

eduard

LIMITED



MIGHTY EIGHTH

66th Fighter Wing

STAVEBNÍ NÁVOD



11174-NAV1

LITTLE FRIENDS

66th Fighter Wing nad Evropou

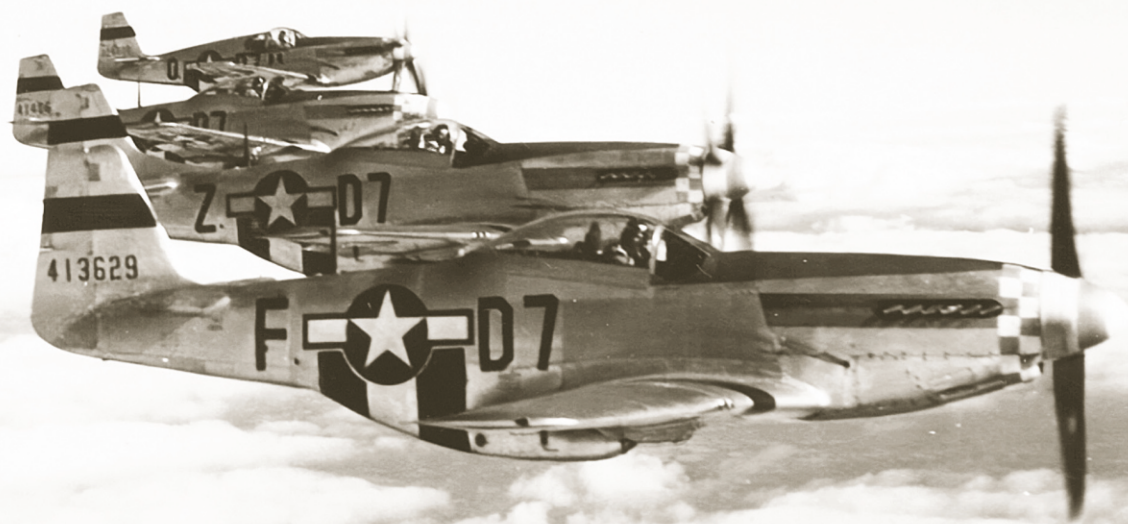


foto: Letecké muzeum bitvy nad Krušnohořem via Russ Abbey

JAN ZDIARSKÝ

Flight Mustangů od 503rd FS, 339th FG

Strategická bombardovací ofenzíva západních Spojenců, jejímž cílem bylo především oslabení německého průmyslu a zásobování, stála na několika pilířích. Britská Royal Air Force začala útočit na Německo již v době Bitvy o Británii (nepočítáme-li několik poměrně zoufalých pokusů sporadicky podnikaných od září 1939). Ještě před nástupem amerického letectva na evropské válčiště se operace Bomber Command RAF přesunuly na noční oblohu a až na výjimky tam zůstaly do konce války. Denní nebe nad Německem a okupovanou Evropou mělo patřit především USAAF. Tedy alespoň pokud se týče dálkových bombardovacích operací.

Dosažení cílů, které si Američané v tomto ohledu vytkli, spočívalo především ve vybudování silného bombardovacího letectva a podpůrných složek, které měly společnými silami zajistit nadvládu na nebi nad kontinentální Evropou. Dalším pilířem byla válečná logistika, která měla do Evropy dopravovat nejen nová letadla a čerstvé osádky, ale také náhradní díly, výstroj, statisíce tun paliva, pum a další munice. Byla to tak komplikovaná a dnes zároveň opomíjená oblast válečného úsilí, že jen její stručný popis by byl nad možnosti tohoto pojednání. Třetím a neméně důležitým pilířem byla stíhací ochrana bombardérů.

V Evropě ležely bombardovací operace amerického letectva na bedrech dvou samostatných leteckých armád – 8th Air Force, se základnami ve Velké Británii a 15th Air Force, operující nejprve ze severní Afriky a poté z jihu Itálie.

8th Air Force

Hlavní silou amerického letectva na evropském válčišti (ETO) byla bezesporu 8th AF, přezdívaná „Mighty Eight“. Jako letecká armáda spadající pod letectvo Armády Spojených Států (Army Air Force) byla ustavena v lednu 1942, jako VIII. Bomber Command. Pod hlavičkou VIII. Bomber Command (což byla ostatně později pevná součást ve struktuře 8th AF) podnikla první operaci v ETO 4. července 1942, a to s letouny A-20 Havoc, vypůjčenými od RAF. Ve stejném období se na základy narychlo budované po východní Anglii začaly přesouvat regulérní jednotky VIII. Bomber Command, vyzbrojené letouny B-17E. První samostatnou operací byla mise na Rouen–Sotteville ve Francii dne 17. srpna 1942.

V únoru 1944 bylo velitelství VIII. Bomber Command transformováno na 8th Air Force a do ní byly v rámci „nového“ VIII. Bomber Command zařazeny stávající bombardovací skupiny. Zároveň bylo vytvořeno velitelství VIII. Fighter Command, které mělo pod svá křídla pojmout stíhací jednotky, určené prioritně pro ochranu bombardérů.

Do své vrcholné kondice se 8th AF dostala v létě 1944. Ke konci srpna toho roku sestávala ze tří bombardovacích divízi (Bomb Division, později Air Division) se 40 bombardovacími skupinami (Bombardment Group, zjednodušeně Bomb Group), začleněnými do 14 wingů (Bombardment Wing) a samostatného stíhacího velitelství, disponujícího třemi stíhacími wingy (Fighter Wing) se 16 stíhacími skupinami (Fighter Group), každá po třech perutích (Fighter Squadron). Kromě nich působilo v sestavě 8th AF několik průzkumných jednotek a jednotek pro speciální operace, výcvik a další podporu. To vše byla síla, která dokázala v jeden den vyslat nad Německo na 1200 čtyřmotorových bombardérů a okolo 500 doprovodných stíhačů. Od léta 1944 se takovému náporu dokázala německá Luftwaffe jen zřídka účinně postavit. V roce 1945 byly s jednou výjimkou všechny stíhací skupiny 8th AF vyzbrojeny letouny P-51D, popř. P-51K.

Není bez zajímavosti, že poslední bojovou operací 8th AF byla mise na Plzeň v Československu dne 25. dubna 1945. O několik dní později se bombardéry 8th AF účastnily operace Mana s cílem zásobovat potravinami obyvatelstvo Nizozemí, strádající na pokraji hladomoru poté, co jej německá vojska odřízla od zásobování potravinami.

15th Air Force

Druhou strategickou leteckou armádou USA v Evropě byla 15th Air Force, zformovaná v listopadu 1943 v severní Africe z částí 12th AF a 9th AF. Teprve v prosinci 1943 dostaly nově vzniklé jednotky 15th AF čtyřmotorové bombardéry a mohla tak být započata úspěšná série bombardovacích misí, byť první větší nálet čtyřmotoráků 15th AF na západní pobřeží Itálie dne 22. ledna 1944 měl spíše charakter taktické podpory. Velké mise měly přijít především po přesunutí jednotek 15th AF na půdu Itálie (leden–březen 1944), kdy mohly jejich bombardéry dosáhnout hlouběji do okupovaného kontinentu i samotného Německa. Na konci války disponovala 15th AF čtyřmi bombardovacími wingy s letouny B-24 Liberator a jedním wingem s letouny B-17 Flying Fortress. Stíhací podporu jim dělaly dva stíhací wingy s letouny P-38, P-47 a později P-51. Poslední mise 15th AF se uskutečnila 1. května 1945, cílem byl rakouský Salzburg.

66th Fighter Wing

Jak bylo zmíněno, v srpnu 1944 disponovala 8th AF šestnácti stíhacími skupinami. Ty byly začleněny do tří stíhacích wingů (Fighter Wing), jmenovitě 65th FW, 66th FW a 67th FW. Příslušnost konkrétních stíhacích skupin k danému wingu byla víceméně stabilní. Zároveň tyto Wingy obvykle zajišťovaly doprovod bombardérům konkrétních divizí od 8th AF (65th FW Liberatorům od 2nd BD, 66th FW doprovázela B-17 od 3rd BD a 67th FW pak B-17 od 1st BD). Základem 66th FW bylo pět stíhacích skupin.

55th FG

Nuthampstead: září 1943 – duben 1944

Wormingford: duben 1944 – květen 1945

Prvního půl roku své operační činnosti (9/43 až 4/44) byla jednotka umístěna na základně Nuthampstead severně od Londýna, kterou musela později opustit a přestěhovat se na základnu Wormingford, aby uvolnila místo nově příchozí 398th BG. Až do léta 1944 létala 55th FG s P-38 Lightning, které byly poté nahrazeny P-51D Mustang. Řada pilotů této jednotky tak bojově létala na obou typech. Identifikačním označením aplikovaným až na P-51 byl zprvu černý pruh na přední části motorových krytů a černý vrtulový kužel. Ten byl brzy nahrazen žluto-zelenou šachovnicí a pruhy stejných barev na vrtulovém kuželu. Markantem jednotky bylo také barevné odlišení trupů Mustangů jednotlivých perutí, které bylo zejména v pozdějších měsících války opouštěno. Zatímco 38th FS měla vodorovné i svislé ocasní plochy (včetně stabilizátorů) nastříkány olivově zelenou barvou, 338th FS měla povětšinou stroje bez jakéhokoliv zbarvení ocasních ploch. Nejpůsobivější zbarvení této jednotky mívaly Mustangy 343rd FS, jejichž olivový pruh proti oslnění byl protažen obloukem až na boky trupu s tím, že celý

trup za kokpitem byl nastříkán stejnou olivově zelenou barvou. Nešlo o zbytky zbarvení OD/NG (Olive Drab / Neutral Grey), protože vzhledem ke skutečnosti, že 55th FG byla přezbrojována na Mustangy později, jejich stroje byly dodávány v pozdější barevné konfiguraci, tedy barvě kovu a hliníkového nástříku. Oblouk zelené barvy na trupech Mustangů 343rd FS byl často lemován tmavou červenou či žlutou barvou. Výjimečně se toto zbarvení objevovalo také u strojů 338th FS, naopak 343rd FS měla koncem války své stroje často v základním kovovém zbarvení, pouze se šachovnicí na přídích. Také 38th FS opouštěla v roce 1945 od plného zbarvení ocasních ploch. Místo toho byly aplikovány rozlišovací barvy směrovek – 38th FS je měla červené, 338th FS světle zelené a 343rd FS žluté.

339th FG

Fowlmere: duben 1944 – květen 1945

339th FG patřila v rámci 8th AF mezi novější jednotky a proto do Anglie dorazila již s letouny P-51. Její základnou se po celou dobu operačního nasazení v Evropě, tedy od dubna 1944, stalo Fowlmere nedaleko Duxfordu. Zprvu používané P-51B a C byly během léta 1944 nahrazovány modernějšími P-51D a K, některé starší B a C ovšem zůstávaly ve službě ještě poměrně dlouho, až do podzimu 1944. Identifikačním označením jednotky byla červeno-bílá šachovnice na přední části motorového krytu a stejnými barvami nastříkaný vrtulový kužel. Později byly aplikovány rozlišovací barvy perutí na směrové kormidlo – 503rd FS dostala červenou, 504th FS zelenou a 505th FS žlutou.

357th FG

Raydon: listopad 1943 – leden 1944

Leiston: leden 1944 – květen 1948

„Yoxford Boys“, jak byla 357th FG přezdívána, se do Anglie přesunuli v listopadu 1943. Jednotka krátce pobyla na základně Raydon (od listopadu 1943 do ledna 1944), načež byla přesunuta do Leistonu (nedaleko města Yoxfordu). Zbarvení letounů 357th FG patří k tomu nejpůsobivějšímu, co se v rámci 8th AF objevovalo. Mnoho jejích raných P-51B a C bylo ještě opatřeno zbarvením OD/NG a to v kombinaci se žluto-červenou šachovnicí a v určitém období navíc s invazními pruhy Mustangům této jednotky opravdu slušelo. Ovšem i letouny v kovovém zbarvení vyznívají ve spojení s markingem jednotky neobyčejně pestře. Ač nelze pestrost markingů upřít ani ostatním jednotkám v rámci 66th FW, samotná 357th FG byla zřejmě nejpestřejší. V pozdějším období také u této jednotky přibýlo identifikační označení jednotlivých perutí barevným nástříkem směrovek – 363rd FS červeně, 364th FS žlutě a směrovky 362nd FS zůstávaly často bez zbarvení, pokud nebyl celý trup nastříkán olivovou barvou. 357th FG byla se svými 609 uznanými vzdušnými vítězstvími a 109 letouny zničenými na zemi nejúspěšnější jednotkou s P-51

Ani sevřené formace nedokázaly účinně ochránit bombardéry USAAF před útoky stíhačů Luftwaffe. Teprve nasazení P-51 změnilo situaci ve prospěch Spojenců.

foto: 487th BG



Mustang Lt. Jonese z 38th FS, 55th FG krátce po návratu z bojové operace.



foto: Muzeum letecké bitvy and Krušnohořim, via David Jewell

a druhou neúspěšnější jednotkou v rámci USAAF. Nelze se tedy divit, že více než polovina stíhacích es, která si svou gloriolu získala u 66th FW, pocházela právě z 357th FG.

353rd FG

Goxhill: červen 1943 – srpen 1943

Metfield: srpen 1943 – duben 1944

Raydon: duben 1944 – květen 1945

Více než rok jednotka operovala s letouny P-47, na P-51D byla přezbrojena až v říjnu 1944. Od června do srpna 1943 působila ze základny Goxhill, poté byla do dubna 1944 dislokována na základně Metfield a nakonec vzletali její piloti ze základny Raydon. Markingem skupiny byla žluto-černá šachovnice na přídích. Někdy sestávala pouze ze tří řad, jindy byla aplikována na více než polovinu příděl letounu, a to i přes pruh proti oslnění. U P-47 byly šachovnice původně diagonálně pootočený, později byly střikány souběžně s vodorovnou osou letounu. Stejně byly aplikovány i na P-51. Také u této jednotky se později objevil barevný marking jednotlivých perutí: 350th FS žlutá, 351st FS obvykle bez zbarvení, 352nd FS černá. Barevné řešení směrovek Mustangů 353rd FG nebylo konzistentní a zmíněné barvy se objevovaly i u letounů jiných squadron. Nelze je proto považovat směrodatně za identifikaci squadron v rámci FG.

78th FG

Goxhill: prosinec 1942 – duben 1943

Duxford: duben 1943 – květen 1945

Jedna z nejstarších stíhacích jednotek 8th AF prožila svůj křest bojem ve službách 12th AF v Africe. V tu dobu používala letouny P-38 Lightning. Do Anglie se vrátila značně oslabená. Nejprve působila od prosince 1942 ze základny Goxhill,

v dubnu se přesunula do Duxfordu a přesedlala na P-47. Svou slávu si vydobyla právě na Thunderboltech. Na P-51 přezbrojila až v prosinci 1944. Markingem jednotky byla výrazná černobílá šachovnice přes téměř celou příď jejich P-51 (dříve byla malována na motorový kryt P-47). Jednotlivé perutě byly později rozlišeny barvou směrovky: 82nd FS červená, 83rd FS bílá, 84th FS černá.

3rd Scouting Force

Wormingford: February 1945 – May 1945

Speciální jednotka, vybudovaná s podporou 55th FG, sídlila od února 1945 společně s touto stíhací skupinou na základně ve Wormingfordu. Byť byla samostatná, operačně spadala pod 66th FW a bývala určována k podpoře 3rd BD. Administrativně však spadala pod 493rd BG. Jejím úkolem byla těsná součinnost s bombardovacími svazy při průzkumu počasí během trasy k cíli a zejména nad cílem. Piloty Mustangů 3rd SF byli zpočátku vyčlenění piloti 55th FG, později jejich roli přebírali především dobrovolníci – zkušení bývalí piloti těžkých bombardérů, kteří dokončili svou operační túru předepsaným počtem misí. Ti nejlépe věděli, jaké informace v kterém okamžiku jejich kolegové letící po trase za nimi potřebují. Kromě Mustangů jednotka používala rovněž P-47 a B-17F. Identifikačním zbarvením jejich P-51 byl červený lem na náběžné hraně kýlovky. Různé šachovnice na přídích souvisely s tím, ze které FG byl daný letoun vyčleněn. Prioritně to byly stroje od 55th FG.

Velmi krátce se u 66th FW objevily také jiné skupiny, které byly po většinu své činnosti zařazeny do sestavy jiných wingů – 4th FG (1945), 56th FG (1945), 359th FG (1943), 361st FG (1943-44, 1945) a 479th FG (1945), popřípadě do 9th AF (358th FG). Jejich dočasné působení u 66th FW však bylo okrajové a zmiňujeme se o nich jen proto, že jsou některými zdroji chybně uváděny jako pevná součást 66th FW.

Fotografie z raného období doprovodu bombardérů 8th AF zachycuje P-38 Lightning of 338th FS, 55th FG.



foto: Muzeum letecké bitvy and Krušnohořim, via David Jewell

Přesto stojí jedna z nich za zastavení – 361st FG. Tato jednotka byla tak trochu holkou pro všechno a byly s ní „ucpávány díry“ tam, kde to bylo potřeba. Postupně si prošla službou u všech tří FW a na přelomu let 1944/45 byla dokonce dočasně zařazena jako podpora pozemních vojsk u 9th Air Force.

V plánech na reorganizaci 8th AF z března 1944 bylo pro 66th FW počítáno také s variantou zařazení 352nd FG, která však nakonec zůstala po celou dobu součástí 67th FW a také s 50th FG. Ta však po příchodu do ETO našla své uplatnění u 9th AF. Zároveň 353rd FG měla být zařazena do 67th FW. Tentýž dokument zároveň přiřazuje jednotlivé Fighter Wing dopůsobnosti patřičných bombardovacích divízi, a to jinak, než byla pozdější realita. 66th FW měl být podporou 2nd BD, 67th FW pak 1st BD a 65 FW měla na mise doprovázet 3rd BD.

BIG BROTHERS a LITTLE FRIENDS

Již od prvních operací bombardovacího letectva USA v Evropě v roce 1942 bylo zřejmé, že vyvíjená taktika skupinové obrany bombardérů USAAF silně zaostává za možnostmi německé Luftwaffe. Formace bombardérů, vydané napospas smečkám německých jedno i dvoumotorových stíhačů, zaznamenávaly velké ztráty. A to až takové, že bylo uvažováno o zastavení tohoto způsobu operací. Příkladem mohou být nálety 8th Air Force z léta 1942 a zejména pak v průběhu jara až podzimu 1943. Bylo zřejmé, že bez kvalitní stíhací ochrany bombardérů jsou tyto operace odsouzeny k nezdaru. Obecně známým problémem byl fakt, že ani RAF, ani USAAF nedisponovaly takovými stíhacími letouny, které by dokázaly své „velké bratry“ doprovázet až nad Německo. Letouny P-47 Thunderbolt, vybavené přídatnými nádržemi, dokázaly v srpnu 1943 doprovázet bombardéry do vzdálenosti cca 700 km, což odpovídá zhruba oblasti Frankfurtu nad Mohanem, Hannoveru či Kasselu. To ovšem za předpokladu, že se nedostaly do boje s německými stíhači. Jakákoliv výrazná změna letového režimu, natož nutnost předčasného odhození přídatných nádrží samozřejmě jejich dolet výrazně zkracovala. Letouny P-38 dosahovaly většího doletu, v prosinci 1943 se dokázaly dotknout oblasti Big B, tedy samotného Berlína (cca 960 km). Jejich bojové kvality však v tu dobu již výrazně zaostávaly za novějšími verzemi hlavních stíhacích typů Luftwaffe jako Bf 109 G-6 a Fw 190 A-5, případně novějších. Teprve P-51 verze B a C, které se v Evropě objevily na přelomu let 1943 a 1944, dokázaly bombardéry doprovázet hlouběji nad samotnou Říši a střed Evropy. Výrazně dokonalejší ochranu bombardérů přinesly letouny P-51D, zařazované do služby v průběhu léta 1944. Ty dokázaly nejen doprovodit bombardéry nad převážnou většinu jejich cílů na kontinentu, ale v několika případech speciálních operací typu Frantic chránily své „velké bratry“ startující z mateřských základen ve Velké Británii až do oblasti Poltavy a Mirgorodu na Ukrajině (cca 2400 km).

