

Spitfire Mk.Vb mid

eduard

1/72 Scale Plastic Model Kit

ProfiPACK
edition



item No. 70206

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. Svou kariéru zahajoval na sklonku vlády dvouplošníků a končil ji až s nástupem proudové éry.

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 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 Typ 224 Reginalda Mitchella. Bohužel se ukázalo, že jeho výtvar s lomeným vzepětím křídla, pevným kapotovaným podvozkem a motorem Rolls-Royce Goshawk není dostatečně rychlý a také stoupavost byla zklamáním. 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 změnila 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, problém, který provázel Spitfiry po dlouhá léta.

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 nedomáhal. 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 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 sériovou výrobu zhatily. Firma Rolls-Royce ovšem koncem roku 1940 navrhla rychlé řešení v podobě paralelně vyvíjeného a výrobně jednoduššího motoru Merlin RM5S (Merlin 45). Ten měl jednostupňový jednorychlostní kompresor, optimalizovaný 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 také s chladičem oleje verze Mk.II, který pro silnější motor nepostačoval. Ačkoli bylo toto řešení považováno za dočasné, protože se stále počítalo s produkcí verze Mk.III, byl objednan program konverzí Spitfirů Mk.I a Mk.II na Spitfiry Mk.V. Celkem bylo vyrobeno 6464 Spitfirů Mk.V všech verzí.

Tato stavebnice: Spitfire Mk.Vb mid

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 Spitfiru 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 čtveřicí pancéřování. 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 více než dva a půl roku trvající 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
ODRÍZNOUT



REVERSE SIDE
OTOČIT



APPLY EDUARD MASK
AND PAINT
POUŽÍT EDUARD MASK
NABARVIT

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

PARTS

*

DÍLY

*

TEILE

*

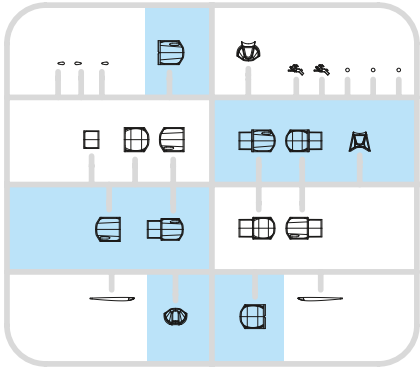
PIÈCES

*

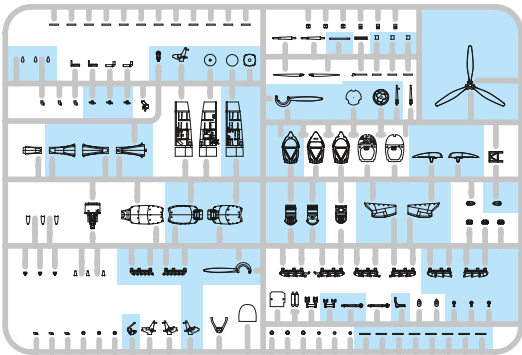
部品

PLASTIC PARTS

A>



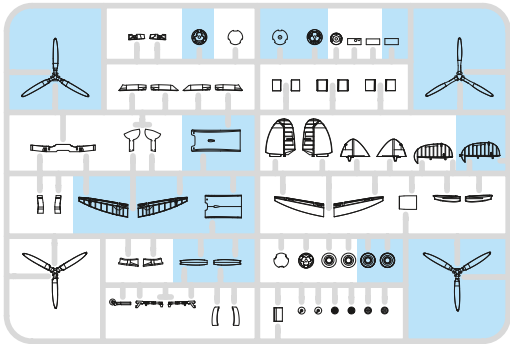
M>



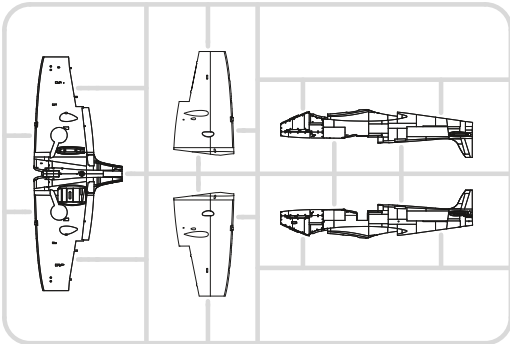
eduard
MASK



N>



E,G,K>



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

*

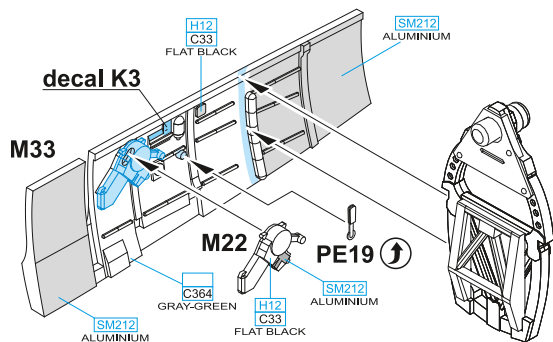
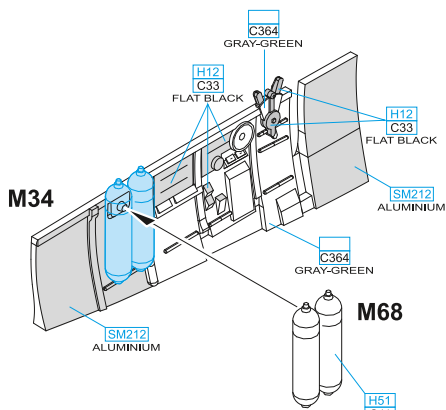
PEINTURE

*

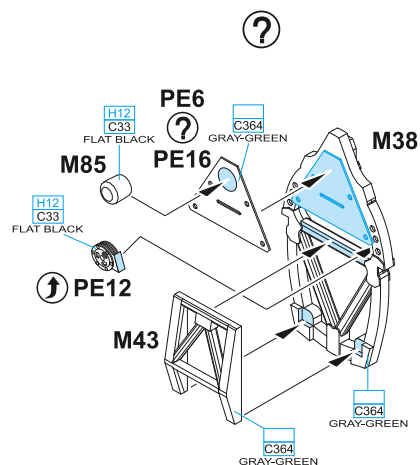
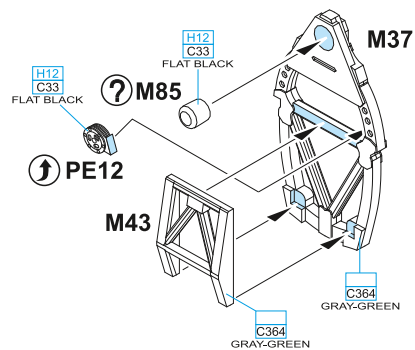
色

GSI Creos (GUNZE)		
AQUEOUS	Mr.COLOR	
H3	C3	RED
H4	C4	YELLOW
H11	C62	FLAT WHITE
H12	C33	FLAT BLACK
H33	C81	RUSSET
H51	C11	LIGHT GULL GRAY
H74	C368	SKY
H76	C61	BURNT IRON
H77	C137	TIRE BLACK
H84	C42	MAHOGANY
H90	C47	CLEAR RED

GSI Creos (GUNZE)		
AQUEOUS	Mr.COLOR	
H94	C138	CLEAR GREEN
H336	C361	DARK GREEN
H333	C333	EXTRA DARK SEAGRAY
H335	C363	MEDIUM SEAGRAY
	C362	OCEAN GRAY
	C364	AIRCRAFT GRAY-GREEN
Mr.COLOR SUPER METALLIC		
SM201		SUPER FINE SILVER
SM212		ALUMINIUM

