

Mustang Mk.IV

1/48 Scale Plastic Model Kit

ProfiPACK
edition

eduard



item No. 82104

Zkonstruován byl v roce 1940, ve službě vydržel do roku 1984... Život jednoho z nejslavnějších stíhacích letounů všech dob je velmi dlouhým a úspěšným příběhem, který byl zahájen požadavkem britské nákupní komise v roce 1940.

V době, kdy německá vojska maširovala Evropou, pracovaly britské letecké továrny naplno, aby vyrobily co nejvíce stíhačů a bombardérů pro nevyhnutelný střet s Luftwaffe. RAF disponovala Spitfiry a Hurricany, ale nechtěla těmito cennými stroji plýtvat na průzkumné úkoly, nebo útoky na pozemní cíle. Proto hledala letouny pro tyto účely jinde. USA měly kapacitu i potřebnou technologickou úroveň, nicméně ze všech vyráběných strojů pouze Bell P-39 Airacobra a Curtiss P-40 Tomahawk jakž takž naplňovaly britské požadavky. Kromě toho neměl Curtiss volné výrobní kapacity pro dodávky RAF, a tak se britská komise obrátila na společnost North American Aviation (NAA), aby vyráběla P-40 pro RAF v licenci. Prezident společnosti James Kindelberger však nabídl namísto toho vývoj nového, modernějšího stroje a po prvním návrhu konstrukčního týmu vedeného Edgarem Schmuedem (původem v Německu narozeným Rakušanem), Britové souhlasili. Předběžný návrh byl schválen 4. května 1940, finální kompletace prototypu NA-73X a instalace motoru proběhla 9. září téhož roku (jen 127 dní po schválení projektu) a 26. října byl proveden první let.

Při návrhu nového stroje byla použita řada inovací, jako například laminární profil křídla pro vyšší rychlost, nicméně použitý motor (Allison V-1710-39 V12) měl přepínání jednostupňovým kompresorem, což omezovalo jeho použití na malé a střední výšky. RAF zvolila pro nový letoun název Mustang (který následně americké letectvo přijalo také) a své první stroje verze MK.I obdržela v říjnu 1941. Jejich výkony byly shledány uspokojivými, byly rychlejší než Spitfire Mk.V a měly více než dvojnásobný dolet. Postupně vzniklo několik verzí Mustangu s motorem Allison, včetně střemhlavého bombardéru A-36, a obecně byl hodnocen příznivě, s výjimkou zmíněného výškového omezení. Proto Britové zkusili instalovat do Mustangu Mk.I svůj dvoustupňově přepínaný motor Merlin. Letové zkoušky takto upraveného prototypu byly slibné a jak RAF tak USAAF projevíly zájem. Z důvodu nedostatečné výrobní kapacity v Británii byly o dodávky motorů Merlin svěřeny společnosti Packard, která je již licenčně v USA vyráběla, a konstrukční tým NAA se pustil do návrhu vlastního řešení Merlinem poháněného Mustangu. Pro ještě delší dolet byla za sedadlo pilota instalována další nádrž o objemu 320 l. Sériová výroba byla zahájena v Inglewoodu pod označením P-51B v květnu, v srpnu zahájila výrobu také nová továrna v Dallasu (jako P-51C). Pro RAF byl stroj označen Mustang Mk.III.

D jako definitivní

Mustangy P-51B/C byly vynikající stroje, ale měly pár nedostatků: špatný výhled pilota dozadu a zasekávající se kulometry. Proto se u NAA rozhodli stroj ještě jednou výrazně upravit. Hlavní změnou byl kapkový překryt kabiny. Křídlo bylo přepracováno, aby do něj mohlo být instalováno šest kulometů ráže 12,7 mm namísto čtyř a nové vedení nábojových pásů vyřešilo problém se zasekáváním zbraní. Společně s dalšími úpravami tak vznikla na sklonku roku 1943 verze P-51D (Mustang Mk.IV pro RAF) a výroba byla zahájena jak v Inglewoodu (produkční bloky s příponou -NA), tak v Dallasu (stroje označené -NT).

První produkční sérií byly stroje P-51D-5 (nepočítáme sérii D-1; 100 ks nezkompleťovaných mustangů pro Austrálii). Stroje 5 série byly také jediné, u kterých byl zachován původní tvar směrového stabilizátoru z P-51B/C. Snížená zadní část trupu však vedla ke směrové nestabilitě stroje. Řešením bylo zvětšení plochy stabilizátoru přidáním kýlu, k čemuž došlo již od následujícího výrobního bloku P-51D-10. Pro již vyrobené stroje D-5 byla dodávána polní modifikace. Další významnou změnou bloku D-10 byla instalace nového gyroskopického zaměřovače K-14 namísto staršího reflexního N-9. Od bloku P-51D-20 byl plátěný potah výškových kormidel nahrazen hliníkovým (od února 1945). V průběhu produkce se také přesunula palubní baterie z prostoru za pilotem do přídě, aby se uvolnil prostor pro systém rozpoznávání vlastní/cizí (IFF - Friend or Foe). Počínaje blokem D-25 byla křídla opatřena body pro podvěšení raketových střel. P-51D prodělal v průběhu výroby řadu dalších úprav a změn, které reagovaly na specifické podmínky a potřeby jednotlivých válčíšť. Naproti tomu verze P-51K byla de facto verze D, pouze s odlišnou vrtulí (Aeroproducts namísto Hamilton Standard). Verzi K vyráběla pouze továrna v Dallasu, stroje pro RAF nesly označení Mk.IVa.

Demolice Luftwaffe a Tokio klub

P-51D se stal skutečným vládcem oblohy všude tam, kde se objevil, ať už sloužil jako doprovodný nebo hlídkový stíhač, v bitevní, nebo průzkumné roli (verze F-6). Jedním z nejzajímavějších úkolů, které P-51D (konkrétně stroje výrobních bloků 20 a 25) prováděly, byly dálkové útoky na pozemní cíle v oblasti Tokia. Tímto úkolem byly pověřeny 15. 26. a 506. stíhací skupina 7. letecké armády (The Sunsetters). Na evropské scéně 8., 9. a 15. letecká armáda „vyrobily“ množství stíhacích es, která připravila Luftwaffe o řadu zkušených pilotů. Nejúspěšnějším ze všech pilotů Mustangů se stal major George J. Preddy Jr. s 23,83 sestřely. Celkem bylo vyrobeno 8102 mustangů verze P-51D a 1500 verze P-51K. Řada z nich zůstala ve službě i po konci války a sloužila v roli stíhacího a poté bitevního stroje ještě během války v Koreji.

Tato stavebnice: Mustang Mk.IV a MK.IVa

RAF si musela na Mustang Mk.IV počkat až do sklonku roku 1944, neboť prioritu měly dodávky pro stíhací skupiny USAAF. První dva Mustangy Mk.IV (TK586; TK589) byly odeslány do Velké Británie ke zkouškám v červenci 1944 a po nich následovala mezi zářím 1944 a lednem 1945 první dodávka třiceti Mk.IV a 200 Mk.IVa. Mustangy Mk.IV pocházely ze série Block 5 a Mk.IVa z Block 1 a Block 5. Následně objednala RAF dalších 900 Mustangů Mk.IV a Mk.IVa, z nichž bylo dodáno 643 před zrušením zbytku objednávky v srpnu 1945. Jednalo se o 392 Mustangů Mk.IV ze sérií Block 10 a 15, 251 Mustangů Mk.IV pocházelo ze série Block 20. Všechny stroje byly vyrobeny v továrně v Dallasu a dodána byly buď v kamufláži americkými odstíny, nebo v přírodní barvě kovu a stříbrném nátěru. Některé stroje dostaly později kamufláž standardními britskými barvami.

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 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. SYMBOLY

* INSTRUKTION SINNBILDEN

* SYMBOLES

* 記号の説明

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

PARTS



DÍLY



TEILE



PIÈCES

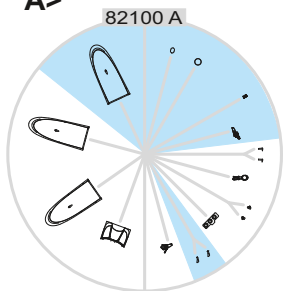


部品

PLASTIC PARTS

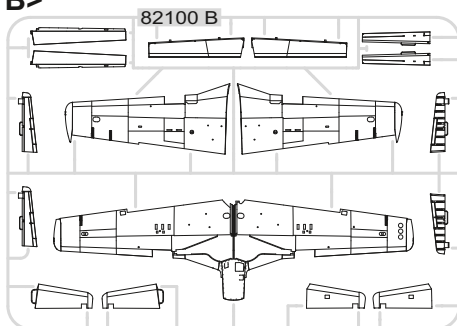
A>

82100 A



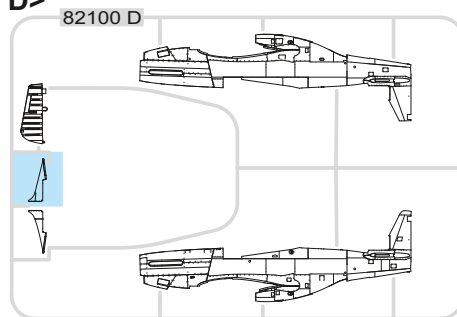
B>

82100 B



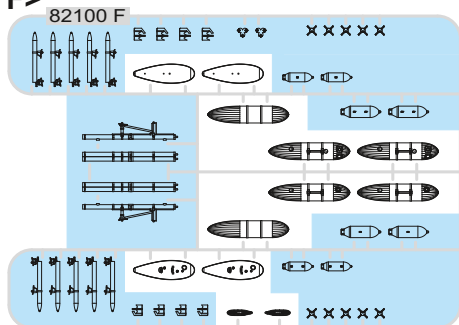
D>

82100 D



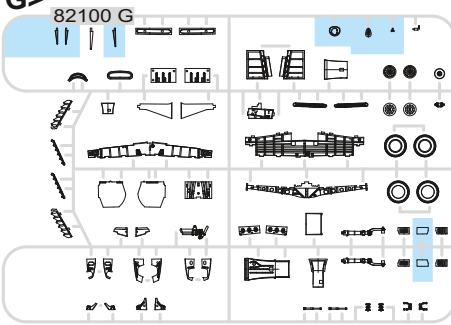
F>

82100 F



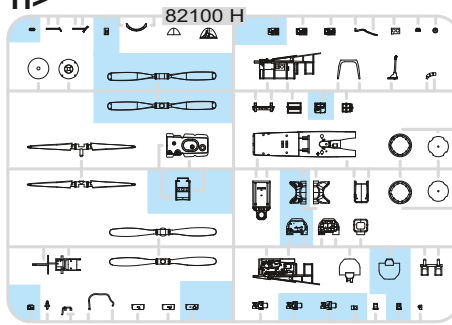
G>

82100 G

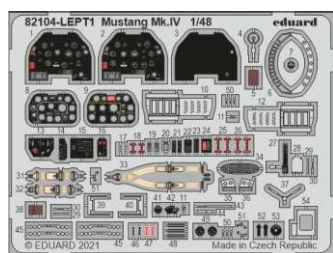
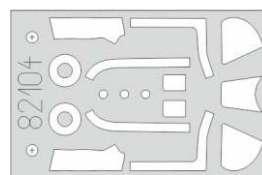


H>

82100 H



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
H11	C62	MMP-001	FLAT WHITE
H12	C33	MMP-047	FLAT BLACK
H15	C65		BRIGHT BLUE
H25	C34		SKY BLUE
H27	C44		TAN
H37	C43		WOOD BROWN
H47	C41	MMP-012	RED BROWN
H52	C12	MMP-091	OLIVE DRAB
H53	C13		NEUTRAL GRAY
H57	C73		AIRCRAFT GRAY
H58	C351	MMP-059	INTERIOR GREEN
H74	C368	MMP-080	SKY
H77	C137	MMP-040	TIRE BLACK

GSI Creos (GUNZE)		MISSION MODELS	
AQUEOUS	Mr.COLOR	PAINTS	
H90	C47		CLEAR RED
H91	C48		CLEAR YELLOW
H94	C138		CLEAR GREEN
H327	C327	MMP-101	RED
H329	C329		YELLOW
H330	C361	MMP-077	DARK GREEN
H330	C361	MMP-077	DARK GREEN
H335	C363	MMP-094	MEDIUM SEAGRAY
	C352		YELLOW CHROMATE
	C362		OCEAN GRAY
Mr.METAL COLOR		METALLICS	
MC214		MMM-001	DARK IRON
Mr.COLOR SUPER METALLIC		METALLICS	
SM201		MMC-001	SUPER FINE SILVER
SM203			SUPER IRON

