

P-51D-5 Mustang™

eduard

1/48 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 # 84172

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.

Britská nákupní komise (British Buying Comitee) se v roce 1940 obrátila na společnost North American Aviation (NAA) s žádostí o výrobu strojů Curtiss P-40 pro RAF. Prezident NAA James Kindelberger ovšem místo toho nabídl vývoj zcela nového, lepšího letounu. Britové souhlasili a tým vedený šéfkonstruktérem 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 Allison V-1710-39 s výkonem 809 kW (1100 k). 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. Z toho důvodu 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 a vytvářel tak dodatečný tah. Výzbroj sestávala z dvou trupových a čtyř křídelních kulometů Browning ráže 12,7 mm (varianta Mk.Ia měla čtyři 20 mm kanony). 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 Spitfire Mk.V a měly více než dvojnásobný dolet. Motor ale kvůli svému jednostupňovému přepřínování dosahoval nejvyššího výkonu již v 3597 m a nad touto výškou jeho výkon rychle klesal. Protože se vzdušné boje nad Evropou odehrávaly výše, bylo rozhodnuto využívat Mustangy především jako průzkumné a útočné stroje. Americké vzdušné síly měly o nový letoun rovněž zájem, ale protože již měly nakontrahovány 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 Mustangu Mk.I dvoustupňově přepřínovaný 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 sériové verze, pro kterou zvolil licenční verzi Merlinu vyráběnou v USA Packardem. Jeho V-1650-1 prodělal oproti originálu řadu změn a na výsledný stroj tak již nebylo možno instalovat britské Merliny. Dvoustupňové přepřínování si vyžádalo mezichladič stlačeného vzduchu, který byl umístěn do zvětšeného chladiče pod trupem. Trupové kulomety 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 zahájena v květnu v Inglewoodu 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 skvělé stíhače, 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 Mustang 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 na sklonku roku 1943 vznikl „definitivní“ Mustang, verze P-51D. Výroba byla zahájena jak v Inglewoodu (stroje výrobních bloků se suffixem -NA) a v Dallasu (-NT). Vzhledem k nedostatku duralových vrtulí Hamilton Standard byla část produkce z Dallasu vybavena dutou ocelovou vrtulí Aeroproducts. Tyto stroje nesly označení P-51K.

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

Tvůrce es a neúnavný bojovník

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, 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.

Model: P-51D-5NA

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



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



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

INSTRUCTION SIGNS * INSTR. SYMBOL * INSTRUKTION SINNBILDEN * SYMBOLES * 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
POUŽÍT EDUARD MASK
NABARVIT

PARTS



DÍLY



TEILE



PIÈCES

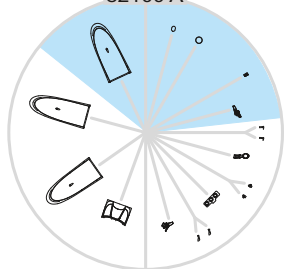


部品

PLASTIC PARTS

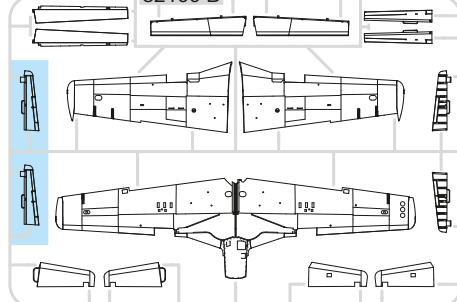
A>

82100 A



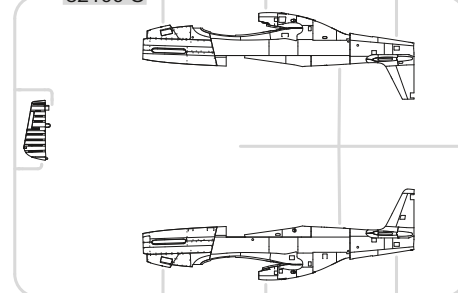
B>

82100 B



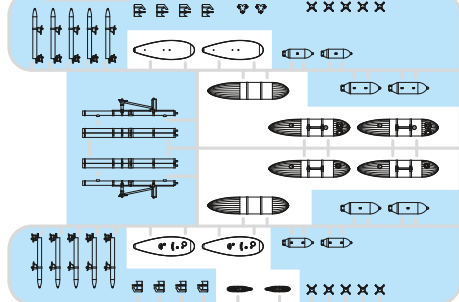
C>

82100 C



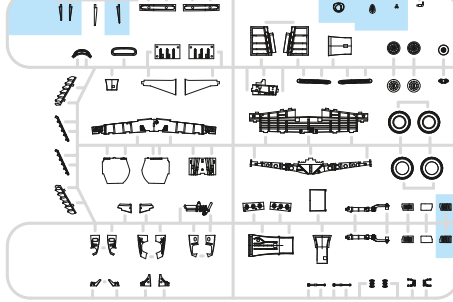
F>

82100 F



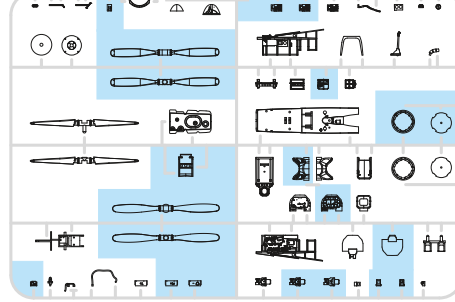
G>

82100 G



H>

82100 H



-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



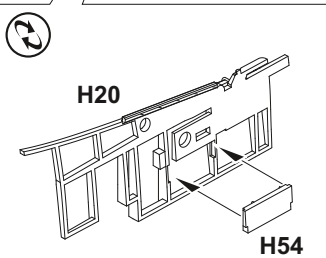
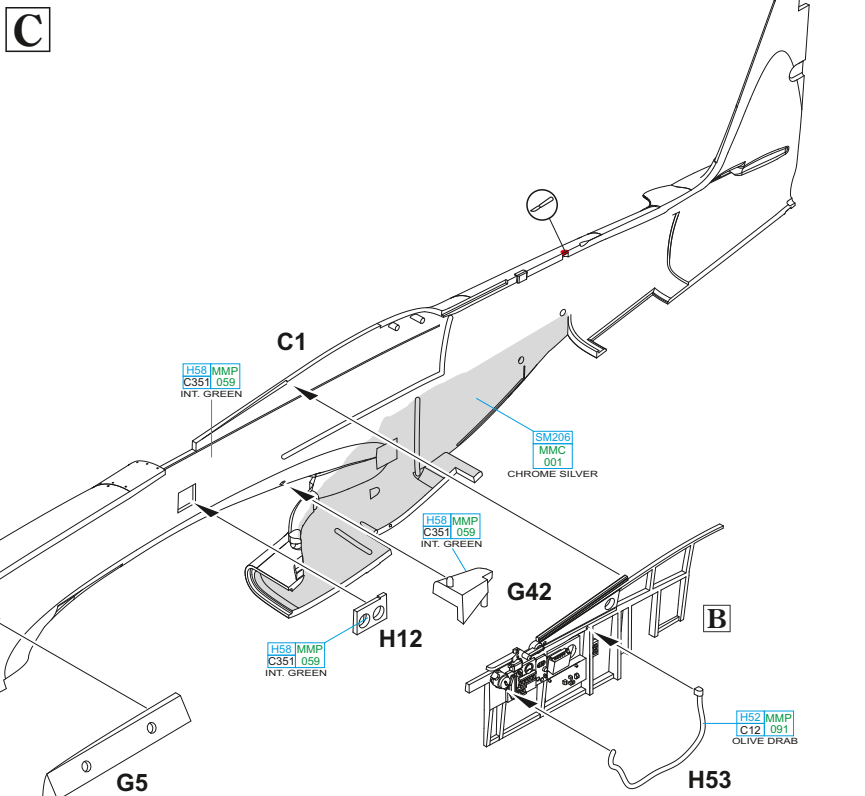
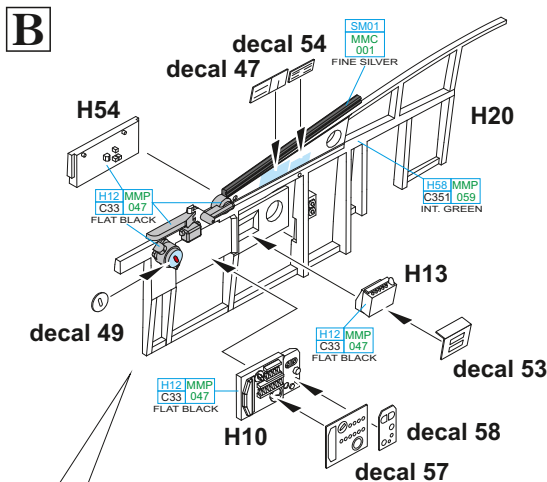
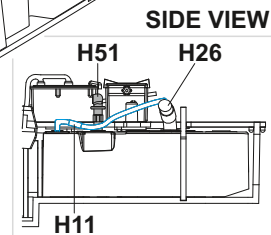
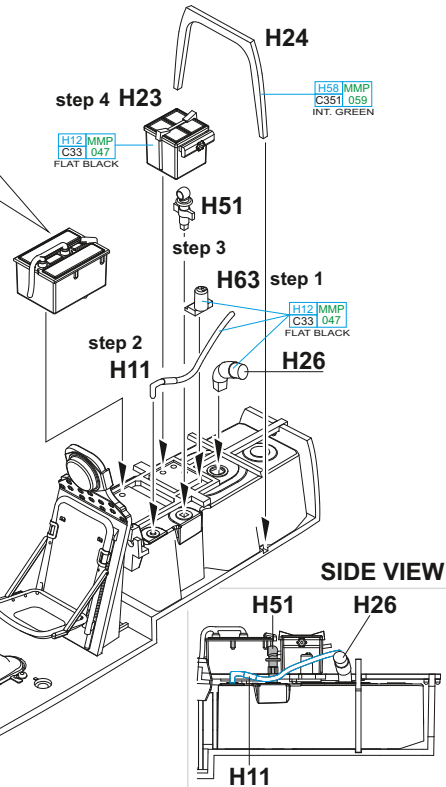
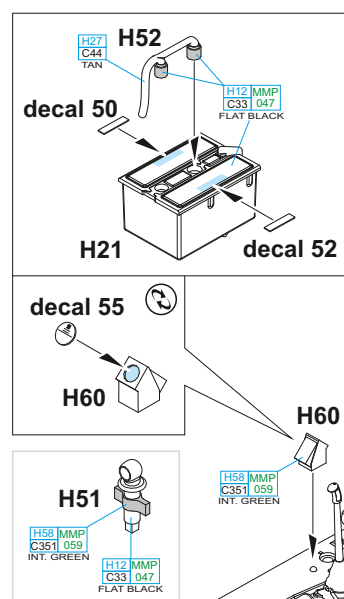
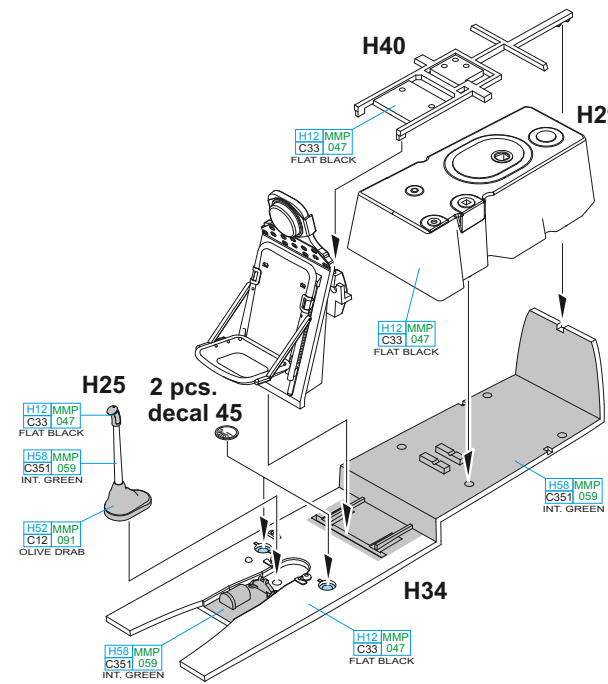
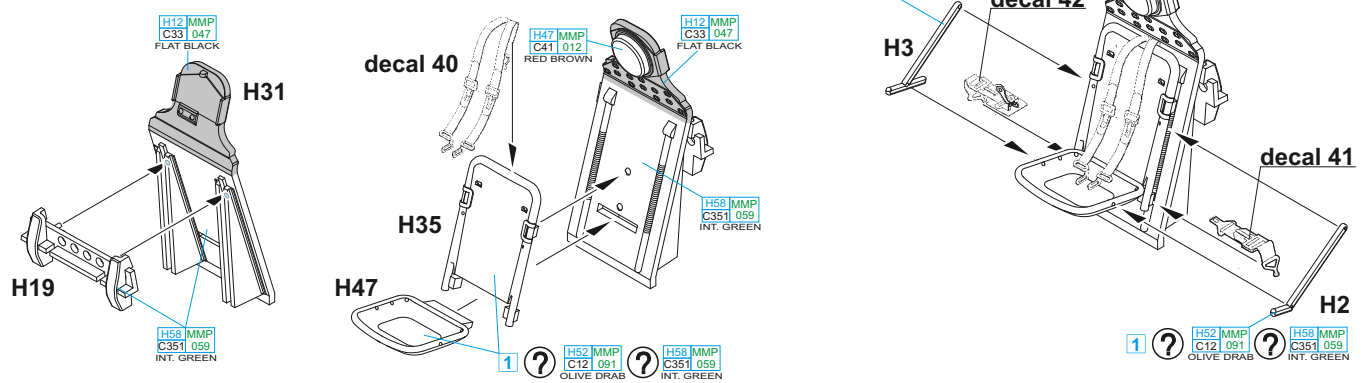
色

