

P-40E Warhawk

eduard

1/48 Scale Plastic Model Kit

WEEKEND
edition



item # 84207

Přestože nebyl Curtiss P-40 nejlepším stíhacím letounem své doby, sehrál i tak 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. Šéfkonstruktor 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. Exportních 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 kulomety 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 přídatnou nádrž o objemu 52 nebo 75 galonů. Konstrukce křídla a ocasních ploch se oproti Hawku 81 víceméně nezměnila. Výzbroj tvořily čtyři kulomety ráže .50, ve zbraňových 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 přepínování, 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. Dodávky těchto letounů 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 Hawku 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 formační 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 započítím 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

*

SYMBOLLES

*

記号の説明



OPTIONAL
VOLBA



BEND
OHNOUT



SAND
BROUSIT



OPEN HOLE
VYVRTAT OTVOR



SYMETRICAL ASSEMBLY
SYMETRICKÁ MONTÁŽ



REMOVE
ODRÍZNOUT



REVERSE SIDE
OTOČIT



APPLY EDUARD MASK
AND PAINT
POUŽIT EDUARD MASK
NABARVIT

PLEASE CHECK THE LATEST VERSION OF THE INSTRUCTIONS ON www.eduard.com

PARTS

*

DÍLY

*

TEILE

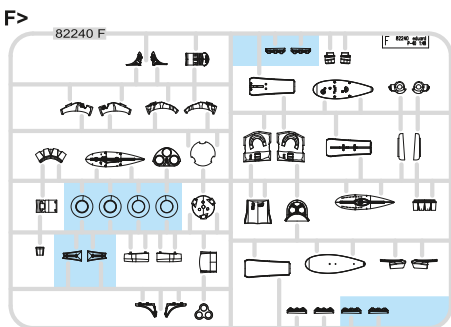
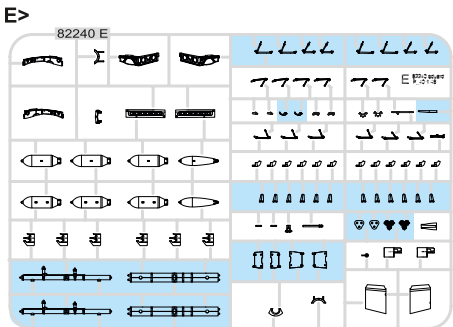
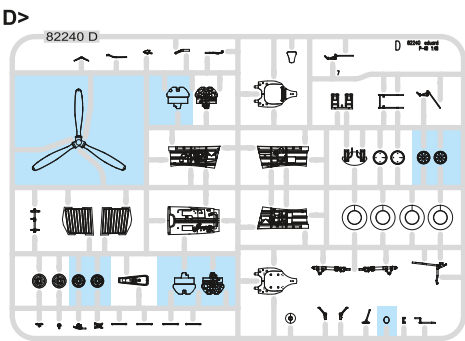
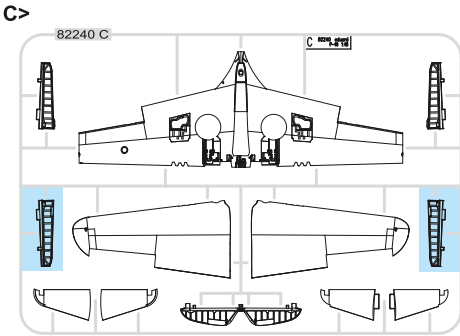
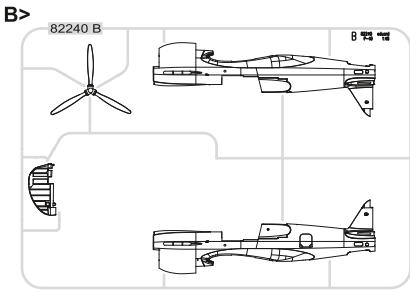
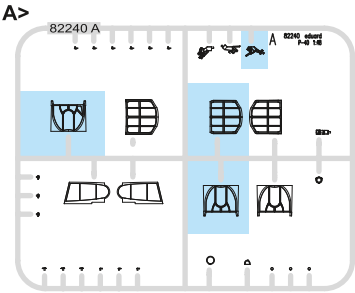
*

PIÈCES

*

部品

PLASTIC 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

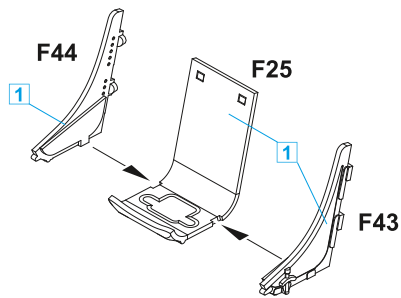
*

色

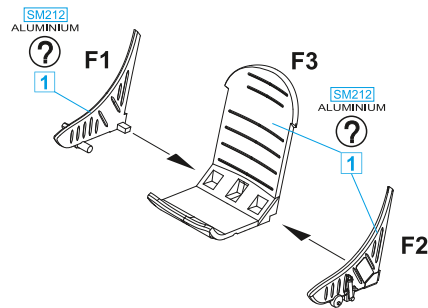
GSi Creos (GUNZE)		
AQUEOUS	Mr.COLOR	
H4	C4	YELLOW
H8	C8	SILVER
H12	C33	FLAT BLACK
H44	C51	FLESH
H52	C12	OLIVE DRAB
H53	C13	NEUTRAL GRAY
H71	C21	MIDDLE STONE
H72	C369	DARK EARTH
H76	C61	BURNT IRON
H77	C137	TIRE BLACK
H80	C54	KHAKI GREEN
H84	C42	MAHOGANY
H90	C47	CLEAR RED

GSi Creos (GUNZE)		
AQUEOUS	Mr.COLOR	
H93	C50	CLEAR BLUE
H94	C138	CLEAR GREEN
H327	C327	RED
H328	C328	BLUE
H329	C329	YELLOW
H330	C361	DARK GREEN
	C352	CHROMATE YELLOW
	C370	AZURE BLUE
Mr.COLOR SUPER METALLIC		
SM204		SUPER STAINLESS
SM206		SUPER CHROME SILVER
SM212		ALUMINIUM

A MARKINGS C,D

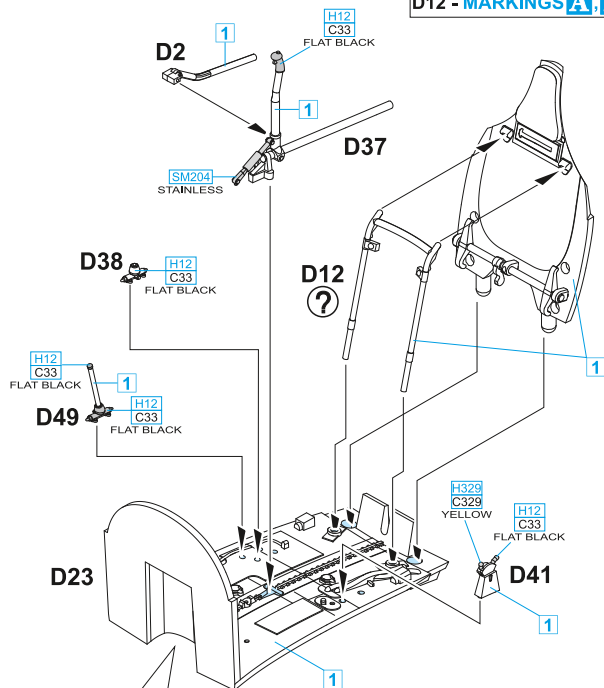


MARKINGS A,B

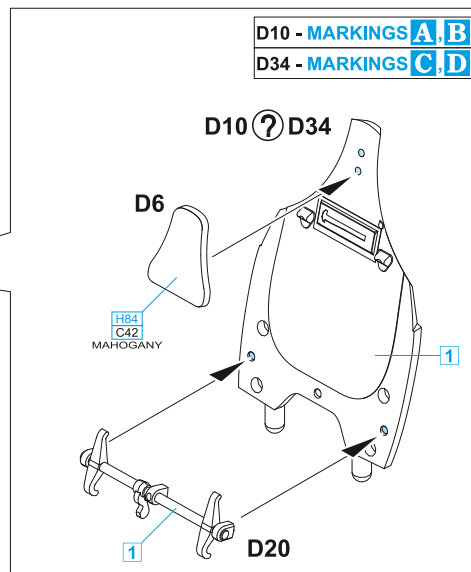


1 = 80% C352 + 20% C33
CHROMATE YELLOW FLAT BLACK

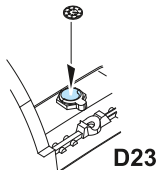
D12 - MARKINGS A,B ONLY



D10 - MARKINGS A,B D34 - MARKINGS C,D

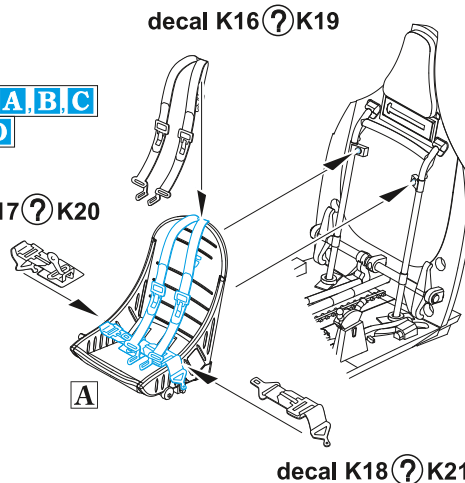


decals K2

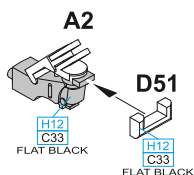


decals K16, K17, K18 - MARKINGS A,B,C
decals K19, K20, K21 - MARKING D

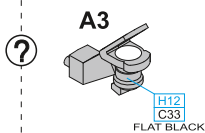
decals K17, K20



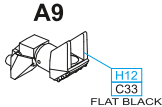
B MARKING A



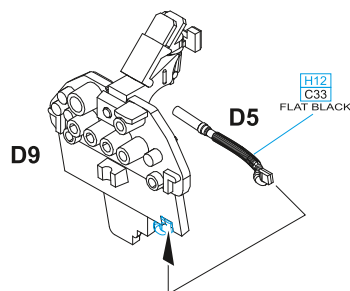
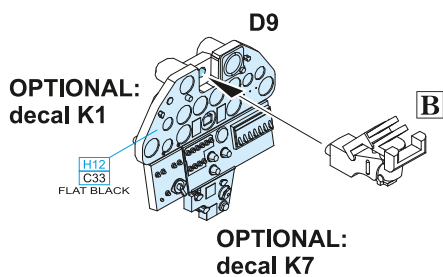
MARKING D