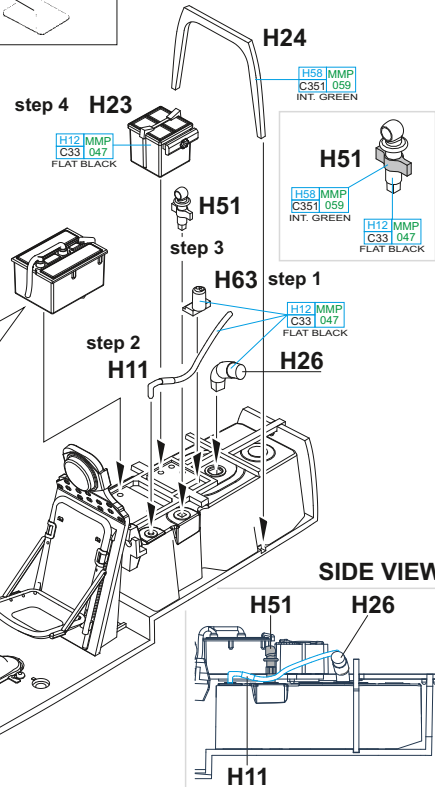
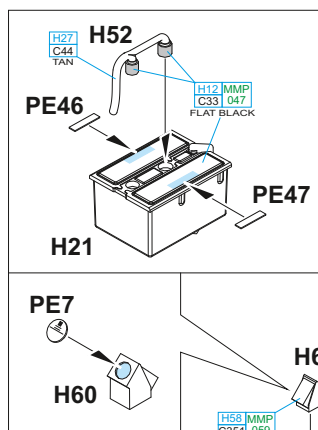
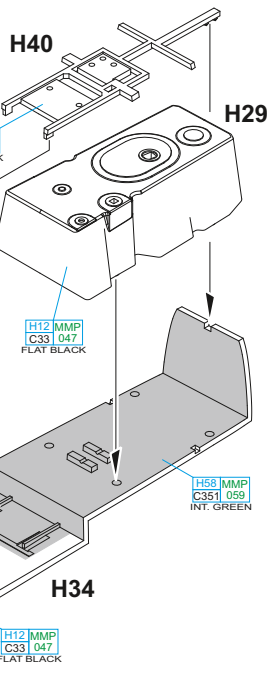
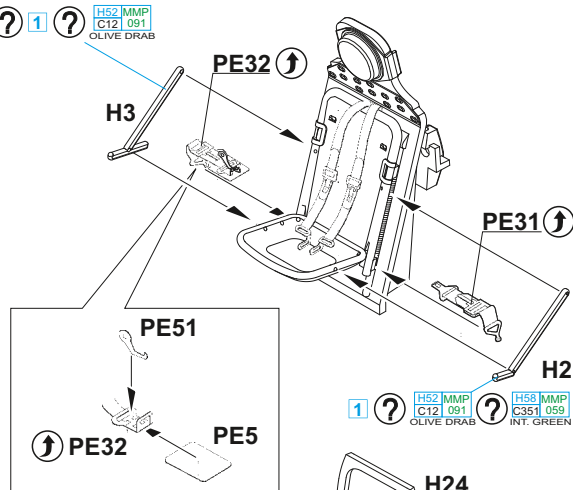
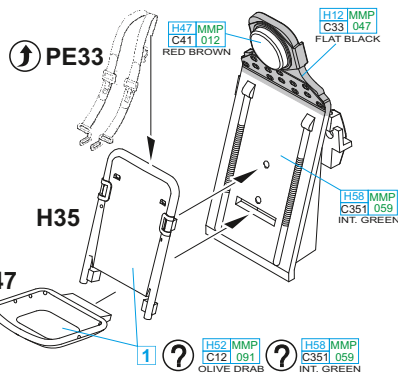
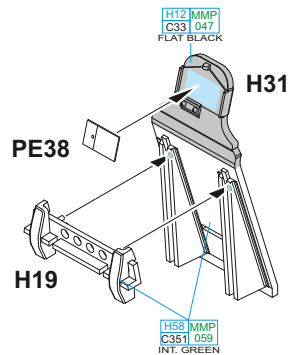
A 1 = 90% + 10%

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

H58 MMP C351 059 INT. GREEN

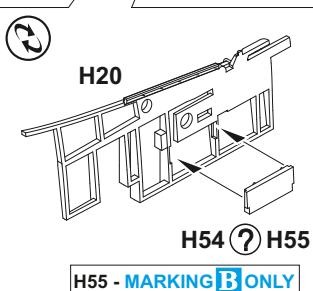
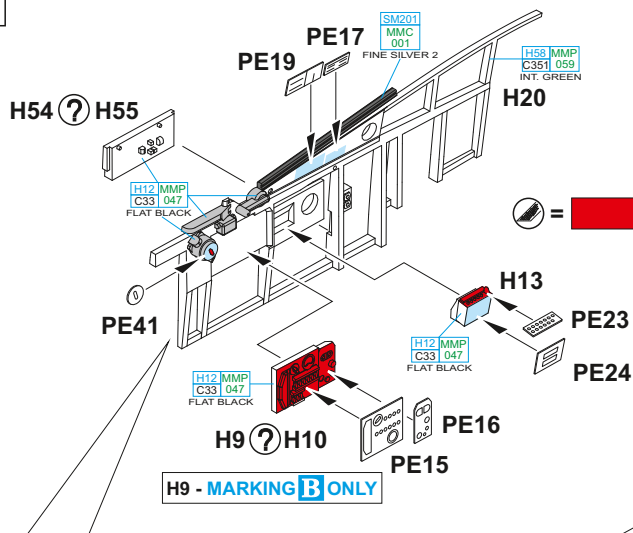
H52 MMP C12 091 OLIVE DRAB

