

Spitfire Mk.Vb early

eduard

1/48 Scale Plastic Model Kit

WEEKEND
edition



item # 84198

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

Na začátku třicátých let minulého století se RAF rozhlížela po nástupci stárnoucích dvouplášňových 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 na nový stíhací letoun s maximální rychlostí alespoň 400 km/h. Navzdory tomuto požadavku připravilo sedm z osmi uchazečů do soutěže dvouplášňový, výjimkou byl Supermarine Typ 224 Reginalda Mitchella. Bohužel byl zklamáním a RAF si proto vybrala dvouplášňový Gloster Gladiator.

Od zklamání k úspěchu

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

Supermarine Typ 300 letěl poprvé 5. března 1936. Prototyp s číslem K5054 vzlétl z letiště Eastleigh a za jeho řízení seděl firemní šéfpilot, kapitán Joseph "Mutt" Summers. Po osmi minutách letu byl novým strojem natolik nadšen, že údajně prohlásil: „Nic na tom letadle neměňte!“. Po úspěšných zkouškách byla v červnu 1936 objednána první série 310 Spitfirů a jako první obdržela nové stíhače v srpnu 1938 No. 19 Squadron z Duxfordu. V době vstupu Velké Británie do války s Německem (3. září 1939) bylo vyzbrojeno Spitfiry jedenáct squadron, na začátku května 1940 obdrželo tyto stroje dalších osm. Bohužel, Reginald J. Mitchell se již zavedení svého výtvaru do výzbroje RAF nedočkal. Zemřel 11. června 1937 ve věku 42 let a tíhu dalšího vývoje Spitfiru následně nesl Joe Smith.

Zvyšování výkonnosti

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

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 projevil se i potíže se stavitelnými vrtulami De Havilland, kterým ve velkých výškách zamrzal olej stavěcího mechanismu. Potíže byly i s chladičem oleje verze Mk.II, který pro silnější motor nestačil. Ačkoli bylo toto řešení považováno za dočasné, byl objednan program konverzí Spitfirů Mk.I a Mk.II na Spitfiry Mk.V. Celkem bylo vyrobeno 6464 Spitfirů Mk.V.

