



barvení jsme provedli opravu nabouraného křídla, podle vzoru jsme udělali přípravky a díly na chybějící klapku. V té době jsme pracovali v dílně na stělnici, odkud jsme museli vyklidit tuny plechu, který se tam skladoval. Po několika měsících tuto dílnu podnik potřeboval na výrobu a my se stěhovali na místo nám přikázané. Bylo to na tzv. Nové hale, kde nás nechali pouze chvíli. Právní oddělení závodu nás bombardovalo urgencemi typu „Jelikož se oprava Vašeho letounu protáhla, žádáme Vás, abyste jej co nejdříve odvezli“ atd.

Zde byla namontována vrtna, nalícovaný motorové kryty, vyrobeny chybějící zámky krytu motoru, namontována kormidla, která jsme po sobotách a nedělích zrestaurovali a potáhli v dílně v NTM. Po dalším vyřazení jsme skončili venku ve výklenku za vraty haly 1. montáže. Zde, na čerstvé vzduchu, se nám dělalo dobře, hlavně když nepřelo, nevýhodou bylo, že se dalo dělat pouze do tmy.

Zde jsme dokončili montáž křídla, uzavření torsní skříně montážními krytkami.

Měli jsme snahu vyrobiť makety zbraní, bohužel se to nezdařilo. Vyrobili jsme tedy pouze kryty kanonů Hispano s maketami ústí hlavní. Zde, na tomto místě došlo k první montáži křidel, zapojení lan řízení křidélek a lanek ovládání zámek podvozků. Po zakrytí spár byl Spít připraven k nalakování. K této operaci jsme museli vymyslet speciální postup. V NTM Miroslav Balous namíchal tři konve barev, které zmatovatěl maskem. Toto byla jediná položka, kterou jsme zatížili finance NTM.

Domluvili jsme se s vedením provozu Startu, pod který spadá lakovna, že nám nechali volnou jednu polovinu lakovny se stříkacím boxem. Tu jsme měli k dispozici od pátku odpoledne a noc z pátku na sobotu. V pátek odpoledne jsme propašovali do podniku několik kamarádů, Pepika Krybuse, Edu Jiráka a Ivana Krákoru, kteří nebyli zaměstnanci podniku.

Spít byl do rána nastříkán kamuflážními barvami, byly nastříkány i popisové nápisy a náběžné hrany. Neměl pouze znaky, které nám slíbili dodělat tovární lakýrnici. Spíta jsme vytáhli ještěrkou před lakovnu do začínajícího rána. Po dolakování znaků jsme uskutečnili besedu se zaměstnanci podniku a bývalými příslušníky RAF Františkem Louckým a Karlem Šedou. (i v tom bylo v polovině roku 1967 kousek odvahy).

Po nafocení na kompenzačním kruhu následovala demontáž. Křídla jsme usadili do lože pro přepravu křidel L-29 Delfín, na trup byl namontován transportní podvozek a trup byl převezen ve vleku za nákladákem.

Zanedlouho po smontování bylo 22. výročí přistání Spitfirů na Ruzyni 13. srpna. Tehdy odpoledne přišel do NTM generál Janoušek s plukovníkem Pernikářem a několika piloty. Ten celé skupině poděkoval za opravu, bylo to poděkování jediné a dodnes si ho velice vážím. Další historie již není tak zajímavá. V roce 1968 se začala připravovat velká výstava k 50. letému výročí vzniku ČSR. Připravoval se i velký letecký den. V komisi, která rozhodovala o exponátech výstavy byli i zástupci leteckých podniků. Aero Vodochody zastupoval soudruh Malkovský, a když se jednalo o Spítu, tak hrdě dával najevo všem, že „Spíta jsme dělali ve Vodochodech“. Tomu tvrzení jsme se srdečně zasmáli. Potom přišel 21. srpen 1968. Letecký den byl zrušen, zůstala pouze výstava, která se stala základem Muzea letectví a kosmonautiky. A tak jsme v září 1968 s kolegou Slávkem Haškem Spíta opět postavili na podlahu dopravní haly, demontovali jej a odvezli do Kbel, které se ježily hlavně okupačními armád. Byl to pro ně velký šok, když jsme okolo nich vezli letadlo s anglickými znaky. V té době byl Spít zapůjčen do Kbel na půl roku. Od té doby jej návštěvníci mohou spatřit v expozici druhé světové války. Vladimír Danda

#### **Na opravě se zúčastnili:**

Miloslav Hašek, Vladimír Danda, Jaroslav Marcol, Laco Andraško, Miroslav Balous, Josef Krybus a Eduard Jirák

#### **Hrubý výčet prací při renovaci TE-565**

Křídla:

Zhotovení přípravků, detailů a výroba pravé vzlak. klapky.

Výroba chybějící části náběžné hrany spodního potahu levého křídla.

Zhotovení kopyta na vytažení plexiskel pozíčních světel.

Výroba rámečků na tato světla.

Výroba držáku Pittot. trubice a montáž.

Výroba chybějících krytek křídla.

Oprava obou koncových oblouků.

Výroba krytů a ústí kanonů Hispano.

Celé křídlo vyčištěno, odlakováno, stříkáno základem.

Kytování torsní skříně křídla - broušení kyty.

V muzeu: Odstranění zbytků starých potahů na směrovce, výškovce a vyvažovacích ploškách, vyčištění a stříkání základem.

Potažení kormidel novým plátnem, vypnutí a lakování celonem.

Trup: Odstranění nátěrů a vyčištění.

Demontáž palubní desky, zaměřovače, přístrojů, demontáž pilot. sedadla.

Přestříkání palub. desky, montáž přístrojů, zaměřovače.