GSI Creos (GUNZE)		MISSION MODELS	
AQUEOUS	Mr.COLOR	PAINTS	
H1	C1	MMP-001	WHITE
H8	C8		SILVER
H12	C33	MMP-047	FLAT BLACK
H15	C65		BRIGHT BLUE
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
H91	C48		CLEAR YELLOW

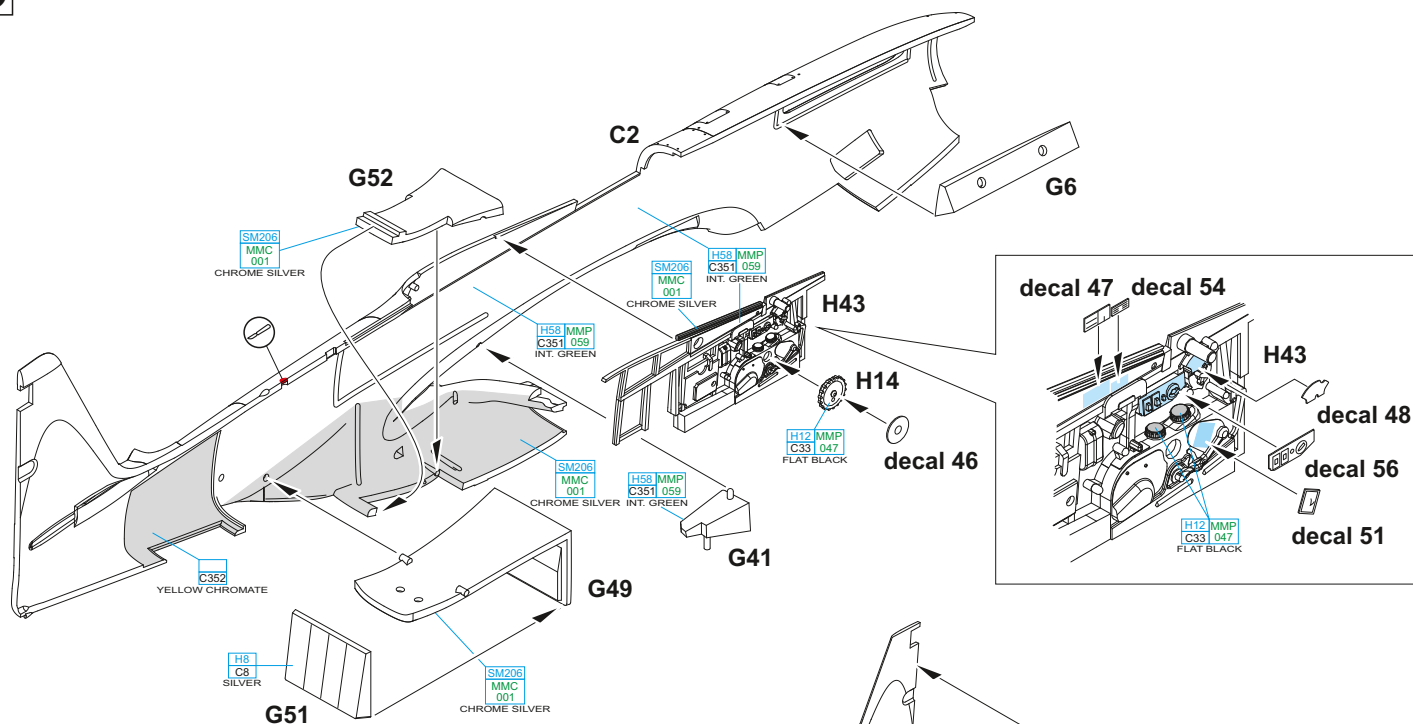
GSI Creos (GUNZE)		MISSION MODELS	
AQUEOUS	Mr.COLOR	PAINTS	
H94	C138		CLEAR GREEN
H316	C316	MMP-104	WHITE
H327	C327	MMP-101	RED
H329	C329		YELLOW
H330	C361	MMP-077	GREEN
	C352		YELLOW CHROMATE
Mr.METAL COLOR		METALLICS	
MC214		MMM-001	DARK IRON
Mr.COLOR SUPER METALLIC		METALLICS	
SM201		MMC-001	SUPER FINE SILVER
SM203			SUPER IRON
SM206		MMC-001	SUPER CHROME SILVER

A 1 = 90% + 10%
 [H58 MMP C351 059] [H12 MMP C33 047]
 ZINC-CHROMATE TYPE I FLAT BLACK

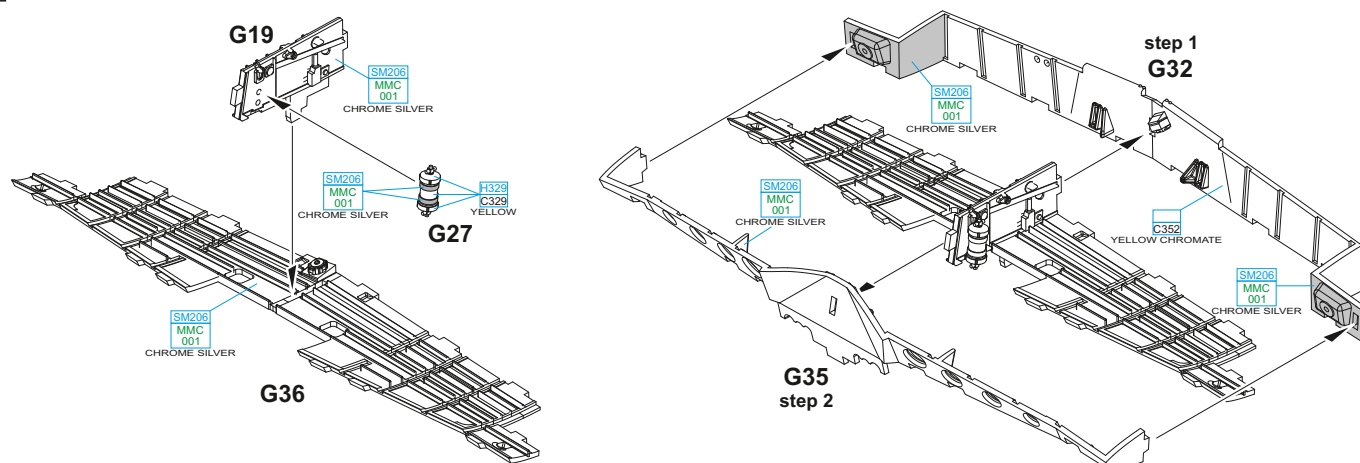
[H58 MMP C351 059] [H52 MMP C12 091]
 INT. GREEN OLIVE DRAB

