

Spitfire Mk.Vb mid

eduard

1/48 Scale Plastic Model Kit

ProfiPACK
edition



item No. 82157

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 neúspěšnějších 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 dvouplošníky, 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 stoupavost 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 změnila 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 jednorychlostní 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 i 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 Spitfirů Mk.V všech verzí.

Tato stavebnice: Spitfire Mk.Vb mid

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 čtveřicí 20mm kanónů. Kromě motoru odpovídaly tyto 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 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 započítím 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
ODRÍZNOUT

REVERSE SIDE
OTOČIT

APPLY EDUARD MASK
AND PAINT
POUŽIT EDUARD MASK
NABARVIT

PARTS

*

DÍLY

*

TEILE

*

PIÈCES

*

部品

PLASTIC PARTS

A>
82160 A

C>
82160 C

L>
82160 L

M>
82160 M

P>
82160 P

R>
82160 R

S>

PE - PHOTO ETCHED DETAIL PARTS

82157-LEPT1 Spitfire Mk.Vb mid 1/48

© EDUARD 2025

Made in Czech Republic

eduard MASK

82167

-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

*

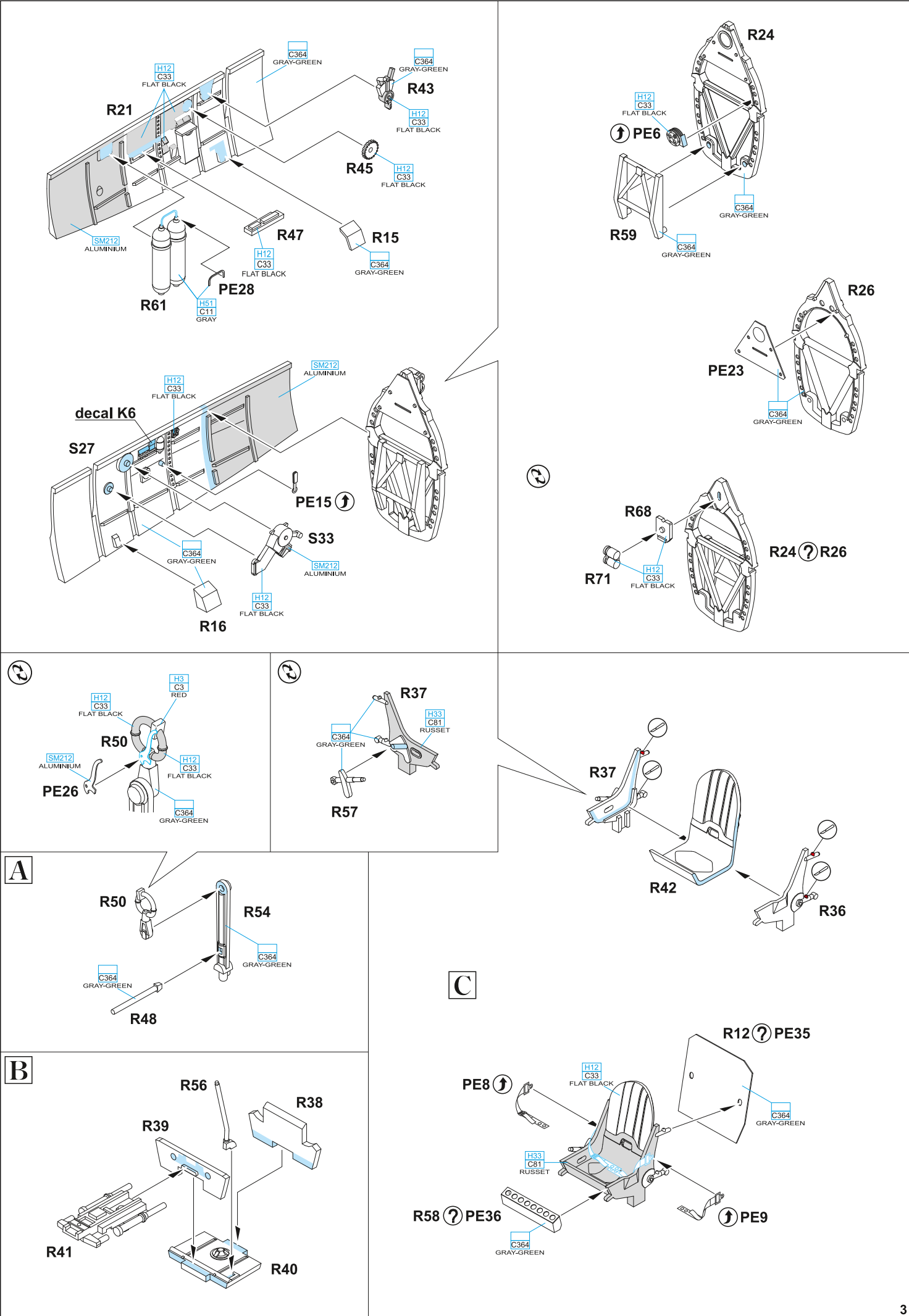
PEINTURE

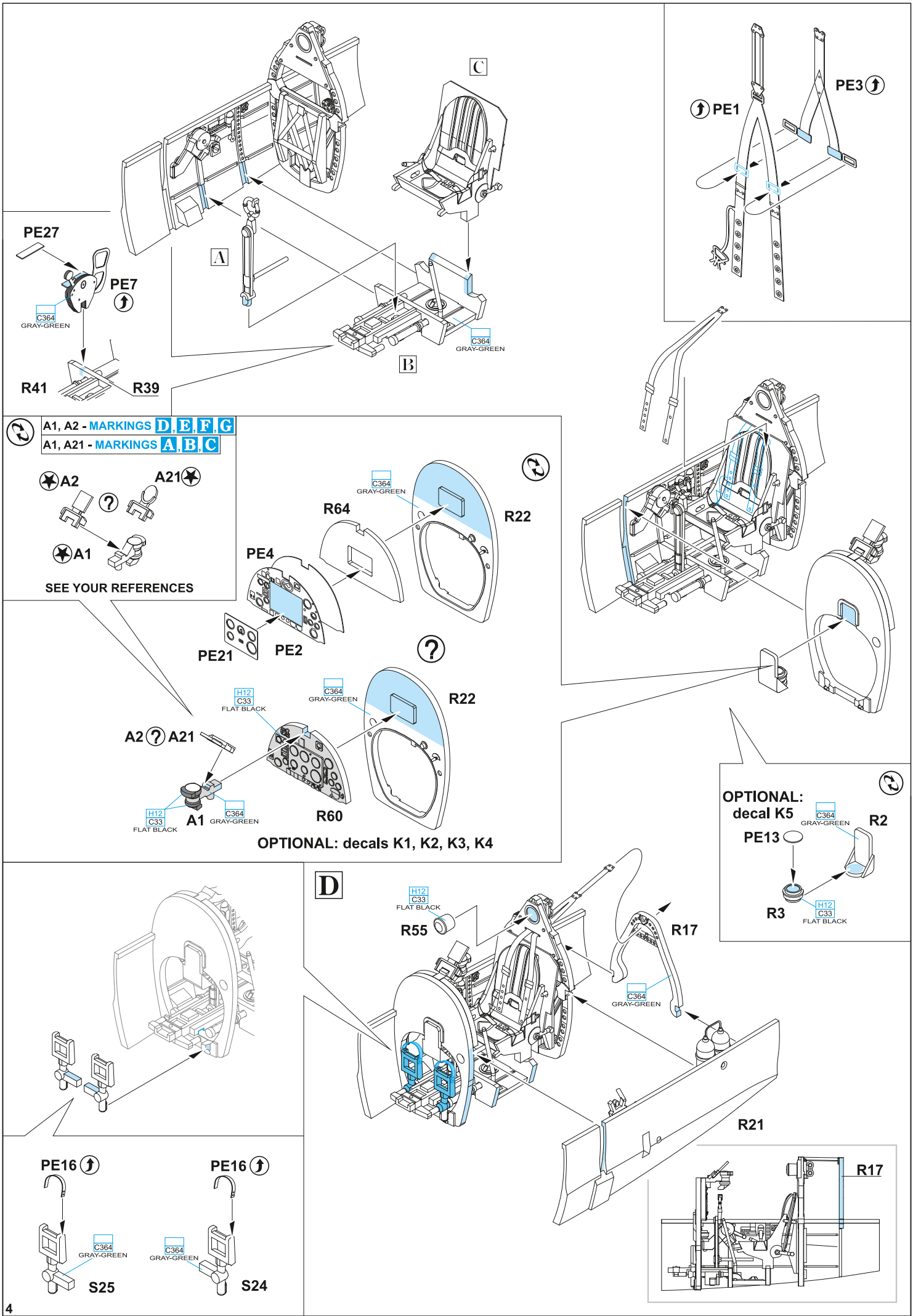
*

色

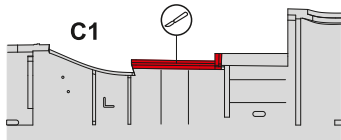
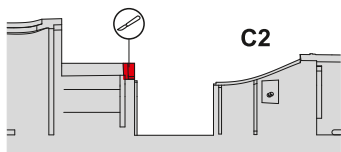
GSI Creos (GUNZE)		
AQUEOUS	Mr.COLOR	
H3	C3	RED
H4	C4	YELLOW
H8	C8	SILVER
H11	C62	FLAT WHITE
H12	C33	FLAT BLACK
H32	C40	FIELD GRAY
H33	C81	RUSSET
H51	C11	LIGHT GULL GRAY
H74	C368	SKY
H76	C61	BURNT IRON
H77	C137	TIRE BLACK
H78	C38	OLIVE GREEN

GSI Creos (GUNZE)		
AQUEOUS	Mr.COLOR	
H84	C42	MAHOGANY
H90	C47	CLEAR RED
H94	C138	CLEAR GREEN
H330	C361	DARK GREEN
H333	C333	EXTRA DARK SEAGRAY
H335	C363	MEDIUM SEAGRAY
	C362	OCEAN GRAY
	C364	AIRCRAFT GRAY-GREEN
Mr.COLOR SUPER METALLIC		
SM201		SUPER FINE SILVER
SM212		ALUMINIUM

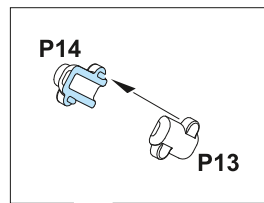
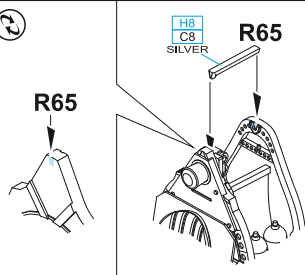




FOR CLOSED CANOPY ONLY



?



