

P-40N Warhawk

eduard

1/48 Scale Plastic Model Kit

WEEKEND
edition



item # 84210

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. 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 přidělu typu Hawk 81. Konstrukteři firmy Curtiss využili této příležitosti k přepřacování 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 kulometry 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 přídavnou nádrž o objemu 52 nebo 75 galonů. Konstrukce křídla a ocasních ploch se oproti Hawku 81 víceméně nezměnily. Výzbroj tvořily čtyři kulometry ráže .50, které byly umístěny ve velkých 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 předchůzí model. Navíc si zachoval pouze jednostupňové přepřacování, 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 kulometry, ale zbytek z celkové objednávky 560 Kittyhawků I byl již vyzbrojen šesti kulometry, 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-40N Warhawk

Curtiss P-40N byl posledním sériovým modelem celé řady stíhacích letounů Hawk, která sahala až dvě desetiletí zpět k dvouplošníku PW-8 z roku 1924. Když začal výrobce jednat s armádou o přípravě další verze P-40, která měla nahradit na výrobní lince P-40M, bylo hlavním tématem diskusí snížení hmotnosti letounu. V důsledku toho byl P-40N-1, který debutoval na jaře 1943, téměř o 227 kg lehčí než předchůdce. Bylo toho dosaženo snížením kapacity palivové nádrže a odstraněním startéru motoru a baterie. Navenek byly verze M a N identické s jediným rozdílem. Nová verze měla pouze čtyři kulometry. P-40N-1 byl nejrychlejším Warhawkem s maximální rychlostí 608 km/h ve výšce 4570 m. Další změny následovaly u P-40N-5. Výhled pilota do stran a do zadní polosféry se výrazně zlepšil díky novému bezrámovému posuvnému krytu kabiny a plně prosklené zadní části kabiny. Zároveň byla výzbroj opět posílena na standard šesti kulometů. Mezi další změny patřila nová sedačka, rádio SCR-696 a menší kola hlavního podvozku vyrobená z lehkého hořčíku, která byla bez poklik. Curtiss poté vyrobil sedm dalších subverzí P-40N, ale ty od sebe byl zvnějšku prakticky nerozeznatelné. Celkem Curtiss mezi březnem 1943 a listopadem 1944 vyrobil 6316 Warhawků P-40N, což z něj dělá nejpčetnější verzi tohoto typu. U zahraničních uživatelů z řad zemí Commonwealthu měl letoun označení Kittyhawk IV.



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
VOLBA

BEND
OHNOUT

SAND
BROUSIT

OPEN HOLE
VYVRTAT OTVOR

SYMETRICAL ASSEMBLY
SYMETRICKÁ MONTÁŽ

REMOVE
ODRÍZNOUT

REVERSE SIDE
OTOČIT

APPLY EDUARD MASK
AND PAINT
POUŽÍT EDUARD MASK
NABARVIT

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

PARTS

*

DÍLY

*

TEILE

*

PIÈCES

*

部品

C>

82240 C

D>

82240 D

PLASTIC PARTS

E>

82240 E

F>

82240 F

G>

82240 G

J>

82240 J

K>

82240 K

-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

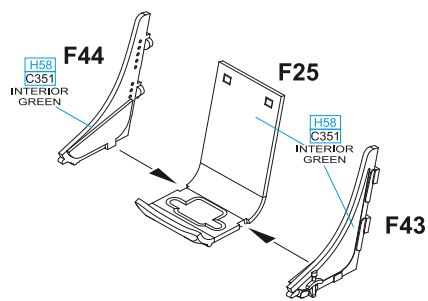
*

色

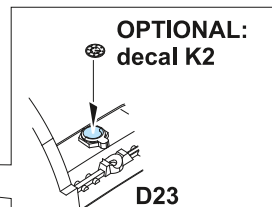
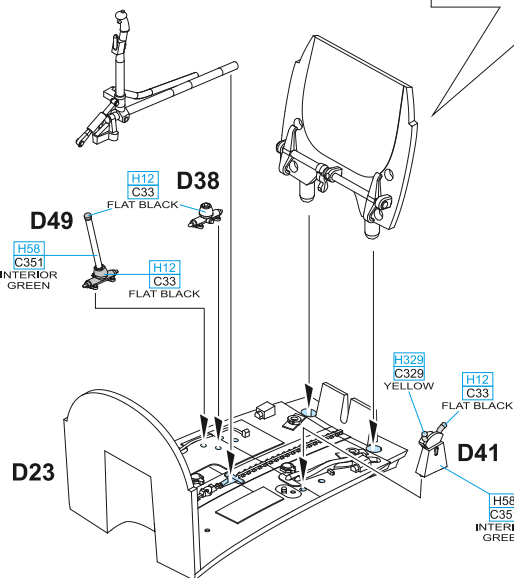
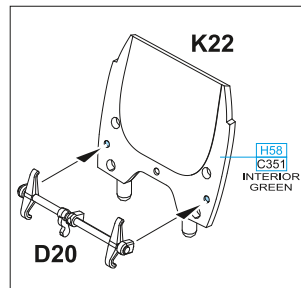
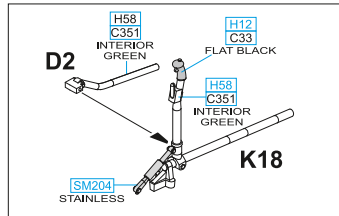
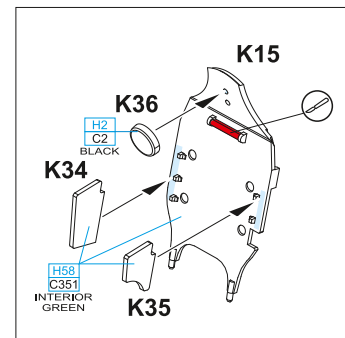
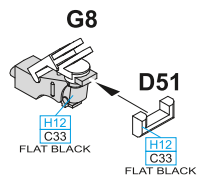
GSI Creos (GUNZE)		
AQUEOUS	Mr.COLOR	
H2	C2	BLACK
H8	C8	SILVER
H11	C62	FLAT WHITE
H12	C33	FLAT BLACK
H25	C34	SKY BLUE
H44	C51	FLESH
H52	C12	OLIVE DRAB
H53	C13	NEUTRAL GRAY
H58	C351	INTERIOR GREEN
H76	C161	BURNT IRON
H77	C137	TIRE BLACK
H90	C47	CLEAR RED
H94	C138	CLEAR GREEN

GSI Creos (GUNZE)		
AQUEOUS	Mr.COLOR	
H313	C313	YELLOW
H316	C316	WHITE
H327	C327	RED
H328	C328	BLUE
H329	C329	YELLOW
H330	C361	DARK GREEN
Mr.METAL COLOR		
Mr.COLOR SUPER METALLIC		
SM201		SUPER FINE SILVER
SM203		SUPER IRON
SM204		SUPER STAINLESS
SM206		SUPER CHROME SILVER
SM212		ALUMINIUM

