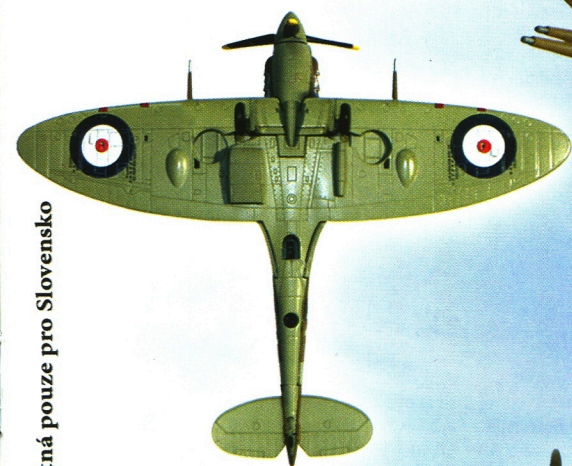


KOLEKCE KOVOVÝCH MODELŮ

VOJENSKÁ LETADLA

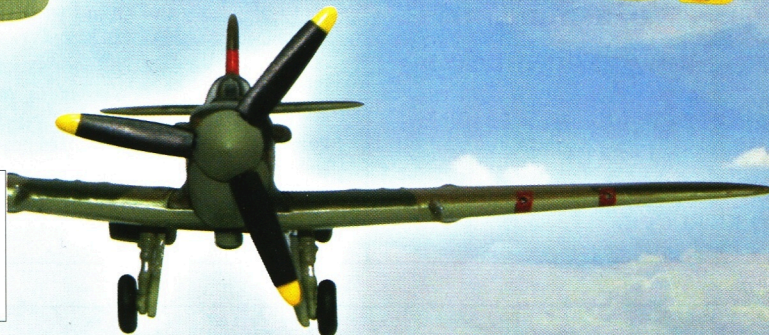
S TÍMTO ČÍSLEM MODEL
SPITFIRE MK VB

ZVÝHODNĚNÁ
CENA
69,90 Kč
3 €*



*Cena platná pouze pro Slovensko

ISBN 978-83-252-0479-2



VOJENSKÁ LETADLA

V KAŽDÉM ČÍSLE MODEL LETADLA S PEČLIVĚ
PROVEDENÝMI DETAILS KONSTRUKCE A S ORIGINALNÍ
KAMUFLÁŽÍ. MODEL Y TĚTO KOLEKCE REPREZENTUJÍ
VŠECHNA VÝVOJOVÁ OBDOBÍ VE VOJENSKÉM
LETECTVÍ – OD 1. SVĚTOVÉ VÁLKY AŽ DO SOUČASNOSTI.

KAŽDÝCH 14 DNÍ NOVÉ MODEL Y

V KOLEKCI NAJDETE MEZI JINÝMI:

SPAD S.VII C. 1	MESSERSCHMITT BF 109F
HAWKER HURRICANE MK IIB	SOPWITH B1B
F/A-18F SUPER HORNET	MIG 29
BRISTOL BULLDOG	JU 87B
DASSAULT MIRAGE 2000C	MICUBIŠI A6M „ZERO“



**V příštím čísle
MiG 15bis**

Vydavatel:
Oxford Educational Sp. z o.o.
Grunwaldzka 2A, Slupsk, Polsko

Generální dodavatel titulu pro český a slovenský trh:
AMERCOM SA, O/POZNAŇ
Grochowe ąki 6, 61 752 Poznaň, Polsko
Tel.: +48 618 515 147

Zastoupení v ČR:
AMER MEDIA s. r. o.
Modřanská 11, 143 00 PRAHA 4
Zákaznická linka: (+420) 296 188 900 (9–17 hod.)
E-mail: amercom@amercom.cz
www.amercom.cz

Příprava pro tisk:
PRESS-PYGMALION, s. r. o.
Mánesova 536, 737 01 Český Těšín
Redaktor: Milan Brončlik
Odborná spolupráce: Joanna Kiszka Rybicka, Miloš Kmeť, Jiří Rataj

Předplatné v ČR:
A.L.L. production, s. r. o.
P. O. BOX 732, 111 21 PRAHA 1
Tel.: 840 306 090
E-mail: predplatne@predplatne.cz
Předplatné je možné objednat od 3. čísla. Předplatitelé obdrží každý
měsíc v jedné zásilce dvě čísla magazínu.
Pololetní předplatné (12 čísel) – cena 1 548 Kč.
Roční předplatné (24 čísel) – cena 3 096 Kč

Objednávky předplatného v SR:
MAGNET PRESS, SLOVAKIA s. r. o.
P. O. BOX 169
830 00 Bratislava
Tel.: 02/67 20 19 31-33
Fax: 02/67 20 19 30
E-mail: predplatne@press.sk
www.press.sk

Předplatné je možné objednat od 3. čísla. Předplatitelé obdrží
každý měsíc v jedné zásilce dvě čísla magazínu.

Předplatné za 6 čísel – 34,20 €
Předplatné za 12 čísel – 68,40 €
Předplatné za 24 čísel – 136,80 €

ISBN: 978-83-252-0479-2
Série: 978-83-252-1230-8

Pozor! Model není hračka. Je určen pro osoby starší 14 let.
Naše model y se mohou v detailech lišit od originálních letadel.
Vydavatel si vyhrazuje právo na změnu počtu čísel a pořadí
přiložených modelů.



