

ProfiPACK edition

P-51 Mustang je jedním z nejlepších a 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) vedená sirem Henrym Selfem obrátila na společnost North American Aviation (NAA) s žádostí o výrobu strojů P-40 pro RAF z důvodu nedostatečné výrobní kapacity Curtissu. Prezident NAA James Kindelberger ovšem místo toho nabídl vývoj zcela nového, výkonnějšího letounu. Britové souhlasili a tým vedený šéfkonstrukterem Edwardem Schmuedem (v Německu narozeným Rakušanem) zahájil práci. 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 následoval 26. září.

Inovativní stíhač

Pro nový letoun byl zvolen řadový dvanáctiválec Allison s výkonem 809 kW (1100 koní) a konstruktéři se snažili vytvořit tak štíhlý trup, jak to bylo možné, v zájmu snížení aerodynamického odporu. Z obdobného důvodu zvolili laminární profil křídla, který ovšem vyžaduje co nejhladší povrch, aby správně fungoval. Z toho důvodu byla celá přední plocha křídla z obou stran tmelena a broušena do hladka. Další inovací bylo umístění chladiče v „podbřišku“ pod trupem až za úroveň křídla. 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 kompresoru dosahoval nejvyššího výkonu již ve výšce 3597 m a nad ní jeho výkon rychle klesal. Protože se vzdušné boje nad Evropou odehrávaly ve větších výškách, bylo rozhodnuto využívat Mustangy jako průzkumné stroje, což byl ostatně i původní záměr. Americké vzdušné síly měly o nový letoun rovněž zájem, požádaly však NAA o úpravu na střemhlavý bombardér (verze A-36).

Kouzlo Merlinu

V zájmu vyřešení problému s výkony ve větších výškách byly ve Velké Británii zahájeny práce na zástavbu motoru Merlin 60 přeplňovaného dvourychlostním a dvoustupňovým kompresorem. 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. Protože Velká Británie neměla pro motory Merlin volné výrobní kapacity, byla oslovena americká společnost Packard, která vyráběla Merliny v licenci. Díky tomu mohl konstrukční tým NAA zahájit práce na své verzi Mustangu poháněného tímto motorem. Merlin ovšem potřeboval vstup vzduchu pro mezichladič stlačeného vzduchu a samozřejmě také pro sání karburátoru. Obojí bylo u Mustangu X řešeno umístěním v rozměrném podbradku přídě. Konstrukteři NAA ale ponechali pod přídíl jen malý vstup pro karburátor (přesunutý z hřbetu přídě) a mezichladič umístili do zvětšeného tělesa chladiče pod trupem. V zájmu ještě delšího doletu byla do trupu za kokpit přidána nádrž o objemu 320 l. Trupové kulometry byly naopak odstraněny.



Výroba nových Mustangů s označením P-51B byla v Inglewoodu zahájena v květnu a o tři měsíce později také v Dallasu jako P-51C. Díky dlouhému doletu a zlepšeným výkonům ve velkých výškách byly tyto stroje primárně využívány jako doprovodné stíhače pro denní bombardovací nálety a hlídkovací lety. Dodávky pro RAF pokračovaly, stroje byly označeny jako Mustang Mk.III.

Mustangy verzí B/C/Mk.III byly skvělé stíhače, ale trpěly dvěma neduhy: špatným vzhledem pilota vzad a zasekáváním kulometů. Britové částečně vyřešili první problém instalací vypouklého překrytu „Malcom Hood“, nicméně konstrukční tým NAA se rozhodl Mustang ještě jednou přepracovat. Hlavní změnu představoval kapkový kryt kabiny a s tím související snížený hřbet trupu. Také křídlo bylo přepracováno, aby pojal šest kulometů 12,7 mm. Nové vedení nábojových pásů pak vyřešilo problém se zasekáváním zbraní. Společně s drobnějšími úpravami tak vznikl na sklonku roku 1943 „definitivní“ Mustang, verze P-51D. Výroba byla zahájena jak v Inglewoodu (stroje výrobních bloků doplněných suffixem -NA) a v Dallasu (-NT). Vzhledem k nedostatku vrtulí Hamilton Standard, používaných na všech verzích s motory Merlin, byla část produkce z Dallasu vybavena vrtulí Aeroproducts. Tyto stroje nesly označení P-51K.

Prvního 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.

Tato stavebnice: F-6D/K

Během 2. světové války používalo USAAF patnáct různých typů speciálně vytvořených pro fotoprůzkum nebo mapování. Tyto letouny byly označovány předponou F, protože písmeno P, které by odpovídalo anglickému Photo již bylo zabráno pro výraz Pursuit, označující stíhací letouny. Mustang dostal označení F-6 a celkem vzniklo 481 kusů této verze. Výroba byla zahájena v červenci 1941 variantou F-6A, která vycházela z P-51A s motorem Allison, a vyvrcholila variantami F-6D a F-6K, které vycházely z příslušných stíhacích variant (P-51D a P-51K). V továrnách v Inglewoodu nebo Dallasu byly ve výrobě vytvořeny potřebné otvory v trupu a tyto letouny byly odeslány do modifikačních středisek k montáži kamer a dalšího speciálního vybavení. Pro fotoprůzkumné účely byly namontovány dvě kamery K-24, z nichž první mířila šikmo dolů do levé zadní polosféry a byla umístěna v trupu za kabinou na levoboku. Druhá byla montována zespodu trupu jako vertikální kamera. Došlo také ke změnám v instalaci radiostanice nebo kyslíkového systému (byl namontován kyslíkový systém pro dálkové lety). Celkem bylo postaveno 136 kusů F-6D a 164 kusů F-6K. Později bylo několik P-51D přestavěno na průzkumný standard a staly se z nich FP-51D a RF-51D. Průzkumné Mustangy byly používány ve všech oblastech operací USAAF, a protože jim zůstaly zachovány zbraně i letové výkony, nepotřebovaly žádný stíhací doprovod. Díky tomu několik pilotů průzkumných Mustangů zaznamenalo vzdušná vítězství v čele s Williamem Shonem, který jich měl na svém kontě osm.

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 lepidla pracujte v dobře větrané místnosti. Lepidla ani barvy nepoužívejte v blízkosti otevřeného ohně. Model není určen malým dětem, mohlo by dojít k požití drobných dílů.

INSTRUCTION SIGNS * INSTR. SYMBOL * INSTRUKTION SINNBILDEN * SYMBOLES * 記号の説明

OPTIONAL
VOLBABEND
OHNOUTSAND
BROUSITOPEN HOLE
VYVRTAT OTVORSYMETRICAL ASSEMBLY
SYMETRICKÁ MONTÁŽREMOVE
ODŘÍZNOUTREVERSE SIDE
OTOČITAPPLY EDUARD MASK
AND PAINT
POUŽÍT EDUARD MASK
NABARVIT

PARTS



DÍLY



TEILE



PIÈCES

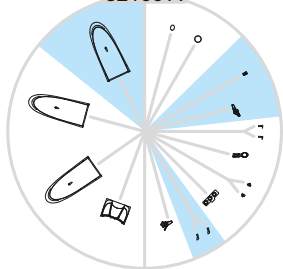


部品

PLASTIC PARTS

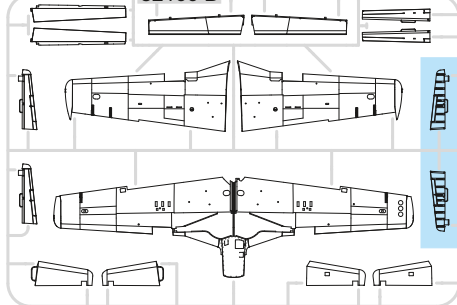
A>

82100 A



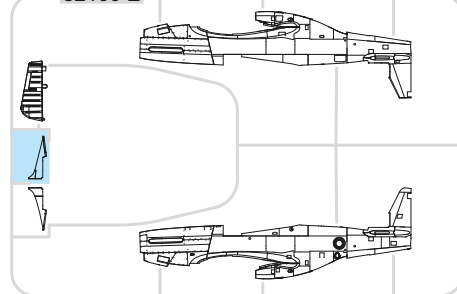
B>

82100 B



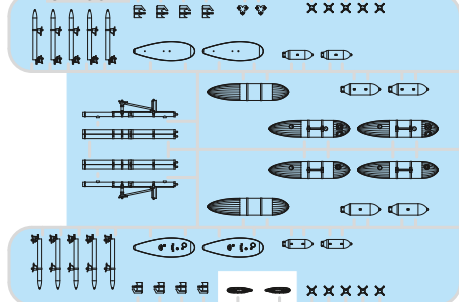
E>

82100 E



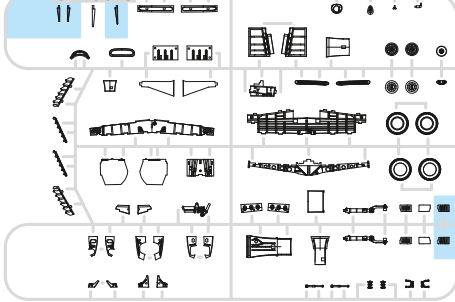
F>

82100 F



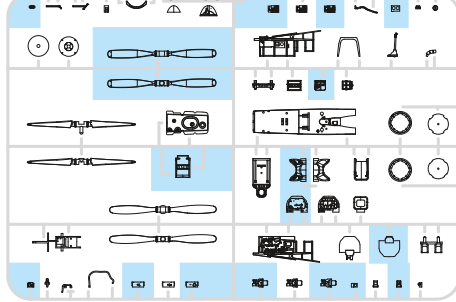
G>

82100 G



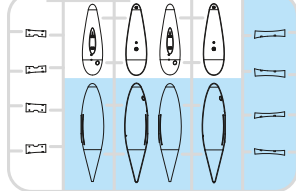
H>

82100 H

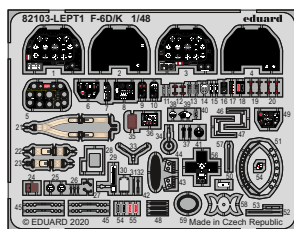
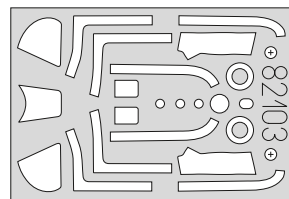


J>

82100 J



PE - PHOTO ETCHED DETAIL PARTS

eduard
MASK

-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	
H1	C1	MMP-001	WHITE
H8	C8		SILVER
H12	C33	MMP-047	FLAT BLACK
H27	C44		TAN
H37	C43		WOOD BROWN
H47	C41	MMP-012	RED BROWN
H52	C12	MMP-091	OLIVE DRAB
H58	C351	MMP-059	INTERIOR GREEN
H77	C137	MMP-040	TIRE BLACK
H90	C47		CLEAR RED

