

Spitfire Mk.Vc

eduard

1/48 Scale Plastic Model Kit

ProfiPACK
edition



item No. 82158

Supermarine Spitfire je natolik ikonickým letounem, že jej dokáže rozpoznat asi každý. Tento elegantní stíhač se po nebi proháněl v aktivní službě dlouhých třináct let v mnoha verzích. Svou kariéru zahajoval na sklonku vlády dvouplošníků a končil ji až s nástupem proudové éry.

Na začátku třicátých let minulého století se RAF rozhlížela po nástupci stárnoucích dvouplošných stíhacích letounů jako byl Hawker Fury. Potřeba výrazně rychlejších stíhačů byla evidentní mimo jiné i vzhledem k výkonům rychlých jednoplošných závodních hydroplánů, které dosahovaly běžně dvojnásobku maximální rychlosti standardního stíhače RAF. Jedním z nejúspěšnějších konstruktérů rychlých hydroplánů byl Reginald J. Mitchell, jehož Supermarine S.6B ustanovil 20. září 1931 světový rychlostní rekord výkonem 655 km/h. Britské ministerstvo letectví tedy pod dojmem takového výkonu vydalo v říjnu téhož roku specifikaci F.7/30, která vyhlášovala soutěž o nový stíhací letoun s maximální rychlostí alespoň 400 km/h. Navzdory tomuto požadavku připravilo sedm z osmi uchazečů do soutěže dvouplošník, jedinou výjimkou byl Supermarine Typ 224 Reginalda Mitchella. Bohužel se ukázalo, že jeho výtvar s lomeným vzepětím křídla, pevným kapotovaným podvozkem a motorem Rolls-Royce Goshawk není dostatečně rychlý a také stoupatost byla zklamáním. RAF si proto vybrala dvouplošný Gloster Gladiator.

Od zklamání k úspěchu

Toto fiasko Mitchella od další práce neodradilo. Měl připravenou řadu vylepšení Typu 224, nicméně nakonec získal svolení firmy k projekci zcela nového stroje využívajícího rovněž nový motor Rolls-Royce PV12, základ slavného Merlinu. Ministerstvo letectví projevilo o navrhovaný Typ 300 zájem a 28. prosince 1934 vydalo specifikaci F.37/34, která umožnila stavbu prototypu vyzbrojeného čtveřicí křídelních kulometů. Následně však Mitchell obdržel specifikaci F.10/35, která měnila zadání na instalaci osmi kulometů. Tuto změnu bylo možno provést pouze za cenu odstranění možnosti nést bomby a zmenšení objemu palivových nádrží na 300 l. Toto rozhodnutí mělo za následek malý dolet, problém, který provázel Spitfiry po dlouhá léta.

Supermarine Typ 300 letěl poprvé 5. března 1936. Prototyp s číslem K5054 vzlétl z letiště Eastleigh a za jeho řízením seděl firemní šéfpilot, kapitán Joseph "Mutt" Summers. Po osmi minutách letu byl novým strojem natolik nadšen, že údajně prohlásil: „Nic na tom letadle neměňte!“ Po úspěšných zkouškách byla v červnu 1936 objednána první série 310 Spitfirů a jako první obdržela nové stíhače v srpnu 1938 No. 19 squadron z Duxfordu. V době vstupu Velké Británie do války s Německem (3. září 1939) bylo vyzbrojeno Spitfiry jedenáct squadron, na začátku května 1940 obdrželo tyto stroje dalších osm. Bohužel, Reginald J. Mitchell se již zavedení svého výtvaru do výzbroje RAF nedomáhal. Zemřel 11. června 1937 ve věku 42 let a tíhu dalšího vývoje Spitfiru následně nesl Joe Smith.

Zvyšování výkonnosti

Vývoj Spitfiru byl průběžným procesem a zahrnoval četné změny. Po prvních verzích Mk.I a Mk.II dospěl vývoj do bodu, kdy bylo třeba učinit zásadnější krok pro výraznější zvýšení výkonů instalací silnějšího motoru. Prvním pokusem byl projekt, zahájený již začátkem roku 1939.

Prototyp s továrním označením Type 330 a vojenským Spitfire Mk.III vznikl úpravou sériového Spitfiru Mk.I, do kterého byl instalován nový motor Rolls-Royce Merlin RM 2SM (budoucí Merlin XX) s jednostupňovým dvourychlostním kompresorem o maximálním výkonu 1037 kW (1320 hp). Při letových zkouškách sice prototyp nedosáhl vypočtené maximální rychlosti 644 km/h ve výšce 6400 m, ale pouze 620 km/h, ovšem i to byl výrazný nárůst výkonů oproti verzi Mk.I. Komplikovaný vývoj Merlinu XX a potíže při jeho zavádění do výroby však plány na sériovou výrobu zhatily. Firma Rolls-Royce ovšem koncem roku 1940 navrhla rychlé řešení v podobě paralelně vyvíjeného a výrobně jednoduššího motoru Merlin RM5S (Merlin 45). Ten měl jednostupňový dvourychlostní kompresor, optimalizovaný pro velké výšky. Ve výšce 5400 m dával výkon 902 kW (1210 hp). Merlin 45 měl stejné rozměry jako Merlin III, pohánějící Spitfiry Mk.I. Jeho konstrukce navíc umožňovala upgrade Merlinu III na Merlin 45 pouhou výměnou kompresoru, což umožňovalo jednoduchou zástavbu do stávajících draků verzí Mk.I a Mk.II i případnou konverzi již vyrobených strojů. Zkoušky dvou prvních přestavěných strojů v Boscombe Down potvrdily solidní maximální rychlost (593 km/h v 6100 m) ale projevil se také potíže se stavitelnými vrtulemi De Havilland, kterým ve velkých výškách zamrzal olej stavěcího mechanismu. Potíže byly také s chladičem oleje verze Mk.II, který pro silnější motor nepostačoval. Ačkoli bylo toto řešení považováno za dočasné, protože se stále počítalo s produkcí verze Mk.III, byl objednan program konverzí Spitfirů Mk.I a Mk.II na Spitfiry Mk.V. Celkem bylo vyrobeno 6464 kusů Spitfiru Mk.V všech verzí.

Tato stavebnice: Spitfire Mk.Vc

V polovině března 1941 dorazil do Boscombe Down Spitfire X4922, vyrobený v Eastleigh na montážní lince pro Spitfiry Mk.I. Byl již poháněn Merlinem 45 a k jeho záletu došlo 7. února. Během zkoušek měl již tento prototyp plnou výzbroj a výstroj, přesto dosáhl maximální rychlosti 603 km/h ve výšce 6344 m. Během druhé poloviny února dostalo Merlin 45 v Eastleigh celkem 23 Spitfirů Mk.I, většinou ve verzi Mk.Ib. Staly se tak prvními Spitfiry Mk.Vb se čtyřmi kulomety ráže 7,7 mm a dvěma 20mm kanóny. Tato verze byla nejrozšířenější, zatímco provedení Mk.Va s osmi kulomety v křídle bylo vyrobeno jen v počtu 94 kusů. Verze Mk.Vc pak byla vyzbrojena buď stejně jako Mk.Vb, případně mohla mít čtveřici 20mm kanónů. Kromě motoru ovšem odpovídaly tyto rané stroje standardu Spitfiru Mk.I, a to včetně menšího chladiče oleje se sáním ve tvaru U, který byl příčinou vyšších teplot oleje prvních Spitfirů Mk.V a představoval určité riziko přehřátí motoru.

Během více než dva a půl roku trvající výroby byly Spitfiry Mk.V postupně zdokonalovány. Již při náběhu výroby měly oproti Mk.I a Mk.II silnější pancéřování. Poměrně rychle došlo k výměně olejového chladiče za větší s kruhovým vstupem, který byl posléze zpětně namontován i na první Spitfiry Mk.V, vzniklé konverzí z Mk.I a Mk.II. Větší chladič se tak stal jedním z rozpoznávacích znaků Spitfiru Mk.V.

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. SYMBOLY

* 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

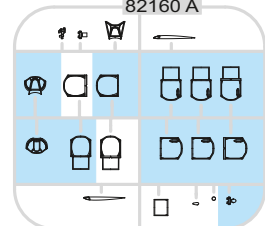


PIÈCES

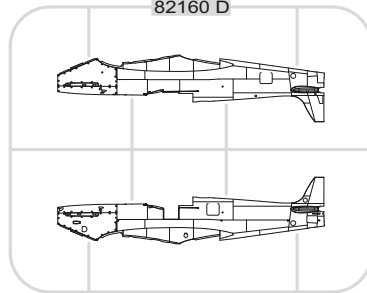


部品

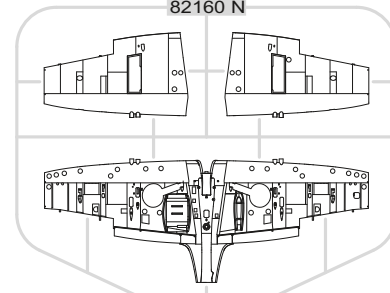
A>



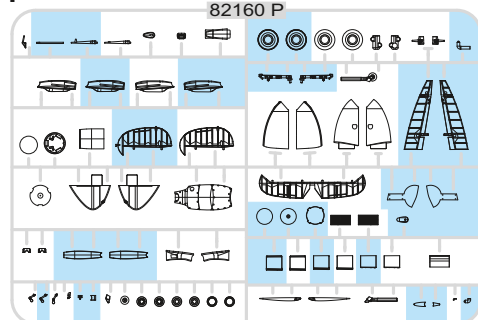
D>



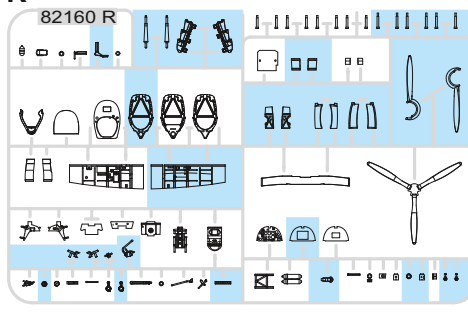
N>



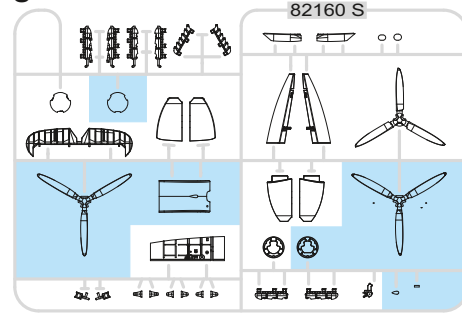
P>



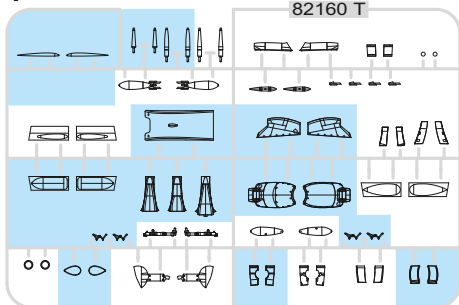
R>



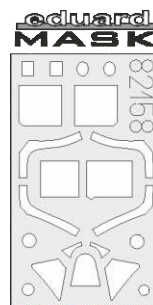
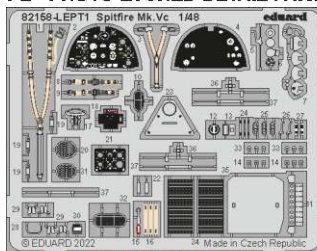
S>



