

P-51D-5 Mustang™

eduard

1/72 Scale Plastic Model Kit



Produced under license

Boeing, P-51 Mustang, their distinctive logos, product markings and trade dress are trademarks of The Boeing Company.

ProfiPACK
edition



item No. 70171

P-51 Mustang je jedním z nejslavnějších stíhacích letounů všech dob a jakkoli se jedná o americkou konstrukci, vděčí za svůj vznik a vývoj do značné míry Velké Británii.

V roce 1940 se britská nákupní komise (British Buying Comitee) obrátila na společnost North American Aviation (NAA) s žádostí o výrobu strojů Curtiss P-40 pro potřeby RAF. Prezident NAA James Kindelberger ovšem místo toho nabídl vývoj zcela nového, lepšího letounu. Britové souhlasili a tým vedený šéfkonstrukteřem Edgarem Schmuedem (německým imigrantem s rakouskými kořeny) zahájil vývojové práce. Předběžný návrh byl schválen 4. května 1940, finální montáž prvního prototypu začala 9. září (jen 127 dní po schválení) a první let stroje s označením NA-73X provedl zkušební pilot Vance Breese 26. října.

Inovativní stíhač

Pro nový letoun byl zvolen řadový dvanáctiválec V-1710-39 firmy Allison s výkonem 809 kW (1100 koní). Konstrukteři se snažili vytvořit v zájmu snížení aerodynamického odporu tak štíhlý trup, jak to jen bylo možné. Z obdobného důvodu zvolili laminární profil křídla, který ovšem vyžaduje co nejhladší povrch. Proto byla celá přední část plochy křídla z obou stran tmelena a broušena do hladka. Další inovací bylo umístění chladiče v „podbřišku“ pod trupem až na úrovni odtokové hrany křídla. Chladič navíc využíval Meredithův efekt, takže vyvířel dodatečný tah. Výzbroj sestávala z dvou trupových a čtyř křídelních kulometů Browning ráže 12,7 mm (varianta Mk.Ia měla čtyři 20mm kanóny). Britská strana vybrala pro nový stroj název Mustang, který následně převzali také Američané.

První Mustangy Mk.I dorazily k RAF v říjnu 1941. Jejich výkony byly shledány uspokojivými, byly rychlejší než Spitfiry Mk.V a měly více než dvojnásobný dolet. Motor ale kvůli jednostupňovému přepřehňování dosahoval nejvyššího výkonu již v 3597 m a nad touto výškou rychle klesal. Protože se boje nad Evropou odehrávaly výše, bylo rozhodnuto využívat Mustangy jako průzkumné a útočné stroje. Americké vzdušné síly měly o nový letoun rovněž zájem, ale protože již měly zajištěny dodávky síhacích P-40, P-39 a P-38, požádaly NAA o úpravu na střemhlavý bombardér s aerodynamickými brzdami (verze A-36).

Kouzlo Merlinu

V zájmu vyřešení problému s výkony ve větších výškách byl ve Velké Británii zastavěn do jednoho Mustangu Mk.I dvoustupňově přepřehňovaný motor R&R Merlin 61. Zkoušky takto upraveného Mustangu X ukázaly, že dosahuje maximální rychlosti 697 km/h v 6700 m, což bylo o 161 km/h více než u Mustangu Mk.I. Bylo evidentní, že vznikl pozoruhodný stíhač a konstrukční tým NAA zahájil práce na vývoji sériového provedení, pro které zvolil licenční verzi Merlinu vyráběnou v USA Packardem. Jeho V-1650-1 prodělal oproti originálu řadu změn a na výsledný stroj tedy nebylo možno instalovat britské Merliny. Dvoustupňové přepřehňování si vyžádalo mezichladič stlačeného vzduchu, který byl umístěn do zvětšeného tělesa chladiče pod trupem. Trupové kulometry byly odstraněny. Krátce po zahájení výroby požádal vrchní velitel amerických vzdušných sil v Evropě generál Henry Arnold o zvýšení doletu Mustangu, čehož

bylo dosaženo instalací další nádrže (320 l) za pilotní prostor. Výroba nových Mustangů s označením P-51B byla v Inglewoodu zahájena v květnu a o tři měsíce později také v Dallasu jako P-51C. Dodávky pro RAF pokračovaly, stroje byly označeny jako Mustang Mk.III.

Mustangy verzí B/C/Mk.III byly skvělými stíhači, ale trpěly dvěma neduhy: špatným výhledem pilota vzad a zasekáváním kulometů. Britové částečně vyřešili první problém instalací vypouklého překrytu „Malcom Hood“, nicméně konstrukční tým NAA se rozhodl Mustanga opět přepracovat. Hlavní změnu představoval nový kapkový kryt kabiny a s tím související snížený hřbet trupu. Také křídlo bylo přepracováno, aby pojalo šest kulometů 12,7 mm. Nové vedení nábojových pásů pak vyřešilo problém se zasekáváním zbraní. Tím vznikl na sklonku roku 1943 „definitivní“ Mustang, verze P-51D. Výroba byla zahájena jak v Inglewoodu (stroje výrobních bloků se sufixem -NA) a v Dallasu (-NT). Vzhledem k nedostatku duralových vrtulí Hamilton Standard byla část produkce z Dallasu vybavena dutou ocelovou vrtulí AeroProducts. Tyto stroje nesly označení P-51K.

Mustangy P-51D/K se staly skutečnými vládci oblohy všude, kde byly nasazeny, ať v doprovodné nebo hlídkovací stíhací roli, jako průzkumné stroje (modifikace F-6), i při útocích proti pozemním cílům. Celkem bylo vyrobeno 8102 Mustangů verze P-51D a 1500 P-51K. Mnohé z nich zůstaly po válce v operační službě a bojovaly ještě v Korejské válce. Poslední P-51D byl vyřazen ze stavu USAF v roce 1978, zatímco v zahraničních službách zůstaly operační až do roku 1984 (Dominikánská republika). Celkem Mustangy používalo 55 zemí.

Tvůrce es a neúnavný bojovník

Premiérového vzdušného vítězství na Mustangu dosáhl 19. srpna 1942 F/O Hills, když sestřelil Fw 190. Zahájil tím šňůru 4950 sestřelů, kterých piloti Mustangů všech verzí dosáhli za druhé světové války. Celkem 251 z nich se stalo esy, nejúspěšnějším byl George Preddy Jr., který dosáhl na Mustangu 24 ze svých 27 sestřelů, následovali jej John C. Meyer a John J. Woll (oba s 21 sestřely). Pozdější pokořitel hranice zvuku, Charles Yeager se stal prvním pilotem P-51D, který se stal esem během jednoho dne, když 12. října 1944 zaznamenal pět sestřelů.

Tato stavebnice: P-51D-5 Mustang

Verze D-5 byla prvním výrobním blokem, pokud tedy pomineme P-51D-1NA, což bylo 100 nekompletovaných Mustangů poslaných do Austrálie. Celkem bylo vyrobeno 800 P-51D-5NA v Inglewoodu a 200 P-51D-5NT v Dallasu. Série D-5 byla jedinou, která převzala původní tvar směrového stabilizátoru z P-51B/C. Snížená zadní část trupu však měla nižší stabilizační efekt, což se projevilo na směrové nestabilitě rané verze P-51D/K. Řešením bylo zvětšení plochy stabilizátoru přidáním kýlu, k čemuž došlo ve výrobě již od následujícího výrobního bloku P-51D-10. Pro již vyrobené stroje byla dodána polní modifikace, která byla u jednotek postupně provedena. Tento model reprezentuje verzi P-51D-5NA/NT v původním provedení.



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



Před započetím stavby si pečlivě prostudujte stavební návod. Při používání barev a lepidel pracujte v dobře větrané místnosti. Lepidla ani barvy nepoužívejte v blízkosti otevřeného ohně. Model není určen malým dětem, mohlo by dojít k požití drobných dílů.