Tato stavebnice: Spitfire Mk.Vb early

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

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



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



Před započetím 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

* SYMBOLES

* 記号の説明



OPTIONAL
VOLBA



BEND
OHNOUT



SAND
BROUSIT



OPEN HOLE
VYVRTAT OTVOR



SYMETRICAL ASSEMBLY
SYMETRICKÁ MONTÁŽ



REMOVE
ODŘÍZNOUT



REVERSE SIDE
OTOČIT



APPLY EDUARD MASK
AND PAINT
POUŽÍT EDUARD MASK
NABARVIT

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

PARTS



DÍLY



TEILE



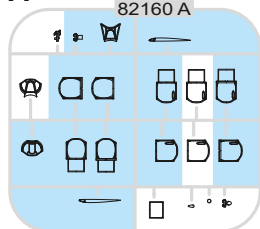
PIÈCES



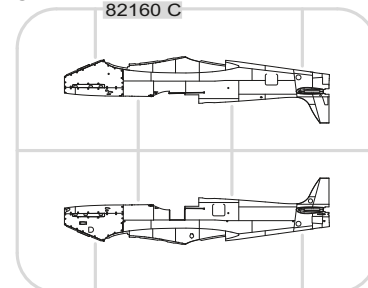
部品

PLASTIC PARTS

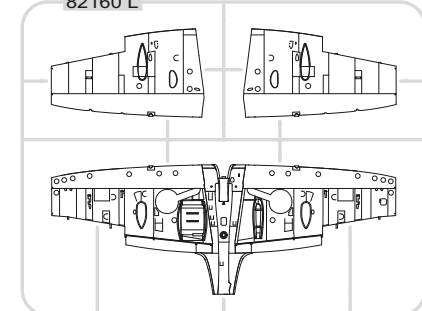
A>



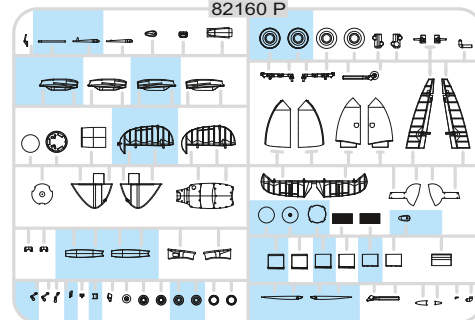
C>



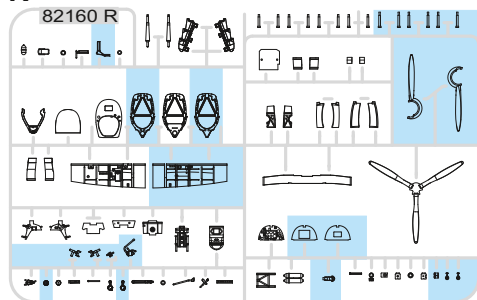
L>



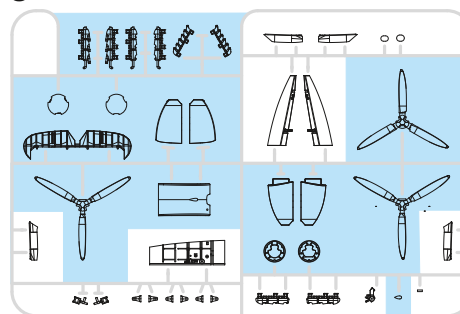
P>



R>



S>



-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



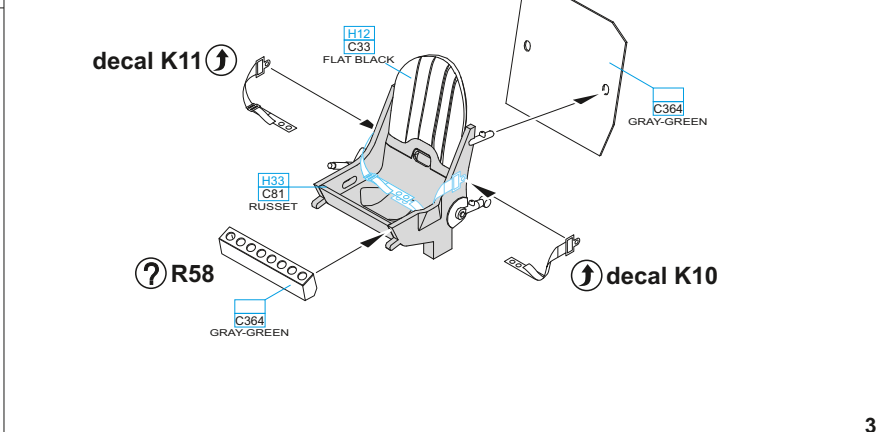
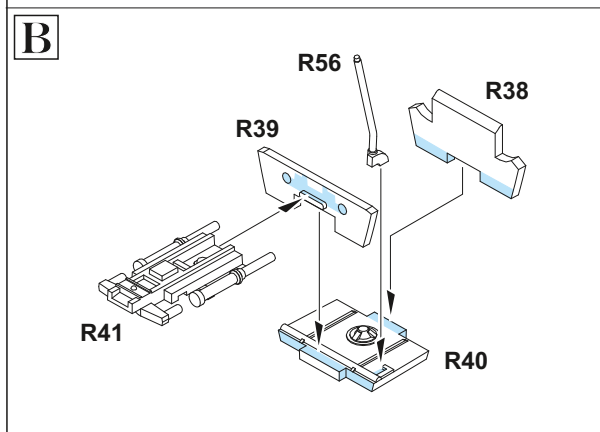
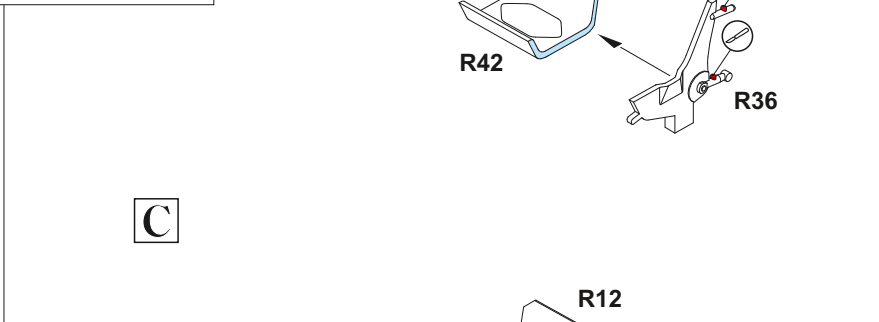
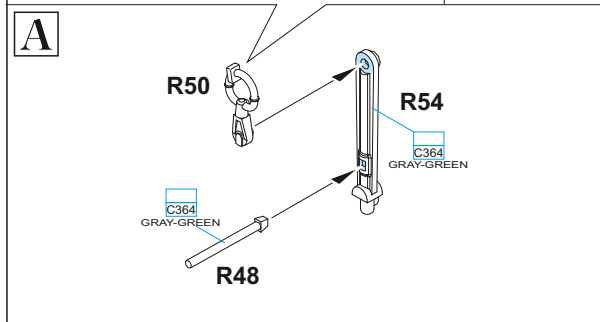
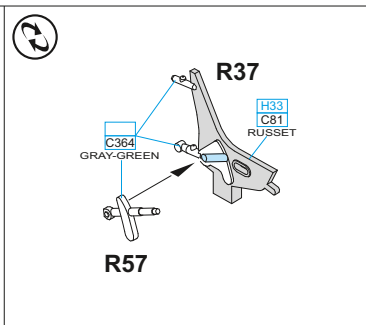
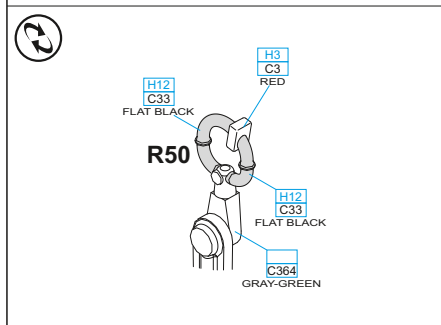
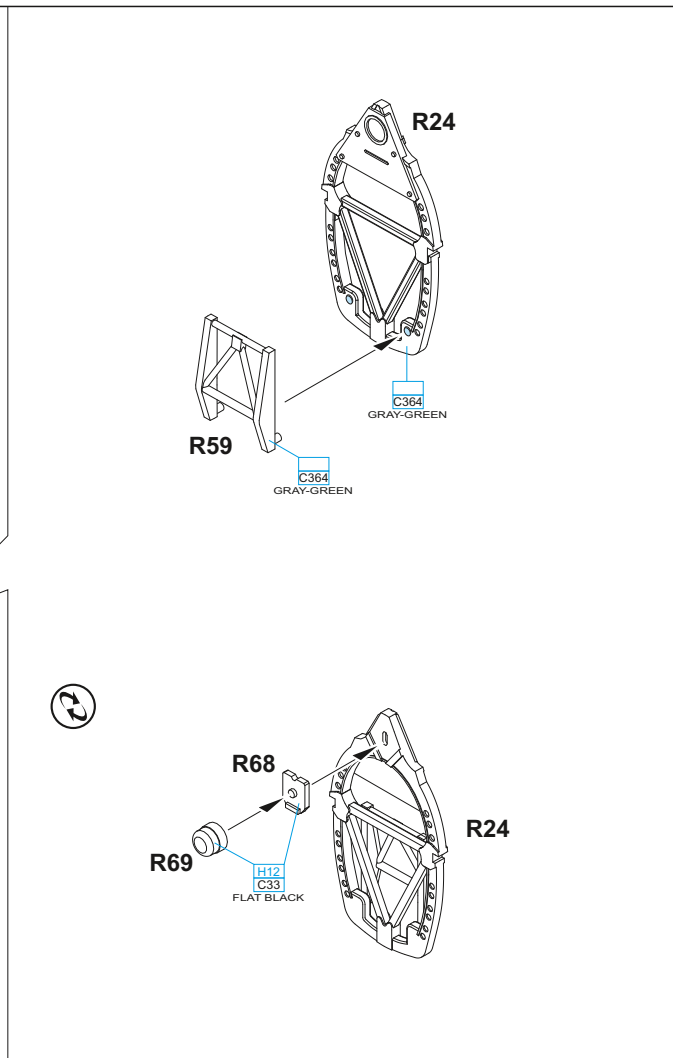
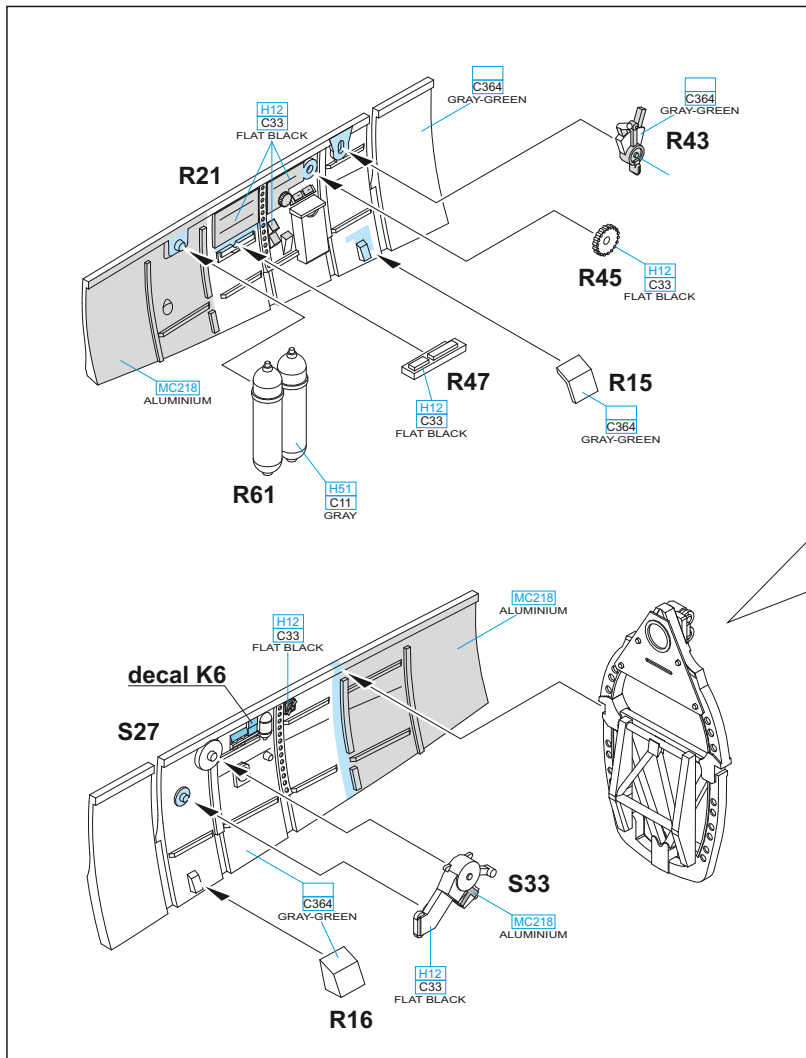
PEINTURE

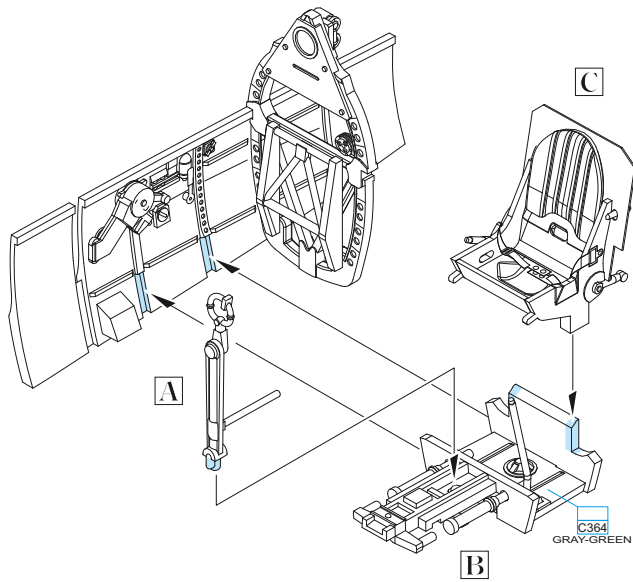


色

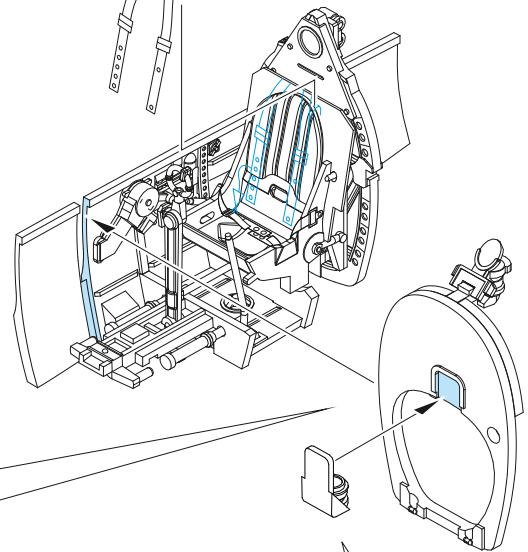
GSI Creos (GUNZE)		
AQUEOUS	Mr.COLOR	
H2	C2	BLACK
H3	C3	RED
H4	C4	YELLOW
H11	C62	FLAT WHITE
H12	C33	FLAT BLACK
H33	C81	RUSSET
H47	C41	RED BROWN
H51	C11	LIGHT GULL GRAY
H72	C369	DARK EARTH
H74	C368	SKY
H77	C137	TIRE BLACK
H84	C42	MAHOGANY
H90	C47	CLEAR RED

GSI Creos (GUNZE)		
AQUEOUS	Mr.COLOR	
H94	C138	CLEAR GREEN
H330	C361	DARK GREEN
H333	C333	EXTRA DARK SEAGRAY
H335	C363	MEDIUM SEAGRAY
H417	C117	RLM76 LIGHT BLUE
	C362	OCEAN GRAY
	C364	AIRCRAFT GRAY-GREEN
Mr.METAL COLOR		
MC214		DARK IRON
MC218		ALUMINIUM
Mr.COLOR SUPER METALLIC		
SM201		SUPER FINE SILVER



