

eduard
LIMITED

Spitfire Story:
Malta



STAVEBNÍ NÁVOD

1/48

DUAL COMBO

11172-NAV1

MALTA

Nepotopitelná letadlová loď



text: MICHAL KRECHOWSKI

Keith Park ve svém osobním Spitfiru Mk.Vb na letišti Safi u příležitosti otevření nové přistávací dráhy 15. května 1943.

Foto: IWM

Strategicky důležitá poloha Malty uprostřed tras mezi Gibraltarem a Alexandrií a také mezi Itálií a severní Afrikou z ní udělala objekt neustálých nepřátelských leteckých útoků. Kvůli obraně ostrova byli Britové nuceni během druhé světové války na svou nepotopitelnou letadlovou loď neustále přemísťovat další a další stíhací letouny a piloty. Obranu nejprve zajišťovaly zastaralé Gladiatory a Hurricany, vysněné Spitfiry se podařilo na ostrov přesunout až během jarních měsíců 1942. Nově dodané Spitfiry ve verzích Mk. Vb/Vc si následně při obraně tohoto strategicky nesmírně důležitého ostrova vydobily svoji největší slávu.

Bitva o Maltu proběhla v období od června 1940 do listopadu 1942 a do dějin vstoupila jako bitva o „nepotopitelnou letadlovou loď“. Na počátku druhé světové války se tento přehlížený středomořský ostrov stal jedním z klíčových míst bitvy o Středomoří i bitvy o Afriku, neboť jeho strategický význam byl neocenitelný. Odtud operující letouny, ponorky a lodě byly schopny přerušit zásobovací trasy pro Rommelův Afrika Korps, a tím chránit severní Afriku, Suezský průplav a neocenitelná ropná pole za ním.

Je dobře známo, že chybný politický i strategický úsudek leteckých velitelů vedl k tomu, že Malta byla v červnu 1940 téměř bez stíhacích letadel. Nebýt náhodného objevu čtyř Sea Gladiatorů, uložených v bednách, byla by celá protivzdušná obrana ostrova doslova nulová. Jeden ze strojů byl záhy silně poškozen, ale se třemi zbývajícími bránili piloti statečně Maltu před nepřátelskými útoky osmnáct dní, než je přilétly posílit čtyři Hurricany. Následně Britové, vědomi si již plně důležitosti a strategické hodnoty Malty, začali postupně obranu ostrova posilovat dalšími Hurricany.

Malta se bránila soustředěným útokům po celý rok 1941. Mocnosti Osy bombardovaly infrastrukturu ostrova se zaměřením na přístav, letiště a skladovací zařízení. Mezitím byly konvoje směřující na Maltu nemilosrdně pronásledovány a ničeny, čímž se ostrov de facto ocitl v obležení. Dne 4. prosince 1941 v noci pak zahájila německá Luftwaffe systematické bombardování, které trvalo pět dlouhých měsíců a které mělo definitivně zlomit odpor Královského námořnictva a letectva. V jeho konečném důsledku měl být uskutečněn narychlo sestavený plán invaze na Maltu pod krycím názvem Herkules. Útoky na Maltu byl pověřen polní maršál Albert

Kesselring, jehož síly měly nad obránci jasnou početní převahu. Časté nálety zničily velkou část britských letounů na zemi a v půli února 1942 tak zůstalo obráncům jen jedenáct provozuschopných Hurricanů. Přitom zároveň sílil tlak na přezbrojení stíhacích perutí bránících ostrov na Spitfiry.

Spitfiry nad Maltou

V polovině roku 1941 nestačila výroba Spitfirů v nejnovější verzi Mk.V ani na dokončení přezbrojení perutí Fighter Command, takže ve Středomoří a (později) v Pacifiku se britští letci museli spokojit se zastaralými typy. Teprve v září 1941 bylo rozhodnuto o vyslání prvních dvou perutí Spitfirů do severní Afriky, ve skutečnosti však přesun začal až v únoru následujícího roku. Část těchto letounů byla přesměrována na Maltu.

Po roce a půl bojů byl již způsob transportu stíhaček na obležený ostrov propracovaný: Nejprve byly rozmontované stroje v bednách přepraveny na Gibraltar, kde byly zkompleťovány a naloženy na letadlovou loď. Při přiblížení k Maltě vzletaly přímo z palub letadlových lodí Eagle, USS Wasp (CV-7) nebo Furious, které ihned otáčely k návratu. Kromě jednoho případu, kdy se plavily společně Eagle a USS Wasp (CV-7) (operace Bowery) se k Maltě plavila vždy jen jedna z letadlových lodí. Aby mohl Spitfire vzletnout z pouhých 200 m (660 stop) dlouhé letové paluby, potřeboval vysunout vztlačkové klapky do vzletové konfigurace. Pneumaticky ovládané klapky Spitfiru však mají pouze jedno nastavení na 85 stupňů, což je brzdicí poloha pro přistání. Řešením zabránit klapkám v dověření dřevěnými klíny a tímto primitivním způsobem zajistit jejich pozici vysunutí na 25 stupňů. Jakmile byl

Spitfire bezpečně ve vzduchu, pilot klapky vysunul, ty se tedy spustily dolů a klíny odpadly. Poté mohl pilot zase klapky zasunout a pokračovat v letu.

Prvních patnáct Spitfirů bylo dodáno na Maltu 7. března v rámci operace Spotter. O dva týdny později následovalo dalších devět Spitfirů (operace Picket I). Pro zvýšení přepravní kapacity byla Britům zapůjčena americká letadlová loď USS Wasp (CV-7). V rámci operace Calendar bylo na Maltu dopraveno dalších 48 Spitfirů. Jen velmi málo čerstvě dodaných letounů ovšem přežilo déle než několik týdnů, někdy byly ztraceny již několik dnů po přistání na Maltě, existovaly i případy, že byl letoun ztracen ještě též den. Intenzita bojů byla obrovská a vrcholila během března až dubna 1942, kdy tonáž bomb svržených na Maltu v tomto období převýšila celkovou tonáž svrženou na Londýn během Bitvy o Británii.

Při následující operaci Bowery bylo 9. května bezpečně dopraveno dalších 61 Spitfirů. Ty byly ihned po přistání natankovány, dozbrojeny a vzletly proti očekávanému útoku. V následujících dnech se odehrály do té doby největší letecké souboje a Spitfiry způsobily silám Osy těžké ztráty. Vytoužené Spitfiry Mk.V tak nakonec dosáhly důležité vzdušné nadvlády nad bojištěm a Malta díky tomu odolala. Do poloviny listopadu, kdy byly nálety na Maltu odvolány, bylo na ostrov během třinácti operací z letadlových lodí vysláno celkem 385 Spitfirů, z nichž 367 jich na ostrov doletělo. Pilotům Spitfirů bylo během období bojů připsáno nejméně 600 vzdušných vítězství. Nejúspěšnější z nich, Kanadán George „Screwball“ Beurling, dosáhl 28 potvrzených sestřelů. Téměř stovka pilotů Spitfirů během bojů zaplatila za ubránění Maltu cenu nejvyšší.

Dodávky Spitfirů a jejich zbarvení

Definitivní informace o přesných odstínech aplikovaných v roce 1942 nejsou stále k dispozici, ale z analýzy dostupných údajů, studia dobových fotografií a s přihlédnutím k logice používání barev se dá určit pravděpodobný vzhled letounů. Kamuflážní schémata Spitfirů používaných na ostrově byla skutečně velmi rozmanitá. Zpočátku se za nejvhodnější považovalo použití odstínu Dark Mediterranean Blue, ale kvůli nedostatku této barvy existovaly i letouny natřené jinými odstíny modré barvy. Používal se také světlejší odstín Light Mediterranean Blue původně určený pro dvouplošníky, dále námořní Extra Dark Sea Grey, americká Blue Gray M485 a různé barvy z lodních zásob, které původně nebyly určeny pro použití na letecké technice. Spitfiry pozdějších dodávek dostávaly z větší části „maltskou“ kamufláž buď na Gibraltar před naložením, nebo ihned po přeletu na ostrov. Kvalita nátěru se kvalitativně odlišovala od standardního továrního zbarvení. Vrstva barvy někdy plně překryla původní zbarvení, v jiných případech byla velmi tenká a původní zbarvení prosvítalo, takže nový nátěr působil spíše jako modrý filtr než plnohodnotná barva.

Operace Spotter

7. března 1942

První Spitfiry, které dorazily na Maltu, a první, které byly nasazeny mimo Británii, vzletly 7. března z letadlové lodi Royal Navy HMS Eagle. Operace s krycím názvem Spotter vyslala na ostrov patnáct Spitfirů Mk.Vb s přídavnými nádržemi o objemu 340 l (90 gal), které jim poskytlý dolet pro více než 1000 km (650 mil) dlouhý let na Maltu. Všechny patnáct Spitfirů bezpečně dorazilo na tamní letiště Ta Kali. Jako první obdržela nové Spitfiry No. 249 Squadron a o tři dny později, 10. března, s nimi podnikla své první úspěšné bojové lety proti formaci Ju 88 doprovázených Bf 109.

Operace Picket

21. března 1942

O dva týdny později se na Maltu stejným způsobem dostalo dalších devět Spitfirů Mk.Vb. Spitfiry, které dorazily na Maltu během operací Spotter a Picket byly maskované na horních plochách ve standardním pouštním kamuflážním schématu Dark Earth a Middle Stone, spodní plochy pak barvou Sky nebo Azure Blue. Barva spodních ploch závisela na tom, zda byly Spitfiry kompletně vyrobené u Supermarinu, který používal odstín Sky, nebo byly kompletovány u Aircraft Servicing Units (ASU), které používaly na spodní plochy barvu Azure Blue. Po svém přeletu na Maltu byla pole kamuflážní barvy Middle Stone přetírána tmavě šedou barvou, o které se říká, že vznikala smícháním několika různých barev. Přesný odstín této šedé barvy není znám, ale bude zřejmě velmi podobný Extra Dark Sea Grey.

Operace Picket II

29. března 1942

Velký barevný kontrast pouštní kamufláže rozhodně nebyl nejlepším kamuflážním zbarvením pro létání nad mořem. Třetí várka sedmi Spitfirů Mk.Vb tak byla na Gibraltar před naložením na letadlovou loď přelakována na horních plochách tmavě šedomodrou barvou, pravděpodobně Extra Dark Sea Grey.

Operace Calendar

20. dubna 1942

Nejstarším dokumentem, který definoval požadavek na novou kamufláž pro Spitfiry dodávané na Maltu, byl dodatek č. 1 k M.E. Air Movements Instruction No. 1 ze dne 30. března 1942. Ten uvádí, že Spitfiry mířící na Maltu by měly být nově maskovány odstíny Dark Mediterranean Blue pro horní plochy a Sky Blue pro spodní plochy. Ve stejné době se v Anglii připravoval k vyslání na Maltu personál No. 601 a No. 603 Squadron s kompletní sestavou 47 nových Spitfirů verze Vc (včetně záloh). Tyto stroje měly obdržet novou maltskou kamufláž, ale při předávání poky-



Spitfire Mk.Vc BR344 30M při motorové zkoušce na palubě USS Wasp během dodávky Spitfirů na Maltu pod krycím názvem operace Bowery.



První Spitfire opouští palubu HMS Eagle 7. března 1942. Operace s krycím názvem Spotter vyslala na ostrov patnáct Spitfirů Mk.Vb, které po přistání obdržela No. 249 Squadron.

Spitfire Mk.Vc je výtahem přepravován na palubu letadlové lodi USS Wasp směřující na Maltu během operace Bowery.



nů byla zredukována na jednoduchou frázi „mořská kamufláž“, která byla logicky vnímána jako zbarvení platné pro letouny Fleet Air Arm, a tak byly tedy letouny již ve výrobě zbarveny. Když byl tento omyl na Gibraltaru zjištěn, byly společně s letouny na palubu letadlové lodi naloženy zásoby barev Dark Mediterranean Blue a Sky Blue. Zásoba však vystačila pouze pro část přepravovaných letadel. Ze čtyřiceti sedmi Spitfirů na palubě USS Wasp operace Calendar, jich bylo dvacet sedm kamuflováno u ASU do barev Royal Navy, zbylých dvacet jich bylo přebarveno do nových „maltských“ barev Dark Mediterranean Blue a Sky Blue. Spitfiry byly na palubě označeny bílými rozlišovacími čísly 1 a 2 a kódovým písmenem.

Operace Bowery

9. května 1942

Po mnoho let se i kvůli dochovaným archivním fotografiím spekovalo, jako barvou byly kamuflovány Spitfiry Mk.Vc, které se přepravovaly na palubě USS Wasp během operace Bowery. Fotograficky doložené nalodění Spitfirů na loď potvrzuje jak výrobní pouštní kamufláž tvořenou odstíny Dark Earth, Middle Stone, Azure Blue a Sky, tak i námořní zbarvení v odstínech Extra Dark Sea Grey, Dark Slate Grey a Sky.

Dle vzpomínek byla většina Spitfirů na palubě přebarvena nějakým druhem modré nebo modrošedé barvy. S největší pravděpodobností byly použity barvy amerického námořnictva. Těmi jsou barevné odstíny M-485 Non-Specular Blue Gray, použitý na horních plochách dvanácti letadel F4F Wildcat, určených pro vlastní ochranu USS Wasp (CV-7), a odstín Deck Blue 20-B, který byl aplikován na vnější ocelové palubě jako součást kamuflážního schématu samotné letadlové lodi.

Existuje však ještě třetí možnost, a to, že obě barvy M-485 Non-Specular Blue Gray a Deck Blue 20-B mohly být použity pro zachování maskovacího vzoru na horních plochách některých Spitfirů. Tím by bylo zachováno dvoutónové modrošedé schéma, které se tou dobou používalo na horních plochách letounů na Mal-

tě. Barva spodních ploch zůstala ve standardním odstínu Azure Blue, případně Sky. Celem 46 Spitfirů Mk.Vc na palubě USS Wasp a 18 na HMS Eagle bylo označeno stejným způsobem jako Spitfiry z operace Calendar. Bílá čísla 3 nebo 4 na jedné straně kokardy a kódové písmeno na druhé straně.

Během operace Bowery došlo při vzletu Spitfirů z paluby letadlové lodi USS Wasp k zajímavé události, která stojí za zmínku. Kanadčan P/O Jerrold Alpine „Jerry“ Smith po vzletu se Spitfirem BR126 X-3 zjistil, že jeho přídatná palivová nádrž nefunguje a nebyl tak schopen dosáhnout cílového letiště na Maltě. Svoji nefunkční nádrž odhodil a obdržel pokyn, aby opustil svůj Spitfire na padáku. Jerry se místo toho dotázal, zda by se mohl pokusit zachránit letadlo přistáním na letové palubě. Po souhlasu kapitána se o to skutečně pokusil. První přiblížení provedl příliš vysoko a příliš rychle, při druhém pokusu už bezpečně dosedl a svého Spitfira zastavil pouhých šest stop od konce letové paluby. Zvládl tak jako první na světě přistání Spitfiru na letadlové lodi, a to navíc bez zachytného háku!

P/O „Jerry“ Smith za svůj čin neoficiálně obdržel American Navy Wings od palubního důstojníka Davida McCampbella, pozdějšího nejúspěšnějšího stíhacího pilota amerického námořnictva, který z pozice LSO (signalizační důstojník přistání) celou akci řídil.

Operace LB

19. května 1942

Ačkoli nejsou známy žádné fotografie sedmnácti Spitfirů Mk.Vc z operace LB, je předpoklad, že byly na Gibraltaru přetřeny na horním povrchu odstínem Dark Mediterranean Blue a pravděpodobně také azurově modrá barva na spodních plochách byla přetřena odstínem Sky Blue. Z letových deníků pilotů je známo, že tyto Spitfiry byly označeny před trupovou kokardou kódem C a za kokardou dvoumístným číslem. Například Spitfire BR107, který byl dodán během operace LB, má kódové označení C-22, zatímco BR108 C-20 a BR175 C-51.



Spitfire Mk.Vb BP844, první z devíti Spitfirů, které měly během operace Picket I posílit RAF na Maltě, vzlétá 21. března 1942 z paluby HMS Eagle. V jeho kokpitu sedí velitel squadrony E. J. „Jumbo“ Gracie. BP844 byl sestřelen nad Maltou 2. dubna 1942.

Mechanici ze speciální montážní skupiny u Spitfirů Mk.V na Gibraltar. Za nimi jsou vidět trupy Hawkerů Hurricane v přepravních bednách. Speciální montážní skupina byla na Gibraltar zřízena v červenci 1942, aby montovala a zkušebně zalétávala letadla přepravená z Británie a určená pro Maltu. Dva nejbližší Spitfiry Mk.Vb EP720 a EP791 se staly součástí operace Train, poslední dodávky Spitfirů na Maltu.



Foto: IWM



Tři příslušníci pozemního personálu RAF doplňují palivo a vyzbrojují Spitfire Mk.Vc od No. 603 Squadron na letišti Ta Kali. Ochranný val byl vytvořen z prázdných kanýstrů a pytlů s pískem.

Foto: IWM

Operace Style

3. června 1942

V rámci operace Style bylo na palubu HMS Eagle naloženo 31 Spitfirů Mk.Vc. Na Maltu doletělo 27 z nich. Řada dochovaných fotografií Spitfiru BR305, který byl dodán během operace Style, ukazují, že byl dokončen ve zbarvení Dark Mediterranean Blue, Sky Blue.

Operace Salient

9. června 1942

Poslední dodávkou Spitfirů ve zbarvení Dark Mediterranean Blue a Sky Blue byla operace Salient. Celkem 32 Spitfirů Mk.Vc bylo dodáno během června. Letecké velitelství na Maltě (AHQ Malta) poté požádalo o změnu zbarvení, které mělo být aplikováno na nově dodané Spitfiry.

Operace Pinpoint

15. července 1942

Není přesně známo, proč se AHQ Malta rozhodlo změnit své požadavky na kamufláž z jediného odstínu modré na horních plochách na dvoubarevný vzor, který zahrnoval světlejší odstín modré barvy. Je možné, že to nějakým způsobem souviselo se vzhledem některých Spitfirů dodaných v průběhu operace Bowery, které nesly na horních plochách dvoubarevné modrošedé schéma. Nové kamuflážní schéma požadované AHQ Malta od června 1942 tak vyústilo v přijetí vzoru odstínů dvou barev: modré Deep Sky a břidlicové Dark Slate Grey pro horní plochy a odstínu Light Mediterranean Blue pro spodní plochy.

Dle dochovaných fotografií je velmi pravděpodobné, že část z osmi Spitfirů Mk.Vc a 24 Spitfirů Mk.Vb které byly součástí operace Pinpoint, již mohla být kamuflována v nových kamuflážních barvách.

Operace Insect

21. července 1942

Ze tří Spitfirů Mk.Vc a 27 Spitfirů Mk.Vb o nichž je známo, že byly dodány během operace Insect, se dá dle dochovaných fotografií doložit, že by mohly být dokončeny v revidovaném maltském schématu Deep Sky a Dark Slate Grey.

Operace Bellows

11. srpna 1942

Operace Bellows byla třetí akcí, při které byly Spitfiry přepraveny ze Spojeného království přímo na Maltu, aniž by prošly Gibraltarem. Byla nedílnou součástí konvoje Pedestal, slavné akce zásobující Maltu. Dne 11. srpna vzlétly Spitfiry Mk.Vb z paluby HMS Furious a kromě jednoho, který byl nucen přistát na palubě HMS

Indomitable, se zbývajících 37 dostalo bezpečně na Maltu. Jak je u Spitfirů určených pro Maltu obvyklé, nad barevným provedením strojů operace Bellows visí otazník. Většina strojů byla dokončena v pouštním schématu s Azure Blue na spodních plochách, část však obdržela námořní zbarvení Extra Dark Sea Grey, Dark Slate Grey a Sky.

Fotograficky doložené Spitfiry dopravené na Maltu během operace Bellows potvrzují přebarvení „pouštních“ horních ploch Spitfirů v dílnách místní Maintenance Command. S největší pravděpodobností se praktikovalo přebarvení horních ploch pouze jedním odstínem Deep Sky nebo Extra Dark Sea Grey, případně bylo aplikováno nové předpisové kamuflážní schéma v odstínech Deep Sky a Dark Slate Grey.

Operace Baritone

17. srpna 1942

HMS Furious dorazila z předchozí akce zpět do Gibraltaru 12. srpna a okamžitě naložila dva Hurricany a 32 Spitfirů. Znovu vyplula 16. srpna a o den později z její paluby odstartovalo 32 Spitfirů, z toho 14 ve verzi Vc a 18 ve verzi Vb. Břehů Malty se podařilo dosáhnout 29 z nich. Zbarvení Spitfirů se zdá být dle dochovaných fotografií různorodé, od nového schématu v odstínech Deep Sky a Dark Slate Grey, po modré horní plochy v odstínu Dark Mediterranean Blue.

Operace Train

30. října 1942

Letadla uložená na palubě konvoje OG.85 byla původně určena pro operaci Torch (spojenecké vylodění v severní Africe). Se svolením generála Eisenhowera však bylo 44 Spitfirů odkloněno na Maltu (32 ve verzi Mk.Vb na HMS Furious, zatímco 12 strojů verze Mk.Vc absolvovalo přímý let z Gibraltaru). Train se tak stala poslední operací na posílení Malty Spitfiry z letadlové lodi. Tyto letouny byly dokončeny v předpisovém kamuflážním schématu horních ploch v odstínech Deep Sky a Dark Slate Grey a odstínu Light Mediterranean Blue pro spodní plochy.

Období po bitvě

V prvních měsících roku 1943 letecká bitva nad Maltou skončila. Obránci zvítězili, když během bojů zničili více než tisíc nepřátelských letounů. Středomořský ostrov se tak z obležené základny proměnil v odrazový můstek pro operaci Husky, tedy invazi na Sicílii. Ta otevřela 10. července 1943 cestu k osvobození kontinentu. Za několik dní měli spojenci dobrý opěrný bod na sicílské půdě a brzy poté se spojenecká letadla přesunula z maltských základen na osvobozená letiště na Sicílii a v jižní Itálii. Se změnou situace se také staly minulostí speciální maltské kamufláže. Spitfiry tak již v pozdějším létaly ve standardních kamuflážních vzorech.

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
NABARVITPLEASE, CHECK THE LATEST VERSION OF THE INSTRUCTION ON www.eduard.com

PARTS



DÍLY



TEILE



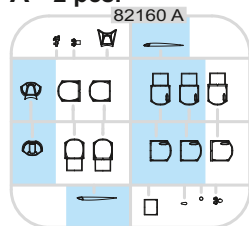
PIÈCES



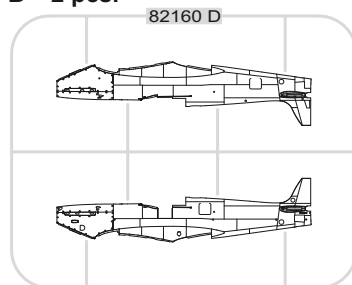
部品

PLASTIC PARTS

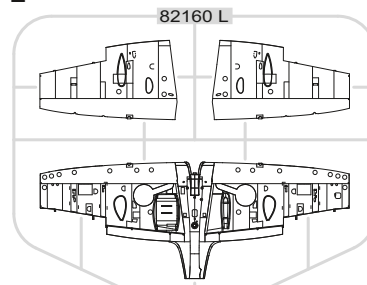
A> 2 pcs.



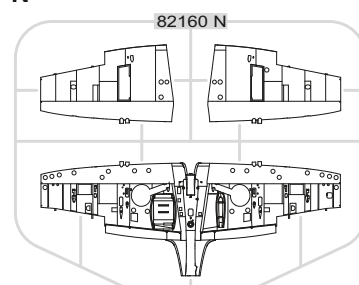
D> 2 pcs.



L>



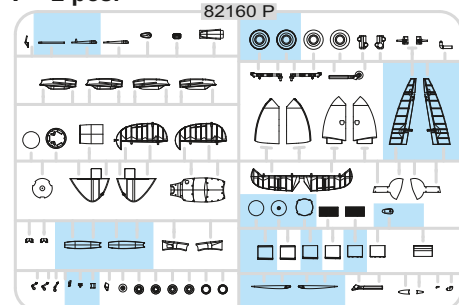
N>



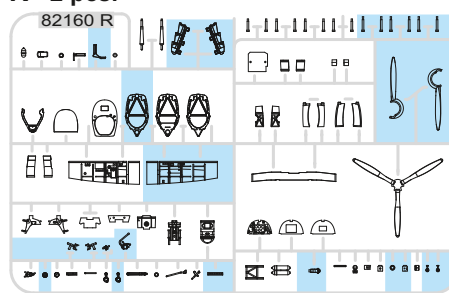
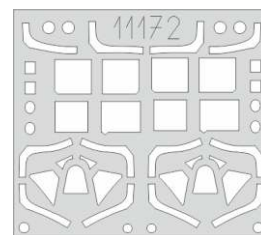
M>

82160 M

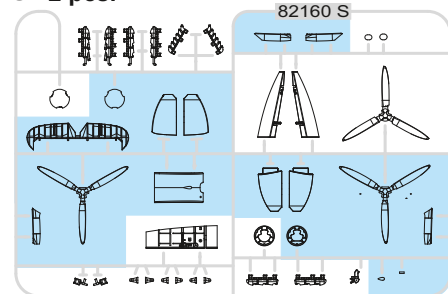
P> 2 pcs.



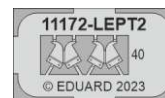
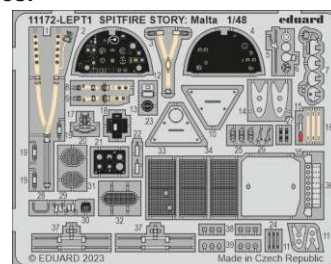
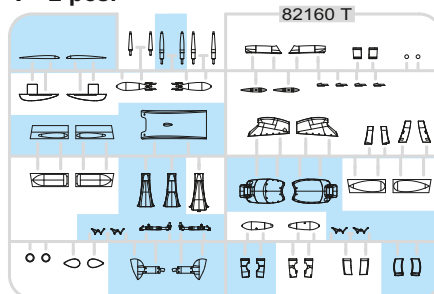
R> 2 pcs.

eduard
MASKPE - PHOTO ETCHED DETAIL PARTS
2 pcs.

S> 2 pcs.



T> 2 pcs.