Tak, jak slábla schopnost Luftwaffe reagovat na americké nálety, přesouvala se role doprovodných stíhačů částečně k pozemním útokům. Američtí letci ničili



foto: Public Domain

P-51D 44-64051 od 362nd FS, 357th FG na základně v Leistonu.

lokomotivy, trafostanice, německá letadla na zemi, říční čluny a další dopravní prostředky. V podstatě muselo být před lačností lovců na pozoru vše, co se mohlo i jen vzdáleně jevit jako cíl vojenského významu.

Chránit bombardéry před letouny Luftwaffe ale i tak zůstávalo prioritním úkolem, jakkoli leckdy už ani nebylo před kým. Avšak zdání, že německé letectvo již bylo zcela poraženo, mohlo být velmi klamné. Především v posledních válečných měsících se mezi protivníky začaly stále častěji objevovat proudové Me 262, které byly v klasickém boji i pro piloty Mustangů obtížným soupeřem. Ke smůle německé představy o vedení války však přišly příliš pozdě. „Jets“ se staly prestižní loveckou trofejí nemála stíhačů USAAF. A to nemluvíme o protiletadlovém dělostřelectvu, které bývalo hlavním protivníkem „straferů“, tedy stíhačů útočících na pozemní cíle.

Patrně zůstane věčným tématem sporů historiků, která zbraň, vozidlo či letoun především zajistily Spojencům možnost ukončit válku v Evropě „již“ na jaře 1945 a který prvek tak zajistil pro vítězství nutnou vzdušnou nadvládu. Mezi hlavními favority debat budou pochopitelně letouny participující na strategickém bombardování německého válečného průmyslu a dopravy. A i mezi zastánci této teorie se budou objevovat rozdíly v názoru, zda to byly čtyřmotorové B-17 a B-24, nebo jejich „Little Friends“. I kdyby tou konečnou odpovědí měly být ony čtyřmotoráky, je zcela jisté, že bez svých „malých brášek“, mezi nimi především P-51D, by svou práci dokončit nedokázaly.

photo: public domain



P-51D 44-15469 od 78th FG „Bucephalus“. Na tomto letounu dosáhl Lt. William E Hydorn dne 9. 2. 1945 vzdušného vítězství nad Me 262.

ATTENTION



UPOZORNĚNÍ



ACHTUNG



ATTENTION



注意



Carefully read instruction sheet before assembling. When you use glue or paint, do not use near open flame and use in well ventilated room. Keep out of reach of small children. Children must not be allowed to suck any part, or pull vinyl bag over the head.



Před 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. SYMBOLS * INSTRUKTION SINNBILDEN * SYMBOLES * 記号の説明

OPTIONAL
VOLBABEND
OHNOUTSAND
BROUSITOPEN HOLE
VYVRTAT OTVORSYMETRICAL ASSEMBLY
SYMETRICKÁ MONTÁŽREMOVE
ODŘÍZNOUTREVERSE SIDE
OTOČITAPPLY EDUARD MASK
AND PAINT
POUŽIT EDUARD MASK
NABARVITPLEASE CHECK THE LATEST VERSION OF THE INSTRUCTIONS ON www.eduard.com

PARTS



DÍLY



TEILE

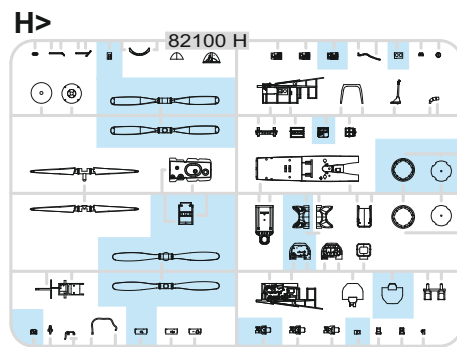
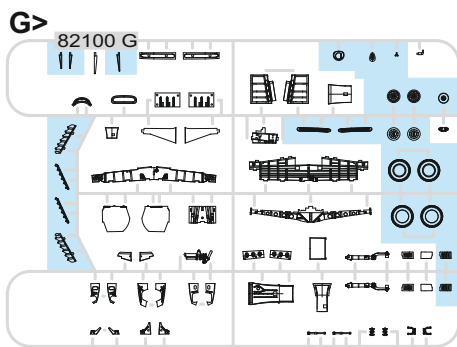
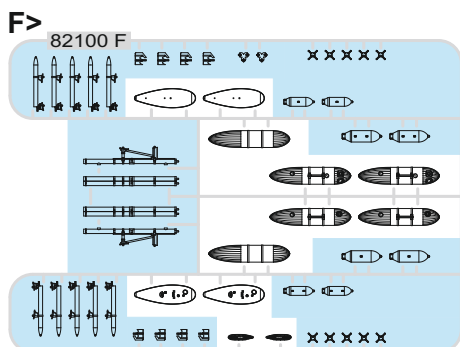
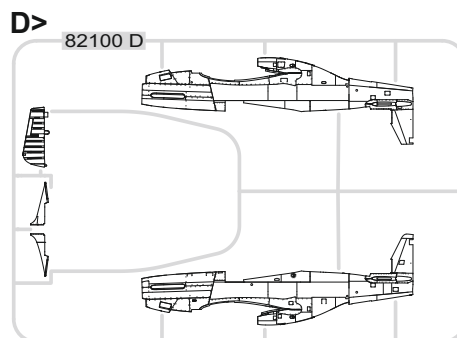
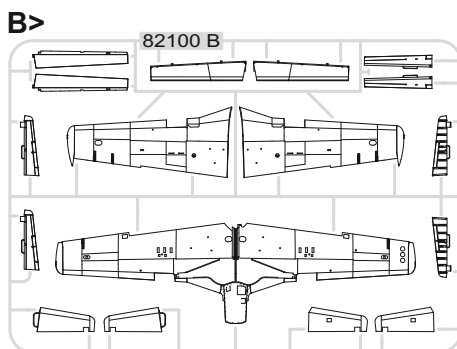
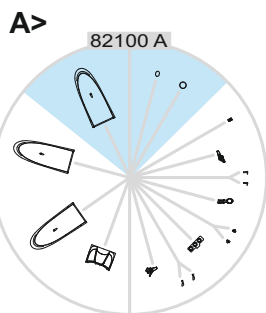


PIÈCES

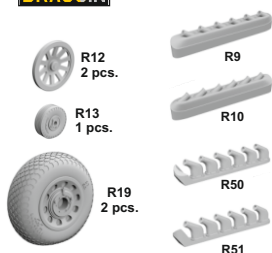


部品

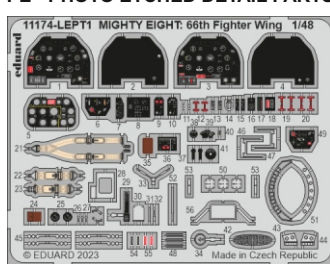
PLASTIC PARTS



RP - RESIN PARTS



PE - PHOTO ETCHED DETAIL PARTS



eduard MASK



-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



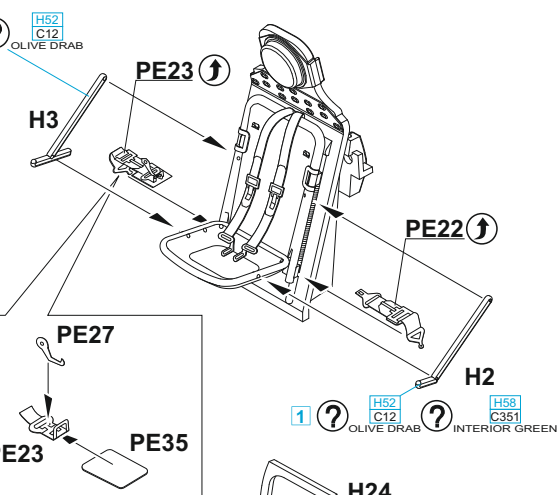
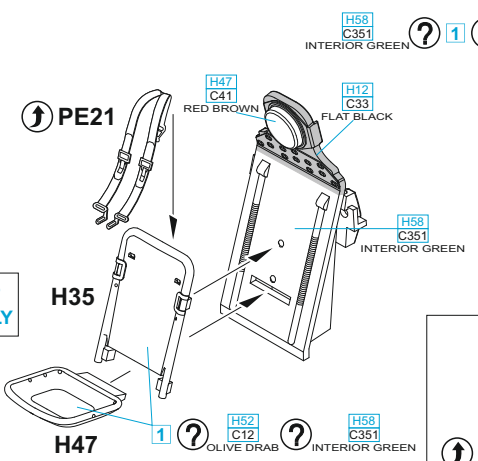
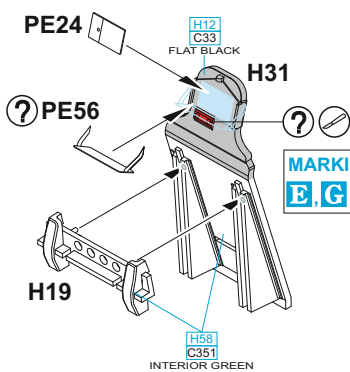
色

GSI Creos (GUNZE)		
AQUEOUS	Mr.COLOR	
H1	C1	WHITE
H6	C6	GREEN
H8	C8	SILVER
H11	C62	FLAT WHITE
H12	C33	FLAT BLACK
H27	C44	TAN
H37	C43	WOOD BROWN
H47	C41	RED BROWN
H52	C12	OLIVE DRAB
H53	C13	NEUTRAL GRAY
H58	C351	INTERIOR GREEN
H77	C137	TIRE BLACK
H90	C47	CLEAR RED

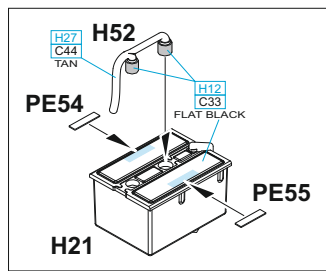
GSI Creos (GUNZE)		
AQUEOUS	Mr.COLOR	
H91	C48	CLEAR YELLOW
H94	C138	CLEAR GREEN
H327	C327	RED
H329	C329	YELLOW
H330	C361	DARK GREEN
H335	C363	MEDIUM SEAGRAY
	C352	YELLOW CHROMATE
Mr.METAL COLOR		
	MC214	DARK IRON
Mr.COLOR SUPER METALLIC		
	SM201	SUPER FINE SILVER
	SM203	SUPER IRON

A 1 = 90% + 10%
 H58 C351 INTERIOR GREEN H12 C33 FLAT BLACK

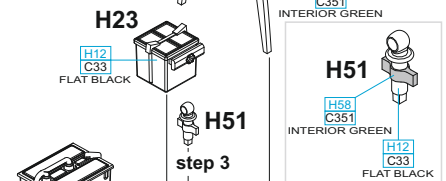
PE56 - MARKINGS E, G ONLY



MARKINGS E, G ONLY



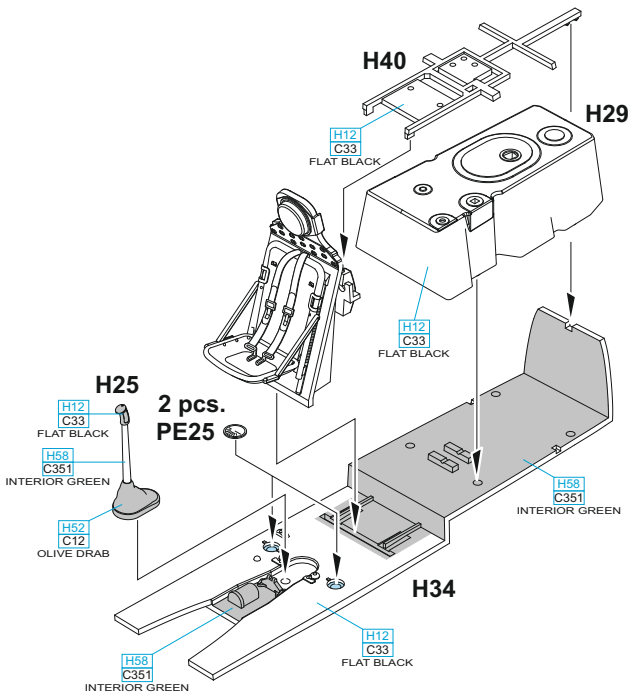
step 4



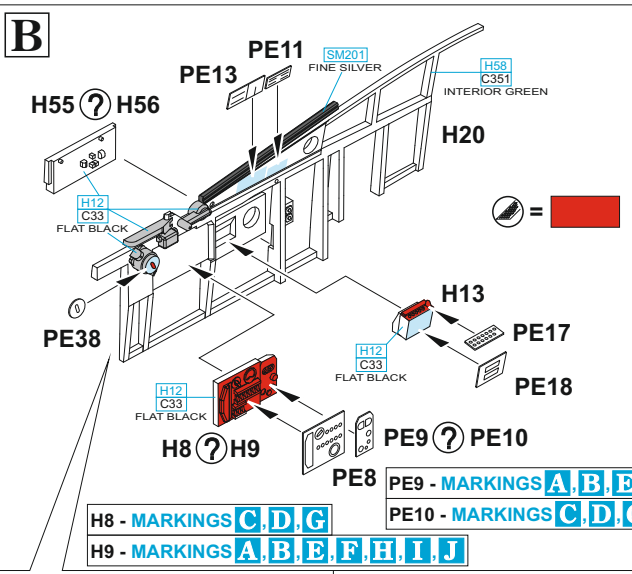
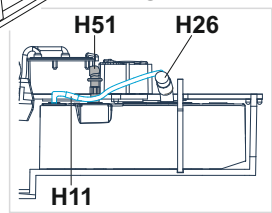
step 3

step 2

step 1

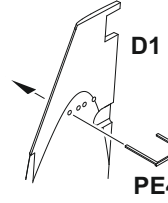


SIDE VIEW

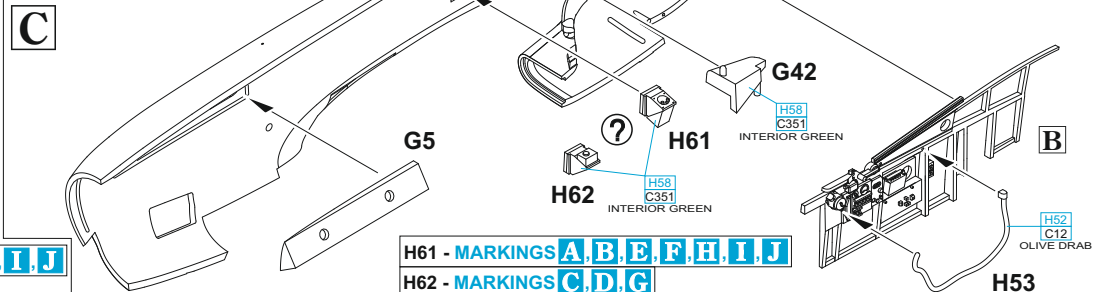
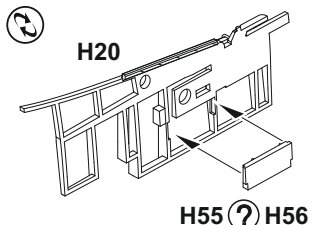


MARKING D ONLY

MARKING D ONLY

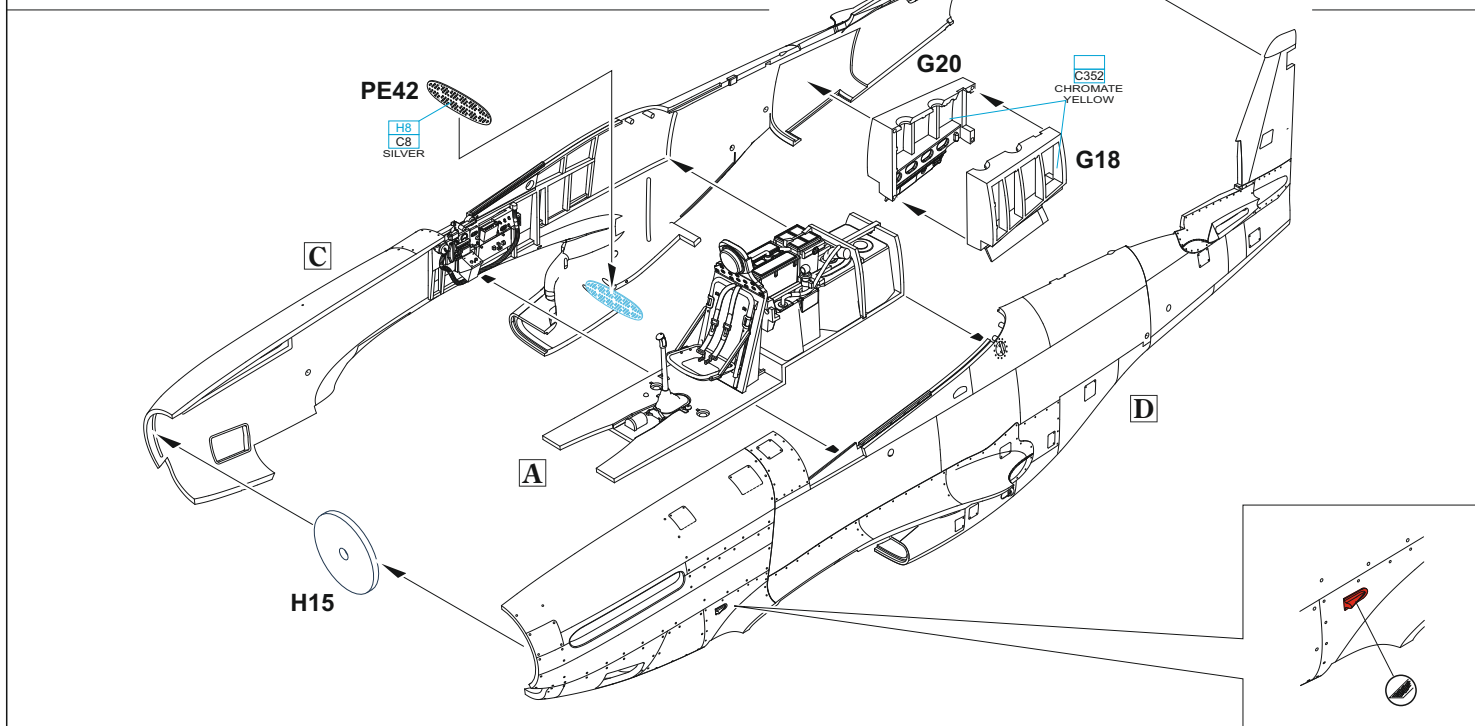
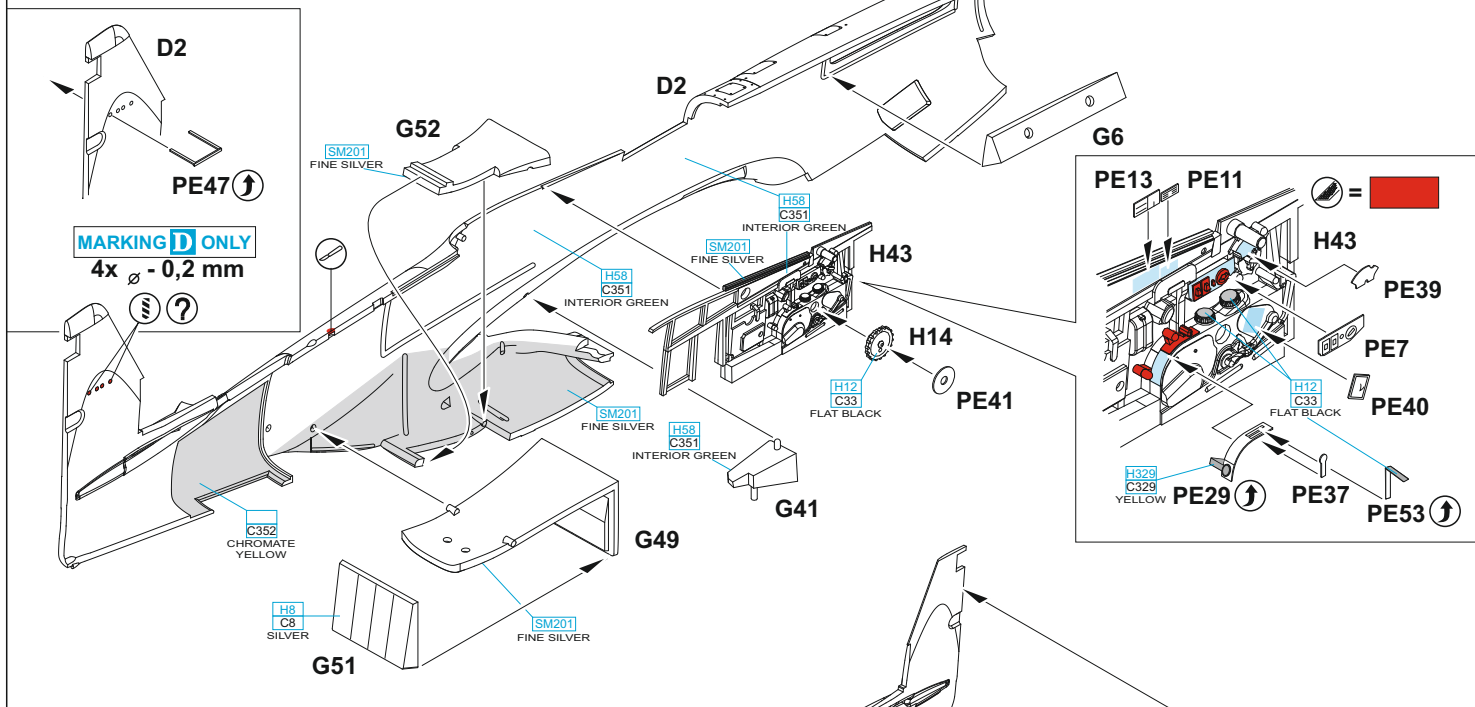


