

eduard

LIMITED

DUAL COMBO



Spitfire Story:
Per Aspera ad Astra

STAVEBNÍ NÁVOD



1/48

11162-NAV1

Spitfire Mk.V technický vývoj

Spitfiry Mk.Vc patříci No. 91 Squadron na letišti Hawkinge v květnu 1942. S letounem sériového čísla AB216 opatřeným kódy DL-Z létal velitel Squadrony S/Ldr R. W. Oxpring DSO, DFC.



foto: IWM

V průběhu roku 1940 se podařilo natolik vyladit sériovou produkci letounů Spitfire Mk.I a Mk.II, že dokázala víceméně plnit objednávky Ministerstva letectví (Air Ministry), zásobovat bojové jednotky Fighter Command RAF novými stroji a doplňovat bojové ztráty. S příchodem nových Bf 109F-1 a F-2 na přelomu let 1940 a 1941 se ale karta rychle obracela v německý prospěch. K vyrovnání narůstající německé technické převahy bylo tedy zapotřebí urychleně zlepšit výkony Spitfirů.

Cestou ke zvýšení výkonů je tradičně instalace silnějšího motoru. Prvním pokusem o vývoj výkonnější verze Spitfiru byl projekt Improved Spitfire, později označovaný jako Superiority Spitfire, zahájený již začátkem roku 1939. Úprava spočívala v zástavbě nového motoru Rolls-Royce Merlin RM 2SM, což byl budoucí Merlin XX s jednostupňovým dvourychlostním kompresorem o maximálním výkonu 1037 kW (1320 hp). Ministerstvo letectví požadovalo urychlené zavedení Spitfiru Mk.III do výroby, ale tomuto záměru se postavil do cesty komplikovaný vývoj Merlinu XX a potíže při přípravě jeho výrobního procesu.

Merlin 45

Poté, co se použití Merlinu XX ukázalo jako neprůchodné, nabídla firma Rolls-Royce koncem roku 1940 řešení v paralelně vyvíjeném a výrobně jednodušším motoru Merlin RM5S, posléze značeném Merlin 45 s jednostupňovým jednorychlostním kompresorem s výkonem 902 kW (1210 hp) ve výšce 5400 m. Konstrukce Merlinu 45 umožňovala upgrade Merlinu III na Merlin 45 výměnou kompresoru a jeho snadnou zástavbu do draků Spitfirů Mk.I a Mk.II i konverzi již vyrobených strojů.

Spitfire Mk.Va a Mk.Vb

Firma Rolls-Royce testovala několik Spitfirů Mk.I s motorem Merlin 45 na přelomu roku 1940 a 1941, přestavbami Spitfirů Mk.I na motor Merlin 45 se paralelně zabývala i firma Supermarine. Ve druhé polovině února dostalo motory Merlin 45 celkem 23 Spitfirů Mk.Ib, které se tak staly prvními Spitfiry Mk.Vb. Několik strojů ve verzi s osmi kulomety v křídle bylo konvertováno na Spitfiry Mk.Va. S výjimkou motoru odpovídaly tyto stroje svým

vybavením Spitfirům Mk.I, a to včetně menšího chladiče oleje se vstupem tvaru U, který byl příčinou vyšší provozní teploty oleje u prvních Spitfirů Mk.V a jistého rizika přehřívání. Během března přecházely výrobní linky na výrobu Spitfirů Mk.V, v dubnu už běžela výroba Mk.V naplno a dala třicet šest Mk.Va a dvacet dva Mk.Vb. Posledním vyrobeným Mk.I byl v dubnu stroj R7257. Výroba u firmy Supermarine poté běžela až do října 1942 a celkem dala 1352 strojů, z toho 94 kusů Mk.Va, 780 kusů Mk.Vb a 478 kusů Mk.Vc.

Továrna CBAF (Castle Bromwich Aircraft Factory) zahájila výrobu Spitfirů Mk.V v červnu 1941 a navázala jí na plnění kontraktu na výrobu tisícovky strojů Mk.II z 12. dubna 1939. Postupně firma obdržela dalších osm objednávek na výrobu Spitfirů Mk.V, z nichž ta poslední z května 1942 už z velké části přešla na výrobu modernizovaných Spitfirů Mk.IX. Celkem vzniklo do dubna 1943 v CBAF 3003 Spitfirů Mk.Vb a 1474 Spitfirů Mk.Vc.

Modernizace Spitfirů Mk.V

Během více než dva a půl roku trvající výroby byly Spitfiry Mk.V postupně vyvíjeny a zdokonalovány. Již při náběhu výroby měly oproti verzím 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 tím stal jedním z rozpoznávacích znaků Spitfirů Mk.V. Stejně rychle byla opuštěna výzbroj sestávající z osmi kulometů Browning ráže 7,7 mm. Takto vyzbrojených Mk.Va bylo vyrobeno pouhých 94 kusů, zatímco Mk.Vb a Mk.Vc se dvěma kanóny Hispano ráže 20 mm a čtyřmi kulometry Browning ráže 7,7 mm vzniklo 6370 kusů.

Kabina

Změnou prošel čelní štítek, který měl pancéřové sklo montováno zvnějšku. U pozdějších pětáků již bylo integrováno do čelního štítku, z něhož tedy při pohledu zvencí nevystupovalo. Změny doznal i odsuvný kryt kabiny, který byl u pozdějších výrobních sérií vypouklý nejen směrem nahoru, ale i do stran (Malcolm Hood, modifikace č. 461). Tento kryt už neměl boční výklopné okénko. Většina Spitfirů Mk.V byla vybavena laminátovou sedačkou pilota.

Radiovybavení

První Spitfiry Mk.V, konvertované ze Spitfirů Mk.I, byly stále vybaveny krátkovlnnými radiostanicemi TR.9D s drátěnou anténou nataženou mezi anténními sloupky za kabinou a na vrcholu směrovky. Během náběhu výroby už byly nové stroje vybavovány novými VHF radiostanicemi TR.1133 a později TR.1143, které od léta 1941 nahrazovaly starší radiostanice. TR.1133 a 1143 už neměly drátěnou anténu a sériové stroje jimi vybavované už tedy neměly anténní stožárky na směrovce. Obdobně měly první konvertované pětiky identifikační přístroj IFF R.3002, záhy nahrazený novějším IFF přístrojem ARI 5000. Oba měly drátěné antény mezi boky trupu a náběžnou hranou výškovky. Anténa IFF byla na pozdějších Spitfirech umístěna na spodní ploše pravé poloviny křídla. Od listopadu 1941 byl postupně zaváděn také radionavigační systém A.1271 pro navádění na přistání rádiovým paprskem.

Modifikace motoru

Do Spitfirů Mk.V bylo montováno několik variant motoru. Kromě základního Merlinu 45 to byl výškový Merlin 46 s větším kompresorem, který dával vyšší plnicí tlak ve velkých výškách. Protože se ale nenaplnil původní předpoklad, že se boje s Luftwaffe přesunou do vyšších výšek a mnoho bojových operací se naopak odehrávalo v nižších letových hladinách, byla vyvinuta hloubková varianta Merlin 45M s optimálním výkonem ve středních výškách. Samostatnou kapitolou je vývoj karburátoru. Původní nečnost typu SU A.V.T.40 montovaného na motory Merlin III, kterou bylo krátkodobě přerušeno přívodu paliva při manévrech s negativním přetížením, se sice podařilo částečně vyřešit zavedením takzvaného RAE restriktoru, zvaného též „Tillina dírka“ podle jeho vynálezky Beatrice Shillingové, ale nebylo to řešení dokonalé. Problém plně vyřešil až membránový karburátor (Anti-G carburetor), vyvinutý firmou Rolls-Royce a zavedený do výroby v prosinci 1942. Byly jím vybavovány motory řady Merlin 50 a 55, montované především do Spitfirů Mk.Vc.

Vrtule

Spitfiry Mk.V vyráběné mateřskou firmou Supermarine se povětšinou držely vrtulí De Havilland Hydromatic Type 5/29A, 5/39, 45/1 a 45/4, lišících se především úhlem nastavení listů. Tyto vrtule byly velmi háklivé na pečlivou údržbu a jejich stavění mechanismus měl tendenci ve větších výškách zamrzat. Stejně vrtule byly instalovány i do Spitfirů Mk.V z produkce firmy Westland. Spitfiry Mk.V z produkce továrny CBAF byly tradičně vystrojovány spolehlivějšími a oblíbenějšími vrtulemi Rotol RX5/14 a RX5/24 s kovovými listy, později pak vrtulemi RX5/10 s dřevěnými listy Jablo o mírně zmenšeném průměru (3,12 m oproti 3,28 m u kovových listů). Ve druhé polovině války se vyskytovaly i Spitfiry Mk.Vc vybavené čtyřlístovými vrtulemi.

Výfuky

První Spitfiry Mk.V měly stejné výfuky s rovným oválným ústím jako Spitfiry Mk.I. Ty byly poměrně rychle nahrazeny novými výfuky se zploštělým ústím typu rybí ocas – fishtail. Je známo několik variant těchto výfuků. Se zavedením kanónů Hispano ráže 20 mm do výzbroje Spitfirů Mk.Vb se ukázalo, že stávající vytápění palubních zbraní teplým vzduchem přivedeným z chladiče nepostačuje a kanóny ve vyšších výškách zamrzají. Vytápění bylo proto posíleno teplým vzduchem ohříváním ve výfucích, kterými procházela trubka, která za poslední výfukovou rourou ústila do trupu před palivovou nádrží a dále vedla trupem a náběžnou hranou křídla až ke kanónům. Tyto trubky jsou charakteristické pro Spitfiry Mk.Vb. Spitfiry Mk.Vc dostaly elektrické vytápění palubních zbraní, proto by na jejich výfucích tato trubka topení být neměla. Je to ale jen teorie, protože na mnoha fotografiích Spitfirů Mk.Vc je najdete. Jde zřejmě o Mk.Vc konvertované z Mk.Vb instalací nových křidel typu C na staré trupy Spitfirů Mk.Vb.

Spitfire Mk.Vc

Spitfire Mk.Vc byl logickým vyústěním postupných modifikací původní konstrukce Spitfiru. Kromě modernizované vypouklé kabiny a čelního štítku s uvnitř integrovaným pancéřovým sklem bylo nejvýznamnější a zásadní změnou nově zkonstruované a zesílené křídlo. Za jeho zásadní výhodu je tradičně považována možnost variabilní instalace zbraní, zahrnující osm kulometů (varianta A), dva kanóny a čtyři kulometry (varianta B) nebo čtyři kanóny (varianta C). Z nich naprosto převládala varianta B, tedy dva kanóny a čtyři kulometry. Varianta C se používala zřídka, protože těžké kanóny významně zhoršovaly letové parametry letounů a pokud byly instalovány čtyři kanóny ve výrobě, obvykle byly dva z nich u jednotek odstraněny. Varianta A se u Spitfirů Mk.Vc neinstalovala prakticky nikdy. Významnou změnou byla instalace kanónů Hispano Mk.II s pásovými podavači nábojů, které umožňovaly nést vyšší zásobu munice (120 nábojů na hlavě oproti šedesáti u starších Hispano Mk.I s bubnovým zásobníkem) a také měly menší tendenci k zasekávání. Vnější znakem jejich instalace je chybějící spodní boule pod kanónovou šachtou, která se u Spitfirů Mk.Vb vyskytovala ve dvou provedeních – rovném symetrickém u starších strojů a ledvinovitým asymetrickém u novějších. Horní boule nad kanónovou šachtou se

Většina produkce Spitfirů verze Mk. Vc byla vyrobena v tropikalizované verzi. Zde je letoun od No. 152 Squadron na letišti Lentini na Sicílii v roce 1943

naopak u Mk.Vc vyskytuje nejméně ve třech známých provedeních podle předpokládané varianty výzbroje a byla předmětem jisté variability a vlastní tvorby u jednotek.

Naprosto zásadní změnou byla rekonstrukce podvozku se zpevněným uchycením podvozkových nohou se změněným úhlem jejich pozice vůči ose křídla. To posunulo kola oproti starším verzím Spitfiru o pět centimetrů vpřed, což zlepšilo stabilitu letounu při pohybu na zemi a opticky se projevilo v novém, eliptickém tvaru podvozkové šachty. Zatahování podvozku už bylo u všech Spitfirů Mk.V standardně hydraulické, s hydraulickým čerpadlem poháněným náhonem od motoru. Konstrukce křídla i trupu byla zpevněna zavedením silnějšího potahového plechu a pozdější série Mk.Vc měly díly zadní části trupu spojovány nýty se zapuštěnými hlavami. Pozdější stroje měly také výškovky s upraveným rohovým vyvážením, přetlakové palivové nádrže, ponorné čerpadlo ve spodní palivové nádrži a šest samostatných výfukových rour na každé straně motoru.

Spitfiry Mk.Vc pozdějších sérií byly téměř výhradně poháněny motory Merlin řady 50 a 55/56 s membránovým karburátorem. Motory Merlin 55/56 měly navíc dělené bloky válců. Jejich jednotlivé verze se lišily kompresory a vyladěním pro optimální výkon v různých operačních výškách.

Krátké křídlo / hloubkové Spitfiry LF Mk.V

V průběhu roku 1942 vedl narůstající počet operací v malých výškách k úpravě optimalizující výkon Spitfirů Mk.V v těchto letových hladinách. Hloubkové Spitfiry LF Mk.Vb a LF Mk.Vc dostaly motory Merlin řady M (Merlin 45M, 50M a 55M) se zmenšeným průměrem kompresoru, což zajišťovalo nejvyšší výkon motoru v nízkých letových hladinách. Část Spitfirů LF Mk.V dostala křídlo s rozpětím zkráceným na 9,8 m (clipped wing). Tato úprava zlepšovala výkon letounu při výkrotech a mírně zvyšovala maximální rychlost. Koncové oblouky byly variabilní, s možností montáže obou typů oblouků. Krátké konce křidel proto nejsou jednoznačným identifikátorem verze LF.

Přídavné nádrže

Pro prodloužení doletu Spitfirů Mk.V bylo vyvinuto několik typů přídavných nádrží různých objemů. Nejmenší byla 30galonová (136l) nádrž, následně byla vyvinuta i větší nádrž o objemu 45 galonů (204,5 l). Obě nádrže byly takzvaného blistrového typu s vypouklou spodní částí nádrže, která svou rovnou horní částí přiléhala k centroplánu křídla. Používané byly také válcové nádrže rovněž o objemu 45 galonů. Tyto nádrže byly odhazovatelné. Existovaly také větší blistrové neodhazovatelné nádrže o objemu 90 galonů (409 l) a dokonce 170galonová (773l) přeletová nádrž, s níž dolet dosáhl 2334 km, a válcová přeletová nádrž o objemu 170 galonů. Využívala se také kombinace trupové přídavné nádrže o objemu 29 galonů (132 l) montované v trupu za kabinou a podtrupové 170galonové nádrže s doletem 2615 km.

Tropické filtry

Pro snížení nebezpečí poškození motoru v prašném prostředí byl firmou Vokes vyvinut kapotovaný filtr, tvořící typický podbradek pod přídí letounu. Zhoršená aerodynamika takto upravených letounů a nižší tlak nasávaného vzduchu vedly k poklesu maximální rychlosti zhruba o 12 km/h, což byla ovšem lepší hodnota, než původně předpokládaný pokles o 37 km/h. Takto tropikalizované stroje doznaly značného rozšíření jak ve Středomoří, tak na Dálném Východě.

Tropikalizované stroje procházející údržbou u No. 103 Maintenance Unit v egyptském Aboukiru dostávaly filtry vyráběné přímo u této servisní jednotky a tedy se stejným označením Aboukir. Byly lépe aerodynamicky tvarované a na nasávacím otvoru vybavené žaluzií, která filtr uzavírala pouze v kritických režimech letu, kdy hrozilo nasátí většího objemu prachu. Tyto stroje obvykle dostaly také zkrácené koncové oblouky křídla a vrtule Rotol. Zkrácené koncové oblouky montované v Aboukiru měly ovšem jiný tvar než klasické zkrácené koncové oblouky verze LF Mk.Vb a Mk.Vc a neměly poziční světla.

Nasazení

Spitfiry Mk.Vc operovaly coby vrcholná verze Spitfiru Mk.V na všech frontách 2. světové války nejen v řadách jednotek RAF, ale sloužily také u jednotek USAAF v Severní Africe a v Itálii a u australského letectva RAAF na Dálném Východě. Létali na nich Poláci, Čechoslováci, Francouzi, Belgičané, Norové a piloti mnoha dalších spojeneckých národů, sloužící v řadách RAF. Mk.Vc sloužily také kupříkladu v Řeckém nebo Jugoslávském letectvu, které je používalo s vlastním výsostným označením. Od roku 1943 byly Spitfiry Mk.Vc postupně na výrobních linkách i u bojových útvarů nahrazovány modernějšími Spitfiry Mk.IX, jejichž první kusy byly postaveny s využitím draků Mk.Vc.



foto: IWM

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 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
VOLBABEND
OHNOUTSAND
BROUSITOPEN HOLE
VYVRTAT OTVORSYMETRICAL ASSEMBLY
SYMETRICKÁ MONTÁŽREMOVE
ODŘÍZNOUTREVERSE SIDE
OTOČITAPPLY EDUARD MASK
AND PAINT
POUŽIT EDUARD MASK
NABARVIT

PARTS



DÍLY



TEILE



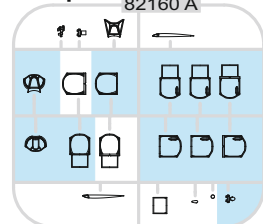
PIÈCES



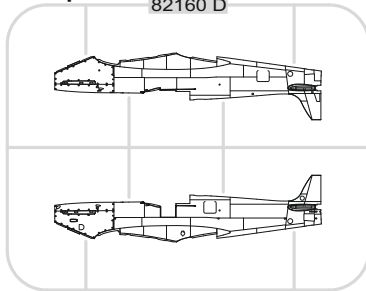
部品

A > 2 pcs.

82160 A

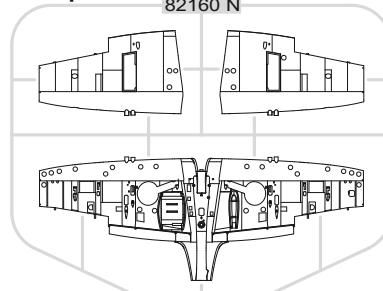


D > 2 pcs.

PLASTIC PARTS
82160 D

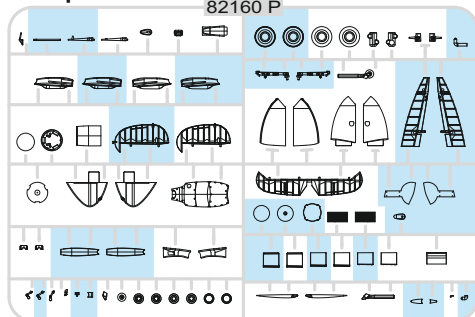
N > 2 pcs.

82160 N



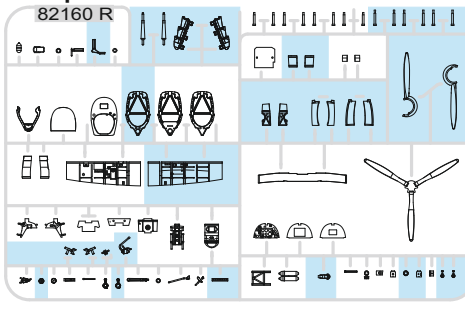
P > 2 pcs.

82160 P



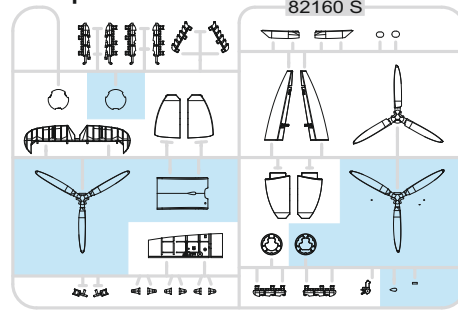
R > 2 pcs.

