

eduard

1/48



Eagle's Call

Spitfire Mk. V amerických
pilotů v RAF a USAAF



11149-NAV1

STAVEBNÍ NÁVOD

DUAL COMBO, LIMITED EDITION

Eagle's Call

Američtí piloti v řadách RAF a RCAF a úsvit stíhacích skupin USAAF v Evropě

U zrodu amerických Eagle Squadrons létajících ve svazku RAF stálo několik zajímavých osobností. Jednou z nich byl Charles Francis Sweeny, bohatý americký byznysmen, žijící v Londýně. Ten přesvědčil britskou vládu, aby umožnila americkým občanům vstup do britských ozbrojených sil. Sweeny spolupracoval s kanadskou Komisí Claytona Knighta (Clayton Knight Comitee, CKC) na organizování náboru Američanů pro službu v RAF. Tuto komisi založili Billy Bishop, kanadské stíhací eso 1. světové války, a Clayton Knight, americký letecký výtvarník a rovněž letec, příslušník US Signal Corps, sloužící za 1. světové války v RFC.

Původním účelem CKC bylo zapojit americký letecký průmysl do britského programu výstavby vzdušných sil BCATP (British Commonwealth Air Training Plan). Komise, jejíž ústředí sídlilo ve slavném newyorském hotelu Waldorf-Astoria, vznikla na jaře 1940 a postupně vytvořila síť devíti náborových kanceláří ve velkých amerických městech, jako například Dallas, San Francisco nebo Kansas City. A než USA vstoupily do války, shromáždila bezmála 6700 přihlášek amerických občanů ke službě v RAF. Celkem 86 procent z nich však bylo zamítnuto, takže výsledný počet Američanů přijatých do RAF byl zhruba 1000 osob. Je přitom třeba si uvědomit, že služba v cizí armádě byla v USA protizákonná a provinilcům hrozila ztráta amerického občanství.

Komise zajišťovala pro všechny přijaté adepty potřebné dokumenty a organizovala jejich odchod do Kanady. Mimo jiné jim také proplácela cestovní náklady, oficiálně formou půjčky. Protože ale tyto půjčky obvykle rekruti nespláceli, jednalo se de facto o dary, což bylo rovněž porušením amerického zákona proti rekrutování amerických občanů pro zahraniční ozbrojené síly. Jen díky toleranci amerického ministerstva zahraničí a dalších úřadů, včetně samotného prezidenta Roosevelta, který činnost CKC skrytě podporoval, mohl nábor rekrutů probíhat až do vstupu USA do války. Přesto byla činnost komise ze strany ministerstva zahraničí a FBI především v roce 1940 často blokována a narušována. K postupné změně postoje různých amerických institucí, včetně ministerstva války a velení letectva, začalo docházet v roce 1941, kdy už začínalo být jasné, že se USA vstupu do války nevyhnou. To ale na druhou stranu znamenalo, že činnost CKC vytvářela konkurenci vlastním americkým snahám o posílení ozbrojených sil, které byly spojeny s intenzivním nábořem do všech jejich složek. Kromě rekrutů pro RAF a RCAF zajišťovala CKC také civilní kon-

trakty, například pro letecké instruktory nebo piloty určené pro přepravu letadel k jednotkám.

Některé zdroje uvádějí, že během války sloužilo v RAF a RCAF na různých pozicích až 10 000 Američanů. Ať už jako vojáci, nebo jako civilní zaměstnanci. Pohnutky pro službu v RAF byly různé, ať už to byla touha zapojit se do bojů proti Německu, nebo hledání lepšího uplatnění, než jaké bylo dosažitelné v amerických ozbrojených silách. Kupříkladu americké letectvo mělo jako podmínku pro zahájení pilotního výcviku absolvování alespoň dvou ročníků univerzitního studia. Královské letectvo tak tvrdé podmínky nemělo. Pro zahájení pilotního výcviku požadovalo ukončení středoškolského studia a nevyžadovalo ani předchozí vojenskou službu, byť platil požadavek, aby měl uchazeč nalétáno alespoň 300 letových hodin. Kupříkladu Dominic „Don“ Gentile, budoucí stíhací eso, vstoupil do kanadského letectva právě proto, že univerzitní studium neabsolvoval, a podobně na tom byla i řada dalších budoucích příslušníků amerických perutí.

Z pilotů, kteří prošli pilotním výcvikem v Kanadě, byly postupně postaveny tři americké perute zvané Eagle Squadrons. Ne všichni Američané v RAF do nich ovšem vstoupili, mnozí zůstali u britských nebo kanadských jednotek. Příkladem může být další budoucí eso a velitel 4th Fighter Group 8th AF Donald Blakelee, který sloužil u kanadské 401. peruti, a vstupu do Eagle Squadrons se cíleně vyhýbal, protože tvrdil, že tam panují nezdavé vztahy a piloti nadhodnocují své sestřely. Názor změnil až poté, co mu skončila operační túra u 401. peruti a jedinou možností, jak pokračovat v bojovém létání, bylo nastoupit ke 133. peruti. Řada příslušníků amerických Eagle Squadrons naopak ze stejných důvodů odcházela po skončení svých operačních túr k britským perutím, nejráději na Maltě a v severní Africe.

No. 71 (Eagle) Squadron

První z amerických perutí v rámci RAF, No. 71 (Eagle) Squadron, byla zformována z amerických dobrovolníků, kteří v té době již sloužili v jednotkách RAF. Mnozí z nich za sebou měli bitvu o Británii a někteří dokonce předtím vstoupili do francouzského letectva. Perutě byla ustanovena na základně RAF Church Fenton 19. září 1940. Během operačního výcviku létala na amerických Brewsterech Buffalo, které byly pro svoji zastaralost v listopadu 1940 nahrazeny Hurricaney. Jednotka byla prohlášena za operační 5. února 1941 na základně Kirton in Lindsey a v dubnu zahájila bojovou činnost na základně RAF Martlesham Heath v Suffolku. V květnu zaznamenala svoji první operační ztrátu, když byl při ofenzivním sweepu nad Nizozemím sestřelen Mike Kolondorski, který zahynul. V červnu byla perutě převedena do podřízenosti 11. skupiny na základnu RAF North Weald a 21. června byl sestřelen a zajat Nathaniel Maranz, který se stal prvním americkým zajatcem ve 2. světové válce. O měsíc později, 21. července, dosáhl P/O William R. Dunn prvního sestřelu Eagle squadron, když nad Lille zničil Bf 109F. P/O Dunn se stal zakrátko prvním americkým stíhacím esem 2. světové války poté, co 27. srpna dosáhl svého čtvrtého a pátého sestřelu. V srpnu 1941 přezbrojila 71. perutě na Spitfiry Mk.IIa, aby je zanedlouho nahradila výkonnějšími Spitfiry Mk.Vb. V prosinci se vrátila do Martlesham Heath a v květnu 1942 přesídlila do Debden, kde byla spolu s dalšími dvěma Eagle squadronami převedena 29. září 1942 do podřízenosti USAAF.

No. 121 (Eagle) Squadron

Druhá z amerických perutí RAF, No. 121 (Eagle) Squadron, byla zformována v květnu 1941 na základně RAF Kirton-in-Lindsey. Za operační byla prohlášena v červenci, a z počátku létala hlídkové operace na ostrahu konvojů na Hurricanech Mk.IIb. Prvního sestřelu dosáhla 15. září. Na přelomu srpna a září byla přezbrojena na Spitfiry Mk.II, v listopadu obdržela nové Mk.V. V prosinci vystřídala 71. perutě na základně RAF North Weald a zapojila se do ofenzivy RAF proti cílům v okupované západní Evropě.

No 133 (Eagle) Squadron

Poslední z Eagle squadron byla zformována na základně RAF Coltishall v červenci 1941 s výzbrojí Hurricaney Mk.IIb. V srpnu byla prohlášena operační na základně RAF Duxford, na Spitfiry Mk.V byla přezbrojena v lednu 1942. V květnu 1942 se 133. perutě stala součástí Biggin Hill Wingu. V září byla 133. perutě jako jediná z Eagle squadrons přezbrojena na nové Spitfiry F Mk.IX. Dvanáct těchto nových strojů a 11 pilotů ale perutě ztratila 26. září 1942 během doprovodu devatenácti B-17F od 97. bombardovací skupiny při náletu na Morlaix. Operace se jako stíhací krytí zúčastnily 133., 401. a 64. perutě. Kvůli silnému větru, dosahujícímu rychlosti 74 km/h, a také kvůli oblačnosti se stíhací doprovod s bombardéry ani nesetkal, protože byl snesen hluboko na jih až za Brest. Při návratu se 133. perutě pod velením F/Lt Brettela omylem pokusila přistát na německém letišti v Brestu, přičemž bylo palbou Flaku a stíhacími Fw 190A od JG 2, které odstartovaly na poplach, sestřeleno jedenáct Spitfirů. Dvanáctý stroj nouzově přistál na britském pobřeží. Incident stál místo velitele 64. peruti Tonyho Gazeho, který stíhacímu doprovodu velel a byl obviněn z nedostatečné přípravy operace a z chyb při jejím vedení. F/Lt Brettel padl do zajetí a v roce 1944 se stal jednou z obětí slavného Velkého útoku. Kolem této události je řada zajímavých i podivných okolností. Jednou ze zajímavostí je, že k operaci startovalo celkem třináct Spitfirů 133. perutě. Třináctý Spitfire startoval jako tzv. „spare“, tedy náhradník, určený jako záloha pro případ, že by se některý ze strojů určených k operaci musel vrátit, například kvůli technické závadě. Pokud k ničemu takovému nedošlo, náhradník se vracel na základnu, obvykle po dosažení linie nepřátelského pobřeží. Jako „spare“ letěl ten den jistý Dominic Gentile a byl také jediný, kdo „Morlaix Disaster“ přestál bez újmy...

Dieppe/Operace Jubilee

Americké perutě nikdy nebyly spojeny do žádné vyšší jednotky a operovaly samostatně nebo ve svazku britských wingů. Jedinou opera-

ci, které se zúčastnily všechny tři perutě, byla Operace Jubilee, vylodění u Dieppe. Ani v tomto případě ale nebyly americké perutě soustředěny pod jedno velení, protože 71. perutě létala nad Dieppe ze základny RAF GraveSEND a 133. perutě se přemístila do Lympne. Během této operace sestřelily americké perutě osm nepřátelských letadel při vlastní ztrátě šesti Spitfirů. Jeden pilot zahynul a jeden padl do zajetí.

Celkem dosáhly všechny tři perutě do 29. září 1942, kdy byly převedeny pod velení USAAF, 73,5 sestřelu nepřátelských letadel. Z toho 71. perutě zaznamenala 41 sestřelů, 121. perutě 18 sestřelů a 133. perutě 14,5 sestřelu. Za tyto úspěchy zaplatilo smrtí 77 amerických a pět britských příslušníků těchto perutí.

4. stíhací skupina, 8. letecká armáda

Převedení pilotů jednotlivých Eagle squadron do stavu USAAF nebylo tak snadnou záležitostí, jak by se z dnešního pohledu mohlo zdát. Bylo nutno vyřešit nesmírné množství administrativních záležitostí a samotnému přechodu z RAF do USAAF předcházela dlouhá jednání na různých úrovních včetně té nejvyšší. Například o prominutí porušení zákona o službě v cizích ozbrojených silách se zasadil sám prezident Roosevelt. Prakticky žádný z amerických příslušníků RAF neabsolvoval americký vojenský pilotní výcvik a neměl tím pádem oprávnění k nošení amerického pilotního odznaku. Uznání kanadských a britských pilotních zkoušek bylo velkým tématem probíhajících jednání. Po jeho vyřešení nastal další problém s oprávněním k nošení britského pilotního odznaku na amerických uniformách. Tento zdánlivě malicherný problém byl vyřešen přiznáním práva bývalých amerických příslušníků RAF nosit zmenšený britský pilotní odznak na americké uniformě na opačné straně než americký pilotní odznak. Své nároky měli ovšem i Britové, kteří se kupříkladu dožadovali kompenzace za ztrátu tří kompletních vycvičených stíhacích perutí. Nelze se proto divit, že výsledné dohody bylo dosaženo až bezmála po roce intenzivních jednání. Při bližším pohledu na celý proces se člověk neubrání přirovnání k obdobně obtížným jednáním mezi Británií a EU o podmínkách odchodu Británie z Unie.

Nicméně konec korunuje dílo, všechny sporné body byly v létě 1942 vyřešeny a pro Američany sloužící v RAF i v jiných britských a kanadských ozbrojených silách se otevřela cesta ke vstupu do amerických ozbrojených sil. Všechny tři Eagle squadrony oficiálně přešly pod velení USAAF 29. září 1942 a vytvořily 4. stíhací skupinu 8. letecké armády USAAF. Ze 71. peruti RAF se stala 334. stíhací perutě USAAF, ze 121. peruti 335. stíhací perutě a ze 133. peruti 336. stíhací perutě. Všechny nadále operovaly z Debden. Velitelem čtvrté stíhací skupiny (4th FG) se stal podplukovník (Lt. Col.) Edward W. Anderson, jednotlivým perutím veleli majori Daymond, Daley a McColpin. Přechod pod plné velení 8th AF byl postupný, v říjnu operační velení spadalo pod RAF a odpovídal za něj staniční velitel základny RAF Debden. Čtvrtá FG byla paralelně vedena jako Debden Wing v rámci RAF a létala především hlídky na ochranu konvojů, pobřežní hlídky a ofenzivní sweeepy nad Francií. Teprve později přešlo operační velení pod USAAF a Debden se stal základnou USAAF Debden AFB. Dne 22. listopadu se major Blakeslee stal velitelem 335th FS a zahájil tak svoji kariéru jednoho z nejrespektovanějších bojových velitelů v historii amerického letectva. Čtvrtá FG létala na Spitfirech do března 1943. V únoru zahájila 334th FS přezbrojování na Thunderbolty, na začátku dubna byly na Thunderboltech operační již všechny tři perutě a 8. dubna se pod vedením plukovníka Andersona poprvé společně účastnily operace typu Circus. Dne 15. března 1943 dosáhl Donald Blakeslee prvního sestřelu čtvrté FG na P-47D Thunderbolt a 28. července vedl tuto jednotku poprvé nad Německo poté, co se stal v květnu operačním důstojníkem skupiny. V únoru 1944 byla 4th FG jako jedna z prvních stíhacích skupin 8. letecké armády přezbrojena na P-51B Mustang.

Čtvrtá stíhací skupina byla po několik měsíců jedinou ze stavu 8. letecké armády, která byla jejímu velení k dispozici. Další stíhací skupina přidělená 8th AF, 78th FG vyzbrojená stroji P-38 Lightning, dorazila do Británie až v listopadu 1942, ale v únoru 1943 byla převedena do severní Afriky pod velení 12th AF. Zpět v Anglii byla v březnu a byla již přezbrojena na Thun-

derbolty. Teprve v květnu provedla svoji první bojovou akci také 56th FG, rovněž s Thunderbolty, ale od léta už další stíhací skupiny 8th AF rychle přibývaly. Na konci roku 1943 už jich bylo v Británii jedenáct z konečných patnácti, což byl stav, na který se dostala 8th AF na počátku roku 1944.

Budování USAAF: 31. stíhací skupina

Po vypuknutí druhé světové války v Evropě bylo americké vládě a prezidentu Rooseveltovi jasné, že Amerika bude brzy potřebovat stejně silné a pokud možno i silnější ozbrojené síly, než jakými disponují její potenciální nepřátelé, především Japonsko a Německo. Generálmajor Arnold, náčelník štábu Leteckého sboru Armády Spojených států (United States Army Air Corps), dostal za úkol modernizovat a posílit dosud poměrně malé vzdušné síly a dostat je na konkurenceschopnou úroveň. Před vypuknutím války a na jejím začátku měl USAAC jedinou stíhací skupinu, 1st Pursuit Group. Z jejího personálu byl vytvořen základ 31st Pursuit Group, ustavený na základně Selfridge Field v Michiganu. Výzbroj skupiny zpočátku tvořily zastaralé stroje P-26 a P-35, teprve v polovině roku 1939 byla přezbrojena na nové P-39 Airacobra. V následujícím období prošla 31st PG komplikovaným vývojem, kdy vystřídala řadu základů především na jihu Spojených států. Po přepadení Pearl Harboru v prosinci 1941 byla převelena na západní pobřeží, na základnu Payne Field severně od Seattlu ve státě Washington, v lednu 1942 byla na jejím základě postavena s využitím již vycvičeného personálu i letadel další stíhací skupina, 35th PG. Zbytek původní 31st PG se přestěhoval do New Orleans, byl vyzbrojen stroji P-40B a jednotka byla znovu vybudována. Tou dobou už byl USAAC přejmenován na US Army Air Force a od května 1942 byly stíhací skupiny nadále označovány jako Fighter Group a stíhací peruté jako Fighter Squadron. V New Orleans byla nyní již 31st Fighter Group opět přezbrojena na Airacobry. Tvořily ji nyní tři peruté: 307th FS, 308th FS a 309th FS a v květnu byla připravena k přesunu do Velké Británie.

52. stíhací skupina

Podobným vývojem prošla také 52nd Fighter Group, ustavená jako 52nd Pursuit Group na personálním základě 1st a 31st PG dne 15. ledna 1941. Nová jednotka měla štábní perutě a obvyklé tři bojové peruté: 2nd PS, 4th PS a 5th PS. Výzbroj opět z počátku tvořily starší stroje P-35, P-36 a P-43, výcvik piloti zahajovali na dvouplátnících PT-17 Kaydet. Ani 52nd FG se nevyhnuly personální změny a přesuny mezi letišti, během nichž se pravidelně setkávala s 31st PG. Po útoku na Pearl Harbor byla přezbrojena na P-39 Airacobra, s nimiž se od 1. ledna 1942 účastnila velkých polních manévrů. Během nich sídlila 2nd PS v New Yorku, 4th PS v Norfolku ve Virginii a 5th PS na nedaleké základně Langley Field u Hamptonu ve Virginii. Dne 15. ledna se všechny tři peruté přesunuly zpět do Selfridge, ale už 18. února se opět přestěhovaly na různé základny v Jižní a Severní Karolíně. V květnu dostala nyní již 52nd FG rozkaz k přesunu do Velké Británie a 11. května se proto přemístila na severovýchod a připravovala se na přelet Atlantiku.

Přesun do Británie

V rámci budování VIII. stíhacího velitelství osmé letecké armády (VIII. Fighter Command, 8th Air Force) štáb USAAF původně předpokládal, že P-39 Airacobra bude vhodná i pro podmínky evropského bojiště. Byl to jeden z faktorů, proč byly pro výstavbu adekvátních stíhacích sil 8. letecké armády jako první vybrány 31st a 52nd FG. Při hledání způsobu, jak stíhací skupiny přesunout do Británie, se prvotně předpokládalo přelet jednotek přes Atlantik. Vzhledem ke vzdálenosti, složitým povětrnostním a navigačním podmínkám, jakož i nízké úrovni vycvičenosti pilotů v létání bez vidu se předpokládalo, že poletí ve skupinách vedených jedním bombardérem B-17, zajišťujícím navigaci celé skupiny. Trasa vedla přes Newfoundland, Grónsko, Island a Irsko do Anglie. Obě jednotky byly přesunuty na základnu Grenier Field a cvičily na přelet spolu s B-17. V dubnu ale byla většina zdejších B-17 přesunuta do Pacifiku v rámci přípravy na očekávanou japonskou invazi na Aleuty. Zároveň dva piloti 52nd FG havarovali při nácviku přeletu a zahynuli. A především došel ve stejné době štáb USAAF

na základě vyhodnocení bojových hlášení z evropského bojiště k názoru, že Airacobry nebudou svými výkony na německé stíhačky stačit, takže se rozhodl pro alternativní řešení. Tím byl přesun personálu obou skupin lodí a jejich vyzbrojení osvědčenými Spitfiry. Je zajímavé, jak málo pozornosti bylo věnováno možnosti námořního přesunu jak personálu, tak letadel, což byla metoda v pozdějším období naprosto běžně používaná pro přesun dalších leteckých jednotek z USA do Británie.

Třicátá první FG se ve dvou odřadech, pozemním a leteckém, nejprve vlakem přesunula na základnu Fort Dix v New Jersey, nalodila se a přepřela Atlantik. Pozemní odřad dorazil do Británie 10. června 1940, letecký o dva týdny později, 25. června. Velitelství skupiny, 307th FS a 308th FS se opět vlakem přesunuly na základnu RAF Atcham a 309th FS na základnu RAF High Ercall. Všechny peruté na svých základnách převzaly Spitfiry Mk.Vb a zahájily výcvik. Operačními byly prohlášeny 1. srpna a přesunuly se na operační základny. Novým domovem 307th FS se stal RAF Biggin Hill, 308th FS byla umístěna na RAF Kenley a 309th na RAF Westhampnett. Dne 16. srpna se tyto jednotky účastnily pod operačním velením RAF první bojové operace, Circus 204 nad Lille, a 19. srpna operace Jubilee, vylodění u Dieppe, během níž skupina sestřelila dva nepřátelské stroje jistě, tři pravděpodobně a jeden poškodila při vlastních ztrátách osmi stroji. Na konci srpna se všechny peruté skupiny soustředily na základně RAF Westhampnett a v září se podílely na dalších bojových operacích, patrolách a ofenzivních operacích typu Circus, obvykle nad Abbeville a Le Havre. Dne 14. září byla 31st FG převedena od VIII. Fighter Command pro velení XII. FC, 13. října byla prohlášena za neoperační a 23. října se nalodila k přesunu do Gibraltaru.

Padesátá druhá Fighter Group dorazila do Liverpoolu v polovině července 1942 a vlaky se přesunula do Eglintonu v Severním Irsku, kde převzala Spitfiry Mk.Vb a zahájila výcvik. Operačního statutu dosáhly jednotlivé peruté během první poloviny srpna. Konkrétně 2nd FS 5. srpna, 5th FS 7. srpna a 4th FS 19. srpna, v den zahájení operace Jubilee. Mezi jednotky, které se přímo podílely na leteckém krytí vylodění u Dieppe nebyla začleněna 52nd FG. První operační lety provedly 2nd FS a 4th FS. Dne 27. srpna 5th FS žádné operační lety před převedením 52nd FG pod velení XII. Fighter Command provést nestihla. Pod velení XII. FC byla 52nd FG převelena ve stejnou dobu jako 31st FG a její létající personál se nalodil 1. listopadu v Glasgow na loď RMS Leinster a odplul do Gibraltaru. Piloti obou skupin dorazili do Gibraltaru 6. listopadu 1942.

Operace Torch

Obě stíhací skupiny na začátku listopadu převzaly v Gibraltaru nové Spitfiry Mk.Vb a Vc s velkými prachovými filtry typu Aboukir. Letiště v Gibraltaru bylo 8. listopadu 1942 před zahájením operace Torch narvané k prasknutí, letadla byla zaparkovaná na všech volných plochách v okolí letiště včetně přilehlého hřbitova North Front Cemetery. Úkolem obou skupin bylo 8. listopadu letecké krytí vylodění u Oranu v Alžírě, operační lety byly prováděny z Gibraltaru. Podle plánu invaze měly obě skupiny přistát a operovat na francouzské základně La Senia jižně od Oranu, ale protože La Senia byla odhodlaně bráněna Francouzi, kteří sestřelili několik spojeneckých letadel, přistály jednotlivě peruté obou skupin 8. listopadu večer a 9. listopadu na jižněji položeném a již obsazeném letišti Tafaraoui. Pozemní personál se přepravoval lodí. Zatímco pozemní personál 31st FG se vylodil v přístavu v Arzeu a do Tafaraoui dorazil na nákladních již 8. listopadu v noci, personál 52nd FG se vylodil v Oranu. To je sice blíž, nějakých 35 km oproti 60 km z Arzeu, ale do Tafaraoui šel pěšky. Než dorazil, museli si piloti se základní údržbou letadel a tankováním poradit sami. Tankovalo se z kanýstrů, údržba pochopitelně nebyla valná a pozemní personál 52nd FG svá letadla po příchodu do Tafaraoui dokonce označil za zchátralá. Obě skupiny létaly z Tafaraoui na podporu pozemních jednotek, jak proti francouzskému vichistickému letectvu, tak proti pozemním jednotkám. Dne 9. listopadu prováděly protizemní útoky na obrněné kolony francouzské Cizinecké legie, postupující ze své základny v Sidi bel Abbés na Oran. Druhá FS

(52nd FG) doprovázela 9. listopadu B-17 s generálem Doolittlem na palubě. Ten se přesunoval se štábem 12th AF právě do Tafaraoui. Vzhledem ke špatnému počasí ztratilo několik stíhačů 2nd FS orientaci a po vyčerpání paliva museli nouzově přistát. Naštěstí se tato operace obešla beze ztrát na životech. Příběh byl uzavřen 13. listopadu a 31st FG se již 14. listopadu přesunula na základnu La Senia, zatímco 52nd FG ji tam následovala 17. listopadu. Do konce roku byly letecké operace omezeny kvůli nepříznivému počasí. Dne 11. ledna 1941 se 308th FS přesunula na letiště Cases u Casablanky, aby zajišťovala letecký provoz v době konference v Casablance mezi premiérem Churchillem a prezidentem Rooseveltem.

Boje v Tunisu

Dne 8. února 1943 se 31st FG přesunula na východ na letiště Thelépé v Tunisku, blíže k frontě. Na této základně se sešla s 33rd FG létající na P-40 Warhawk, s francouzskou GC II/5 Lafayette, létající na P-40F a se starými známými, 52nd FG. Všechny stíhací skupiny létaly doprovody P-39 a A-20, které prováděly protizemní útoky na postavení německých a italských jednotek v Tunisu. Dne 15. února začal protiútok Afrikakorpusu Italů v Kasserinském průsmyku, prováděný zvýšenou aktivitou Luftwaffe. Vzhledem k častému postřelování bylo letiště Thelépé evakuováno, obě skupiny se stáhly do Tebessy, 21. února přesídlily na letiště Du Kouif a 8. března, po odražení poslední německé ofenzivy v Africe, se vrátily do Thelépé. Po zbytek března a dubna se dále věnovaly doprovodu bombardérů. Dne 6. dubna začalo přezbrojování na Spitfiry Mk.IX a Mk.VIII, ale jednotlivé Spitfiry Mk.Vb a Mk.Vc zůstaly ve stavu perutí 31st FG i 52nd FG ještě v roce 1944. Boje v severní Africe skončily 10. května a 11. května německé a italské ozbrojené síly v Tunisku bezpodmínečně kapitulovaly.

