

eduard

LIMITED



Spitfire Story:
Southern Star

STAVEBNÍ NÁVOD

1/48

DUAL COMBO
11157-NAV1

Spitfire Mk.V

technický vývoj



foto: IWM via Wikimedia Commons

text: Vladimír Šulc

V průběhu roku 1940 se natolik podařilo vyladit sériovou produkci Spitfirů Mk.I u firmy Supermarine, že dokázala víceméně plnit objednávky Ministerstva letectví (Air Ministry), zásobovat bojové jednotky Fighter Command RAF novými stroji a doplňovat bojové ztráty. Podobně na tom byla produkce v továrně Castle Bromwich Aircraft Factory u Birminghamu, která po počátečních organizačních problémech rovněž spolehlivě zásobovala stíhací perutě licenčními a oproti Mk.I mírně vylepšenými Spitfiry Mk.II.

Spitfire Mk.Vc (DB-R) od No. 2 Squadron SAAF se základnou v italské Palatě s 250librovou bombou při letu podél pobřeží Jaderského moře. Stroje směřují do oblasti fronty u řeky Sangro. Tento letoun byl přestavěn z verze Mk.Vb.

Na konci roku 1940 přicházely nové Spitfiry k jednotkám ve finální podobě výstroje a výzbroje jako plnohodnotné, zcela funkční bojové stroje. Dříve vyrobené letouny byly průběžně upgradovány instalací pancéřování i modernějšího vybavení na standard nově vyrobených Spitfirů. Nicméně ve stejném období začaly přicházet ke stíhacím jednotkám Luftwaffe modernizované verze Bf 109.

S Bf 109E-7, které se objevily na podzim 1940, držely ještě Spitfiry celkem úspěšně krok. 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 zapotřebí urychleně zlepšit výkony Spitfirů, k čemuž vede tradičně instalace silnějšího motoru.

Merlin 45

Po pokusech s Merlinem XX, instalovaného do prototypu Spitfiru Mk.III, nabídl firma Rolls-Royce koncem roku 1940 schůdné a rychlé řešení v paralelně vyvíjeném a výrobně jednodušším motoru Merlin RM5S, posléze značeném jako Merlin 45. Měl jednostupňový jednorychlostní kompresor optimalizovaný pro velké výšky. V hladině 5400 m dával 902 kW (1210 hp), některé zdroje ale udávají optimistický a popravdě řečeno méně pravděpodobný údaj 1074 kW (1440 hp). Merlin 45 měl stejné rozměry jako Merlin III, pohánějící Spitfiry Mk.I, a jeho konstrukce umožňovala upgrade Merlinu III na Merlin 45 výměnou kompresoru. To umožňovalo jednoduchou zástavbu do stávajících draků Spitfirů Mk.I a Mk.II i případnou konverzi již vyrobených strojů. Firma RR slibovala dodávku 300 kusů Merlinů 45 do 1. března 1941 a dalších dvou set do 1. dubna.

Jako první zřejmě dostal nový motor, upravený z Merlinu XX, Spitfire Mk.I č. K9788, a to již 26. prosince 1940 v Boscombe Down. Následoval PR Mk.III č. X4334, konvertovaný do fotoprůzkumné podoby ze Spitfiru Mk.I, který s ním vzletl 13. ledna 1941 na letišti firmy Rolls-Royce v Hucknallu. Další konverzí byl Spitfire Mk.I č. N3053, zalétaný 13. února 1941 rovněž v Hucknallu. Oba stroje vzápětí přelétly ke zkouškám do Boscombe Down. Zkoušky prokázaly maximální rychlost 593 km/h v 6100 metrech, dostup na tuto výšku za 6 min 12 s a operační dostup 11 590 m. Zkoušky ale také ukázaly potíže se stavitelnými vrtulemi De Havilland, jimiž ve velkých výškách zamrzal olej ve stavěcím mechanismu.

Potíže byly také s chladičem oleje verze Mk.II, který pro silnější motor nepostačoval. Ačkoli bylo toto řešení považováno za dočasné, protože se stále ještě počítalo s produkcí Spitfirů Mk.III poháněných Merlinem XX, byly nové Spitfiry objednány, respektive byl objednan program konverzí Spitfirů Mk.I a Mk. II na Spitfiry Mk.V.

Spitfire Mk.Va a Mk.Vb

V době zkoušek Spitfirů Mk.V, přestavěných u firmy Rolls-Royce, již ale paralelně běžel program přestaveb Spitfirů Mk.I přímo u firmy Supermarine. V polovině března 1941 přibyl do Boscombe Down stroj č. X4922, postavený v Eastleigh v rámci produkce Spitfirů Mk.I s motorem Merlin 45 a zalétaný 7. února. Při testech měl již plnou výzbroj a výstroj, s níž dosáhl maximální rychlosti 603 km/h ve výšce 6344 m; operační dostup činil 11 499 m. Ve druhé polovině února dostalo v Eastleigh Merliny 45 celkem 23 draků Mk.I, převážně v kanónové verzi Mk.Ib, a staly se tak prvními Spitfiry Mk.Vb. Několik strojů bylo vyrobeno v kulometné verzi s osmi kulomety v křídle, a ty se staly prvními Spitfiry Mk.Va. Kromě motoru odpovídaly tyto stroje svým vybavením Spitfirům Mk.I, včetně menšího chladiče oleje se vstupem tvaru U, jenž byl příčinu vyšší provozní teploty oleje u prvních Spitfirů Mk.V a jistého rizika přehřívání motoru.

Jako první obdržela Spitfiry Mk.Vb No. 92 Squadron RAF, vedená S/Ldr Jamie Rankinem, dosud vyzbrojená Spitfiry Mk.Ib. První Spitfire Mk.Vb č. X4257 přibyl k jednotce již 16. února, ale protože byly u firmy Rolls-Royce v Hucknallu na standard Mk.Vb postupně konvertovány stávající Mk.Ib, odesílané ke konverzím přímo od jednotky, byla No. 92 Squadron kompletně vybavena „Pětkami“ až začátkem dubna. Během března přecházely na výrobu Spitfirů Mk.V výrobní linky společnosti Supermarine, kde během března postavili současně s jedničkami

také 12 kusů Mk.Vb a 26 kusů Mk.Va. V dubnu už běžela výroba Mk.V naplno a dala 36 kusů Mk.Va a 22 kusů Mk.Vb. Poslední vyrobenou Mk.I byl rovněž v dubnu stroj č. R7257. Do konce května byly novými Mk.V vyzbrojeny squadrony No. 54, 74, 603 a 611. Výroba u firmy Supermarine poté běžela až do října 1942 a celkem dala 1352 strojů, z toho 94 Mk.Va, 780 Mk.Vb a 478 Mk.Vc.

Továrna CBAF (Castle Bromwich Aircraft Factory) zahájila výrobu Spitfirů Mk.V v červnu 1941 a navázala s ní na plnění kontraktu na výrobu tisíce kusů 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.

Od léta 1941 běžela výroba pěttek také u firmy Westland v Yeovilu v hrabství Somerset. Westland vyráběl Spitfiry Mk.V různých verzí až do listopadu 1943 a postupně dodal celkem 140 Mk.Vb a 495 Mk.Vc.

Modernizace Spitfirů Mk.V

Během více než dva a půl roku trvajících produkce byly Spitfiry Mk.V postupně dále vyvíjeny a zdokonalovány. Již při náběhu výroby měly oproti verzím Mk.I a Mk.II instalováno 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, které vznikly konverzí z Mk.I a Mk.II, a stal se jedním z rozpoznávacích znaků Spitfirů Mk.V. Stejně rychle byla opuštěna výzbroj osmi kulometů Browning ráže 7,7 mm. Takto vyzbrojených Mk.Va bylo vyrobeno pouhých 94 kusů, zatímco dvěma kanóny Hispano ráže 20 mm a čtyřmi kulomety Browning ráže 7,7 mm vyzbrojených Mk.Vb a Mk.Vc opustilo výrobní linky celkem 6370 kusů.

Tři Spitfiry LF Mk.Vb od No. 244 Wing RAF se základnou v Bu Grara letí v těsné formaci poblíž tuniského pobřeží poté, co doprovázely lehké bombardéry při misi na Mareth. Stroj AB502 (IR-G) v popředí je osobním letounem Wing Leadera Iana Richarda „Wid-geho“ Gleeda. Všechny tři Spitfiry jsou vybaveny vzduchovými filtry Aboukir a mají zkrácená křídla pro zlepšené výkony v malých výškách.



Kabina

Změnou prošel čelní štítek, který měl původně vystupující pancéřové sklo montované vně čelního skla. U pozdějších „Pětek“ bylo pancéřové sklo integrováno a z čelního štítku již při pohledu zvenčí nevystupovalo. Změny doznal i odsuvný kryt kabiny, který byl u pozdějších sérií vypouklý nejen směrem nahoru, ale také do stran (Malcolm hood, modifikace č. 461). Tento kryt už nadále neměl boční výklopné okénko. Většina Spitfirů MkV byla vybavena laminátovou sedačkou.

Radiovybavení

První MkV, konvertované ze Spitfirů MkI, byly stále vybavené krátkovlnnými radiostanicemi TR.9D s drátěnou anténou 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 neměly anténní stožárek na směrovce. Obdobně měly první konvertované pětky identifikační přístroj IFF R.3002, záhy nahrazovaný novějším IFF přístrojem ARI 5000. Oba měly drátěné antény mezi boky trupu

Výfuky

První Spitfiry MkV měly stejné výfuky s rovným oválným ústím jako Spitfiry MkI. Ty byly poměrně rychle nahrazeny novými výfuky se zploštělým ústím typu rybí ocas (fishtail). Je známo několik variant těchto výfuků. Na konci výroby a po revizích pak pětky dostávaly výfuky tvořené čtyřmi samostatnými výfukovými rourami ve stylu Spitfirů MkIX.

Se zavedením kanónů Hispano ráže 20 mm do výzbroje Spitfirů MkVb se ukázalo, že stávající vytápění palubních zbraní teplým vzduchem přivedeným z chladiče nepostačuje a kanóny ve větších výškách zamrzají. Vytápění bylo proto posíleno teplým vzduchem ohříváním ve výfucích, kterými procházela trubka, která za poslední výfukovou rourou pokračovala do trupu před palivovou nádrží a dále byla vedena trupem do náběžné hrany křídla až ke kanónům. Tyto trubky jsou charakteristické pro Spitfiry MkVb. Spitfiry MkVc dostaly elektrické vytápění palubních zbraní, proto na jejich výfucích by tato trubka být neměla. To je ovšem pouze teorie, protože na mnoha fotografiích Spitfirů MkVc je najdete. Jde zřejmě o MkVc konvertované z MkVb instalací nových křidel typu C na staré trupy Spitfirů MkVb.



Dva Spitfiry Mk.V se zkrácenými křídly od No. 40 Squadron jihoafrického letectva hlídají v roli blízké vzdušné podpory nad tuniskou frontou a jsou připraveny k úderu podle požadavků pozemních sil.

foto: IWM via Wikimedia Commons

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 radiovým paprskem.

Modifikace motoru

Do Spitfirů MkV bylo montováno několik variant motoru. Kromě základního Merlinu 45 to byl výškový Merlin 46 s větším kompresorem, dávající vyšší plnicí tlak ve velkých výškách. Protože se ale nenaplnil původní předpoklad přesunu bojů s Luftwaffe do větších výšek a mnoho bojových operací se naopak odehrávalo v nižších letových hladinách, byla vyvinuta hloubková varianta Merlin 45M s optimálním výkonem v malých výškách.

Samostatnou kapitolou je vývoj karburátoru. Původní nečinnost karburátorů SU A.VT.40 motorů Merlin III, kterou bylo krátkodobé přerušování přívodu paliva při manévrech s negativním přetížením, se sice podařilo částečně vyřešit zavedením takzvaného RAE restriktoru, zvaného též „Tillyna dírka“ (Tilly orifice) podle jeho vynálezky Beatrice Shillingové, ale nebylo to řešení dokonalé. Problém zcela vyřešil až membránový karburátor firmy Rolls-Royce, zavedený do výroby v prosinci 1942. Byly jím vybavovány motory řady Merlin 50 a 55, montované především do Spitfirů MkVc.

Vrtule

Spitfiry MkV 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 měly tendenci k zamrznutí stavěcího mechanismu ve vyšších výškách. Stejně vrtule byly instalovány i na Spitfiry MkV z produkce firmy Westland. Spitfiry MkV 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 MkVc vybavené čtyřlístovými vrtulemi.

Křídélka

U Spitfirů MkV přetrvávaly problémy s plátnem potaženými křídélky, známé ze Spitfirů MkI a MkII. Ačkoli byla celokovová křídélka vyvinuta a odzkoušena již na konci roku 1940, ještě v polovině roku 1941 nebyla běžně instalována na sériové stroje, které opouštěly výrobní linky. Proto měly plátnem potažená křídélka nejen MkV konvertované z MkI a MkII, ale dokonce i první sériově vyráběné „Pětky“. Teprve po zásahu Air Ministry v červnu 1941 byla kovová křídélka zavedena do sériové výroby, což významně zlepšilo vlastnosti jimi vybavených Spitfirů v manévrovém boji. Tento případ ilustruje těžkopádnost, s níž byla mnohá technická zlepšení zaváděna do sériové výroby. Situace byla tak vážná, že americké jednotky, vyzbrojené Spitfiry MkV, údajně nahrazovaly plátěná křídélka křídélky potaženými překližkou.

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 varianty osmi kulometů (varianta A), dvou kanónů a čtyř kulometů (varianta B), nebo čtyř kanónů (varianta C). Z nich v praxi naprosto převládala varianta A, 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 (povětšinou ty na vnitřních pozicích), u jednotek odstraněny. Varianta A se u Spitfirů MkVc neinstalovala prakticky nikdy. Významnou změnou byla instalace kanónů Hispano MkII s pásovými podavači nábojů, umožňující nést vyšší zásobu munice (120 ks na hlavě oproti 60 ks u starších Hispano MkI s bubnovým zásobníkem). Tyto kanóny měly také menší tendenci k zasekávání. Vnější znakem jejich instalace je chybějící boule pod kanónovou šachtou, která se u Spitfirů MkVb vyskytovala ve dvou provedeních. V rovném symetrickém u starších strojů a ledvinovitěm asymetrickém u novějších strojů.

Boule nad kanónovou šachtou se naopak u Mk.Vc vyskytovala nejméně ve třech známých provedeních podle předpokládané varianty výzbroje.

Naprostou zásadní změnou byla rekonstrukce podvozku se zpevněným uchyacením podvozkových noh a se změněným úhlem jejich pozice vůči ose křídla. To posunulo kola o 5 cm dopředu oproti starším verzím Spitfiru, což zlepšovalo stabilitu letounu při pohybu na zemi a opticky se projevilo novým, eliptickým tvarem podvozkové šachty. Zatahování podvozku už bylo u všech 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 zadní část trupu spojenou nýty se zapuštěnými hlavami. Pozdější stroje měly také výškovky s upraveným rohovým vyvážením, přetlakové palivové nádrže, ponornou palivovou pumpu 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. Merliny 55/56 měly navíc dělené bloky válců. Jejich jednotlivé verze se lišily kompresory a vyladěním pro optimální výkon v různých operačních výškách.

V praxi se od poloviny roku 1942 využívala také kombinace přídavné nádrže o objemu 132 l (29 gal) montované v trupu za kabinou a podtrupové 773l nádrže. Tato kombinace umožnila dolet 2615 km v maximální přeletové výšce 4575 m.

Tropické filtry

V prašném prostředí tropických a subtropických oblastí hrozilo poškození motoru nasátým prachem. Pro snížení tohoto nebezpečí byl firmou Vokes vyvinut rozměrný kapotovaný filtr, tvořící typický podbradek pod přídíl letounu. Zhoršená aerodynamika takto upravených letounů spolu s nižším tlakem nasávaného vzduchu vedla k poklesu maximální rychlosti zhruba o 12 km/h, což byla ovšem lepší hodnota, než předpokládaný pokles rychlosti o 37 km/h. Takto upravené stroje doznaly značného rozšíření jak ve Středomoří, tak na Dálném Východě. Na tropický standard upravené stroje dostávaly při údržbě u No. 103 Maintenance Unit v egyptském Aboukiru filtry vyráběné u této servisní jednotky (typ Aboukir). Byly lépe aerodynamicky tvarované a také vybavené žaluzií nasávacího otvoru, která filtr uzavírala pouze v kritických režimech letu, kdy hrozilo nasátí většího objemu prachu. Jsou známa dvě provedení tohoto filtru. Většina



Squadron Leader Michael Rook, velící důstojník No. 43 Squadron RAF, byl ve své době co do vzrůstu nejvyšším pilotem sloužícím u RAF. Na snímku pózuje se svým Supermarine Spitfirem Mk.Vc (JK101) FT-Z v Jemappes v Alžírsku. Letoun je vybaven tropickým filtrem Vokes.

foto: IWM via Wikimedia Commons

Krátké křídlo a hloubkové Spitfiry LF Mk.V

V průběhu roku 1942 narůstal podíl defenzivních i ofenzivních operací v malých výškách. To vedlo k požadavku na konstrukční úpravu Spitfirů Mk.V, optimalizující jejich výkony 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, díky kterému dával motor nejvyšší výkon v nízkých letových hladinách. V případě Merlinu 45M to bylo 1182 kW (1585 koní) ve výšce 838 m.

Druhá úprava spočívala ve zpevnění konstrukce křídla dvěma plůtky na horní ploše křídla na úrovni podvozkové šachty. Část Spitfirů LF Mk.V dostala křídlo se zkráceným rozpětím na 9,8 m (clipped wing). Tato úprava zlepšovala výkony letounu při výkrutech a mírně zvyšovala maximální rychlost. Koncové oblouky byly variabilní, bylo možno montovat jak krátké, tak dlouhé konce křídla. Krátké konce křídla proto nejsou jednoznačným identifikátorem verze LF.

Přídavné nádrže

V zájmu prodloužení doletu Spitfirů Mk.V bylo vyvinuto několik typů přídavných nádrží různých objemů. Nejmenší z nich byla nádrž o objemu 136 l (30 gal), zavedená do služby v září 1941. Ta prodlužovala dolet na 1167 km. Následně byla vyvinuta i větší nádrž o objemu 204,5 l (45 gal). Obě nádrže byly takzvaného Blistrového typu (Blister type nebo také Slipper type), tedy přiléhající zdola svou rovnou horní stranou k centroplánu s aerodynamickým profilem nádrže. Obě byly odhazovatelné.

Používány byly také válcovité nádrže, rovněž o objemu 204,5 l. Na Maltě byly používány také válcovité nádrže z Hurricaneů Mk.II o objemu 200 l (44 gal), nesené pod trupem v páru vedle sebe. Na konci roku 1941 byla zavedena pevná přeletová přídavná nádrž o objemu 409 l (90 gal), s níž se dolet prodloužil až na 1988 km. V roce 1942 byla zavedena dokonce přeletová nádrž o objemu 773 l (170 gal), s níž dosáhl dolet hodnoty 2334 km, ovšem za cenu značně zhoršených letových vlastností. Obě tyto nádrže byly také blistrového typu, existovala ovšem i válcovitá přeletová nádrž o objemu 170 galonů.

letounů vybavených filtrem Aboukir byla verze Mk.Vc a během úprav u No. 103 MU obvykle dostala také zkrácené koncové oblouky křídla a vrtule RotoI. Zkrácené koncové oblouky montované v Aboukiru však měly jiný tvar než klasické zkrácené koncové oblouky verze LF Mk.Vb a Vc. Také neměly poziční světla. Některé stroje zůstaly v původním provedení křídla s klasickými koncovými oblouky, a jsou známy také stroje s prodlouženými koncovými oblouky určenými pro výškové verze, známé z pozdějších Spitfirů HF Mk.IX.

Nasazení

Tropické Spitfiry Mk.Vb a Mk.Vc operovaly především v jižních oblastech s vyšší prašností. Jejich prvním operačním nasazením byla obrana Maltý a vylodění v Severní Africe. Na Maltu byly tropické Spitfiry dopravovány na palubách letadlových lodí během několika logistických operací. Stroje z jich palub startovaly v doletové vzdálenosti a přistávaly na letištích na Maltě. V obraně tohoto ostrova, strategického opěrného bodu ve Středomoří, sehrály tropické Spitfiry M.V klíčovou roli.

Obdobně tomu bylo při operaci Torch, spojeneckém vylodění v Severní Africe, kdy Spitfiry poskytovaly nepostradatelnou vzdušnou podporu vyloděním vojskům. V úvodní fázi vylodění startovaly Spitfiry z Gibraltaru, ale již během prvního dne přistávaly na dobytých leteckých základnách v Alžírsku. Operace Torch se zúčastnily také Spitfiry Mk.V od 31st a 52nd Fighter Group USAAF. Při bojích na obou frontách v Severní Africe poté Spitfiry Mk.V sehrály stejně nezastupitelnou úlohu, jako na Maltě. Po ukončení operací v Severní Africe a vylodění Spojenců v Itálii pokračovaly jednotky vyzbrojené tropickými Mk.V v operacích v Itálii. Byly také dodány italskému letectvu bojujícímu na straně spojenců, francouzskému letectvu, dále byly dodány také do Turecka a Sovětského svazu a jsou známy rovněž v barvách jugoslávského letectva.

V roce 1943 byly tropikalizované Spitfiry Mk.Vc dodány australskému letectvu RAAF, v jehož řadách působily při obraně Austrálie proti Japonským náletům a posléze i při operacích nad Novou Guineou a dalšími oblastmi Indického a Tichého oceánu.



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

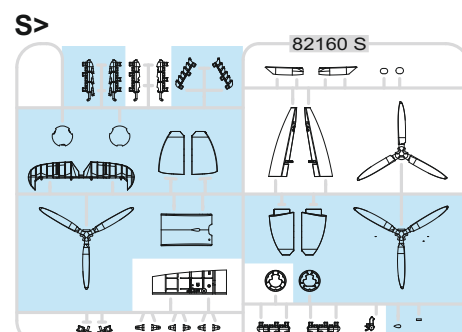
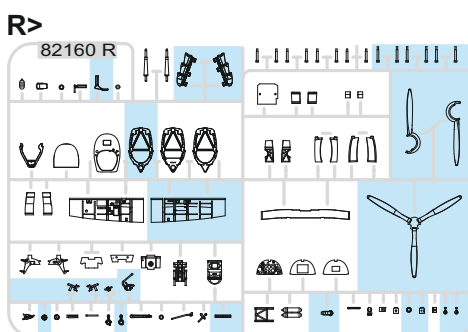
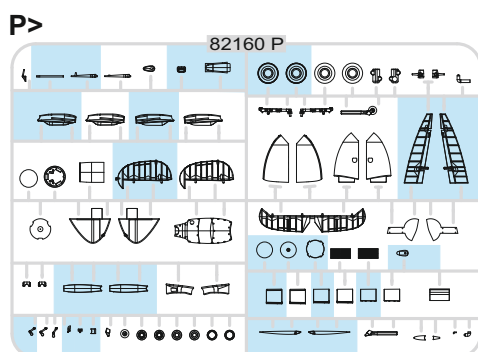
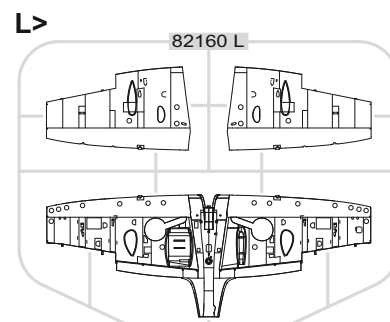
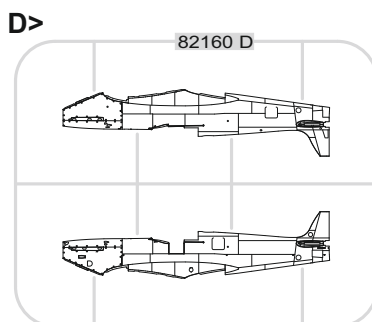
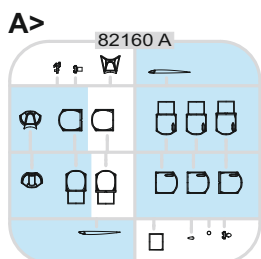


PIÈCES



部品

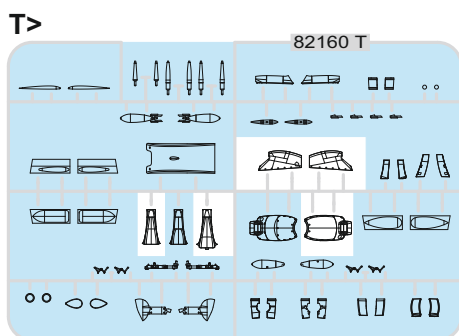
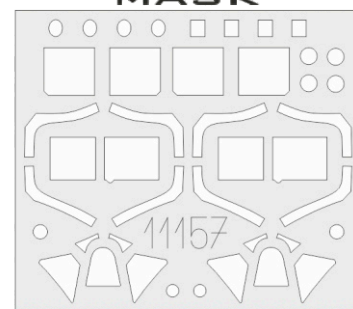
PLASTIC PARTS



