



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 stíhač 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 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 Spitfiry 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 letadla 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 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 výborně 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 zástavu 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 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 objednán program konverzí Spitfirů Mk.I a Mk.II na Spitfiry Mk.V. Celkem bylo vyrobeno 6464 kusů Spitfiru Mk.V všech verzí.

Tato stavebnice: Spitfire Mk.Vc

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 Mk.I, a to včetně menšího chladiče oleje se sáním tvaru U, který byl příčinou vyšších teplot oleje prvních 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.

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 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 ✱ SYMBOLES ✱ 記号の説明

OPTIONAL
VOLBABEND
OHNOUTSAND
BROUSITOPEN HOLE
VYVRTAT OTVORSYMETRICAL ASSEMBLY
SYMETRICKÁ MONTÁŽREMOVE
ODŘÍZNOUTREVERSE 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

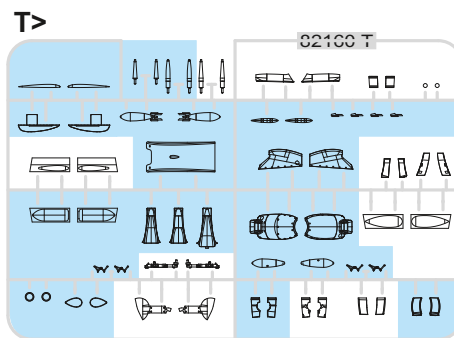
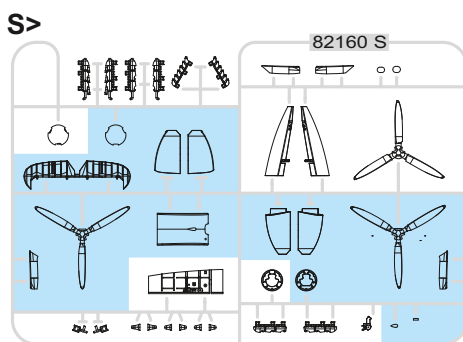
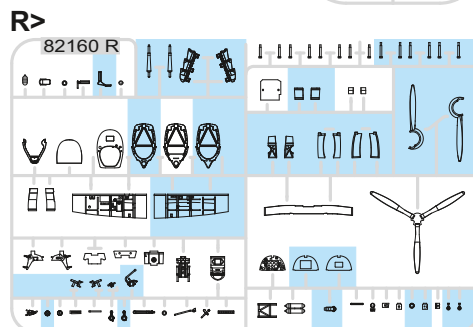
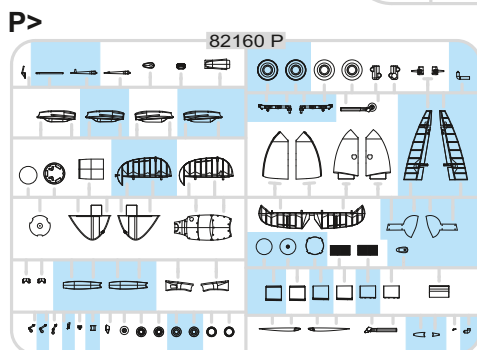
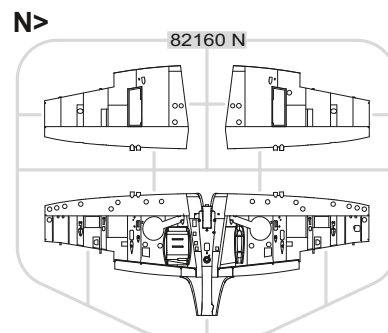
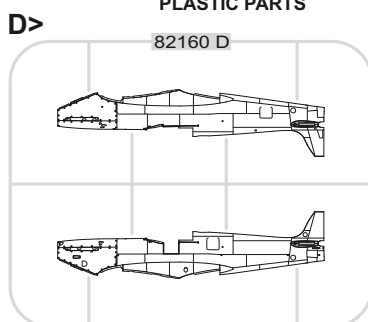
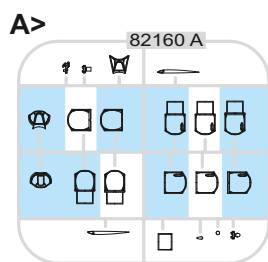


PIÈCES



部品

PLASTIC PARTS



-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



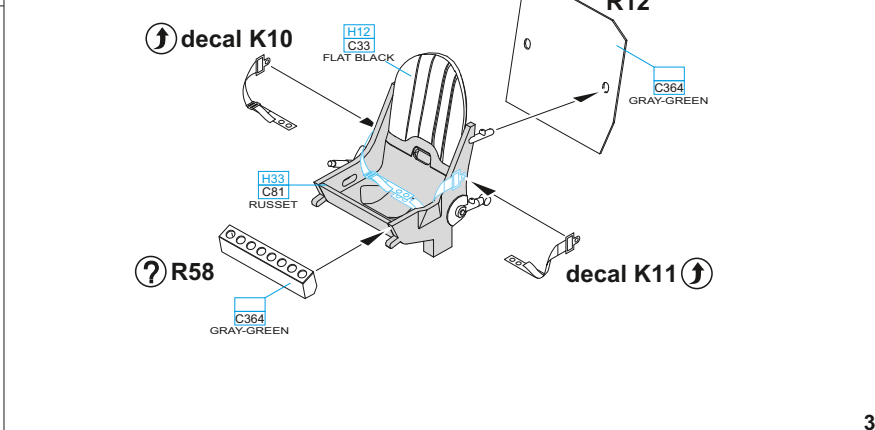
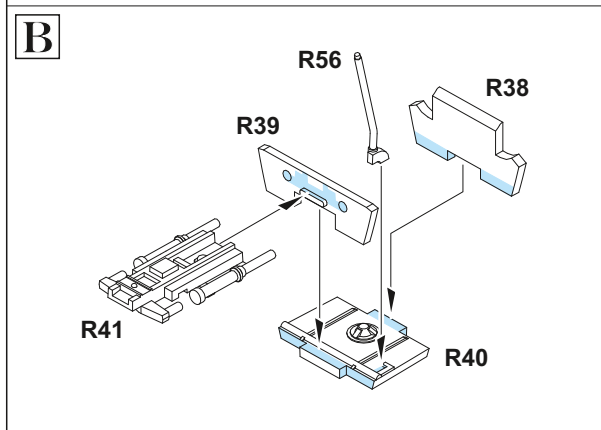
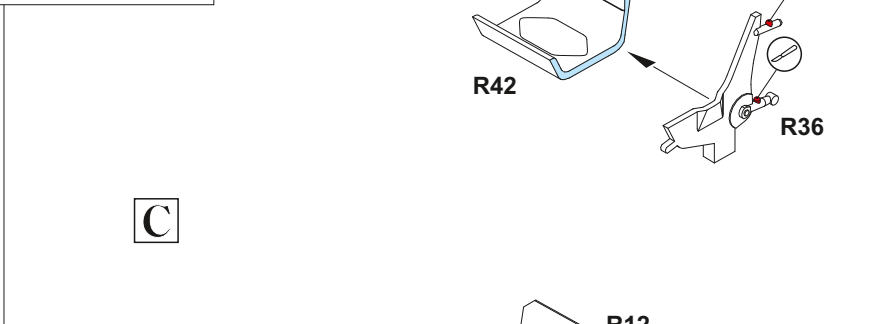
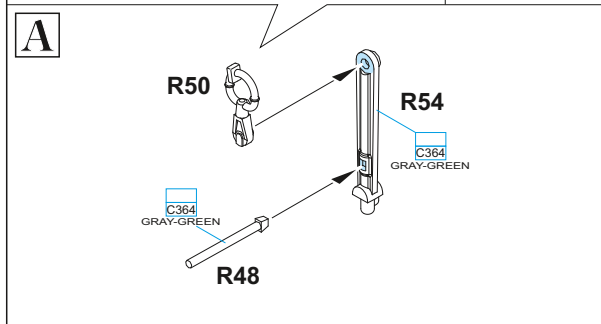
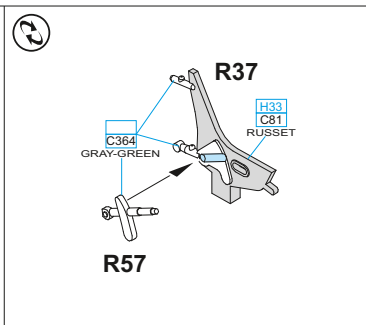
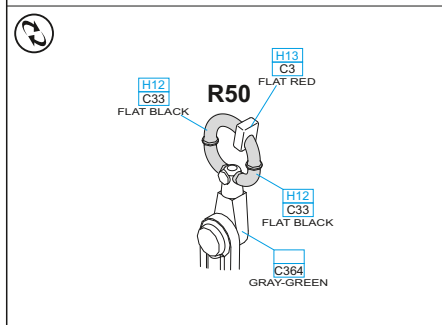
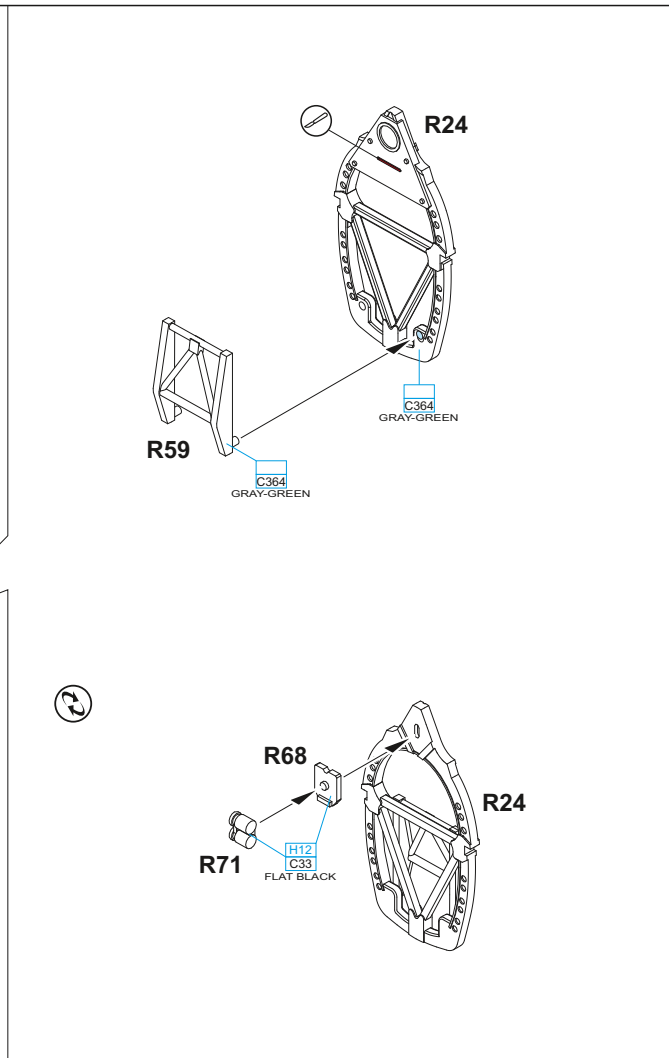
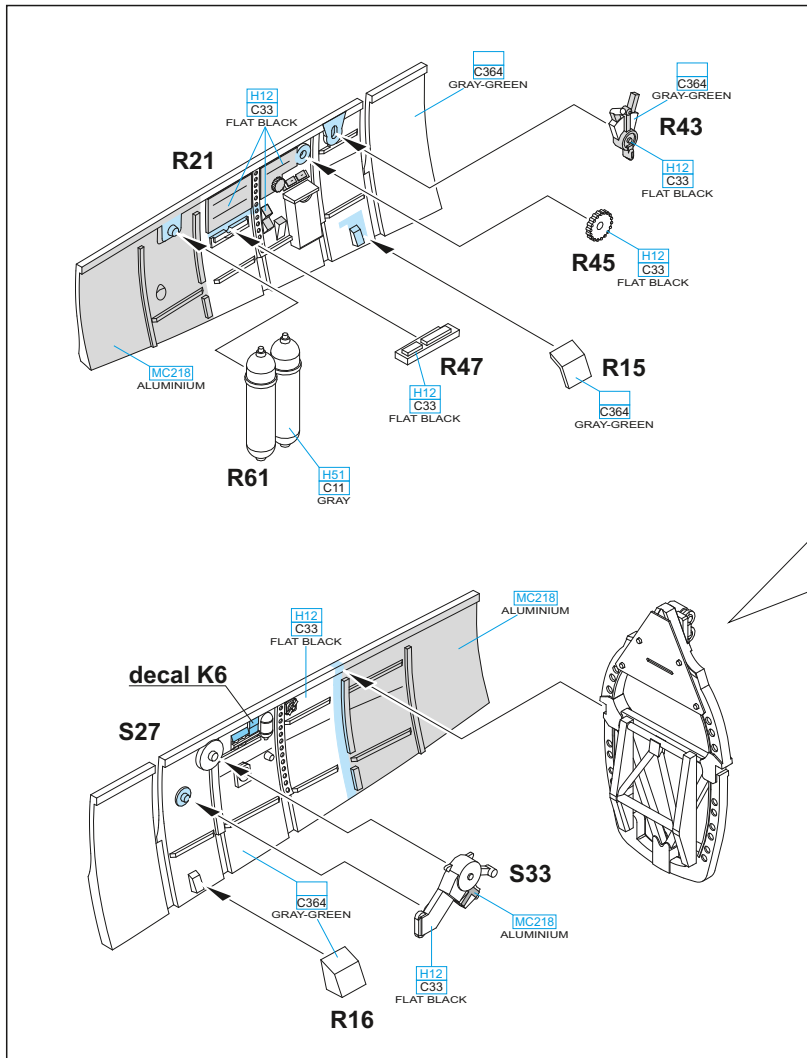
PEINTURE

