

# Spitfire Mk. I (early)

eduard

1/48 Scale Plastic Model Kit

**ProfiPACK**  
edition



item No. 82152

**Supermarine Spitfire je natolik ikonickým letounem, že jej pozná téměř každý. Elegantní stíhač se proháněl v aktivní službě u RAF dlouhých 13 let, v jiných letectvech i déle. Svou kariéru zahajoval v éře dvouplošníků a končil ji až v éře proudových strojů.**

Na začátku třicátých let minulého století se britské královské letectvo (RAF) rozhlíželo po nástupci stárnoucích dvouplošných stíhacích letounů. Potřeba výrazně rychlejších stíhačů byla evidentní mimo jiné i vzhledem k výkonům rychlých jednoplošných závodních hydroplánů, které v rámci tehdy prestižní soutěže o Schneiderův pohár dosahovaly běžně dvojnásobku maximální rychlosti standardního stíhače RAF. Jedním z tehdejších 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 vydalo pod dojmem takového výkonu 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 dvouplošníky, jedinou výjimkou byl Supermarine Type 224 Reginalda Mitchella. Bohužel se ukázalo, že jeho výtvar s lomeným vzepětím křídla, pevným kapotovaným podvozkem a motorem Rolls-Royce Goshawk zaostával za požadavky. RAF si proto vybrala dvouplošný Gloster Gladiator a na rychlé jednoplošníky si musela ještě chvíli počkat.

## Od zklamání k úspěchu

Fiasko s typem 224 Mitchella od další práce neodradilo, namísto zvažovaných vylepšení pro Type 224, nakonec přesvědčil vedení Supermarine, že bude lepší vyvinout zcela nový stroj, využívající tehdy rovněž nový motor Rolls-Royce PV12, základ slavného Merlinu. Ministerstvo letectví projevilo o navrhovaném Typ 300 zájem a 28. prosince 1934 vydalo specifikaci F.37/34, která umožnila stavbu prototypu vyzbrojeného čtveřicí kulometů. Následně však Mitchell obdržel specifikaci F.10/35, která změnila zadání na instalaci osmi kulometů. Tuto změnu bylo možno provést pouze za cenu odstranění možnosti nést bomby a zmenšení objemu palivových nádrží. Toto rozhodnutí mělo za následek malý dolet a vytrvalost Spitfiru.

Supermarine Typ 300 letěl poprvé 5. března 1936. Prototyp s číslem K5054 vzletl z letiště Eastleigh a za jeho řízení seděl šéfpilot, kapitán Joseph "Mutt" Summers. Po osmi minutách byl novým strojem natolik nadšen, že údajně prohlásil: „Nic na tom letadle neměňte!“. V červenci 1936 dokončil prototyp úspěšně sérii zkoušek v Martlesham Heath a v průběhu prosince zahájil další testy, tentokrát již s namontovanou výzbrojí sestávající z osmi kulometů Browning ráže 7,7 mm. Během března 1937 se však při výškových letech ukázalo, že zbraně zamrzají a trvalo to až do října 1938, než byl problém uspokojivě vyřešen vyhříváním pomocí horkého vzduchu odebíraného ze zvětšeného chladiče pod pravým křídlem. Tato úprava se zavedla od 60. vyrobeného kusu a byla zpětně provedena i na již vyrobených strojích.

## Do boje!

V červnu 1936 byla objednána první série 310 Spitfirů Mk. I 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 Spitfirů 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. Je třeba poznamenat, že výroba Spitfiru nebyla jednoduchá, a to zejména kvůli složitě konstruovanému eliptickému křídlu. Nakonec firmě Supermarine pomáhala s výrobou pomáhalo řada dalších výrobců, aby bylo možno včas plnit objednávky ministerstva.

K prvnímu střetnutí Spitfirů Mk. I s Messerschmitty Bf 109 došlo 23. května 1939 poblíž Calais, ovšem bez sestřelů. Na první vítězství (sestřelení dvou Hurricaneů 151. squadrony v nechvalně známém incidentu nad Barking Creek nepočítejme) 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. Jejich pravá prověrka však přišla, až když v červenci 1940 vypukla Bitva o Británii. A jakkoli ležela hlavní tíha bojů na početnějším Hawkeru Hurricane, Spitfire se stal ikonou celé Bitvy, neboť s ním dostalo velitelství stíhacího letectva RAF rovnocennou zbraň proti Messerschmittům Bf 109.

## Průběžný vývoj

Vývoj Spitfiru byl od začátku kontinuálním procesem. Rané Spitfiry například postrádaly jakékoli pancéřování. První změnou byla v tomto ohledu instalace vrstveného skla na čelní štítek kabiny. Poté dostala vrchní palivová nádrž kryt z lehké slitiny o tloušťce 3 mm, zatímco spodní nádrž byla chráněna sendvičovým materiálem Linatex (pryž a textilie). K ochraně pilota pak byla instalována ocelová deska za sedačku. To vše zvýšilo hmotnost Spitfiru. První vyrobené stroje Mk.I vážily 2639 kg a dosahovaly maximální rychlosti 583 km/h. Hmotnost plně modifikovaných MK.I stoupla na 2789 kg a rychlost klesla na 563 km/h. Přesto byly tyto pozdější stroje lepšími bojovými stroji.

## Tato stavebnice: rané provedení Spitfire Mk.I

Rané Spitfiry Mk.I byly předzvěstí celé jedné slavné éry. V této zatím nezralé podobě s dvoulistou dřevěnou vrtulí Weybridge a plochým překrytem kabiny ještě Spitfire postrádal některé charakteristické znaky své elegantní siluety. Ale to se rychle změnilo. Počínaje 78. vyrobeným kusem dostávaly letouny třílistou kovovou vrtulí De Havilland 5/20 s dvoustupňovou nastavitelností (zpětně montovanou i na starší stroje), od začátku roku 1939 se pak na Spitfiru objevil jeho typický vypouklý překryt kabiny. Nová vrtule zvýšila maximální rychlost i dostup a zkrátila délku vzletu. Nový překryt zase zlepšil výhled pilota. První vyrobené Spitfiry Mk.I nebyly vybaveny vyhříváním kulometů, neboť systém v té době nebyl plně vyřešen. Proto tyto stroje postrádaly výdechy teplého vzduchu na spodní straně vnějších částí křídla. Tyto stroje měly také starší typ "dvouprsté" pitotovy trubice a čelní štítek bez pancéřování a bez zpětného zrcátka. Všechny tyto variance jsou ve stavebnici obsaženy.

ATTENTION



UPOZORNĚNÍ



ACHTUNG



ATTENTION



注意



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



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

INSTRUCTION SIGNS \* INSTR. SYMBOLS \* 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  
POUŽIT EDUARD MASK  
NABARVIT

PARTS



DÍLY



TEILE

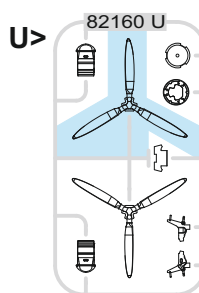
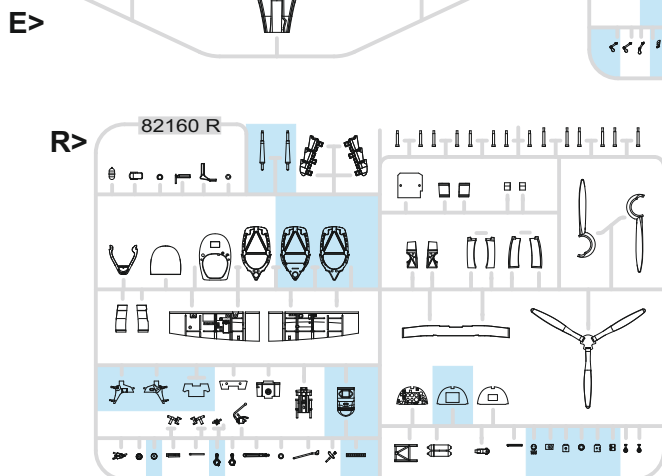
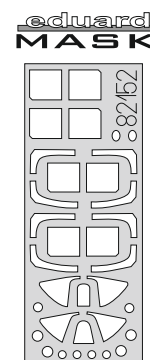
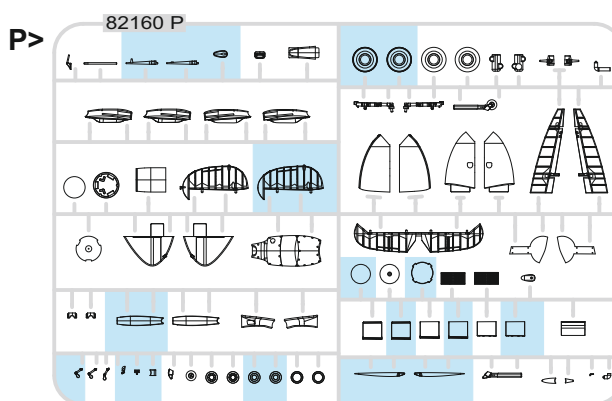
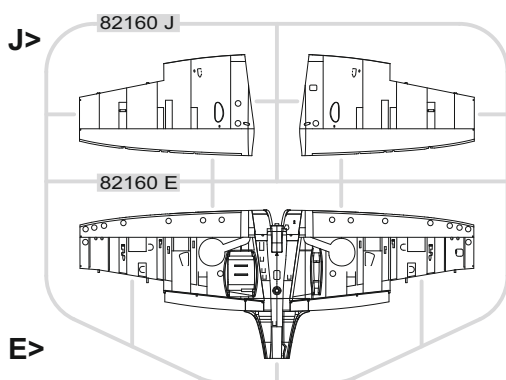
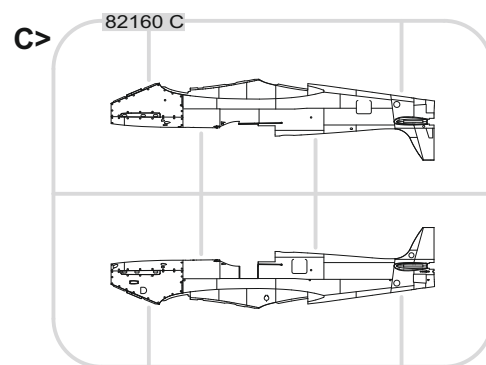
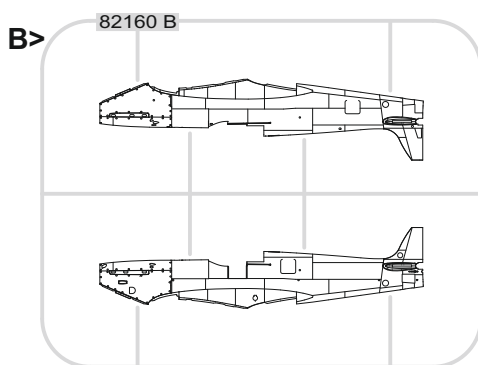
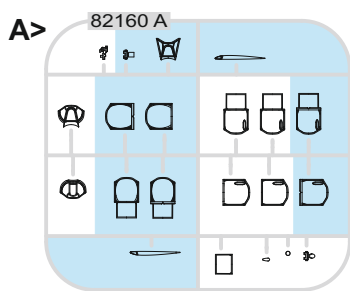
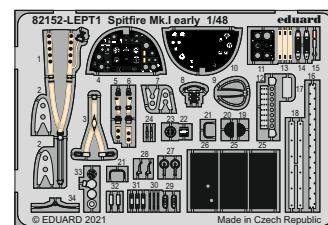


PIÈCES



部品

## PLASTIC PARTS

PE - PHOTO ETCHED  
DETAIL PARTS

-Parts not for use. -Teile werden nicht verwendet. -Pièces à ne pas utiliser. -Tyto díly nepoužívejte při stavbě. - 使用しない部品