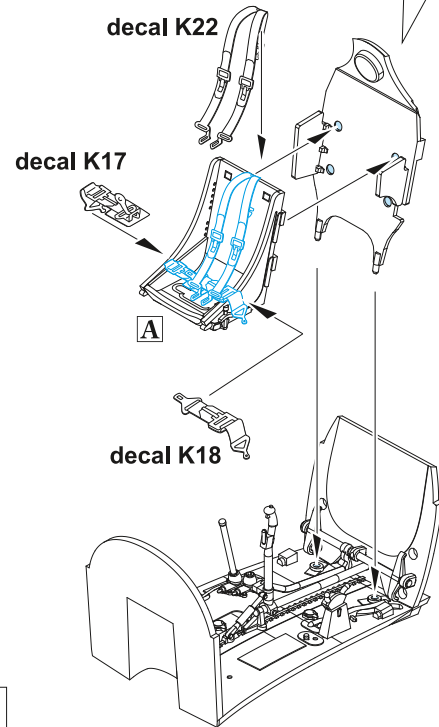
A



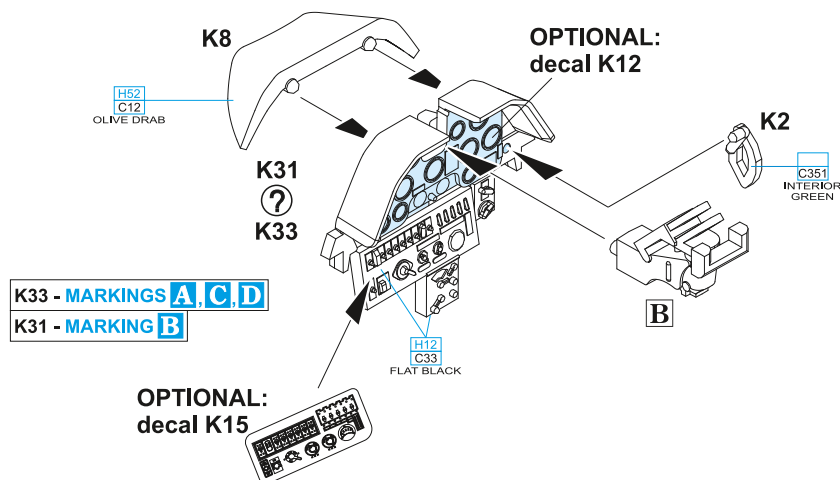
B



OPTIONAL:
decal K2

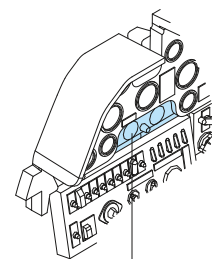


C

K33 - MARKINGS **A, C, D**K31 - MARKING **B**

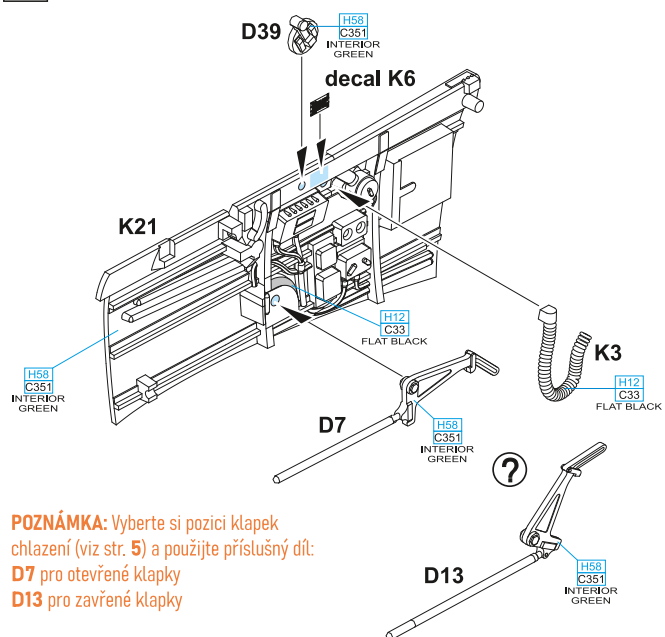
OPTIONAL:
decal K15

OPTIONAL:
decal K12

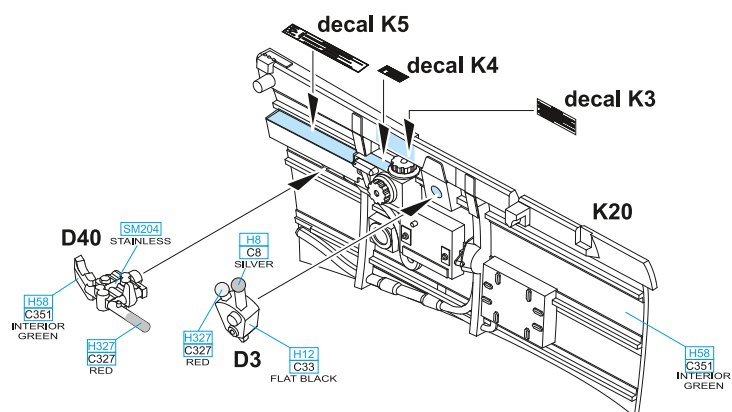


OPTIONAL:
decal K11

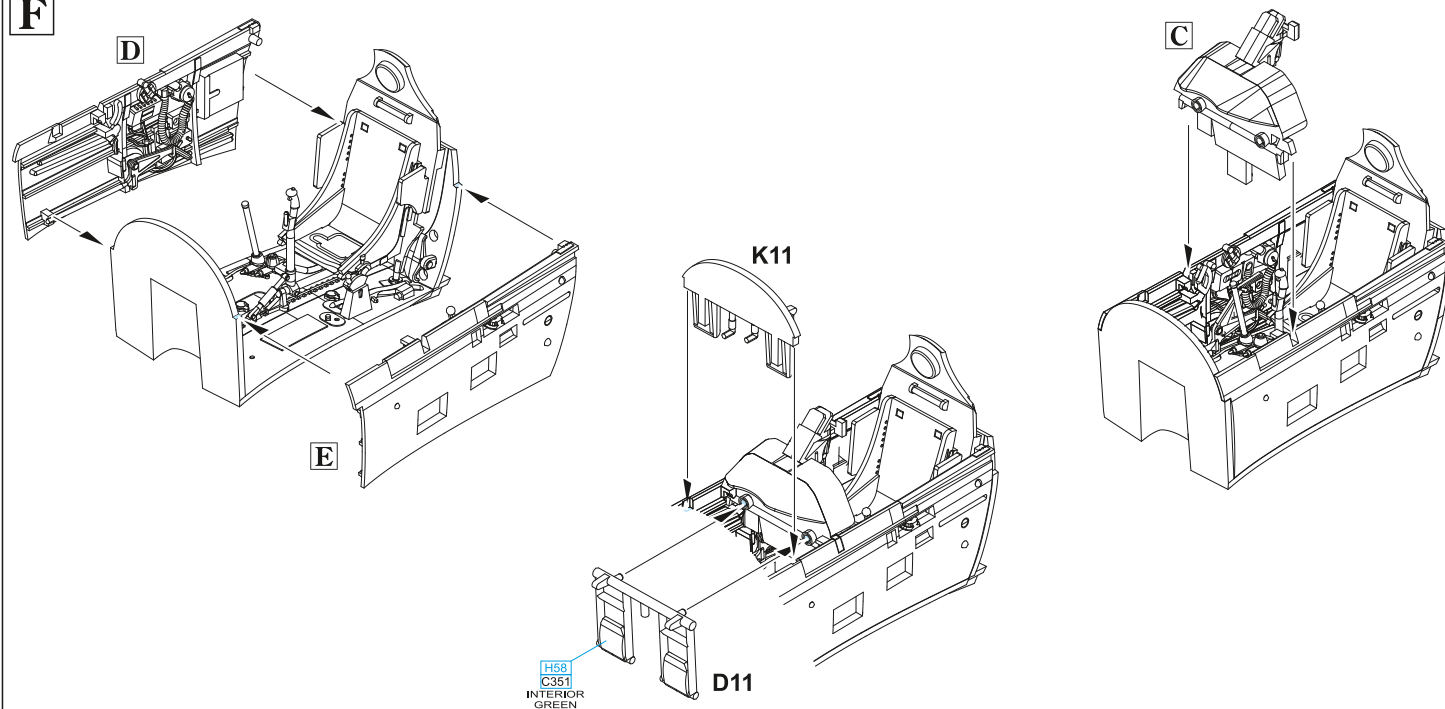
D



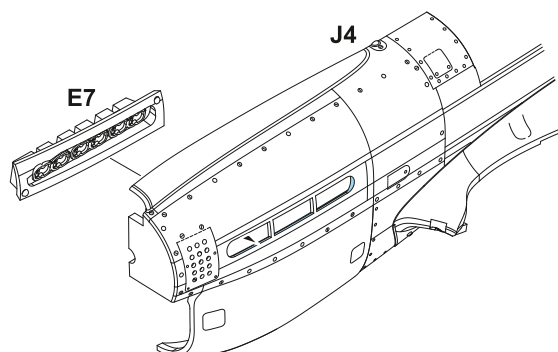
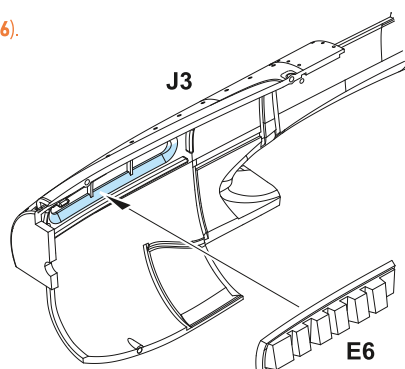
E

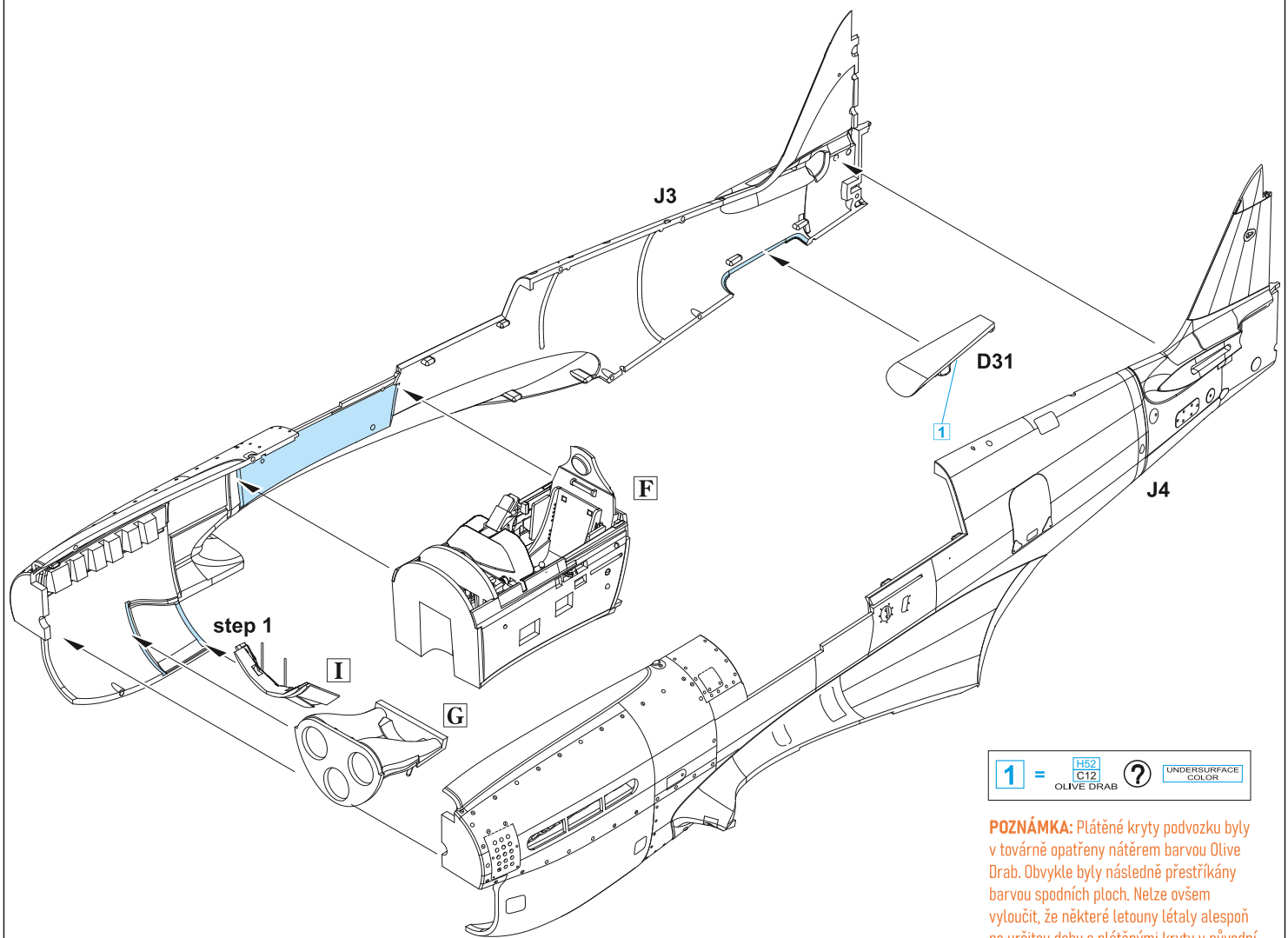
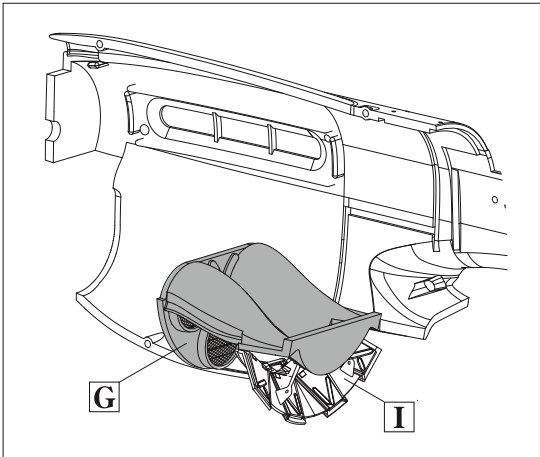
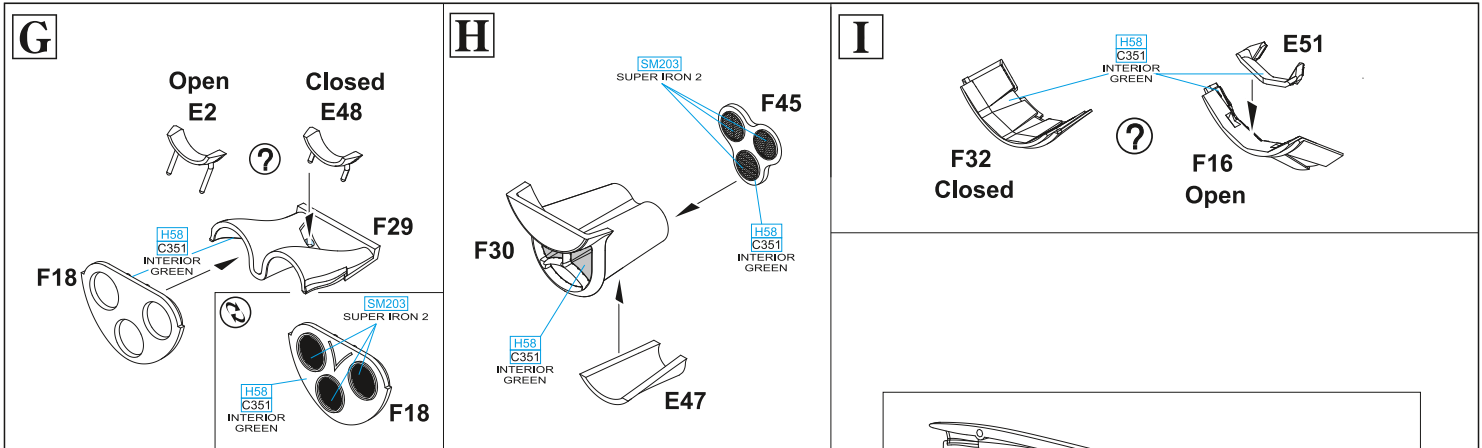