INSTRUCTION SIGNS

*

INSTR. SYMBOL

*

INSTRUKTION SINNBILDEN

*

SYMBOL

*

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

PLEASE CHECK THE LATEST VERSION OF THE INSTRUCTIONS ON www.eduard.com

PARTS

*

DÍLY

*

TEILE

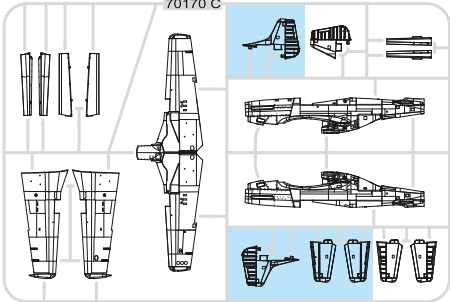
*

PIÈCES

*

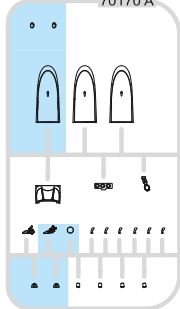
部品

C>

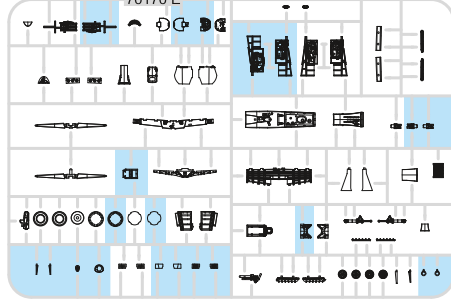


PLASTIC PARTS

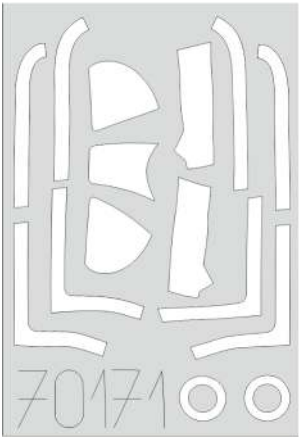
A>



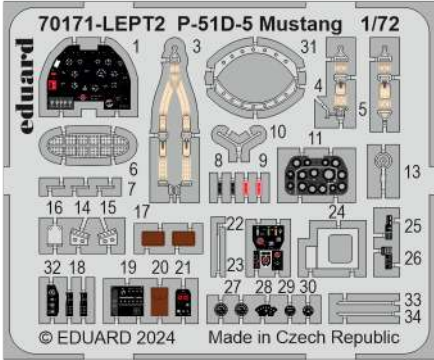
E>



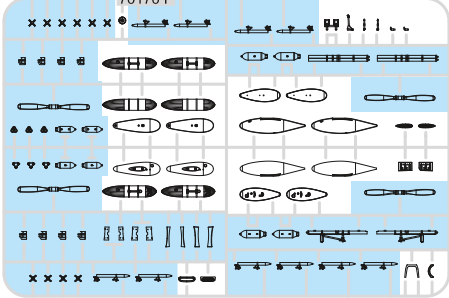
eduard
MASK



PE - PHOTO ETCHED DETAIL PARTS



F>



-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

*

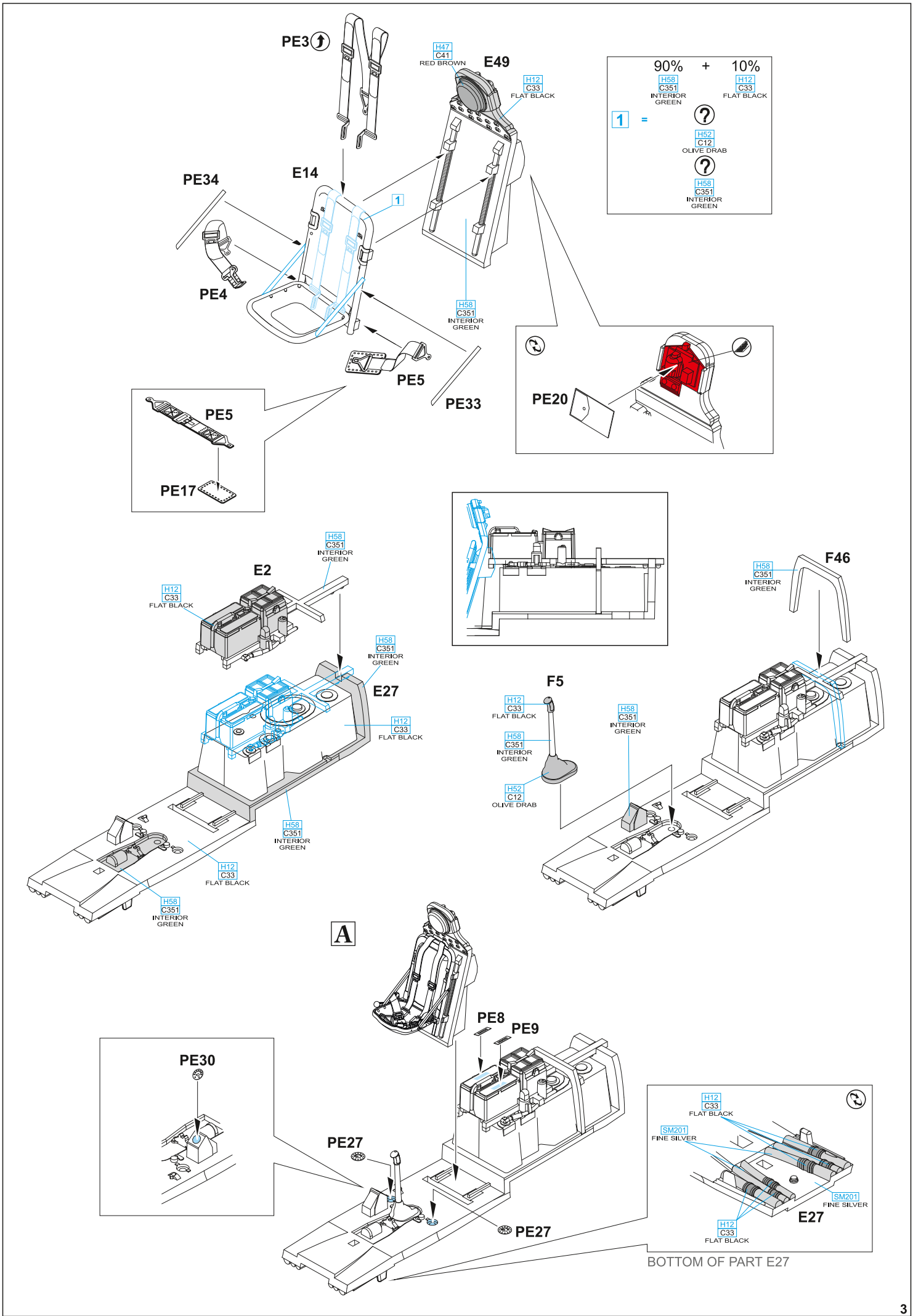
PEINTURE

*

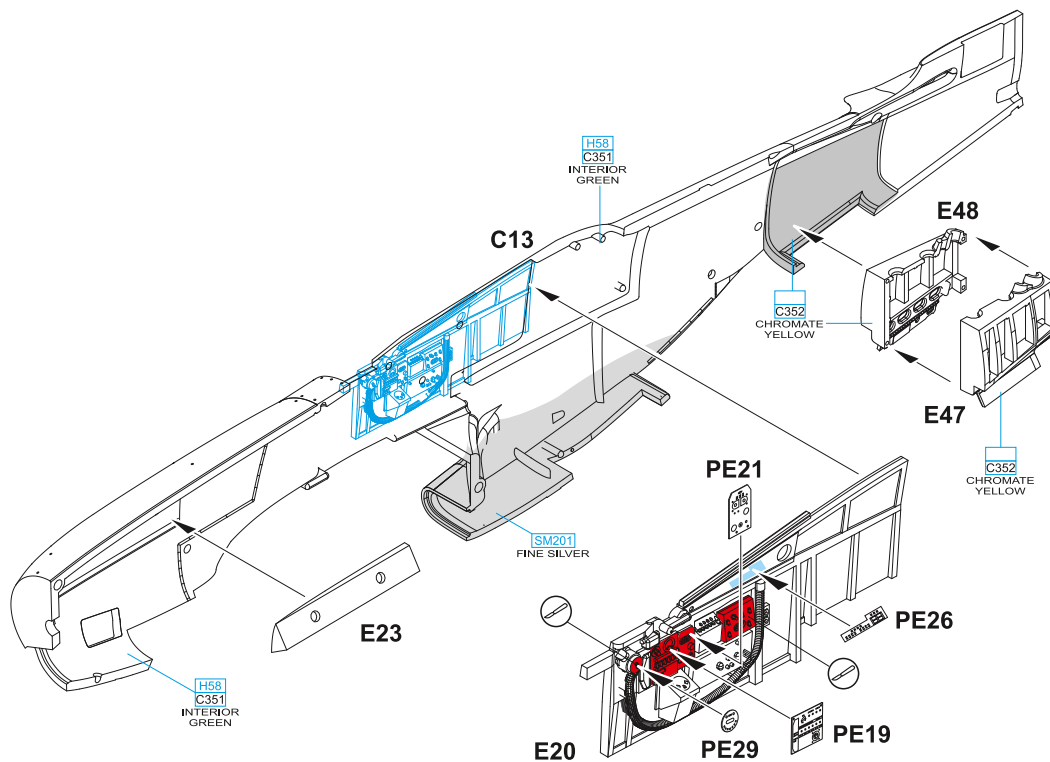
色

GSI Creos (GUNZE)		
AQUEOUS	Mr.COLOR	
H1	C1	WHITE
H8	C8	SILVER
H12	C33	FLAT BLACK
H15	C65	BRIGHT BLUE
H37	C43	WOOD BROWN
H47	C41	RED BROWN
H52	C12	OLIVE DRAB
H53	C13	NEUTRAL GRAY
H58	C351	INTERIOR GREEN
H77	C137	TIRE BLACK
H90	C47	CLEAR RED
H92	C49	CLEAR ORANGE
H94	C138	CLEAR GREEN

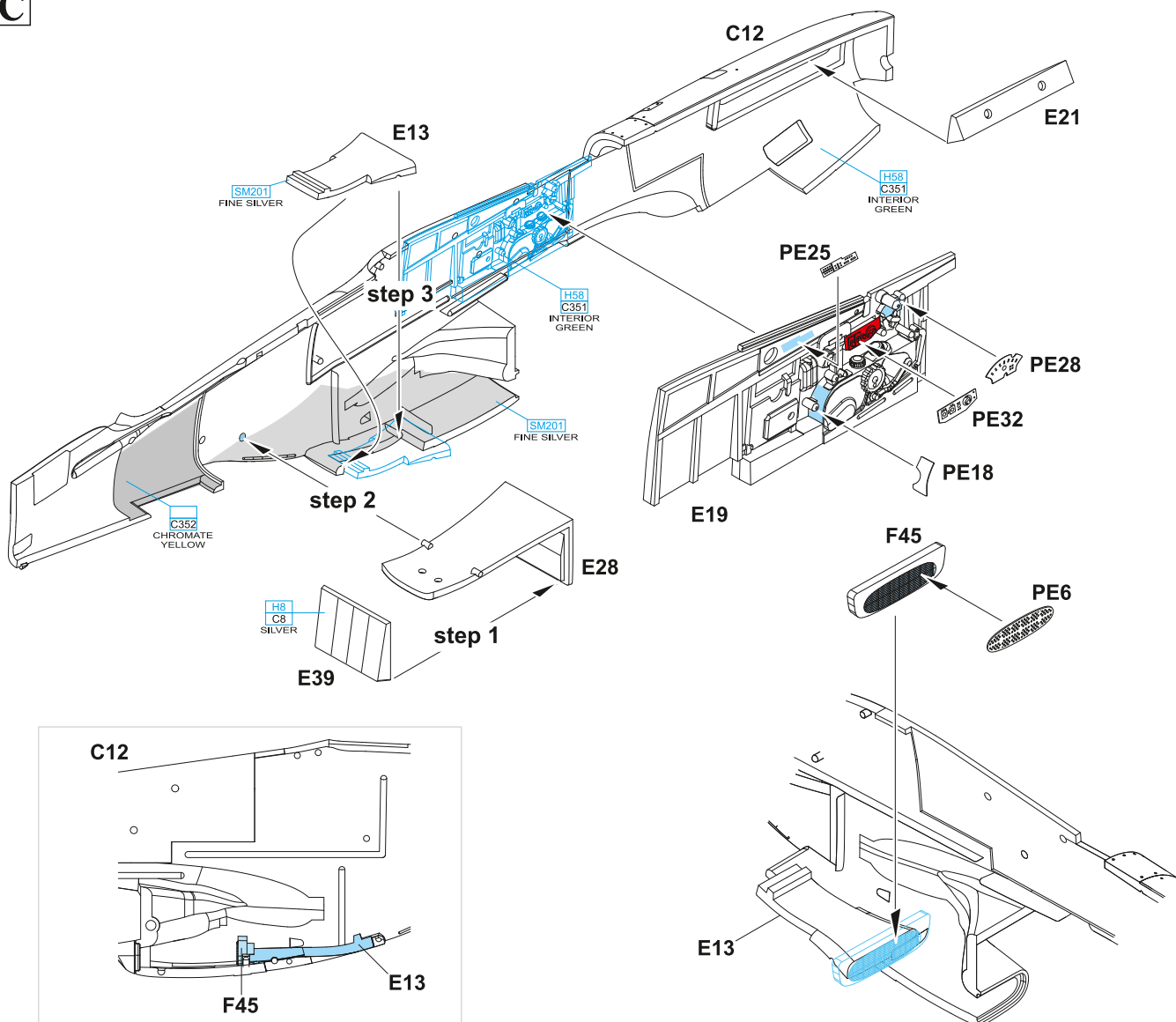
GSI Creos (GUNZE)		
AQUEOUS	Mr.COLOR	
H327	C327	RED
H329	C329	YELLOW
H330	C361	GREEN
H335	C363	MEDIUM SEAGREY
H422	C122	RLM82 LIGHT GREEN
	C352	CHROMATE YELLOW
Mr.METAL COLOR		
MC214		DARK IRON
Mr.COLOR SUPER METALLIC		
SM201		SUPER FINE SILVER
SM203		SUPER IRON

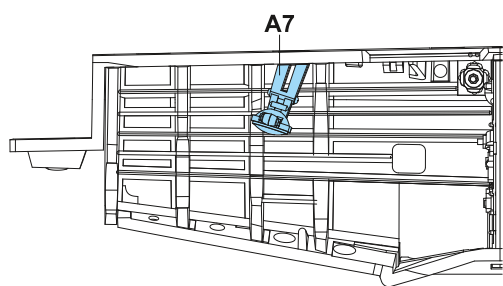
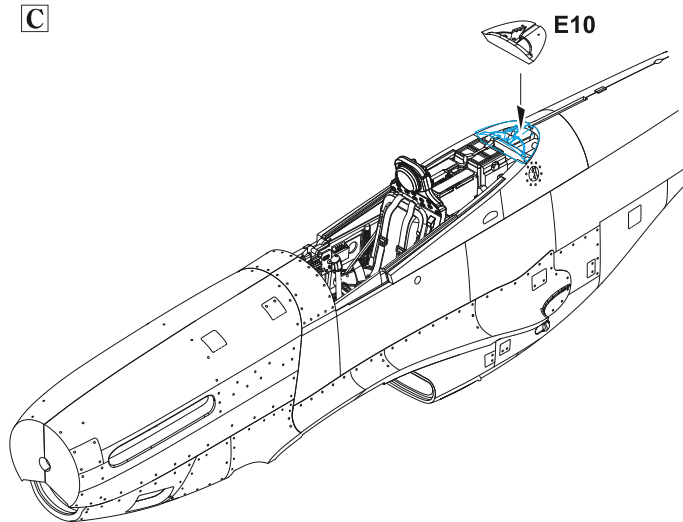
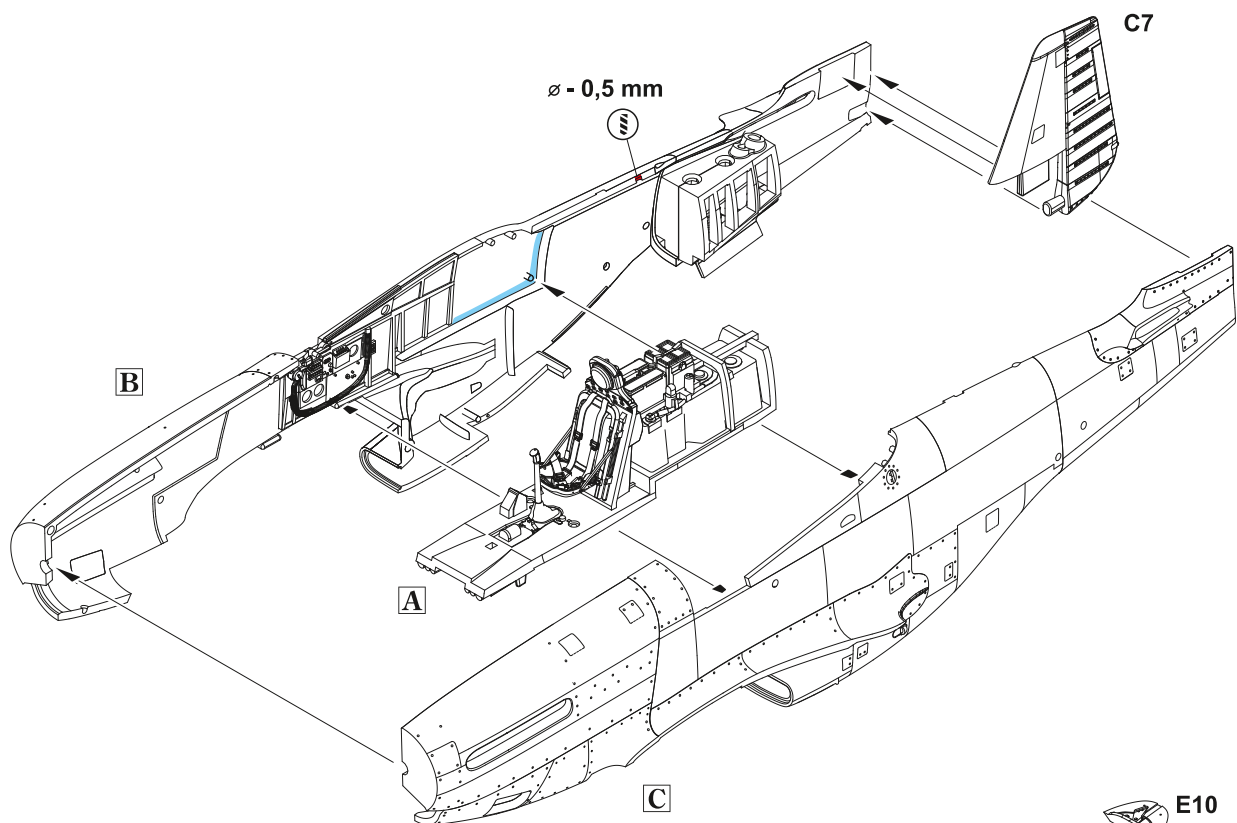