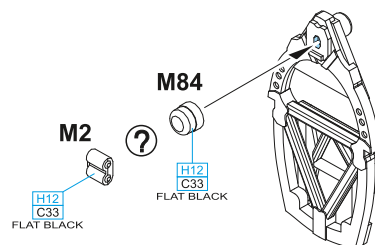


M85 - MARKINGS A, B, C, D, G ONLY



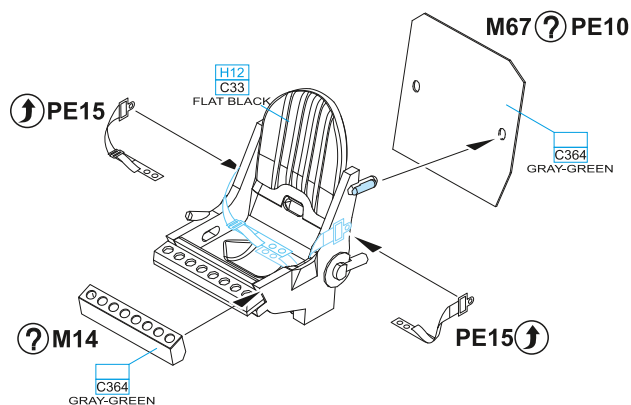
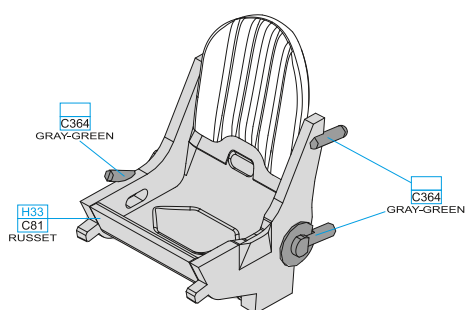
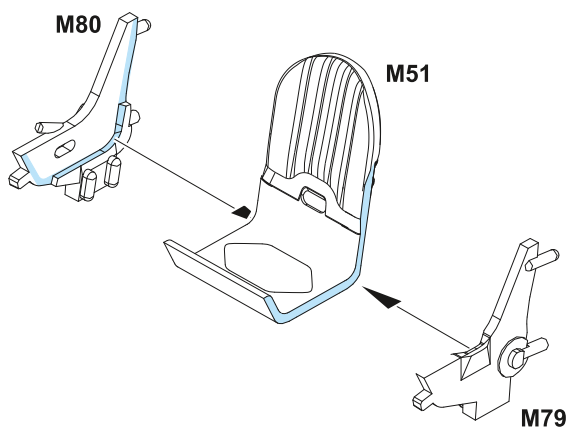
PE6, M85 - MARKINGS A, B, C, D, G

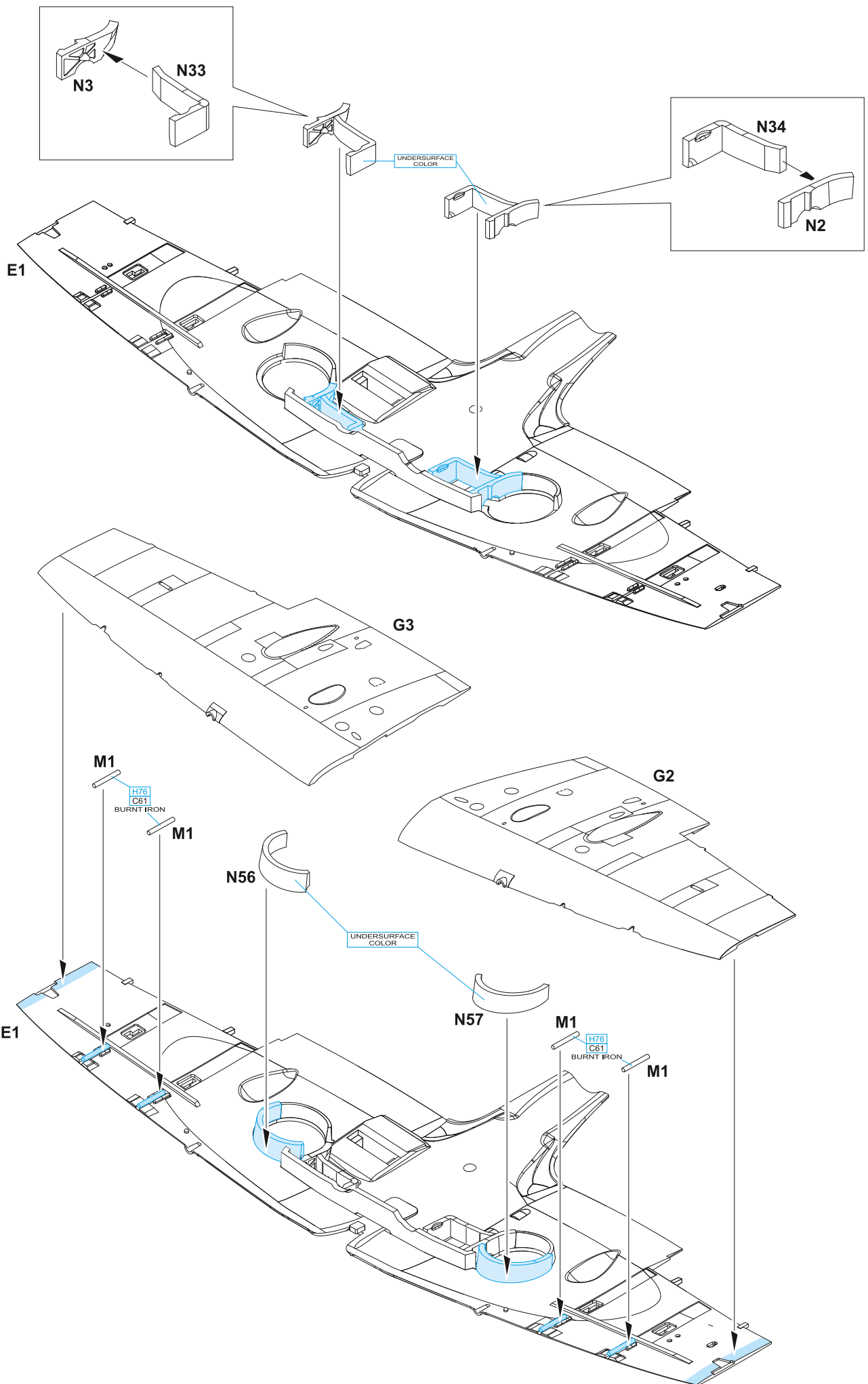
PE16 - MARKINGS E, F

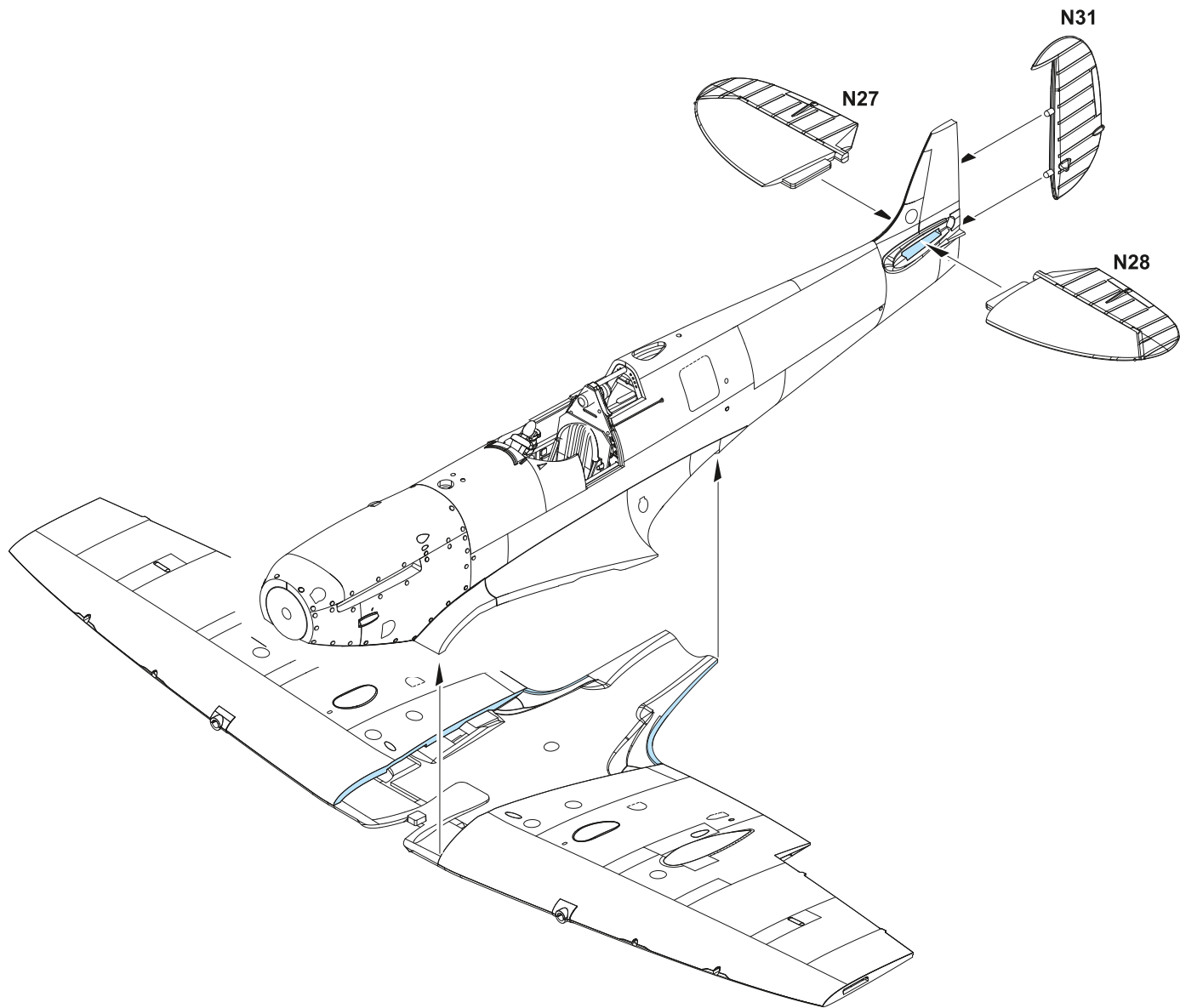


M2 - MARKINGS A, D, E, F, G

M84 - MARKINGS B, C







N29

H94
C138
CLEAR GREEN

?