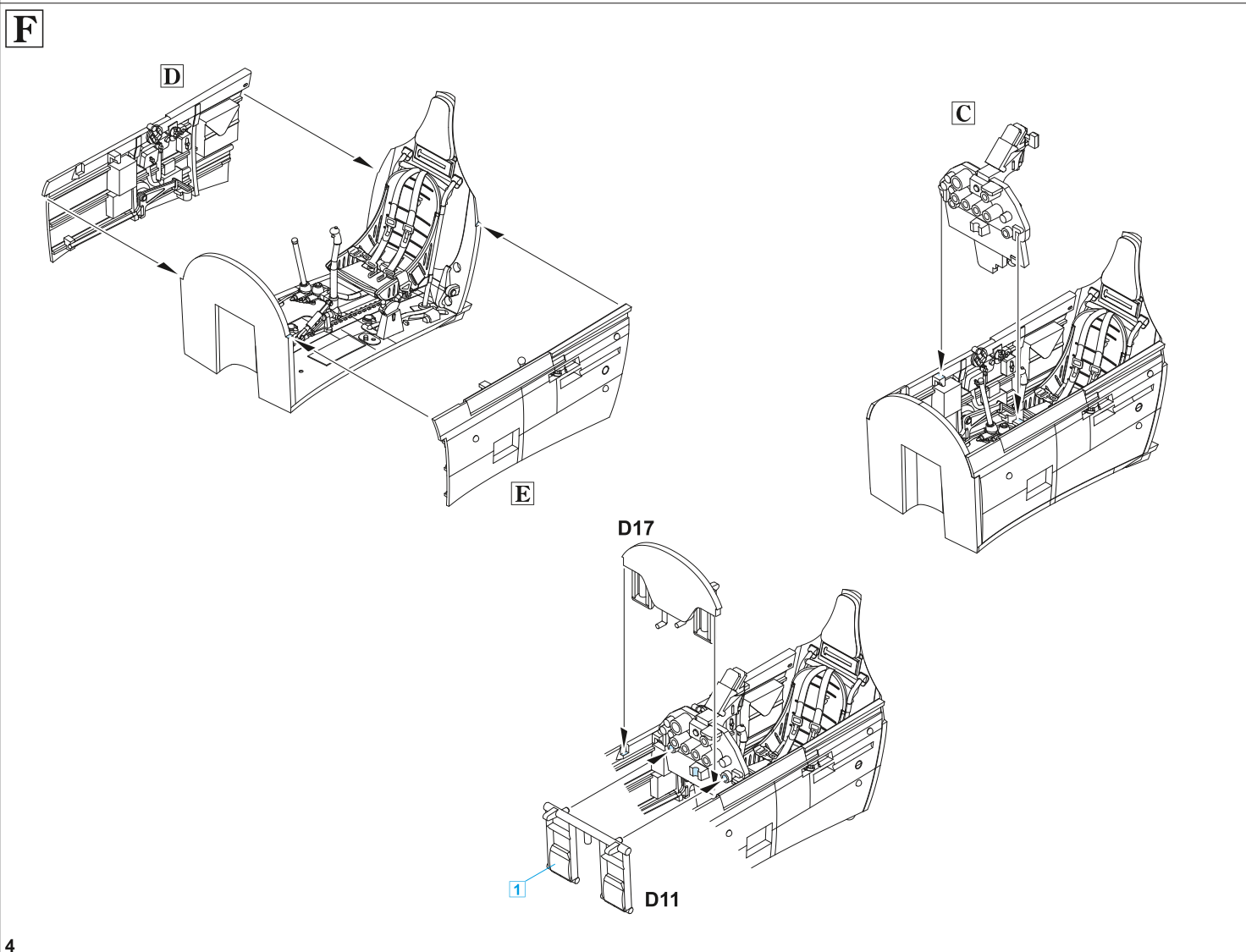
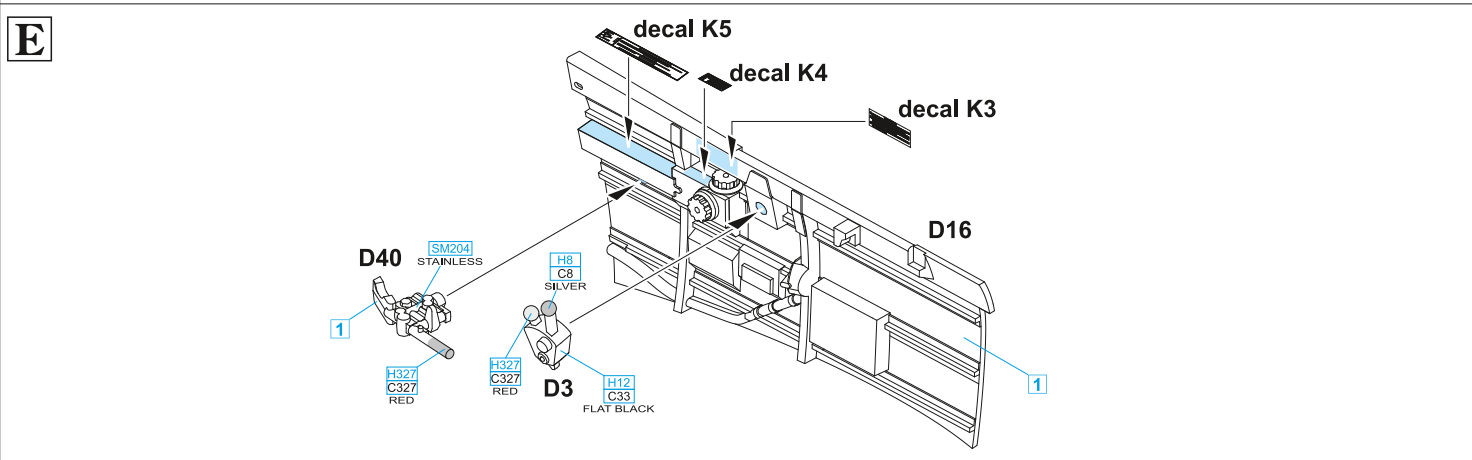
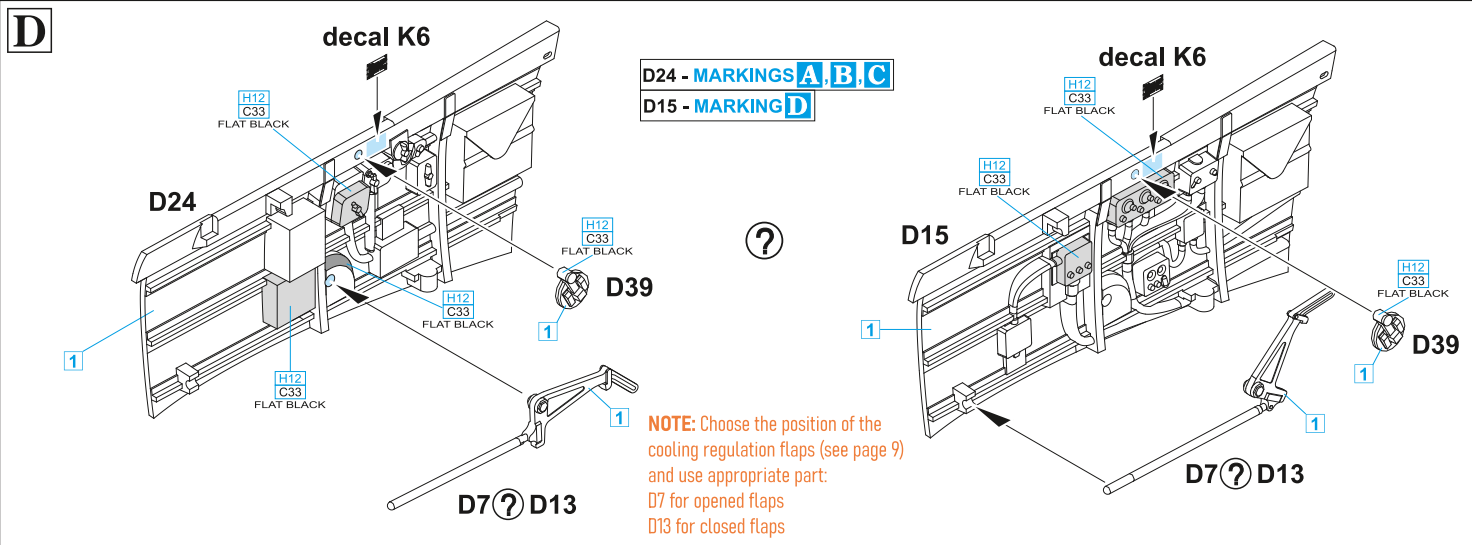


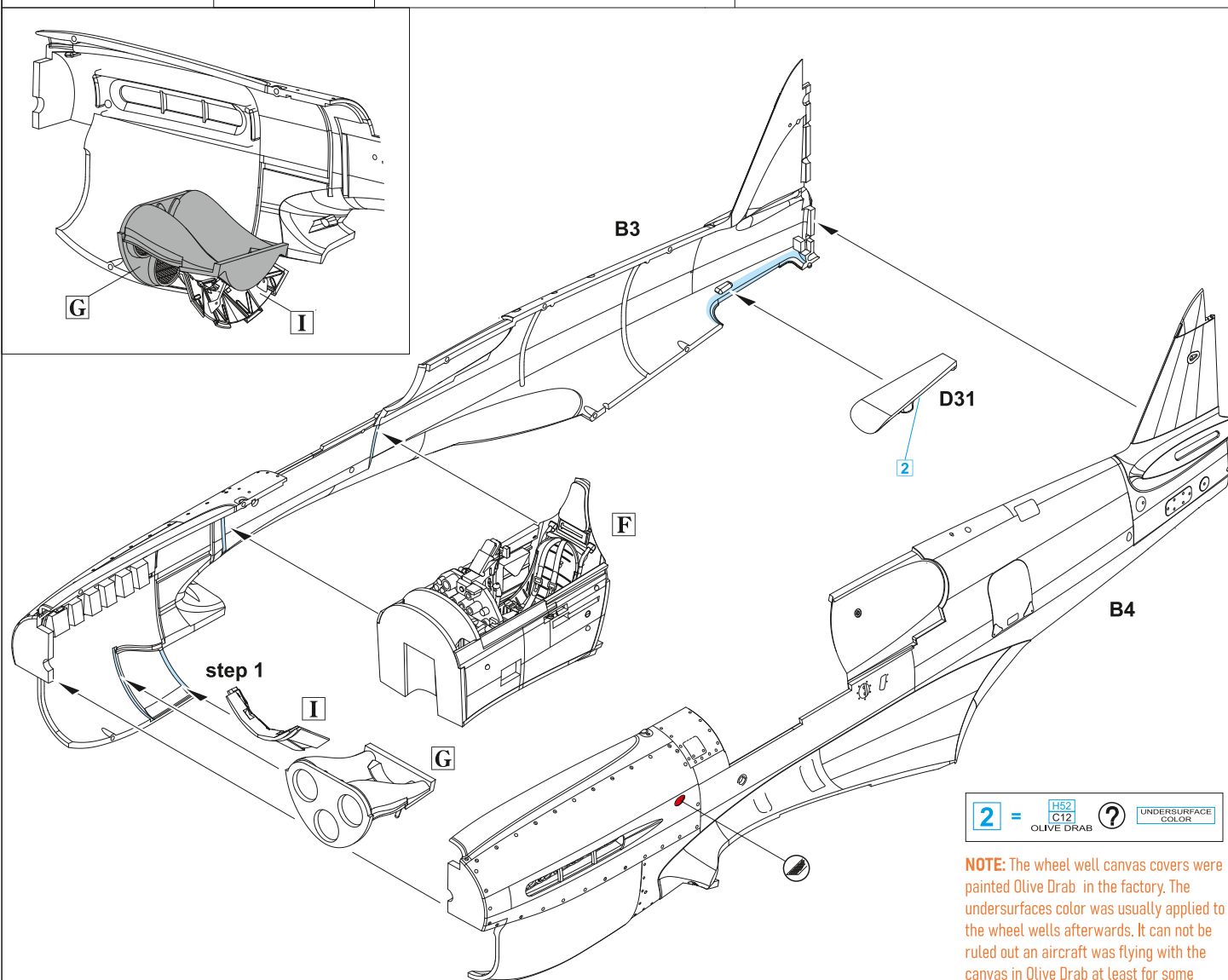
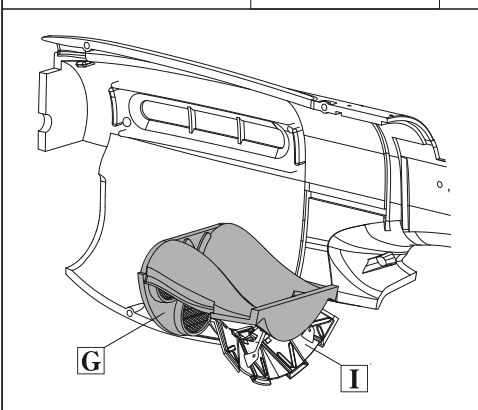
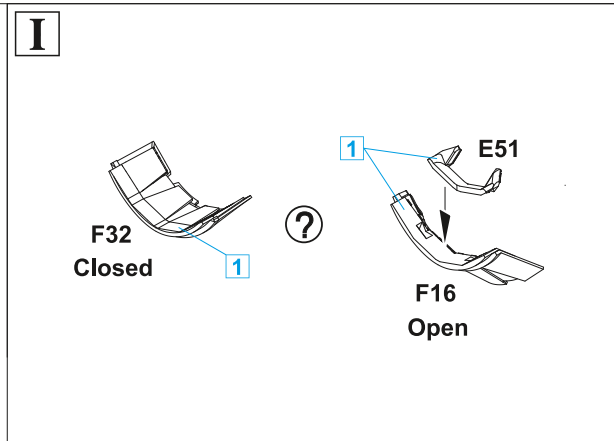
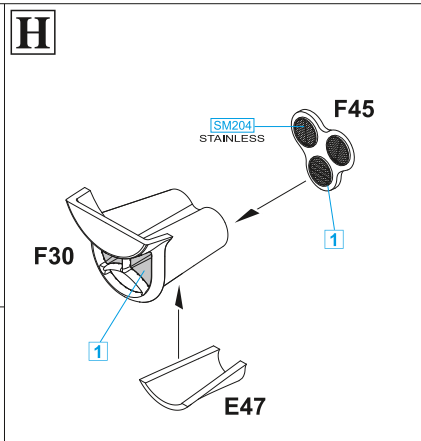
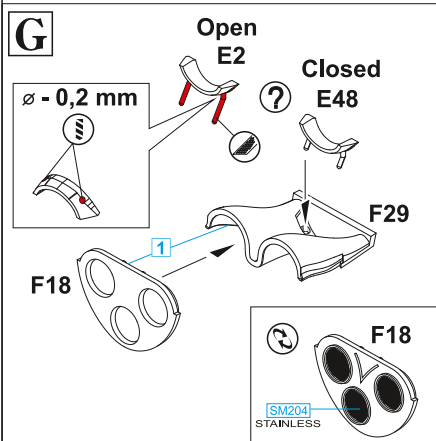
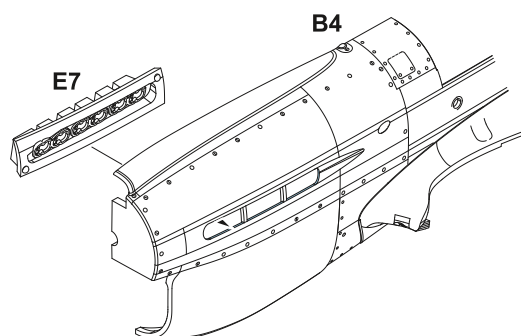
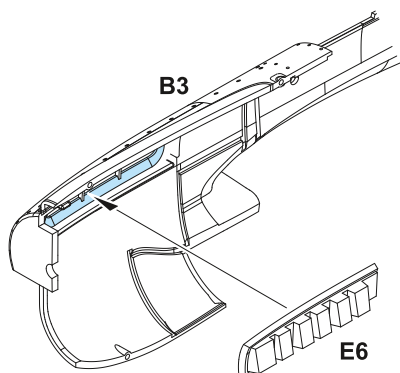
MARKINGS B,C



