



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 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 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 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, základem slavného Merlinu. Ministerstvo letectví projevilo o navrhovaném Typu 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, 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 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 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 své konstrukce do výzbroje RAF nedočkal. Zemřel 11. června 1937 ve věku 42 let a tíhu dalšího vývoje Spitfiru následně nesl Joe Smith.

Pozadu s vývojem

Vývoj Spitfiru byl průběžným procesem a zahrnoval četné změny. Po prvních verzích Mk.I a Mk.II dospěl do bodu, kdy bylo třeba učinit zásadnější krok. Výsledek, verze Mk.V, byl ve skutečnosti Mk.I poháněný výkonnějším motorem řady Merlin 45. Spitfire Mk.V se objevil ve službě na počátku roku 1941 a pomohl RAF reagovat na vývoj německých Bf 109. V září 1941 se však na obloze objevil dosud neznámý německý stíhací letoun s hvězdicovým motorem. Byl to nový Fw 190A, který překonával všechny britské stíhačky včetně Spitfiru Mk.V. Ztráty nad západní Evropou rychle rostly a krize byla natolik vážná, že RAF ukončila během listopadu 1941 většinu denních operací nad pevninskou Evropou.

První odpovědí RAF na novou situaci měl být připravovaný Spitfire Mk.VIII, ale konstrukční změny byly natolik výrazné, že nebylo možné rozběhnout v dostatečně krátké době sériovou výrobu. Protože nebylo možné výkonně Mk.VIII dostat do výroby dostatečně rychle, hledal se jiný způsob, jak co nejrychleji získat výkonný stroj schopný vzdorovat Fw 190A. Řešení bylo nalezeno ve spojení dvoustupňového přeplňovaného motoru Merlin 61 s trupem Spitfiru Mk.Vc.

Pro přestavbu byly vybrány dva letouny Mk.Vc, AB196 a AB197, jejichž trup byl zesílen aby pojmul výkonnější a těžší motor. Letové zkoušky byly úspěšné a téměř okamžitě byla zahájena sériová výroba. Ta byla zahájena v červnu 1942 a první Mk.IX se dostaly k 64. peruti v červenci. Výkony se ve srovnání se Spitfirem Mk.V výrazně zlepšily. Maximální rychlost 658 km/h ve výšce 8530 m byla vyšší o 64,4 km/h a dostup se zvýšil z 11 033 m na 13 106 m.

Hrozba z velkých výšek

Po Mk.V byl další vývoj Spitfiru ještě před zjevením v podobě Fw 190A hnán obavami z výškových bombardérů Luftwaffe. Ministerstvo letectví proto požadovalo variantu Spitfiru s přetlakovou kabinou. Dostala motor Rolls-Royce Merlin 47 pohánějící čtyřlístou vrtuli Rotol o průměru 3,27 m, která byla navržena tak, aby poskytovala zvýšený tah ve velkých výškách. Křídlo dostalo zašpičatělé konce, které zvětšily rozpětí na 12,2 m, opět v zájmu zlepšení výkonů ve velkých výškách. Protože se ale zmíněná hrozba nenaplnila, bylo nakonec postaveno pouze 100 kusů Mk.VI a jen dvě perutě (No. 124 a No. 616) jimi byly plně vyzbrojeny.

Dalším vývojovým stupněm Spitfiru byl Mk.VII s přetlakovou kabinou mírně odlišné konstrukce (u pozdějších sériových exemplářů dále vylepšené konstrukcí „Lobelle“), poháněný motorem Merlin 64 (F Mk.VII) nebo 71 (HF Mk.VII) s dvoustupňovým a dvourychlostním kompresorem. Křídlo mělo opět zašpičatělé konce, později však bylo mnoho Mk.VII konvertováno na normální zaoblené křídlo.

Tato stavebnice: Spitfire Mk.VIII

Spitfire Mk.VIII byl v podstatě Mk.VII bez přetlakové kabiny. A protože se záhy ukázalo, že pro boj s novými Fw 190 bude „provizorní“ Mk.IX dostatečným řešením, byla výroba verze Mk.VIII odsunuta výhradně do továrny v Castle Bromwich.

Mk.VIII se od Mk.VII lišil jen málo, hlavním rozdílem byla změna tvaru směrovky se zašpičatělým vrcholem směrového kormidla. Některé rané exempláře z výroby měly také prodloužené zašpičatělé konce křídla, ale protože pro Mk.VIII neměly žádný význam a snižovaly odezvu křídlelek na řízení i obratnost kolem podélné osy, dostala většina Mk.VIII standardní křídlo. Existovaly tři varianty Mk.VIII. Pro malé výšky (LF Mk.VIII), střední výšky (F Mk.VIII) a velké výšky (HF Mk.VIII). Lišily se použitým motorem, byly poháněny Merlinem 66, 63 a 70.

Obě hlavní palivové nádrže měly objem zvětšený o 50 l na celkových 436 l. S objemem křídelních nádrží to umožňovalo dolet 1060 km. Kromě toho bylo možno podvěsit pod trup aerodynamickou přídatnou nádrž o objemu 136, 409 nebo dokonce 773 l. S 409l nádrží se dolet prodloužil na 1900 km a s 773l dokonce na 2400 km. Díky delšímu doletu se Mk.VIII lépe hodily pro operace na Dálném východě. Maximální únosnost pum byla 460 kg s jednou 220kg pumou na trupovém závěsníku a dvěma 110kg pod křídlem.

