

Spitfire Mk.IIa

eduard

1/48 Scale Plastic Model Kit

WEEKEND
edition



item # 84206

Supermarine Spitfire je natolik ikonickým letounem, že jej dokáže rozpoznat asi každý. Tento elegantní stíhač se po nebi proháněl dlouhých třináct let v mnoha verzích. Svou kariéru zahajoval na sklonku vlády dvouplošníků a končil ji s nástupem proudové éry.

Na začátku třicátých let minulého století se RAF rozhlížela po nástupci stárnoucích dvouplošných stíhacích letounů jako byl Hawker Fury. Potřeba výrazně rychlejších stíhačů byla evidentní mimo jiné i vzhledem k výkonům rychlých jednoplošných závodních hydroplánů, které dosahovaly běžně dvojnásobku maximální rychlosti standardního stíhače RAF. Jedním z neúspěšnějších konstruktérů rychlých hydroplánů byl Reginald J. Mitchell, jehož Supermarine S.6B ustanovil 20. září 1931 světový rychlostní rekord výkonem 655 km/h. Britské ministerstvo letectví tedy 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 dvouplošníky, jedinou výjimkou byl Supermarine Typ 224 Reginalda Mitchella. Bohužel se ukázalo, že jeho výtvar s lomeným vzepětím křídla, pevným kapotovaným podvozkem a motorem Rolls-Royce Goshawk není dostatečně rychlý a také stoupavost byla zklamáním. RAF si proto vybrala dvouplošný Gloster Gladiator.

Od zklamání k úspěchu

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

Supermarine Typ 300 letěl poprvé 5. března 1936. Prototyp s číslem K5054 vzlétl 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 19. squadrona 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 nedočkal. Zemřel 11. června 1937 ve věku 42 let a tíhu dalšího vývoje Spitfiru následně nesl Joe Smith.

K prvnímu střetnutí Spitfirů Mk.I s Meserschmittův Bf 109 došlo 23. května 1939 poblíž Calais, ovšem bez sestřelů. Na první vítězství nad nepřítelem si museli piloti nových strojů počkat do 16. října téhož roku, kdy devět Junkersů Ju 88 zaútočilo na základnu královského námořnictva ve Firth of Forth. Dva z nich byly sestřeleny. O půl roku později zahájila německá armáda ofenzívu v Západní Evropě a Spitfiry se dostávaly do střetu s nepřítelem stále častěji.

Vrtule a motory

Vývoj Spitfiru byl kontinuálním procesem a začal prakticky ihned po zahájení výroby. Jednou z prvních zásadních změn byla výměna málo účinné pevné dvoulísté dřevěné vrtule za stavitelnou (dvě polohy) třílístou kovovou vrtulí počínaje 78. sériovým strojem. Dříve vyrobené Spitfiry byly následně touto vrtulí vybavovány také. Změna přinesla zvýšení maximální rychlosti, zvýšení dostupy a zkrácení vzletu. Počínaje květnem 1939 začaly Spitfiry Mk.I dostávat motory Merlin III namísto dosavadních Merlinů II. Motory měly stejný výkon 768 kW, u Merlinu III však byly vyřešeny problémy se spolehlivostí. Zároveň s touto změnou začalo docházet k instalaci automaticky stavitelné vrtule Rotol.

Pancéřování a výzbroj Spitfiru

Rané Spitfiry neměly žádné pancéřování. První změnou v tomto ohledu byla 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 a snížilo rychlost Spitfiru, nicméně i tak udělaly všechny uvedené modifikace ze Spitfiru opět lepší stroj. Samotná výzbroj Spitfiru Mk.I a Mk.II sestávala z osmi kulometů Browning ráže 7,7 mm. V polovině třicátých let byla taková palebná síla považována za optimální, ale již počátek války ukázal, že je proti vícemotorovým bombardérům se samosvornými palivovými nádržemi málo účinná. RAF proto hodlala výzbroj Spitfirů posílit kanony ráže 20 mm pocházejícími od francouzské firmy Hispano-Suiza, ale jejich instalace do křidel Spitfiru se ukázala být problematická. Menší počet kanonových Spitfirů, označených Mk.Ib (verze s osmi Browningy se pak označovaly jako Mk.Ia), byl přidělen 19. sqn. v červnu 1940, nicméně dále je pronásledovaly problémy se spolehlivostí zbraní. Verze Mk.II se stejnou výzbrojí (dva kanony a čtyři kulomety) byly označovány jako Mk.IIb.

Tato stavebnice: Spitfire Mk.IIa

Verze Mk.II byla dalším významným krokem ve vývoji Spitfiru, a to díky výkonnějšímu motoru Merlin XII s výkonem 857 kW, který spaloval 100oktanový benzín namísto 87oktanového. Kromě toho byly zkraye roku 1940 vybavovány stroje Mk. Ia, zejména u 54. squadrony, novou vrtulí Rotol RX 5/1 jasně rozpoznatelnou podle většího a zaoblenějšího vrtulového kužle. Ta se následně stala standardem verze Mk.II (některé stroje ale dostaly vrtulí Rotol RX 5/3 s dřevěnými vrtulovými listy).

Verze Mk.II byla také vybavena pyrotechnickým startérem Coffman. Pro jeho instalaci bylo nutno vytvořit malý kapkovitý výstupek na pravém krytu motoru. Spitfire Mk.IIa si zachoval výzbroj verze Mk.Ia, zatímco Mk.IIb měl stejnou výzbroj jako Mk.Ib, tedy čtyři kanony Hispano-Suiza ráže 20 mm. Vyrobeno bylo 921 Spitfirů varianty Mk.II, všechny v továrně Castle Bromwich.



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



Před započítím stavby si pečlivě prostudujte stavební návod. Při používání barev a lepidel pracujte v dobře větrané místnosti. Lepidla ani barvy nepoužívejte v blízkosti otevřeného ohně. Model není určen malým dětem, mohlo by dojít k požití drobných dílů.

INSTRUCTION SIGNS

*

INSTR. SYMBOLY

*

INSTRUKTION SINNBILDEN

*

SYMBOLES

*

記号の説明

OPTIONAL
VOLBA

BEND
OHNOUT

SAND
BROUSIT

OPEN HOLE
VYVRTAT OTVOR

SYMETRICAL ASSEMBLY
SYMETRICKÁ MONTÁŽ

REMOVE
ODRÍZNOUT

REVERSE SIDE
OTOČIT

APPLY EDUARD MASK
AND PAINT
POUŽÍT EDUARD MASK
NABARVIT

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

PARTS

*

DÍLY

*

TEILE

*

PIÈCES

*

部品

A>

82160 A

C>

82160 C

J>

82160 J

E>

82160 K

P>

82160 P

R>

82160 R

S>

82160 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

*

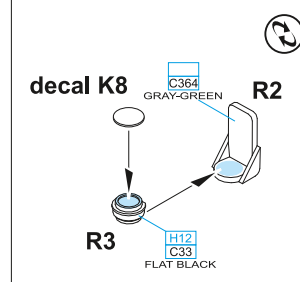
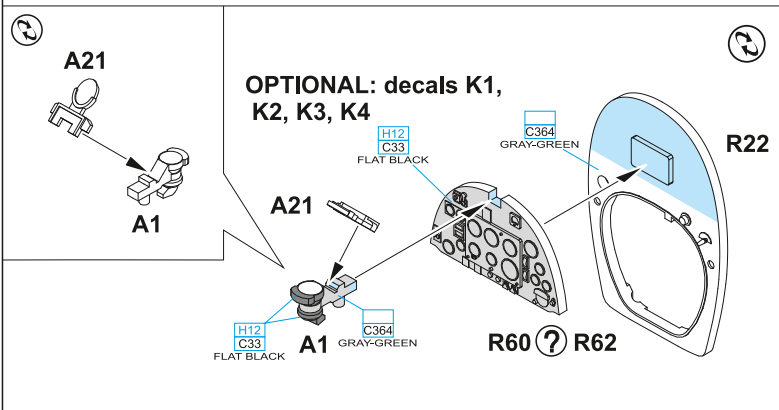
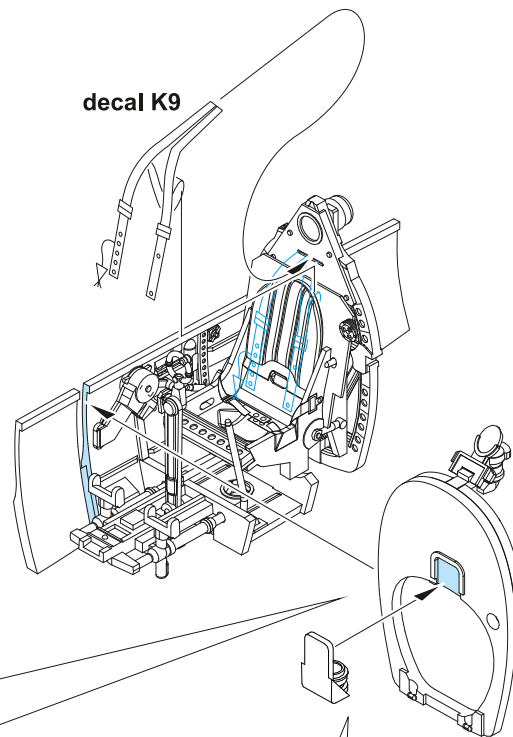
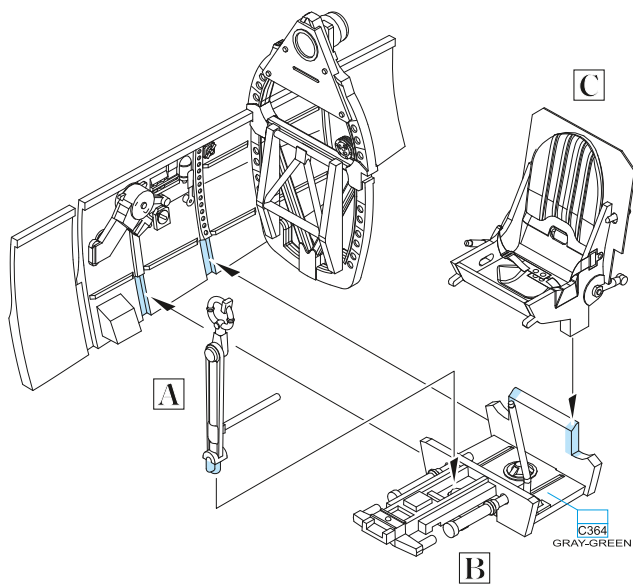
PEINTURE