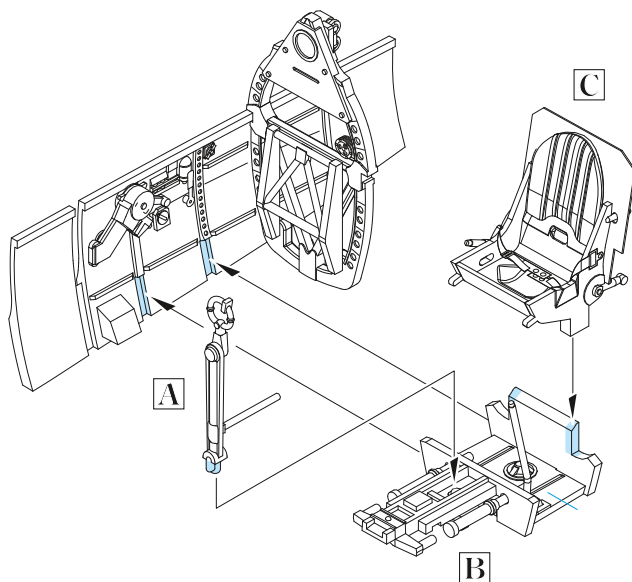


色

GSI Creos (GUNZE)		
AQUEOUS	Mr.COLOR	
H4	C4	YELLOW
H8	C8	SILVER
H11	C62	FLAT WHITE
H12	C33	FLAT BLACK
H13	C3	FLAT RED
H33	C81	RUSSET
H51	C11	LIGHT GULL GRAY
H52	C12	OLIVE DRAB
H71	C21	MIDDLE STONE
H72	C369	DARK EARTH
H74	C368	SKY
H77	C137	TIRE BLACK
H84	C42	MAHOGANY

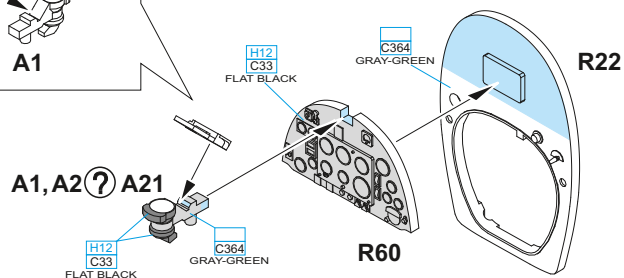
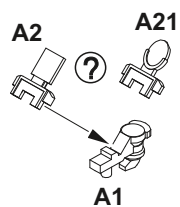
GSI Creos (GUNZE)		
AQUEOUS	Mr.COLOR	
H90	C47	CLEAR RED
H94	C138	CLEAR GREEN
H330	C361	DARK GREEN
H335	C363	MEDIUM SEAGRAY
	C362	OCEAN GRAY
	C364	AIRCRAFT GRAY-GREEN
	C370	AZURE BLUE
Mr.METAL COLOR		
MC214		DARK IRON
MC218		ALUMINIUM
Mr.COLOR SUPER METALLIC		
SM201		SUPER FINE SILVER



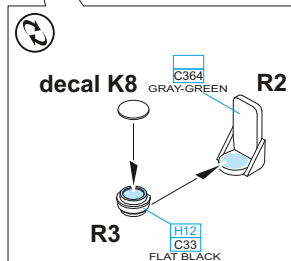
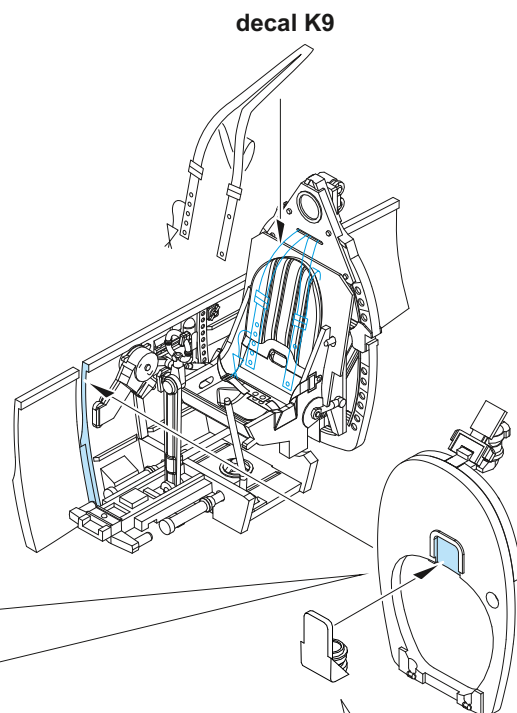


A1, A2 - MARKINGS B, C, D

A21 - MARKING A

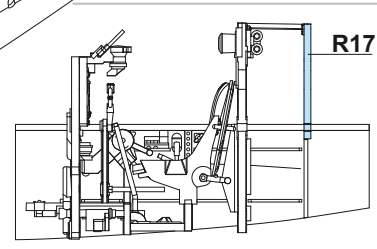
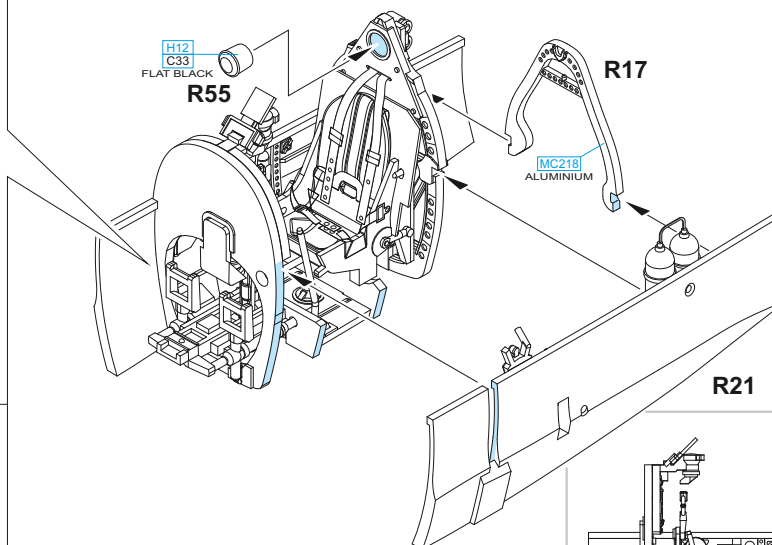
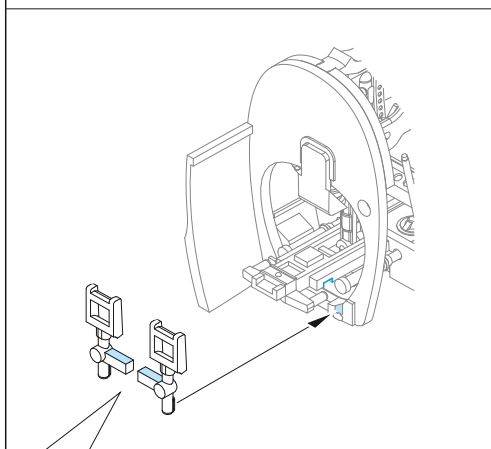