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



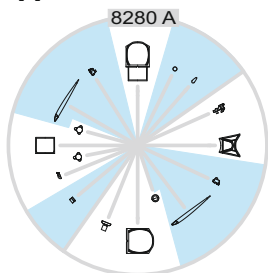
PIÈCES



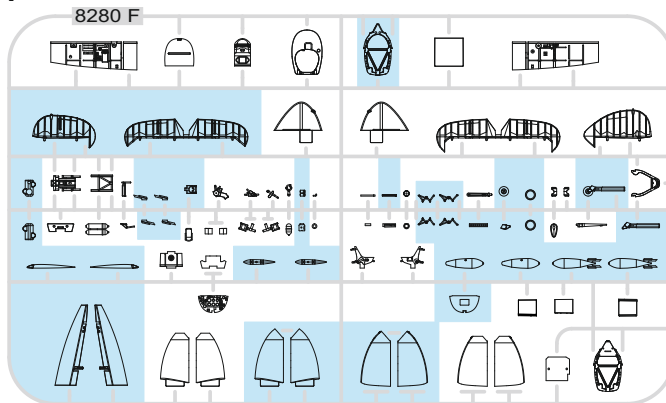
部品

PLASTIC PARTS

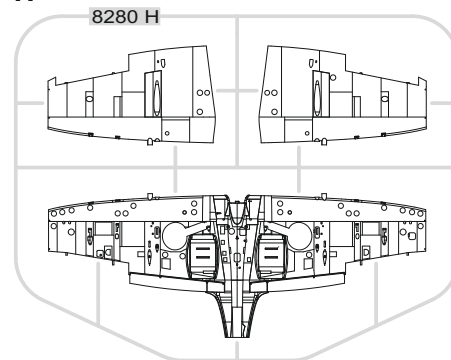
A>



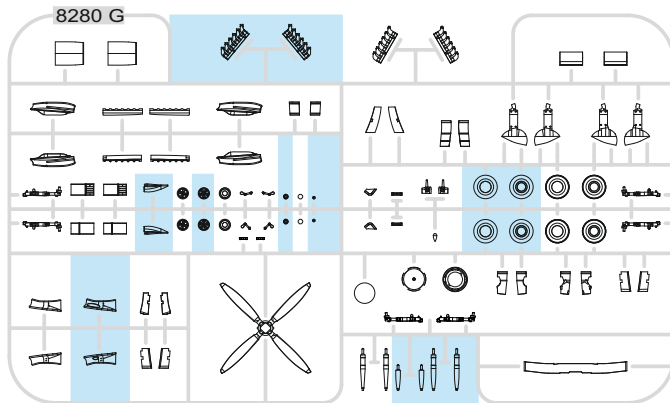
F>



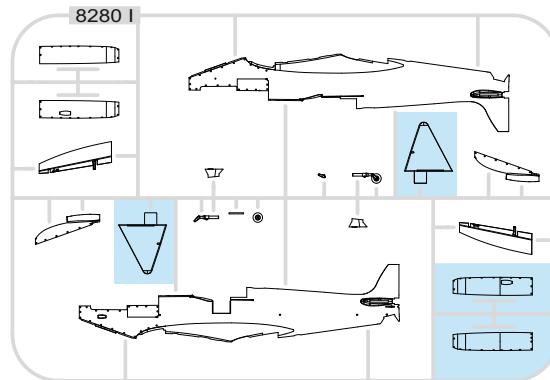
H>



G>



I>



-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



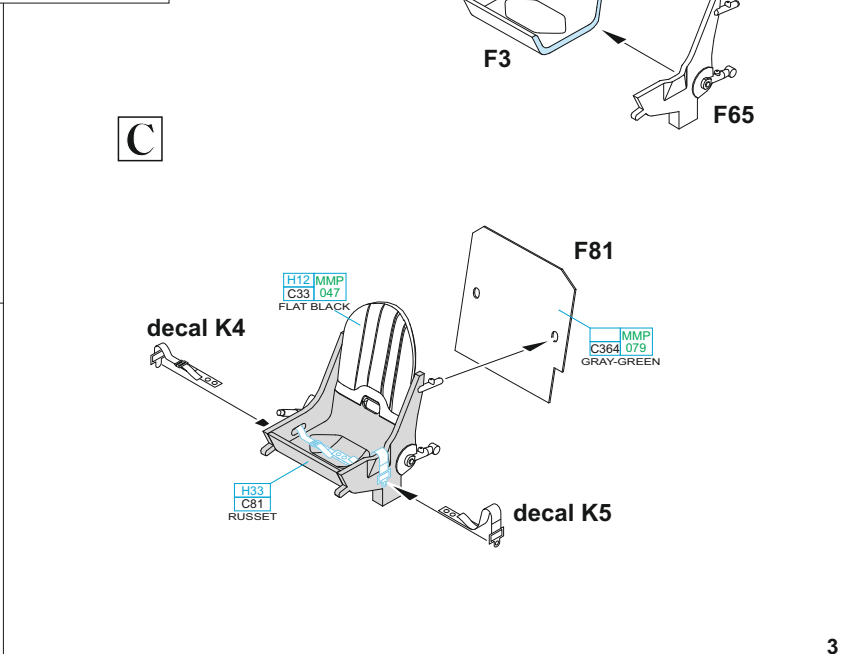
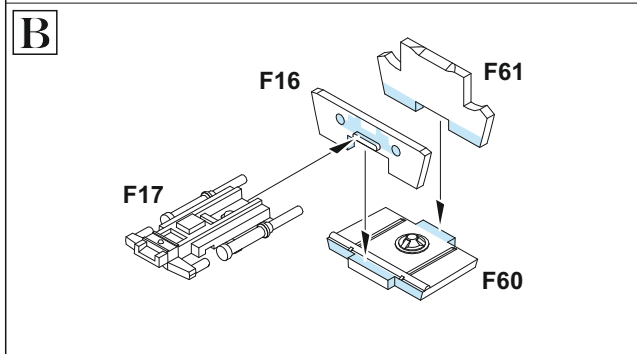
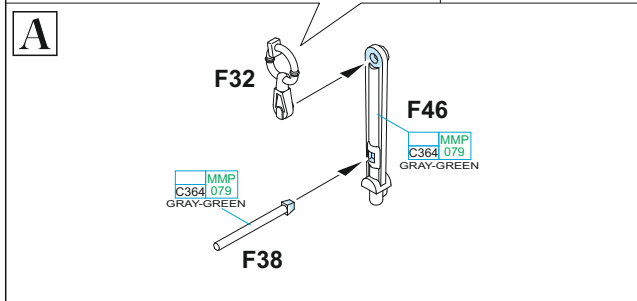
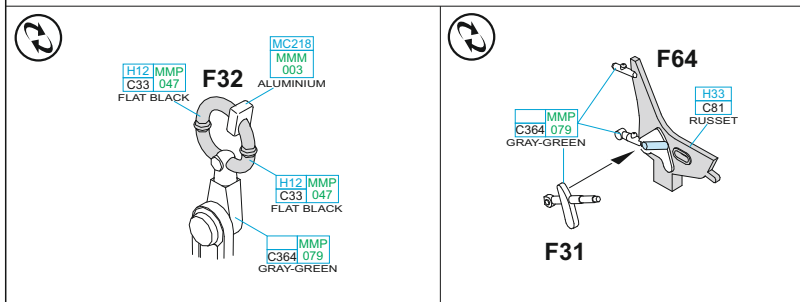
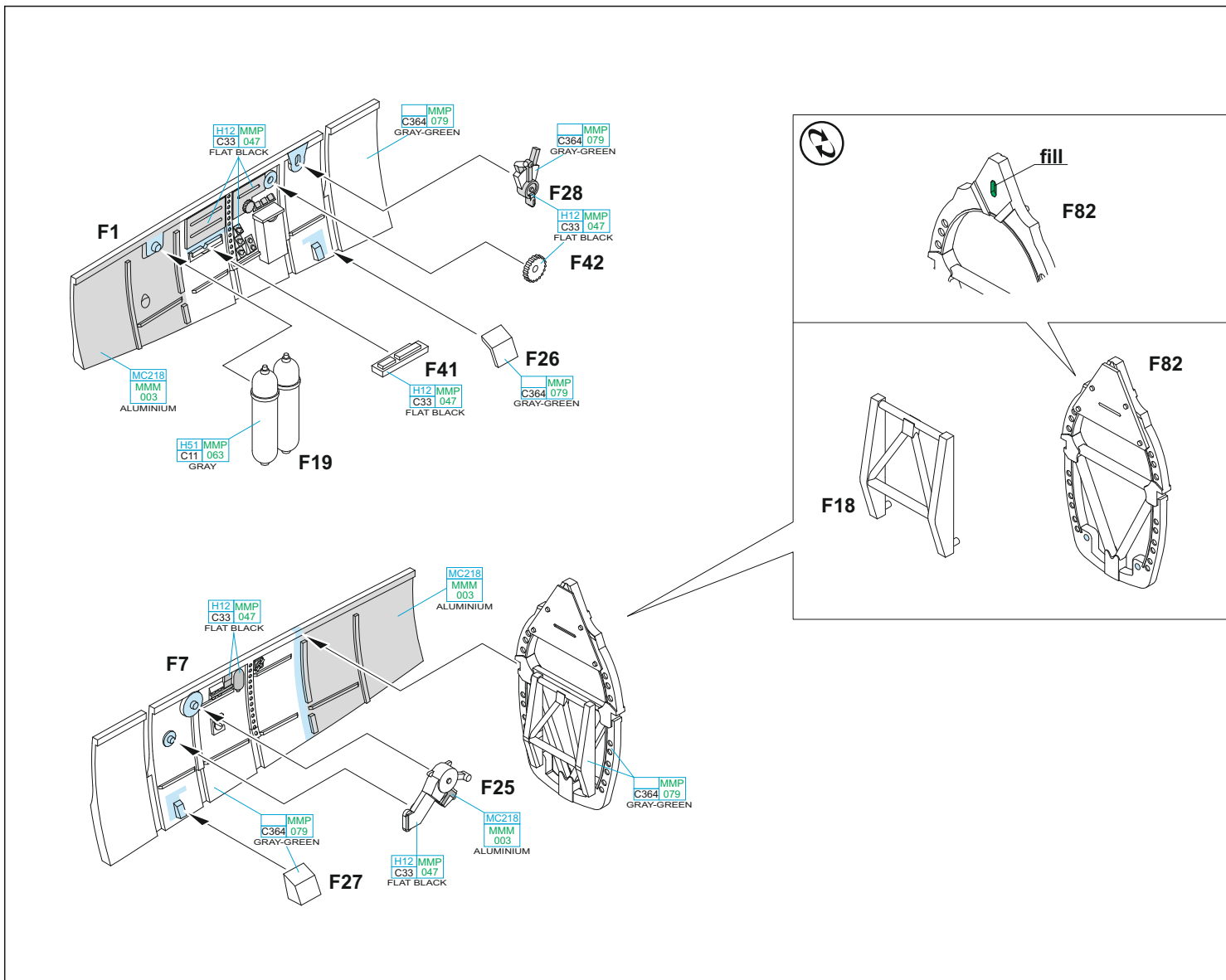
PEINTURE

