

# P-40E Warhawk

eduard

1/48 Scale Plastic Model Kit

**ProfiPACK**  
edition



item No. 82241

**Přestože nebyl Curtiss P-40 nejlepším stíhacím letounem své doby, sehrál významnou roli v leteckých operacích Spojenců v Tichomoří, Středomoří a Africe. Jeho výkony byly limitovány zejména motorem s jednostupňovým kompresorem, což z něj činilo letoun vhodný jen pro nižší letové hladiny.**

Ze všech typů vyráběných společností Curtiss nebyl žádný známější a slavnější než řada stíhacích letounů Hawk. Od prvního modelu PW-8 z roku 1924 až po Hawk III, jehož výroba skončila v roce 1938, vyrobil Curtiss jen pro americkou armádu více než 700 dvouplošníků Hawk v 16 různých verzích. Modernější jednoplošník Hawk byl představen v roce 1935 jako reakce na soutěž vypsanou USAAC na podzim 1934. Ta požadovala nový letoun, který by zahájil moderní éru jednomístných stíhaček a Curtiss pro ni připravil model Hawk 75, který armáda označila jako P-36. Šéfkonstruktér Donovan R. Berlin trup letounu protáhl tak, aby bylo možno použít pro nový typ výkonné motory, které byly tou dobou ještě ve vývoji. Také navrhl křídlo o větším rozpětí a ploše, aby byly zajištěny vhodné letové vlastnosti ve výškách nad 7600 m (25 000 stop).

Ačkoli vykazoval P-36 vynikající letové vlastnosti, jeho maximální rychlost sotva překračovala 480 km/h. Armáda sice považovala tuto rychlost v roce 1937 za přijatelnou, ale už rok nato P-36 zaostával za nejnovějšími evropskými stíhačkami, zejména britským Spitfirem Mk. I a německým Bf 109E, nejméně o 80 km/h. Curtiss se proto rozhodl spojit Hawk 75 s novým, kapalinou chlazeným dvanáctiválcem Allison V-1710, čímž vznikl Hawk 81, který americká armáda označila jako P-40. Přestože letoun nabízel jen mírné zlepšení výkonů oproti P-36, armáda 26. dubna 1939 uzavřela se společností Curtiss rekordní kontrakt na 524 letounů P-40 za téměř 13 milionů dolarů. Curtissu se také ozvali zahraniční zákazníci. Jako první si exportní verzi P-40, kterou Curtiss označil jako Tomahawk, objednala Francie a brzy ji následovala Velká Británie.

#### Od dlouhého nosu ke krátkému

Curtiss postavil pro americkou armádu 525 Hawků 81 ve třech verzích. Byly označeny P-40, P-40B a P-40C. Jen několik z nich se na počátku války dočkalo bojů na Havaji, Filipínách a Islandu. Exportní Hawků 81 Tomahawk bylo vyrobeno více než dvakrát tolik. Těchto 1181 letounů hojně bojovalo u letectev Commonwealthu v severní Africe, v rámci sovětských vzdušných sil a také u americké dobrovolnické skupiny (1st American Volunteer Group) v Barmě a Číně.

Hawk 81 byl sice pro Curtiss komerčním úspěchem, ale letoun nebyl dostatečně výkonný. Allison V-1710-33 nabízel maximálně 1090 koní a kvůli jednostupňovému kompresoru nedokázal nabídnout ani vyšší maximální rychlost, ani dostatečný dostup. Konstrukteři Allisonu proto motor přepracovali, ale protože byla jeho nová verze kratší a měla výše umístěnou hnací hřídel, nevešla se do přídě typu Hawk 81. Konstrukteři firmy Curtiss využili této příležitosti k přepracování trupu a výsledný letoun dostal označení Hawk 87. Americká armáda jej označila jako P-40D, zatímco u RAF dostal nové jméno Kittyhawk.

Hawk 87 doznal oproti Hawku 81 řady změn. Trup byl nejen o 15,2 cm kratší, ale také o něco nižší. Z přídě byly odstraněny trupové kulome-

ty a v její spodní části vznikl rozměrnější kryt chladiče chladicí kapaliny a oleje. Pro zlepšení výhledu bylo zvětšeno prosklení za hlavou pilota, také probrání pod ním bylo hlubší. Zvětšen byl i posuvný překryt a čelní štítek, který navíc dostal ve střední části pancéřové sklo. Kromě toho byl drak letounu zpevněn, aby mohl nést pod trupem jednu 500kg bombu nebo přidavnou nádrž o objemu 52 nebo 75 galonů. Konstrukce křídla a ocasních ploch se oproti Hawku 81 víceméně nezměnily. Výzbroj tvořily čtyři kulomety .50, které byly umístěny v šachtách v křídle.

Řada Hawk 87 byla oproti Hawku 81 lepším bojovým letounem, ale ne o mnoho. V důsledku všech změn vzrostla celková bojová hmotnost P-40D na 8809 kg, nový motor V-1710-39 ale poskytoval jen o 60 koní více než jeho předchůdce. Kvůli tomu se mohl P-40D pochlubit maximální rychlostí 350 km/h, tedy jen o 5 km/h vyšší než předchozí model. Navíc si zachoval pouze jednostupňové přepřehování, a tak se dostup P-40D a výška maximální výkonnosti, která činila 4500 m, oproti P-40C prakticky nezměnily.

#### Základ pro další vylepšení

Americká armáda objednala v roce 1940 u firmy Curtiss 23 kusů nového P-40D, a tyto letouny dostala v polovině července 1941. Velká Británie mezitím převzala francouzskou objednávku s úpravami podle specifikací RAF. Letouny označené jako Kittyhawk I začaly sjíždět z montážních linek v srpnu 1941. Prvních 20 letounů bylo ekvivalenty P-40D se čtyřmi kulomety, ale zbytek z celkové objednávky 560 Kittyhawků I byl již vyzbrojen šesti kulomety, stejně jako 820 kusů P-40E, které byly vyráběny souběžně pro americké letectvo. Navzdory pozdějším odlehčeným verzím P-40L a P-40N, u kterých byla výzbroj redukována na čtyřici kulometů, se šest kulometů .05 stalo standardní výzbrojí P-40. Dodávky P-40E pokračovaly až do konce roku, kdy Spojené státy vstoupily do války.

#### Stavebnice: P-40E Warhawk

Poté, co byla výzbroj P-40D doplněna na standard šesti kulometů, bylo označení změněno na P-40E, který se také stal první velkosériově vyráběnou verzí Hawků 87 a základem pro další vývoj. Výroba byla rozdělena do pěti bloků, které se lišily pouze v detailech. U pozdních P-40E došlo k zesílení spoje rámu čelního skla s trupem, také dveře prostoru pro radiovybavení na levé straně trupu dostaly zesílení v podobě trojúhelníkových výztuh. Velmi podobná verze, P-40E-1/Kittyhawk Ia, měla zesílenou konstrukci křídla, aby pod něj bylo možno podvěsit další výzbroj. Exportní letouny se lišily v několika technických detailech, jako byly zaměřovače, kyslíkové a rádiové vybavení a tyto letouny také postrádaly modrá formální světla po obou stranách trupu před kabinou.

Curtiss postavil celkem 1500 letounů P-40E a asi třetina z nich byla dodána Spojencům v rámci programu Lend Lease.



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

\*

SYMBLES

\*

記号の説明



OPTIONAL  
VOLBA



BEND  
OHNOUT



SAND  
BROUSIT



OPEN HOLE  
VYVRTAT OTVOR



SYMETRICAL ASSEMBLY  
SYMETRICKÁ MONTÁŽ



REMOVE  
ODŘÍZNOUT



REVERSE SIDE  
OTOČIT



APPLY EDUARD MASK  
AND PAINT  
POUŽIT EDUARD MASK  
NABARVIT

PLEASE CHECK THE LATEST VERSION OF THE INSTRUCTIONS ON [www.eduard.com](http://www.eduard.com)

PARTS

\*

DÍLY

\*

TEILE

\*

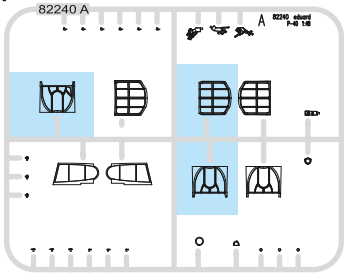
PIÈCES

\*

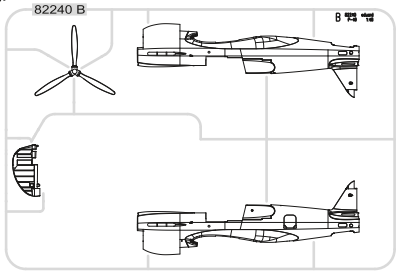
部品

PLASTIC PARTS

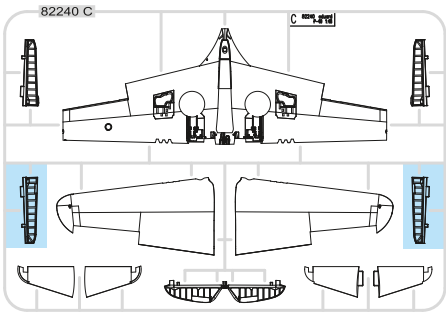
A>



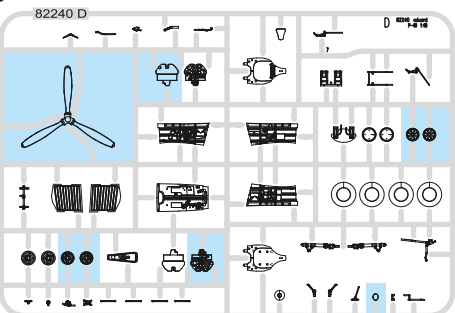
B>



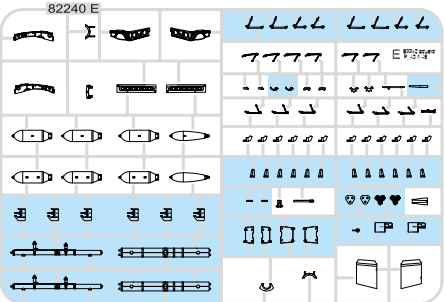
C>



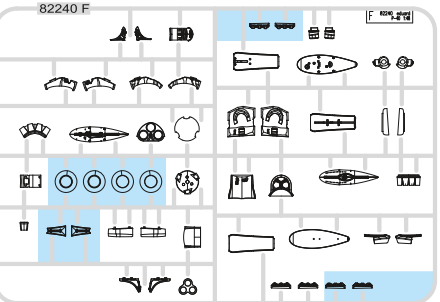
D>



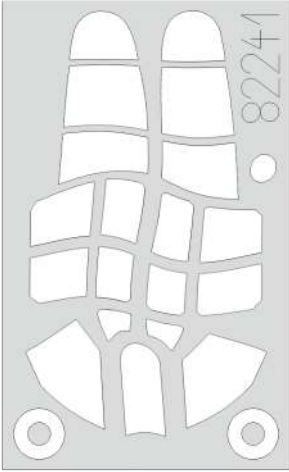
E>



F>



eduard  
MASK



PE - PHOTO ETCHED DETAIL PARTS



-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

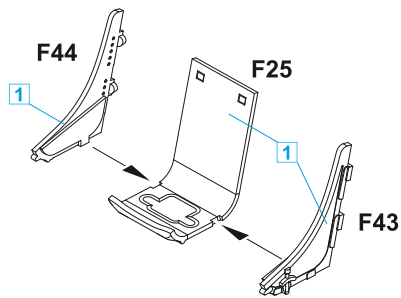
\*

色

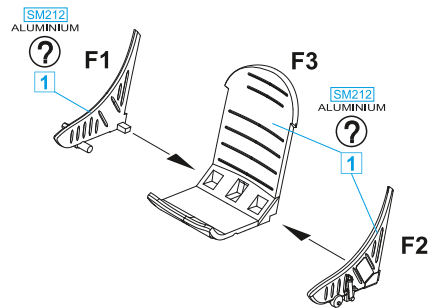
| GSi Creos (GUNZE) |          |              |
|-------------------|----------|--------------|
| AQUEOUS           | Mr.COLOR |              |
| H8                | C8       | SILVER       |
| H11               | C62      | FLAT WHITE   |
| H12               | C33      | FLAT BLACK   |
| H52               | C12      | OLIVE DRAB   |
| H53               | C13      | NEUTRAL GRAY |
| H71               | C21      | MIDDLE STONE |
| H72               | C369     | DARK EARTH   |
| H74               | C368     | SKY          |
| H76               | C61      | BURNT IRON   |
| H77               | C137     | TIRE BLACK   |
| H80               | C54      | KHAKI GREEN  |
| H84               | C42      | MAHOGANY     |
| H90               | C47      | CLEAR RED    |

| GSi Creos (GUNZE)       |          |                     |
|-------------------------|----------|---------------------|
| AQUEOUS                 | Mr.COLOR |                     |
| H93                     | C50      | CLEAR BLUE          |
| H94                     | C138     | CLEAR GREEN         |
| H327                    | C327     | RED                 |
| H329                    | C329     | YELLOW              |
| H330                    | C361     | DARK GREEN          |
|                         | C352     | CHROMATE YELLOW     |
|                         | C370     | AZURE BLUE          |
| Mr.COLOR SUPER METALLIC |          |                     |
| SM201                   |          | SUPER FINE SILVER   |
| SM204                   |          | SUPER STAINLESS     |
| SM206                   |          | SUPER CHROME SILVER |
| SM212                   |          | ALUMINIUM           |

# A MARKINGS E, F

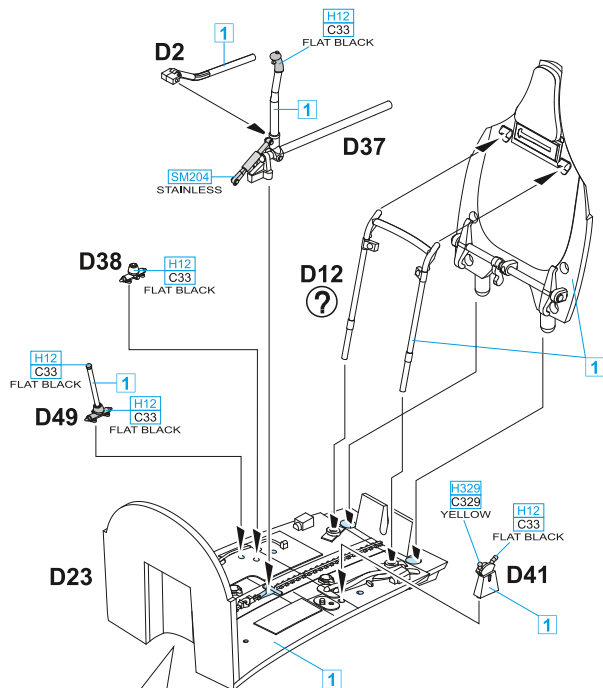


# MARKINGS A, B, C, D

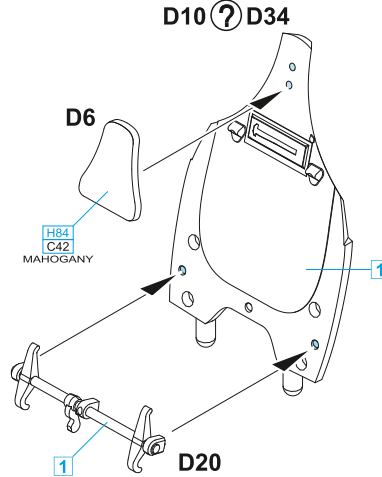


1 = 80% C352 + 20% C33  
CHROMATE YELLOW FLAT BLACK

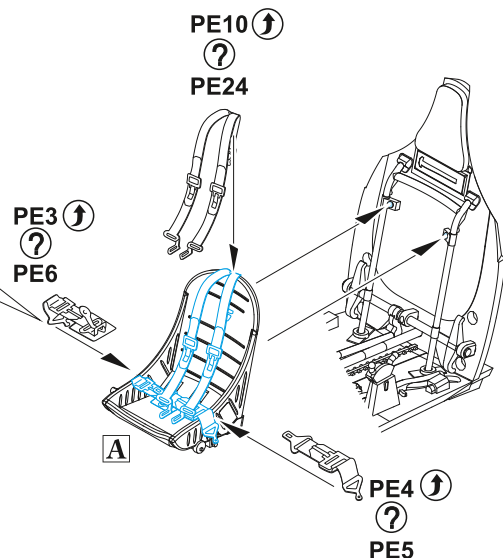
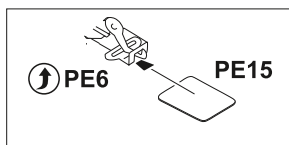
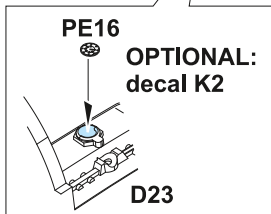
## D12 - MARKINGS A, B, C, D ONLY



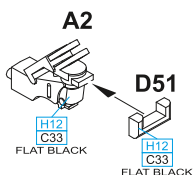
## D10 - MARKINGS A, B, C, D D34 - MARKINGS E, F



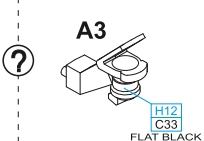
## PE5, PE6, PE15, PE24 - MARKINGS A, B, C, D PE3, PE4, PE10 - MARKINGS E, F



