

Spitfire Mk.Vb mid

eduard

1/48 Scale Plastic Model Kit

WEEKEND
edition



item # 84186

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

Na začátku třicátých let minulého století se RAF rozhlížela po nástupci stárnoucích dvouplošných stíhacích letounů jako byl Hawker Fury. Potřeba výrazně rychlejších stíhačů byla evidentní mimo jiné i vzhledem k výkonům rychlých jednoplošných závodních hydroplánů, které dosahovaly běžně dvojnásobku maximální rychlosti standardního stíhače RAF. Jedním z nejúspěšnějších konstruktérů rychlých hydroplánů byl Reginald J. Mitchell, jehož Supermarine S.6B ustanovil 20. září 1931 světový rychlostní rekord výkonem 655 km/h. Britské ministerstvo letectví tedy pod dojmem takového výkonu vydalo v říjnu téhož roku specifikaci F.7/30, která vyhlášovala soutěž o nový stíhací letoun s maximální rychlostí alespoň 400 km/h. Navzdory tomuto požadavku připravilo sedm z osmi uchazečů do soutěže dvouplošník, jedinou výjimkou byl Supermarine Typ 224 Reginalda Mitchella. Bohužel se ukázalo, že jeho výtvar s lomeným vzepětím křídla, pevným kapotovaným podvozkiem a motorem Rolls-Royce Goshawk není dostatečně rychlý a také stoupačnost 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 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 neměňtel“. 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 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 objednan program konverzí Spitfirů Mk.I a Mk.II na Spitfiry Mk.V. Celkem bylo vyrobeno 6464 Spitfirů Mk.V všech verzí.

Tato stavebnice: Spitfire Mk.Vb mid

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 kulometry ráže 7,7 mm a dvěma 20mm kanóny. Tato verze byla nejrozšířenější, zatímco provedení Mk.Va s osmi kulometry v křídle bylo vyrobeno jen v počtu 94 kusů. Verze Mk.Vc pak byla vyzbrojena buď stejně jako Mk.Vb, případně mohla mít čtveřici 20mm kanónů. Kromě motoru odpovídaly tyto stroje standardu Spitfiru Mk.I, a to včetně menšího chladiče oleje se sáním ve tvaru U, který byl příčinou vyšších teplot oleje prvních Spitfirů Mk.V a představoval určité riziko přehřátí motoru.

Během více než dva a půl roku trvající výroby byly 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 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
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

PARTS



DÍLY



TEILE

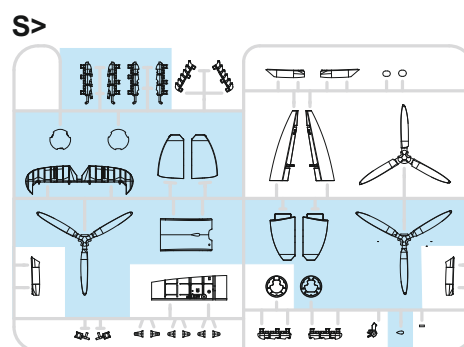
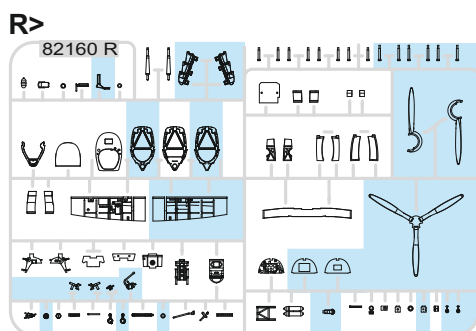
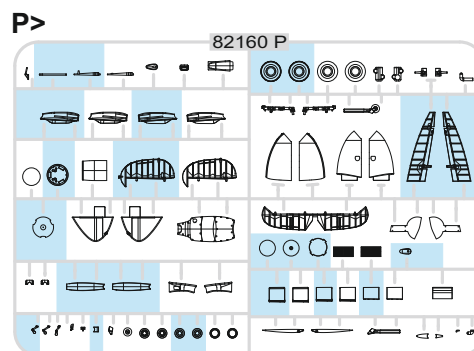
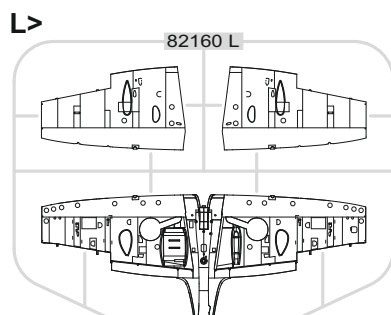
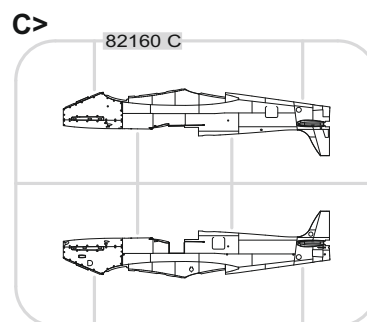
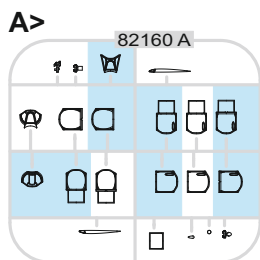


PIÈCES



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



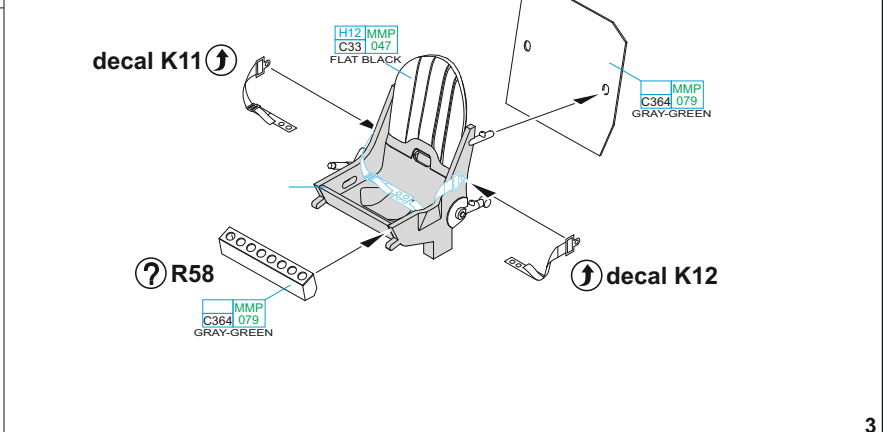
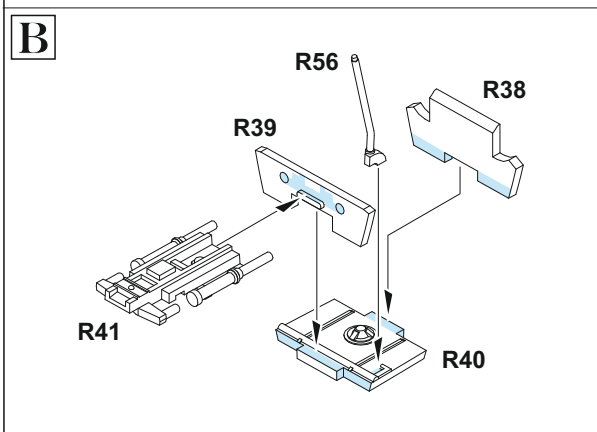
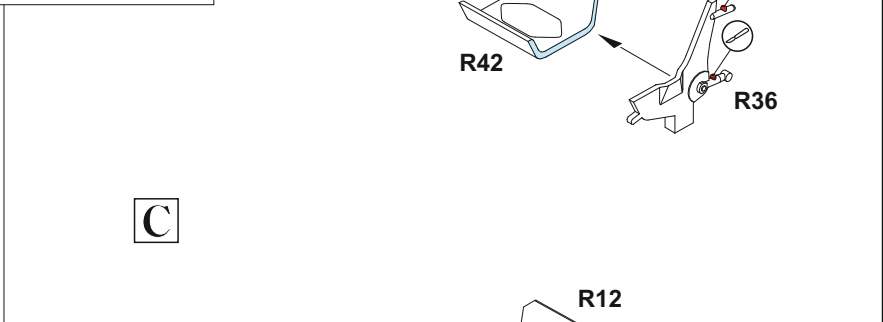
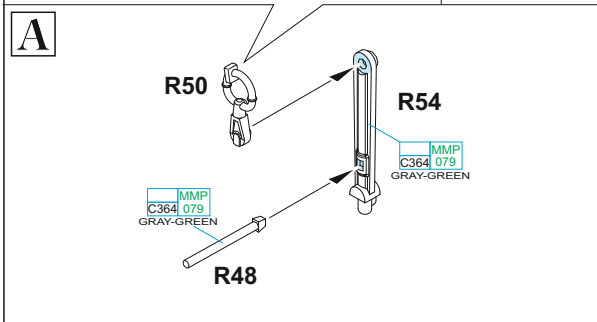
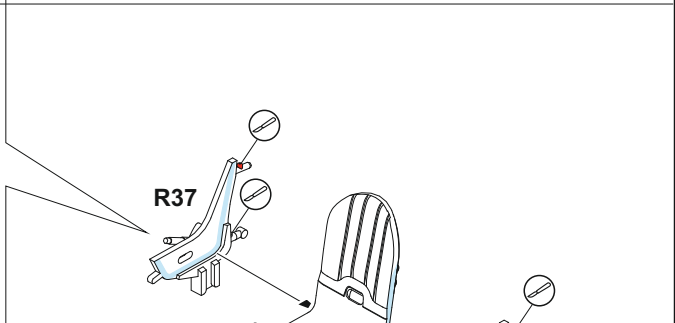
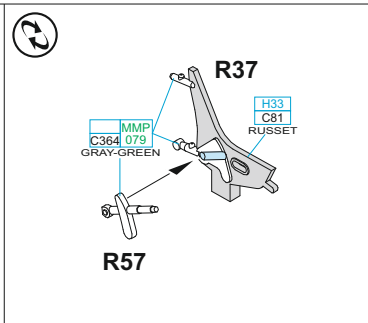
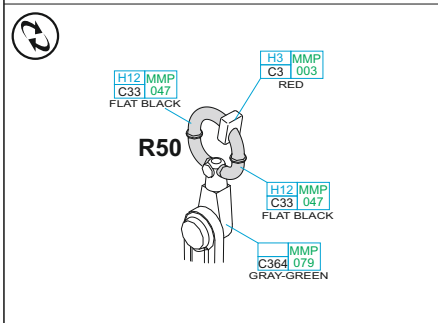
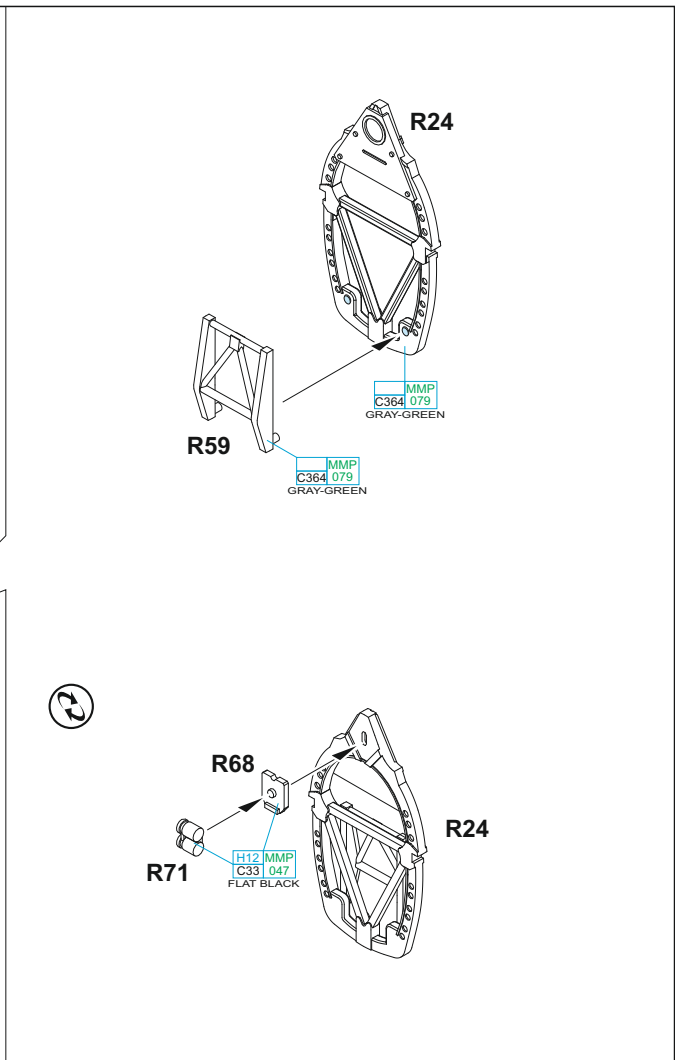
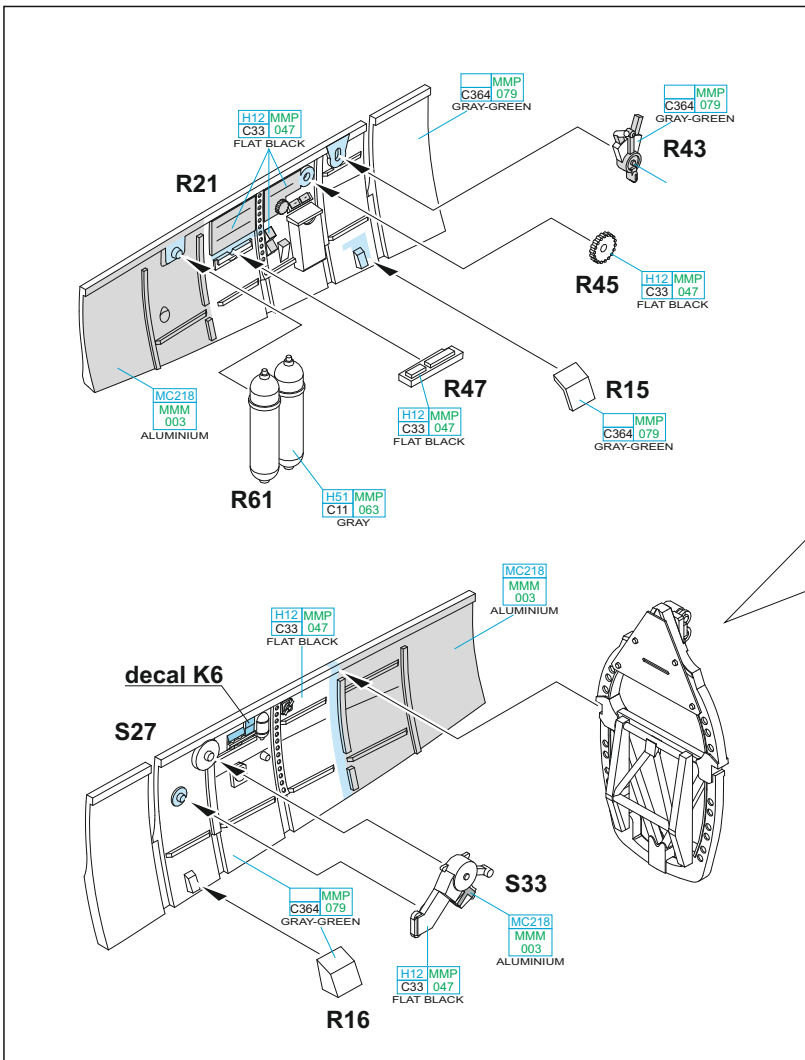
PEINTURE