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



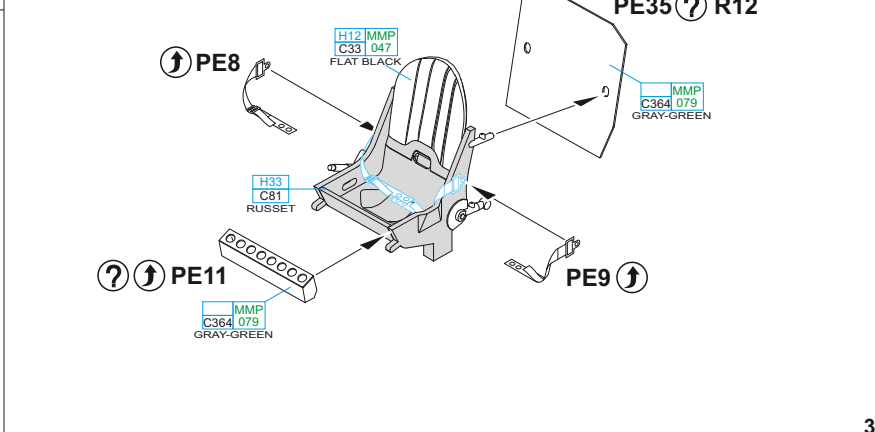
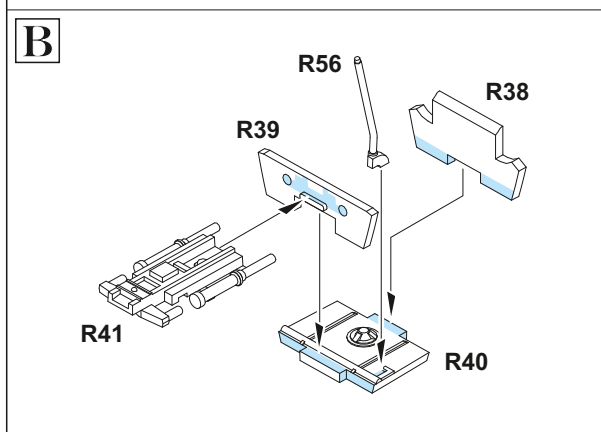
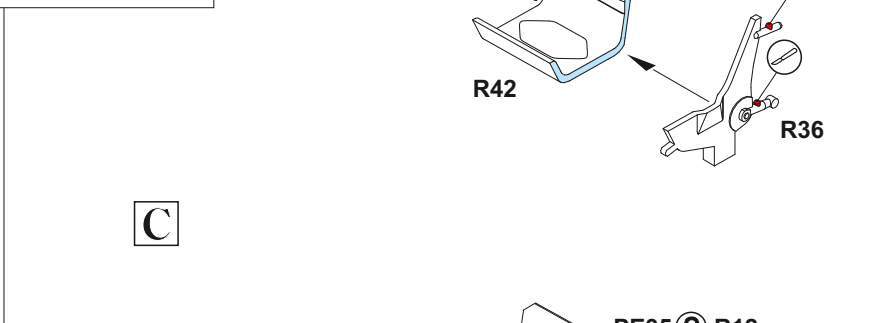
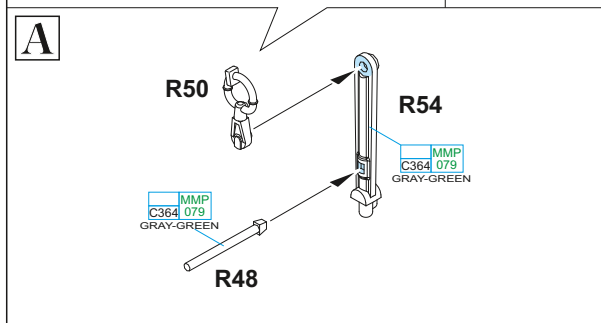
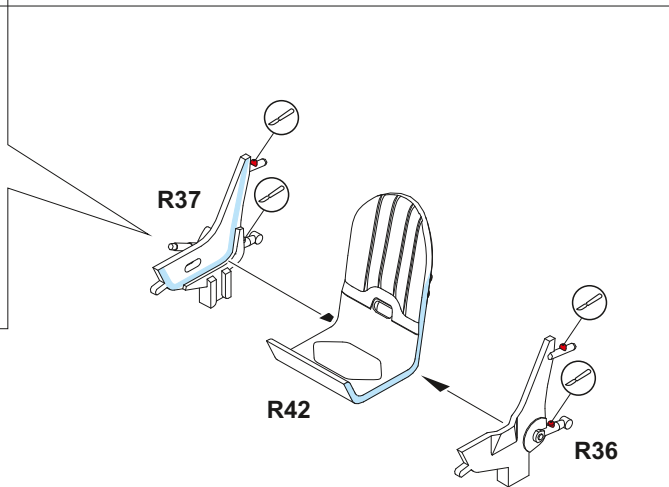
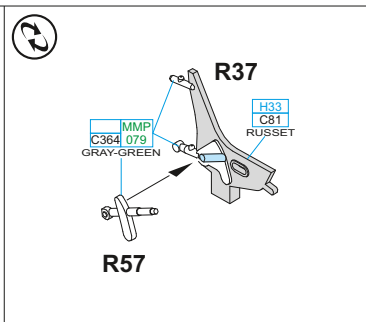
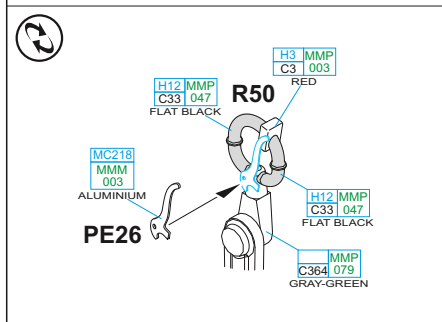
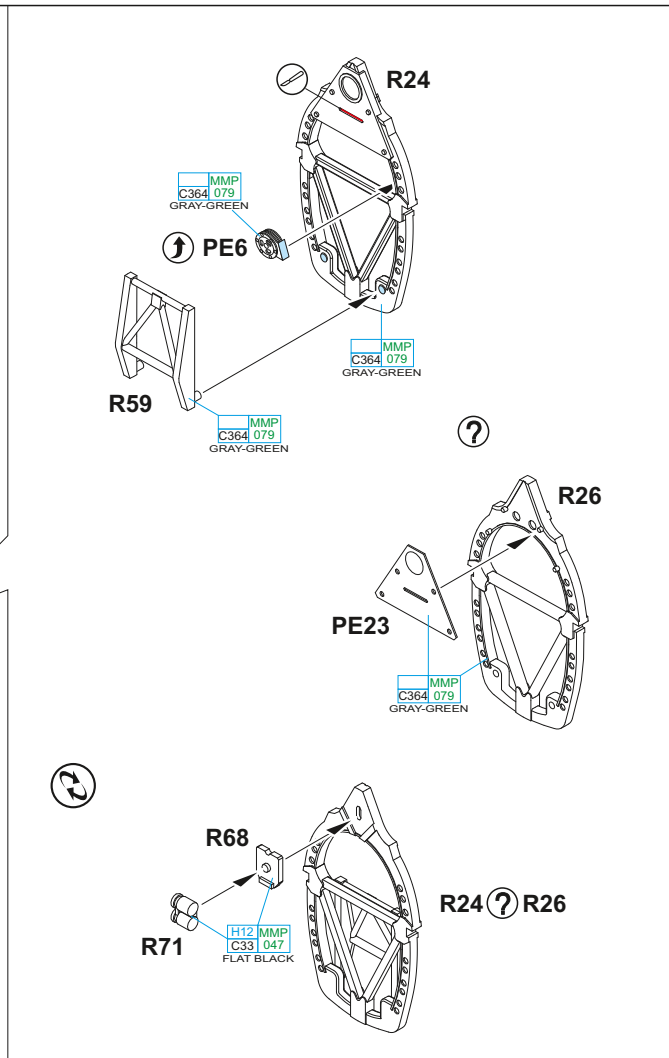
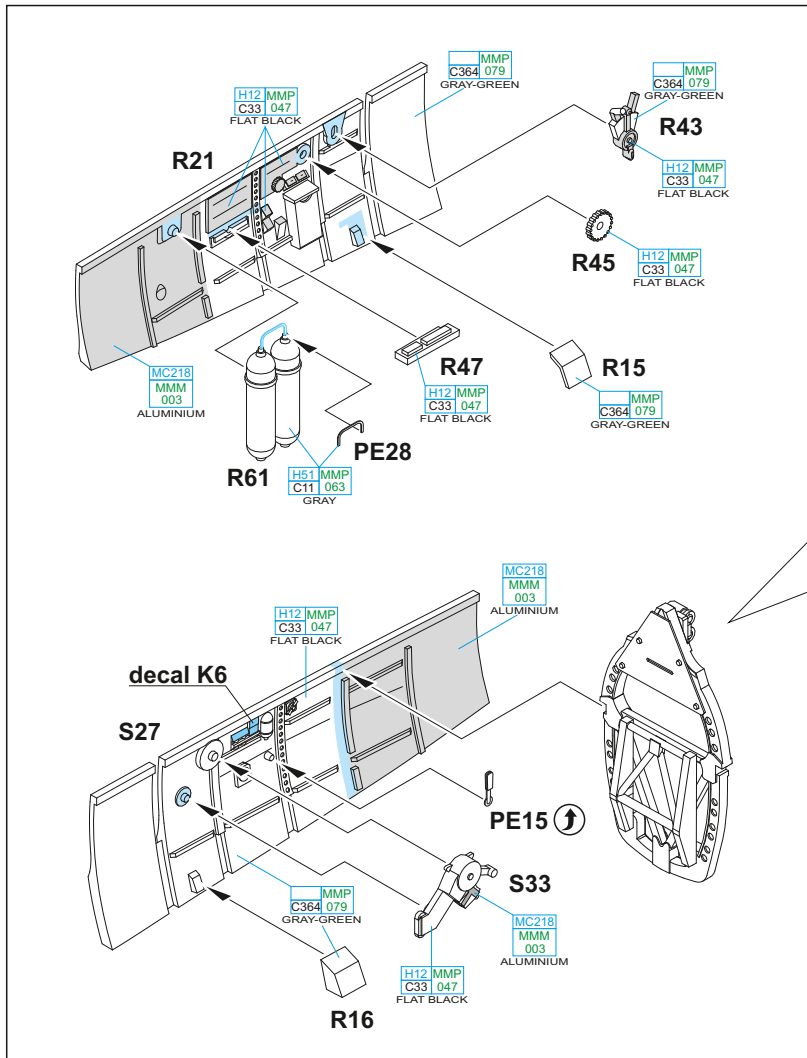
PEINTURE