-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

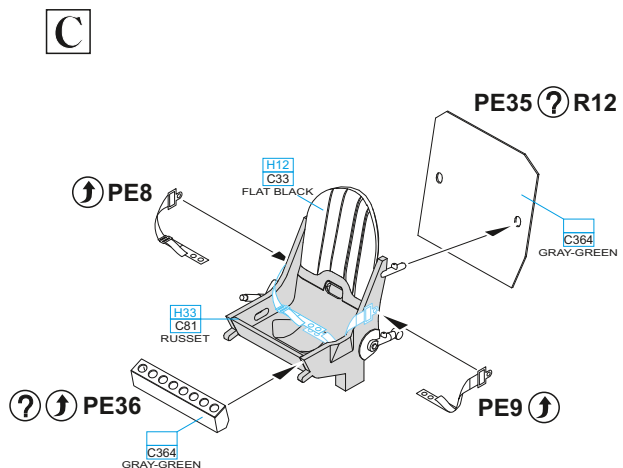
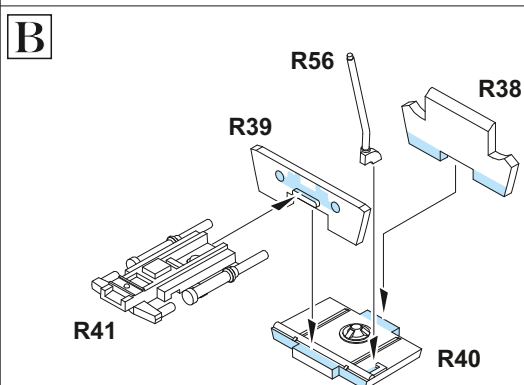
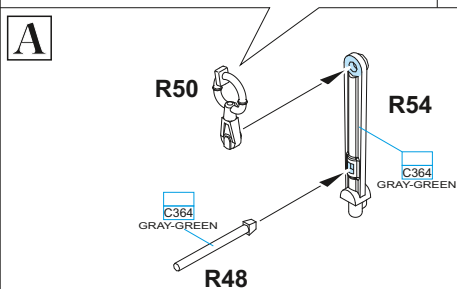
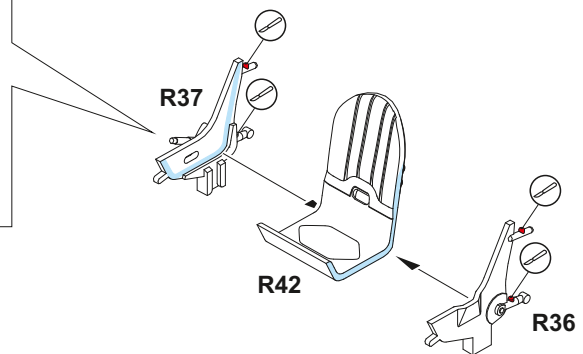
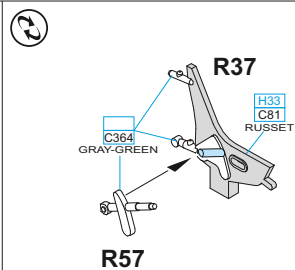
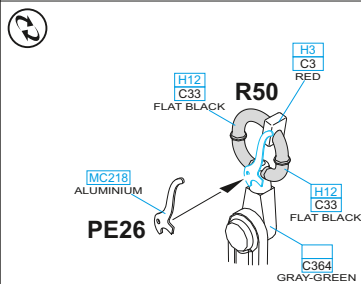
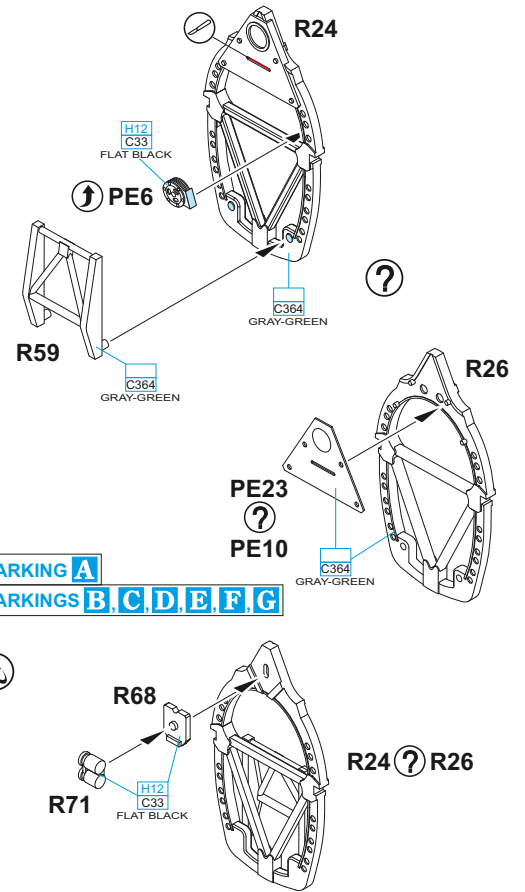
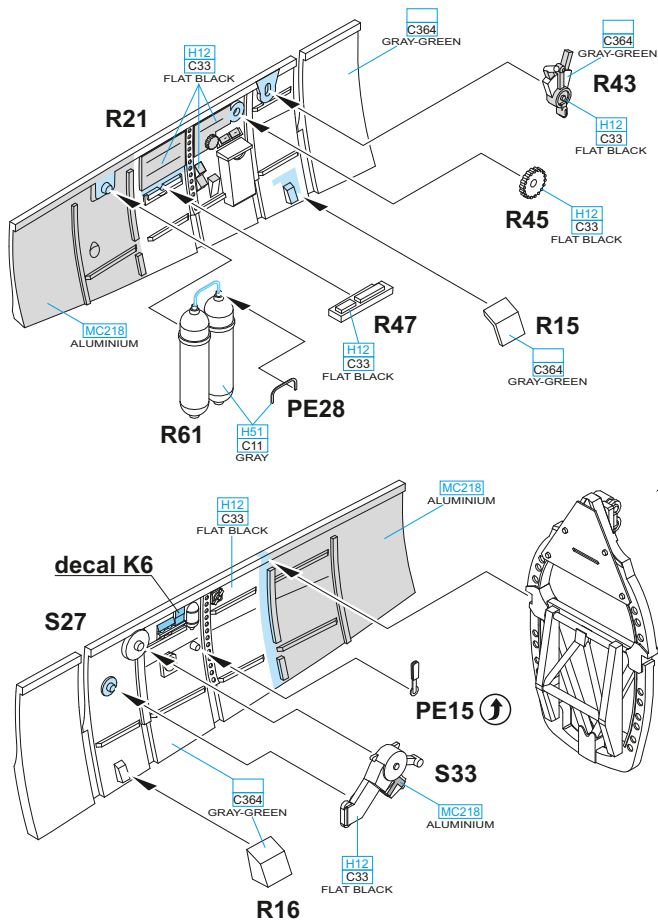


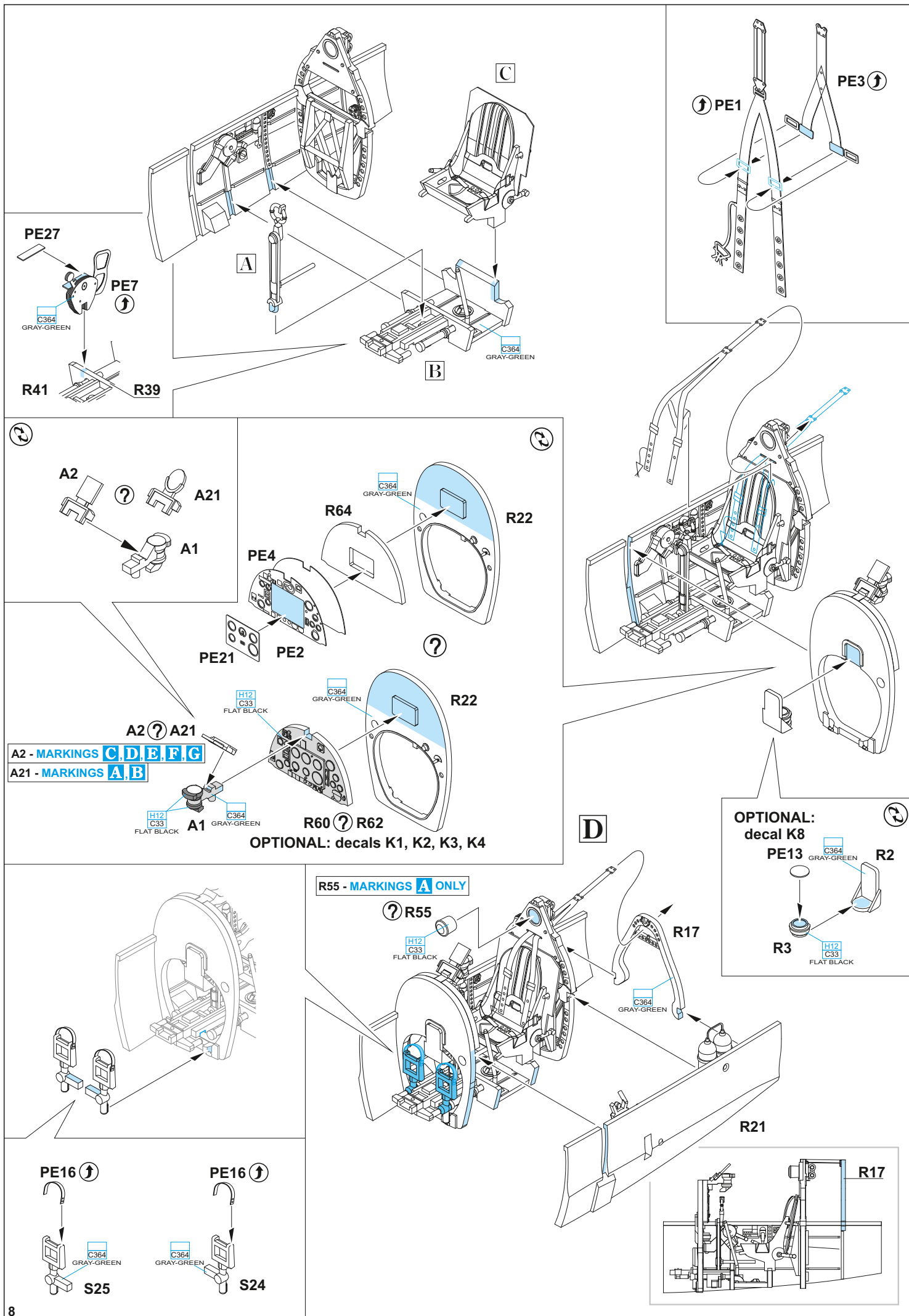
色

GSi Creos (GUNZE)		
AQUEOUS	Mr.COLOR	
H2	C2	BLACK
H3	C3	RED
H4	C4	YELLOW
H8	C8	SILVER
H11	C62	FLAT WHITE
H12	C33	FLAT BLACK
H32	C40	FIELD GRAY
H33	C81	RUSSET
H51	C11	LIGHT GULL GRAY
H71	C21	MIDDLE STONE
H72	C369	DARK EARTH
H74	C368	SKY
H77	C137	TIRE BLACK
H78	C38	OLIVE GREEN
H84	C42	MAHOGANY

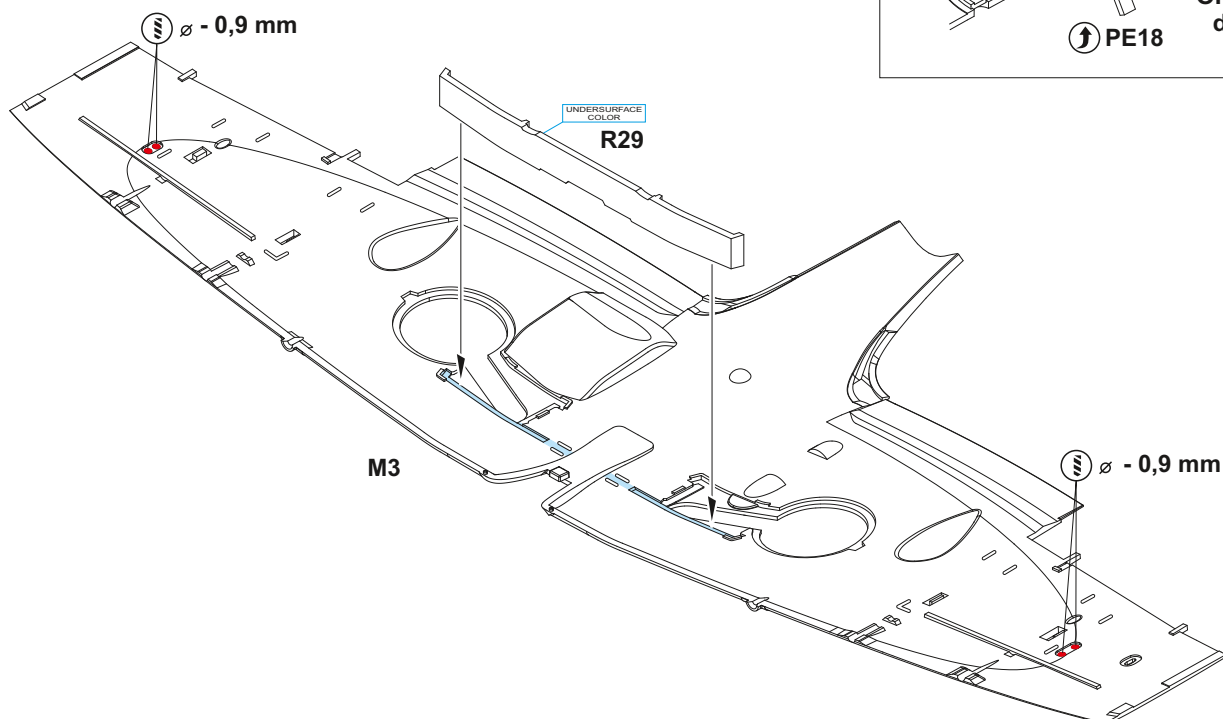
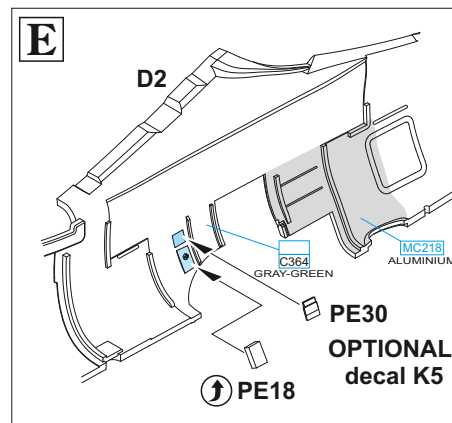
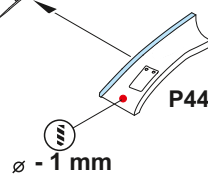
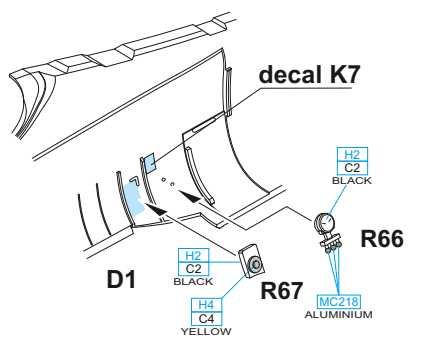
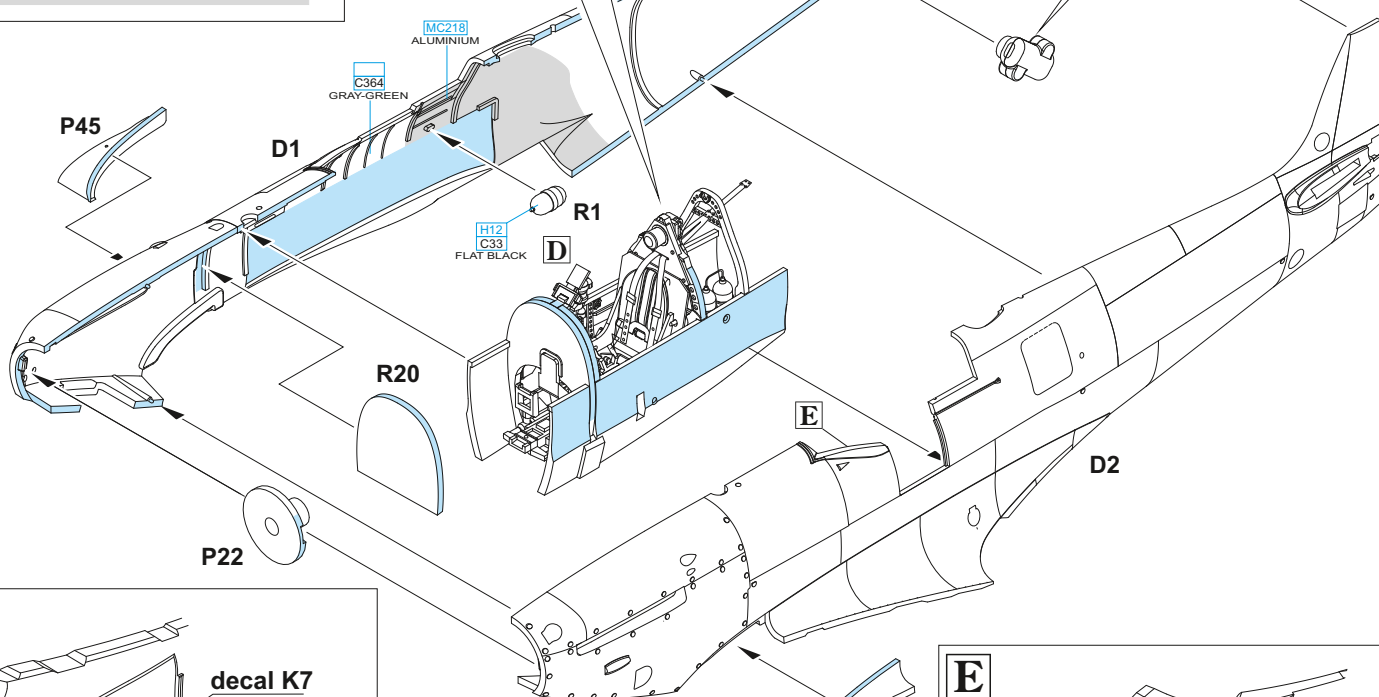
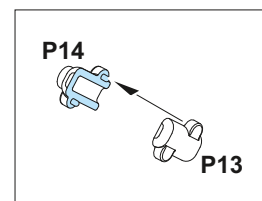
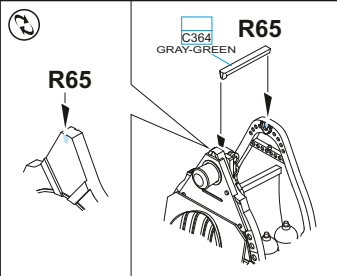
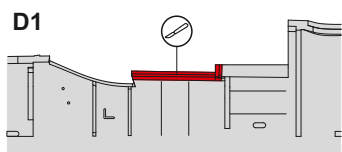
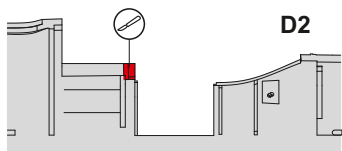
GSi Creos (GUNZE)		
AQUEOUS	Mr.COLOR	
H90	C47	CLEAR RED
H94	C138	CLEAR GREEN
H326	C326	BLUE
H327	C327	RED
H328	C328	BLUE
H333	C333	DARK SEAGRAY
H417	C117	RLM76 LIGHT BLUE
	C364	AIRCRAFT GRAY-GREEN
	C367	BLUE GRAY
	C370	AZURE BLUE
Mr.METAL COLOR		
MC214		DARK IRON
MC218		ALUMINIUM
Mr.COLOR SUPER METALLIC		
SM201		SUPER FINE SILVER

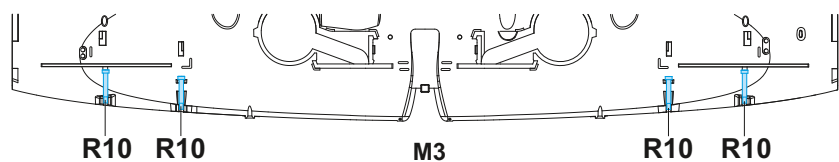
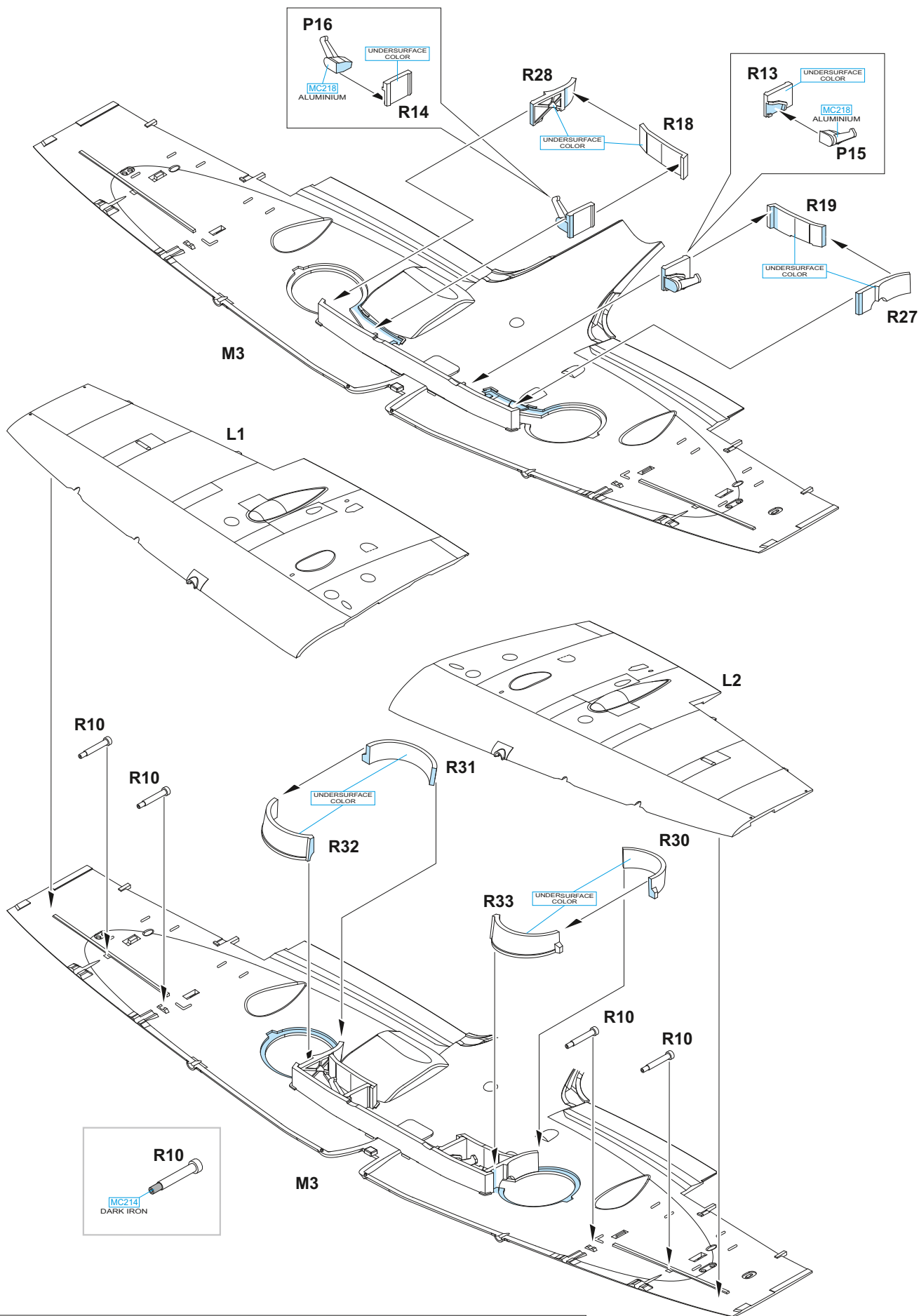
Spitfire Mk.Vb, Mk.Vb Trop

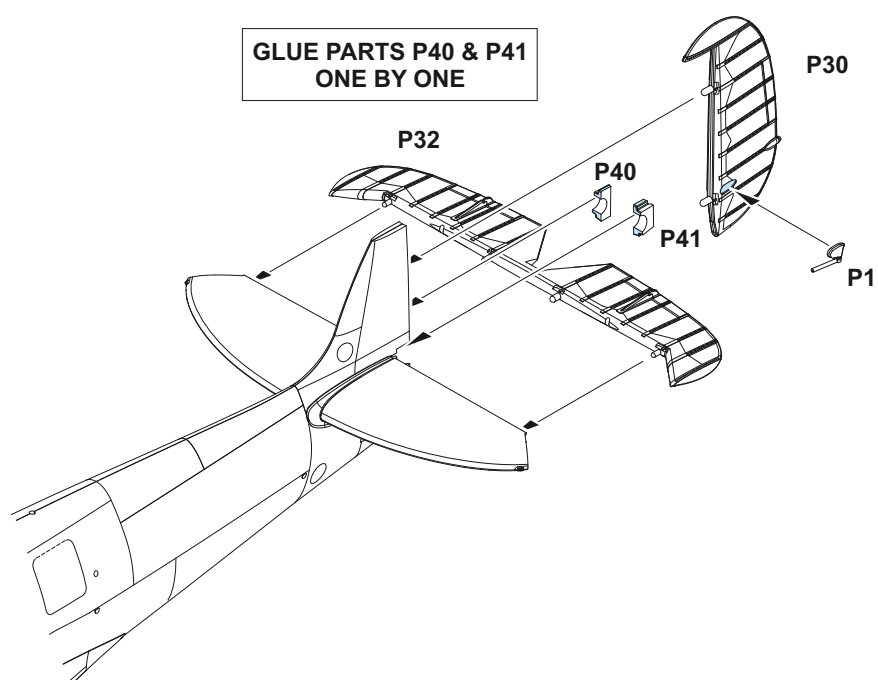
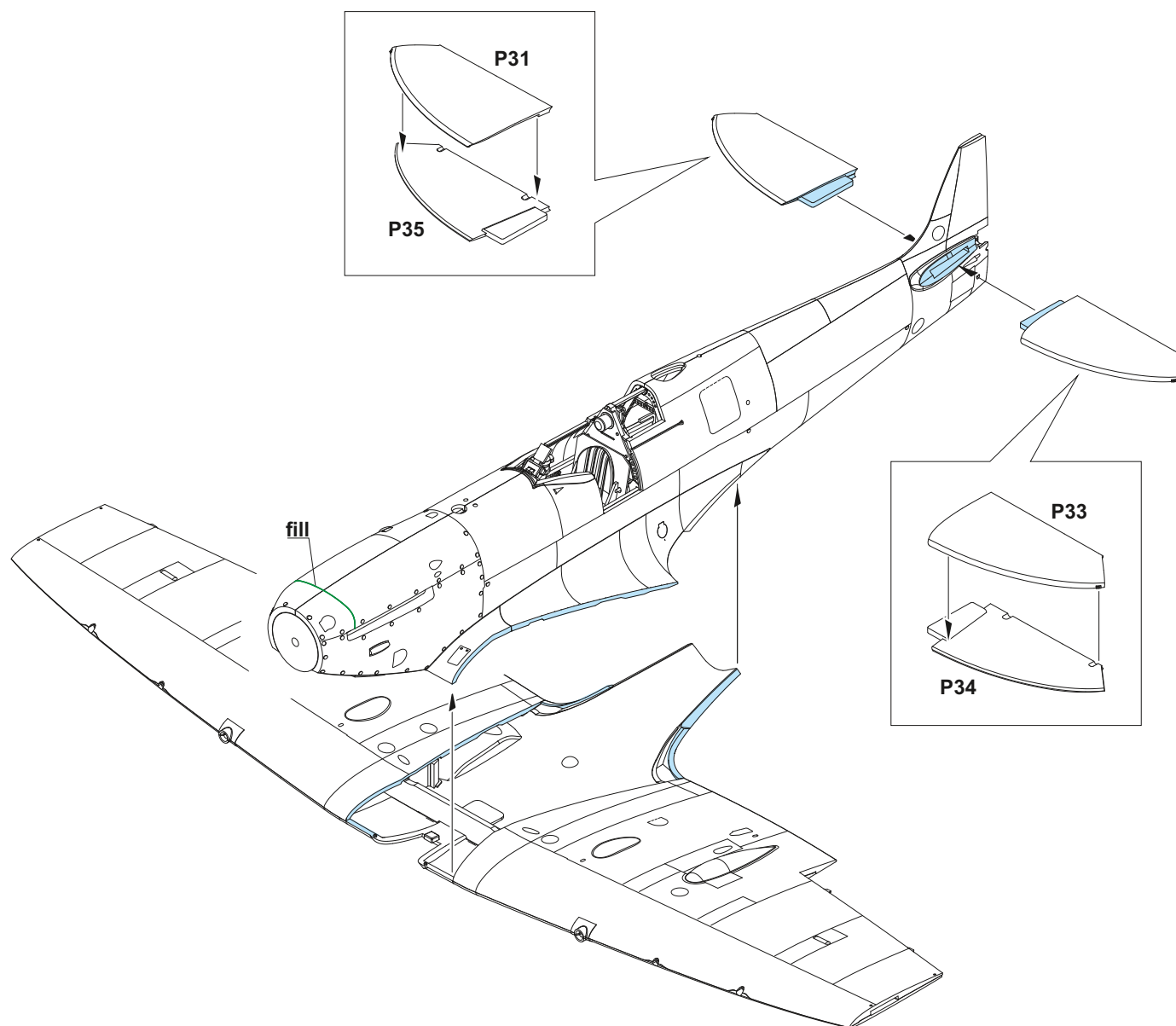


