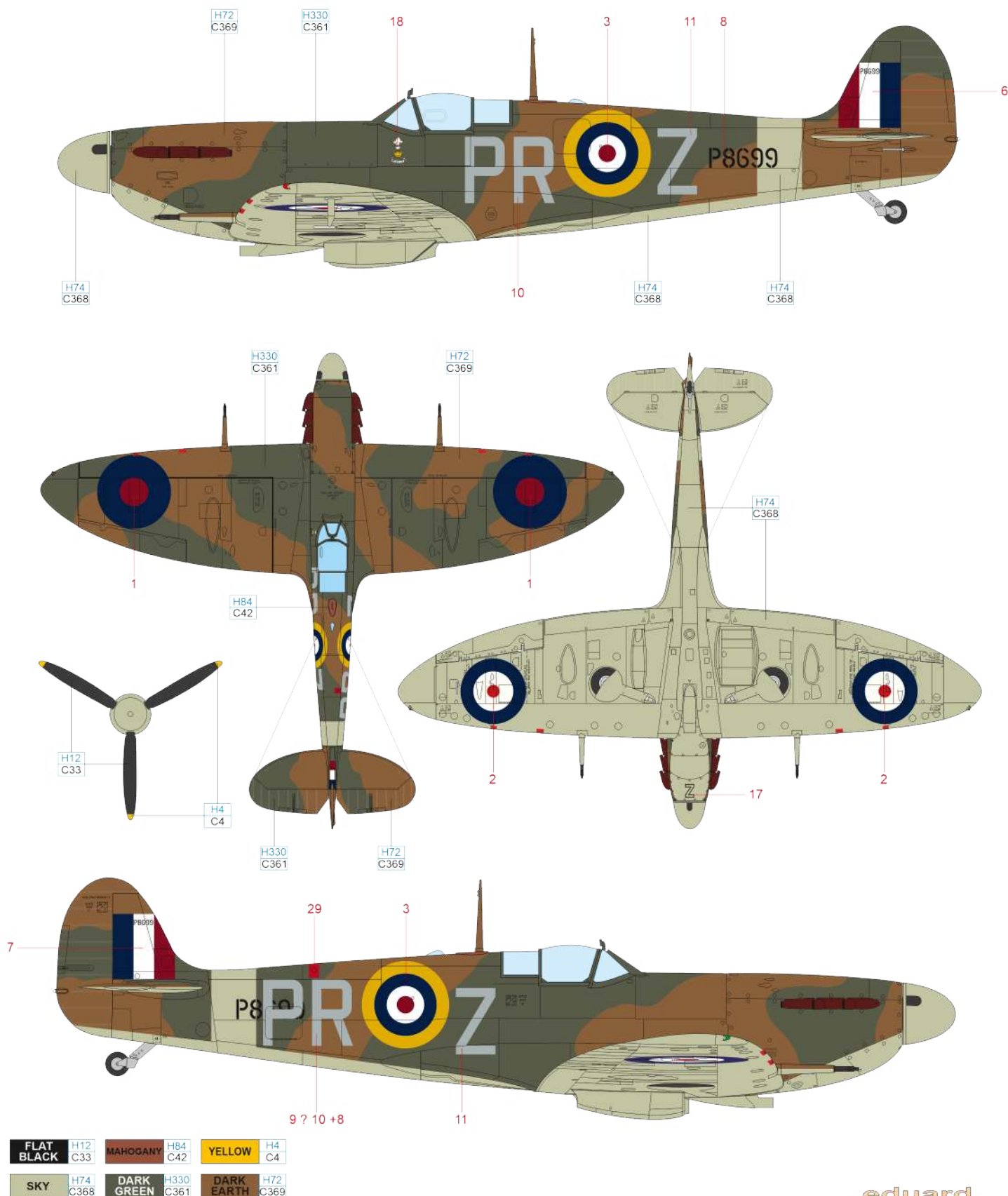
CLOSED CANOPY





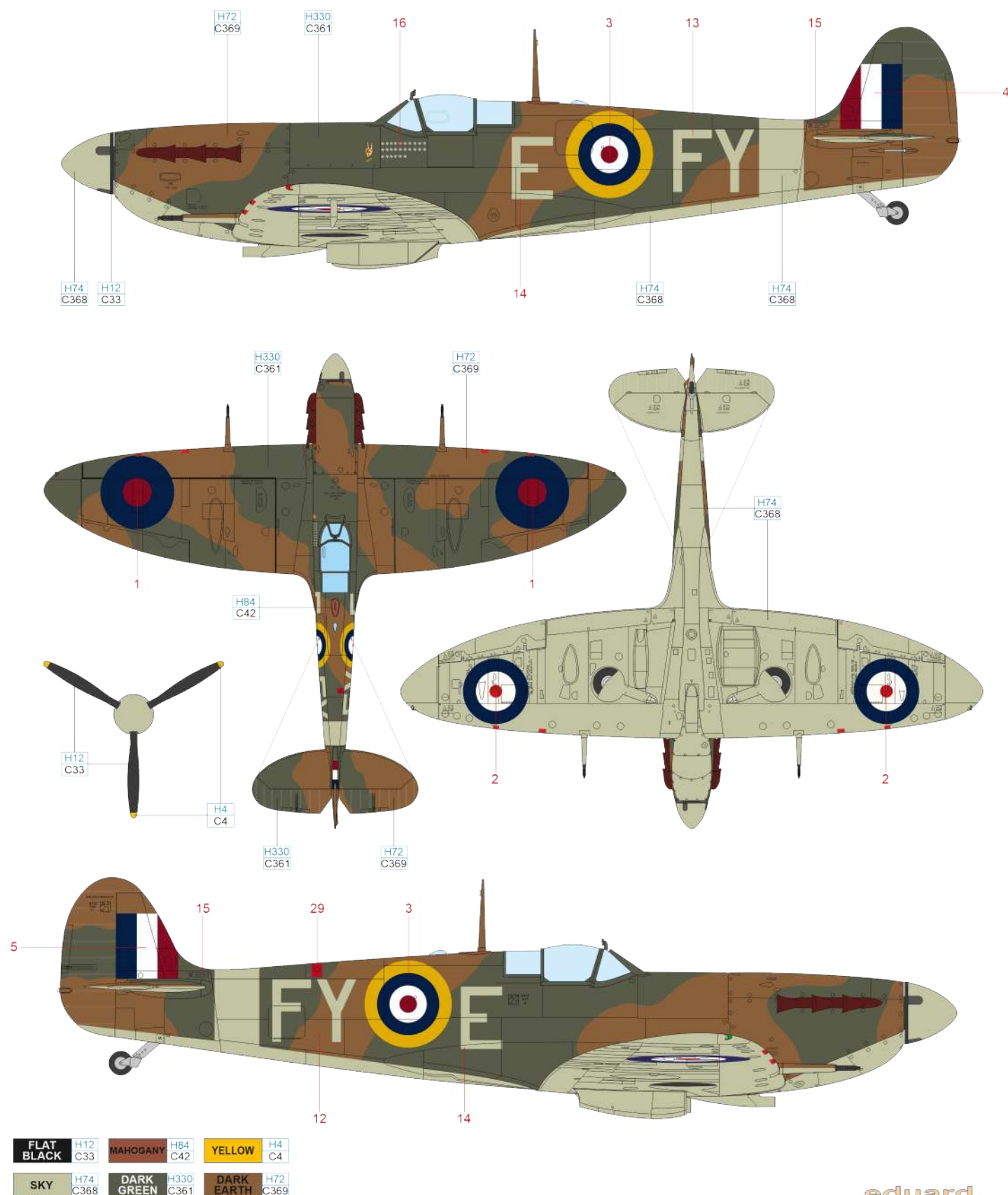
# A P8699, F/Lt John Bisdee, No. 609 Squadron, RAF Biggin Hill, Velká Británie, červenec 1941

John Bisdee se narodil ve Weston-super-Mare v Somersetu. Po vypuknutí 2. světové války byl povolán do služby v RAF. Po ukončení výcviku byl přidělen k No. 609 Squadron, se kterou se účastnil Bitvy o Británii a dosáhl řady vzdušných vítězství. V roce 1942 byl odvelen na Maltu jako velitel No. 601 Squadron. Po přesunu do severní Afriky, se zapojil do kampaně v Západní poušti. V roce 1943 byl jmenován vojenským guvernérem Lampedusy. Většinu ze zbytku své válečné služby strávil výcvikem a jako velitel No. 323 Wing v Itálii. V červnu 1945 obdržel Řád britského impéria. Během války dosáhl deseti sestřelů, z toho dvou ve spolupráci, dalších čtyř pravděpodobně a čtyři letouny nepřítele poškodil. Stejně jako všechny Bisdeeho předchozí Spitfiry, i P8699 měl pod čelním štítkem jeho osobní emblém, liliový květ s korunkou. V srpnu 1941 převzal P8699 S/Ldr George „Kemp“ Gilroy a dosáhl s ním čtyř ze svých 24 sestřelů.