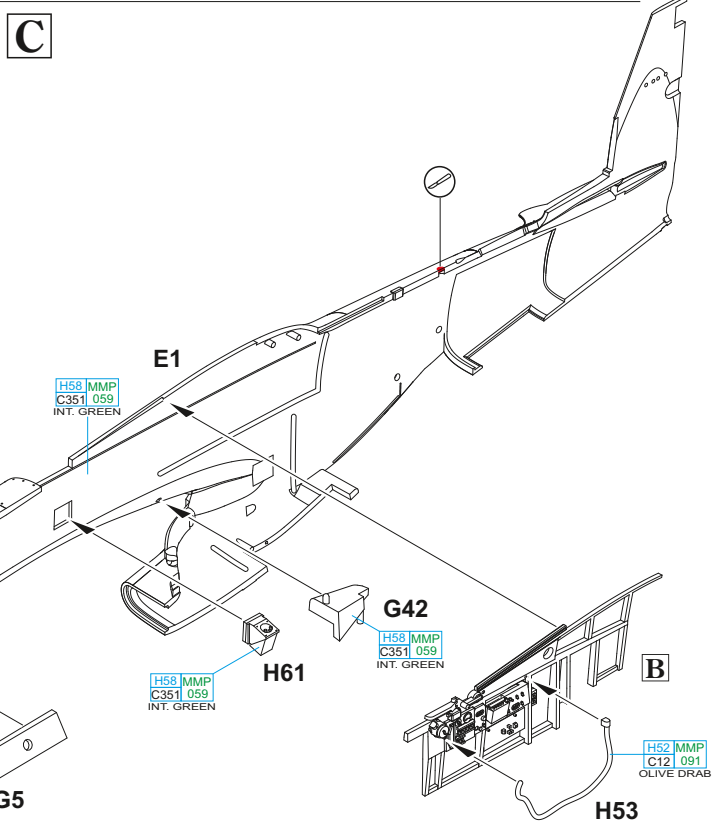
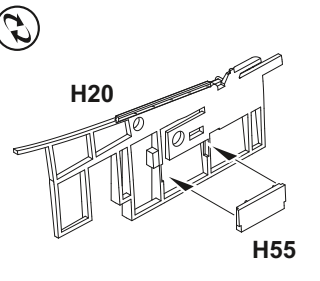
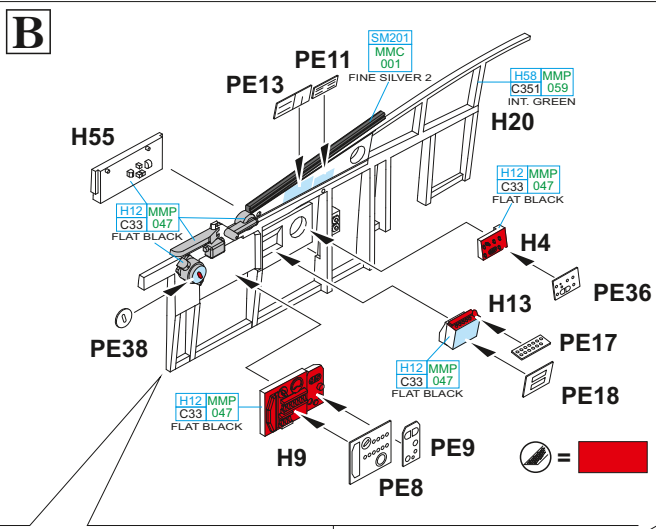
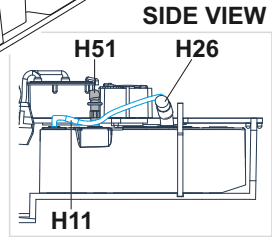
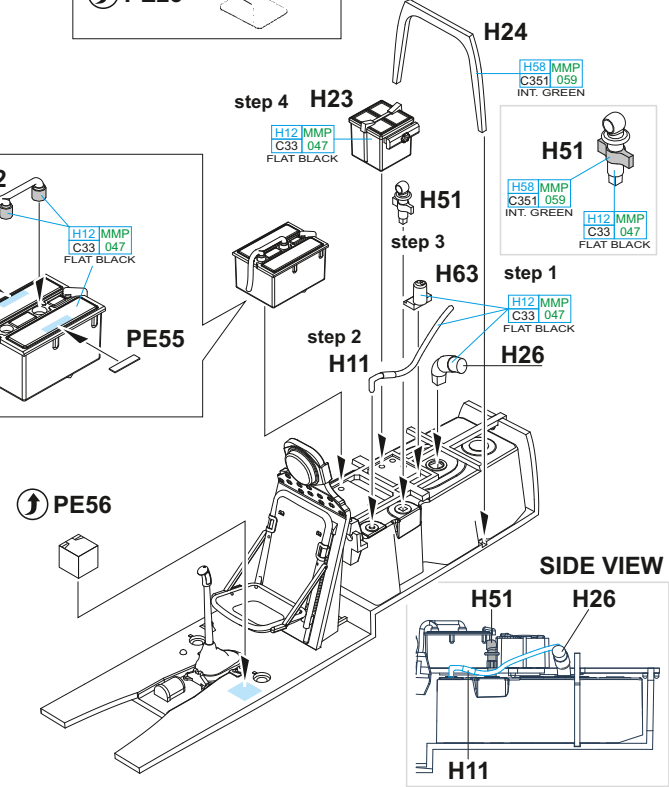
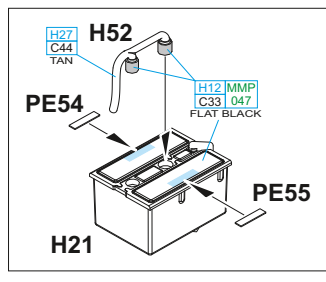
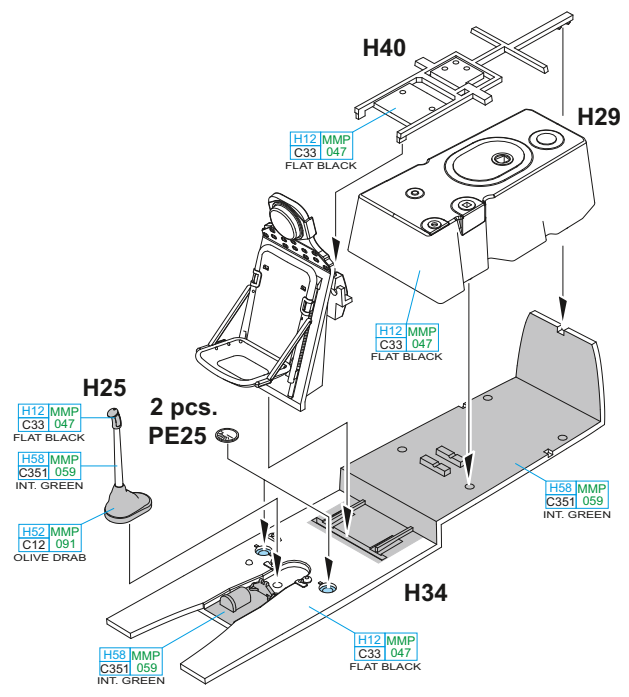
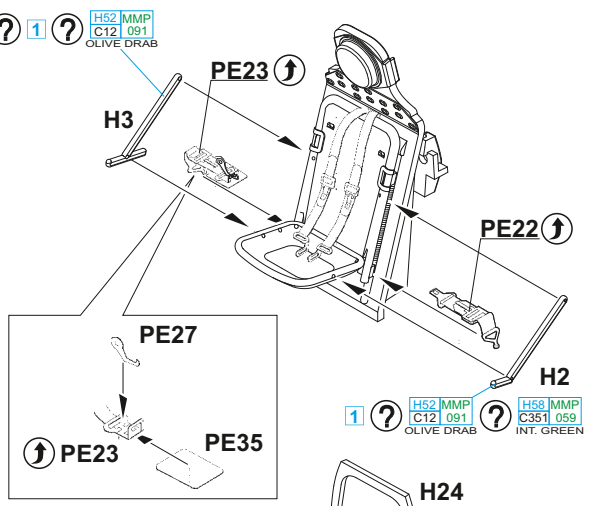
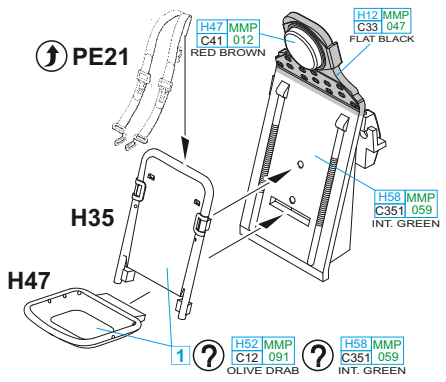
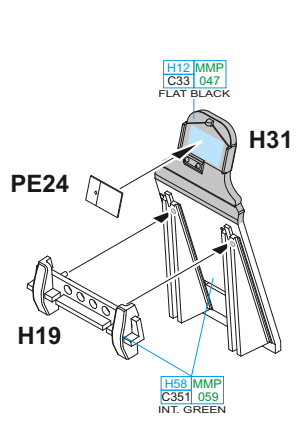
GSI Creos (GUNZE)		MISSION MODELS	
AQUEOUS	Mr.COLOR	PAINTS	
H91	C48		CLEAR YELLOW
H94	C138		CLEAR GREEN
H327	C327	MMP-101	RED
H329	C329		YELLOW
	C352		YELLOW CHROMATE
Mr.METAL COLOR		METALLICS	
MC214		MMM-001	DARK IRON
Mr.COLOR SUPER METALLIC		METALLICS	
SM201		MMC-001	SUPER FINE SILVER
SM203			SUPER IRON

A 1 = 90% + 10%

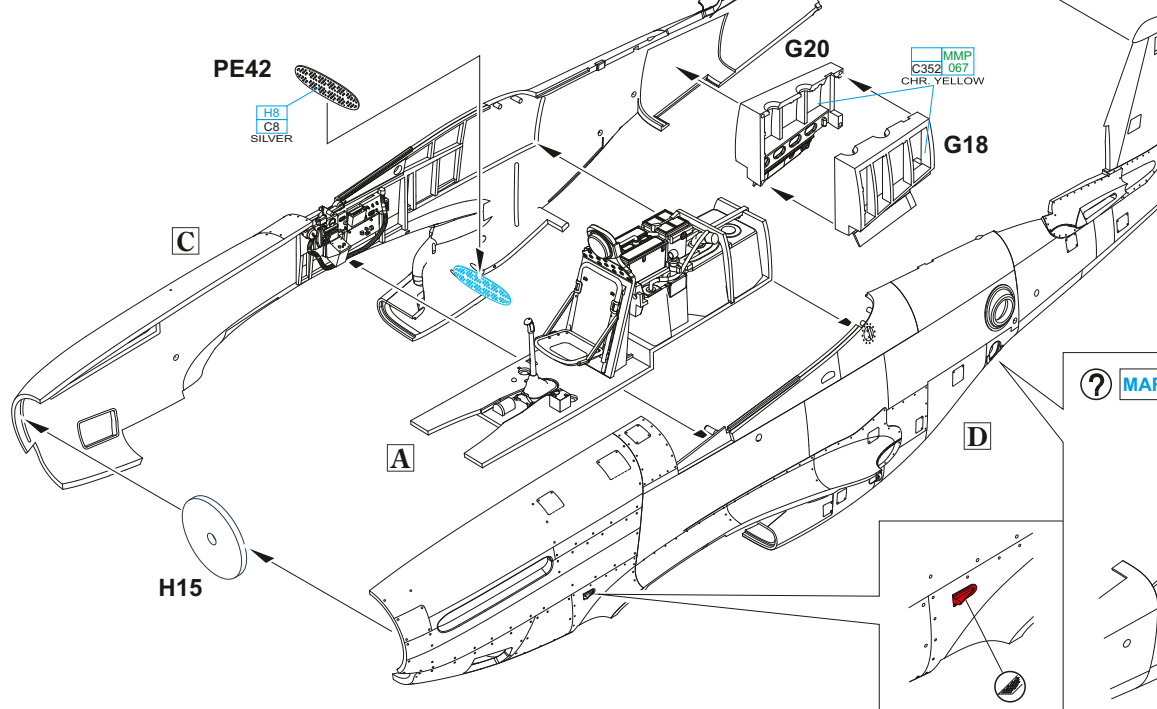
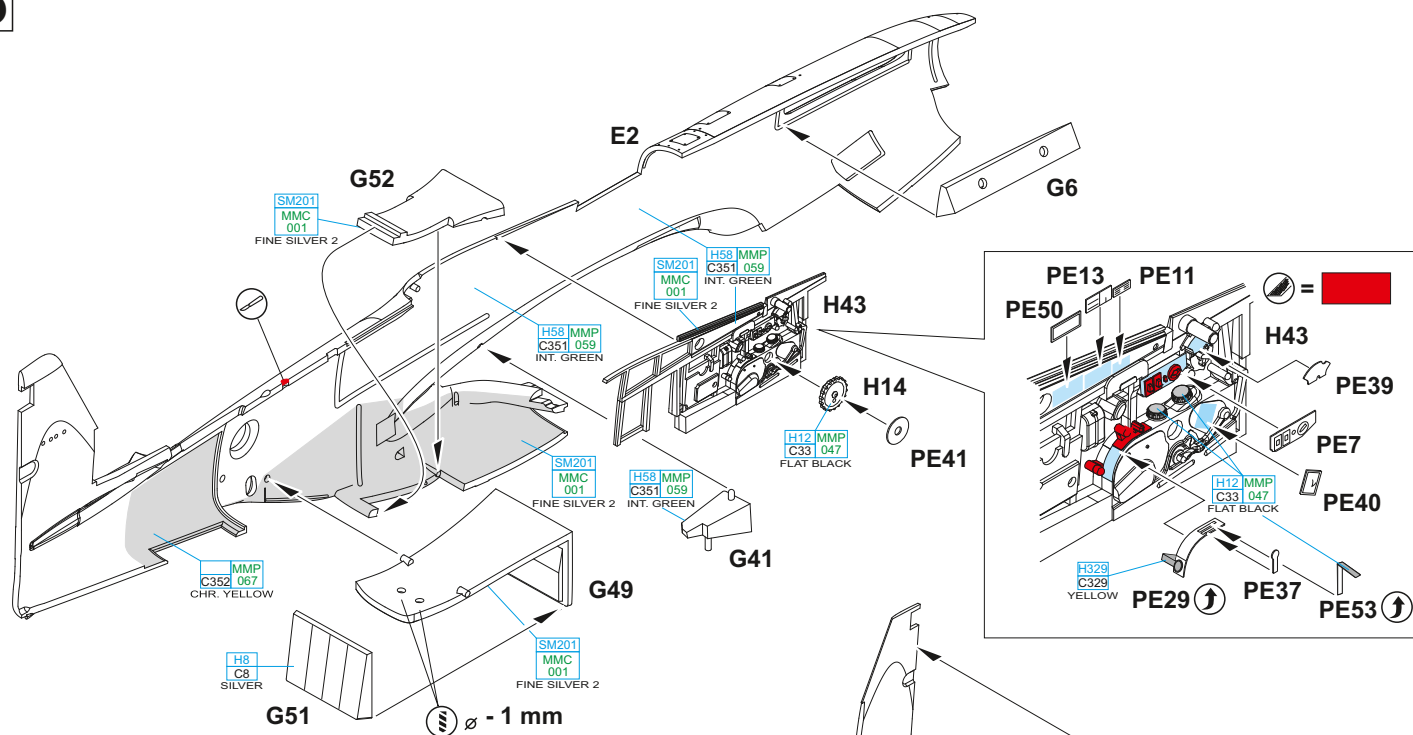
H58 MMP C351 059 INT. GREEN	H12 MMP C33 047 FLAT BLACK
-----------------------------------	----------------------------------