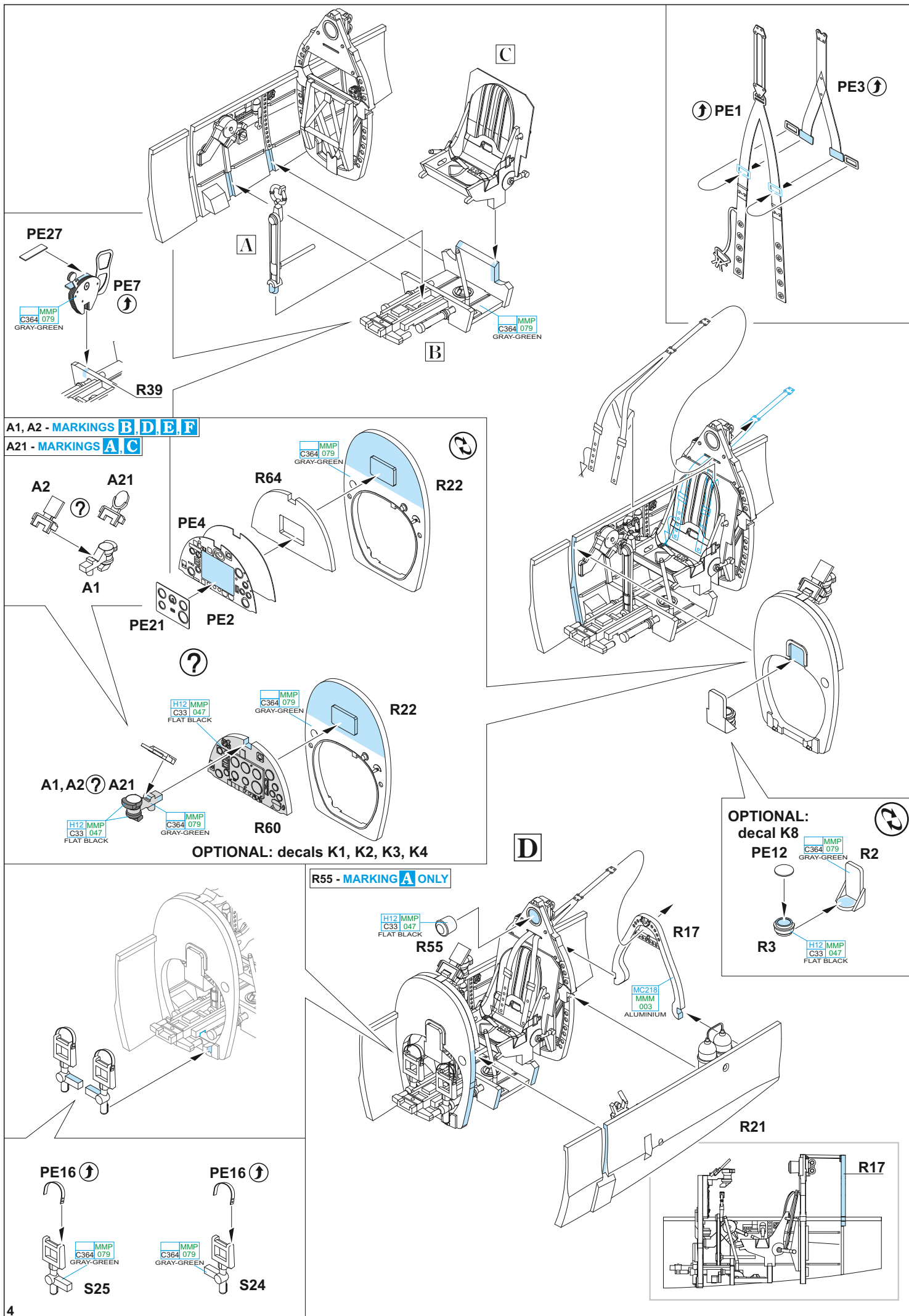


色

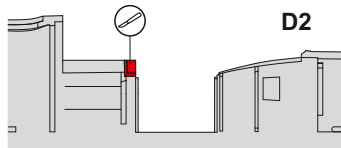
GSI Creos (GUNZE)		MISSION MODELS	
AQUEOUS	Mr.COLOR	PAINTS	
H3	C3	MMP-003	RED
H4	C4	MMP-007	YELLOW
H8	C8		SILVER
H11	C62	MMP-001	FLAT WHITE
H12	C33	MMP-047	FLAT BLACK
H32	C40		FIELD GRAY
H33	C81		RUSSET
H51	C11	MMP-063	LIGHT GULL GRAY
H52	C12	MMP-091	OLIVE DRAB
H71	C21	MMP-076	MIDDLE STONE
H72	C369	MMP-078	DARK EARTH
H74	C26		DUCK EGG GREEN
H77	C137	MMP-040	TIRE BLACK
H78	C38		OLIVE GREEN
H84	C42		MAHOGANY

GSI Creos (GUNZE)		MISSION MODELS	
AQUEOUS	Mr.COLOR	PAINTS	
H90	C47		CLEAR RED
H94	C138	MMP-004	CLEAR GREEN
H328	C328		BLUE
H330	C361	MMP-077	DARK GREEN
H333	C333	MMP-045	EXTRA DARK SEAGRAY
H335	C363	MMP-094	MEDIUM SEAGRAY
	C362	MMP-093	OCEAN GRAY
	C364	MMP-079	AIRCRAFT GRAY-GREEN
	C367	MMP-061	BLUE GRAY
	C370	MMP-092	AZURE BLUE
Mr.METAL COLOR		METALLICS	
	MC214	MMM-001	DARK IRON
	MC218	MMM-003	ALUMINIUM
Mr.COLOR SUPER METALLIC		METALLICS	
	SM201	MMC-001	SUPER FINE SILVER

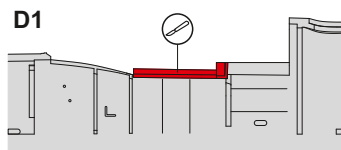




⑦ FOR CLOSED CANOPY ONLY



D2



D1



R65

MC218
MMM
003
ALUMINIUM

R65

P14

P13

P45

D1

MMP
C364 079
GRAY-GREEN

MC218
MMM
003
ALUMINIUM

H12 MMP
C33 047
FLAT BLACK

R1

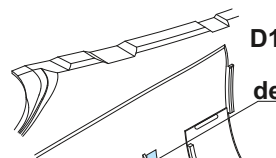
D

R20

P22

D2

E



D1

decal K7

R66

R67

SM201
MMC
001
FINE SILVER

H12 MMP
C33 047
FLAT BLACK

H4 MMP
C4 007
YELLOW

H12 MMP
C33 047
FLAT BLACK

Ø - 1 mm

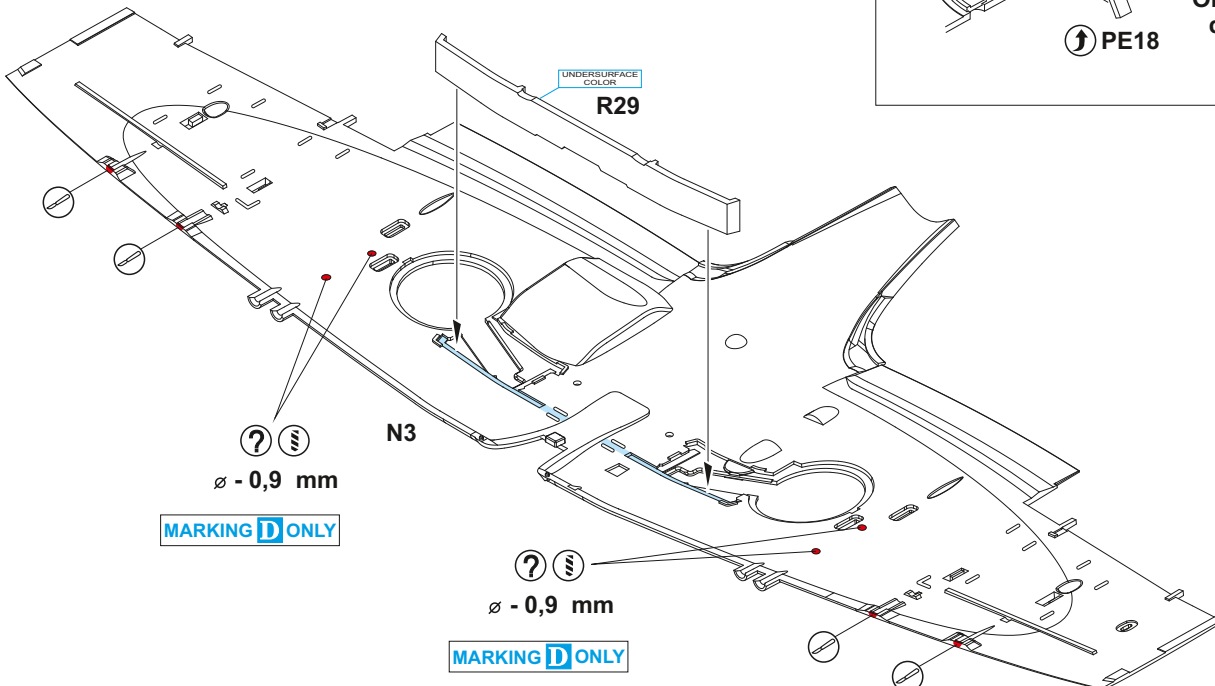
P44

E

D2

PE30
OPTIONAL:
decal K5

PE18



UNDERSURFACE
COLOR

R29

N3

⑦

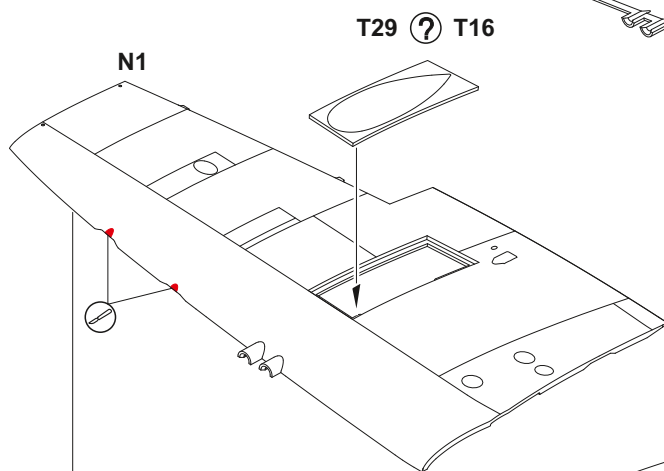
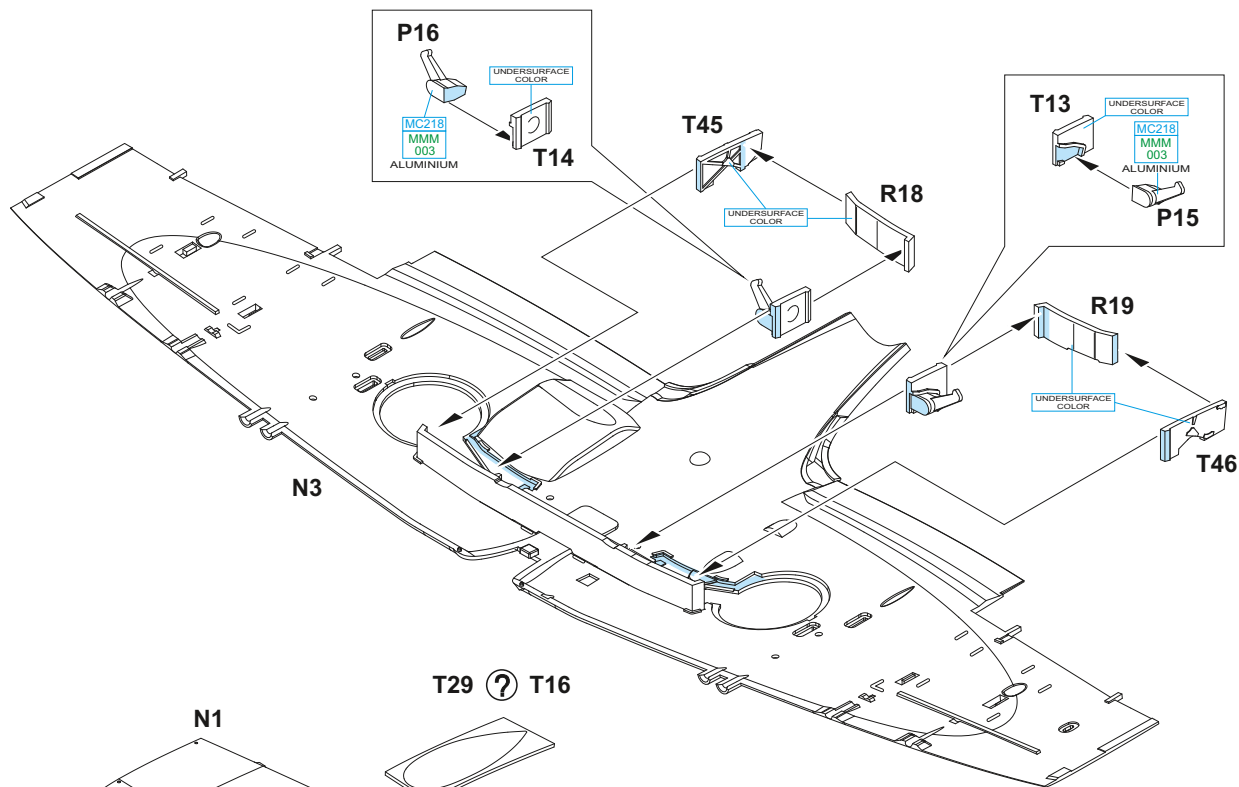
Ø - 0,9 mm