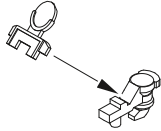


decal K9

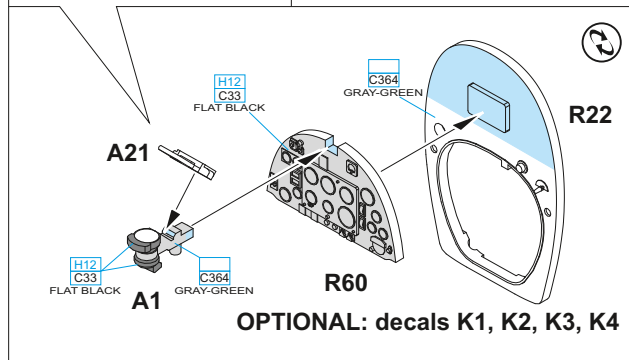


SEE YOUR REFERENCES

A21

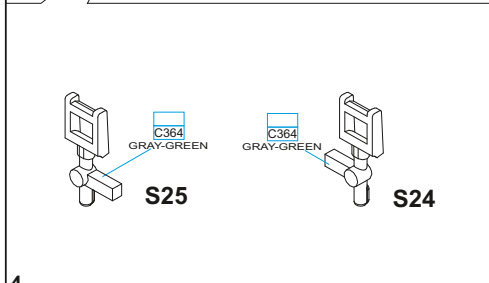
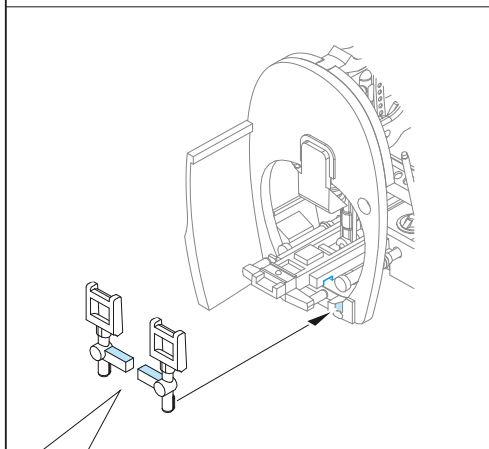
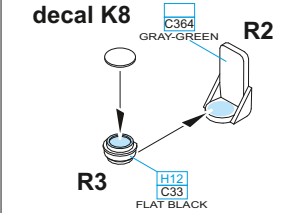


A1

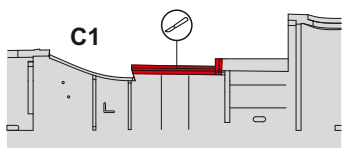
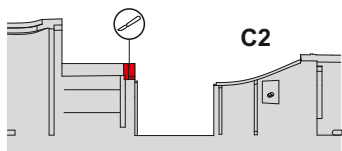


D

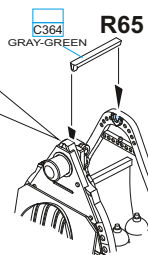
OPTIONAL:
decal K8



⑦ FOR CLOSED CANOPY ONLY

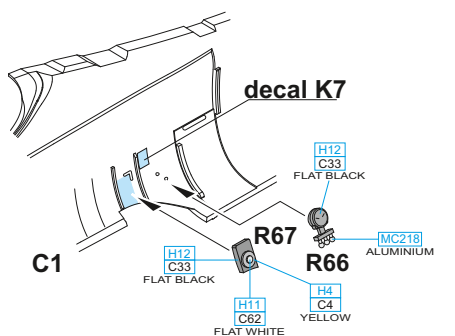
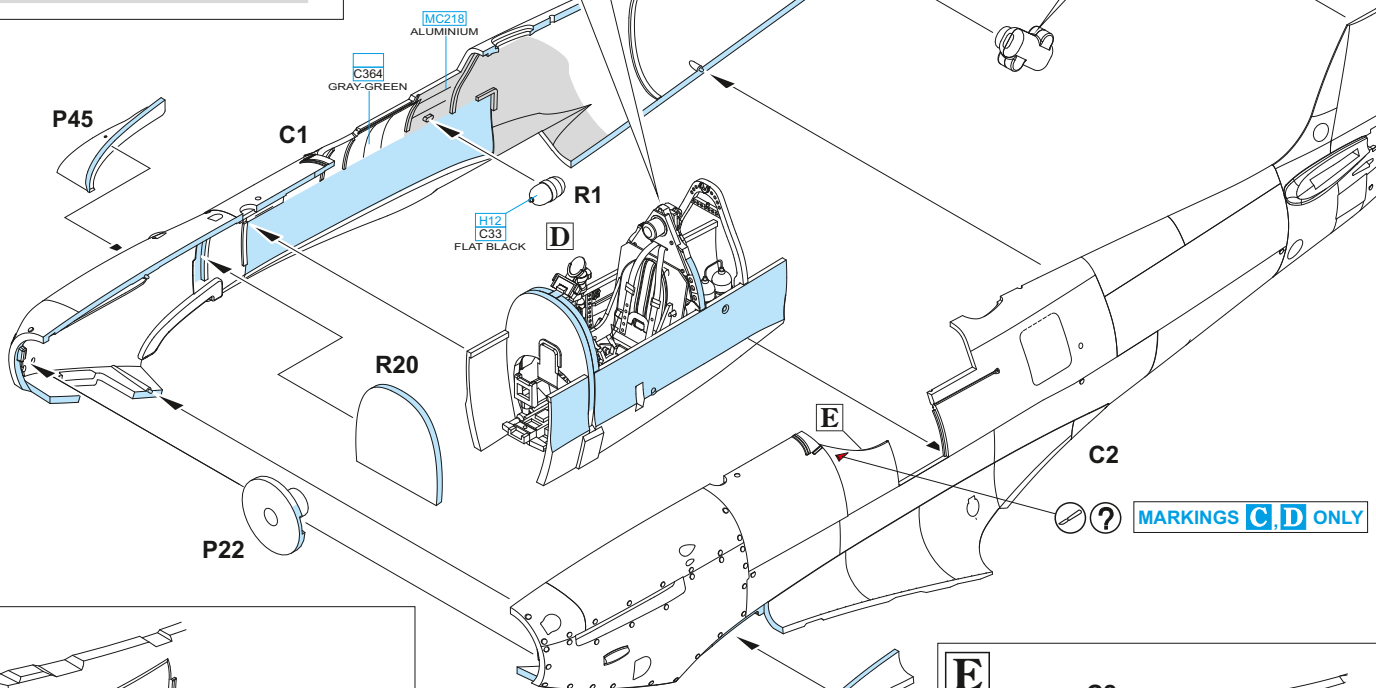


⑧

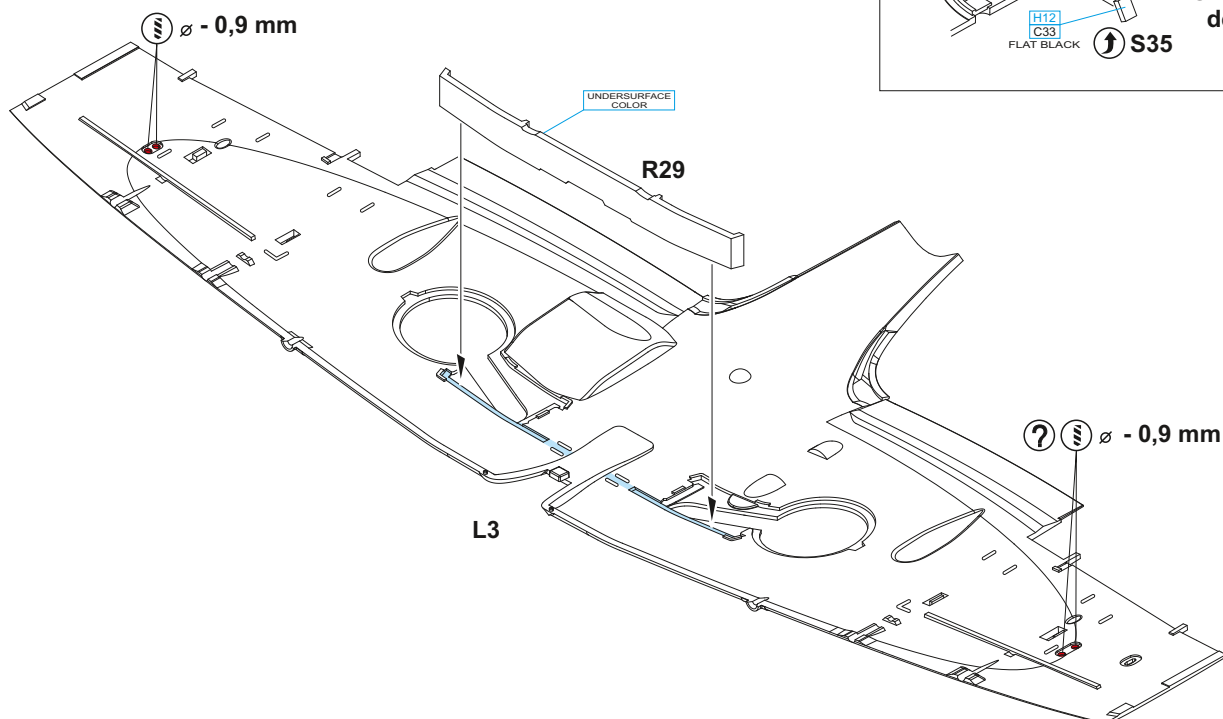
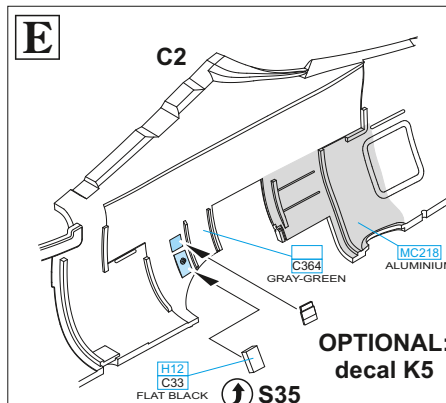