P45

C1

SM212 ALUMINIUM
C364 GRAY-GREEN

H12 C33 FLAT BLACK

R1

D

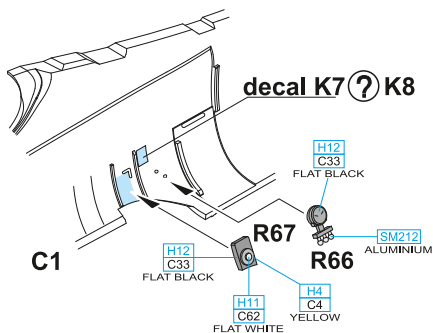
R20

E

C2

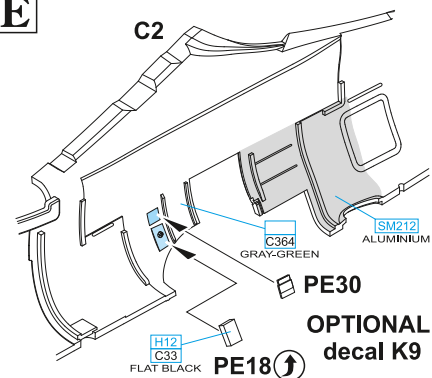
P22

decals K7 ? K8

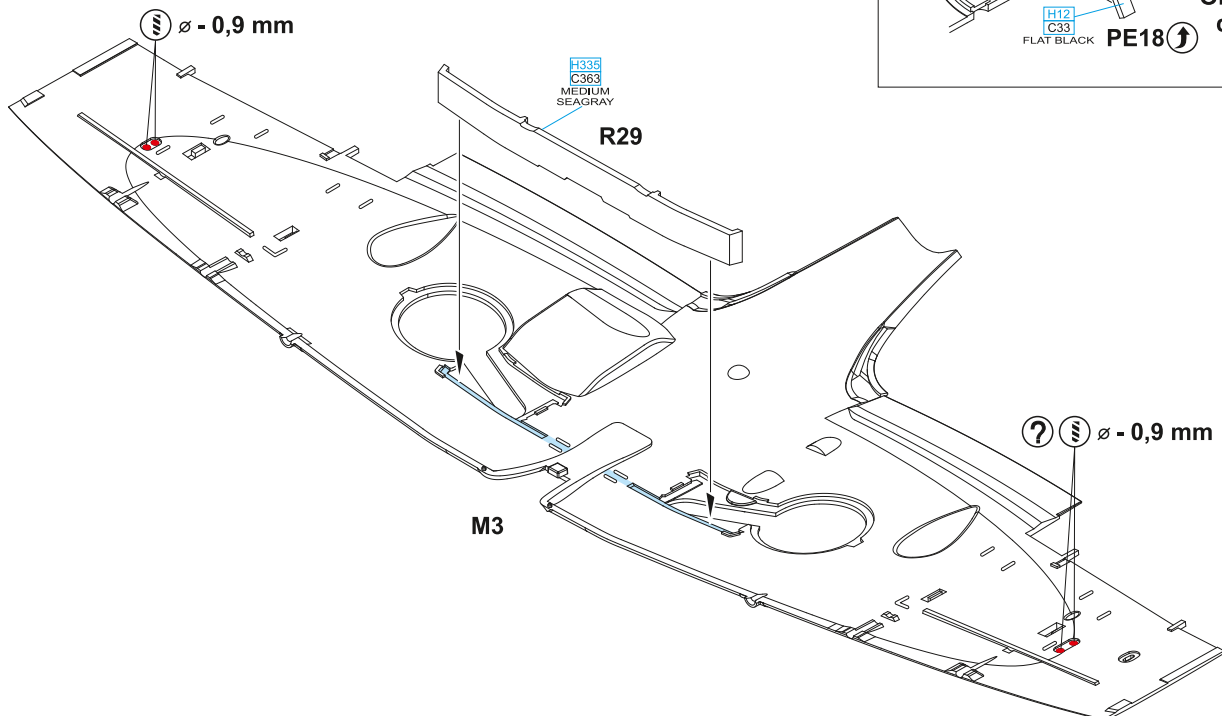


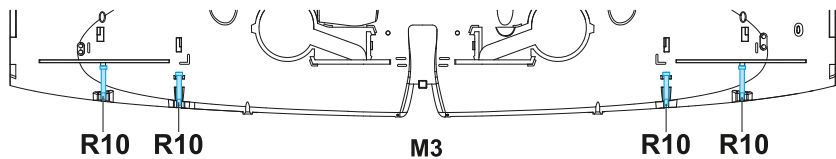
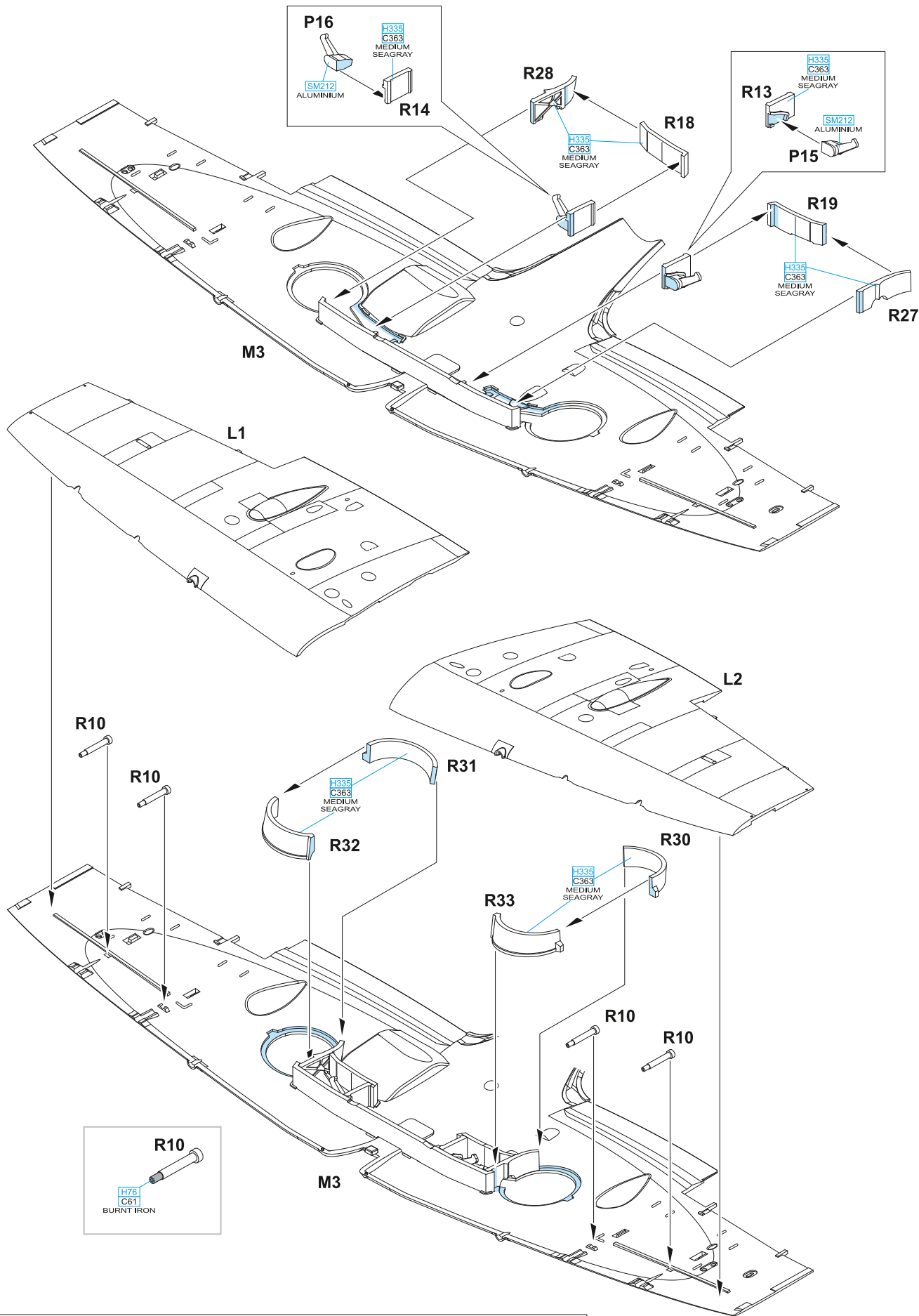
ø - 1 mm