82160 R



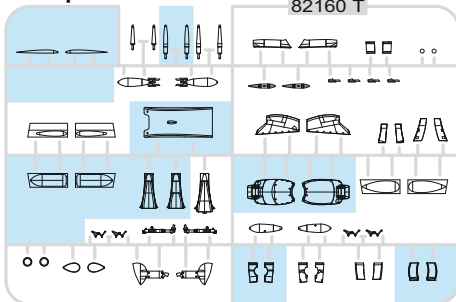
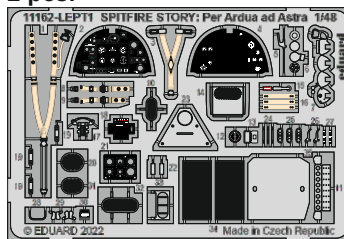
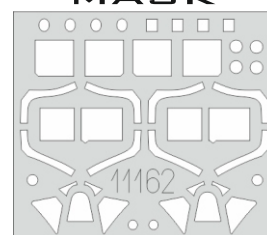
S > 2 pcs.

82160 S



T > 2 pcs.

82160 T

PE - PHOTO ETCHED DETAIL PARTS
2 pcs.eduard
MASK

-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



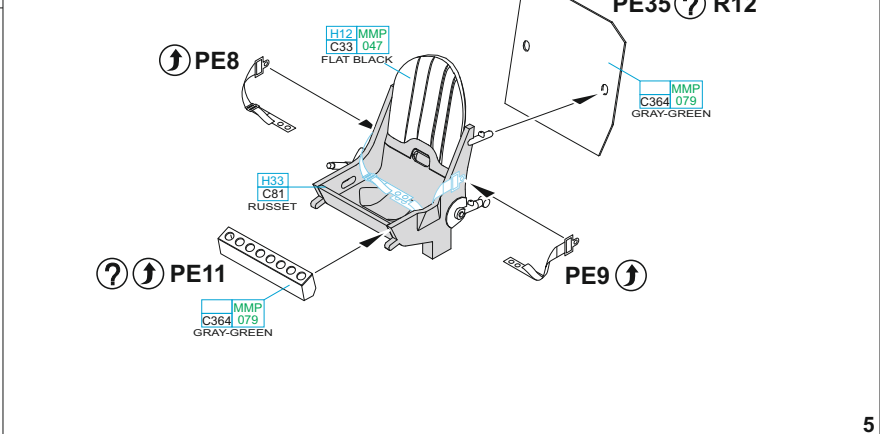
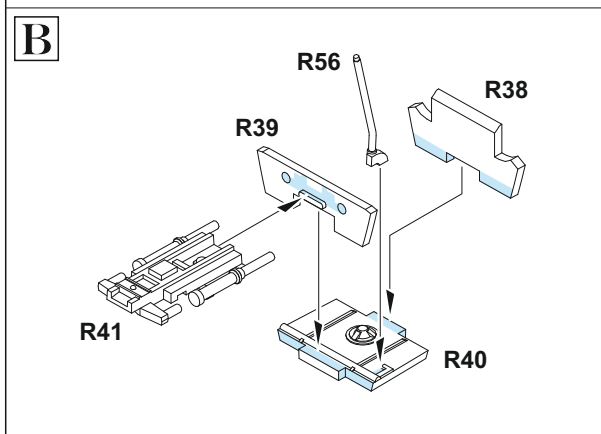
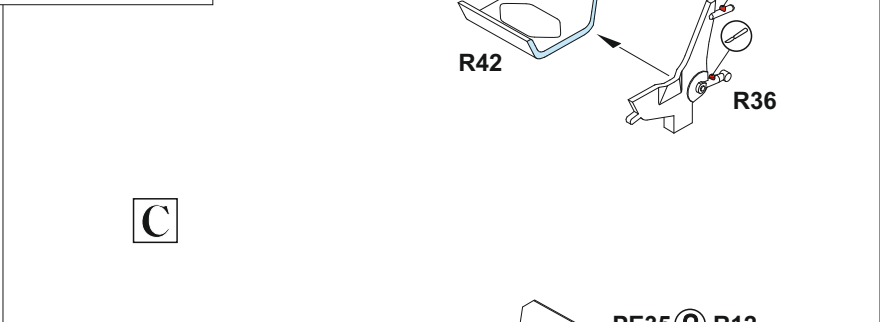
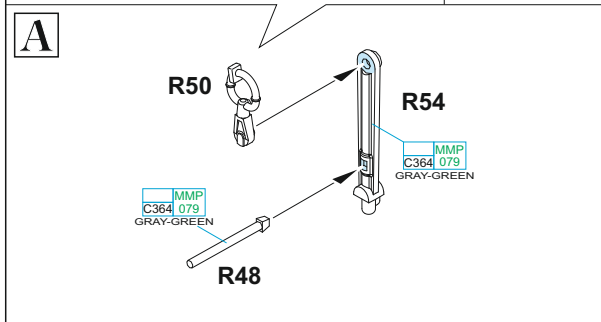
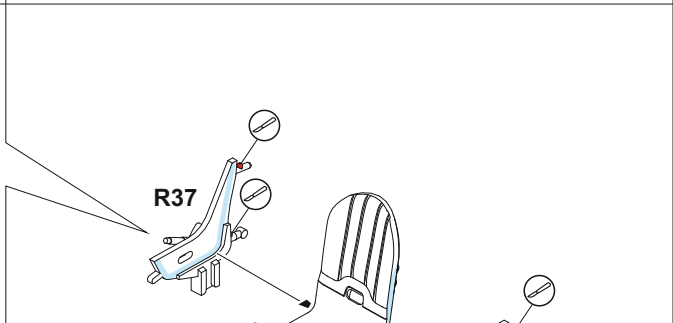
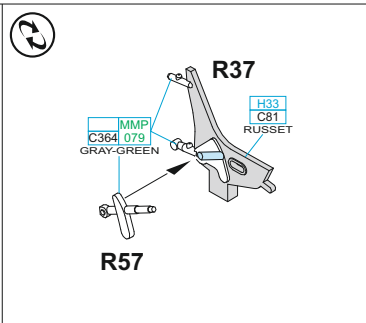
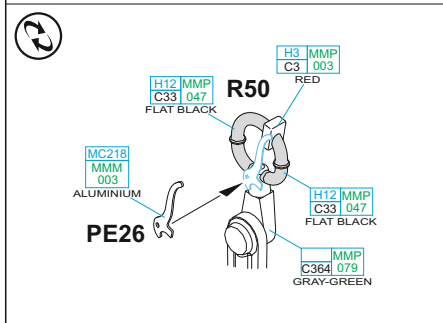
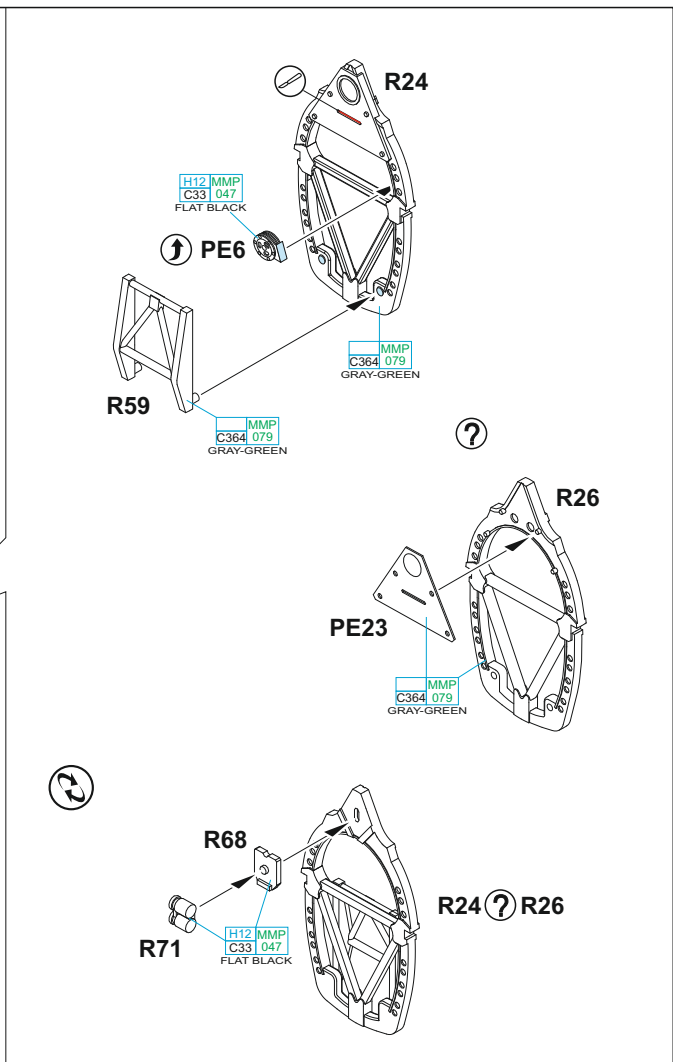
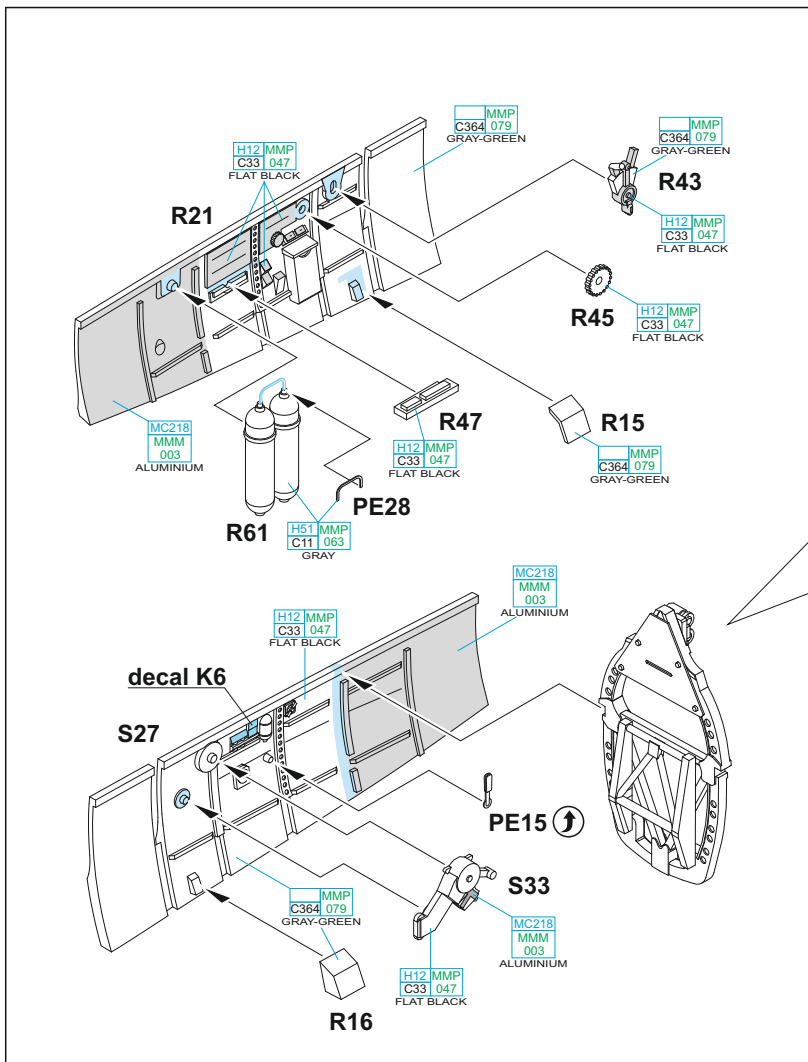
PEINTURE

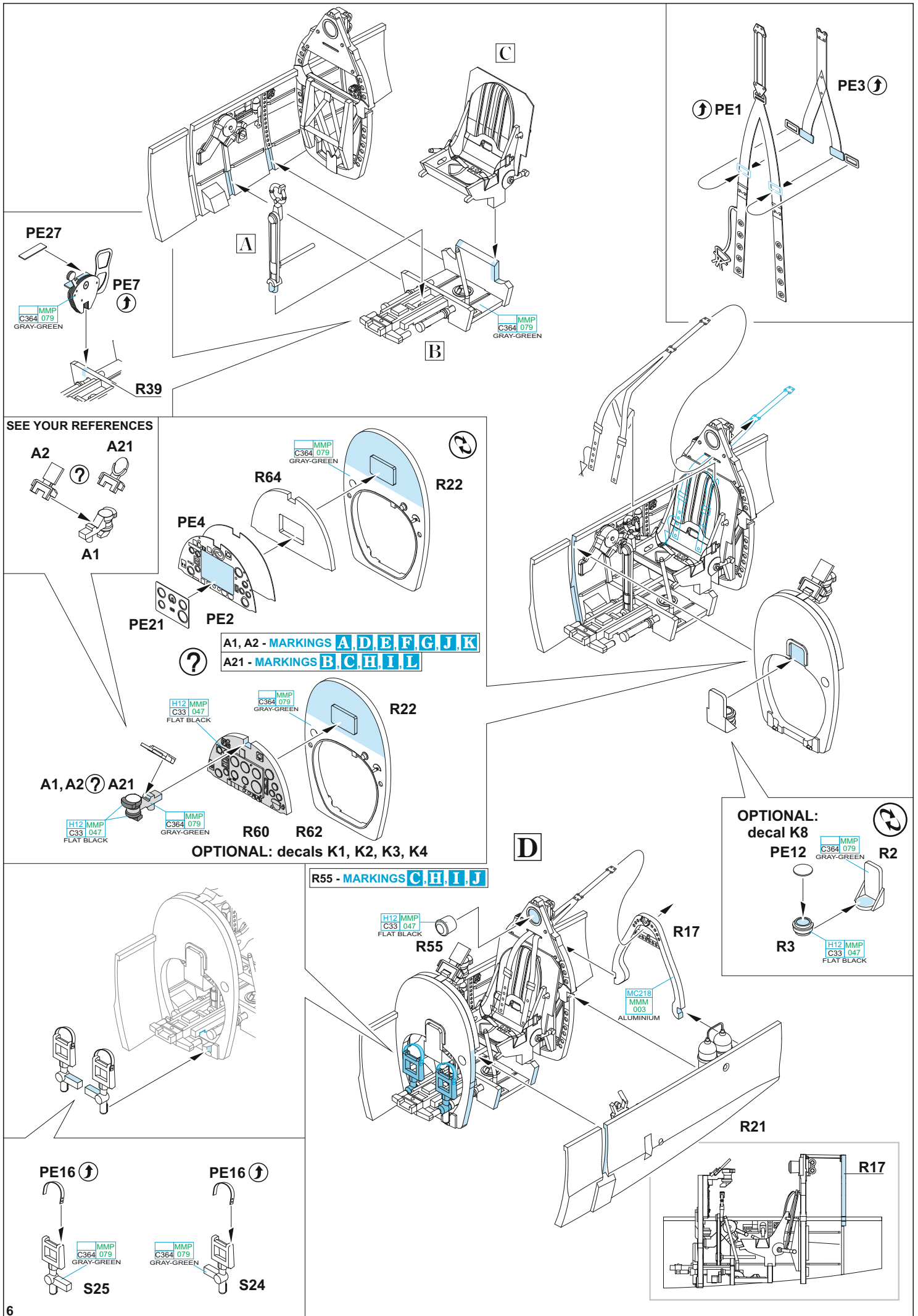


色

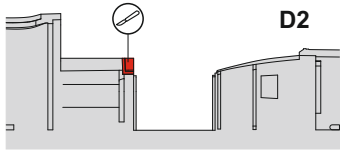
GSI Creos (GUNZE)		MISSION MODELS	
AQUEOUS	Mr.COLOR	PAINTS	
H3	C3	MMP-003	RED
H4	C4	MMP-007	YELLOW
H8	C8		SILVER
H11	C62	MMP-001	FLAT WHITE
H12	C33	MMP-047	FLAT BLACK
H25	C34		SKY BLUE
H32	C40		FIELD GRAY
H33	C81		RUSSET
H47	C41	MMP-012	RED BROWN
H51	C11	MMP-063	LIGHT GULL GRAY
H52	C12	MMP-091	OLIVE DRAB
H71	C21	MMP-076	MIDDLE STONE
H72	C369	MMP-078	DARK EARTH
H74	C26		DUCK EGG GREEN
H74	C368	MMP-080	SKY
H77	C137	MMP-040	TIRE BLACK
H78	C38		OLIVE GREEN

GSI Creos (GUNZE)		MISSION MODELS	
AQUEOUS	Mr.COLOR	PAINTS	
H84	C42		MAHOGANY
H90	C47		CLEAR RED
H94	C138		CLEAR GREEN
H302	C302	MMP-004	GREEN
H330	C361	MMP-077	DARK GREEN
H333	C333	MMP-045	EXTRA DARK SEAGRAY
H335	C363	MMP-094	MEDIUM SEAGRAY
	C362	MMP-093	OCEAN GRAY
	C364	MMP-079	AIRCRAFT GRAY-GREEN
	C367	MMP-061	BLUE GRAY
	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