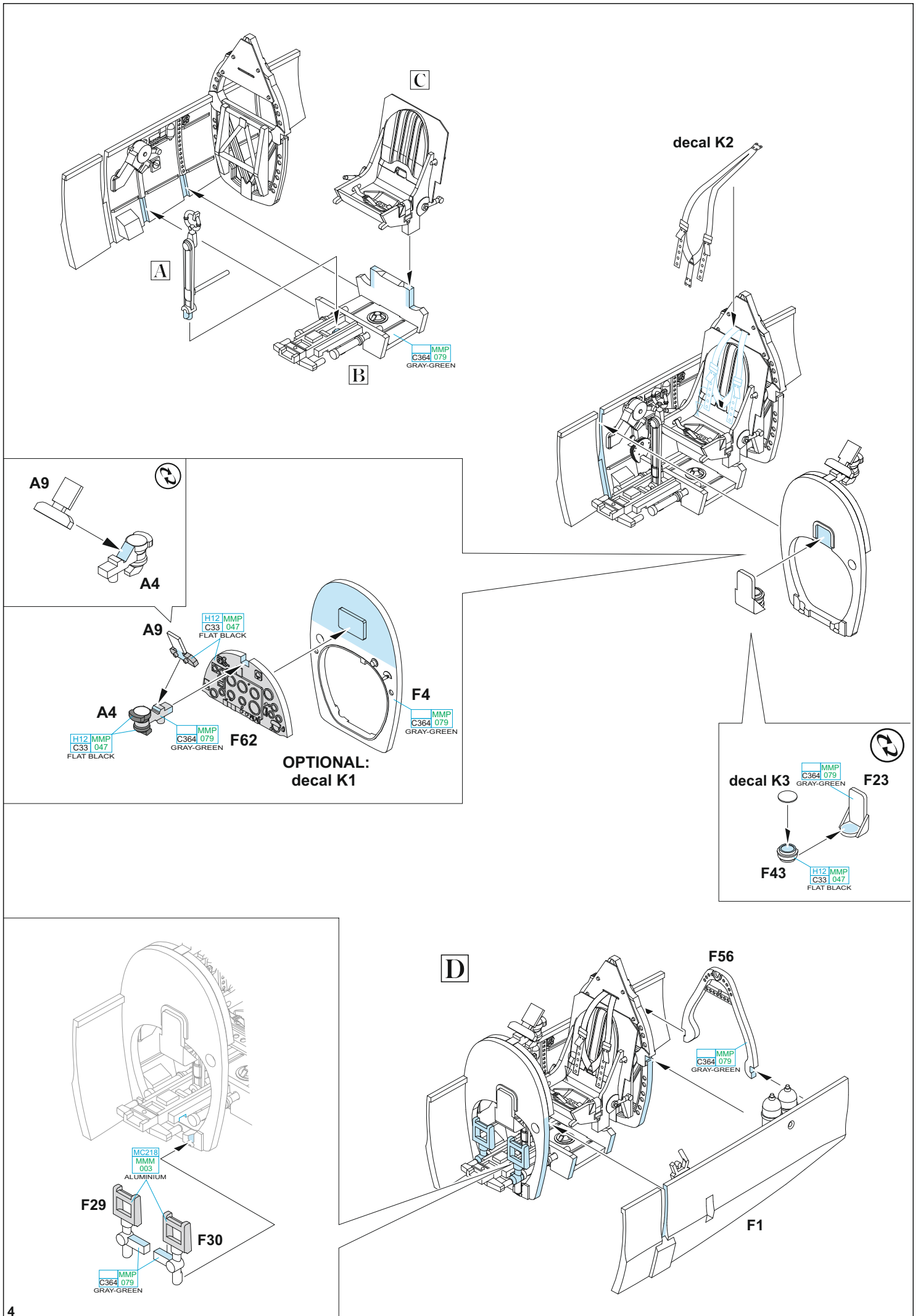


色

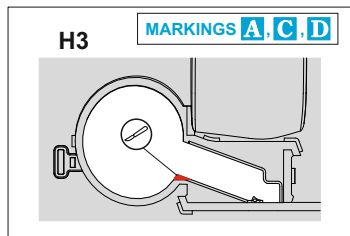
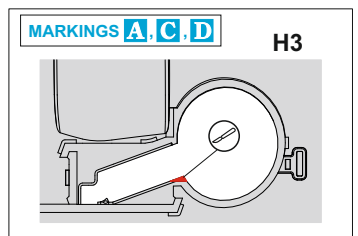
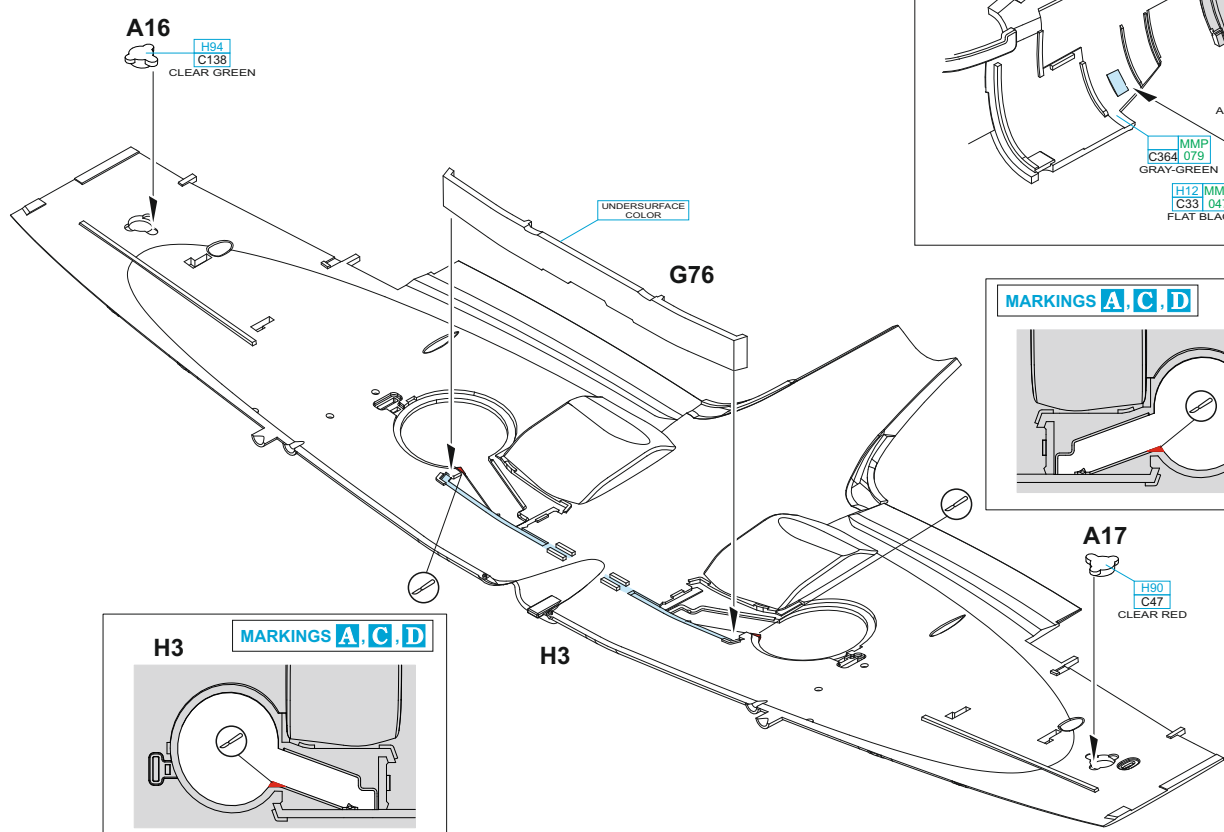
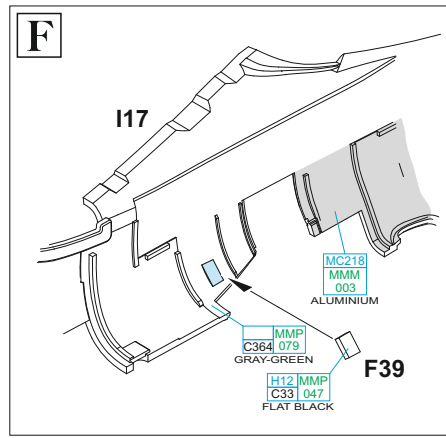
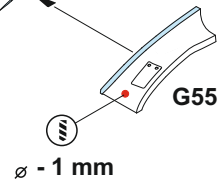
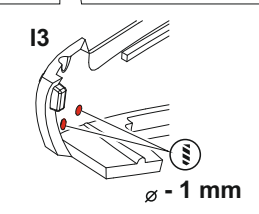
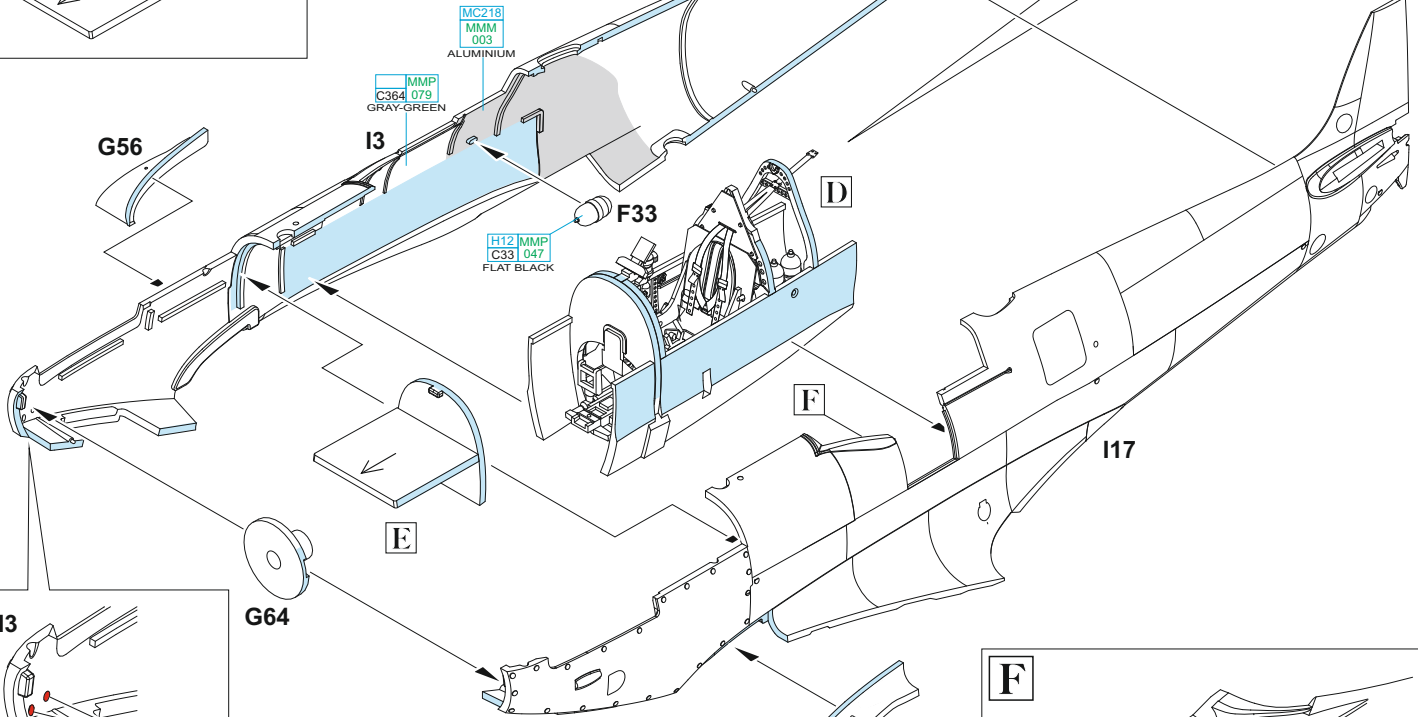
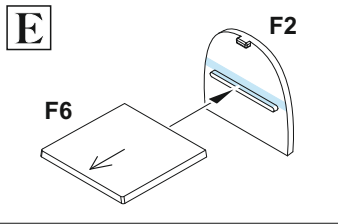
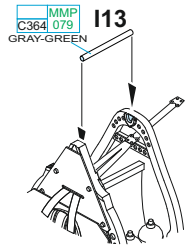
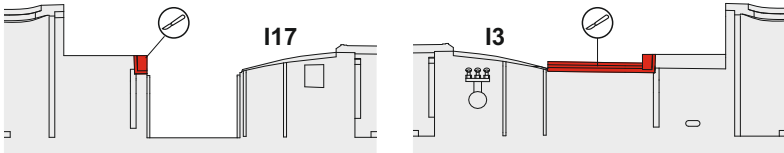
GSI Creos (GUNZE)		MISSION MODELS	
AQUEOUS	Mr.COLOR	PAINTS	
H4	C4	MMP-007	YELLOW
H11	C62	MMP-001	FLAT WHITE
H12	C33	MMP-047	FLAT BLACK
H13	C3	MMP-003	FLAT RED
H33	C81		RUSSET
H51	C11	MMP-063	LIGHT GULL GRAY
H71	C21	MMP-076	MIDDLE STONE
H72	C369	MMP-078	DARK EARTH
H74	C368	MMP-080	SKY
H77	C137	MMP-040	TIRE BLACK
H84	C42		MAHOGANY
H90	C47		CLEAR RED
H92	C49		CLEAR ORANGE
H94	C138		CLEAR GREEN

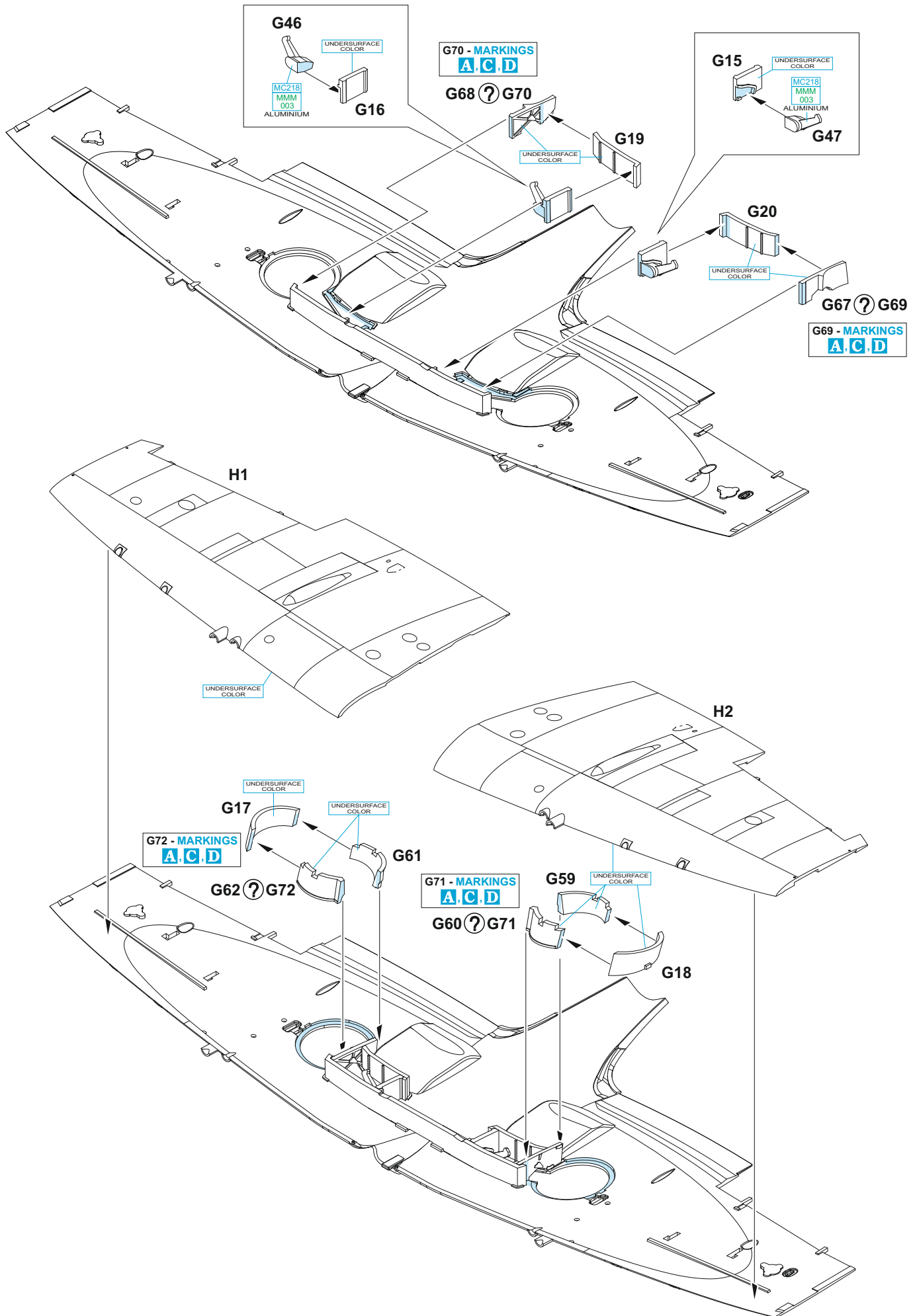
GSI Creos (GUNZE)			MISSION MODELS
AQUEOUS	Mr.COLOR	PAINTS	
H302	C302		GREEN
H330	C361	MMP-077	DARK GREEN
H333	C333	MMP-045	EXTRA DARK SEAGRAY
H335	C363	MMP-094	MEDIUM SEAGRAY
H417	C117	MMP-051	LIGHT BLUE
	C362	MMP-093	OCEAN GRAY
	C364	MMP-079	AIRCRAFT GRAY-GREEN
	C370	MMP-092	AZURE BLUE
Mr.METAL COLOR		METALLICS	
	MC214	MMM-001	DARK IRON
	MC218	MMM-003	ALUMINIUM
Mr.COLOR SUPER METALLIC		METALLICS	
	SM201	MMC-001	SUPER FINE SILVER 2

