

P-51B/C Mustang

Malcolm Hood
canopy

eduard

1/32 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.

EDUARD BRASSIN
HYBRID



item No. 932013

The P-51 Mustang is one of the best fighters of all time and although an American airplane, its genesis owes a lot to Great Britain. The main change in the development of the type occurred when the original Allison engine was replaced by the R&R Merlin one. The new unit literally unlocked the whole potential of the already excellent airframe as the P-51B/C version was born.

It started in 1940, when British Buying Committee asked North American Aviation (NAA) to build the Curtiss P-40s for the RAF. NAA president James Kindelberger offered Britons the development of a much better plane instead. The Committee agreed and so the design team led by chief designer Edward Schmued, who was a German immigrant with Austrian roots, started to work. The preliminary design was approved on May 4, 1940, final assembly and installation of the engine began on September 9 (just 127 days after approval). The very first flight of the NA-73X prototype followed on October 26.

Innovative fighter

The Allison V-1710-39 one-stage, one-speed supercharged liquid-cooled in-line engine rated at 1,100 HP was chosen for the new fighter and the designers creating as narrow and sleek a fuselage as possible did their best to lower the drag. For the same reason they decided to use an innovative laminar flow airfoil, which lowers the drag indeed, but, on the other hand, requires a smooth surface to work well. That necessitated putty and sand the leading area of the wing. Another innovative design feature was the radiator belly under the fuselage which even developed some additional thrust thanks to the Meredith effect. Armament consisted of two guns in the nose and four in the wings, all of them .50 caliber Brownings (the Mk. Ia variant had four 20mm cannons). Britons chose the name Mustang for the new aircraft, later adopted by USAAF as well. The RAF received the first Mustangs Mk.I in October 1941. The performance was found satisfactory, as the Mustang was faster than the Spitfire Mk.V and had more than double the range. On the other side, the Allison engine reached its maximum power at only 11,800 ft (3,597 m) because of its one stage supercharger. Above this level the engine performance decreased rapidly. As the aerial combats occurred much higher, the RAF decided to use their Mustangs in the reconnaissance role and the US Army Air Corps, interested in the new type as well (but bound to the contract to buy P-40, P-39 and P-38 pursuits), asked the NAA to convert the Mustang as a dive bomber with wing dive brakes (the A-36 variant).

Merlin magic

To solve the high altitude weakness, the engineering began in Great Britain to fit the Mustang with the two-stage, two-speed

supercharger Merlin 61 engine. The trials of the Mustang X prototype, fitted with Merlin 65 finally, found the level speed increased to 433 mph (697 km/h) at 22,000 ft (6,700 m), thus 100 mph (161 km/h) better than Mustang Mk.I. As it was obviously the way to further develop the Mustang, the NAA started its own work, using license-built Packard-Merlin engines. The need for an intercooler of the two-stage supercharger necessitated a bigger radiator duct and the intake for the carburetor moved from the top of the nose to the bottom. Another change included the removal of the fuselage guns and adding two in the wing. The production started at the Inglewood plant as P-51B on May 1943 and at the new production line at NAA Dallas plant as P-51C in August 1943. The supplies of the new version to RAF continued as Mustang Mk. III.

Ace maker and infinite warrior

The first Mustang aerial victory was achieved on August 19, 1942, when Flight Officer Hills shot down an Fw 190. It was the beginning of the incredible tally of 4,950 enemy aircraft shot down by Mustang pilots during World War II. Of them, 251 achieved the "ace" status. The most successful pilot of P-51 was George Preddy Jr., recording 24 of his 27 aerial victories flying Mustang, followed by John C. Meyer and John J. Woll with 21 kills each. Famous Charles Yeager, the first man to break the sonic barrier in 1947, was the first pilot of P-51D to become ace in just one day, after recording five kills on October 12, 1944.

The kit: P-51B/C Mustang Malcolm Hood canopy

The P-51B/C were great fighters but lacked backward visibility and their guns jammed far too often. The problems with visibility were down to the so called Birdcage canopy, which was aligned with the high ridge of the rear fuselage, thus preventing pilot to observe the area behind. Still, the P-51B/C was genuine long-range fighter changing the daytime bomber escorts over the occupied territory dramatically. The problem with visibility was partly solved by so called „Malcolm Hood“ frameless semi-bubble canopy sliding to the rear on rails instead of opening on hinges to the right side. The canopy was not a factory solution, it was in fact invented by NAA engineers working in the UK. The other teething problem of P-51B/C, jamming of the guns, was solved a little bit later with the P-51D/K version.

ATTENTION • UPOZORNĚNÍ

 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.

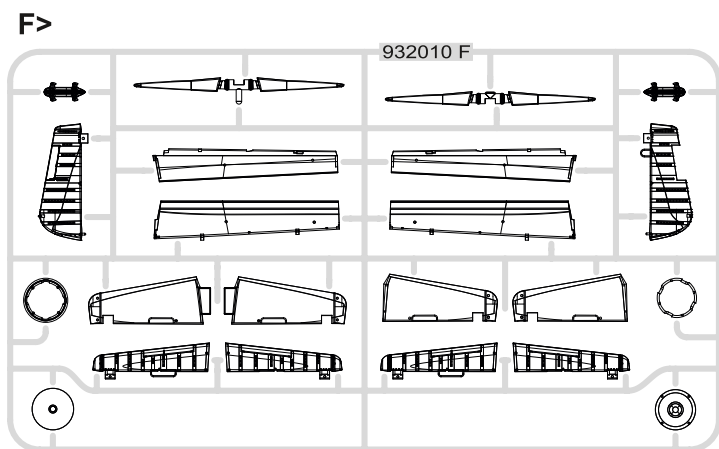
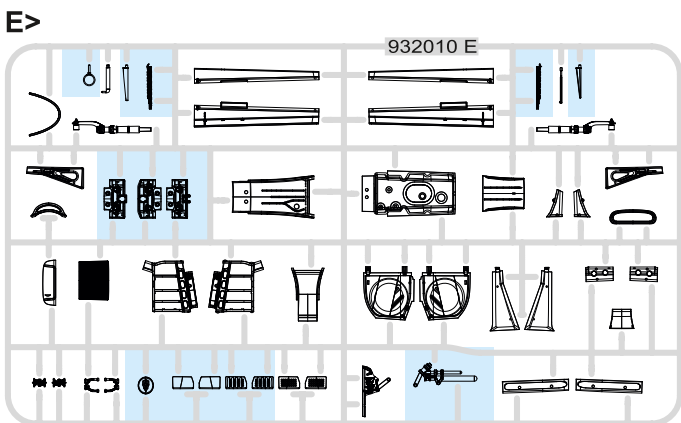
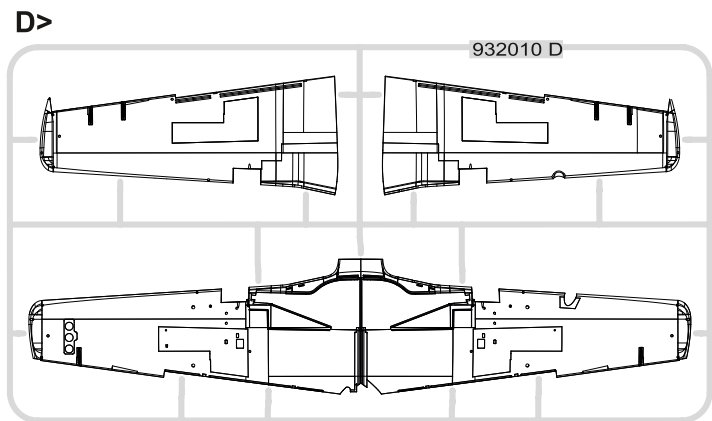
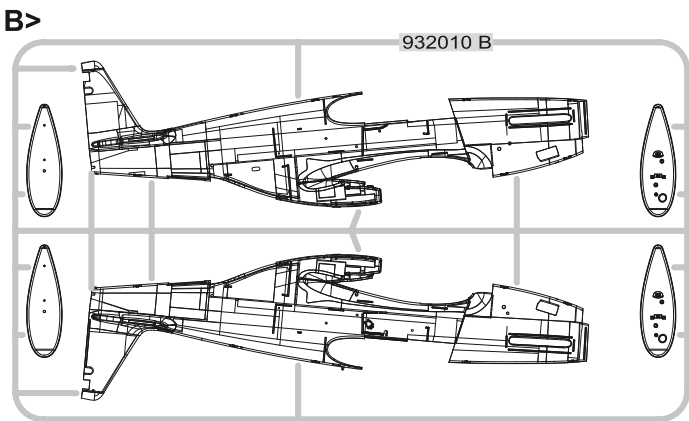
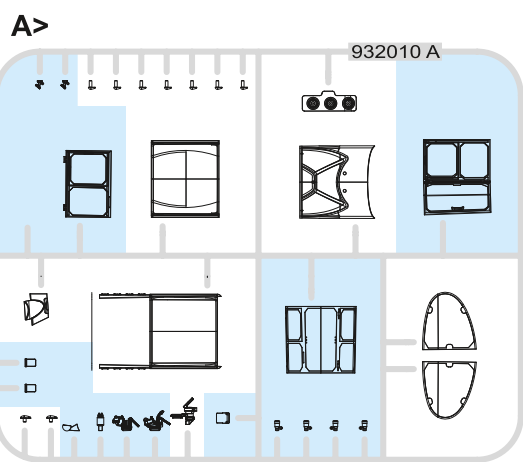
 Před započatím stavby si pečlivě prostudujte stavební návod. Při používání barev a lepidel pracujte v dobře větrané místnosti. Lepidla ani barvy nepoužívejte v blízkosti otevřeného ohně. Model není určen malým dětem, mohlo by dojít k požití drobných dílů.

INSTRUCTION SIGNS • INSTR. SYMBOLY

- 
OPTIONAL
VOLBA
- 
BEND
OHNOUT
- 
SAND
BROUSIT
- 
OPEN HOLE
VYVRTAT OTVOR
- 
SYMETRICAL ASSEMBLY
SYMETRICKÁ MONTÁŽ
- 
REMOVE
ODŘÍZNOUT
- 
REVERSE SIDE
OTOČIT
- 
APPLY MASK AND PAINT
POUŽÍT MASKU
A NABARVIT

PLEASE CHECK THE LATEST VERSION OF THE INSTRUCTION ON WWW.EDUARD.COM

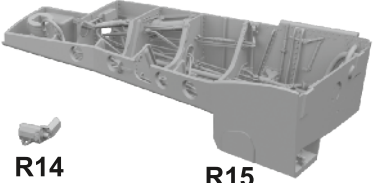
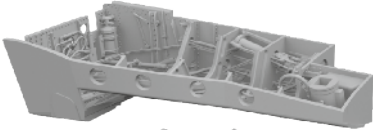
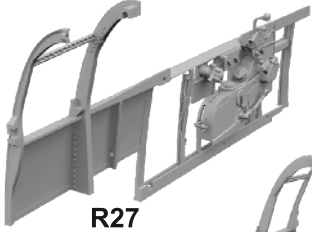
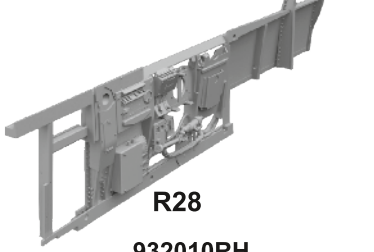
PARTS • DÍLY



PE - PHOTO ETCHED
DETAIL PARTS



RESIN PARTS • RESINOVÉ DÍLY

 R1 932010RP	 R2 2 pcs. 932010RP	 R3 2 pcs. 932010RR	 R4	 R5 932010RS	 R6	 R7 932010RA	 R8	 R9 932010RB	 R10	 R11 932010RC	 R12	 R13 932010RD		
 R14			 R15			 R16	 R17			 R18	 R19		 R20 932010RE	
 R27			 R28 932010RH			 R43	 R44 932010RK	 R45			 R46	 R47 932010RL		
 R48			 R49			 R50 932010RM			 R51	 R52	 R53			
 R58			 R59	 R60	 R61			 R62			 R63			
 R64 932010RN			 R91			 R30			 R31			 R32		
 R33			 R34 932010RV			 R39			 R41	 R42	 R65			
 R92			 R106			 R66			 R67			 R68		
 R107			 R108			 R109 932010RW			 R93 932010RX					

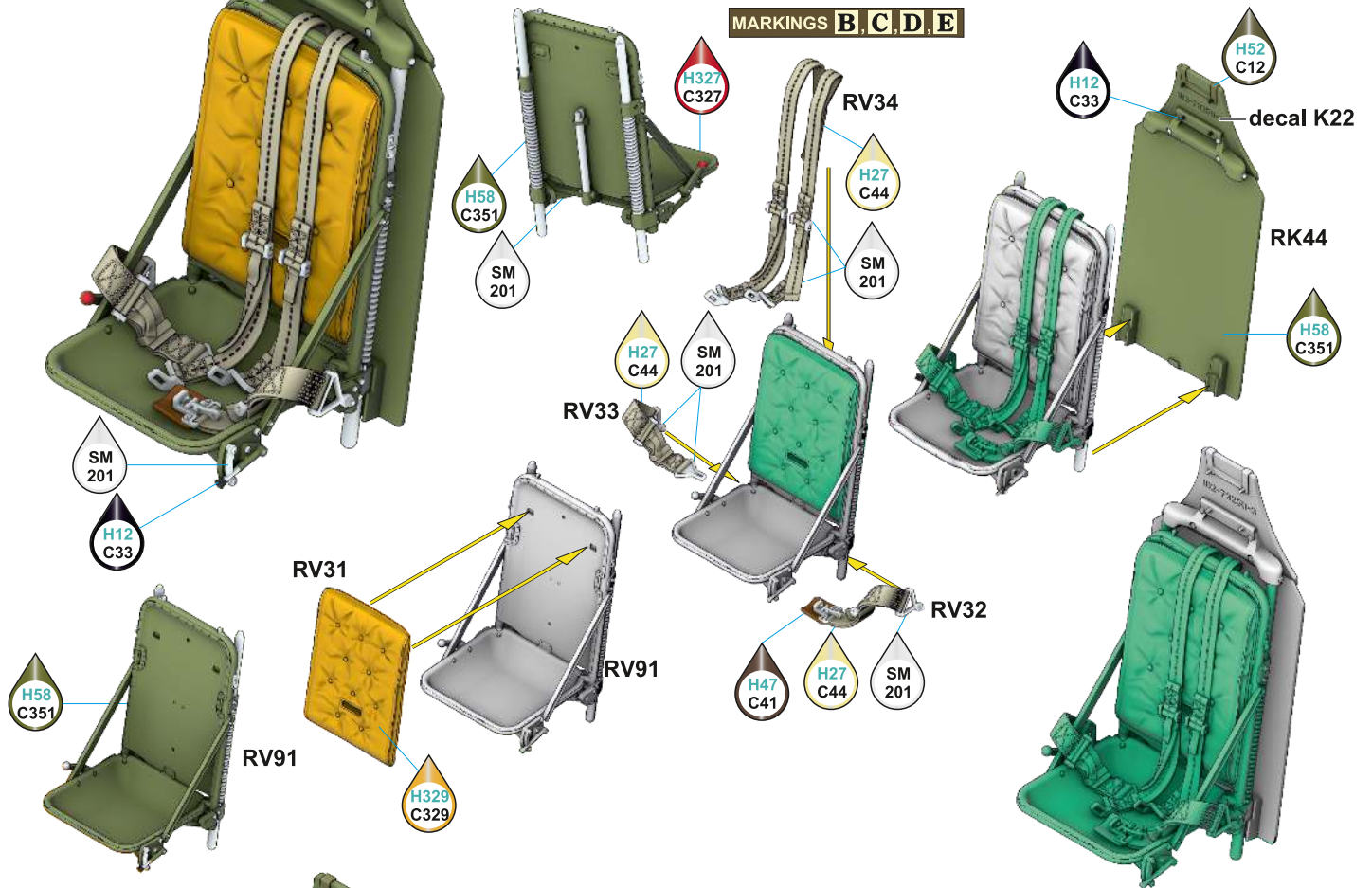
-Parts not for use. -Teile werden nicht verwendet. -Pièces à ne pas utiliser. -Tyto díly nepoužívejte při stavbě. - 使用しない部品

