

P-51D-10 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 # 84184

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 licenční výrobu strojů Curtiss P-40 pro RAF. Prezident NAA James Kindelberger ovšem místo toho nabídl vývoj zcela nového, výkonnějšího letounu. Britové souhlasili a tým vedený Edwardem Schmuedem (v Německu narozeným Rakušanem) zahájil 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 následoval 26. září.

Inovativní stíhač

Pro nový letoun byl zvolen řadový dvanáctiválec Allison s výkonem 809 kW (1100 koní) a konstruktéři se snažili vytvořit v zájmu snížení aerodynamického odporu tak štíhlý trup, jak to bylo možné. Z obdobného důvodu zvolili laminární profil křídla, který ovšem vyžaduje pro správnou funkčnost co nejjednodušší povrch. 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 sledovány uspokojivými, byly rychlejší než Spitfire Mk.V a měly více než dvojnásobný dolet. Motor ale kvůli svému jednostupňovému kompresorovému přeplňování dosahoval nejvyššího výkonu již v 3597 m a nad touto výškou jeho výkon progresivně 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 s aerodynamickými brzdami (verze A-36).

Kouzlo Merlinu

V zájmu vyřešení problému s výkony ve větších výškách byly ve Velké Británii zahájeny práce na zástavbě motoru Merlin 61 s dvourychlostním, dvoustupňovým kompresorem s mezichladičem stlačeného vzduchu. Zkoušky upravených Mustangů X nakonec probíhaly s motory Merlin 65 a prokázaly zvýšení rychlosti na 697 km/h ve výšce 6700 m, což bylo o 161 km/h více než u Mustangu Mk.I. Protože Velká Británie neměla volné výrobní kapacity, byla oslovena americká společnost Packard, která Merliny vyráběla v licenci. Díky tomu mohl konstrukční tým NAA zahájit práce na své verzi Merlinem poháněného Mustangu. Tento motor potřeboval vstup vzduchu pro mezichladič stlačeného vzduchu a také sání karburátoru zespodu. Obojí bylo u Mustangu X řešeno umístěním v rozměrném podbradku přídě, ale konstruktéři NAA ponechali pod příď jen malý vstup pro karburátor a mezichladič umístili do zvětšeného těla chladiče pod trupem. V zájmu ještě delšího doletu byla do trupu za kokpit instalována 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 skvělými stíhači, ale trpěly dvěma neduhy: špatným výhledem pilota vzad a zasekáváním kulometů. Britové částečně vyřešili první problém instalací vypouklého překrytu „Malcom Hood“, nicméně konstrukční tým NAA se rozhodl Mustang ještě jednou přepracovat. Hlavní změnu představoval 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. Společně s drobnějšími úpravami tak vznikl na sklonku roku 1943 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 Aero-products. Tyto stroje nesly označení P-51K.

Mustangy P-51D/K se staly skutečnými vládci oblohy všude, kde byly nasazeny, jak v doprovodné, tak záchranné 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). Mustangy používalo celkem 55 zemí.

Tůrce 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, následován Johnem C. Meyerem a Johnem J. Wollem (oba s 21 sestřely). Jiný pilot, Urban L. Drew (šest sestřelů) zaznamenal jediné dvojité vítězství pístového stroje nad proudovým, když nedaleko Achmeru na svém P-51D-10NA „Detroit Miss“ sestřelil 7. října 1944 dva Me 262.

Tato stavebnice: P-51D-10 Mustang

Po vyřešení problémů s podélnou stabilitou přidáním kýlem dostala série -10 jeho tovární podobu, která se odlišovala od polních úprav za pomoci dodaných sad. Odsuvný překryt kabiny dostal pozměněné madlo otevírání a objevily se také odlišně tvarované překryty kabiny. V průběhu výroby docházelo k postupnému nahrazování reflexního zaměřovače N-9 přesnějším gyroskopickým s označením K-14. Z výroby odcházely stroje tohoto bloku ještě s plátným potahem ocasních ploch, u řady z nich byly v průběhu služby vyměněny na celokovové.

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
POUŽÍT EDUARD MASK
NABARVIT

PARTS



DÍLY



TEILE



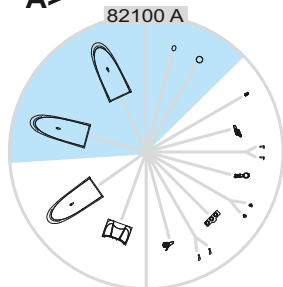
PIÈCES



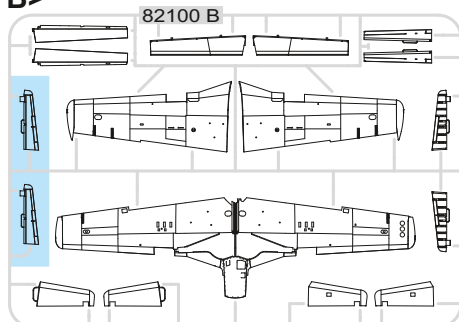
部品

PLASTIC PARTS

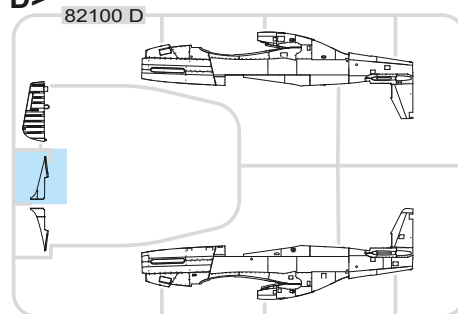
A>



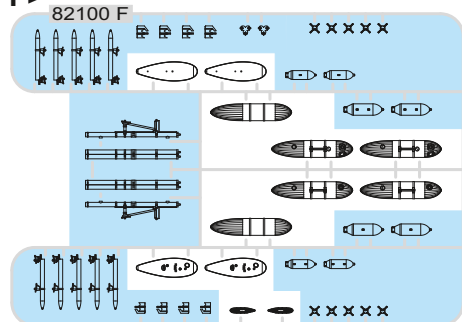
B>



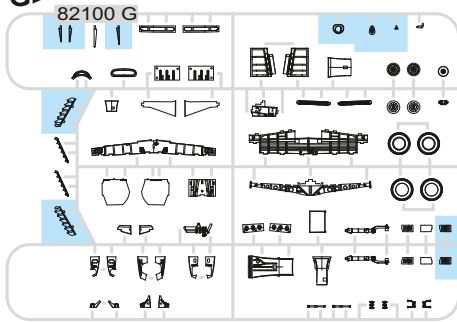
D>



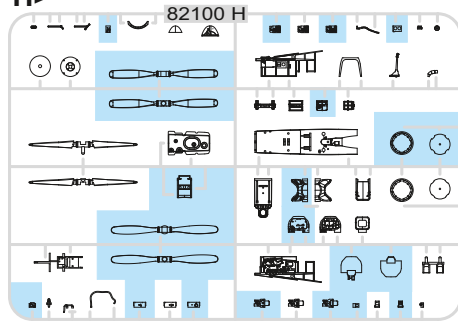
F>



G>



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
H6	C6	MMP-004	GREEN
H8	C8		SILVER
H11	C62	MMP-001	FLAT WHITE
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
H53	C13		NEUTRAAL GRAY
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
H327	C327	MMP-101	RED
H328	C328		BLUE
H329	C329	MMP-041	YELLOW
H330	C361	MMP-077	DARK GREEN
H335	C363	MMP-094	MEDIUM SEAGRAY
	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

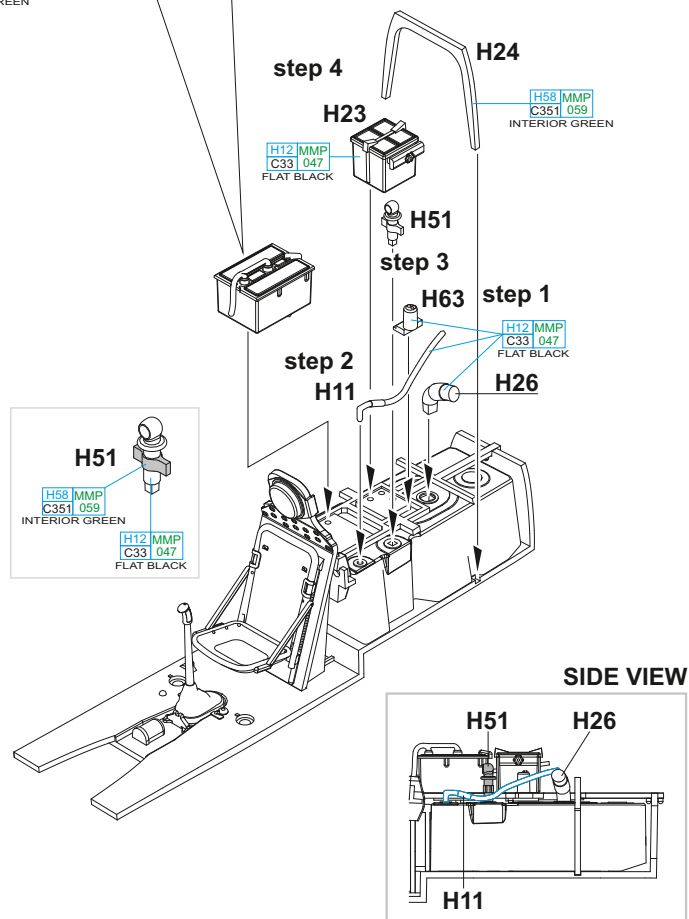
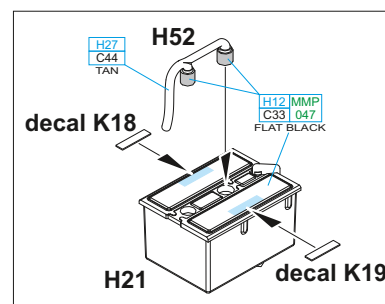
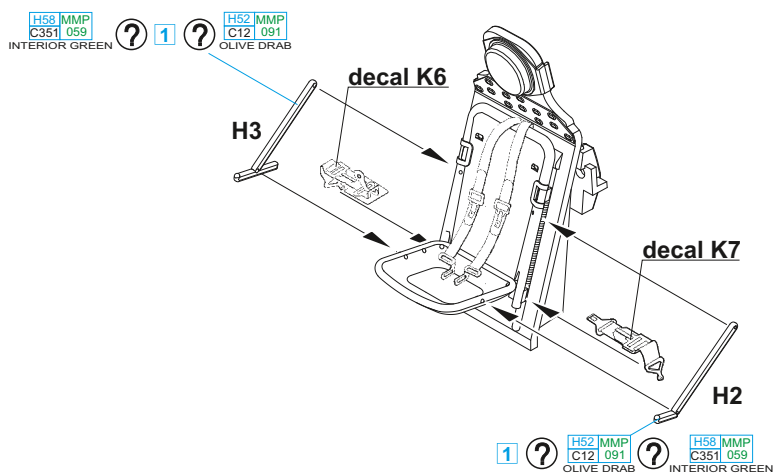
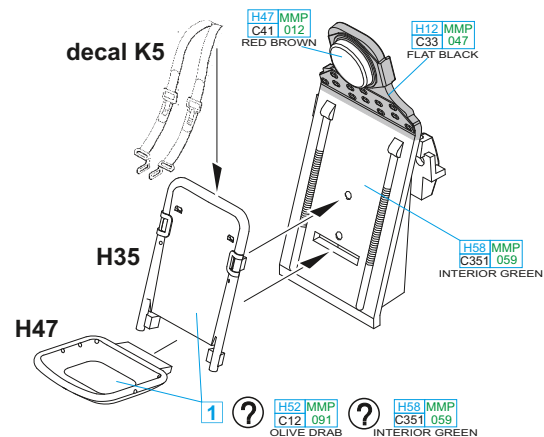
1 = 90% + 10%