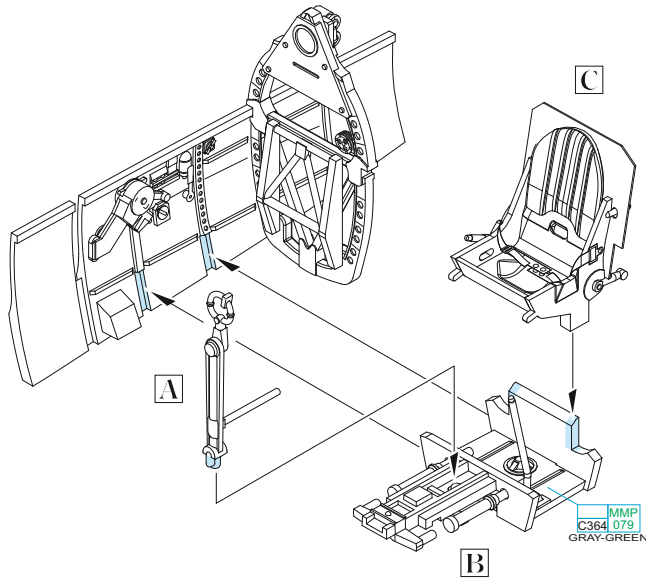


色

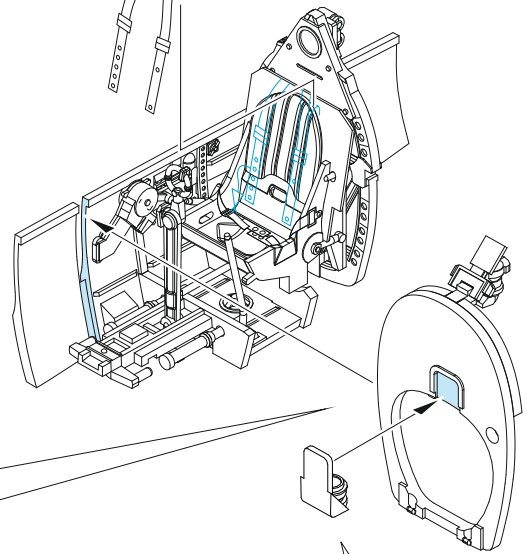
GSI Creos (GUNZE)		MISSION MODELS	
AQUEOUS	Mr.COLOR	PAINTS	
H3	C3	MMP-003	RED
H4	C4	MMP-007	YELLOW
H11	C62	MMP-001	FLAT WHITE
H12	C33	MMP-047	FLAT BLACK
H33	C81		RUSSET
H47	C41	MMP-012	RED BROWN
H51	C11	MMP-063	LIGHT GULL GRAY
H74	C368	MMP-080	SKY
H77	C137	MMP-040	TIRE BLACK
H84	C42		MAHOGANY
H90	C47		CLEAR RED

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



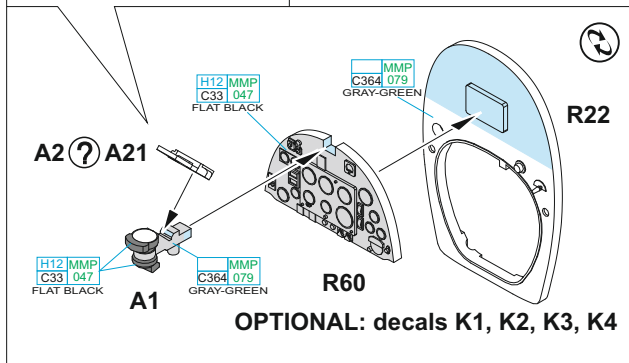
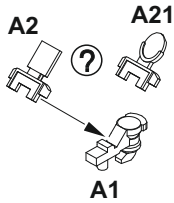


decal K10

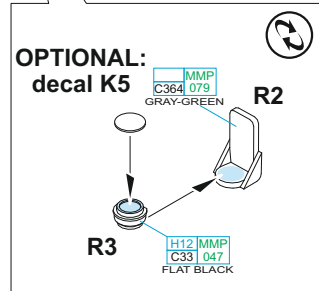


A1, A2 - MARKINGS A, B, D
 A1, A21 - MARKING C

SEE YOUR REFERENCES

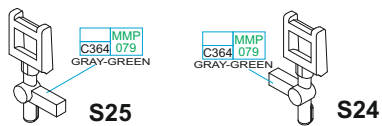
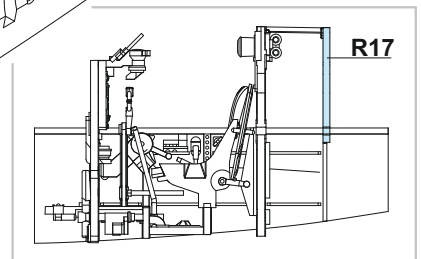
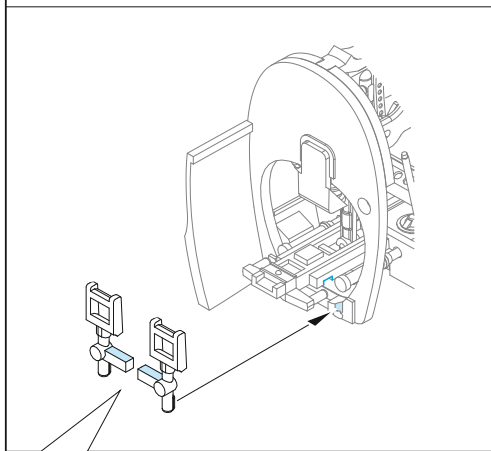
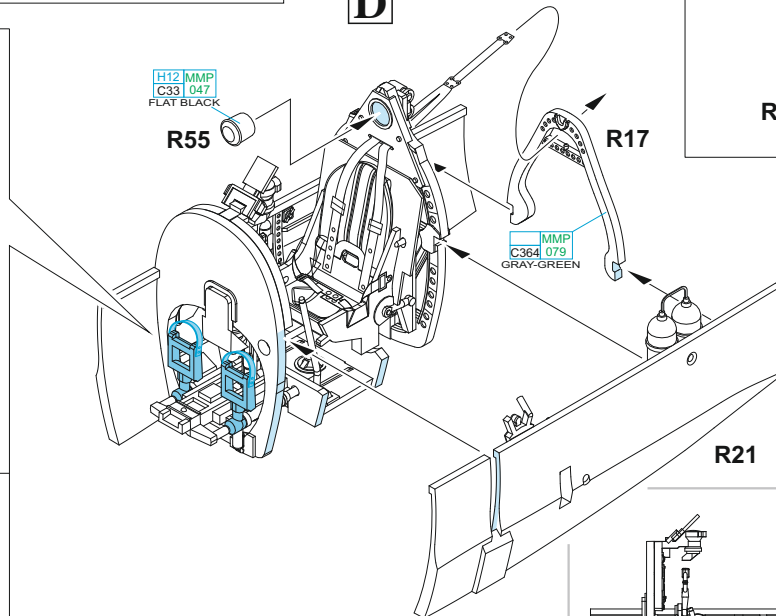