Montáž dílů kabiny.

Oprava proraženého trupu na pravé straně pod přechodem křídla.

Demontáž potrubí chlazení motoru a olej. instalace, vyčištění a povrch. ochrana měd a mosaz.

Oprava motorového lože na pravé straně - částečná demontáž.

Natření motoru a lože barvou.

Oprava horního dílu krytu motoru.

Oprava a nalícování bočních dílů krytu motoru.

Výroba chybějících zámek krytu motoru.

Nastříkání trupu a kormidel základ. barvou.

Montáž křidel - nalícování přechodů, montáž kormidel.

Nalakování kamuflážními barvami včetně nápisů a znaků.

Demontáž - odvoz Vodochody - NTM.

Montáž v NTM - úprava podvozků - vyzdvižení na stojany.

Demontáž v NTM - montáž letišť Kbel.

Stav trvá od září 1968 dodnes.

#### **Text k fotografiím.**

#### **Strana 6**

Na těchto dvou snímcích je zachycen odvoz trupu a křidel do Vodochod v létě 1966. Na trupu jsou ještě vidět původní britské vřs. znaky a číslo TE-565.

#### **Strana 7**

Pro převoz křidel bylo použito lože pro křídla z L-29 Delfín.

#### **Strana 9**

Na fotografiích na této dvoustraně je zdokumentován stav levé poloviny křídla tak, jak byl před započatím rekonstrukce.

#### **Strana 10**

Dva obr. nahoře zachycují převoz hotového trupu z Vodochod do expozice NTM v červnu 1967. Dole je zatím poslední kompletace před hangárem ve Kbelích v září 1968 před umístěním do expozice Leteckého Muzea.

Nahoře je letoun po nalakování i s pomocníky z Aera Vodochody,

Dole jsou Vladimír Danda (vlevo) a Miloslav Hašek, kteří měli hlavní podíl na této rekonstrukci. Na protější straně je letoun připravený pro fotografování na kompenzačním kruhu v areálu Aera v červnu 1967.

#### **Strana 13**

Na této dvoustraně je letoun na kompenzačním kruhu v areálu Aera v červnu 1967 před rozmontováním a převozem do Prahy.

#### **Strana 14**

Nahoře je příprava před odjezdem z NTM do Kbel, kde měl být letoun vystaven půl roku. Je tam dodnes.

Dole vlevo jsou pánove Hašek a Danda po více jak třiceti letech při natáčení filmu Trnavomodrý svět před kulisami na hračanském letišti v Turnově. Stojí před Spitfirem Mk.VI-II, na který měli za úkol umístit kameru pro snímání letových záběrů. Detail této kamery je vpravo dole. Byla s ní mimo jiné natočena scéna útoku na vlak na francouzském území.

#### **Strana 15**

Zde je již Te-565 na svém zatím posledním místě v expozici druhé sv. v. v Leteckém muzeu Historického ústavu AČR ve Kbelích. Letoun je vystaven v hale B, která je věnována odboji čs. letců během 2.sv.v..

#### **Strana 22**

Na protější straně je trup v Nové hale ve Vodochodech na jaře 1967.

#### **Strana 24**

Na kalových pohledech na pravý bok trupu je patrné přeplátování (překrytí) jednotlivých potahových plechů přes druhé.

#### **Strana 25**

Nahoře je dobře patrný typický přechod křídla do trupu a panelů. Některé panely jsou převrněny poměrně hrubými šrouby, pancéřová deska chránící nádrž vystupuje z povrchu.

#### **Strana 26**

Vlevo a na protější straně je trup v Nové hale při opravě v 60. letech po vytmělení, vybroušení a natření základovou barvou, vlevo nahoře je vystupující pancéřová deska nad horní trupovou nádrží, vpravo je pohled zdola na paneláž centroplánu.

V levé polovině je dobře patrný ventil pro spojení spodní trupové palivové nádrže s vnější přídavnou.

#### **Strana 28**

Nahoře a vpravo jsou celkové pohledy na směrová a výšková kormidla pozdního provedení.

Dole je opět dobře patrné přeplátování trupu.

#### **Strana 29**

Na rozdíl od výškových ploch nejsou u směrového kormidla vidět probrání v pohyblivé části závěsy, pokud je kormidlo v rovné poloze, protože jsou zapuštěné hluboko do těla kormidla (vlevo). Pod potahem je u výškovky dobře zřejmá její kostra.

#### **Strana 31**

Na protější straně jsou pohledy na pravou polovinu křídla. Pod poměrně pomačkanými potahovými plechy jsou dobře patrné příčky vnitřní konstrukce.

Dole je detail prohnutí odtokové hrany křídla při přechodu do trupu a napojení krycího potahu na trup.

Na této straně jsou detaily křídla z rekonstrukce v 60. letech.

Vpravo nahoře je kompletní křídlo před odvozem letounu do Kbel.

Uprostřed jsou obr. již z probíhající opravy ve Vodochodech, dole ještě před odvozem do Vodochod.

#### **Strana 32**

Na protější straně vlevo nahoře je celkový pohled na samostatný trup ML-417 v dílnách IWM Duxford. Vlevo dole je detail spodní strany motorového lože a potrubí k olejovým chladičům v křídlech další Mk. IX ve stejném muzeu.

Nahoře a dole je detail sacího otvoru ke kompresoru nad pravými výfuky.

Na protější straně jsou detaily nivelačních bodů na levé straně trupu pro vytyčení podélné osy letounu.

Nahoře je první bod na kapotě motoru, uprostřed je střední na trupu za kabinou a dole je další vzadu před výškovými kormidly. Poslední čtvrtí je pod levou polovinou VOP. Na této linii se měří délka trupu a k ní se vytyčují trupové přepážky.