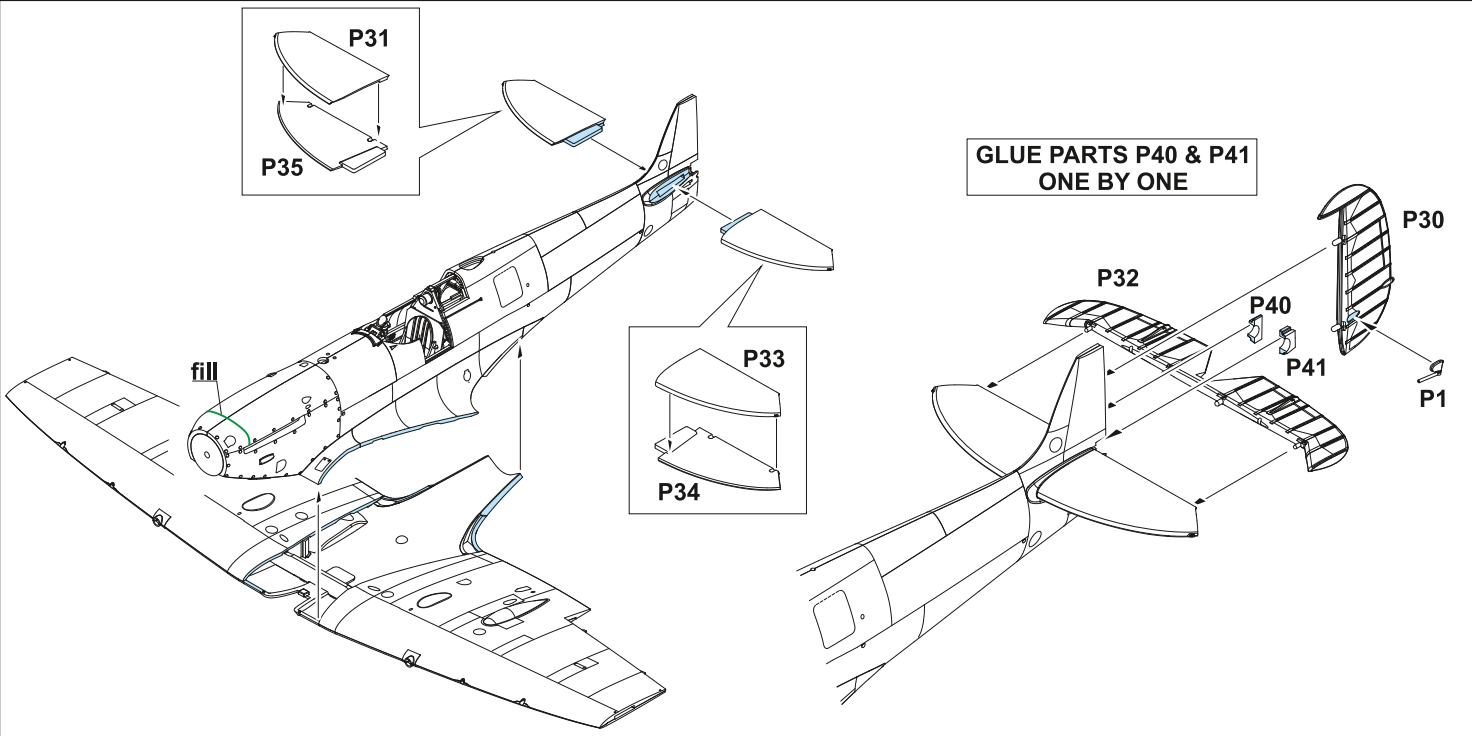
E



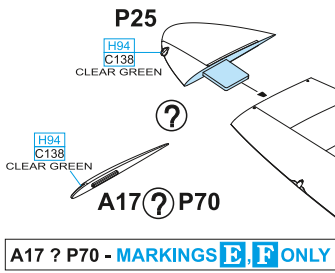
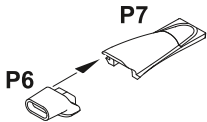
ø - 0,9 mm



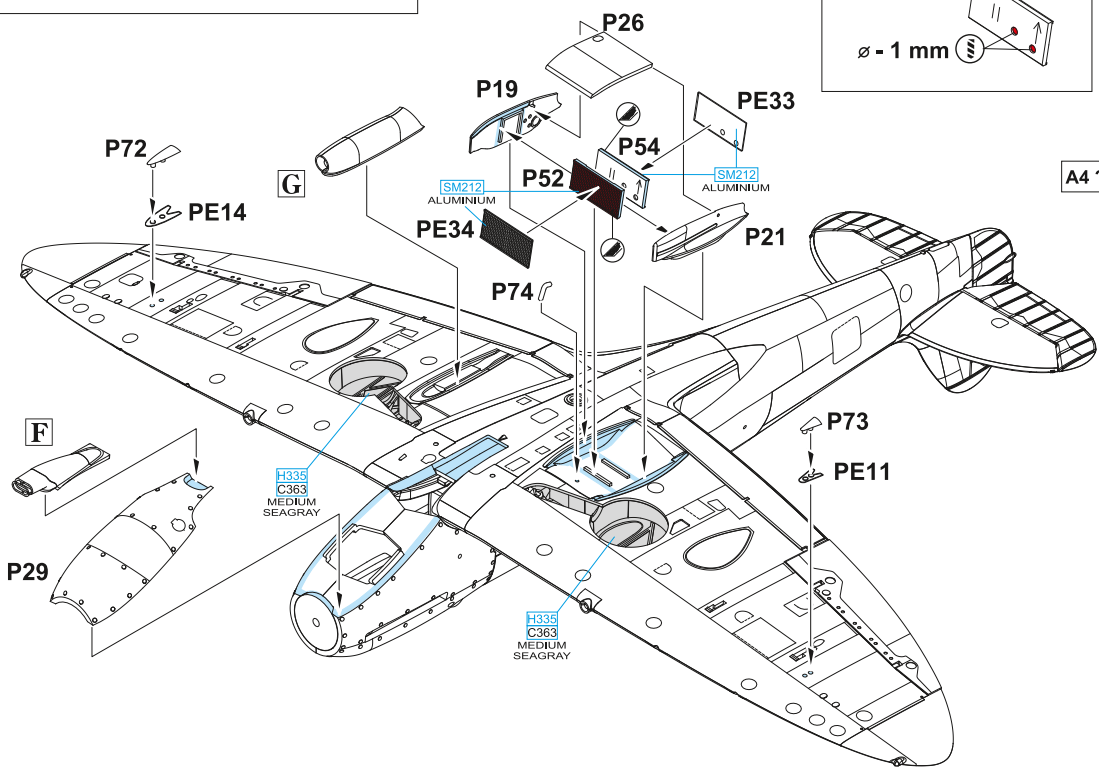
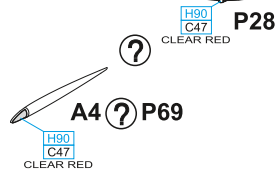
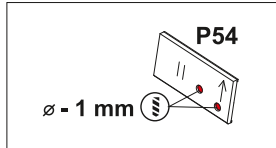
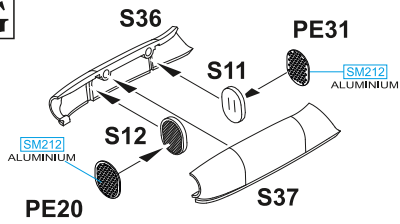


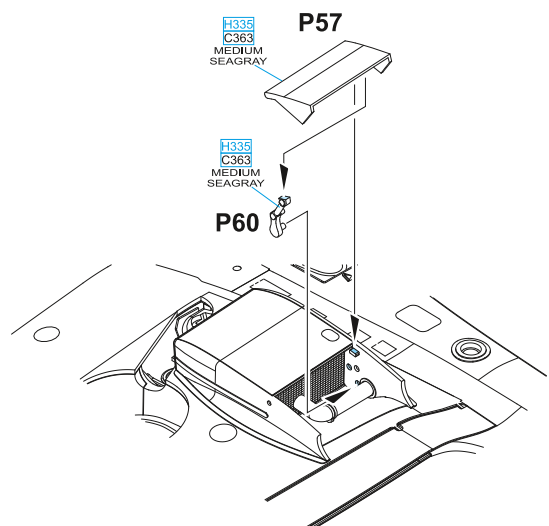
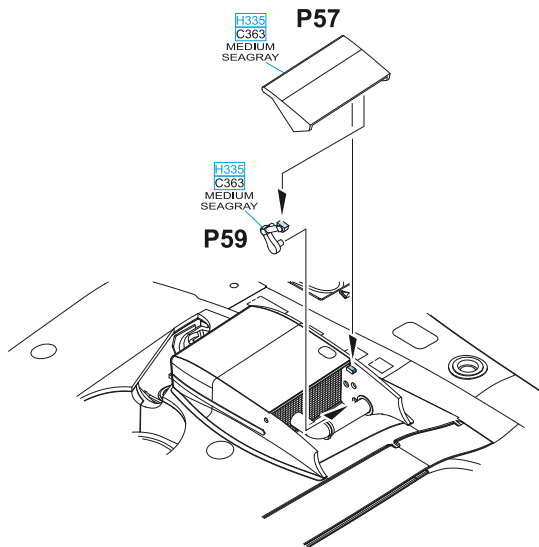
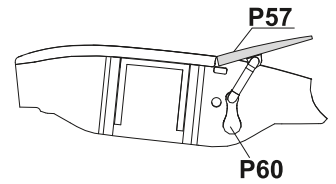
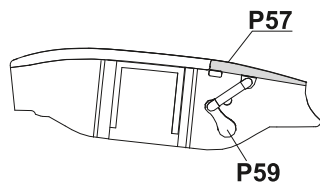
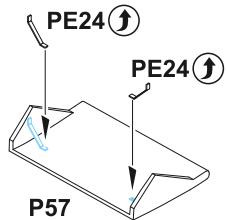
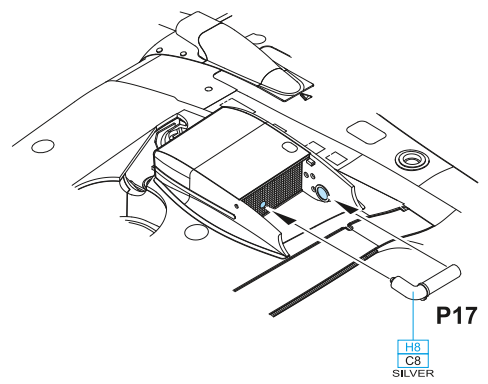
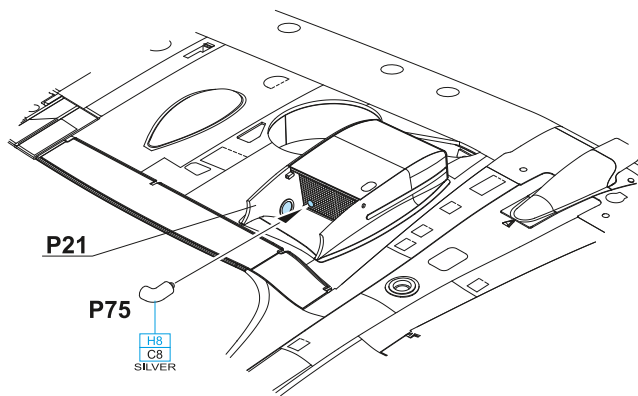


F

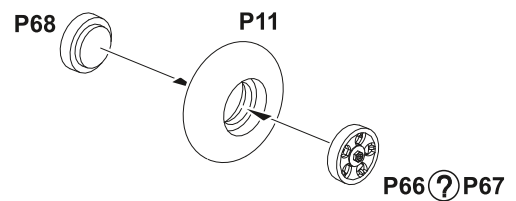
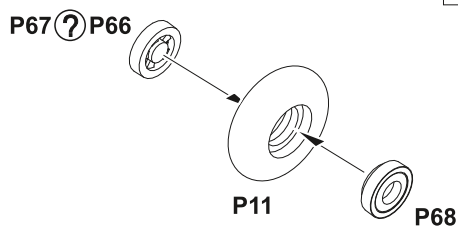