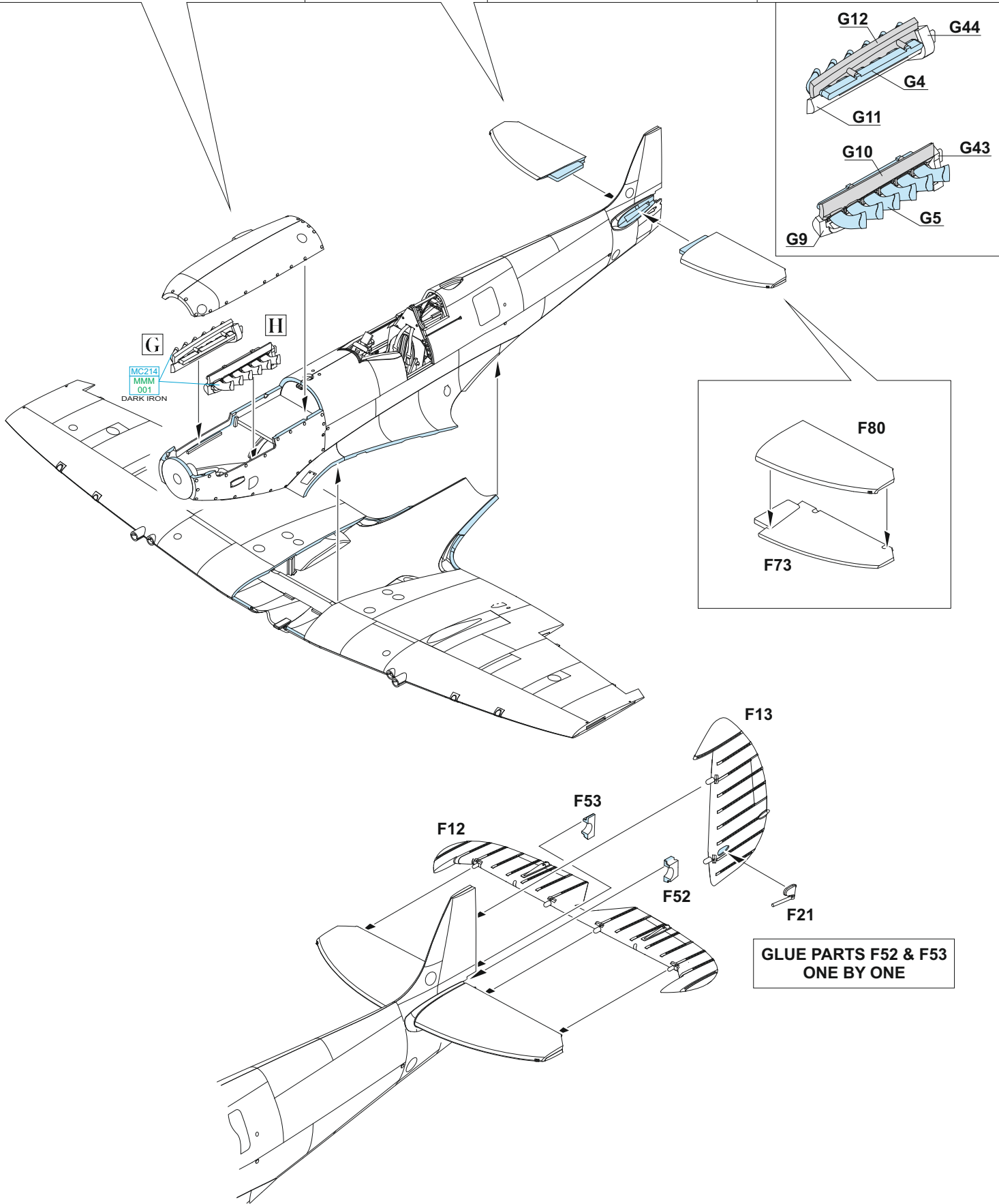
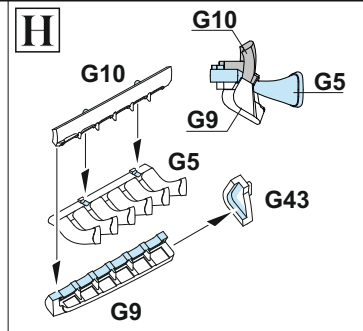
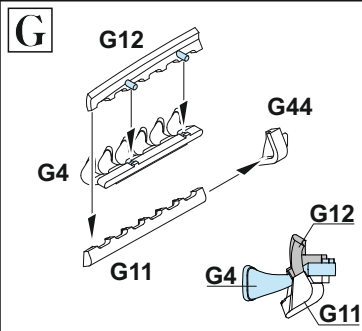
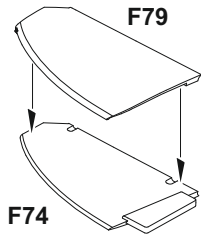
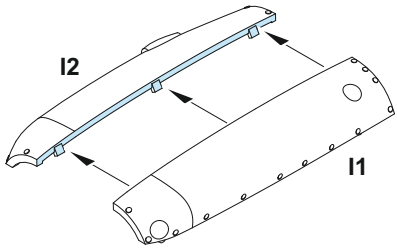




⑦ FOR CLOSED CANOPY ONLY

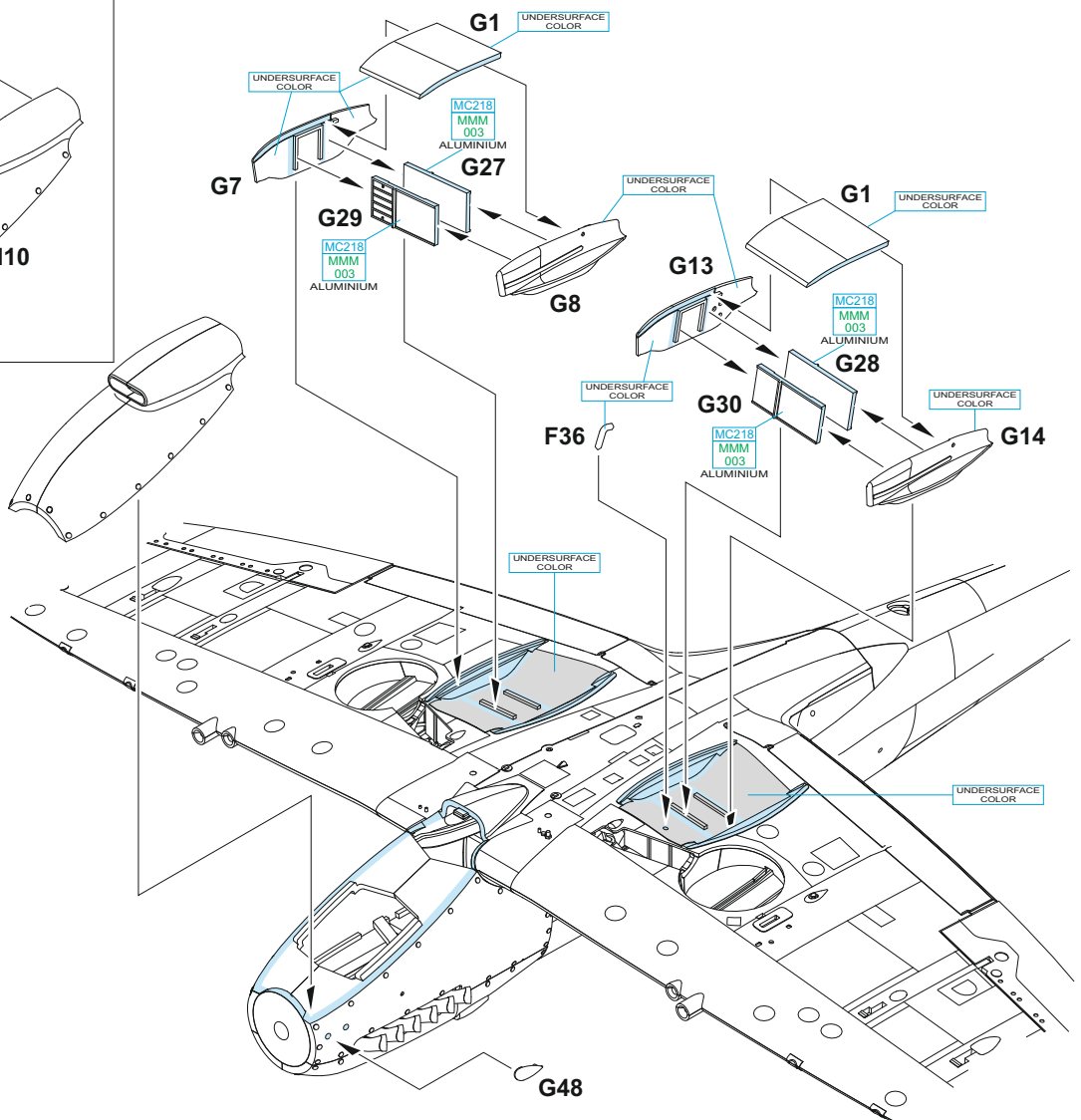
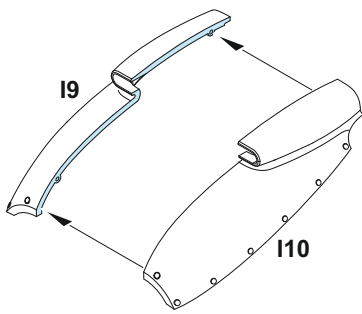
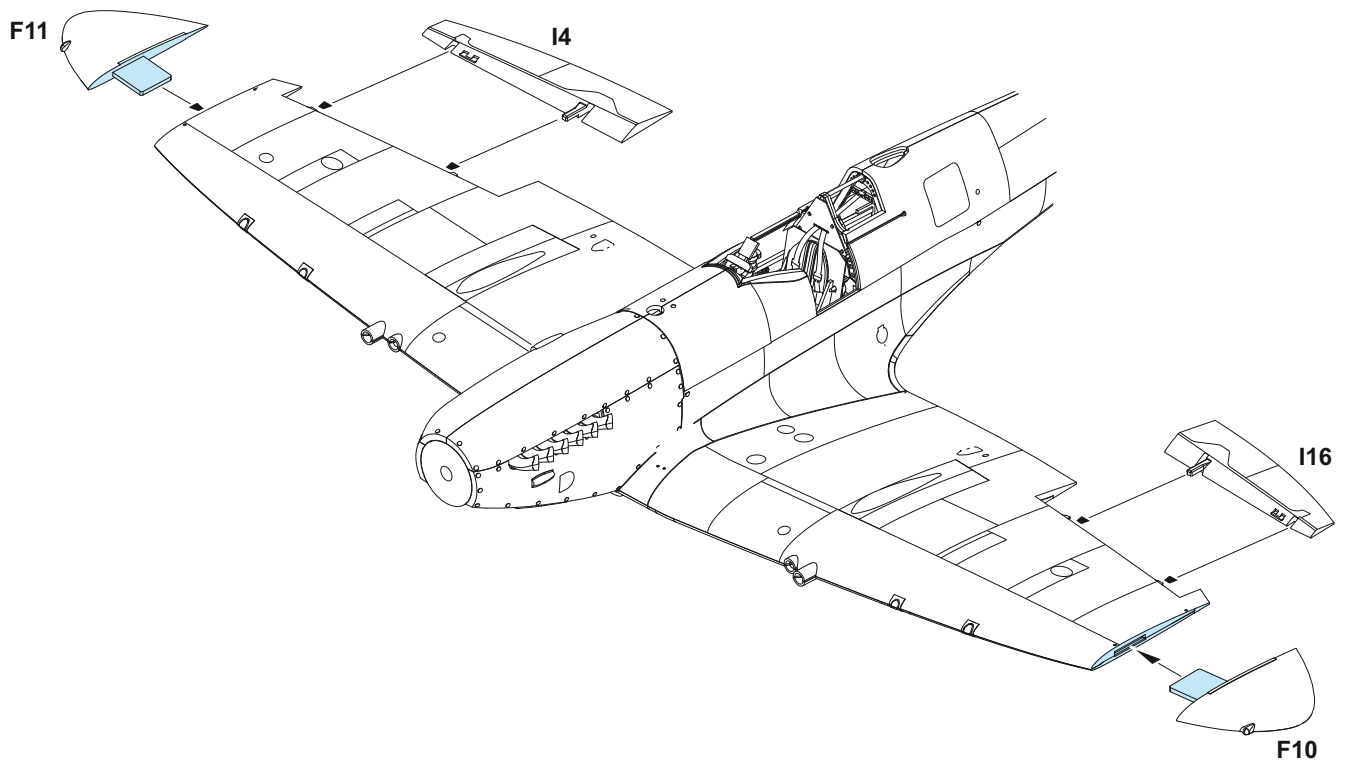


