



**Spitfire je natolik ikonickým letounem, že jej rozpozná asi každý. Tento elegantní stíhač se po nebi proháněl v aktivní službě dlouhých 13 let v mnoha verzích. Svou kariéru zahajoval na sklonku vlády dvouplošníků a končil ji až s nástupem proudové éry.**

Na začátku 30. let minulého století se RAF rozhlížela po nástupci stárnoucích dvouplošných stíhacích letounů. 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 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 do soutěže dvouplošníky, výjimkou byl Supermarine Typ 224 Reginalda Mitchella. Bohužel se ukázalo, že jeho stroj s lomeným vzepětím křídla a pevným kapotovaným podvozkem není dostatečně rychlý. Také stoupavost byla zklamáním a 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 PVI2, 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 vzlétl z letiště Eastleigh pilotován firemním šéfpilotem, kapitánem Josephem Summersem. Ten byl po osmi minutách letu novým strojem natolik nadšen, že údajně prohlásil: „Nic na tom letadle neměňte!“. Po úspěšných zkouškách byla v červnu 1936 objednána první série 310 Spitfirů, které jako první obdržela v srpnu 1938 19. squadrona z Duxfordu. V době vstupu Velké Británie do války s Německem (3. září 1939) bylo vyzbrojeno Spitfiry 11 squadron a na začátku května 1940 obdrželo tyto stroje dalších osm. Bohužel, Reginald J. Mitchell se již zavedení svého výtvaru do výzbroje RAF nedočkal. Zemřel 11. června 1937 ve věku 42 let a tíhu dalšího vývoje Spitfiru následně nesl Joe Smith.

K prvním střetnutím Spitfirů Mk.I s Messerschmittu Bf 109 došlo 23. května 1939 poblíž Calais, ovšem bez sestřelů. Na první vítězství nad nepřítelem si museli piloti nových strojů počkat do 16. října téhož roku, kdy devět Junkersů Ju 88 zaútočilo na základnu královského námořnictva ve Firth of Forth. Dva z nich byly sestřeleny.

#### Vrtule a motory

Vývoj Spitfiru byl kontinuálním procesem a začal prakticky ihned po zahájení výroby. Jednou z prvních zásadních změn byla výměna málo

účinné pevné dvoulísté dřevěné vrtule za stavitelnou (dvě polohy) třílístou kovovou vrtuli počínaje 78. sériovým strojem. Dříve vyrobené Spitfiry byly následně touto vrtulí vybavovány také. Změna přinesla zvýšení maximální rychlosti, zvýšení dostupu a zkrácení vzletu. Počínaje květnem 1939 začaly Spitfiry Mk.I dostávat motory Merlin III namísto dosavadních Merlinů II. Motory měly stejný výkon 768 kW, u Merlinu III však byly vyřešeny problémy se spolehlivostí. Zároveň s touto změnou začala docházet k instalaci automaticky stavitelné vrtule Rotol, která umožnila nejen zvýšení stoupavosti, ale také usnadnila ovládání letounu.

#### Pancéřování a výzbroj Spitfiru

Rané Spitfiry neměly žádné pancéřování. První změnou byla instalace vrstveného skla na čelní štítek kabiny, poté dostala vrchní palivová nádrž krytý z lehké slitiny o tloušťce 3 mm, zatímco spodní byla chráněna sendvičovým materiálem Linatex (pryž a textilie). K ochraně pilota pak byla instalována ocelová deska za sedačku. To vše zvýšilo hmotnost a tím snížilo rychlost Spitfiru, nicméně i tak udělaly uvedené modifikace ze Spitfiru lepší stroj. U výzbroje bylo zapotřebí vyřešit problém, přetrvávající již od prvních dodaných strojů v létě 1938. Jednalo se o zamrzání kulometů ve velkých výškách, které se podařilo vyřešit na sklonku roku vylepšeným systémem vyhřívání zbraní. Tuto úpravu pak dostaly všechny vyrobené Spitfiry. Další úpravou byla výměna původního jednoduchého nitkového zaměřovače za reflexní zaměřovač GM2.

Samotná výzbroj Spitfiru Mk.I a Mk.II sestávala z osmi kulometů Browning ráže 7,7 mm. V polovině třicátých let byla taková palebná síla považována za optimální, ale již počátek války ukázal, že je proti vícemotorovým bombardérům se samosvornými palivovými nádržemi málo účinná. RAF proto hodlala výzbroj Spitfirů posílit kanony ráže 20 mm francouzské firmy Hispano-Suiza, ale jejich instalace do křídel Spitfiru se ukázala být problematická. Menší počet kanonových Spitfirů, označených Mk.Ib (verze s Browningy se pak označovaly Mk.Ia), byl přidělen 19. squadroně v červnu 1940, nicméně dále je pronásledovaly problémy se spolehlivostí zbraní. Spolehlivost kanonů byla vyřešena na sklonku roku 1940, což umožnilo instalaci silnější výzbroje u pozdějších verzí Spitfiru.

#### Tato stavebnice: Spitfire Mk.IIb

Verze Mk.II byla dalším významným krokem ve vývoji Spitfiru, a to díky výkonnějšímu motoru Merlin XII s výkonem 857 kW, který spaloval 100oktanový benzin namísto 87oktanového. Kromě toho byly zkraje roku 1940 vybavovány stroje Mk. Ia, zejména u 54. squadrony, novou vrtulí Rotol RX 5/1 jasně rozpoznatelnou podle většího a zaoblenějšího vrtulového kuželu. Ta se následně stala standardem verze Mk.II (některé stroje ale dostaly vrtuli Rotol RX 5/3 s dřevěnými vrtulovými listy). Verze Mk.II byla také vybavena pyrotechnickým startérem Coffman. Pro jeho instalaci bylo nutno vytvořit malý kapkovitý výstupek na pravém krytu motoru. Spitfire Mk.IIa si zachoval výzbroj verze Mk.Ia, zatímco Mk.IIb měl stejnou výzbroj jako Mk.Ib, tedy čtyři kanony Hispano-Suiza ráže 20 mm. Vyrobeno bylo 921 Spitfirů varianty Mk.II, všechny v továrně Castle Bromwich.