H94
C138
CLEAR GREEN

M17 ? A20 ★

A20 ? M17 - MARKINGS **E, F** ONLY

A17 ? M16 - MARKINGS **E, F** ONLY

★ A17 ? M16

H90
C47
CLEAR RED

H90
C47
CLEAR RED

A diagram showing a cable labeled **M56** connected to a cable labeled **M29**. An arrow points from the M56 cable to the M29 cable, indicating the connection point.

UNDERSURFACE COLOR

UNDERSURFACE COLOR

N15
?
N16

N14, N15 - M

N14
?
N13

N13, N16 -	MARKINGS	A, D, E, F, G
N14, N15 -	MARKINGS	B, C

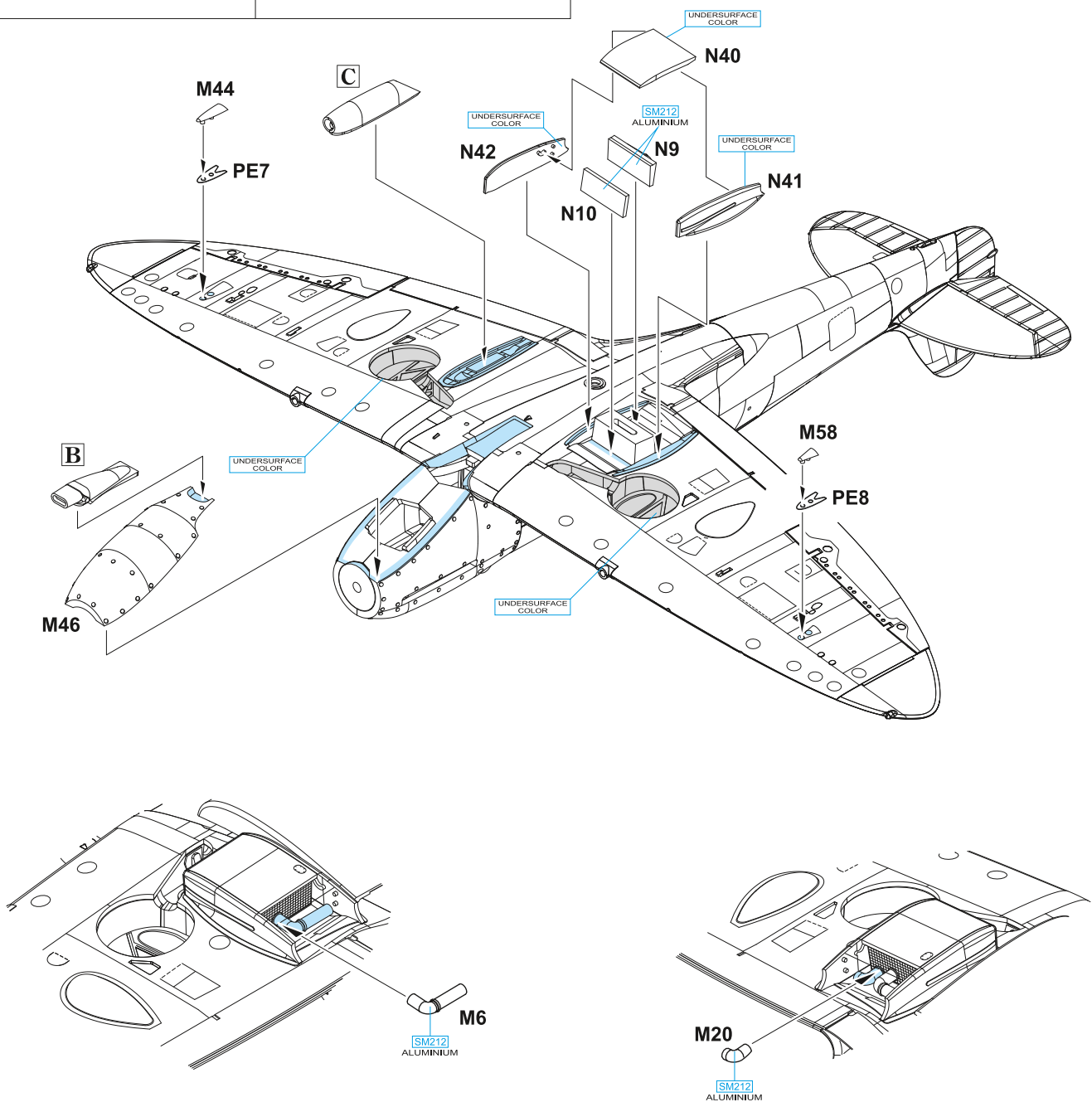
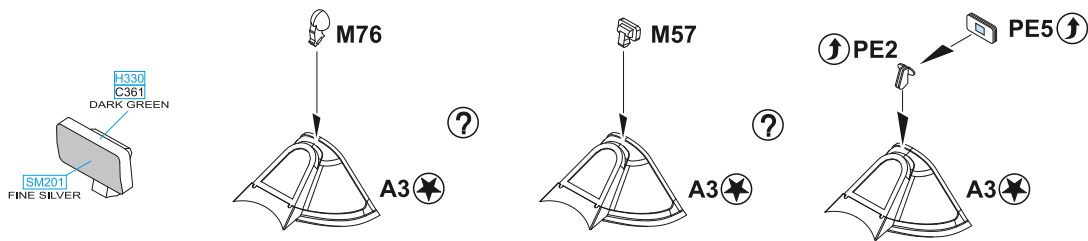


Diagram illustrating the underside of the N58 seat being installed into the car's seat base. A label 'UNDERSURFACE COLOR' points to the bottom of the seat, and 'N58' is labeled on the seat itself.

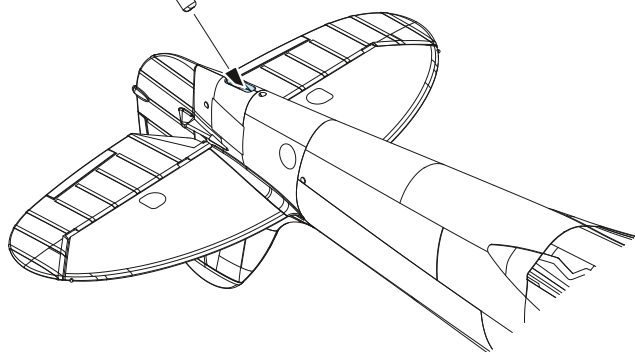
F



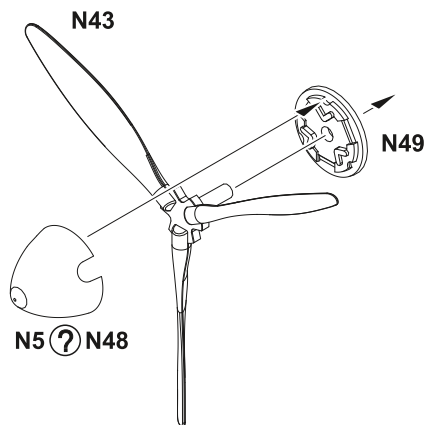
M57 ? PE2, PE5 - MARKINGS **A, B, C, D, G**
M76 - MARKINGS **E, F**