COLOURS



BARVY



FARBEN



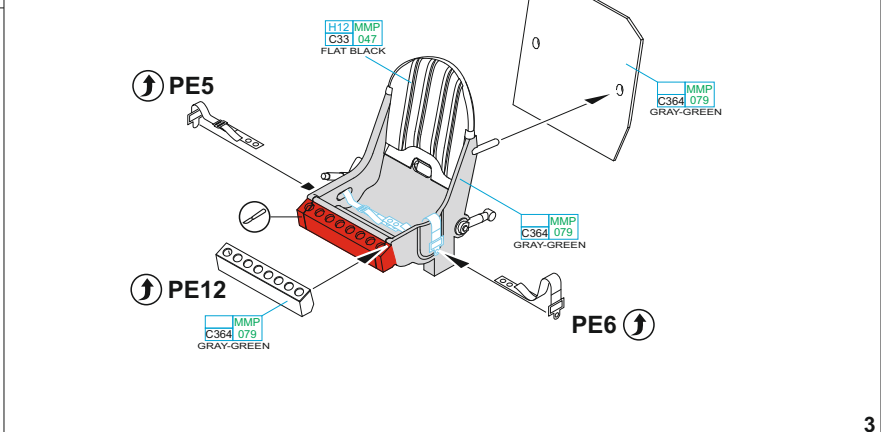
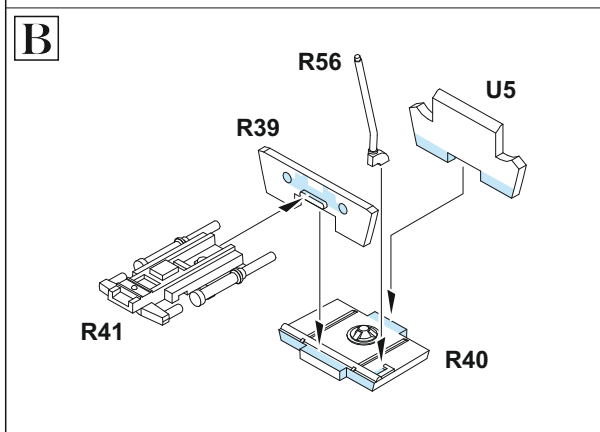
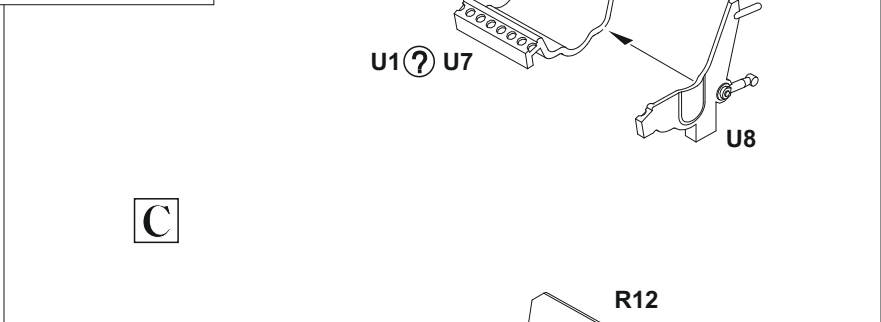
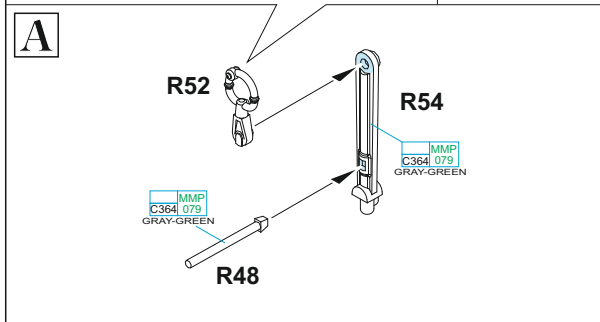
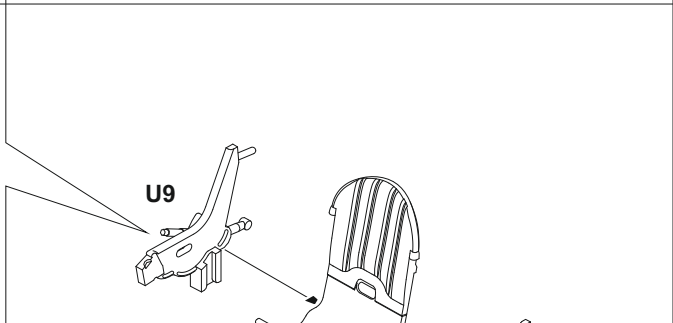
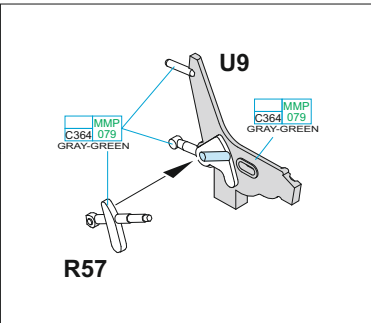
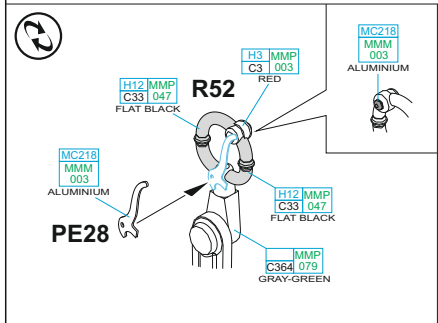
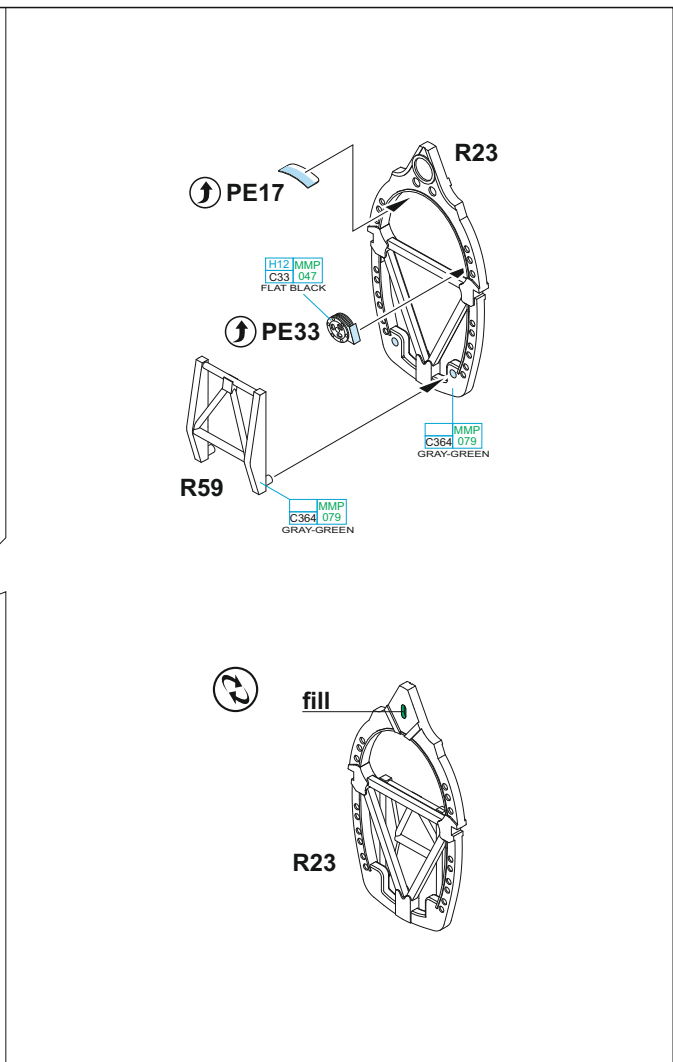
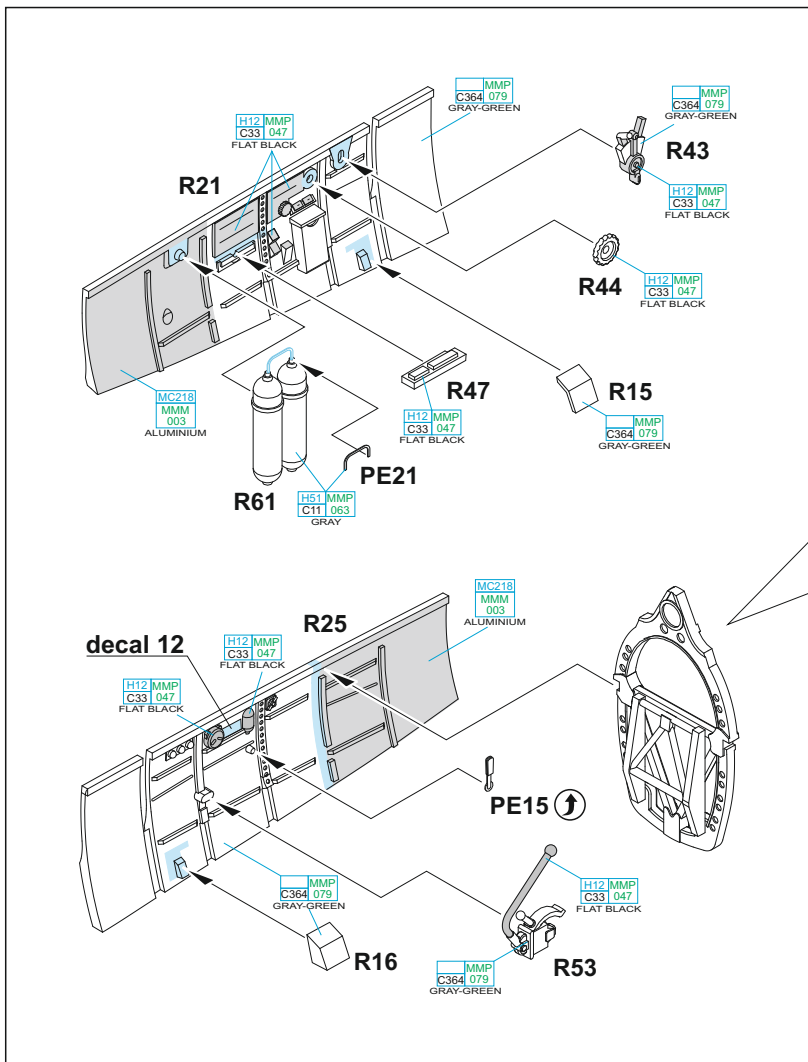
PEINTURE

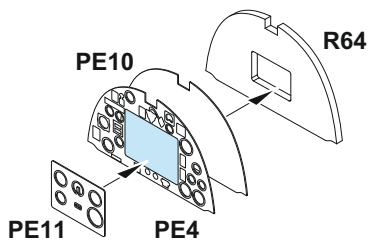
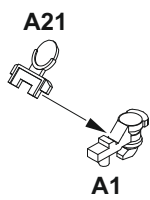
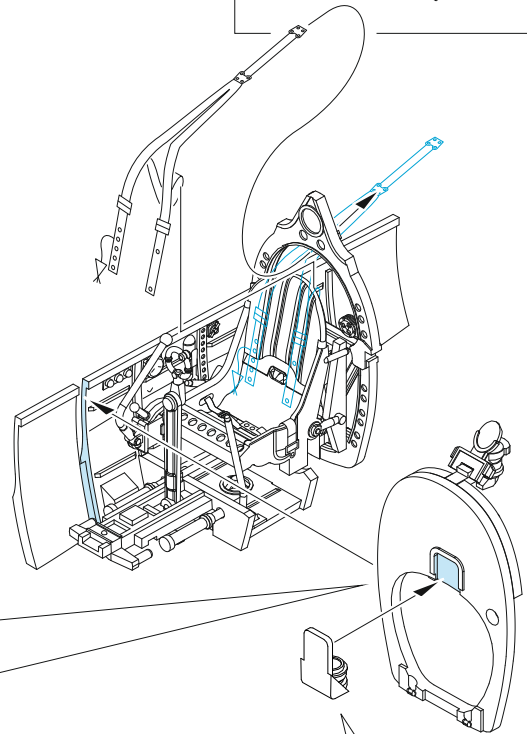
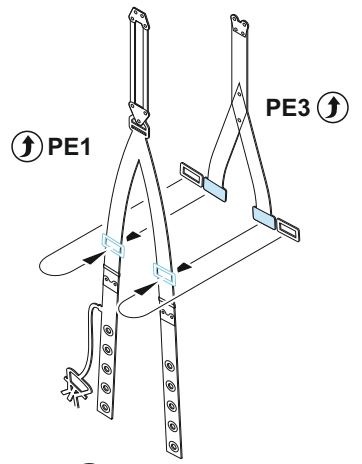
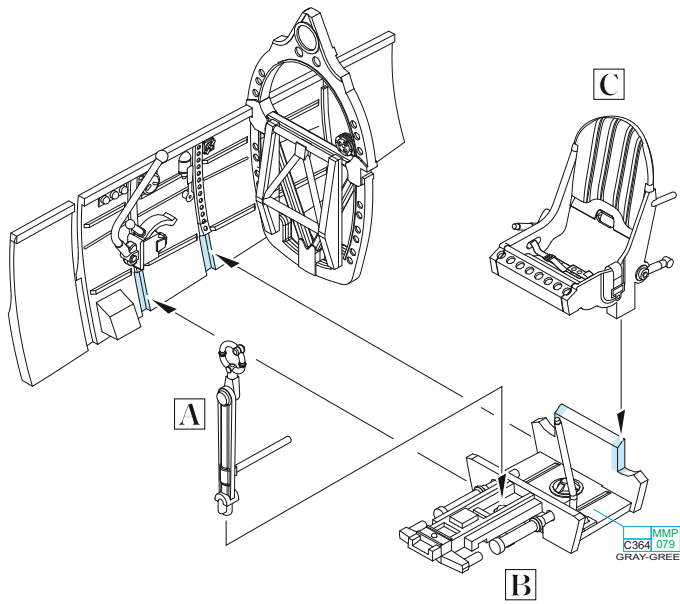


色

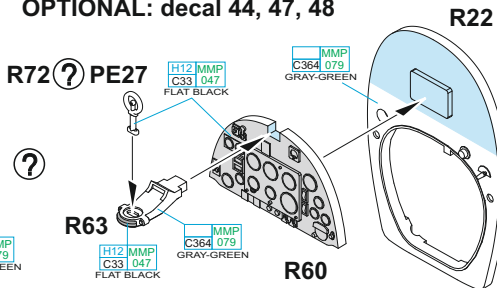
GSI Creos (GUNZE)		MISSION MODELS	
AQUEOUS	Mr.COLOR	PAINTS	
H3	C3	MMP-003	RED
H4	C4	MMP-007	YELLOW
H8	C8		SILVER
H11	C62	MMP-001	FLAT WHITE
H12	C33	MMP-047	FLAT BLACK
H72	C369	MMP-078	DARK EARTH
H77	C137	MMP-040	TIRE BLACK