B

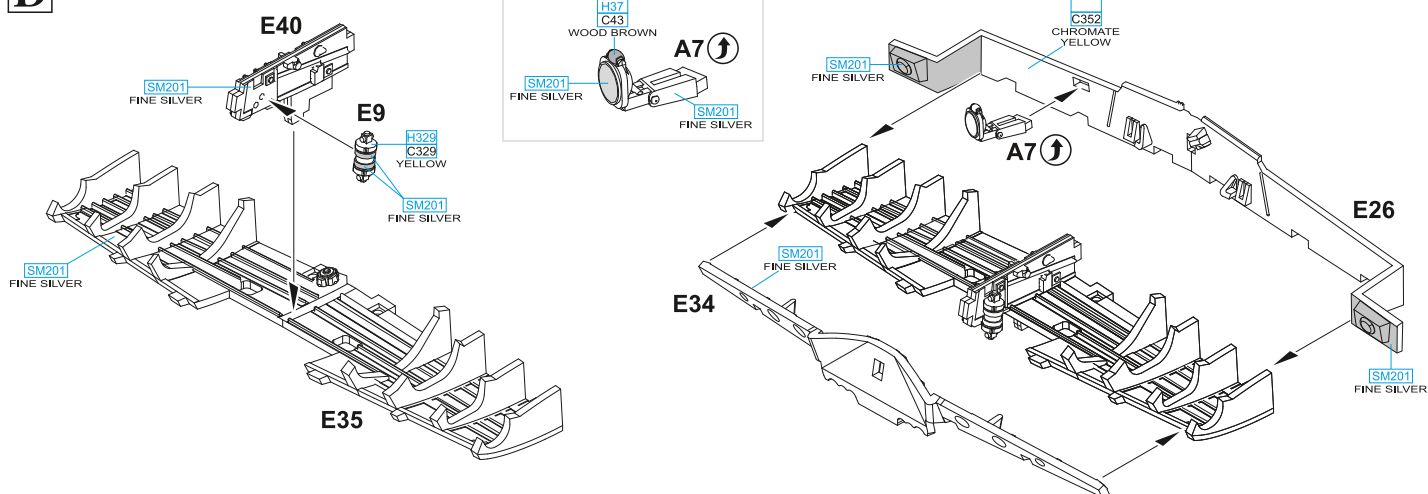


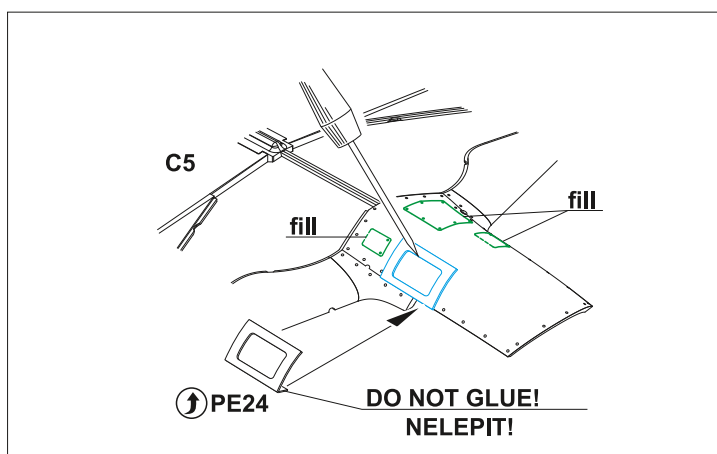
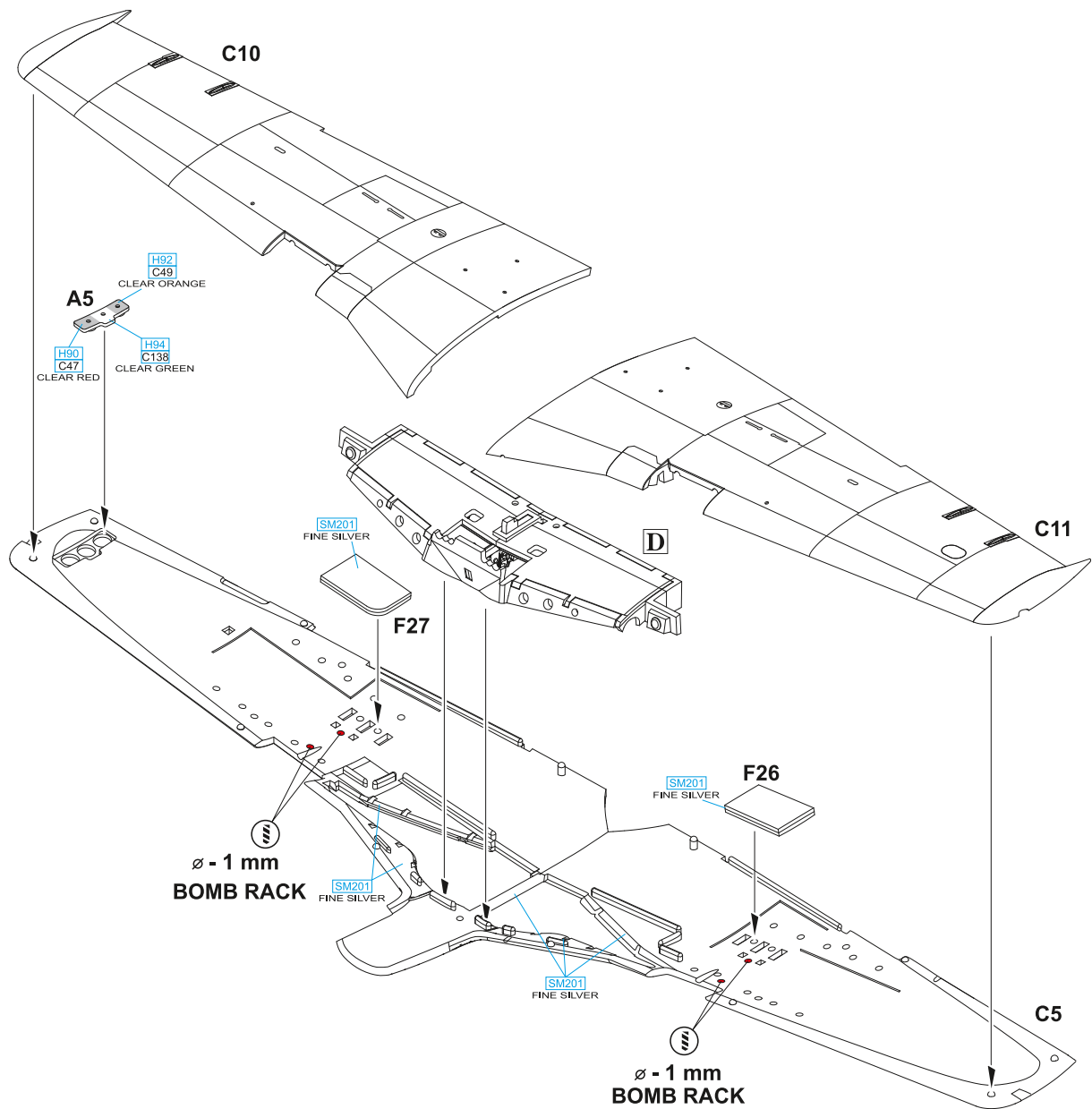
C

