

Spitfire Mk.Ia

eduard

1/48 Scale Plastic Model Kit

ProfiPACK
edition



item No. 82151

Supermarine Spitfire je natolik ikonickým letounem, že jej dokáže rozpoznat asi každý. Tento elegantní stíhač se po nebi proháněl dlouhých 13 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 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 nejúspěšnějších 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 opět dvouplošníky, jedinou výjimkou byl Supermarine Type 224 Reginalda Mitchella. Bohužel se ukázalo, že jeho výtvar s lomeným vzepětím křídla, pevným kapotovaným podvozkiem a motorem Rolls-Royce Goshawk zaostával za požadavky. RAF si proto vybrala dvouplošný Gloster Gladiator a na rychlé jednoplošníky si musela ještě chvíli počkat.

Od zklamání k úspěchu

Fiasco 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 řízením seděl šéfpilot, kapitán Joseph „Mutt“ Summers. Po jeho 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 Spitfiry jedenáct squadron a 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.

Je třeba poznamenat, že výroba Spitfiru nebyla jednoduchá, a to zejména kvůli složité konstrukci jeho elegantního eliptického křídla. Nakonec firmě Supermarine pomáhala s výrobou pomáhala řada dalších výrobců, aby bylo možno včas plnit objednávky ministerstva. K prvnímu střetnutí nových Spitfirů Mk. I s Messerschmitty Bf 109 došlo 23. května 1939 poblíž Calais, souboj se ovšem obešel bez sestřelů. Na první vítězství (sestřelení dvou Hurricaneů No. 151 Squadron v nechalvalně známém incidentu nad Barking Creek nepočítáme) si museli piloti nových strojů počkat až do 16. října téhož roku, kdy devět Junkersů Ju 88 zaútočilo na základnu královského námořnictva ve Firth of Forth. Dva německé bombardéry byly piloty Spitfirů sestřeleny. O půl roku později zahájila německá armáda ofenzívu v Západní Evropě a Spitfiry se dostávaly do střetu s nepřítelem stále častěji. Jejich pravá bojová prověrka však přišla až v červenci 1940, kdy 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 a rychlost klesla na 563 km/h. Přesto byly tyto pozdější stroje lepšími bojovými stroji.

Tato stavebnice: Spitfire Mk.Ia

Spitfire Mk.Ia představoval první významné vylepšení původní konstrukce Reginalda Mitchella. 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 kulaté 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).

ATTENTION

*

UPOZORNĚNÍ

*

ACHTUNG

*

ATTENTION

*

注意



Carefully read instruction sheet before assembling. When you use glue or paint, do not use near open flame and use in well ventilated room. Keep out of reach of small children. Children must not be allowed to suck any part, or pull vinyl bag over the head.



Před 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
POUŽÍT EDUARD MASK
NABARVIT

PARTS

*

DÍLY

*

TEILE

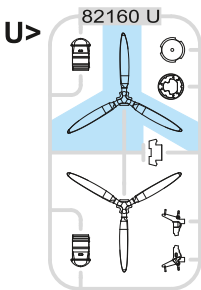
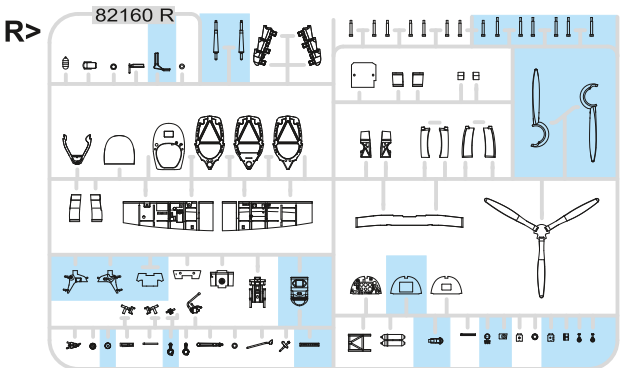
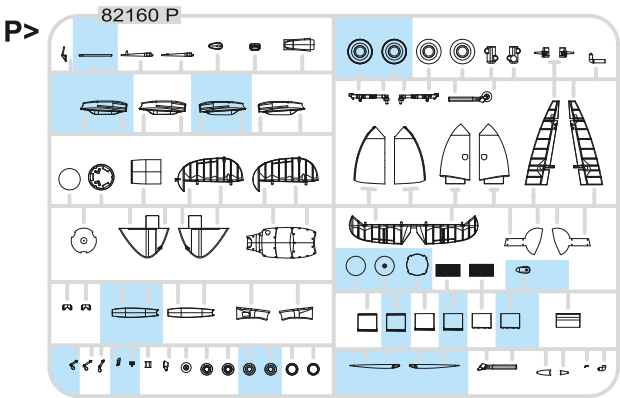
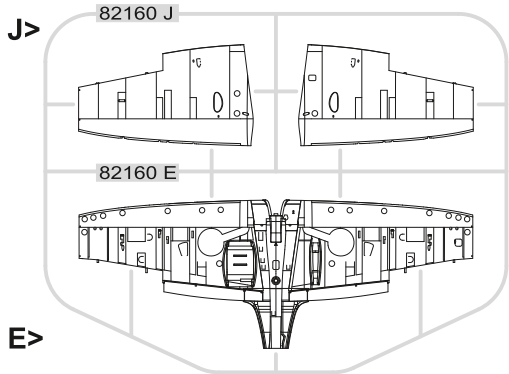
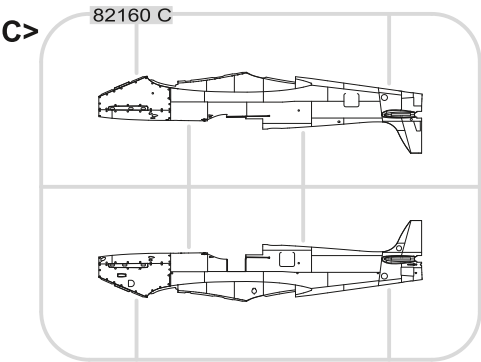
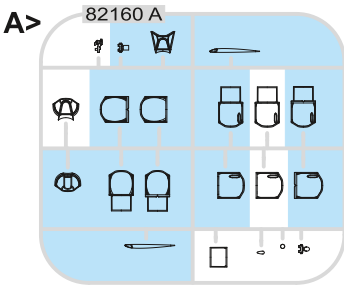
*

PIÈCES

*

部品

PLASTIC PARTS



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

*

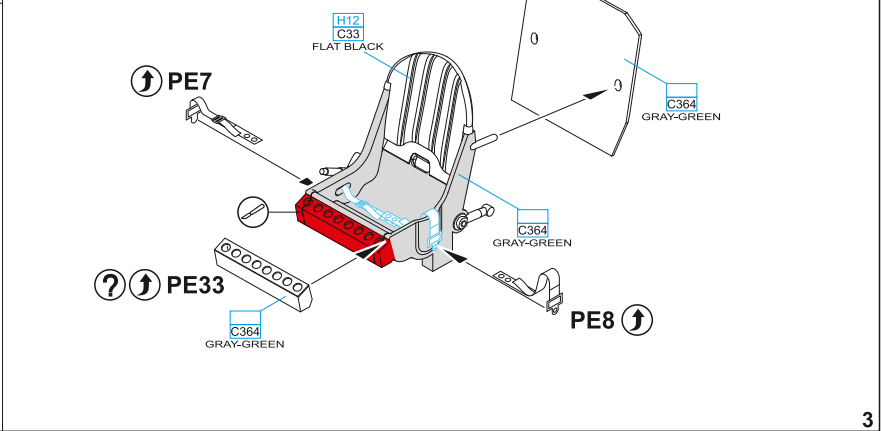
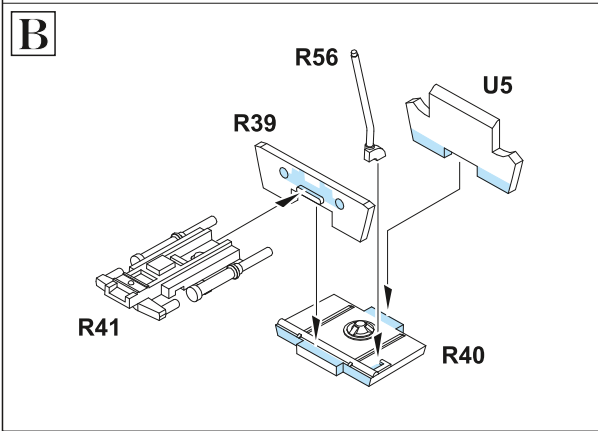
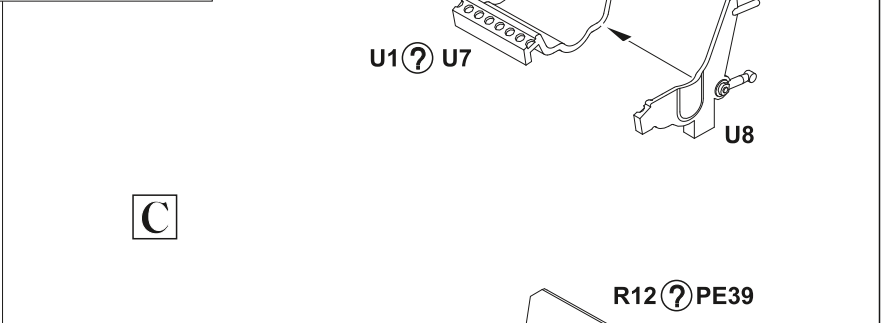
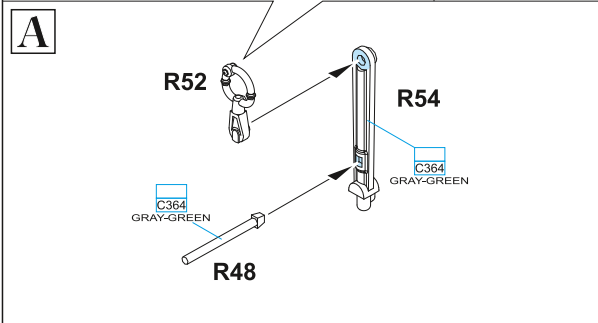
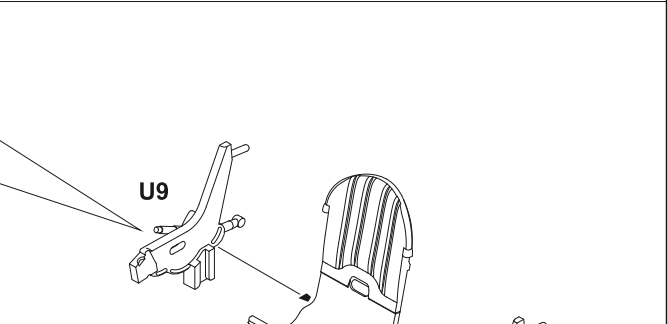
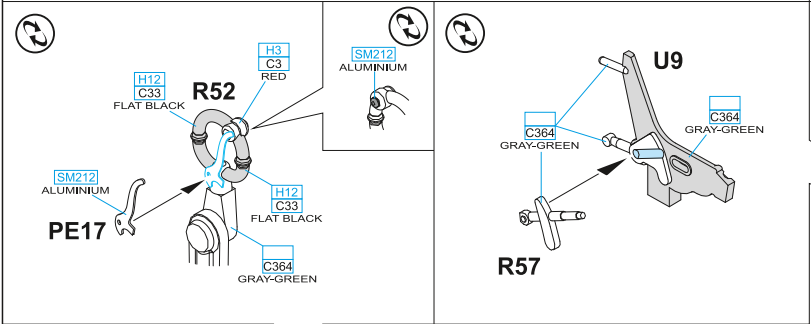
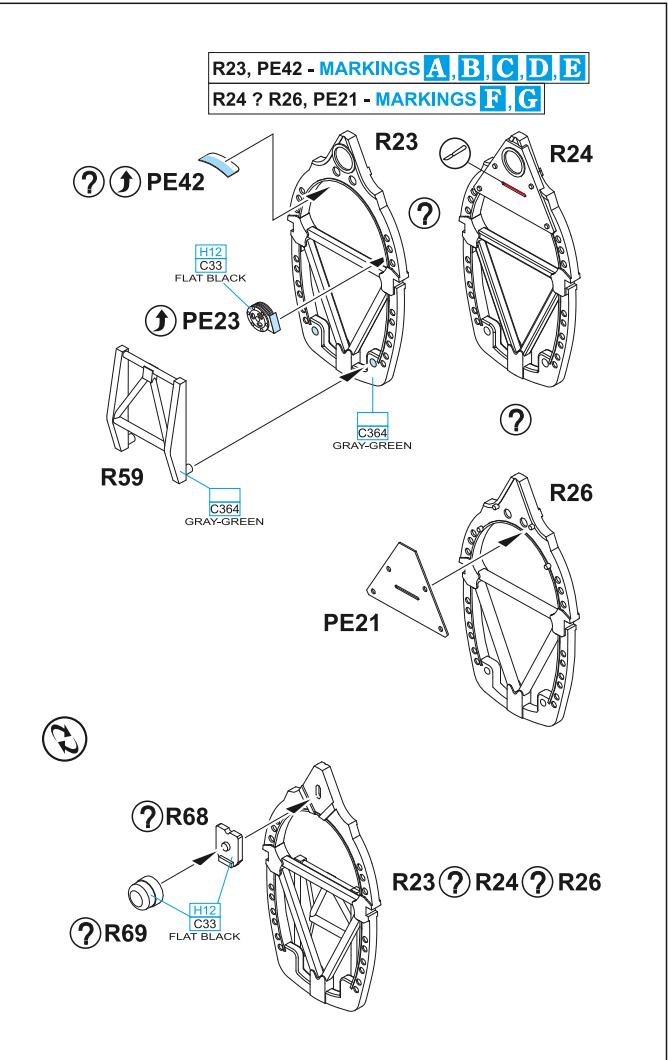
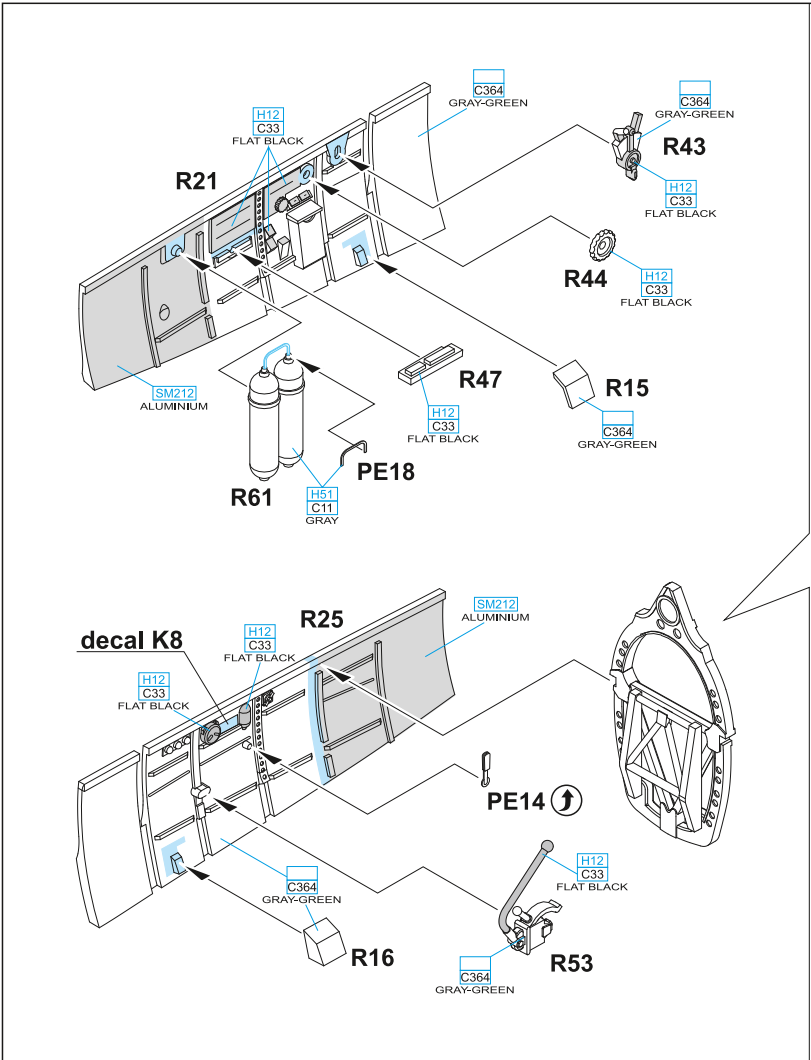
PEINTURE

