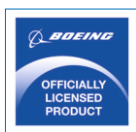


P-51B Mustang™ Birdcage Canopy

eduard

1/48 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.

ProfiPACK edition



item No. 82107

P-51 Mustang je jedním z nejlepších a nejslavnějších stíhacích letounů všech dob a jakkoli se jedná o americkou konstrukci, vděčí za svůj vznik a vývoj do značné míry Velké Británii.

V roce 1940 se britská nákupní komise (British Buying Comitee) vedená sirem Henrym Selfem obrátila na společnost North American Aviation (NAA) s žádostí o licenční výrobu strojů Curtiss P-40 pro RAF. Prezident NAA James Kindelberger ovšem místo toho nabídl vývoj zcela nového, výkonnějšího letounu. Britové souhlasili a tým vedený Edwardem Schmuedem (v Německu narozřeným Rakušanem) zahájil práce. Předběžný návrh byl schválen 4. května 1940, finální montáž prvního prototypu začala 9. září (jen 127 dní po schválení) a první let stroje s označením NA-73X následoval 26. září.

Inovativní stíhač

Pro nový letoun byl zvolen řadový dvanáctiválec Allison s výkonem 809 kW (1100 koní) a konstruktéři se snažili vytvořit v zájmu snížení aerodynamického odporu tak štíhlý trup, jak to bylo možné. Z obdobného důvodu zvolili laminární profil křídla, který ovšem vyžaduje pro správnou funkčnost co nejhladší povrch. Z toho důvodu byla celá přední plocha křídla z obou stran tmelela a broušena do hladka. Další inovací bylo umístění chladiče v „podbřišku“ pod trupem až za úroveň křídla. Výzbroj sestávala z dvou trupových a čtyř křídelních kulometů Browning ráže 12,7 mm (varianta Mk.Ia měla čtyři 20mm kanóny). Britská strana vybrala pro nový stroj název Mustang, který následně převzali také Američané.

První Mustangy Mk.I dorazily k RAF v říjnu 1941. Jejich výkony byly shledány uspokojivými, byly rychlejší než Spitfire Mk.V a měly více než dvojnásobný dolet. Motor ale kvůli svému jednostupňovému kompresorovému přeplňování dosahoval nejvyššího výkonu již v 3597 m a nad touto výškou jeho výkon progresivně klesal. Protože se vzdušné boje nad Evropou odehrávaly ve větších výškách, bylo rozhodnuto využívat Mustangy jako průzkumné stroje, což byl ostatně i původní záměr. Americké vzdušné síly měly o nový letoun rovněž zájem, požádaly však NAA o úpravu na střemhlavý bombardér s aerodynamickými brzdami (verze A-36).

Kouzlo Merlinu

V zájmu vyřešení problému s výkony ve větších výškách byly ve Velké Británii zahájeny práce na zástavbě motoru Merlin 61 s dvourychlostním, dvoustupňovým kompresorem s mezichladičem stlačeného vzduchu. Zkoušky upravených Mustangů X nakonec probíhaly s motory Merlin 65 a prokázaly zvýšení rychlosti na 697 km/h ve výšce 6700 m, což bylo o 161 km/h více než u Mustangu Mk.I. Protože Velká Británie neměla volné výrobní kapacity, byla oslovena americká společnost Packard, která Merliny vyráběla v licenci. Díky tomu mohl konstrukční tým NAA zahájit práce na své verzi Merlinem poháněného Mustangu. Tento motor potřeboval vstup vzduchu pro mezichladič stlačeného

vzduchu a také sání karburátoru zespod. Obojí bylo u Mustangu X řešeno umístěním v rozměrném podbradku přídě, ale konstruktéři NAA ponechali pod přídí jen malý vstup pro karburátor a mezichladič umístili do zvětšeného těla chladiče pod trupem. V zájmu ještě delšího doletu byla do trupu za kokpit instalována nádrž o objemu 320 l. Trupové kulometry byly naopak odstraněny. Výroba nových Mustangů s označením P-51B byla v Inglewoodu zahájena v květnu a o tři měsíce později také v Dallasu jako P-51C. Díky dlouhému doletu a zlepšeným výkonům ve velkých výškách byly tyto stroje primárně využívány jako doprovodné stíhače pro denní bombardovací nálety a hlídkovací lety. Dodávky pro RAF pokračovaly, stroje byly označeny jako Mustang Mk.III. Mustangy verzí B/C/Mk.III byly skvělými stíhači, ale trpěly dvěma neduhy: špatným výhledem pilota vzad a zasekáváním kulometů. Britové částečně vyřešili první problém instalací vypouklého překrytu „Malcom Hood“, nicméně konstrukční tým NAA se rozhodl Mustang ještě jednou přepracovat. Hlavní změnu představoval kapkový kryt kabiny a s tím související snížený hřbet trupu. Také křídlo bylo přepracováno, aby pojalo šest kulometů 12,7 mm. Nové vedení nábojových pásů pak vyřešilo problém se zasekáváním zbraní. Společně s drobnějšími úpravami tak vznikl na sklonku roku 1943 Mustang verze P-51D. Výroba byla zahájena jak v Inglewoodu (stroje výrobních bloků doplněných suffixem -NA) a v Dallasu (-NT). Vzhledem k nedostatku vrtulí Hamilton Standard, používaných na všech verzích s motory Merlin, byla část produkce z Dallasu vybavena vrtulí AeroProducts. Tyto stroje nesly označení P-51K.

Mustangy P-51D/K se staly skutečnými vládci oblohy všude, kde byly nasazeny, jak v doprovodné, tak záchytné stíhací roli, jako průzkumné stroje (modifikace F-6) i při útocích proti pozemním cílům. Celkem bylo vyrobeno 8102 Mustangů verze P-51D a 1500 P-51K. Mnohé z nich zůstaly po válce v operační službě a bojovaly ještě v Korejské válce. Poslední P-51D byl vyřazen ze stavu USAF v roce 1978, zatímco v zahraničních službách zůstaly operační až do roku 1984 (Dominikánská republika). Mustangy používalo celkem 55 zemí.

Tvůrce es a neúnavný bojovník

Prvního vzdušného vítězství na Mustangu dosáhl 19. srpna 1942 F/O Hills, když sestřelil Fw 190. Zahájil tím šňůru 4950 sestřelů, kterých piloti Mustangů všech verzí dosáhli za druhé světové války. Celkem 251 z nich se stalo esy, nejúspěšnějším byl George Preddy Jr., který dosáhl na Mustangu 24 ze svých 27 sestřelů, následován Johnem C. Meyerem a Johnem J. Wollem (oba po 21 sestřelech). Jiný pilot, Urban L. Drew (šest sestřelů) zaznamenal jediné dvojité vítězství pístového stroje nad proudovým, když nedaleko Achmeru na svém P-51D-10NA „Detroit Miss“ sestřelil 7. října 1944 dva 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 započítím stavby si pečlivě prostudujte stavební návod. Při používání barev a lepidel pracujte v dobře větrané místnosti. Lepidla ani barvy nepoužívejte v blízkosti otevřeného ohně. Model není určen malým dětem, mohlo by dojít k požití drobných dílů.