MARKING D ONLY

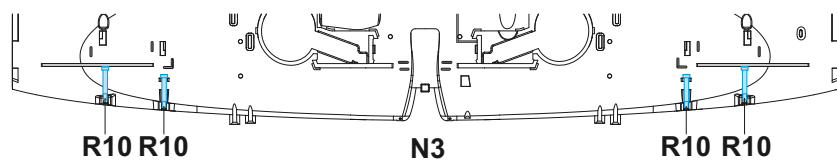
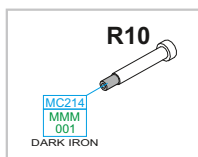
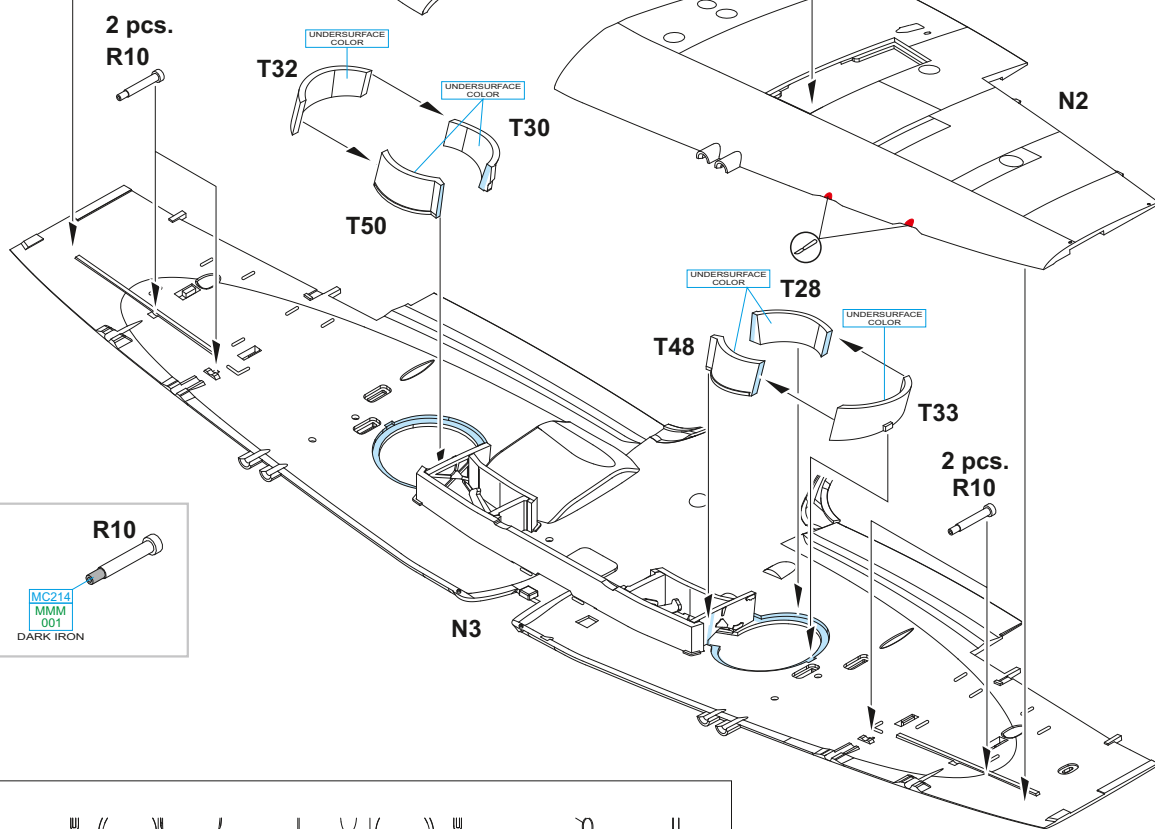
⑦

Ø - 0,9 mm

MARKING D ONLY



T16, T18 - MARKING D
T29, T31 - MARKINGS A, B, C, E, F



S15, S19 - MARKING **E** ONLY

P31 ? S15

P35 ? S19

S17, S20 - MARKING **E** ONLY

P33 ? S17

P34 ? S20

GLUE PARTS P40 & P41
ONE BY ONE

P30

P40

P41

P1

P32 ? S13

S13 - MARKING **E** ONLY

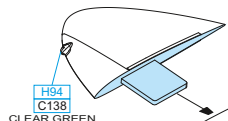
F

P7

P6

PE10 ⬆ ?

