

Spitfire Mk.Ia

eduard

1/48 Scale Plastic Model Kit

WEEKEND
edition



item # 84179

Supermarine Spitfire je natolik ikonickým letounem, že jej dokáže rozpoznat asi každý. Tento elegantní stíhač se po nebi proháněl v aktivní službě 13 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 britské královské letectvo (RAF) rozhlíželo po nástupci stárnoucích dvouplošných stíhačích 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 nejúspěšnějších konstruktérů rychlých hydroplánů byl Reginald J. Mitchell, jehož Supermarine S.6B ustanovil 20. září 1931 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 o nový stíhač letoun s maximální rychlostí alespoň 400 km/h. Navzdory tomuto požadavku připravilo sedm z osmi uchazečů do soutěže opět 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 navrhovaný 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 řízením seděl šéfpilot, kapitán Joseph „Mutt“ Summers. Po osmi minutách byl novým strojem natolik nadšen, že údajně prohlásil: „Nic na tom letadle neměňtel!“. Během července 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.

Vzhůru do boje!

V červnu 1936 byla objednána první série 310 Spitfirů Mk.I a jako první obdržela nové stíhače v srpnu 1938 No. 19 Sqn 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. Je třeba poznamenat, že výroba Spitfiru nebyla jednoduchá, a to zejména kvůli složité konstrukci jeho eliptického křídla. Nakonec firmě Supermarine pomáhala s výrobou pomáhala řada dalších výrobců, aby bylo možno včas plnit objednávky ministerstva.

K prvnímu střetnutí Spitfirů Mk.I s Messerschmitty Bf 109 došlo dne 23. května 1939 poblíž Calais, ovšem bez sestřelů. Na první vítězství (sestřelení dvou Hurricaneů 151. squadrony v nechalvě 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.

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 v boji lepší.

Tato stavebnice: Spitfire Mk.Ia

Spitfire Mk.Ia představoval první významné vylepšení původní konstrukce. Letoun byl vybaven vypouklým překrytím kabiny, který se používal již od roku 1939 a zlepšoval výhled pilota. Pro další zlepšení přehledu pilota o situaci v zadní polosféře bylo na rám čelního štítu instalováno zpětné zrcátko. Spitfiry Mk.Ia byly poháněny motorem Merlin III, který byl spojen s novou vrtulí De Havilland 5/39a. Další změnou byla nová VKV vysílačka TR.1133, která nahradila starší typ TR.9D. Nová radiostanice nepoužívala drátovou anténu mezi anténním stožárem a vertikálním stabilizátorem. Některé Spitfiry Mk.Ia si přesto zachovaly anténní stožár staršího provedení. Výzbroj si zachovala uspořádání osmi kulometů Browning ráže 7,7 mm v křídle (křídlo A).



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 započatím stavby si pečlivě prostudujte stavební návod. Při používání barev a lepidla 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
POUŽIT EDUARD MASK
NABARVIT

PARTS



DÍLY



TEILE

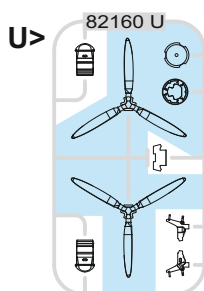
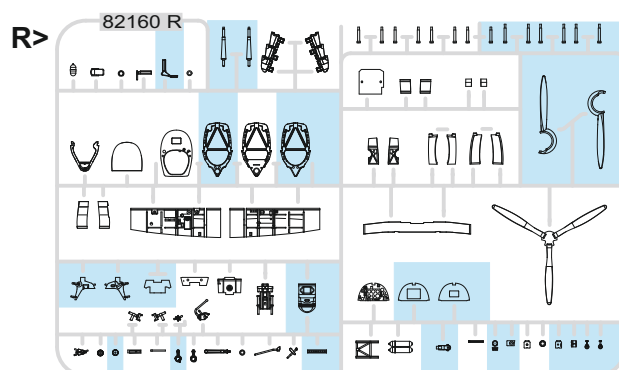
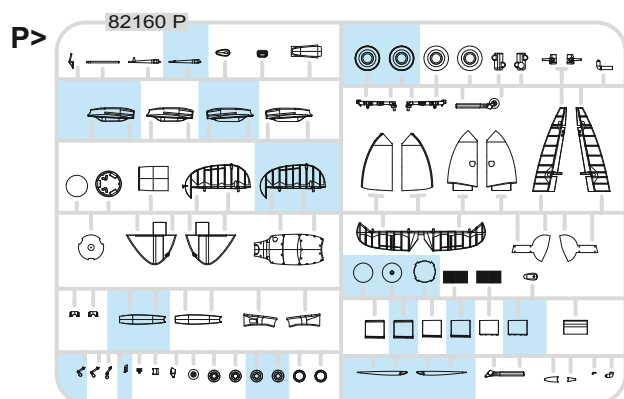
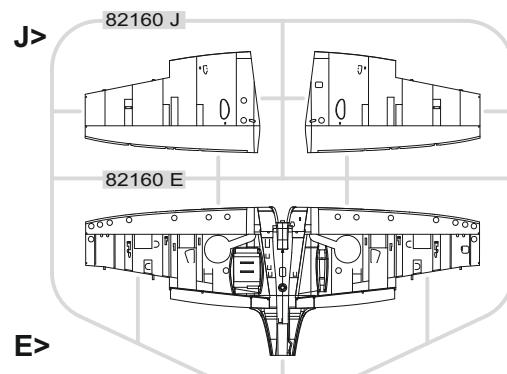
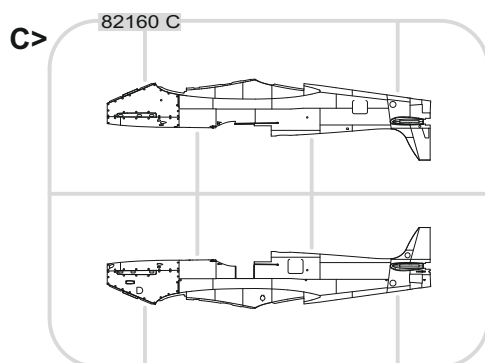
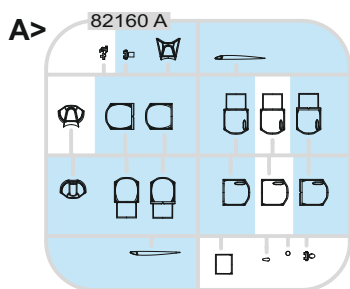


PIÈCES



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



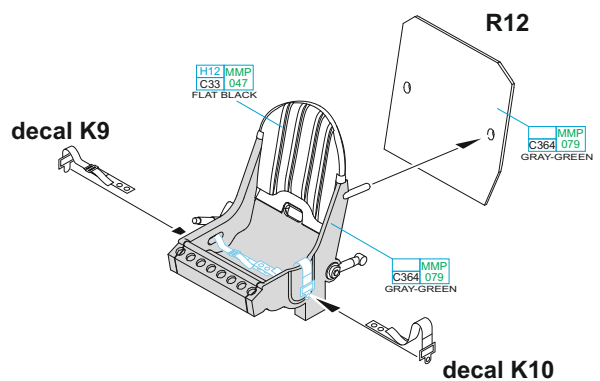
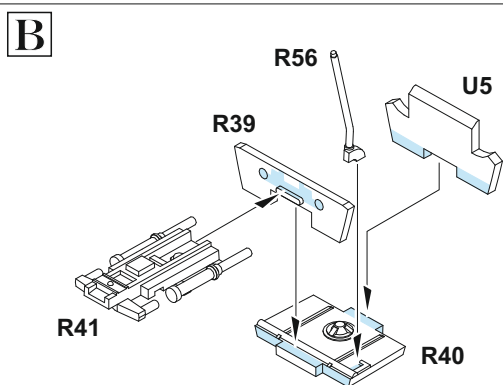
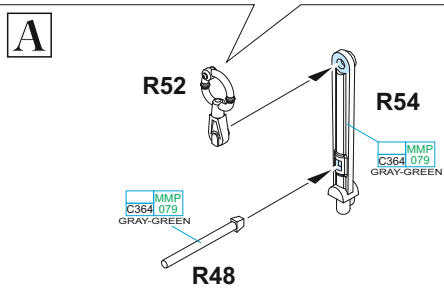
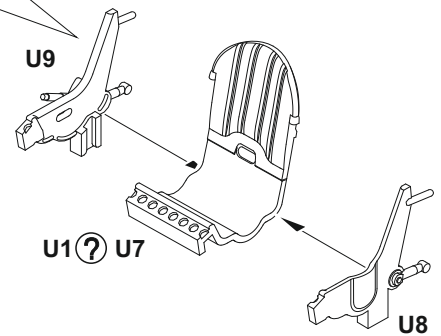
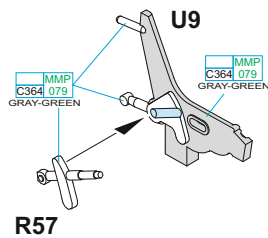
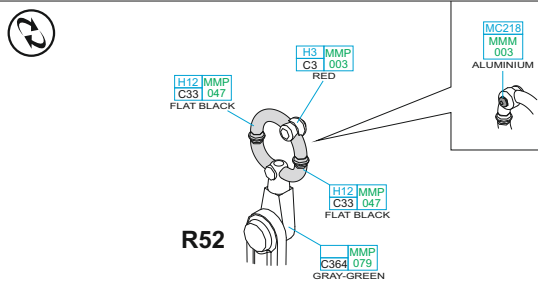
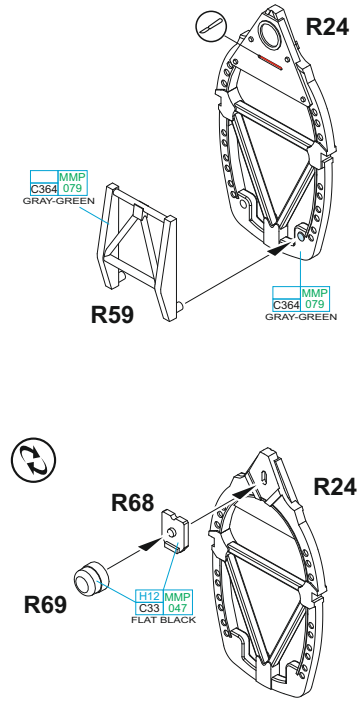
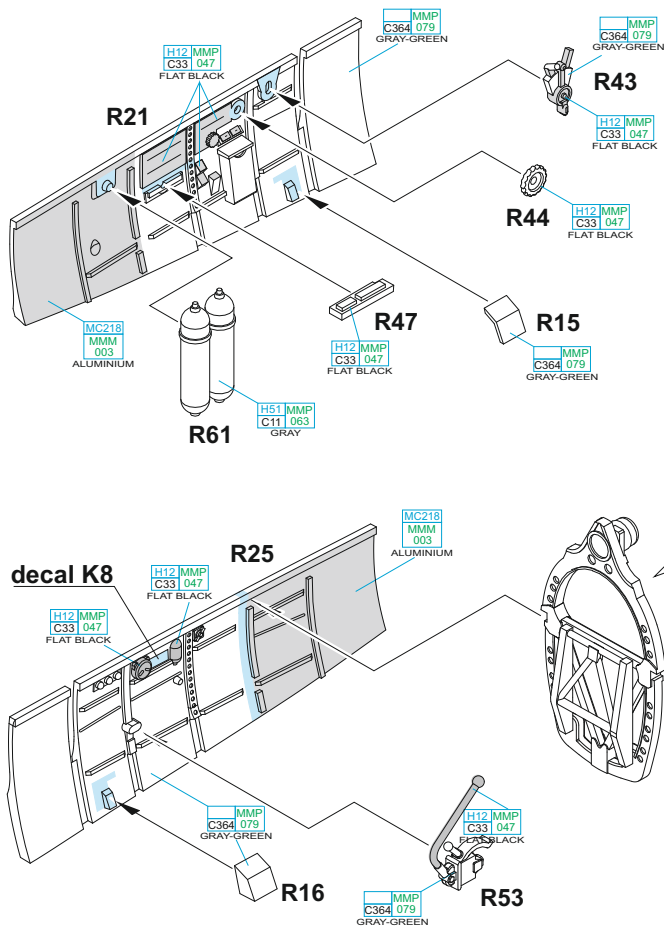
PEINTURE