OPTIONAL: decals K1, K2, K3, K4

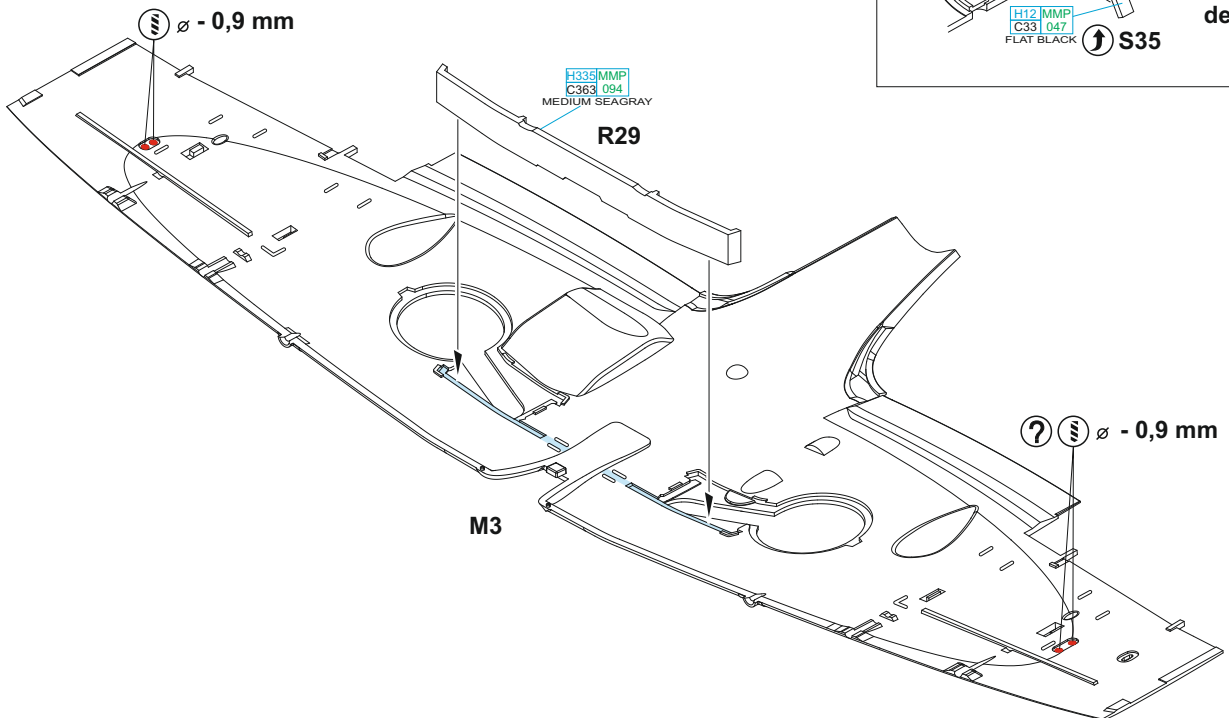
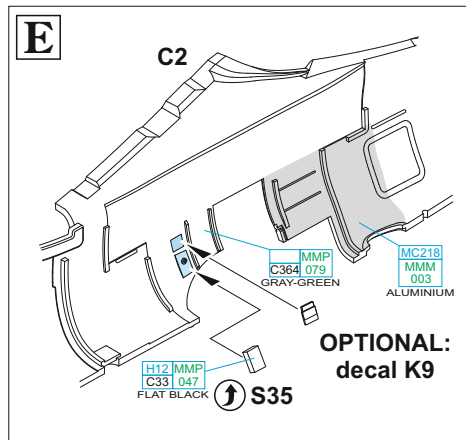
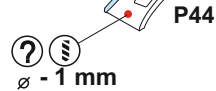
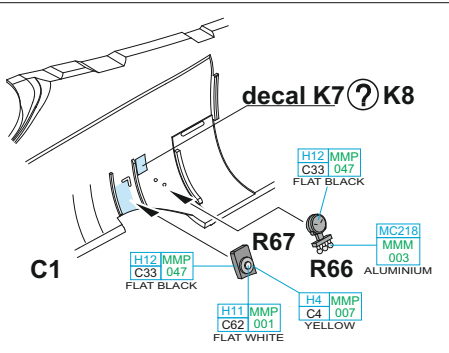
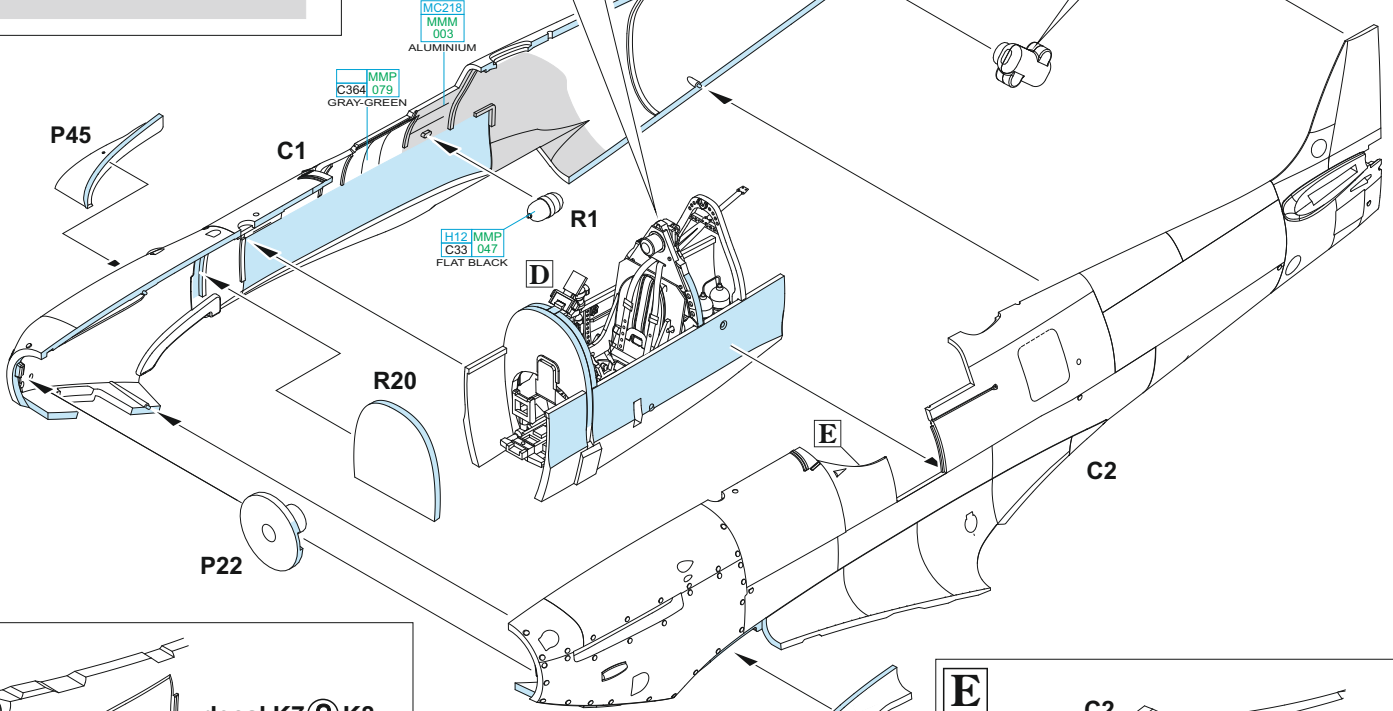
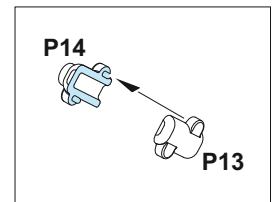
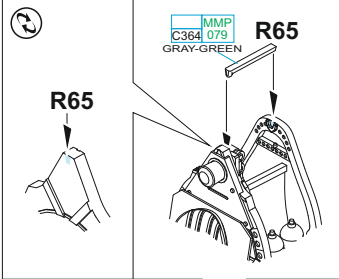
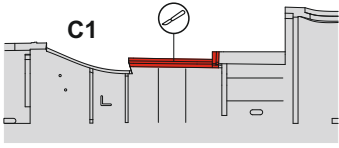
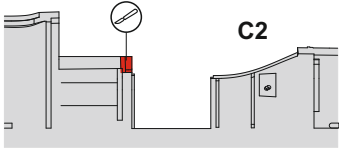