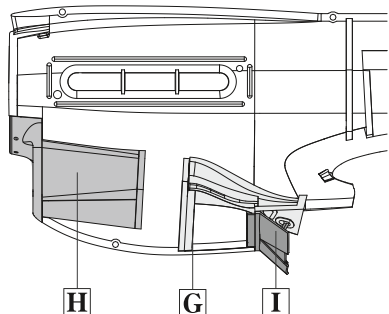
C



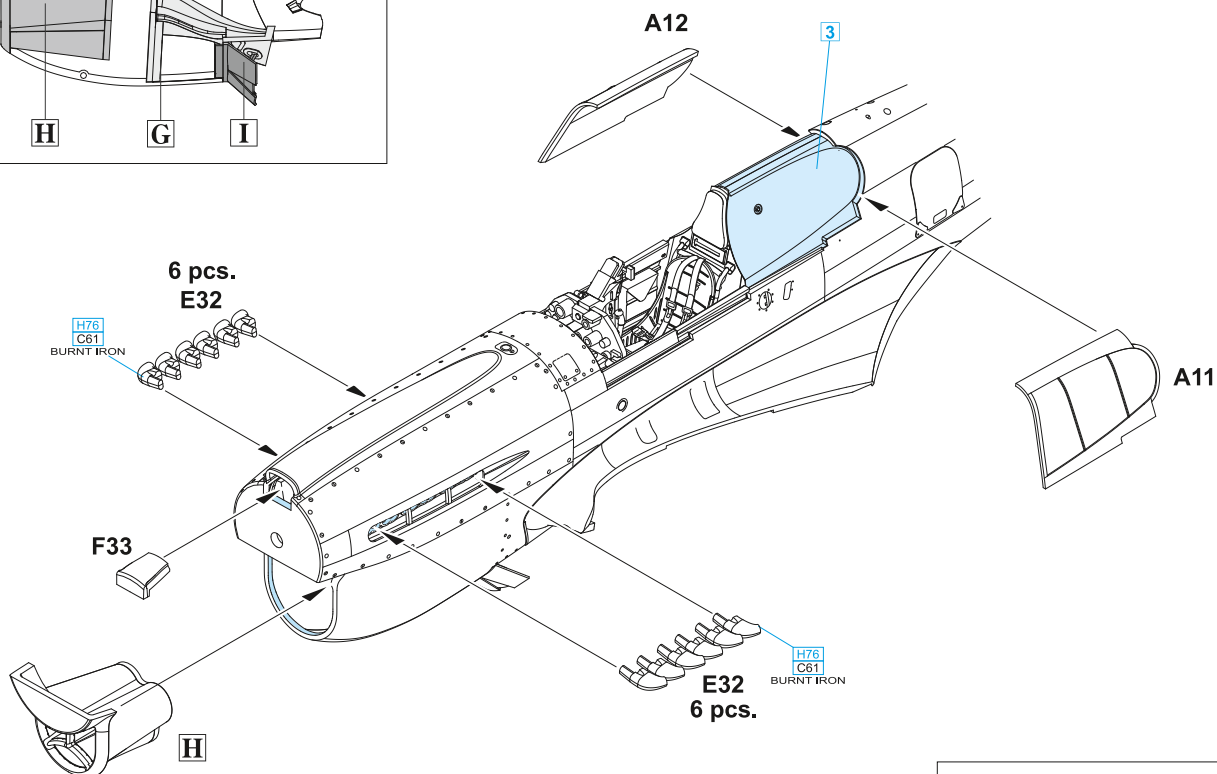




NOTE: The wheel well canvas covers were painted Olive Drab in the factory. The undersurfaces color was usually applied to the wheel wells afterwards. It can not be ruled out an aircraft was flying with the canvas in Olive Drab at least for some period of time.



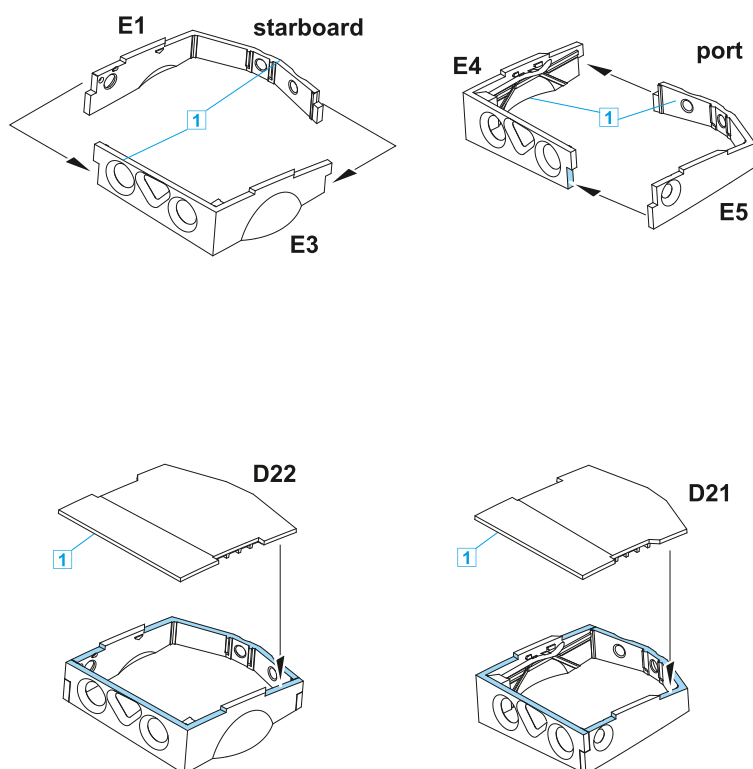
3	=	MARKINGS A, B
		MARKING D
		MARKING C



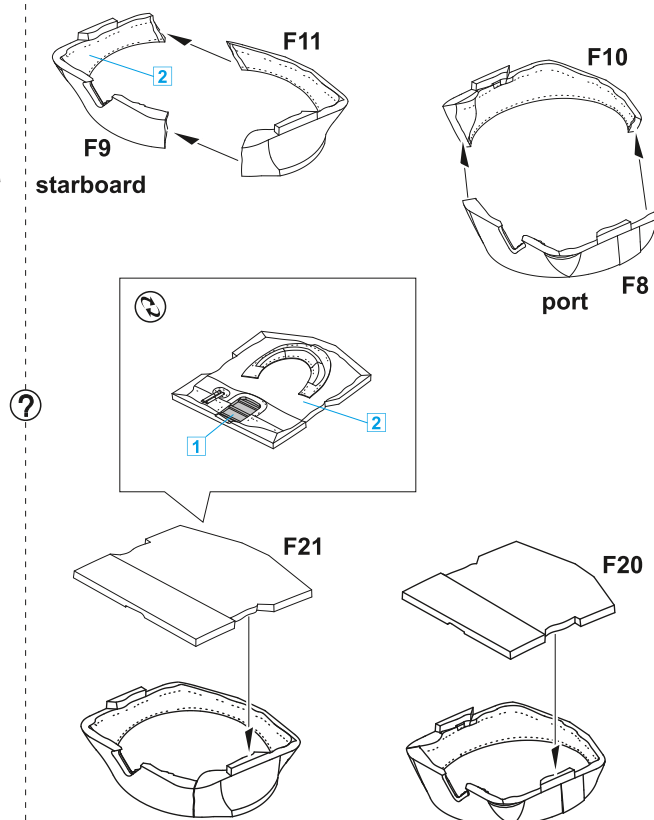
NOTE: The wheel wells were fitted with impregnated canvas tailor-shaped covers to protect the inside of the wing from dirt. It can not be ruled out some aircraft flew without them for some time. They were also removed during maintenance.

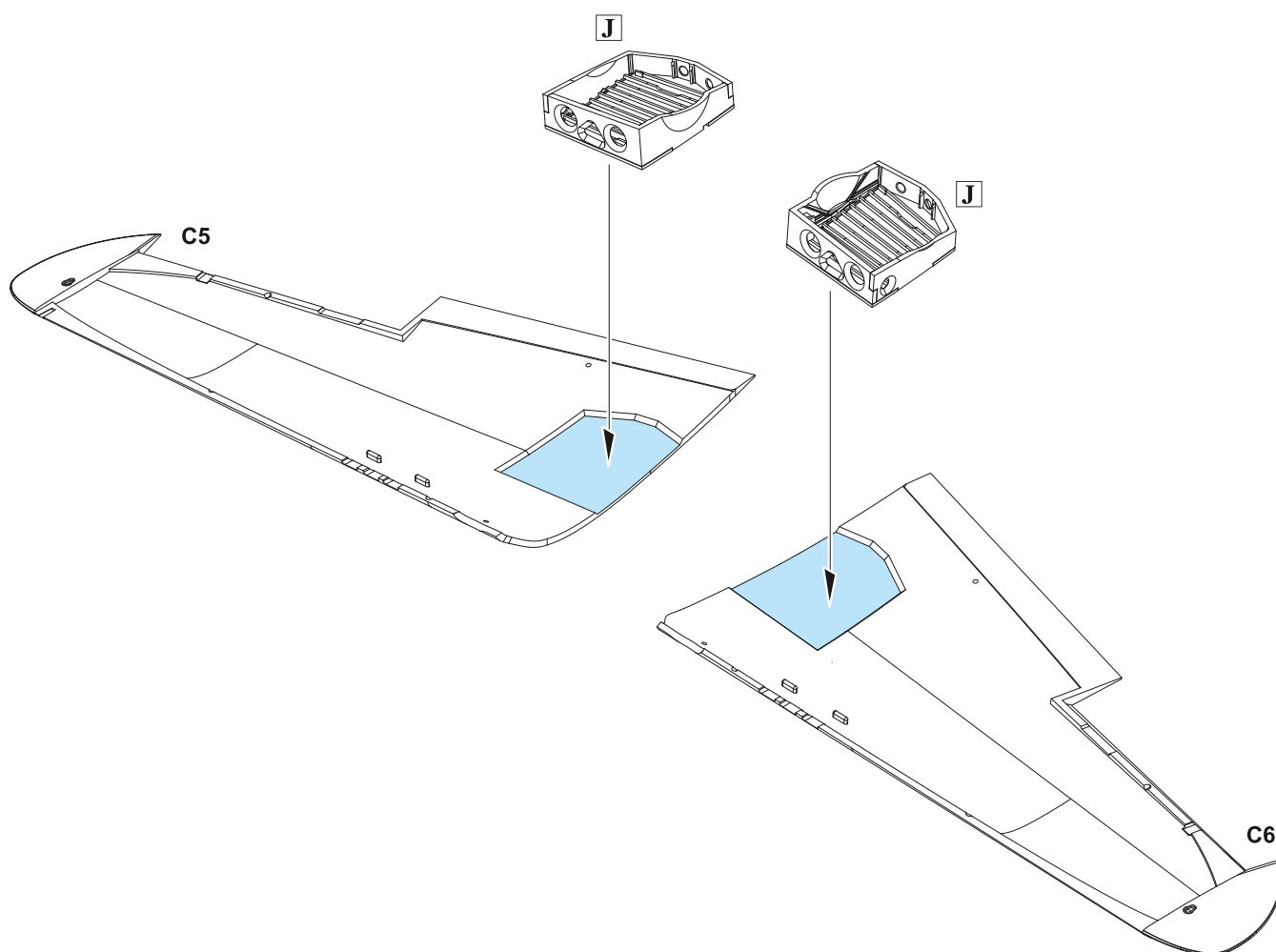
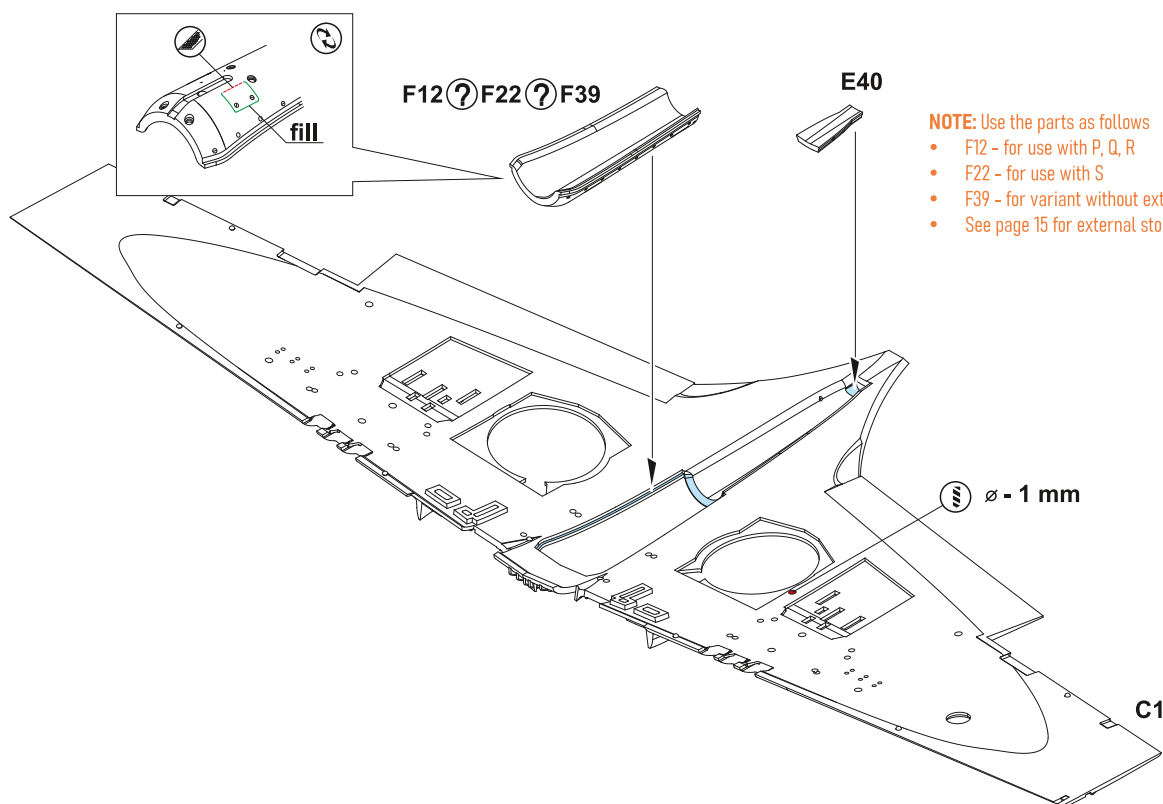
J