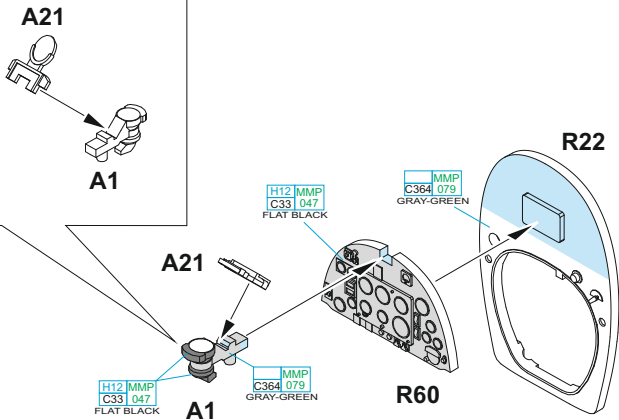
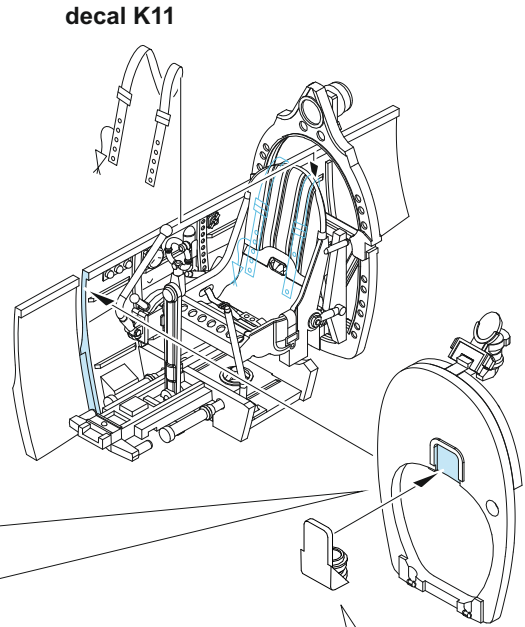
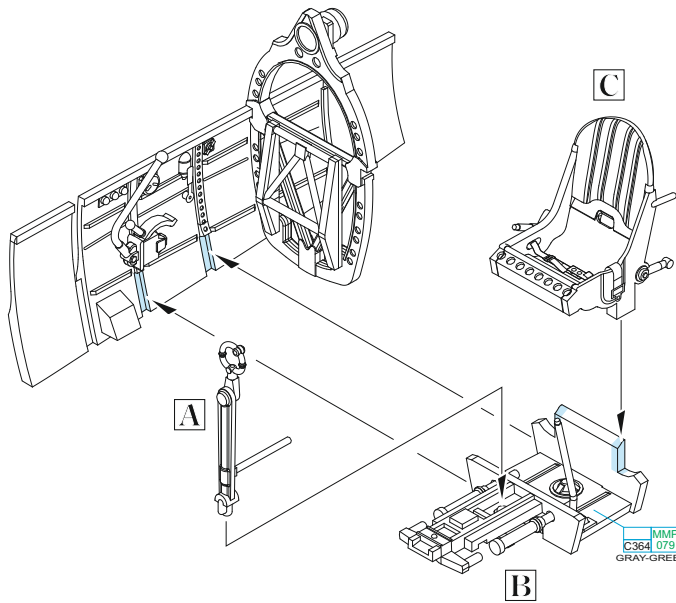


色

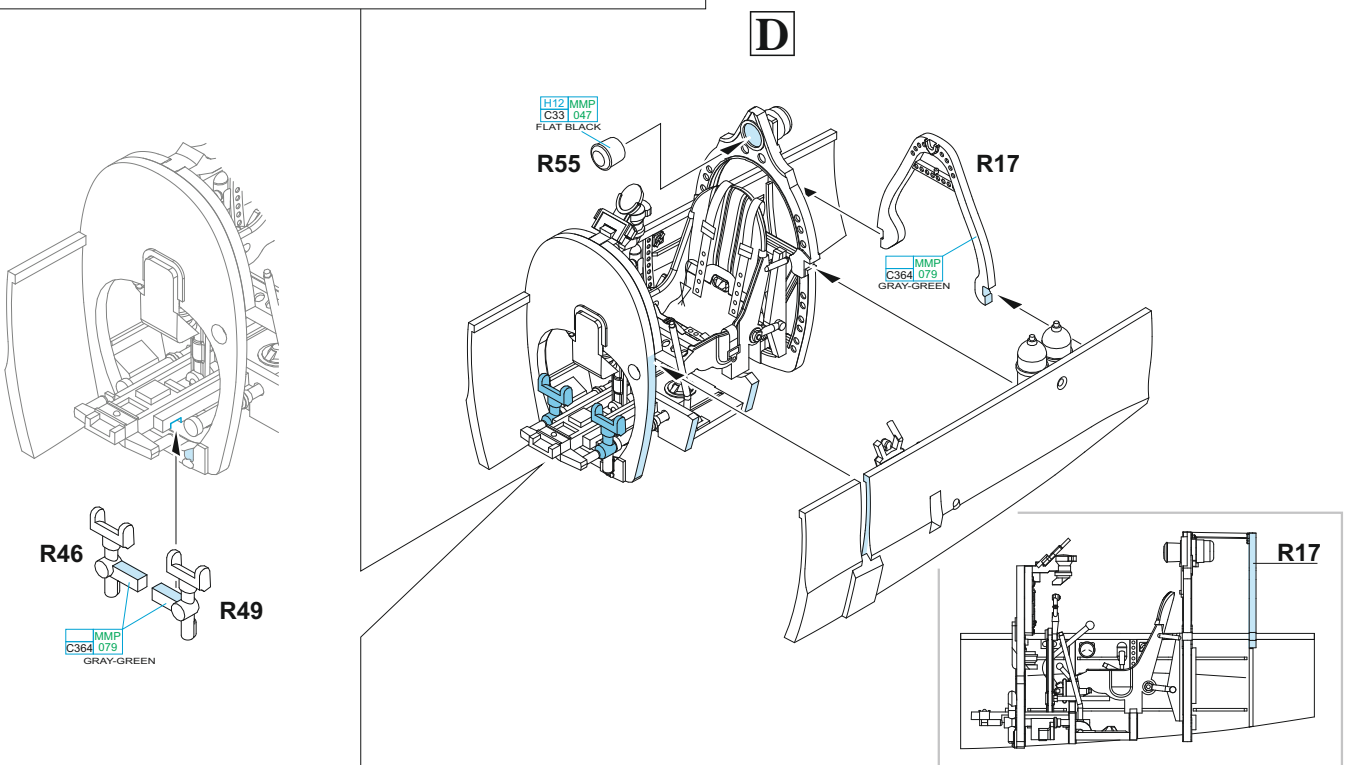
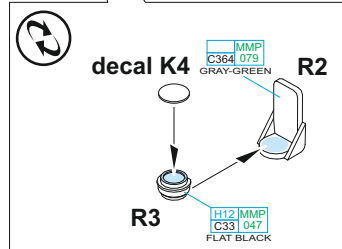
GSI Creos (GUNZE)		MISSION MODELS	
AQUEOUS	Mr.COLOR	PAINTS	
H3	C3	MMP-003	RED
H4	C4	MMP-007	YELLOW
H8	C8		SILVER
H11	C62	MMP-001	FLAT WHITE
H12	C33	MMP-047	FLAT BLACK
H51	C11	MMP-063	LIGHT GULL GRAY
H72	C369	MMP-078	DARK EARTH
H74	C368	MMP-080	SKY
H77	C137	MMP-040	TIRE BLACK

GSI Creos (GUNZE)		MISSION MODELS	
AQUEOUS	Mr.COLOR	PAINTS	
H90	C47		CLEAR RED
H94	C138		CLEAR GREEN
H330	C361	MMP-077	DARK GREEN
H417	C117	MMP-051	LIGHT 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

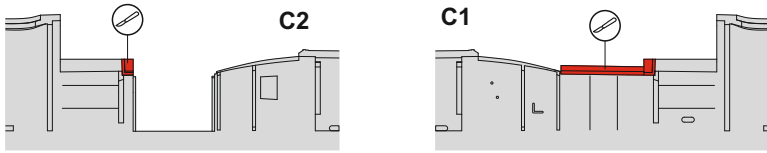




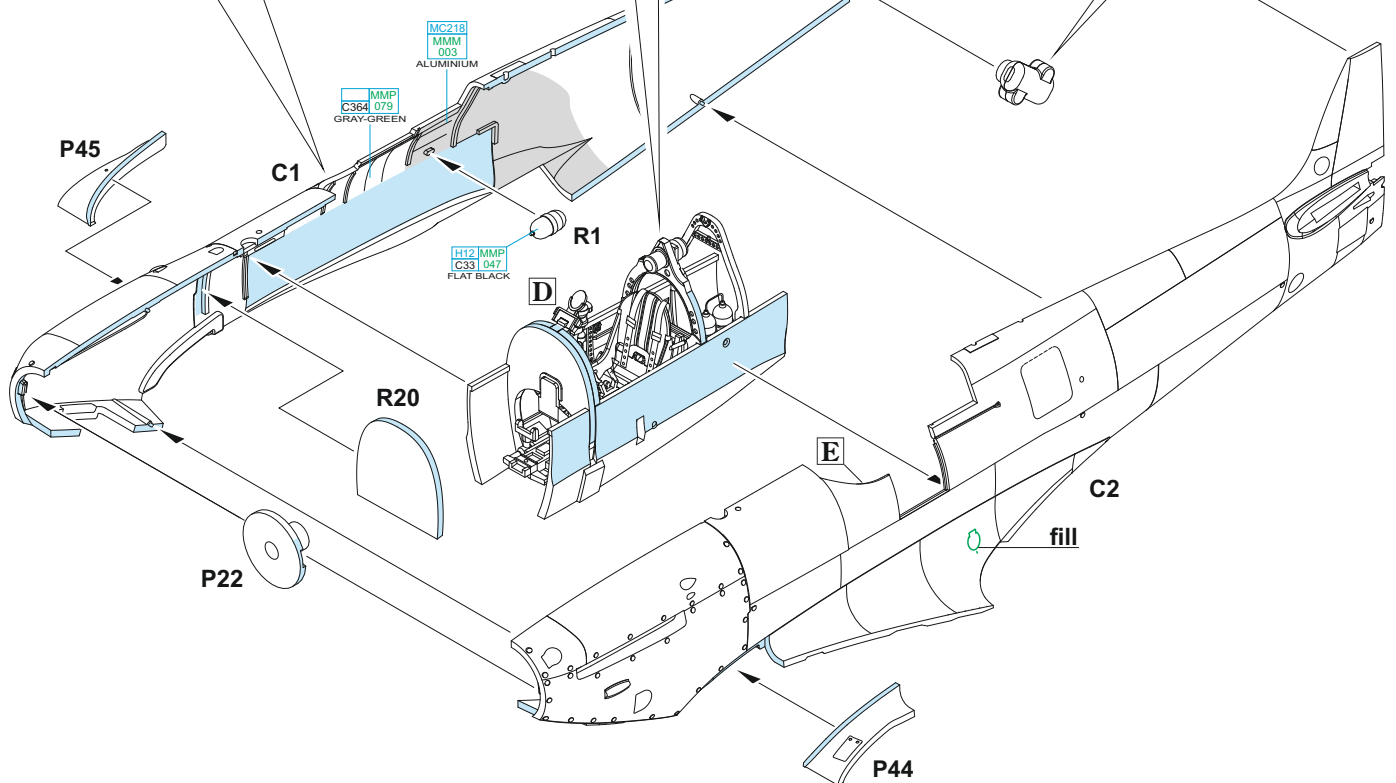
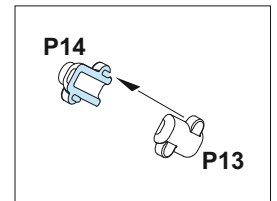
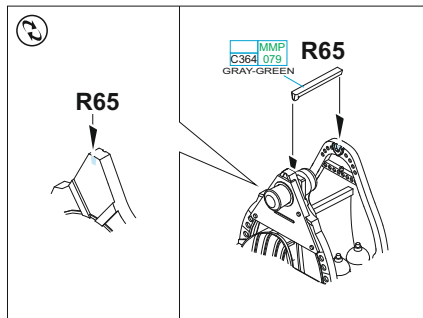
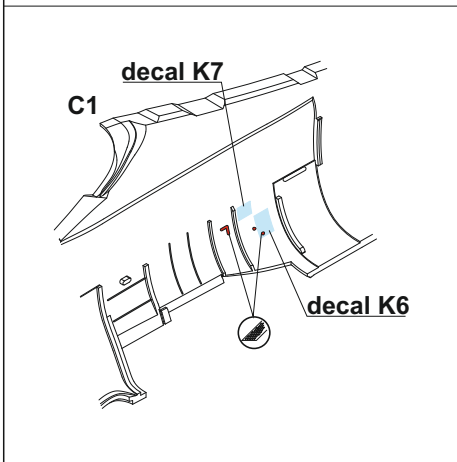
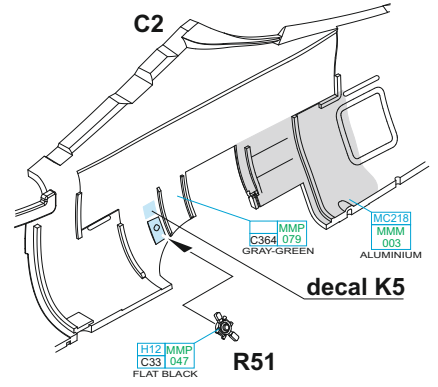
OPTIONAL: decal K1, K2, K3