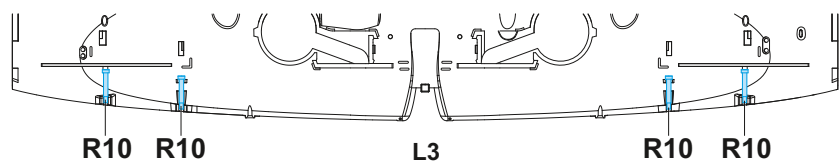
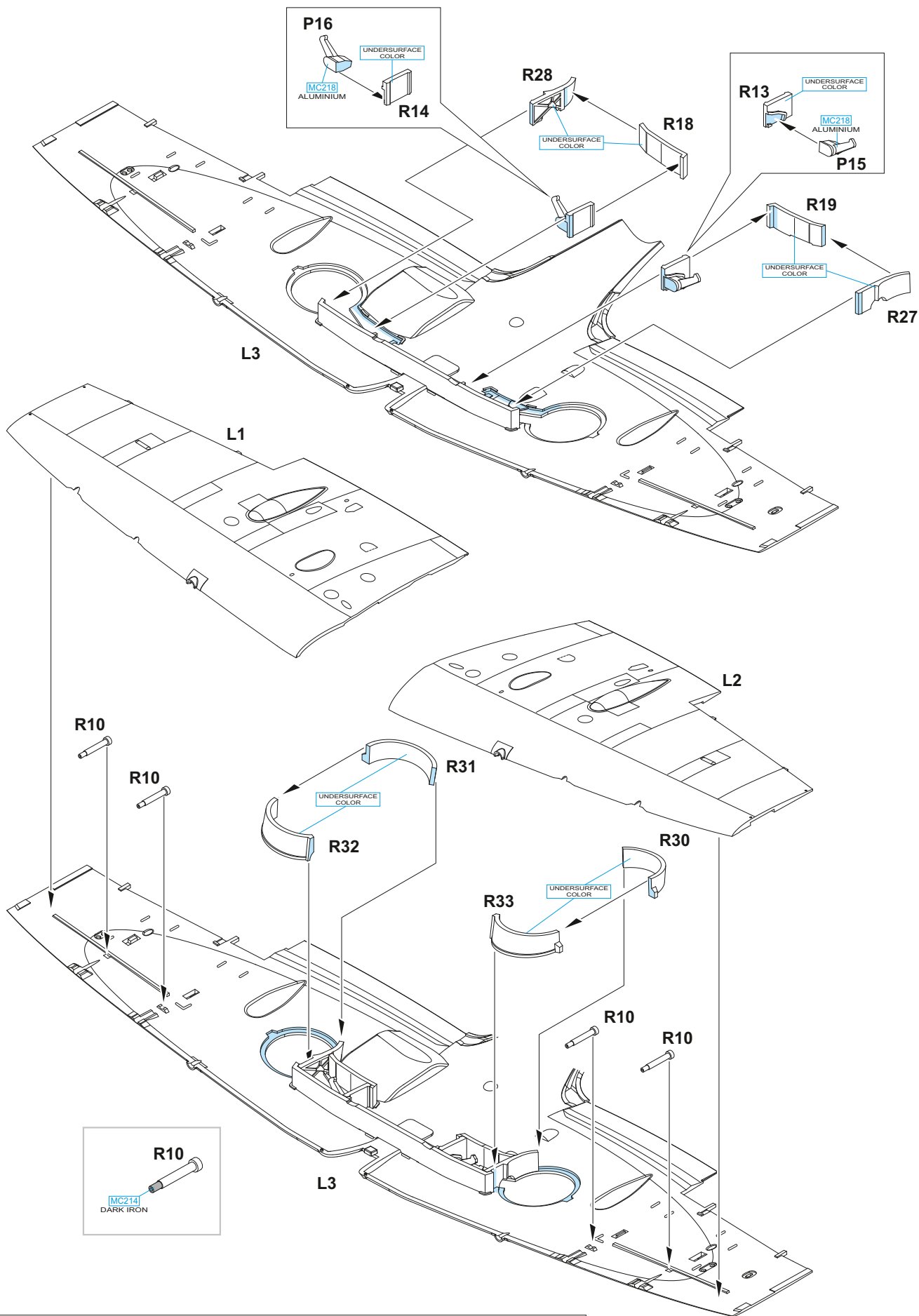
P14

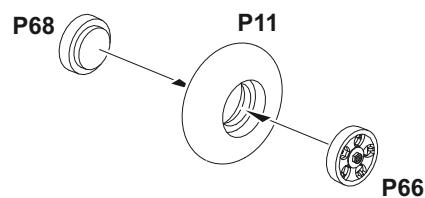
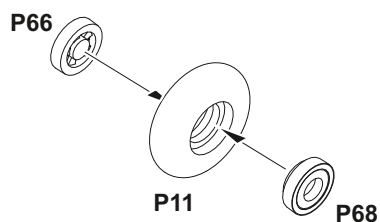
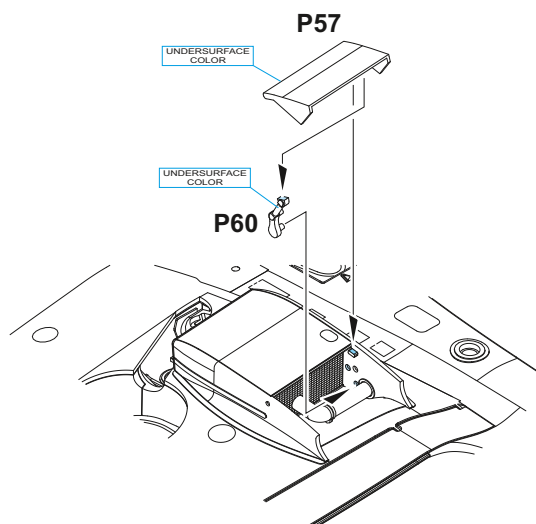
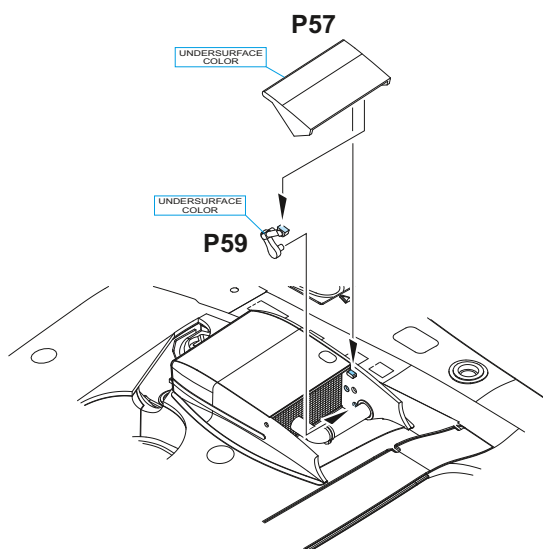
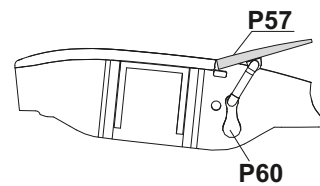
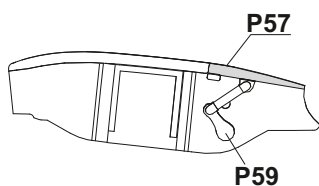
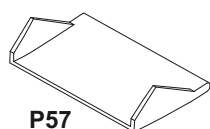
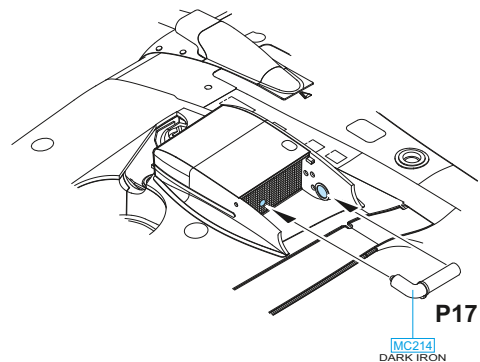
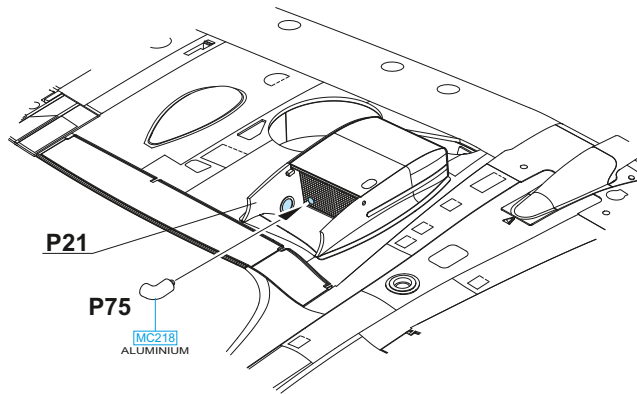
P13



