

Spitfire Mk.Vb late

eduard

1/48 Scale Plastic Model Kit

ProfiPACK
edition



item No. 82156

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 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 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 dvouplošník, 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 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, problém, který provázel Spitfire po dlouhá léta.

Supermarine Typ 300 letěl poprvé 5. března 1936. Prototyp s číslem K5054 vzletl z letiště Eastleigh a za jeho řízením 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 Spitfirey 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 Spitfire 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 také potíže se stavitelnými vrtulemi De Havilland, kterým ve velkých výškách zamrzal olej stavečního 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 Spitfirey Mk.V. Celkem bylo vyrobeno 6464 kusů Spitfiru Mk.V všech verzí.

Tato stavebnice: Spitfire Mk.Vb

V polovině března 1941 dorazil do Boscombe Down Spitfire X4922, vyrobený v Eastleigh na montážní lince pro Spitfirey 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 Spitfirey 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 více než dva a půl roku trvající výroby byly Spitfirey 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 Spitfirey Mk.V, vzniklé konverzí z Mk.I a Mk.II. Větší chladič se stal jedním z rozpoznávacích znaků Spitfiru Mk.V.

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 započatím stavby si pečlivě prostudujte stavební návod. Při používání barev a lepidla 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

* SYMBOLES

* 記号の説明

OPTIONAL
VOLBABEND
OHNOUTSAND
BROUSITOPEN HOLE
VYVRTAT OTVORSYMETRICAL ASSEMBLY
SYMETRICKÁ MONTÁŽREMOVE
ODŘÍZNOUTREVERSE SIDE
OTOČITAPPLY EDUARD MASK
AND PAINT
POUŽÍT EDUARD MASK
NABARVIT

PARTS



DÍLY



TEILE



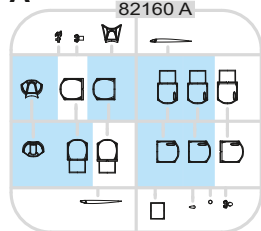
PIÈCES



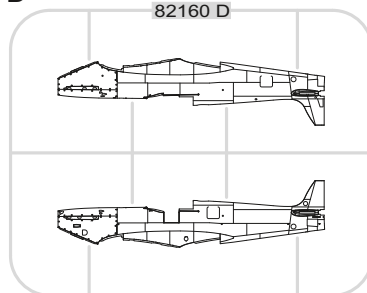
部品

PLASTIC PARTS

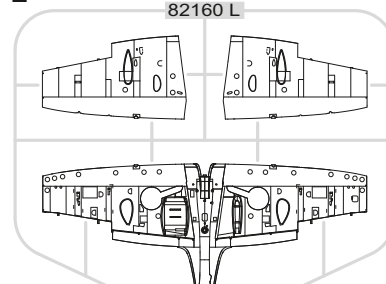
A>



D>

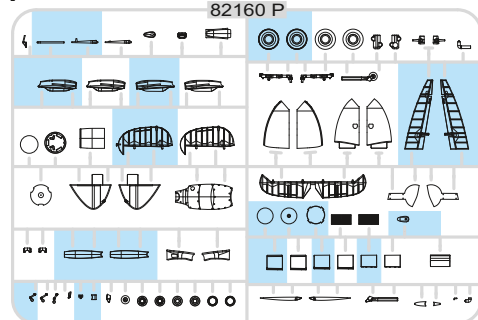


L>

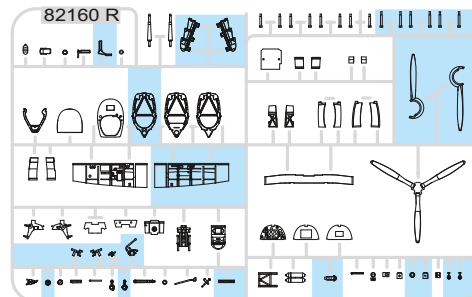


M>

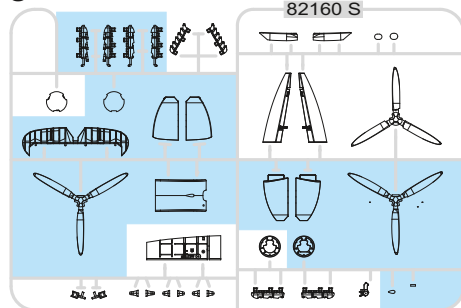
P>



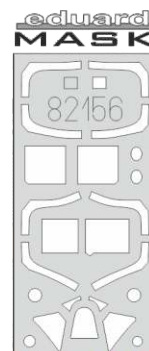
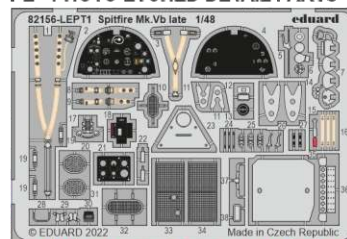
R>



S>



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



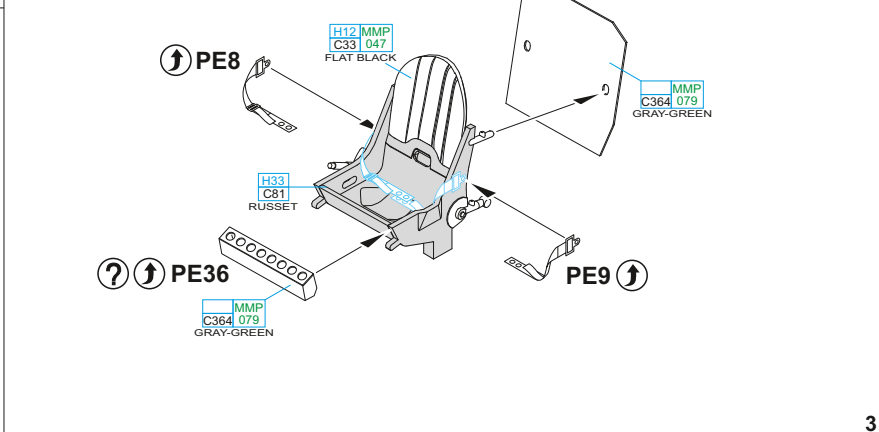
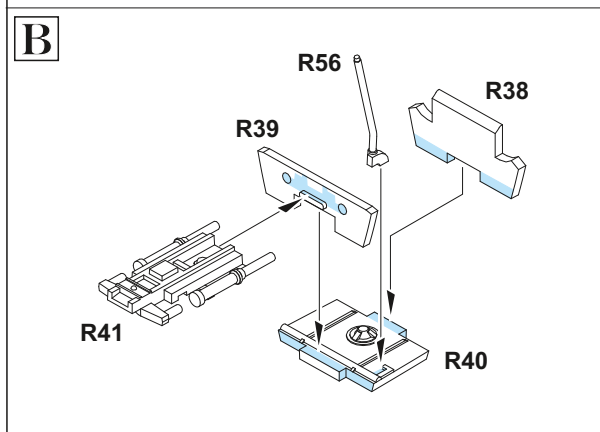
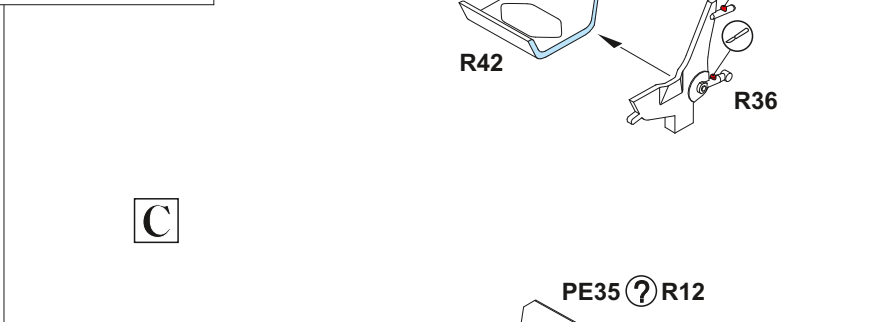
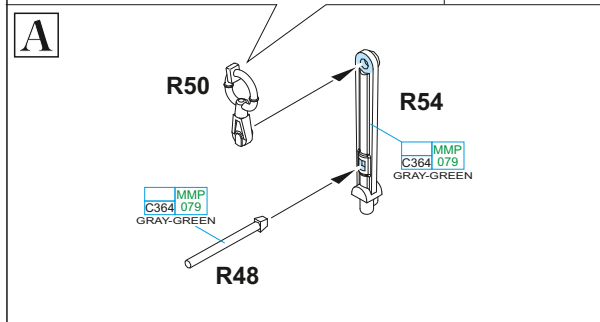
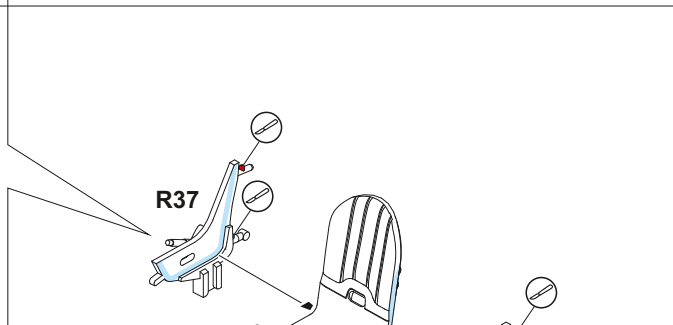
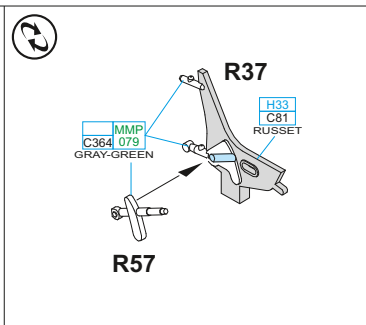
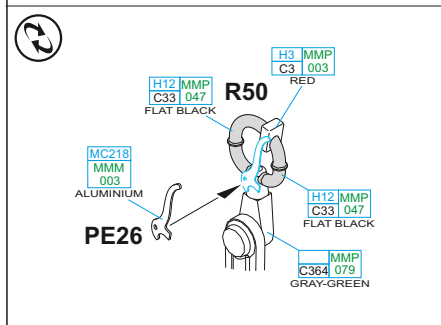
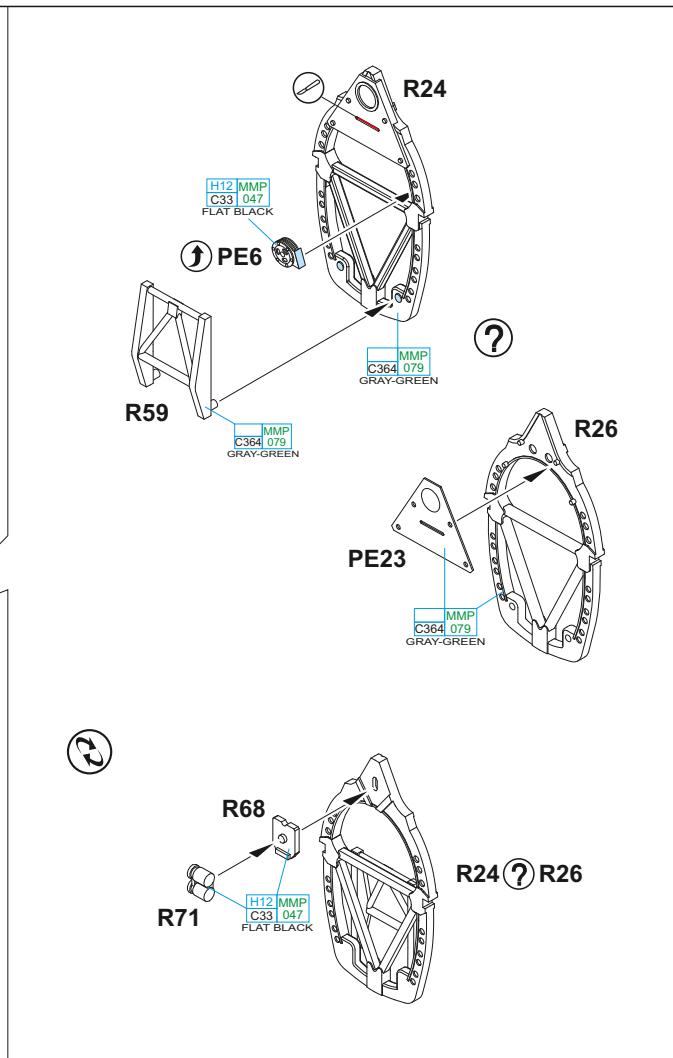
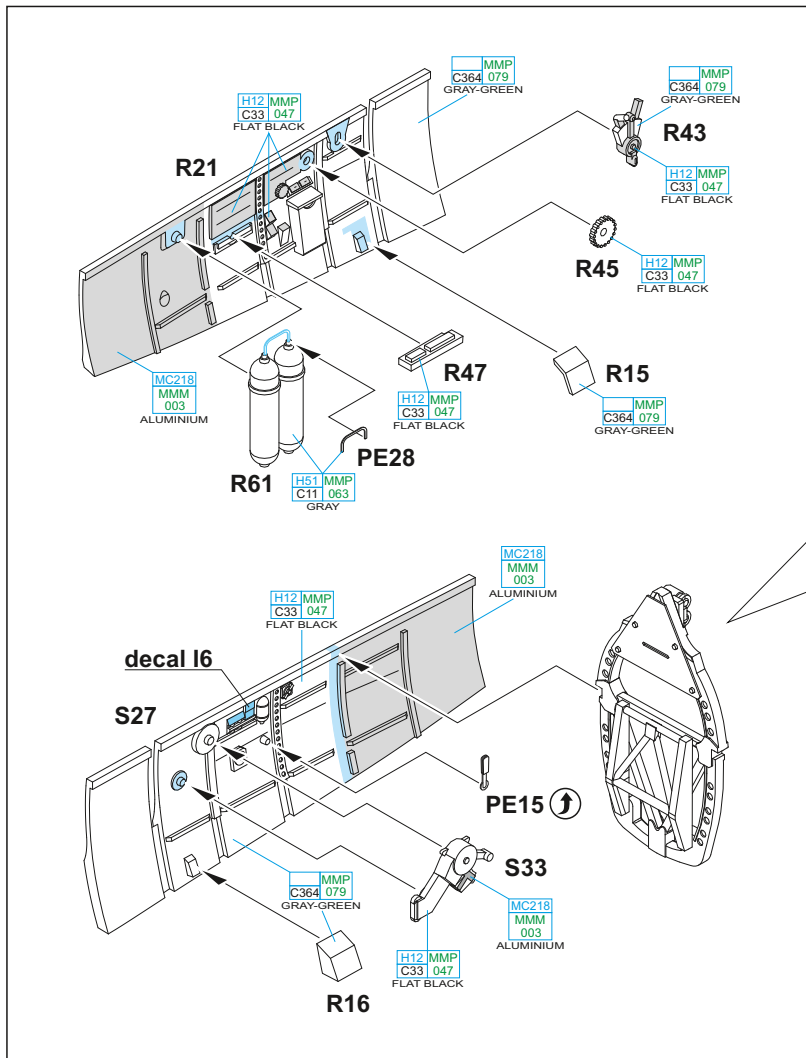
PEINTURE