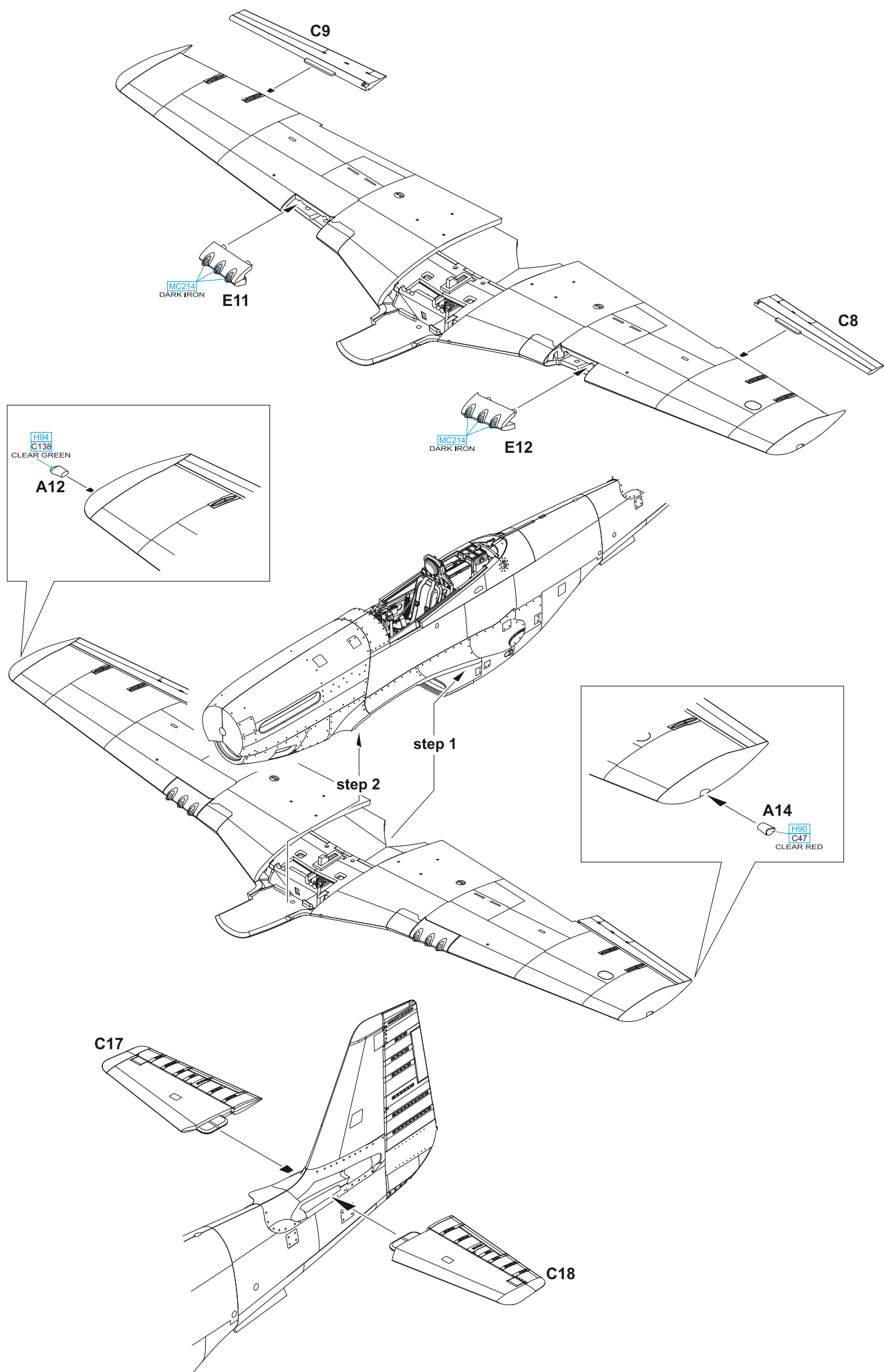


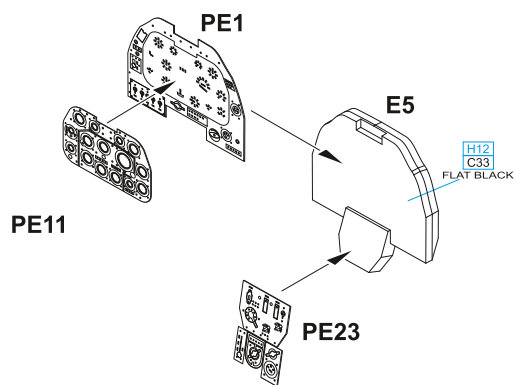


D

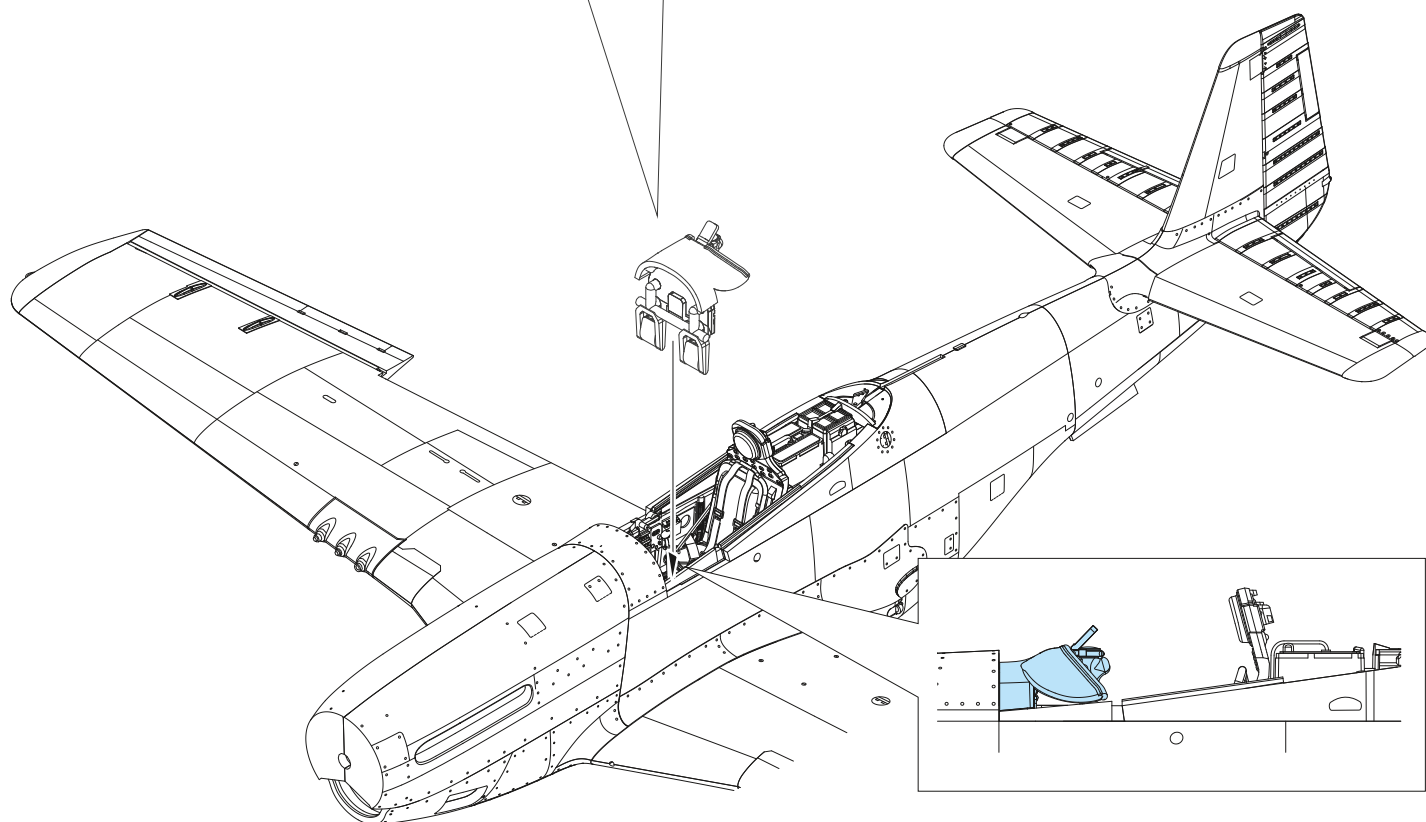
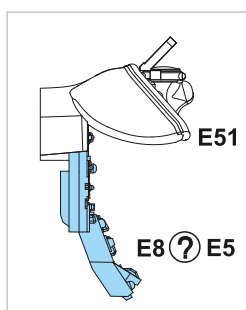
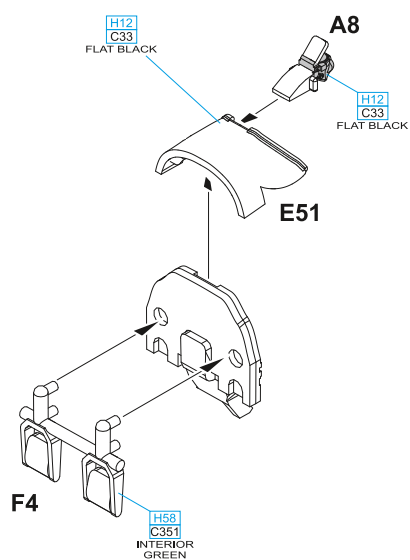
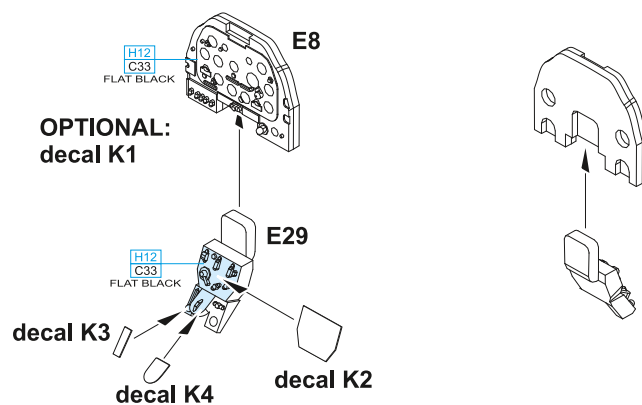


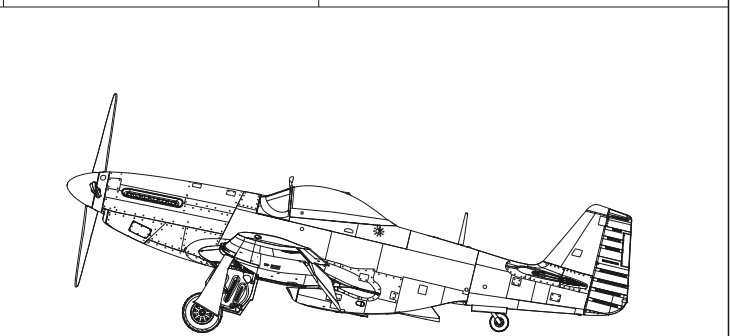
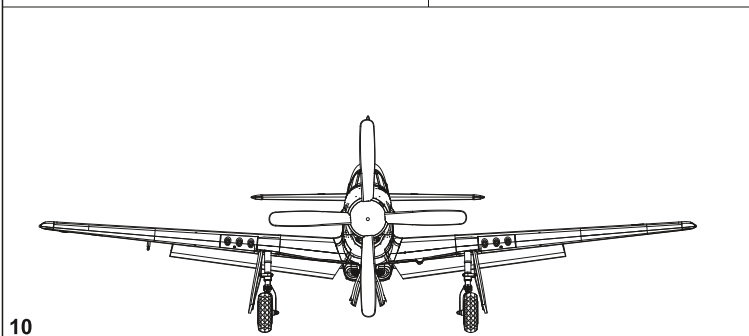
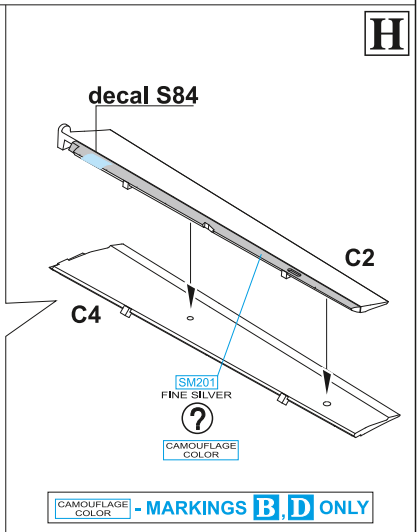
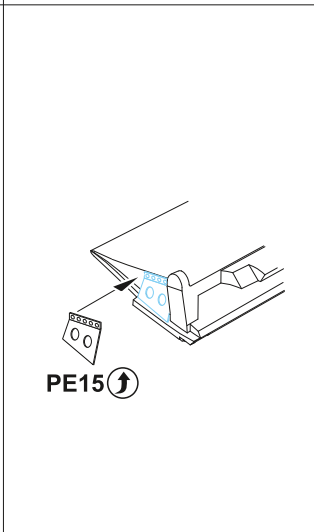
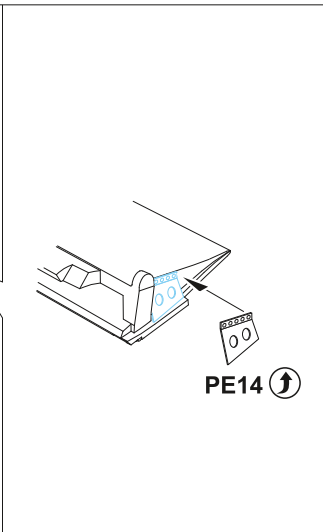
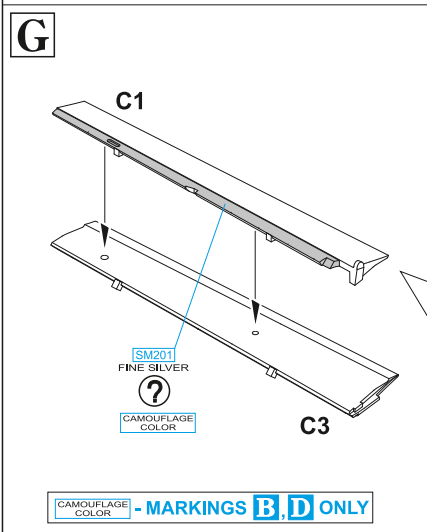
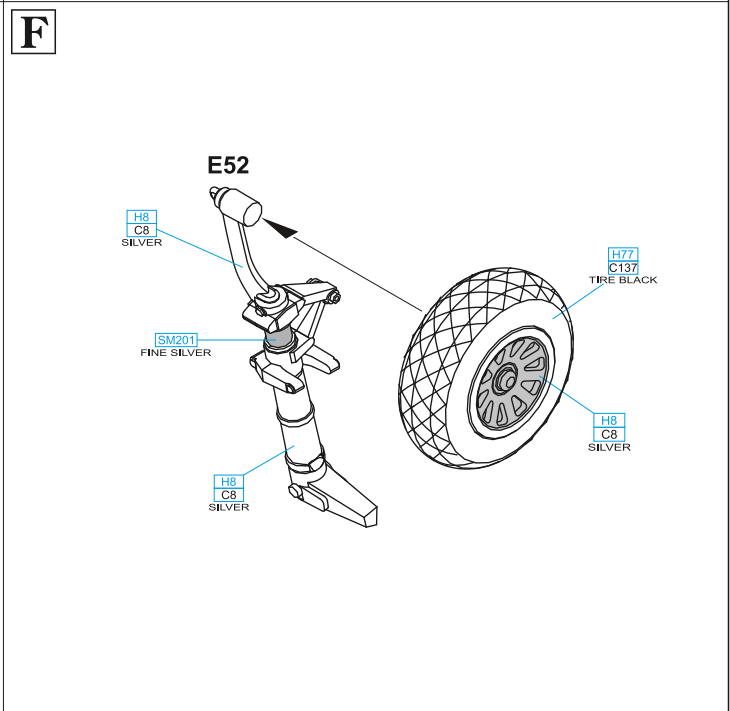
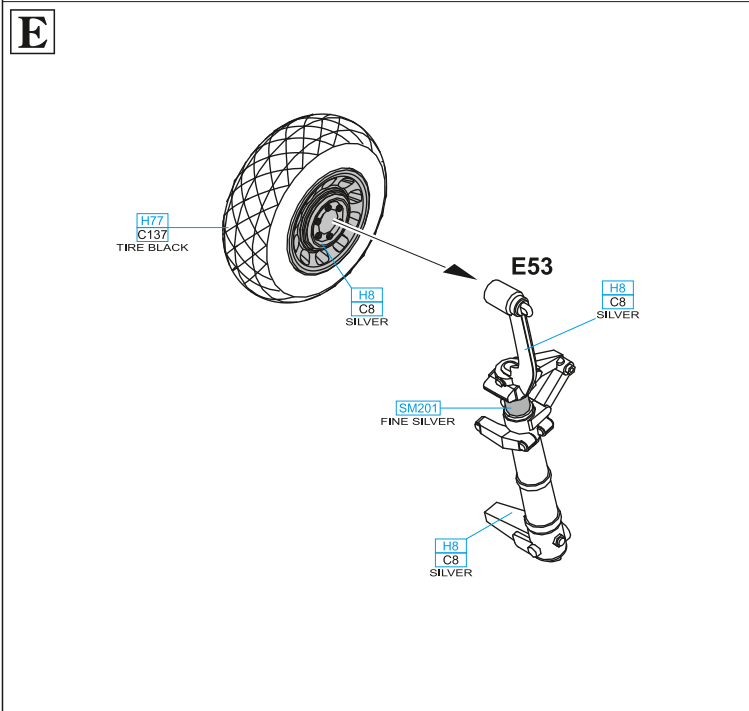
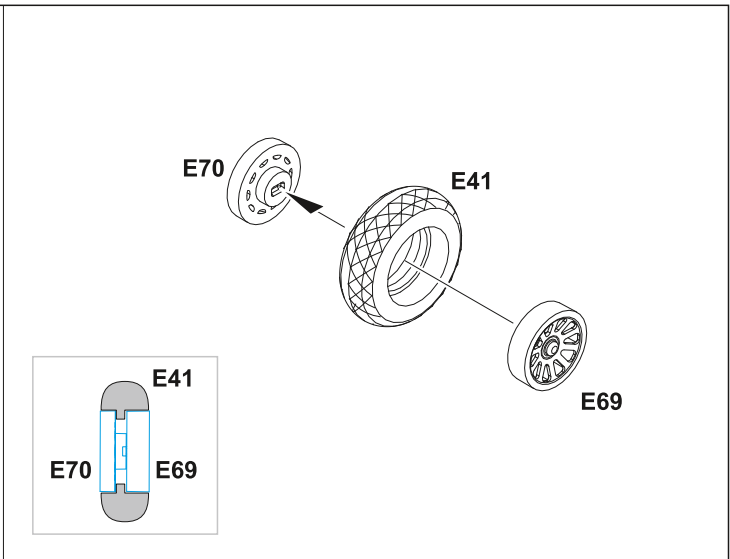
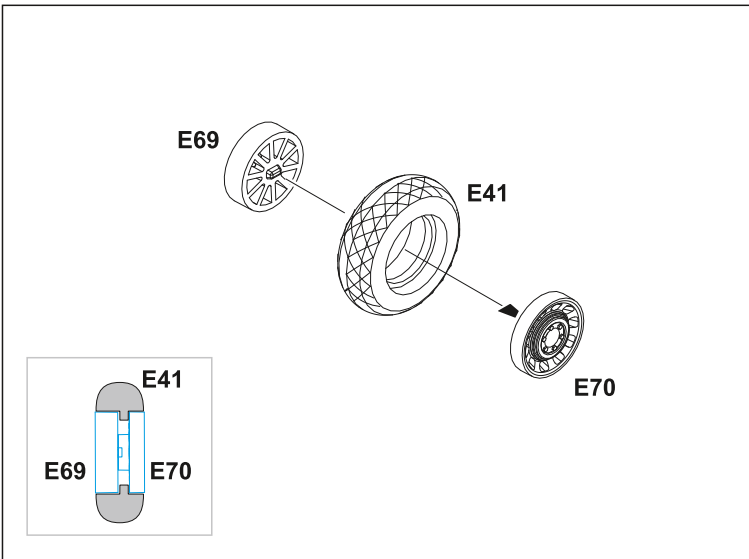