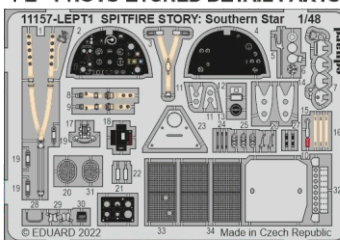
eduard BRASSIN RP - RESIN PARTS



eduard MASK



PE - PHOTO ETCHED DETAIL 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

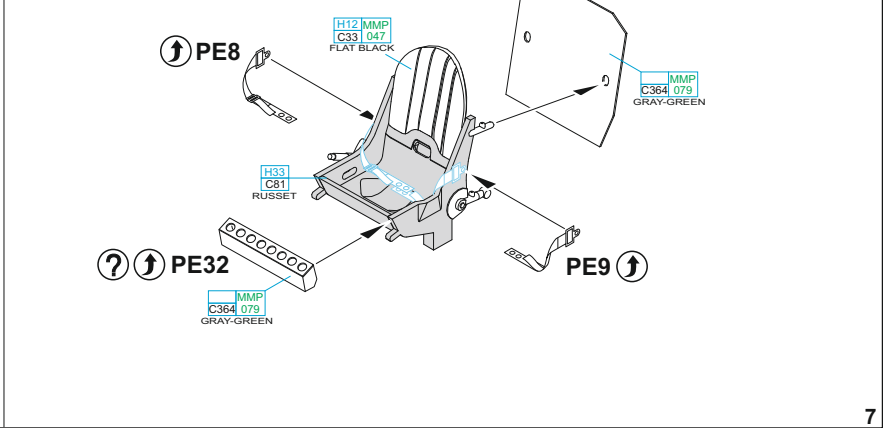
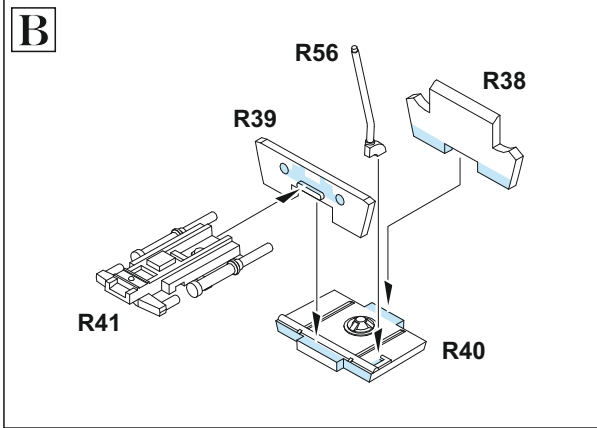
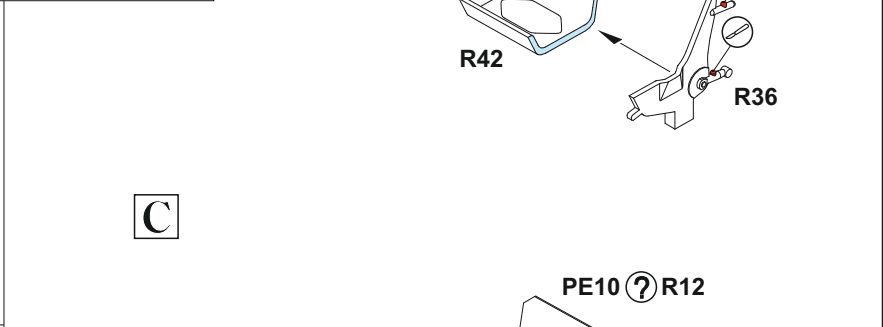
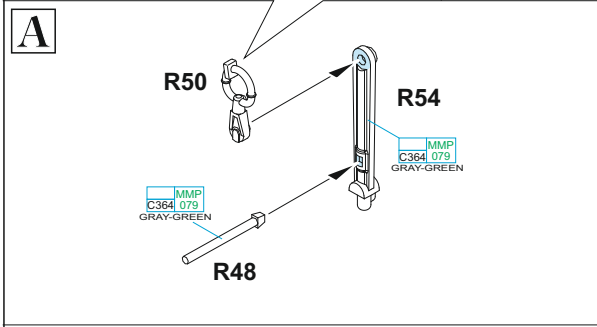
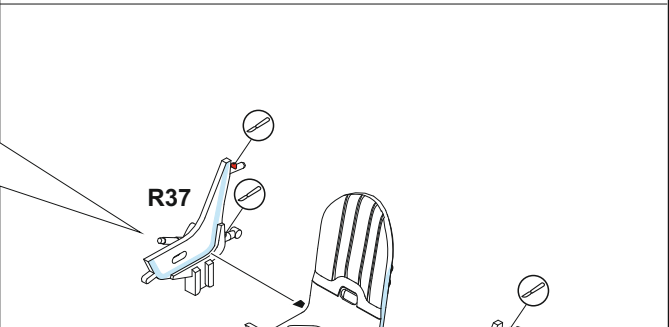
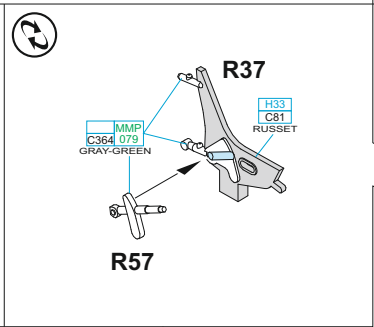
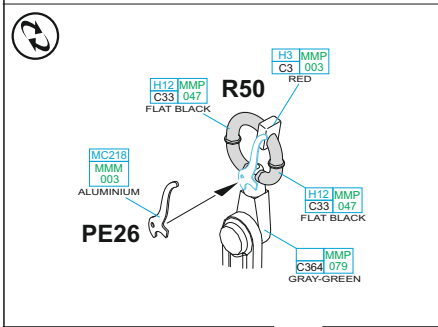
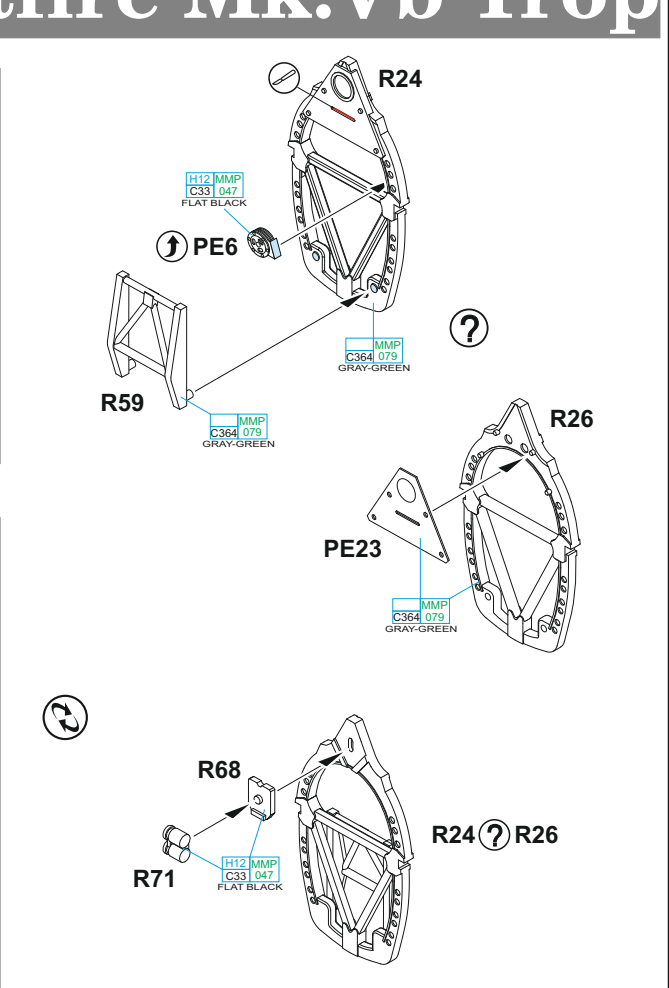
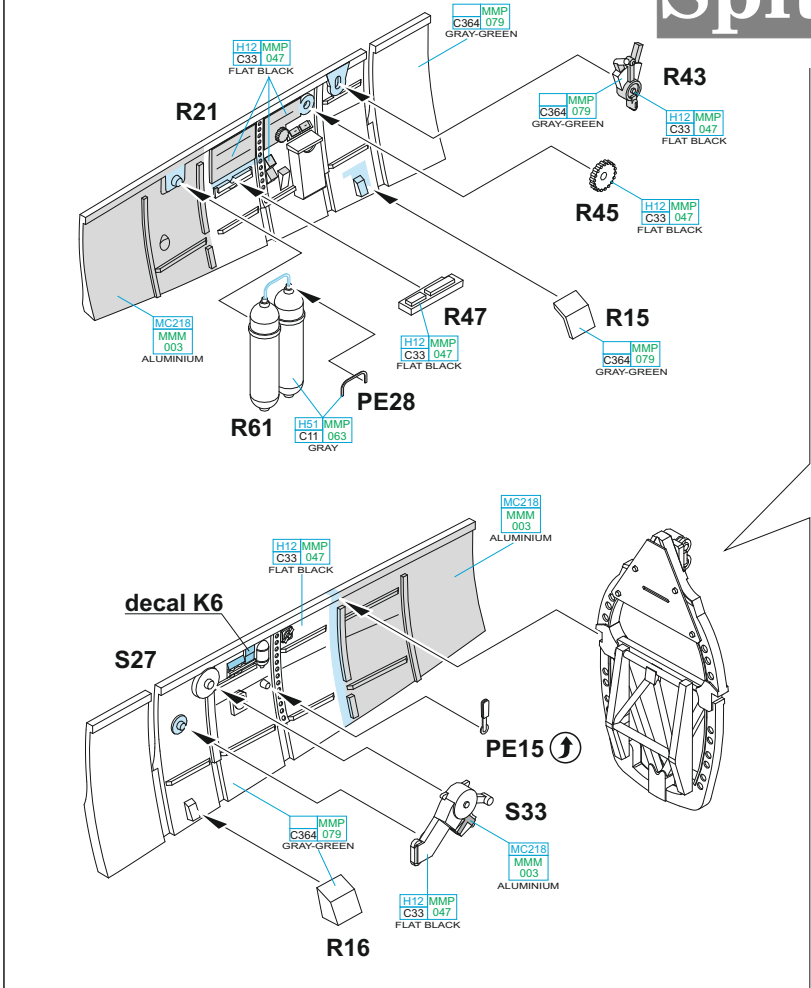


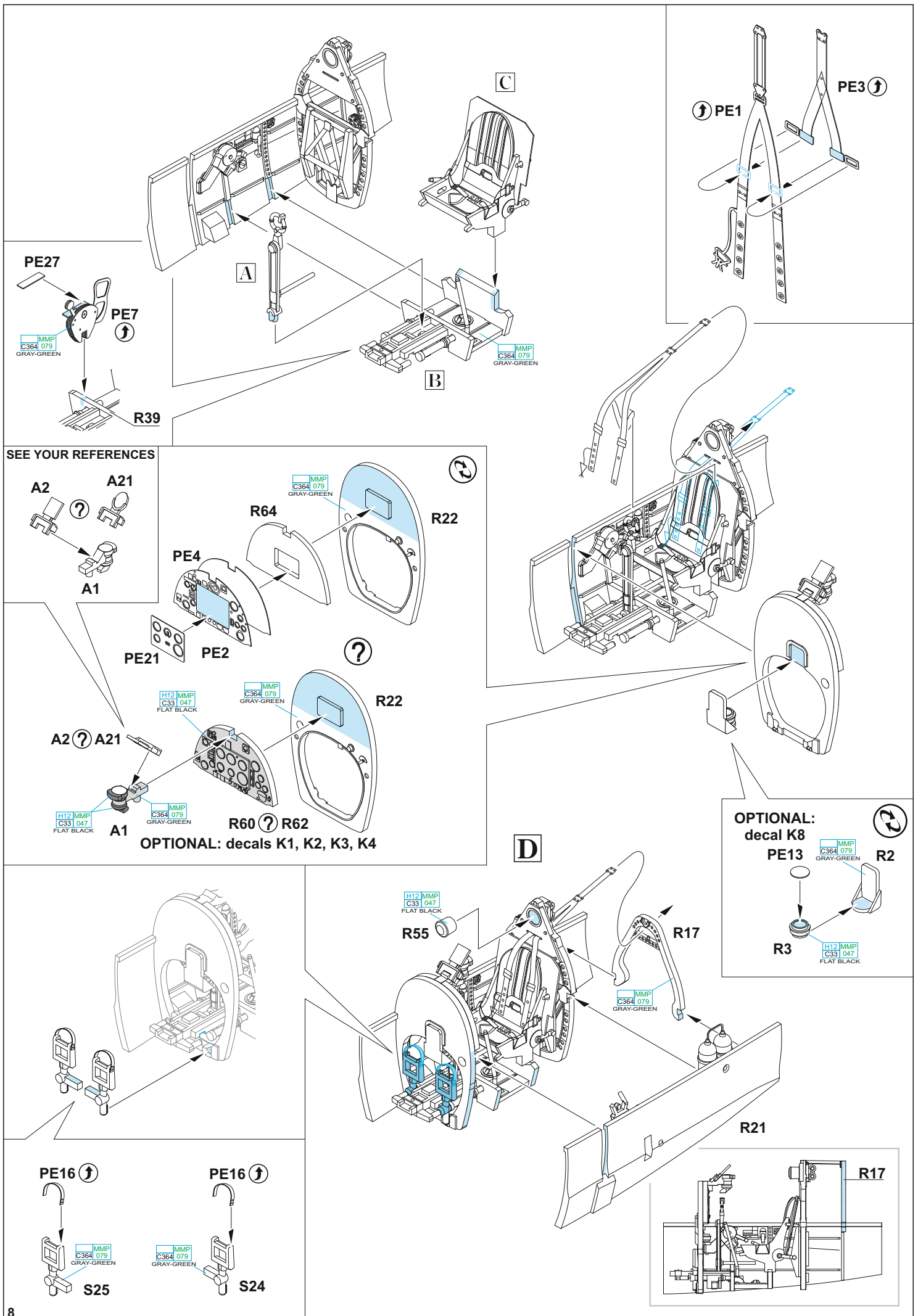
色

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
H71	C21	MMP-076	MIDDLE STONE
H72	C369	MMP-078	DARK EARTH
H90	C47		CLEAR RED

GSI Creos (GUNZE)		MISSION MODELS	
AQUEOUS	Mr.COLOR	PAINTS	
H94	C138		CLEAR GREEN
H330	C361	MMP-077	DARK GREEN
	C362	MMP-093	OCEAN 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

Spitfire Mk.Vb Trop





PE27

PE7

MMP
C364 079
GRAY-GREEN

R39

SEE YOUR REFERENCES

A2

A21

A1

PE21

PE2

A2

A21

A1

OPTIONAL: decals K1, K2, K3, K4

R60

R62

H12 MMP
C33 047
FLAT BLACK

MMP
C364 079
GRAY-GREEN

H12 MMP
C33 047
FLAT BLACK

MMP
C364 079
GRAY-GREEN

MMP
C364 079
GRAY-GREEN

R64

R22

PE4

R22

D

H12 MMP
C33 047
FLAT BLACK

R55

R17

OPTIONAL:
decal K8

PE13

R2

R3

MMP
C364 079
GRAY-GREEN

H12 MMP
C33 047
FLAT BLACK

R21

R17

PE16

PE16

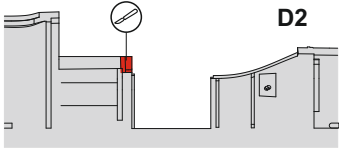
MMP
C364 079
GRAY-GREEN

S25

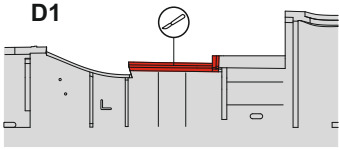
MMP
C364 079
GRAY-GREEN

S24

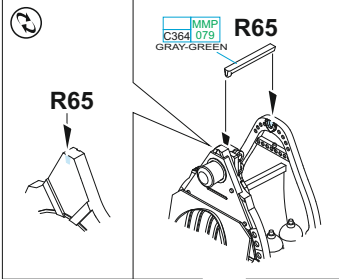
7 FOR CLOSED CANOPY ONLY



D2

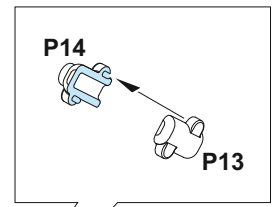


D1



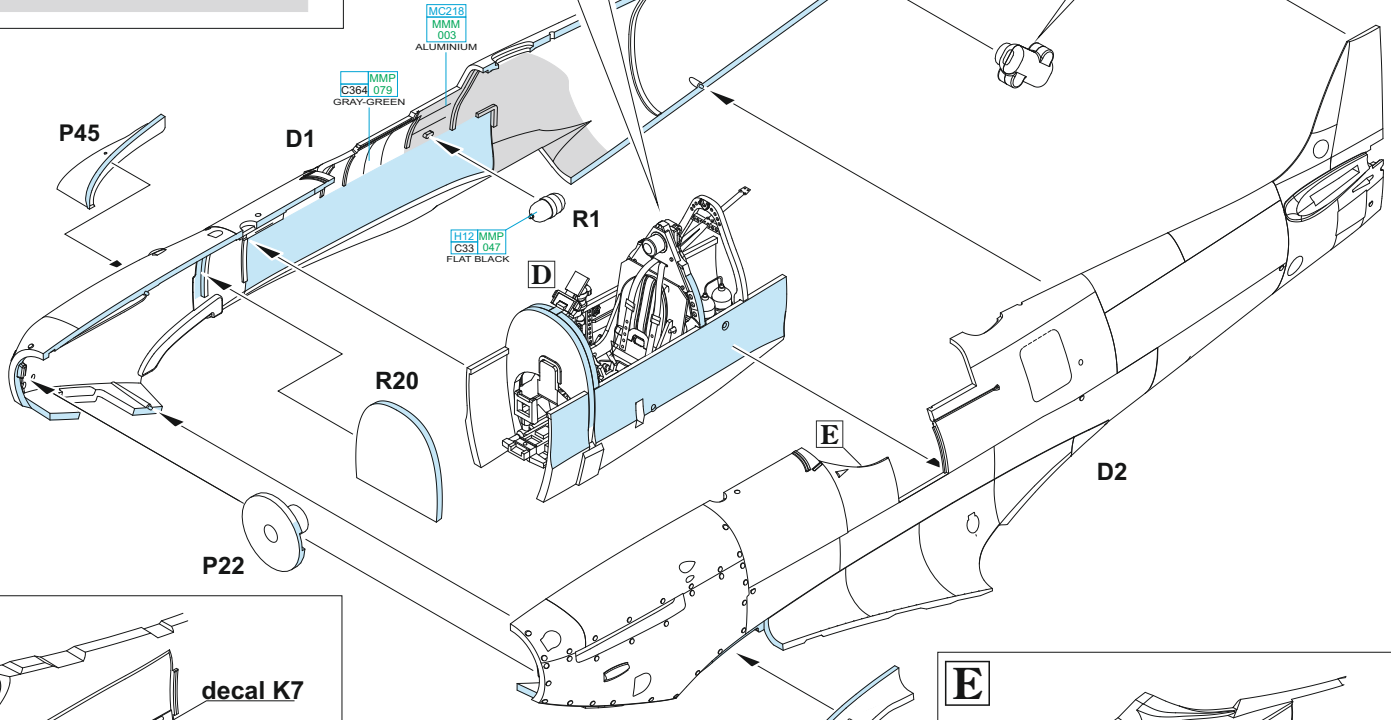
R65

R65



P14

P13



P45

D1

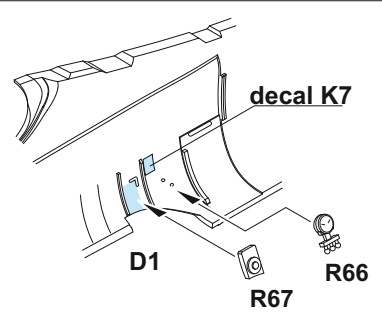
R1

R20

P22

D2

E

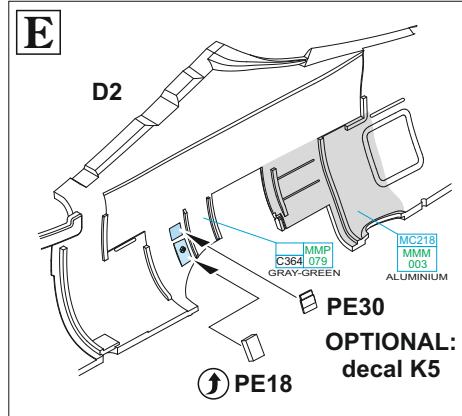


decal K7

D1

R67

R66



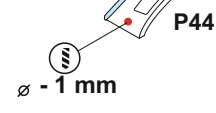
E

D2

PE30

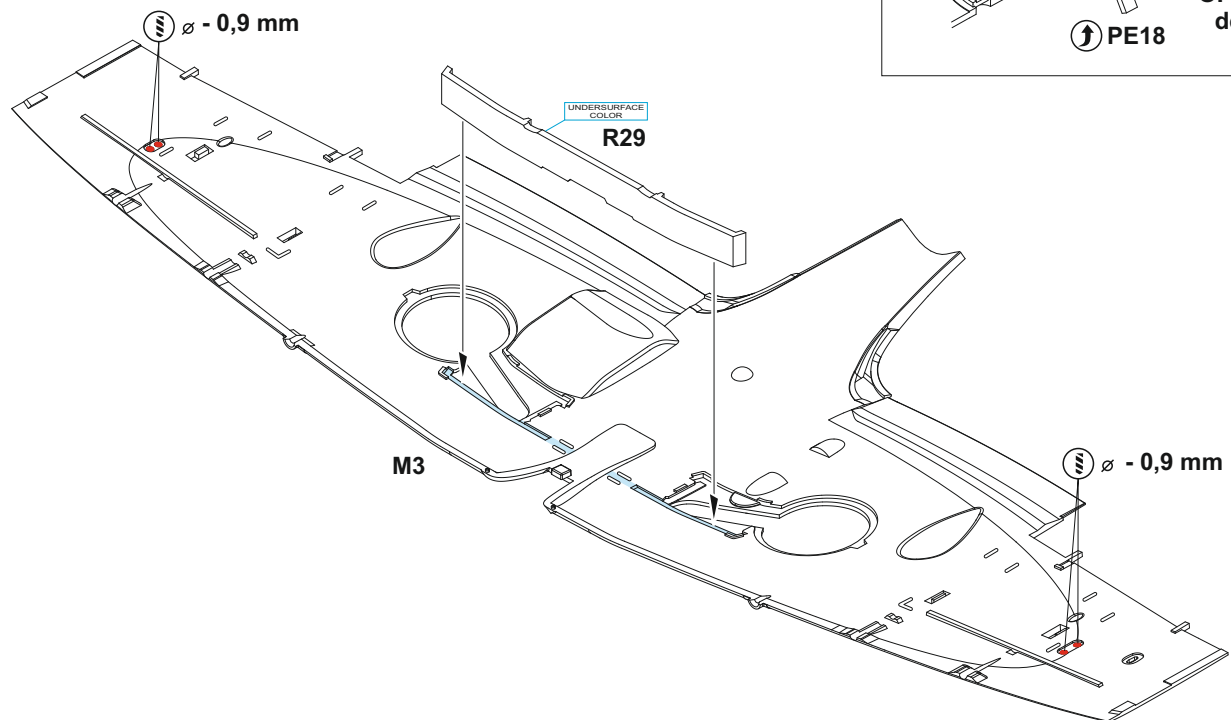
OPTIONAL:
decal K5

PE18



P44

∅ - 1 mm

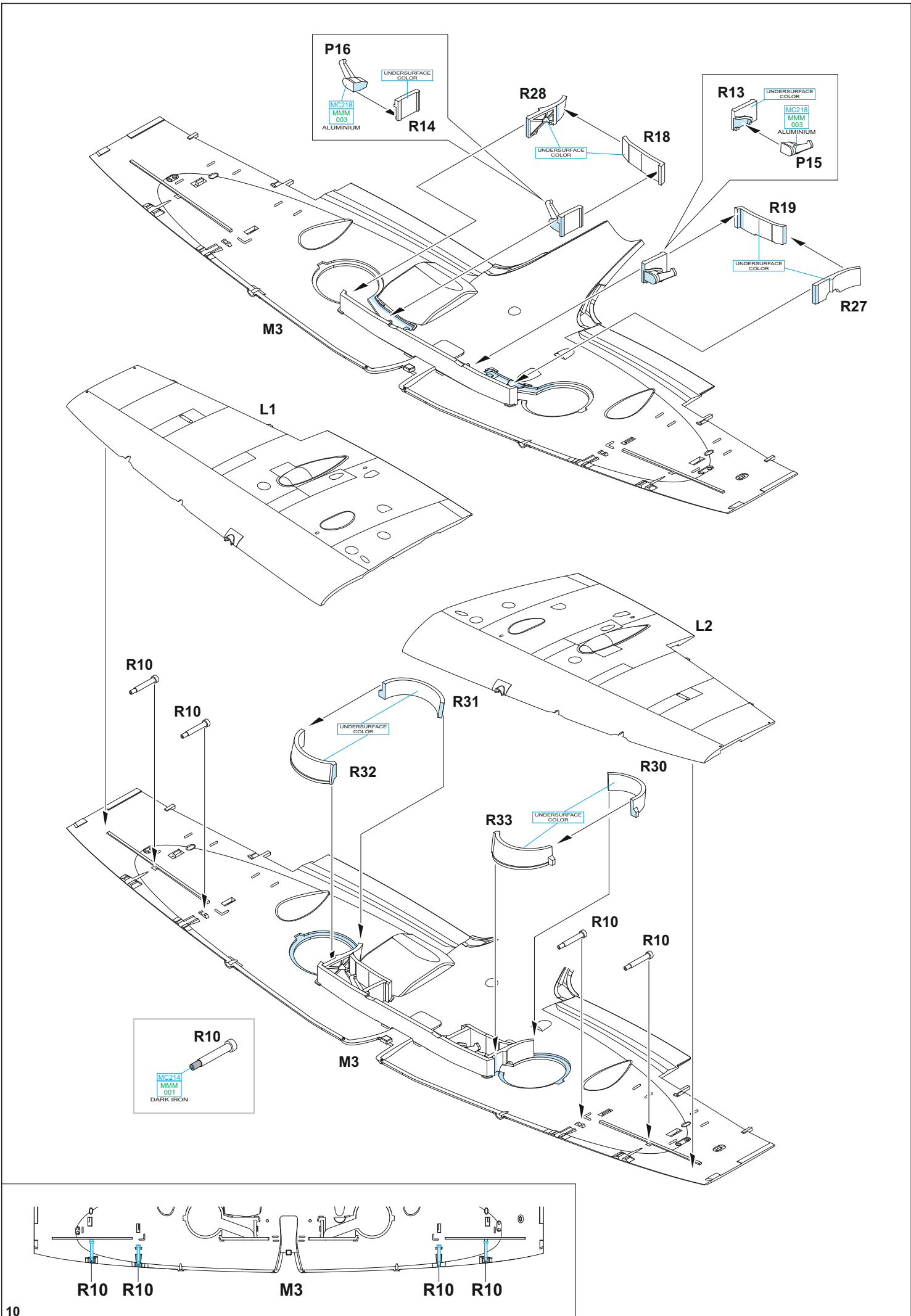


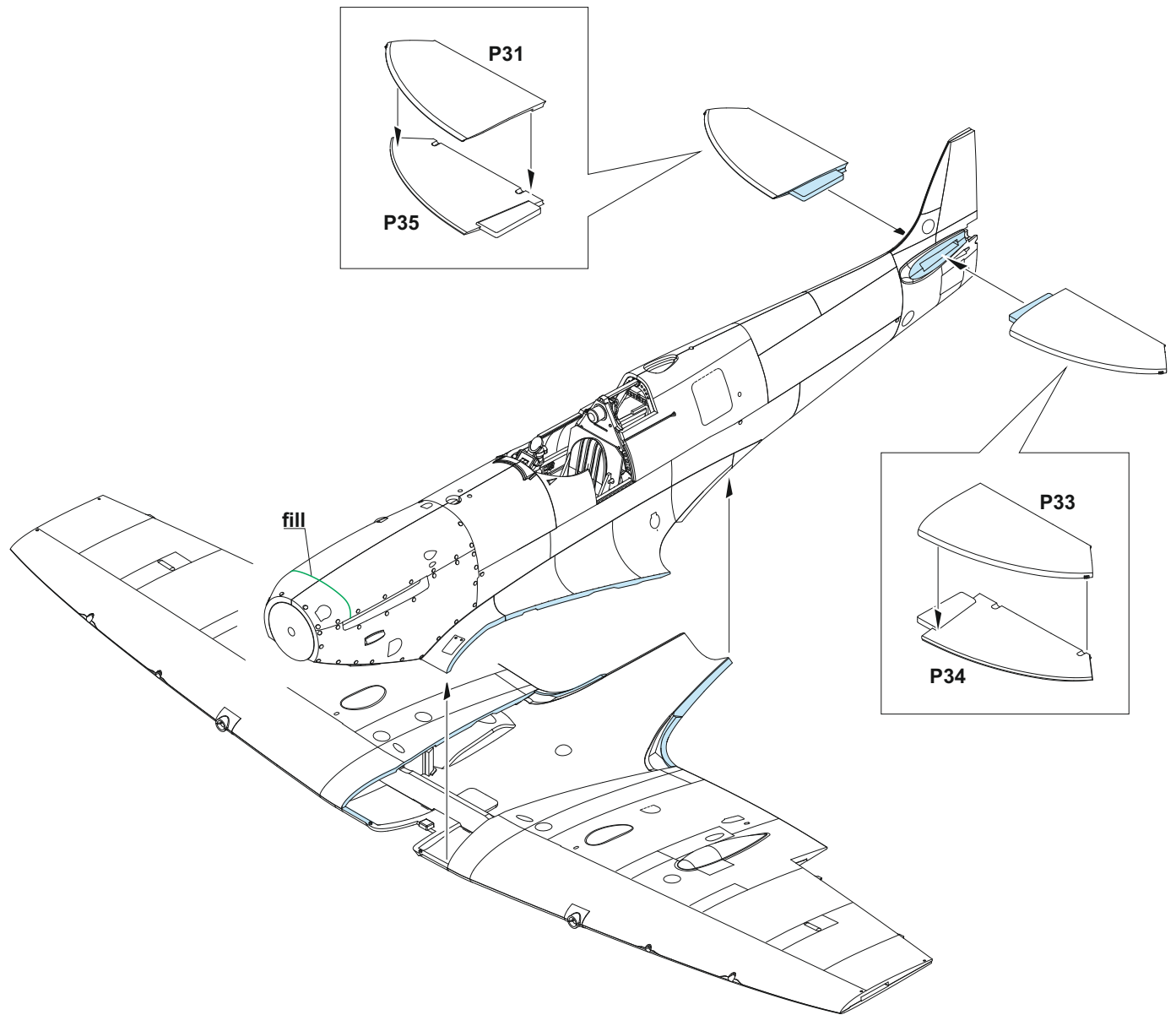
UNDERSURFACE
COLOR

R29

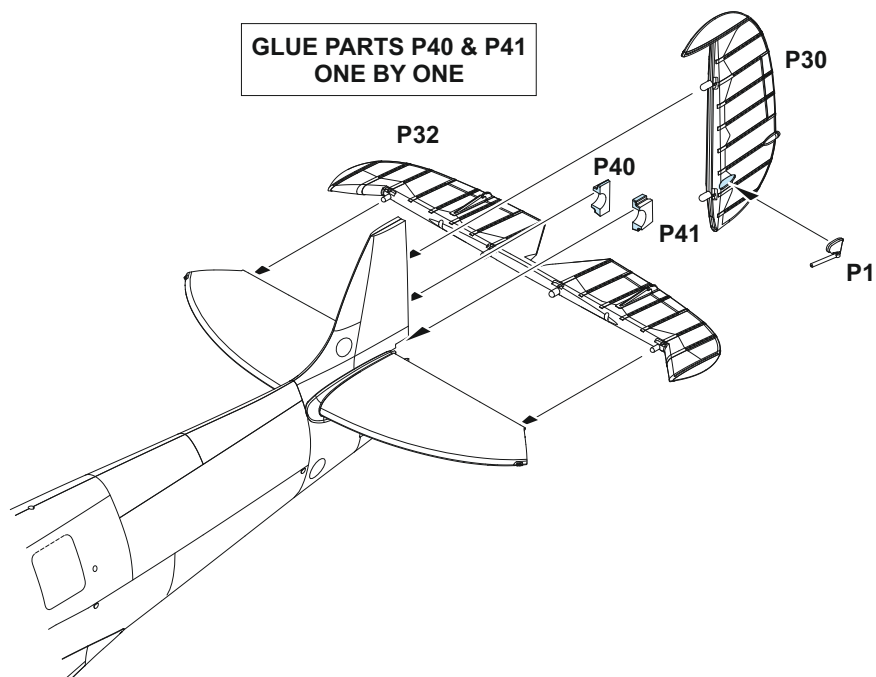
M3

∅ - 0,9 mm





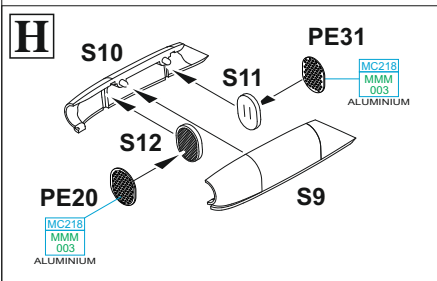
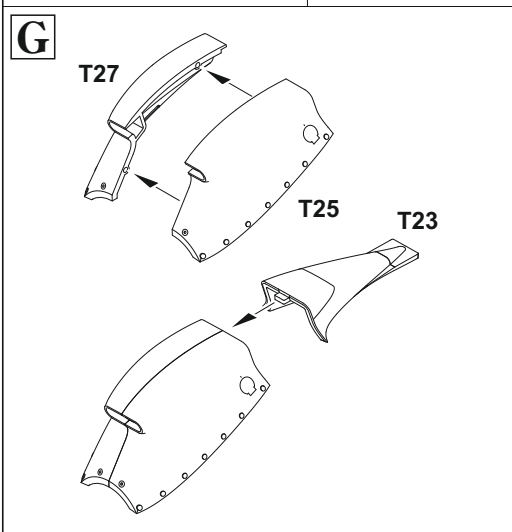
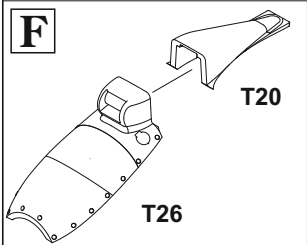
**GLUE PARTS P40 & P41
ONE BY ONE**