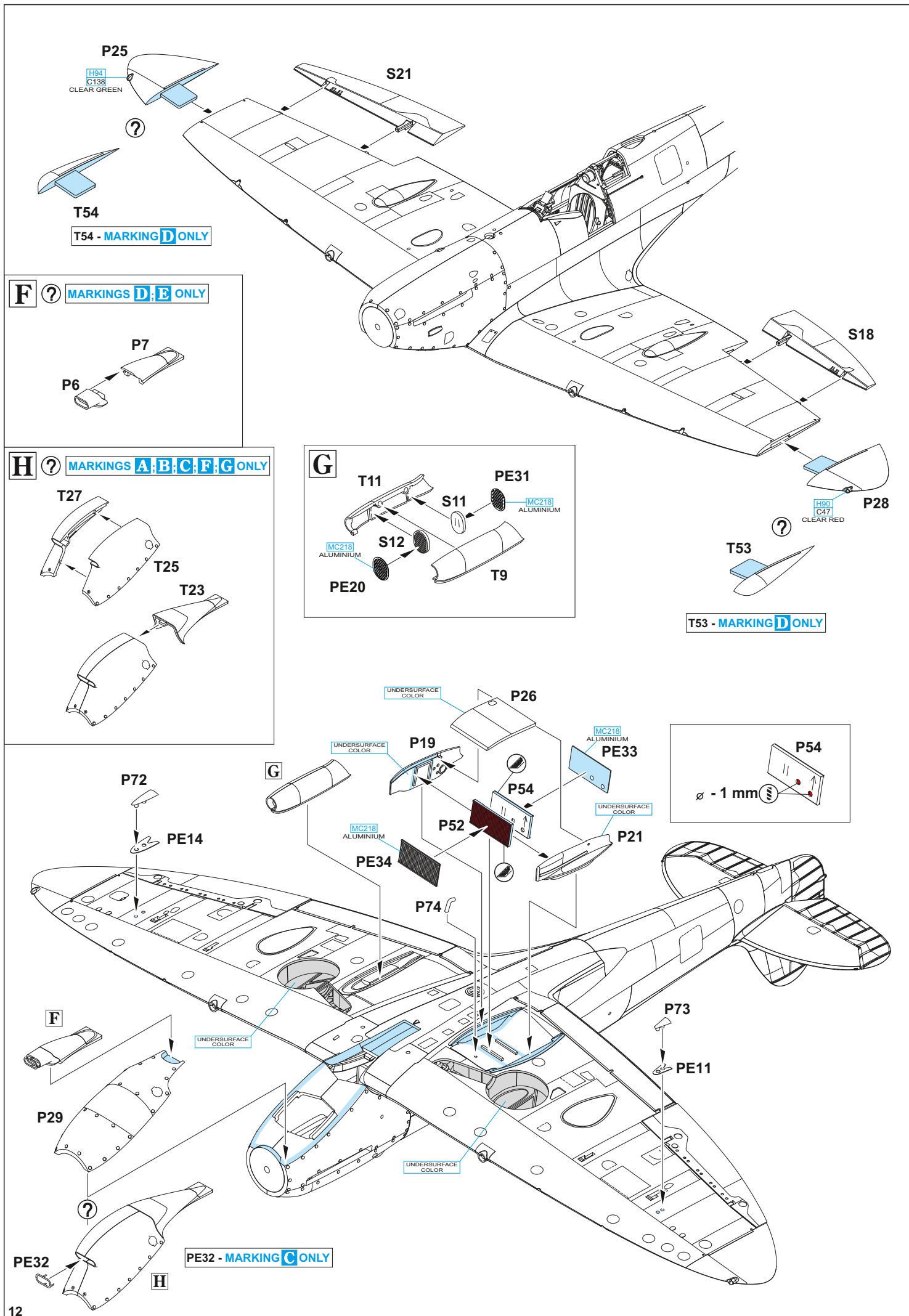


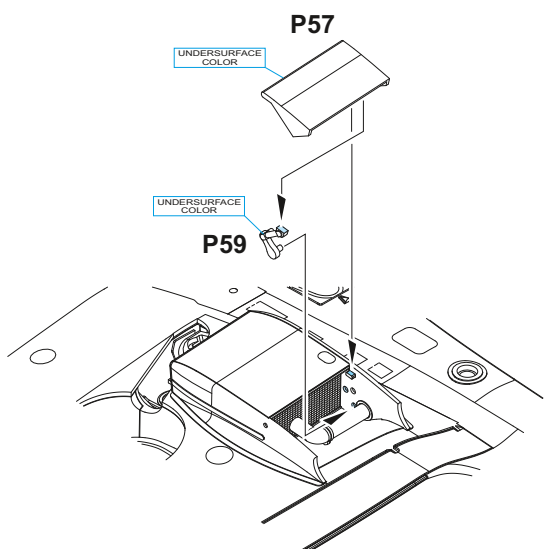
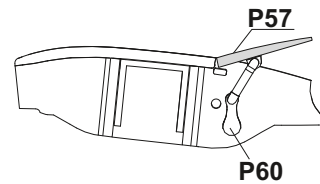
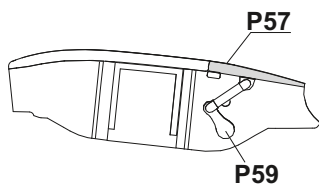
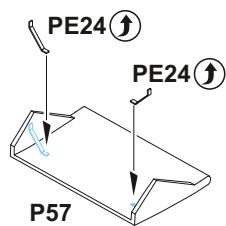
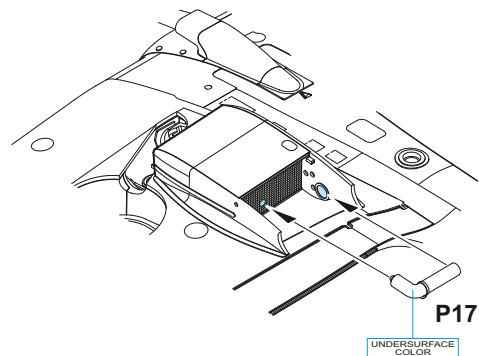
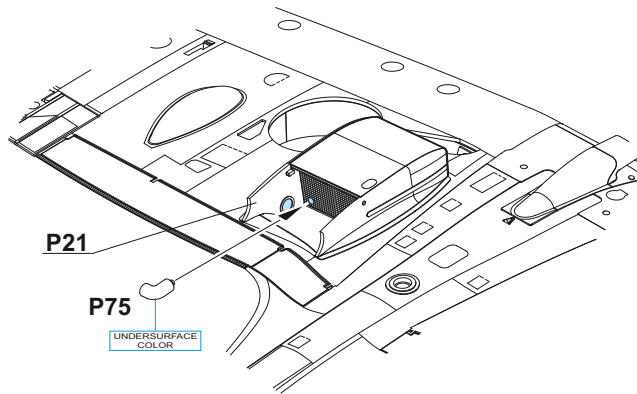
⑦ FOR CLOSED CANOPY ONLY



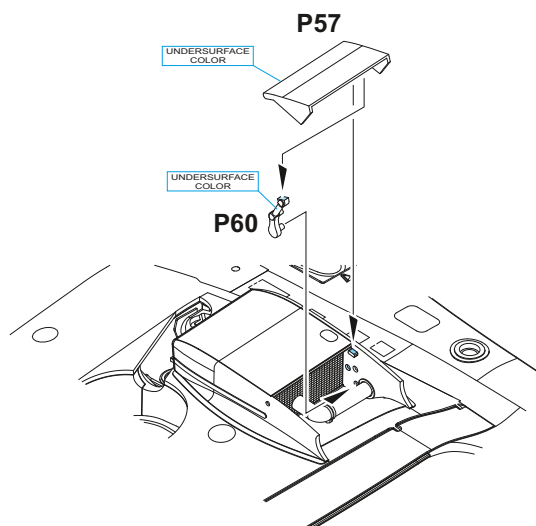








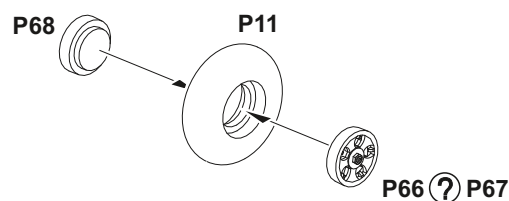
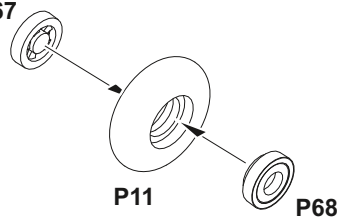
?



P66 - MARKINGS **A B C E F G**

P67 - MARKING **D**

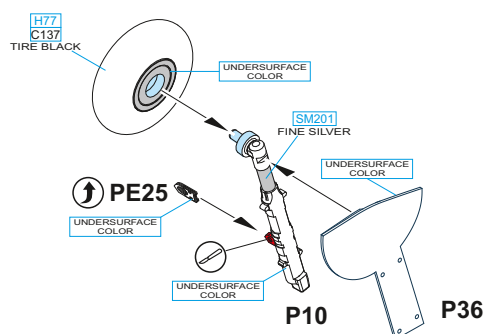
P66 ? P67



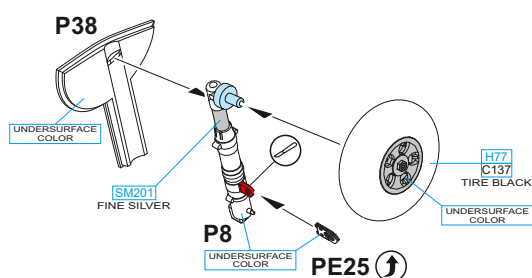
P66 ? P67

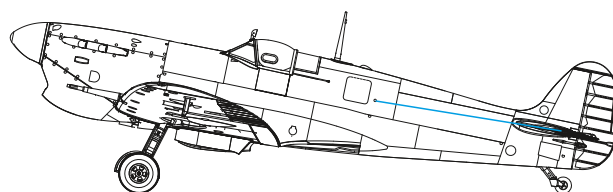
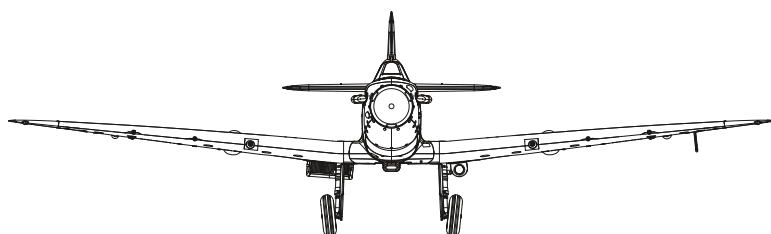
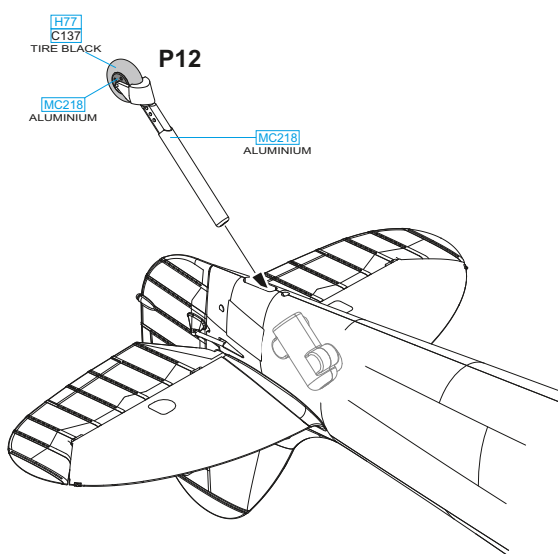
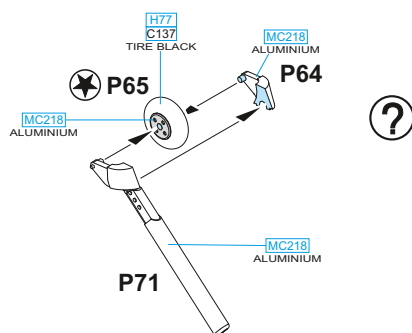
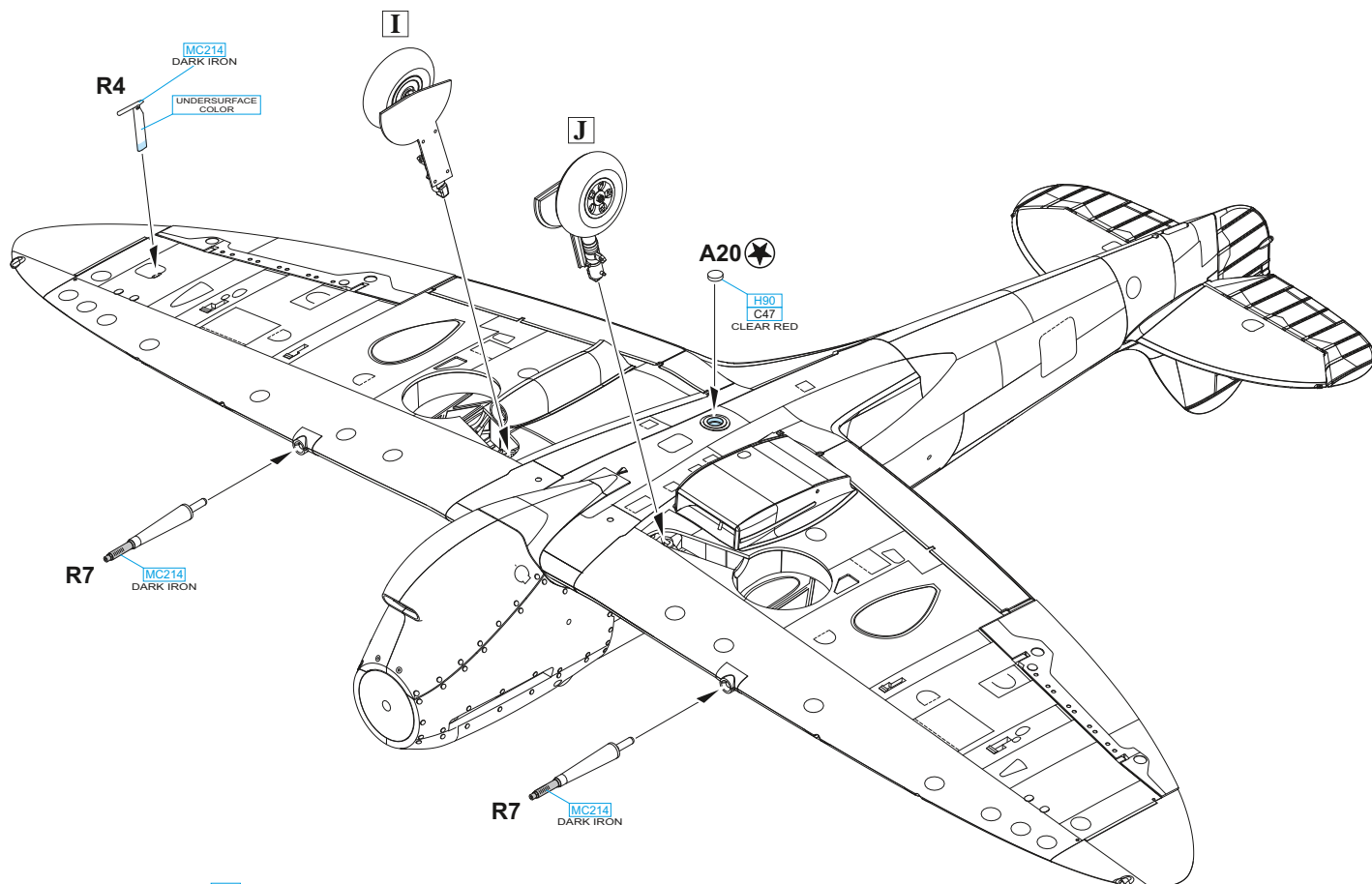
P66 - MARKINGS **A B C E F G**
P67 - MARKING **D**

I



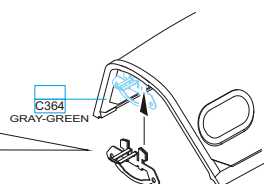
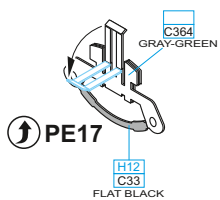
J





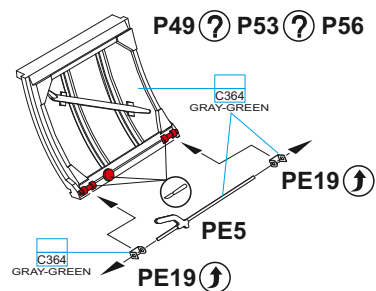
K

A7 ? A10 - **MARKINGS B, C, D, E, F, G**
A15 ? A16 - **MARKING A**

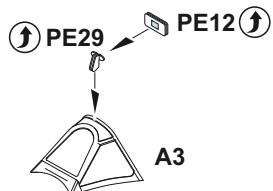
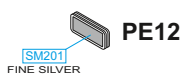


A7 ? A10 ★
?
A15 ? A16 ★

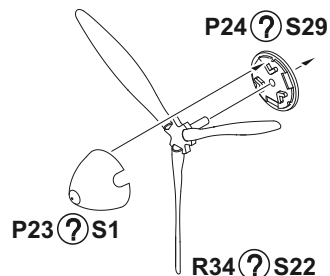
L



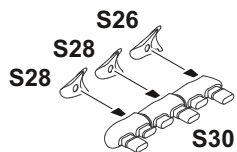
M PE12, PE29 - MARKINGS A, B, C, D, E



N

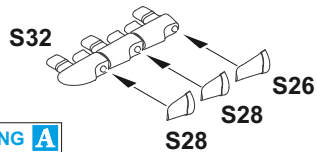


O ? starboard side

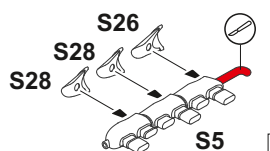


MARKING A

port side

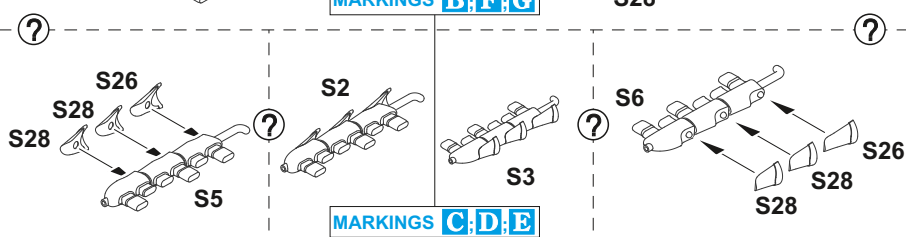
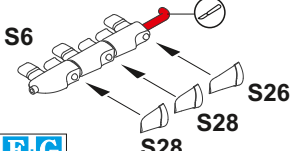


starboard side



MARKINGS B, F, G

port side

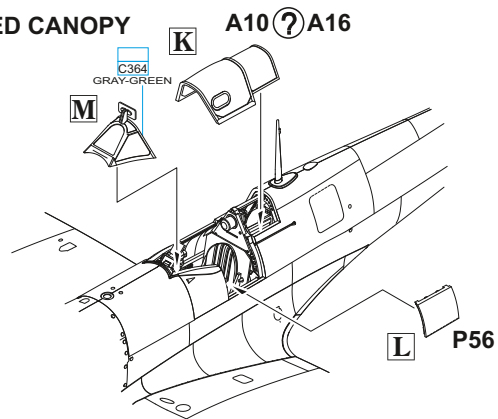


MARKINGS C, D, E

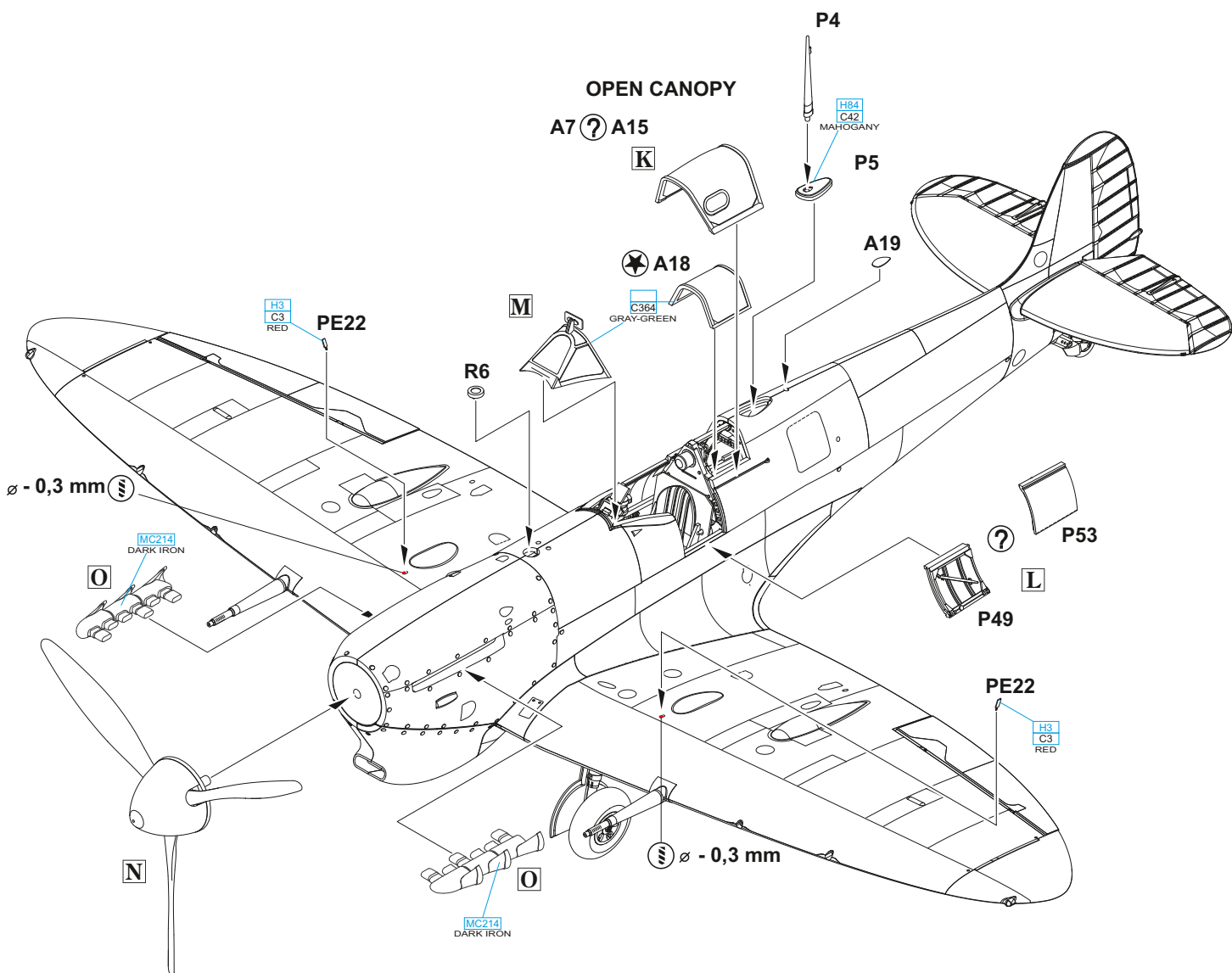
P23, P24, R34 - MARKINGS A, B, C, D, E

S1, S22, S29 - MARKINGS F, G

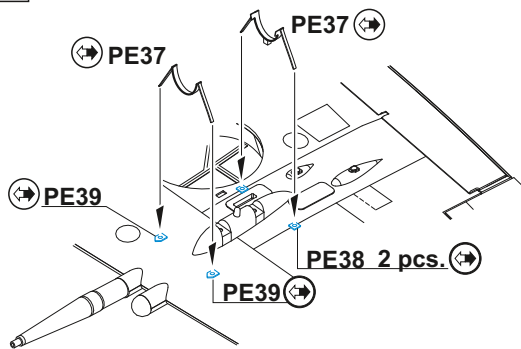
CLOSED CANOPY



OPEN CANOPY

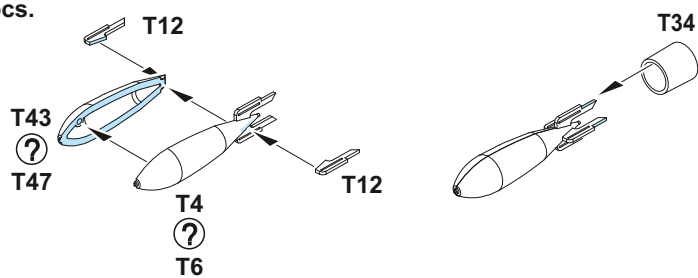


P ? MARKING **E** ONLY

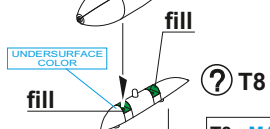


? MARKING **E** ONLY

2 pcs.