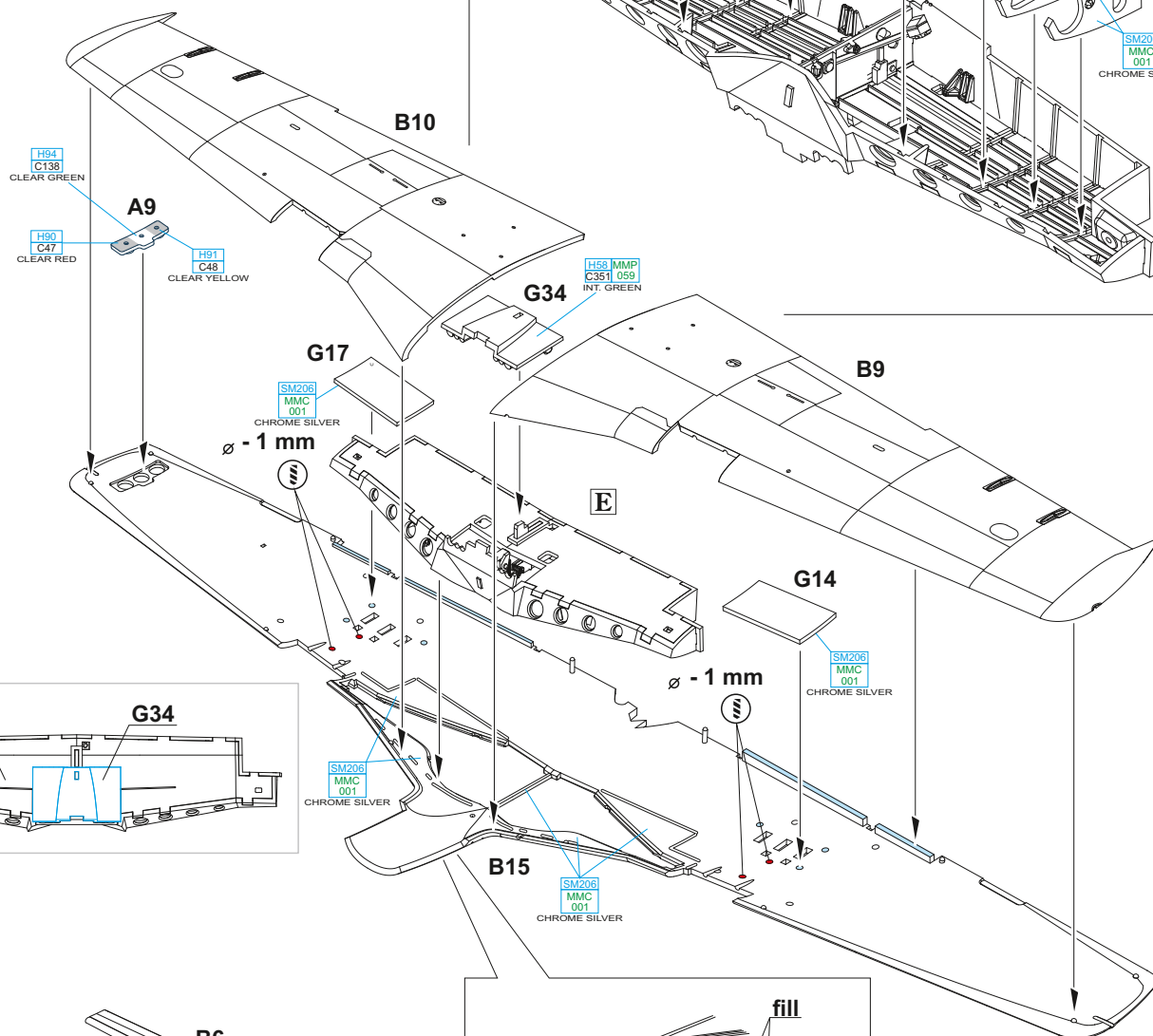
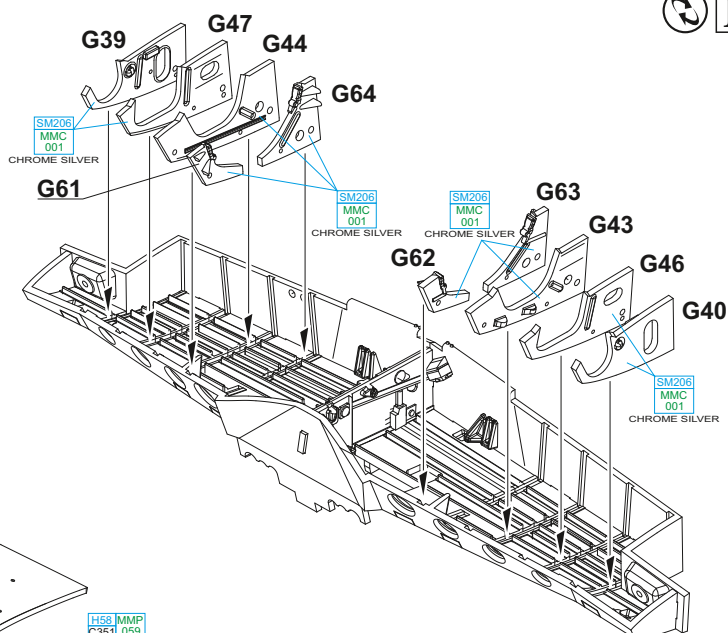
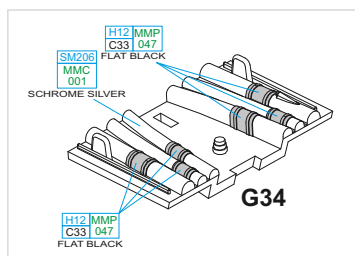


D

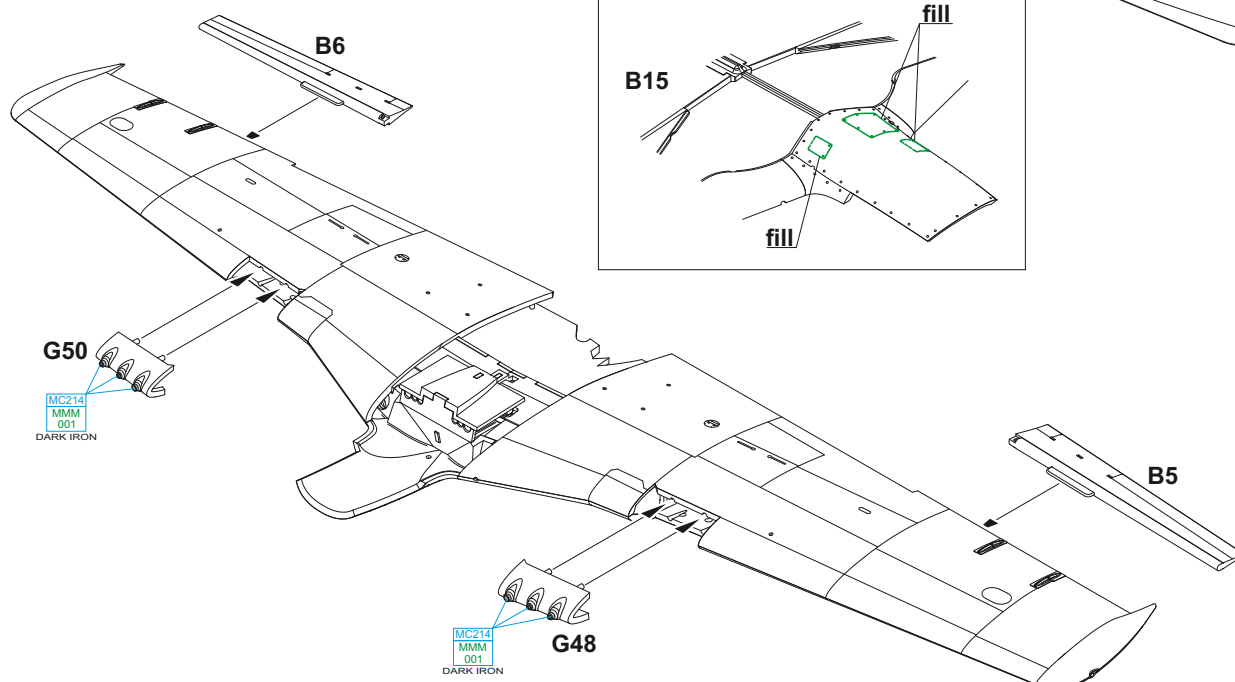
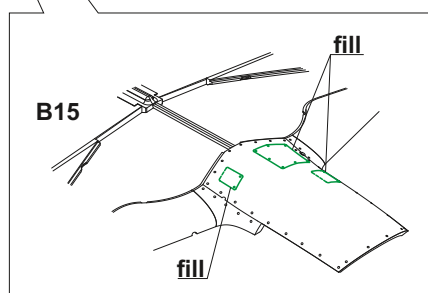
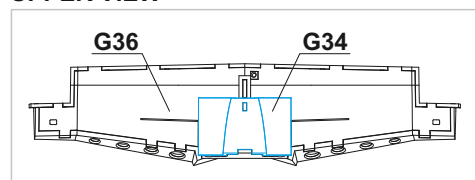