GSI Creos (GUNZE)		MISSION MODELS	
AQUEOUS	Mr.COLOR	PAINTS	
H90	C47		CLEAR RED
H94	C138		CLEAR GREEN
H330	C361	MMP-077	DARK GREEN
	C364	MMP-079	AIRCRAFT GRAY-GREEN
Mr.METAL COLOR		METALLICS	
	MC214	MMM-001	DARK IRON
	MC218	MMM-003	ALUMINIUM





OPTIONAL: decal 44, 47, 48

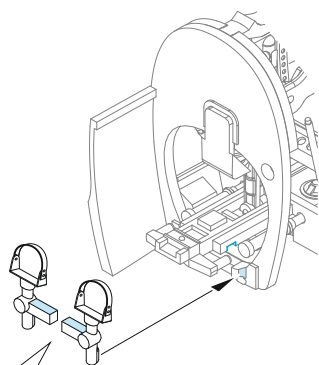
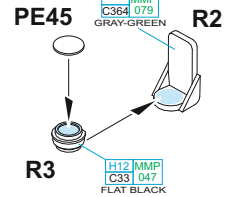


MARKINGS E-G

MARKINGS A-D

D

OPTIONAL: decal 45

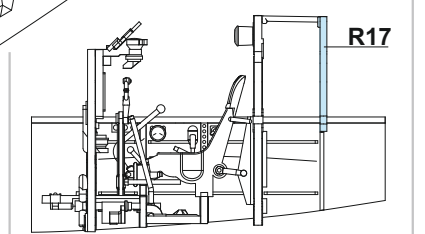
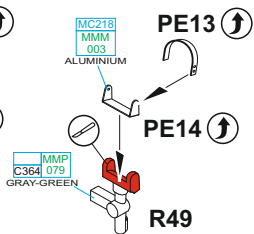
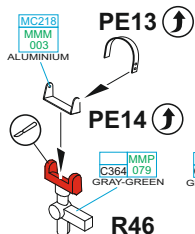


