

P-51D 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.

WEEKEND
edition



item # 7477

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 šéfkonstruktorem 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 vytvářel 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 přepínání 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 stíhacích 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 přeplňovaný 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 přeplňování 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 s 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 vyrazen 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 Predy 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 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. Po vyřešení problému s podélnou stabilitou přidáním kýlu dostala série -10 také nový gyroskopický zaměřovač K-14 namísto staršího reflexního zaměřovače N-9. U série -20 došlo ke změně potahu výškového kormidla z plátěného na duralový (od února 1945). V průběhu produkce také změnila pozici baterie, která se přesunula ze zadní části kokpitu do přídě, aby udělala místo identifikačnímu systému IFF (Identification Friend or Foe). Počínaje sérií -25 bylo křídlo opatřeno kotevními body závěsníků pro různé druhy raket, které ještě zvýšily palebnou sílu Mustangu pro útoky na pozemní cíle.

RECTANGLE PLASTIC ROD
cross section - 0,5 × 0,3 mm
l - 5,2 mm

decals K17

H47
C41
RED BROWN

E49

H12
C33
FLAT BLACK

E14

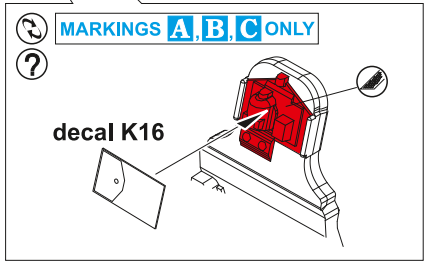
1

decals K19

H58
C351
INTERIOR GREEN

decals K18

RECTANGLE PLASTIC ROD
cross section - 0,5 × 0,3 mm
l - 5,2 mm



90% + 10%
H58 C351 INTERIOR GREEN
H12 C33 FLAT BLACK
1 = ?
H52 C12 OLIVE DRAB
H58 C351 INTERIOR GREEN

E3 - MARKING D ONLY

E2 ?

E3

H58
C351
INTERIOR GREEN

H12
C33
FLAT BLACK

H58
C351
INTERIOR GREEN

E27

H12
C33
FLAT BLACK

MARKINGS B, C, D ONLY

?