H77
C137
TIRE BLACK
SM212
ALUMINIUM
SM212
ALUMINIUM

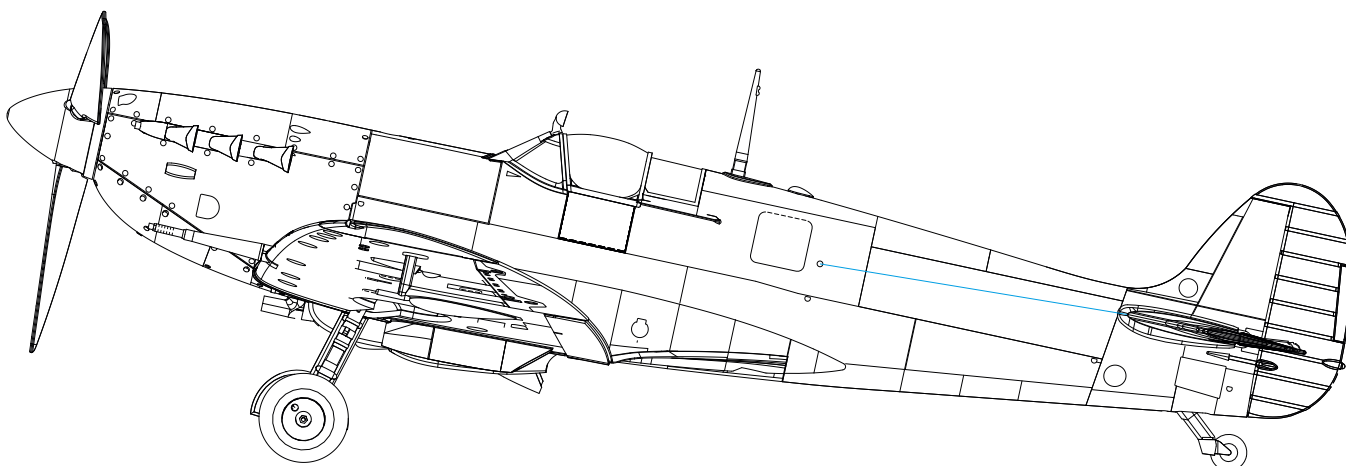
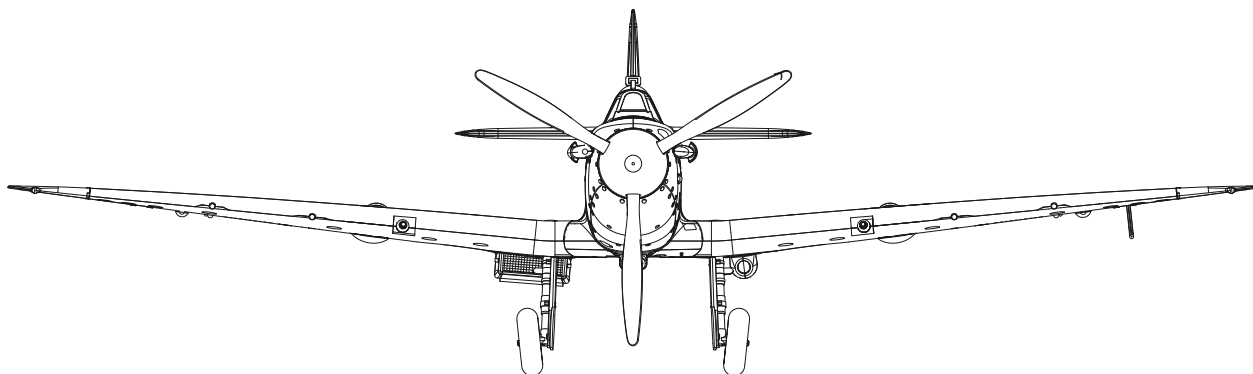
N53



G

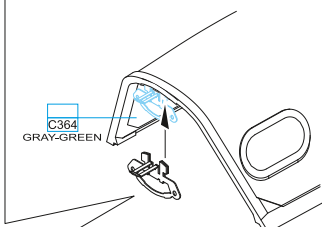
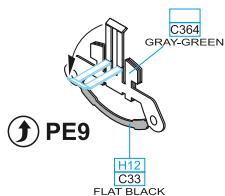


N43, N48, N49 - MARKINGS **A, C, D, E, F, G**
N5, N43, N49 - MARKING **B**



H

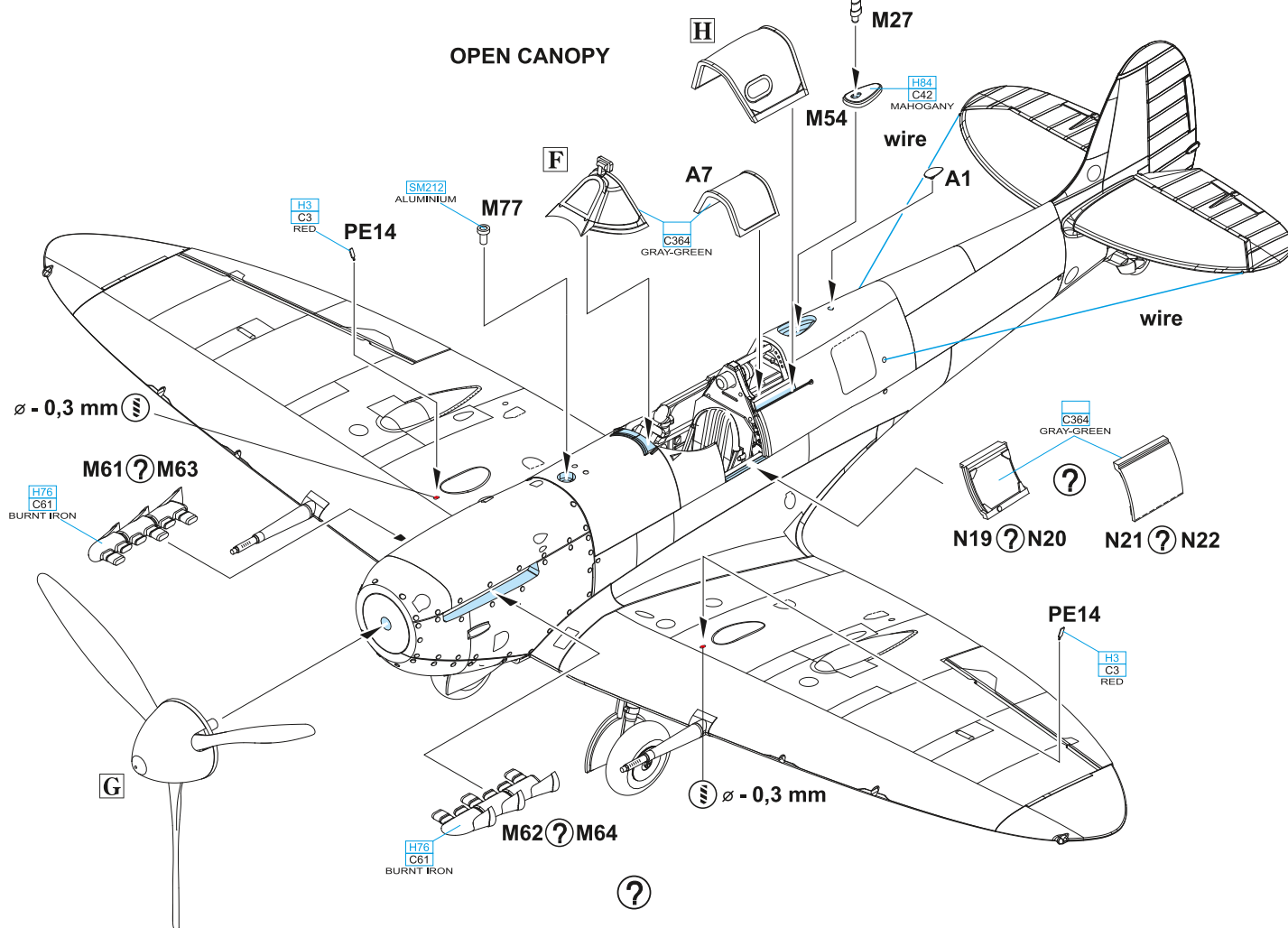
A13, A15 - CLOSED CANOPY
A9, A10 - OPEN CANOPY



★A10 ? A15★
★A9 ? A13★

A10 ? A15 - MARKINGS **A, B**
A9 ? A13 - MARKINGS **C, D, E, F, G**

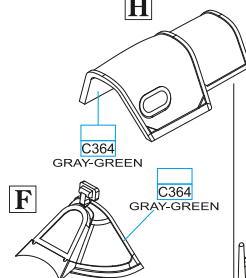
OPEN CANOPY



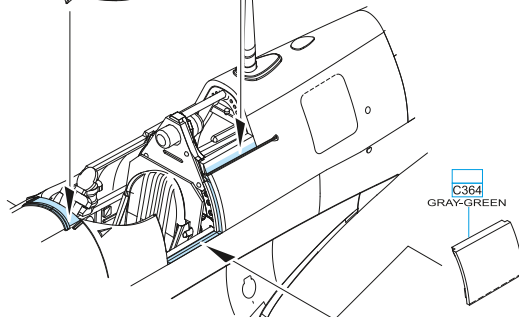
M63, M64 - MARKINGS **A, B, C, D, F, G**
M61, M62 - MARKING **E**