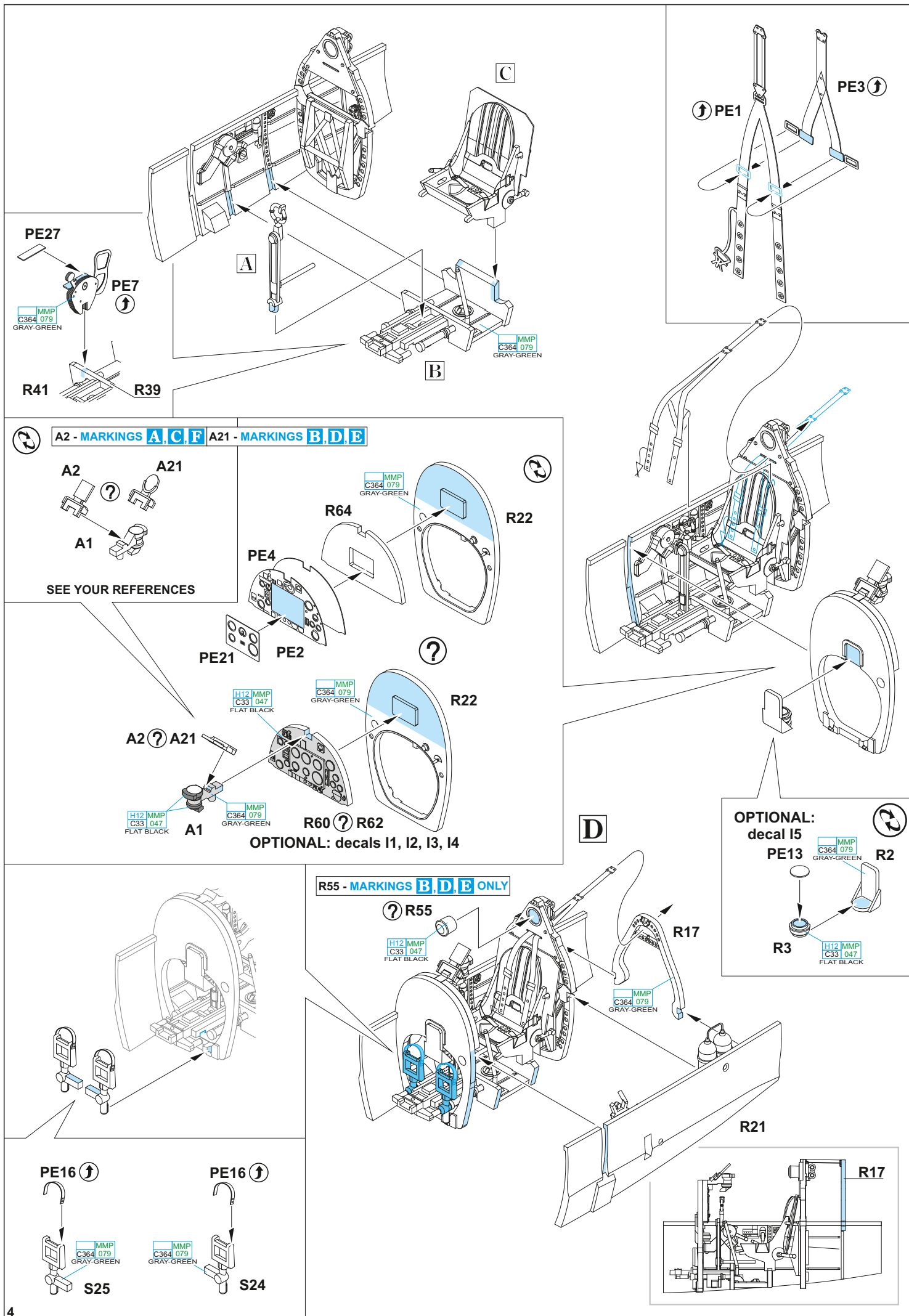


色

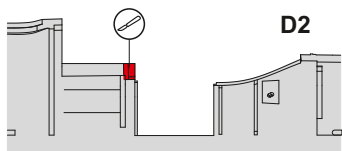
GSI Creos (GUNZE)		MISSION MODELS	
AQUEOUS	Mr.COLOR	PAINTS	
H2	C2	MMP-047	BLACK
H3	C3	MMP-003	RED
H4	C4	MMP-007	YELLOW
H8	C8		SILVER
H11	C62	MMP-001	FLAT WHITE
H12	C33	MMP-047	FLAT BLACK
H13	C3	MMP-003	FLAT RED
H32	C40		FIELD GRAY
H33	C81		RUSSET
H51	C11	MMP-063	LIGHT GULL GRAY
H74	C368	MMP-080	SKY
H77	C137	MMP-040	TIRE BLACK
H84	C42		MAHOGANY

GSI Creos (GUNZE)		MISSION MODELS	
AQUEOUS	Mr.COLOR	PAINTS	
H90	C47		CLEAR RED
H94	C138		CLEAR GREEN
H330	C361	MMP-077	DARK GREEN
H335	C363	MMP-094	MEDIUM SEAGRAY
	C362	MMP-093	OCEAN GRAY
	C364	MMP-079	AIRCRAFT GRAY-GREEN
H326	C326		BLUE
	C370	MMP-092	AZURE BLUE
Mr.METAL COLOR		METALLICS	
MC214		MMM-001	DARK IRON
MC218		MMM-003	ALUMINIUM
Mr.COLOR SUPER METALLIC		METALLICS	
SM201		MMC-001	SUPER FINE SILVER

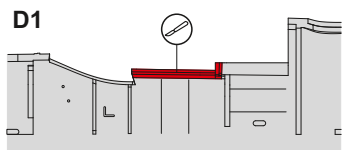




⑦ FOR CLOSED CANOPY ONLY



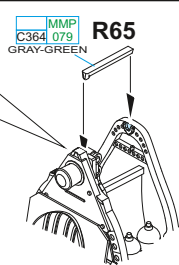
D2



D1



R65

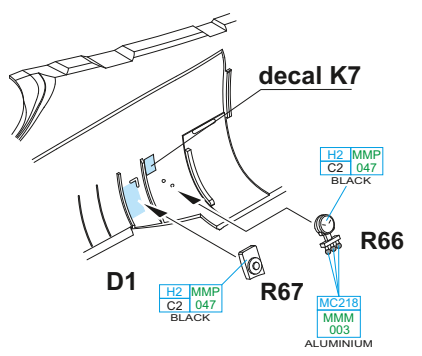
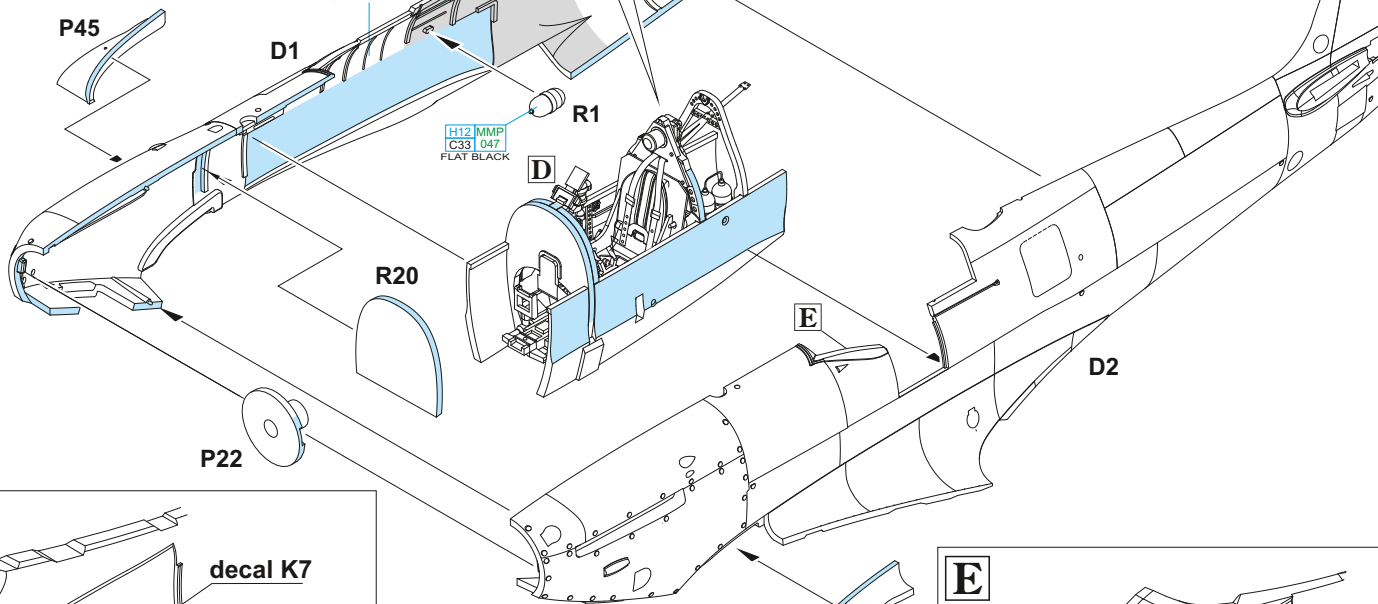