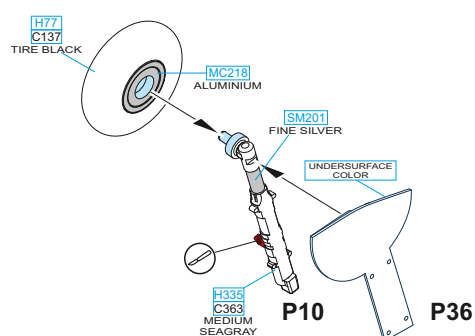
⑦ ⑧
Ø - 1 mm



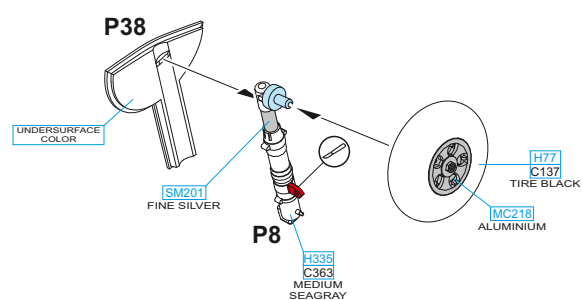


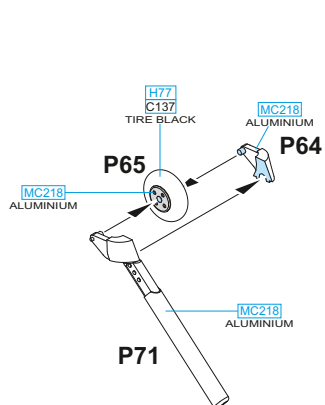
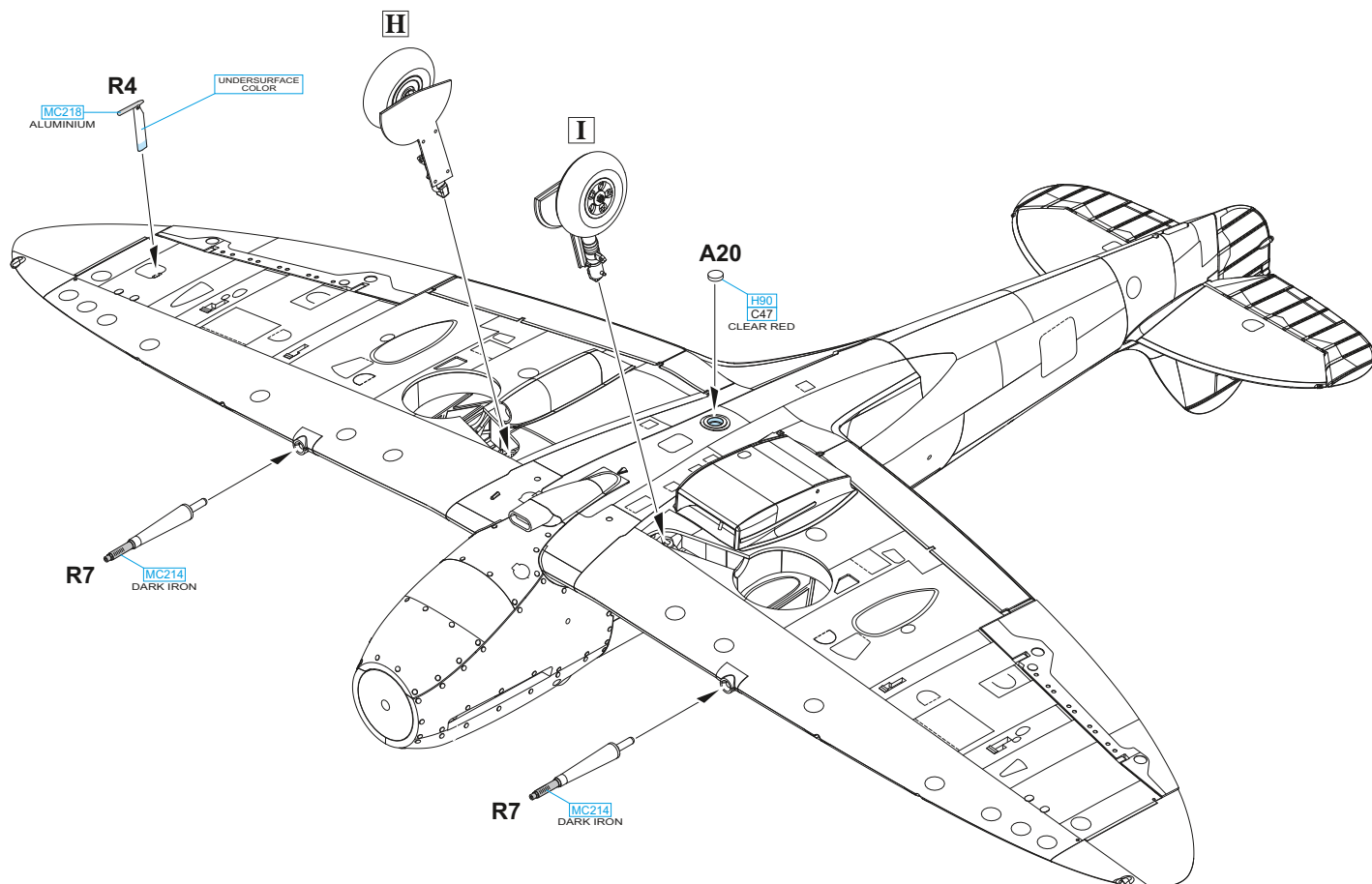


H

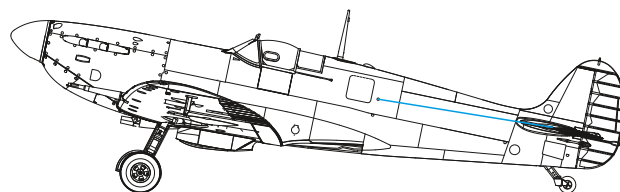
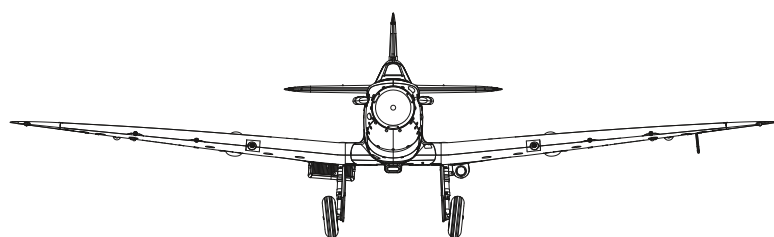
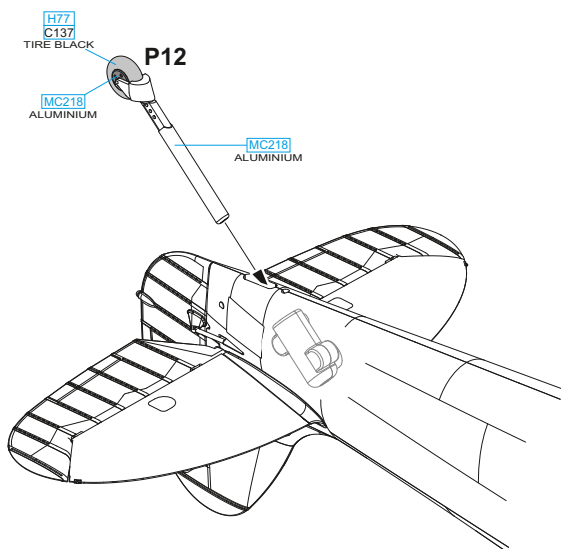


I

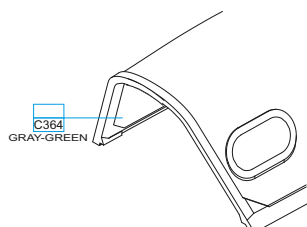




?