COLORS • BARVY

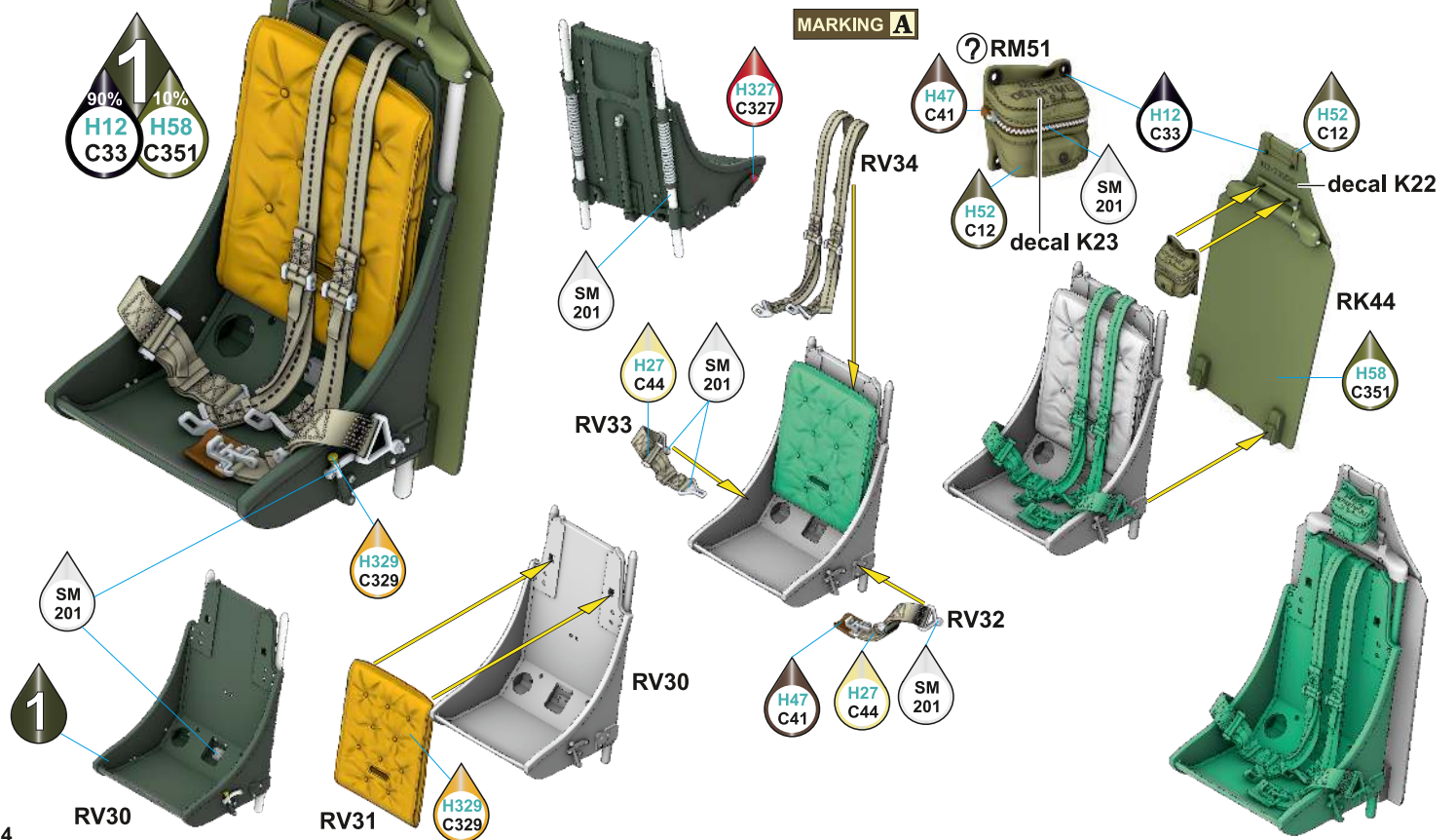
 H1 C1 WHITE	 H8 C8 SILVER	 H11 C62 FLAT WHITE	 H12 C33 FLAT BLACK	 H15 C65 BRIGHT BLUE	 H27 C44 TAN	 H47 C41 RED BROWN	 H52 C12 OLIVE DRAB	 H53 C13 NEUTRAL GRAY	 H58 C351 INTERIOR GREEN	 H76 C61 BURNT IRON	
 H77 C137 TIRE BLACK	 H90 C47 CLEAR RED	 H92 C49 CLEAR ORANGE	 H94 C138 CLEAR GREEN	 H327 C327 RED FS11136	 H329 C329 YELLOW FS13538	 H330 C361 DARK GREEN	 H335 C363 MEDIUM SEAGRAY	 C352 CHROMATE YELLOW	 SM 201 SUPER FINE SILVER 2	 SM 203 SUPER IRON 2	 SM 212 ALUMINIUM