R65

MMP C364 079 GRAY-GREEN

P14

P13



decal K7

D1

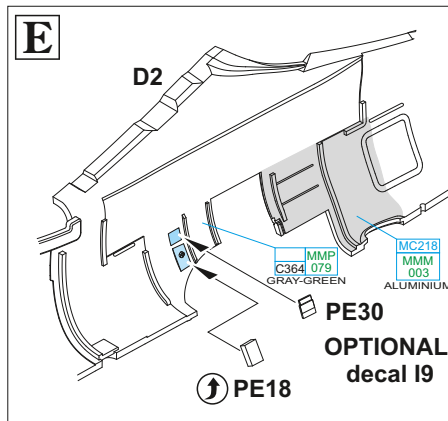
H2 MMP C2 047 BLACK

R67

MC218 MMM 003 ALUMINIUM

R66

Ø - 1 mm

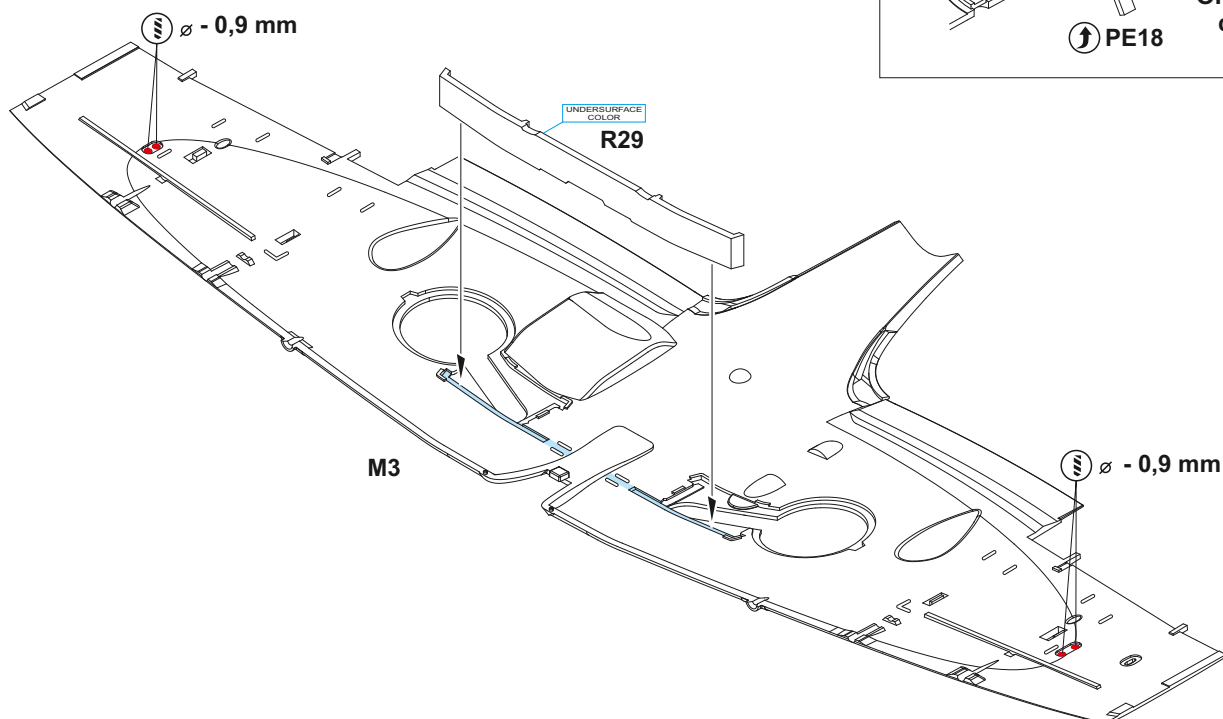


E

D2

PE30
OPTIONAL:
decal I9

PE18



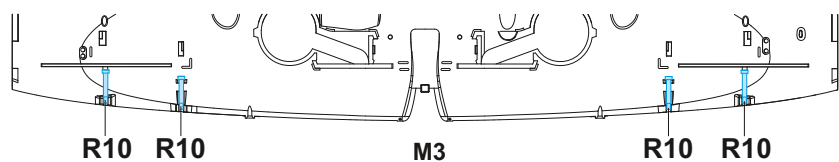
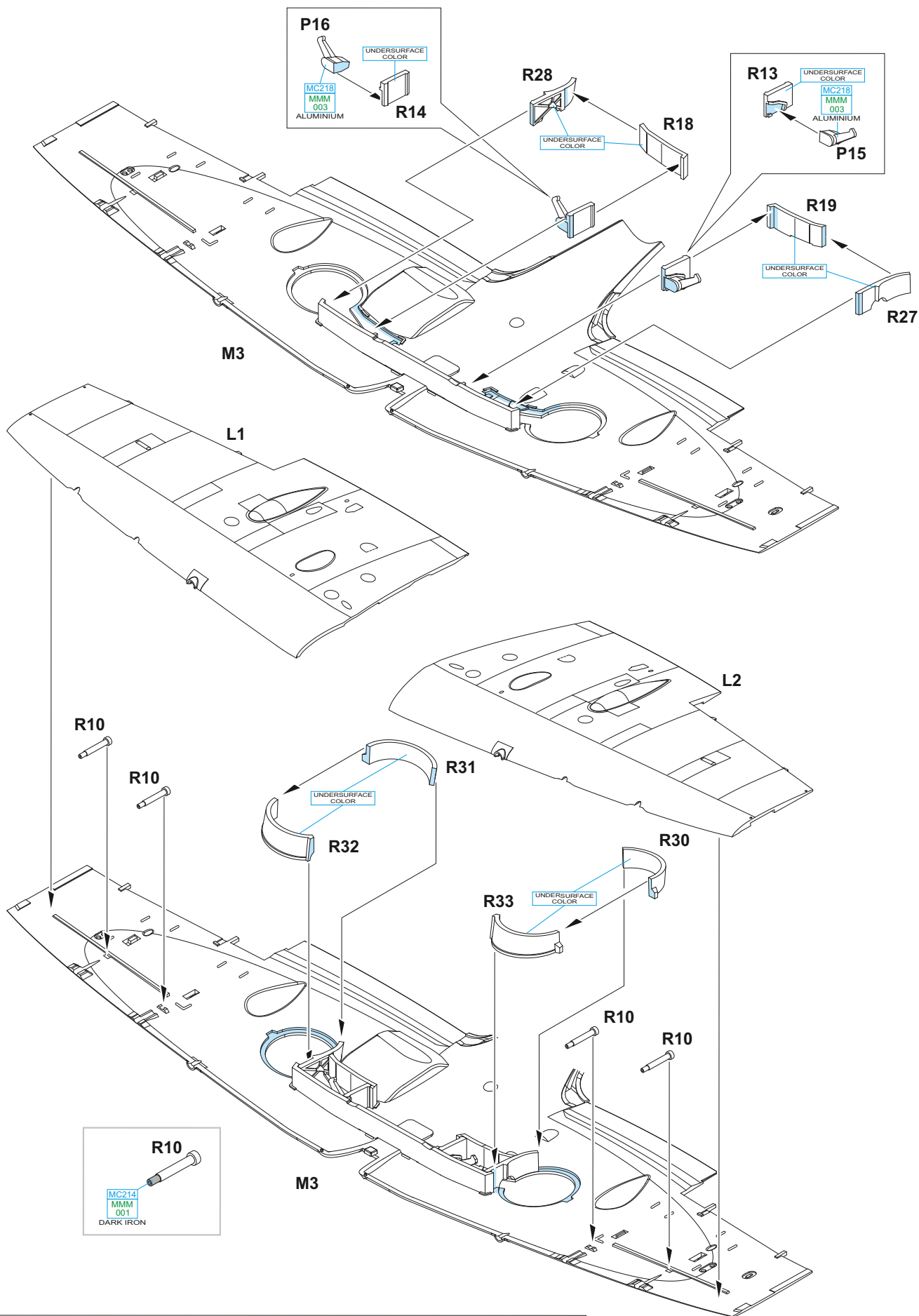
Ø - 0,9 mm

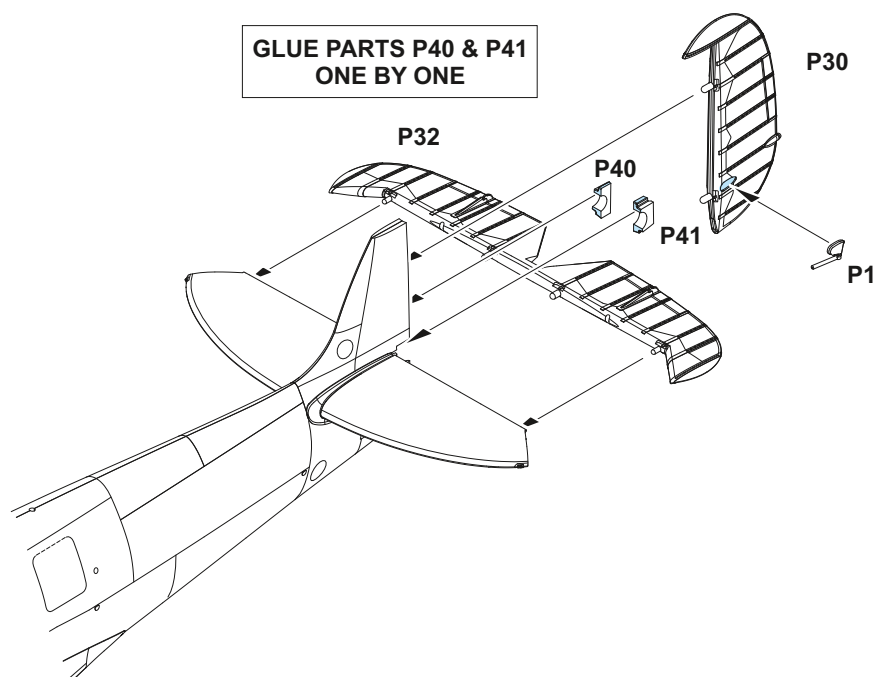
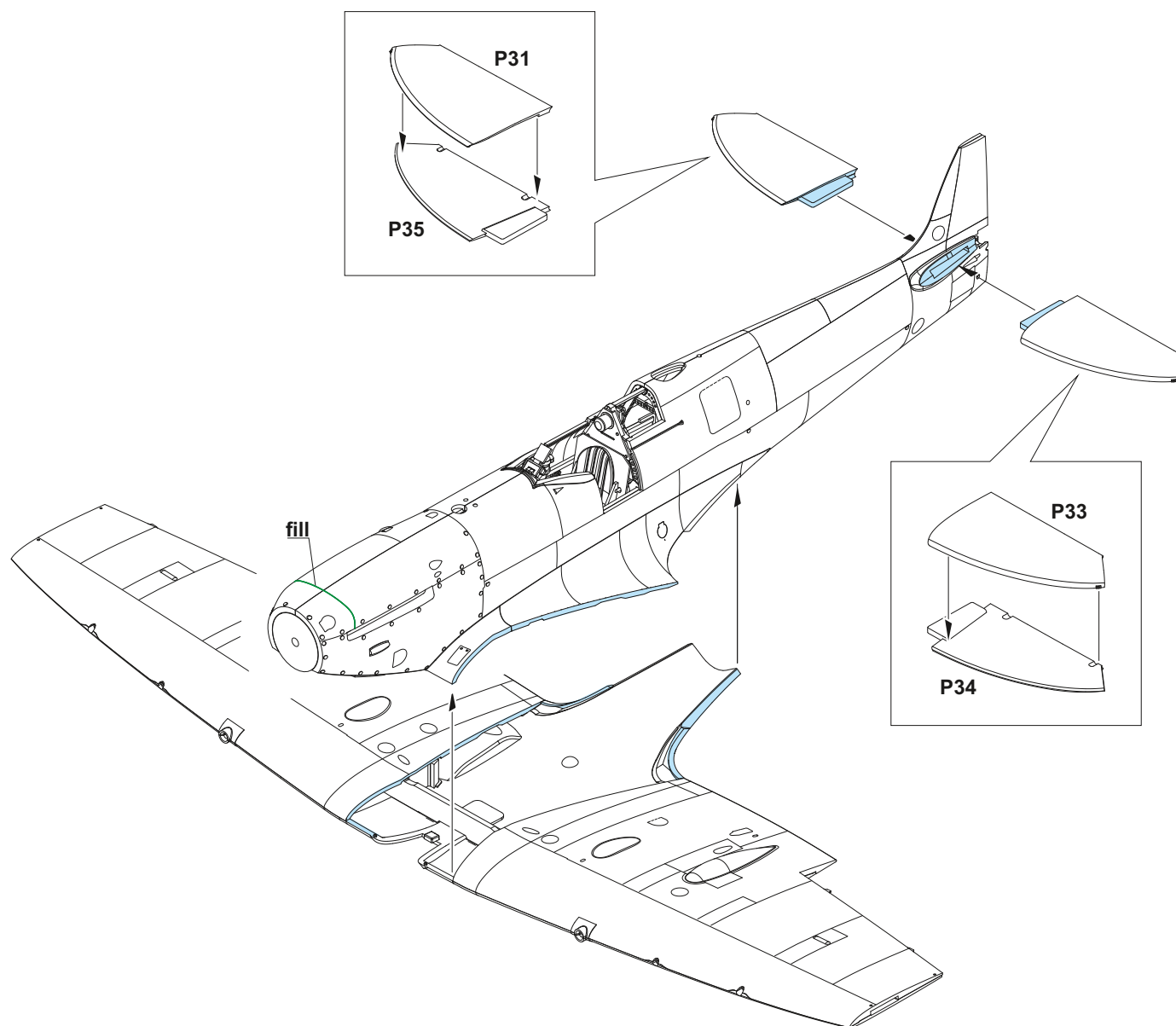
UNDERSURFACE COLOR