H58 MMP
C351 059
INT. GREEN

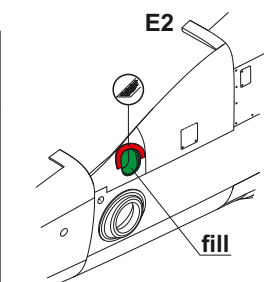
H52 MMP
C12 091
OLIVE DRAB



D



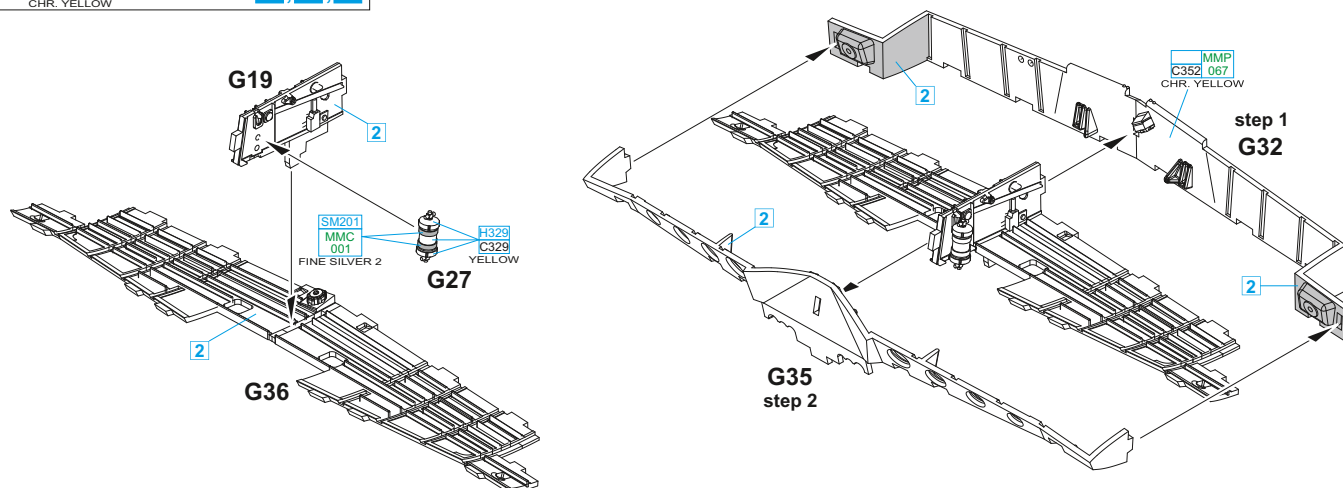
MARKING B ONLY

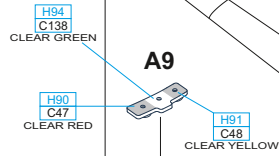
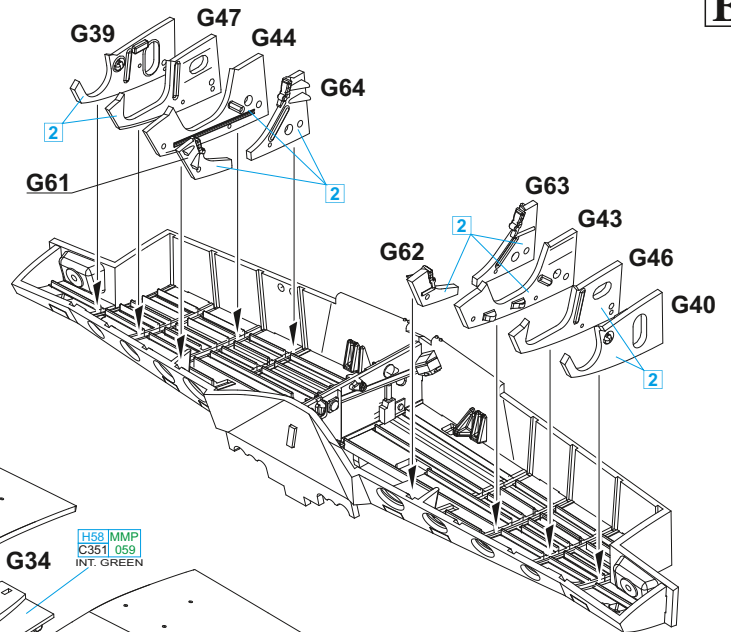
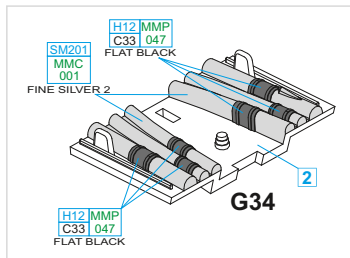


2 =

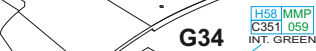
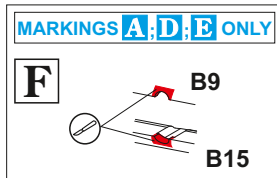
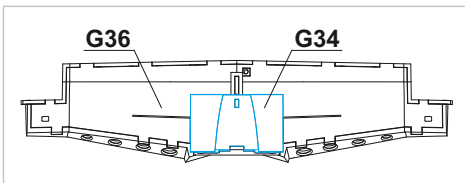
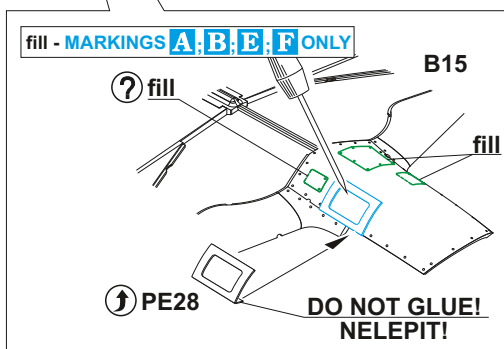
SM201 MMC 001 FINE SILVER 2 - MARKINGS B, C, F

MMP C352 067 CHR. YELLOW - MARKINGS A, D, E



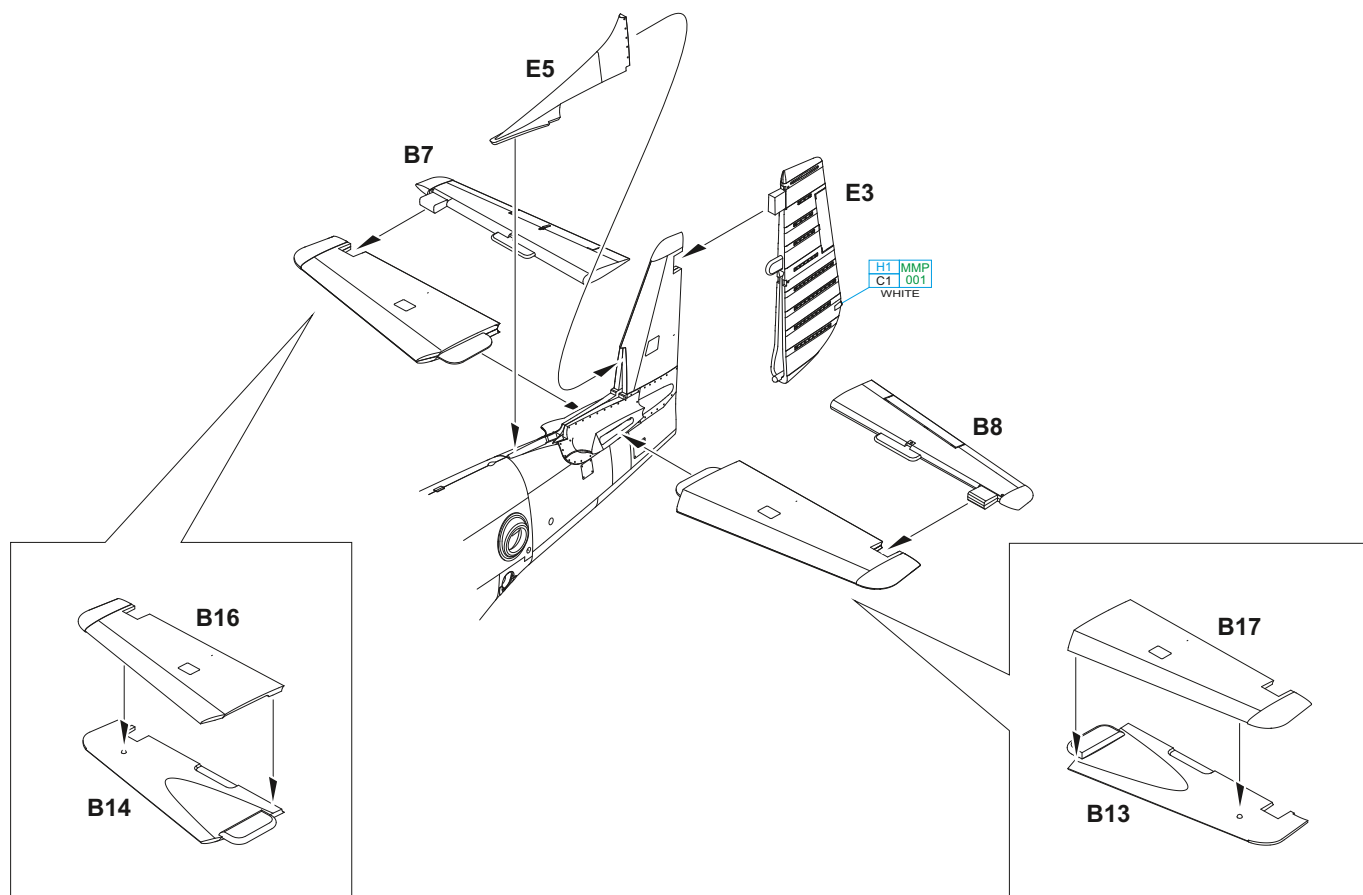
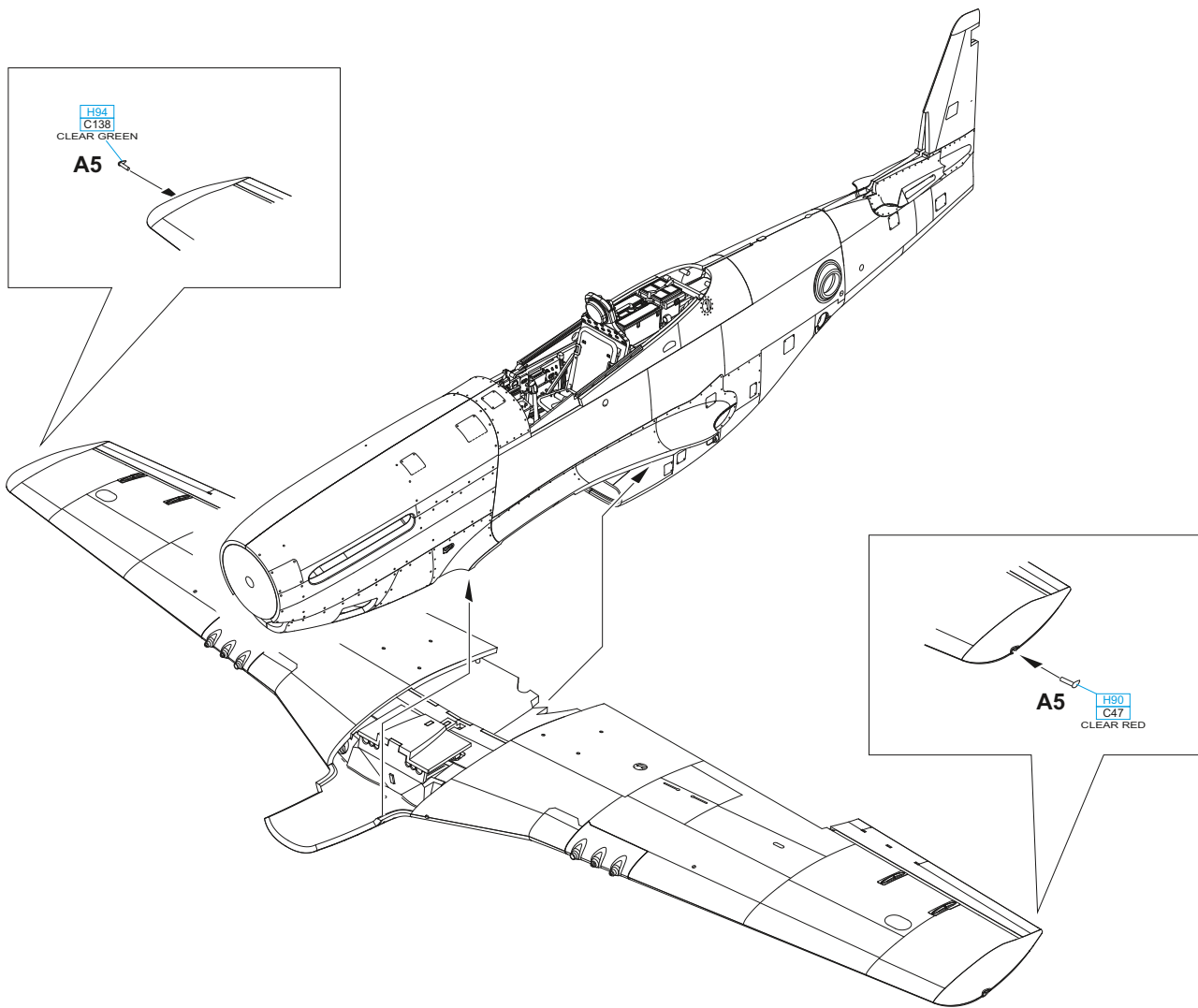