H12 MMP C33 047 FLAT BLACK

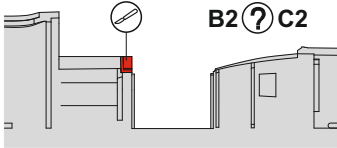
R55

R17

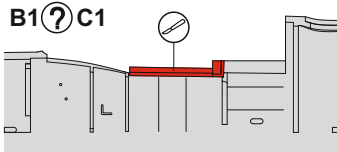
MMP C364 079 GRAY-GREEN



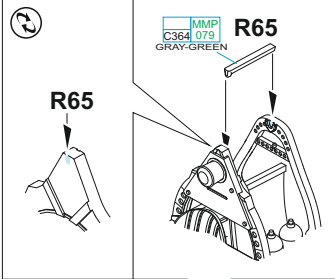
**FOR CLOSED CANOPY ONLY**



**B2 ? C2**

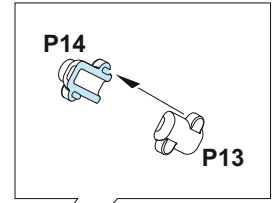


**B1 ? C1**



**R65**

**MMP C364 079 GRAY-GREEN**



**P14**

**P13**

**B1 - MARKINGS A - E**  
**C1 - MARKINGS F, G**

**MMP C364 079 GRAY-GREEN**

**MC218 MMM 003 ALUMINIUM**

**H12 MMP C33 047 FLAT BLACK**

**P45**

**B1 ? C1**

**R1**

**D**

**R20**

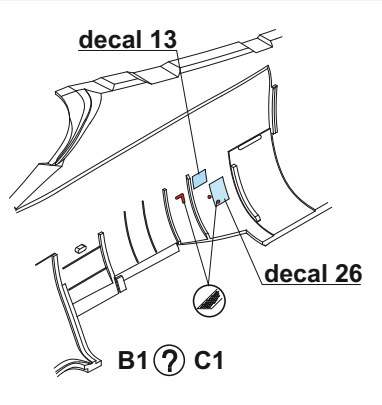
**E**

**B2 - MARKINGS A - E**  
**C2 - MARKINGS F, G**

**B2 ? C2**

**fill**

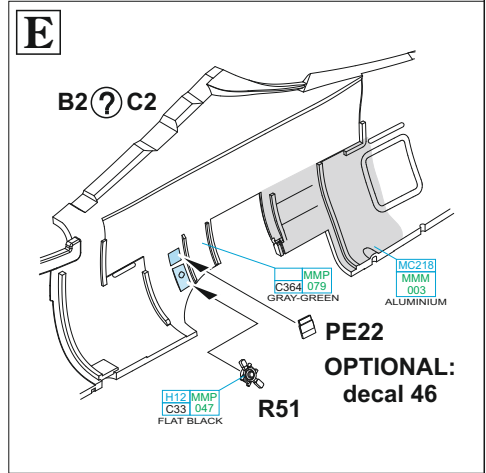
**P22**



**decal 13**

**decal 26**

**B1 ? C1**



**E**

**B2 ? C2**

**MMP C364 079 GRAY-GREEN**

**MC218 MMM 003 ALUMINIUM**

**PE22**

**OPTIONAL: decal 46**

**H12 MMP C33 047 FLAT BLACK**

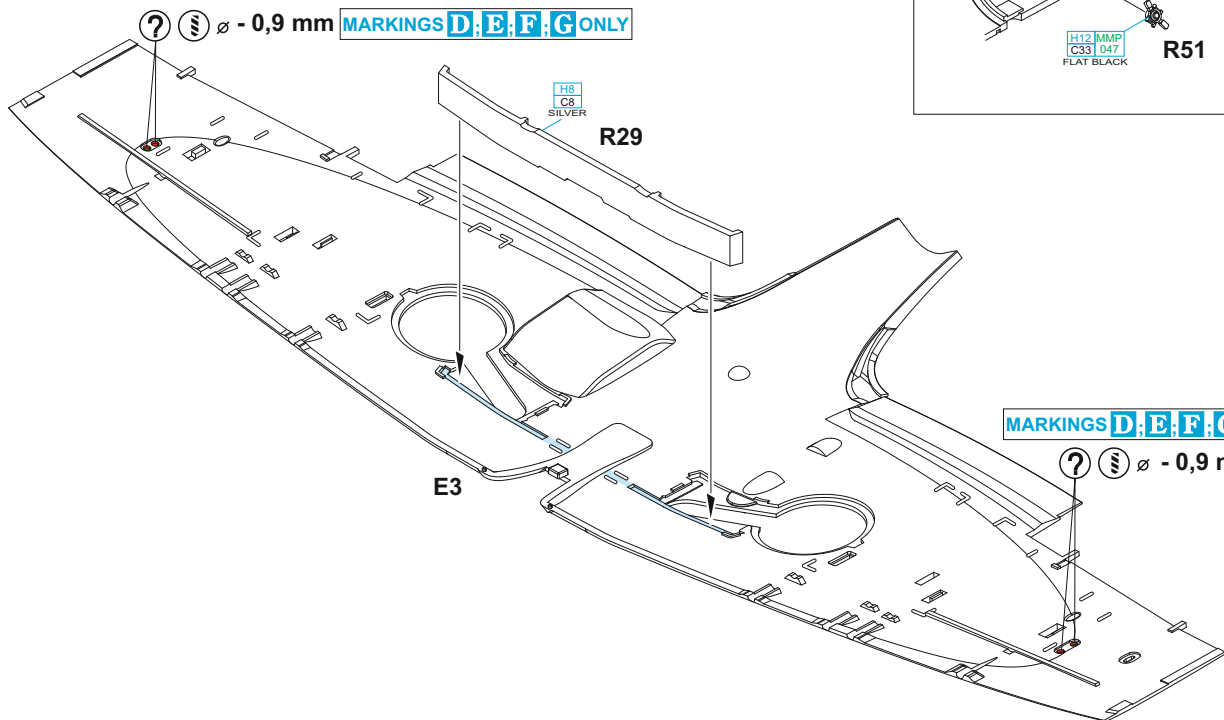
**R51**

**P44**

**MARKINGS D, E, F, G ONLY**

**MARKINGS D, E, F, G ONLY**

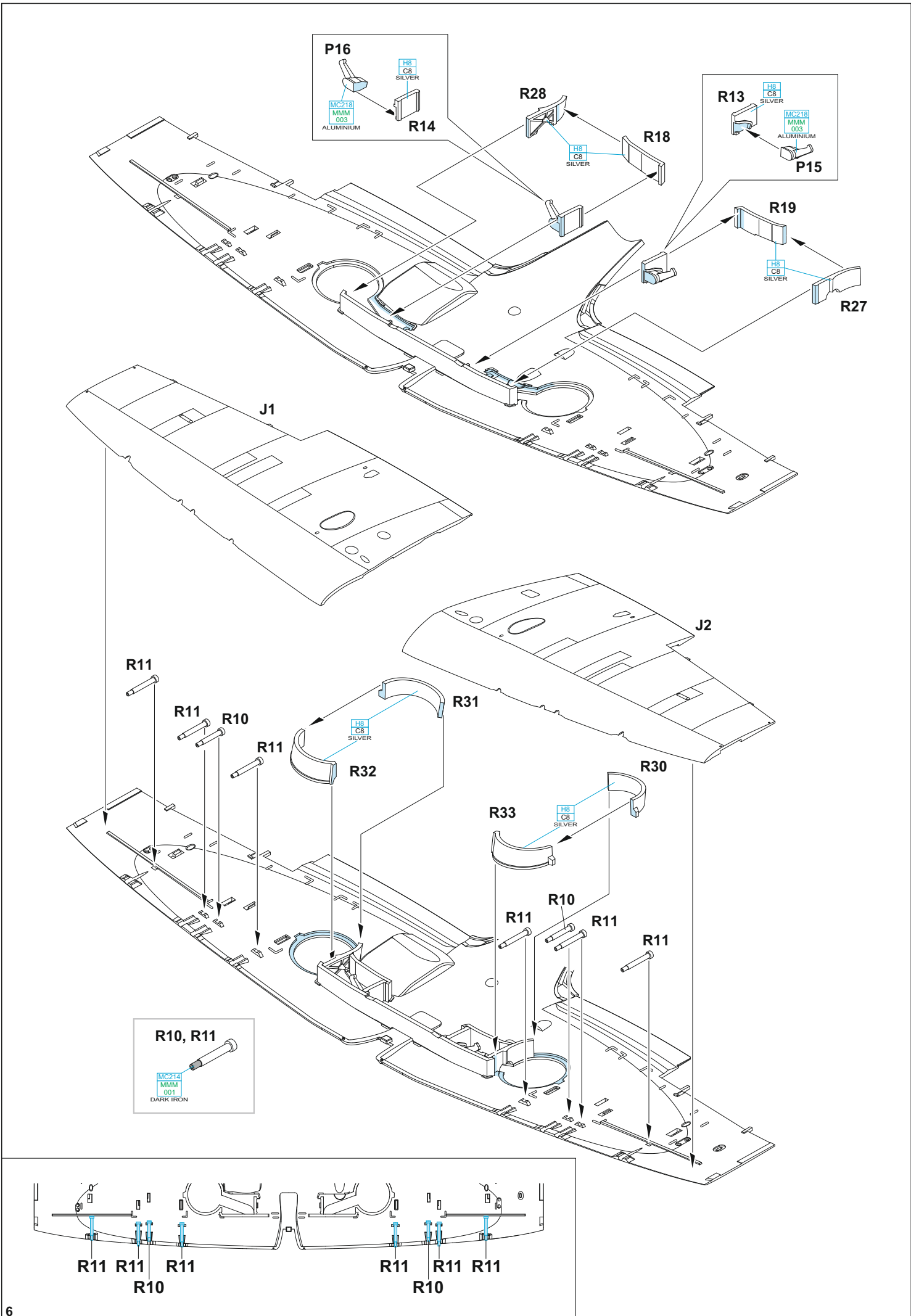
**Ø - 0,9 mm**



**R29**

**HB C8 SILVER**

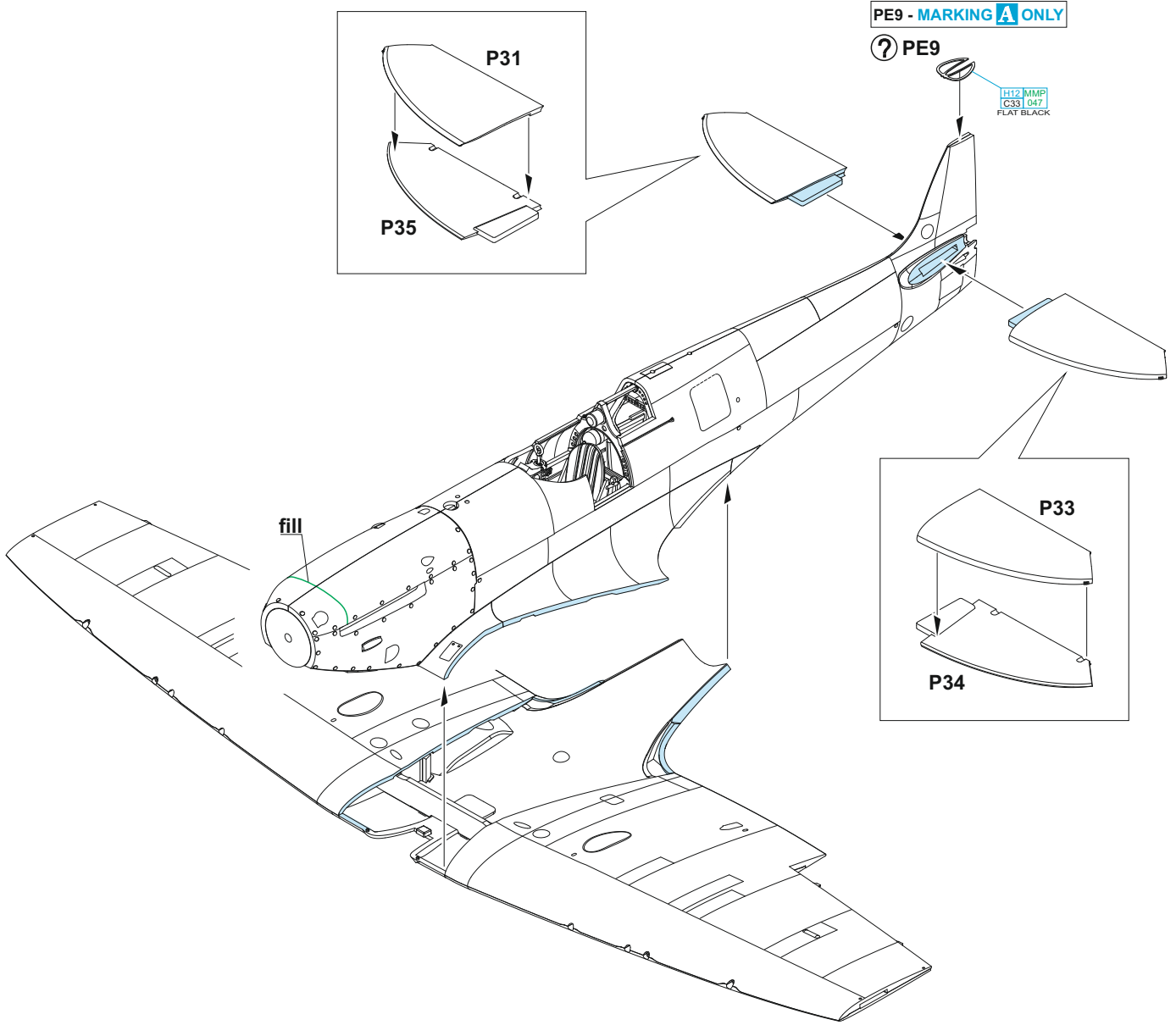
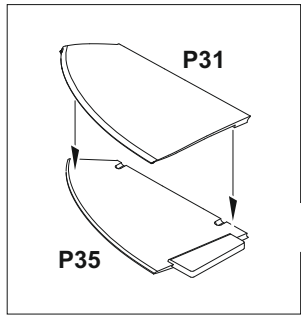
**E3**



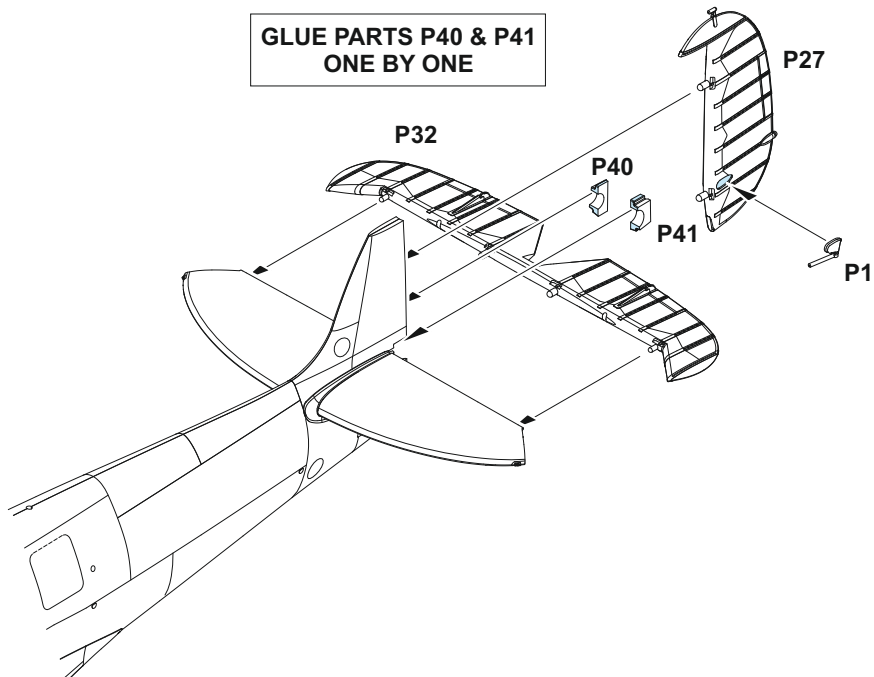
PE9 - MARKING **A** ONLY

? PE9

H12 MMP  
C33 047  
FLAT BLACK



GLUE PARTS P40 & P41  
ONE BY ONE



P25

H84  
C138  
CLEAR GREEN

P39

PE16 (↑) (?) PE16, PE18 - MARKINGS B-D ONLY

(?) PE18

PE18 (?)

P37

P28

H90  
C47  
CLEAR RED

F

P7

P6

G

PE19

PE20

P43

(?) MARKINGS D-G ONLY

P54

∅ - 1 mm

P72, PE2 - MARKINGS D,E,F,G ONLY

(?) P72

PE2 (?)

G

P18 (?) P19

PE25 (?) PE26

P18, P20, PE25 - MARKINGS A,B,C ONLY

P52

P20 (?) P21

PE25

P74

P73 (?)

P73, PE7 - MARKINGS D,E,F,G ONLY

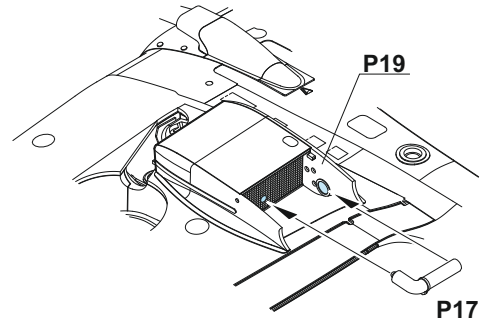
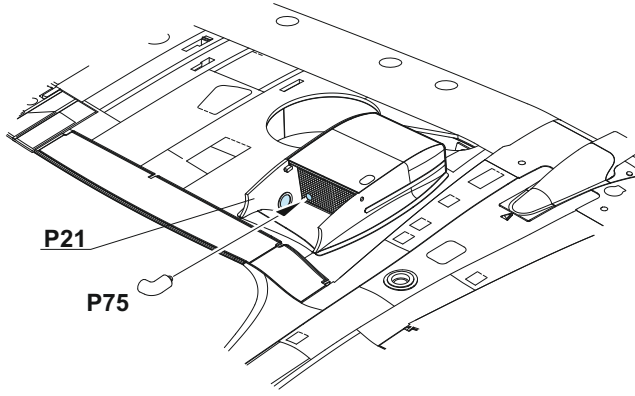
PE7 (?)

F

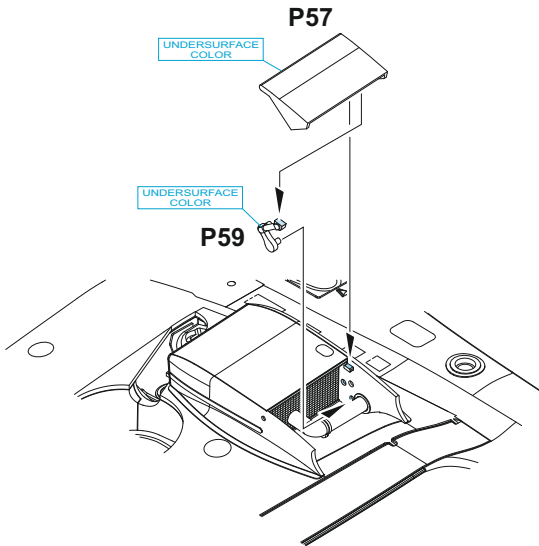
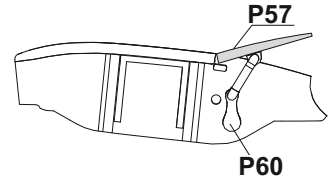
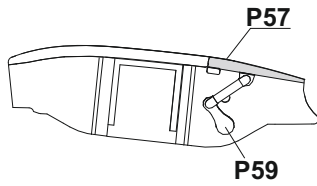
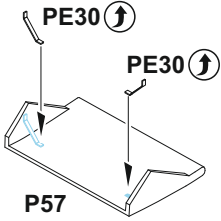
P29



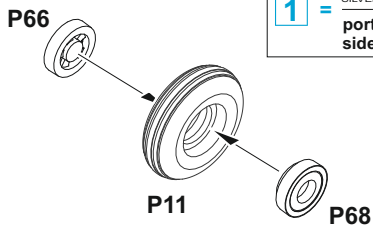
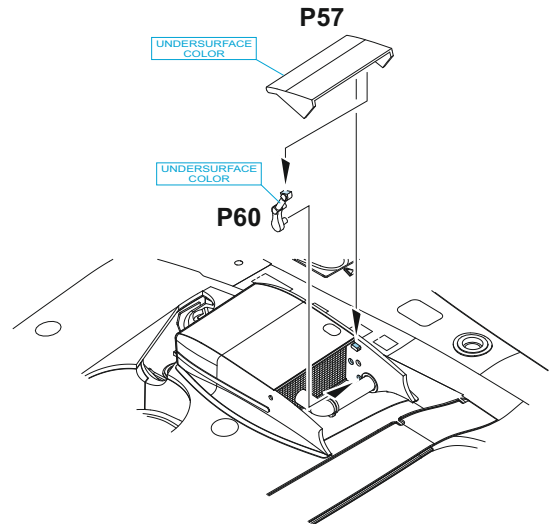
MARKINGS **D, E, F, G** ONLY



2 pcs.

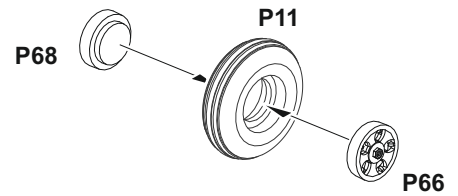


?

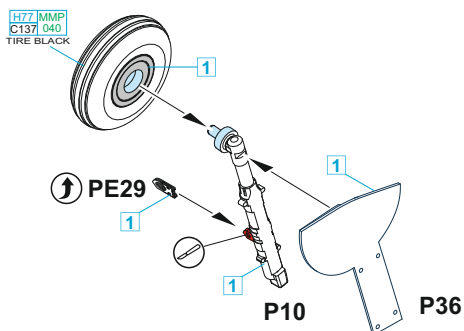


**1** = 

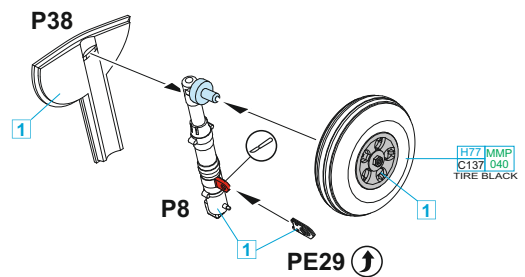
H8	C8	SILVER	- MARKINGS <b>A, B, C, D</b>
H12	MMP	C33 047	port side
H11	MMP	C62 001	starboard
			- MARKING <b>E, F, G</b>