**Poříd'te si celou
úžasnou sbírku
kovových modelů!**

V KAŽDÉM ČÍSLE KOVOVÝ MODEL LETADLA
S PEČLIVĚ PROVEDENÝMI DETAILS KONSTRUKCE.

SUPERMARINE SPITFIRE S MOTORY ROLLS-ROYCE MERLIN

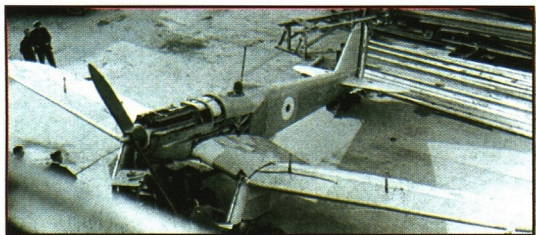


SPITFIRE Mk IIA
312. (ČESKOSLOVENSKÉ) PERUTI
Z KONCE ROKU 1941, KDY PERUŤ
MĚLA NA STAROSTI PROTIVZDUŠNOU
OBRANU SKOTSKA. OD VERZE
Mk I SE LIŠIL MOTOREM A ZESÍLENOU
KONSTRUKCÍ.

SUPERMARINE SPITFIRE JE JEDNÍM Z LETOUNŮ, KTERÉ JSOU SYMBOLY LETECKÝCH BITEV 2. SVĚTOVÉ VÁLKY. BYL V NICH PŘÍTOMEN OD PRVNÍHO DO POSLEDNÍHO DNE VÁLKY A MĚL VELKOU ZÁSLUHU NA VÍTĚZSTVÍ NAD STÁTÝ OSY. LÉTALI V NĚM PILOTI SNAD ZE VŠECH STÁTŮ BOJUJÍCÍCH NA STRANĚ SPOJENCŮ. O JEHO VELMI PODEVENÉ KONSTRUKCI SVĚDČÍ VÝROBA 25 HLAVNÍCH VERZÍ A NĚKOLIKA DESÍTEK SUBVERZÍ.

POZEMNÍ VERZE

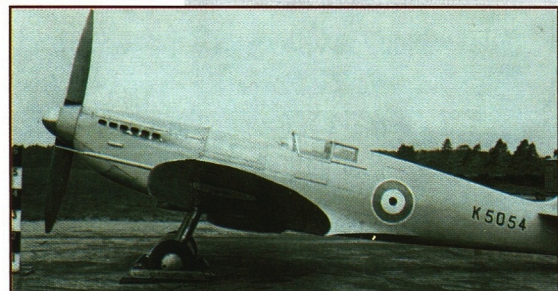
Díky své historii se stal spitfire jedním z nejvýznamnějších strojů v dějinách letectví. I přesto, že v nejtěžších okamžicích Velké Británie nesl hlavní tíhu bojů s Luftwaffe hurricane, přisuzuje se rozhodující role v této bitvě spitfiru. Později byl totiž vlastně jediným letadlem, které se mohlo postavit německým stíhačkám. O titul vítěze nad Luftwaffe jej však připravily americké stíhačky. I přesto obrovský modernizační potenciál spo-



SUPERMARINE TYPE 224 POSTAVENÝ V SOULADU SE SPECIFIKACEMI MINISTERSTVA LETECTVÍ F.7/30. SOUBOJ PROJEKTU SE STROJEM GLOSTER SS.37, KTERÝ BYL DO SLUŽBY ZAVEDEN JAKO GLADIATOR, DOPADL V NEPROSPĚCH KONCEPČNĚ MODERNĚJŠÍHO JEDNOPLOŠNÍKU. PŘÍČINOU NEÚSPĚCHU BYL SLABÝ MOTOR ROLLS-ROYCE GOSHAWK O VÝKONU 492 kW (660 HP).

čívající v konstrukční rezervě spitfiru způsobil, že byl až do konce války velmi nebezpečným protivníkem. Kromě toho byl díky své elegantní siluete pokládán za nejkrásnější stíhací letoun s pístovým motorem.

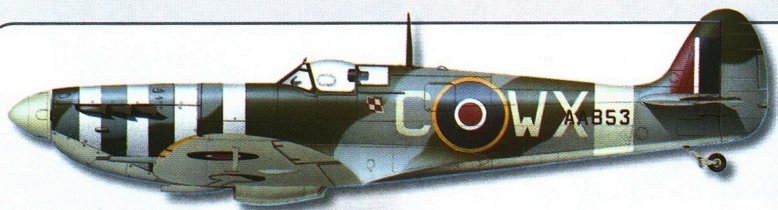
Začátky historie Supermarinu Spitfire můžeme najít ve specifikaci F.7/30 Ministerstva letectví související s hledáním náhrady za dvouplošník Bristol Bulldog. V souladu s těmito technickými podmínkami předvedl v únoru 1934 hlavní konstruktér továrny Supermarine J. R. Mitchell prototyp dolnoplošníku s kapotovaným pevným podvozkiem a dvěma kulometry Vickers ráže 7,7 mm označený jako Supermarine typ 224. Tento letoun poháněný motorem Goshawk II o výkonu 492 kW (660 HP) však nesplnil všechny požadavky, a Mitchell se proto začal zajímat o specifikaci F.5/34 týkající se stíhačky se zatahovacím podvozkiem vyzbrojené osmi kulometry. Navrhl poměrně malé letadlo, jež mělo krytou pilotní kabinu a zatahovací podvozek. Jako pohonná jednotka byl předpokládán motor Rolls-Royce P.V.12 (později známý jako Merlin); firma jej vyvíjela ve vlastní režii a je považován za jednu z nejzdařilejších konstrukcí leteckého pístového motoru, které kdy vznikly. Charakteristickou vlastností tohoto letounu měla být eliptická křídla s výzbrojí osmi kulometů střídajících mimo plochu dvoulisté vrtule. Při vývoji byly využity i výsledky experimentů získané během zkoušek závodních letadel S5 a S6.