P25



S21



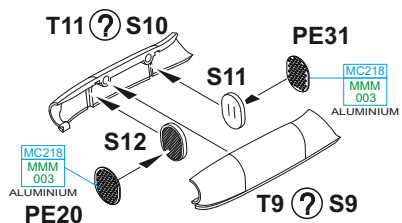
P70 ? A17

A17, P70 - MARKINGS C, E

G

S9, S10 - MARKING A

T9, T11 - MARKINGS B, C, D, E, F



S18

P28

H90 C47 CLEAR RED

A4 ? P69

H90 C47 CLEAR RED

A4, P69 - MARKINGS C, E

UNDERSURFACE COLOR

UNDERSURFACE COLOR

P26

P18

P54

MC218
MMM
003
ALUMINIUM

PE34

UNDERSURFACE COLOR

P52

MC218
MMM
003
ALUMINIUM

PE34

P20

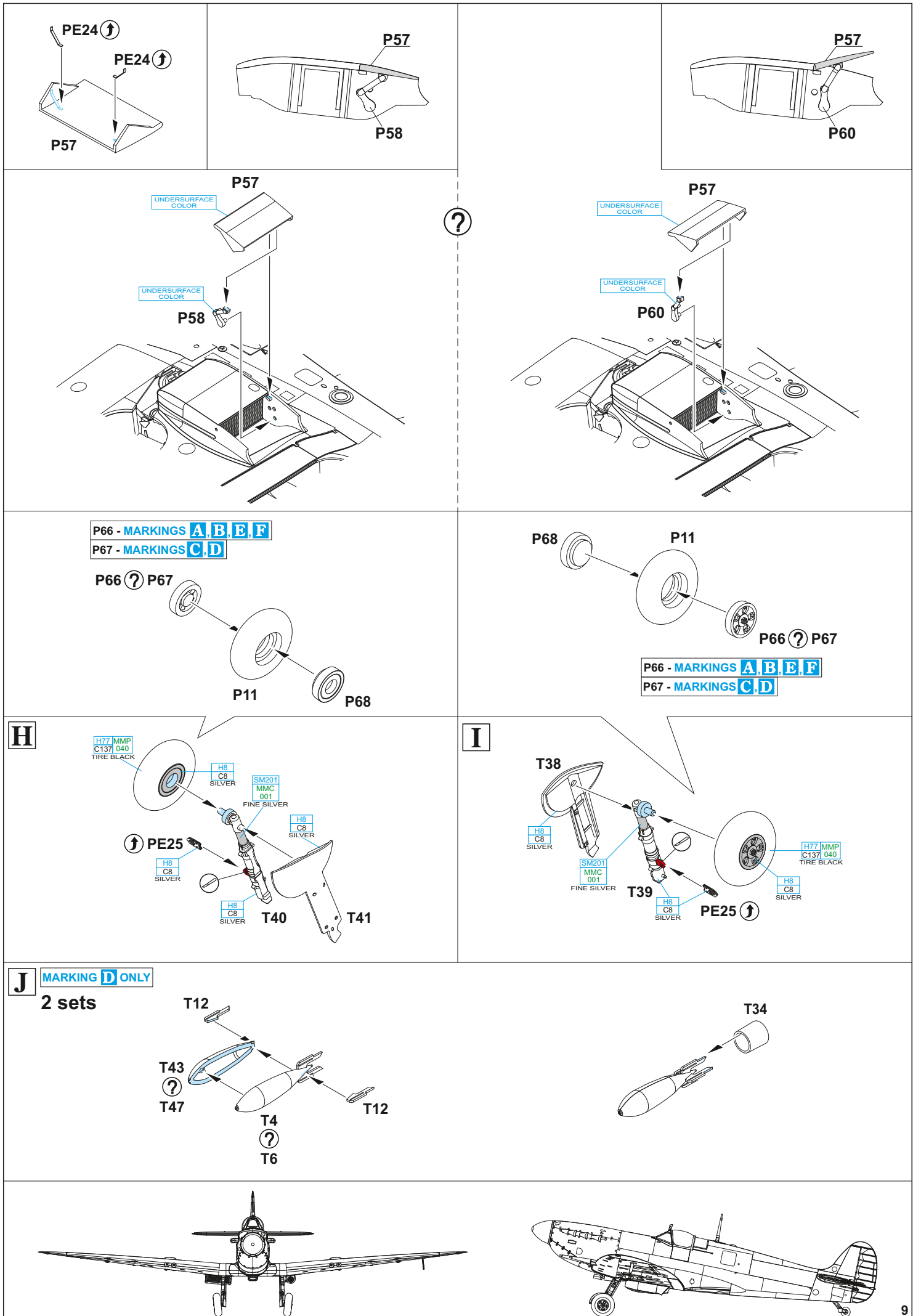
P74

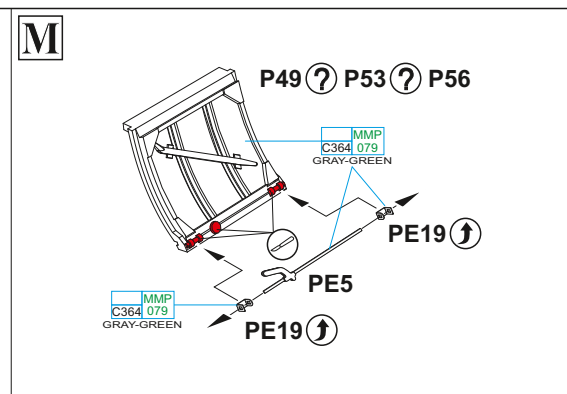
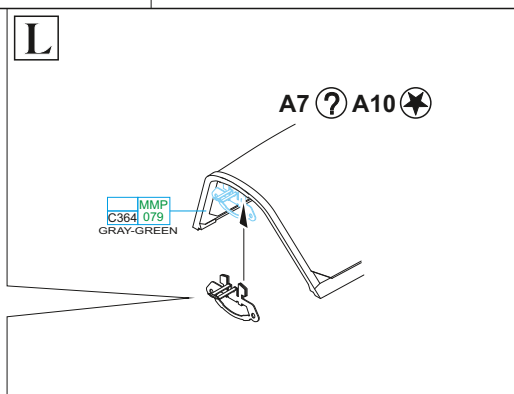
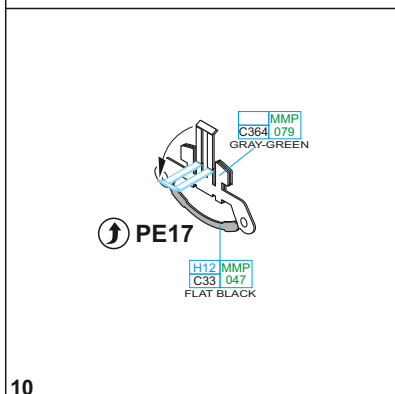
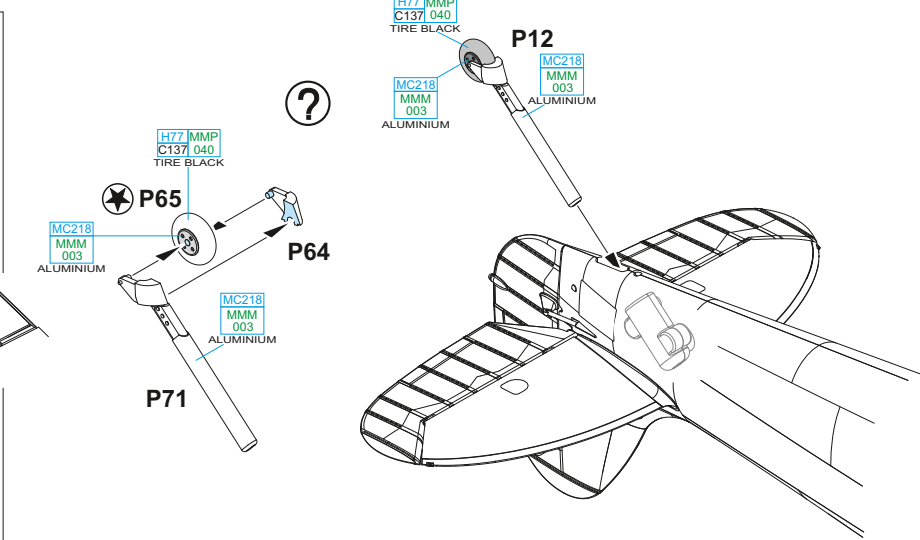
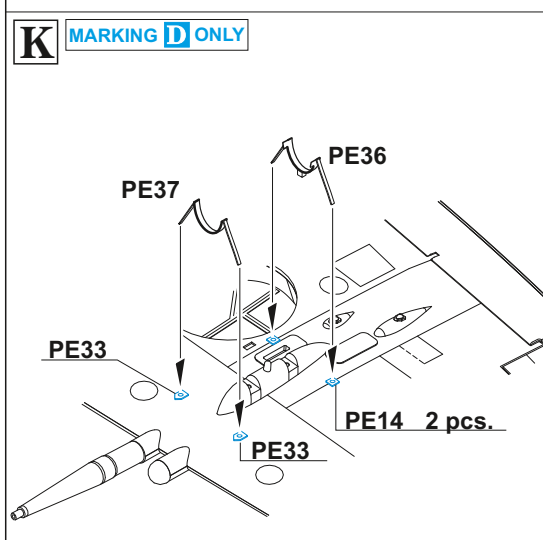
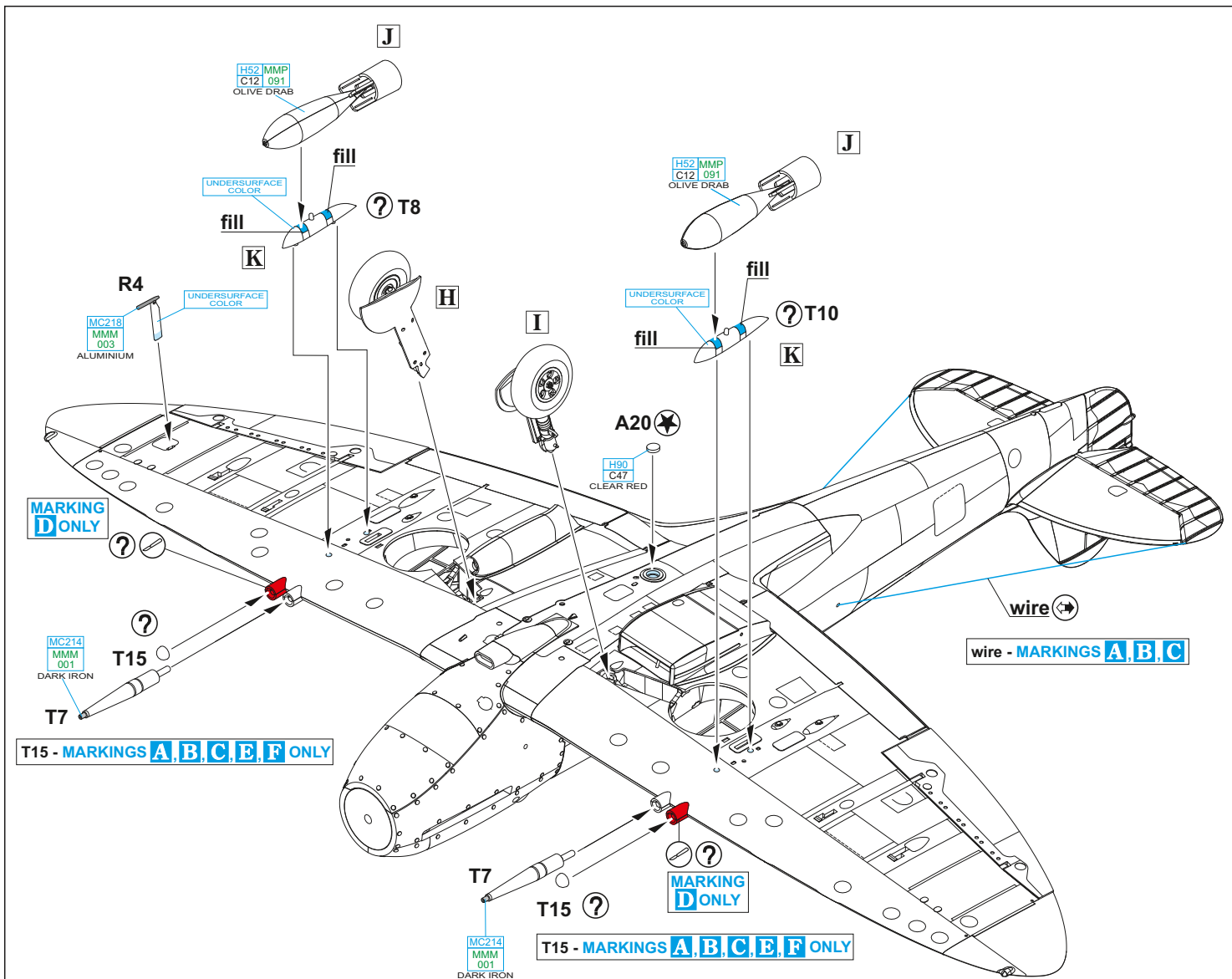
UNDERSURFACE COLOR

UNDERSURFACE COLOR

F

P29





PE13  **P61** 

N **P61 - MARKINGS C, E**
PE13, 29 - MARKINGS A, B, F

PE29  **PE13**  **P61**

A3

P

P23  **S1**

R34  **S22**

P23, P24, R34 - MARKINGS A, B
S1, S22, S29 - MARKINGS C, D, E, F

O

S26 **S28** **S30** **MARKING A**

S26 **S28** **S3** **MARKINGS B, F**

S7 **MARKINGS D, E**

starboard side

S26 **S28** **S5** **MARKING C**

S32 **S26** **S28**

S6 **S26** **S28**

S8

port side

S6 **S26** **S28**

A7 **L**

OPEN CANOPY

A18 

P4 

P5 **A19**

R6 

PE22

Ø - 0,3 mm

MC214 MMP 001 DARK IRON

O

P

MC214 MMP 001 DARK IRON

Ø - 0,3 mm

PE22 

P53 **M**

P49

?

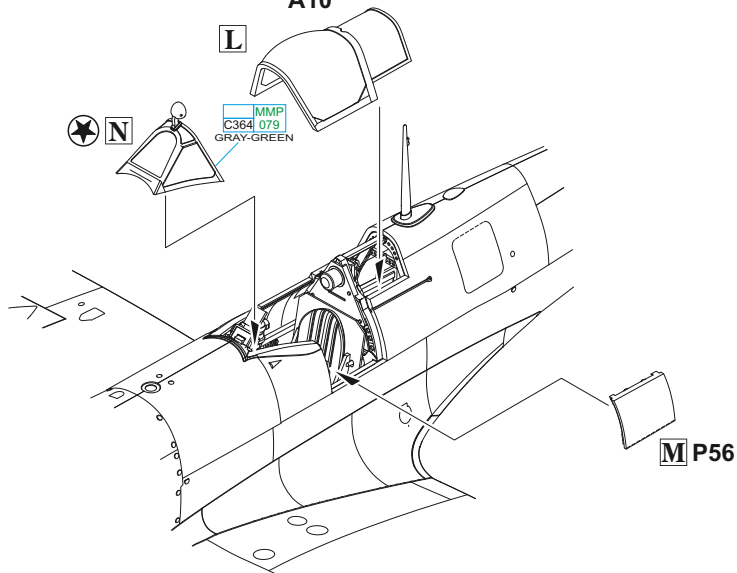
CLOSED CANOPY

A10

L

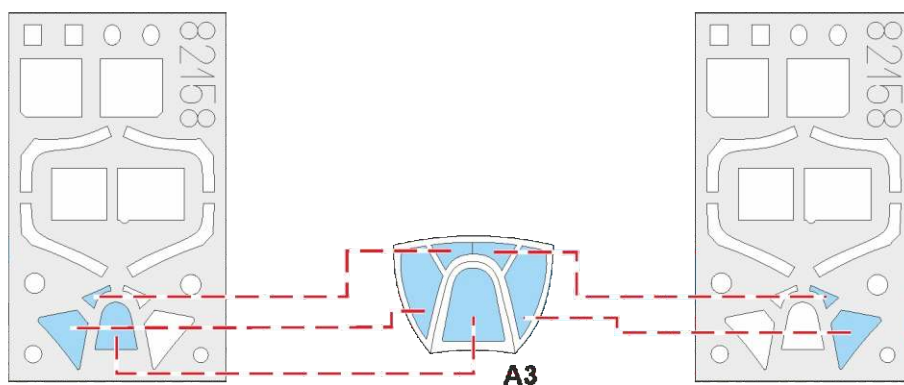
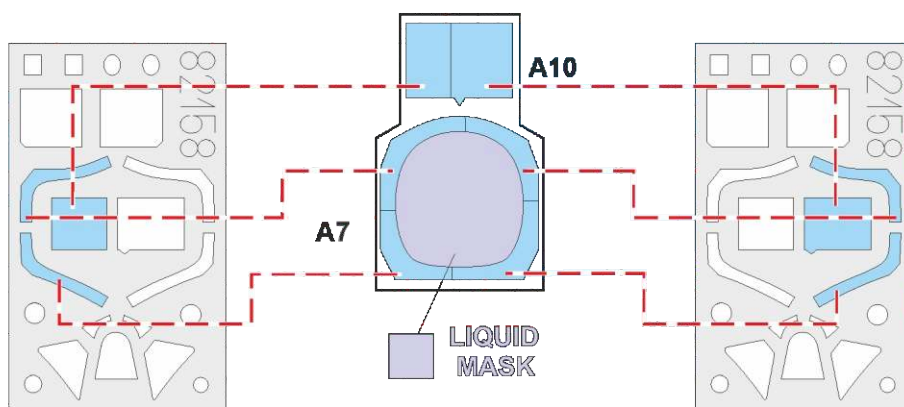
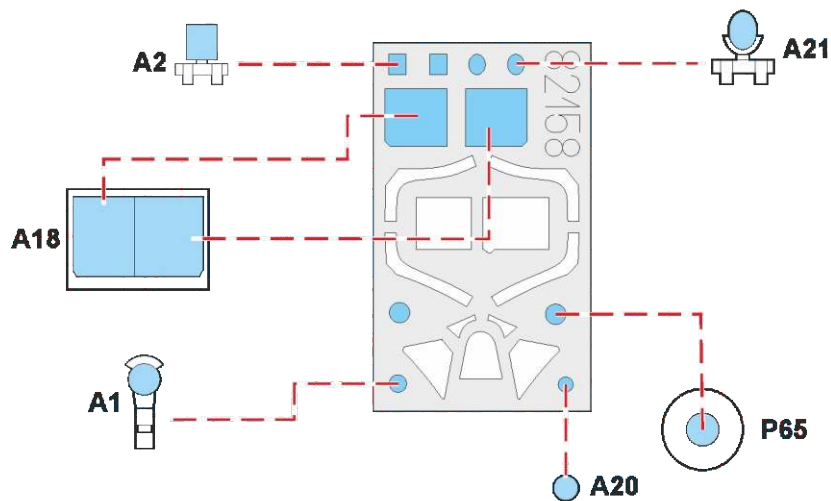