**H**

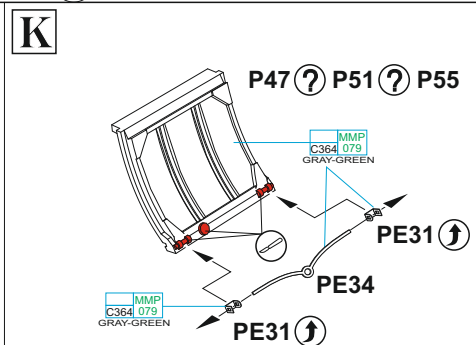
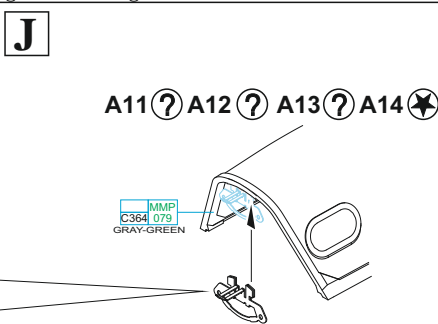
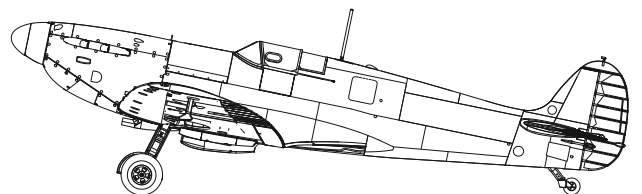
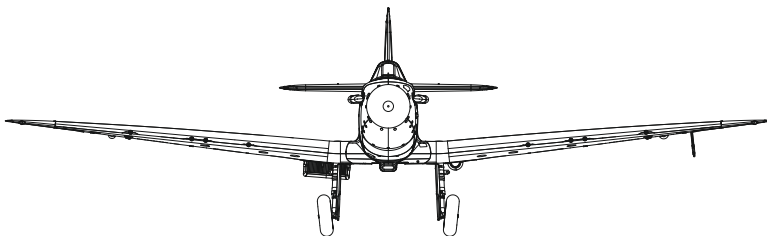
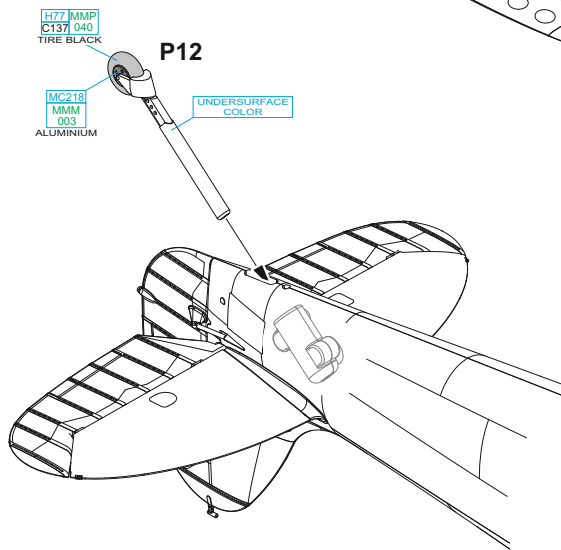
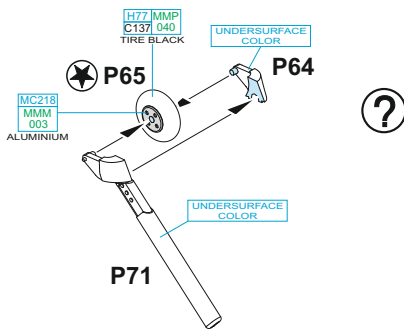
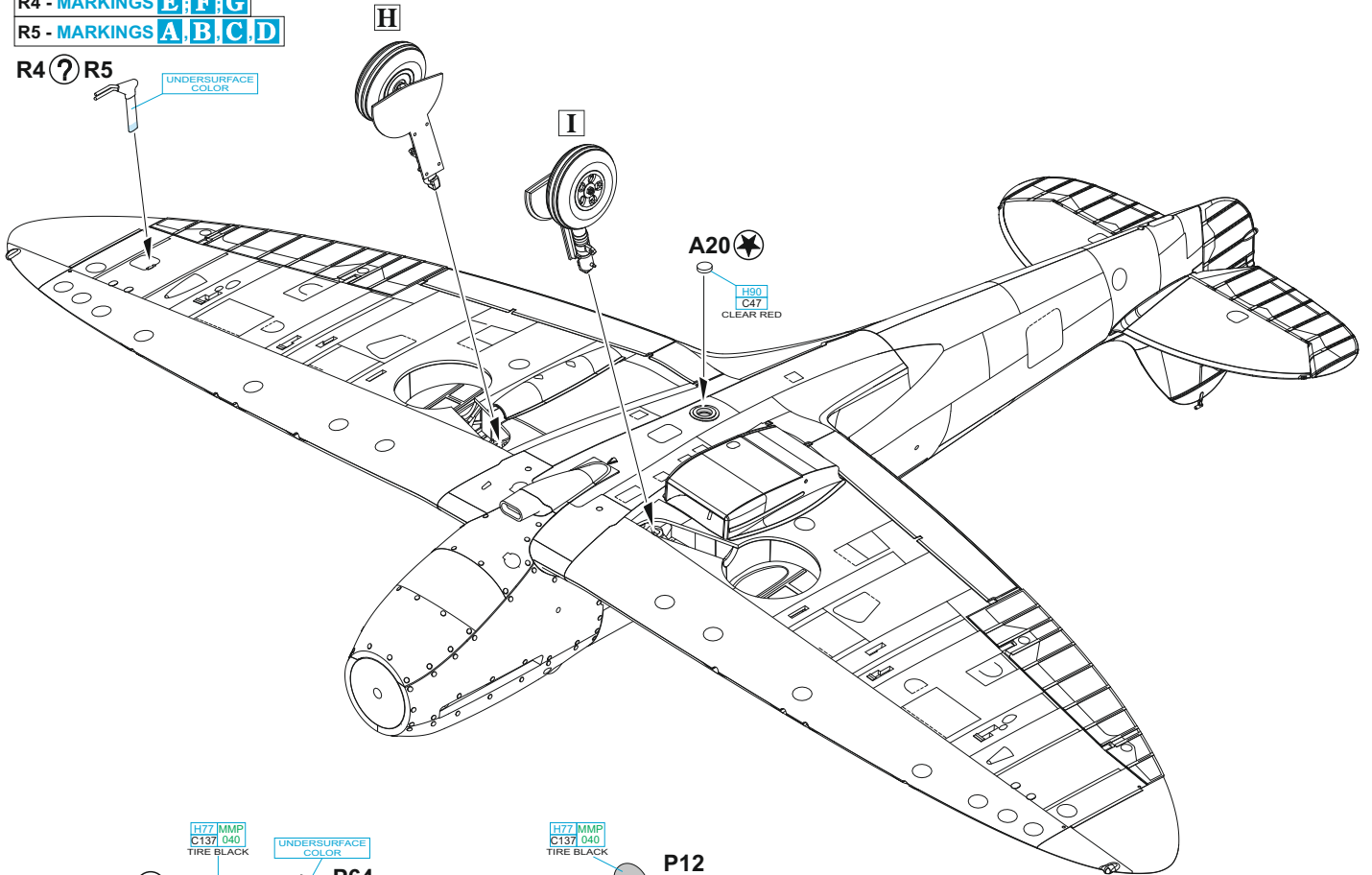


**I**



R4 - MARKINGS E, F, G  
 R5 - MARKINGS A, B, C, D

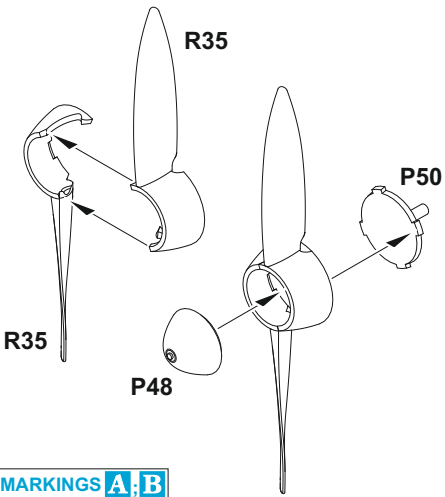
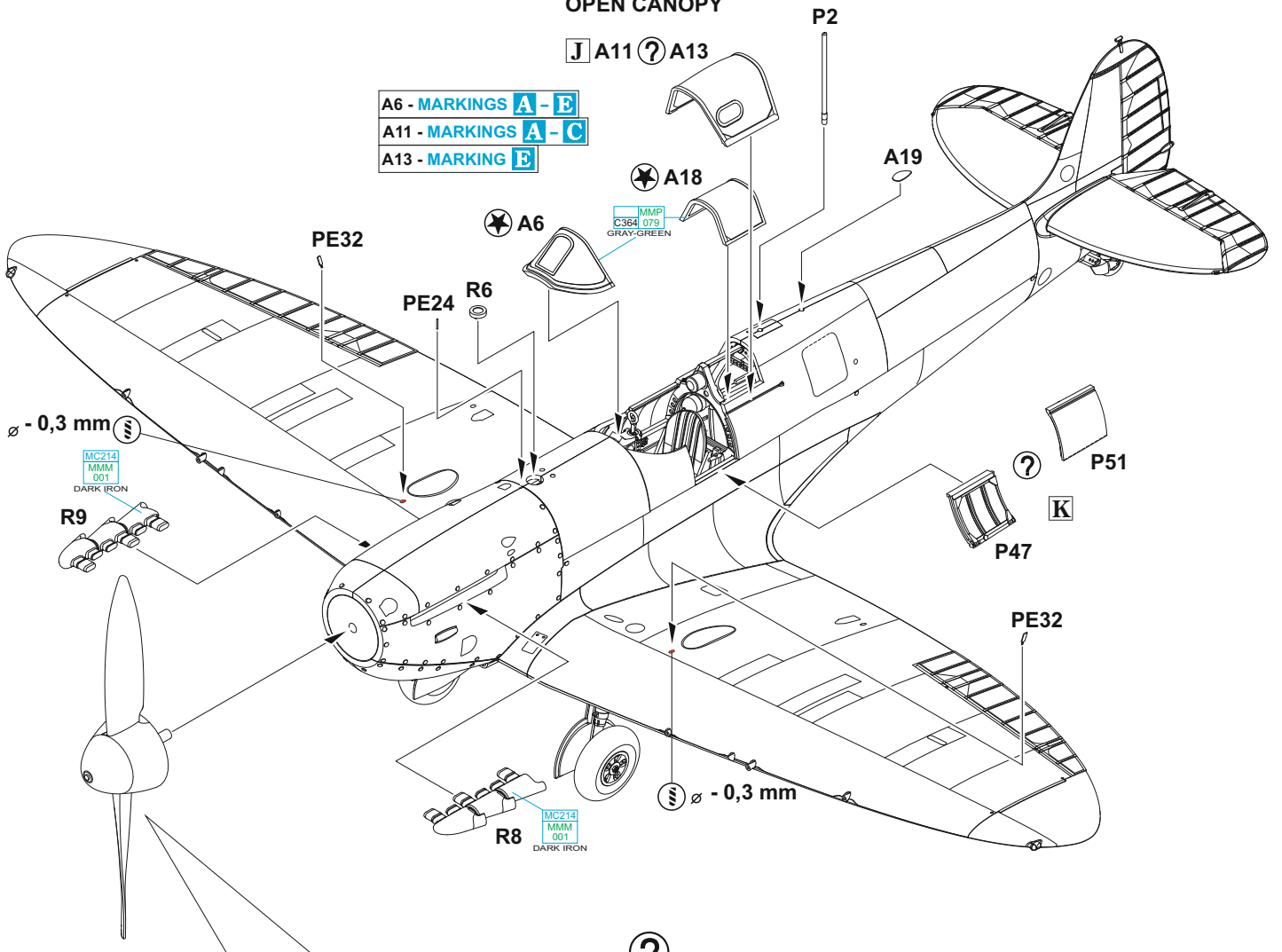
R4 ? R5