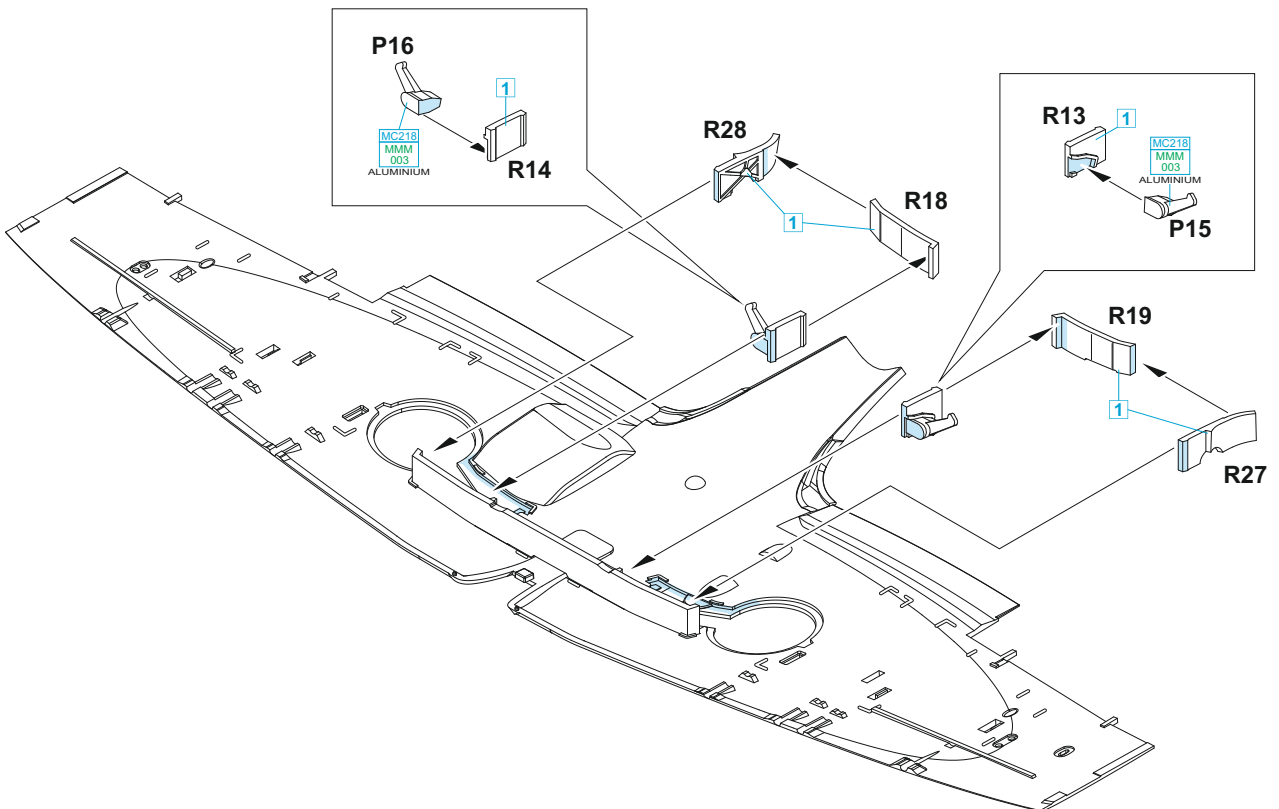
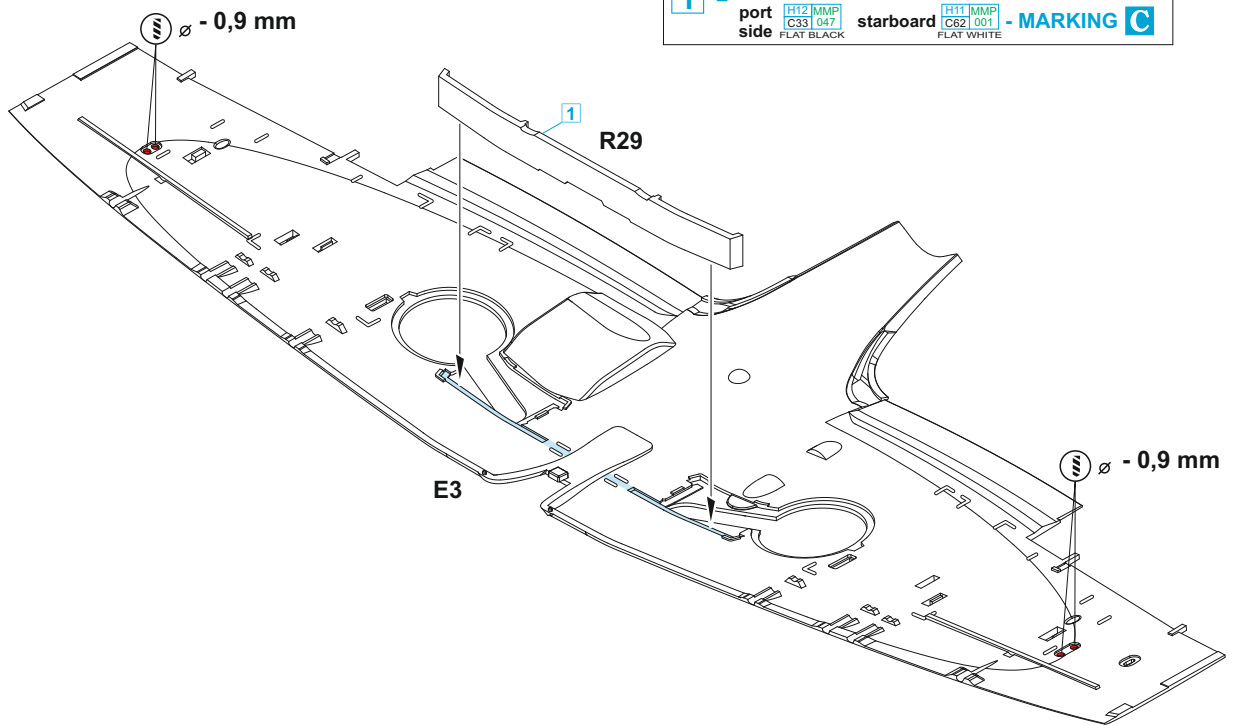
? FOR CLOSED CANOPY ONLY

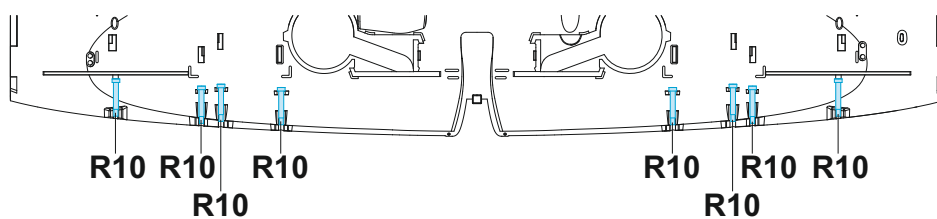
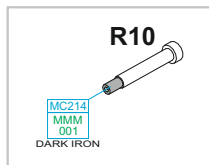
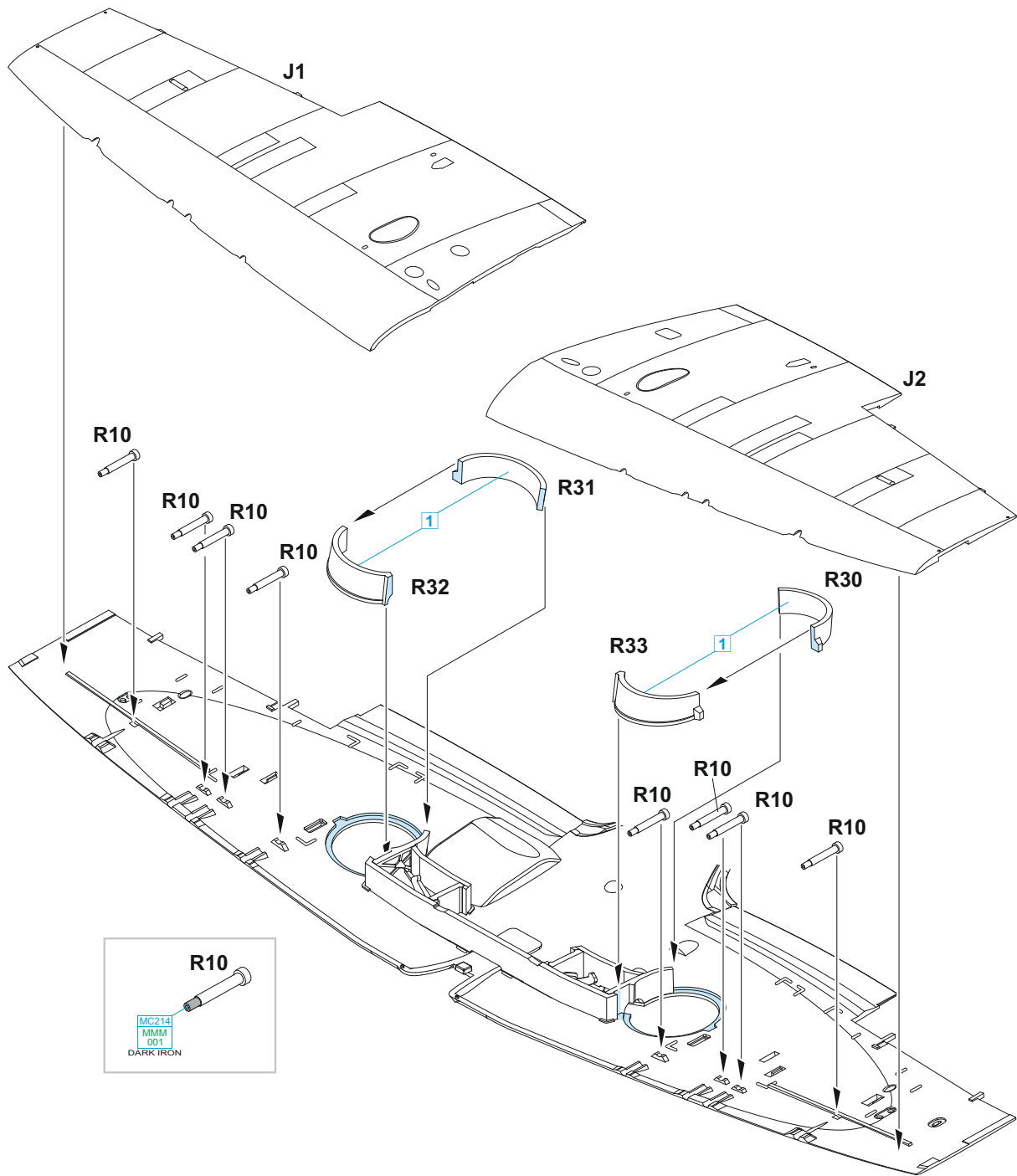