*

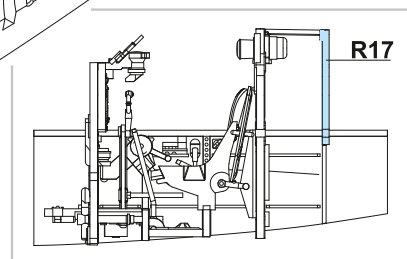
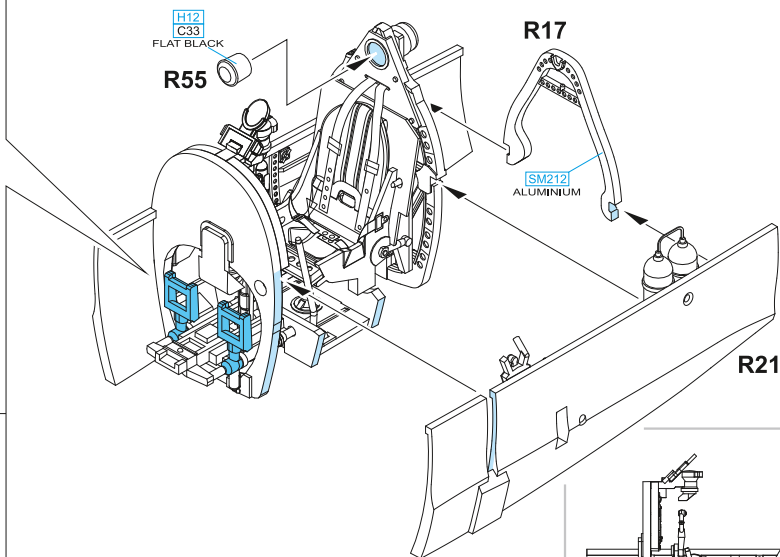
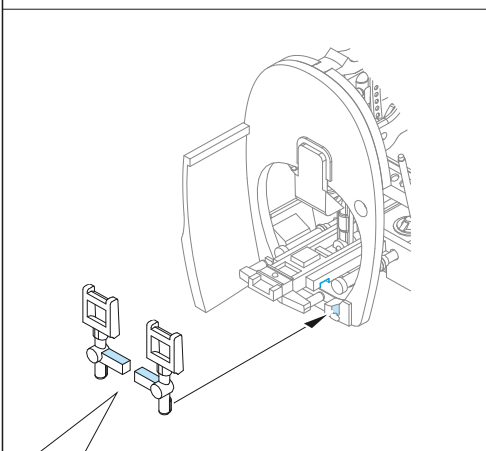
色

GSI Creos (GUNZE)		
AQUEOUS	Mr.COLOR	
H3	C3	RED
H4	C4	YELLOW
H8	C8	SILVER
H12	C33	FLAT BLACK
H33	C81	RUSSET
H51	C11	LIGHT GULL GRAY
H72	C369	DARK EARTH
H74	C368	SKY
H76	C61	BURNT IRON
H77	C137	TIRE BLACK

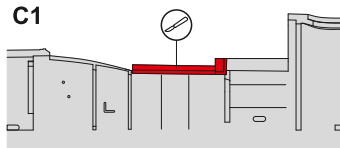
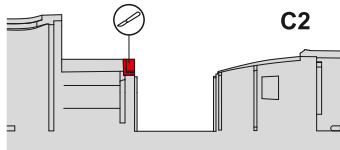
GSI Creos (GUNZE)		
AQUEOUS	Mr.COLOR	
H84	C42	MAHOGANY
H90	C47	CLEAR RED
H94	C138	CLEAR GREEN
H330	C361	DARK GREEN
H333	C333	EXTRA DARK SEAGRAY
H335	C363	MEDIUM SEAGRAY
	C364	AIRCRAFT GRAY-GREEN
Mr.COLOR SUPER METALLIC		
SM212		ALUMINIUM



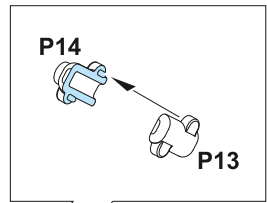
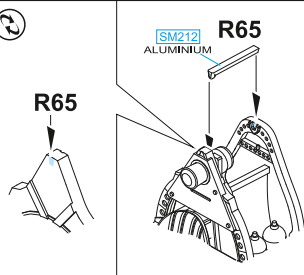
D



⑦ FOR CLOSED CANOPY ONLY



⑧



P45

C1

C364 GRAY-GREEN

SM212 ALUMINIUM

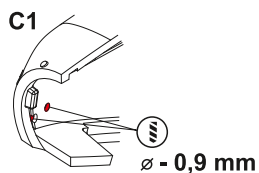
H12 C33 FLAT BLACK

D

R20

E

C2



P22

decal K6

C1

decal K7

Ø - 1 mm

E

C2

decal K5

H12 C33 FLAT BLACK

R51

Ø - 0,9 mm

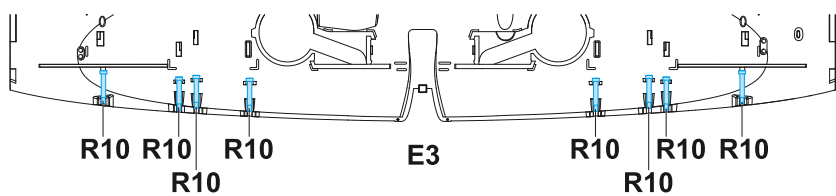
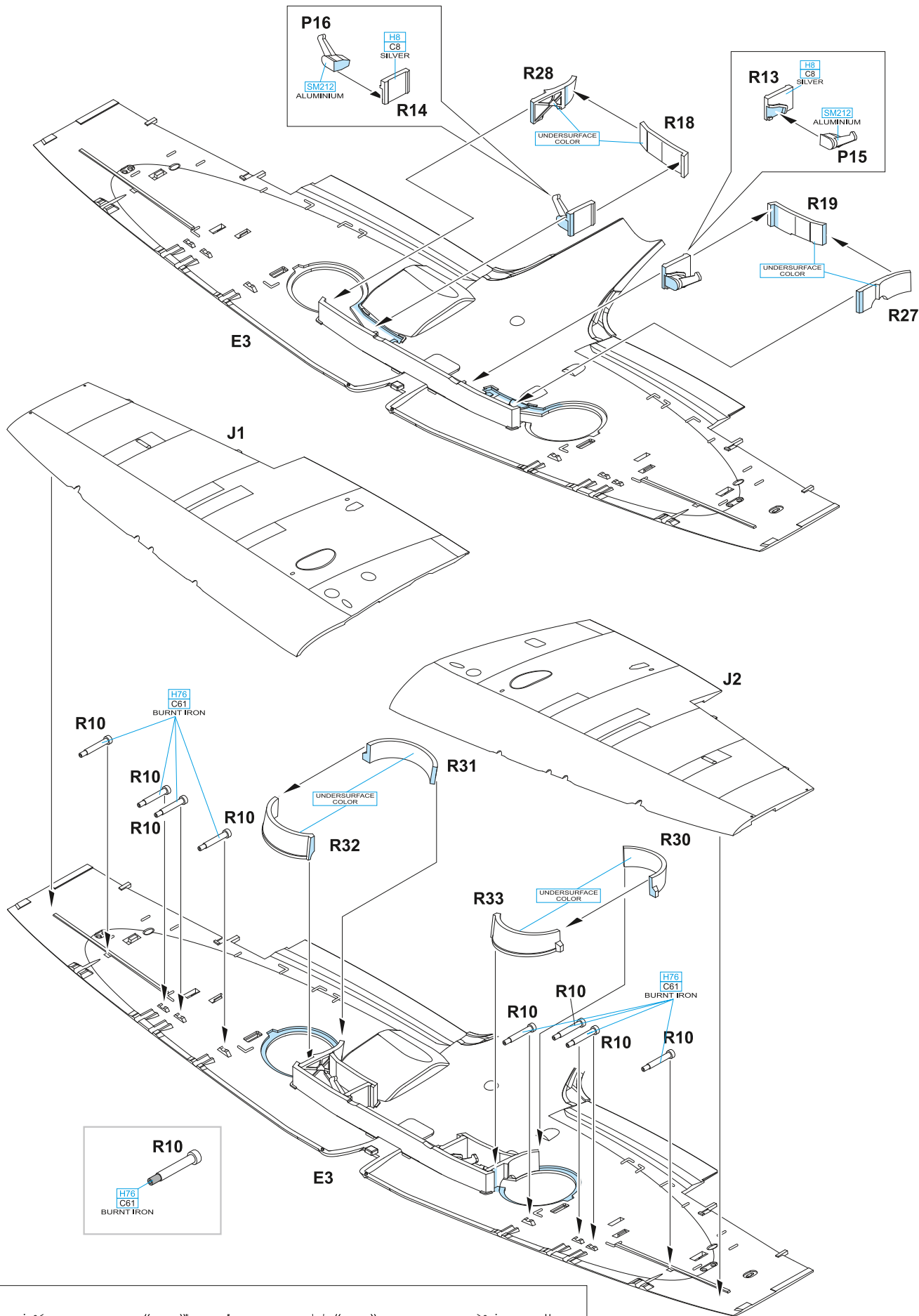
UNDERSURFACE COLOR