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

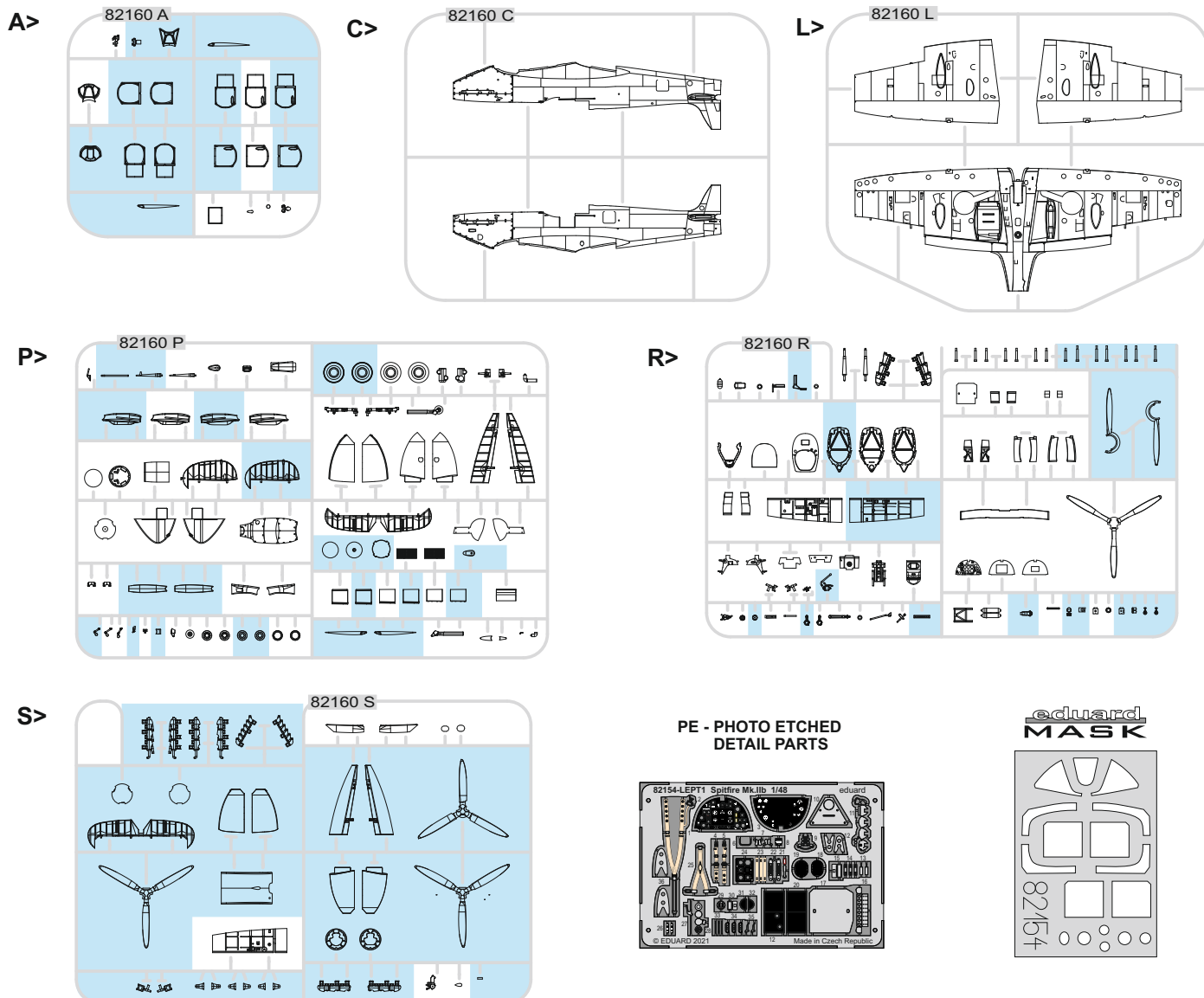


PIÈCES



部品

## PLASTIC PARTS



-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



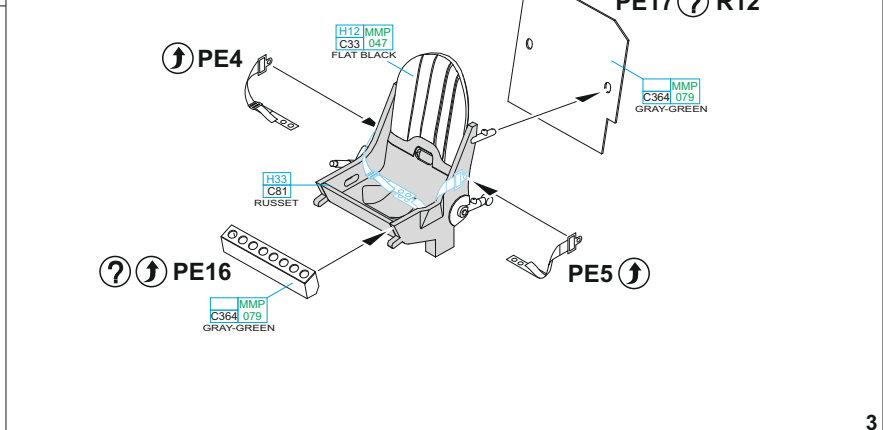
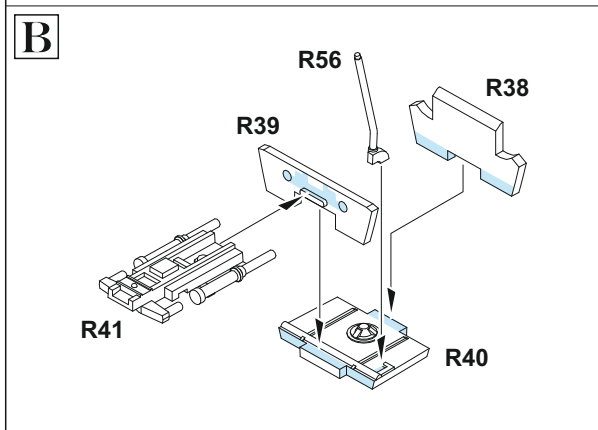
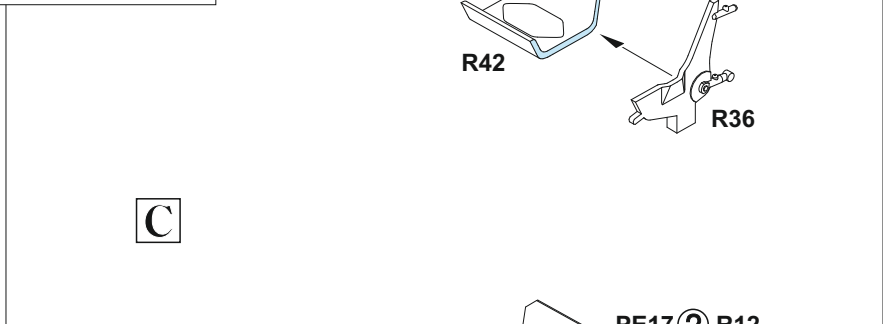
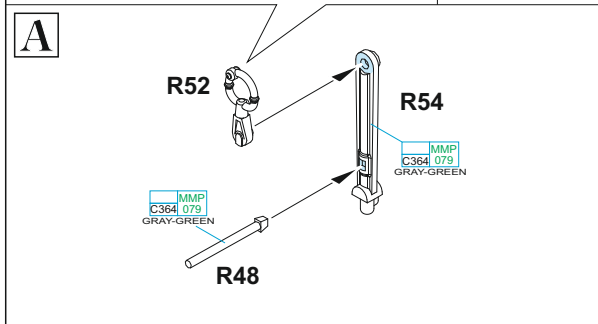
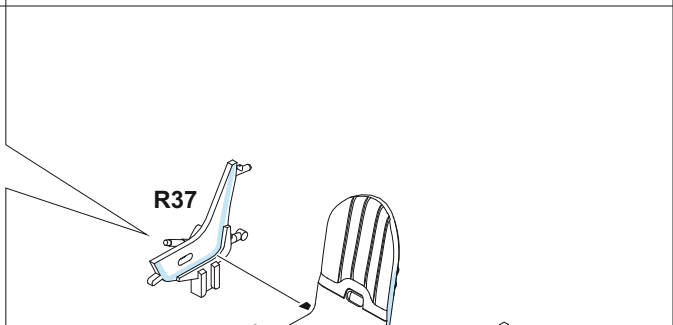
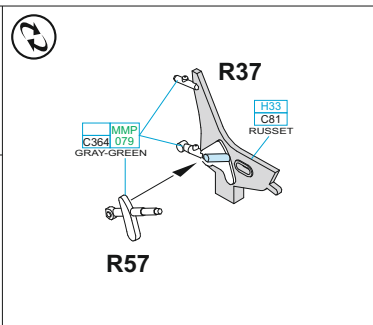
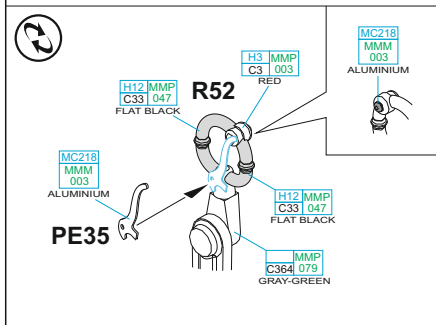
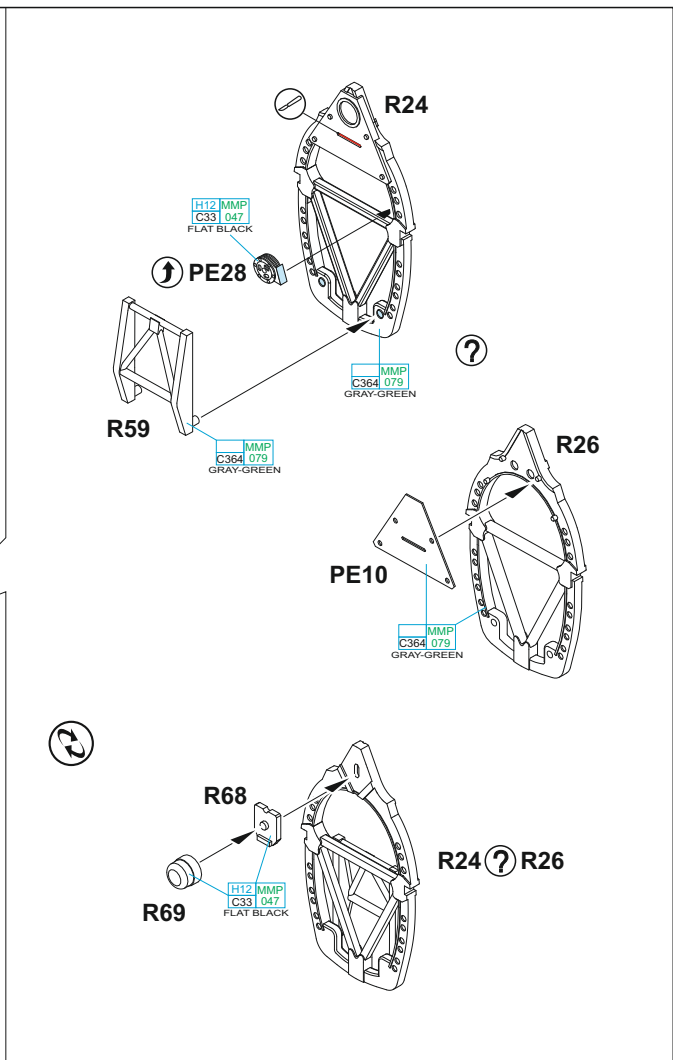
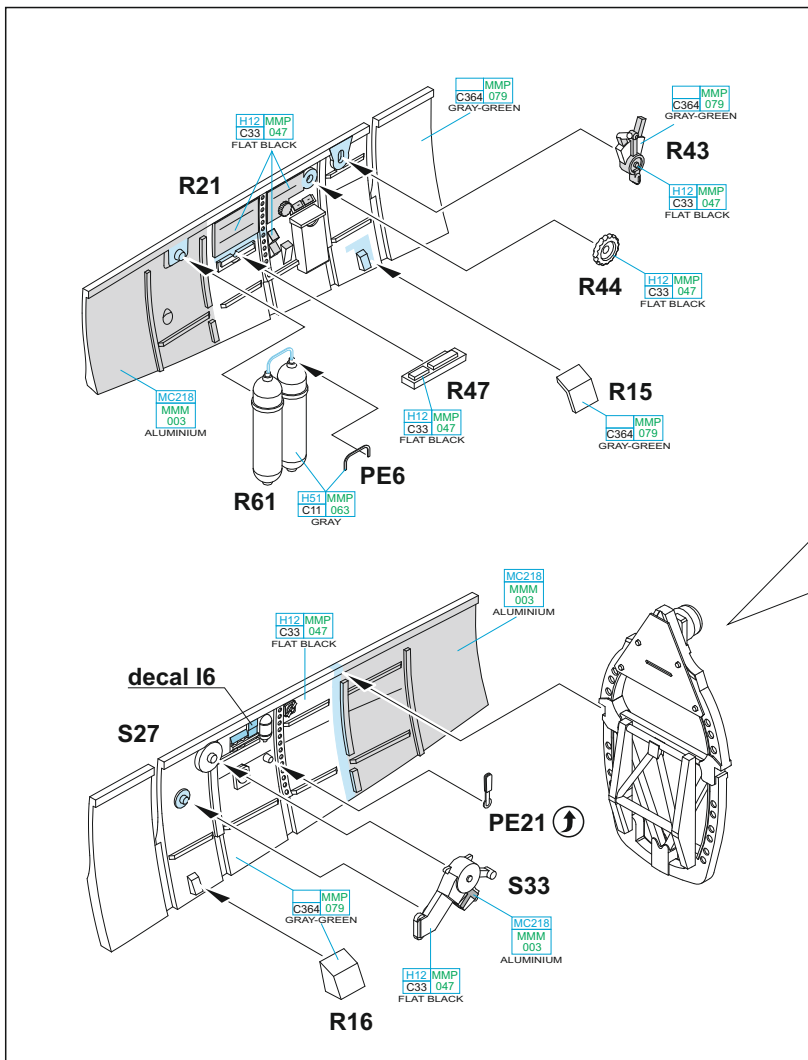
PEINTURE



色

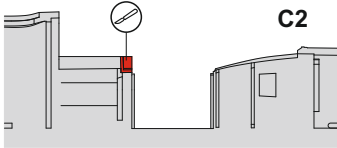
GSI Creos (GUNZE)		MISSION MODELS	
AQUEOUS	Mr.COLOR	PAINTS	
H3	C3	MMP-003	RED
H4	C4	MMP-007	YELLOW
H8	C8		SILVER
H12	C33	MMP-047	FLAT BLACK
H33	C81		RUSSET
H51	C11	MMP-063	LIGHT GULL GRAY
H72	C369	MMP-078	DARK EARTH
H74	C368	MMP-080	SKY
H77	C137	MMP-040	TIRE BLACK
H90	C47		CLEAR RED
H94	C138		CLEAR GREEN

GSI Creos (GUNZE)		MISSION MODELS	
AQUEOUS	Mr.COLOR	PAINTS	
H330	C361	MMP-077	DARK GREEN
H335	C363	MMP-094	MEDIUM SEAGRAY
H417	C117	MMP-051	LIGHT BLUE
	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