INSTRUCTION SIGNS * INSTR. 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

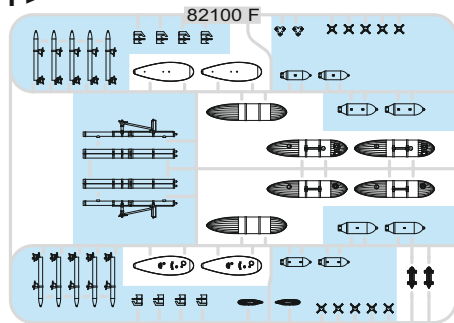


PIÈCES

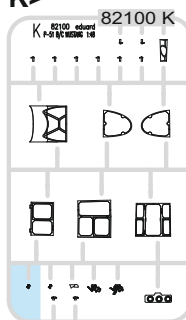


部品

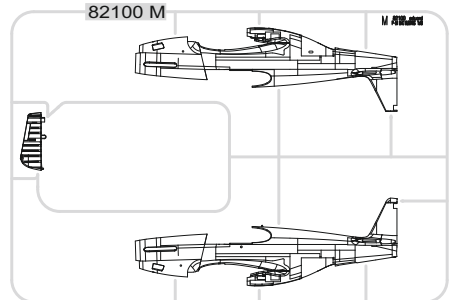
F>



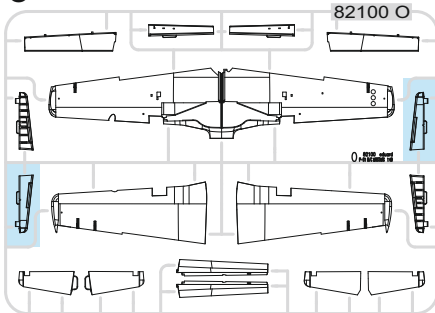
K> PLASTIC PARTS



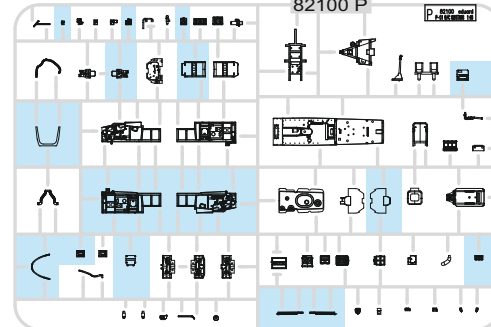
M>



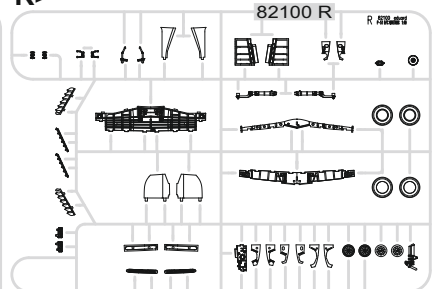
O>



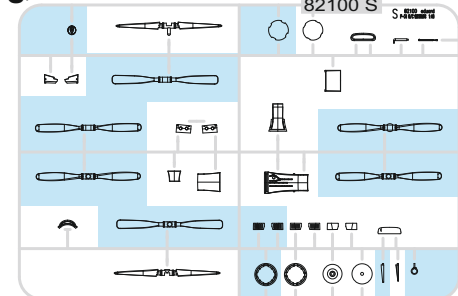
P>



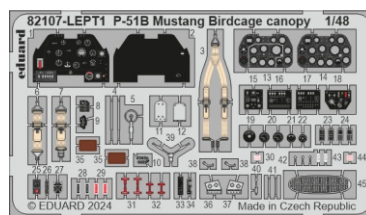
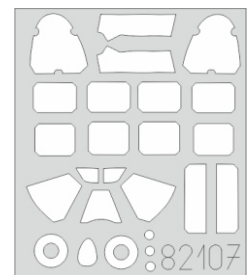
R>



S>



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

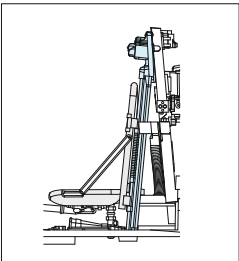
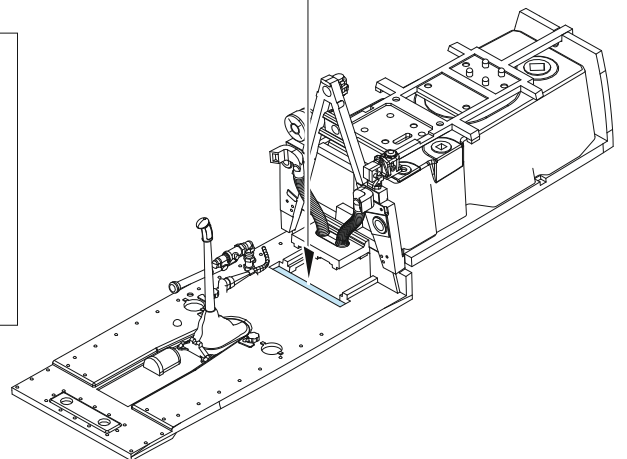
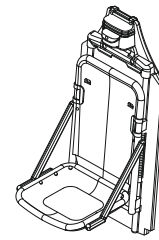
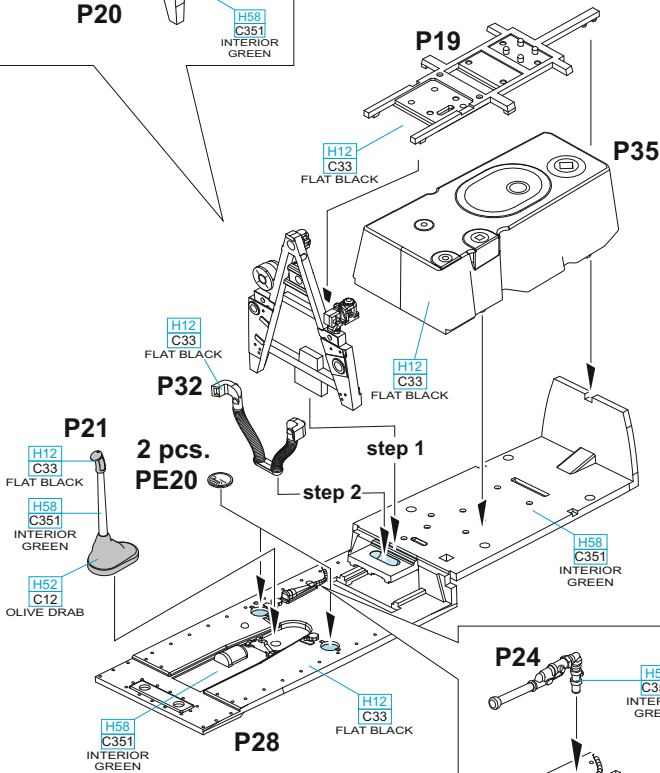
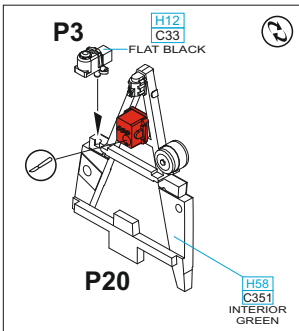
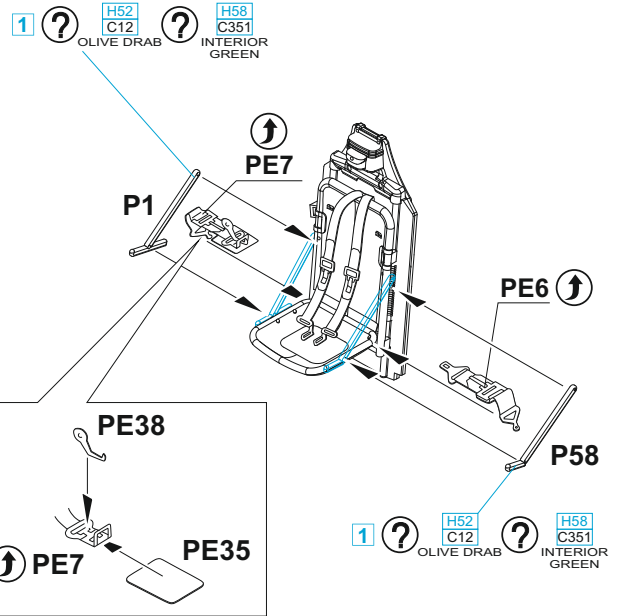
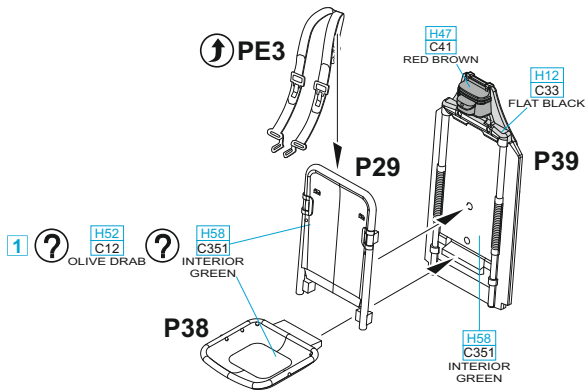
GSI Creos (GUNZE)		
AQUEOUS	Mr.COLOR	
H1	C1	WHITE
H5	C5	BLUE
H6	C6	GREEN
H8	C8	SILVER
H11	C62	FLAT WHITE
H12	C33	FLAT BLACK
H27	C44	TAN
H47	C41	RED BROWN
H52	C12	OLIVE DRAB
H53	C13	NEUTRAL GRAY
H58	C351	INTERIOR GREEN
H77	C137	TIRE BLACK

