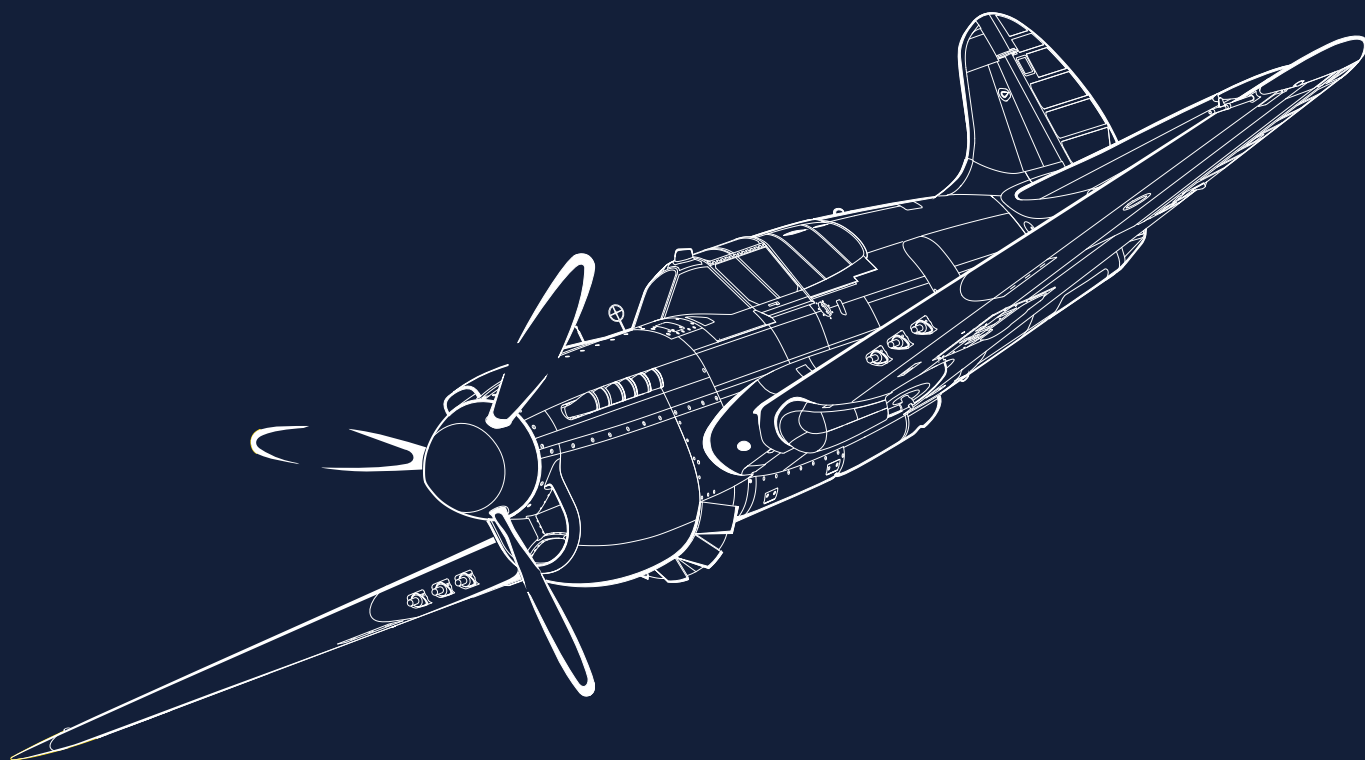




P-40K WARHAWK

Curtiss P-40 Warhawk měl pověst pouze průměrného stíhacího letounu, ale přesto sloužil po celou druhou světovou válku od jejího začátku až do samého konce a při správném použití se ukázal být účinnou zbraní.

Prototyp P-40 poprvé vzlétl v roce 1938 jako modifikace předchozí konstrukce společnosti Curtiss-Wright Corporation, P-36 Hawk. Po verzích P-40, P-40B a C byl instalován výkonnější motor V-1710-39(F3R). Díky jinému reduktoru byl motor o 26 cm kratší než tomu bylo u předchozí verze a díky tomu a několika změnám v zástavbě agregátu a chladičů došlo u příde P-40D oproti předchůdci k poměrně výrazné změně vzhledu. Po pouhých 21 postavených exemplářích byly přidány ke čtveřici křídelních kulometů ráže 12,7 mm další dva. Takto upravený letoun dostal označení P-40E. Letouny Lend-Lease, které byly určeny pro letecké síly země Commonwealthu, byly označeny jako P-40E-1, protože existovalo několik rozdílů v instalaci rádia, přístrojů nebo zaměřovače. Také tzv. mezinárodní sedačka, umožňující použití obou typů padáku (sedacího i zádového) byla obvykle instalována do P-40E-1.

Příběh tří Hawků

Zatímco USAAF zvolilo pro nový typ název Warhawk, letectva Commonwealthu a také sovětské letectvo používalo pro rané modely P-40, P-40B a P-40C název Tomahawk, zatímco pozdní modely počínaje P-40D a konče P-40N dostaly označení Kittyhawk.

Letouny P-40 se poprvé objevily v bojích u jednotek britského letectva v průběhu června 1941 a No. 112 Squadron, přezdívaná „Shark Squadron“, byla jednou z prvních, která tyto letouny provozovala.

Jen pro menší výšky

Protože motor Allison, používaný u většiny variant P-40, postrádal dvourychlostní kompresor, ztrácel s rostoucí výškou příliš rychle výkon, a tak jím poháněné letouny zejména ve velkých výškách zaostávaly za stíhačkami Luftwaffe. To byl jeden z důvodů, proč se P-40 nepoužívaly v operacích nad územím severozápadní Evropy. Mnohem užitečnější byly v oblasti Pacifiku nebo v oblastech Blízkého východu a v Africe, kde boje obvykle probíhaly v menších výškách. Jak se také ukázalo, P-40 byly velmi dobrým letounem pro úkoly blízké letecké podpory, u RAF dokonce získaly přezdívku „Kittybomber“. Nakonec se více než 200 pilotů všech leteckých sil používajících P-40 stalo stíhacími esy a asi 20 z nich bylo dokonce dvoj nebo trojnásobnými esy na tomto typu.

Výhodou P-40 byla nízká výrobní cena a odolnost v boji. Díky tomu se udržel ve výrobě pro útočné úkoly ještě dlouho poté, co už jako stíhací letoun zastaral. Byl to také velmi robustní letoun, takže dokázal snést i velké poškození v boji a jeho pilot byl v kokpitu dobře chráněn. Letouny P-40 používala během druhé světové války většina spojeneckých leteckých sil a zůstaly ve službě až do konce války. Výroba poslední sériové verze P-40N byla ukončena v listopadu 1944. V té době bylo vyrobeno celkem 13 738 kusů všech verzí P-40, přičemž všechny letouny byly vyrobeny na hlavních výrobních linkách Curtissu v Buffalu ve státě New York.



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

*

SYMBLES

*

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

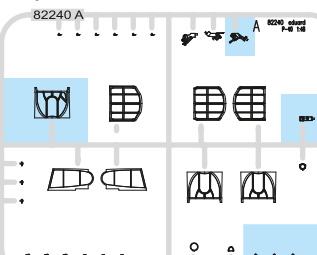
*

PIÈCES

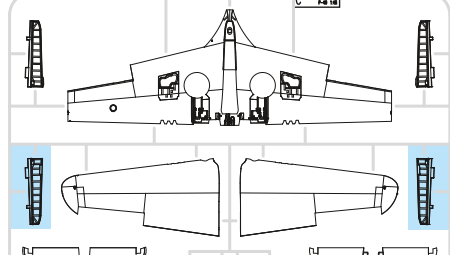
*

部品

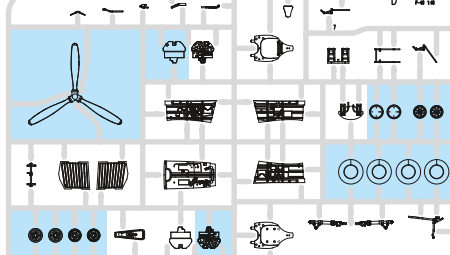
A> 2 pcs.
82240 A



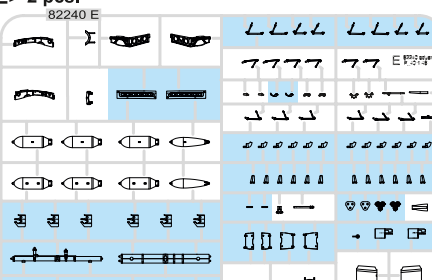
C> 2 pcs.
82240 C



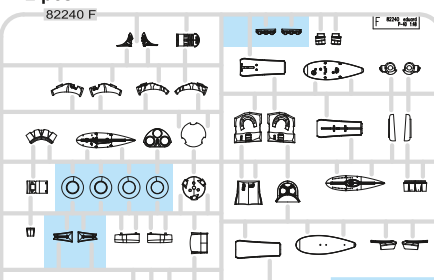
D> 2 pcs.
82240 D



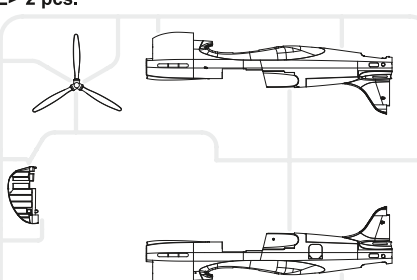
E> 2 pcs.
82240 E



F> 2 pcs.
82240 F



L> 2 pcs.



PE - PHOTO ETCHED DETAIL PARTS

2 pcs.



RP - RESIN PARTS

R1

R2

R8

R9

R10

R11

R16 2 pcs.

R17 2 pcs.

R3 2 pcs.

R4 2 pcs.

R5 4 pcs.

R18 12 pcs.

R19 12 pcs.

R20

 -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	
H3	C3	RED
H4	C4	YELLOW
H8	C8	SILVER
H12	C33	FLAT BLACK
H25	C34	SKY BLUE
H27	C44	TAN
H44	C51	FLESH
H52	C12	OLIVE DRAB
H53	C13	NEUTRAL GRAY
H59	C15	IJN GREEN
H71	C21	MIDDLE STONE
H72	C369	DARK EARTH
H76	C61	BURNT IRON
H77	C137	TIRE BLACK
H84	C42	MAHOGANY
H85	C45	SAIL COLOR

GSI Creos (GUNZE)		
AQUEOUS	Mr.COLOR	
H90	C47	CLEAR RED
H94	C138	CLEAR GREEN
H306	C306	MEDIUM GRAY
H310	C310	BROWN
H327	C327	RED
H328	C328	BLUE
H329	C329	YELLOW
H330	C361	DARK GREEN
	C352	CHROMATE YELLOW
	C370	AZURE BLUE
Mr.COLOR SUPER METALLIC		
SM201		SUPER FINE SILVER
SM204		SUPER STAINLESS
SM206		SUPER CHROME SILVER
SM212		ALUMINIUM

A
MARKINGS G,H

MARKINGS A,B,C,D,E,F

RP10 - MARKINGS A,B,C,D,E,F
RP11 - MARKINGS G,H

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

D12 - MARKINGS A,B,C,D,E,F ONLY

D10 - MARKINGS A,B,C,D,E,F
D34 - MARKINGS G,H

PE5, PE6, PE15, PE24 - MARKINGS A,B,C,D,E,F
PE3, PE4, PE10 - MARKINGS G,H

POZNÁMKA: Fotoleptané upínací pásy nejsou určeny pro použití s díly RP10 a RP11.

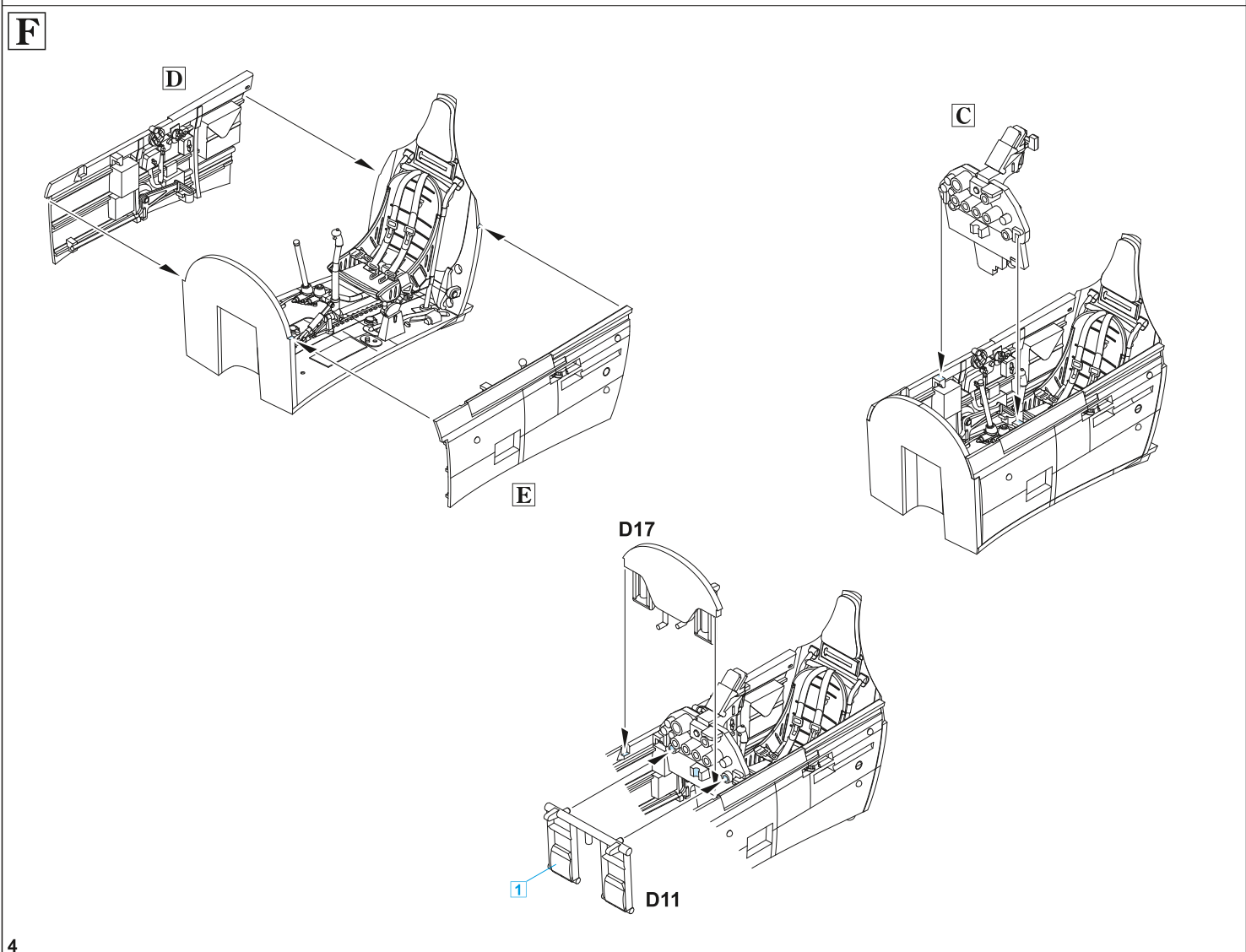
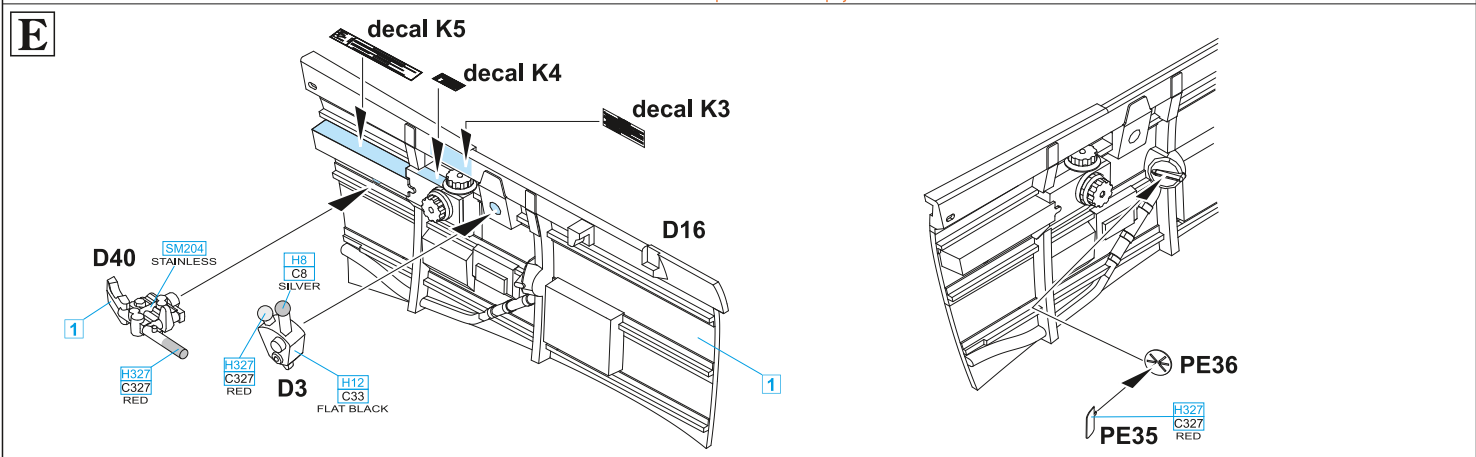
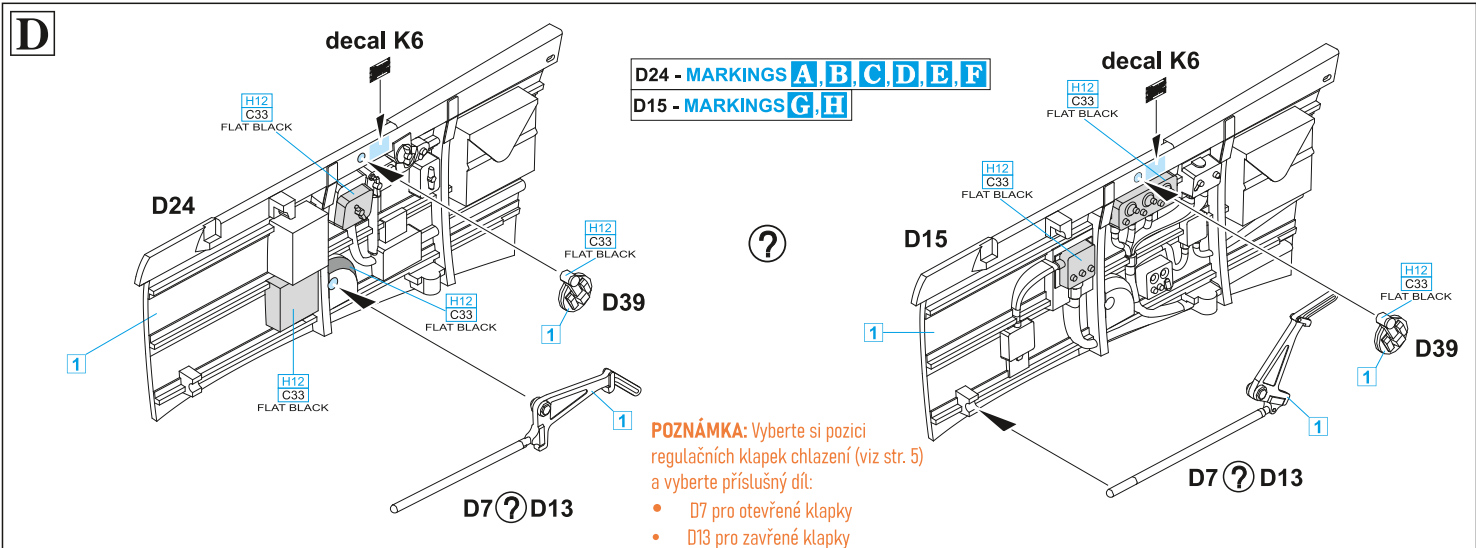
OPTIONAL: decal K2