4x ø - 0,2 mm

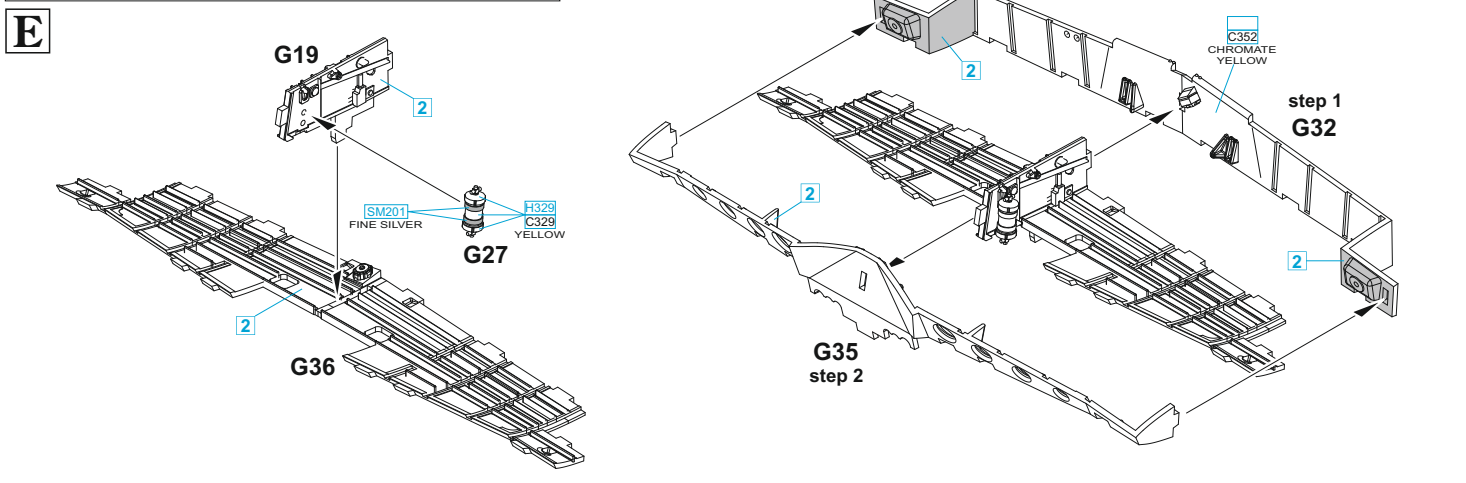


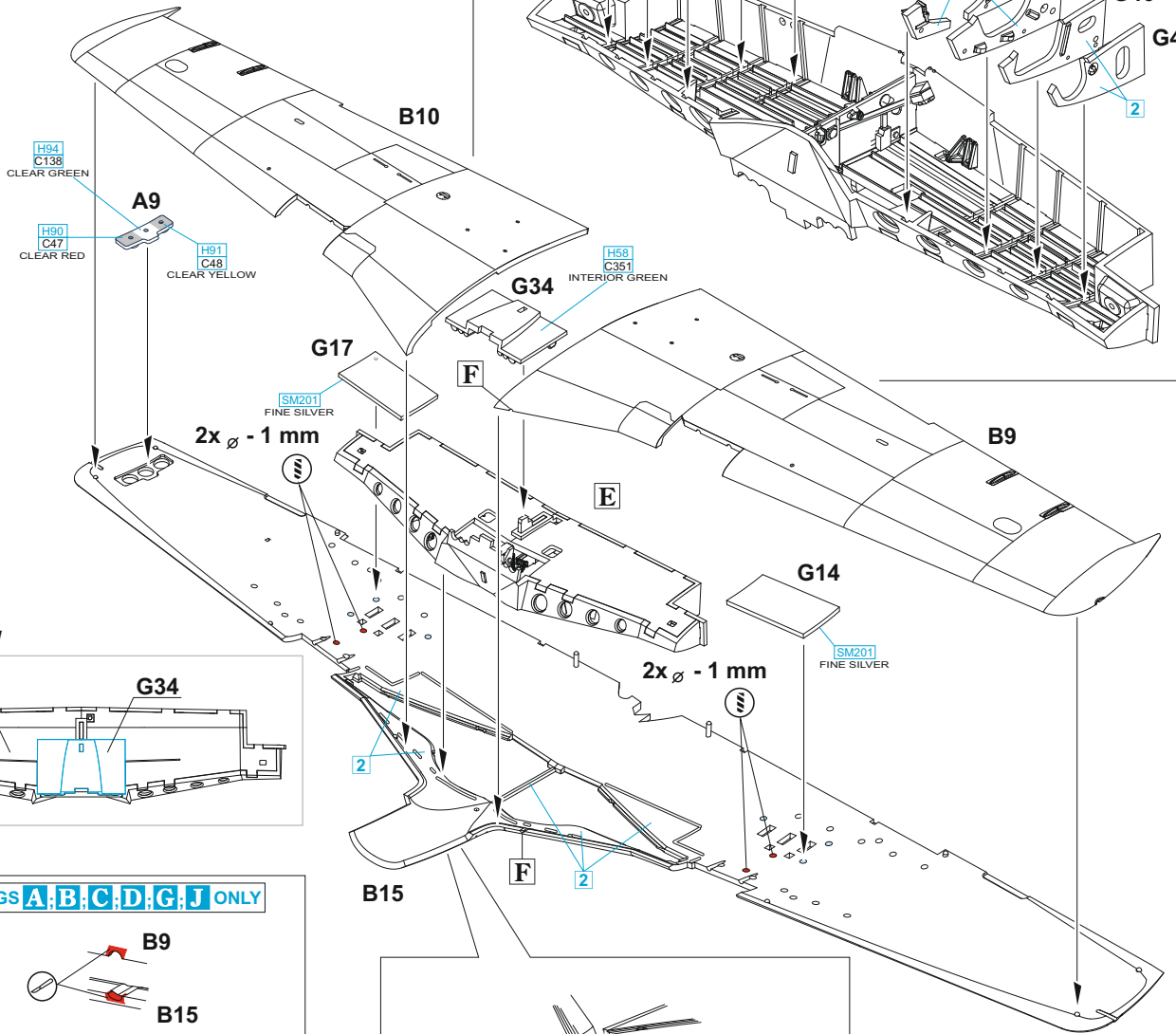
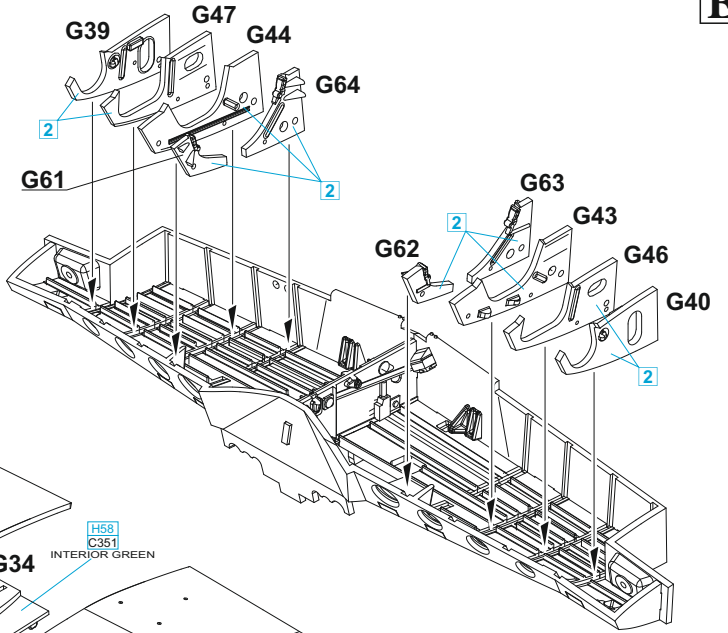
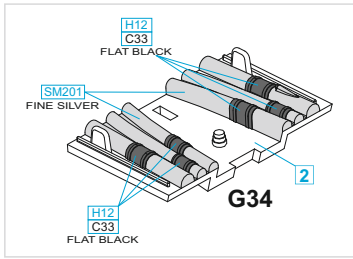
H55 - MARKINGS A, B, E, F, H, I, J
 H56 - MARKINGS C, D, G

H61 - MARKINGS A, B, E, F, H, I, J
 H62 - MARKINGS C, D, G

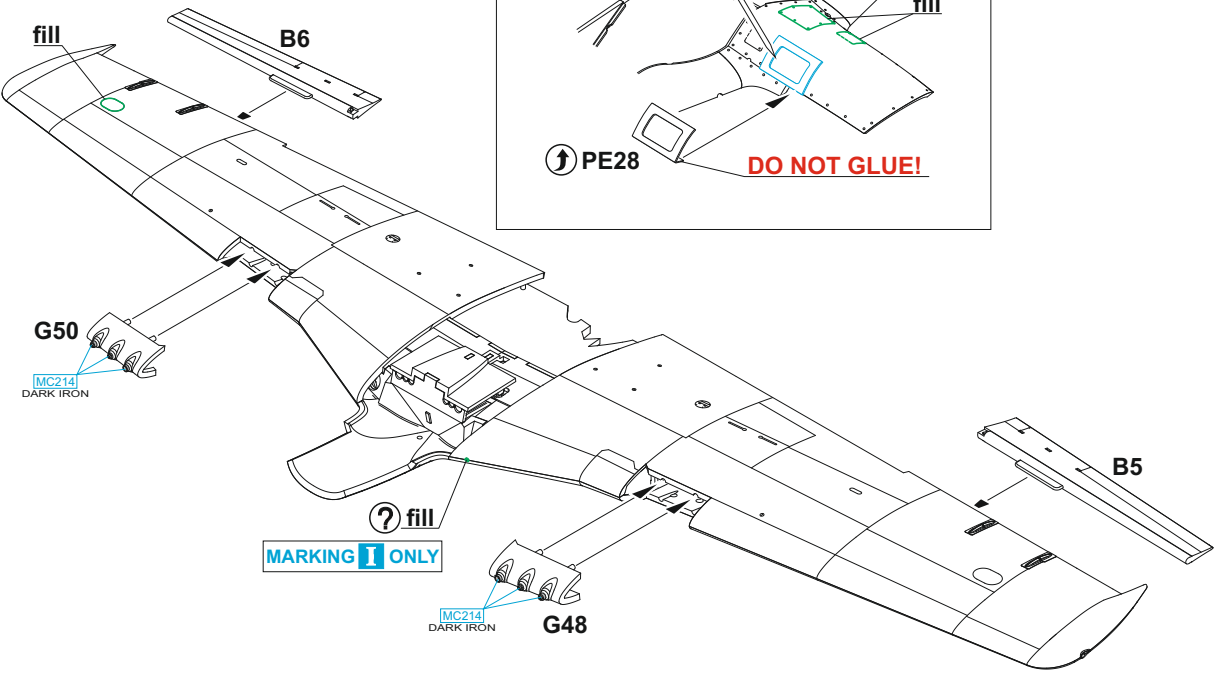
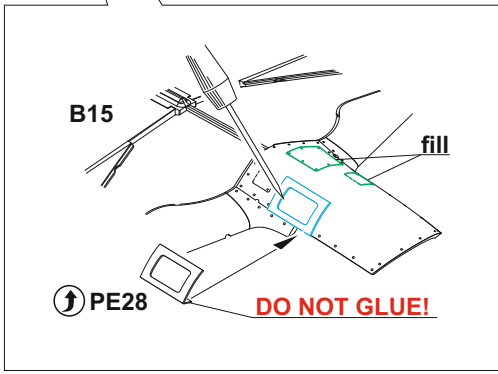
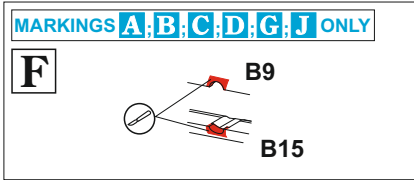
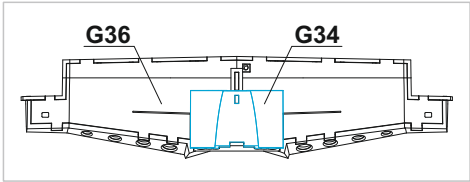
D

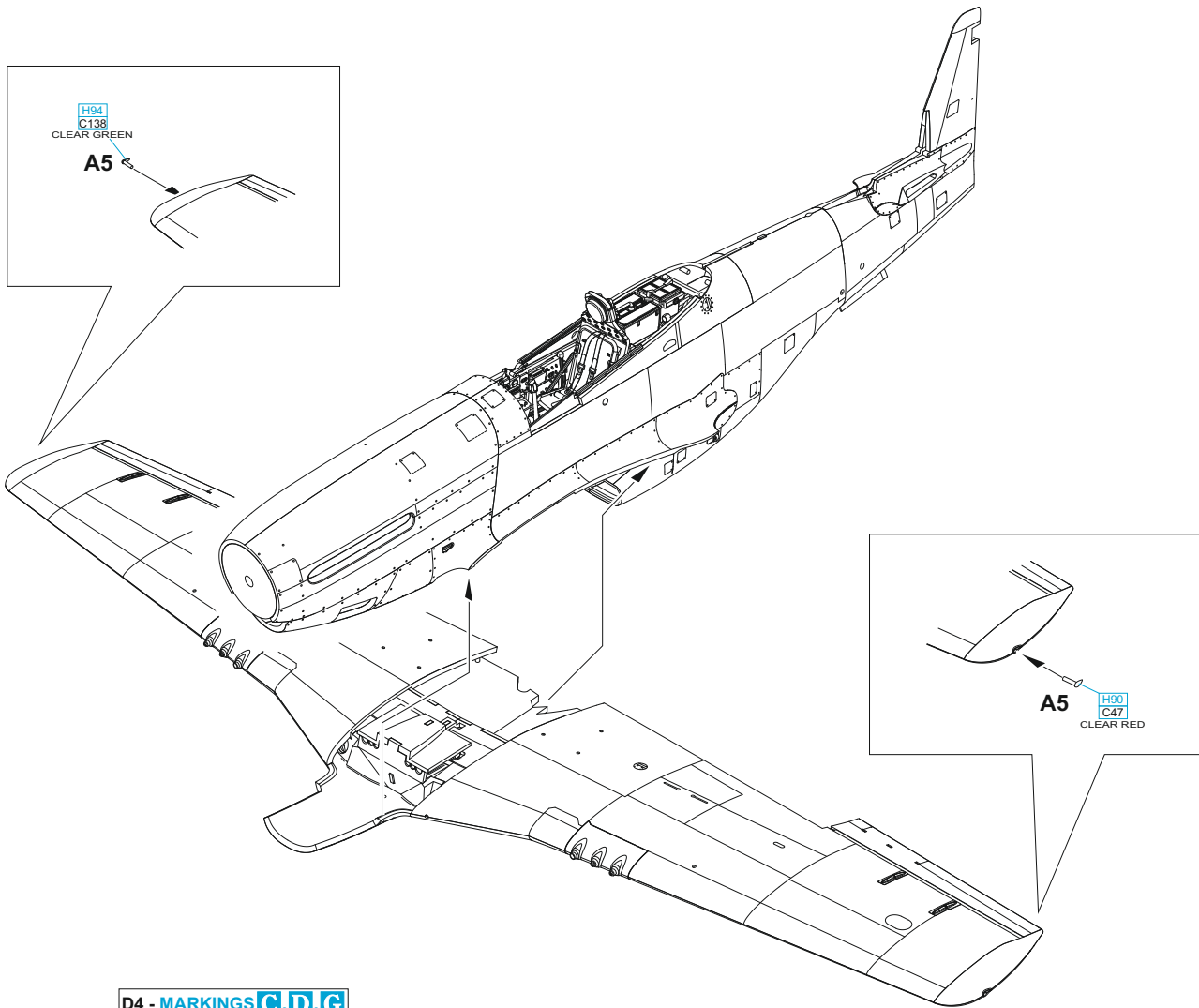
2 = SM201 - MARKINGS **E; F; H; I**
FINE SILVER
C352 - MARKINGS **A; B; C; D; G; J**
CHROMATE YELLOW



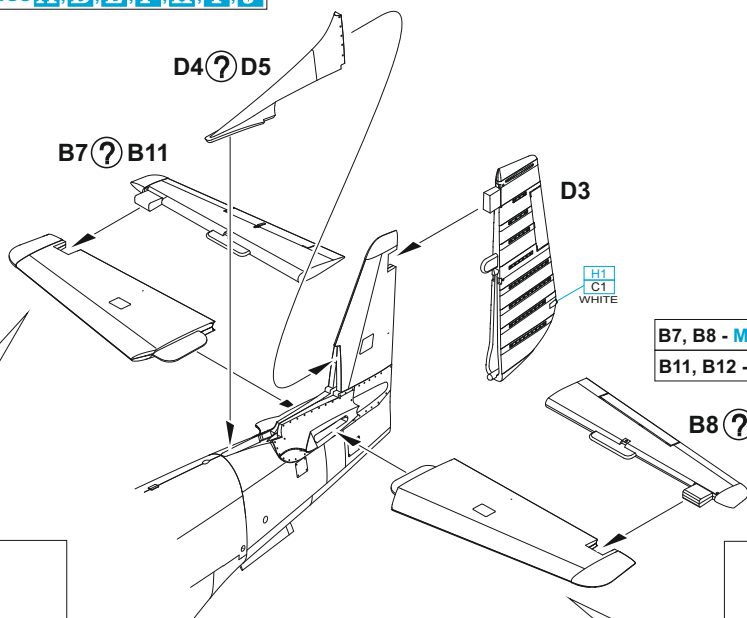


UPPER VIEW

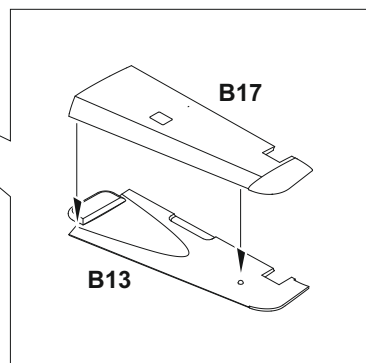
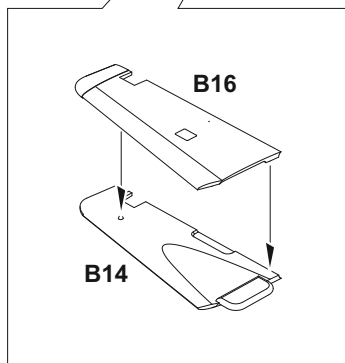




D4 - MARKINGS **C, D, G**
 D5 - MARKINGS **A, B, E, F, H, I, J**

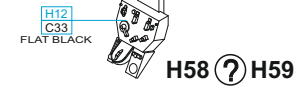
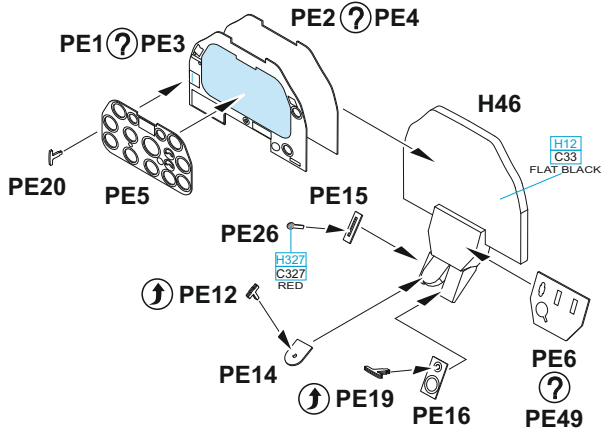