#### **Strana 34**

Vlevo jsou detaily plnicího hrdla trupových palivových nádrží, vpravo je servisní otvor pro přístup k pumpě mezichladicí soustavy, nad touto krytkou je sací otvor ke generátoru.

#### **Strana 35**

Nahoře je detail otvoru a krytu filtru hydraulického systému.

Uprostřed je zástrčka na pravé straně motoru pro připojení pozemního zdroje el. proudu (startovací).

Dole je podobná, pro testování radiového a elektro vybavení na zemi nad levým přechodem křídla do trupu.

#### **Strana 36**

Nahoře je pan Vladimír Danda při potahování směrového kormidla v dílnách NTM. Dole je před potažením kostra výškového kormidla.

Vpravo je detail posuvného olověného vyvažovacího závaží nad ostruhovým kolečkem, kterým se v případě potřeby dovažovalo těžiště, např. při použití jiné radiostanice.

#### **Strana 37**

Nahoře vlevo zakrytý a otevřený servisní otvor nad lanky směrovky, vpravo od nich otvor zavedení směrovky vydílný při jejím vychýlení. Dole krycí plech prostoru vyvažovacího závaží.

Uprostřed jsou detaily ovládací vyvažovací plošky směrovky na její pravé straně, vpravo je detail zadního obrysového světla s již nepůvodním sklem, dole vpravo je detail ovládacího táhla směrovky na levém boku trupu.

#### **Strana 38**

Na této straně jsou detaily obou polovin výškového kormidla.

### Strana 39

Nahoře celkový pohled na pravou polovinu výškovky. Vpravo jsou detaily jejího zakončení.

Dole jsou otvory se zavěšením ve stejném pořadí zleva jako na horním celkovém pohledu.

### Strana 40

Vpravo celkový pohled na pravý přechod křídla do trupu shora.

Uprostřed je detail vyboulení nad olejovým potrubím. Na této straně křídla sloužil tento otvor zároveň jako servisní pro obsluhu fotokulometu.

### Strana 41

Na levé polovině křídla je toto vyboulení větší, než na pravé straně.

### Strana 42

Nahoře je spodní strana levé poloviny křídla s detaily pítotový trubice, vpravo jsou krytky na horní straně křídla u jeho přechodu do trupu.

Dole je krytka servisního otvoru vzduchového potrubí k pítotové trubici na levé polovině křídla vedle krytu zbraní. (pozor, tento otvor je jen na levé polovině křídla).

### Strana 43

Nahoře jsou servisní otvory pro kontrolu táhel ovládacích křídélka. Vlevo je otvor pod zakončením těchto táhel.

Vpravo je zespoda menší část pravé dělené vztlakové klapky a detail háku pro upevnění podtrupové přídavné palivové nádrže.

### Strana 44

Vlevo nahoře je vyklopená pravá vztlaková klapka, nahoře je detail stejné zavěšení. Dole jsou detaily zavěšení pravého křídélka.

### Strana 45

Dole je detail levého křídélka zespoda, zcela dole jsou dva detaily koncového oblouku levé poloviny křídla a levého křídélka při různém vyklopení. Vpravo jsou detaily zavěšení levého křídélka shora. Nahoře je vnitřní závěs.

### Strana 47

Na protější straně jsou detaily vrtulových listů stavitelné čtyřlísté dřevěné (Jablo) vrtule Rotol o průměru 3,28m. Letouny poháněné motory Merlin 63, 63A 66, 70 a 266 měly tyto dřevěné (Jablo) vrtule R12/4F5/4. Nahoře je tato vrtule během rekonstrukce. Vpravo a dole jsou detaily vrtulového kuželu.

### Strana 48

Na detailech vpravo si povšimněte, že výfuky nebyly jenom pouhé hladké bezešvé roury.

### Strana 49

Na této straně jsou detaily systému odmrazování čelního skla kabiny. Nahoře je perforovaná trubka pro ostřík, vlevo celkový pohled na čelní sklo. Vlevo dole je detail ovládacího kohoutu na pravé stěně pilotního prostoru. Dole je celkové schéma tohoto systému.

### Strana 50

Vlevo je celkový pohled na otevřený překryt, pod ním je detail zadní části zasklení kabiny za hlavou pilota. Na zadní straně přepážky je umístěn regulátor napětí.

Vedle (vpravo) je detail pohyblivé části krytu kabiny s dobře patrným detailem táhel pro vnější nouzové otevření krytu.

Dole jsou detaily čelního štítku.

### Strana 52

Černým táhlem se kryt zavíral a otevíral zevnitř, zatažením za žlutou kouli se nouzově odhazoval kryt zevnitř (oba nahoře). V některých případech mohla být tato koule červená. Dole vlevo je vidět překrytem západku v pevné části, která zajišťovala kryt otevřený. Vpravo je detail pantu zámku na čelním štítku.

### Strana 53

Toho zrcátko mohlo být nakláněno nahoru a dolů. Seřizovalo se tvory po stranách.

### Strana 54

V místě, kde procházel sloupek VKV antény trupem, byl kryt z dielektrického materiálu zajišťujícího izolaci antény od trupu. Pokud je tento přechod zakryt barvou, tak není vidět rozdílnost jeho materiálu, jako je tomu u tohoto letounu.

### Strana 55

Vlevo je otevřený vstup do trupu, kde je umístěna radiostanice TR1133, elektrická rozvodná skříň, IFF a další vybavení. Na ostatních snímcích jsou detaily drátové antény IFF vedoucí z trupu na ocasní plochy. Dole je izolátor mezi anténou a výškovkou. V trupu byla opět dielektrická izolace.