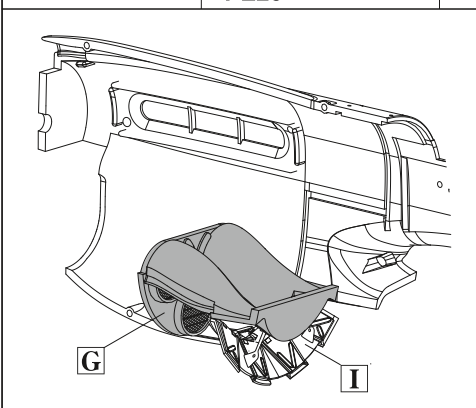
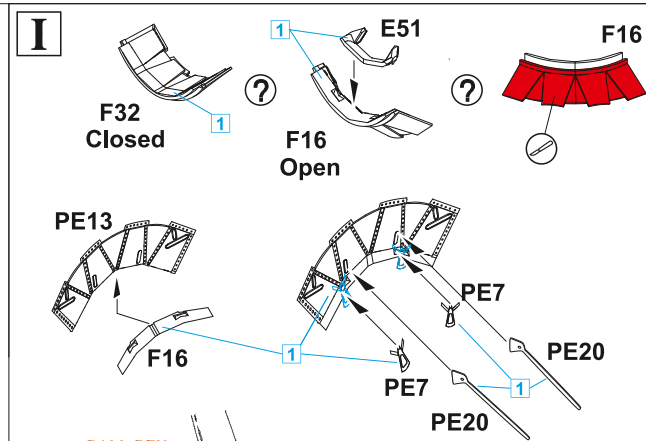
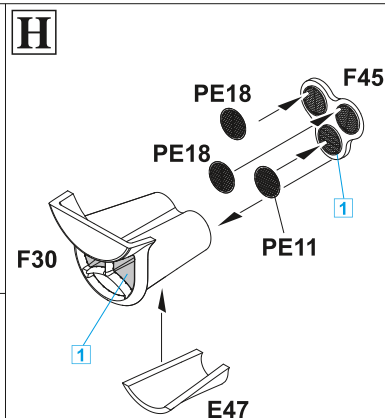
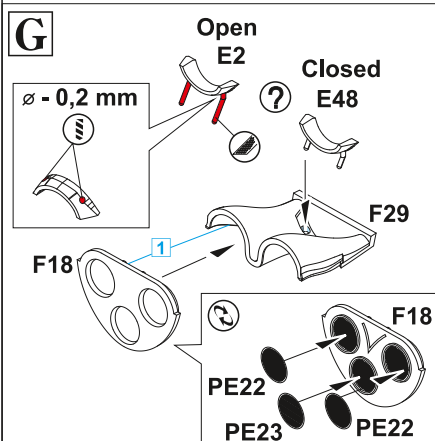
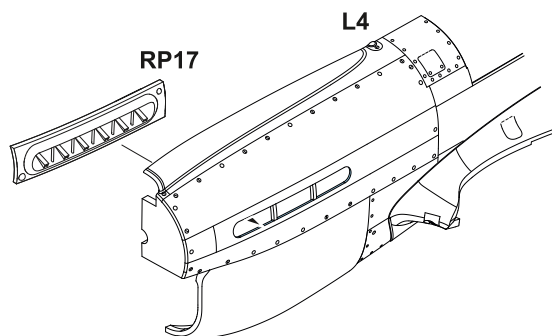
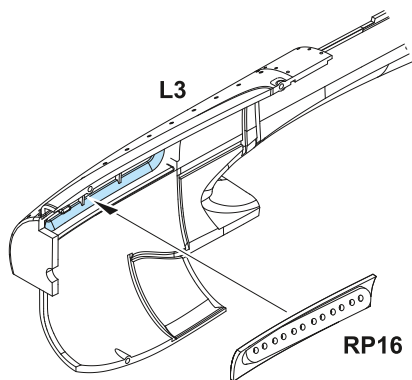
B
MARKINGS A,B,C,D,E,F

MARKINGS G,H

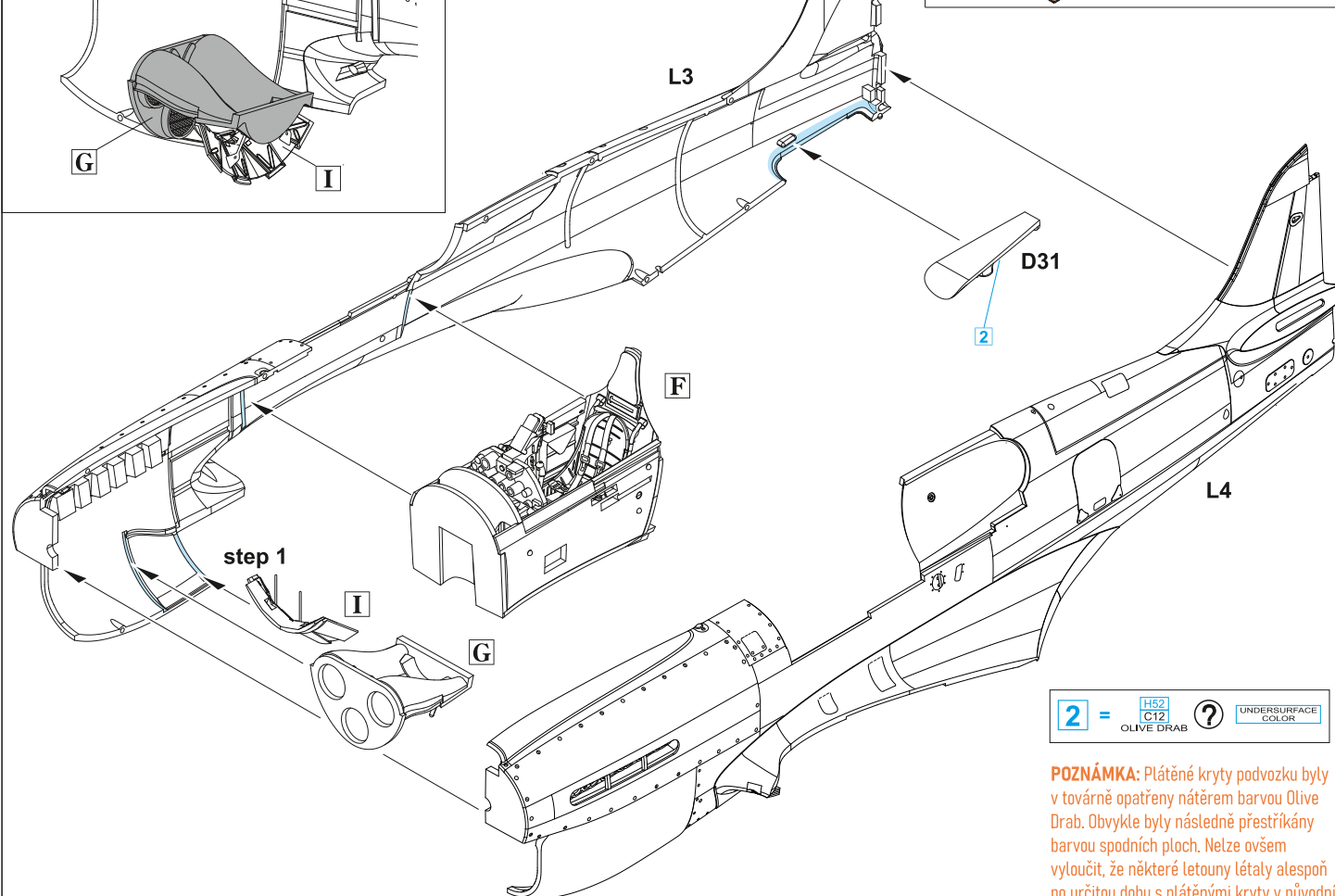
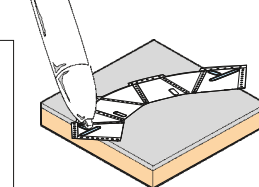
C

OPTIONAL: decal K12



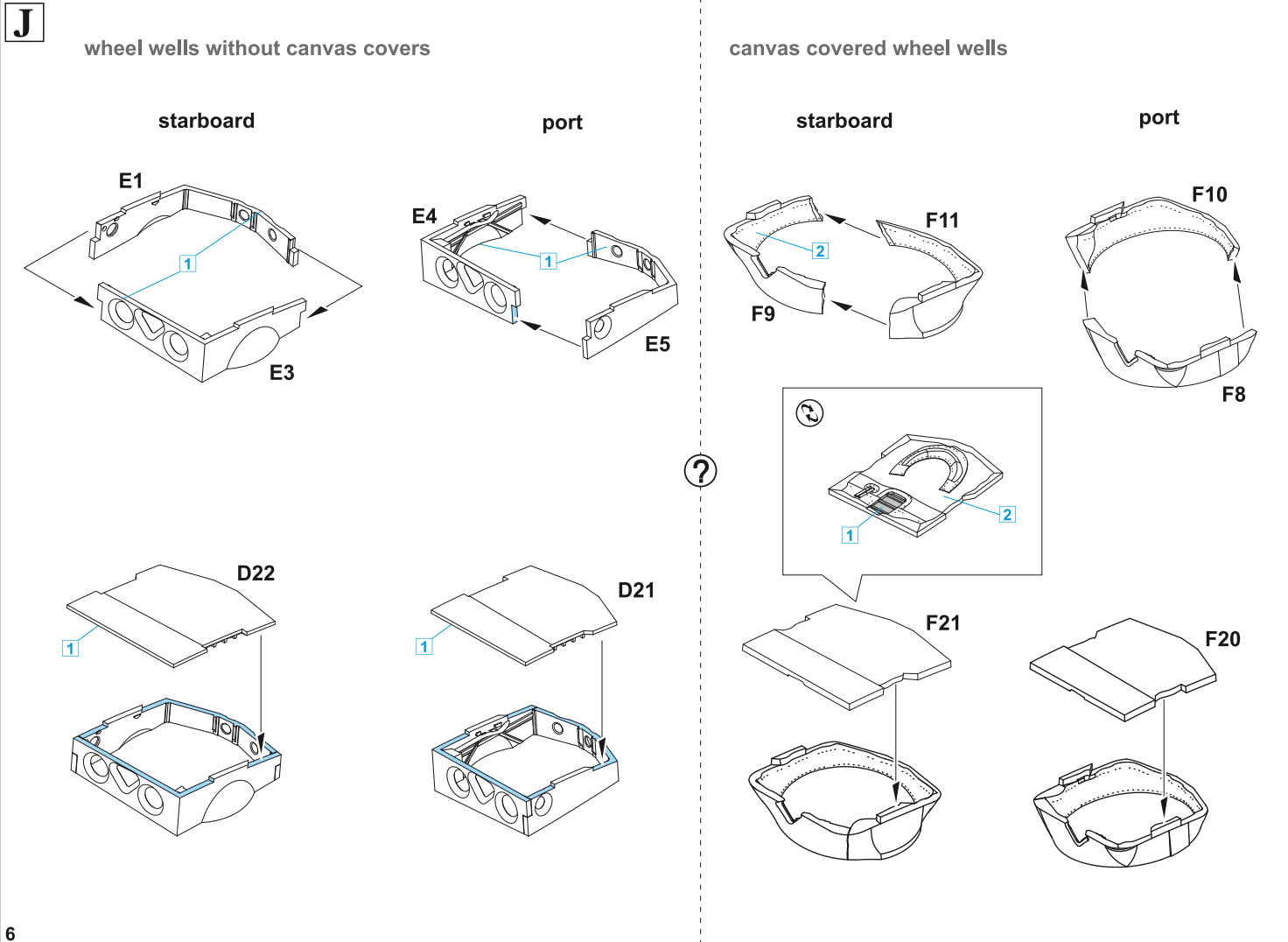
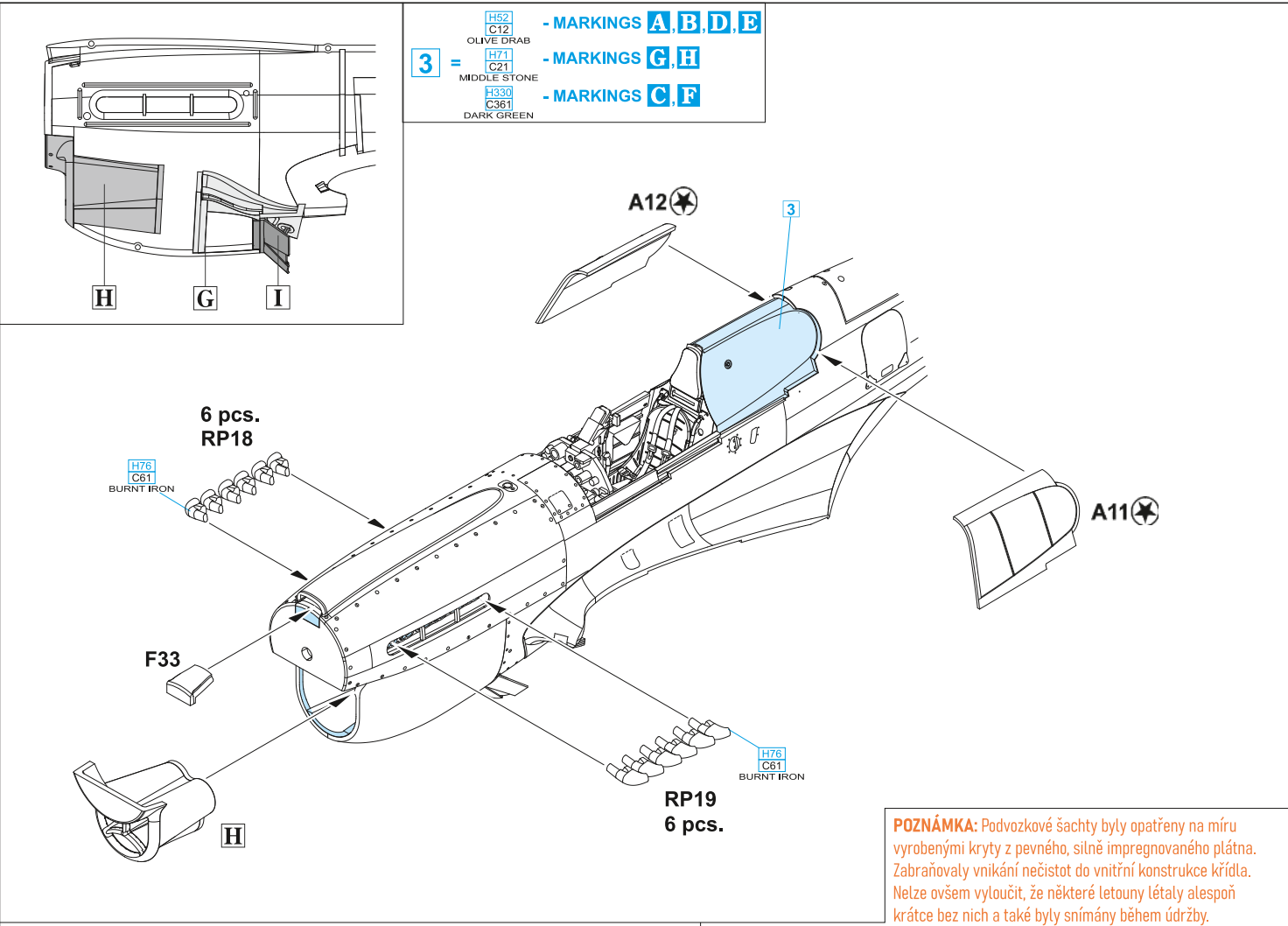