G

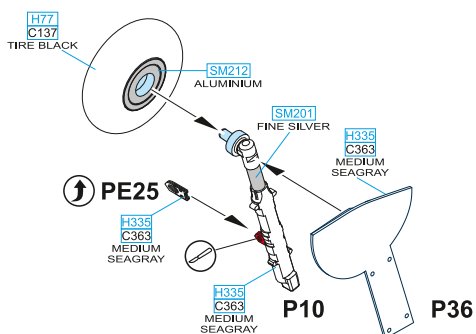




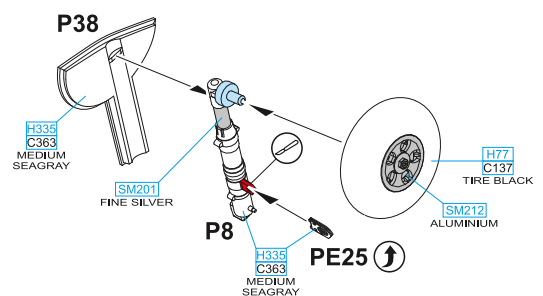
P66 - MARKINGS **A, D, E**
P67 - MARKINGS **B, C, F, G**

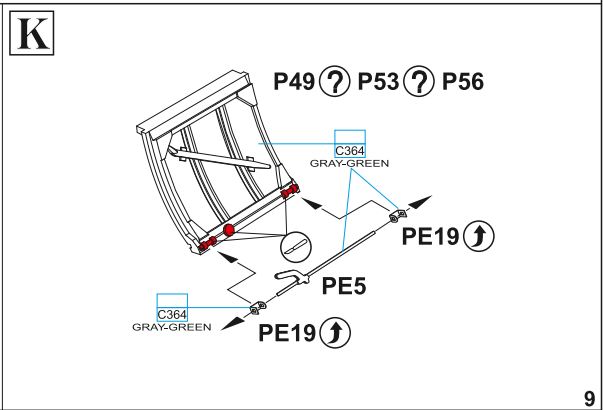
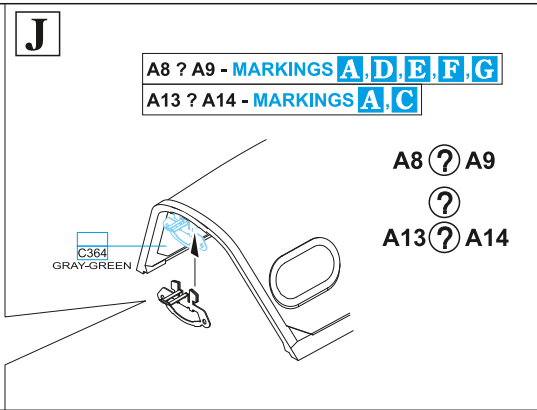
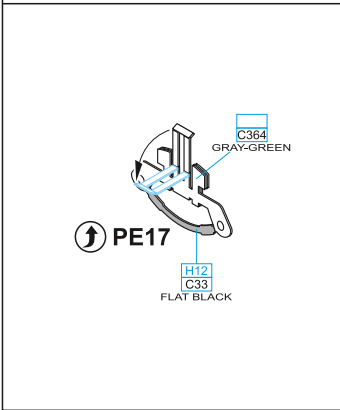
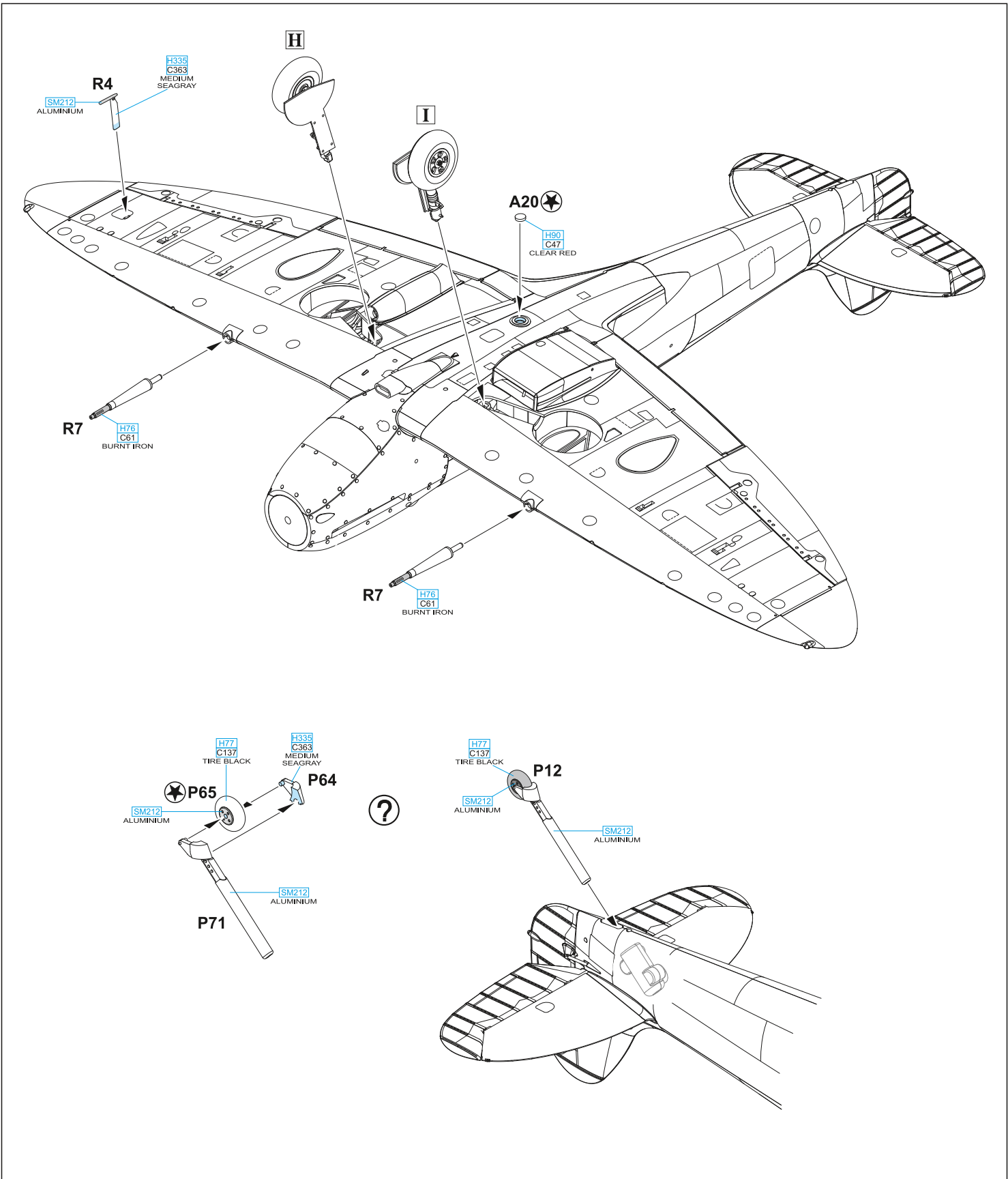


H



I





CLOSED CANOPY ?

A8 ? A14

J

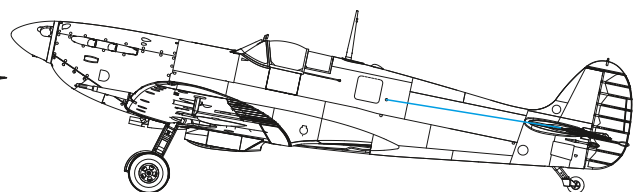
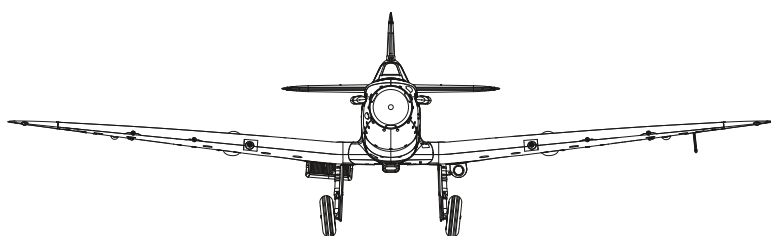
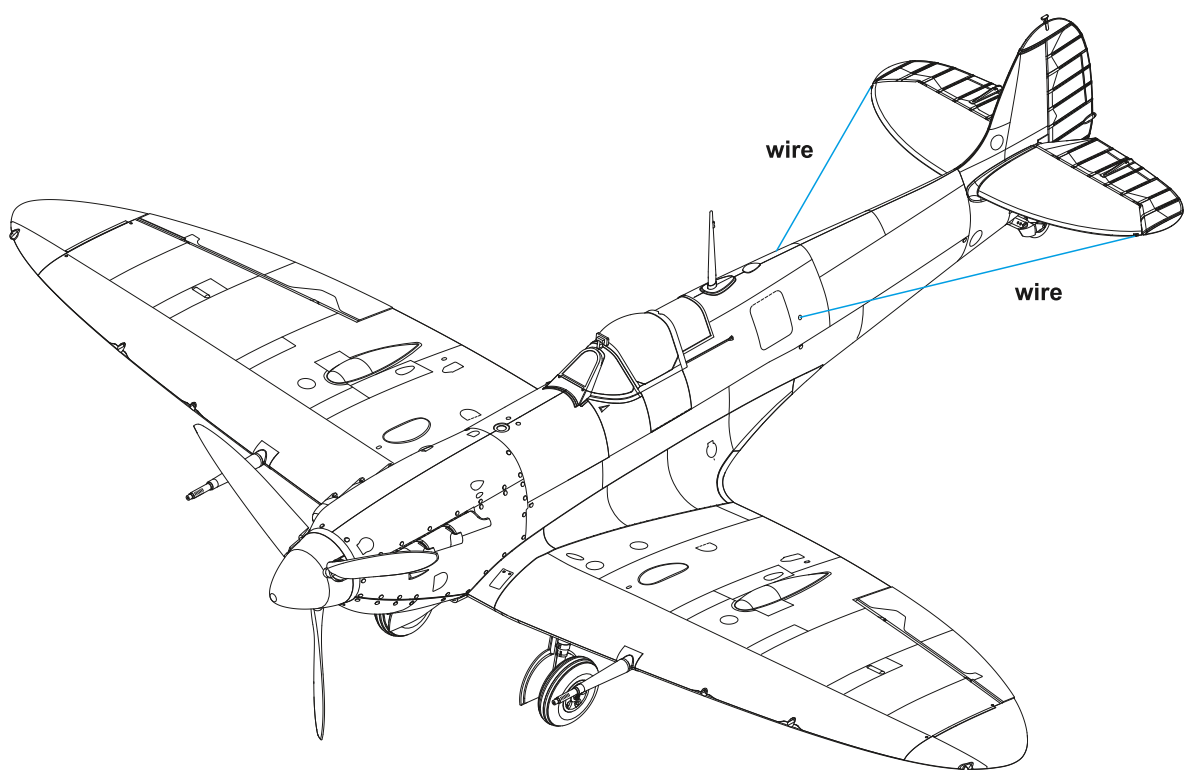
L