H

CLOSED CANOPY



N17 ? N20 ? N21 - MARKINGS **A, B, C, E, F, G**
N18 ? N19 ? N22 - MARKING **D**





A3



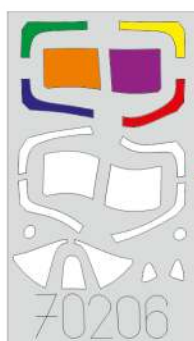
A20



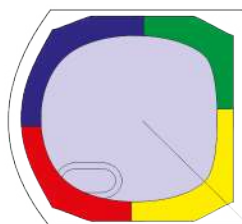
A17



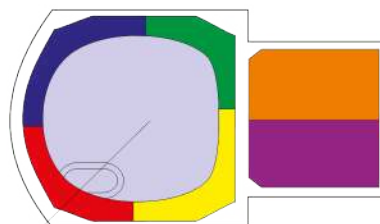
A6



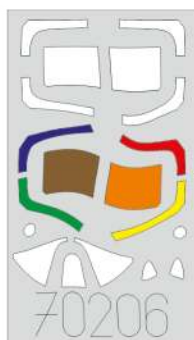
A10



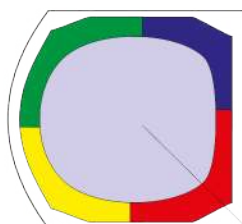
A15



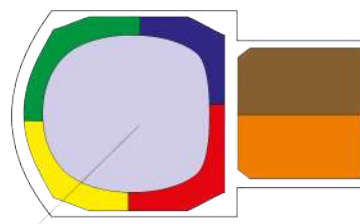
LIQUID MASK



A9



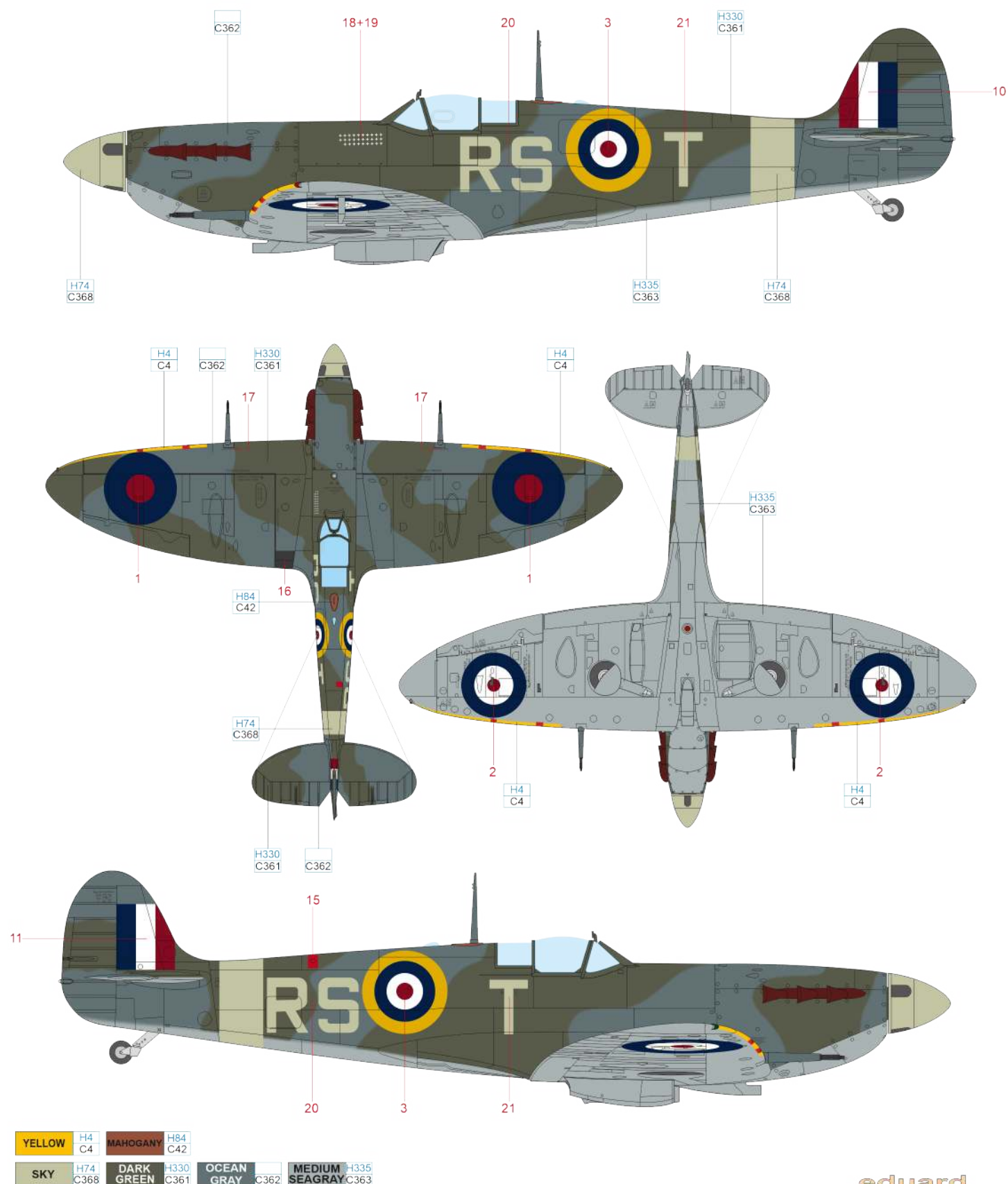
A13



LIQUID MASK

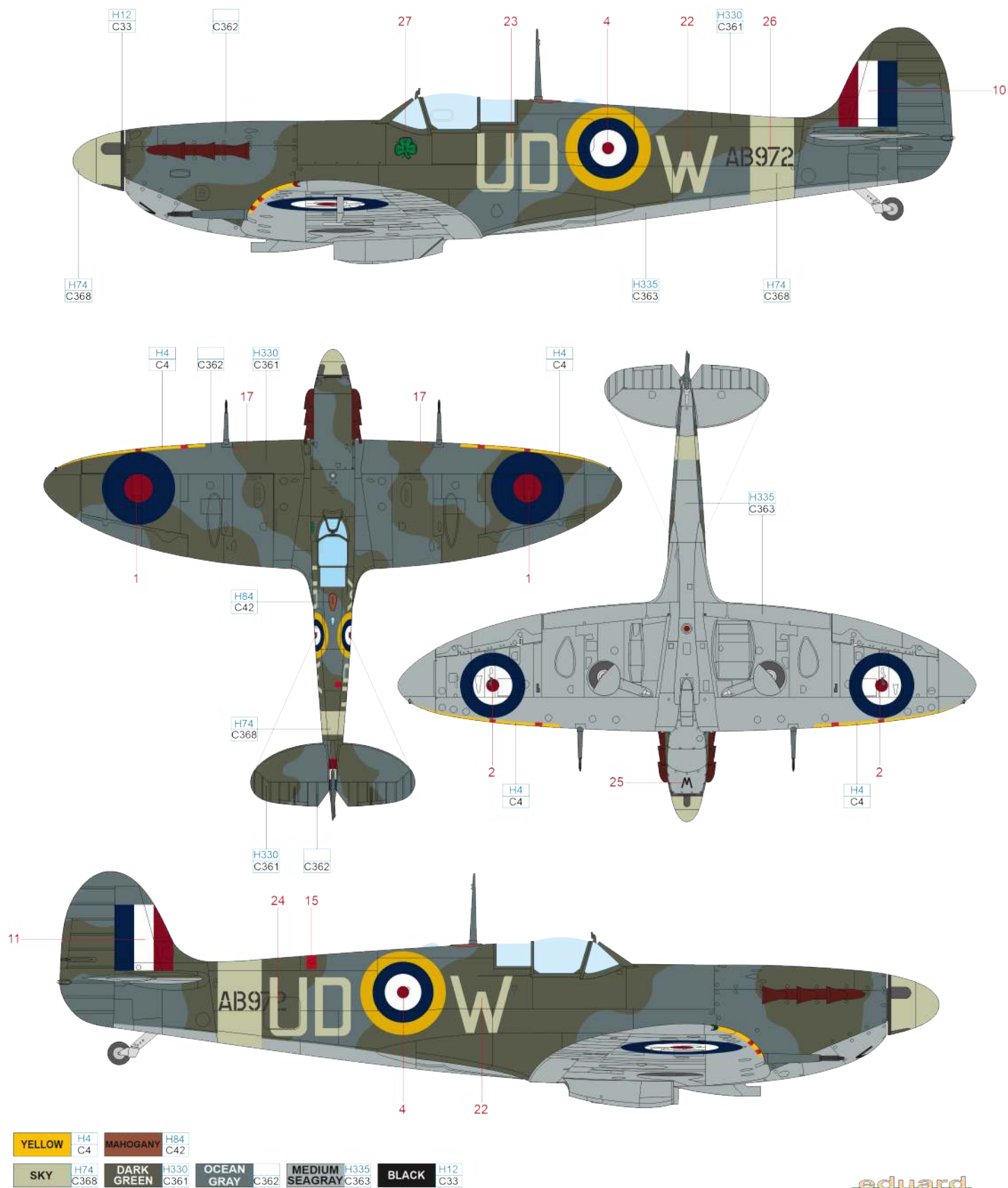
A BL336, W/Cdr Robert S. Tuck, Biggin Hill Wing, RAF Biggin Hill, Velká Británie, prosinec 1941 – leden 1942