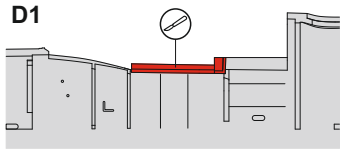




FOR CLOSED CANOPY ONLY



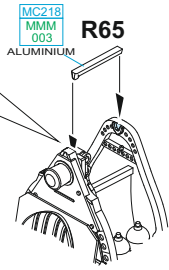
D2



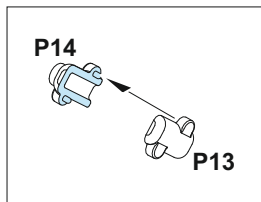
D1



R65

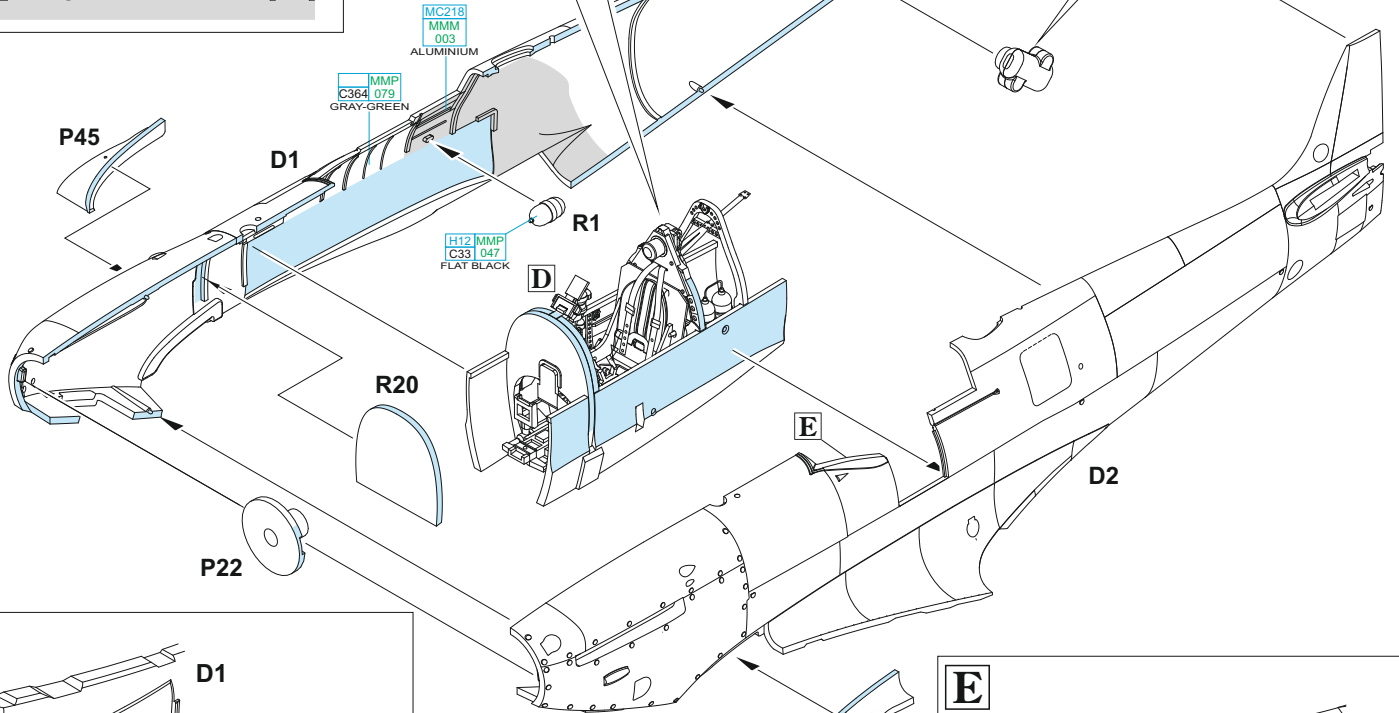


MC218
MMM
003
ALUMINIUM



P14

P13



P45

D1

R1

MMP
C364
079
GRAY-GREEN

MC218
MMM
003
ALUMINIUM

H12 **MMP**
C33 **047**
FLAT BLACK

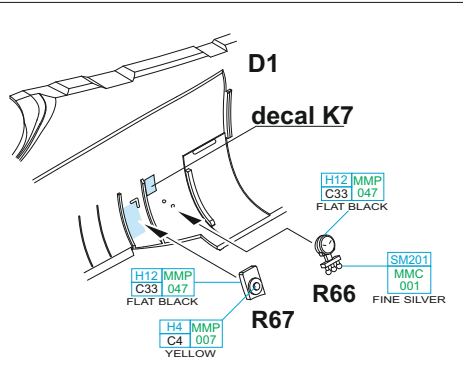
D

R20

E

D2

P22



D1

decal K7

H12 **MMP**
C33 **047**
FLAT BLACK

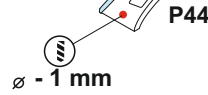
H12 **MMP**
C33 **047**
FLAT BLACK

H4 **MMP**
C4 **007**
YELLOW

R67

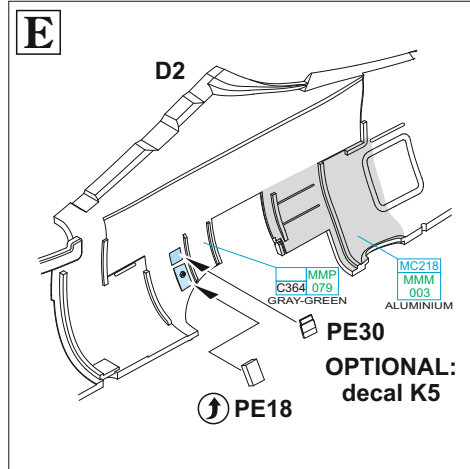
R66

SM201
MMC
001
FINE SILVER



P44

∅ - 1 mm

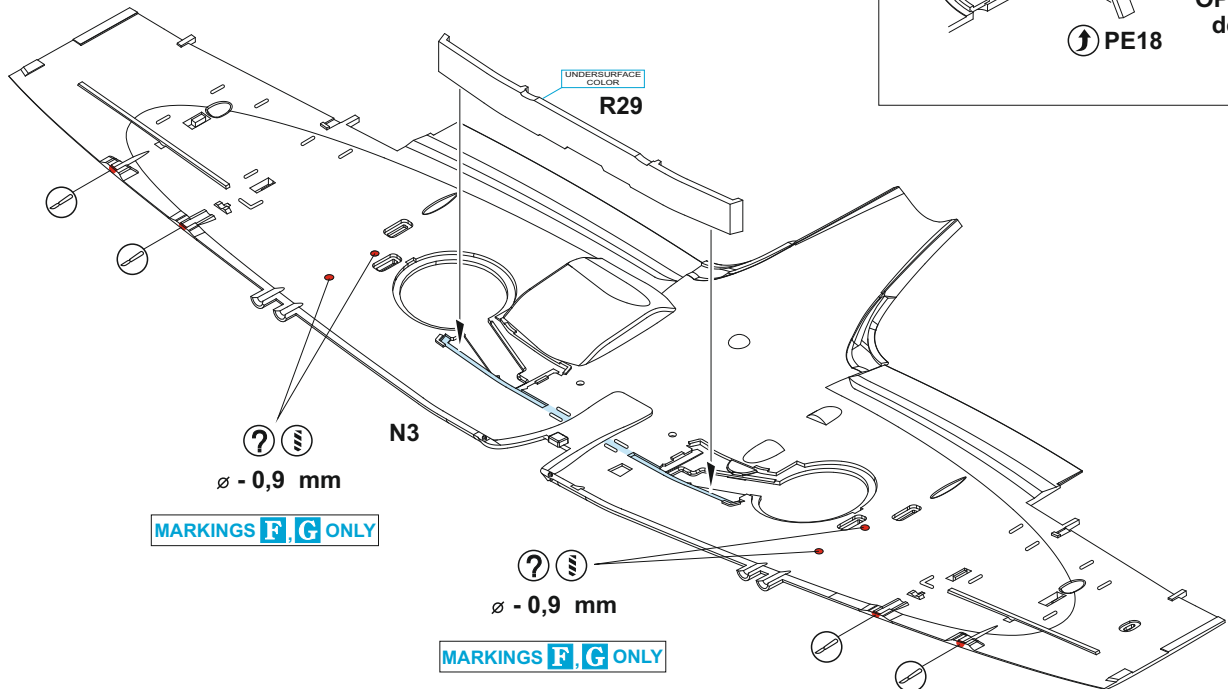


E

D2

PE30
OPTIONAL:
decal K5

PE18



UNDERSURFACE
COLOR

R29

N3

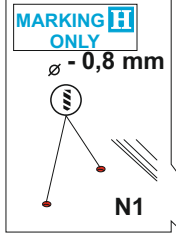
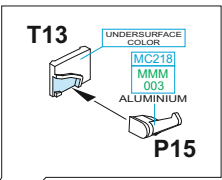
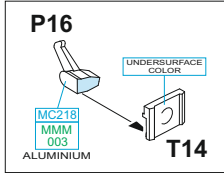
∅ - 0,9 mm

MARKINGS F, G ONLY

N3

∅ - 0,9 mm

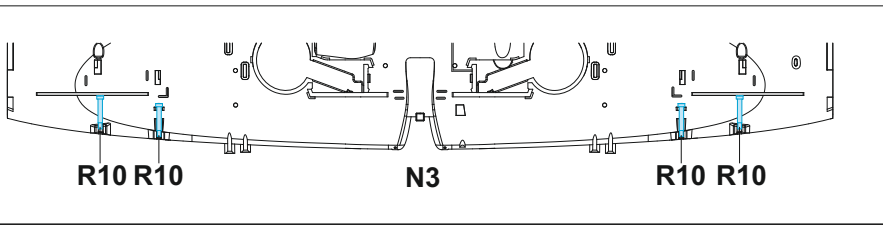
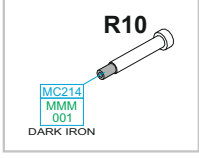
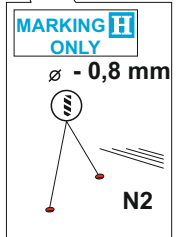
MARKINGS F, G ONLY



T36 - MARKING H I ONLY

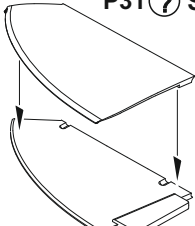
T29, T31 - MARKINGS B, C, G, H, I, K
T16, T18 - MARKINGS A, D, E, F, J, L

T35 - MARKING H I ONLY

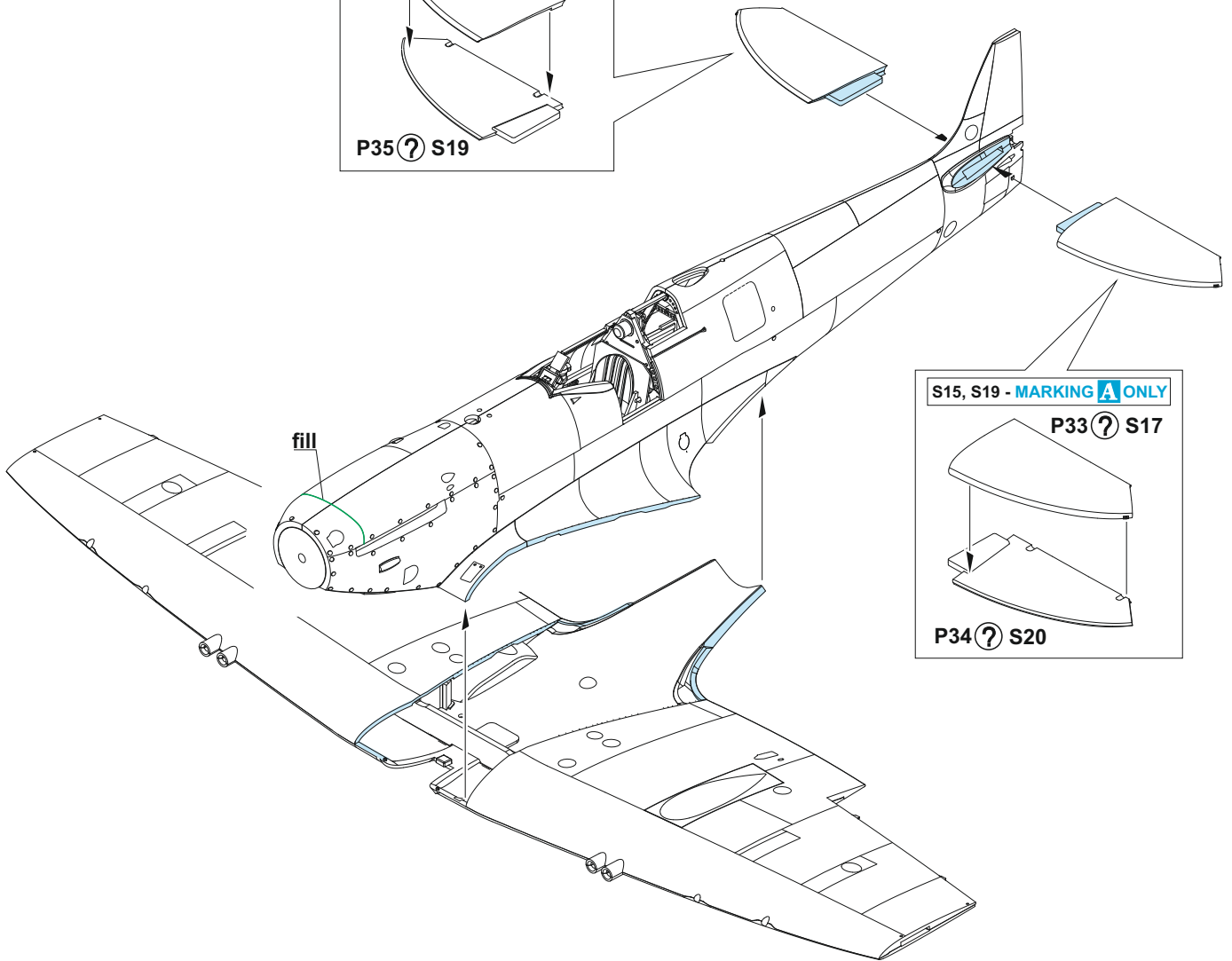
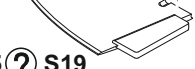


S15, S19 - MARKING A ONLY

P31 ? S15

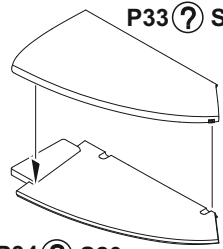


P35 ? S19



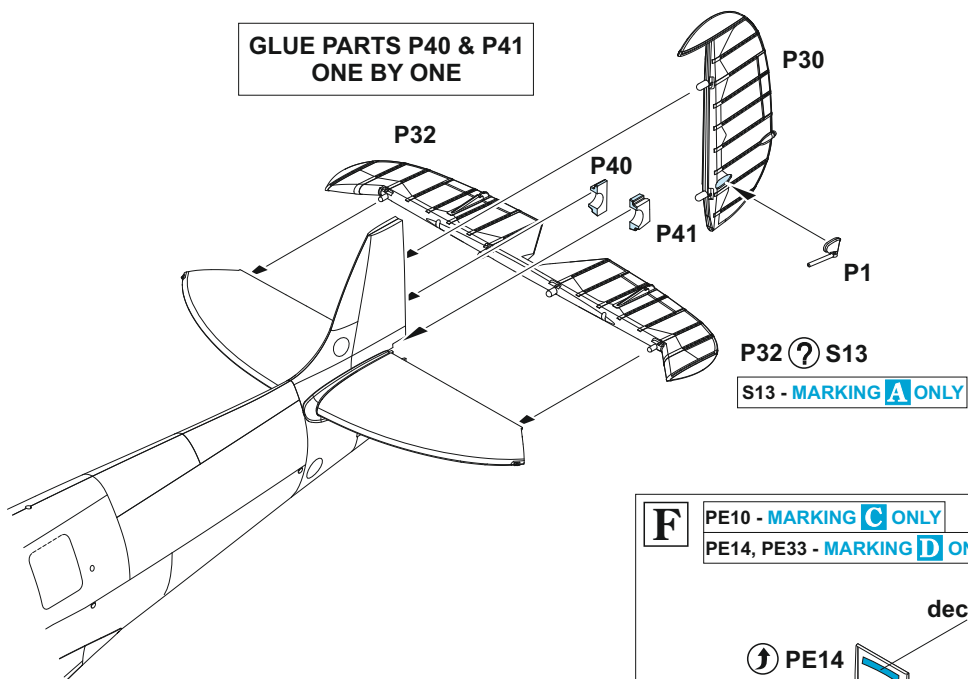
S15, S19 - MARKING A ONLY

P33 ? S17



P34 ? S20

GLUE PARTS P40 & P41
ONE BY ONE



P30

P32

P40

P41

P1

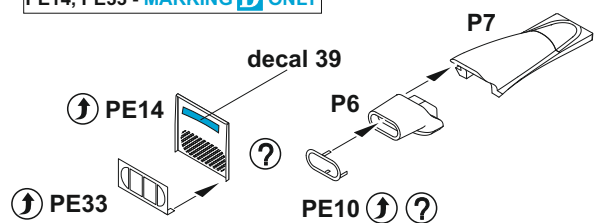
P32 ? S13

S13 - MARKING A ONLY

F

PE10 - MARKING C ONLY

PE14, PE33 - MARKING D ONLY



P7

decal 39

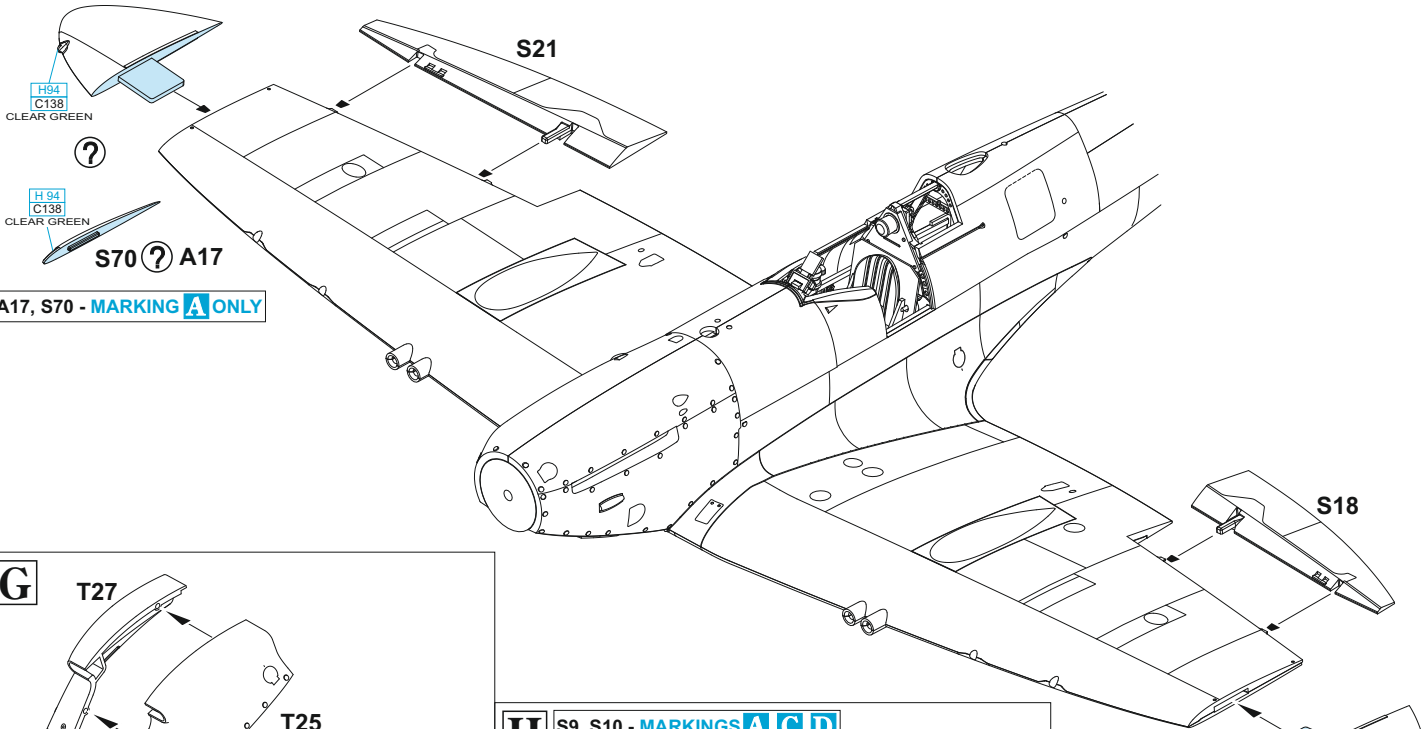
PE14

P6

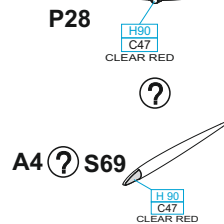
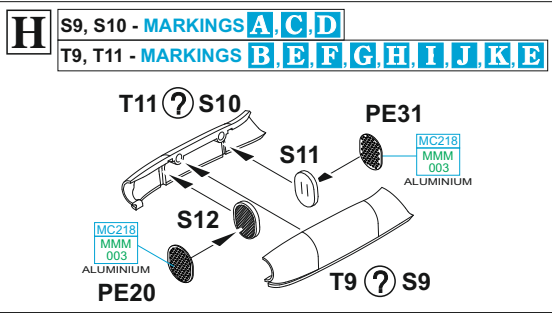
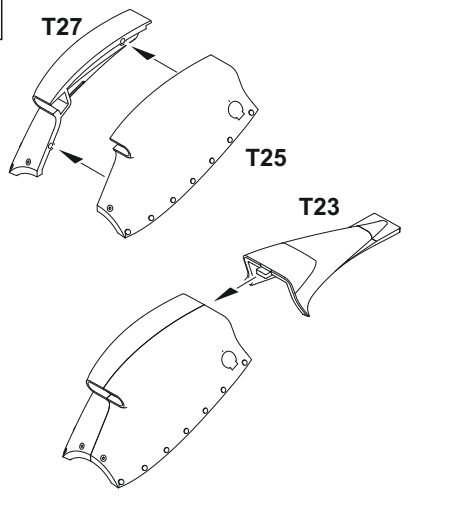
PE33