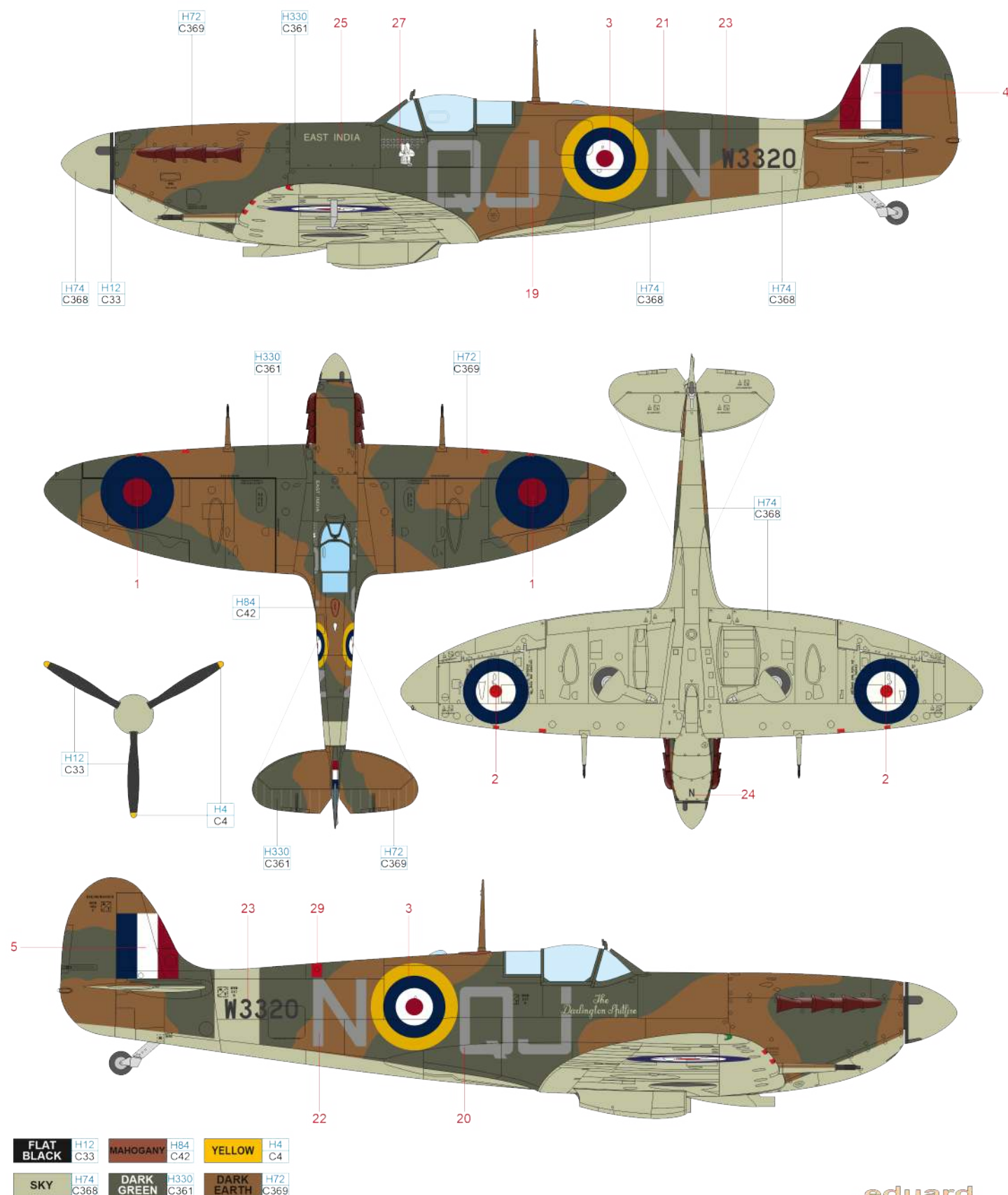
## B W3257, F/Lt Eric S. Lock, No. 611 Squadron, RAF Hornchurch, Velká Británie, červenec-srpen 1941

Nejúspěšnější pilot Bitvy o Británii Eric Stanley Lock letěl se Spitfirem W3257 poprvé 14. července 1941. Nový letoun pokřtil sestřelem Bf 109F, kterým dosáhl svého posledního vzdušného vítězství. O necelé tři týdny později, 3. srpna, zaútočil při návratu z akce typu Rhubarb na německou kolonu u Pas de Calais a od té doby je nezvěstný. Předpokládá se, že byl sestřelen protiletadlovou palbou a zřítel se do moře. Jeho Spitfire Mk.V W3257 ani Lock sám nebyli nikdy nalezeni. Na kontě měl 26 sestřelů, dosažených během 25 týdnů operačního nasazení v průběhu jednoho roku, z něhož ovšem strávil šest měsíců v nemocnicích. Spitfire Mk.Vb W3257 byl zbarven standardní