W/Cdr Robert Stanford „Bob“ Tuck, je s 29 potvrzenými sestřely jedním z nejúspěšnějších stíhačů RAF. Svých prvních sestřelů dosáhl u No. 92 Squadron nad Dunkirkem. Do 11. září 1940, kdy byl jmenován velitelem No. 257 Squadron, měl na svém kontě už 14 sestřelů. Předpokládá se, že jednou z jeho obětí se stalo 23. září 1940 budoucí hvězdě eso Luftwaffe, Hans-Joachim Marseille. Počátkem prosince 1941 byl Tuck jmenován velitelem elitního křídla v Biggin Hillu. Dne 28. ledna 1942 však byl jeho Spitfire BL336 zasažen flakem a musel nouzově přistát u Boulogne sur Mer, kde byl následně zajat. V táboře Stalag Luft III v Saganu se podílel na přípravách Velkého útoku, ale těsně před jeho provedením byl přemístěn do pobočného tábora Belaria. Dne 1. února 1945 uprchl během evakuace tábora a přidal se k Rusům. Z RAF odešel v padesátých letech a věnoval se farmaření. Při natáčení filmu Bitva o Británii se spřátelil s Adolfem Gallandem, jehož synovi byl kmotrem. Zemřel ve věku 70 let dne 5. května 1987.



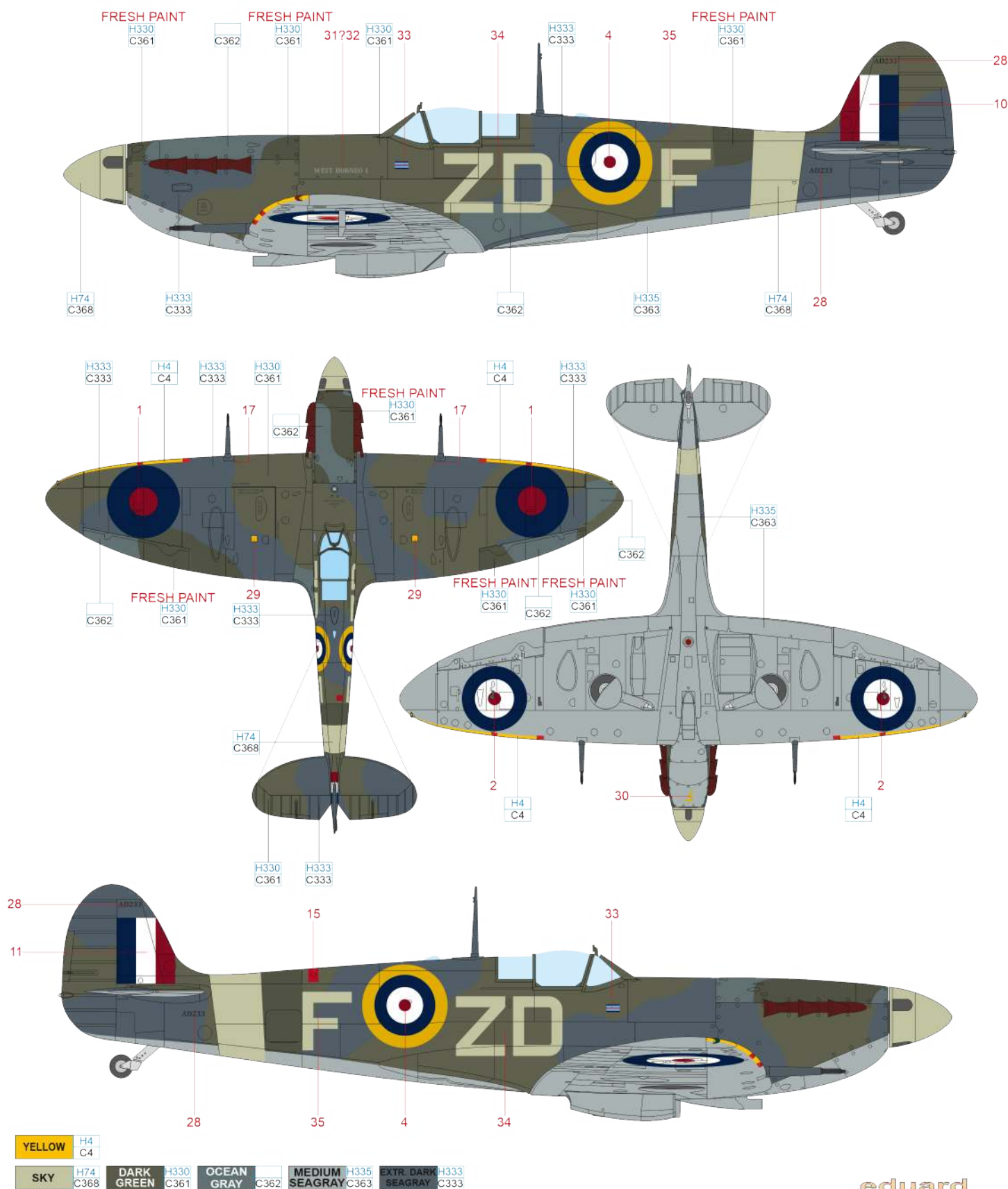
B

Posledním Spitfirem, se kterým Brendan „Paddy“ Finucane operačně létal u No. 452 Squadron byl stroj AB972. Mezi prvním až 13. říjnem 1941 s ním „Paddy“ uskutečnil osm operačních letů, při kterých dosáhl čtyř potvrzených vítězství a dvou poškození nepřátelských letounů. Poté, co si 13. října 1941 Finucane nešťastně zlomil patní kost, strávil několik týdnů v nemocnici. Po zotavení byl 20. ledna 1942 pověřen velením No. 602 Squadron na základně RAF Redhill. Spitfire AB972 byl vyroben v září 1941 a nastříkan barvami schématu Temperate Land Scheme. Po nařízení změny kamuflážního schématu u stíhacích letounů RAF byl AD233 následně v místech původního odstínu Dark Earth přebarven novým odstínem Mixed Grey (směs Medium Sea Grey a Night Black v poměru 7:1), spodní plochy Sky byly přebarveny novým odstínem Medium Sea Grey. Na standardním místě pod levým čelním štítkem byl aplikován osobní znak – zelený irský trojlístek s černými detaily, doplněný o iniciály BF. Za svou válečnou kariéru dosáhl Finucane 32 sestřelů a stal se tak třetím neúspěšnějším pilotem Spitfiru během 2. světové války.