MMP
C364 079
GRAY-GREEN



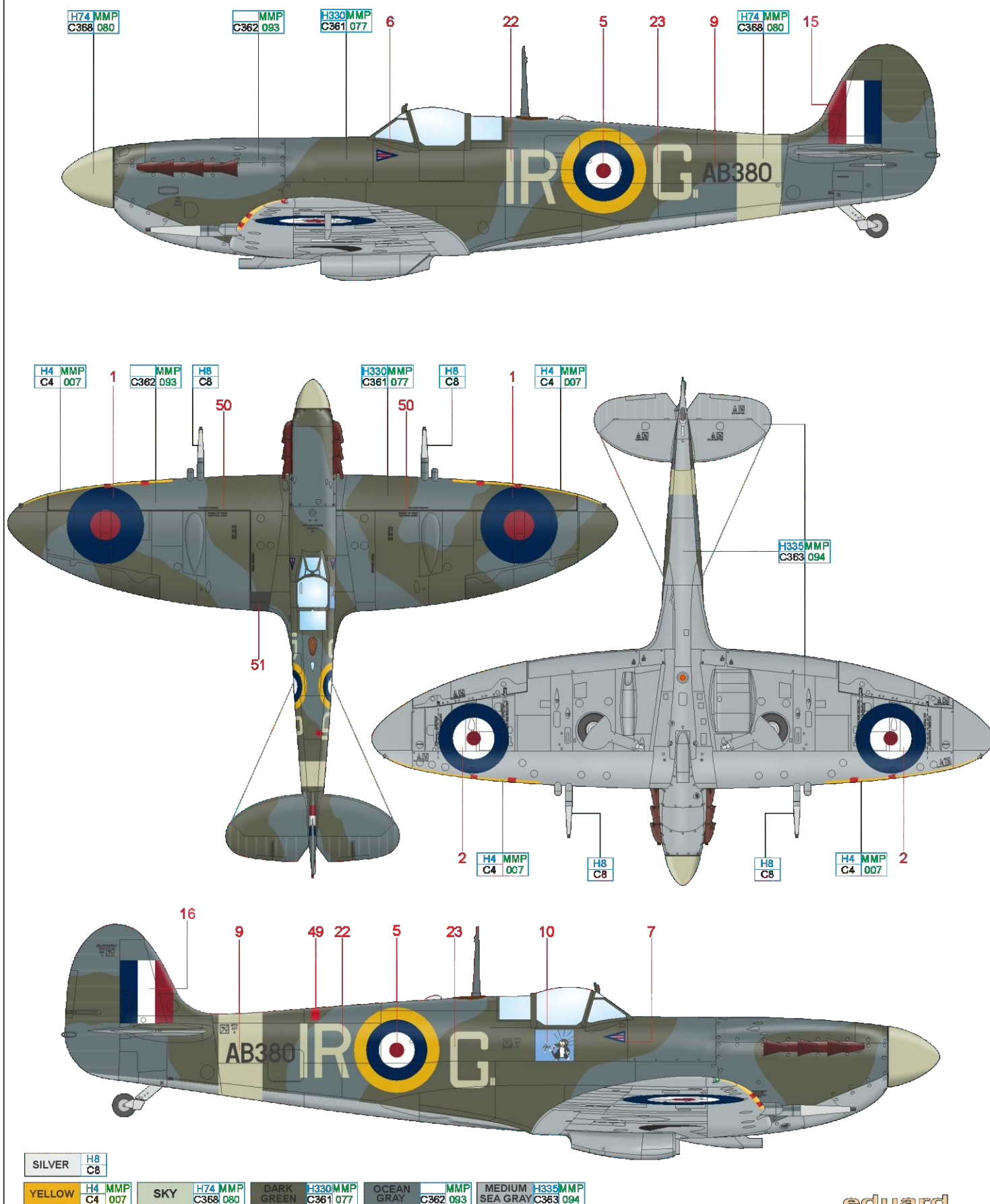
eduard
MASK

82158



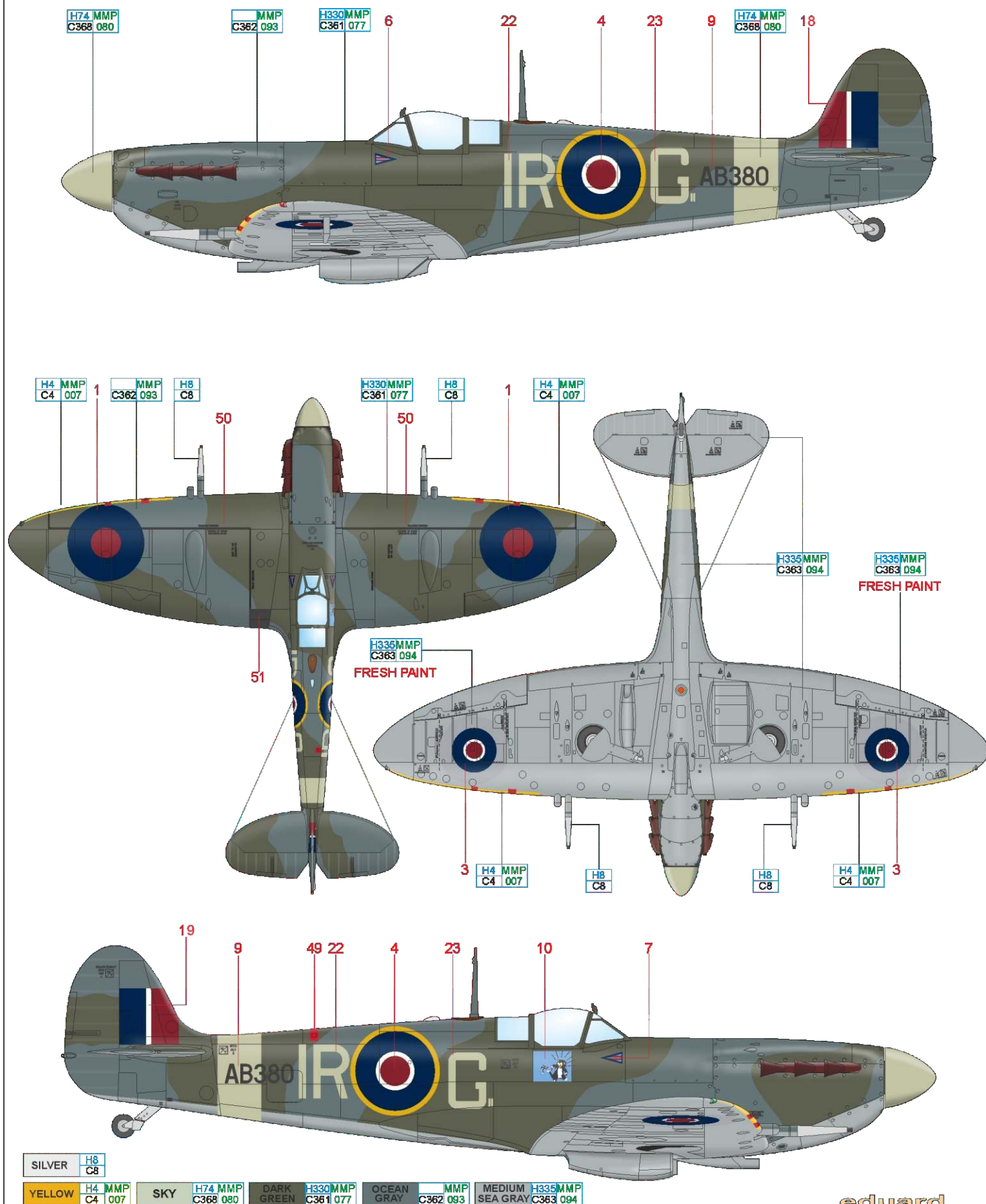
A1 AB380, W/Cdr Ian R. Glead, Ibsley Wing, RAF Ibsley, Surrey, Velká Británie, duben–červenec 1942

V listopadu 1941 se Ian „Widge“ Glead stal velitelem Ibsley Wingu, jednotky, kterou tvořily tři squadrons Spitfirů. Konkrétně se jednalo o No. 66, No. 118 a No. 501 Squadron RAF. Wingu velel až do července 1942, kdy byl vyslán na velitelství stíhacího letectva do funkce Wing Commander Tactics. Všechna letadla, se kterými Glead létal, měla na pravoboku těsně pod kabinou namalovanou černou kočku „Figaro“, což je postavička z příběhu o Pinocchiově. Nejinak tomu bylo i u dvou Spitfirů, které používal jako velitel Ibsley Wingu (Mk.Vb AA742 a Mk.Vc AB380). Oba Spitfiry měly na trupu namalovány Gleadovy iniciály IR-G, vyvedené v barvě Sky. Dne 16. dubna 1943 byl již jako velitel No. 244 Wingu v severní Africe při odpolední hlídce nad oblastí Cap Bon sestřelen. Jeho přemožitelem se pravděpodobně stal Lt. Ernst-Wilhelm Reinert, eso z JG 77. Za svou válečnou kariéru sestřelil Ian Glead celkem 16 letadel, sedm sestřelil pravděpodobně a čtyři poškodil.