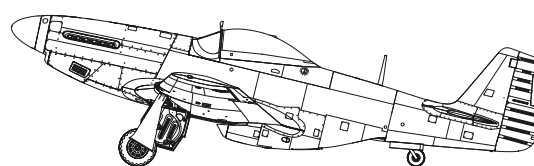
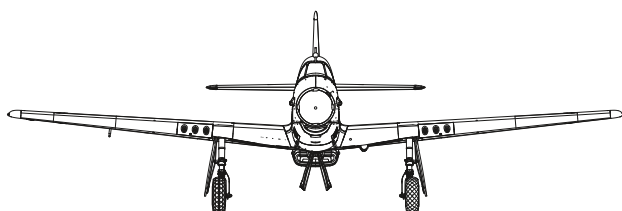
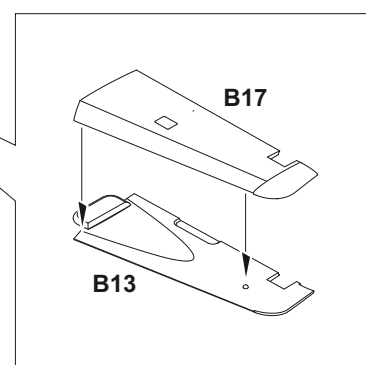
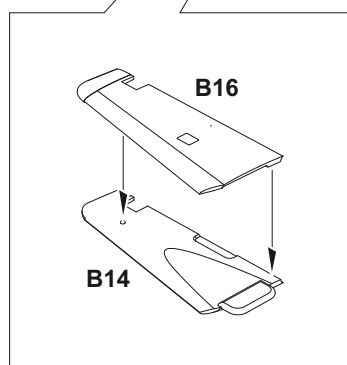
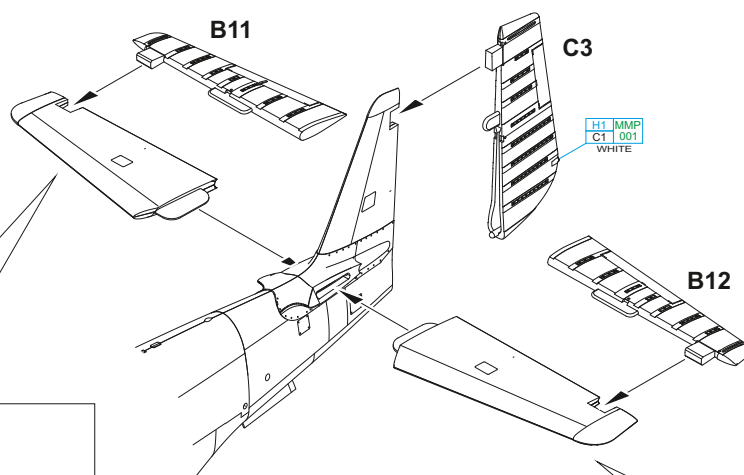
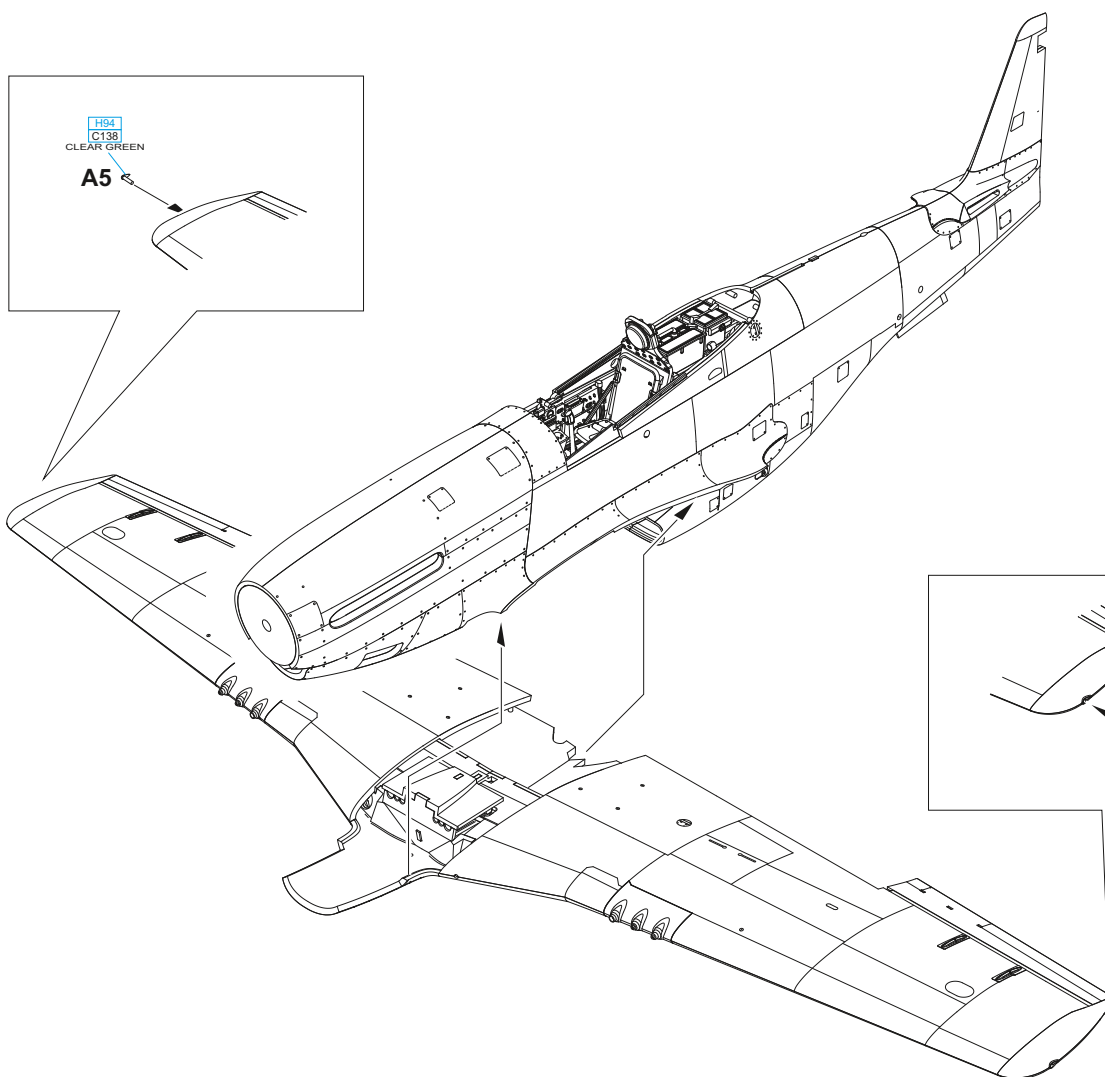
E



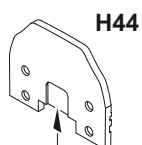
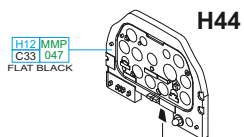


UPPER VIEW



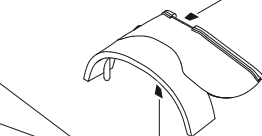
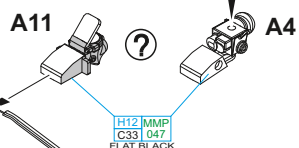


**OPTIONAL:
decal 33, 34, 35, 36, 37**



H57

A3, A4 - MARKING A
A11 - MARKINGS B, C, D



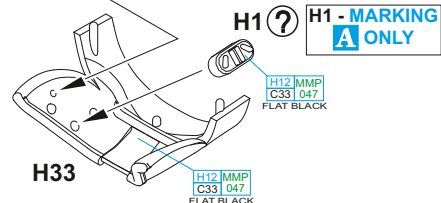
H49



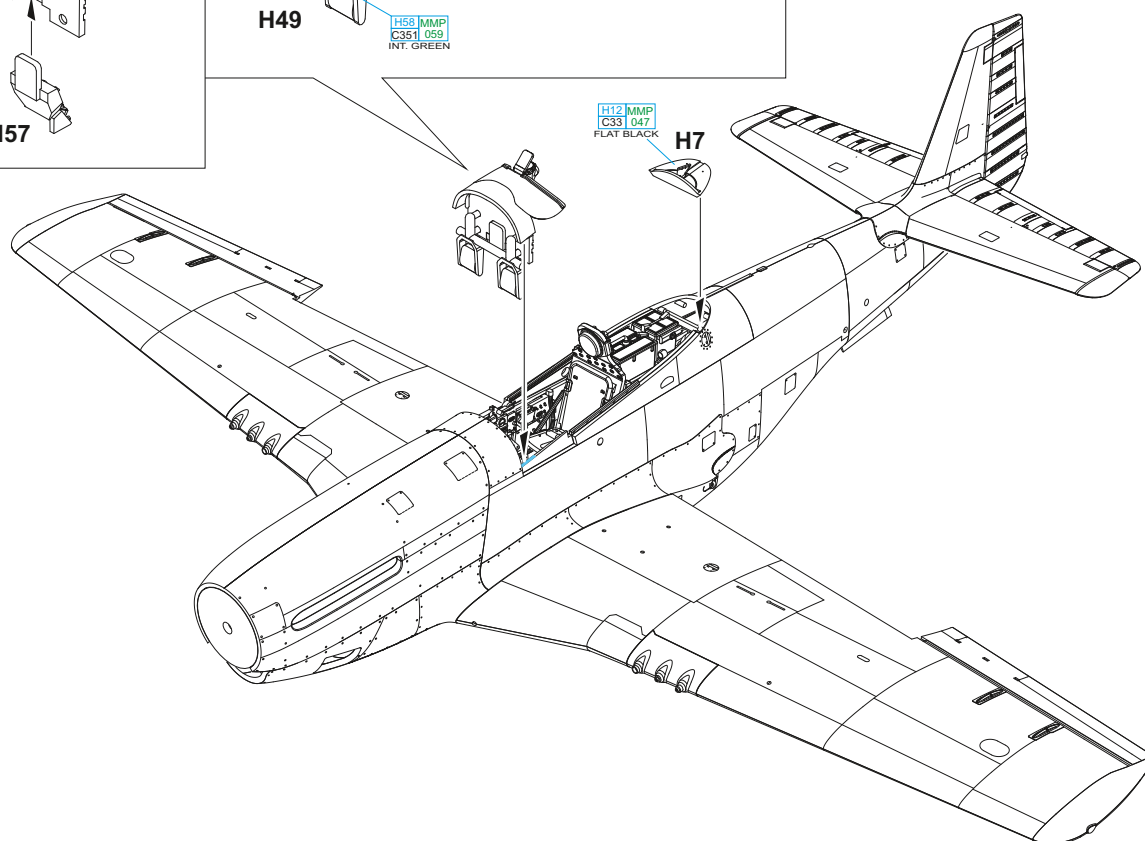
H7

A8 right A7 left

1. SM201 MMC 001 FINE SILVER 2
2. H12 MMP C33 047 FLAT BLACK

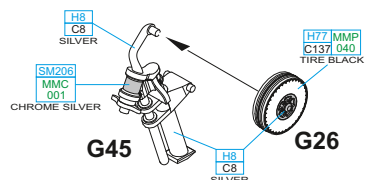
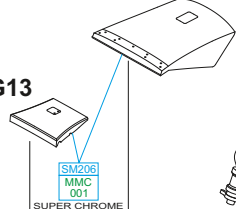


H33



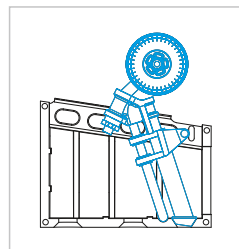
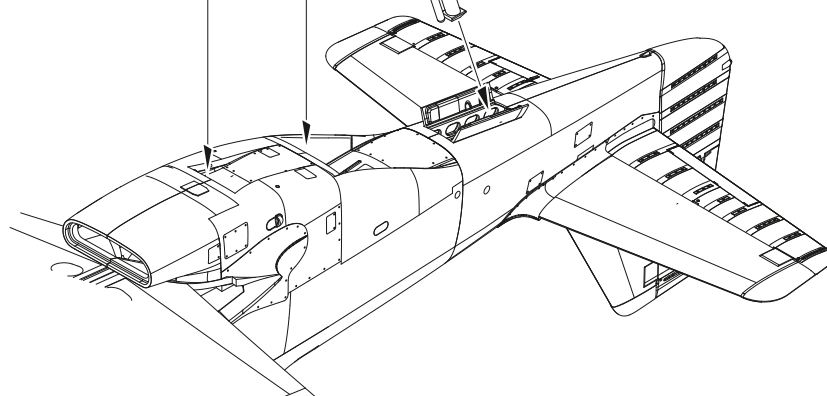
G22