H12
C33
FLAT BLACK

H58
C351
INTERIOR GREEN

A

F5

H12
C33
FLAT BLACK

H58
C351
INTERIOR GREEN

H52
C12
OLIVE DRAB

F46

H58
C351
INTERIOR GREEN

MARKING A ONLY

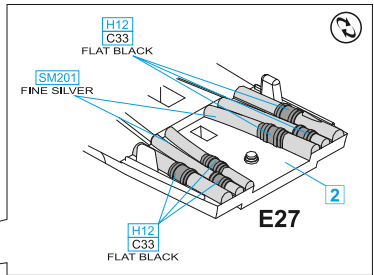
decals K10

decals K14

decals K13

decals K12

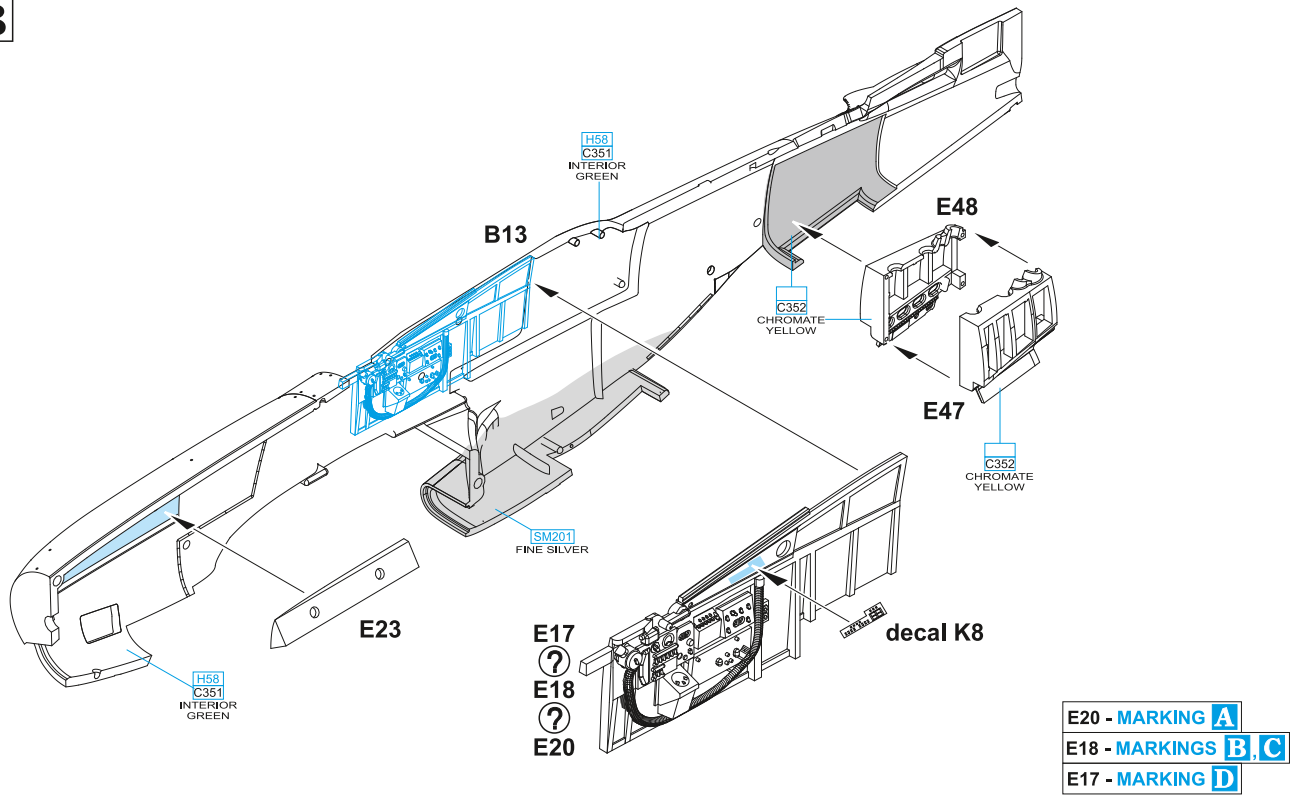
decals K12



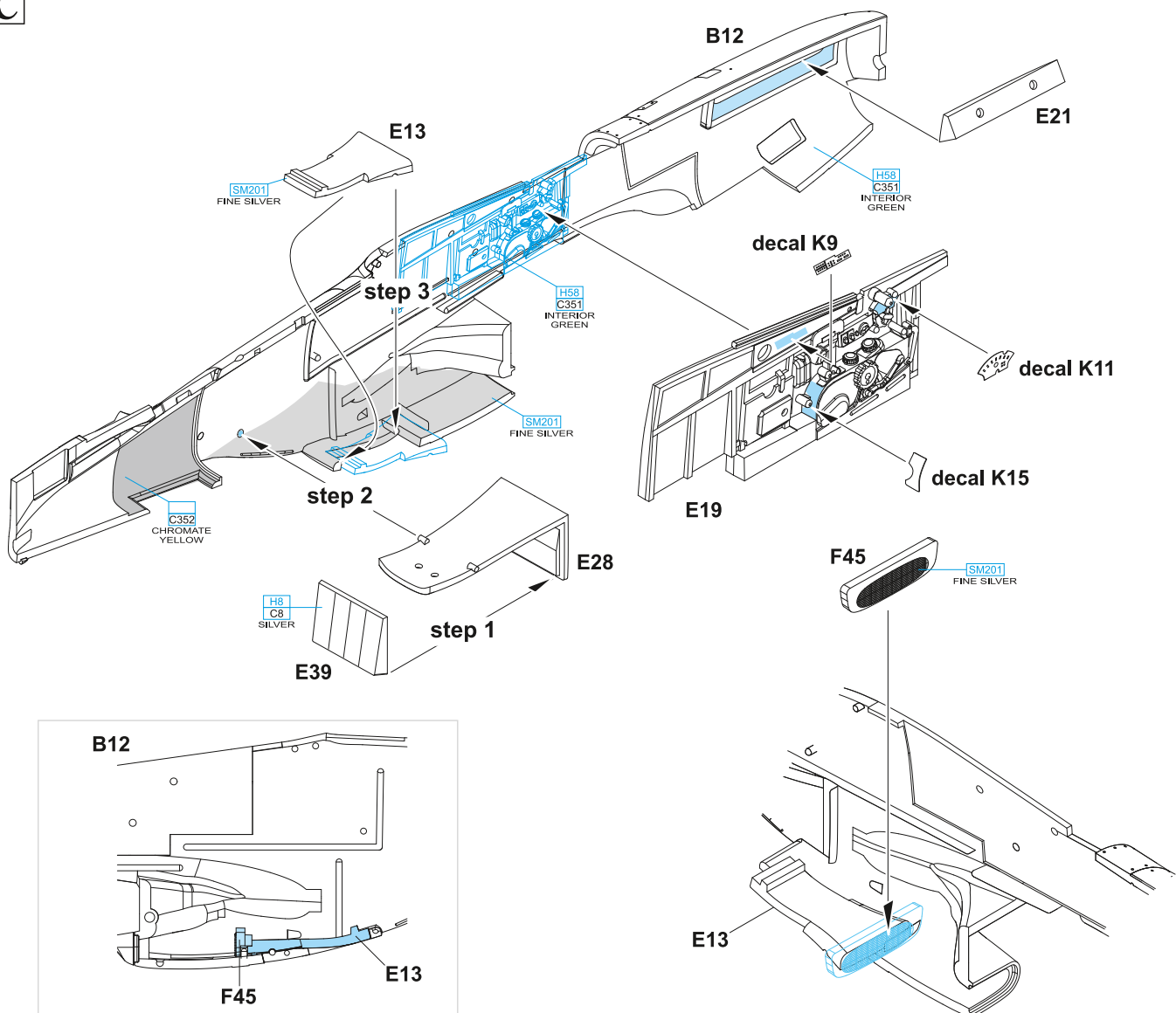
BOTTOM OF PART E27

2 =	SM201 FINE SILVER	- MARKINGS A, B
	C352 CHROMATE YELLOW	- MARKINGS C, D

B



C



B6 - MARKINGS A, B, C
B14 - MARKING D

MARKINGS A, B, C ONLY

Ø - 0,5 mm



B6
?
B14

B

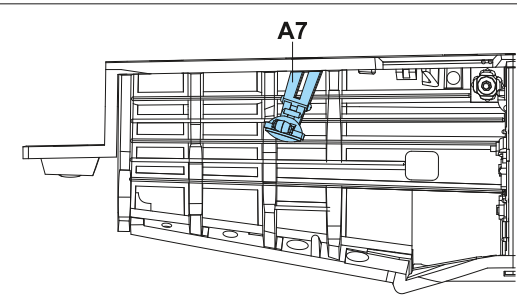
A

C

MARKINGS A, B, C ONLY

E10

A7



D

E40

2

E9

H329
C329
YELLOW
SM201
FINE SILVER

H37
C43
WOOD BROWN

A7 ↑

SM201
FINE SILVER

C352
CHROMATE
YELLOW

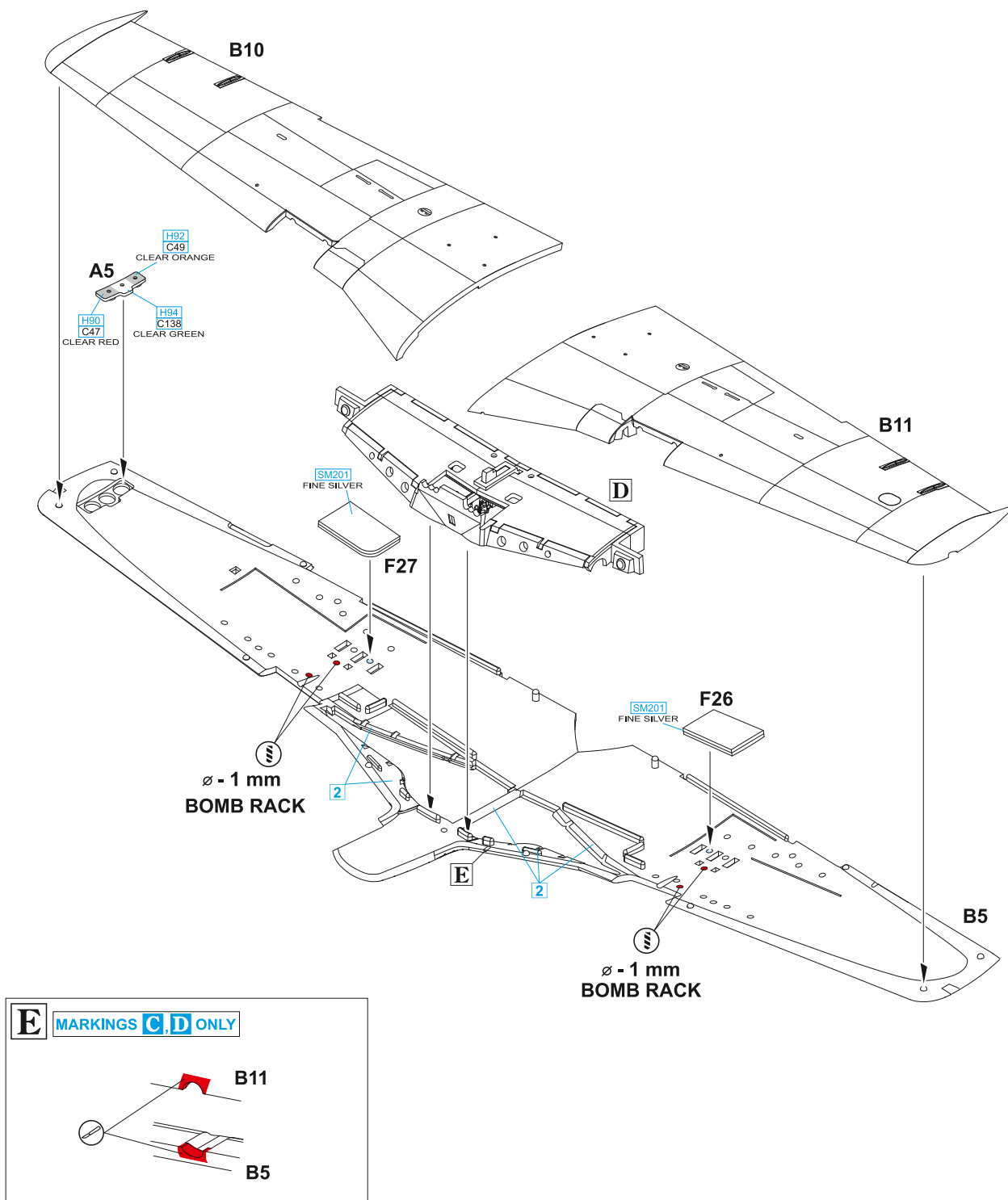
A7 ↑

E26

E34

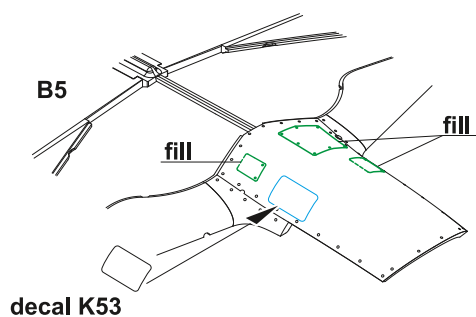
E35

2



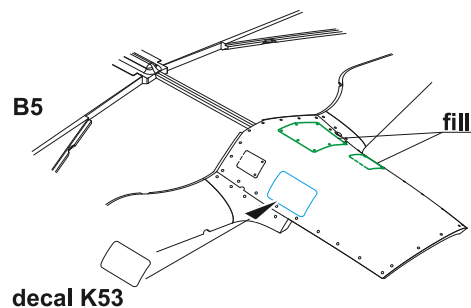
NOTE: create rectangle shape

MARKINGS **A, B, C**

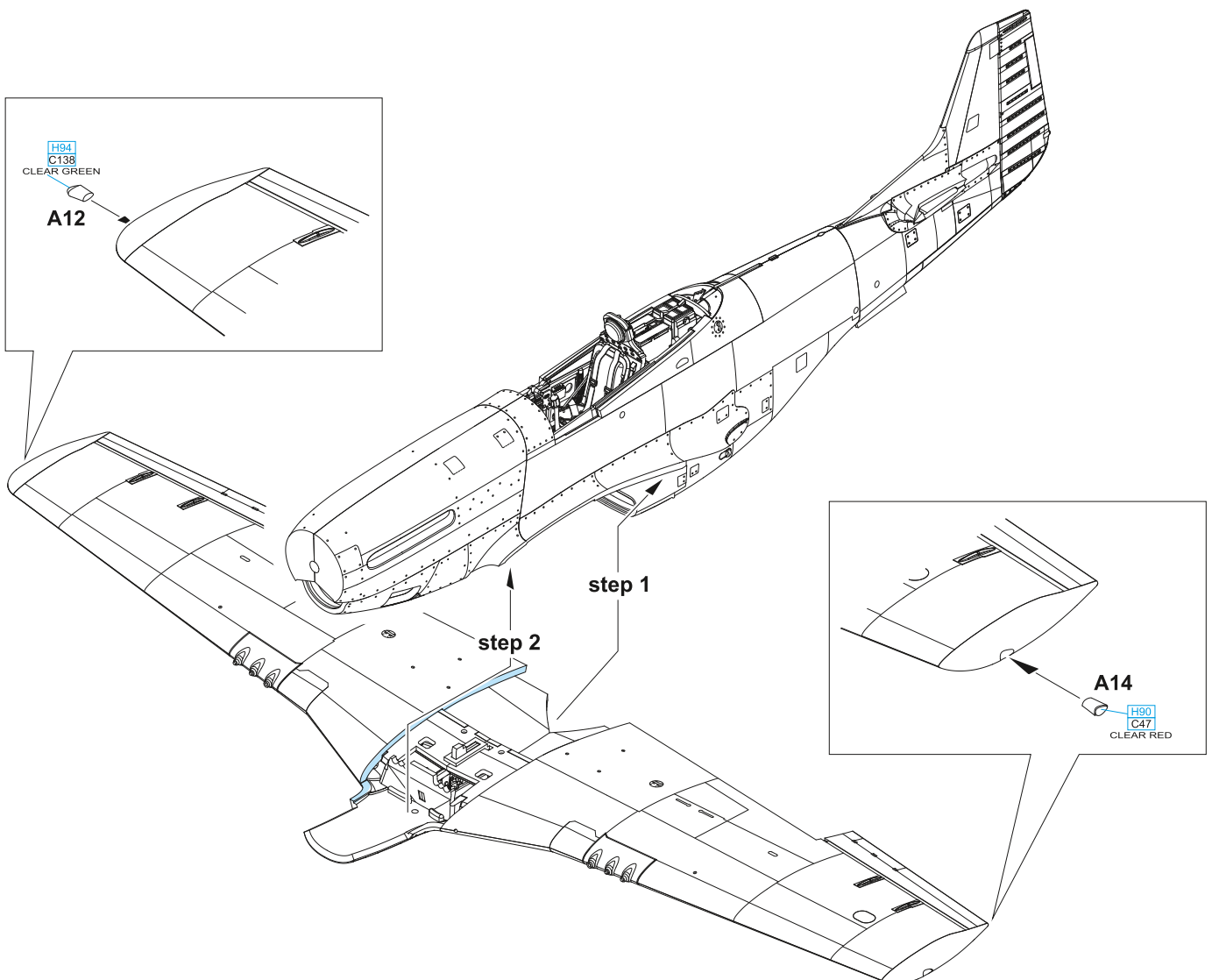
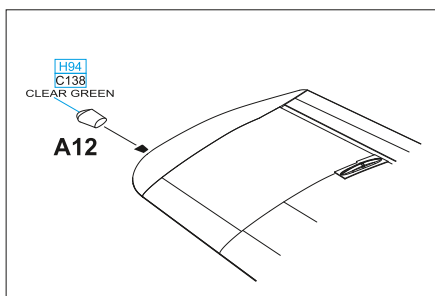
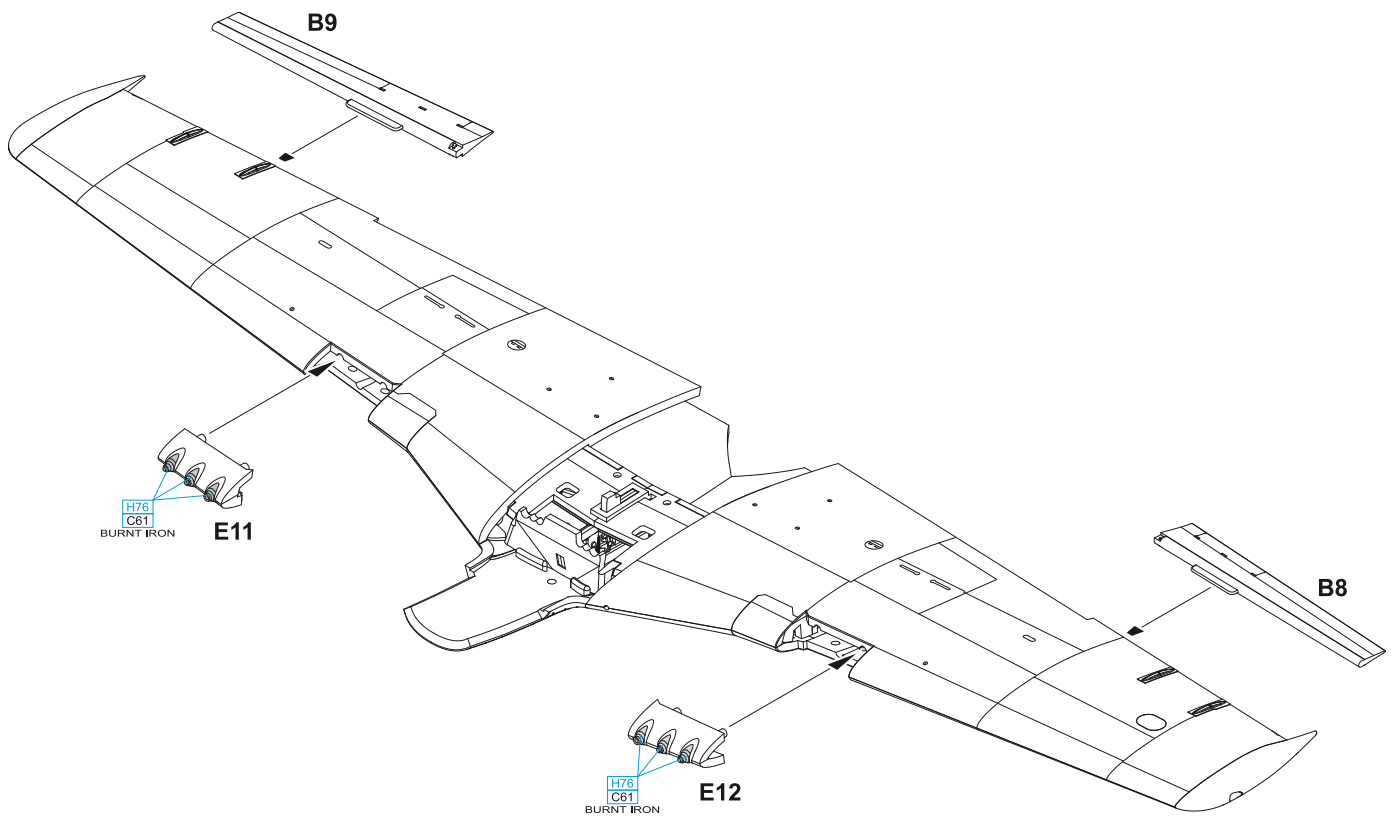


NOTE: Either scribe the panel line in the area highlighted with the blue line or use the decal K53 after painting the model to imitate the cover line.