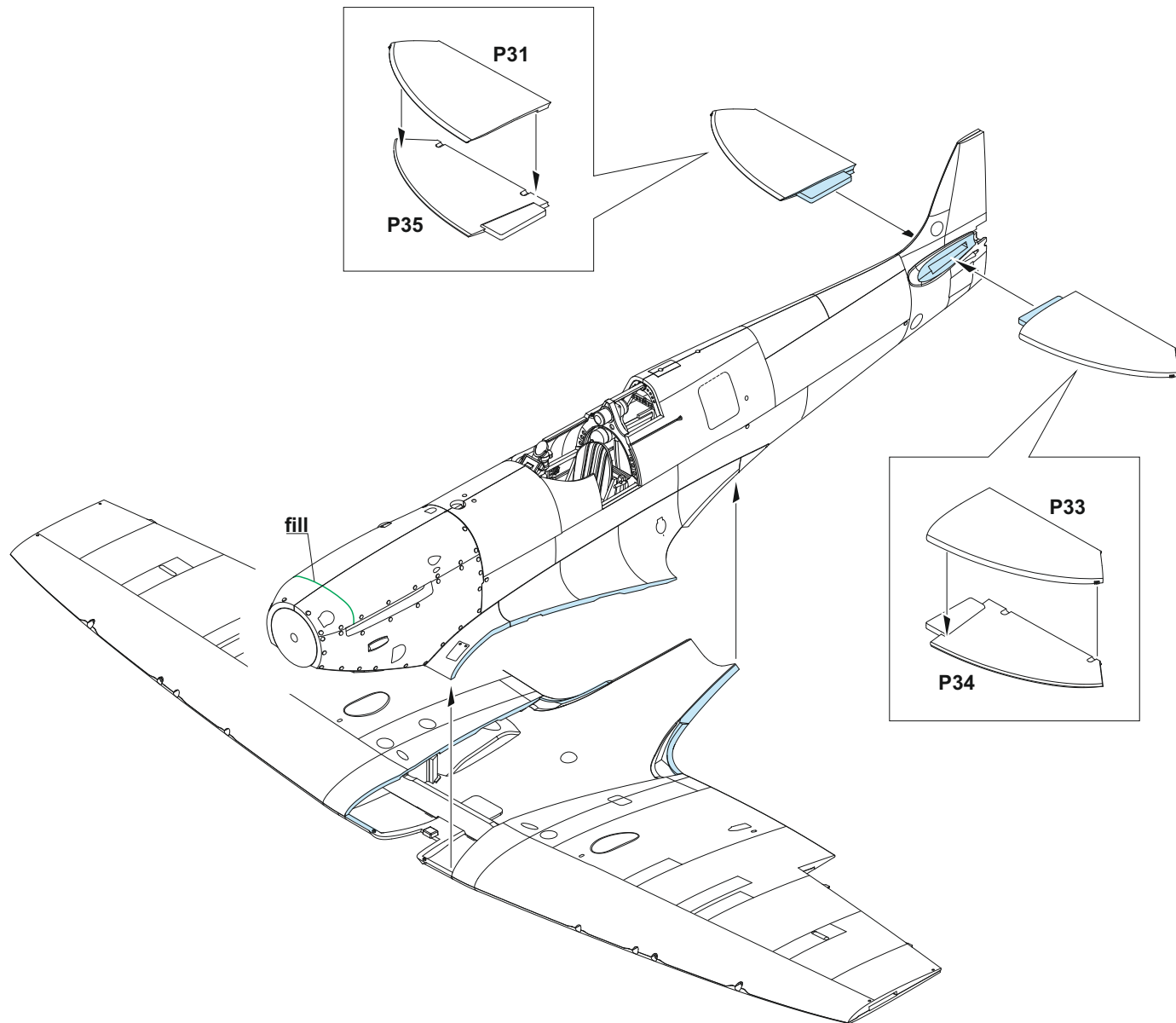
E



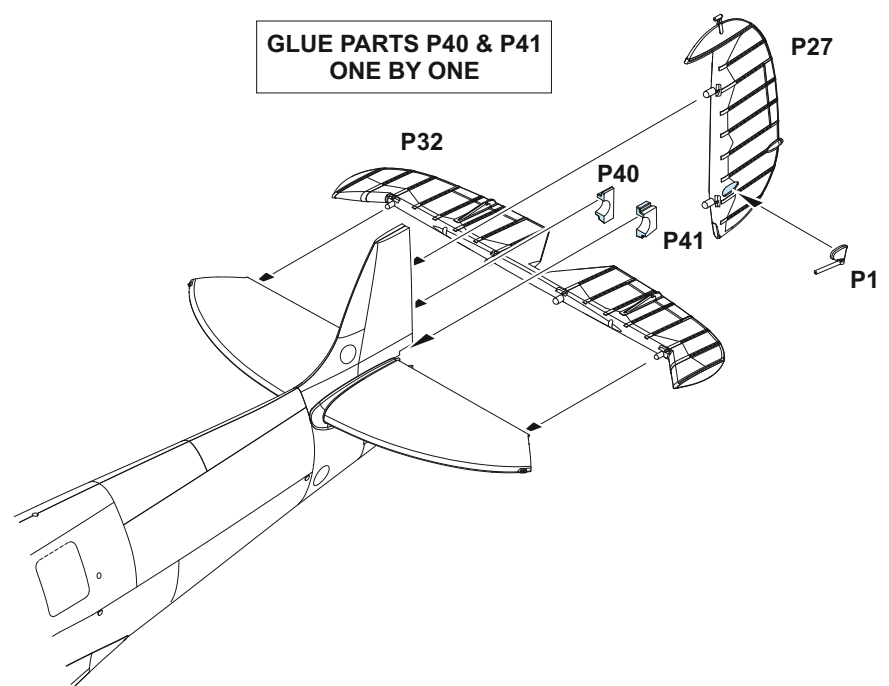
1 =	H8 C8 SILVER	- MARKINGS A;B;D	H11 MMP C62 001	- MARKING C
	port side H12 MMP C33 047 FLAT BLACK	starboard	starboard H11 MMP C62 001 FLAT WHITE	

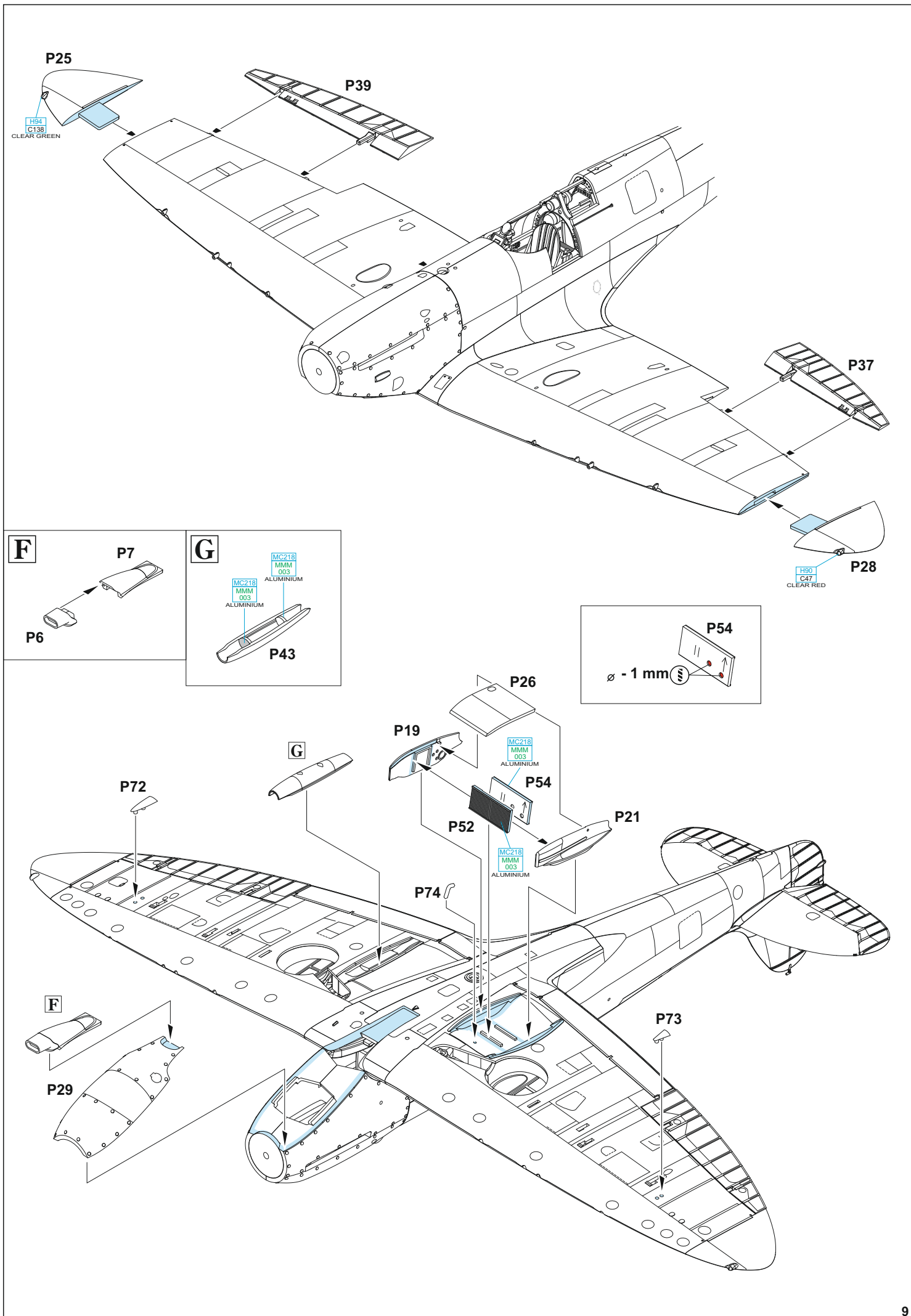


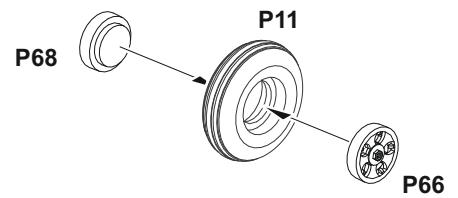
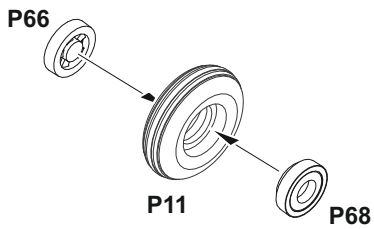
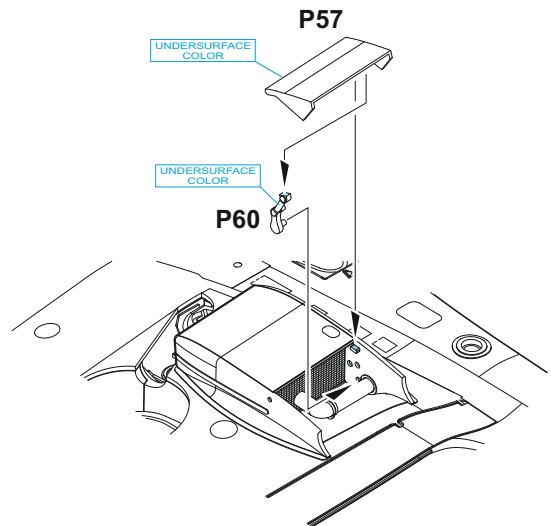
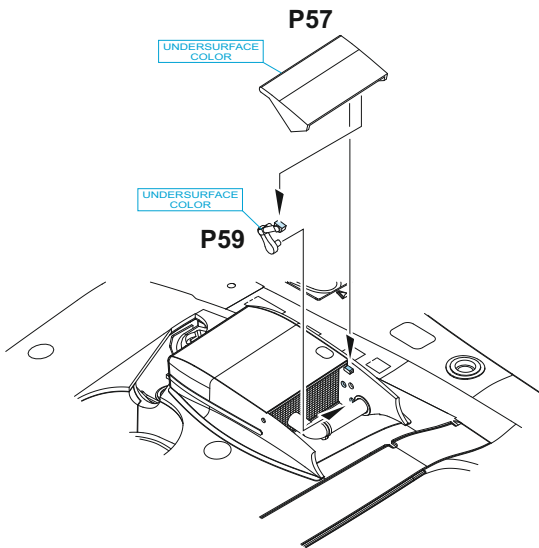
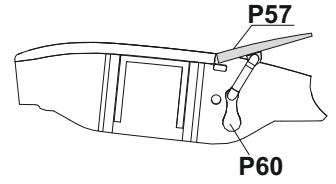
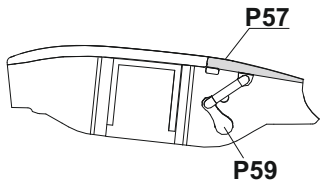
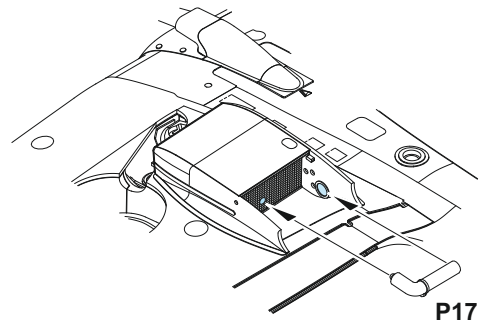
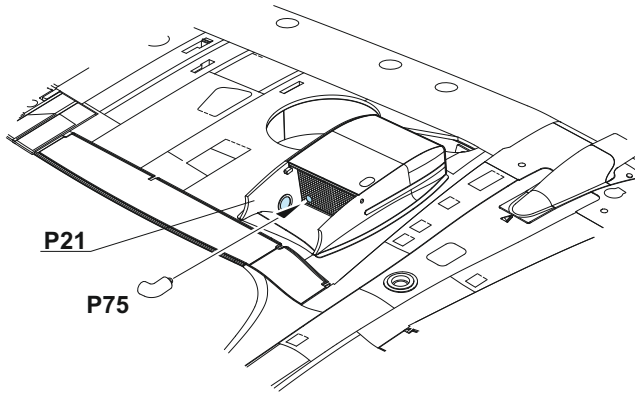