OPTIONAL: decals K1, K2, K3, K4

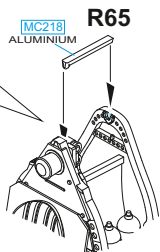
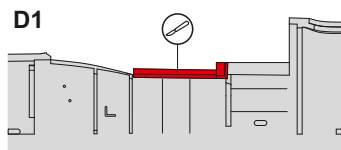
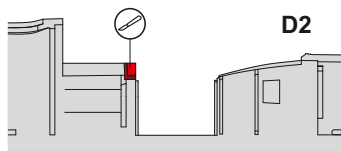


D

R55 - MARKING A ONLY

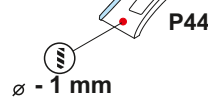
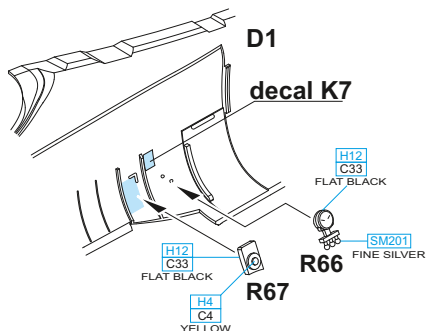
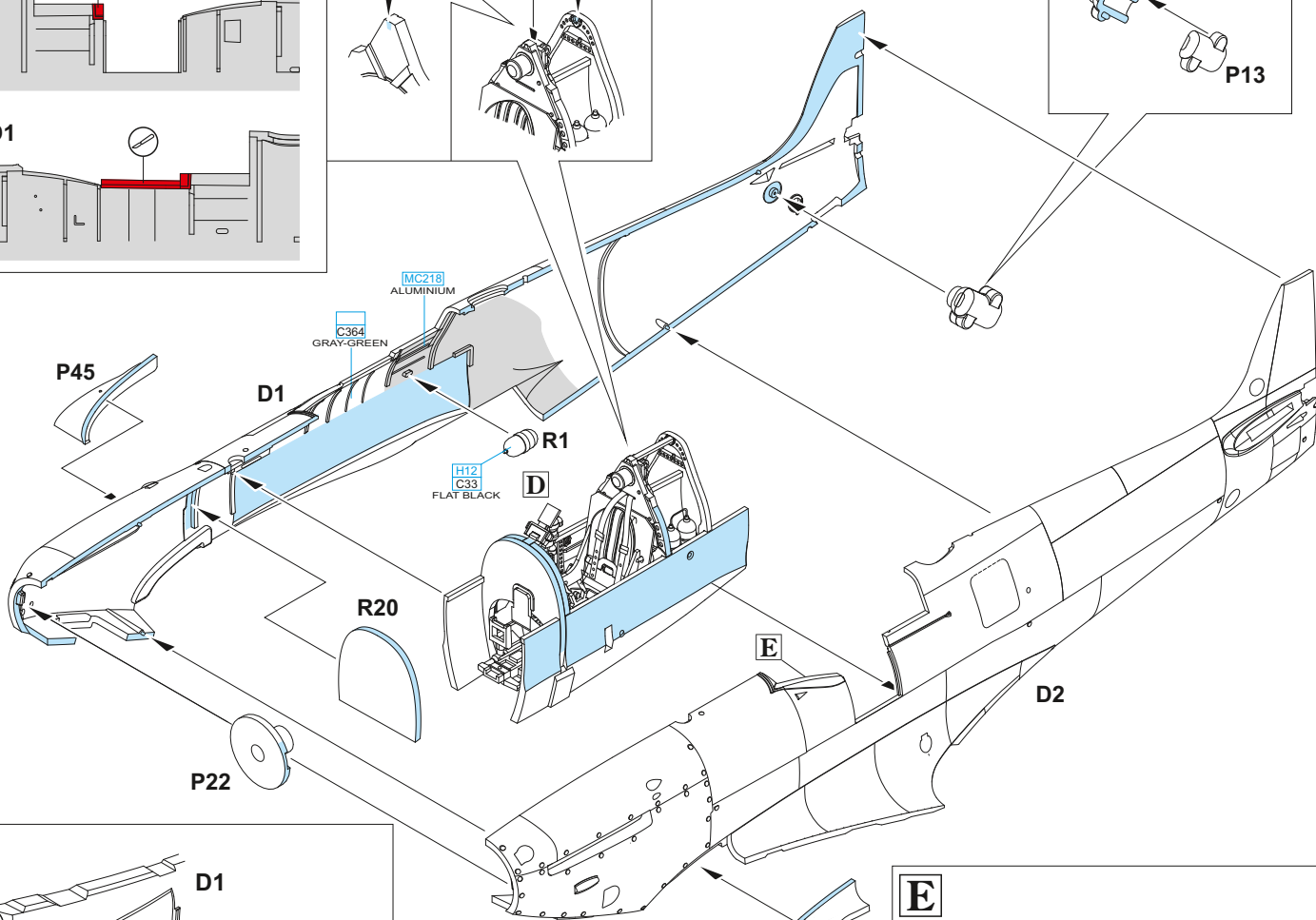


⑦ FOR CLOSED CANOPY ONLY

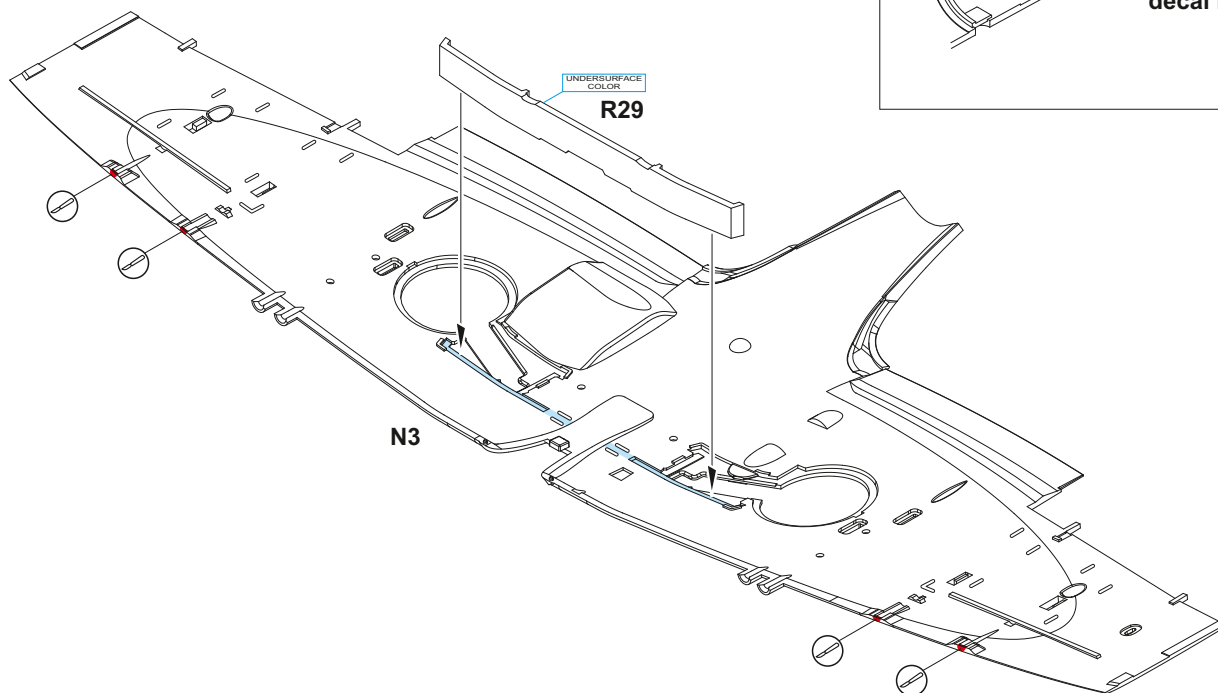
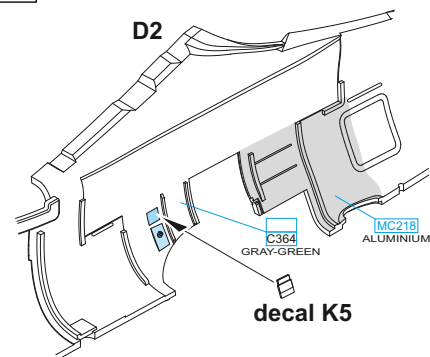