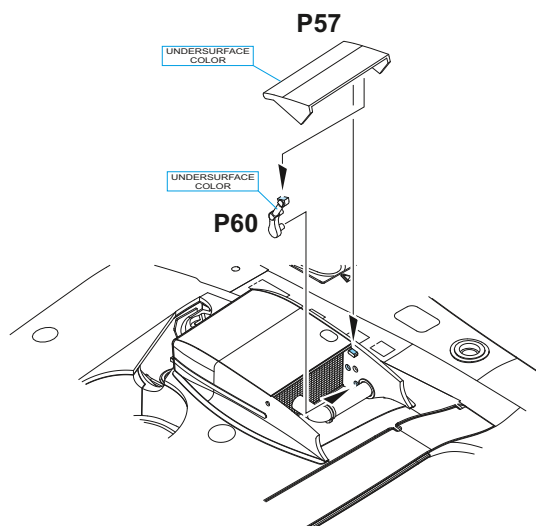
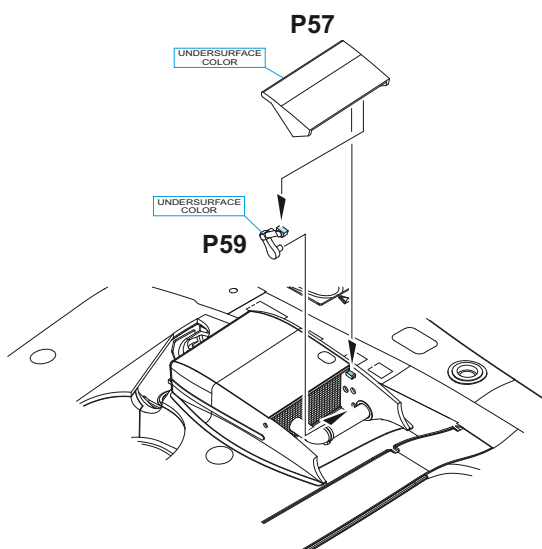
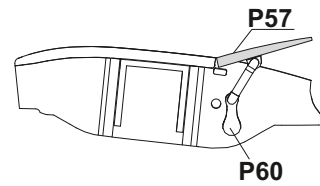
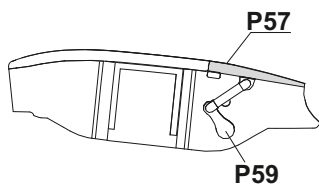
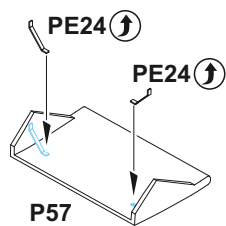
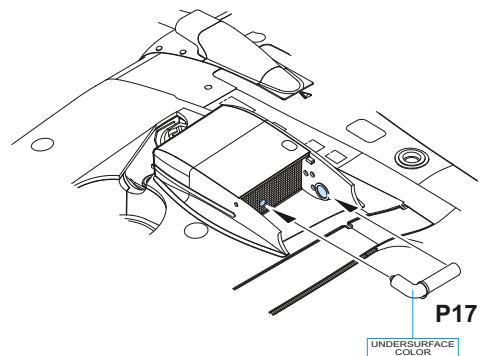
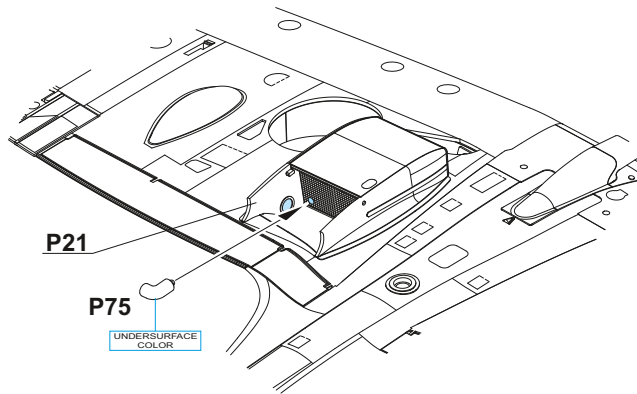
R29

M3

Ø - 0,9 mm



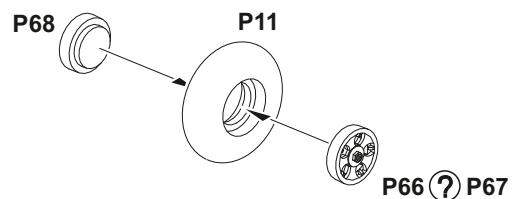
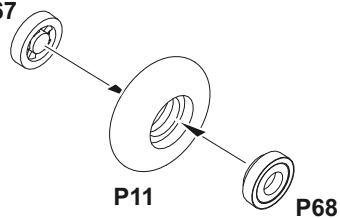




P66 - MARKINGS A, B, C, D, E

P67 - MARKING F

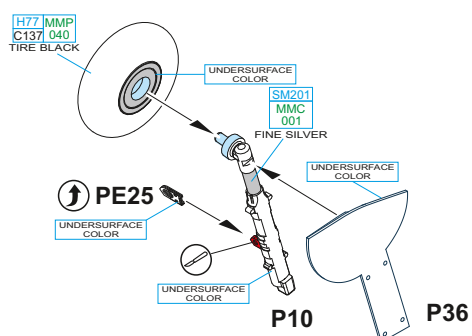
P66 ? P67



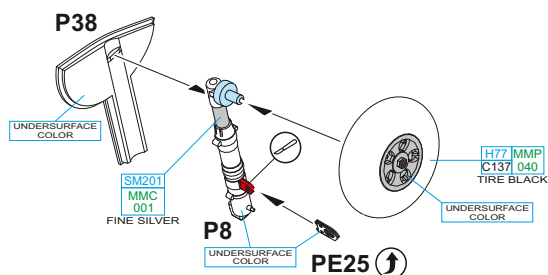
P66 - MARKINGS A, B, C, D, E

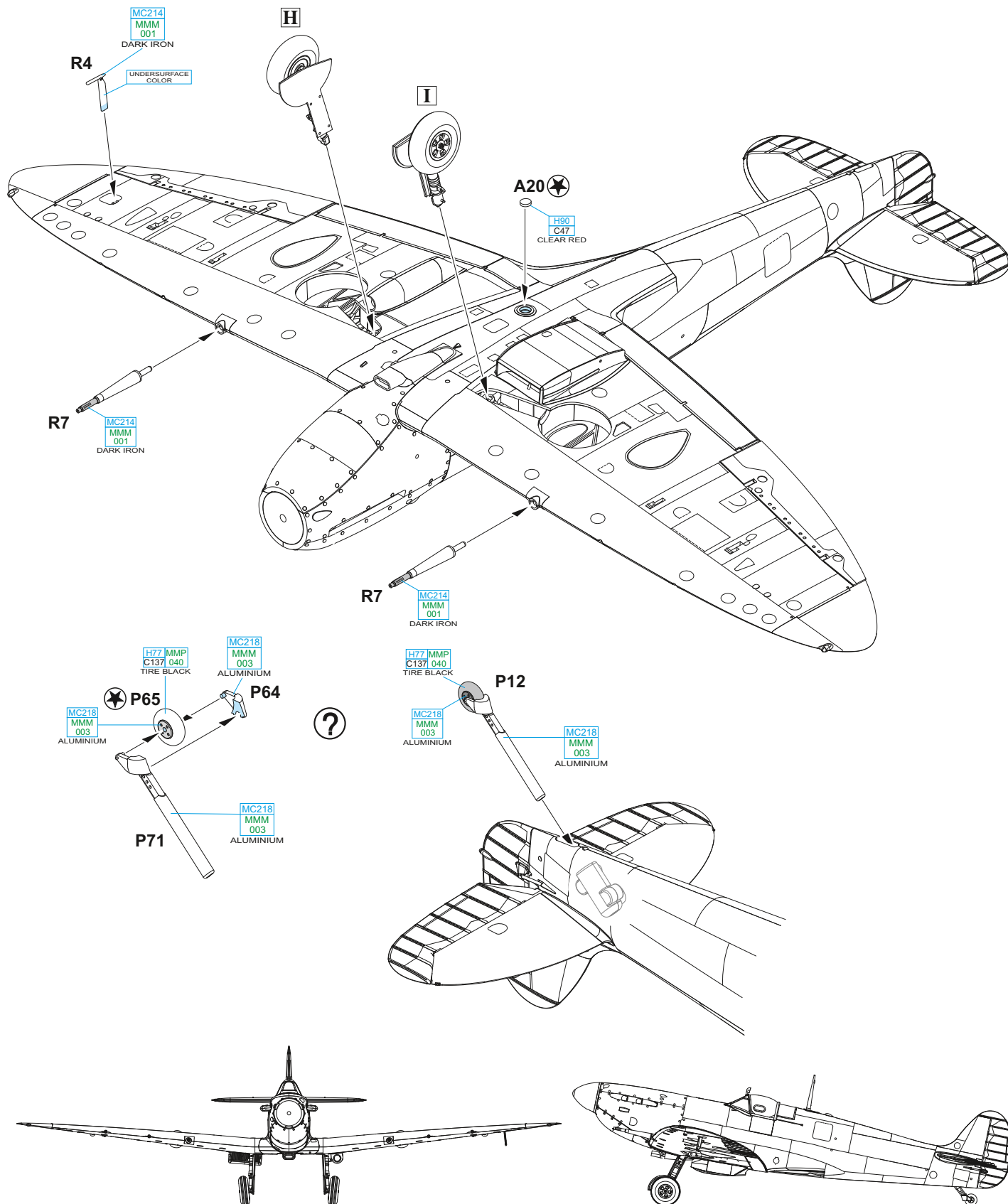
P67 - MARKING F

H



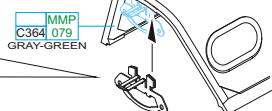
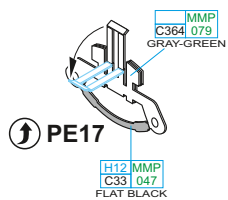
I





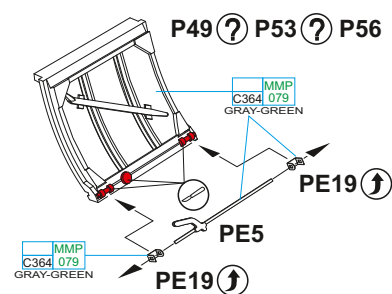
J

A7 ? A10 - **MARKINGS A, F, C**
A15 ? A16 - **MARKINGS B, D, E**



A7 ? A10 ★
A15 ? A16 ★

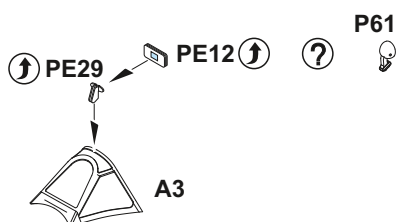
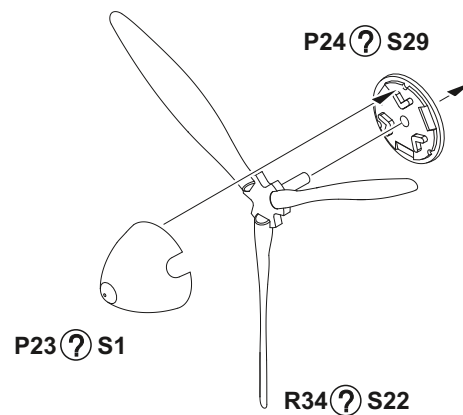
K