H52 MMP C12 091 OLIVE DRAB

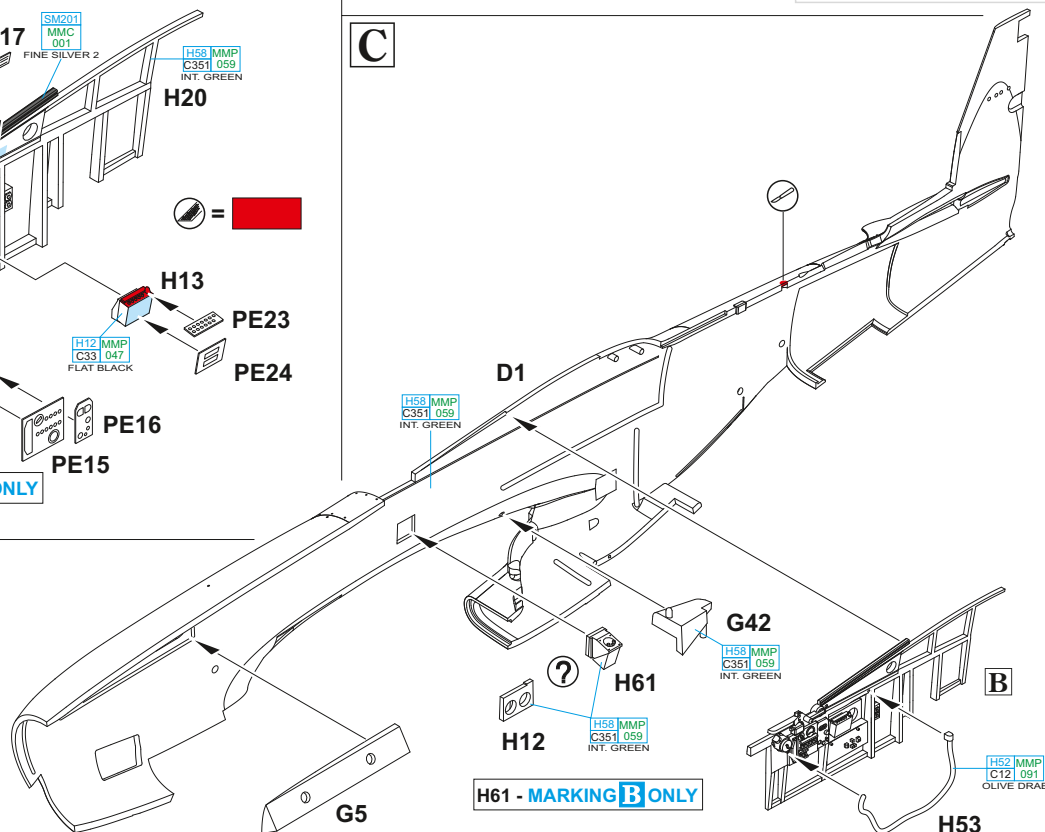


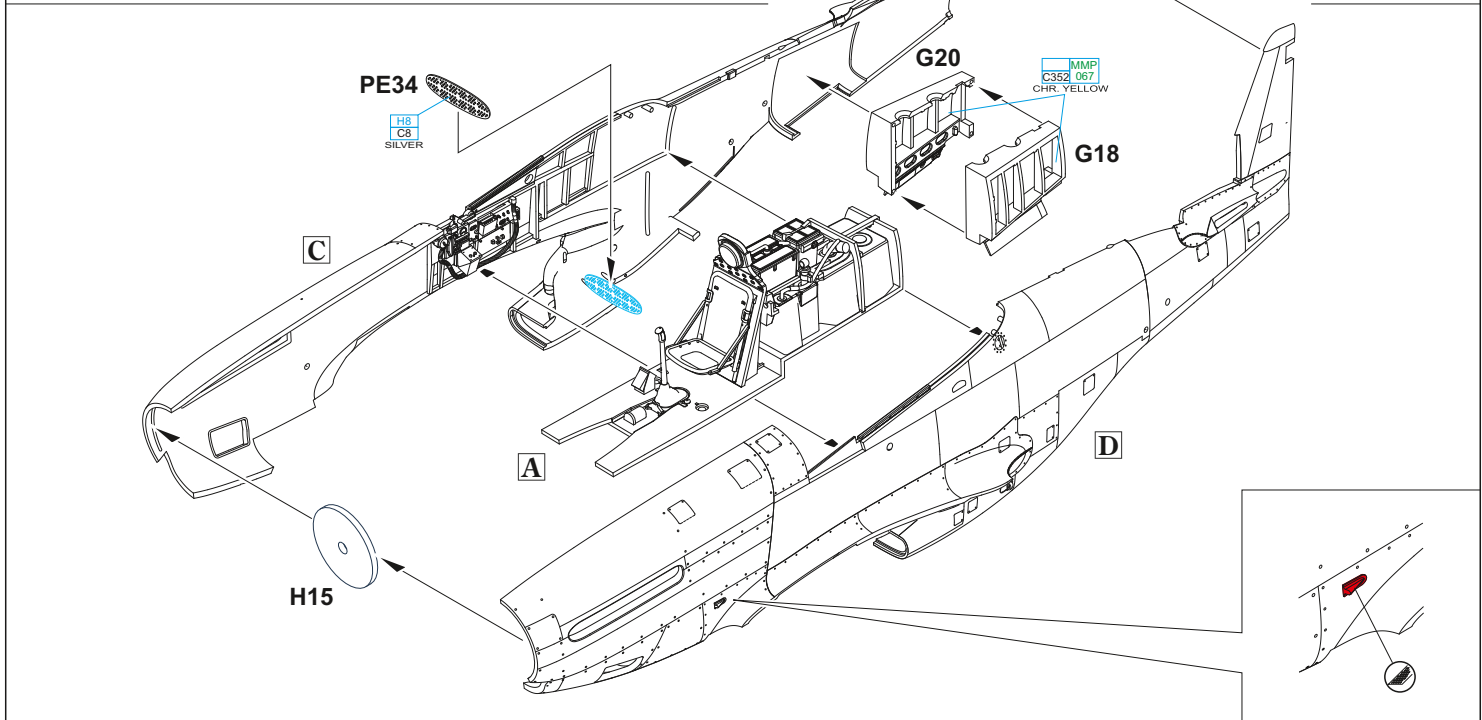
SIDE VIEW

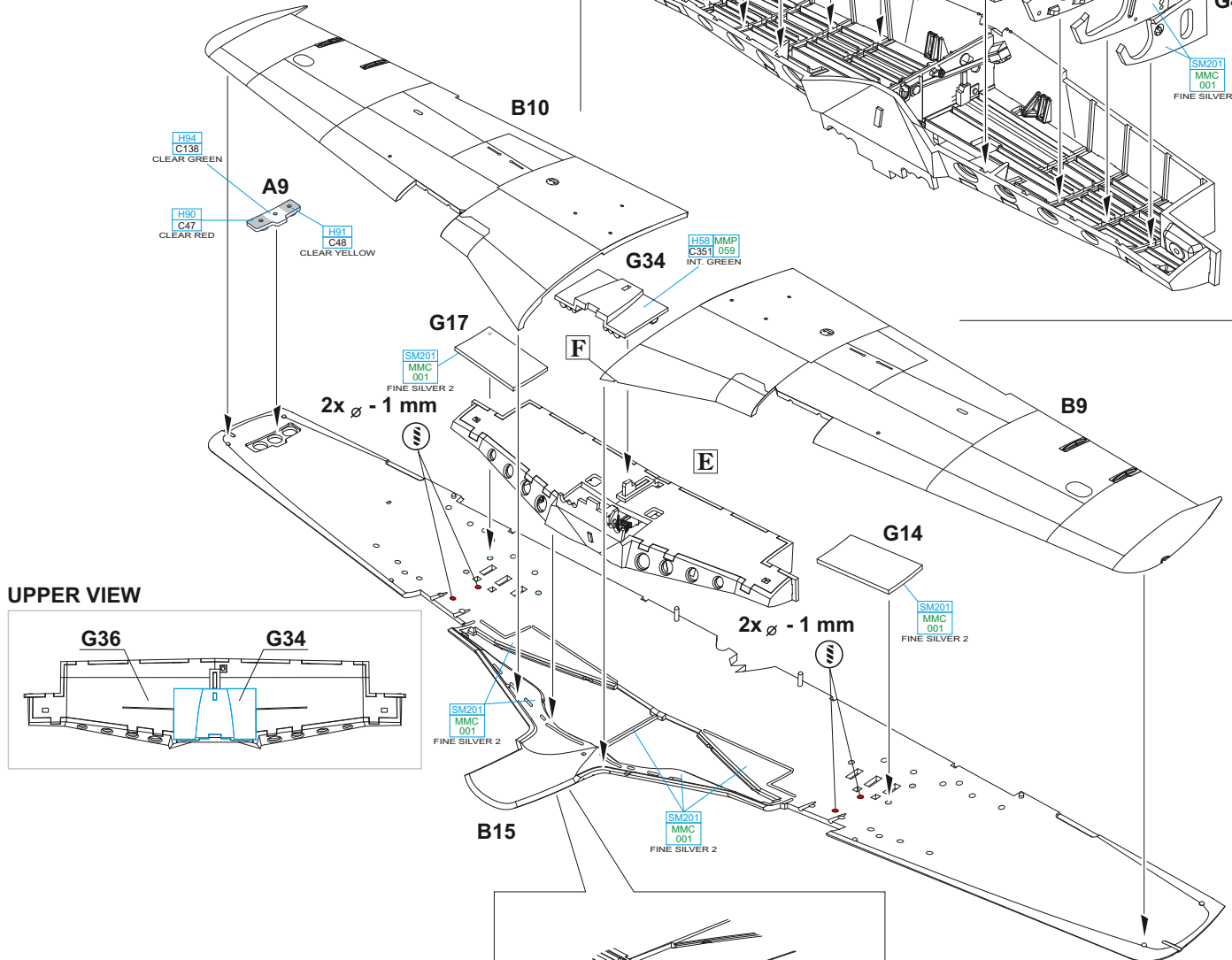
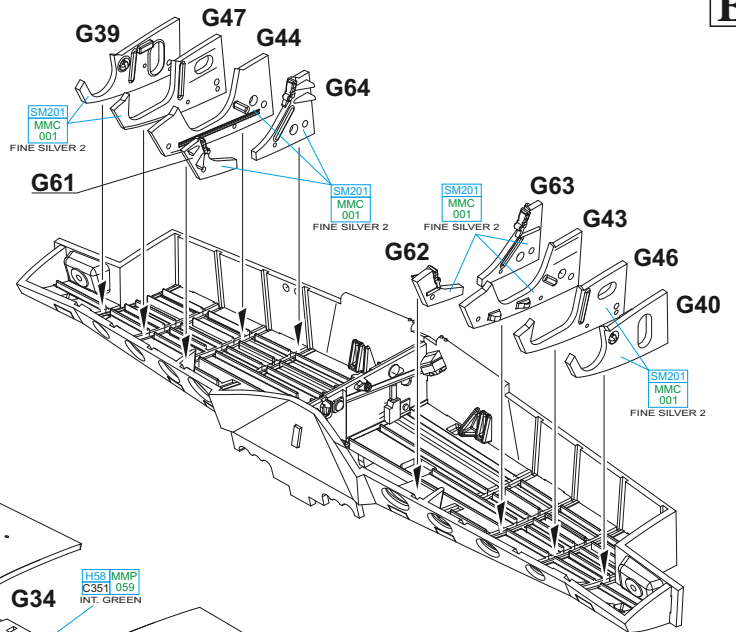
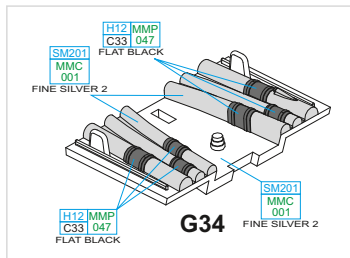
B



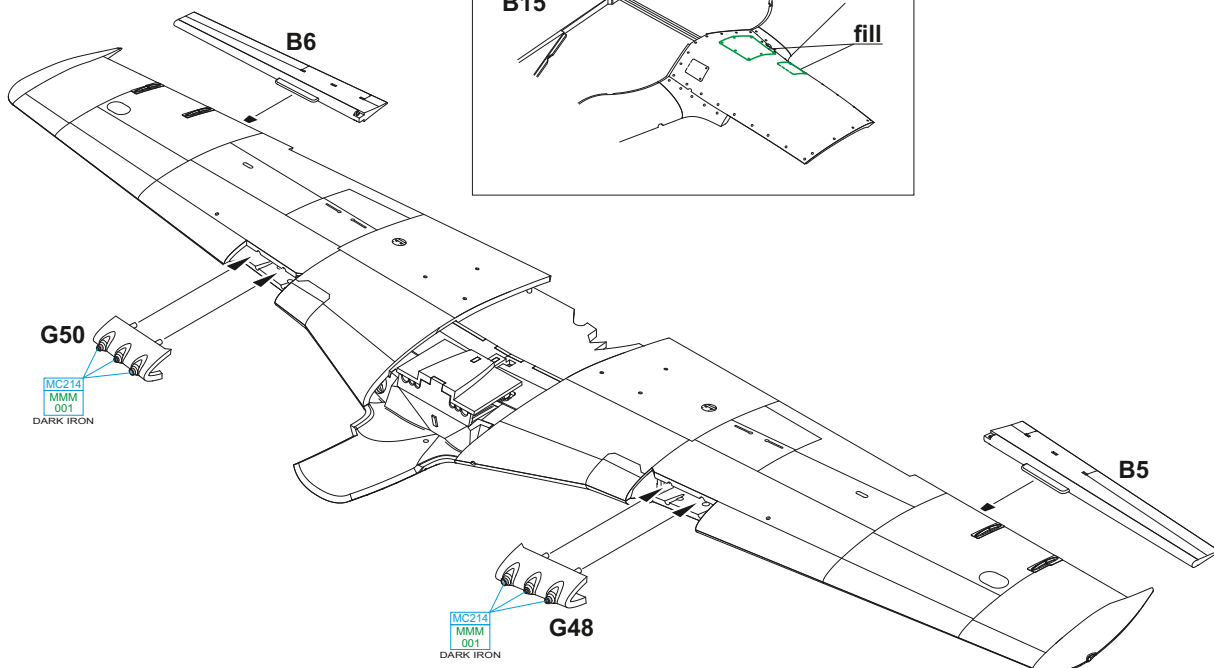
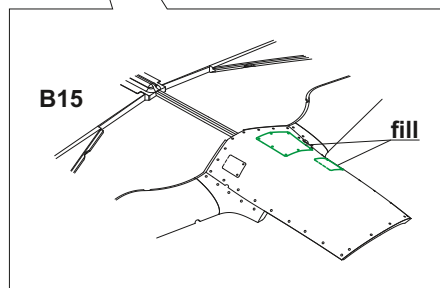
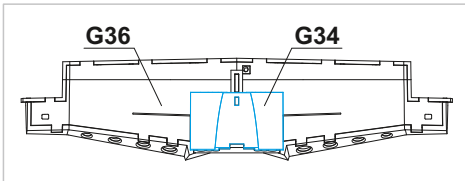
C

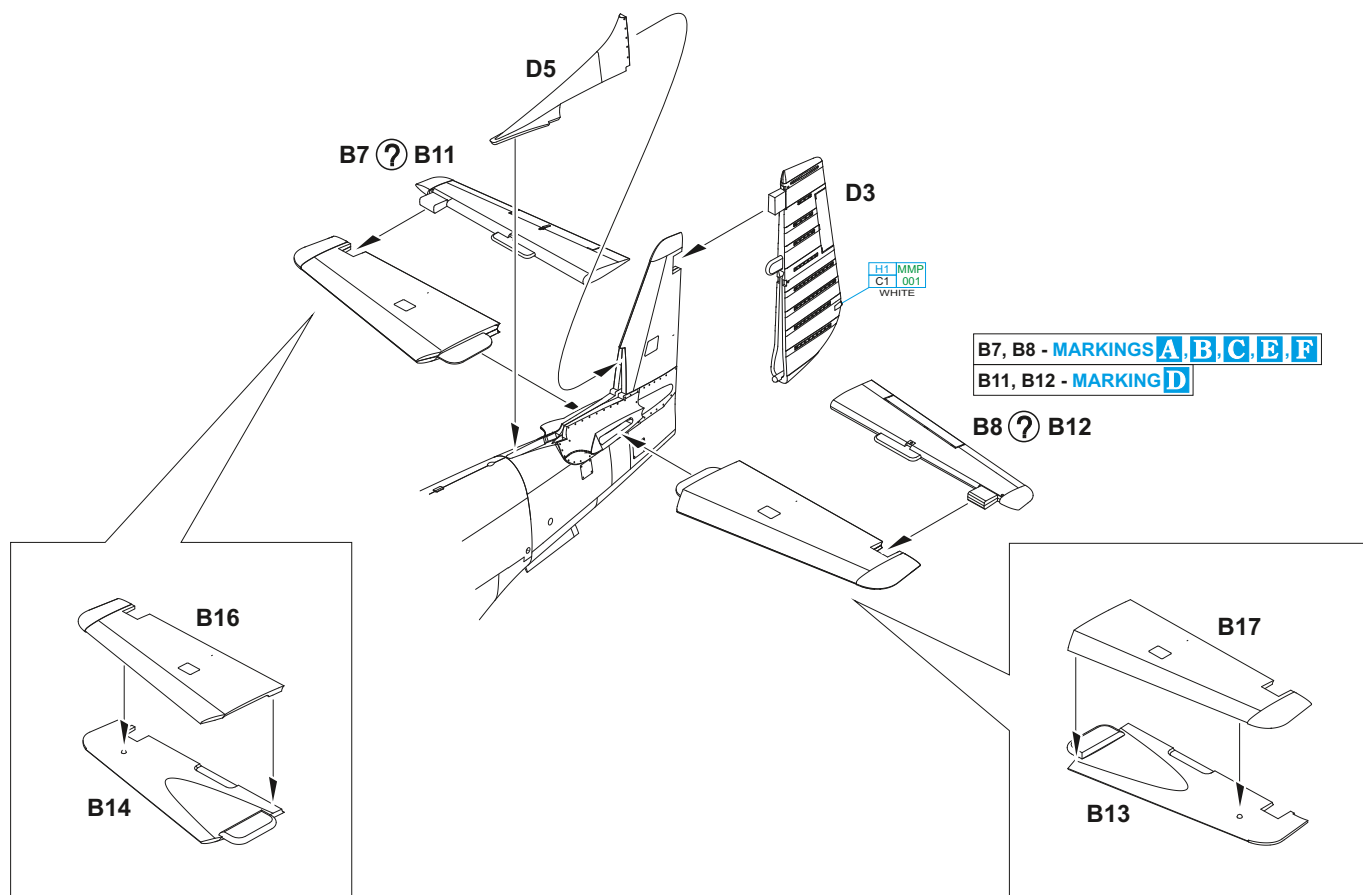
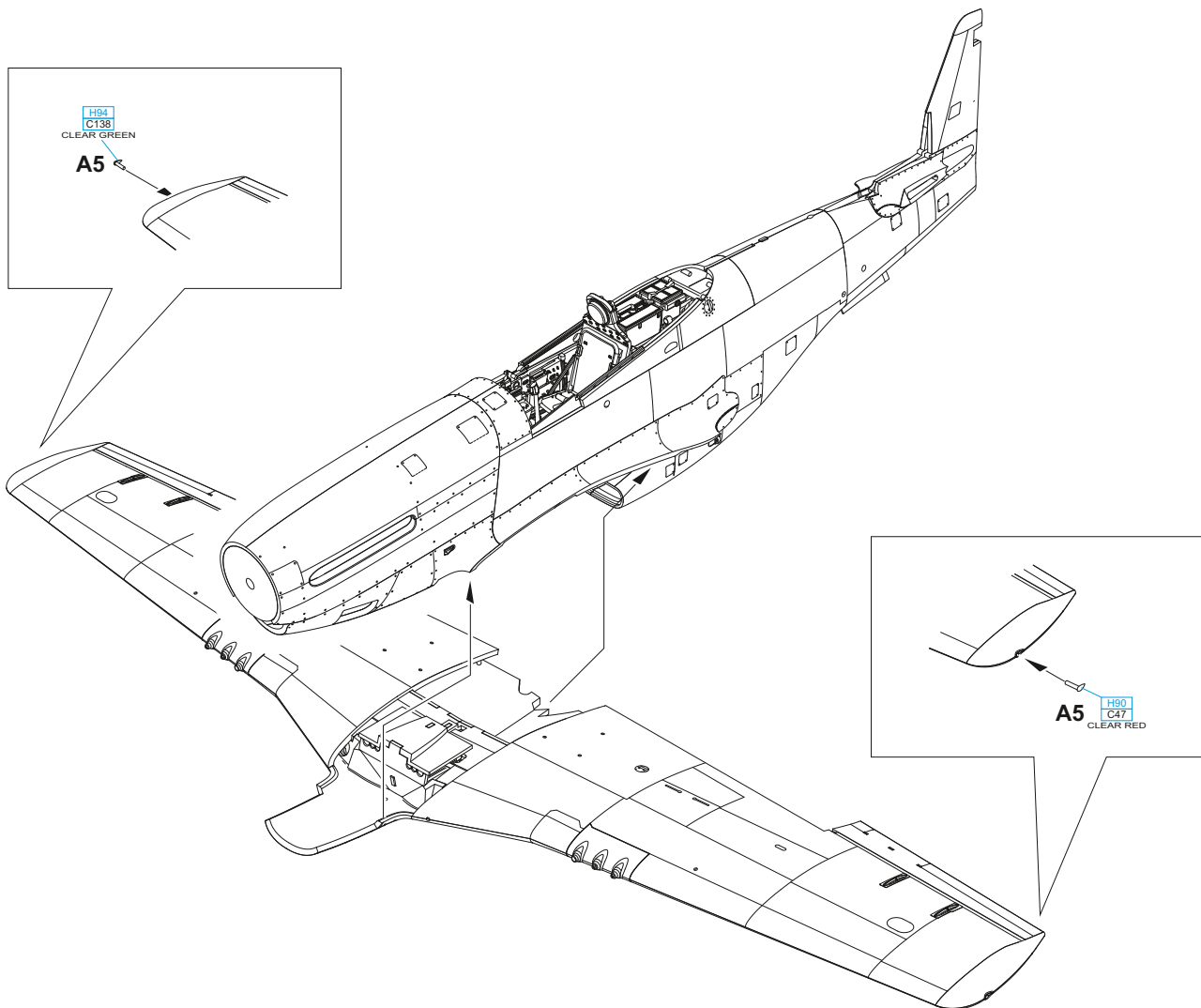






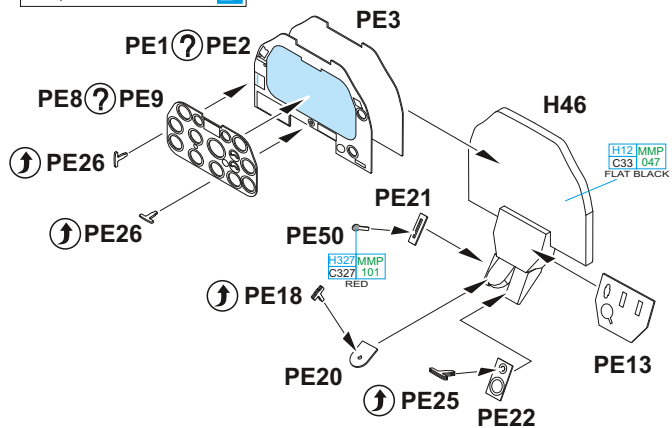
UPPER VIEW



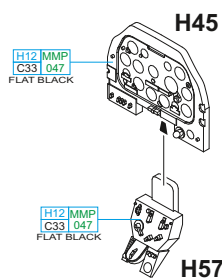


PE1, PE8 - MARKINGS **A, C, D, E, F**

PE2, PE9 - MARKING **B**



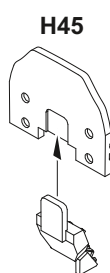
?