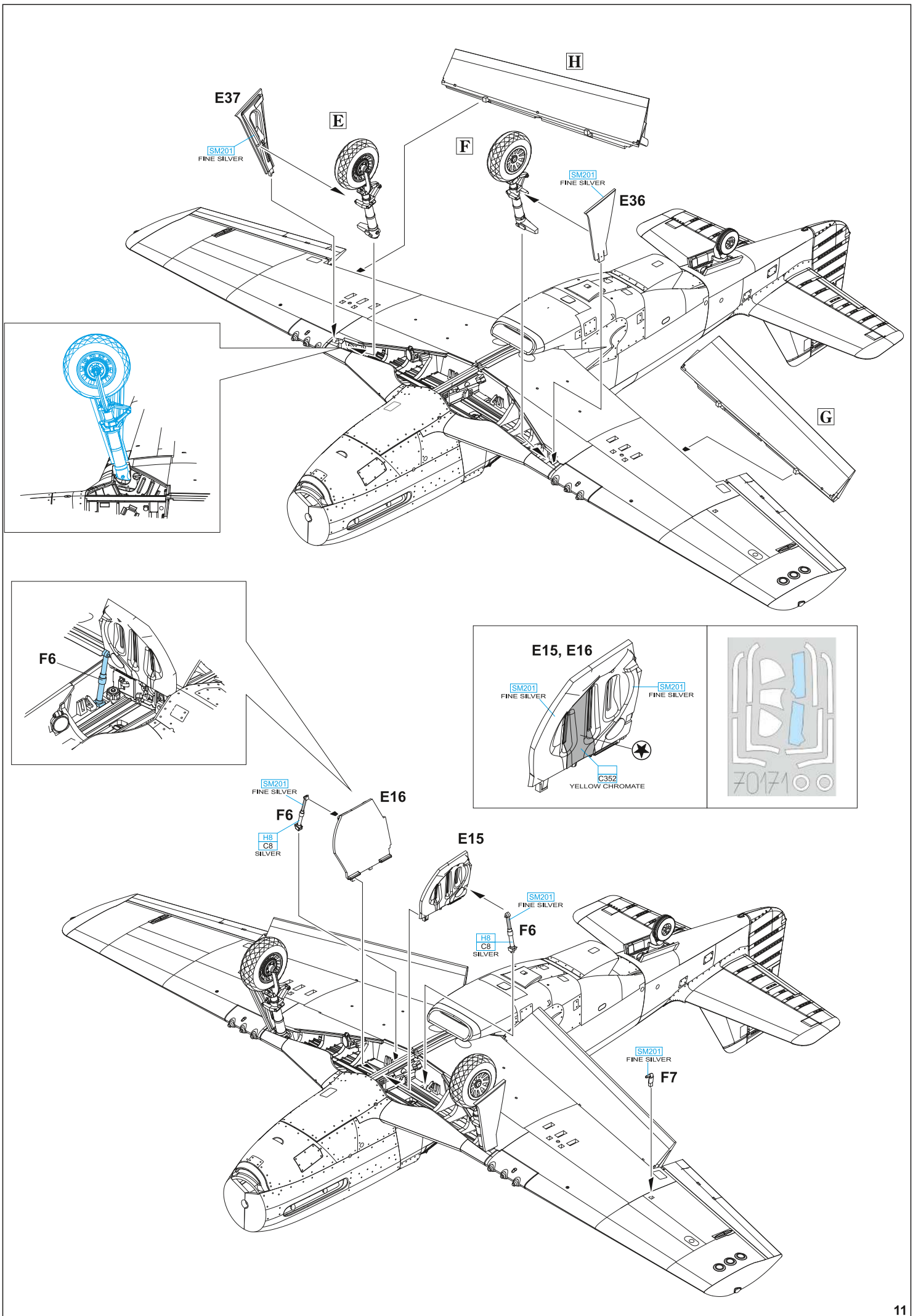




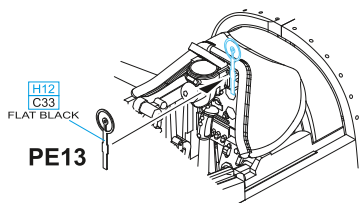
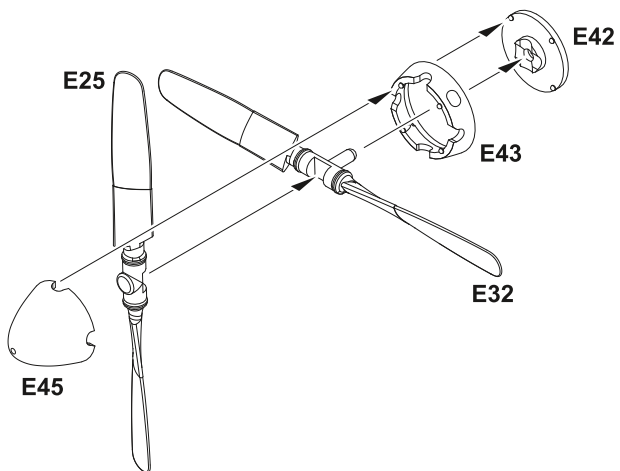
?