kamufláží Dark Green / Dark Earth / Sky. Kódová písmena E-FY byla v barvě Sky, což byl standardní barevný odstín kódových písmen Spitfirů hornchurchského wingu. Sériové číslo bylo namalováno v nestandardní velikosti za trupovým pruhem Sky nad VOP.



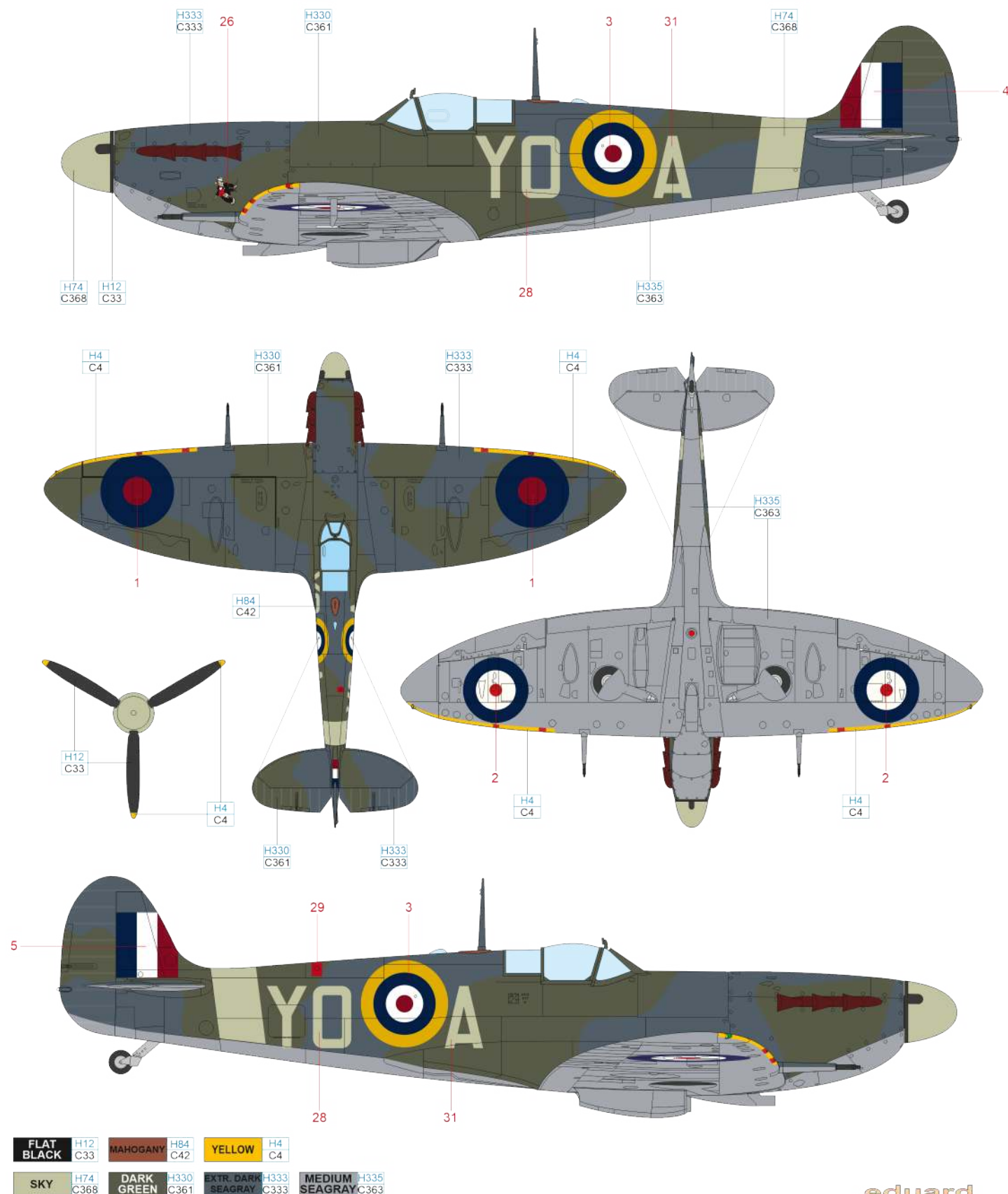
## C W3320, P/O Donald E. Kingaby, No. 92 Squadron, RAF Biggin Hill, Velká Británie, červenec-srpen 1941

Donald Ernest „Don“ Kingaby byl jedním z nejúspěšnějších stíhačů RAF na Spitfirech. Prvních úspěchů dosáhl již během Bitvy o Británii v řadách No. 266 a No. 92 Squadron a do konce roku 1940 měl na kontě osm sestřelů. Další úspěchy rychle přibývaly a do léta 1941 měl již na kontě 14 vzdušných vítězství. Spitfire W3320, pojmenovaný The Darlington Spitfire, byl jeho posledním osobním Spitfirem u No. 92 Squadron. Létal s ním od 20. července 1941 do 16. října 1941 a absolvoval v jeho kokpitu 33 operačních letů, při kterých sestřelil tři Bf 109F jistě, další tři pravděpodobně a jeden poškodil. K operačnímu létání se vrátil v březnu 1942 u No. 111 Squadron a následně jako velitel letky u No. 64 Squadron. Na podzim 1942 převzal velení No. 122 Squadron. Během invaze v Normandii působil na velitelství Fighter Command a válku zakončil jako velitel Advanced Gunnery School v Catfossu. Celkem dosáhl 23 sestřelů. Na zakoupení Spitfiru Mk.Vb W3320 The Darlington Spitfire, přispěli částkou 5 082 liber občané města Darlington v hrabství Durham v severovýchodní Anglii. Po 15. srpnu 1941 byla na W3320 přebarvena pole Dark Earth tmavě šedou barvou Mixed Grey, na spodních plochách pak dostal letoun nátěr barvou Medium Sea Grey.