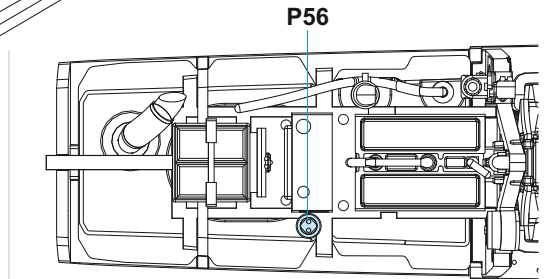
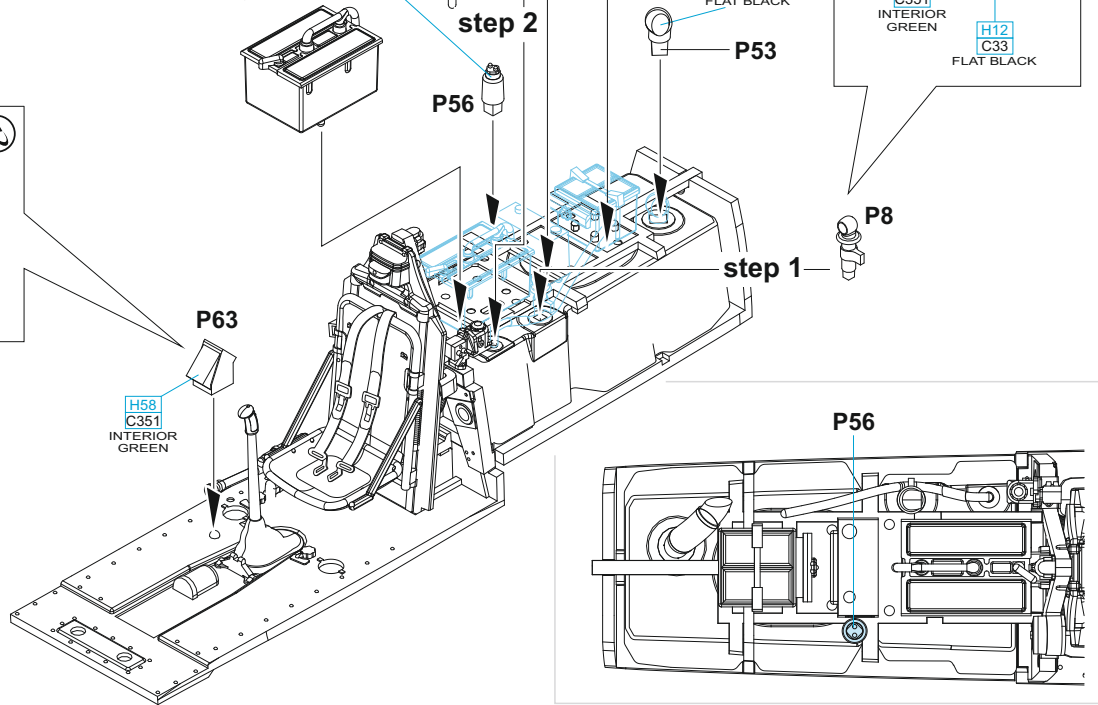
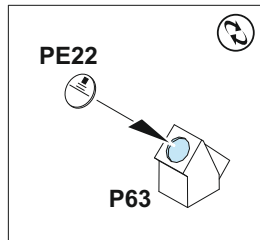
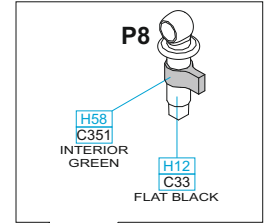
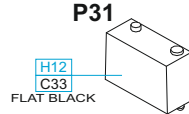
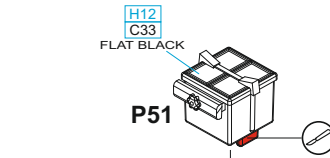
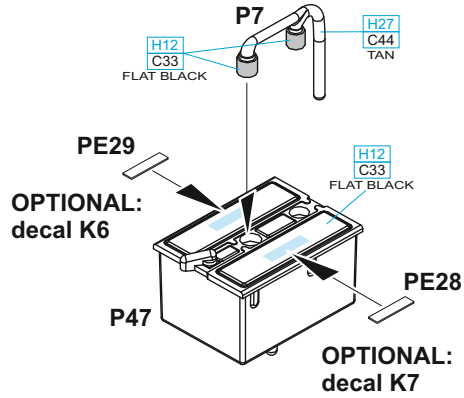
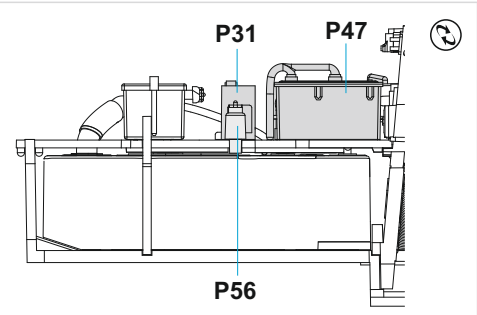
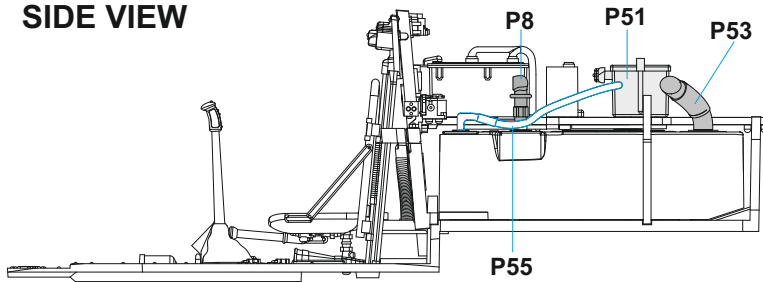
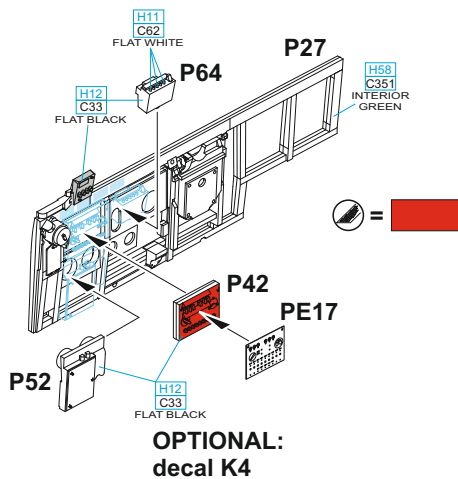
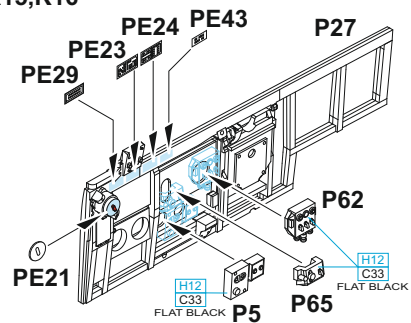
GSI Creos (GUNZE)		
AQUEOUS	Mr.COLOR	
H90	C47	CLEAR RED
H92	C49	CLEAR ORANGE
H94	C138	CLEAR GREEN
H327	C327	RED
H329	C329	YELLOW
	C352	CHROMATE YELLOW
Mr.METAL COLOR		
	MC214	DARK IRON
Mr.COLOR SUPER METALLIC		
	SM201	SUPER FINE SILVER
	SM203	SUPER IRON