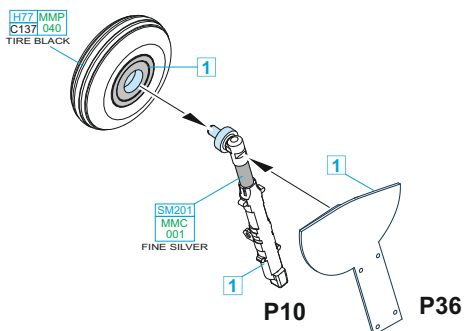
**GLUE PARTS P40 & P41
ONE BY ONE**



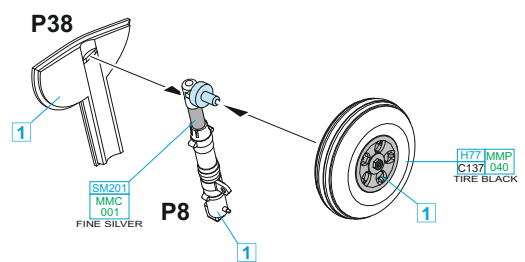


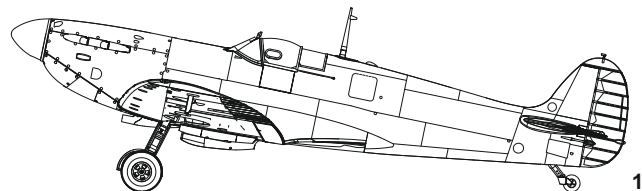
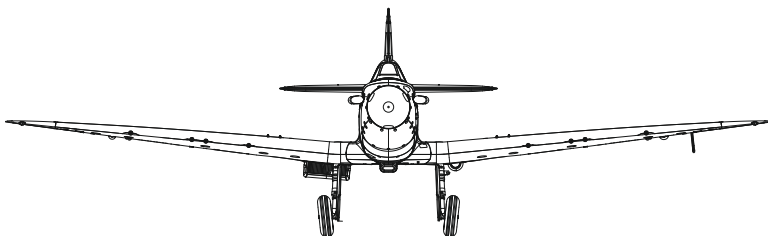
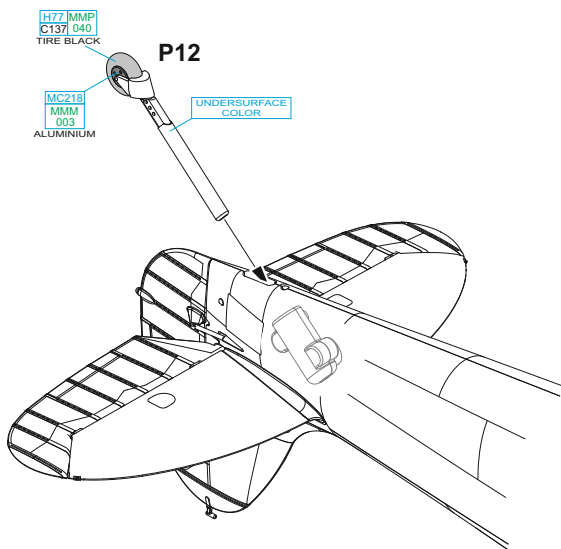
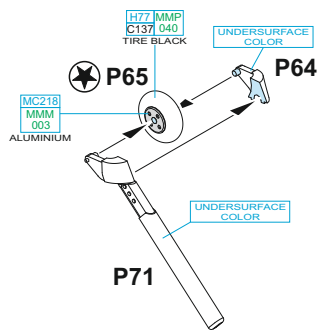
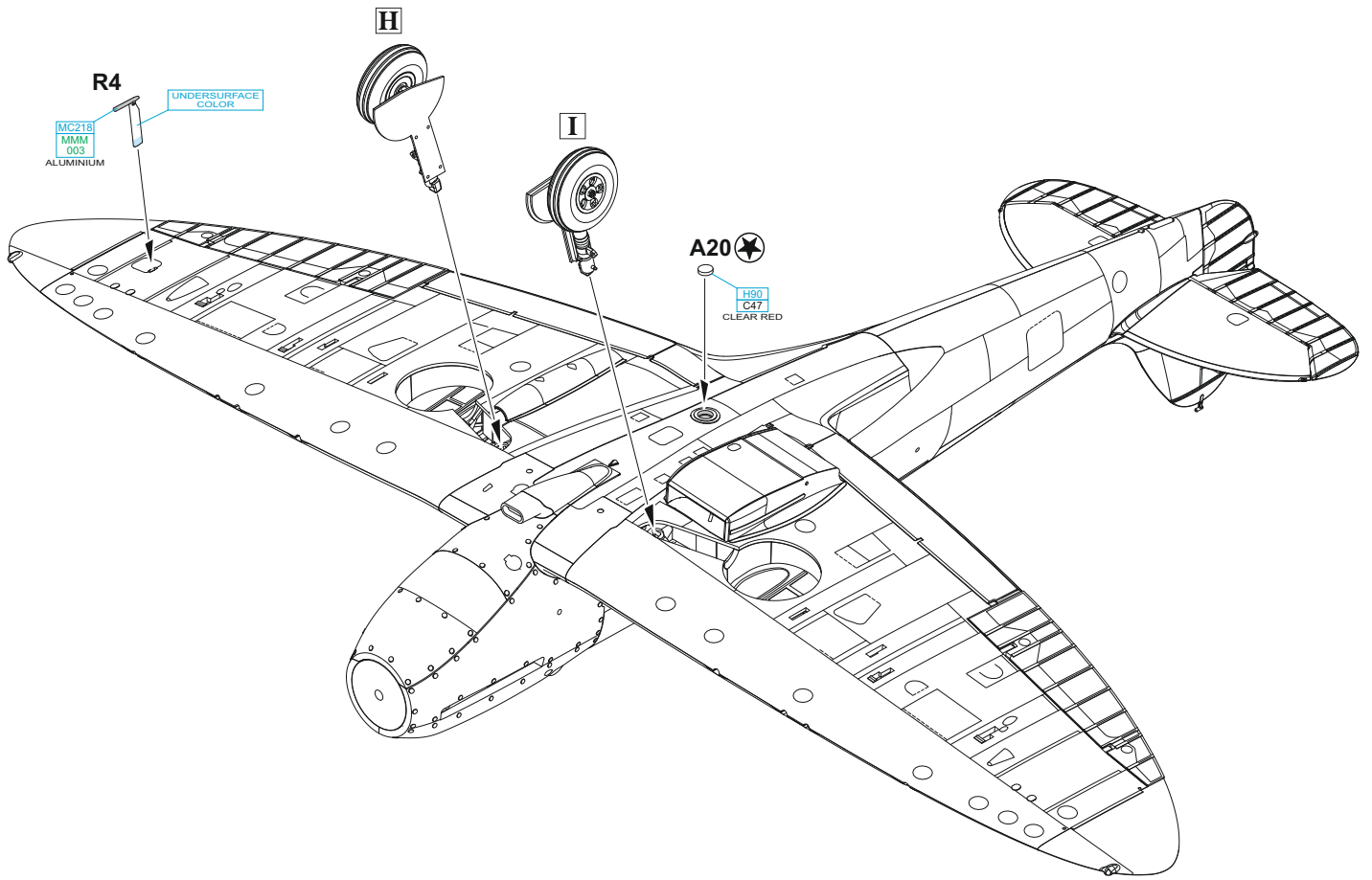


H



I



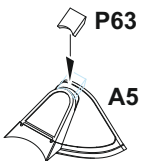


J MARKINGS **A, C**



?

MARKING B

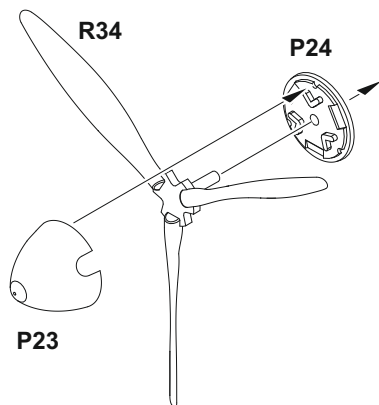


?