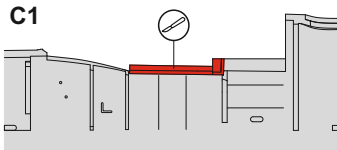




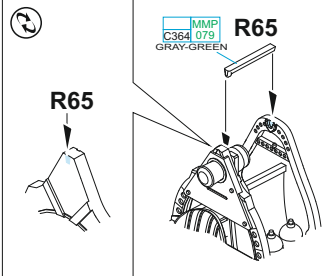
7 FOR CLOSED CANOPY ONLY



C2



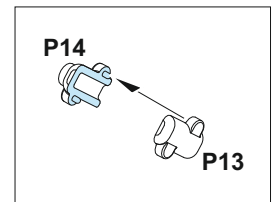
C1



R65

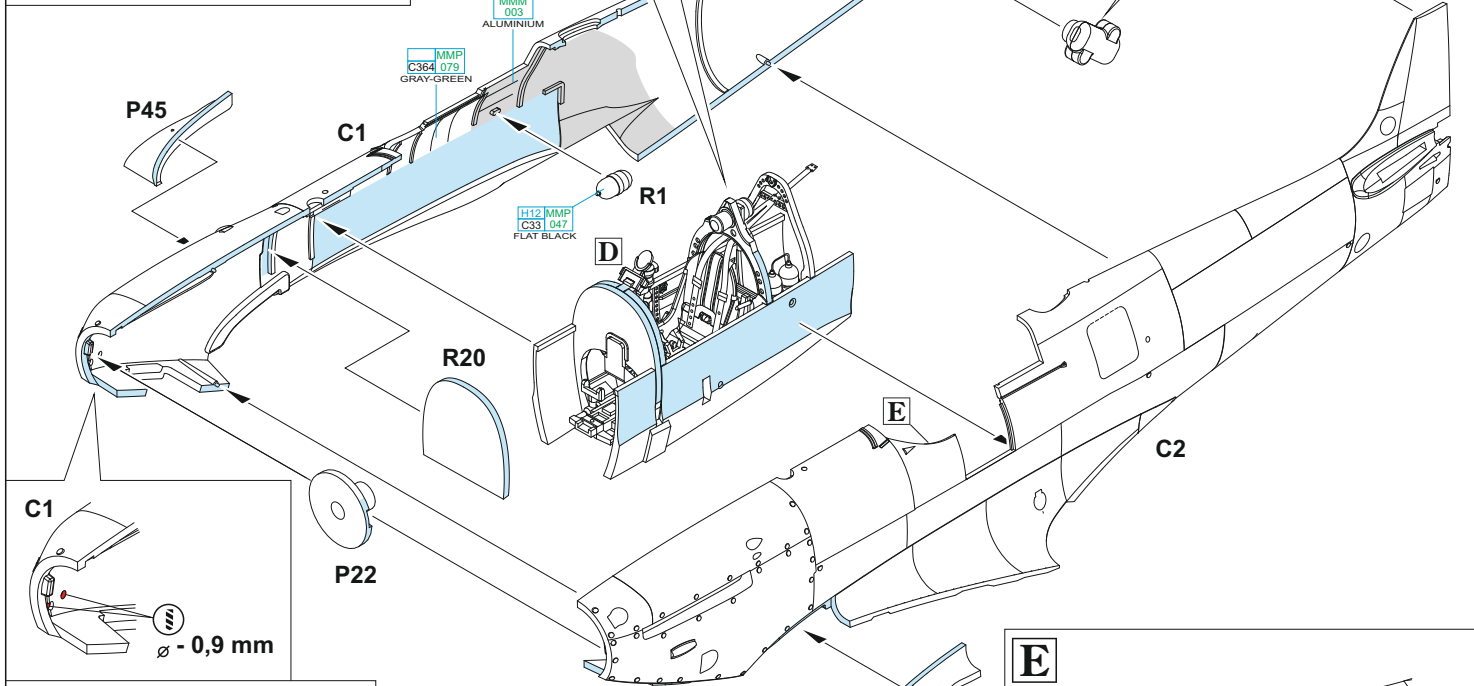
R65

MMP C364 079 GRAY-GREEN



P14

P13



P45

C1

R1

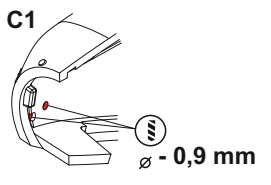
R20

D

E

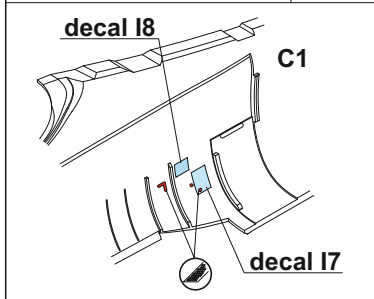
C2

P22



C1

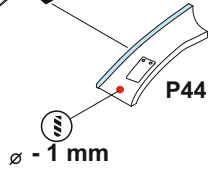
∅ - 0,9 mm



decals I8

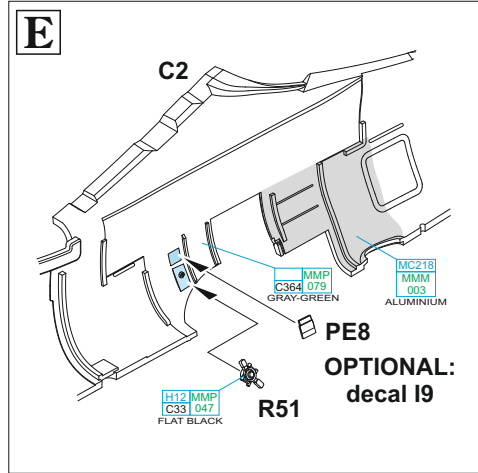
C1

decals I7



P44

∅ - 1 mm



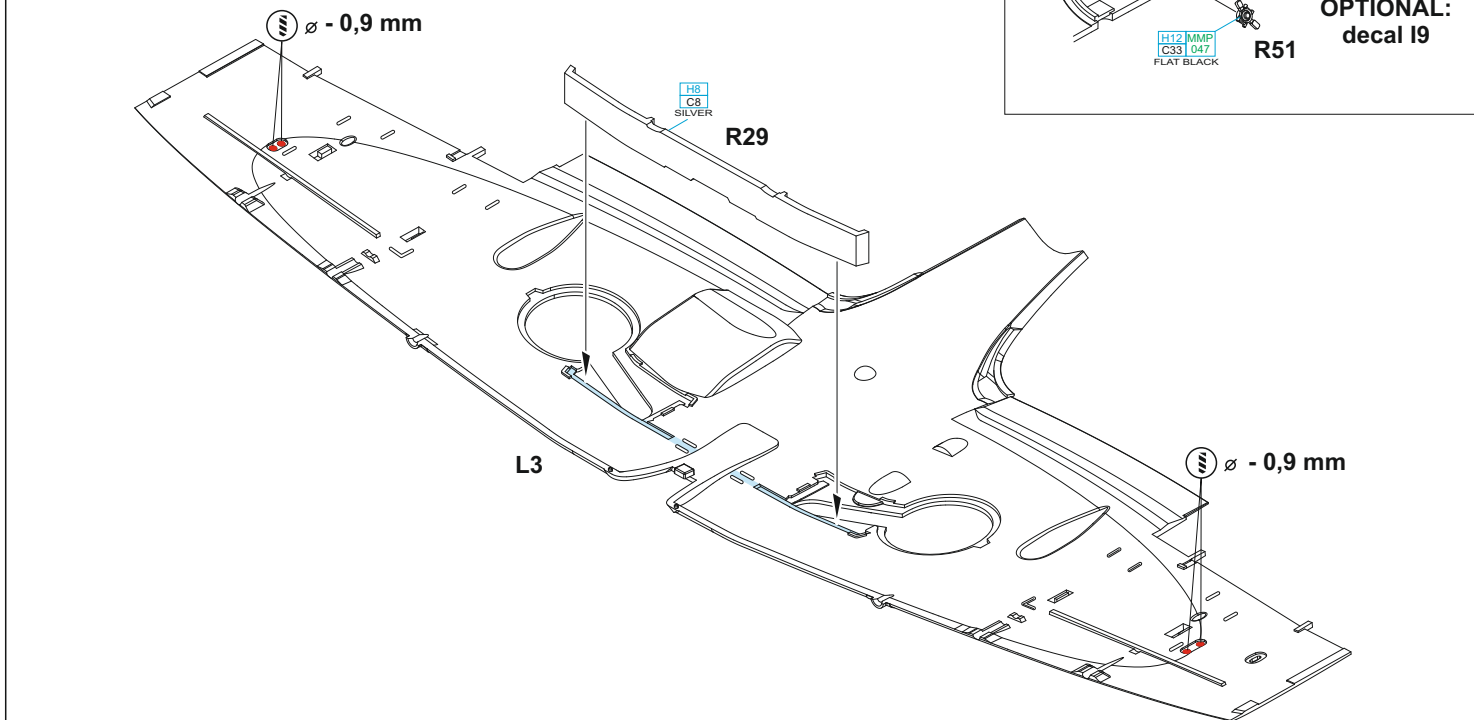
E

C2

PE8  
OPTIONAL:  