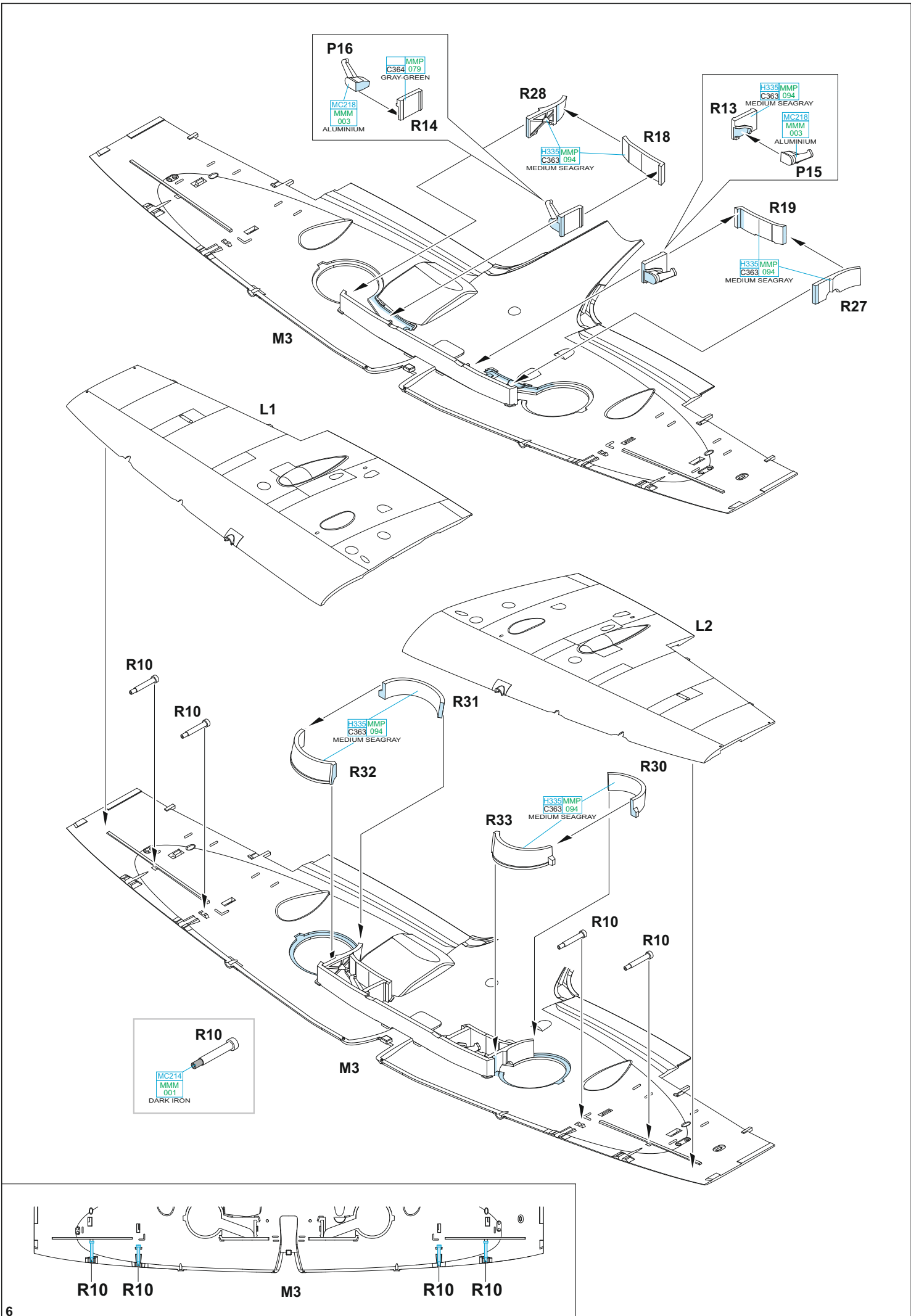
OPTIONAL:
 decal K5

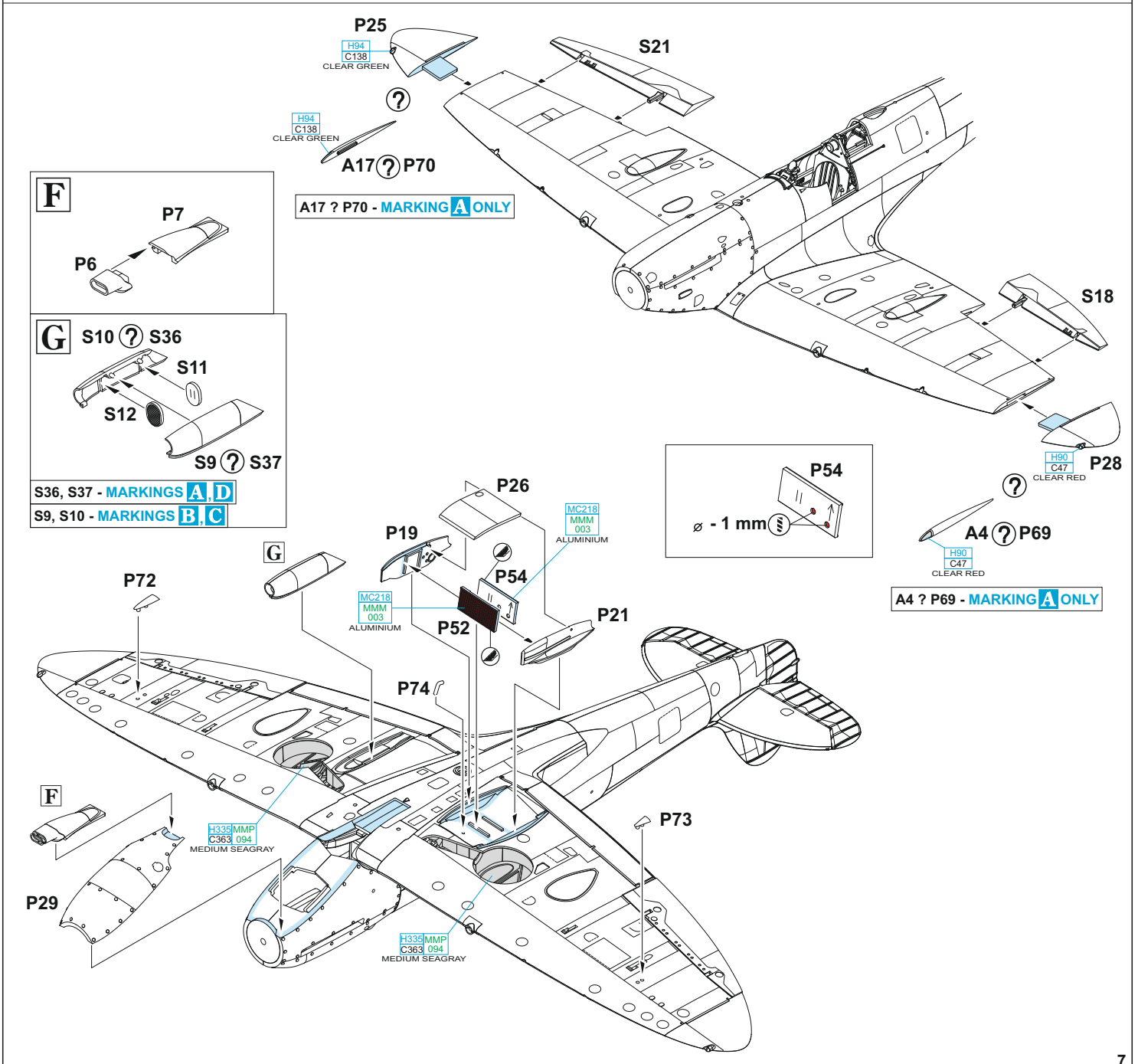
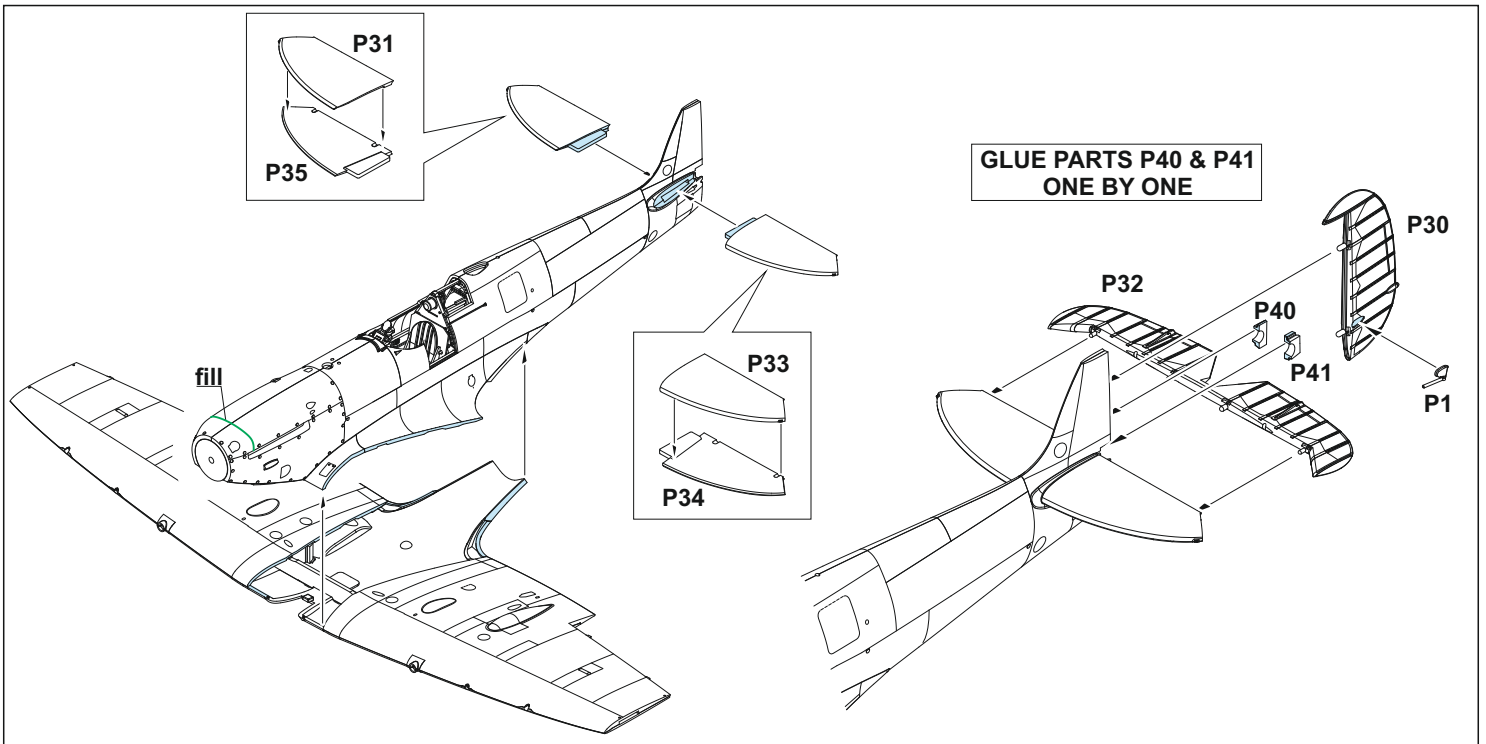
D