PE10

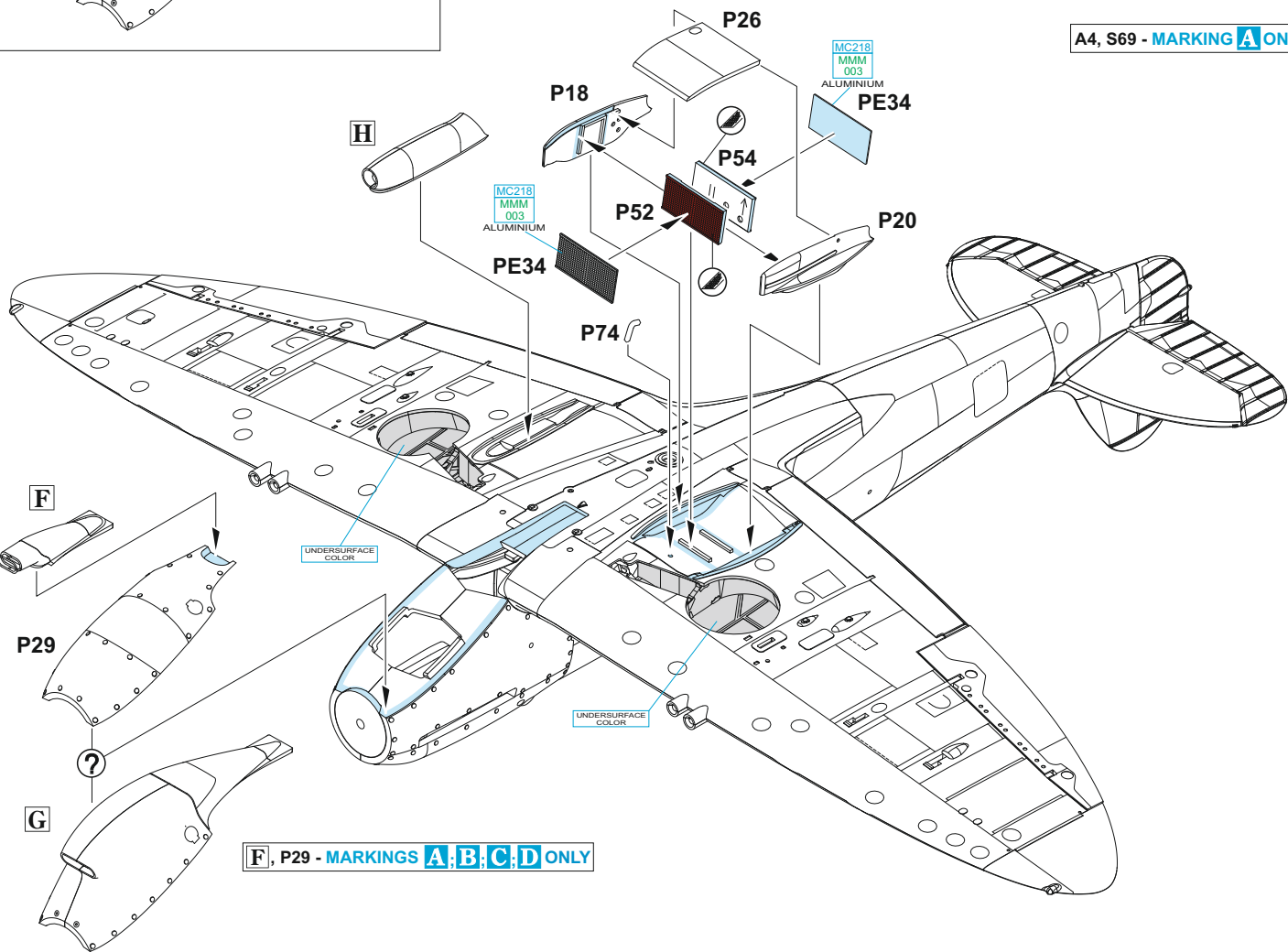
P25

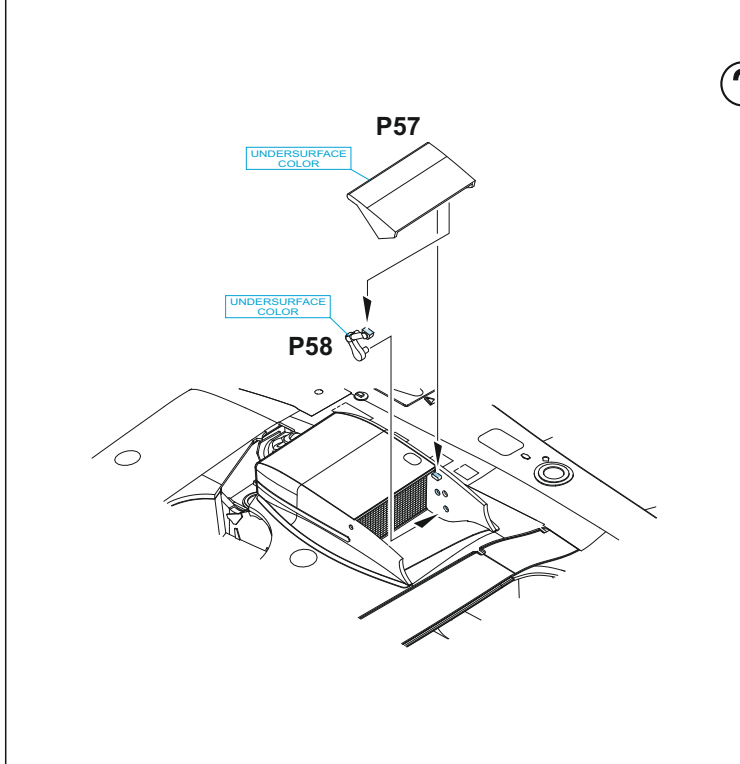
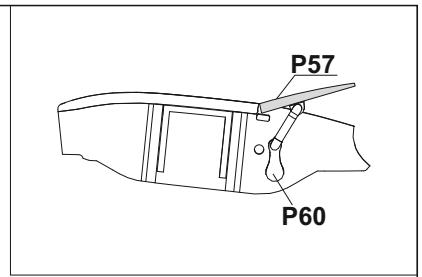
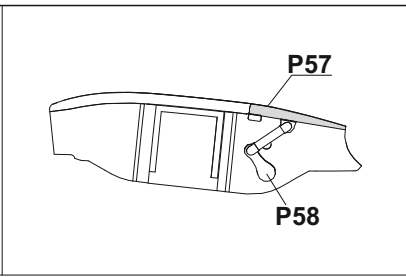
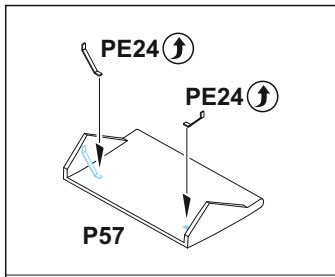


G

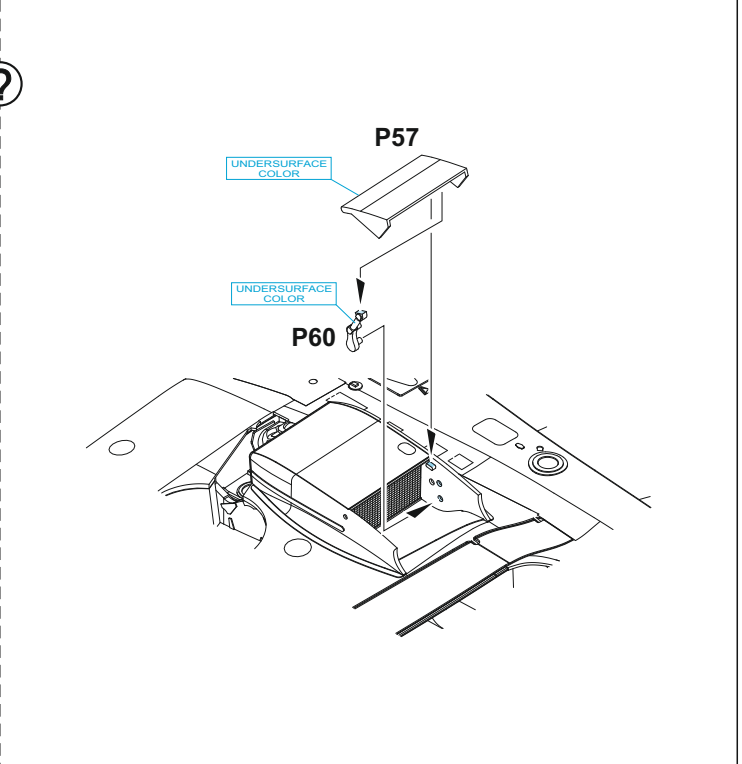


A4, S69 - MARKING A ONLY





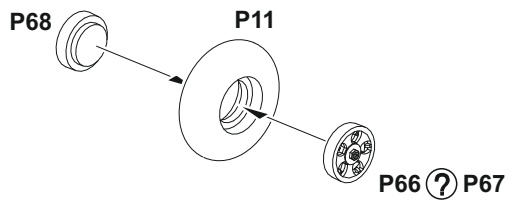
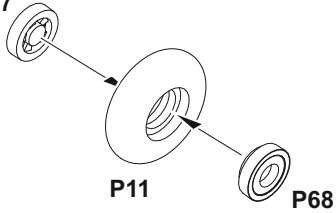
?



P66 - MARKINGS **A,C,F,G,H,I,K,L**

P67 - MARKINGS **B,D,E,J**

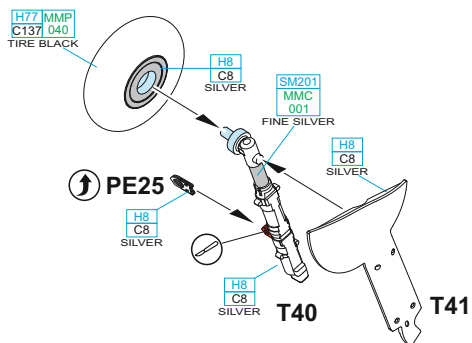
P66 ? P67



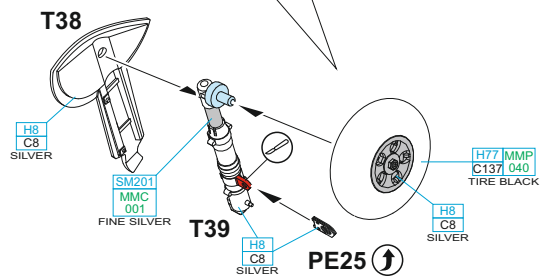
P66 - MARKINGS **A,C,F,G,H,I,K,L**

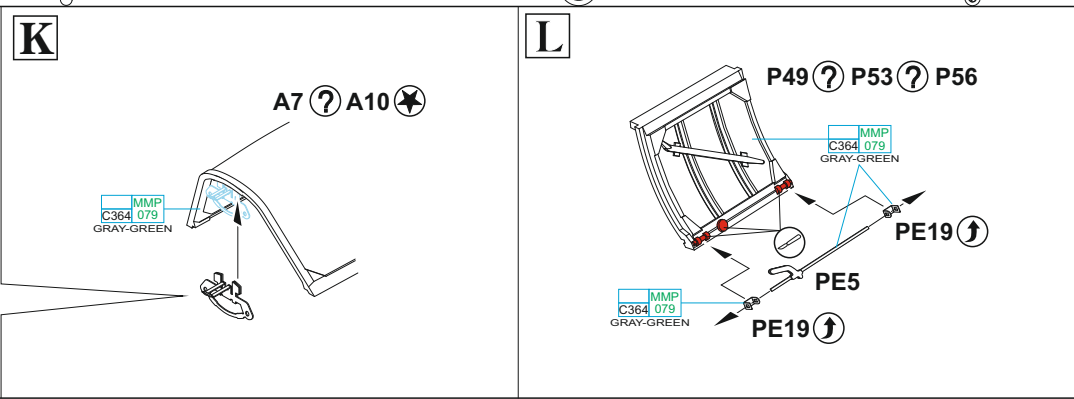
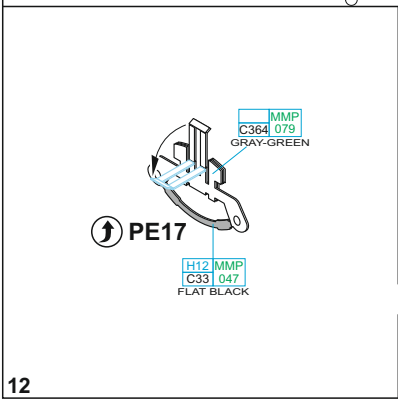
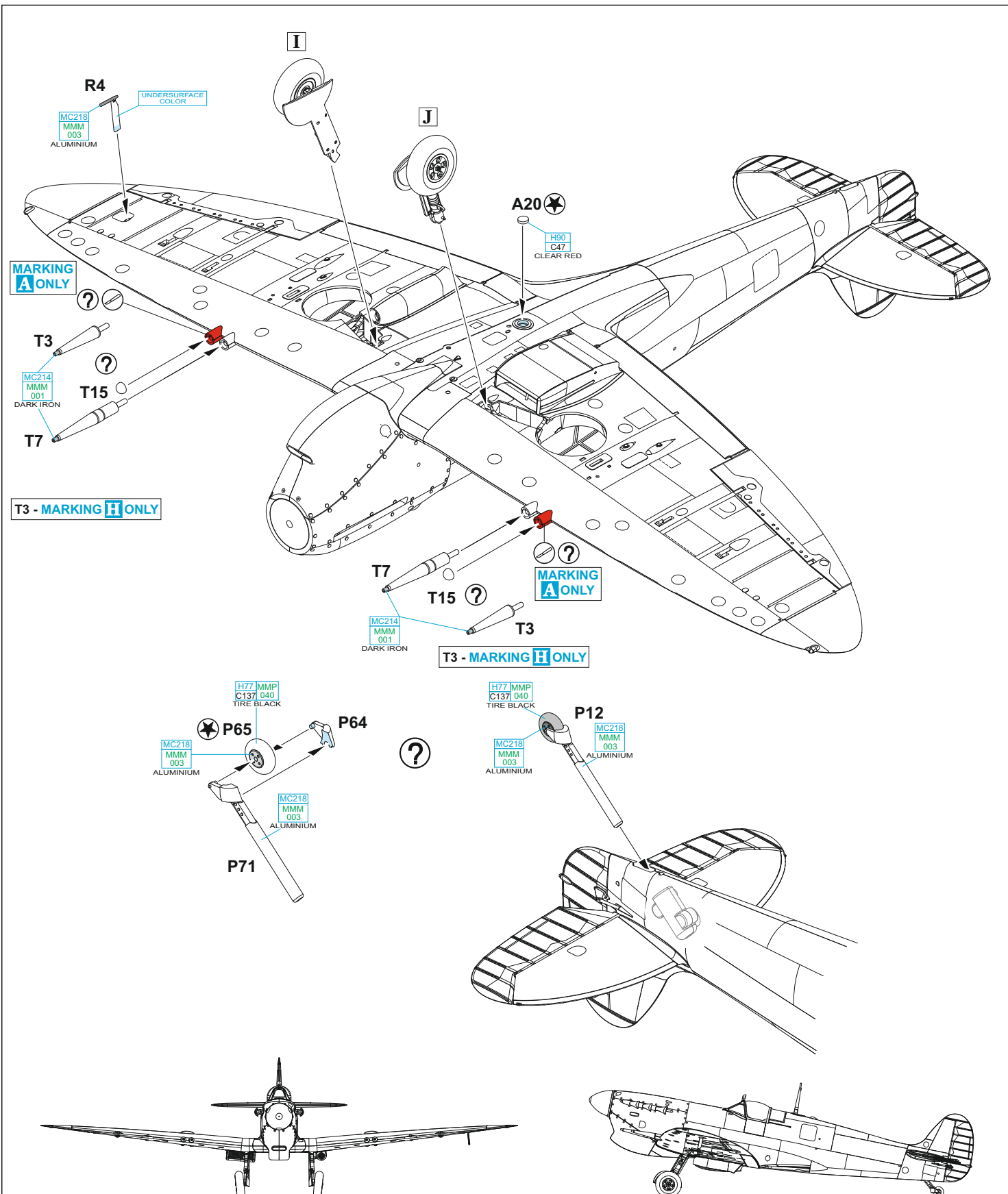
P67 - MARKINGS **B,D,E,J**

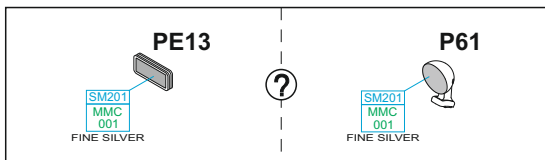
I



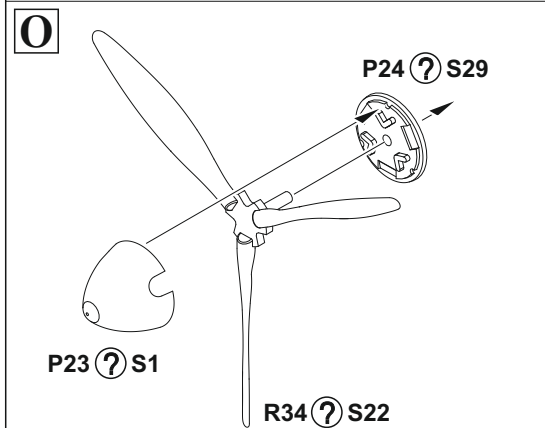
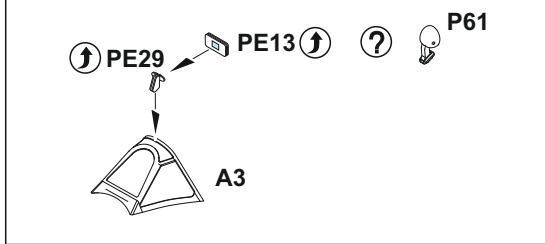
J



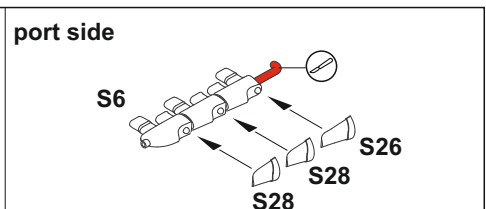
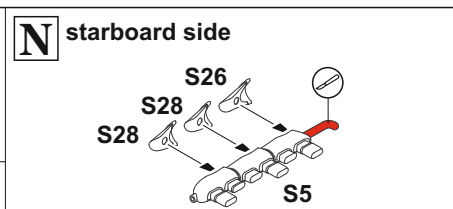




M P61 - MARKINGS **A, D, F, G, J**
 PE12, 29 - MARKINGS **B, C, H, I, K**

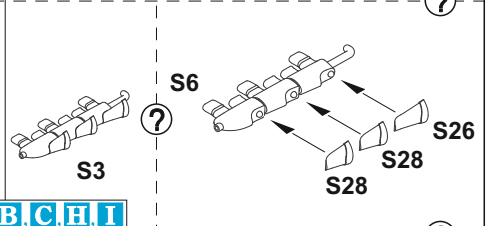
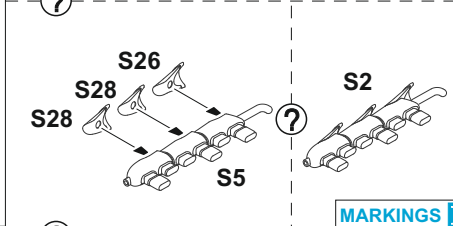


O P23, P24, R34 - MARKINGS **B, C, H, I, K, L**
 S1, S22, S29 - MARKINGS **A, D, E, F, G, J**



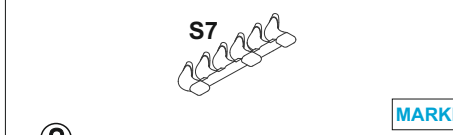
N starboard side

port side

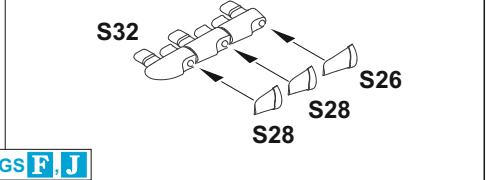
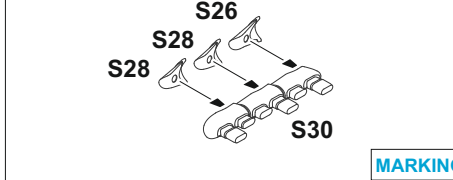