SUPERMARINE TYPE 300
VYFOTOGRAFOVANÝ PŘED PRVNÍM
VZLÉTNUTÍM V BŘEZNU 1936.
PROTOTYP LETOUNU SPITFIRE
SE SÉRIOVÝM ČÍSLEM K5054 MĚL
NAMONTOVÁN MOTOR MERLIN C
O VÝKONU 738 kW (990 HP).

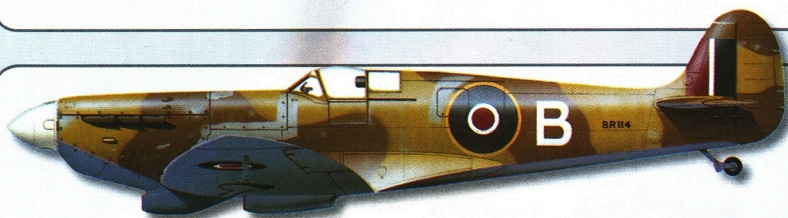
I SPITFIRE Mk V

LETOUNY SPITFIRE Mk V BYLY VYVINUTY JAKO PROTIVÁHA K NĚMECKÝM STÍHAČKÁM MESSERSCHMITT Bf 109F. SPITFIRE Mk VB BYL NEJPOČETNĚJI VYRÁBĚNOU VARIANTOU, CELKEM BYLO POSTAVENO 3 923 KUSŮ S MOTOREM MERLIN 45 O VÝKONU 1 073,8 kW (1 440 HP). VERZE Mk VB BYLA VYZBROJENA DVĚMA KANONY RÁŽE 20 MM A ČTYŘMI KULOMETY RÁŽE 7,7 MM.



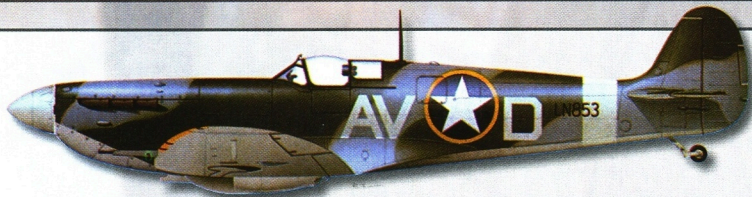
SPITFIRE Mk VB 302. (POLSKÉ) PERUTĚ, ČERVENEC 1942

Letadlo s kamufláží v podobě tmavozelených a tmavošedých polí se spodními plochami ve světlešedé barvě. Bílé pruhy na kapotě motoru byly zavedeny pro rychlou identifikaci v rámci operace „Jubilee“, tedy vylodění u Dieppe.



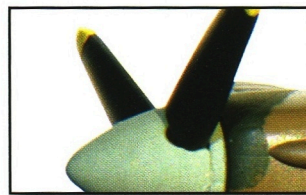
SPITFIRE Mk VC 103. OPRAVÁRENSKÉ JEDNOTKY, ZÁŘÍ 1942

Stroj na obrázku byl dodán do Egypta na jaře roku 1942. Zde byl v polních dílnách upraven k zachytávání průzkumných letounů JU 86P a zbaven celé přebytečné výbavy a standardní výzbroje. V prodloužených křídlech měl v místě kanonů namontovány dva kulometry ráže 12,7 mm.



SPITFIRE Mk VB 335. STÍHACÍ PERUTĚ, 4. STÍHACÍ SKUPINY USAAF, ŘÍJEN 1942

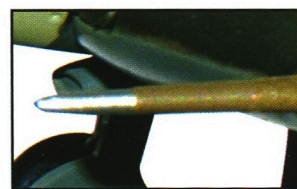
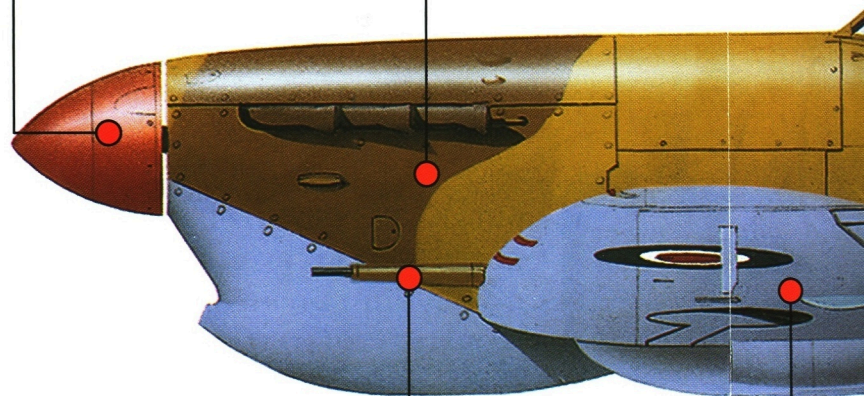
Stroj majora Williama J. Daleyho, jednoho z amerických dobrovolníků bojujících v RAF ve 121. (orlí) peruti, kde sloužili piloti z USA. V září 1942 byla peruť i s technikou převelena k 8. letecké armádě USA.