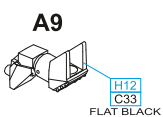
# B MARKINGS A, C, D



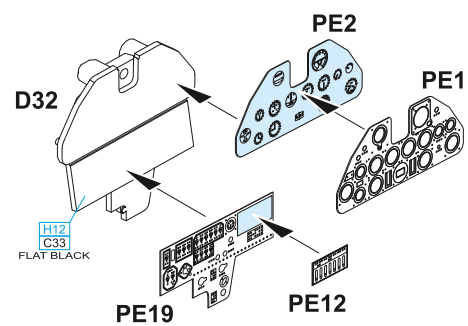
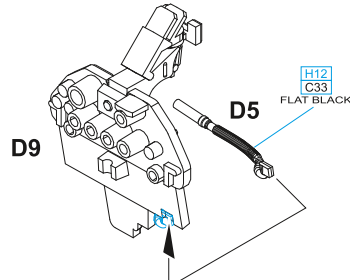
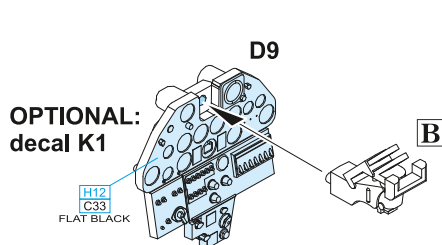
# MARKINGS E, F

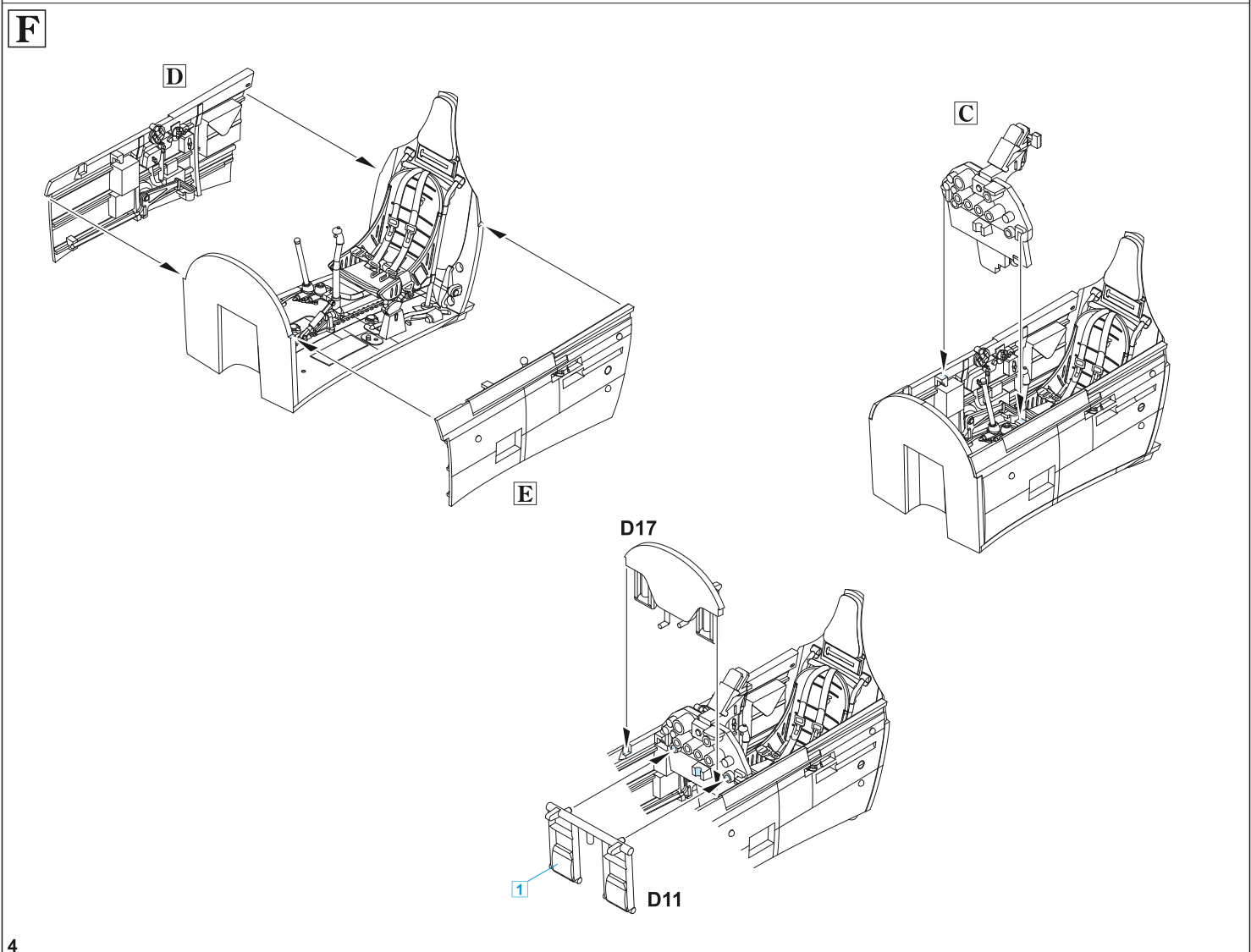
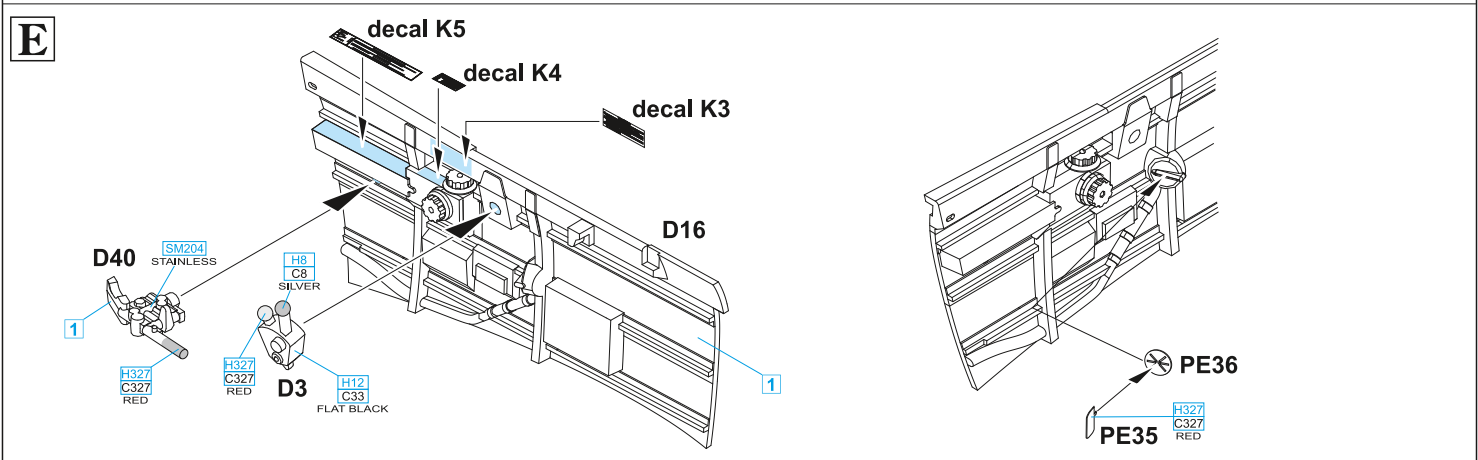
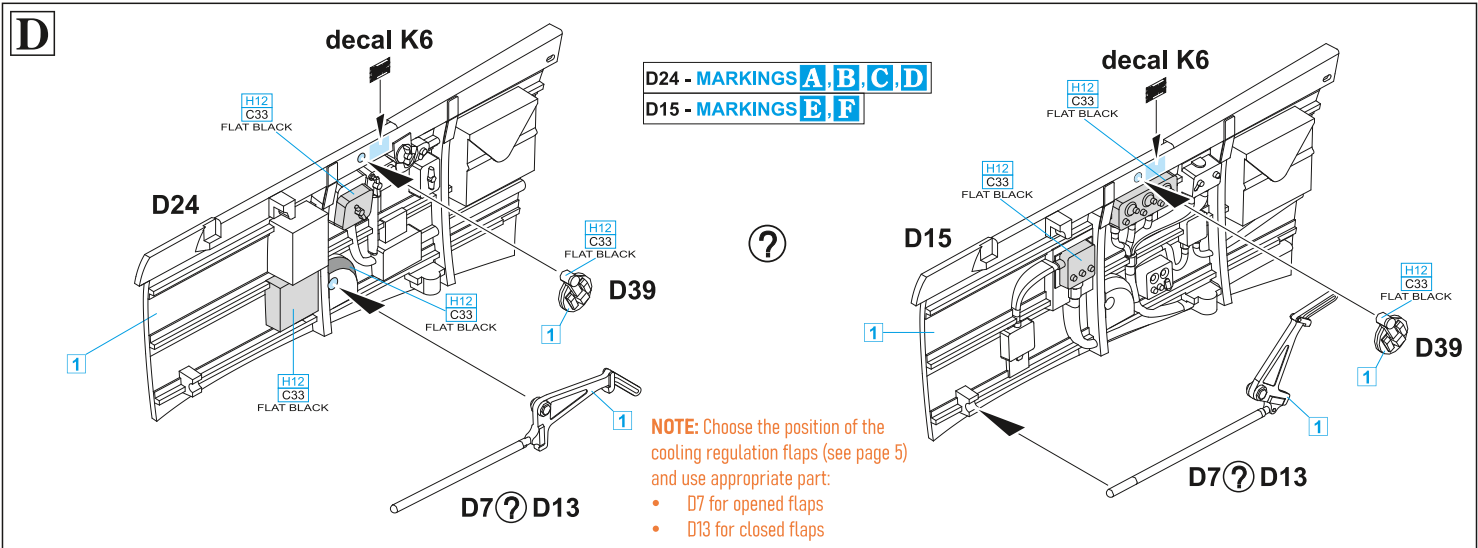


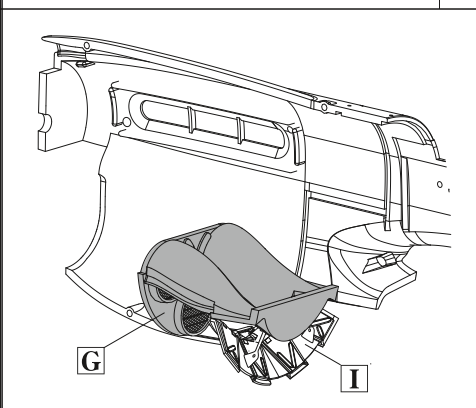
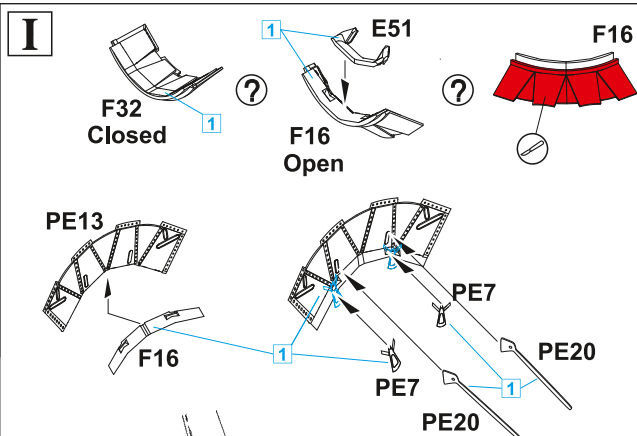
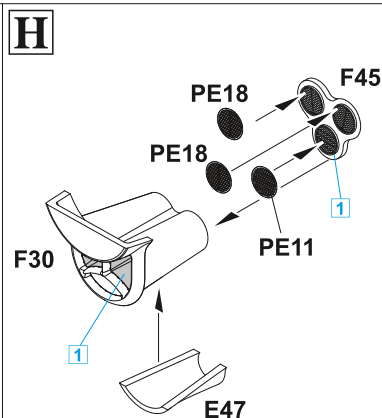
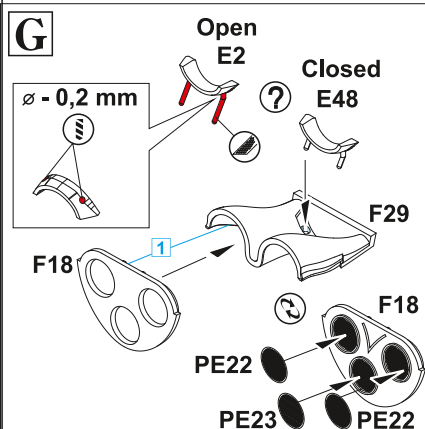
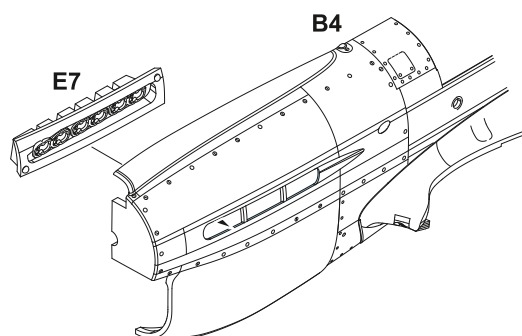
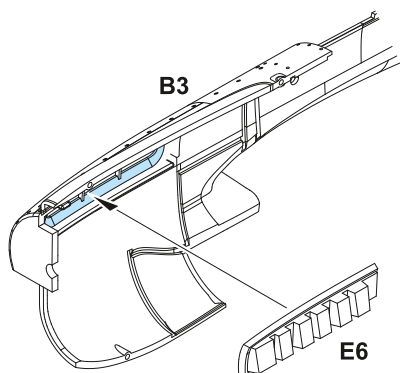
# MARKING B



# C

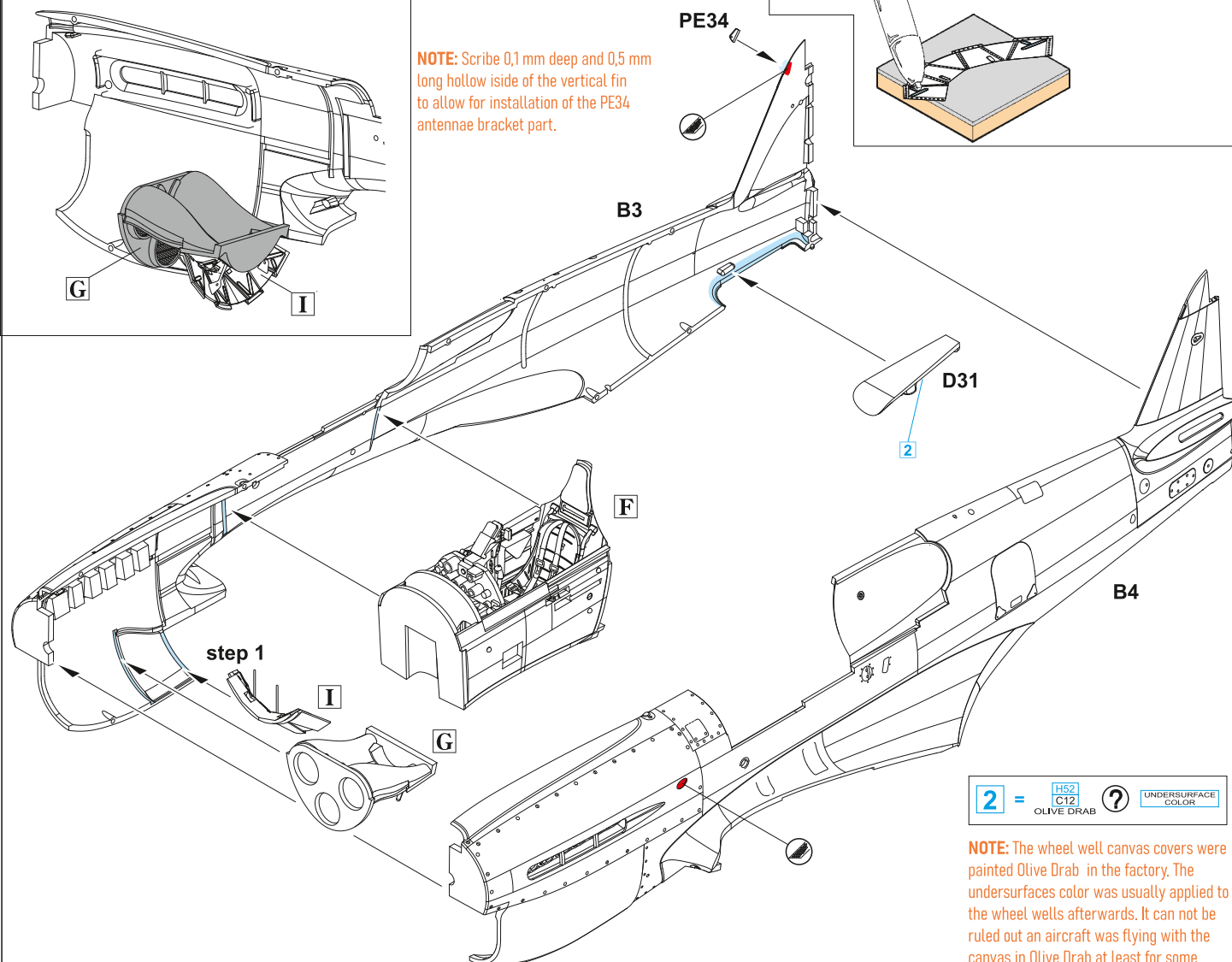
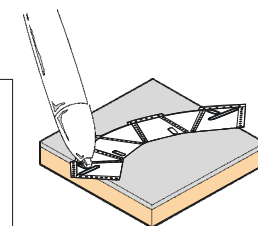