MARKING D

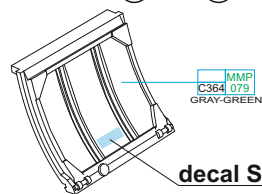


K



L

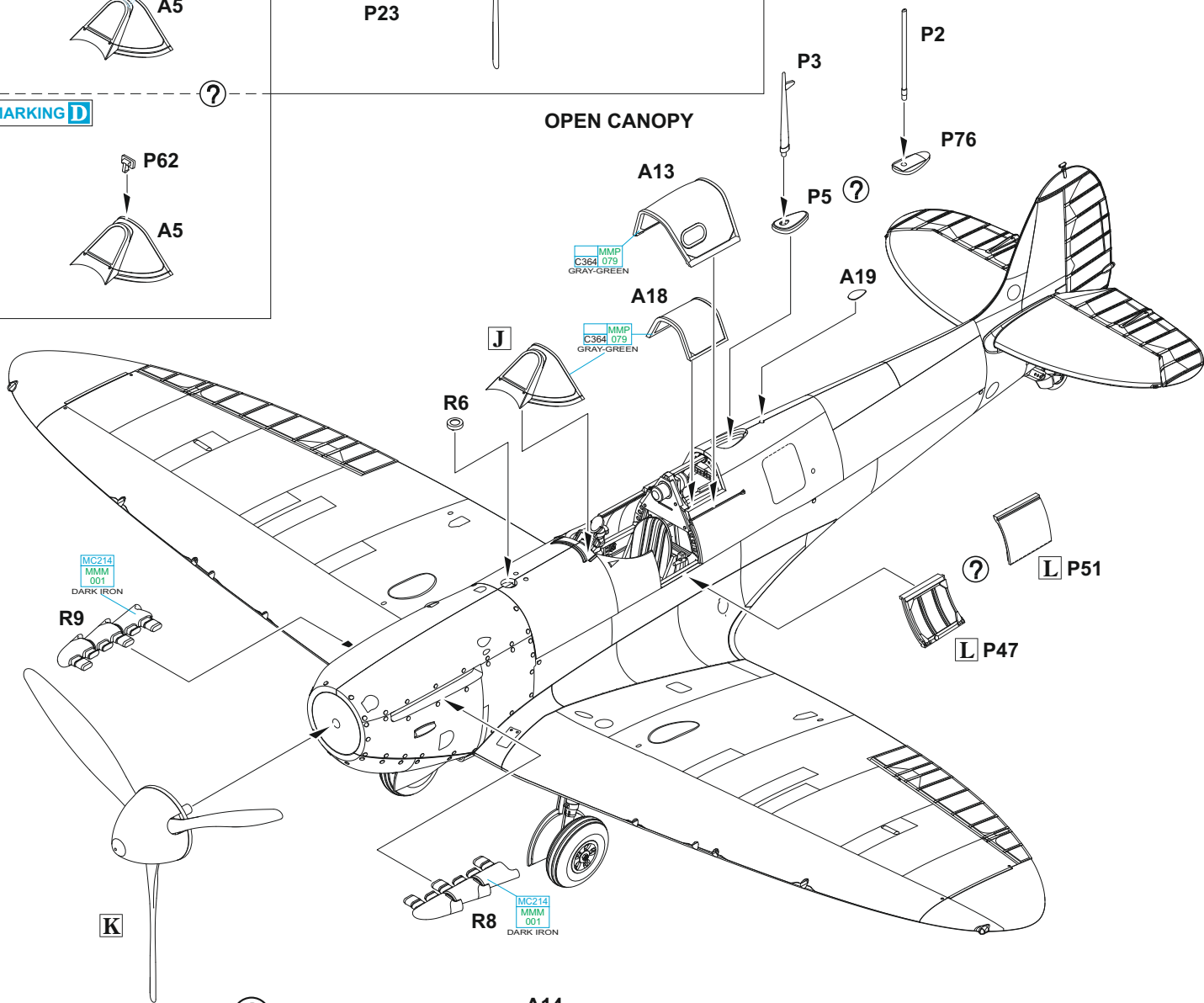
P47 ? P51 ? P55



decal S1 ? S46

OPEN CANOPY

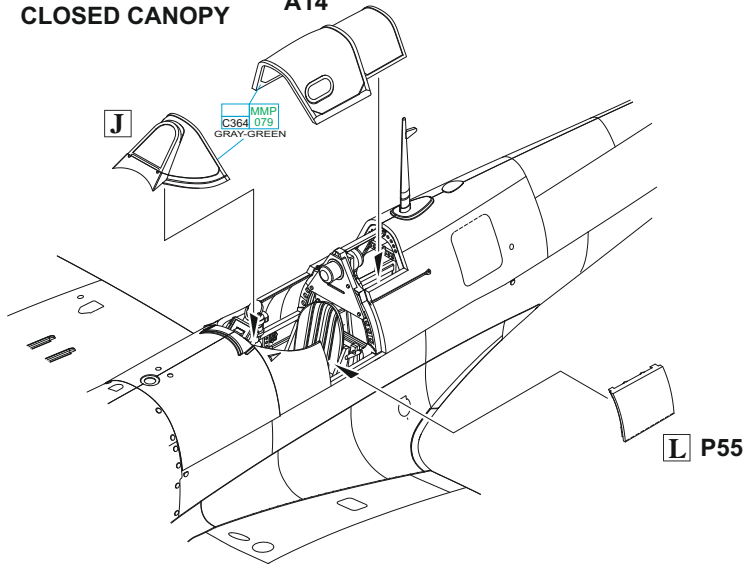
P2, P76 - **MARKING B** ONLY



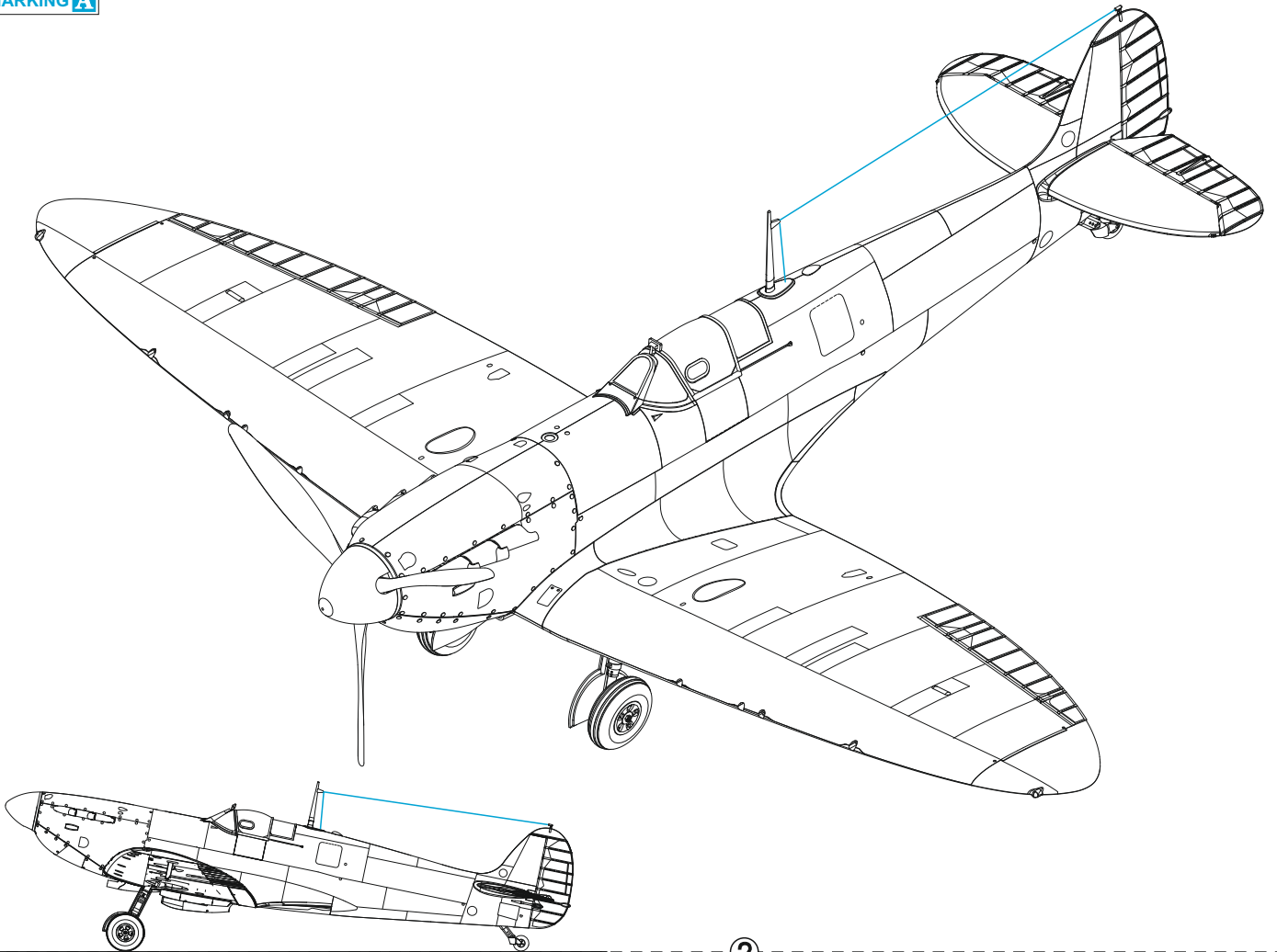
?