COCKPIT

Warren McArthur SK-2016 seat

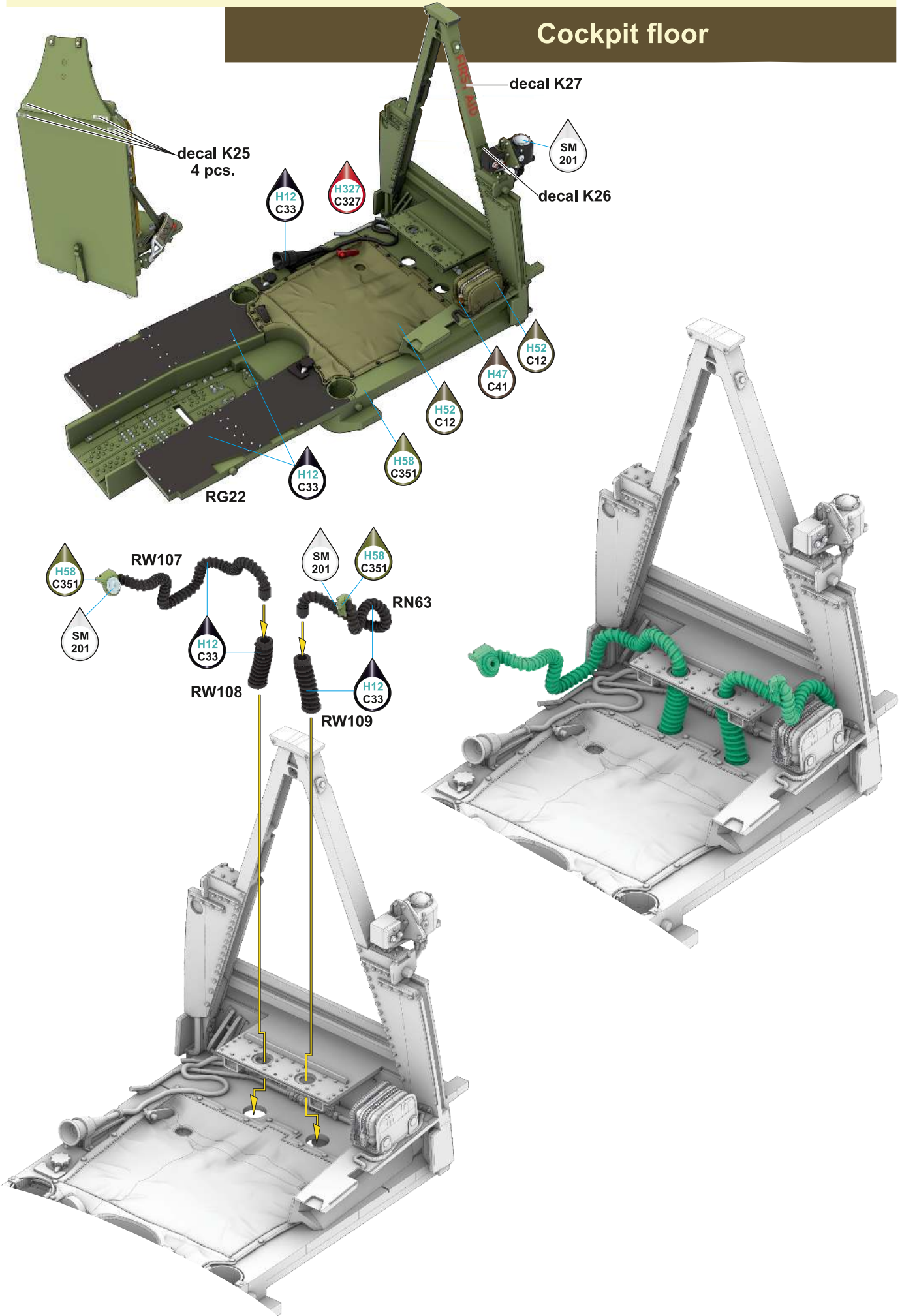


Shick-Johnson S-9153074 seat



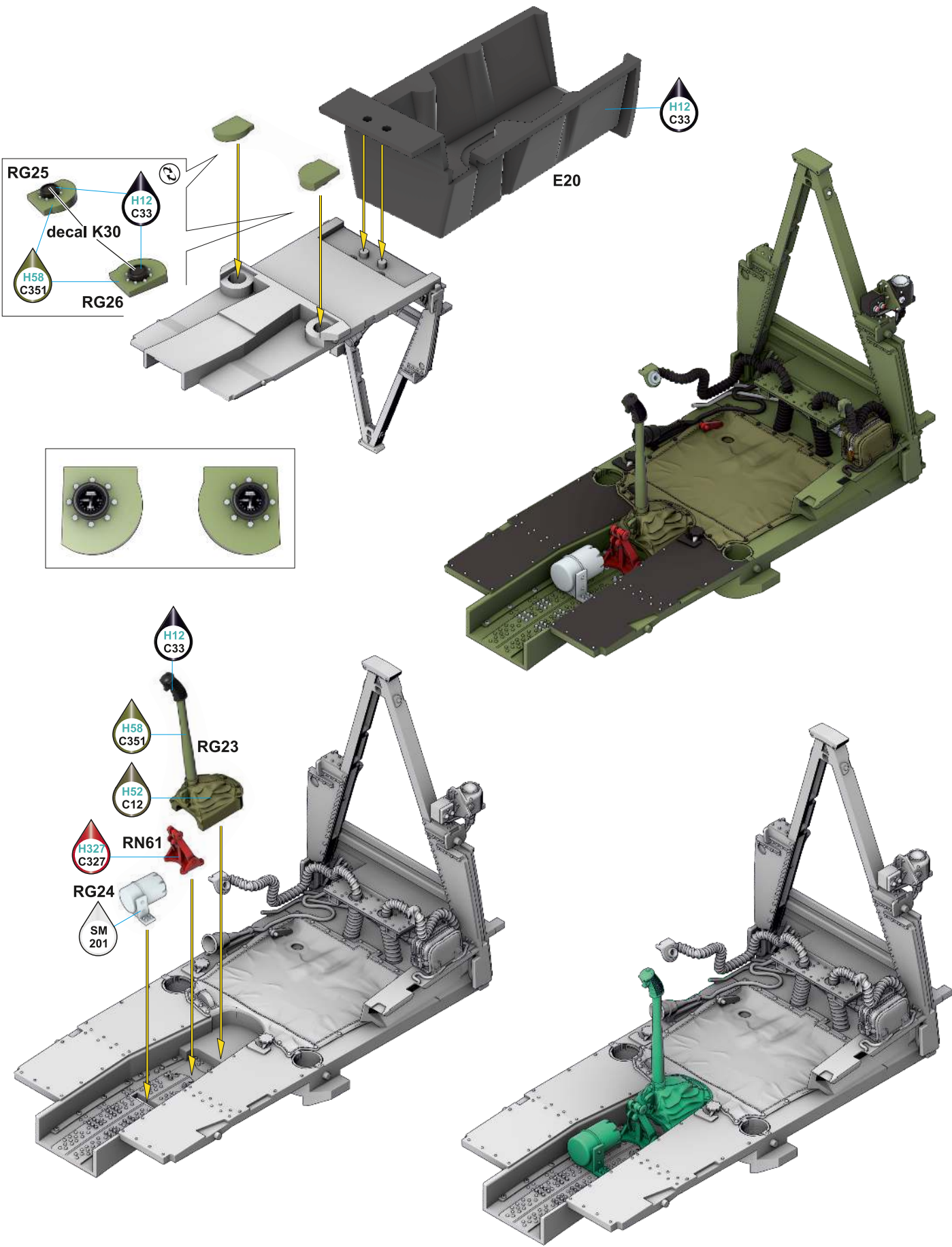
COCKPIT

Cockpit floor

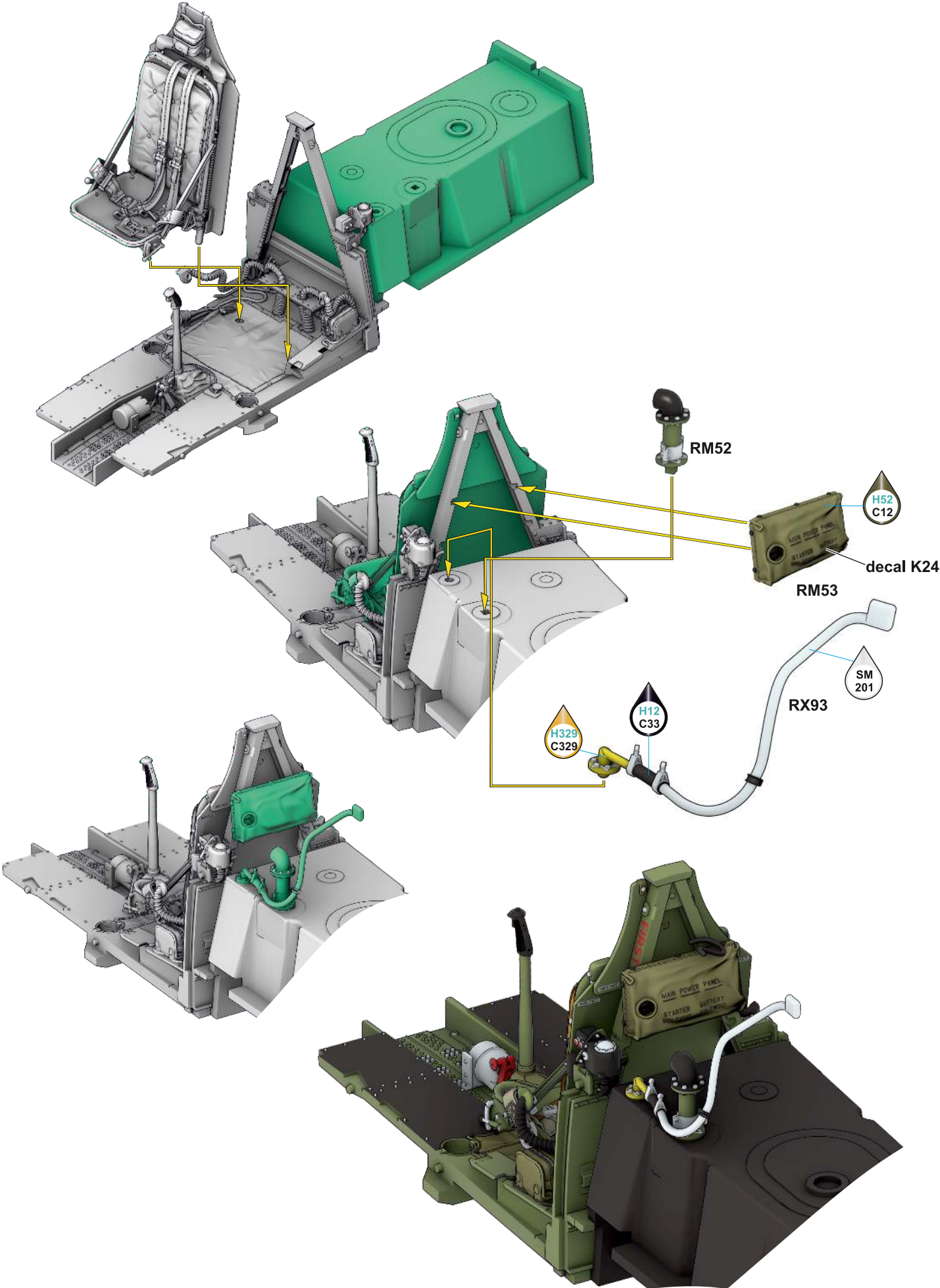


COCKPIT

Cockpit floor

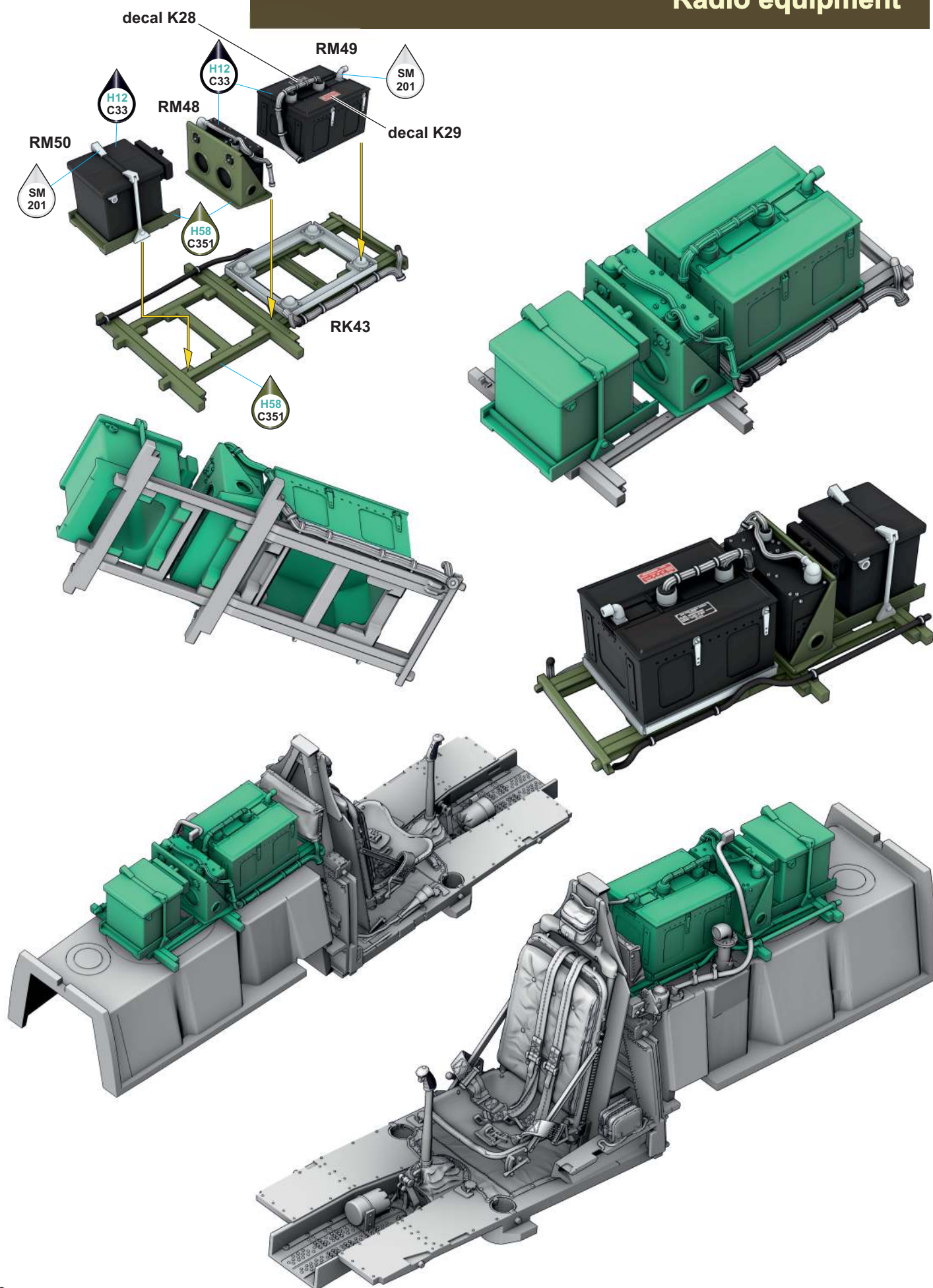


COCKPIT