OPEN CANOPY

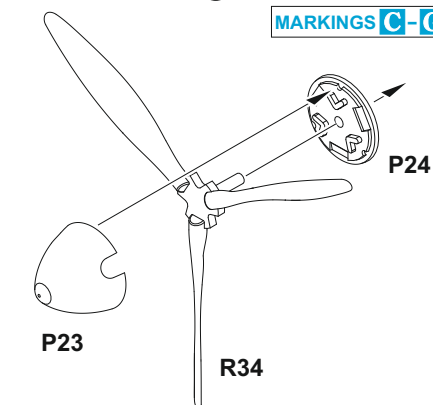
J A11 ? A13

A6 - MARKINGS A-E  
 A11 - MARKINGS A-C  
 A13 - MARKING E



MARKINGS A, B

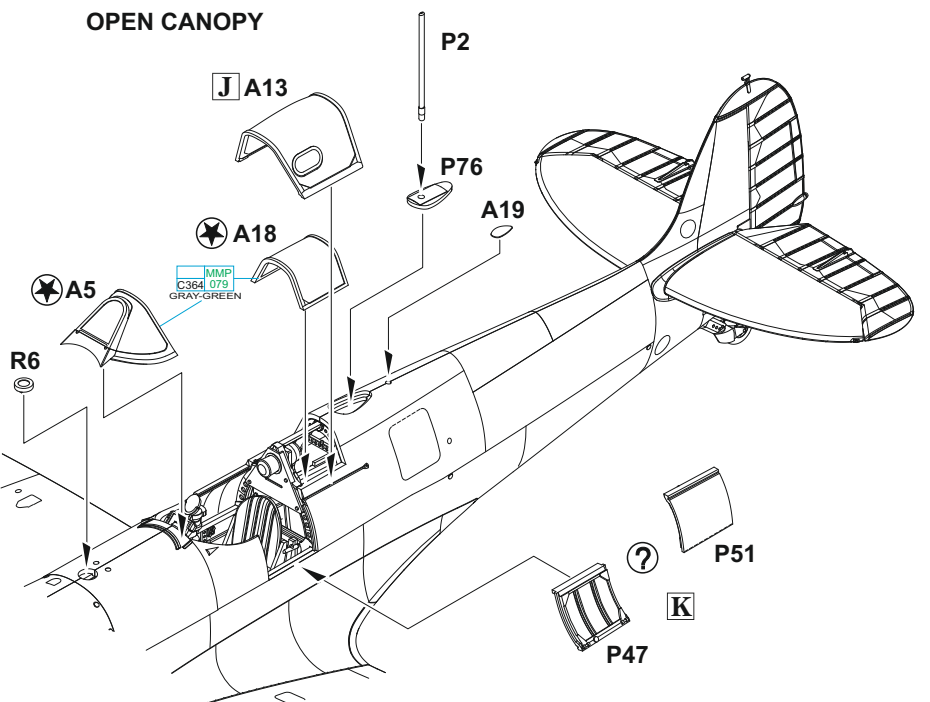
MARKINGS C-G



MARKINGS F, G

OPEN CANOPY

J A13



CLOSED CANOPY

A12 - MARKINGS A-D  
A14 - MARKINGS E-G

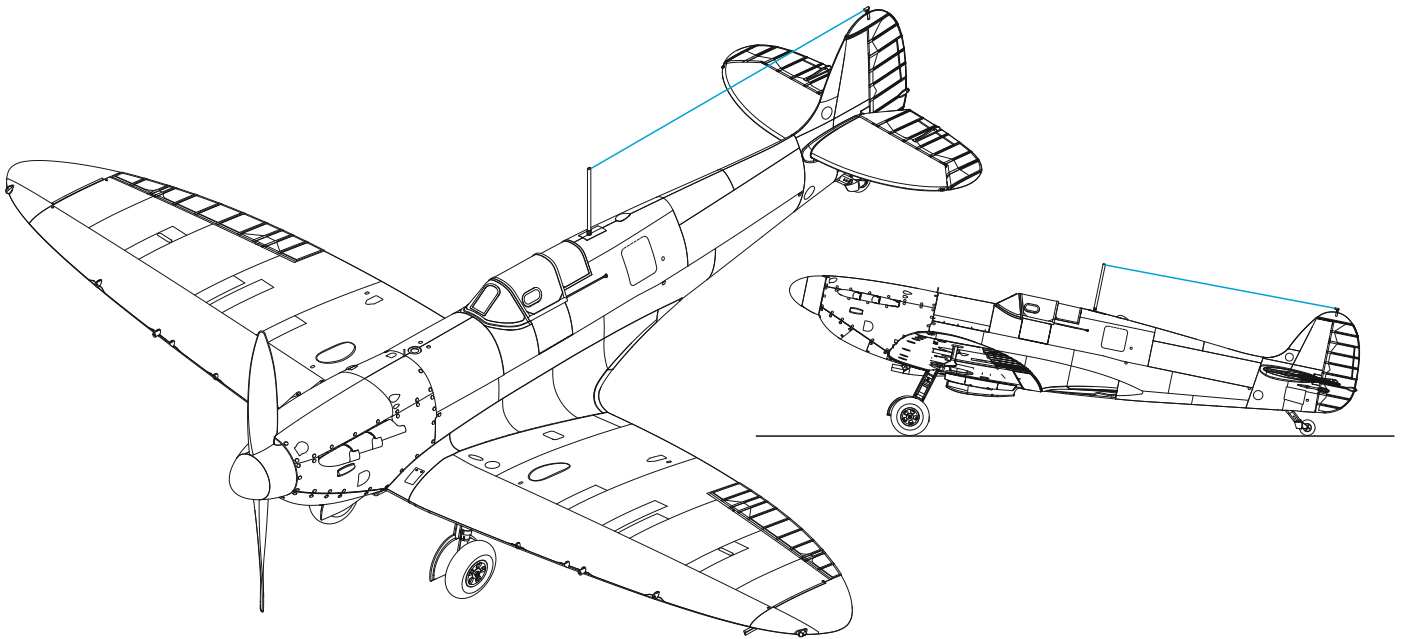
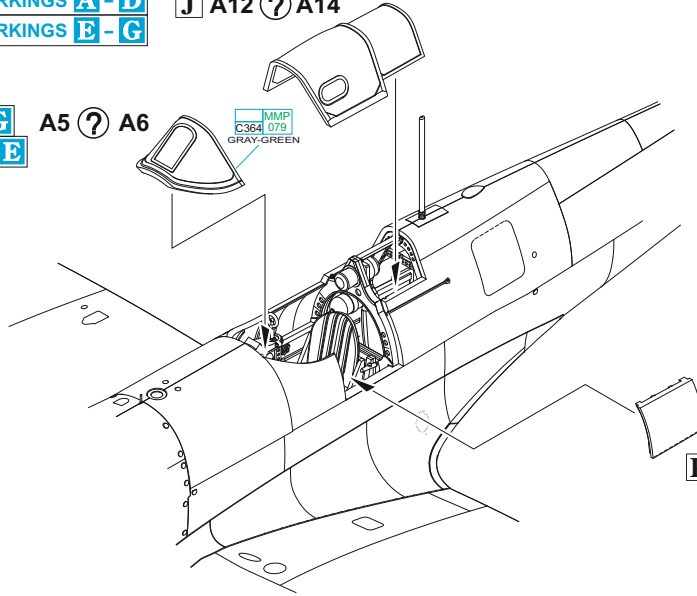
J A12 ? A14