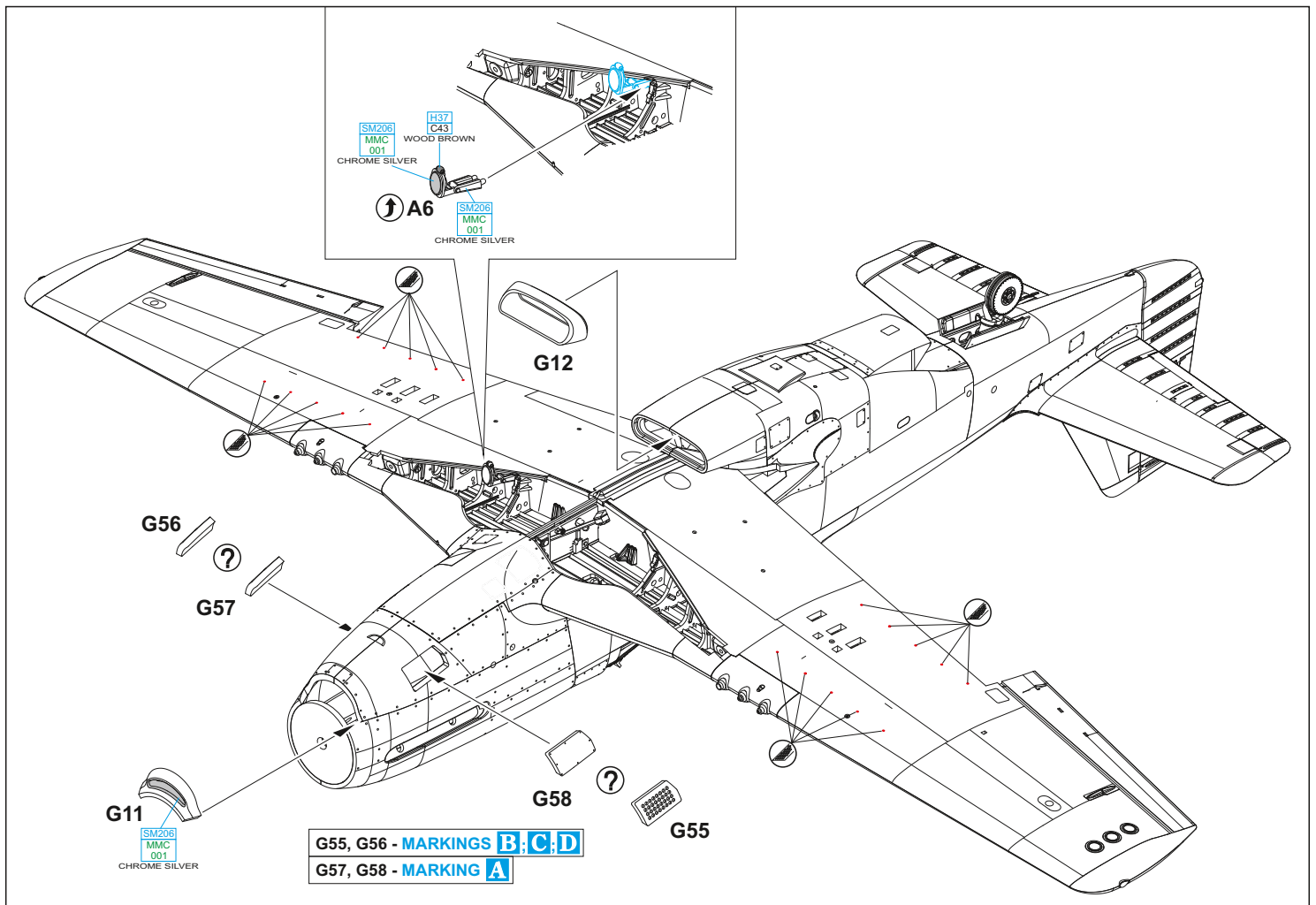
G13



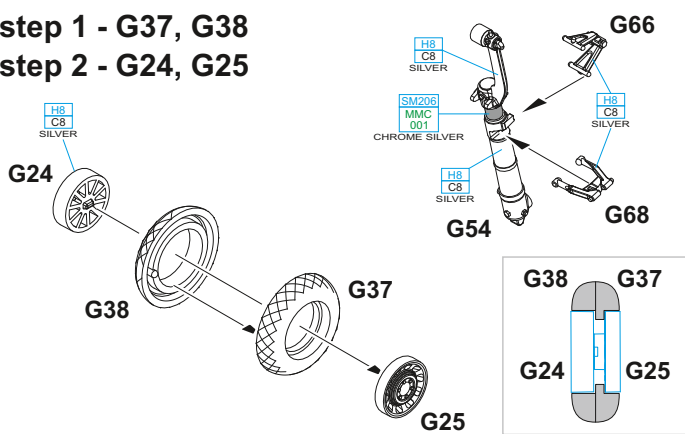
G45

G26

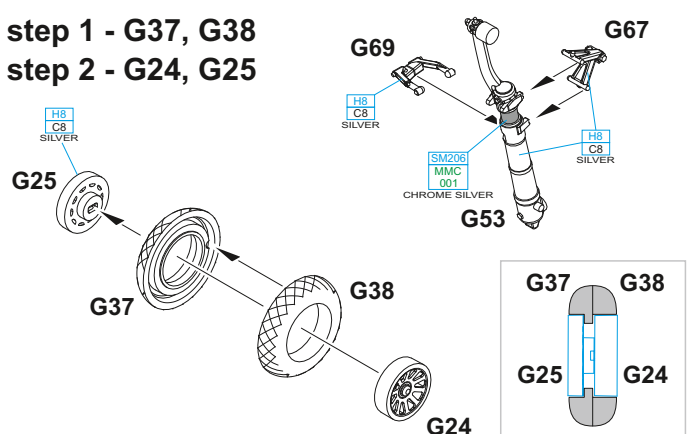




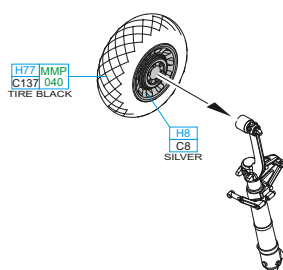
step 1 - G37, G38
step 2 - G24, G25



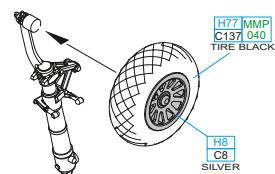
step 1 - G37, G38
step 2 - G24, G25



F

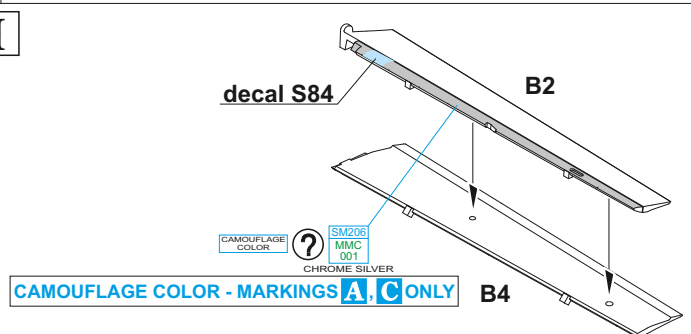
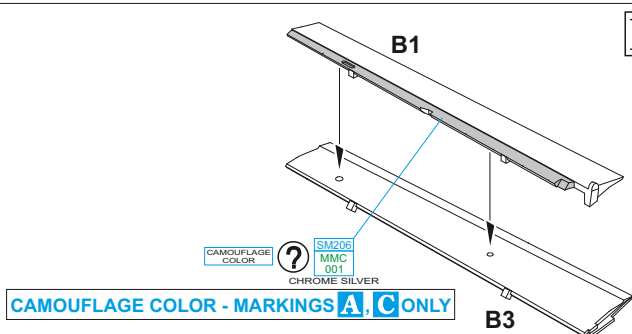