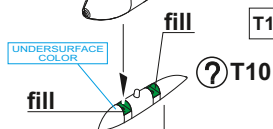
H52
C12
OLIVE DRAB



? T8

T8 - MARKING **E** ONLY

H52
C12
OLIVE DRAB



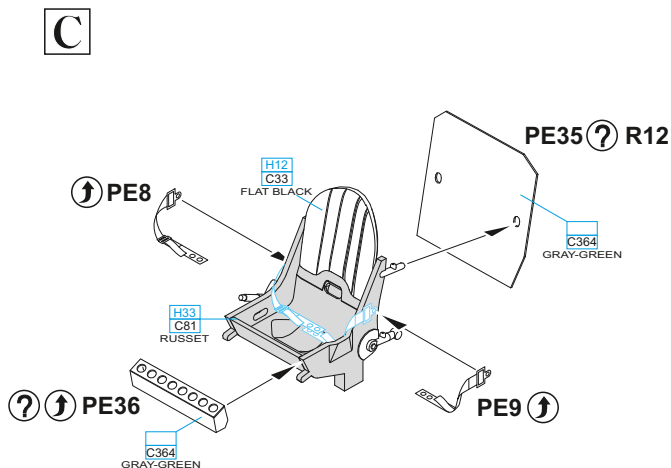
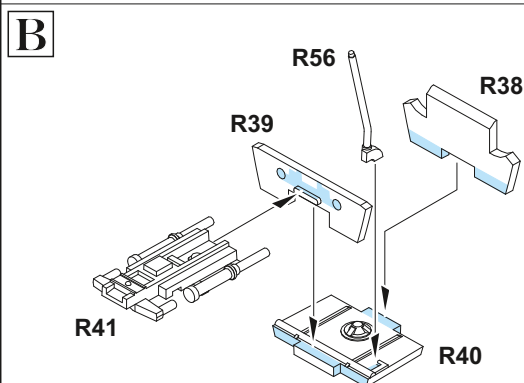
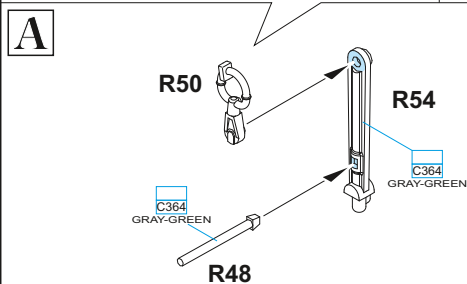
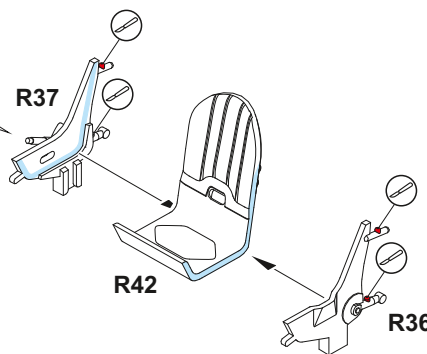
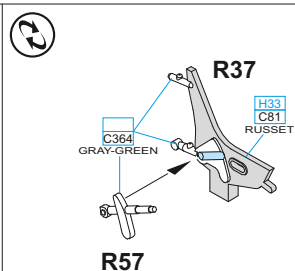
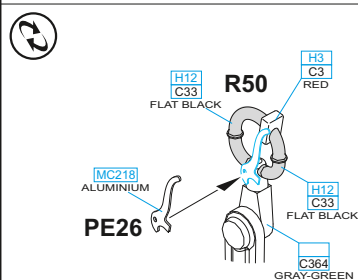
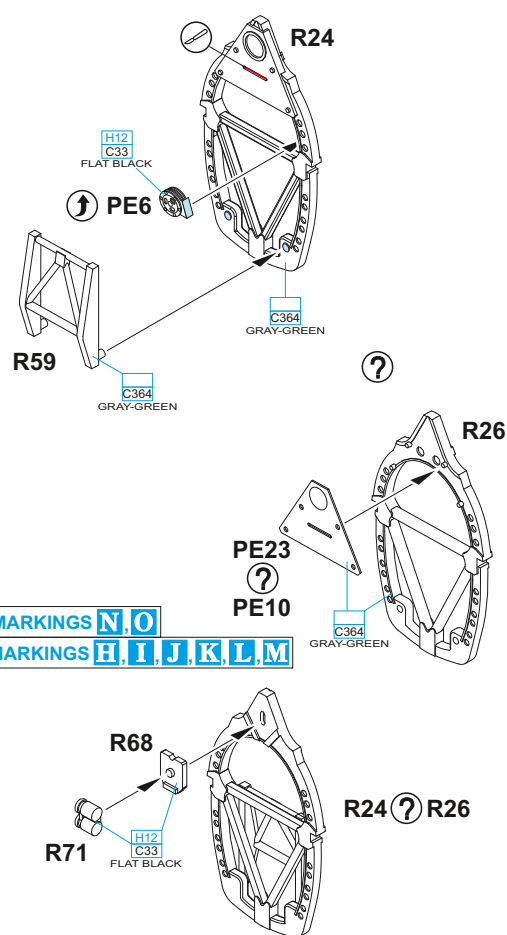
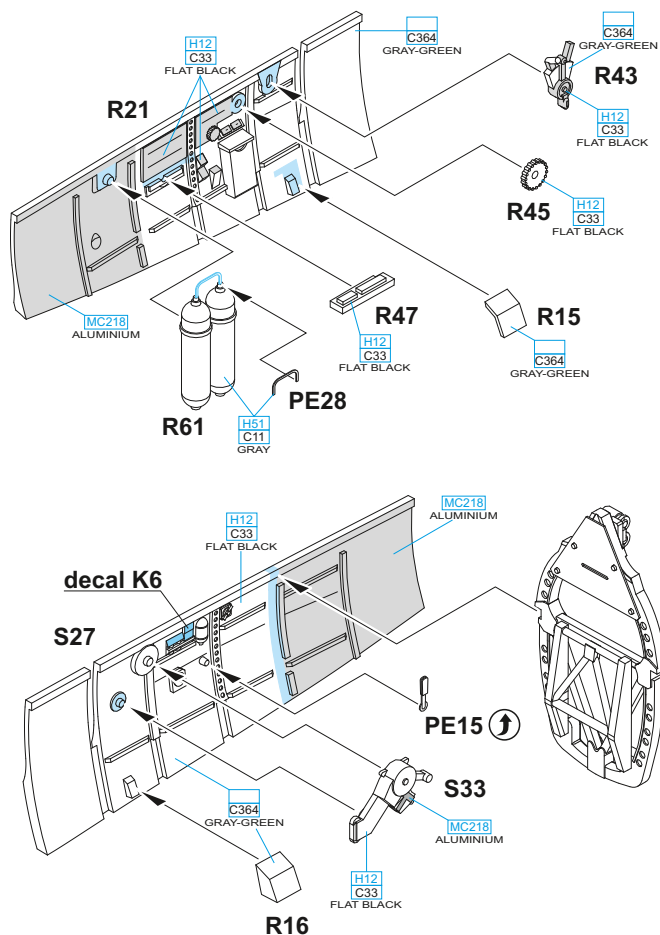
? T10

T10 - MARKING **E** ONLY

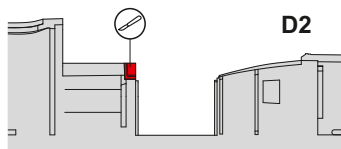
wire ?

MARKINGS **A, B, C** ONLY

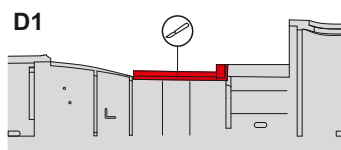
Spitfire Mk.Vc, Mk.Vc Trop



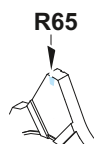
⑦ FOR CLOSED CANOPY ONLY



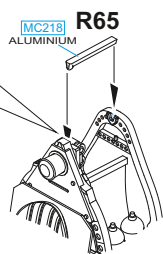
D2



D1



R65



R65

MC218
ALUMINIUM

P14

P13

P45

D1

C364
GRAY-GREEN

MC218
ALUMINIUM

H12
C33
FLAT BLACK

R1

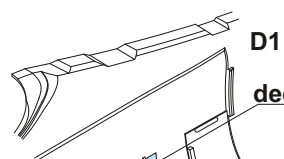
D

R20

P22

D2

E



D1

decal K7

H12
C33
FLAT BLACK

H12
C33
FLAT BLACK

H4
C4
YELLOW

R66

SM201
FINE SILVER

R67

Ø - 1 mm

P44

E

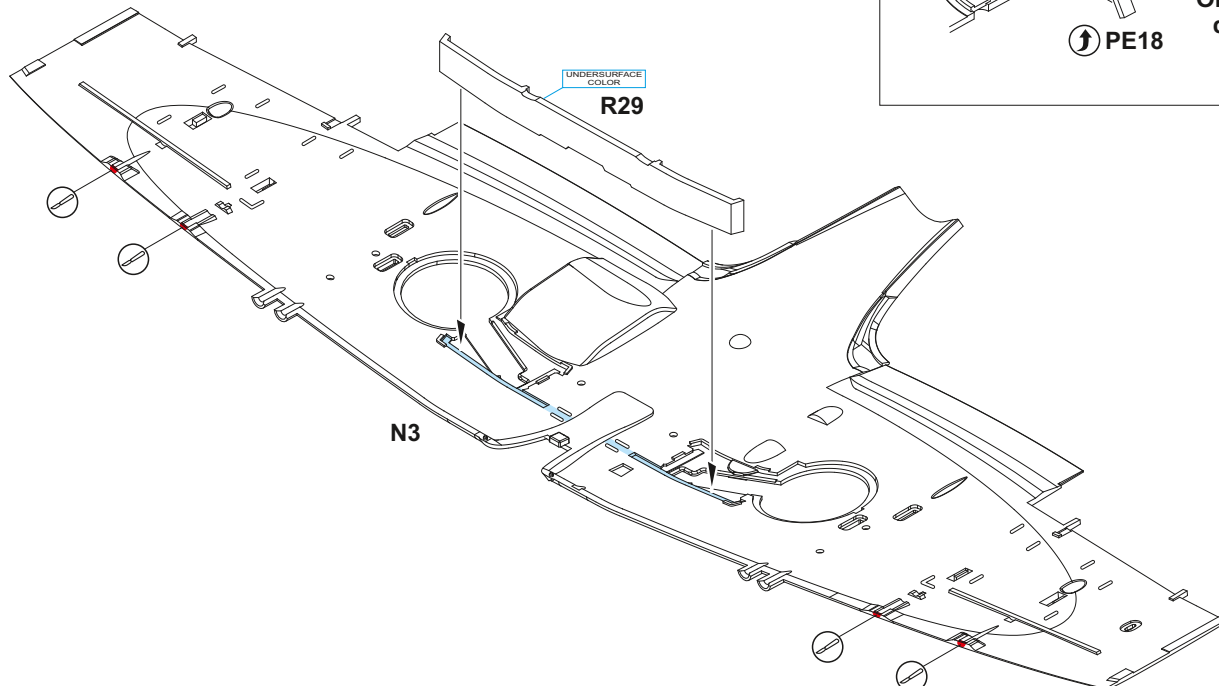
D2

C364
GRAY-GREEN

MC218
ALUMINIUM

PE30
OPTIONAL:
decal K5

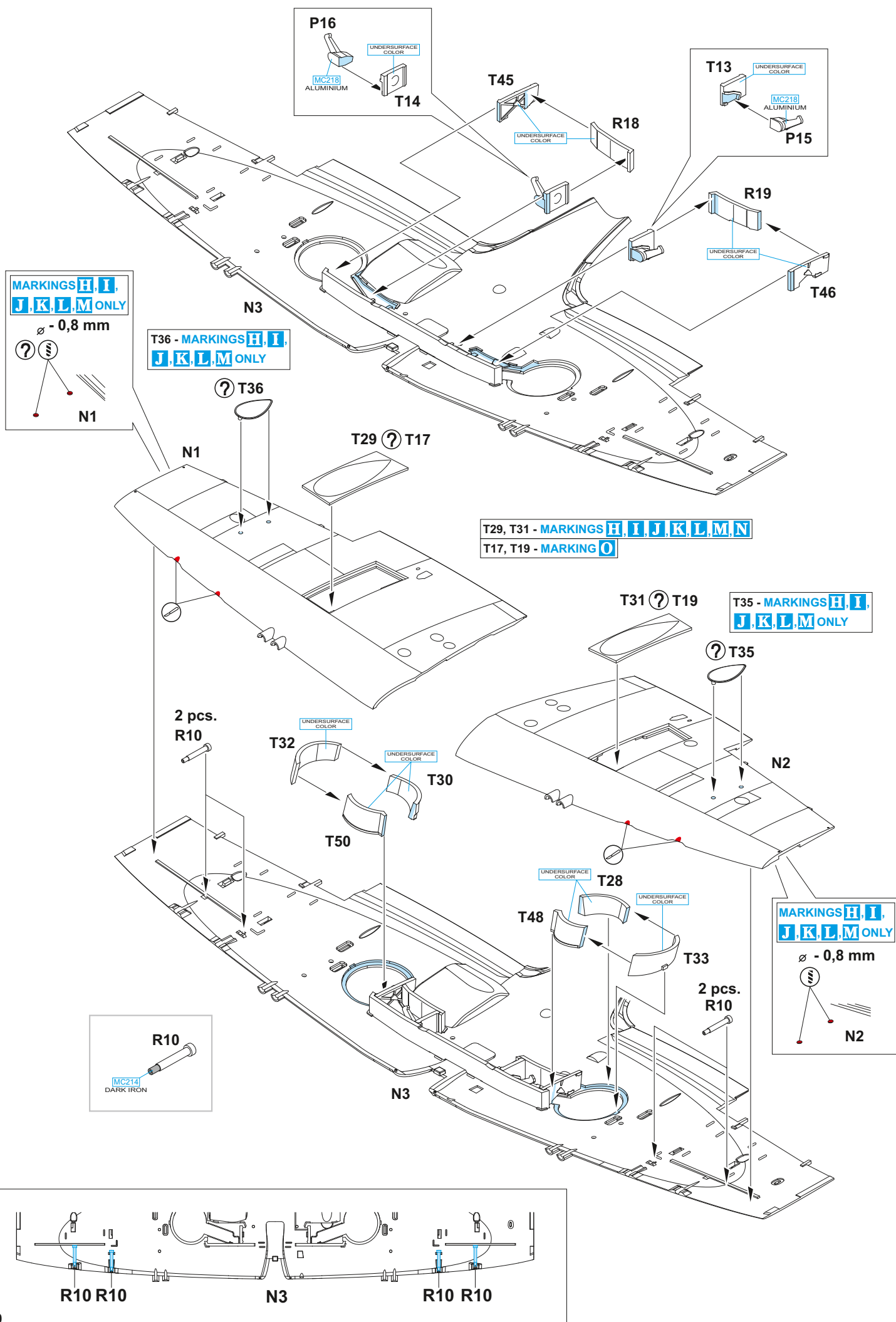
PE18

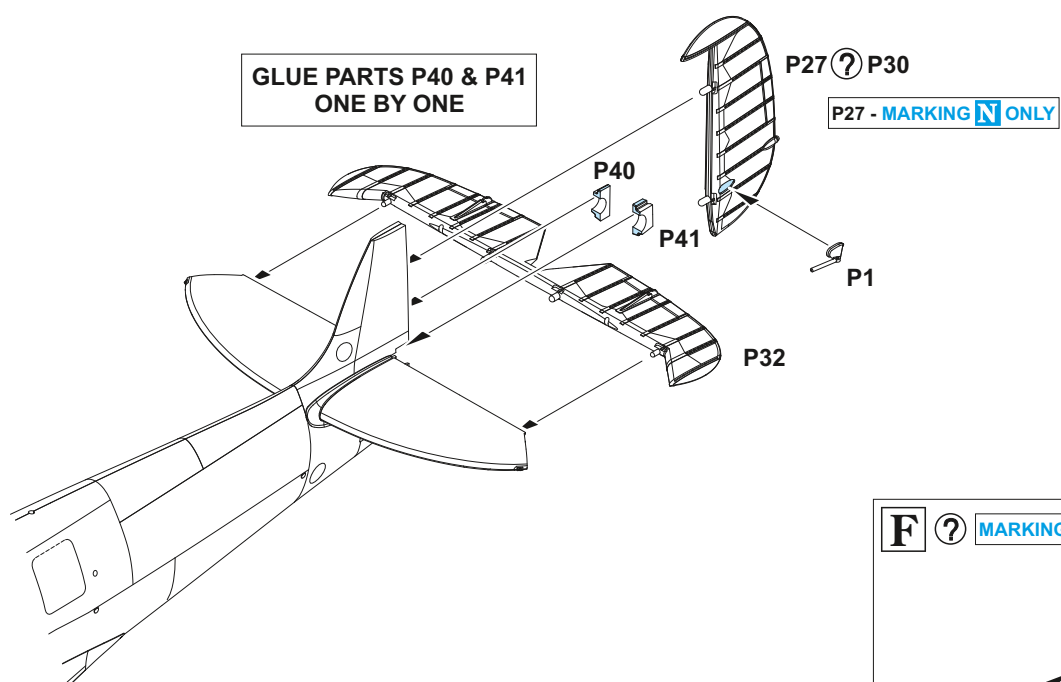
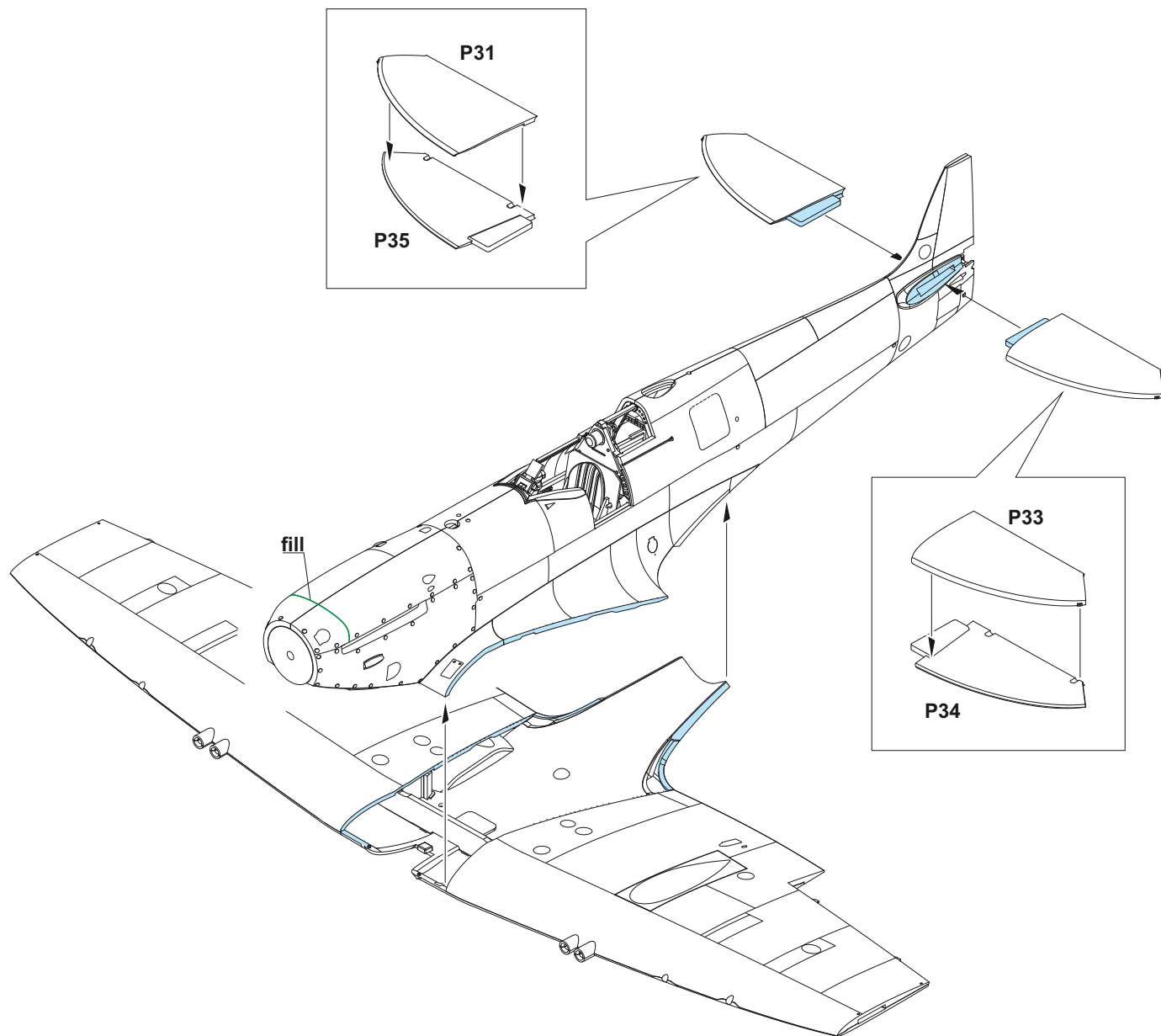


UNDERSURFACE
COLOR

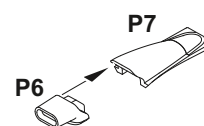
R29

N3

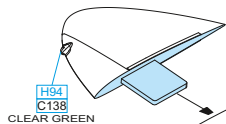




F ? MARKING N ONLY

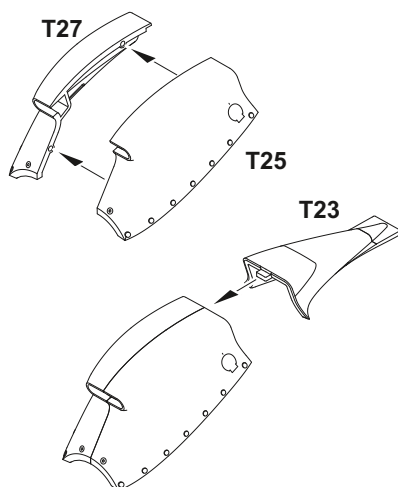


P25

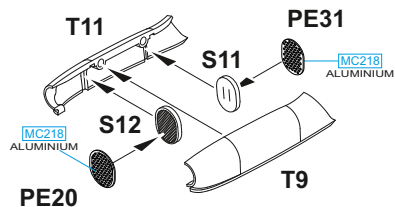


S21

G ? MARKINGS **H, I, J, K, L, M, O** ONLY



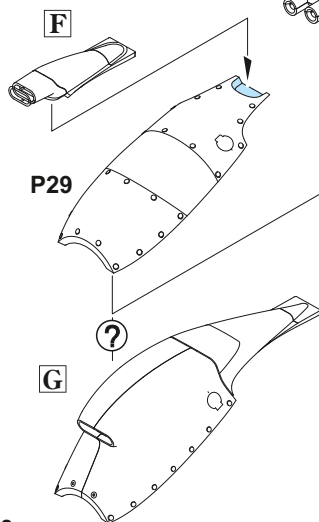
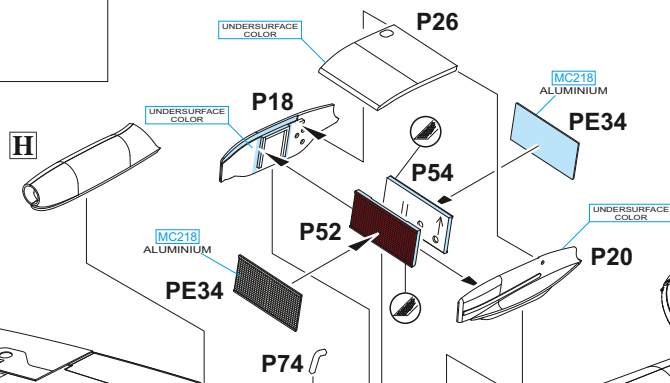
H