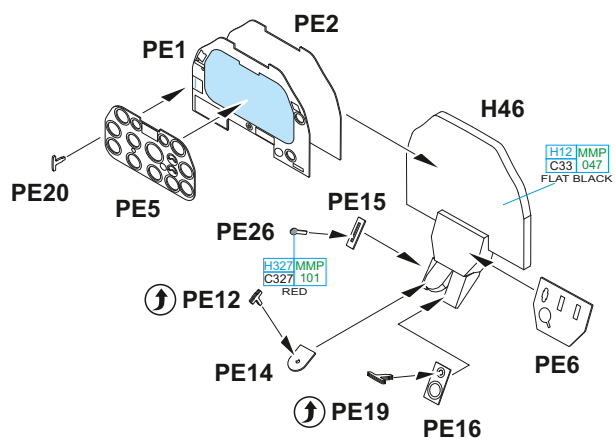
UPPER VIEW

**G17**2x $\varnothing$ - 1 mm**F****E****G14**2x $\varnothing$ - 1 mm**B15****F****2**

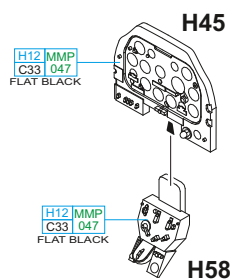
fill

B6**G50****B5****G48**

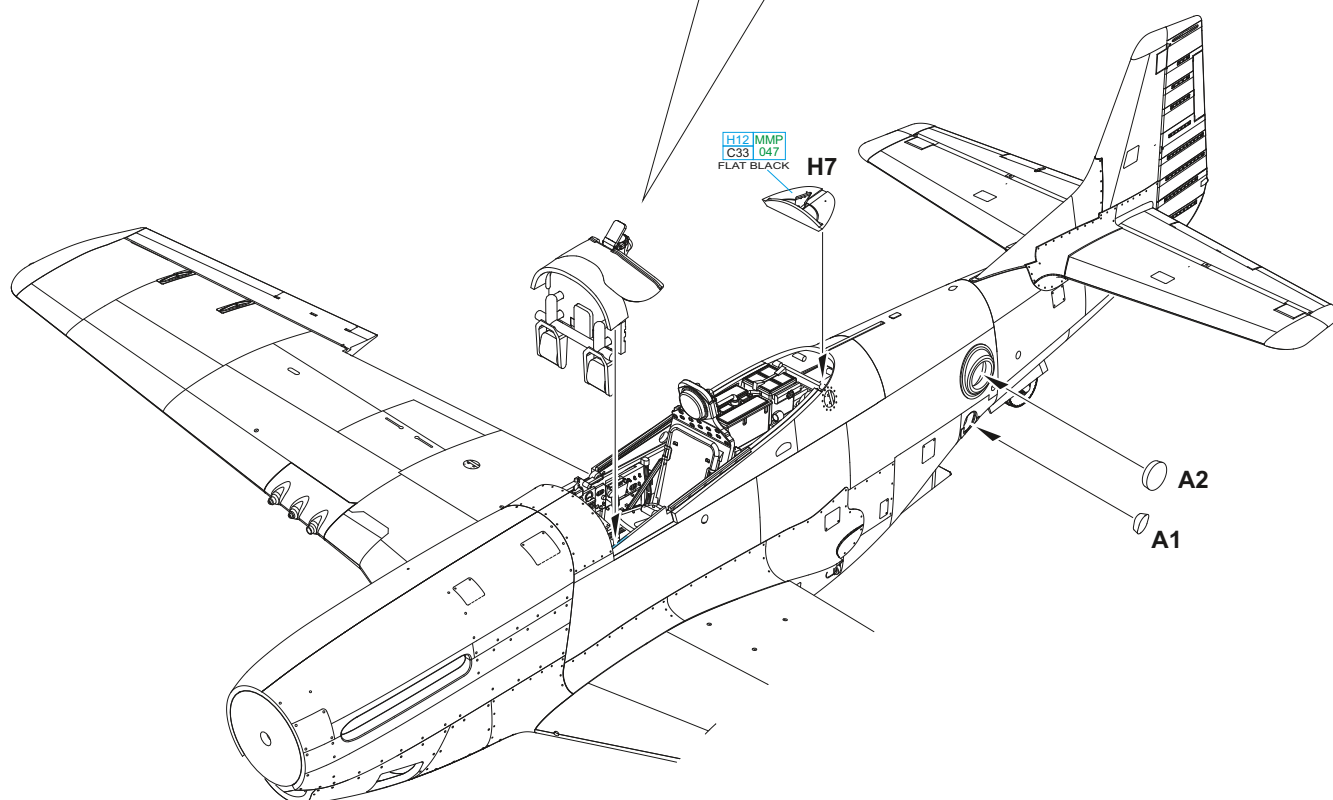
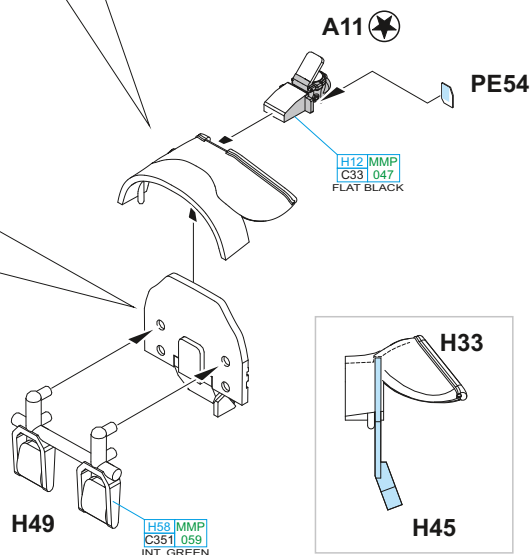
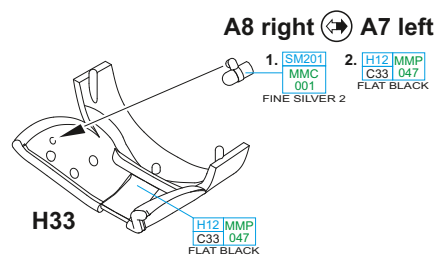


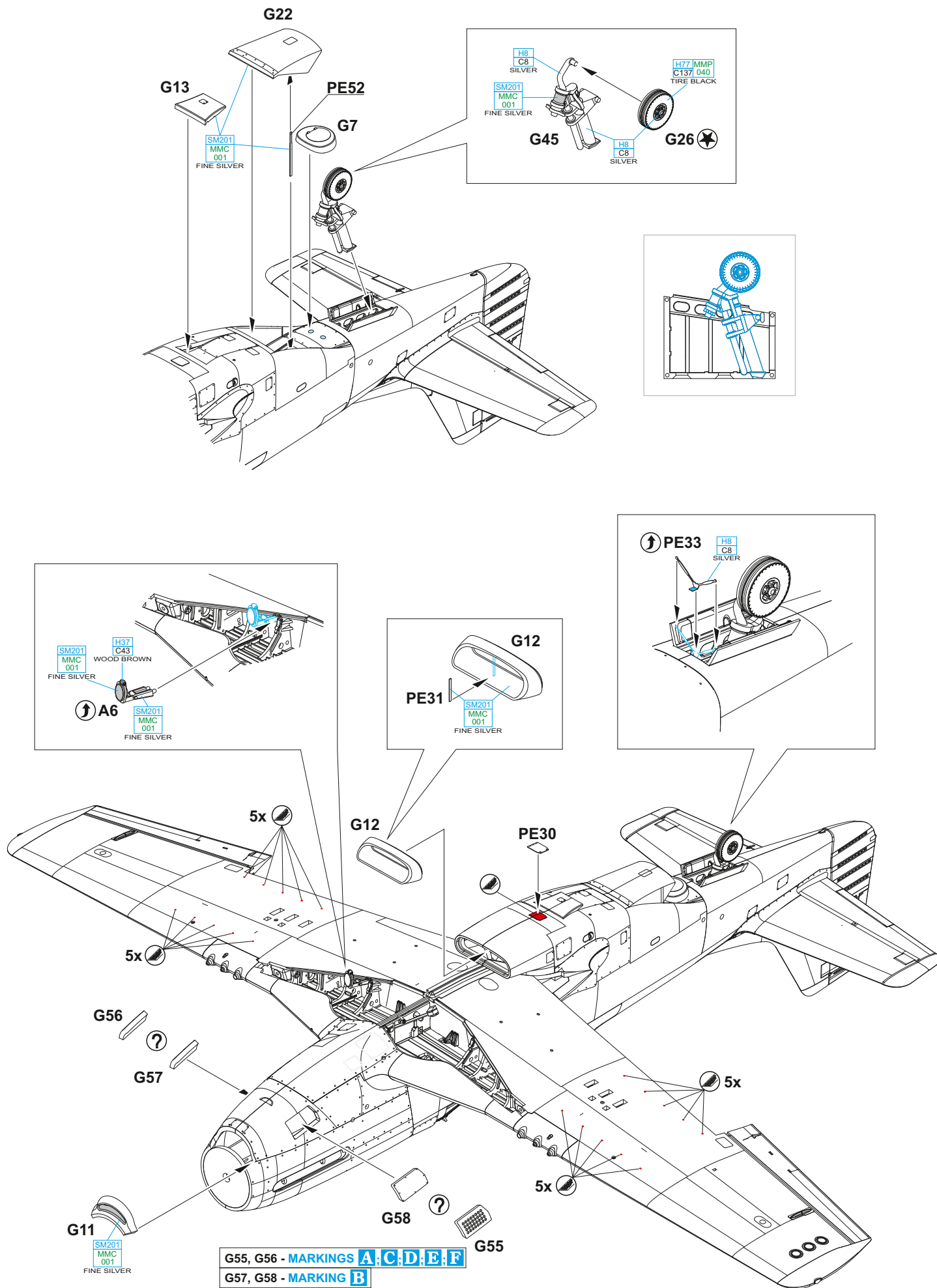


?