1 = 90% + 10%

H58 C351 INTERIOR GREEN	H12 C33 FLAT BLACK
----------------------------------	--------------------------

MARKINGS **A, B, C, D, E**

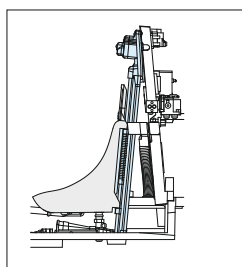
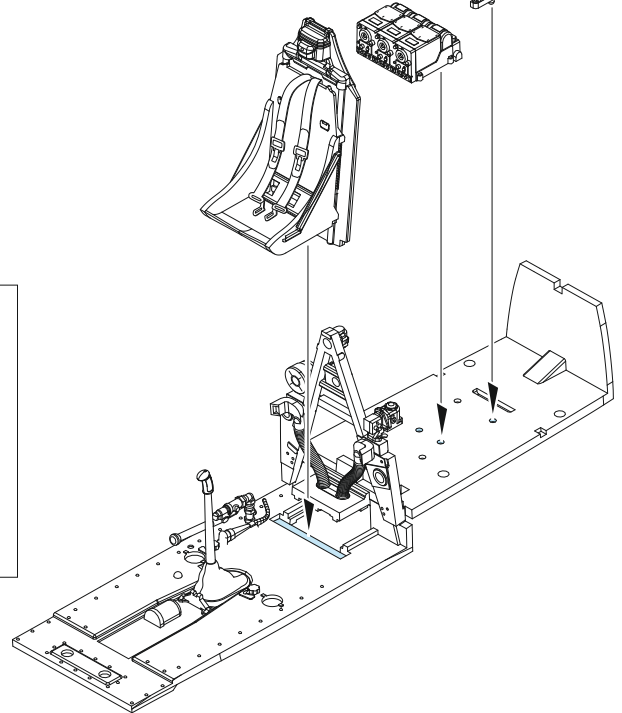
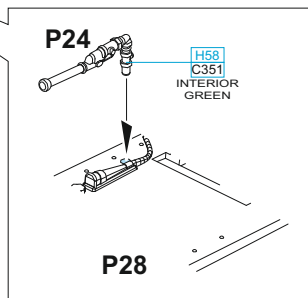
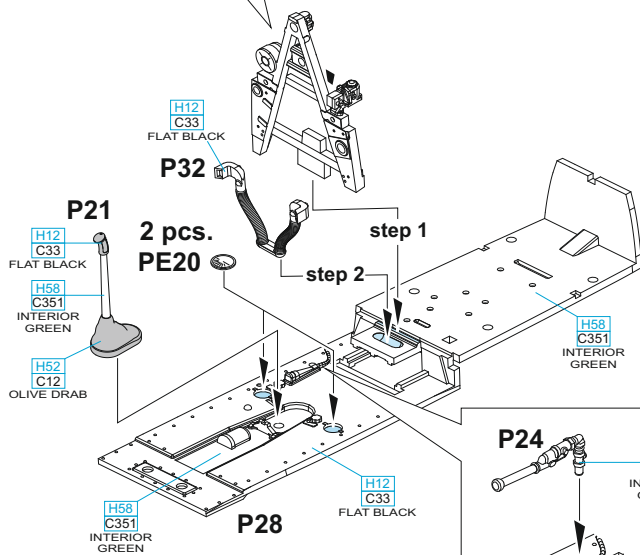
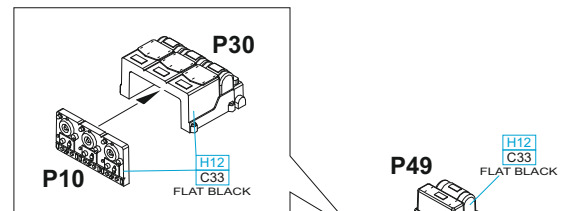
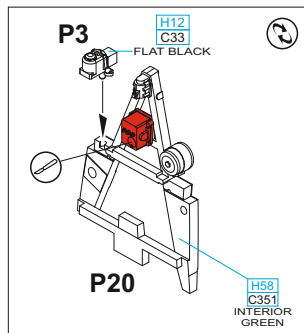
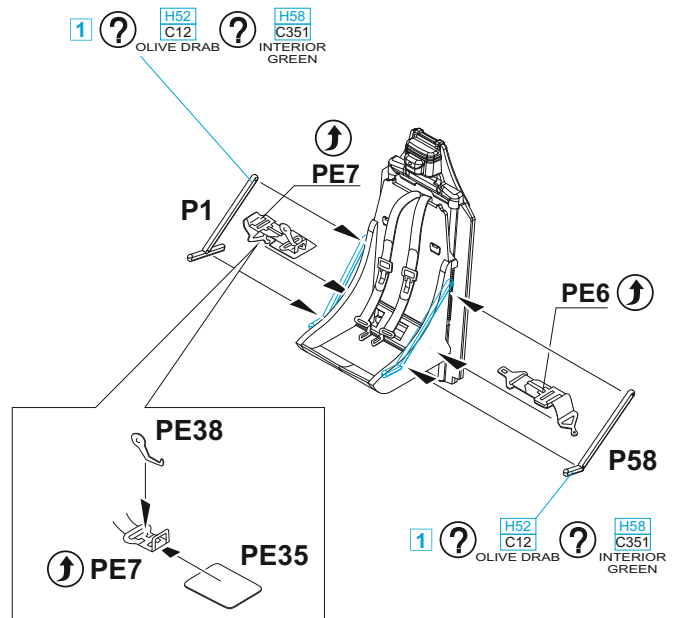
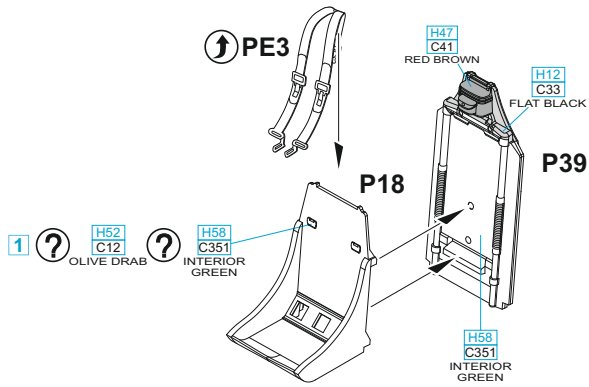