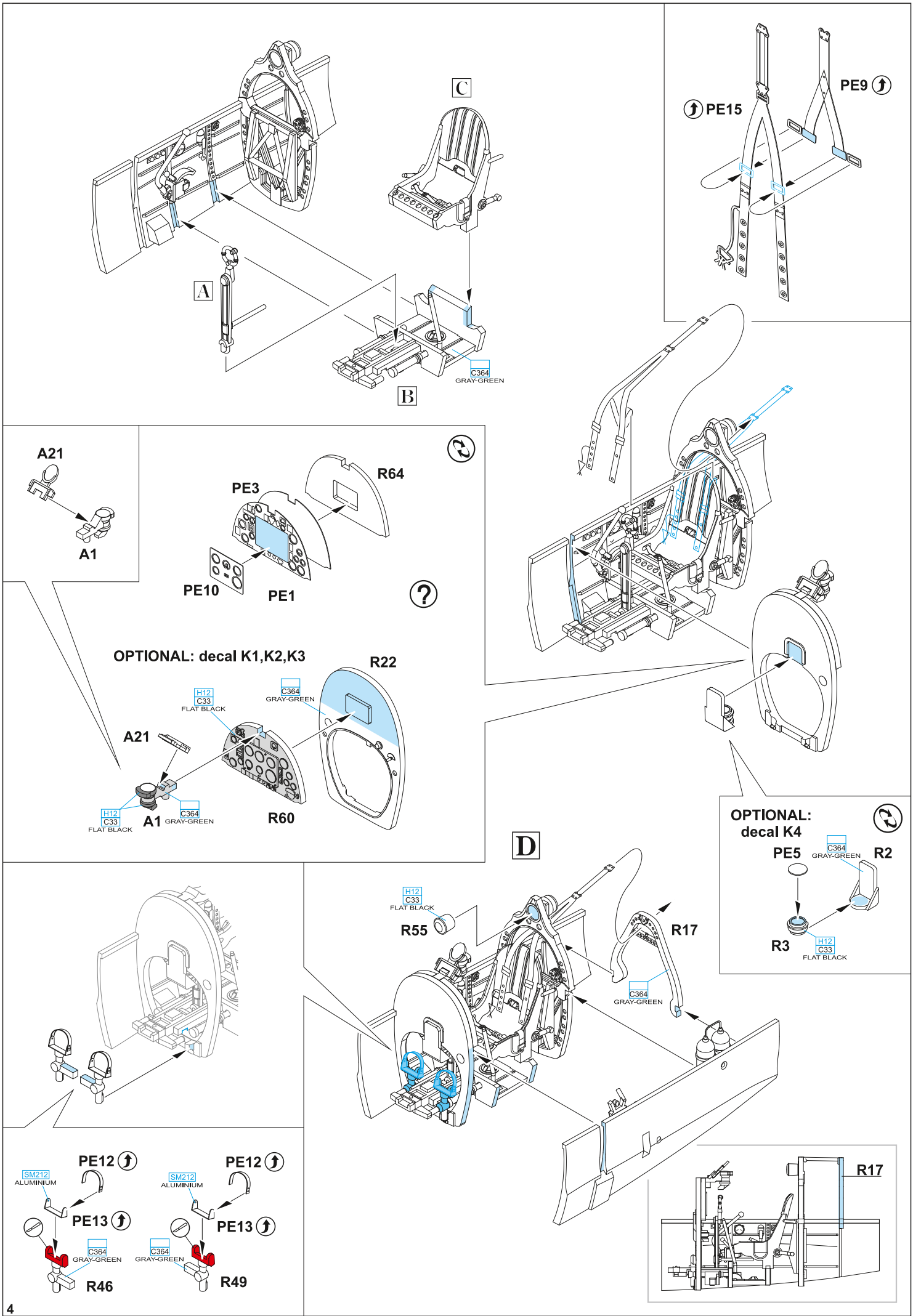
*

色

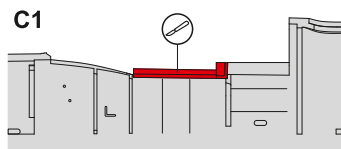
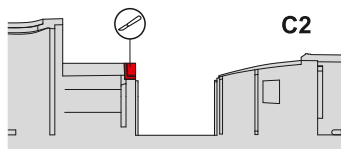
GSI Creos (GUNZE)		
AQUEOUS	Mr.COLOR	
H3	C3	RED
H4	C4	YELLOW
H8	C8	SILVER
H11	C62	FLAT WHITE
H12	C33	FLAT BLACK
H51	C11	LIGHT GULL GRAY
H72	C369	DARK EARTH
H74	C368	SKY
H76	C61	BURNT IRON
H77	C137	TIRE BLACK
H84	C42	MAHOGANY

GSI Creos (GUNZE)		
AQUEOUS	Mr.COLOR	
H90	C47	CLEAR RED
H94	C138	CLEAR GREEN
H330	C361	DARK GREEN
H331	C331	DARK SEAGRAY
H335	C363	MEDIUM SEAGRAY
H417	C117	LIGHT BLUE
	C364	AIRCRAFT GRAY-GREEN
Mr.COLOR SUPER METALLIC		
SM201		SUPER FINE SILVER 2
SM212		ALUMINIUM