H58	MMP
C351	059

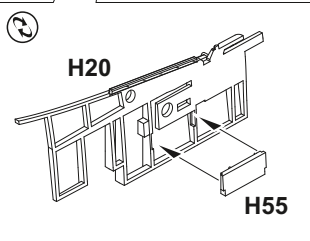
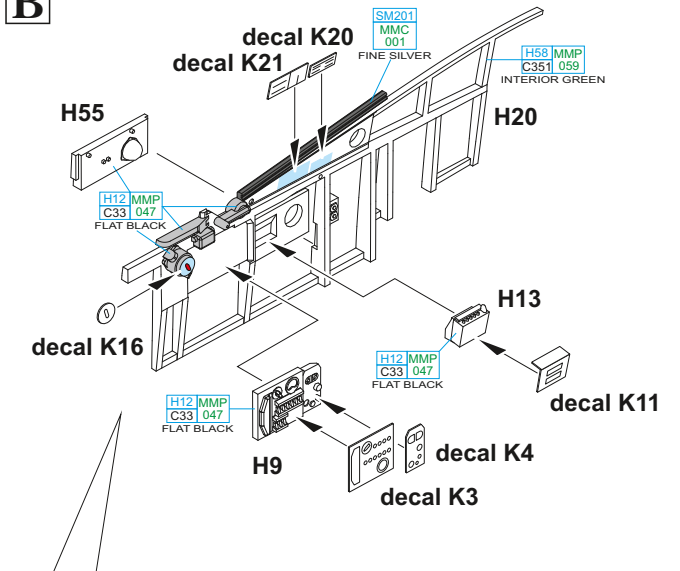
INTERIOR GREEN

H12	MMP
C33	047

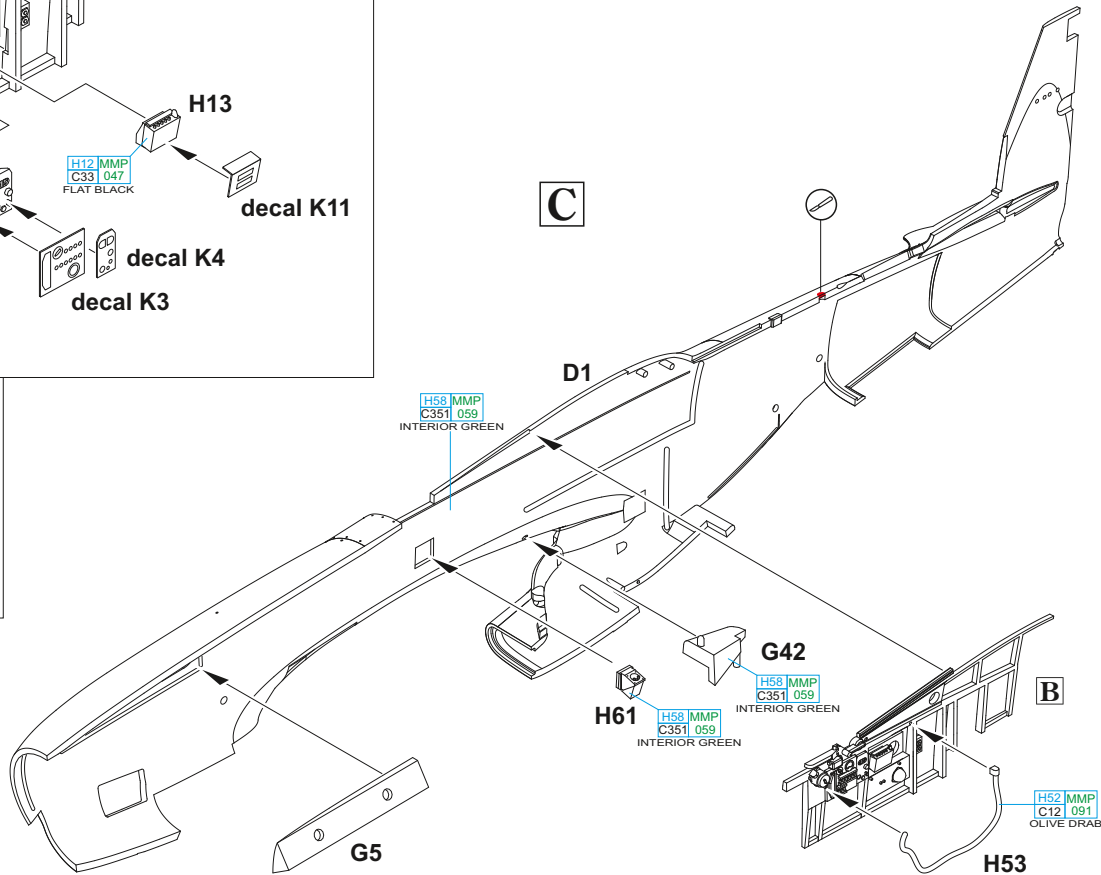
FLAT BLACK



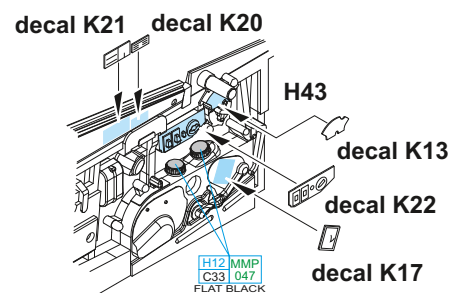
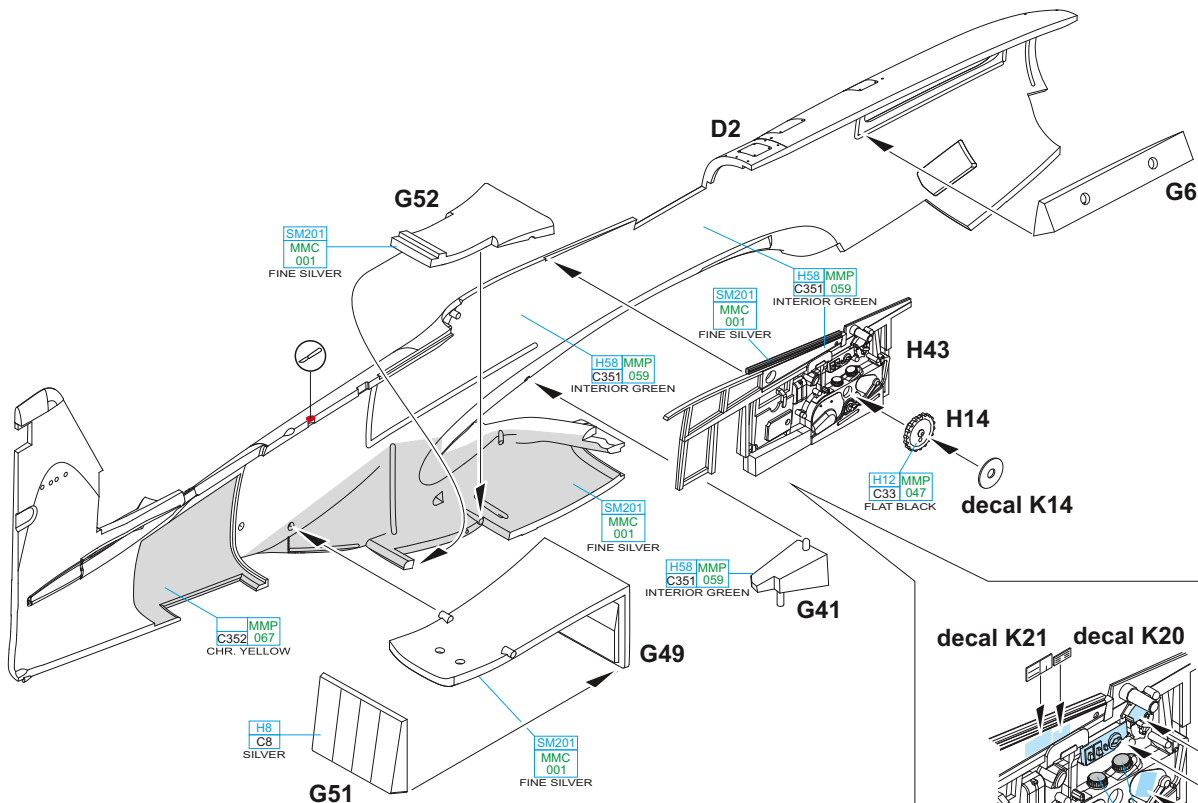
B