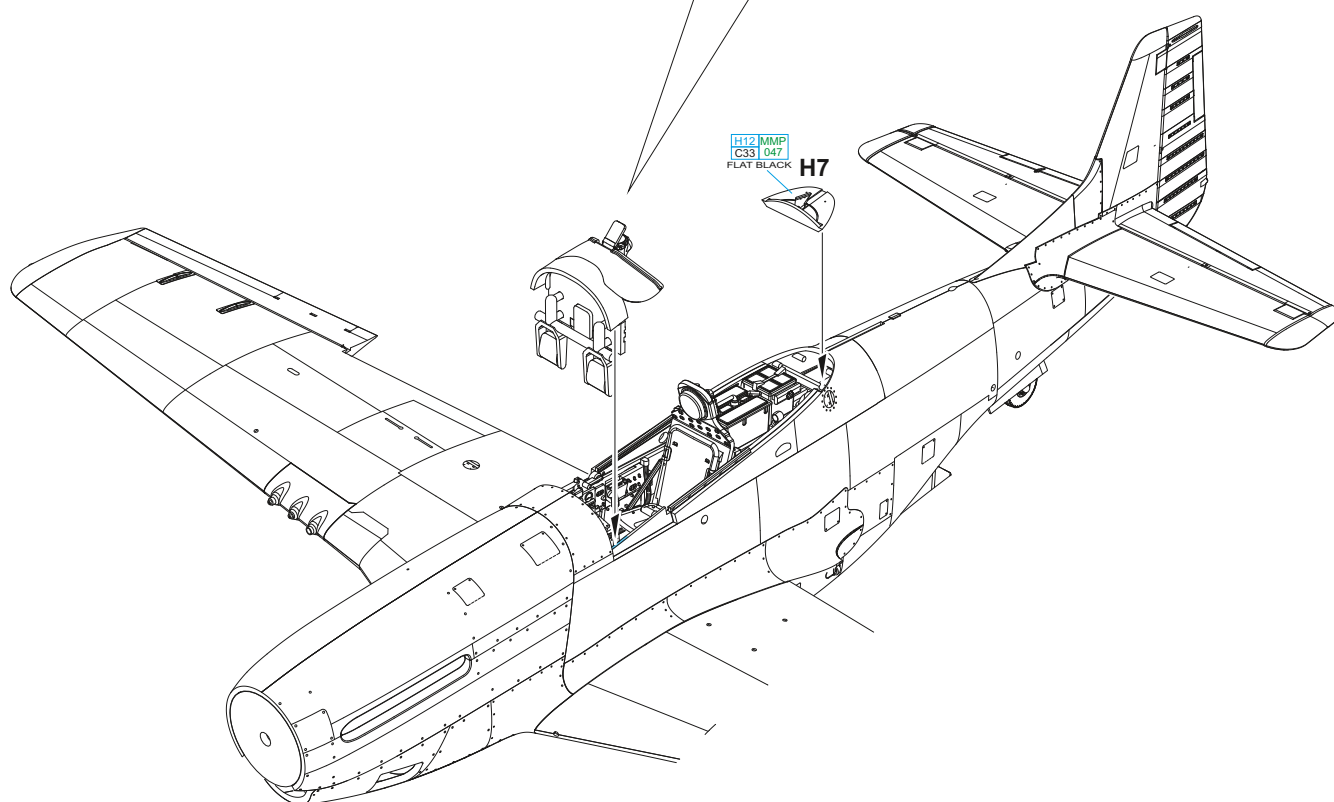
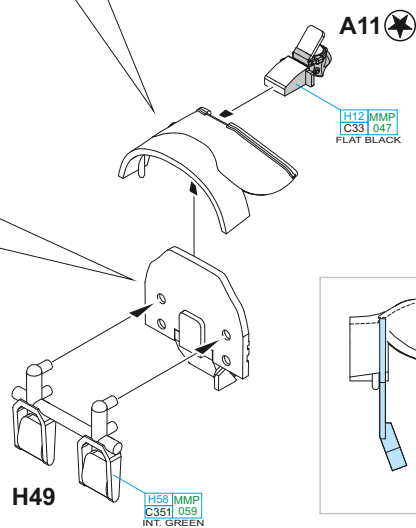
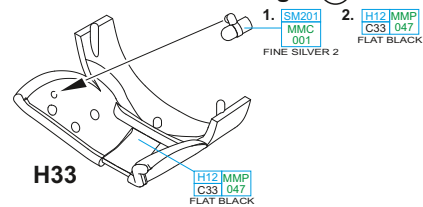
OPTIONAL:

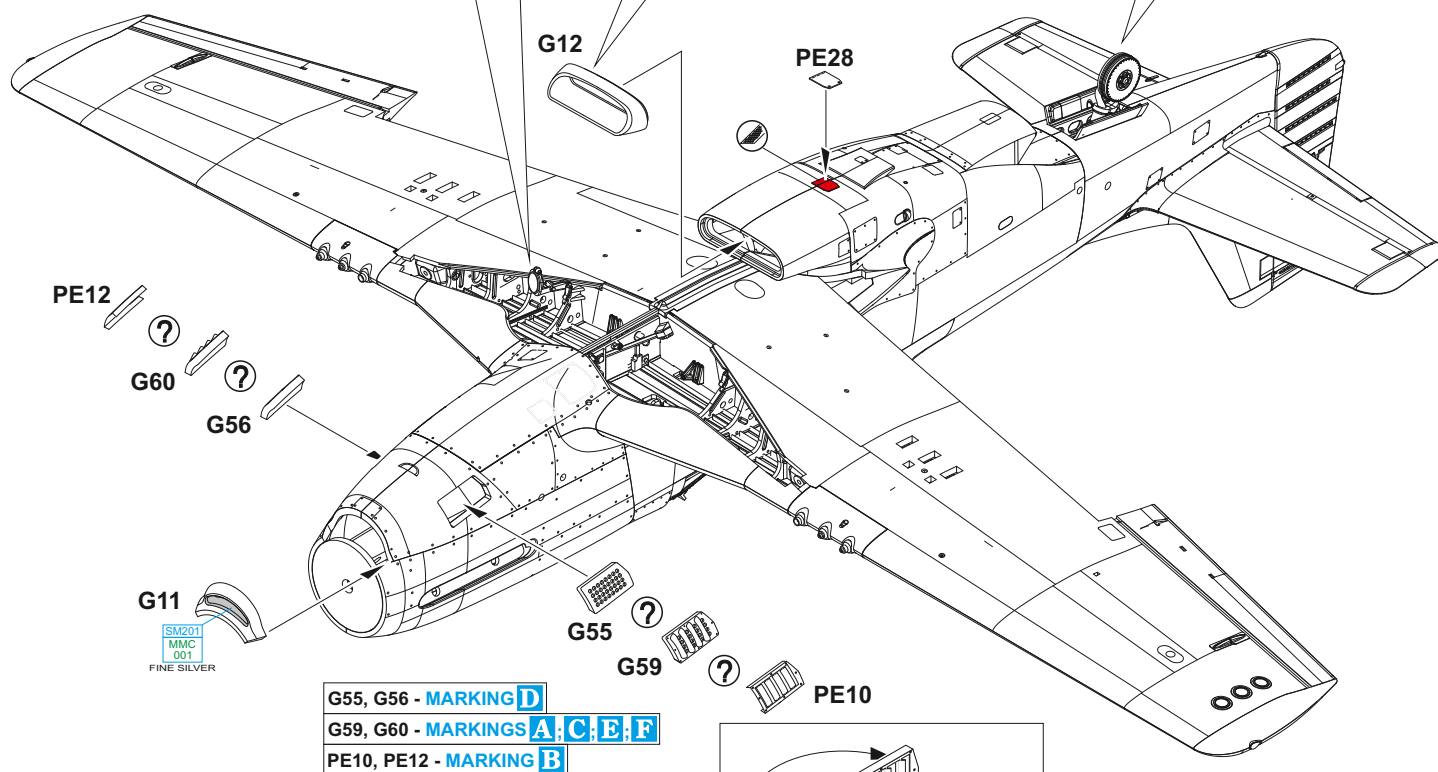
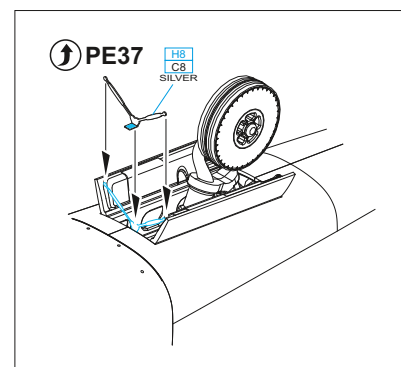
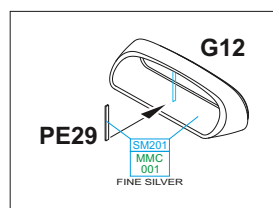
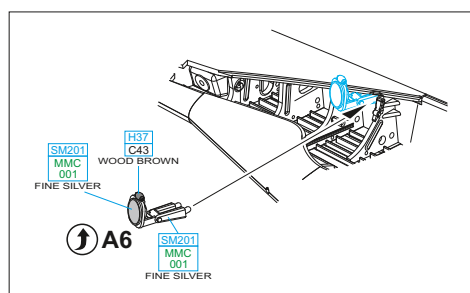
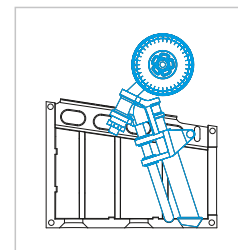
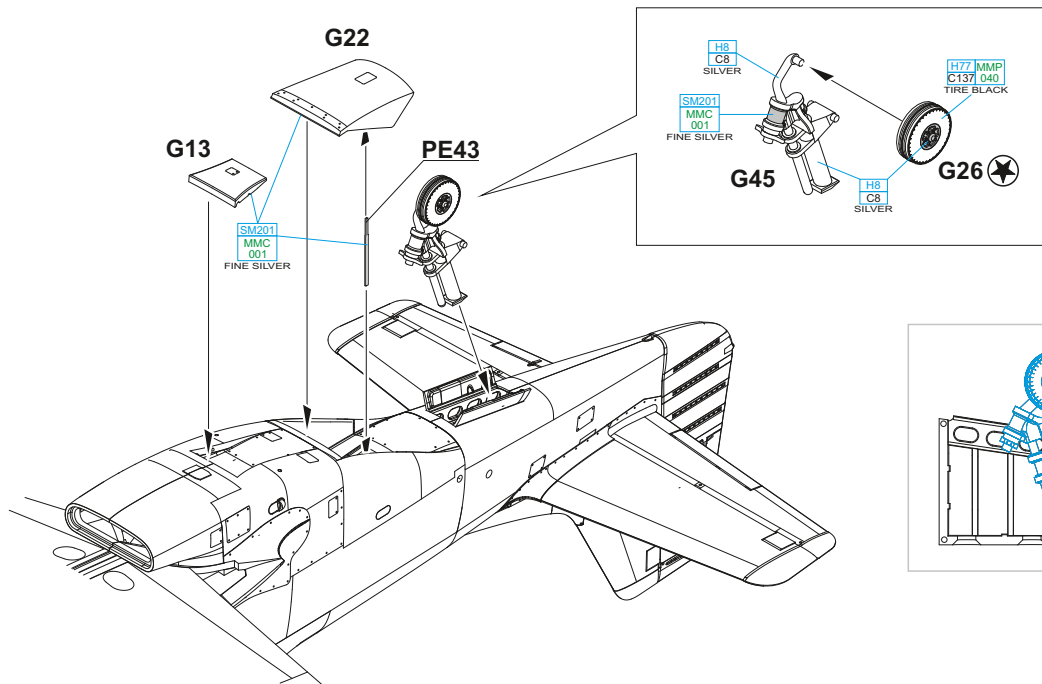
decals 40, 42, 44, 46, 47 - MARKINGS **A, C, D, E, F**