### Strana 56

Nahoře je pohled na střední část trupu zdola, vpravo je detail identifikačního světla. Dole jsou detaily pozičních světel na koncových obloucích křídla. Červené je na levé polovině křídla.

### Strana 57

Vlevo je zavěšený kryt přístupu k baterii na pravé polovině trupu před ocasními plochami.

Vpravo je soudobá baterie v trupu ML-417.

Vlevo dole má kryt u TE-565 ještě zajišťovací lanka.

### Strana 58

Nahoře je čelní pohled do sacího kanálu karburátoru, pod ním je k horní stěně přiklopená otevřená čelní klapka.

Vlevo je schéma univerzálního sacího filtru typu B.

Vpravo je tento vstupový filtr vymontovaný v regálu.

### Strana 59

Vpravo je čelní strana chladiče pod pravou polovinou křídla, uprostřed je detail krytky na jeho spodní straně.

Dole je vlevo vnější strana pravého chladiče, vpravo je vnitřní strana levého.

### Strana 60

Chladiče nebyly zrcadlově otočené, takže zepředu byla vždy větší mříž vlevo.

Menší pravá mříž byla u chladiče levé poloviny křídla 6-úhelníková.

Vlevo je pravý chladič, vpravo je levý při pohledu na letoun zepředu.

Vlevo je chladič bez krytu během rekonstrukce, nahoře je detail zadní regulační klapky. Vlevo uprostřed je detail tvarování potahu křídla v prostoru před mříží chladiče.

### Strana 61

Nahoře je celkový pohled zezadu na levý chladič.

Dole je pravý. Opět je dobře viditelný rozdíl mezi mříží levých menších částí. Vpravo je detail ovládacího táhla regulační klapky.

Kruhový otvor v boční stěně výdechového kanálu chladiče je pozůstatek po vyhřívacím potrubí odebírajícím za chladiče teplý vzduch, který potom přivádělo ke zbraním

v křídle. Opět si povšimněte tvarování potahu křídla v tomto místě.

### Strana 63

Na protější straně vlevo jsou celkové pohledy na podvozkové nohy a obě kola.

Rozchod kol je 1,74m, rozměr pneumatik 600x190mm.

Nahoře jsou vnitřní strany obou noh, vlevo dole je detail vnitřní strany kola s bubnovou brzdou.

Uprostřed je detail protistříhových nůžek na přední straně nohy.

Vpravo je dobře vidět úhel svíraný osou kola s podvozkovou nohou.

### Strana 65

Na čb. obr. jsou fáze odstrojování křídla a podvozku před rekonstrukcí.

Na kresbě vlevo je samotná podvozková noha.

Detail jejího krytu a druhé nohy i s krytem pochází z rekonstrukce ML-417 v IWM.

Dole je další detail tlumiče, tentokrát zezadu.

Vedle je schéma zatahování podvozku.

### Strana 66

Na této straně jsou obr. nohové části podvozkových šachet s detaily hlavního kloubu nohy.

Na největším obr. na protější straně je celkový pohled na prostor pro kolo. I při zkrácení 17mm objektivem je patrné, že průřez u dna je menší než vstupní.

Vlevo nahoře je zavěšený a pod ním otevřený indikátor vysunutí vztlakové klapky.

Dole vlevo (bottom left) jsou detaily dvou výztuh dna šachty.

### Strana 68

Na této straně jsou detaily ostruhové nohy s volně otočnou vidlicí s kolečkem s rozměrem pneumatiky 260x80mm.

### Strana 70

Na této dvoustraně jsou prázdné motorové lože další Mk. IX v IWM v Duxfordu.

Proti jiným letounům má tento exemplář potrubí chladicí soustavy natřeno stejnou barvou „interior grey/green“ jako motorové lože a ostatní vnitřní prostory letounu.

Vzhledem k tomu, že tento letoun stejně jako ML-417 je stále provozován, mohou se v mnoha detailech lišit od původních. Týká se to hlavně el. vedení a hadic chladicí, olejové, hydraulické atd. soustav, které musí splňovat současné podmínky letového provozu.

### Strana 71

Na následující dvoustraně jsou obr. tohoto lože doplněny detaily lože Merlinu 66 v expozici Leteckého muzea v Praze Kbelských.

### Strana 75

Na této dvoustraně jsou pohledy na Packard-Merlin 266 letounu LF.Mk.IX ML-417, což byla americká licenční verze původního Merlinu 66.

Tento letoun má potrubí olejové a chladicí soustavy v barvě hliníku. Stejně tak kryty hlav válců, což také není právě typické pro válečné zbarvení.

### Strana 76

Vlevo a nahoře je motor před rekonstrukcí v roce 1967.

Vlevo dole je již během opravy.

Na protější straně jsou vlevo a dole dva obr. motoru Packard-Merlin 266.

Vpravo nahoře je pro názornost motor z Mk.V., u kterého je dobře vidět rozdíl ve velikosti olejové nádrže pod motorem. Tento motor má udržované části v barvách odpovídajících válečné výrobě. Při převedení tohoto snímku do čb. má shodné odstíny jako obr. na této straně vlevo nahoře, kde je motor po 20 letech ve stavu, v jakém zůstal v letounu po havárii z konce 40. let.

### Strana 78

Nahoře je pohled zdola na olejovou nádrž a sací filtr karburátoru Packard-Merlin 266.

Dole je detail vstupu chladicího potrubí do křídla.

Dole je schéma olejové soustavy novějšího provedení.

### Strana 79

Vlevo je pohled na 266 zleva zezadu.