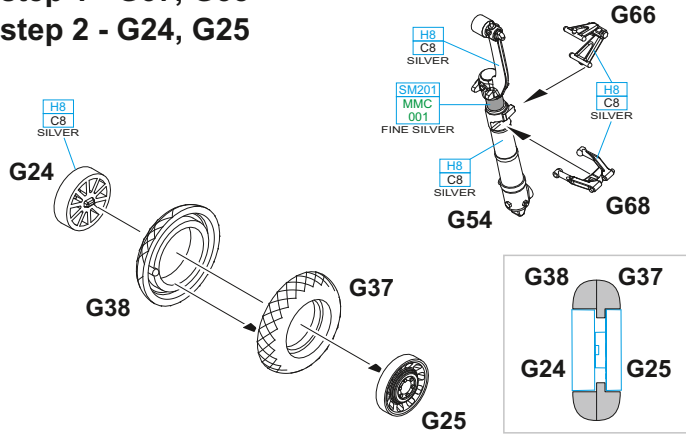


OPTIONAL: decals 58, 60, 62, 63, 64

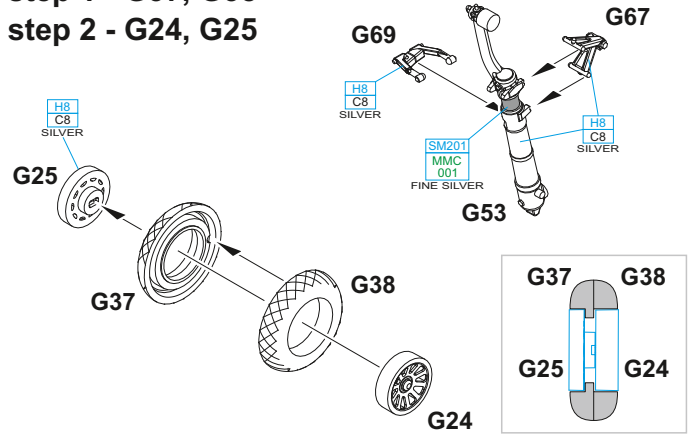




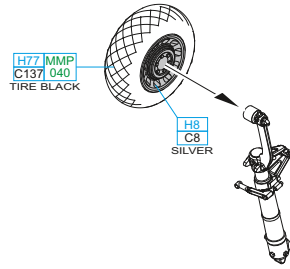
step 1 - G37, G38
step 2 - G24, G25



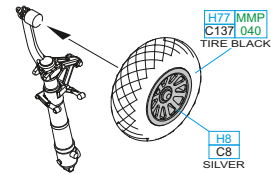
step 1 - G37, G38
step 2 - G24, G25



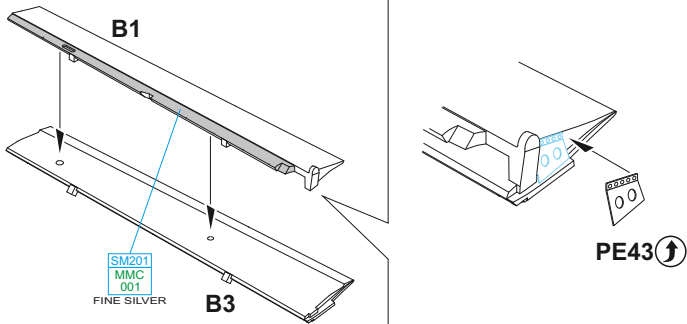
F



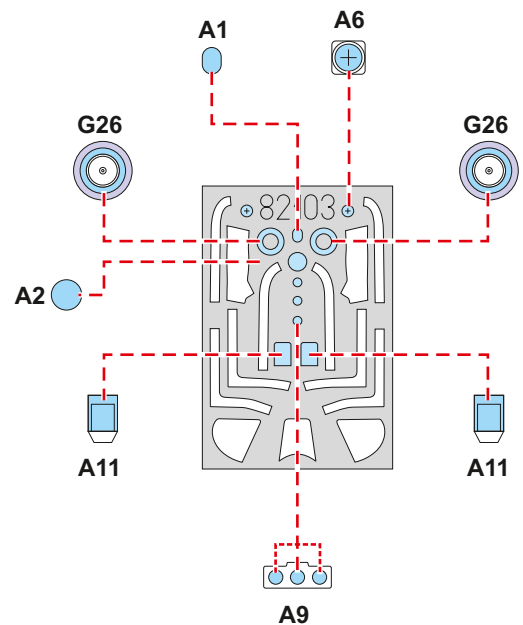
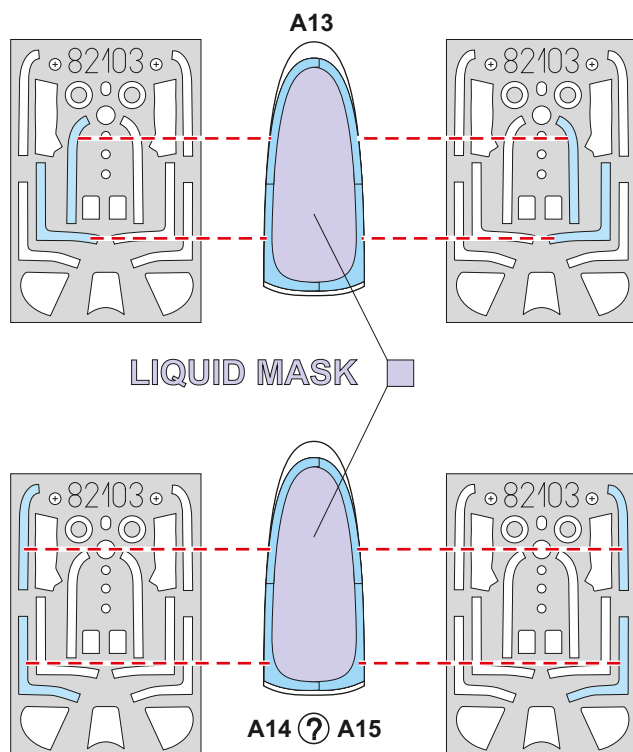
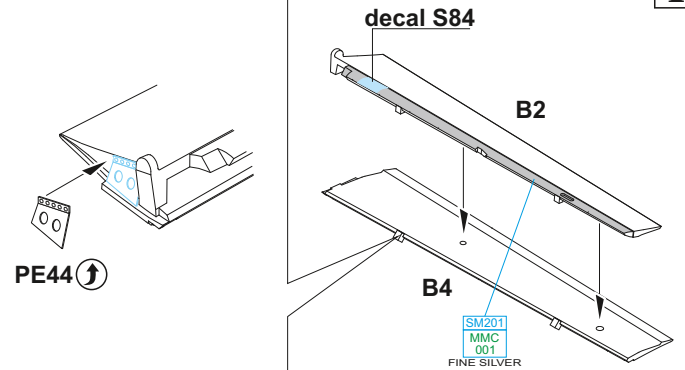
G

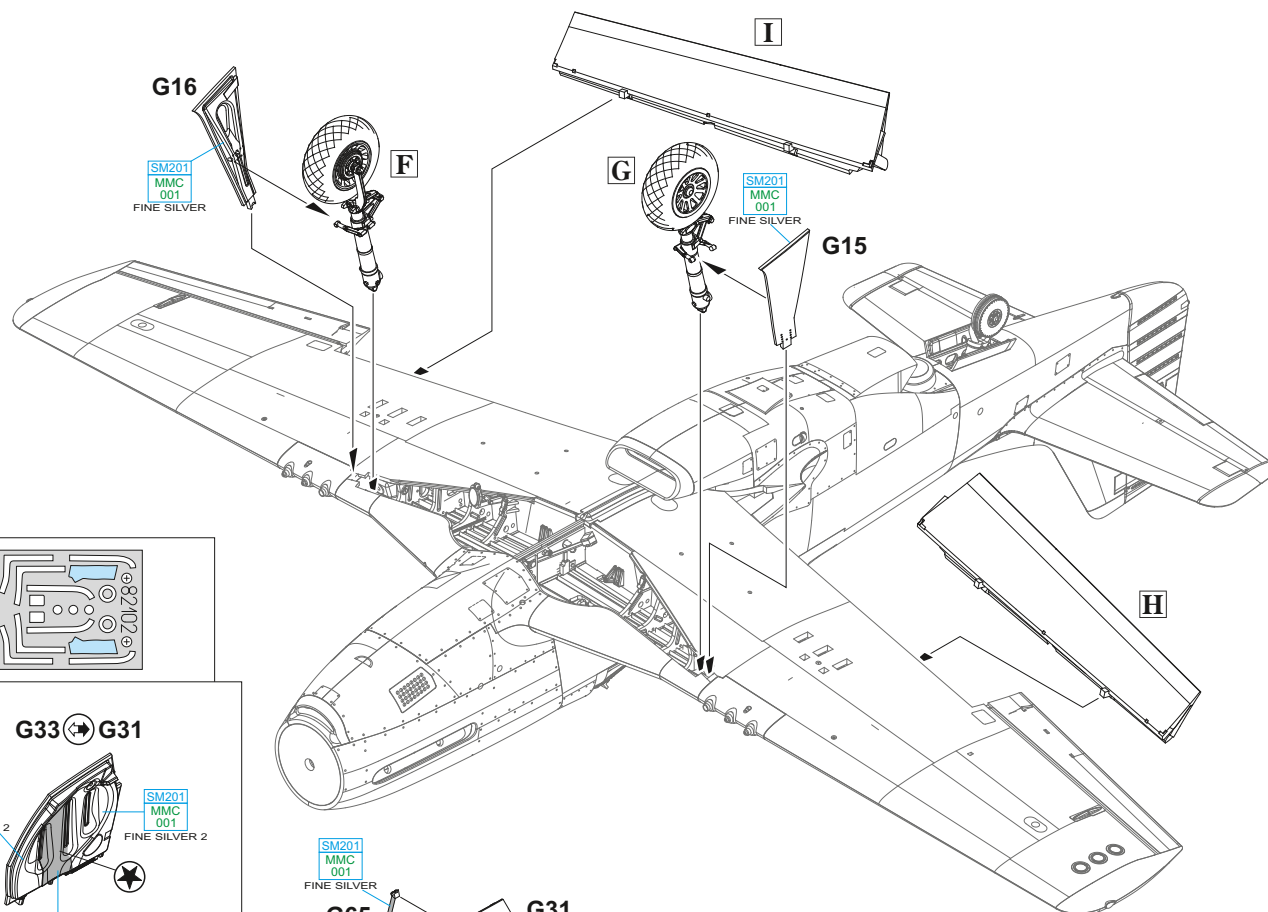


H

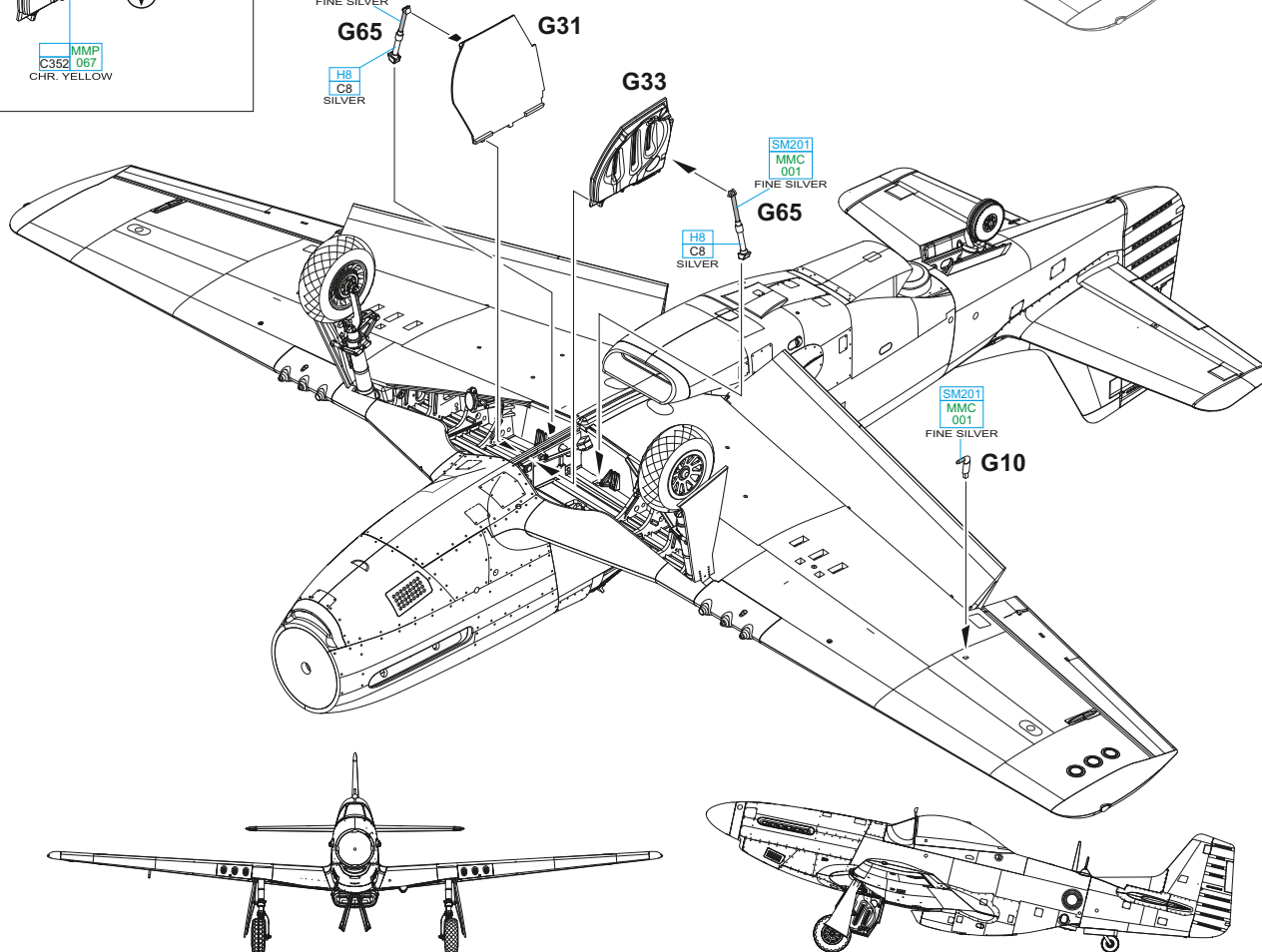
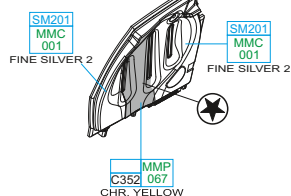


I

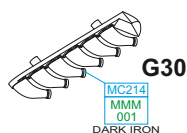
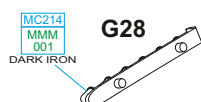




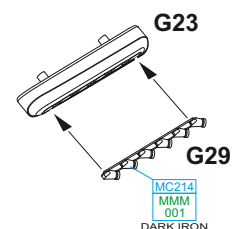
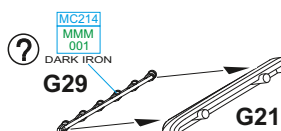
G33 → G31