decals 41, 42, 44, 46, 47 - MARKING **B**

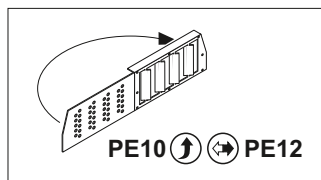


A8 right A7 left

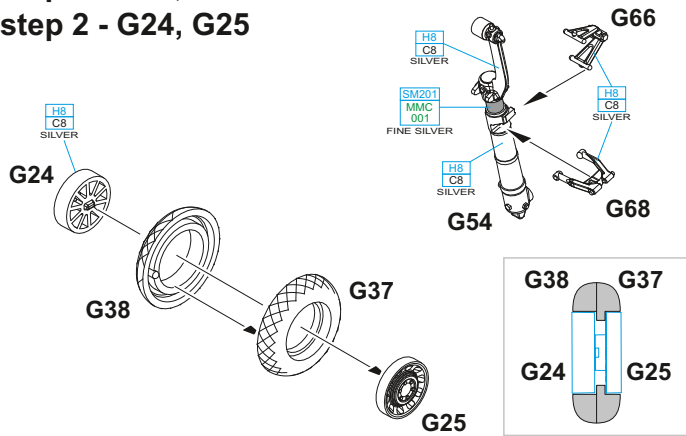




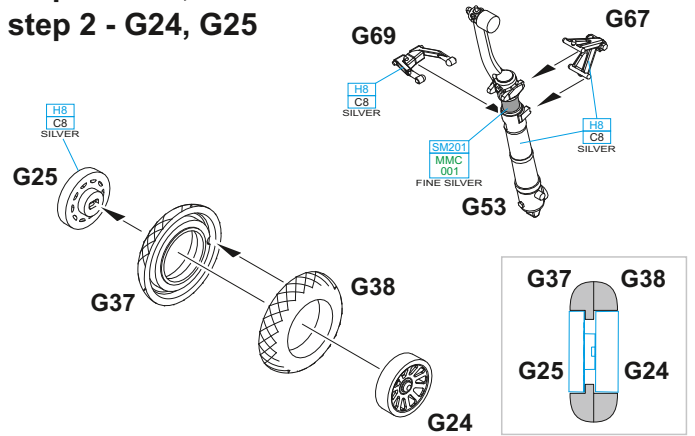
G55, G56 - MARKING **D**
 G59, G60 - MARKINGS **A, C, E, F**
 PE10, PE12 - MARKING **B**



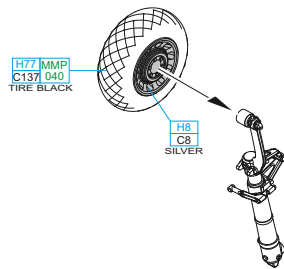
step 1 - G37, G38
step 2 - G24, G25



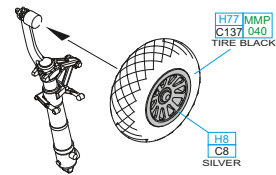
step 1 - G37, G38
step 2 - G24, G25



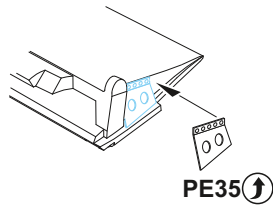
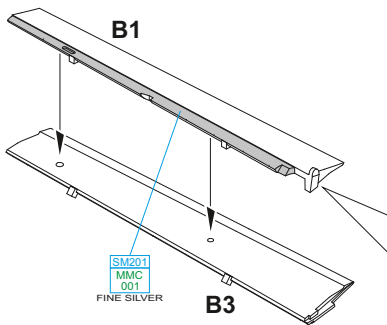
F



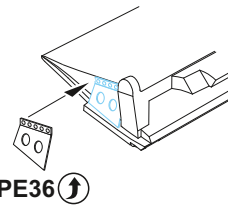
G



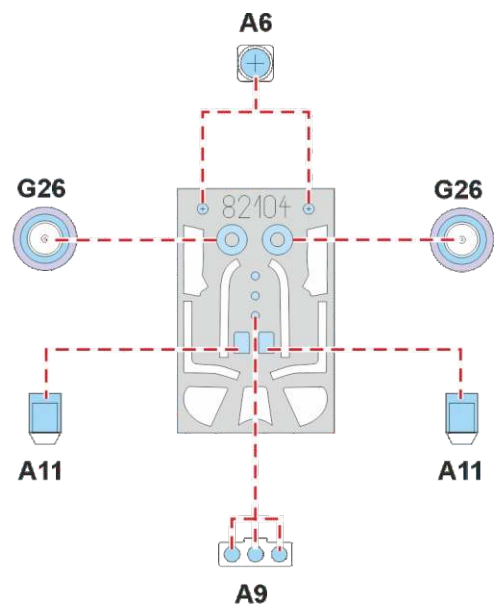
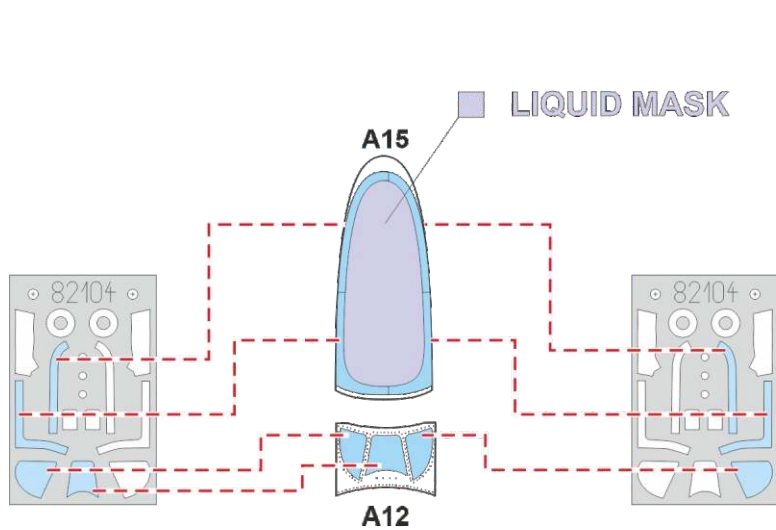
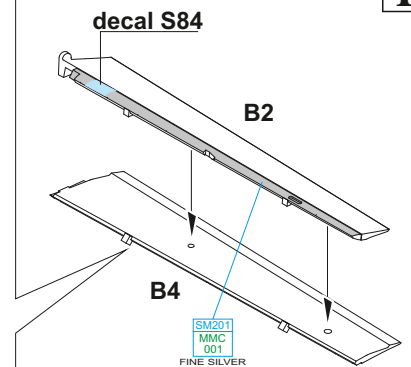
H

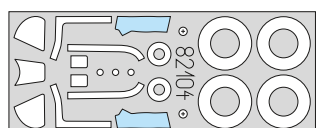
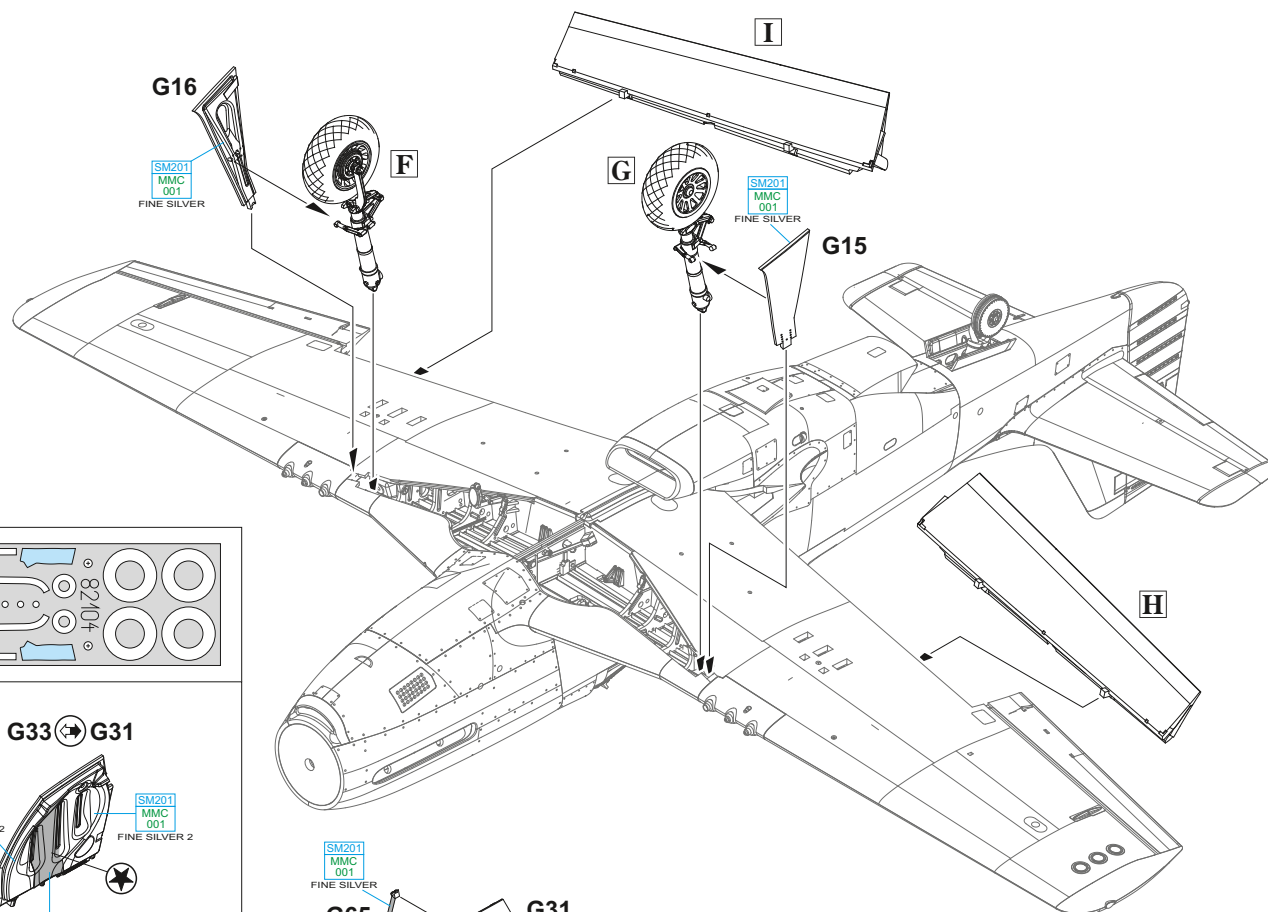


PE36

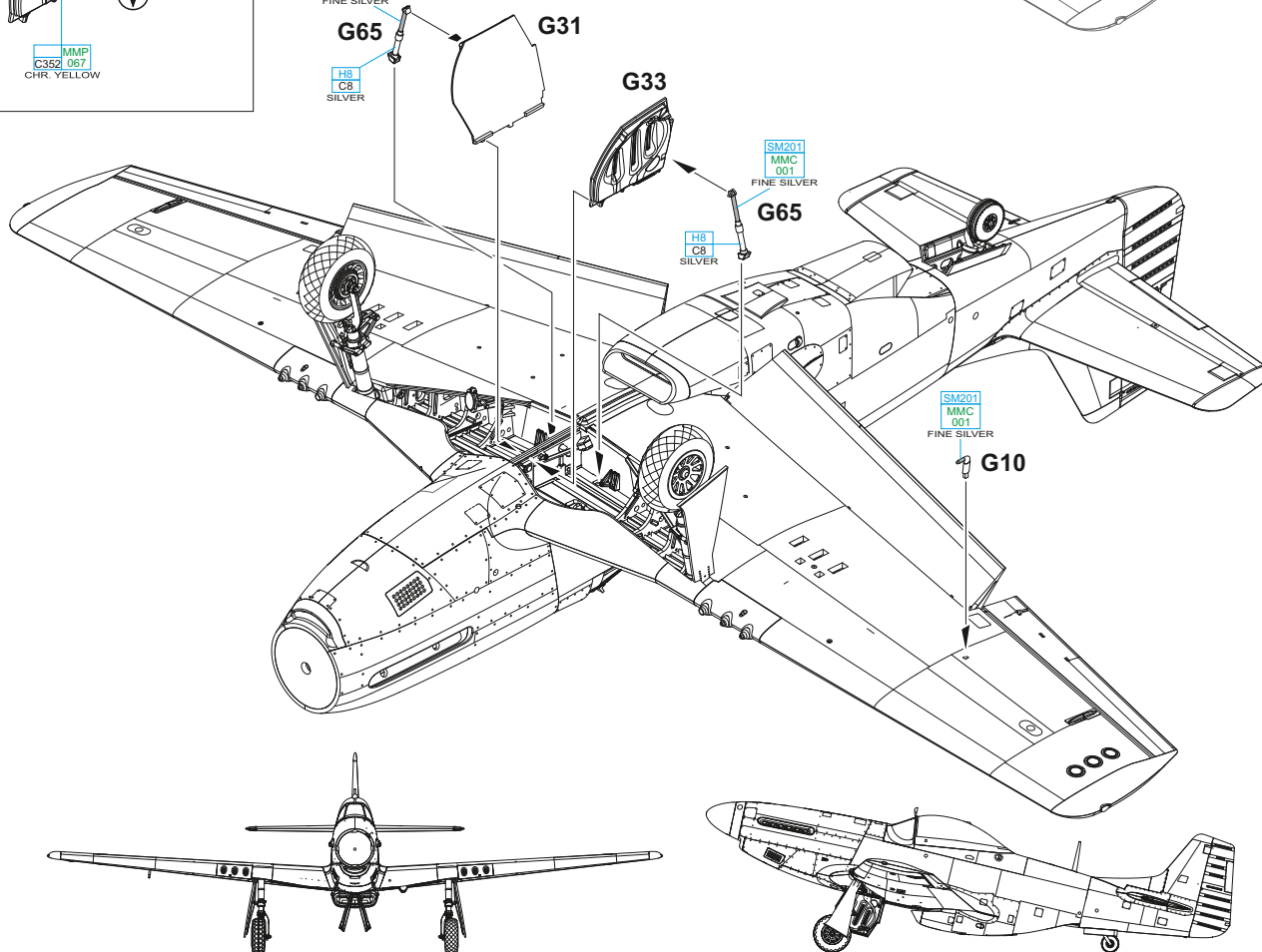
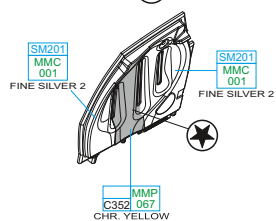