A5 - MARKINGS F-G  
A6 - MARKINGS A-E

A5 ? A6

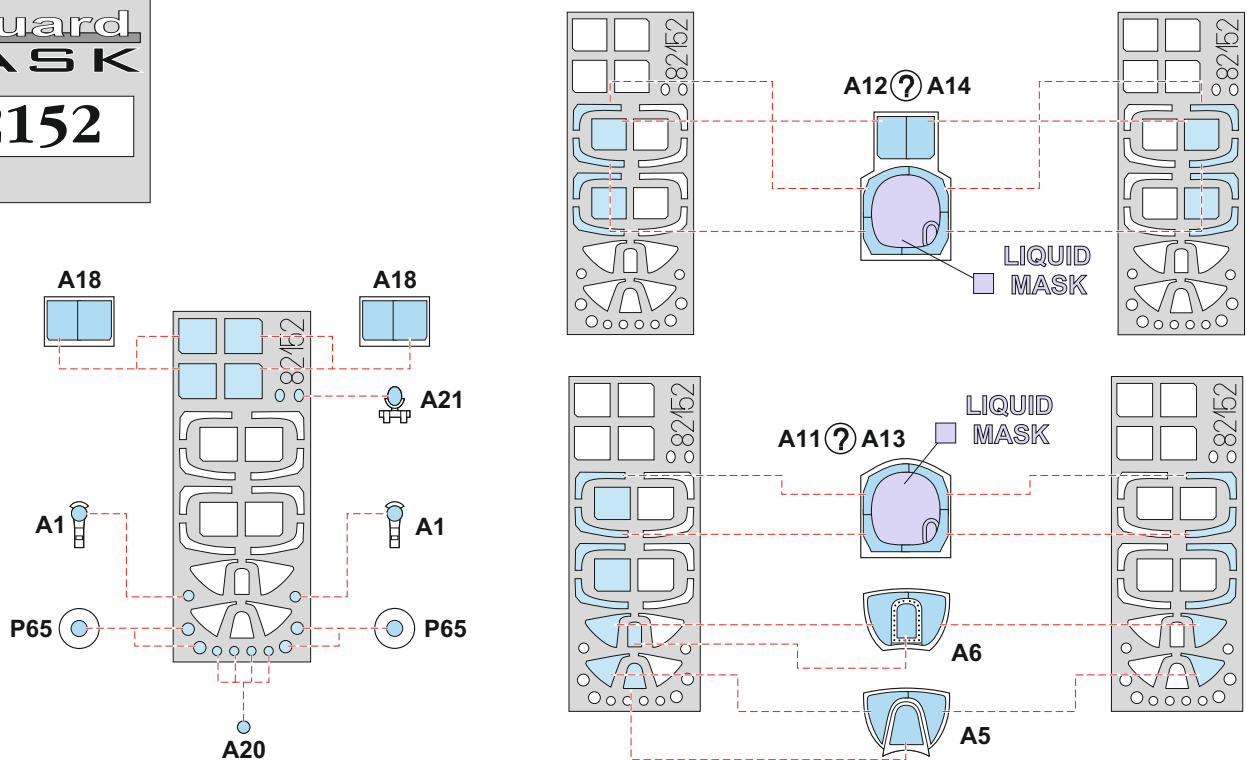
MMP  
C364  
079  
GRAY-GREEN

K P55



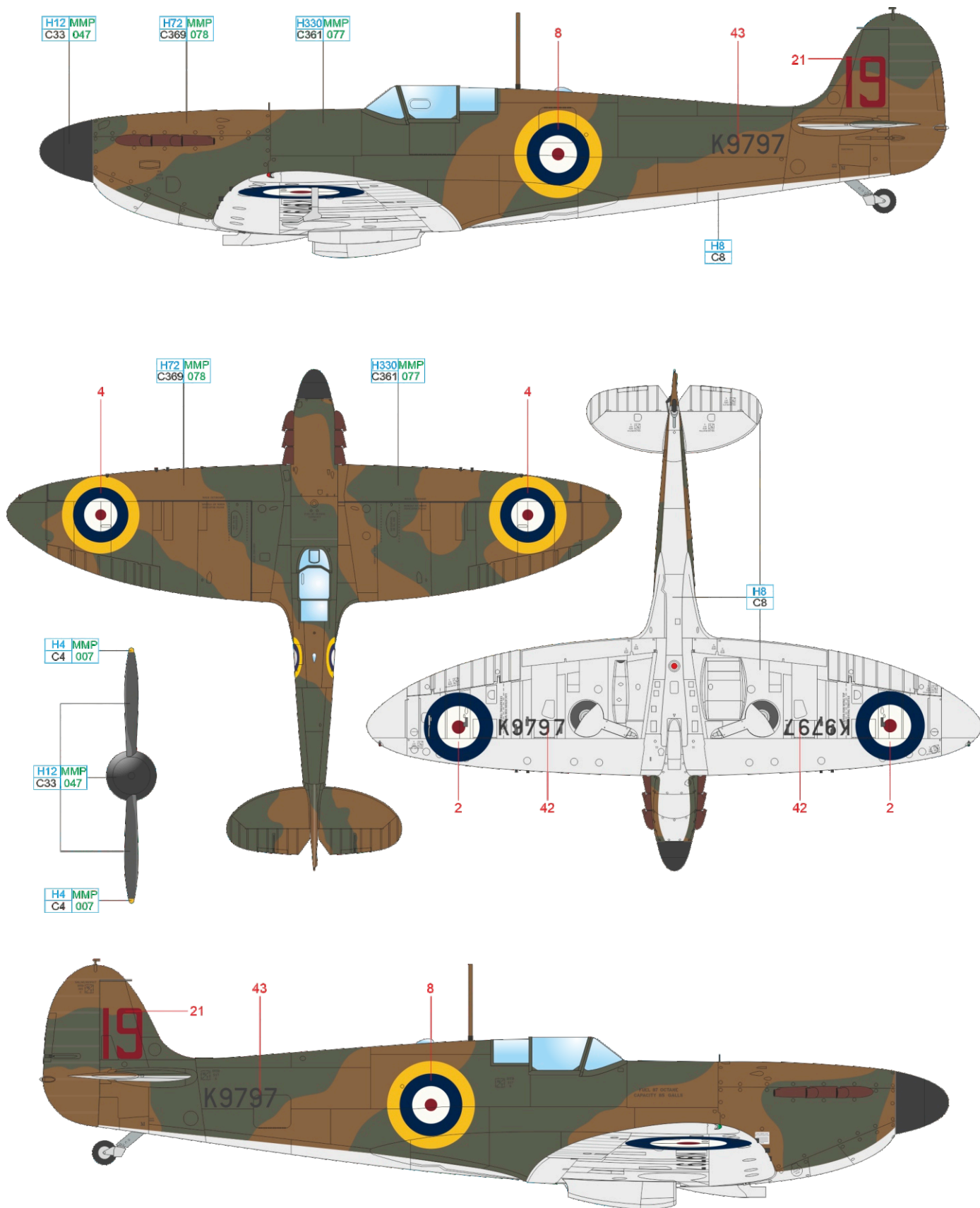
eduard  
MASK

82152



# A K9797, flown by Sgt. George Unwin, No. 19 Squadron, RAF Duxford, Cambridgeshire, Velká Británie, říjen 1938

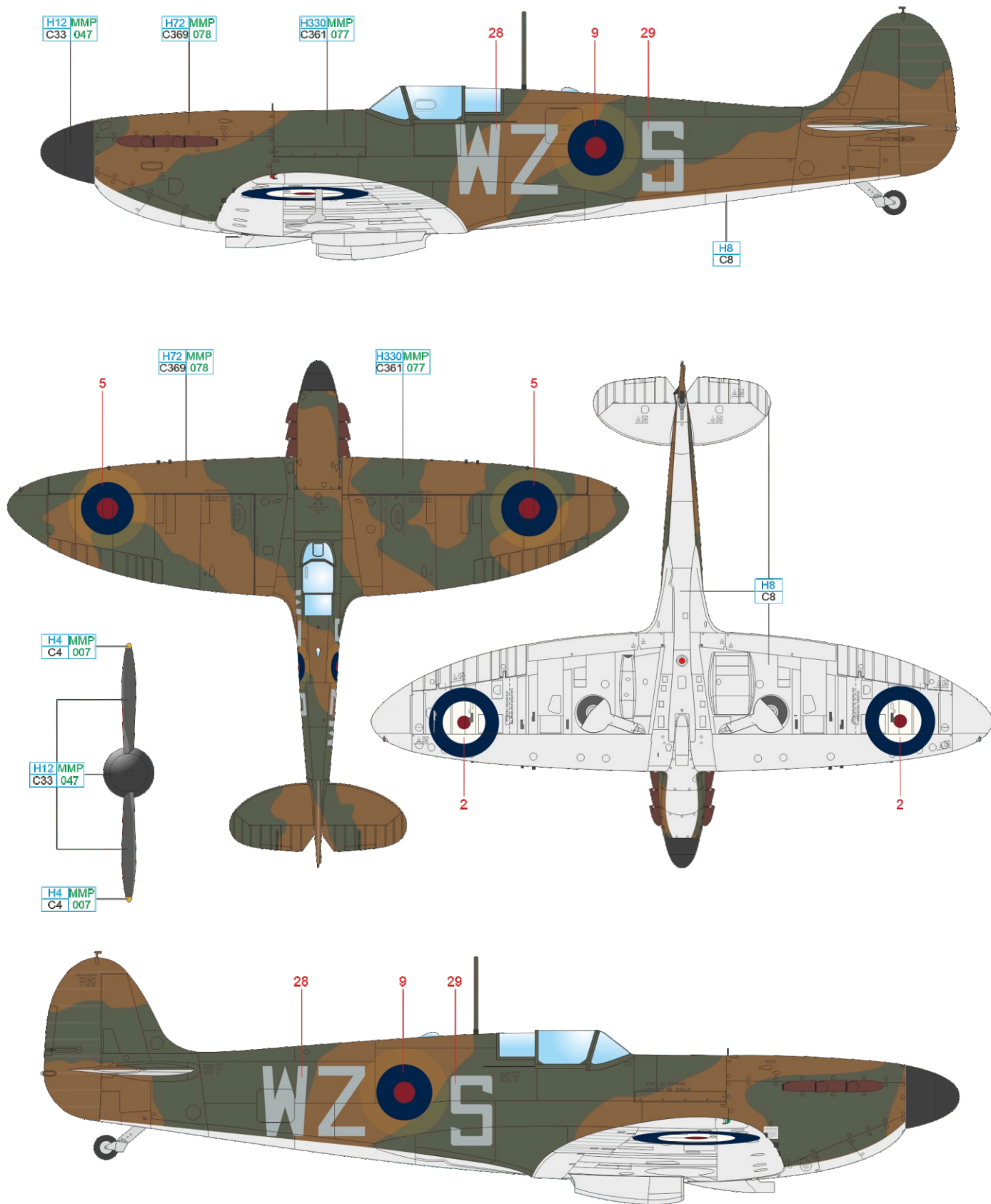
Letoun je vybaven dvoulistou vrtulí, plochých překrytím kabiny, starším typem pitotovy trubice a na kýlvonce je instalována ochrana proti zachycení padáku. K9797 byl 11. vyrobený Spitfire a v říjnu 1938 jej obdržela No. 19 Squadron v Duxfordu. Celkem nalétal 88 hodin a 55 minut. Byl odepsán po havárii 9. března 1939. Během nácvičku střelby, při němž tento letoun sloužil jako cvičný cíl, došlo k zástavě chodu motoru. Jeho pilot záměrně havaroval, aby se vyhnul dětskému hřišti. Tímto pilotem byl budoucí Wing Commander George Cecil Unwin DSO, DFM & Bar (1913-2006). Během operace Dynamo dosáhl tří sestřelů (Hs 126, Bf 110 a He 111). V průběhu Bitvy o Británii přidal dalších 11 sestřelů.



YELLOW	H4 MMP C4 007	BLACK	H12 MMP C33 047
DARK EARTH	H72 MMP C369 078	DARK GREEN	H330 MMP C361 077
	SILVER	H8 C8	

# B No. 19 Squadron, RAF Duxford, Cambridgeshire, Velká Británie, počátek roku 1939

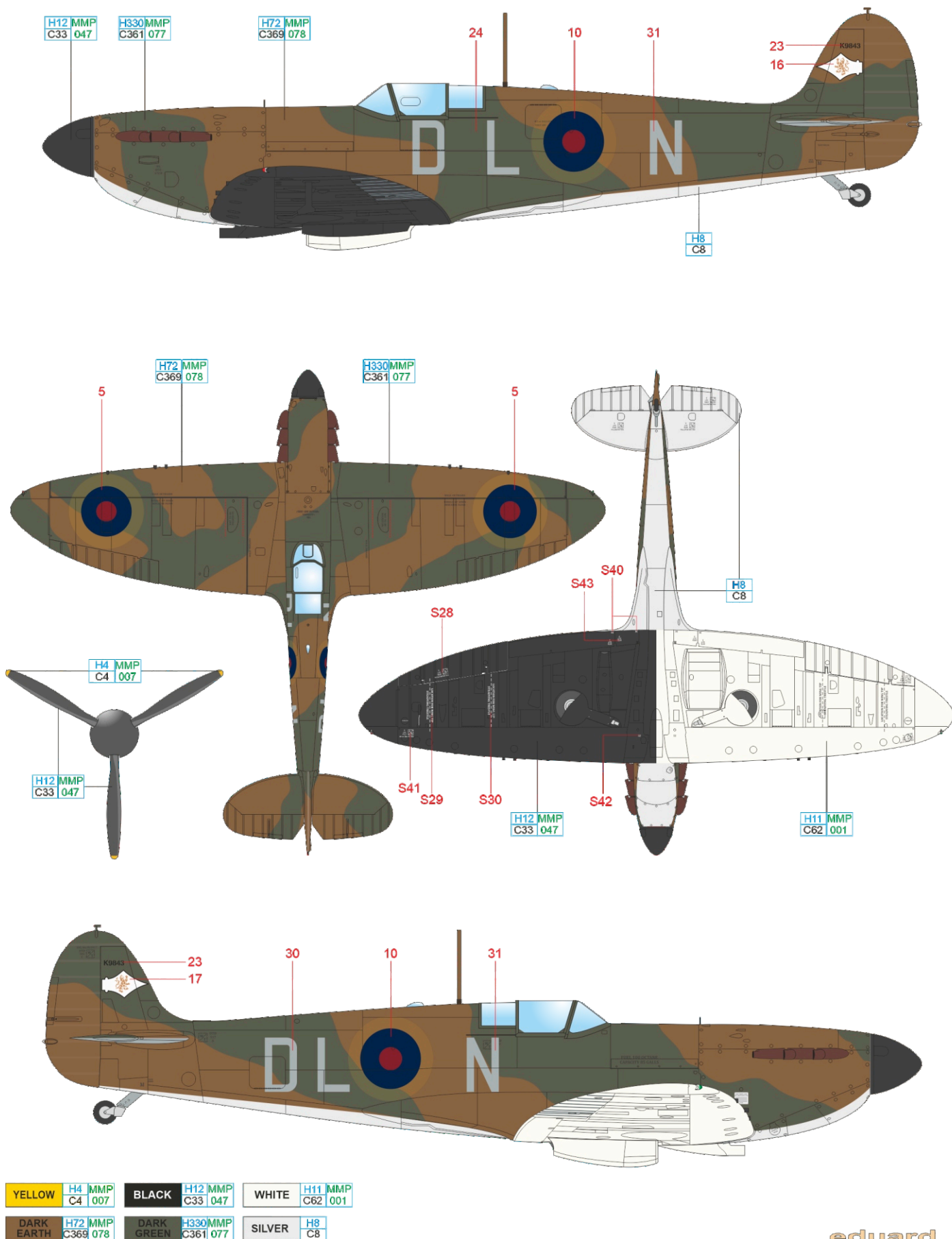
Letoun je vybaven dvoulistou vrtulí, plochých překrytím kabiny a starším typem pitotovy trubice. Tato jednotka byla založena počátkem roku 1915 a v druhé polovině války létala se stíhačkami Spad a Sopwith Dolphin. Jedním z jejích es z tohoto období byl pozdější Air Chief Marshal Sir James Donald Innes Hardman, GBE, KCB, DFC (1899-1982), který se ve 2. světové válce stal náčelníkem štábu (CAS) australského letectva (RAAF). V roce 1938 se No. 19 Sqn stala první jednotkou RAF, která začala létat se Spitfirey. V roce 1939 se změnil trupový kód jednotky na "QV". V roce 1944 vyměnila Spitfirey za Mustangy a posledním typem, se kterým jednotka létala, byl BAe Hawk. V listopadu 2011 byla téměř po sto letech nepřetržité služby zrušena. Na Spitfirech létali u No. 19. Squadron mimo jiné i Douglas Bader (23 vítězství), F. W. Higginson (15 vítězství) nebo Gordon Sinclair (10 vítězství). Mezi příslušníky No. 19 Squadron patřil v druhé polovině bitvy o Británii také Čechoslovák František Doležal. Během září 1940 dosáhl dvou jistých vítězství a dvou pravděpodobných.



YELLOW	H4 MMP C4 007	BLACK	H12 MMP C33 047
DARK EARTH	H72 MMP C369 078	DARK GREEN	H330 MMP C361 077
	SILVER	H8 C8	

# C K9843, No. 54 Squadron, Hornchurch, Essex, Velká Británie, počátek roku 1940

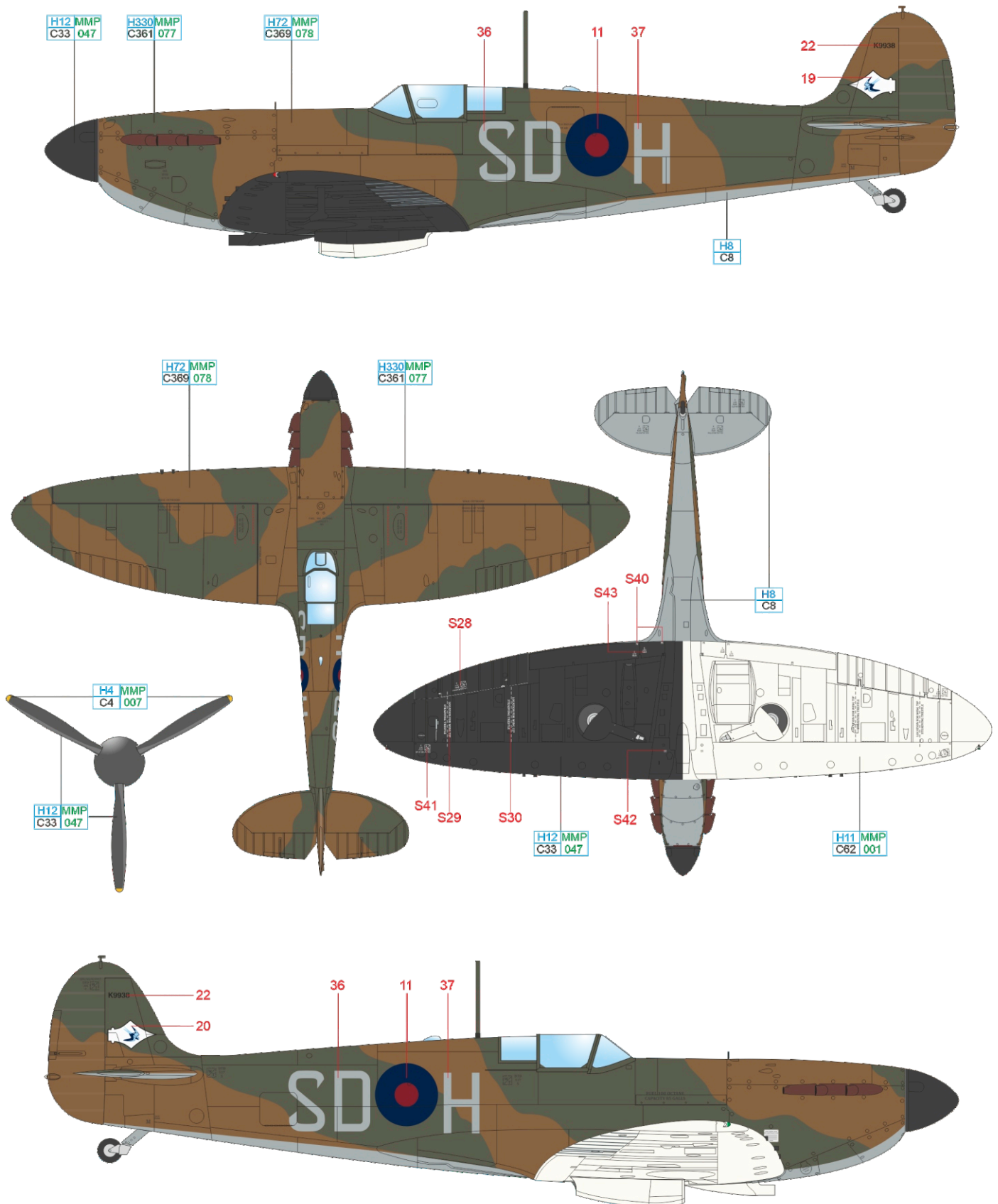
Letoun je vybaven třílistou vrtulí, plochých překrytem kabiny a starším typem pitotovy trubice. V lednu 1939 jej převzala No. 41 Squadron na základně RAF Catterick. Dne 4. února 1939 tento Spitfire lehce poškodil při přistání Sgt. Reginald Thomas Llewellyn. Tentýž pilot na tomto stroji způsobil těžší nehodu 30. listopadu 1939. Llewellyn během roku 1940 získal 13,5 leteckých vítězství, ale 15. srpna 1940 byl sestřelen Messerschmittem Bf 110 a utrpěl vážné zranění. Spitfire K9843 byl po opravě přidělen v únoru 1940 k No. 54 Squadron. Na kýlovce letounu byl namalován znak této jednotky. Na konci operace Dynamo se No. 54 Squadron stala jednou ze tří jednotek se Spitfiry, v jejichž řadách se některý pilot stal esem. Byl jím legendární Novozélanďan P/O Alan Christopher Deere, který měl na konci května 1940 na kontě šest vítězství.