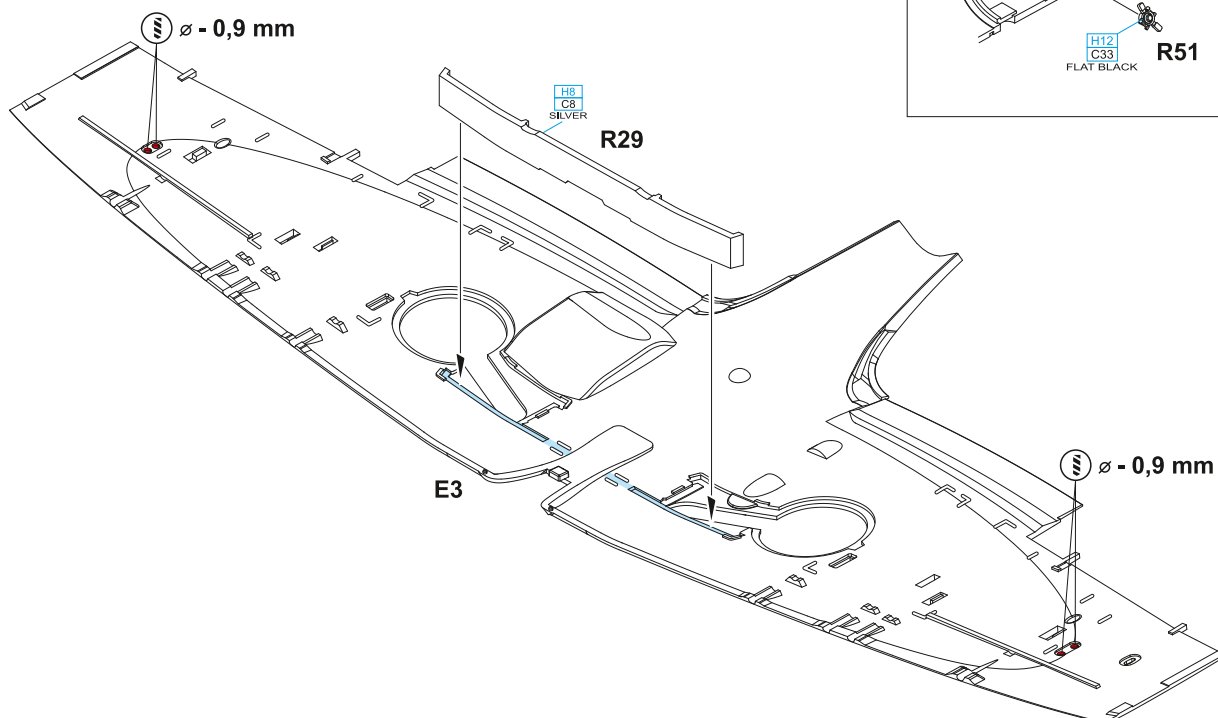
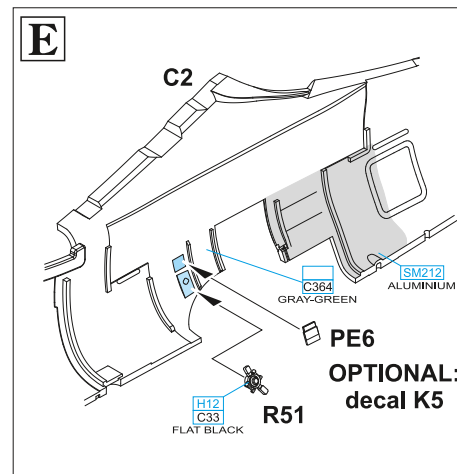
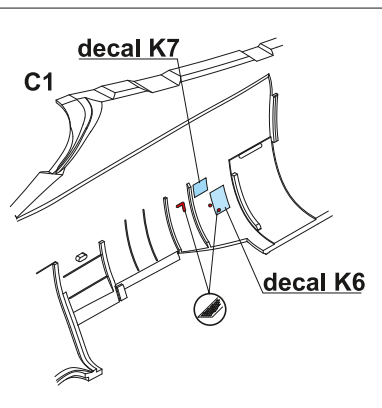
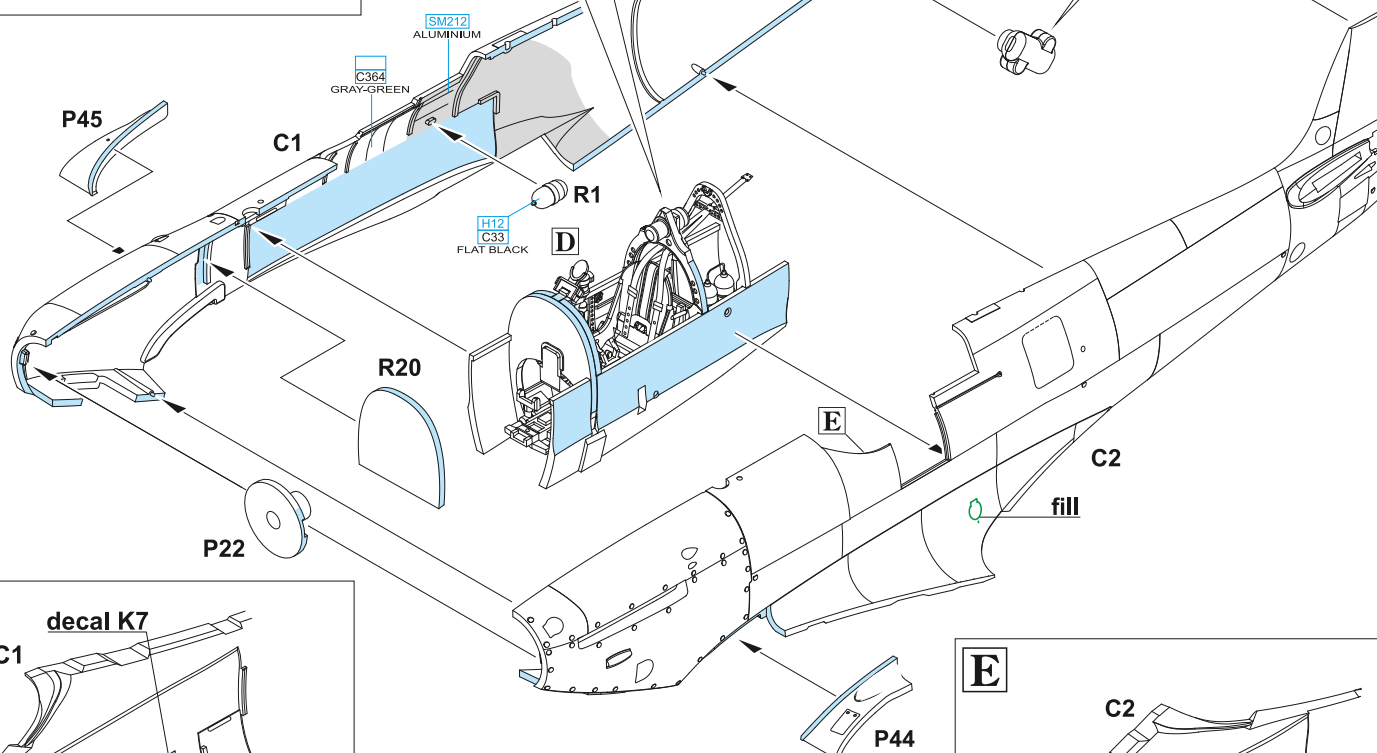
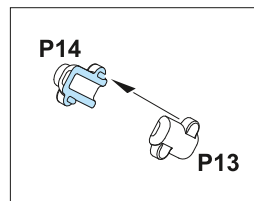
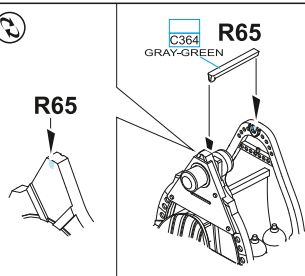


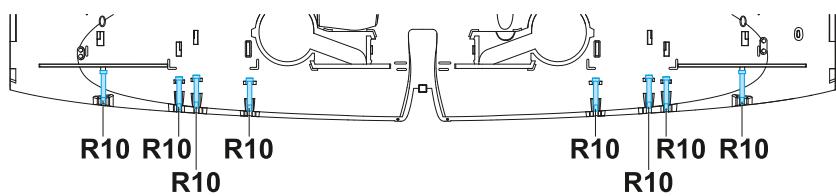
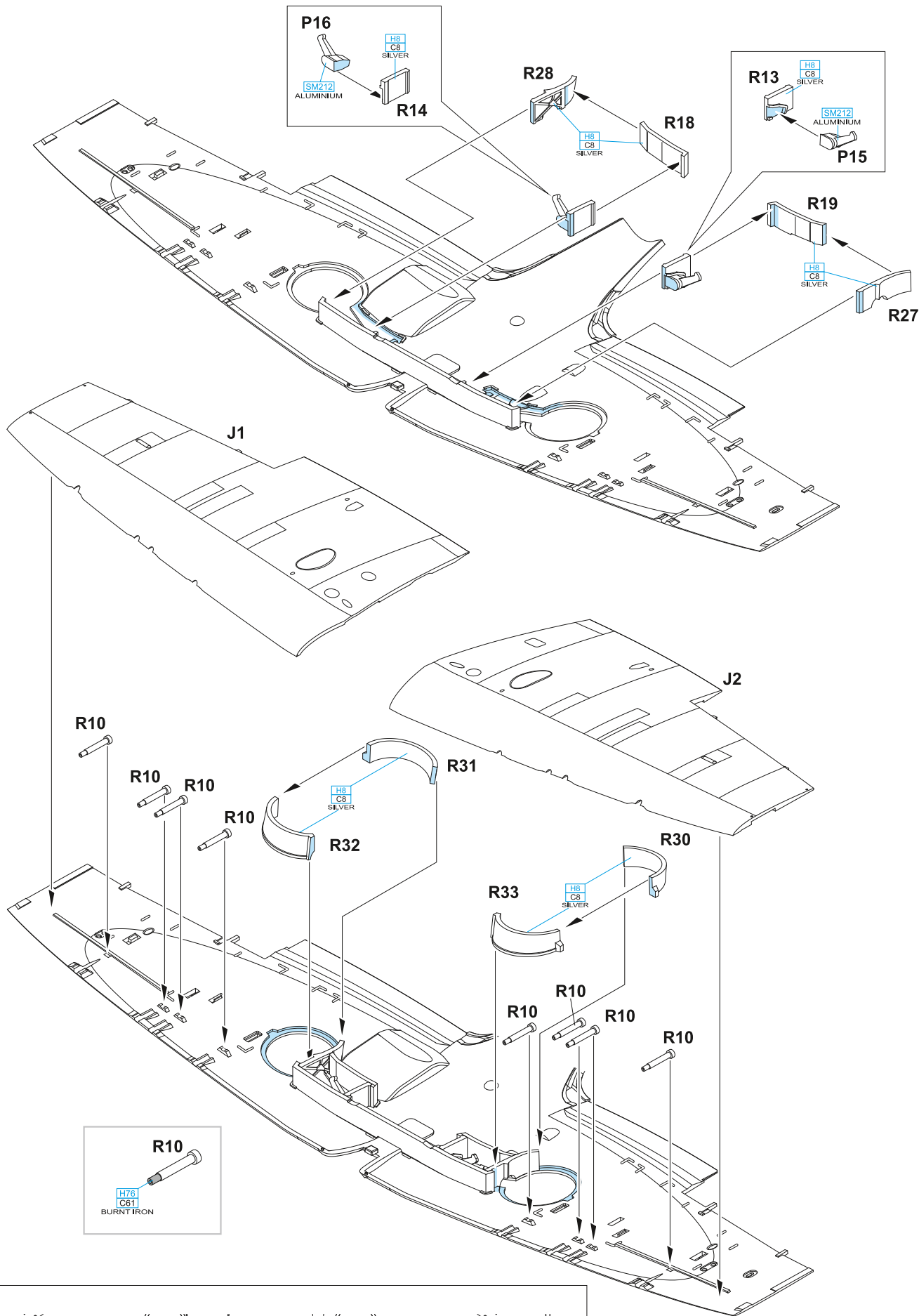