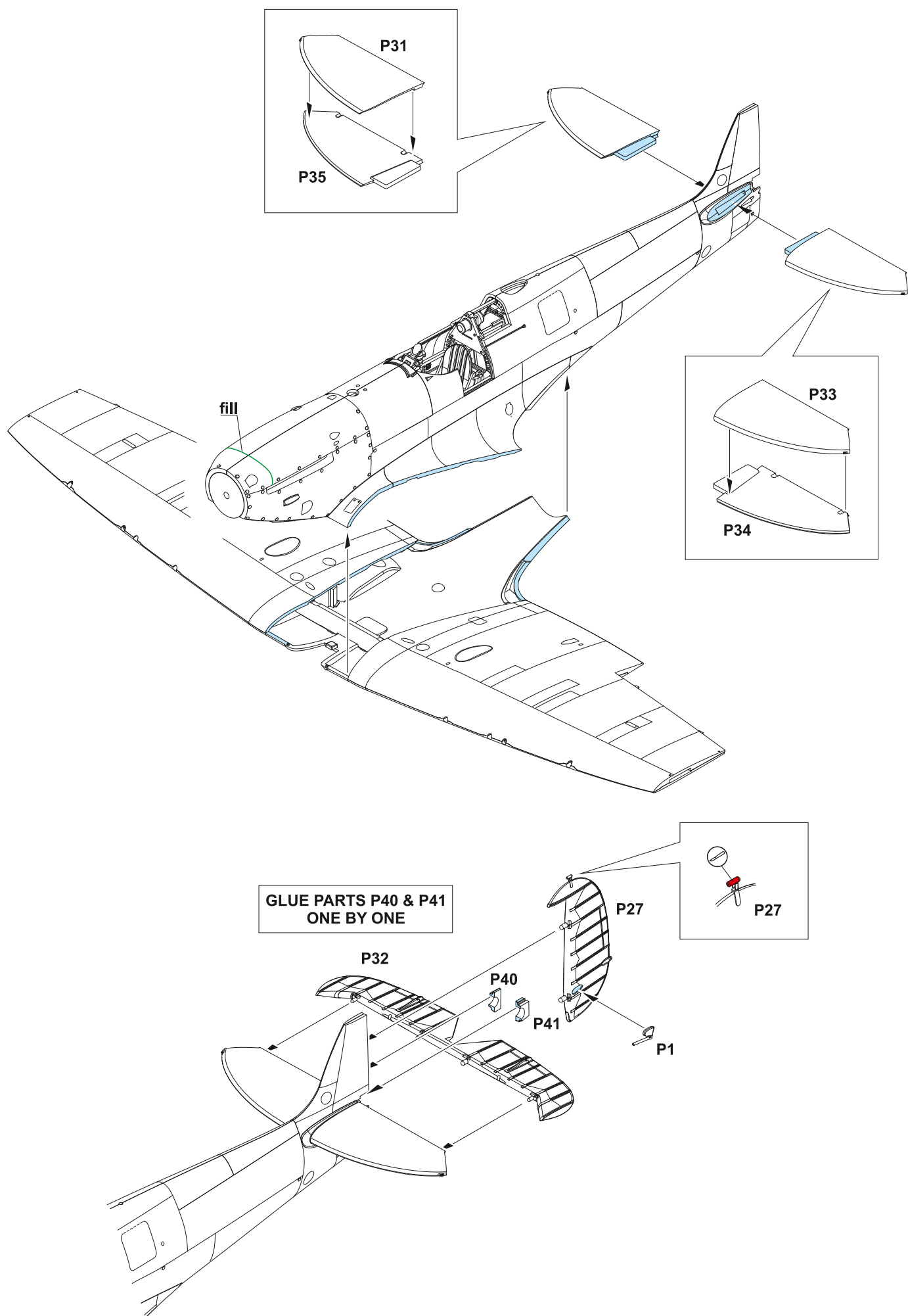
R29

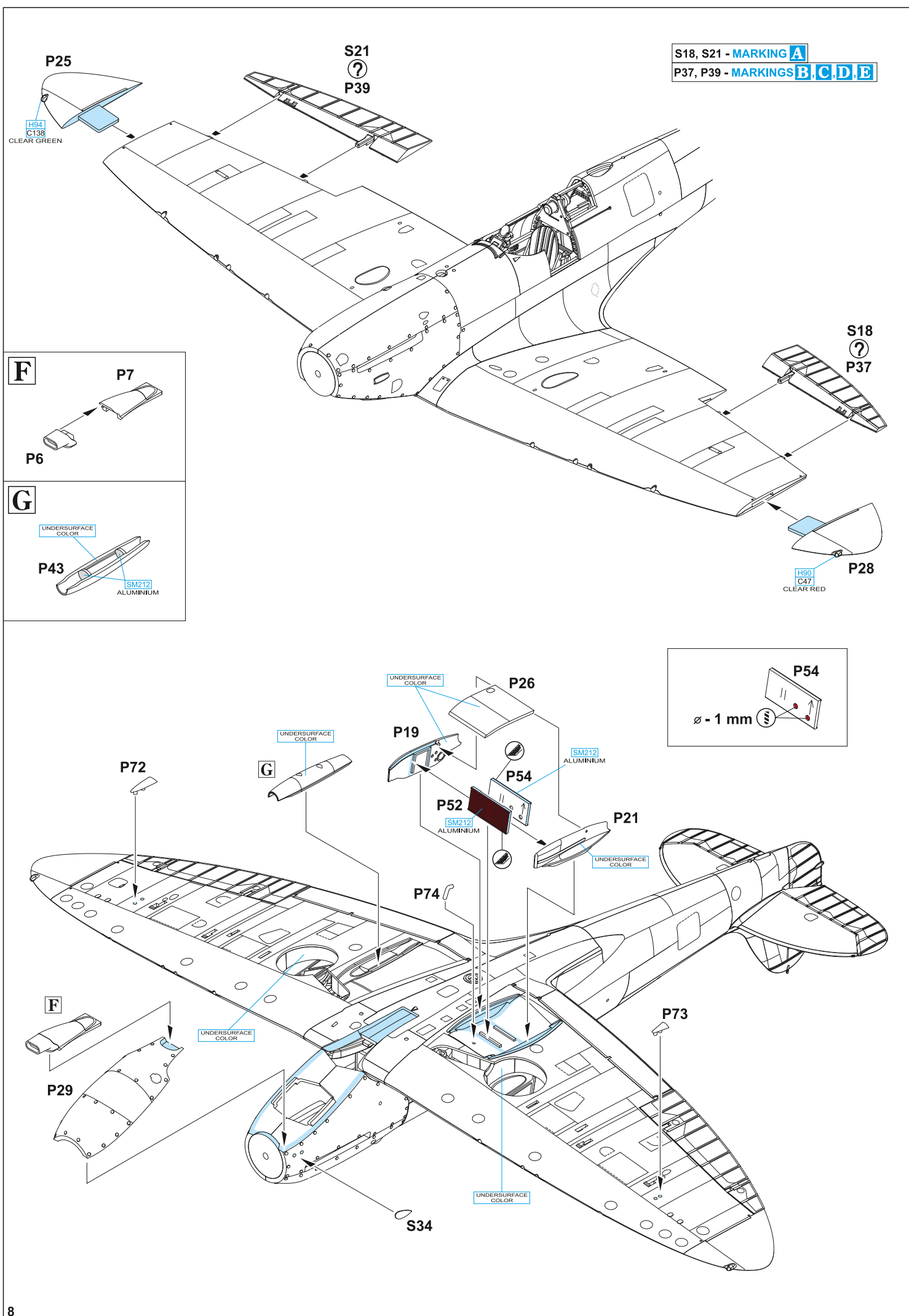
C364 GRAY-GREEN

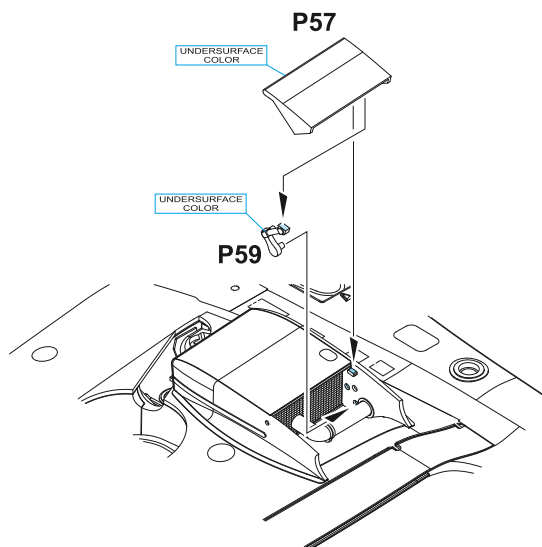
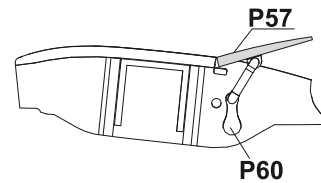
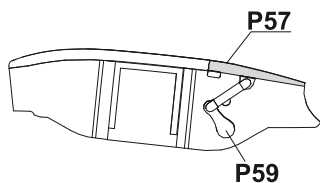
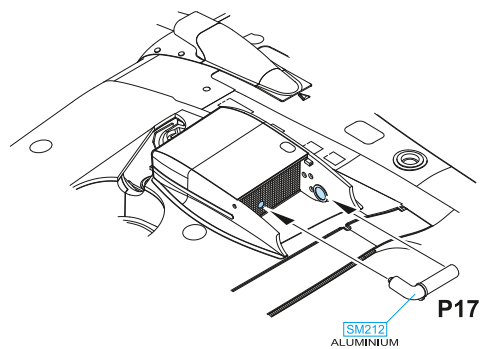
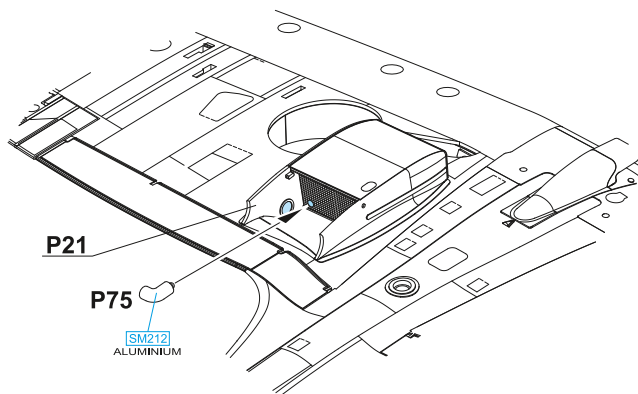
E3