C364
GRAY-GREEN

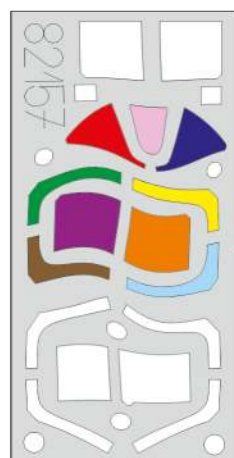
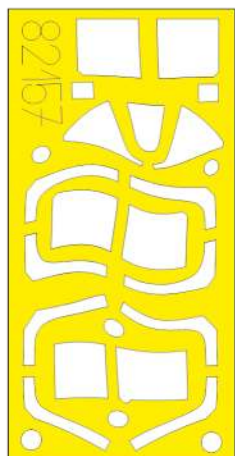
P56

K

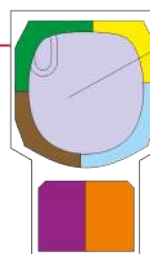
MARKINGS B, C, E ONLY



82157



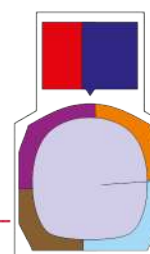
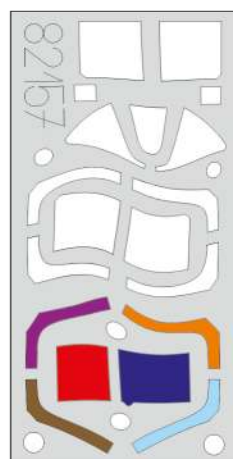
A5



A13

A14

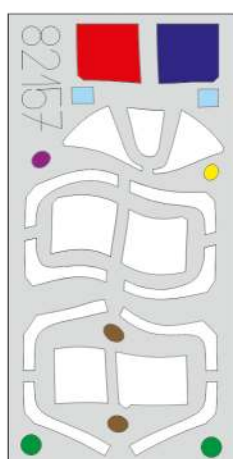
LIQUID MASK



A9

A8

LIQUID MASK



A18



P65



A20



A2



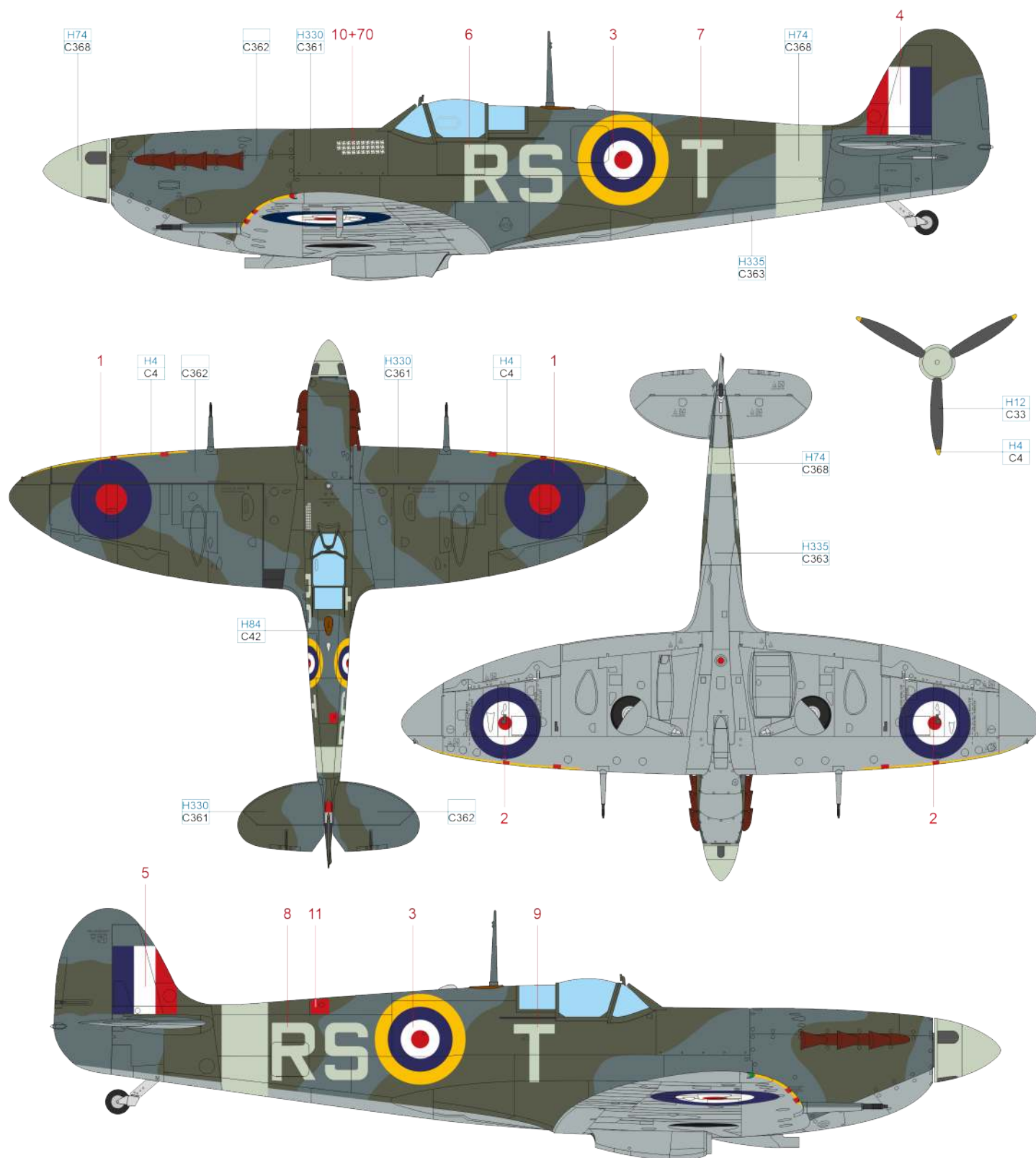
A21



A1

A BL336, W/Cdr Robert S. Tuck, Biggin Hill Wing, RAF Biggin Hill, Velká Británie, prosinec 1941 – leden 1942

W/Cdr Robert Stanford „Bob“ Tuck, je s 29 potvrzenými sestřely jedním z nejúspěšnějších stíhačů RAF. Svých prvních sestřelů dosáhl u No. 92 Squadron nad Dunkirkem. Do 11. září 1940, kdy byl jmenován velitelem No. 257 Squadron, měl na svém kontě už 14 sestřelů. Předpokládá se, že jednou z jeho obětí se stalo 23. září 1940 budoucí hvězdě eso Luftwaffe Hans-Joachim Marseille. Počátkem prosince 1941 byl Tuck jmenován velitelem elitního křídla v Biggin Hillu. Dne 28. ledna 1942 však byl jeho Spitfire BL336 RS-T zasažen flakem a Tuck musel nouzově přistát u Boulogne sur Mer, kde byl následně zajat. V táboře Stalag Luft III v Saganu se podílel na přípravách Velkého útěku, ale těsně před jeho provedením byl přemístěn do pobočného tábora Belaria. Dne 1. února 1945 uprchl během evakuace tábora a přidal se k Rusům. Z RAF odešel v padesátých letech a věnoval se farmaření. Při natáčení filmu Bitva o Británii se spřátelil s Adolfem Gallandem, jehož synovi byl za kmotra. Zemřel ve věku 70 let dne 5. května 1987.