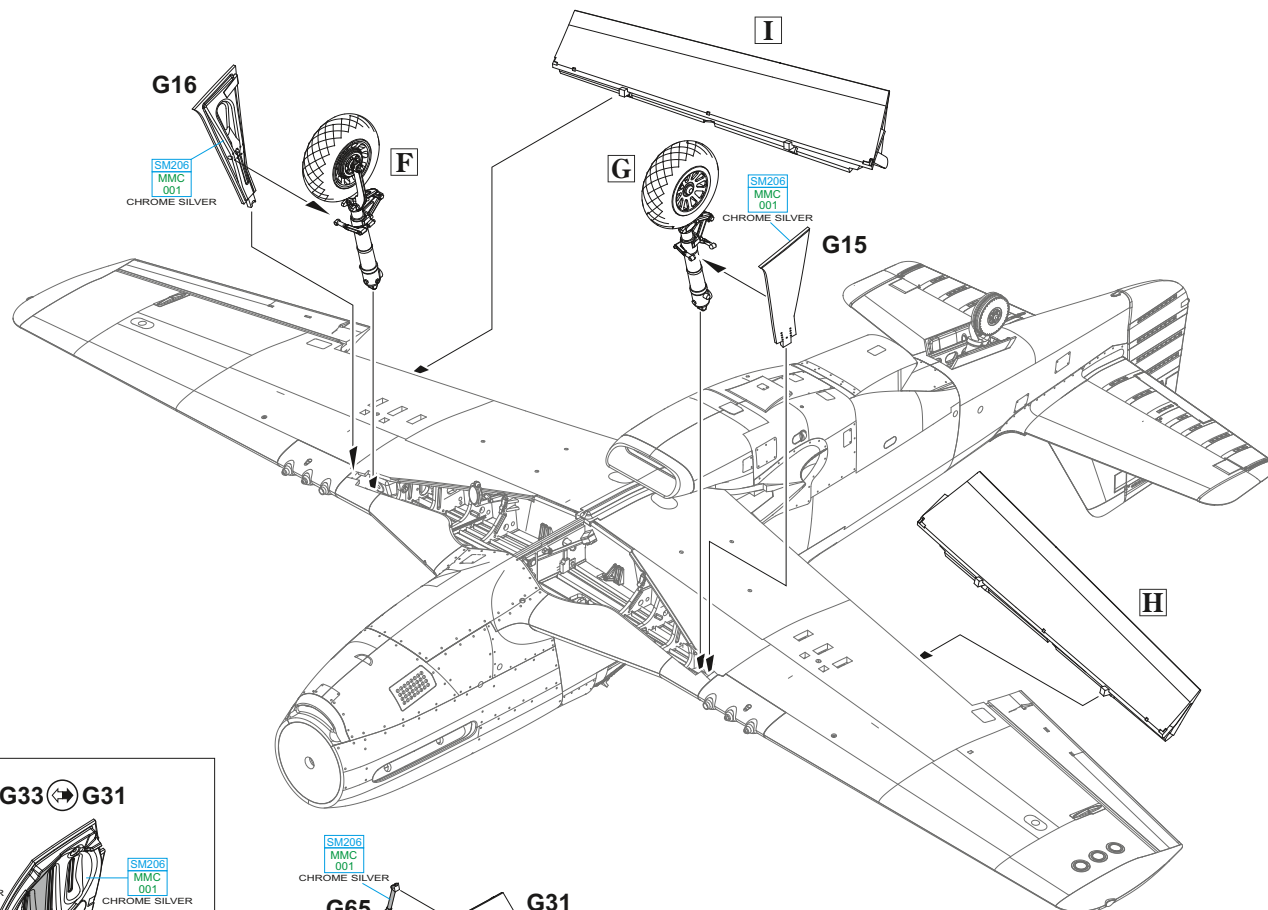
G



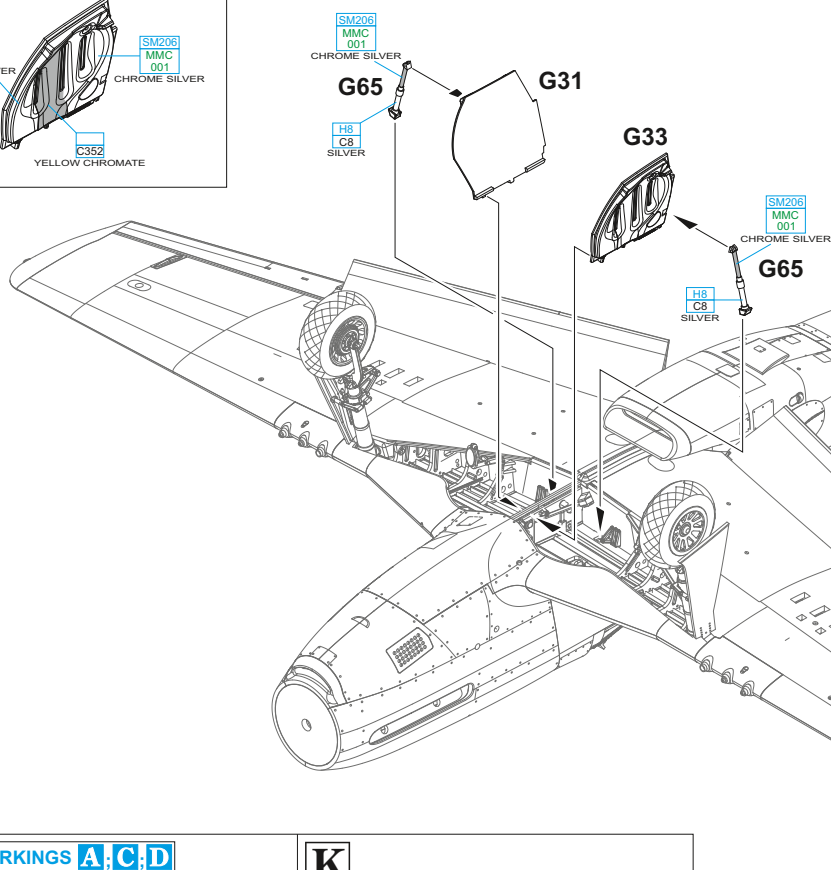
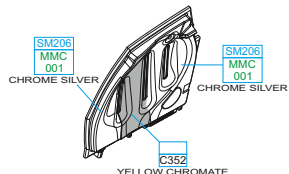
H

I

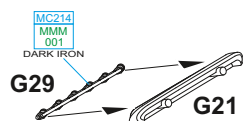




G33 → G31



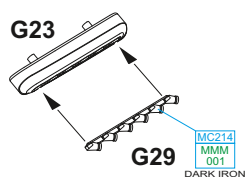
J MARKINGS **A, C, D**



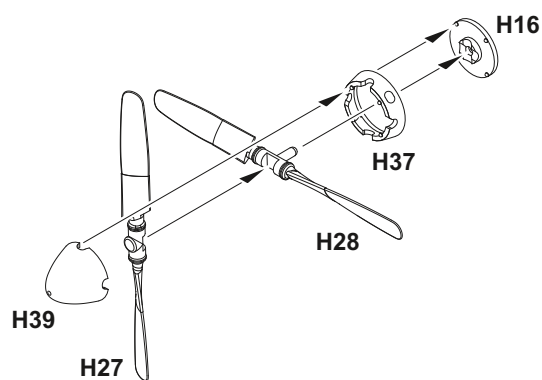
MARKING **B**



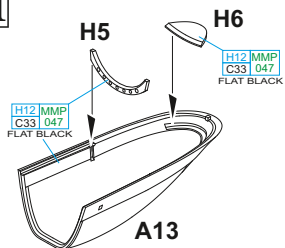
K



L



M



A10 - MARKING **A** ONLY

[H52] MMP [C12] 091
OLIVE DRAB

A10 - MARKING **C** ONLY

[H52] MMP [C12] 091
OLIVE DRAB

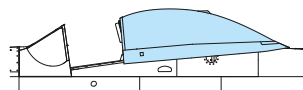
A12

[H12] MMP [C33] 047
FLAT BLACK

M

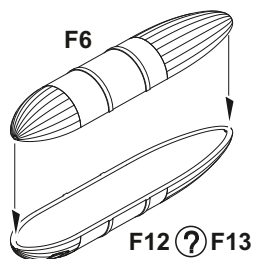
G3

OPEN CANOPY POSITION



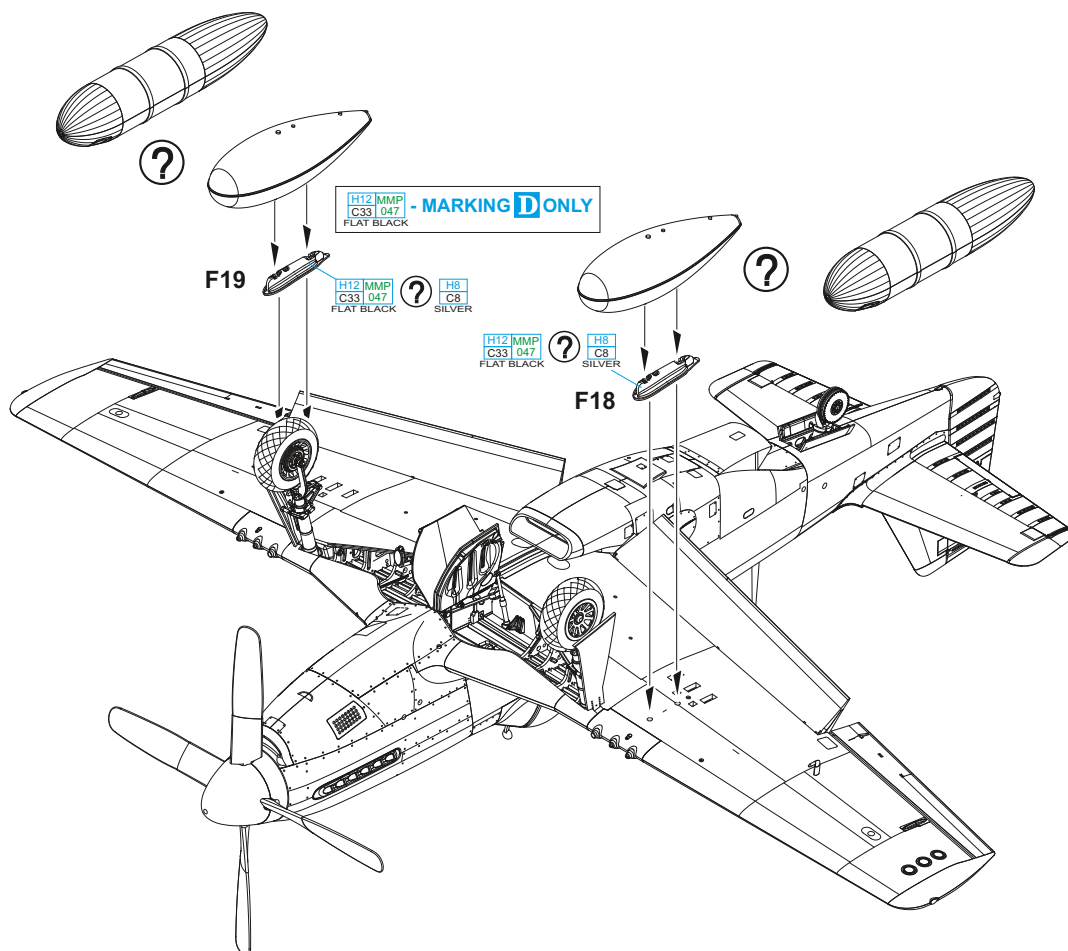
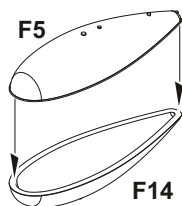
MARKINGS **A; C** ONLY

2 pcs.