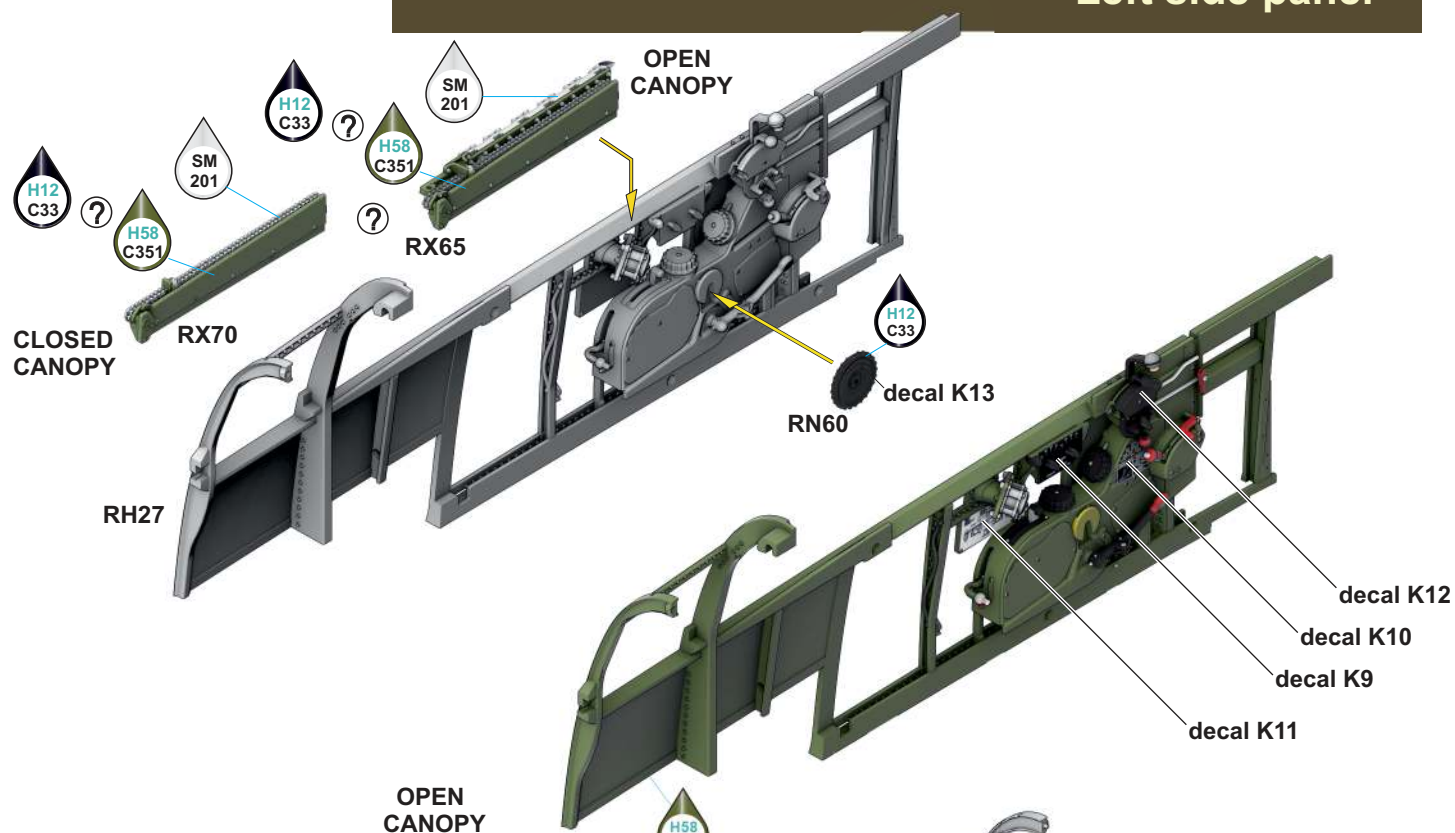
COCKPIT

Radio equipment

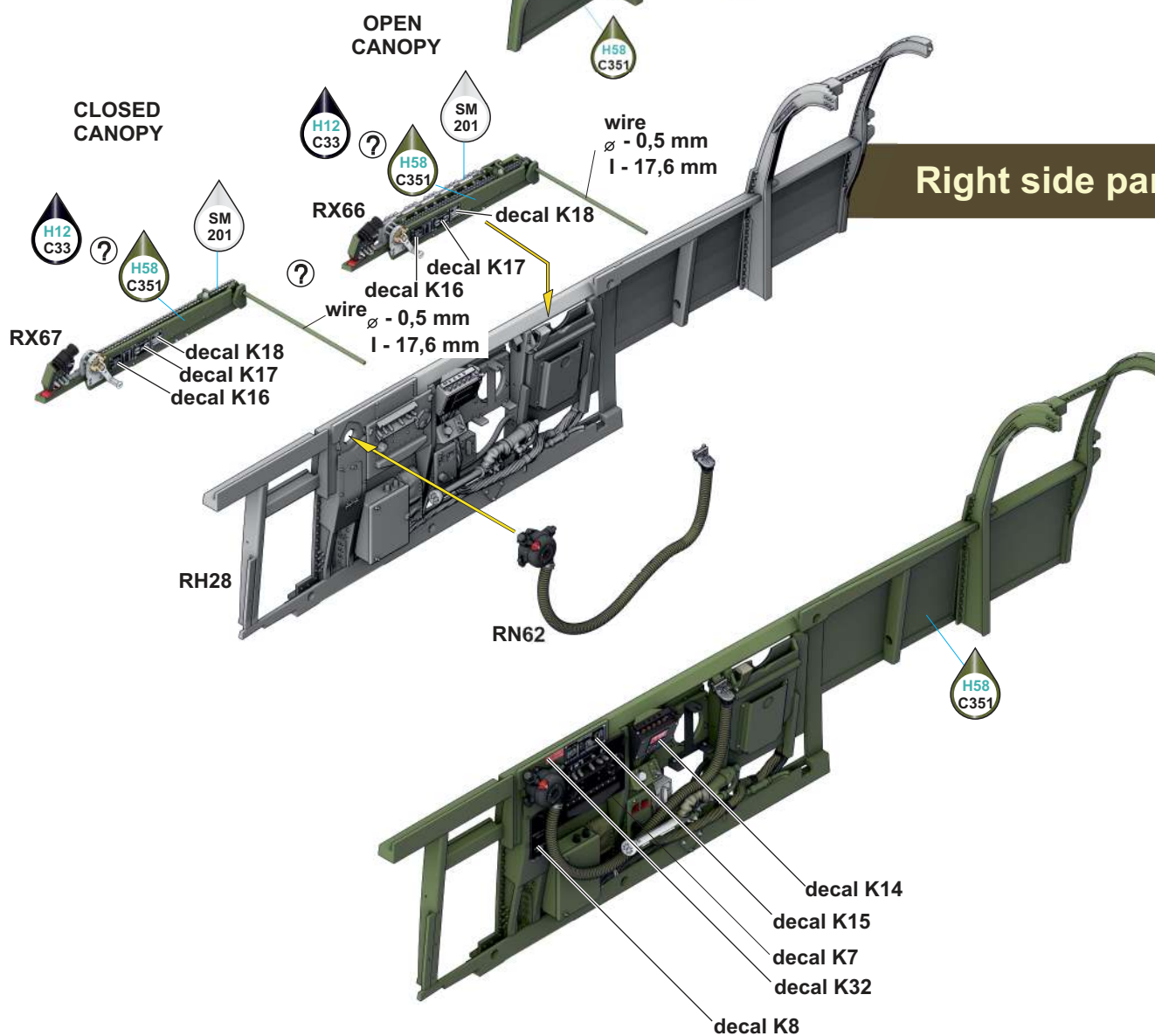


COCKPIT

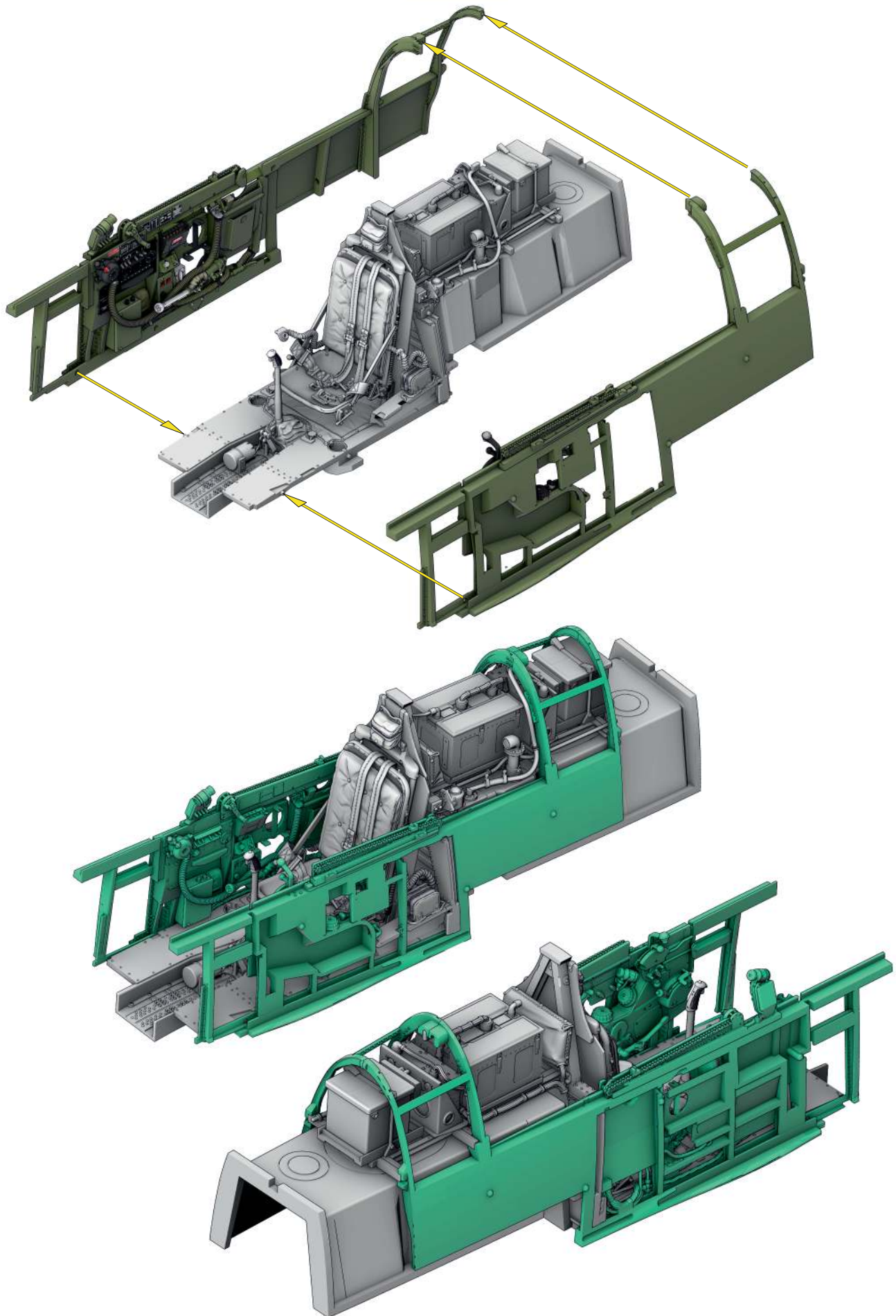
Left side panel



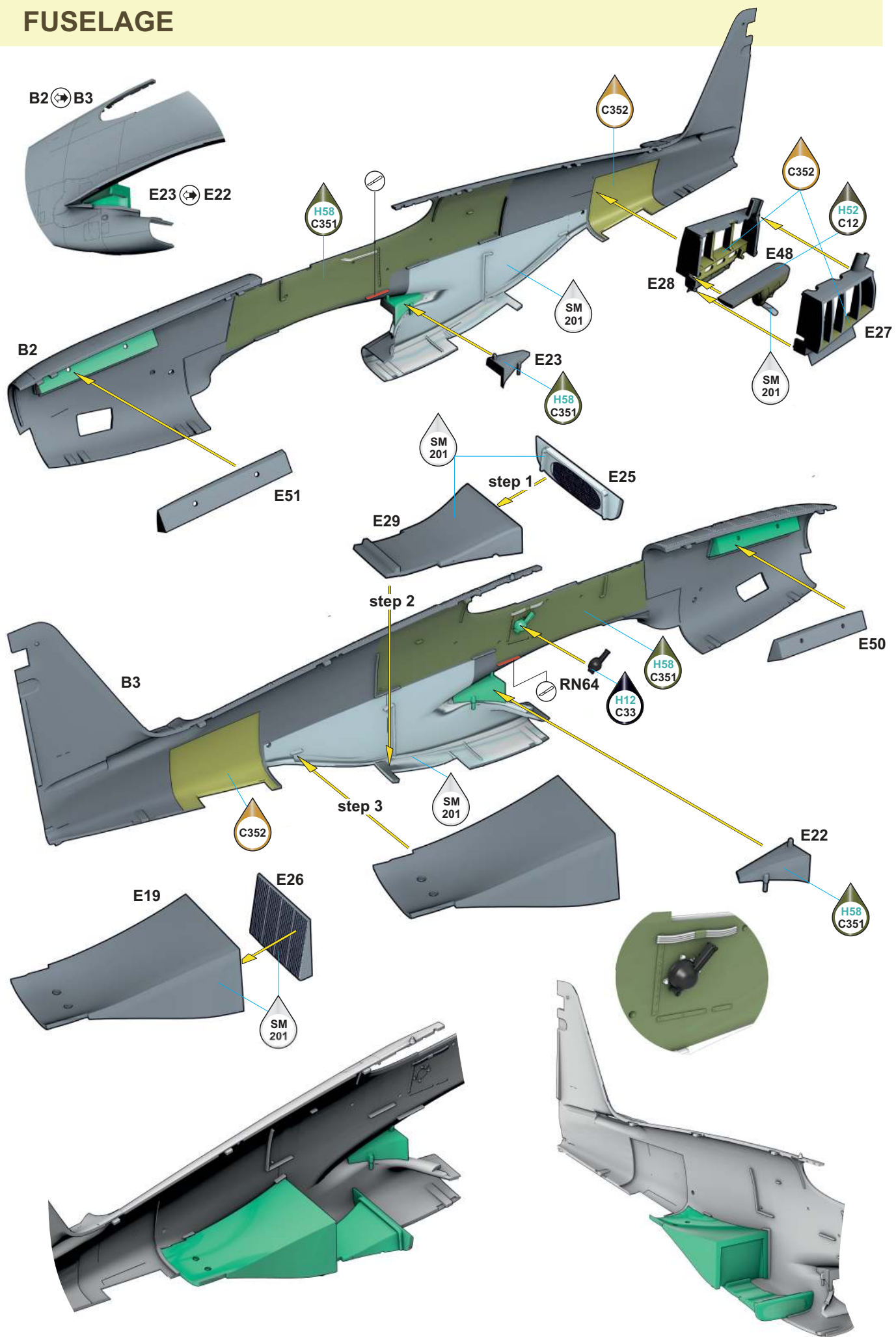
Right side panel



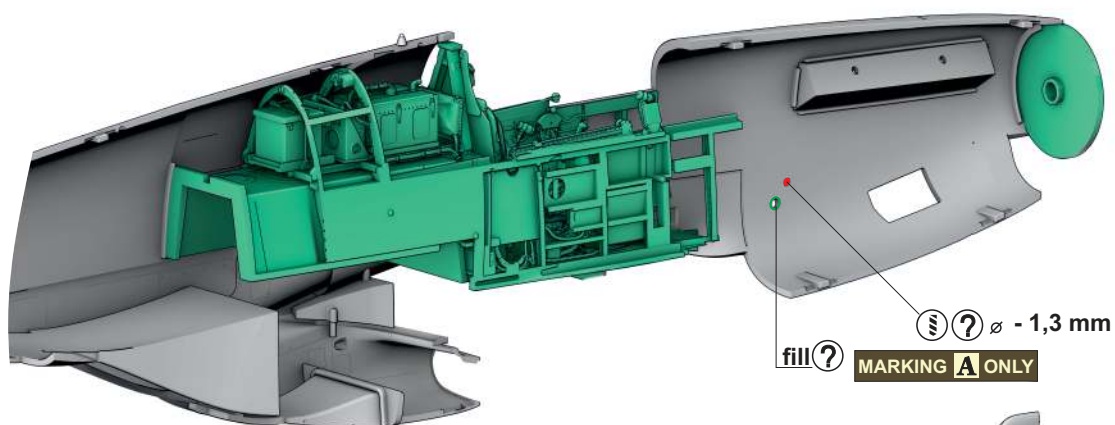
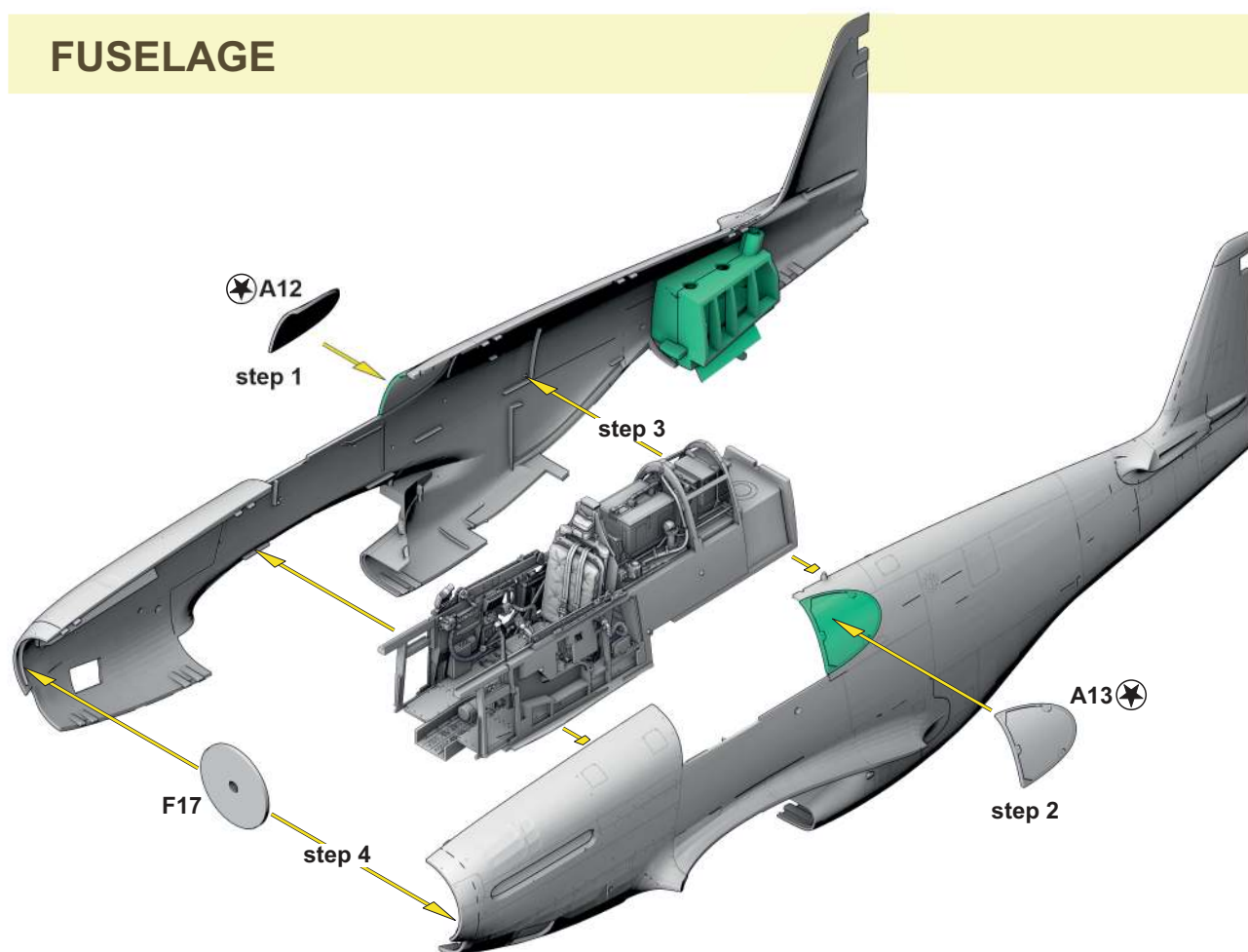
COCKPIT