VRTULE:

VRTULE VERZE Mk V BYLA STEJNÁ JAKO U VERZE Mk I, KDE SE PŮVODNĚ POUŽÍVALA

DVOULISTÁ DŘEVĚNÁ VRTULE WATTS, KTEROU PAK NAHRADILA TROJLISTÁ DVOUPOLOHOVÁ VRTULE, ZPOČÁTKU DE HAVILLAND, POZDĚJI OD FIRMY ROTOL. BYLA TO TROJLISTÁ VRTULE S NASTAVITELNÝM ÚHLEM NÁBĚHU A STÁLOU RYCHLOSTÍ.



VÝZBROJ:

CELÁ VÝZBROJ LETADLA SPITFIRE Mk V SE NACHÁZELA V KŘÍDLECH. SEŠTÁVALA Z DVOU KANONŮ BRITISH HISPANO 20 MM A ČTYŘ

KULOMETŮ COLT BROWNING RÁŽE 7,7 MM.

MODEL SPITFIRE Mk VB MĚŘITKO 1:72



Model znázorňuje letoun 616. peruť RAF ze srpna 1941. Letadlo má standardní denní kamufláž pro toto období. Tento stroj se nevrátil z letu nad severní Francií 9. srpna 1941. Pilotovi mjr. L. H. „Bucku“ Cassonovi, DFC, AFC, se podařilo nouzově přistát v okolí St. Omer.

MO
LETO
DVAN
KARI
MER
1 07

TECH
VYNI
STRO

TE

Typ:

Osádk

Mot

Výk

počá

Hm

Roz

Výz

ba o

MOTOR: MOTOR

LETOUNU V TĚTO VERZI JE DVANÁCTIVÁLCOVÝ ŘADOVÝ KARBURAČNÍ ROLLS-ROYCE MERLIN 45 O VÝKONU 1 073,8 kW (1 440 HP).



KABINA: PILOTNÍ

KABINA BYLA CHRÁNĚNA PRŮHLEDNÝM VYPOUKLÝM KRYTEM (MALCOLM HOOD) S ČELNÍM ŠTÍTKEM

Z NEPRŮSTŘELNÉHO SKLA A PANCÉŘOVOU DESKOU ZA SEDAČKOU PILOTA. LETCI SI POCHVALOVALI VÝBORNOU VIDITELNOST VE VŠECH SMĚRECH.



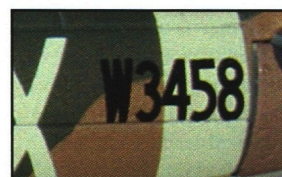
SPITFIRE Mk VB 249. PERUTĚ RAF, ŘÍJEN 1942

Tento letoun se dostal na Maltu na palubě letadlové lodi HMS Eagle (stroje byly naloženy na palubu letadlové lodi, odkud v bezpečné vzdálenosti od cíle vzlétly a poté přistály na letištích na ostrově). 15. října 1942 byl 15 km jižně od La Vallety sestřelen německým esem z 1./JG53 feldwebelem Marianem Mazurkem (30 vítězství z celkem 35 soubojů). Pilot letounu seržant Edwin Hiskens zahynul.



KŘÍDLO: LETADLO MĚLO MODERNÍ ELIPTICKÁ KŘÍDLA, KTERÁ MU DODÁVALA NEZAMĚNITELNOU SILUETU.

TECHNOLOGICKÁ NÁROČNOST VÝROBY BYLA KOMPENZOVÁNA VYNIKAJÍCÍMI VLASTNOSTMI KŘÍDLA PŘI PŘETAŽENÍ LETOUNU, TAKŽE STROJ BYL PLNĚ OVLADATELNÝ VE VŠECH REŽIMECH LETU.



DRAK: CELOKOVOVÁ KONSTRUKCE

LETOUNU BYLA VE SROVNÁNÍ S DŘÍVĚJŠÍMI VERZEMI Mk I A Mk II ZESÍLENA, COŽ BYLO NUTNÉ KVŮLI VĚTŠÍ HMOTNOSTI MOTORU MERLIN 45.

TECHNICKÉ ÚDAJE LETOUNU SPITFIRE MK VB

Typ: stíhací bombardovací celokovový samonosný dolnoplošník poloskořepinové konstrukce se záďovým zatahovacím podvozkem.

Osádka: 1 osoba.

Motor: dvanáctiválcový, řadový v sestavě V, karburační, kapalinou chlazený Rolls-Royce Merlin 45 o výkonu 1 073,8 kW (1 440 HP).

Výkony: max. rychlost 605 km/h ve výšce 5 950 m; cestovní rychlost 437 km/h ve výšce 1 524 m nebo 528 km/h ve výšce 6 000 m; počáteční stoupavost 1 448 m/min. nebo 13,6 m/s; dostup 11 034 m; normální dolet 760 km, max. dolet 1 830 km.

Hmotnost: prázdného letounu 2 309 kg; vzletová 3 071 kg.

Rozměry: rozpětí 11,23 m; délka 9,12 m; výška 3,48 m; nosná plocha 22,48 m².