L

PE12, PE29 - MARKINGS **B, C, E, F**

P61 - MARKING **A**

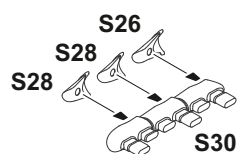
**M**

P23, P24, R34 - MARKINGS **C, E, F**

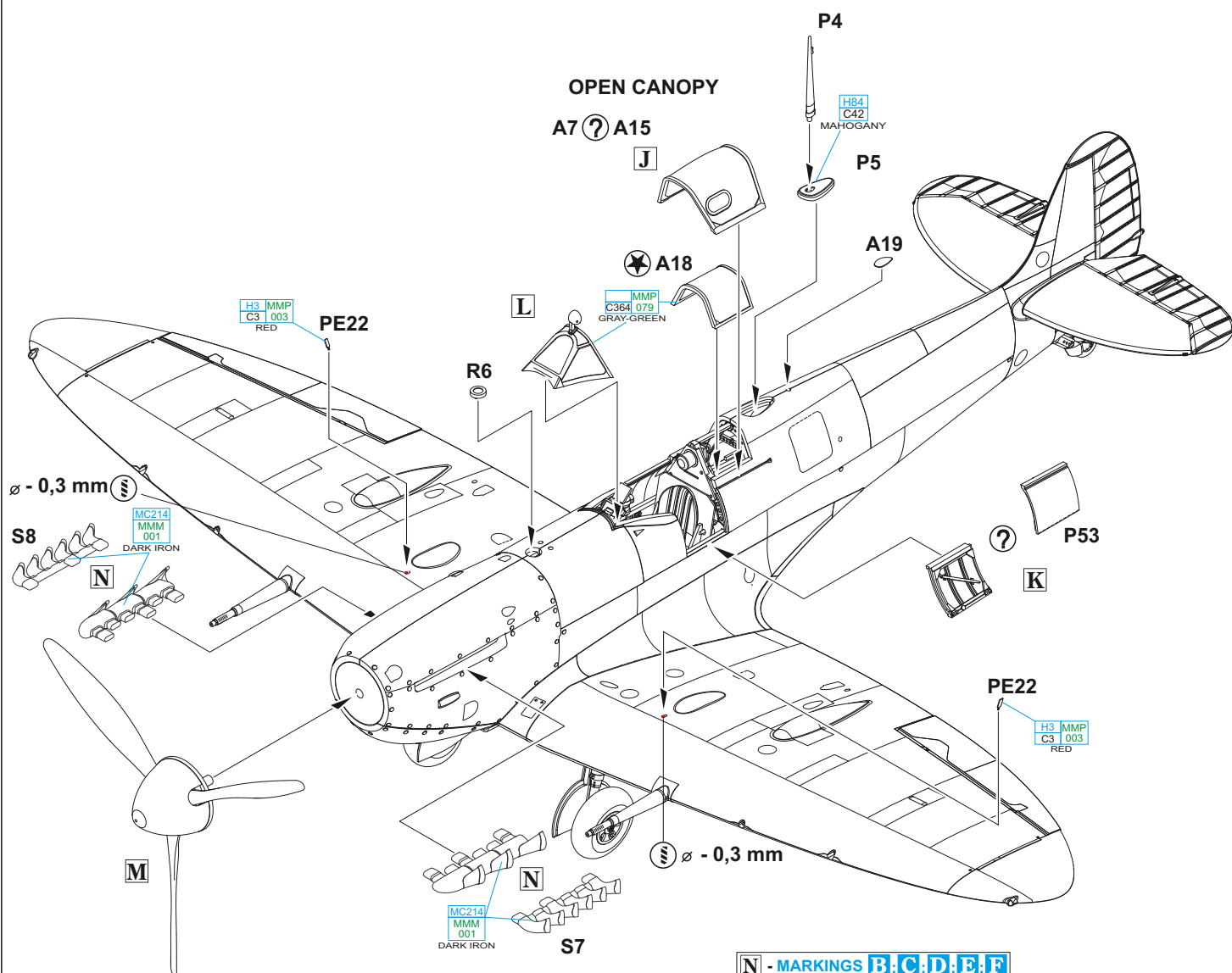
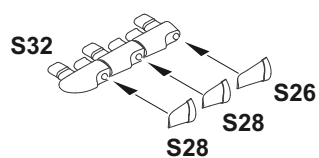
S1, S22, S29 - MARKINGS **A, B, D**

N ?

starboard side



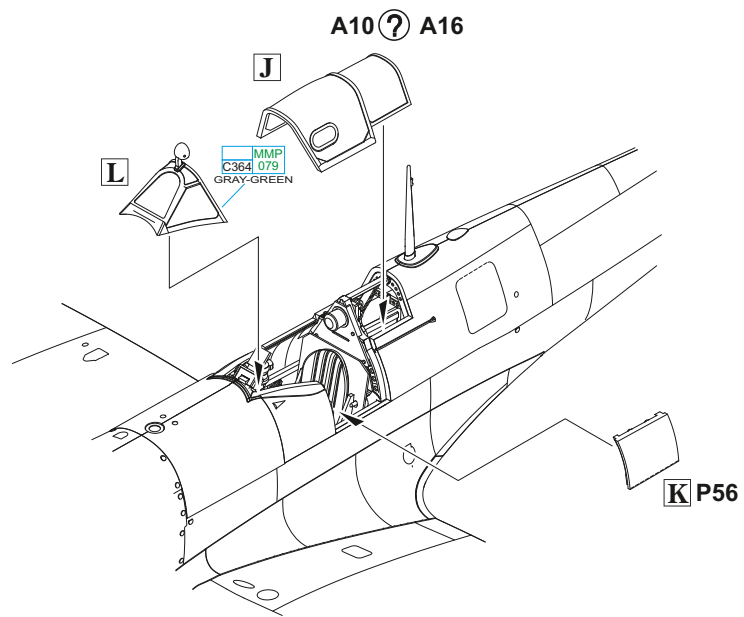
port side



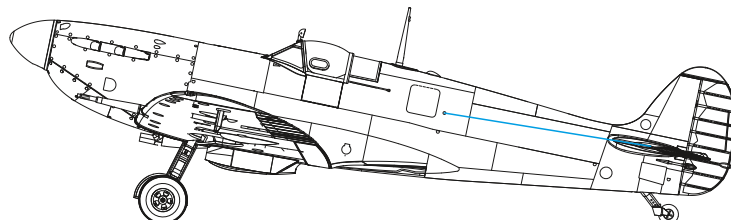
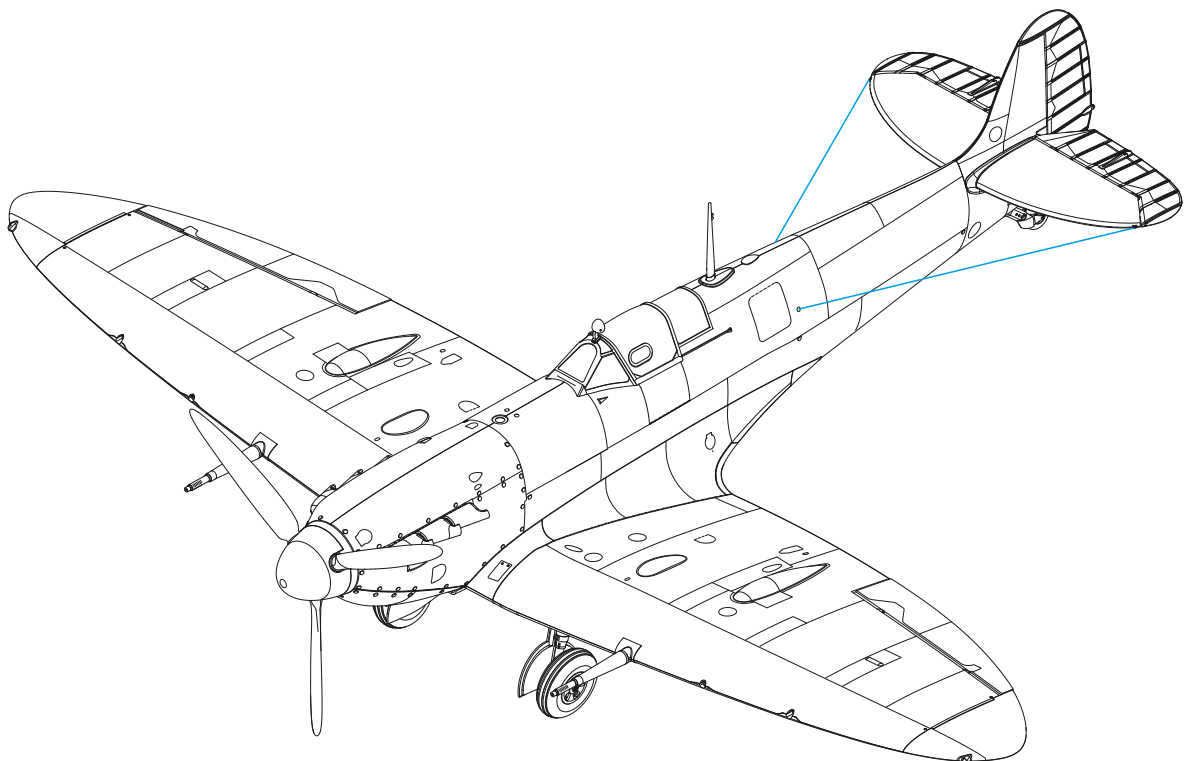
N - MARKINGS **B, C, D, E, F**