MARKINGS **A, D, G, K, L**

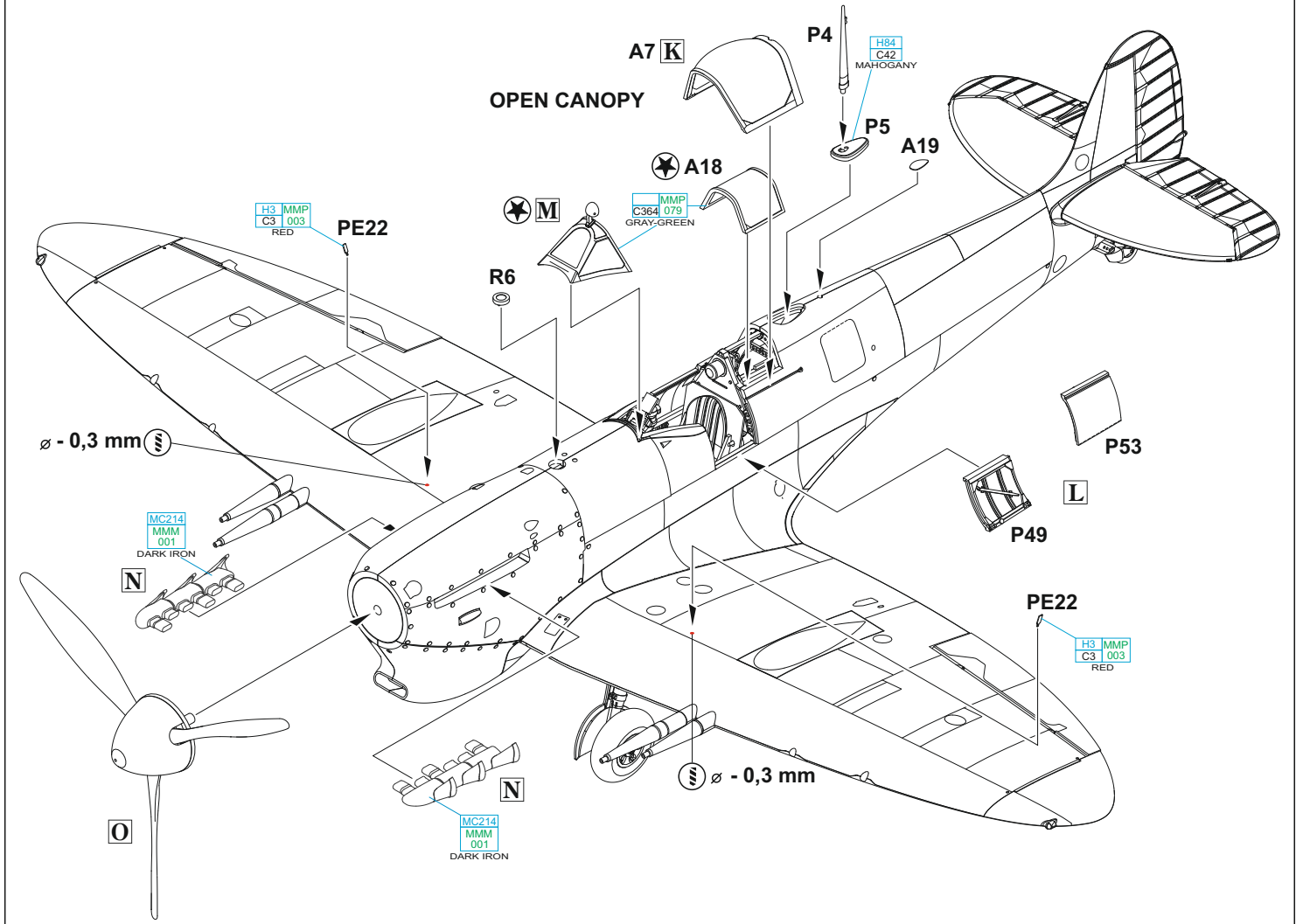
MARKINGS **B, C, H, I**



MARKING **E**



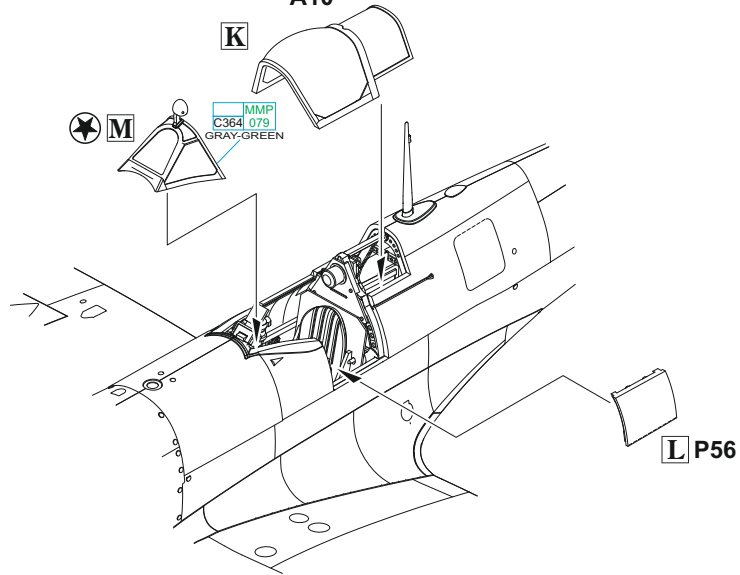
MARKINGS **F, J**





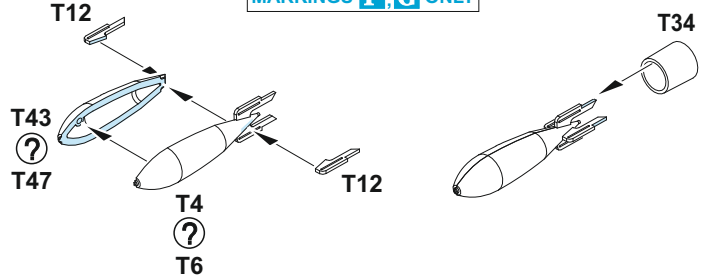
CLOSED CANOPY

A10

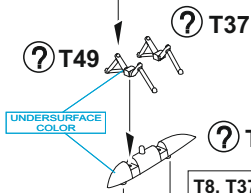


2 pcs.

MARKINGS **F, G** ONLY



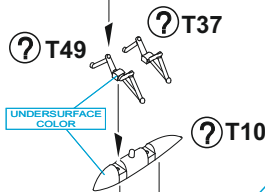
H52 MMP
C12 091
OLIVE DRAB



T8, T37, T49 - MARKINGS **F, G** ONLY

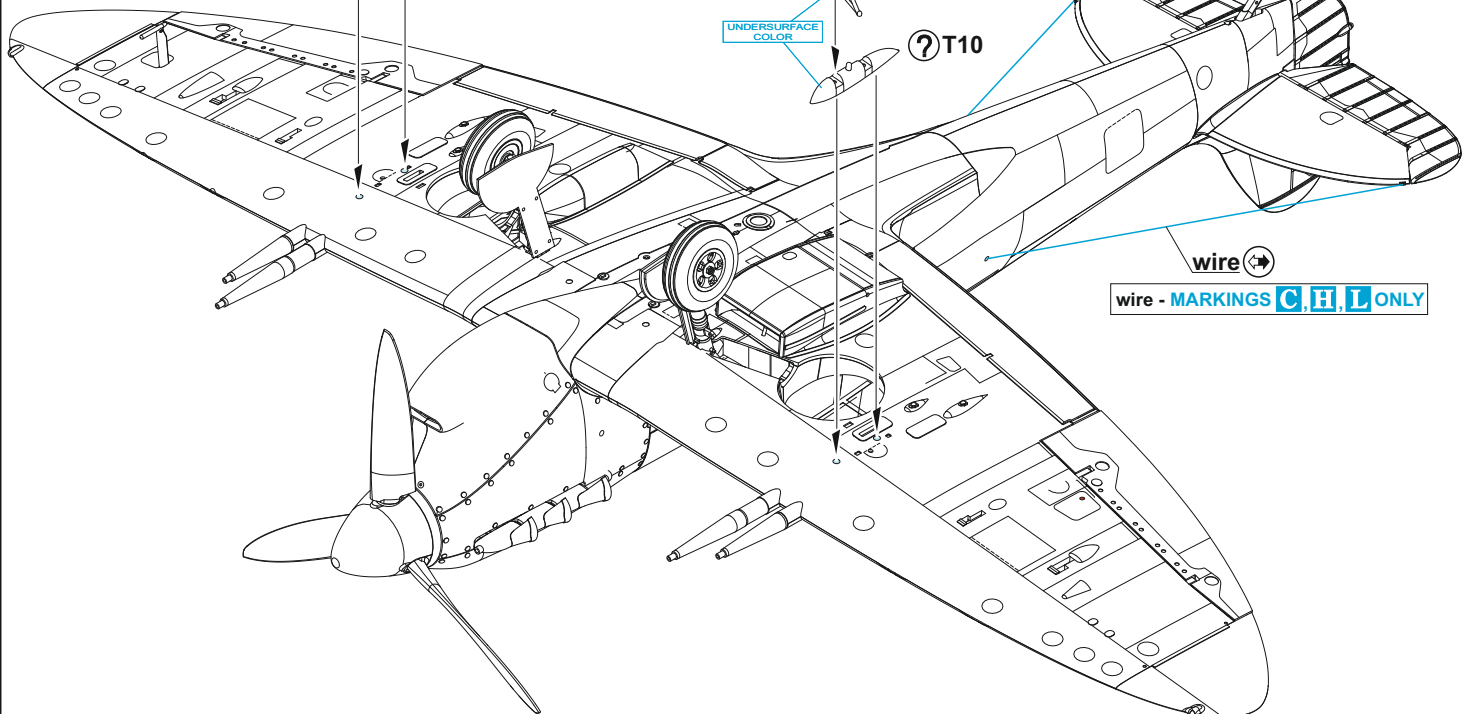
H52 MMP
C12 091
OLIVE DRAB

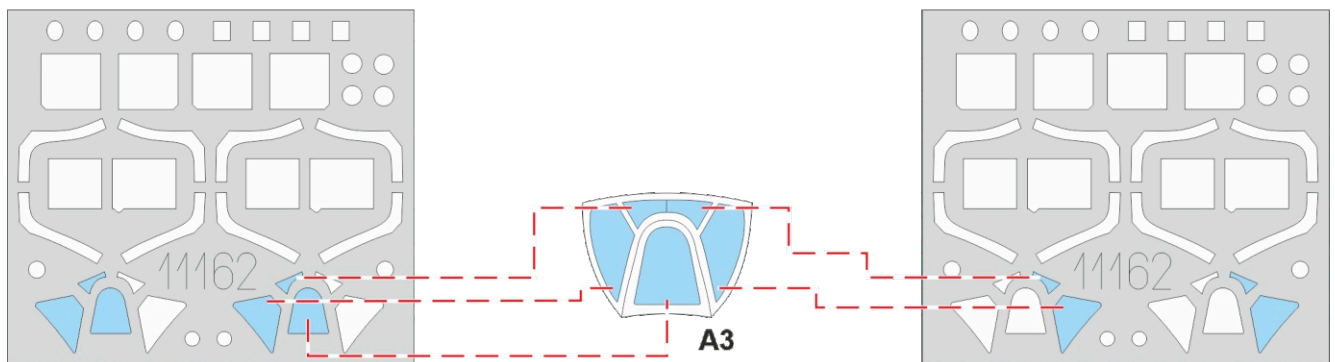
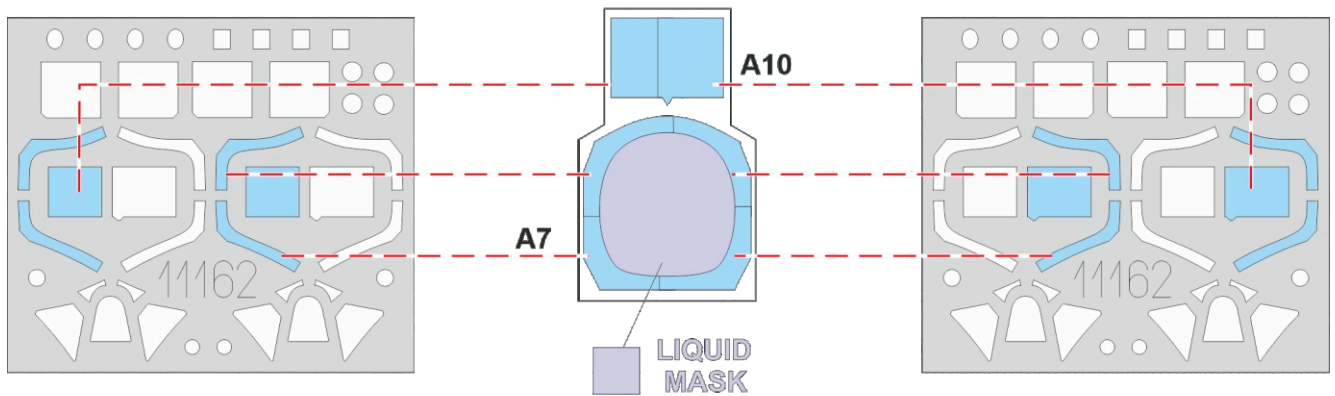
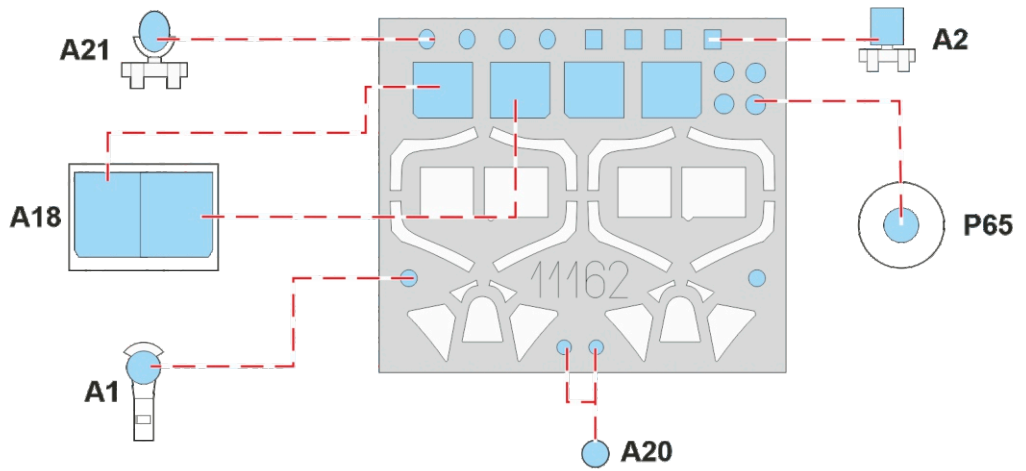
T10, T37, T49 - MARKINGS **F, G** ONLY



wire

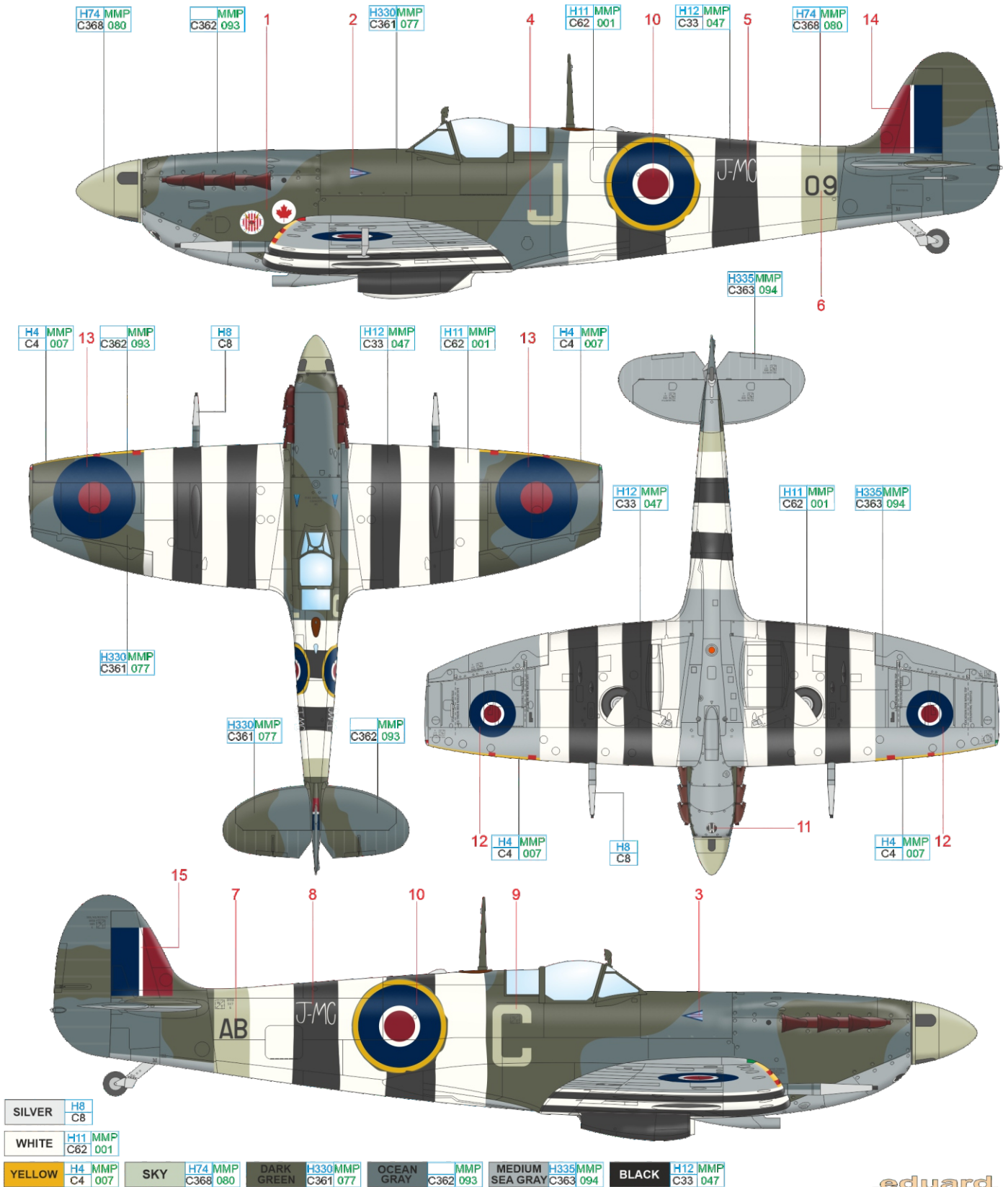
wire - MARKINGS **C, H, L** ONLY





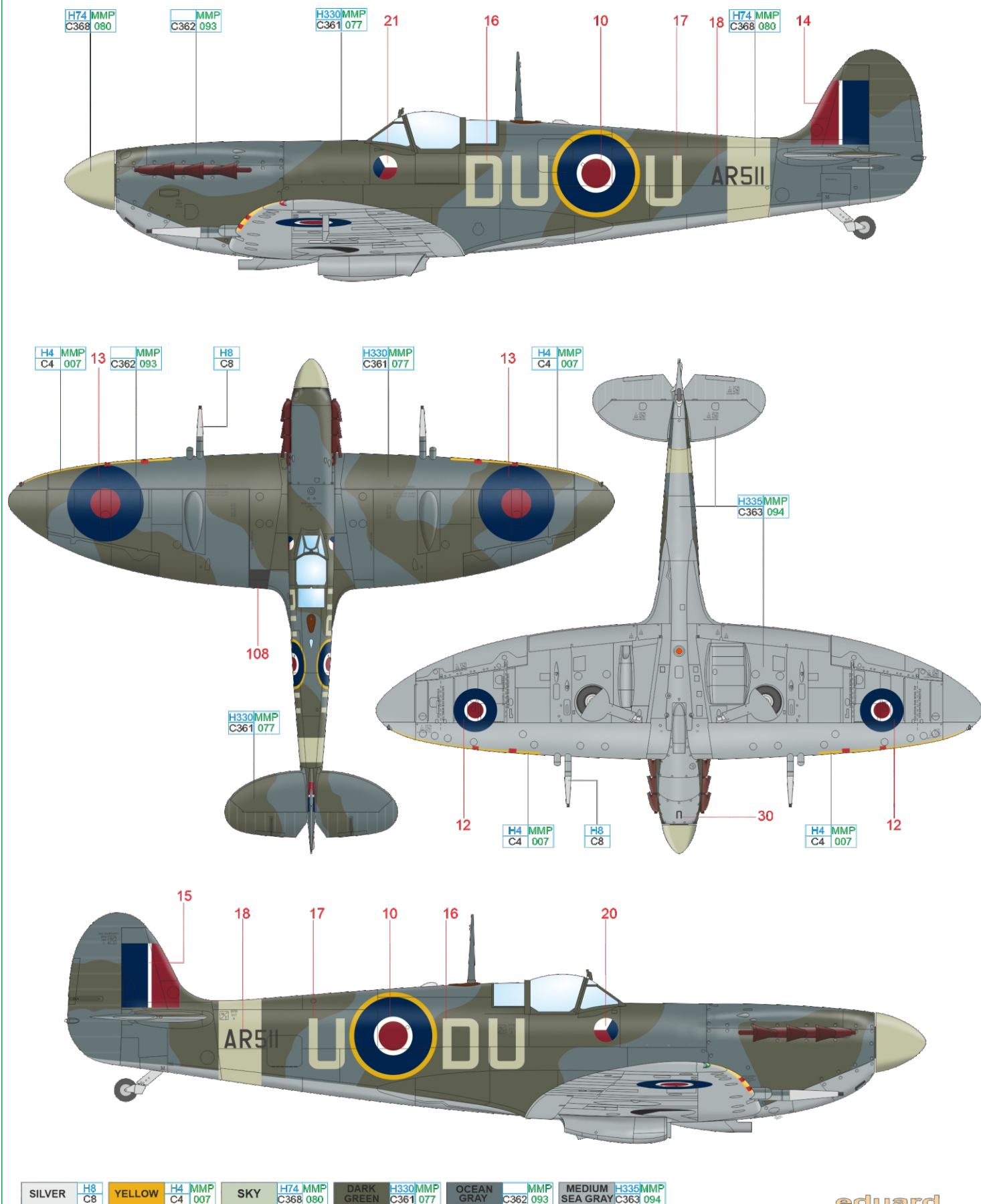
A AB509, W/Cdr John M. Checketts, No. 142 Wing, RAF Horne, Surrey, Velká Británie, červen 1944