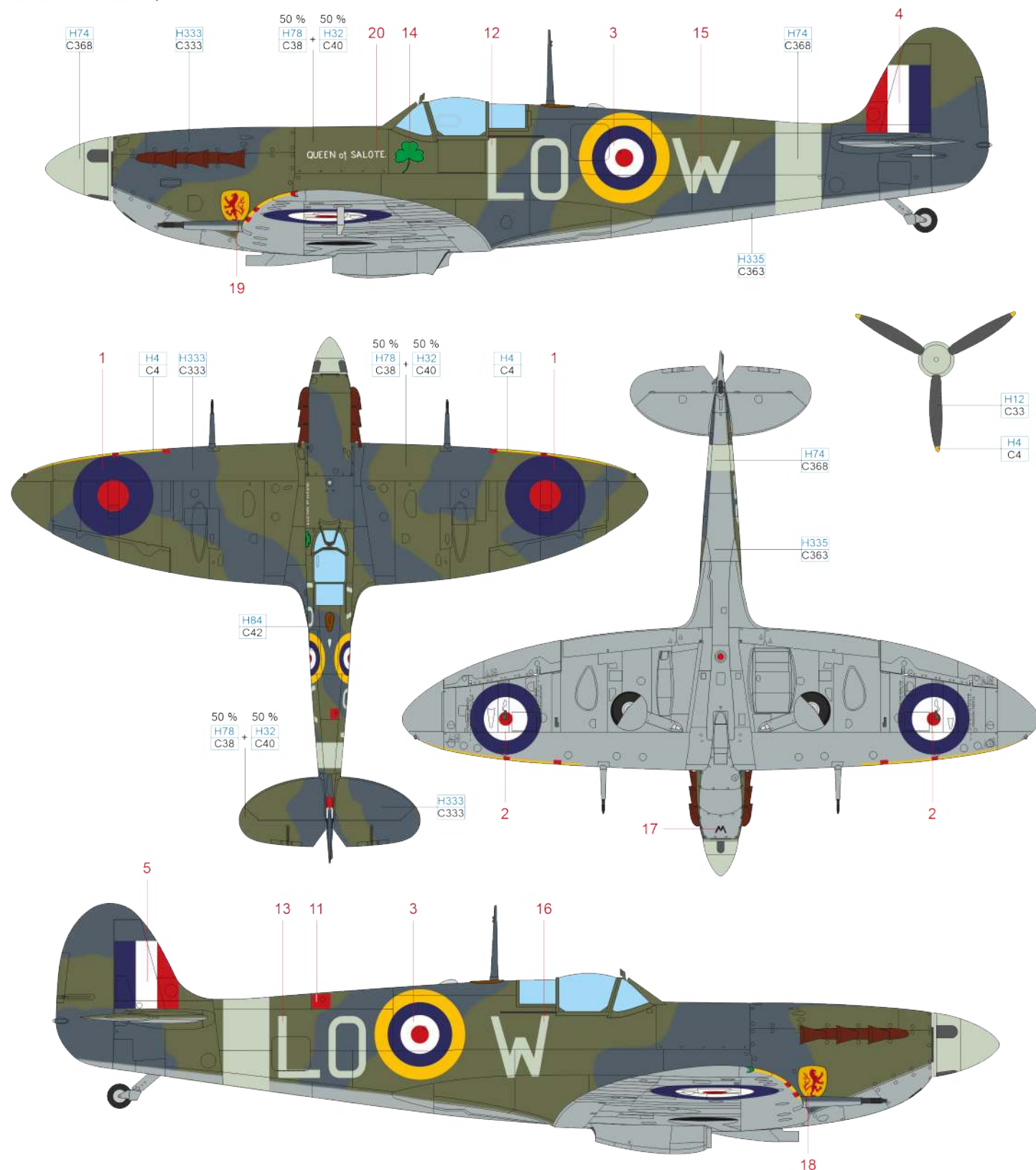


DARK GREEN	H330 C361	OCEAN GRAY	C362	MEDIUM SEA GRAY	H335 C363	SKY	H74 C368	MAHOGANY	H84 C42	YELLOW	H4 C4	BLACK	H12 C33
------------	-----------	------------	------	-----------------	-----------	-----	----------	----------	---------	--------	-------	-------	---------

eduard

B BM124, S/Ldr Brendan E. F. Finucane, No. 602 Squadron, RAF Kenley, Velká Británie, duben 1942

Spitfire s/n BM124 byl prezentační letoun darovaný Británii královnou Salote z Tongy a přidělený speciálně S/Ldr Brendonu Finucaneovi. Byl dodán 14. března 1942 a Finucane s ním nepřetržitě létal až do 18. června 1942, kdy při přistání v Redhillu narazil koncem křídla do země. Letadlo bylo těžce poškozeno, a ačkoli bylo po rozsáhlé opravě vráceno jednotce, Finucane s ním už nelétal. V jeho kokpitu získal svá poslední vítězství: dva potvrzené sestřely, dva sdílené, čtyři pravděpodobné a čtyři poškození. Finucaneův BM124 byl stejně jako jeho předchozí Spitfiry přebarven na horních plochách námořními odstíny Dark Slate Grey/Extra Dark Sea Grey, spodní plochy zůstaly v odstínu Medium Sea Grey. Náběžná hrana měla vlnkovaný přechod mezi horní a spodní částí kamufláže. Pod čelním štítkem měl nakreslen osobní emblém Shamrock a trupové písmeno W. Pro propagandistické účely byl v květnu na kryt nádrže namalován nápis QUEEN of SALOTE. Jak se později ukázalo, nápis nebyl napsán správně a ministerstvo letectví zadalo pozměňovací návrh požadující úpravu porízených fotografií z „QUEEN of SALOTE“ na „QUEEN SALOTE“. Slovo „of“ tak bylo z negativů hrubě seškrábáno. S respektem k původu a tradicím No. 602 Squadron nechal Finucane umístit na kryty motorů u Spitfirů No. 602 Squadron znak perutě — vztyčeného červeného skotského lva ve žlutém erbu. Za svoji válečnou kariéru dosáhl Finucane 32 sestřelů a stal se tak třetím nejúspěšnějším pilotem Spitfirů během 2. světové války.

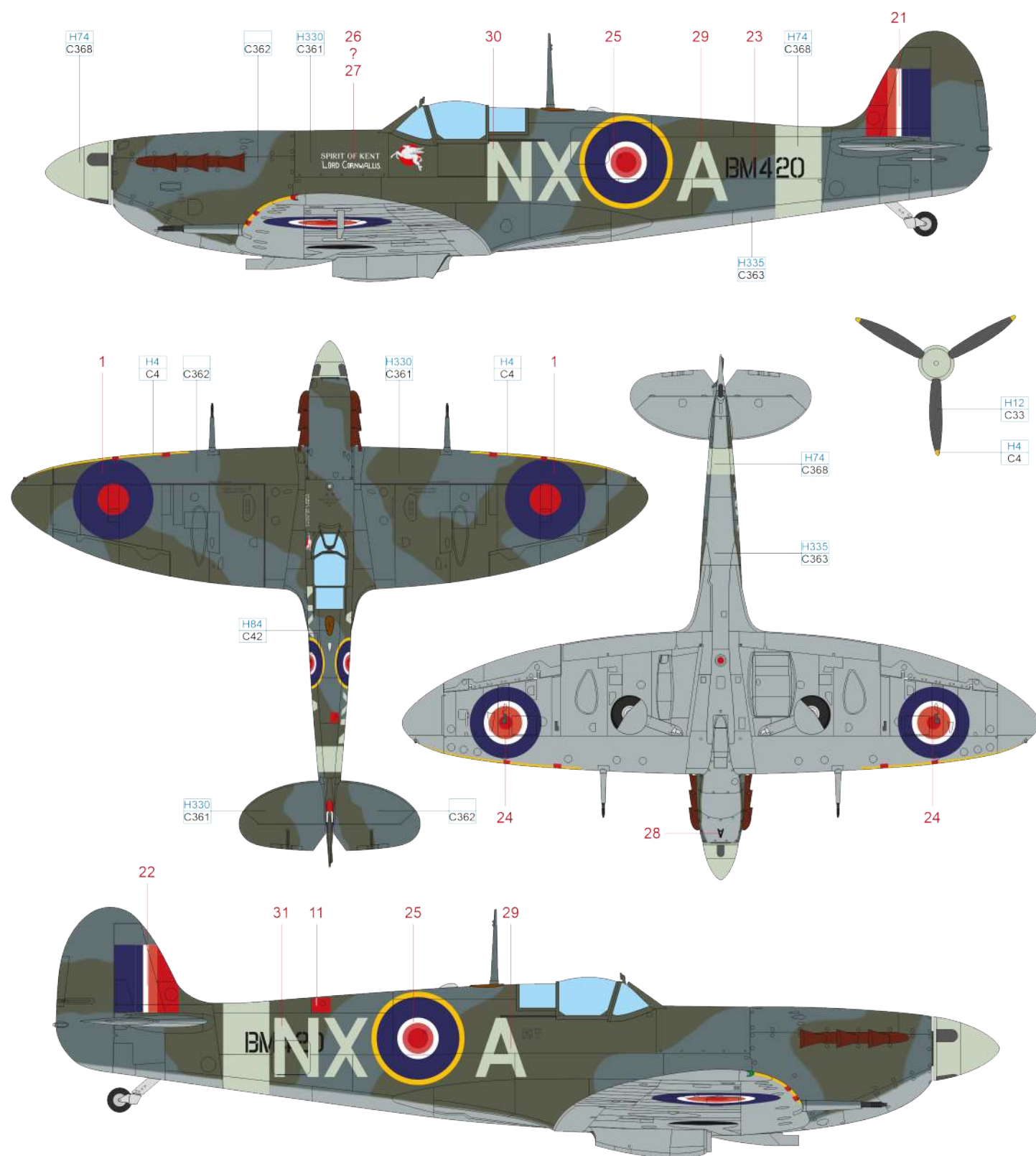


OLIVE GREEN	H78	FIELD GRAY	H32	EXTRA DARK SEA GRAY	H333	MEDIUM SEA GRAY	H335	SKY	H74	MAHOGANY	H84	YELLOW	H4	BLACK	H12
	C38		C40		C333		C363		C368		C42		C4		C33

eduard

C BL299, S/Ldr Michael G. F. Pedley, No. 131. Squadron, RAF Lianbedr, Velká Británie, leden – duben 1942

Michael Pedley nastoupil do RAF v roce 1935 a sloužil u 2. (armádní) letky až do roku 1939, kdy se stal instruktorem. V listopadu 1941 převzal velení No. 131 Squadron. Během operace Jubilee (vytvoření u Dieppe) dosáhl dvou sestřelů. V září mu bylo uděleno vyznamenání DFC a byl povýšen na velitele No. 323 Wing, se kterým se zúčastnil operace Torch v severozápadní Africe. V lednu 1944 převzal velení No. 337 Wing v Egyptě a později v Řecku. Během válečných let dosáhl pěti sestřelů. Po válce zůstal v RAF a v roce 1956 byl jmenován členem Řádu britského impéria (OBE) za práci při řízení a velení ofenzivních leteckých operací proti teroristům v Malajsku. V roce 1957 odešel do výslužby. Zajímavostí Spitfiru BM420, se kterým S/Ldr Pedley létal u No. 131 Squadron, je nestandardní velikost spodních výsostných znaků a čerstvá aplikace výsostného označení typu C, pod kterým prosvítá původní znak typu A. Nápis Spirit of Kent poukazuje na hrabství Kent ve Velké Británii, které zaplatilo celou letku Spitfirů. Hlavní zásluhu na sbírce obyvatel hrabství Kent měl lord Cornwallis, který se obrátil s výzvou na obyvatele Kentu a po zasedání válečného nouzového výboru byl založen Kent County Spitfire Fund. Obyvatelé Kentu a okolních měst mezi sebou začali brzy soutěžit o to, kdo vybere nejvíce peněz a do listopadu 1941 se podařilo nashromáždit více než 100 000 liber, což bylo dost na celou letku Spitfirů.