decals I9

R51

MMP C364 079 GRAY-GREEN  
MC218 MMM 003 ALUMINIUM  
H12 MMP C33 047 FLAT BLACK



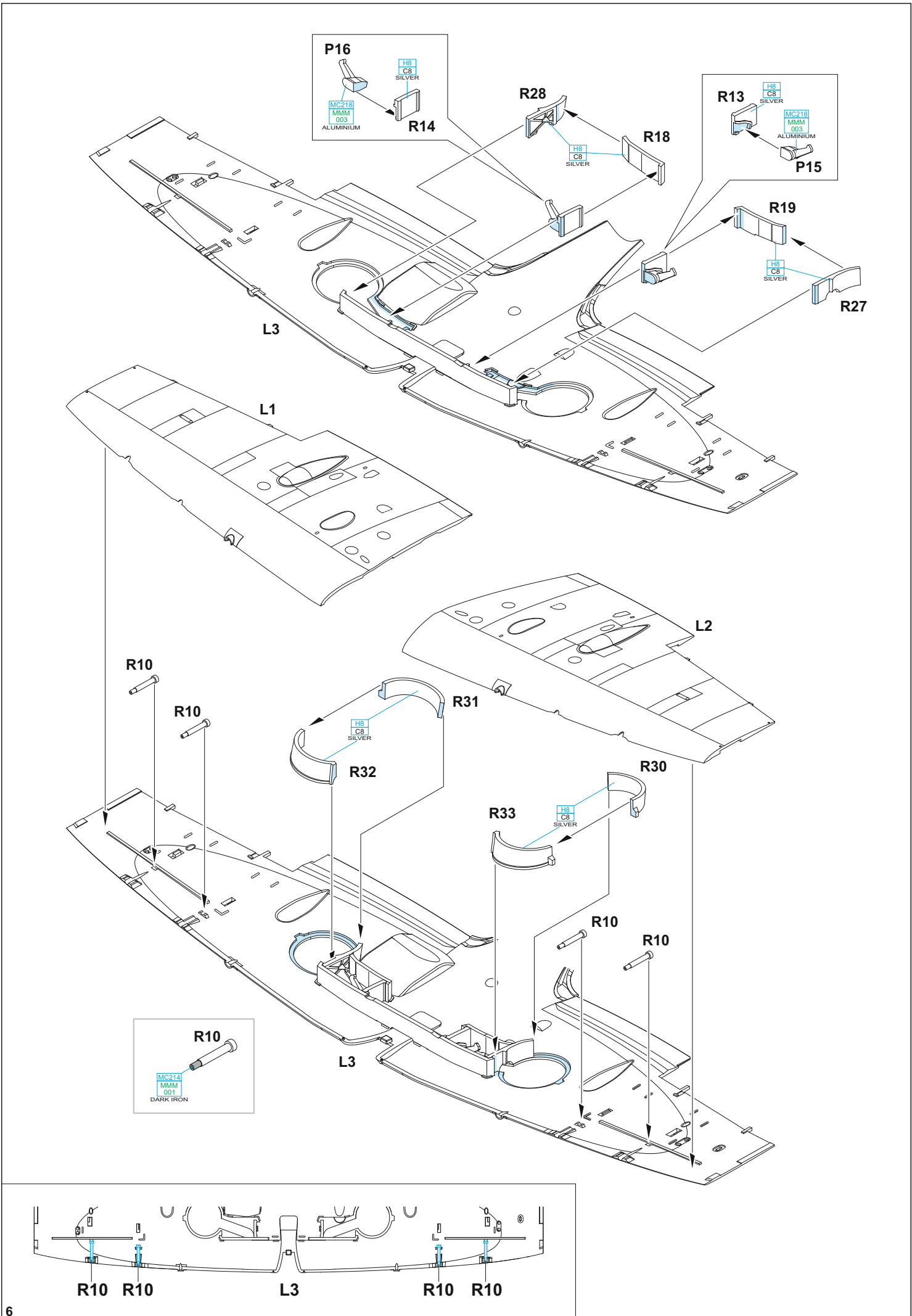
∅ - 0,9 mm

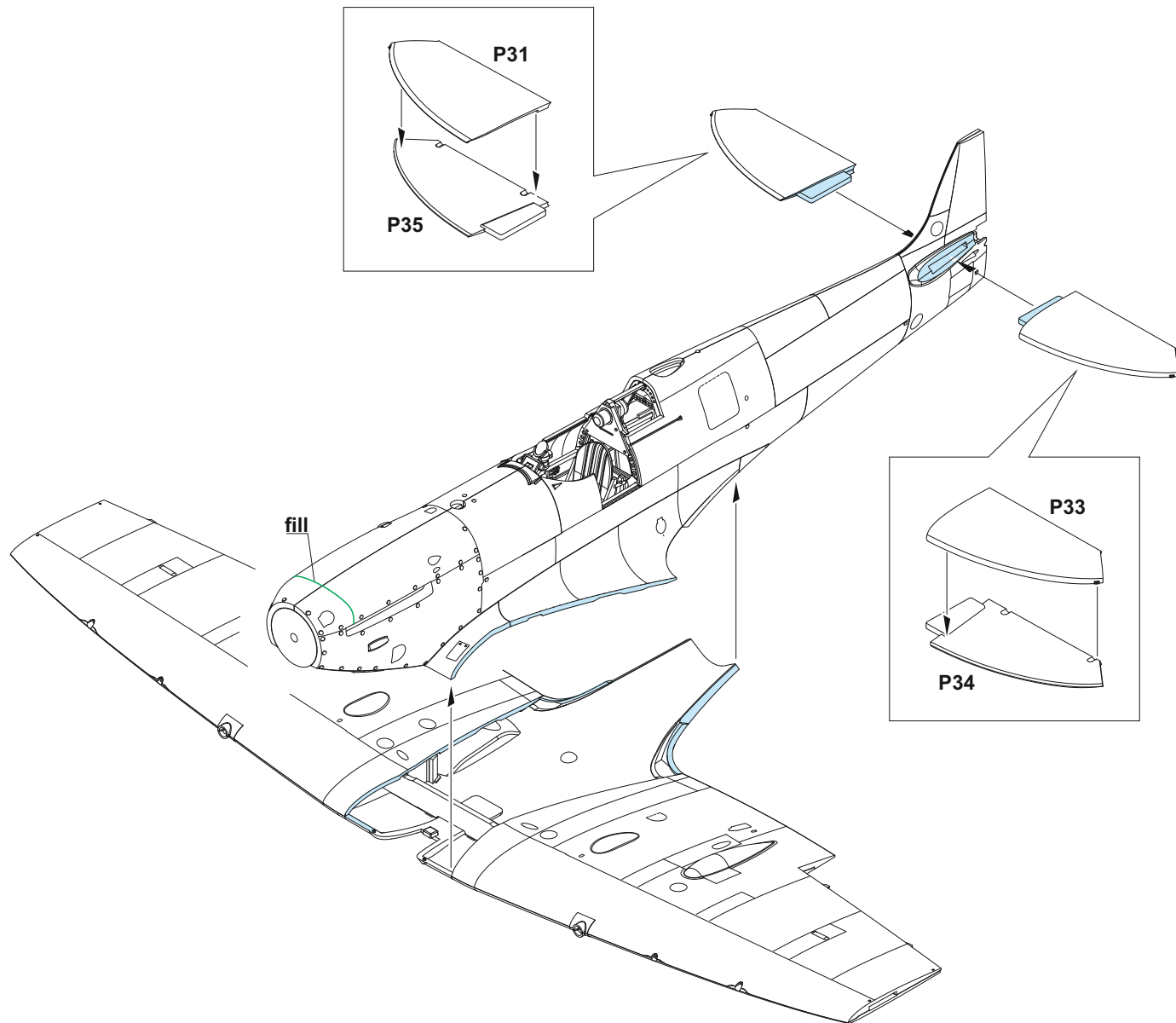
H8 C8 SILVER

R29

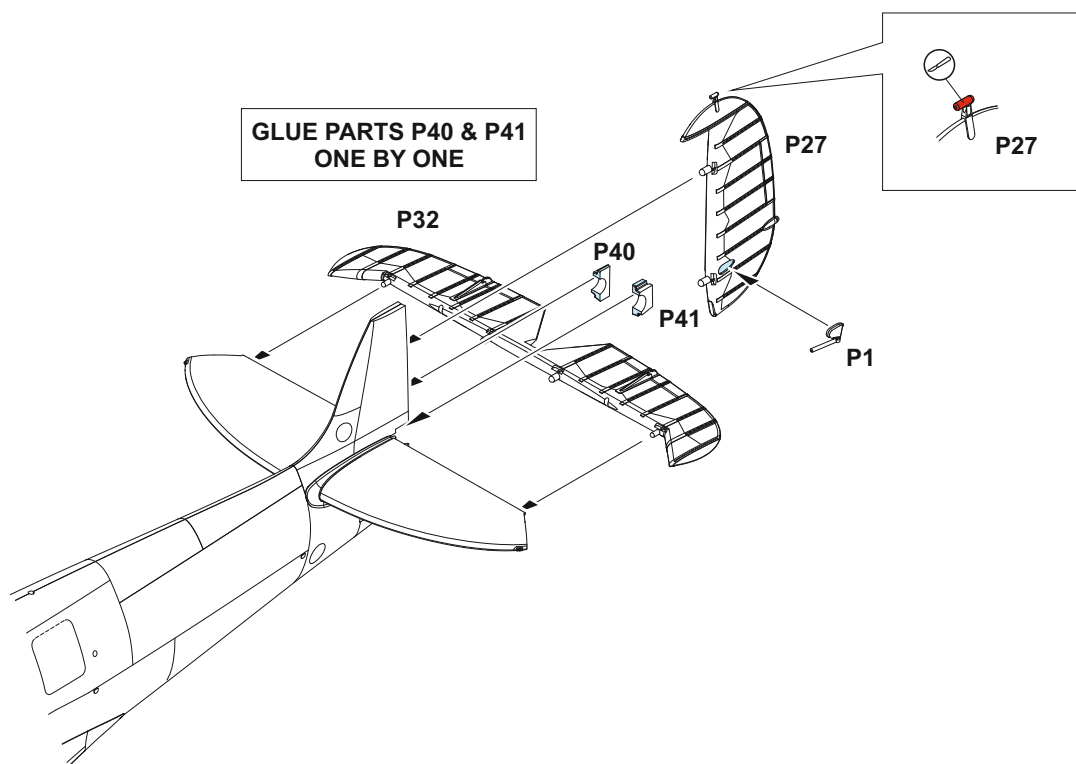
L3

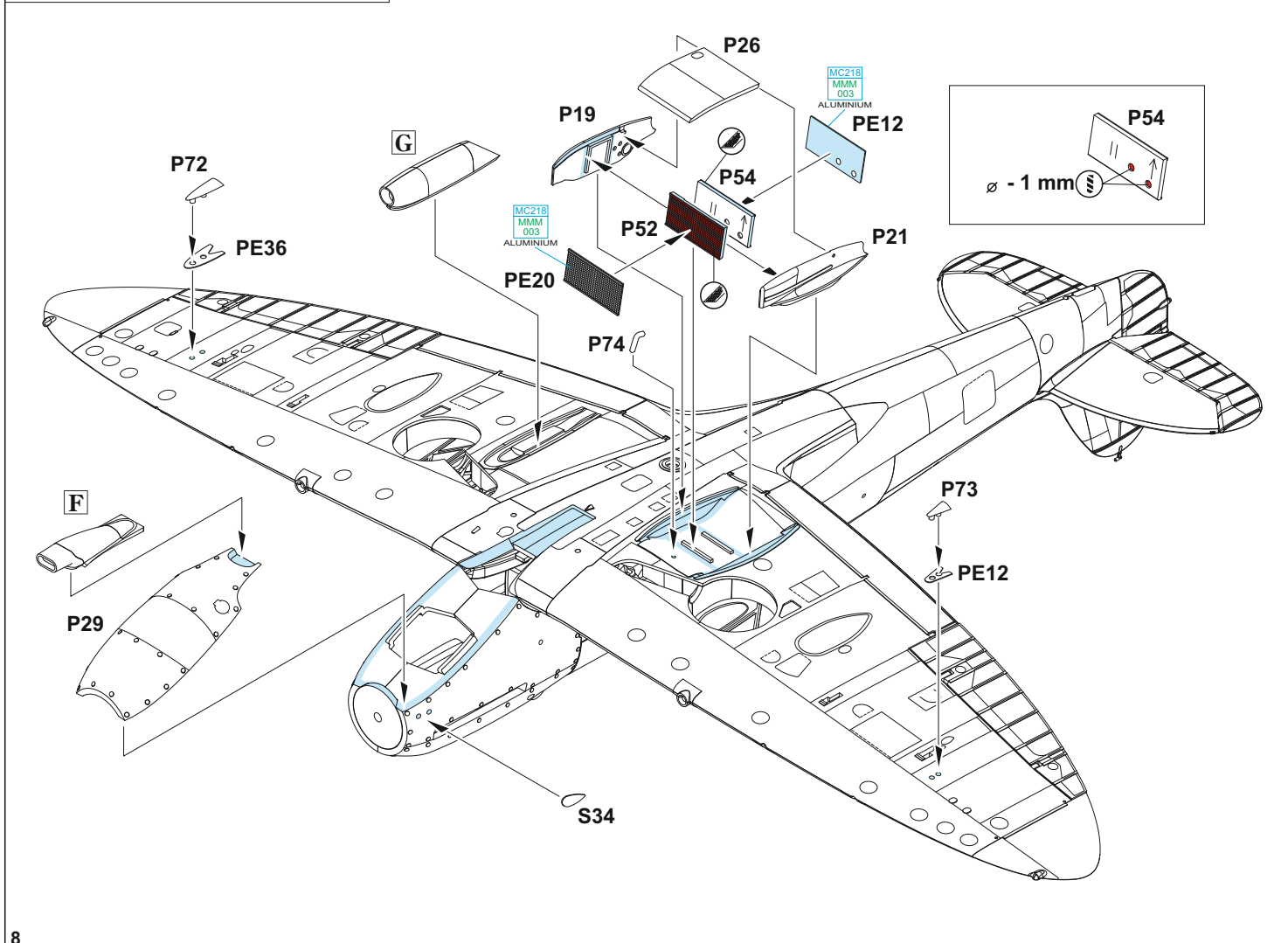
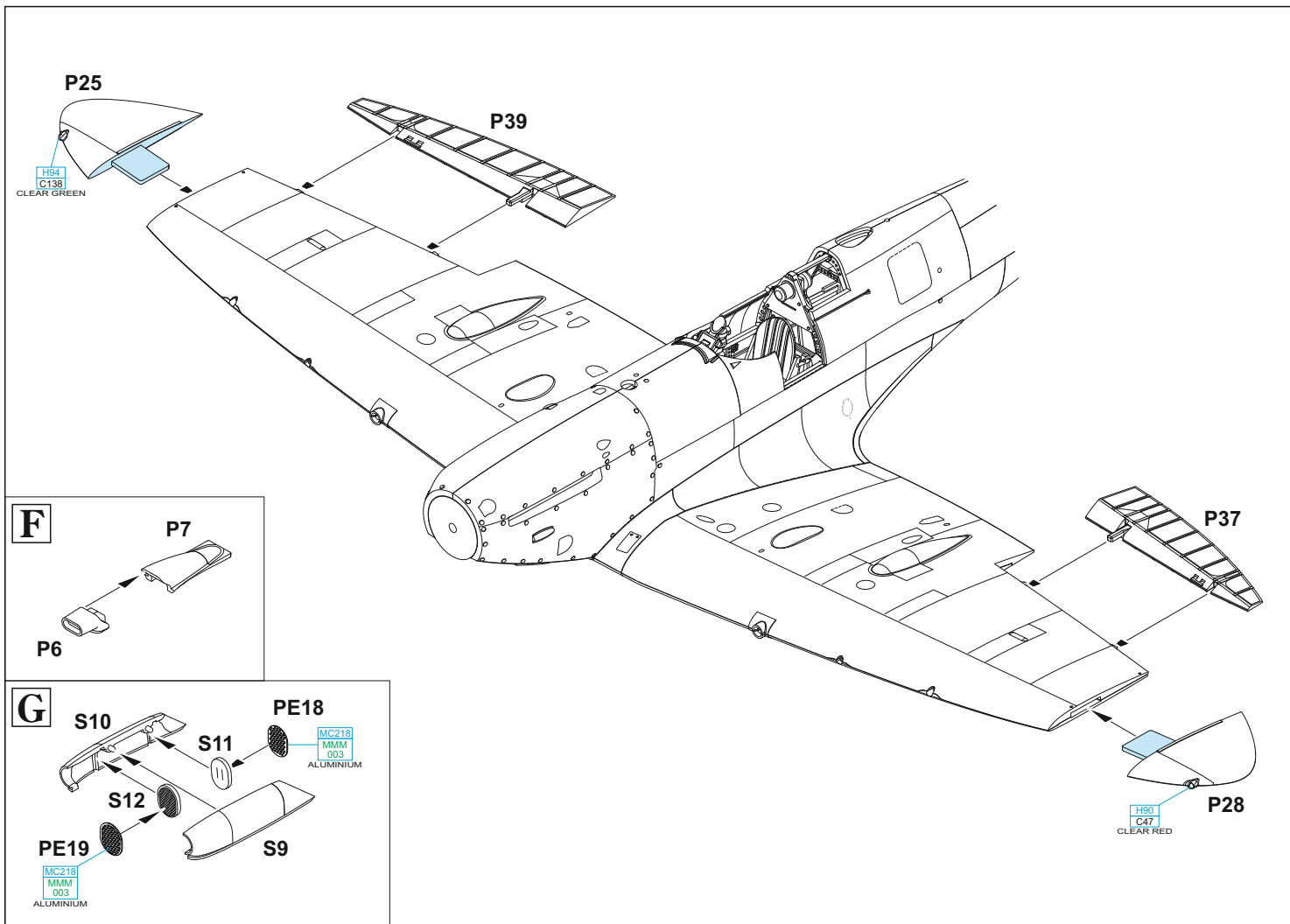
∅ - 0,9 mm



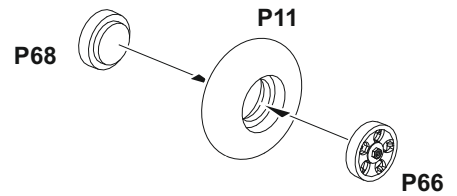
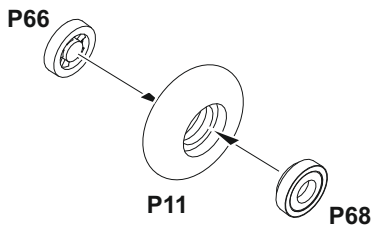
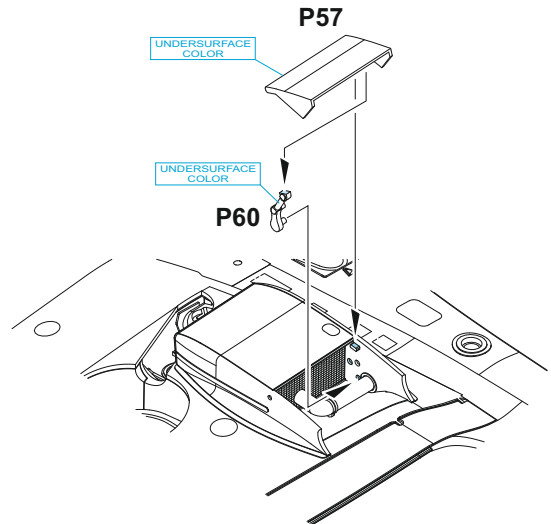
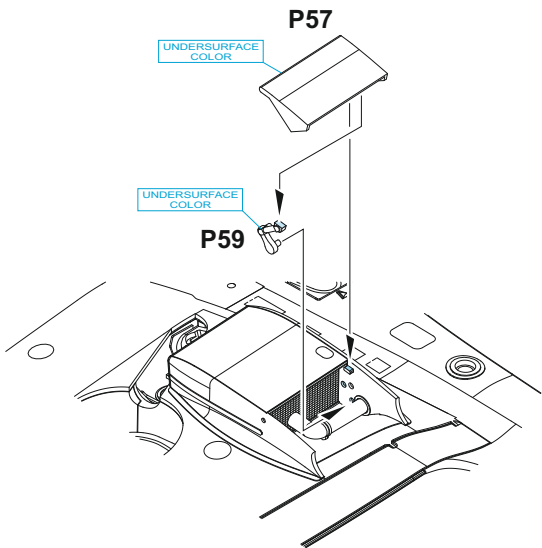
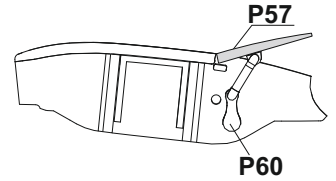
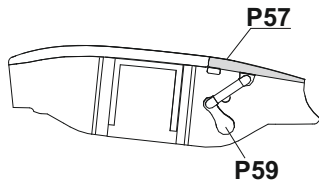