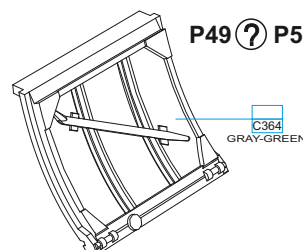


J

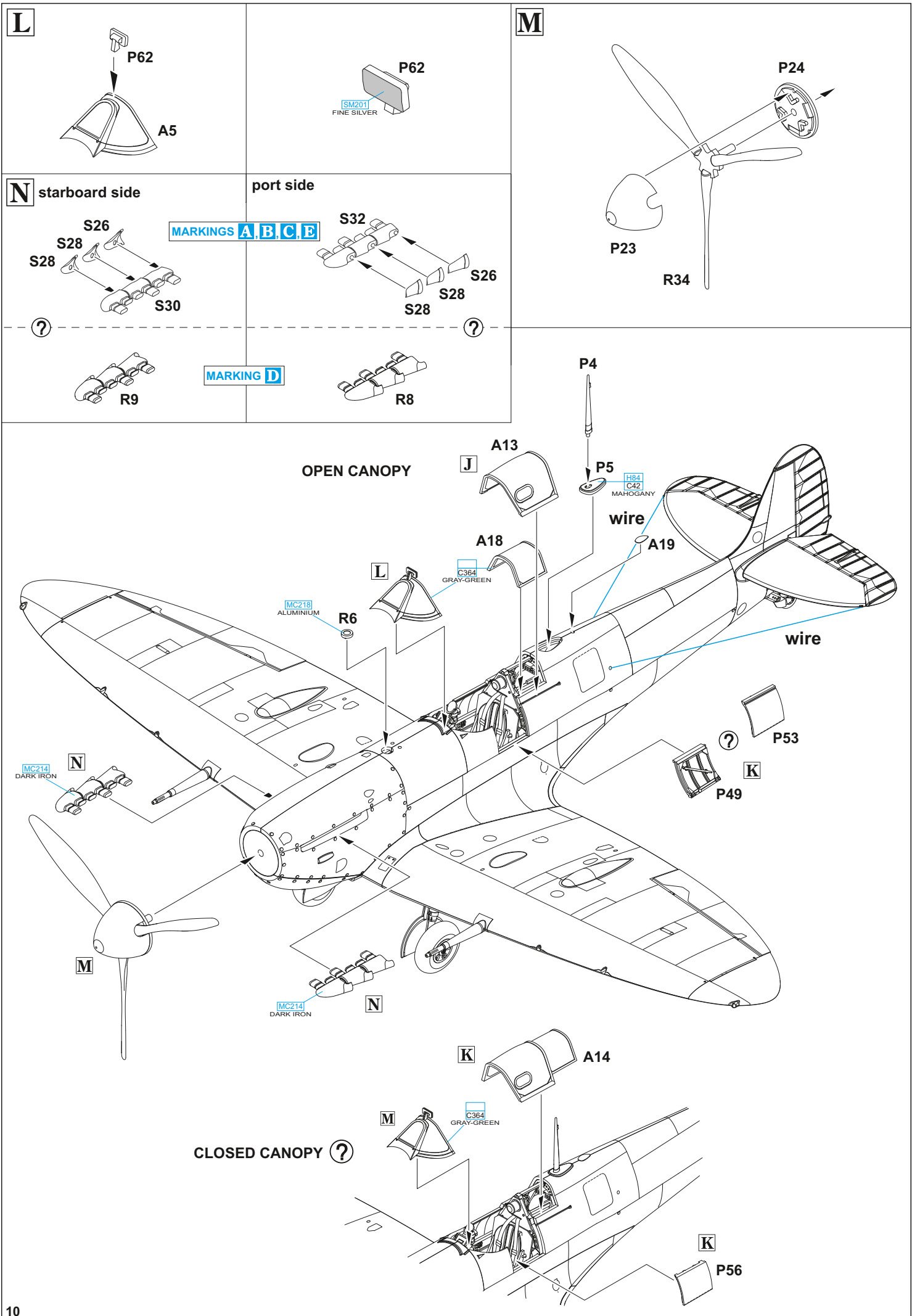


A13 ? A14

K

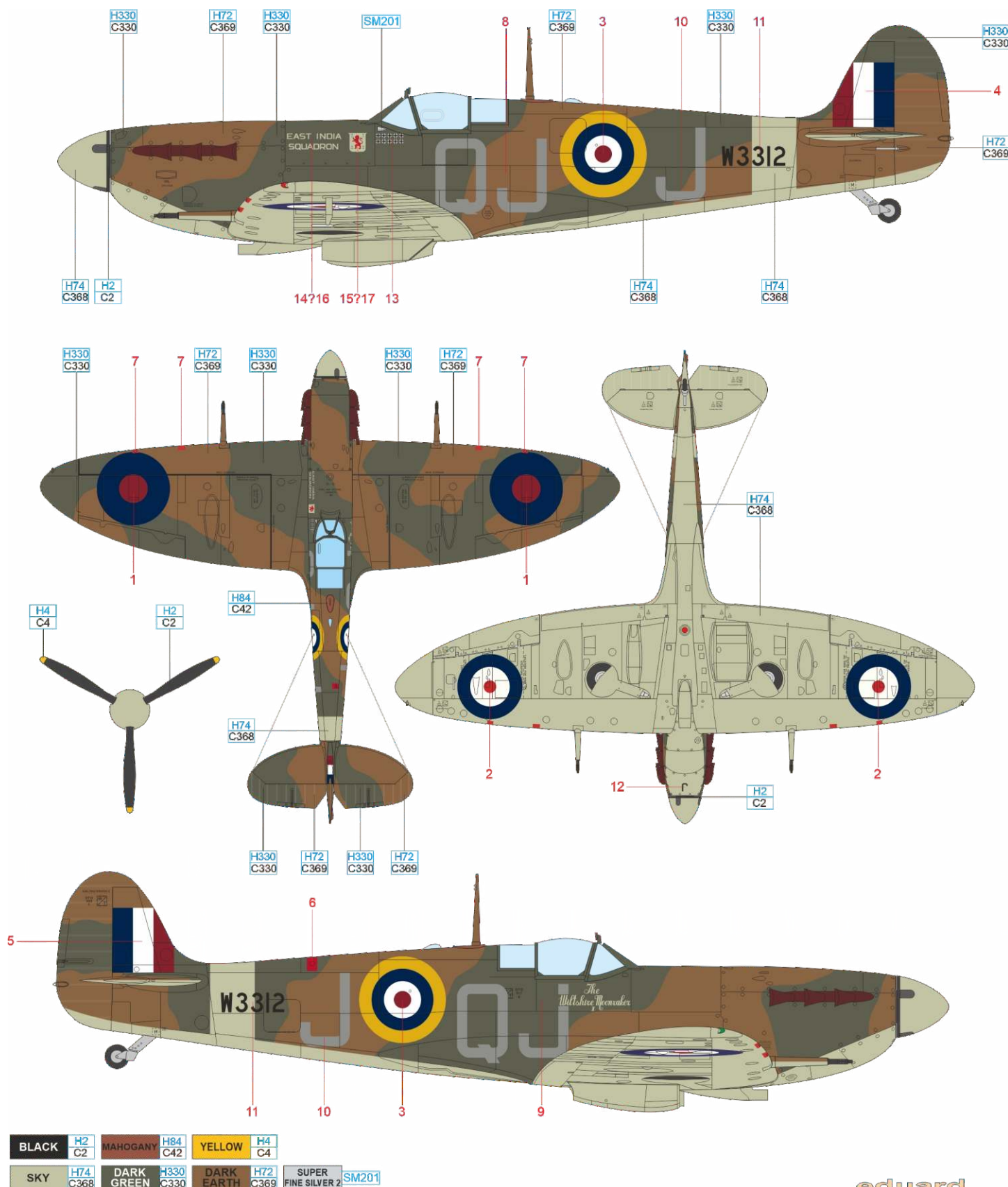


P49 ? P53 ? P56

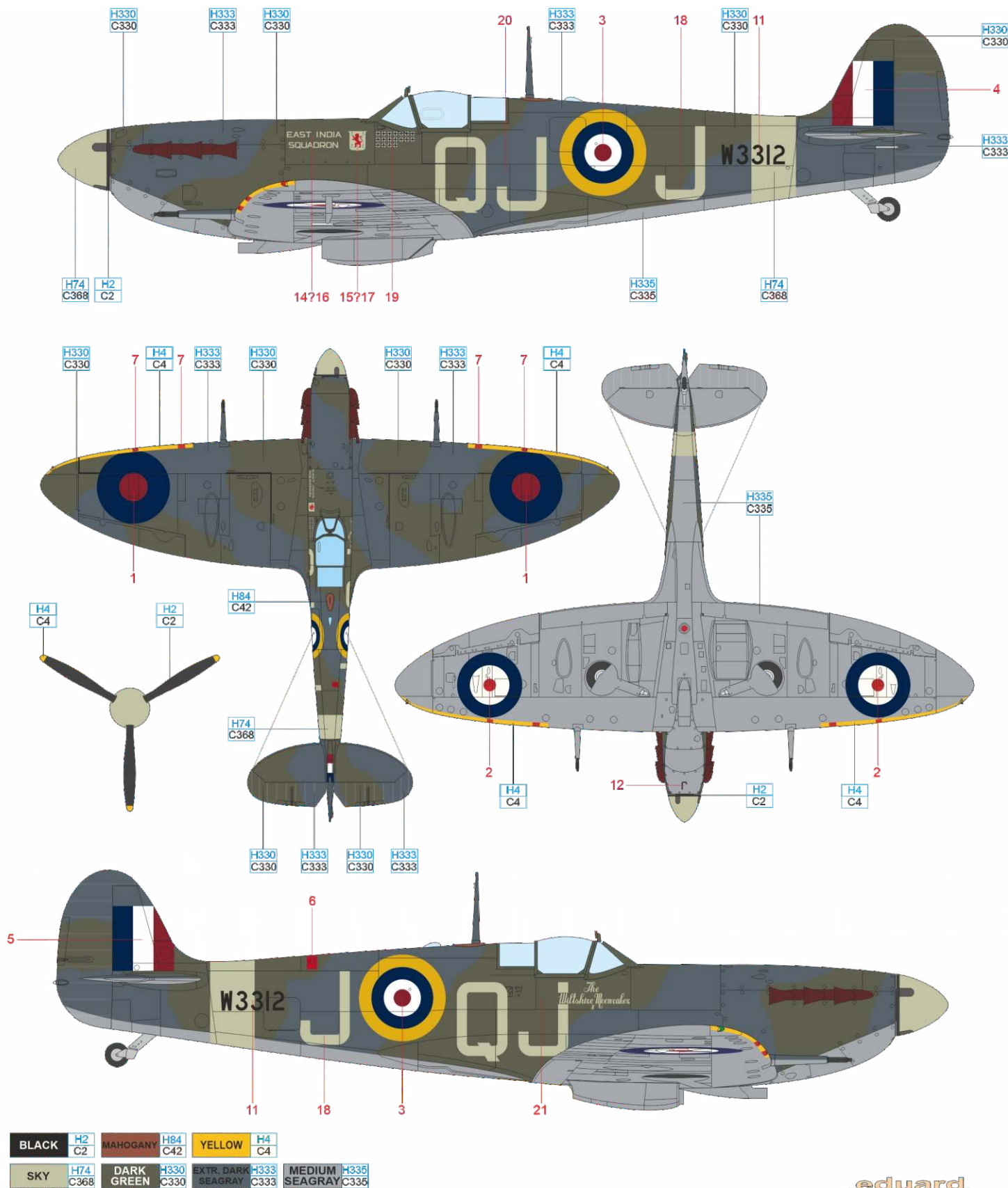


A W3312, S/Ldr James Rankin, CO of No. 92 Squadron, RAF Biggin Hill, Velká Británie, červen–srpen 1941

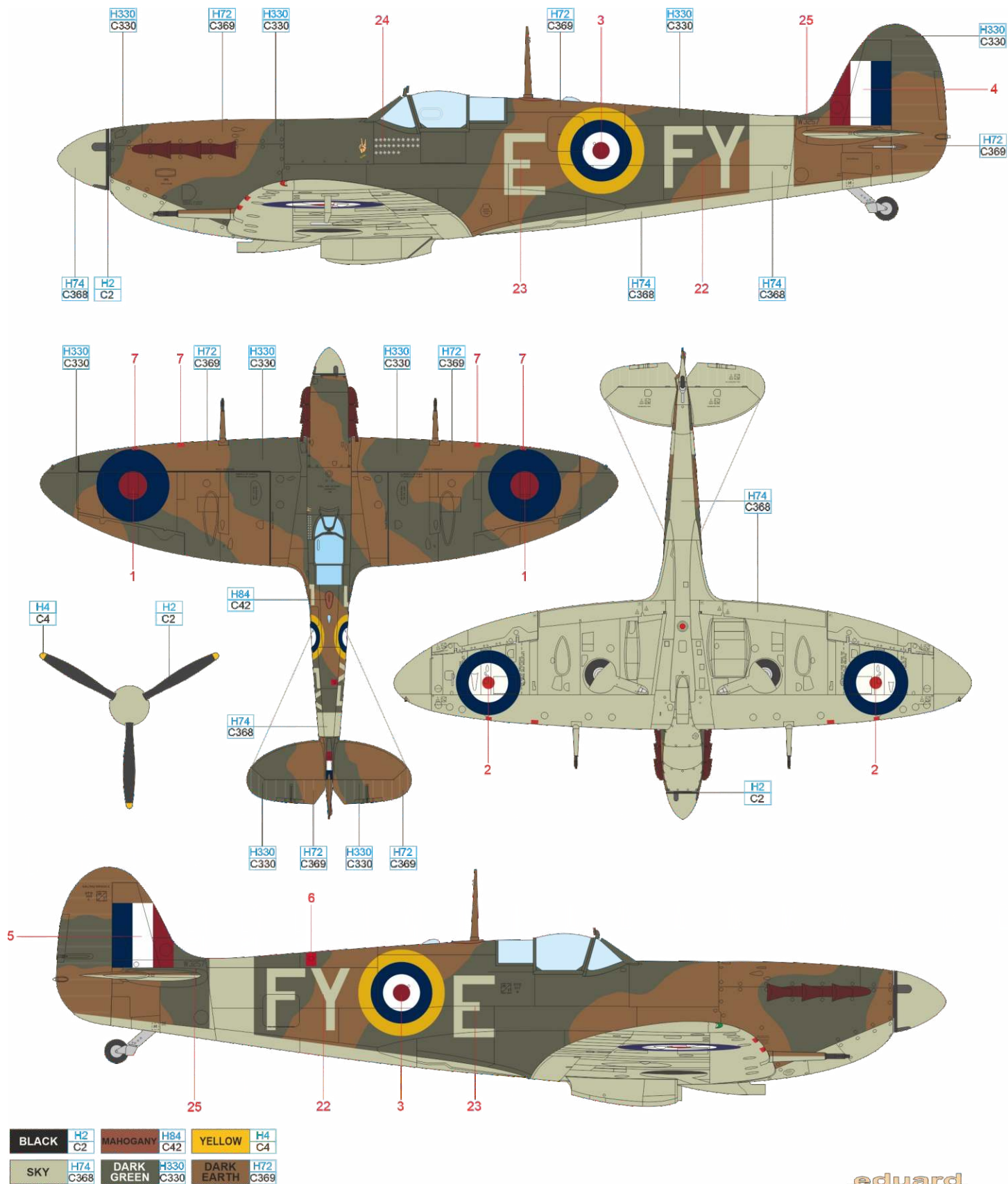
James Rankin vstoupil do RAF v roce 1935 a po výcviku se nejdříve připojil k No. 25 Squadron, následně byl převelen k Fleet Air Arm kde létal u No. 825 Naval Air Squadron na HMS Glorious. Po službě u FAA se stal instruktorem u No. 5 OTU. Začátkem roku 1941 byl povýšen na velitele perutě a převelen k No. 64 Squadron, aby získal operační zkušenosti. Během krátkého působení u této jednotky si připsal sestřelení třetiny Junkersu Ju 88 a dvě poškození. V únoru 1941 převzal velení No. 92 East India Squadron, která byla právě přezbrojována na nové Spitfiry Mk.Vb. Během letních bojových akcí se jeho skóre rychle zvyšovalo. V červnu 1941 mu byl udělen Distinguished Flying Cross za devět sestřelů a 14. června sestřelil Gallandova wingmana Obfw. Roberta Mengeho z III./JG 26 (18 sestřelů). Spitfire W3312, který byl osobním letounem Jamieho Rankina, byl jedním z nejúspěšnějších a nejpestřejí zbarvených Spitfirů u RAF. Na levé straně krytu nádrže jej zdobil nápis EAST INDIA SQUADRON a pilotův osobní emblém, kterým byl červený lev v erbu. Pod kabinou měl Rankin nakresleny symboly dosažených sestřelů. Z pravé strany byl pod kabinou vyveden darovací nápis „The Wiltshire Moonraker I“. Rankinův Spitfire byl kamuflován standardním schématem tvořeným z odstínů Dark Green / Dark Earth / Sky.