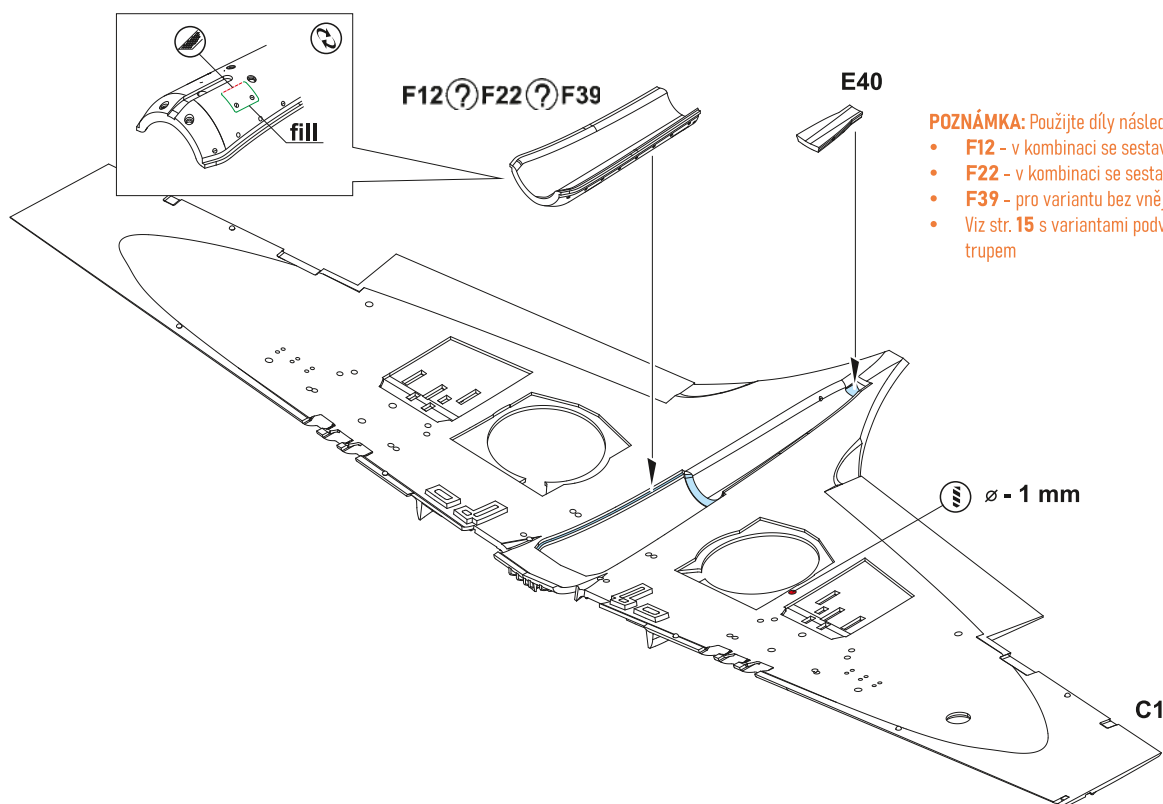
POZNÁMKA: Proškrábněte ca 0,1 mm hlubokou a 0,5 mm dlouhou prohlubeň z vnitřní strany směrového stabilizátoru pro usazení držáku antény PE34.



2 = H52 C12 OLIVE DRAB ? UNDERSURFACE COLOR

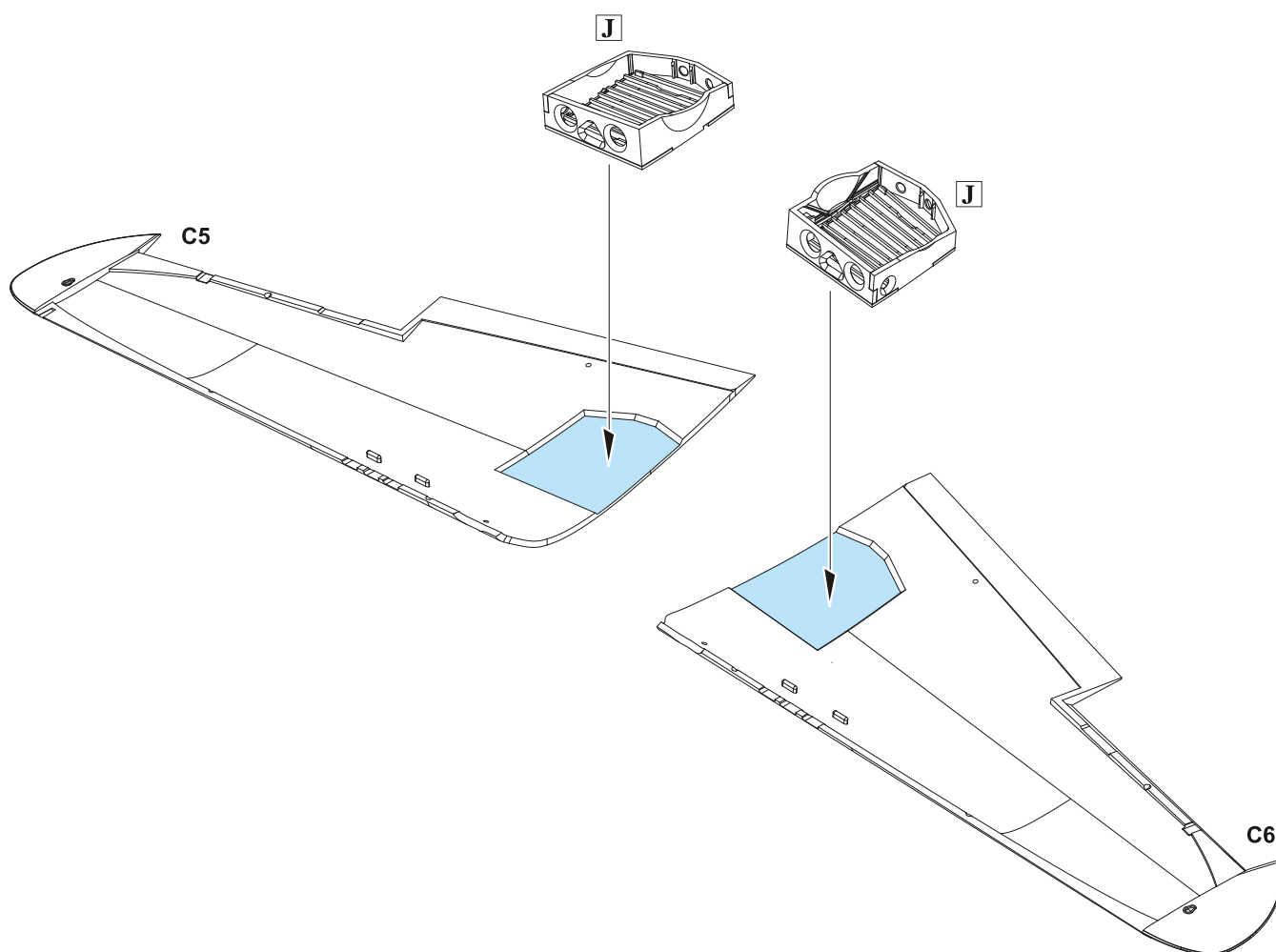
POZNÁMKA: Plátěné kryty podvozku byly v továrně opatřeny nátěrem barvou Olive Drab. Obvykle byly následně přestříkány barvou spodních ploch. Nelze ovšem vyloučit, že některé letouny létaly alespoň po určitou dobu s plátěnými kryty v původní barvě Olive Drab.

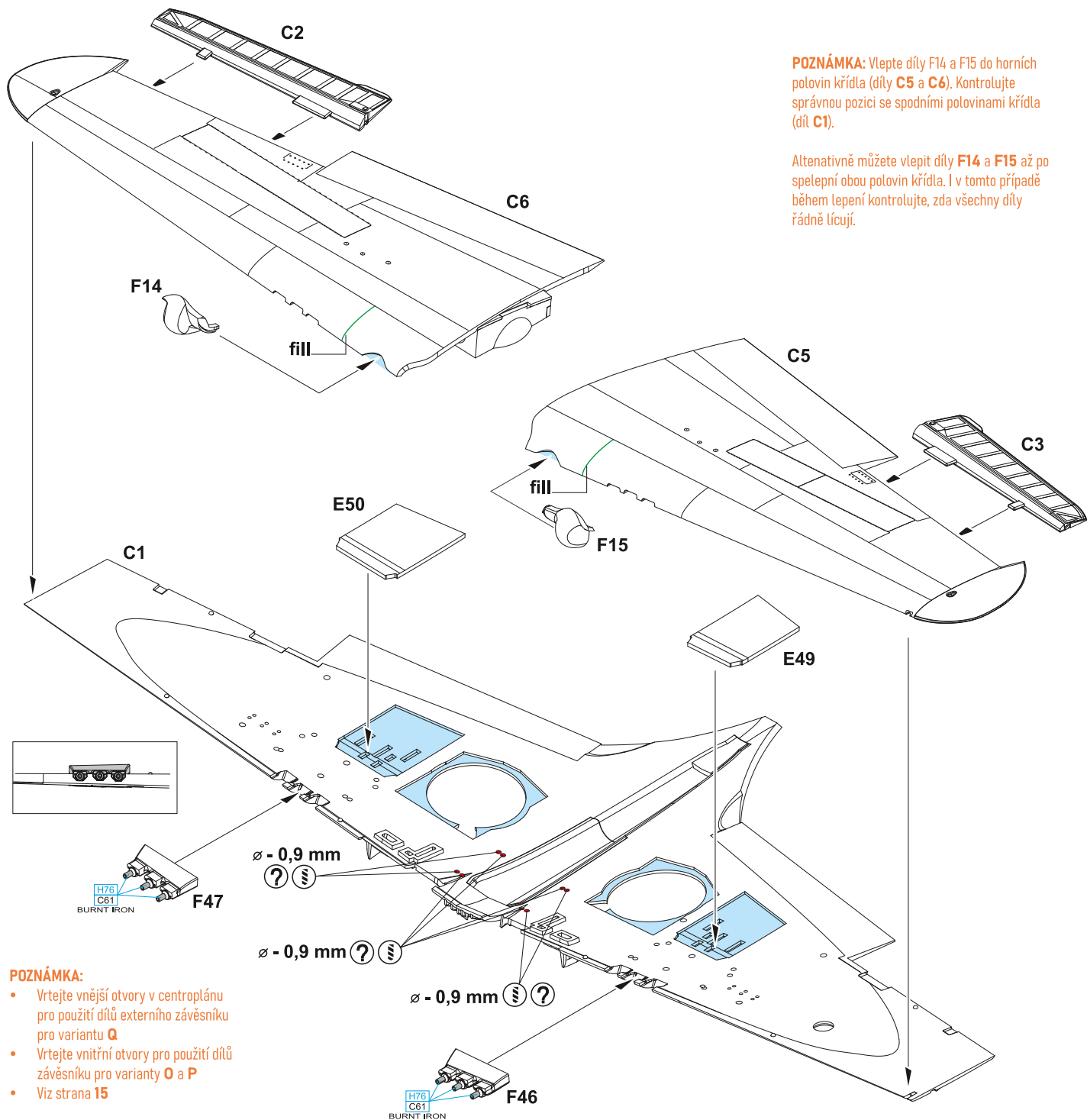




POZNÁMKA: Použijte díly následovně:

- **F12** - v kombinaci se sestavami **O, P, Q**
- **F22** - v kombinaci se sestavou **R**
- **F39** - pro variantu bez vnějšího podvěsu
- Viz str. **15** s variantami podvěsů pod trupem





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 vlepit díly F14 a F15 až po spelepní obou polovin křídla. I v tomto případě během lepení kontrolujte, zda všechny díly řádně lícují.

POZNÁMKA:

- Vrtejte vnější otvory v centroplánu pro použití dílů externího závěsníku pro variantu **Q**
- Vrtejte vnitřní otvory pro použití dílů závěsníku pro varianty **O** a **P**
- Viz strana 15

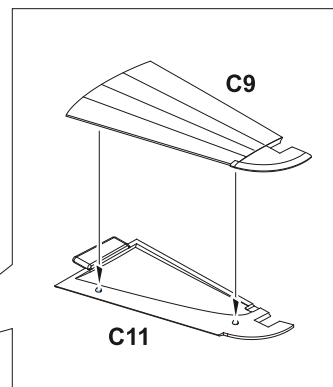
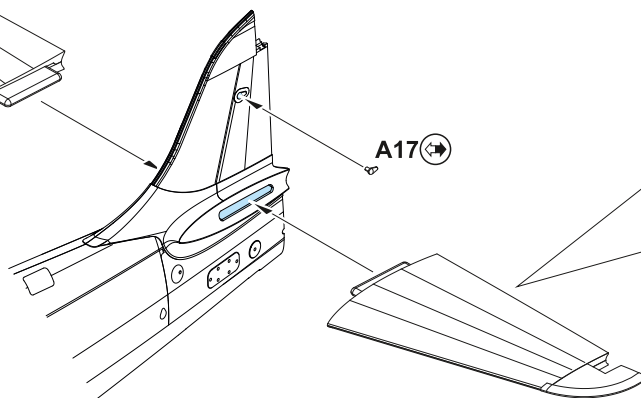
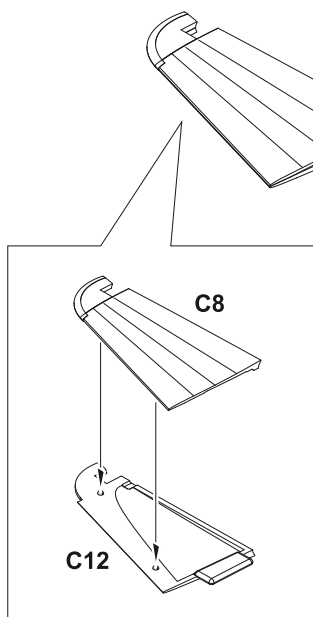
Ø - 0,9 mm
? ⓘ