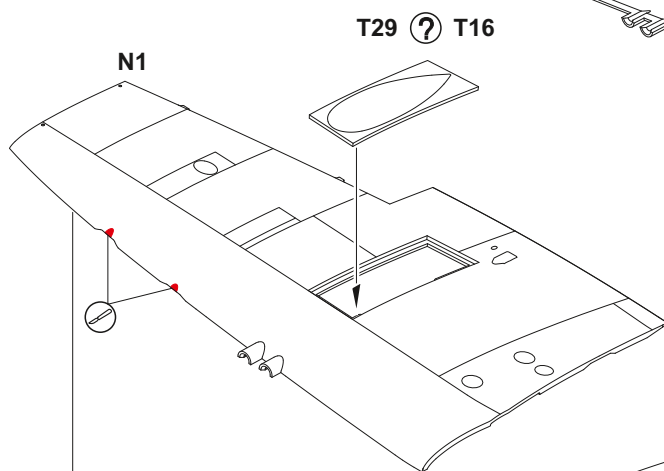
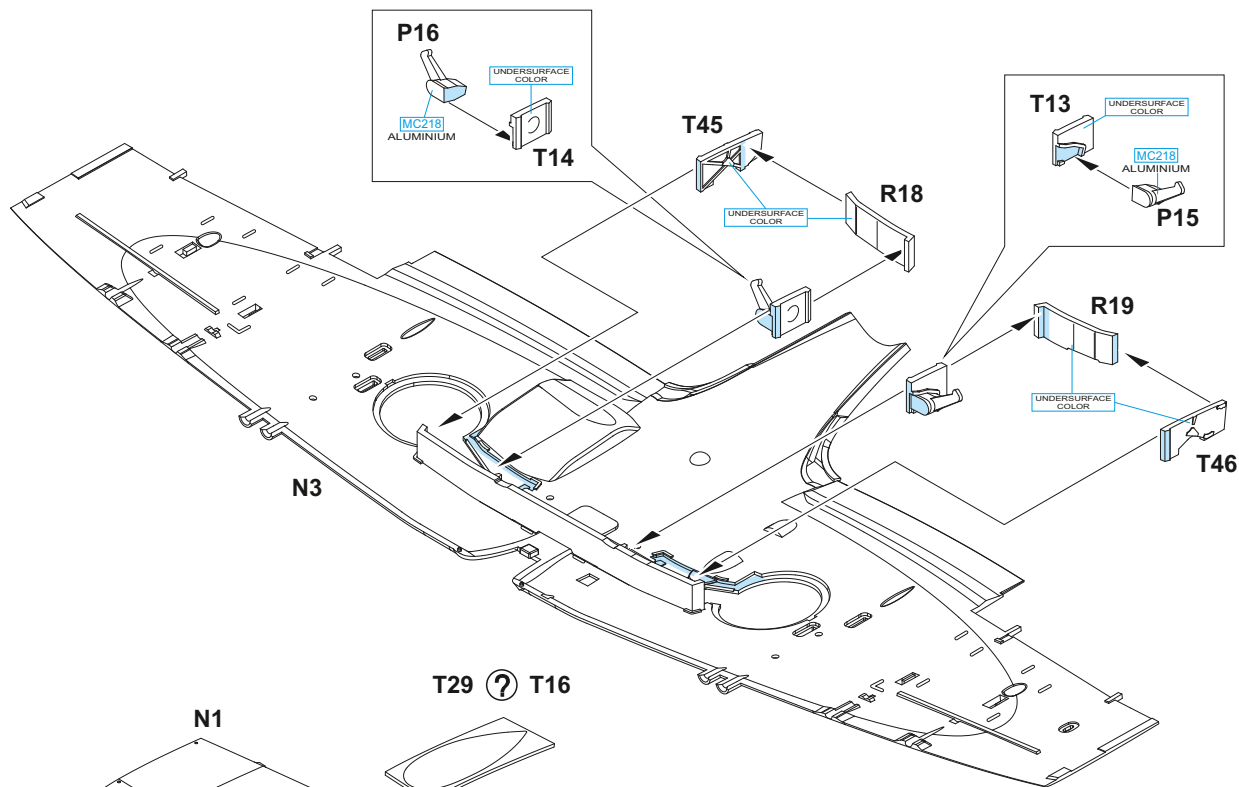
P14

P13

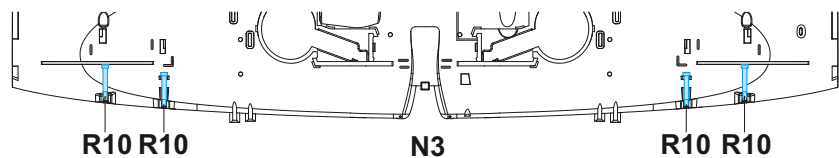
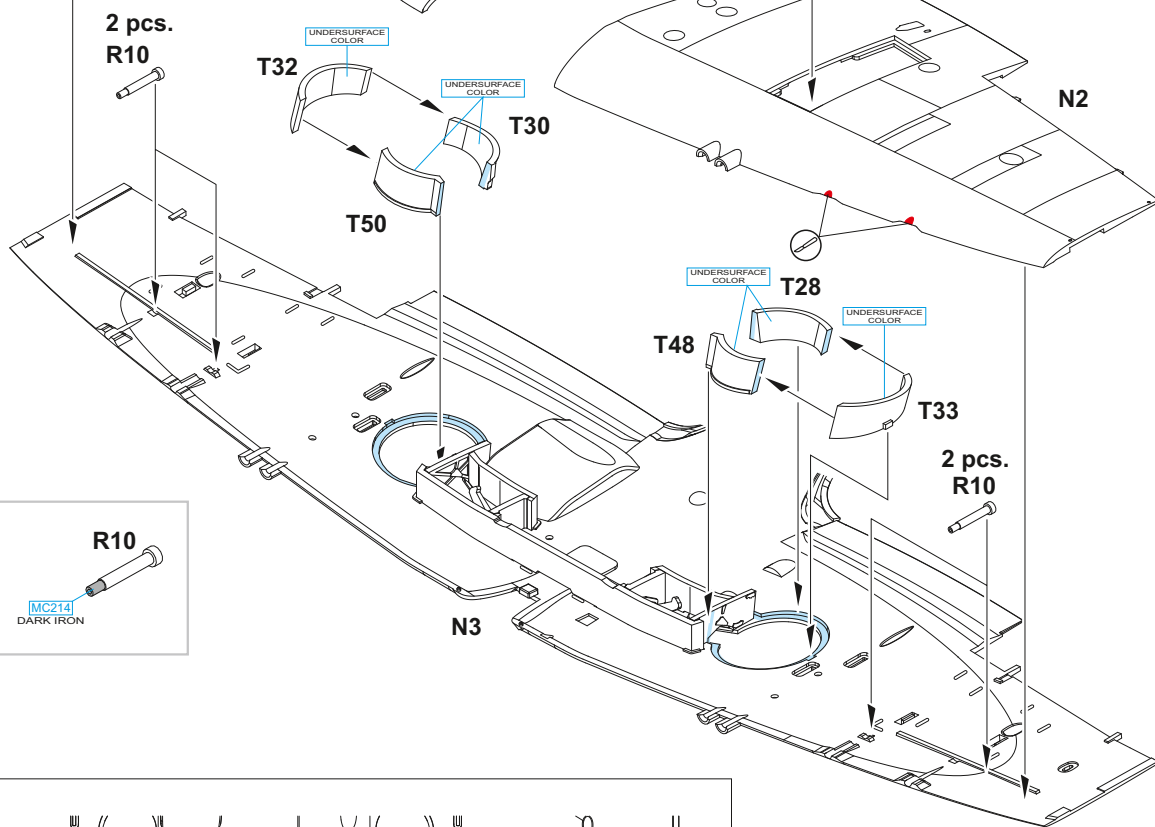