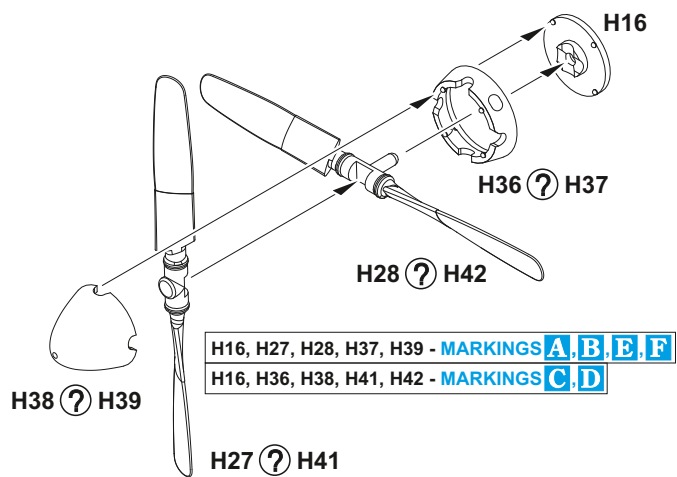
J MARKINGS B, F



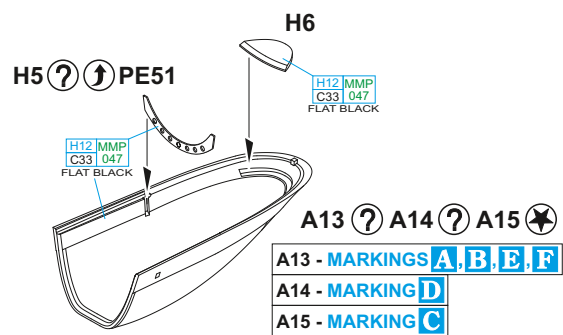
K MARKINGS A, C, D, E



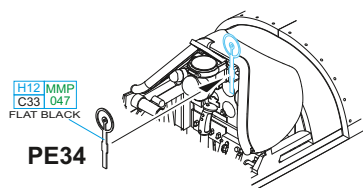
L



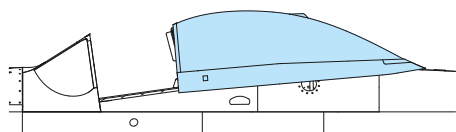
M



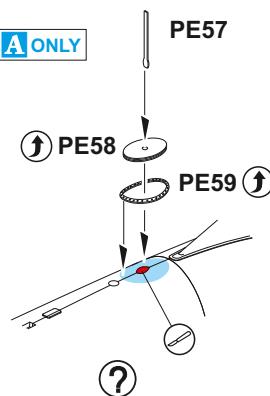
N



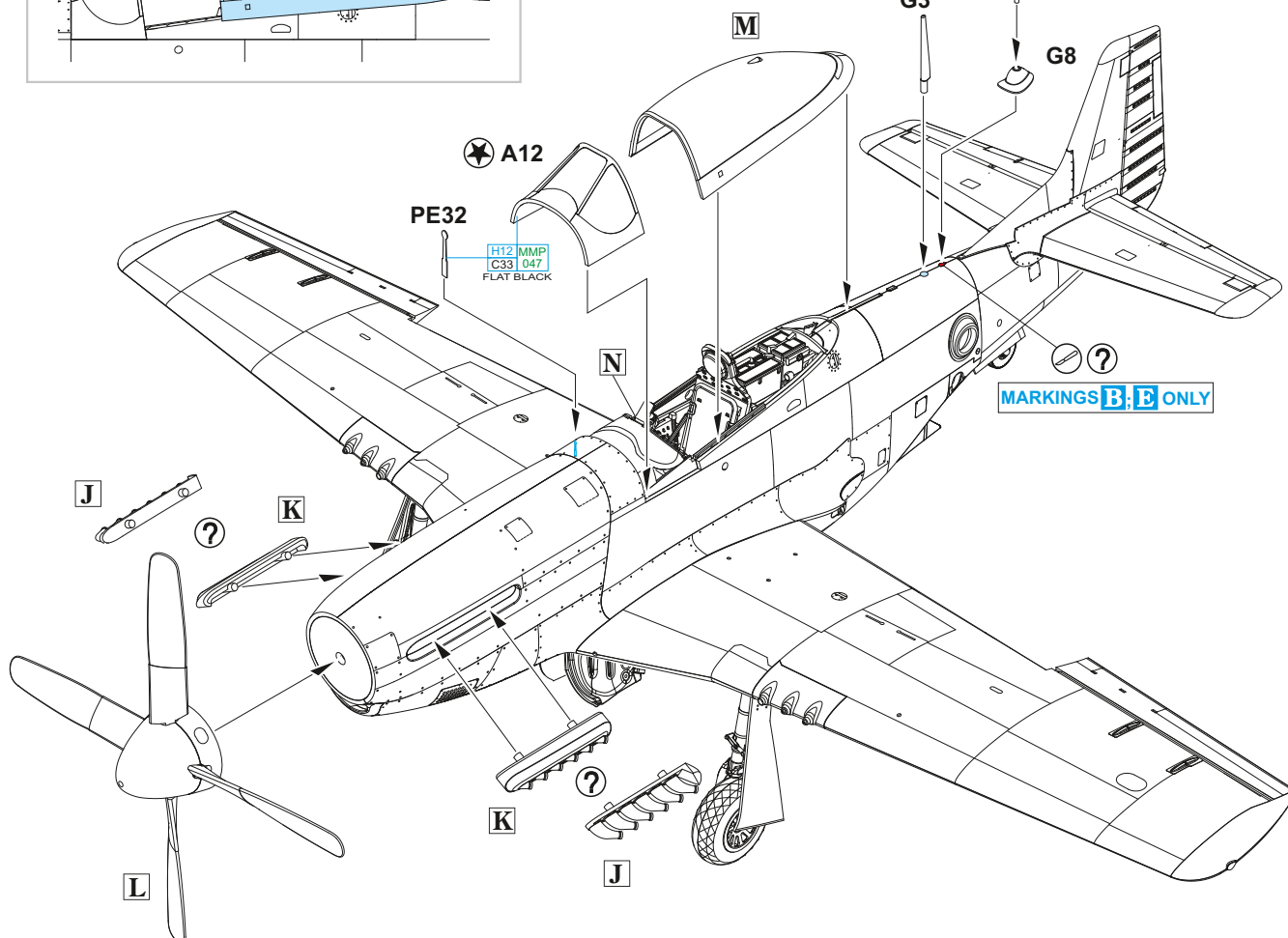
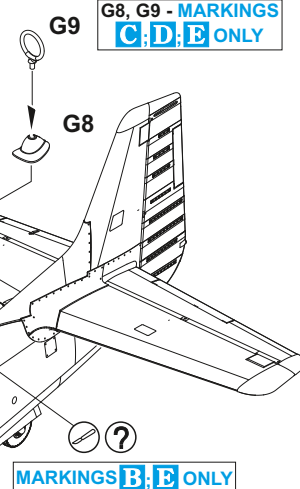
OPEN CANOPY POSITION



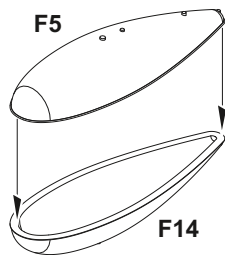
PE57, 58, 59 - MARKING A ONLY



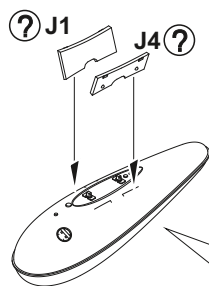
G8, G9 - MARKINGS C, D, E ONLY



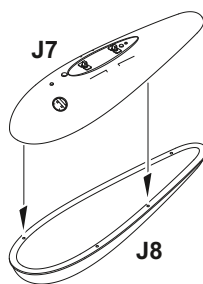
2 pcs. MARKINGS C, D, E ONLY



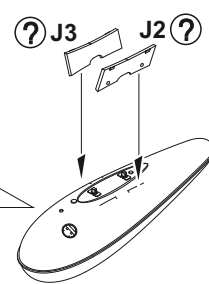
O MARKING A ONLY



2 pcs.

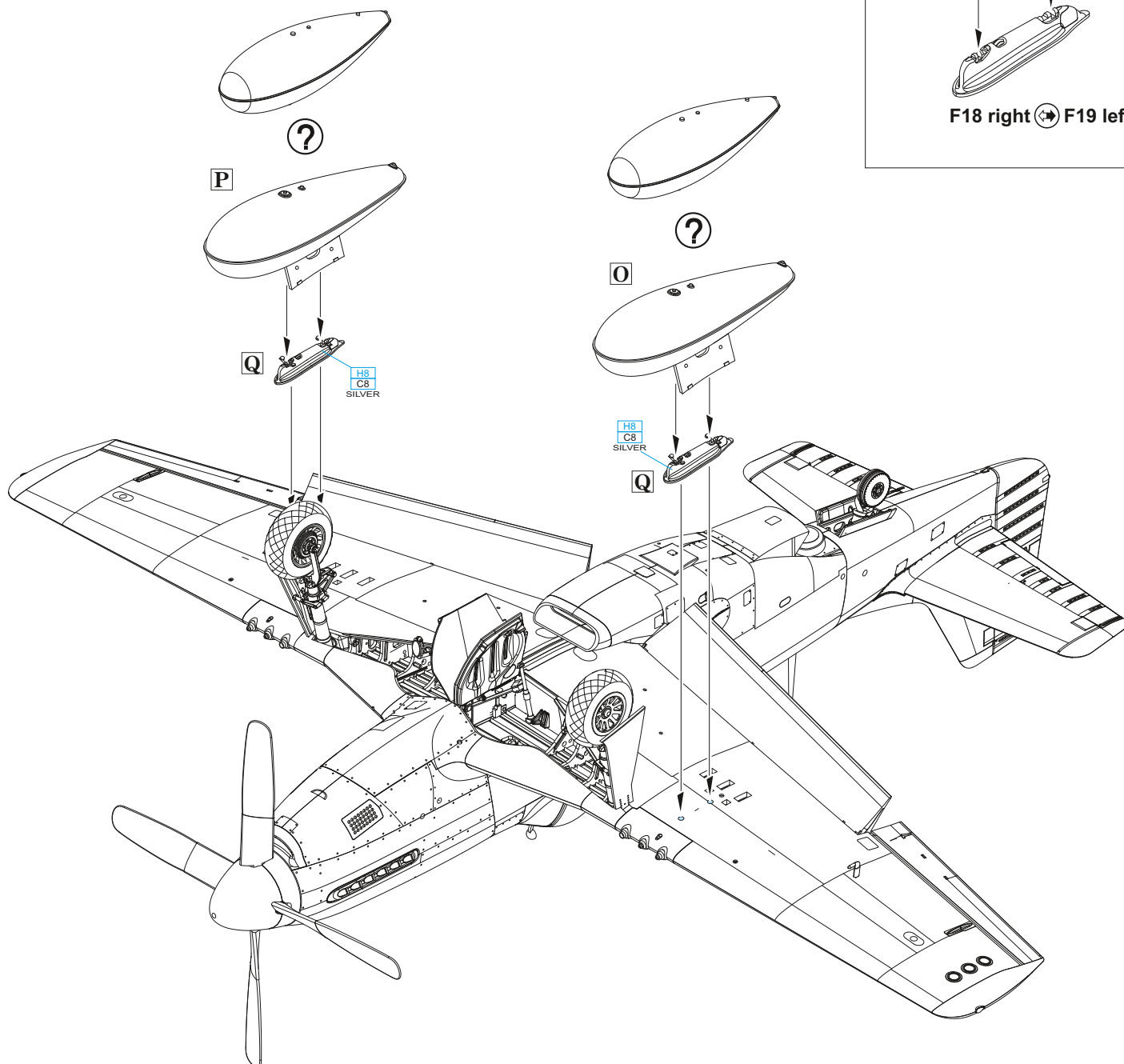
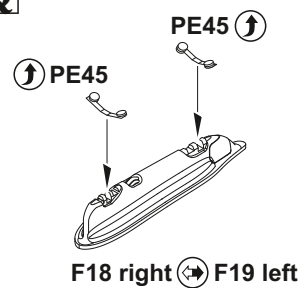


P MARKING A ONLY



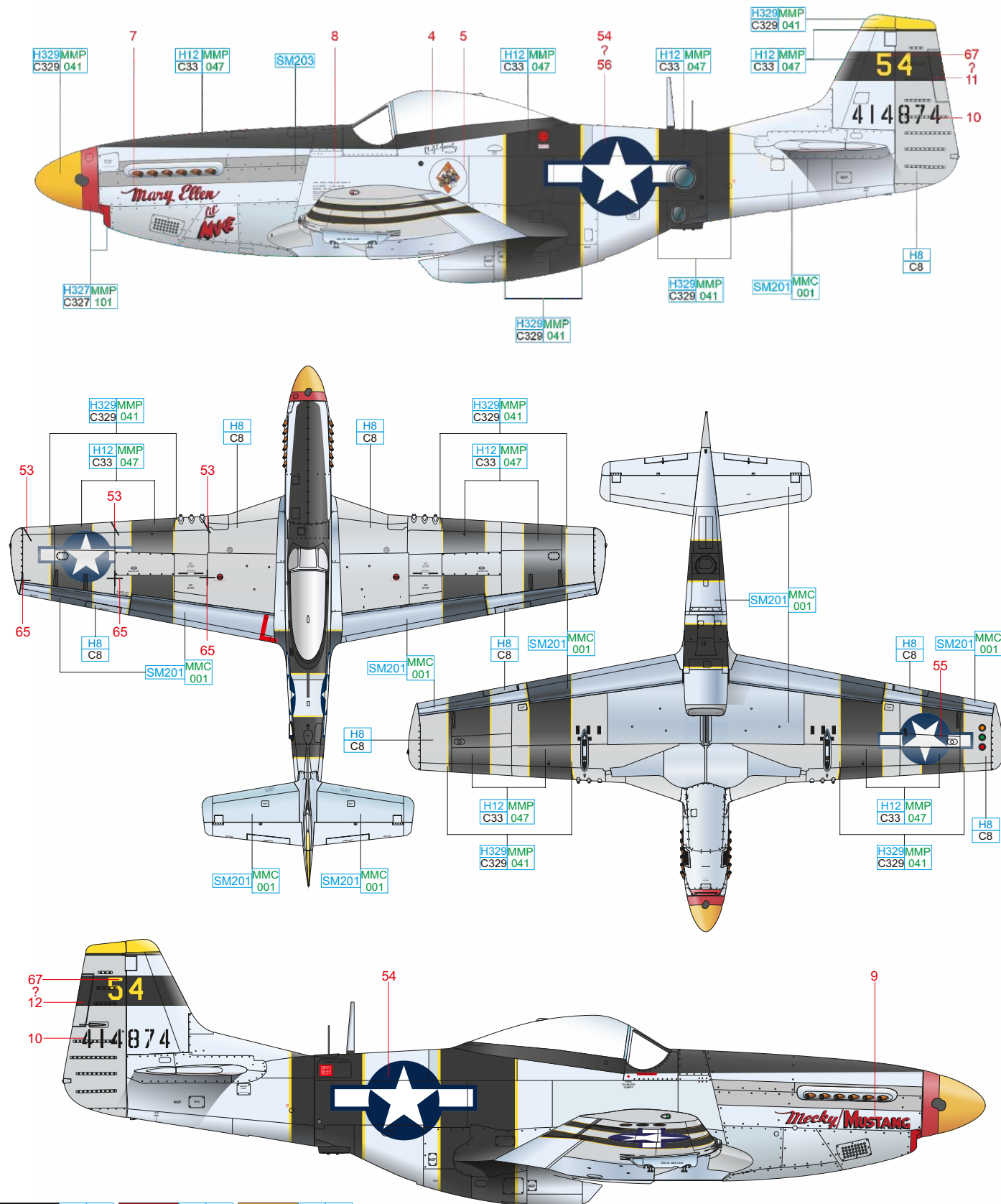
?