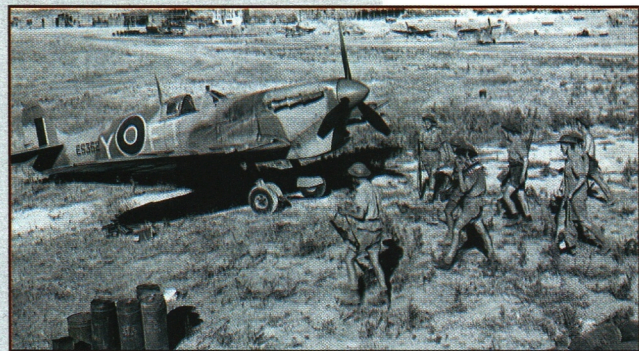
Výzbroj: 2 kanony British Hispano ráže 20 mm (2 x 60 nábojů), 4 kulomety Colt Browning ráže 7,7 mm (4 x 350 nábojů), 1 bomba o hmotnosti 227 kg nebo 2 bomby o hmotnosti 113 kg.



SPITFIRE LF Mk VC ZRESTAUROVANÝ V ROCE 1975 DO LETUSCHOPNÉHO STAVU V KAMUFLÁŽI PRVNÍHO UŽIVATELE. V ČERVENCI 1942 BYL TENTO LETOUN PŘIDĚLEN 310. (ČESKOSLOVENSKÉ) PERUTI.

LETOVÝ SNÍMEK LETOUNU SPITFIRE Mk VB 316. (POLSKÉ) PERUTĚ „VARŠAVSKÉ“ – POMĚRNĚ VELKÁ ČÁST LETADEL VERZÍ Mk VA A Mk VB MĚLA ZKRÁCENÁ KŘÍDLA.

SPITFIRE Mk VC(TROP) 46. PERUTĚ NA FOTOGRAFII Z LETIŠTĚ COMISO NA SICÍLI.



PROTOTYP

Další prototyp označený jako Supermarine typ 300 byl objednán v lednu 1935 na základě požadavků Ministerstva letectví F.37/34, pouze výzbroj byla změněna podle specifikace F.10/35 (ze čtyř na osm kulometů). Pohonnou jednotkou se stal motor Merlin „C“ o výkonu 738 kW (990 HP). Stavba prototypu byla započata v březnu a ukončena po téměř 12 měsících. První let prototypu se konal 5. března 1936. Letoun pilotoval J. Summers. Během zkoušek letadlo dosáhlo maximální rychlosti 563 km/h. Už 3. června obdržel výrobce první objednávku na 310 kusů. Prototyp s vojenským číslem K5054 sloužil k různým testům a nalétal ve vzduchu 151,3 hodiny. Službu ukončil 4. září 1939, kdy musel být odesán po tragické letecké nehodě, ale to už měla RAF v první linii 306 letadel Spitfire Mk I.

SPITFIRE Mk I

Po Mitchellově smrti převzal jeho povinnost Joe Smith, který dohlížel na stavbu většiny sériových verzí. První exemplář ozna-

čený jako Spitfire I (Mk I) byl odzkoušen 14. května 1938. Zpočátku tato letadla poháněl motor Rolls-Royce Merlin II o výkonu 768 kW (1030 HP) a dvoulistá dřevěná vrtule.

Kvůli nedostatečnému množství vyrobených kulometů byly místo osmi montovány pouze čtyři. Vztlakové klapky a podvozek byly zpočátku spouštěny ručně, později dostaly hydraulické zařízení. V průběhu výroby byl použit přední kryt pilotní kabiny vyrobený z neprůstředního skla. Později byla zavedena vypouklá odsuvná část a pancéřová deska za sedadlem, a také ohnivzdorná přepážka před pilotní kabinou. Od 78. exempláře se začala používat trojlístá kovová vrtule de Havilland, která byla v roce 1939 nahrazena vrtulí Rotol. Od 175. exempláře začal být do letadel montován motor

Merlin III se stejným výkonem. Standardní výzbrojí této verze bylo osm kulometů Browning 7,7 mm. V roce 1940 byly ve 30 letounech pro zvětšení palebné síly nahrazeny čtyři kulometry dvěma kanony ráže 20 mm (po jednom v každém křídle). Tato verze byla označena Mk Ib a verze pouze s kulometry nesla označení Mk Ia. Dohromady bylo postaveno 1 566 letounů Mk I, z toho 50 v továrnách Westland.

PRŮZKUMNÉ VERZE Mk I

Vzniklo několik variant tohoto neozbrojeného stroje s netypickým označením. Dvě letadla PR Type A byla vybavena kamerami umístěnými v křídle. Po instalaci přídatných palivových nádrží o objemu 132 l bylo označení změněno na PR Type B. Varianta PR Type C, jejímž dalším vývojem vznikl PR Mk III, měla kamery F.24 v zádi trupu. Dolet varianty PR Type D byl zvýšen na 3 200 km. Varianta PR Type E byla určena pro blízký taktický průzkum. Na standard PR Type F (PR Mk VI) pro velmi daleký strategický průzkum byly upraveny všechny vyrobené stroje variant B a C (8, resp. 15 kusů). Varianta PR Type G posloužila k vývoji ozbrojené průzkumné verze PR Mk VII.