Ø - 0,9 mm

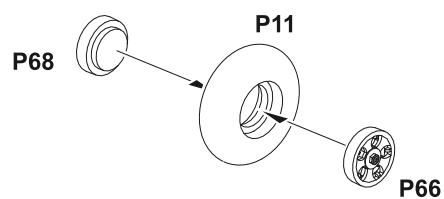
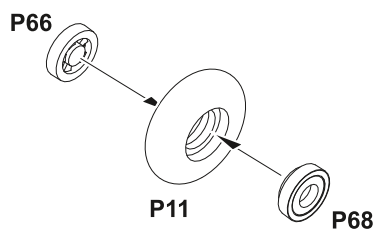
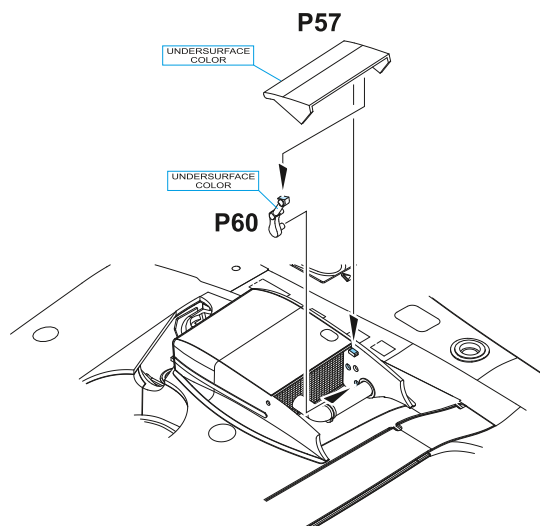




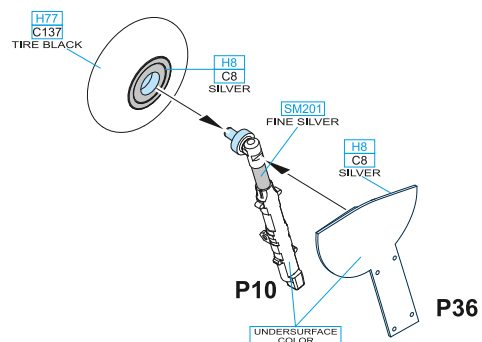




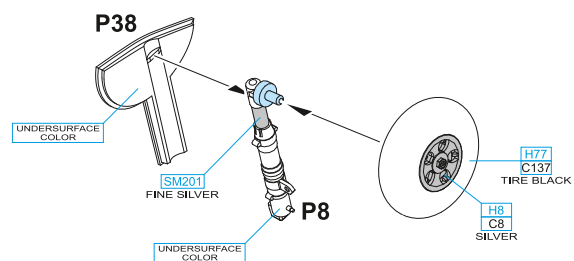
?



H



I



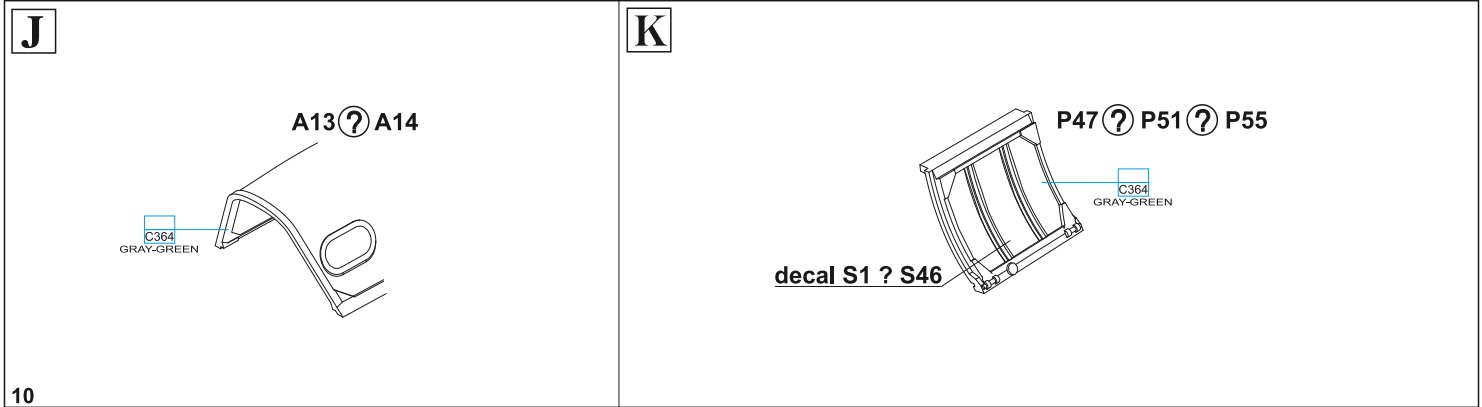
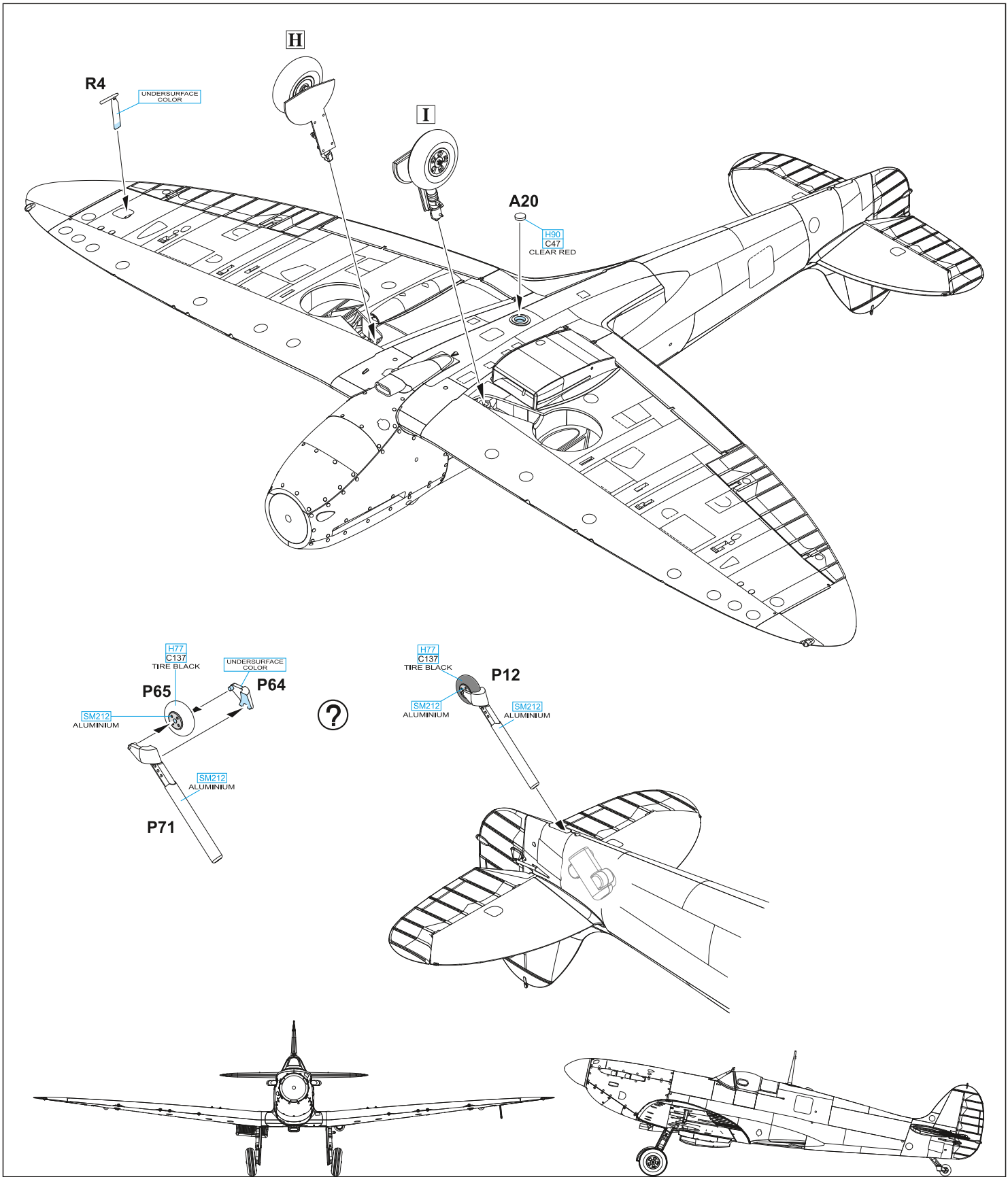
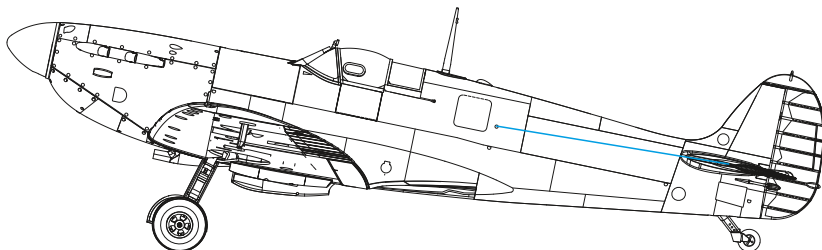
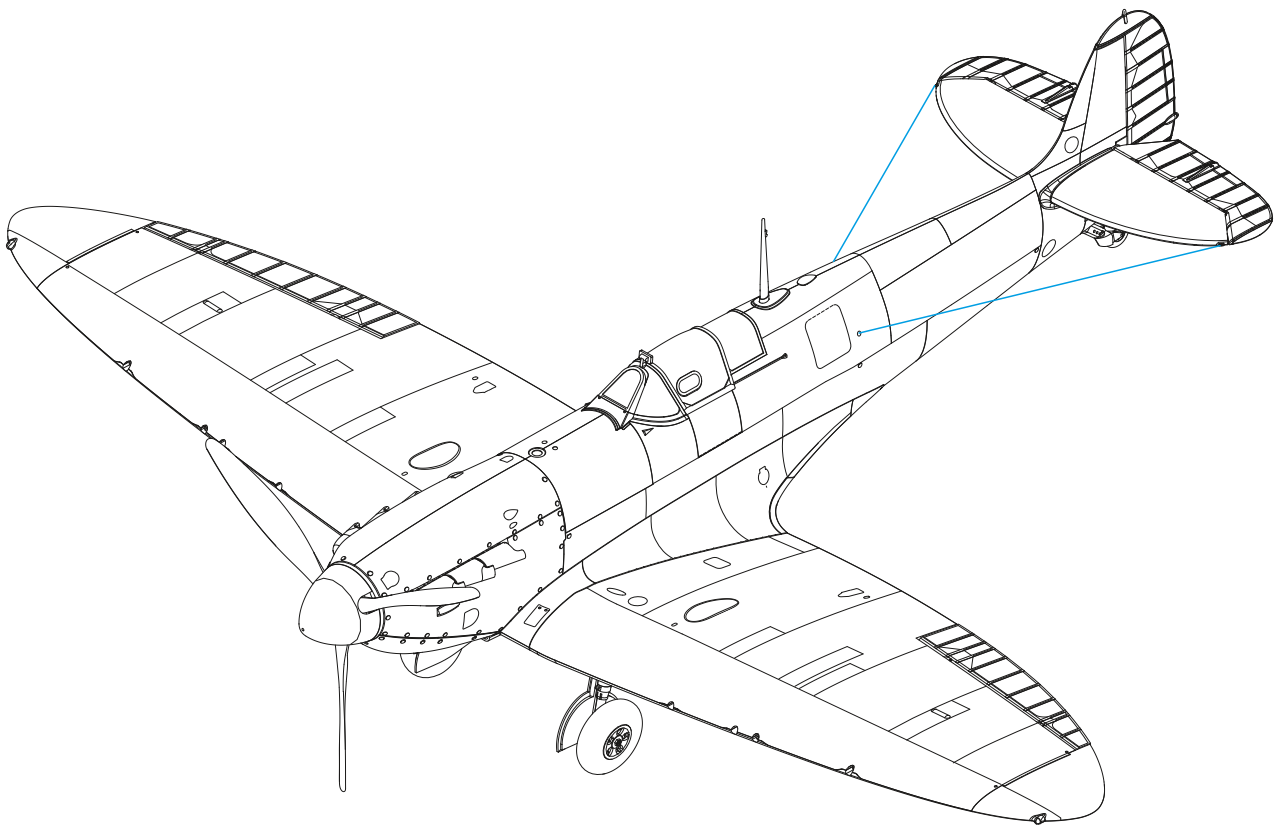
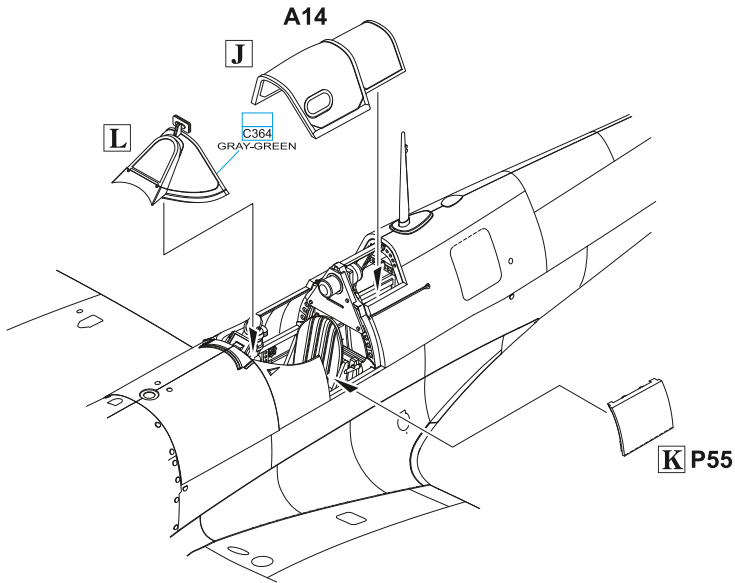