B7, B8 - MARKINGS **A, C, D, E, G**
 B11, B12 - MARKINGS **B, F, H, I, J**



PE1, PE2, PE6 - MARKINGS **A, B, E, F, H, I, J**

PE3, PE4, PE49 - MARKINGS **C, D, G**



H58 - MARKINGS **A, B, E, F, H, I, J**

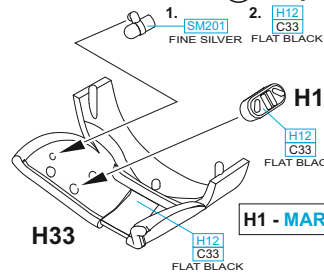
H59 - MARKINGS **C, D, G**

OPTIONAL:

decals K2, K6, K8, K9, K10 - MARKINGS **A, B, E, F, H, I, J**

decals K1, K7, K8, K9, K10 - MARKINGS **C, D, G**

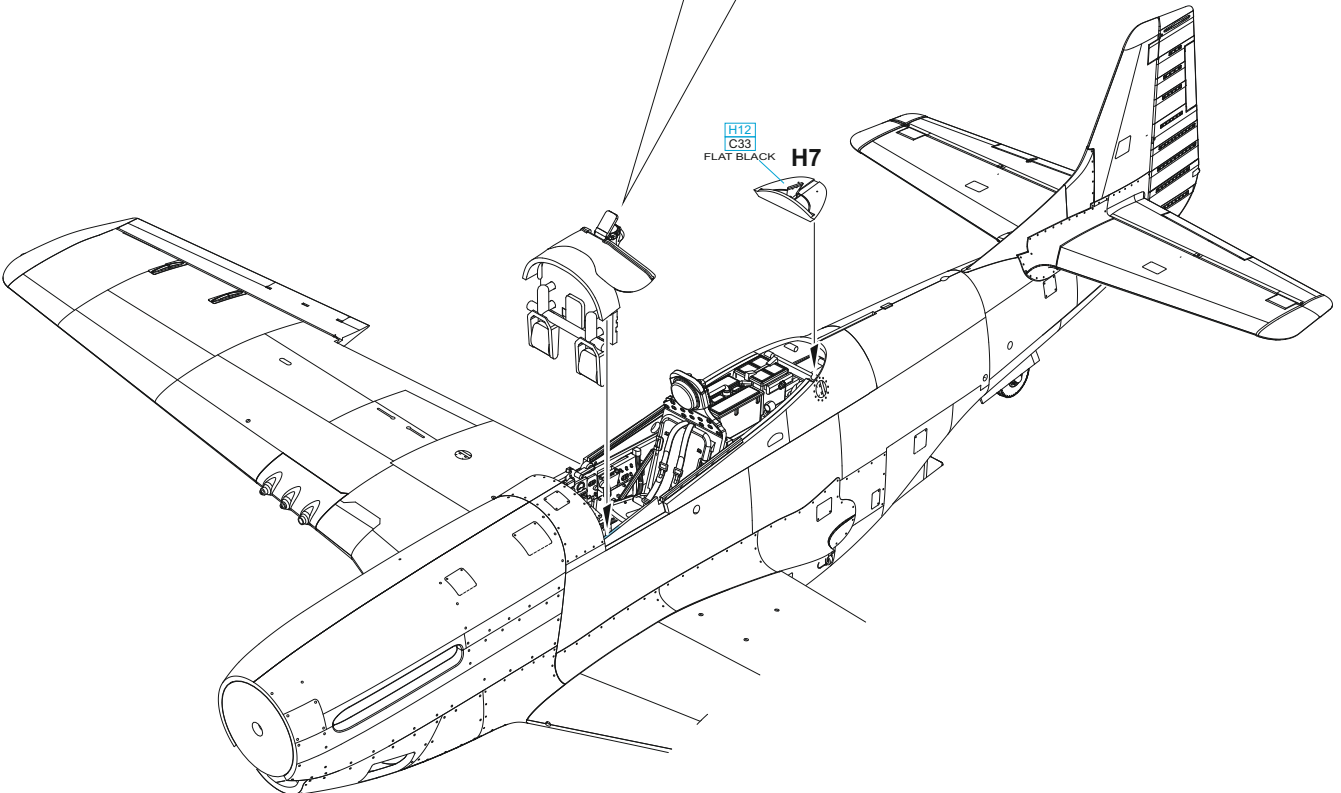
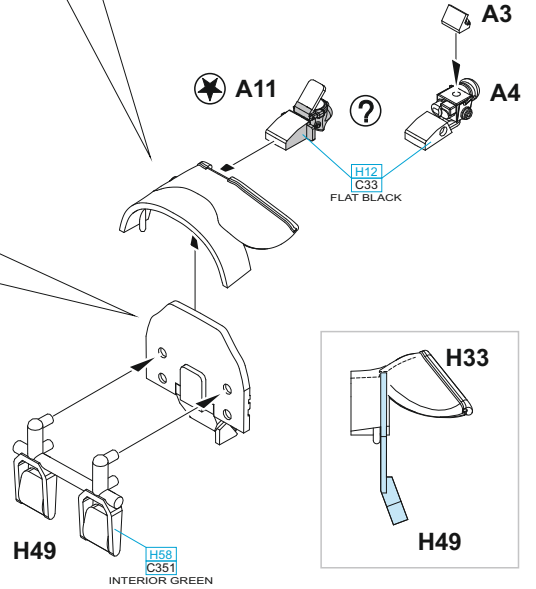
A8 starboard → A7 port side

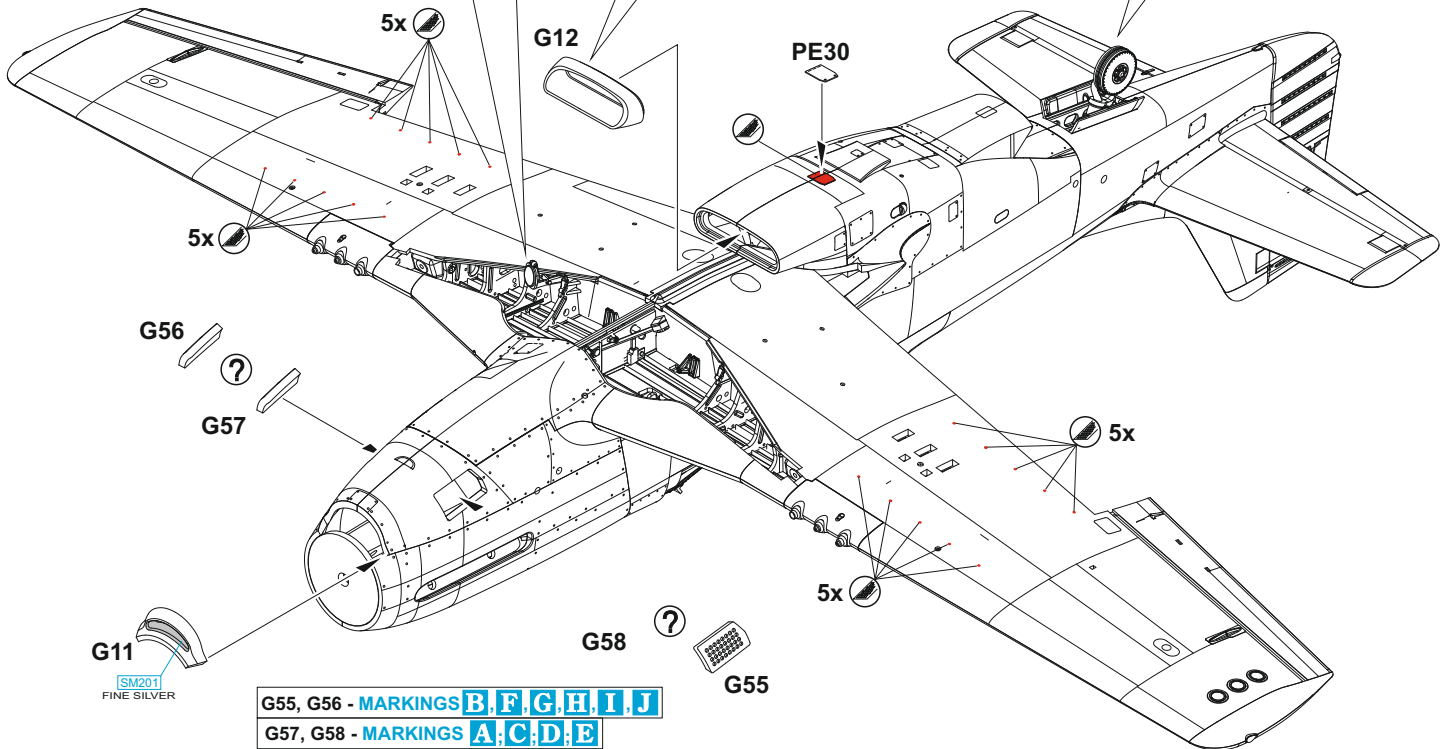
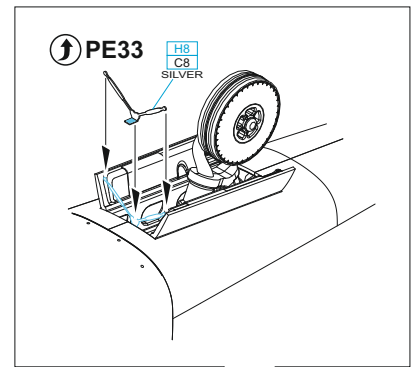
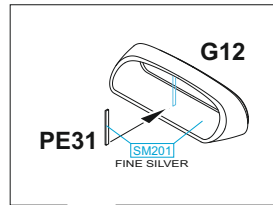
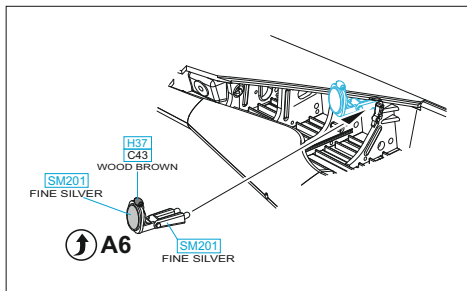
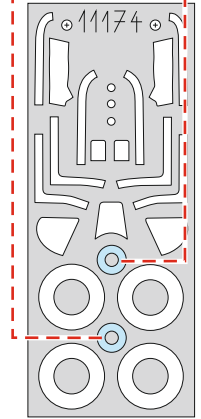
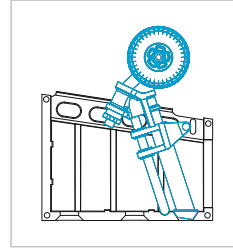
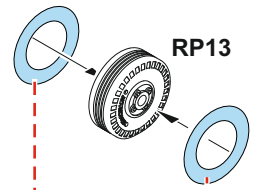
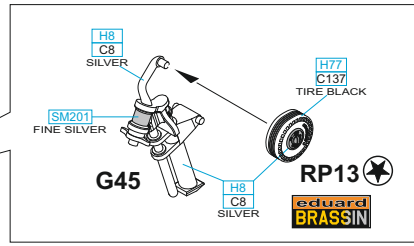
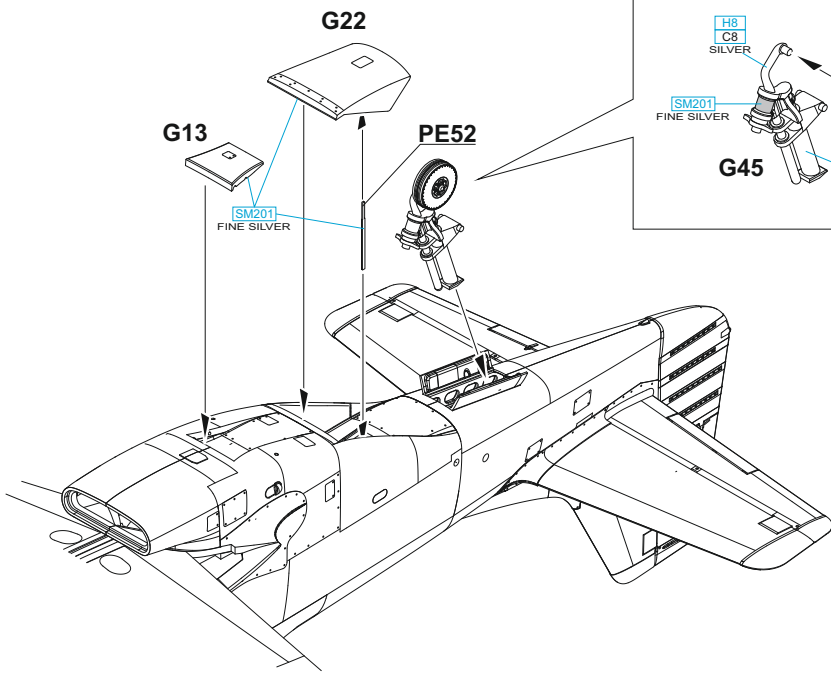


H1 - MARKINGS **A, C, D, E, G ONLY**

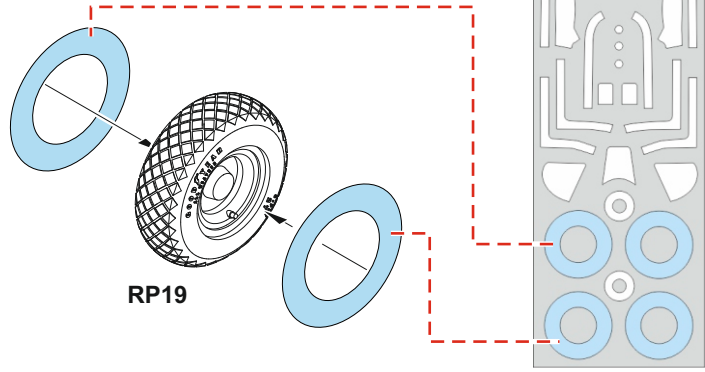
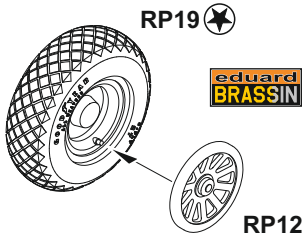
A3, A4 - MARKINGS **A, C, D, E, G**

A11 - MARKINGS **B, F, H, I, J**

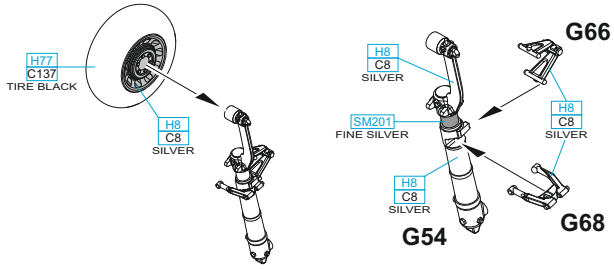




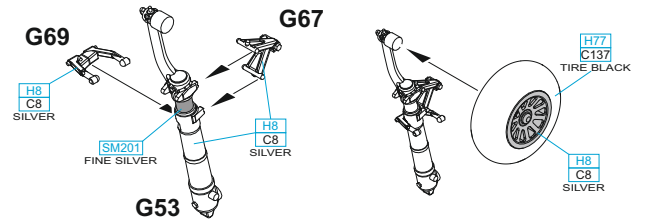
2 pcs.



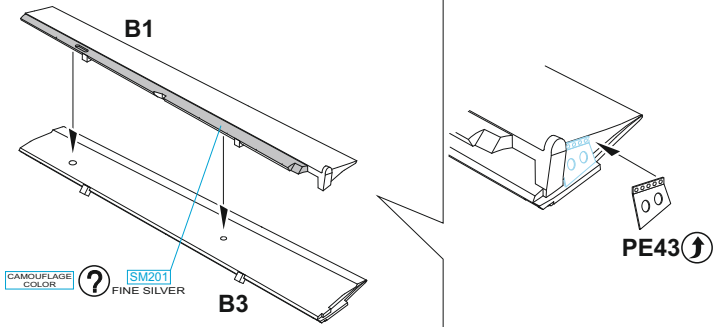
G



H

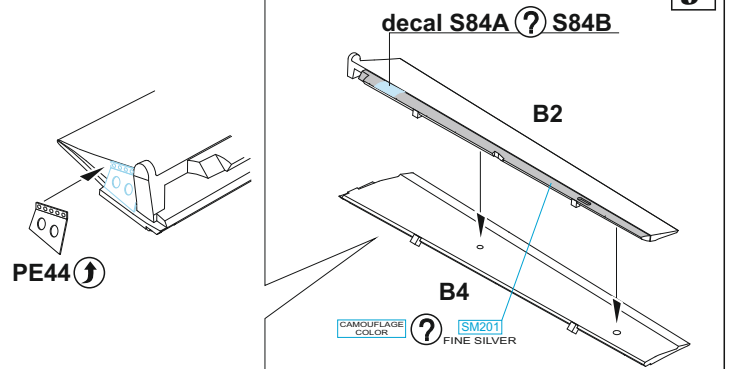


I

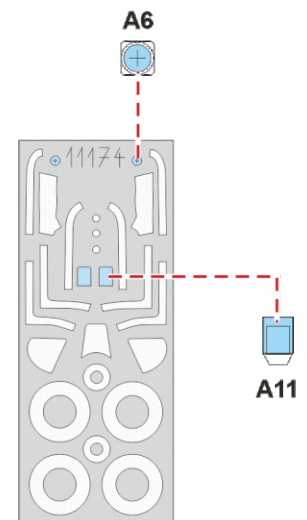
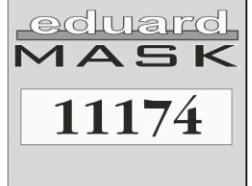
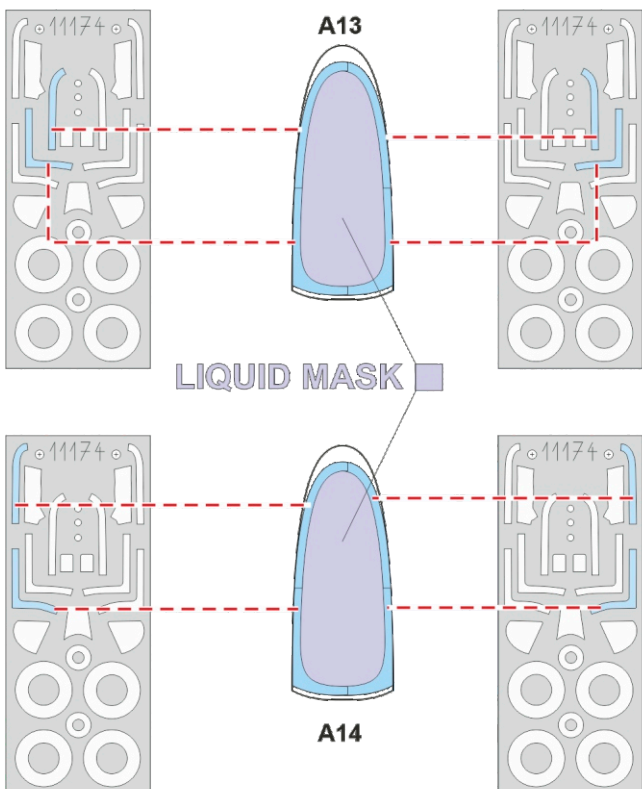