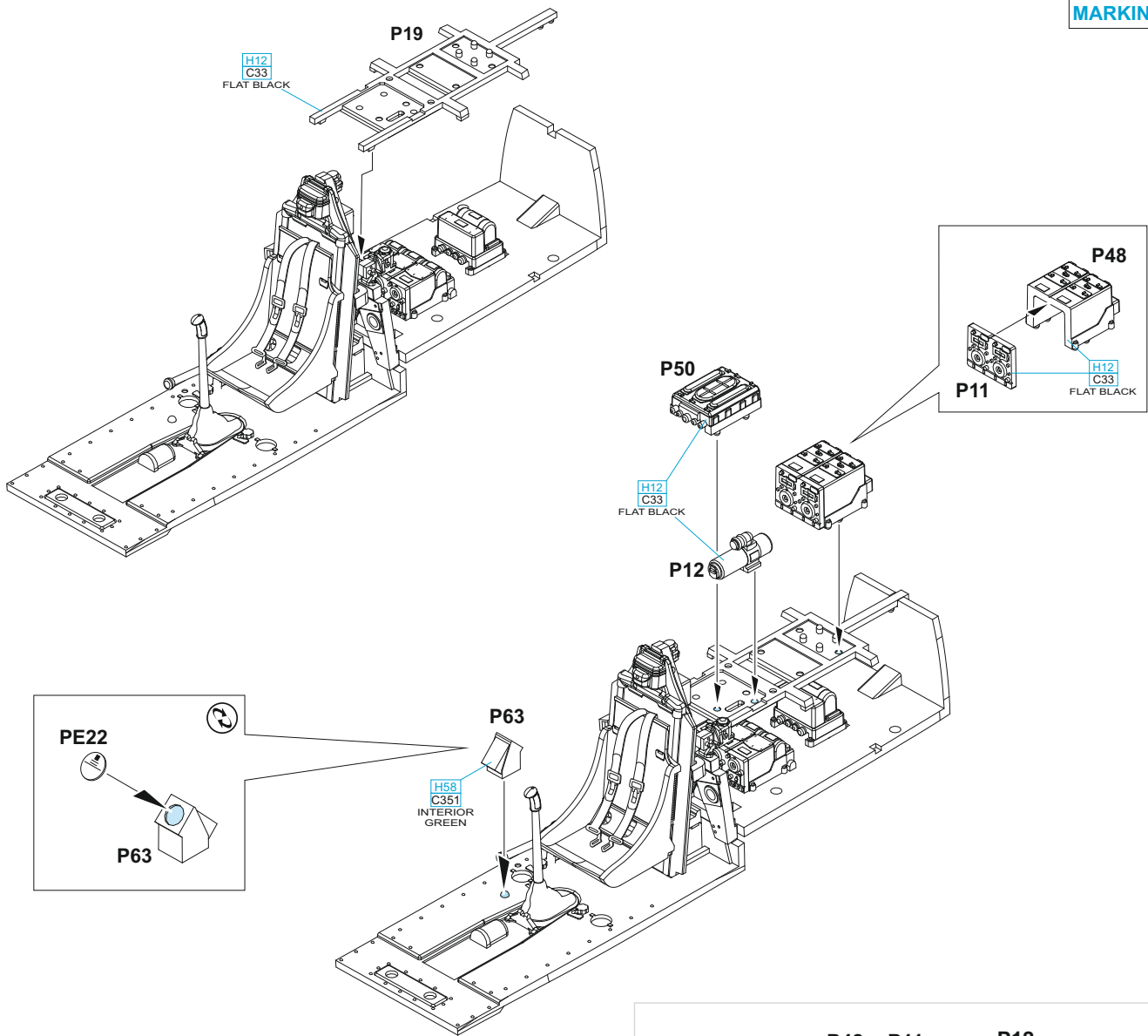
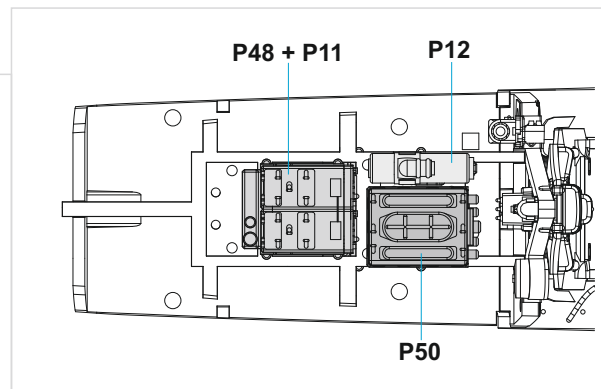
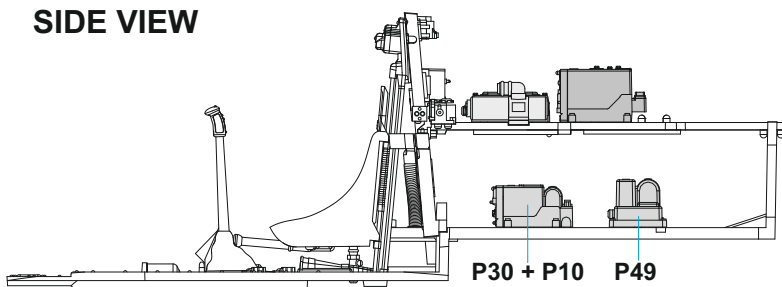
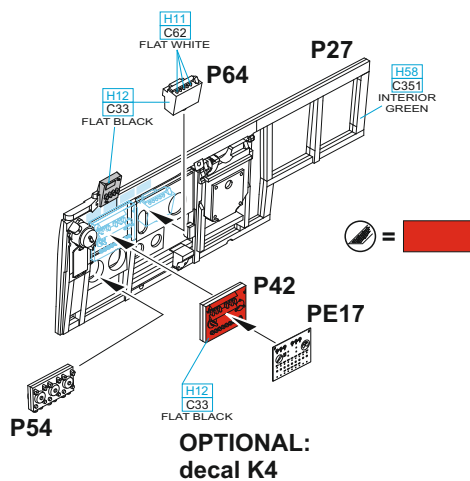
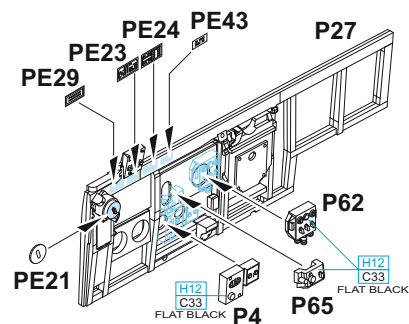
A**MARKINGS A, B, C, D, E****SIDE VIEW****B****OPTIONAL: decals K7, K15, K16**