MACAF

Po ukončení bojů v severní Africe se cesty 31st FG a 52nd FG rozešly. Padesátá druhá FG přešla spolu s 322. wingem RAF pod Mediterranean Allied Coastal Air Force. Úkolem tohoto spojeneckého velitelství byla ochrana konvojů ve Středozemním moři, protiponorkové hlídkování, přístavní patroly a útoky na nepřátelskou lodní dopravu ve Středomoří. V rámci plnění těchto úkolů se perutě 52nd FG postupně přesouvaly mezi letišti ve Středomoří. Dne 17. června přivítala skupina návštěvu krále Jiřího V., Winstona Churchilla a generála de Gaulla. Dne 23. července se přemístila na Sicílii, na letiště Bocca di Falco u Palerma, kde se věnovala i nočnímu stíhání. V listopadu 1943 se přemístila na Korsiku, kde 2nd a 5th FS operovaly z letiště Borgo a 4th FS z letiště Calvi. V té době prováděla mimo jiné i střemhlavé bombardování lodí a přístavů a během těchto misí se dostávala do leteckých soubojů s letouny Luftwaffe a zaznamenala několik sestřelů. Na začátku dubna 1944 začalo přezbrojování na P-51B Mustang a 1. května byla 52nd FG převedena do stavu 15. letecké armády. Svoji první doprovodnou misi provedla dne 10. května při náletu B-17 na Nice ve Francii. Během služby na Spitfirech dosáhla 52nd FG 164 sestřelů nepřátelských letadel. Na P-51 Mustang všech verzí přidala 257 sestřelů.

31st FG v Itálii

Po skončení bojů v Africe začala příprava na vylodění v Itálii. V jejím rámci probíhalo intenzivní bombardování ostrova Pantelleria, ležícího zhruba na půl cesty mezi mysem Bon v Tunisu a Sicílií a sloužícího jako základna italského letectva. Letecké útoky na Pantellerii probíhaly od 14. května do 11. června 1943 a 31st FG se účastnila jak doprovodů bombardérů, tak postřelování letiště Korba.

Sicílie, operace Husky

V červnu 1943 byla 31st FG převedena pod 64th Fighter Wing pod velením plukovníka Hawkinse a přemístila se na ostrov Gozo severozápadně od Malty (Gozo je druhý největší ostrov souostroví Malta). Ve dnech 10. a 11. června se skupina podílela na leteckém krytí invazního konvoje, což bylo doprovázeno častou „přátelskou“ palbou z invazních lodí. Dne 11. června skupina sestřelila sedm nepřátelských letadel útočících na spojenecké lodě. O tři dny později

se přemístila na letiště Ponte Olivo u městečka Gela a stala se první spojeneckou stíhací jednotkou operující z italského území.

Dne 26. června došlo ke změně znaků, k modrému kruhu s bílou hvězdou byly přidány bílé obdélníky a červený lem výsostných znaků. Ten byl 14. srpna změněn na modrý. Na konci roku 1943 pak došlo ke změně barvy vrtulových kuželů z bílé na červenou. Dne 26. července rezignoval Benito Mussolini, 2. srpna se 31st FG přesunula na letiště v Termini jihuovýchodně od Palerma a 17. srpna sicilská kampaň skončila po obsazení celého ostrova Spojenci. Dne 31. srpna eskortovaly stroje 31st FG letadlo přivázející italskou delegaci na jednání o příměří v Riminu. To bylo uzavřeno 3. září. Od 1. září 31st FG sídlila na letišti Milazzo na východním pobřeží Sicílie.

Operace Avalanche, vylodění u Salerno

Dne 9. září začala u Salerno invaze spojeneckých sil do Itálie a znamenala týdenní krvavé boje. Už 11. září začala příprava letištní plochy u Monte Corvina, která však byla pod těžkou dělostřeleckou palbou. Dne 18. září zde byl dělostřeleckou palbou zničen B-25 a zabit inspektor z III. Air Support Command, připravující letiště k provozu. Třicátá první FG sem přeletěla 20. září, poté se 14. října přemístila do Pomigliano u Neapole, a ačkoli i toto letiště bylo často postřelováno útočícími Fw 190, personál jednotky si užíval neobvyklého pohodlí. Poprvé od února totiž bydlel v domech, nikoli pouze ve stanech. Zároveň se zde poprvé od chvíle, kdy 31st FG opustila Anglii, objevila americká děvčata, příslušnice ženských pomocných sborů a sestry Červeného kříže. Také se nabízely možnosti k seznámení s místními dívkami. K dispozici byl také odpočinkový tábor na Capri. V listopadu létala skupina nad Řím a Montecassino, Spitfiry Mk.V přitom operovaly v nižších letových hladinách s výškovým krytím Spitfiry Mk. IX a Mk.VIII. Na Spitfirech Mk.IX létaly 307th a 309th FS, na Spitfirech Mk.VIII 308th FS. Spitfiry Mk.VIII byly kamuflvány v Desert Scheme, zatímco Spitfiry Mk.IX v Day Fighter Scheme. Dne 11. listopadu bylo letiště Pomigliano bombardováno a 18. ledna 1944 se skupina přemístila na letiště v Castel Volturno, které mělo vzletovou a přistávací dráhu s povrchem z desek PSP (Perforated Steel Plates).

Operace Shingle, vylodění u Anzia

Vylodění u Anzia začalo 22. ledna 1944 s cílem obejít německé pozice na Gustavově linii necelých 150 km jižně od Říma. Úkolem 31st FG bylo vzdušné krytí invazních jednotek a pláží. Již 28. ledna se do Nettuna, což je přístav a městská část Anzia, přepravil na vylodovacích člunech pozemní personál 307th FS s cílem vybudovat zde vzletovou dráhu. Jednotka na ni přelétla 1. února a udržovala tam malý odřad, ale letiště bylo trvale pod palbou a 25. února se 307th FS z Nettuna stáhla, aby se v polovině března vrátila do Castel Volturno. Ve stejné době tam začaly přilétat z Alžíru nové P-51B, na které se perutě 31st FG začaly přezbrojovat. Dne 14. března proběhl cvičný souboj mezi novým Mustangem a Spitfirem Mk.IX. Přestože závěr zněl, že Spitfire je v manévrovém souboji lepší, na dalším vývoji to nic nezměnilo. Dne 24. března vybuchl Vesuv a 29. března absolvovalo 36 Spitfirů poslední operační let tohoto typu u 31st FG nad Řím. K 1. dubnu byla 31st FG převedena pod velení 15. letecké armády a s novými P-51B Mustang se přemístila na základnu San Severo na východním pobřeží Itálie, odkud nadále létala doprovody strategických bombardérů 15. letecké armády nad cíle v Evropě. Už během dubna letěla dvakrát na Ploješť v Rumunsku, Sofii v Bulharsku, Vídeňské Nové Město v Rakousku, Piombino, Milán a Monfalcone v Itálii a také Toulon ve Francii. Jen během těchto misí sestřelila 51 nepřátelských letadel. Za dobu služby Spitfirů všech verzí pak 31st FG sestřelila celkem 185 nepřátelských letadel.

O stavebnici

Tato stavebnice se zabývá službou amerických letců na Spitfirech Mk.Vb a Mk.Vc v řadách stíhacích jednotek RAF, RCAF a USAAF. Výběr zbarvení je průřezem zhruba třiletého období používání Spitfirů Mk.V Američany. Nezabývá se Spitfiry u dalších jednotek, ani Spitfiry Mk.VIII a Mk.IX u amerických jednotek. Tyto typy budou předmětem další stavebnice.

ATTENTION



UPOZORNĚNÍ



ACHTUNG



ATTENTION



注意



Carefully read instruction sheet before assembling. When you use glue or paint, do not use near open flame and use in well ventilated room. Keep out of reach of small children. Children must not be allowed to suck any part, or pull vinyl bag over the head.



Před započatím 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. SYMBOL * 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
POUŽÍT EDUARD MASK
NABARVIT

PARTS



DÍLY



TEILE



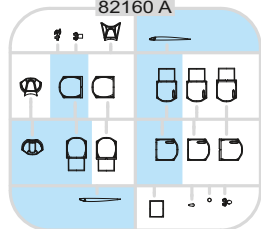
PIÈCES



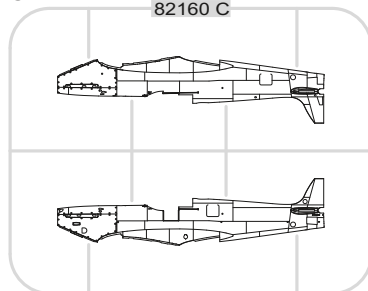
部品

PLASTIC PARTS

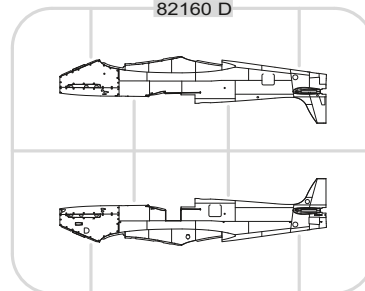
A>



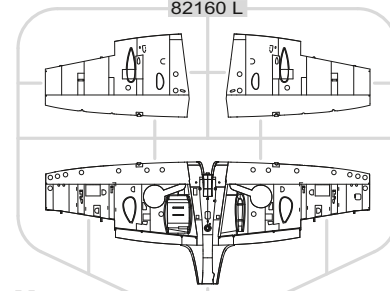
C>



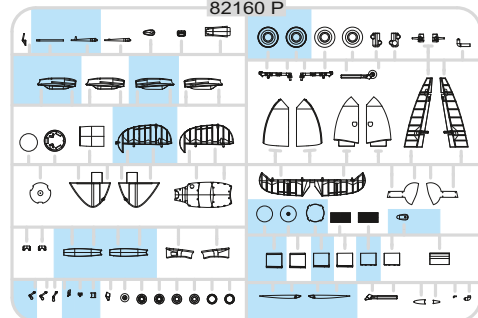
D>



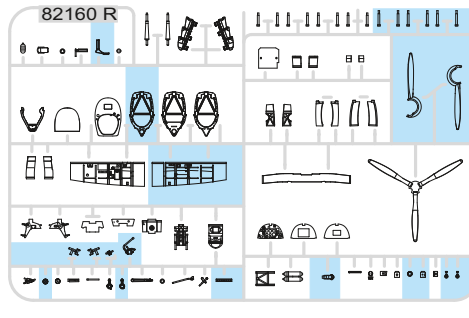
L>



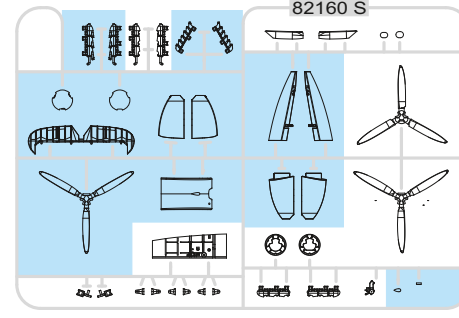
P>



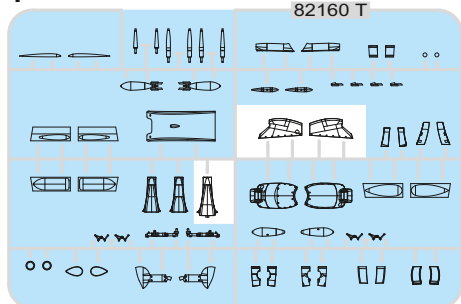
R>



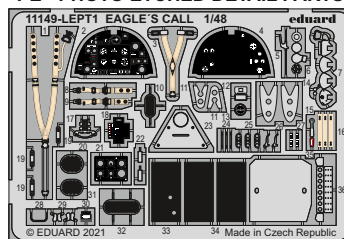
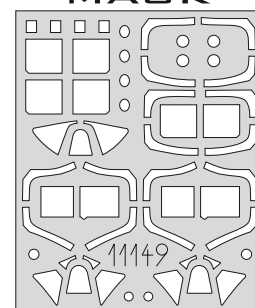
S>



T>



PE - PHOTO ETCHED DETAIL PARTS

eduard
MASK

-Parts not for use. -Teile werden nicht verwendet. -Pièces à ne pas utiliser. -Tyto díly nepoužívejte při stavbě. - 使用しない部品

COLOURS



BARVY



FARBEN



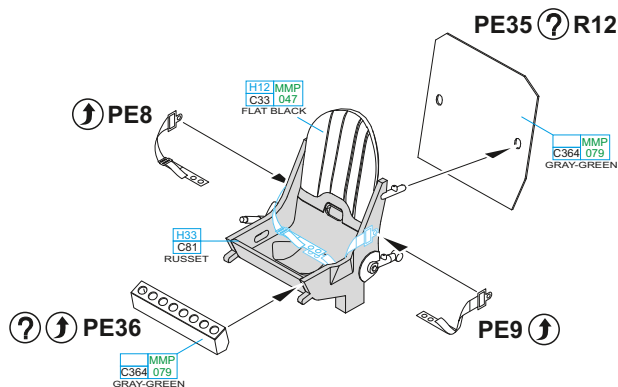
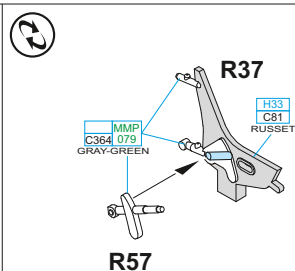
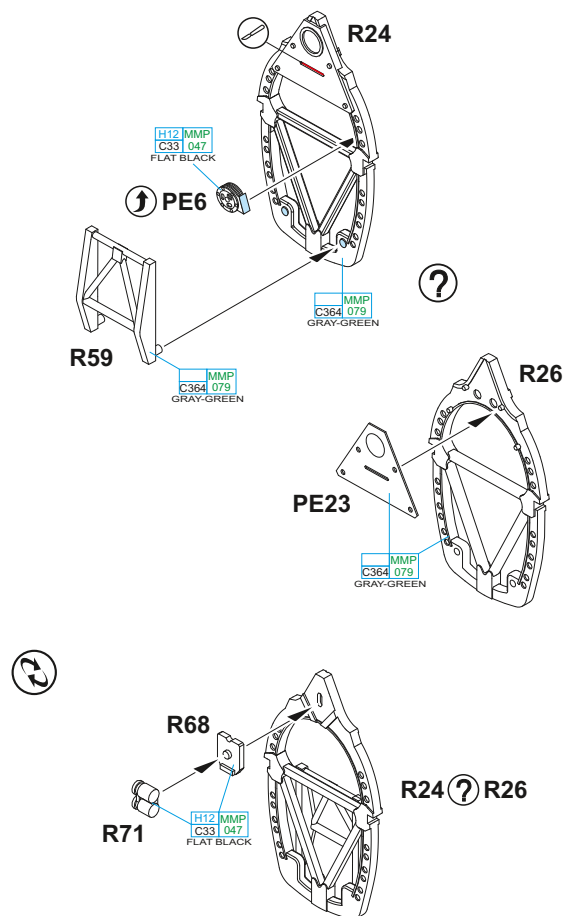
PEINTURE

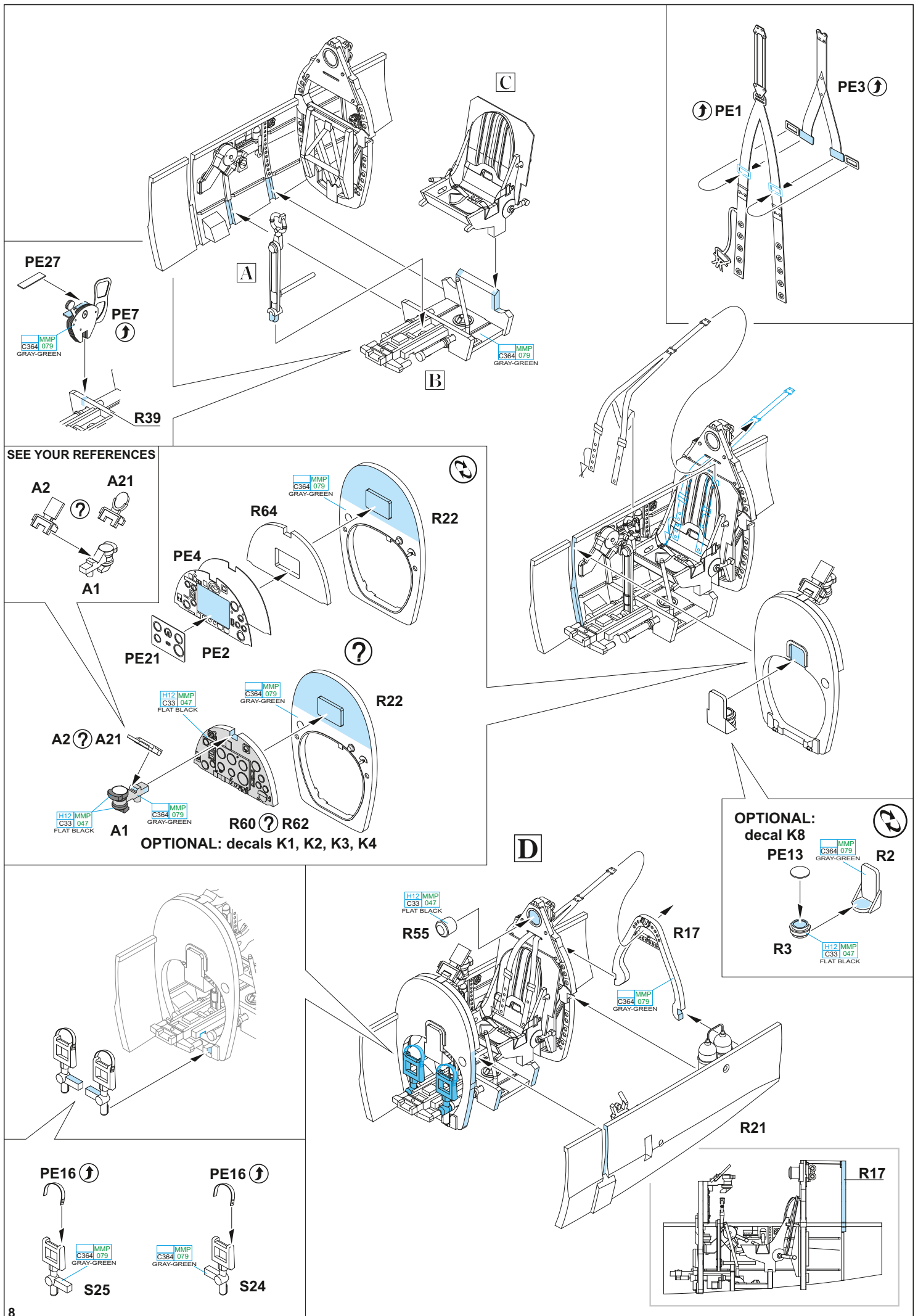


色

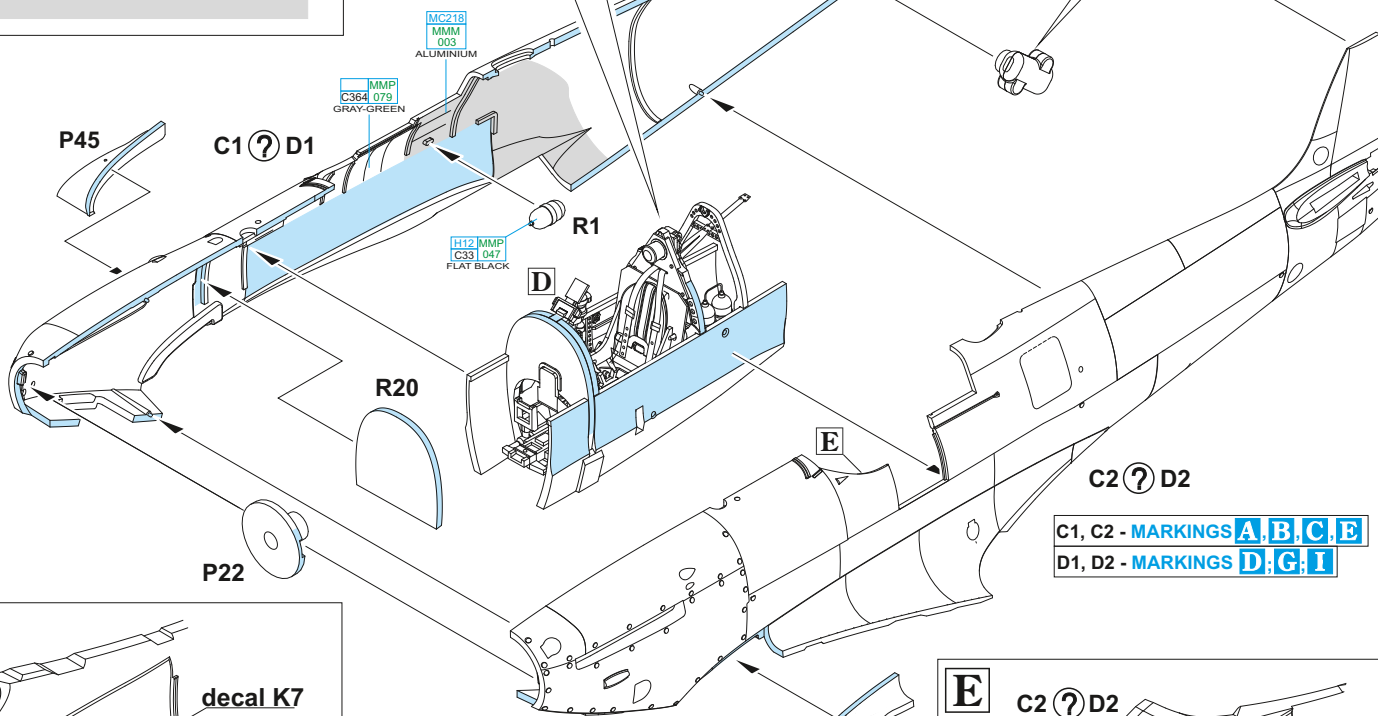
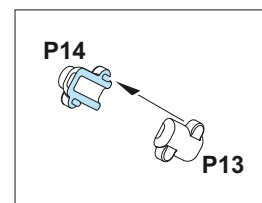
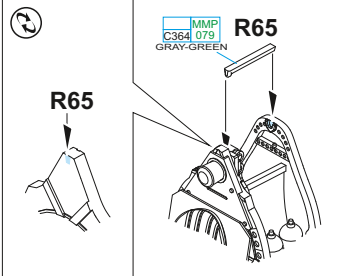
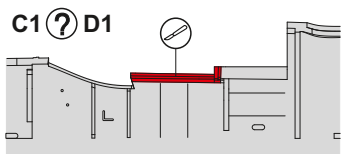
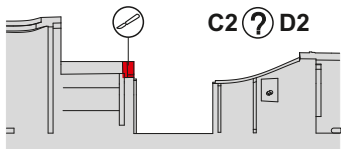
GSi Creos (GUNZE)		MISSION MODELS	
AQUEOUS	Mr.COLOR	PAINTS	
H3	C3	MMP-003	RED
H4	C4	MMP-007	YELLOW
H8	C8		SILVER
H11	C62	MMP-001	FLAT WHITE
H12	C33	MMP-047	FLAT BLACK
H27	C44		TAN
H33	C81		RUSSET
H51	C11	MMP-063	LIGHT GULL GRAY
H71	C21	MMP-076	MIDDLE STONE
H72	C369	MMP-078	DARK EARTH
H74	C368	MMP-080	SKY
H77	C137	MMP-040	TIRE BLACK
H90	C47		CLEAR RED

GSi Creos (GUNZE)		MISSION MODELS	
AQUEOUS	Mr.COLOR	PAINTS	
H94	C138		CLEAR GREEN
H327	C327	MMP-101	RED
H330	C361	MMP-077	DARK GREEN
H335	C363	MMP-094	MEDIUM SEAGRAY
	C362	MMP-093	OCEAN GRAY
	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

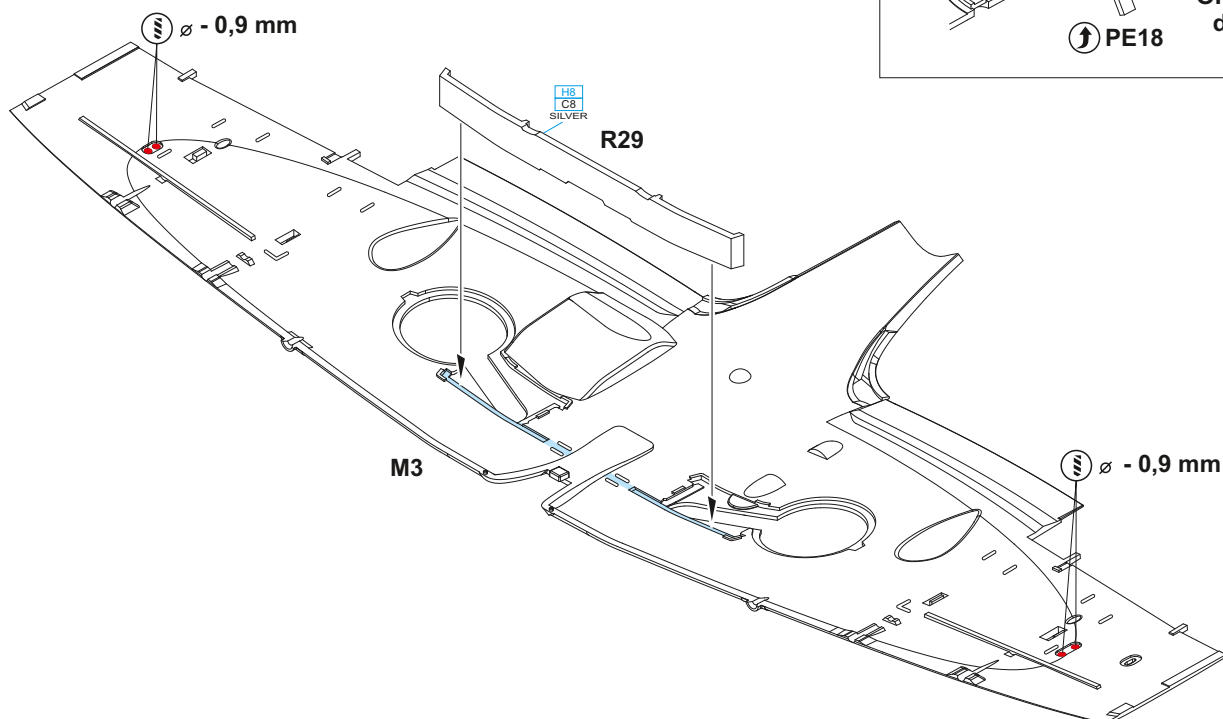
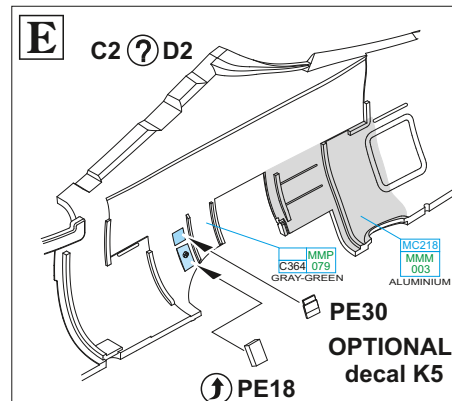
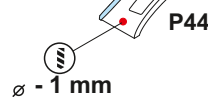
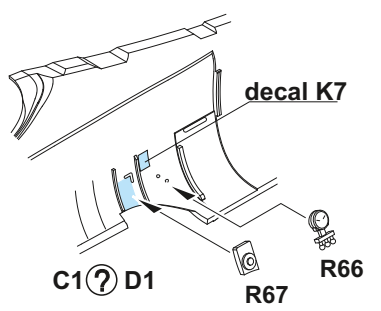