F



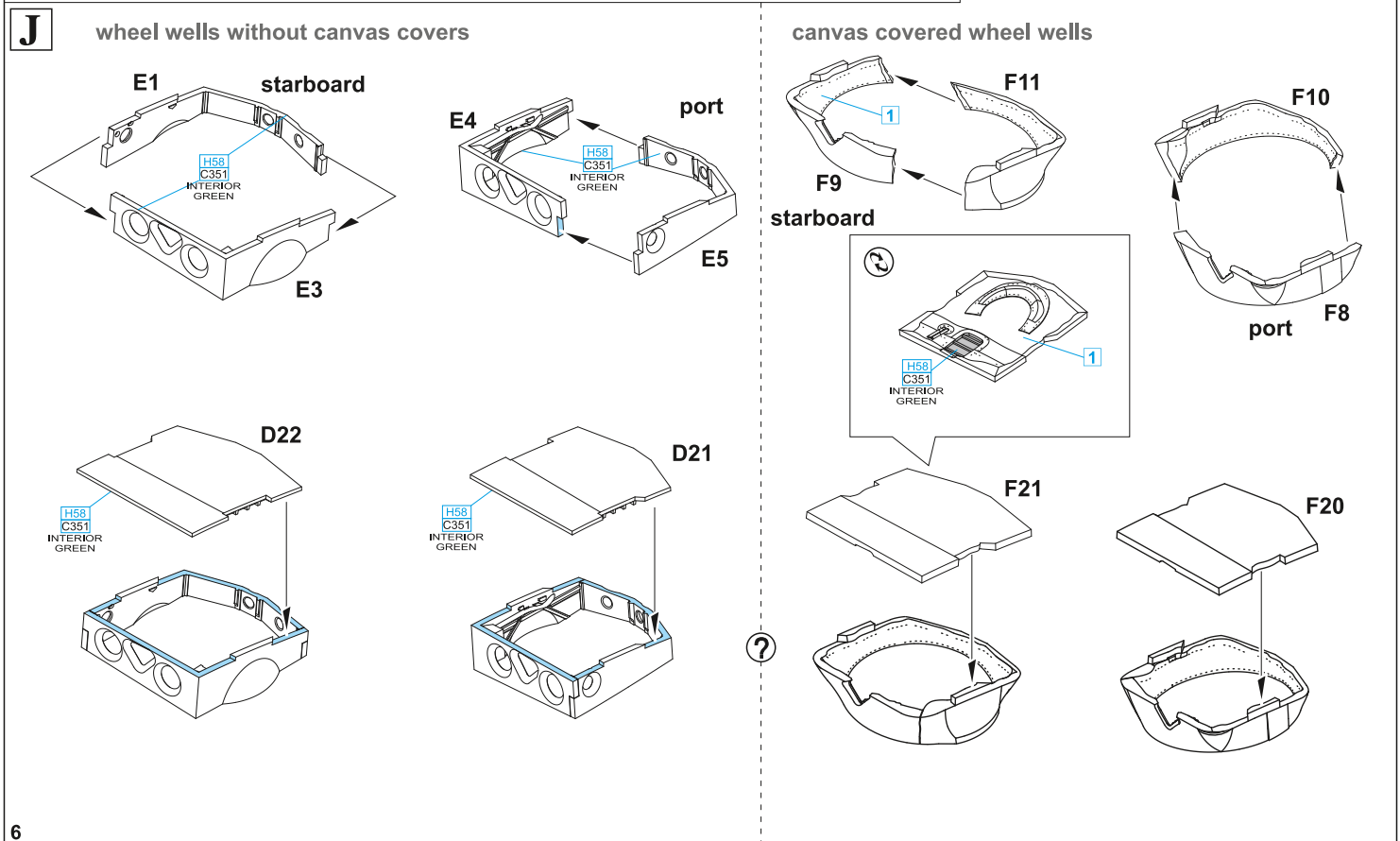
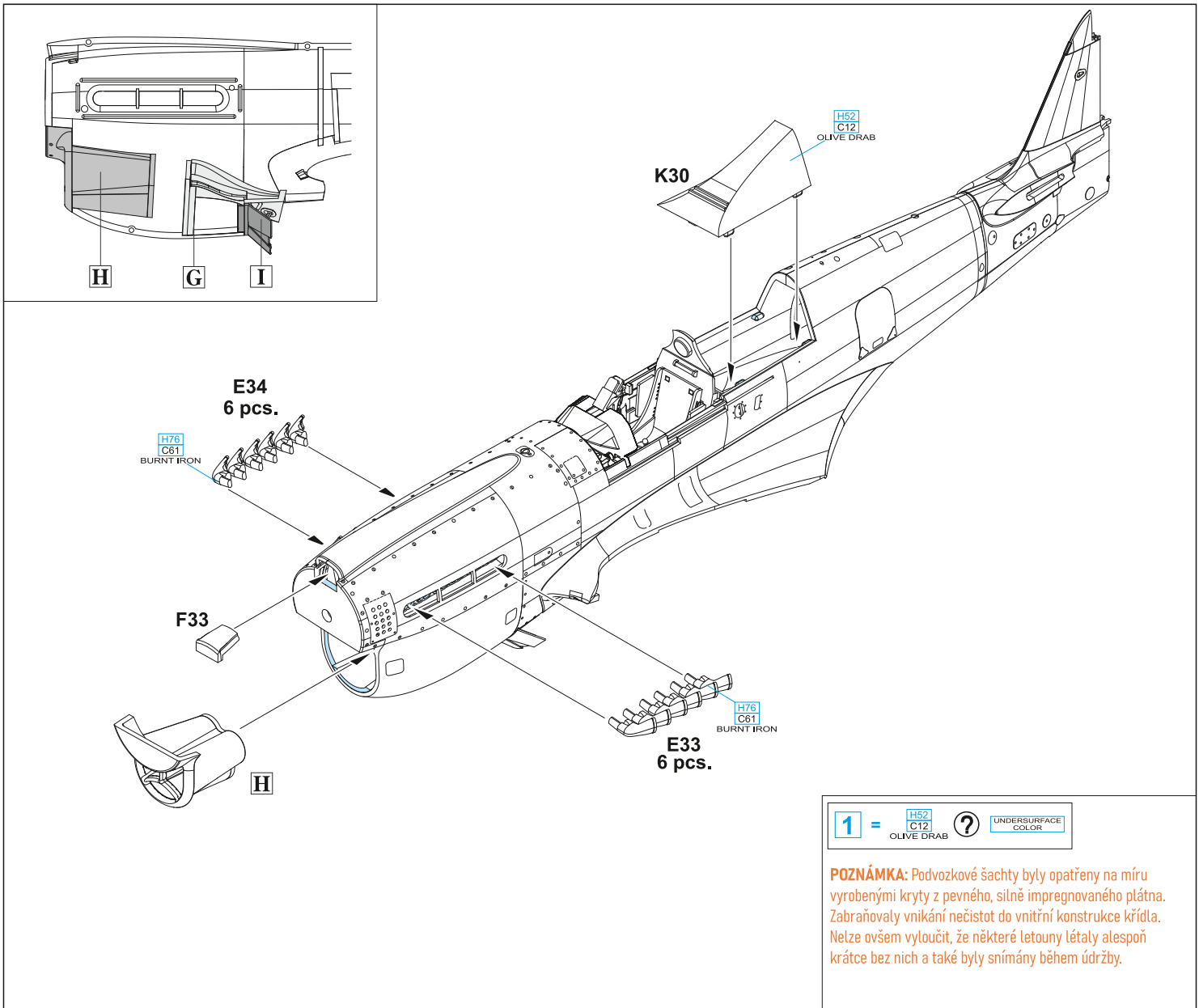
POZNÁMKA: Ujistěte se, že jsou díly **E6** a **E7** pevně vlepeny do polovin trupu. Je to důležité pro následné vlepování nátrubků výfuku (viz str. 6).

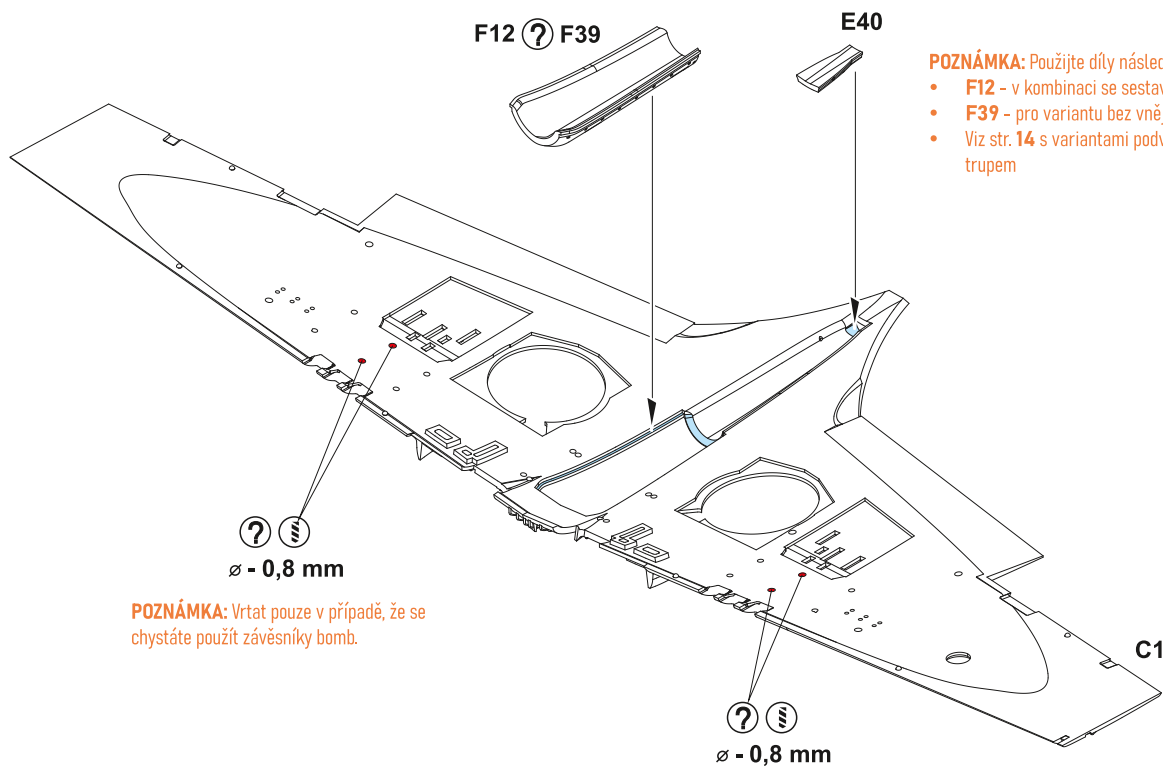




1 = H52
C12 OLIVE DRAB ? UNDERSURFACE COLOR

POZNÁMKA: Plátěné kryty podvozku byly v továrně opatřeny nátěrem barvou Olive Drab. Obvykle byly následně přestříkány barvou spodních ploch. Nelze ovšem vyloučit, že některé letouny létaly alespoň po určitou dobu s plátěnými kryty v původní barvě Olive Drab.