SPITFIRE Mk II

U verze Mk II, jejíž první exemplář byl zkompletován v červnu 1940, byl použit motor Merlin XII o výkonu 856 kW (1 150 HP), který pracoval na 100oktanový benzín. V Castle Bromwich bylo postaveno 920 letadel této verze,

z nichž mělo posledních 170 kříd-

lo typu B se dvěma kanony a čtyřmi kulometry. Stroje v této verzi měly zesílenou pancéřovou ochranu pilota, čelní průhledný kryt z neprůstředního skla a samosvorné palivové nádrže. 52 kusů přestavěných v roce 1942 pro námořní záchrannou službu bylo navíc vybaveno nafukovacím záchranným člunem, světlicemi a případně kouřovými bombami na padácích. Tato verze byla zpočátku značena Mk IIC, později ASR Mk II. S verzí Mk II byly také prováděny experimenty se závěsníky bomb a přídatných palivových nádrží.

SPITFIRE Mk III A IV

Tyto verze také nebyly sériově vyráběny. Prototypem pro Mk III byl přestavěný letoun Mk I. Letadlo mělo zesílenou konstrukci, zatahovací ocasní kolečko a zesílenou pancéřovou ochranu pilota, křídlo mělo „seříznuté“ konce. Pohonnou jednotkou byl motor Merlin XX

o výkonu 1 103 kW (1 480 HP). Toto letadlo sloužilo ke zkouškám různých variant výzbroje, nových chladičů a motorů Merlin 60 a 61. Ve druhém prototypu, označeném Mk IV, byl použit motor Griffon IIB. Později bylo označení tohoto letadla změněno na Mk XX.

SPITFIRE Mk V

Verze Mk I a Mk II měly v britských vzdušných silách tvořit protiváhu k německým stíhačkám Bf 109E. Byly stejně rychlé a přitom obratnější, ve střemhlavém letu však byly pomalejší a jejich motory s karburátorem jim znemožňovaly boj v obrácené poloze.

Další sériová verze Mk V měla být rovnocenným protivníkem pro Bf 109F. Byla vyvinuta koncem roku 1940, s výrobou se začalo začátkem roku 1941. První exempláře byly přijaty do služby v únoru. Zpočátku bylo objednáno 1 000 kusů se dvěma druhy výzbroje – Mk VA s osmi kulomety a Mk VB se dvěma kanony a čtyřmi kulomety. Konstrukčně se jednalo o letoun stejný jako u dřívějších verzí, avšak se zpevněnou konstrukcí, poháněnou motorem Merlin 45 o výkonu 1 073 kW (1 440 HP). Zpočátku byla vyráběna letadla s oběma variantami výzbroje, od června 1941 opouštěly produkční linky pouze letouny Mk VB. V průběhu výroby vznikla verze Mk VC s univerzálním křídlem, kam se dala v závislosti na potřebách montovat výzbroj typu A nebo B, ale také čtyři kanony 20 mm. U varianty Mk VC umožňovaly vnější závěsníky podvěsit 227kg bombu pod trup nebo dvě 113kg bomby pod křídla. Ke zvětšení doletu bylo možné pod trupem zavěsit přídatnou palivovou nádrž o objemu 523 nebo 796 l. Pro lepší vyvážení byly nohy podvozku posunuty o 5 cm dopředu.

Původně měla verze Mk V křídlo o rozpětí 11,23 m. V průběhu výroby byla délka křídel zkrácena na 9,995 m, a to kvůli lepší obratnosti v nižší letové hladině. V roce 1943 byla speciálně kvůli letu v malých výškách vypracována verze LF Mk V s křídlem o menším rozpětí a motorem Merlin 45M o výkonu 1 182 kW (1 585 HP). Tyto letouny dostaly karburátory umožňující rychlé manévry v malé výšce. Tato verze měla zpočátku stoupavost 21,6 m/s a její maximální rychlost ve výšce do 1 500 m byla vyšší o 14,5 km/h. Verze Mk V byla vyráběna s několika motory – Merlin 45 (Mk VA), Merlin 45 nebo 46 (Mk VB), Merlin 45, 46, 50, 50A, 55 a 56 (Mk VC) a Merlin 45M, 50M nebo 55M (LF Mk V).

Na jaře roku 1942, když už byla hrozba německé invaze zažehnána, se verze Mk V ve větším měřítku objevila v severní Africe a na Maltě. Byl tam používán hlavně typ Mk VC(trop) – tropická verze s přídatným vzduchovým filtrem upravená pro lety v pouštních podmínkách. Používané byly dva druhy filtrů – Aboukir, častěji však Vokes – umístěné v nasávacím otvoru pod motorem; letoun měl navíc zvětšené glykolové a olejové chladiče. Pro tuto verzi byly navrženy tři přídatné palivové nádrže o objemu 136,2, 408,6 a 771,8 l zavěšené pod trupem. V Egyptě bylo pět strojů přizpůsobeno k zachytávání německých průzkumných letadel ve výšce do 12 200 m. Navíc byl jeden z nich vybaven motorem Merlin 61 a čtyřlístou vrtulí. Dohromady bylo postaveno 94 kusů Mk VA, 3 923 ks Mk VB a 2 447 ks Mk VC.