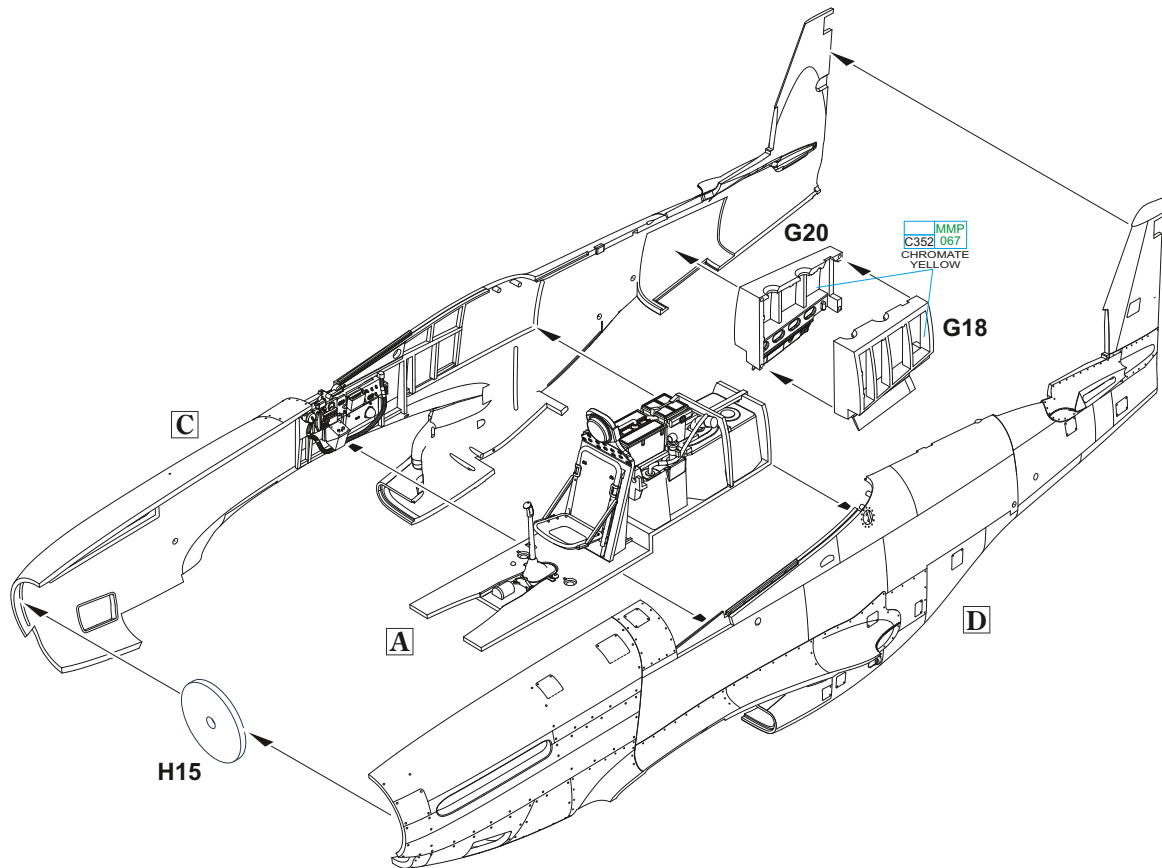


C

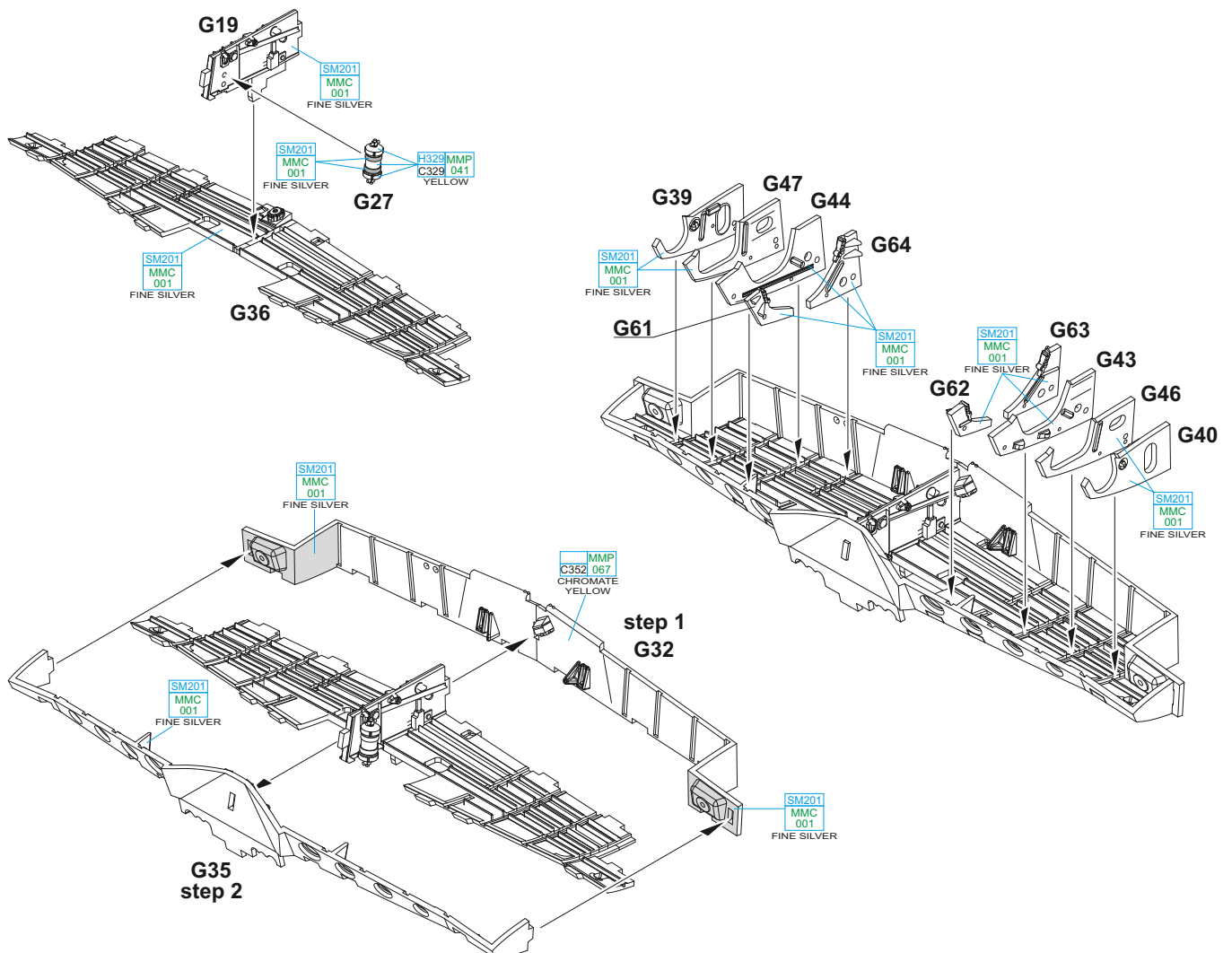


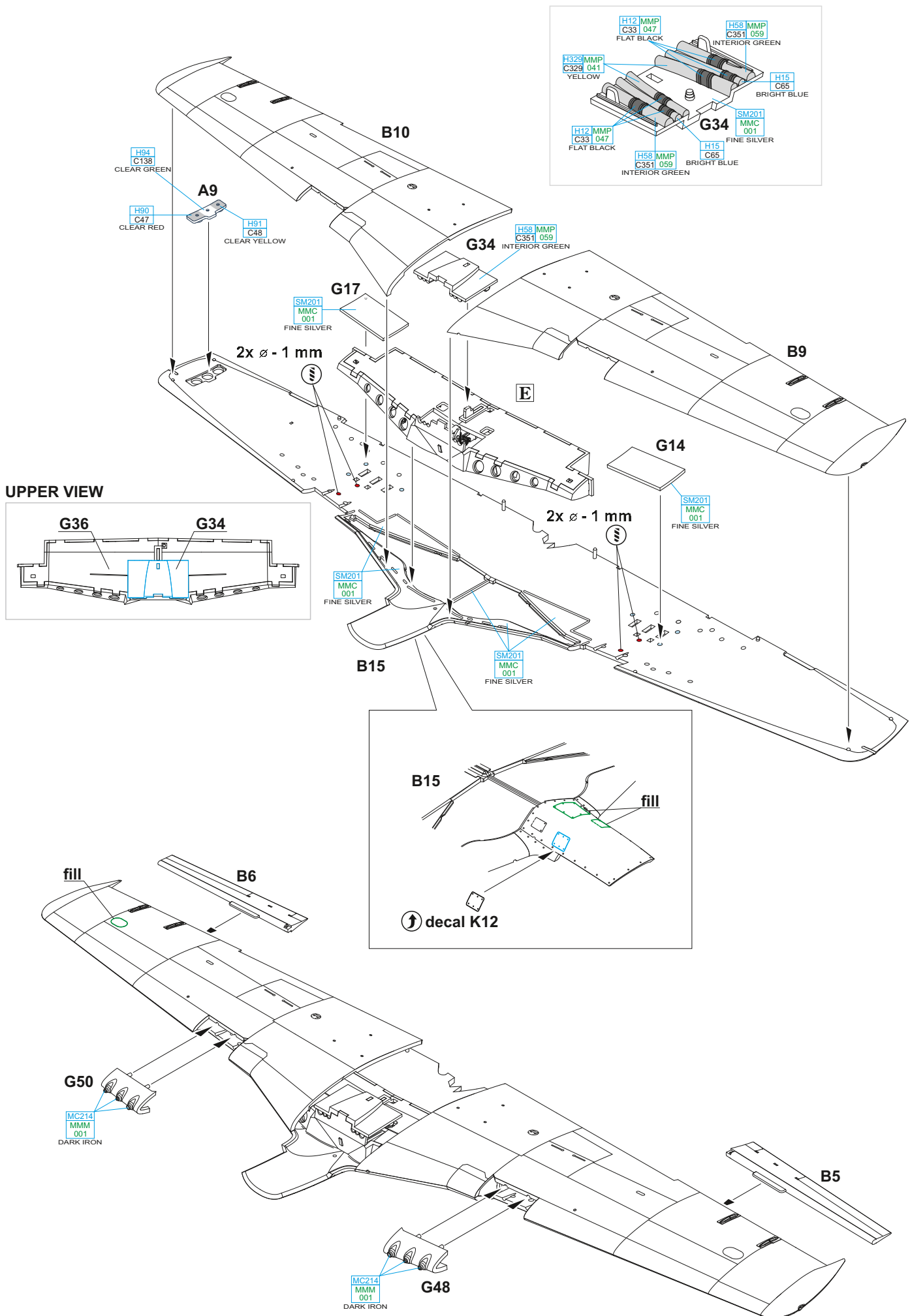
D

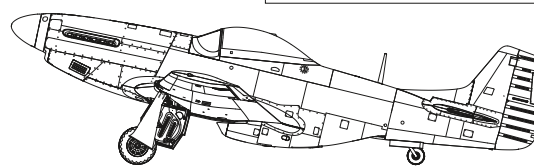