P25 ? RP - R

H94
C138
CLEAR GREEN

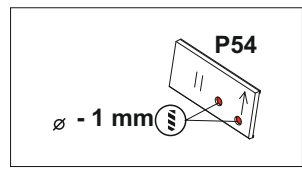
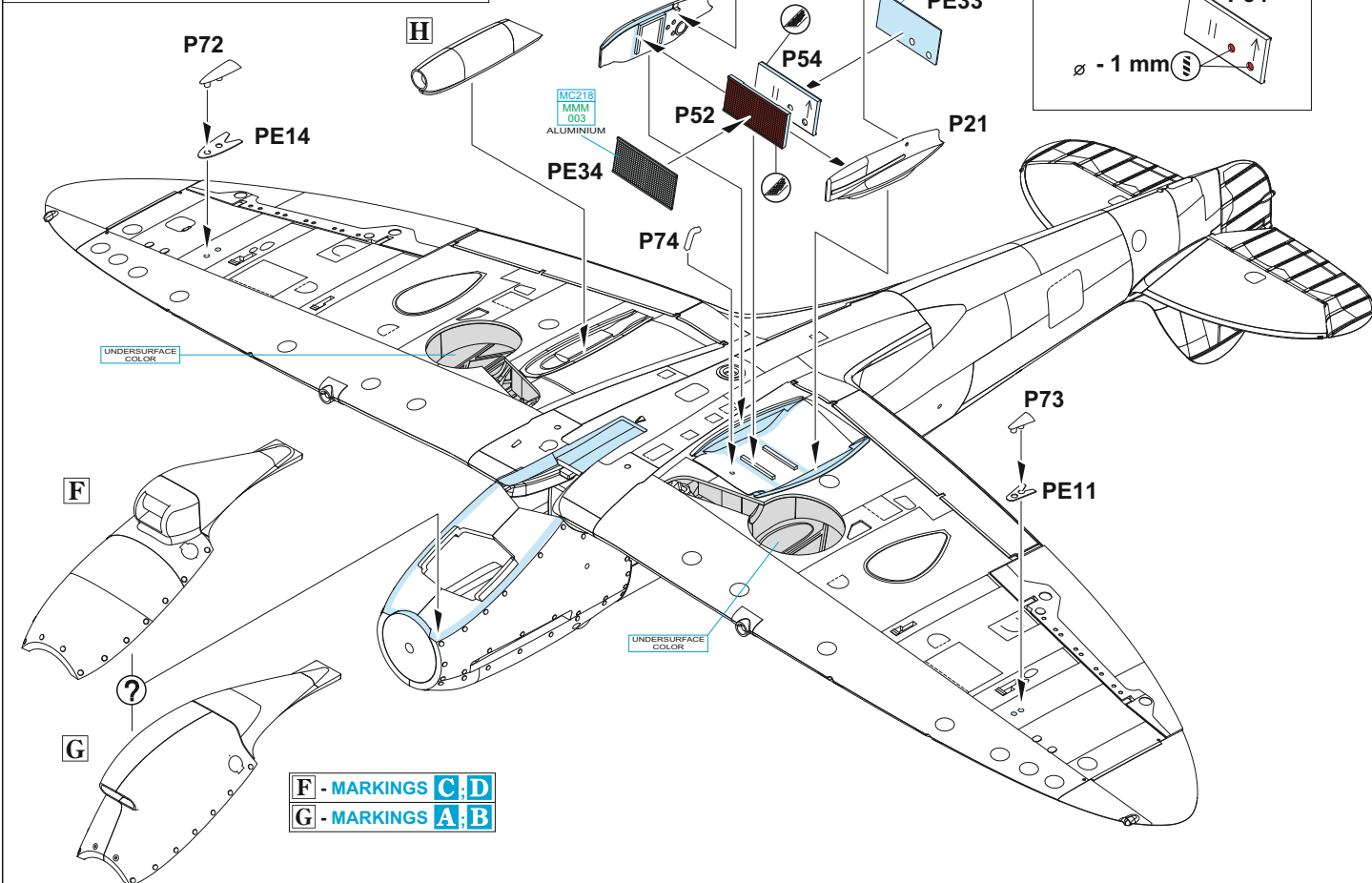
S21



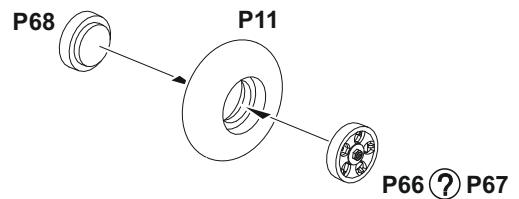
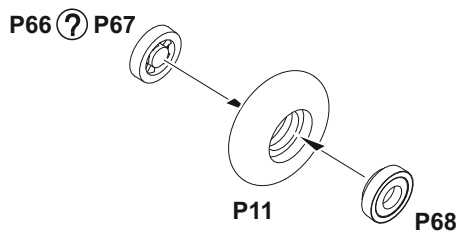
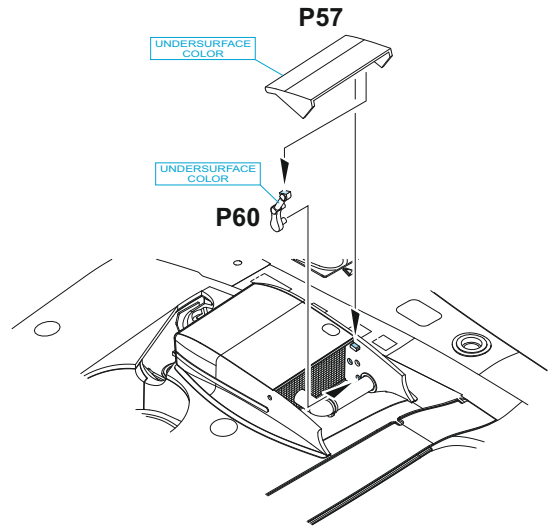
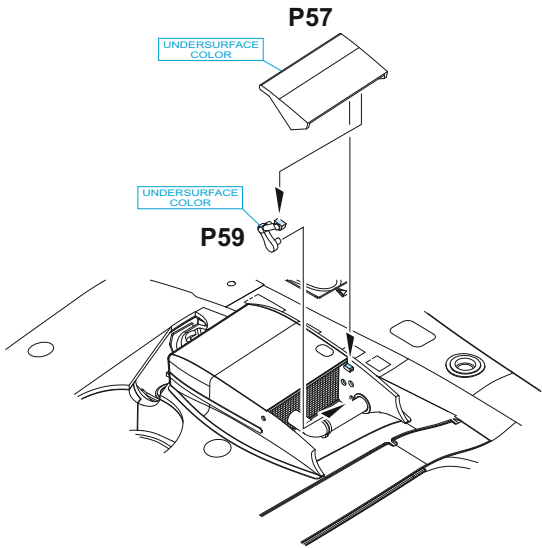
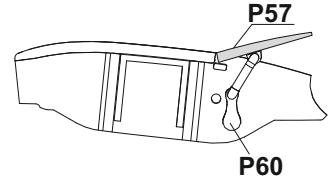
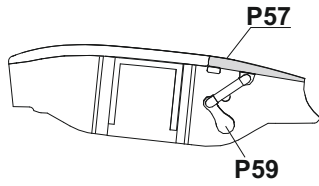
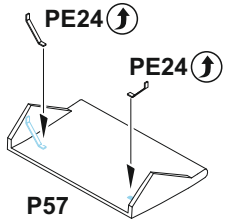
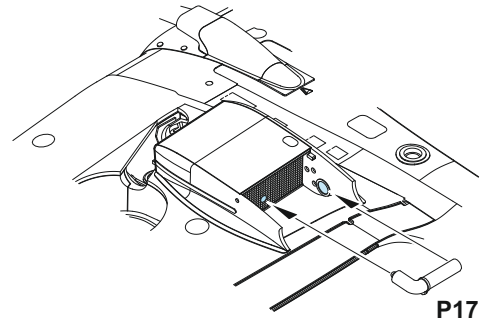
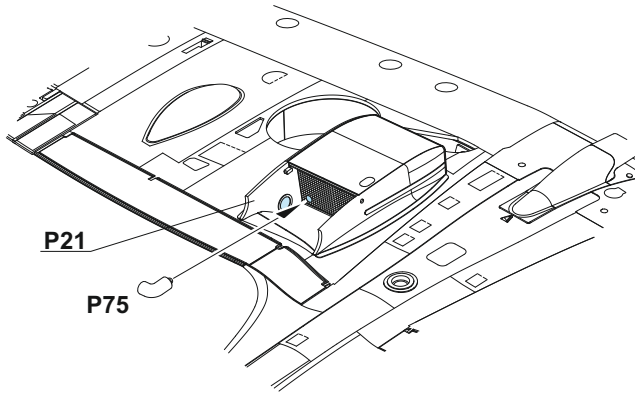
S18

P28 ?
H90
C47
CLEAR RED
RP - L

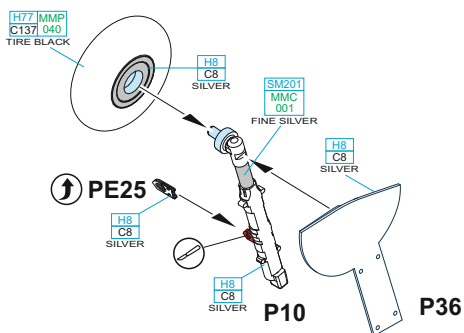
P25, P28 - MARKINGS A, B ONLY



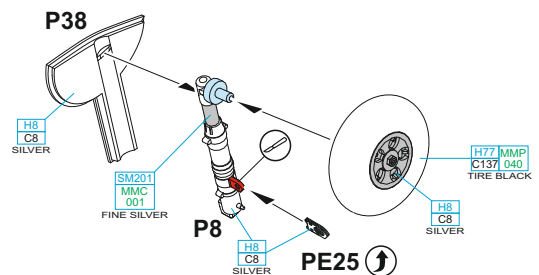
F - MARKINGS C, D
G - MARKINGS A, B

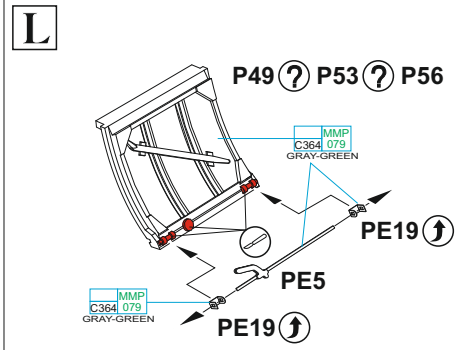
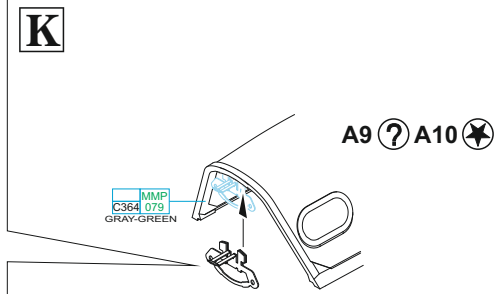
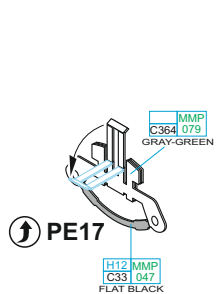
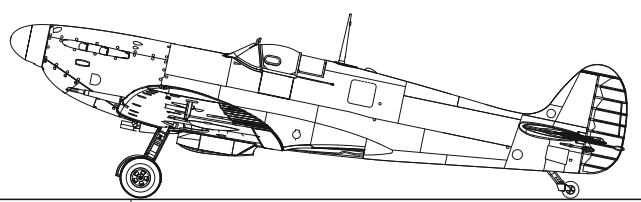
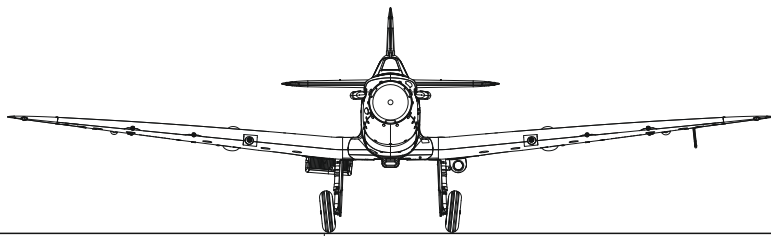
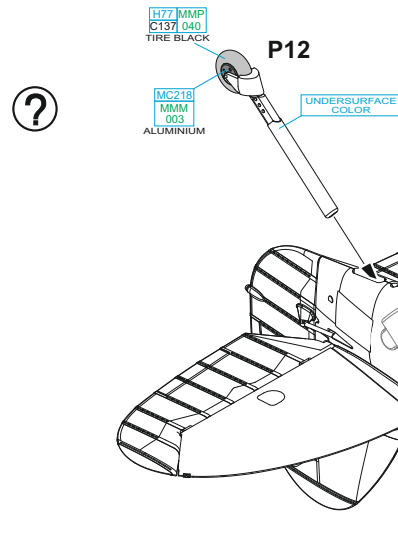
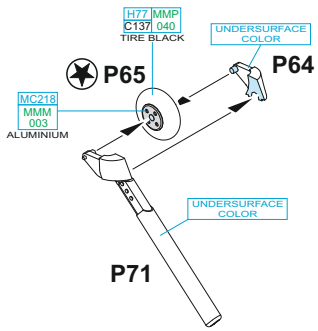
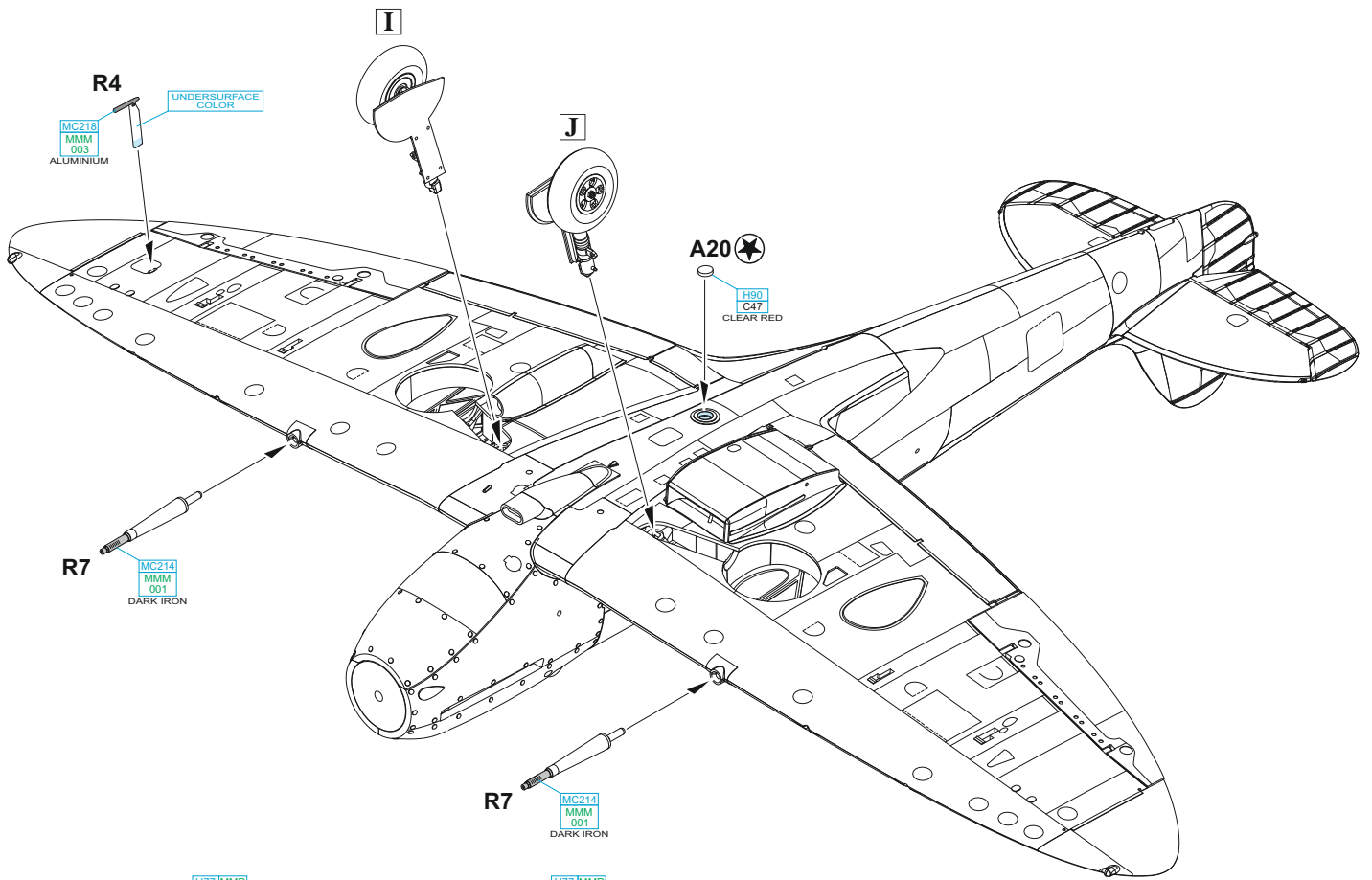


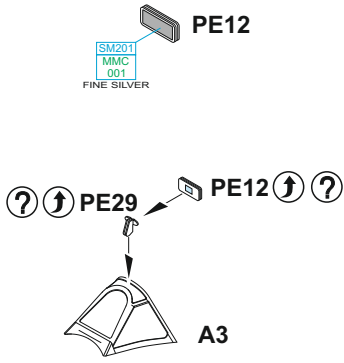
I



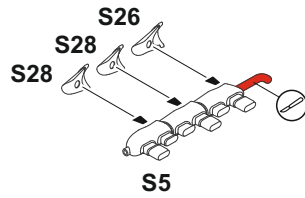
J



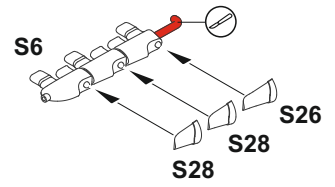


M**N**

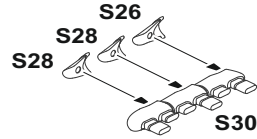
starboard side



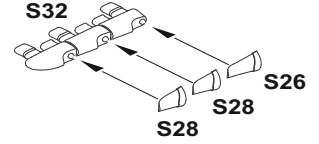
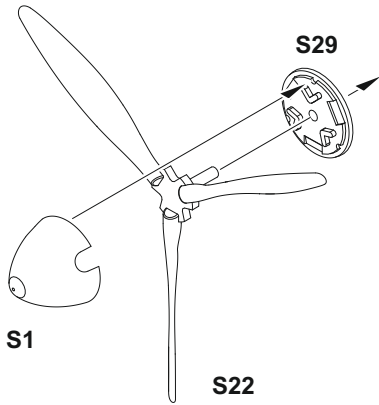
port side

**O**

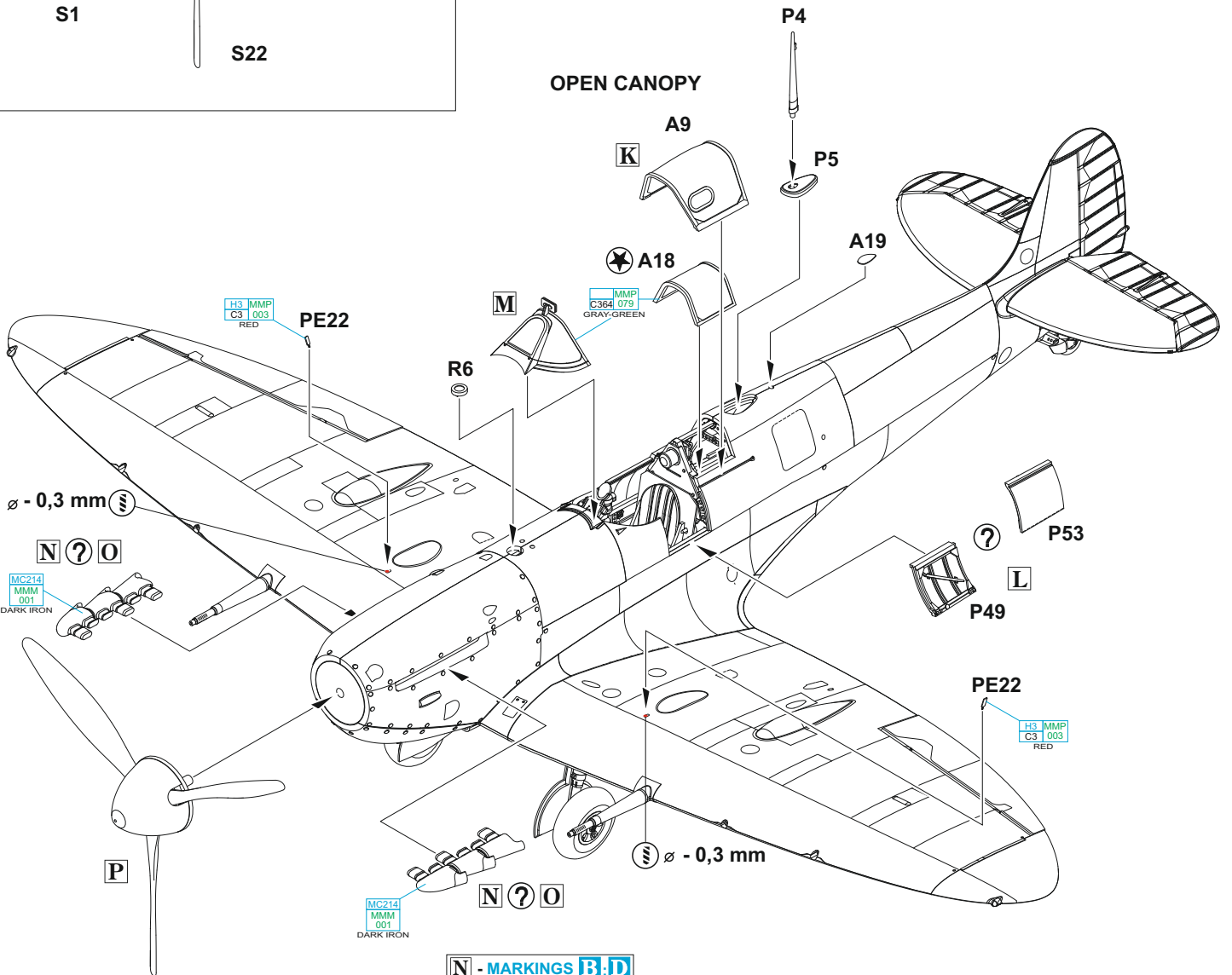
starboard side



port side

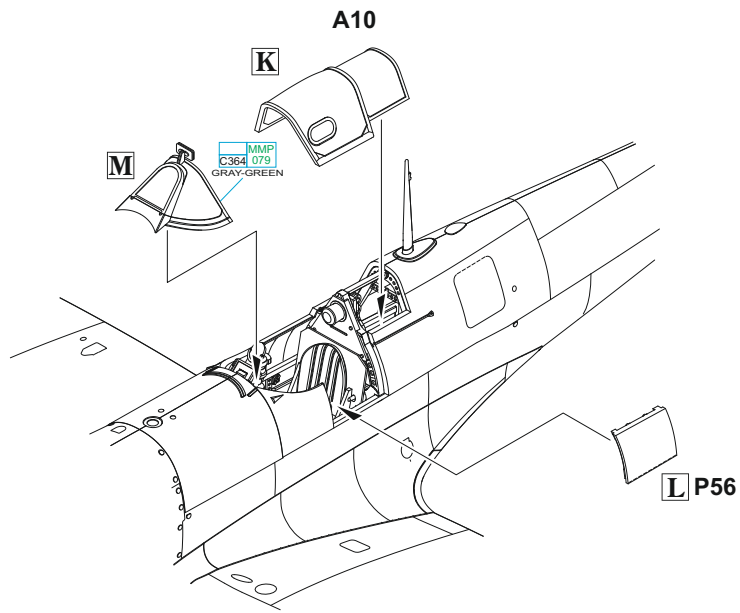
**P**

OPEN CANOPY



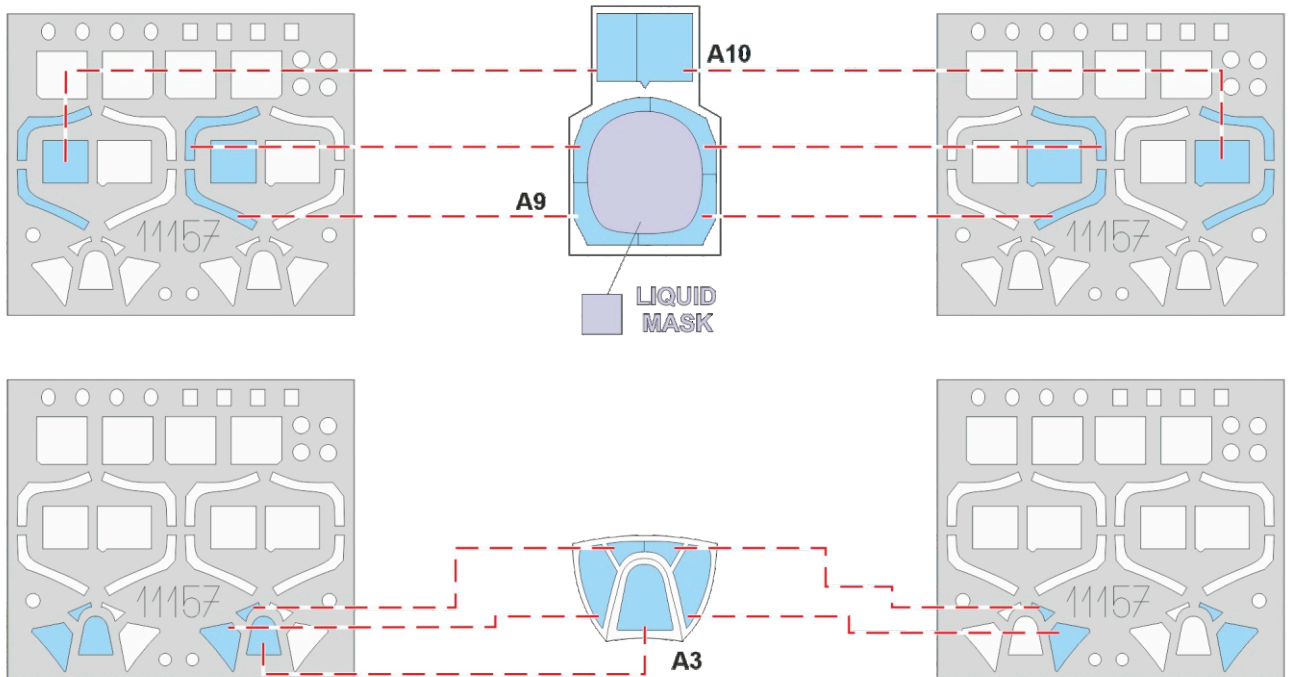
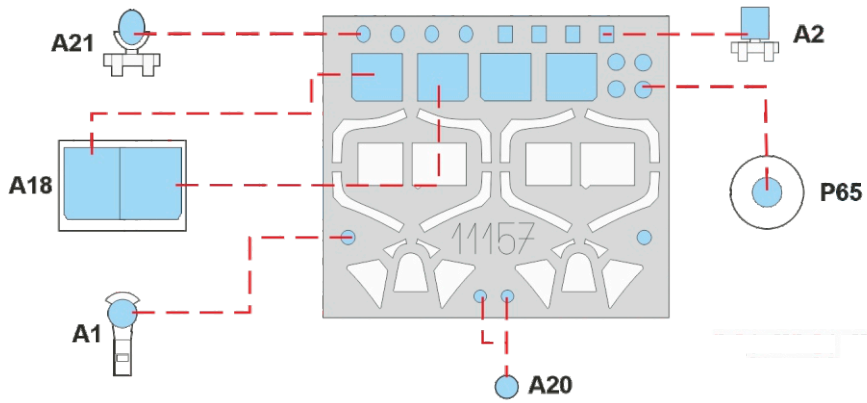
N	- MARKINGS	B; D
O	- MARKINGS	A; C