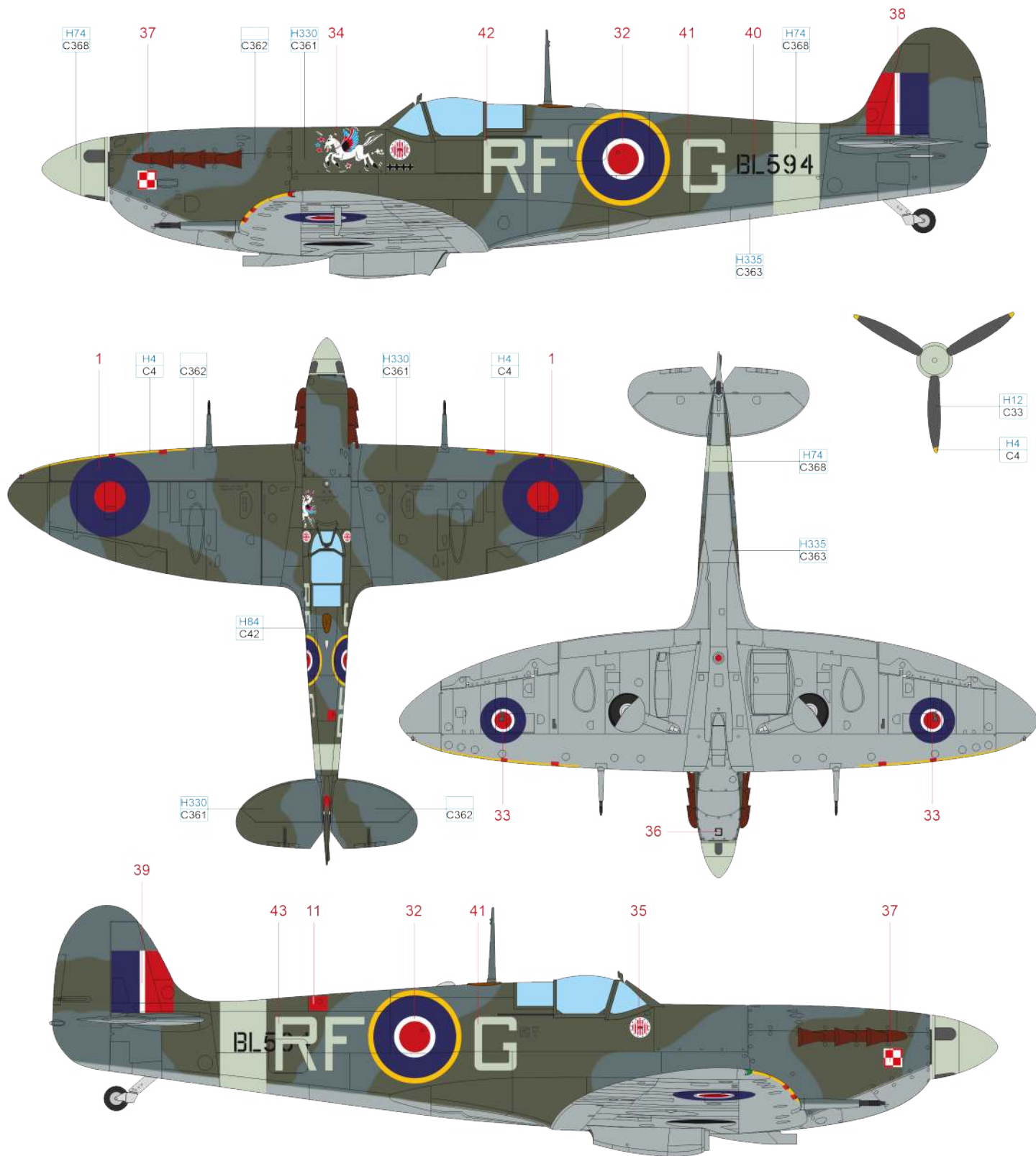


DARK GREEN	H330	OCEAN GRAY	C362	MEDIUM SEA GRAY	H335	SKY	H74	MAHOGANY	H84	YELLOW	H4	BLACK	H12
	C361				C363		C368		C42		C4		C33

eduard

D

BL594 byl dodán No. 242 Squadron v dubnu 1942, ale již v květnu byl poškozen při nehodě, následně opraven a dodán k No. 303 (Polish) Squadron, která tou dobou operovala z letiště Kirton-in-Lindsey. Zde byl opatřen kódy RF-G a stal se osobním strojem F/O Horbaczewskiho, který si na trup nechal nakreslit dosavadní skóre čtyř potvrzených sestřelů a osobní emblém poněkud divoce vypadajícího Pegasa. Na začátku února 1943 se No. 303 Squadron přesunula do Hestonu, ale BL594 zůstal na letišti v Kirton-in-Lindsey a stal se osobním letounem velitele No. 2 Polish Wing, W/Cdr Alexandra Gabszewicze opatřen novými kódy G-WX.

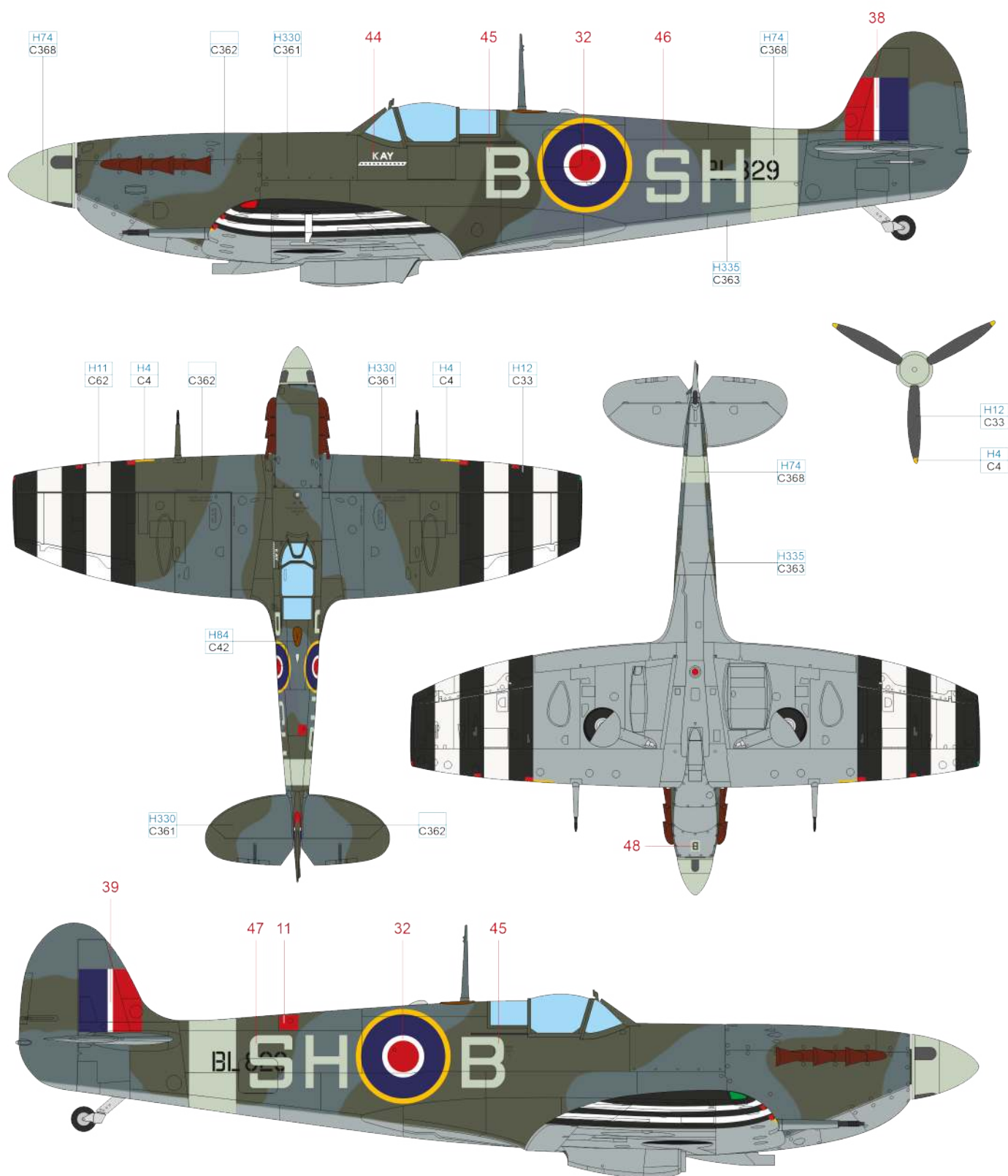


DARK GREEN	H330 C361	OCEAN GRAY	C362	MEDIUM SEA GRAY	H335 C363	SKY	H74 C368	MAHOGANY	H84 C42	YELLOW	H4 C4	BLACK	H12 C33
-------------------	--------------	-------------------	------	------------------------	--------------	------------	-------------	-----------------	------------	---------------	----------	--------------	------------

eduard

E BL829, F/Lt John Plagis, No. 64 Squadron, Coltishall, Velká Británie, březen - září 1943

John Plagis se narodil 10. března 1919 v Hartley v Jižní Rhodesii. Po vypuknutí války se přihlásil k rhodesijskému letectvu, ale byl odmítnut, protože byl oficiálně řeckým občanem. Proto se v roce 1940 přihlásil do RAF. Na konci června se nejprve připojil k No. 65 Squadron, následně se přesunul k No. 266 Squadron. 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. Následně byl převelen k No. 185 Squadron jako velitel A Flightu a do konce června sestřelil další tři protivníky. Počátkem července se vrátil zpět do Velké Británie a byl převelen k No. 53 OTU. K operační činnosti se vrátil v dubnu 1943 s No. 64 Squadron, se kterou se v září účastnil klamné operace Starkey a do konce roku dosáhl dalších dvou sestřelů. V červenci 1944 převzal velení No. 126 Squadron a během vylovení v Normandii dosáhl dalších tří sestřelů. V prosinci jednotka přezbrojila na Mustangy a Plagis byl povýšen na velitele Wingu. Po válce velel No. 234 Squadron a No. 266 Squadron na Meteorech Mk.III. Z RAF odešel v květnu 1948 a vrátil se zpět do Rhodesie. Za války sestřelil 15 letadel samostatně, dva ve spolupráci a stal se tak nejúspěšnějším řeckým pilotem války.