Dole jsou dvě schémata olejových soustav, vpravo je novější.

U starší (levé) byla olejová nádrž o celkové kapacitě 17 galonů integrována s potahem a tvořila zároveň jednu třetinu obrysu pod motorem. Tato nádrž byla používána také u prvních sérií Mk.IX.

Vpravo je schéma s novou menší olejovou nádrží o celkovém objemu 10,1 galonu. Ta již byla celá skryta pod spodním krytem motorového prostoru. Proto je již zcela odlišná paneláž tohoto prostoru, jak bude patrné na straně 84, kde je tento panel sejmутý.

### Strana 80

Nahoře je typový štítek motoru Merlin 66 s tabulkou výkonů a výkonových omezení, který je umístěn na pravé straně kokpitu.

### Strana 81

Na této dvoustraně je kapalinnou chlazený, 12-válcový motor do V Rolls-Royce Merlin 66 v expozici kbelského muzea.

Dole jsou detaily vstupního ventilu pumpy chladicí soustavy umístěné pod olejovou vanou motoru.

Vpravo jsou detaily zadní strany motoru.

### Strana 82

Vpravo nahoře je pohled na ventilové hlavy válců zepředu.

Vlevo a vpravo jsou detaily přední strany motoru, kde je umístěno sání vakuové pumpy a zařízení zajišťující konstantní otáčky vrtule.

Vpravo dole je přední část olejové vany.

### Strana 83

Vlevo nahoře je detail přední strany motoru shora, uprostřed zadní strana shora.

Vlevo a vpravo nahoře jsou detaily obou magnet po stranách bloku motoru.

Vpravo je zadní část s táhlem plynové přípusti a zadním ventilem kompresoru.

Vpravo dole je detail pumpy mezichladicí soustavy na levé straně bloku.

### Strana 84

Nahoře vlevo je vnitřní strana horního motorového krytu zepředu, dole je tento kryt zezadu.

Dole je prodloužený kryt sání karburátoru nového typu, kryjící novou menší olejovou nádrž.

Na protější straně vlevo nahoře a vlevo dole je levý boční kryt, vpravo dole je pravý boční kryt.

Tyto fotografie dokazují, že zdaleka ne všechny dosud publikované výkresy mají přesné linie nýtování.

Všechny panely pocházejí z Lf.Mk.IX ML-417.

## Strana 86

Nahoře a vlevo jsou pohledy do prostoru pro trupové palivové nádrže. Na protější straně nahoře je pohled na zadní stranu přístrojové desky ML-417, kde jsou ale již některé přístroje poválečné. Na kresbě nahoře je spodní trupová nádrž, která je také na obr. dole vpravo. Vlevo uprostřed je detail háku pro upevnění podtrupové přídavné nádrže. Vlevo dole je kresba palivového systému včetně propojení s přídavnou nádrží.

## Strana 88

Nahoře je celkový pohled na otevřená dvířka pilotního prostoru. Vpravo je jejich pant umístěn na trupovém podélníku. Dole jsou detaily jejich otevíracího mechanismu. V úchytkách na vnitřní straně dvířek bývala tyč pro nouzové rozbití překrytu kabiny, která je patrná na celkovém pohledu na protější straně. Na protější straně jsou také dva pohledy do kokpitu bez sedadla a detail přepážky za sedadlem.

## Strana 90

Na této dvoustraně jsou tři celkové pohledy do kokpitu TE-565, který je pravděpodobně nejkompaktnějším původním interiérem Spitfiru Mk.IX, protože po havárii 22. 4. 1949 nelétal a zůstal beze změn, narozdíl od letounů, které sloužili po válce v různých leteckých nebo létajících dodnách.

Na přístrojové desce chybí pouze malý ukazatel teploty oleje vpravo od žlutého měřiče tlaku oleje.

## Strana 92

Nahoře je celkový pohled na přední přístrojový panel. Vlevo je detail ovládacího pístu vsřikovací palivové pumpy. Pod ním je ventil vytažený.

Od tohoto ventilu je šikmo doprava nahoru ukazatel stavu paliva, jehož horní stupnice ukazuje stav paliva na zemi, spodní za letu. Palivoměr ukazoval pouze naplnění 37. gal. spodní trupové nádrže. Stav v horní 48. gal. se neměřil.

Zcela vlevo dole je indikátor vysunutí hlavního podvozku v levé části přístrojové desky.

## Strana 93

Vpravo je fotografie z pilotního manuálu letecké akademie čs. letectva. Na této fotografii je vlevo od letového panelu starší typ regulátoru kyslíkového dýcháče (č. 3).

Vlevo jsou detaily ovládacího klapek ve dvou polohách. Nahoře je přepínač a výstražné světlo kompresoru a teploměr oleje s červeným lemováním. Vlevo jsou palivové kohouty. Pod nimi jsou tlačítka pomocného jiskřiče a startéru. Dole je detail tlakového palivového kohoutu.

## Strana 95

Na protější straně je nahoře pohled na letový přístrojový panel. Dole dva pohledy na kompas. Ze zatím nezjištěného důvodu jsou zaměněny pozice rychloměru a varia. V tomto stavu byl tento panel již před rekonstrukcí v 60. letech. Vpravo nahoře jsou zámky pro upevnění centr. panelu.

Na této straně je zadní strana tohoto panelu s přístroji. Nahoře je vidět protipožární přepážka s výřezy pro nejhlubší přístroje.

## Strana 96

Nahoře je reflexní zaměřovač typu GM2 v letounu Mk.V, který byl použit i u strašáků sérií typu Mk.IX.