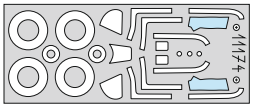
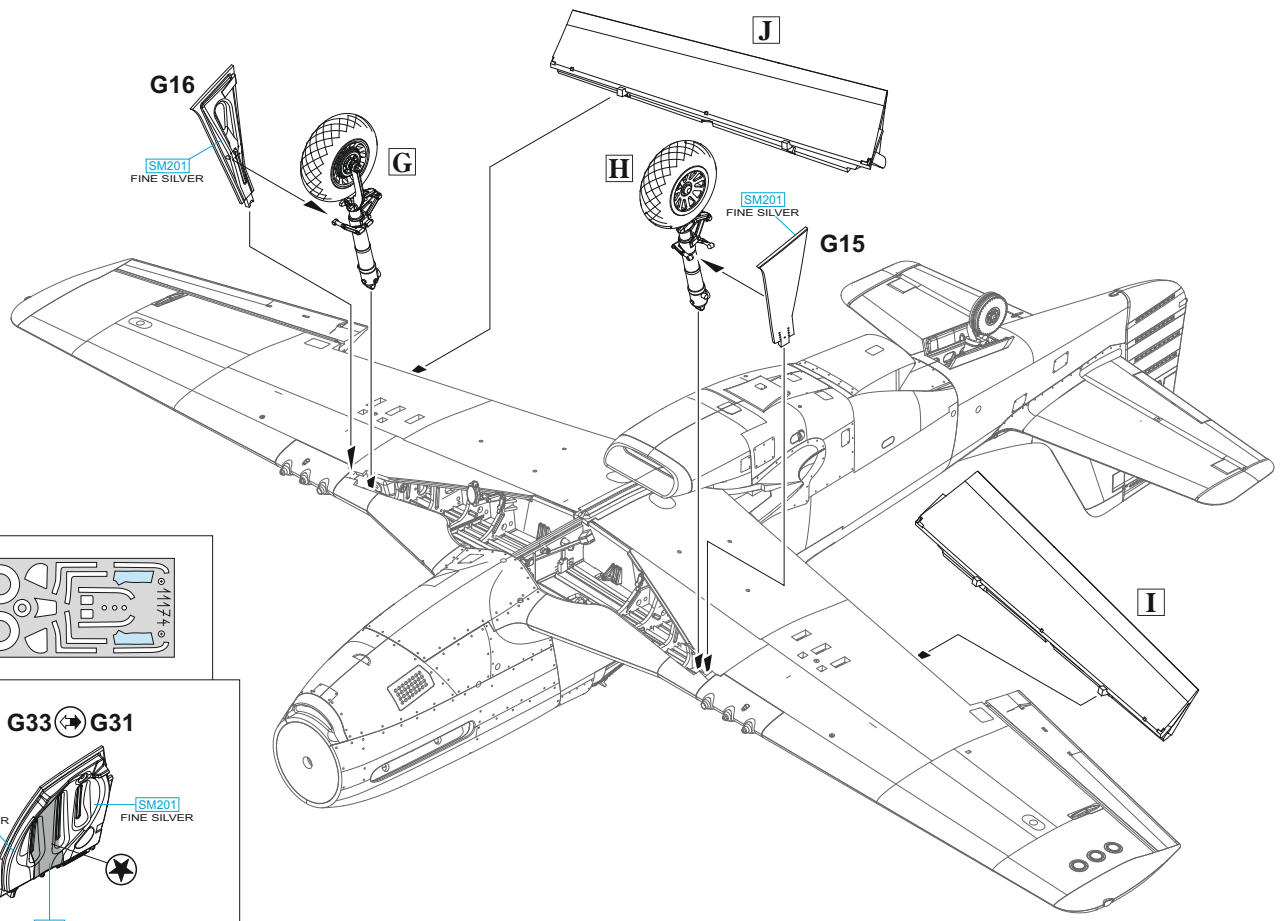
CAMOUFLAGE COLOR - MARKINGS I, II ONLY

J

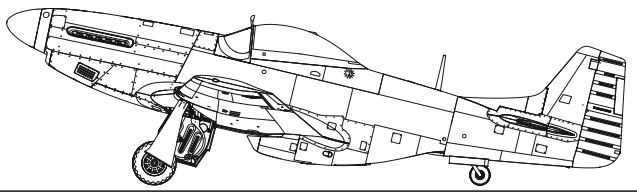
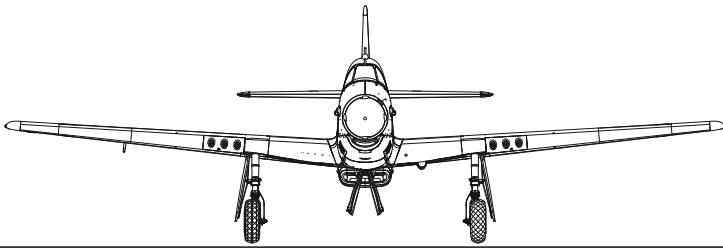
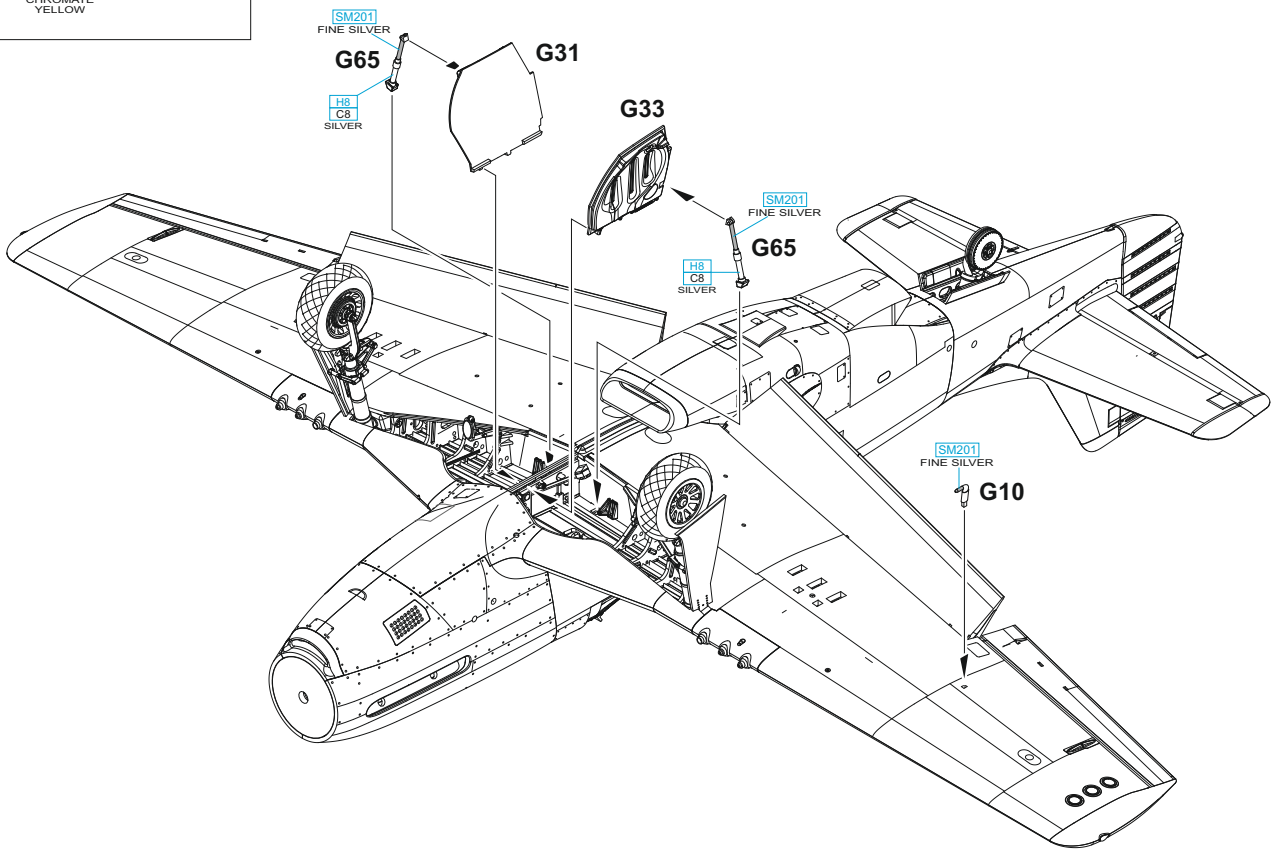
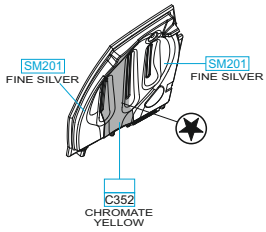


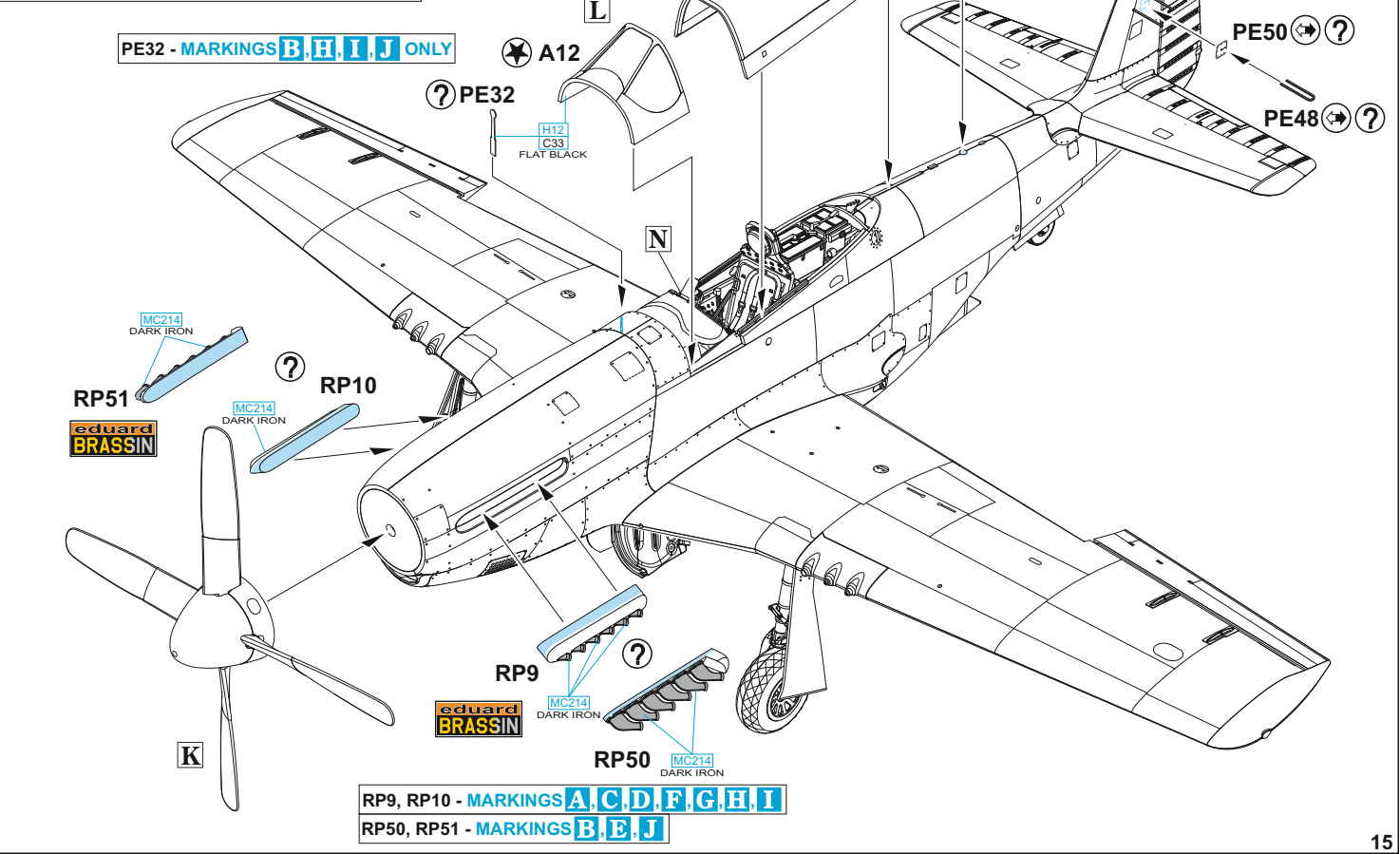
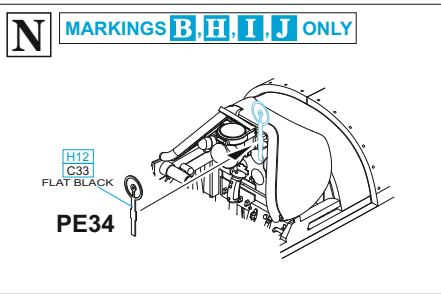
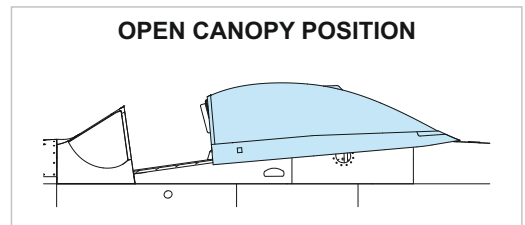
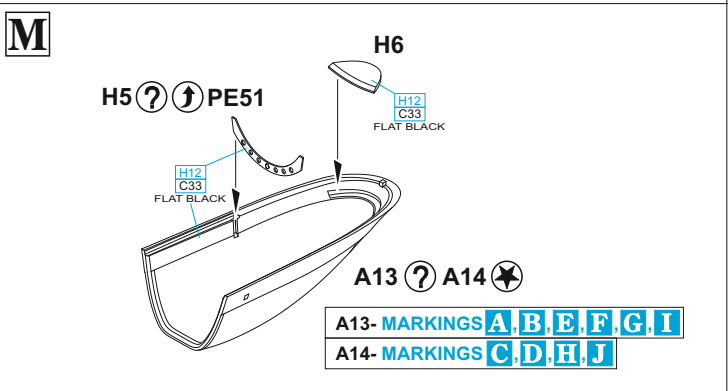
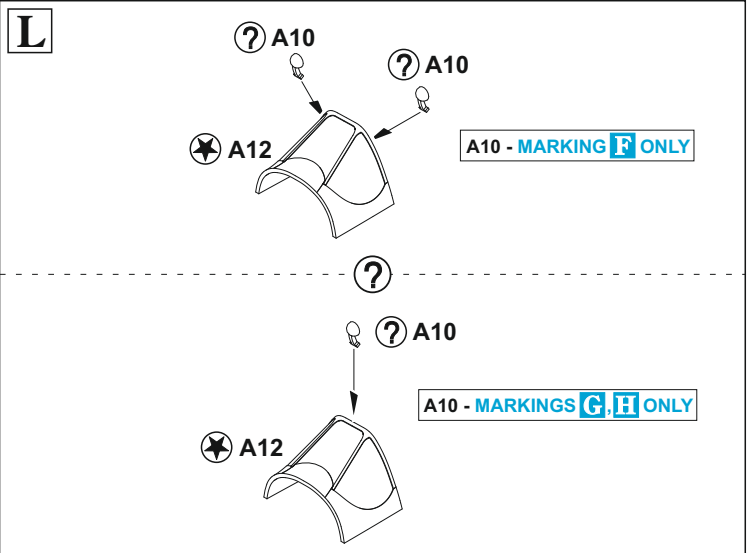
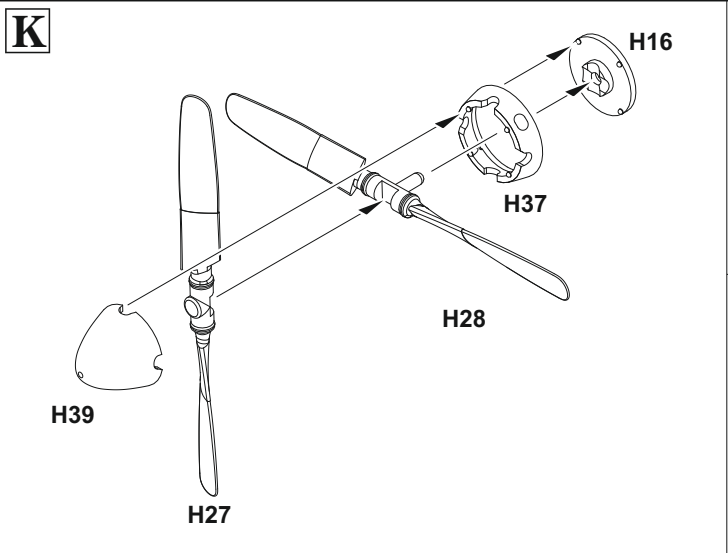
CAMOUFLAGE COLOR - MARKINGS I, II ONLY





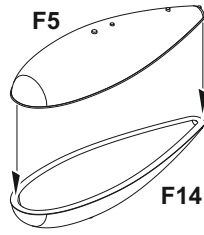
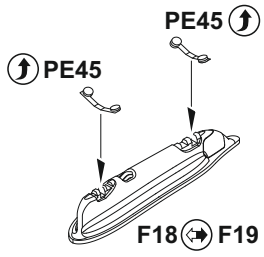
G33 → **G31**



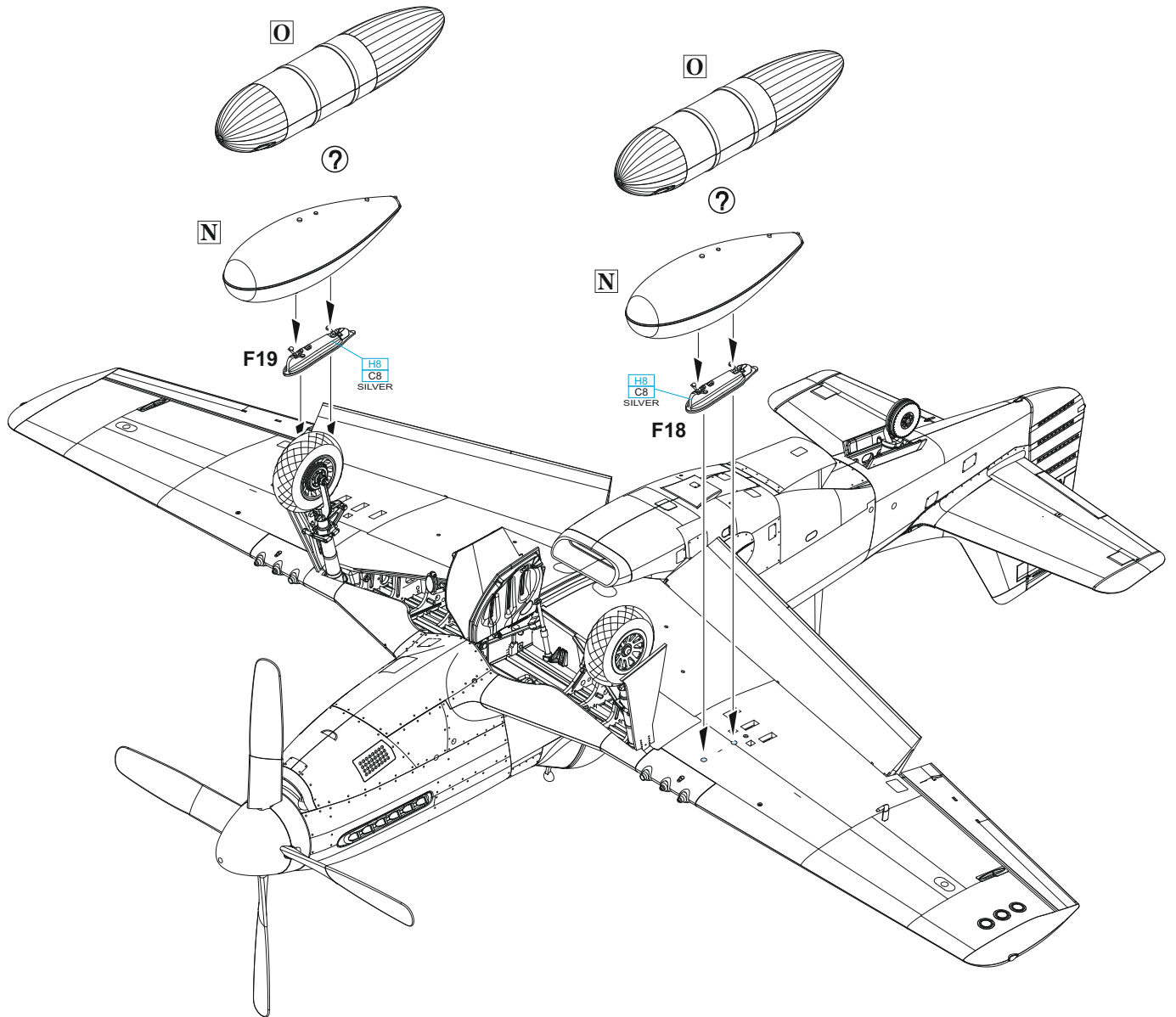
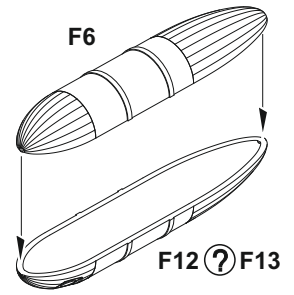


N 2 pcs.

O 2 pcs.