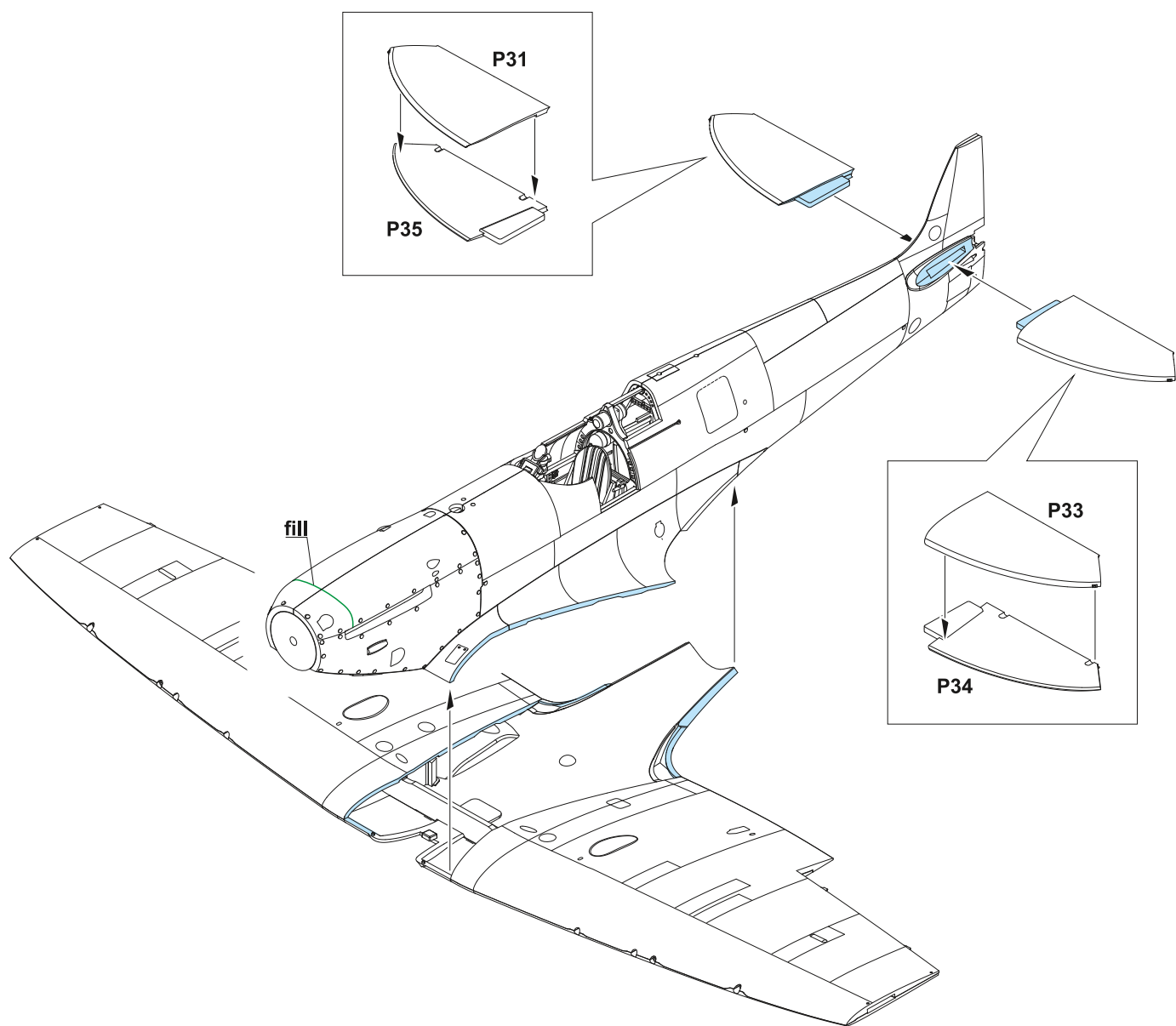
⑦ FOR CLOSED CANOPY ONLY



⑧



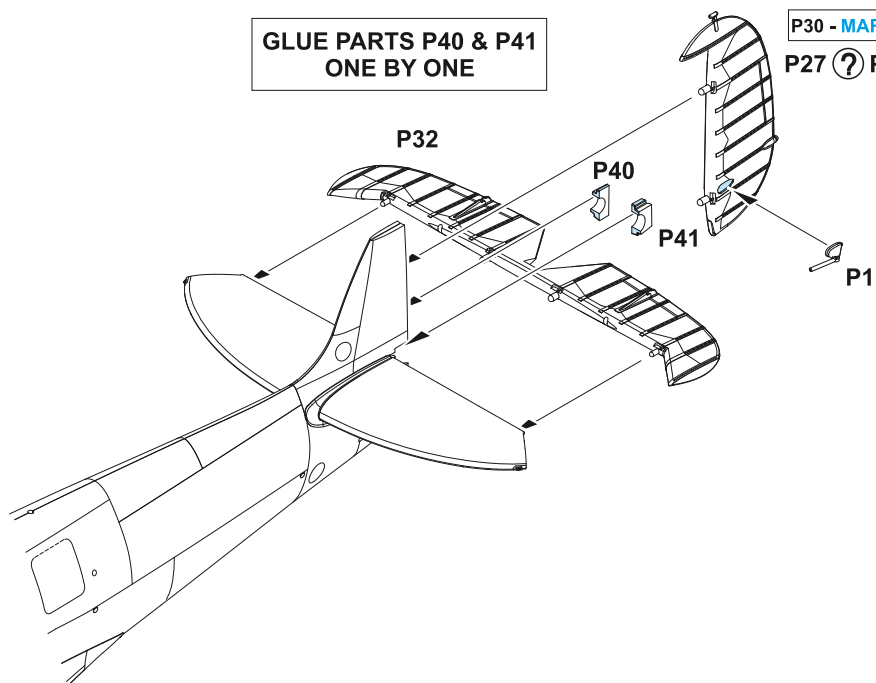


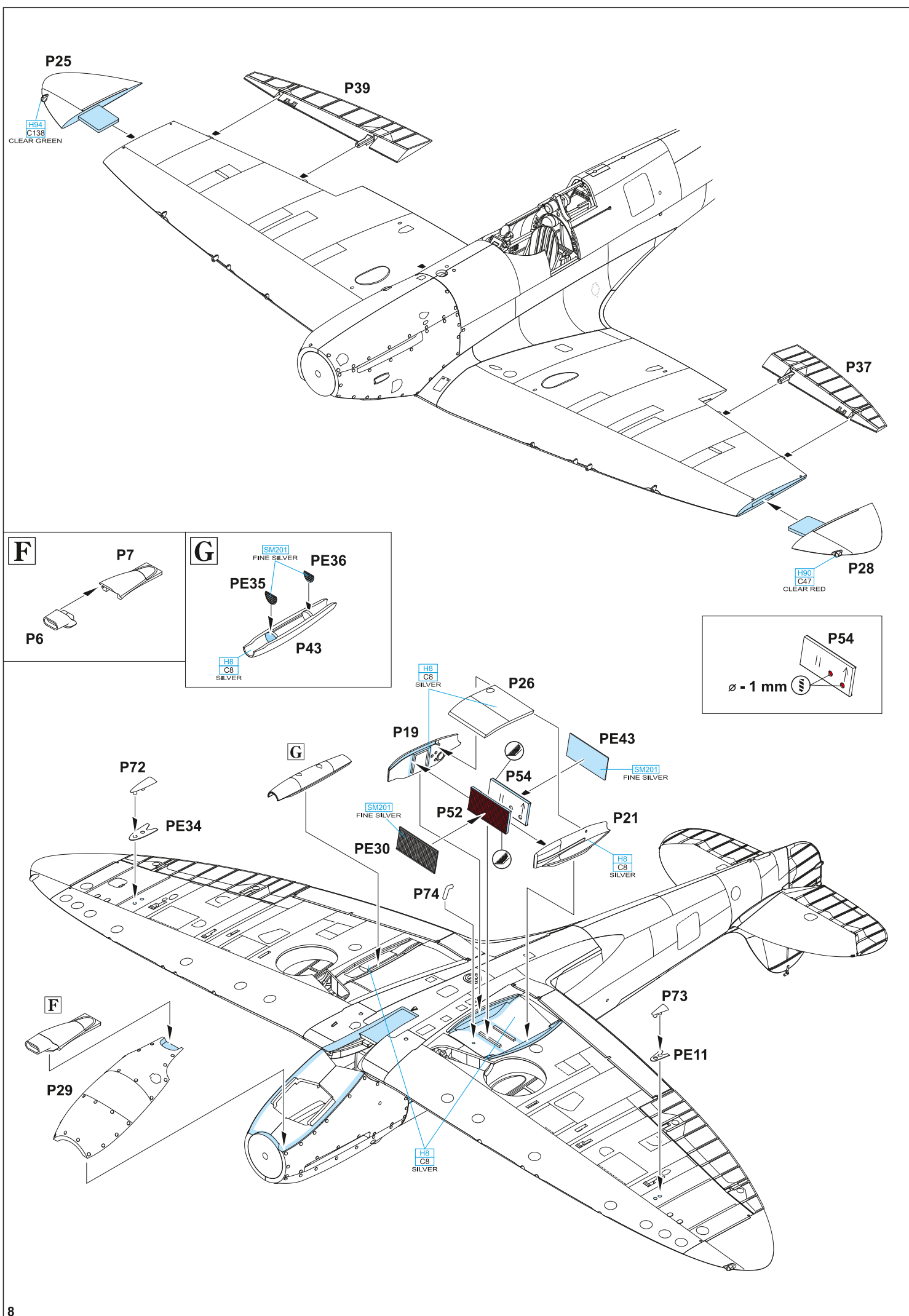


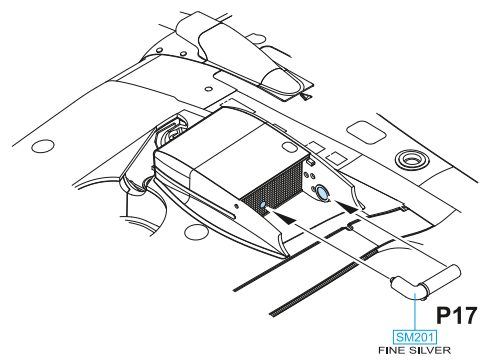
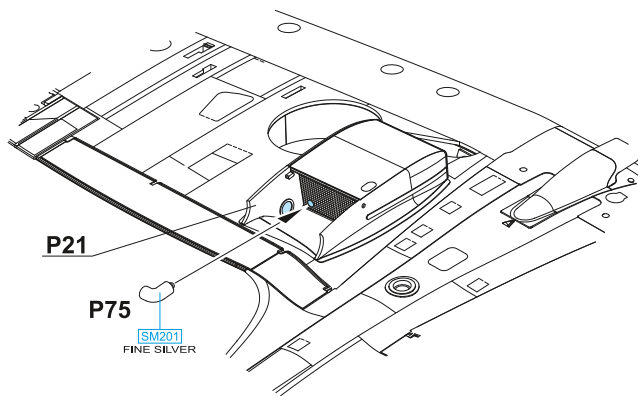
**GLUE PARTS P40 & P41
ONE BY ONE**

P30 - MARKINGS F, G ONLY

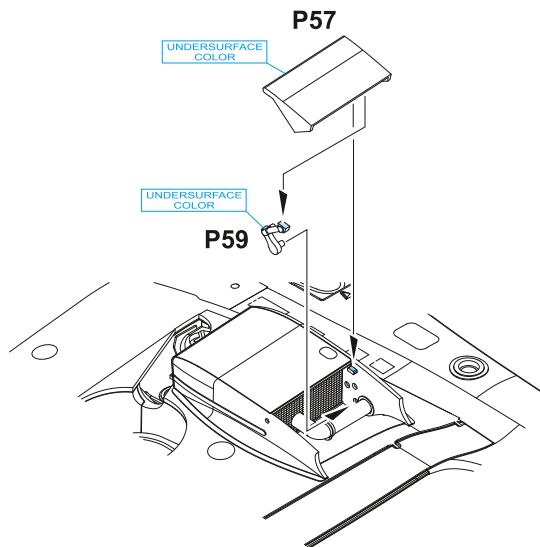
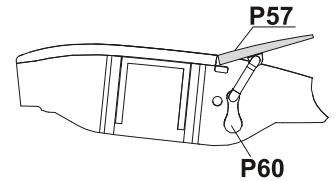
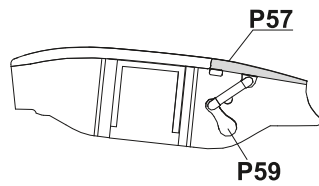
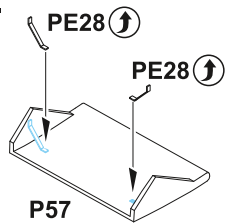
P27 ? P30



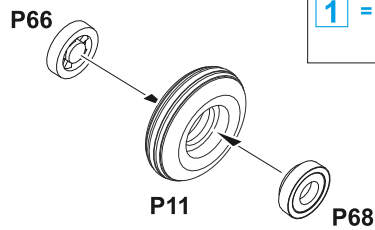
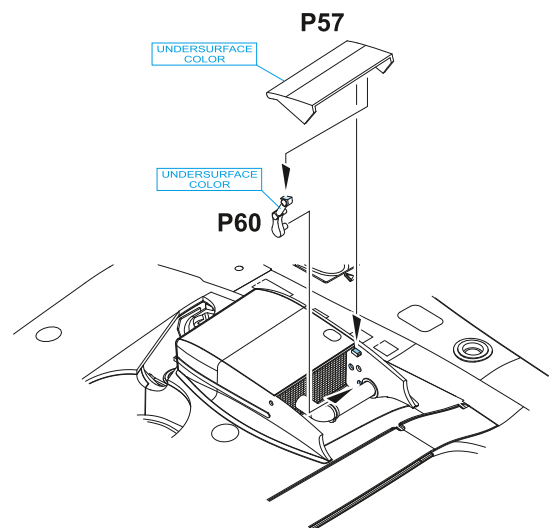




2 pcs.

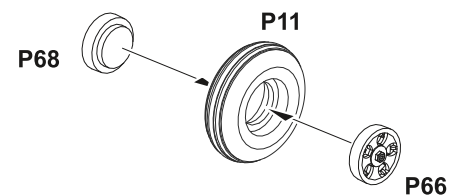


?

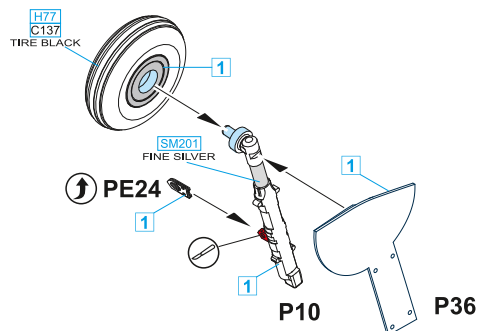


1 =

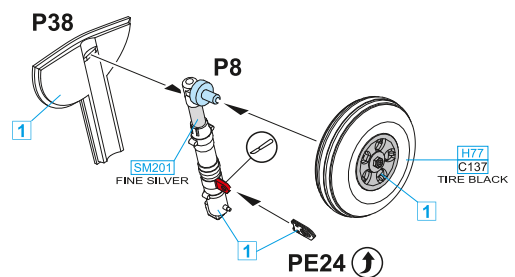
H8	- MARKINGS	A, B, C, D, F, G
C8	port	
SILVER	side	
H12	starboard	
C33		
FLAT BLACK		
H11	- MARKING	E
C62		
FLAT WHITE		