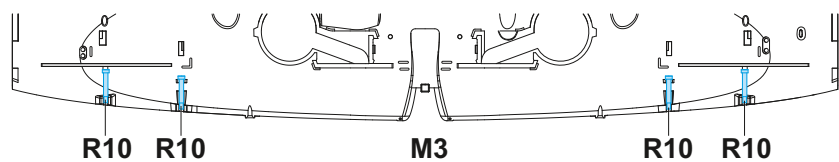
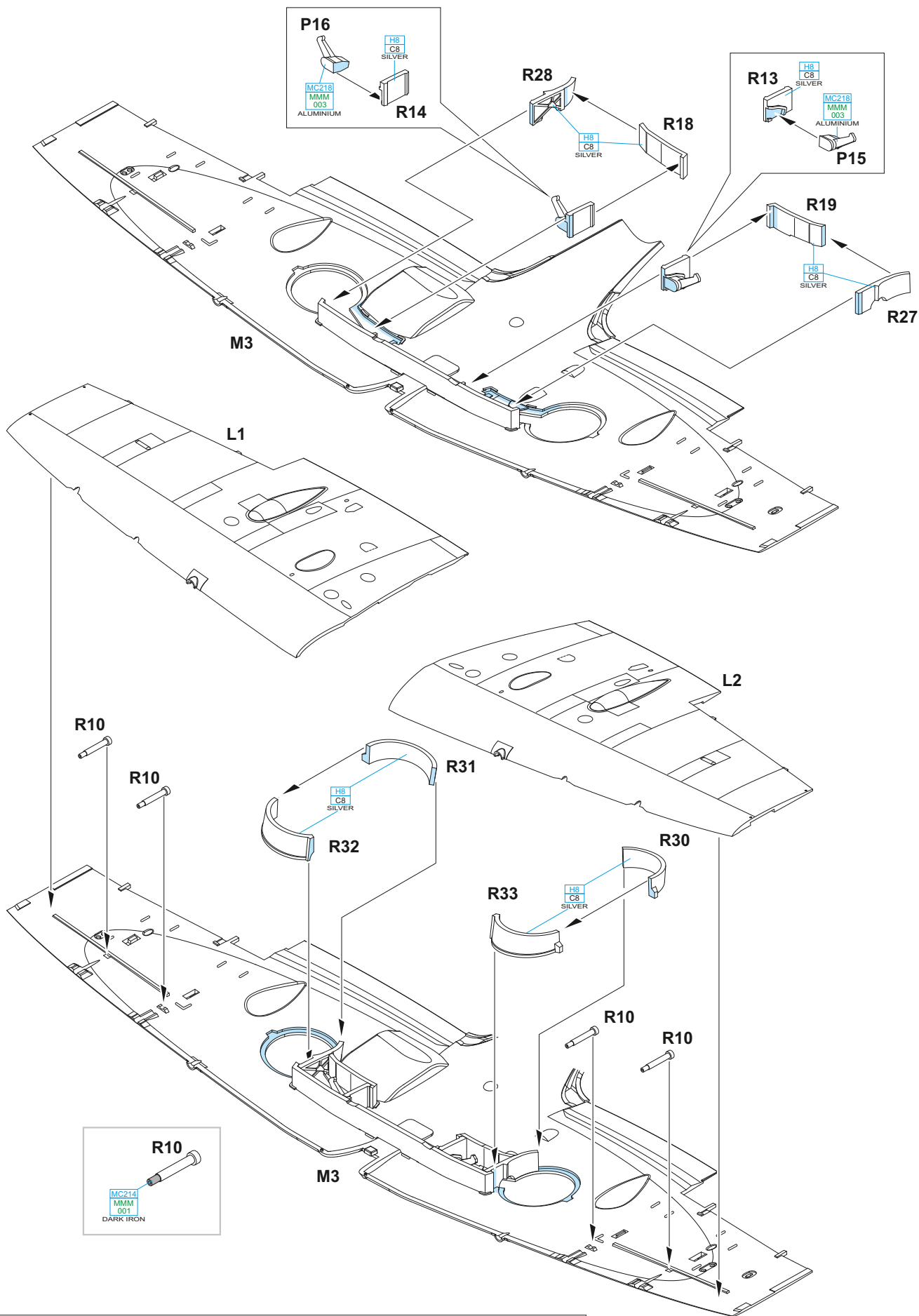


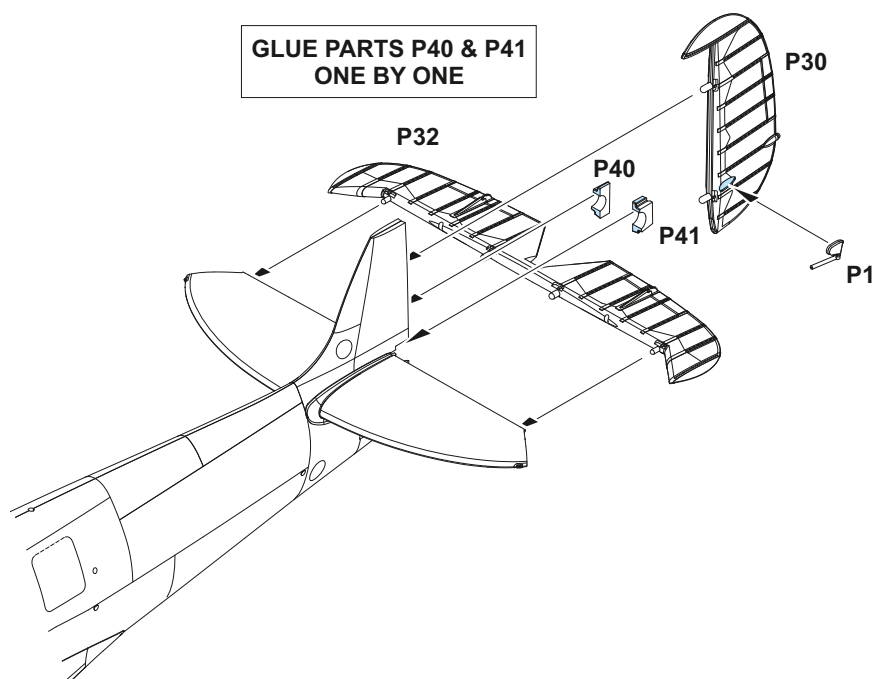
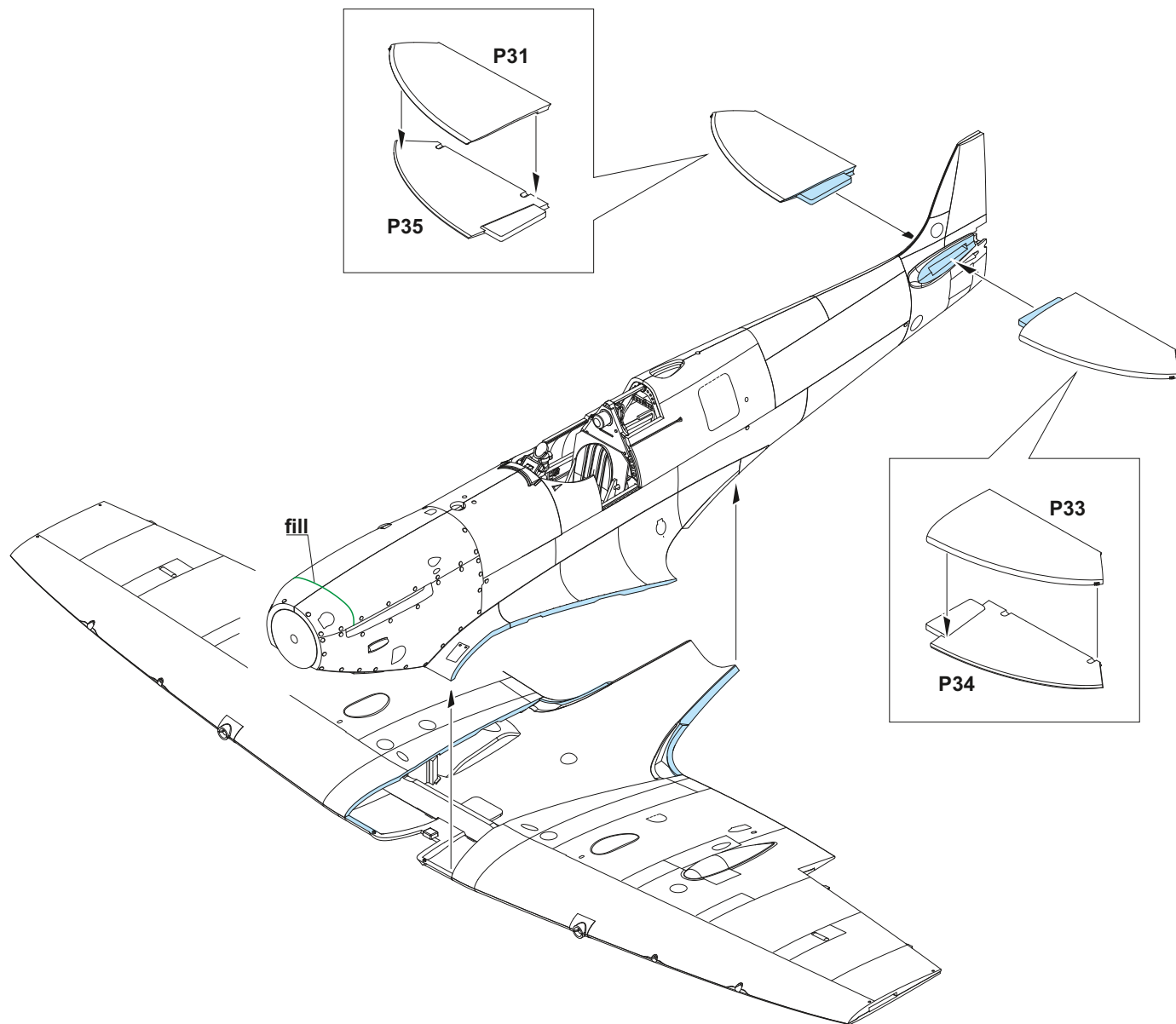
FOR CLOSED CANOPY ONLY

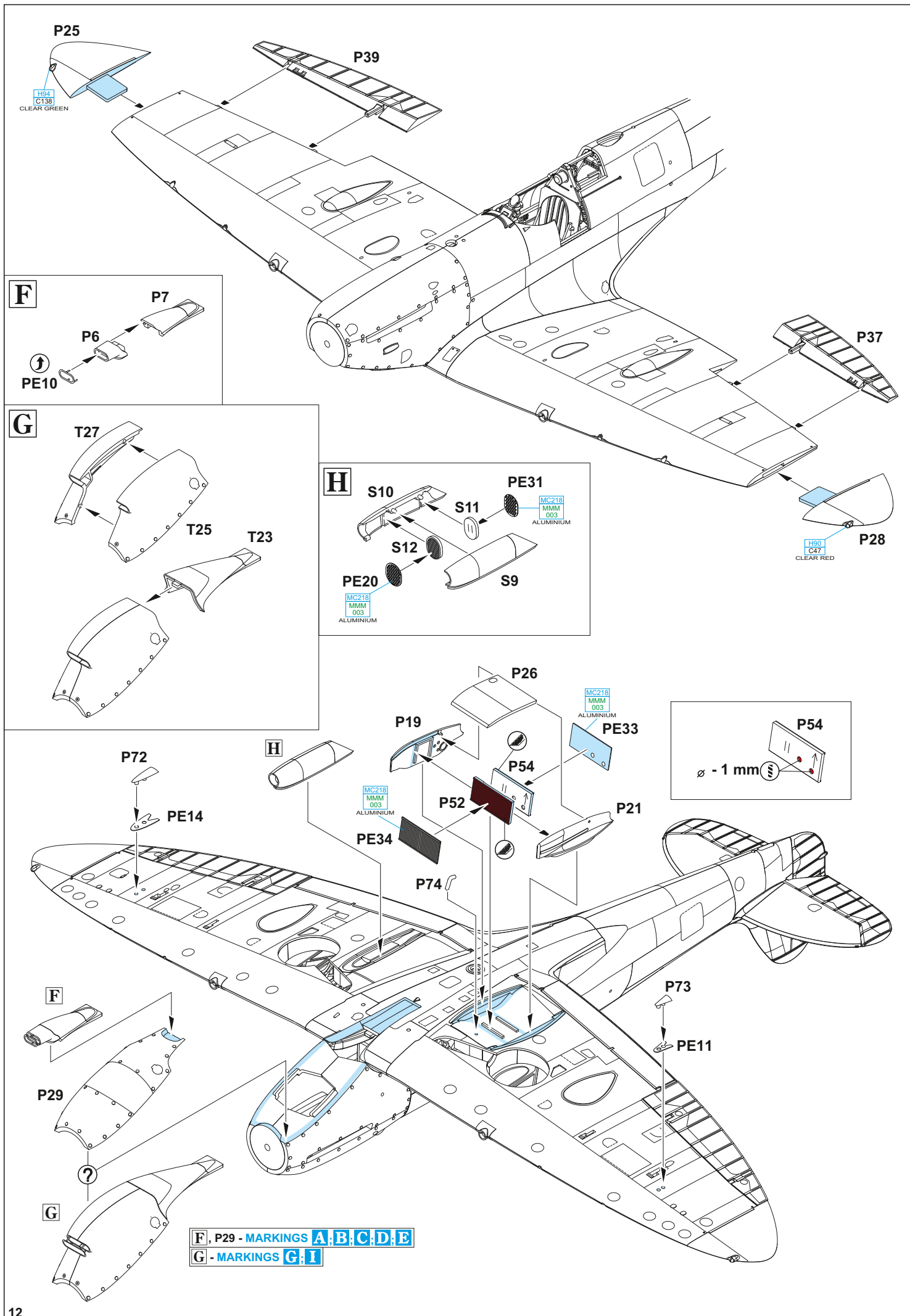


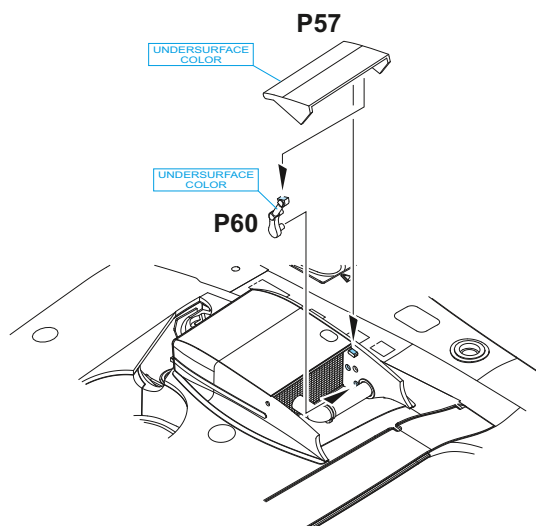
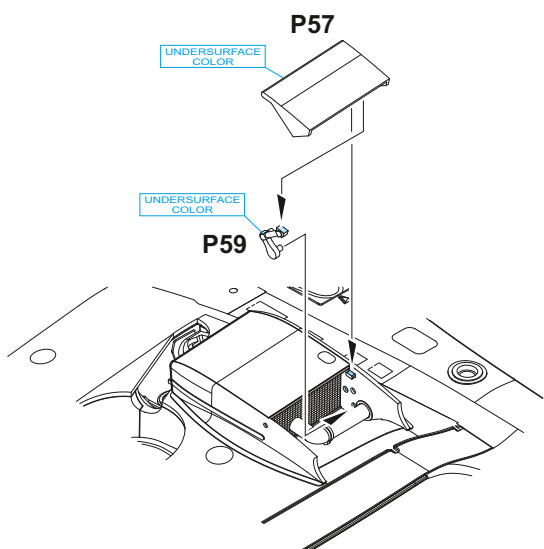
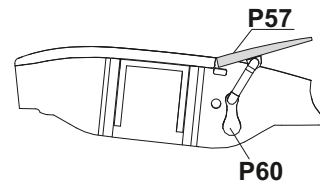
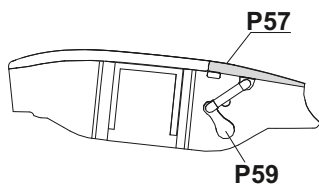
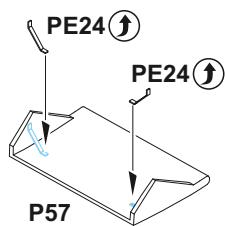
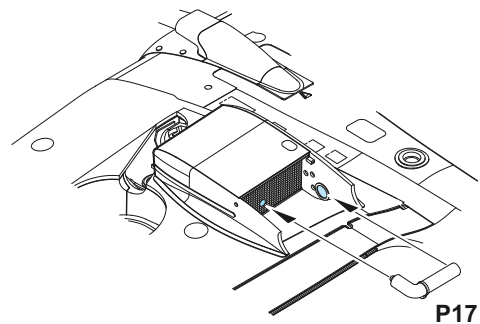
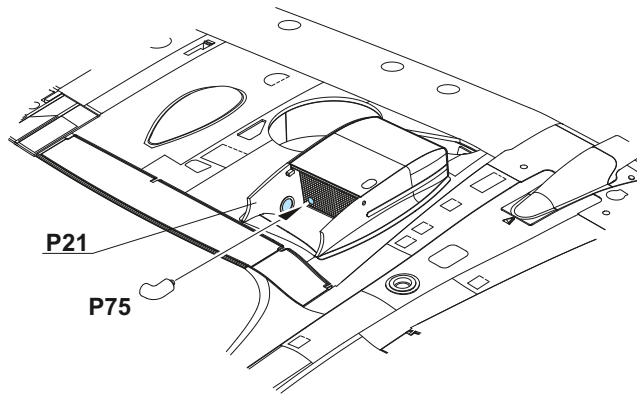
C1, C2 - MARKINGS A, B, C, E
D1, D2 - MARKINGS D, G, I





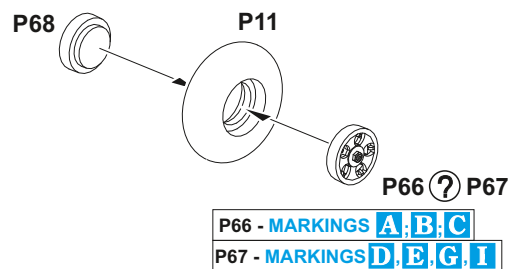
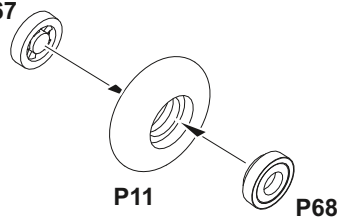






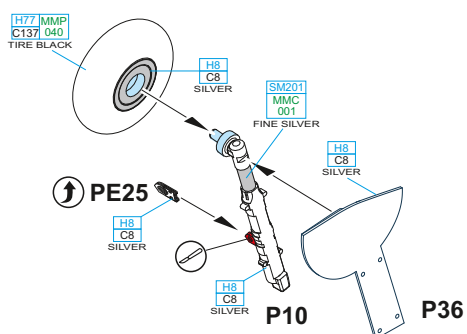
P66 - MARKINGS **A, B, C**
P67 - MARKINGS **D, E, G, I**

P66 ? P67

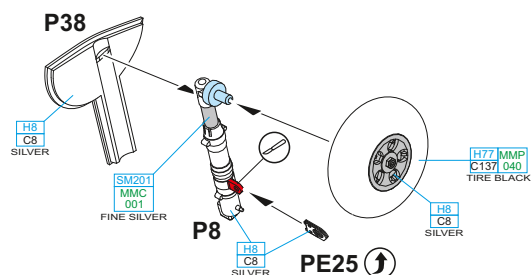


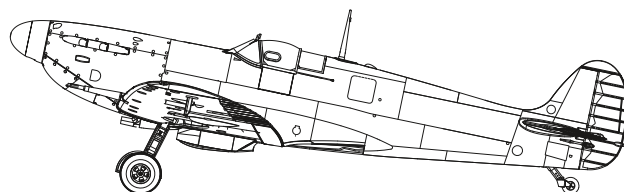
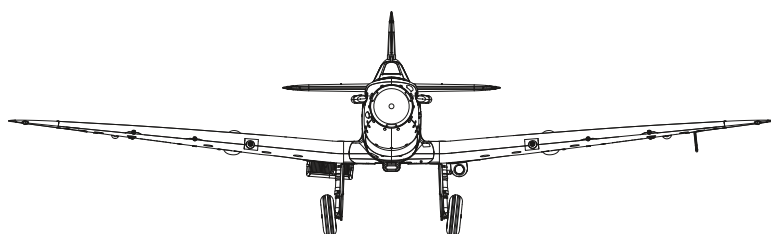
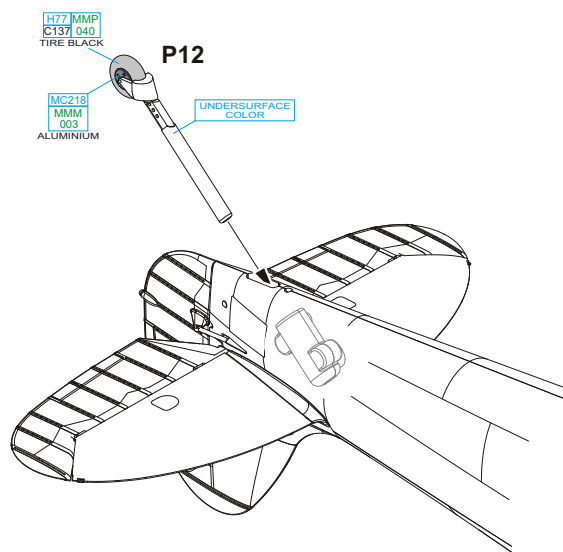
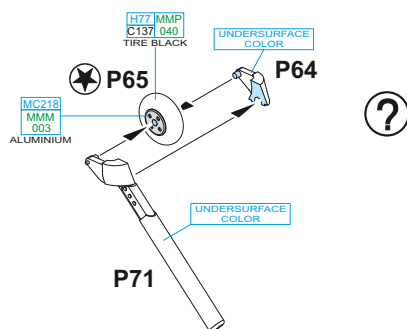
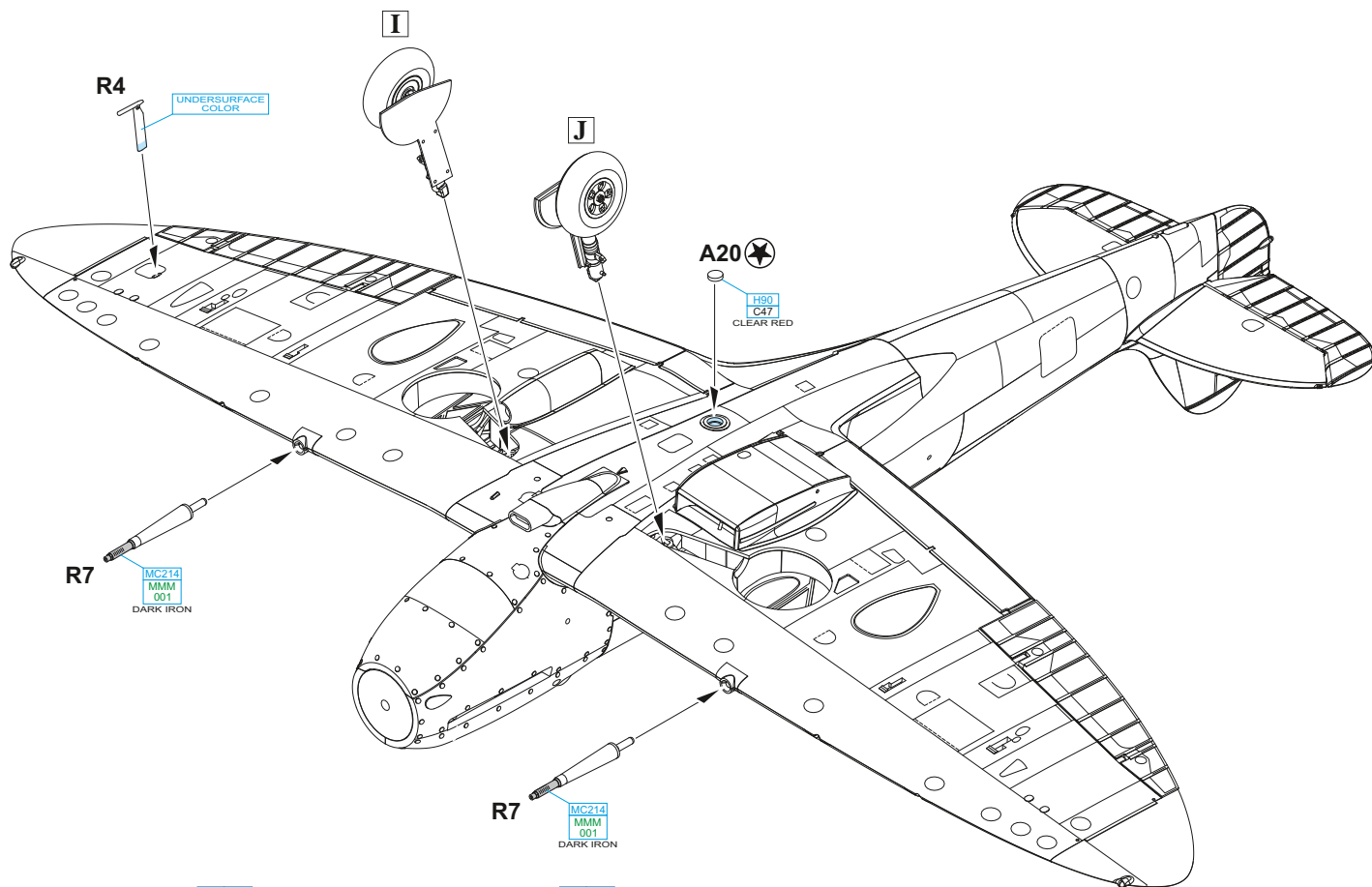
P66 - MARKINGS **A, B, C**
P67 - MARKINGS **D, E, G, I**