CLOSED CANOPY



eduard
MASK

11157





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

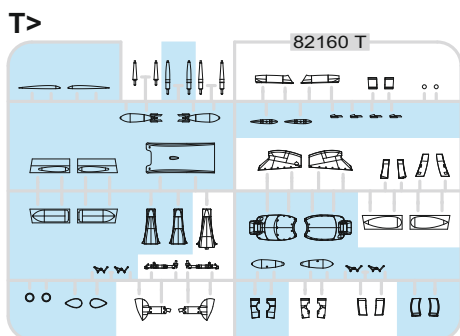
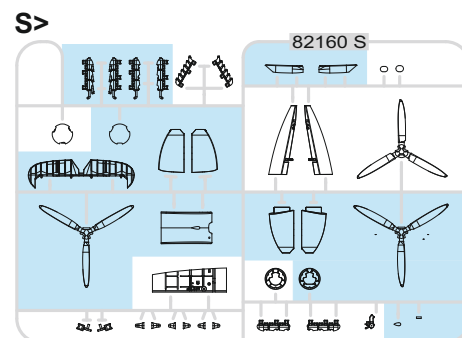
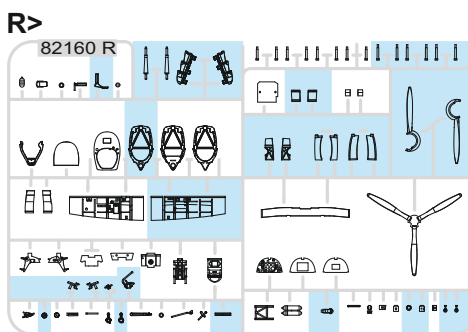
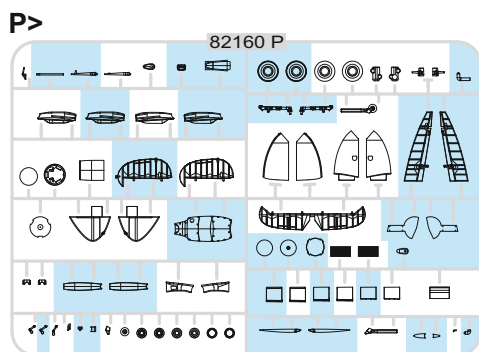
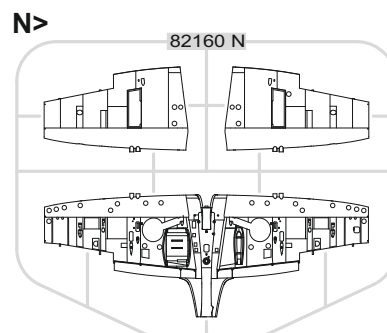
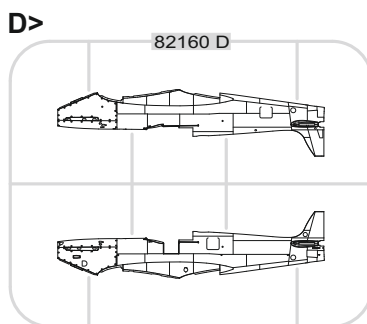
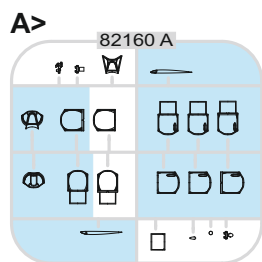
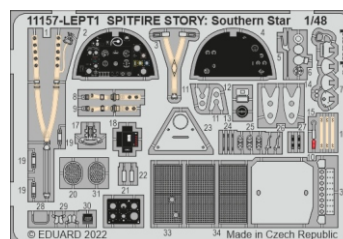


PIÈCES



部品

PLASTIC PARTS

PE - PHOTO ETCHED
DETAIL 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

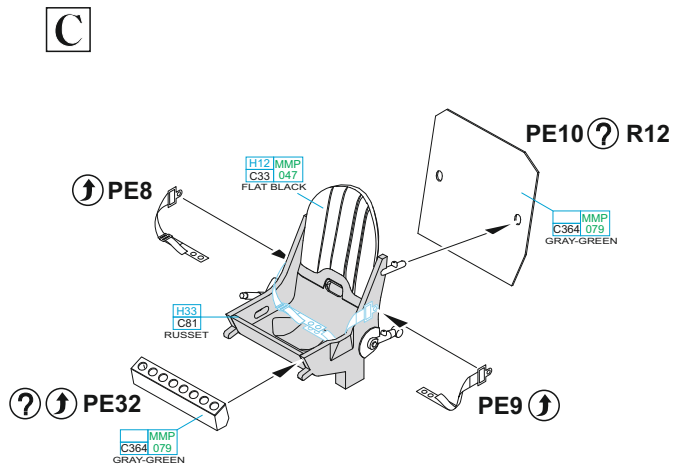
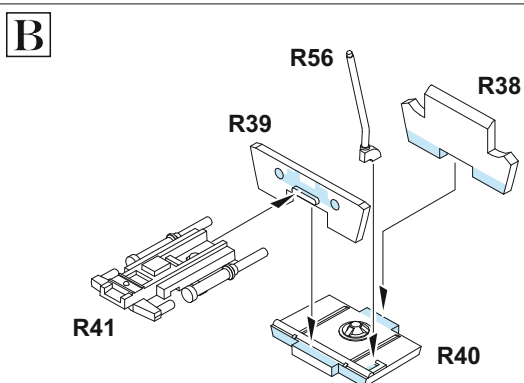
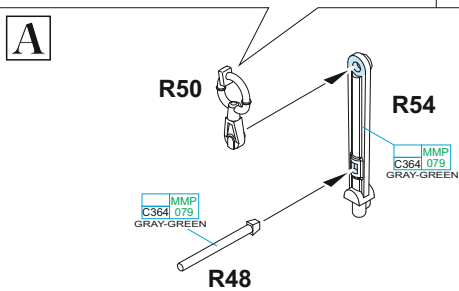
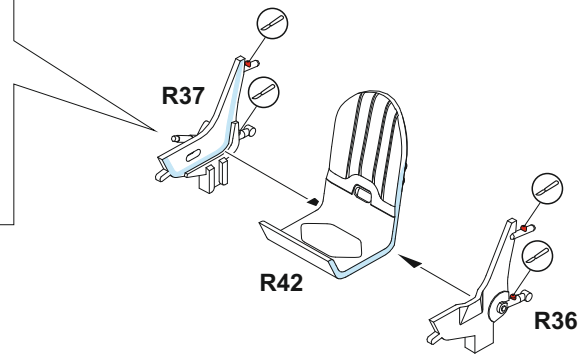
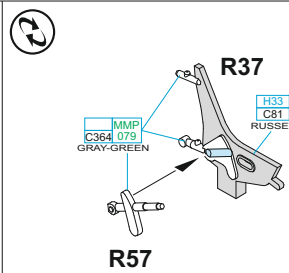
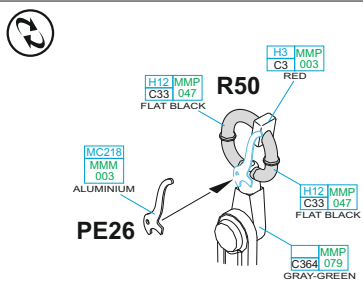
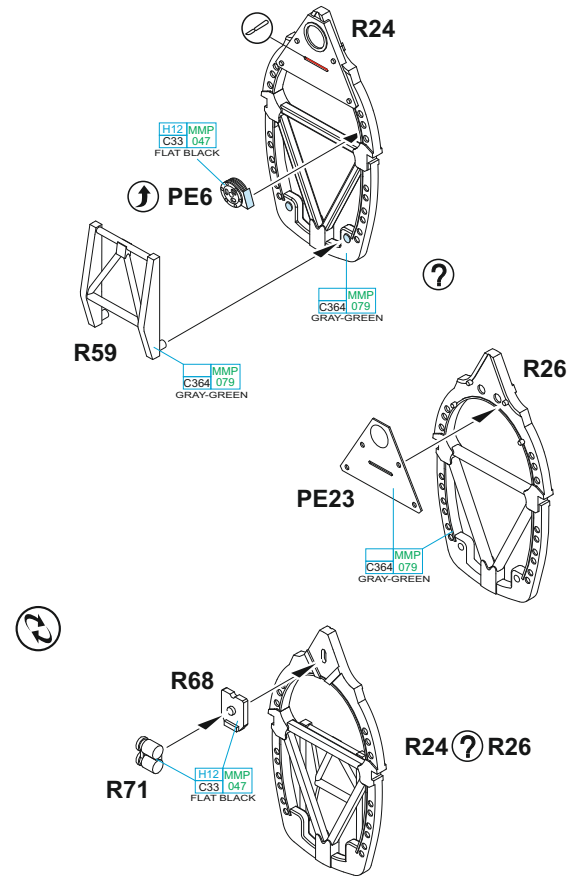
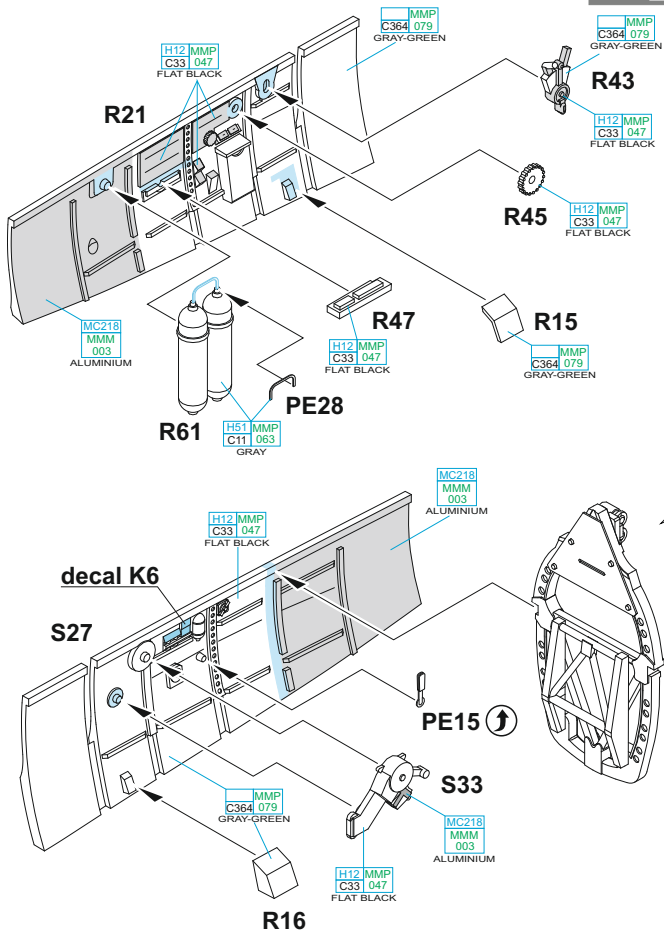


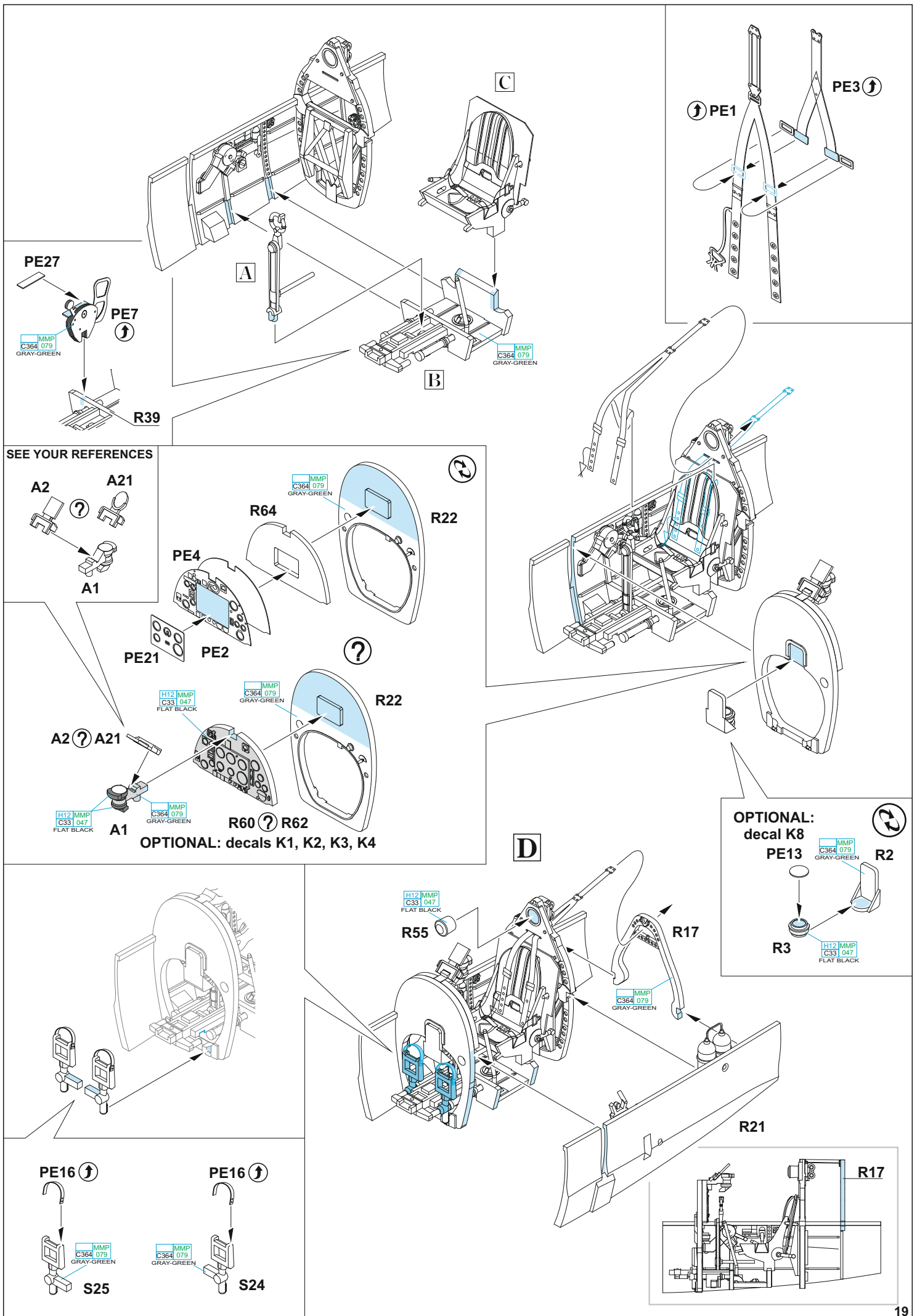
色

GSI Creos (GUNZE)		MISSION MODELS	
AQUEOUS	Mr.COLOR	PAINTS	
H3	C3	MMP-003	RED
H4	C4	MMP-007	YELLOW
H5	C5	MMP-048	BLUE
H6	C6	MMP-004	GREEN
H8	C8		SILVER
H11	C62	MMP-001	FLAT WHITE
H12	C33	MMP-047	FLAT BLACK
H33	C81		RUSSET
H51	C11	MMP-063	LIGHT GULL GRAY
H71	C21	MMP-076	MIDDLE STONE
H72	C369	MMP-078	DARK EARTH
H74	C368	MMP-080	SKY
H77	C137	MMP-040	TIRE BLACK

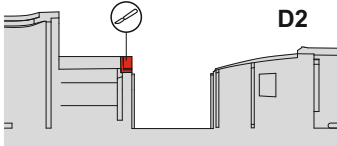
GSI Creos (GUNZE)		MISSION MODELS	
AQUEOUS	Mr.COLOR	PAINTS	
H90	C47		CLEAR RED
H94	C138		CLEAR GREEN
H302	C302		GREEN
H326	C326		BLUE
H330	C361	MMP-077	DARK GREEN
	C364	MMP-079	AIRCRAFT GRAY-GREEN
	C370	MMP-092	AZURE BLUE
Mr.METAL COLOR		METALLICS	
	MC214	MMM-001	DARK IRON
	MC218	MMM-003	ALUMINIUM
Mr.COLOR SUPER METALLIC		METALLICS	
	SM201	MMC-001	SUPER FINE SILVER