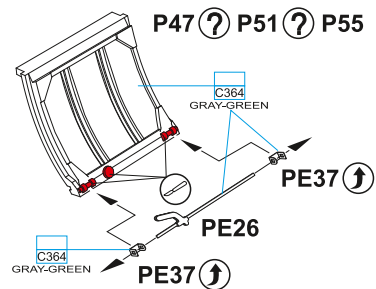
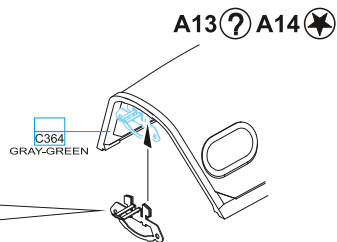
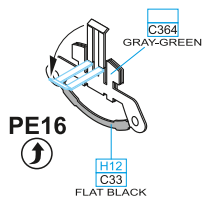
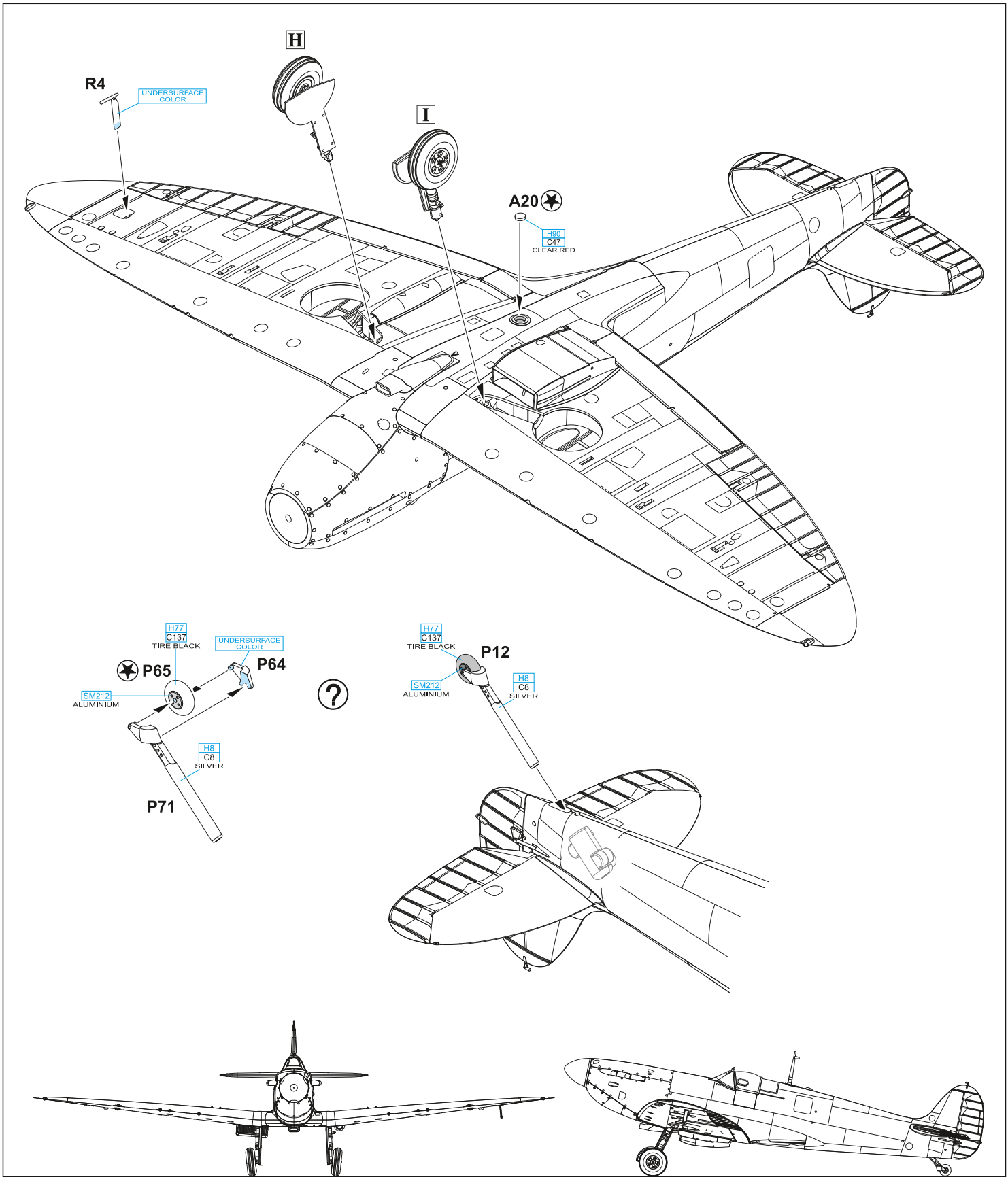


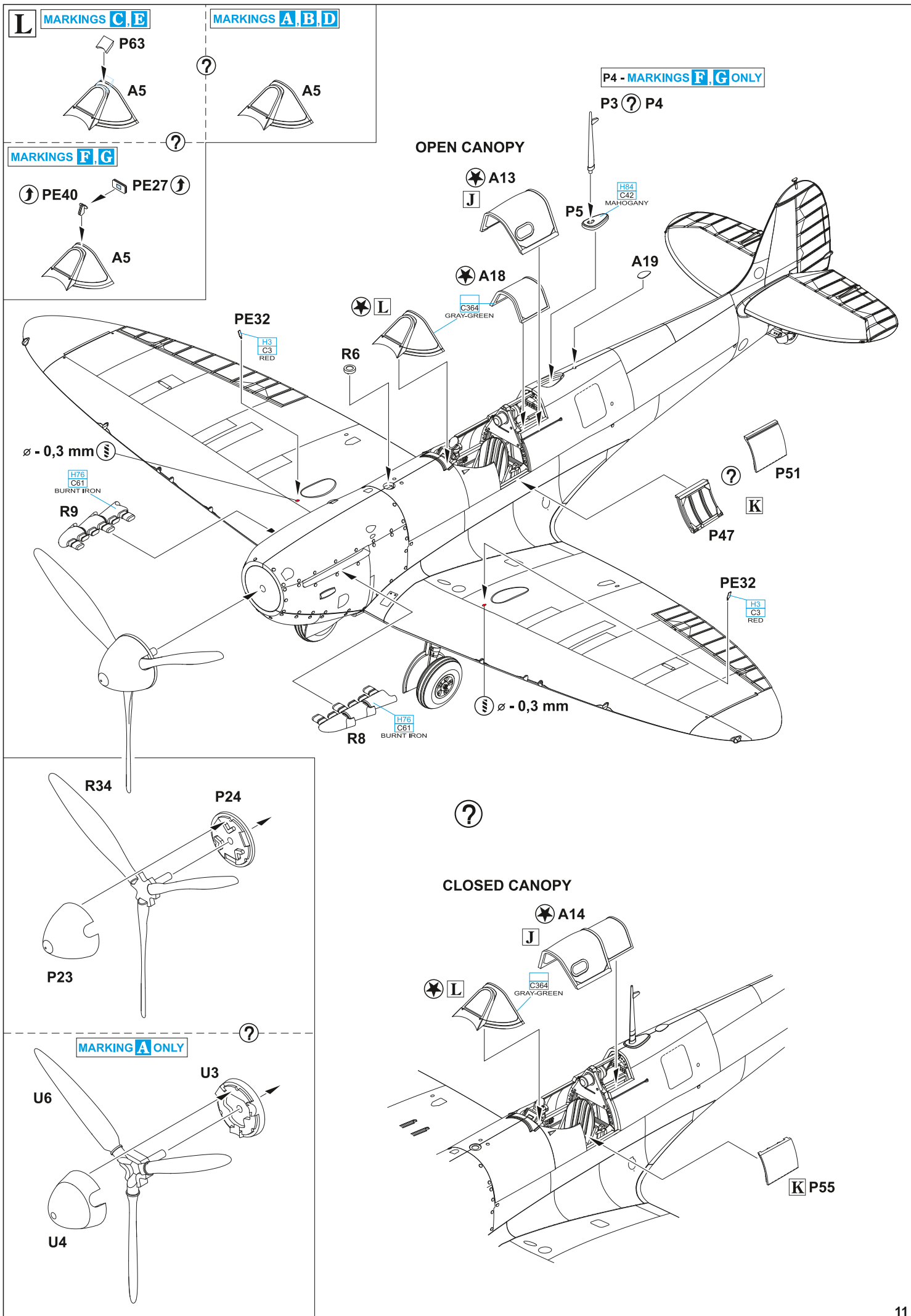
H



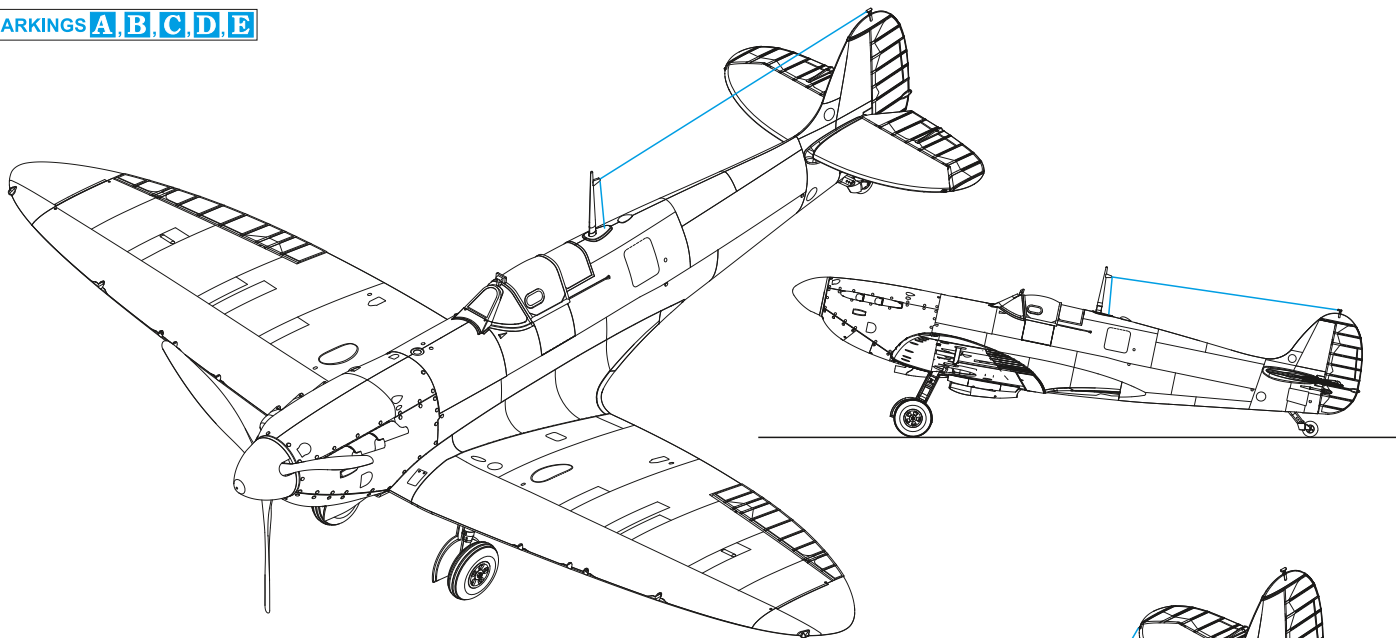
I



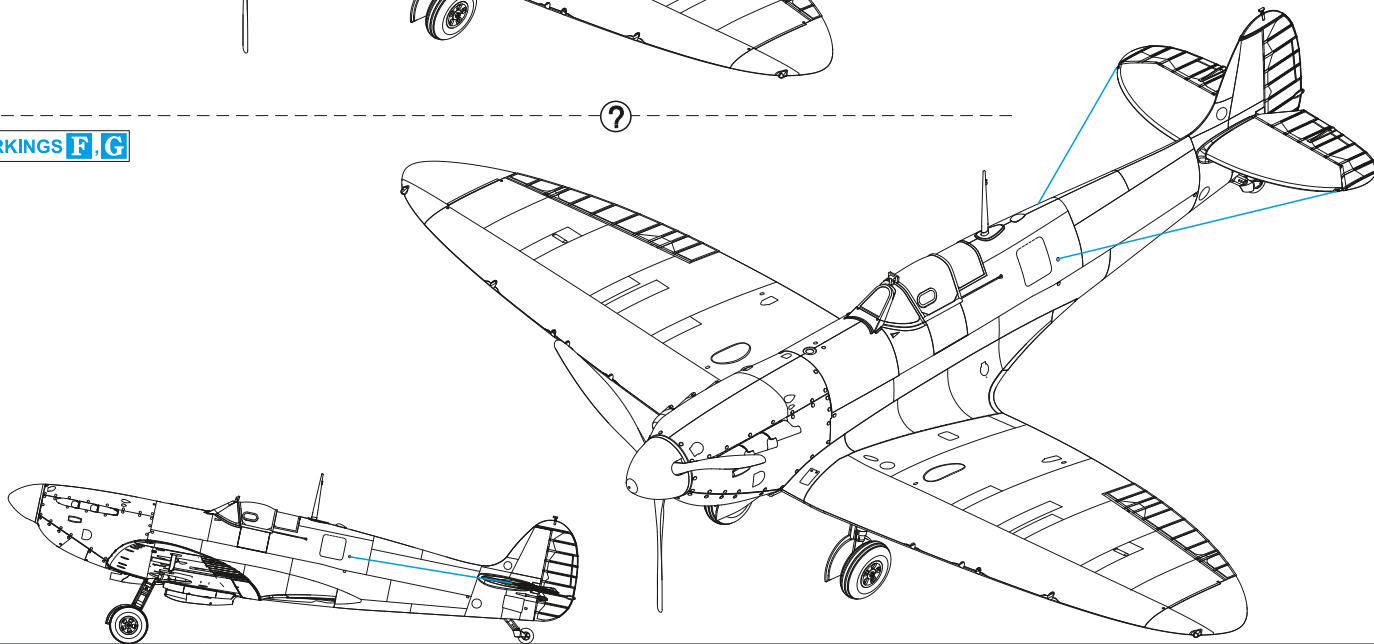




MARKINGS **A, B, C, D, E**

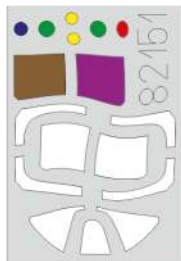
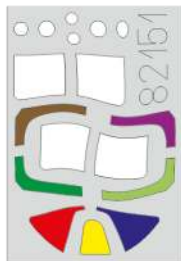
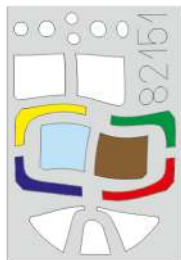