I





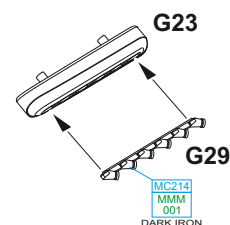
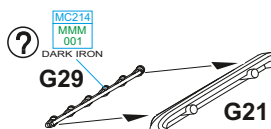
G33 → G31



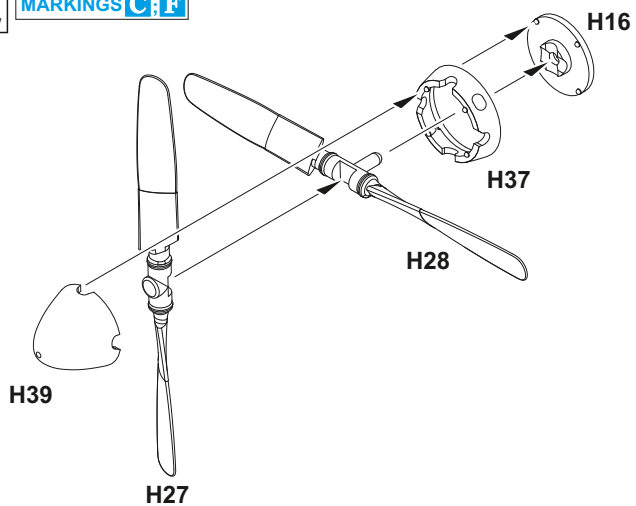
J MARKING D



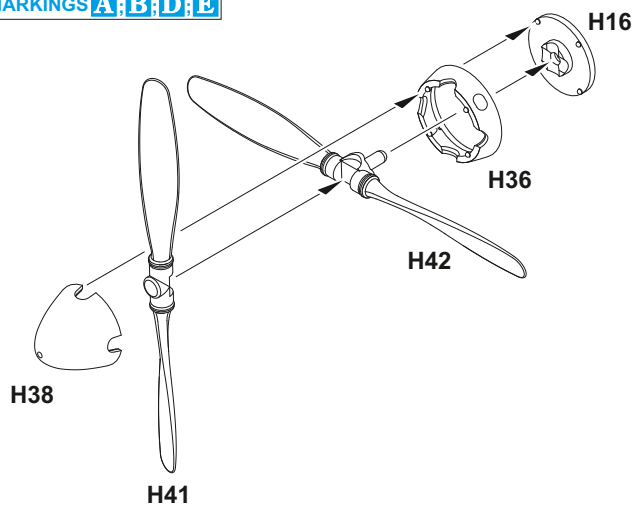
K MARKINGS A B C E F



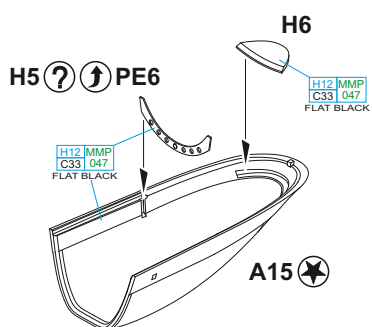
L MARKINGS **C:F**



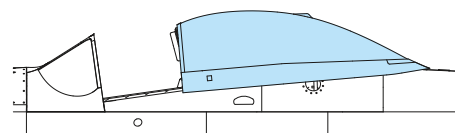
MARKINGS **A:B:D:E**



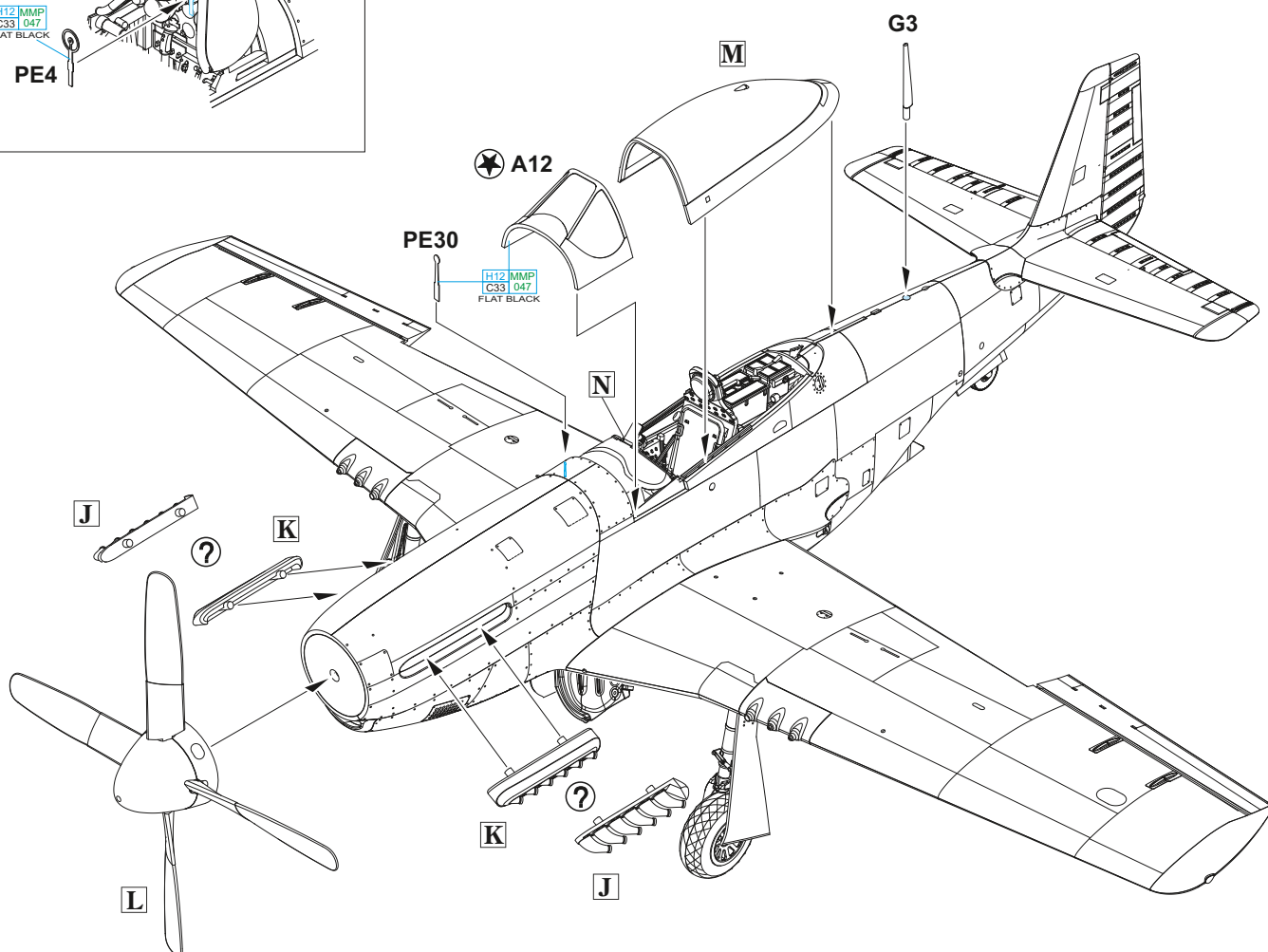
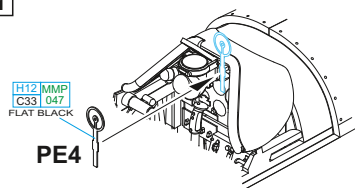
M



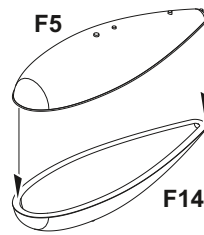
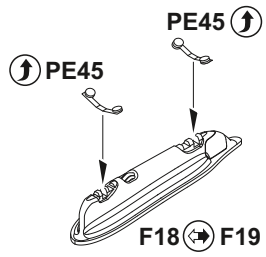
OPEN CANOPY POSITION



N

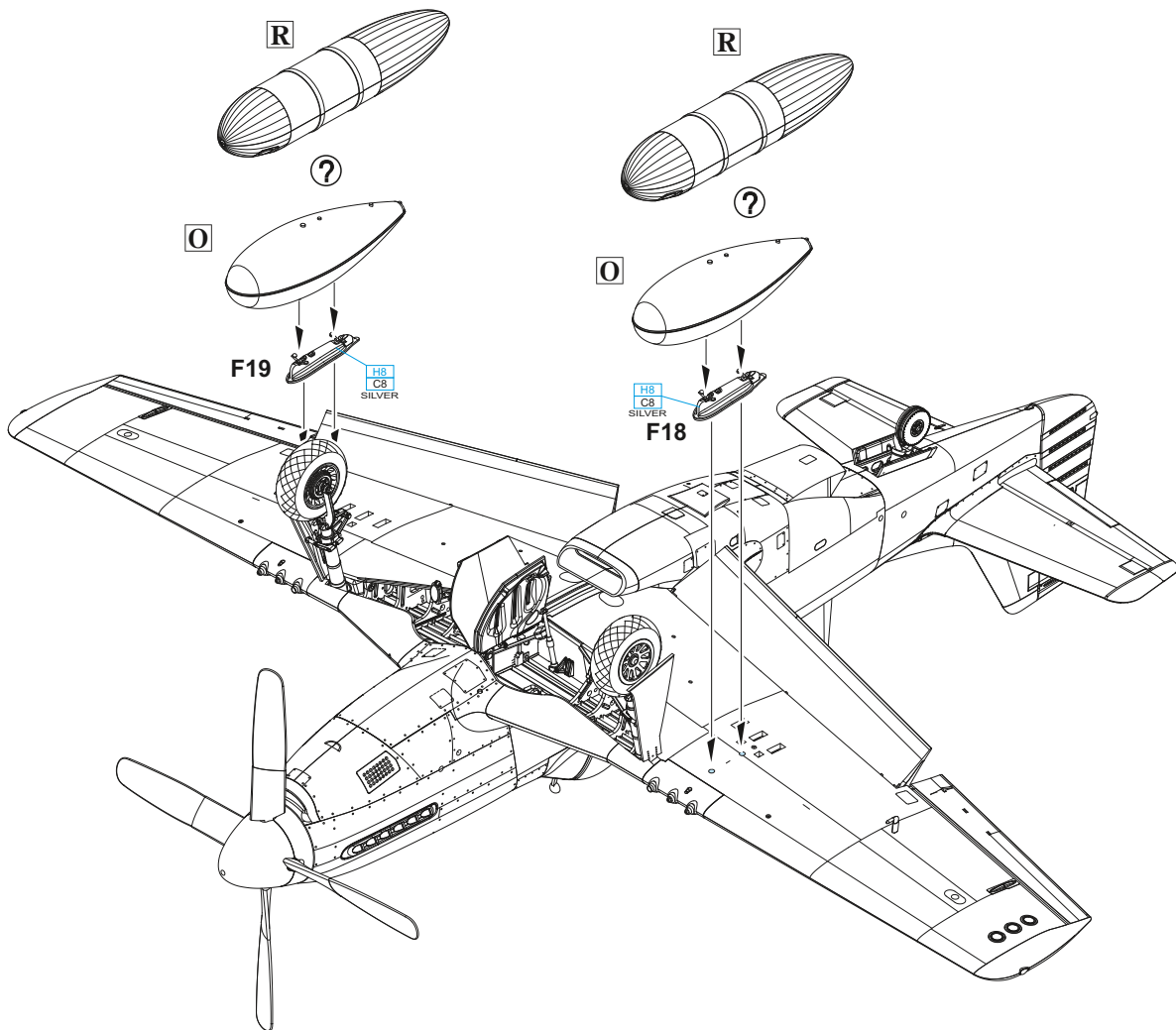
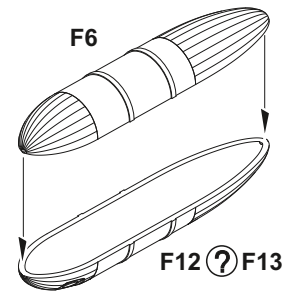


O 2 pcs.