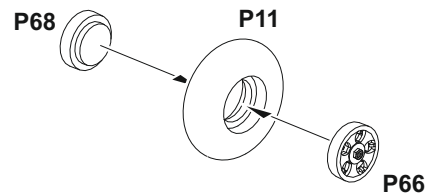
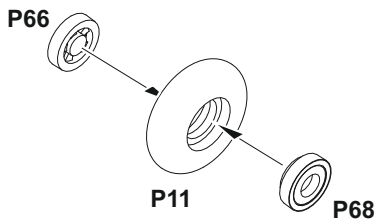
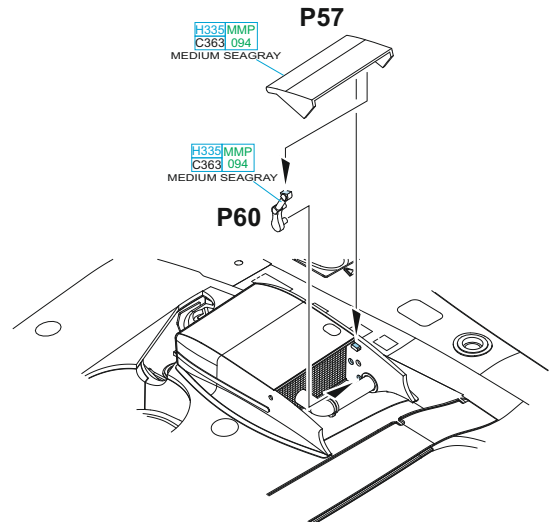
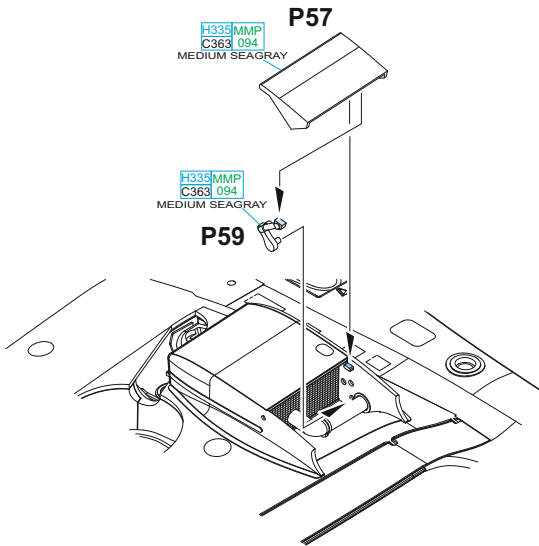
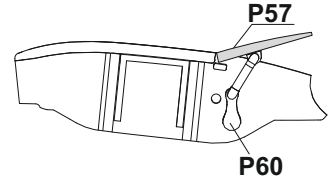
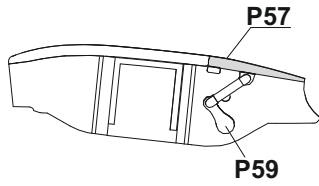
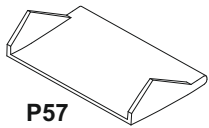
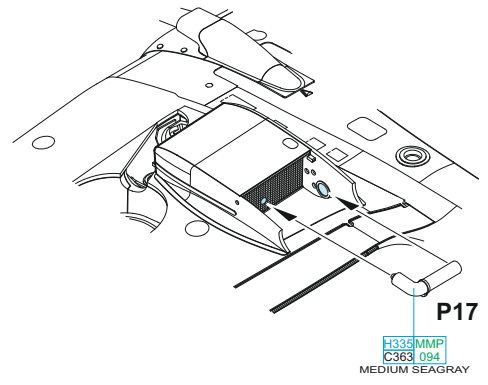
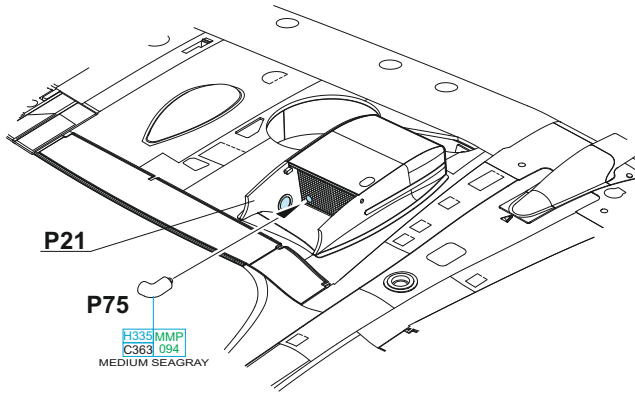


FOR CLOSED CANOPY ONLY

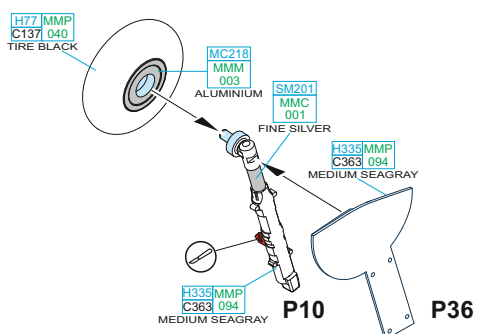




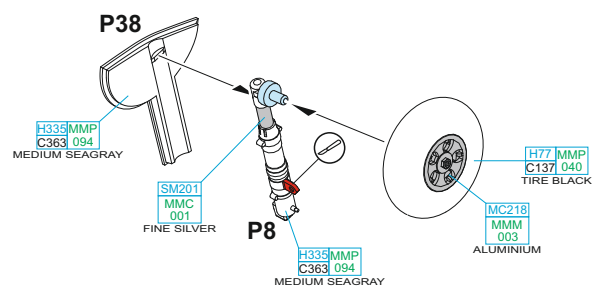


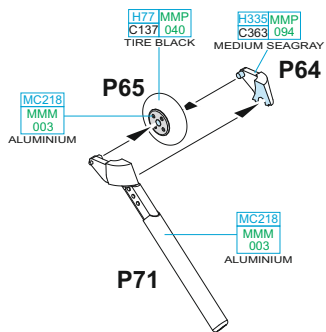
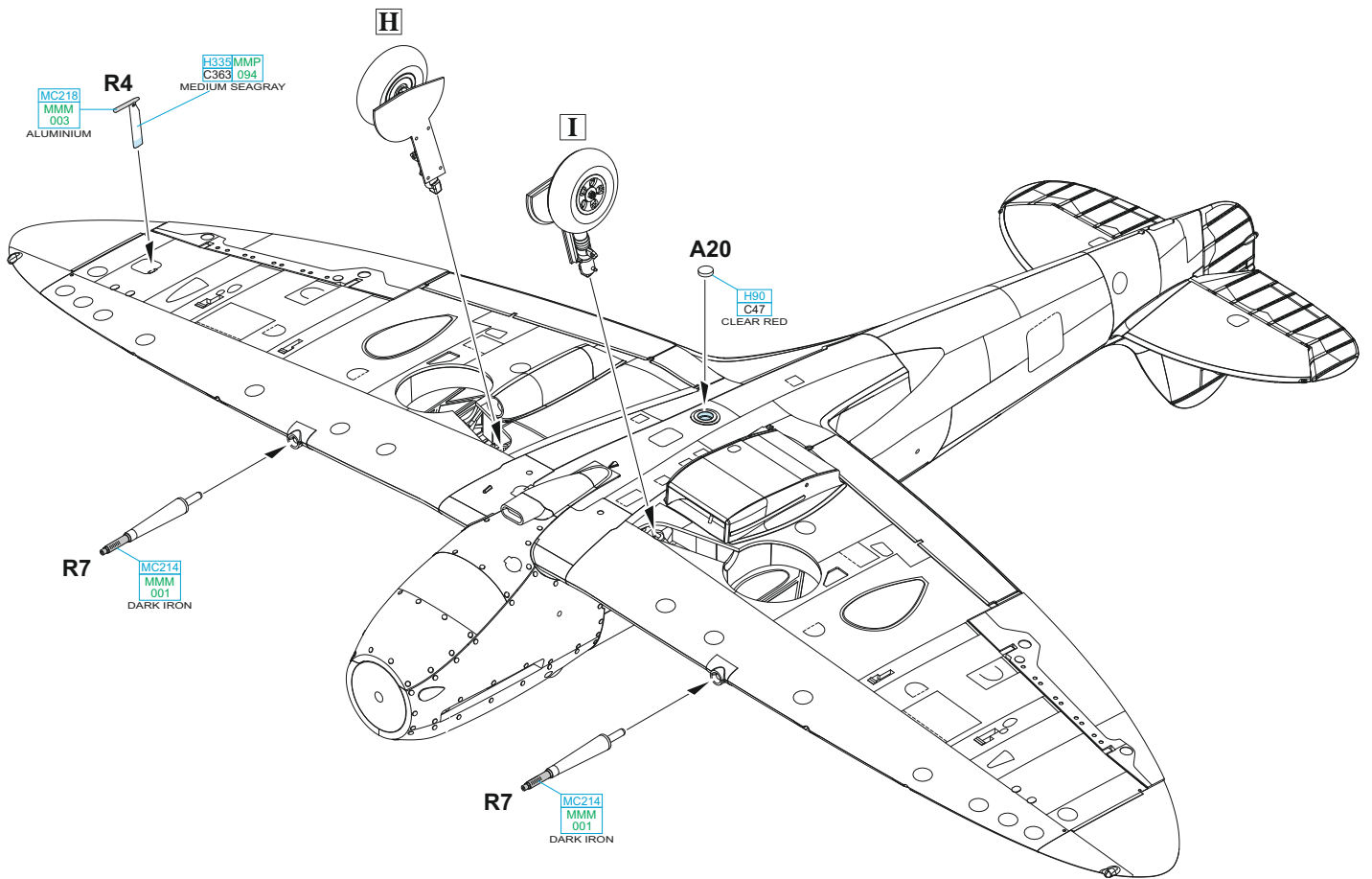


H

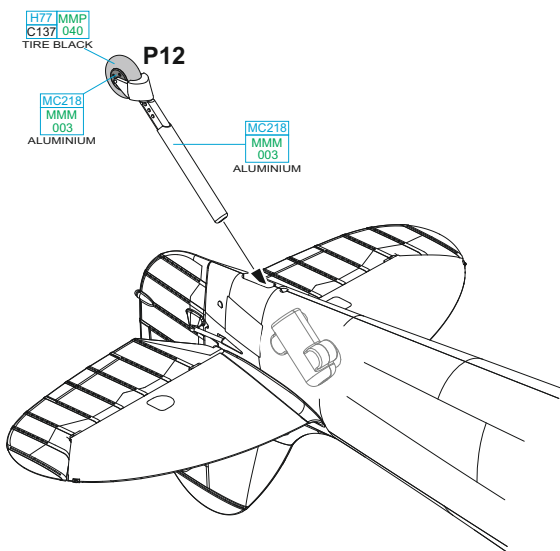


I



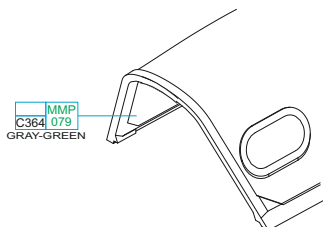


?