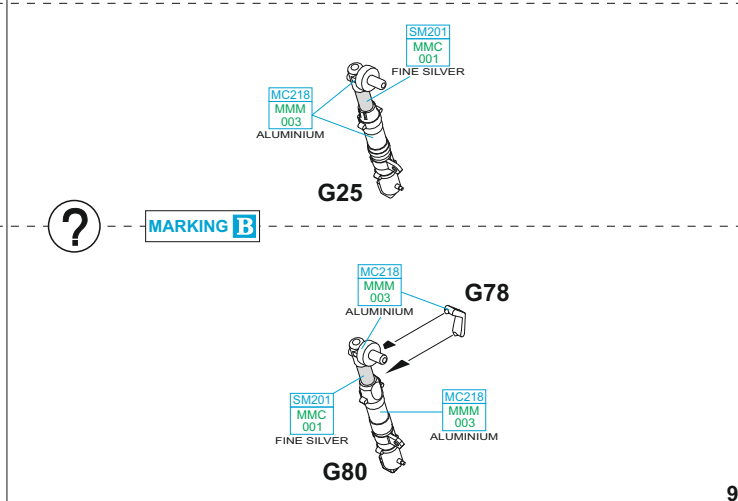
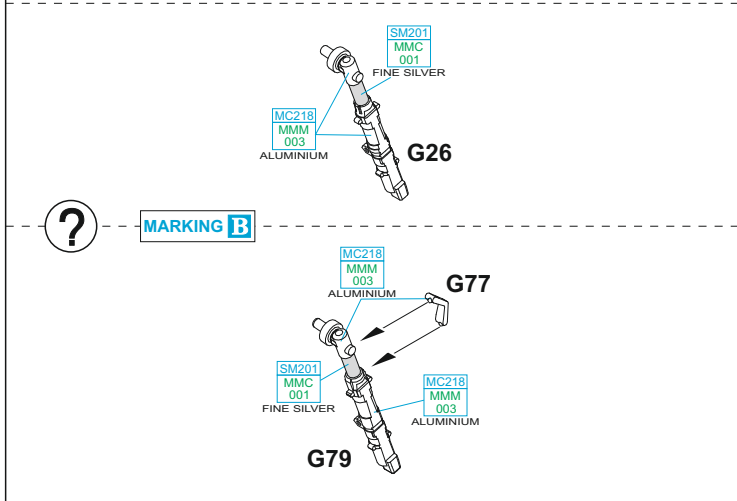
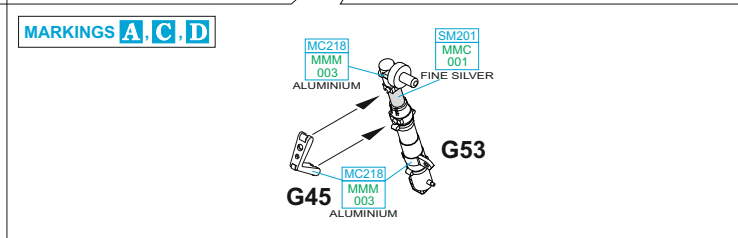
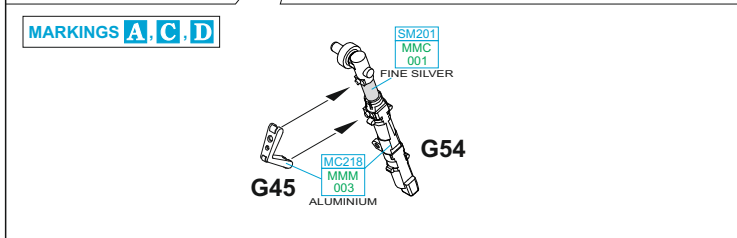
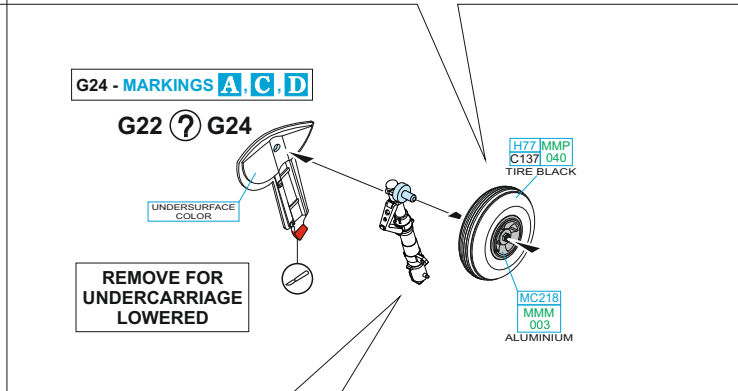
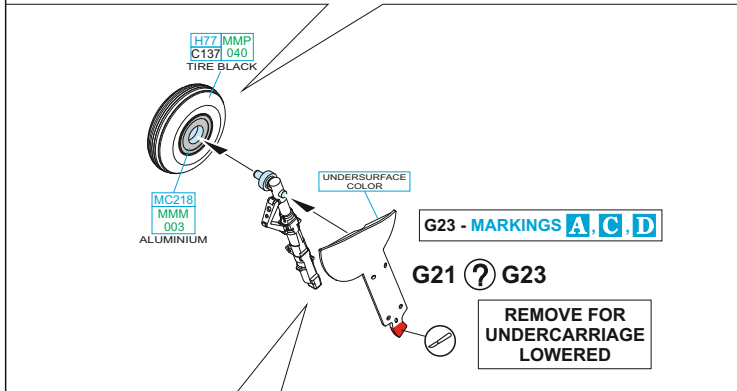
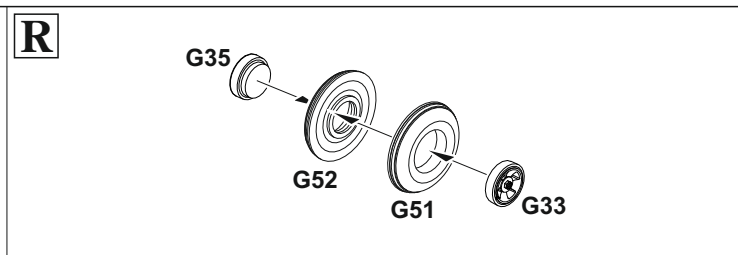
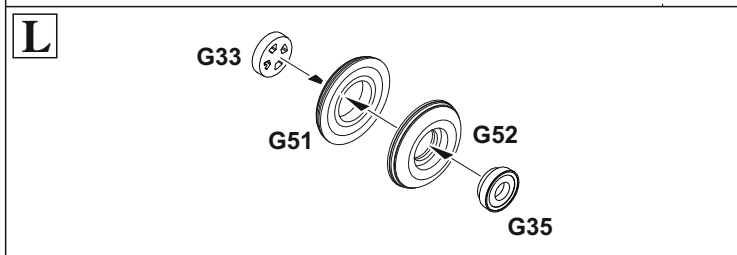
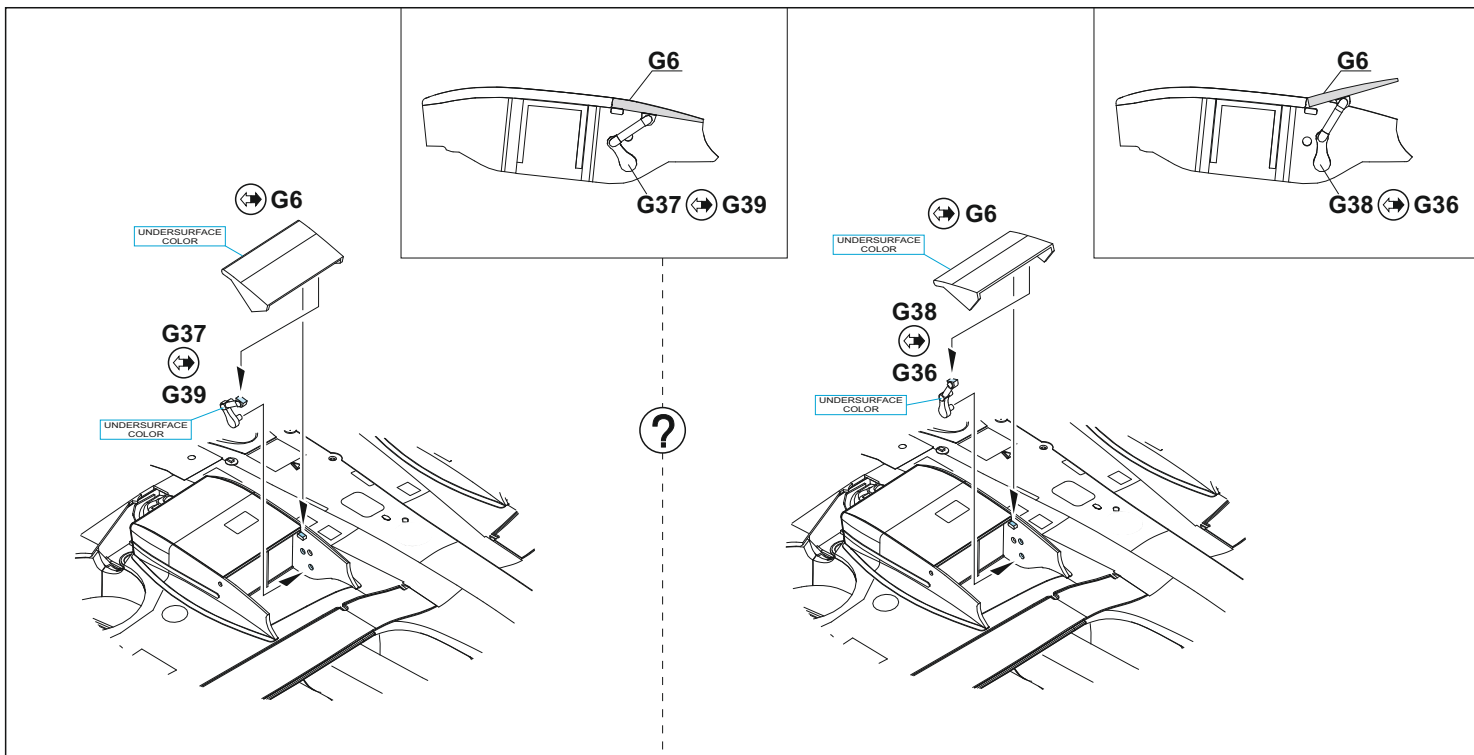