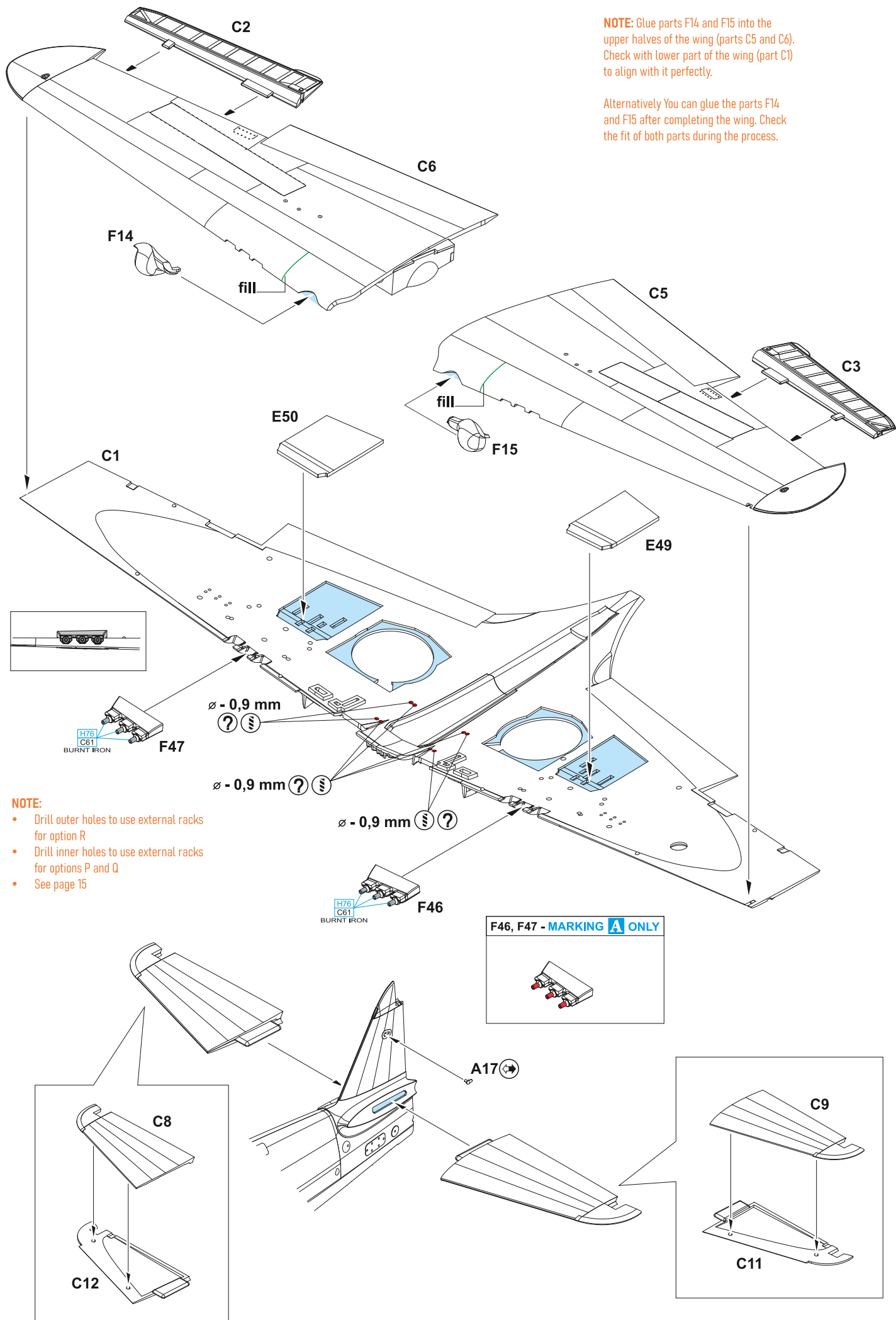
wheel wells without canvas covers

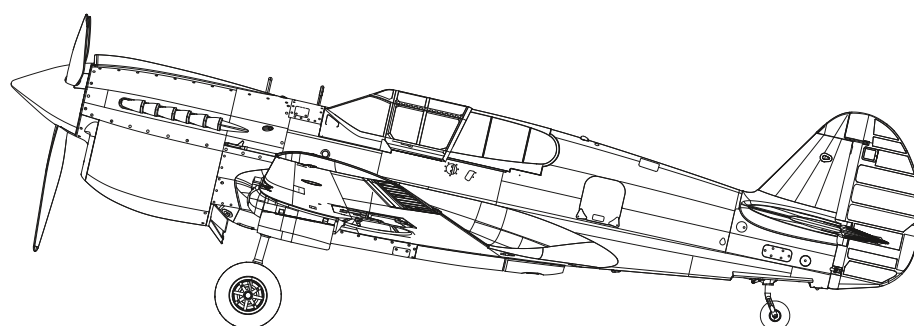
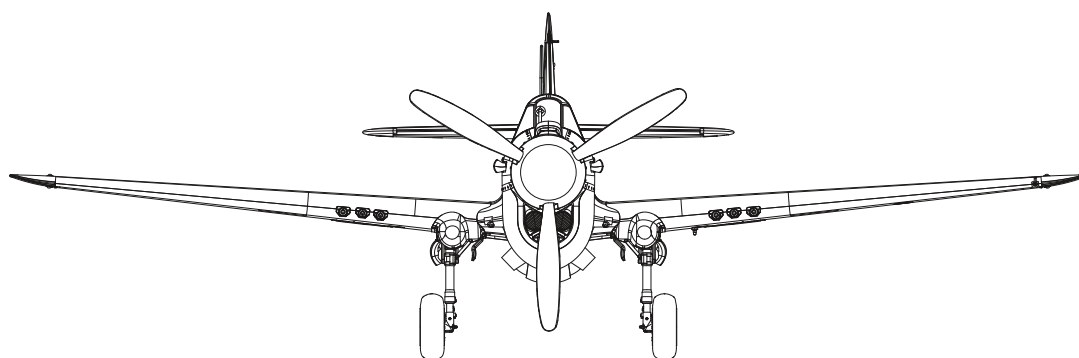
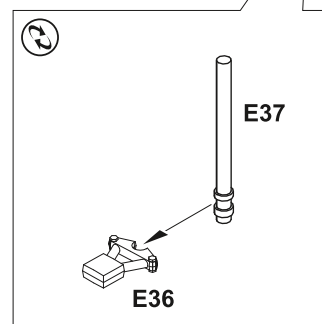
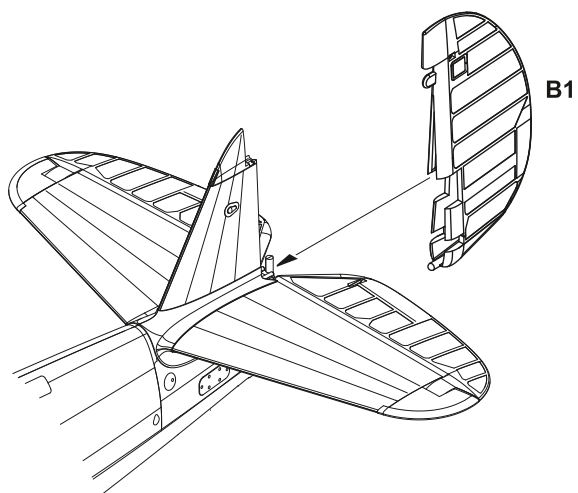
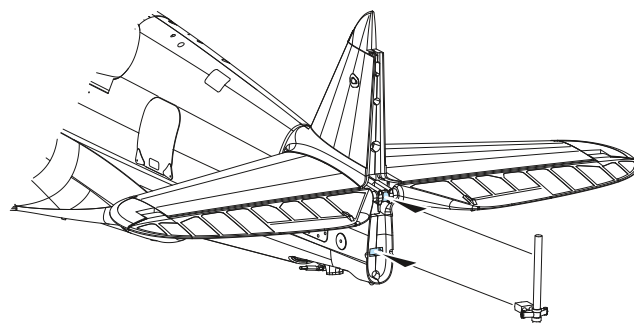
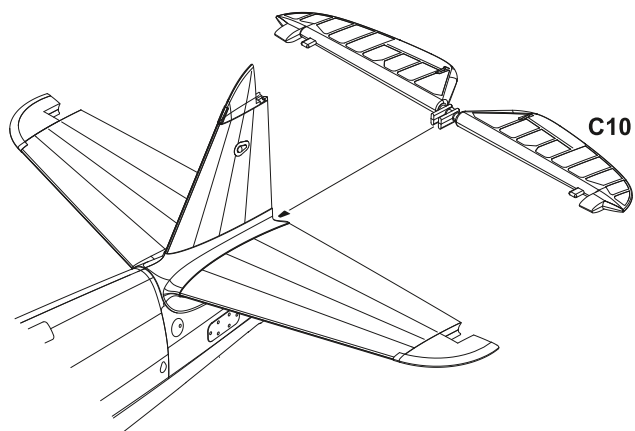