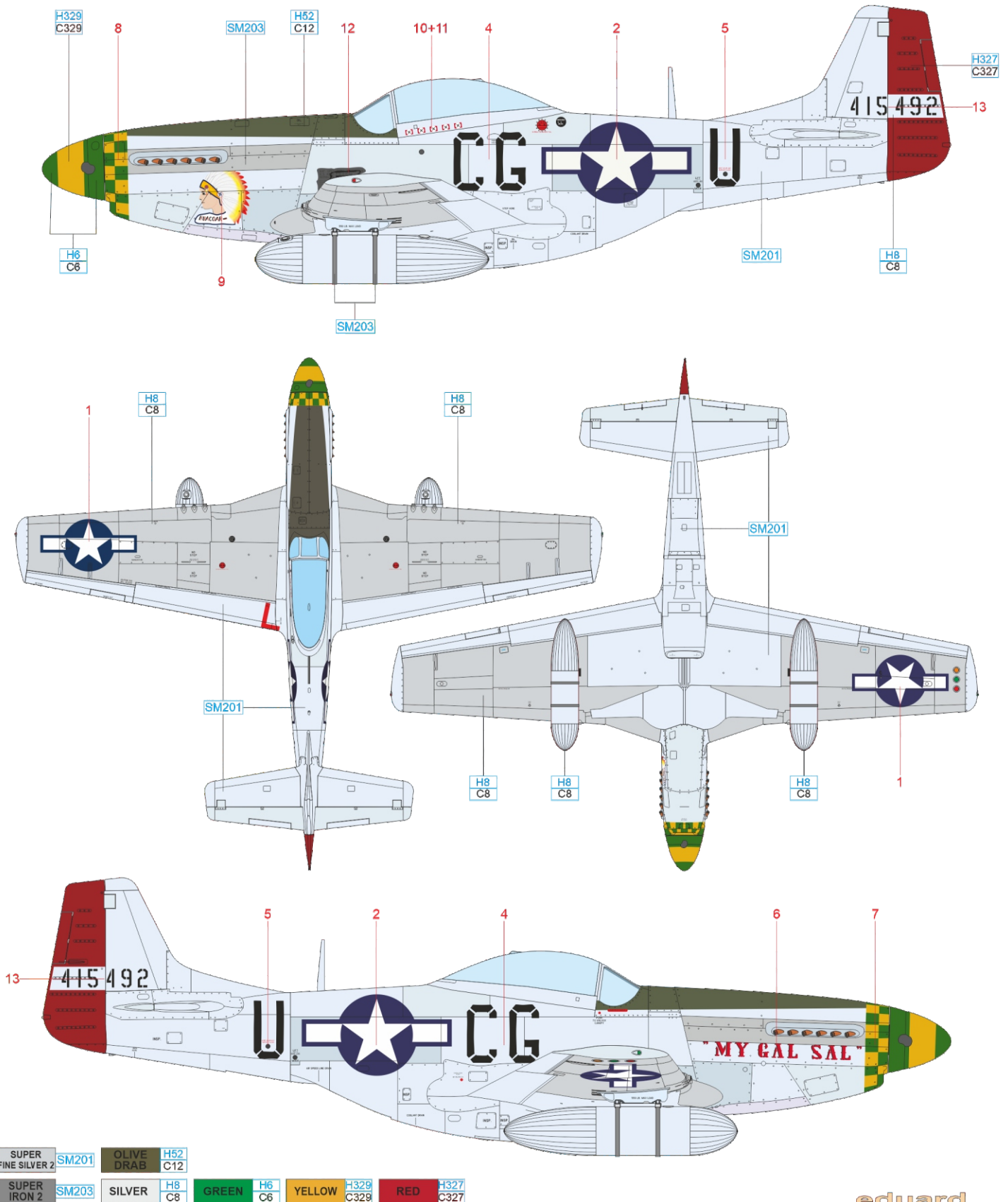


?



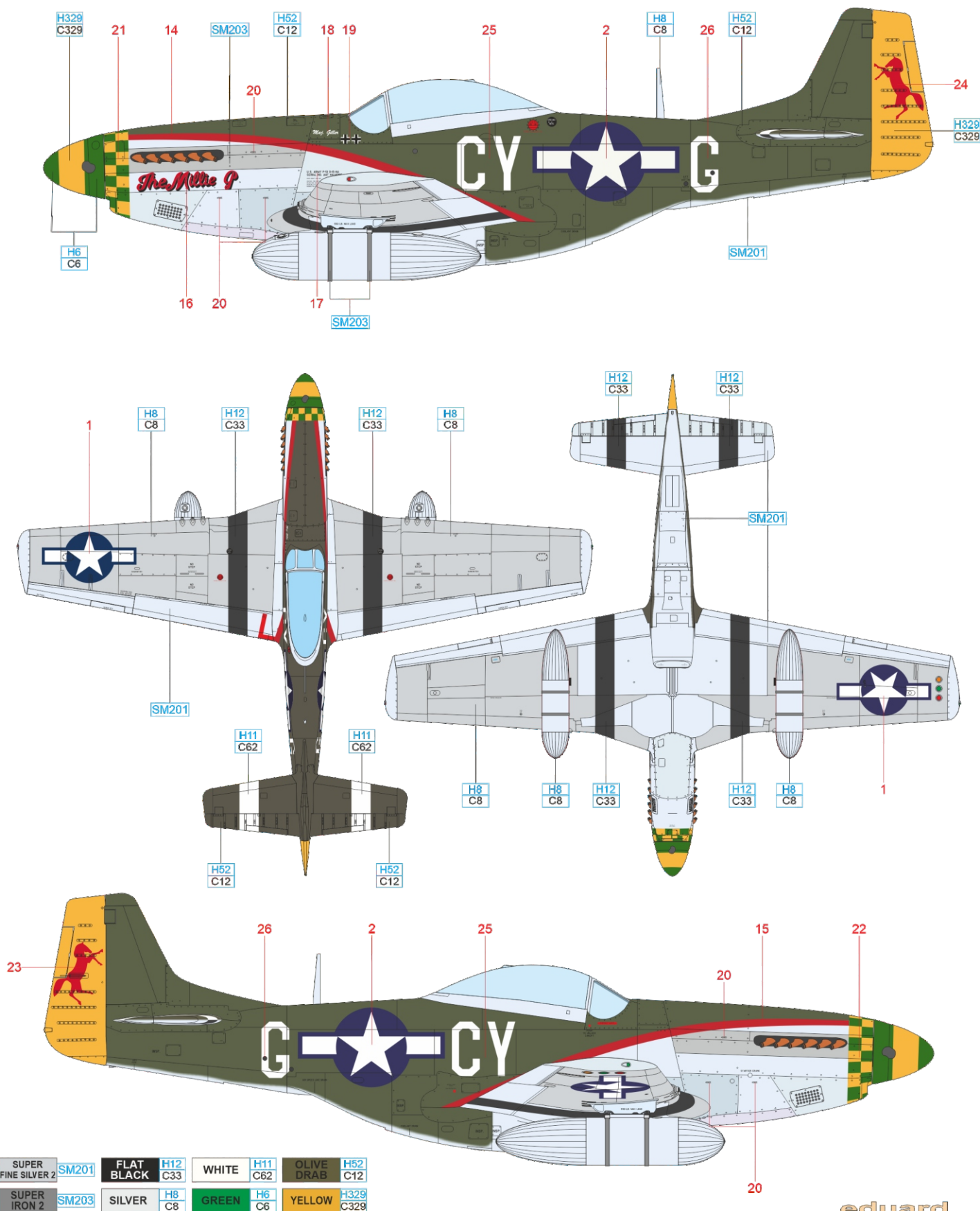
A P-51D-15, 44-15492, Lt. Billy Clemmons, 38th FS, 55th FG, 8th AF, Wormingford, Velká Británie, duben 1945

Billy Clemmons zahájil letecký výcvik v lednu 1943 a pilotní odznak získal v únoru 1944. Po dokončení výcviku byl v srpnu 1944 přidělen k 38th FS, 55th FG. Během válečné kariéry provedl 62 bojových misí a dosáhl čtyř a půl vítězství ve vzduchu, včetně jednoho samostatného a jednoho sdíleného sestřelu proudového Me 262. Dalších pět letadel zničil na zemi. Svůj osobní Mustang si vyzdobil na levé straně motorového krytu hlavou indiána s nápisem „Huacoar“, pravá strana pak nesla nápis „My Gal Sal“. Během Korejské války byl Clemmons povolán zpět do aktivní služby a přidělen k 75th Fighter Interceptor Squadron, která létala na proudových F-86 Sabre. Poté byl převelen k 513th FIS v Anglii a Francii. Po návratu do Spojených států byl přidělen k velitelství leteckého výcviku jako instruktor na T-37 a T-38. Navštěvoval mnoho vojenských škol, včetně Air War College v Montgomery v Alabamě. Následně byl přidělen ke Sboru náčelníků štábů v Pentagonu ve Washingtonu, D.C. a později se podílel na zavedení celosvětového vojenského systému velení a řízení, což byl de facto předchůdce internetu. Po ukončení vojenské kariéry pracoval několik let pro Waco Hotel Supply, nakonec si otevřel vlastní společnost na vybavení restaurací, Clemco Restaurant Equipment Co.



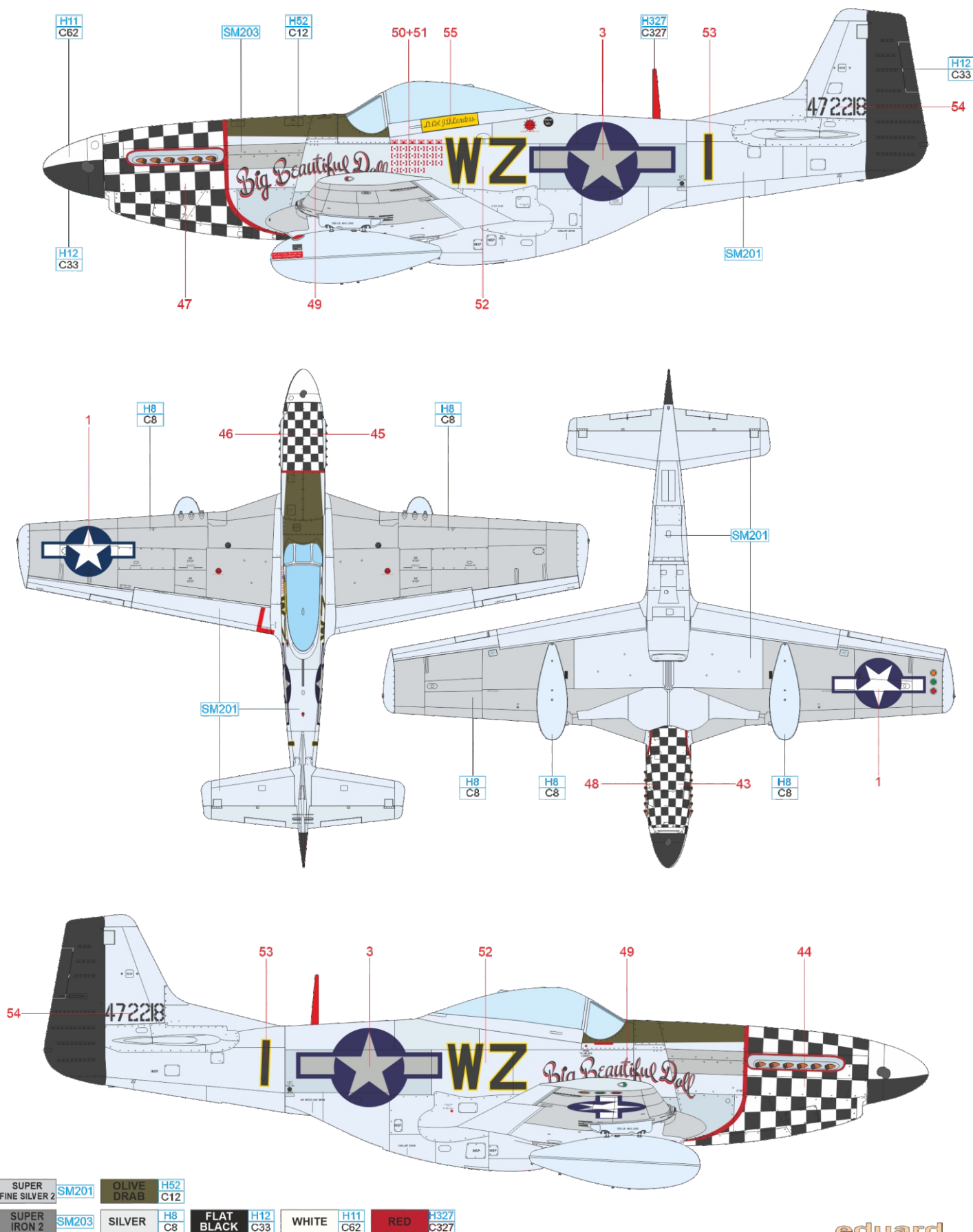
B P-51D-15, 44-14985, Maj. Edward B. Giller, 343rd FS, 55th FG, 8th AF, Wormingford, Velká Británie, září 1944

Edward Giller se narodil v Jacksonville, Illinois, v roce 1918. Vystudoval Kemper Military School v Boonville, Missouri a University of Illinois s bakalářským titulem v oboru chemického inženýrství v roce 1940. V září 1941 nastoupil do aktivní vojenské služby a zároveň do letecké školy, kde získal pilotní odznak v dubnu 1942. Během 2. světové války velel 343rd FS a později byl zástupcem velitele 55th FG. Jako stíhací pilot absolvoval 115 bojových misí a nalétal 465 hodin v letounech P-38 a P-51. Ve vzdušných soubojích zničil tři nepřátelské letouny, včetně proudového Me 262, dalších šest zničil na zemi. Giller létal dva Mustangy, s/n 44-14985 a s/n 44-15701. Oba jeho Mustangy byly pojmenovány „Millie G“ po jeho manželce Mildred, která byla letuškou. Gillerovy Mustangy nesly standardní zbarvení 343rd FS, tedy směrové kormidlo ve žluté barvě s červenou siluetou vzpínajícího se koně. Po druhé světové válce získal v roce 1948 magisterský titul v oboru chemického inženýrství a v roce 1950 doktorát z chemického inženýrství. Sloužil jako výkonný ředitel střediska Weapons Effect Division, následně byl asistentem ředitele a poté vedl ředitelství výzkumu Air Force Special Weapons Center na letecké základně Kirtland a také působil jako styčný důstojník USAF v rámci projektu jaderné kosmické lodi Orion. Zemřel v říjnu 2017 ve věku 99 let.



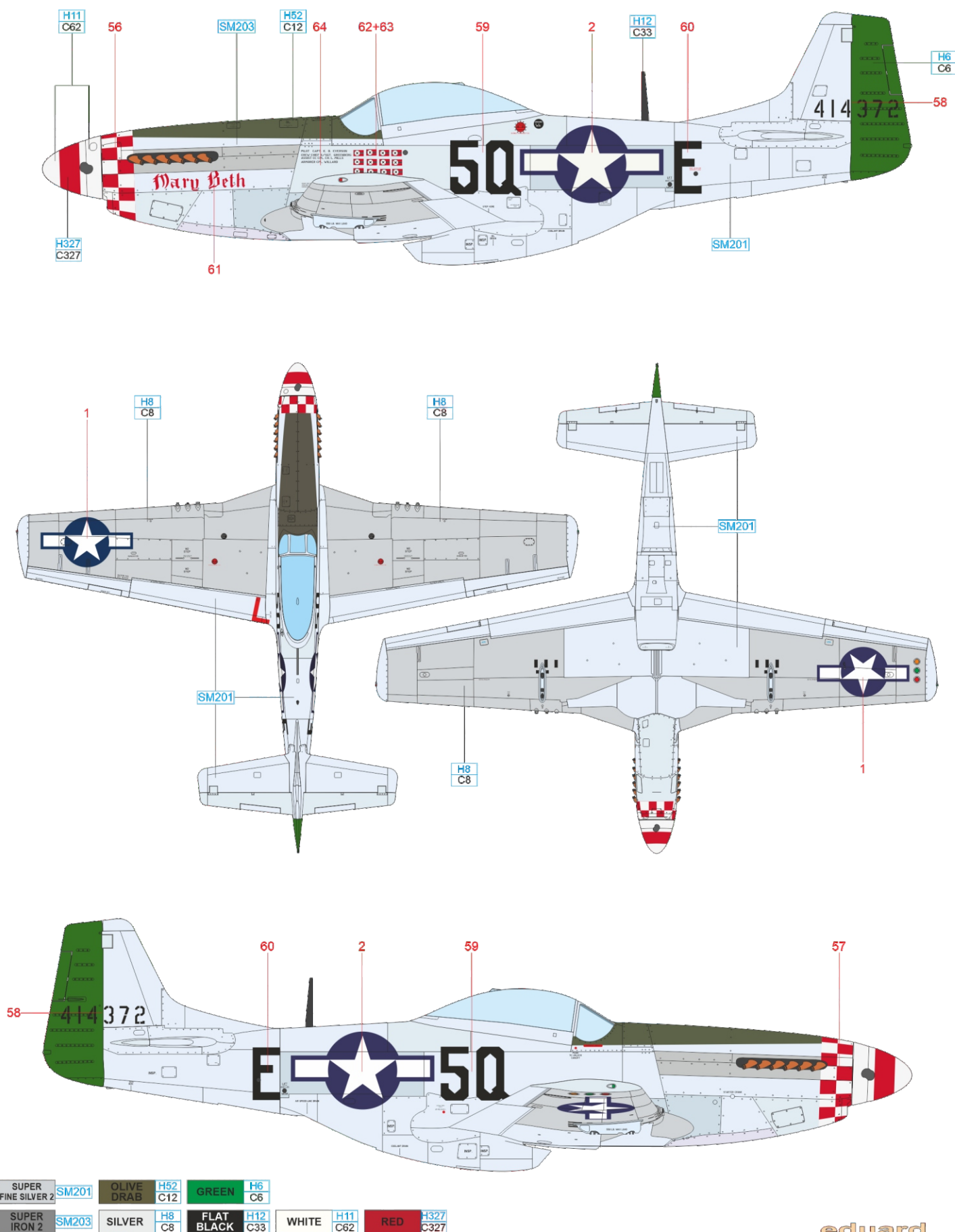
D P-51D-20, 44-72218, Lt Col. John D. Landers, 78th FG, Duxford, Velká Británie, březen 1945

John Dave Landers se narodil 23. srpna 1920 v obci Joshua v Texasu a do vojenského letectva byl přijat v dubnu 1941. Po absolvování leteckého výcviku byl v lednu 1942 odeslán do Austrálie k 9th FS létající na strojích P-40. Na pacifickém bojišti dosáhl šesti sestřelů a v lednu 1943 byl odeslán zpět do USA. Zde působil v roli instruktora, ale na vlastní žádost byl v dubnu 1944 přeřazen k bojové jednotce. Tou byla 38th FS na základně Wormingford, létající na strojích P-38, ale od července 1944 přezbrojená na Mustangy. Po povýšení na podplukovníka (Lt Col.) převzal Landers velení 357th FG, kterou vedl od října do prosince 1944. Po odpočinku v USA se v únoru vrátil zpět do Velké Británie, byl jmenován velitelem 78th FG a v této funkci působil do konce 2. světové války. Je jedním z mála amerických pilotů, kteří získali status esa jak v Tichomoří, tak v Evropě. Ve vzdušných soubojích dosáhl celkem 14,5 sestřelů, z toho šest na P-40E v Tichomoří, v Evropě přidal čtyři na P-38J a čtyři a půl na P-51D. Při pozemních útocích zničil dalších 20 nepřátelských letadel. V prosinci 1945 z armády odešel a pracoval ve stavebnictví. Zemřel 12. září 1989.