S7, S8 - MARKING **A**

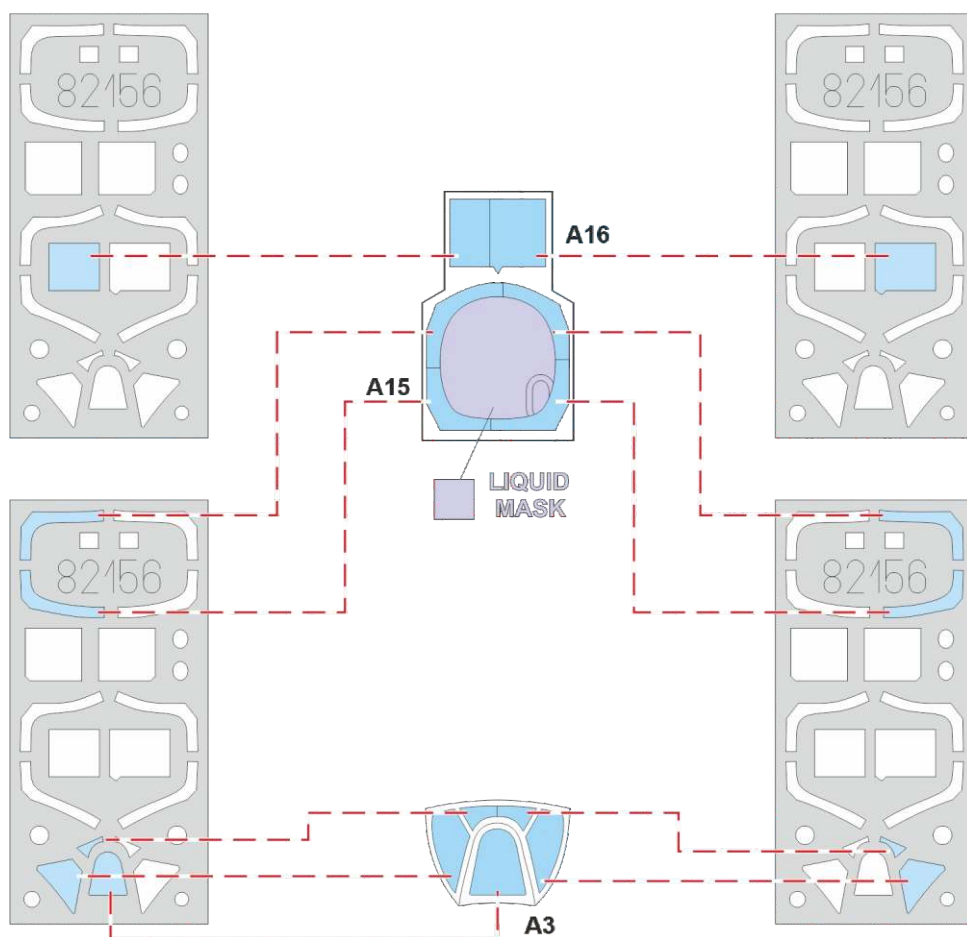
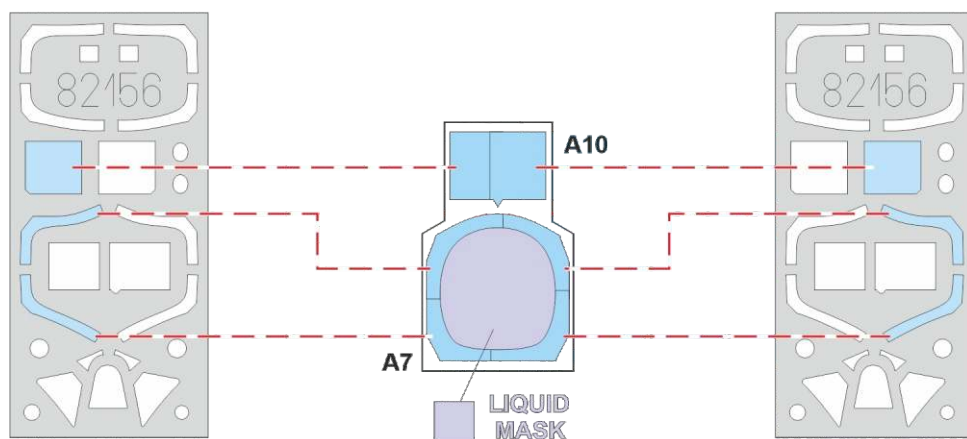
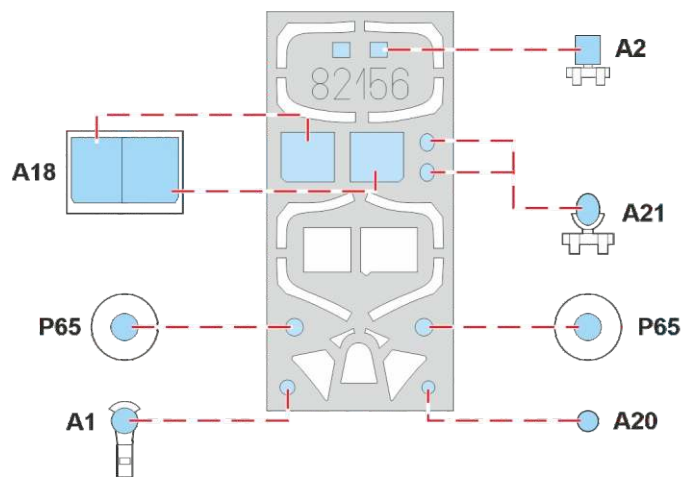
CLOSED CANOPY



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

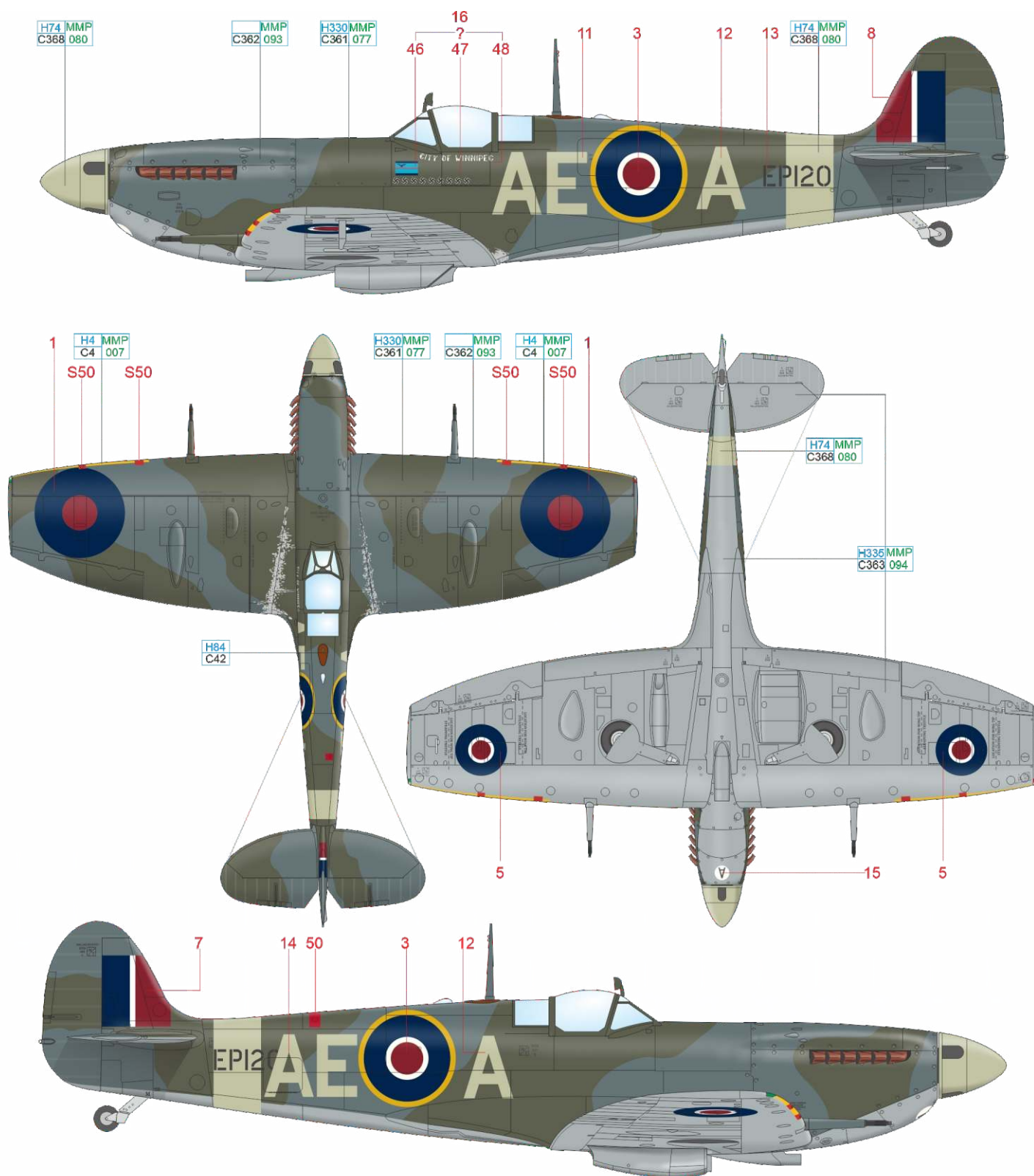


82156



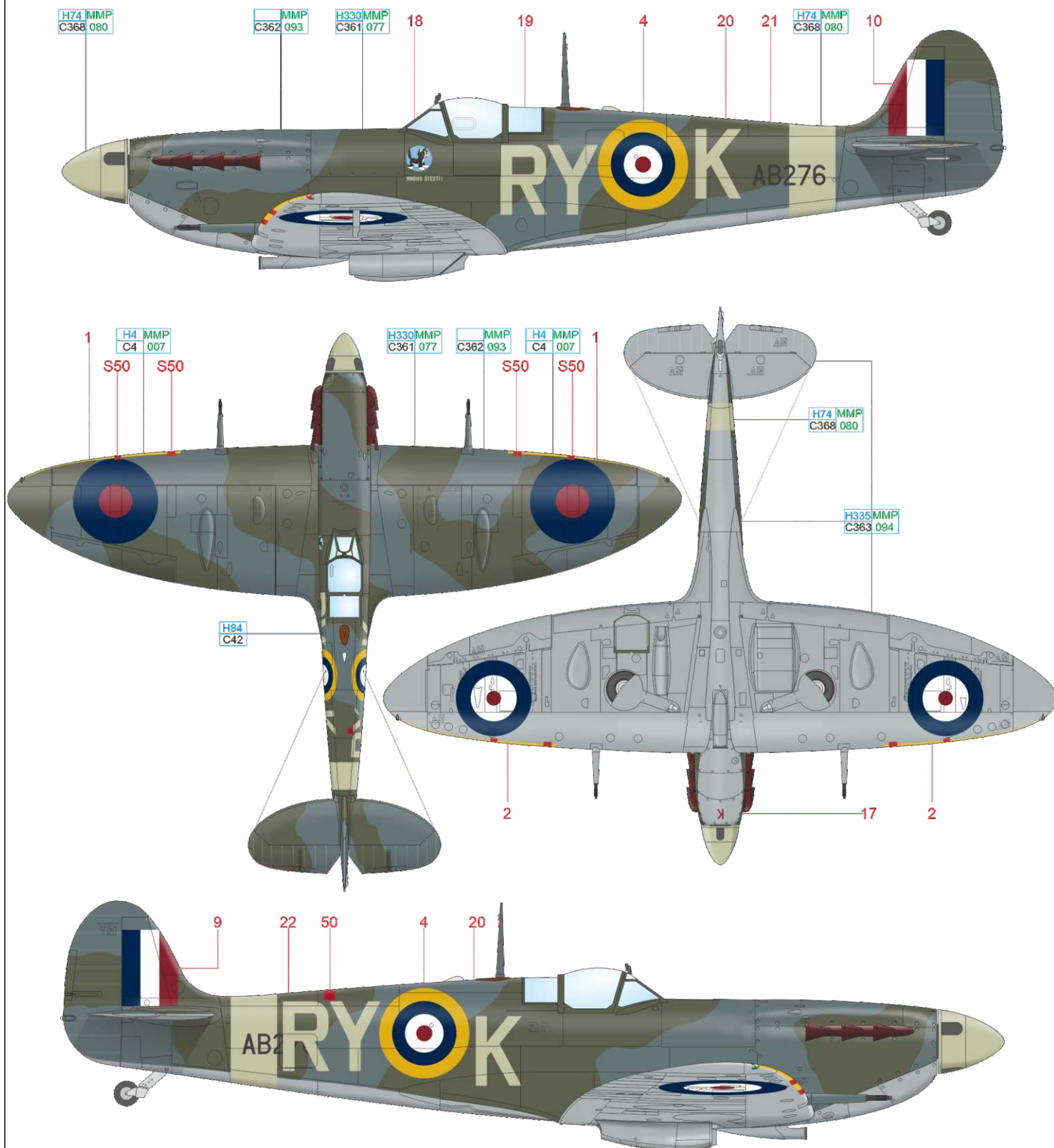
A EP120, S/Ldr Geoffrey W. Northcott, No. 402 Squadron RCAF, RAF Merston, West Sussex, Velká Británie, červen–listopad 1943

Kanadán Geoffrey Wilson Northcott se narodil v Rapid City v Manitobě v roce 1920. Před nástupem k RCAF v červnu 1940 pracoval na rodinné farmě. Po výcviku, který dokončil v lednu 1941, následoval přesun do Británie. Operační výcvik dokončil u No. 52 OTU v Debden a byl přidělen k No. 401 Squadron RCAF. Počátkem května 1942 byl odeslán na palubě USS Wasp na Maltu, kam se svým Spitfirem dorazil 9. května. Byl přidělen k No. 603. Sqn a brzy se vyznamenal v boji. Po rozpuštění jednotky v srpnu byl převelen k No. 229 Squadron. Zde nezůstal dlouho, koncem srpna se vrátil zpět do Anglie a byl přidělen k No. 53 OTU. V květnu 1943 se stal velitelem No. 416 Squadron RCAF, ale vzápětí byl převelen k No. 402 Squadron RCAF „City of Winnipeg“, které velel od června 1943 až do července 1944. V lednu 1945 se stal velitelem elitního No. 126 (RCAF) Wingu, kterému velí až do března 1946. V roce 1949 odešel do zálohy a RCAF opustil v roce 1955. Během 2. světové války byl vyznamenán DFC se sponou a DSO za devět potvrzených sestřelů, jeden pravděpodobný a osm poškozených letounů. Šesti z těchto sestřelů (čtyř Bf 109 a dvou Fw 190) dosáhl v kokpitu svého osobního Spitfireu EP120. Ten je jedním z mála válečných Spitfireů, které se dochovaly do dnešních dnů v letuschopném stavu. V září 1995 se EP120 po několikaletém kompletním restaurování vrátil na nebe a v rámci sbírky historických letounů The Fighter Collection v Duxfordu.