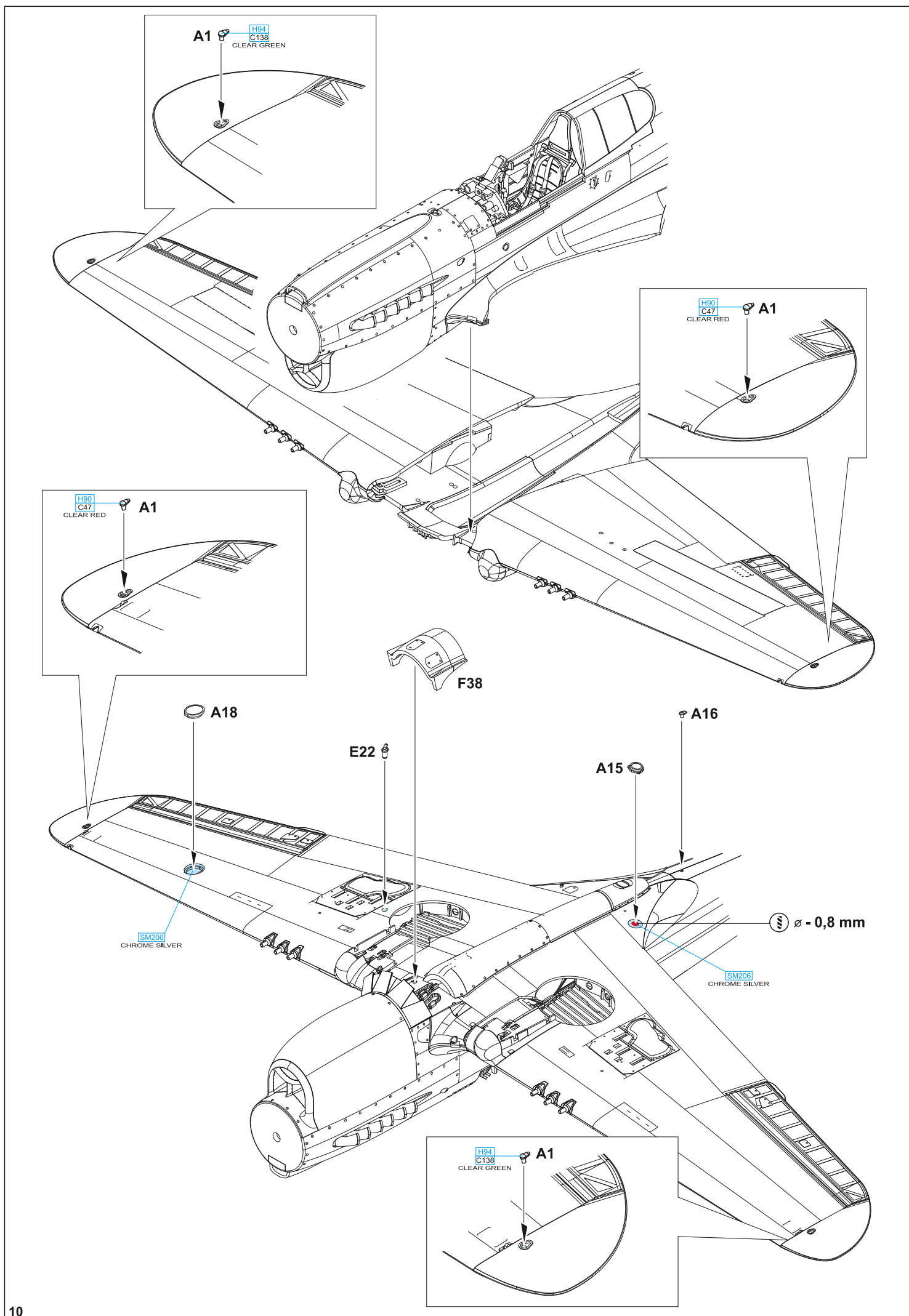
canvas covered wheel wells



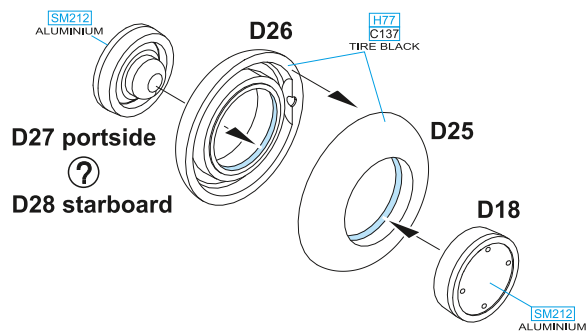




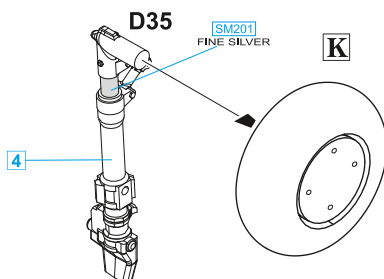
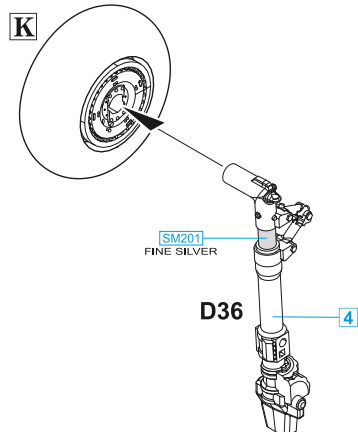
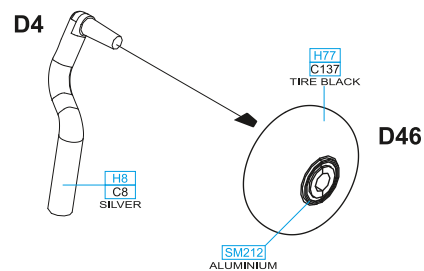




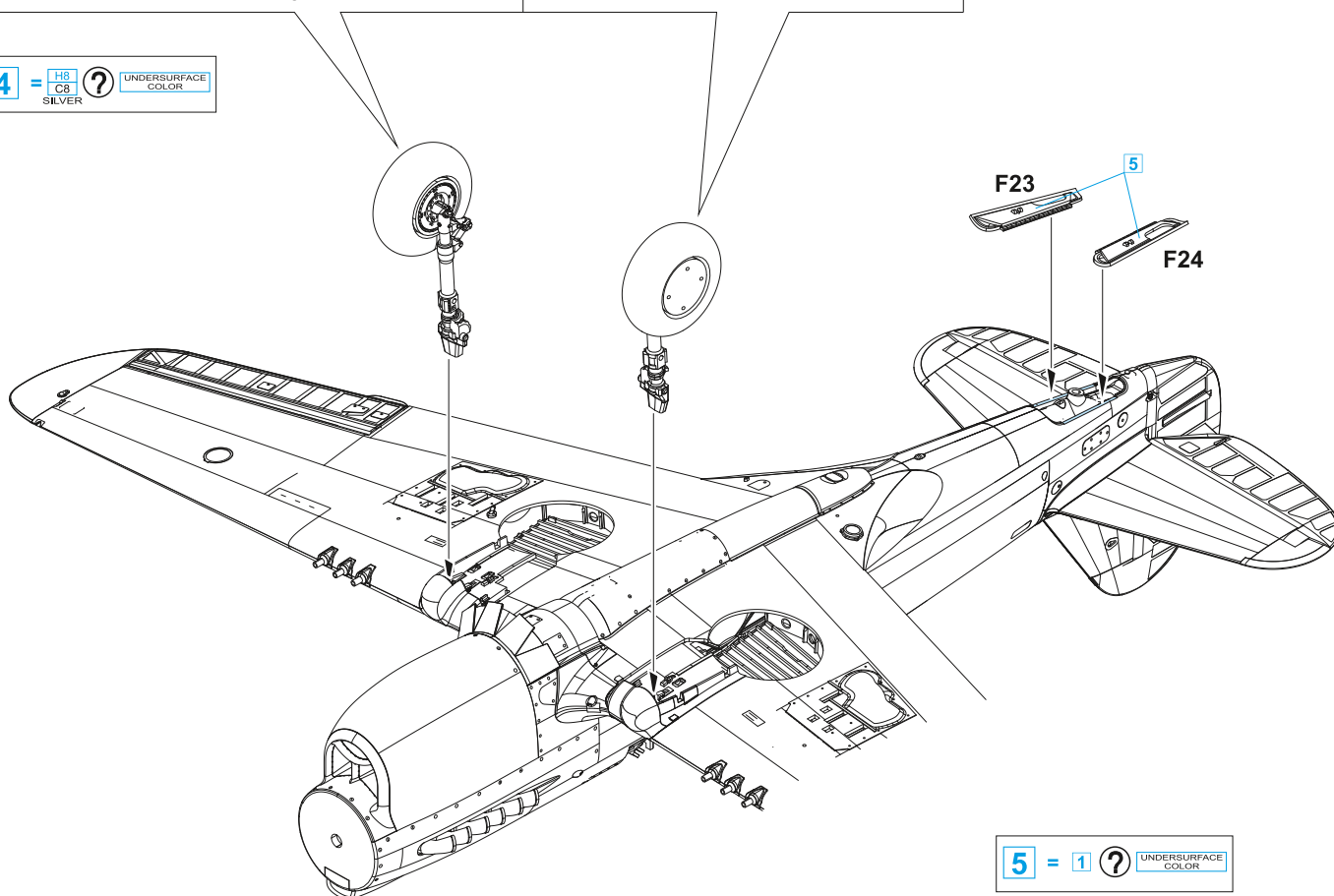
K 2 pcs.



L

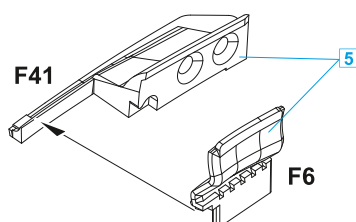
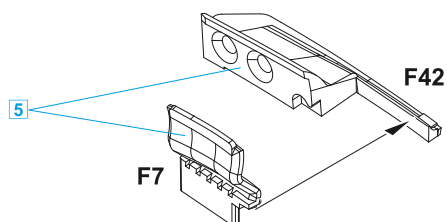