John Milne „Johnny“ Checketts byl jedním z neúspěšnějších novozélandských pilotů 2. světové války. Narodil se v Invercargillu 20. února 1912. Ve svých osmadvaceti letech zahájil v říjnu 1940 pilotní výcvik u RNZAF. V listopadu 1941 se připojil k No. 485. (RNZAF) squadron. V lednu 1943 byl poslán k No. 611 Squadron na letišti Biggin Hill, u které jako velitel „A“ letky dosáhl svých prvních dvou úspěchů. V červenci Johnny převzal velení celé No. 485 (RNZAF) Squadron. Během období květen-září 1943 dosáhl Checketts v kokpitu Spitfire Mk.IXc EN572 celkem 12 sestřelů. Dne 6. září 1943 byl sestřelen Fw 190, popálený a zraněný stihl vyskočit padákem. Francouzští odbojáři jej schovali a léčili ze zranění. Checketts, následně evakuovaný odbojem se skupinou 12 dalších pilotů, přeplul na palubě rybářské lodi 21. října 1943 kanál La Manche. V květnu 1944 byl povýšen na velitele křídla a převzal velení No. 142 Wing, vybavené Spitfiry Mk.Vc na letišti Horne. S jednotkou se účastní vylodění spojenců v Normandii. Brzy po dni D začali Němci odpalovat létající bomby V-1 a v polovině měsíce dvě z nich zneškodnil. Jeho poslední operační mise ho zavedla v září 1944 nad Arnhem, kde získal své poslední vítězství. Krátce na to se ještě stihl utkat ve vzdušném souboji s raketovým Me 163. Celkem za svoji válečnou kariéru Checketts sestřelil 14 nepřátelských letounů, 3 pravděpodobně, 8 poškodil a zničil dvě letounové střely V1. Osobní Spitfire, na kterém Johnny Checketts létal u No. 142 Wing během vylodění spojenců v Normandii, byla verze LF Mk.Vc, s/n AB509. Jeho Spitfire byl modifikován na pozdější verzi výškových kormidel, kanony bez druhého výstupku a horní kryt kanonů s úzkou boulí. Nesl standardní kamufláž Day Fighters Scheme opatřenou ledabyle natřenými invazními pruhy. Kódová písmena jsou a v trupovém černém invazním pruhu jsou od ruky napsané iniciály JMC.



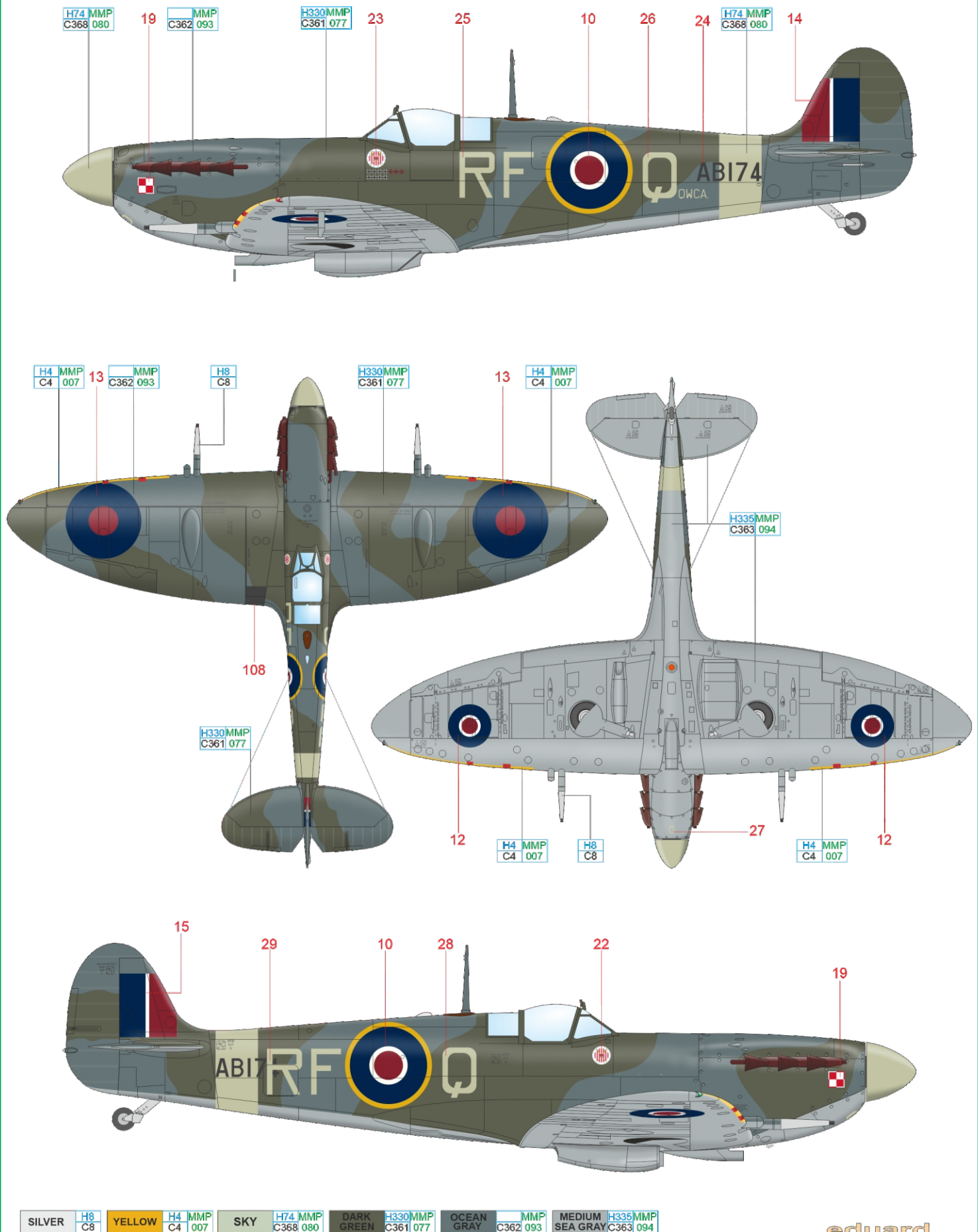
B AR511, S/Ldr Tomáš Vybíral, No. 312 Squadron, RAF Churchstanton, Somerset, Velká Británie, listopad 1942 – červen 1943

Spitfire AR511 sloužil u No. 312 Squadron od 23. srpna 1942 do 4. července 1943 a po většinu tohoto období jej užíval jako svůj osobní letoun velitel jednotky S/Ldr Tomáš Vybíral. AR511 na konci své služby u No. 312 Squadron létal se zkráceným rozpětím a zmenšeným sériovým číslem umístěným uvnitř pruhu Sky. Tomáš Vybíral byl jedním z nejúspěšnějších a nejoblíbenějších československých pilotů 2. světové války. V rámci RAF nalétal plných 625,25 operačních hodin (s Francií toto číslo stoupá až na 684,15 operačních hodin), a absolvoval celkem 196 sweepů nad nepřátelským územím Francie, Belgie, Nizozemska a Německa. Dosáhl sedmi sestřelů, všechny během Bitvy o Francii v kokpitu amerických letounů Curtiss Hawk H-75.



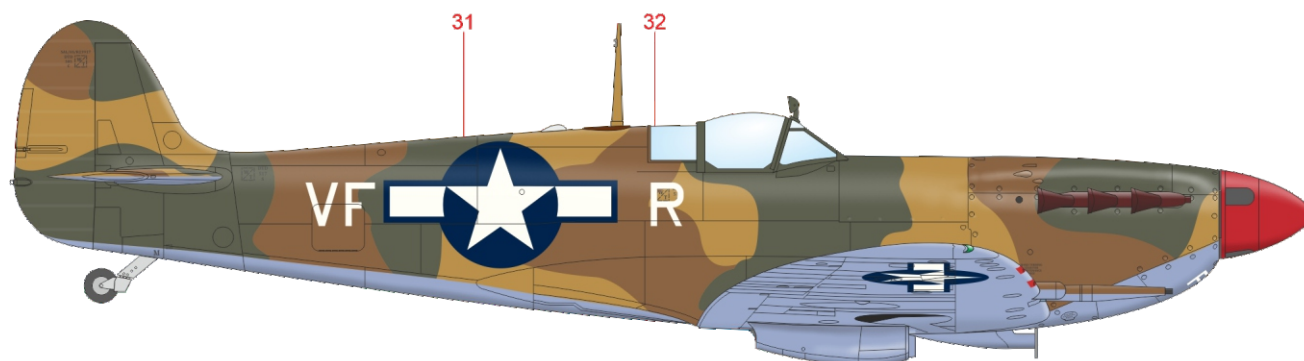
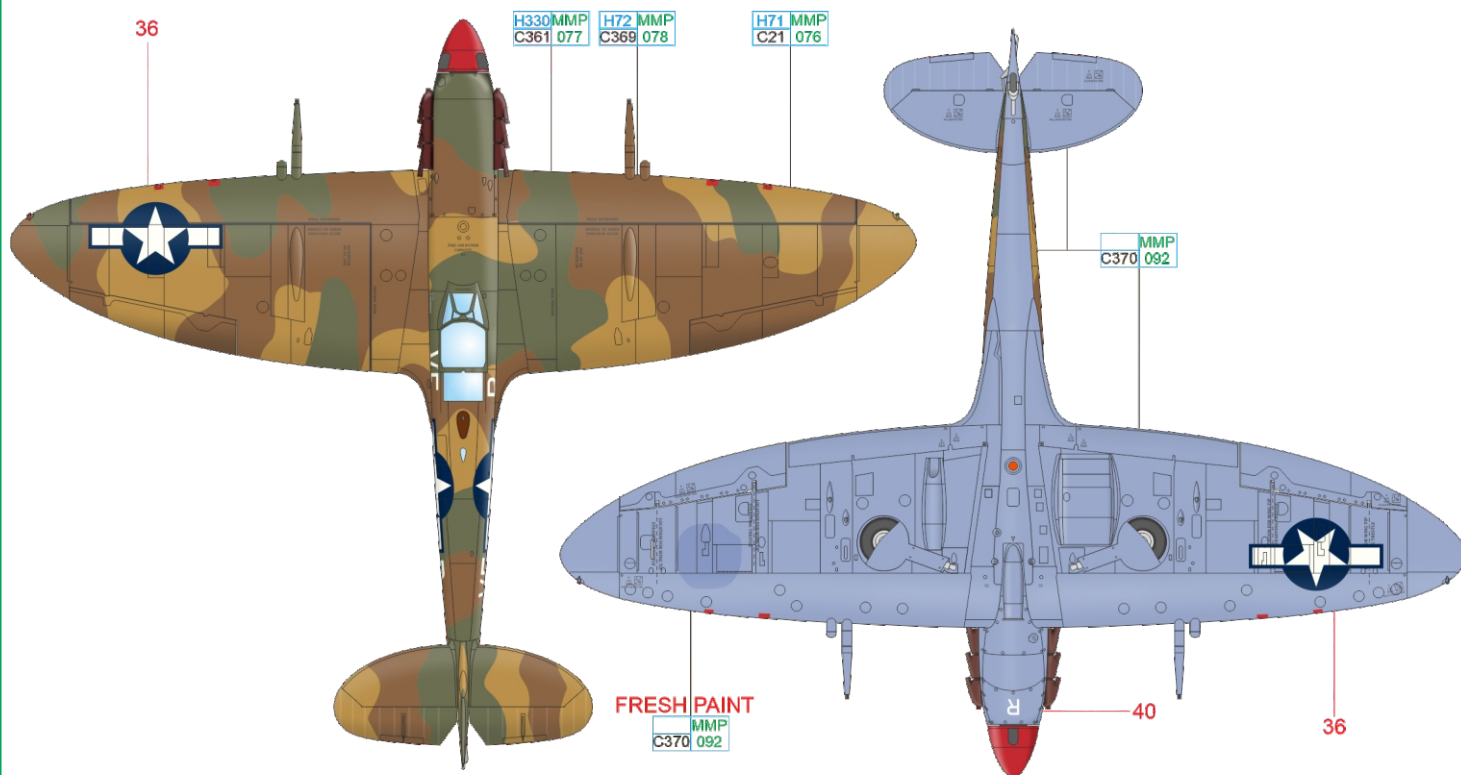
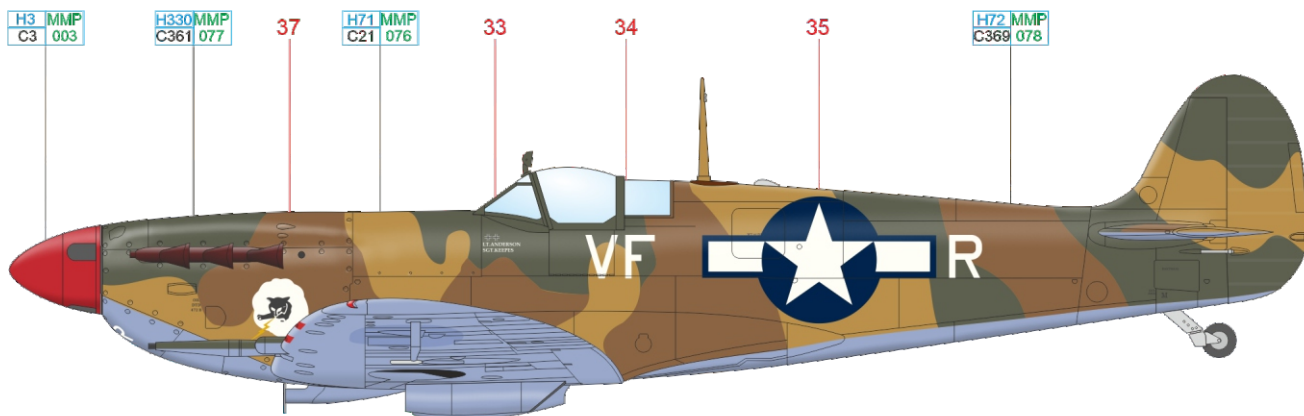
C AB174, P/O Antoni Glowacki, No. 303 (Polish) Squadron, RAF Northolt, Velká Británie, srpen 1942

Dne 15. března 1942 byl AB174 přidělen No. 303 (Polish) Squadron jako vůbec první Spitfire verze Mk.Vc. Nový Spitfire dostal u jednotky kódové písmeno „Q“ a byl pojmenován owca (polsky ovce) S takto pojmenovaným letounem létal známý polský pilot a stíhací eso P/O Antoni Glowacki, který si jej na levé straně pod čelním štítkem vyzdobil symboly svých dosažených sestřelů. Glowacki v jeho kokpitu 19. srpna během bojů u Dieppe sestřelil ve spolupráci He 111 a jeden Fw 190 pravděpodobně. Celkem za svoji válečnou kariéru dosáhl 8+1 sestřelu, 3 pravděpodobných a 5 poškodil.



D Lt. John Anderson, 5th FS, 52nd FG, 12th AF, La Sabala, Tunisko, únor 1944

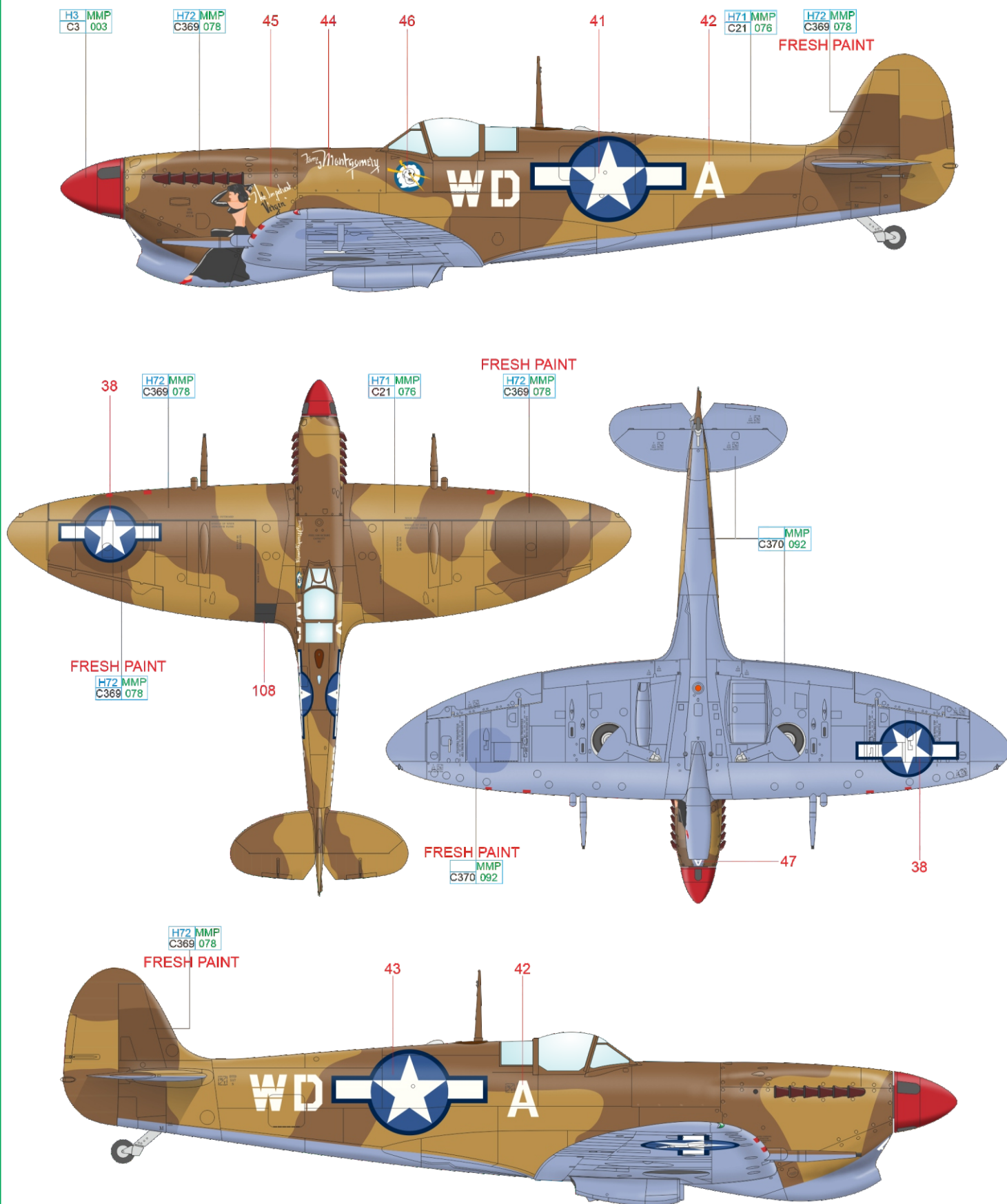
Spitfiry 52nd FG působili jako součást 12th AF až do dubna 1944, kdy se jednotka stala součástí 15th AF, sloužící v bojích ve Středomoří až do konce 2.světové války. Spitfire Johna Andersona létal v nestandardní kamufláži horních ploch tvořených odstíny tří barev - Dark Earth - Middle Stone - Dark Green. Podobné kamuflážní schéma bylo použito na několika dalších Spitfirech této skupiny, stejně jako v polních dílnách namontovaný pouštní filtr. Anderson na tomto Spitfiru dosáhl 14. února 1944 dvou sestřelů.