Spitfire Mk.Vc Trop

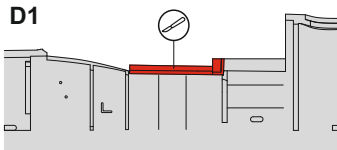




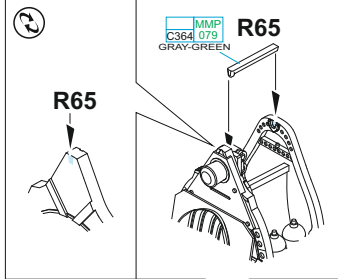
7 FOR CLOSED CANOPY ONLY



D2



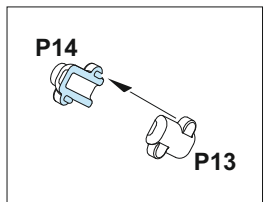
D1



R65

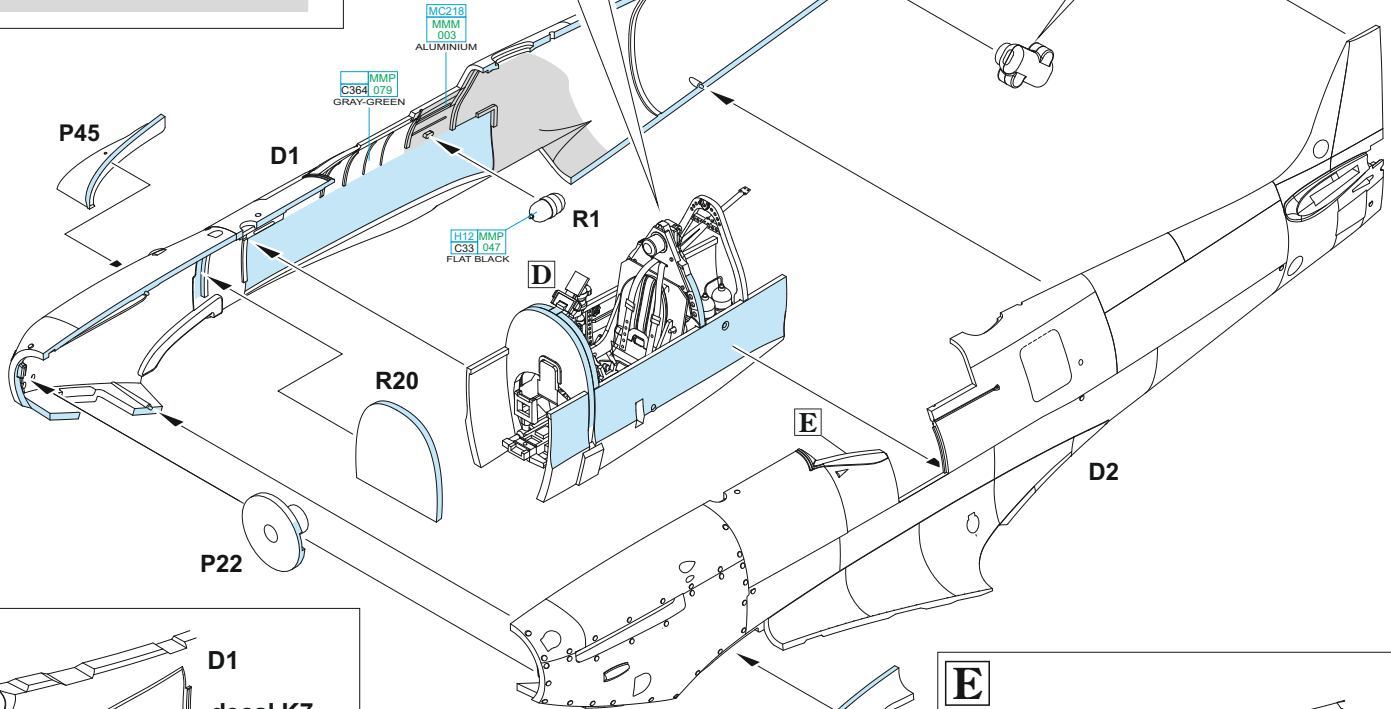
MMP C364 079 GRAY-GREEN

R65



P14

P13



P45

D1

MC218
MMM
003
ALUMINIUM

MMP
C364
079
GRAY-GREEN

H12 MMP
C33 047
FLAT BLACK

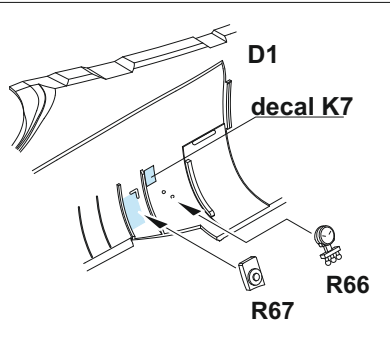
R1

R20

P22

D2

E

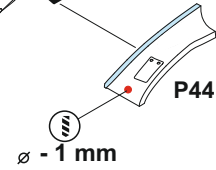


D1

decal K7

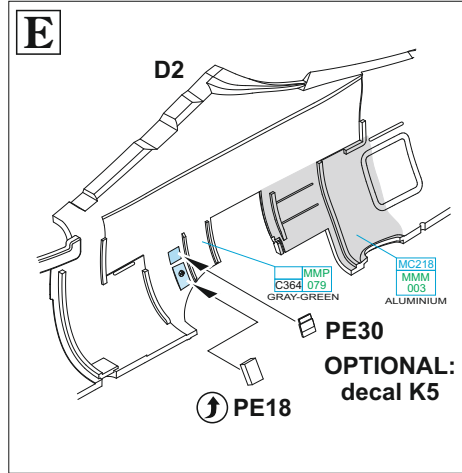
R67

R66



P44

∅ - 1 mm



E

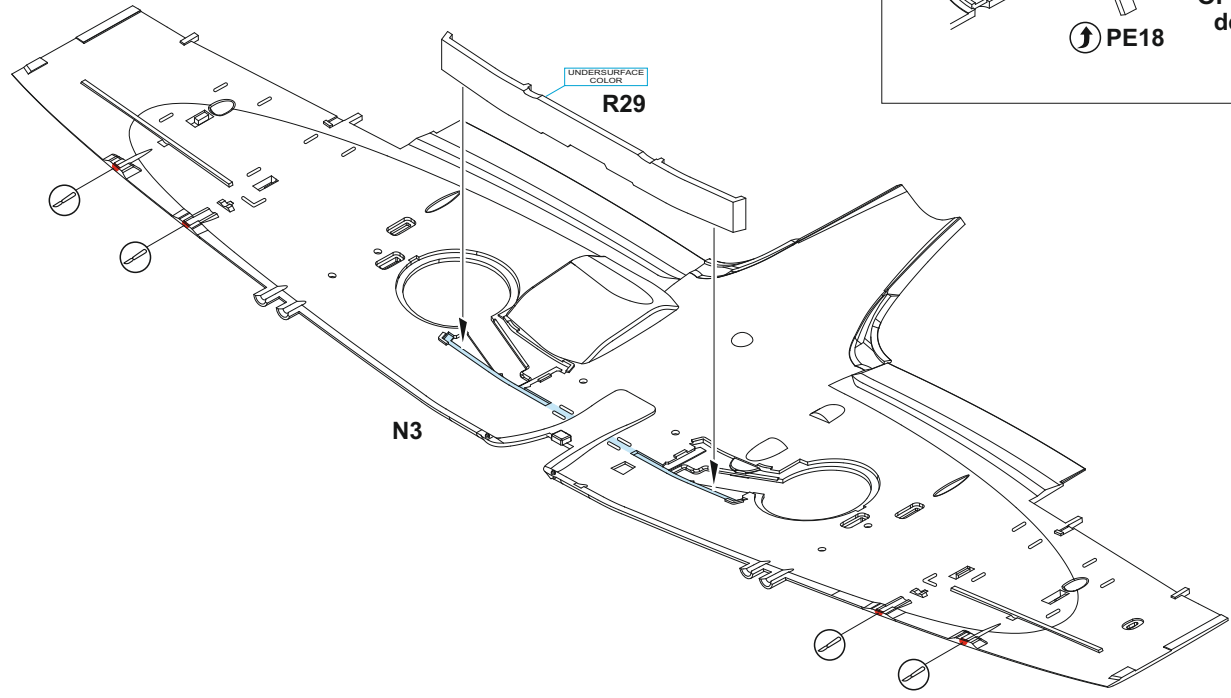
D2

MMP
C364
079
GRAY-GREEN

MC218
MMM
003
ALUMINIUM

PE30
OPTIONAL:
decal K5

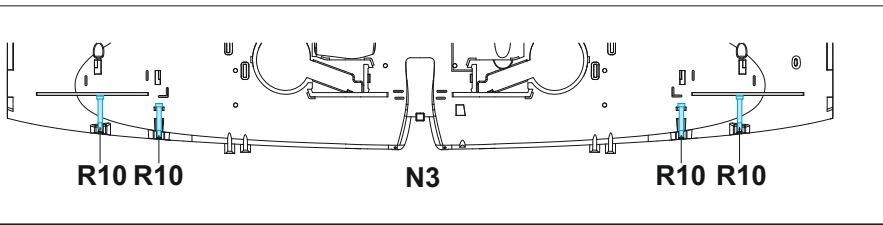
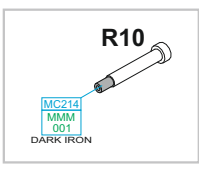
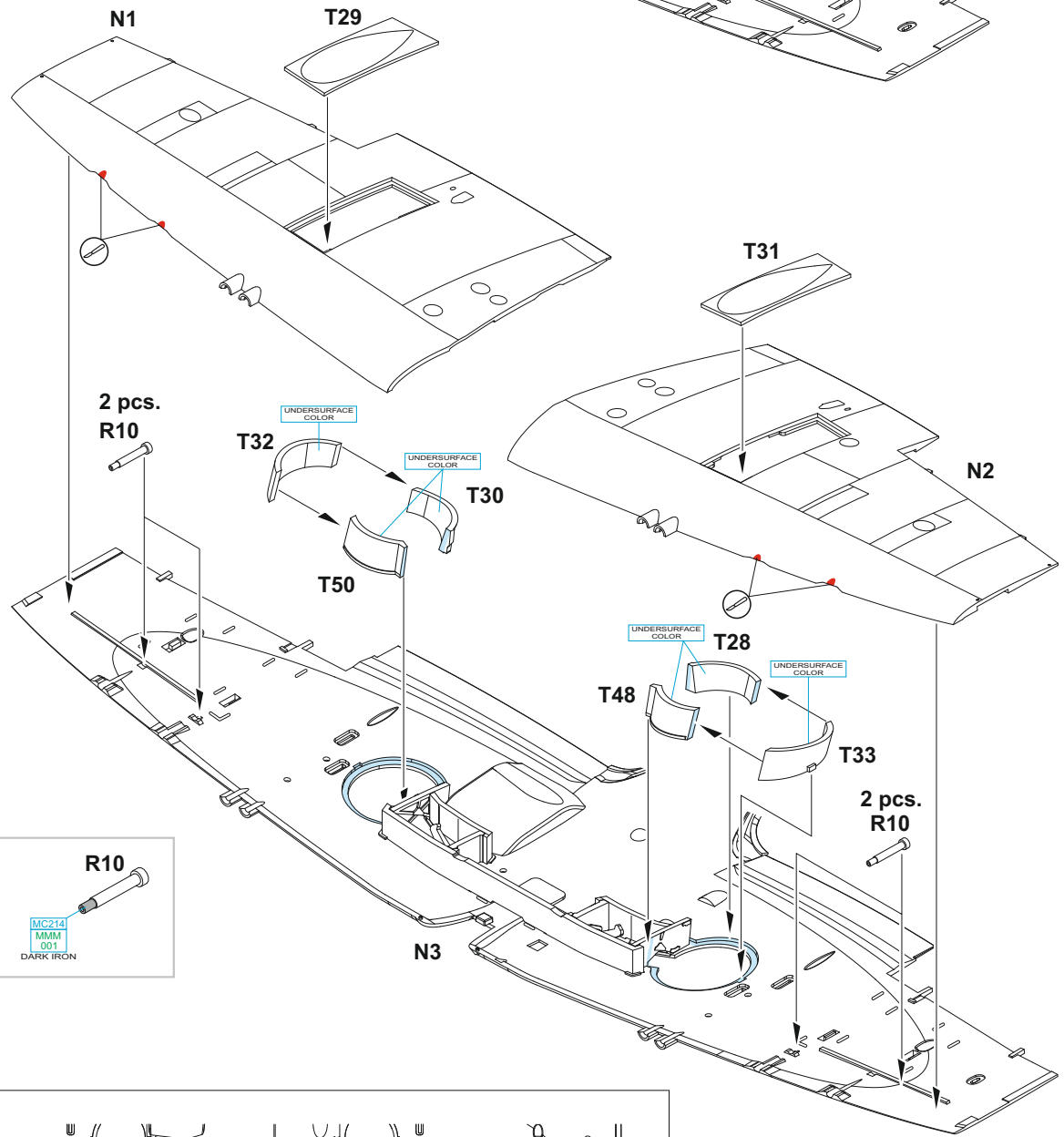
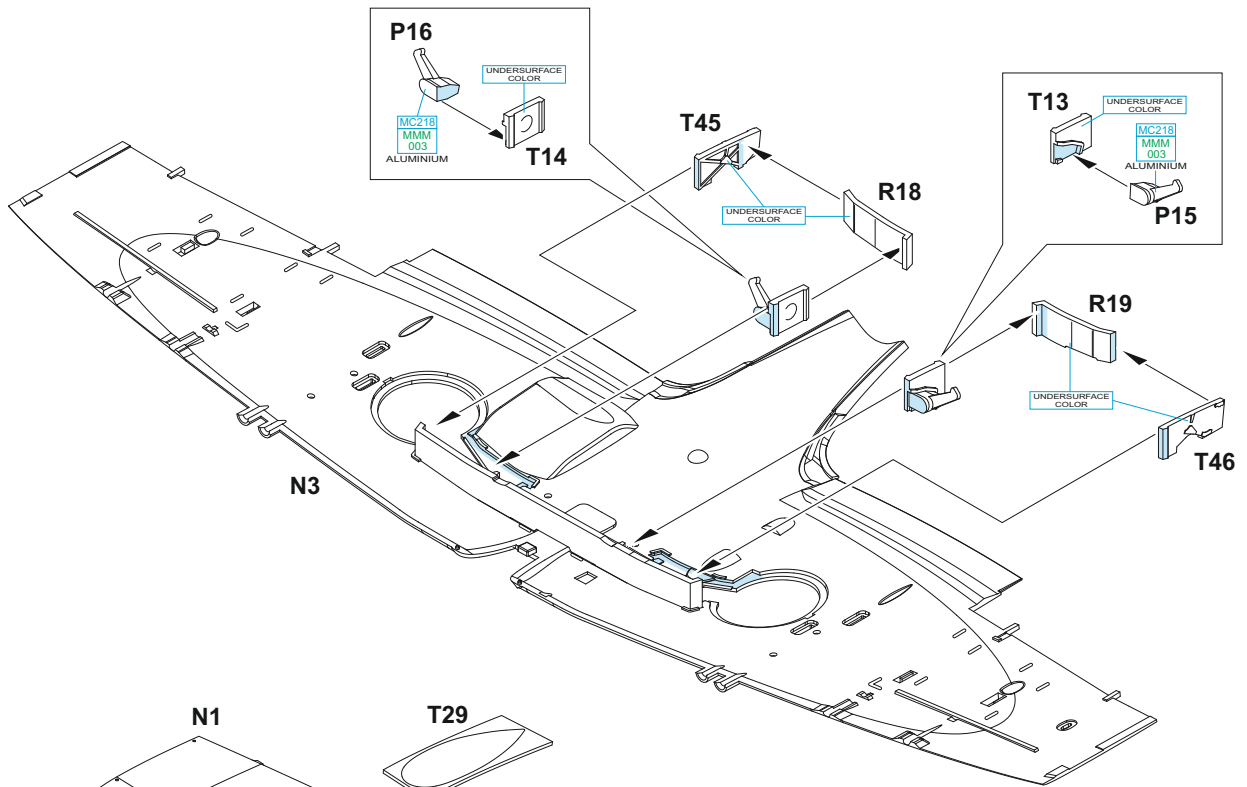
PE18

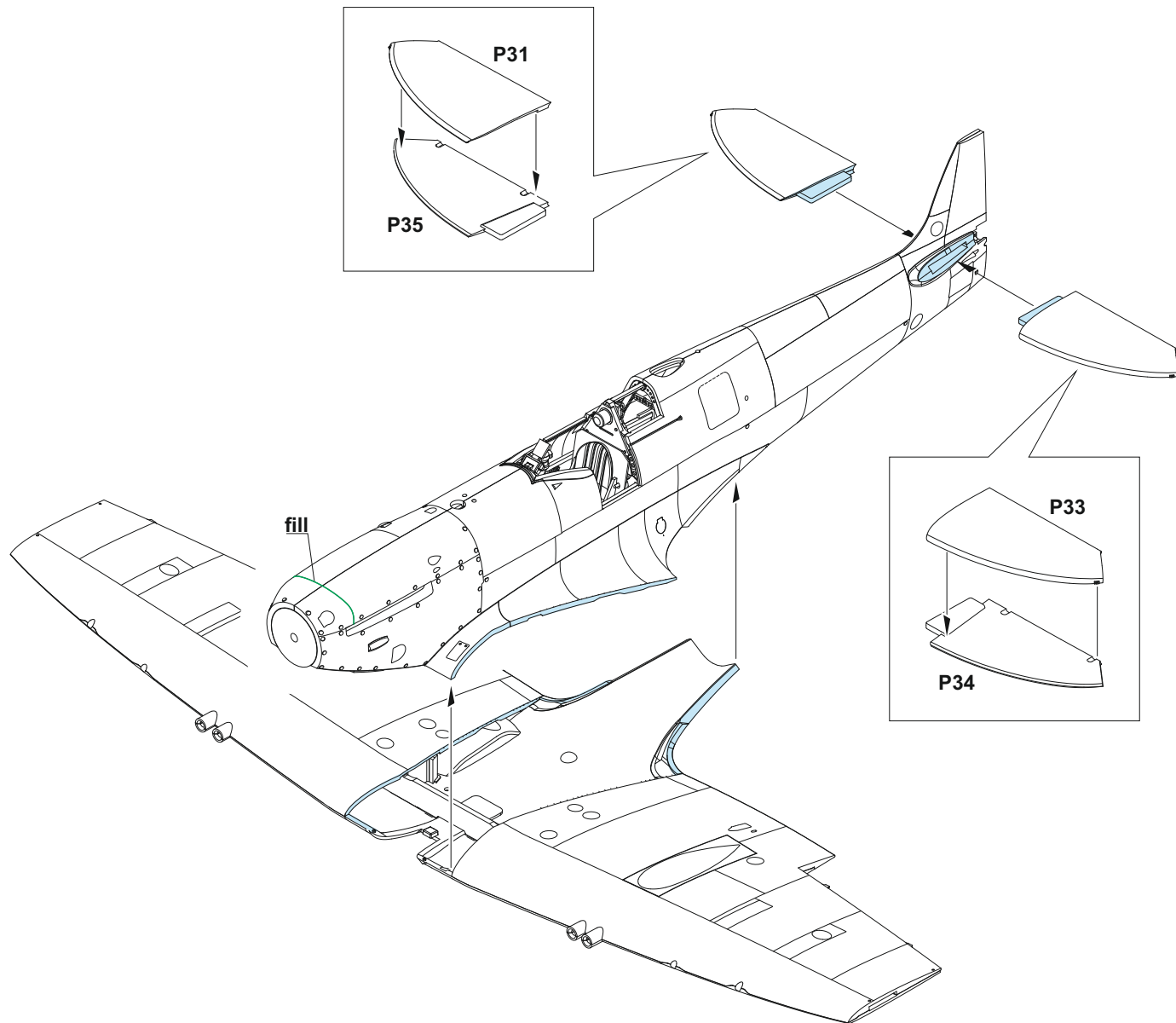


UNDERSURFACE
COLOR

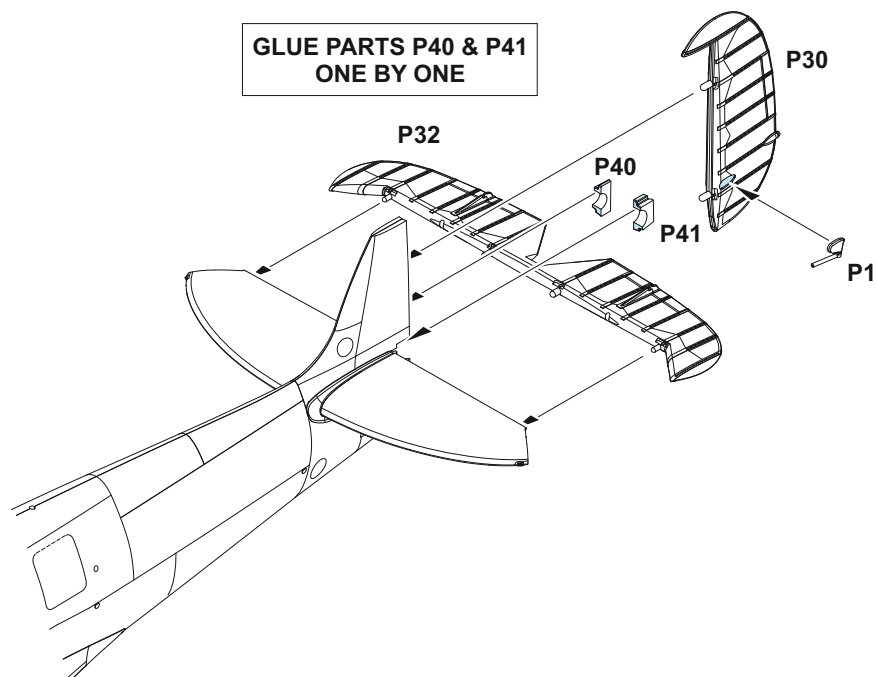
R29

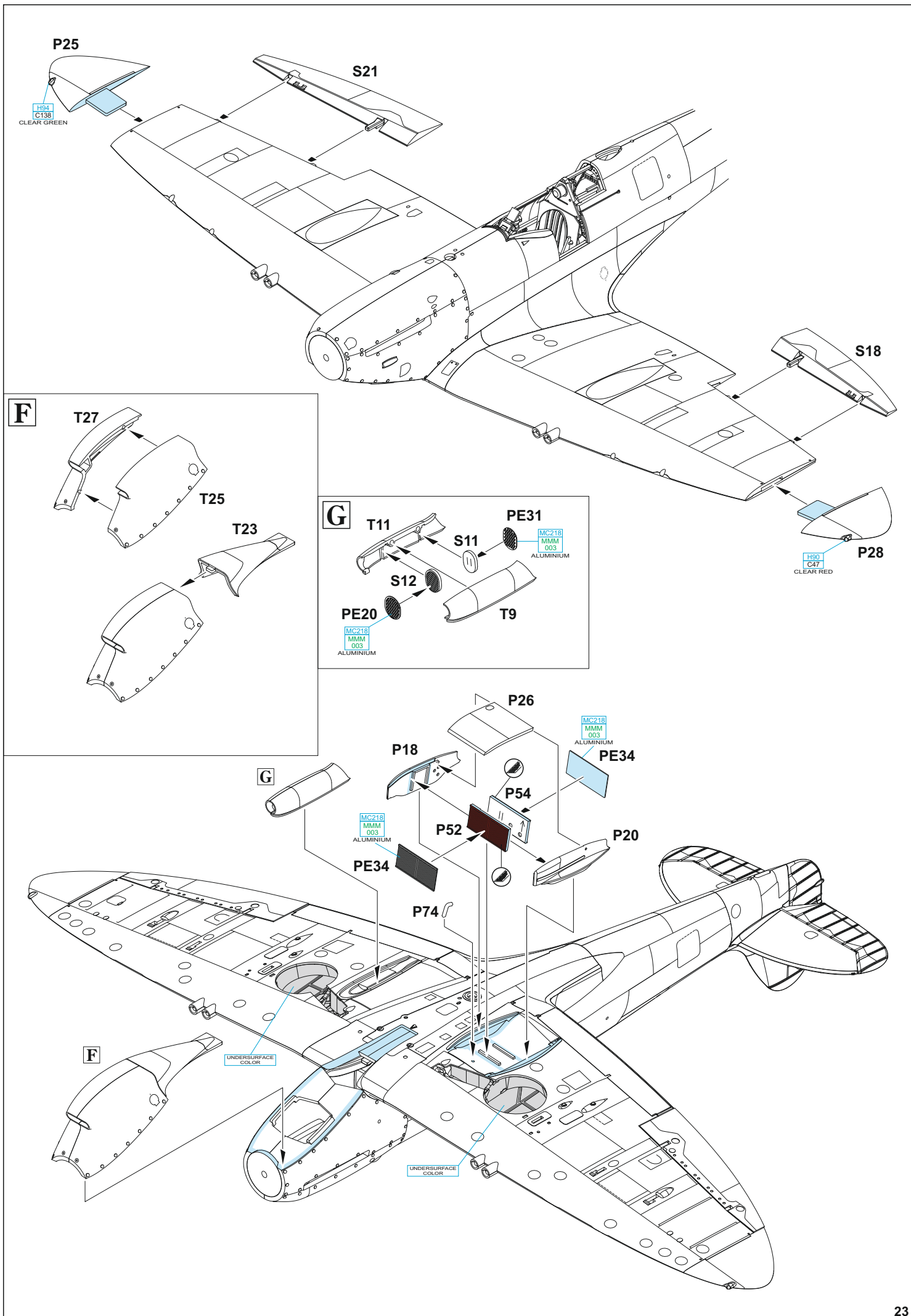
N3

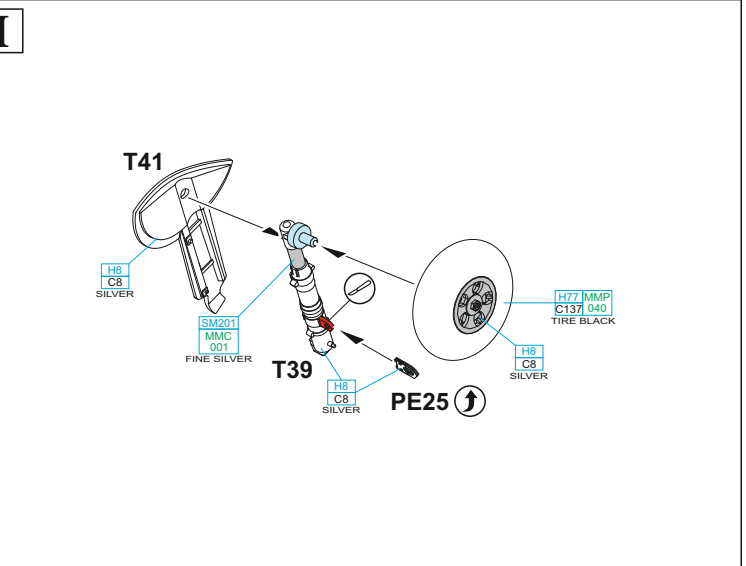
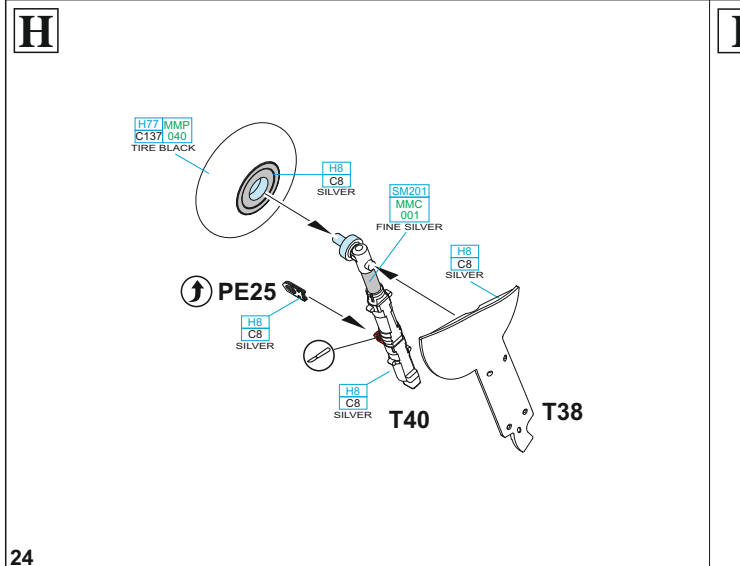
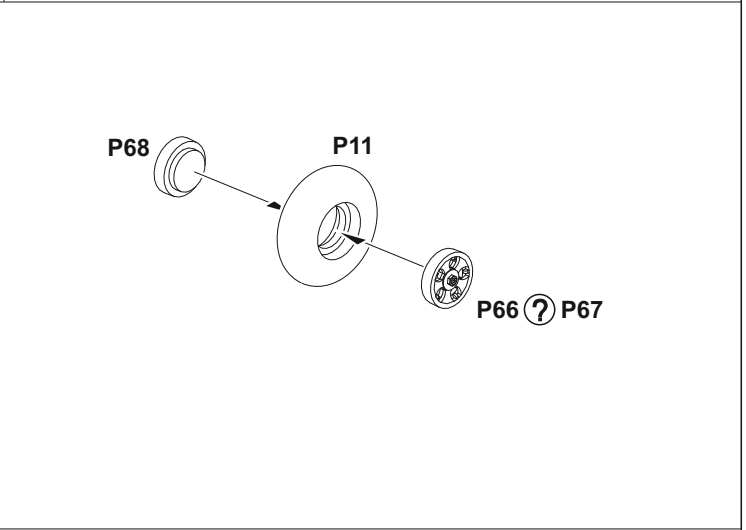
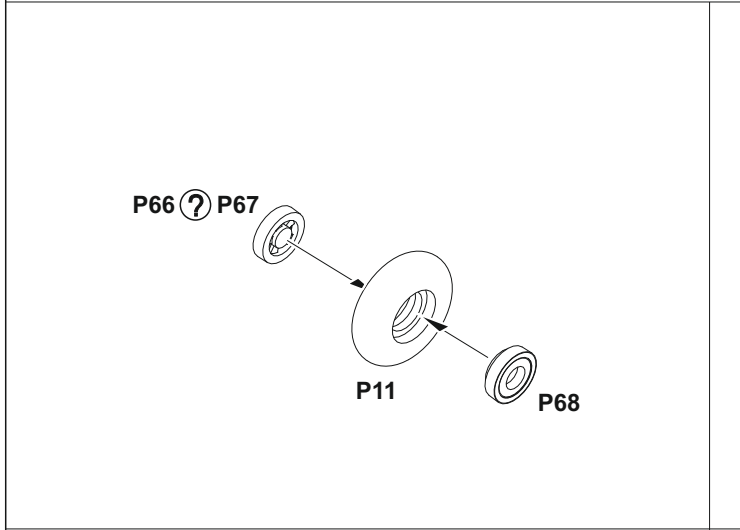
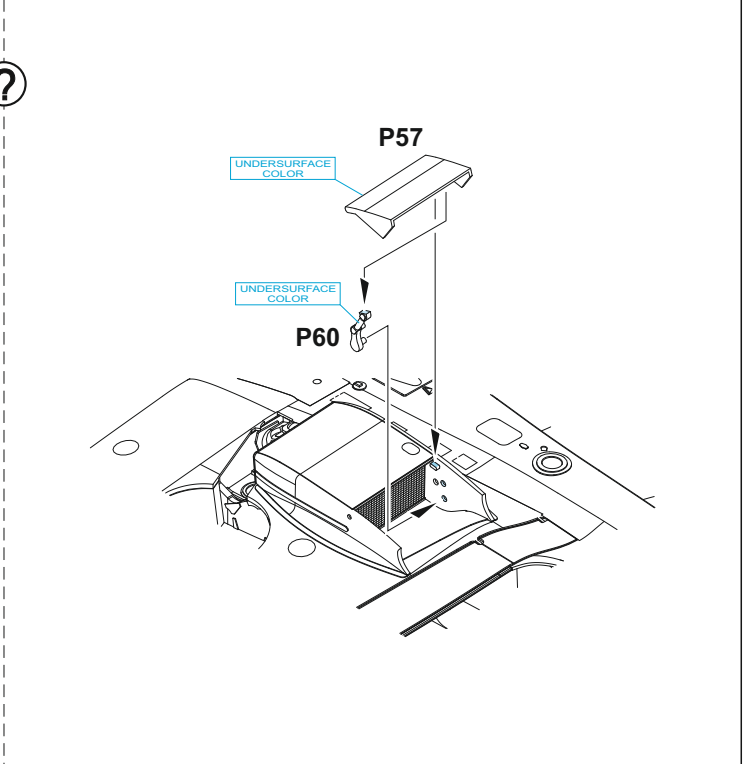
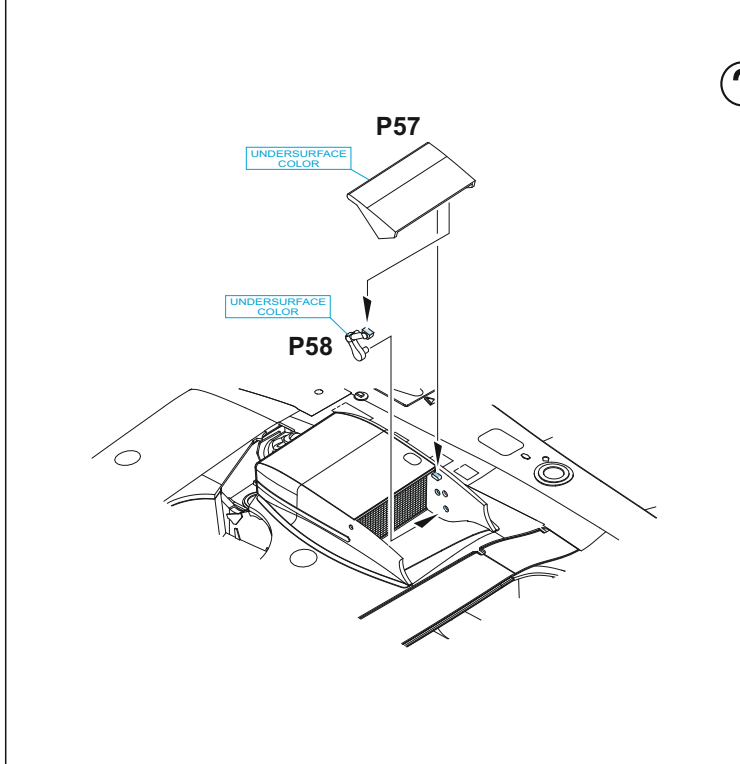
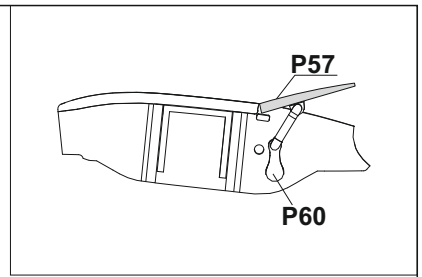
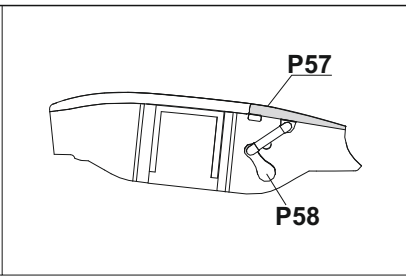
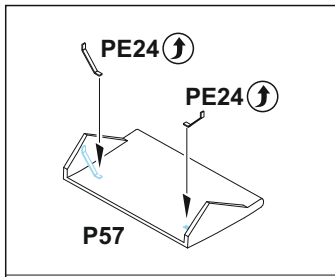