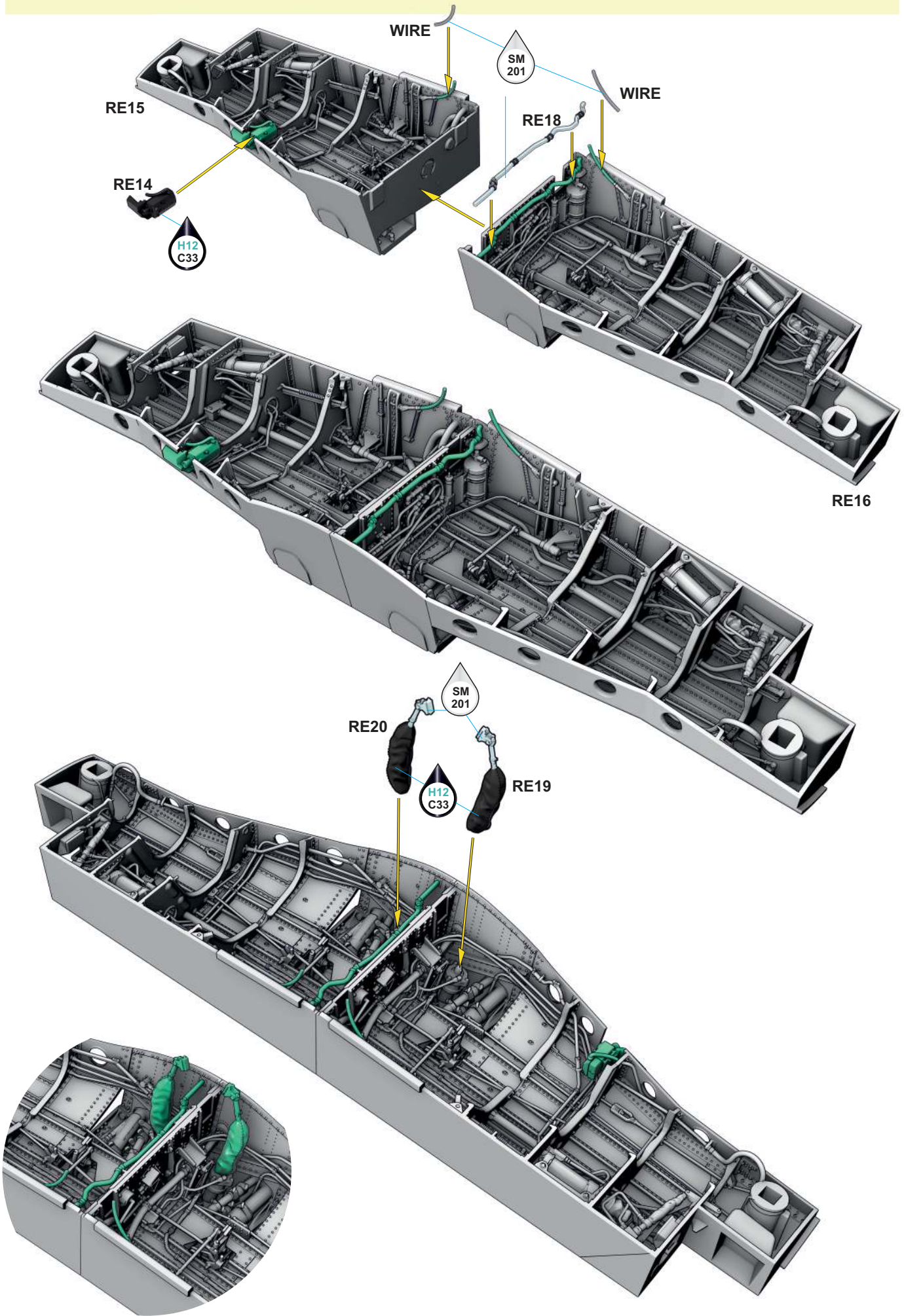
FUSELAGE



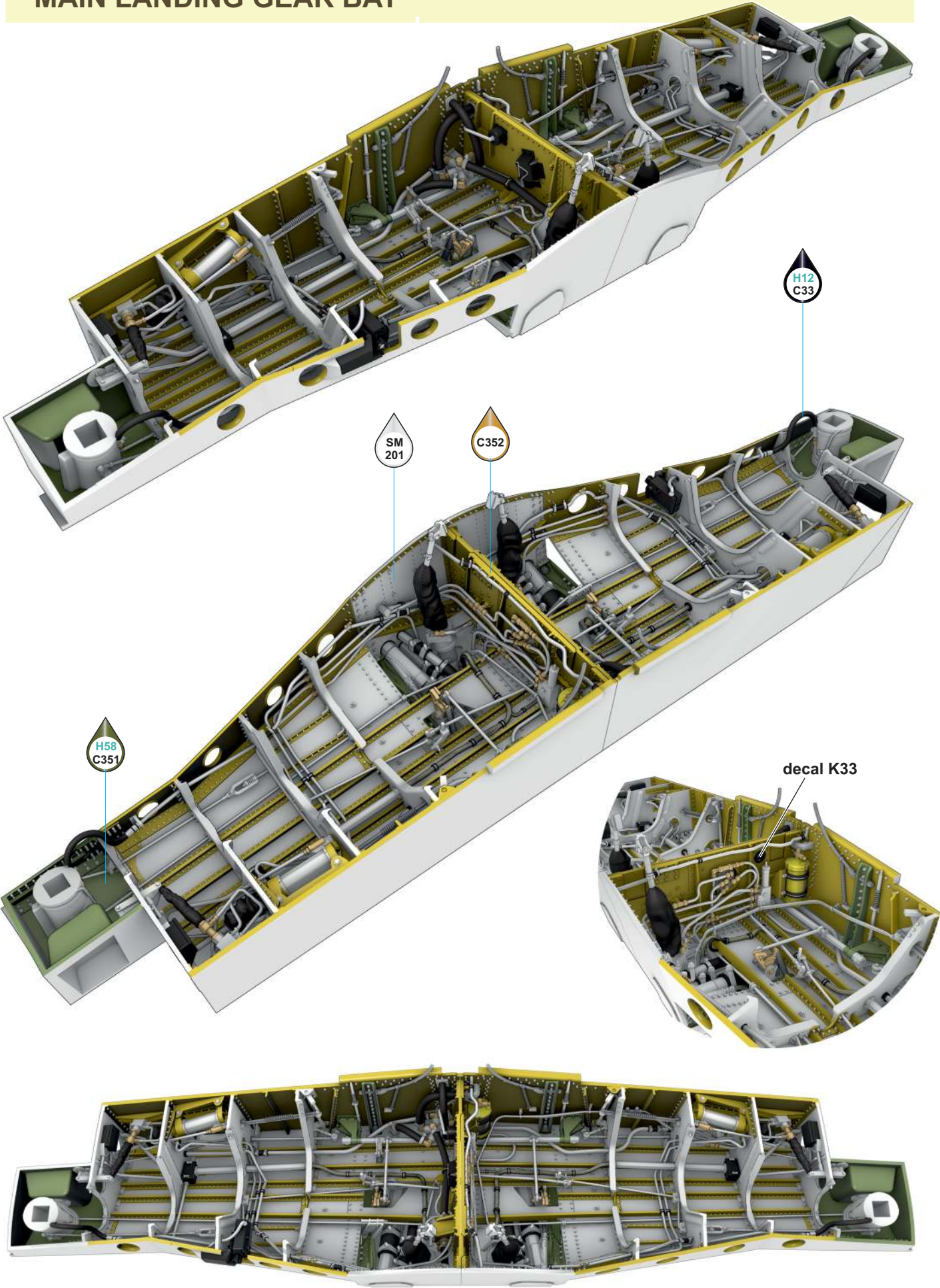
FUSELAGE



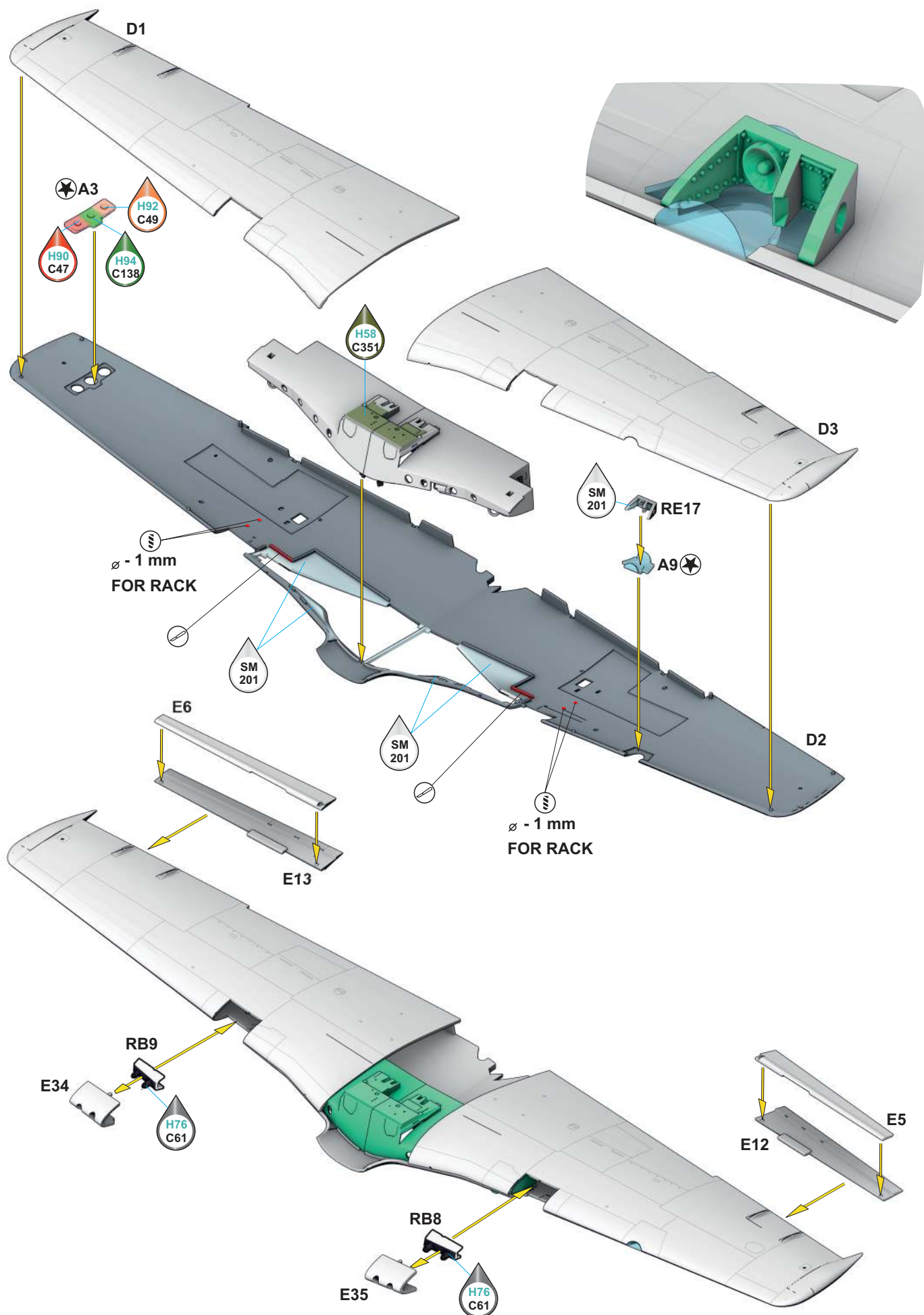
MAIN LANDING GEAR BAY



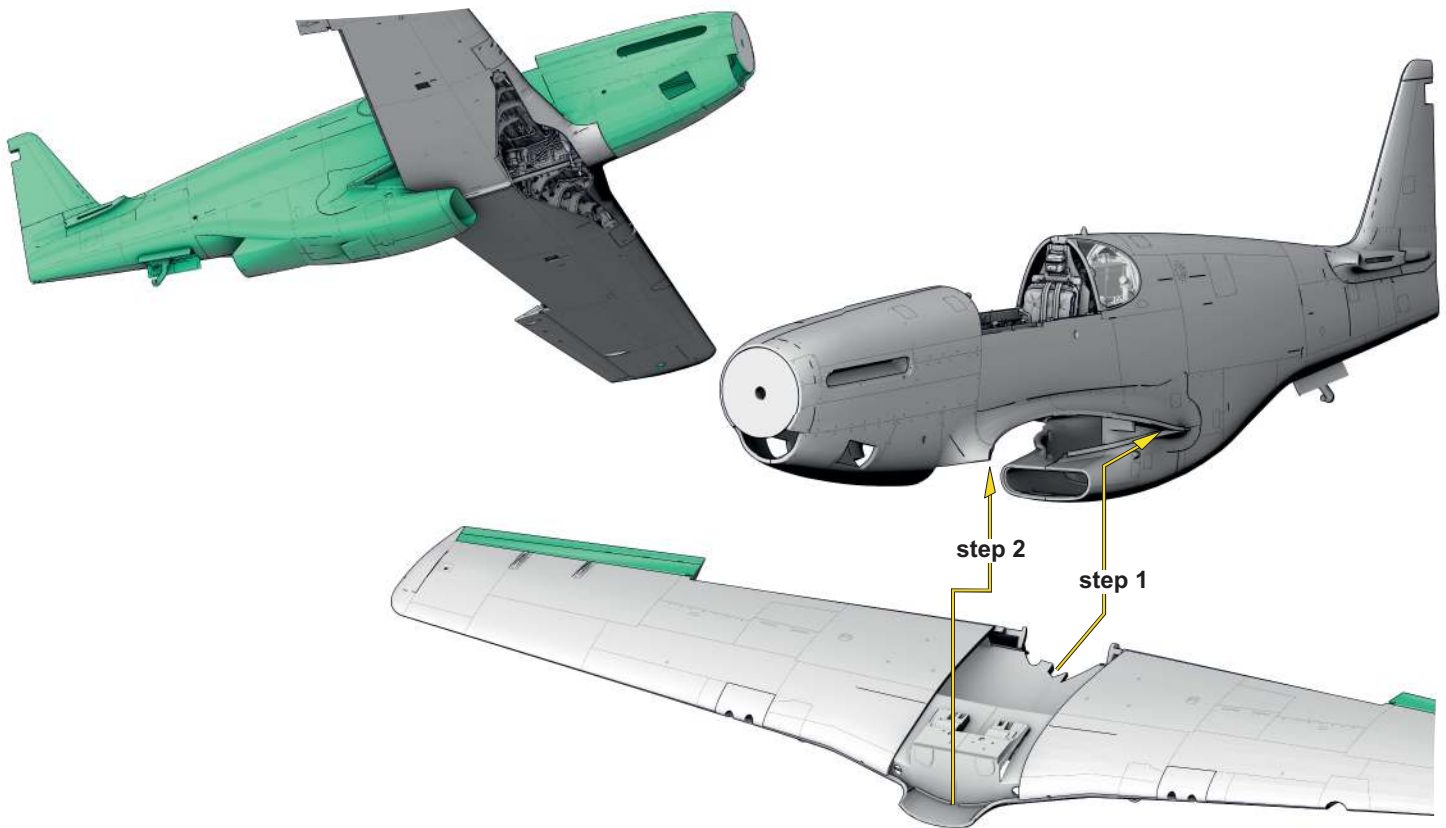
MAIN LANDING GEAR BAY



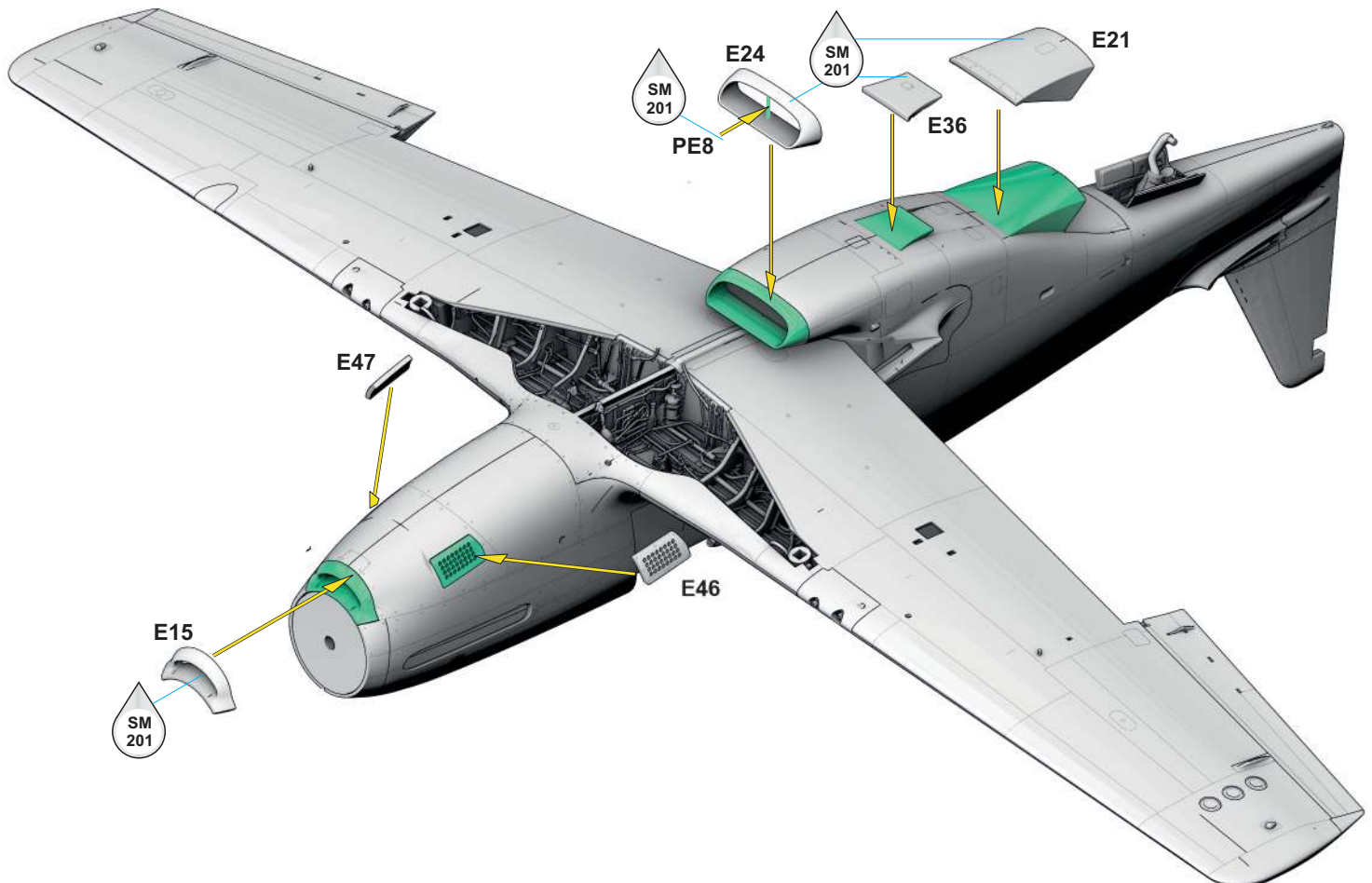
WINGS



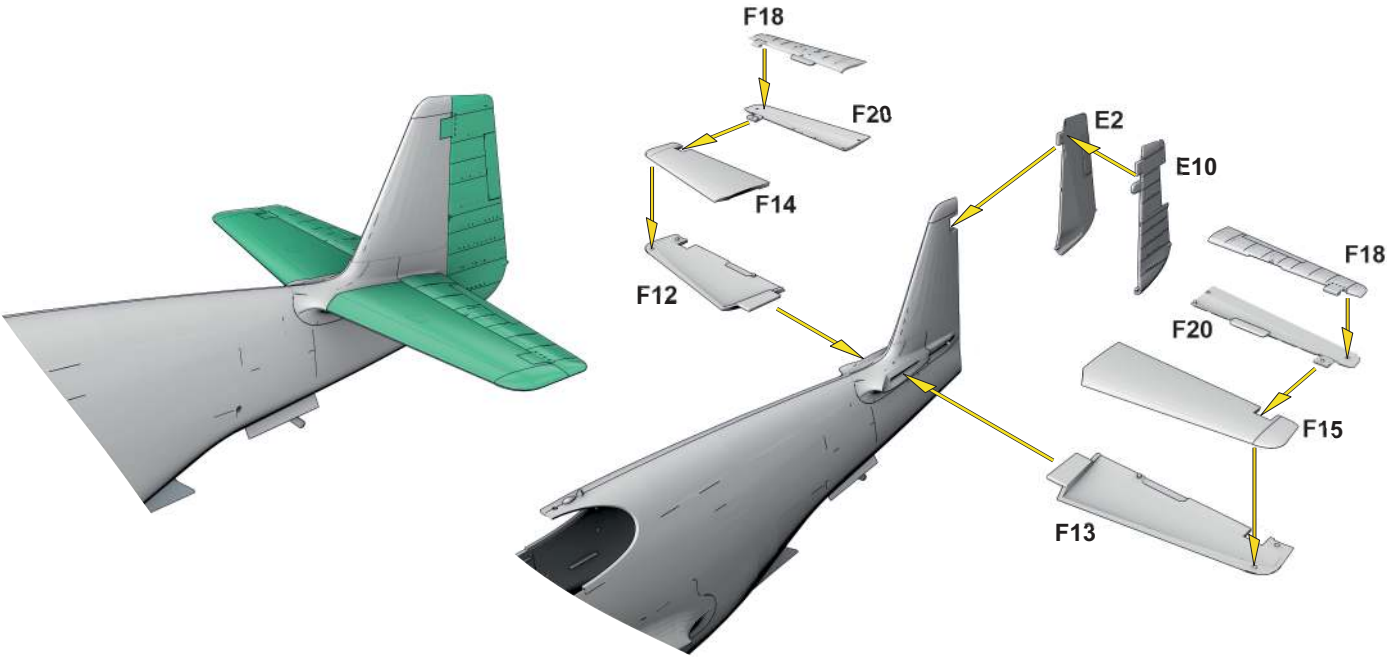
WING-TO-FUSELAGE ATTACHMENT



FUSELAGE DETAIL ASSEMBLY



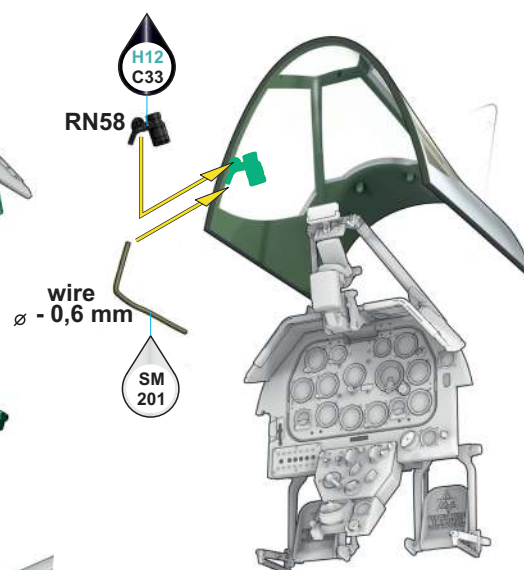
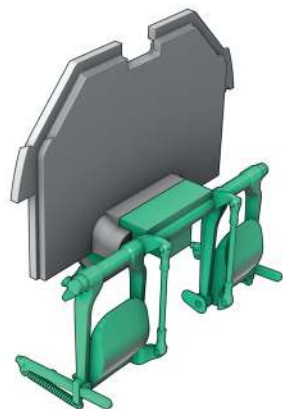
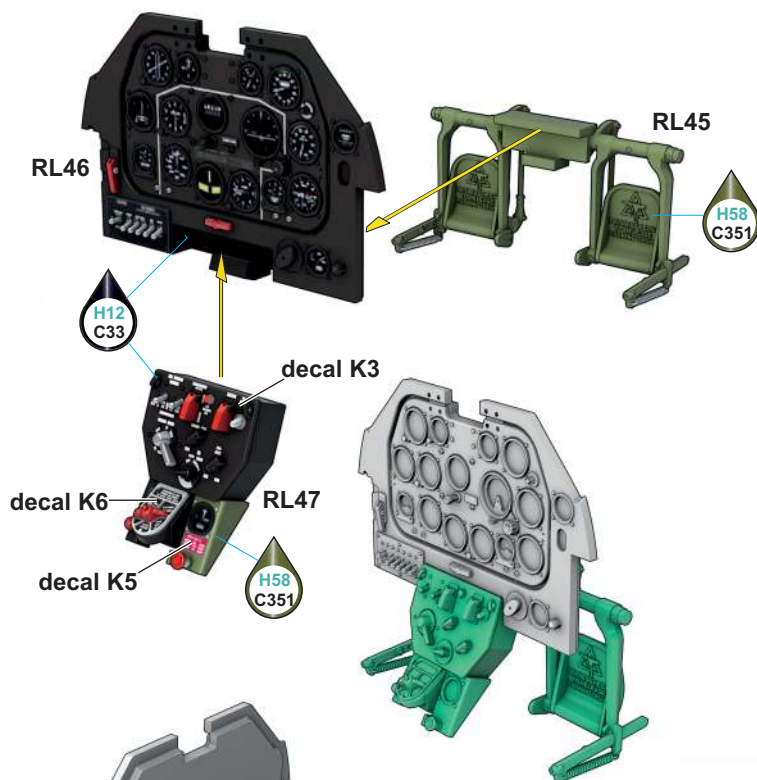
EMPENNAGE