MARKINGS **F, G**

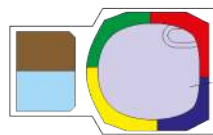


eduard
MASK

82151

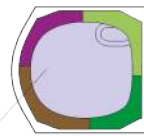


A14



LIQUID
MASK

A13



A5



LIQUID MASK

A1



A20



A21



A18

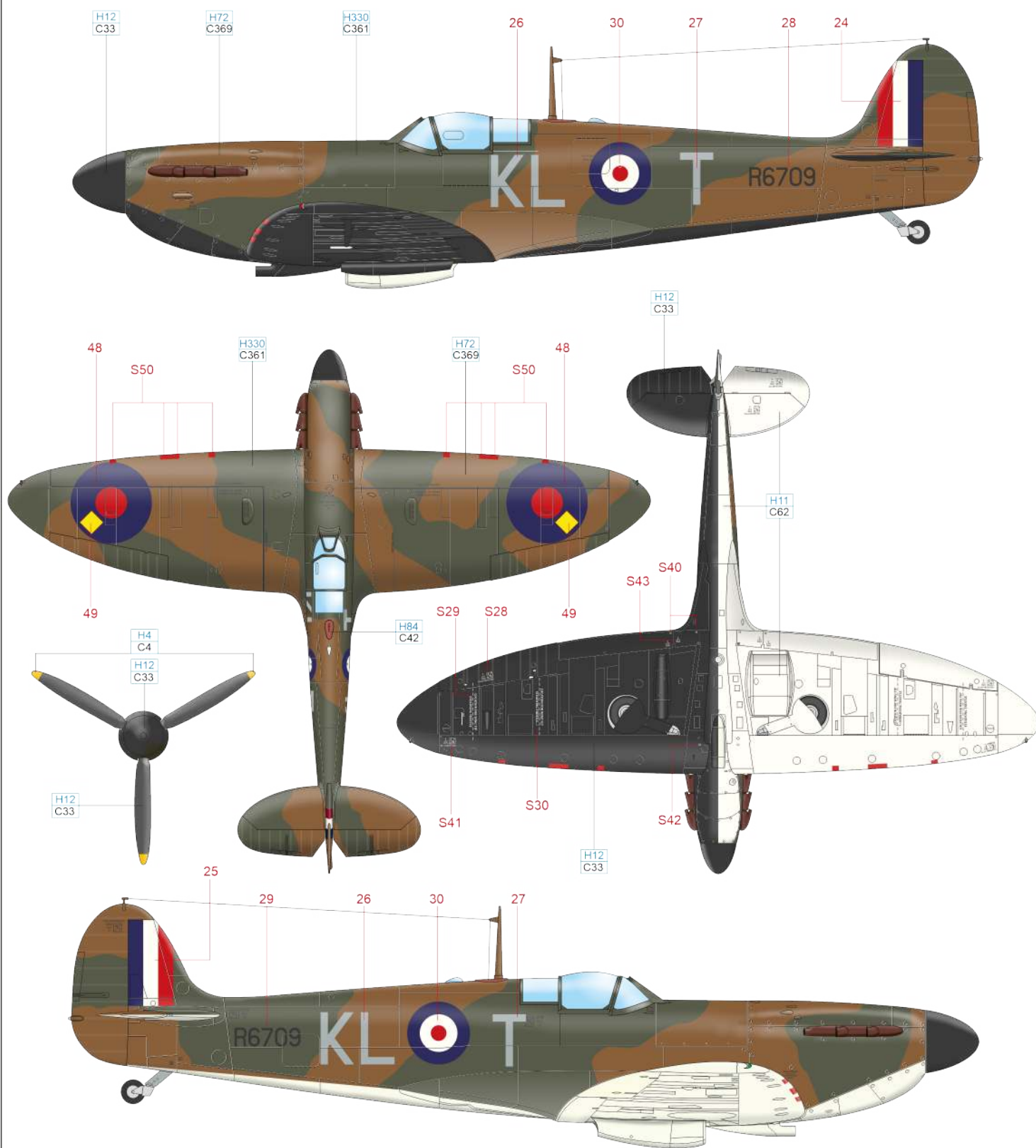


P65



A R6709, P/O Colin F. Gray, RNZAF, No. 54 Squadron, RAF Hornchurch, Velká Británie, březen 1940

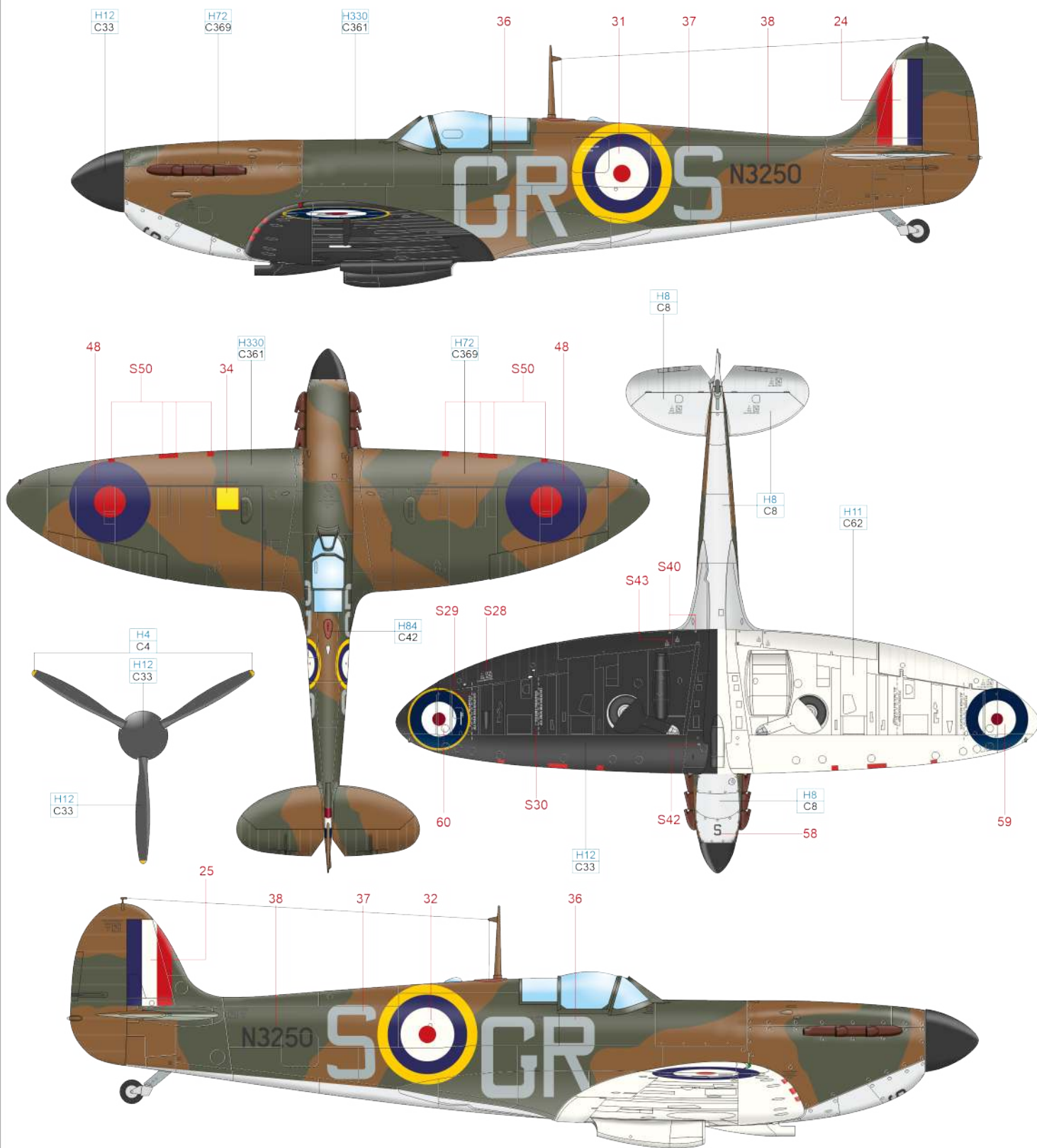
Tento R6709 s označením KL-T nesl na jaře 1940 standardní kamuflážní schéma RAF, Temperate Land Scheme, tvořené tmavou zelenou barvou Dark Green a tmavou zemitou Dark Earth na horních plochách. Spodní plochy byly zbarveny bílou na pravé straně a černou na levé straně letounu. Na trupu nesl tříbarevné kokardy Type A, na horních plochách dvoubarevné Type B. Spodní plochy byly v té době bez kokard. Stroj byl vybaven automaticky stavitelnou vrtulí RotoI. Radiovybavení tvořila starší radiostanice TR.9B s drátovou anténou nataženou mezi anténním stožárkem a vrcholem směrovky. Izolátor na anténním stožárku byl poněkud kratší než u novějších radiostanic TR.9D. Letoun neměl zpětné zrcátko ani pancíř za hlavou pilota. Colin Gray dosáhl svého prvního sestřelu 25. května 1940 během doprovodu Swordfishů nad Gravelines. Do začátku září, kdy byla No. 54 Squadron stažena z první linie, dosáhl celkem 14,5 oficiálně uznaných sestřelů. Válku skončil v hodnosti Wing Commander s 27 sestřely. Jeho celkové skóre s dalšími dvěma sestřely ve spolupráci, šesti pravděpodobnými sestřely a čtyřmi pravděpodobnými sestřely ve spolupráci z něho činí nejúspěšnější novozélandské stíhací eso 2. světové války.



WHITE	H11 C62	YELLOW	H4 C4	DARK EARTH	H72 C369	DARK GREEN	H330 C361	BLACK	H12 C33	MAHOGANY	H84 C42
-------	------------	--------	----------	------------	-------------	------------	--------------	-------	------------	----------	------------

B

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 až do konce července své předválečné kódy GR, poté je změnila na přidělené QJ. Kódová písmena, stejně jako trupový znak typu A, se ostatně také mírně odchyľují od standardu. Standardní jsou spodní plochy s křídlem v kombinaci bílá/černá se zbytkem spodních ploch ve stříbrné barvě. Pověšimněte si černého kódového písmene S na spodní ploše příďe. Stroj má drátěnou anténu radiostanice TR.9D. Předpokládá se, že tento stroj pilotoval P/O Allan R. Wright, který letěl svůj první bojový let 23. května 1940, a během něj nad Dunkerque poškodil dva Bf 110 a jeden pravděpodobně sestřelil. Následující den jeden Bf 110 sestřelil a další sestřelil pravděpodobně. Alan Wright dosáhl během 2. světové války celkem 11 vzdušných vítězství.