Q



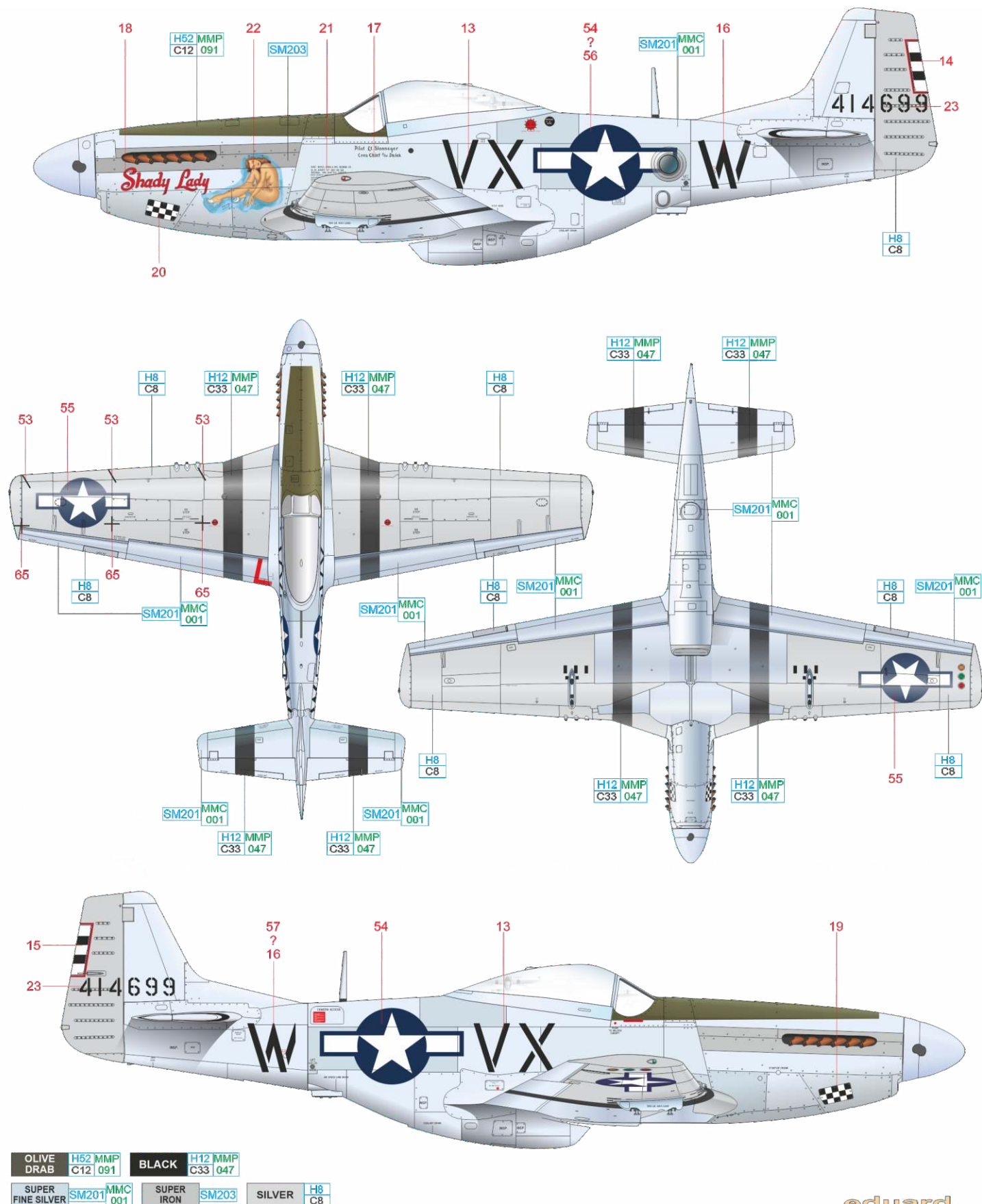
A F-6D-15, 44-14874, Lt. John E. Jacoby, 82nd TRS, 71st TRG, 5th AF, základna Johnson, Japonsko, září 1945

82nd Tactical Reconnaissance Squadron se jako součást 71st TRG účastnila od listopadu 1944 průzkumných misí nad filipínským ostrovem Luzon, podpory pozemních jednotek či fotografování a bombardování letišť na Formose a v Číně. Jejimi dalšími působišti byl ostrov Ieshima, odkud její stroje startovaly nad japonský ostrov Kyūshū. V době od nasazení nad Filipínami až do poloviny června 1945 velel jednotce Capt. William Shomo, pravděpodobně nejznámější pilot průzkumných F-6D. Po ukončení 2. světové války se jednotka přesunula na základnu Irumagawa na okraji Tokia. Stroj č. 54 byl v rámci perute nasazován od samotného počátku bojů na Filipínách a zůstal ve výzbroji jednotky i po skončení války. Sloužil jako součást okupačních sil na japonském území. Podoba stroje se během služby výrazně měnila. Na počátku služby nesl stroj pouze označení v podobě čísla 54 na svislé ocasní ploše, později přibýly černé pruhy na trupu a křídle, pás proti oslnění byl přebarven na černou a několik variant zbarvení nesl i vrtulový kužel. Rovněž ozdobné nápisy na přídě jsou zdokumentovány ve dvou podobách. Na levém boku pod kabinou je emblém 82nd TRS, aplikovaný pravděpodobně až po skončení 2. světové války.

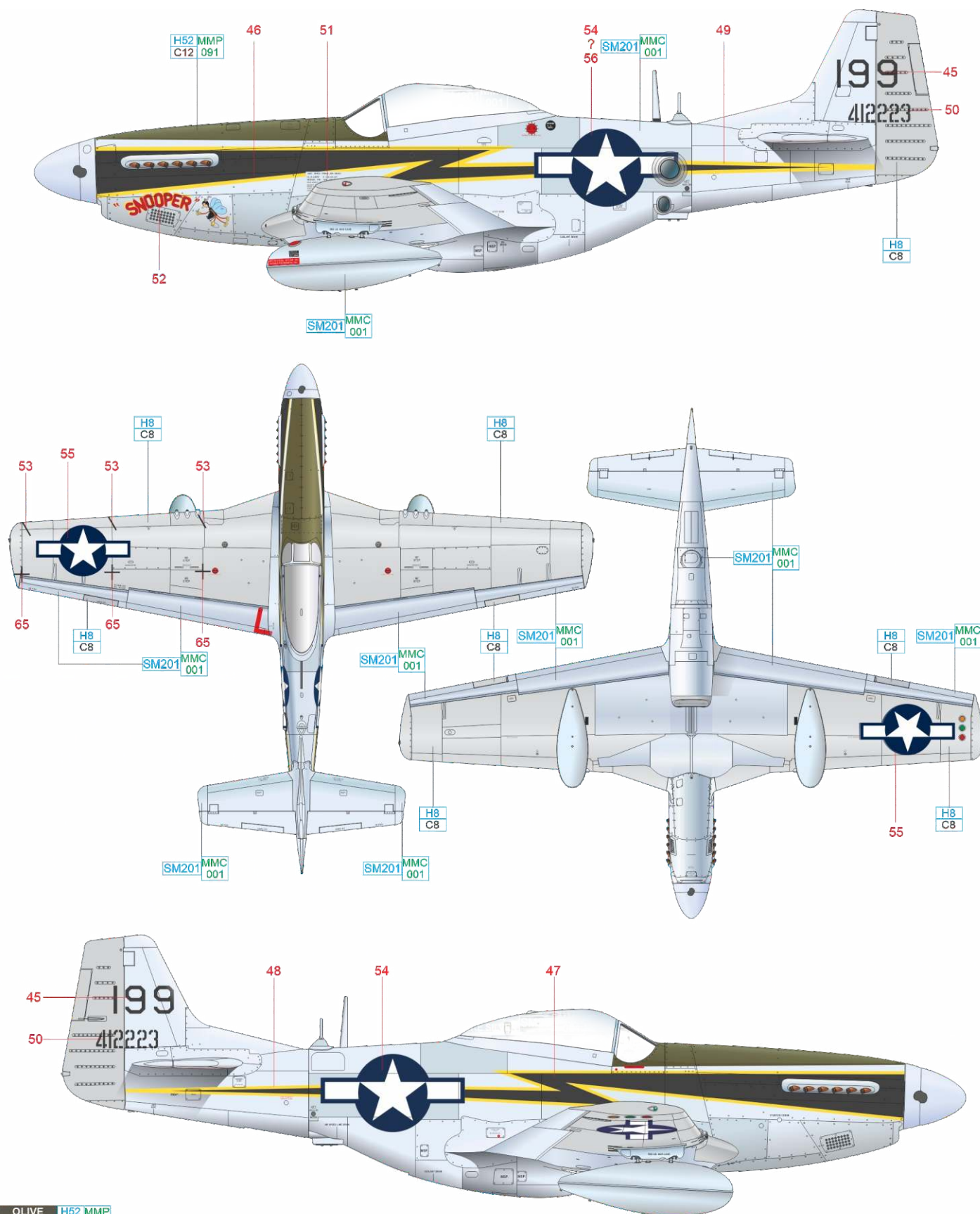


BLACK	H12 MMP C33 047	RED	H327MMP C327 101	YELLOW	H329MMP C329 041
SUPER FINE SILVER	SM201 MMC 001	SUPER IRON	SM203	SILVER	H8 C8

Historie 67th TRG se začala psát v září 1941, kdy byla založena v Louisianě jako pozorovací skupina (Observation Group) a jejím prvním úkolem byly protiponorkové hlídky podél východního pobřeží Spojených států. Ty vykonávala až do března 1942 a v srpnu téhož roku následoval přesun do Velké Británie, kde pokračoval výcvik. V říjnu 1943 byla organizačně podřízena 9. letecké armádě (9th AF), přejmenována na 67th Tactical Reconnaissance Group a její podřízené 107th a 109th TRS byly vyzbrojeny stroji F-6 Mustang. S nimi podnikala 109th TRS, v jejíž řadách odlétal Lt. Slonneger 54 misí, fotoprůzkumné lety až do konce války. Po jejím ukončení byla v srpnu 1945 přesunuta zpět do USA a rozpuštěna v březnu následujícího roku. F-6D této jednotky měly oválné okénko na boku trupu často zaslepené. Je velmi pravděpodobné, že tomu tak bylo také u stroje pojmenovaném Shady Lady.



118th Squadron byla aktivována v březnu 1941 na základně Jacksonville na Floridě, odkud podnikala protiponorkové hlídky. V srpnu 1942 byla z této služby vyjmuta, přeznačena na 118th TRS a připravována celý rok na specifika služby v zámoří, konkrétně v oblasti Čína-Barma-Indie. Na začátku roku 1944 se jednotka přesunula z území USA do Indie. V období od května 1944 až do července 1944 podporovala pozemní jednotky, útočila na dopravní uzly, zásobovací sklady, shromaždiště jednotek, letiště a další pozemní cíle. Nejprve byla vybavena stroji P-40, později obdržela stíhací P-51D včetně několika průzkumných F-6. Rozpoznávacím prvkem strojů 118th TRS byl černý, žlutě lemovaný blesk, který měly P-51 namalovaný na bocích trupu. V malé podobě je doplňovaly blesky v tomtéž zbarvení na koncích křídla, SOP a VOP. Stroj pojmenovaný SNOOPER nesl blesky pouze na trupu, zbytek markingu již nebyl aplikován.