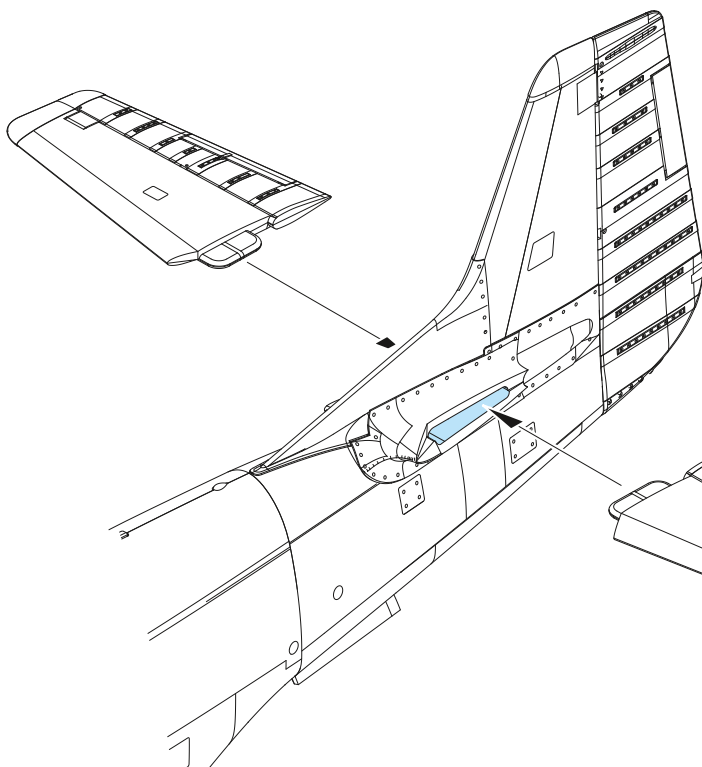
MARKING **D**



NOTE: Either scribe the panel line in the area highlighted with the blue line or use the decal K53 after painting the model to imitate the cover line.



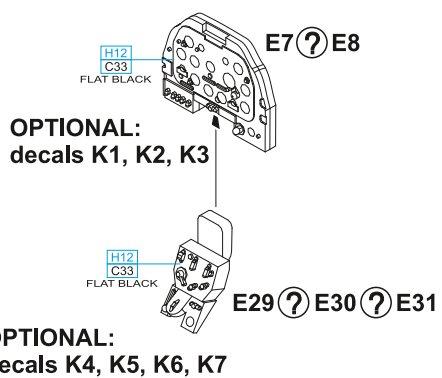
B17
Ⓢ
B15



B18
Ⓢ
B16

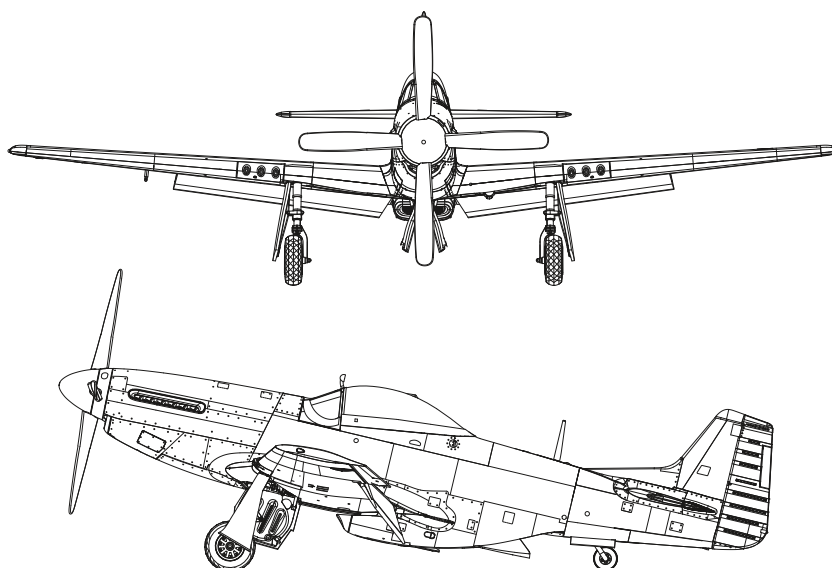
B15, B16 - MARKINGS **A, C, D**
B17, B18 - MARKING **B**

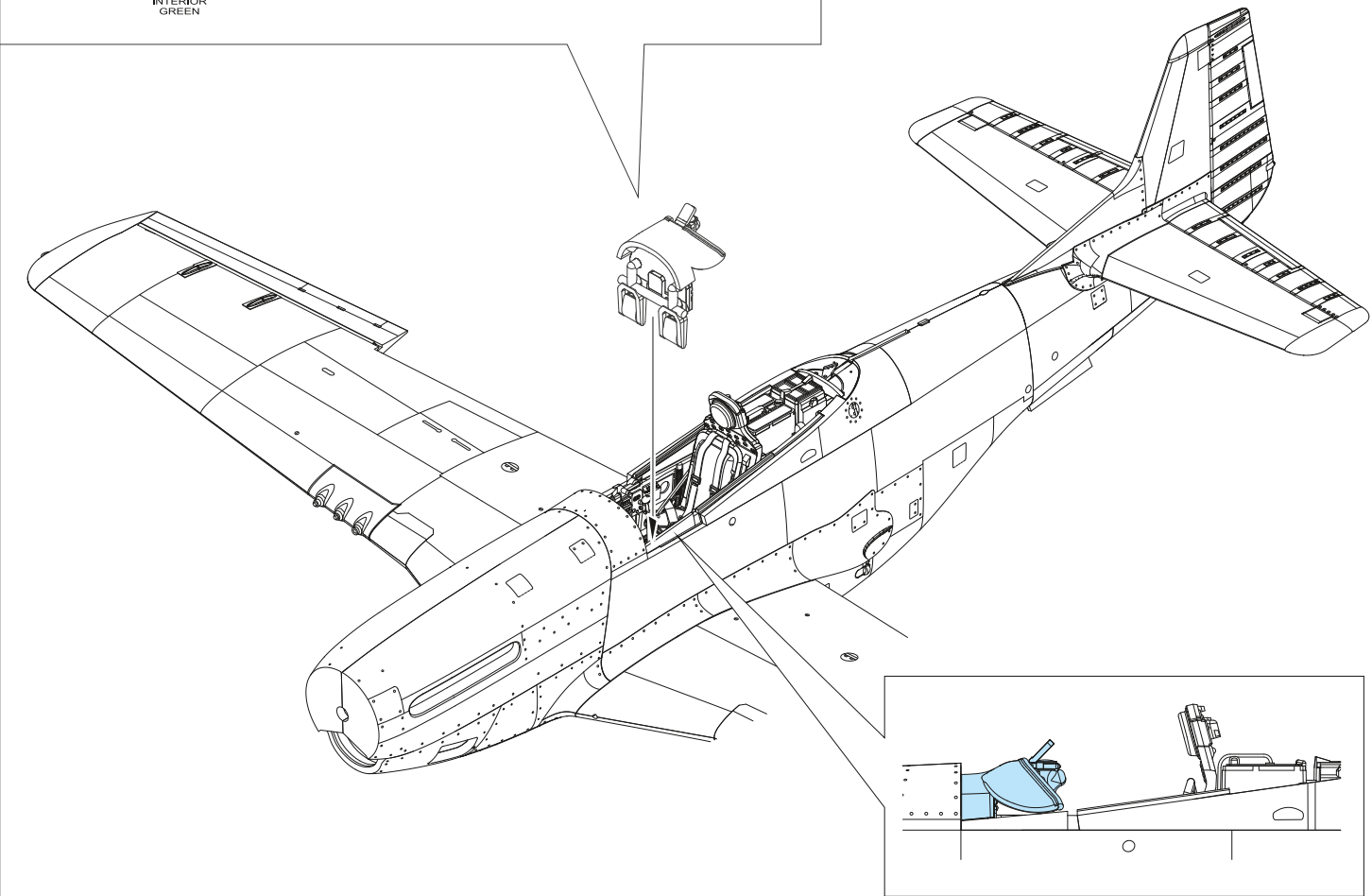
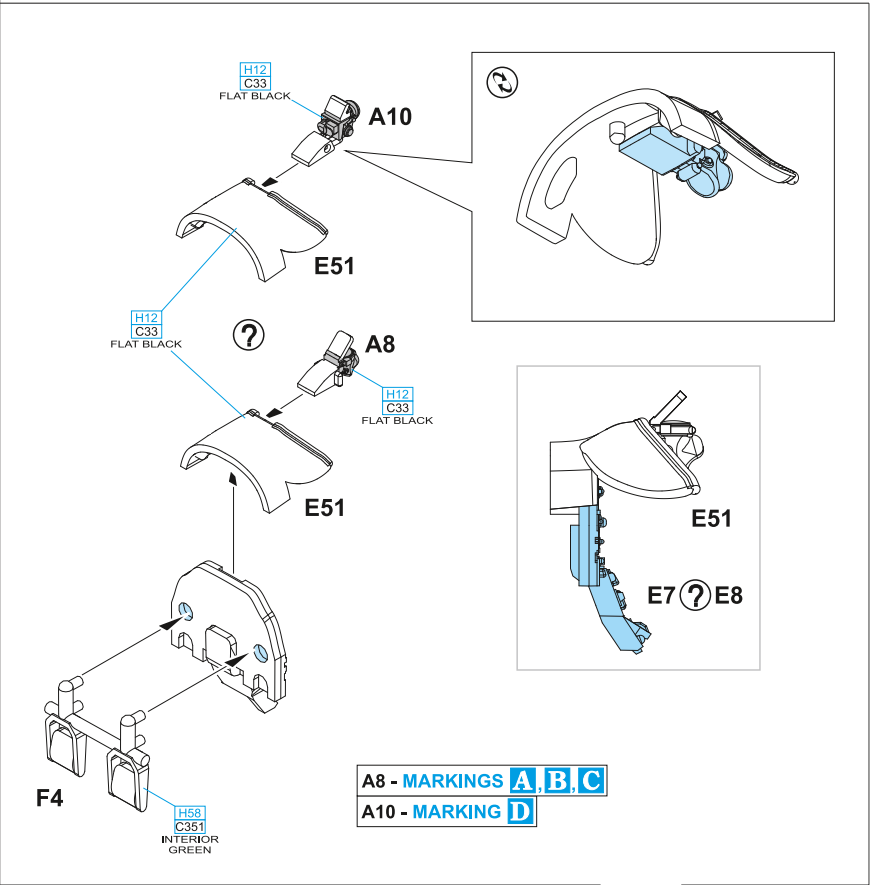
E8 - MARKING **A**
E7 - MARKINGS **B, C, D**