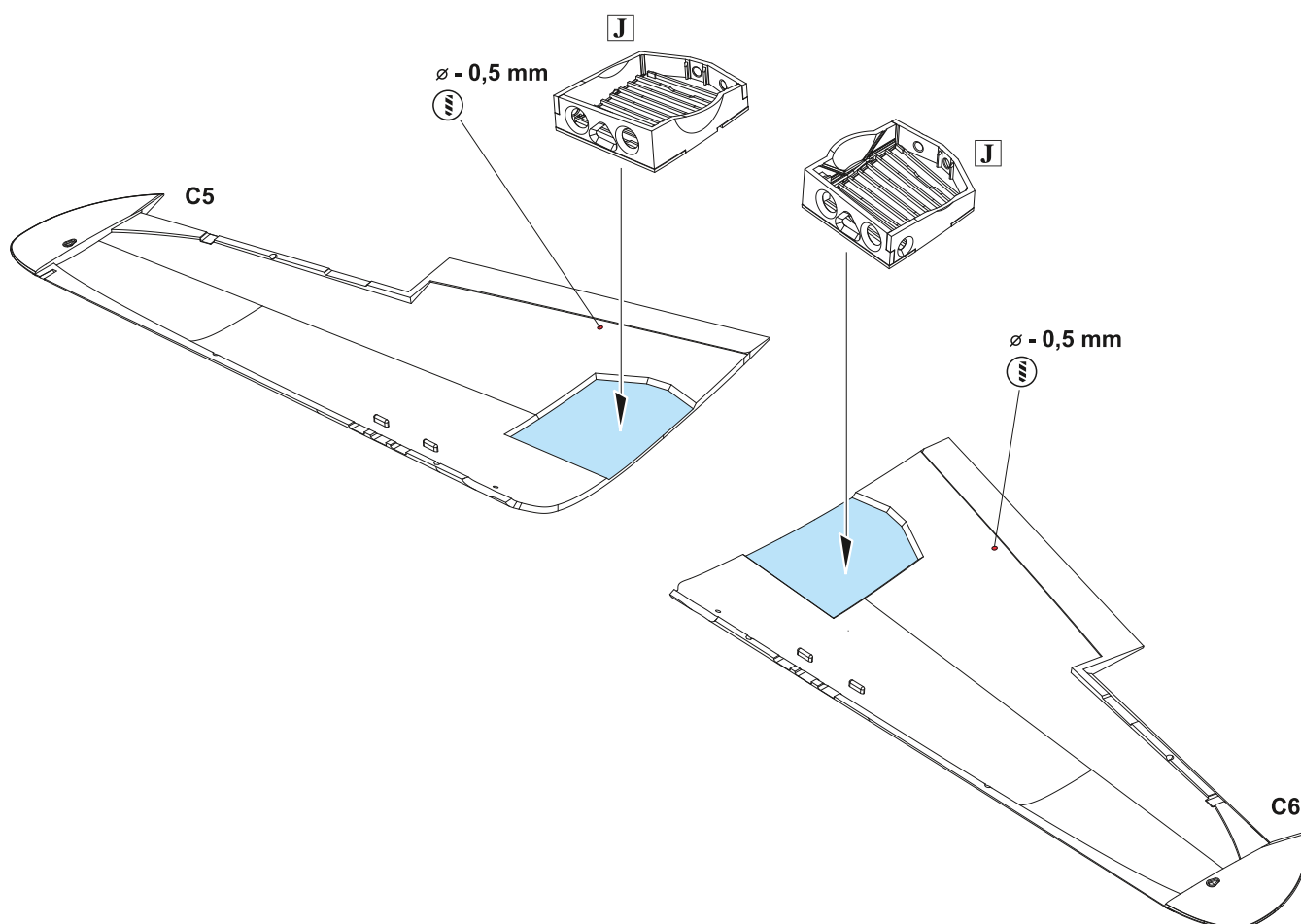


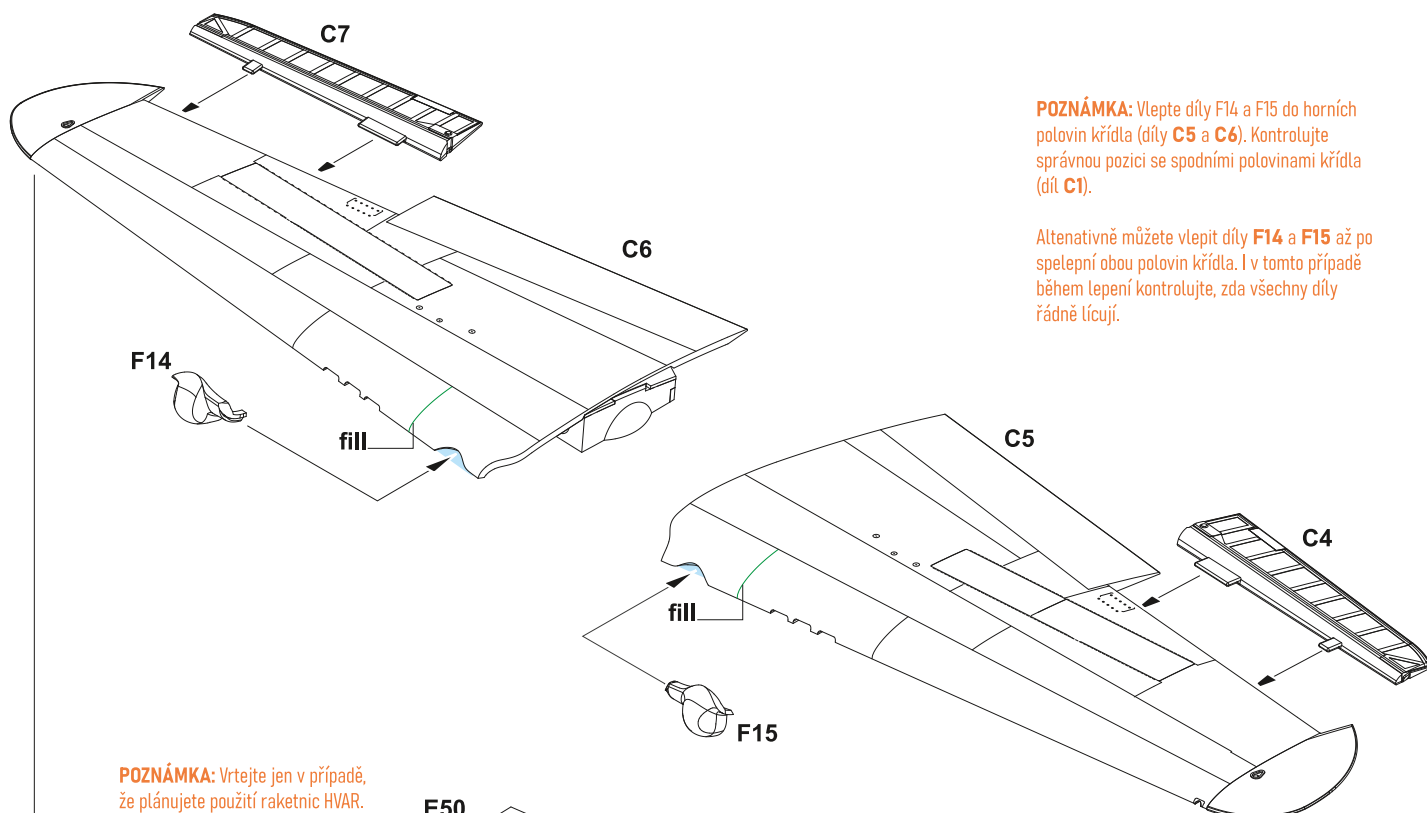
POZNÁMKA: Použijte díly následovně:

- **F12** – v kombinaci se sestavami **N, O, P**
- **F39** – pro variantu bez vnějšího podvěsu
- Viz str. 14 s variantami podvěsů pod trupem

POZNÁMKA: Vrtat pouze v případě, že se chystáte použít závěsníky bomb.

POZNÁMKA: Vrtat pouze v případě, že se chystáte použít závěsníky bomb.

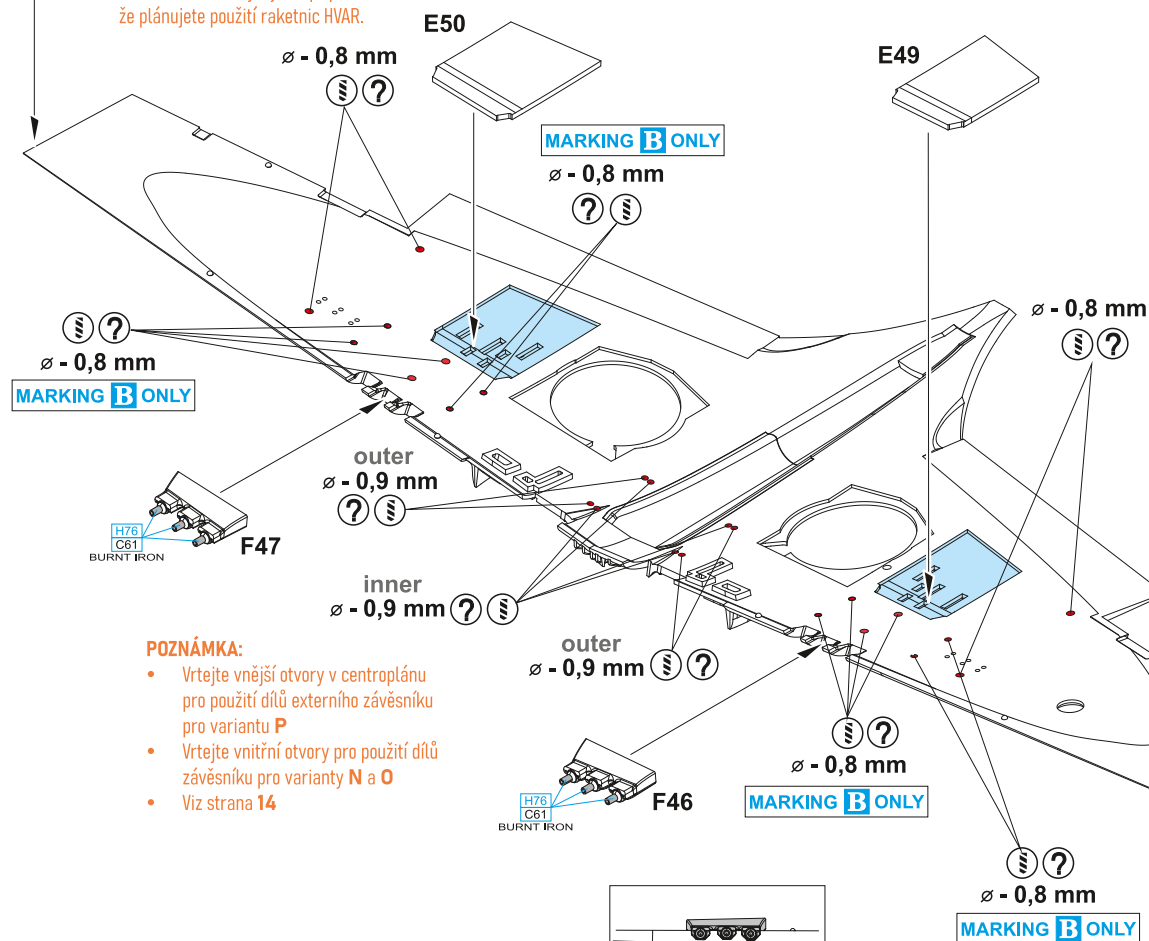




POZNÁMKA: Vlepte díly F14 a F15 do horních polovin křídla (díly C5 a C6). Kontrolujte správnou pozici se spodními polovinami křídla (díl C1).

Alternativně můžete vlepít díly F14 a F15 až po spelepní obou polovin křídla. I v tomto případě během lepení kontrolujte, zda všechny díly řádně lejují.

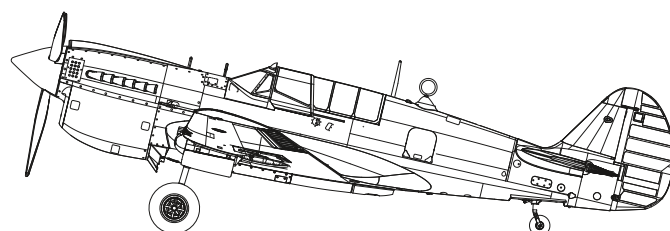
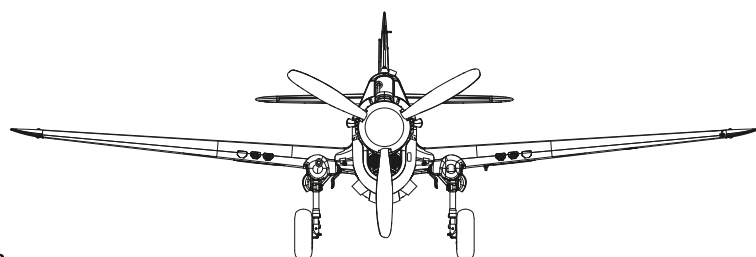
POZNÁMKA: Vrtejte jen v případě, že plánujete použít raketnic HVAR.

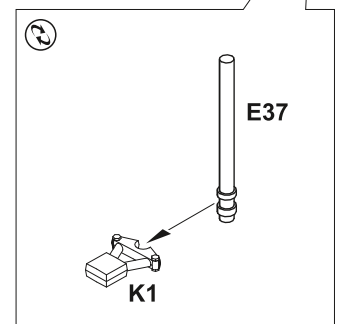
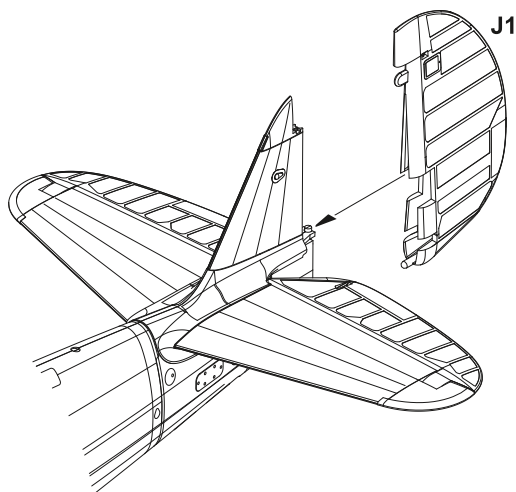
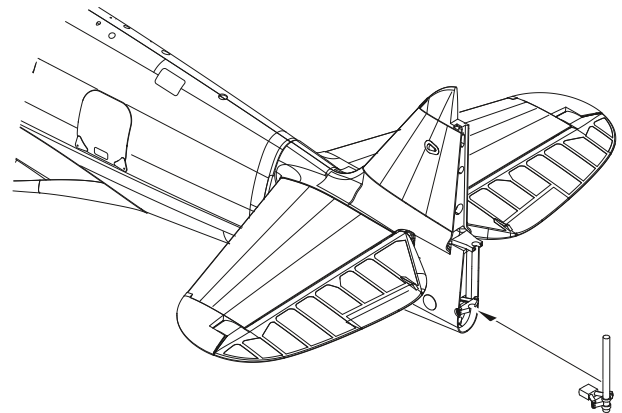
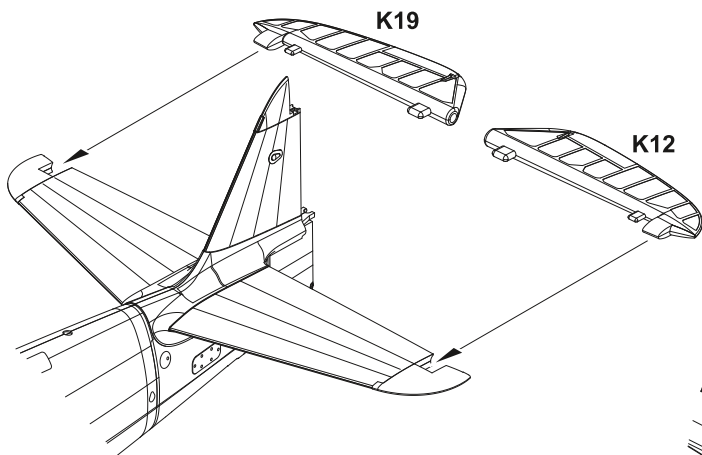
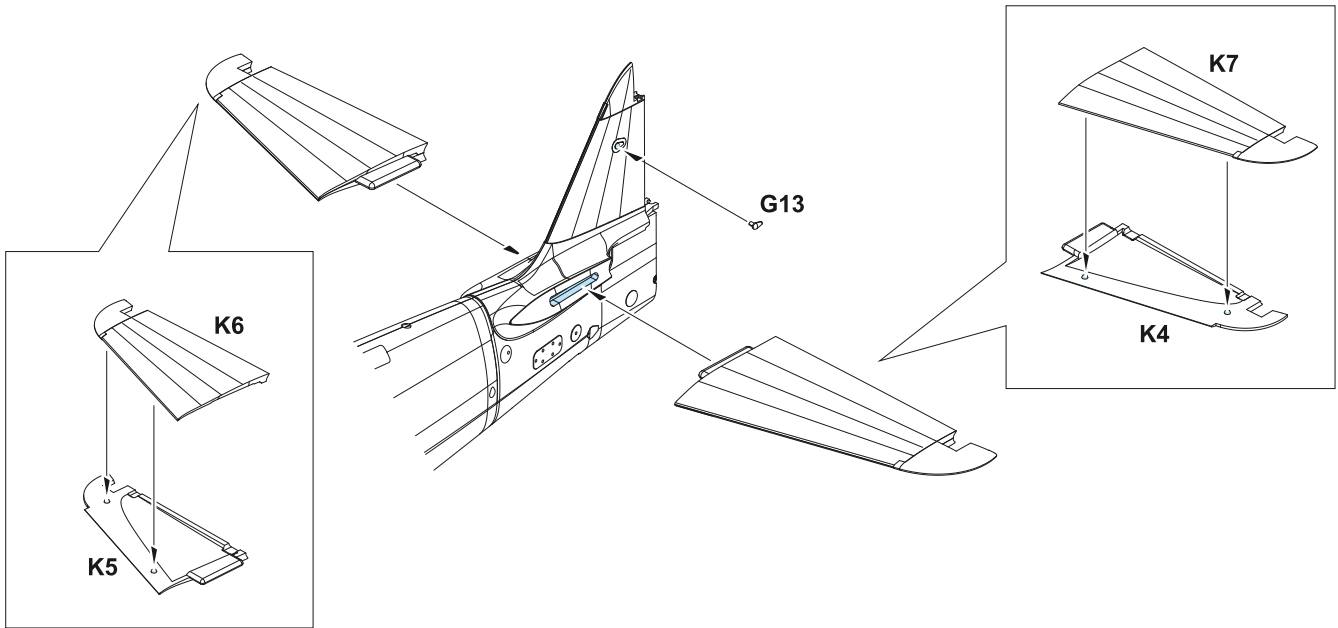