V září 1941 se Rankin stal velitelem křídla v Biggin Hill a v říjnu obdržel Distinguished Service Order. V prosinci 1941 Rankin ukončil operační turnus a byl poslán na velitelství stíhacího letectva. V dubnu 1942 se vrátil k operačnímu létání a až do prosince 1942 velel opět wingu z Biggin Hillu. Následně působil v Central Gunnery School a v srpnu 1943 převzal velení No. 15 Fighter Wing. Během vylodění v Normandii v červnu 1944 byl velícím důstojníkem No. 125 Wing. Rankin zaznamenal celkem 22 sestřelů proti nepřátelským letounům, z toho bylo pět sdílených sestřelů (13+1 sestřel na Spitfiru W3312), tři pravděpodobné a dva sdílené pravděpodobné sestřely, 16 poškozených a tři sdílená poškození. Takřka všech sestřelů dosáhl na Spitfirech Mk.Vb. Spitfire, se kterým Rankin létal na podzim 1941 jako velitel wingu Biggin Hill, nesl již nové kamuflážní odstíny platné od 16. srpna. Dochované fotografie dokladují použití velmi tmavého odstínu Mixed Grey (pravděpodobně odstín Extra Dark Sea Grey) na místech původní Dark Earth, spodní plochy jsou nově v odstínu Medium Sea Grey. Ačkoliv si mohl Rankin jako velitel wingu zvolit místo perutních kódových písmen své iniciály, nevyužil této možnosti a ponechal si původní kódová písmena QJ-J, nově přemalovaná do odstínu Sky.