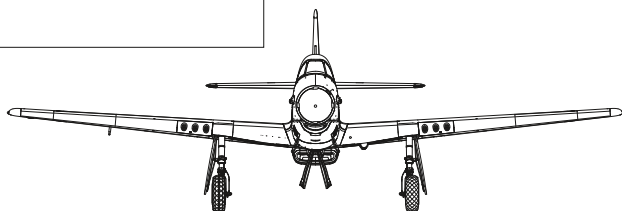
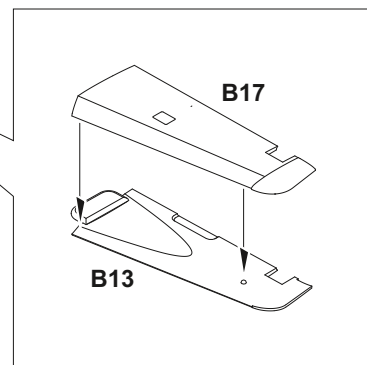
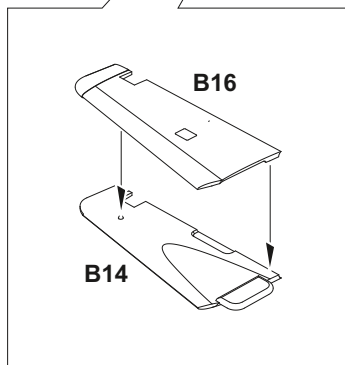
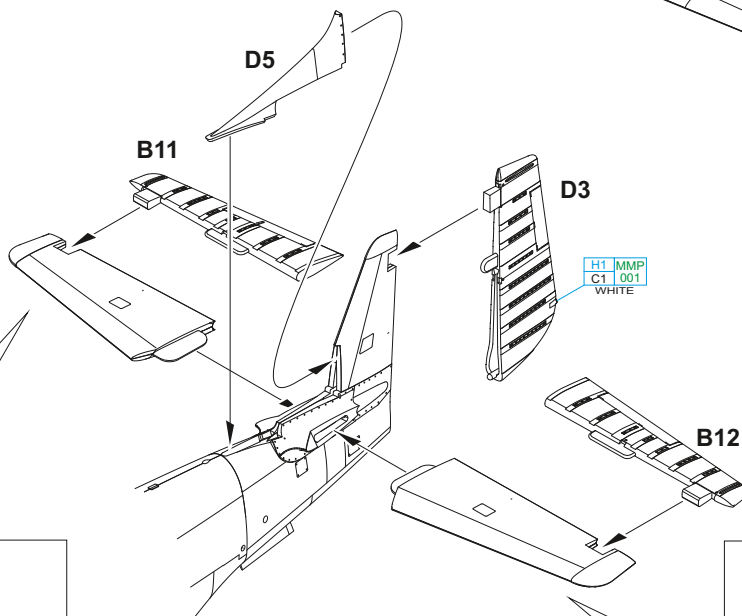
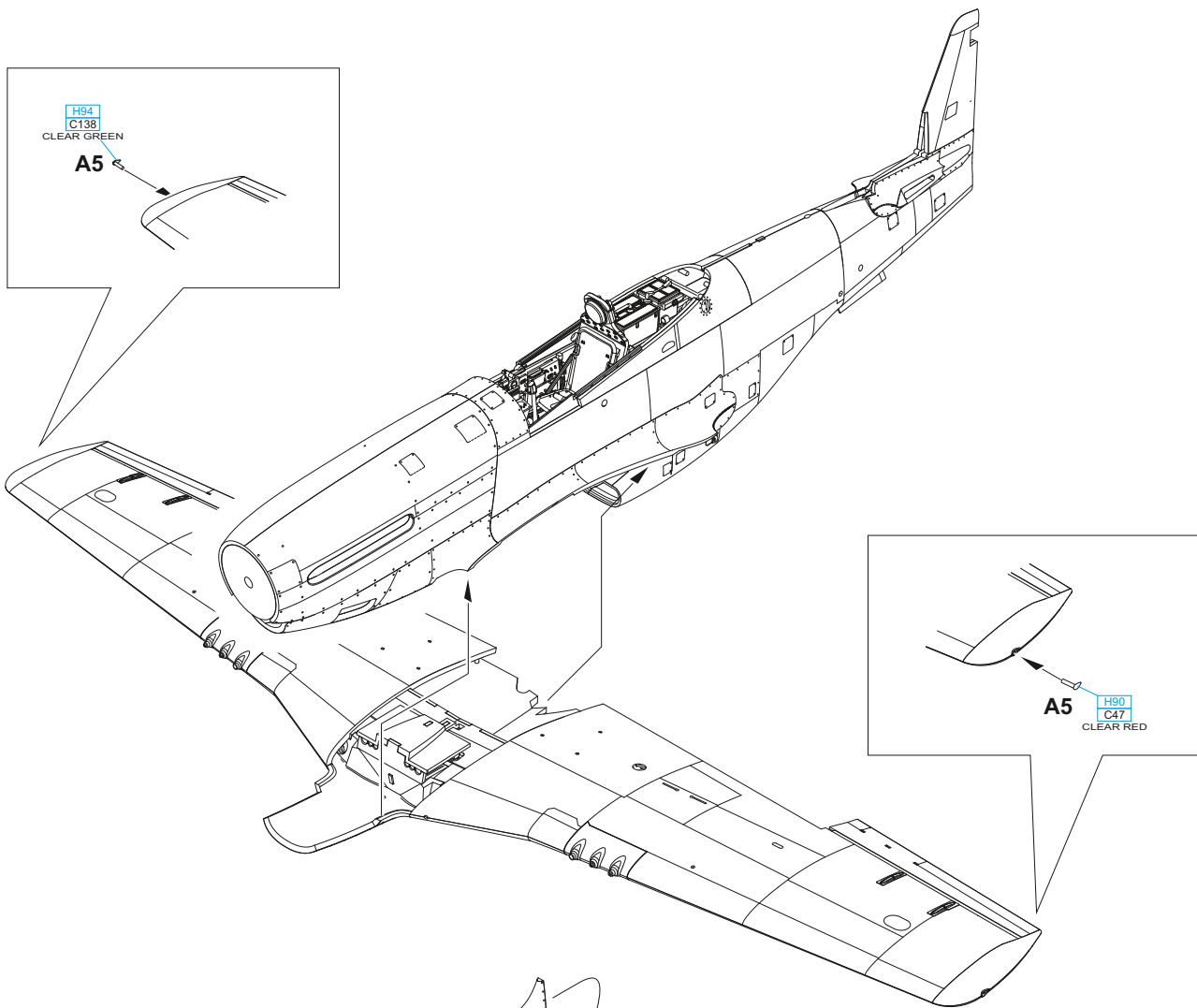