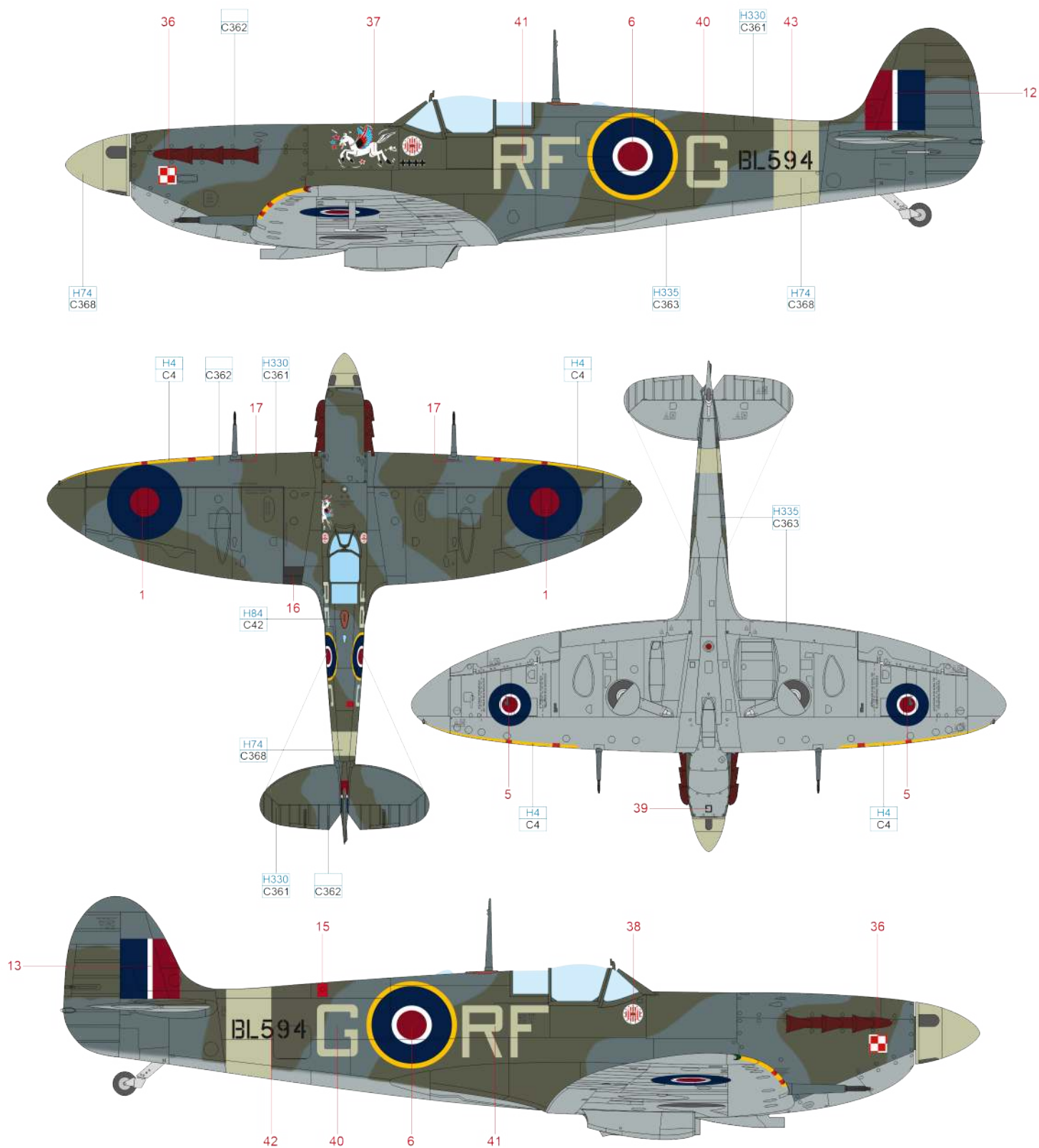
C AD233, S/Ldr Richard M. Milne, No. 222 Squadron, RAF North Weald, Velká Británie, leden – květen 1942

Spitfire AD233 s darovacím nápisem West Borneo I převzal S/Ldr Richard Maxwell „Dickie“ Milne po svém předchůdci a jednom z nejlepších stíhačích es RAF Bitvy o Británii S/Ldr Manfredu Czerninovi. Dickie Milne s AD233 operačně létal od ledna do května 1942, a ačkoliv na něm nedosáhl žádného ze svých 15 sestřelů, jeho Spitfire se stal známý díky sérii dochovaných barevných fotografií, které dokumentují zbarvení Spitfirů z přelomu let 1941–1942. Spitfire AD233 byl vyroben v září 1941 a nastříkán barvami v odstínech Temperate Land Scheme. Po změně kamuflážního schématu stíhačích letounů RAF byl AD233 přebarven v místech původní Dark Earth velmi tmavým namodralým odstínem Mixed Grey, spodní plochy pak odstínem Medium Sea Grey. Spitfire AD233 měl několik zvláštností. Horní kryt motoru, obě křídélka, levá přechodová část trup-křídlo a pravá špička křídla byly nahrazeny díly z jiného Spitfiru, na kterém byl aplikován světlejší odstín Mixed Grey (případně tovární odstín Ocean Grey). To, stejně jako asymetricky umístěné kokardy na horní straně křídla, oloupaný povrch na horní straně levé poloviny křídla a četné známky přetření kamuflážních barev dávají tomuto Spitfiru unikátní vzhled. Dne 22. května předal S/Ldr Milne velení No. 222 Squadron S/Ldr Jerzemu Jankiewiczovi, prvnímu polskému letci, který vedl britskou squadronu. Ten ale již při svém druhém bojovém letu 25. května v AD233 zahynul ve vodách Lamanšského průlivu.



D BL594, F/O Eugeniusz Horbaczewski, No. 303. Squadron, RAF Kirton-in-Lindsey, Velká Británie, červen 1942

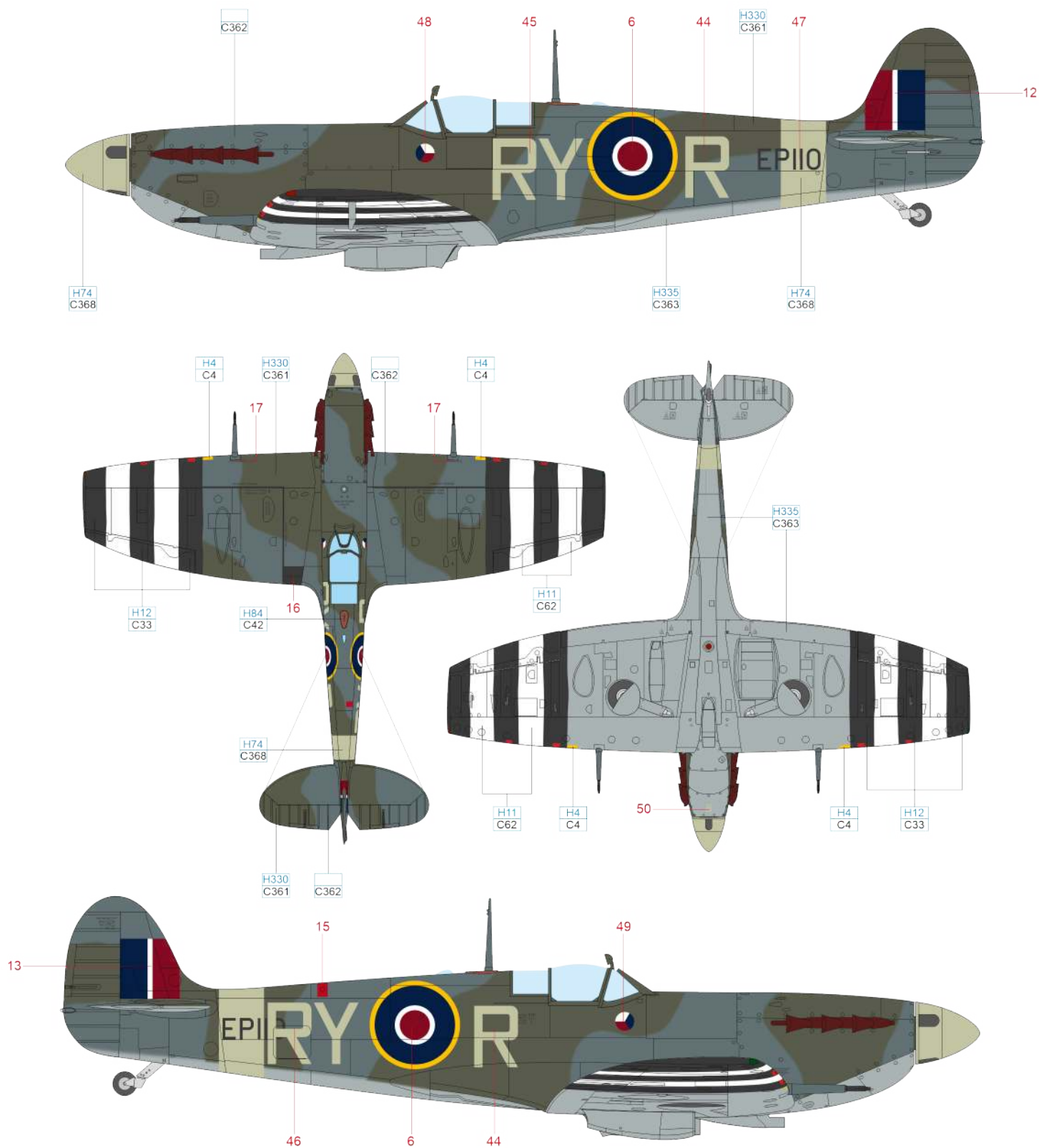
BL594 byl dodán No. 242 Squadron v dubnu 1942, ale již v květnu byl poškozen při nehodě, následně opraven a dodán k No. 303 (Polish) Squadron, která tou dobou operovala z letiště Kirton-in-Lindsey. Zde byl opatřen kódy RF-G a stal se osobním strojem F/O Horbaczewskiho, který si na trup nechal nakreslit dosavadní skóre čtyř potvrzených sestřelů a osobní emblém poněkud divoce vypadajícího Pegasa. Na začátku února 1943 se No. 303 Squadron přesunula do Hestonu, ale BL594 zůstal na letišti v Kirton-in-Lindsey a stal se osobním letounem velitele No. 2 Polish Wing, W/Cdr Alexandra Gabszewicze opatřen novými kódy G-WX.