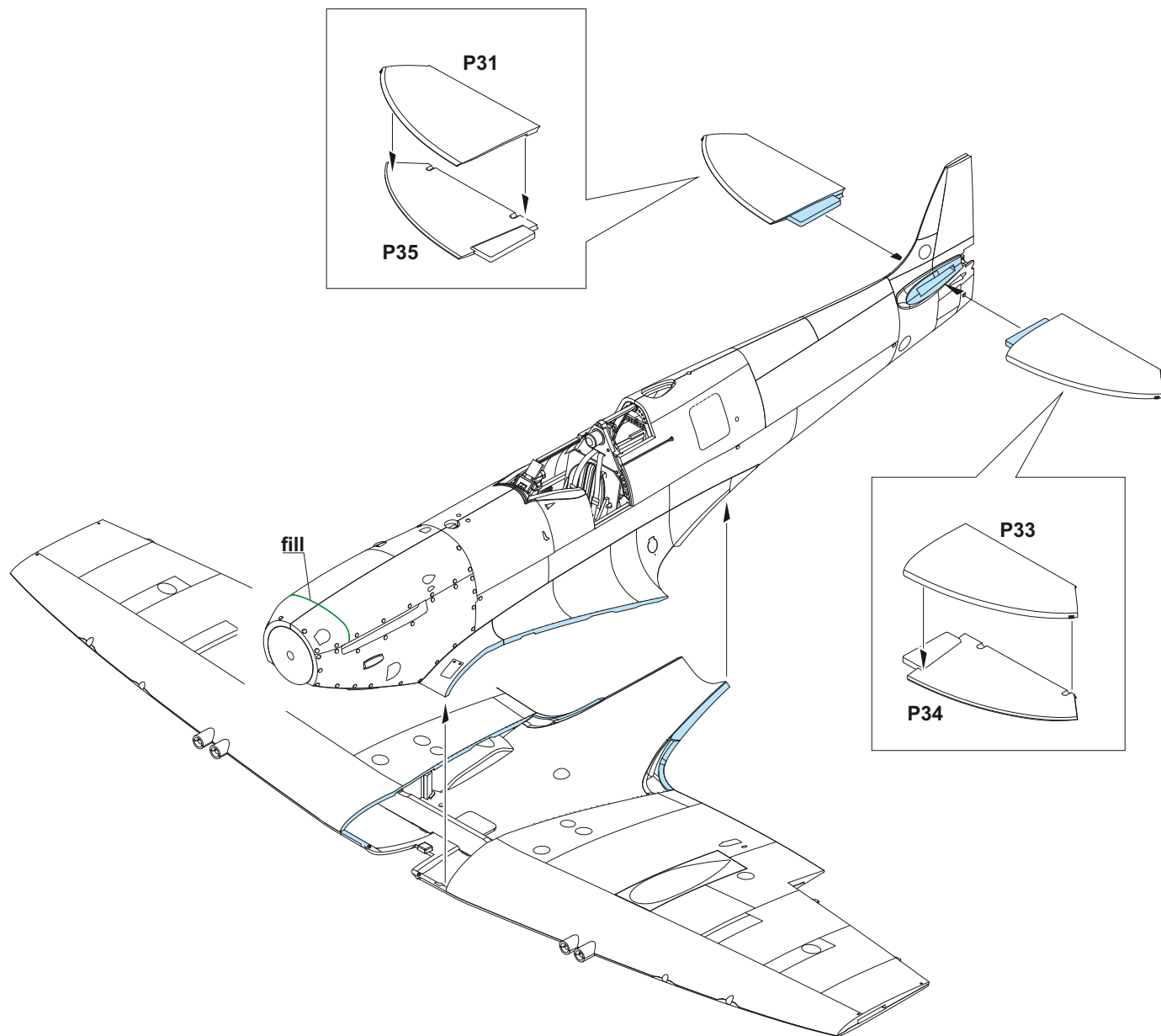
E



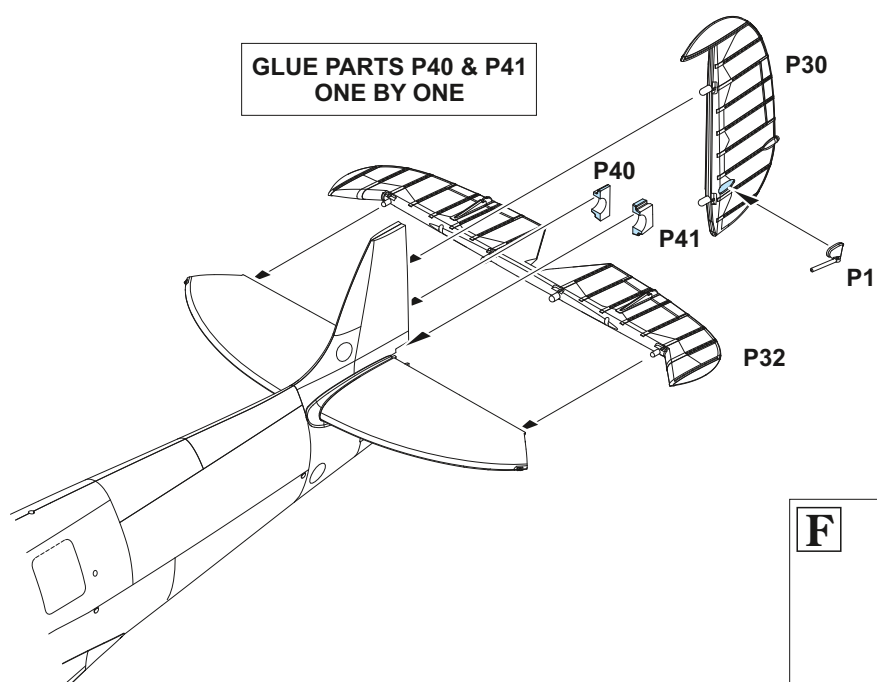


T16, T18 - MARKINGS B, C, D
T29, T31 - MARKING A

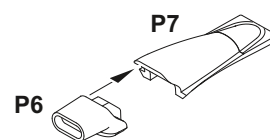




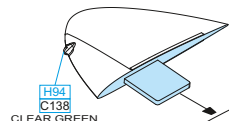
**GLUE PARTS P40 & P41
ONE BY ONE**



F



P25



S21

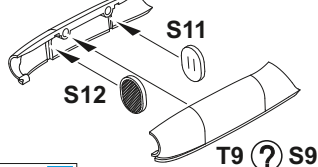


P70 ? A17

A17 ? P70 - MARKINGS **B, C** ONLY

G

T11 ? S10



S9, S10 - MARKING **A**

T9, T11 - MARKINGS **B, C, D**

S18

P28

H90 C47 CLEAR RED

A4 ? P69

H90 C47 CLEAR RED

A4 ? P69 - MARKINGS **B, C** ONLY

UNDERSURFACE COLOR

UNDERSURFACE COLOR

P26

P18

P54

P52

UNDERSURFACE COLOR

P20

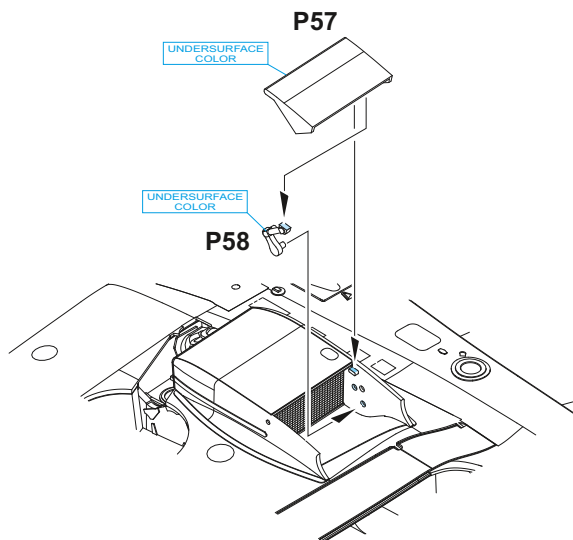
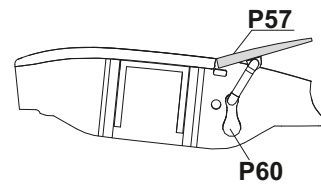
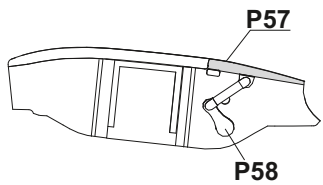
P74

UNDERSURFACE COLOR

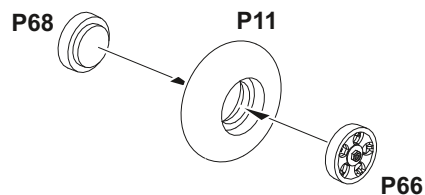
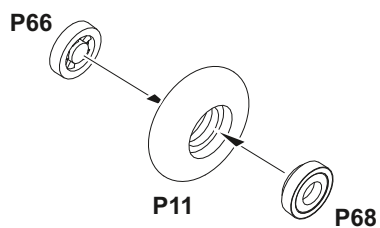
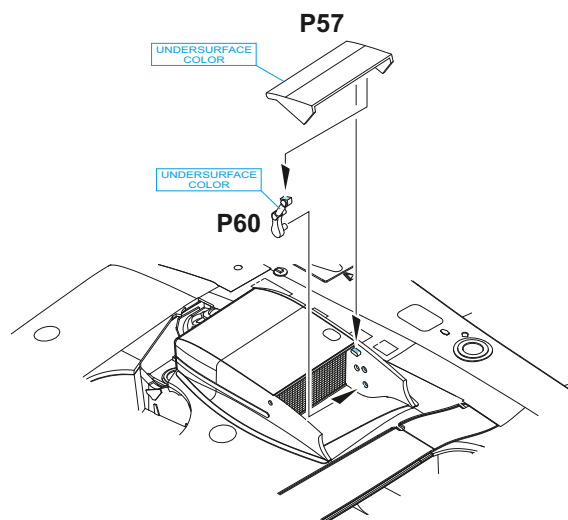
UNDERSURFACE COLOR

F

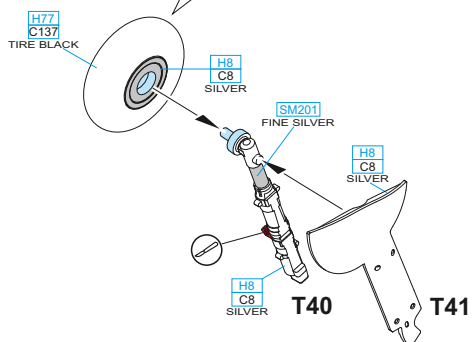
P29



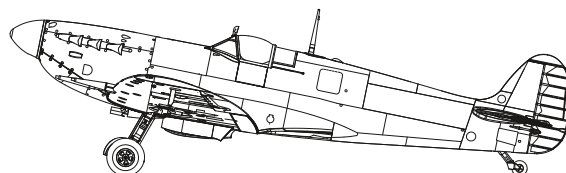
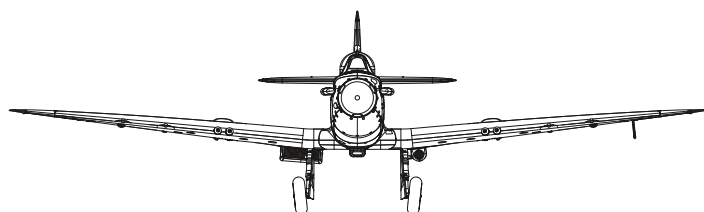
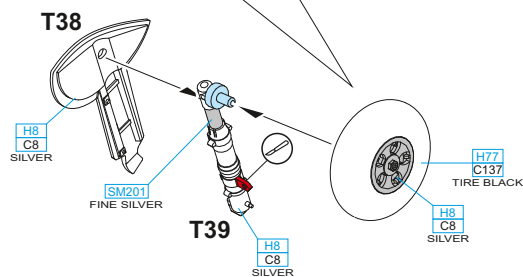
?