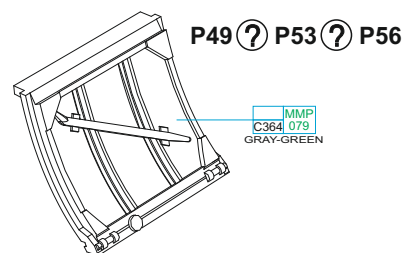
J

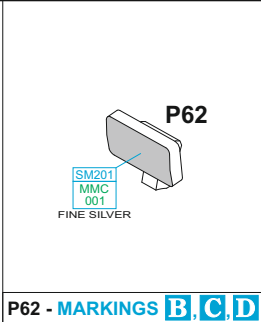
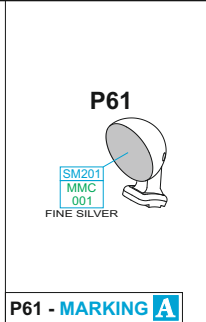
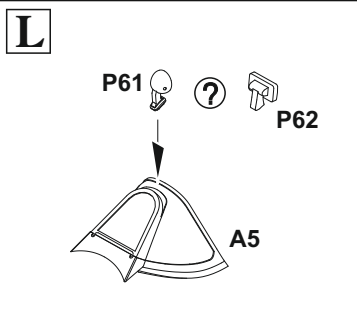
A8 ? A9 - MARKING C
A13 ? A14 - MARKINGS A, B, D



A8 ? A9
?
A13 ? A14

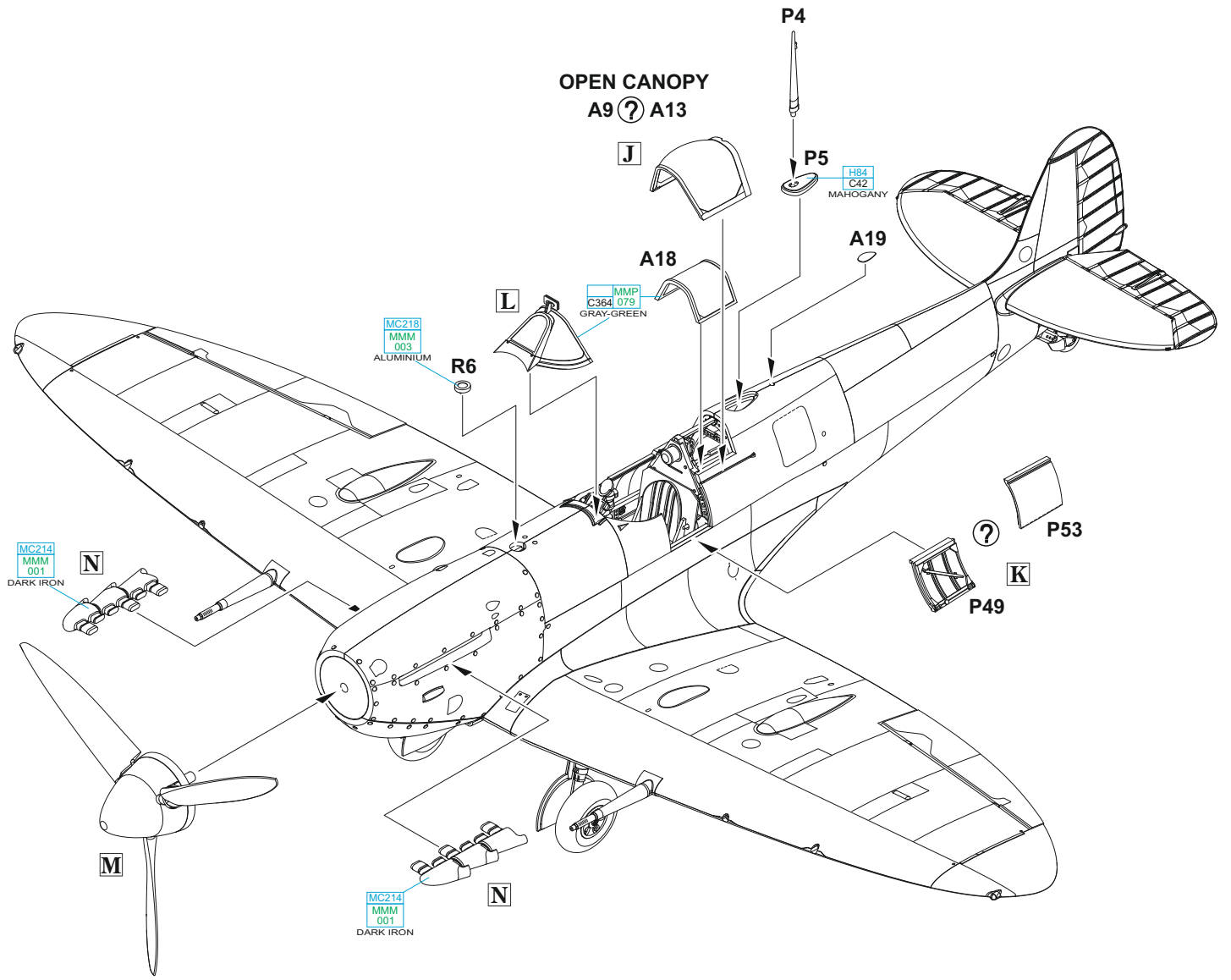
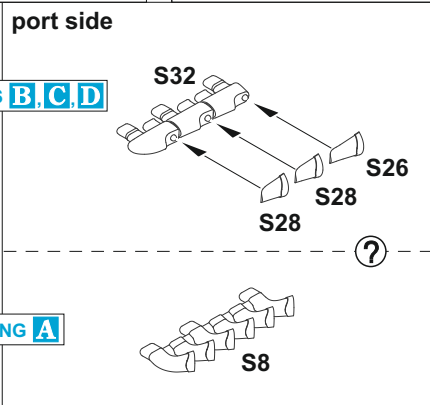
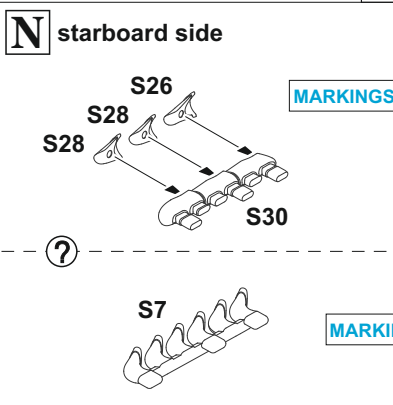
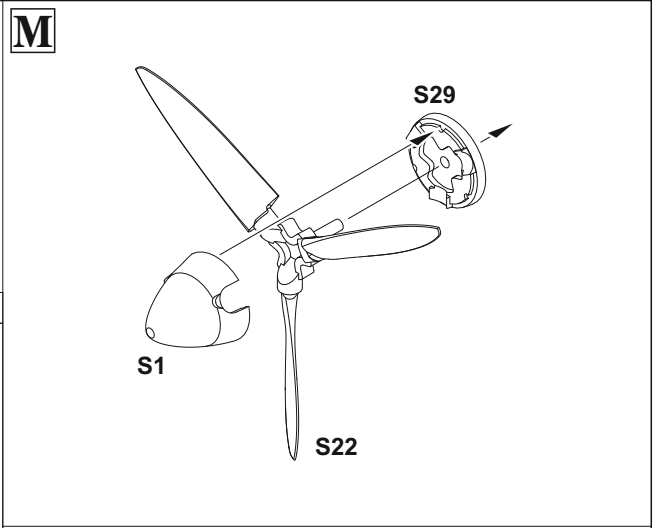
K