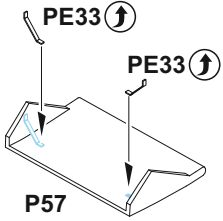
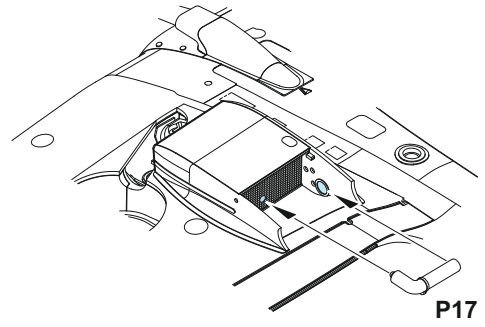
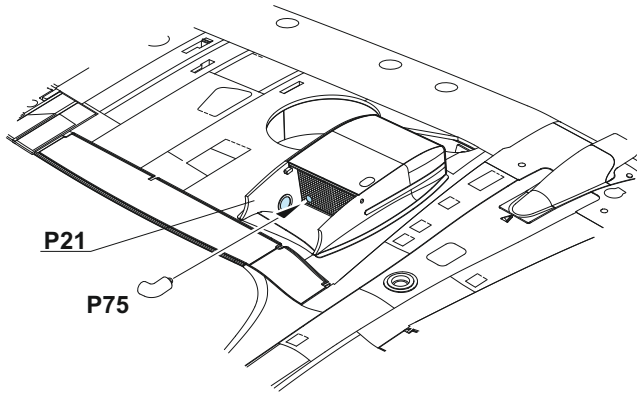


**GLUE PARTS P40 & P41  
ONE BY ONE**

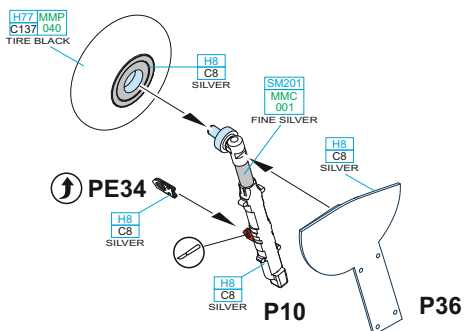




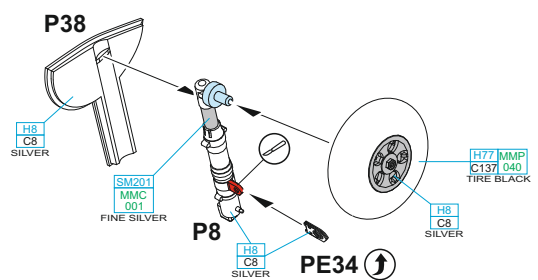


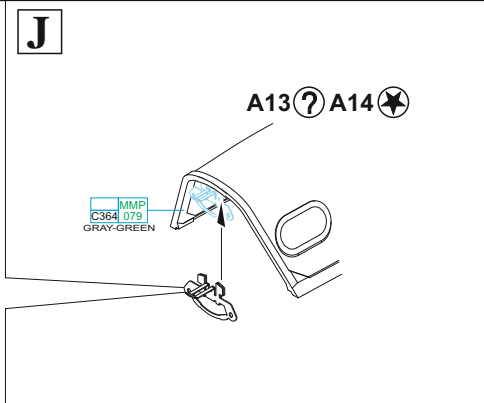
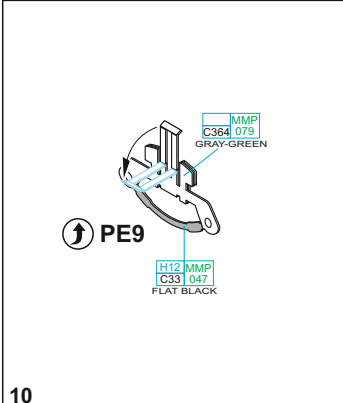
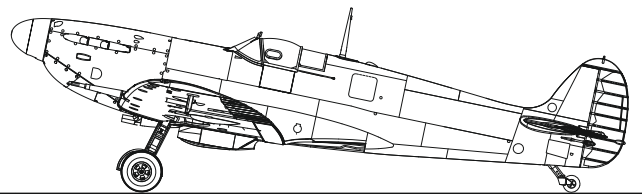
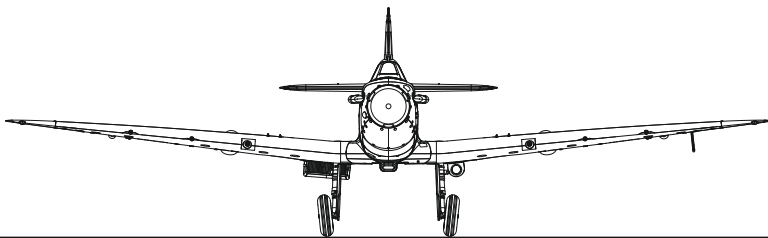
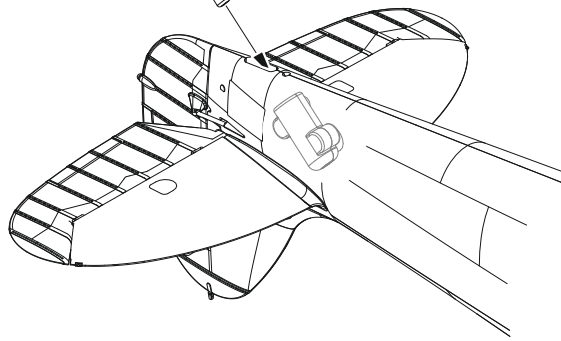
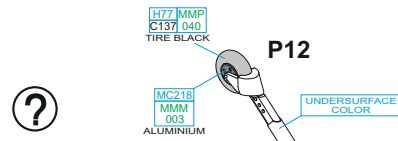
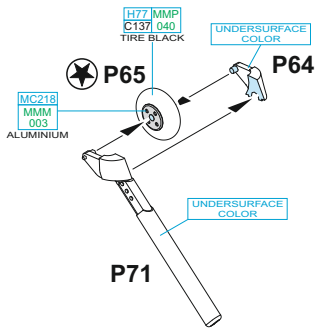
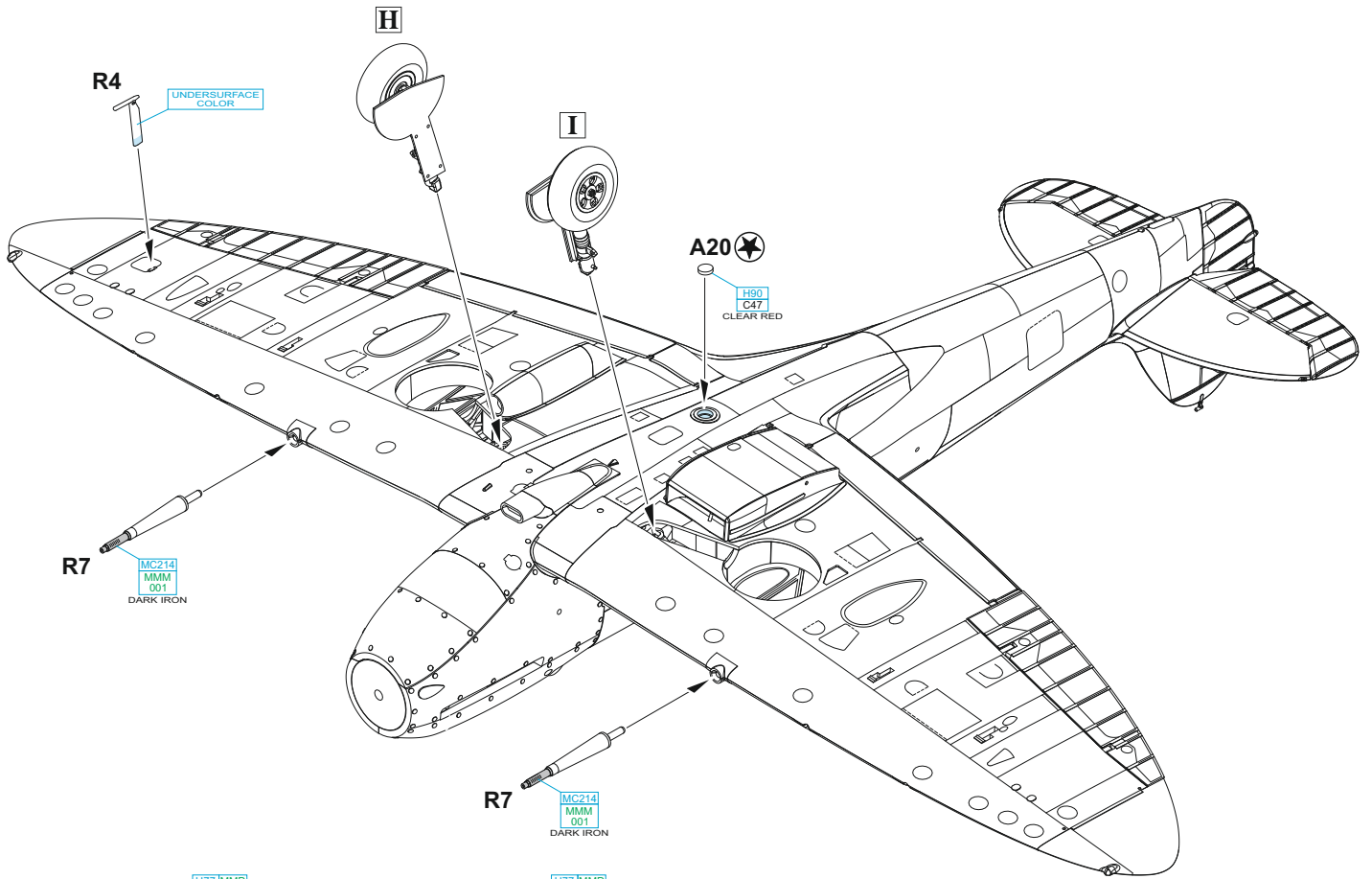