I



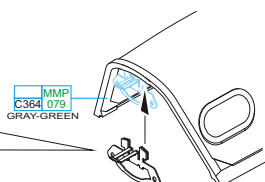
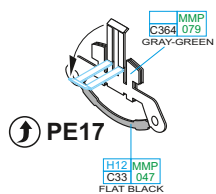
J





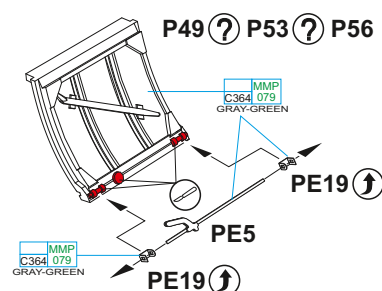
K

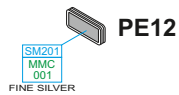
A9 ? A10 - MARKINGS **G, I**
 A13 ? A14 - MARKINGS **A, B, C, E**
 A15 ? A16 - MARKING **D**



A9 ? A10 ★
 ?
 A13 ? A14 ★
 ?
 A15 ? A16 ★

L

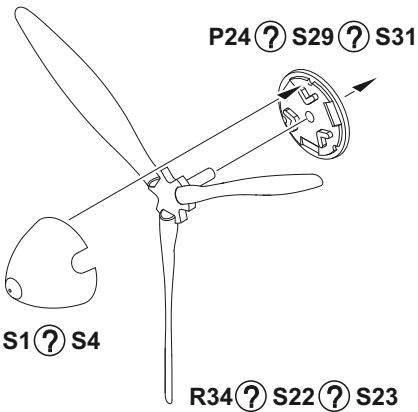


PE12, 29 - MARKINGS **A;B;C;G;I**

A3 - MARKINGS **D;G;I**

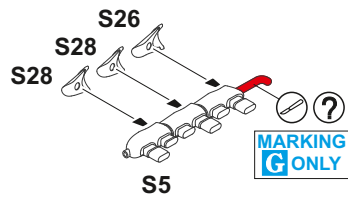
A5 - MARKINGS **A,B,C,E**

P

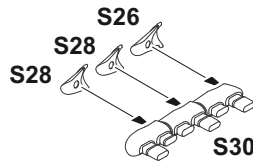


P23, P24, R34 - MARKING **I**
S1, S22, S29 - MARKINGS **B;C;D;E;G**
S4, S23, S31 - MARKING **A**

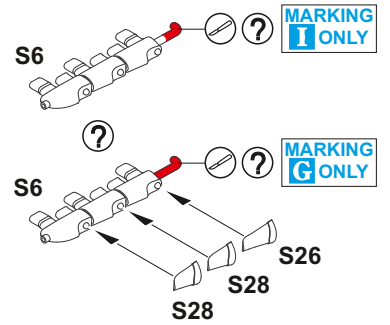
N starboard side



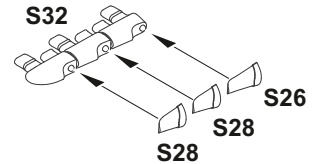
O starboard side



port side

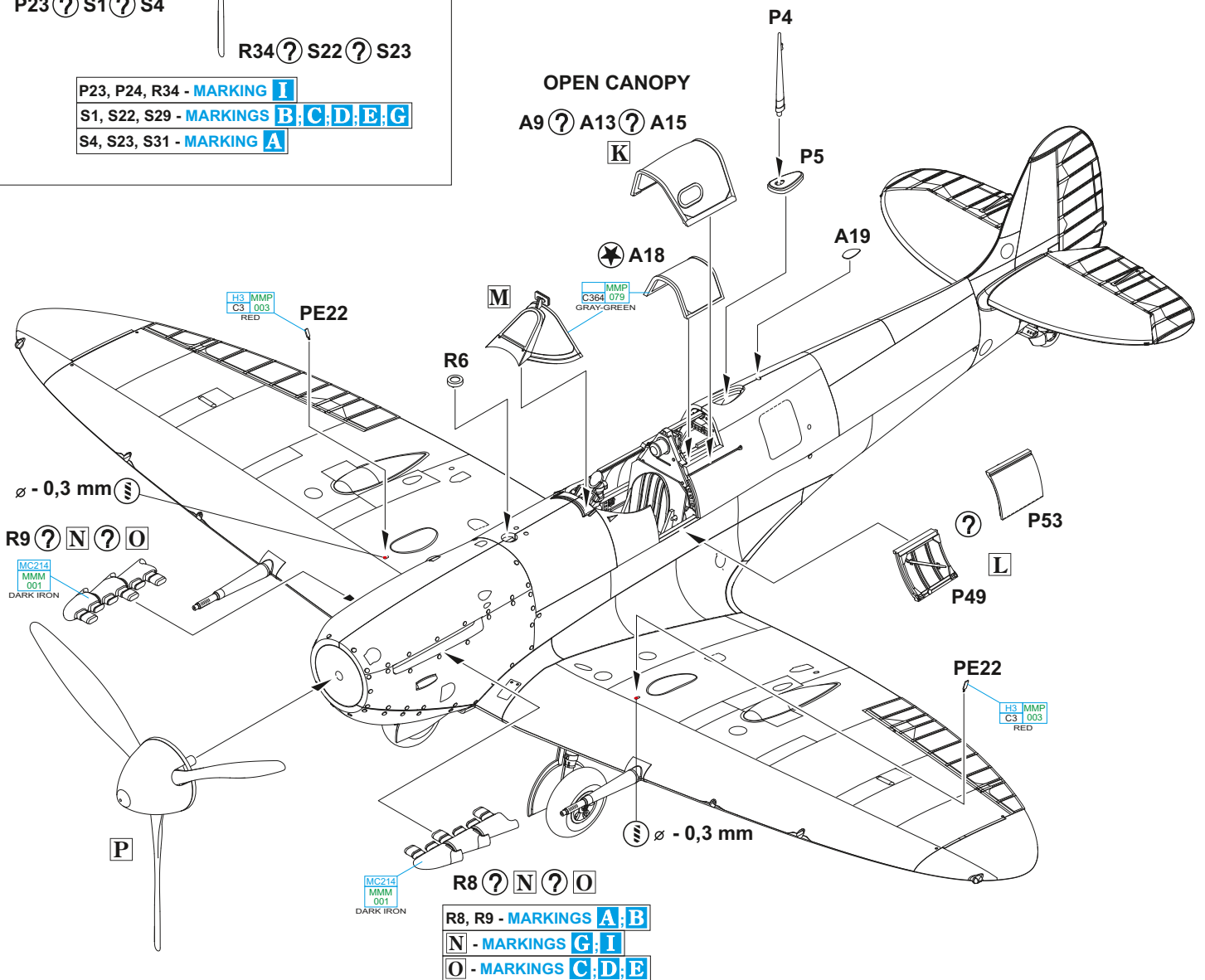


port side



OPEN CANOPY

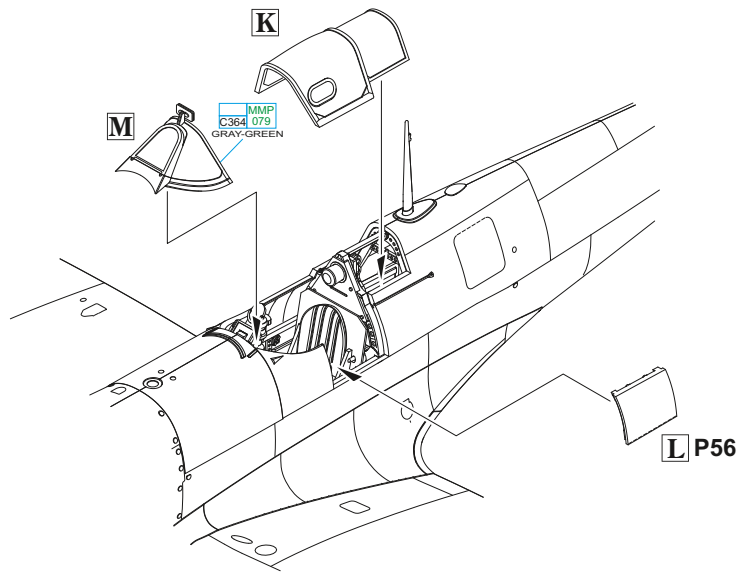
A9 **?** **A13** **?** **A15**



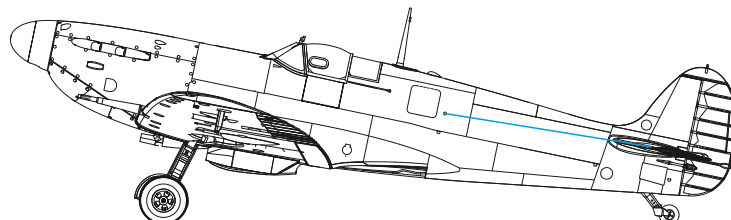
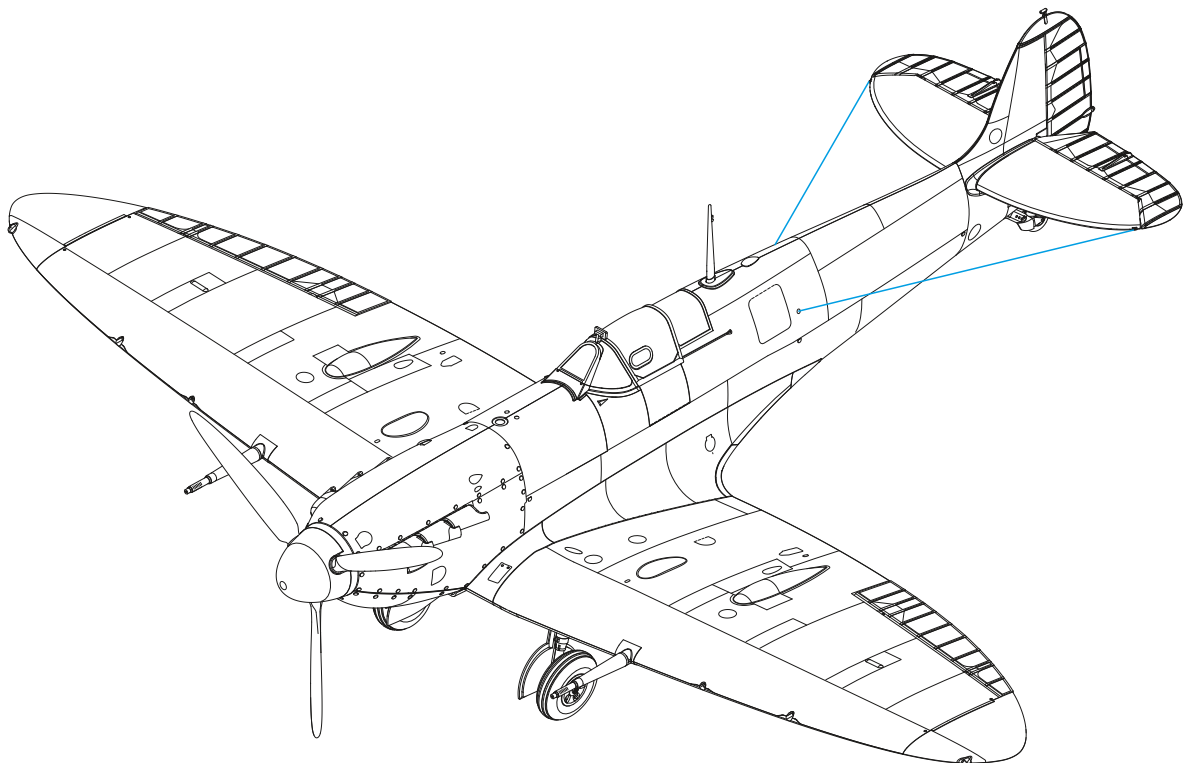
CLOSED CANOPY

?

A10 ? A14 ? A16



MARKINGS A B C D E ONLY





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 započetím 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. SYMBOLY

* INSTRUKTION SINNBILDEN

* SYMBOLES

* 記号の説明



OPTIONAL
VOLBA



BEND
OHNOUT



SAND
BROUSIT



OPEN HOLE
VYVRTAT OTVOR



SYMETRICAL ASSEMBLY
SYMETRICKÁ MONTÁŽ



REMOVE
ODŘÍZNOUT



REVERSE SIDE
OTOČIT



APPLY EDUARD MASK
AND PAINT
POUŽIT EDUARD MASK
NABARVIT

PARTS

*

DÍLY

*

TEILE

*

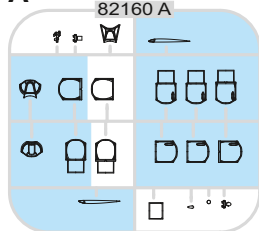
PIÈCES

*

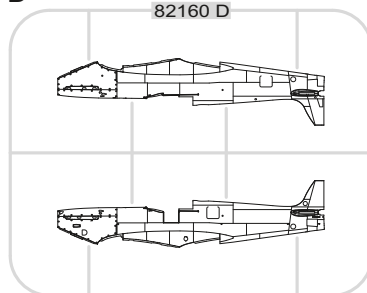
部品

PLASTIC PARTS

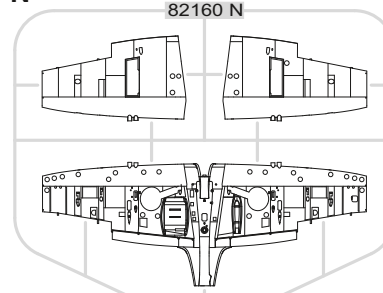
A>



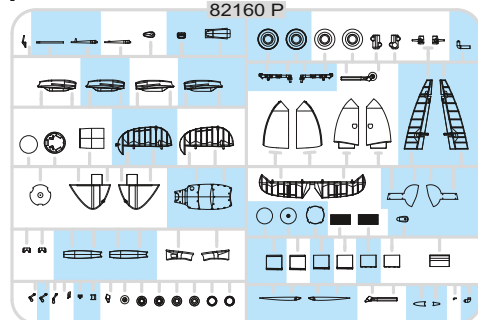
D>



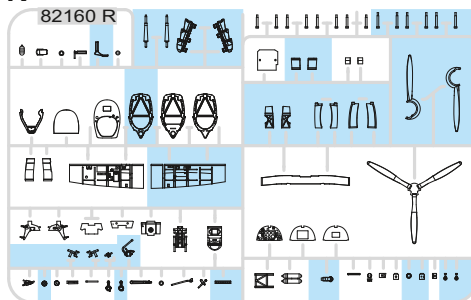
N>



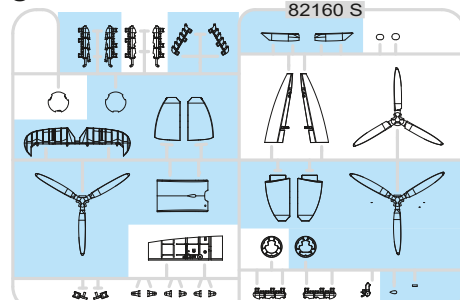
P>



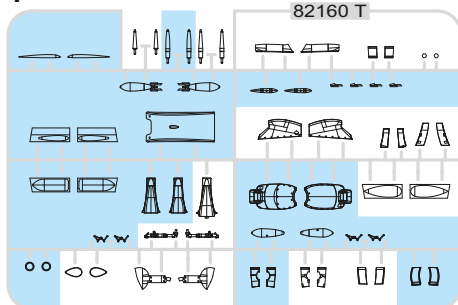
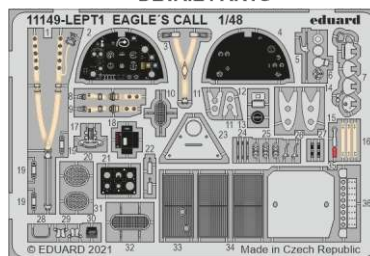
R>



S>



T>

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

*

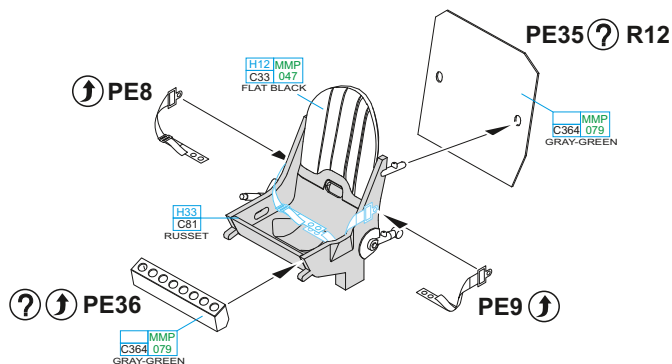
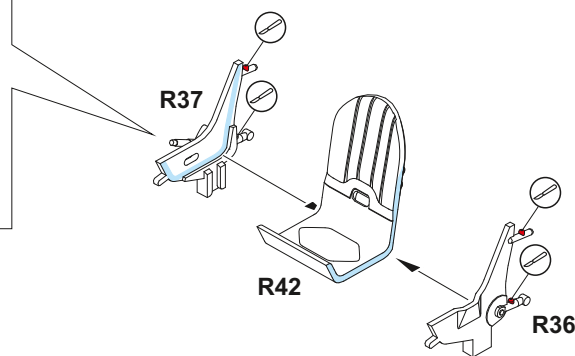
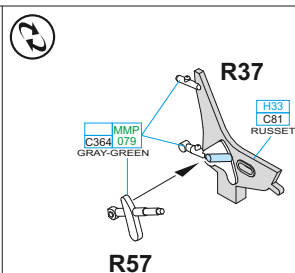
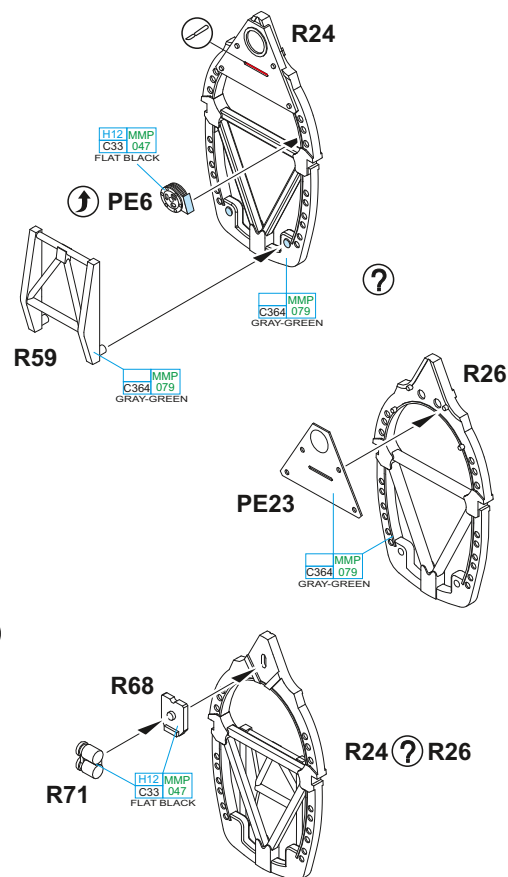
PEINTURE