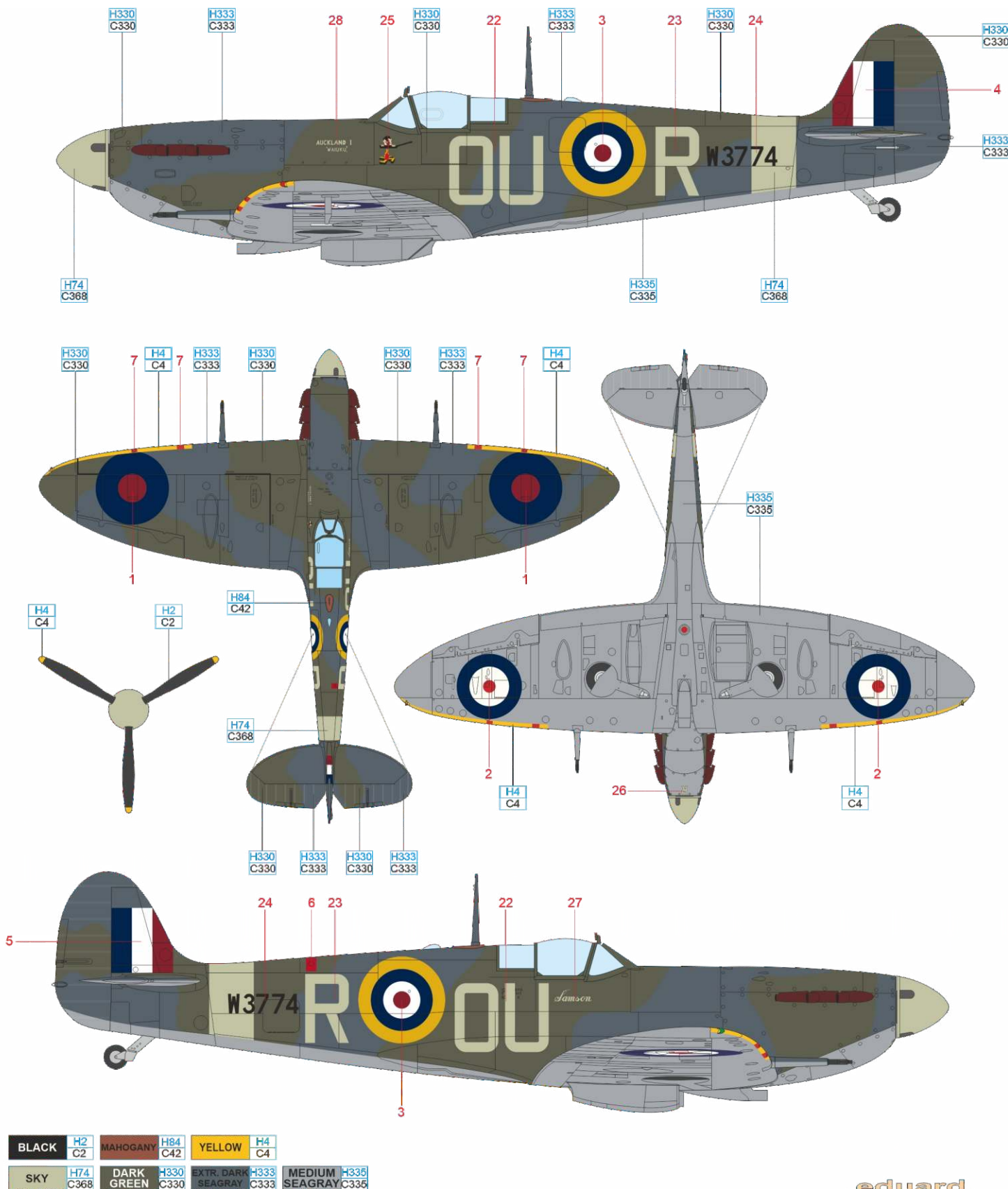


Nejúspěšnější pilot Bitvy o Británii Eric Stanley Lock poprvé letěl se Spitfirem W3257 14. července 1941. Nový letoun pokrtil sestřelem Bf 109F, kterým dosáhl svého posledního vzdušného vítězství. O necelé tři týdny později, 3. srpna, zaútočil při návratu z akce typu Rhubarb na německou kolonu u Pas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

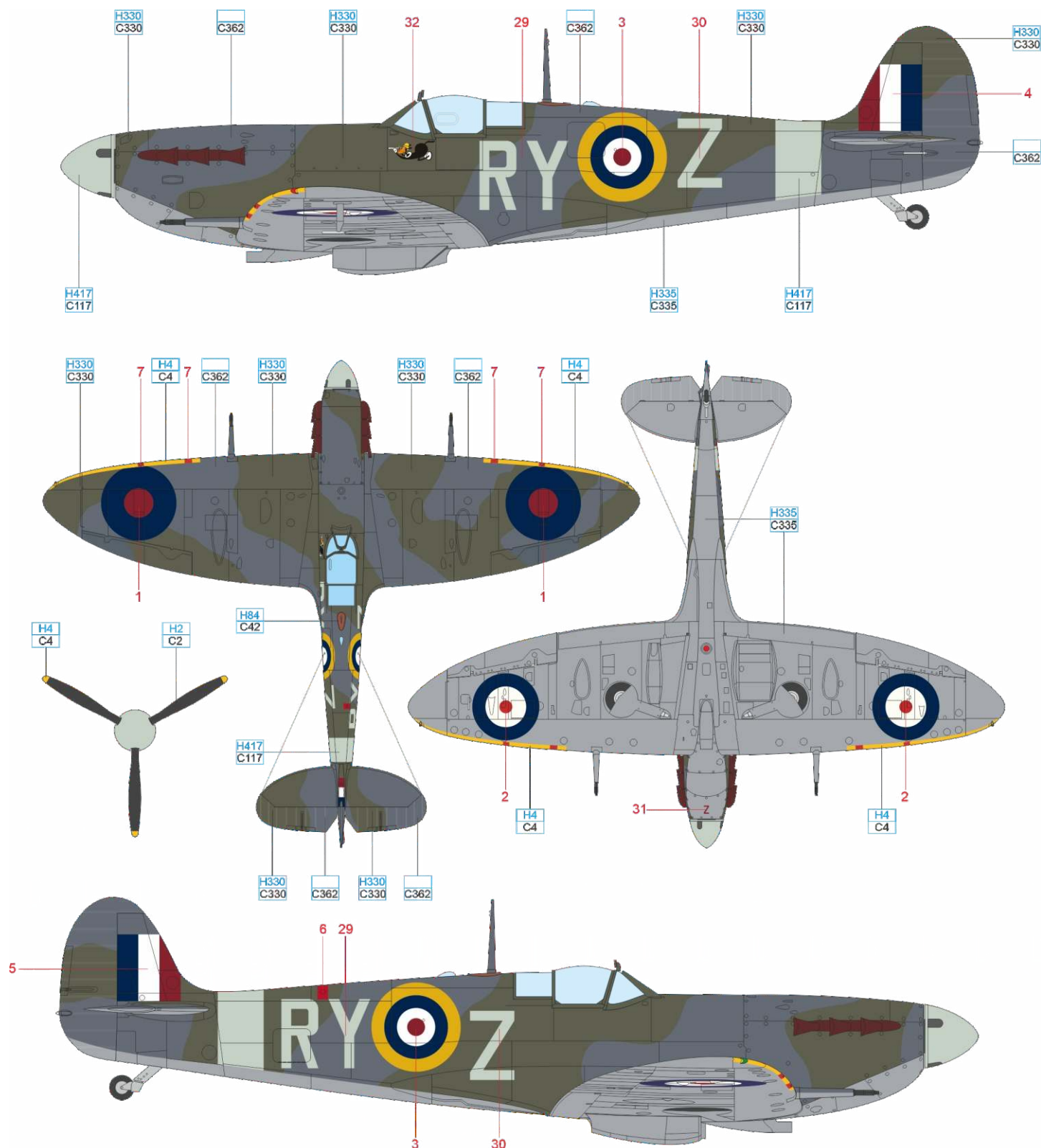


D

Jedn
do le



Spitfire Mk.Vb P8537 sloužil operačně u No. 313 Squadron od 2. listopadu 1941 do 28. března 1942. Nejčastěji do jeho kokpitu usedali piloti Sgt. J. Hloužek, F/L K. Vykoukal a F/S K. Foglar. Postavička koníka Horáce, kterou na tento Spitfire namaloval plzeňský rodák, vyučený písmomalíř a autor všech kreseb na Spitfirech No. 313 Squadron Sgt. Karel Pavlík, byla na tomto Spitfiru dlouhá léta určitou záhadou, protože z fotografií byla známa pouze polovina kresby. Až dvě neoříznuté fotografie z archivu po mechaniku F/O Ing. Karlu Beinhauerovi pomohly rozřešit, jak vypadala druhá polovina. Spitfire P8537 byl přestříkán do nových kamuflážních odstínů platných od 16. srpna 1941. Dochované fotografie dokladují kompletní změnu všech kamuflážních ploch Spitfiru. Na místech původní Dark Earth bylo použito velmi světlého odstínu Mixed Grey a pás barvy Sky Blue byl na spodní ploše přetřen novým odstínem spodních ploch Medium Sea Grey. Kódová písmena RY-Z byla v odstínu Sky Blue, stejně jako vrtulový kužel a prstenec před VOP.



STENCILING POSITIONS