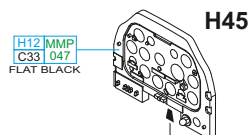
E







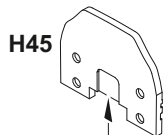
OPTIONAL:
decal K1, K2, K8, K9, K10



H45



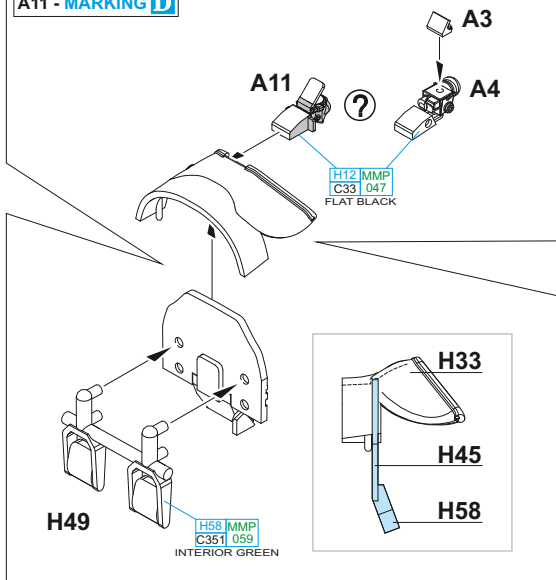
H58



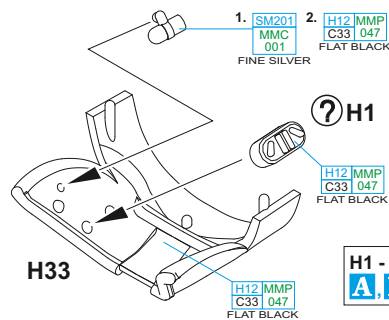
H45

H58

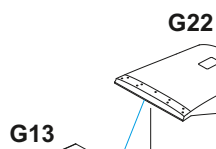
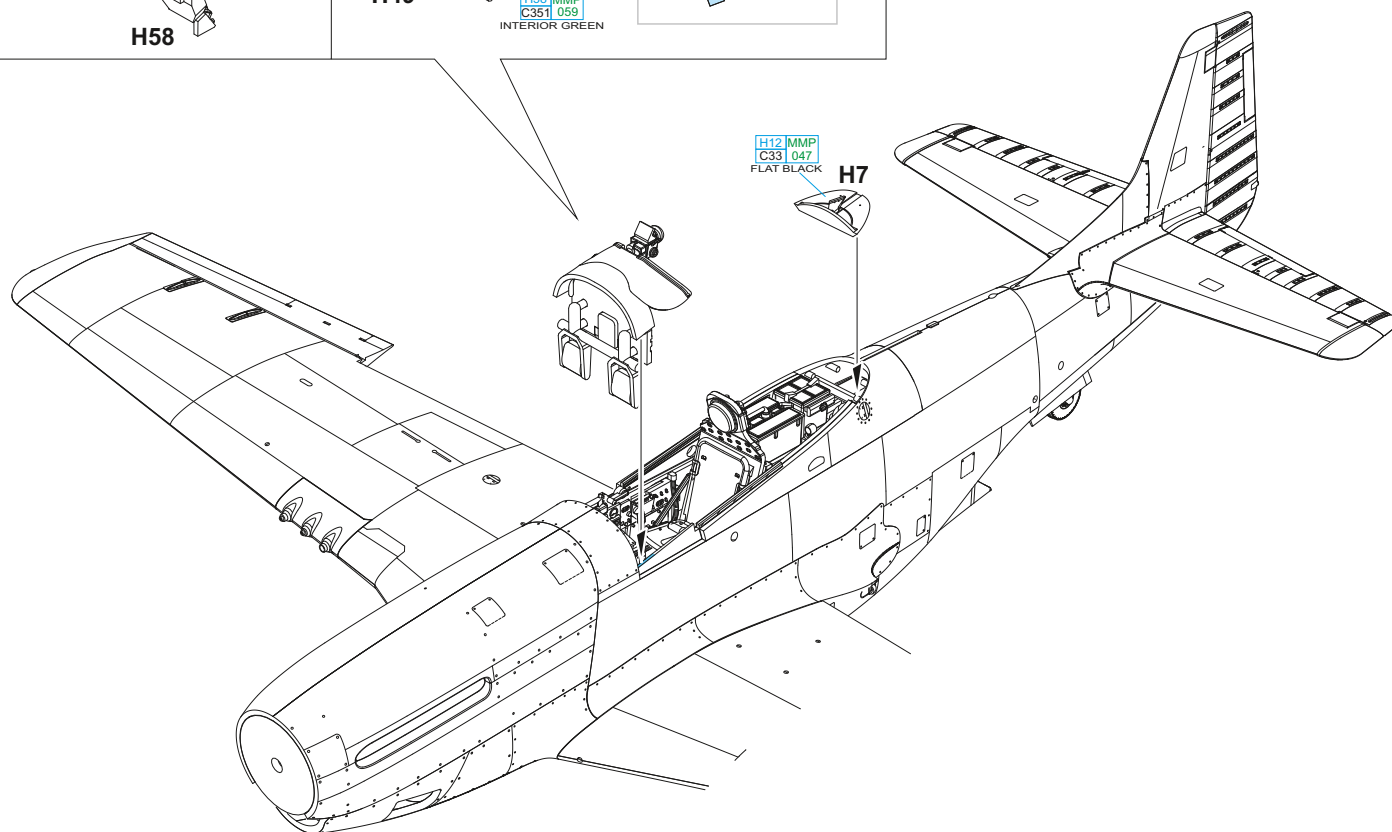
A3,A4 - MARKINGS A,B,C
A11 - MARKING D



A8 right → A7 left

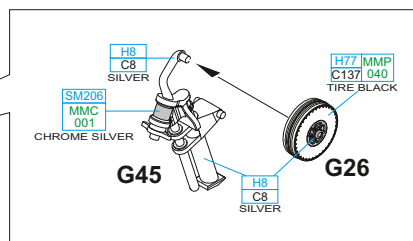


H1 - MARKINGS A,B,C ONLY



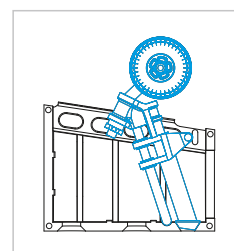
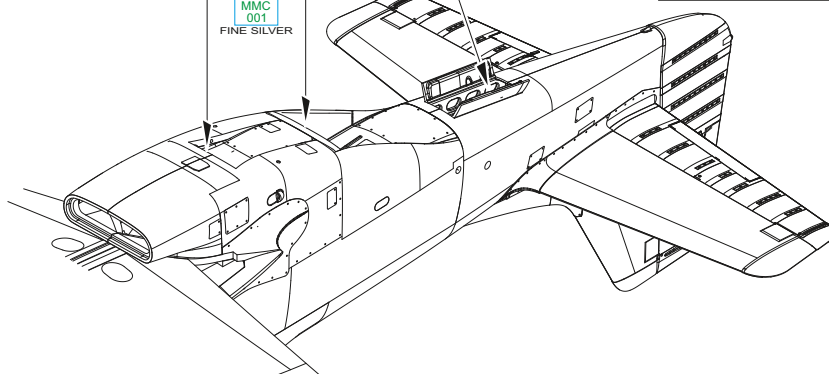
G22

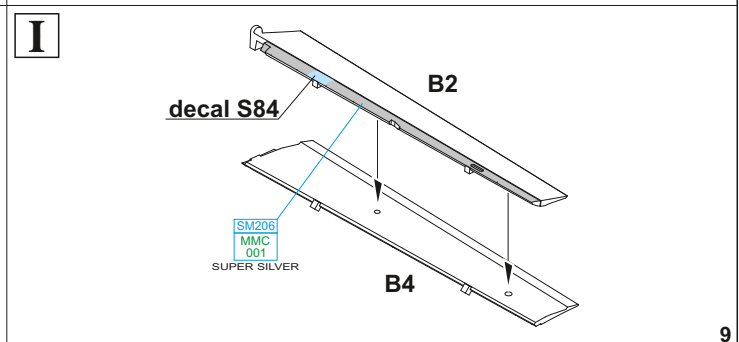
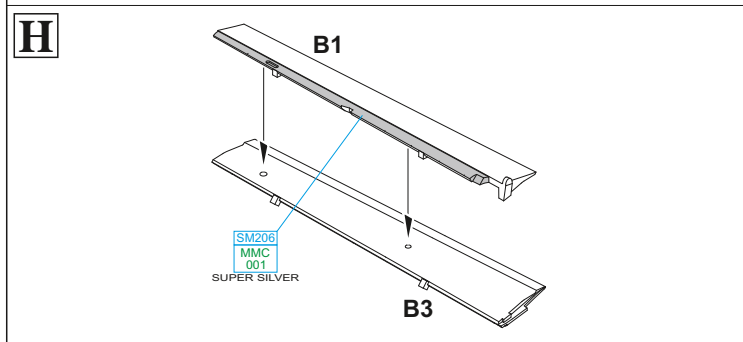
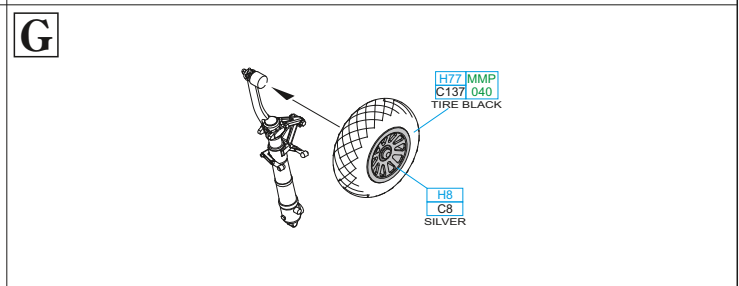
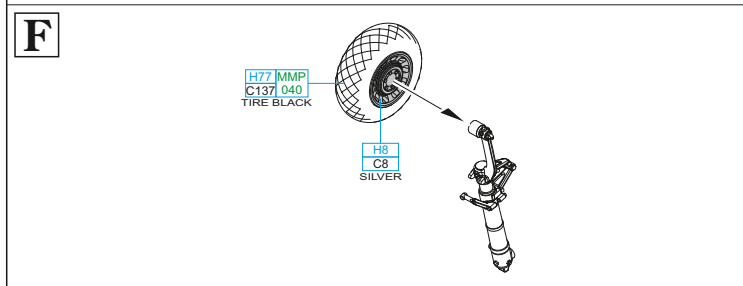
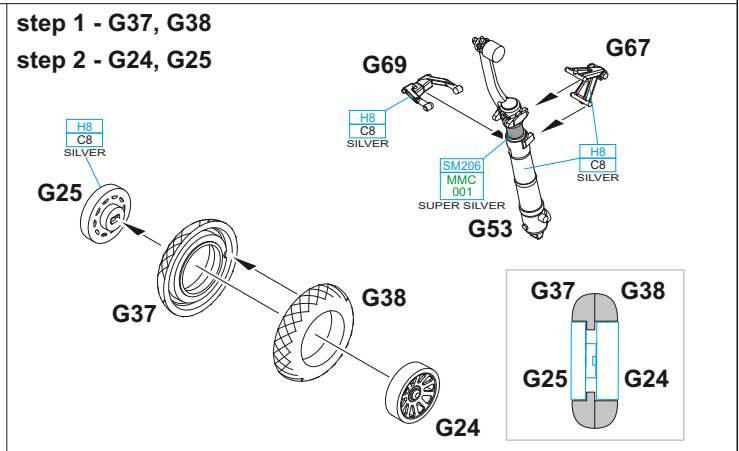
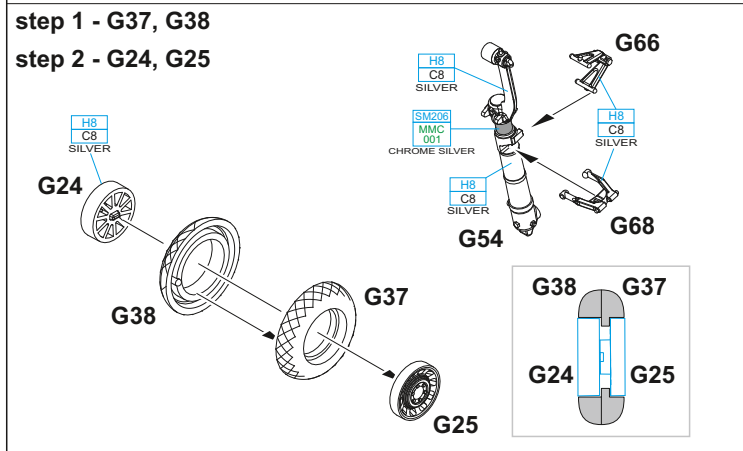
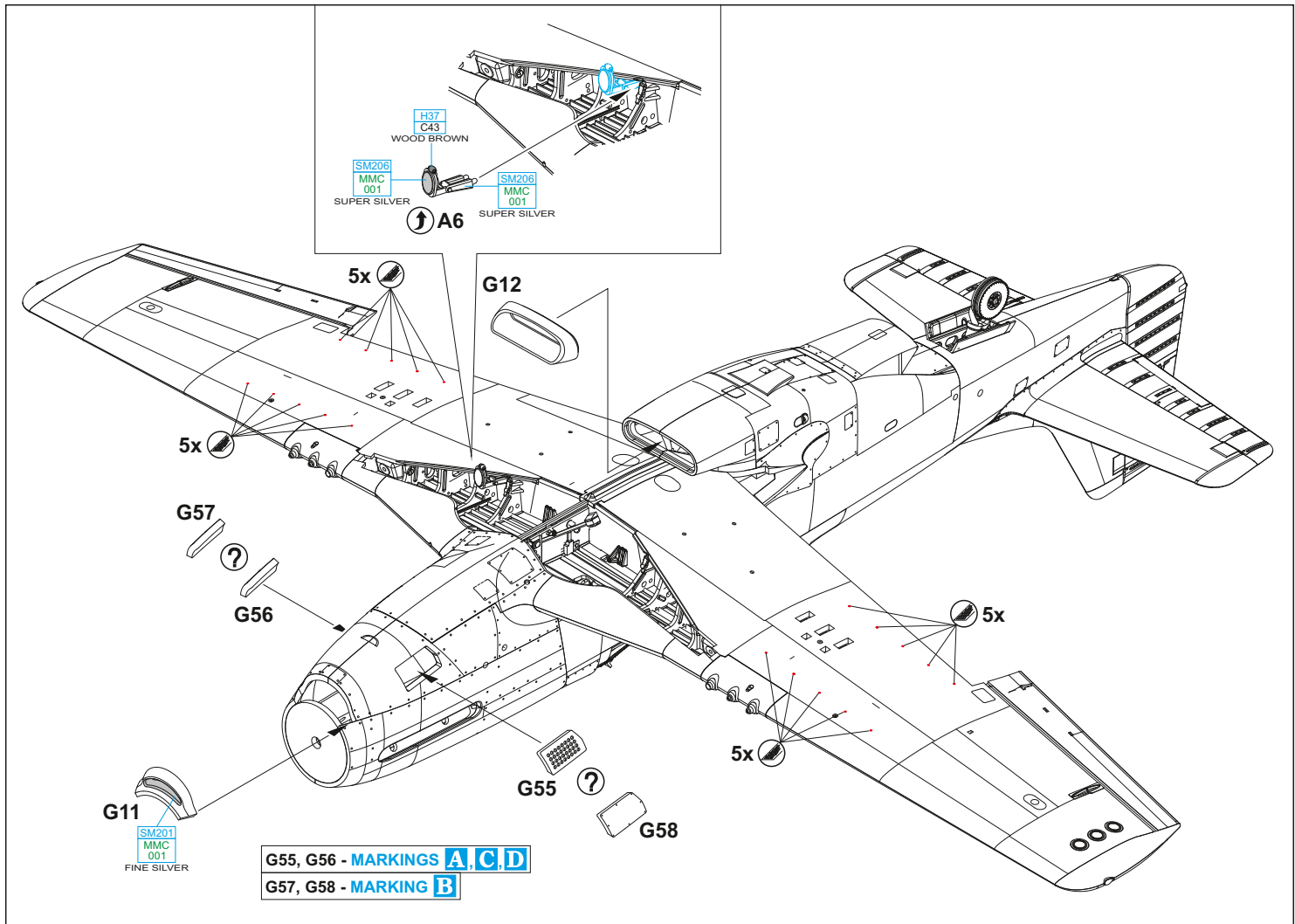
G13