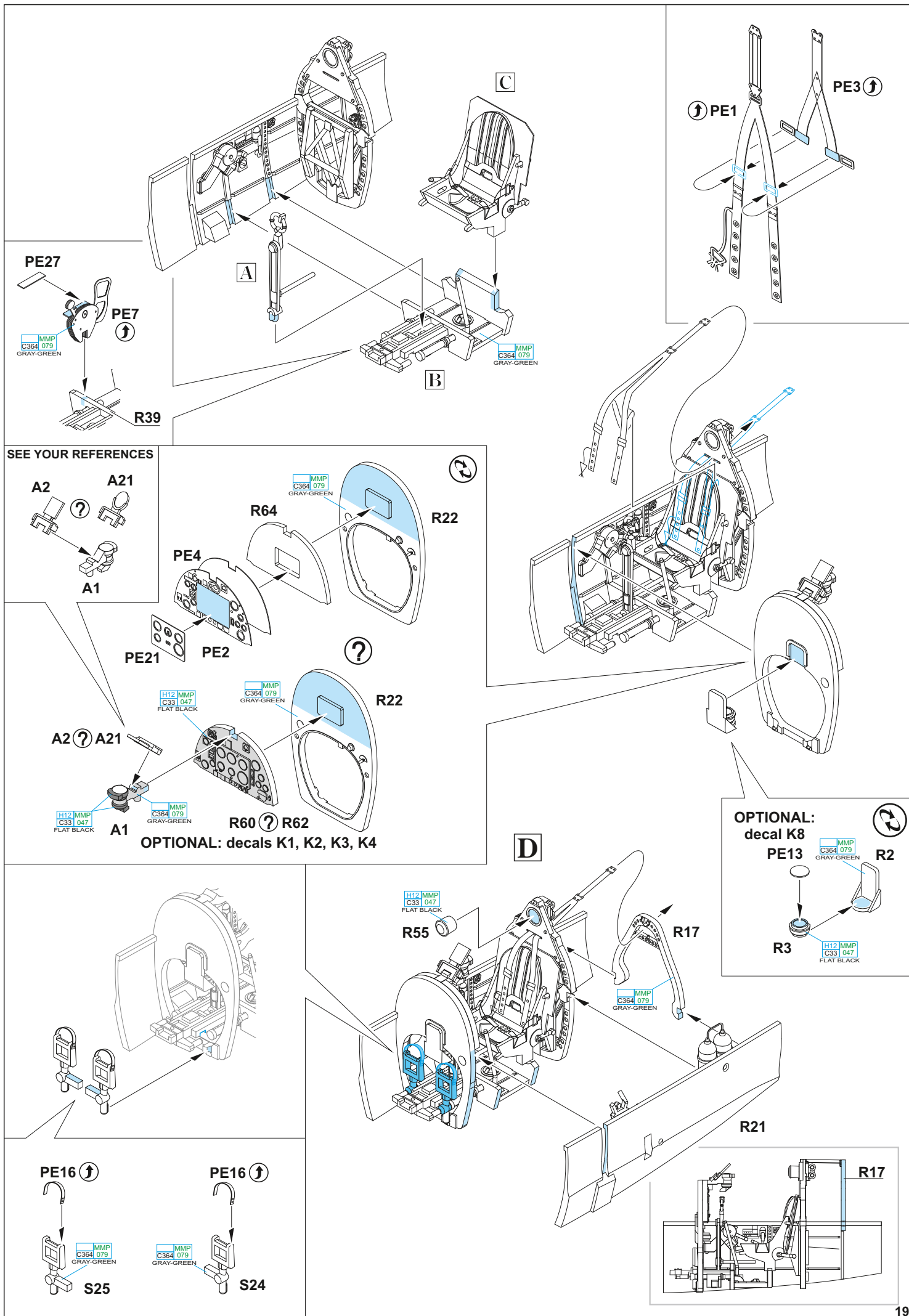
*

色

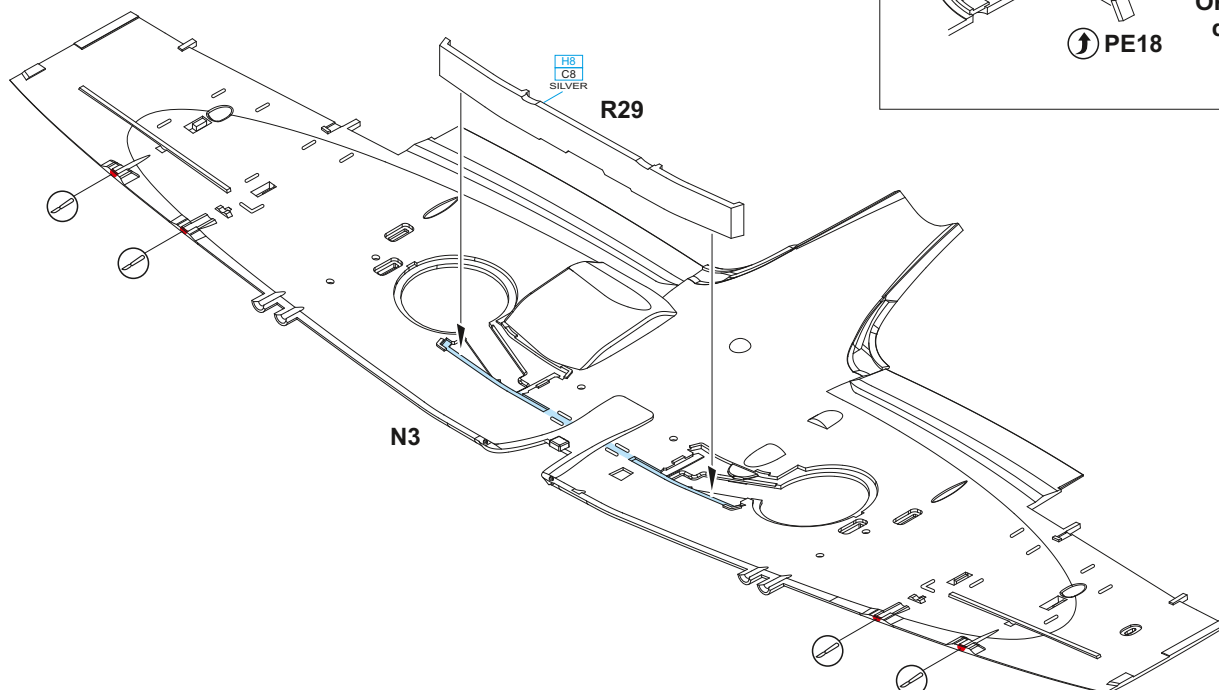
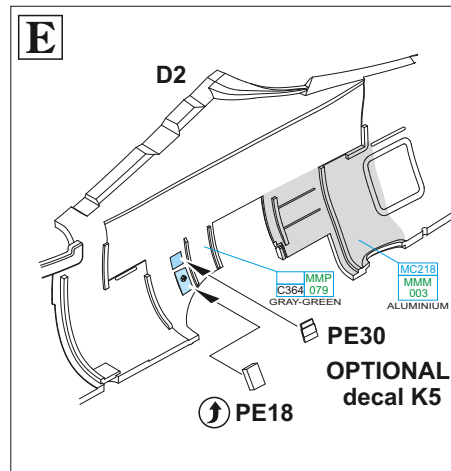
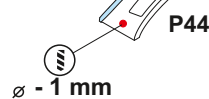
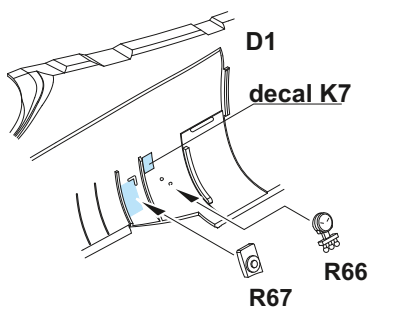
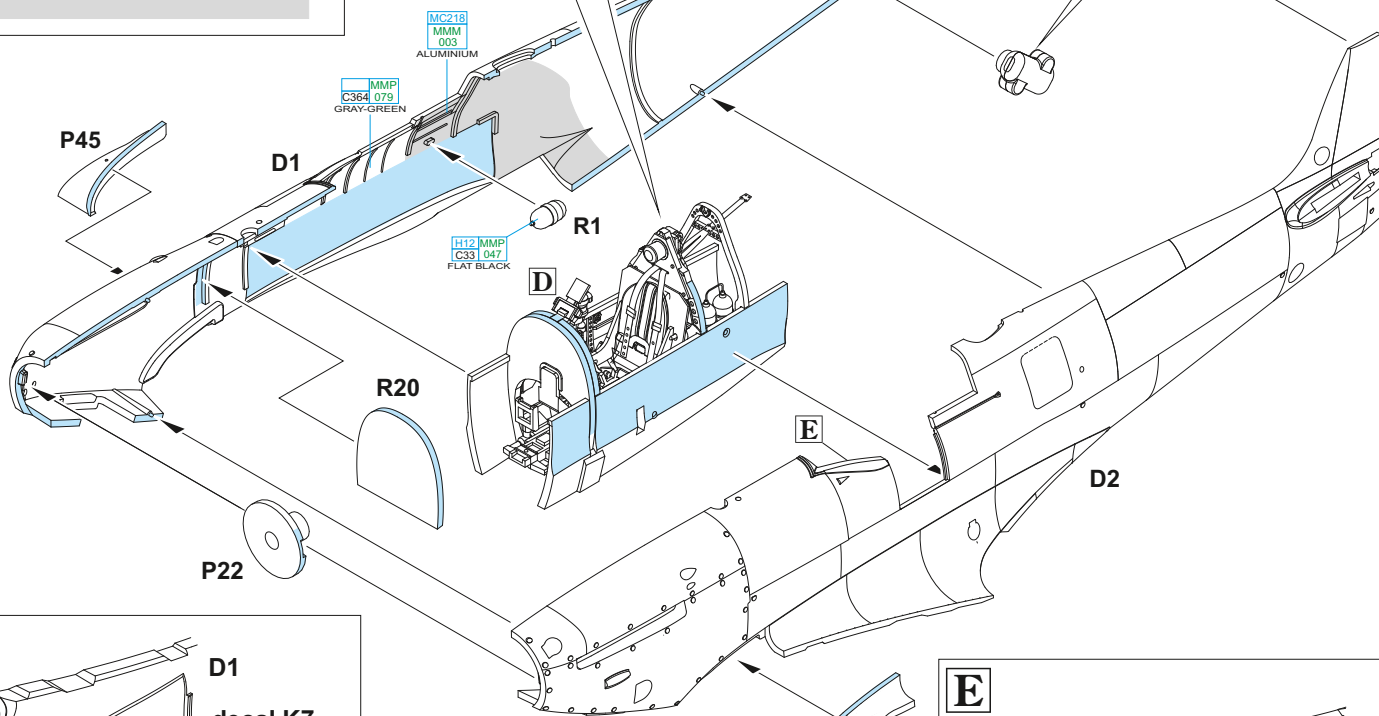
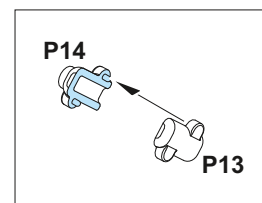
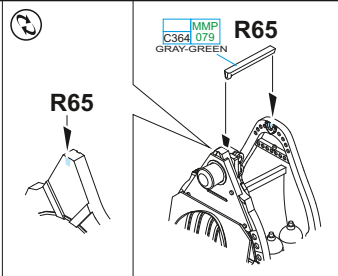
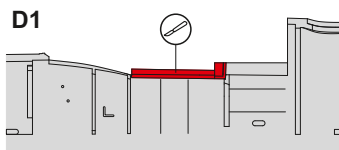
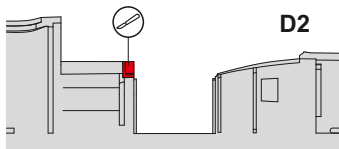
GSI Creos (GUNZE)		MISSION MODELS	
AQUEOUS	Mr.COLOR	PAINTS	
H3	C3	MMP-003	RED
H4	C4	MMP-007	YELLOW
H8	C8		SILVER
H11	C62	MMP-001	FLAT WHITE
H12	C33	MMP-047	FLAT BLACK
H27	C44		TAN
H33	C81		RUSSET
H51	C11	MMP-063	LIGHT GULL GRAY
H71	C21	MMP-076	MIDDLE STONE
H72	C369	MMP-078	DARK EARTH
H74	C368	MMP-080	SKY
H77	C137	MMP-040	TIRE BLACK

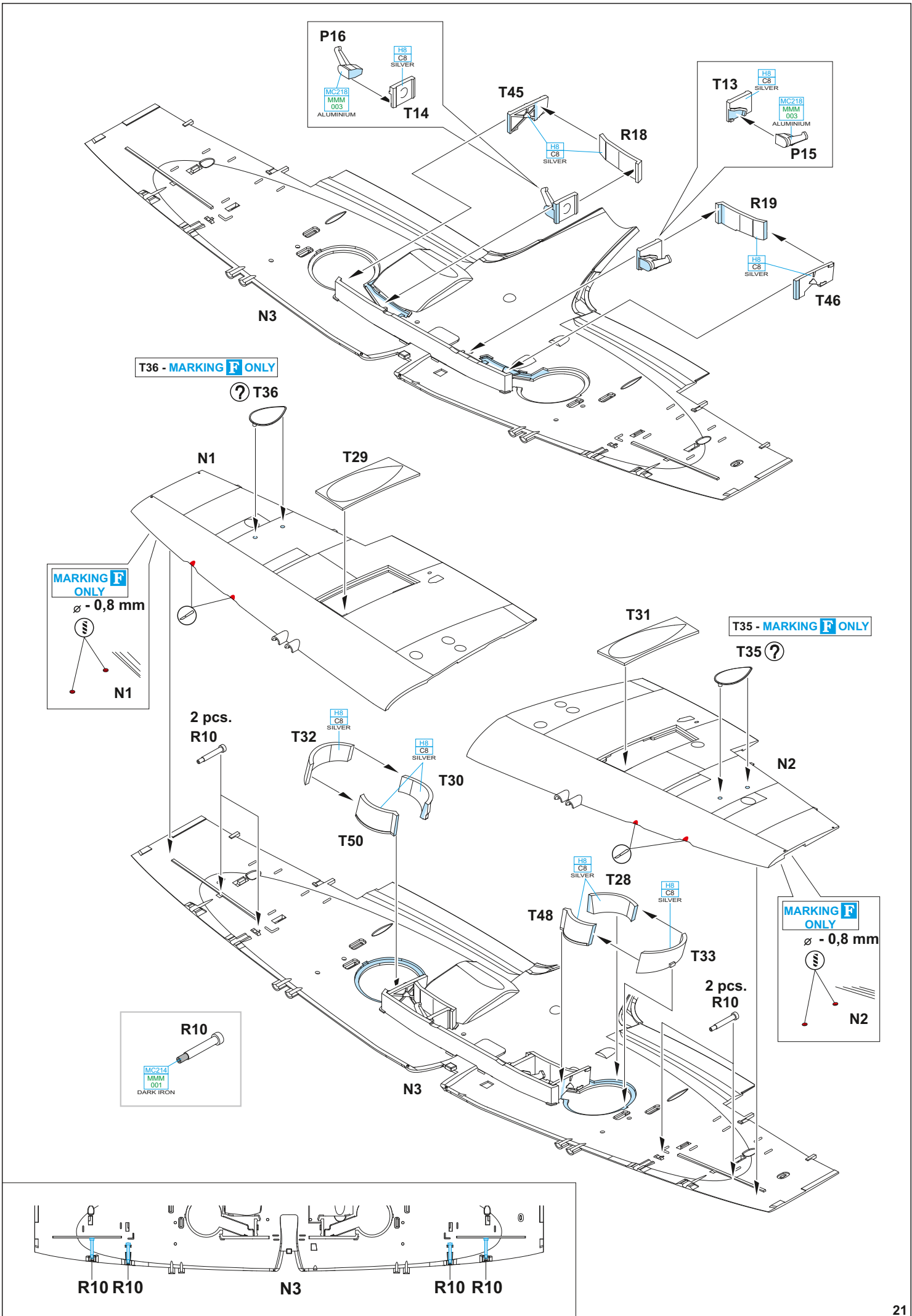
GSI Creos (GUNZE)		MISSION MODELS	
AQUEOUS	Mr.COLOR	PAINTS	
H90	C47		CLEAR RED
H94	C138		CLEAR GREEN
H321	C321	MMP-086	LIGHT BROWN
H327	C327	MMP-101	RED
H328	C328		BLUE
	C364	MMP-079	AIRCRAFT GRAY-GREEN
	C370	MMP-092	AZURE BLUE
Mr.METAL COLOR		METALLICS	
	MC214	MMM-001	DARK IRON
	MC218	MMM-003	ALUMINIUM
Mr.COLOR SUPER METALLIC		METALLICS	
	SM201	MMC-001	SUPER FINE SILVER

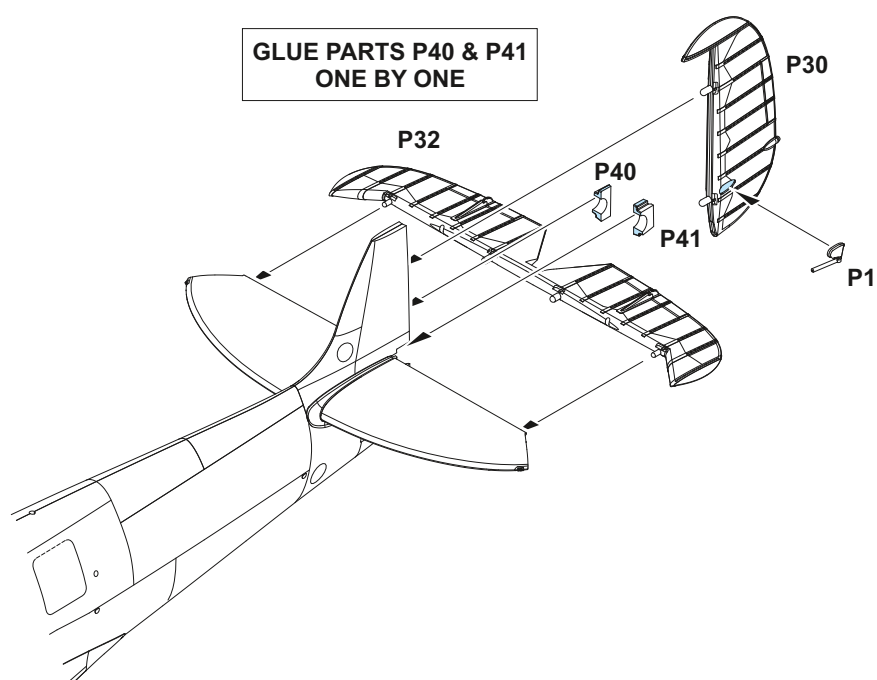
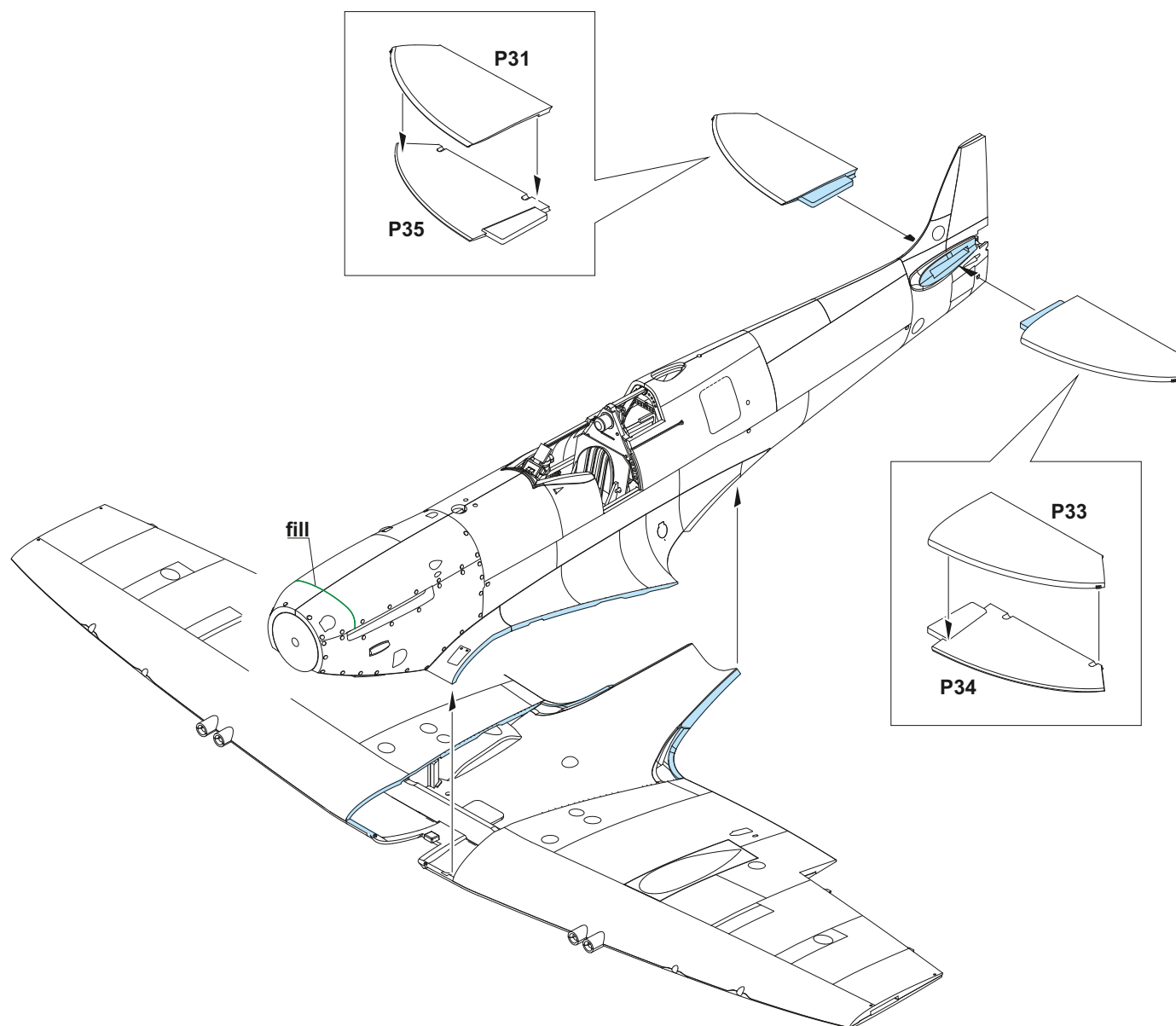


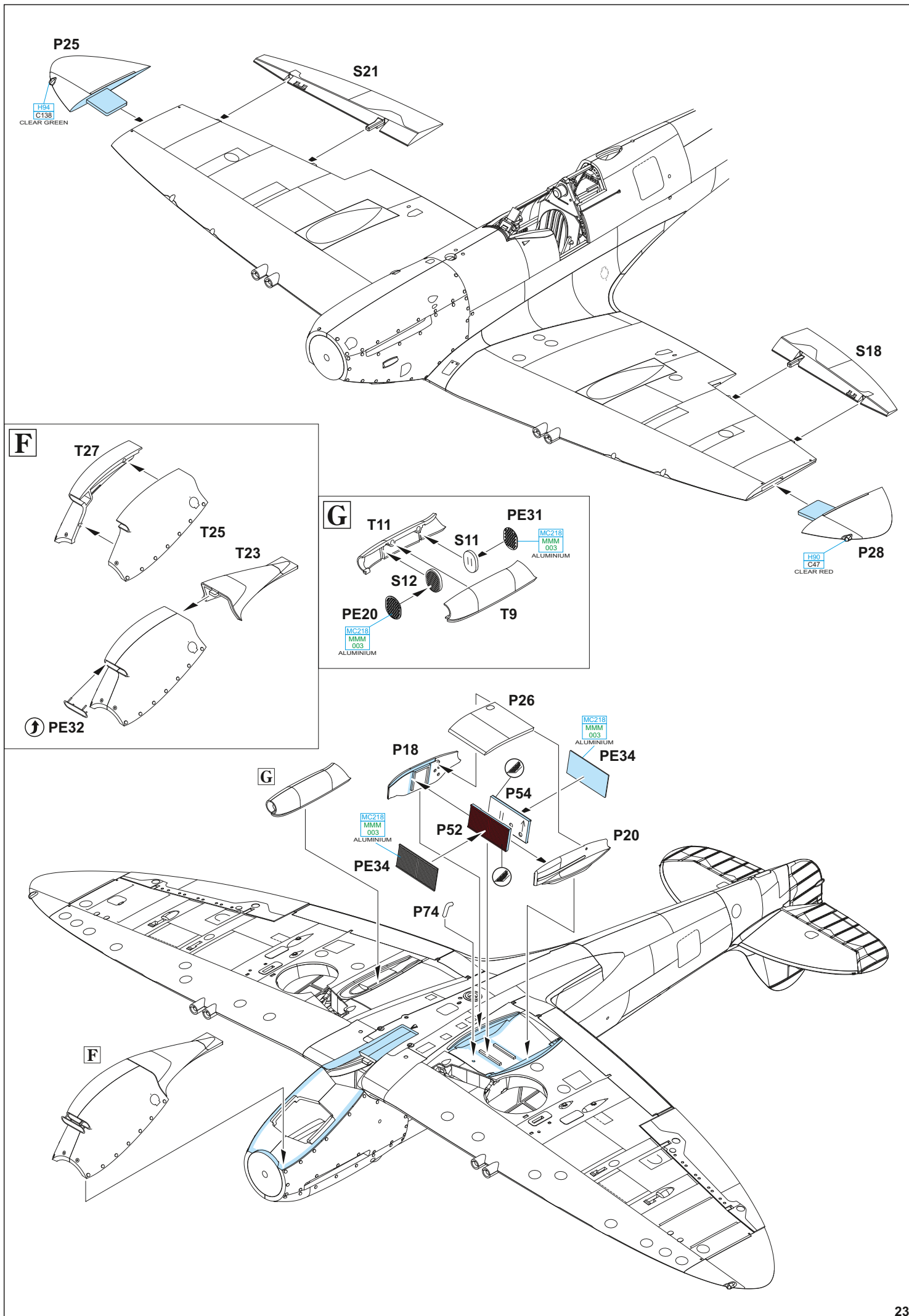


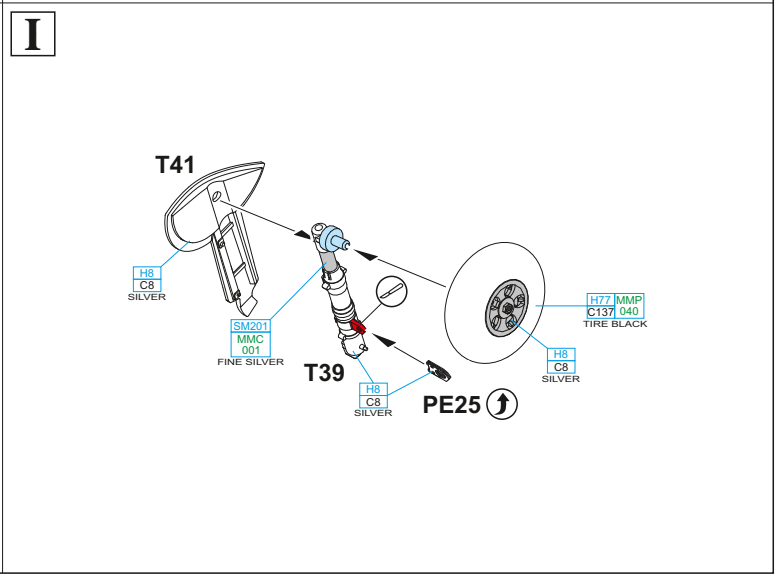
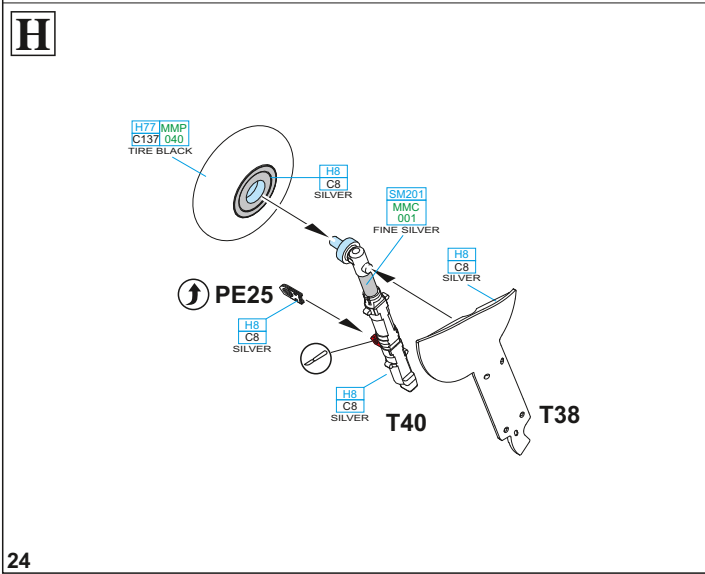
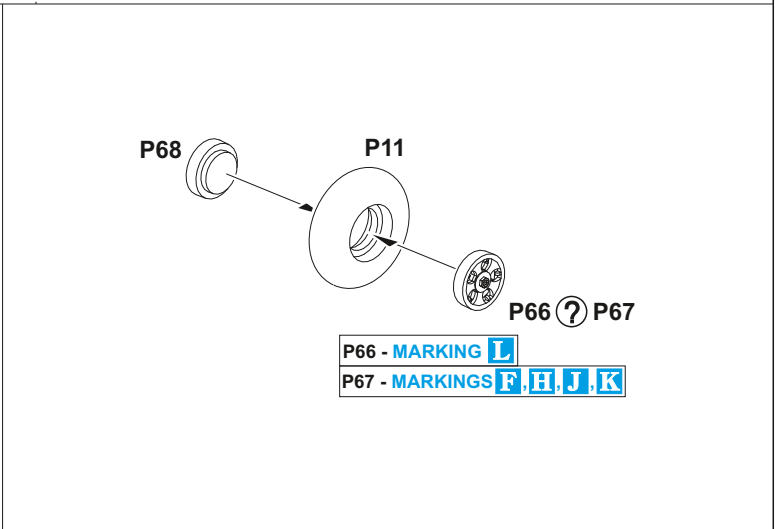
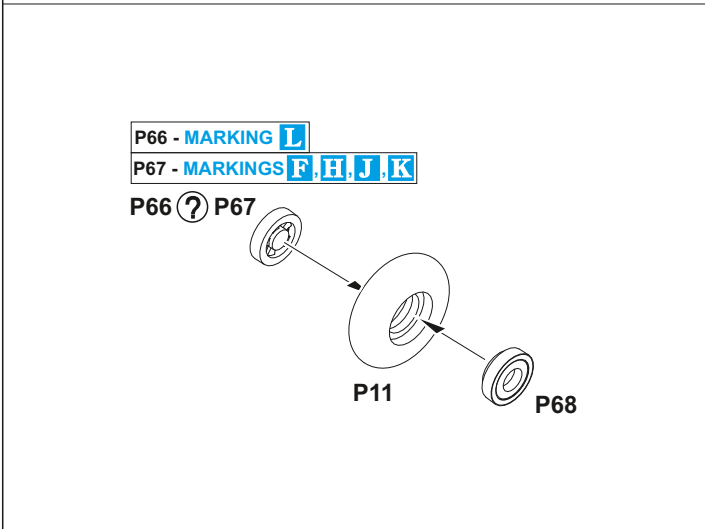
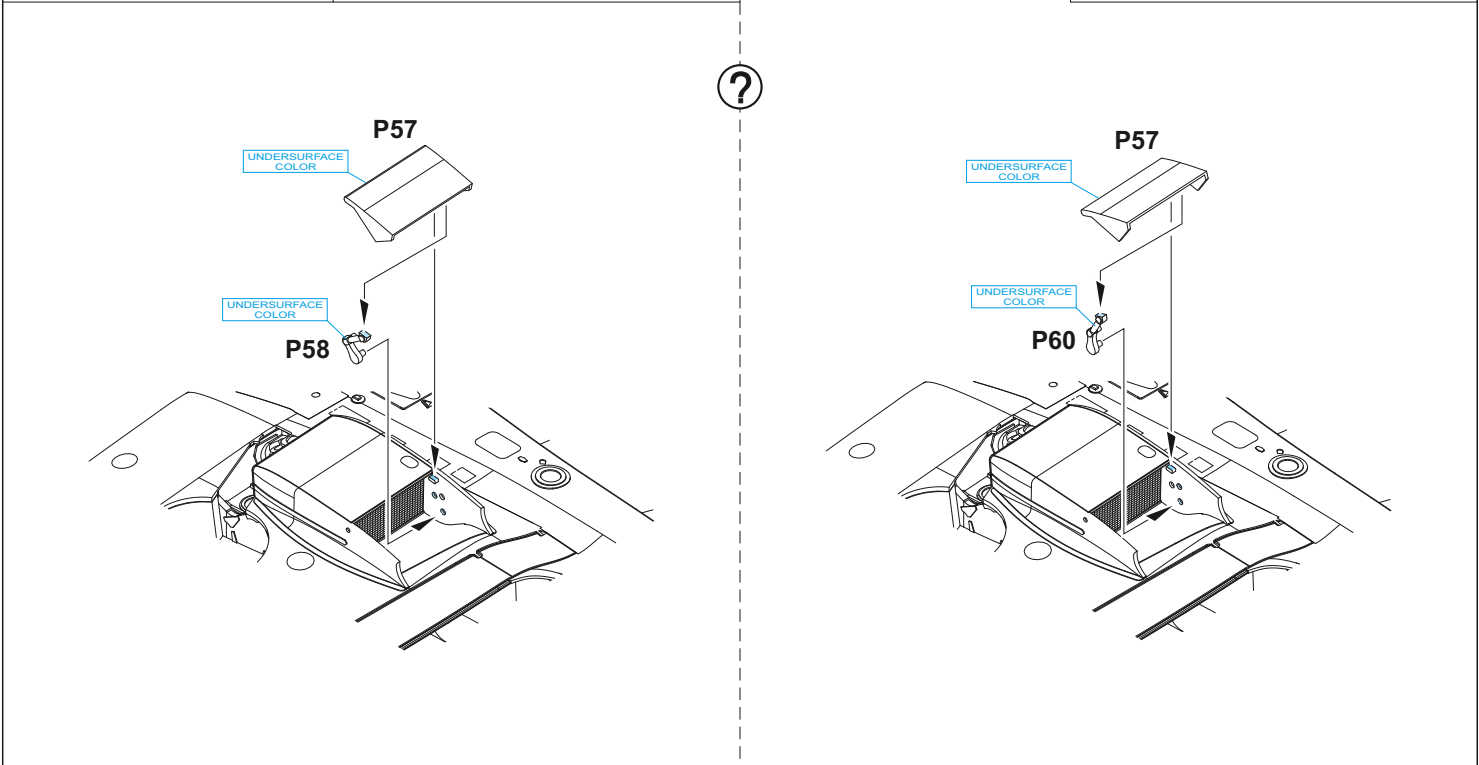
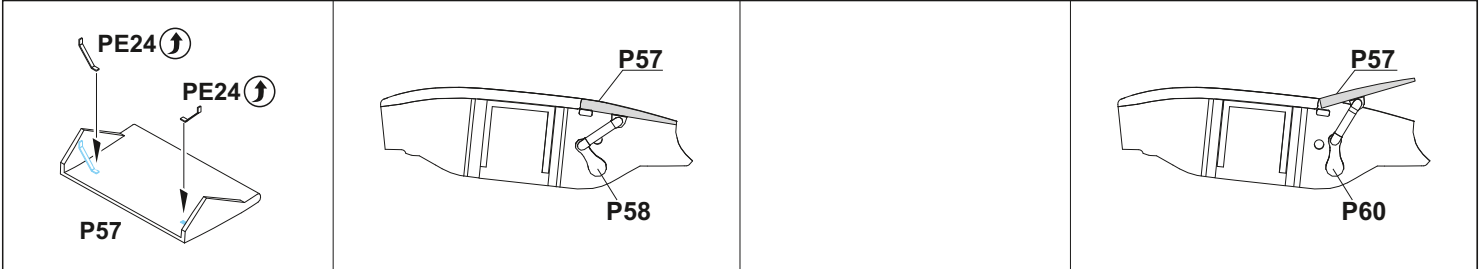
⑦ FOR CLOSED CANOPY ONLY