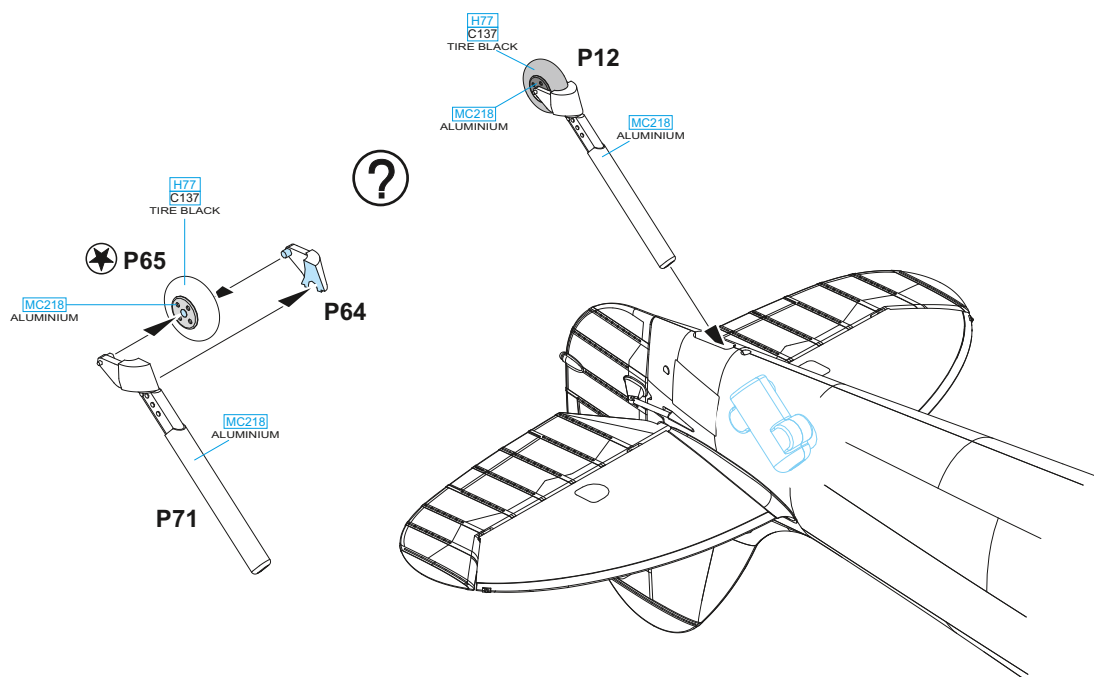
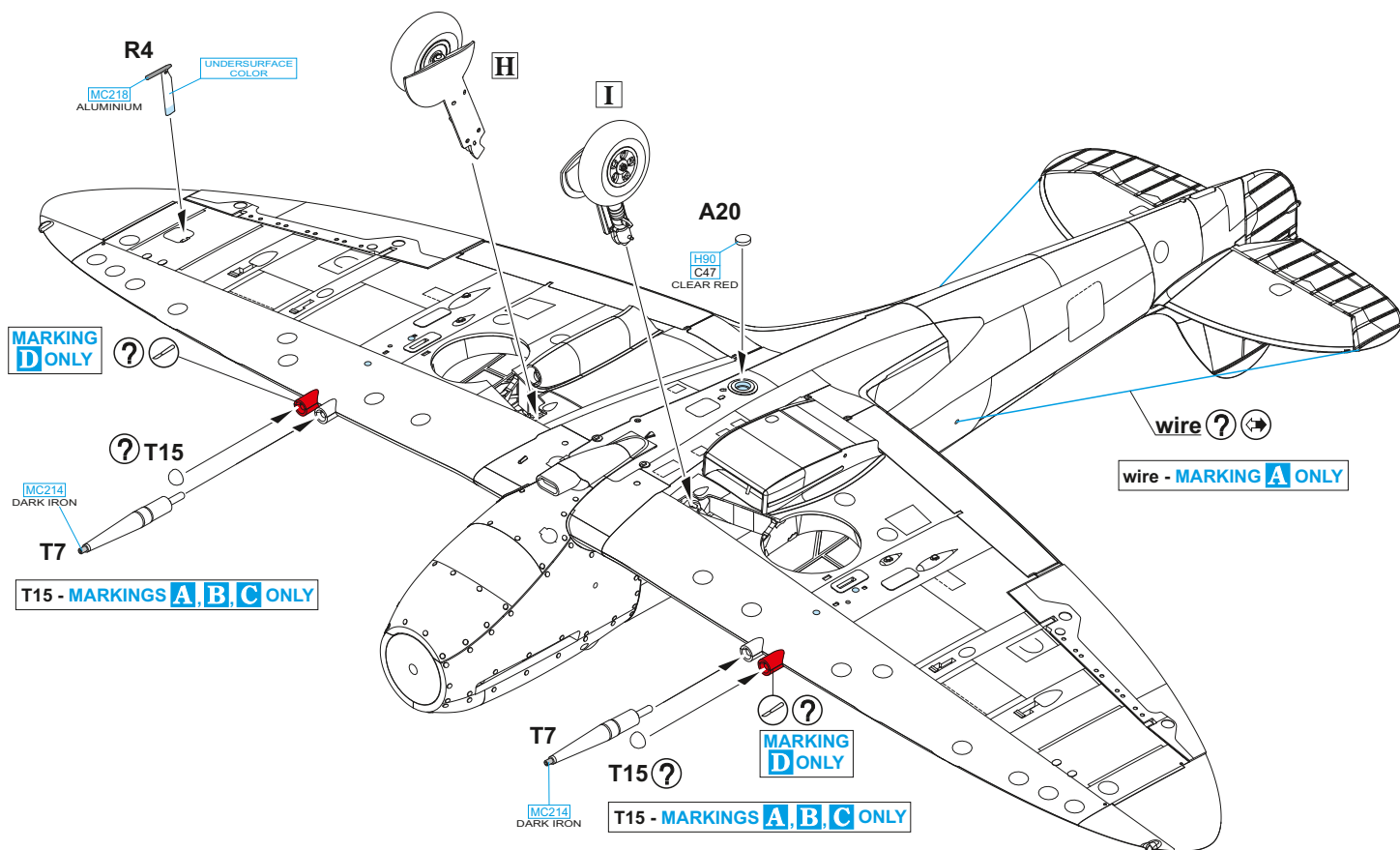