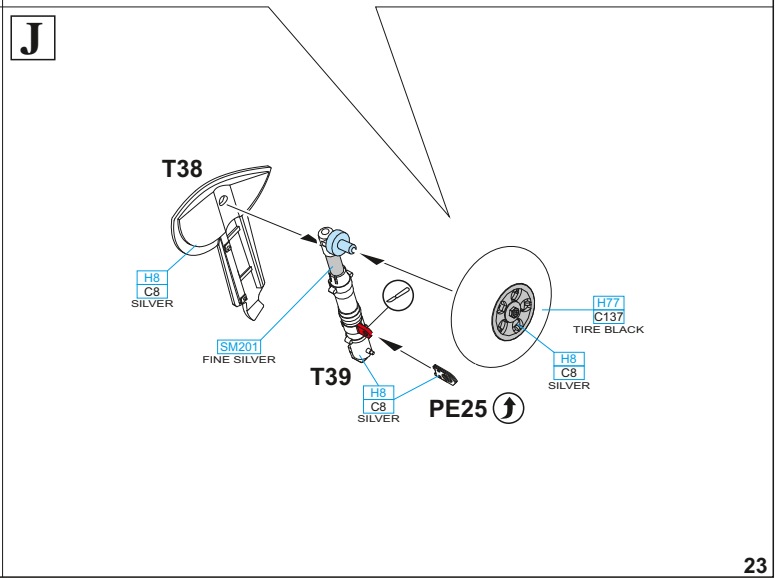
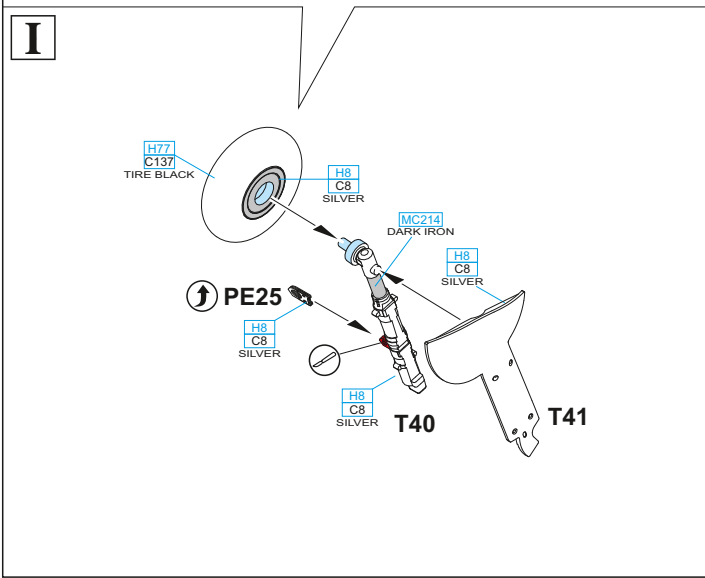
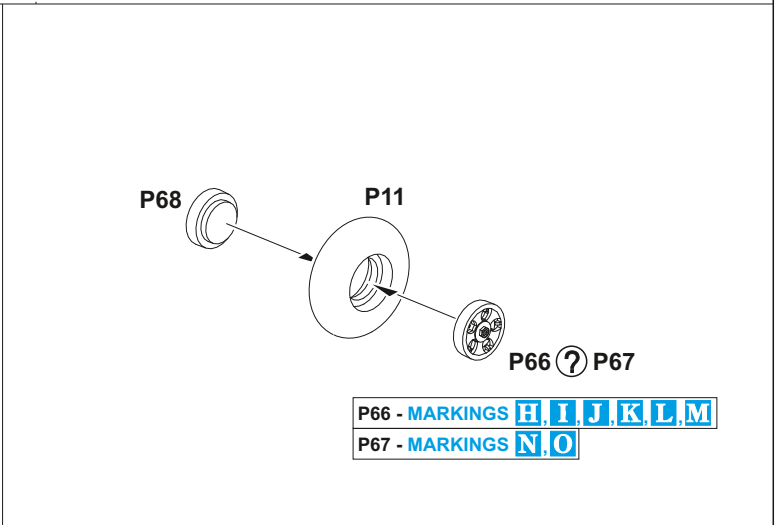
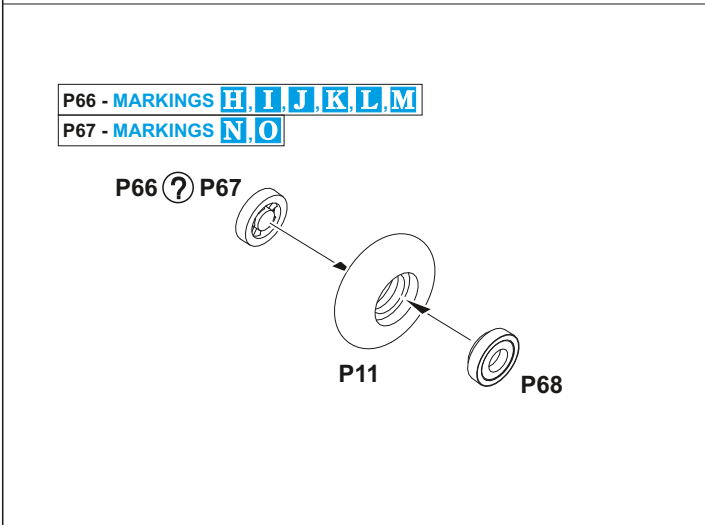
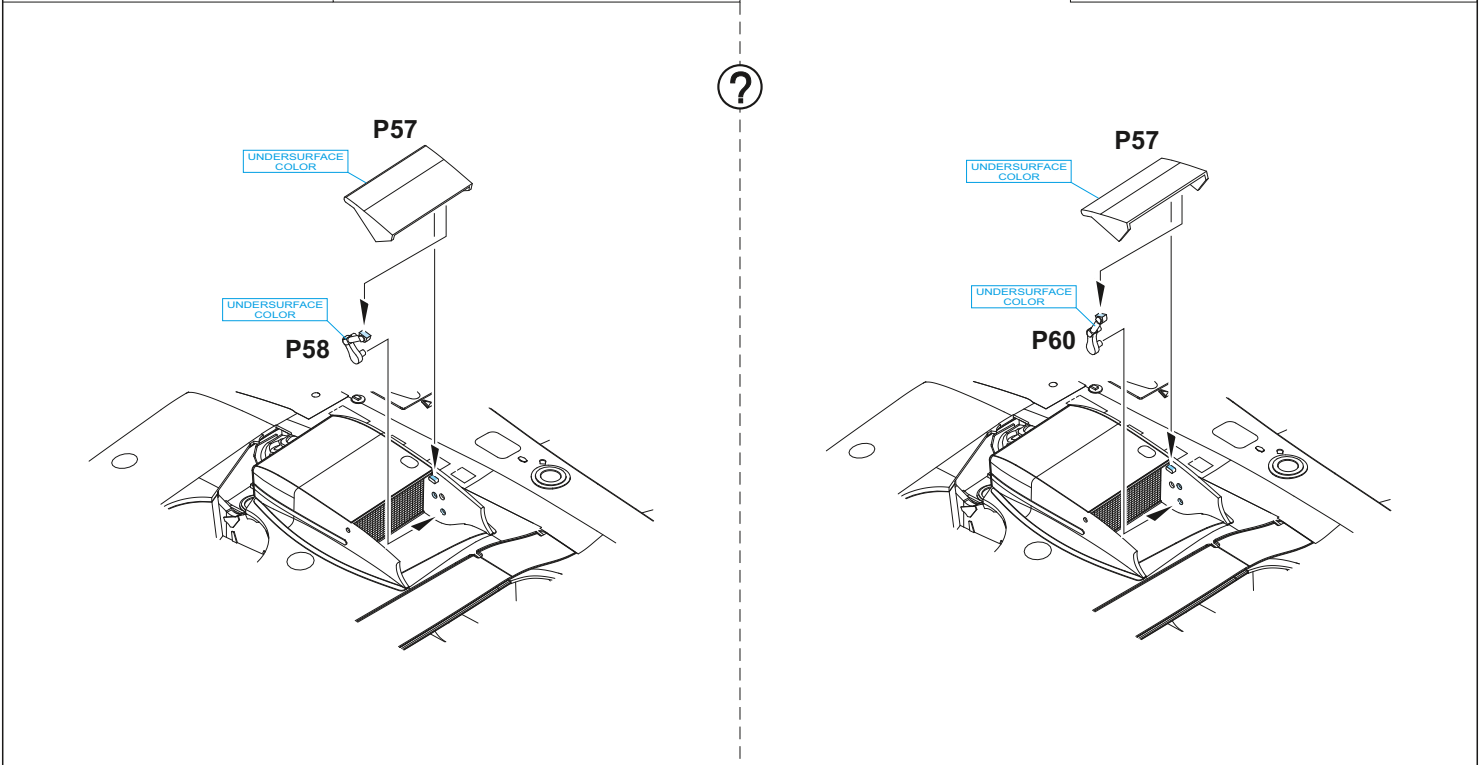
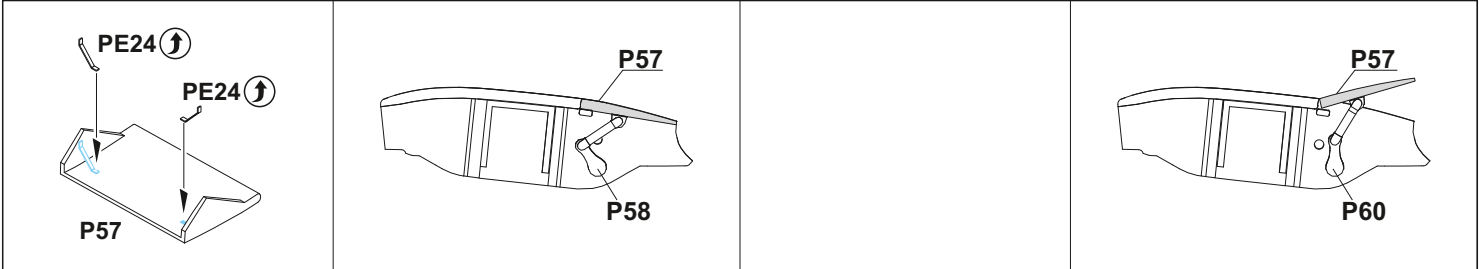


S18

P28

H90
C47
CLEAR RED

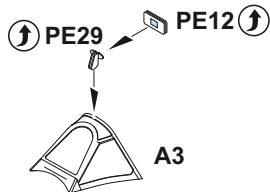




Q

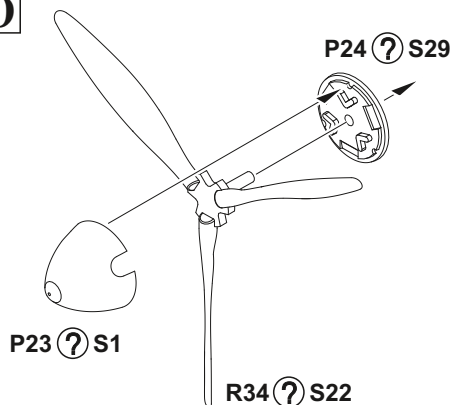


M



PE12, PE29 - MARKINGS **H, I, J, K, L, M, N** ONLY

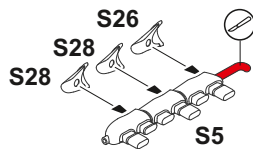
O



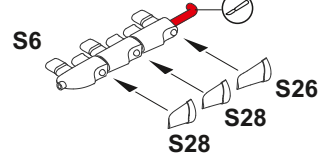
PE23, PE24, R34 - MARKINGS **H, I, J, K, L, M, N**

S1, S22, S29 - MARKING **O**

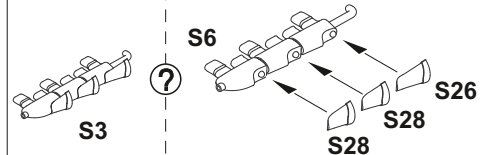
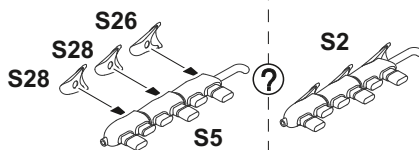
N starboard side



port side



MARKING **N**



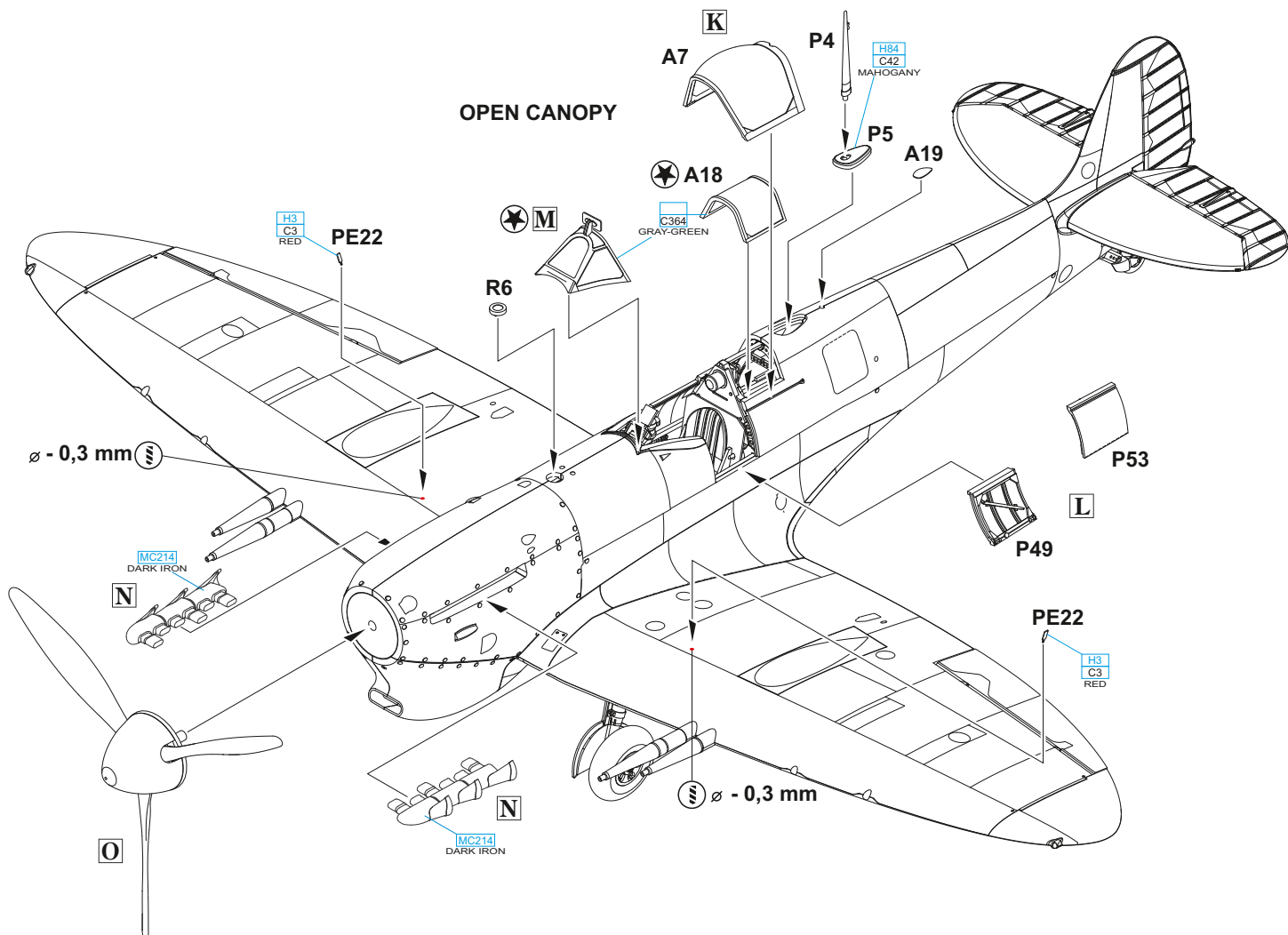
MARKINGS **H, I, J, K, L, M**



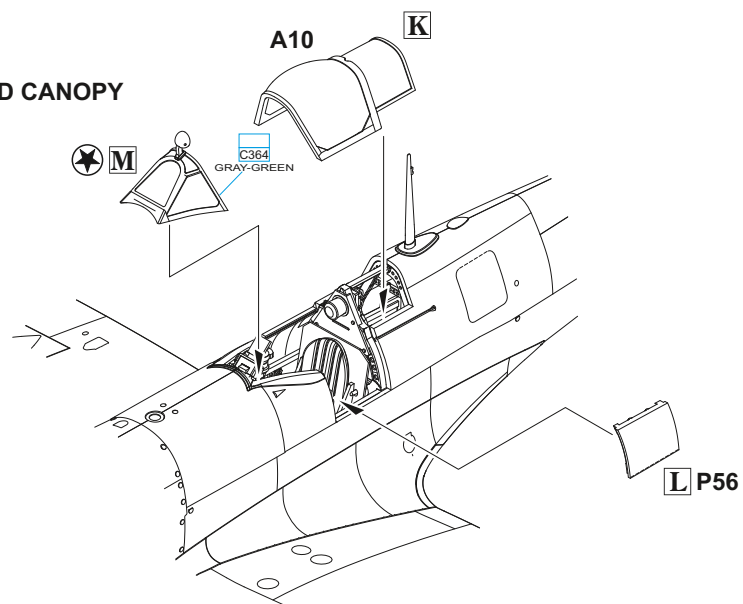
MARKING **O**



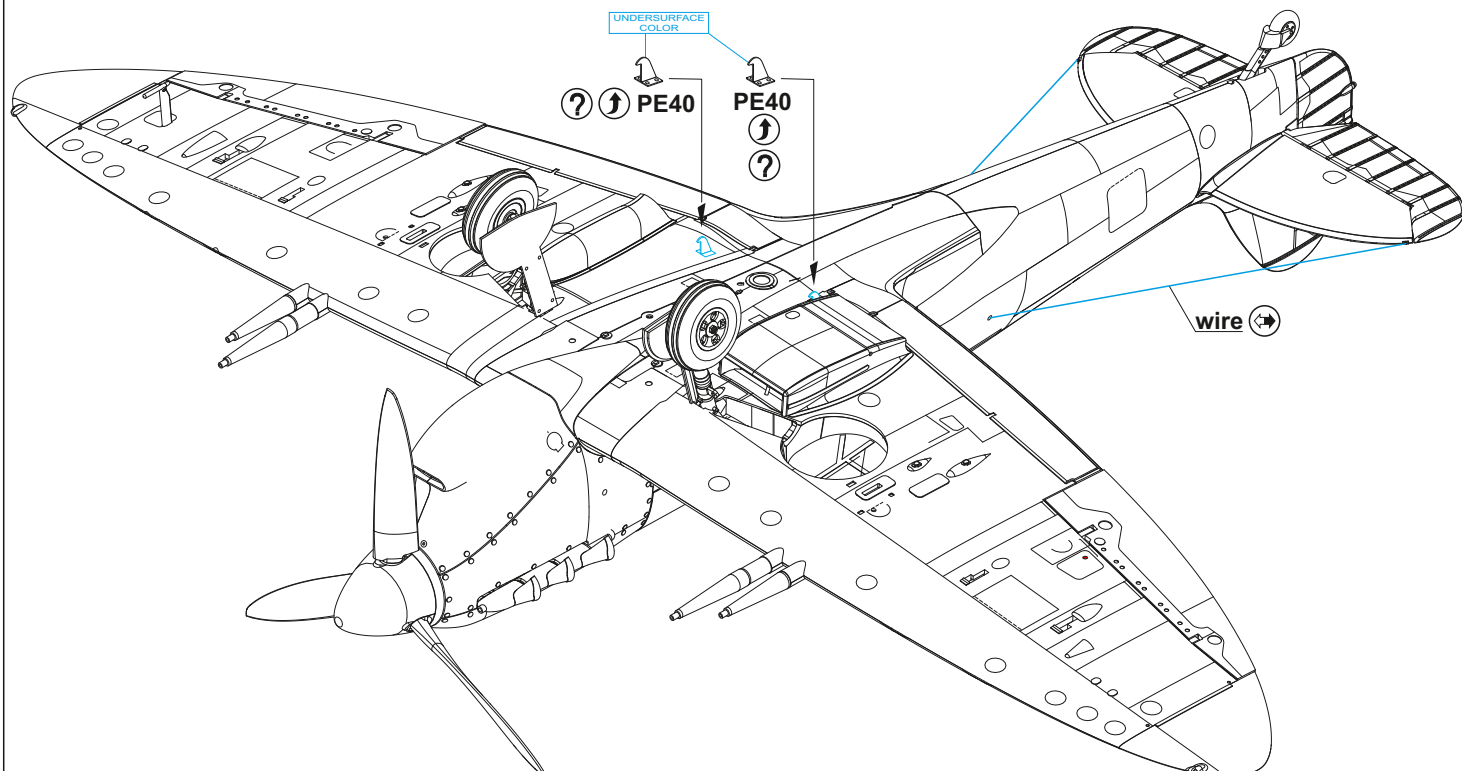
OPEN CANOPY

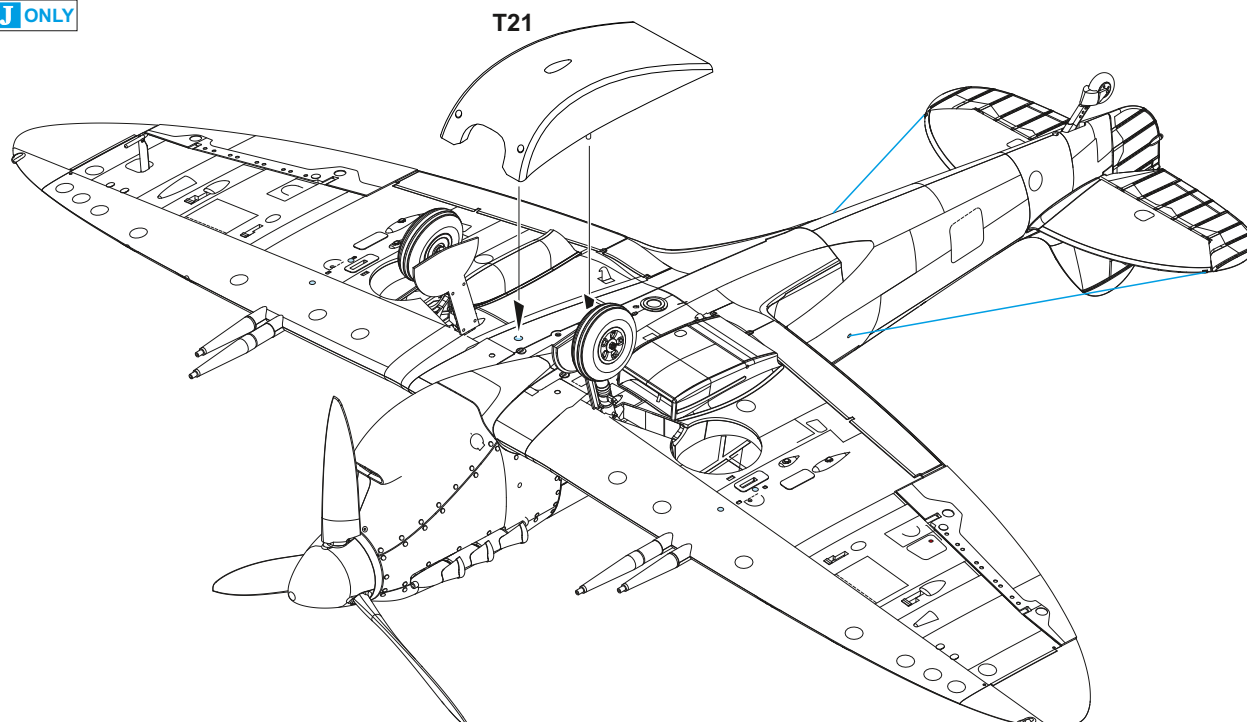


⑦ CLOSED CANOPY



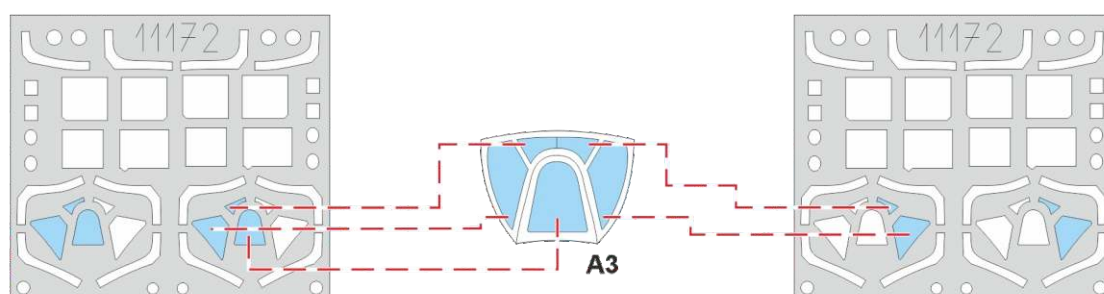
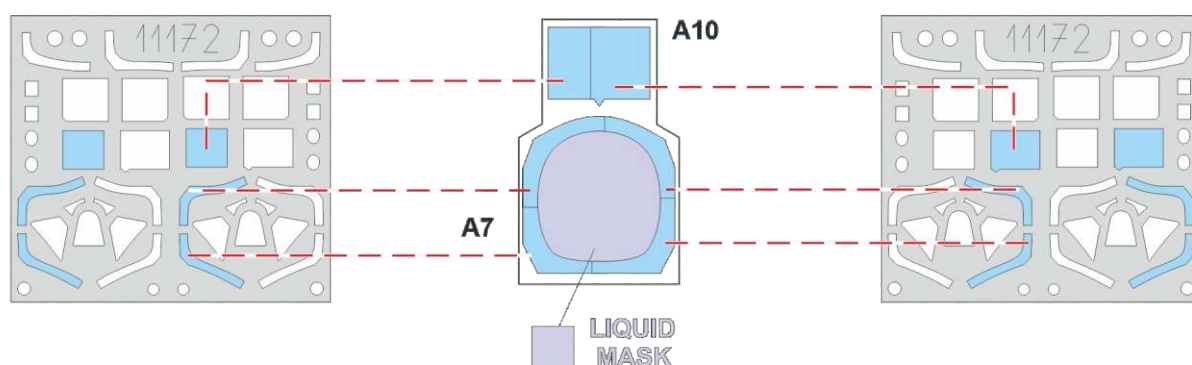
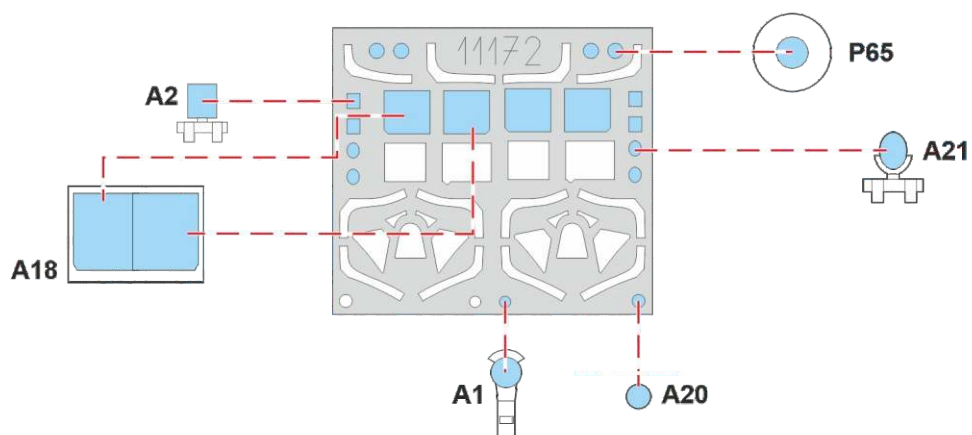
PE38 - MARKING J ONLY