Vpravo je gyroskopický zaměřovač Mk. IID v TE-565, který má bohužel pouze jedno průměrné sklo a chybí zadní střílničko. K jeho poškození došlo pravděpodobně při nouzovém přistání koncem 40. let.

Nahoře je pohled přes čelní sklo na jeho zadní stranu. Na protější straně jsou pohledy na zaměřovač MK.II ze všech stran.

## Strana 98

Nahoře je zaměřovač Mk.II s otevřeným prostorem pro žárovky. Uprostřed a dole jsou detailní pohledy na jeho části. Vpravo dole je detail regulátoru, kterým se nastavoval různý jas zaměřovače pro denní a noční použití.

## Strana 99

Nahoře je spodní strana zaměřovače Mk.II, dole je celkový pohled na jeho nosný rám. Vpravo dole je pod tímto rámem vidět vstup s ovládací páčkou a hadicí pro ofukování čelního skla a ventilaci pilotního prostoru.

## Strana 100

Nahoře je celkový pohled na pravou stěnu pilotního prostoru. Vlevo je fotografie z pilotního manuálu letecké akademie čs. letectva.

## Strana 101

Vlevo nahoře je zařízení pro světelné signály, pod ním je držák tří náhradních žárovek pro reflexní zaměřovač typu GM2. Tento držák je pozůstatkem unifikované výroby, protože v tomto letounu (TE-565) již byl reflexní zaměřovač nahrazen gyroskopickým. Vpravo nahoře je detail svítilny pro vnitřní osvětlení. Vpravo je držák náhradních žárovek gyroskopického zaměřovače Mk.IID.

Vlevo je el. vedení a jeho kryt od ovládacího hlavního podvozku.

Dole je držák náhradní pojistky.

## Strana 102

Nahoře a vlevo je ovládací podvozku, vpravo nahoře je černá spínací skříň odmrazovacího systému.

Vpravo jsou zakrytá a odkrytá tlačítka pro nouzové zničení radiostanice a identifikačního přístroje IFF. Vedle nich jsou hlavní přepínače rádia a IFF.

## Strana 103

Nahoře vlevo je černá nádoba pro odmrazovací směs. Vlevo a vlevo dole jsou jehlové kohouty a ruční pumpa pro odmrazování čelního skla. Nahoře a dole je ze dvou pohledů detail palivového kohoutu (černý) přídavné nádrže a páka odhozu přídavné nádrže (stříbrná).

Vpravo dole je zepředu detail páky pro polohování sedadla.

## Strana 104

Nahoře je celkový pohled do kokpitu při zavřených dvířkách.

Vlevo je fotografie z pilotního manuálu letecké akademie čs. letectva.

## Strana 105

Dole jsou boční kryty vedení, vpravo dole je kolečko pro ovládací vyvažovací plošky směrového kormidla.

Nahoře je sklopená a vysunutá ultrafialová svítilna pro osvětlení pilotního prostoru. Uprostřed jsou zdola zakrytá a odkrytá tlačítka pro zkoušení klapek chladiče na zemi, tlačítka pro zkoušení kompresoru a tlačítka pro ředění oleje. Vedle těchto tlačítek je podobné pro testování palivové pumpy. Vpravo o těchto tlačítek je otevřená schránka na mapy.

## Strana 106

Nahoře je zbok ovládací skříň radiostanice (černá).

Vlevo dole a vpravo nahoře je ovládání gyroskopického zaměřovače Mk.IID, bovdenovými lankami vedoucími k zaměřovači v kabelech od ovládací rukojeti plynové přístři.

Uprostřed mašla této upravené přístři bylo tlačítko pro odhoz pum. Plynovou přístři měli v této podobě pouze stroje vybavené pumovými závěsníky a gyroskopickým zaměřovačem Mk.IID.

Vpravo dole je v popředí velké černé kolo pro ruční ovládací vyvažovacích plošek výškového kormidla.

## Strana 107

Vpravo nahoře je páka ovládací úhlu náběhu vrtulových listů.

Vpravo uprostřed a vlevo dole je ovládací páka sacího filtru karburátoru.

Vpravo dole je v dolní části obr. víko schránky na mapy.

nad ním jsou přepínače vyhřívání pitvy trubice.

## Strana 109

Na protější straně vpravo nahoře jsou skříň ještě s víky,

uprostřed jsou rámečky pro náhradní pojistky po sejmutí horního víka.

Dole jsou hlavní pojistkové skříň po levé straně pilotního sedadla.

109/2 Nahoře vpravo je malá pojistková skříň až za pancéřovou deskou.

Vpravo jsou víka jednotlivých skříň s popisem, pro které obvody jsou pojistky určeny.

Vlevo a dole jsou detaily náhradních pojistek, které jsou uloženy pod vrchním krytem,

teprve pod nimi následuje hlavní pojistková skříň.

## Strana 110

Tomuto „kniplu“ chybí pouze tlačítko fotokulometu.

Jinak je kompletně vybaven jako v době služby letounu.

Pro lepší názornost bylo u některých fotografií vsunuto mezi knipl a přístrojovou desku plátano.

Vpravo dole je zadní strana páky s kabely od spouště zbraní a fotokulometu.

## Strana 111

Vpravo nahoře je zadní strana páky s ruční brzdou hlavního podvozku.

Dole jsou pohledy na rukojeť shora.

Ovládání směru letounu nebylo celou pákou, ale pouze její horní částí.

## Strana 113

Na protější straně vlevo je celkový pohled shora do pilotního prostoru se sedačkou.

Dole je vlevo detail táhla od řídicí páky, vpravo je detail vnitřní strany identifikačního trupového světla.

Na této straně nahoře

jsou pedály a za nimi protipožární přepážka.