H

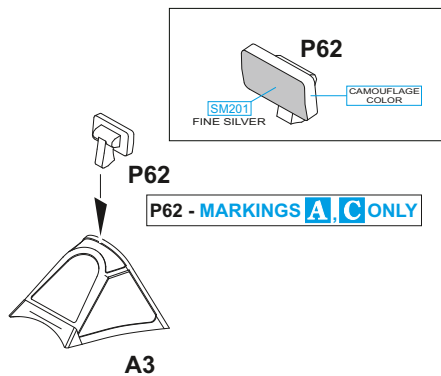


I

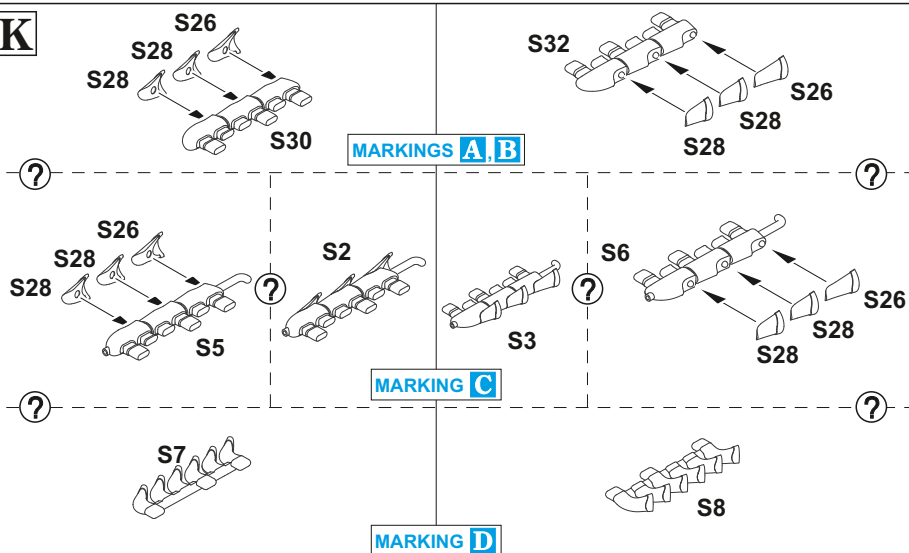




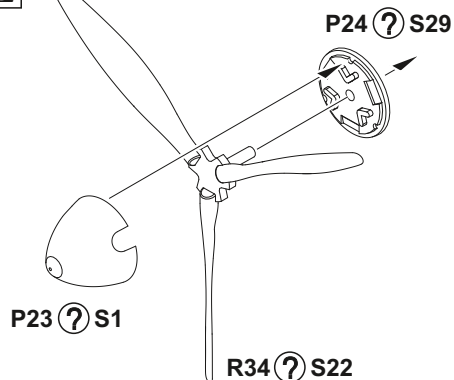
J



K

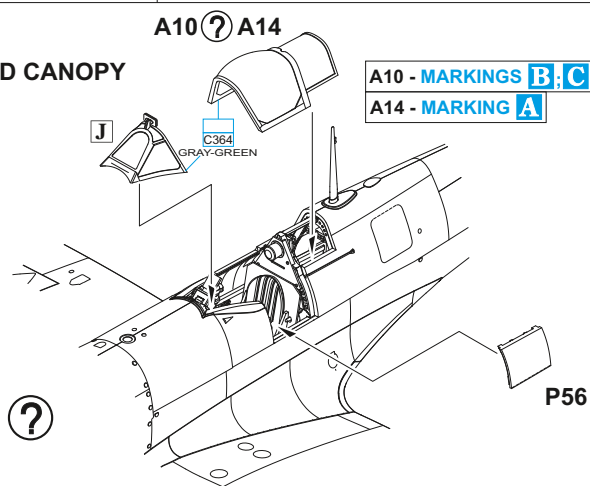


L

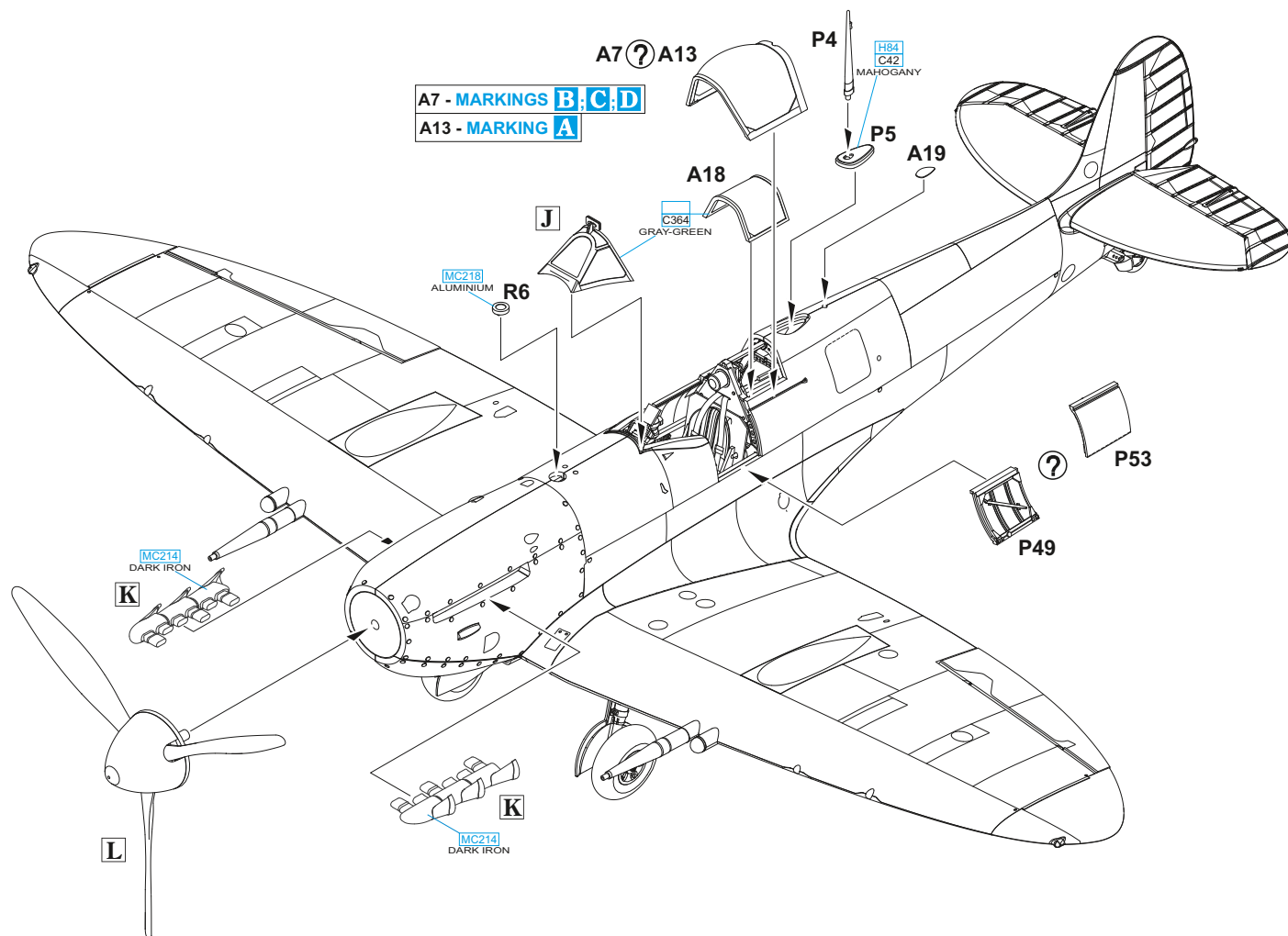


P23, P24, R34 - MARKINGS A, B, D
S1, S2, S29 - MARKING C

CLOSED CANOPY

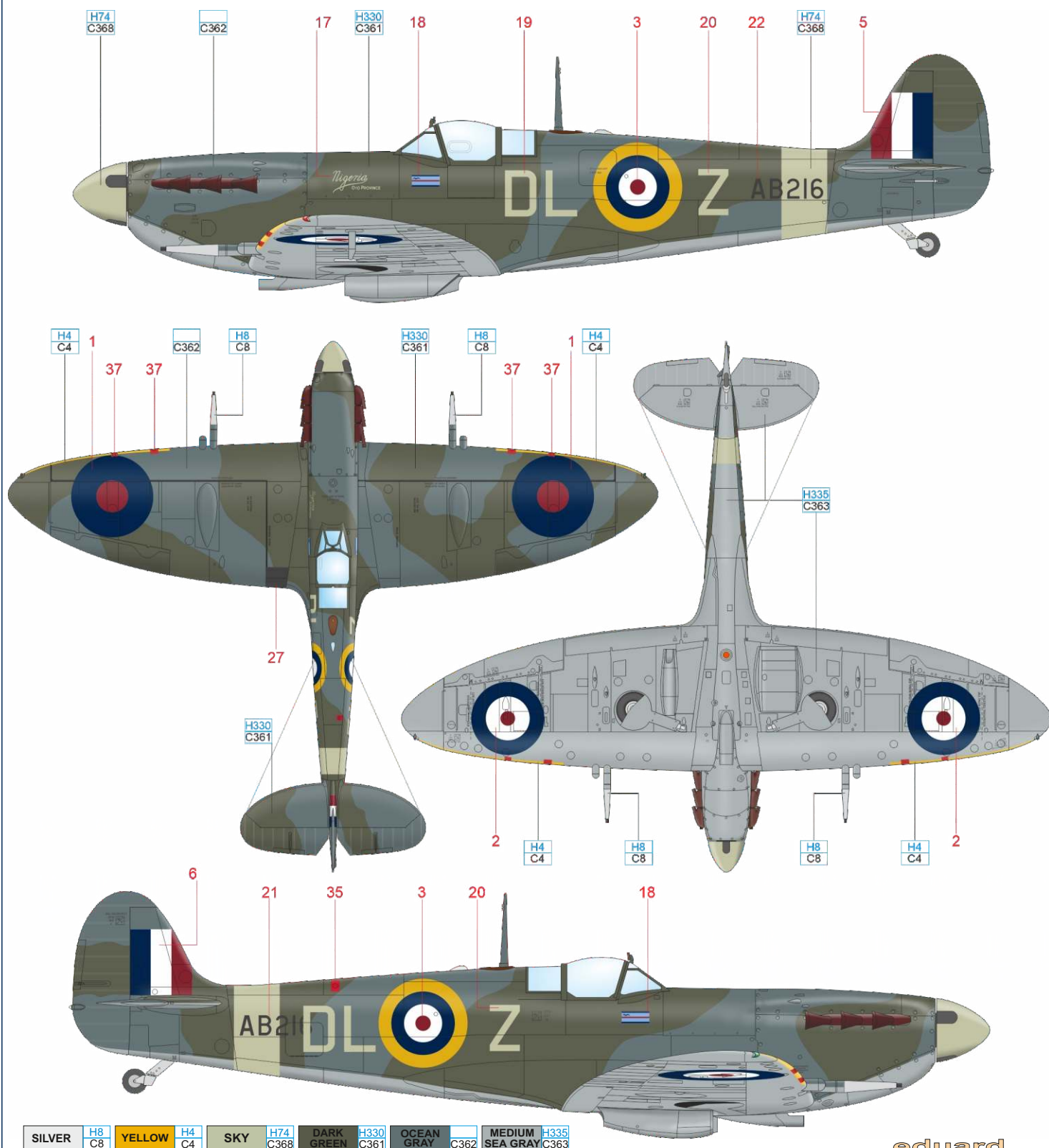


OPEN CANOPY



A AB216, S/Ldr Robert W. Oxpring, No. 91 „Nigeria“ Squadron, RAF Hawkinge, Velká Británie, duben–červen 1942