Diagram L illustrates the step of attaching the P62 speaker to the A5 subwoofer. A small P62 speaker is shown being positioned onto the top surface of the larger A5 subwoofer. The subwoofer is shown in a partially unfolded state.



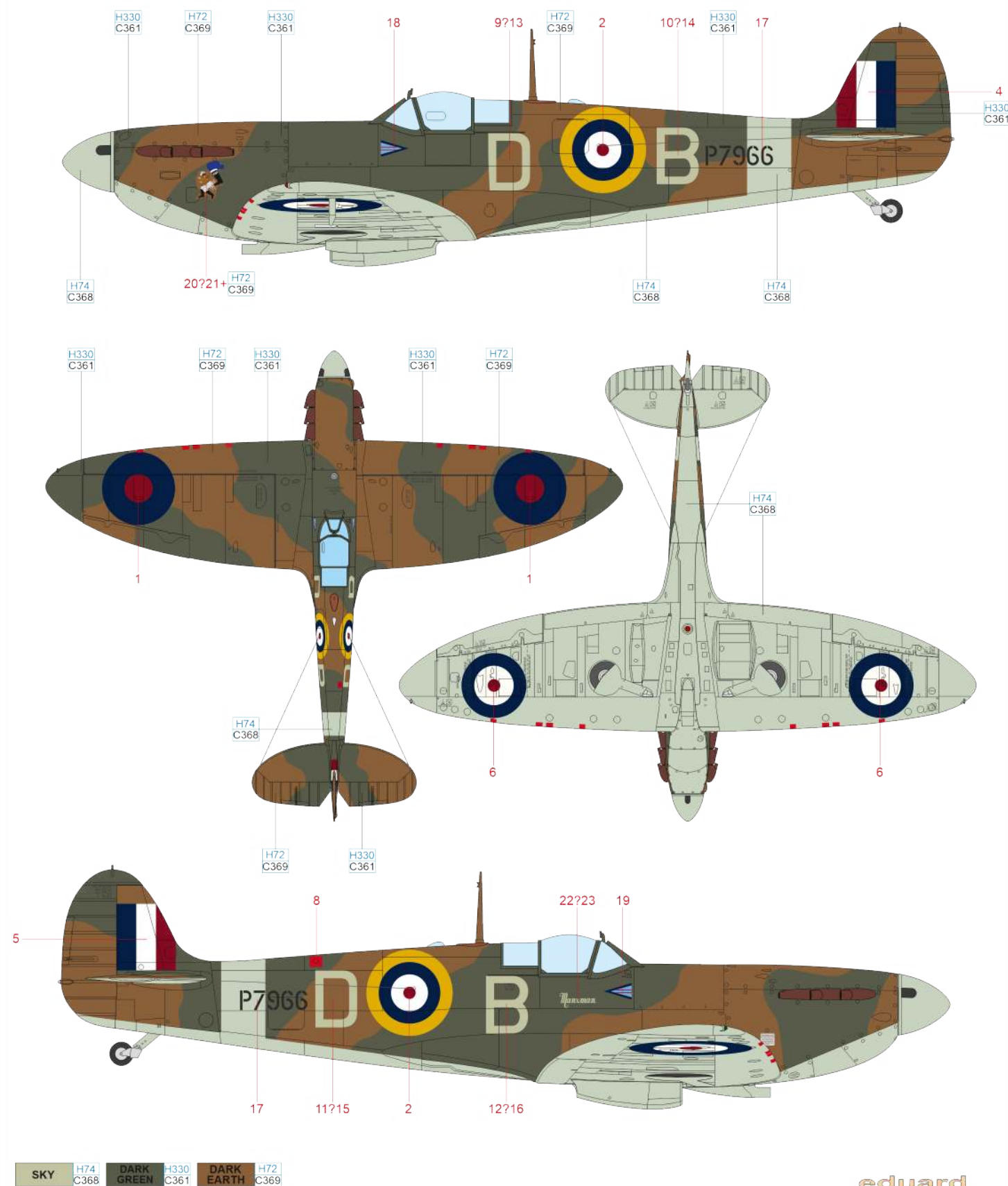
?

CLOSED CANOPY



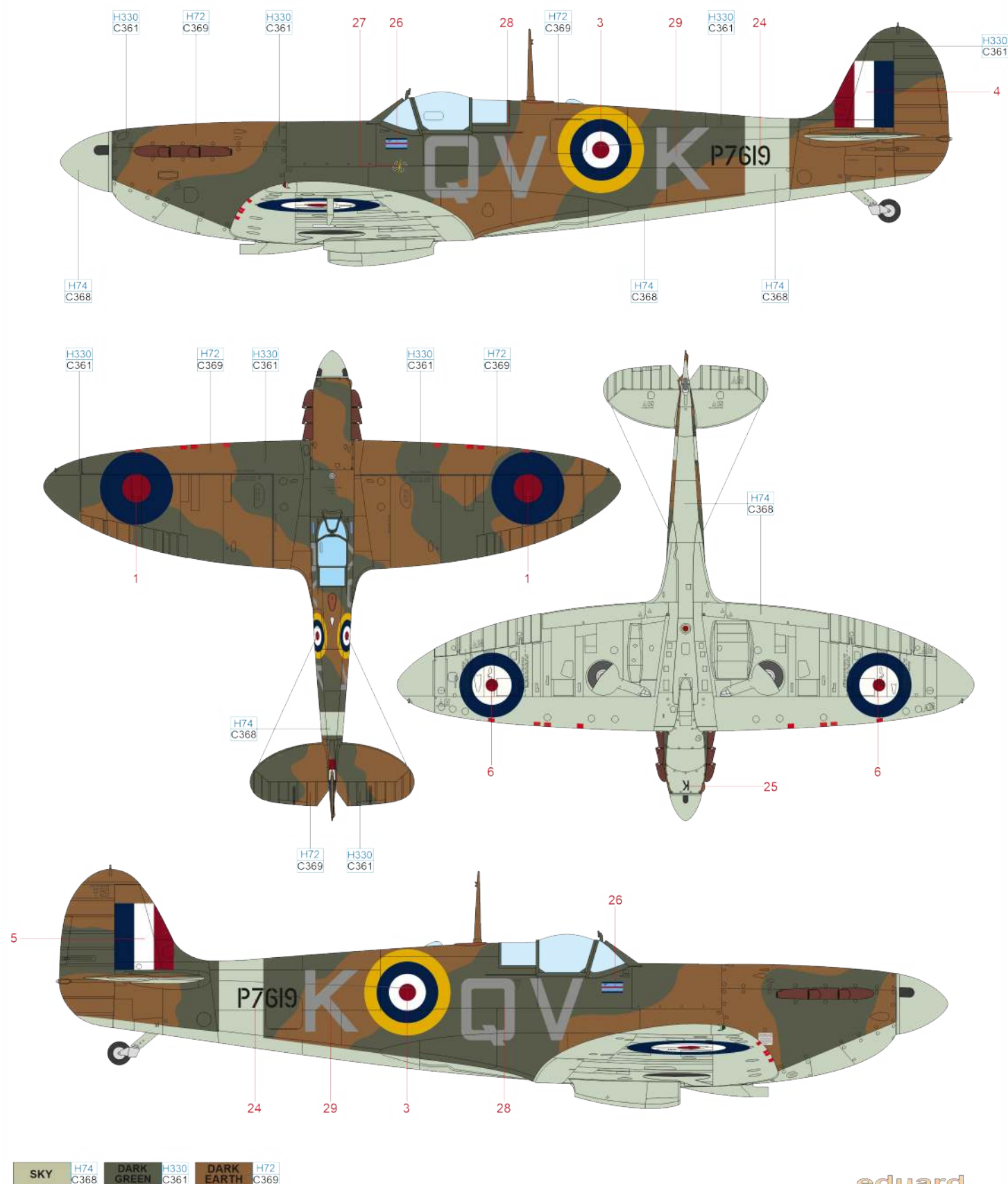
A P7966, W/Cdr Douglas R. S. Bader, Tangmere Wing, RAF Tangmere, Velká Británie, březen–červenec 1941