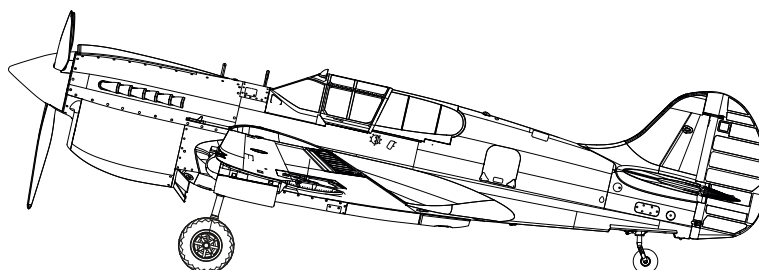
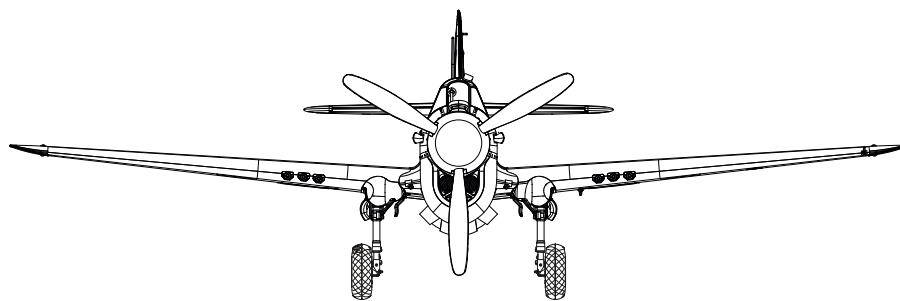
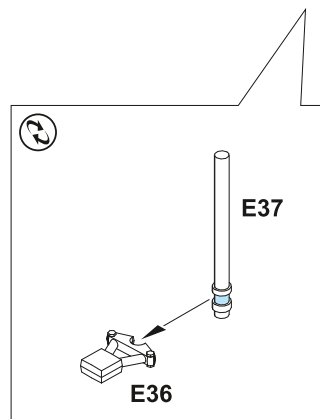
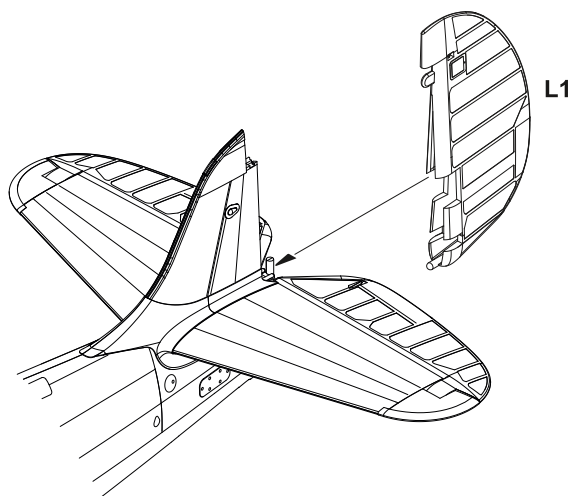
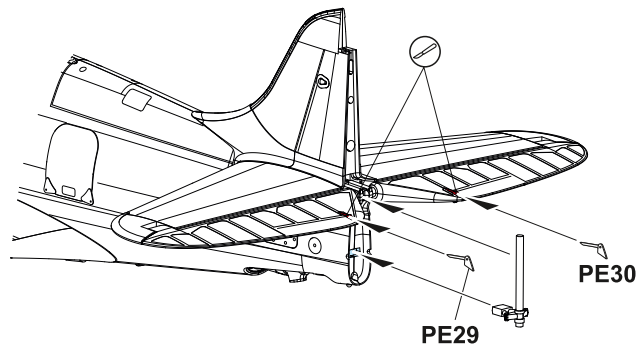
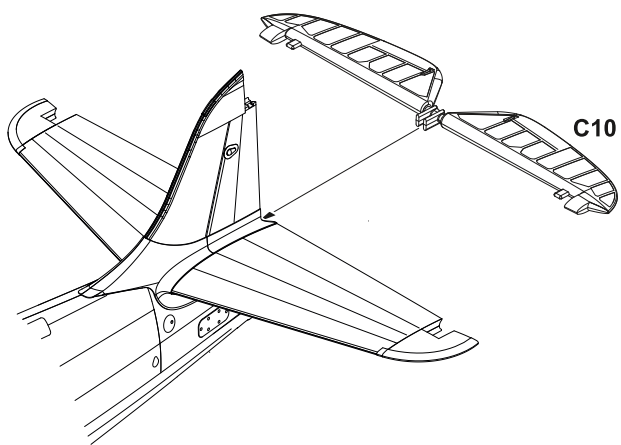
Ø - 0,9 mm ⓘ ?

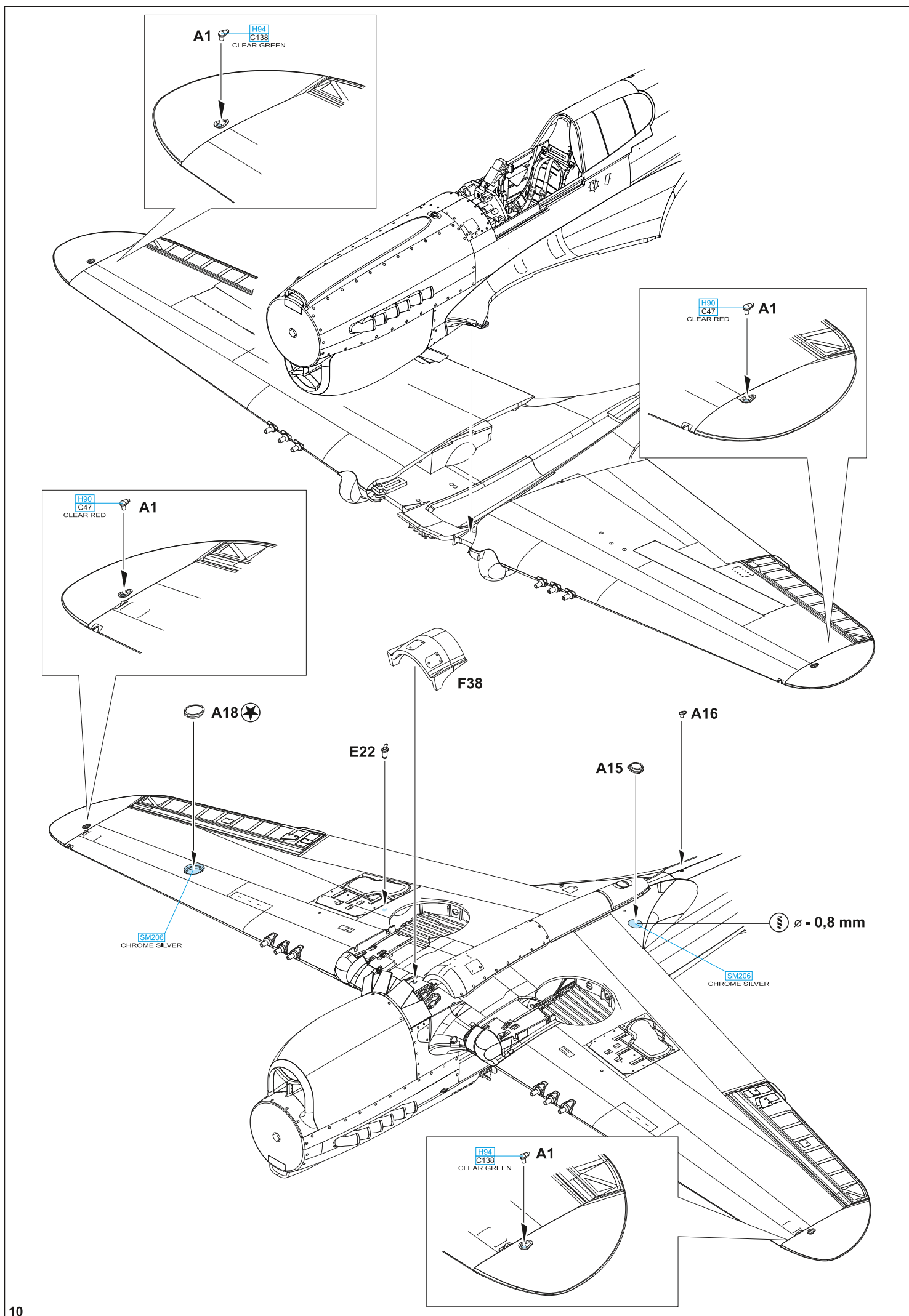
Ø - 0,9 mm ⓘ ?

H76
C61
BURNT IRON

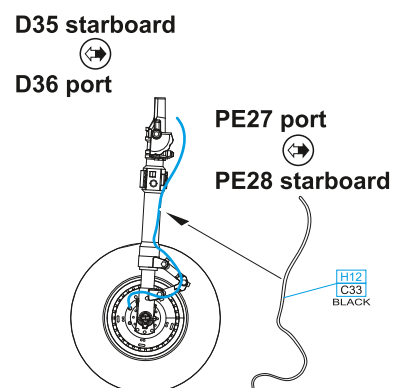
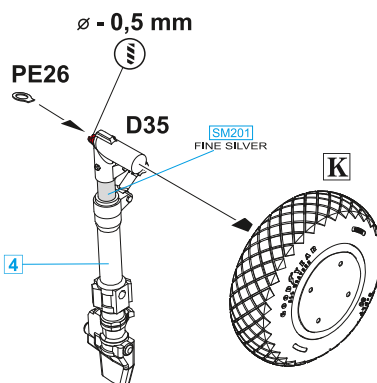
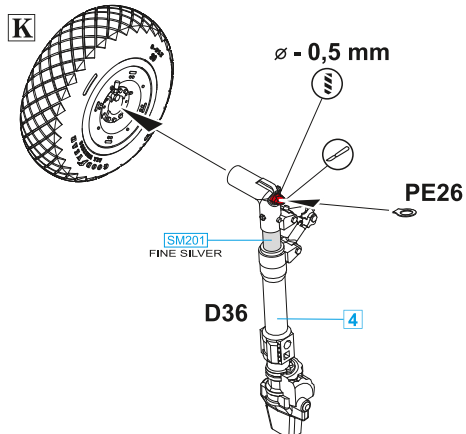
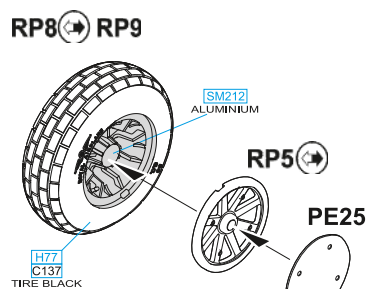
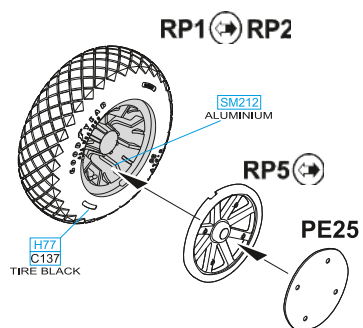
F46



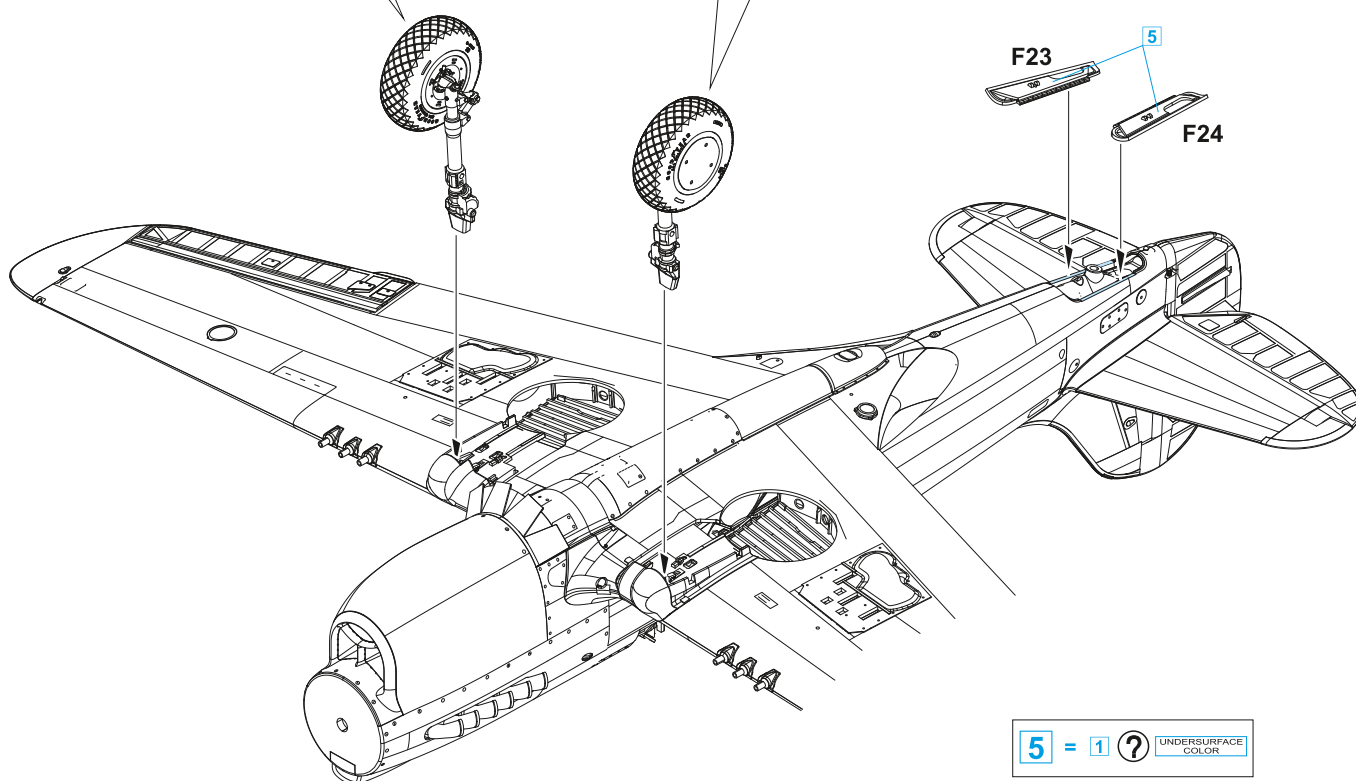




K 2 pcs.