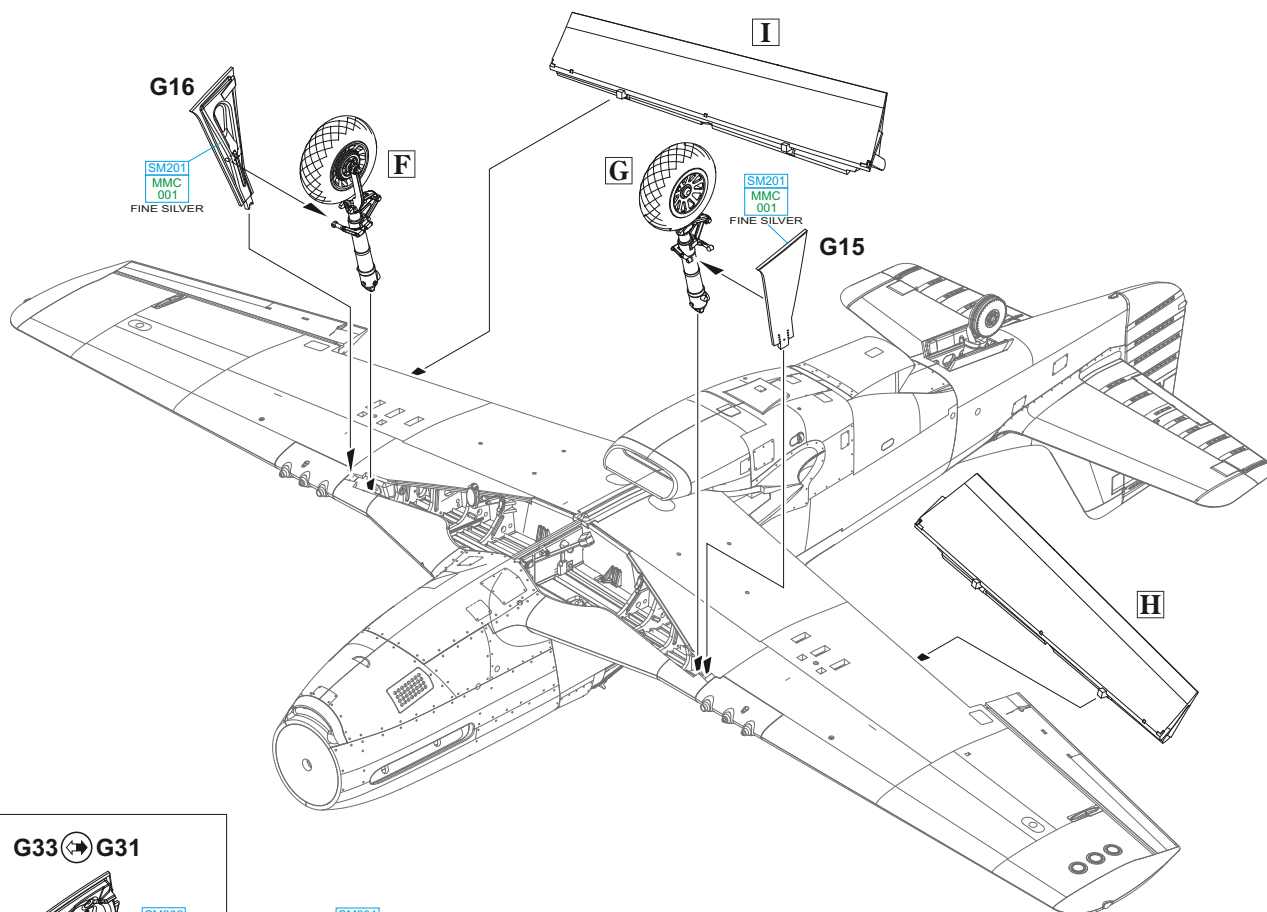


G45

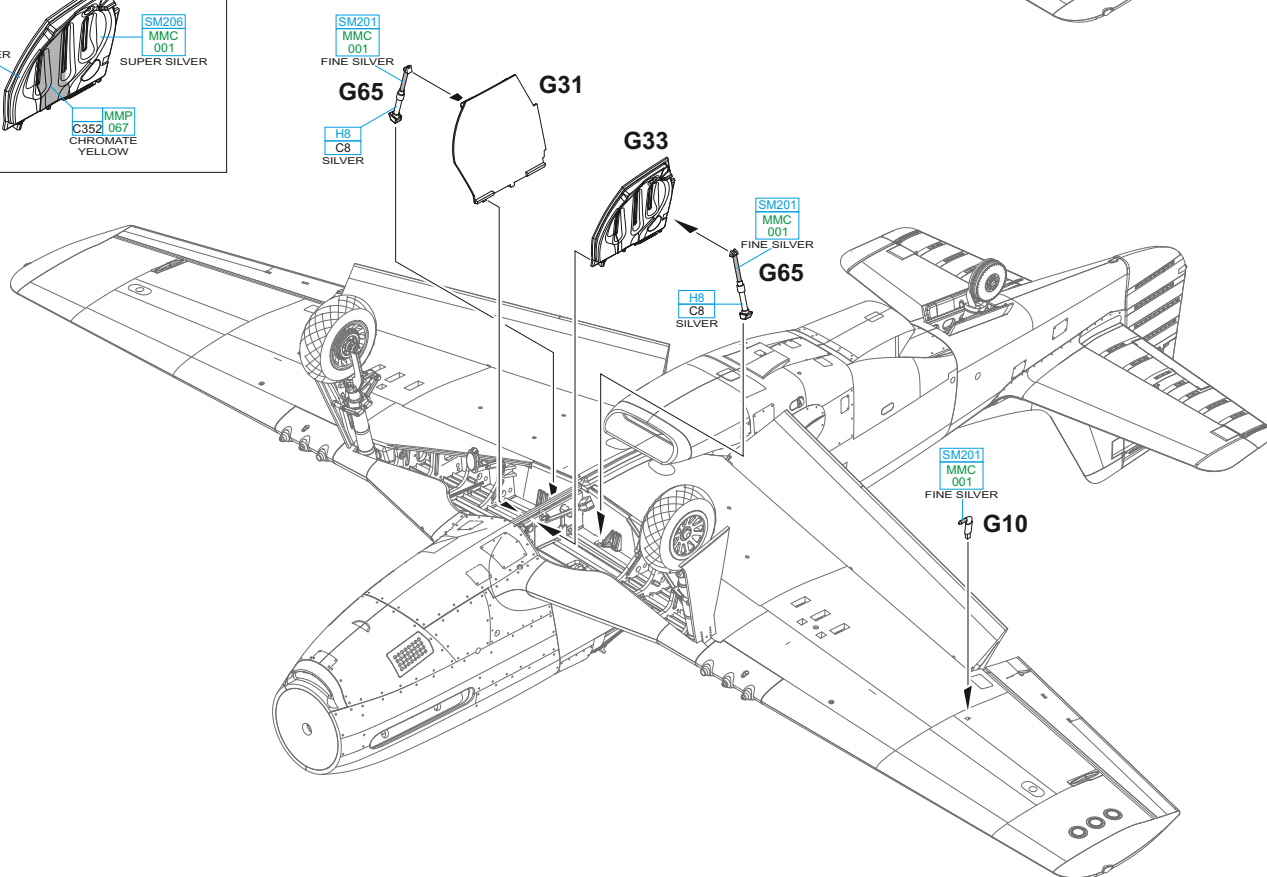
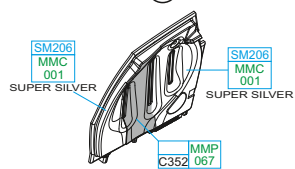
G26