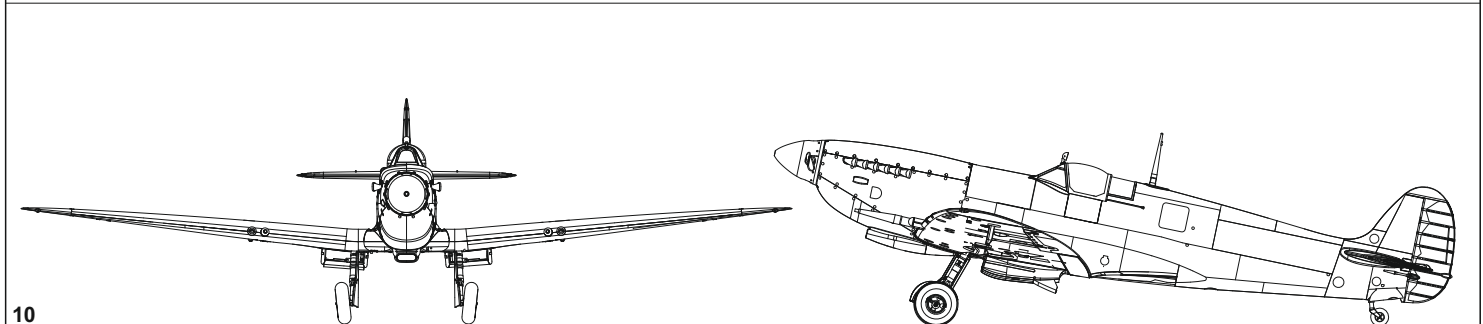
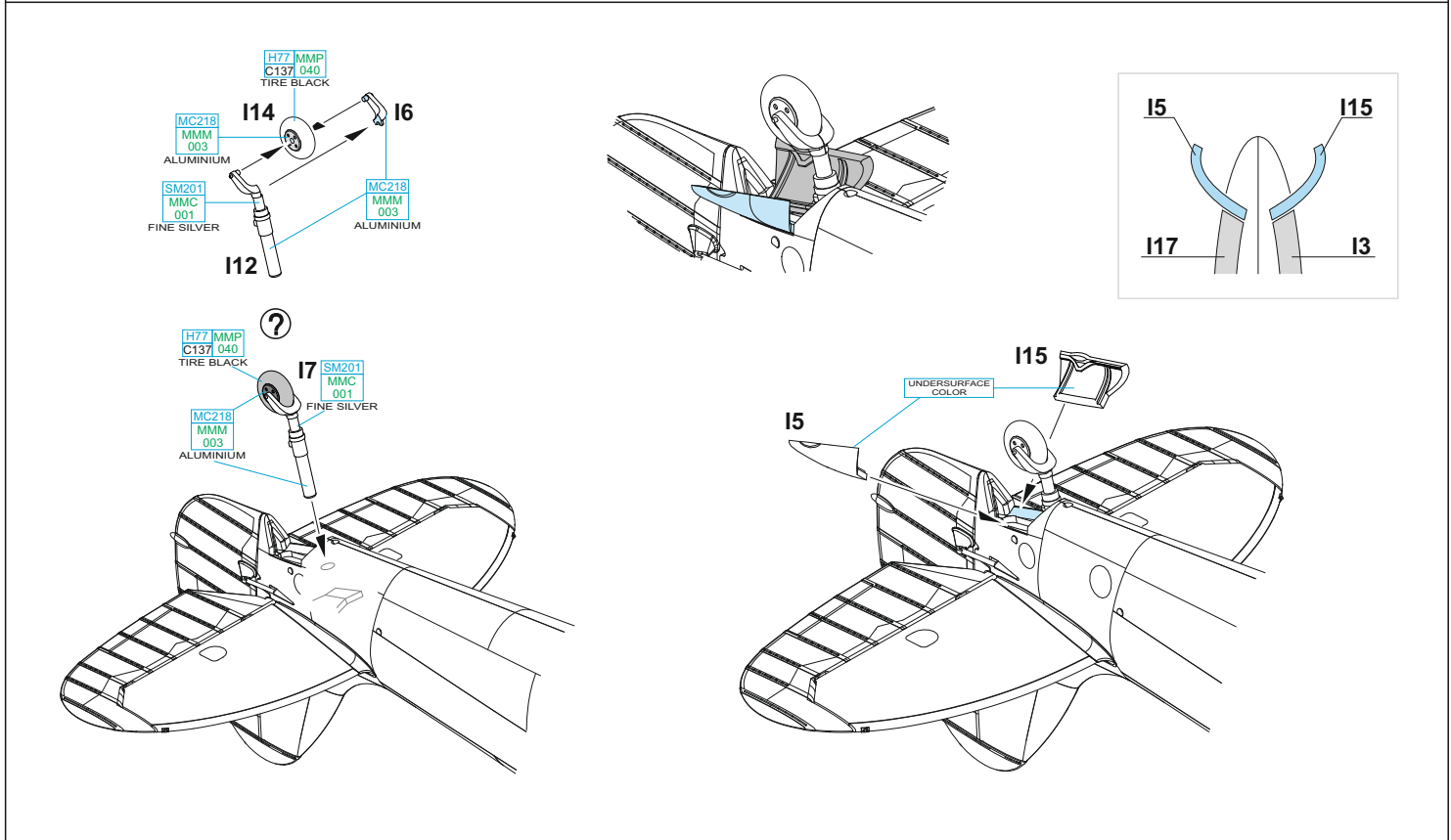
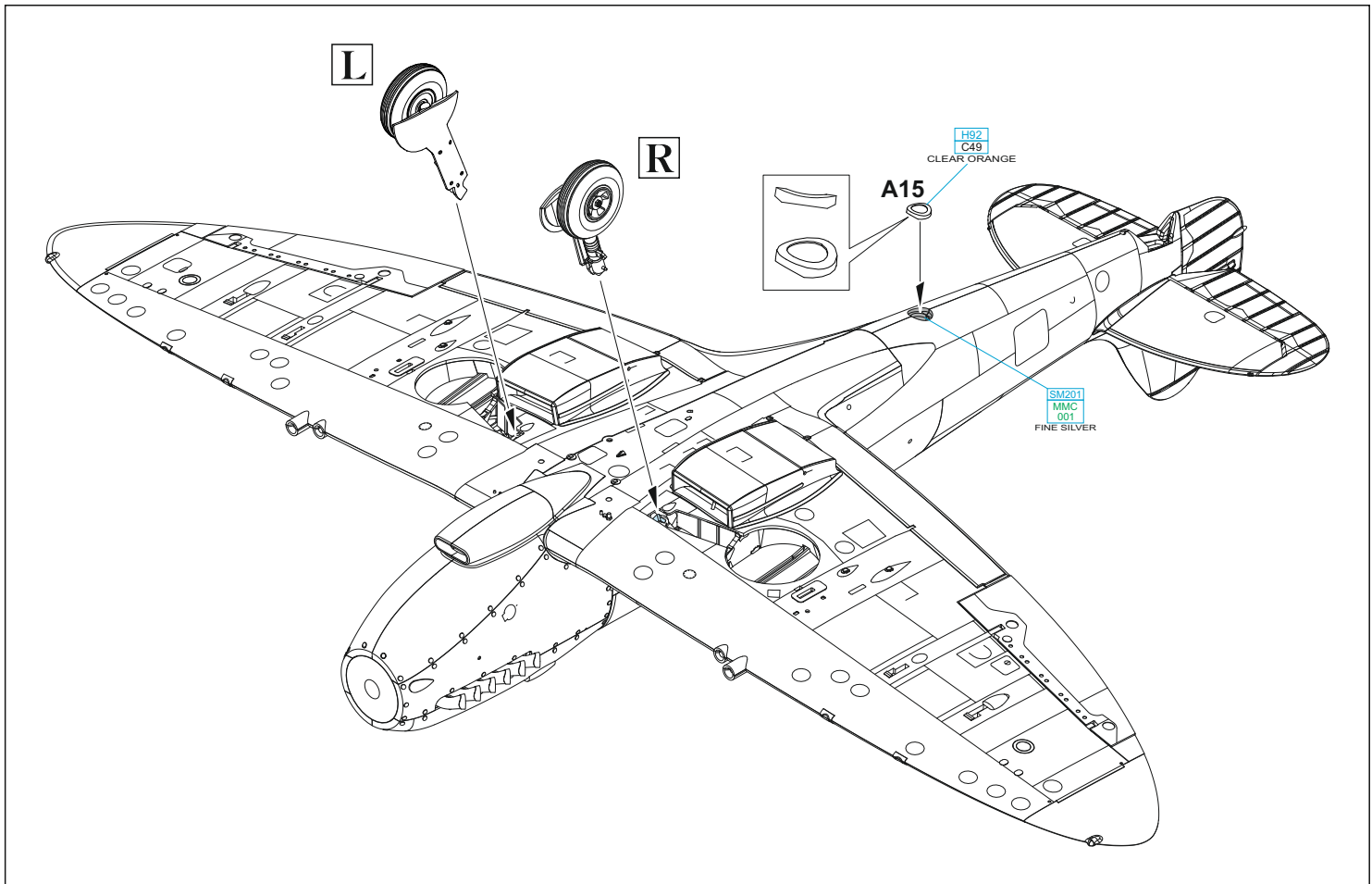


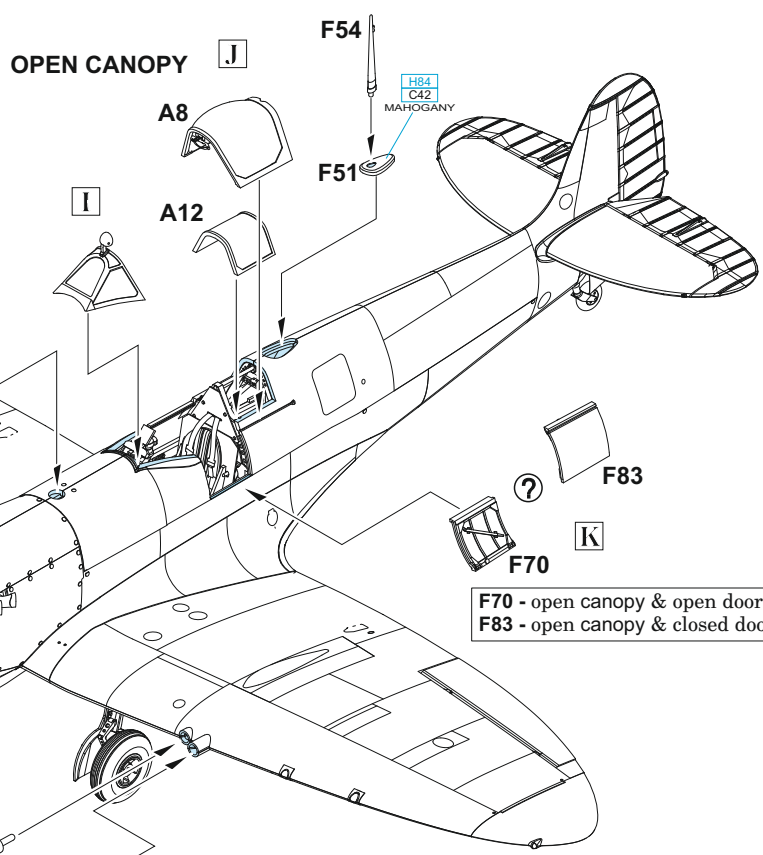
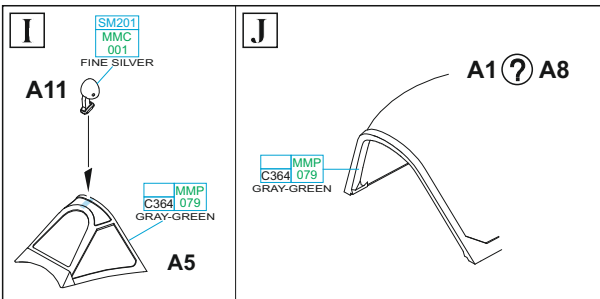
MC214
MMM
001
DARK IRON