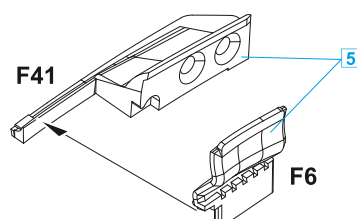
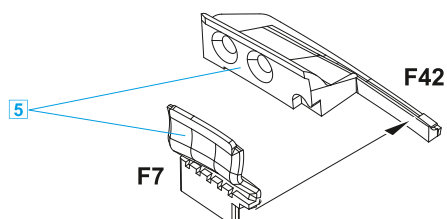


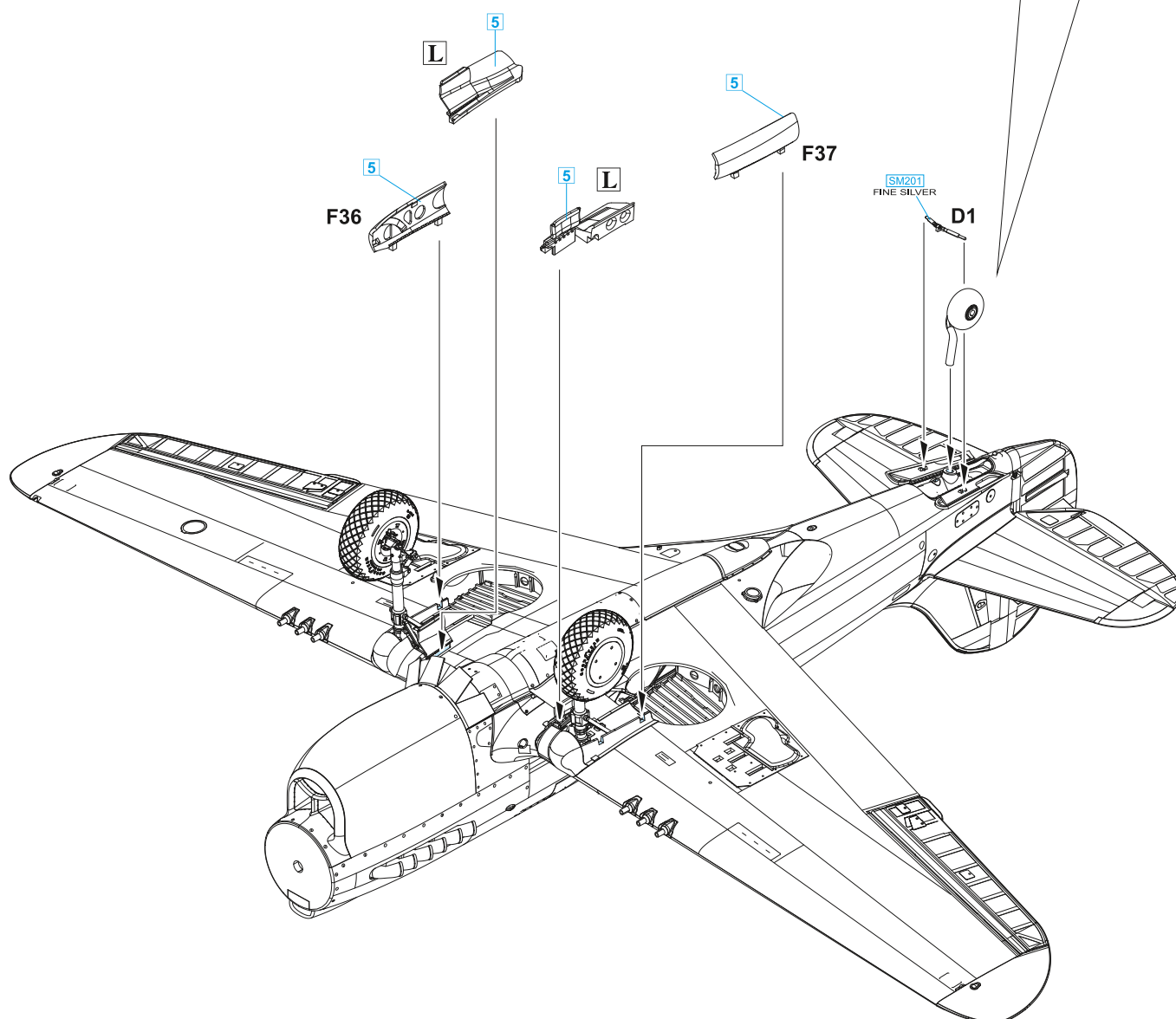
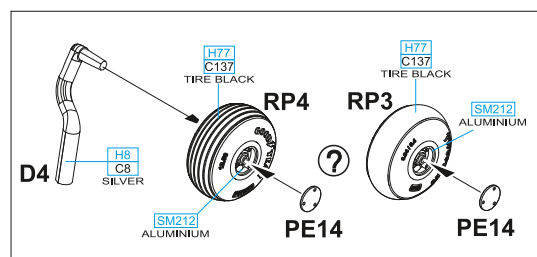
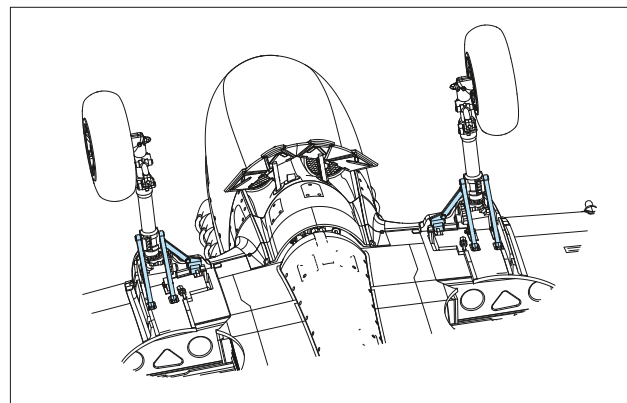
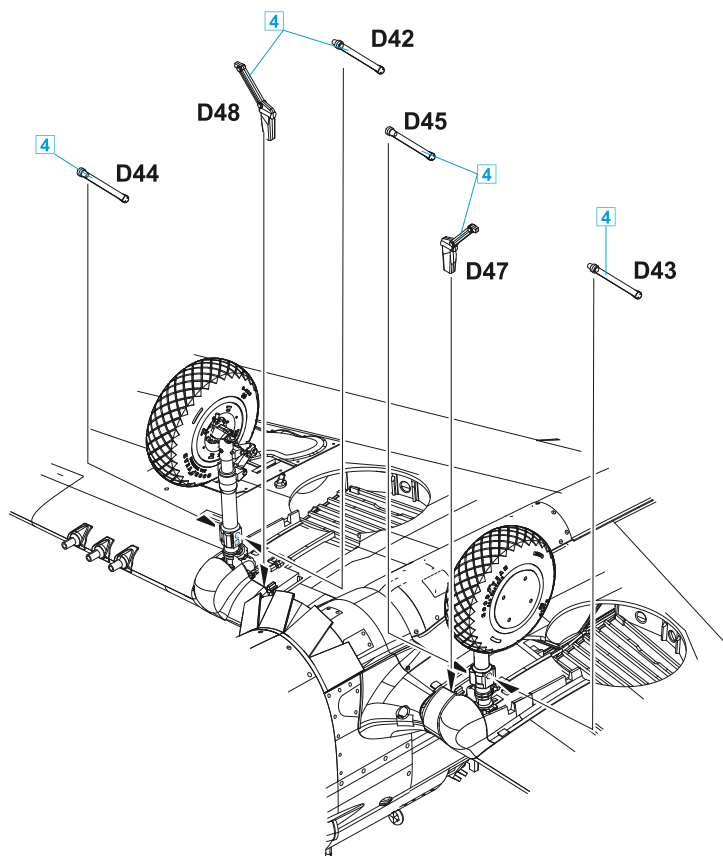
4 = **H8 C8** **?** UNDERSURFACE COLOR SILVER



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

L





M

A8 - MARKINGS **A, B, C, D, E, F**

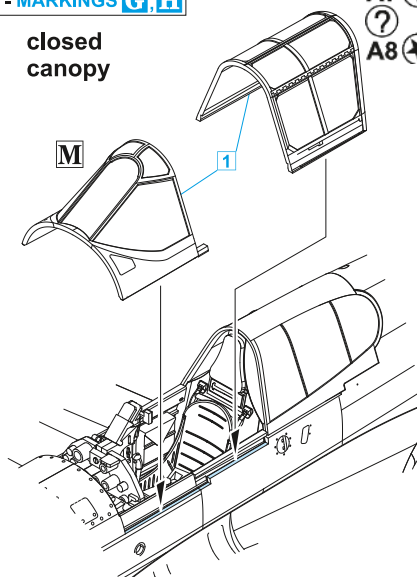
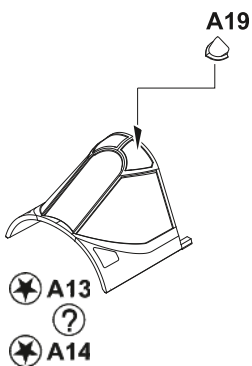
A7 - MARKINGS **G, H**

closed canopy

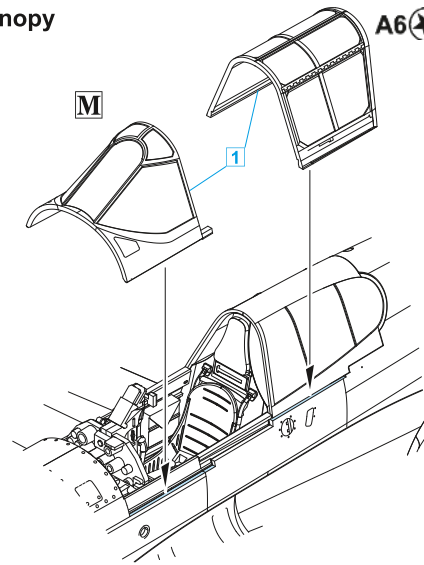
A7 ?
A8 ?

open canopy

A6 ?



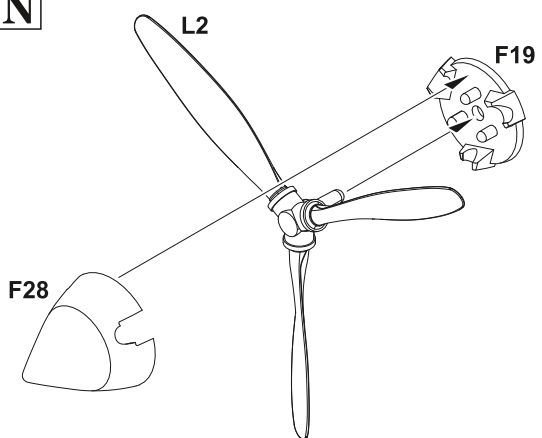
?



A14 - MARKINGS **A, B, C, D, E, F**

A13 - MARKINGS **G, H**

N



E27 - MARKING **H** ONLY

A10

PE8, PE21 - MARKINGS **A, B, D, F, G, H** ONLY

SM204
STAINLESS

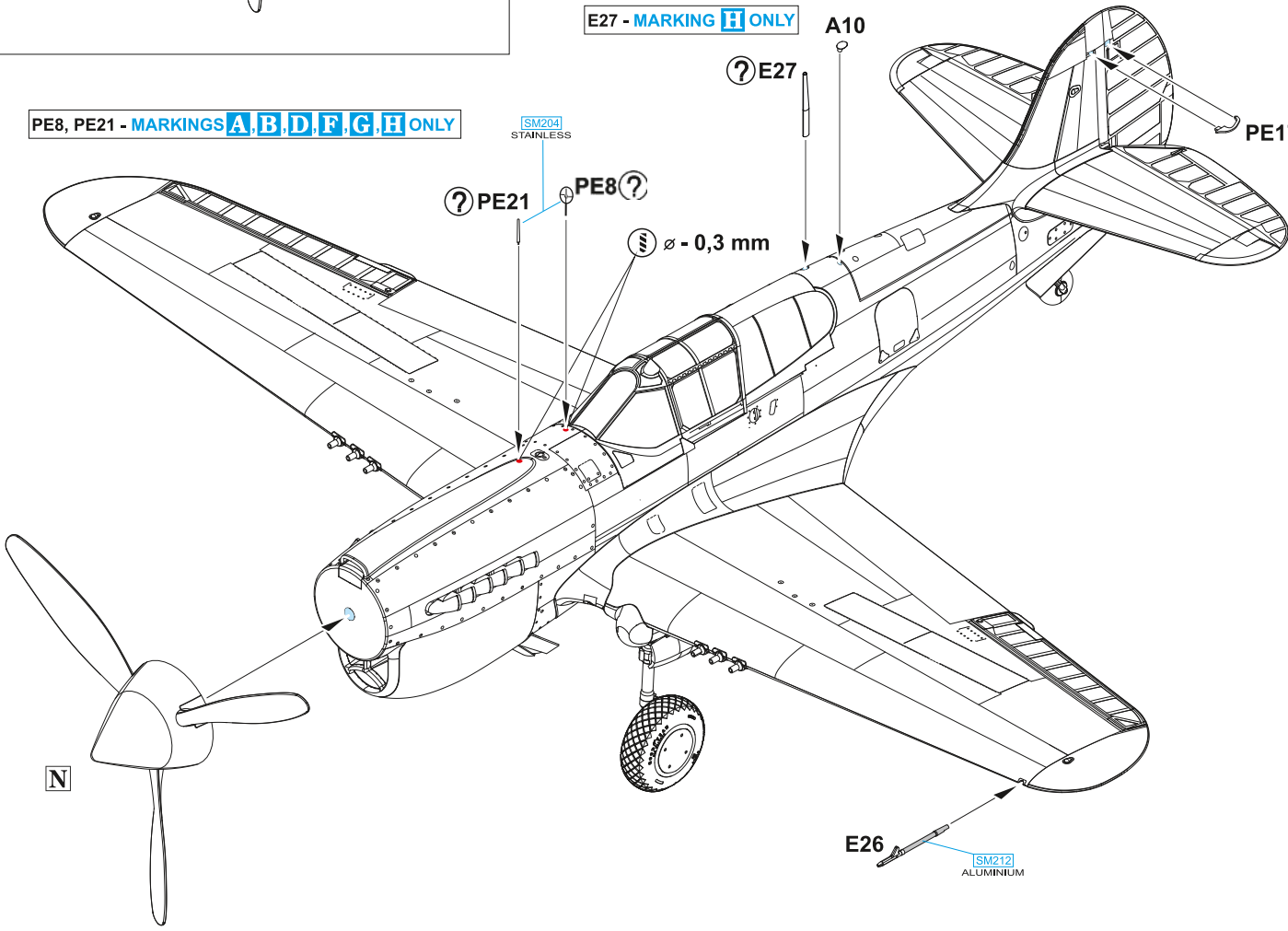
? PE21

PE8 ?

Ø - 0,3 mm

? E27

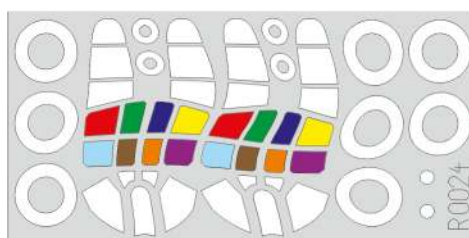
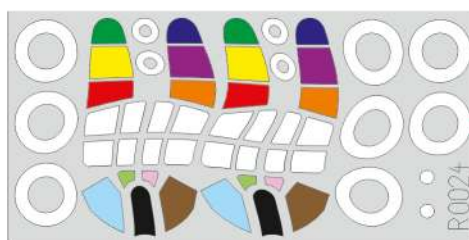
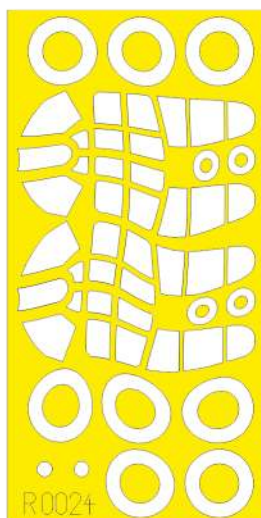
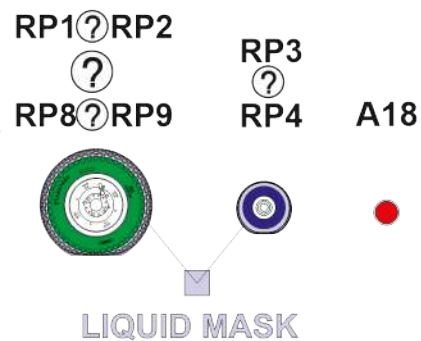
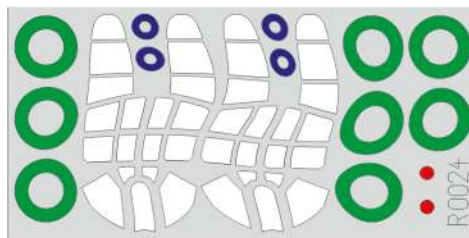
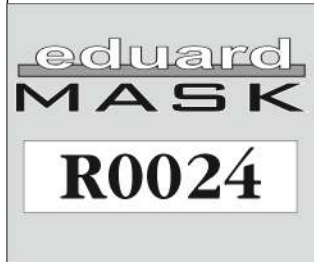
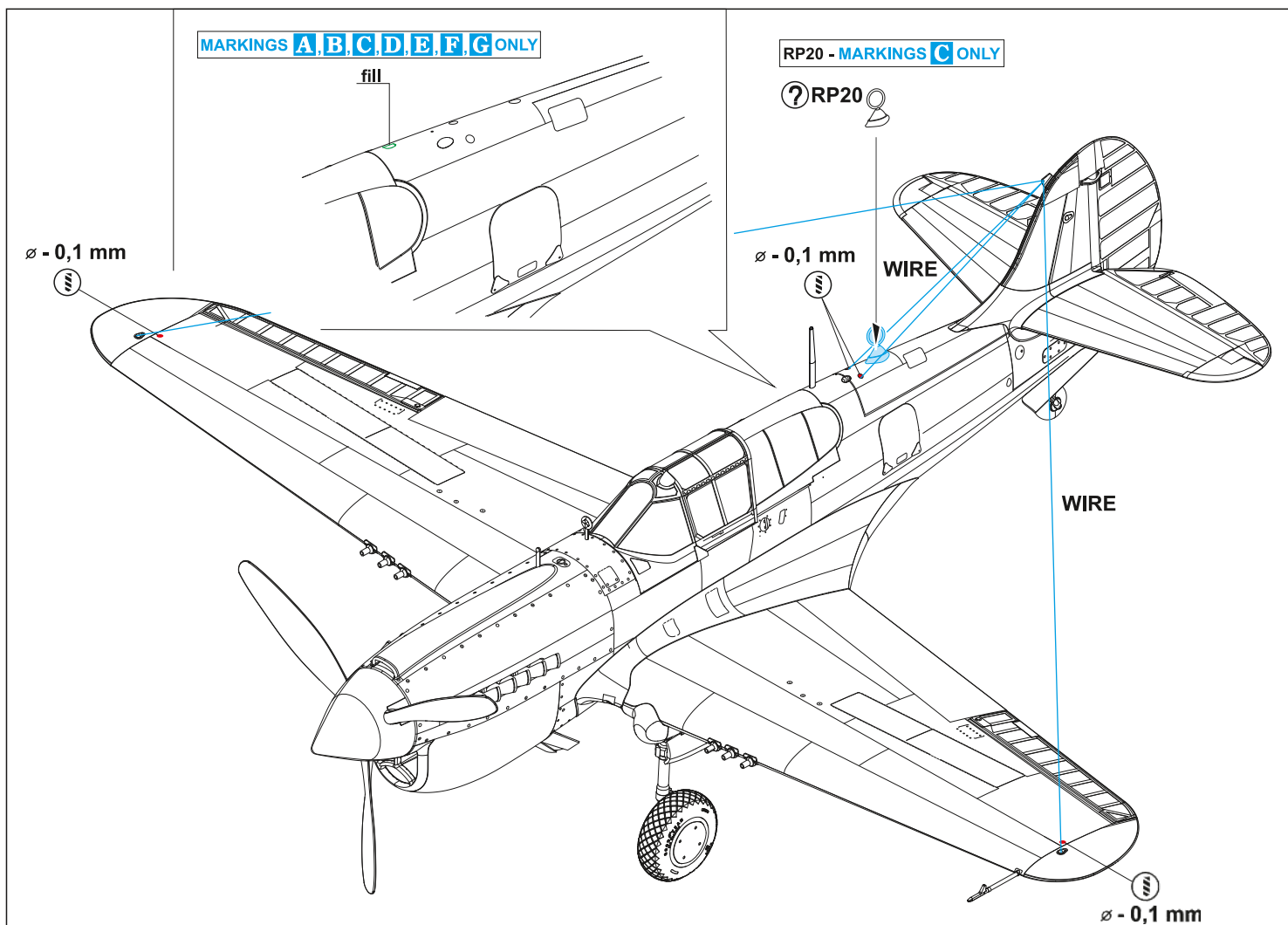
PE17