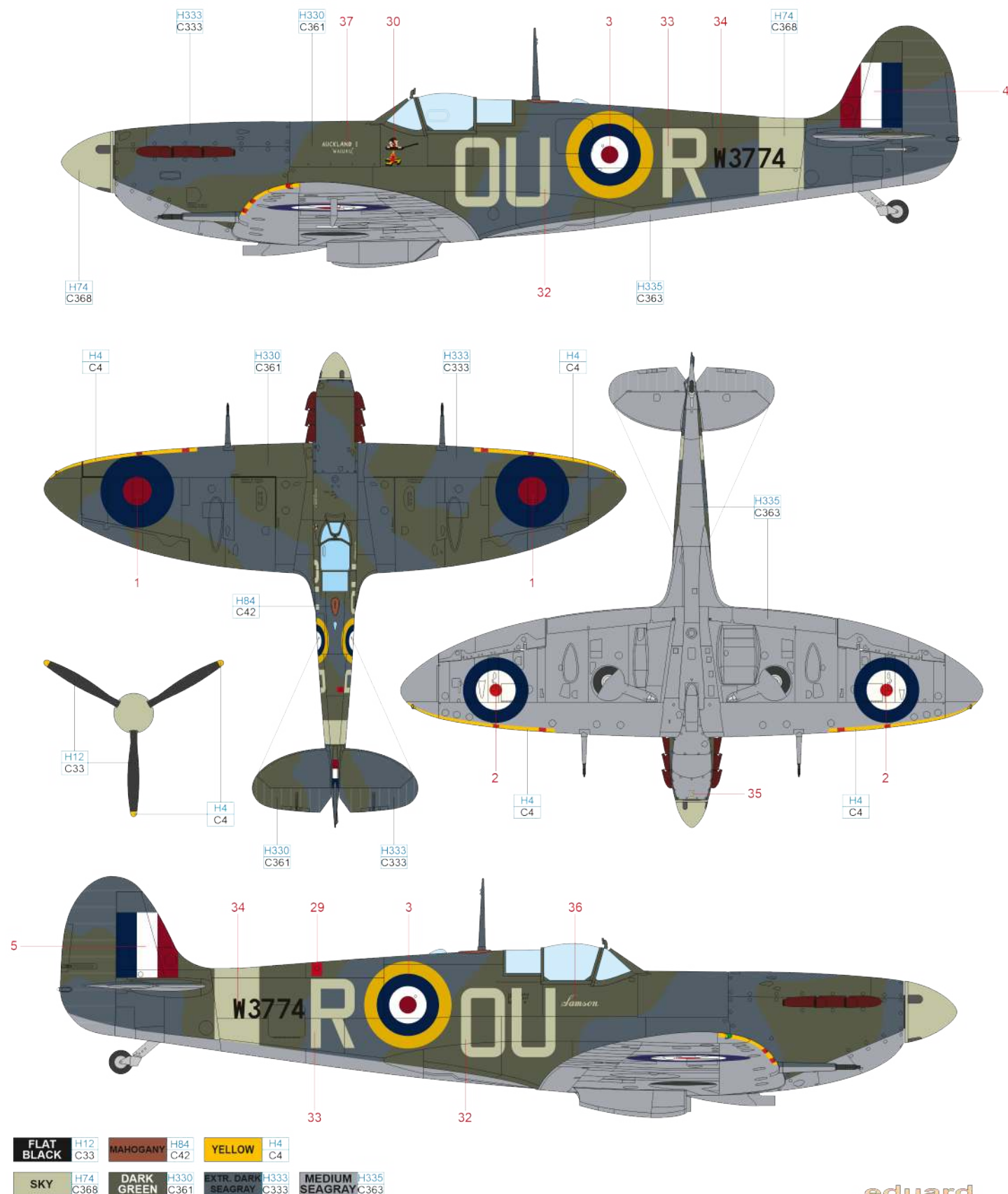
# D P8783, Sgt Donald R. Morrison, No. 401 Squadron RCAF, RAF Biggin Hill, Velká Británie, listopad 1941 – únor 1942

Donald Morrison se narodil 2. června 1921 v Torontu v Ontariu. Vystudoval North Toronto Collegiate a v říjnu 1940 vstoupil do RCAF. V červenci 1941 dokončil výcvik a odjel do Velké Británie. Byl přidělen k No. 122 Squadron a o dva měsíce později k No. 401 Squadron RCAF, u které se začal rychle prosazovat. Do konce února 1942 dosáhl tří potvrzených sestřelů. V dubnu 1942 byl na stáži v Ústřední dělostřelecké škole Witteringu a poté se vrátil na své místo u No. 401 Squadron. Dne 19. srpna 1942 byl při souboji s Fw 190 sestřelen, vyskočil ze zasaženého letounu a na padáku se snesl do Lamanšského průlivu, z něhož byl zachráněn. Během záchranné akce obsluhoval na člunu kulomety a střílel na útočící nepřátelská letadla. Dne 8. listopadu byl znovu sestřelen a vážně zraněn šrapnelem. Němečtí lékaři mu byly nuceni amputovat nohu. Kvůli svému postižení byl repatriován zpět do Velké Británie. Do Kanady se vrátil v listopadu a v květnu 1944 se stal instruktorem u No. 20 EFTS. Z RCAF odešel 14. března 1945. V roce 1947 se vrátil do Velké Británie a vstoupil do RAF, kde sloužil do roku 