Spitfire Mk.IIa sériového čísla P7966, který byl opatřen darovacím nápisem Manxman, je prvním Spitfirem, který nosil Baderovy iniciály coby kódové označení. Ten využil svého privilegia když v březnu 1941 převzal velení nad Tangmerským wingem a svůj nový stroj opatřil iniciálami D-B a k tomu také vlajčkou velitele wingu. Jeho osobní volací znak byl Dogsboddy. Poté, co se v květnu 1941 k Tangmere Wingu připojila No. 145 Squadron, které velel Baderův přítel, S/Ldr Stan Turner, byla na osobní Spitfiry obou velitelů nakreslena na levou stranu krytu motoru bota nakopávající Hitlera, což byla připomínka emblému, který používaly Hurricany No. 242 Squadron, u níž Bader a Turner během Bitvy o Británii létali. Baderův Spitfire měl kovový potah křidélek a nesl kamuflážní vzor A, ovšem s nestandardním rozvržením kamuflážních polí za trupovou kokardou. Směrovka a obě výškové plochy pak byly při kompletaci letounu použity s největší pravděpodobností z jiného Spitfiru, který nesl kamuflážní vzor B. Bader s P7966 sestřelil 10 letounů, další čtyři pravděpodobně a sedm poškodil. Dne 9. září 1941 byl během souboje s německými stíhači nad Saint Omer omylem sestřelen svým wingmanem. Při nouzovém opouštění svého Spitfiru Mk.Va W3819 přišel o jednu ze svých protéz, byl zajat a zbytek války strávil na hradě Colditz, kde byl osvobozen v dubnu 1945. Celkem za svoji kariéru dosáhl Douglas Bader 24 sestřelů, z toho čtyř ve spolupráci, sedmi pravděpodobně a 11 letounů nepřítele poškodil.



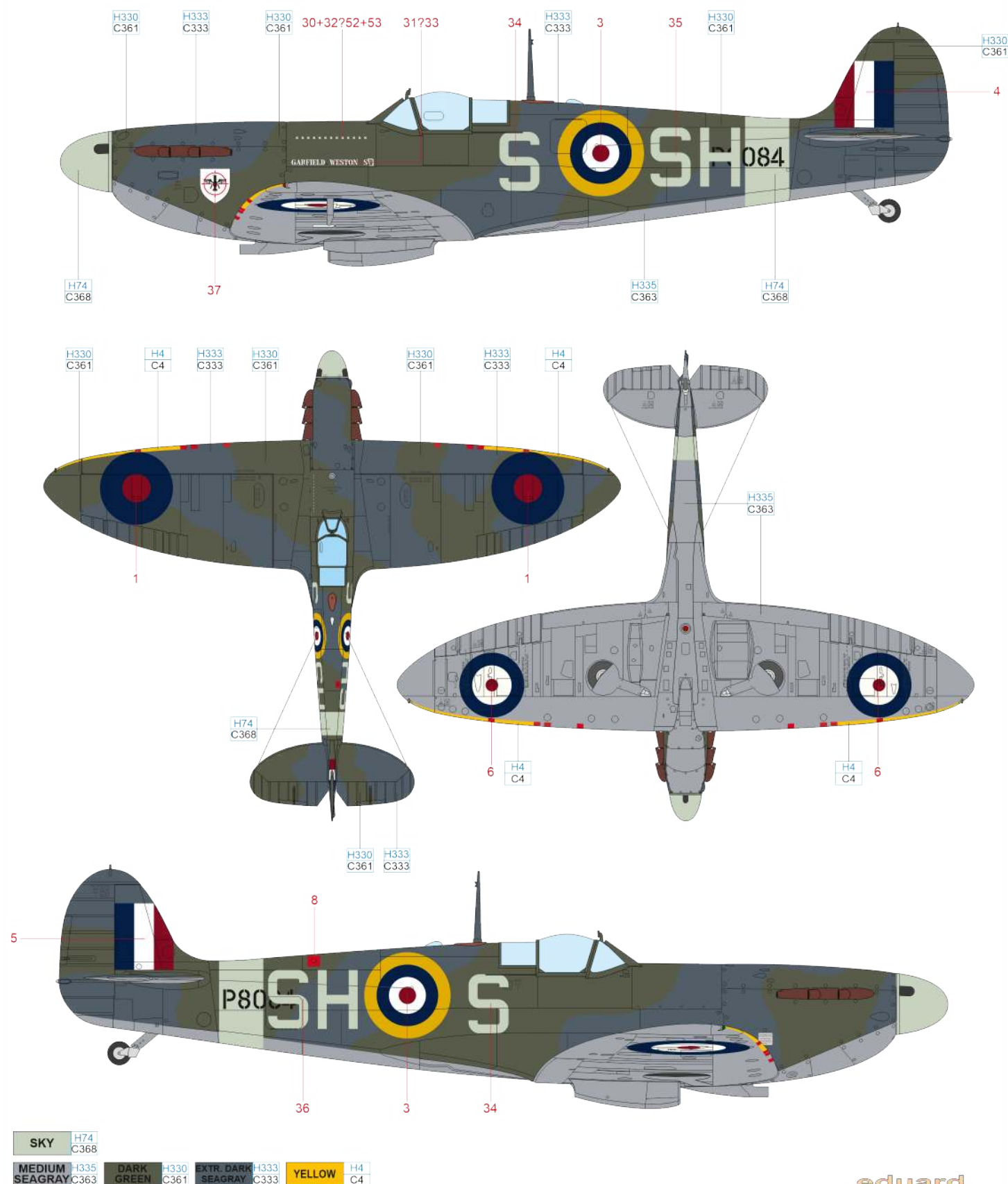
B P7619, S/Ldr Brian J. E. Lane, No. 19 Squadron, RAF Duxford/RAF Fowlmere, Velká Británie, leden–červen 1941

Brian John Edward Lane DFC byl stíhacím esem a respektovaným velitelem No. 19 Squadron. Narodil se 18. června 1917 a do RAF vstoupil v roce 1936. Po dokončení výcviku byl v lednu 1937 přidělen k No. 66 Squadron a v červnu k No. 213 Squadron. Krátce po vypuknutí války se stal velitelem flightu u No. 19 Squadron. Za své úspěchy nad Dunkerquem byl koncem července vyznamenán DFC a 5. září se stal oficiálně velitelem squadrony. Spitfirey, se kterými Brian Lane pravidelně létal, měly pod kabinou osobní Laneho znak – svastiku protnutou žlutým bleskem. Spitfire P7619, se kterým S/Ldr Brian Lane létal po celou první polovinu roku 1941, měl emblém svastiky a blesku znázorněn pod velitelskou vlajkou. Po určitý čas nesl jeho Spitfire nestandardní systém zpětných zrcátek s přidavnými zrcátky po obou stranách rámu čelního skla, ale protože byla účinnost takové sestavy pochybná, byla brzy odstraněna. V červnu 1941 byl Lane přidělen na velitelství No. 12 Group a v listopadu byl vyslán na služební cestu na Blízký Východ. V červnu 1942 se vrátil do Velké Británie a převzal velení No. 61 OTU. Dne 9. prosince 1942 převzal velení No. 167 Squadron. Čtyři dny po svém příjezdu vedl tři další Spitfirey nad nizozemským pobřežím a naposledy byl spatřen při pronásledování dvou Fw 190. S největší pravděpodobností byl sestřelen nad Severním mořem. Za svou válečnou kariéru dosáhl sedmi potvrzených sestřelů, dvou neověřených, jednoho pravděpodobného a jeden nepřátelský letoun poškodil.



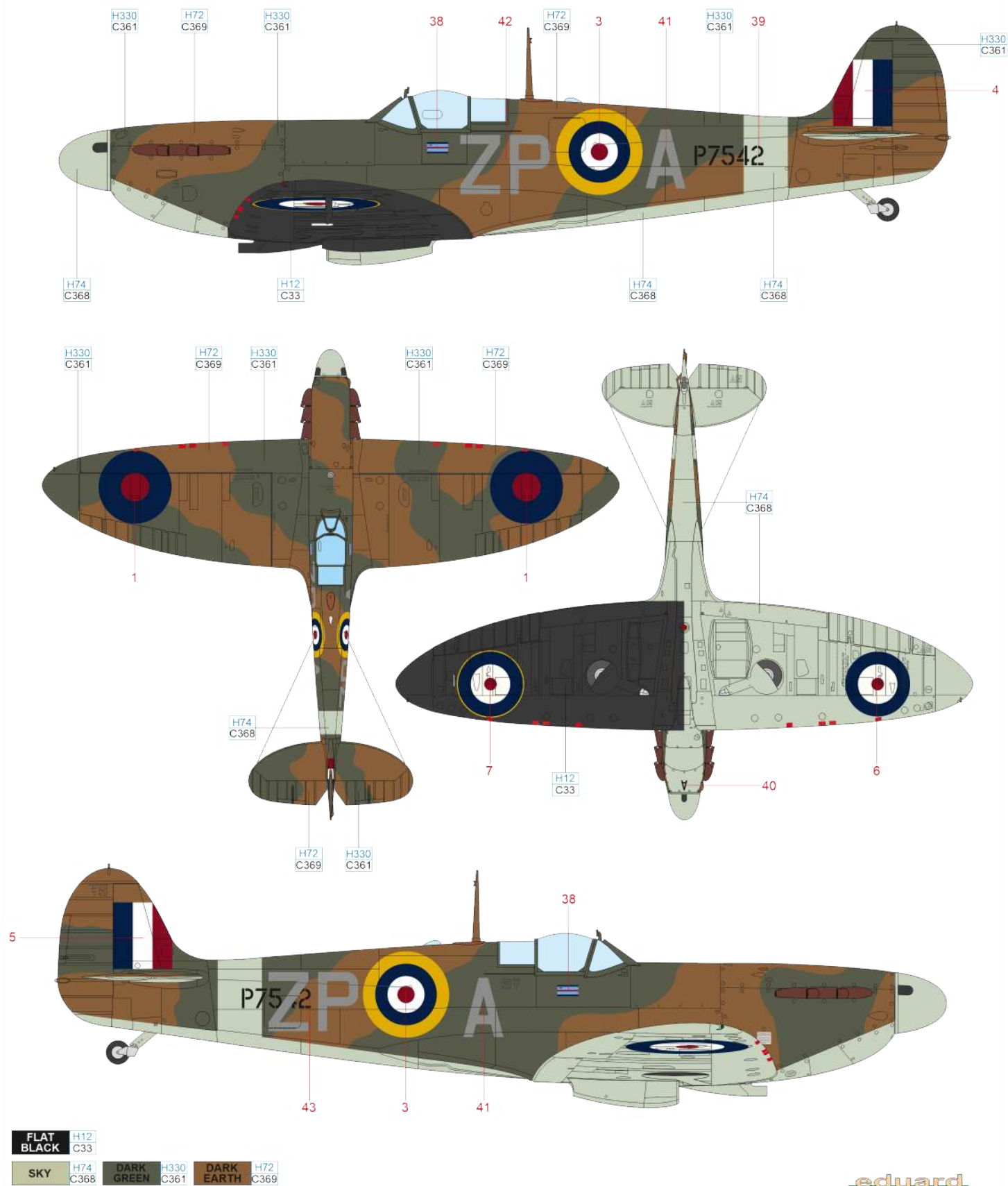
C P8084, F/Lt James J. O'Meara, No. 64 Squadron, RAF Drem, Velká Británie, srpen-říjen 1941