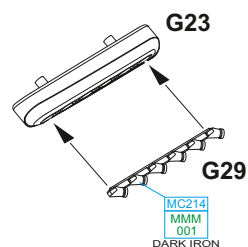
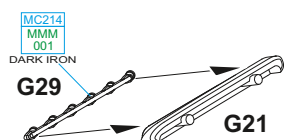


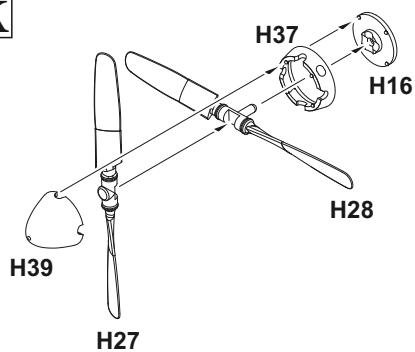
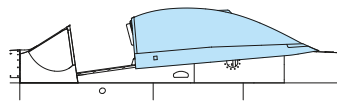


G33 → G31



J



K**OPEN CANOPY POSITION****A10 - MARKING B ONLY**

① A10

L

G3

A12

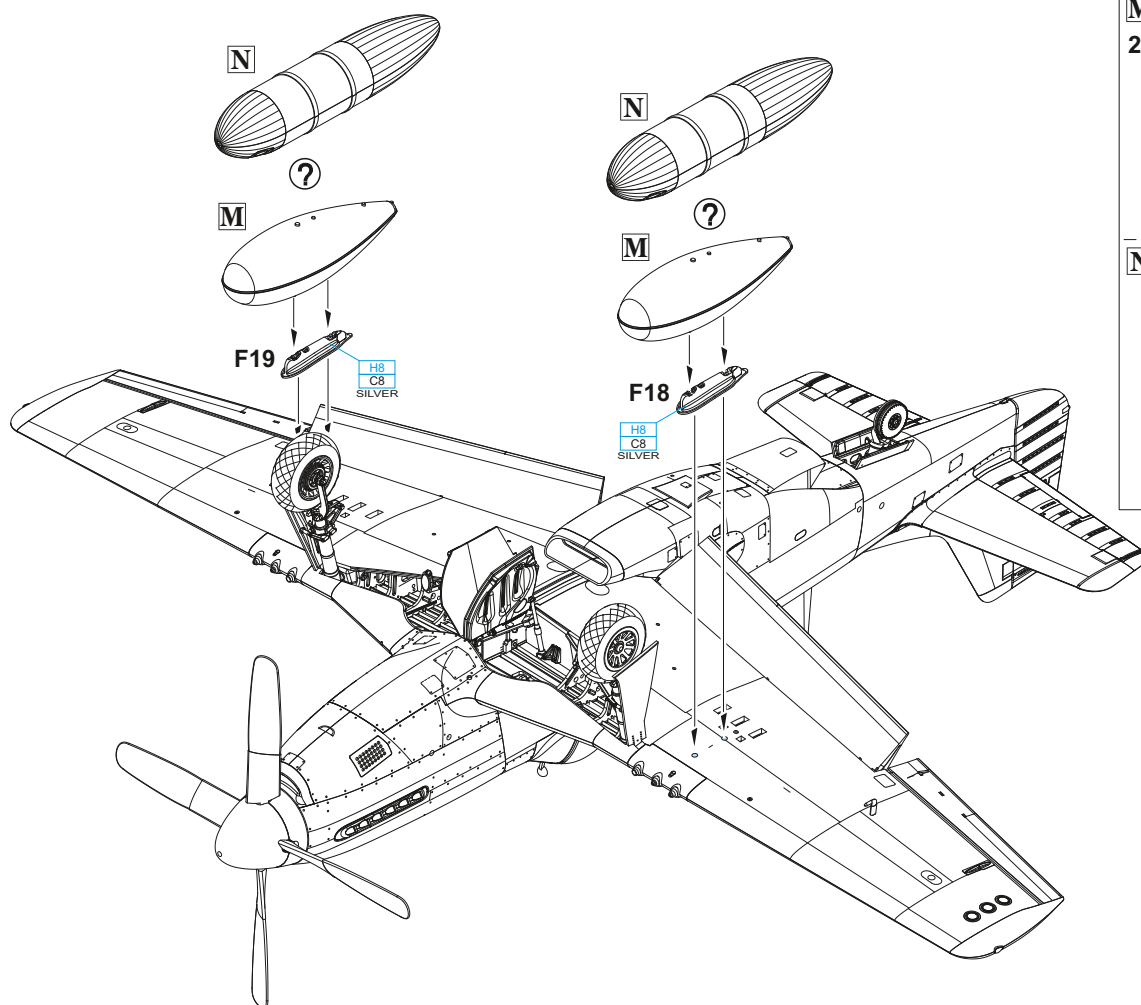
H12 MMP
C33 047
FLAT BLACK**J****J****K****L**

H6

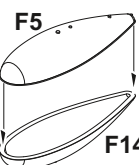
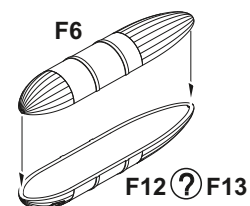
H5

H12 MMP
C33 047
FLAT BLACKH12 MMP
C33 047
FLAT BLACK

A13

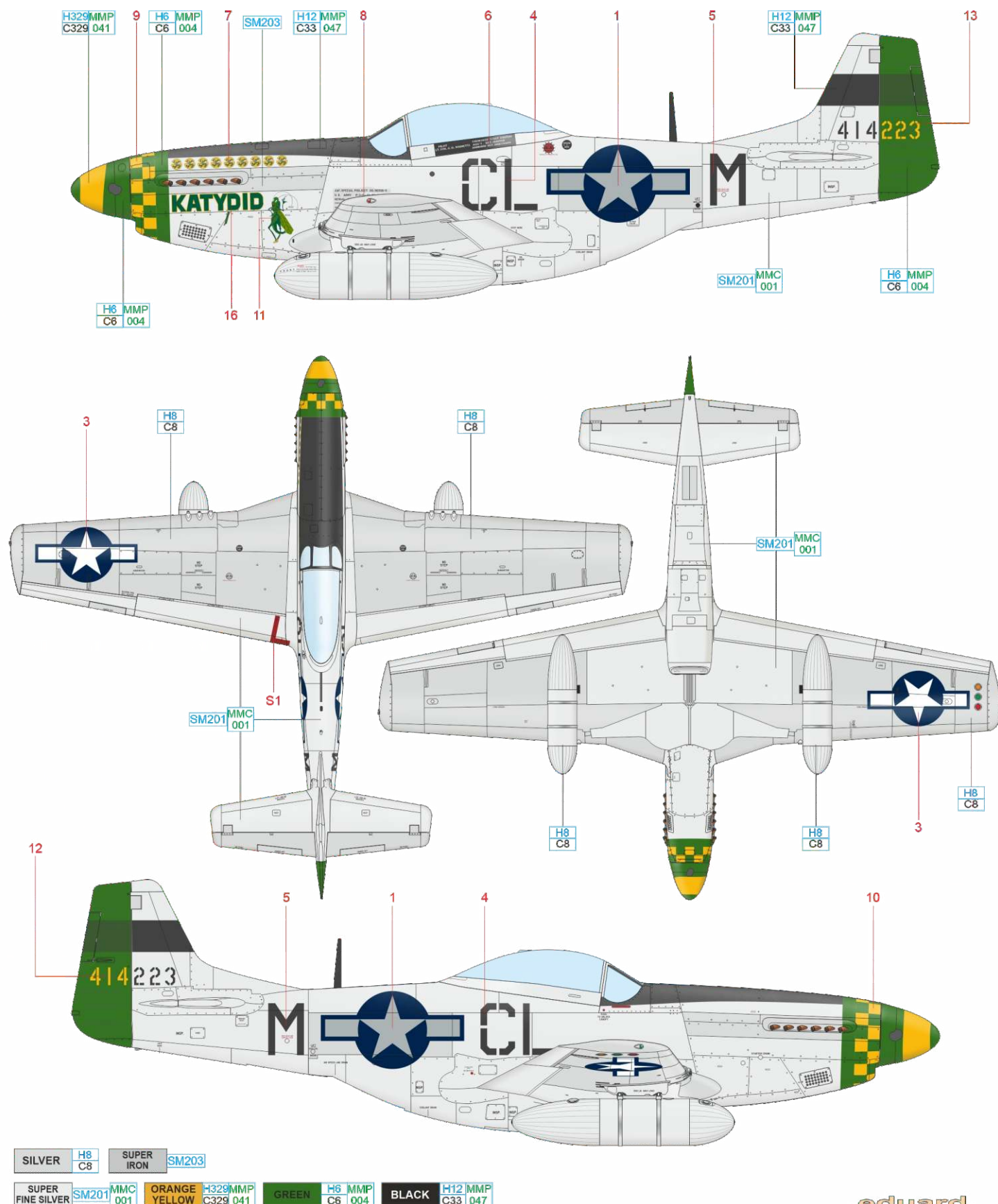
**M MARKING C ONLY**

2 pcs.