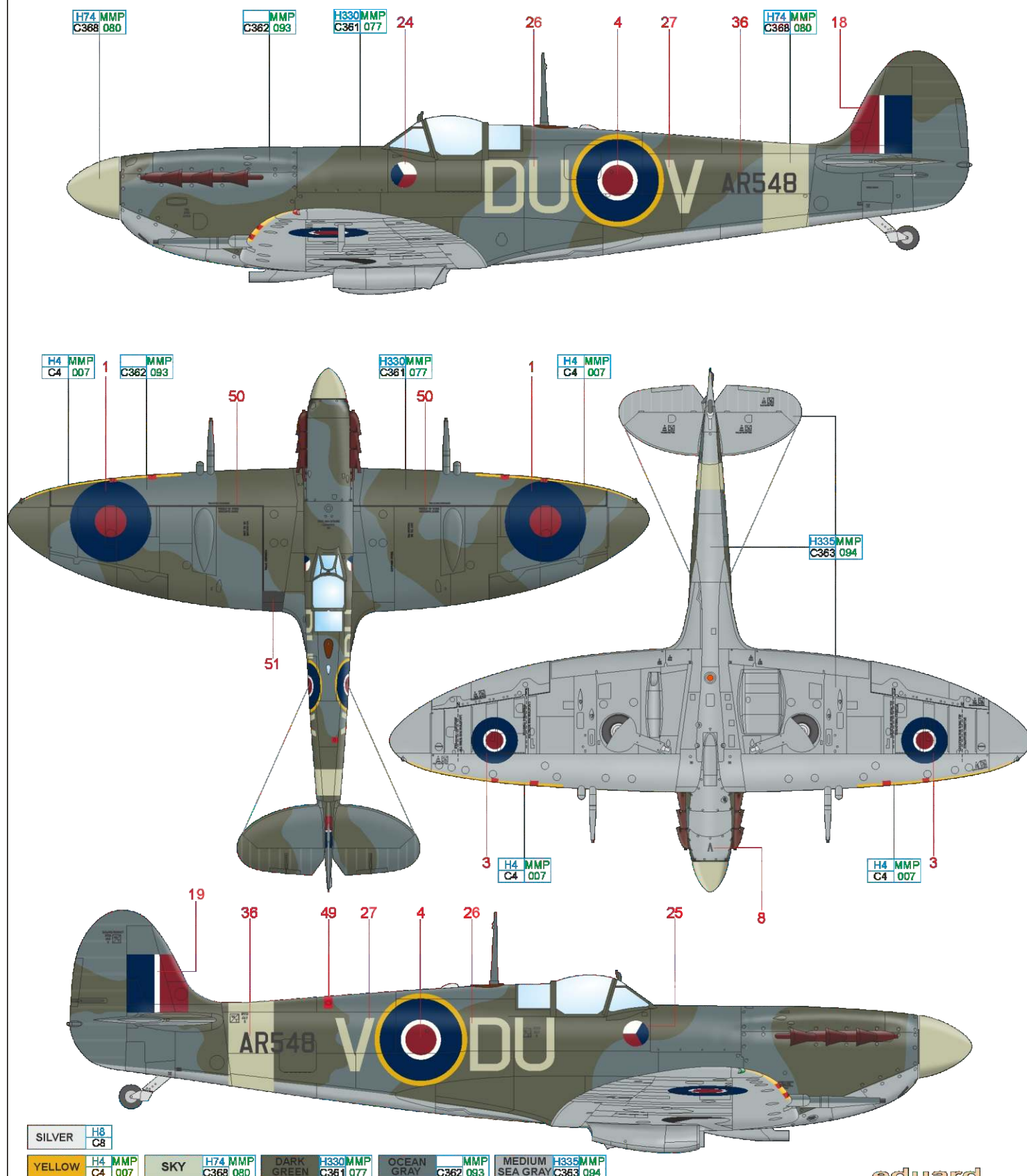
A2 AB380, W/Cdr Ian R. Gleed, Ibsley Wing, RAF Ibsley, Surrey, Velká Británie, duben-červenec 1942

V listopadu 1941 se Ian „Widge“ Gleed stal velitelem Ibsley Wingu, jednotky, kterou tvořily tři squadrons Spitfirů. Konkrétně se jednalo o No. 66, No. 118 a No. 501 Squadron RAF. Wingu velel až do července 1942, kdy byl vyslán na velitelství stíhacího letectva do funkce Wing Commander Tactics. Všechna letadla, se kterými Gleed létal, měla na pravoboku těsně pod kabinou namalovanou černou kočku „Figaro“, což je postavička z příběhu o Pinocchiově. Nejinak tomu bylo i u dvou Spitfirů, které používal jako velitel Ibsley Wingu (Mk.Vb AA742 a Mk.Vc AB380). Oba Spitfiry měly na trupu namalovány Gleedovy iniciály IR-G, vyvedené v barvě Sky. Dne 16. dubna 1943 byl již jako velitel No. 244 Wingu v severní Africe při odpolední hlídce nad oblastí Cap Bon sestřelen. Jeho přemožitelem se pravděpodobně stal Lt. Ernst-Wilhelm Reinert, eso z JG 77. Za svou válečnou kariéru sestřelil Ian Gleed celkem 16 letadel, sedm sestřelil pravděpodobně a čtyři poškodil.



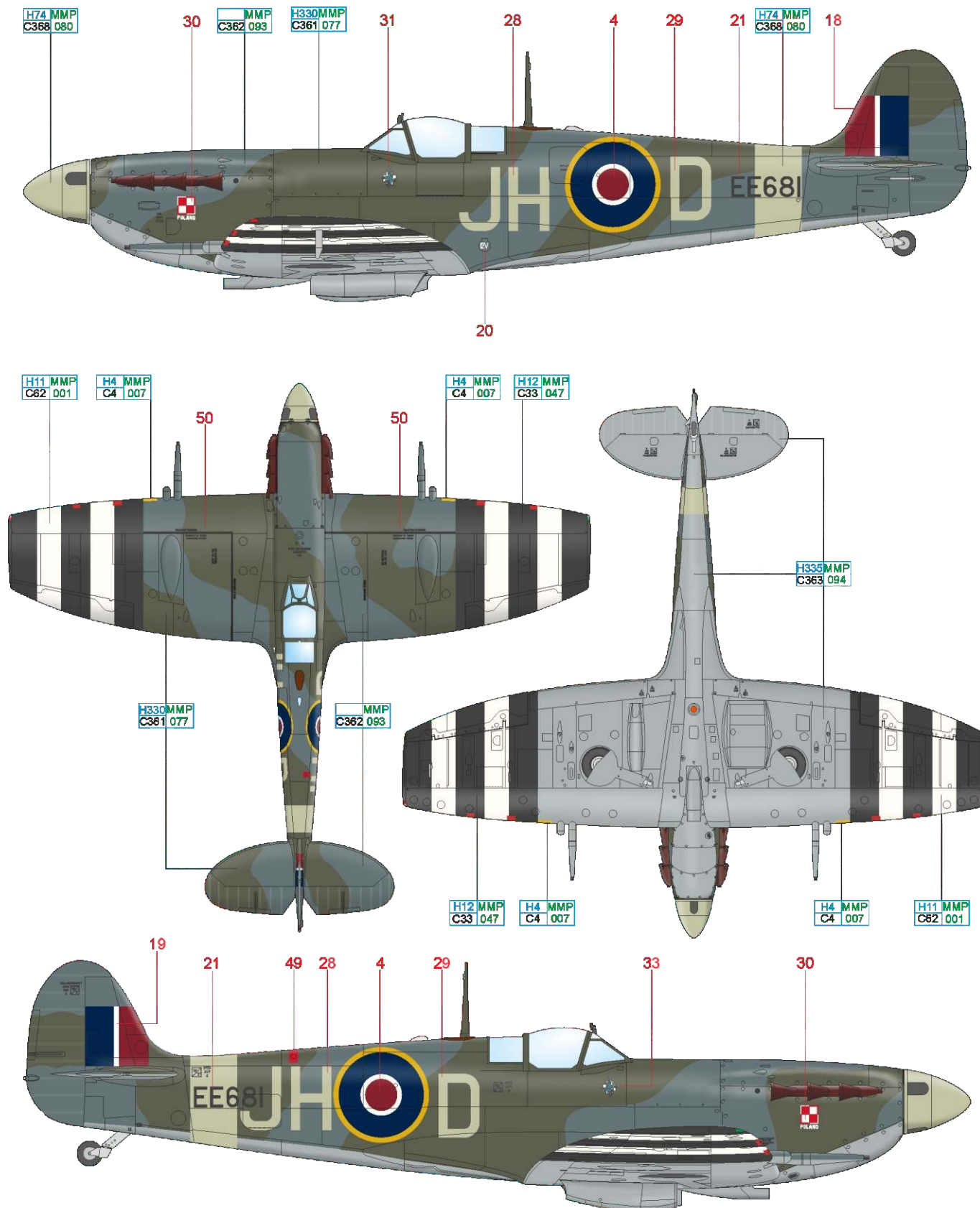
B AR548, F/Sgt Miroslav A. Liškutín, No. 312 (Czechoslovak) Squadron, RAF Churchstanton, Somerset, Velká Británie, prosinec 1942–leden 1943

Miroslav Antonín Liškutín se narodil 23. srpna 1919 v Jiříkovicích u Brna. Létat se naučil v brněnském Aeroklubu a byl přijat do pilotního výcviku v rámci akce 1000 pilotů republiky v roce 1937. V červenci 1938 nastoupil jako pilotní žák u Leteckého pluku 2 v Olomouci, ale jeho cestu ke stíhacímu letectvu přerušil příchod hitlerovského Wehrmachtu. Z okupované vlasti odešel v dubnu 1939 přes Polsko, Švédsko a Velkou Británii do Francie, kde vstoupil do Cizinecké legie, s níž byl vyslán na šestiměsíční výcvik do Afriky. Po pádu Francie se dostal do Velké Británie, kde dokončil výcvik stíhacího pilota a od srpna 1941 létal u No. 145 Squadron RAF. Později byl převelen k No. 312 (Czechoslovak) Squadron RAF a v květnu 1945 k No. 313 (Czechoslovak) Squadron RAF. Účastnil se obrany konvojů nad mořem, doprovodu bombardérů nad Francií, Belgií, Nizozemskem a Německem. Naletal 465 operačních hodin a 131 letů nad nepřátelským územím, čímž se zařadil mezi jedno z nejvíce bojově nasazených českých stíhacích pilotů během 2. světové války. Ve vzdušných soubojích ať už oficiálně, nebo dle vzpomínek samotného pilota, zničil dva letouny a dvě střely V-1, další letoun pravděpodobně a tři poškodil. Po roce 1948 se vrátil do Velké Británie, kde se stal učitelem létání a komisařem pro přezkušování ostatních pilotů. Zemřel 19. února 2018. Se Spitfirem AR548, se kterým pravidelně létal na přelomu let 1942 a 1943, sestřelil 7. listopadu 1942 jeden Fw 190. Dne 6. ledna 1943 v jeho kokpitu během přistání za špatného počasí na letišti Harrowbeer těžce havaroval. Jako zázrakem vyšel z havárie nezraněn.



C EE681, F/O Jerzy Zbrożek, No. 317 (Polish) Squadron, RAF Perranporth, Cornwall, Velká Británie, září 1943

No. 317 (Polish) Squadron "City of Wilno" byla zformována 22. února 1941 a operační připravenosti dosáhla o dva měsíce později. Stejně jako většina squadron Fighter Command střídala své operace mezi ofenzivními útoky ze základen na jihu a obrannými povinnostmi na severu. V červnu 1943 byla jednotka přidělena k No. 2 TAF (Tactical Air Force) a přesunuta na základnu RAF Heston. Během příprav na invazi do Normandie prováděla jednotka útočné akce v rámci příprav na vylovení. Jednou z nich byla i klamná operace Starkey, při které bylo poprvé použito černobílých invazních pruhů aplikovaných na konce křídel. Po invazi v červnu 1944 se No. 317 (Polish) Squadron účastnila pozemních útočných operací na podporu spojeneckých pozemních invazních sil a v srpnu se přesunula na kontinent. Od října 1944 působila v Belgii z polních letišť B-70 Deurne, B-61 Sint Denijs-Westrem, B-60 Grimbergen a B-82 Grave, od dubna 1945 z německých B-101 Nordhorn, B-113 Varrelbusch a B-111 Ahlhorn kde působila jako součást okupačních sil až do rozpuštění 18. prosince 1946. Během své tříměsíční služby u No. 317 (Polish) Squadron piloti dosáhli se Spitfirem EE681 dvou sestřelů, 14. července 1943 v jeho kokpitu P/O Zbigniew Makowski sestřelil Fw 190 a 8. září 1943 F/O J. Zbrożek zničil Bf 109.