AZURE BLUE	MMP C370 092	MIDDLE STONE	H71 MMP C21 076	DARK EARTH	H72 MMP C369 078	DARK GREEN	H330 MMP C361 077	RED	H3 MMP C3 003
------------	--------------	--------------	-----------------	------------	------------------	------------	-------------------	-----	---------------

E F/O James H. Montgomery, 4th FS, 52nd FG, 12th AF, Korsika, srpen 1943

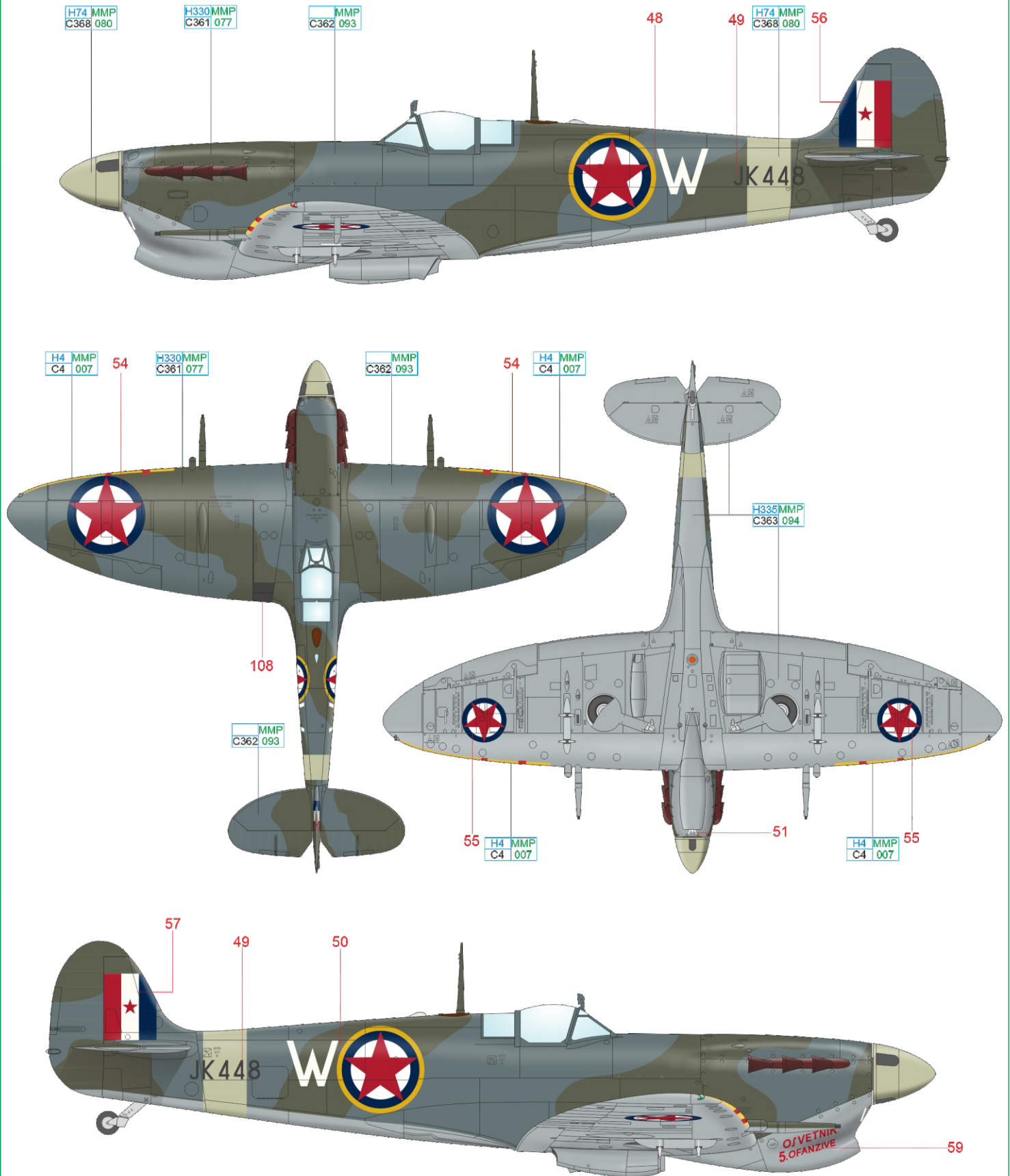
F/O James Henry Montgomery byl jedním z mnoha amerických pilotů Spitfirů bojujících ve Středomoří v řadách 12th AF. Dne 6. srpna 1943 byl sestřelen nad Středozemním mořem poblíž Palerma německým Messerschmittem a strávil den na hladině v záchranném člunu, přičemž použil svůj nůž pro přežití k odkostění ryb k jídlu. Příběh o jeho sestřelení a přežití se dostal do celostátních zpráv ve Spojených státech a byl přezdíván "Robinson Crusoe z nebes". Podruhé již takové štěstí neměl, 9. února 1944 poblíž přístavu v Nice byla čtveřice Spitfirů přepadena smečkou Fw 190. Dvojice Fw 190 si vzala na mušku Montgomeryho Spitfire, který dostal plný zásah a vzplanul. F/O Montgomery používal Spitfiry pojmenované „The Impatient Virgin“ s vyobrazením ženského noseartu.



AZURE BLUE	MMP C370 092	MIDDLE STONE	H71 MMP C21 076	DARK EARTH	H72 MMP C369 078	RED	H3 MMP C3 003
------------	--------------	--------------	-----------------	------------	------------------	-----	---------------

F JK448, No. 352 (Yugoslav) Squadron, Vis, Jugoslávie, září 1944

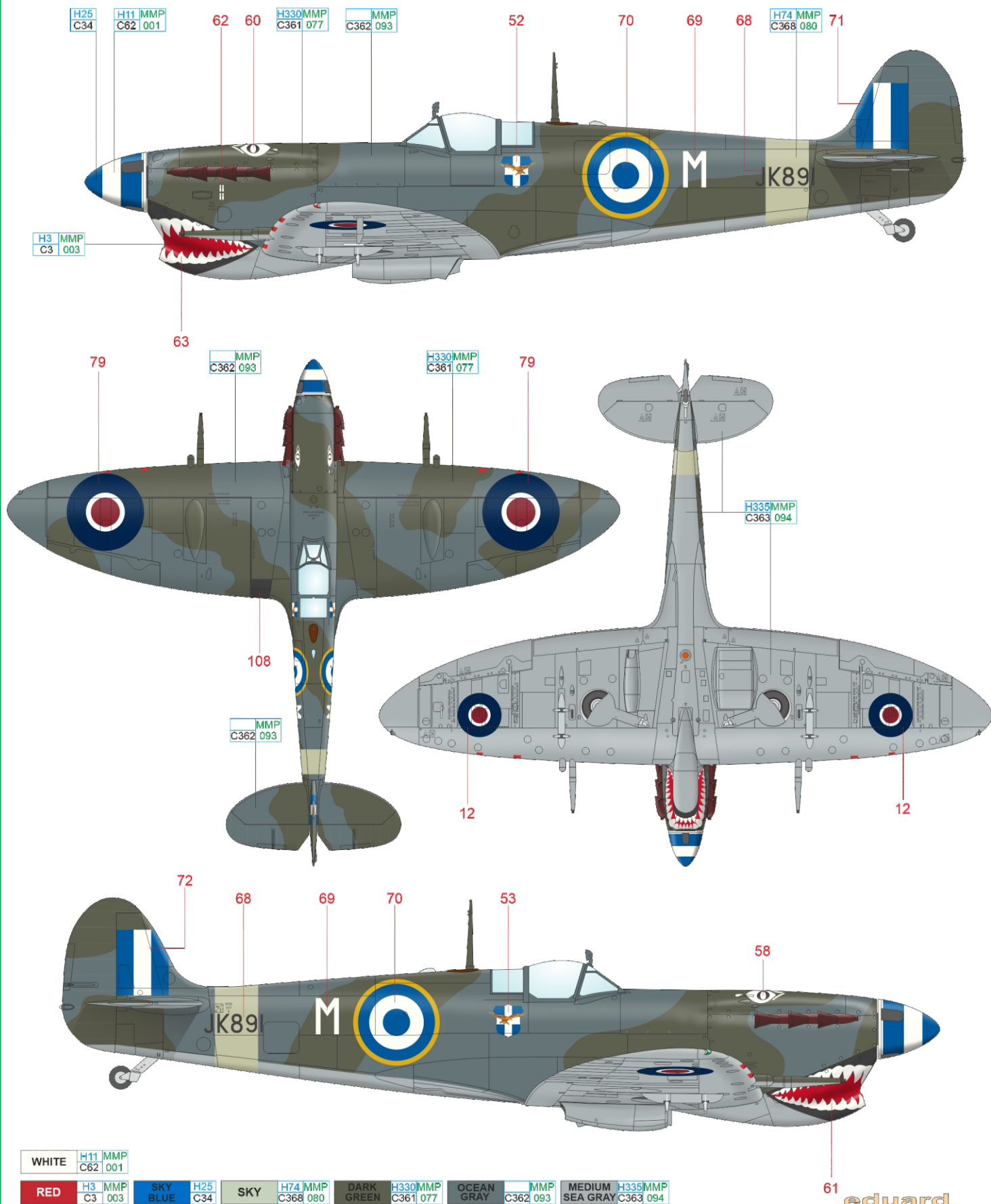
No. 352 (Yugoslav) Squadron byla první jugoslávskou stíhací jednotkou, která byla zformována ve Středomoří u Royal Air Force během 2. světové války. Tato jednotka byla také známá jako První eskadrila NOVJ. V červnu byla přezbrojena na Spitfirey Mk.Vb/Vc a v srpnu se přesunula do Itálie, aby se připojila k No.281 Wing RAF a poskytovala doprovod stíhacím bombardovacím perutím. Od 25. ledna 1945 využívala jako předsunutou leteckou základnu na ostrově Vis. Jugoslávské Spitfirey měly díky absenci Luftwaffe málo příležitostí k leteckým bojům a po zbytek války se účastnily pozemních útočných misí. Spitfire JK448 nosil barevné schéma typu "A" a jeho kamufláž tvořily na horních plochách odstíny Day Fighter Scheme, jehož zvláštností bylo obrácené schéma barevných polí oproti standardu. Vrtulový kužel a pás před VOP byl v barvě Sky. Na pravém boku filtru Vokes byl namalován červený nápis "OSVETNIK 5. OFANZIVE".



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
--------	---------------	-----	------------------	------------	-------------------	------------	--------------	-----------------	-------------------

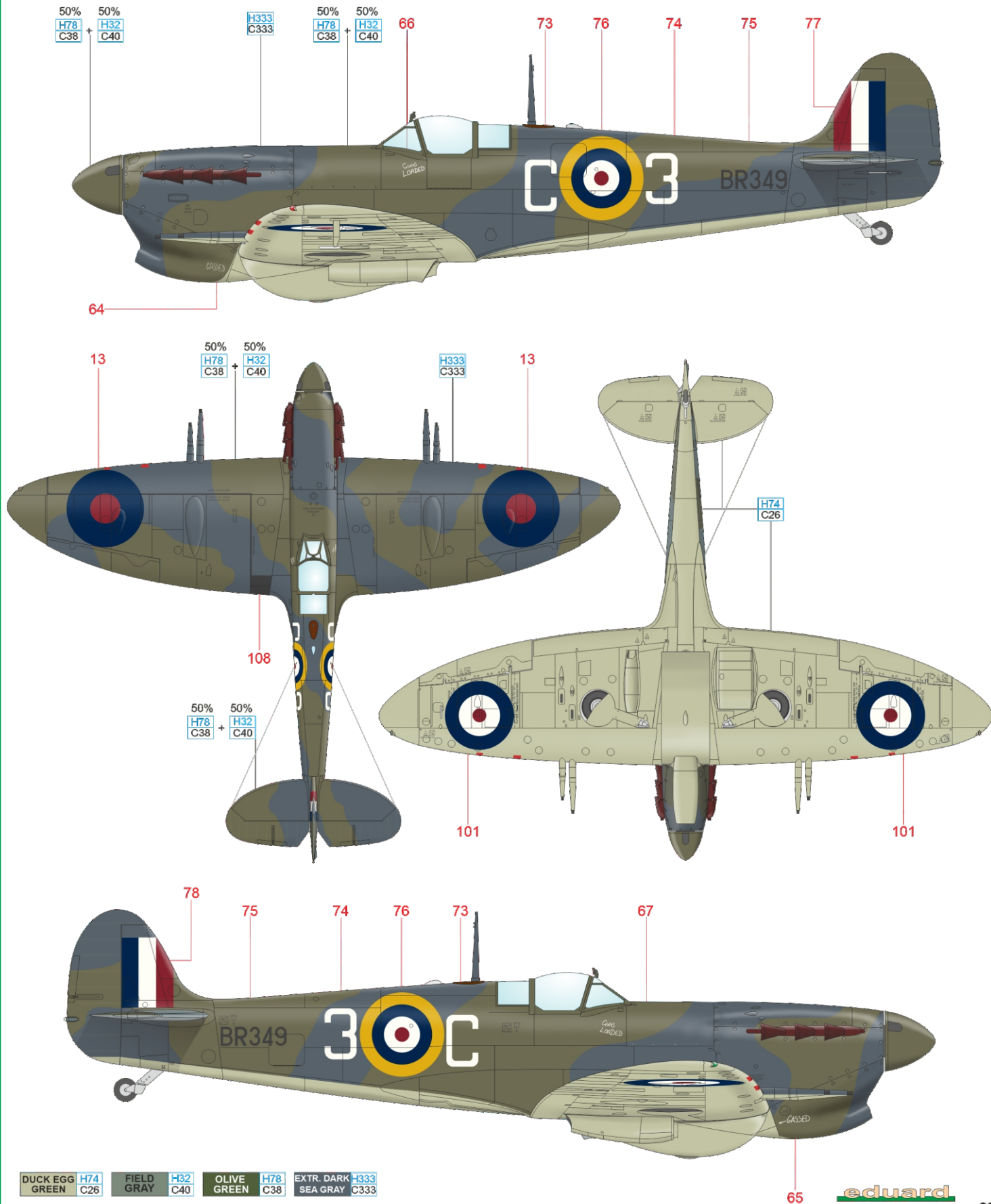
G JK891, No. 335 (Greek) Squadron, Hassani, Řecko, únor 1945

No. 335 (Greek) Squadron byla řecká stíhací peruč, která sloužila ve Středomoří, na Balkáně a nad Egejským mořem od roku 1941 do konce 2. světové války. Jak spojenecké armády postupovaly na západ, No. 335 (Greek) Squadron zůstala na východě a létala hlídkové lety u pobřeží Libye. Na podzim roku 1944 byla peruč přezbrojena na Spitfiry a v září se přesunula na základny v Itálii. Spitfiry byly používány k provádění ofenzivních úderů nad Albánií a Jugoslávií. V listopadu 1944 se jednotka přesunula na domácí půdu a až do září 1945 měla základnu v Hassani. Squadrona byla využívána k hlídkovým letům nad Krétou a zbývajícími německými základnami v Egejském moři. V září 1945 se peruč přesunula do Soluně na severovýchodě Řecka, kde zůstala až do rozpuštění 31. července 1946. Spitfire JK891 létal u No. 335 (Greek) Squadron od 16. listopadu 1944 do 27. února 1945, kdy byl zničen během nouzového přistání. Spitfire nosil britskou kamufláž typ A, zvláštností bylo obrácené schéma barevných polí oproti standardu. Spitfire měl na trupu přemalovány britské výsostné znaky na řecké. Na křídlech zůstali standartní britské kokardy typ C1.



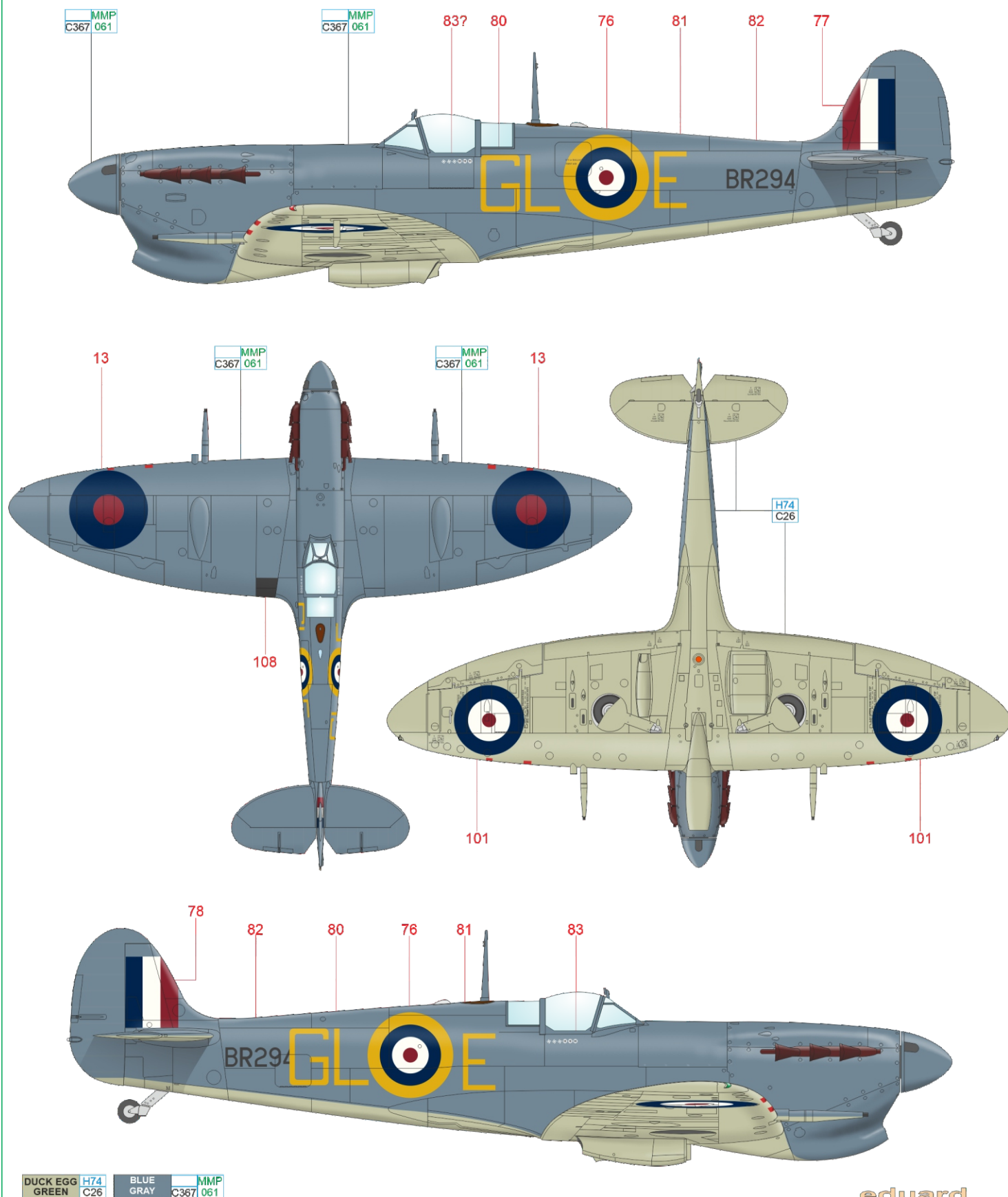
H BR349, P/O John L. Boyd, No. 185 Squadron, Takali, Malta, květen 1942

„Tony“ Boyd se narodil 20. května 1919 v Brynestownu ve státě Queensland. Před vstupem do RAAF v roce 1940 pracoval jako honák na ovčím ranči. Po počátečním výcviku na letounech Tiger Moth byl vyslán do Kanady na pokročilý výcvik v Camp Borden. Po příjezdu do Spojeného království v červenci 1941 byl zařazen k dokončovacímú výcviku u No. 59 OTU, aby se v září v hodnosti Sgt. připojil k No. 135. Squadron. V říjnu byl převelen k No. 242 Squadron, která se připravovala na službu v zámoří. Po přeletu na Maltu z paluby HMS Ark Royal v listopadu 1941 si Sgt John Livingstone Boyd připsal všechna svá raná vítězství (čtyři a dva sdílené) na Hurricanech u No. 242 a 185 Squadron. Po přezbrojení No. 185 Squadron na Spitfiry, dosáhl Boyd ve Spitfiru Mk.Vc BR349/3-C dne 14. května 1942 svého jediného potvrzeného vítězství na tomto typu, kdy sestřelil Bf 109F pilotovaný Lt. Alfredem Hammerem ze 4./JG 53. O několik hodin později byl v tom samém letadle zabit v souboji s C.202 a Re.2001. Zbarvení BR349 bylo jedno z typických pro stroje účastníci se 9. května 1942 operace „Bowery“ z paluby letadlové lodi USS Wasp - horní plochy v námořních barvách Dark Slate Grey/Extra Dark Sea Grey, spodní plochy v odstínu Sky.