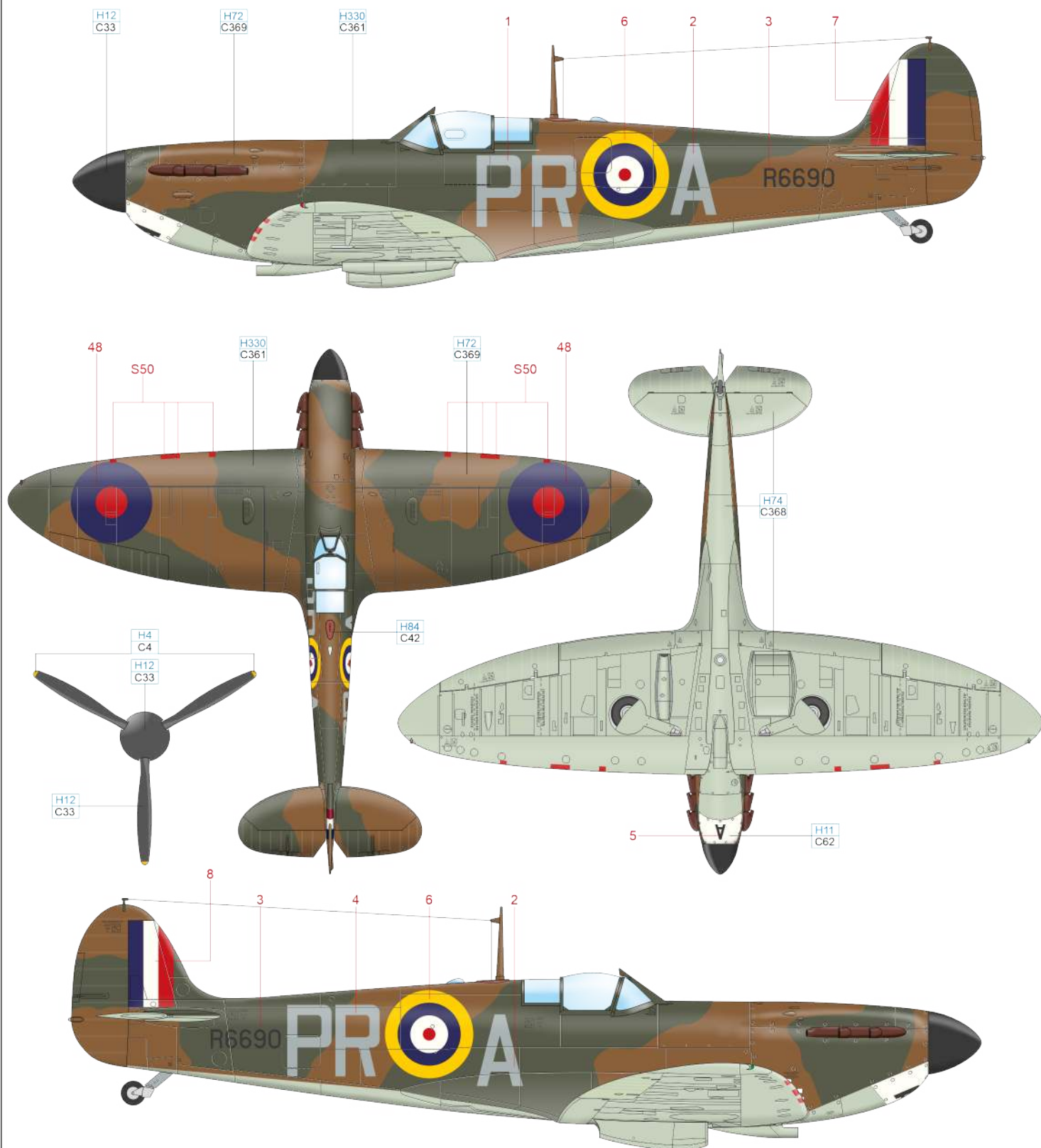


SILVER	H8 C8	WHITE	H11 C62	YELLOW	H4 C4	DARK EARTH	H72 C369	DARK GREEN	H330 C361	BLACK	H12 C33	MAHOGANY	H84 C42
---------------	----------	--------------	------------	---------------	----------	-------------------	-------------	-------------------	--------------	--------------	------------	-----------------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

eduard

C R6690, P/O John C. Dundas, No. 609 Squadron, RAF Middle Wallop / RAF Warmwell, Velká Británie, srpen 1940

V tomto Spitfiru Mk.Ia R6690 PR-A sestřelil P/O John Dundas odpoledne 13. srpna 1940 západně od Portlandu Ju 87A Stuka od II./StG 2. Během útoku na další Stuku byl jeho stroj zasažen obrannou palbou zadního střelce do olejového systému motoru a Dundas s vážně poškozeným strojem nouzově přistál na letišti Warmwell. Spitfiry No. 609 Squadron v té době ještě neměly kokardy na spodních plochách křídla, nařízené direktivou Air Ministry 11. srpna 1940. Černé individuální písmeno letounu, v tomto případě A, bylo u této jednotky zvykem malovat na spodek přídě na světlou barvou, pravděpodobně bílou, zbarveném panelu. Není jisté, zda byl R6690 již vybaven zpětným zrcátkem, pravděpodobně nikoli. Měl starší radiostanici TR.9D, vyznačující se drátovou anténou nataženou mezi anténním stožárkem a vrchem směrovky. Identifikační přístroj IFF nebyl v té době namontován, takže stroj neměl jeho drátěné antény natažené mezi boky trupu a koncovými oblouky výškovky.

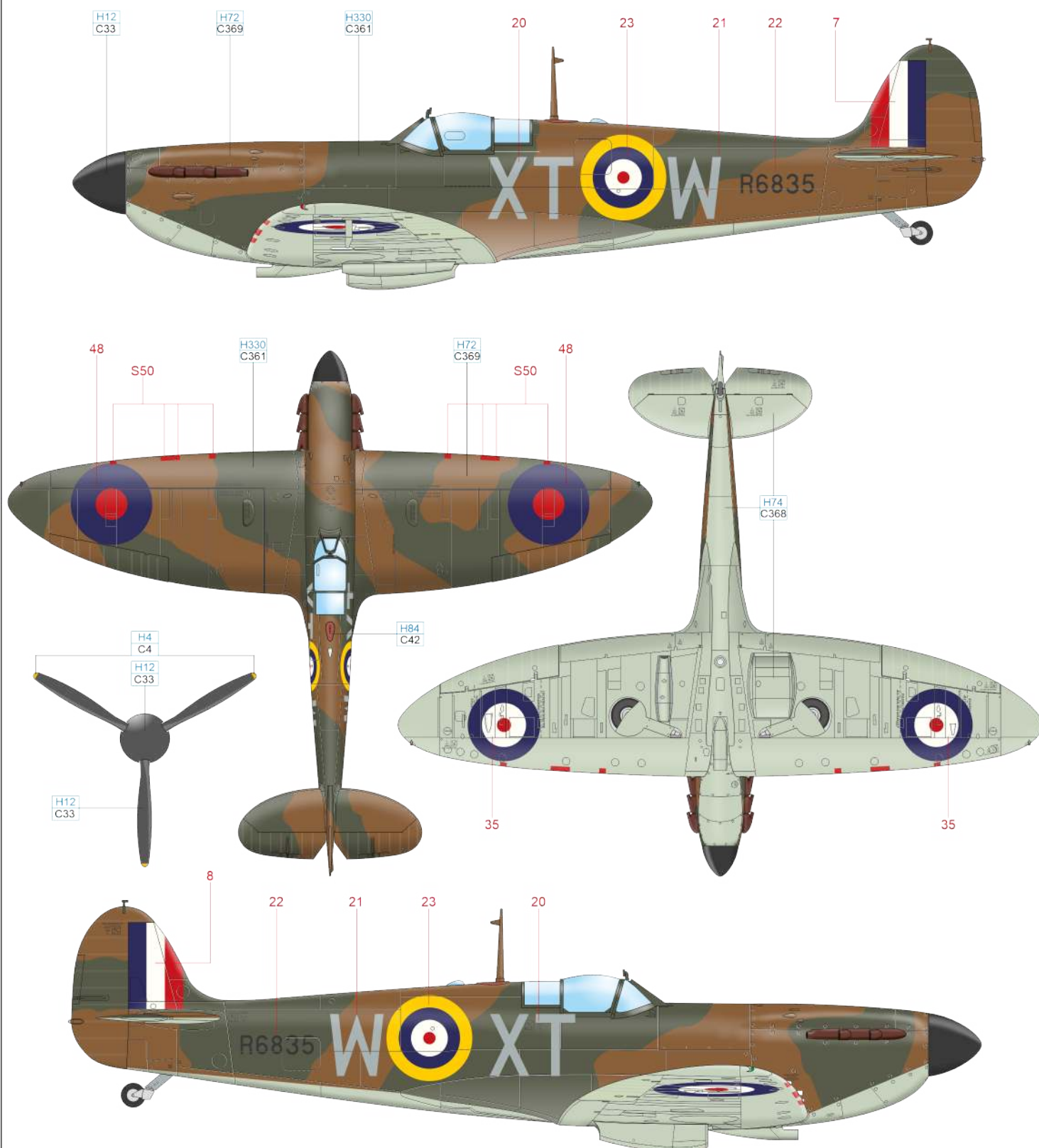


WHITE	H11 C62	SKY	H74 C368	YELLOW	H4 C4	DARK EARTH	H72 C369	DARK GREEN	H330 C361	BLACK	H12 C33	MAHOGANY	H84 C42
-------	------------	-----	-------------	--------	----------	------------	-------------	------------	--------------	-------	------------	----------	------------

eduard

D R6835, F/O Brian J. Carbury, No. 603 Squadron, RAF Hornchurch, Velká Británie, konec srpna 1940

Tento Spitfire Mk.Ia R6835 XT-W pilotoval Novozélanďan Brian J. Carbury 27. srpna 1940, když sestřelil dva Bf 109E. Došlo k tomu během prvního dne působení No. 603 Squadron na základně RAF Hornchurch, kde vystřídala těžkými boji vyčerpanou No. 65 Squadron. Carbury dosáhl během Bitvy o Británii 15,5 sestřelu letadel Luftwaffe. Dne 31. srpna sestřelil během tří operačních letů pět nepřátelských letadel, čímž se stal jedním ze dvou britských es jednoho dne během Bitvy o Británii. Jeho letoun nesl standardní Temperate Land Scheme se spodními plochami v barvě Sky. Kokardy na spodní ploše křídla byly nařízeny direktivou Air Ministry z 11. srpna 1940. Stroj byl vybaven radiostanicí TR.9D, vyznačující se drátovou anténou nataženou mezi anténním stožárkem a vrchem směrovky. Identifikační přístroj IFF nebyl dosud instalován, takže stroj neměl jeho drátové antény natažené mezi boky trupu a koncovými oblouky výškovky. Neměl také zpětné zrcátko ani pancíř za hlavou pilota.

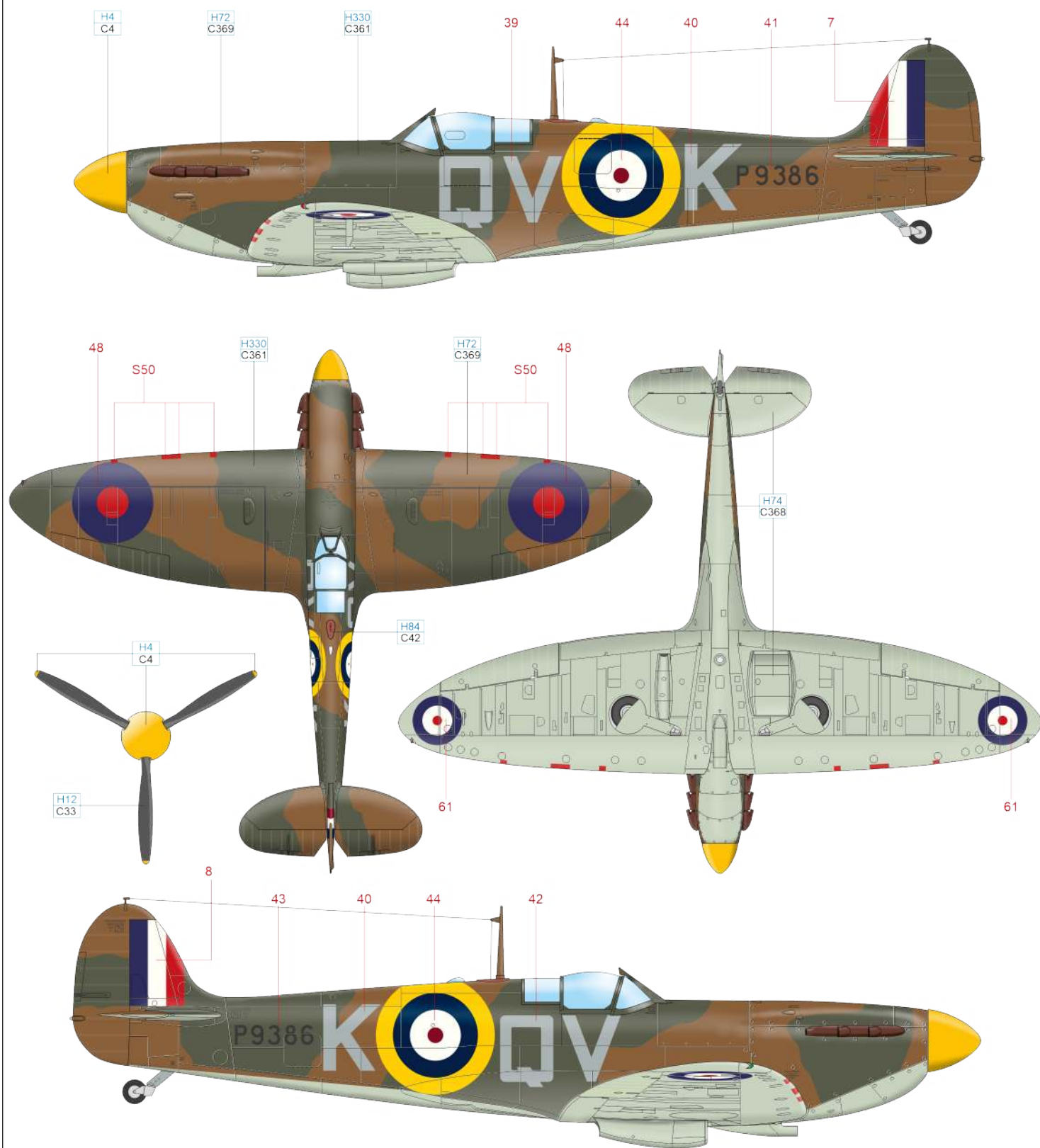


SKY	H74 C368	YELLOW	H4 C4	DARK EARTH	H72 C369	DARK GREEN	H330 C361	BLACK	H12 C33	MAHOGANY	H84 C42
-----	-------------	--------	----------	------------	-------------	------------	--------------	-------	------------	----------	------------

eduard

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

Spitfire P9386 se dostal k No. 19 Squadron na základnu RAF Fowlmere jako náhrada za problematické kanónové Spitfiry Mk.Ib dne 3. září 1940. Žlutý kužel 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, tedy s kokardami na spodní ploše křídla, na které nejsou vidět žádné popisky. Stroj měl drátěnou anténu, identifikační přístroj IFF nebyl instalován. Na spodní ploše křídla nejsou zřetelně vidět výdechy horkovzdušného vytápění palubních zbraní, je tedy možné, že tento stroj byl vybaven elektrickým vytápěním kulometů. Ačkoliv je zmiňováno, že stroj přišel k jednotce v horším technickém stavu, dle mechaniků „poněkud hůře udržován“, je zároveň uváděno, že tento letoun měli v oblibě význační příslušníci No. 19 Squadron, F/Lt Walter Lawson a S/Ldr Brian Lane. S/Ldr Lane na něm 7. září dosáhl sestřelu Bf 110 od Stab II./ZG 2, další dva Bf 110 na něm sestřelil o čtyři dny později a F/Lt Lawson na P9386 sestřelil Bf 110 dne 9. září 1940.