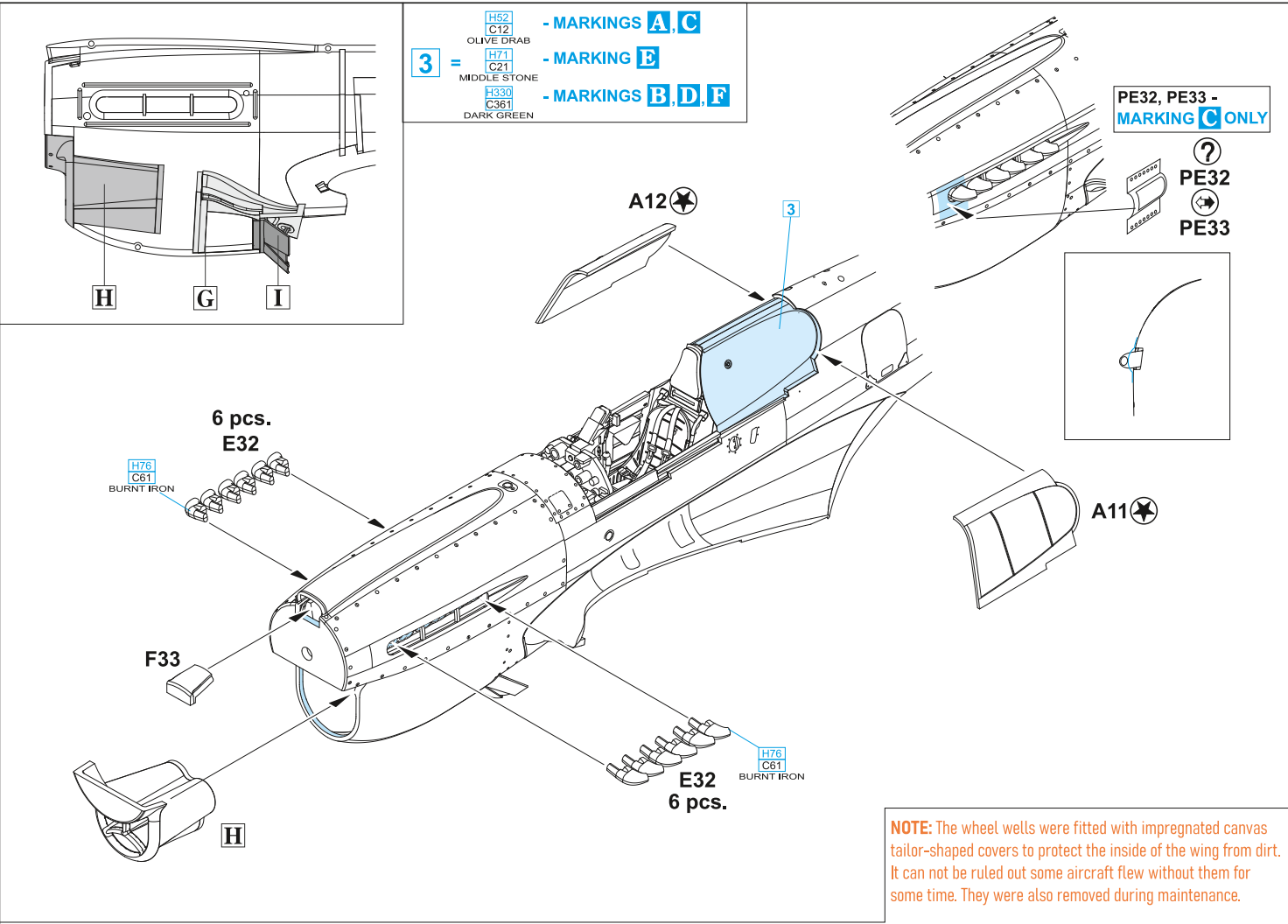
**NOTE:** Scribe 0,1 mm deep and 0,5 mm long hollow inside of the vertical fin to allow for installation of the PE34 antennae bracket part.

**BALL PEN**



**2** = H52  
C12  
OLIVE DRAB ? UNDERSURFACE  
COLOR

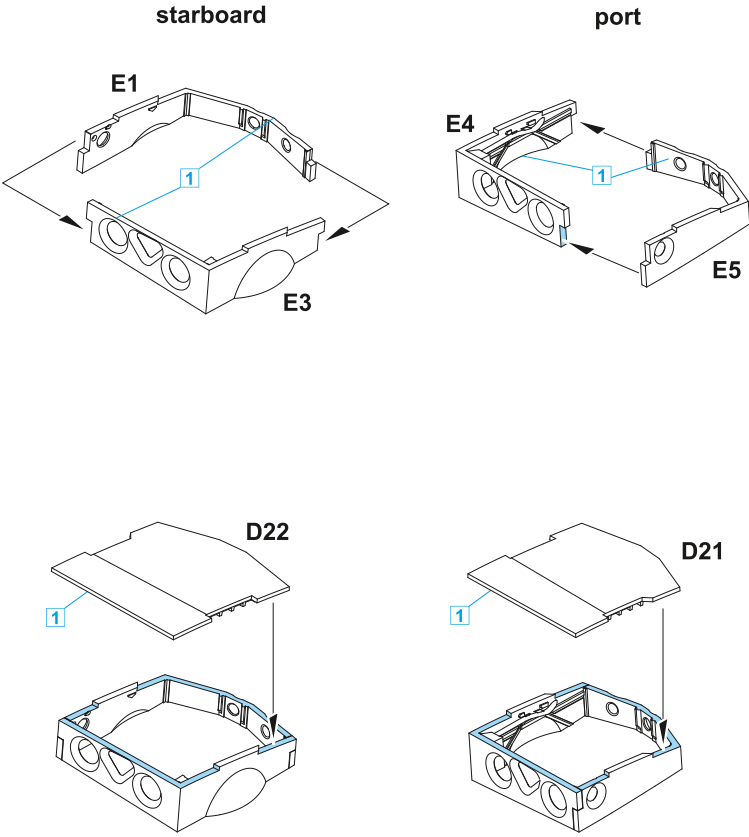
**NOTE:** The wheel well canvas covers were painted Olive Drab in the factory. The undersurfaces color was usually applied to the wheel wells afterwards. It can not be ruled out an aircraft was flying with the canvas in Olive Drab at least for some period of time.