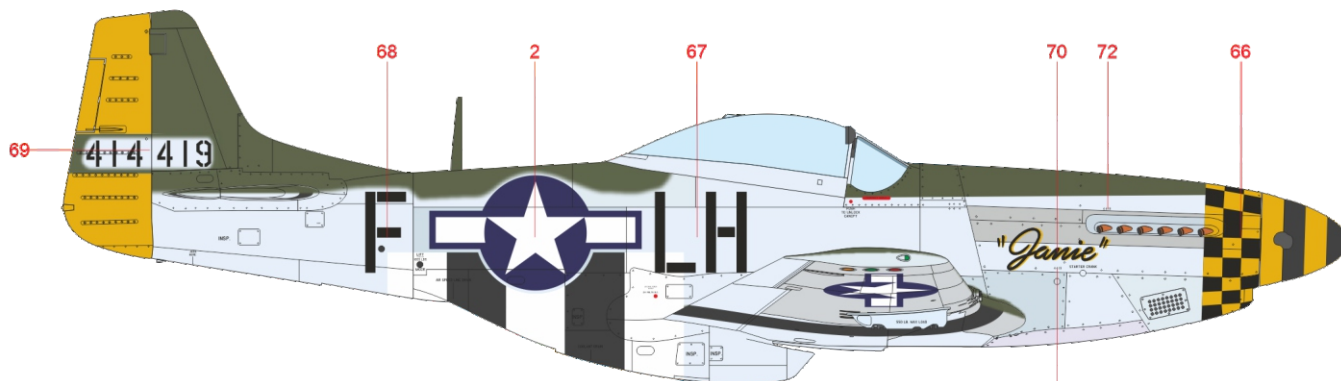
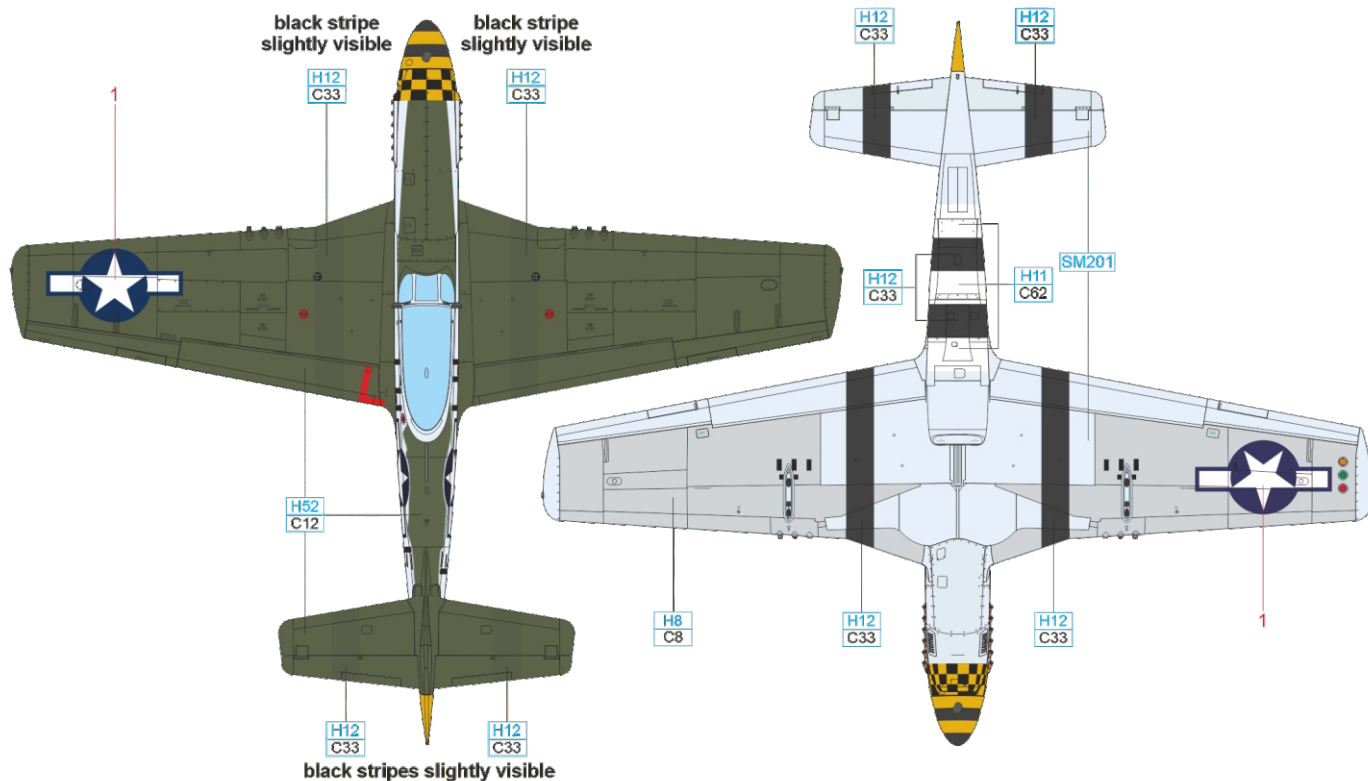
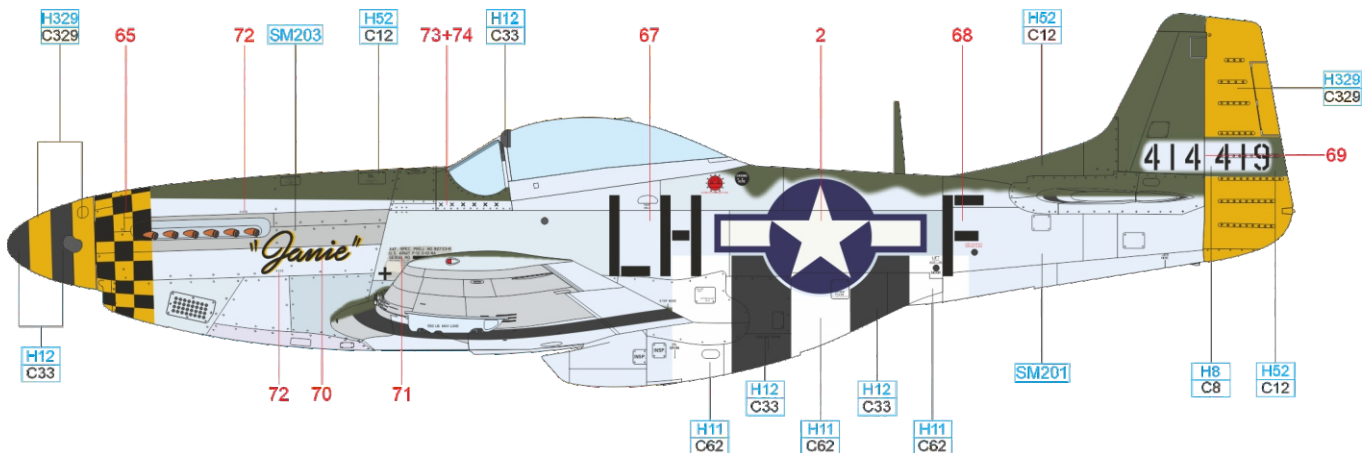
E P-51D-10, 44-14372, Capt. Kirke B. Everson, 504th FS, 339th FG, 8th AF, Fowlmere, Velká Británie, duben 1945

Everson zahájil svou válečnou leteckou kariéru až v roce 1945, přesto dosáhl velkých úspěchů při četných hloubkových náletech na Němci obsazená letiště. Mustang, na němž v dubnu pravidelně létal, zdědil po Richardu C. Penrosovi, který jej pojmenoval „Beaver Chant“. Everson jej překřtil na „Mary Beth“. Dne 4. dubna 1945 se s ním podílel na zničení Me 262 nad Parchimem, o tři dny později sestřelil Bf 109 poblíž Celle. Dne 10. dubna zničil během útoku na letiště Neuruppin při ostřelování letiště tři letouny a 16. dubna mu padly za oběť tři Fw 190 na letišti Klatovy. Následujícího dne se Everson nad klatovským letištěm objevil znovu a tentokrát si připsal zničení sedmi letounů.



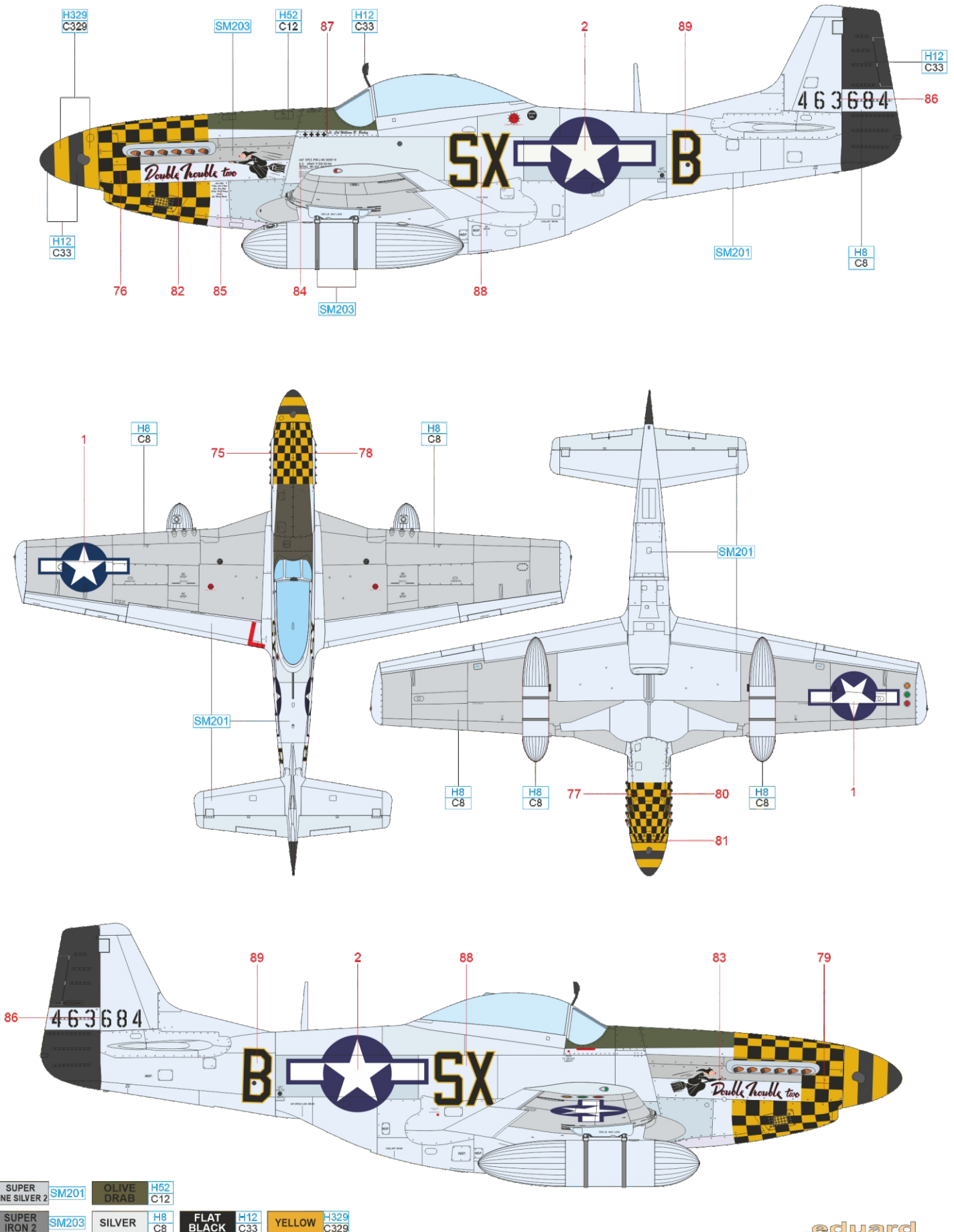
F P-51D-10, 44-14419, Capt. William B. Price, 350th FS, 353rd FG, 8th AF, Raydon, Velká Británie, prosinec 1944

Bill Price byl příslušníkem 350th FS, 353rd FG od listopadu 1942 do prosince 1944 a absolvoval s ní 108 misí ve dvou turnusech. Na letounech P-47 dosáhl dvou sestřelů ve vzduchu a čtyř vítězství na zemi. Po přezbrojení jednotky na nové P-51D Mustang dosáhl svého posledního sestřelu na letounu pojmenovaném „Janie“. Priceův Mustang byl na horních plochách kamuflován zeleným odstínem, pravděpodobně britskou Dark Green. Přední část trupu byla vyvedena v kombinaci černožluté šachovnice, což bylo identifikační zbarvení 353rd FG.

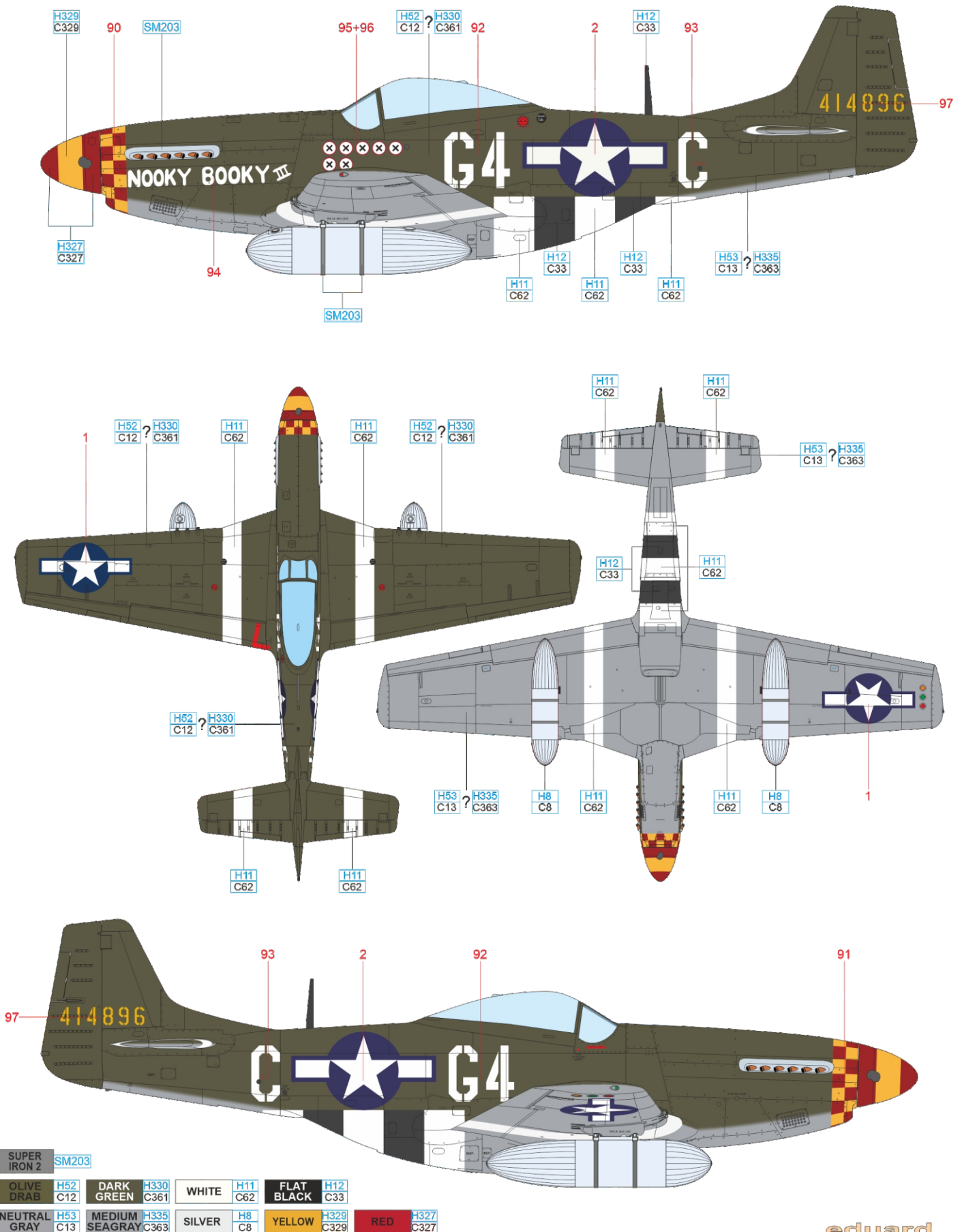


SUPER FINE SILVER 2	SM201	OLIVE DRAB	H52 C12	WHITE	H11 C62
SUPER IRON 2	SM203	SILVER	H8 C8	FLAT BLACK	H12 C33
				YELLOW	H329 C329

Lt. William Bradford Bailey byl velitelem 352nd FS od jejího zformování v říjnu 1942 do 7. července 1944 a na konci války byl jedním z nejzkušenějších pilotů jednotky. Po svém dlouhém působení u 352nd FS, byl převelen na velitelství 353rd FG a do konce války odlétal celkem 186 misí (454,05 hodin). Ve svém Mustangu pojmenovaném „Double Trouble two“ si 2. března 1945 připsal dva Fw 190, zničené jižně od Wittenbergu. Byly to Baileyho poslední sestřely za války. Baileyho konečná válečná bilance činila tři vzdušná a tři pozemní vítězství.

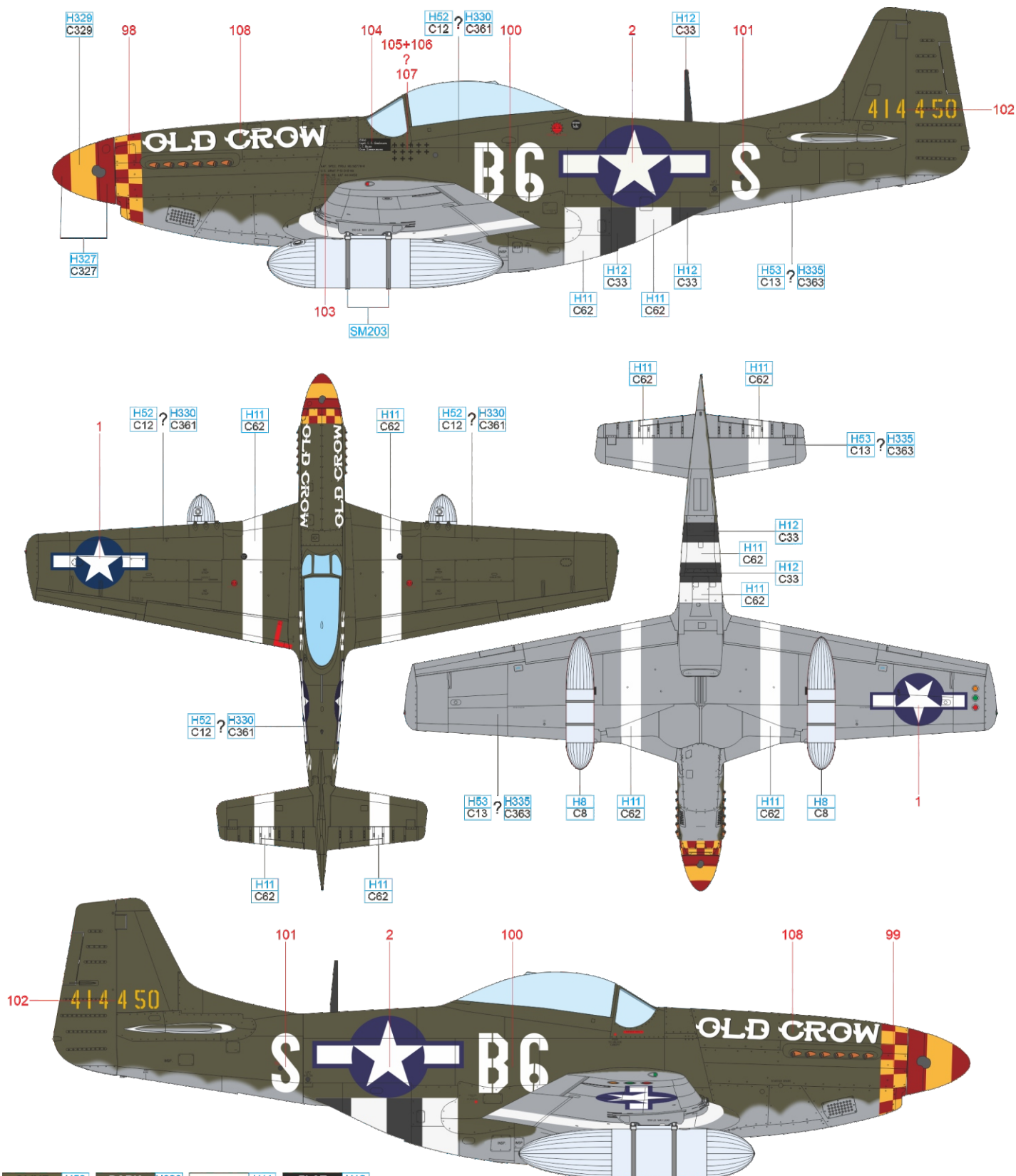


Kapitán Leonard „Kit“ Carson byl jedním z neúspěšnějších příslušníků 357th FG. Válku ukončil jako velitel 362nd FS s 18,5 sestřely, ke kterým přidal tři letouny zničené na zemi. Létal postupně na čtyřech P-51 Mustang, u všech si nechal na motorový kryt nakreslit nápis „Nooky Booky“. Letoun 44-14896 byl třetím v pořadí. Na boku měl vyznačených sedm sestřelů dosažených Carsonem k počátku listopadu 1944 a nesl standardní identifikační pruhy, včetně částečných invazních pruhů na trupu. Carsonův Mustang byl opatřen tmavě zeleným kamuflážním nátěrem, pravděpodobně v odstínech RAF Dark Green pro horní plochy, a to včetně vnitřních ploch vztlačových klapek. Spodní plochy byly zbarveny odstínem Medium Sea Grey.