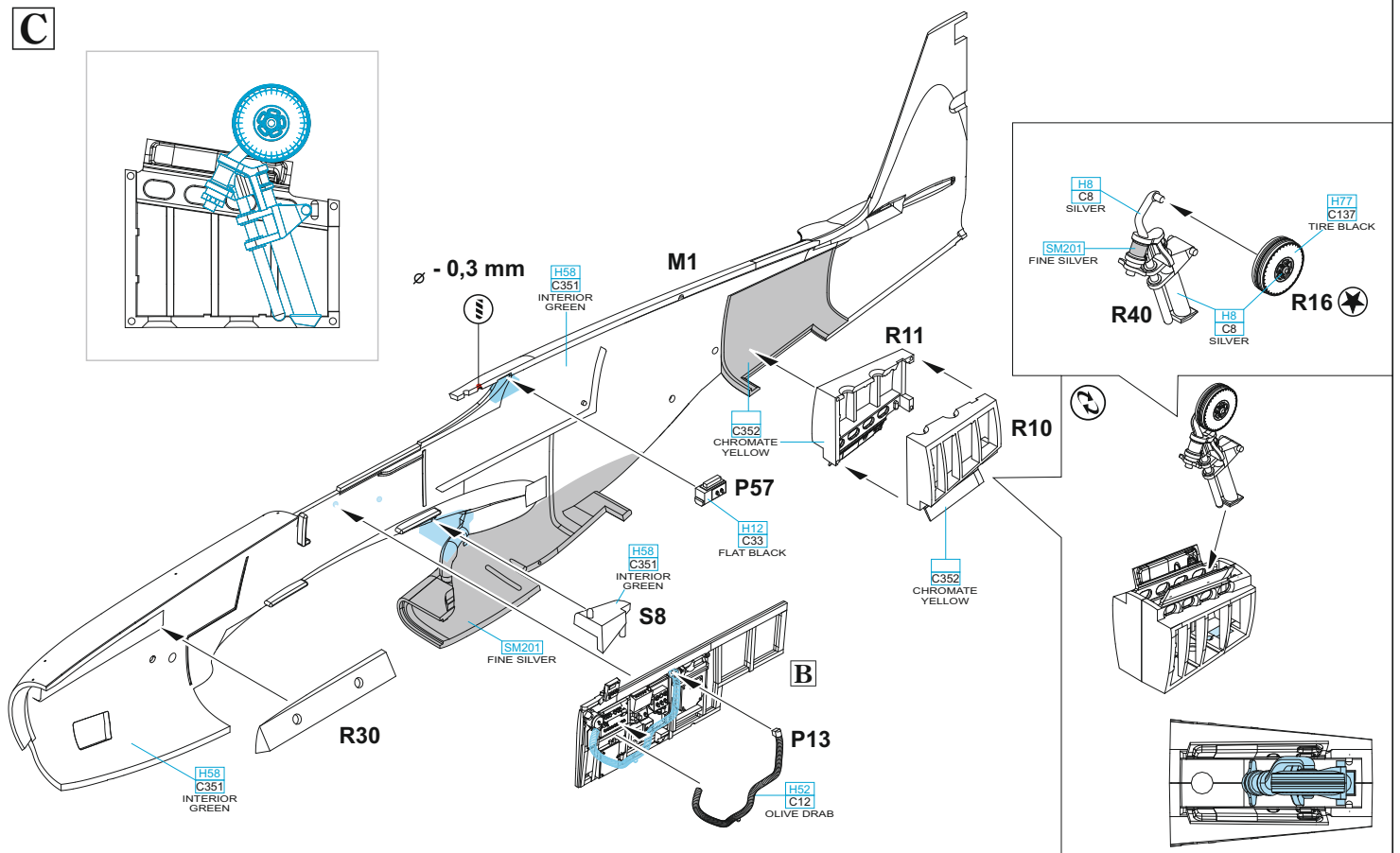
1 = 90% + 10%

H58 C351 INTERIOR GREEN	H12 C33 FLAT BLACK
----------------------------------	--------------------------

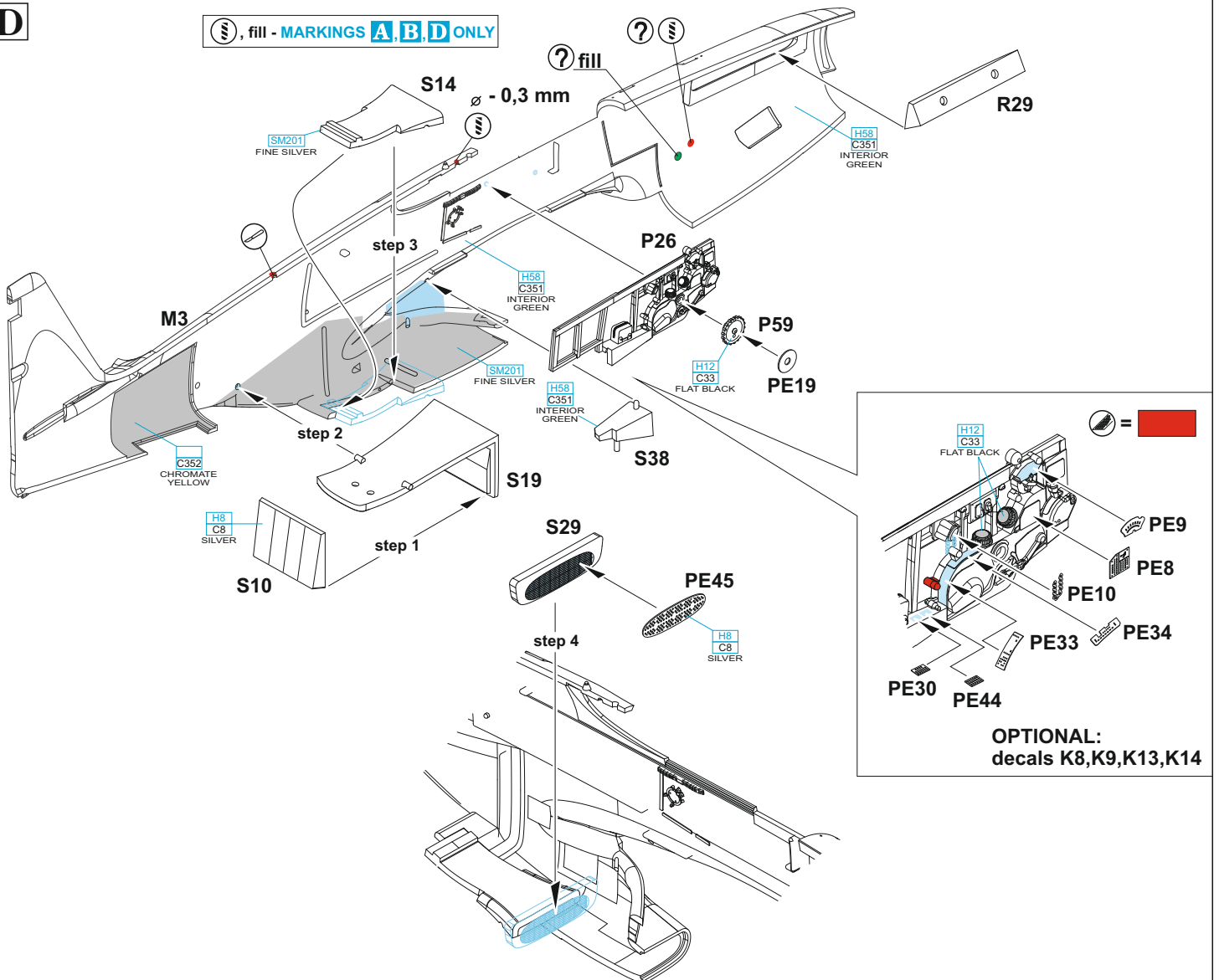
MARKING F

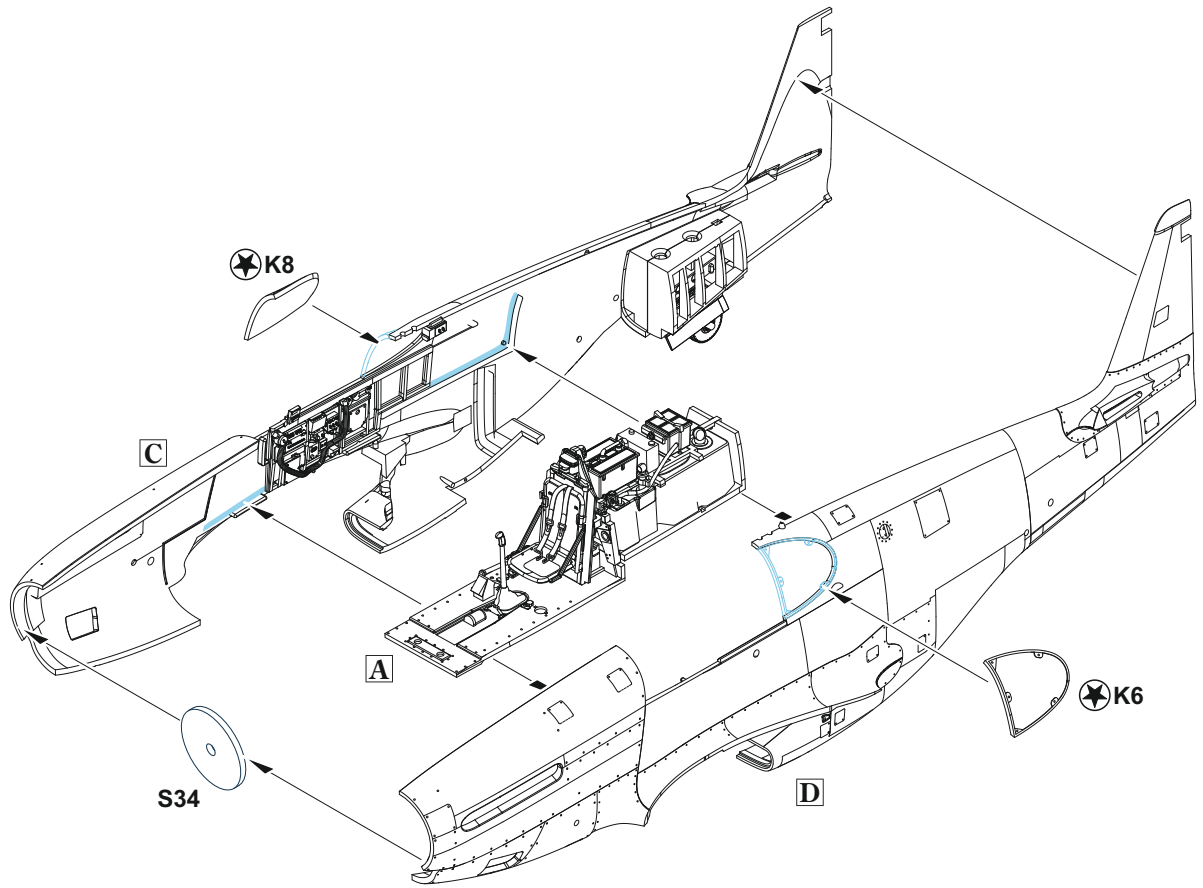


A**MARKING F****SIDE VIEW****B****OPTIONAL: decals K7,K15,K16**

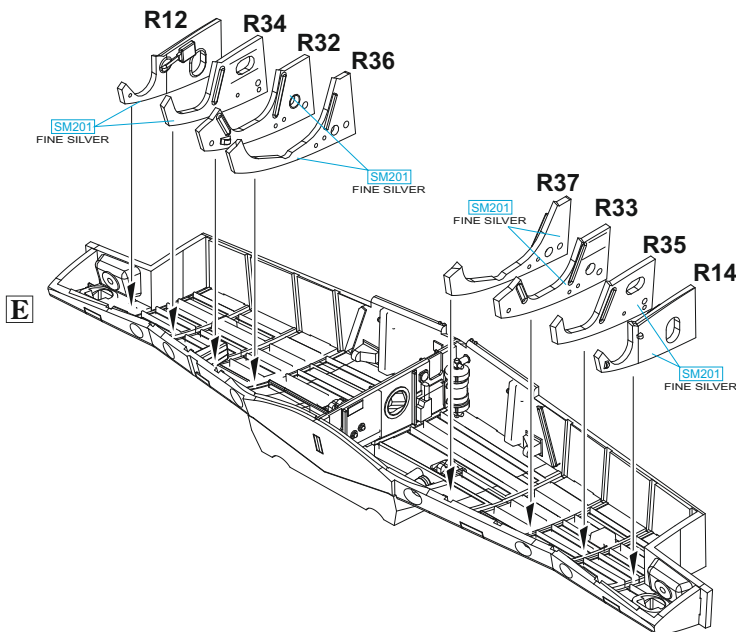
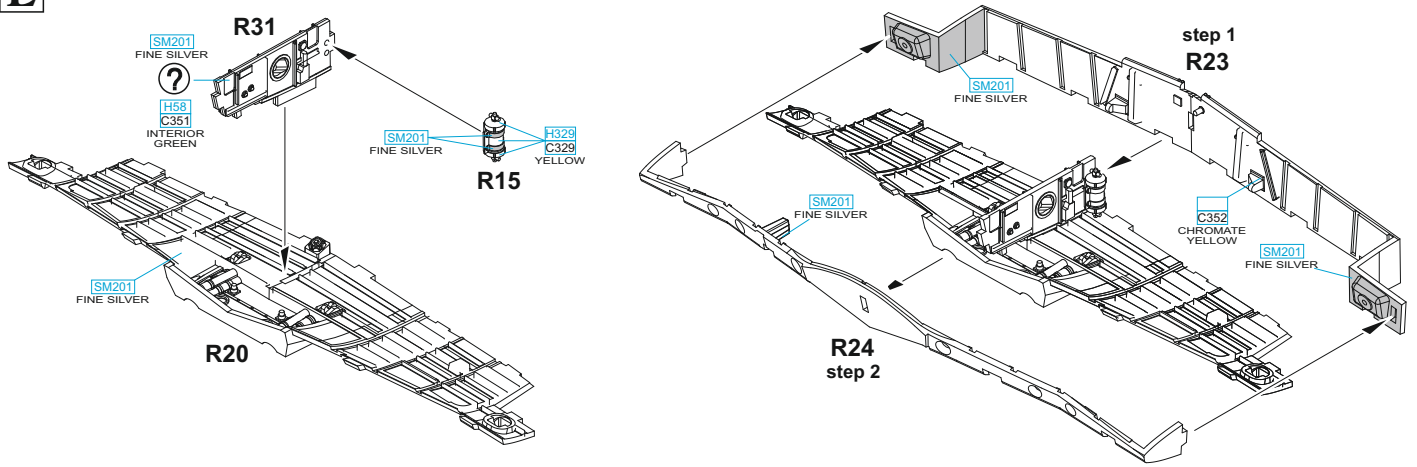
C**D**