CLOSED CANOPY

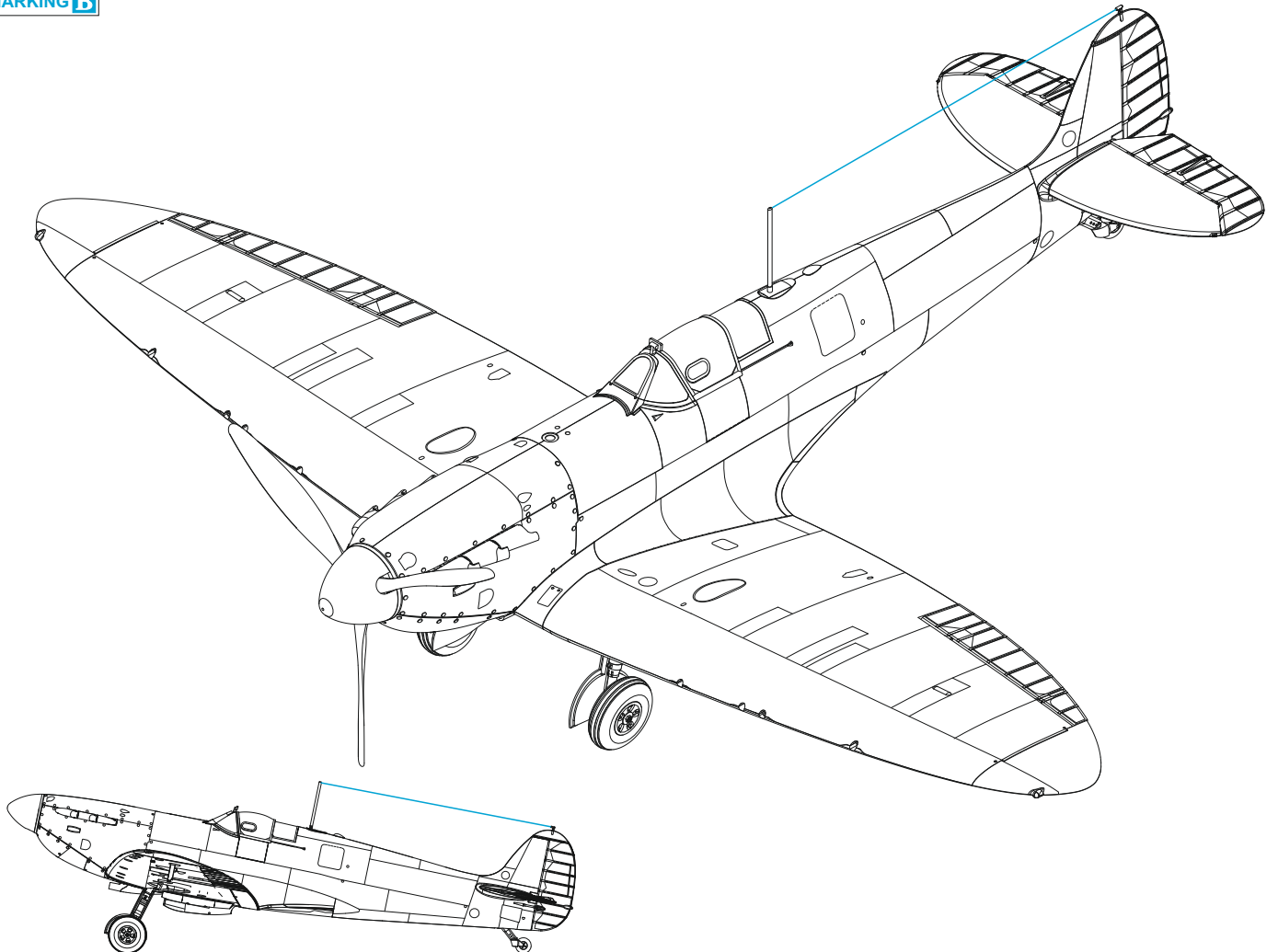
A14



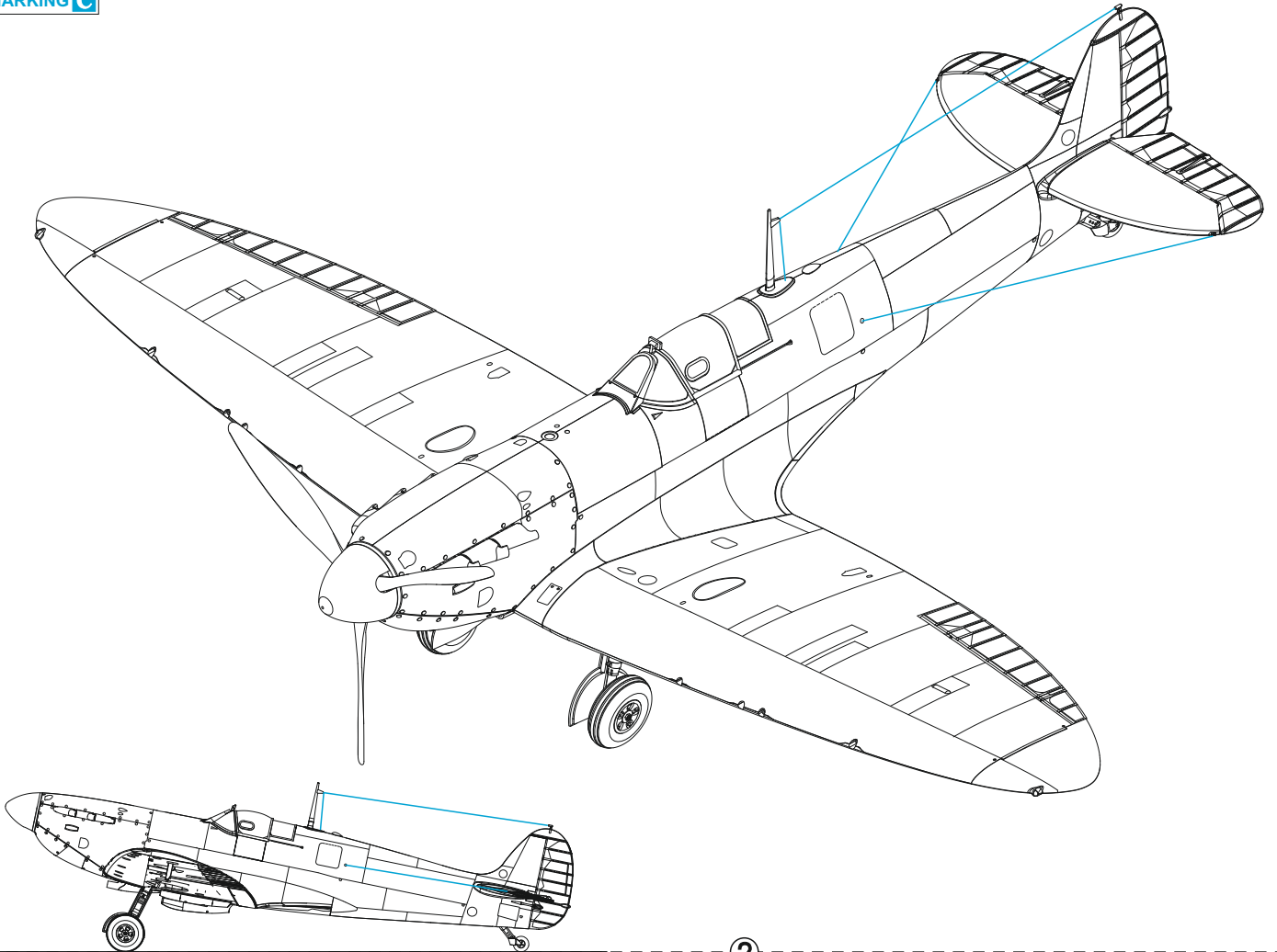
MARKING A



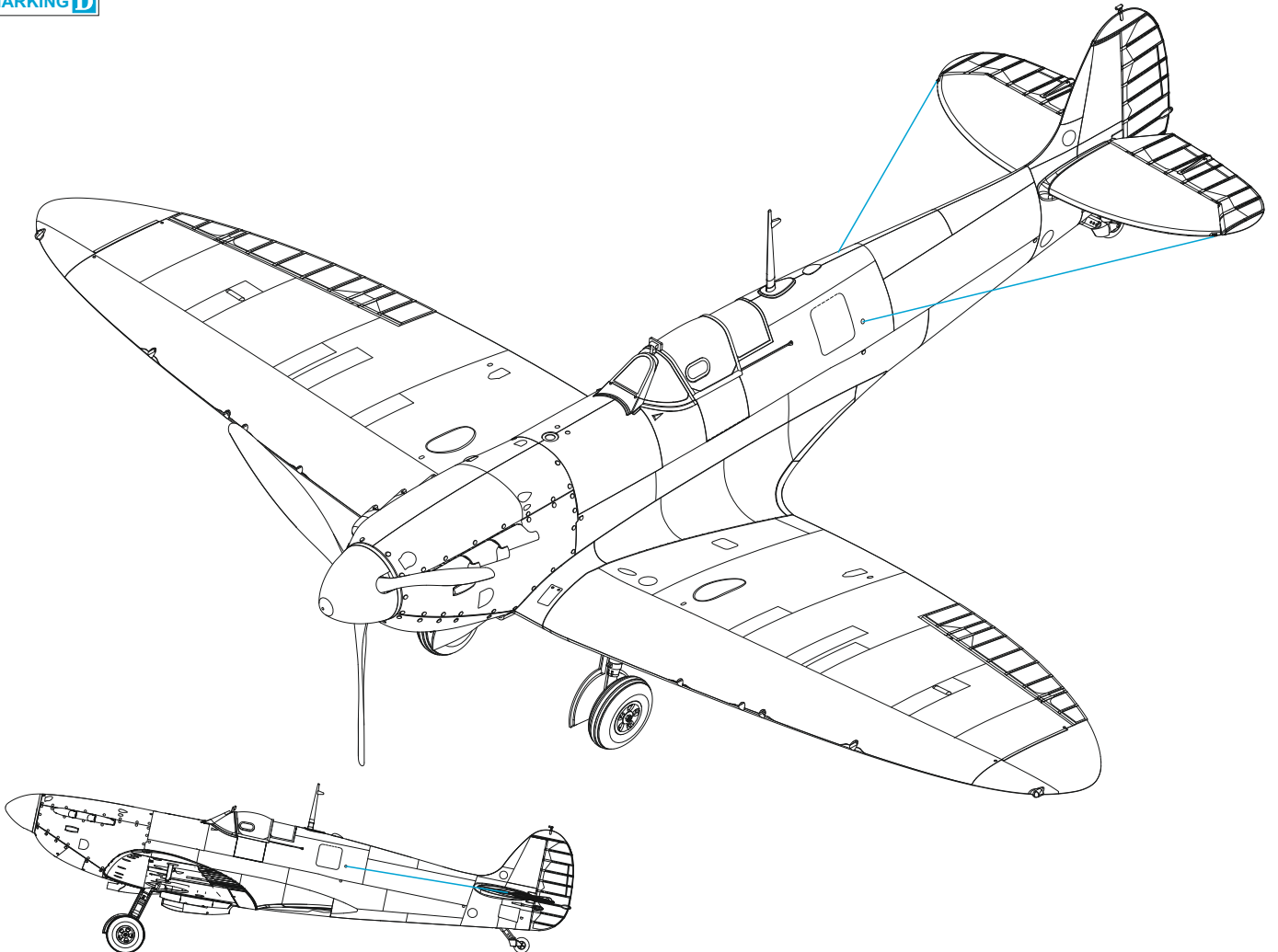
MARKING B



MARKING C

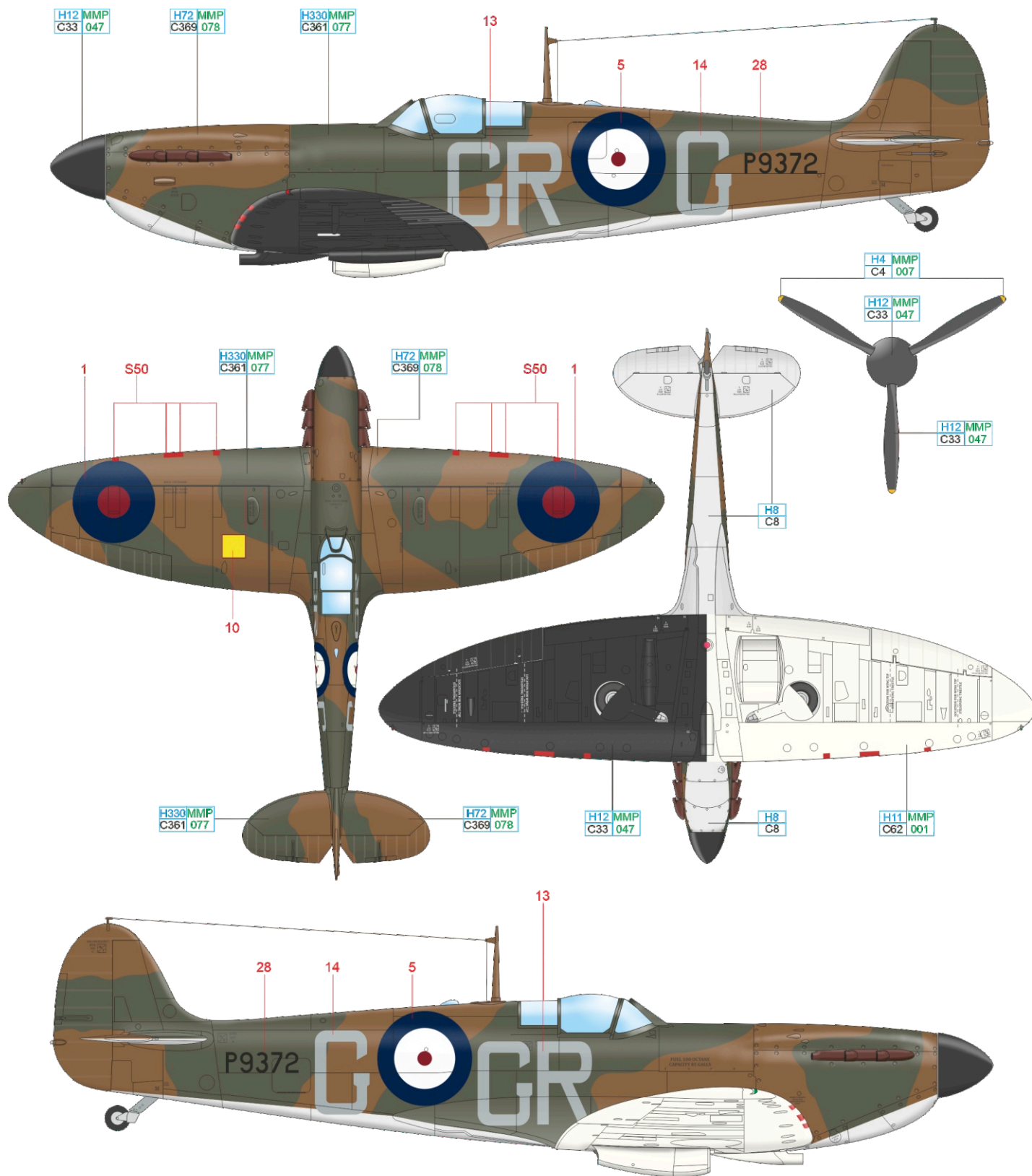


MARKING D



A P9372, P/O Antony C. Bartley, No. 92 Squadron, RAF Croydon, Velká Británie, březen – duben 1940

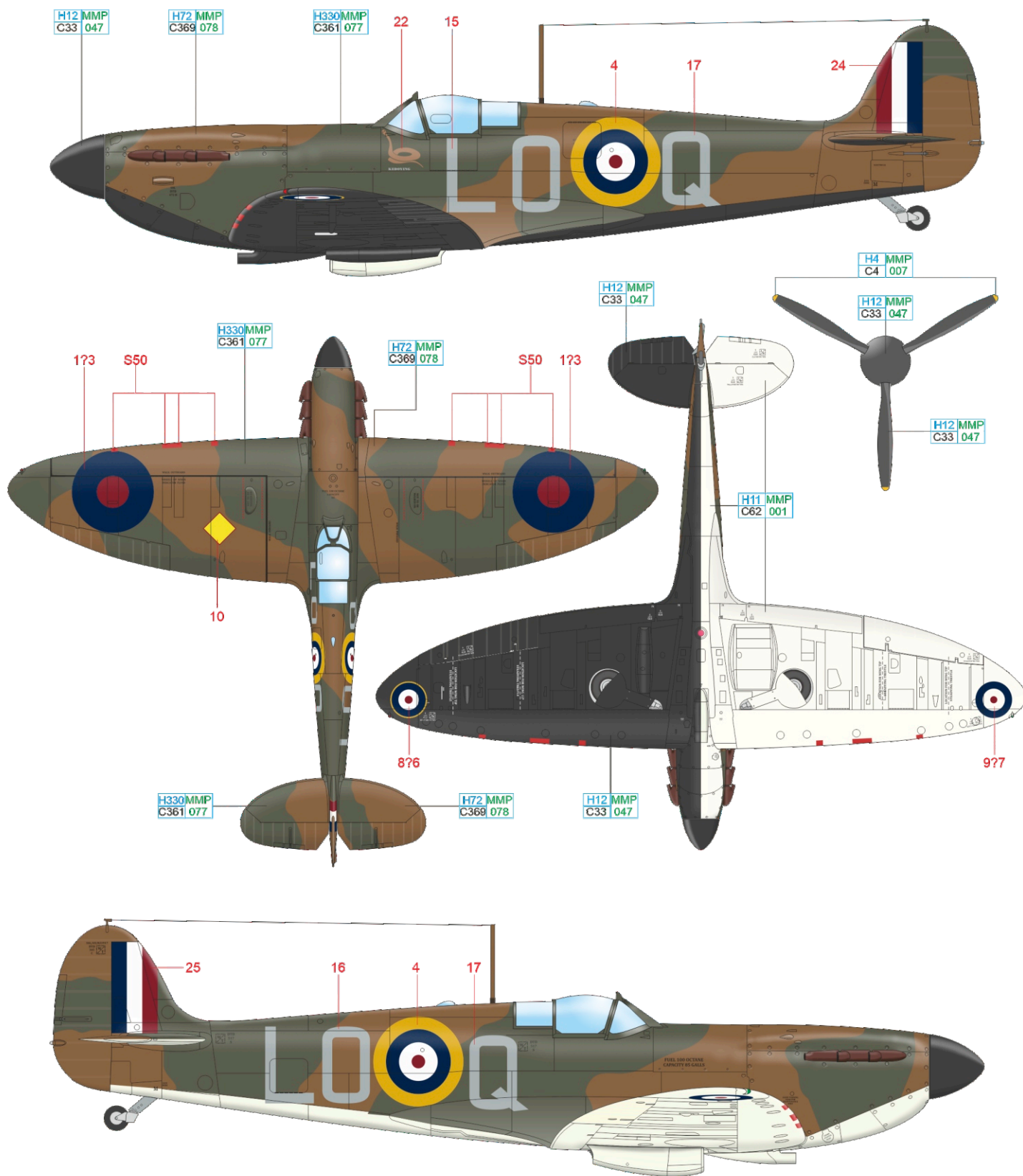
Spitfire P9372 sloužil u No. 92 Sqn od března 1940, kdy byla tato jednotka přezbrojena z Blenheimů Mk.IF na Spitfiry. Spolu s ní se zúčastnil evakuace od Dunkerque, kdy jej kromě dalších letců pilotoval i Antony Charles Bartley. Rodák z Dháky v tehdejší Britské Indii vstoupil do RAF v roce 1939 a po výcviku byl zařazen k No. 92 Sqn, s níž se zúčastnil nejen krytí evakuace Britského expedičního svazu, ale i Bitvy o Británii. V březnu 1941 byl na dva měsíce převelen k No. 74 Sqn, kde cvičil nové piloty. Později létal jako testovací pilot u Supermarinu a od srpna 1942 velel No. 111 Sqn během jejího působení v severní Africe. Následně působil na štábu No. 83 Group a od října 1944 byl součástí RAF Transport Command na Dálném Východu. Na konci války činilo jeho skóre 12 + 1 a k tomu 5 pravděpodobných a 8 poškozených strojů. Po válce zastával různé funkce v britském filmovém a televizním průmyslu, zemřel 18. dubna 2001. Spitfire P9372 sloužil u No. 92 Sqn až do 9. září 1940, kdy byl sestřelen poblíž East Guildfordu. P/O W. C. Watlings se zraněný zachránil na padáku. Trošky Spitfiry byly z místa havárie vykopány a vystaveny v Tonbridge Battle of Britain Museum. Díly poté získal známý Spitfirológ Peter R. Monk z Biggin Hill Heritage Hangar Ltd. Tam byly od roku 2016 vystaveny na stěně hangáru. Dne 5. srpna 2019 byl zahájen projekt restaurování P9372 do letuschopného stavu a následně byl úředně zaregistrován pod imatrikulací G-CLIH.



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

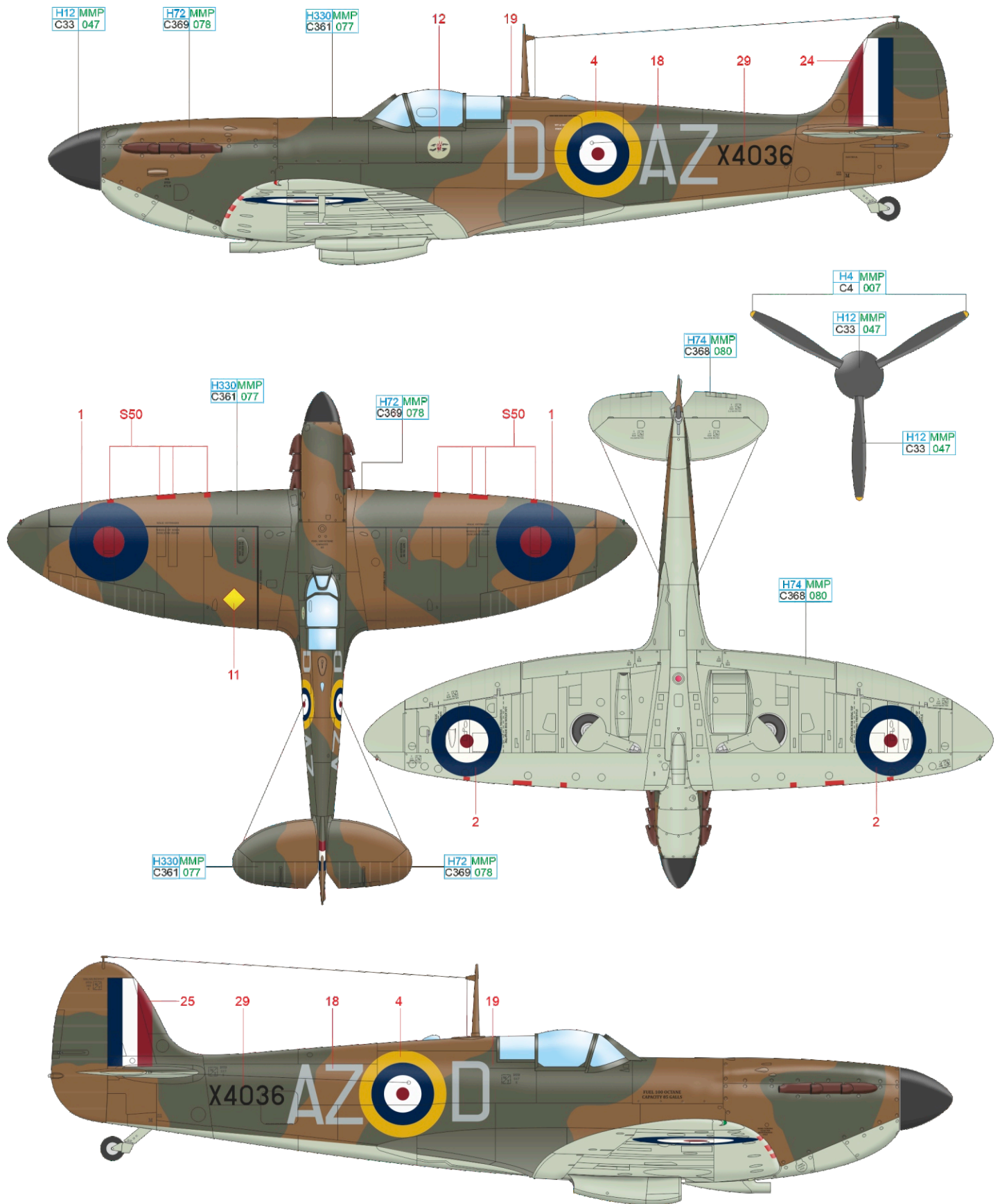
B L1004, F/Lt Alexander V. R. Johnstone, No. 602 Squadron, RAF Drem, East Lothian, Velká Británie, květen 1940