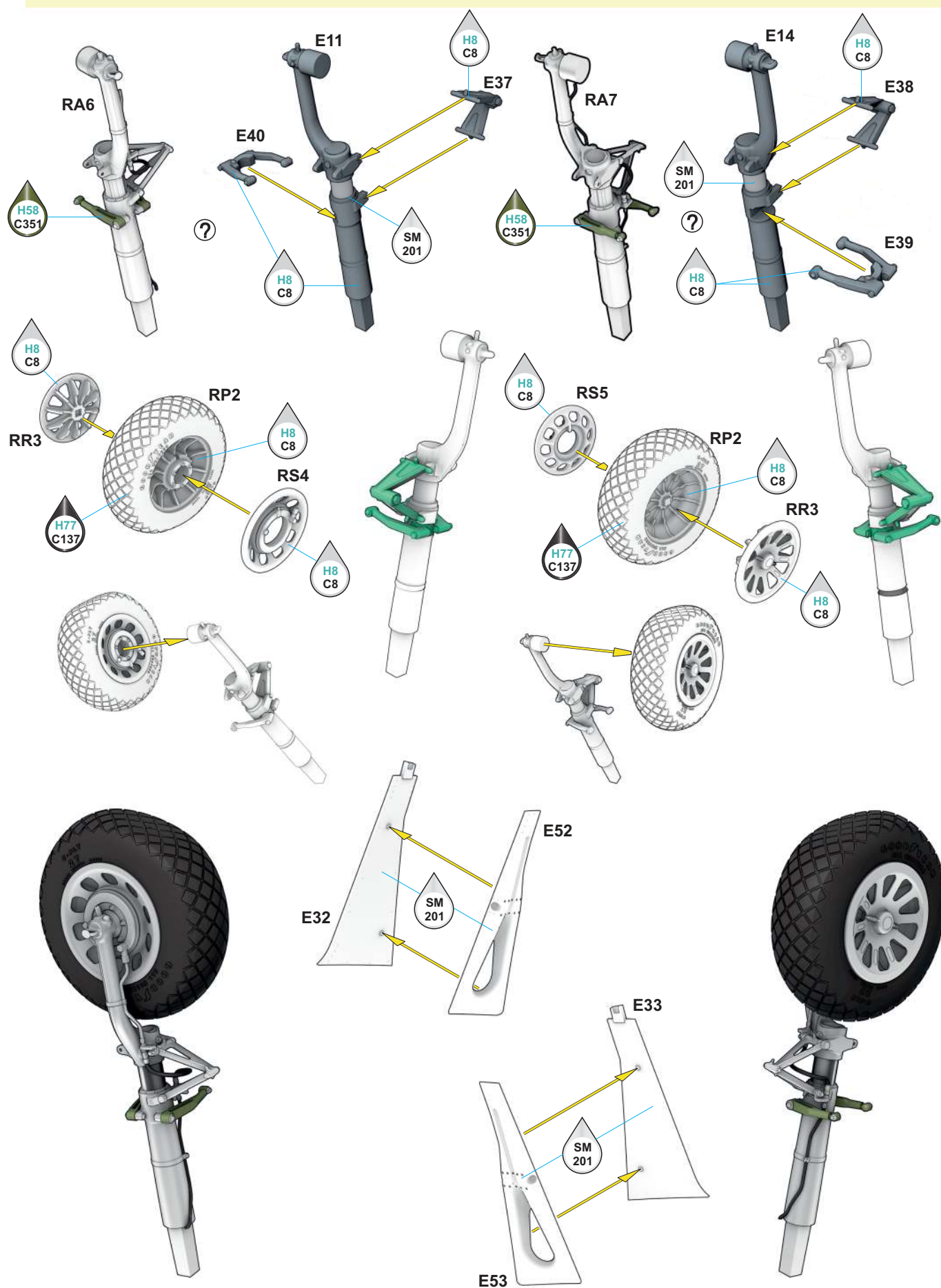
FORWARD COCKPIT ASSEMBLY



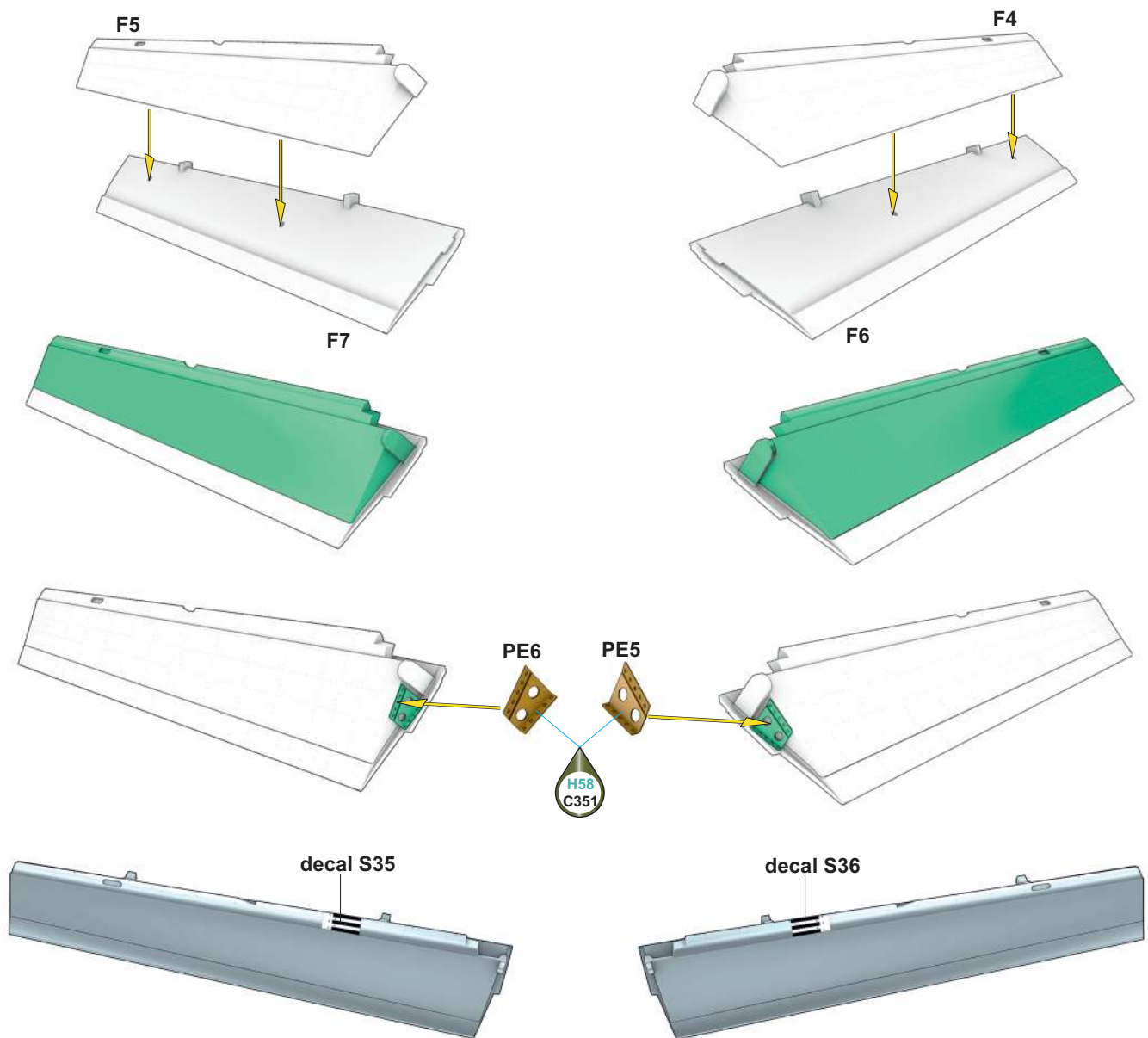
FORWARD COCKPIT ASSEMBLY



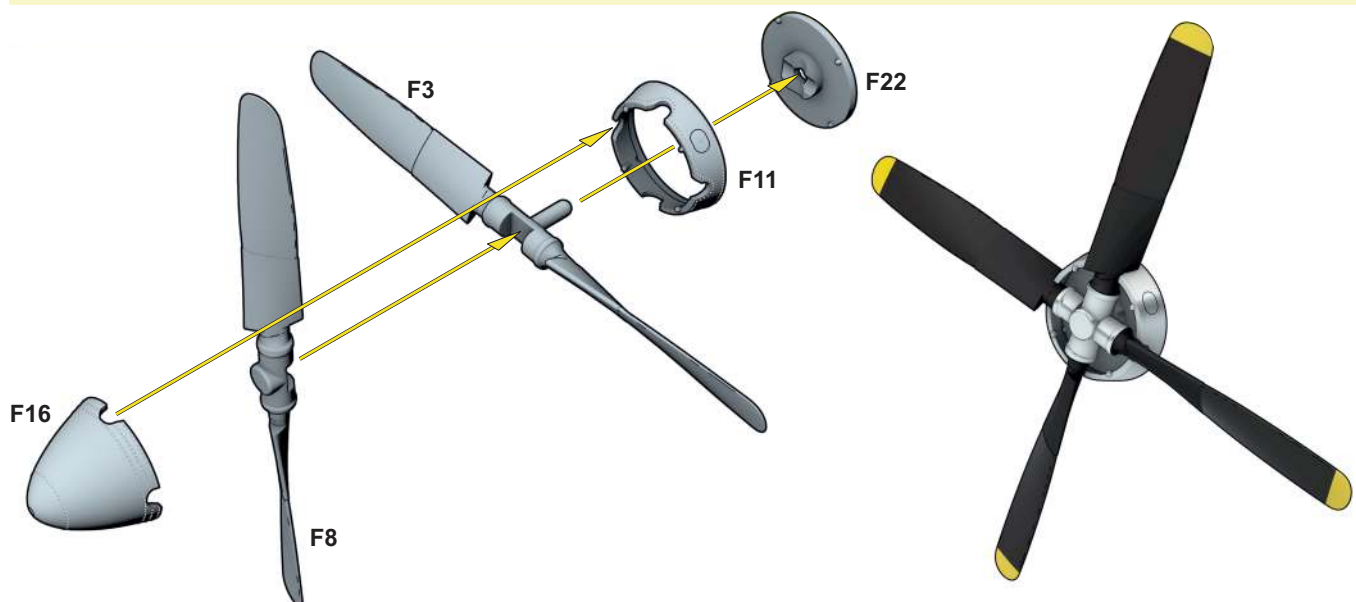
LANDING GEAR



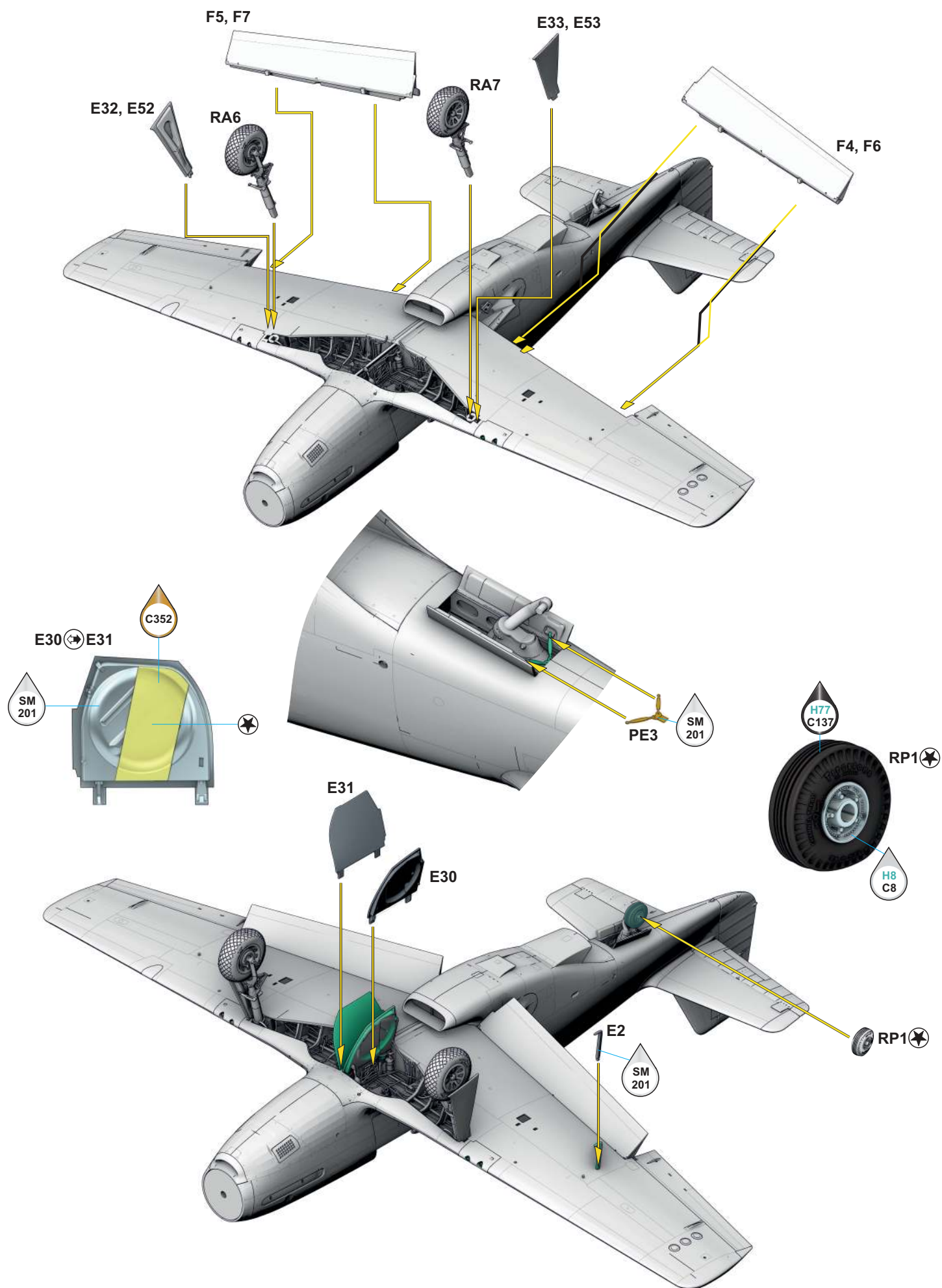
LANDING FLAPS



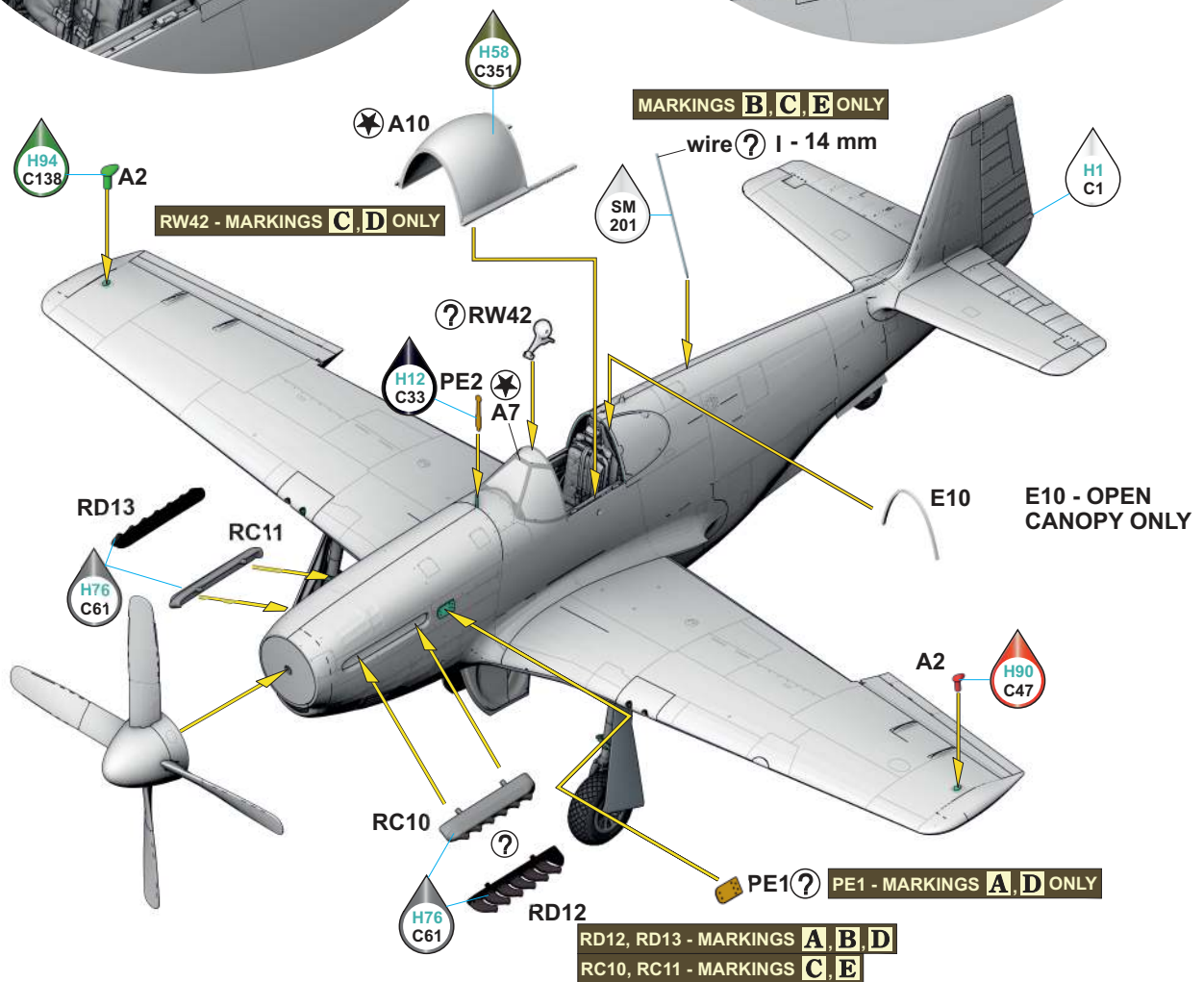
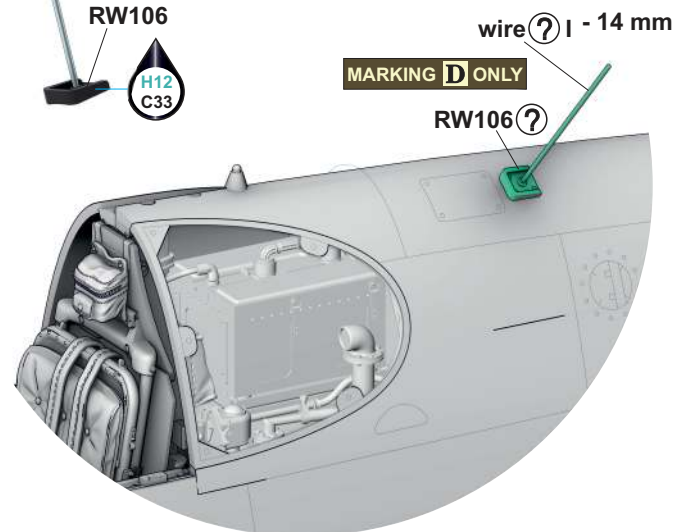
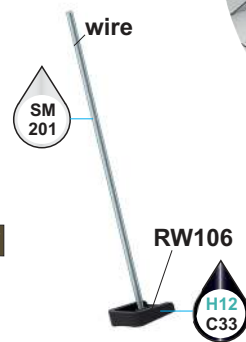
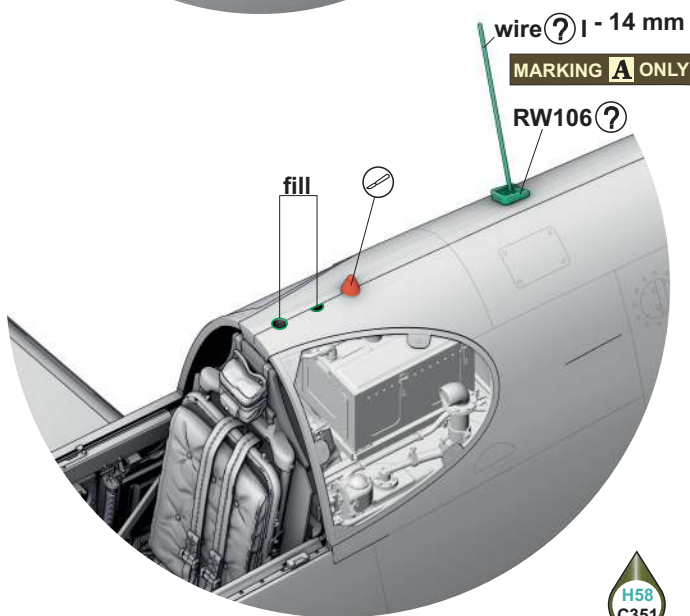
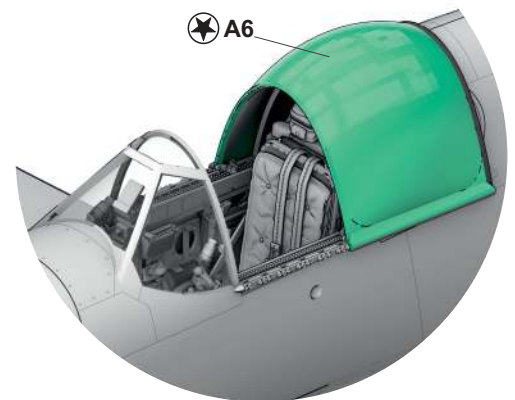
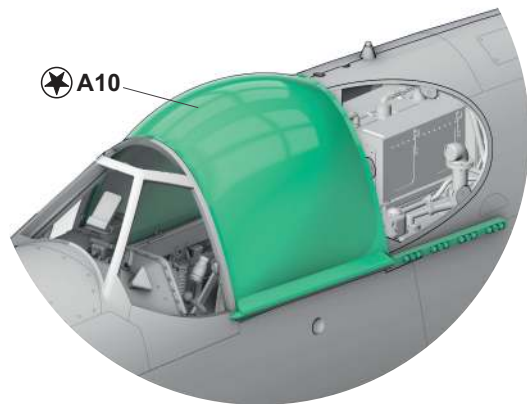
PROPELLER