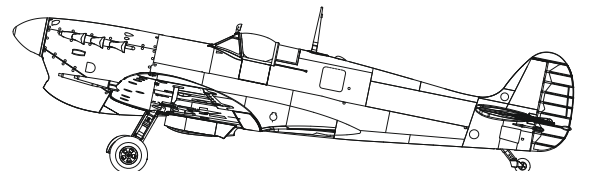
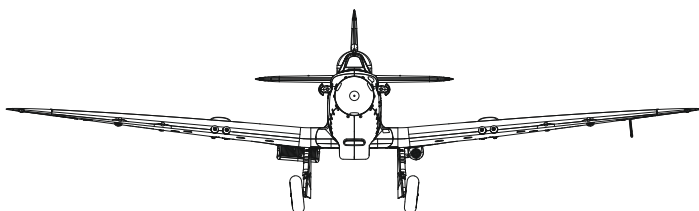
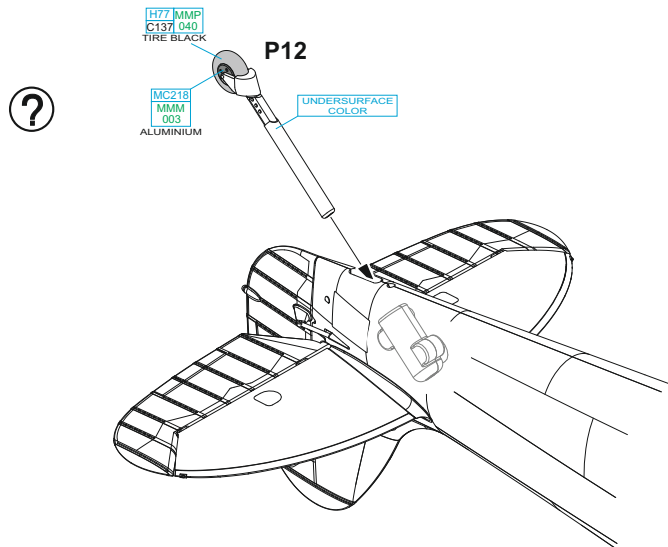
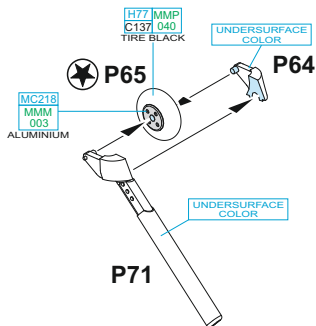
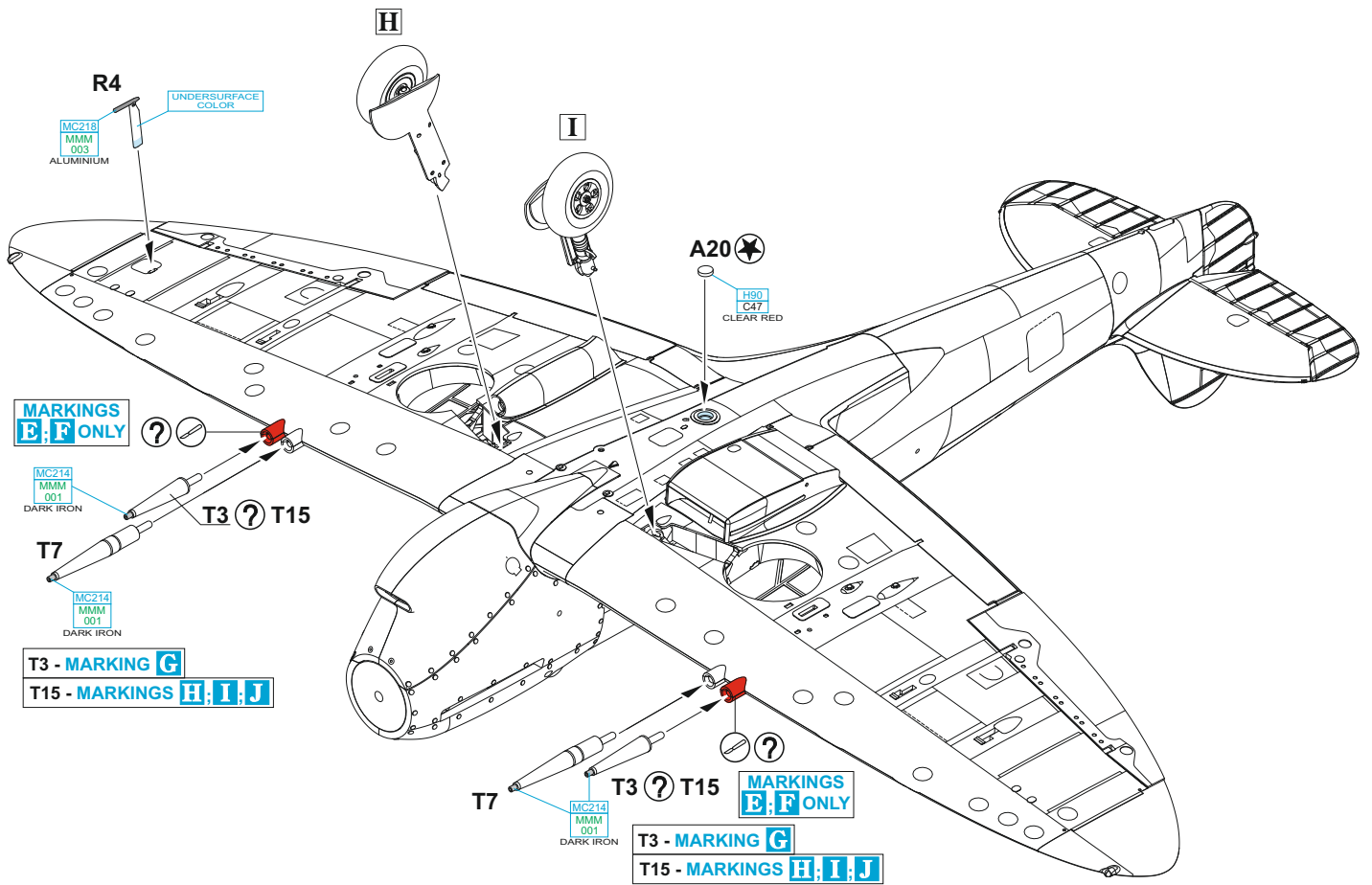


**GLUE PARTS P40 & P41
ONE BY ONE**

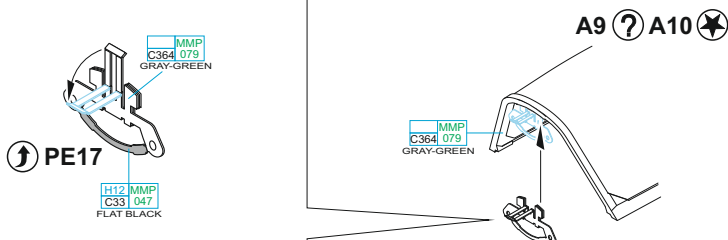




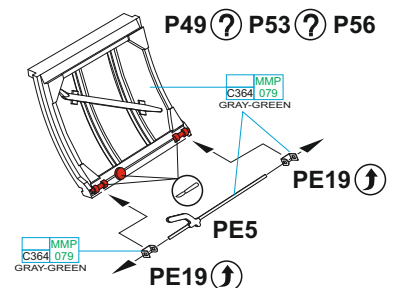


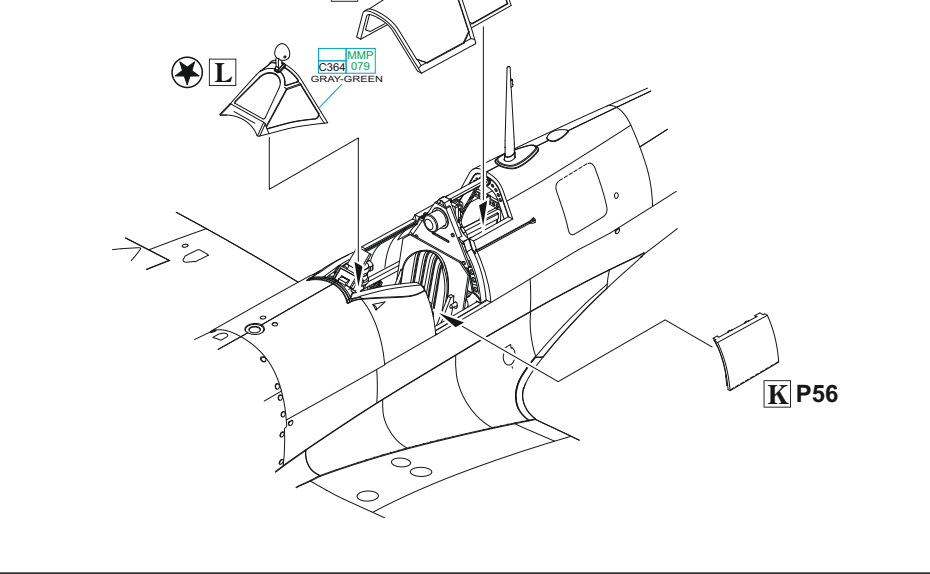
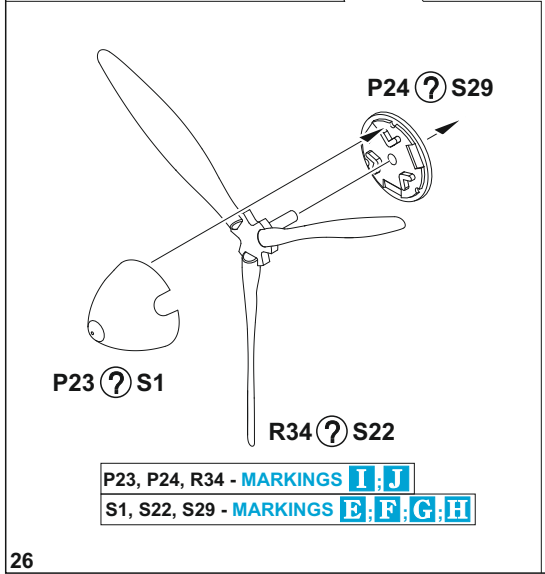
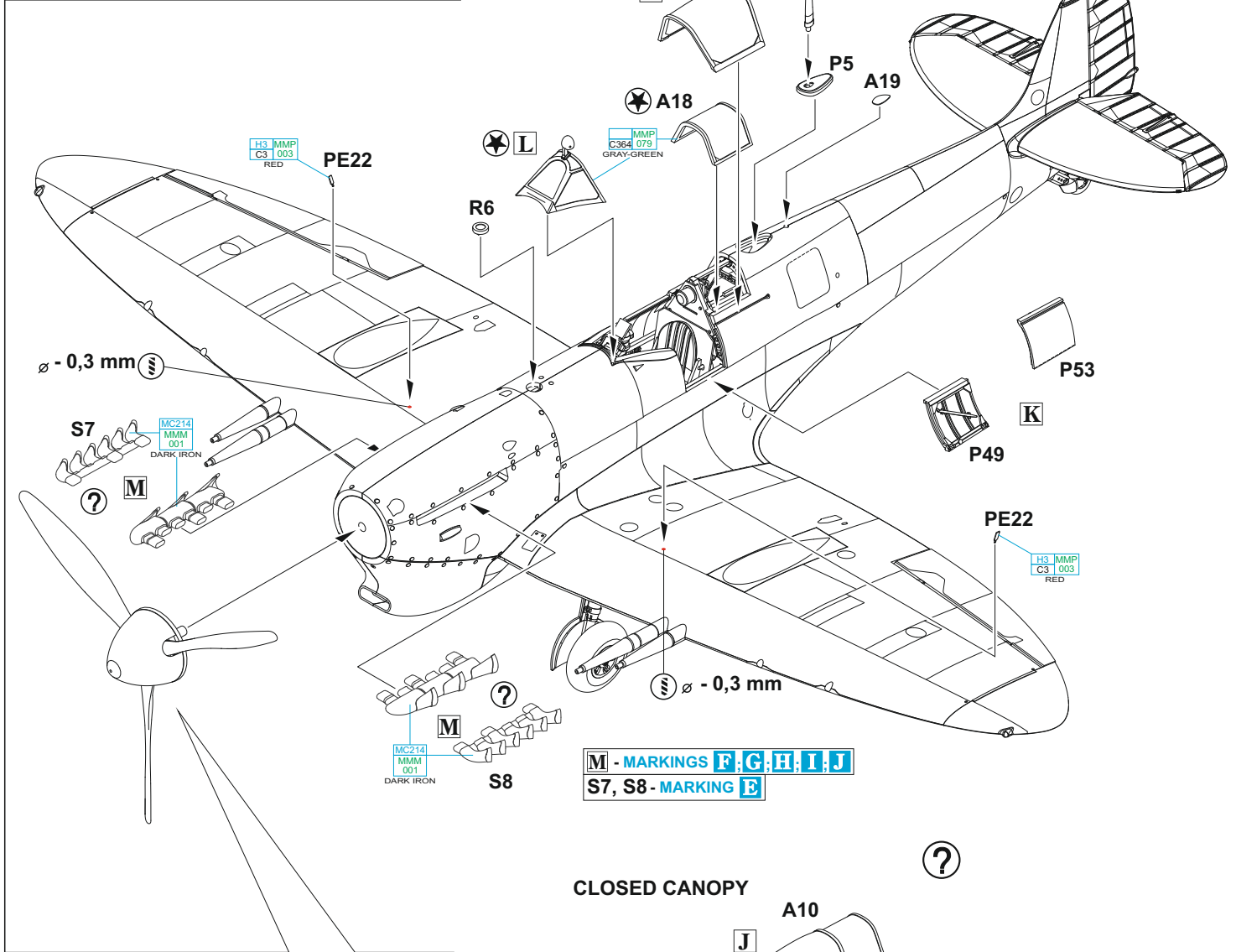
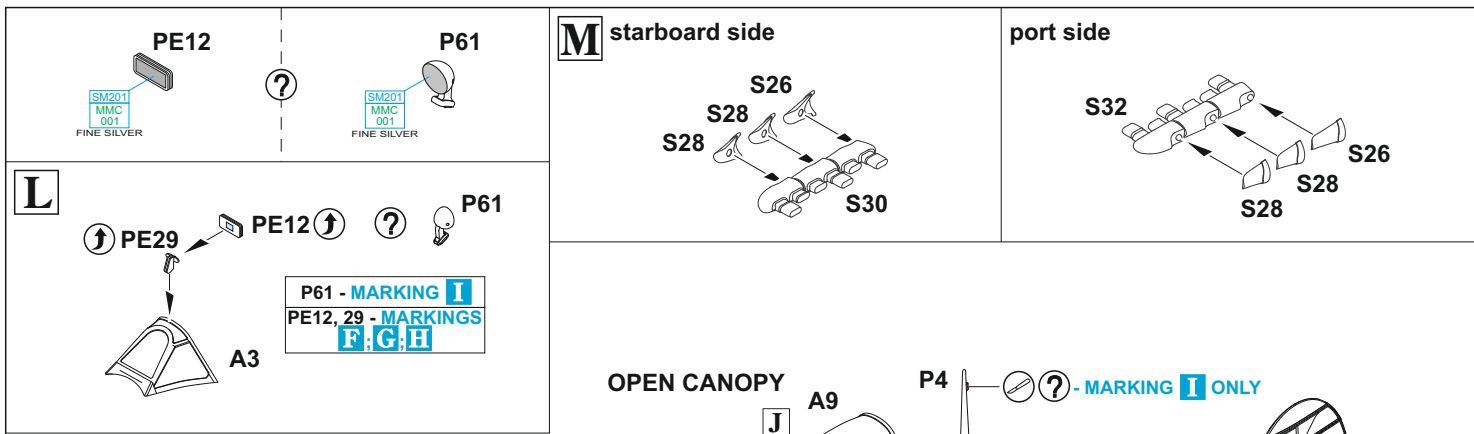


J



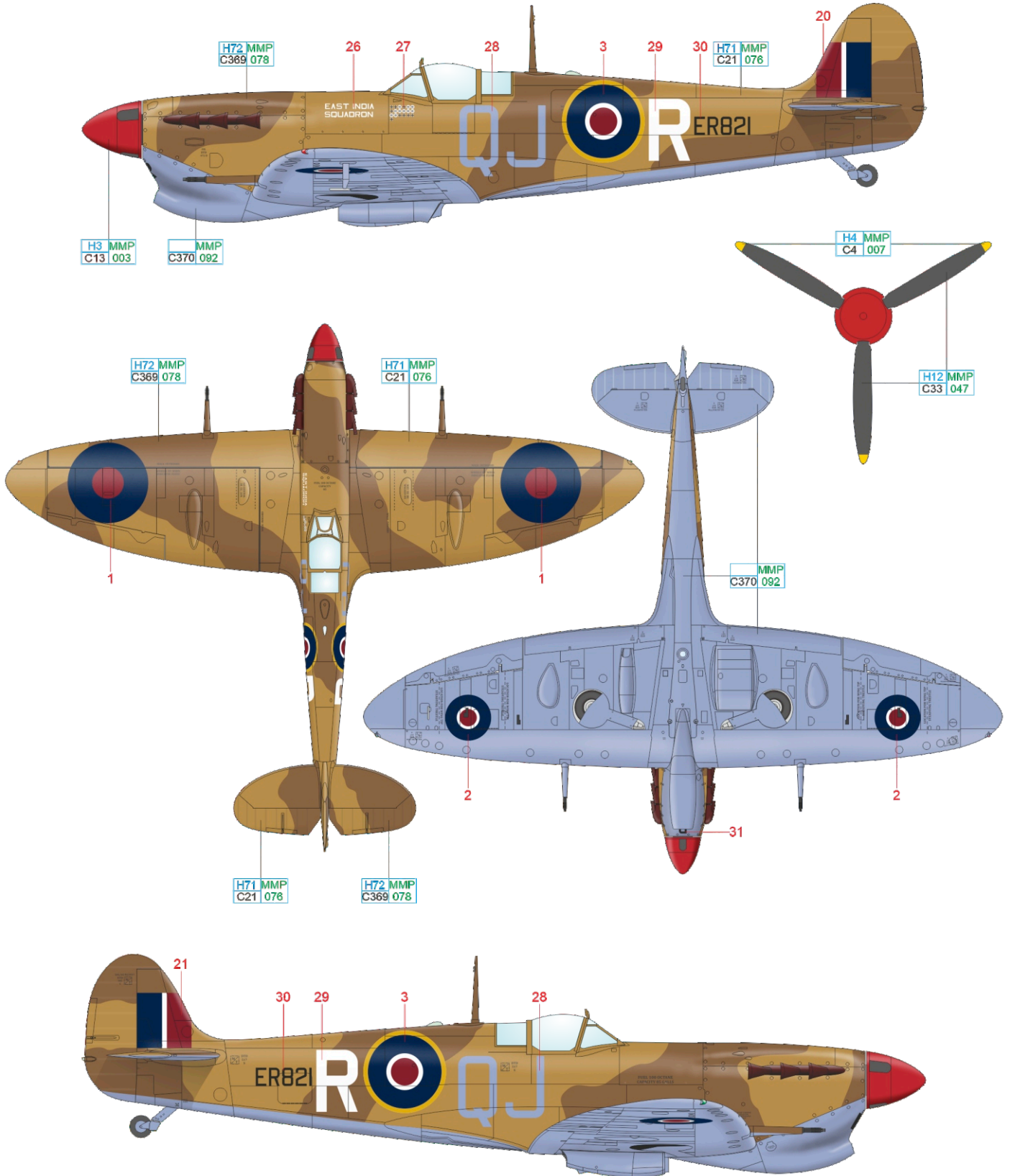
K





A Spitfire Mk.Vb trop, ER821, F/Lt Neville F. Duke, No. 92 Squadron, Bou Grara, Tunisko, leden–březen 1943

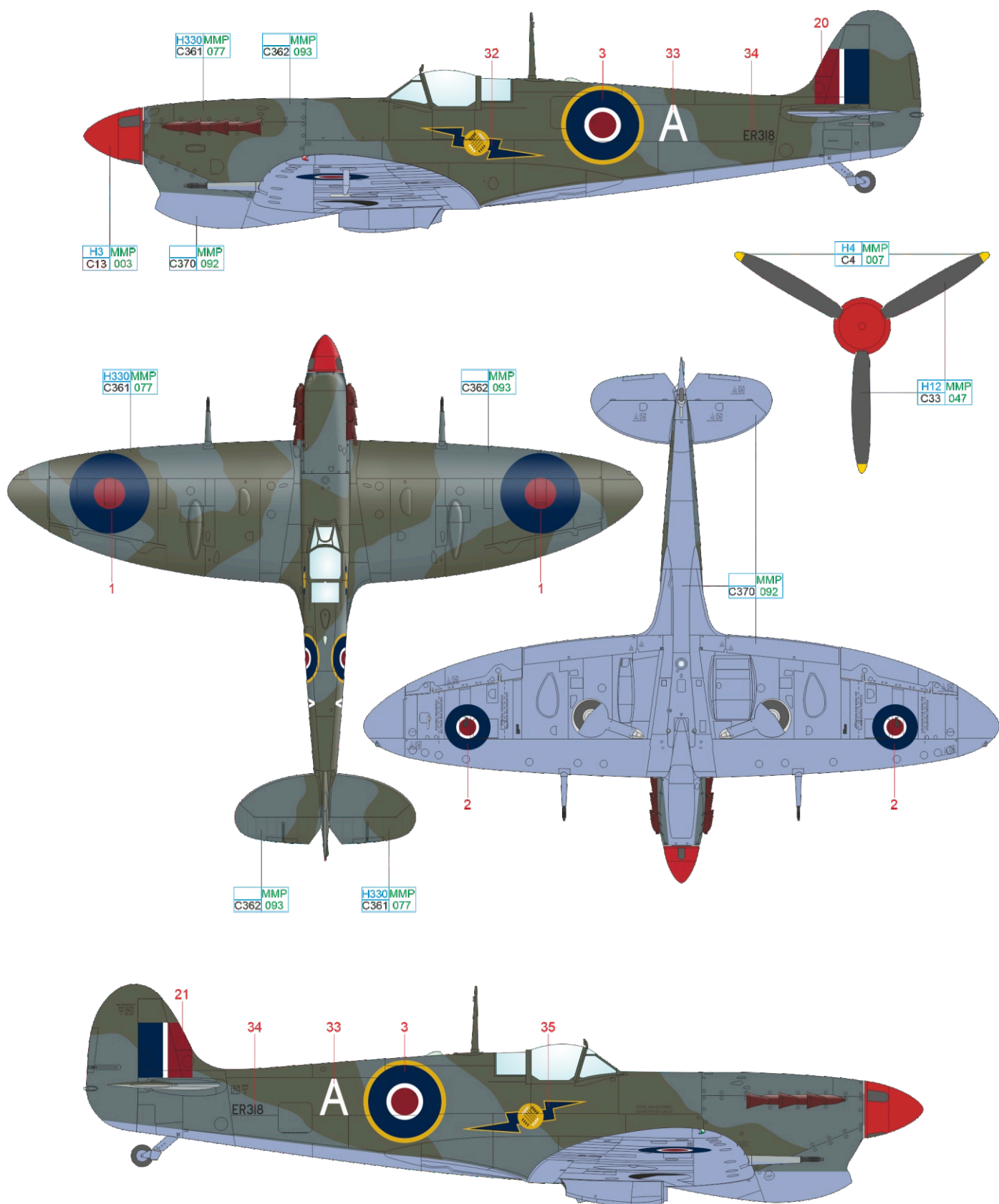
Neville Frederick Duke, rodák z Turnbridge v Kentu, vstoupil do RAF ve svých osmnácti letech, v červnu 1940. Po výcviku byl v únoru 1941 zařazen k No. 92 Squadron, u níž dosáhl dvou sestřelů a kde často létal jako wingman „Sailora“ Malana, velitele bigginhillského Wingu. V říjnu 1941 byl Duke odeslán do severní Afriky k No. 122 Squadron, létající s Tomahawky a Kittyhawky, u níž dosáhl dalších šesti sestřelů. Druhou operační túru začal opět u No. 92 Squadron, která se přesunula také na africký kontinent, kde obdržela „tropické“ Spitfirey Mk.Vb. Během několika měsíců si připsal dalších 14 vítězství. V březnu 1944 převzal velení 145. Squadrony vybavené Spitfirey Mk.VIII a do září zaznamenal dalších šest sestřelů. Neville Duke dokončil válku s 28 vítězstvími a stal se tak nejúspěšnějším pilotem středomořské oblasti. Po návratu do Evropy pokračoval jako hlavní zkušební pilot u společnosti Hawker. V roce 1946 se připojil k jednotce vysokorychlostních letů RAF. Po předvedení Glosteru Meteor na letecké ukázce v Praze 1946 mu byl za válečné služby předán Československý válečný kříž. V roce 1953 se stal držitelem světového rychlostního rekordu, když letěl s Hawkerem Hunter rychlostí 1171,01 km/h (727,63 mph).



DARK EARTH	H72 MMP C369 078	MIDDLE STONE	H71 MMP C21 076	AZURE BLUE	MMP C370 092	RED	H3 MMP C13 003	BLACK	H12 MMP C33 047	YELLOW	H4 MMP C4 007
------------	------------------	--------------	-----------------	------------	--------------	-----	----------------	-------	-----------------	--------	---------------

B Spitfire Mk.Vb trop, ER318, P/O C. R. Furtney, No. 274 Squadron, Termoli, Itálie, březen 1944

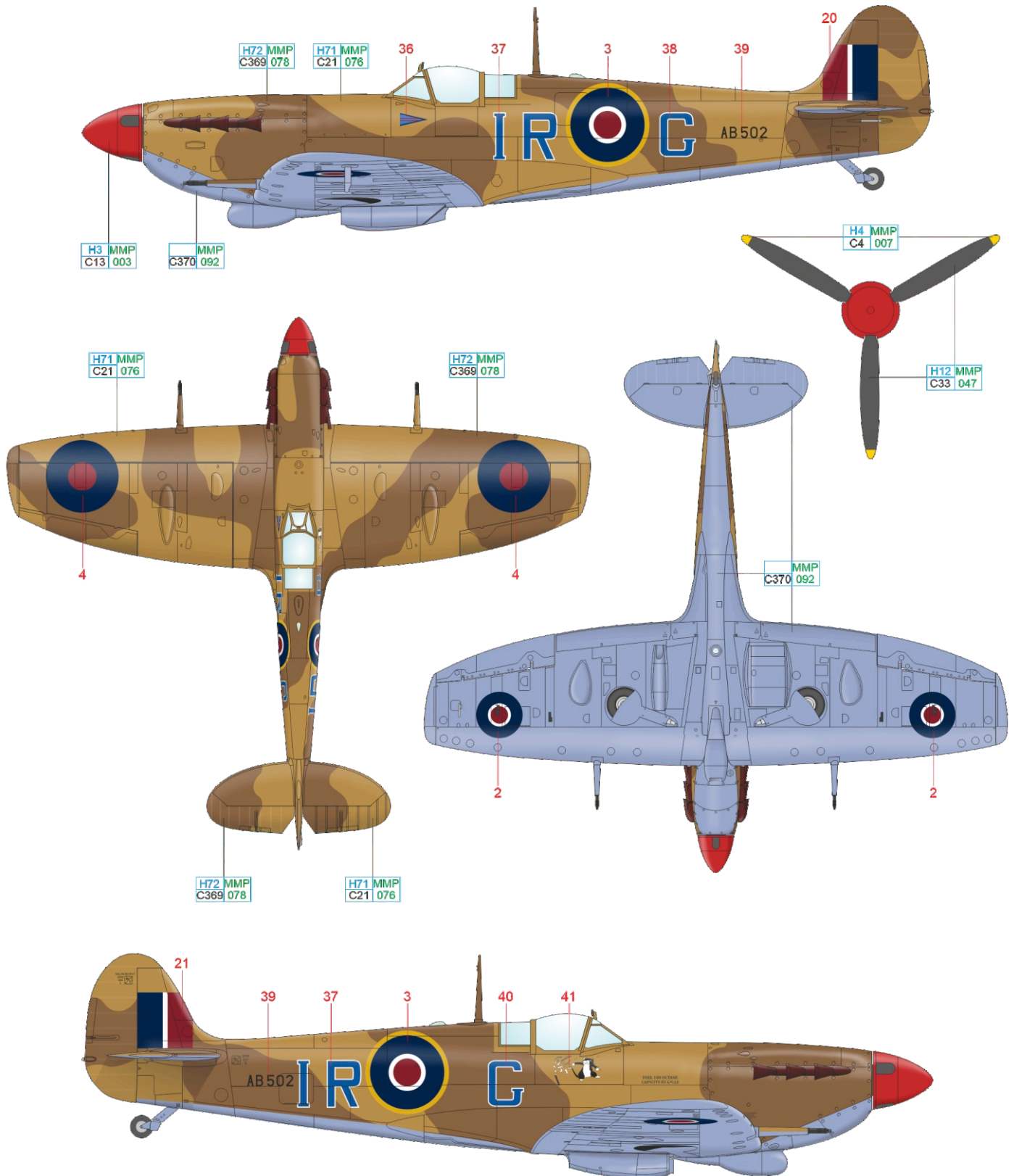
No. 274 squadron byla reaktivována ve druhé polovině roku 1940 v egyptské Amreji. Její první výzbrojí byla směs Gladiatorů a Hurricanů, od října u jednotky zůstaly pouze Hurricany, se kterými se v prosinci 1940 zapojila do bojů nad severní Afrikou. První Spitfiry obdržela jednotka v dubnu 1943, kompletně přezbrojena byla v říjnu. Během přezbrojování se No. 274 Squadron přesunula na Kypr, v únoru 1944 pak následoval přesun do Itálie. Před přesunem do Velké Británie se jednotka zúčastnila sweepů nad Jugoslávií a Albánií. Blesk a kruhový znak se šípky nakreslený pod kabinou značí příslušnost k jednotce.