B AB276, F/Lt Václav Hájek, No. 313 (Czechoslovak) Squadron, RAF Hornchurch, Velká Británie, leden až červen 1942

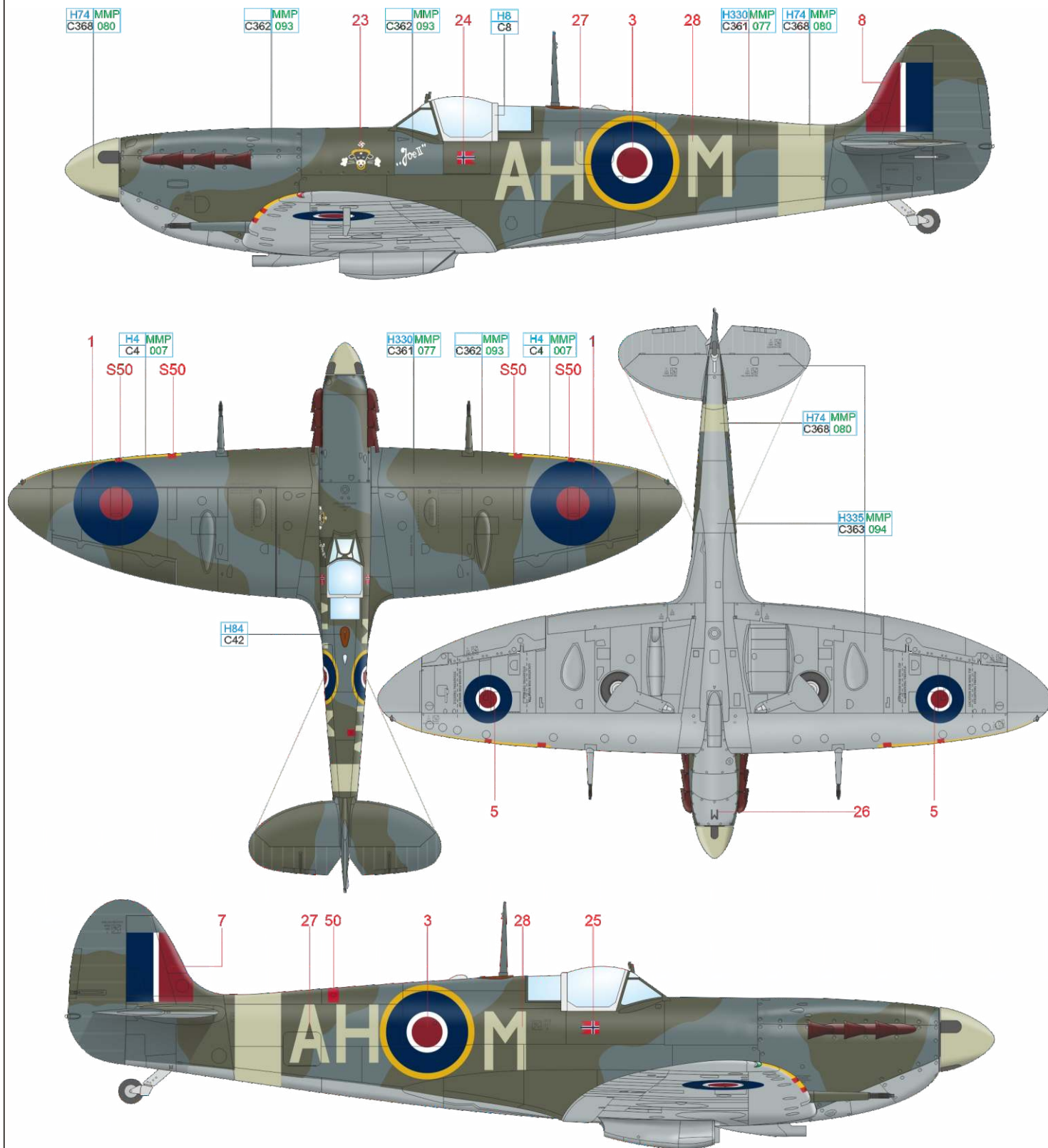
Spitfire Mk.Vb AB276 sloužil operačně u No. 313 (Czechoslovak) Squadron od 13. ledna 1942 do 8. června 1942. V jeho kokpitu nejčastěji usedal F/Lt Václav Hájek, který 10. dubna 1942 jižně od Gravelines ve vzdušném souboji pravděpodobně sestřelil Fw 190 z I./JG 26. Dalšími piloty, kteří se Spitfirem AB276 operačně létali, byli Sgt. K. Pavlík, Sgt. F. Bönisch a P/O V. Michálek. Letouny „třístátřínáctky“ jsou z období první poloviny roku 1942, kdy byla No. 313 (Czechoslovak) Squadron součástí Hornchurchského křídla, známé kreslenými postavkami z komiksů od Walta Disneye. Autorem těchto kreseb byl Sgt. Karel Pavlík, který využil svého původního povolání písmomaltře a na přání pilotů zdobil jednotlivé Spitfiry kresbami pod čelním štítkem kabiny. Kresba kotěte Figaro s nápisem Mnoho štěstí! je patrně nejvíce publikovaná také díky známé fotografii, na které je Sgt. Pavlík zvětšen při práci na ní. Její motiv je vytesán i na žulovém památníku poblíž místa zřícení Sgt. Karla Pavlíka nedaleko belgického městečka Dranouter.



SKY	H74 MMP C368 080	MEDIUM SEA GRAY	H335 MMP C363 094	OCEAN GRAY	MMP C362 093	DARK GREEN	H330 MMP C361 077	YELLOW	H4 MMP C4 007	MAHOGANY	H84 C42
-----	------------------	-----------------	-------------------	------------	--------------	------------	-------------------	--------	---------------	----------	---------

C

Norský pilot Olav Djoenne sloužil u No. 332 (Norwegian) Squadron v letech 1942 až 1943. Svůj první sestřel získal v bojích nad Dieppe 19. srpna 1942, kdy se Spitfirem AB184 sestřelil Do 217. V roce 1943 byl povýšen na důstojníka a na Spitfirech Mk.IX dosáhl dalších čtyř potvrzených sestřelů. Po válce vstoupil do norského civilního letectví, ale v roce 1946 zahynul při letecké nehodě při řízení Ju 52. Spitfire AB184, se kterým Olav Djoenne létal během srpna 1942, byl jedním z nejvčetněji pomalovaných u No. 332 (Norwegian) Squadron. Na dvířkách kokpitu byla vyobrazena norská vlajka, pod čelním štítkem kabiny nesl nápis „Joe II“ a na krytu nádrže byl vyobrazen funík býk nad kterým byla vyražena svastika – sestřel dosažený u Dieppe.

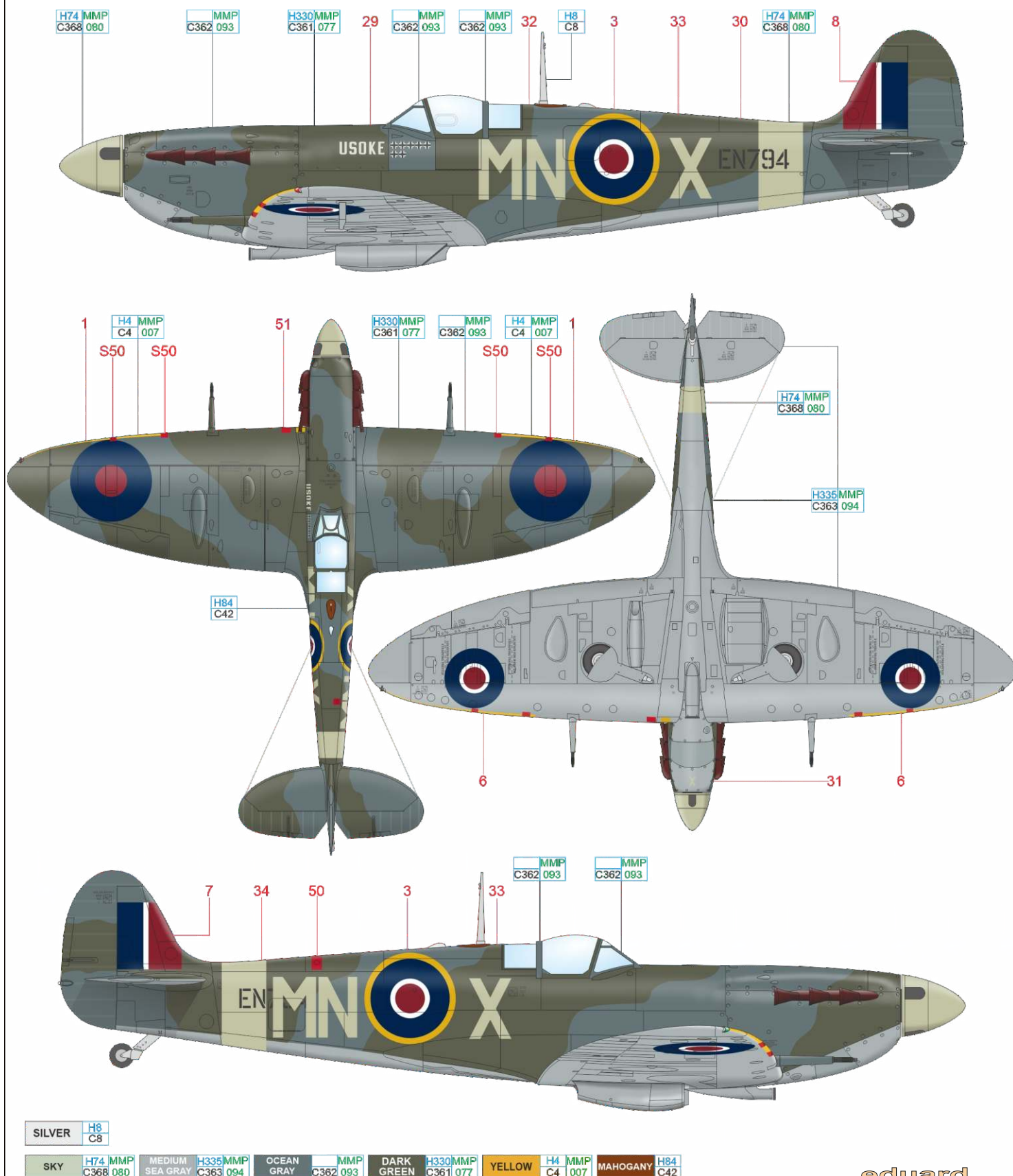


SILVER	H8 C8
--------	----------

SKY	H74 C368	MMP 080	MEDIUM SEA GRAY	H335 C363	MMP 094	OCEAN GRAY		MMP 093	DARK GREEN	H330 C361	MMP 077	YELLOW	H4 C4	MMP 007	MAHOGANY	H84 C42
-----	-------------	------------	--------------------	--------------	------------	---------------	--	------------	---------------	--------------	------------	--------	----------	------------	----------	------------