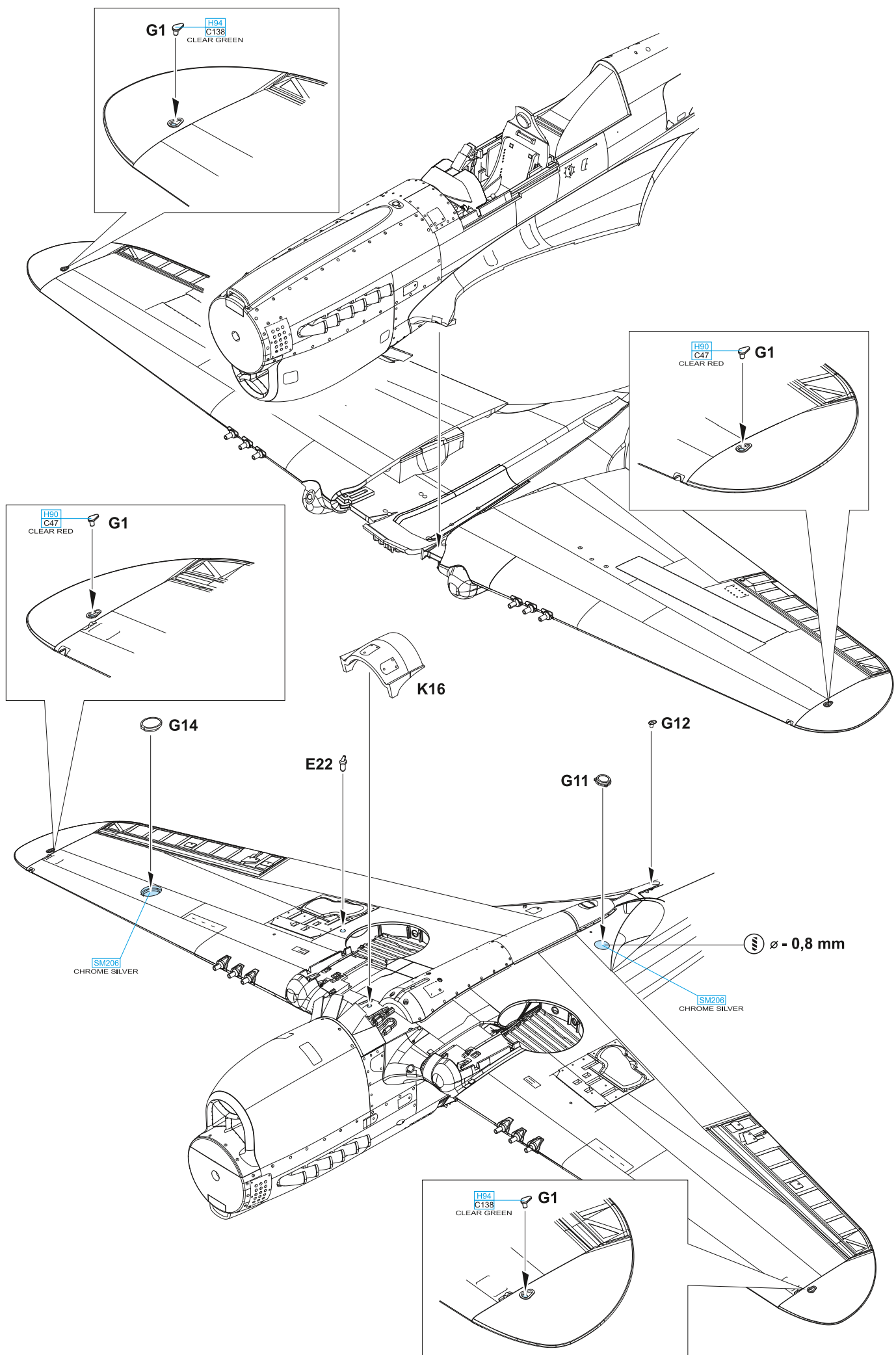
POZNÁMKA: Vrtejte jen v případě, že plánujete použít raketnic HVAR.

POZNÁMKA:

- Vrtejte vnější otvory v centroplánu pro použití dílů externího závěsníku pro variantu **P**
- Vrtejte vnitřní otvory pro použití dílů závěsníku pro varianty **N** a **O**
- Viz strana 14



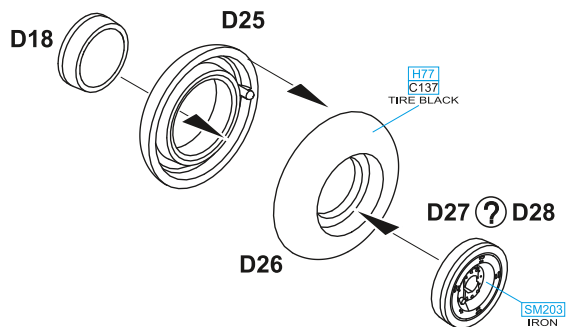




K

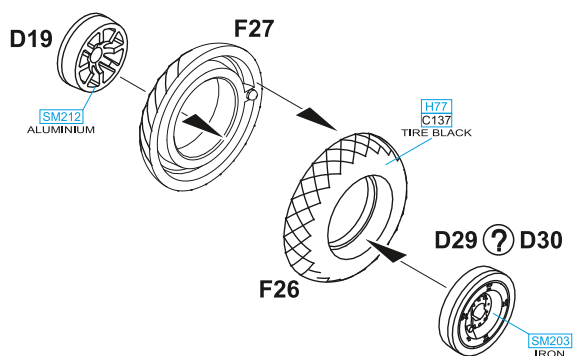
MARKINGS B, D

2 pcs.

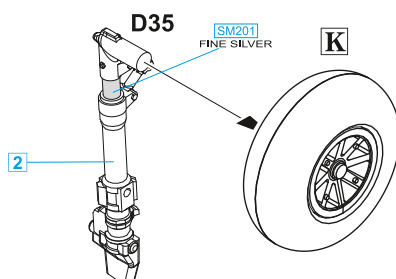
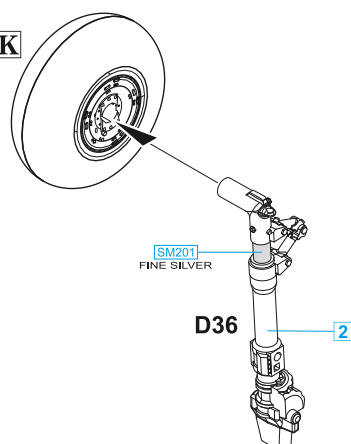


MARKINGS **A,C**

2 pcs.



K

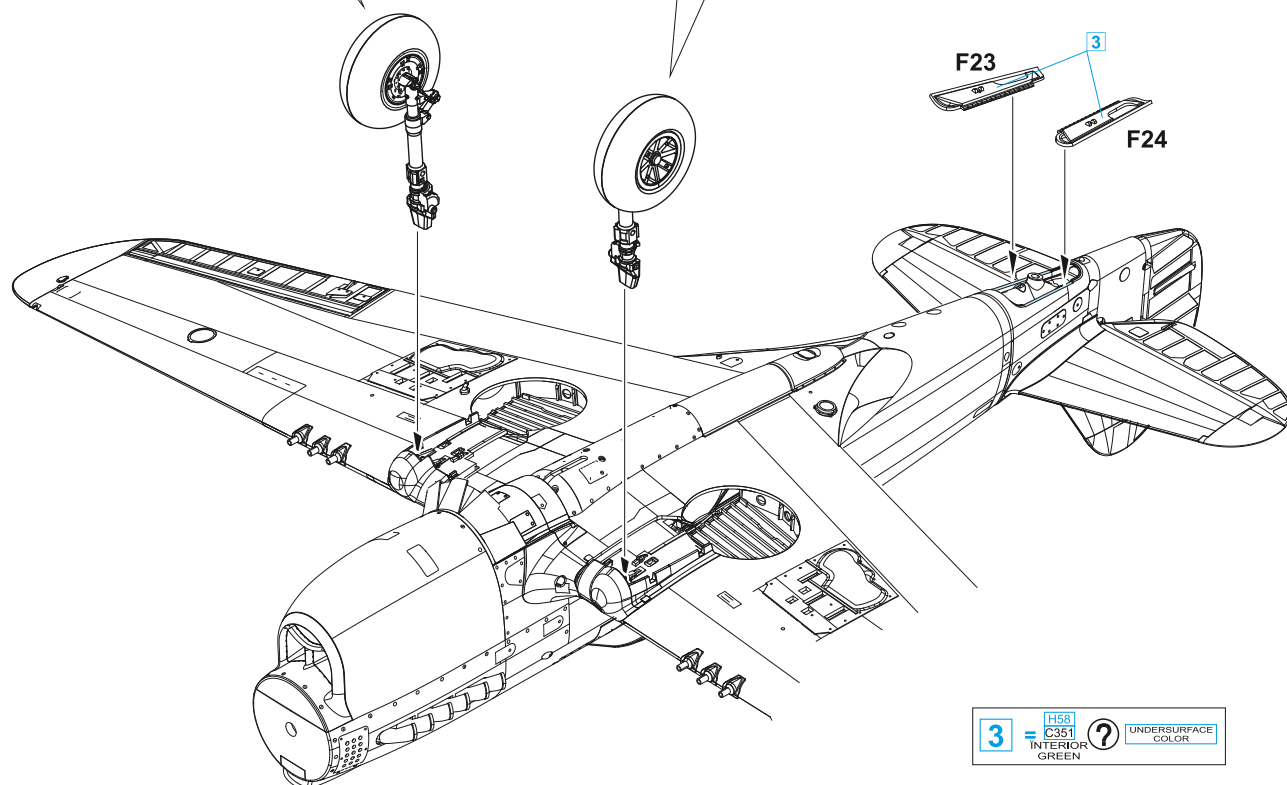


2 =

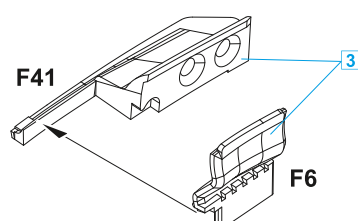
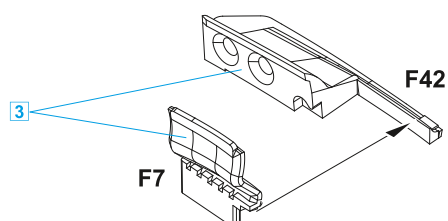
H8
C8