DARK GREEN	H330 MMP C361 077	DARK GREEN	MMP C362 093	AZURE BLUE	MMP C370 092	RED	H3 MMP C13 003	BLACK	H12 MMP C33 047	YELLOW	H4 MMP C4 007
------------	-------------------	------------	--------------	------------	--------------	-----	----------------	-------	-----------------	--------	---------------

C Spitfire Mk.Vb trop, AB502, W/Cdr Ian Richard Glead, No. 244 Wing, Bou Grara, Tunisko, břez-en-duben 1943

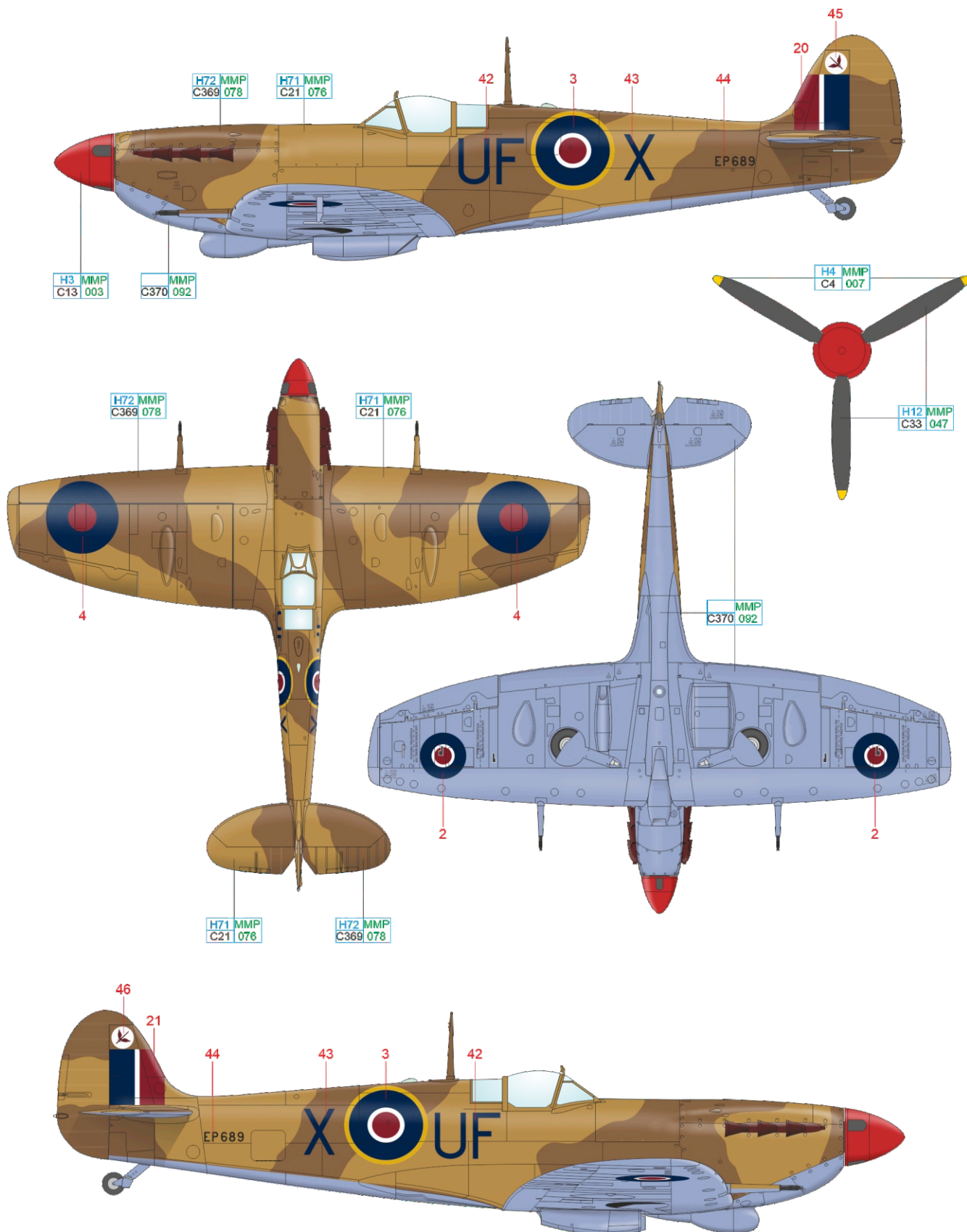
Koncem ledna 1943 se Ian „Widge“ Glead stal velitelem No. 244 Wing v severní Africe, jediné jednotky, kterou tvořily squadrony Spitfirů. Konkrétně se jednalo o No. 92, 145, 601 Squadron RAF, No. 417 Squadron RCAF a No. 1 Squadron SAAF. Wingu velel až do 16. dubna, kdy byl při odpolední hlídce nad oblastí Cap Bon sestřelen. Jeho přemožitelem se pravděpodobně stal Lt. Ernst-Wilhelm Reinert, eso z JG 77. Poté, co byl zasažen, zamířil Glead s poškozeným strojem k tuniskému pobřeží. Jeho Spitfire AB502 byl nalezen na písčných dunách poblíž moře na západním pobřeží Cap Bon. Jeho tělo ale u Spitfiru nalezeno nebylo, našlo se až později. Není známo, jestli zemřel na zranění, nebo při nouzovém přistání. Jisté je, že byl nejprve pohřben v Tazoghrane a 25. dubna 1944 byl opětovně pohřben na vojenském hřbitově v Enfidaville. Všechna letadla, se kterými Glead létal, měla na pravoboku těsně pod kabinou namalovanou černou kočku „Figaro“, což je postavička z příběhu o Pinocchiovii. Nejinak tomu bylo i u dvou Spitfirů opatřených protiprachovým filtrem Aboukir (ER170 a AB502), které používal jako velitel No. 244 Wing. Oba Spitfiry měly na trupu namalovány Gleadovy iniciály IR-G, vyvedené v modré barvě Light Mediterranean Blue s bílým lemováním. Během března a dubna 1943 dosáhl Glead v kokpitu AB502 svých posledních sestřelů – jedné Bf 109G a dvou poškozených Bf 109F. Za svou válečnou kariéru sestřelil Ian Glead celkem 16 letadel, sedm sestřelil pravděpodobně a čtyři poškodil.



DARK EARTH	H72 MMP C369 078	MIDDLE STONE	H71 MMP C21 076	AZURE BLUE	MMP C370 092	RED	H3 MMP C13 003	BLACK	H12 MMP C33 047	YELLOW	H4 MMP C4 007
------------	------------------	--------------	-----------------	------------	--------------	-----	----------------	-------	-----------------	--------	---------------

D Spitfire Mk.Vb trop, EP689, S/Ldr Stanisław Skalski, No. 601 Squadron, Pachino, Itálie, červenec 1943

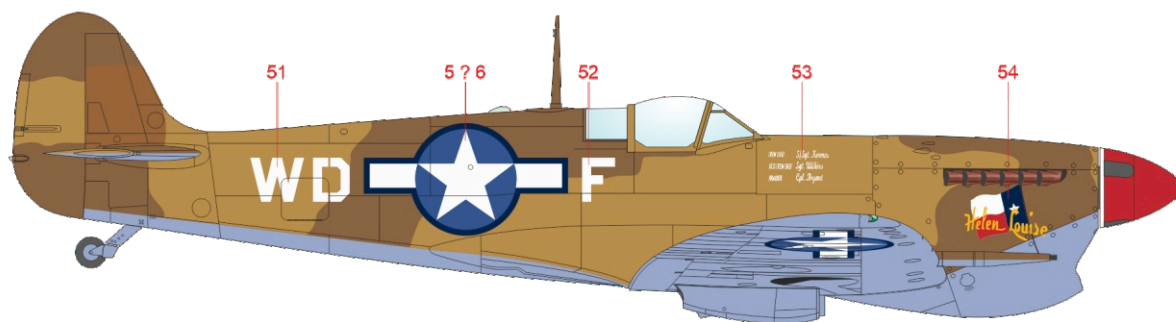
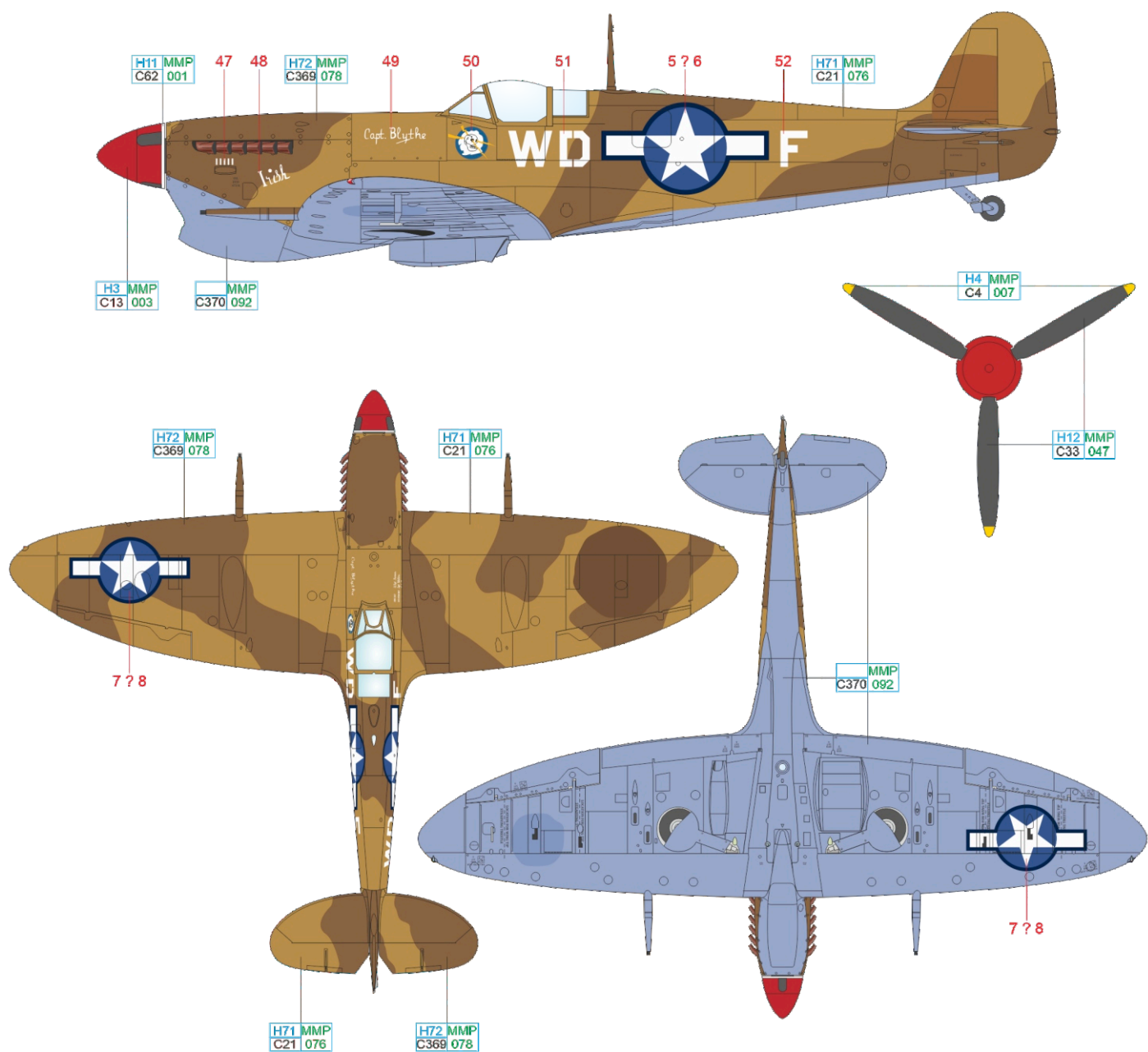
Nejúspěšnější polský stíhač Stanisław Skalski se v polovině července 1943 stal velitelem No. 601 Squadron „County of London“. Stal se teprve druhým Polákem, kterému bylo svěřeno velení squadrony RAF. Během svého tříměsíčního velení používal několik Spitfirů různých verzí. Jedním z nich byl i EP689 s modrým kódovým označením UF-X, opatřený protiprachovým filtrem Aboukir. No. 601 Squadron byla jednou z mála, která tyto protiprachové filtry používala operačně. Stanisław Skalski sestřelil do konce války 24 letounů, jeden pravděpodobně a pět poškodil.



DARK EARTH	H72 MMP C369 078	MIDDLE STONE	H71 MMP C21 076	AZURE BLUE	MMP C370 092	RED	H3 MMP C13 003	BLACK	H12 MMP C33 047	YELLOW	H4 MMP C4 007
------------	------------------	--------------	-----------------	------------	--------------	-----	----------------	-------	-----------------	--------	---------------

E Spitfire Mk.Vc trop, Capt John K. Blythe, 4th FS, 52nd FG, 12th AF, severní Afrika, únor 1943

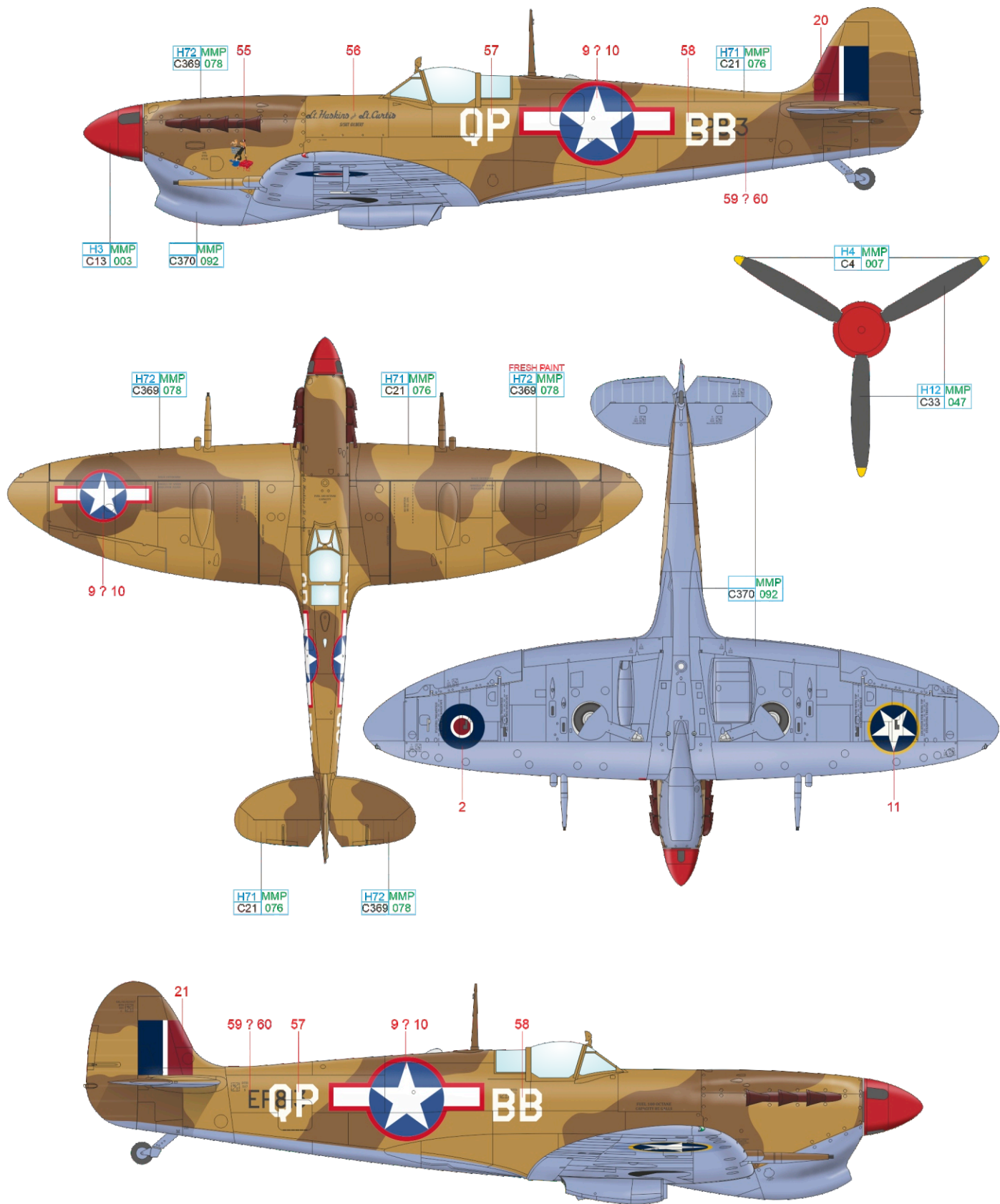
Čtvrtá stíhací squadrona byla aktivována na základně Selfridge Field v Michiganu 15. ledna 1941. Vyzbrojena byla stroji P-39 a P-40, s nimiž létali piloti jednotky až do července 1942. Poté následoval přesun do Severního Irsku, kde piloti 4th FS obdrželi britské Spitfirey. Jednotka byla součástí 52nd Fighter Group, která byla určena k bojům v severní Africe jako součást 12. letecké armády (12th AF). Dne 8. listopadu 1942 byla zahájena invaze v Alžírsku a Maroku a 4th FS byla odeslána na letiště v Alžírsku. Šéfmechanik tohoto Spitfiru, Sgt Kormos, nechal na před namalovat texaskou vlajku a jméno své přítelkyně. Všimněte si výfukového potrubí. Tento stroj je vybaven typem, který byl použit převážně na Spitfirech Mk.IX.



BLACK	H12 MMP C33 047	YELLOW	H4 MMP C4 007
DARK EARTH	H72 MMP C369 078	MIDDLE STONE	H71 MMP C21 076
	AZURE BLUE	MMP C370 092	RED
	H3 MMP C13 003	WHITE	H11 MMP C62 001

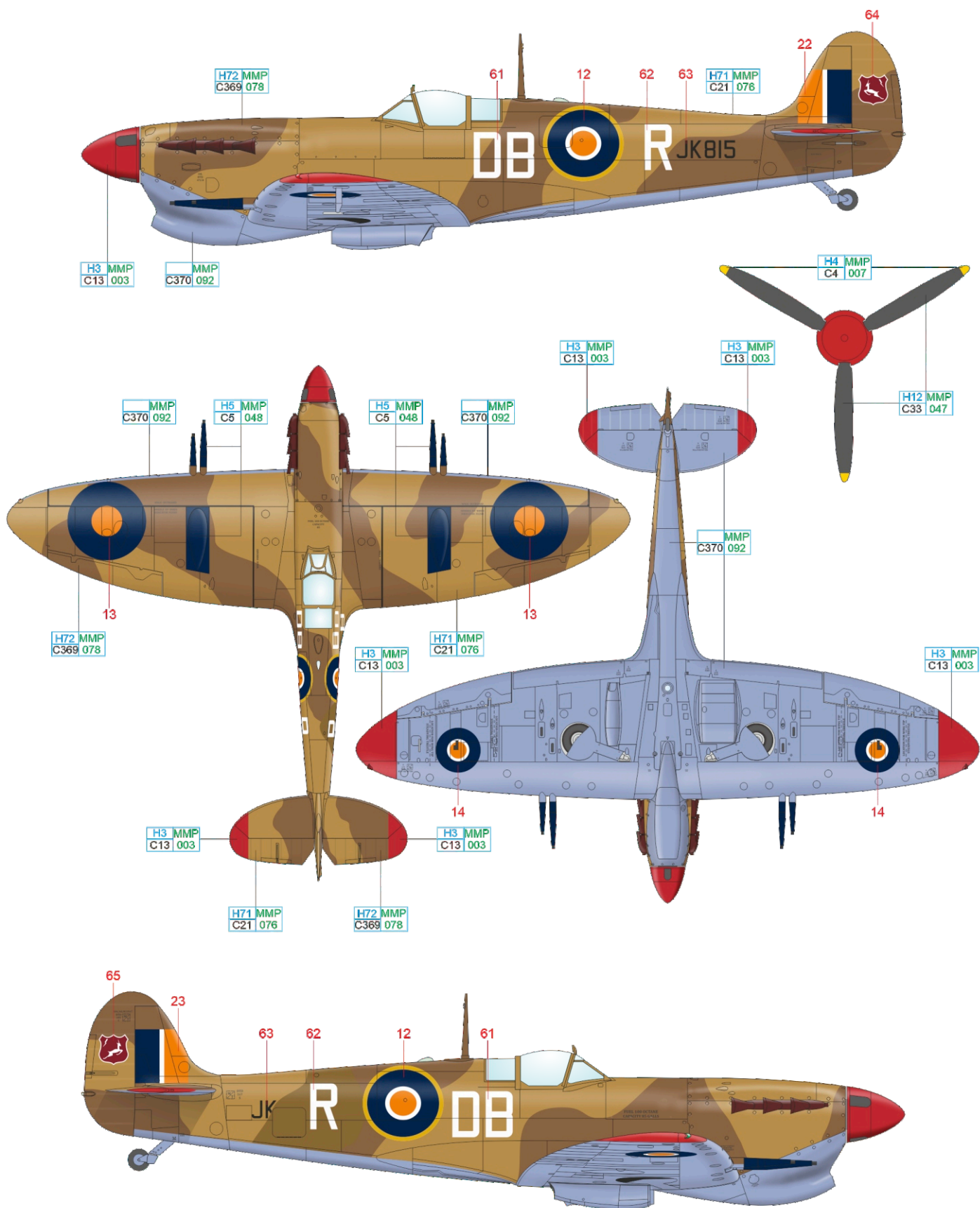
F Spitfire Mk.Vc trop, EP813, Lt. Haskins/Lt. Curtis, 2nd FS, 52nd FG, Palermo, Sicílie, 1943

V červnu 1943, kdy 2nd Fighter Squadron sídlila na letišti La Sebala v Tunisu, ji její příslušníci pojmenovali American Beagle Squadron coby žertovný protipól slavnějších Eagle Squadron. Emblém American Beagle Squadron byl namalován na několika Spitfirech 2nd FS a nesl ho na přídě i stroj, na kterém létali poručíci Hasins a Curtis. Nutno ovšem dodat, že si celá 52nd FG se svými slavnějšími kolegy od 8. letecké armády nijak nezadala a svými výkony jak na Spitfirech, tak na Mustanzích (po přechodu do svazku 15. letecké armády) se významně zapsala do dějin amerického letectva.



G Spitfire Mk.Vc trop, JK815, No. 2 Squadron SAAF, Gioia del Colle, Itálie, říjen 1943

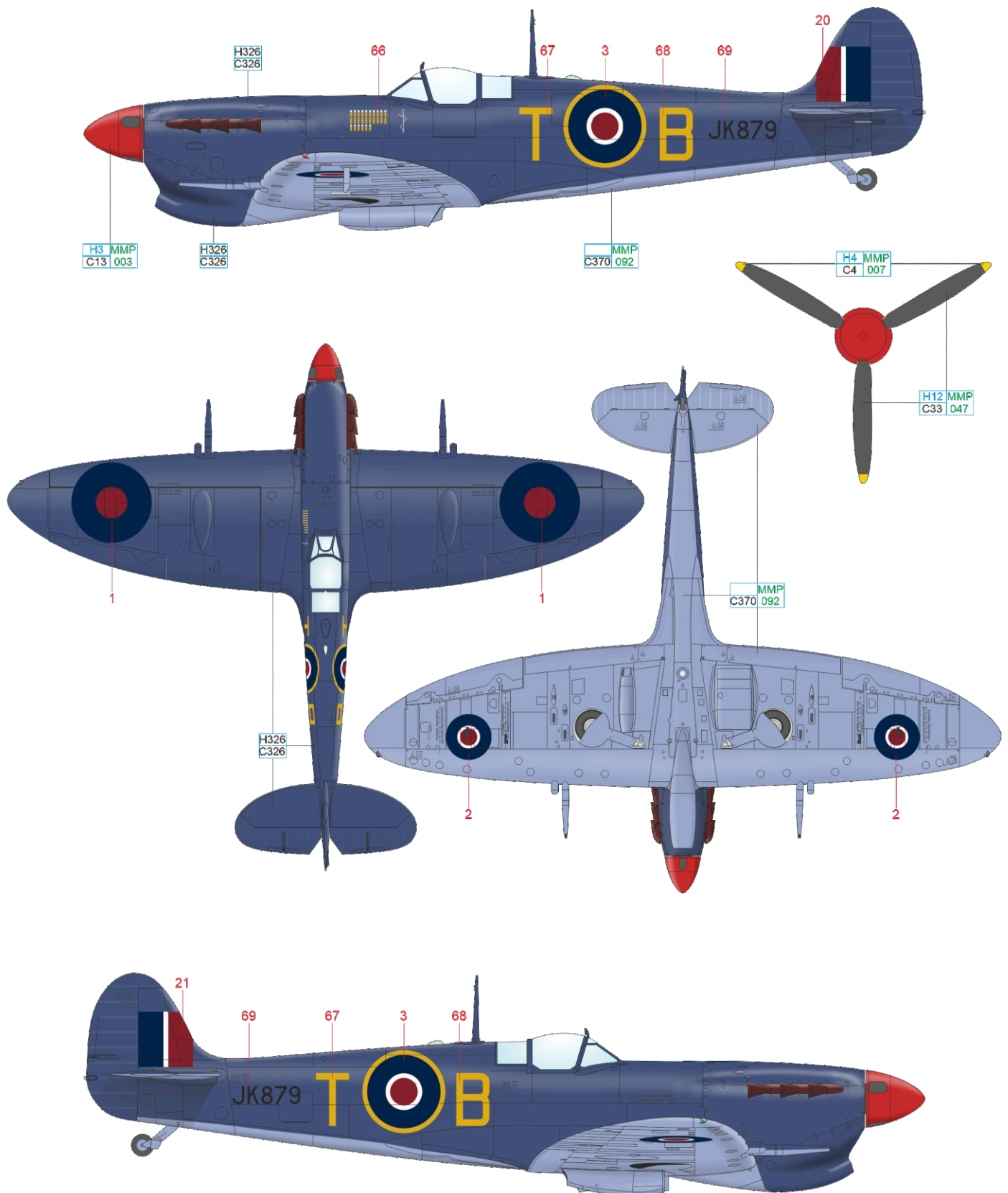
Jihoafrická No 2. Squadron SAAF přebrala své první Spitfirey Mk.Vc v červenci 1943. Vzhledem k úkolům, které jednotku čekaly při podpoře vylovení spojenců na Sicílii, používala jako jedna z mála perutí u svých Spitfireů nejtěžší možnou výzbroj, kterou tvořily čtyři 20mm kanóny. Tato palebná síla měla obrovský účinek při útocích na nepřátelská pozemní vozidla. Na podtrupovém závěsníku nosily Spitfirey Jihoafričanů do bojových operací ještě 250lb nebo 500lb bombu. Barevnou zvláštností Spitfireů No. 2 Squadron SAAF bylo přetažení spodní kamuflažní barvy Azure Blue na horní stranu náběžné hrany křídla a červené zbarvení koncových oblouků křídel a výškovky. Směrové kormidlo zdobí erb jednotky, antilopa na červeném pozadí.