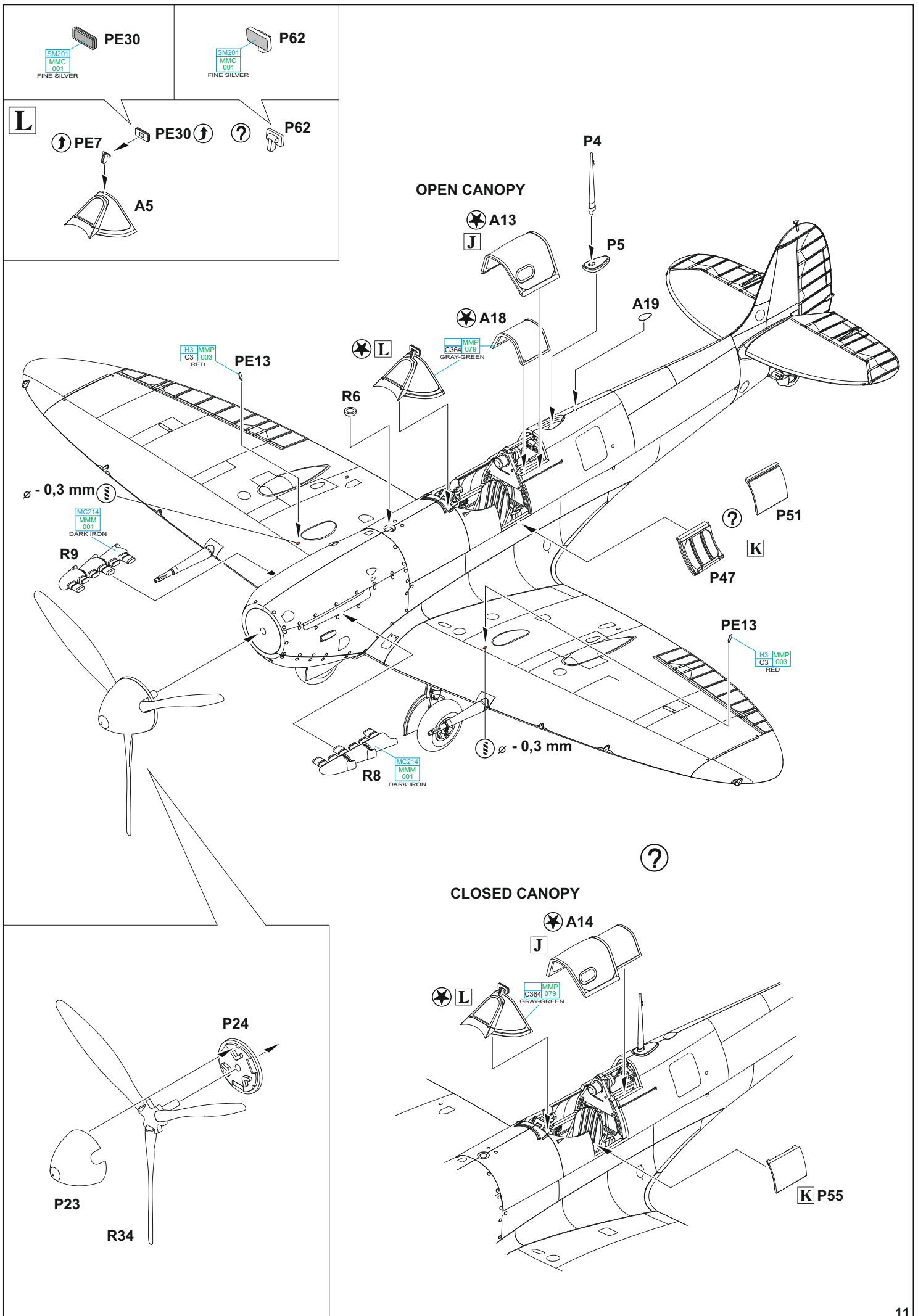
**H**

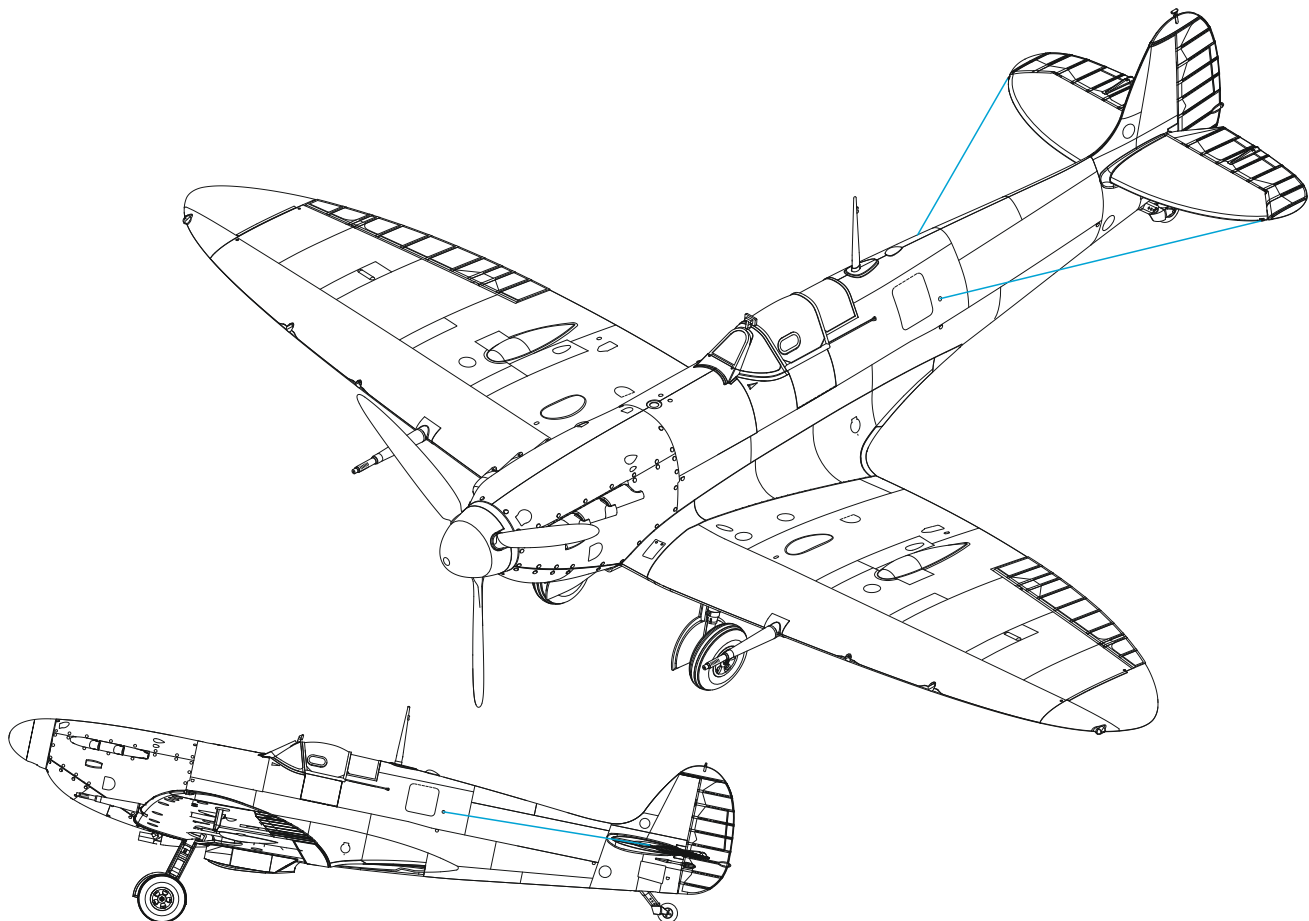


**I**



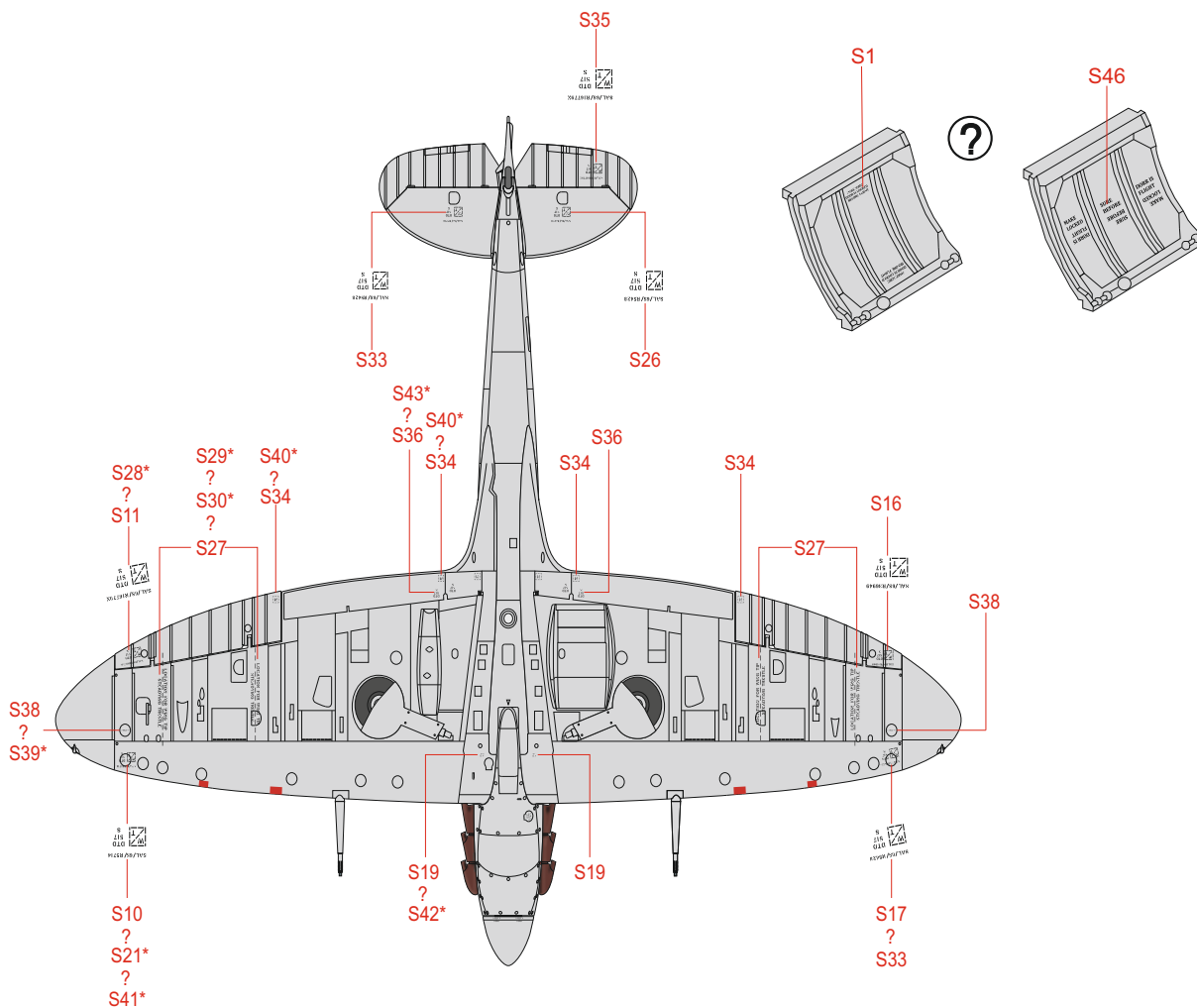


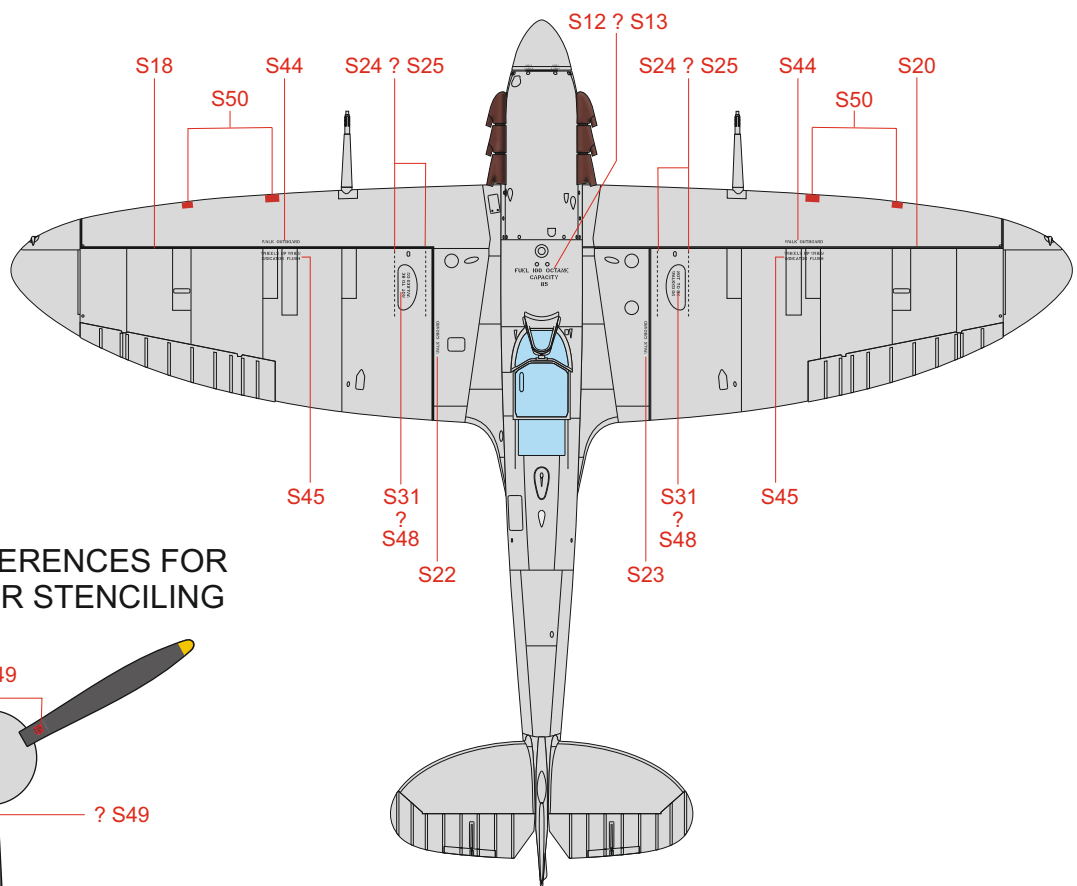
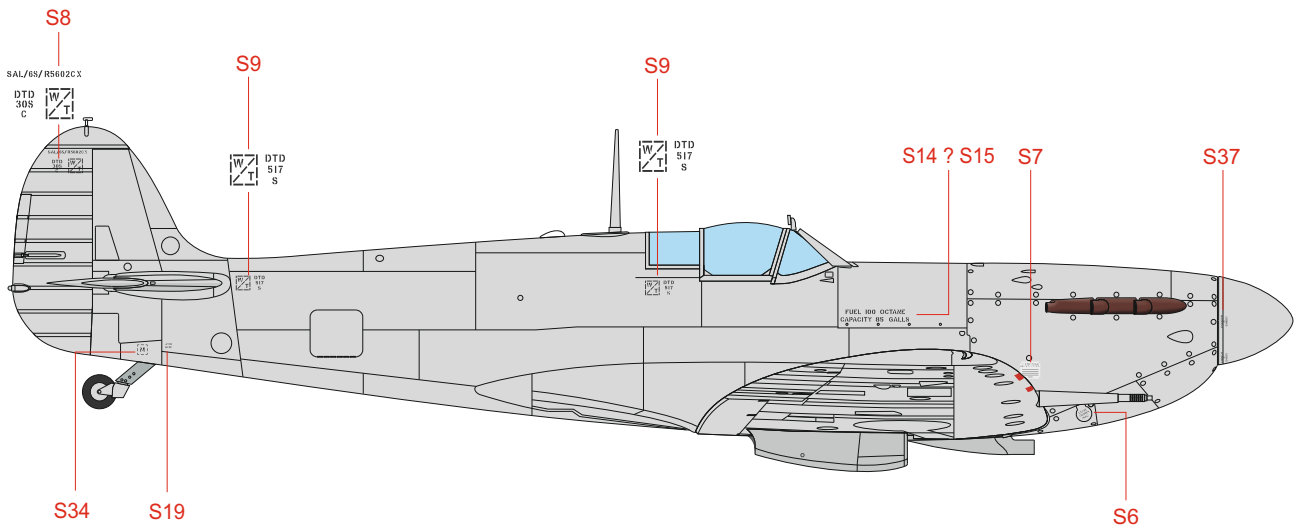




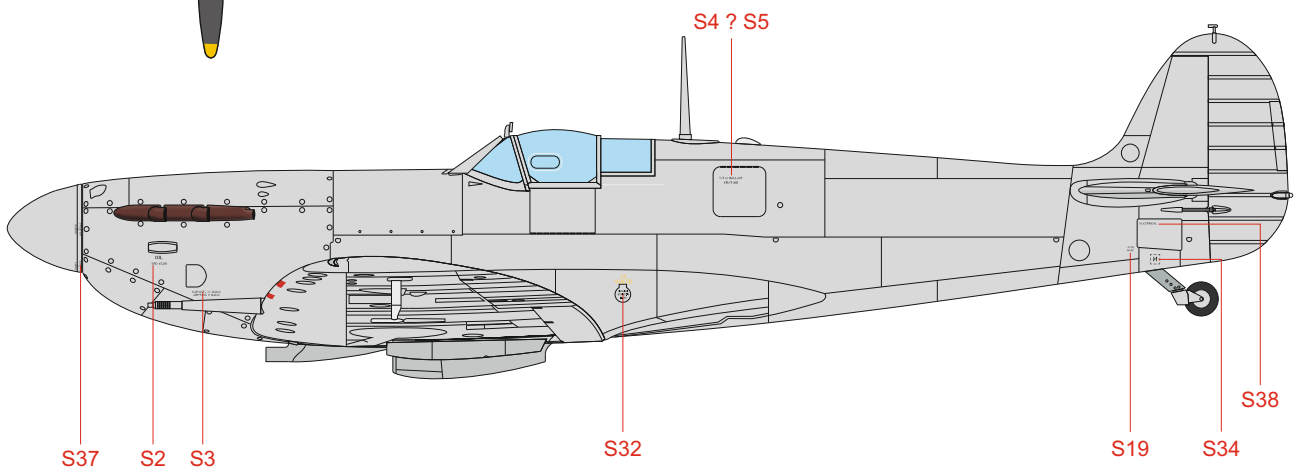
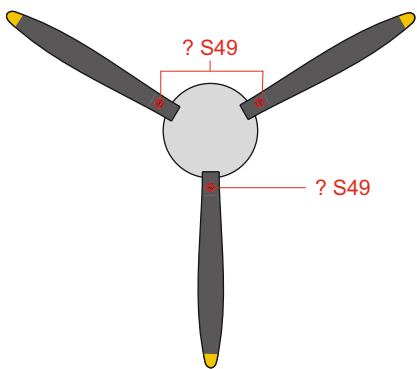
# Spitfire Mk.IIb

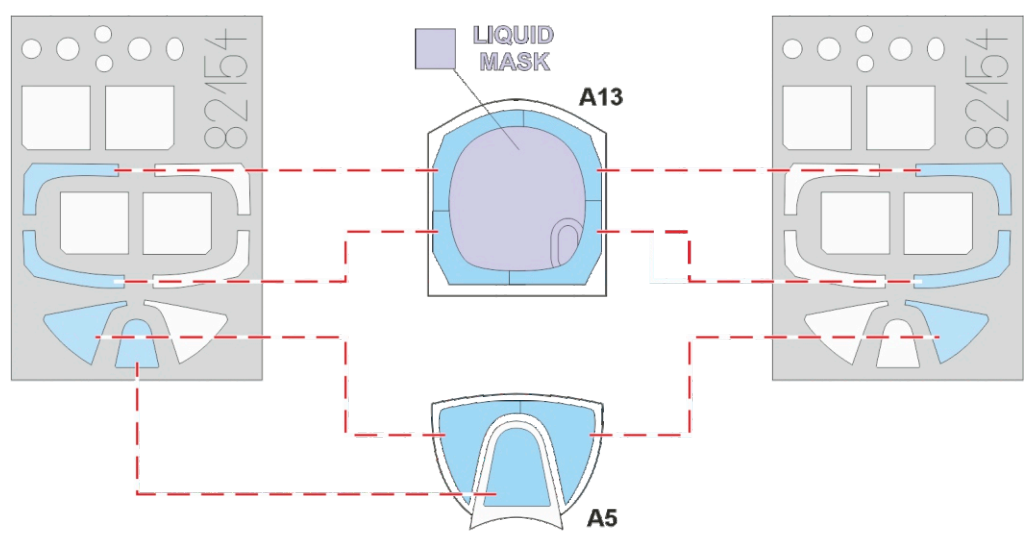
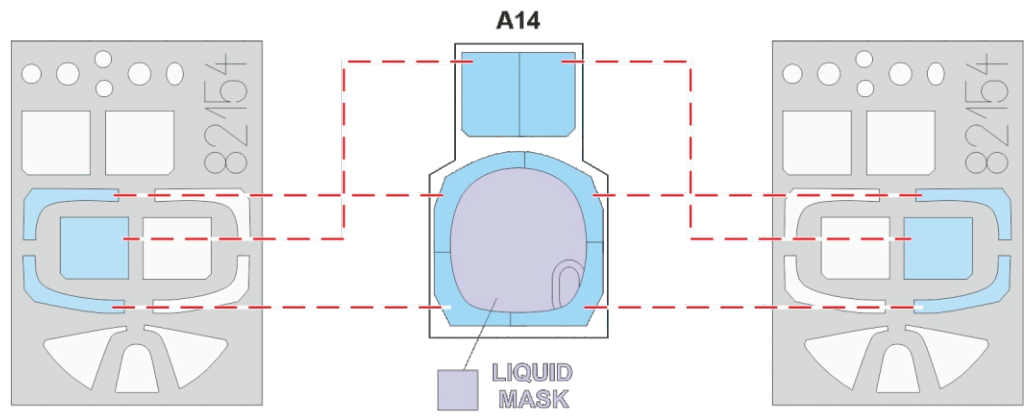
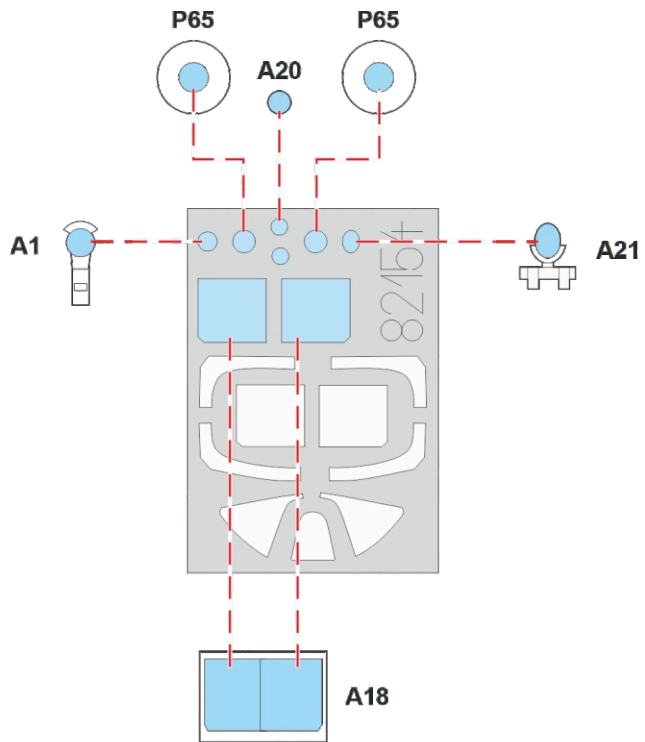
# STENCILING POSITIONS