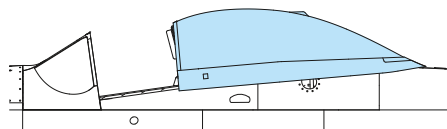




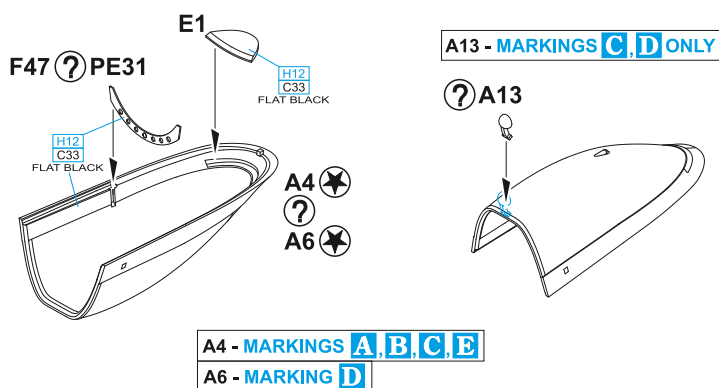
I



OPEN CANOPY POSITION

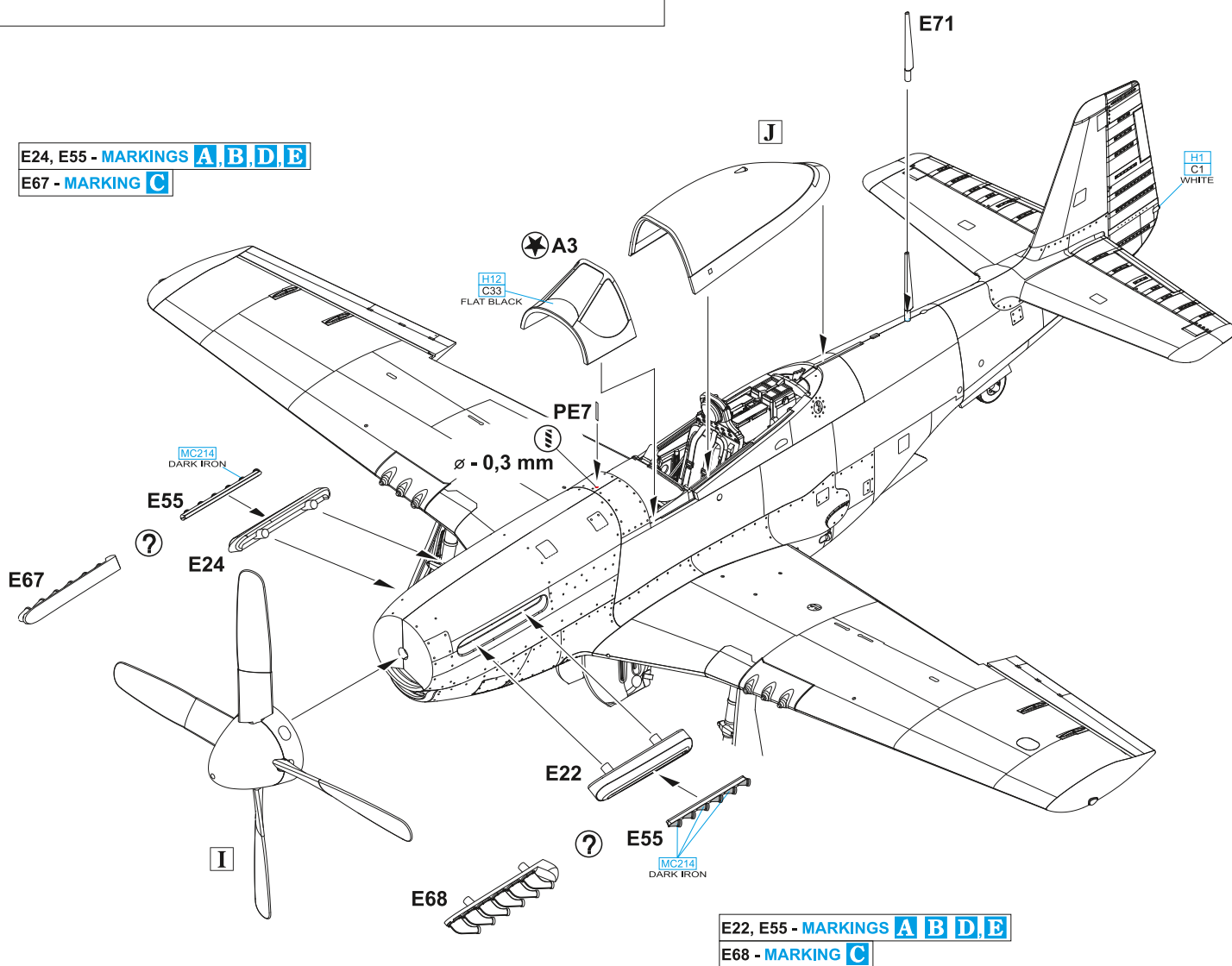


J

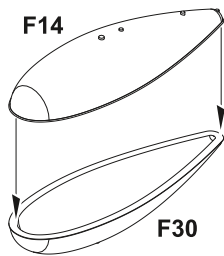


E24, E55 - MARKINGS A, B, D, E

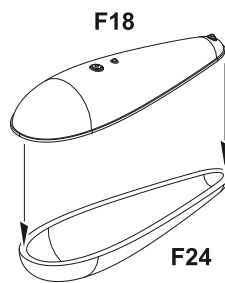
E67 - MARKING C



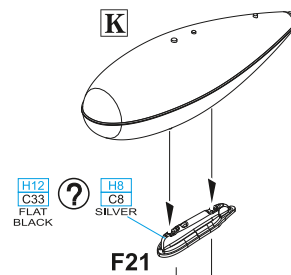
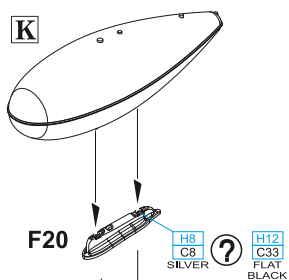
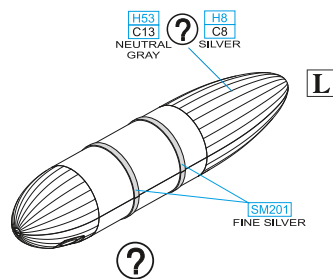
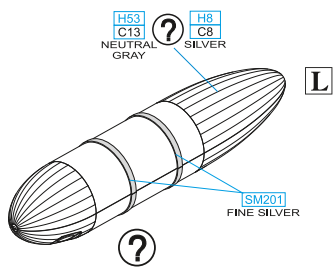
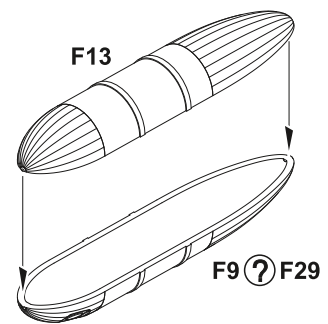
K 2 pcs.



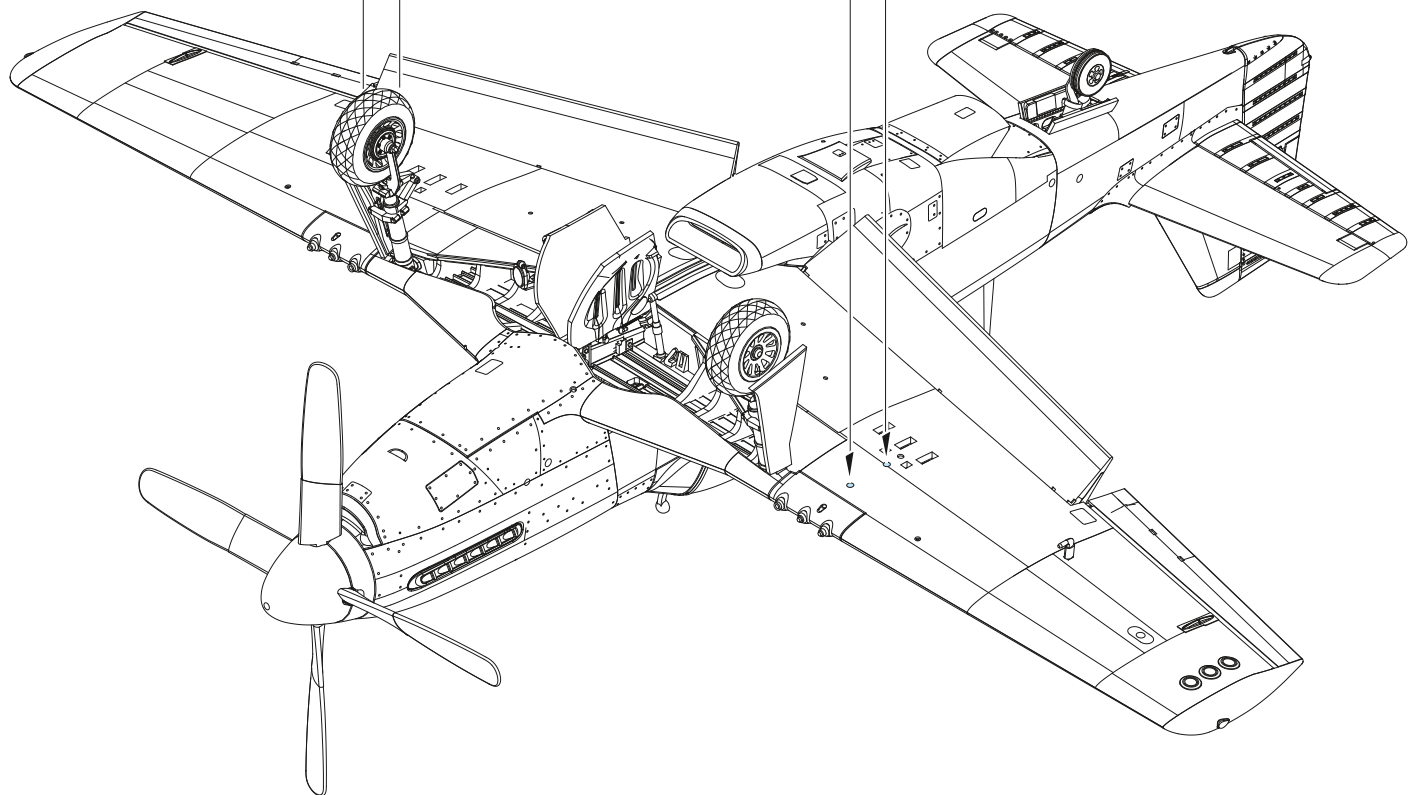
2 pcs.

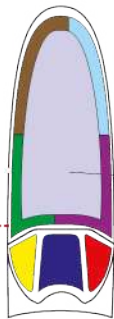
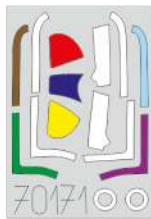
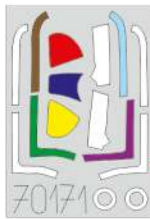
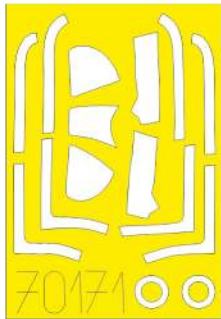


L 2 pcs.