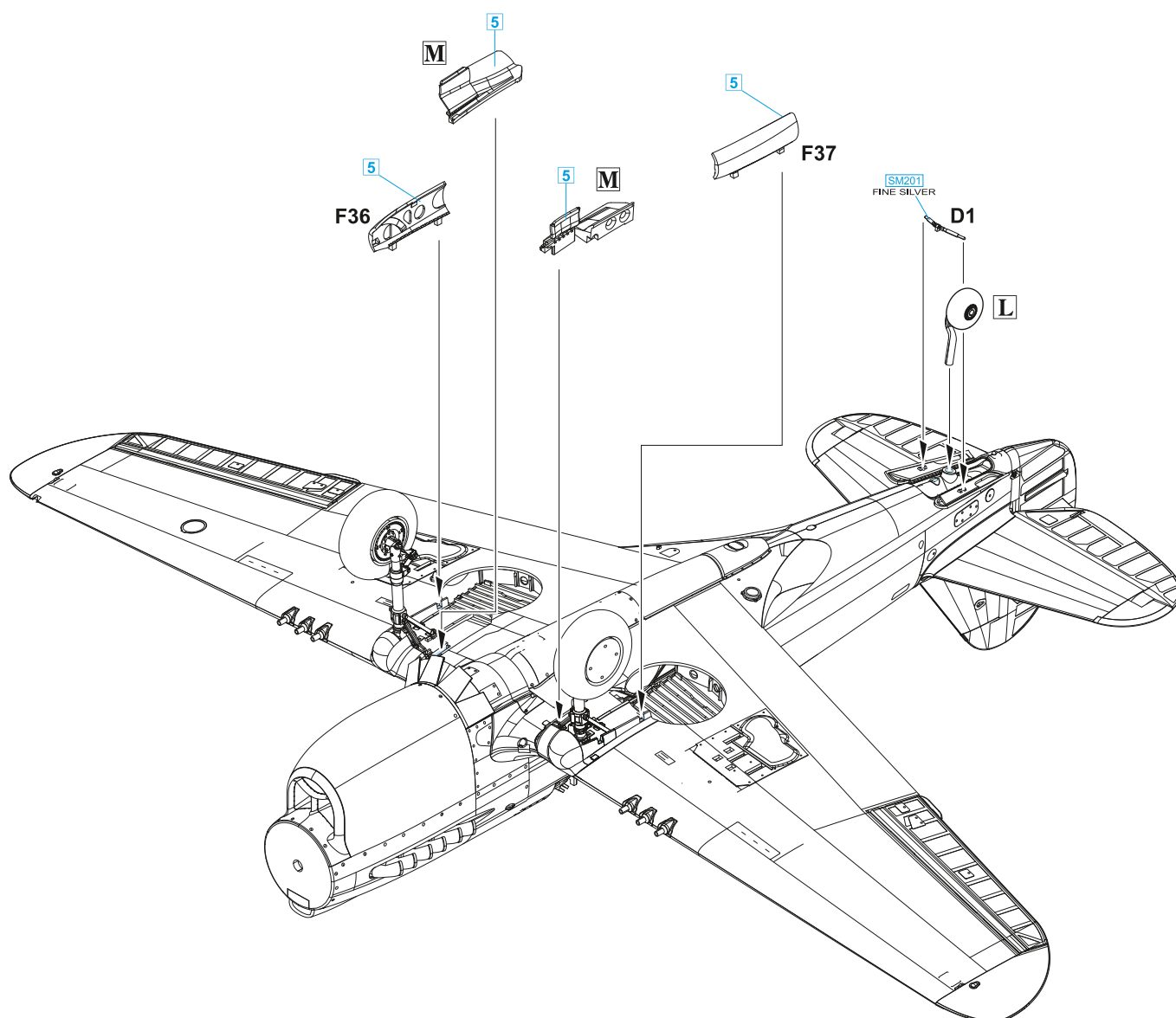
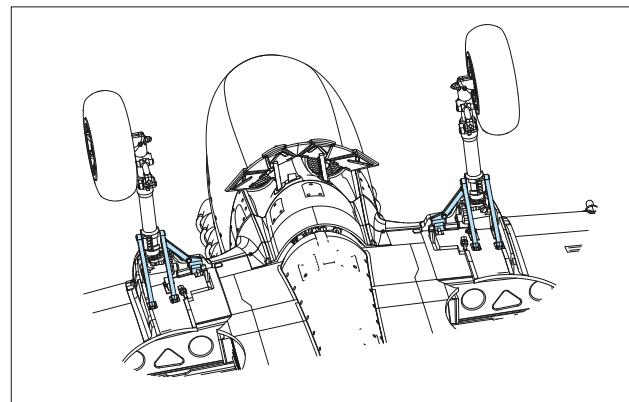
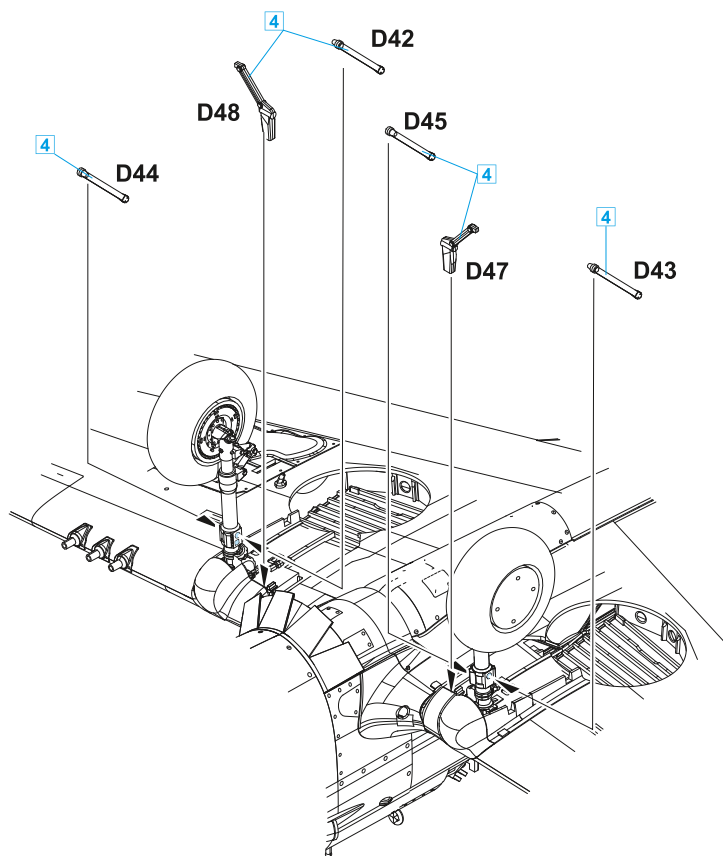
4 = **H8** **C8** **SILVER** **?** **UNDERSURFACE COLOR**



5 = **1** **?** **UNDERSURFACE COLOR**

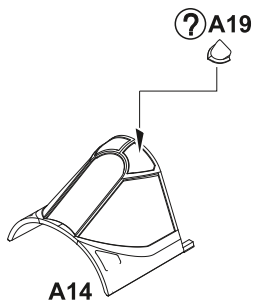
M



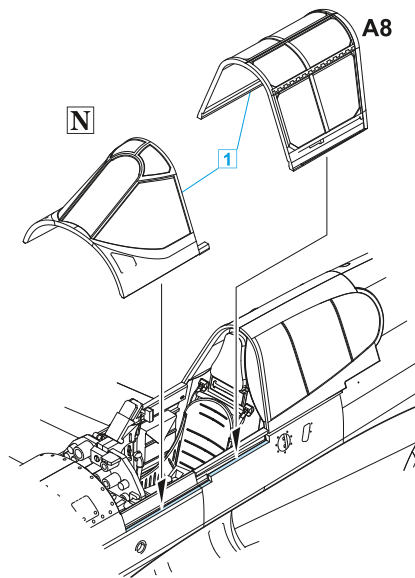


N

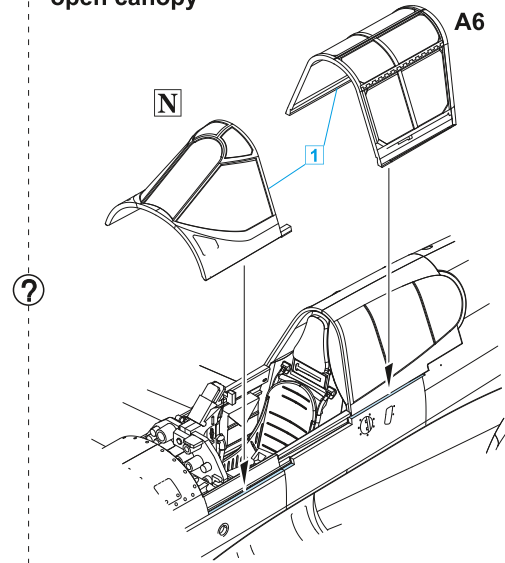
A19 - MARKINGS **C, D** ONLY



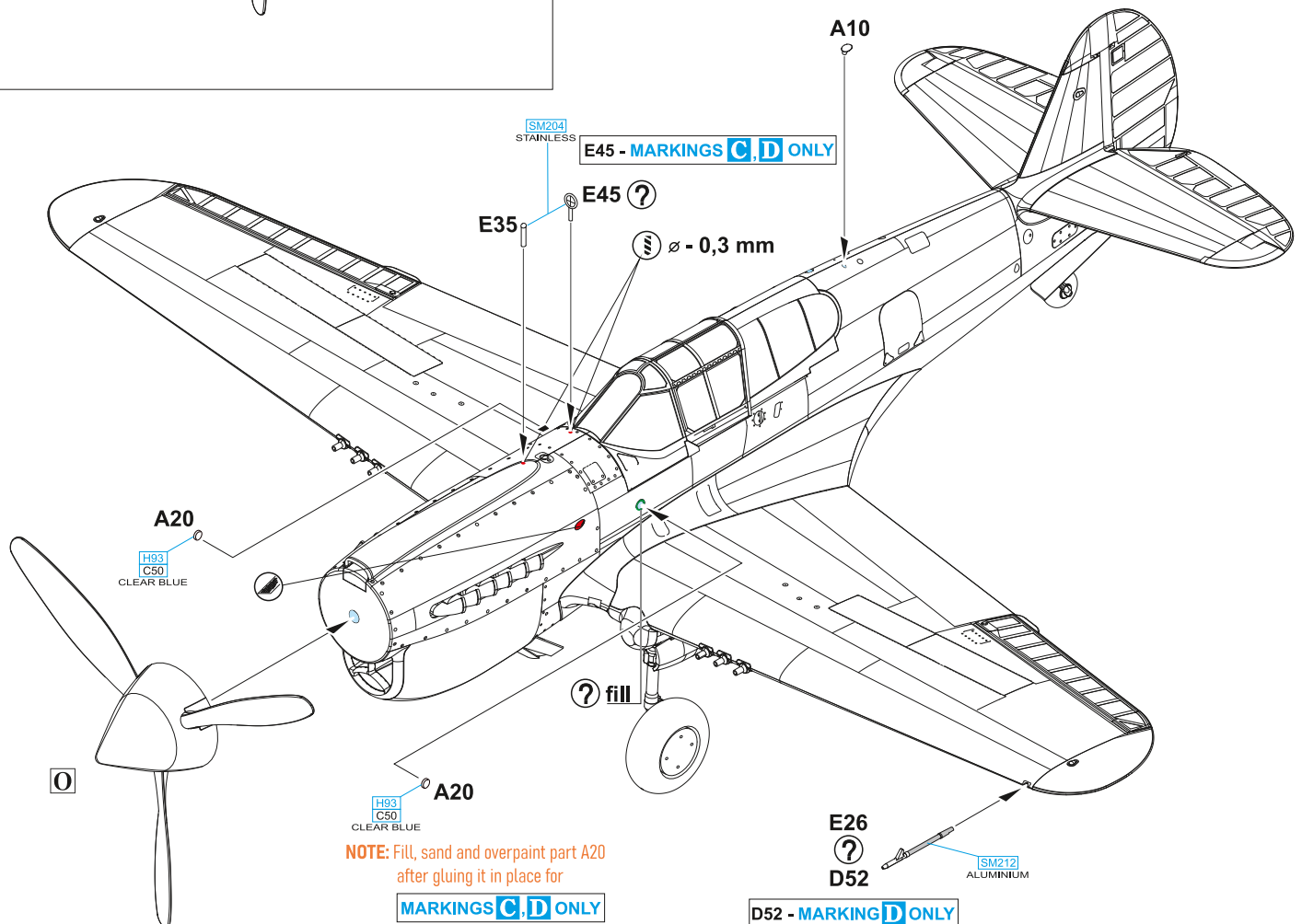
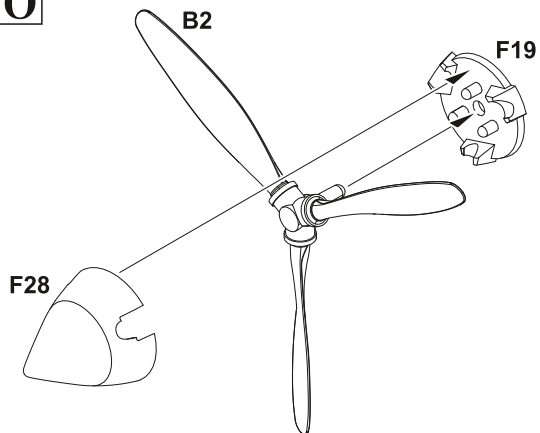
closed canopy