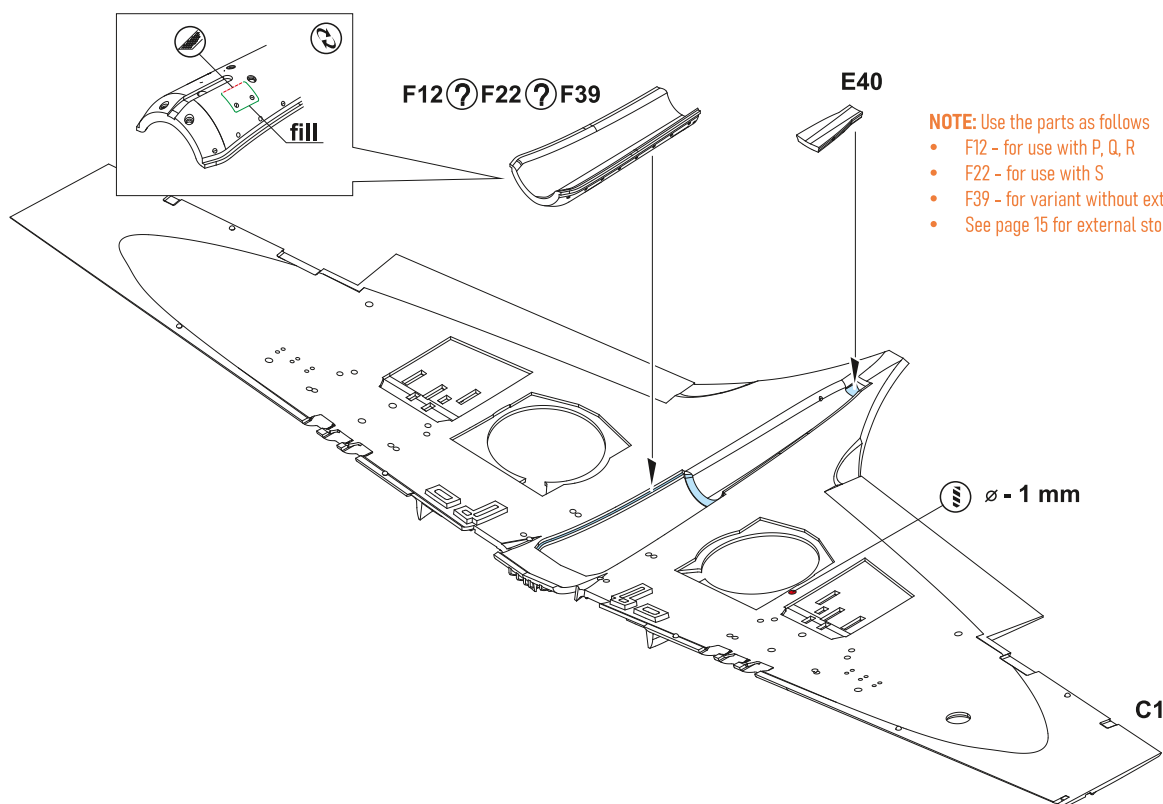


**J**

wheel wells without canvas covers

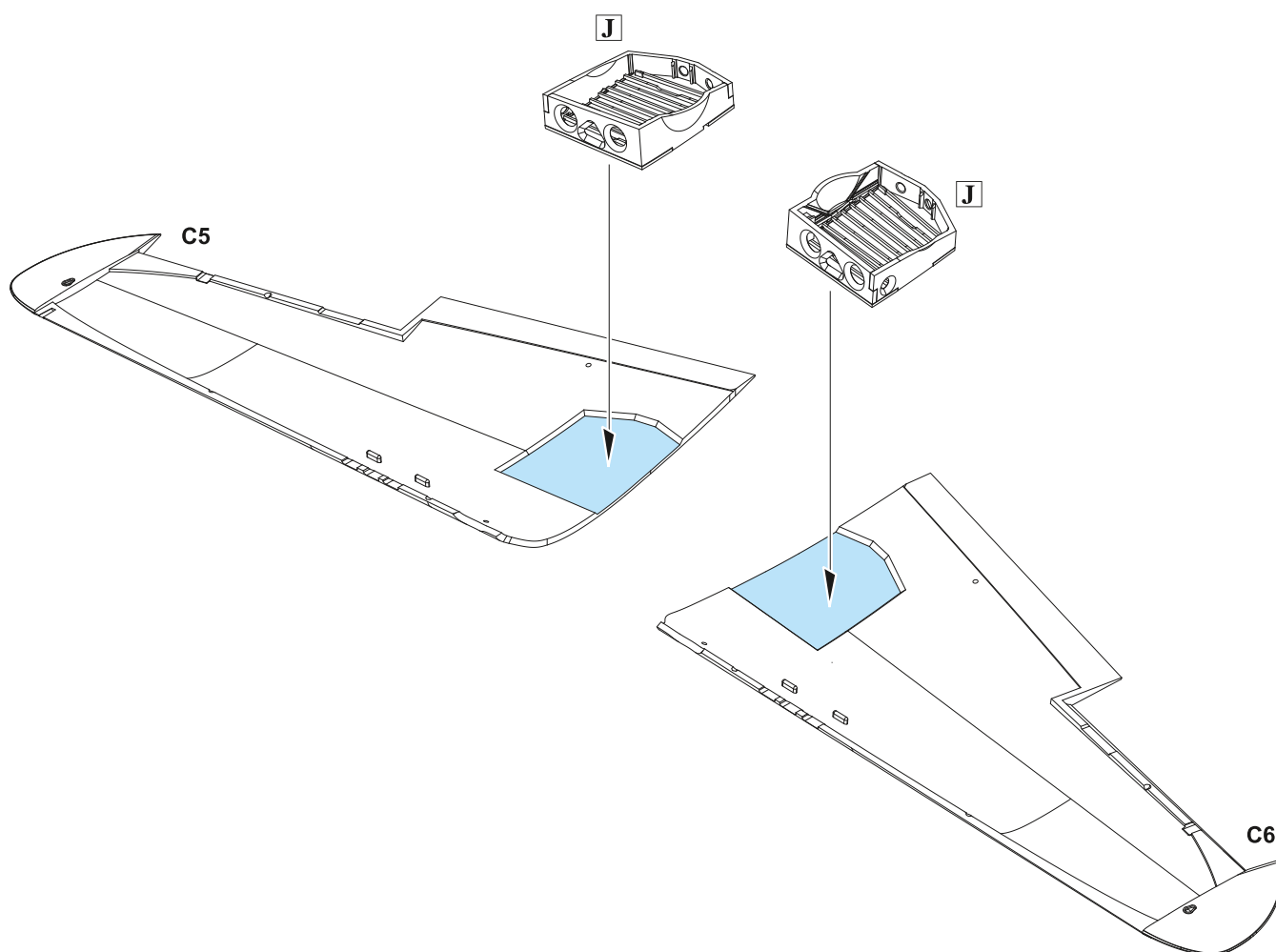
canvas covered wheel wells

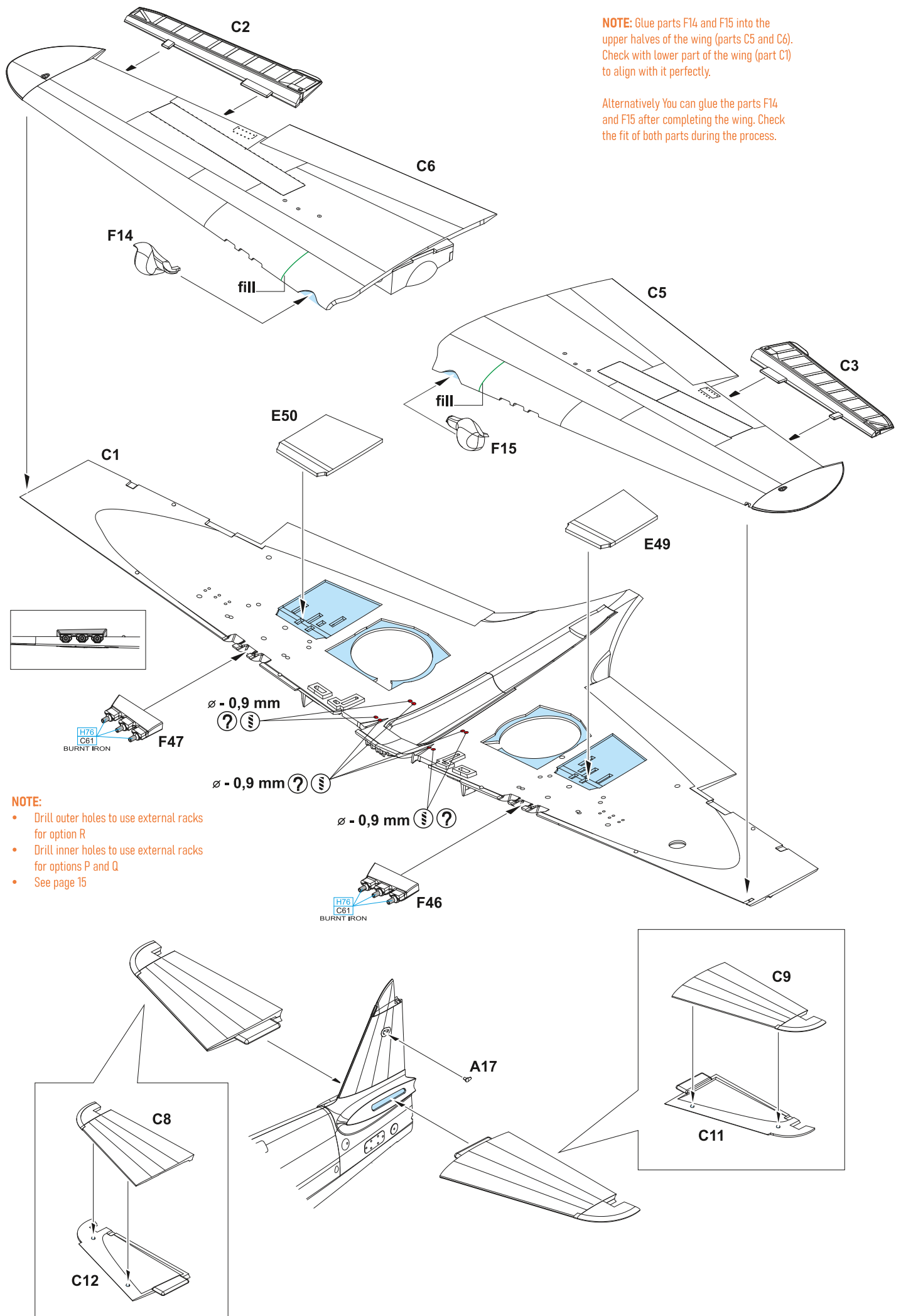


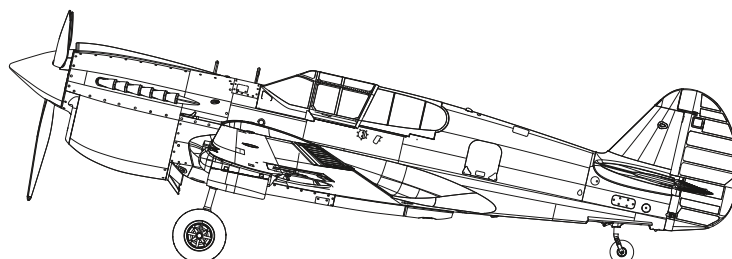
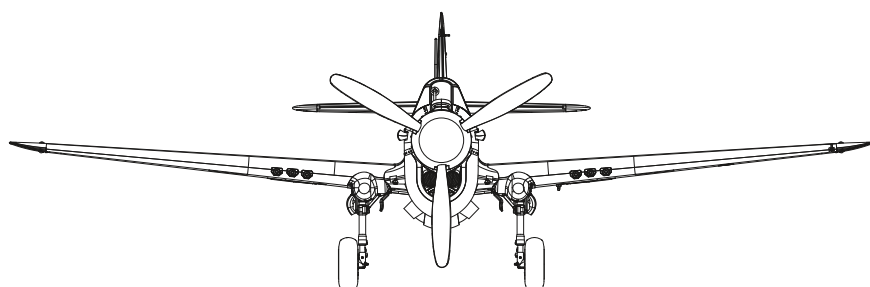
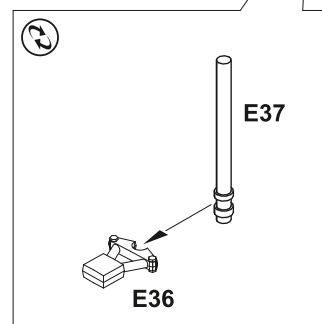
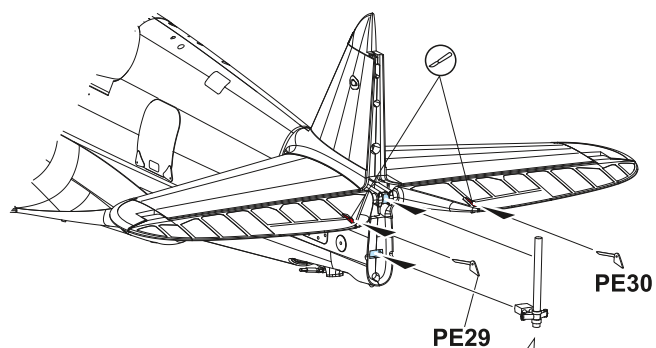
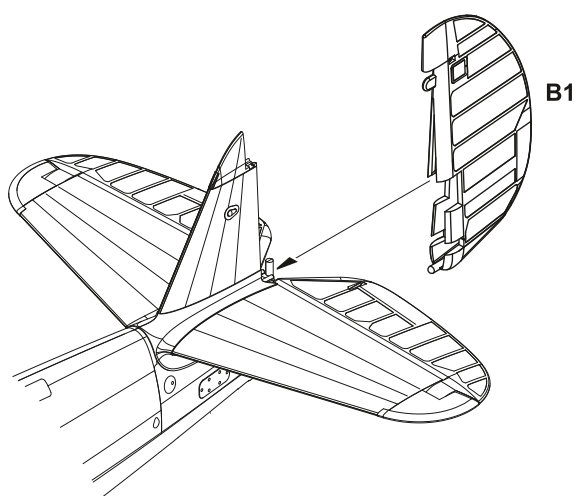
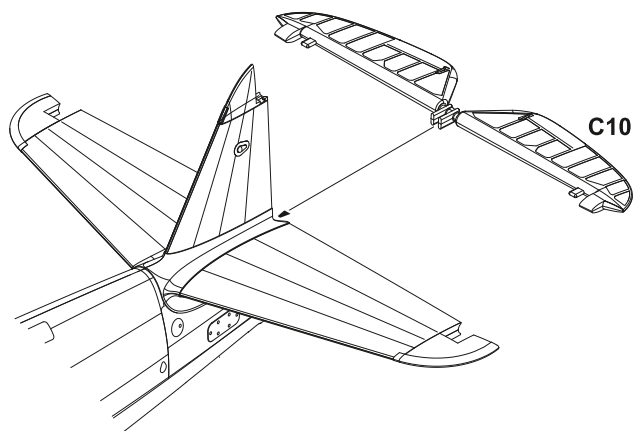


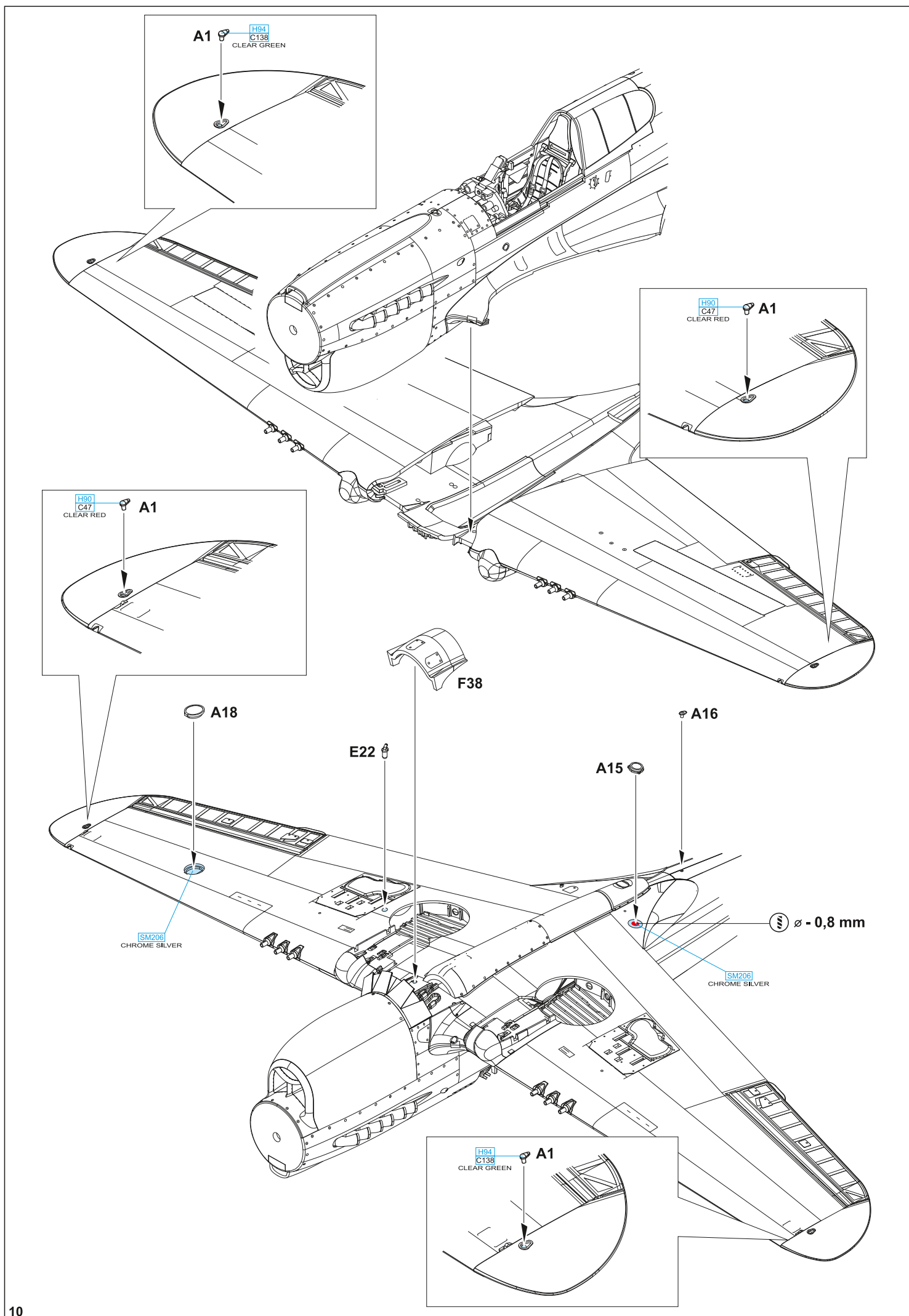
**NOTE:** Use the parts as follows

- F12 - for use with P, Q, R
- F22 - for use with S
- F39 - for variant without external stores
- See page 15 for external stores options

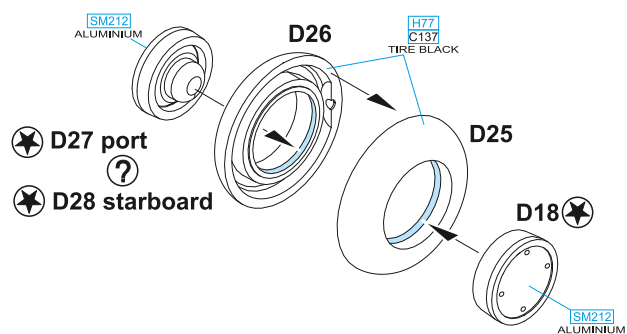




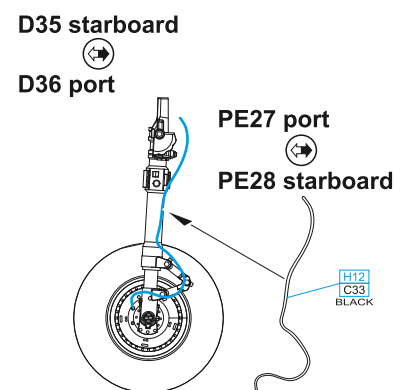
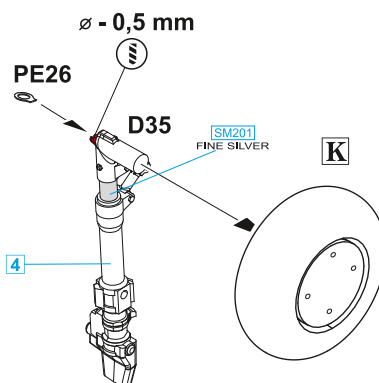
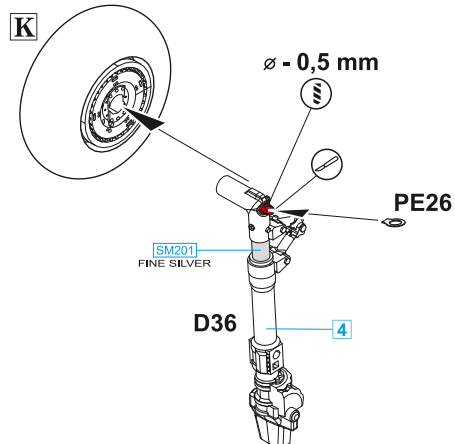
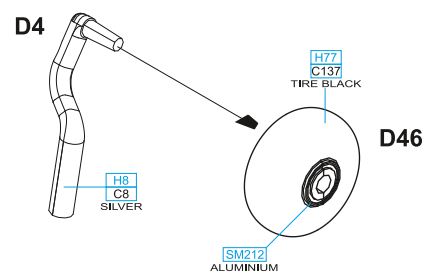




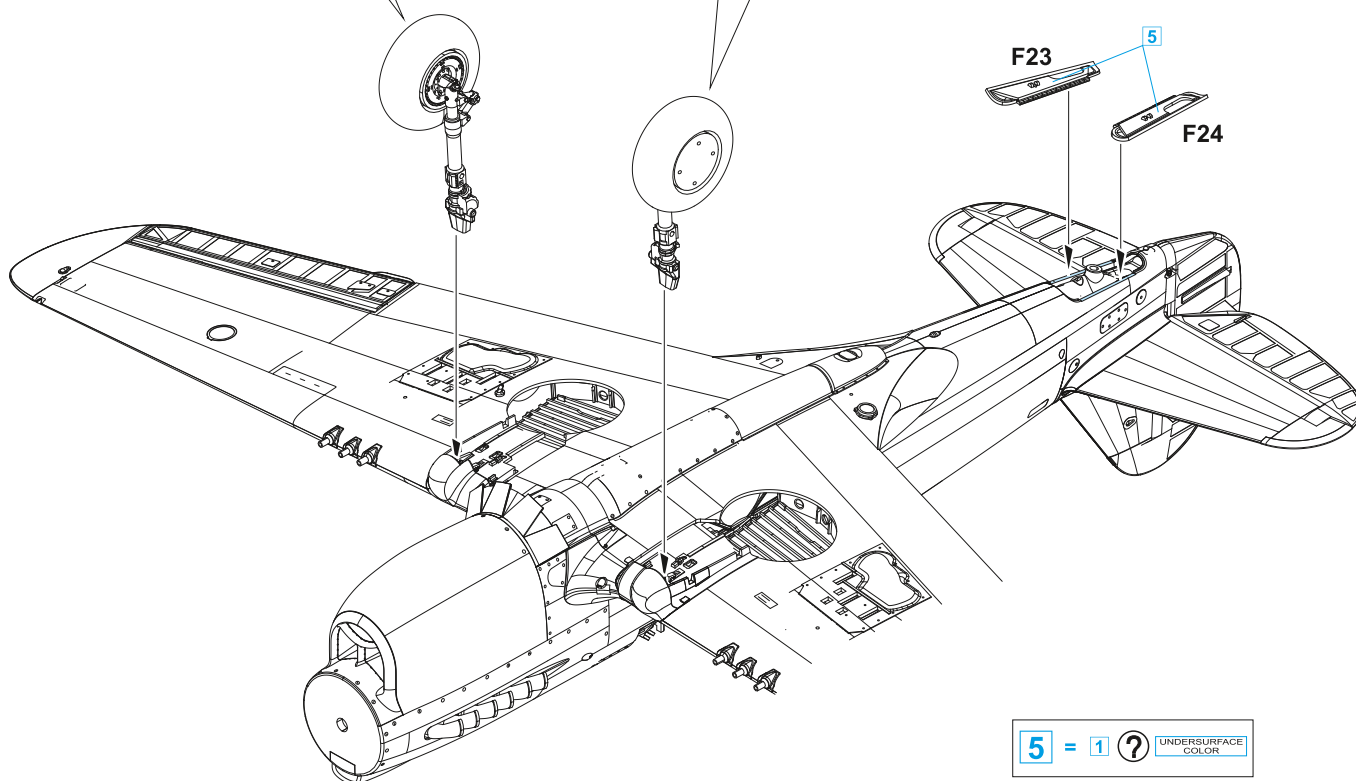
**K** 2 pcs.



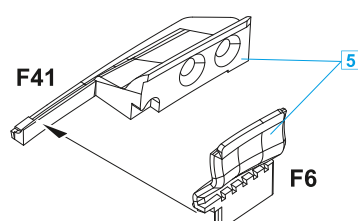
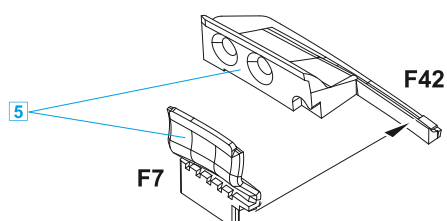
**L**