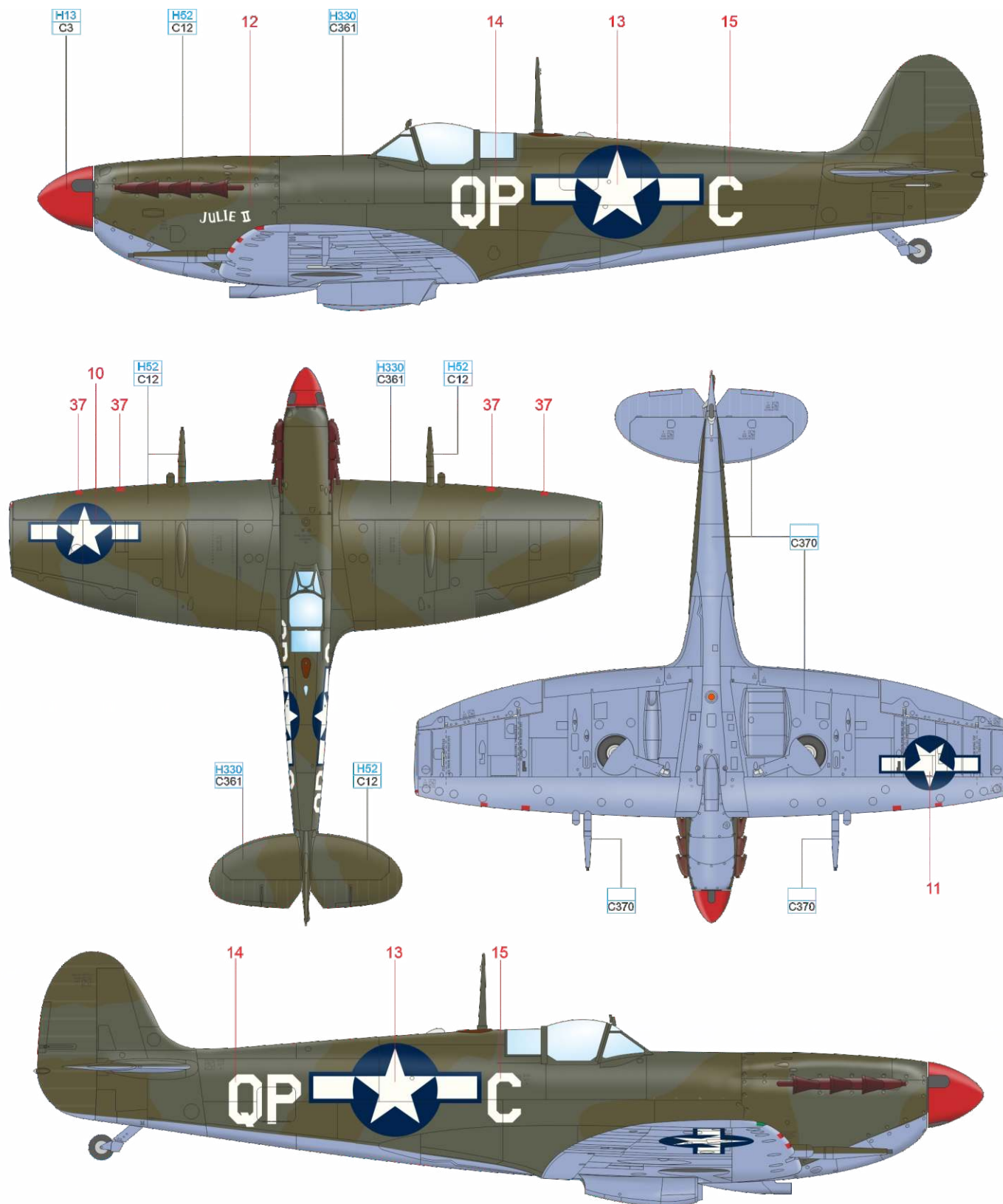
Spitfire sériového čísla AB216 byl jedním z prvních vyrobených Spitfirů verze Vc. Od poloviny března 1942 sloužil u No. 91 „Nigeria“ Squadron, kde se stal osobním letounem S/Ldr Roberta Oxpringa, který je užíval od června 1942. Po ukončení služby u No. 91 Squadron, byl Spitfire AB216 stažen z operační služby a bylo na něj instalováno vlečné zařízení na ostruhovém kole. Následně absolvoval zkoušky tahání kluzáků Hotspur a Horsa. Bobby Oxspring se narodil 22. května 1919 v yorshirském Sheffieldu, jeho otec létal za Velké války u průzkumníků. Oxspring vstoupil do RAF v březnu 1938 a již v prosinci byl převelen ke stejné jednotce, ve které bojoval jeho otec, tedy No. 66 Squadron. V jejích řadách se následně účastnil Bitvy o Británii, během níž dosáhl osmi potvrzených sestřelů a byl dekorován DFC. V dubnu 1941 ukončil operační túru a byl převelen k No. 59 OTU, kde létal jako instruktor. Druhý operační turnus zahájil v září 1941 u No. 616 Squadron, ale o týden později byl převelen k No. 41 Squadron, u níž velel letce. V lednu 1942 převzal velení No. 91 „Nigeria“ Squadron, následně v červenci převzal velení No. 72 Squadron a v září obdržel Bar ke svému DFC. V listopadu 1942 se jednotka přesunula do severní Afriky, kde byla jako jedna z prvních vyzbrojena novými Spitfiry Mk.IX. Oxspring během prvních měsíců roku 1943 dosáhl dalších pěti vítězství, jedním z nich bylo i proslulé německé eso Anton Hafner z JG 51. Po obdržení druhého Bar k DFC koncem dubna ukončil druhou túru a byl převelen na velitelství No. 242 Group. Koncem roku se vrátil do Velké Británie a připojil se k velitelství Fighter Command. V březnu 1944 zahájil třetí túru ve funkci Wing Leader u No. 24 Wing létající na Spitfirech Mk.XIV a během června a července sestřelil pět létajících bomb V-1. V září byl převelen k No. 141 Wing a poté k Detling Wing. Válku ukončil se 14 sestřely, dvěma pravděpodobnými, 13 poškozenými a zničil pět létajících bomb V-1.



Mike Donnet se narodil v roce 1917 v Richmondu ve Velké Británii. Dne 1. března 1938 vstoupil do Aviation Militaire Belge. Létal na průzkumném letounu Renard R.31 u 9/V/1Aé dislokované v Biersetu. Po německé invazi do Belgie 10. května 1940 podnikl několik bojových letů. Po porážce své země se rozhodl pro útek a podařilo se mu dostat do Velké Británie v noci ze 4. na 5. července 1941 na ukradeném letounu Stamp SV-4b. Michel Gabriel Libert Donnet byl do řad RAF zařazen 24. července 1941 a byl odeslán k No. 61 OTU k přeškolení na Spitfiry. V září 1941 byl převelen k No 64. Squadron. S touto jednotkou se zúčastnil operací proti bitevním křižníkům Scharnhorst a Gneisenau a operace Jubilee u Dieppe. Velení No. 64 Squadron převzal v roce 1943. Dne 23. března 1944 převzal velení No. 350 Squadron a zúčastnil se vylodovacích operací v Normandii se Spitfiry Mk.Vc a IX. Po přezbrojení No. 350 Squadron na Spitfiry Mk.XIV se účastnil bojů proti letounovým střelám V-1, ustupujícím německým pozemním silám a poskytoval letecké krytí u Arnhemu. Jednotce velel až do 23. října 1944, kdy obdržel DFC a byl povýšen do hodnosti Wing Commander. Počátkem roku 1945 převzal velení Hawkinge Wing a Bentwater Wing, které létaly na letounech Mustang Mk.III. V čele jednotky zajišťoval mimo jiné i ochranu letounů Mosquito během útoku na sídlo gestapa v Kodani. Během válečného období Donnet odlétal 375 misí s bilancí tří letadel sestřelených jistě, jednoho pravděpodobně a čtyř poškozených. Všech úspěchů dosáhl u No. 64 Squadron. Po válce sloužil na belgickém ministerstvu obrany a připravoval belgické letectvo na novou proudovou techniku. Následně se stal náčelníkem štábu 2. spojeneckého taktického letectva a byl zodpovědný za protivzdušnou obranu západní Evropy. V roce 1972 byl generálporučík Donnet jmenován belgickým vojenským zástupcem při NATO. Dne 1. července 1975 odešel z belgického letectva v hodnosti generálporučíka s náletem přes 5 000 hodin. O mnoha svých dobrodružstvích napsal knihu vydanou v roce 1968 s názvem „J'ai volé la liberté“ (Let ke svobodě).



Spitfire Mk.Vc s bílým nápisem Julie II na levém krytu motoru měl zkrácené konce křídel a dle vzpomínek samotného Boba Curtise byl na horních plochách kamuflován nestandardní kamufláží, tvořenou dvěma odstíny zelené, pravděpodobně Dark Green a Olive Drab. Bob Curtis na tomto Spitfiru sestřelil 19. února 1944 jeden Bf 109, jeho protivníkem byl s největší pravděpodobností Oblt. Klippigen od 7./JG 53. O několik dní později o svůj Spitfire přišel, když letoun, na který údajně jeho Spitfir explodoval a poškodil jej. Po přezbrojení 52nd FG na letouny P-51 Mustang, sestřelil Curtis dalších 13 nepřátelských letadel. Po válce sloužil až do roku 1950 v záloze amerického letectva jako meteorologický důstojník.



D JK661, Capt. Georges Valentin, No. 326 Squadron (GC.II/7), Armée de l'Air, Korsika, září 1943

Georges Valentin se narodil 19. května 1908 v La Ville ve Francii. Od útlého věku byl vášnivým fanouškem letectví a získal stipendium, díky kterému mohl navštěvovat kurzy v letecké škole Richard, kde 5. února 1927 získal pilotní licenci. Ještě téhož měsíce se připojil jako voják k 2. skupině leteckých pracovníků v Istres. Koncem května byl přidělen k 6e escadrille 3e Régiment d'aviation mixte v Thionville. V listopadu 1927 byl přijat do poddůstojnického sboru vojáků z povolání. Dne 1. dubna 1933 byl povýšen do hodnosti Sergent Chef a v lednu 1936 vstoupil do GC II/7. Když Francie 3. září 1939 vyhlásila válku Německu, byl Adj/Chef Valentin pilotem 3. escadrille GC II/7 se základnou v Luxeuil a vybavenou MS.406. Během francouzského tažení odlétal Sous Lieutenant Valentin 27 bojových misí, ve kterých dosáhl osmi sestřelů a jednoho pravděpodobného. Jedním z těchto vítězství byl i sestřel Do 17 ze Stab./KG 77, na jehož palubě letěl Gen. Maj. Wolff von Stutterheim, velitel KG 77, kterým následkům zranění posléze podleh. Po podepsání příměří zůstal Valentin u jednotky a po anglo-americkém vylodění 8. listopadu 1942 (operace „Torch“) a po kapitulaci francouzských jednotek v Africe byla jednotka přezbrojena na Spitfiry Mk.V a přejmenována na GC 2/7 „Nice“. V dubnu 1943 se zúčastnila závěrečné fáze tuniského tažení a poté osvobození Korsiky. Během těchto bojů na podzim 1943 získal Lieutenant Valentin tři vítězství. Dne 1. června 1944 byl povýšen do hodnosti Capitaine a 6. července převzal velení 1. eskadry GC 2/7 „Nice“. Skupina se přesunula do Francie na začátku září, aby podpořila spojenecké jednotky. V pátek 8. září 1944 kolem 17:20, během své 328. bojové mise prováděné ve velmi nízké výšce v dijonském sektoru, byl Capitaine Georges Valentin sestřelen baterií německé protiletadlové obrany. Jeho Spitfire začal hořet a narazil do domu na rue Auguste-Brullé č. 12 v Dijonu. Georges Valentin byl nositelem řádu Rytíře Čestné legie, držitelem vojenské medaile a Croix de Guerre vyzdobené sedmi palmami a pěti hvězdami. Odlétal 328 misí s náletem 2 902 letových hodin a bylo mu připisáno jedenáct vítězství a dva pravděpodobné sestřely.