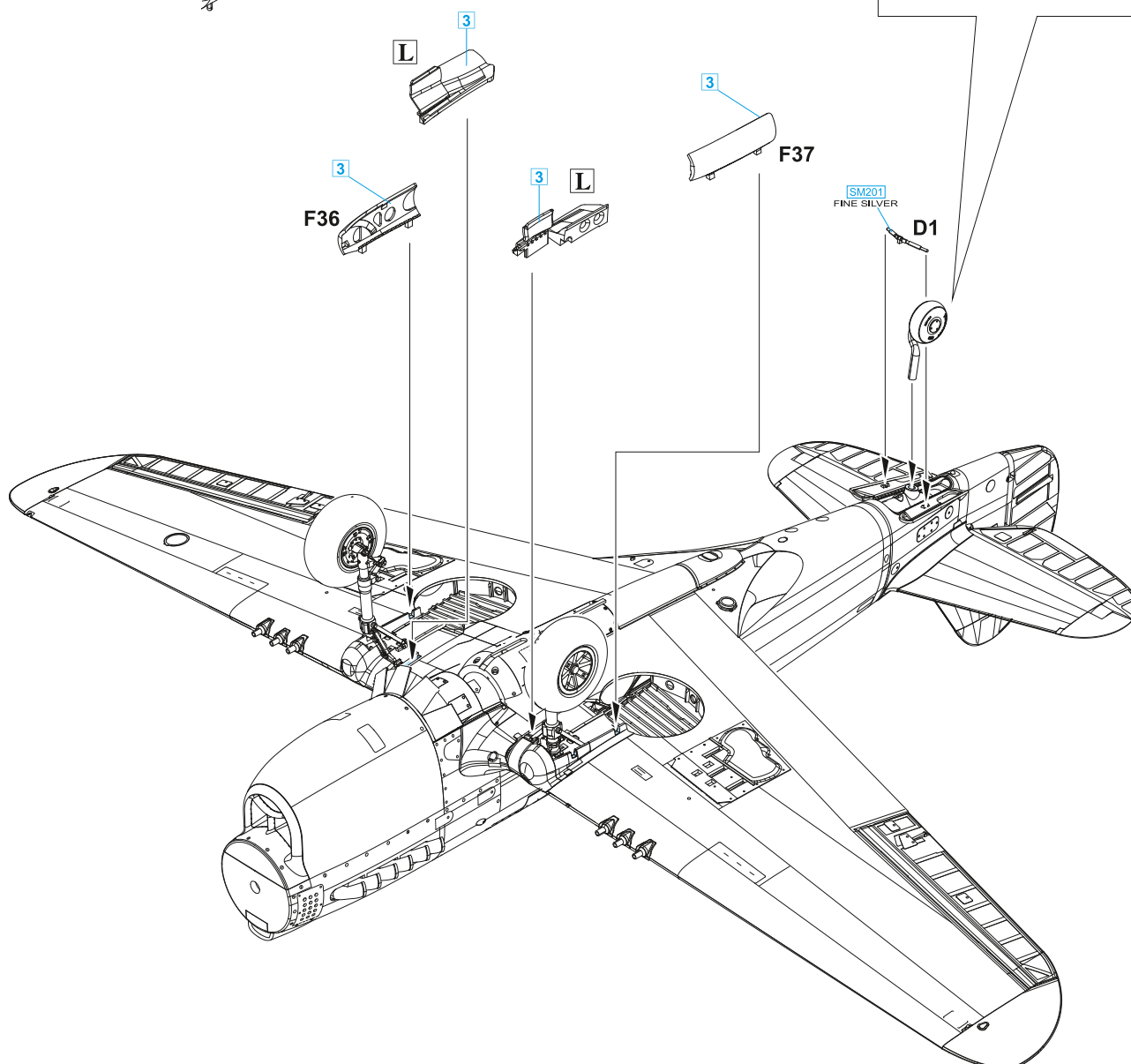
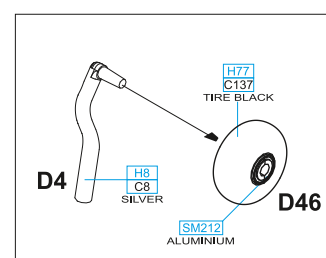
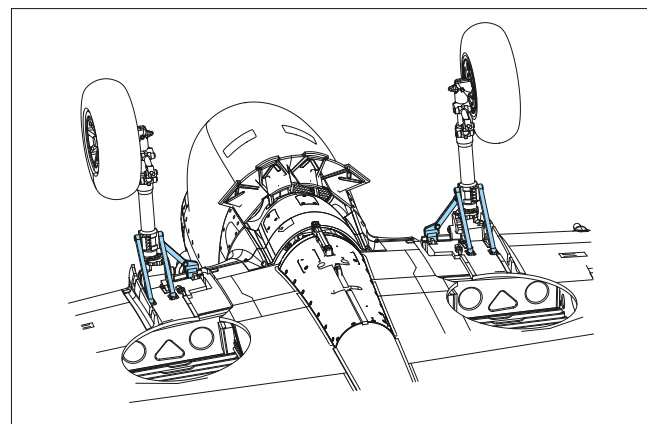
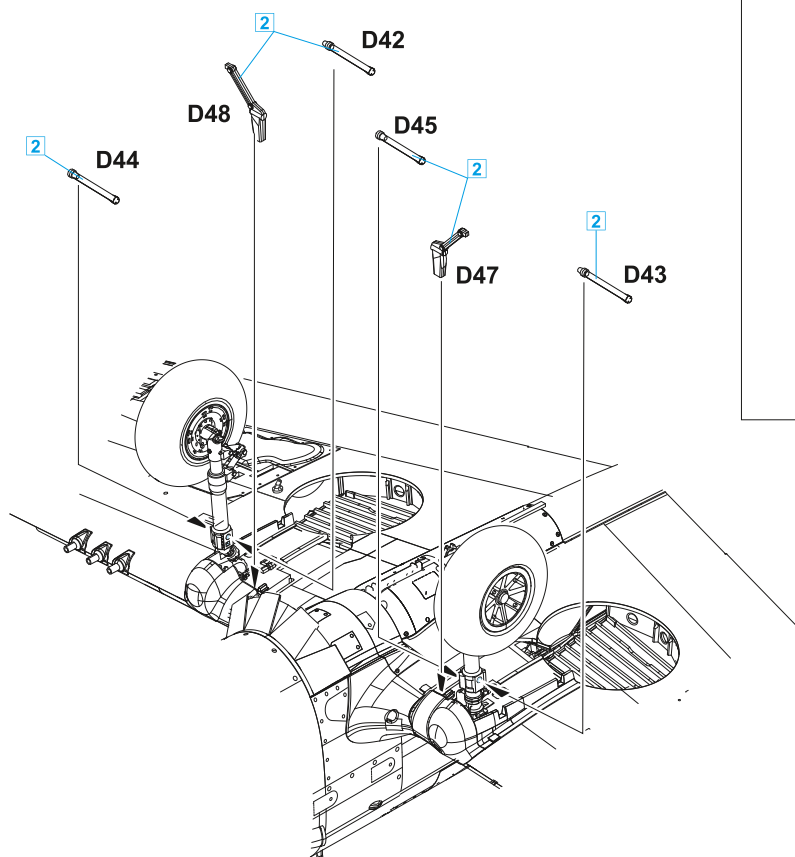
SILVER

 **UNDERSURFACE
COLOR**

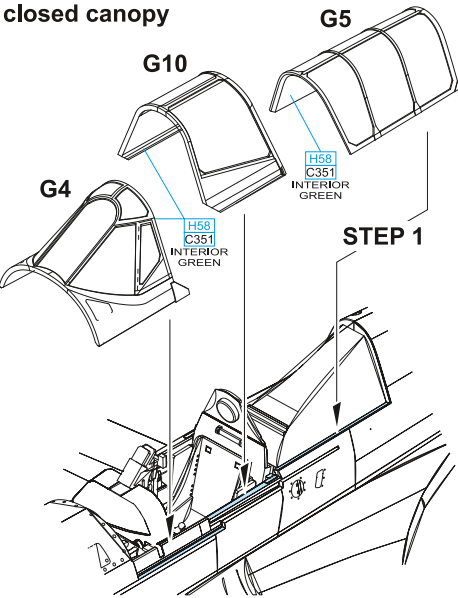


L

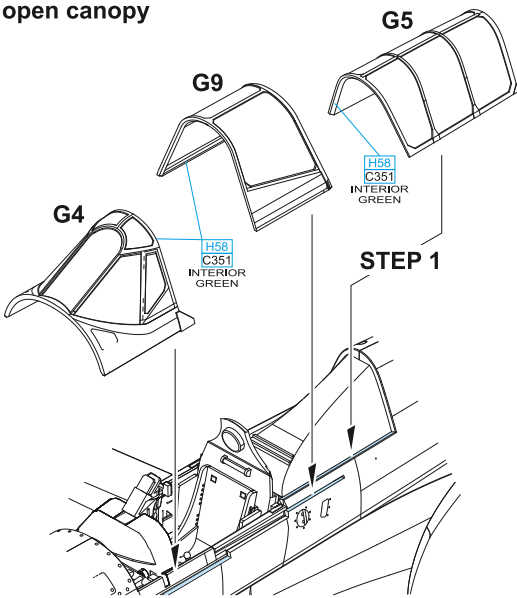




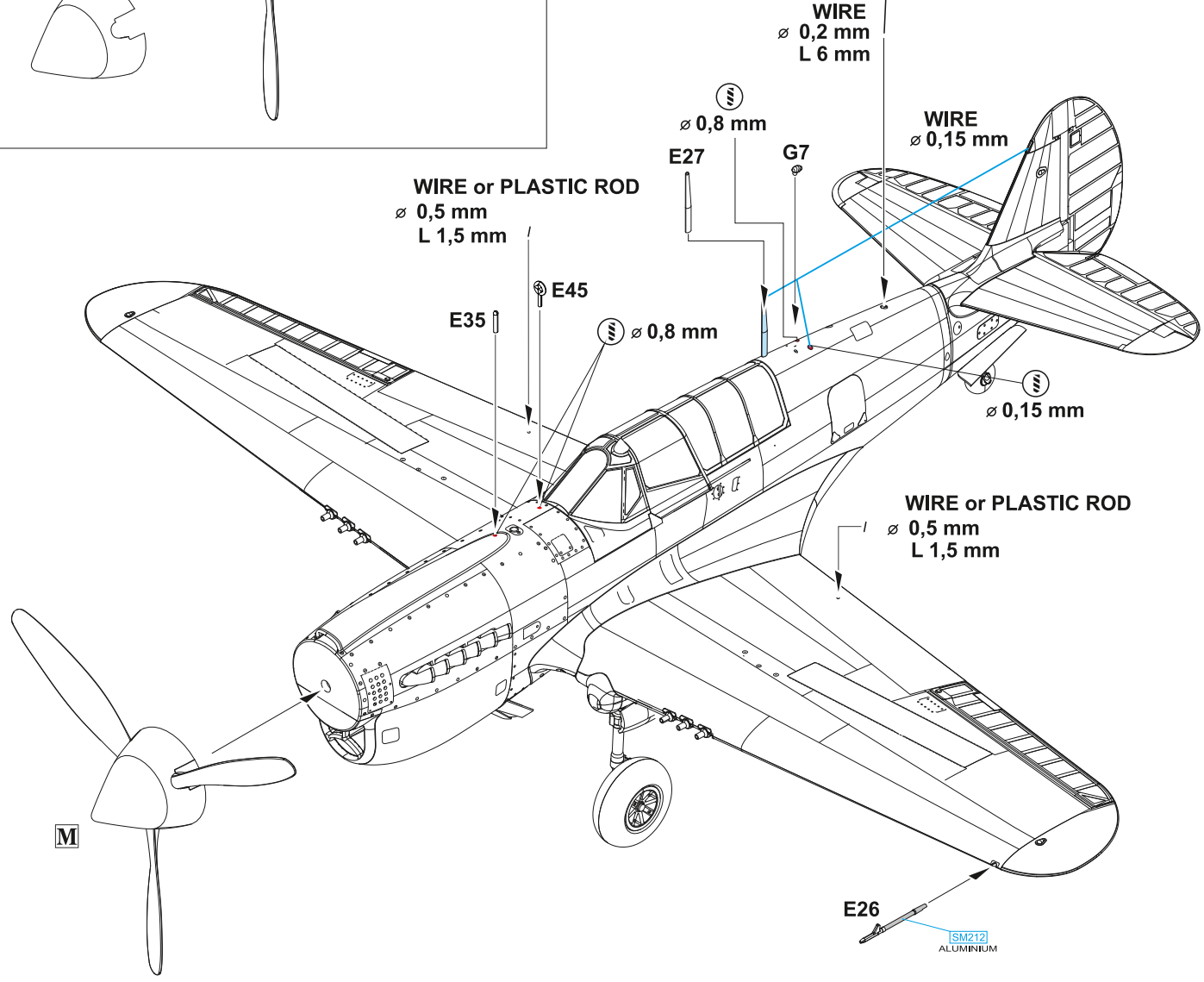
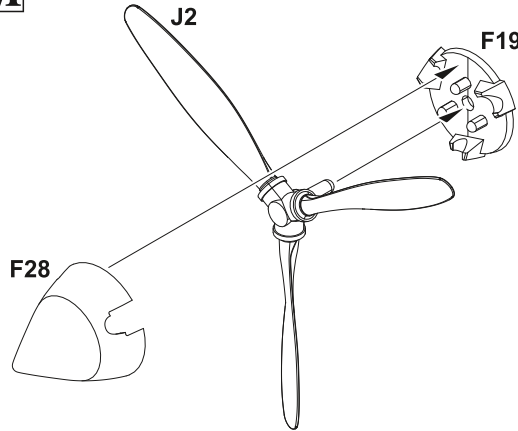
closed canopy