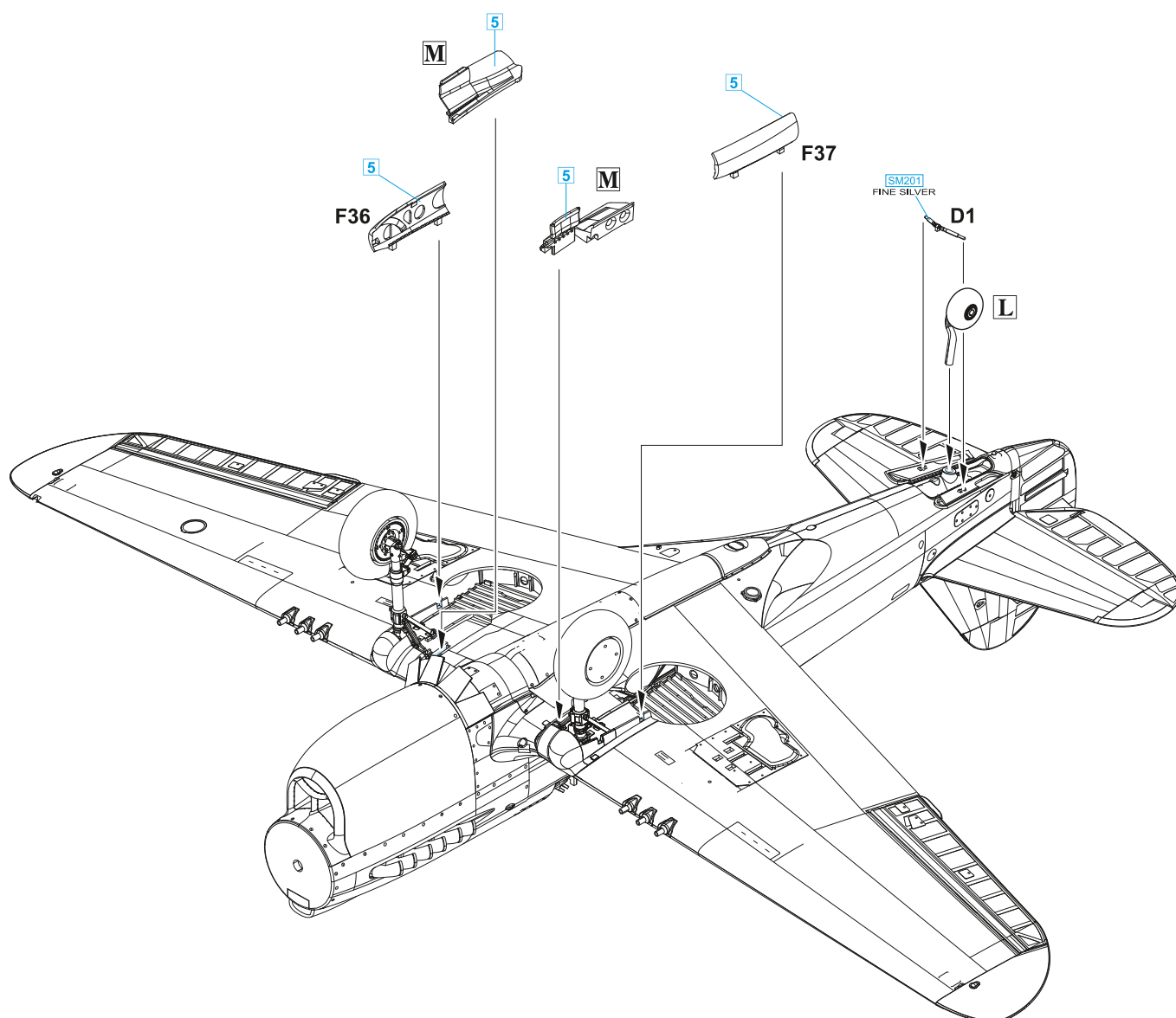
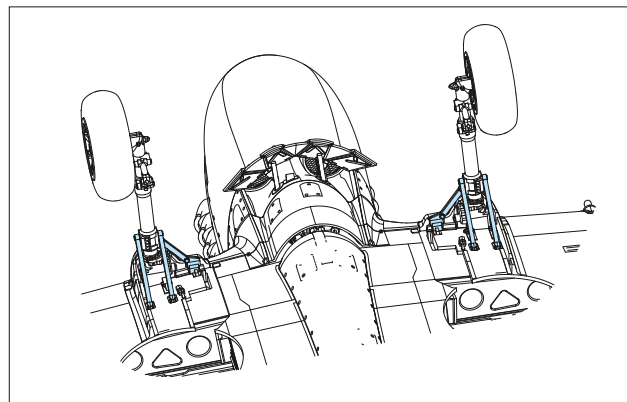
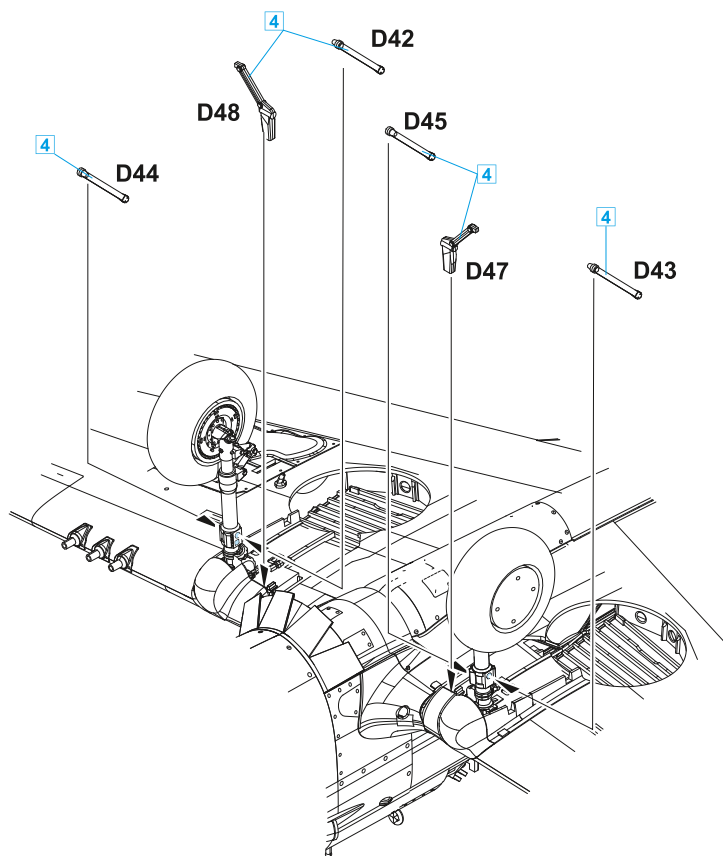


4 = H8 C8 SILVER ? UNDERSURFACE COLOR



**M**

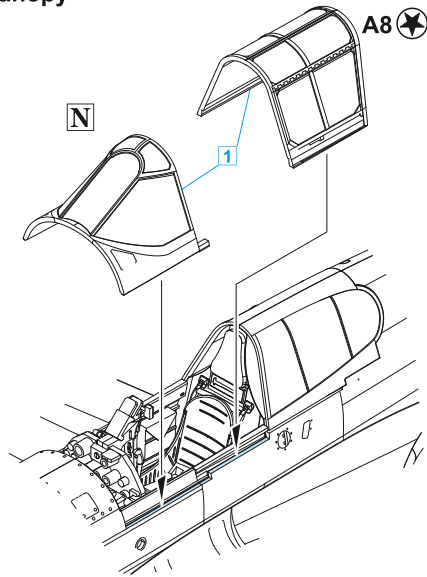
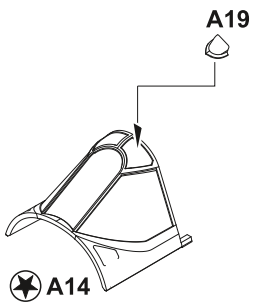




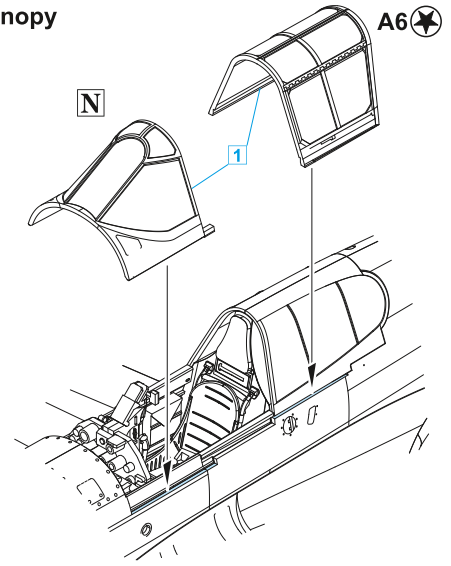
N

closed  
canopy

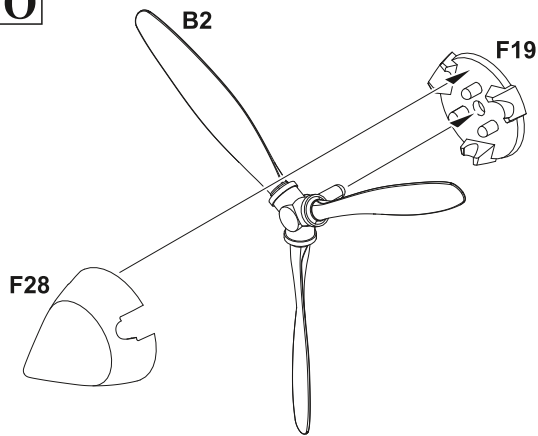
open  
canopy



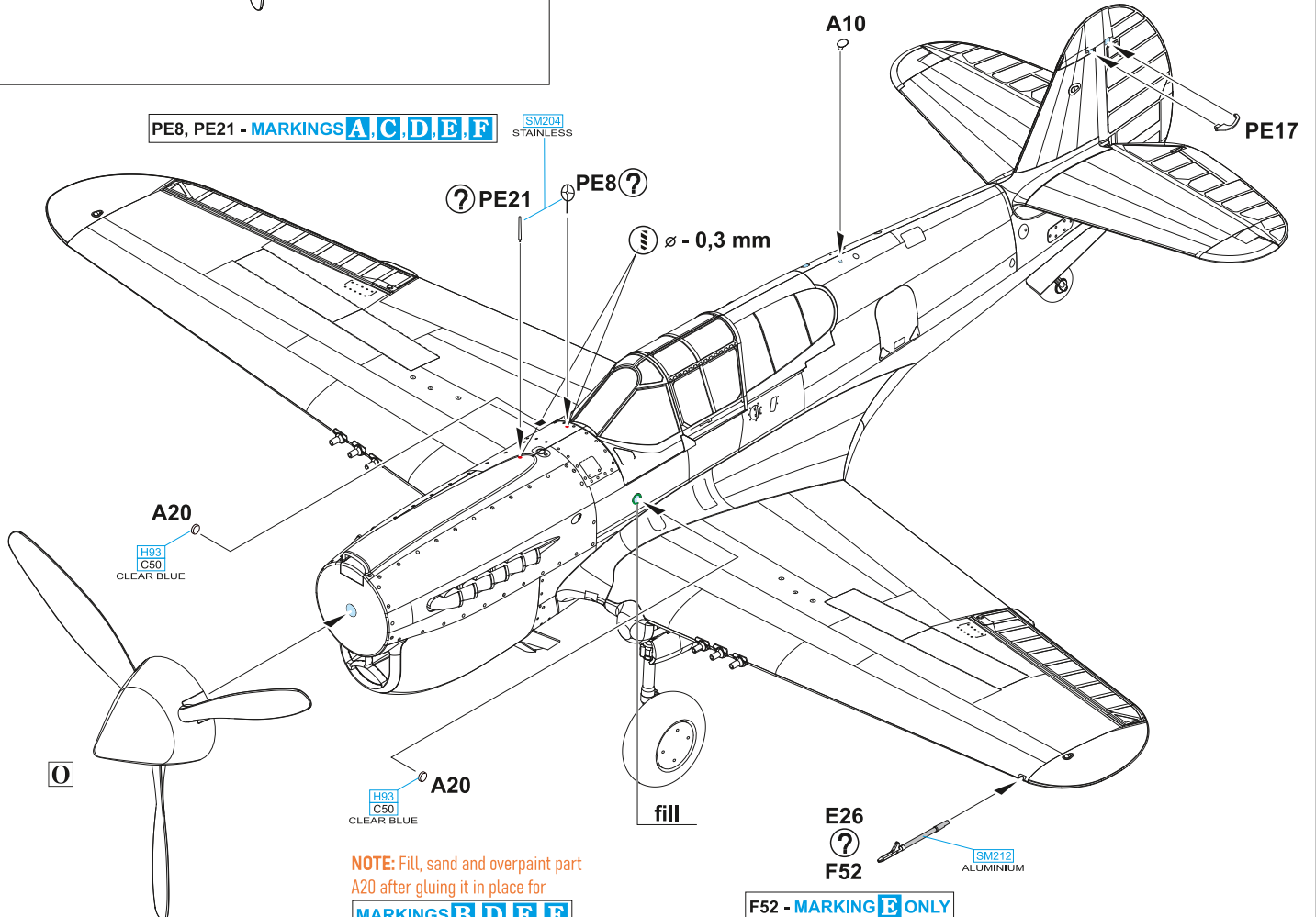
?

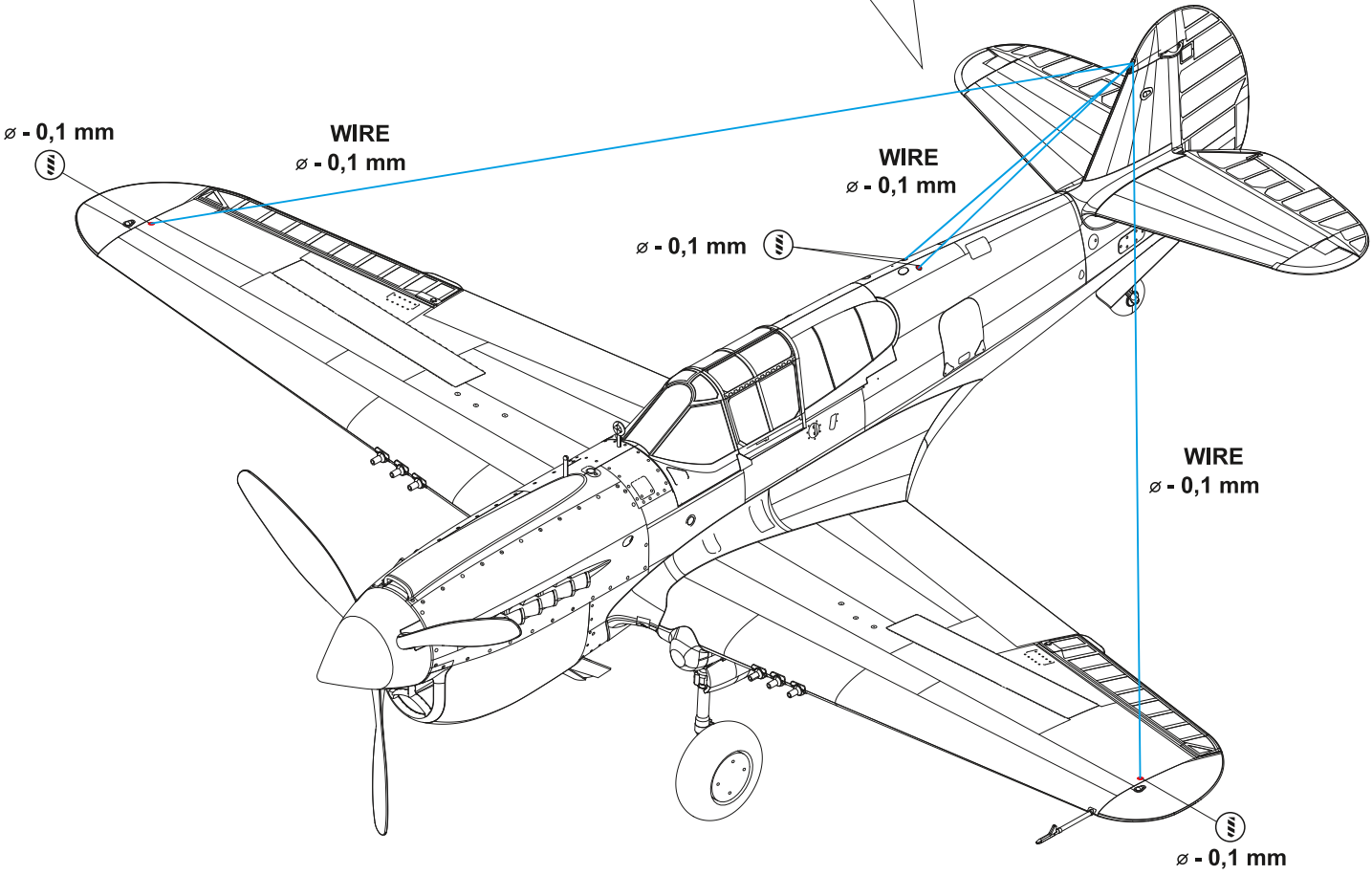
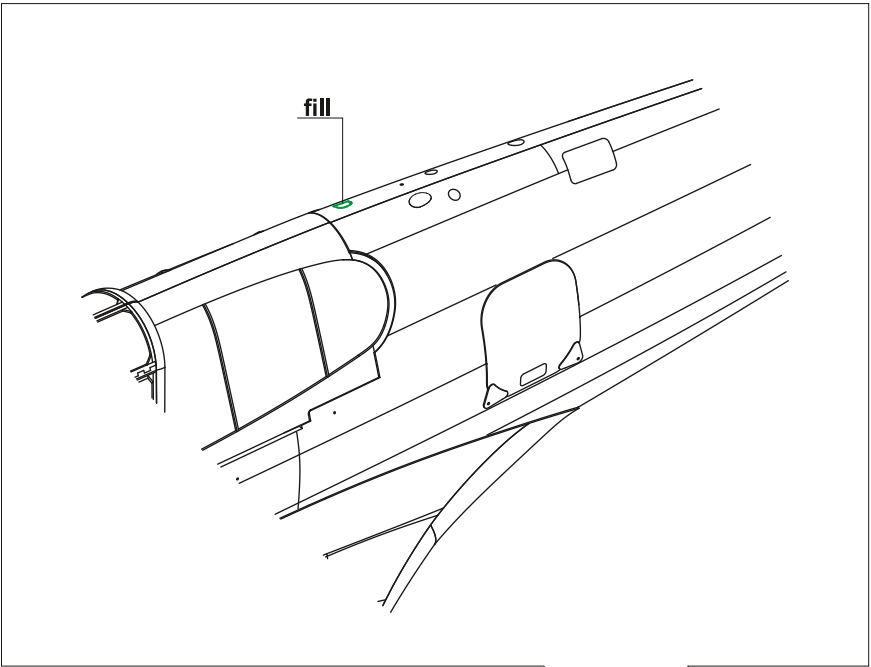