Tento Spitfire Mk.IIa od No. 64 Squadron nesl v té době nové kamuflážní schéma Day Fighter Scheme, zavedené rozkazem Air Ministry z 19. srpna 1941. Po tomto datu byly denní stíhačky Stíhacího velitelství RAF zbarveny na horních plochách barvami Dark Green a Ocean Grey (Mixed Grey), na spodních plochách barvou Medium Sea Grey. Kódová písmena byla v barvě Sky, stejnou barvu měly také pás na trupu a vrtulový kužel. Stroj nesl z obou stran krytu nádrže darovací nápis GARFIELD WESTON SVI. Třináct symbolů sestřelů náleželo F/Lt Jamesi O'Mearovi, který začal svoji bojovou kariéru v řadách No. 64 Squadron nad Dunkerque v květnu 1940, od konce srpna 1940 pak sloužil u jiných jednotek, aby se v dubnu 1941 vrátil zpět k No. 64 Squadron. V říjnu byl uvolněn z bojových operací a převelen k No. 1491 Squadron, která tahala vlečné cíle v Tain. Později velel Wingu výškových stíhacích Spitfirů verze Mk.VII. Jeho celkové válečné skóre dosáhlo 11 potvrzených sestřelů samostatně a dvou ve spolupráci plus jeden nepotvrzený a čtyři pravděpodobné sestřely. K tomu přidal 11 poškozených letounů samostatně a jeden ve spolupráci.



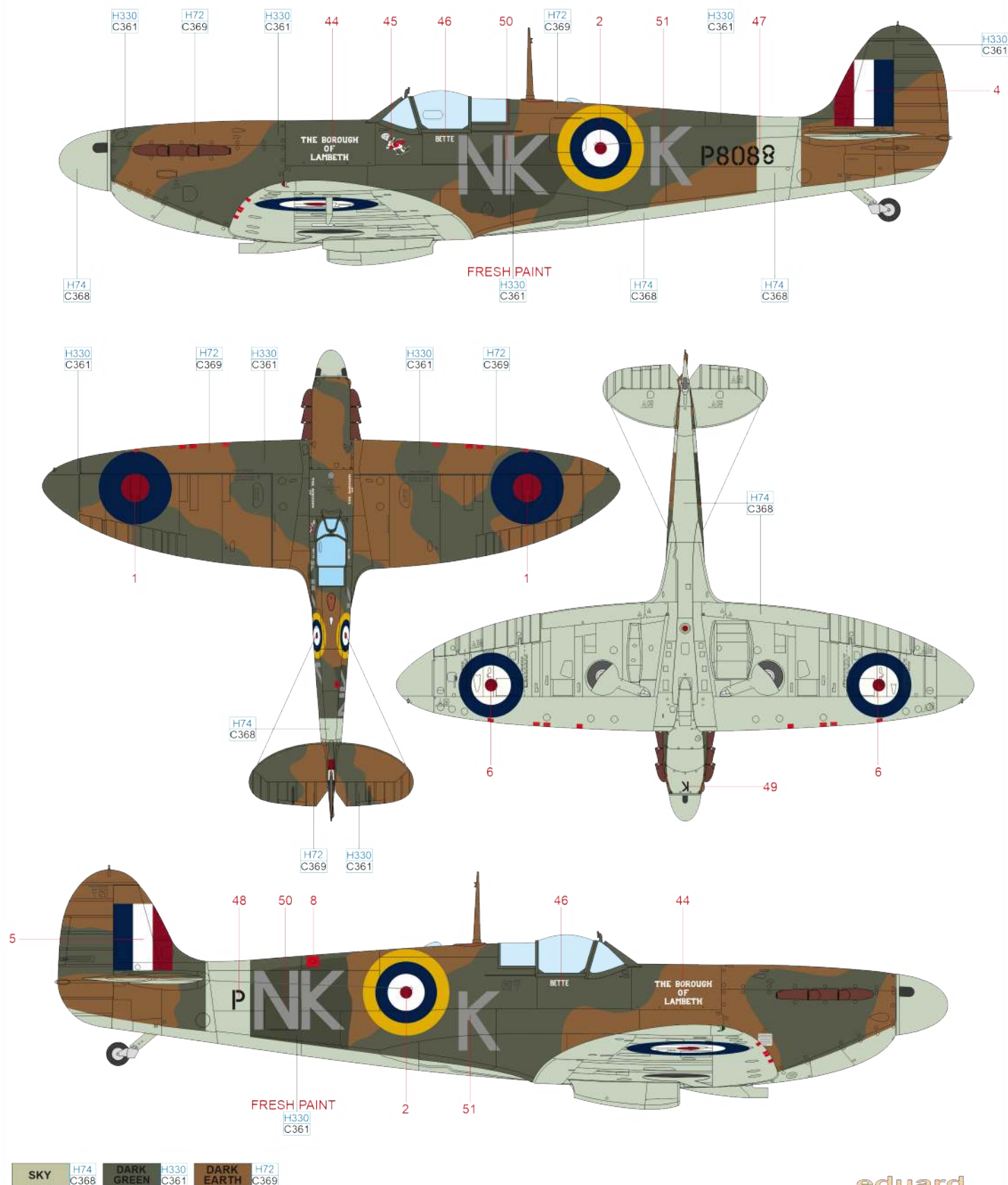
D P7542, S/Ldr Adolph G. Malan, No. 74 Squadron, RAF Biggin Hill, Velká Británie, prosinec 1940 – březen 1941