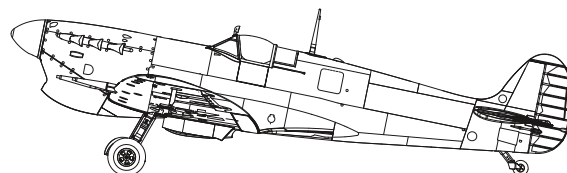
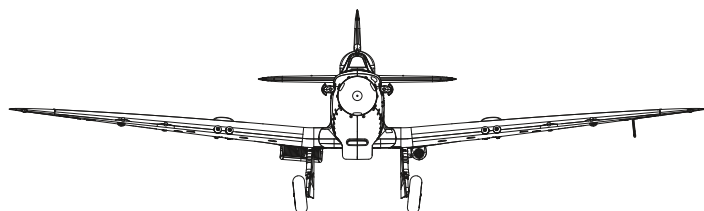
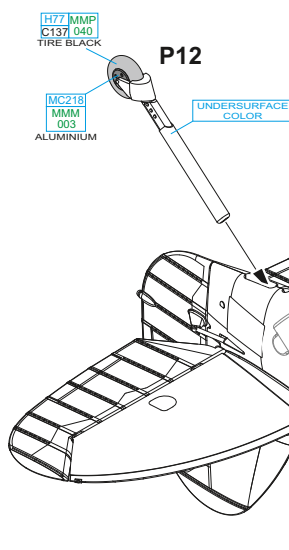
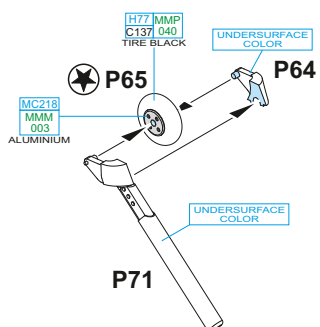
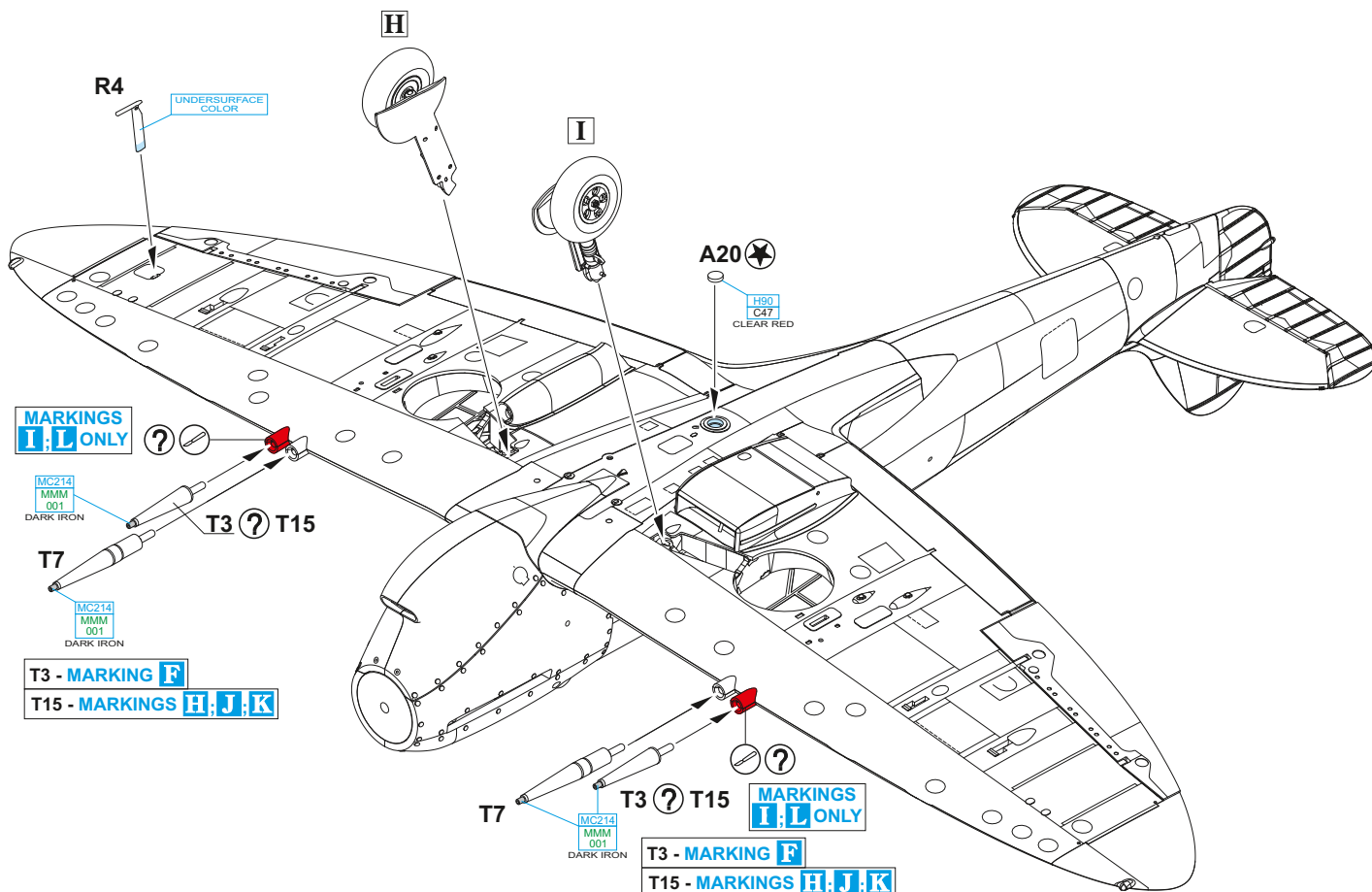




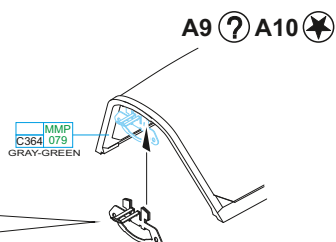
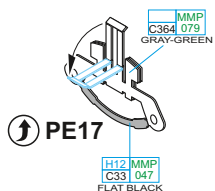




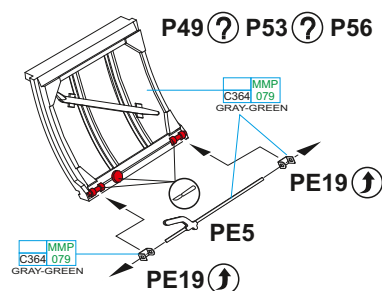


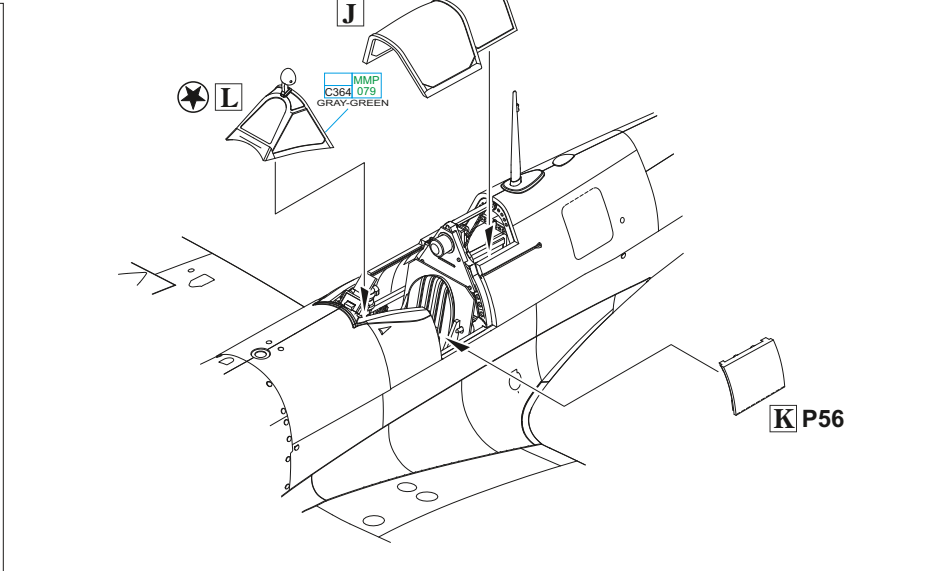
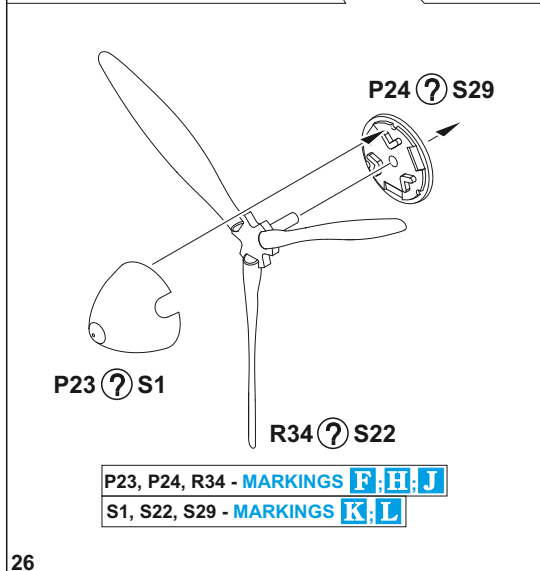
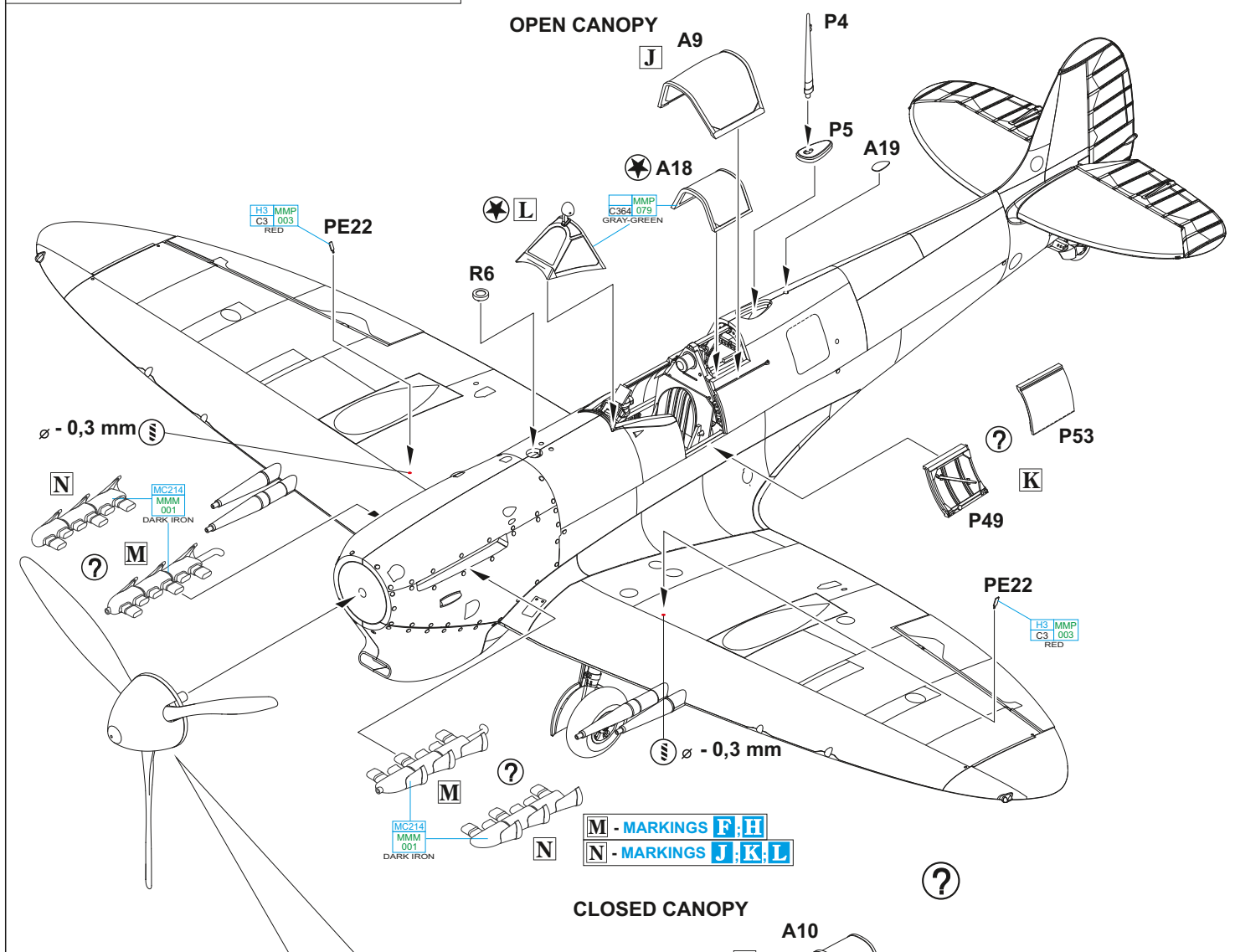
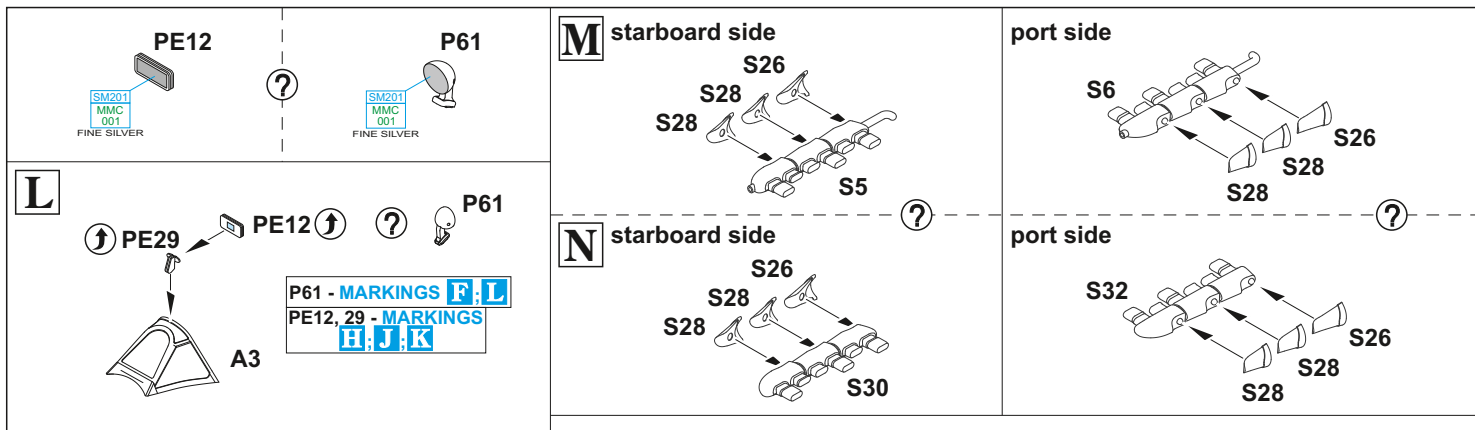


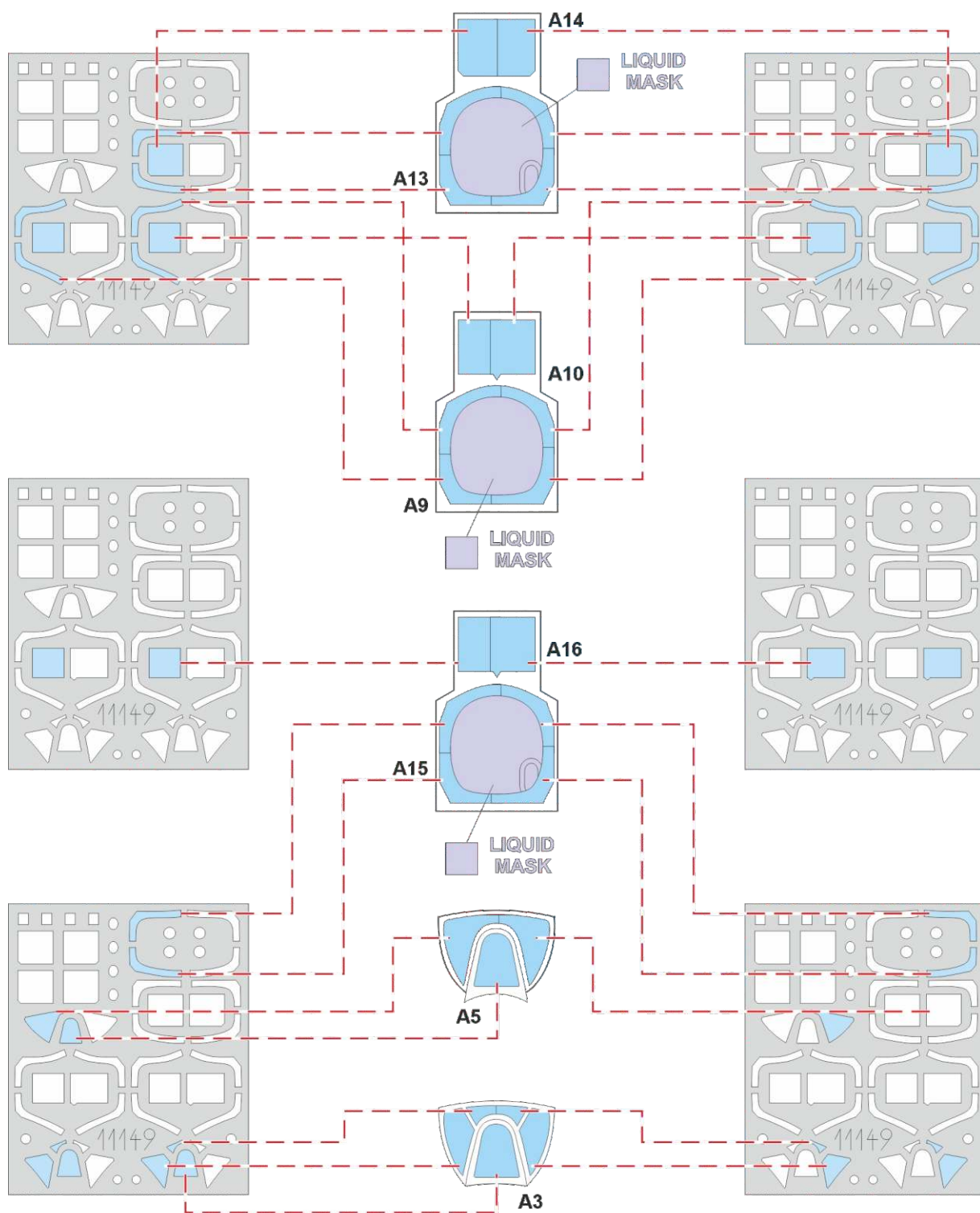
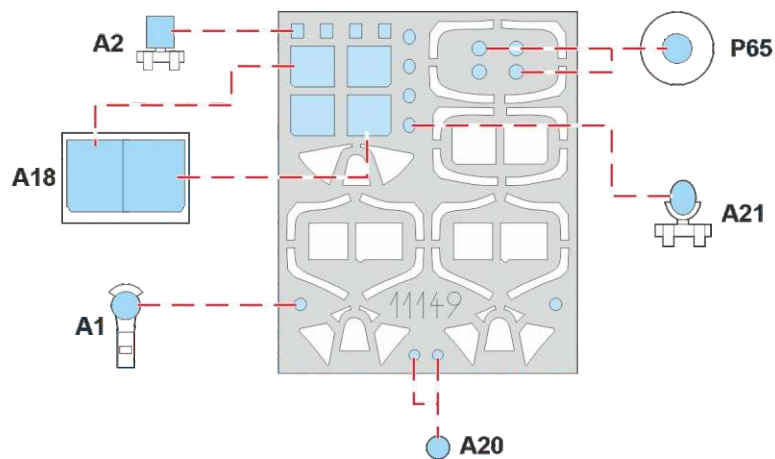
J