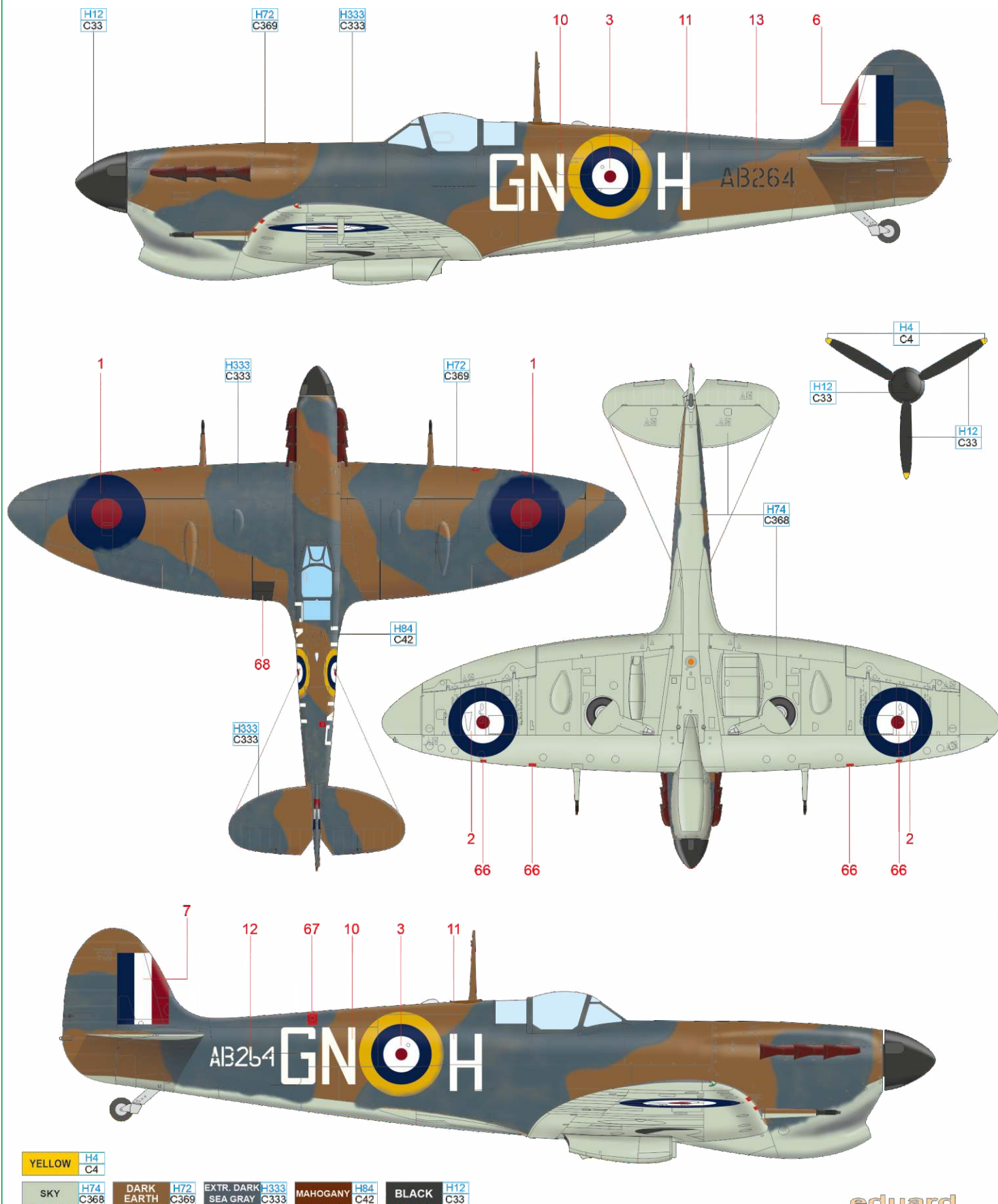
eduard
MASK

11172



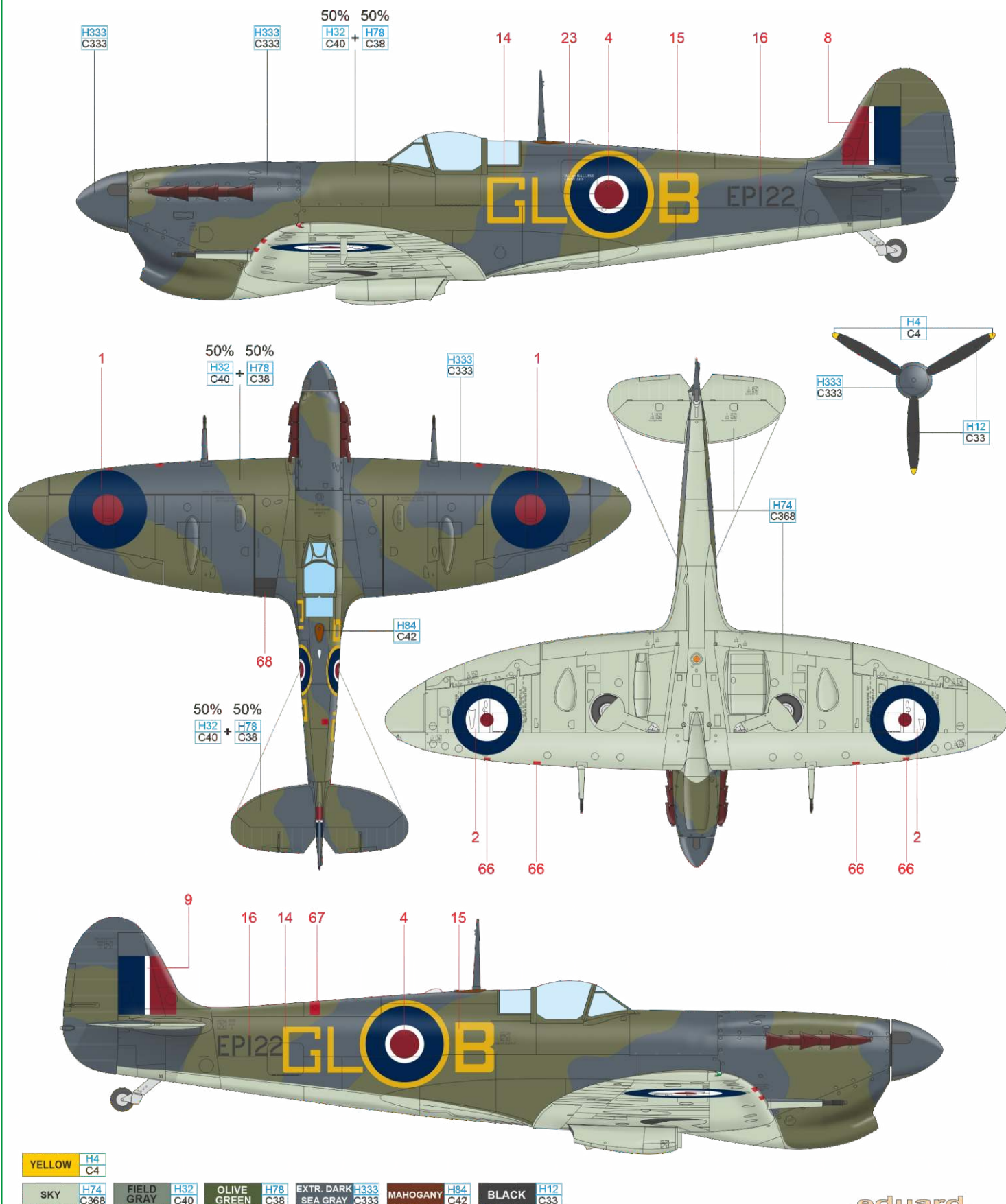
A Spitfire Mk.Vb Trop, AB264, F/O Robert W. McNair, No. 249 Squadron, RAF Ta Kali, Malta, březen 1942

První tři dodávky Spitfirů Mk Vb na Maltu byly uskutečněny pod krycími názvy Spotter a Picket/Picket II. Spitfiry které dorazily na Maltu během operací Spotter a Picket byly maskované na horních plochách Dark Earth a Middle Stone, spodní plochy pak barvou Sky nebo Azure Blue. Barva spodních ploch závisela na tom, zda byly Spitfiry zkompleťovány u firmy Supermarine, která používala odstín Sky, nebo u Aircraft Servicing Units (ASU), používající na spodní plochy barvu Azure Blue. Po přeletu na Maltu byla kamuflážní plocha Middle Stone přestříkána odstínem Extra Dark Sea Grey. Spitfire AB264 přeletěl P/O Peter Nash na Maltu 7. března 1942 během operace Spotter. Kanadský pilot Robert Wendell „Buck“ McNair s ním 20. března 1942 sestřelil Ju 88, další Ju 88 pravděpodobně a jednu poškodil, Nash s ním 25. března sestřelil Ju 87 a v listopadu přidal Sgt. Thomas Kebbell sestřel jedné Ju 88. Spitfire AB264 byl jediným z první dodávky 16 Spitfirů na Maltu, který nebyl zničen a tak na Maltě zaznamenal dlouhou kariéru. Postupně vystřídal službu u No. 249 Sqn, No. 185 Sqn, No. 1435 Sqn a No. 229 Sqn. Nakonec prošel v květnu 1943 generální opravou a byl předán USAAF. V roce 1944 dosloužil na Středním východě.



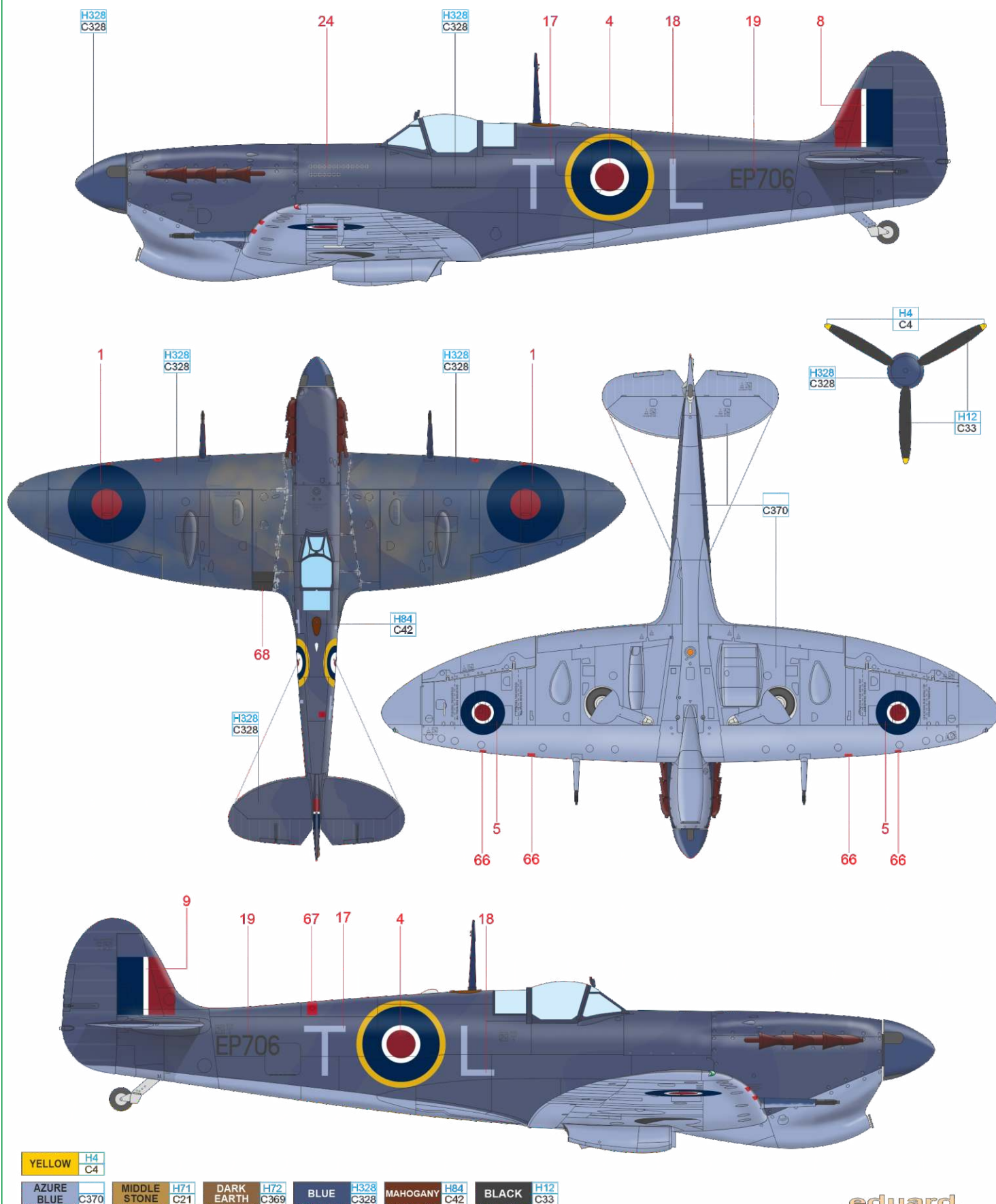
B Spitfire Mk.Vb Trop, EP122, Sgt. Claude Weaver III, No. 185 Squadron, RAF Ta Kali, Malta, červenec 1942

Spitfire EP122 přiletěl na Maltu z HMS Eagle 15. července 1942 během operace Pinpoint a byl okamžitě zařazen do služby u No. 185 Squadron. Zde s ním pravidelně létal Sgt. Claude Weaver III a dosáhl s ním pěti sestřelů (4 × Bf 108 a 1 × Ju 88). Stal se tak nejmladším spojeneckým esem konfliktu. EP122 se později stal osobním letounem velitele křídla J. M. Thompsona, který nechal letoun označit svými osobními identifikačními písmeny JM-T. V říjnu s ním Thompson sestřelil Bf 109 a Ju 88, další dva Bf 109 poškodil. Na začátku roku 1943 byl EP122 převelen k No. 1435 Squadron kde létal s označením kódovým písmenem L. Dne 27. března 1943 nouzově přistál na okraji útesu v zátce Dwejra na ostrově Gozo. EP122 byl poté přes okraj útesu stržen do zátoky. Vrak EP122 ležící v hloubce 10 metrů objevili potápěči z RAF Sub Aqua Clubu u pobřeží Goza v roce 1969 a v polovině roku 1970 byl vytažen. Počáteční restaurační práce byly provedeny Stevem Vizardem v Hampshire, následně pokračovaly u Airframe Assemblies v Sandownu, Surrey. K dokončení se pak přesunul do Biggin Hill Heritage Hangar, kde vykonal v květnu 2016 svůj první let. Námořní kamufláž a značení odpovídá originálu, chybi mu však výrazný tropický vzduchový filtr.



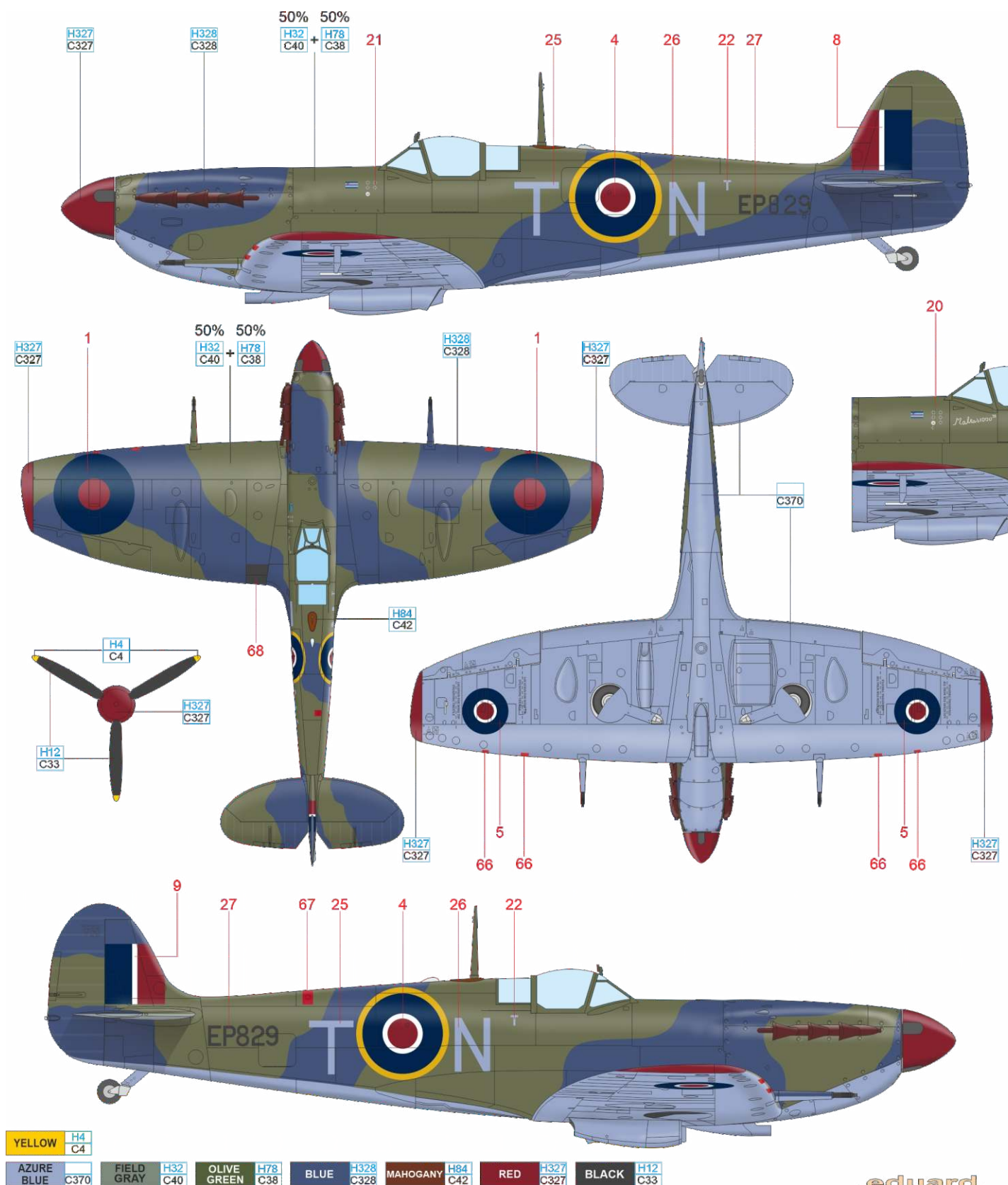
C Spitfire Mk.Vb Trop, EP706, P/O George F. Beurling, No. 249 Squadron, RAF Ta Kali, Malta, srpen–říjen 1942

Brilantní pilot a střelec, ale svou povahou záhadný Kanaďan George Frederick Beurling, dosáhl neuvěřitelných úspěchů během lítých bojů o Maltu v roce 1942, kde během půl roku zaznamenal 28 potvrzených sestřelů. Beurlingův Spitfire EP706 dorazil na Maltu z paluby HMS Furious 11. srpna 1942 během operace Bellows. Původní pouštní schéma bylo u maltské Maintenance Command pravděpodobně přebarveno odstínem Deep Sky nebo Extra Dark Sea Grey. Podle dobových fotografií byla horní plocha křídel v okolí zbraňových šachet časem značně ošlapána a prosvítala pod ní původní pouštní kamufláž. P/O „Screwball“ Beurling nechal namalovat na kryt nádrže svého Spitfiru dosažené sestřely a pravidelně s ním létal mezi 20. srpnem a 9. říjnem, kdy s ním absolvoval 27 operačních letů. Dosáhl na něm čtyř ze svých 28 maltských sestřelů.



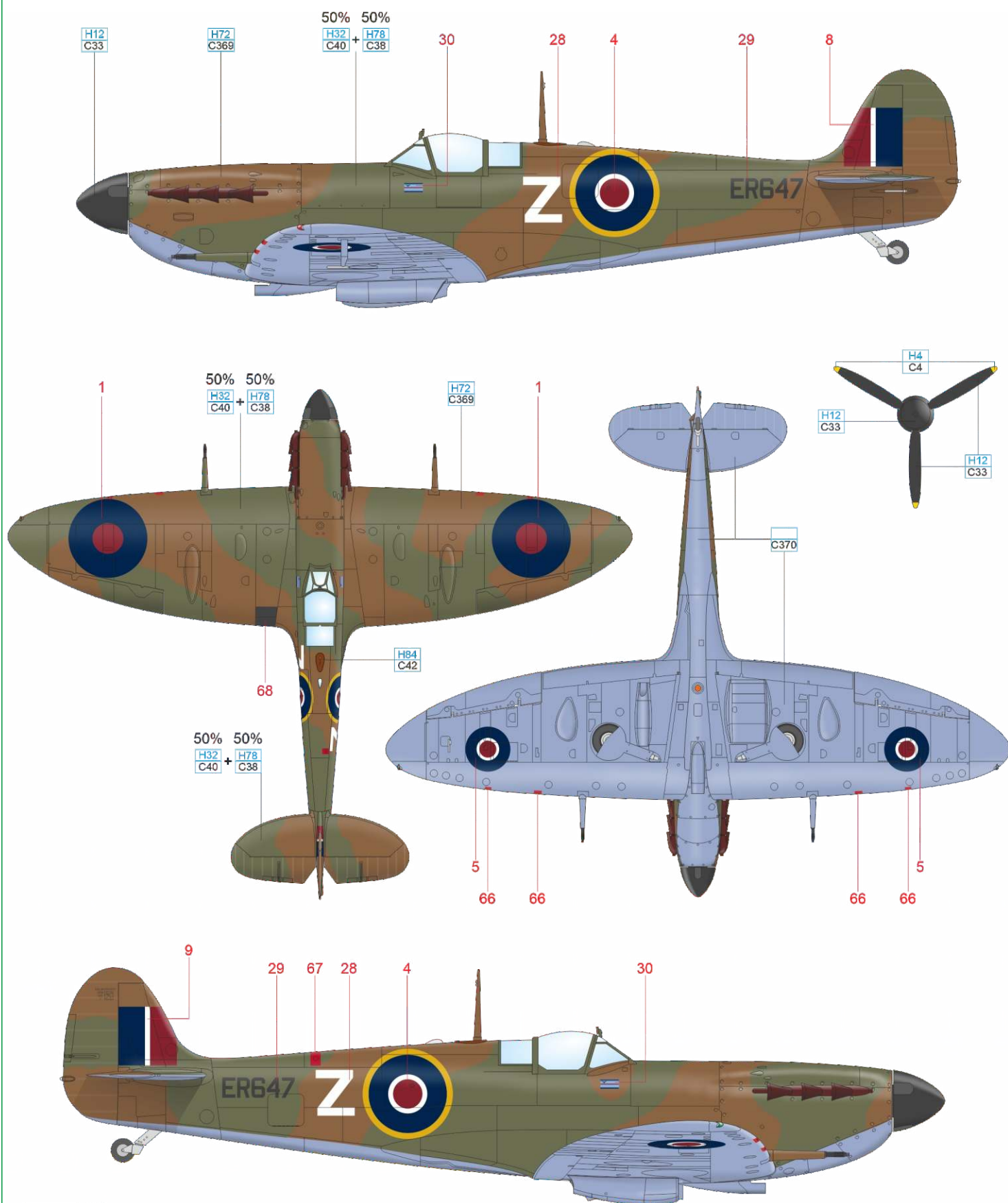
D Spitfire Mk.Vb, EP829, S/Ldr John J. Lynch, No. 249 Squadron, RAF Qrendi, Malta, únor–květen 1943

Spitfire EP829, se kterým S/Ldr Lynch létal od února do května 1943 u No. 249 Squadron, byl součástí dodávky během operace Train, která byla poslední dodávkou Spitfirů na posílení obrany Malty z letadlových lodí. Spitfiry byly dokončeny v předpisovém maltském kamuflážním schématu horních ploch v odstínech Deep Sky a Dark Slate Grey. EP829 zpočátku nosil zkrácené rozpětí křídel, později létal opět s plným rozpětím. Na trupu nádrže je nakreslen znak velitele squadrony a pět sestřelů dosažených k 25. dubnu 1943. O tři dny později sestřelil Lynch dva Ju 52 a dosáhl tím tisícího vítězství obránců ostrova Malta. Jako památku na dosažení jubilejního sestřelu si Lynch nechal pod čelní štítek napsat bílý nápis „Malta's 1000“. John Lynch se narodil 3. února 1918 v Alhambře v Kalifornii. V roce 1941 vstoupil do RAF a v září 1941 dokončil výcvik u No. 56 OTU. Jeho první jednotkou byla No. 232 Squadron. Následující měsíc se připojil k No. 121 "Eagle" Squadron a No. 71 "Eagle" Squadron, u které se 17. dubna 1942 podílel na zničení Ju 88. V listopadu 1942 byl převelen na Maltu a přidělen k No. 249 Squadron se kterou se aktivně účastnil bojů v této oblasti. Na začátku roku 1943 byl povýšen na velitele squadrony a získal mnoho úspěchů proti dopravním letadlům Osy, která zásobovala německé a italské jednotky v Tunisku. V červenci 1943 byl převelen k USAAF, ale bojů se již neúčastnil. Vrátil se do Spojených států, kde po válce pokračoval ve službě u USAF. V roce 1956 se stal operačním důstojníkem 49. stíhacího bombardovacího křídla na Okinawě, ale krátce na to 9. března tragicky zahynul při letecké katastrofě s F-84G poblíž letiště Naha. Během své válečné služby si Lynch připsal celkem 17 sestřelů (10 samostatně a sedm ve spolupráci), jeden pravděpodobný a dva poškozené nepřátelské letouny.



E Spitfire Mk.Vb, ER647, S/Ldr John R. Urwin-Mann, No. 126 Squadron, RAF Luqa, Malta, jaro 1943

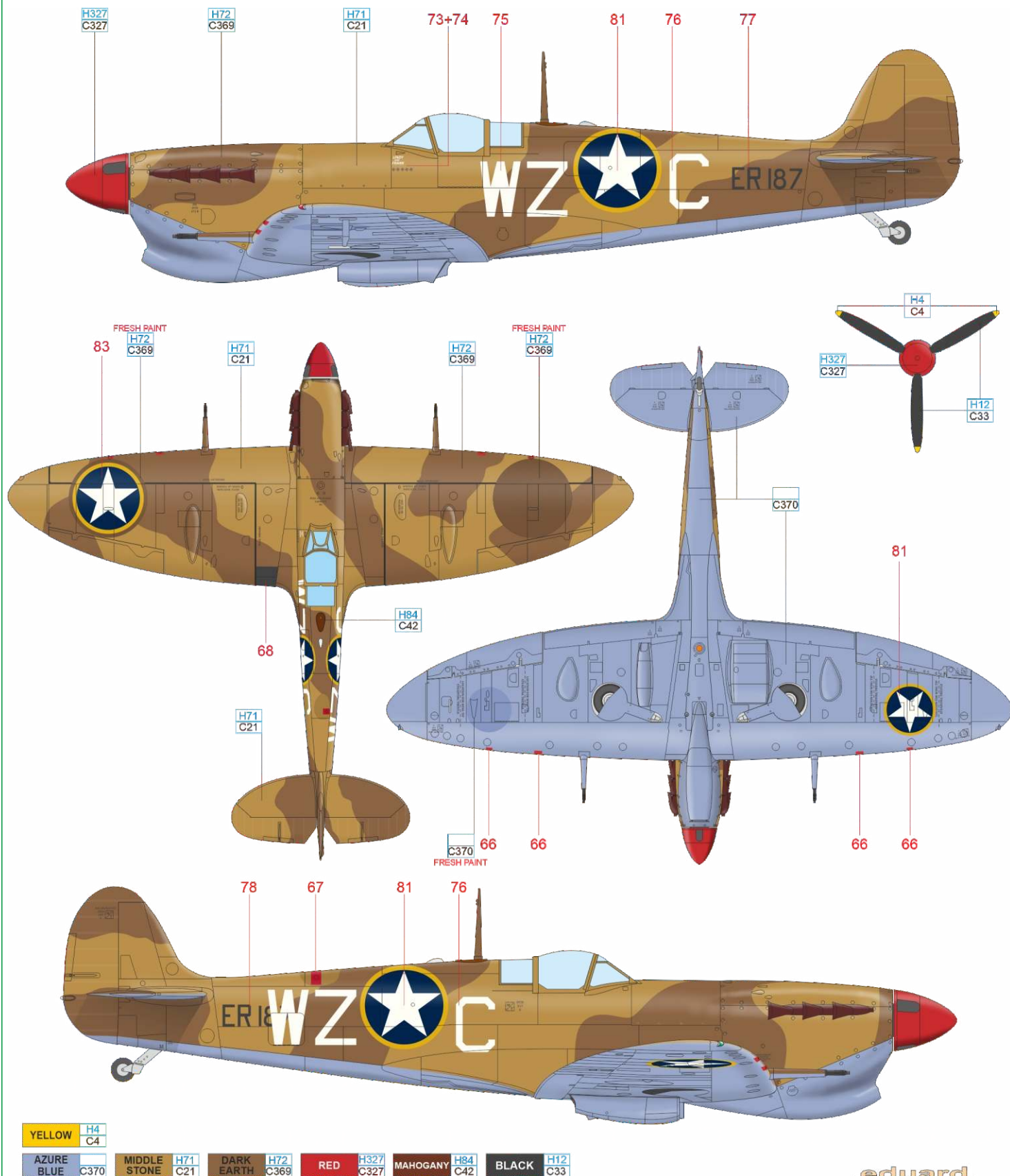
ER647 zobrazuje další z používaných schémat na Maltě. Tovární odstín Middle Stone zde byl přebarven barvou Dark Slate Grey a podobně zbarvená Mk.Vb je zdokumentována na barevných fotografiích AVM Keitha Parka. Se zobrazeným ER647 létal velitel No. 126 Squadron a eso Bitvy o Británii S/Ldr Urwin-Mann, který s ním 28. ledna 1943 sestřelil Me 210. V únoru 1944 byl ER647 předán USAAF a v roce 1945 dosloužil u francouzského letectva. John Roland "Jack" Urwin-Mann dosáhl za svoji válečnou kariéru 10 sestřelů, z toho dva sdílené.