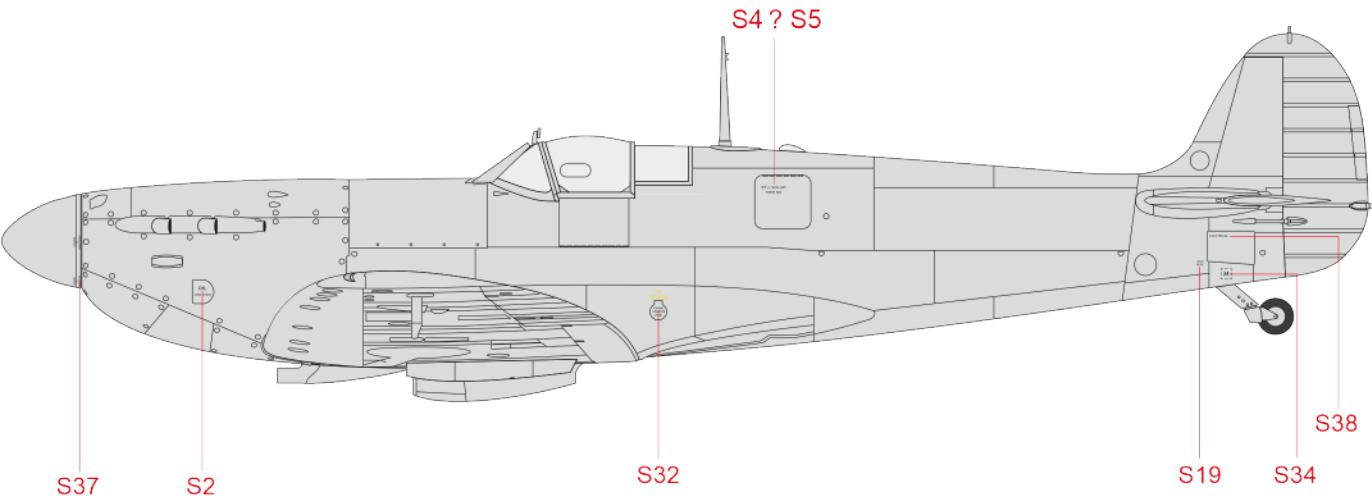
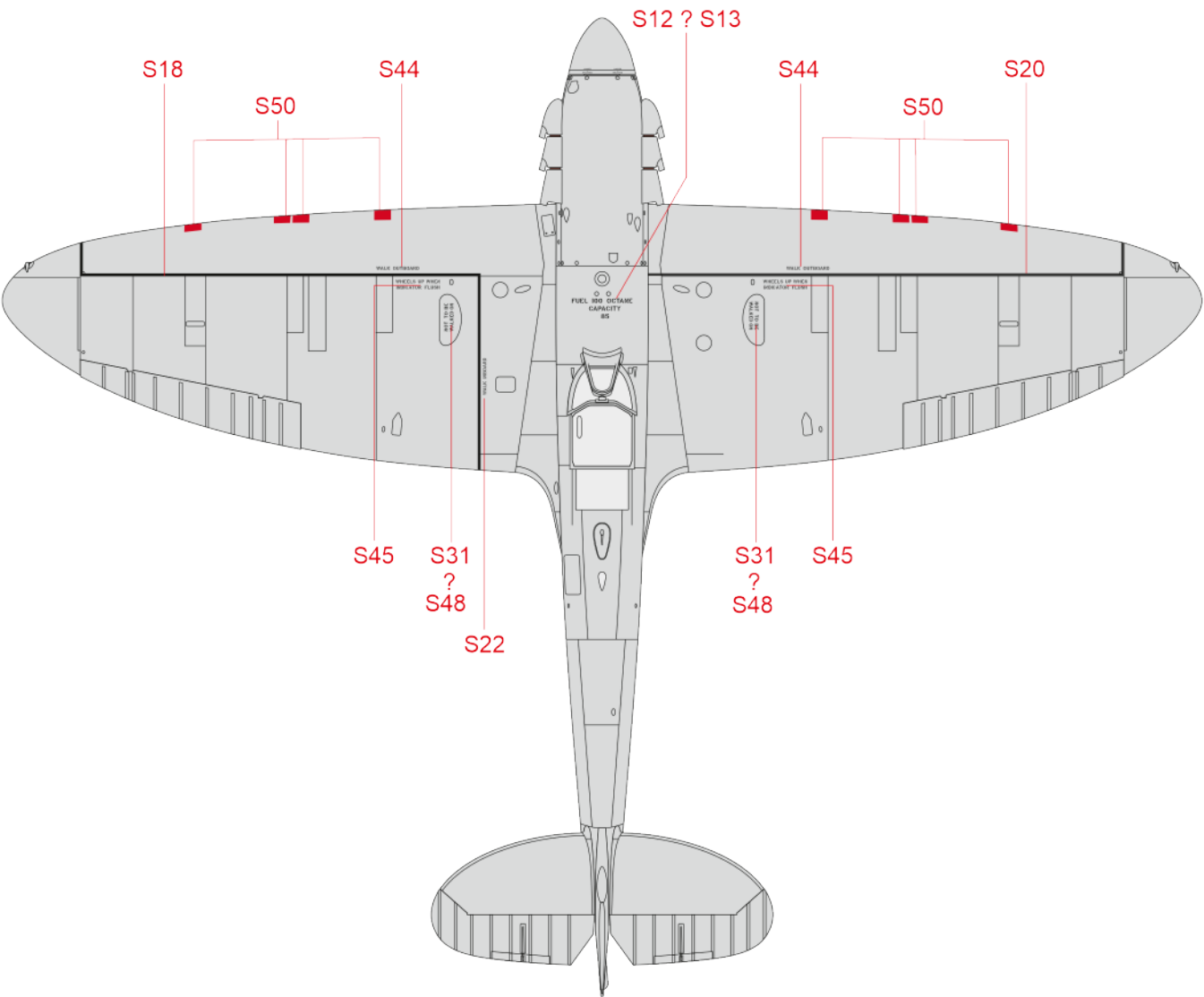
No. 74 Squadron byla mezi prvními jednotkami Fighter Command přezbrojenými v září 1940 na nové Spitfiry Mk.II. Pod velením Adolpha „Sailora“ Malana se stala jednou z neúspěšnějších squadron RAF v Bitvě o Británii vůbec. Sám Malan byl elitním stíhacím esem a s osmi sestřely i jedním z neúspěšnějších pilotů létajících na verzi Mk.II. Jeho druhým Spitfirem verze Mk.IIa byl stroj s/n P7542, který nesl standardní zbarvení Temperate Land Scheme se spodními plochami v barvě Sky, s výjimkou levého křídla, které bylo zespod černé. Jednalo se o prvek rychlé identifikace, který se používal u RAF od prosince 1940 do března 1941. Koncem března 1941 se Malan stal velitelem nově zřízeného Biggin Hill Wingu a převzal nový Spitfire Mk.Vb. Během válečných let dosáhl 34 sestřelů, z toho sedmi ve spolupráci, tří pravděpodobných a k tomu 16 nepřátelských letounů poškočil.

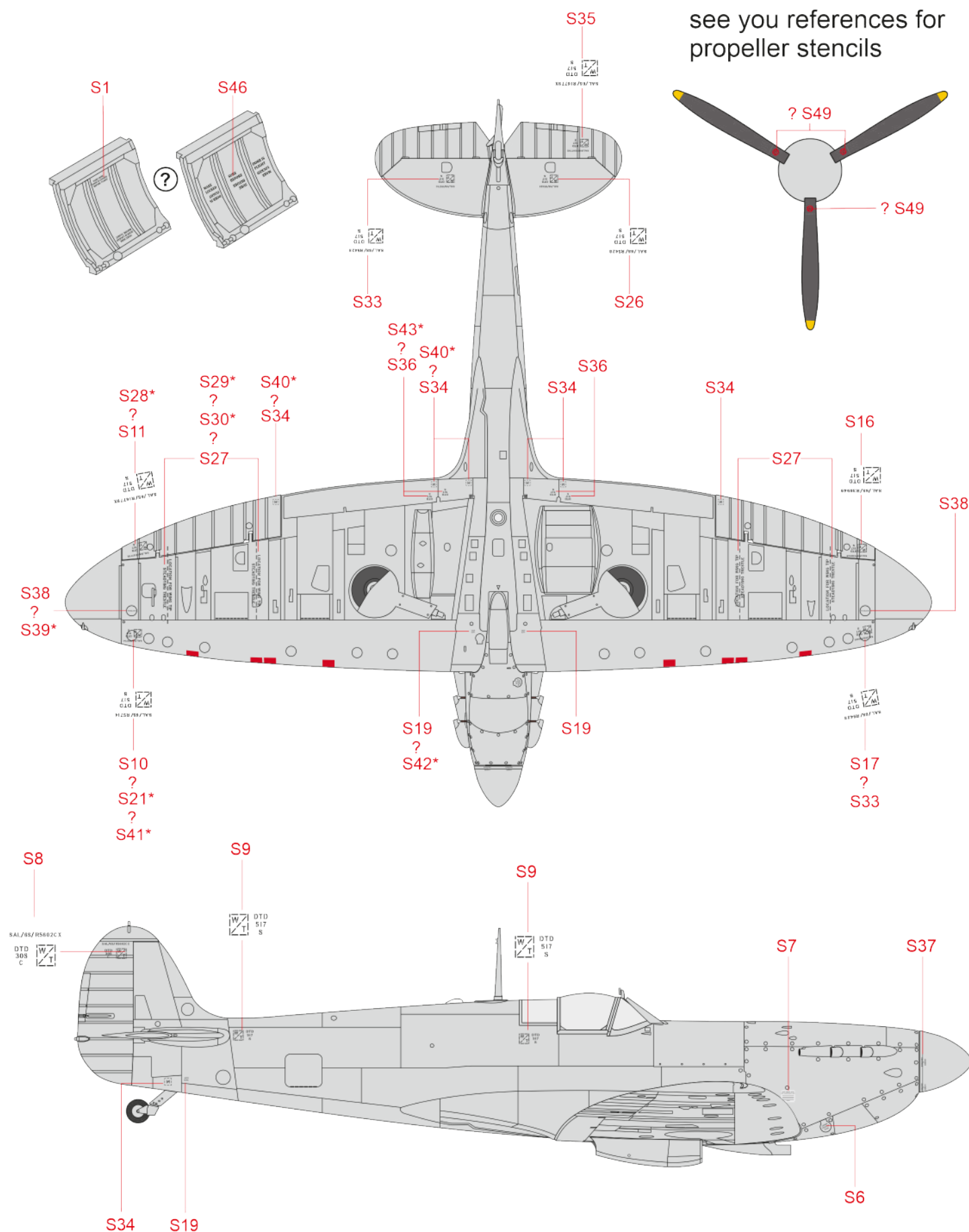
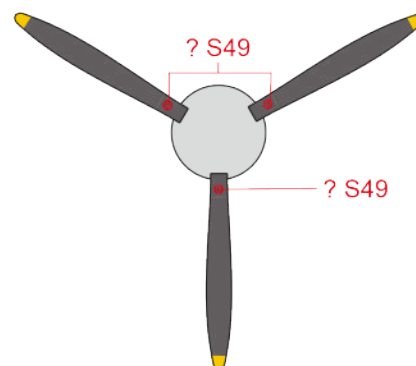
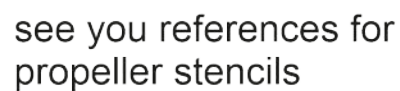


E P8088, P/O Alec S. C. Lumsden, No. 118 Squadron, RAF Ibsley, Velká Británie, duben-srpen 1941

Tento Spitfire byl darován v lednu 1941 nadací Borough of Lambeth Spitfire Fund a prošel operační službou u No. 66, 118, 152 a 19 Squadron u které byl poškozen během nočního přistání. Po opravě sloužil u No. 61 OTU. Osud P8088 se naplnil 16. září 1944, kdy se během cvičného letu zřítil i se svým pilotem F/Sgt Johnen Barrym. V letech 1944/45 a 1978 byly části P8088 vyzvednuty záchranným týmem v Cosfordu a uloženy. Zobrazená podoba Spitfiru P8088 znázorňuje jeho čtyřměsíční službu u No. 118 Squadron, kde obdržel kódové znaky NK-K a stal se osobním Spitfirem P/O Aleca Lumsdena. Lumsden si na svůj nový Spitfire nechal pod čelní štítek namalovat kresbu postavy, kterou byl Capt. Reilly-Ffoull z válečného kresleného seriálu Just Jake. Z obou stran překrytu kabiny byl namalován také nápis BETTE, což byla přezdívka jeho přítelkyně. Alec Lumsden se narodil v roce 1921 a studoval na Malvern College. Po vypuknutí 2. světové války se přihlásil do dobrovolnické zálohy RAF jako pilot ve výcviku. Jeho válečná kariéra byla pestrá. Během 12 měsíců v letech 1941/42, létal bojové mise ze základen v Anglii, severní Africe a na Maltě, zúčastnil se také dvou atlantických konvojů jako pilot Sea Hurricane. Zbytek války strávil létáním u jednotek údržby a operačního výcviku. Po válce zastával různé pozice, z nichž všechny byly tak či onak spojeny s letectvím. Jako významný historik letectví napsal nespočet článků a několik knih na různá témata.







*White decals for black color wing option only

See more **Eduard WEEKEND** kits
www.eduard.com

eduard

WEEKEND
edition



Spitfire Mk.Ia

scale **1/48**

84179

84192

eduard

WEEKEND
edition



Spitfire Mk.Vc

scale **1/48**