BLACK	H12 MMP C33 047	YELLOW	H4 MMP C4 007
DARK EARTH	H72 MMP C369 078	MIDDLE STONE	H71 MMP C21 076
AZURE BLUE	MMP C370 092	RED	H3 MMP C13 003
BLUE	H5 MMP C5 048		

H Spitfire Mk.Vc trop, JK879, F/O A. F. Osborne, No. 249 Squadron, Qrendi, Malta, květen–červen 1943

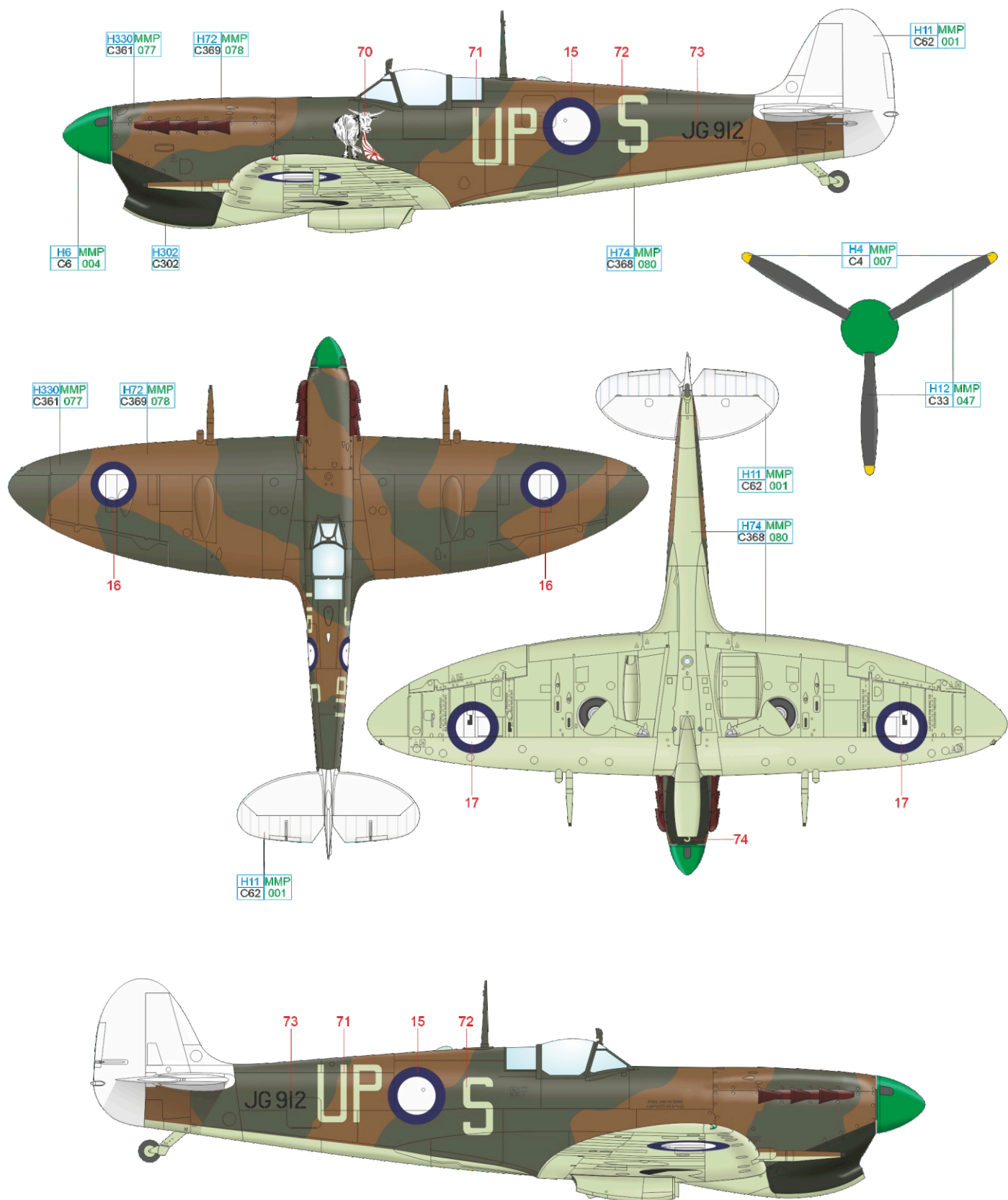
Svého jediného sestřelu dosáhl F/O Osborne 28. dubna 1943, kdy během časného ranního sweepu zahlédli s velitelem squadrony J. J. Lynchem u pobřeží Sicílie dva nízko letící transportní Junkersy Ju 52/3m. Lynch napadl a sestřelil jeden z Junkersů a zajistil si tak místo v historických archívech coby autor tisícího sestřelu při obraně Malty. Poté se připojil zpět k Osbornovi a společně sestřelili druhý Ju 52/3m, který se zřítil do moře. Osborne byl později úspěšný v bojích proti létajícím střelám V1. V létě 1944 v řadách No. 129 Squadron jich sestřelil na Mustangu Mk.III šest. Spitfirey dodané na Maltu létaly v několika různých typech kamufláží. Jedním z nich bylo i toto schéma, kdy horní a boční plochy byly nastříkány barvou Dark Mediterranean Blue, zatímco spodní plochy byly v barvě Azure Blue. Červený kužel označoval stroje létající ve Středomoří.



DARK BLUE	H326 C326	AZURE BLUE	MMP C370 092	RED	H3 MMP C13 003	BLACK	H12 MMP C33 047	YELLOW	H4 MMP C4 007
-----------	--------------	------------	-----------------	-----	-------------------	-------	--------------------	--------	------------------

Spitfire Mk.Vc trop. A58-180 (JG912), No. 79 Squadron RAAF, Kiriwina, Trobriandovy ostrovy, říjen 1943

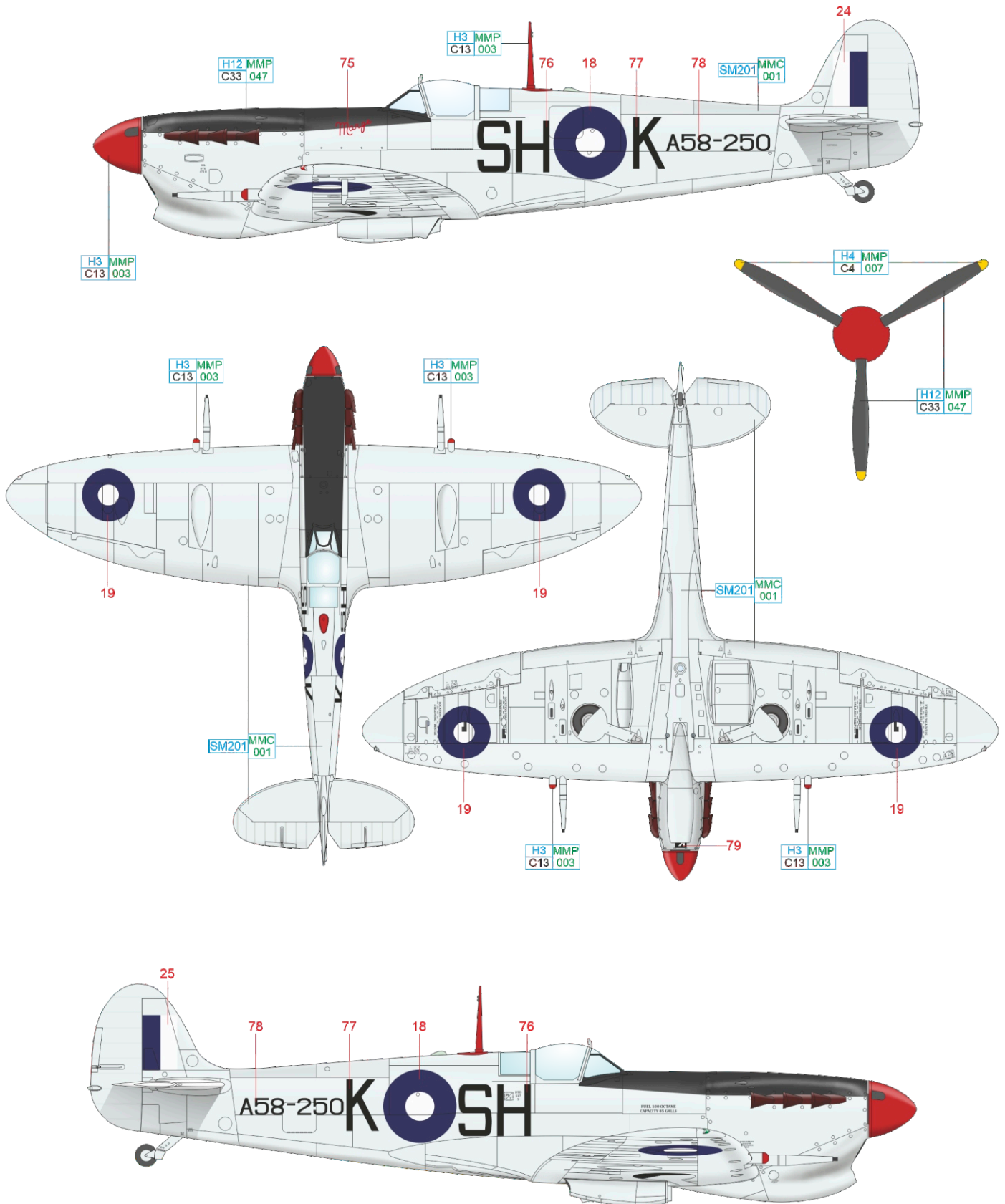
No. 79 Squadron RAAF byla vytvořena na základně Laverton ve státě Victoria 26. dubna 1943 a její rolí mělo být výškové krytí Kittyhawků australských jednotek během tažení Novou Guineou. Jednotka obdržela přednostně Spitfiry Mk.Vc a v polovině května 1943 se začala přesouvat na ostrov Goodenough, odkud podnikala lety na Novou Guineu. Následoval přesun na ostrov Kiriwina, v té době nejbližší spojenecké základny od Japonci obsazeného důležitého přístavu na ostrově Nová Británie. Z Kiriwiny operovaly Spitfiry nad Novou Británií až do března 1944, kdy se No. 79 Squadron přesunula na ostrov Los Negros, jeden z Admiraltiních ostrovů. Spitfire Mk.Vc sériového označení JG912 přibyl do Austrálie 13. dubna 1943 a k No. 79 Squadron byl přidělen 7. května. Bíle zbarvené ocasní plochy nosily stroje působící v oblasti Nové Guineje.

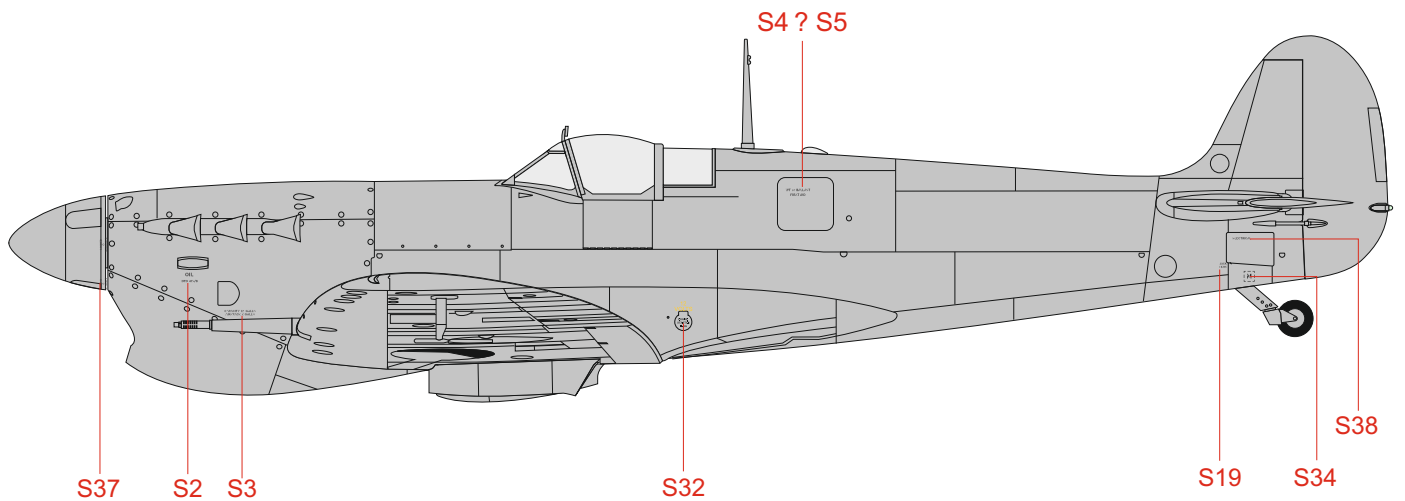
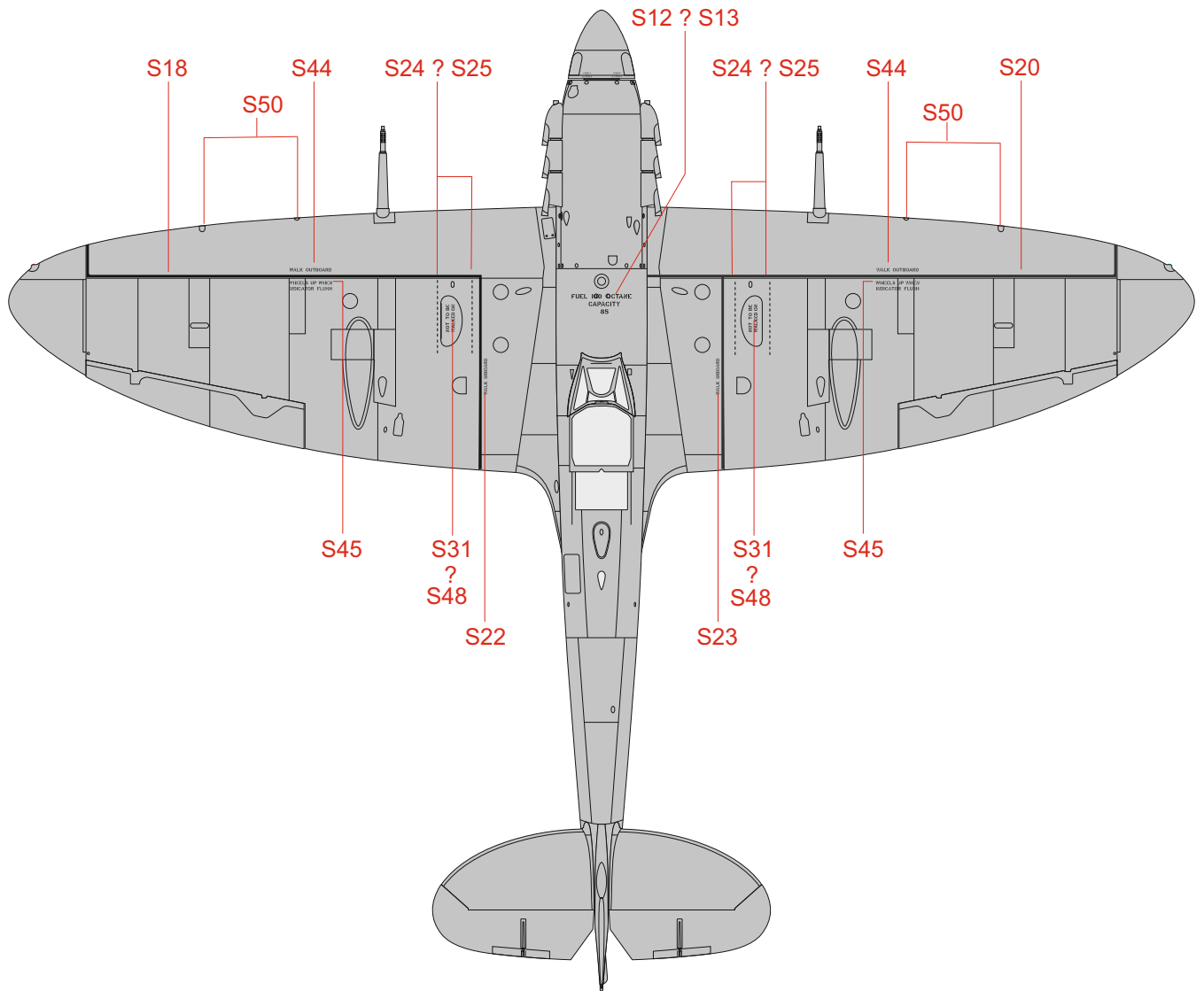


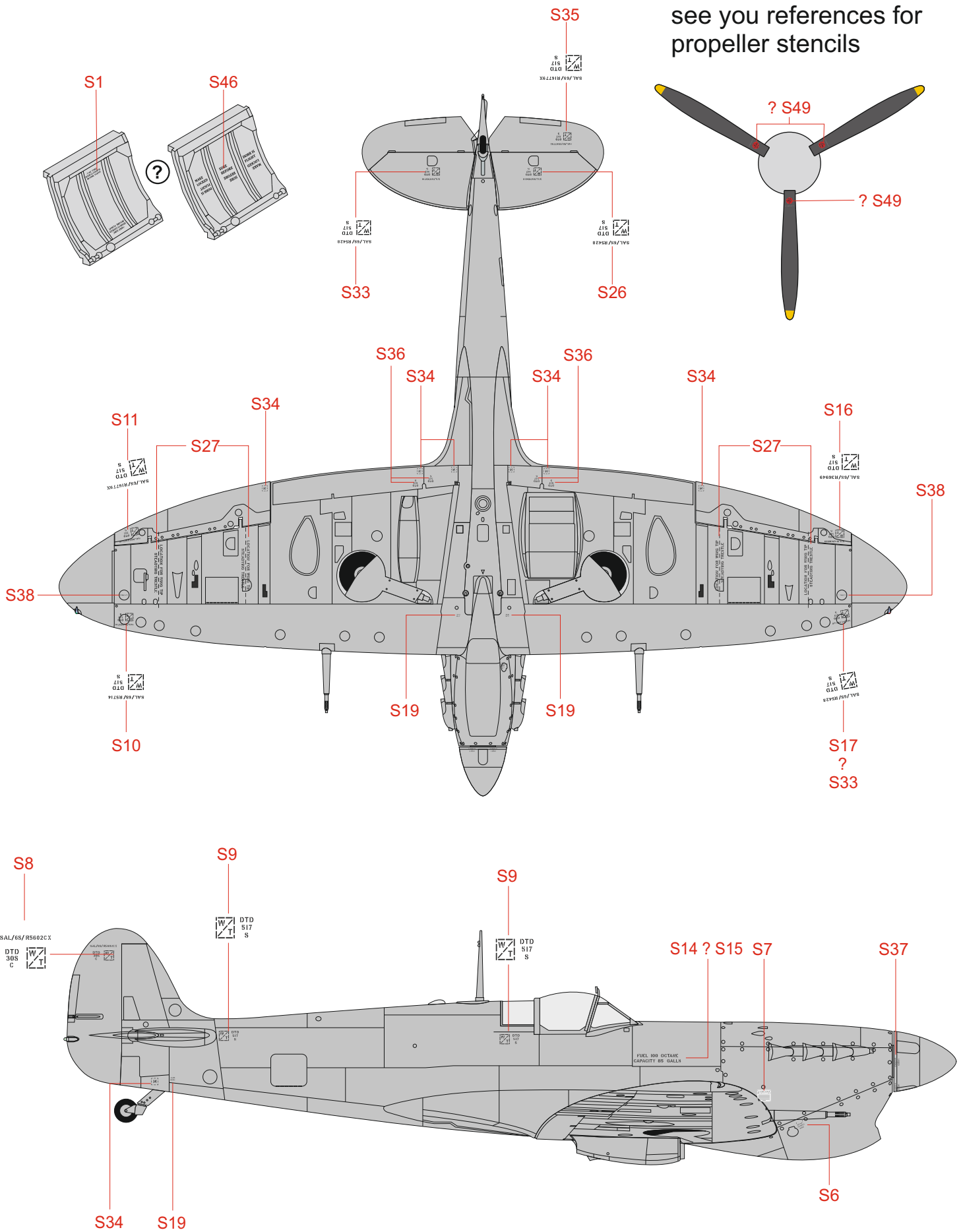
BLACK	H12 MMP C33 047	YELLOW	H4 MMP C4 007
DARK GREEN	H330 MMP C361 077	DARK EARTH	H72 MMP C369 078
SKY	H74 MMP C368 080	WHITE	H11 MMP C62 001
		GREEN	H6 MMP C6 004
		GREEN	H302 C302

J A58-250 (MH586), No. 85 Squadron RAAF, Pearce, Austrálie, květen 1945

Australská No. 85 Squadron RAAF, původně vyzbrojená domácími stroji Boomerang, začala s přezbrojováním na Spitfiry v září 1944. Na rozdíl od ostatních jednotek RAAF, které obdržely Spitfiry Mk.VIII, No. 85 Squadron byla přezbrojena na Spitfiry verze Mk.Vc. Dne 11. května následoval přesun na základnu RAAF Pearce v Západní Austrálii, kde jednotka setrvala až do svého rozpuštění, k němuž došlo 29. listopadu 1945. Spitfire Mk.Vc s označením A58-250 působil před přesunem k No. 85 Squadron RAAF u No. 457 Sqn RAAF, a to od 4. února 1944. Jako svůj osobní stroj jej tam používal velitel B Flightu F/Lt Alf Glendining. Poslední let s tímto Spitfirem vykonal W/O Gray dne 23. května 1945. Při přistání jej poškodil a zatímco pilot zůstal nezraněn, letoun byl odepsán a posloužil jako zdroj náhradních dílů.



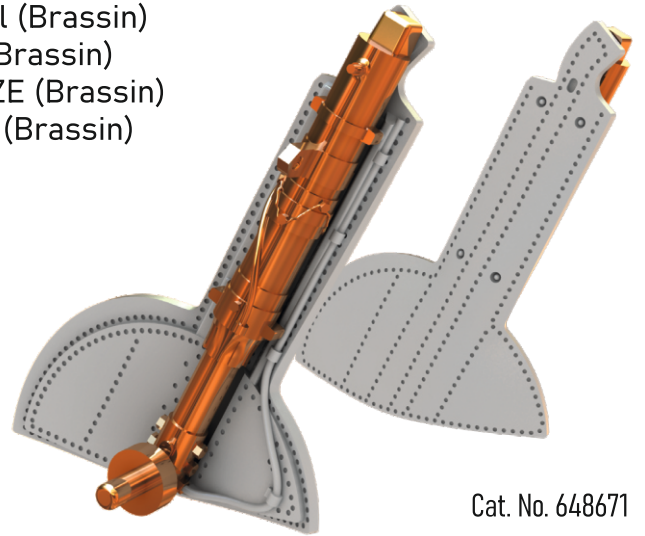




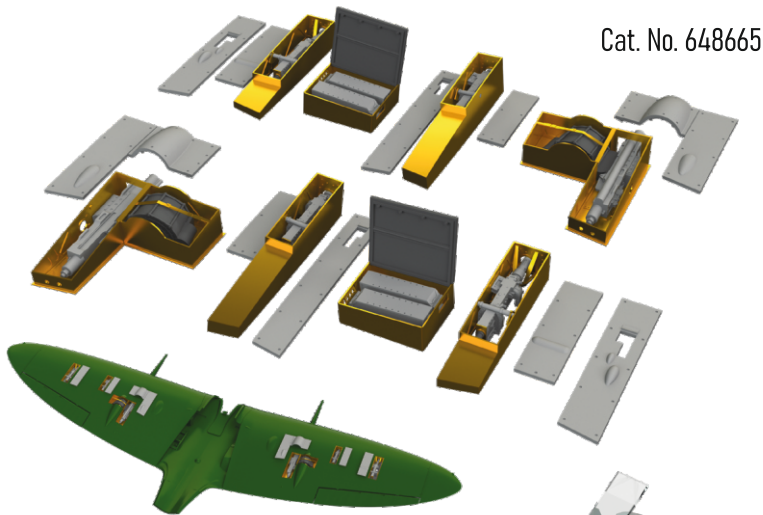
NOTES

- 481065 Spitfire Mk.V landing flaps (PE-Set)
- FE1207 Spitfire Mk.V seatbelts STEEL (PE-Set)
- 644113 Spitfire Mk.V LööK (Brassin)
- 648098 Spitfire wheels - 5 spoke (Brassin)
- 648119 Spitfire wheels - 5 spoke, smooth tire (Brassin)
- 648640 Spitfire Mk.V engine (Brassin)
- 648663 Spitfire Mk.V cockpit (Brassin)
- 648664 Spitfire Mk.V wheels (Brassin)
- 648665 Spitfire Mk.Vb gun bays (Brassin)
- 648666 Spitfire Mk.Vc gun bays (Brassin)
- 648667 Spitfire Mk.V three-stacks exhausts rounded (Brassin)
- 648668 Spitfire Mk.V three-stacks exhausts fishtail (Brassin)
- 648669 Spitfire Mk.V six-stacks exhausts fishtail (Brassin)
- 648670 Spitfire Mk.Va/b undercarriage legs BRONZE (Brassin)
- 648671 Spitfire Mk.Vc undercarriage legs BRONZE (Brassin)
- D48088 Spitfire Mk.V stencils (TFace)

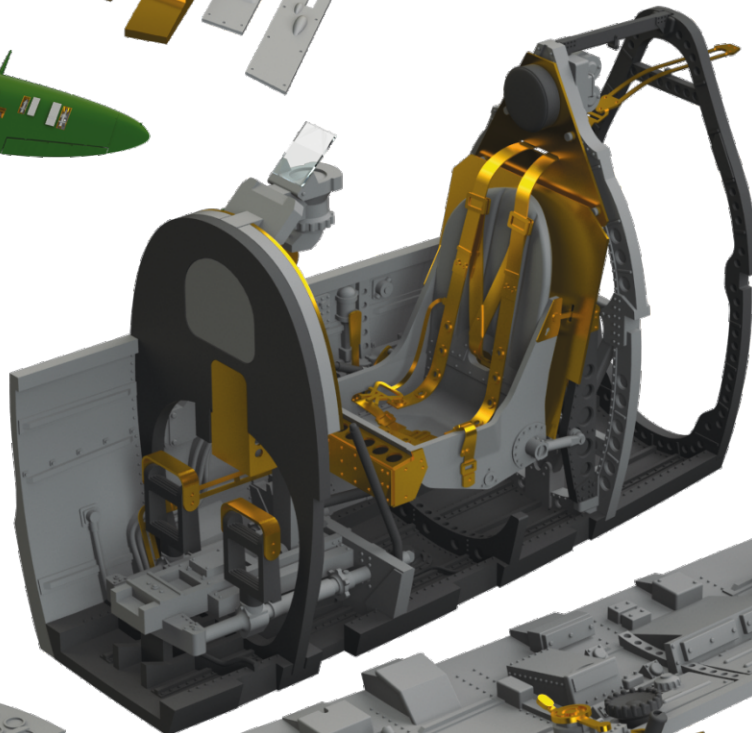
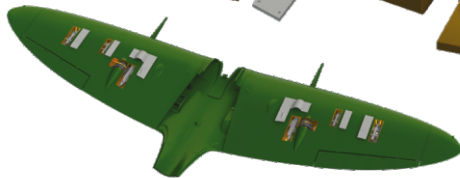
Cat. No. 644113



Cat. No. 648671



Cat. No. 648665



Cat. No. 648663