Alexander Vallance Riddell Johnstone, známý spíše jako „Sandy“ Johnstone, dosáhl v kokpitu L1004 prvních bojových úspěchů na přelomu června a července, kdy sestřelil He 111, Ju 88 ve spolupráci a poškodil Do 17. Dne 12. července přebírá velení No. 602 Sqn a v jejím čele navyšuje skóre o dalších sedm sestřelů. V září 1941 přebírá velení No. 263 Wing v Bejrútu a v dubnu 1942 se stává velitelem sektoru v palestinské Haifě. Již v září 1942 se ale přesouvá na Maltu, kde se stává velitelem letiště Luqa. V lednu 1943 se vrací k operačnímu létání jako velitel Krendi Wingu s letouny Spitfire Mk.Vc. Wingu velel do konce března 1943, poté se vrátil do Británie, kde zastával do konce války různé velitelské posty. Válku ukončil s devíti sestřely (7 + 2), jedním pravděpodobným a sedmi poškozenými letouny nepřítele. Na Spitfiru Mk.I L1004 proběhly koncem roku 1942 zkoušky motoru Merlin 32 o výkonu 1645 koní. Testy dopadly úspěšně, a tak padlo rozhodnutí zastavět tuto pohonnou jednotku do stávajících letounů Seafire Mk.IIC. Barevný profil zachycuje podobu stroje z druhé poloviny května 1940, kdy byly spodní plochy stíhaček RAF natřeny černou a bílou barvou. Na kýlovce přibyla trikolóra a na bocích trupu byly namalovány kokardy typu A1. Od 6. června 1940 bylo rozkazem stanoveno, že spodní plochy stíhaček RAF budou kamuflOVány barvou Sky.



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

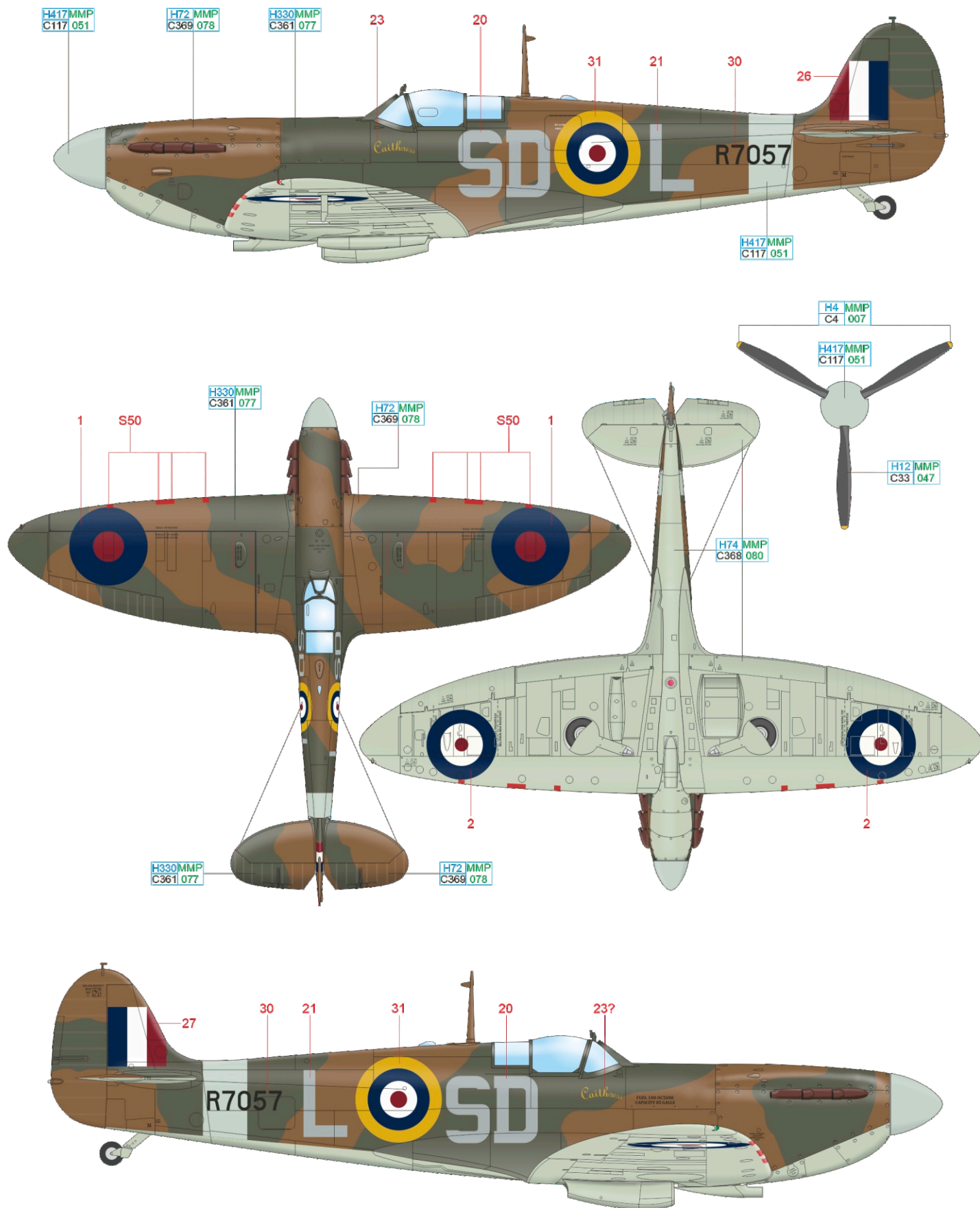
Robert Francis Thomas Doe, rodák z Reigate v hrabství Surrey, vstoupil do RAF čerstvě osmnáctiletý v březnu 1938. Po výcviku následovala od listopadu 1939 služba u No. 234 Sqn, s níž létal téměř do konce Bitvy o Británii. Dne 27. srpna 1940 byl převelen k No. 238 Sqn, u níž létal ve funkci velitele letky na Hurricanech. Po návratu z odpočinku, kdy u No. 57 OTU učil nové piloty, následovala další činnost, tentokrát v daleké Barmě s No. 613 Sqn. U této jednotky však létal pouhé dva měsíce, do prosince 1943, kdy byl pověřen sestavením No. 10 Sqn indického letectva. Tam se také dočkal konce 2. světové války. V září 1946 se Robert Doe vrátil zpět do Velké Británie, u RAF zastával až do odchodu do důchodu v dubnu 1966 štábní funkce, odešel v hodnosti W/Cdr. Zemřel 21. února 2010.



DARK EARTH	H72 MMP C369 078	DARK GREEN	H330 MMP C361 077	BLACK	H12 MMP C33 047	SKY	H74 MMP C368 080	YELLOW	H4 MMP C4 007
------------	------------------	------------	-------------------	-------	-----------------	-----	------------------	--------	---------------

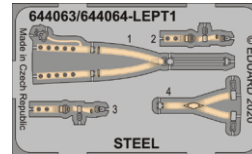
D R7057, P/O James H. Lacey, No. 501 Squadron, RAF Colerne, Wiltshire, Velká Británie, květen 1941

Po přezbrojení No. 501 Sqn z Hurricaneů na Spitfirey v květnu 1941 se stal Spitfire R7057 opatřený darovacím nápisem „Caithness“ (nakreslen z obou stran pravděpodobně žlutou barvou) osobním letounem „Gingera“ Laceyho, jednoho z neúspěšnějších pilotů RAF s 28 sestřely na kontě. Několik operačních letů v jeho kokpitu absolvoval i český pilot Sgt. Antonín Dvořák. Od července sloužil u No. 53 OTU RAF v Llandow. Dne 12. srpna 1941 byl R7057 i se svým pilotem Colinem Dayem ztracen při letecké nehodě poblíž Glynneath.

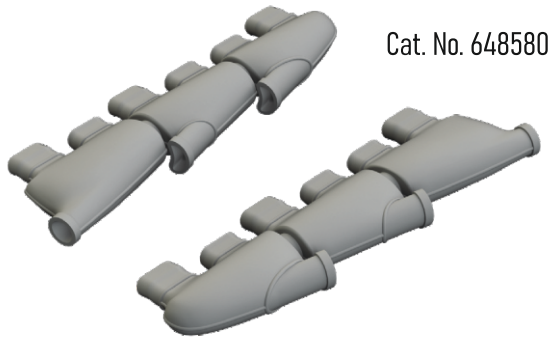


DARK EARTH	H72 MMP C369 078	DARK GREEN	H330MMP C361 077	BLACK	H12 MMP C33 047	YELLOW	H4 MMP C4 007	SKY	H74 MMP C368 080	BLUE GREEN	H417MMP C117 051
------------	------------------	------------	------------------	-------	-----------------	--------	---------------	-----	------------------	------------	------------------

- 481026 Spitfire Mk.I landing flaps (PE-Set)
- FE1112 Spitfire Mk.I seatbelts STEEL (PE-Set)
- 644064 Spitfire Mk.I late LööK (Brassin)
- 644067 Spitfire Mk.I late LööKplus (Brassin)
- 648578 Spitfire Mk.I cockpit (Brassin)
- 648579 Spitfire Mk.I wheels (Brassin)
- 648580 Spitfire Mk.I exhaust stacks (Brassin)
- 648581 Spitfire Mk.I gun bays (Brassin)
- 648582 Spitfire Mk.I engine (Brassin)
- 648589 Spitfire Mk.I undercarriage legs BRONZE (Brassin)
- SIN64868 Spitfire Mk.I ESSENTIAL (Brassin)
- SIN64870 Spitfire Mk.I ADVANCED (Brassin)
- 3DL48006 Spitfire Mk.I late SPACE (3D Decal Set)
- D48053 Spitfire Mk.I national insignia (Decal Set)
- D48064 Spitfire Mk.I stencils (Decal Set)
- EX709 Spitfire Mk.I TFace (Mask)
- EX713 Spitfire Mk.I (Mask)



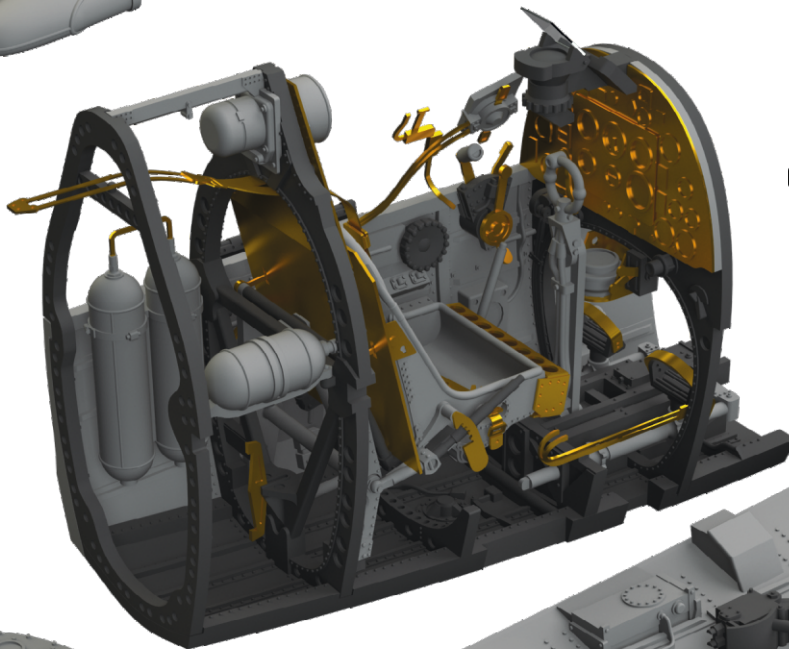
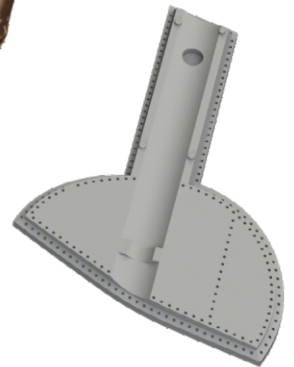
Cat. No. 644064



Cat. No. 648580



Cat. No. 648589



Cat. No. 648578