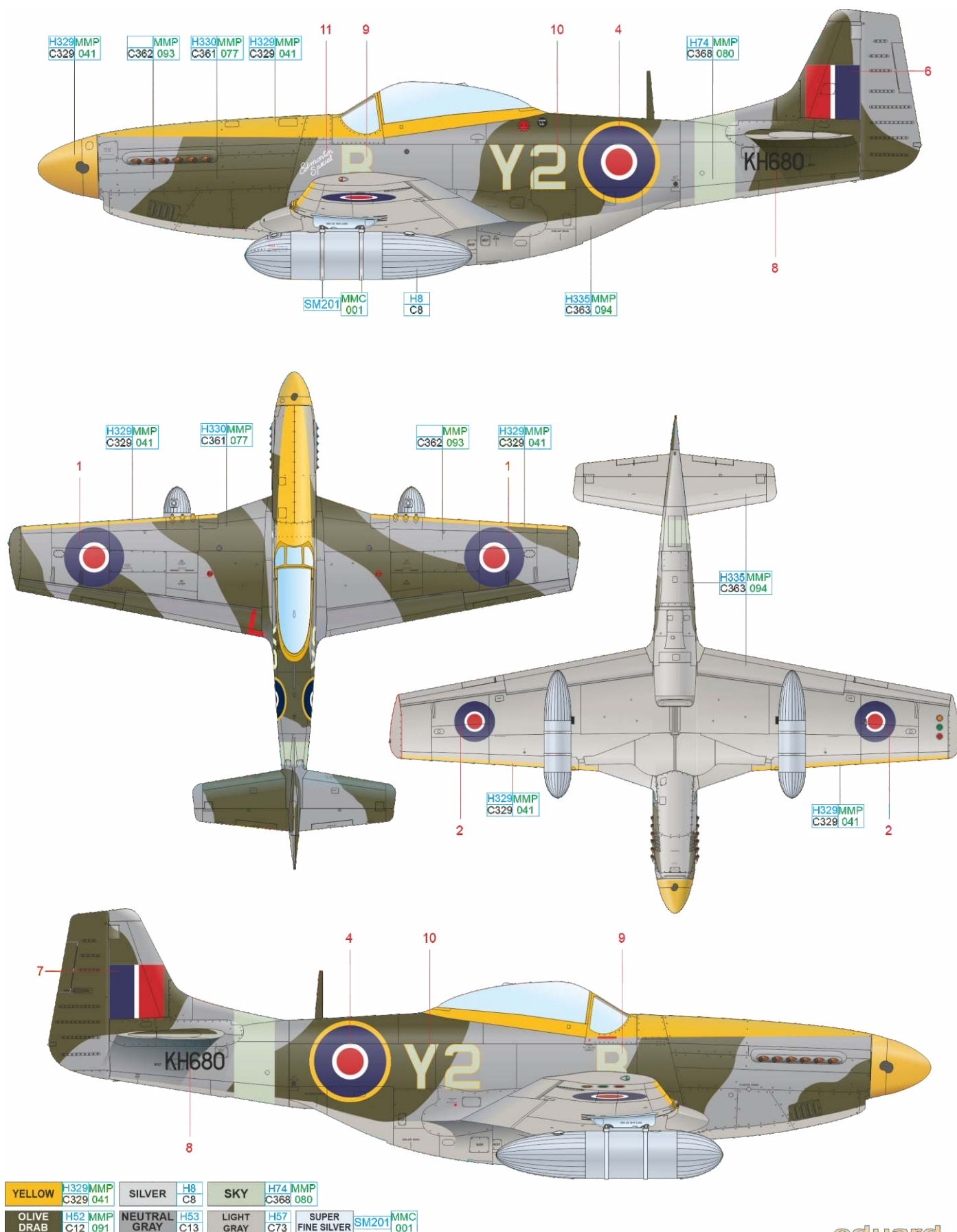
R 2 pcs.

?



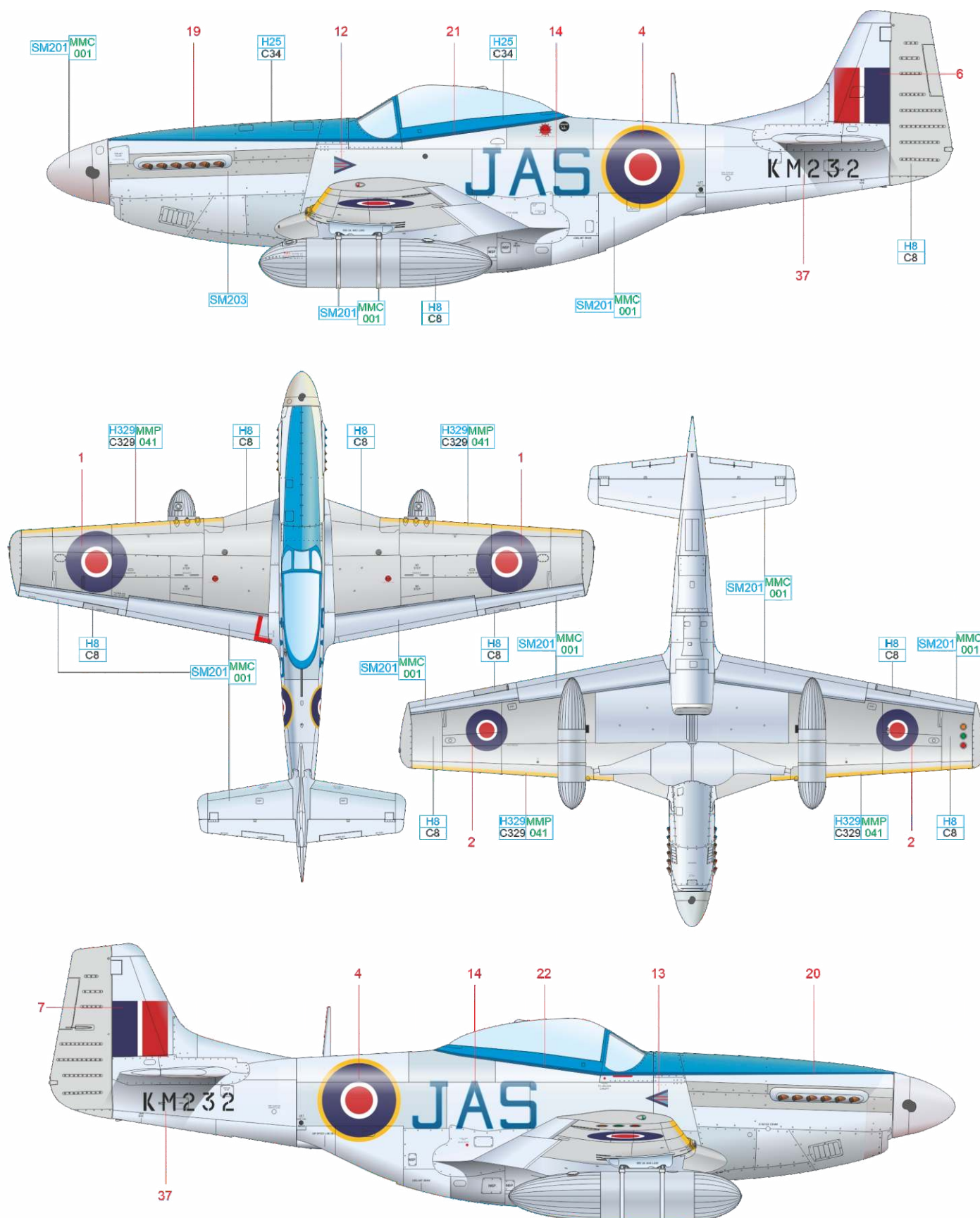
A Mk.IVa KH680 (P-51K-1-NT; 44-11383), P/O John Mallandaine, No. 442 Sqn RCAF, Hunsdon, Anglie, duben 1945

Mustang Mk.IVa „Edmonton Special“ byl strojem edmontonského rodáka Johna Mallandaina a patří mezi nejpůvodnější stroje tohoto typu. Jeho pilot s ním absolvoval dálkové doprovodné lety spojeneckých bombardérů nad Německo a také se s ním zúčastnil poslední bojové mise RAF v Evropě, kterou bylo osvobození Normanských ostrovů 9. května 1945. Po válce zůstal Mallandaine u létání jako „bush“ pilot a působil také jako vyšetřovatel leteckých nehod. Byl mimo jiné členem komise, která vyšetřovala havárii Martina Hartwella s následným kanibalismem v zájmu přežití. Kromě standardní kamufláže měl Mallandainův Mustang žlutý pruh proti oslnění, stejnou barvu mělo i rámování kabiny. Také kódová písmena v barvě Sky byla lemována tenkou žlutou linkou. Nápis „Edmonton Special“ byl namalován jen na levé straně trupu.



B Mk.IVa KM232 (P-51K-10-NT; 44-12355), W/Cdr James E. Storrar, Hunsdon Wing CO, Digby, Anglie, duben 1945

Letouny W/Cdr J. E. Storrara byly snadno rozpoznatelné díky kódu JAS, což byla také přezdívka tohoto stíhacího esa se 14 sestřely. Storrar vstoupil do řad RAF v roce 1938 a na začátku roku 1940 se stal členem No. 145 Sqn. Během bitvy o Francii a nad Dunkirkem dosáhl svých prvních sestřelů, za což mu byl ve věku 19 let udělen DFC. V září 1940 byl převelen k No. 73 Sqn a v prosinci 1942 byl jmenován Squadron Leaderem No. 65 Sqn. V roce 1944 pak Storrar povýšil do pozice Wing Commandera a vedl tři squadrony Mustangů. Všechny měly za úkol dálkové doprovody bombardérů a útočných letounů. Po válce pokračoval Storrar v řadách RAF, létal s proudovými Meteory a Vampiry a po odchodu do výslužby v roce 1957 se stal veterinářem se soukromou praxí v Chesteru. Mustang KM232 měl barvu kovu a stříbrný nátěr, zajímavostí byl pás proti oslnění ve středně modré barvě lemovaný tmavě modrou linkou. Kód měl stejné barvy ale obráceně – tmavé písmeno a světlejší lem.



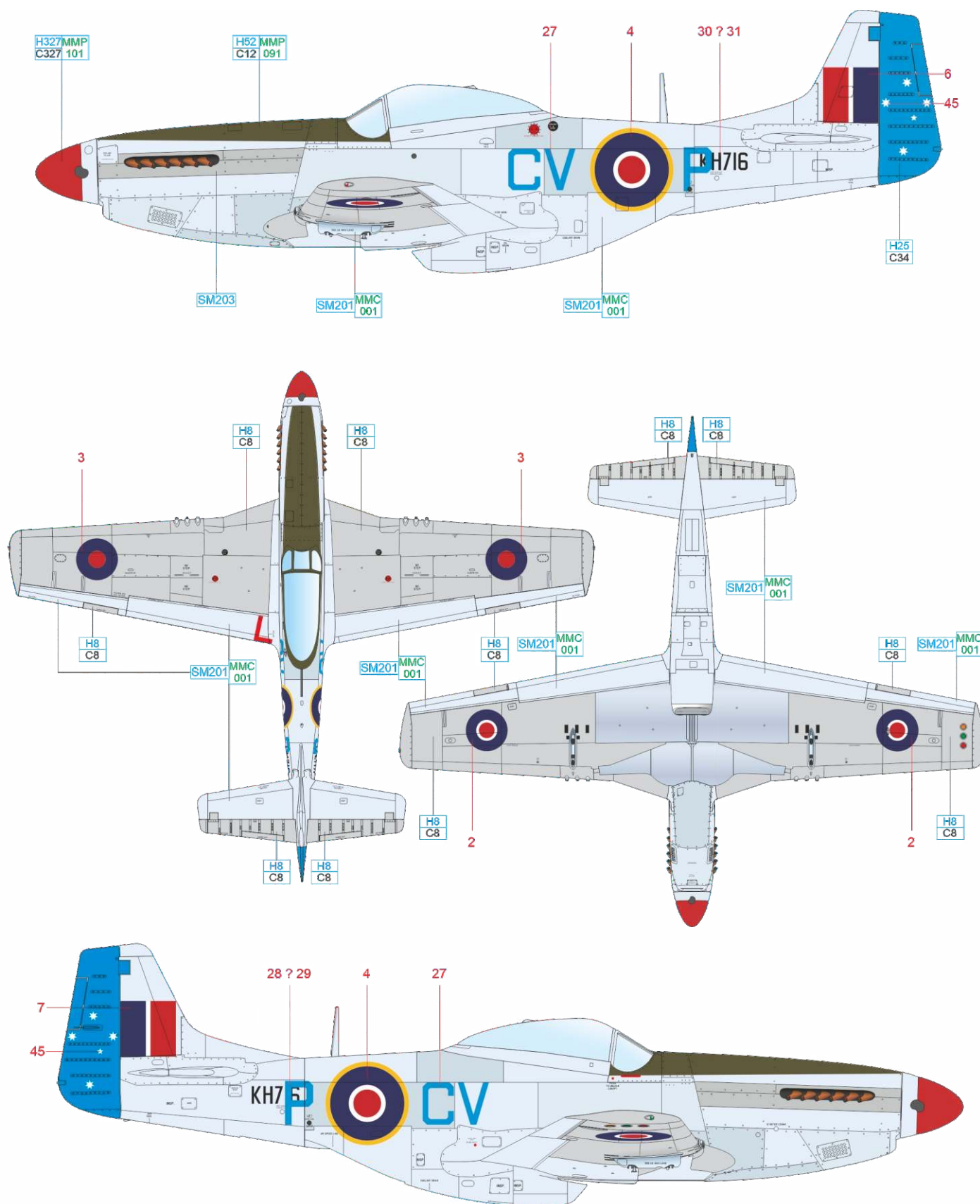
YELLOW	H329 MMP C329 041	SUPER FINE SILVER	SM201 MMC 001	SUPER IRON	SM203	SILVER	H8 C8	SKY BLUE	H25 C34
--------	-------------------	-------------------	---------------	------------	-------	--------	-------	----------	---------

No. 19 Sqn byla zformována 1. září 1915, rozpuštěna v roce 1919 a opět aktivována o čtyři roky později. Na začátku druhé světové války bázovala na základně RAF Duxford jako součást No. 12 Group spadající pod RAF Fighter Command. Piloti jednotky, mezi nimi i slavný Douglas Bader, pomáhali se vzdušným krytím nad plážemi v Dunkirku. No. 19 Sqn byla také jednou z mála, které dostaly kanonové Spitfiry K.I.b. Po létech služby se Spitfiry různých verzí byla jednotka přezbrojena zkraje roku 1944 na Mustangy K.III, které používala primárně pro úkoly spojené s blízkou leteckou podporou. Úkoly se změnilý po dnu D, kdy se squadrona přesunula na základnu RAF Peterhead ve Skotsku, odkud zajišťovala dálkové doprovody pro Coastal Command. Tam také přezbrojila v dubnu 1945 na Mustangy K.IV. Stroj KH655 s kódovým označením QV-P byl pravděpodobně pilotován P/O Edwardem R. Daviesem a nesl označení žlutými a černými pruhy na vrtulovém kuželu a přídi.