OLIVE DRAB H52 MMP C12 091

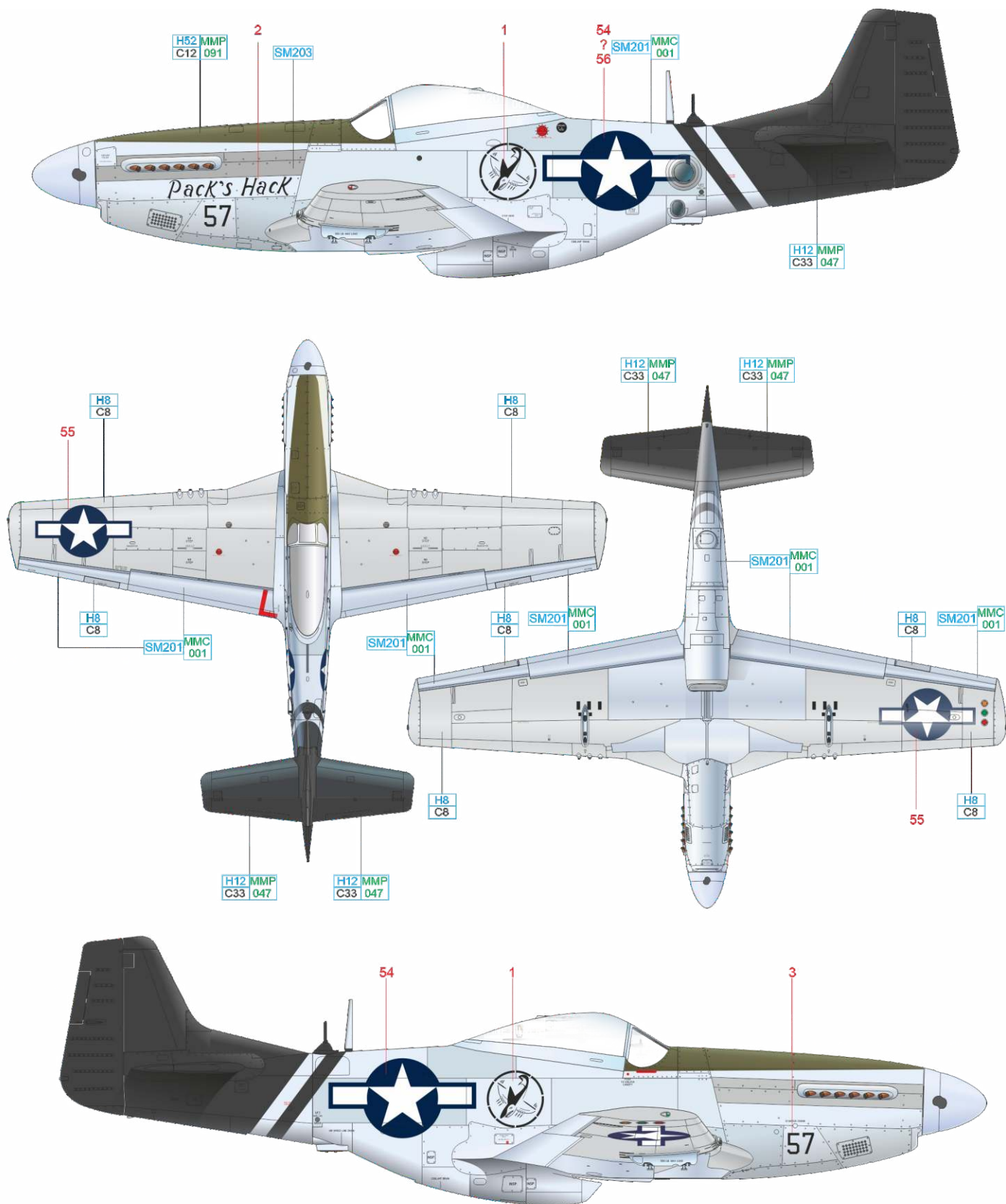
SUPER FINE SILVER SM201 MMC 001

SILVER H8 C8

eduard

D F-6K-15, 75th FS, 23rd FG, 14th AF, Luliang, Čína, 1945

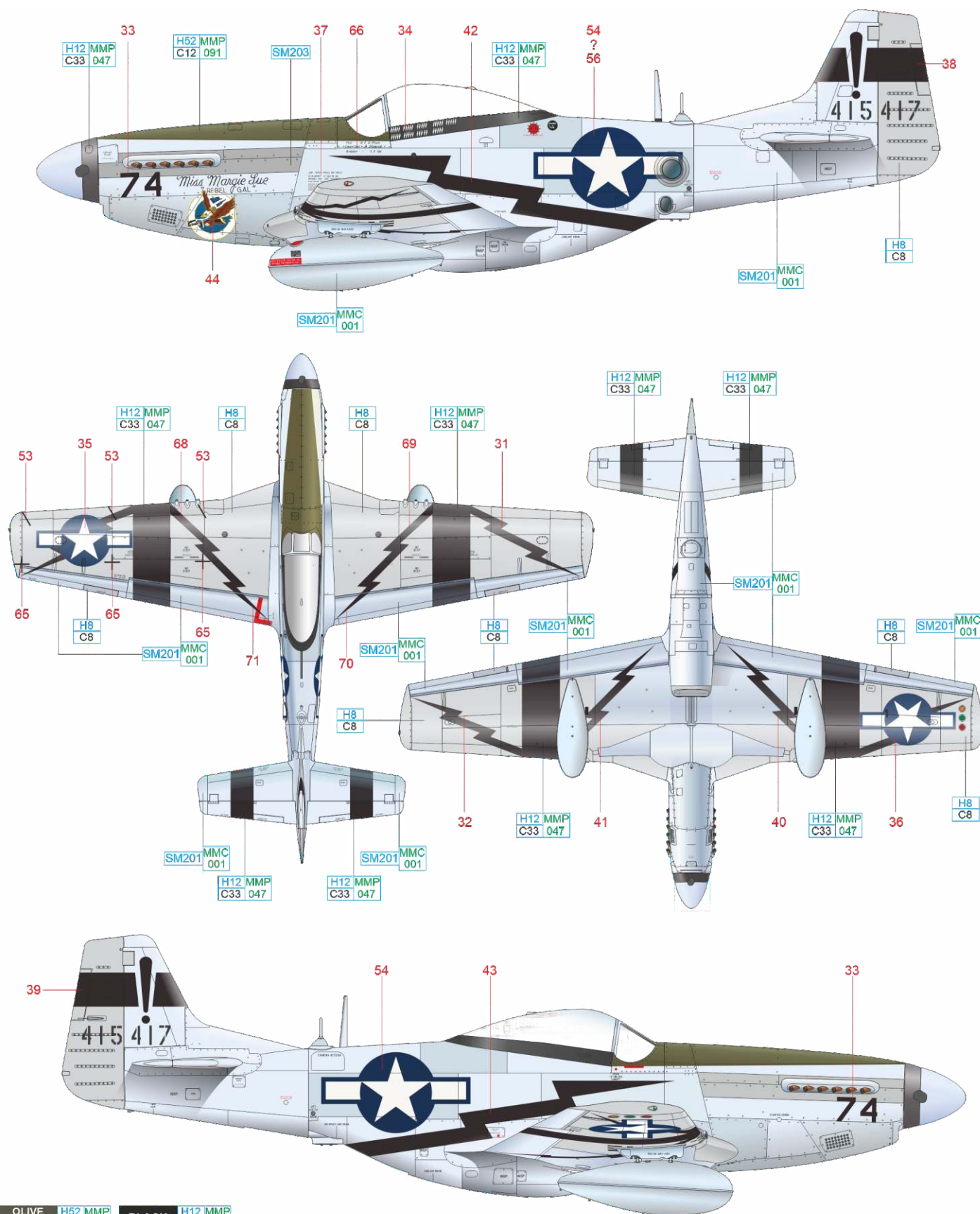
Po rozpuštění americké dobrovolnické jednotky bojující na území Číny, která létala na strojích P-40 a byla známa jako Létající tygři, vstoupila většina jejích pilotů do řad 75th FS. Stejně jako u sesterské 118th TRS, patřící také pod velení 23rd FG, zabývala se i tato jednotka, vyzbrojená P-51D, blízkou podporou pozemních jednotek, útoky na dopravní uzly, zásobovací sklady, shromaždiště jednotek, letiště a další pozemní cíle. K ověřování výsledků těchto bitevních misí byly perutě 23rd FG vybaveny i několika průzkumnými F-6. Vždy se ale jednalo jen o několik kusů. Průzkumný F-6K, pojmenovaný Pack's Hack, měl zadní část trupu včetně ocasních ploch stejně jako ostatní stroje 75th FS natřenu černou barvou a pod kabinou nesl z obou stran zjednodušený znak jednotky nastříkaný pouze černou barvou na kovový povrch letadla.



OLIVE DRAB	H52 MMP C12 091	BLACK	H12 MMP C33 047
SUPER FINE SILVER	SM201 MMC 001	SUPER IRON	SM203
		SILVER	H8 C8

E F-6D-15, 44-15417, Lt. Edwin H. Pearle, 2nd FS, 2nd ACG, Cox's Bazar, Indie, jaro 1945

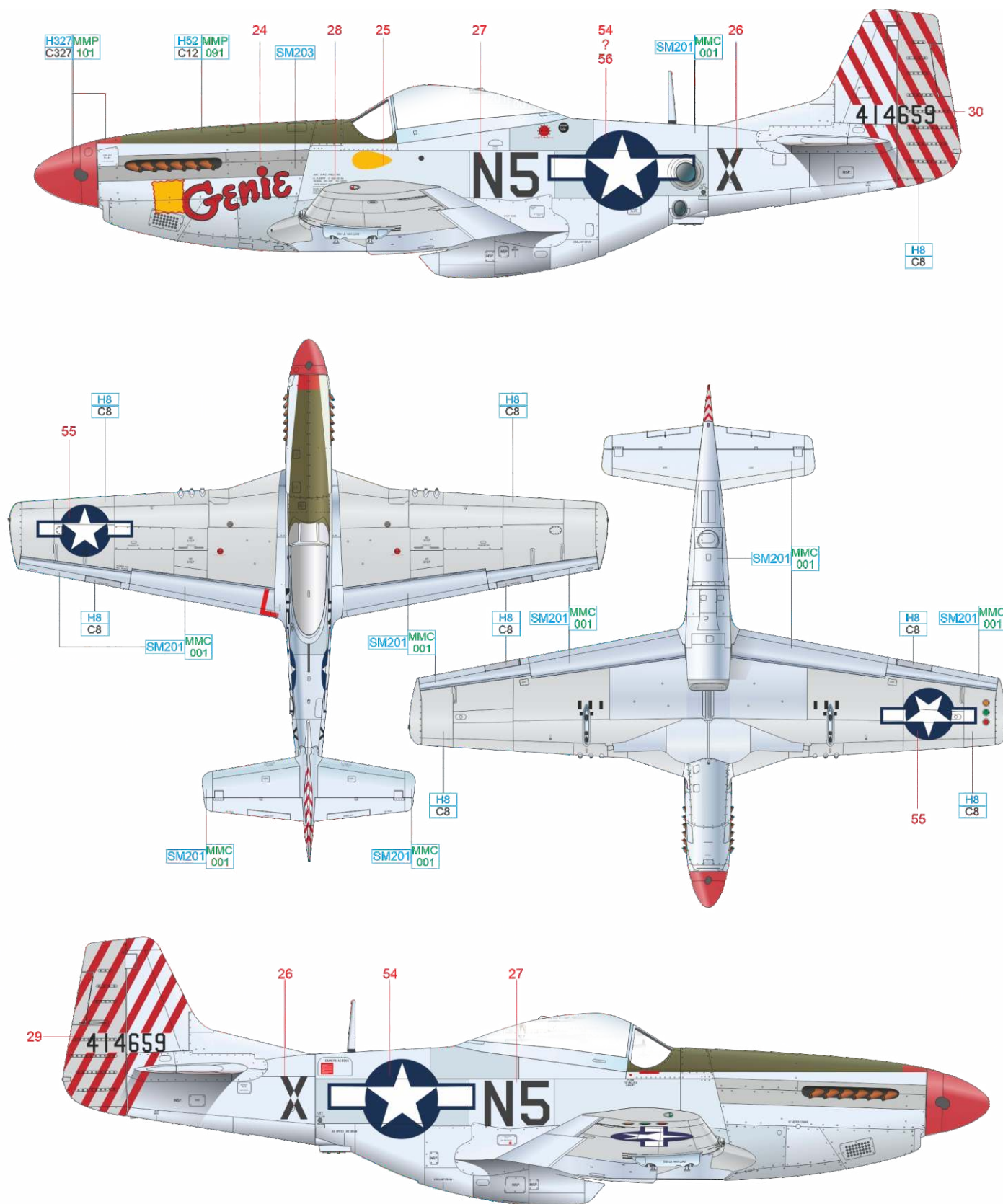
2nd Air Commando Group, vyzbrojená stroji P-51, C-47 a L-5 se ze Spojených států přesunula do Indie během podzimu 1944. Její hlavní činností byla letecká podpora pozemních jednotek operujících na území Číny a Barmy, včetně dodávek výzbroje, výstroje a mužstva. Součástí této skupiny byly rovněž dvě stíhací perutě, 1st FS a 2nd FS. Každá z nich měla ve výzbroji 22 stíhacích P-51D a tři průzkumné F-6. Obě stíhací perutě 2nd ACG prováděly zejména podporu pozemních jednotek, ale na jaře 1945 zorganizovali piloti obou perutí i několik extrémně dlouhých výpadů proti japonským leteckým základnám, při kterých si připsaly celkem 60 letadel protivníka zničených a 40 zničených pravděpodobně nebo poškozených. Lt. Pearle přispěl k tomuto skóre jedním poškozeným bombardérem. Rozpoznávacím znakem 2nd FS byl kužel se špičkou v barvě kovu a černou základnou. Stejně jako několik dalších strojů nesla Rebel Gal na přídi emblém jednotky v podobě orla nesoucího v drápech samopal. Trup i křídlo nesly rozpoznávací marking 2nd ACG v podobě blesků.



OLIVE DRAB	H52 MMP C12 091	BLACK	H12 MMP C33 047
SUPER FINE SILVER	SM201 MMC 001	SUPER IRON	SM203
		SILVER	H8 C8

F F-6D-10, 44-14659, 111th TRS, 68th TRG, 12th AF, Fürth, Německo, červenec 1945

111th Observation Squadron, součást Texas Air National Guard, byla po útoku na Pearl Harbor odeslána na hranice s Mexikem, které měla za úkol střežit. Již v únoru 1942 byla převelena do podřízenosti 68th OG a připravována na službu v Evropě. V roce 1942 se jednotka přesunula se svými P-39 do Velké Británie jako součást příprav na invazi do Alžírsko. V červnu 1943 byla jednotka přejmenována na 111th TRS, vybavena stroji F-6A a F-6B a podílela se na Operaci Husky (vyložení v Sicílii). Její stroje poté 5. a 7. armáda používaly při průzkumu během Operace Avalanche (vyložení u Salerna), Operace Dragoon (vyložení v jižní Francii) a při dalším tažení pozemních armád jižní Evropou. Po konci 2. světové války se jednotka vrátila zpět do stavu Texas Air National Guard. V současnosti je stále aktivní, vyzbrojena stroji MQ-1B Predator.



OLIVE DRAB	H52 MMP C12 091	RED	H327MMP C327 101
SUPER FINE SILVER	SM201 MMC 001	SUPER IRON	SM203
		SILVER	H8 C8

F-6D/K ALUMINIUM LACQUER PAINTED AREAS