SPITFIRE PR Mk IV

Stavba dvou letadel PR Mk I Type D posloužila v vývoji průzkumné verze Mk IV. Letoun měl motor Merlin 45 nebo 46 a nebyl ozbrojen. Existovaly tři varianty: W se dvěma kamerami F.8 s ohniskovou vzdáleností 50,8 cm, S se dvěma kamerami F.24 s ohniskovou vzdáleností 34,3 cm a Y se dvěma kamerami F.52 s ohniskovou vzdáleností 91,5 cm. V křídle byly místo výzbroje osazeny dodatečné nádrže na 310 l pohonných hmot. Navíc byl letoun vybaven nafukovacím člunem typu K, nádrží na pitnou vodu o objemu 6,8 l a radiostanicí TR 1133. Některé exempláře měly protipískový filtr Aboukir. 229 letounů Mk V bylo přestavěno na verzi PR Mk IV. Prvních 15 kusů bylo ještě označeno jako PR Mk V.

SPITFIRE PR Mk VII

V letech 1941–1942 bylo 45 letounů přestavěno na průzkumnou verzi PR Mk VII. Jako etalon posloužil PR Mk I Type G, zůstala také výzbroj a pancéřová ochrana pilota ze stíhací verze. Do trupu byly dodatečně montovány dvě vertikální kamery F.24 a palivová nádrž o objemu 131,7 l.

SPITFIRE F Mk VI

Byla to výšková verze Spitfiru Mk V určená k zachytávání bombardérů a průzkumných letounů létajících ve velkých výškách. Letadla této verze měla přetlakovou kabinou a motor Merlin 47 o výkonu 1 055 kW (1 415 HP). Křídla typu B byla prodloužena o nové koncovky na rozpětí 12,243 m. Bylo postaveno 97 exemplářů této verze, která létala od února 1941. Většina strojů zůstala ve Velké Británii, pouze pět bylo odesláno do Egypta. Po jejich stažení z první linie jim byly nosné plochy opět zkráceny do dřívějších rozměrů. Od této verze letouny začaly používat čtyřlísté vrtule.

SPITFIRE Mk VII

Tato výšková verze byla navržena speciálně pro motory Merlin 61 (F Mk VII) a 71 (HF Mk VII). Letoun měl zvětšené rozpětí křídel a kvůli většímu motoru musel být delší. Byly použity dva stejné chladiče pod křídly. Zmenšila se vzdálenost mezi křídélky a ke křídlu typu C mohly být připojeny dvě nádrže po 63,6 l. Ocasní kolečko se za letu zatahovalo. Bylo postaveno 140 letadel. První z nich bylo předáno v dubnu 1942. Pozdější exempláře měly zvětšené směrové kormidlo. V letadlech se používaly motory Merlin 61 o výkonu 1 167 kW



LETKA STROJŮ SPITFIRE Mk I 65. PERUTĚ VYFOTOGRAFOVANÝCH TĚSNĚ PŘED VYPUKNUTÍM 2. SVĚTOVÉ VÁLKY. PILOT V NEJBLIŽŠÍM STROJI JE POR. ROBERT STANFORD TUCK, KTERÝ V ROCE 1940 SE SPITFIREM DOSÁHL 12 JISTÝCH A 2 PRAVDĚPODOBNÝCH SEŠTŘELŮ.

LETOUNY SPITFIRE Mk VB(TROP) 417. PERUTĚ, KTERÁ SE V ÚNORU 1942 PŘESUNULA Z VELKÉ BRITÁNIE DO SEVERNÍ AFRIKY. PO CELOU DOBU BOJŮ V TĚTO OBLASTI LÉTALI PILOTI TĚTO JEDNOTKY NA STROJÍCH VERZE Mk V. LETOUNY NA SNÍMKU JSOU VYBAVENY TROPICKÝM FILTREM TYPU VOKES.





KRÁSNA FOTOGRAFIE ZACHYCUJÍCÍ OKAMŽIK „NASKOČENÍ“ MOTORU BĚHEM STARTOVÁNÍ. Z VÝSTUPNÍCH TRYSEK ŠLEHÁ OHEŇ ZE ZAPÁLENÉ BOHATÉ POHONNÉ SMĚSI.

(1 565 HP) a Merlin 71 o výkonu 1 234 kW (1 655 HP). Tento stroj, kterému se někdy říká „Strato Spitfire“, dosahoval maximální rychlosti 669 km/h ve výšce 13 400 m. Průzkumná verze tohoto letounu nesla označení PR Mk X, bylo však vyrobeno pouze 16 exemplářů.

SPITFIRE Mk VIII

Toto letadlo mělo být britskou odpovědí na německý letoun Fw 190, ale ve službě se objevilo až v červnu 1943. Samotný letoun byl

identický s verzí Mk VII, neměl však přetlakovou kabinu. Byly v něm použity tři typy motorů: Merlin 61, 63 a 63A ve standardní verzi, Merlin 66 u verze LF a Merlin 70 u výškové verze HF. Stroje Mk VIII a byly určeny do služby v oblasti Středozemního moře a na Dálném východě. Křídlo verze C mělo zpočátku prodloužené koncovky, později mu bylo vráceno původní rozpětí. Letadlo mohlo unést 454 kg bomb. Jeden exemplář byl po válce přestavěn na dvoumístné cvičné letadlo. Celkem vzniklo 1 225 strojů verze LF, 267 strojů F a 160 strojů HF. Všechny byly vybaveny tropickým filtrem Vokes.