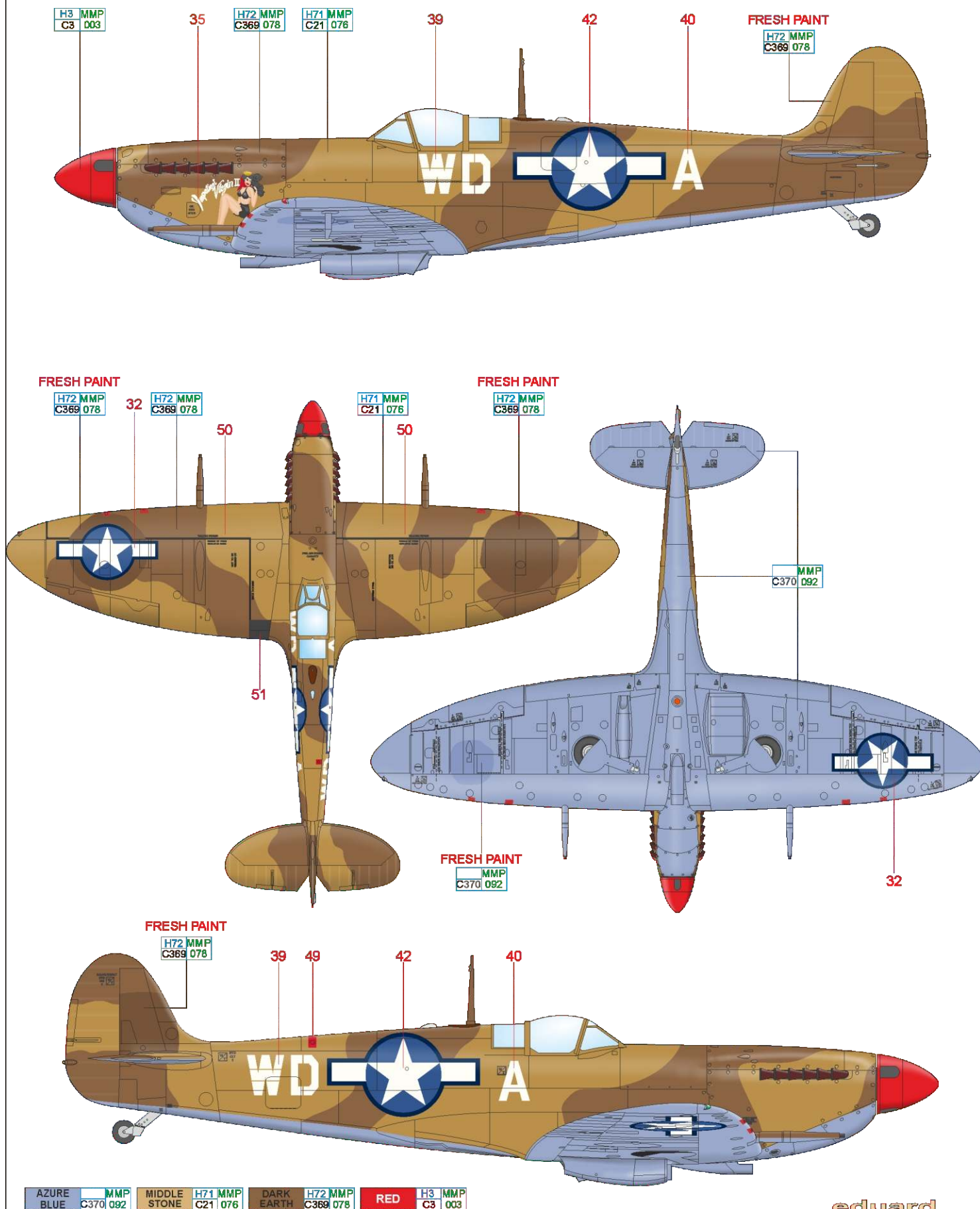


WHITE	H11 MMP C62 001	YELLOW	H4 MMP C4 007	SKY	H74 MMP C368 080	DARK GREEN	H330 MMP C361 077	OCEAN GRAY	MMP C362 093	MEDIUM SEA GRAY	H335 MMP C363 094	BLACK	H12 MMP C33 047
-------	--------------------	--------	------------------	-----	---------------------	------------	----------------------	------------	-----------------	-----------------	----------------------	-------	--------------------

eduard

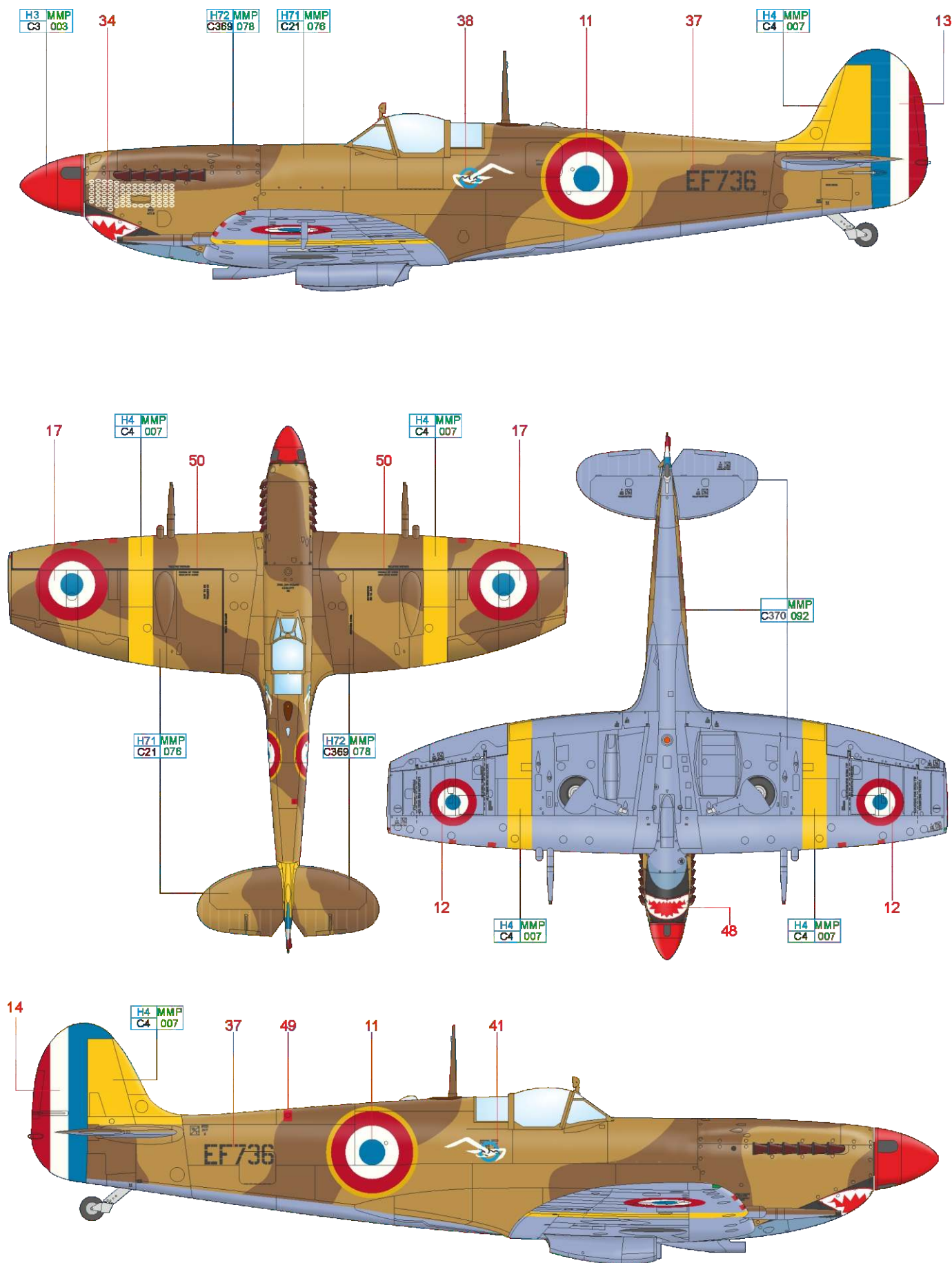
D F/O James H. Montgomery, 4th FS, 52nd FG, 12th AF, Korsika, leden-únor 1944

F/O James Henry Montgomery byl jedním z mnoha amerických pilotů Spitfirů bojujících ve Středomoří v řadách 12th AF. Dne 6. srpna 1943 byl sestřelen nad Středozemním mořem poblíž Palerma německým Messerschmittem a strávil den na hladině v záchranném člunu, přičemž použil svůj nůž pro přežití k odkostění ryb k jídlu. Příběh o jeho sestřelení a přežití se dostal do celostátních zpráv ve Spojených státech a byl přezdíván "Robinson Crusoe z nebes". Podruhé již takové štěstí neměl, 9. února 1944 poblíž přístavu v Nice byla čtveřice Spitfirů přepadena smečkou Fw 190. Dvojice Fw 190 si vzala na mušku Montgomeryho Spitfire, který dostal plný zásah a vzplanul. F/O Montgomery používal Spitfiry pojmenované „The Impatient Virgin“ a „Impatient Virgin II“ s vyobrazením ženského noseartu.



E EF736, GR II/33 „Savoie“, Dijon, Francie, září 1944

Spitfire Mk.Vc EF736 sloužil v Groupe de Reconnaissance II/33 "Savoie" - jedné z prvních jednotek Svobodných Francouzů, která obdržela Spitfiry. Letoun nosil výrazné pouštní kamuflážní schéma se žlutými francouzskými poznávacími znaky. Žraločí tlama byla osobní kresbou, kterou tento letoun nosil. Racek namalovaný bezprostředně za pilotní kabinou byl znakem jednotky.



YELLOW	H4 MMP C4 007	AZURE BLUE	MMP C370 092	MIDDLE STONE	H71 MMP C21 076	DARK EARTH	H72 MMP C369 078	RED	H3 MMP C3 003
--------	---------------	------------	--------------	--------------	-----------------	------------	------------------	-----	---------------

eduard

F AR560, W/Cdr John M. Thompson, Luqa Wing, Malta, leden - květen 1943

John Marlow Thompson velel na začátku války No. 111 Squadron a během francouzského tažení a Bitvy o Británii zaznamenal 6 samostatných sestřelů a 2 ve spolupráci. Další tři sestřely zůstaly neověřené. Na jaře 1942 byl povýšen na Wing Commandera a na vlastní žádost převelen na Maltu, kde od srpna 1942 do června 1943 postupně velel všem maltským Wingům (Takali Wing, Hal Far Wing a Luqa Wing). Na své konto si připsal další dvě ověřená vítězství. V červnu byl vyslán na velitelství letectva na Maltě jako velitel výcvikového křídla. V listopadu 1943 se stal velitelem základny Hal Far. Následně velel No. 338 Wing v Alžíru, jehož součástí byly tři francouzské perutě Spitfirů. Konec války strávil jako velel Personnel Train v Neapoli. Za svou válečnou kariéru sestřelil Thompson celkem 8 letadel (další tři neověřená), dvě sestřelil pravděpodobně a sedm poškodil. Spitfire AR560 byl vzácný exemplář maltské „pětky“ bez tropického filtru, který byl přelétnut z Gibraltaru na Maltu 1. listopadu 1942. Letoun nesl nové maltské zbarvení aplikované od poloviny června 1942 se vzory odstínů barev Deep Sky a Dark Slate Grey pro horní plochy. Spodní plochy zůstaly v odstínu Azure Blue. Nejprve na něm létali piloti různých perutí a od ledna 1943 sloužil jako osobní letoun velitele Luqa Wingu, Wing Commandera Johna M. Thompsona. Thompson využil své hodnosti a označil si svůj velitelský Spitfire osobními písmeny JM-T v odstínu Azure Blue. V červnu převzal AR560 nový velitel Luqa Wingu W/Cdr W. W. G. Duncan-Smith a nově si jej označil písmeny „DS“.