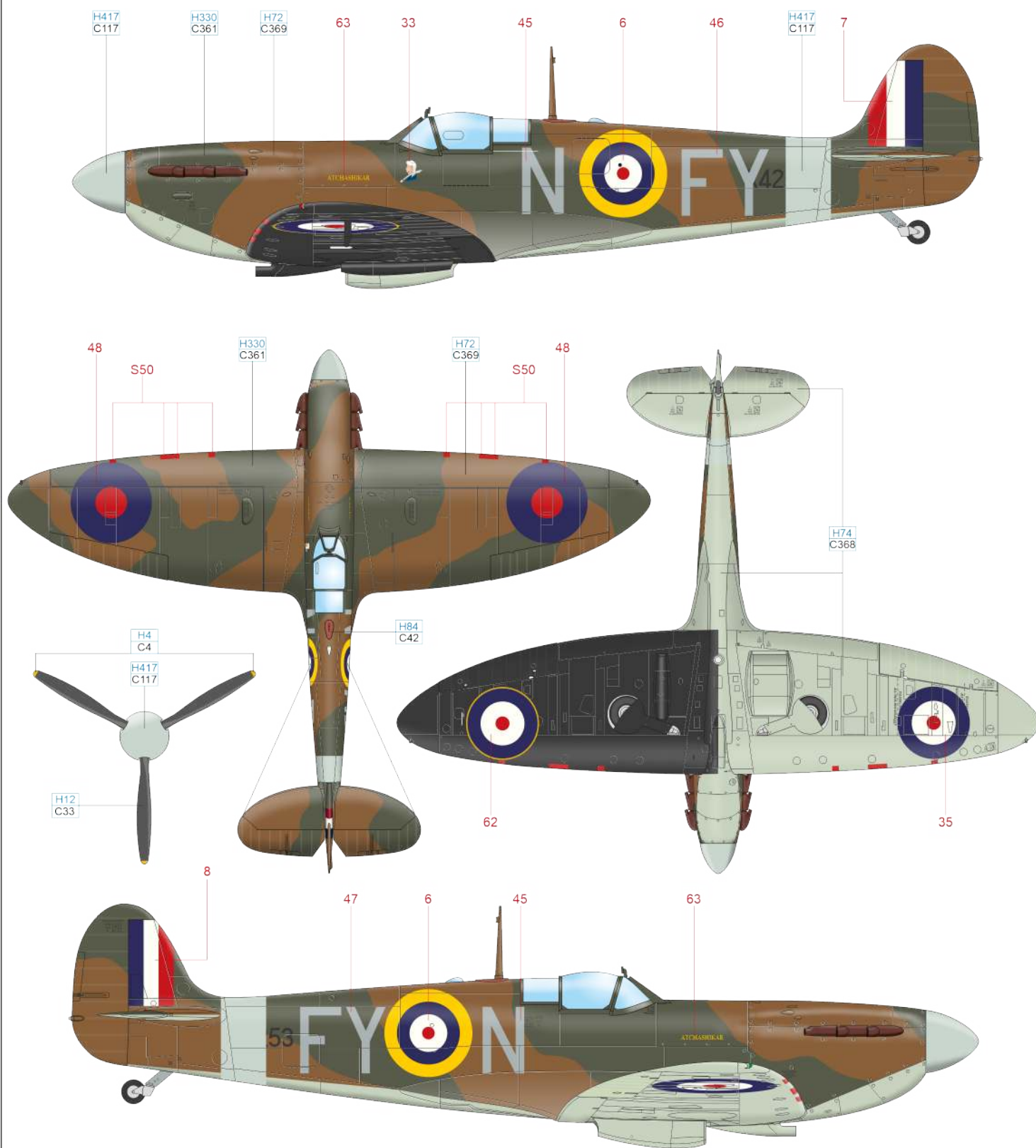


SKY	H74 C368	YELLOW	H4 C4	DARK EARTH	H72 C369	DARK GREEN	H330 C361	BLACK	H12 C33	MAHOGANY	H84 C42
-----	-------------	--------	----------	------------	-------------	------------	--------------	-------	------------	----------	------------

eduard

F 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 markingu stíhaček 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). Výsostný znak na této ploše byl nadále lemovaný obvykle tenčím žlutým lemem. 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 (více do modra). Některé zdroje ji uvádějí jako barvu Air Ministry Blue. Tento stroj byl vybaven modernější radiostanicí TR.1133 pracující v pásmu VKV, která se vnějškově vyznačuje absencí drátové antény mezi anténním stožárkem a vrcholem směrovky. Stroj byl také vybaven identifikačním přístrojem IFF typu R.3002, který se vyznačuje dvěma drátěnými anténami nataženými z boků trupu z bodu v bílém mezikruží výsostného znaku vlevo nahoře od červeného středu znaku na náběžnou hranu výškovky. Stroj má také vnější zpětné zrcátko a pancíř za hlavou pilota. Pilotem tohoto Spitfiru byl budoucí Group Captain a stíhací eso Wilfrid G. Duncan Smith, který nastoupil službu u No. 611 Squadron v říjnu 1940 v hodnosti Pilot Officer.

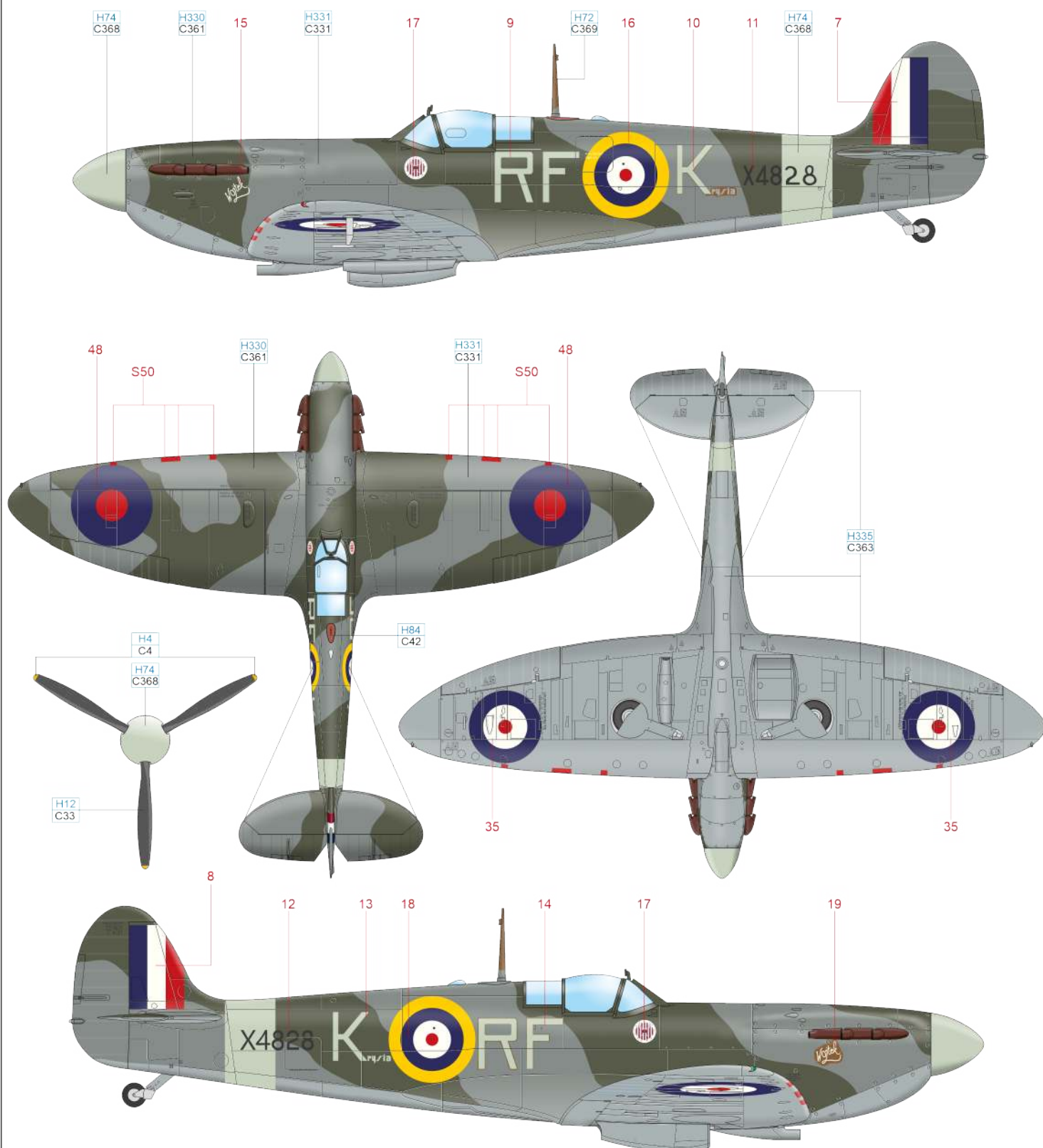


SKY	H74 C368	YELLOW	H4 C4	LIGHT BLUEGREEN	H417 C117	DARK EARTH	H72 C369	DARK GREEN	H330 C361	BLACK	H12 C33	MAHOGANY	H84 C42
-----	----------	--------	-------	-----------------	-----------	------------	----------	------------	-----------	-------	---------	----------	---------

eduard

G X4828, F/Lt Wojciech Kolaczowski, No. 303 Squadron, RAF Speke, Velká Británie, září 1941

Spitfire Mk.Ia X4828 RF-K polské No. 303 Squadron reprezentuje nové kamuflážní schéma denních stíhačů RAF, Day Fighter Scheme, zavedené výnosem Air Ministry 19. srpna 1941. Stíhačky Fighter Command byly nadále na horních plochách zbarvené barvami Dark Green a Ocean Grey a na spodních plochách Medium Sea Grey. Kódová písmena byla nadále provedena barvou Sky, pruh na trupu a vrtulový kužel v barvě Sky zůstaly také zachovány. Kódová písmena a nápisy na plochách zbarvených barvou Ocean Grey měla tenký tmavý lem, předpokládáme, že jde o pozůstatky původní hnědé barvy Dark Earth. Polská No. 303 Squadron se přestěhovala z Northoltu, kde zanechala své Spitfiry Mk.IIb, na letiště Speke 17. července 1941. Převzala zde starší Spitfiry Mk.Ia a věnovala se výcviku a odpočinku. RF-K byl osobním strojem velitele letky A F/Lt Wojciecha Kolaczowskiho. Jméno Wojtek byla zdobnětina Kolaczowskiho křestního jména, Krysia je zdobnětina jména Kristýna. Není ovšem jisté, zda byly tyto nápisy také na pravém boku. No. 303 Squadron se vrátila do Northoltu 7. října 1941. Čekaly tam na ni nové Spitfiry Mk.Vb a boje s novými Fw 190A, nově zaváděnými do výzbroje jednotek Luftwaffe na druhé straně Kanálu.



SKY	H74 C368	YELLOW	H4 C4	MEDIUM SEA GRAY	H335 C363	DARK EARTH	H72 C369	DARK SEA GRAY	H331 C331	DARK GREEN	H330 C361	BLACK	H12 C33	MAHOGANY	H84 C42
-----	-------------	--------	----------	--------------------	--------------	---------------	-------------	------------------	--------------	---------------	--------------	-------	------------	----------	------------

eduard