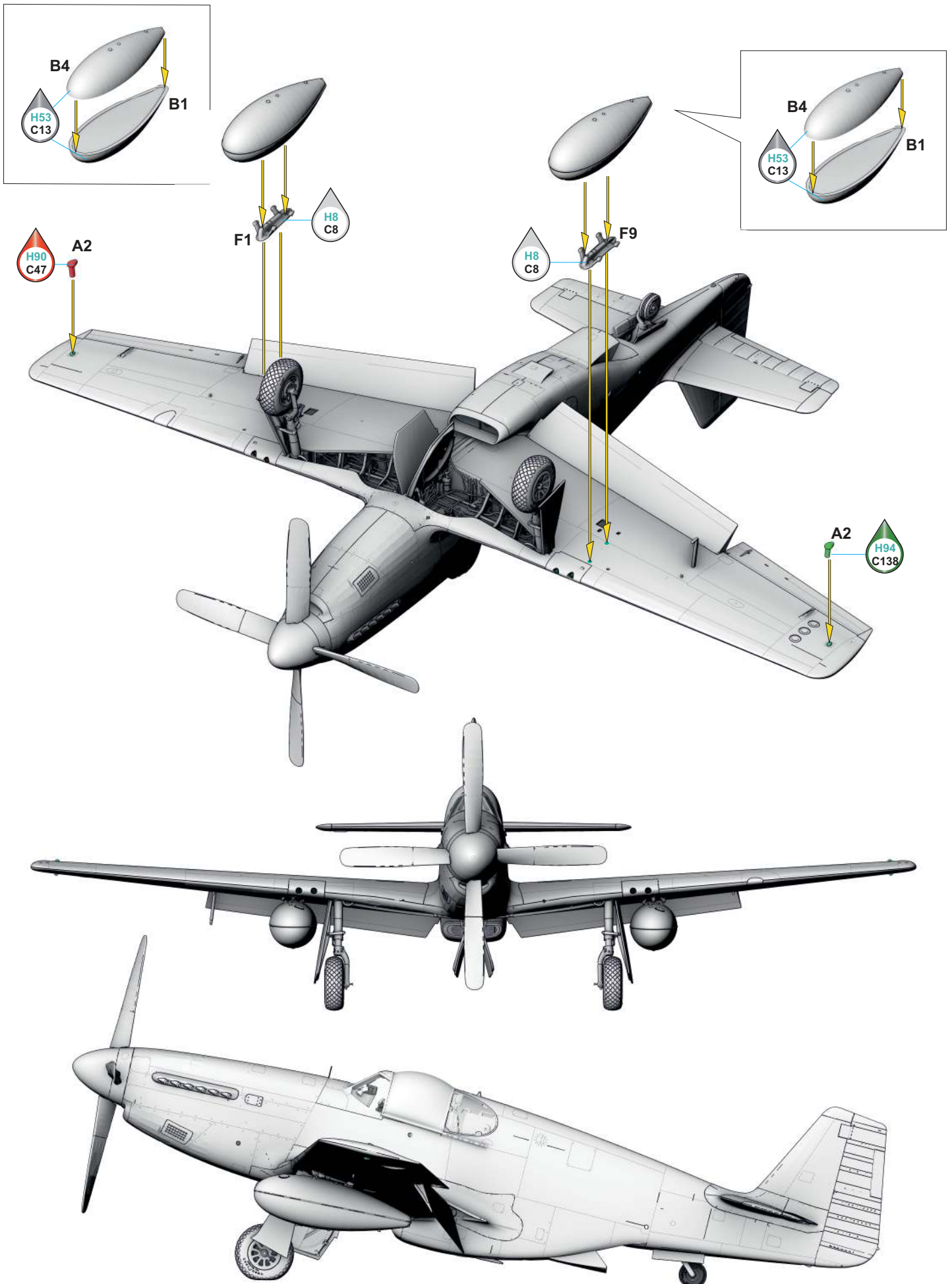
UNDERCARRIAGE

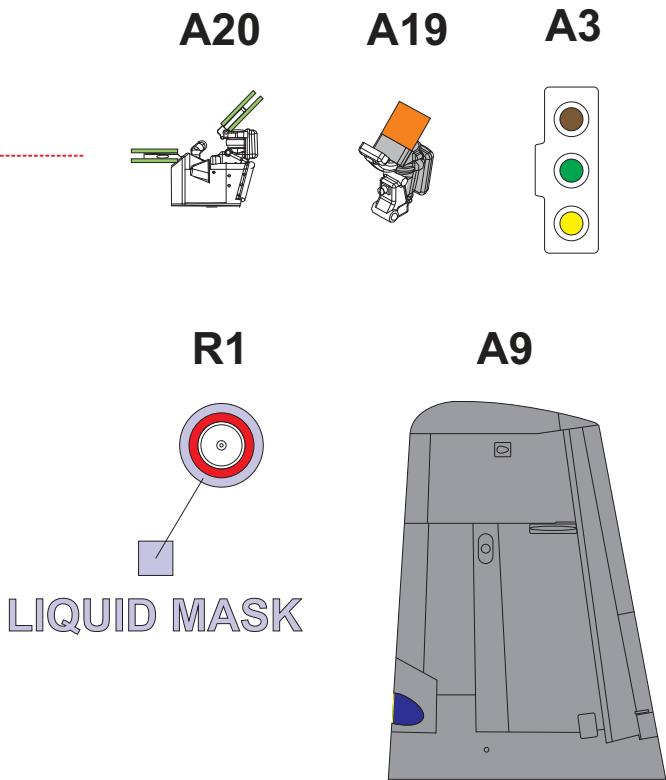
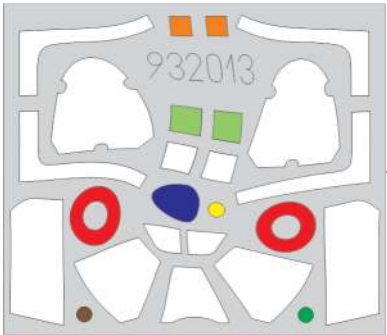
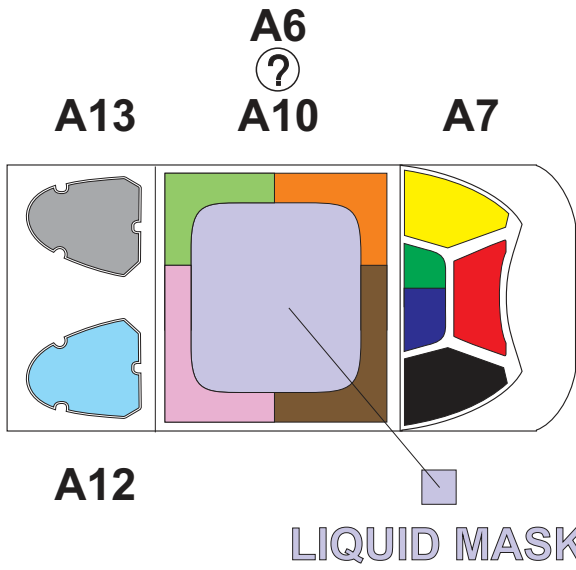
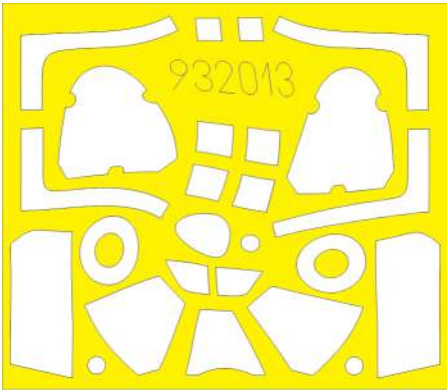


CANOPY



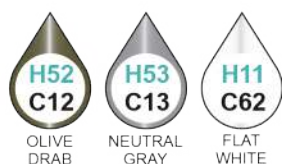
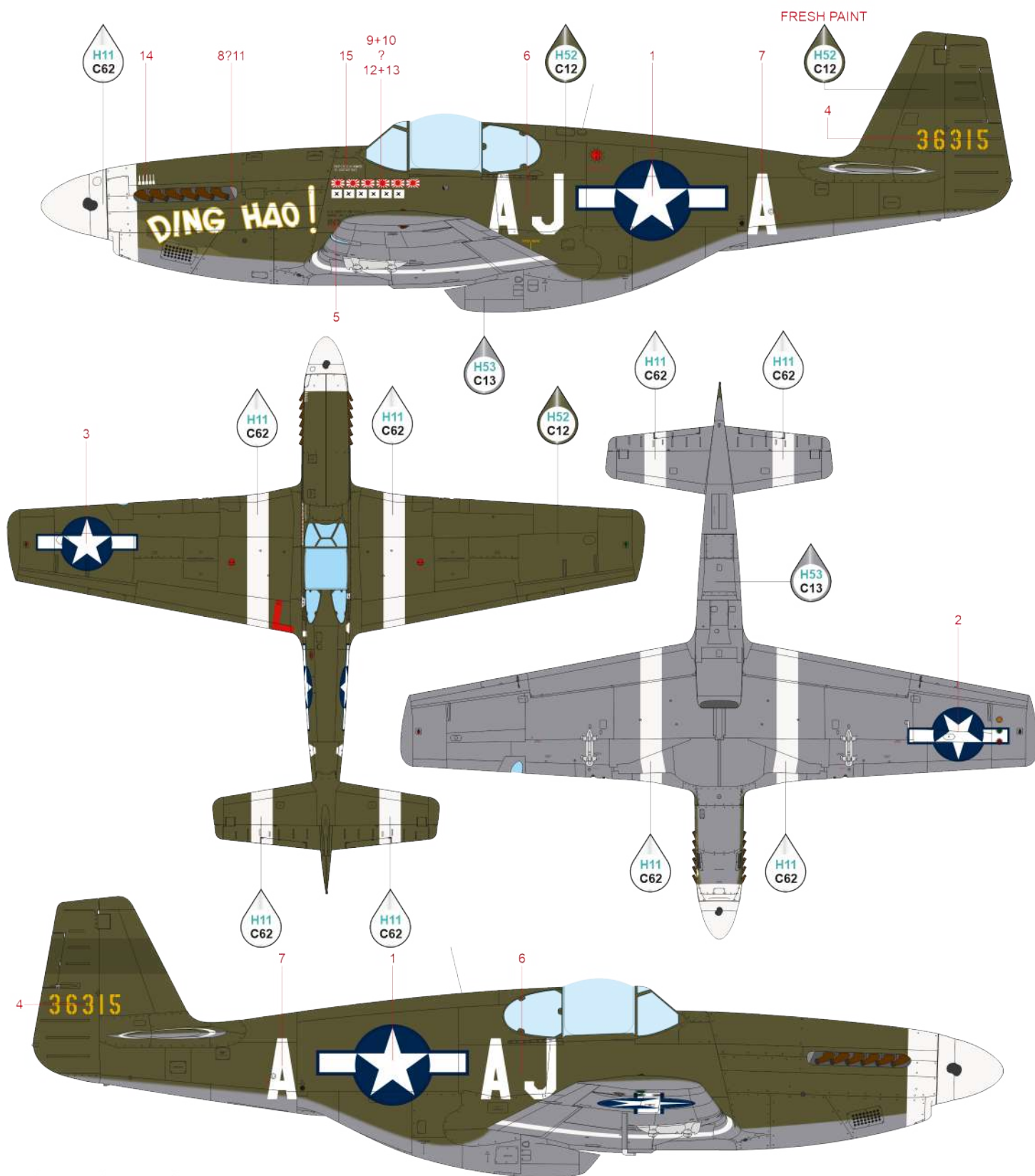
DROP TANKS





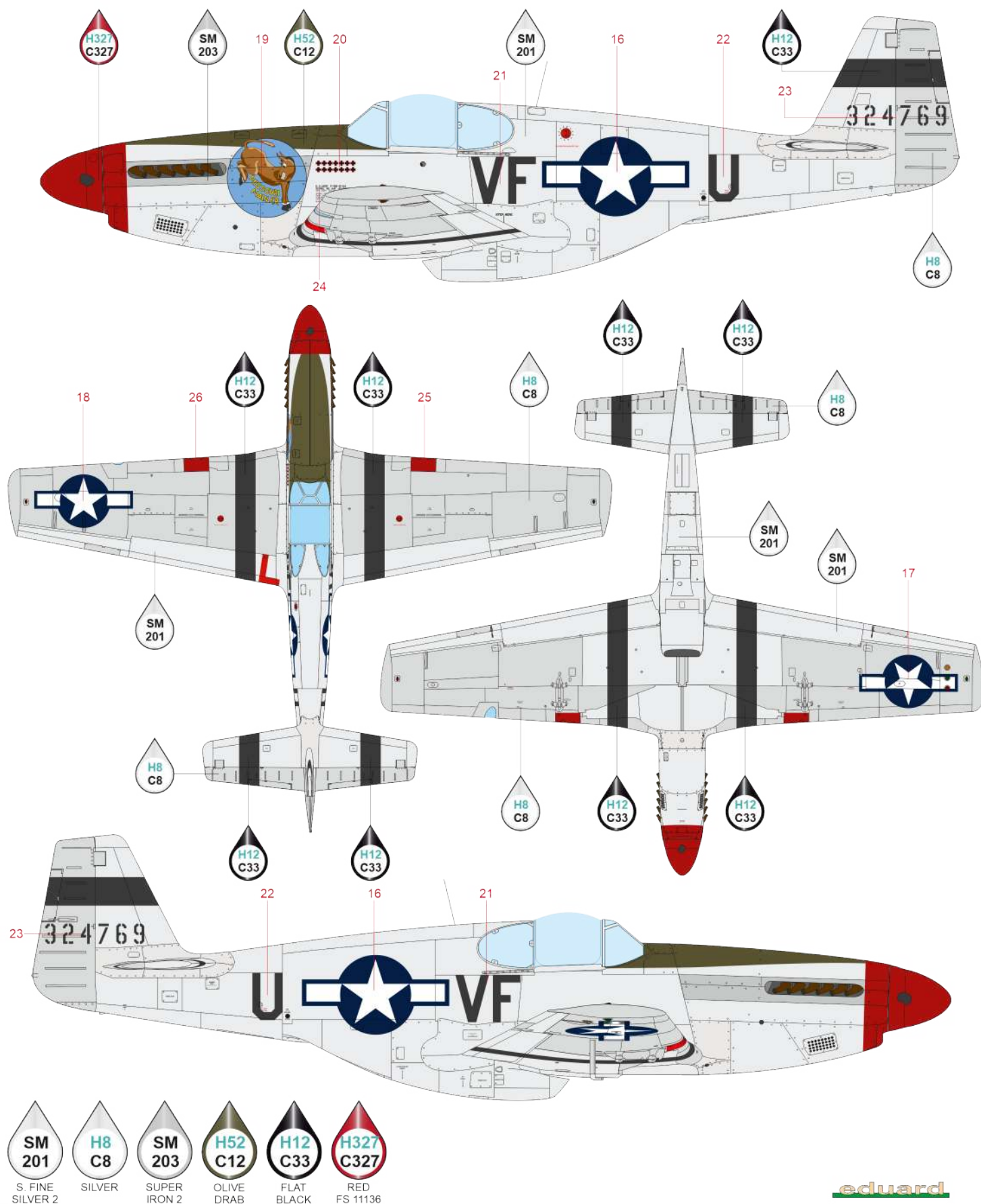
A P-51B-5-NA, s/n 43-6315, Lt. Col. James H. Howard, 354th FG, 9th AF, Lashenden, Velká Británie, duben 1944