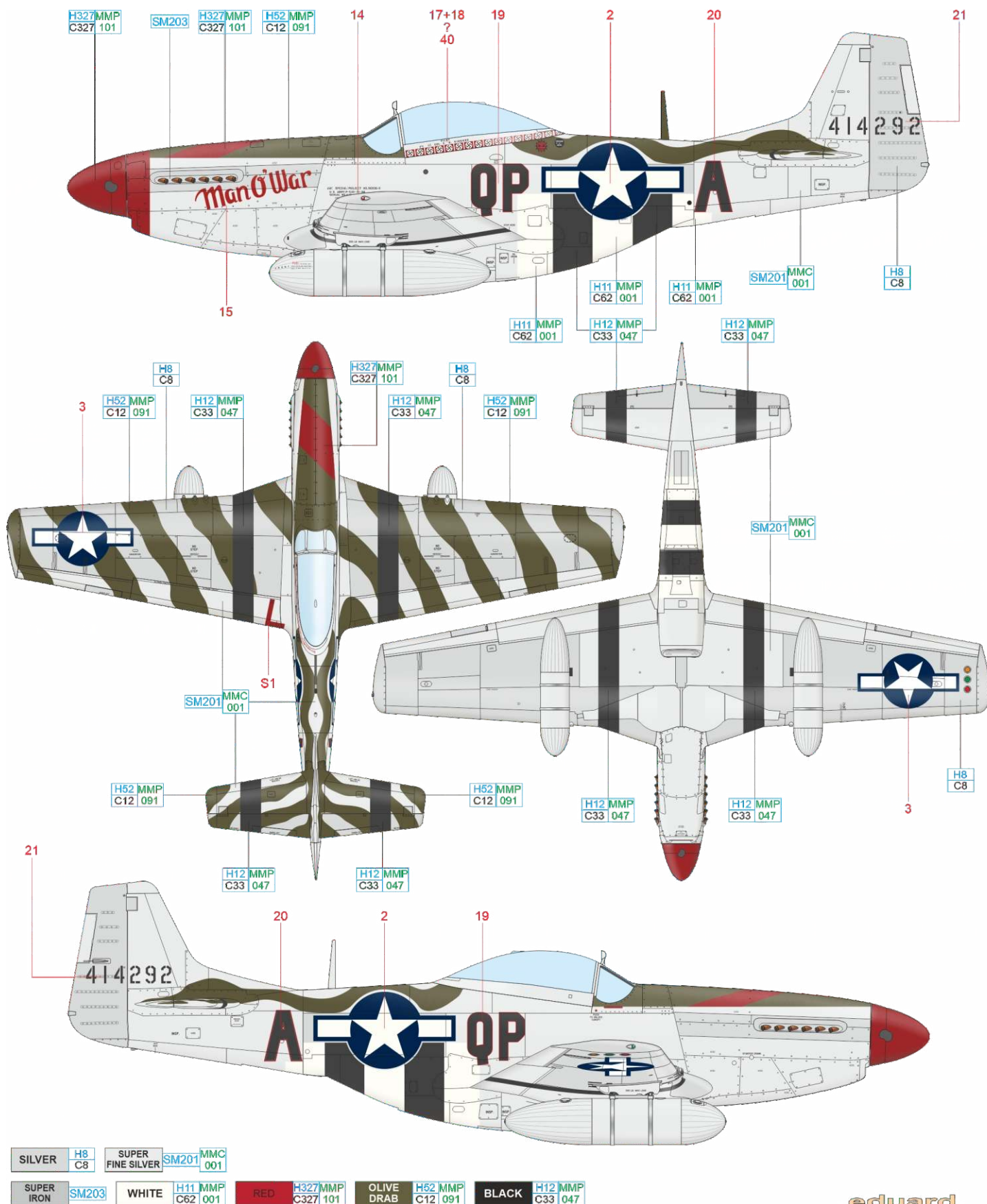
**N MARKINGS A, B, D 2 pcs.**

A s/n 44-14223, Lt. Col. Elwyn G. Righetti, 55th FG, 8th AF, Wormingford, Velká Británie, prosinec 1944–březen 1945

Elwyn Guido Righetti, známý jako „Eager El“, byl nejen špičkovým stíhacím esem 55th FG, ale také nejúspěšnějším esem v ničení pozemních cílů v Evropě. Righetti nastoupil k 338th FS, 55th FG v říjnu 1944. Ve věku 29 let byl sice zkušeným pilotem, ale bez bojových zkušeností. Navzdory svému věku byl tak horlivý a agresivní, že se mu podařilo obnovit morálku své poněkud unavené skupiny. Jedním z Righettiho „koníků“ bylo ničení lokomotiv. Podařilo se mu sestřelit i dva Mistely a na zemi zničit několik proudových Me 262. Bohužel, Righettiho skvělé výkony skončila událost, ke které došlo těsně před koncem války. Dne 17. dubna 1945, přesně v den svých 30. narozenin, byl Righetti sestřelen flakem při náletu na letiště nedaleko Drážďan. Podařilo se mu nouzově přistát a informovat své spolubojovníky rádiem „Zlomil jsem si nos, ale jsem v pořádku. Dneska jsem jich dostal devět. Vyřídte mé rodině, že jsem v pořádku a že s vámi byla skvělá spolupráce“. O Lt. Col. Righettim od té doby už nikdy nikdo neslyšel. Předpokládá se, že byl zavražděn rozrušenými německými civilisty. Za svoji krátkou válečnou kariéru zaznamenal 7,5 vzdušného vítězství a 35 letadel zničil na zemi. Létal se dvěma osobními P-51D Mustang (44-14223 a 44-47222) a oba stroje zdobil na levé straně přídě nápis KATYDID a kresba lučního koníka.



Claiborne Holmes Kinnard byl jedním z nejúspěšnějších pilotů v boji proti pozemním cílům. Narodil se 29. října 1912 ve městě Franklin v Tennessee. Po získání pilotní kvalifikace velel v roce 1944 od 27. listopadu do června 354th FS. Dne 12. června 1944 mu bylo svěřeno velení nadřízené 355th FG, kterou vedl do konce srpna. V září byl převelen k 4th FG, které také na krátký čas od 3. listopadu do 29. listopadu 1944 velel. Poté se vrátil zpět k 355th FG, kde sloužil do května 1945. Během své kariéry dosáhl osmi vítězství ve vzdušném boji a dalších sedmáct letadel zničil na zemi. Se zobrazeným atypicky zbarveným Mustangem létal Kinnard od září do listopadu 1944 ve funkci velitele 4th FG. Jeho stroj zdobil na levé straně přídě červený nápis Man O'War a na horních plochách byl doplněn maskovacími pruhy zelené barvy, pravděpodobně odstínem Olive Drab. Na levé straně rámu kabiny měl vyobrazeny symboly sestřelů. Podoba invazních pruhů odpovídá úpravě po začátku září 1944, kdy z nich zůstaly pouze části na spodku trupu. Od 3. listopadu do 29. listopadu 1944 byl Kinnard velitelem 4th FG, poté se vrátil k 355th FG, kde sloužil do května 1945.



William Thomas Whisner se narodil v roce 1923 v Louisianě a do armády vstoupil 16. března 1942. Letecký výcvik zahájil 10. dubna 1942 a pilotní odznak získal 15. února 1943 v Napier Field v Alabamě. Dne 23. února 1943 byl přidělen k 487th FS. Během let 1944 a 1945 získal 15,5 vítězství a dvakrát obdržel Distinguished Service Cross. Válku ukončil v hodnosti Captain a armádu opustil 23. srpna 1945. Dne 17. října 1944 znovu narukoval a 1. září 1951 byl povýšen na Majora. V září 1951 byl převelen do Koreje k 334th FIS, součásti 4th FIW. Mezi zářím a listopadem 1951 sestřelil dva MiGy-15 a poškodil dalších pět letadel stejného typu. V prosinci byl převelen k 25th FIS, 51st FIW a získal další čtyři vítězství včetně jednoho ve spolupráci, což mu umožnilo stát se sedmým esem Korejské války v chronologickém pořadí. Koreu opustil v březnu 1952 se statusem dvojitého esa během dvou různých válek a stal se tak jedním ze sedmi amerických pilotů, kteří takového úspěchu dosáhli. Whisnerův Mustang byl opatřen na přídí novým tmavším odstínem modré barvy, která se kvůli většímu kontrastu začala používat u 352nd FG na podzim 1944.



D s/n 44-14789, Capt. John B. England, 362nd FS, 357th FG, 8th AF, Leiston, Velká Británie, prosinec 1944

John Brooke England se narodil 15. ledna 1923 v Caruthersville, stát Missouri. V dubnu 1942 nastoupil k armádním dobrovolnickým zálohám a po ukončení pilotního výcviku v březnu 1943 byl přidělen k 362nd FS, jejíž velení převzal 25. srpna 1944. U 357th FG odsloužil dva turnusy, během nichž absolvoval celkem 108 operačních misí, což představovalo 460 hodin bojových letů. Byl druhým nejlepším střelcem u 357th FG s celkovým počtem 17,5 vítězství. Koncem ledna 1945 ukončil England svůj druhý turnus a vrátil se domů. Po válce zůstal v USAAF, 20. února 1951 byl povýšen do hodnosti Lieutenant Colonel a krátce sloužil v Koreji, kde provedl celkem šest bojových letů, při kterých se mu podařilo poškodit MiG-15. V říjnu 1953 se stal velitelem 389th FBS. Dne 17. listopadu 1954 smrtelně havaroval na letišti v Toulou (Francie) když se při špatném počasí a nízké viditelnosti několikrát pokusil přistát s F-86F. Při posledním přiblížení mu došlo palivo, přesto se mu podařilo vyhnout se budově kasáren. Za tento obětavý čin byla letecká základna Alexandria přejmenována na England Air Force Base.