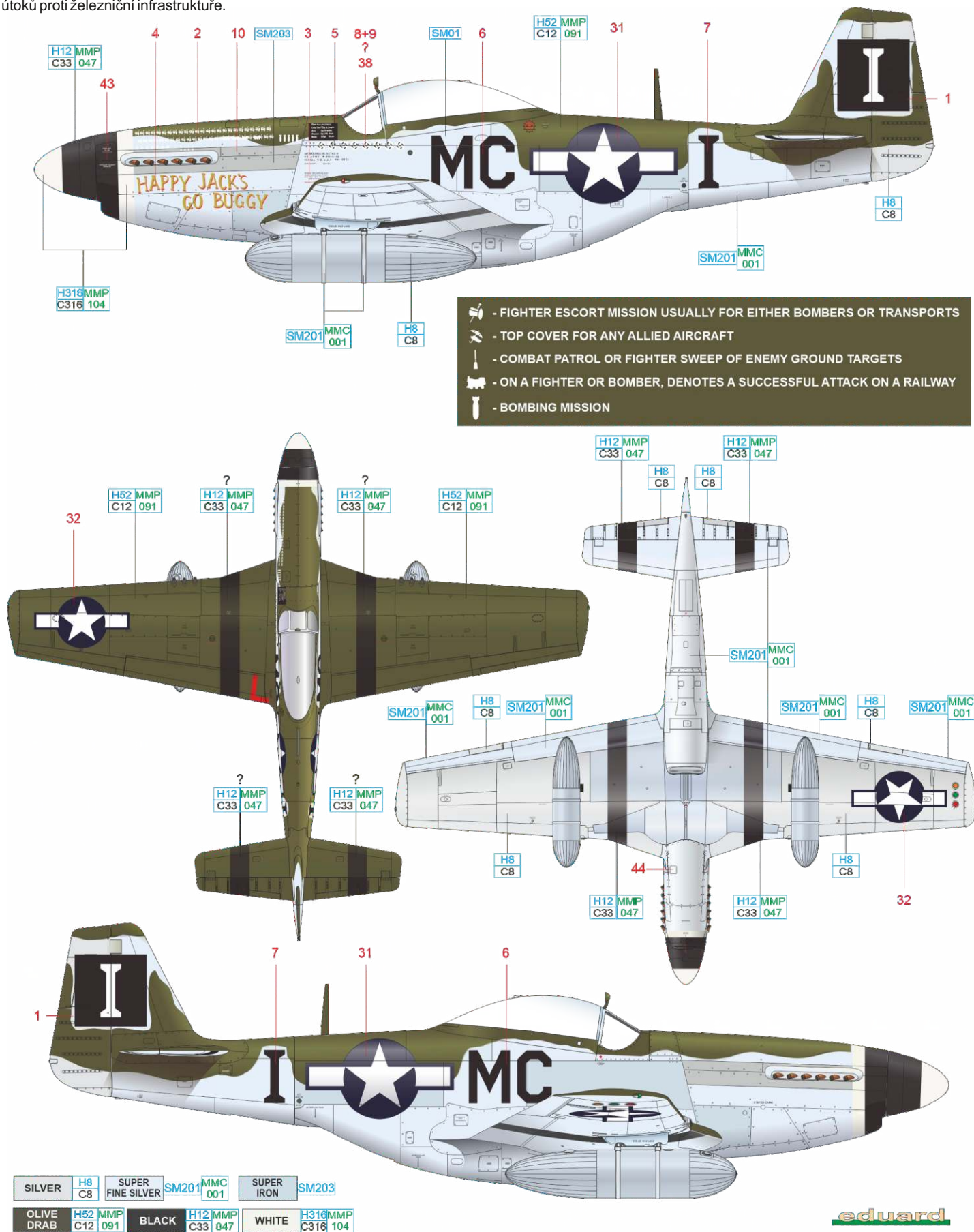
MARKINGS **B; D** ONLY

2 pcs.



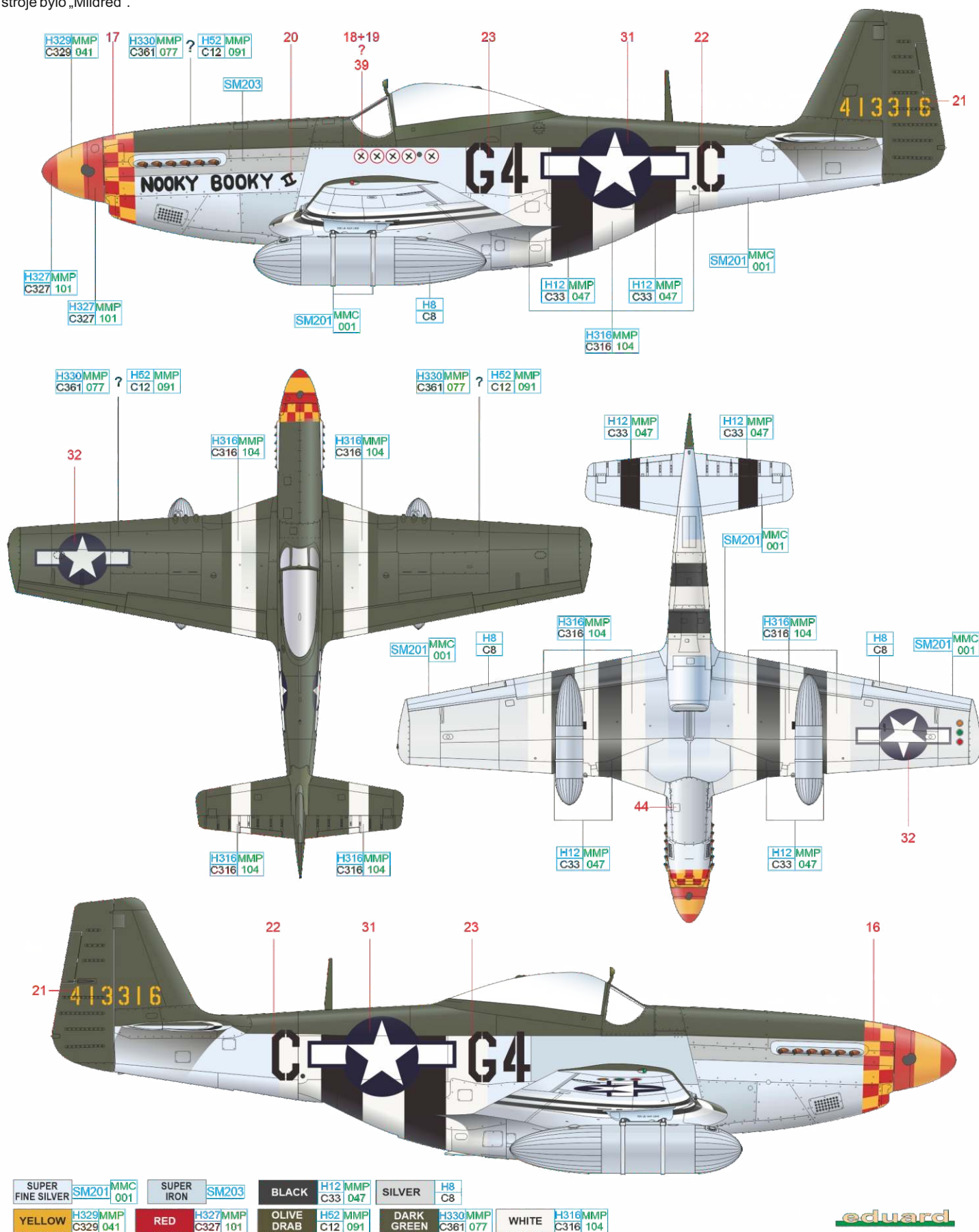
A

Captain Jack M. Ilfrey se stal esem za bojů v Severní Africe, kde získal 5,5 sestřelu (plus dva poškozené nepřátelské stroje) v kokpitu P-38F Lightning „Texas Terror“. Po službě u cvičných jednotek ve Spojených státech byl 20. dubna 1944 přidělen k 79. stíhací squadroně 20. stíhací skupiny na základně Kings Cliffe v Anglii. Dne 24. května 1944 dosáhl v P-38J „Happy Jack’s go Buggy“ dalších dvou sestřelů Bf 109G a stal se tak jedním ze sedmi es 20. FG. Dne 12. června byl sestřelen za nepřátelskými liniemi, ale za pomoci francouzských civilistů se pěšky a na kole po téměř 250 km dlouhém putování dokázal vrátit zpět za spojenecké linie v Normandii. Dne 7. září byl jmenován velitelem 79. FS. Jednotce velel do 9. prosince 1944. Celkem odlétal nad západní Evropou a Středomořím 142 bojových misí. Dvacátá stíhací skupina vyměnila své P-38J za P-51C až červenci 1944, krátce nato přezbrojila na P-51D. Její první Mustangy byly známé náterem tmavou zelenou barvou na horních plochách, pravděpodobně britskou Dark Green, s nepravidelným přechodem mezi zelenou barvou horních ploch a hliníkovou barvou na bočních a spodních plochách. Dvacátá FG byla přezdívána „Loco Busters“ pro množství provedených útoků proti železniční infrastruktuře.



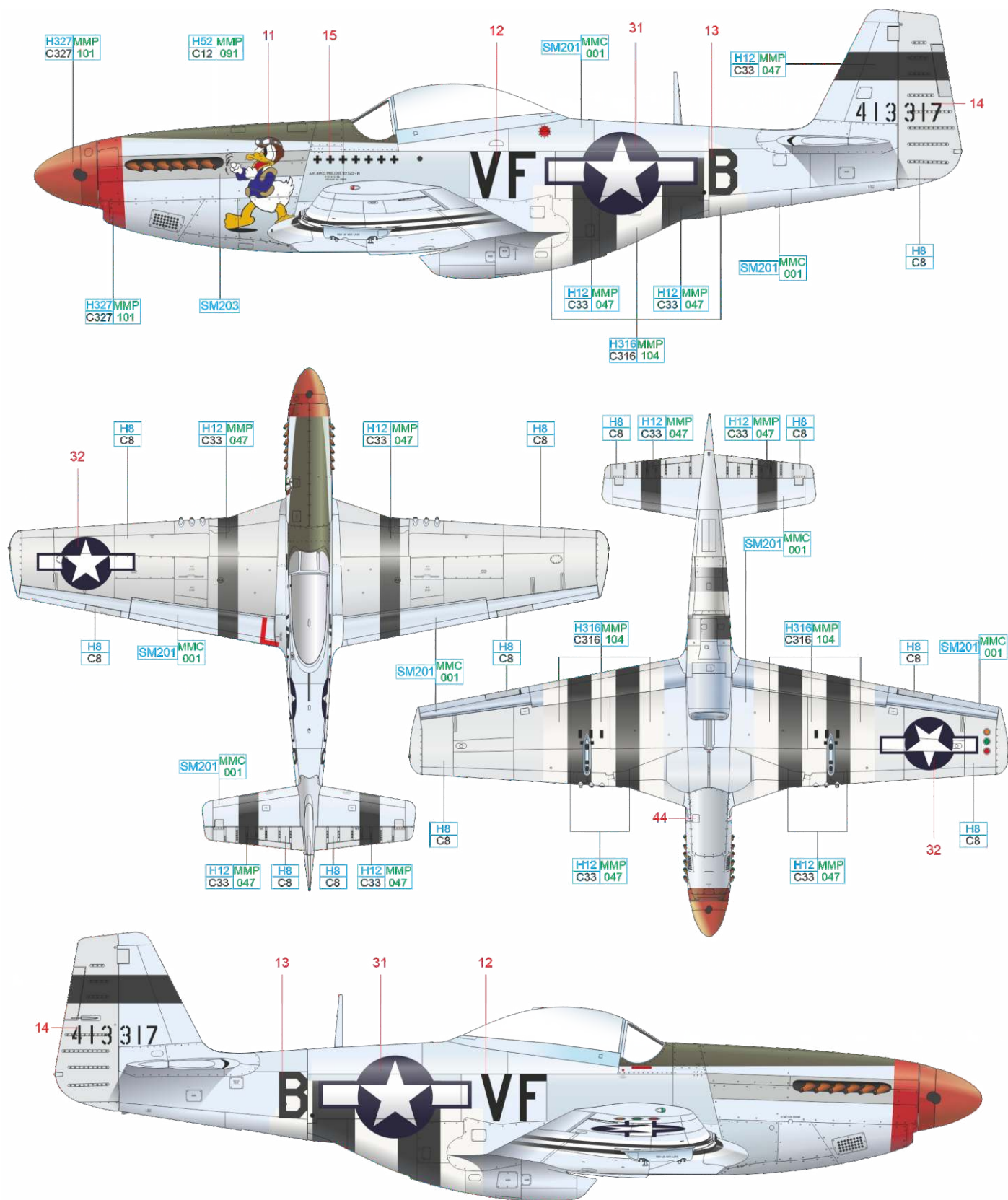
B 44-13316, Leonard K. Carson, 362nd FS, 357th FG, 8th AF, USAAF Station 373 Leiston, Suffolk, Velká Británie, červen 1944