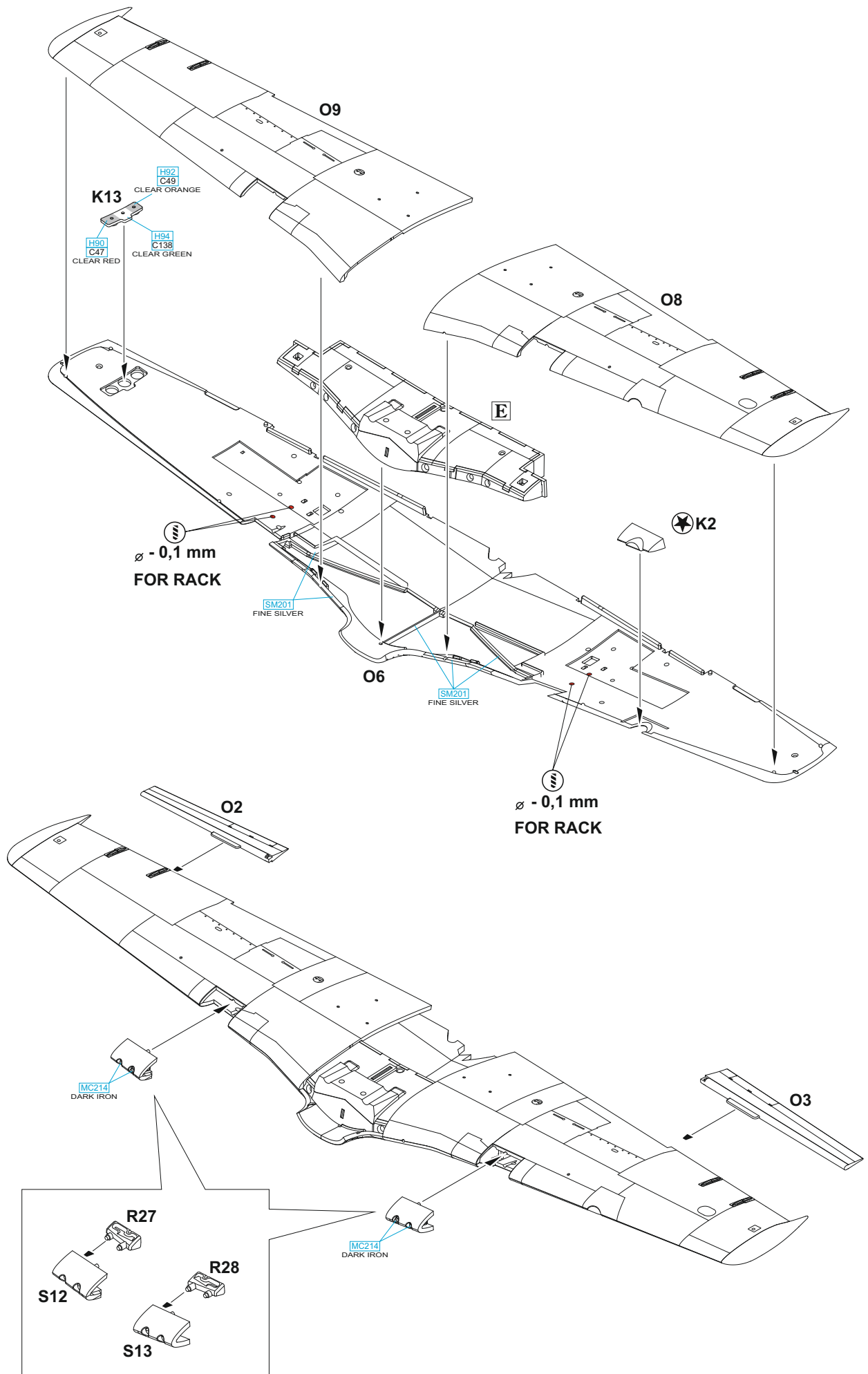
, fill - MARKINGS **A, B, D** ONLY

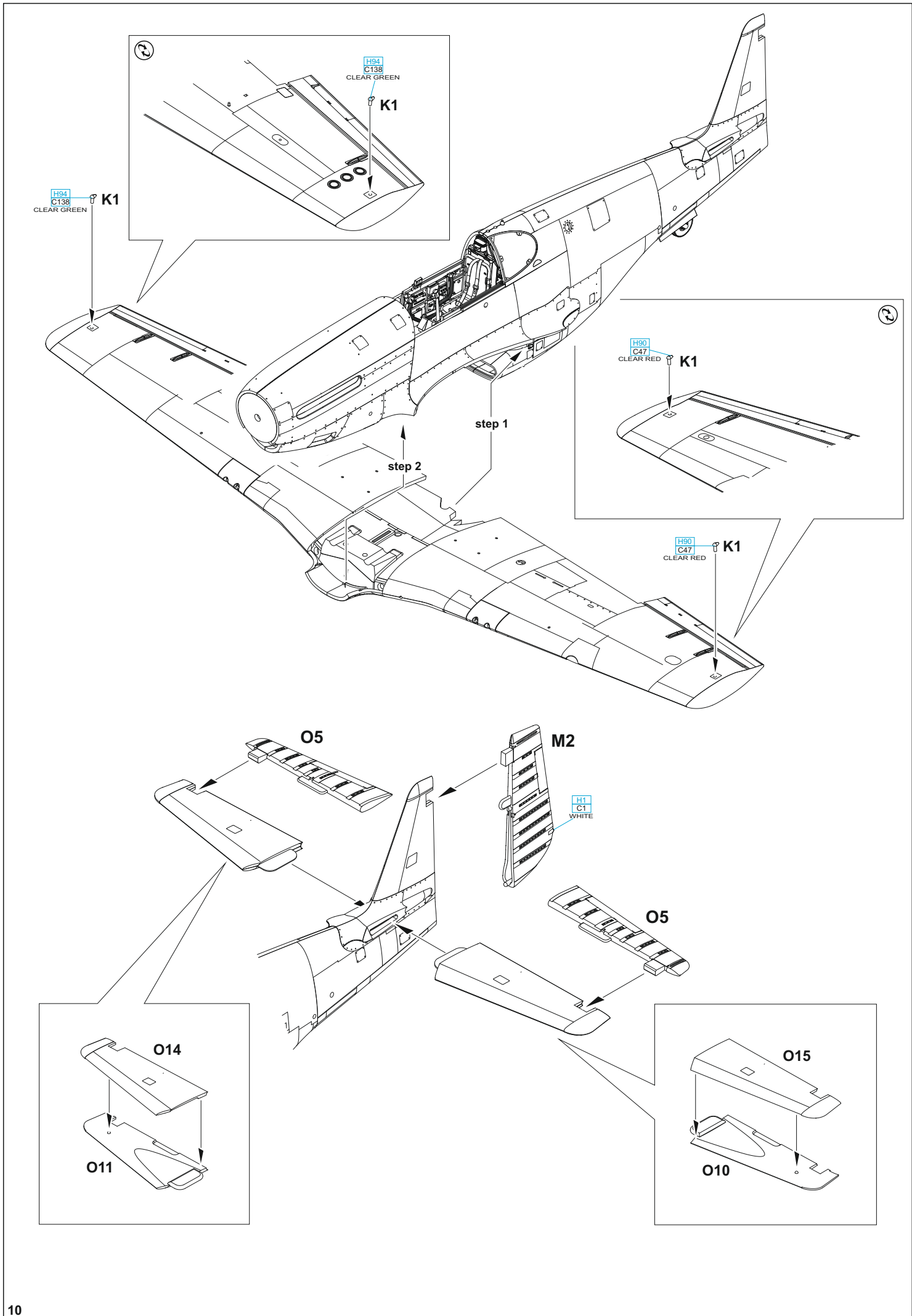


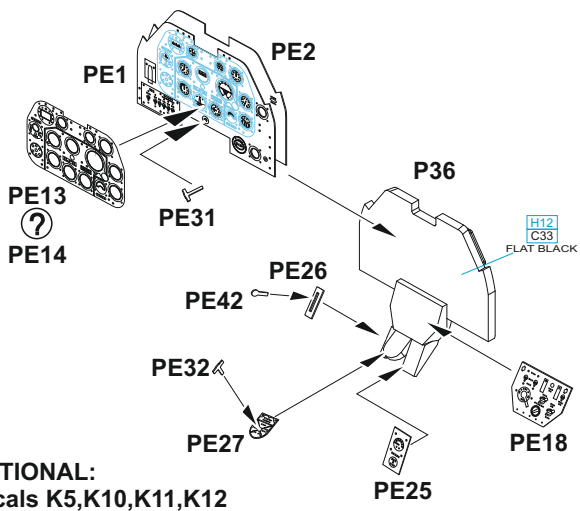


E