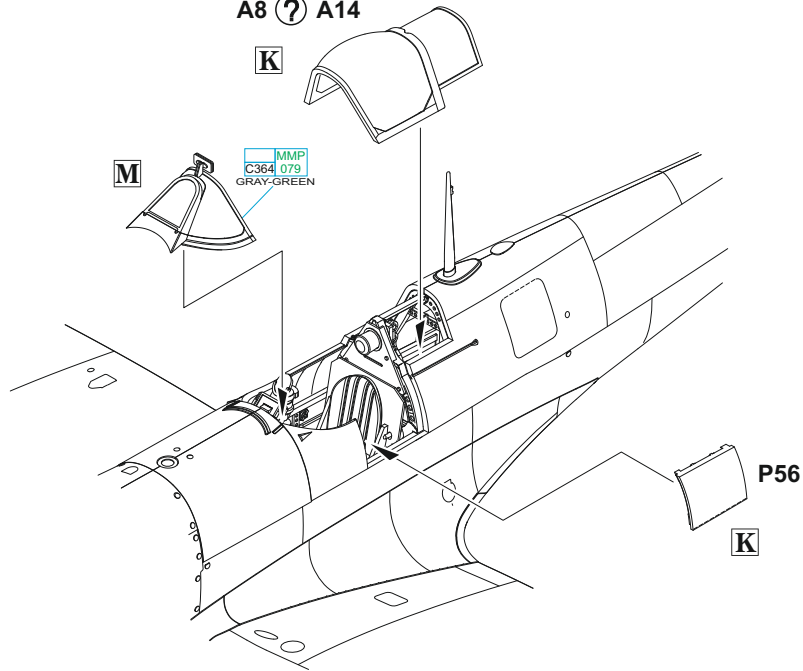
P61 - MARKING **A**

P62 - MARKINGS **B, C, D**

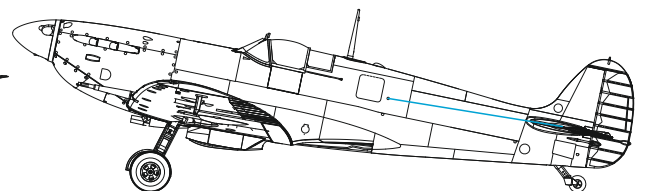
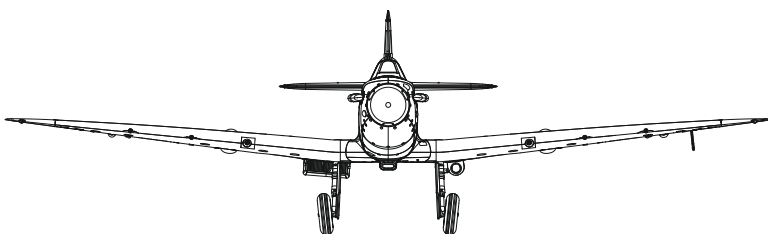
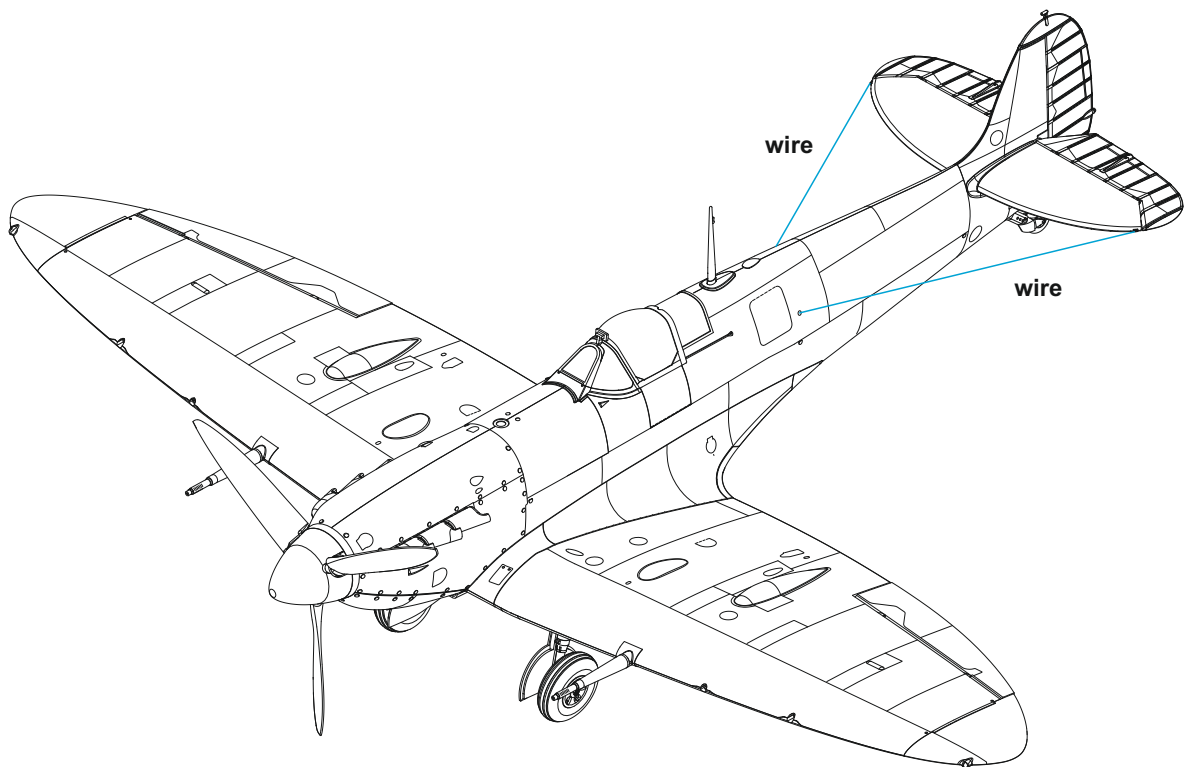


CLOSED CANOPY (?)

A8 (?) A14

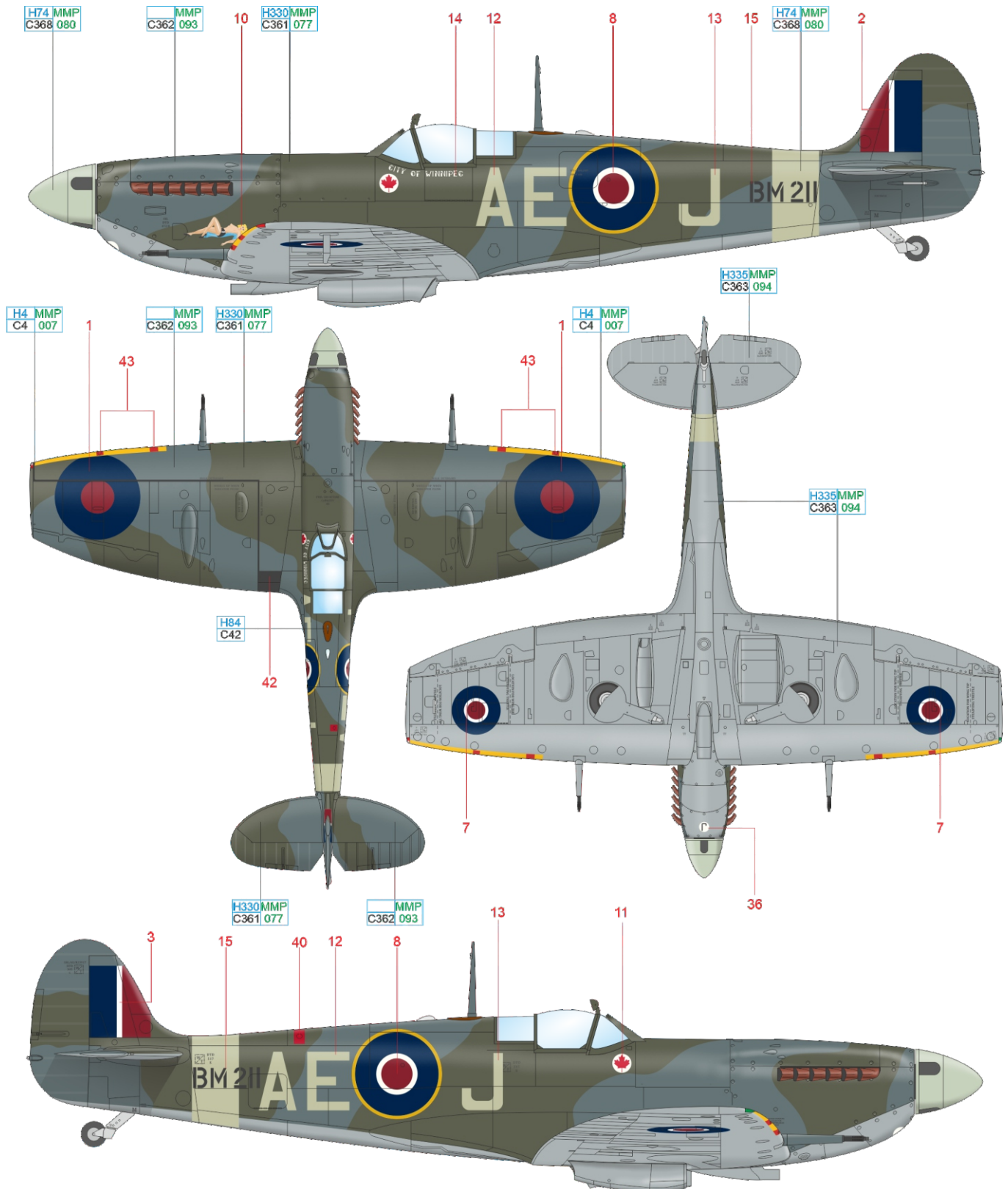


MARKING C ONLY



A BM211, F/Lt John D. Mitchner, No. 402 Squadron RCAF, RAF Merston, Velká Británie, září–listopad 1943