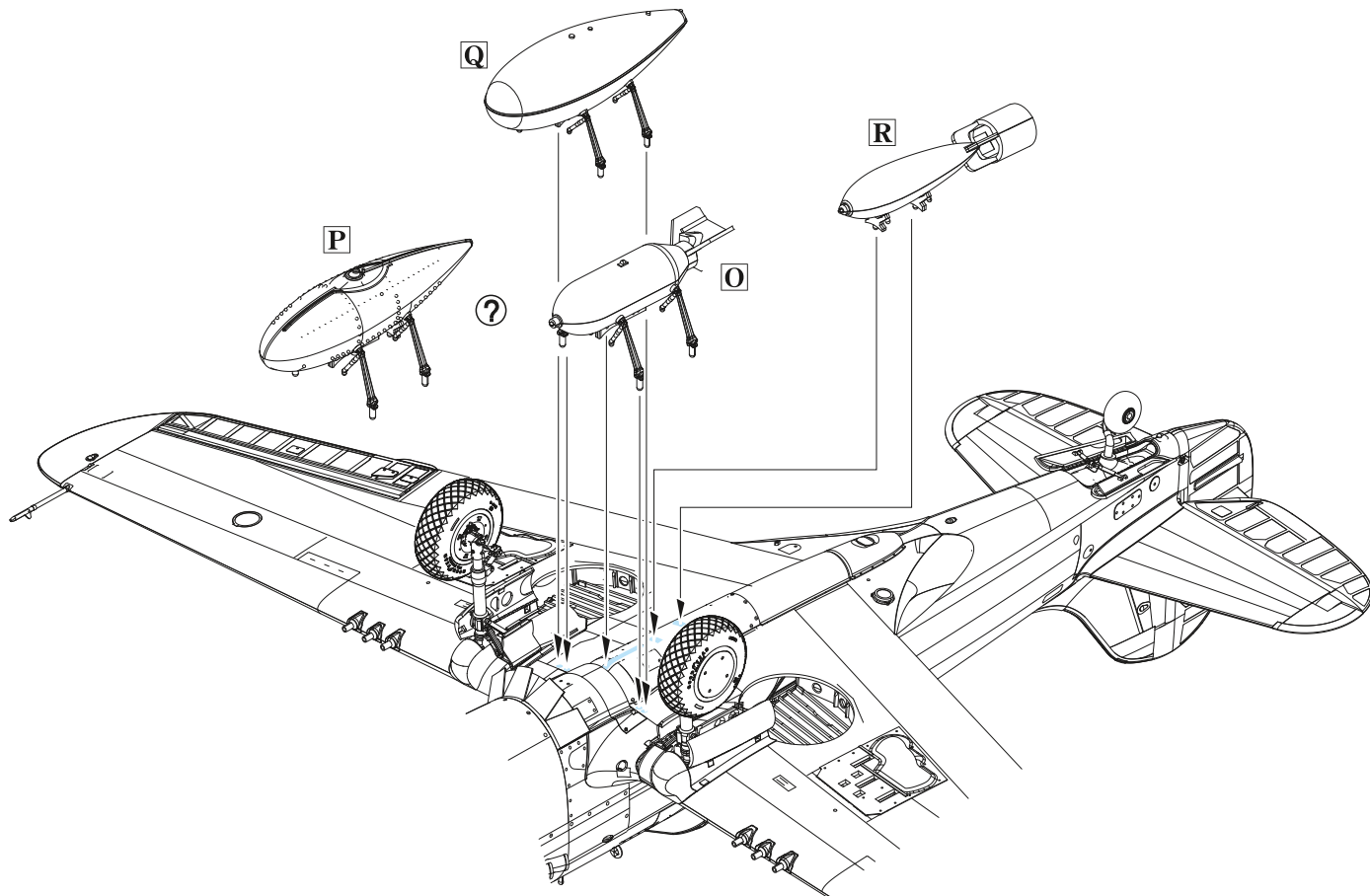
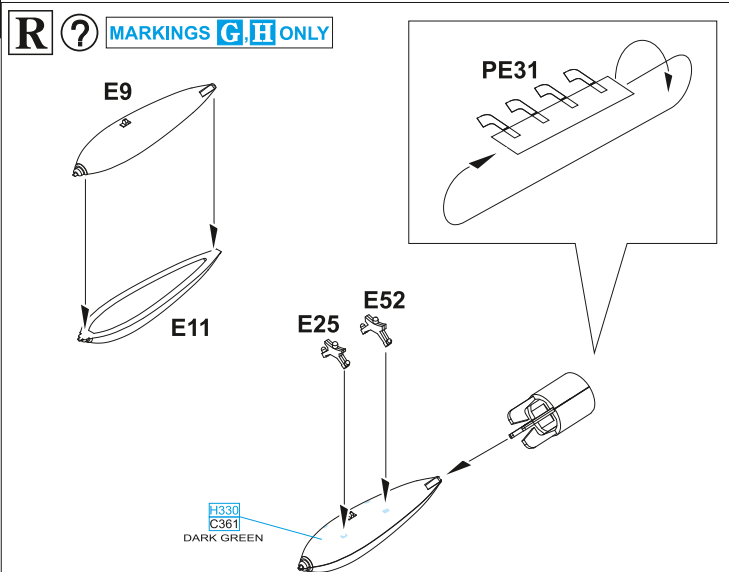
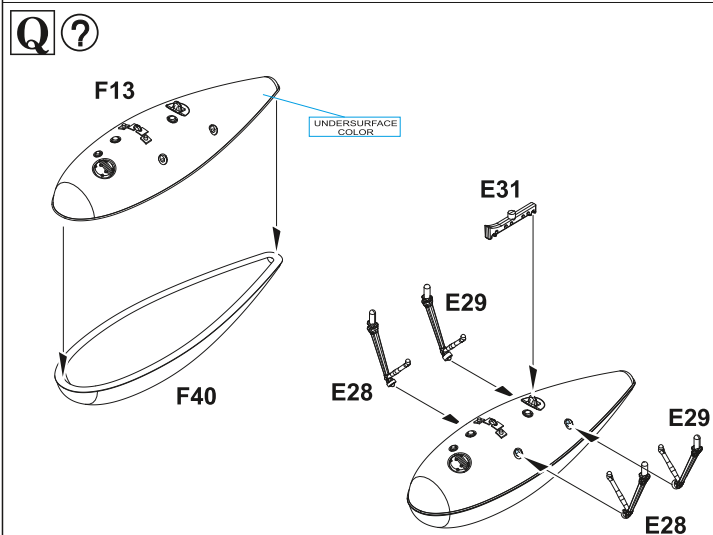
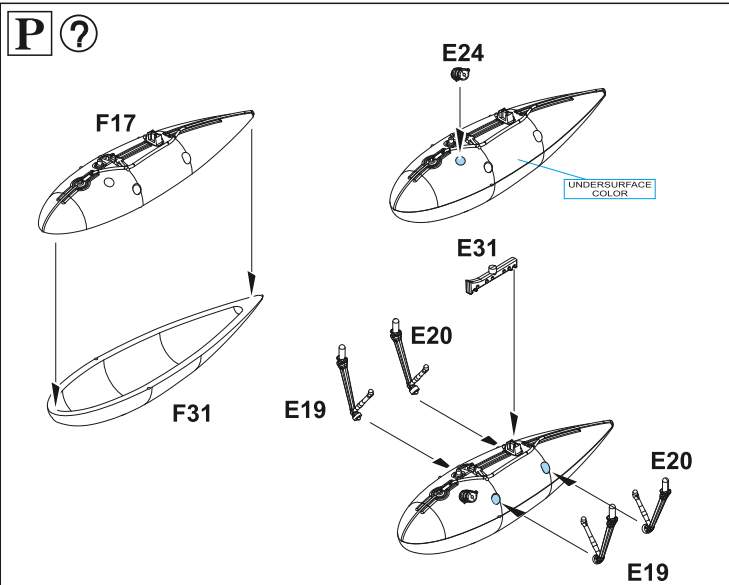
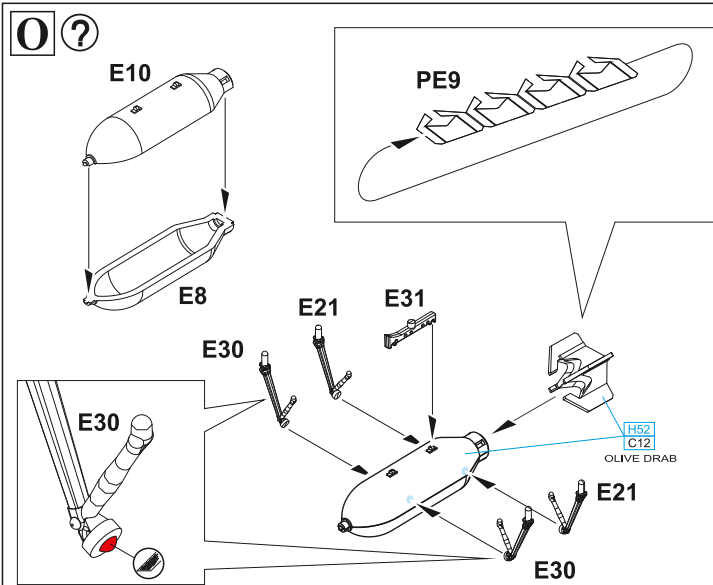


N

E26

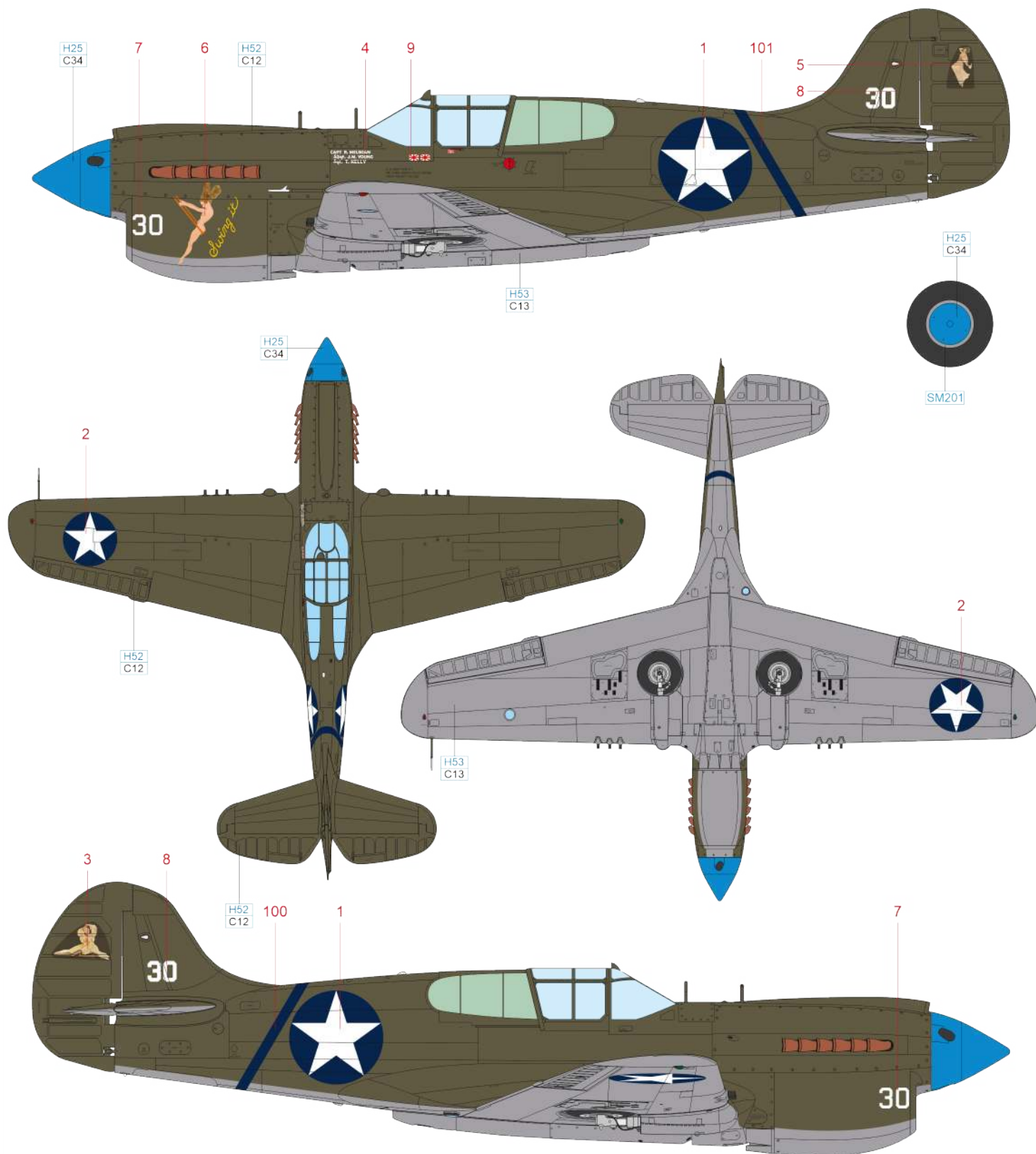
SM212
ALUMINIUM





A Capt. Ray Melikian, 7th FS, 49th FG, Nová Guinea, 1943

Ray Melikian se narodil 7. června 1918 ve Fresnu v Kalifornii jako Američan arménského původu. Po absolvování vojenského leteckého výcviku v srpnu 1941 byl vyslán do Austrálie a přidělen k 7th Fighter Squadron. Jeho letoun P-40K s přezdívkou *Swing it* byl ztracen v prosinci 1942, když s ním byl nucen 2/Lt. Dillworth provést nouzové přistání. Letoun byl poté použit jako zdroj náhradních dílů. V té době měl pod větrným štítkem kabiny namalovány dva symboly sestřelů. Melikian později přidal třetí vítězství a byl povýšen do hodnosti Major. Během druhé světové války absolvoval 228 misí a byl známý svým vynikajícím zrakem. Zemřel 25. října 2013.