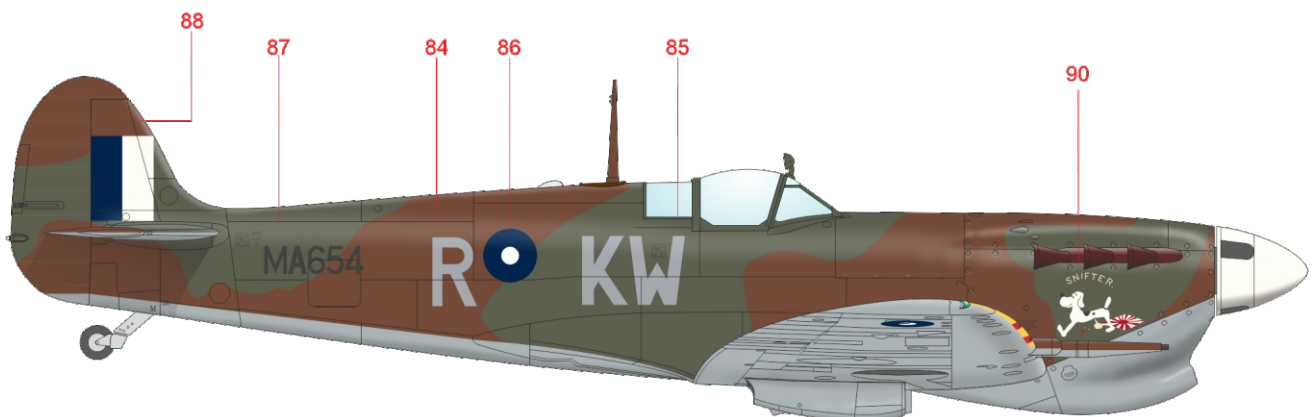
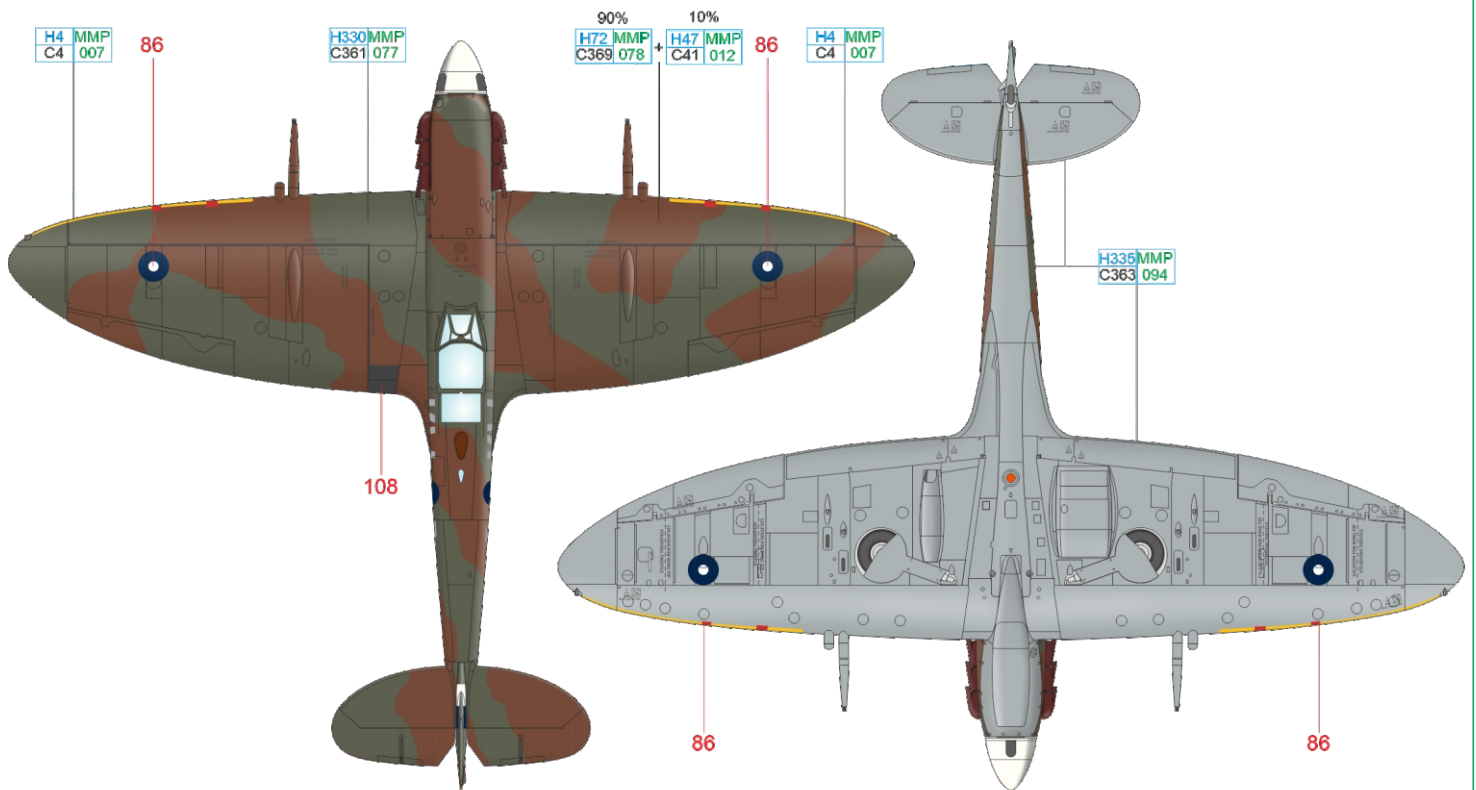
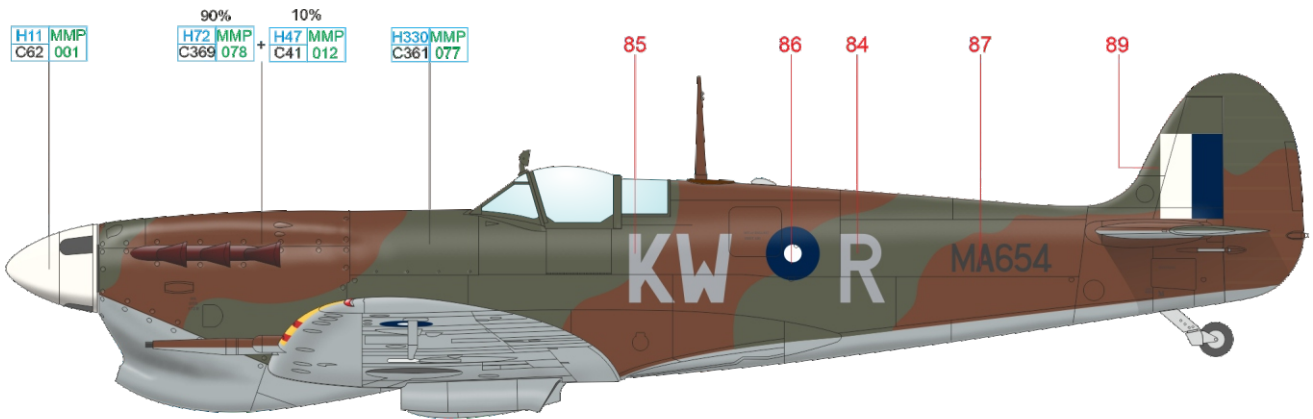
BR294, P/O Donald G. Reid, No. 185 Squadron, Hal Far, Malta, květen–červenec 1942

Don „Shorty“ Reid se narodil v Lacombe v Albertě dne 6. června 1922 jako dvojče v rodině z osmi dětí. V říjnu 1940 se přihlásil do RCAF a v červenci 1941 dokončil svůj výcvik. Po příchodu do Spojeného království na konci srpna v rychlém sledu vystřídal postupně několik jednotek, No.152 Squadron, No. 412. Squadron, No. 616 Squadron a No. 19 Squadron. U posledně jmenované jednotky setrval až do konce dubna 1942. Dne 9. května 1942 byl vyslán na Maltu v rámci operace „Bowery“. U No. 185 Squadron se účastnil bojů během letních týdnů obrany tohoto malého, ale svou polohou významného ostrova. Dne 22. července během kroužení nad mořem v místě, kde byl právě sestřelen Spitfire z jednotky, byl přepaden několika Bf 109. V souboji jednoho protivníka sestřelil, ale převaha pilotů od I./JG 77 byla nad jeho síly, byl sestřelen a jeho Spitfire se zřítíl do moře. „Shorty“ Reid během sedmi týdnů bojů nad Maltou dosáhl 6+1 sestřelu, 3 pravděpodobných a 4+1 poškozených nepřátelských letounů. Zbarvení BR294 bylo jedno z typických pro stroje účastníci se operace Bowery z paluby letadlové lodi USS Wasp. Původní horní plochy v pouštním zbarvení Dark Earth/Middle Stone, byly na palubě USS Wasp přemalovány odstínem US. Navy Non Specular Blue Grey, spodní plochy zůstali v odstínu Sky.



J MA654, F/Lt Kevin F. Gannon, No. 615 Squadron, Palel, Indie, červenec 1944

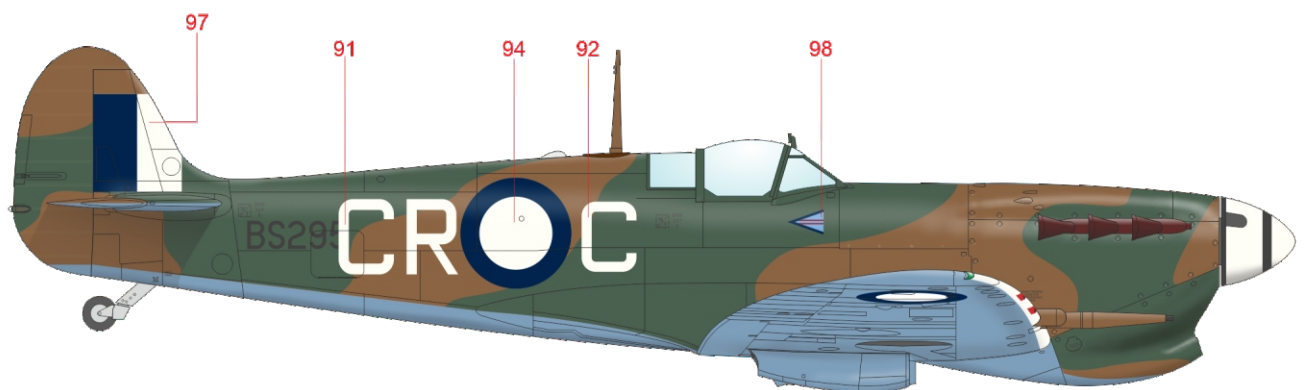
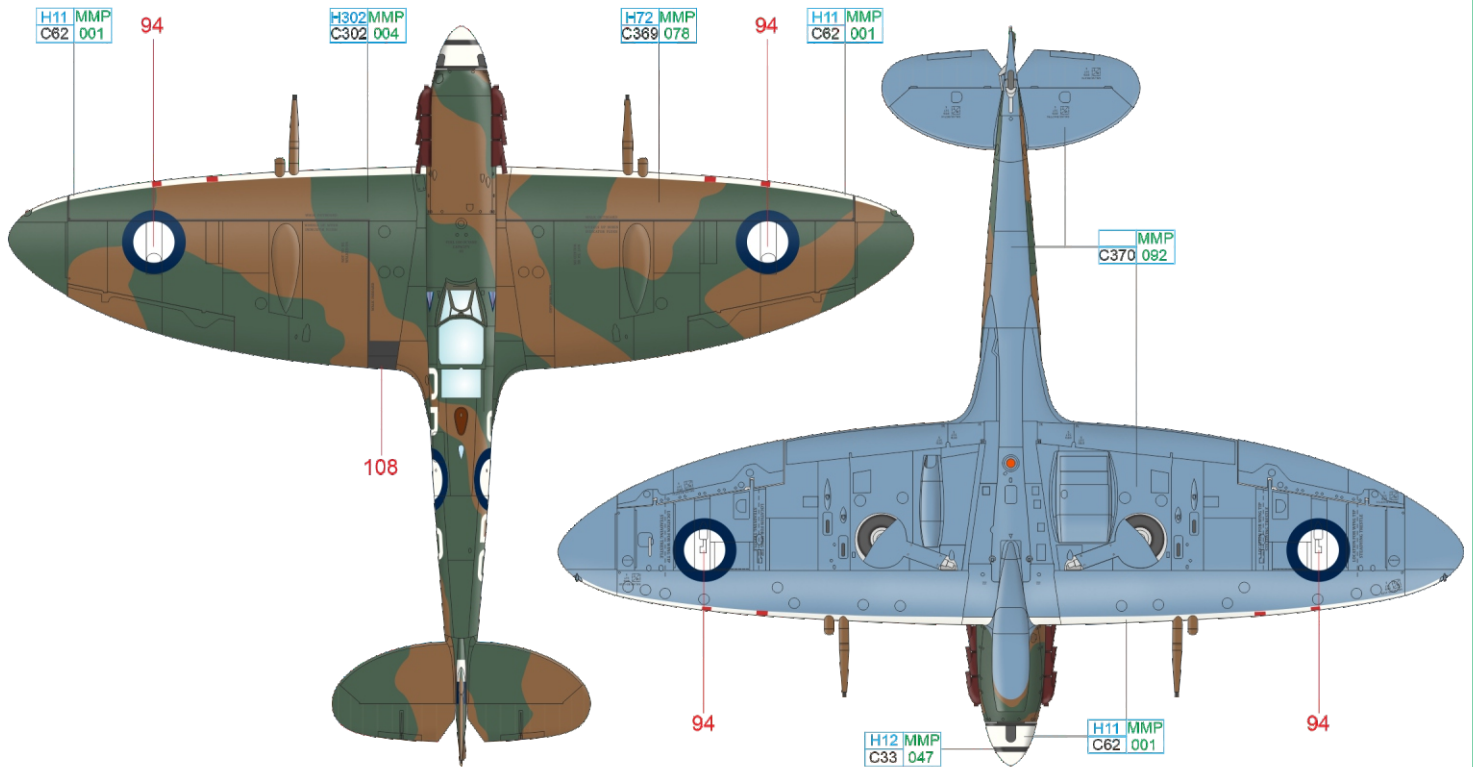
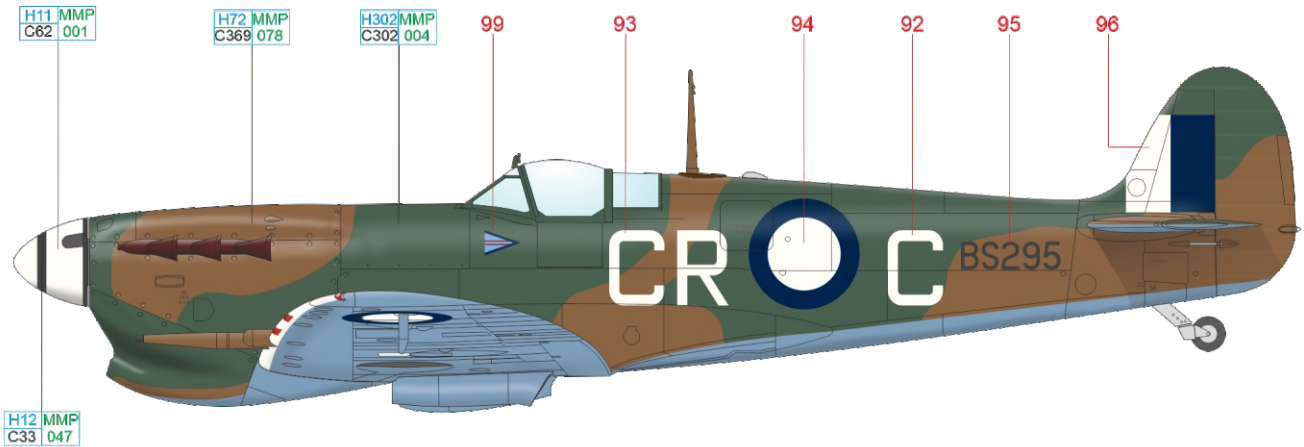
Kevin Francis Gannon se narodil 10. února 1920 v Mareeba, Queensland. Před válkou sloužil u policie jako kadet. K RAAF vstoupil 11. října 1940 a po absolvování výcviku byl odeslán do Barmy k No. 615 Squadron. Od listopadu 1943 do června 1944 sestřelil dva japonské letouny jistě, jeden pravděpodobně a tři poškodil. Na Spitfiru s/n MA654 dosáhl svého posledního úspěchu zničením stíhačky Ki-43 Oscar. Spitfiry byly dodávány do Indie v kamufláži Day Fighter Scheme. Kamuflážní pole Ocean Grey byla následně přestříkána barvou Earth Brown.



WHITE	H11 MMP C62 001					
YELLOW	H4 MMP C4 007	MEDIUM SEA GRAY H335MMP C363 094	DARK GREEN H330MMP C361 077	DARK EARTH H72 MMP C369 078	RED BROWN H47 MMP C41 012	

K BS295 (A58-20), W/Cdr Clive R. Caldwell, No. 1 Wing RAAF, Strauss, Australia, březen - červen 1943

Clive „Killer“ Caldwell byl nejuspěšnějším australským pilotem 2. světové války (28,5 sestřelu). Poté co byl Caldwell jmenován velitelem stíhacího křídla č. 1 v Darwinu, držel se praxe RAF s identifikací osobních letadel. Používal tři Spitfiry Mk.Vc (BS295, BS234 a JL394). Ve Spitfiru BS295 získal většinu ze sedmi vítězství v bojích proti Japoncům. Jeho Spitfire nosil kamufláž tvořenou odstíny Foliage Green/Dark Earth/Azure Blue a místo kódových písmen nesl bíle namalované iniciály svého jména CR-C. Pod kabinou měl vyznačen velitelský praporek Wing Commandera.



WHITE	H11 MMP C62 001	DARK EARTH	H72 MMP C369 078	GREEN	H302 MMP C302 004	AZURE BLUE	MMP C370 092	BLACK	H12 MMP C33 047
-------	-----------------	------------	------------------	-------	-------------------	------------	--------------	-------	-----------------

L A58-145 (EE852), F/Lt Llewellyn Wettenhall, No. 79 Squadron RAAF, Kiriwina, Trobriandské ostrovy, prosinec 1943

Jméno "Nipponése" a nakreslený dívčí motiv na levé straně trupu nosil Spitfire na kterém létal na podzim roku 1943 F/Lt Llewellyn Wettenhall v rámci No. 79 Squadron RAAF. Jeho stroj se mu stal osudným 31. prosince 1943, kdy byl ztracen po přeletu jižního pobřeží Nové Británie při útočné hlídce šesti Spitfirů poblíž tohoto ostrova. Po překročení pobřeží vstoupila formace Spitfirů do husté oblačnosti a jednotka ztratila se svým vedoucím kontakt. F/Lt Wettenhall nebyl již nikdy spatřen.