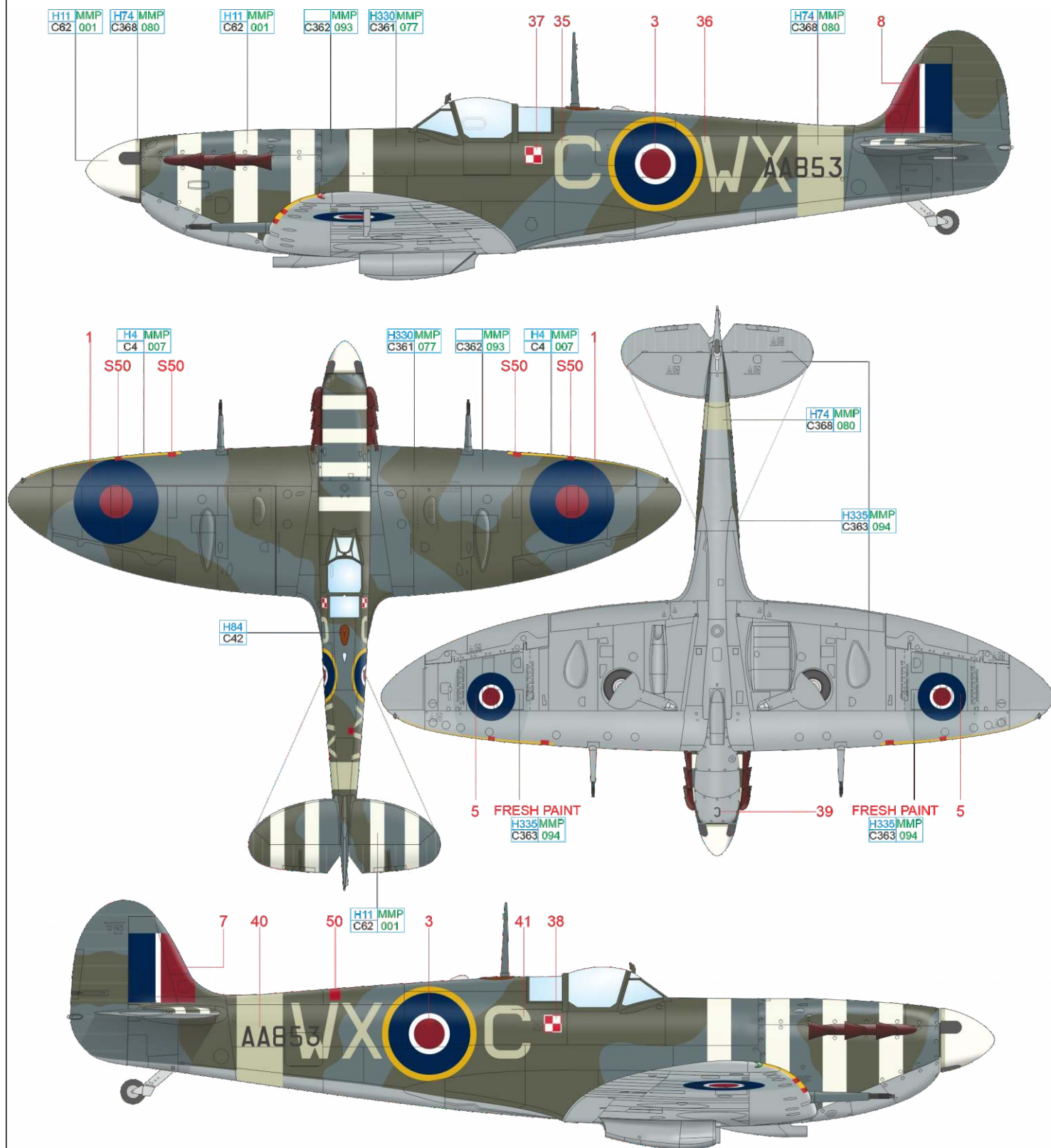
D EN794, S/Ldr Yvan du Monceau de Bergendal, No. 350 (Belgian) Squadron, RAF Redhill, Surrey, Velká Británie, červenec až prosinec 1942

Nejúspěšnější belgické eso Yvan du Monceau de Bergendal se narodil 10. prosince 1915 ve Fullhamu. Výcvik absolvoval v Sutton Bridge u No. 56 OTU, jeho první operační jednotkou byla No. 253 Squadron. V dubnu 1941 byl převelen k No. 609 Squadron, kde dosáhl prvních vzdušných vítězství. V březnu 1942 se stal velitelem letky u No. 350 (Belgian) Squadron a v červnu 1943 převzal velení nad No. 349 (Belgian) Squadron. Po ukončení operačního nasazení v červnu 1944, byl vyslán do severní Ameriky a v roce 1945 se vrátil do Evropy se štábem belgické sekce RAF. V roce 1973 odešel do důchodu z funkce velitele taktického letectva jako generálmajor. Za svoji válečnou kariéru dosáhl osmi potvrzených vítězství, tří pravděpodobných a šesti poškození, z toho na Spitfiru EN794 činil poměr těchto vítězství 3-1-2. Spitfire EN794 se kterým „Duke“ (měl hraběcí titul) létal jako velitel letky „B“ No. 350 (Belgian) Squadron, nesl známky revize kamuflážních ploch na motorových krytech po přemalování bílých identifikačních pruhů operace Rutter z počátku července 1942. Změnu doznalo i znázornění osobního skóre pod čelním štítkem kabiny. Prezentační nápis USOKE je pocta obyvatelům Belgického Konga, kteří se složili na nákup šestnácti Spitfirů pro belgické piloty bojující v řadách No. 350 (Belgian) Squadron.



E AA853, W/Cdr Stefan Witorzenc, No. 1 Polish Fighter Wing, RAF Heston, Velká Británie, začátek července 1942

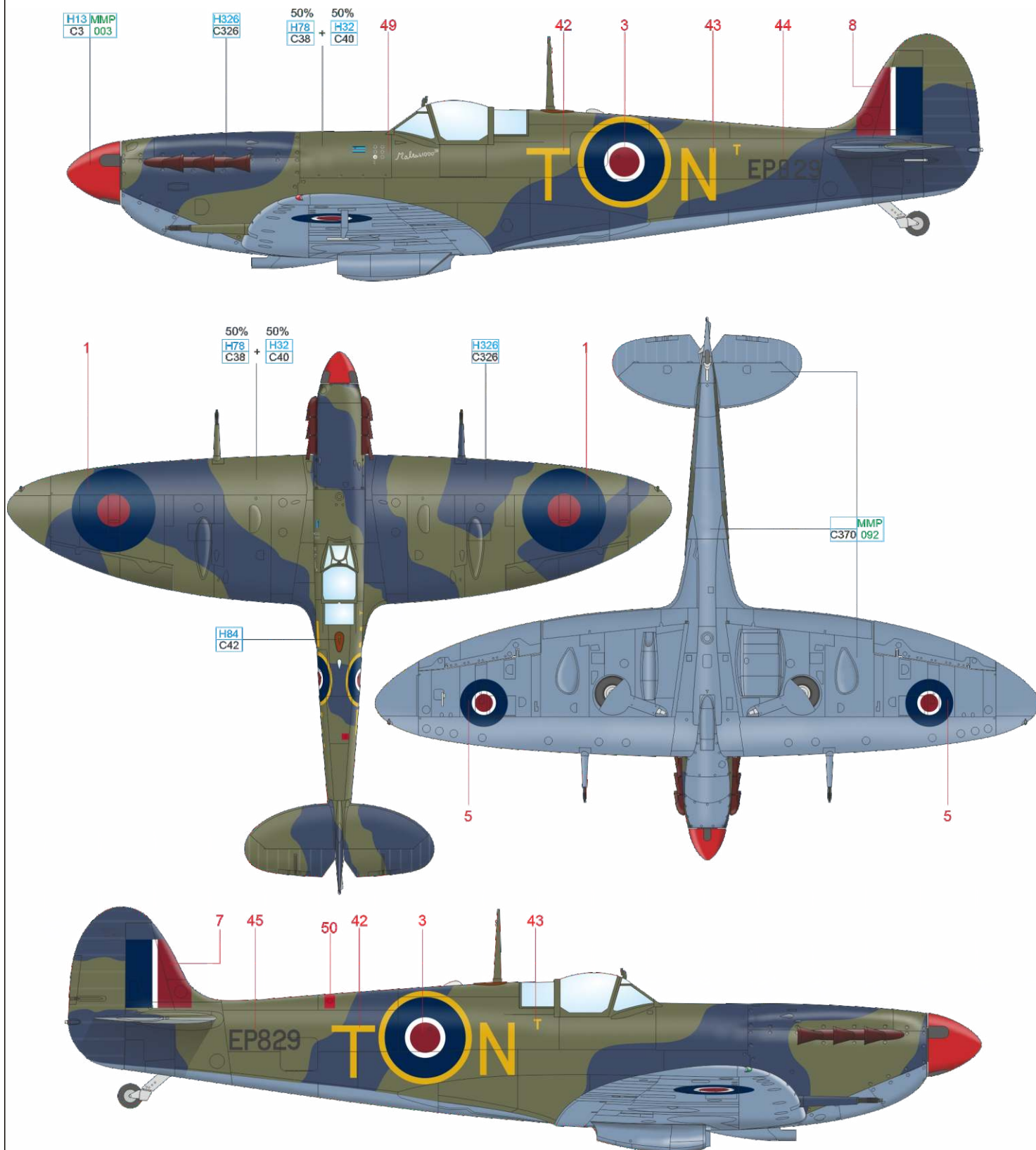
Stefan Witorzenc se narodil v roce 1908 a ve třicátých letech vstoupil do polského letectva. Po porážce své země odešel do Anglie, kde během srpna a září 1940 získal pět vítězství u No. 501 squadron, se kterou se zúčastnil celé Bitvy o Británii. Dne 22. listopadu 1940 byl přidělen k No. 306 (Polish) Squadron, kde působil ve funkci velitele letky a v květnu 1941 převzal velení No. 302 (Polish) Squadron. V únoru 1942 převzal velení No. 1 Polish Fighter Wing v Kirton-in-Lindsey a 1. června 1942 mu byl udělen DFC. Jeho operační túra skončila v září, kdy byl přidělen ke generálnímu štábu No. 11 Group a poté k leteckému velitelství jako polský styčný důstojník. V dubnu 1944 převzal velení No. 61 OTU a tuto pozici zastával až do konce války. Spitfire AA853 se kterým počátkem července 1942 létal Stefan Witorzenc, měl nakresleny čtyři bílé pásy rychlé identifikace kolem příďe, což bylo značení k odlišení vlastních strojů na letounech Fighter Command účastnících se operace Rutter ve dnech 4. až 7. července 1942. Kromě bílých pruhů přes motorové kryty dostal bílý nátěr i vrtulový kužel (místo obvyklého odstínu Sky) a dva bílé pruhy byly namalovány i na horní ploše vodorovných ocasních ploch. Operace Rutter se nakonec z důvodů špatného počasí a dalších okolností neuskutečnila a byla o měsíc později nahrazena známou operací Jubilee.



SKY	H74 MMP C368 080	MEDIUM SEA GRAY	H335 MMP C363 094	OCEAN GRAY	MMP C362 093	DARK GREEN	H330 MMP C361 077	YELLOW	H4 MMP C4 007	WHITE	H11 MMP C62 001	MAHOGANY	H84 C42
-----	------------------	-----------------	-------------------	------------	--------------	------------	-------------------	--------	---------------	-------	-----------------	----------	---------

F EP829, S/Ldr John J. Lynch, No. 249 Squadron, RAF Krendi, Malta, duben–květen 1943

John Joseph Lynch se narodil 3. února 1918 v Alhambře v Kalifornii. V roce 1941 vstoupil do RAF a jeho první jednotkou byla No. 232 Squadron. Následující měsíc se připojil k No. 121 „Eagle“ Sqn. Následovala služba u No. 71 „Eagle“ Sqn u které se 17. dubna 1942 podílel na zničení Ju 88. V listopadu 1942 byl převelen na Maltu a přidělen k No. 249 Sqn, se kterou se aktivně účastnil bojů v této oblasti. Na začátku roku 1943 byl povýšen na velitele squadrony a zaznamenal řadu úspěchů v bojích proti transportním letounům Osy, zásobujícím Tunisko. Sestřelem Ju 52 dosáhl 28. dubna tisícího vítězství obránců ostrova Malta. V červenci 1943 byl převelen k USAAF, ale bojů se již neúčastnil. V roce 1956 byl jmenován operačním důstojníkem 49th FBW na Okinawě, krátce nato 9. března zahynul při nehodě s F-84G. Spitfire EP829 se kterým Lynch létal od února do května u No. 249 Sqn byl součástí operace „Train“ která představovala poslední dodávku Spitfirů obráncům Malty, zajištěnou letadlovou lodí. EP829 měl zpočátku zkrácené rozpětí křídel, později létal opět s plným rozpětím. Na trupu nádrže bylo nakresleno označení velitele squadrony a sedm sestřelů dosažených k 28. dubnu 1943. Pod čelním štítkem byl bílý nápis „Malta's 1000“ jako památka na dosažení jubilejního sestřelu nad Maltou. Během své válečné služby si Lynch připsal celkem 17 sestřelů (10 samostatně a sedm ve spolupráci), k tomu jeden pravděpodobný sestřel a dva poškozené nepřátelské letouny.



AZURE BLUE	MMP C370 092	FIELD GRAY	H32 C40	OLIVE GREEN	H78 C38	DARK BLUE	H326 C326	RED	H13 MMP C3 003	MAHOGANY	H84 C42
------------	--------------	------------	---------	-------------	---------	-----------	-----------	-----	----------------	----------	---------