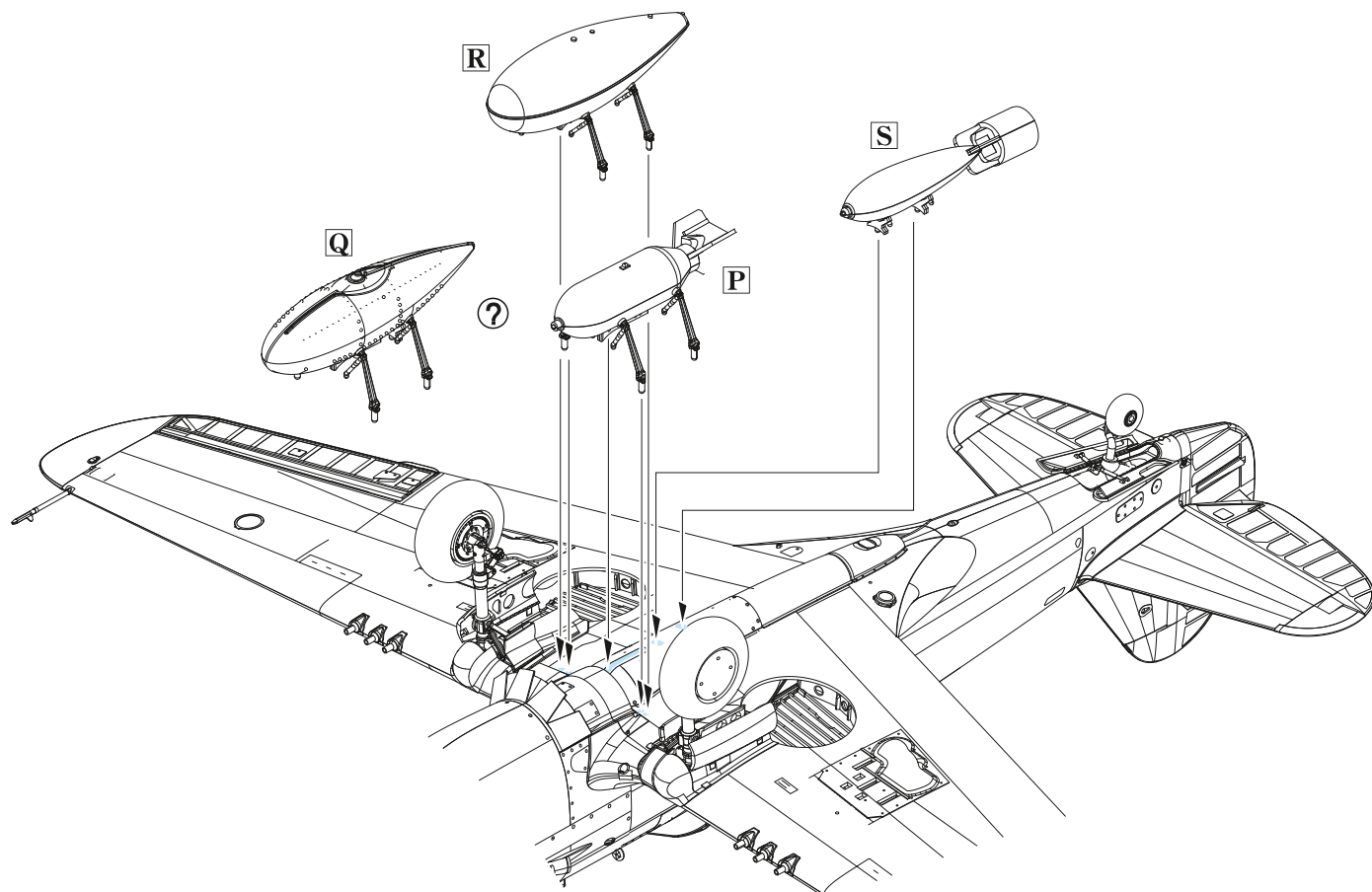
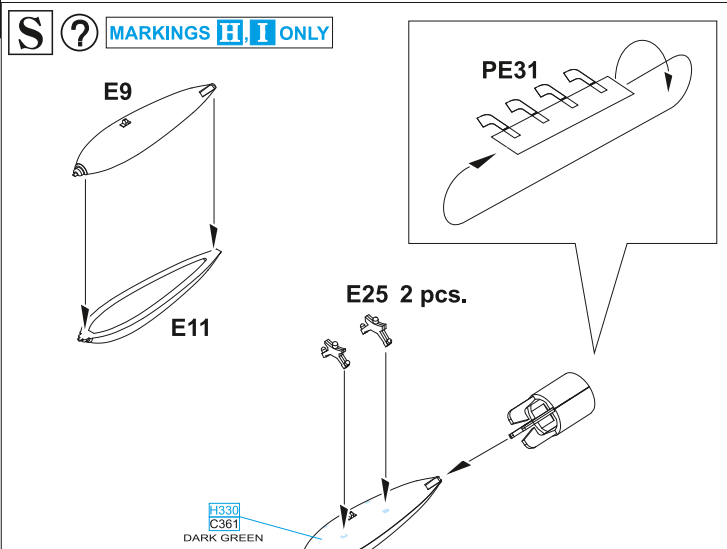
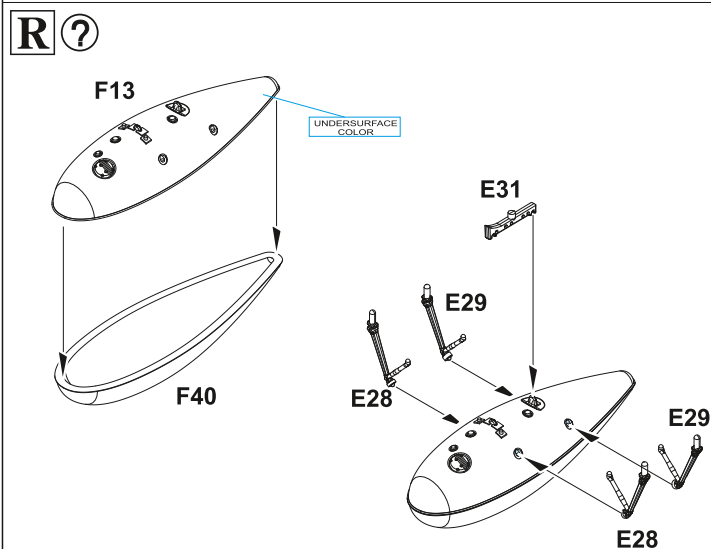
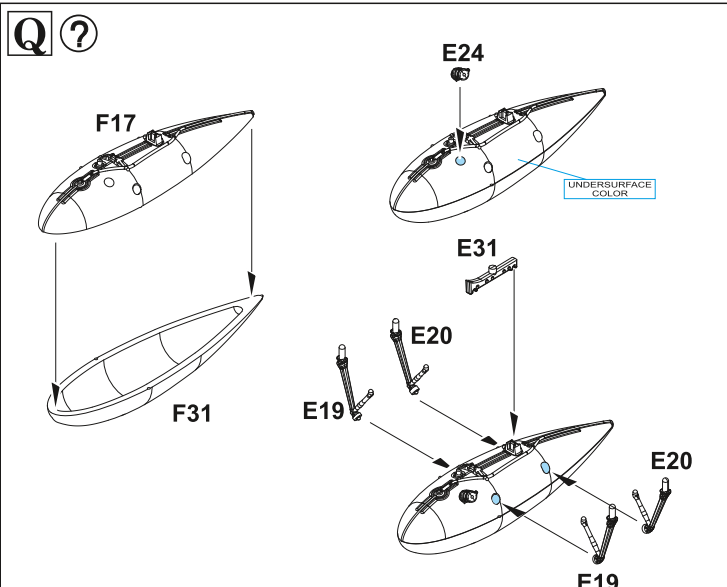
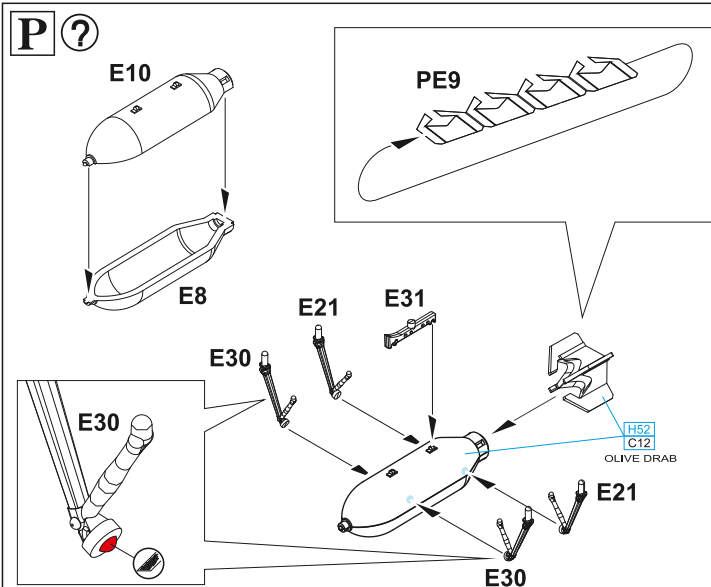
O



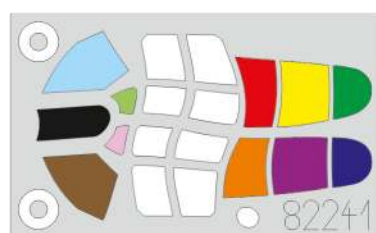
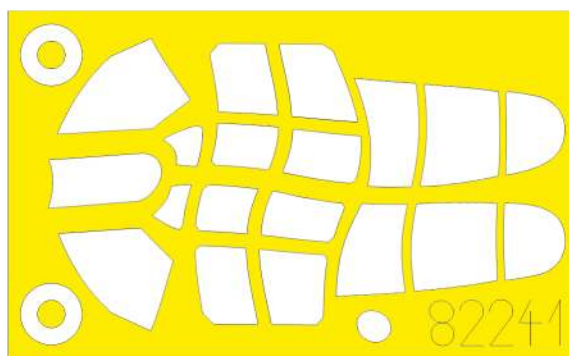
PE8, PE21 - MARKINGS **A,C,D,E,F** SM204 STAINLESS



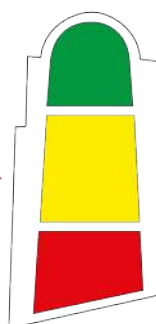




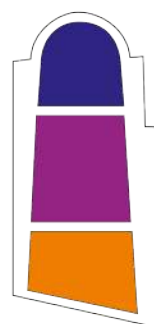
82241



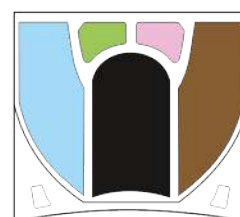
A12



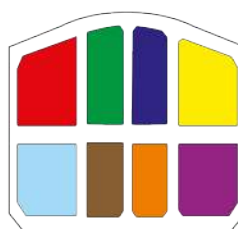
A11



A13 ? A14



A6 ? A7 ? A8



A18



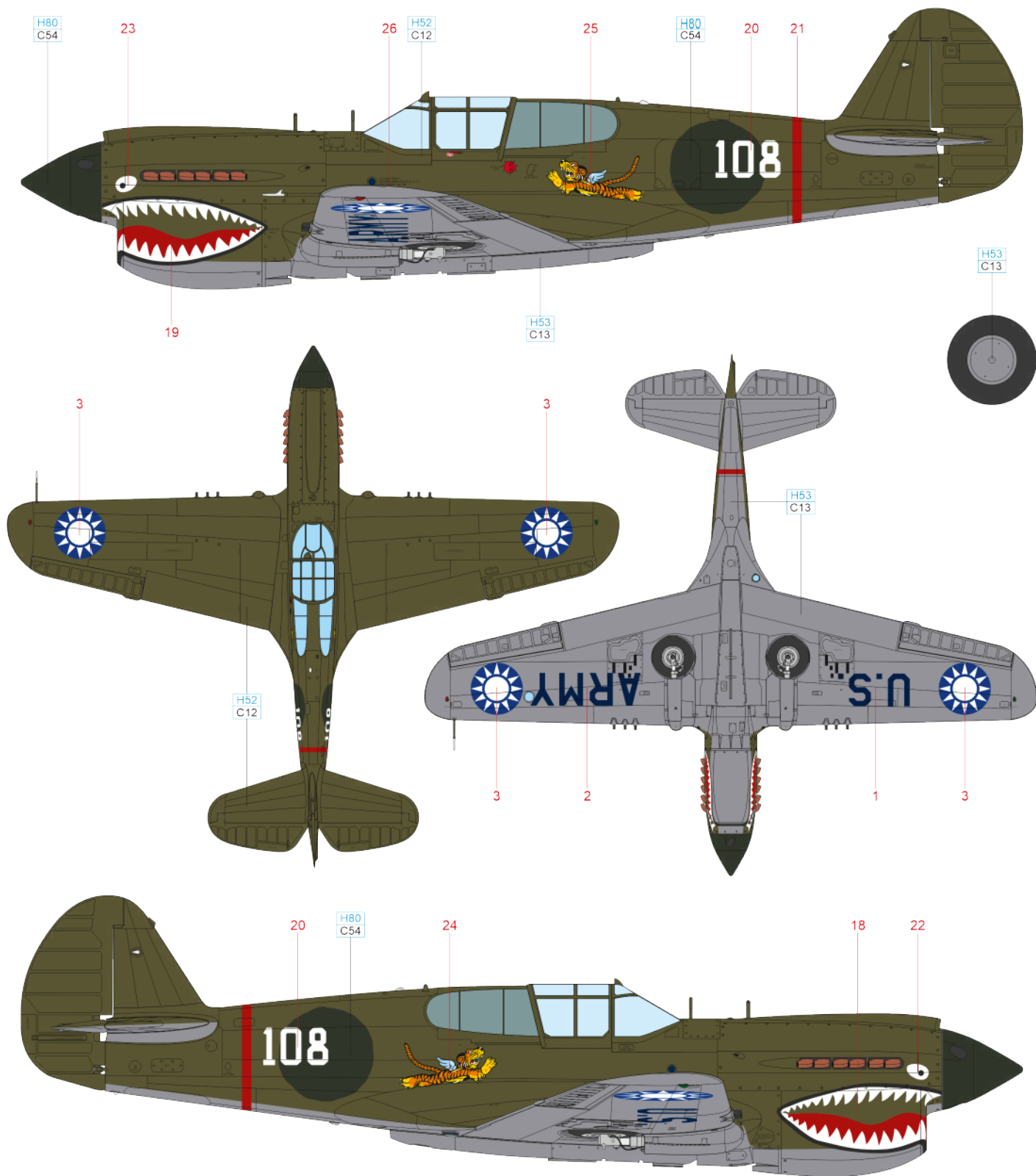
D46



LIQUID MASK

## A

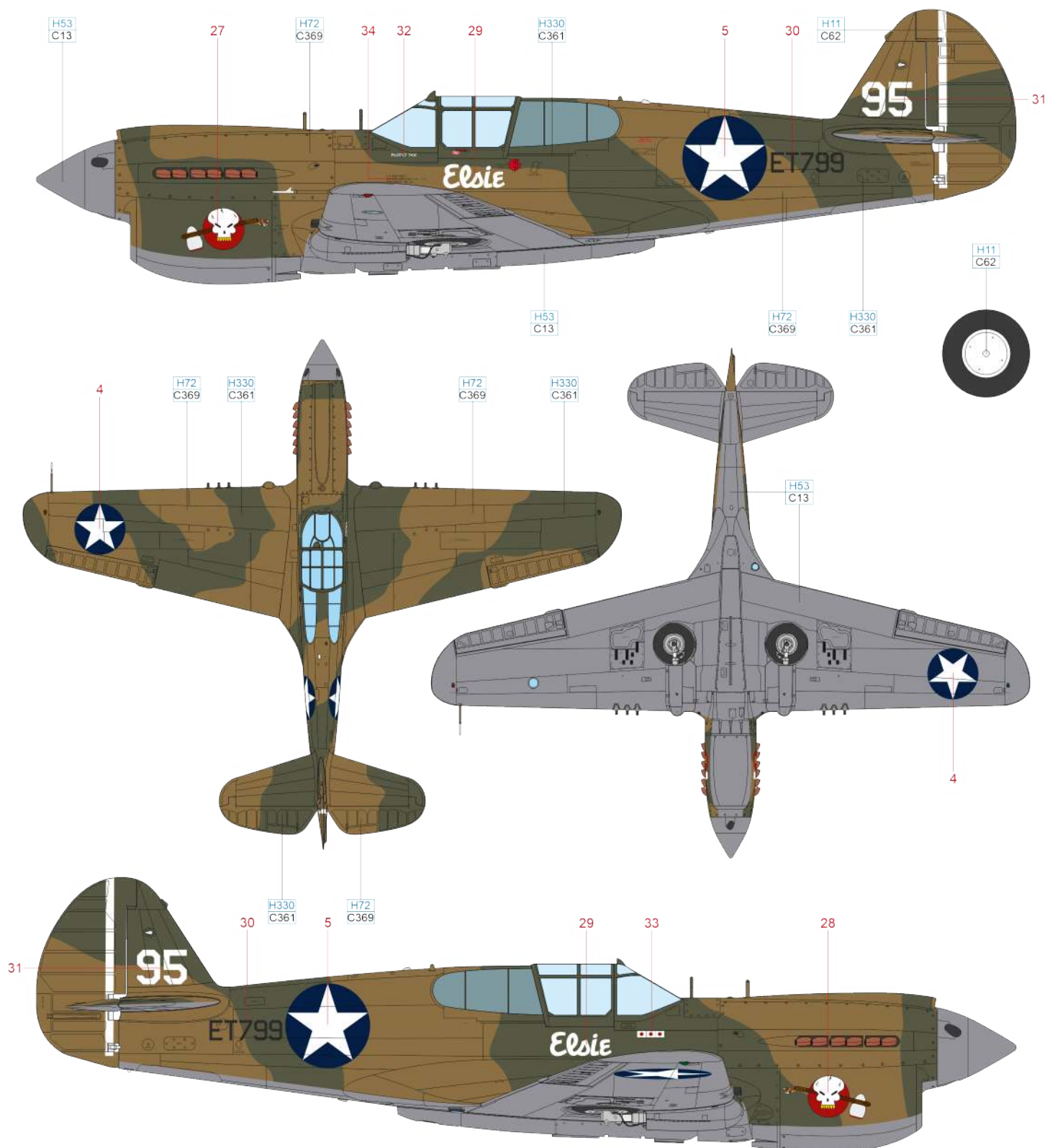
David Lee „Tex“ Hill byl nejúspěšnějším esem Chennaultových Létajících tygrů (American Volunteer Group), když sestřelil 12,25 japonských letadel a dvě zničil na zemi. Dalších šest plus čtyři poškozené letouny přidal poté, co vstoupil do služby u USAAF, a stal se tak trojnásobným stíhacím esem. Mladý David Hill zaplatil společně s kamarádem místnímu pilotovi Marionu P. Hairovi za let v letadle Travel Air 4000 a byl tím zážitkem natolik ohromen, že se po absolvování Austin College v roce 1938 přihlásil k námořnictvu. Pilotní odznak získal v listopadu 1939 a létal na TBD Devastator a SB2U Vindicator. V roce 1941 odešel od námořnictva, aby se připojil k 1. americké dobrovolnické skupině (AVG) a ve výcvikovém programu v Barmě se přeskótil na P-40. Krátce poté se stal velitelem 2. roje (Panda Bears) a poté velitelem squadrony. Po rozpuštění AVG Hill vstoupil do řad USAAF a když se v USA vyléčil z malárie a úplavice, převzal 4. listopadu 1943 velení 23<sup>rd</sup> FG. Po návratu do USA na konci roku 1944 sloužil od září 1945 jako velitel 412<sup>th</sup> FG létající na stíhačkách P-80. V červnu 1946 odešel z USAF, ale vstoupil do Texaské národní letecké gardy a byl jmenován brigádním generálem. Zemřel 11. října 2007 ve věku 92 let. Jeho P-40E z doby služby v AVG nesl čínské výstorné znaky, které byly namalovány přes původní americké. Trupové US znaky však byly přemalovány blíž nespecifikovanou tmavě zelenou barvou a na trupu se objevila malba typického maskota Létajících tygrů.