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

E EP110, F/Lt Otmar Kučera, No. 313 Squadron, RAF Hawkinge, Kent, Velká Británie, srpen-září 1943

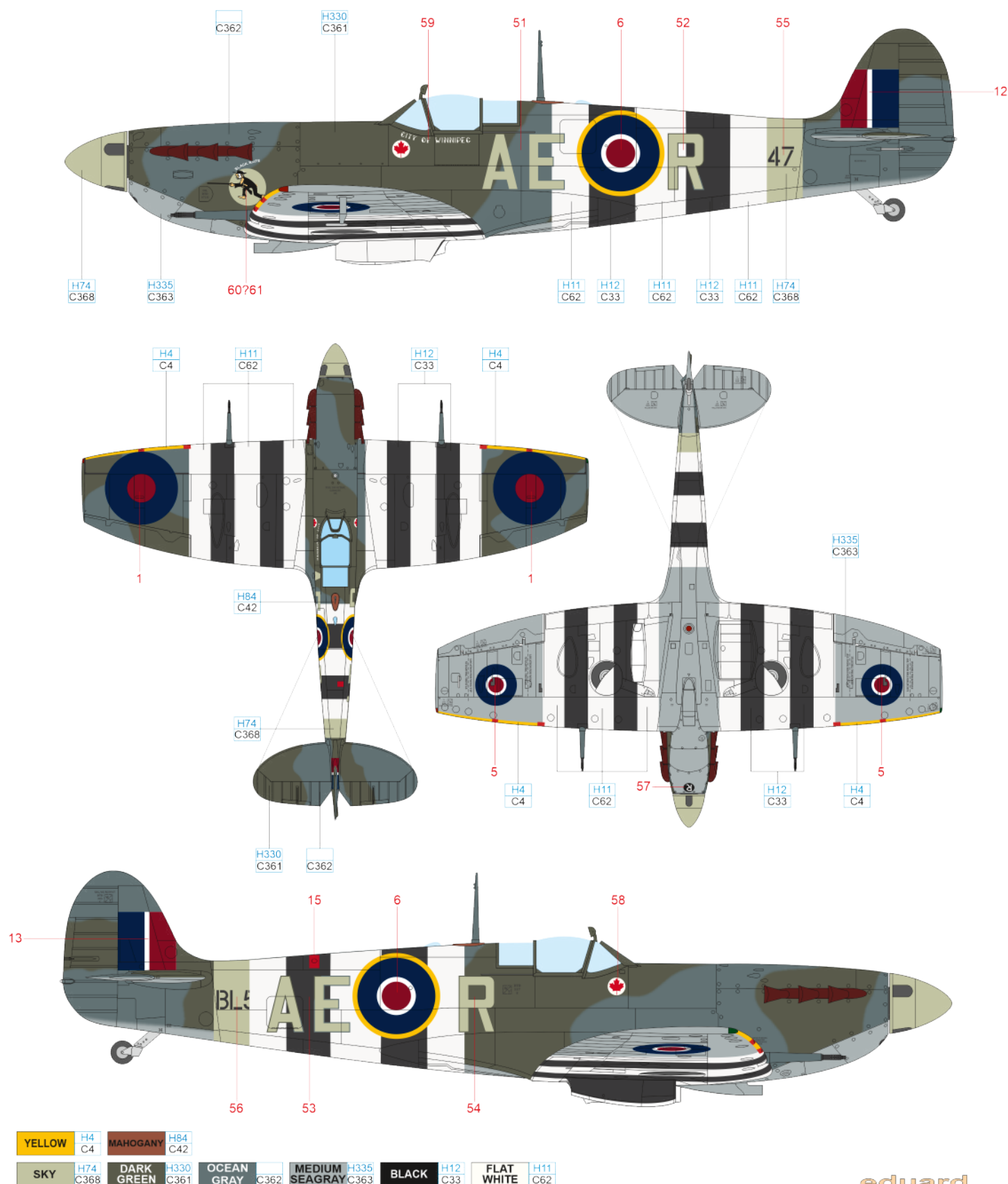
Spitfire LF Mk.Vb EP110 s označením RY-R velitele B letky No. 313 Squadron RAF, Otmaru Kučery, DFC, je znázorněn v podobě, v jaké 9. září 1943 létal během operace Starkey. V jejím průběhu byly poprvé použity černobílé invazní pruhy k odlišení vlastních a cizích strojů. Namalovány byly i na letounech, které se toho dne měly účastnit operací v malých výškách. Vypadaly ale jinak než dobře známé „invazní“ pruhy z pozdějšího vylodění v Normandii. No. 313 Squadron se v polovině srpna 1943 po zotavovacím pobytu a hlídkování na severu nad Orkneji přesunula na letiště Hawkinge, které patřilo pod velení No. 11 (Fighter) Group. Perut se tak zapojila do operačních letů klamné operace Starkey v rámci Hawkinge Wingu. Během těchto bojů si „třístatřináctka“ díky svému veliteli S/Ldr. Jaroslavu Himrovi připsala i jedno vítězství ve vzdušném boji.



YELLOW	H4 C4	MAHOGANY	H84 C42
SKY	H74 C368	DARK GREEN	H330 C361
		OCEAN GRAY	C362
		MEDIUM SEAGRAY	H335 C363
		BLACK	H12 C33
		FLAT WHITE	H11 C62

F BL547, F/O Rick R. Richards, No. 402 Squadron, RAF Horne, Velká Británie, červen 1944

V Den D měla No. 402 Squadron ve své výzbroji směsici starších Spitfirů verze Mk.Vb a Vc a velelo jí známé eso S/Ldr G. W. Northcott. Squadrona byla součástí No. 142 Wing, který pod velením dalšího známého kanadského esa W/Cdr Johna Milne Checkettsa operoval jako součást protivzdušné obrany Velké Británie, i když pod operačním řízením 2 TAF v roli stíhacích bombardérů. Na Spitfiry Mk.IX byla No. 402 Squadron znovu přezbrojena v červenci, ale jejich působení u jednotky bylo krátké. Počátkem srpna 1944 došlo k přesunu do Hawkinge, kde byla squadrona přezbrojena na nové výkonné Spitfiry Mk.XIV, se kterými se okamžitě zapojila do boje proti létajícím pumám V-1. Koncem září 1944 byla přemístěna k 2 TAF v Belgii a připojila se k No. 125 Wing. V prosinci se stala součástí No. 126 Wing RCAF, kde létala po boku Spitfirů Mk.IX. Konec války zastihl jednotku na německé půdě ve Wunstorfu s celkovým skóre 49,5 zničených nepřátelských letadel ve vzduchu. Jedním ze Spitfirů Mk.Vb působících u No. 402 Squadron během Dne D byl i stroj sériového čísla BL547 který byl opatřen trupovými kódy AE-R. Nejčastěji s ním létal F/O Rick Richards, který si nechal na příď svého Spitfiru namalovat kresbu Black Rufe, což byla postavička z komiksového časopisu Li'l Abner. Pod pilotní kabinou nesl standardní označení většiny Spitfirů No. 402 Squadron, tedy červený kanadský list v bílém erbu s bílým nápisem City of Winnipeg.



G BL255, Lt. Don S. Gentile, 336th FS, 4th FG, 8th AF, Debden, Velká Británie, listopad 1942

No. 133 (Eagle) Squadron byla zformována v červenci 1941 na základně RAF Coltishall a v roce 1942 byla jako první z amerických squadron přezbrojena na Spitfiry Mk.IX. O dvanáct nových devítek ale přišla pouhé tři dny před převedením Eagle squadron pod velení USAAF při doprovodu B-17 nad Morlaix. Po svém začlenění do svazku 8th USAAF dne 29. září 1942, kdy se z No. 133 (Eagle) Squadron RAF stala 336th FS, 4th FG, létala nadále se starými dobrými Spitfiry Mk.Vb. Stroj BL255, pojmenovaný Buckeye Don, byl osobním letounem Dona Gentileho, pozdějšího nejúspěšnějšího stíhače 8th AF s 19 sestřelenými, třemi poškozenými a šesti na zemi zničenými nepřátelskými letouny. Další dvou sestřelů dosáhl ještě jako příslušník RAF nad Dieppe 19. srpna 1942. Stejný emblém jako BL255 nesl později slavný P-51B Shangri La a tento emblém se dostal i do znaku 334th FS.