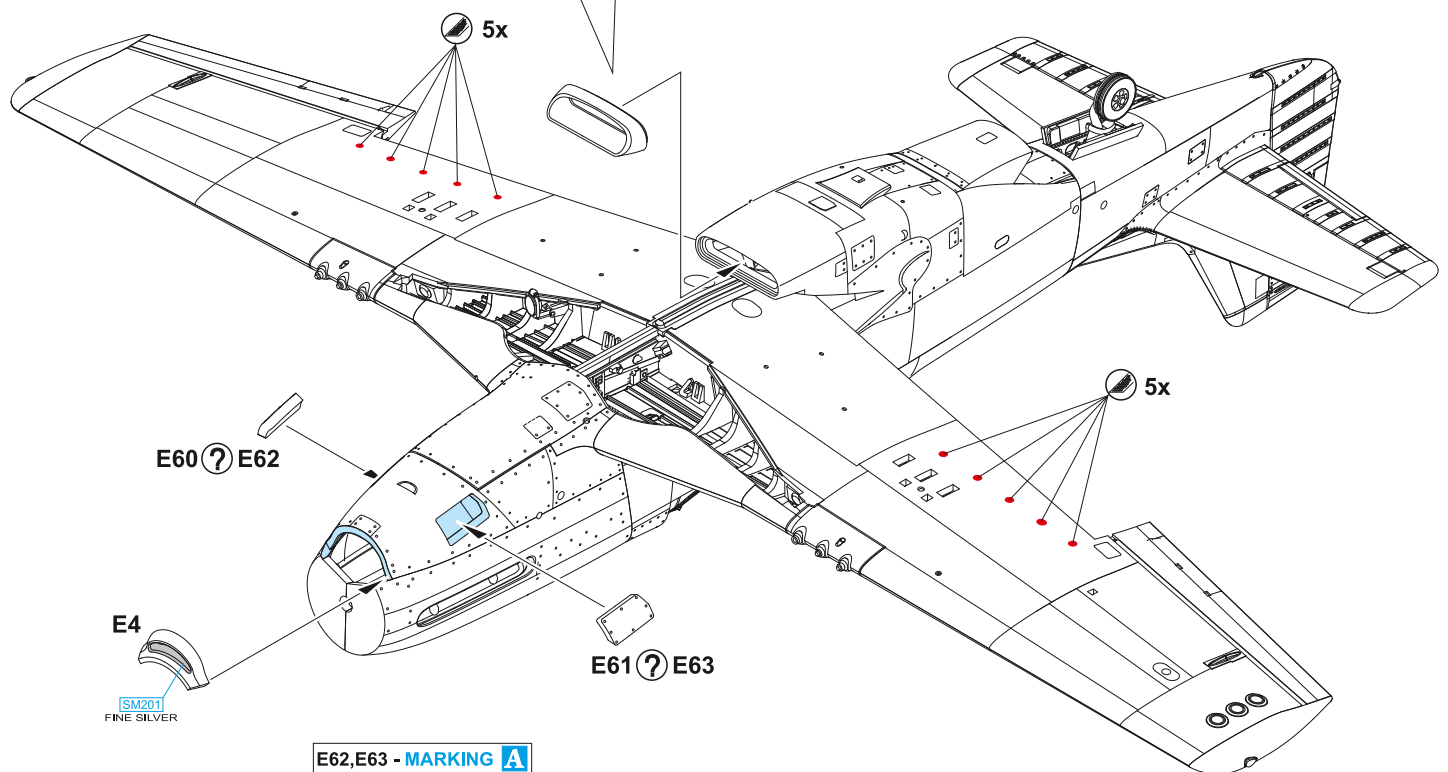
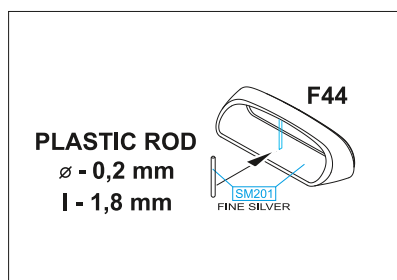
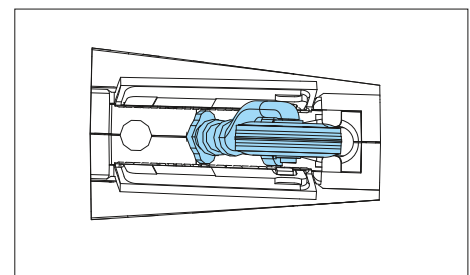
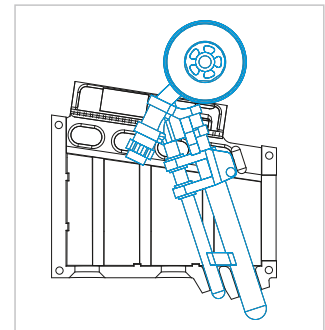
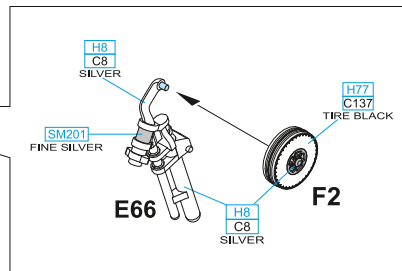
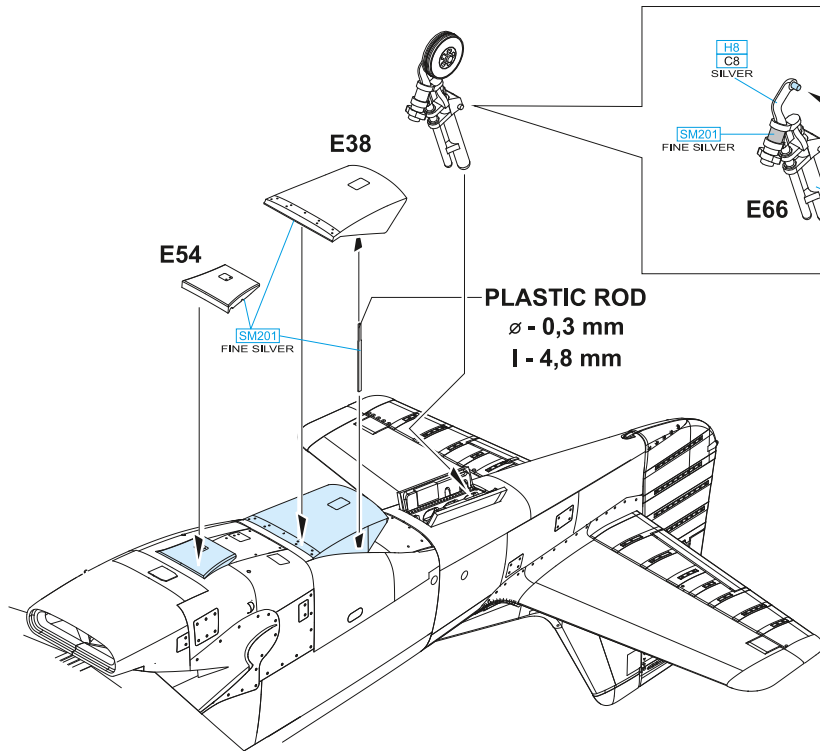


decal K1 - MARKING **A**
decal K4 - MARKINGS **A, B, C**
decal K2 - MARKINGS **B, C**
decal K3, decal K7 - MARKING **D**

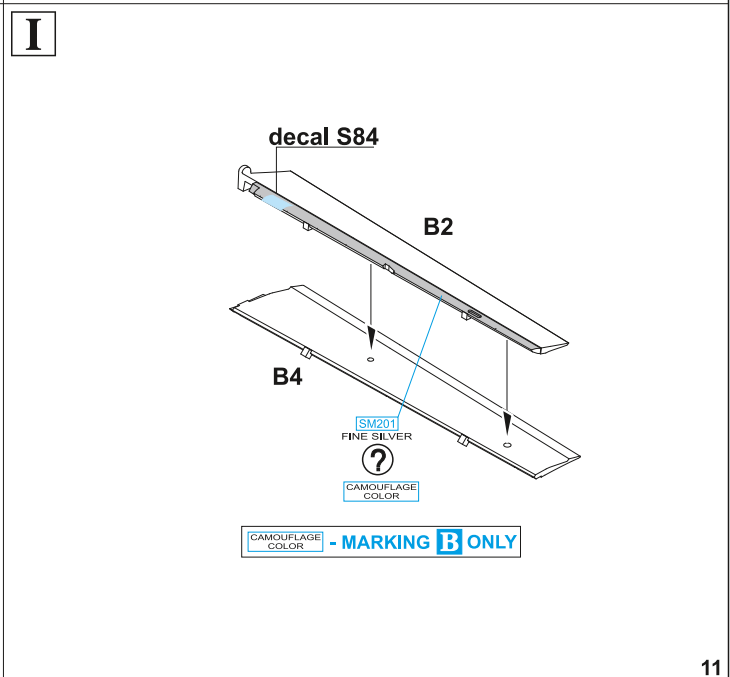
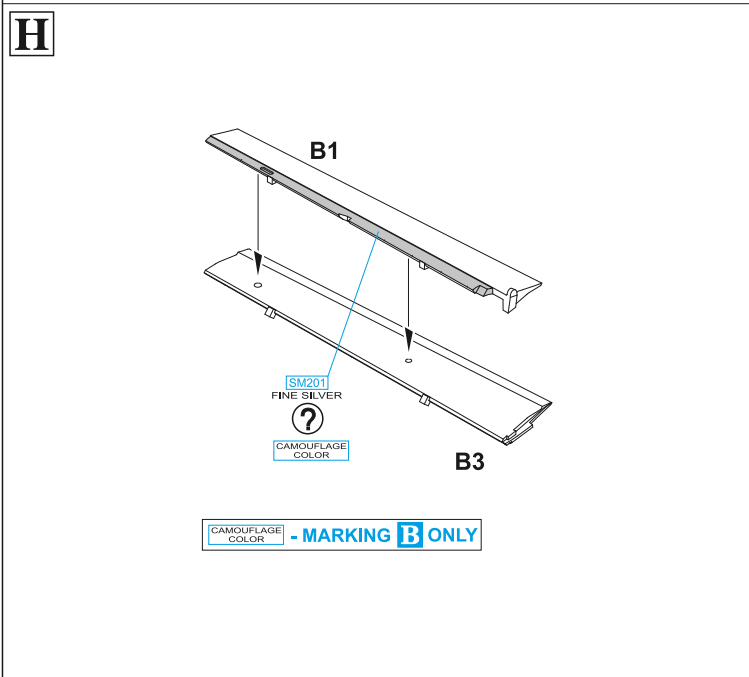
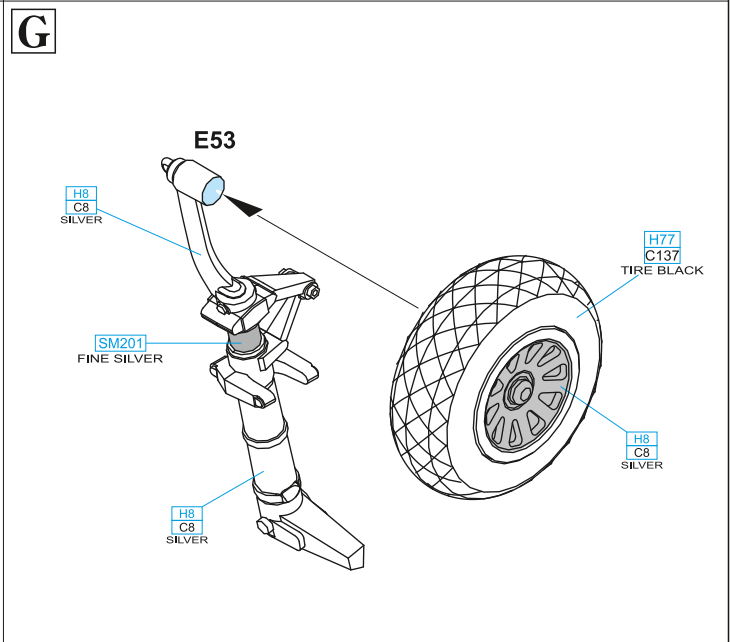
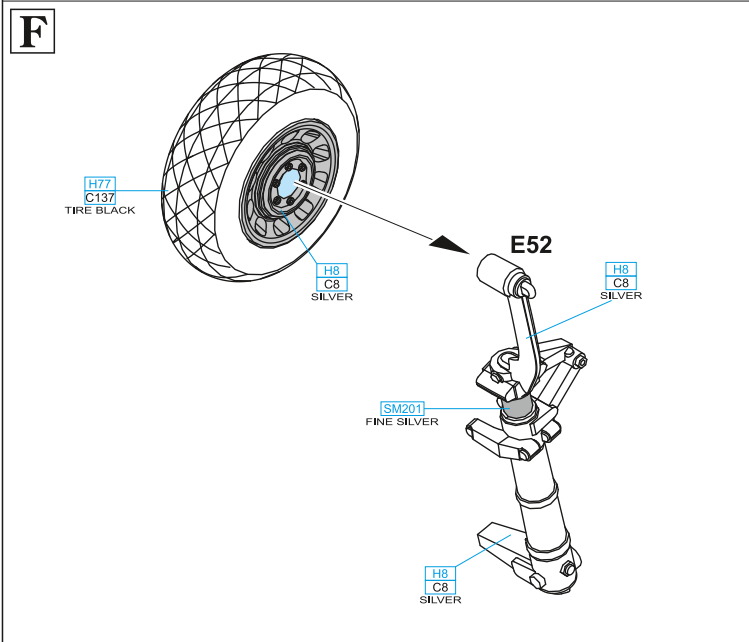
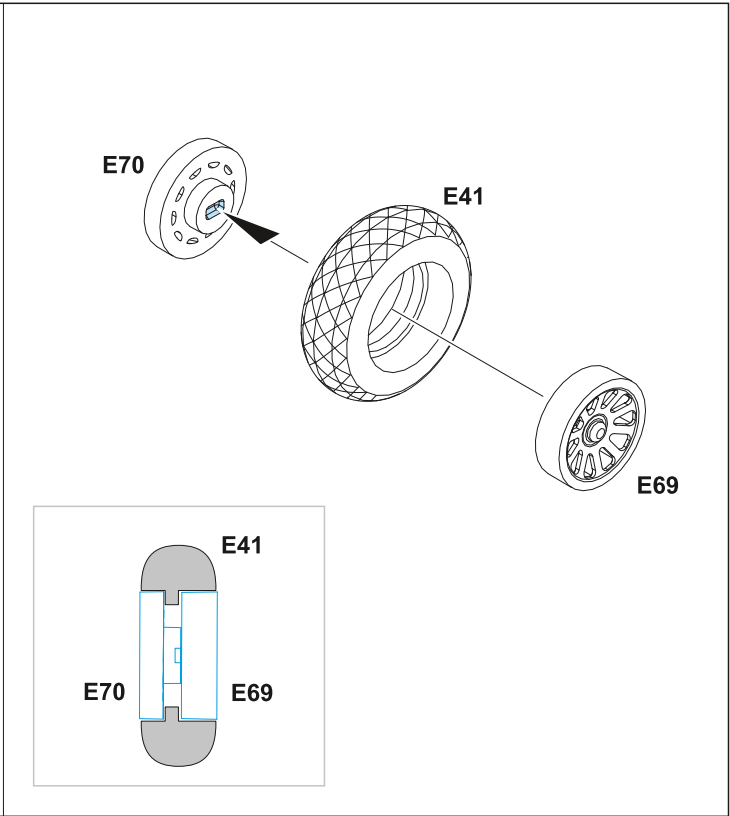
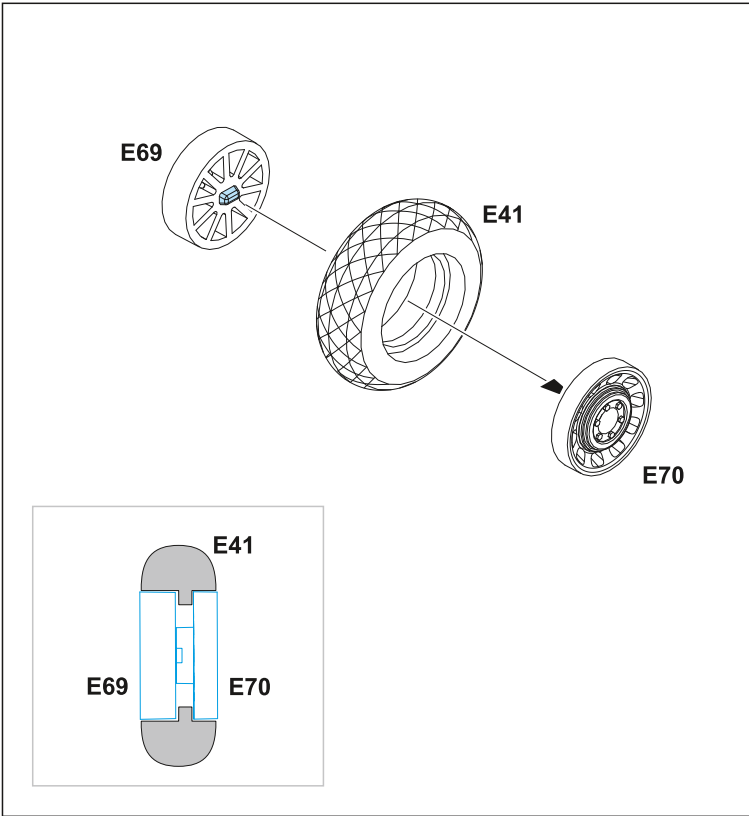
E29 - MARKING **A**
E30 - MARKINGS **B, C**
E31 - MARKING **D**