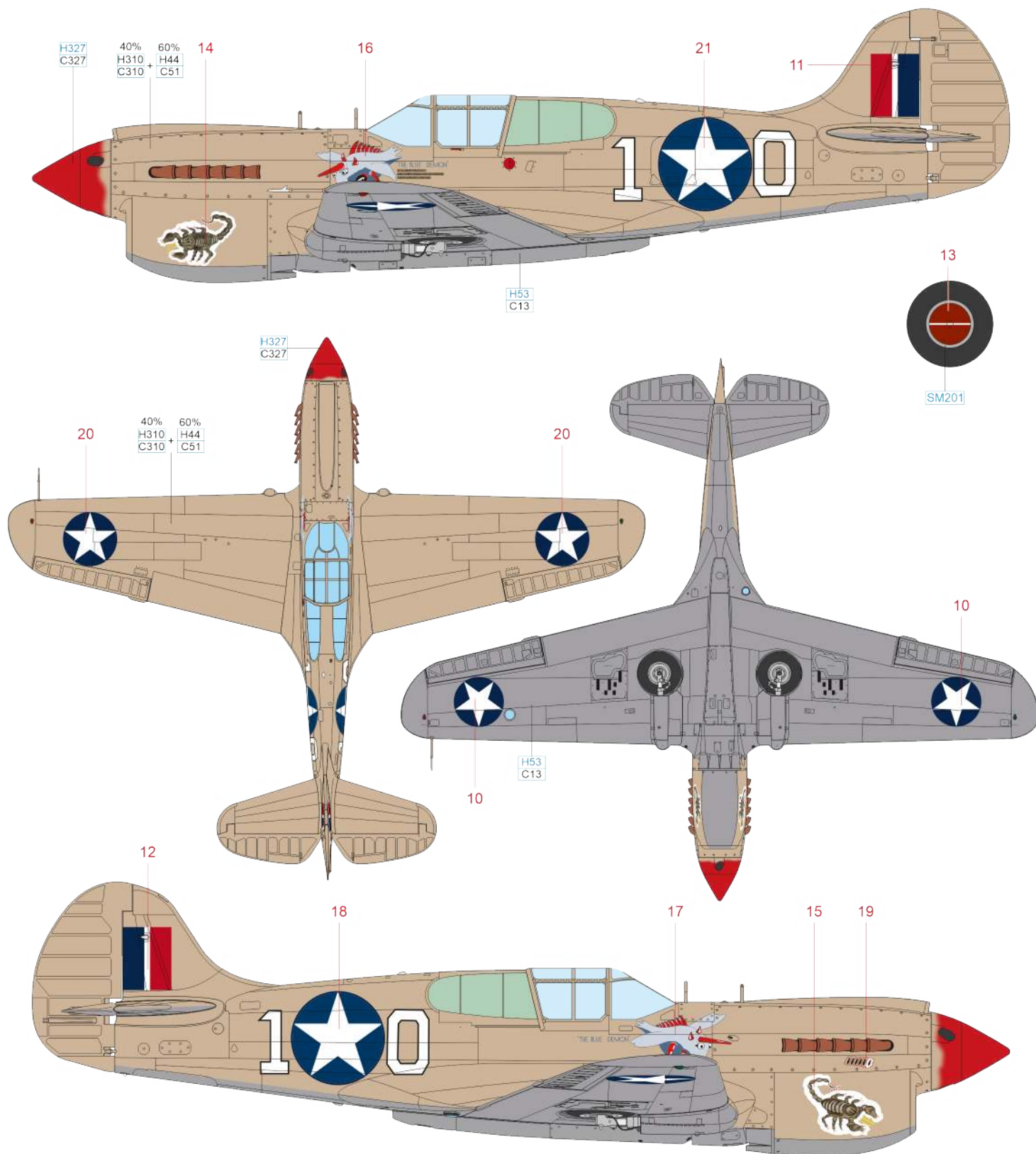


OLIVE DRAB H52 NEUTRAL GRAY H53 SKY BLUE H25 SUPER FINE SILVER 2 SM201 C12 C13 C34

eduard

B Maj. Glade B. Bilby, 64th FS, 57th FG, severní Afrika, jaro 1943

Glade Burke Bilby se narodil 1. prosince 1918 nedaleko města Skidmore v Missouri a byl jedním z prvních, kdo se přihlásil do armády, když USA vstoupily do války. Díky tomu se velmi brzy zapojil do bojů. Celonárodní slávu získal, když shodil první americkou bombu na Němce v rámci americké kampaně na podporu generála Montgomeryho v severní Africe. Říká se, že Bilby letěl tak nízko, že němečtí vojáci sundávali helmy a házeli jimi po jeho letadle... Bilbyho P-40K měla původně horní plochy v barvě Olive Drab, kterou technický personál přetřel pískovou barvou stejně jako ostatní letouny 57th FG. Zajímavostí byla poněkud podivná malba nazvaná „Blue Demon“ (Modrý démon), jakási ryba s rohy a trny. V období od října 1942 do ledna 1943 dosáhl Glade Bilby tří sestřelů. V roce 1946 byl uvolněn ze služby, ale o rok později znovu vstoupil do ozbrojených sil a působil jako instruktor na Námořní válečné akademii v Newportu. Dne 11. listopadu 1957 prováděl noční cvičný let ve formaci. Letadla havarovala a plukovník Bilby zahynul spolu s dalšími dvěma letci.

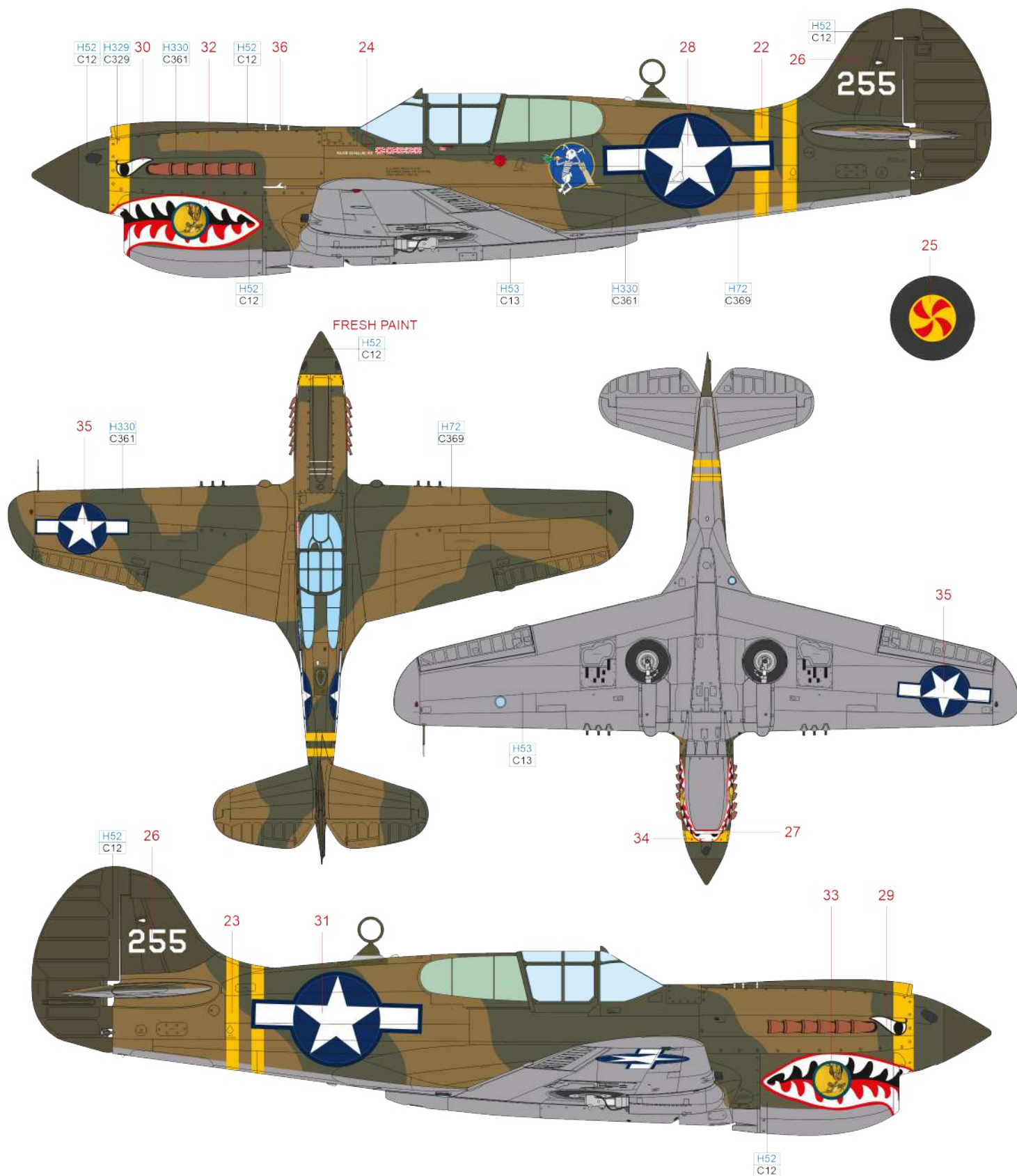


FLESH H44 C51 BROWN H310 C310 NEUTRAL GRAY H53 C13 RED H327 C327 SUPER FINE SILVER 2 SM201

eduard

C 42-9768, Maj. Edward M. Nollmeyer, 26th FS, 51st FG, Kunming, Čína, zima 1944

Edward „Big Ed“ Nollmeyer byl velitelem 26th FS, která byla součástí 51st FG. Jeho letoun P-40K s výrobním číslem 42-9768 prošel několika změnami markingu, které vyvrcholily zde zobrazenou podobou s emblémem králíka na levoboku trupu a žraločí tlamou s vloženým odznakem letky. 51st FG byla aktivována 15. ledna 1941 a vybavena letouny P-40. Během výcviku sloužila jako součást obranných sil západního pobřeží, než se v březnu 1942 přesunula do Indie. Piloti bránili indickou část trasy „The Hump“ a letiště v této oblasti. Během japonské ofenzivy v severní Barmě v roce 1943 také létali na útočné, bombardovací, průzkumné a hlídkové mise na podporu spojeneckých pozemních jednotek. Skupina se poté v říjnu 1943 přesunula do Číny, aby bránila východní konec trasy přes „The Hump“, střežila letecké základny v oblasti Kunmingu, napadala japonskou loďní dopravu v deltě Červené řeky a podporovala čínské pozemní síly při jejich postupu podél řeky Salween. Na podzim 1945 se 51st FG vrátila do Indie a v listopadu odplula do USA, kde byla o měsíc později deaktivována. Ed Nollmeyer se proslavil v epické letecké bitvě 22. prosince 1943, kdy se mu podařilo sestřelit dvě Zera jistě, tři pravděpodobně a navíc další dvě poškodil.

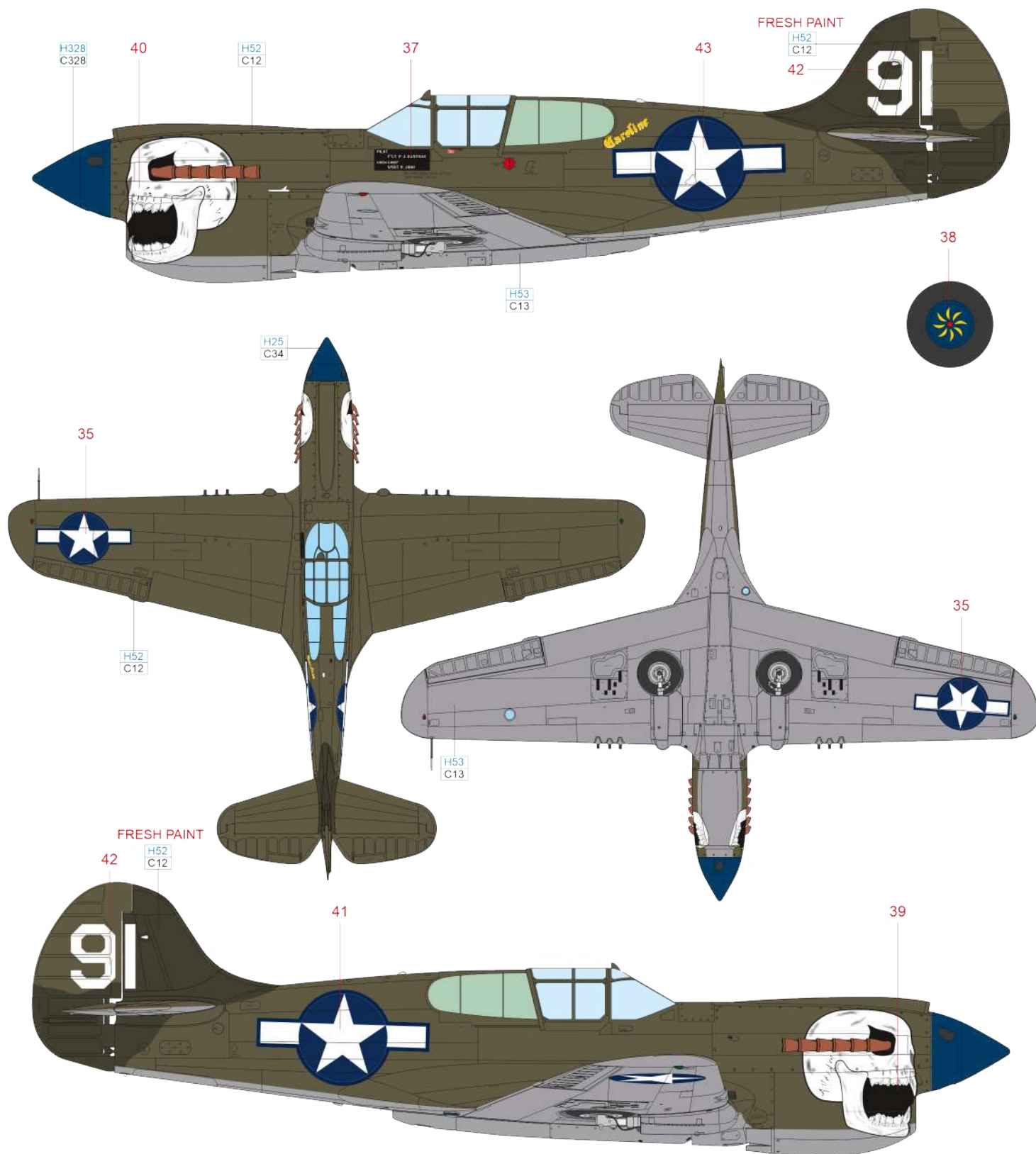


DARK EARTH	H72	DARK GREEN	H330	NEUTRAL GRAY	H53	YELLOW	H329	OLIVE DRAB	H52
	C369		C361		C13		C329		C12

eduard

D Lt. Paul J. Eastman, 80th FG, Čína, 1944

80th FG nesla přezdívku Burma Banshees a většina jejích letadel měla na přídi namalovanou velkou lebku. Žádná z nich přitom nebyla stejná, i když se někdy lišily jen v detailech. Hlavním úkolem skupiny bylo zajišťovat leteckou ochranu základen zapojených do operací leteckého zásobování jednotek v Číně přes Himálaj („The Hump“). Později, od října 1943, měla skupina poskytovat leteckou podporu jednotkám v severní Barmě. Paul J. Eastman byl jedním z pilotů, kteří tento úkol plnili; jeho P-40K zdobila velmi zajímavě ztvárněná lebka na přídi, letoun nesl jméno Caroline. Později Eastman vyměnil P-40 za P-47 Thunderbolt. Walt Shiel napsal knihu založenou na jeho příběhu a vzpomínkách z válečných časů s názvem Rough War (Drsná válka).