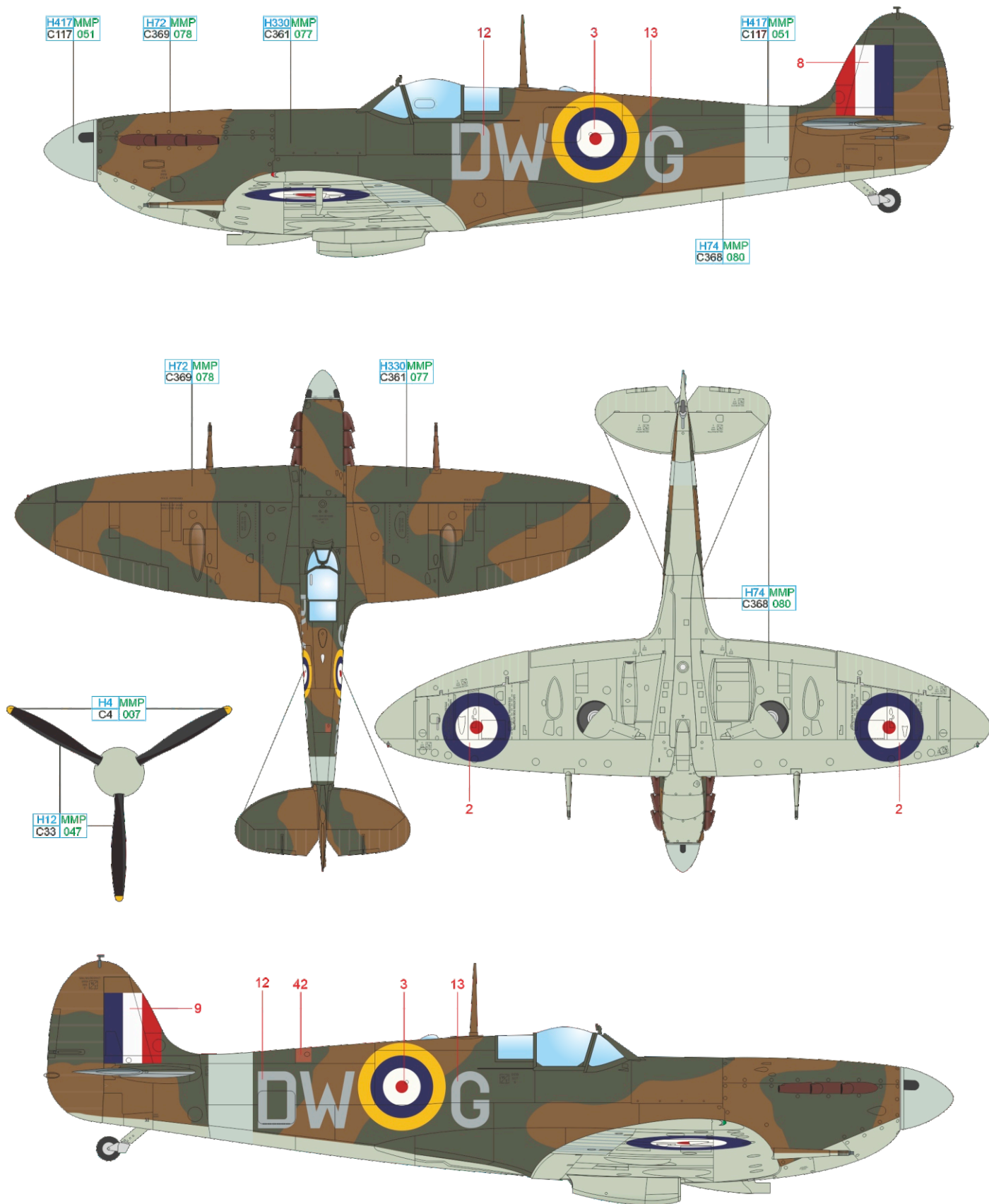
SEE YOUR REFERENCES FOR THE PROPELLER STENCILING





# A P/O Frederick A. O. Gaze, No. 610 (County of Chester) Squadron, RAF Westhampnett, West Sussex, Velká Británie, červen 1941

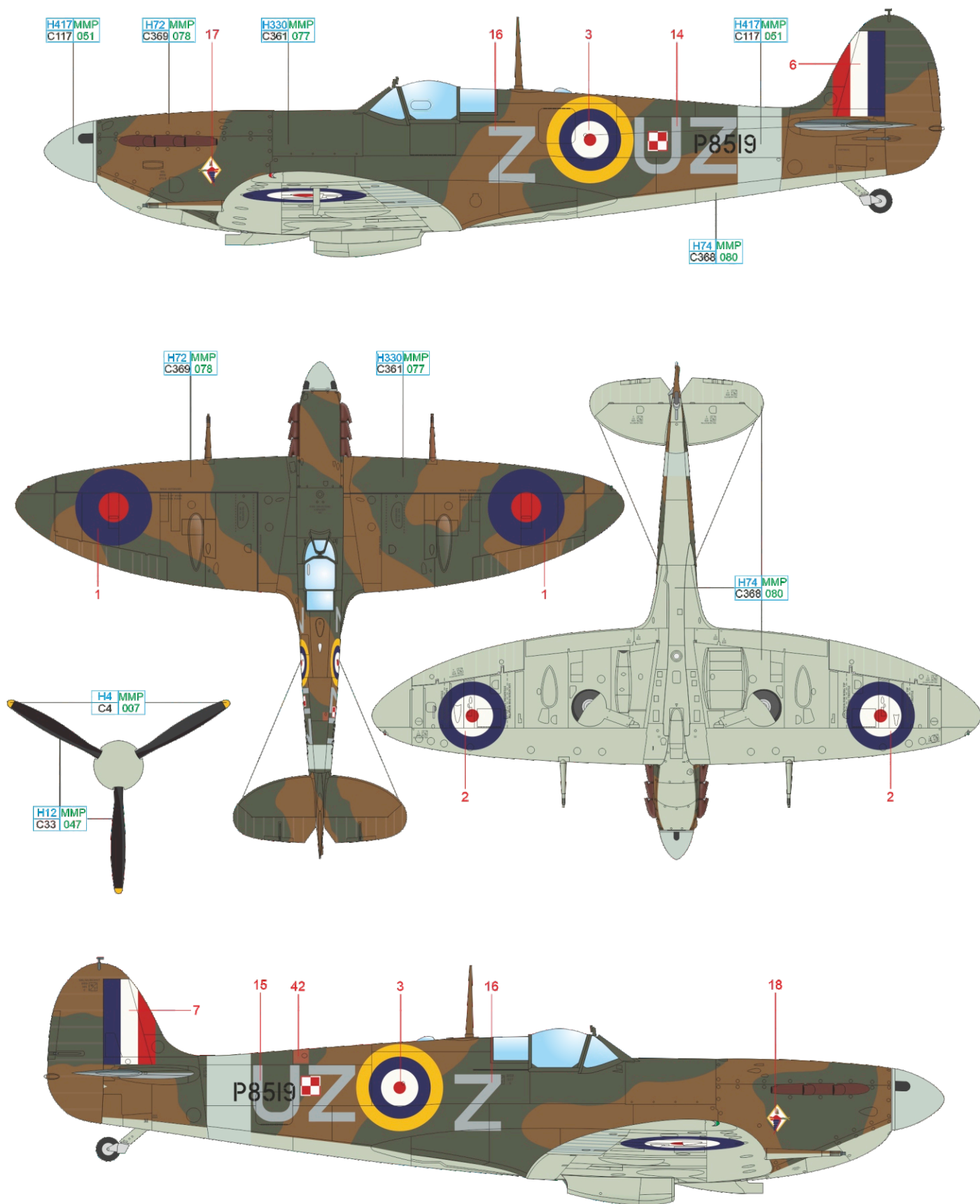
Australian Tony Gaze nastoupil v březnu 1941 spolu se svým bratrem Scottem k No. 610 Squadron, která byla součástí Tangmerského wingu vedeného Douglasem Baderem. Scott zahynul krátce po příchodu k jednotce 23. března 1941. Tony dosáhl 26. června svého prvního sestřelu Bf 109. V říjnu byl převelen jako instruktor k No. 57 OTU. Svoji druhou operační túru zahájil v červnu 1942 u No. 616. Squadron, v srpnu převzal velení No. 64 Squadron. Dne 4. září 1943 byl jako velitel letky No. 66 Squadron sestřelen Heinzem-Gerhardem Vogtem od 7./JG 26. Za pomoci francouzského hnutí odporu se mu podařilo uniknout zajetí a vrátit se zpět do Velké Británie. V únoru 1944 se vrátil k No. 610 Squadron, u níž 5. srpna 1944 sestřelil V-1. V únoru 1945 sestřelil Me 262A a v dubnu byl přidělen k No. 41 Squadron, u níž se podílel na sestřelu Ar 234. Dne 2. května 1945 převzal velení letky No. 616 Squadron, u níž létal na Meteoru Mk.III. Po válce se věnoval automobilovým závodům a stal se mimo jiné prvním Australanem závodícím ve Formuli 1.



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

# B P8519, No. 306 (Polish) Squadron, RAF Northolt, Velká Británie, červenec 1941

Polská No. 306 Squadron RAF, City of Toruň, polsky 306 Dywizjon Myśliwski "Toruński", byla založena 28. srpna 1940 na základně Church Fenton, na základě personálu a tradic předválečné polské Toruňské stíhací peruti. Jednotka byla na Spitfiry Mk.II přezbrojena v polovině července 1941 z Hurricaneů Mk.IIa. U polských perutí sloužilo překvapivě mnoho kanónových Spitfirů Mk.IIb. Tento stroj nese standardní kamufláž RAF (Temperate Land Scheme) z první poloviny roku 1941. Horní plochy jsou zbarveny tmavou zelenou (Dark Green) a tmavou hnědou (Dark Earth) barvou, spodní plochy jsou v barvě Sky. Vrtulový kužel je rovněž v barvě Sky, stejně jako pruh před ocasními plochami. Pověšimněte si červené záplaty na pravé straně hřbetu trupu, která kryla ústí výtřelého kanálu výmetnice světlic. Většina Spitfirů Mk.IIb byla vybavena vrtulí de Havilland, stejně jako tento stroj.

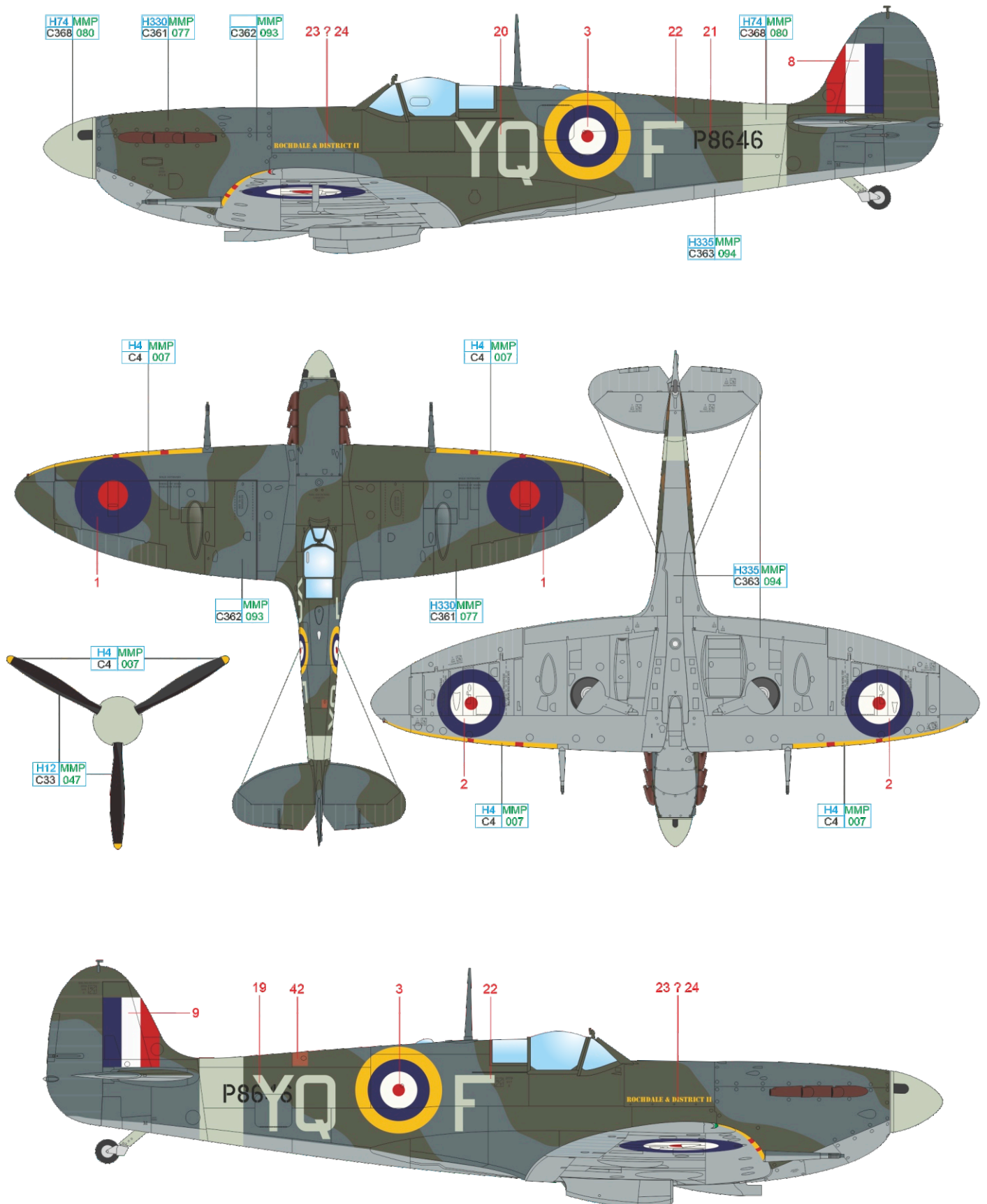


YELLOW	H4 MMP C4 007	BLACK	H12 MMP C33 047	LIGHT BLUEGREEN	H417 MMP C117 051
DARK EARTH	H72 MMP C369 078	DARK GREEN	H330 MMP C361 077	SKY	H74 MMP C368 080



**C** P8646, No. 616 (South Yorkshire) Squadron, RAF Kirton in Lindsey, Lincolnshire, Velká Británie, říjen/listopad 1941