GLUE PARTS F52 & F53
ONE BY ONE

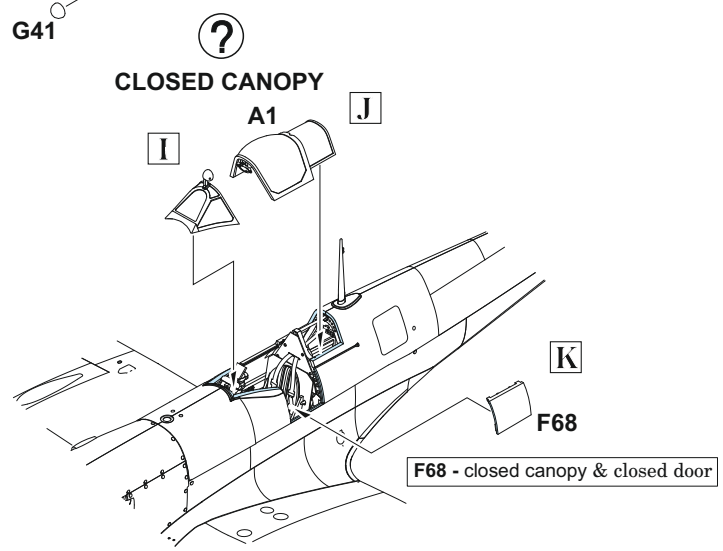
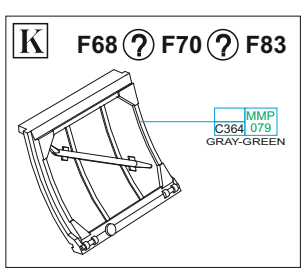
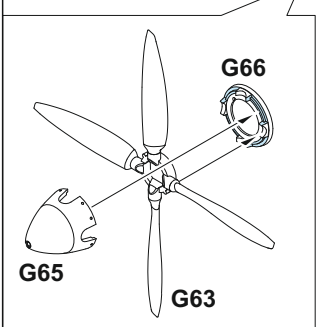




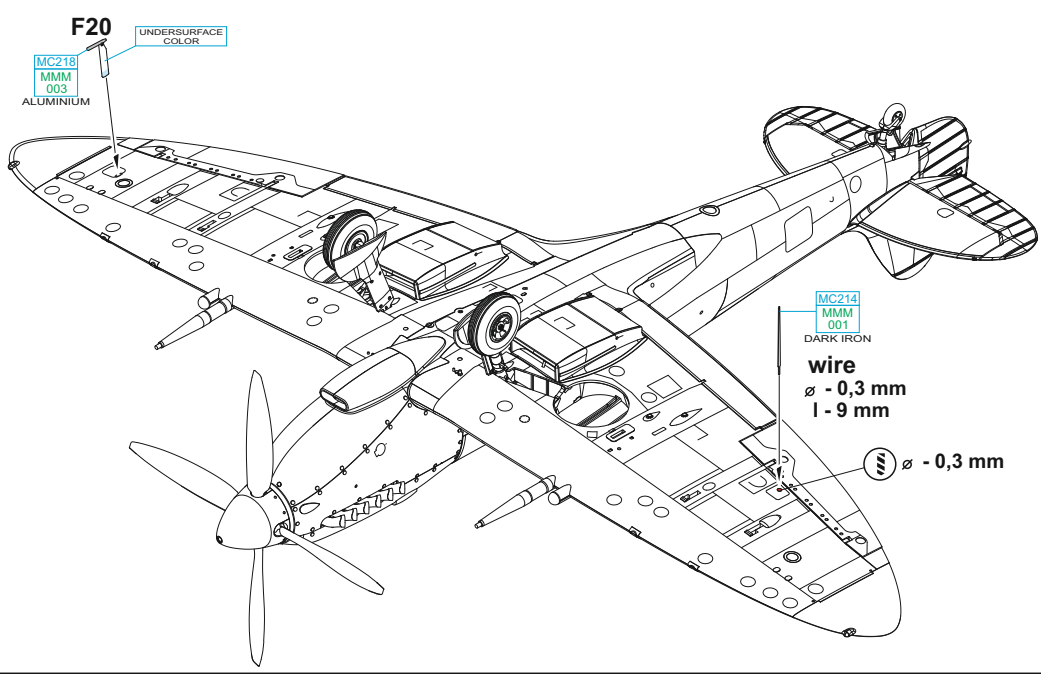




F70 - open canopy & open door
F83 - open canopy & closed door

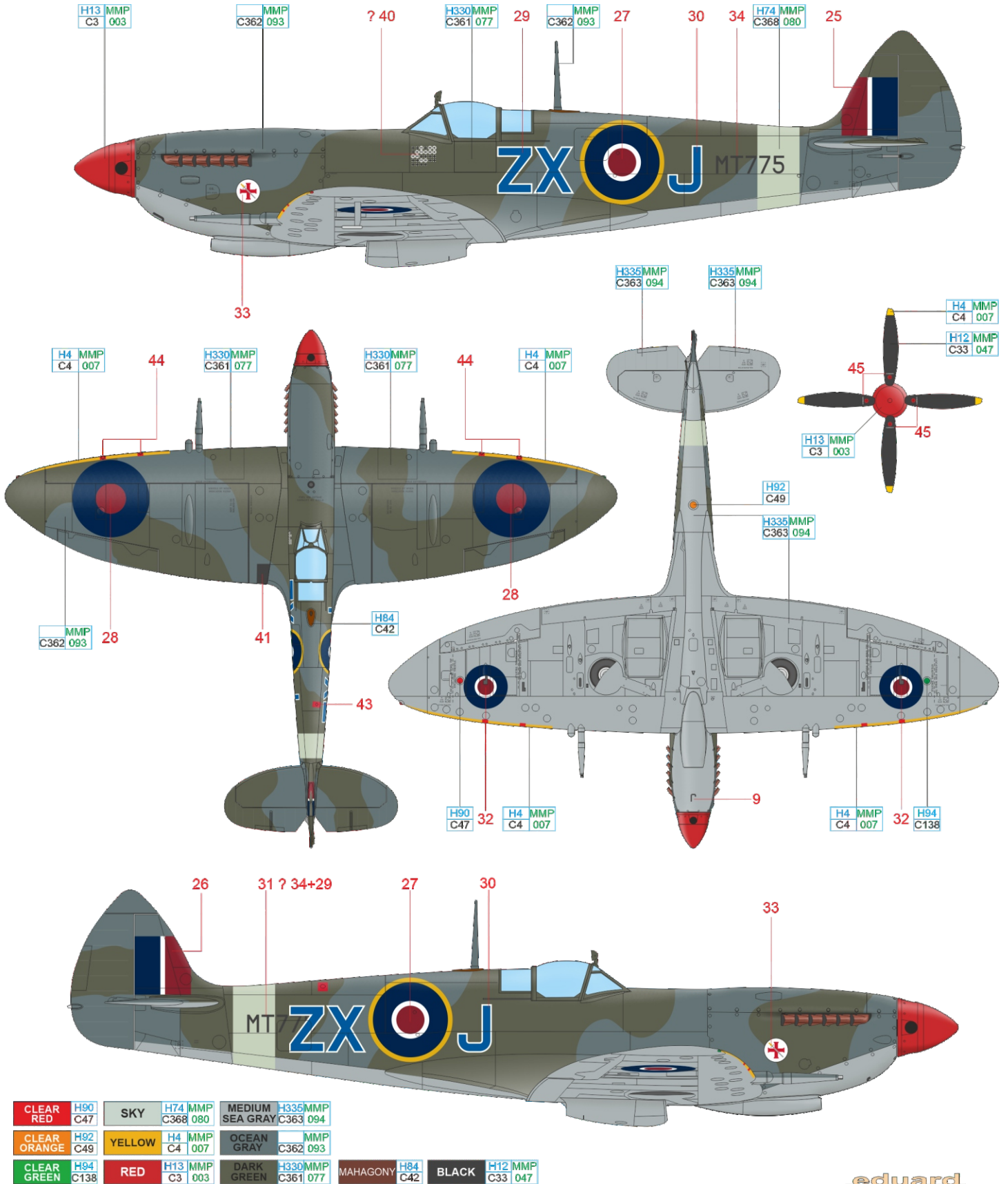


F68 - closed canopy & closed door



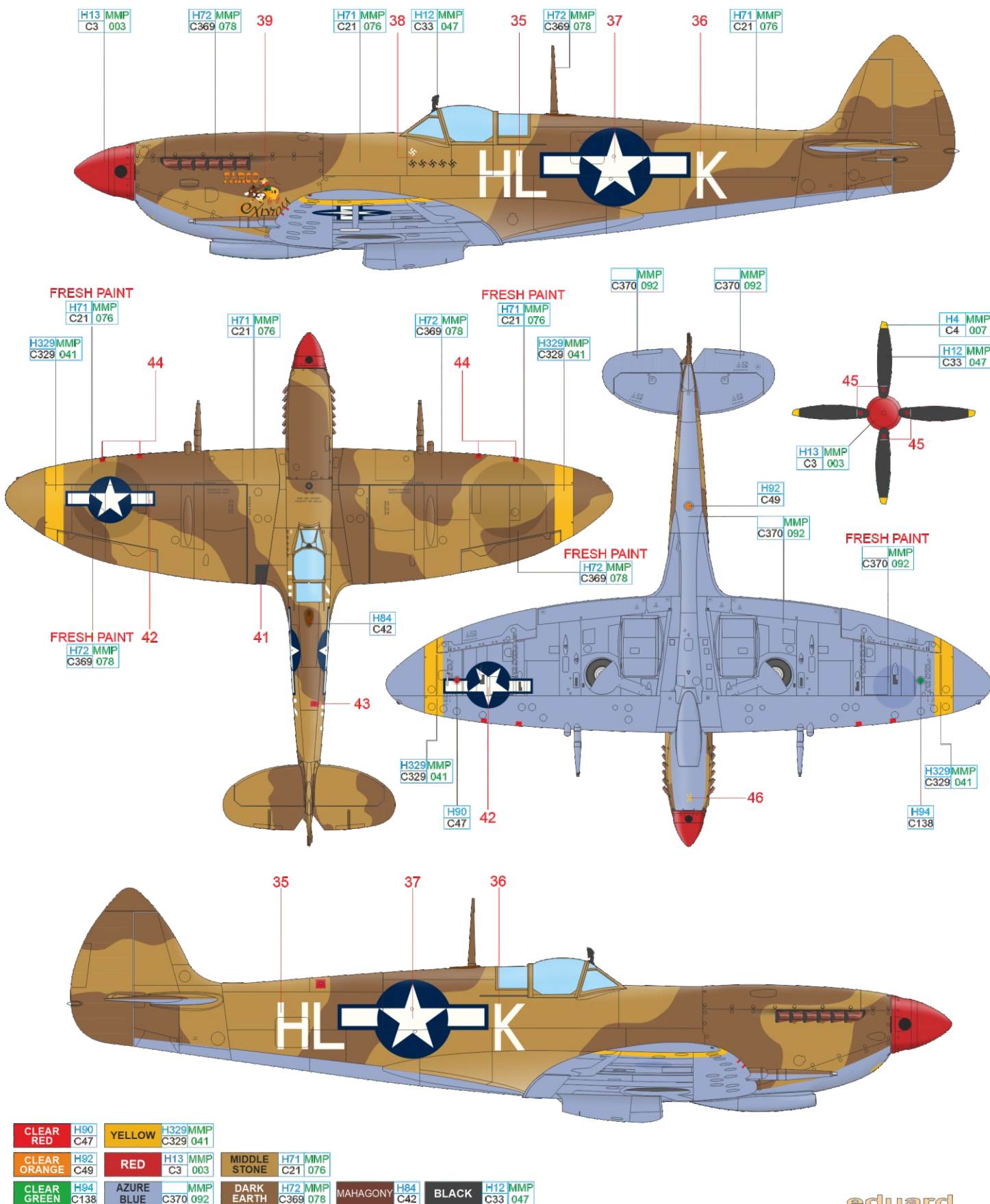
A MT775, S/Ldr Neville F. Duke, No. 145 Squadron, Loreto, Itálie, červenec–září 1944