YELLOW	H4 C4
AZURE BLUE	C370
FIELD GRAY	H32 C40
OLIVE GREEN	H78 C38
DARK EARTH	H72 C369
MAHOGANY	H84 C42
BLACK	H12 C33

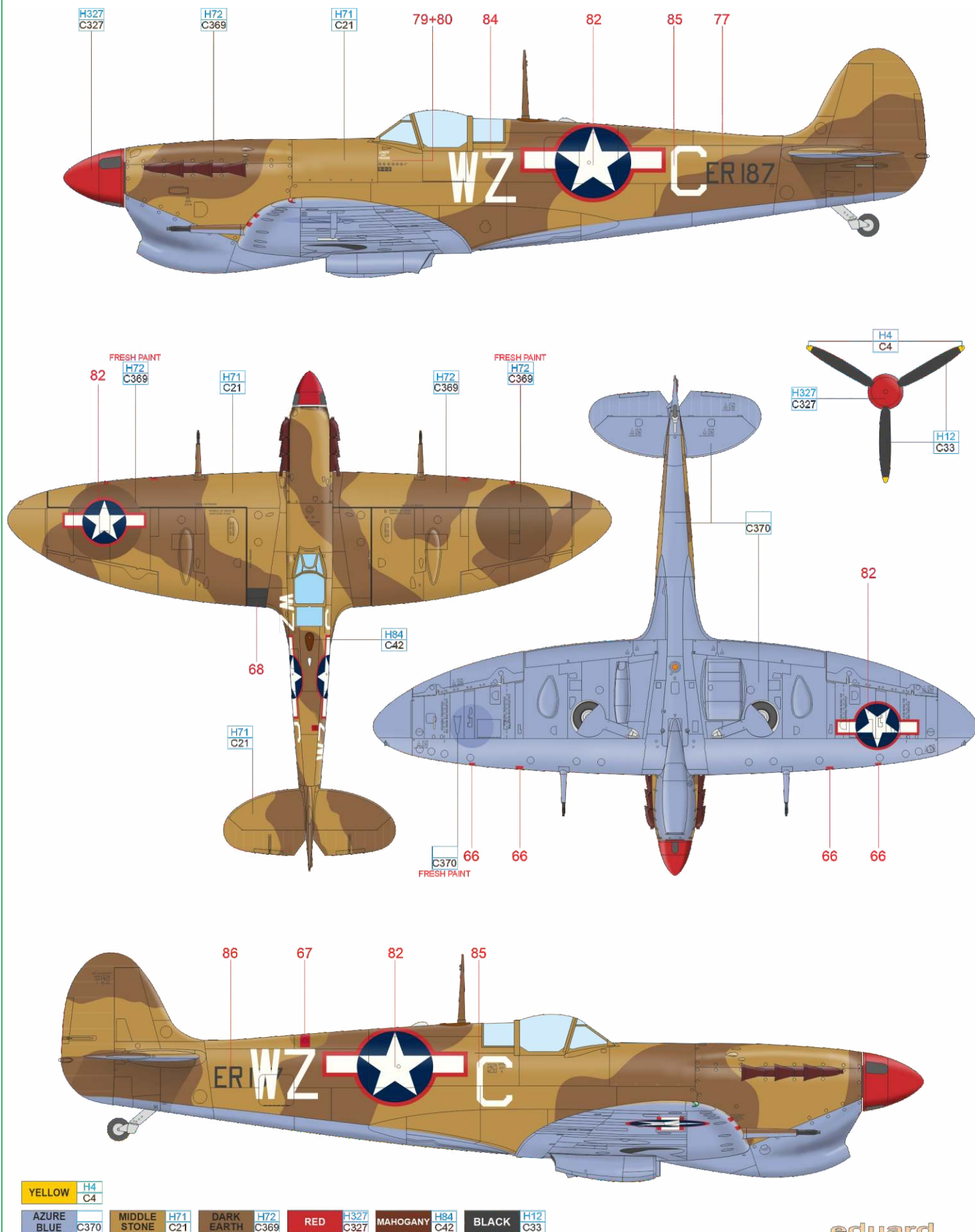
F Spitfire Mk.Vb Trop, ER187, Maj. Frank A. Hill, 309th FS, 31st FG, Xewkija, Gozo, Malta, začátek července 1943

V polovině roku 1943 se Malta stala zásadním odrazovým můstkem pro operaci Husky, spojeneckou invazi na Sicílii. Ostrov se stal klíčový zejména pro letecké podpůrné operace. Na Maltě bylo pět fungujících letišť, všechna však byla obsazena značným počtem britských letadel, což znemožnilo provoz jednotek USAAF. Jediným řešením bylo využít Gozo, kopcovitý ostrov, který je součástí maltského souostroví. Nejlepší řešení poskytla lokalita v Xewkiji, přestože si její využití vyžádalo jednání s místními zemědělci. Letiště Xewkija, známé také pod názvem Ta' Lambert, bylo postaveno jako hlavní letecká základna pro potřeby USAAF během operace Husky během rekordních dvanácti dnů, aby po pouhých šesti týdnech intenzivního používání ukončilo provoz. V červnu 1944 byla plocha letiště vrácena původním majitelům a přeměněna zpět na zemědělskou půdu. Jedním ze Spitfirů, které z polního letiště Xewkija počátkem července 1943 létaly, byl stroj ER187 velitele a nejspěšnějšího pilota 309th FS, Maj. Franka Hilla. Tento letoun je znám ve dvou provedeních výsostných znaků: Jak se žlutým lemem, tak s červeně lemovanými „křídly“. Pro druhý uvedený znak byl oficiálně platný časový úsek od 28. června do konce července 1943. Otázkou tak je, zda se nové znaky malovaly během desetidenního pobytu na Gozu, nebo až na Sicílii, kam se 31st FG přesunula 13. července 1943. Maj. Frank Hill za svoji válečnou kariéru sestřelil celkem osm nepřátelských letadel, z toho dva sestřely byly sdílené, dva pravděpodobně a pět letadel protivníka poškodil.



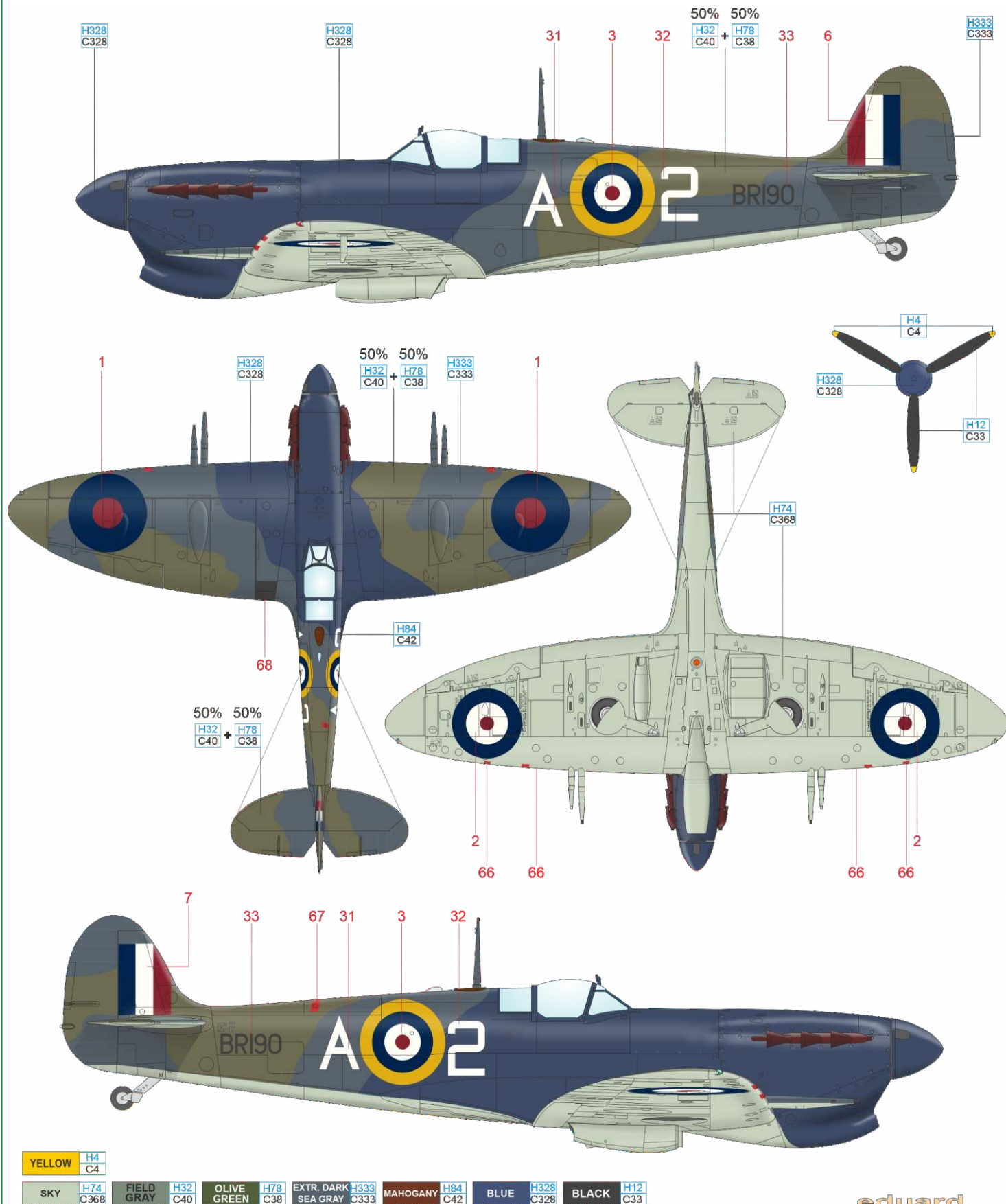
G Spitfire Mk.Vb Trop, ER187, Maj. Frank A. Hill, 309th FS, 31st FG, Xewkija, Gozo, Malta, začátek července 1943

Spitfire Maj. Franka Hilla je znám ve dvou provedeních výsostných znaků: Jak se žlutým lemem, tak s červeně lemovanými „křídly“. Pro druhý uvedený znak byl oficiálně platný časový úsek od 28. června do konce července 1943. Otázkou tak je, zda se nové znaky malovaly během desetidenního pobytu na Gozu, nebo až na Sicílii, kam se 31st FG přesunula 13. července 1943.

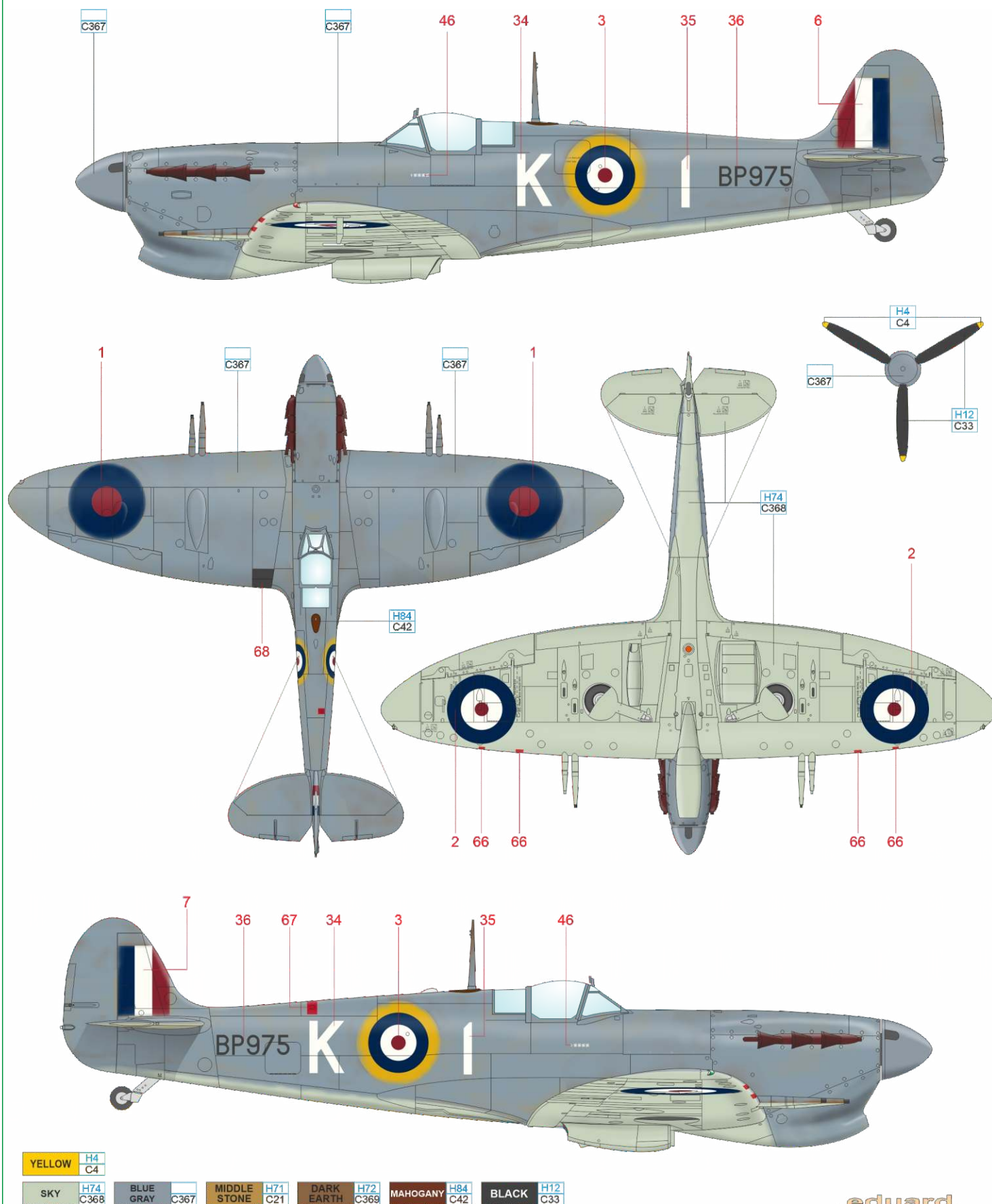


H Spitfire Mk.Vc Trop, BR190, F/Sgt Virgil P. Brennan, No. 249 Squadron, RAF Ta Kali, Malta, květen 1942

Spitfire BR190 přeletěl na Maltu 20. dubna 1942 během operace Calendar. Nosil námořní zbarvení, které bylo na palubě USS Wasp (CV-7) částečně přemalováno tzv. maltskou modrou. S takto netradičně zbarveným Spitfirem dosáhl 5. května F/Sgt Paul Brennan sestřelu Bf 109. Život tohoto Spitfiru byl ale velmi krátký. Již 14. května byl zničen během bombardování letiště Ta Kali. Virgil Paul Brennan se narodil ve Warwicku v Queenslandu 6. března 1920 a před válkou se živil jako právník. V listopadu 1940 narukoval k RAAF a byl odeslán do Kanady k pokračovacímu výcviku. V srpnu 1941 byl odeslán do Velké Británie, kde pokračoval u No. 53 OTU. V říjnu byl přidělen k No. 64 Squadron, ale počátkem března 1943 byl převelen na Maltu. Dne 7. března přelétává z paluby HMS Eagle s prvními Spitfiry na ostrov a po přistání se připojuje k No. 249 Squadron. Mezi 17. březnem a 7. červnem pak dosáhl 10 sestřelů. V červenci ukončil službu u No. 249 Squadron a odletěl zpět do Velké Británie. Zde se stal instruktorem u No. 52 OTU, kde působil až do ledna 1943, poté odplul domů do Austrálie. Dne 1. května byl přidělen k No. 79 Squadron RAAF v Lavertonu, u jednotky ale bohužel nelétal dlouho. Dne 13. června 1943 byl smrtelně zraněn při havárii u Garbutt.

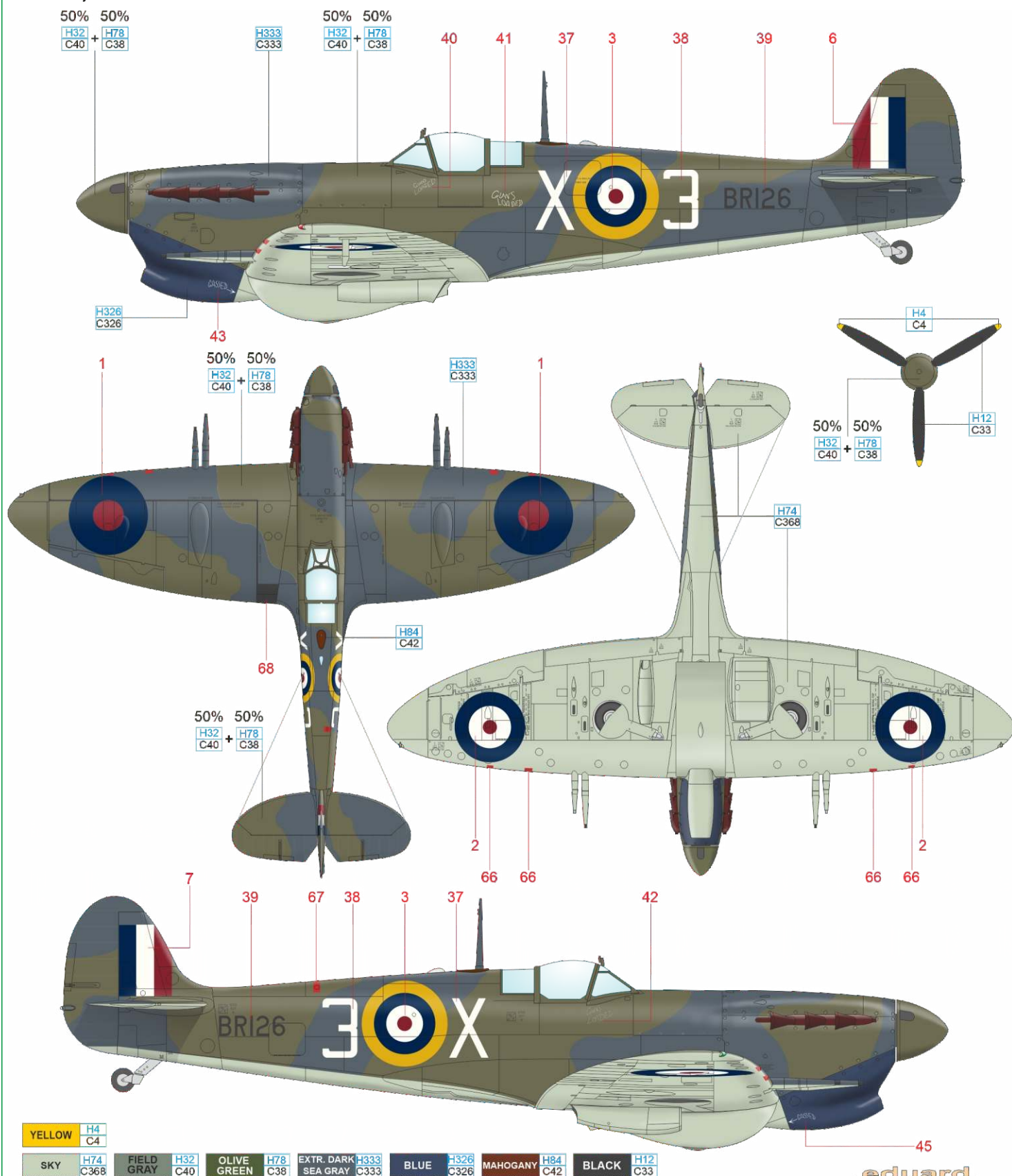


Denis Barnham vstoupil do RAF po vypuknutí války v dubnu 1941, kdy vstoupil do RAF. Nejprve sloužil u No. 65 Squadron, v červenci byl převelen k No. 609 Squadron a 30. prosince se přesunul k No. 154 Squadron. V dubnu 1942 byl povýšen a přidělen k No. 601 Squadron do funkce velitele letky. Jednotka se tou dobou právě chystala k přesunu na Maltu. Dne 20. dubna 1942 odlétl pod krycím názvem operace Calendar z americké letadlové lodi USS Wasp (CV-7) na ostrov. Během dubna a května dosáhl Barnham pěti sestřelů, všech na Spitfiru BP975. Jeho letoun byl přes původní pouštní schéma přebarven na palubě USS Wasp (CV-7) odstínem US Navy Non Specular Blue Gray, který byl používán na doprovodných F4F Wildcat sloužících k vlastní obraně USS Wasp. Denis Barnham nebyl jen pilot, ale také umělec, často maloval a kreslil skici. Některé z jeho kreseb byly zařazeny do knihy One Man's Window (William Kimber, 1956), kterou napsal po válce o svých zážitcích z Malty.



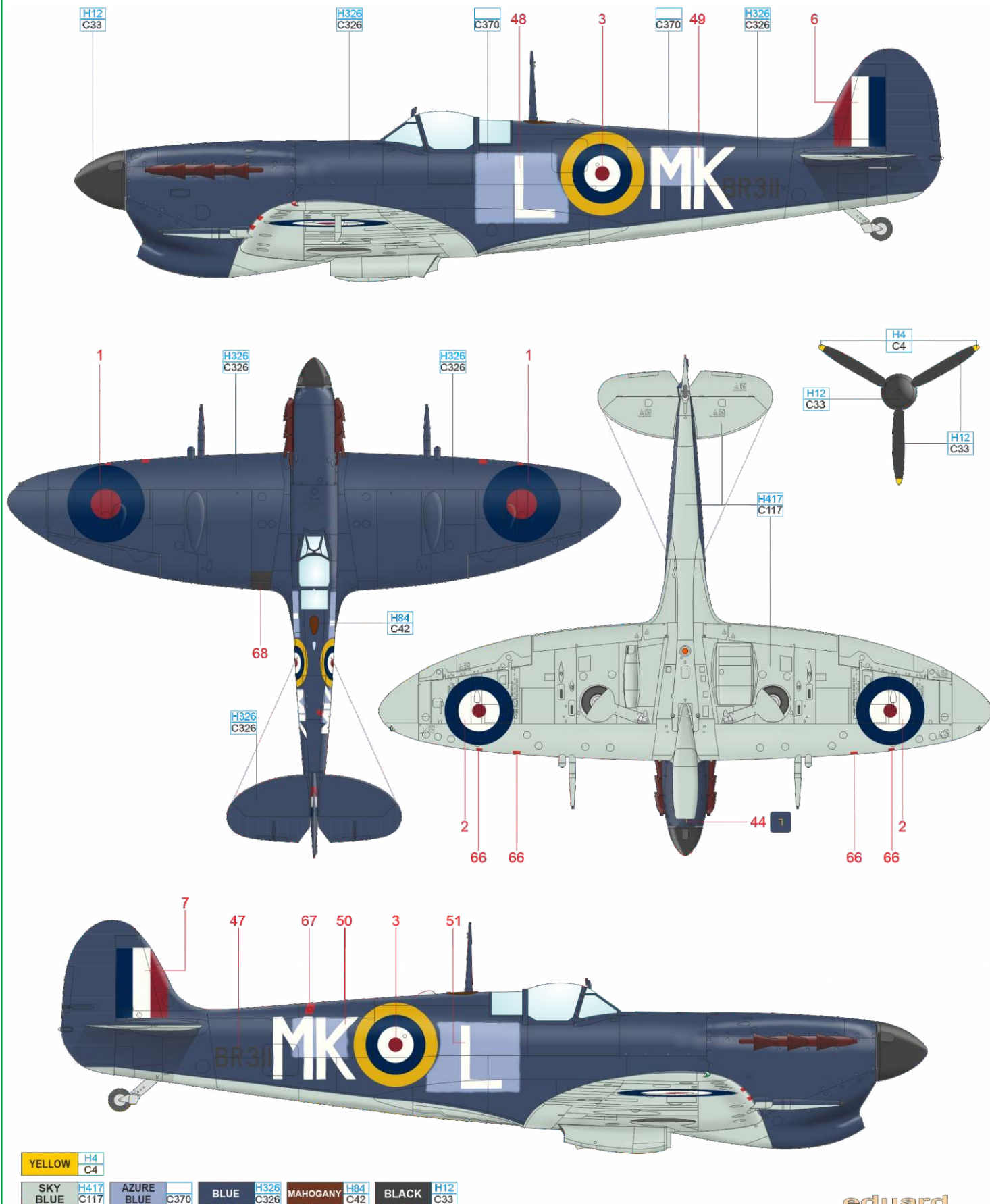
J Spitfire Mk.Vc Trop, BR126, P/O Jerrold A. Smith, No. 126 Squadron, USS Wasp (CV-7), květen 1942

Dne 9. května 1942 zjistil Kanadán P/O Jerrold Alpine „Jerry“ Smith, po vzletu z USS Wasp (CV-7), že jeho přídatná palivová nádrž pod břichem Spitfiru BR126 s označením X-3 nefunguje a nebude tak schopen dosáhnout cílového letiště na Maltě. Nefunkční nádrž odhodil a dostal příkaz opustit letoun na padáku. Jerry si namísto toho vyžádal povolení pokusit přistát zpět na palubě a Spitfira tak zachránit. Po souhlasu kapitána lodi poté provedl první přiblížení, ale byl příliš vysoko a příliš rychlý. Při druhém pokusu už ale bezpečně přistál a svého Spitfire se zastavil jen necelé dva metry od konce letové paluby. Zvládl tak jako první na světě přistání Spitfiru na letadlové lodi, a to dokonce bez pomoci přistávacího háku! P/O „Jerry“ Smith za svůj čin neoficiálně obdržel American Navy Wings od palubního důstojníka Davida McCampbella, pozdějšího nejúspěšnějšího stíhacího pilota amerického námořnictva, který z pozice LSO (přistávacího signalizačního důstojníka) celou akci řídil. Jerry se nakonec na Maltu dostal o několik dní později 19. května s další várkou Spitfirů během operace LB. Na Maltě se setkal se svým bratrem Rodem u No. 126 Squadron a 18. července společně sestřelili Ju 88. Dne 10. srpna 1942 odstartoval na průzkum situace několika minolovek, které se staly terčem nepřátelského útoku. Naposledy byl viděn, jak pronásleduje Ju 88 směrem k Sicílii. Ani jeden z letounů se však na svou domácí základnu nevrátil. Jeho bratr jej hledal celé hodiny, ale nenašel žádné stopy po něm ani po jeho Spitfiru. Jerryho jméno je tak připomínáno na maltském památníku. Jerry Smith během bojů o Maltu dosáhl čtyř samostatných sestřelů a jednoho sdíleného.