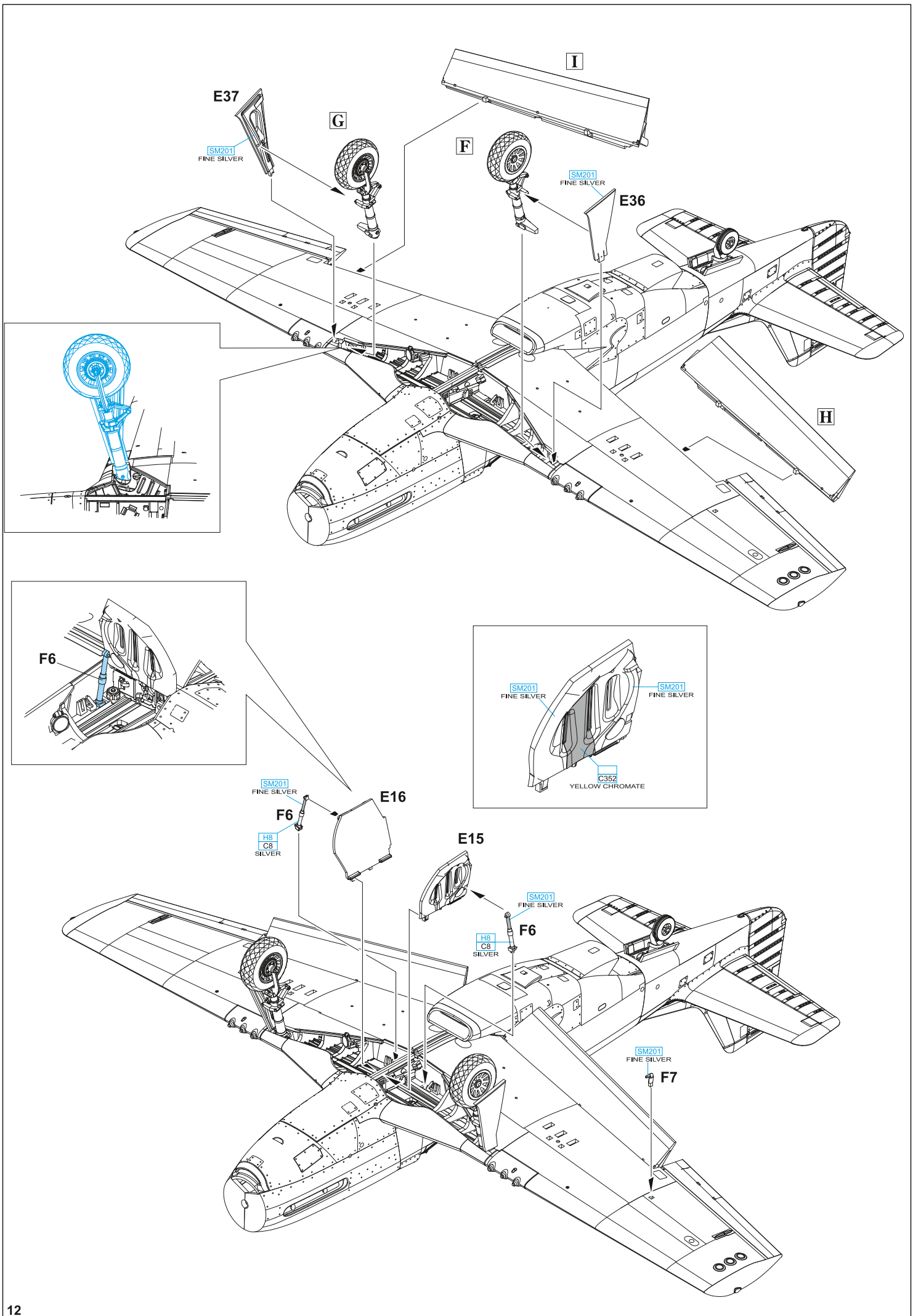






E62, E63 - MARKING A
E60, E61 - MARKINGS B, C, D





This diagram illustrates the exploded view of the handle assembly. It includes the following components and their assembly sequence:

- E25**: The handle body, which is the main vertical component.
- E45**: A cap or guard piece that fits over the top of the handle body.
- E32**: A long, thin rod or pin that passes through the handle body.
- E43**: A circular component with a central hole and a flange, which fits onto the rod.
- E42**: A small, circular component that fits into the center of E43.

Arrows indicate the assembly path: E45 is placed on top of E25. E32 is inserted through the handle body. E43 is then slid onto the rod, and finally, E42 is inserted into the center of E43.

E57

E56

Ø - 0,5 mm

F47

E1

H12
C33
FLAT BLACK

H12
C33
FLAT BLACK

A4
?
A6

A4 - MARKINGS	A	B
A6 - MARKINGS	C	D

J

E55

E67

BURNT IRON

BURNT IRON

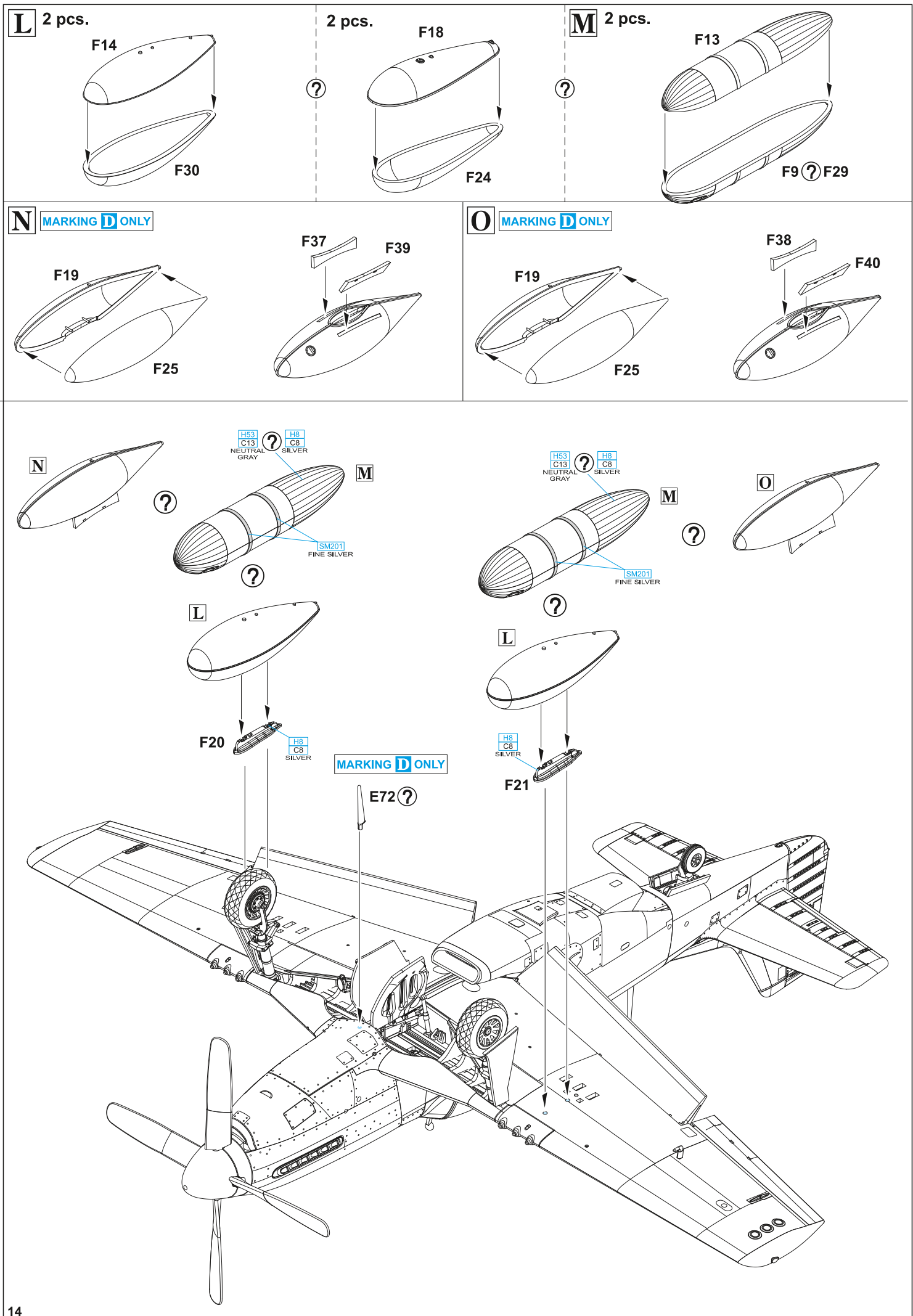
?