SPITFIRE Mk IX a Mk XVI

Jelikož se první letouny verze Mk VIII mohly ve službě objevit až v roce 1943, bylo nutné postavit provizorní verzi, jejíž výkony by umožňovaly účinně bojovat s německým Fw 190A, na který verze Mk V již nestačila. Nejjednodušším řešením bylo namontovat do verze Mk V motor o mnohem větším výkonu. Nevyžadovalo to mnoho změn v konstrukci. Adaptaci provedla továrna

postaveno 4 010 exemplářů verze LF, 1 255 letounů verze F a 400 strojů verze HF. Na standard tohoto modelu bylo přestavěna část letadel verze Mk V, a dokonce i Mk II. Používaly se dvě nosné plochy – s normálním a zkráceným rozpětím. V této verzi byly instalovány různé koncovky křídel, nesouviselo to však s typem motoru. Po válce bylo 20 letounů přestavěno na dvoumístné cvičné stroje. Podobnou přestavbou prošly i spitfiry v ruském letectvu, které rovněž patřilo k uživatelům verze Mk IX.

Poptávka po letounech Mk IX překračovala možnosti továren Rolls-Royce vyrábějících motory, proto se v létě 1944 začaly do těchto letadel montovat v USA vyráběné motory Packard Merlin 266 o výkonu 1 282 kW (1 720 HP). Od února 1945 byl u verze označené Mk XIV snížen hřbet trupu za pilotní kabinou. Část letounů (1 053 kusů) měla také zmenšené rozpětí křídel.

SPITFIRE PR Mk X a XI

Několik letadel PR Mk VII dostalo přetlakovou kabinu a bylo přeznačeno na PR Mk X. Část strojů Mk VII byla zbavena výzbroje a přestavěna na neozbrojené taktické průzkumné letouny bez přetlakové kabiny. Celkem takto vzniklo 471 letounů a na tento standard bylo přestavěno i 15 exemplářů Mk IX. Charakteristickými znaky tohoto typu byla zvětšená olejová nádrž pod motorem a kamera pro boční snímkování. Zpočátku byl do těchto letounů montován motor Merlin 61, 63 nebo 63A, posledních 211 letadel bylo vybaveno pohonnou jednotkou Merlin 70. U pozdějších sérií bylo zvětšeno směrové kormidlo. Průzkumné vybavení se montovalo ve variantách W, X a Y, což umožňovalo univerzální využití letounu. Letadla této verze dosahovala maximální rychlosti 679 km/h ve výšce 8 230 m.

Doba stoupání na 6 096 m byla



5 minut, maximální dolet s přídavnými nádržemi činil 3 219 km.

SPITFIRE PR Mk XIII

Jednalo se o lehké ozbrojenou průzkumnou verzi určenou k letům na malých výškách. Letoun konstrukčně navazoval na PR Mk VII a byl téměř identický s námořní verzí Seafire LR IIC, na rozdíl od ní však byl obvykle vybaven třemi, nikoli pouze dvěma kamerami. Pro stavbu verze Mk XIII byly používány letouny Mk IIA, Mk VA/B a Mk VII. Takto vzniklo 26 strojů vyzbrojených čtyřmi kulomety. Maximální dolet této verze činil 1 126 km. Námořní letectvo používalo 12 letounů tohoto typu.

Celkem bylo postaveno 20 017 letounů Supermarine Spitfire všech verzí s motory Merlin.

SPITFIRE LF Mk IXB
 312. (ČESKOSLOVENSKÉ) PERUTI.
 NA TOMTO STROJI LÉTAL V ZÁŘÍ
 1944 NADPORUČÍK OTTO SMIK,
 DFC, NEJLEPŠÍ SLOVENSKÉ
 LETECKÉ ESO NA ZÁPADNÍ FRONTĚ.
 BOKORYS ZOBRAZUJE JEHO LETOUN
 V DOBĚ, KDY MĚL NA KONTĚ
 8 SEŠTŘELŮ – 5 LETADEL A 3 LÉTAJÍCÍ
 BOMBY V1. POZDĚJI SE JAKO JEDEN
 Z MÁLA CIZINCŮ STAL VELITELEM
 BRITSKÉ 127. PERUTĚ. JEHO
 CELKOVÉ SKÓRE 12 LETADEL A 3 V1
 SE ZASTAVILO V DEN JEHO SMRTI
 24. LISTOPADU 1944.

v Castle Bromwich, kde byl do letounu Mk V instalován motor Merlin 61 o výkonu 1 167 kW (1 565 KM). První letadla verze Mk IX se na britském nebi objevila v červenci 1942 a potvrdila, že jsou lepší než nejnovější německé stíhačky. Zpočátku byla používána křídla typu B a C. Pak se objevilo univerzální křídlo typu E, jež umožňovalo montáž čtyř kanonů ráže 20 mm nebo dvou kanonů ráže 20 mm a dvou kulometů ráže 12,7 mm. Všechna letadla mohla nosit bomby a přídavné palivové nádrže. Zpočátku bylo u verze Mk IX používáno směrové kormidlo z verze Mk V, později bylo nahrazeno větším kormidlem z Mk VIII. Vyráběly se tři základní verze: F Mk IX s motory Merlin 61 nebo 63 o výkonu 1 275 kW (1 710 HP), LF Mk IX s motorem Merlin 66 o výkonu 1 282 kW (1 720 HP) a HF Mk IX s motorem Merlin 70 o výkonu 1 275 kW (1 710 HP). Celkem bylo