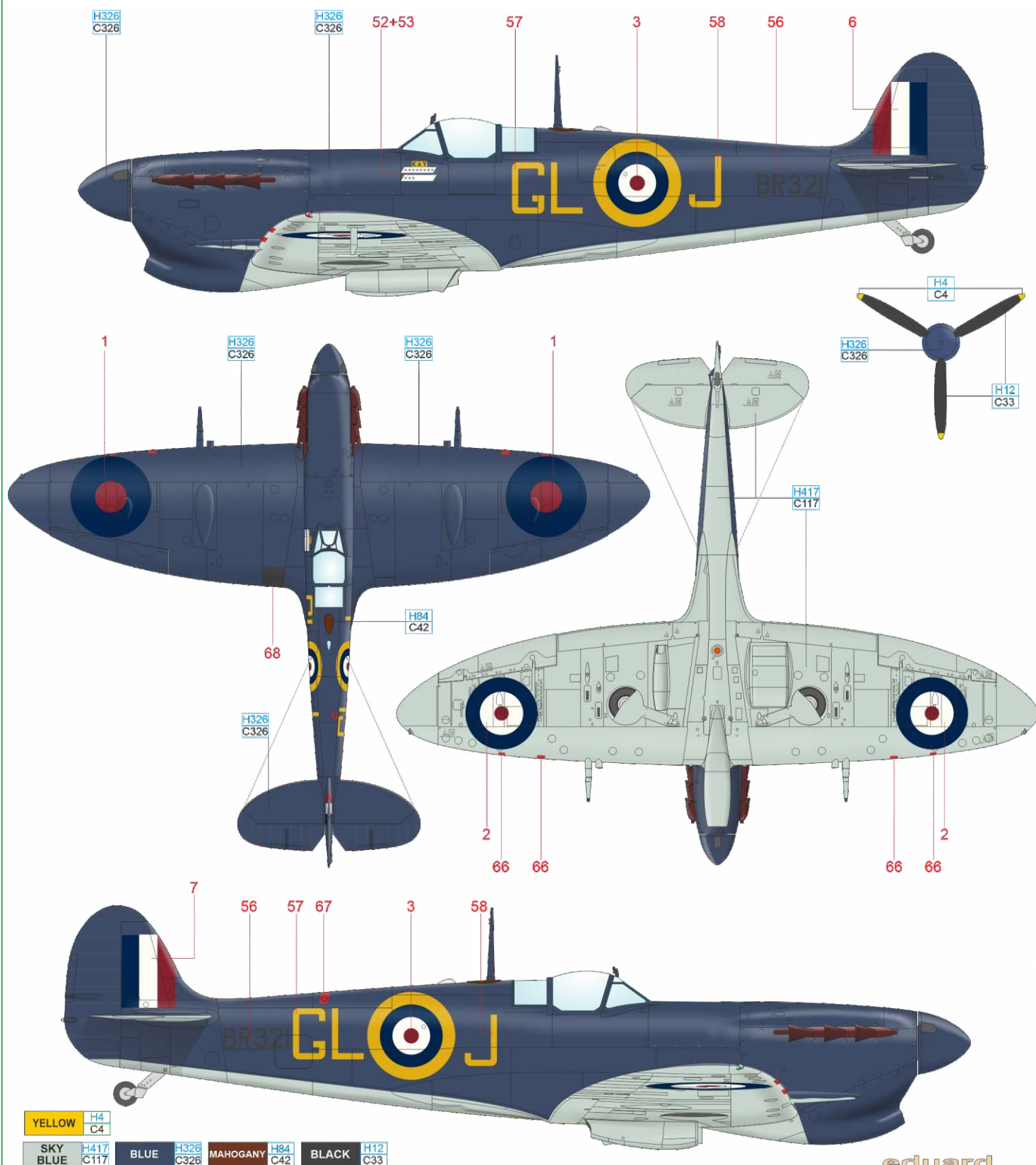
K Spitfire Mk.Vc Trop, BR311, F/Lt Roderick I. A. Smith, No. 126 Squadron, RAF Luqa, Malta, říjen 1942

Spitfire BR311 přiletěl na Maltu v rámci operace Style 3, června 1942 a úspěšně se zapojil do bojů o ostrov Malta. Dne 14. srpna s ním sestřelil S/Ldr W. J. Johnson dvě Macchi MC.202, mezi 12. a 25. říjnem za jeho řízením sestřelil P/O Nigel Park tři Ju 88 a tři Bf 109 a 25. října sestřelil F/Lt „Rod“ Smith Bf 109, který byl také jeho posledním úspěchem na Maltě. Celkem při obraně Malty sestřelil šest letadel. „Rod“ Smith byl bratr „Jerryho“ Smithe a společně bojovali v řadách No. 126 Squadron. Zbarvení BR311 odpovídalo doporučenému maltskému schématu v odstínu tmavě modré barvy Dark Mediterranean Blue pro horní plochy a Sky Blue pro spodní plochy. Původní označení, které bylo aplikováno na palubě lodi USS Wasp, bylo na trupu zatřeno barvou Light Mediterranean Blue a přeznačeno kódy perutě MK-L. Rod Smith se později, 5. října 1944, stal prvním spojeneckým pilotem, který sestřelil proudový Me 262. Za svou válečnou kariéru dosáhl celkem 14 sestřelů.



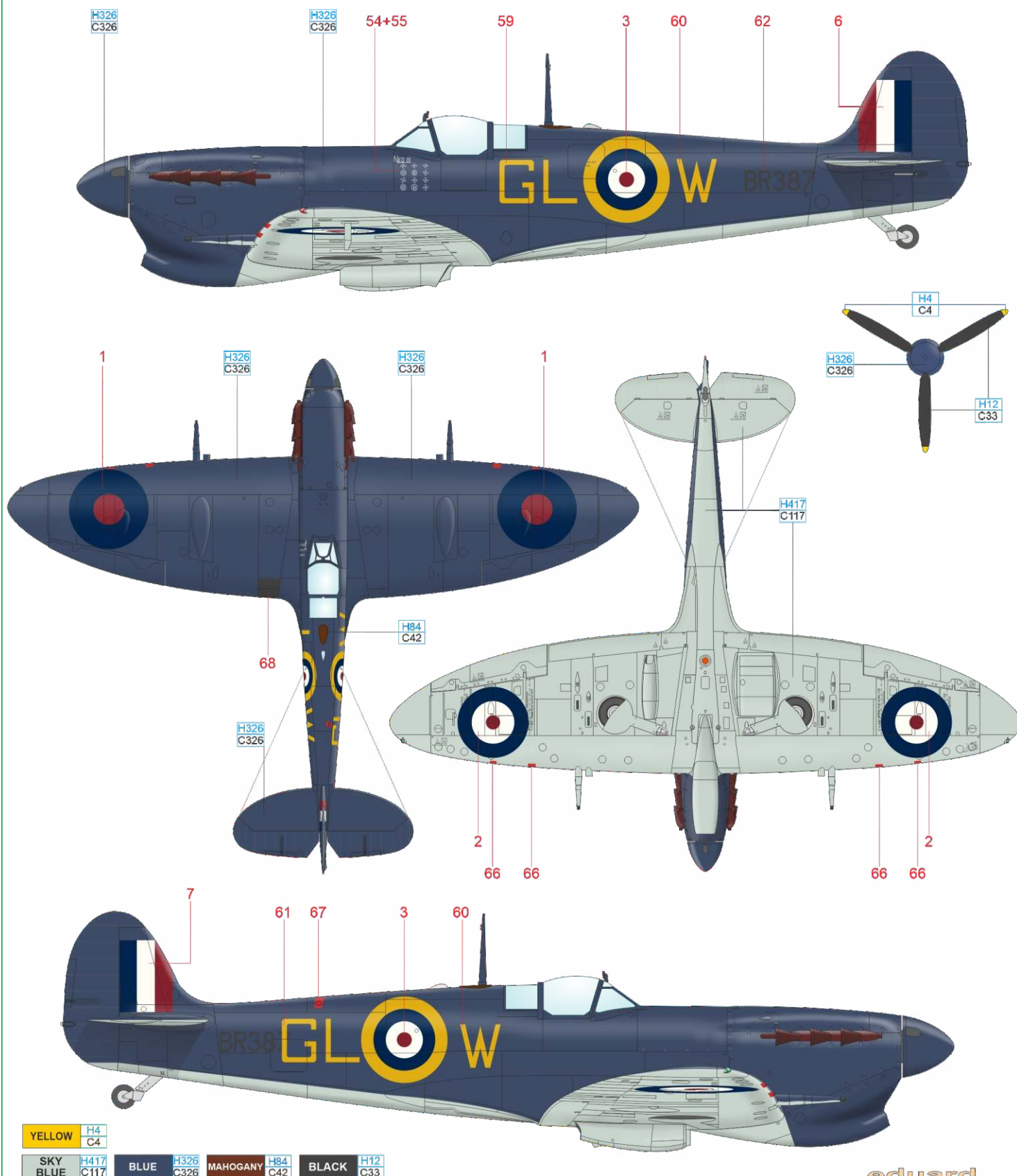
L Spitfire Mk.Vc Trop, BR321, F/Lt John A. Plagis, No. 185 Squadron, RAF Hal Far, Malta, červen 1942

Spitfire BR321 přilétl na Maltu 9. června v rámci operace Salient. Stal se osobním Spitfirem F/Lt Johna Plagise, který s ním dosáhl tří sestřelů. Johnny Plagis se narodil 10. března 1919 v Hartley v Jižní Rhodesii. Po vypuknutí války se dobrovolně přihlásil k rhodesijskému letectvu, ale byl odmítnut, protože byl stále oficiálně řeckým občanem. Proto se v roce 1940 dobrovolně přihlásil do RAF. V květnu 1941 pak zahájil výcvik u No. 58 OTU v Grangemouthu. Na konci června se nejprve připojil k No. 65 Squadron, následně se přesunul k No. 266 Squadron. Ve všech svých letových hodnoceních byl hodnocen jako nadprůměrný. Na konci ledna 1942 byl převelen na Střední východ a 7. března se stal jedním z prvních pilotů, kteří přeletěli Spitfiry na Maltu z HMS Eagle během operace Spotter. Zpočátku létal u No. 249 Squadron, u které mezi březnem a květnem sestřelil devět letounů, z toho dva sdílené. Koncem května byl poslán do Gibraltaru, aby 3. června pomohl přeletět novou várku Spitfirů při operaci Style. Po přeletu byl převelen k No. 185 Squadron jako velitel letky A a do konce června sestřelil další tři protivníky. Počátkem července se vrací zpět do Velké Británie. V srpnu je převelen k No. 53 OTU a k operační činnosti se vrátil v dubnu 1943 s No. 64 Squadron. V červenci 1944 převzal velení No. 126 Squadron a během vylodění v Normandii dosáhl dalších tří sestřelů. V prosinci jednotka přezbrojila na Mustangy a Johnny Plagis byl povýšen na velitele Wingu. Dne 27. března 1945 se účastnil krytí bombardovacích Mosquit útočících na velitelství gestapa v Kodani. Po válce velel No. 234 Squadron a No. 266 Squadron na proudových Meteorech Mk.III. Z RAF odešel v květnu 1948 a vrátil se zpět do Rhodesie. Za svoji válečnou kariéru sestřelil 15 letadel samostatně, dva ve spolupráci a stal se tak nejúspěšnějším řeckým pilotem 2. světové války.



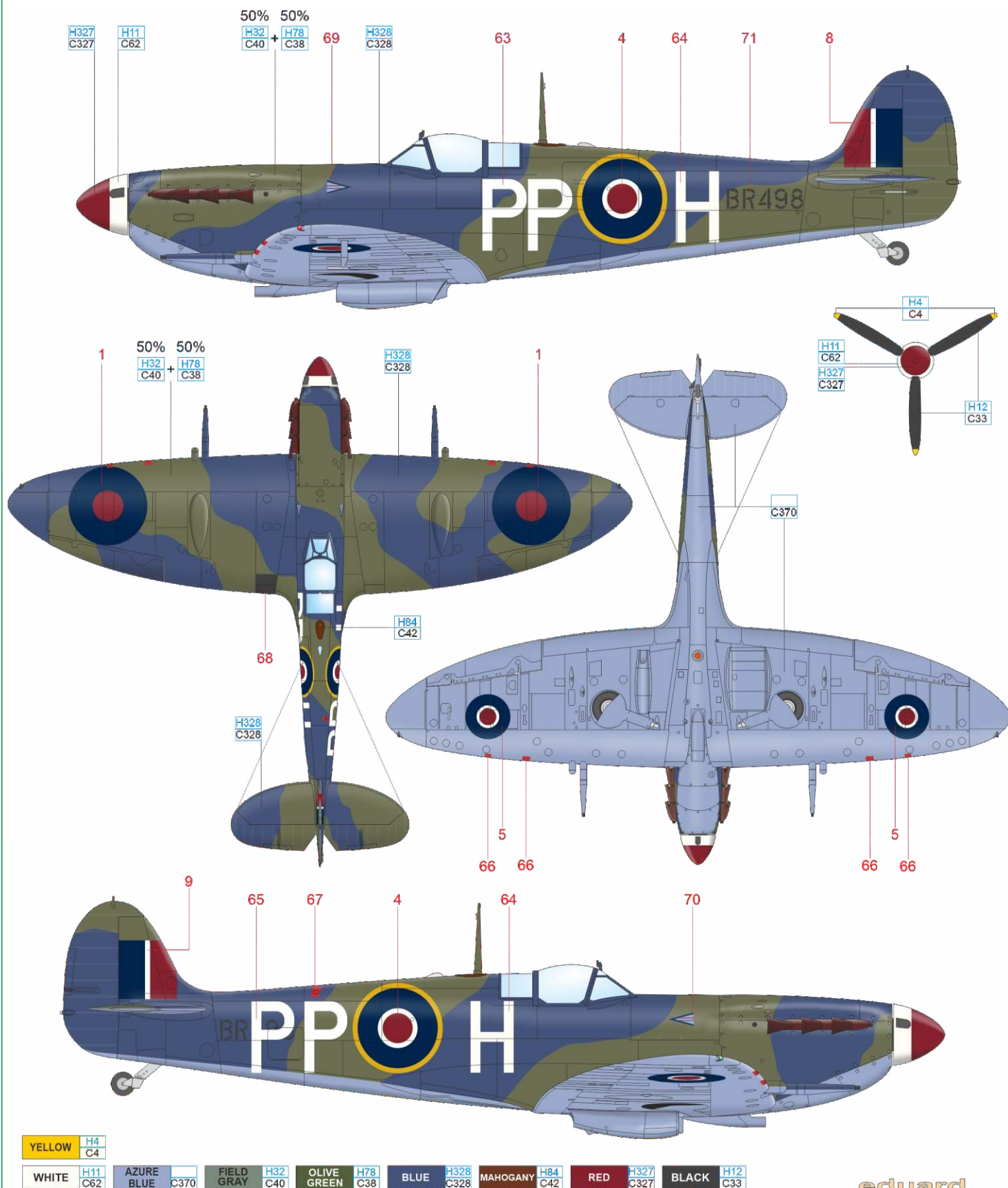
M Spitfire Mk.Vc Trop, BR387, P/O John W. Yarra, No. 185 Squadron, RAF Hal Far, Malta, červen 1942

John William „Slim“ Yarra se narodil ve Stanthorpe v Queenslandu 24. srpna 1921 a před vstupem do RAAF v říjnu 1940, si vydělával na živobytí jako tiskařský učeň. Výcvik v Kanadě dokončil mezi květnem a srpnem 1941 a poté byl odeslán do Velké Británie, kde navštěvoval No. 55 OTU. V říjnu byl nejprve převelen k No. 232 Squadron, po několika týdnech se přesunul k No. 64 Squadron. V únoru 1942 byl převelen do Gibraltaru. Následně se účastnil prvních dvou pokusů o přelet Spitfirů na Maltu. Dne 7. března se při operaci Spotter jako náhradní pilot musel s letadlovou lodí vrátit zpět na Gibraltar, o 14 dní později pak během operace Picket I přeletěl Spitfire AB333 a po přistání na Maltě se připojil k No. 249 Squadron. Po několika bojových letech byl převelen k No. 185 Squadron, která měla nedostatek pilotů. V jejích řadách se stal jedním z nejúspěšnějších pilotů obrany Malty, když během tří měsíců sestřelil 12 letadel, z toho pět na svém osobním Spitfiru BR387. Yarrův osobní Spitfire BR387 přistál na Maltě 9. června v rámci operace Salient. Zbarvení BR387 odpovídalo doporučenému maltskému schématu v odstínu tmavě modré barvy Dark Mediterranean Blue pro horní plochy a odstínu Sky Blue pro spodní plochy. Poslední let na Maltě uskutečnil Slim Yarra 14. července, poté odletěl zpět do Velké Británie. Po dovolené byl přidělen jako velitel letky B k No. 453 Squadron RAAF. Dne 10. prosince 1942 vedl svoji letku při útoku na konvoj u nizozemského pobřeží, severně od Vlissingen, ale jeho Spitfire byl zasažen nepřátelskou palbou a zřítíl se do moře. Jeho bratr se také stal stíhacím pilotem a stejně jako „Slim“ padl také on v bojové akci.



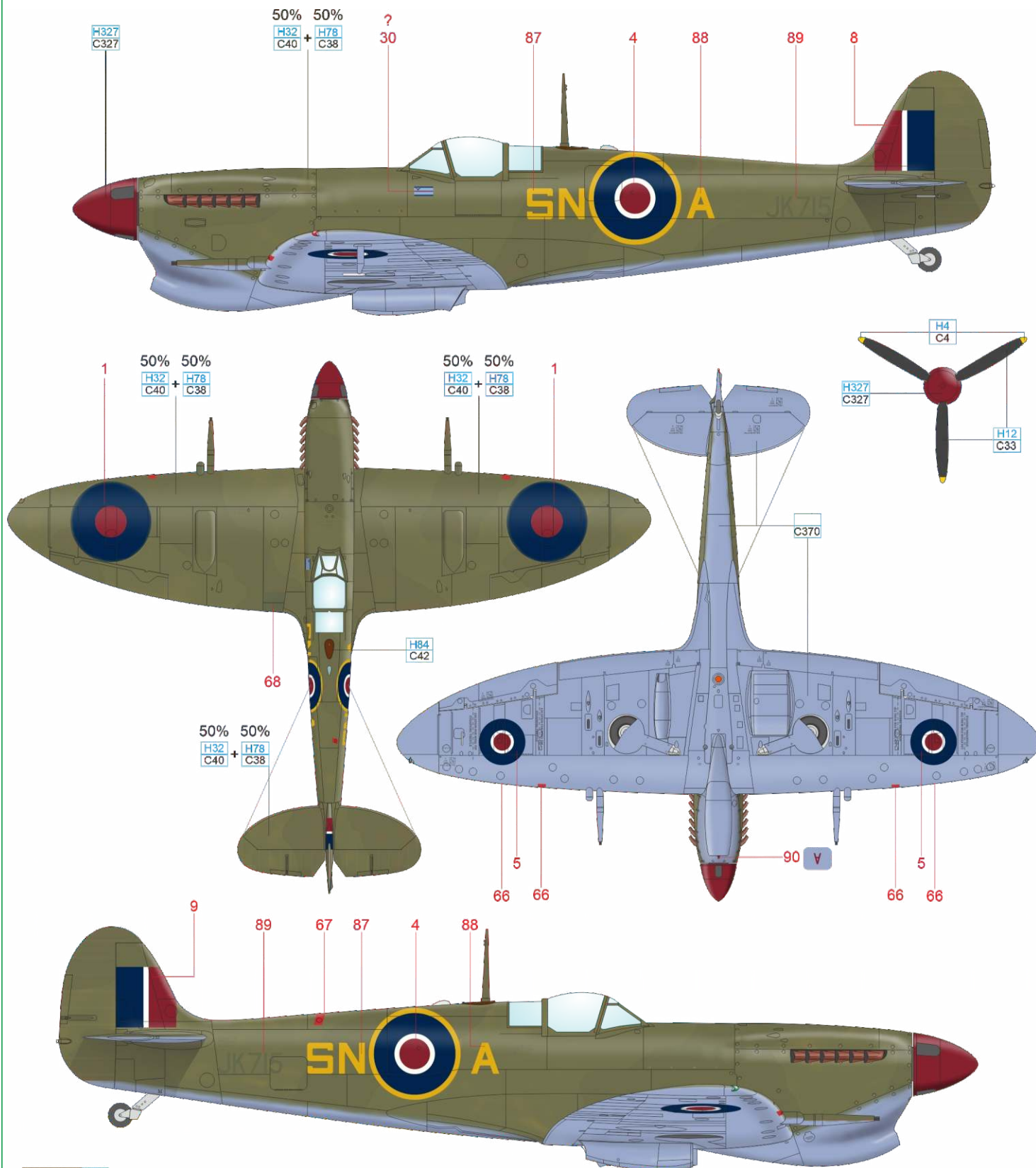
N Spitfire Mk.Vc, BR498, W/Cdr Peter P. Hanks, Luqa Wing, Malta, srpen 1942–únor 1943

Spitfire BR498 byl dodán na Maltu 17. srpna 1942 v rámci operace Baritone v novém kamuflážním schématu požadovaném AHQ Malta z června 1942. Ten představovala kamuflážní pole odstínů Deep Sky a Dark Slate Grey pro horní plochy a odstínu Light Mediterranean Blue pro spodní plochy. Jako svůj osobní letoun si BR498 vybral velitel Luqa Wingu, kterým byl W/Cdr Peter Prosser Hanks. W/Cdr Hanks dosáhl v kokpitu svého BR498 čtyř jistých sestřelů, dvou pravděpodobných a k tomu čtyři letouny poškodil. Dalším pilotem, který s BR498 dosáhl úspěchů, byl příslušník No. 126 Squadron F/Lt William „Bill“ Rolls. Ten s ním během října 1942 sestřelil pět letounů Osy (tři Ju 88 a dva MC.202). BR498 sloužil od poloviny února 1943 u No. 185 Squadron s kódovými písmeny GL-K a byl opatřen pouštním filtrem Vokes. V uvedené podobě s ním nejčastěji létal velitel No. 185 Squadron S/Ldr H. A. Grafts. Peter Prosser Hanks se narodil 29. července 1917 a do RAF vstoupil v roce 1935. Po absolvování výcviku u No. 6 FTS nastoupil v září 1936 k No. 1 Squadron. Během bitev o Francii a Británii sestřelil sedm letounů. Následně létal u No. 257 a No. 56 Squadron. Od února do července 1942 velel wingu Spitfirů na letišti Coltishall. V srpnu byl převelen na Maltu, kde převzal velení wingu na letišti Luqa. Do konce války a po válce vystřídal ještě několik služebních zařazení, RAF opustil odchodem do důchodu v roce 1964.



O Spitfire Mk.Vc Trop, JK715, S/Ldr Evan D. Mackie, No. 243 Squadron, RAF Hal Far, Malta, červen–červenec 1943

V polovině roku 1943 již byla letecká bitva o Maltu vyhrána a ostrov se stal klíčovým pro letecké podpůrné operace. Dne 11. června se na letiště Hal Far z Tuniska přesunula No. 243 Squadron, která podporovala pod velením jednoho z nejúspěšnějších pilotů ve středomoří, S/Ldr Evana Mackieho, během následujícího měsíce vylodění na Sicílii při operaci Husky. Se změnou strategického prostředí se také staly minulostí speciální maltské nátěry, které již nebyly nutné. Jednou z výjimek nově přibývajících perutí, které si své Spitfiry barevně upravily, byla právě No. 243 Squadron. Dle vzpomínek samotného pilota v jeho knize Spitfire Leader byl před přiletem na Maltu jeho nový osobní Spitfire Mk.Vc JK715, který do té doby nosil klasickou pouštní kamufláž, přebarven na horních plochách olivově zelenou barvou, což odpovídá na Maltě často používanému odstínu Dark Slate Grey. S JK715 sestřelil během působení No. 243 Squadron z letiště Hal Far pět nepřátelských letadel. Mackie byl povoláním mechanik a proto se vždy zajímal o údržbu svého stroje. Získal sadu výfuků ze Spitfiry Mk.IX, které namontoval na svůj Spitfire a pochvaloval si jeho zlepšené výkony. Poprvé byly nainstalovány v jeho předchozím Spitfiry ES347. Poté, co tento stroj nouzově přistál, odmontoval z něj Mackie drahocenné výfuky a namontoval si je na svůj nový JK715. Válku ukončil s bilancí 23 sestřelů, z toho tři sdílené, dva pravděpodobné a 11 letounů poškodil.



YELLOW H4
C4

AZURE BLUE C370 MIDDLE STONE H71/C21 DARK EARTH H72/C369 FIELD GRAY H32/C40 OLIVE GREEN H78/C38 MAHOGANY H84/C42 RED H327/C327 BLACK H12/C33

eduard