E68

H76
C61

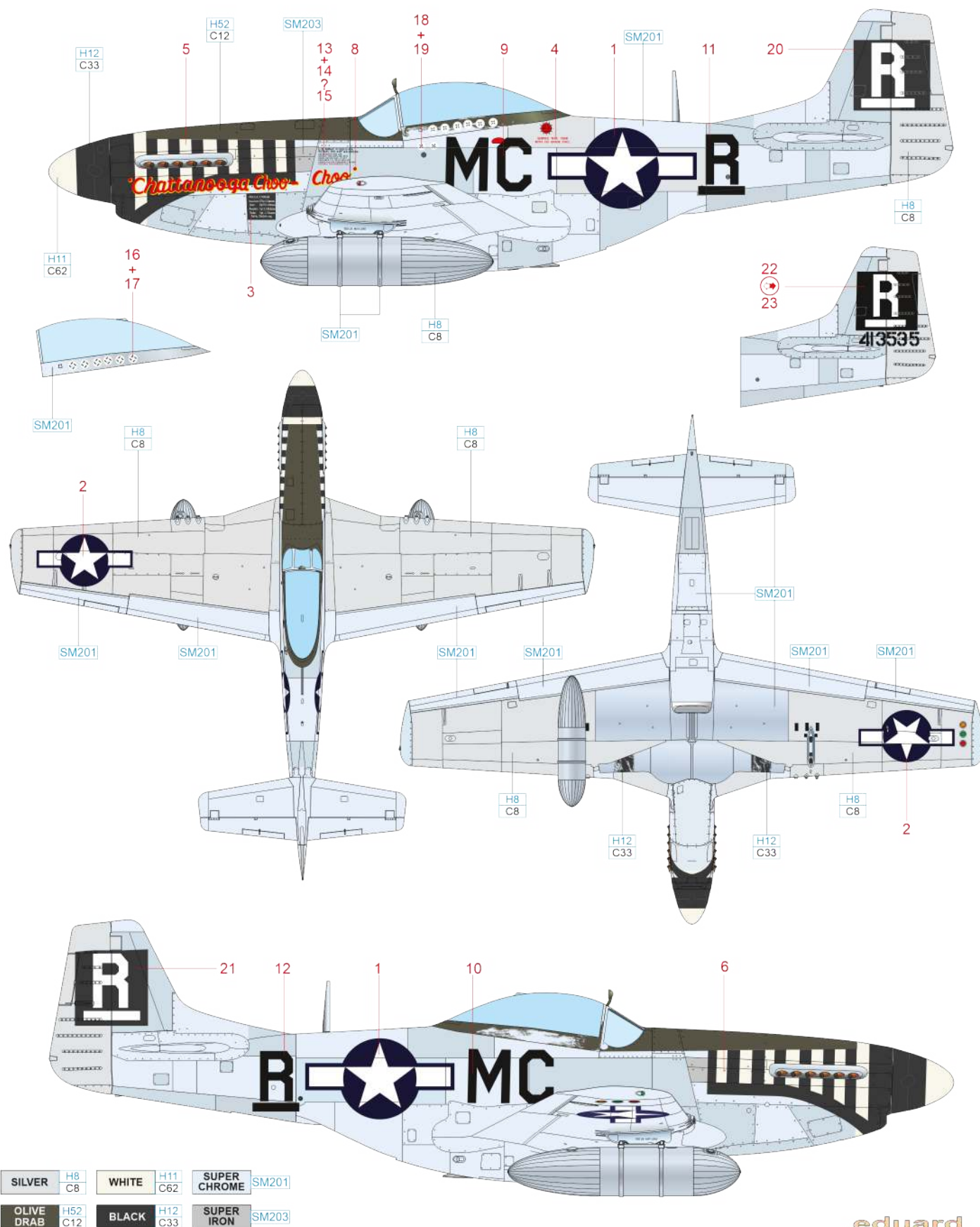
BURNT IRON

E55, E22 - MARKINGS	A, B, D
E68 - MARKINGS	A, C



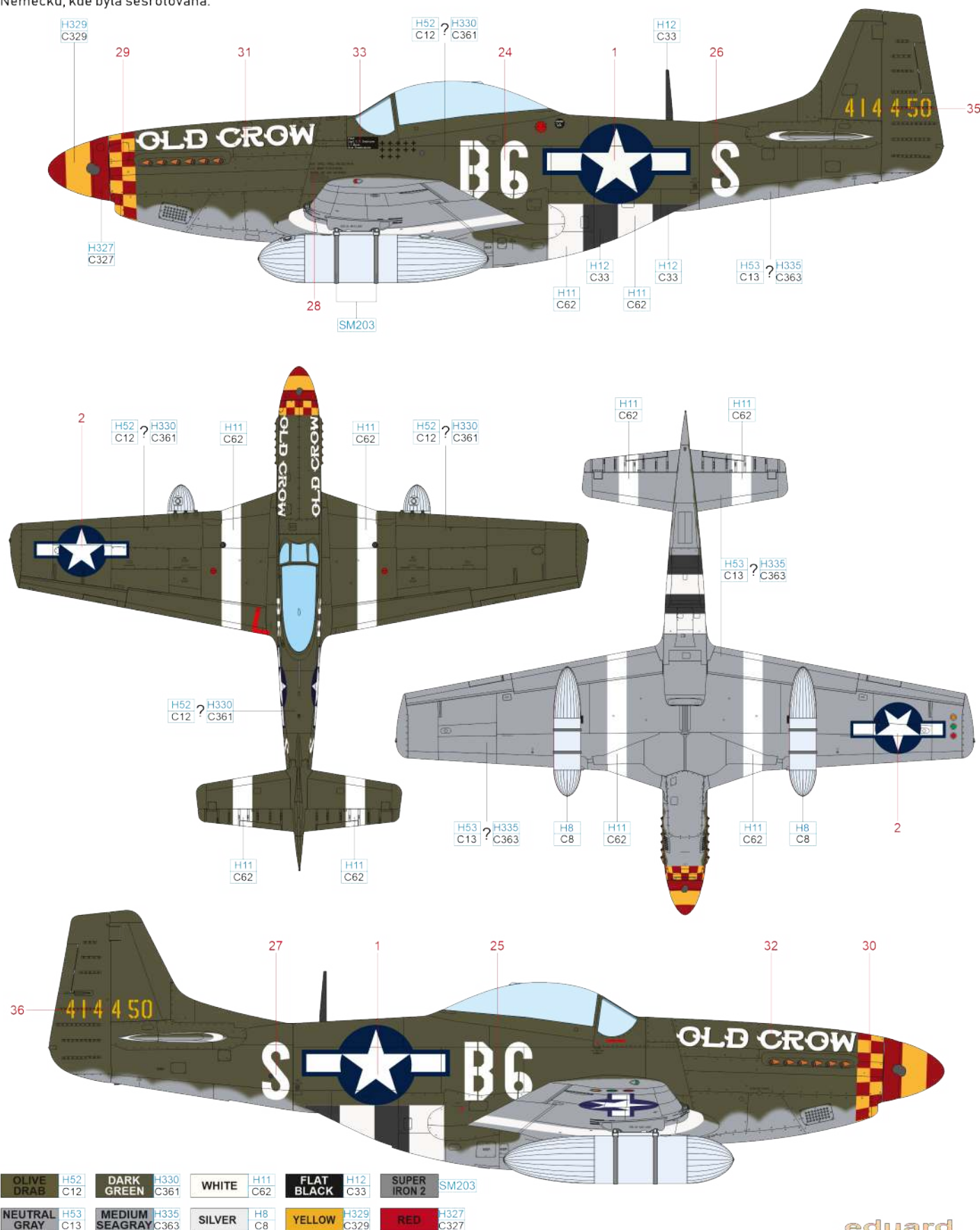
A P-51D-5, s/n 44-13535, Lt. Edward F. Pogue, 79th FS, 20th FG, 8th AF, Kings Cliffe, Velká Británie, 1945

Mustang, se kterým na konci roku 1944 létal Lt. E. F. „Pogie“ Pogue, měl za sebou bohatou historii. Během ní se v jeho kokpitu vystřídala řada pilotů 20th FG a letoun nesl jména jako Black's Bird nebo Wilma. Do historie se však zapsal jako Chattanooga Choo Choo – jménem převzatým z oblíbené skladby proslaveného orchestrem Glenna Millera. Tak jako přezdívky se v průběhu služby měnila i podoba letounu. Původní marking 20th FG sestávající z černého a bílého pruhu na přední stroje za vrtulovým kuželem byl později doplněn o svislé černé a bílé pruhy, identifikační označení strojů 20th Fighter Group. Černý čtverec na směrovce indikuje příslušnost k 79th Fighter Squadron. V pozdějším období se na směrovku vrátilo také sériové číslo. Barevný profil ukazuje podobu stroje z jara 1945, kdy již nesl přezdívku „Chattanooga Choo Choo“. Zcela již chyběly invazní pruhy, stejně tak letoun zcela postrádal pruhy rychlé identifikace ETO, viditelné byly pouze jejich zbytky na krytech podvozku. Pruh pod individuálním písmenem stroje naznačuje, že u squadrony již jeden MC-R ve stejný čas sloužil. V tomto období s letounem létal takřka výhradně Lt. Pogue. Podle dostupných pramenů právě za řízení tohoto stroje dosáhl všech svých šesti vítězství. Po skončení 2. světové války sloužil Lt. Pogue jako pilot F-80 v Japonsku a později létal s F-84 v korejském konfliktu. Armádní kariéru zakončil v hodnosti podplukovníka (Lt. Col.). Za svou službu byl vyznamenán mimo jiné devětkrát Air Medal a dvakrát DFC.