D Mk.IVa KH716 (P-51K-1-NT, 44-11483), S/Ldr Murray P. Nash, No. 3 Sqn RAAF, Fano, Itálie, leden 1945

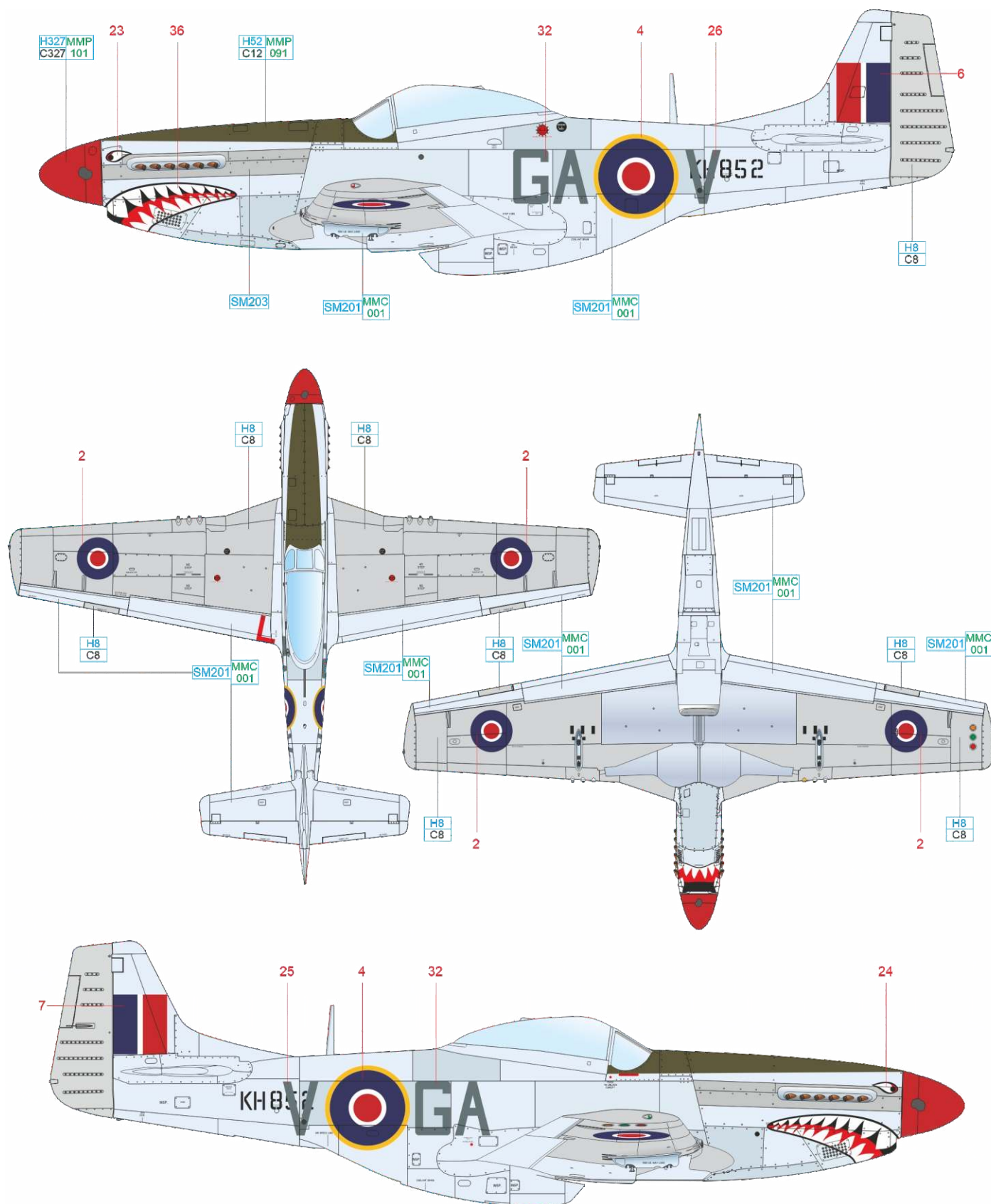
No. 3 Sqn královského australského letectva (Royal Australian Air Force) strávila celou druhou světovou válku v oblasti Středomoří. Australané zahájili svou bojovou činnost na Gladiatorech, později byli vyzbrojeni Hurricany a Kittyhawky, než dostali 13. listopadu 1944 první Mustangy Mk.III. Již 26. listopadu ale obdrželi také první Mustang Mk.IV (KH677), který byl přidělen Squadron Leaderovi, kterým byl Murray P. Nash. Ten jej 12. prosince vyměnil za stroj KH716 a létal s ním až do svého odchodu do velitelského kursu v březnu 1945. Měsíc nato byl KH716 zničen. Letoun byl ponechán v barvě kovu a stříbrném nátěru plátěných ovládacích ploch i tmelených a broušených částí křídla. Stroj měl nestandardně umístěné registrační číslo, částečně překryté kódovým označením. Písmeno P bylo v určitou dobu pravděpodobně přemalováno, nebo opraveno, takže se mírně pozměnil jeho tvar.



RED	H327 MMP C327 101	OLIVE DRAB	H52 MMP C12 091
SUPER FINE SILVER	SM201 MMC 001	SUPER IRON	SM203
SILVER	H8 C8	SKY BLUE	H25 C34

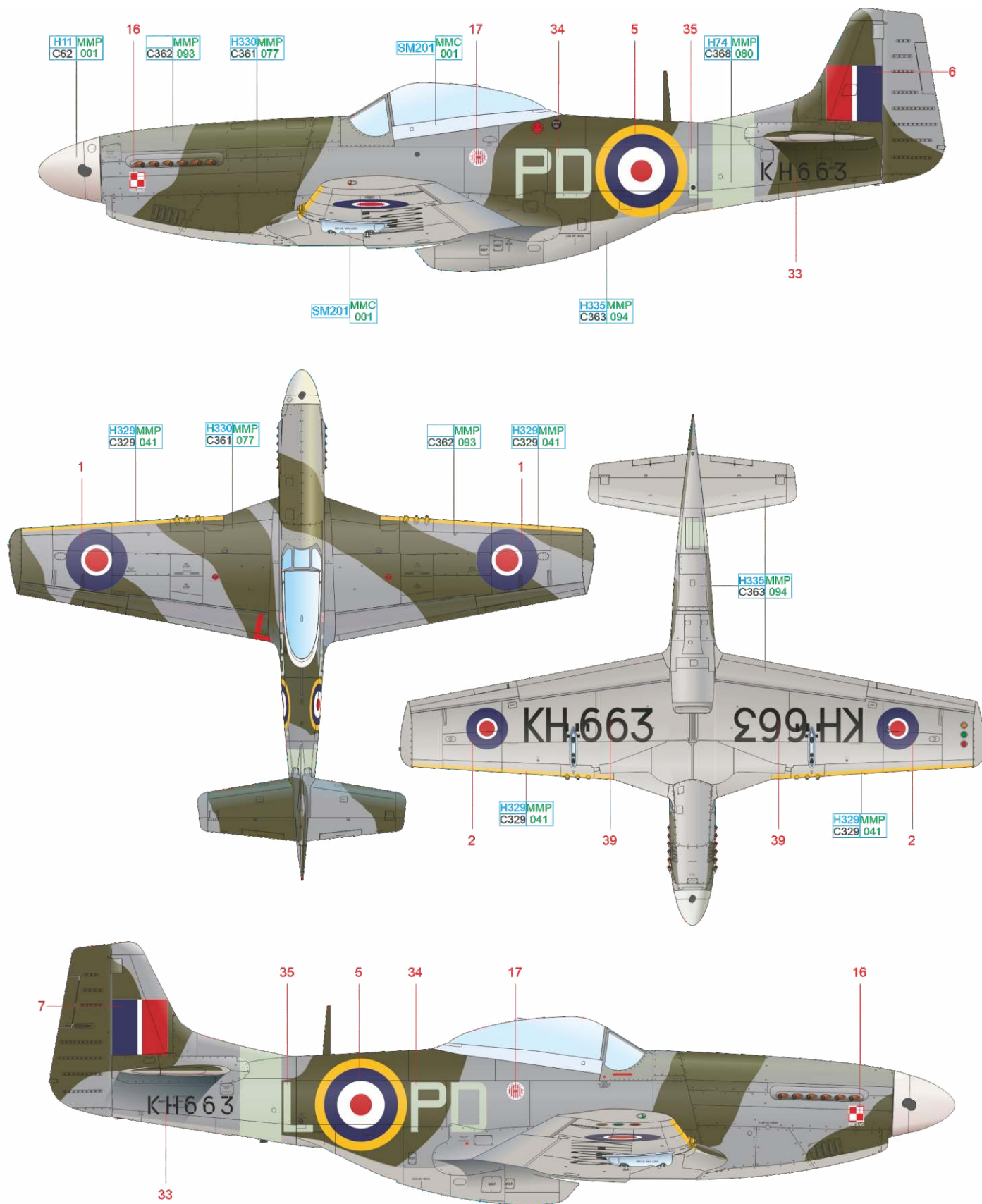
E Mk.IVa KH852 (P-51K-5-NT; 44-11840), No. 112 Sqn, Cervia, Itálie, duben 1945

No. 112 Sqn byla zrušena v roce 1919 a reaktivována 16. května 1939 na palubě letadlové lodi HMS Argus při plavbě do svého působiště v Egyptě. Piloti si tam museli na své letouny počkat do června. Dostali jen zastaralé Glostery Gladiator, nicméně v červenci 1941 byla jednotka naopak první, která byla vyzbrojena letouny P-40 Tomahawk. Ostrá před s velkým vstupem vzduchu k chladiči inspirovala personál k namalování žraločích tlam na předě letounů. Ty zajistily jednotce také její neoficiální název „Shark Squadron“. Své Tomahawky vyměnila No. 112 Sqn následně za novější Kittyhawky a s těmi létala nejen po dobu své africké kampaně, ale také po přesunu na Sicílii v červnu a pak i na italskou pevninu v září 1943. Jejich služba skončila v červnu 1944, kdy byly nahrazeny Mustangy Mk.III a od února 1945 začaly přicházet také první Mustangy Mk.IV. Squadrona zůstala v Itálii jako součást okupačních sil až do svého zrušení dne 30. prosince 1946. KH852 byl ponechán v původní barvě kovu a stříbrném nátěru, stroj ovšem dostal nezbytnou žraločí tlamu.



RED	H327 MMP C327 101	OLIVE DRAB	H52 MMP C12 091
SUPER FINE SILVER	SM201 MMC 001	SUPER IRON	SM203
		SILVER	H8 C8

Slavná No. 303 Sqn získala svou reputaci již během Bitvy o Británii, ve které její piloti létali s Hawkery Hurricane. Poté měla ve výzbroji několik různých verzí Spitfirů, se kterými absolvovali piloti jak vzdušné boje, tak útoky proti pozemním cílům. Byla neefektivnější polskou squadronou s 297 zničenými letouny protivníka během 9900 bojových letů, nehlédě na cíle zničené na zemi. Poláci začali s přezbrojováním na Mustangy Mk.IV až na začátku dubna 1945 a 25. dubna provedla squadrona svou poslední misi ve druhé světové válce. Piloti tedy používali tyto stroje bojově jen necelý měsíc. Jednotka byla zrušena v prosinci 1946. KH663 měl kamufláž tvořenou britskými odstíny Dark Green a Ocean Grey na horních plochách a Medium Sea Grey na spodních plochách. Na trupu byl namalován atypický znak, který měl zároveň větší průměr než standardně používaný znak typu C1. Překryt kabiny s rámováním v původní barvě kovu byl pravděpodobně vyměněn z jiného stroje. Po obou stranách trupu nesl KH663 polskou šachovnici s nápisem Poland na přídi a znak squadrony pod kabinou.



WHITE	H11 C62	MMP 001	SKY	H74 C368	MMP 080			
DARK GREEN	H330 C361	MMP 077	OCEAN GRAY		MMP C362 093	MEDIUM SEA GRAY	H335 C363	MMP 094
						SUPER FINE SILVER	SM201	MMP 001