1951. Později pracoval pro Trans Canadian Airways. Celkem měl za svoji válečnou kariéru na svém kontě sedm potvrzených sestřelů, z toho tři společné, čtyři další pravděpodobně sestřelil a pět poškodil. Postavičku Jigse, kterou vytvořil karikaturista George McManus, měl Sgt Don Morrison nakreslenou na každém letadle, se kterým pravidelně létal u No. 401 Squadron. Prvním Spitfirem, na kterém byla tato postavička nakreslena, byl Spitfire P8783.



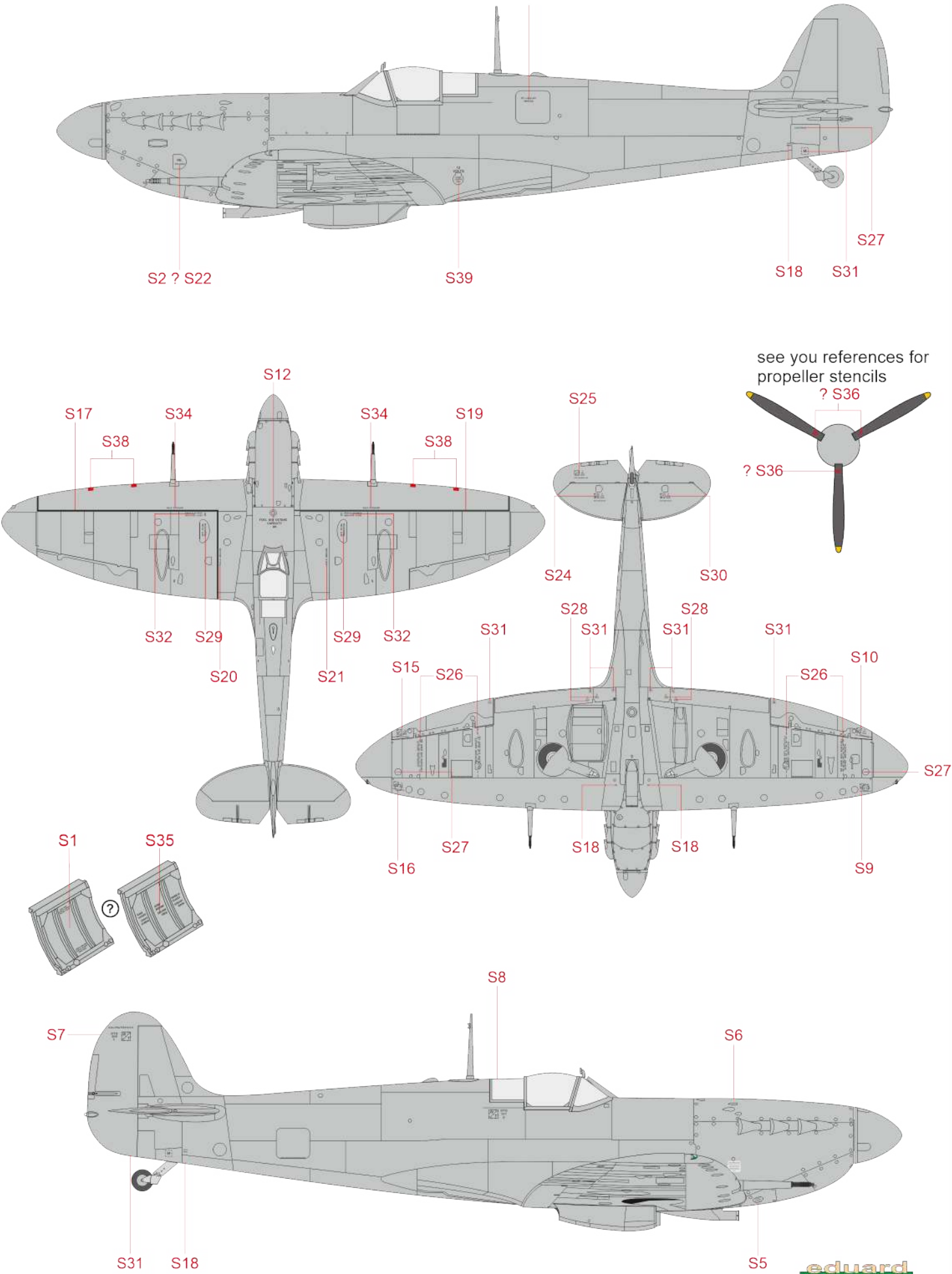
# E W3774, P/O William V. Crawford Compton, No. 485 Squadron, RAF Kenley, Velká Británie, listopad 1941– březen 1942

Jedním z nejúspěšnějších pilotů RAF byl Novozélanďan William Vernon Crawford-Compton. Do RAF vstoupil v roce 1939 jako mechanik, následně byl přijat do leteckého výcviku, který dokončil v roce 1940. V březnu 1941 byl přidělen k nově vytvořené jednotce No. 485 Sqn. a od srpna 1942 sloužil velice úspěšně jako velitel B Flightu u No. 611 Sqn. Koncem roku 1942 převzal velení No. 64 Sqn. a vedl ji do konce března následujícího roku. Po období štábních povinností se v polovině roku 1943 stal velitelem stíhacího křídla Hornchurch a vedl ho až do konce roku. Po ukončení operačního turnusu přednášel tři měsíce ve Spojených státech o operacích RAF. Do aktivní