K

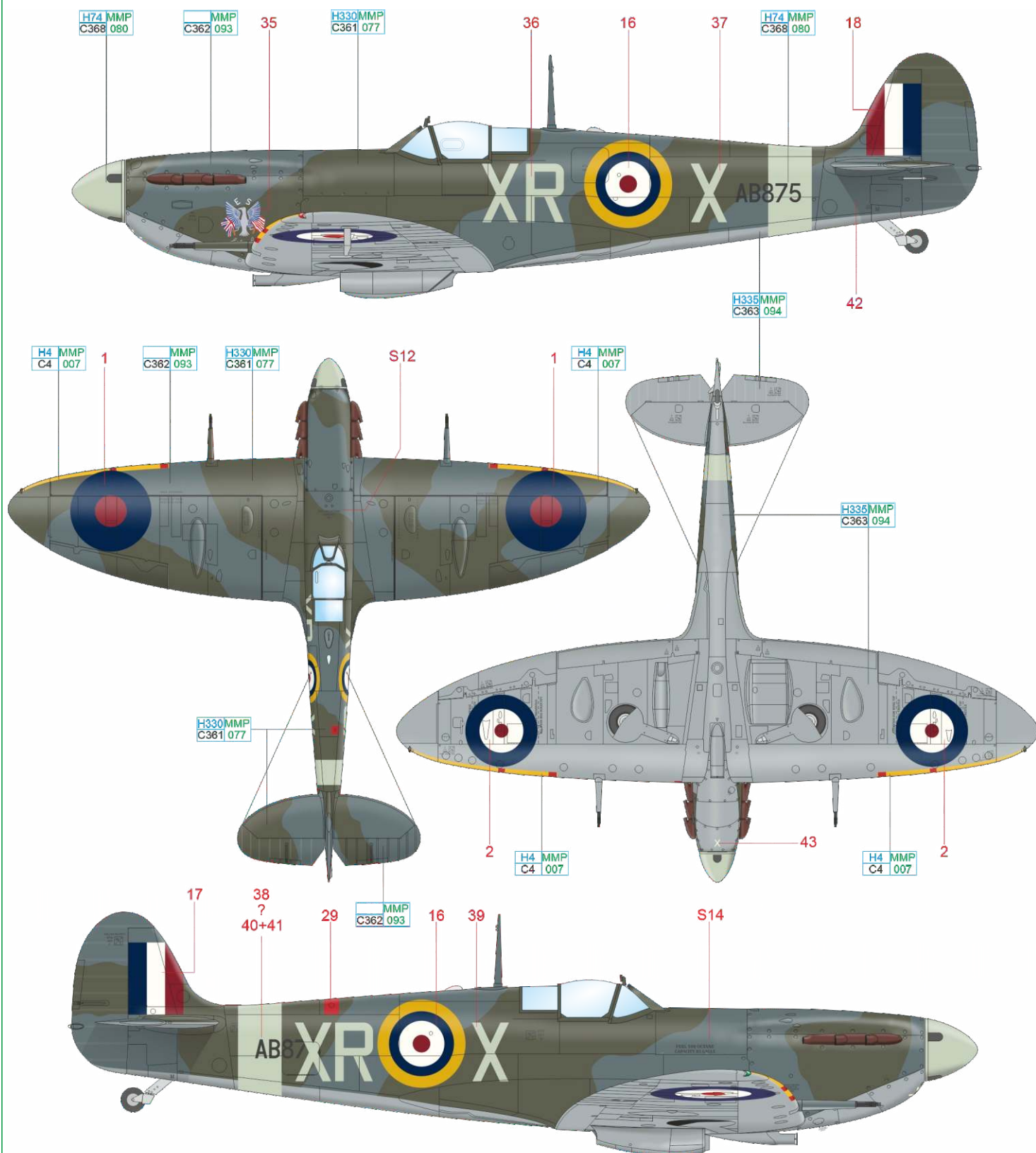






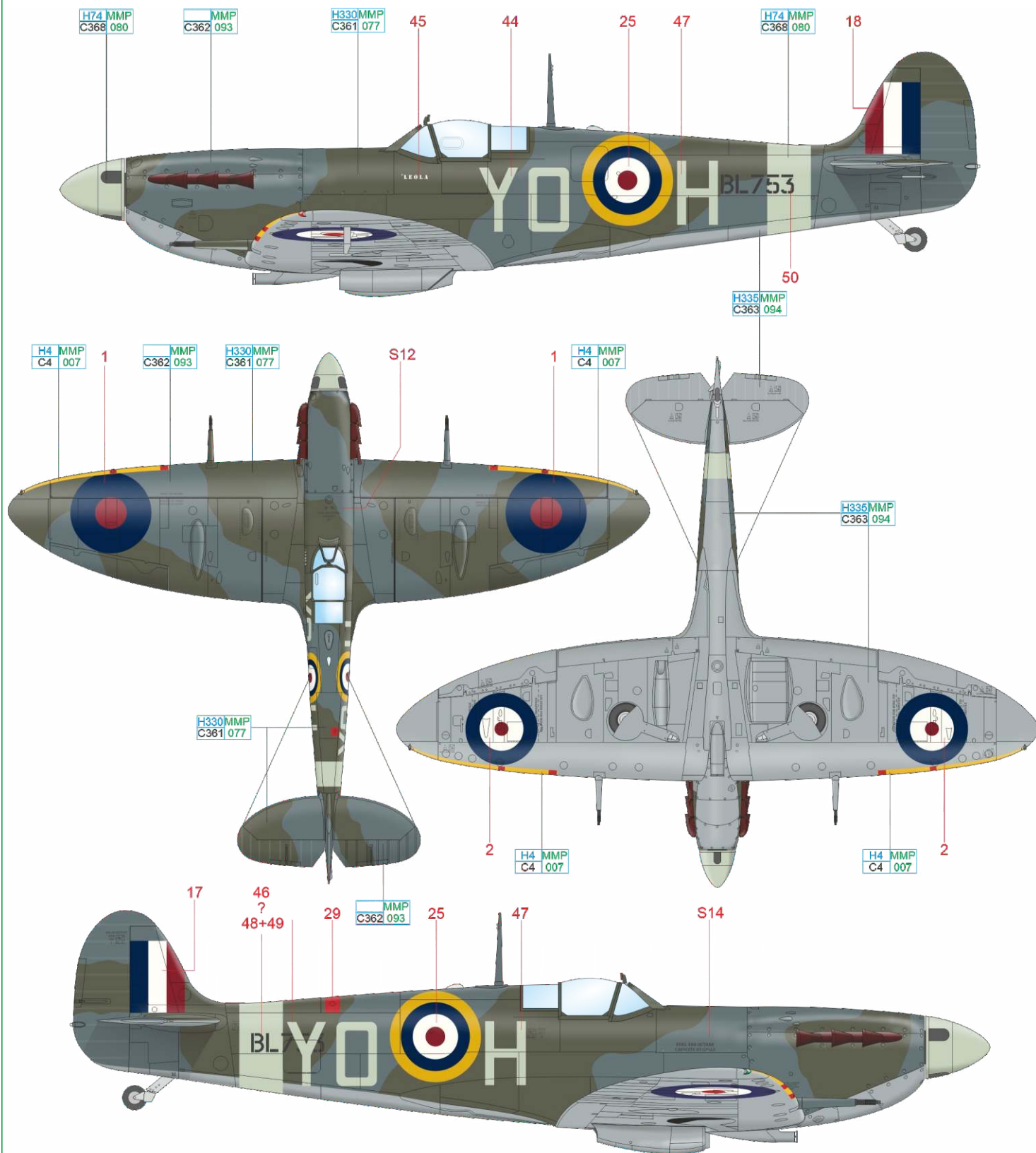
A Spitfire Mk.Vb, AB875, P/O Joseph M. Kelly, No. 71 (Eagle) Squadron, RAF Martlesham Heath, Suffolk, Velká Británie, únor 1942

No 71. (Eagle) Squadron byla zformována z amerických dobrovolníků na základně RAF Church Fenton 19. září 1940. Její výzbroj se staly americké Brewstery Buffalo, nahrazené v listopadu 1940 Hurricany. Jednotka byla prohlášena za operační 5. února 1941 na základně Kirtan in Lindsey a v dubnu zahájila bojovou činnost na základně RAF Martlesham Heath v Suffolku. V srpnu 1941 přezbrojila na Spitfiry Mk.IIa, aby je krátce poté nahradila výkonnějšími Spitfiry Mk.Vb. V květnu 1942 přesídlila do Debden, kde se na konci září 1942 stala jako 334th Fighter Squadron součástí 4th Fighter Group osmé letecké armády (8th Air Force). Tento Spitfire Mk.Vb obvykle pilotoval Kalifornčan P/O Joe Kelly. Po skončení své operační túry se nechal přeložit do Středomoří, kam odplul v polovině dubna 1942. V RAF sloužil do konce roku, poté byl převelen k USAAF.



B Spitfire Mk.Vb, BL753, P/O Donald J. M. Blakeslee, No. 401 Squadron RCAF, RAF Gravesend, Kent, Velká Británie, duben–květen 1942

Budoucí stíhací eso a velitel 4. stíhací skupiny USAAF Donald Blakeslee připlul do Anglie 15. května 1941 po absolvování výcviku v Kanadě a byl přidělen k No. 401 Squadron RCAF, součásti Biggin Hill Wing. Dne 22. listopadu mu byl přiznán první sestřel Bf 109 nad Desvres. Blakeslee se původně vyhýbal službě v amerických Eagle squadronách, ale po skončení své operační túry u No. 401 Squadron nastoupil k No.133 (Eagle) Squadron, protože to byla jediná možnost, jak pokračovat v létání u bojové jednotky. Po ustavení 4th FG v rámci 8th AF USAAF na konci září 1942 byl jmenován velitelem 335th FS (ex No.121 Squadron RAF) a 1. února 1944 se stal velitelem celé 4th FG. Dne 15. března 1943 dosáhl prvního sestřelu Čtvrté stíhací skupiny (4th FG) na P-47D Thunderbolt a 28. července vedl jednotku poprvé nad Německo. V únoru 1944 se stala 4th FG pod jeho velením jednou z prvních stíhacích skupin 8th AF přezbrojených na P-51B Mustang. Don Blakeslee byl stažen z operační služby v listopadu 1944 s 15,5 sestřely, 500 bojovými lety a více než tisíci operačními hodinami na svém kontě.

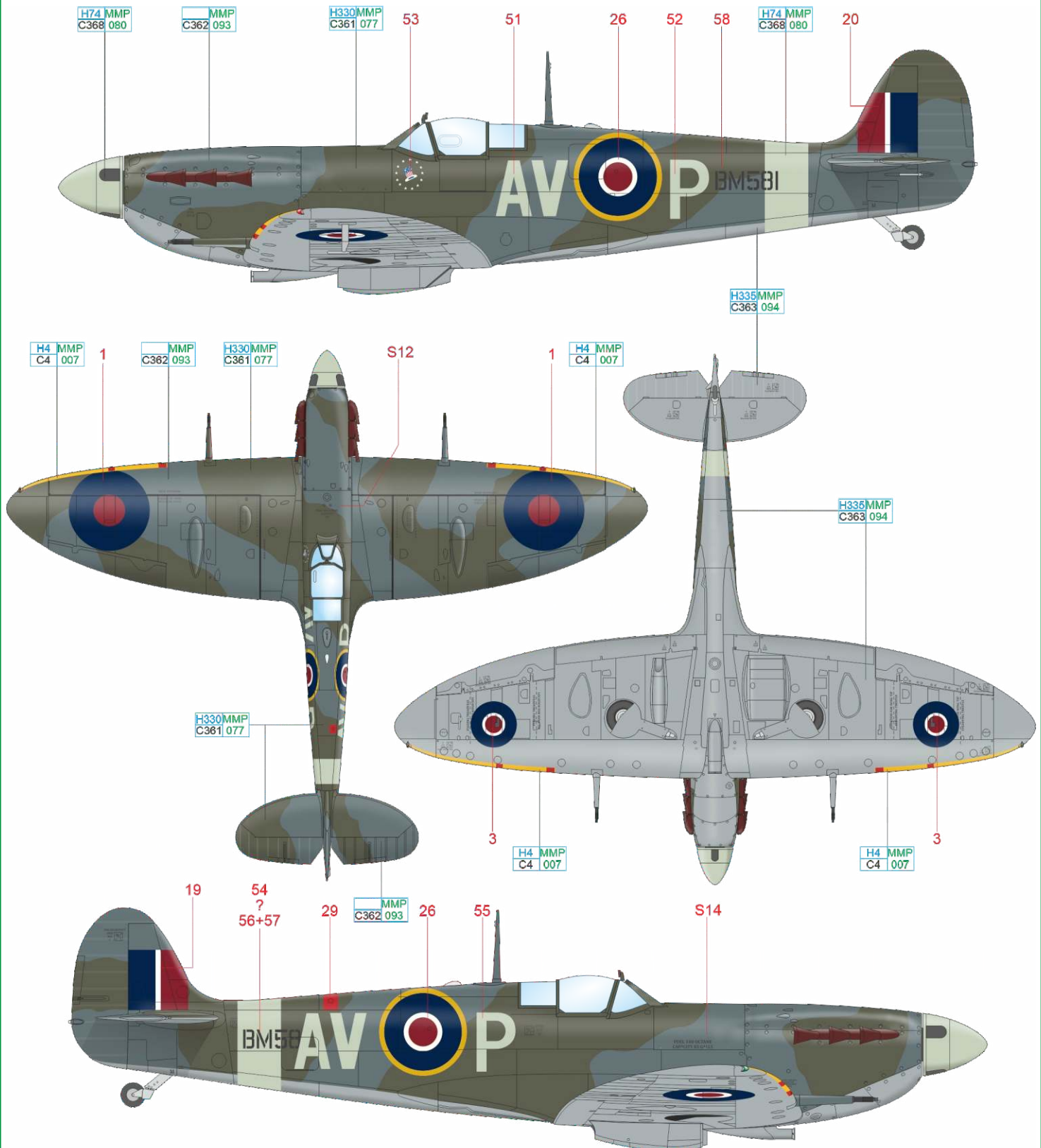


YELLOW	H4 MMP C4 007	SKY	H74 MMP C368 080	DARK GREEN	H330 MMP C361 077	OCEAN GRAY	MMP C362 093	MEDIUM SEA GRAY	H335 MMP C363 094
--------	---------------	-----	------------------	------------	-------------------	------------	--------------	-----------------	-------------------

eduard

C Spitfire Mk.Vb, BM581, P/O William P. Kelly, No. 121 (Eagle) Squadron, RAF Southend, Essex, Velká Británie, červenec 1942

Druhá Eagle squadrona, No. 121, byla zformována v květnu 1941 na základně RAF Kirton in Lindsey. V listopadu 1941 přezbrojila z Hurricanů na nové Spitfiry Mk.Vb, v prosinci vystřídala No. 71 (Eagle) Squadron na základně RAF North Weald a zapojila se do ofenzivních operací nad okupovanou Evropou. Spitfire BM581 byl 21. července 1942 poškozen flakem při sweepu nad Nizozemskem. Po opravě se vrátil k jednotce, sloužil u ní jako AV-K i poté, co se z ní 29. září stala 335th FS, 4th FG, 8th AF. V dubnu 1943, po přezbrojení 4th FG na nové P-47D Thunderbolt, se vrátil k RAF. Také William Kelly přešel s celou jednotkou pod velení USAAF. V únoru 1943 zahynul při bojovém letu jako jeden z posledních pilotů 4th FG padlých v boji v kokpitu Spitfiru.

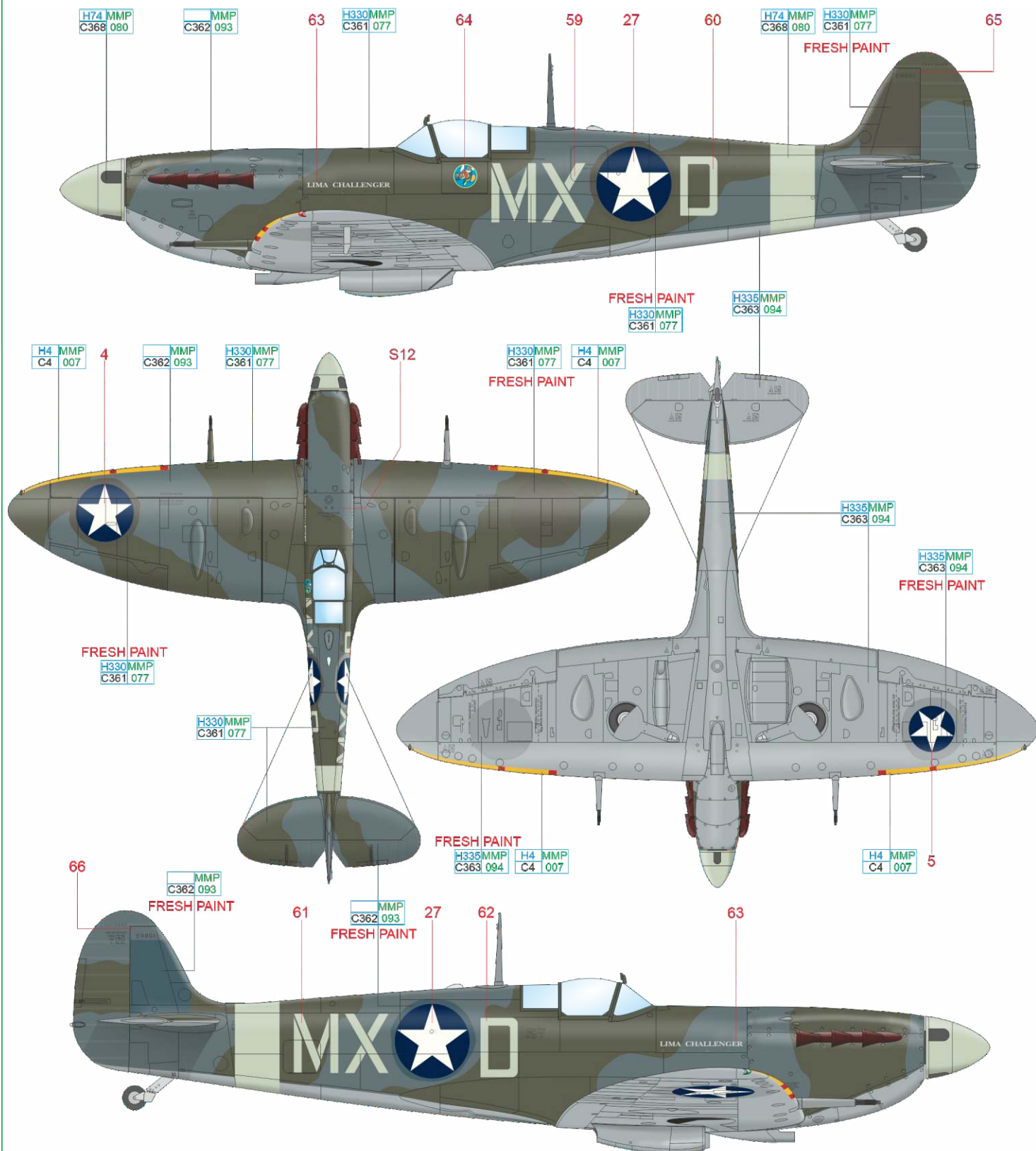


YELLOW H4 MMP C4 007 SKY H74 MMP C368 080 DARK GREEN H330 MMP C361 077 OCEAN GRAY MMP C362 093 MEDIUM SEA GRAY H335 MMP C363 094

eduard

D Spitfire Mk.Vb, EN851, Lt. Roland F. Wooten, 307th FS, 31st FG, 8th AF, RAF Merston, West Sussex, Velká Británie, srpen 1942

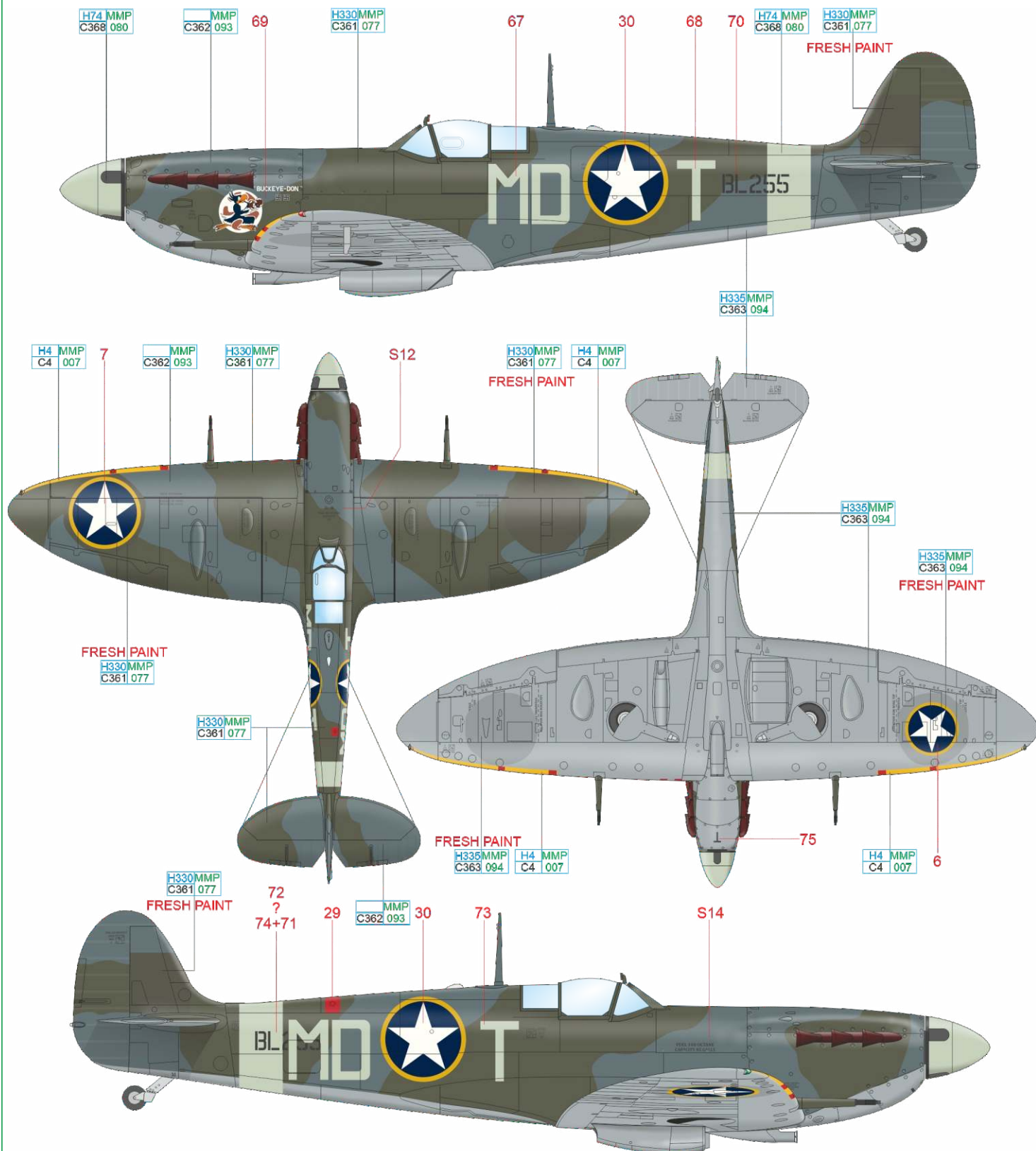
Do Velké Británie dorazila 31. stíhací skupina (31st FG) v červnu 1942. Na základnách RAF Atcham a RAF High Ercall převzala Spitfiry různých verzí a zahájila výcvik. BM581 je ukázkou zbarvení a markingu amerických Spitfirů v počátcích operací USAAF v Evropě. Letouny zůstaly ve standardní britské kamufláži (Day Fighter Scheme) včetně identifikačního pruhu na zádi. Britské výsostné znaky byly u jednotek přemalovány a nahrazeny americkými bílými hvězdami v modrém kruhu. Znak na SOP, levé polovině křídla zespodu a na pravé svrchu byly pouze přestříkány kamuflážní barvou. Žluté lemy znaků byly zavedeny k 1. říjnu 1942. Svoji první bojovou operaci provedla 31st FG 18. července a 19. srpna byla jedinou stíhací jednotkou USAAF, která byla nasazena během vylodění u Dieppe. V říjnu byla 31st FG převelena pod nově ustanovenou 12th AF, v Gibraltarů přezbrojena na Spitfiry Mk.Vb Trop a připravena pro nasazení v operaci Torch, spojeneckém vylodění v Severní Africe.



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

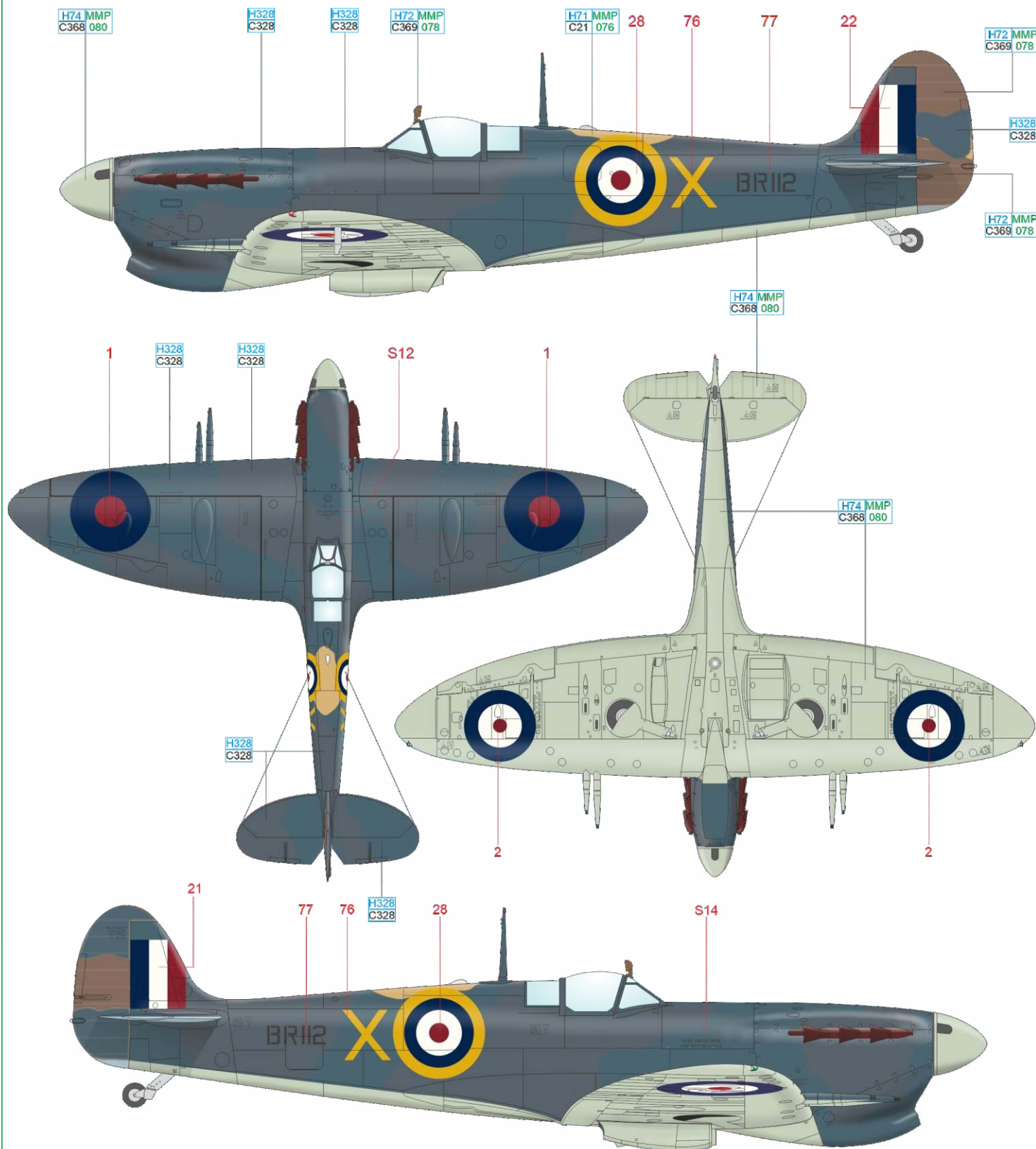
E Spitfire Mk.Vb, BL255, Lt. Dominic S. Gentile, 336th FS, 4th FG, 8th AF, Debden, Essex, Velká Británie, srpen 1942

Třetí a poslední Eagle squadronou byla No. 133, zformovaná v červenci 1941 na základně RAF Coltishall. Ta byla v roce 1942 jako první z amerických perutí přezbrojena na Spitfiry Mk.IX. O dvanáct nových devítek ale přišla pouhé tři dny před převedením Eagle squadron pod velení USAAF při doprovodu B-17 nad Morlaix. Po svém začlenění do svazku 8th USAAF dne 29. září 1942, kdy se z No. 133 (Eagle) Squadron RAF stala 336th FS, 4th FG, létala nadále se starými dobrými Spitfiry Mk.Vb. Stroj BL255, pojmenovaný Buckeye Don, byl osobním letounem Dona Gentileho, pozdějšího nejúspěšnějšího stíhače 8th AF s 19 sestřelenými, třemi poškozenými a šesti na zemi zničenými nepřátelskými letouny. Dalších dvou sestřelů dosáhl ještě jako příslušník RAF nad Dieppe 19. srpna 1942. Stejný emblém jako BL255 nesl později slavný P-51B Shangri La a tento emblém se dostal i do znaku 334th FS.