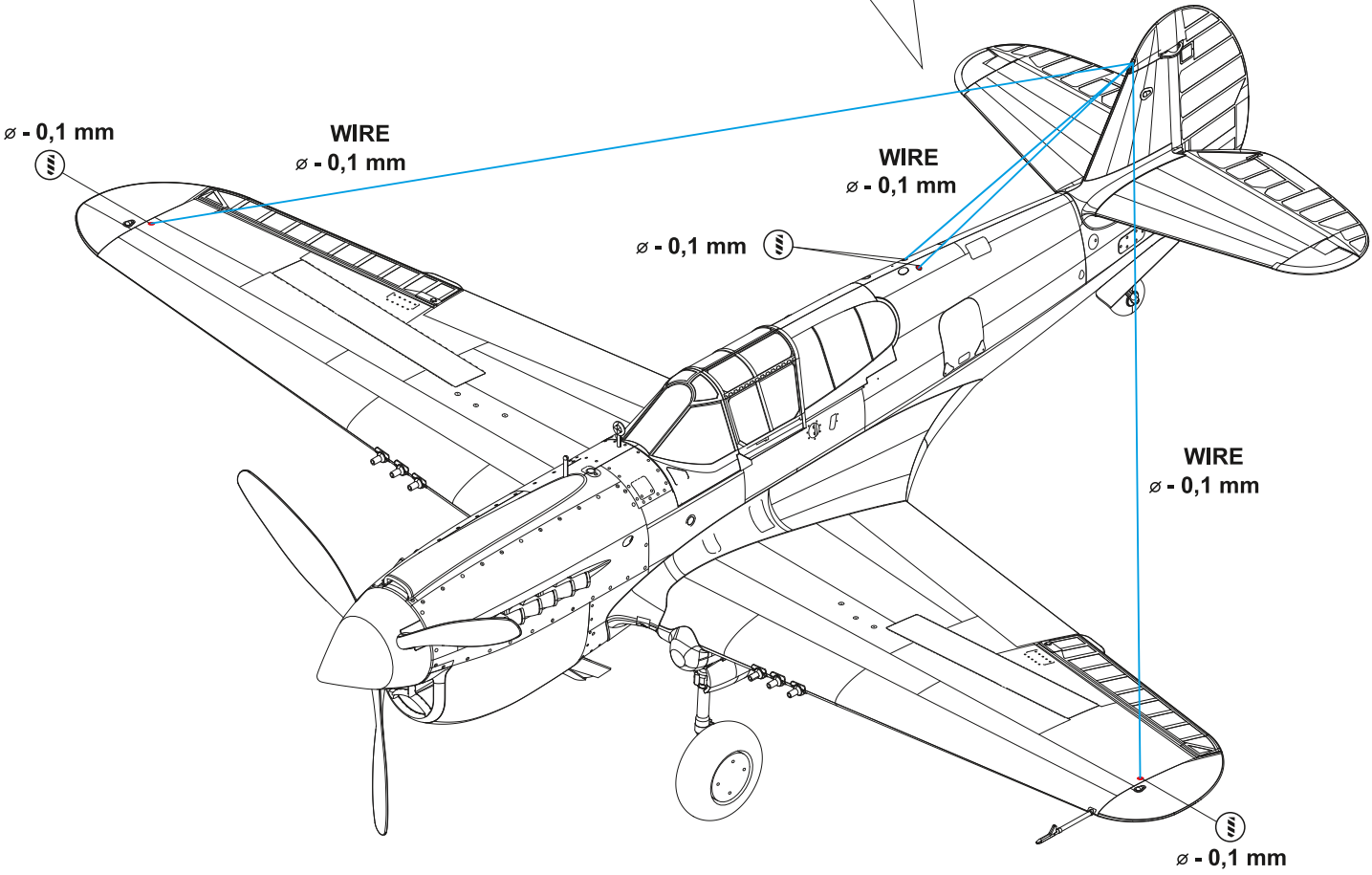
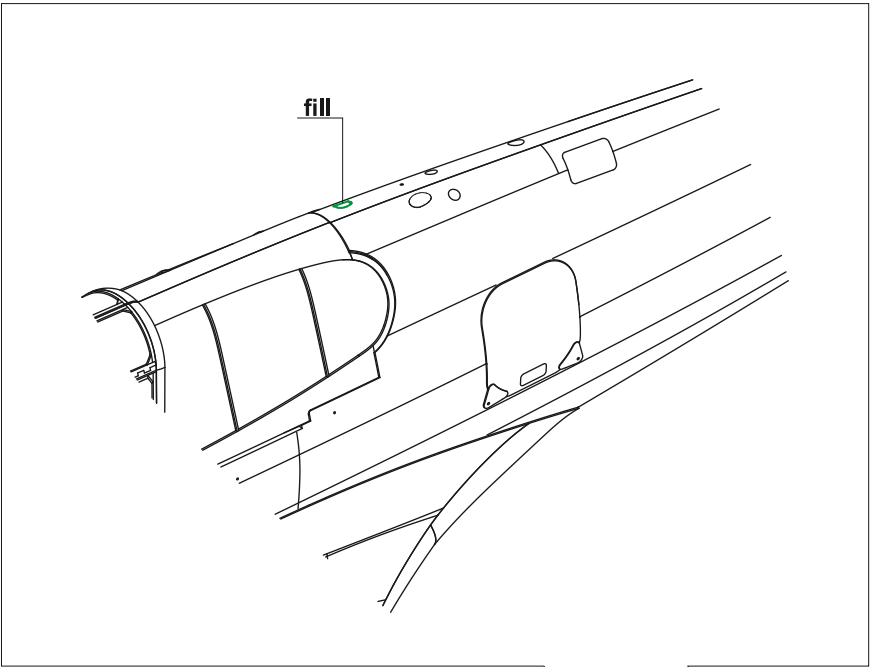


open canopy



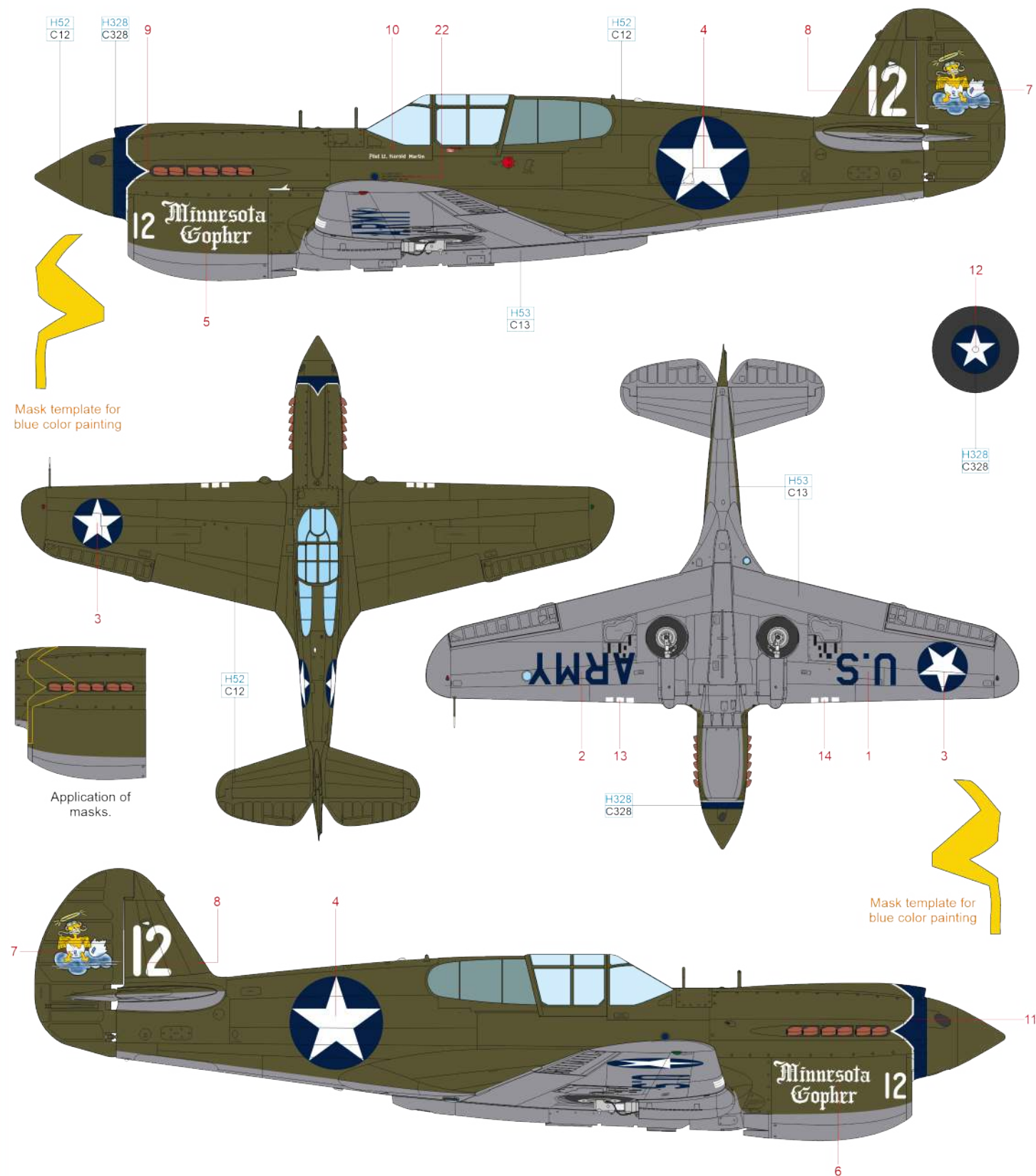
O





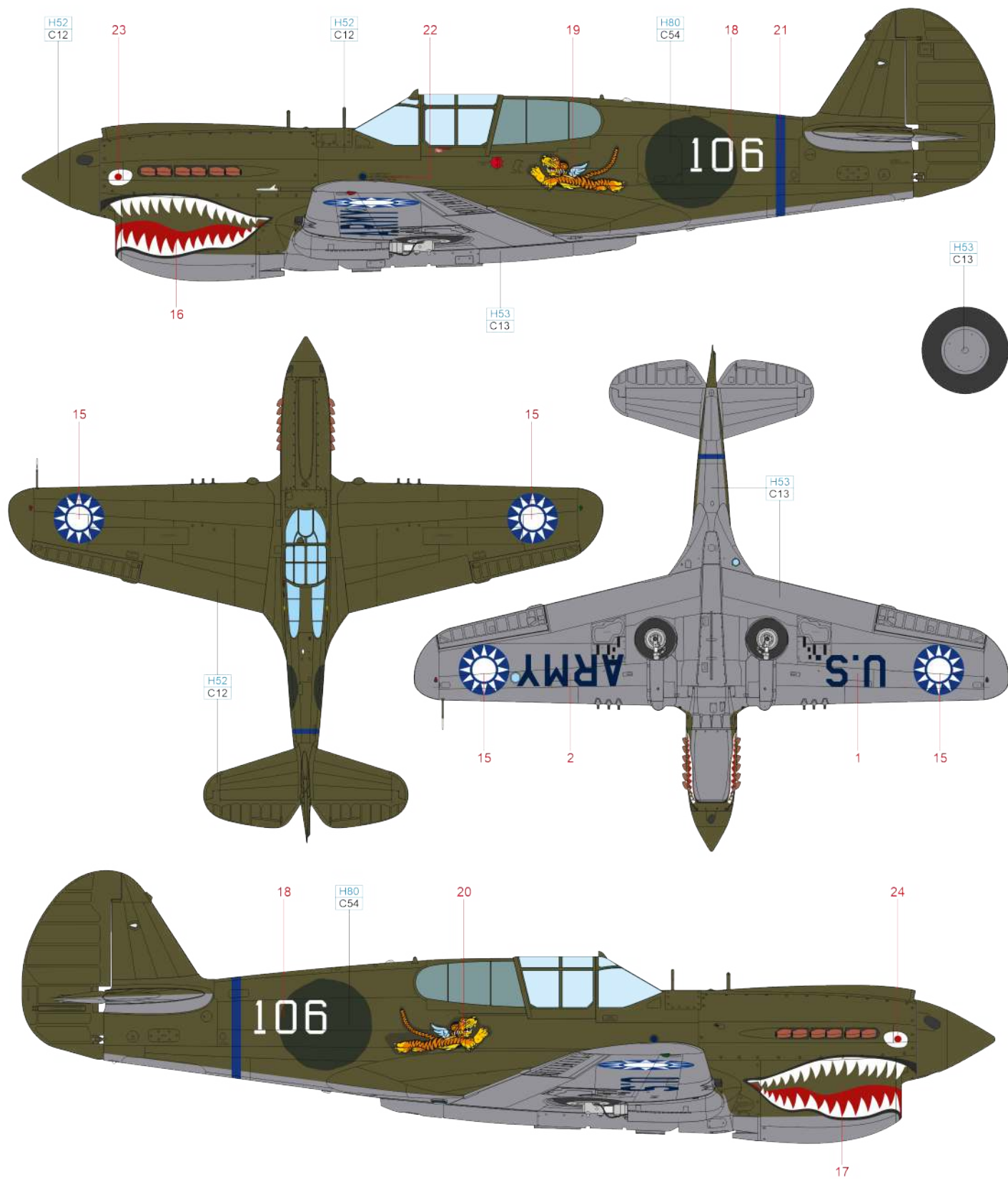
A Lt. Harold J. Martin, 7th FS, 49th FG, ostrov Horn, Austrálie, jaro 1942

S tímto letounem dosáhl 14. března 1942 Lt. Martin svého jediného sestřelu. Došlo k tomu 14. března 1942 kdy zaútočil společně s dalšími členy 7th FS na formaci osmi Betty od 4. Kókútai. Martin letěl jako člen B Flightu, vedeného 2Lt. Billem Reddingtonem. Při zahájení útoku amerických stíhačů na japonské bombardéry se oddělil od svého Flightu, přiblížil se k trojici bombardérů na levé straně formace a dle hlášení nejprve spustil palbu na celou sekci, aby se poté zaměřil na hnědo-zelenou Betty letící zcela vlevo. Vyprázdnil do ní veškerou munici, odpoutal se doleva a s vyprázdněnými zásobníky se rozhodl vrátit na základnu na ostrově Horn, kterou po dopadu bomb z japonských Betty ještě postřelovala doprovodná Zera. Souboje s nimi se Martin dokázal vyhnout a bezpečně přistál na poškozeném letišti. Zde byl při raportu důrazně pokárán velitelem perute za opuštění formace a zahájení boje na vlastní pěst. Navzdory nárokům amerických pilotů nebyl podle japonských hlášení žádný z útočících bombardérů sestřelen, došlo pouze k poškození několika z nich. Warhawk pojmenovaný Minnesota Gopher nesl na směrovce malůvku kuřete v letecké kukle, což byl nejspíše emblém jednoho z Flightů 7th FS. Letoun sloužil u jednotky do 13. června 1942, kdy havaroval při přistání a musel být odeslán k servisní jednotce na generální opravu, po které byl předán do stavu RAAF.