služby se vrátil jako velitel No. 145 Wing, který vedl v útočných operacích před a po operaci Overlord. Po válce zastával řadu vyšších funkcí v RAF a koncem roku 1968 odešel do výslužby v hodnosti Air Vice-Maršal. Zemřel v lednu 1988 ve věku 72 let. Celkem dosáhl 22 sestřelů, čtyř pravděpodobných a dalších 13 letounů poškodil. Zobrazený Spitfire W3774 byl jeho prvním osobním letounem a dosáhl na něm čtyř sestřelů. Na levé straně pod kabinou měl vyobrazenou kresbu hořící svastiky a nad ní pánev s hlavou Hitlera. Levou stranu krytu nádrže zdobil nápis Auckland 1 "Waiuku". Na pravé straně pod kabinou byl darovací nápis Samson. W3774 dostal nové zbarvení platné od 16. srpna 1941. Fotografie dokládají použití velmi tmavého odstínu Mixed Grey (pravděpodobně Extra Dark Sea Grey) na místech původní Dark Earth, pás Sky byl na spodní ploše přemalován novým odstínem spodních ploch Medium Sea Grey.



**F**

Spitt



## This image shows a full page of blank, lined paper. It features approximately 30 evenly spaced horizontal grey lines across its entire surface, typical of notebook or composition paper. The lines are uniform in thickness and color, providing a guide for handwriting. There are no margins, text, or other markings present on the page.