Druhou nejúspěšnější stíhací skupinou 8. letecké armády USAAF a nejúspěšnější skupinou vyzbrojenou letouny P-51D Mustang, byla 357. stíhací skupina. Během války zničila 609 německých letadel ve vzduchu a 109 na zemi při 128 vlastních ztrátách. V řadách 357. FG sloužilo 35 stíhacích es, z nichž nejúspěšnější byl Major Leonard "Kit" Carson s 18,5 sestřely, příslušník 362. stíhací squadrony, který se stal 8. dubna 1945 jejím velitelem. Základem úspěchů 357. stíhací skupiny bylo její centrum taktického výcviku, nazývané Clobber College (Příštípácká akademie), v níž zkušení mazáci předávali své znalosti a zkušenosti ze vzdušných bojů nově příchozím pilotům. 362. stíhací squadrona dostala první P-51D jen několik dní před zahájením invaze. Většina jejích nových Mustangů z prvních dodávek nesla kamufláž tmavou zelenou na horních a bočních plochách, a střední šedou (Neutral Grey) na spodních plochách, nebo tmavou zelenou (Dark Green) na horních plochách a stříbrnou na spodních, s výše položeným rozhraním zelené a stříbrné barvy na bocích. Barvy byly pravděpodobně britské ze zásob RAF. „Nooky Booky II“, dodaná jednotce kolem 6. června 1944, nesla plné invazní pruhy. Původní jméno tohoto stroje bylo „Mildred“.



C 44-13317, Capt. Donald R. Emerson, 336th FS, 4th FG, 8th AF, USAAF Station 356 Debden, Essex, Velká Británie, září 1944

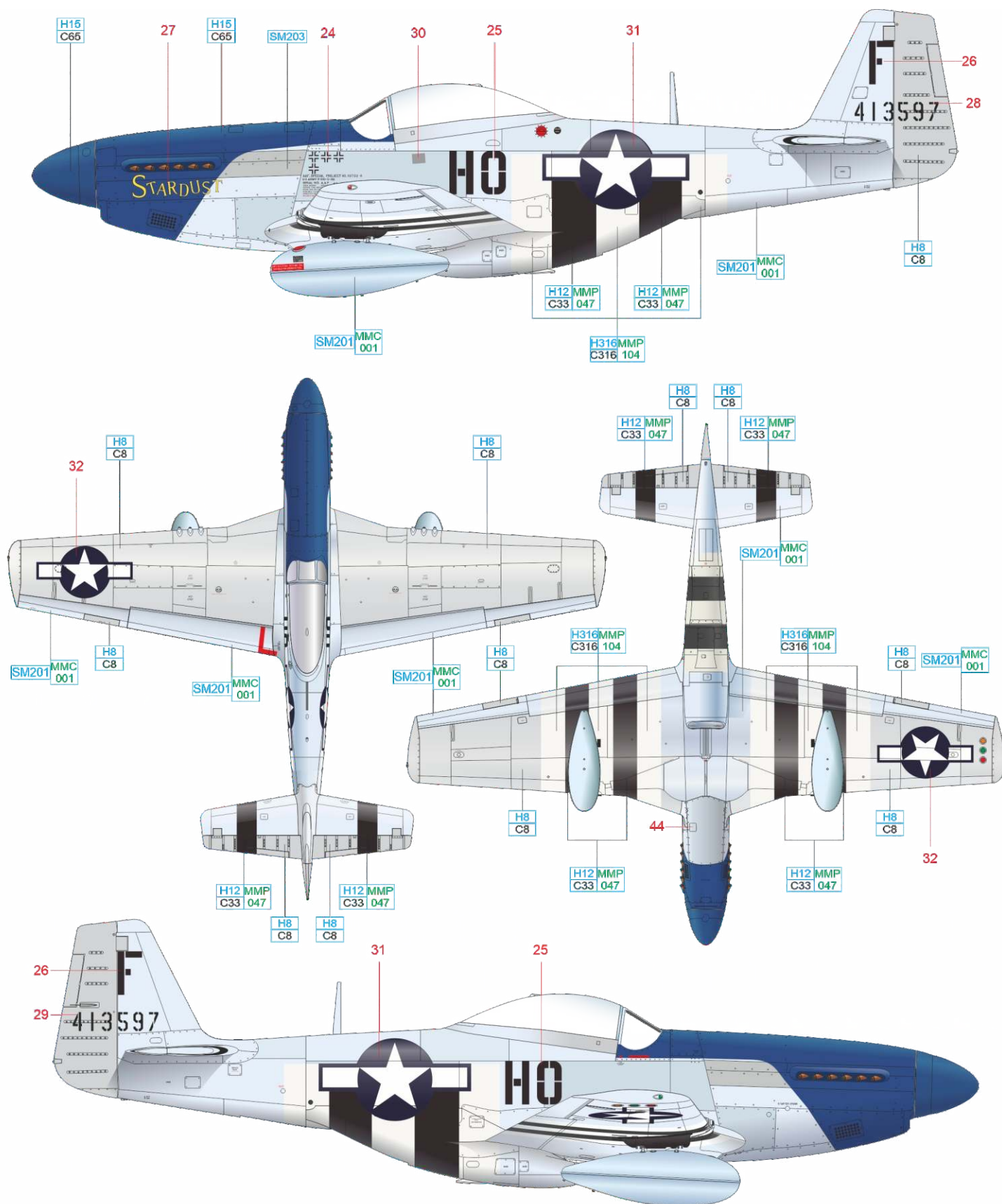
Čtvrtá FG byla pro své působiště a původ přezdívaná Debden Eagles, neboť vznikla z RAF Eagle squadron (71., 121. a 133. squadrona). Po začlenění do 8. AF byly squadrony přeznačeny na 334. FS, 335. FS a 336. FS. Výzbroj tvořená Spitfiry byla k 1. dubnu 1943 změněna na P-47, v únoru 1944 je nahradily stroje P-51. Donald Emerson vstoupil do řad 4. Fighter Group dne 9. března 1944 a během následujících osmi měsíců služby provedl celkem 89 bojových letů, během nichž mu bylo uznáno sestřelení 4,5 nepřátelského letadla. Zahynul 25. prosince 1944 během návratu z doprovodu bombardérů, když zahlédl šest Bf 109. Během souboje se dostal nízko k zemi a byl nad frontou zasažen protiletadlovou palbou. Pilot byl pravděpodobně zabit a jeho stroj havaroval poblíž města Sittard v Nizozemsku. Dva z protivníků se mu však podařilo sestřelit. Capt. Emerson si podle svého jména nechal ozdobit levou stranu trupu svého Mustangu kresbou boxujícího kačera Donald, pod čelním štítkem měl zaznamenáno sedm sestřelených nepřátelských letadel. Od začátku září byly invazní pruhy na horních a bočních plochách trupu a křídel spojeneckých letadel odstraněny, ponechány byly pouze na spodních plochách.



WHITE	H316MMP C316 104	BLACK	H12 MMP C33 047	RED	H327MMP C327 101
SUPER FINE SILVER	SM201 MMC 001	SUPER IRON	SM203	SILVER	H8 C8
				OLIVE DRAB	H52 MMP C12 091

D 44-13597, Lt. William E. Fowler, 487th FS, 352nd FG, 8th AF, USAAF Station 141 Bodney, Norfolk, Velká Británie, září 1944

Lt. Col. John C. Meyer, velitel 487. stíhací squadrony 352. stíhací skupiny a eso s celkem 37,5 zničenými nepřátelskými letouny, zaznamenal 4 ze svých 24 vzdušných vítězství v kokpitu tohoto Mustangu 11. září 1944. Letoun „Stardust“ byl až do 8. září osobním strojem Lt. Williama E. Fowlera, přezdívaného Flaps, kterému skončil tři dny před Meyerovým čtyřnásobným vítězstvím operační turnus. Po něm zdědil Stardusta Lt. Jack “Moose” Landrum, který ho přejmenoval na „Moose“ a zahynul v něm, když byl 24. října 1944 sestřelen flakem při útoku na pozemní cíle u Hannoveru. 352. stíhací skupina byla čtvrtou neúspěšnější stíhací skupinou 8. letecké armády USAAF s 519 sestřelenými a 287 nepřátelskými letouny zničenými na zemi, s vlastními ztrátami čítajícími 119 ztracených strojů. Všechny tři squadrony 352. FG měly přidě svých Mustangů natřeny modře. V září 1944 se barva změnila ze středně modré na tmavě modrou. Pověšněte si světlé plochy nad výsostným znakem na trupu Stardusta. Jde o čistý plech po umytí invazních pruhů na horních plochách trupu a křídel, na nichž je vidět stejný efekt.



BLUE	H15 C65	SUPER FINE SILVER	SM201 MMC 001	SUPER IRON	SM203
BLACK	H12 C33	WHITE	H316 C316 104	SILVER	H8 C8
	MMP 047				

eduard