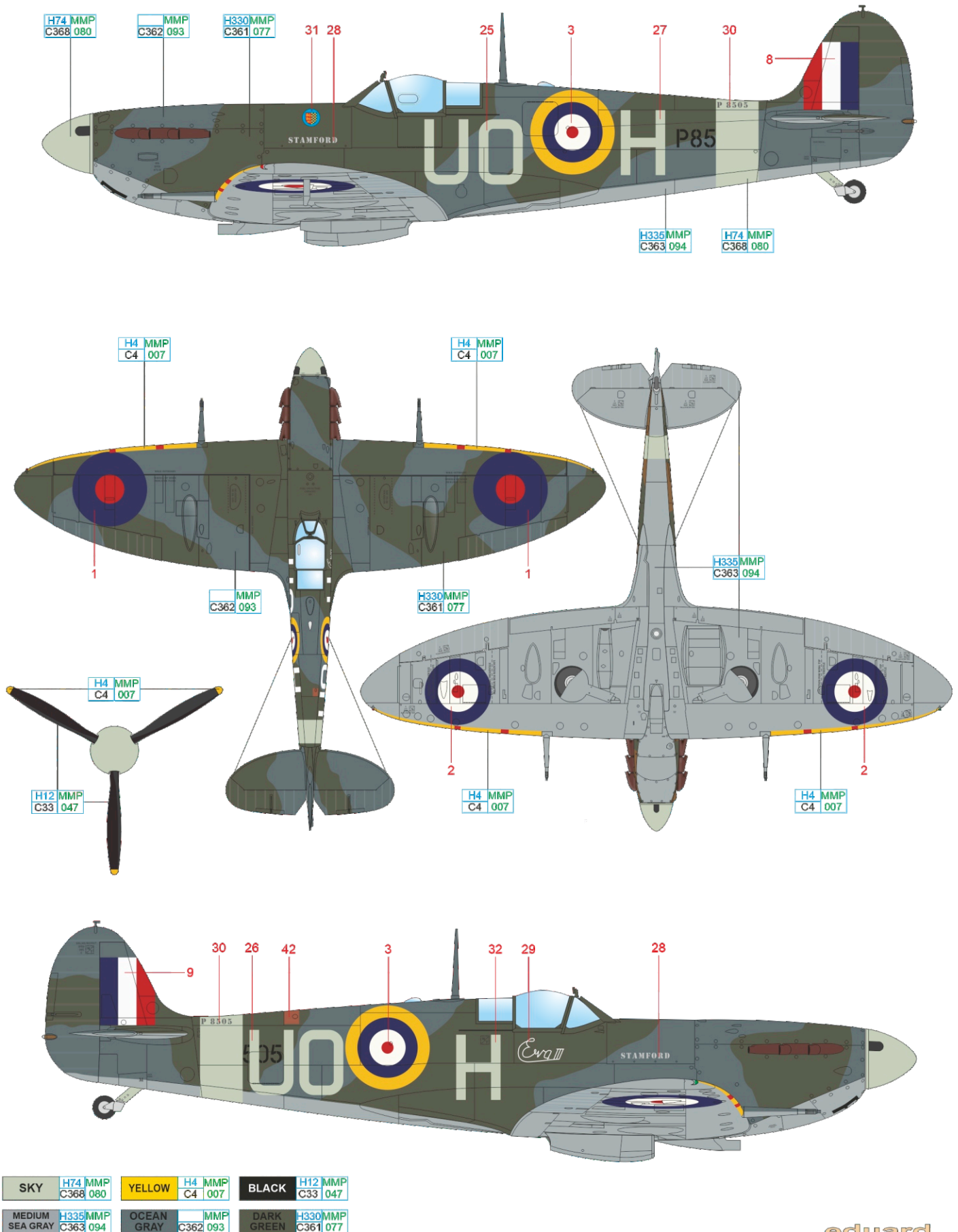
Tento Spitfire Mk.IIb No. 616 Squadron nesl nové kamuflážní schéma, Day Fighter Scheme, zavedené 19. srpna 1941. Horní plochy byly zbarveny barvami Dark Green a Ocean Grey, spodní plochy barvou Medium Sea Grey. Kódová písmena byla v barvě Sky, s pásem na trupu a vrtulovým kuzelem ve stejné barvě. Trikolóra na ocasu byla nízkého typu, vysoká 27 palců. Stroj nesl darovací nápis ROCHDALE AND DISTRICT 2 na pravé straně přídě. U No. 616 Squadron sloužil od 8. května 1941 do 15. ledna 1942, kdy byl předán No. 331 (Norwegian) Squadron, kde nesl označení FN-K. Tento stroj je v literatuře přisuzován P/O Colinu Hodgkinsonovi, který létal, podobně jako Douglas Bader, s amputovanými dolními končetinami. Jde patrně o omyl, protože Colin Hodgkinson začal bojově létat až od září 1942 u No.131 Squadron.



SKY	H74 MMP C368 080	YELLOW	H4 MMP C4 007	BLACK	H12 MMP C33 047
MEDIUM SEA GRAY	H335 MMP C363 094	OCEAN GRAY	MMP C362 093	DARK GREEN	H330 MMP C361 077

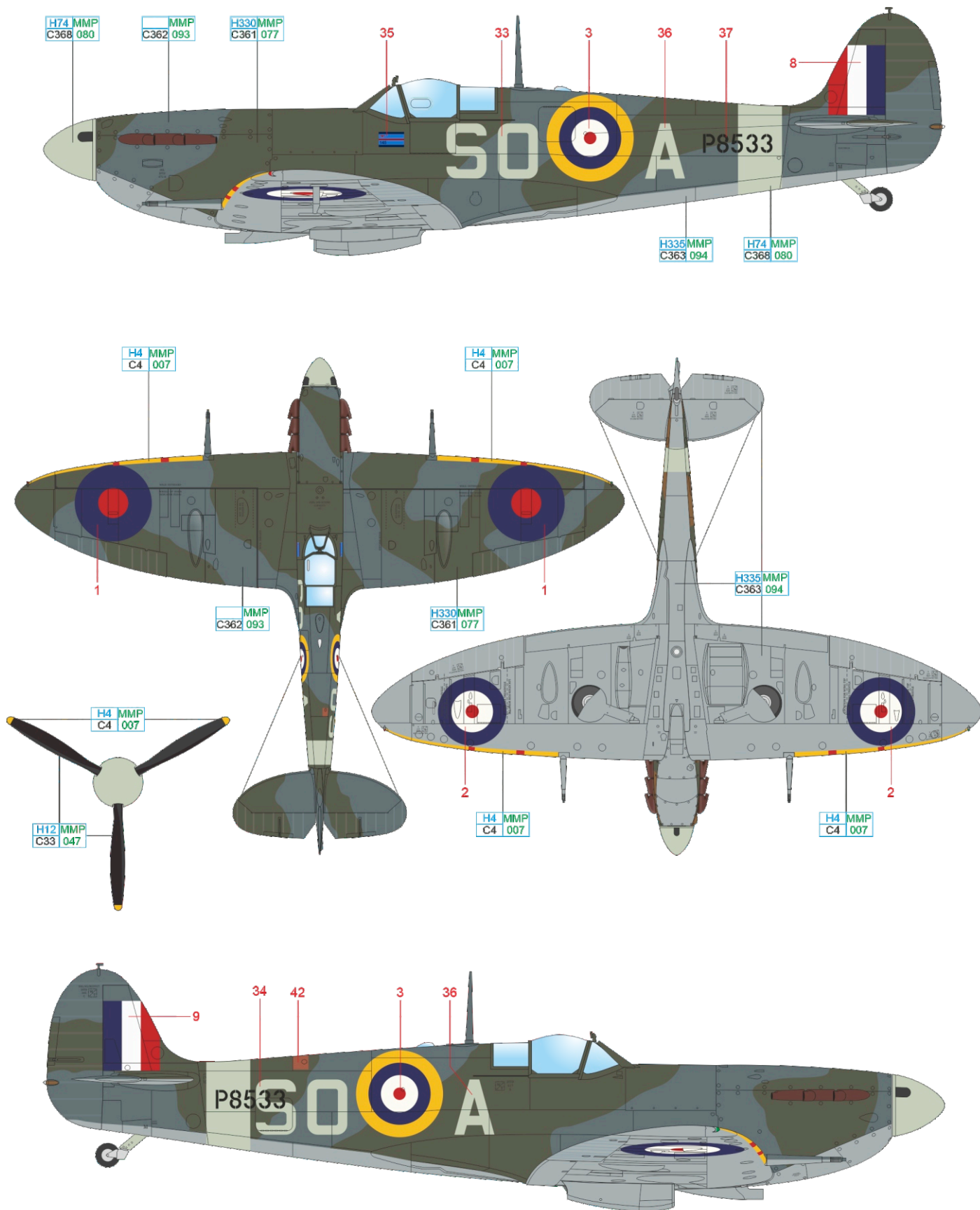
# D P8505, Sgt. Eric S. Dicks-Sherwood, No. 266 (Rhodesia) Squadron, RAF Wittering, Cambridgeshire, Velká Británie, září 1941

Rhodesan Eric „Dickie“ Dicks-Sherwood nastoupil službu u No. 266 (Rhodesia) Squadron RAF v létě 1941 v hodnosti Sergeant. V listopadu byl povýšen do hodnosti Pilot Officer a převelen k No. 603 Squadron, s nímž odplul na letadlové lodi USS Wasp na Maltu. Později bojoval v severní Africe a v Itálii. Za války dosáhl 5 samostatných sestřelů a 2 ve spolupráci. 15. září 1941 letěl jako číslo velitele witterinského wingu W/Cdr. Jamesona (RNZAF) na akci typu Rhubarb proti letišti De Kooy v Nizozemí. Nad mořem byli napadeni čtyřmi Bf 110E od 5./ZG 76. Dicks-Sherwood hlásil jednu Bf 110 jako poškozenou, W/Cdr Jameson nahlásil jednu jako sestřelenou. Ve skutečnosti nedošlo k poškození žádného ze zúčastněných strojů. P8505 nesl na levé straně přídě znak města Stamfordu, na pravé straně jméno Eva III.



# E P8533, S/Ldr. Percival S. Turner, No. 145 Squadron, RAF Catterick, North Yorkshire, Velká Británie, říjen 1941

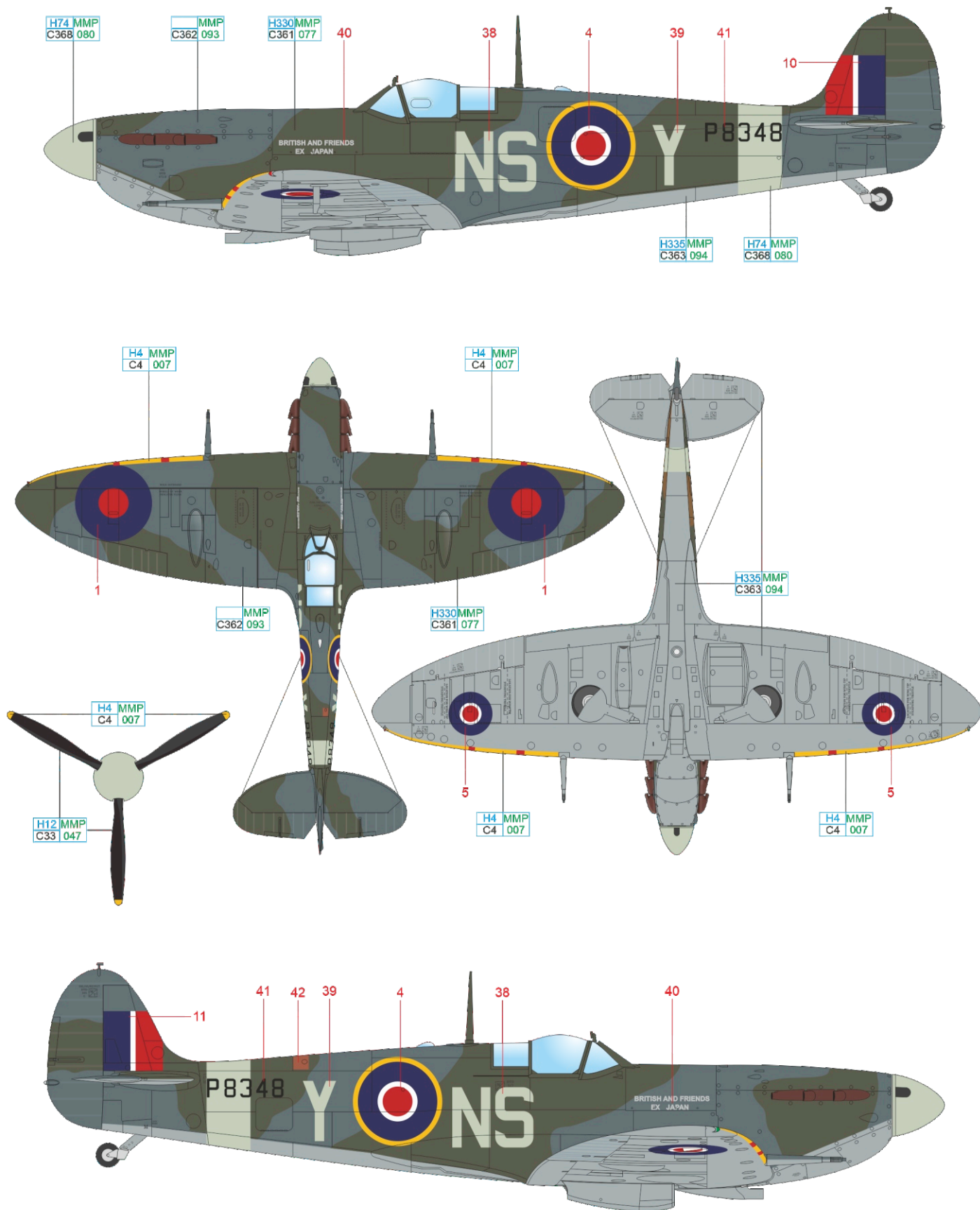
Kanadán Percival Stanley Turner, stíhací eso Bitvy o Británii s deseti sestřely, byl velitelem No. 145 Squadron od dubna do října 1941. Jeho Spitfire Mk.IIb P8533 převzala No. 145 Squadron 30. srpna 1941 od No. 222 Squadron. Stroj nesl nově zavedené standardní schéma Day Fighter Scheme a horními plochami v barvách Dark Green a Ocean Grey, a spodními plochami v barvě Medium Sea Grey. Kódová písmena byla v barvě Sky, s pásem na trupu a vrtulovým kuželem ve stejné barvě. Na levé straně pod čelním štítkem kabiny byla namalovaná vlajčka Squadron Leadera. Dne 8. prosince 1941 byl tento stroj předán No. 132 Squadron. Stejně jako většina Spitfirů Mk.IIb byl vybaven automaticky stavitelnou vrtulí de Havilland 5/39A.



SKY	H74 MMP C368 080	YELLOW	H4 MMP C4 007	BLACK	H12 MMP C33 047
MEDIUM SEA GRAY	H335 MMP C363 094	OCEAN GRAY	MMP C362 093	DARK GREEN	H330 MMP C361 077

# F P8348, No. 52 OTU, RAF Debden, Essex, Velká Británie, léto 1943

Většina Spitfirů Mk.IIb byla ze služby u bojových jednotek vyřazena začátkem roku 1942 a nahrazena novými Spitfiry Mk.Vb. Přeživší stroje byly zařazeny k cvičným jednotkám, Operational Training Units – OTU. Sloužily u nich mnohdy překvapivě dlouho, kupříkladu tento P8348, původně vyrobený jako Mk.IIa v dubnu 1941, byl zrušen až 25. září 1945. V podobě z léta roku 1943, kdy prošel generální opravou a konverzí a poté sloužil u No. 52 OTU, nese standardní kamuflážní schéma Day Fighter Scheme a nové výsostné znaky, zavedené v květnu 1942. Na přídi byl darovací nápis BRITISH AND FRIENDS EX JAPAN, vrtule byla pro Spitfiry Mk.IIb typická automaticky stavitelná de Havilland 5/39A.



SKY	H74 MMP C368 080	YELLOW	H4 MMP C4 007	BLACK	H12 MMP C33 047
MEDIUM SEA GRAY	H335 MMP C363 094	OCEAN GRAY	MMP C362 093	DARK GREEN	H330 MMP C361 077

eduard