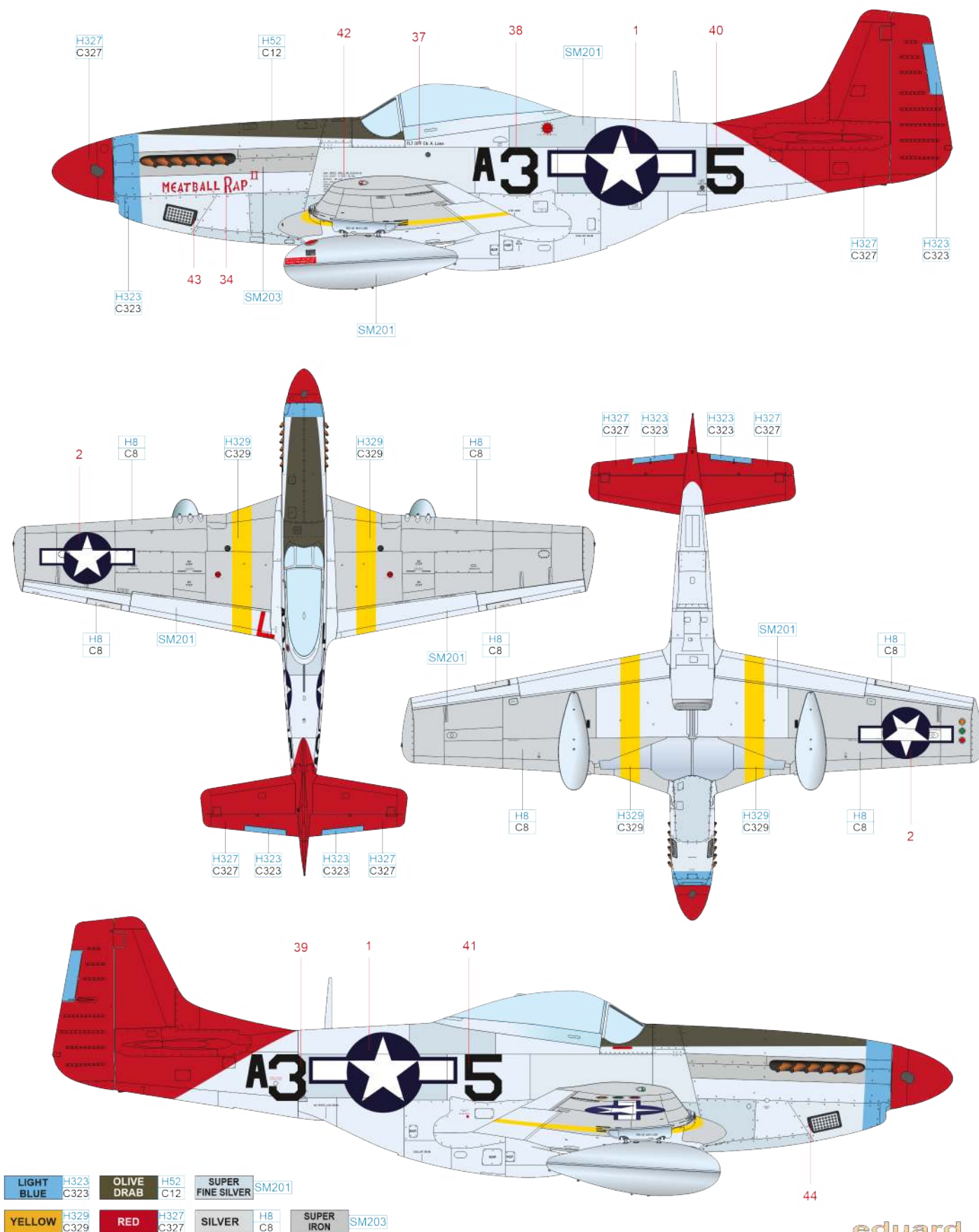
B P-51D-10, s/n 44-14450, Capt. Clarence E. Anderson, 363rd FS, 357th FG, 8th AF, Leiston, Velká Británie, říjen 1944

„Bud“ Anderson se narodil 13. ledna 1922 v Oaklandu, stát Kalifornie. V lednu 1942 se přihlásil do armády a do 28. září 1942 sloužil jako Air Cadet. V listopadu 1943 byl přidělen k 363rd FS, 357th FG. První operační turnus dokončil v červenci 1944 a vrátil se na dva měsíce do Spojených států. Zpět k jednotce se vrátil v září 1944. Počátkem prosince 1944 byl povýšen do hodnosti Major a v lednu 1945 dokončil druhou operační túru. Celkem absolvoval 116 bojových misí a nalétal 1 423 letových hodin. Získal 17 potvrzených vítězství ve vzdušném boji. Většinu své letecké kariéry po válce sloužil jako zkušební pilot a letectvo opustil 31. března 1972. Mustang, se kterým Clarence „Bud“ Anderson létal během své druhé operační túry, byl zpočátku natřený tmavě zeleným kamuflážním schématem, pravděpodobně v odstínech RAF Dark Green pro horní plochy včetně vnitřních ploch vztákových klapek, a odstínem Medium Sea Grey pro spodní plochy. Koncem roku 1944 nechal Bud ze svého Mustangu kamuflážní barvy odstranit a letoun dále létal v barvě kovu. „Bud“ Anderson si svůj nový Mustang pojmenoval stejně jako předchozí, tedy Old Crow a sestřelil s ním další čtyři německá letadla. Poté co dokončil svůj druhý operační turnus byla jeho Old Crow předána Lt Jamesi Taylorovi z 363rd FS a dostala nový název Pretty Pix. Po válce byla převezena na leteckou základnu Neubiberg v Německu, kde byla sešrotována.



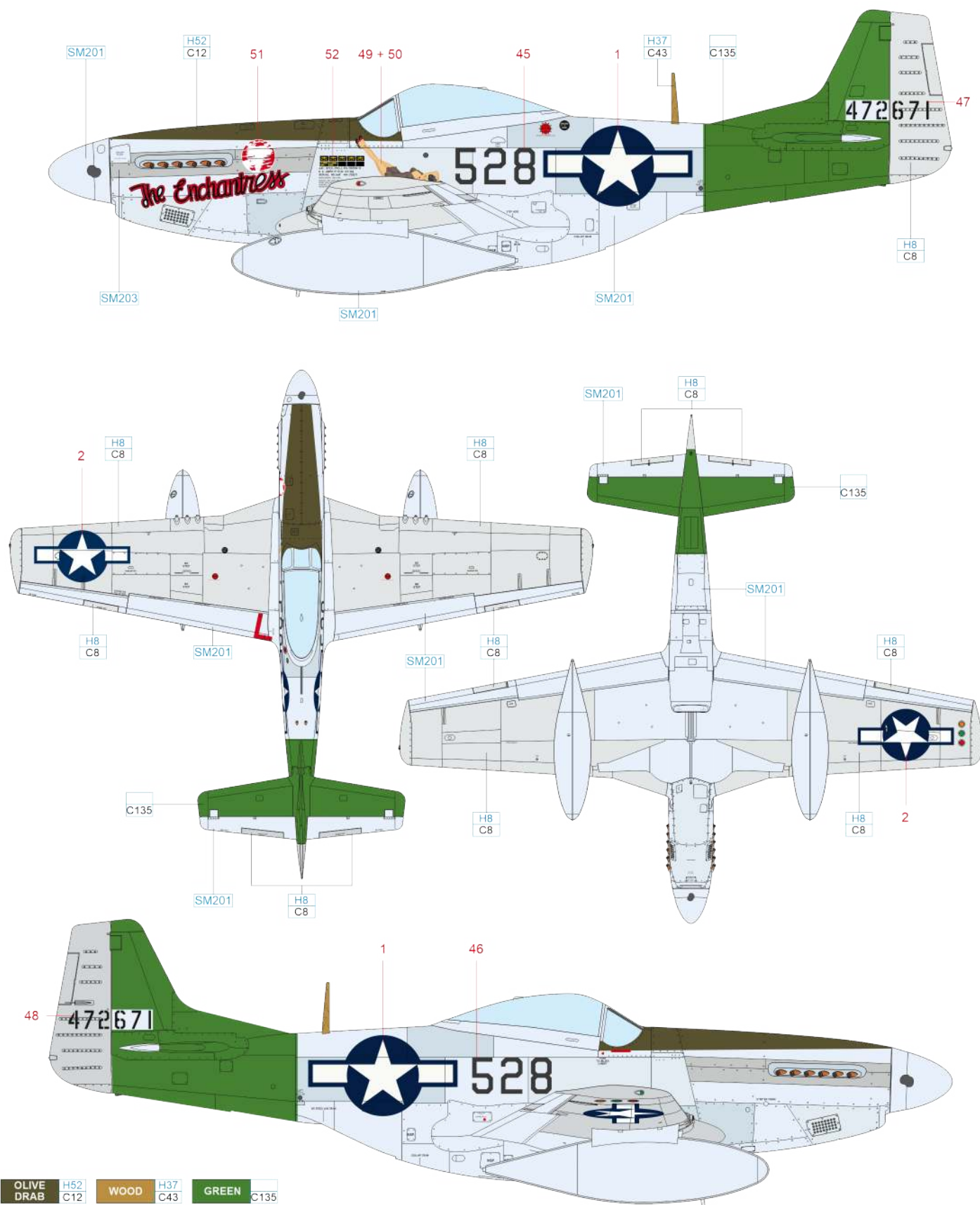
C P-51D-15, Flt. Off. Charles A. Lane, 99th FS, 332nd FG, 15th AF, Ramitelli, Itálie, březen 1945

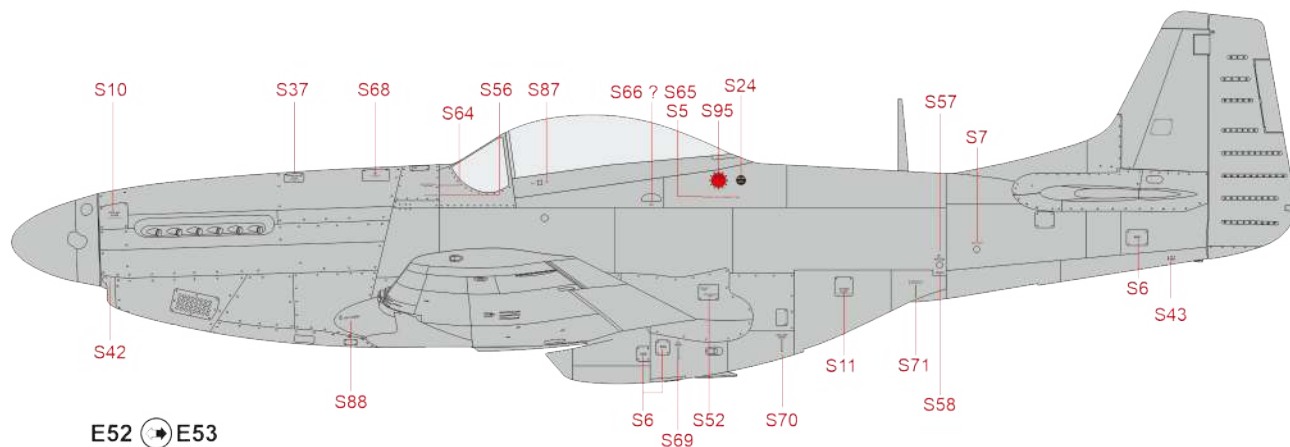
Charles Lane byl rodák ze St. Louis v Missouri a svůj letecký výcvik započal v roce 1943 v Tuskegee ve státě Alabama. Po jeho ukončení byl převelen k 99th FS, s nímž odlétal během 2. světové války 26 bojových misí na strojích P-47 a P-51. Jeho vojenská kariéra pokračovala i po konci války, u letectva strávil celkem 27 let, během nichž létal se stíhačkami, transportními stroji i bombardérem B-52. Do důchodu odešel v roce 1970 v hodnosti Lieutenant Colonel (podplukovník) a zemřel v roce 2016. Stejně jako další dvě sesterské squadrony 332nd Fighter Group nosila i 99th Fighter Squadron výrazný marking v podobě červené zadní části trupu a ocasních ploch, což osádkám doprovázených bombardérů usnadňovalo rozeznávání vlastních stíhačů. Odtud pocházel jejich název Red Tails.