|                    |                   |                     |                   |                   |                   |
|--------------------|-------------------|---------------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| <b>KHAKI GREEN</b> | <b>H80</b><br>C54 | <b>NEUTRAL GRAY</b> | <b>H53</b><br>C13 | <b>OLIVE DRAB</b> | <b>H52</b><br>C12 |
|--------------------|-------------------|---------------------|-------------------|-------------------|-------------------|

## B ET795, 1Lt. Clay Tice, Jr, 9<sup>th</sup> FS, 49<sup>th</sup> FG, Darwin, Austrálie, 1942

Dlouholetý stíhací pilot, který sloužil na dvou bojištích, pacifickém a evropském, sice nedosáhl statutu stíhacího esa (zaznamenal tři sestřely), ale proslavil se jako jeden ze dvou prvních Američanů, kteří vkročili během 2. světové války na japonskou půdu. Stalo se tak 25. srpna 1945, kdy při přepadové misi na Kjúšú Tice přistál se svým P-38 na letišti Nittagahara, když doprovázel jiného pilota, kterému docházelo palivo. Clay Tice, Jr. sloužil na začátku války u 49<sup>th</sup> FG v Pacifiku, kde létal na P-39. Poté absolvoval bojový turnus jako velitel 507<sup>th</sup> FS, 404<sup>th</sup> FG v Evropě. Následně se vrátil k 49<sup>th</sup> FG jako velitel skupiny počínaje 16. červencem 1945. Jeho letouny nesly jméno Elsie, tento P-40E z jeho prvního působení u 49<sup>th</sup> FG nebyl výjimkou. Příd' zdobil motiv lebky a sekery. Spodní plochy, původně v barvě Sky, byly pravděpodobně přetřeny neutrální šedou. Během tohoto procesu byly u Warhawků dodaných 49<sup>th</sup> FG v britské kamufláži přetřeny také vrtulové kužely, původně v barvě Sky. Opět se zdá, že byla použita barva Neutral Gray.

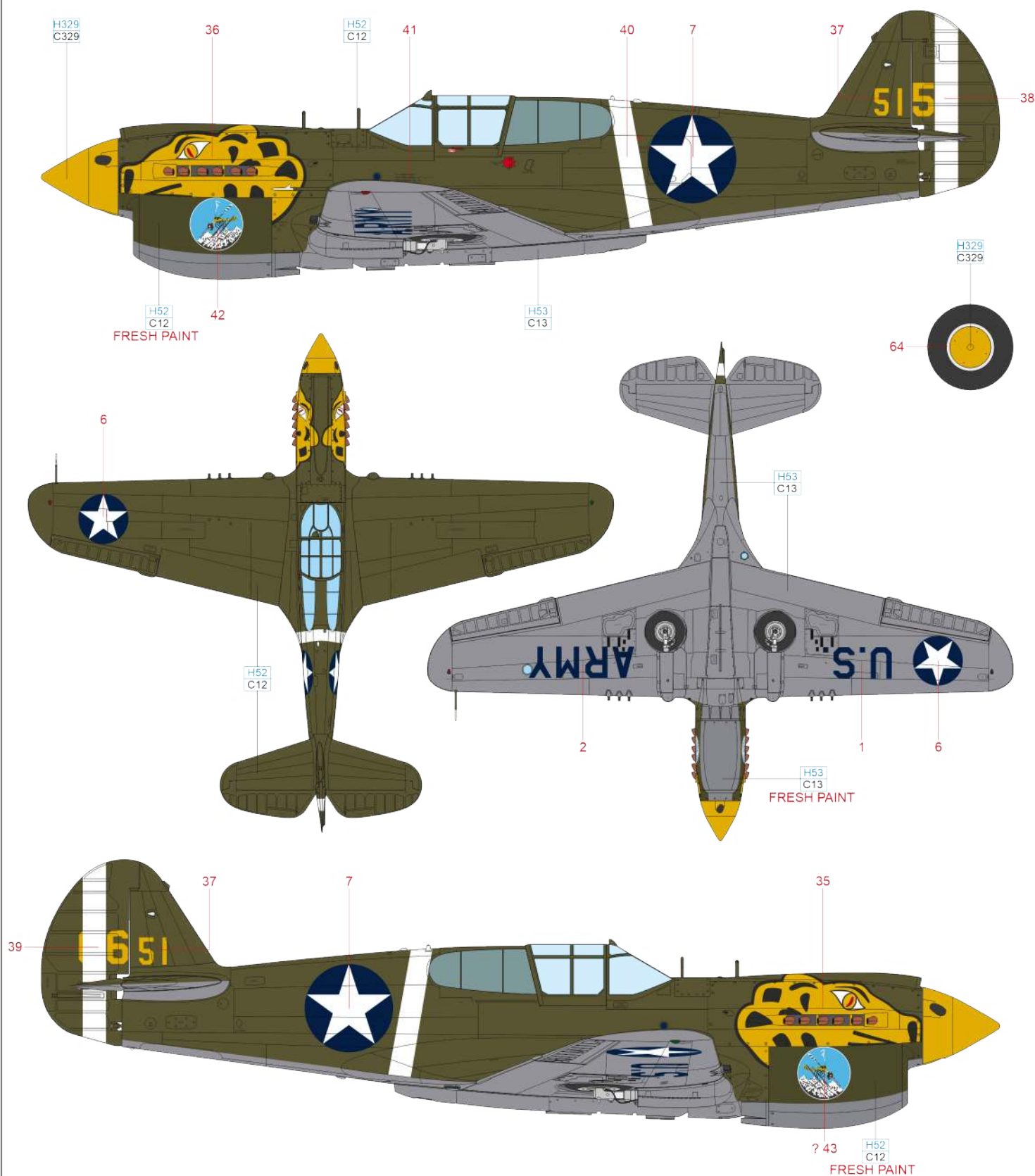


DARK GREEN H330 C361 DARK EARTH H72 C369 NEUTRAL GRAY H53 C13 FLAT WHITE H11 C62

eduard

## C 11<sup>th</sup> FS, 343<sup>rd</sup> FG, Aljaška, 1942

343<sup>rd</sup> FG se proslavila svými operacemi proti japonským silám v oblasti Aleutského souostroví a operovala také z území Aljašky. Drsné podmínky si vybraly svou daň jak na letcích, tak na jejich strojích, opravy a výměny dílů byly na denním pořádku. V tomto případě dostal letoun nejen novou směrovku s částí sériového čísla jiného letounu, z jiného stroje byl i spodní kryt motoru, který narušil malbu tygří hlavy, tak typické pro Warhawky Aleutských tygrů. Zbyly jen části mimo vyměněný kryt, na kterém se ale objevil symbol s rozzuřeným komárem nad Aleutskými horami. Jednalo se pravděpodobně o osobní symbol pilota. Vzhledem k tomu, že existuje pouze jedna fotografie letounu v tomto stavu markingu, nevíme, zda byl tento znak namalován také na pravé straně přídě.

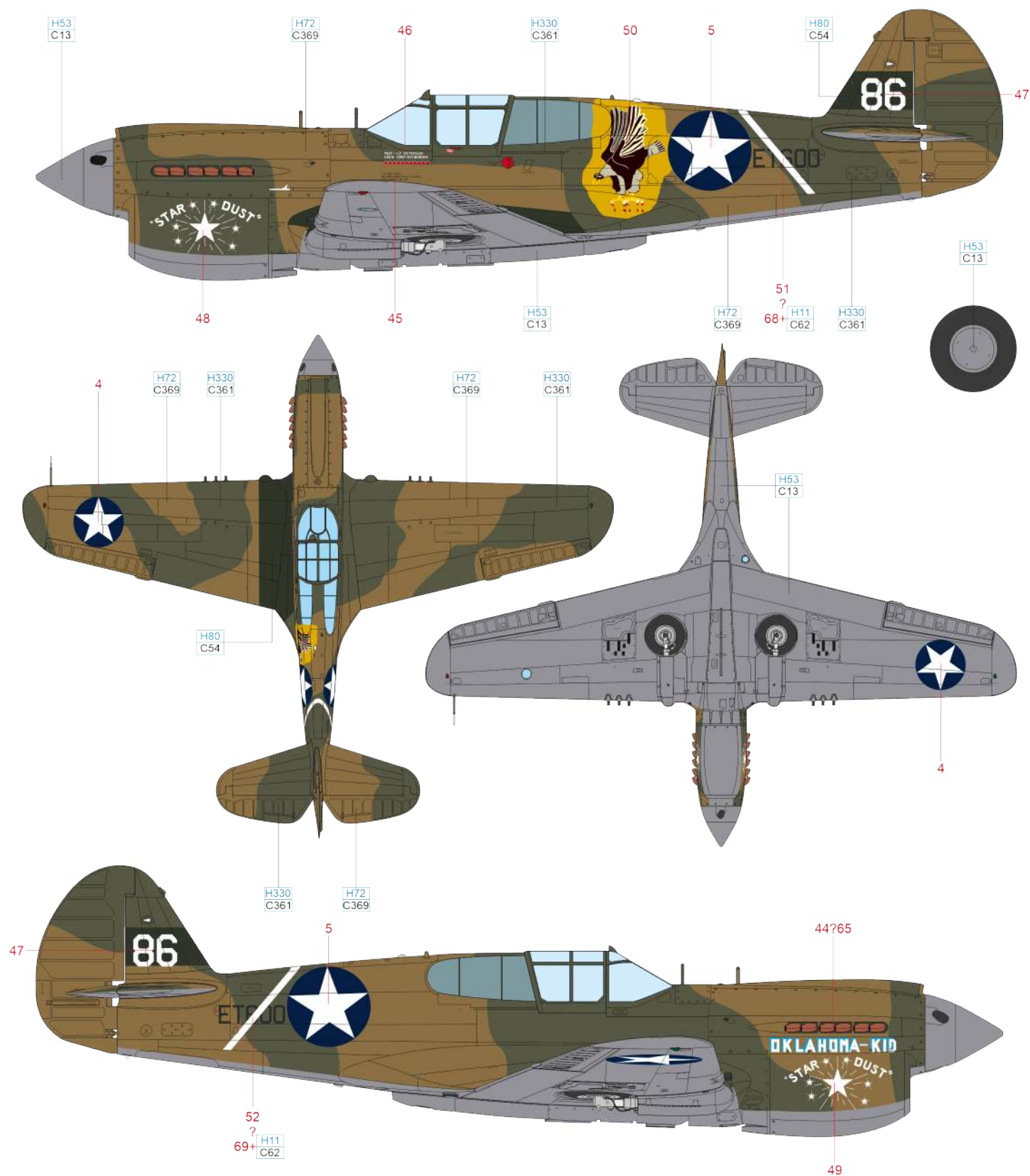


OLIVE DRAB H52 C12 NEUTRAL GRAY H53 C13 YELLOW H329 C329

eduard

## D ET600, Lt. Andrew J. Reynolds, 9<sup>th</sup> FS, 49<sup>th</sup> FG, Darwin, Austrálie, srpen 1942

Andrew Jackson Reynolds se narodil 17. srpna 1917 v Seminole v Oklahomě. Před vstupem do armádních záloh v listopadu 1940 vystudoval chemické inženýrství na Oklahomské univerzitě. Dne 12. července 1941 byl vyřazen jako pilot na Kelly Field a připojil se k 20<sup>th</sup> PS (Prov) v Austrálii. S jednotkou se přesunul na Jávu a stal se tam příslušníkem 17<sup>th</sup> PS (Prov). Po útěku zpět do Austrálie nastoupil k 9<sup>th</sup> FS u 49<sup>th</sup> FG. Svého prvního individuálního vítězství dosáhl 18. února 1942, kdy nad Jávou sestřelil Zero. Předtím se podílel z jedné třetiny na sestřelu letounu, který byl zanesen do záznamů jako Bf 110, ale ve skutečnosti se jednalo o Mitsubishi G3M od 1. Kókútai, pilotované WO Seiai Iwamotoem. Na konci války měl Reynolds na svém kontě 9,33 vzdušného vítězství a během války byl povyšován až do hodnosti podplukovníka. Po válce zůstal ve službě v řadách USAF a v roce 1969 odešel do výslužby jako plukovník. Jeho P-40E-1 Star Dust byl známý malbou orla ve žlutém poli na levé straně trupu. Ostatní členové jeho roje jej napodobili a vytvořili tak známý „Eagle Flight“. Vzhled nápisu Star Dust a související grafiky na přídě se v průběhu času měnil, toto zobrazení představuje ranější verzi. Na pravoboku přibyl dodatečný nápis Oklahoma Kid a není známo, která barva byla použita jako stínování bílé. Obtisk nabízí žlutou nebo modrou variantu, které se jeví jako nejpravděpodobnější.

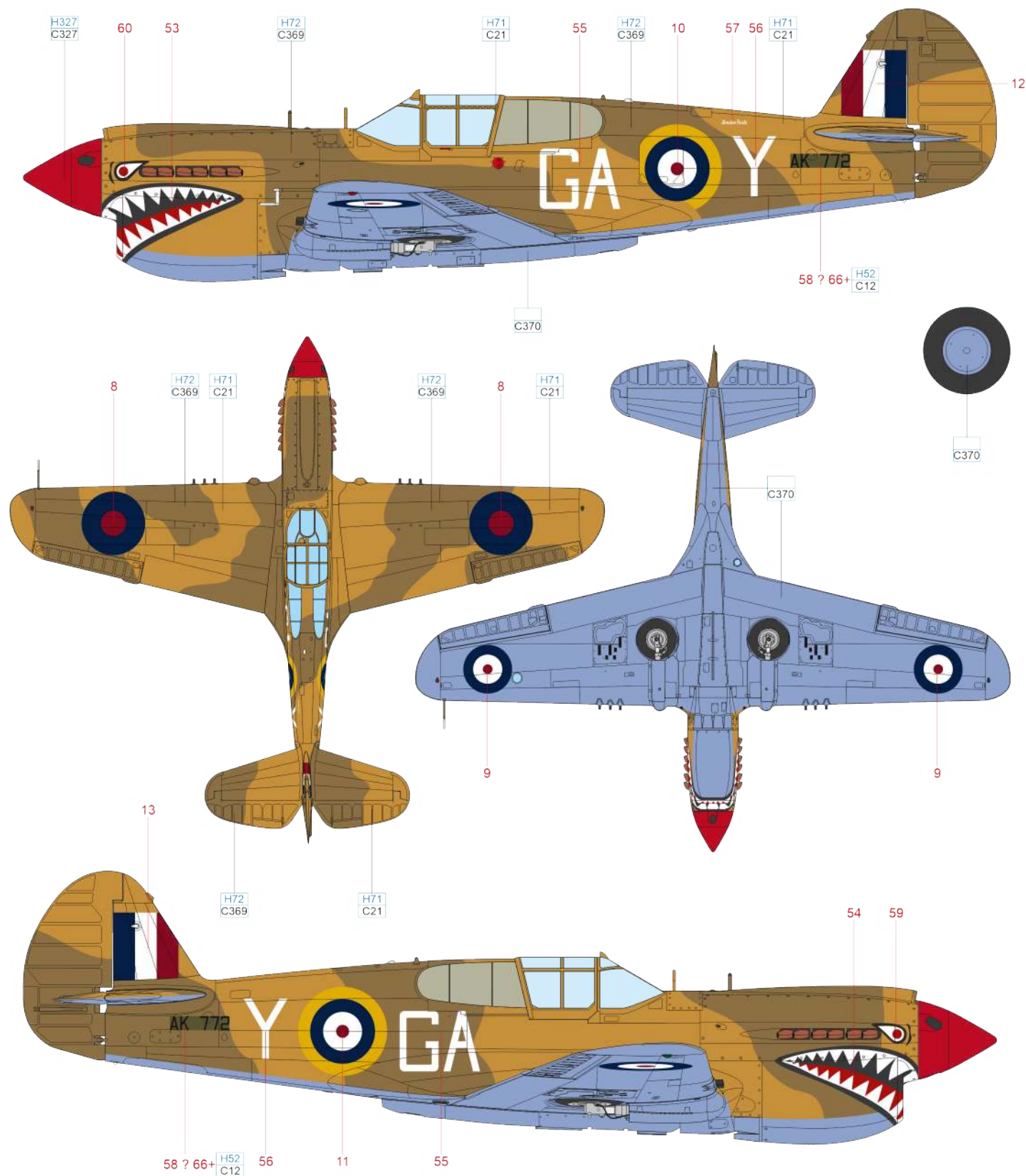


|            |           |            |          |              |         |       |         |            |         |
|------------|-----------|------------|----------|--------------|---------|-------|---------|------------|---------|
| DARK GREEN | H330 C361 | DARK EARTH | H72 C369 | NEUTRAL GRAY | H53 C13 | GREEN | H80 C54 | FLAT WHITE | H11 C62 |
|------------|-----------|------------|----------|--------------|---------|-------|---------|------------|---------|

eduard

# E AK772, Sqn. Ldr. Clive Caldwell, F/Sgt Henry G. Burney, No. 112 Squadron (RAF), LG152 Gambut, Libye, březen-květen 1942