H8 C8 SILVER - MARKINGS C, D, E
H12 C33 FLAT BLACK - MARKINGS A, B

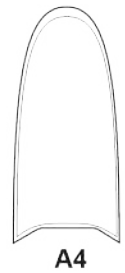




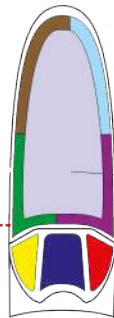
A4

A3

LIQUID MASK



A4



A6

A3

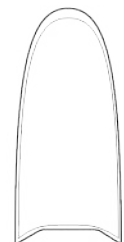
LIQUID MASK



A3



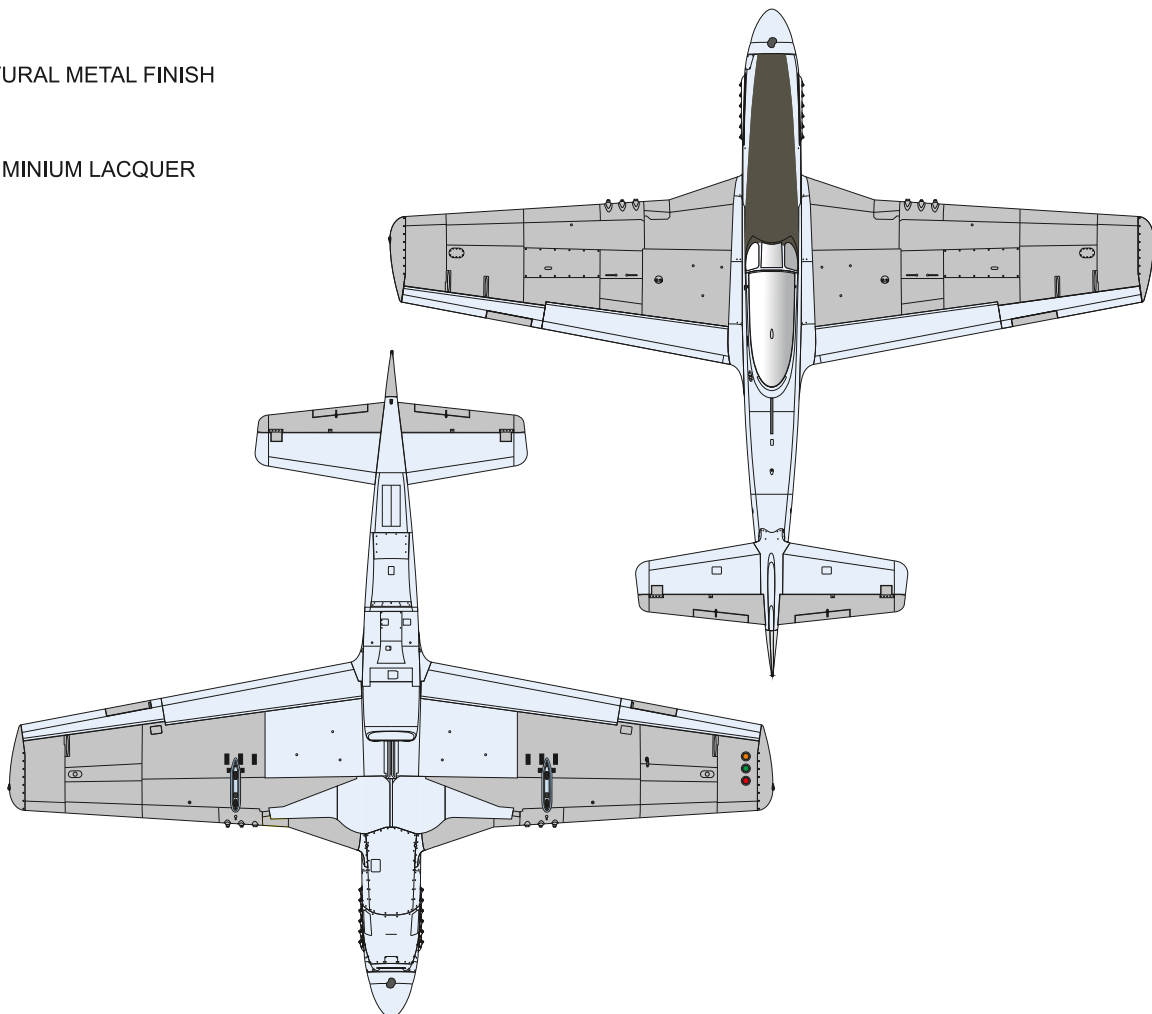
F2



A6

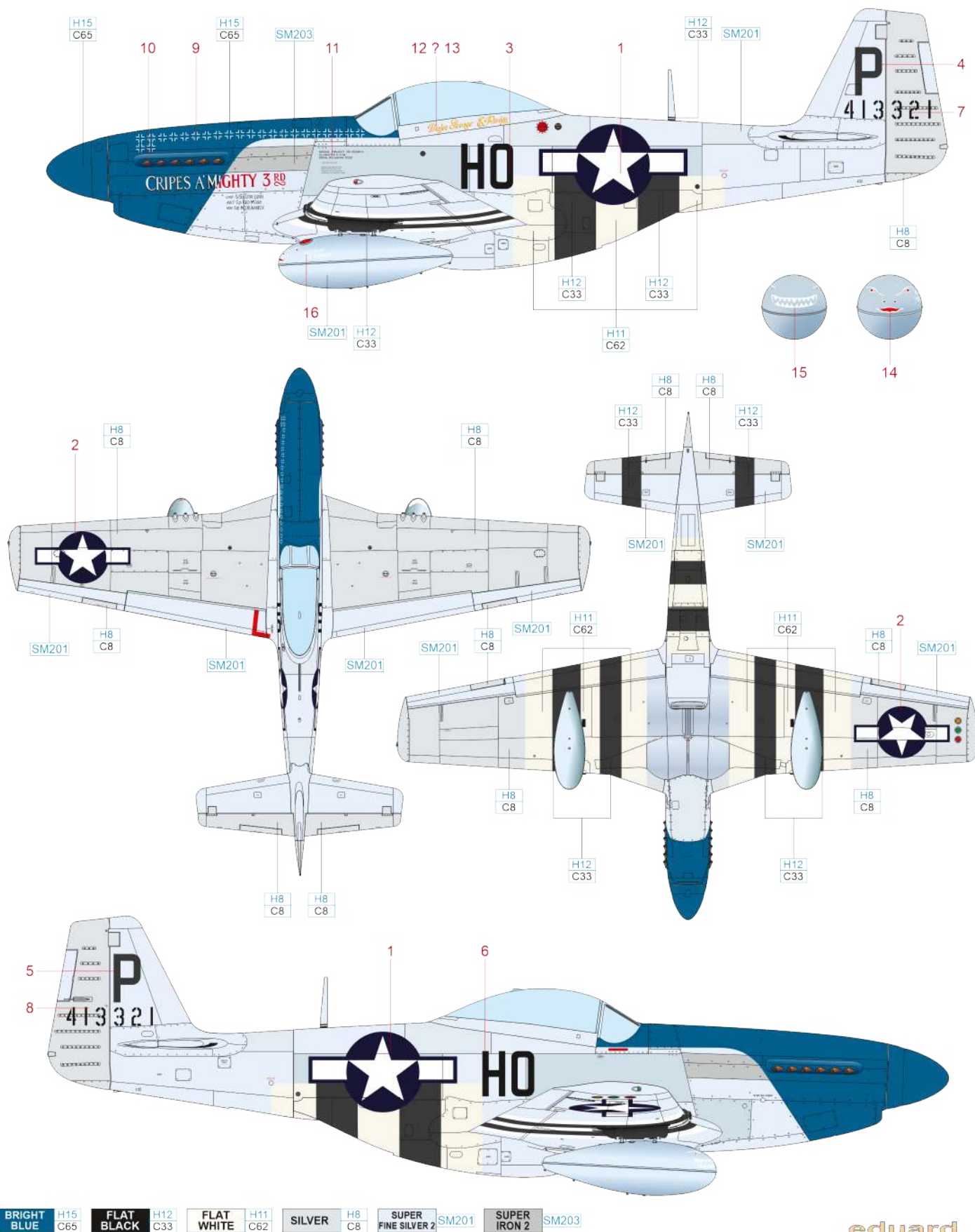
P-51D-5 ALUMINIUM LACQUER PAINTED AREAS

-  NATURAL METAL FINISH
-  ALUMINIUM LACQUER



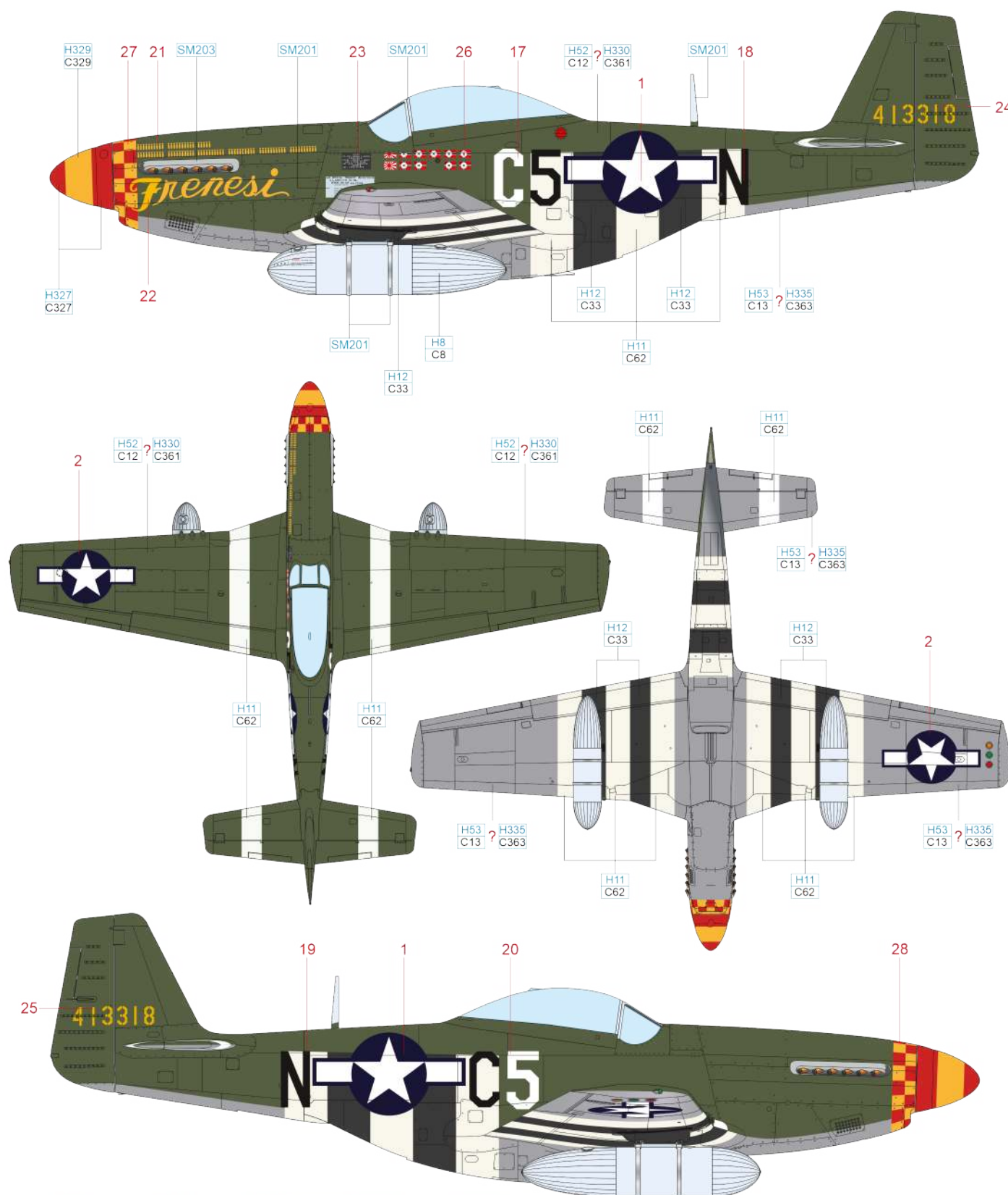
A s/n 44-13321, Lt. George E. Preddy, 487th FS, 352nd FG, 8th AF, Bodney, Veľká Británie, červenec 1944

George Earl Preddy, budoucí stíhací eso s nejvyšším počtem sestřelů na P-51 Mustang, se narodil 5. února 1919 ve městě Greensboro, Severní Karolína. Již před válkou Preddy složil pilotní zkoušky a v roce 1940 se třikrát pokoušel vstoupit do US Navy, ale byl vždy odmítnut. Počtvrté to zkusil u USAAC a byl v roce 1940 přijat, prošel stíhacím výcvikem a byl spolu s 49th PS přesunut do Austrálie. Na P-40E dosáhl při obraně přístavu Darwin dvou poškozených japonských letadel. Po kolizi během cvičného letu byl v červenci 1942 zraněn a odeslán zpět do Spojených států. Další bojové nasazení jej čekalo v Evropě od září 1943, již v řadách 352nd FG na P-47. Preddyho nekamuflovaný letoun měl příď v modré barvě, stejně jako další stroje 352nd FG. Na fotografii z konce července je na přídi Preddyho stroje namalováno již 23 sestřelů v podobě malých křížů. Stroj již nemá kompletní invazní pruhy, zůstaly pouze na spodních plochách křídla a trupu. V srpnu 1944 byl Major Preddy odeslán na odpočinek do Spojených států, po návratu v říjnu převzal velení nad jednou z podřízených squadron 352nd FG, 328th FS. Dne 25. prosince v ranních hodinách během pronásledování Fw 190 nad frontou byl Preddyho stroj zasažen omylem americkými protiletadlovci. Ještě se pokusil nouzově přistát poblíž protiletadlové baterie, ale smrtelně zraněn nedaleko od ní havaroval.



B s/n 44-13318, Lt. Col. Thomas L. Hayes Jr., 364th FS, 357th FG, 8th AF, Leiston, Velká Británie, srpen 1944

Thomas Lloyd Hayes se narodil 31. března 1917 v Portlandu ve státě Oregon a po studiu na Oregon State College vstoupil do USAAF. Po výcviku byl zařazen k 35th PG, se kterou od ledna bránil v kokpitu strojů P-40 Javu proti japonským silám. Po zranění během souboje se Zery od 3. Kōkūtai dne 20. února 1942 byl odeslán na Novou Guineu, kde byl zařazen k 41st PS, létající na Airacobrach. Na podzim roku 1942 byl Thomas Hayes odeslán zpět do USA, kde byl od května 1943 zařazen k 357th FG, s níž absolvoval závěrečný výcvik a již v čele 364th FS odeslán do Velké Británie, s níž létal až do 11. srpna 1944, kdy byl odeslán zpět do Spojených států. Během bojů 2. světové války dosáhl celkem 8,5 sestřelu. Po ukončení 2. světové války zůstal u amerického vojenského letectva, do důchodu odešel v hodnosti Brigadier General v únoru 1970. Stroj Lt. Col. Hayese nesl na levé straně přídě nápis Frenesi podle tehdy populární písně Free 'n Easy. Nad výfuky byl zaznamenán počet misí v podobě 85 bombiček. Jaké kamuflážní barvy byly na letounech 357th FG použity, není zcela jasné. Zatímco pamětníci hovoří o britských odstínech Dark Green a Medium Sea Gray, dochované barevné snímky hovoří spíše ve prospěch amerických barev Olive Drab a Neutral Grey. Příd strojů 357th FG zdobila žlutočervená šachovnice, vrtulový kužel byl natřen stejnými barvami.

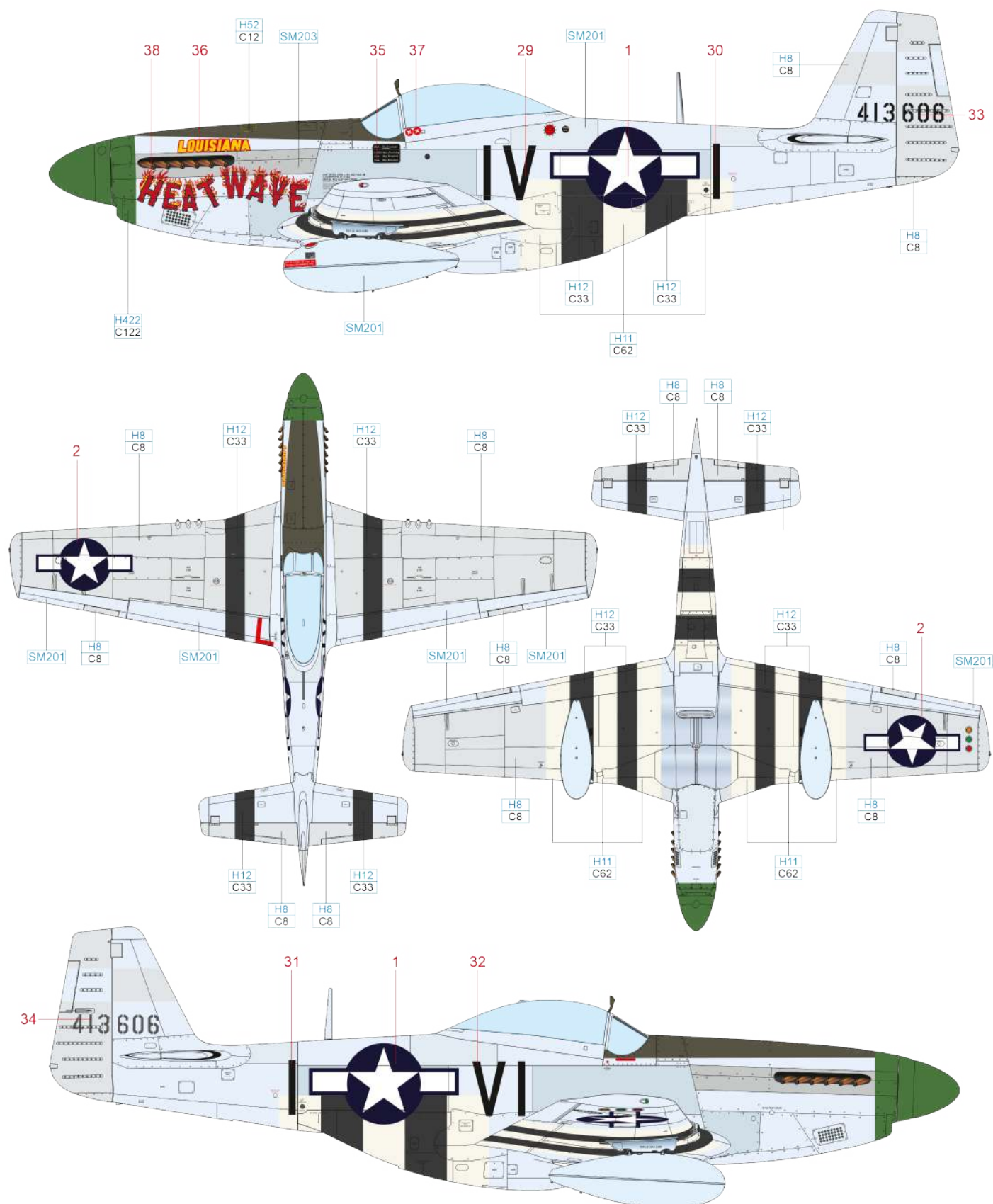


FLAT BLACK	H12 C33	FLAT WHITE	H11 C62	SILVER	H8 C8	SUPER FINE SILVER 2	SM201	SUPER IRON 2	SM203		
OLIVE DRAB	H52 C12	NEUTRAL GRAY	H53 C13	RED	H327 C327	YELLOW	H329 C329	DARK GREEN	H330 C361	MEDIUM SEAGRAY	H335 C363

eduard

C s/n 44-13606, Capt. Claude J. Crenshaw, 369th FS, 359th FG, 8th AF, East Wretham, Velká Británie, září 1944