Dole jsou detaily mezi touto přepážkou a přístrojovou deskou.

Tato Mk. IX je již z posledních sérií, a proto už ve výrobě nebyly všechny vnitřní plochy barveny „interior grey/green“.

## Strana 115

Na protější straně nahoře je celkový pohled na „podlahu“ a prostor pedálů, pod ním je detail uložení řídicí páky a prostor za ní.

Na této straně je vlevo detail pístu levého pedálu.

Vpravo je pohled pod pilotním sedadlem směrem vzad od táhla levého pedálu.

Vpravo dole je detail táhla na pravém boku pod sedadlem pilota.

## Strana 117

Na protější straně je vpravo uprostřed kresba sedadla a konstrukce připevnění k trupu.

Pákou se zvedalo celé sedadlo, ale pouze bylo-li zatížené.

Na této straně jsou detaily upínacích pásů (vlevo),

čalounění sedačky vlevo dole a sedadla vpravo.

## Strana 118

Nahoře a vlevo jsou detaily regulátoru napětí umístěného za sedadlem pilota.

Dole jsou dole vidět lanka napínacího mechanismu upínacích pásů.

## Strana 119

Vlevo je navíjak lanek napínacího mechanismu upínacích pásů.

Vpravo a dole je detail konstrukce, na níž je upevněn sloupek VKV antény za kabinou.

Od sedadlové přepážky dozadu je celý trup již jen v barvě kovu.

## Strana 120

Vlevo je celkový pohled na pancéřovou desku za sedačkou pilota oddávající pilotní prostor od zadní části trupu. Na levé straně jsou tlakové lahve se stlačeným vzduchem.

Na protější straně nad podlahou je kotva s táhly ovládacími výškové kormidla, a vedle ní procházejí táhla směrového kormidla.

## Strana 122

Na této straně jsou detaily pravé strany trupu za pilotním prostorem.

Dole je detail dýchacího automatu kyslíku v dýchací soustavě. Regulátor na přístrojové desce je na detailu vpravo.

## Strana 123

Vlevo nahoře a vlevo je prostor mezi 14 a 15 přepážkou levé strany trupu, vlevo dole je prostor mezi 12 až 15 přepážkou pod servisním otvorem rádia na levé straně.

Nahoře je detail vnitřní strany vodící lišty odsuvné části krytu kabiny.

Dole jsou dvě lahve stlačeného vzduchu pro pneumatický systém na levém boku za pilotním sedadlem.

## Strana 124

Nahoře jsou detaily ovládací skříň rádia T.R.1133 VHF. Dole jsou dvě kresby tohoto rádia. Vlevo je s ovládací skříňkou, vpravo je box rádia postavený na bok.

Radiostanice byla uložena na výškové podložce v trupu za servisním otvorem na levé straně trupu za kabinou.

Za radiostanicí byl na silenblocích na pravém boku uložen identifikační rádiový přístroj IFF typů R3067, AR115025 nebo ARI 5131. Toho zařízení spolu s TR1133 bylo vybavenou autodestrukčním zařízením, které mohl aktivovat tlačítka na pravé stěně kokpitu pilot (viz strana 106).

## Strana 125

Vlevo je izolovaný průchod IFF antény skrz bok trupu, vlevo dole je police pro umístění přístroje IFF. Nahoře a dole je pohled na rozvodnou skříň elektroinstalace. Dole jsou z ní vytaženy původní kabely. Tato skříň je na pravém boku přímo proti servisnímu otvoru.

## Strana 126

Nahoře je otevřený servisní otvor radiostanice, dole je pohled zdola na rozvodnou skříň. Vpravo je její prázdný nosič. Pod ním jsou na obr. odpojené kabely vedoucí k této skříni.

#### **Strana 127**

Zde jsou obr. vyjmuté skříně, nahoře je vidět její typový štítek, dole jeden z původních propojovacích kabelů. K této skříně vedly kabely od akumulátoru v zadní části trupu. Od ní pak šly k rádiu, do kokpitu a k jednotlivým zařízením.

#### **Strana 128**

Vlevo je celkový pohled trupem ze servisního otvoru vlevo za kabinou směrem vzad. Na pravém boku je vodorovně uložena jedna ze tří tlakových lahví s kyslíkem černé barvy. Zbývající dvě byly u této verze „E“ uloženy v křídlech místo nábojových schránek pro 7,7mm kulometry, které nebyly instalovány.

Dole je pohled nad dnem trupu směrem vzad podél lanek řízení ocasních ploch.

Na protější straně vlevo je pohled otvorem u akumulátoru od kyslíkové lahve směrem vpřed.

Vpravo je celkový pohled na zadní část trupu, dole je detail tlumiče ostruhy zadního podvozku.

Dobře patrná jsou opět všechna ovládací táhla kormidel.

Jak již bylo zmíněno, tento letoun pochází z úplně poslední výrobní série typu Mk.IX (TE549-TE579), a proto již nejsou šedozelenou barvou natřeny všechny vnitřní plochy.

#### **Strana 130**

Nahoře celkový pohled na ústí zbraní pravé poloviny křídla.

Dole jsou dva detaily ústí 12,7mm kulometů.

#### **Strana 131**

Nahoře je dobře patrná hloubka zapuštění hlavně 12,7mm kulometu v křídle.

Vlevo jsou detaily kapotáže hlavně kanonu Hispano.

Vpravo jsou detaily otvorů pro vypouštění prázdných nábojnic kanonu a 12,7mm kulometu.