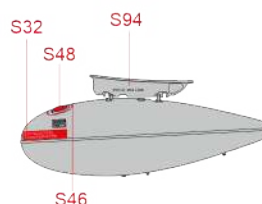
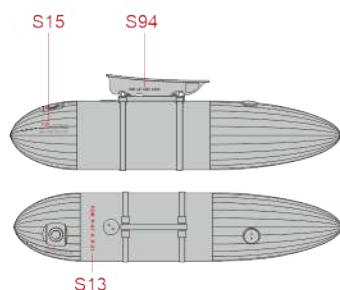
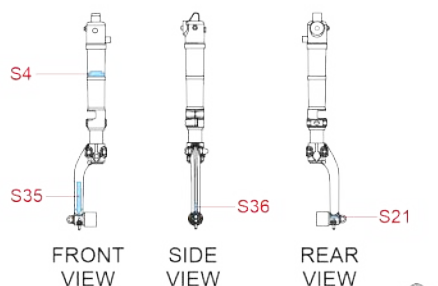
D

2nd Lt. William Saks je mezi historiky známější pro výzdobu svého Mustangu, než pro své válečné úspěchy a dosažené sestřely letadel protivníka. V řadách 457th Fighter Squadron se zúčastňoval doprovodných letů bombardérů B-29, které pustošily japonské ostrovy, případně i náletů Mustangů celé 506th FG proti logistickým uzlům a dalším válečným cílům v Japonsku. Osudným mu byl let 1. června 1945, kdy zahynul při návratu na Iwodžimu spolu s dalšími jedenácti piloty této jednotky. Tehdy ale letěl s jiným strojem. Příčinou byly špatné povětrnostní podmínky a tento den je v historii 506th FG nazýván Černým pátkem. Zád stroje 457th FS byla natřikána zelenou barvou, 2nd Lt. Saks nechal pojmenovat svůj stroj Enchantress (kouzelnice). Pod čelním štítkem měl namalovanou spoře oděnou dívku, inspirovanou kresbou Alberta Vargy.





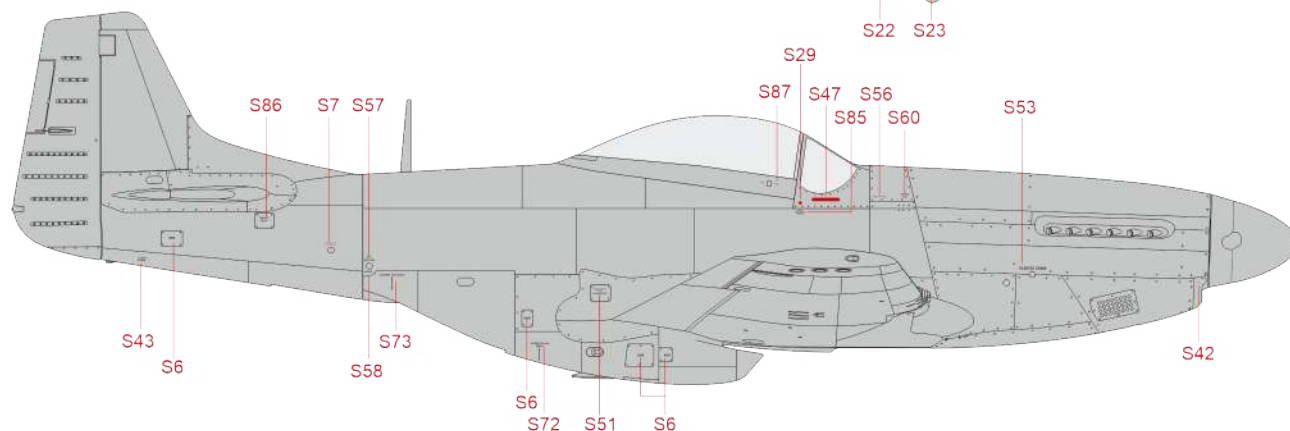
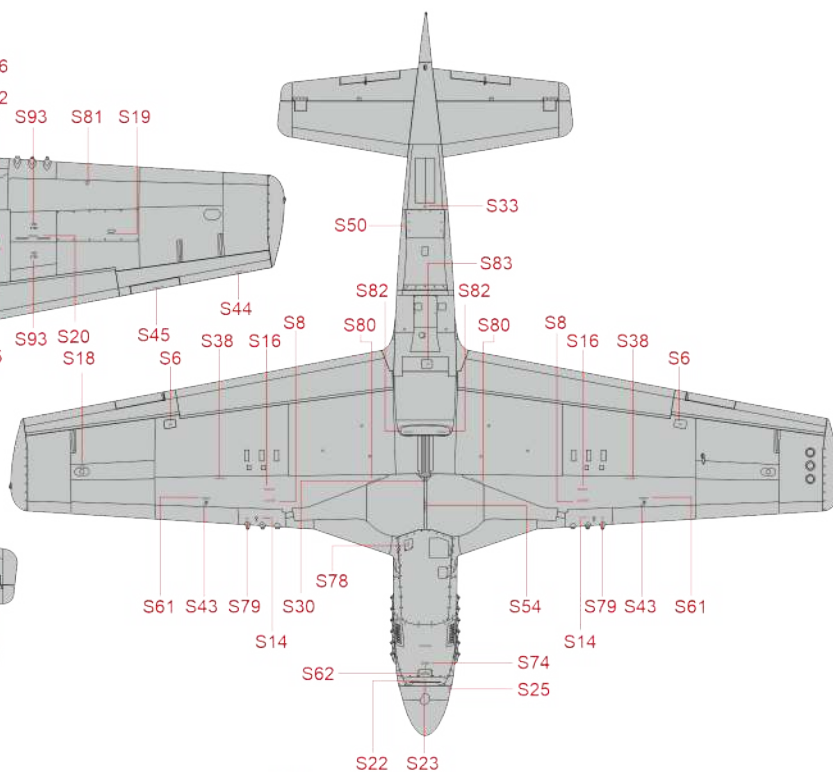
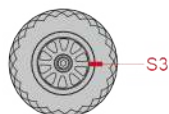
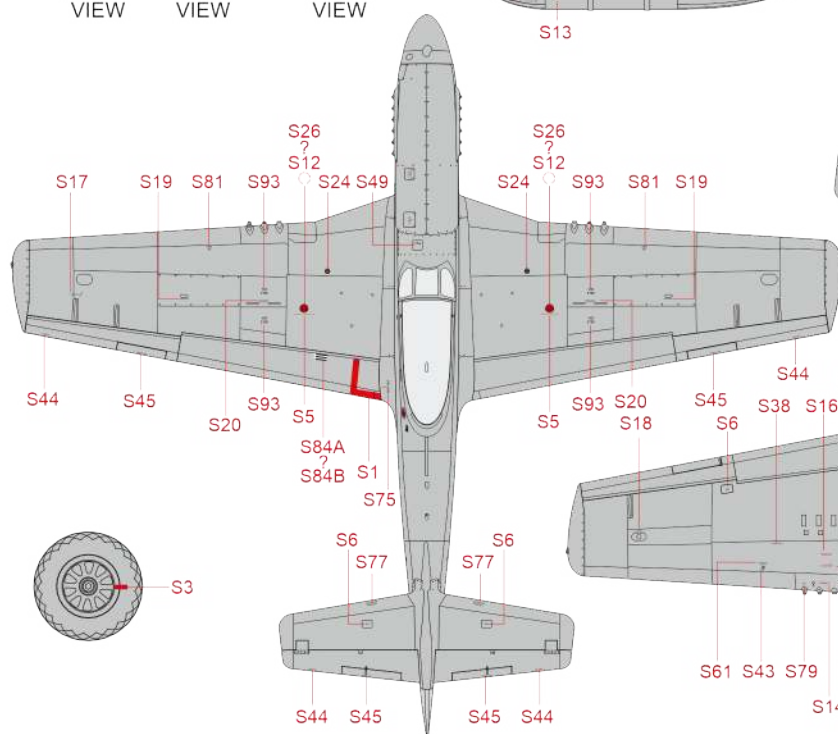
E52 → E53



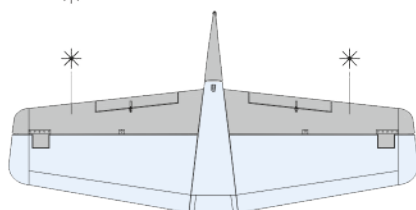
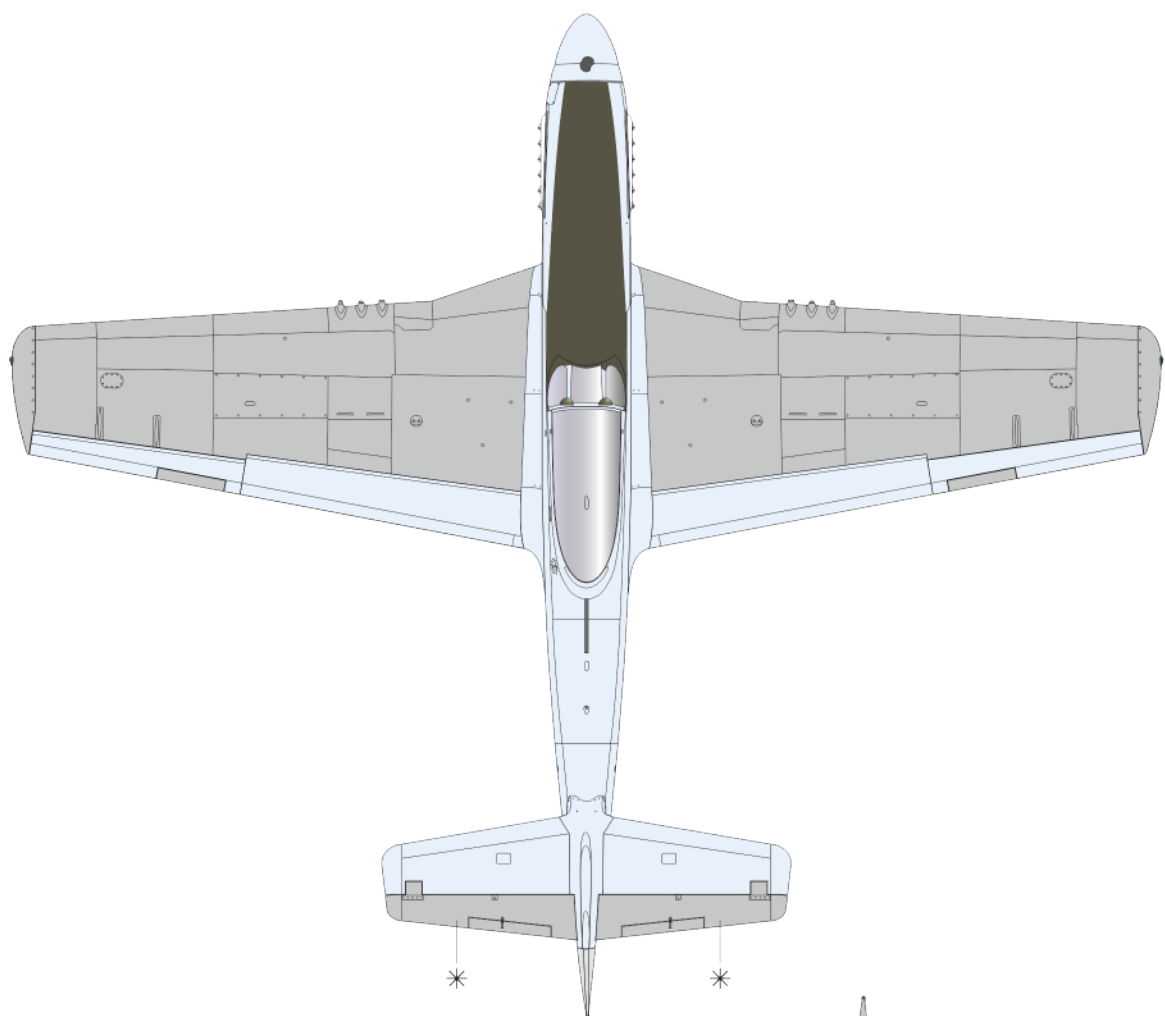
Parts No. E25, E32

H329
C329
H12
C33

S76
S27 ?
S31



P-51D ALUMINIUM LACQUER PAINTED AREAS



 NATURAL METAL FINISH

 ALUMINIUM LACQUER

* FOR FABRIC COVERED ELEVATORS