F Spitfire Mk.Vc Trop, BR112, Sgt. Claude Weaver, No. 185 Squadron RAF, Hal Far, Malta, září 1942

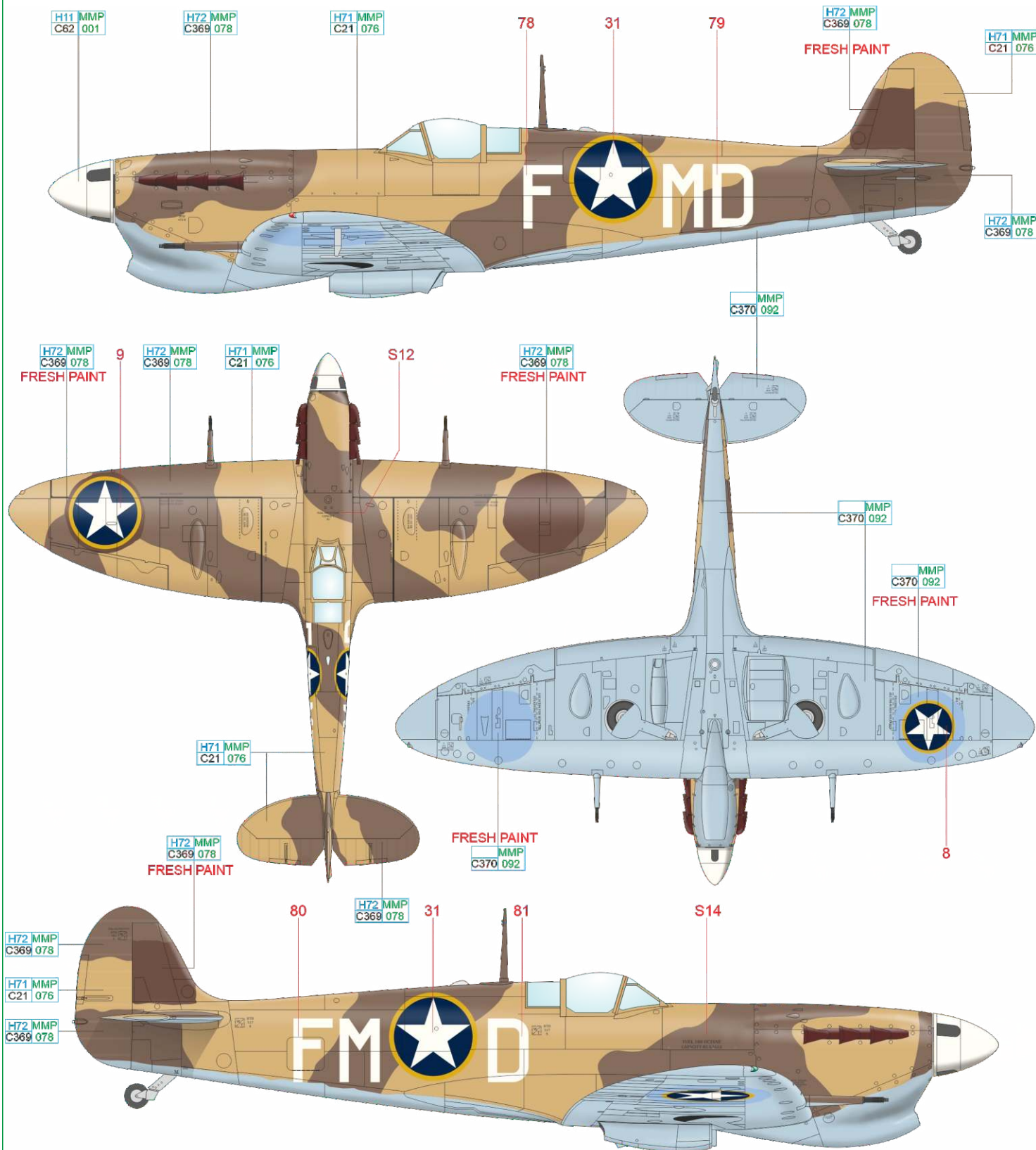
Čtyřkanónový Spitfire Mk.Vc Trop BR112 se dostal na Maltu 20. dubna 1942 na palubě letadlové lodi USS Wasp v rámci operace Calendar. Byl pravděpodobně kamuflován barvami Extra Dark Sea Grey a Dark Slate Grey na horních plochách tmavě modrou barvou. K nástríku modrou barvou mělo údajně dojít na palubě USS Wasp. Vrtulový kužel byl patrně v barvě Sky, vyloučena není ani Dark Slate Grey. Na SOP a hřbetě trupu jsou pole odlišné barvy, patrně Dark Earth. BR112 byl sestřelen v souboji s italskými Macchi C.202 od 352^a Squadriglia nad Sicílií 8. září 1942. Jeho americký pilot, Sgt. Claude Weaver, eso s 10,5 sestřely, s ním nouzově přistál na pláži v Scoglitti a byl zajat. Sgt. Weaver byl jedním z amerických příslušníků RAF, kteří se po skončení svých operačních túr dobrovolně přihlásili ke službě ve Středomoří. V době sestřelu už byl BR112 pravděpodobně vyzbrojen pouze dvěma kanóny, umístěnými na vnějších pozicích ve zbraňových šachtách.



YELLOW	H4 MMP C4 007	SKY	H74 MMP C368 080	BLUE	H328 C328	DARK EARTH	H72 MMP C369 078	MIDDLE STONE	H71 MMP C21 076
--------	---------------	-----	------------------	------	-----------	------------	------------------	--------------	-----------------

G Spitfire Mk.Vb Trop, ER200 (pravděpodobně), Lt. Col. Fred M. Dean, 31st FG, Korba, Tunisko, květen 1943

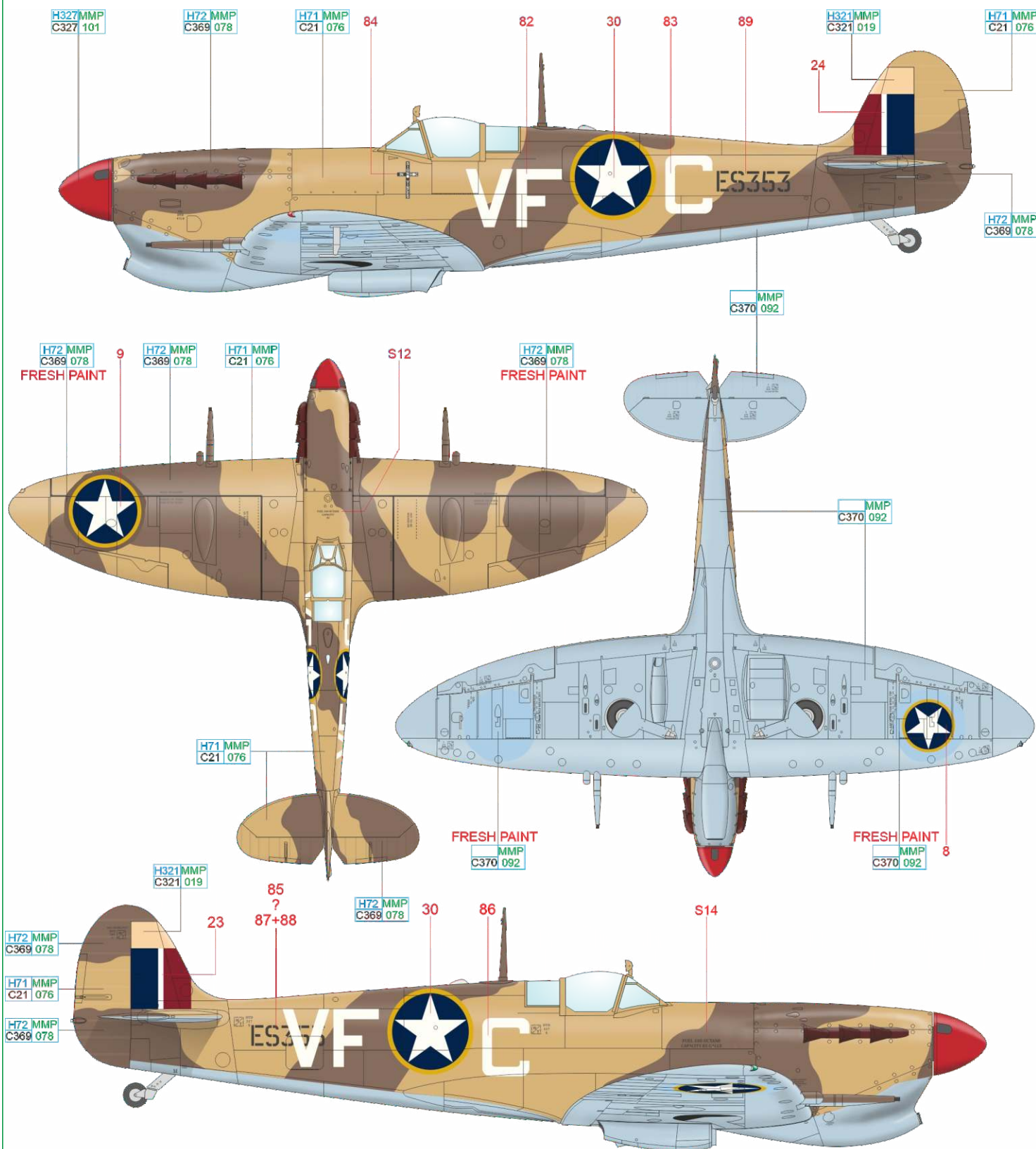
Osobní stroj podplukovníka Freda Deana je ukázkou kamufláže a markingu amerických Spitfirů v severní Africe. Kamufláž je tvořena poli barev Dark Earth a Mid Stone na horních plochách, Azure Blue na spodních plochách. Vrtulový kužel byl bílý. Výsostné znaky se žlutým lemem, bílá kódová písmena. Letoun je v podobě z května 1943, krátce po skončení bojů v Tunisu. Krátce poté, 28. června, došlo ke změně výsostných znaků, které dostaly bílé obdélníky po stranách a červený lem. Fred Dean velel 31st FG osm měsíců, od 5. prosince 1942. V červenci 1943 předal velení jednotky podplukovníkovi Franku Hillovi, který dosud velel v hodnosti majora 309th FS. Frank Hill byl jedním z es 31st FS se 6,5 samostatnými sestřely, třemi sestřely ve spolupráci a čtyřmi pravděpodobnými sestřely. Fred Dean se po předání velení vrátil do Spojených Států a nastoupil službu ve štábu generála Arnolda. Dne 31. května 1943 byl vyznamenán Stříbrnou hvězdou.



WHITE	H11 MMP C62 001	AZURE BLUE	MMP C370 092	MIDDLE STONE	H71 MMP C21 076	DARK EARTH	H72 MMP C369 078
-------	-----------------	------------	--------------	--------------	-----------------	------------	------------------

H Spitfire Mk.Vc Trop, ES353, Capt. Jerome S. McCabe, 5th FS, 52nd FG, Mediterranean Allied Coastal Air Force (MACAF), La Sebala, Tunisko, červen 1943

Spitfire Mk.Vc ES353 měl na SOP, stejně jako většina Spitfirů 5th FS, trikoloru RAF. Zajímavá je kombinace tmavého, patrně červeného vrtulového kuželu a žlutě lemovaného výsostného znaku. Červené kužely byly ve Středomoří zavedeny až na konci roku 1943, zatímco žlutě lemované výsostné znaky byly nahrazeny červeně lemovanými znaky s bočními křídélky již 28. června 1943. Capt. McCabe měl jako osobní emblém pod kabinou namalovaný Kristův kříž s vepsaným motem v latině: IN HOC SIGNO VINCES (V tomto znamení zvítězíš). Tato symbolika upomíná na bitvu u Milvijského mostu mezi Konstantinem Velikým a jeho protivníkem Maxentiem v roce 312. Toto heslo je mimo jiné i součástí znaku města Plzně.



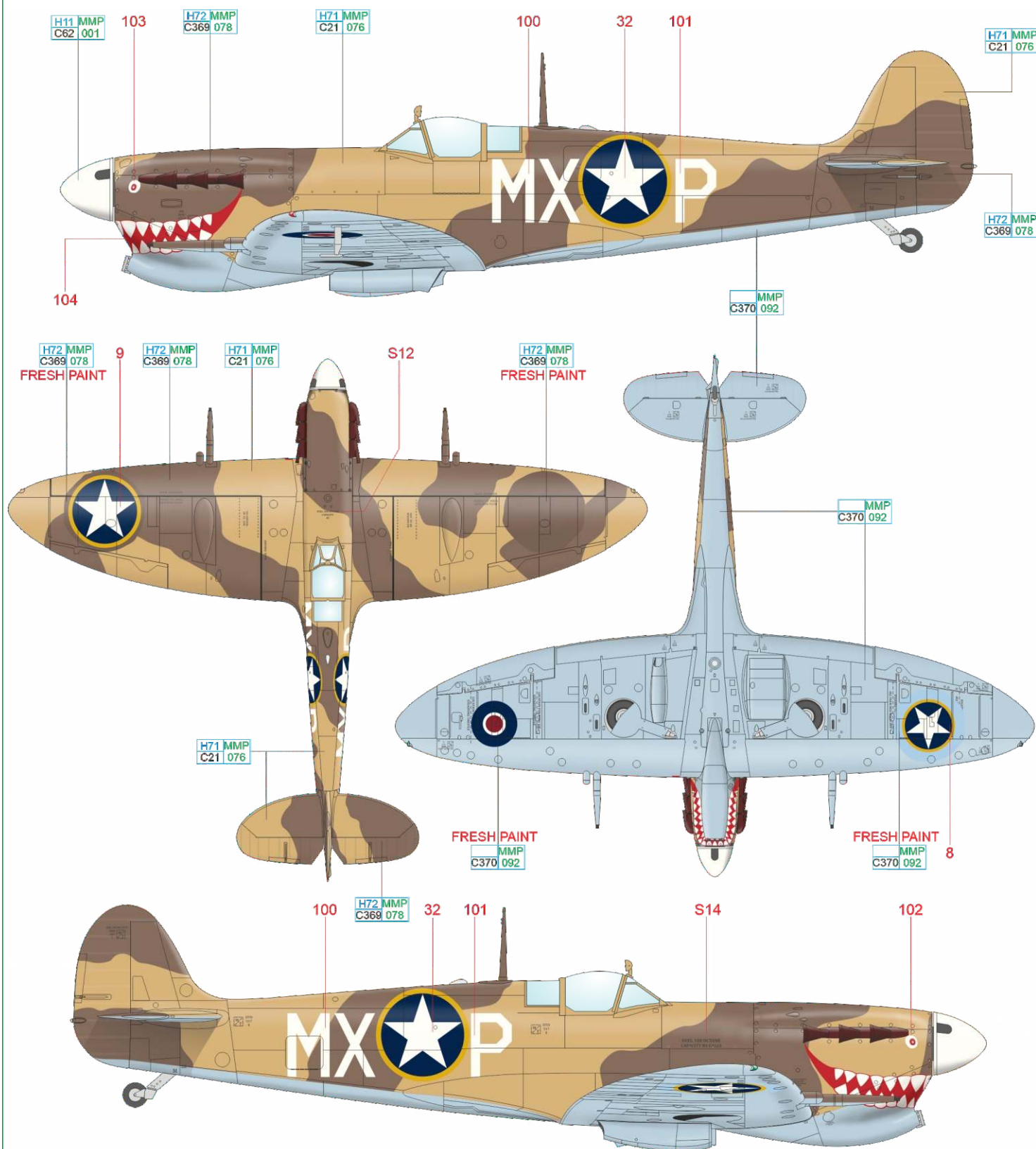
AZURE BLUE	MMP C370 092	MIDDLE STONE	H71 MMP C21 076	DARK EARTH	H72 MMP C369 078	RED	H327 MMP C327 101	LIGHT BROWN	H321 MMP C321 019
------------	--------------	--------------	-----------------	------------	------------------	-----	-------------------	-------------	-------------------

1



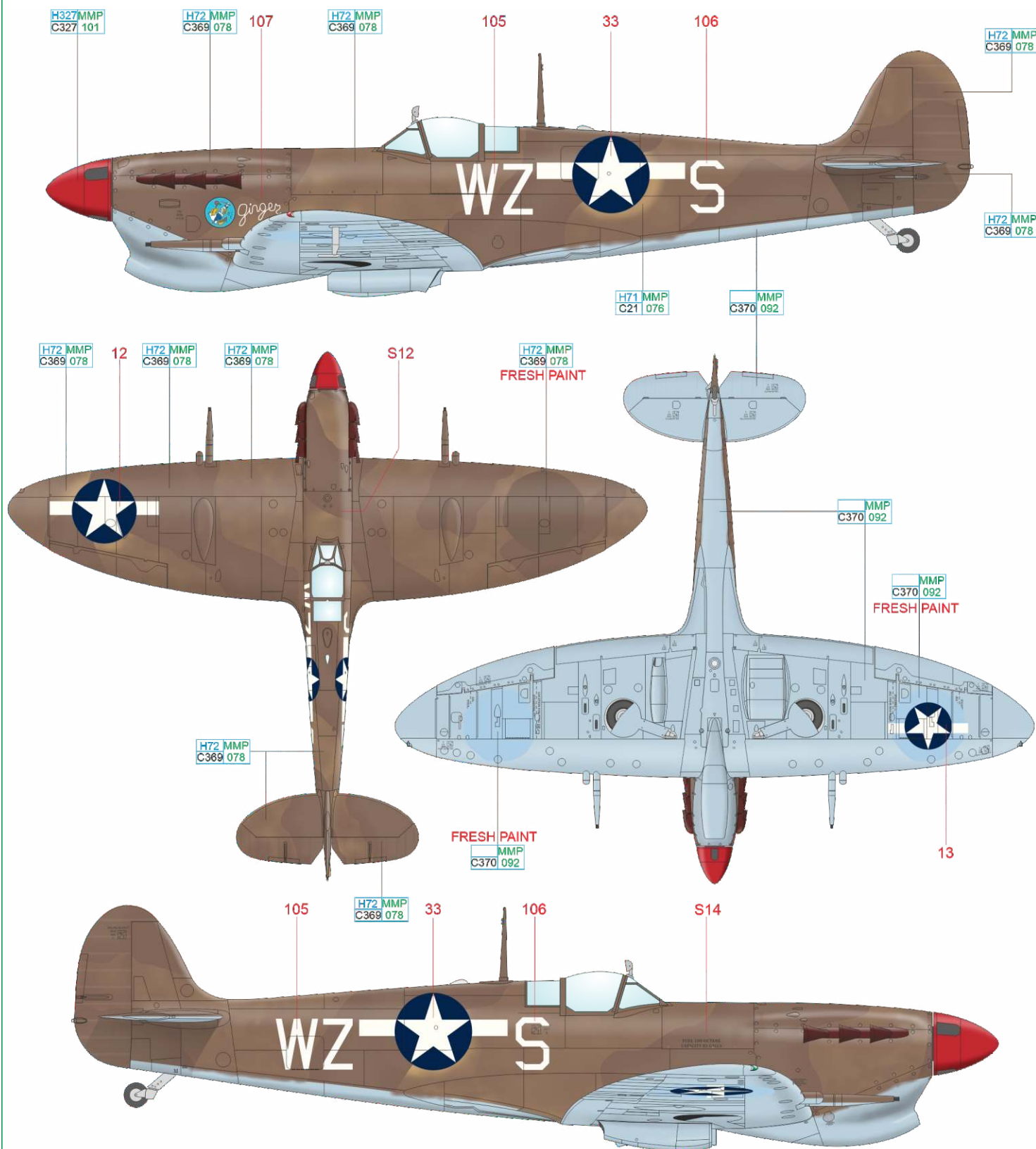
J Spitfire Mk.Vc Trop, 307th FS, 31st FG, 12th AF, La Senia, Alžírsko, konec 1942

Zubatý Spitfire Mk.Vc 307th FS dostal pravděpodobně svoji usměvavou tlamu na základně La Senia v prosinci 1942, kdy špatné počasí omezovalo letecký provoz a otevíralo prostor pro intenzivnější péči o techniku a pro výtvarnou kreativitu personálu. Kamufláž tvořená poli barev Dark Earth/Mid Stone na horních plochách a Azure Blue na spodních plochách, stejně jako bílý vrtulový kužel, výsostné znaky se žlutým lemem a bílá kódová písmena odpovídají konci roku 1942. Období odpovídají i louže, viditelné kolem stroje na fotografiích. Na nich jsou patrné i výrazné přelepky ústí kulometů ve světlé barvě. Zajímavostí jsou také očička namalovaná na látkových krytech hlavní kanónů, která jsou zmenšeninami očí nakreslených na trupu. U tohoto stroje bývá uváděno sériové číslo ER180, ale pravděpodobně se jedná o omyl, protože jako ER180 byl vyroben Spitfire Mk.Vb. Sériové číslo tohoto zubatého Spitfiru je tedy záhadou.

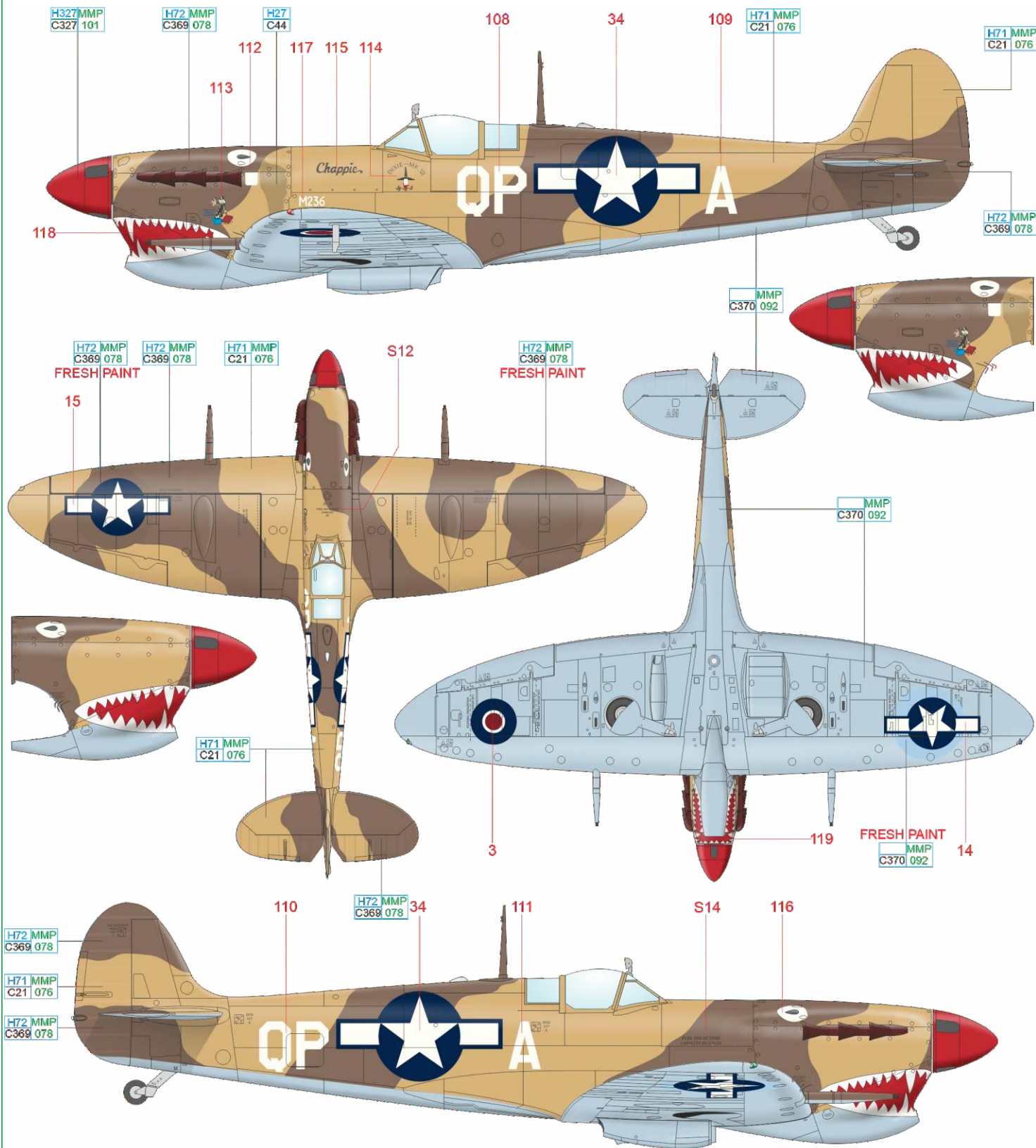


WHITE	H11 MMP C62 001	AZURE BLUE	MMP C370 092	MIDDLE STONE	H71 MMP C21 076	DARK EARTH	H72 MMP C369 078
-------	-----------------	------------	--------------	--------------	-----------------	------------	------------------

Spitfire Mk.Vc poručíka Lovinga představuje finální podobu, v níž létaly Spitfiry 31st FG na sklonku své kariéry. Stroje byly na horních a bočních plochách přestříkány zelenou barvou, patrně US Olive Drab, pod níž prosvítala pole původních barev. Kamufláž se proto jevila jako dvoubarevná, tvořená poli dvou odstínů zelené barvy. Přetřené byly i lemy výsostných znaků, pokud tedy na letadlech předtím byly. Kolem znaků je patrný světlejší odstín nátěru. Vrtulový kužel je červený, kódová písmena bílá. V té době nosily stroje 309th FS jako identifikační znak červené pruhy na koncových obloucích křídla. V listopadu a v prosinci 1943 létaly peruté 31st FG doprovody lehkých a středních bombardérů, A-36 Apache, A-20 Havoc a B-25 Mitchell nad Řím a Monte Cassino



Richard Alexander byl jedním z původních pilotů Eagle squadron a v jeho osobě se nám tak příběh prvních a posledních Američanů létajících na Spitfirech propojuje. Jeho zubatý QP-A byl jednou z posledních „pětek“ dosluhujících u 2nd FS na letišti Borgo na Korsice ještě na začátku roku 1944. V červnu 1943, kdy 2nd FS sídlila na letišti La Sebala v Tunisu, ji její příslušníci pojmenovali American Beagle Squadron, jako žertovný protipól slavnějších Eagle squadron. Emblém American Beagle Squadron byl namalován na několika Spitfirech 2nd FS a nesl ho na přídě i Alexandrův stroj, spolu s několika dalšími emblémy na různých místech trupu. Nutno ovšem dodat, že si celá 52nd FG se svými slavnějšími kolegy od 8th AF 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.



AZURE BLUE	C370	MMP 092	MIDDLE STONE	H71 C21	MMP 076	DARK EARTH	H72 C369	MMP 078	TAN	H27 C44	RED	H327 C327	MMP 101
---------------	-----------------	------------------------	-----------------	------------------------	------------------------	---------------	-------------------------	------------------------	-----	------------------------	-----	--------------------------	------------------------