#### **Strana 132**

Nahoře je celkový pohled na část křídla s výbroji typu „E“ v expozici kbelského muzea. Na protější straně je detail těl obou zbraní. Dole je srovnávací schéma křídla verze „E“ s dalšími verzemi, které následují na dalších stranách.

Dole jsou detaily excentrického uložení hlavně v křídle, kterým se provádělo seřizování zbraně při nastřelování.

Na další dvoustraně (134-135) jsou detaily otevřeného zbraňového prostoru levé poloviny křídla, kde je osazen jen 12,7mm kulomet. Na straně 139 jsou tři detaily posouvacího bubnu nábojového pásu Hispano. Dole je schéma vytápění prostorů okolo zbraní u verzí křídla „C“ a „E“ horkým vzduchem odebíraným na zadní straně chladičů pod oběma polovinami křídla.

#### **Strana 136**

Vpravo je detail posouvacího bubnu nábojového pásu Hispano. Pod ním jsou detaily otvorů v nosníku s hlavněmi Hispano a 12,7 Browningu.

Dole je detail vyřazovacího otvoru pro rozpojené články nábojového pásu Hispano.

Vlevo jsou detaily upevňovacích zámků 7,7mm kulometů u výbroje typu „C“.

Dole je celkové schéma výbroje typu „C“.

#### **Strana 137**

Nahoře jsou detaily nábojových schránek u výbroje typu „E“. Vlevo dole je detail prostoru před schránkami, kde bývala pancéřová ochrana munice.

Dole je schéma výbroje při montáži dvou 20mm kanonů Hispano.

#### **Strana 138**

Na této dvoustraně jsou detaily 20mm kanonu Hispano, který byl montován do Spitfirů Mk.IX s výbroji typu „C“, „D“ a „E“. Tato zbraň byla uložena mezi žebra 9 a 10. Munice byla uložena mezi žebra 10-13, zásoba munice byla 120 nábojů na zbraň.

#### **Strana 140**

Na této dvoustraně jsou detaily 12,7mm kulometu Colt Browning, který byl montován do Spitfirů Mk.IX s výbroji typu „E“ místo vnitřního kanonu Hispano Mk.I nebo Mk.II. Zásoba munice byla 250 nábojů na zbraň. Na protější straně je tento kulomet s otevřeným závěrem.

#### **Strana 141**

Vlevo je detail vyražených výrobních údajů na pravém boku těla kulometu.

Zcela dole vlevo je typový štítek elektrického vyhřívacího zařízení závěru.

#### **Strana 142**

Na této dvoustraně jsou detaily 7,7mm kulometu Browning Mk. II, který byl montován do Spitfirů Mk.IX s výbroji typu „C“.

350 kusů munice pro tyto kulometry bylo uloženo ve dvou schránkách mezi těmito zbraněmi.

#### **Strana 144**

Vlevo nahoře jsou pohledy na pravý krycí panel Hispano, vpravo je sejmutý levý panel.

Vlevo dole je kryt na spodku křídla pod závěrem Hispano.

#### **Strana 145**

V horním levém rohu je delší kryt pravého vnějšího kulometu, pod ním vnitřního. Vlevo je vnitřní kryt odstraněn.

Nahoře, vpravo a dole jsou 4 pohledy do prostoru vnitřního kulometu. I když jde o typ „E“, tak je nahoře ještě vidět část lože pro 7,7 mm kulomet, což svědčí o univerzálnosti křídla během výroby. V pravém horním rohu je vnitřní strana sejmutého vnitřního krytu.

#### **Strana 146**

Nahoře a dole je prostor pro uložení jednoho ze čtyř 7,7mm kulometů v křídle verze „C“. Vpravo nahoře a dole je původně prostor pro dvě schránky s nábojovými pásy pro 7,7mm kulometry verze „C“. V tomto případě u verze „E“ zde bylo lože pro křídelní kyslíkovou láhev.

#### **Strana 147**

Dole je schéma pravé poloviny křídla, ve kterém jsou vyznačeny panely, které jsou na této dvoustraně na obr. otevřené, a kryt pro umístění mečové antény přístroje IFF novějšího provedení. Letouny s touto anténou již neměli původní drátové antény jdoucí z trupu k výškovému kormidlu.

Nahoře je vlevo vnitřní strana krycího panelu prostoru pro vnější 7,7mm kulomet, nahoře je vnitřní strana krycího panelu pro dvě schránky s nábojovými pásy pro 7,7mm kulometry.

Dole je pohled na oba tyto otevřené prostory.

#### **Strana 148**

Nahoře jsou dva pohledy na kořen pravé poloviny křídla s otvorem pro fotokulomet, který byl montován u pozdějších sérií Mk.IX do pravé poloviny křídla a býval spouštěn automaticky s palubními zbraněmi nebo samostatně.

Na ostnících čtyřech snímcích je vyjmutý fotokulomet G.45.

Na protější straně jsou jeho detaily po jeho otevření.

Na jeho zadní straně je zásuvka pro připojení el. proudu.

#### **Strana 150**

Na této straně jsou další detaily otevřeného fotokulometu.

#### **Strana 151**

Na této straně jsou detaily křídelního pumového závěsníku.

Vpravo dole jsou vedle závěsníku dobře patrné výpustné otvory nábojnic a článků pásů obou zbraní.

#### **Strana 152**

Vlevo je celkové schéma závěsníku a jeho funkčních částí.

Na 4 obr. dole je závěsník se sejmutým krytem.

Na protější straně vlevo nahoře je celkové schéma ovládání schozu pum.

Vpravo od kresby je detail táhla pro nouzový odhoz pum v kokpitu na levé straně pod přístrojovou deskou.

Dole je sejmutý kryt závěsníku z vnější a vnitřní strany.