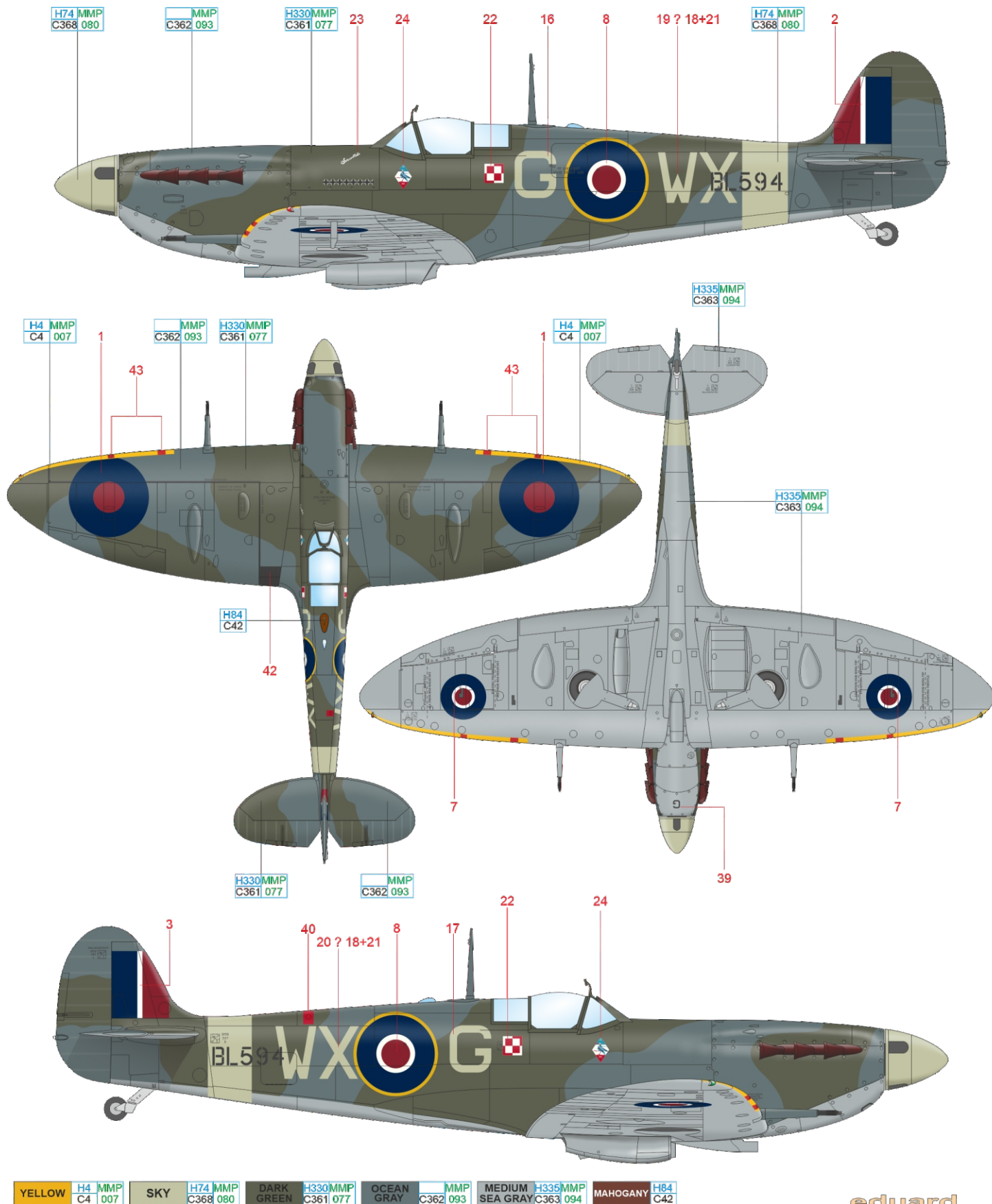
John Mitchner se narodil v kanadském Saskatoonu v roce 1914 a před vstupem do RCAF v říjnu 1940 pracoval tři roky jako knihovník. Po absolvování základního výcviku v červenci 1941 se v polovině srpna přesunul do Británie. Na začátku září byl přidělen k No. 263 Squadron vybavené Whirlwindy, u které létal do června 1942. Po instruktorském intermezzu u No. 55 OTU byl nejprve v červenci přidělen k No. 247 Squadron a v srpnu k No. 116 Squadron. V listopadu se přesunul k No. 402 Squadron, kde získal počátkem roku 1943 své první vítězství. V říjnu obdržel DFC a v únoru 1944 dokončil operační túru. Po návratu do Kanady sloužil v Tealingu a do Evropy se vrátil v srpnu 1944, kdy se připojil jako velitel letky k No. 421 Squadron. Koncem září byl převelen k No. 416 Squadron a od listopadu převzal velení celé jednotky. V březnu 1946 se vrátil do Kanady a pokračoval ve službě u RCAF. V roce 1953 se stal velitelem základny v Sylvestre a Lac St Debis. V roce 1960 odešel do invalidního důchodu a zemřel 8. prosince 1964. John Davidson Mitchner za svoji válečnou kariéru sestřelil 11 letounů protivníka, tři pravděpodobně a tři poškodil. Spitfire LF Mk. Vb BM211 s označením AE-J, na kterém John Mitchner pravidelně létal na podzim 1943 u No. 402 Squadron, byl na pravém motorovém krytu opatřen osobní kresbou opalující se slečny Jane z kresby v časopisu Daily Mirror. Zajímavostí tohoto Spitfiru jsou novější výfuky používané standardně u verze Mk.IX. Vzhledem ke zlepšeným výkonům byla u No. 402 Squadron takto upravena většina Spitfirů LF Mk.Vb.



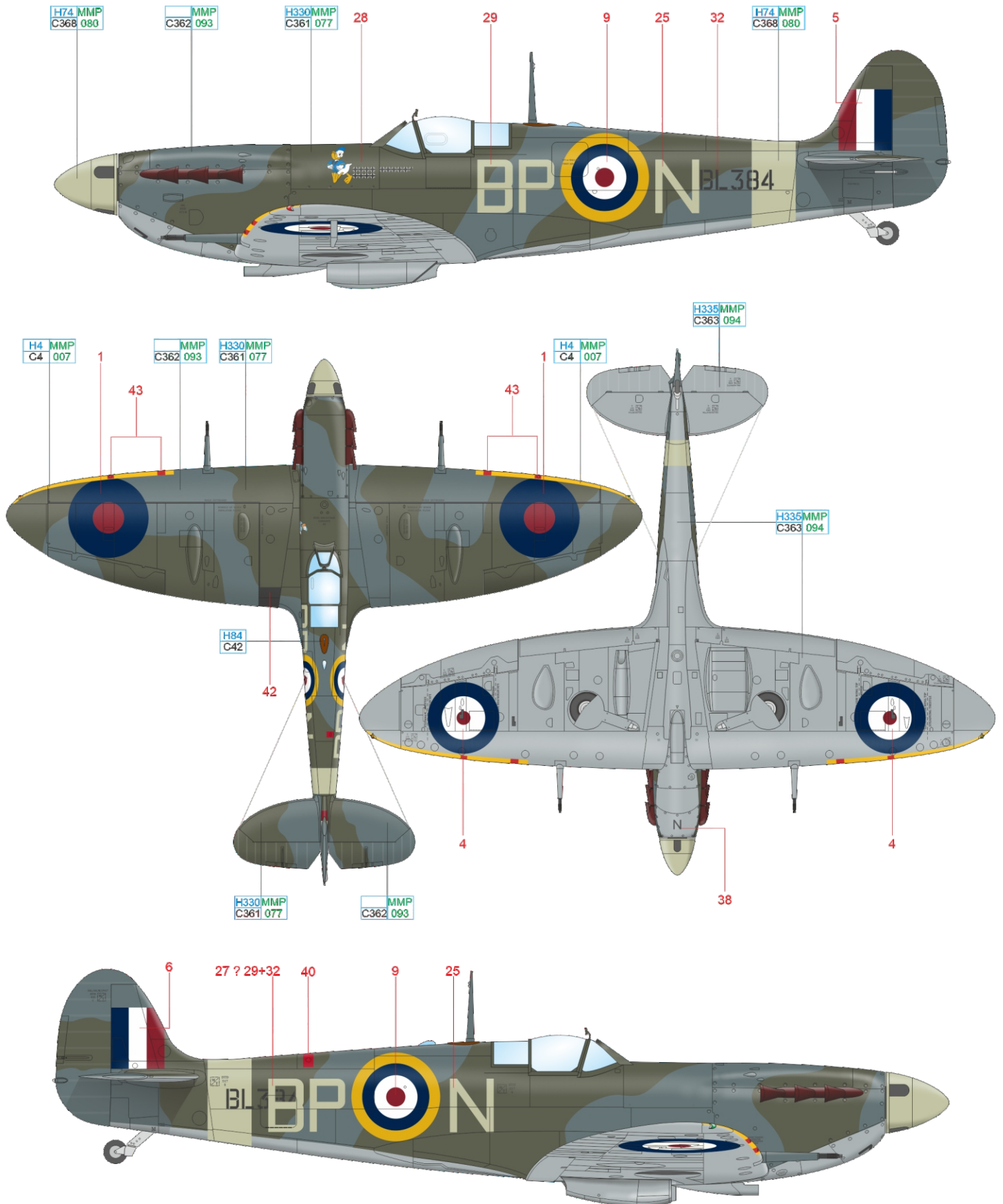
YELLOW H4 MMP C4 007 SKY H74 MMP C368 080 DARK GREEN H330 MMP C361 077 OCEAN GRAY MMP C362 093 MEDIUM SEA GRAY H335 MMP C363 094 MAHOGANY H84 C42

B BL594, W/Cdr Alexandr Gabszewicz, No. 2 Polish Wing, Northolt, Velká Británie, únor–květen 1943

BL594 byl dodán No. 242 Squadron v dubnu 1942, ale již v květnu byl poškozen při nehodě, následně opraven a dodán k No. 303 (Polish) Squadron, která tou dobou operovala z letiště Kirton-in-Lindsey. Zde byl opatřen kódy RF-G a stal se osobním strojem F/O Horbaczewského. Na začátku února 1943 se No. 303 Squadron přesunula do Hestonu, ale BL594 zůstal na letišti v Kirton-in-Lindsey a stal se osobním letounem velitele No. 2 Polish Wing, W/Cdr Alexandra Gabszewicze. Jeho nový Spitfire byl přebarven do standardního označení No. 302 (Polish) Squadron, včetně vyobrazení znaku jednotky. Na levé straně krytu nádrže si Gabszewicz nechal namalovat své osobní skóre, sedm a půl černého kříže, a také jméno Smarkata (což odkazuje na jeho velmi mladou snoubenku, Elisabeth Helen Bullimore). Na začátku června se No. 302 (Polish) Squadron přesunula k No. 1 Polish Wing v Hestonu a BL594 byl ponechán u No. 308 (Polish) Squadron. Poté, co se W/Cdr Gabszewicz stal velitelem křídla v Northoltu, BL594 zůstal u No. 308 (Polish) Squadron. Byl přestavěn na verzi LF Mk.Vb a v lednu 1944 byl přidělen k No. 234 Squadron. Při operačním letu 9. května 1944 byl BL594 sestřelen flakem a havaroval poblíž Berck-sur-Mer. Pilot F/O D. N. Greenhalghem sice vyskočil z letadla, ale nepřežil.



Spitfire BL351 byl přidělen k australské No. 457 Squadron dne 11. prosince 1941. Zpočátku jej pilotoval P/O Ken James, který později dosáhl 2,5 vítězství. V únoru 1942 byl BL351 přidělen F/Lt Johnny Gibsonovi, Novozélandanovi, který si připsal v roce 1940 na Hurricanech u No. 501 Squadron 11,5 vítězství. Gibson si nechal na svůj nový Spitfire namalovat osobní motiv kačera Donaldda, včetně všech svých dosažených sestřelů, kterých bylo celkem 13,5. BL351 byl v březnu 1942 přesunut k No. 452 Squadron a nakonec byl zničen při kolizi na zemi 8. května téhož roku.



D BM309, 2/Lt Robert A. Boock, No. 335th FS/4th FG, Debden, únor 1943

Čtvrtá stíhací skupina byla složkou osmé letecké armády Spojených států amerických během 2. světové války. Skupina byla podle základny Debden, ze které působila, známá jako Debden Eagles. Tři „Eagle“ peruté byly zformovány mezi zářím 1940 a červencem 1941 americkými piloty-dobrovolníky ještě před vstupem Spojených států do bojů 2. světové války v prosinci 1941. Jejich působení v řadách britské RAF trvalo až do 29. září 1942, kdy tyto peruté zformovaly 4. stíhací skupinu osmé letecké armády Spojených států. Z No. 71, No. 121 a No. 133 Squadron RAF se staly 334th, 335th a 336th Fighter Squadron USAAF. Při posledním velkém střetnutí 4th Fighter Group dne 22. ledna 1943 sestřelil v kokpitu Spitfiru Mk.Vb BM309 2/Lt. Robert A. Boock z 335th Fighter Squadron severozápadně od Dunkerque jeden Fw 190. Jeho Spitfire měl na pravém motorovém krytu vyobrazen neoficiální znak 4th FG.