P-51D-10, 44-14450, Capt. Clarence E. Anderson, 363rd FS, 357th FG, 8th AF, Leiston, Velká Británie, říjen 1944

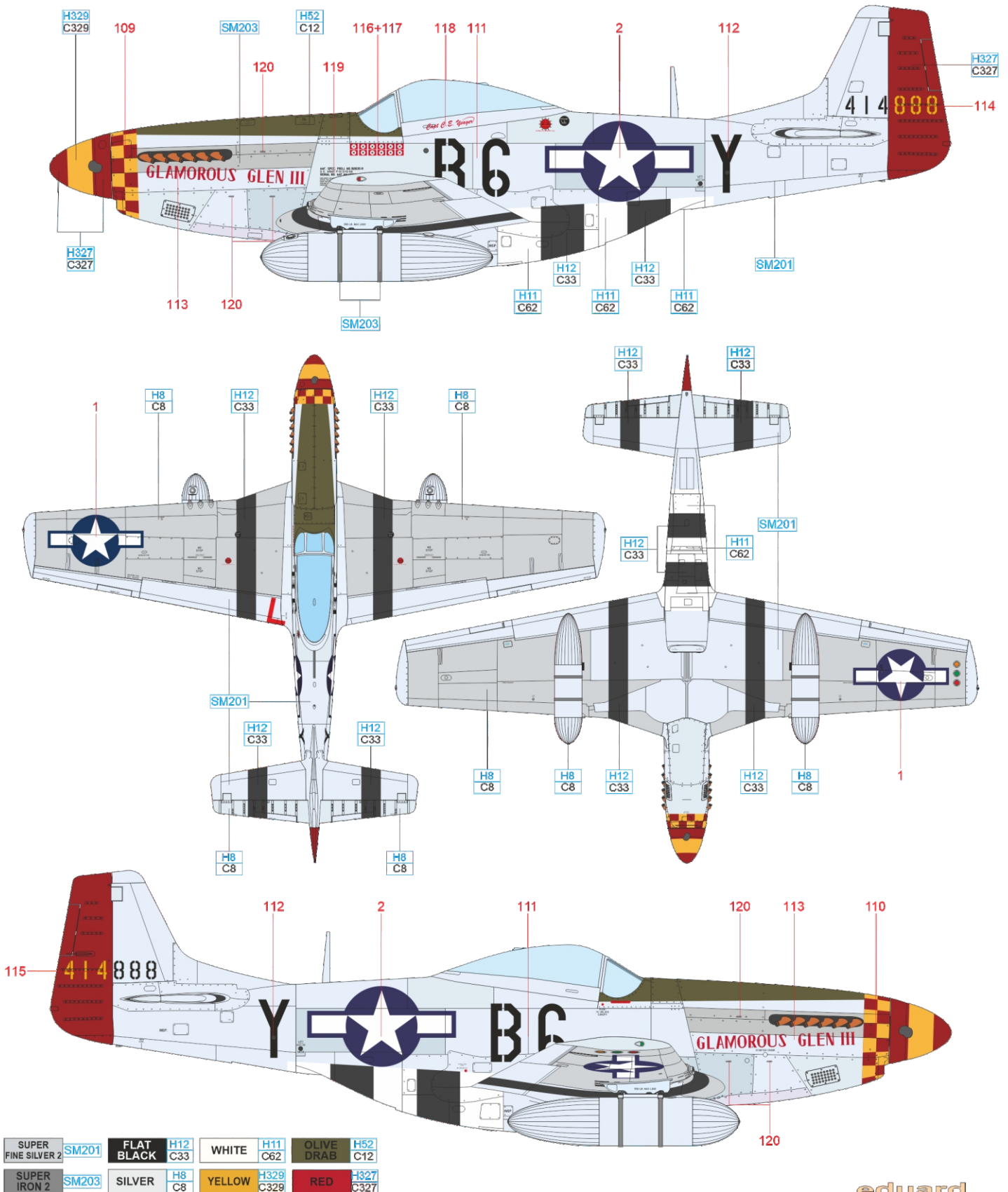
„Bud“ Anderson se narodil 13. ledna 1922 v Oaklandu, stát Kalifornie. V lednu 1942 se přihlásil do armády a do 28. září 1942 sloužil jako Air Cadet. V listopadu 1943 byl přidělen k 363rd FS, 357th FG. První operační turnus dokončil v červenci 1944 a vrátil se na dva měsíce do Spojených států. Zpět k jednotce se vrátil v září 1944. Počátkem prosince 1944 byl povýšen do hodnosti Major a v lednu 1945 dokončil druhou operační túru. Celkem absolvoval 116 bojových misí a nalétal 1423 letových hodin. Získal 17 potvrzených vítězství ve vzdušném boji. Většinu své letecké kariéry po válce sloužil jako zkušební pilot a letectvo opustil 31. března 1972. Mustang, se kterým Clarence „Bud“ Anderson létal během své druhé operační tour, byl zpočátku natřený tmavě zeleným kamuflážním schématem, pravděpodobně v odstínech RAF Dark Green pro horní plochy včetně vnitřních ploch vzlakových klapek a odstínem Medium Sea Grey pro spodní plochy. Koncem roku 1944 nechal Bud ze svého Mustangu kamuflážní barvy odstranit a letoun tak zůstal v barvě kovu. „Bud“ Anderson si svůj nový Mustang pojmenoval stejně jako svůj předchozí, tedy „Old Crow“ a sestřelil s ním další čtyři německá letadla. Poté, co dokončil svůj druhý operační turnus, byla jeho „Old Crow“ předána Lt Jamesi Taylorovi z 363rd FS a dostala nový název „Pretty Pix“. Po válce byla převezena na leteckou základnu Neuburg v Německu, kde byla sešrotována.



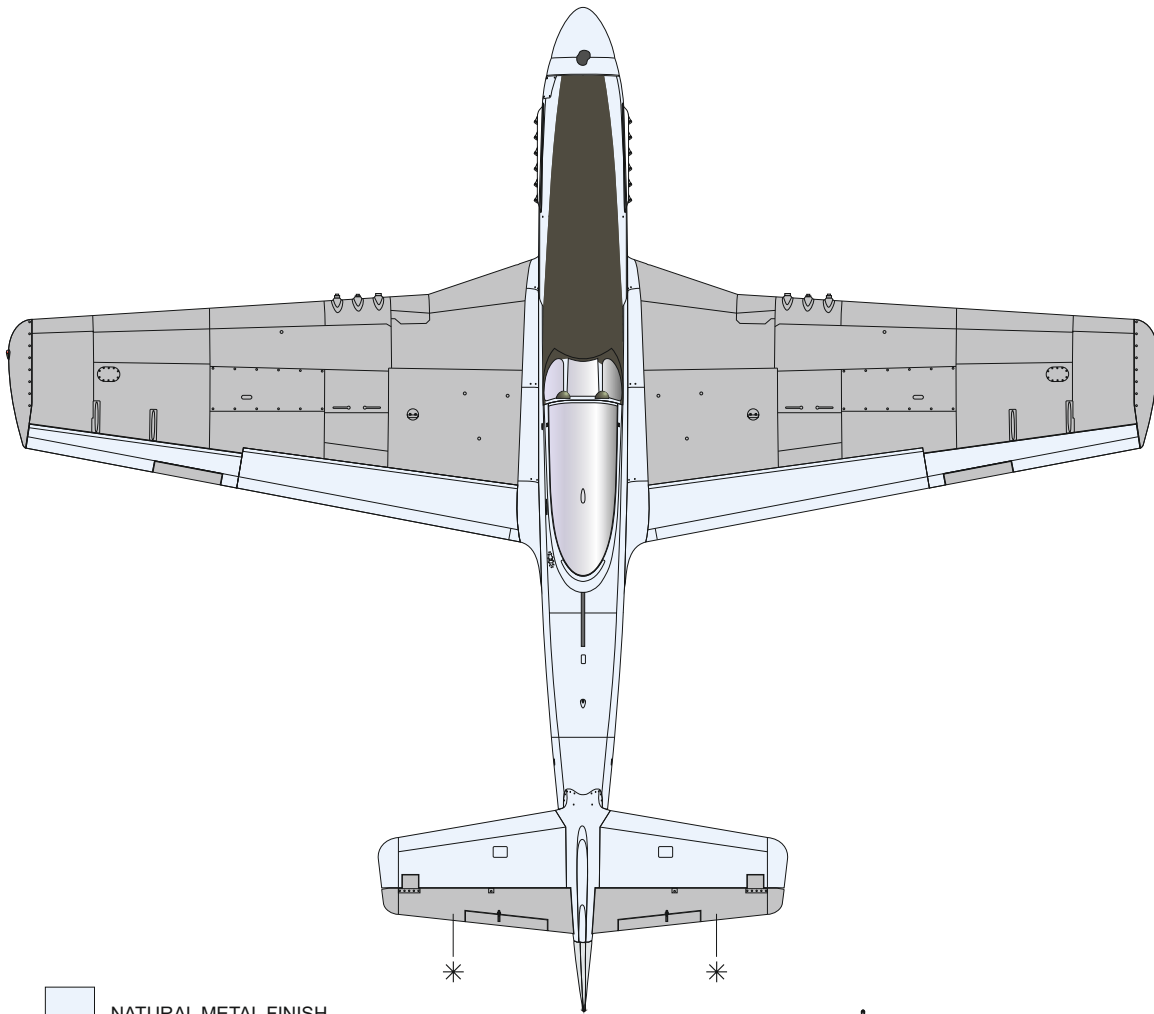
OLIVE DRAB	H52 C12	DARK GREEN	H330 C361	WHITE	H11 C62	FLAT BLACK	H12 C33
NEUTRAL GRAY	H53 C13	MEDIUM SEAGRAY	H335 C363	SILVER	H8 C8	YELLOW	H329 C329
						RED	H327 C327
						SUPER IRON 2	SM203


J P-51D-15, 44-14888, Cpt. Charles E. Yeager, 363rd FS, 357th FG, 8th AF, Leiston, Velká Británie, říjen 1944–leden 1945

Charles Elwood „Chuck“ Yeager patří mezi nejslavnější piloty všech dob díky tomu, že jako první člověk překročil 14. října 1947 v experimentálním letounu Bell X-1 s raketovým motorem rychlost zvuku. Ještě předtím se stal za druhé světové války stíhacím esem. „Chuck“ Yeager se narodil 13. února 1923 v malém městě Hamlin v Západní Virginii. Do armády vstoupil krátce po absolvování střední školy v září 1941 a v prosinci 1942 se přihlásil k leteckému výcviku. V březnu následujícího roku získal pilotní odznak a připojil se k 363rd FS, 357th FG, která byla vyzbrojena letouny Bell P-39 Airacobra. V Anglii se 357th FG s podřízenou 363rd FS připojila k 8. letecké armádě a přezbrojila na P-51 Mustang. Yeager létal postupně tři Mustangy, které pojmenoval po své snoubence Glennis Dickhouse „Glamorous Glen“. Na svou první bojovou misi letěl v únoru 1944. Dne 4. března zaznamenal své první vítězství proti Bf 109, ale hned druhý den se k němu štěstí obrátilo zády, když byl sestřelen poblíž francouzského Bordeaux. Po úspěšném seskoku na okupovaném území se Yeagerovi podařilo s pomocí francouzského odboje vyhnout zajetí a vrátit se přes Španělsko zpět do Anglie. Válku ukončil s 12 sestřely včetně jedné Me 262. V bohaté letecké kariéře pokračoval i po válce, ve Vietnamu velel 405th Fighter Wing a v 70. letech působil jako ředitel letové bezpečnosti USAF. Do důchodu odešel 25. února 1975. Na svém kontě měl 10 131,6 letových hodin na 361 (!) různých typech. Zemřel 8. prosince 2020 ve věku 97 let.



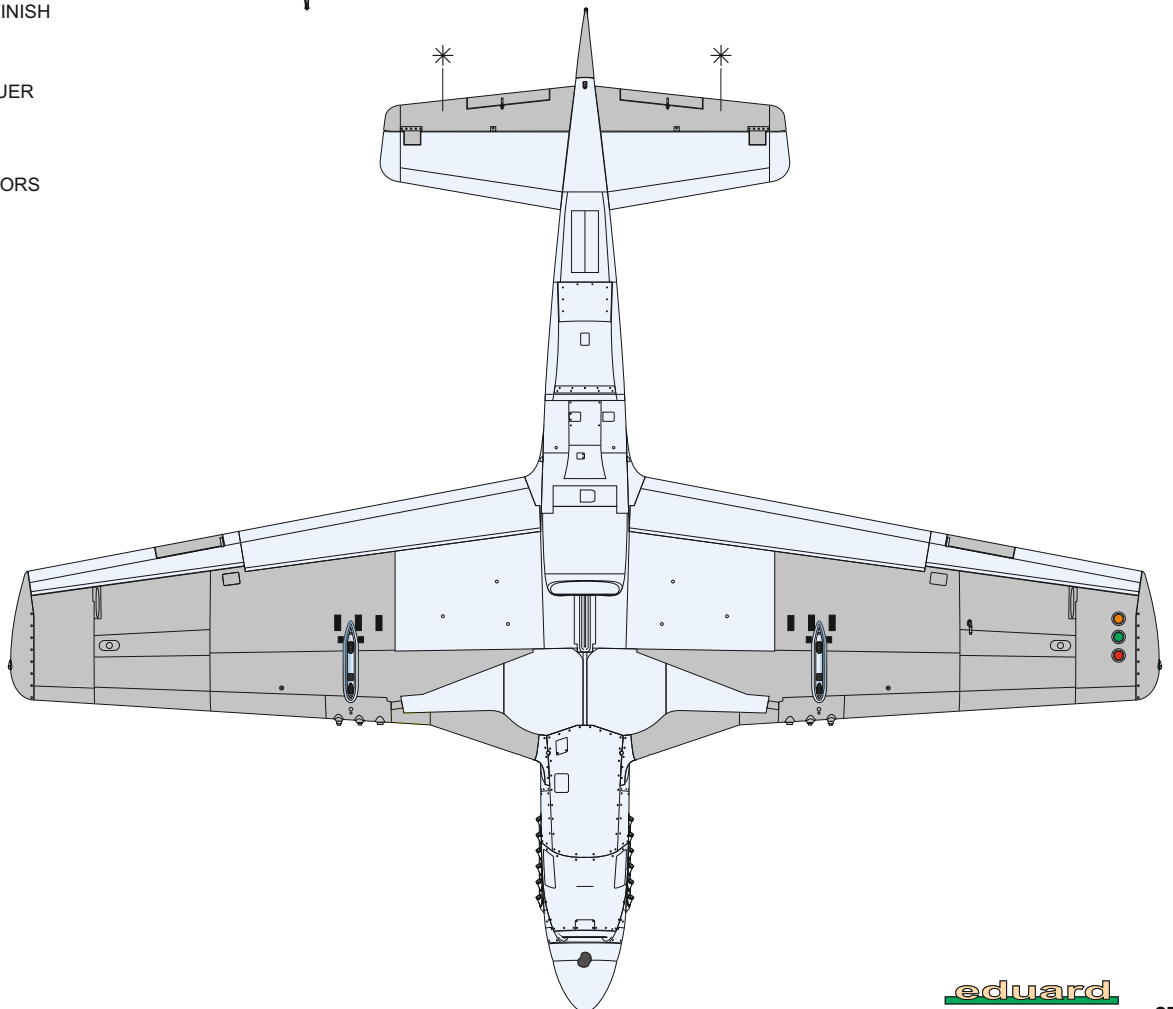
P-51D ALUMINIUM LACQUER PAINTED AREAS



 NATURAL METAL FINISH

 ALUMINIUM LACQUER

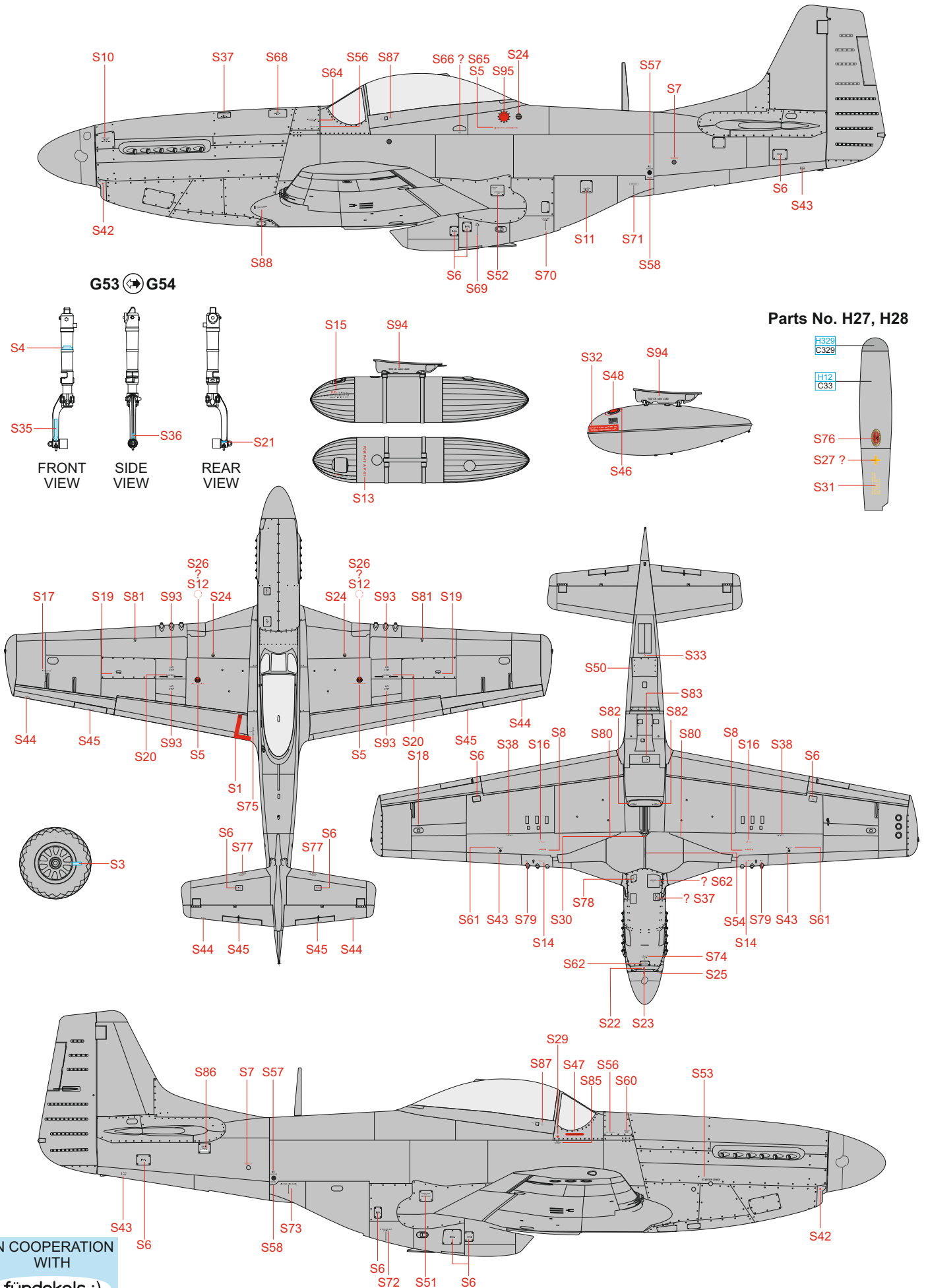
* FOR FABRIC COVERED ELEVATORS



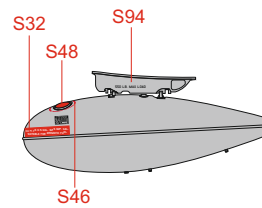
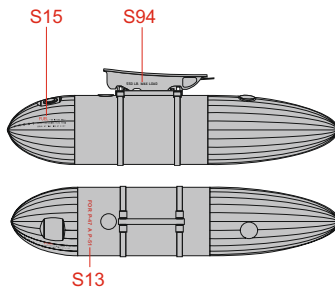
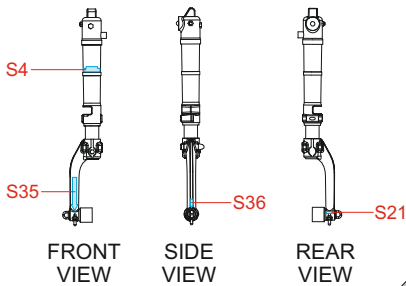
P-51D

STENCILING POSITIONS

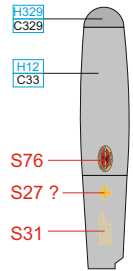
decals No. S37, S62 - on late version only



G53 G54



Parts No. H27, H28



IN COOPERATION
WITH
fundeKals :)