B

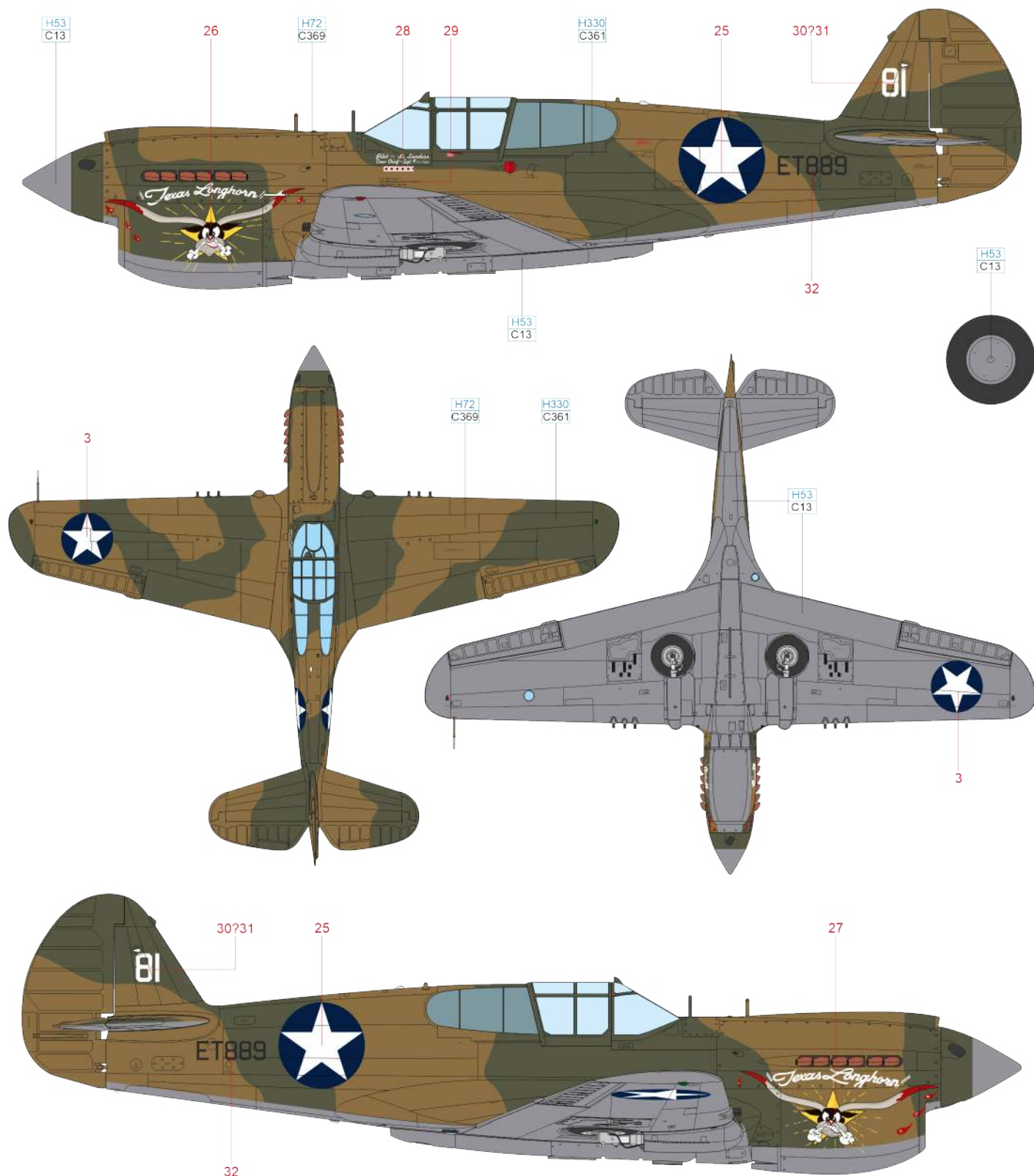
Syn slovenských rodičů (pravděpodobně Pitákových) se narodil 15. července 1918 v Pennsylvánii. Po studiích chemie na univerzitě v New Yorku vstoupil v roce 1939 do US Navy, kde absolvoval pilotní výcvik v Pensacole. Svou službu zahájil na letadlové lodi USS Ranger (CV-4) u VS-42, vyzbrojené letouny SB2U Vindicator. K 1st American Volunteer Group, bojující v Číně proti Japoncům, se připojil 10. srpna 1941 a byl zařazen ke druhé squadróně „Panda Bears“ jako velitel Flightu (roje). Zpočátku létal nejčastěji s P-40B P-8127 nesoucím číslo 47, později používal P-40E s číslem 106. V rámci nasazení u AVG se podílel na sestřelení sedmi japonských letadel, což při započítání podílů znamenalo celkové skóre 3,93 přiznaných sestřelů. V únoru 1942 se oženil se zdravotní sestrou E. J. Foster, která u AVG působila. V červenci 1942 byla AVG zrušena a přetvořena na regulérní 23. stíhací skupinu, 14. letecké armády USAAF. Většina příslušníků původní AVG se vrátila do USA, John Petach zůstal u 23. stíhací skupiny jako instruktor, přesto se 6. července zúčastnil prvního vzdušného boje 23rd IG, při kterém sestřelil jednu nepřátelskou stíhačku jistě a další pravděpodobně. Dne 10. července 1942 vzletl k bojovému letu s úkolem zaútočit na cíl nedaleko Nanchangu. Během střetnutí útoky byl zasažen protiletadlovou palbou a zahynul.



OLIVE DRAB	H52 C12	NEUTRAL GRAY	H53 C13	KHAKI GREEN	H80 C54
---------------	------------	-----------------	------------	----------------	------------

C 41-36243, 1/Lt. John Landers, 9th FS, 49th FG, Port Moresby, Nová Guinea, 1942

Na Warhawk pojmenovaný Texas Longhorn je k dispozici sada fotografií z nasazení na Nové Guinei. Ani na jediném snímku však není vidět taktické číslo na kýlovce či britské evidenční číslo. Podle autora publikace o 49th FG Protect and Avenge nebyl tento letoun nikdy použit k bojové misi. V lednu 1943 byl Longhorn v rámci 49th FG přesunut od 9th FS k 8th FS u které sloužil až do 2. března 1943, kdy s ním vzlétl Lt. Cyrus Lynd z Port Moresby a smrtelně havaroval severovýchodně od Kokody. Vrak letounu byl po válce nalezen a kromě částí přídě se jménem stroje se na zbytcích ocasních ploch dochovalo i č. 81 a seriál ET889. Tyto indicie podporují předpoklad, že v době služby u 9th FS, ve druhé polovině roku 1942 používal Longhorna jako osobní stroj John Landers. Ten před ozdobenou přídí stíhačky pózoval pro fotografa, i když dle jednoho z názorů pouze pro propagační účely. Před přesunem na Novou Guineu byl Landersovi přidělen Warhawk s č. 81 pojmenovaný Skeeter, se kterým létal až do září 1942. Později úspěšně bojoval v Evropě a své Mustangy pojmenovával Big Beautiful Doll. Podle některých pramenů letoun nesl v určitou dobu číslo 82.

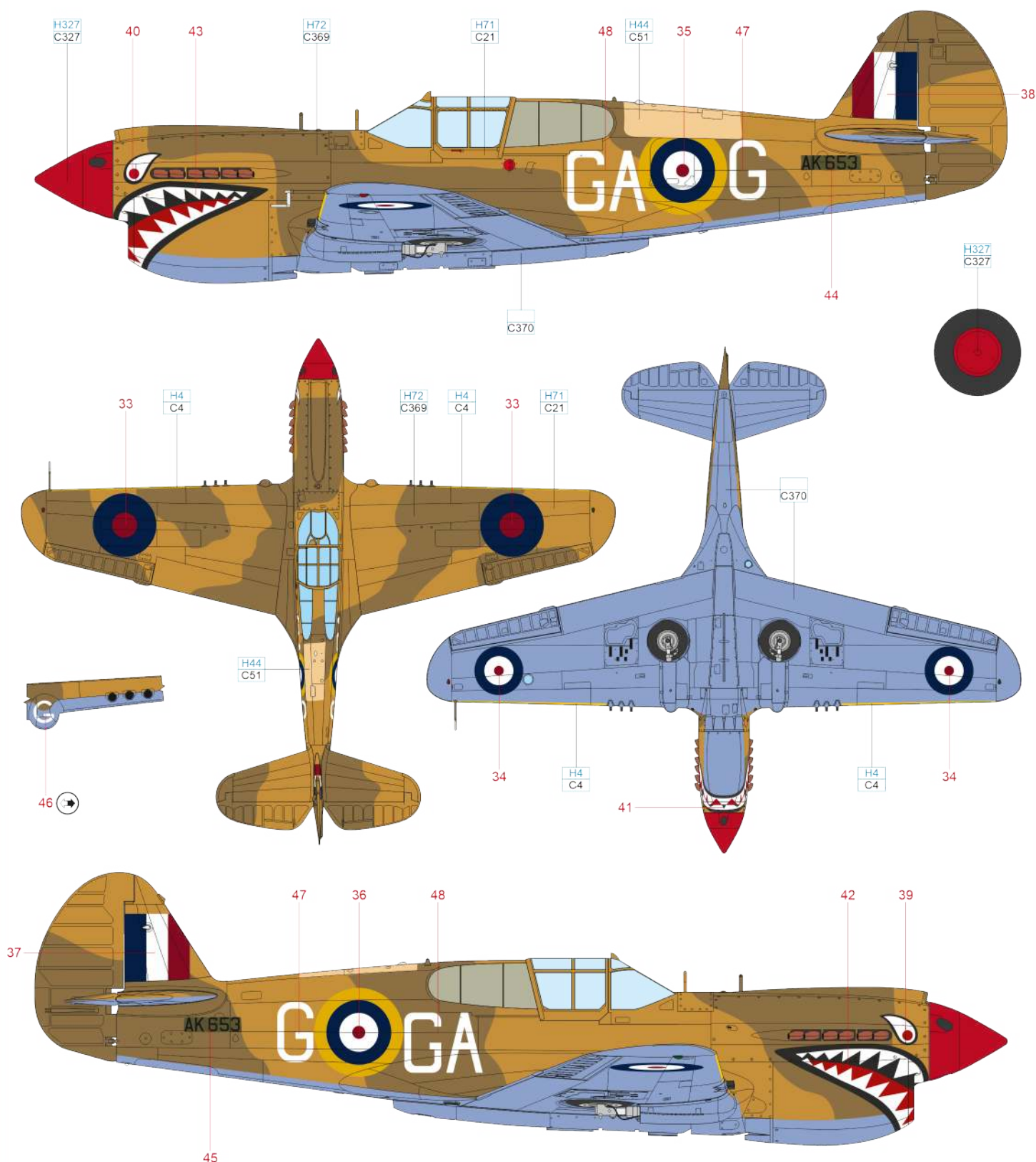


DARK GREEN H330 DARK EARTH H72 NEUTRAL GRAY H53
C361 C369 C13

eduard

D AK653, F/O Neville Duke, No. 112 Squadron (RAF), El Adem, Libye, leden 1942

Pozdější slavný testovací pilot Neville Frederick Duke létal u No. 112 Sqn v průběhu roku 1942 s jedenácti různými Kittyhawk Mk.I a Mk.IA. Tento stroj používal v lednu 1942, nebyl však jeho osobním strojem. Letoun byl těžce poškozen 15. února 1942 při souboji nedaleko Gazaly. V jeho kokpitu seděl Sgt. Donald Neil McQueen, který vyvázl ze střetu s Ofw. Otto Schulzem se zraněním. Ještě předtím se Schulzovi podařilo sestřelit čtyři jiné Kittyhawk od No. 94. Squadron vč. velitele Ernesta Masona, čímž zvýšil své konto na 44 sestřelů. Letoun byl opraven a pokračoval v bojové činnosti. Duke jej již nepoužíval (létal tou dobou s AK707, GA-Y a AK900, GA-A), létali s ním ale například Sgt. Simonsen nebo Sgt. Drew, který s ním 12. dubna 1942 sestřelil dvě Macchi Mc.200. Na letounu je na snímku patrná oprava hřbetu trupu za kabinou, provedená světlejší barvou, než Middle Stone. Oprava zatřela horní část trupové kokardy na levoboku. Patrné je rovněž poškození nátěru vrtulového kuželu až na kovový podklad.



MIDDLE STONE	H71 C21	DARK EARTH	H72 C369	AZURE BLUE	C370	RED	H327 C327	YELLOW	H4 C4	TAN	H44 C51
-----------------	------------	---------------	-------------	---------------	------	-----	--------------	--------	----------	-----	------------