Neville Frederick Duke, rodák z Turnbridge v Kentu, vstoupil do RAF ve svých osmnácti letech v červnu 1940. Po vycviku byl v únoru 1941 zařazen k No. 92 Squadron u které zaznamenal své první dva sestřely. Často létal jako wingman slavného „Sailora“ Malana, velitele bigginhillského Wingu. V říjnu 1941 byl Duke odeslán do severní Afriky k No. 122 Squadron, létající s Tomahawk a Kittyhawk, u níž dosáhl dalších šesti sestřelů. Druhou operační túru začal opět u No. 92 Squadron, která se přesunula také na africký kontinent, kde obdržela „tropicke“ Spitfiry Mk.Vb. Během několika měsíců si připsal dalších 14 vítězství. V březnu 1944 převzal velení No. 145 Squadron vybavené Spitfiry Mk.VIII a do září zaznamenal dalších šest sestřelů. Ve funkci velitele No. 145 Squadron používal Duke tři osobní Spitfiry Mk.VIII. Jejich sériová čísla byla JG241, JG953 a MT775. Všechny tyto Spitfiry měly namalované kódy ZX-J v barvě Deep Sky s bílým lemem. Jeho poslední Spitfire s/n MT775 měl na obou stranách motorového krytu namalovaný znak No. 145 Squadron. Fotografie levé strany bohužel není známa, ale s největší pravděpodobností měl stejně jako na svých předchozích Spitfirech pod levým čelním štítkem namalované dosažené sestřely. Neville Duke dokončil válku s 28 vítězstvími a stal se tak neúspěšnějším pilotem středomořské oblasti. Po návratu do Evropy pokračoval v létání jako hlavní zkušební pilot u společnosti Hawker.



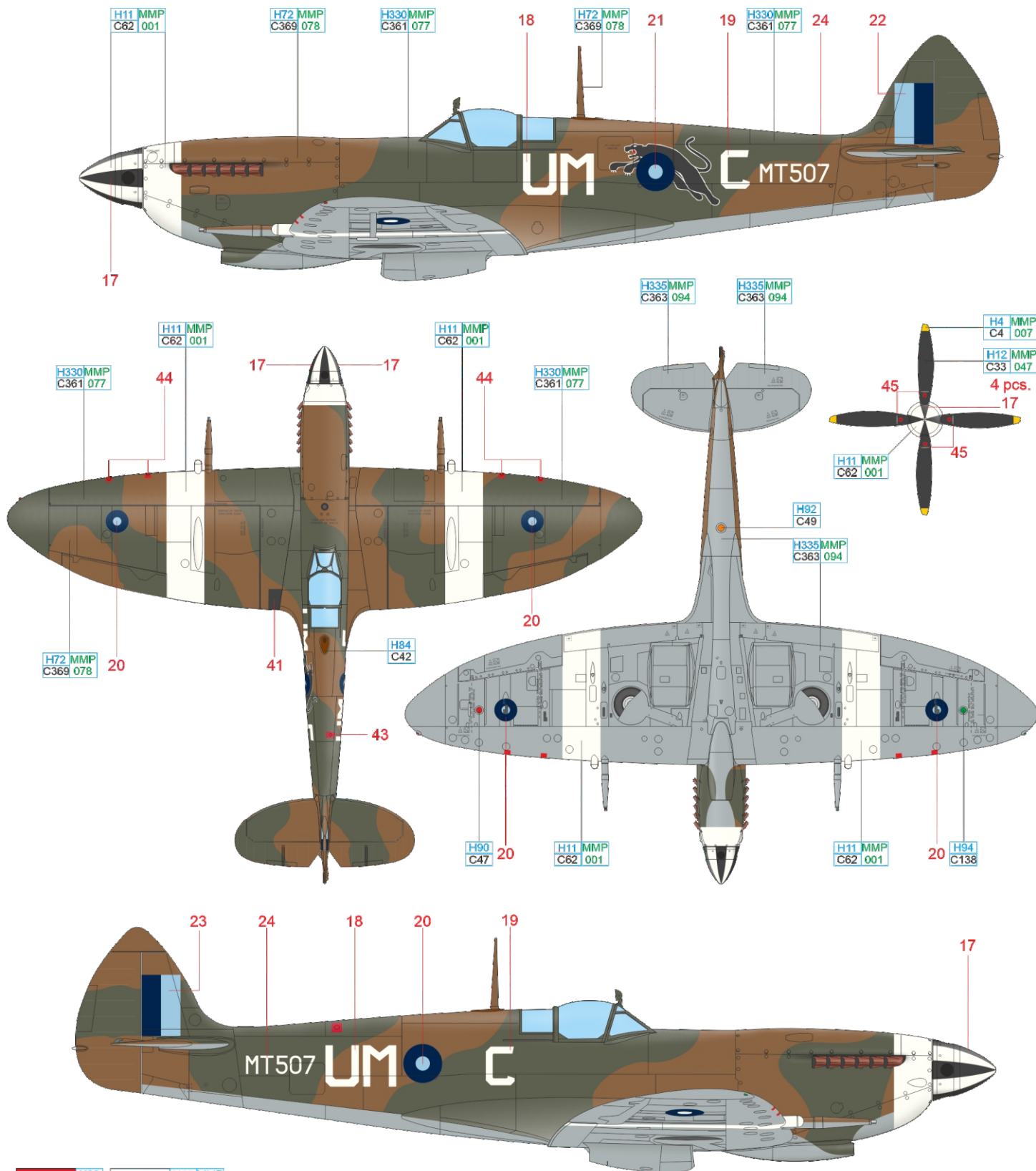
B 1Lt. Leland P. Molland, 308th FS, 31st FG, Castel Volturno, Itálie, prosinec 1943–únor 1944

Leland Phillips „Tommy“ Molland se narodil 7. května 1919 v Chaffie ve státě Severní Dakota. Pilotní výcvik absolvoval v Moore Field v Texasu a k 31st FG se připojil 5. července 1943. Prvního stíhacího úspěchu dosáhl 16. ledna 1944, kdy se mu podařilo sestřelit ve spolupráci jeden Bf 109. Další úspěchy rychle následovaly. Dne 22. února 1944 se stal po sestřelu dvou Bf 109 leteckým esem a zároveň i jedním z neúspěšnějších pilotů Spitfirů verze Mk.VIII. Po přezbrojení 31st FG na letouny P-51 Mustang koncem března 1944 pokračoval dál v bojových operacích a sestřelil dalších šest nepřátelských letounů. Molland zůstal i po válce u letectva, byl povýšen do hodnosti Lieutenant Colonel, ale 16. května 1951 tragicky zahynul v Koreji. Se svým T-33 narazil ve ztížených povětrnostních podmínkách do terénu během návratu z meteorologického průzkumu nad nepřátelským územím.



C MT507, F/O Len A. Smith, No. 152 Squadron, Sinthe, Barma, březen 1945

Len Smith sloužil v roce 1943 v hodnosti Sergeant u No. 152 Squadron, která operovala nad Tuniskem, Sicílií a jižní Itálií. Dosáhl čtyř sestřelů, za které byl vyznamenán DFM. Před přesunem perutě na barmskou frontu byl v listopadu povýšen do hodnosti Flying Officer. Koncem roku 1944 si připsal potvrzený sestřel Ki-43 a stal se tak esem. Jeho sestřel představoval jeden z pouhých tří zničených japonských letounů, které byly No. 152 Squadron během bojů v barmské oblasti připsány. Na jaře 1945 Smith ukončil působení u této jednotky a vrátil se zpět do Velké Británie. Bohužel krátce po svém návratu zahynul při letecké nehodě. Jeho Spitfire, na kterém létal počátkem roku 1945, měl oproti předpisu o bílém značení letadel SEAC, vytvořeném v zájmu rychlé identifikace, bíle natřenou také přední část trupu. Vrtulový kužel zdobil v místech vrtulových listů černý klín. Na levé straně trupu byl namalován znak jednotky, černý panter ve skoku.



CLEAR RED H90 C47	WHITE H11 MMP C62 001	DARK EARTH H72 MMP C369 078
CLEAR ORANGE H92 C49	YELLOW H4 MMP C4 007	MAHAGONY H84 C42
CLEAR GREEN H94 C138	MEDIUM SEA GRAY H335MMP C363 094	BLACK H12 MMP C33 047

Bobby Gibbes, kterému kolegové piloti kvůli jeho nízké postavě říkali „chodící sud“, byl jedním z nejvýznamnějších australských pilotů a dosáhl jednoho nezvyklého úspěchu tím, že sestřelil letadla tří různých mocností Osy, tedy německého, italského a francouzského vichistického letectva. Celkem dosáhl 12 sestřelů. Gibbesův Spitfire Mk.VIII A58-602 si ponechal tovární kamuflážní schéma, australské výsostné znaky doplnila kódová písmena RG-V a nápis Grey Nurse. Obojí bylo vyvedeno v barvě Sky Blue. Jednalo se o odstín velmi světlé modré barvy, používaný RAAF. Použití této barvy na kódová písmena bylo zavedeno v lednu 1943. Původně bílé ocasní plochy byly shora a z boku přetřeny odstínem Foliage Green, zespodu pak barvou Sky Blue. Pikové eso na směrovce bylo na Gibbesově stroji vzhůru nohama. Pod kabinou měl letoun namalované symboly sestřelů, které znázorňují Gibbesovy úspěchy dosažené na středomořském bojišti v řadách No. 3 Squadron RAAF. Prvek rychlé identifikace – bílá náběžná hrana křídla – se na australských Spitfirech objevil poprvé v polovině roku 1943 a No. 80 Fighter Wing tuto praxi převzal. Během své služby nosil Gibbesův Spitfire dvě podoby žraločí tlamy. Zde je zobrazen ve své pozdější podobě s širokou tlamou.