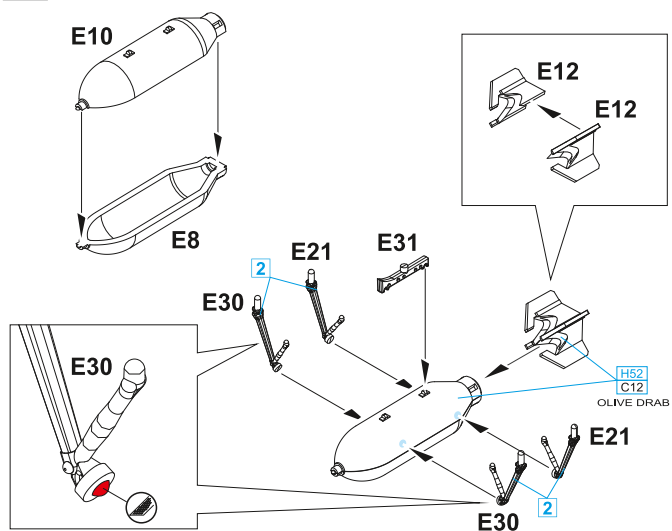
open canopy



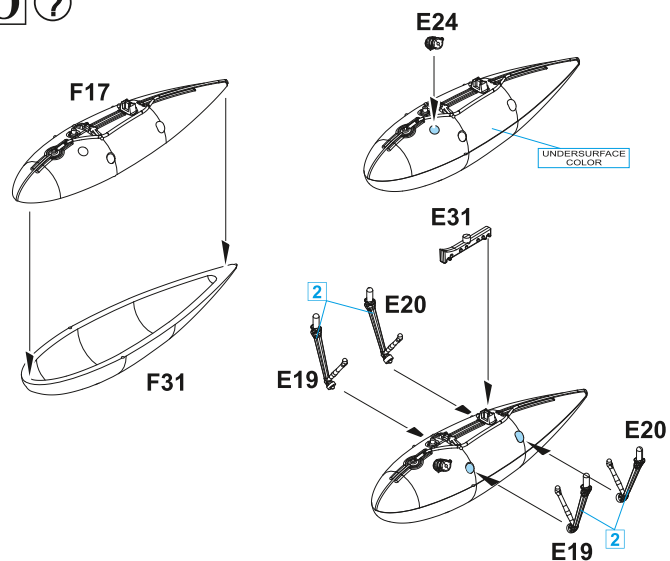
M



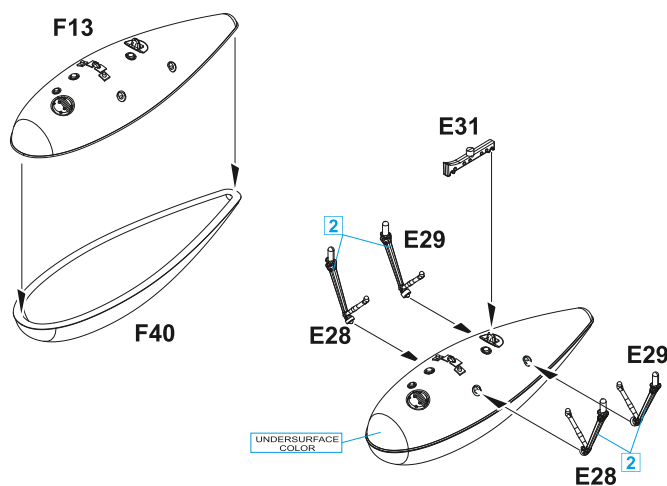
N ? 2 pcs.



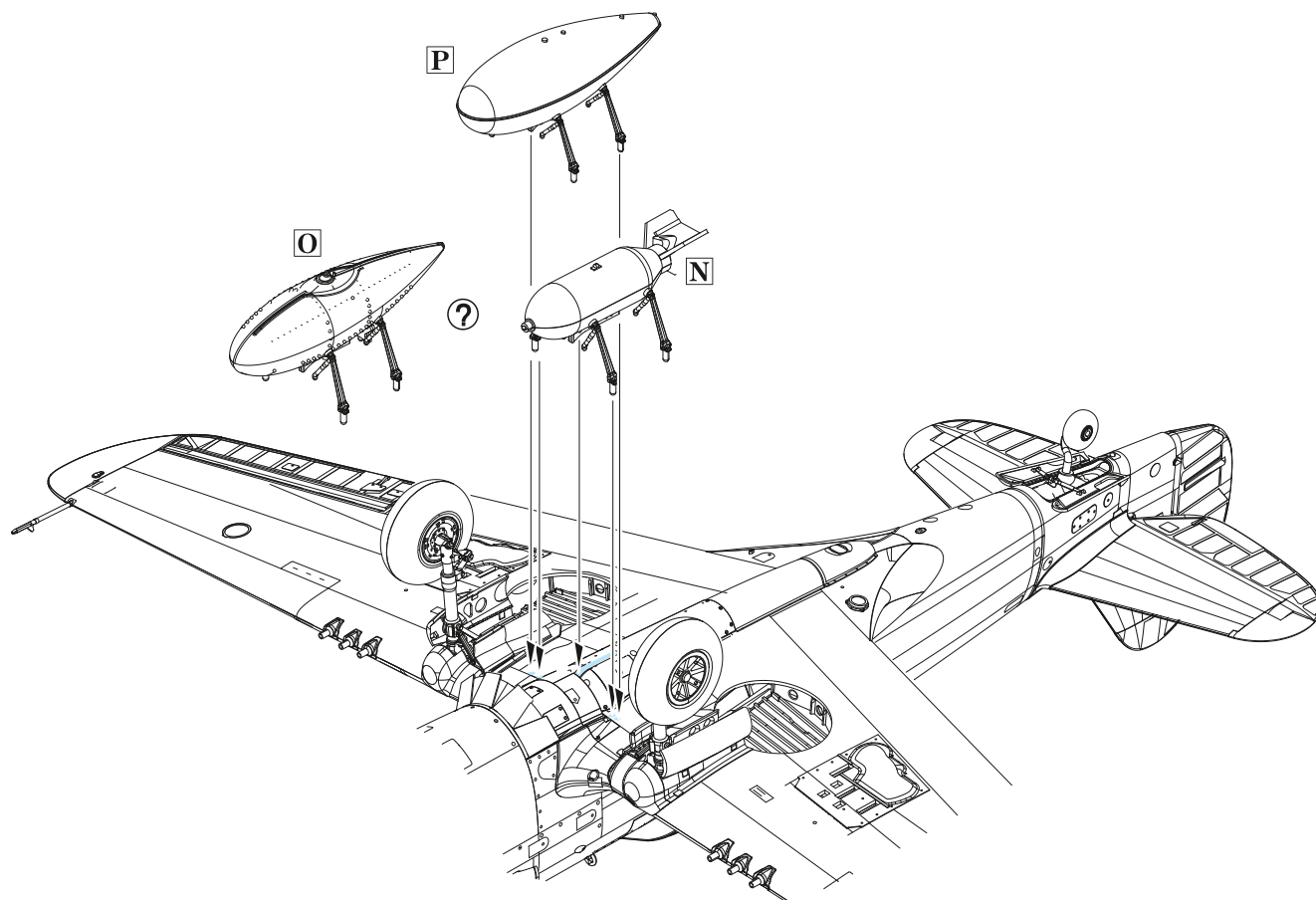
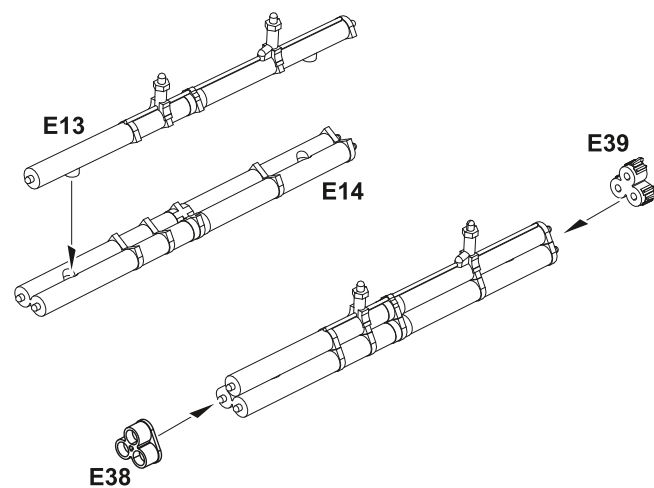
O ?



P ?



Q ? 2 pcs.



R

?



E12

E41,E42,E43,E44 - MARKING **B** ONLY

②



E12



H52
C12
OLIVE DRAB

R

?

R

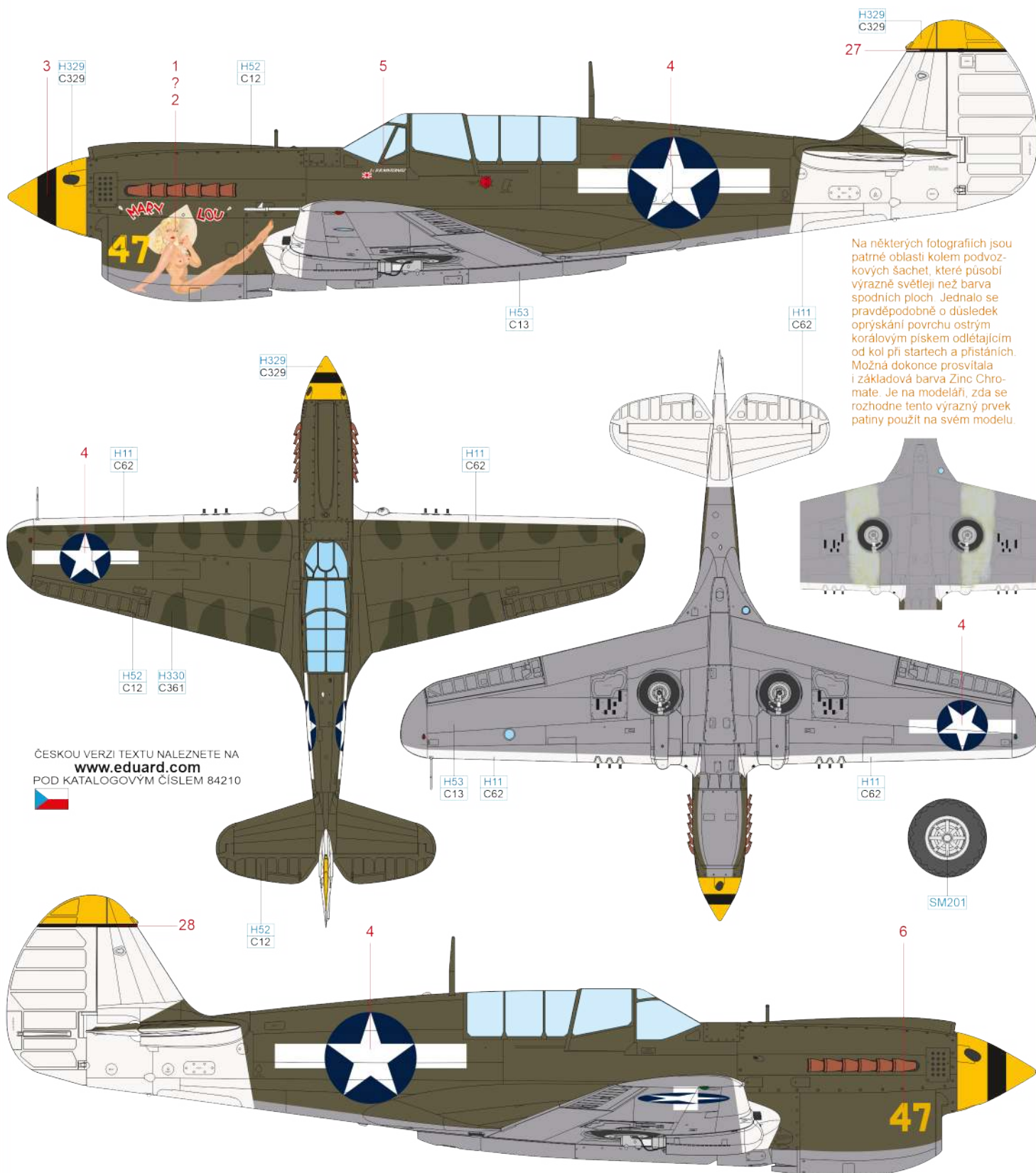
R

?

R

A P-40N-5, Lt. David R. Winternitz, 8th FS, 49th FG, Nová Guinea, březen 1944

David Robert Winternitz se narodil 20. dubna 1922 v Colorado Springs. Do armády vstoupil v březnu 1942 a po výcviku byl odeslán do pacifické oblasti a na začátku roku 1944 byl zařazen k 8th FS, 49th FG. Hned v únoru toho roku dosáhl sestřelu, když ve vzdušném boji sestřelil japonský Oscar. Ihned po válce ze služby odešel a později se stal lékařem. Zemřel 11. července 1982. Jeho P-40N s noseartem a jménem Mary Lou patří mezi nejznámější P-40N od 49th FG. Předlohou kresby byla Vargasova „September Girl 1940“ z jeho slavných kalendářů. Mnoho pramenů uvádí barvu nápisu MARY LOU pouze jako bílý lem, ale červená nebo tmavě modrá barva se jeví na mnoha černobílých fotografiích stejná jako olivová a na některých záběrech přídě tohoto letounu působí vnitřek nápisu tmavší. Navíc je pravděpodobnější, že byl bílou linkou obtažen barevný nápis, než to, že se někdo maloval pouze s bílou linkou. Verze s červeným, bíle lemovaným nápisem je naše rekonstrukce, v obtisku nicméně ponecháváme i možnost provedení s čistě bílým lemem „okolo ničeho“. Letoun později změnil pilota, létal s ním Lt. E. V. May, který nechal nápis zatřířit čerstvou olivovou barvou a přidal žlutý lem otvoru chlazení. Ještě později byl letoun přesunut k 71st TRG. I tam byla kresba dívky na přídě ponechána.