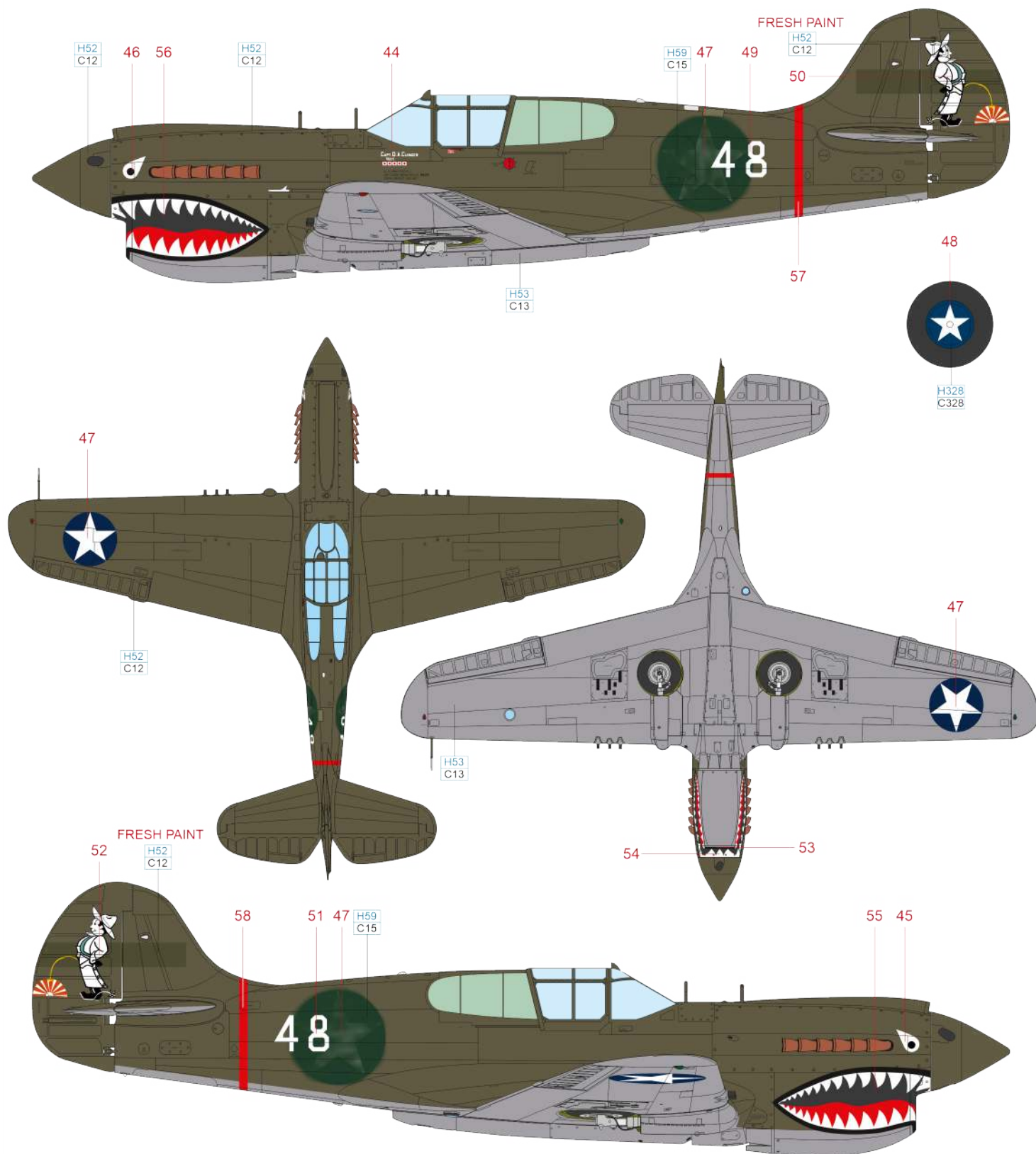


OLIVE DRAB H52 C12 NEUTRAL GRAY H53 C13 BLUE H328 C328

eduard

E Capt. Dallas A. Clinger, 74th FS, 23rd FG, Čína, květen 1943

Dallas Adellon Clinger se narodil 2. června 1916 v Saint Anthony v Idahu. Po absolvování výcviku v roce 1941 byl převelen k 16th FS a svého prvního vítězství ve vzdušném boji dosáhl 31. července 1942, kdy sestřelil letoun A6M. Následně sestřelil letoun stejného typu 12. listopadu téhož roku a svou bilanci u 16th FS uzavřel 26. prosince 1942, kdy opět sestřelil Zero. Během války zaznamenal další dvě potvrzená vítězství, již jako příslušník 74th FS, která byla rovněž součástí 23rd FG. Clinger zůstal ve službě i po válce a v roce 1953 odešel do výslužby v hodnosti Major. Zemřel 16. prosince 1988 (ve věku 72 let). Jeho P-40K zdobila podobná kresba jako předchozí P-40E, tedy močící kovboj namalovaný na obou stranách směrovky. Warhawky 16th FS měly disky kol zdobené modrým polem s bílou hvězdou a pravděpodobně s červeným kruhem uprostřed a toto zbarvení na letounu pravděpodobně zůstalo i po Clingerově přesunu k 74th FS.

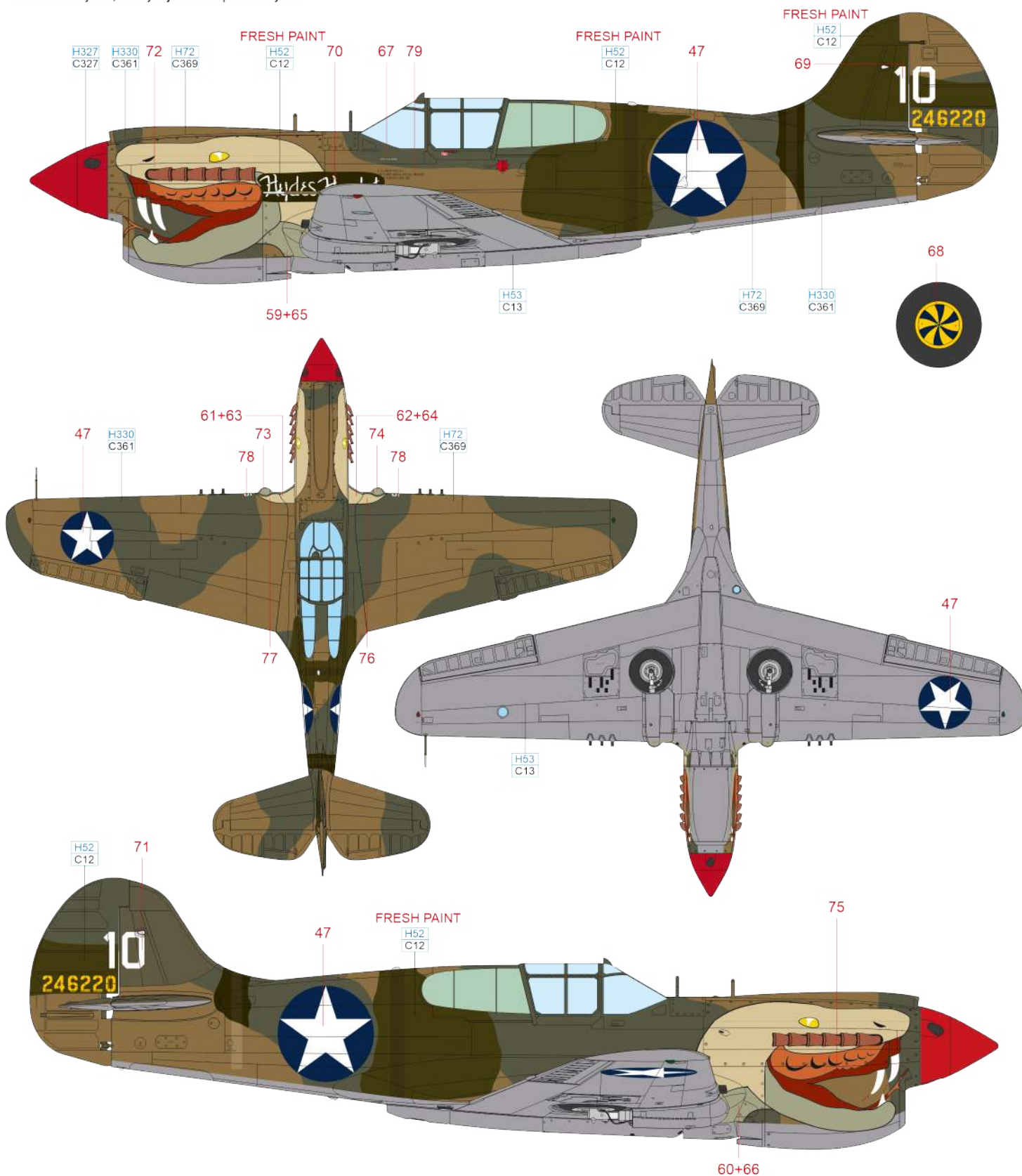


OLIVE DRAB	H52	NEUTRAL GRAY	H53	BLUE	H328	IGN GREEN	H59
	C12		C13		C328		C15

eduard

F 42-46220, Maj. Gordon R. Hyde, 78th FS, 18th FG, Midway, 1943

18th Pursuit Group byla zformována na Havaji v lednu 1927 a v roce 1942 byla přejmenována na 18th Fighter Group. Před druhou světovou válkou se skupina věnovala rutinnímu létání a střeleckému výcviku s několika typy letadel. Když Japonci zaútočili 7. prosince 1941 na Pearl Harbor, utrpěla skupina, která krátce předtím přesedlala na letouny P-40, těžké ztráty. Musela být znovu vybavena a personálně obsazena, než mohla obnovit výcvik a zahájit hlídkové mise. 78th FS byla součástí 18th FG do 16. března 1943. Po tomto datu byla převelena k 15th FG, zatímco se 18th FG přesunula do jižního Pacifiku. V lednu 1943 provedli piloti 78th FS historicky významný dálkový přelet nad oceánem až na Midway, a stejně tak absolvovali i zpáteční lety. Tato trasa trvala více než sedm hodin letu. 78th FS zajišťovala na Midway vzdušnou obranu atolu. Letouny 18th FG byly značeny barevnými pruhy kolem zadní části trupu a také velkými čísly za kabinou (tento letoun nesl původně číslo 358). Obě označení byla přetřena barvou Olive Drab, když byly letouny vyslány do boje. To činí kamufláž tohoto letounu zajímavou, ještě zajímavější je však velká hlava hada (Bushmaster; česky Kořenář němý) namalovaná na přídí letounu. První verze tohoto emblému squadrony se objevila poté, co 78th FS začala na Havaji přebírat Warhawky verze P-40K. Tento konkrétní letoun byl v prosinci 1943 vyslán na Gilbertovy ostrovy na palubě lodi USS Brenton (CVE-23) jako náhrada za zničené P-40N od 45th FS. Tam s ním ale 28. prosince havaroval Lt. Verne B. Snyder, který v jeho kokpitu zahynul.

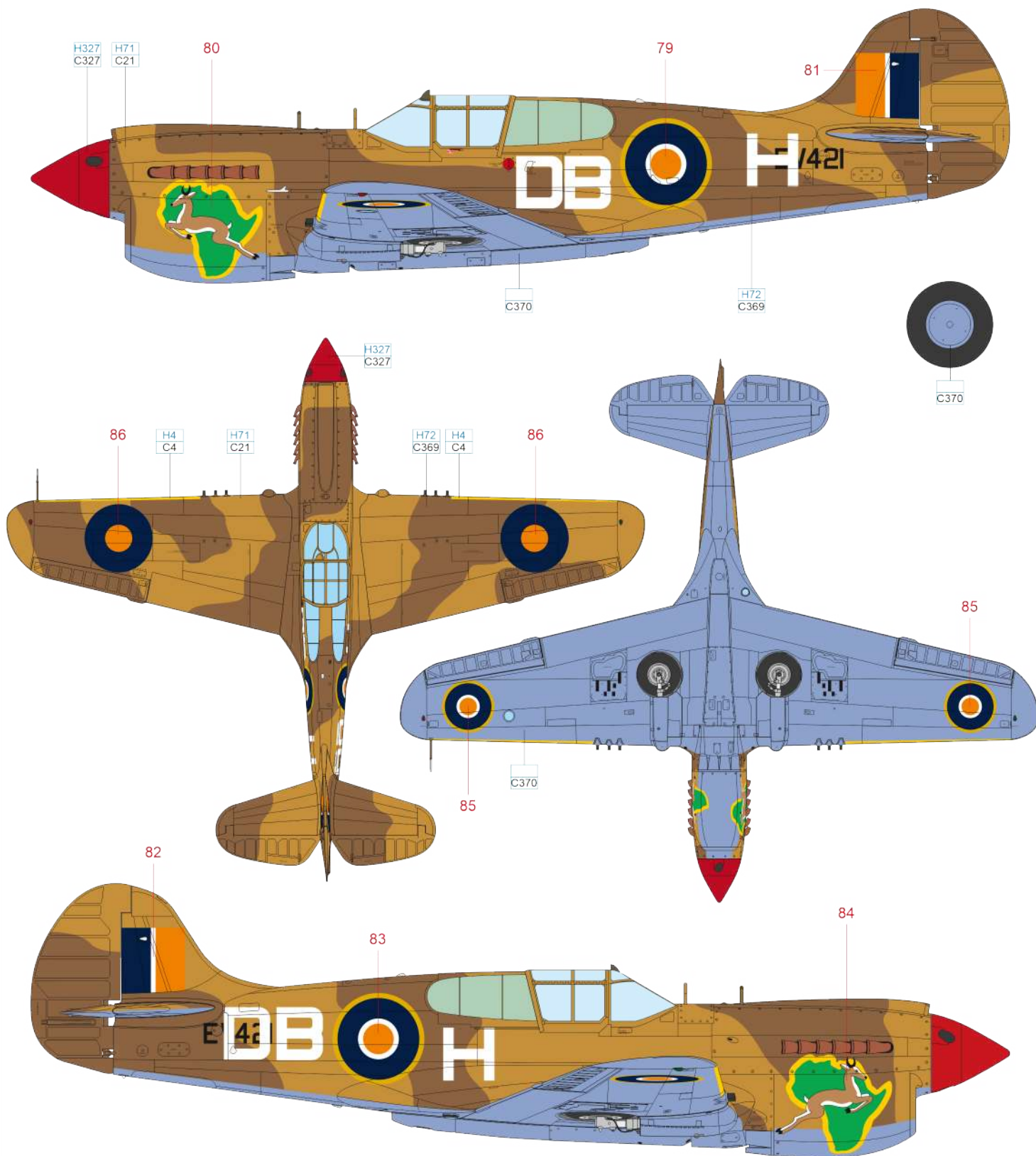


DARK EARTH	H72	DARK GREEN	H330	NEUTRAL GRAY	H53	RED	H327	OLIVE DRAB	H52
	C369		C361		C13		C327		C12

eduard

G EV421, Maj. Daniel B. Hauptfleisch, No. 2 Squadron SAAF, severní Afrika, 1942

No. 2 Squadron Jihoafrického letectva (SAAF) byla ustavena v lednu 1939 a vybavena letouny Hawker Hartbee. Od svého založení se tato jednotka účastnila všech bojových akcí, do nichž se Jihoafrické vzdušné síly zapojily. Flying Cheetahs (Létající gepardi), jak se jednotce říkalo, si vydobyli slávu v bitvách o východní Afriku, poté se vyznamenali v severní Africe jako součást Pouštních vzdušných sil a později v Itálii. Letka byla reorganizována v Keni 1. října 1940 a létala na strojích Hurricane a Gladiator Mk.II. Po přesunu do Egypta obdržela v dubnu 1941 letouny Tomahawk Mk.IIb a od května 1942 pak Kittyhawky. V roce 1943 se přesunula na Sicílii a poté do Itálie, kde byla přezbrojena na Spitfiry, na kterých létala až do konce války. Major Daniel Benjamin „Hoefie“ Hauptfleisch byl velitelem Flying Cheetahs na konci roku 1942 a létal na svém Kittyhawku, který byl ozdoben znakem jednotky – obrysem afrického kontinentu se skákající antilopou. V roce 1943 byl Hauptfleisch převelen k No. 5 Squadron SAAF.



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

eduard

H FR312, F/O Maurice N. Matthias, No. 112 Squadron RAF, Cutella, Itálie, duben 1944

No. 112 Squadron byla jednotkou Královského letectva, která sloužila jak v první, tak ve druhé světové válce. Poté, co byla 16. května 1939 znovu zformována na palubě letadlové lodi HMS Argus, stal se její první destinací Egypt. No. 112 Sqn se stala první jednotkou na straně Spojenců, která na svých letadlech použila motiv žraločí tlamy, což jí vyneslo přezdívku The Shark Squadron (Žraločí squadrona). Stalo se tak poté, co jednotka v červenci 1941 obdržela své první letouny Tomahawk. Tyto letouny měly příd více než vhodnou právě pro ztvárnění žraločí tlamy. Jednotka byla také první na světě, která s tímto typem vstoupila do operační služby. Poté používala jeho nástupce, Kittyhawk různých verzí, a to až do června 1944, kdy začala přezbrojovat na Mustangy Mk.III. Po invazi na Sicílii 10. července 1943 se jednotka přesunula na tento ostrov a v září na italskou pevninu. Poté zůstala v Itálii v Lavarianu jako součást okupačních sil až do svého rozpuštění 30. prosince 1946 v Trevisu. Tento letoun se zúčastnil bojů nad letištěm Rieti 7. dubna 1944, kdy jej pilotoval F/O Maurice Neville Matthias.



MIDDLE STONE	H71	DARK EARTH	H72	AZURE BLUE	C370	RED	H3	YELLOW	H4	SUPER FINE SILVER 2	SM201
	C21		C369				C3		C4		

eduard

POZNÁMKA: popisky s podkladem v barvě Neutral Gray nebo Olive drab (aršík R0024-0BT2) jsou určeny pouze pro marking B!