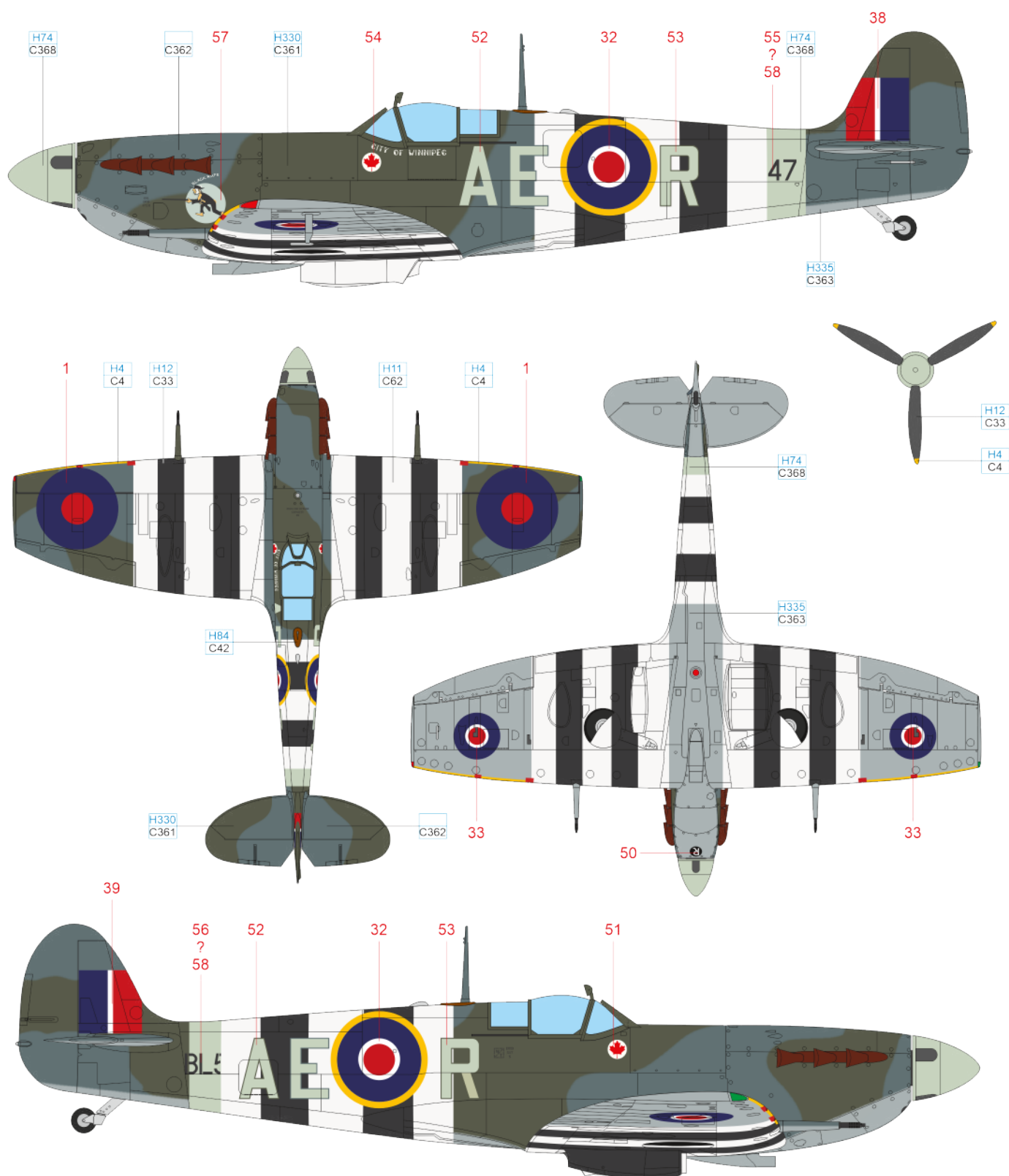


DARK GREEN	H330 C361	OCEAN GRAY	C362	MEDIUM SEA GRAY	H335 C363	SKY	H74 C368	MAHOGANY	H84 C42	YELLOW	H4 C4	BLACK	H12 C33	WHITE	H11 C62
------------	-----------	------------	------	-----------------	-----------	-----	----------	----------	---------	--------	-------	-------	---------	-------	---------

eduard

F BL547, F/O Rick R. Richards, No. 402 Squadron, RAF Horne, Velká Británie, červen 1944

V Den D měla No. 402 Squadron ve své výzbroji směsici starších Spitfirů verze Vb a Vc a velelo jí známé eso S/Ldr G. W. Northcott. Squadrona byla součástí No. 142 Wing, který pod velením dalšího známého kanadského esa W/Cdr Johna Milne Checkettsa operoval jako součást protivzdušné obrany Velké Británie, i když pod operačním řízením 2 TAF v roli stíhacích bombardérů. Na Spitfiry Mk.IX byla No. 402 Squadron znovu přezbrojena v červenci, ale jejich působení u jednotky bylo krátké. Počátkem srpna 1944 došlo k přesunu do Hawkinge, kde byla squadrona přezbrojena na nové výkonné Spitfiry Mk.XIV se kterými se okamžitě zapojila do boje proti létajícím pumám V-1. Koncem září 1944 byla přemístěna k 2 TAF v Belgii a připojila se k No. 125 Wing. V prosinci se stala součástí No. 126 Wing RCAF, kde létala po boku Spitfirů Mk.IX. Konec války zastihl jednotku na německé půdě ve Wunstorfu s celkovým skóre 49,5 zničených nepřátelských letadel ve vzduchu. Jedním ze Spitfirů Vb působících u No. 402 Squadron během Dne D byl i stroj sériového čísla BL547 který byl opatřen trupovými kódy AE-R. Nejčastěji s ním létal F/O Rick Richards, který si nechal na příď svého Spitfiru namalovat kresbu Black Rufe, což byla postavička z komiksového časopisu Li'l Abner. Pod pilotní kabinou nesl standardní označení většiny Spitfirů No. 402 Squadron, tedy červený kanadský list v bílém erbu s bílým nápisem City of Winnipeg.

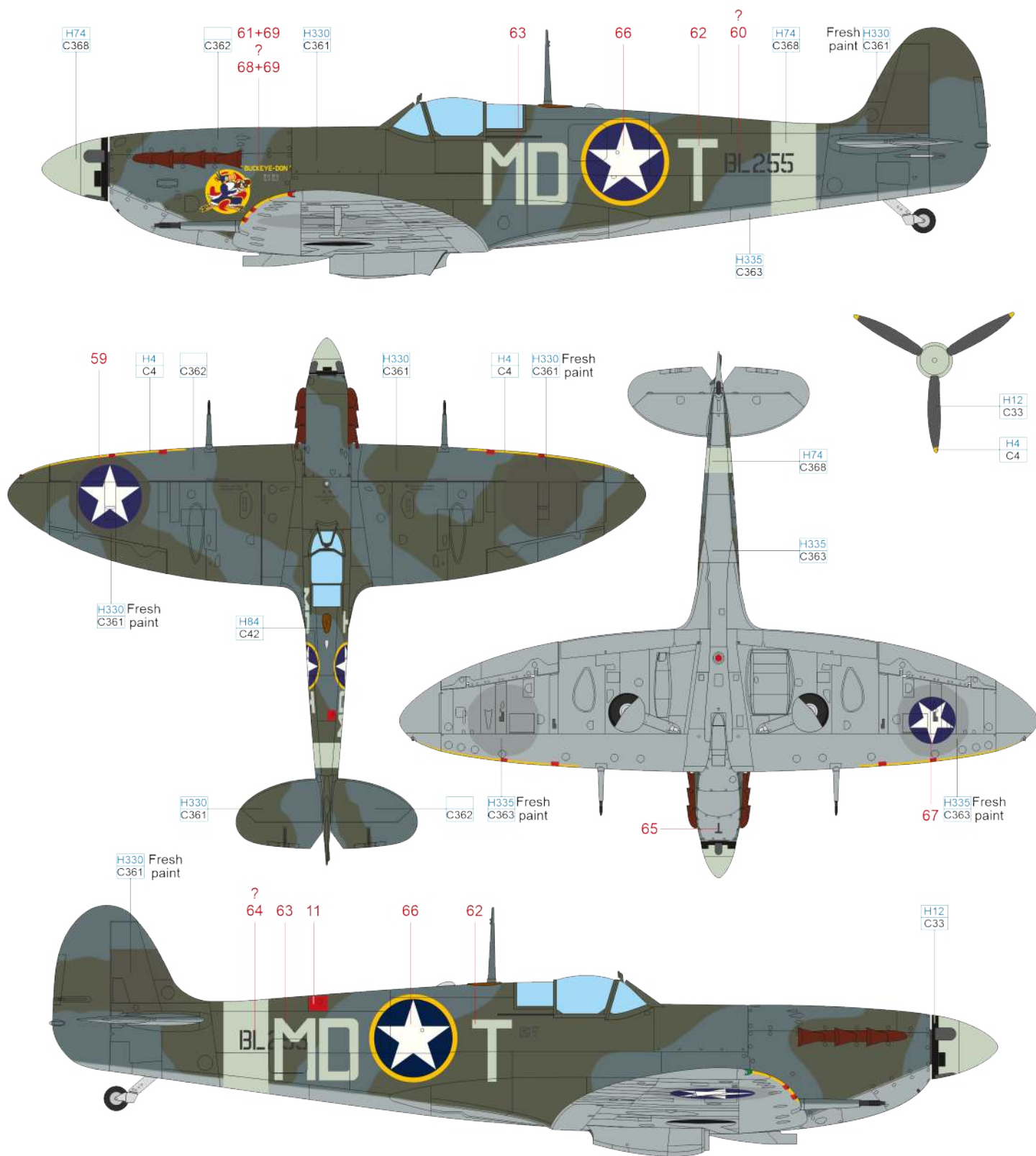


DARK GREEN	H330 C361	OCEAN GRAY	C362	MEDIUM SEA GRAY	H335 C363	SKY	H74 C368	MAHOGANY	H84 C42	YELLOW	H4 C4	BLACK	H12 C33	WHITE	H11 C62
------------	-----------	------------	------	-----------------	-----------	-----	----------	----------	---------	--------	-------	-------	---------	-------	---------

eduard

G

No. 133 (Eagle) Squadron byla zformována v červenci 1941 na základně RAF Coltishall a v roce 1942 byla jako první z amerických squadron 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. Další 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.



DARK GREEN	H330 C361	OCEAN GRAY	C362	MEDIUM SEA GRAY	H335 C363	SKY	H74 C368	MAHOGANY	H84 C42	YELLOW	H4 C4	BLACK	H12 C33
-------------------	--------------	-------------------	------	------------------------	--------------	------------	-------------	-----------------	------------	---------------	----------	--------------	------------