ČESKOU VERZI TEXTU NALEZNETE NA
www.eduard.com
POD KATALOGOVÝM ČÍSLEM 84210



OLIVE DRAB H52 DARK GREEN H330 NEUTRAL GRAY H53 FLAT WHITE H11 YELLOW H329 SUPER FINE SILVER 2 SM201

eduard

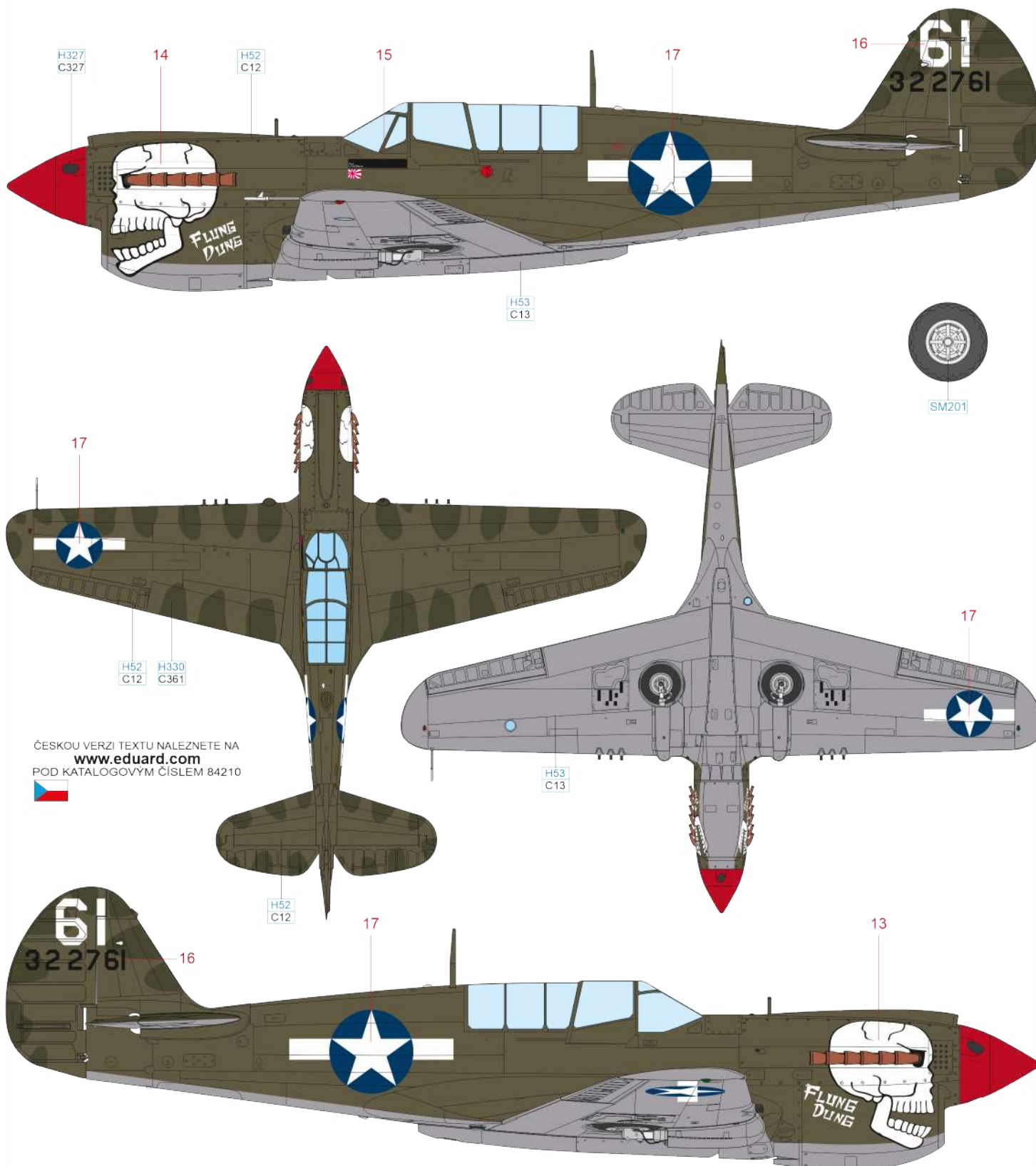
B

Tradičním působištěm 15th FG byly Havajské ostrovy, kde byla 1. prosince 1940 aktivována a sloužila jako součást tamního systému obrany. Během války nicméně odesílala jednotlivé squadrony na různá místa v centrálním a jižním Pacifiku. K bojovým akcím startovaly i Warhawky 45th FS z atolu Makin, na který se jednotka dostala oklikou. Squadrona byla nejdříve odeslána na ostrov Baker, kde působila do října 1943, poté se přesunula na ostrov Abemama. Na opakované žádosti jejího velitele, Maj. Juliana Thomase, byl nejprve odvelen její detašmán a poté celá jednotka na atol Makin, kde již několik týdnů operovaly Airacobra 46th a 72nd FS. Do akce se Warhawky 45th FS dostaly poprvé 17. ledna, když napadly stanoviště protivzdušné obrany a ubikace na atolu Mili. Protože standardní zbarvení neplnilo na korálových atolech svůj účel, namíchal technický personál na atolu Canton barvu, která odpovídala tamním podmínkám. Na černobílých fotkách působí někdy náter tak, že pískovou byly natřeny i spodní plochy, ale při bližším zkoumání je na letounech vidět rozhraní barev a spodní plochy tak nejspíše byly přetřeny světle modrou barvou, kterou namíchal pozemní personál z modré na výstavní znaky a bílé. Popisky na horních plochách byly při přetírání zamaskovány a mají tedy olivový podklad. S Warhawkem pojmenovaným Jackie VI létal velitel squadrony Maj. Thomas, který od 16. dubna 1945, již v hodnosti Lt. Col. (podplukovník), velel celé 15th FG. Tou dobou už jednotka létala s Mustangy dálkové (VLR) mise z Iwojimy.



C P-40N-20, 43-22761, Lt. Charles G. Whitley, 89th FS, 80th FG, Indie, podzim 1943

K založení 80th FG došlo v roce 1942 ve Farmingdale a Mitchel Field v New Yorku a původně se připravovala s Thunderbolty P-47 k nasazení v Evropě. Situace se však změnila a všechny tři squadrons, tj. 88th, 89th a 90th, byly odeslány do Karáčí v Indii, kam dorazily 28. a 29. června (čtvrtá letka, 159th FS s Lightningy P-38H, byla vytvořena v říjnu 1943). Skupina převzala Warhawky P-40N a po nezbytných přípravách byla odeslána do údolí Assam, kde byla jejím úkolem ochrana základen a letounů 10th Air Force, zapojených do operace „Hump Airlift Operation“ (přeprava zásob přes Himálaj na základny 14. letecké armády v Číně). K prvnímu střetu s nepřítelem došlo 12. října 1943, kdy flight vedený Capt. Harrellem narazil na trojici bombardérů, kterou doprovázeli čtyři stíhači. Piloti Warhawků odhodili přídavné nádrže a po vystoupení na nepřátelskou formaci zaútočili. V následujícím boji dosáhl každý z pilotů Warhawků po jednom vítězství. Harrell se svým wingmanem Lt. McCarthyem sestřelili stíhací Oscar a bombardér. Whitley, který zaútočil zespodu poté, co setřásl nepřátelského stíhače, zničil bombardér, stejně jako jeho wingman Lt. Sheppard. Letoun P-40N-20CU pilotovaný Charlesem Whitleyem byl pojmenován podle jeho zvyku reagovat na mnoho situací slovy „Who Flung Dung?“ (Kdo hodil hnojem?; Fráze to Fling the Dung znamená v přeneseném smyslu šíření špíny nebo obvinění). Bílá lebka na přídi byla typickou ozdobou letounů P-40 80th FG. Žádná z nich nebyla stejná.



ČESKOU VERZI TEXTU NALEZNETE NA
www.eduard.com
POD KATALOGOVÝM ČÍSLEM 84210

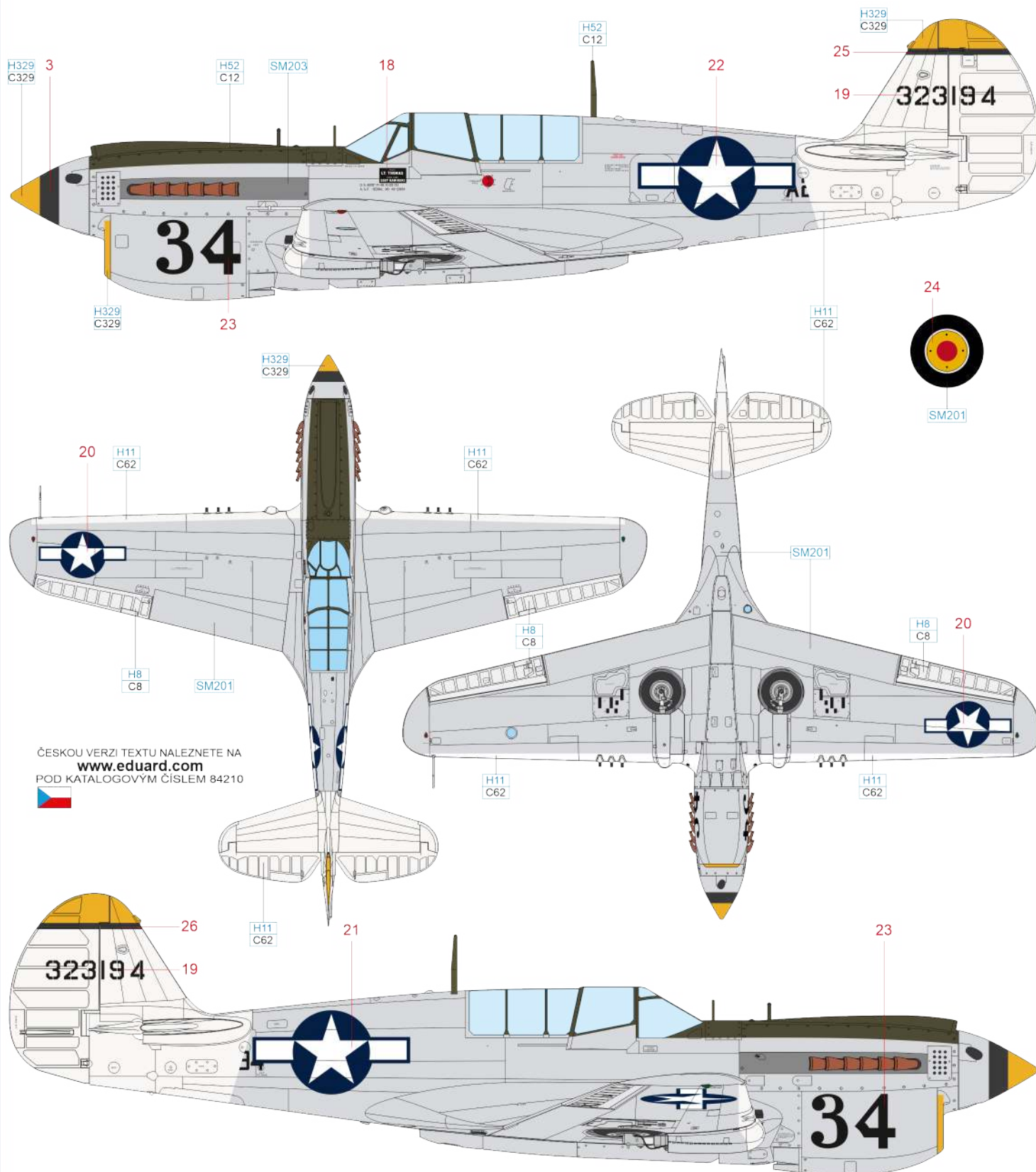


OLIVE DRAB	H52	DARK GREEN	H330	NEUTRAL GRAY	H53	RED	H327	SUPER FINE SILVER 2	SM201
	C12		C361		C13		C327		

eduard

D P-40N-20, 43-23194, Lt. J. A. Thomas, 110th TRS, 71st TRG, ostrov Middelburg, září 1944

Své bojové nasazení zahájila 110th TRS na Nové Guinei začátkem roku 1944, vyzbrojená Airacobrami s typicky tvarovanými čísly na přídí. V létě 1944 začala své značně opotřebované letouny nahrazovat Warhawky P-40N, které pocházely od 49th FG, která v té době přezbrojovala na Lightningy P-38. Tento Warhawk byl jednoho zářijového dne 1944 vyfocen na letišti na ostrově Middelburg. Mechanikem letounu byl Sgt. Kaminski, který měl u 110th TRS na starosti postupně několik letounů označených vždy číslem 34. Pilotem byl velmi pravděpodobně Lt. J. A. Thomas, který létal i na předchozí třicet čtyřce, kterou byla Airacobra „Southern Belle“. Dalším pilotem sedlajícím letounu v péči Sgt Kaminského byl Lt. W. O. Twiggs. Bojovou náplní 110th TRS byly převážně bitevní a průzkumné mise, při kterých si ovšem jednotka připsala také 21 japonských letadel zničených ve vzduchu a 102 na zemi.



ČESKOU VERZI TEXTU NALEZNETE NA
www.eduard.com
POD KATALOGOVÝM ČÍSLEM 84210



OLIVE DRAB H52 C12 SILVER H8 C8 FLAT WHITE H11 C62 YELLOW H329 C329 SUPER FINE SILVER 2 SM201 SUPER IRON 2 SM203

eduard

POZNÁMKA: Popisky s podkladovou barvou Olive Drab a Neutral Gray (aršík 84210-0BT2) jsou určeny výhradně pro marking B