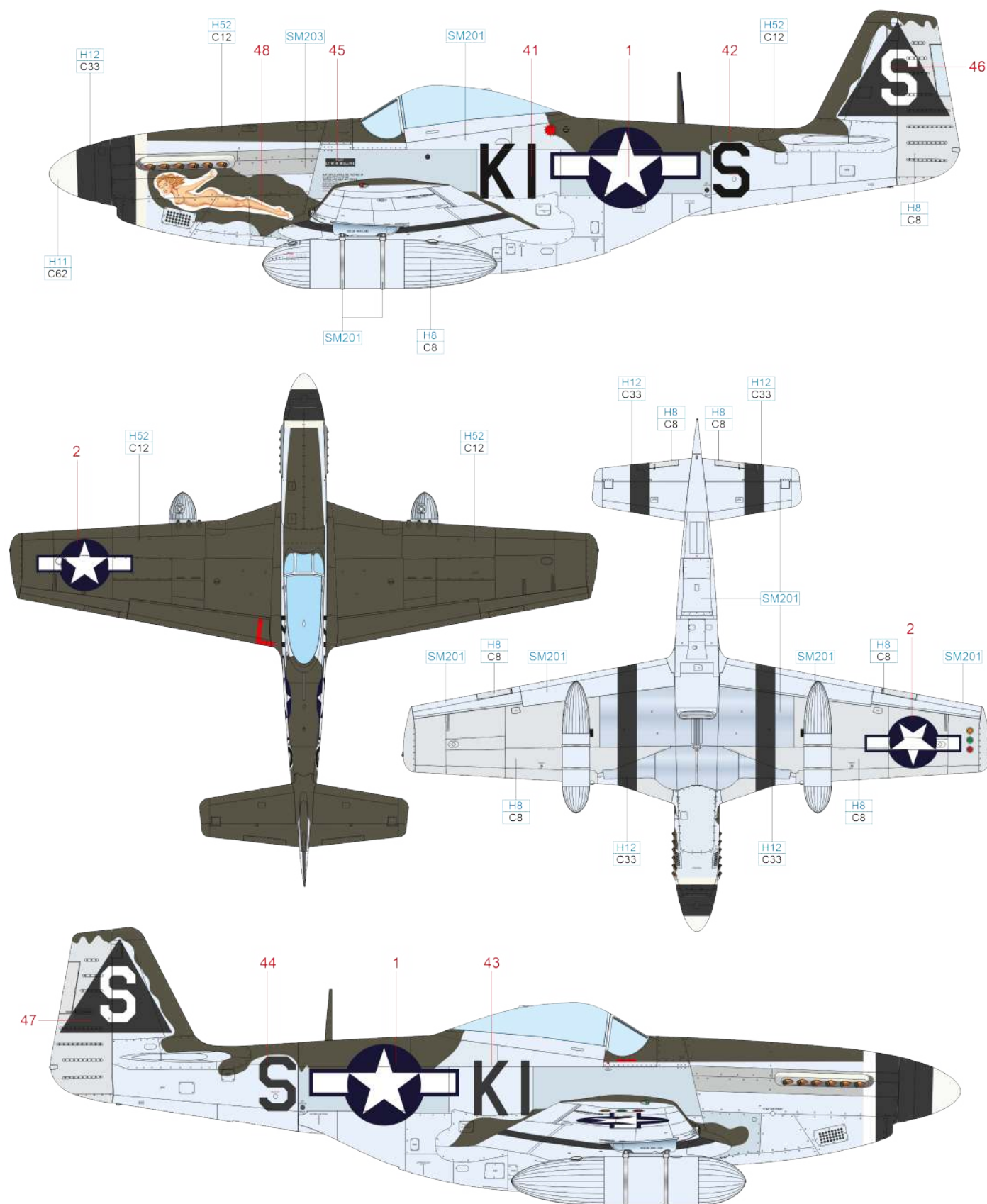
Čtyřicetiletý rodák z Monroe v Louisianě, Claude James Crenshaw, vstoupil do řad Army Air Corps v prosinci 1942. Po výcviku byl zařazen k 359th FG sídlící na základně East Wretham ve Velké Británii. Po devítiměsíční túře, během níž sestřelil sedm nepřátelských letadel, byl převelen zpět do Spojených států, kde dále působil jako instruktor létání. Zúčastnil se také války v Koreji a ve Vietnamu, do důchodu odešel v hodnosti Lieutenant Colonel v roce 1965. Jeho stroj létal v původním zbarvení, v němž přicházely stroje z výroby. Zelené zbarvení přídě označovalo stroje 359th Fighter Group, stroj má již odstraněné tzv. invazní pruhy na trupu i křídle. Spolu s nimi byl odstraněn z kýlovky a kormidla černý pruh.



OLIVE DRAB	H52	GREEN	H422
	C12		C122
FLAT BLACK	H12	FLAT WHITE	H11
	C33		C62
SILVER	H8	SUPER FINE SILVER 2	SM201
	C8	SUPER IRON 2	SM203

D s/n 44-13859, Lt. Walter Mullins, 55th FS, 20th FG, 8th AF, Kings Cliffe, Velká Británie, září 1944

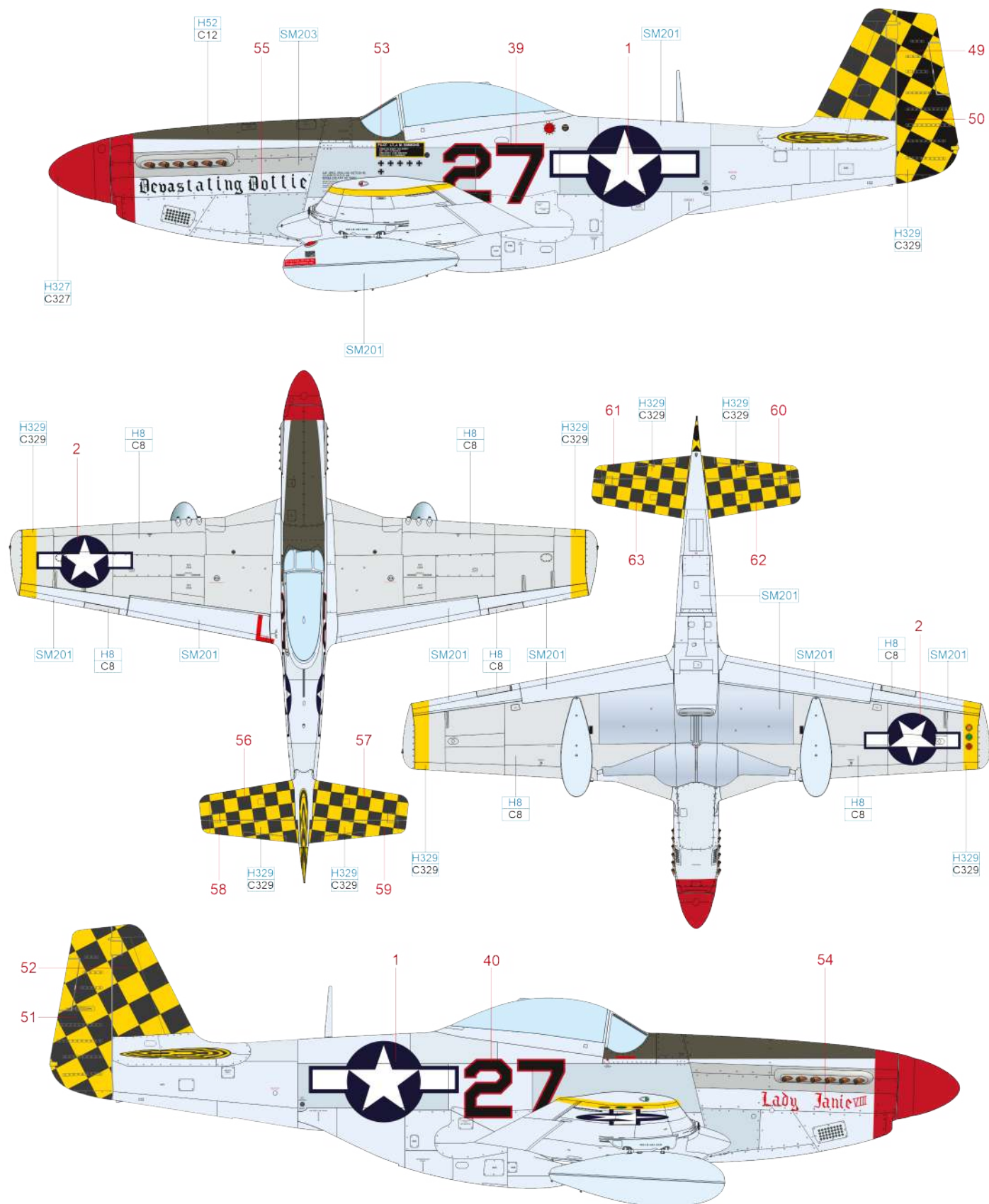
Kromě různých pojmenování strojů jmény přítelkyň, dětí či manželek, se na předních některých strojů objevovaly kresby více či méně oděných slečen. Úroveň jejich vyhotovení vždy záleželo na uměleckém nadání členů pozemního personálu, pokud se tedy někdo takový u jednotky vyskytoval. Jedním z Mustangů, které nesly na přední kresbu „pin-up girl“, byl i stroj 55th Fighter Squadron, s nímž létal Lt. Mullins. Zbarvení, v němž dorazil stroj z výroby, bylo doplněno o olivovou barvu na horních plochách trupu a křídla. Příslušnost k 55th FS prozrazuje jak trupový kód KI, tak i černý trojúhelník na kýlovce a směrovce, v němž bylo taktické písmeno stroje v bílé barvě.



FLAT BLACK	H12 C33	FLAT WHITE	H11 C62	OLIVE DRAB	H52 C12
SILVER	H8 C8	SUPER FINE SILVER 2	SM201	SUPER IRON 2	SM203

E s/n 44-13321, Capt. John M. Simmons Jr., 317th FS, 325th FG, 15th AF, Lesina, Itálie, srpen 1944

John Mack Simmons, rodák z Gadsdenu v Alabamě, vstoupil do armádních rezerv v červnu 1942, letecký výcvik započal v lednu 1943. Po jeho absolvování v listopadu 1943 byl odeslán k 317th FS na italské bojiště. Od poloviny dubna zde létal na strojích P-47, v květnu byla celá 325th FG vybavena vynikajícími Mustangy. Během bojů 2. světové války sestřelil John Simmons celkem sedm nepřátelských letadel, po válce zůstal u vojenského letectva. Dne 18. ledna 1961 zahynul při havárii stroje T-33 během přiblížení na přistání. Stroje 325th FG byly již od působení na africké půdě označovány žlutočernou šachovnicí na ocasních plochách kvůli identifikaci svého doprovodu od bombardérů, kteří je posléze nazývali Checkertails. Rozměry jednotlivých čtverců šachovnice byly u strojů P-51 10 × 10 palců. Stroj s číslem 27 nesl na levé přídi název Devastating Dottie, z pravé strany měl napsáno Lady Janie VIII. Šéfmechanik Ebert označoval všechny stroje, které měl v péči, jako Lady Janie.



OLIVE DRAB	H52	RED	H327	YELLOW	H329
	C12		C327		C329
SILVER	H8	SUPER FINE SILVER 2	SM201	SUPER IRON 2	SM203
	C8				