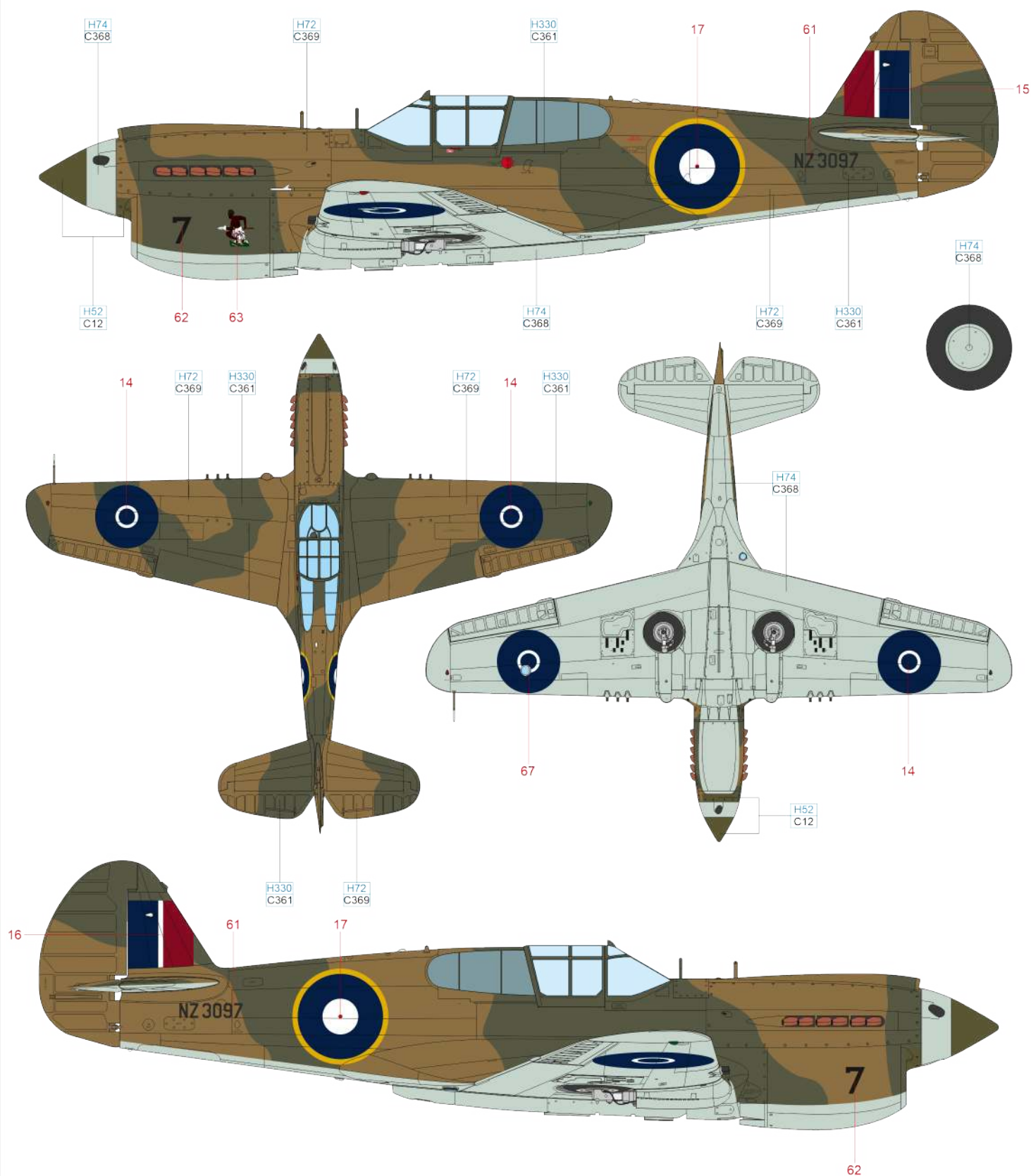
Clive Robertson Caldwell se stal nejúspěšnějším australským stíhacím pilotem druhé světové války. Sestřelil 27 nepřátelských letadel jednotlivě a tři společně. Také si připsal šest pravděpodobně zničených a 15 poškozených nepřátelských letadel, to vše během více než 300 operačních letů. Pouze osmi vzdušných vítězství dosáhl na Spitfiru, typu, na kterém létal během svého působení v jihozápadním Pacifiku. Díky zbylým 19 sestřelům se stal nejúspěšnějším pilotem P-40 napříč všemi letectvy a také nejúspěšnějším spojeneckým pilotem v severní Africe. Velitelem slavné No. 112 Squadron RAF se stal 6. ledna 1942, v té době už byl trojnásobným esem. Po návratu do Austrálie převzal velení No. 1 Fighter Wingu RAAF. Později byl vyslán do Mildury, aby velel No. 2 Operational Training Unit, a poté byl pověřen velením No. 80 Fighter Wing. Jako velitel této jednotky sehrál hlavní roli v rebelii nazvané „Morotai Scrutiny“ a byl také postaven před vojenský soud za podíl na pašování alkoholu letadly RAAF na Morotai, kde byl následně prodáván Američanům. Caldwell byl v lednu 1946 degradován na hodnost Flight Lieutenant a následující měsíc opustil službu. V poválečném období úspěšně podnikal v oděvním průmyslu. Zemřel 5. srpna 1994 ve věku 83 let. Na tomto Kittyhawku pojmenovaném London Pride létal jako velitel No. 112 Sqn a dělil se o něj se Sgt. Henrym Burneyem.



|              |     |            |      |            |      |     |      |            |     |
|--------------|-----|------------|------|------------|------|-----|------|------------|-----|
| MIDDLE STONE | H71 | DARK EARTH | H72  | AZURE BLUE | C370 | RED | H327 | OLIVE DRAB | H52 |
|              | C21 |            | C369 |            |      |     | C327 |            | C12 |

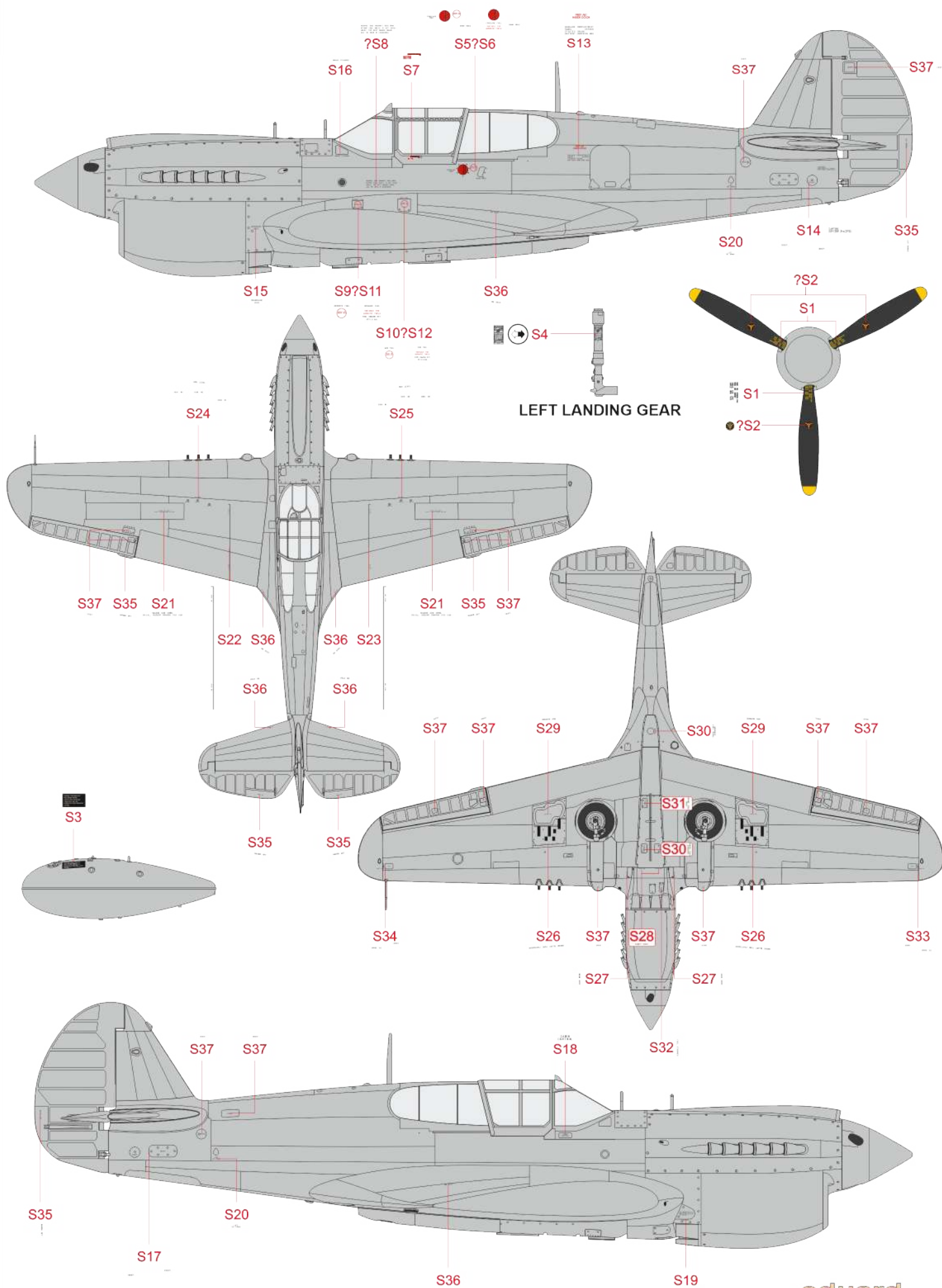
# F NZ3097, F/O Aitken M. Davis, No. 15 Squadron RNZAF, Espiritu Santo, duben 1943

Aitken Maxwell Davis se narodil 8. ledna 1922. K No. 15 Squadron se připojil v říjnu 1942 na Tongu a tam létal na tomto P-40E-1 číslo 7 od listopadu 1942 do února 1943. Když se peruť v březnu 1943 přesunula do Nadi na Fidži, létal na tomto letounu znovu. V dubnu jej převezl z Nadi do Port Villy v Nové Kaledonii a poté 12. dubna 1943 na Espiritu Santo. Davis absolvoval dvě operační túry, obě v oblasti Šalamounových ostrovů a absolvoval 173 operačních letových hodin. Během první túry byl těžce zraněn do levého ramene a nohy, ale navzdory zraněním dokázal poškozený letoun dotáhnout na základnu, kde provedl úspěšné nouzové přistání. Zranění mu nezabránilo vrátit se po uzdravení k bojové činnosti, během níž zničil tři japonské letouny. Jedním z nich bylo Zero a dvě další oběti byly blíže neurčené japonské střemhlavé bombardéry. Aitken M. Davies zemřel 19. června 1986.



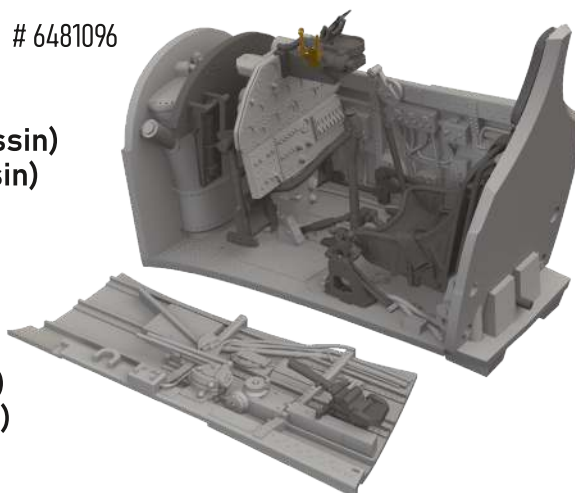
|            |           |            |          |     |          |            |         |
|------------|-----------|------------|----------|-----|----------|------------|---------|
| DARK GREEN | H330 C361 | DARK EARTH | H72 C369 | SKY | H74 C368 | OLIVE DRAB | H52 C12 |
|------------|-----------|------------|----------|-----|----------|------------|---------|

eduard



- 481155 P-40E landing flaps (PE-Set)
- FE1498 P-40E seatbelts STEEL (PE-Set)
- 644295 P-40E LööK (Brassin)
- 644298 P-40E w/ rounded exhaust stacks LööKplus (Brassin)
- 644300 P-40E w/ fishtail exhaust stacks LööKplus (Brassin)
- 6481057 P-40E wheels diamond tread (Brassin)
- 6481058 P-40E wheels cross tread (Brassin)
- 6481059 P-40E wheels block tread (Brassin)
- 6481060 P-40 exhaust stacks rounded PRINT (Brassin)
- 6481061 P-40 exhaust stacks fishtail PRINT (Brassin)
- 6481064 P-40 seat w/ integral belts Type 1 PRINT (Brassin)
- 6481065 P-40 seat w/ integral belts Type 2 PRINT (Brassin)
- 6481066 P-40E radio compartment PRINT (Brassin)
- 6481067 P-40 wheel bays PRINT (Brassin)
- 6481068 P-40 wheel bays with canvas PRINT (Brassin)
- 6481069 P-40E engine PRINT (Brassin)
- 6481075 P-40E gun bays PRINT (Brassin)
- 6481076 P-40 1000lb US bomb (Brassin)
- 6481077 P-40 250lb Mk.2 British bomb PRINT (Brassin)
- 6481078 P-40 30lb frag bombs PRINT (Brassin)
- 6481079 P-40 500lb M64 US bombs (Brassin)
- 6481080 P-40 500lb GP British bomb PRINT (Brassin)
- 6481081 P-40 250lb Mk.1 British bomb PRINT (Brassin)
- 6481082 P-40 250lb MC British bombs PRINT (Brassin)
- 6481083 P-40 100lb M30 US bombs PRINT (Brassin)
- 6481084 P-40 75gal drop tank PRINT (Brassin)
- 6481085 P-40 52gal drop tank PRINT (Brassin)
- 6481096 P-40E cockpit PRINT (Brassin)
- 6481097 P-40E radiators upgrade set PRINT (Brassin)
- 6481098 P-40 cold weather exhaust stacks fishtail PRINT (Brassin)
- 6481099 P-40 cold weather exhaust stacks rounded PRINT (Brassin)
- 6481100 P-40E tail wheel bay PRINT (Brassin)
- 3DL48208 P-40E SPACE (3D Decal Set)
- D48119 P-40E stencils (Decal Set)
- EX1089 P-40E (Mask)
- EX1120 P-40E US national insignia circular (Mask)

# 6481096

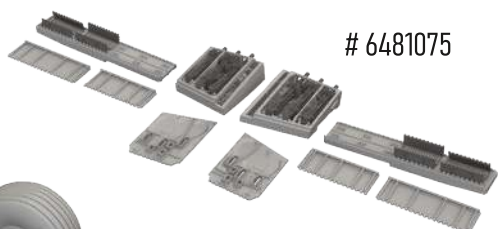


# 6481066

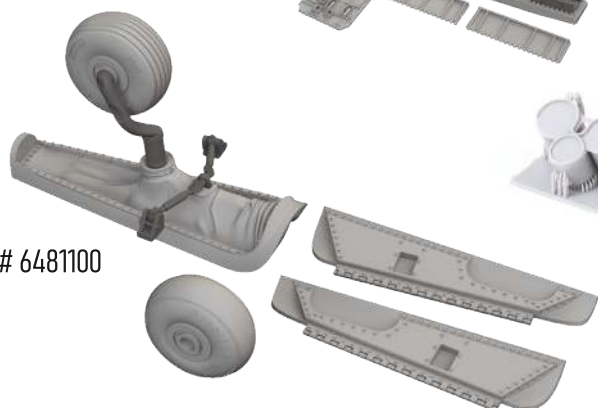


# 6481076

# 6481075



# 6481100



# 6481069