Přezdívka Ding Hao byla čínským výrazem pro štěstí, který si Jim Howard přivezl do Evropy ze své služby na Dálném východě, kde létal jako člen AVG. Dne 11. ledna 1944 čelil sám skupině asi 30 stíhačů Luftwaffe při ochraně skupiny bombardérů. Během akce čtyři nepřátele sestřelil a několik jich poškodil, následně přidal další dva sestřely. Pod tlakem propagačního oddělení USAAF nechal následně namalovat S/Sgt Marcuse Hansona na svůj letoun k šesti hákovým křížům také šest „vycházejících sluncí“. Tyto symboly ovšem nereprezentovaly pouze vzdušná vítězství, protože Howard ve skutečnosti během svého působení u Flying Tigers v letech 1941–1942 u AVG sestřelil jen dva nepřátelské letouny samostatně a jeden ve spolupráci. K tomu ovšem přidal čtyři zničené letouny nepřítele na zemi. Tomu také odpovídá počet šesti symbolů na jeho Mustangu. Howardův Mustang se později stal jedním z prvních letounů tohoto typu u 354th FG, který byl vybaven mezi piloty tolik ceněným překrytím kabiny typu Malcolm Hood.



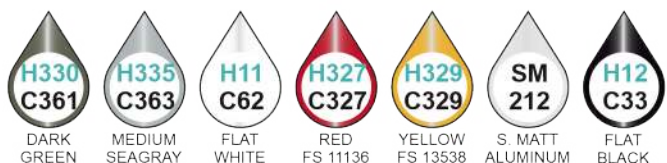
B P-51B-15-NA, 43-24769, Capt. Willard W. Millikan, 336th FS, 4th FG, 8th AF, Debden, Velká Británie, květen 1944

Willard Wesley „Millie“ Millikan se přihlásil jako letecký kadet do leteckého sboru armády Spojených států 16. srpna 1941. Po neúspěšném zkuškovém testu odešel do Anglie a připojil se ke Královskému letectvu, kde sloužil jako F/Sgt u No. 133 Eagle Squadron na letounech Hurricane a Spitfire. Po vstupu Spojených států do války byl Millikan převelen do letectva armády USA a v hodnosti 2nd Lieutenant sloužil u 336th Fighter Squadron, které později velel. Létal na letounech Republic P-47C Thunderbolt a P-51B Mustang pojmenovaných Missouri Mauler. Se zobrazeným Mustangem dosáhl 22. května 1944 svého posledního, tedy 13. sestřelu. O několik dní později, 30. května 1944, musel svůj Missouri Mauler poblíž německého Wittenbergu opustit na padáku poté, co narazil do křídla Mustangu svého čísla, Lt. Sama Younga, který se vyhýbal protiletadlové palbě. Millikan byl zajat Němci a držen jako válečný zajatec až do dubna 1945, kdy těsně před Dnem vítězství v Evropě v květnu 1945 uprchl zpět k vlastním liniím. Během druhé světové války absolvoval přes 200 bojových misí, při nichž sestřelil 13 nepřátelských letadel v leteckých bojích, další dvě zničil na zemi při ostřelování nepřátelských letišť.



C P-51B-15-NA, 43-24823, Capt. Clarence Anderson, 362nd FS, 357th FG, 8th AF, Leiston, Velká Británie, červen 1944

P-51B Mustang s/n 43-24823 byl přidělen Clerenci „Bud“ Andersonovi jako jeho třetí a poslední P-51B, se kterým bojově létal. Stejně jako jeho předchozí P-51, i tento nosil název Old Crow, tentokrát byl název letounu vyveden nad výfuky velkými bílými písmeny s černým lemem. Letoun byl kamuflován britskými odstíny Dark Green a Medium Sea Grey. Anderson s tímto Mustangem dosáhl devíti ze svých sedmnácti potvrzených sestřelů a když v červenci 1944 završil svůj turnus u 363rd FS, byl letoun přidělen Lt. Williamu Overstreetovi. Overstreet si nechal na levou stranu motorového krytu namalovat nový název Berlin Express a na pravou stranu krytu pak kresbu okřídleného Mustanga v kruhovém erbu. Identifikační písmeno bylo změněno z S na O.



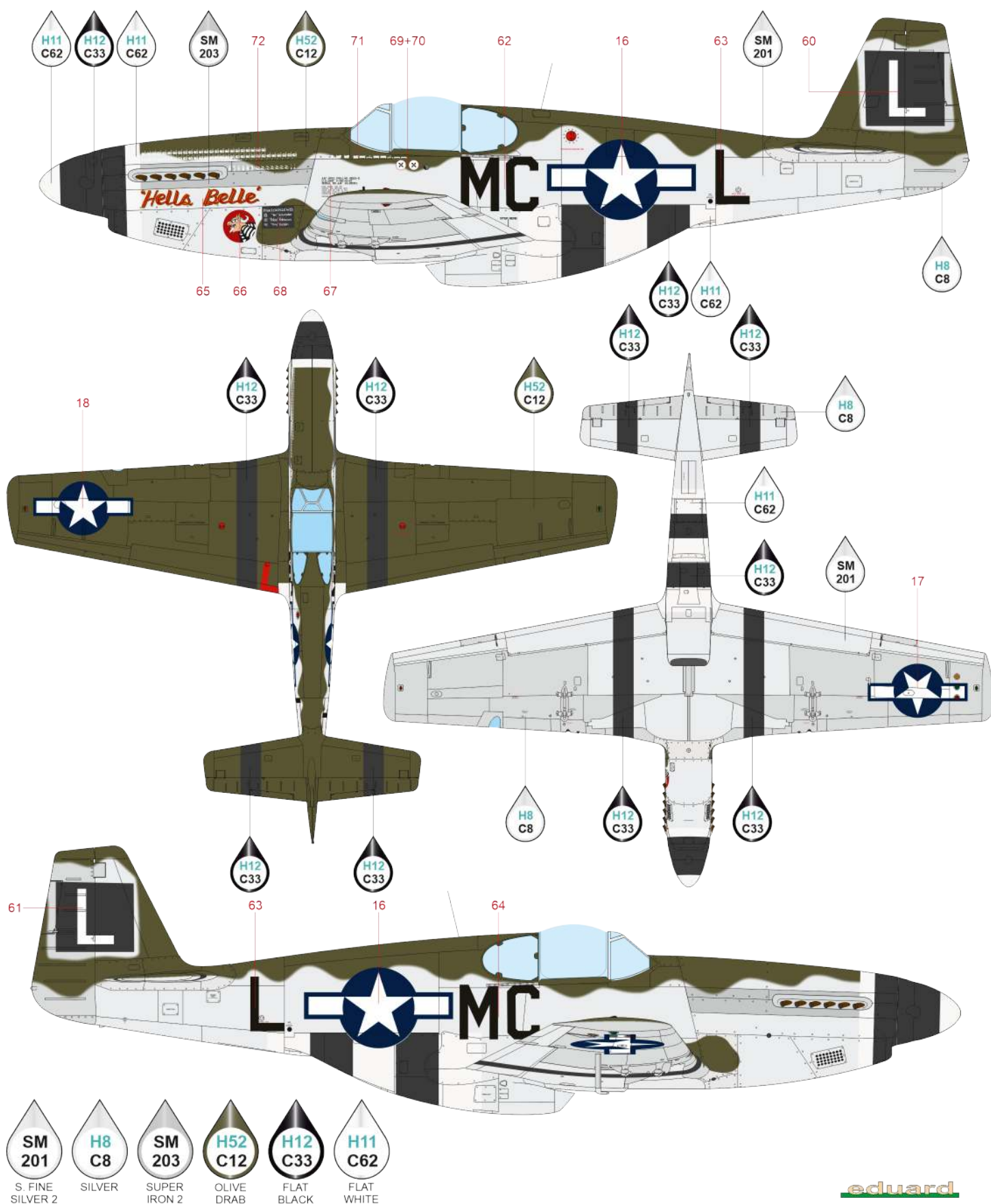
D P-51B-10-NA, s/n 42-106451, Maj. George E. Preddy, 487th FS, 352nd FG, 8th AF, Bodney, Velká Británie, červen 1944

Preddyho první osobní Mustang byl nekamuflovaný letoun, jehož modrou příď zdobí žlutý nápis Cripes A'Mighty. Aplikace invazních pruhů překryla trupové kódy HO-P které pod bílou barvou částečně prosvitají. Na ocasní plochy bylo proto přidáno individuální písmeno P. V době invaze měl Preddyho Mustang již namontován nový překryt kabiny typu Malcolm Hood. Příď jeho Mustangu zdobilo 12 trámových křížů coby symboly jeho vzdušných vítězství. Svůj poslední let s P-51B uskutečnil 12. června 1944, šest dní po invazi do Francie, kdy si nárokoval další zničenou Bf 109. Poté převzal zcela nový P-51D-5 Cripes A'Mighty 3rd. V srpnu 1944 byl Major Preddy odeslán na odpočinek do Spojených států, po návratu v říjnu převzal velení nad 328th FS. Dne 25. prosince v ranních hodinách, během pronásledování Fw 190 nad frontou, byl Preddyho stroj zasažen omylem americkými protiletadlovci. Ještě se pokusil nouzově přistát poblíž protiletadlové baterie, ale smrtelně zraněn nedaleko od ní havaroval. Celkem během válečné kariéry dosáhl George Earl Preddy 25 sestřelů samostatně a dalších čtyř ve spolupráci, z toho 22 (plus 4 ve spolupráci) v kokpitech Mustangů. S P-51B dosáhl pěti sestřelů a dvou ve spolupráci.



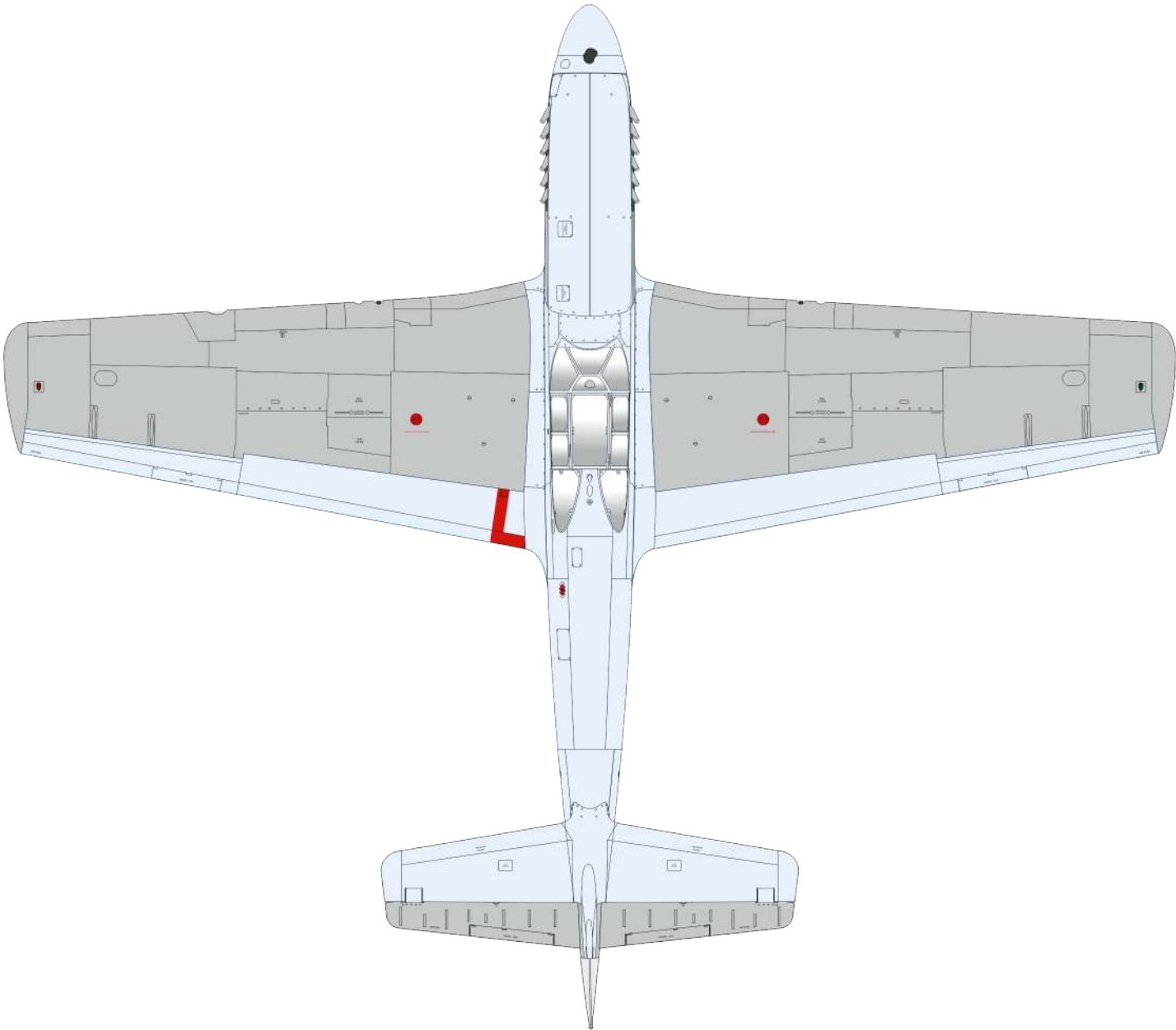
E P-51C-10-NT, 43-25054, 1st. Lt. Willard H. Lewis Jr., 79th FS, 20th FG, 8th AF, Kings Cliffe, Velká Británie, srpen 1944

Mustang čtyř podob, tak by se dala nazvat historie zbarvení tohoto P-51C s/n 43-25054. Po přezbrojení 20th FS z P-38 na nové P-51 Mustang, létal s tímto letounem od února do září 1944 Lt. Willard „Joe“ Lewis. V té době byl letoun na horních plochách kamuflován barvou Olive Drab a stejně jako Lewisův předchůzí P-38 Lightning i jeho nový Mustang nesl na přídí nápis Hell's Belle a malůvku ďábla. S takto zbarveným strojem dosáhl Lewis dvou sestřelů Bf 109 a mnoha úspěchů proti pozemním cílům v průběhu 287 operačních hodin, které za druhé světové války nalétal. Na podzim 1944, po aplikaci kýlu a následném částečném odstranění olivového maskování, především v oblasti trupu, dostal letoun černobílé pruhy na přídí a na levém boku byl nově namalován nápis Beaverhead Filly. S takto zbarveným Mustangem létal Lt. Keith C. Price, který na něm dosáhl svého jediného sestřelu. Lt. Robert M. Scott byl další, kdo převzal tento letoun, a na levou stranu motorového krytu nechal namalovat nápis Shoot You're Faded, který později doplnil o Berties Bet. Celou válečnou kariéru se o tento Mustang starali stejní mechanici a zbrojři Sgt. E. Schrader a Sgt. A. Kublin. V jejich péči nalétal během války přes 700 hodin a dočkal se jejího konce. Nakonec se po válce zřítíl nedaleko Mnichova.



P-51B/C ALUMINIUM LACQUER PAINTED AREAS

- NATURAL METAL FINISH
- ALUMINIUM LACQUER



P-51B/C ALUMINIUM LACQUER PAINTED AREAS

 NATURAL METAL FINISH

 ALUMINIUM LACQUER