YELLOW	H4 MMP C4 007	BLACK	H12 MMP C33 047	WHITE	H11 MMP C62 001
DARK EARTH	H72 MMP C369 078	DARK GREEN	H330 MMP C361 077	SILVER	H8 C8

# D K9938, No. 72 Squadron, Church Fenton, North Yorkshire, Velká Británie, duben 1939

Letoun je vybaven třílístou vrtulí, plochých překrytem kabiny a starším typem pitotovy trubice. V dubnu 1939 jej převzala No. 72 Squadron a dostal označení "SD-H", které se později změnilo na "ZP-W". Na kýlovce letounu je zobrazen znak této jednotky. Letoun byl ztracen v boji 2. září 1940. Jednotka dostala za úkol stíhat Dornieri s doprovodem Messerschmittů Bf 110 nad Isle of Thanet. Během boje No. 72 Sqn. sestřelila čtyři stodesítky ze ZG 2 a ZG 26, ale s K9938 byl sestřelen Sgt. Norman Robert Norfolk, který seskočil na padáku u Herne Bay. Tento letec u jednotky sloužil přinejmenším od října 1939 a během bitvy o Británii získal čtyři vítězství, za což obdržel DFC. Později působil jako instruktor u No. 25 (Polish) Elementary Flying Training School na základně RAF Westwood. V leteckých školách sloužil i po válce.

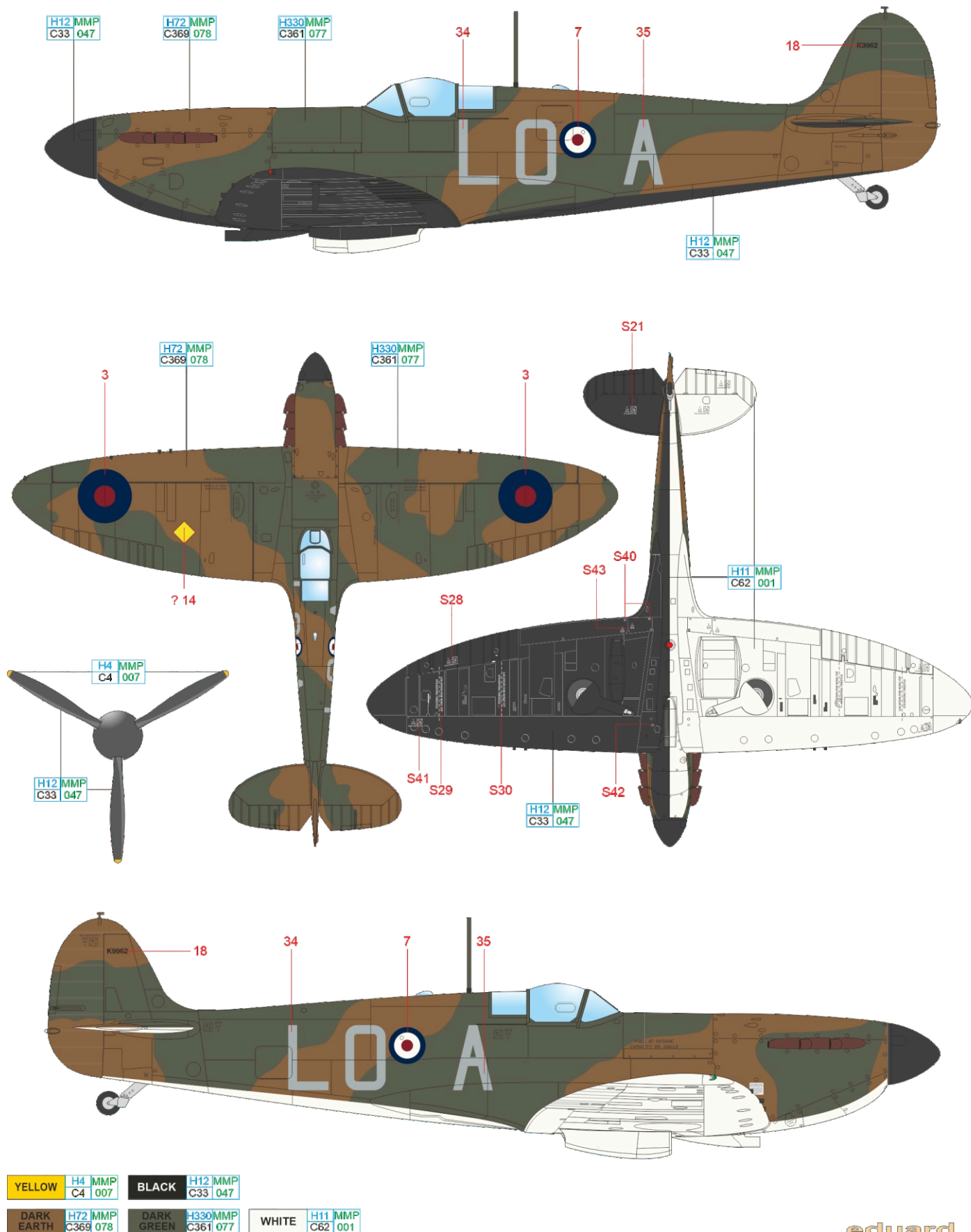


<b>YELLOW</b>	H4 MMP C4 007	<b>BLACK</b>	H12 MMP C33 047	<b>WHITE</b>	H11 MMP C62 001
<b>DARK EARTH</b>	H72 MMP C369 078	<b>DARK GREEN</b>	H330 MMP C361 077	<b>SILVER</b>	H8 C8



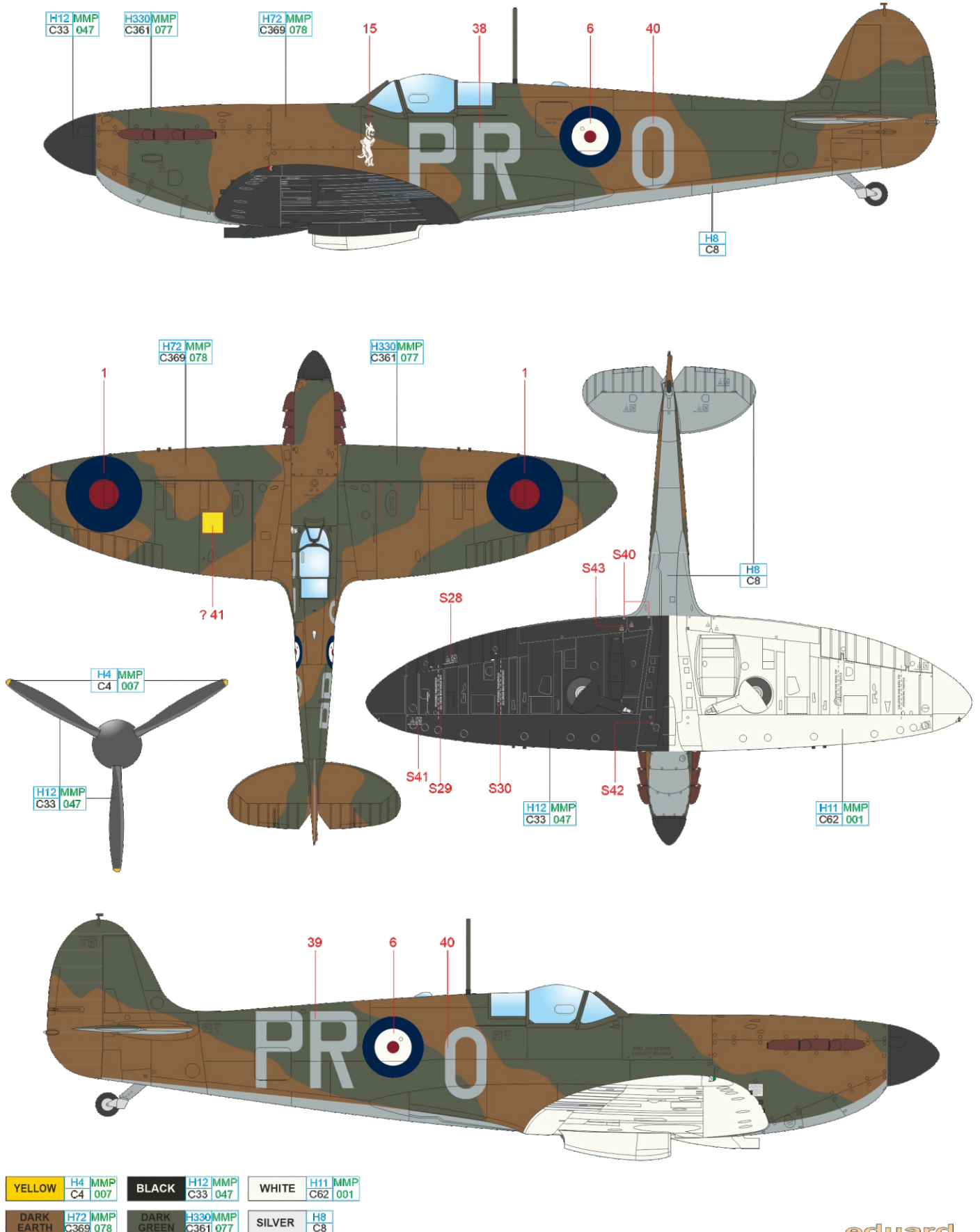
# E K9962, S/Ldr. Andrew Farquhar, No. 602 Squadron, RAF Abbotsinch, Renfrewshire, Skotsko, květen 1939

Letoun je vybaven třilistou vrtulí, vypouklým překrytím kabiny, lištou na nádrži a novějším typem pitotovy trubice. V květnu 1939 letoun převzala No. 602 (City of Glasgow) Squadron. Její velitel, S/Ldr. Andrew Farquhar, s ním 22. února 1940 sestřelil ve spolupráci s dalším pilotem Heinkel He 111 z 1.(F)/Aufkl. Gr. Ob. d. L. He 111 přistál u Lumsdaine, East Coldingham a osádka Lt. Groteho se ho snažila zapálit. Farquhar se vedle Němců pokusil přistát, aby jim ve zničení letounu zabránil, ale převrátil při přistání svůj Spitfire na záda. Německá osádka jej z letounu zachránila a pak společně od hořícího Heinkelu odnesli zraněného palubního střelce. Po příjezdu domobrany byli všichni včetně Farquhara zatčeni. Během války Farquhar dosáhl hodnosti Wing Commander, docílil 6 vítězství a byl vyznamenán DFC. Spitfire K9962 byl sestřelen 4. září 1940 v souboji s Bf 109 a jeho pilot Sgt J. W. Ramshaw zahynul.



# F No. 609 Squadron, Drem, Velká Británie, březen 1940

Letoun je vybaven třilístou vrtulí, vypouklým překrytím kabiny, lištou na nádrži, novější pitotovou trubicí a přidavným pancéřováním čelního štítku. Na levé straně pod kabinou je kresba komiksové postavičky psa jménem Pip. Je z britského komiksu Pip, Squeak and Wilfred, který vycházel v letech 1919 až 1956. Jejich jména byla v britských ozbrojených silách často využívána, dokonce i v oficiálních názvech. No. 609 (West Riding) Squadron byla v rámci Royal Auxiliary Air Force založena v roce 1936 a jejími prvními letouny byly Hawker Hart. Spitfiry obdržela v srpnu 1939 a plnila s nimi úkoly při obraně severní Anglie. Na jih se přesunula kvůli operaci Dynamo a během tří dnů ztratila v boji třetinu svých pilotů. Stala se ale také první jednotkou RAF, která docílila mety 100 vzdušných vítězství. V bitvě o Británii byli jejími nejúspěšnějšími piloty FI/Lt. Frank Howell (8 vítězství) a FI/Lt. John Dundas (9 vítězství).



# G No. 602 Squadron, Drem, Velká Británie, duben 1940

Stroj je vybaven třilístou vrtulí, vypouklým překrytím kabiny a čelním štítkem s přidavným pancéřováním. Pod kabinou je nápis BOGUS, jehož význam zatím není znám. No. 602 (City of Glasgow) Squadron byla v rámci Royal Auxiliary Air Force založena v roce 1925 a jejími prvními letouny byly Airco DH.9. Spitfiry obdržela v květnu 1939 a až do srpna 1940 plnila úkoly při obraně Skotska. Mezi její úspěšné piloty v roce 1940 patřili S/Ldr. Alexander "Sandy" Johnston (7 vítězství), Sgt. Basil Whall (7 vítězství), P/O Osgood Hanbury (10 vítězství) nebo Sgt. Cyril Babbage (7 vítězství). Jednotka se 16. října 1939 podílela na prvním sestřelu německého letadla stíhači při náletu I./KG 30 na Scapa Flow, a 28. října participovala na prvním sestřelu německého letounu nad britským územím, kterým byl He 111 nad Firth of Forth. Na obou akcích se podílel F/O "Archie" McKellar (18 vítězství).