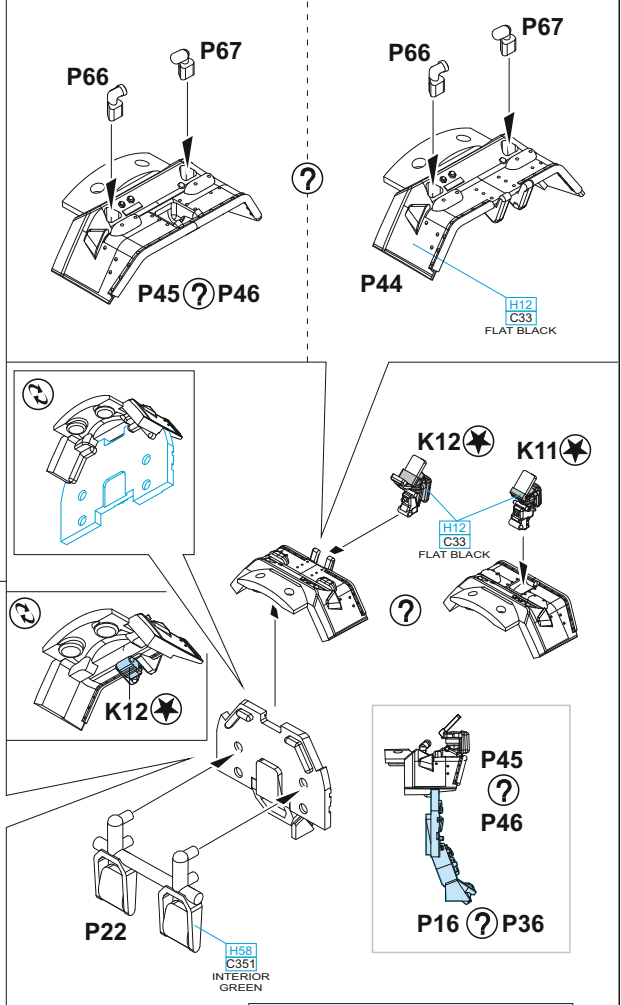




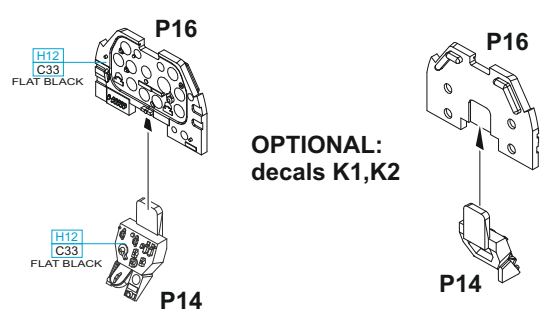




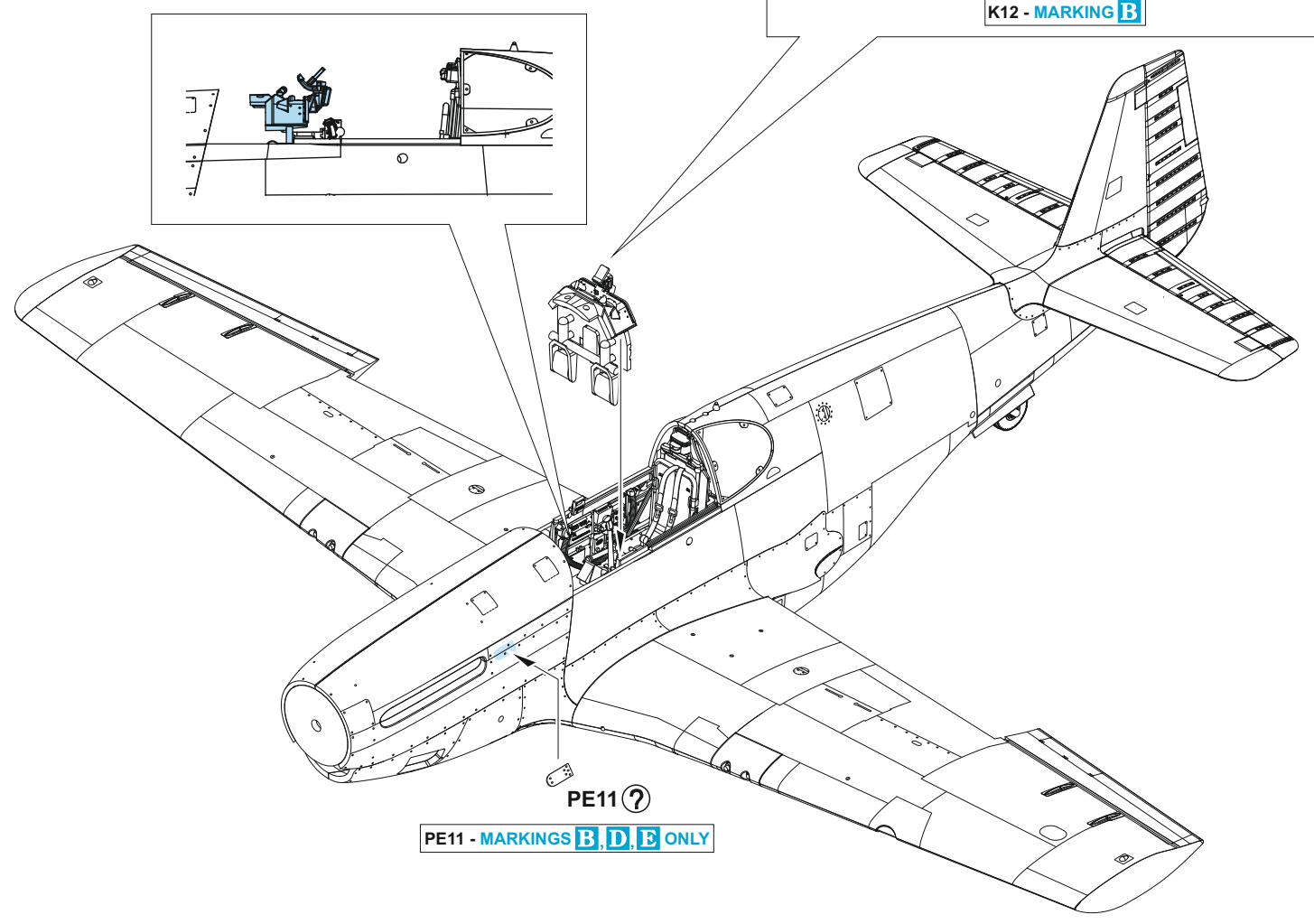
OPTIONAL:
decals K5,K10,K11,K12



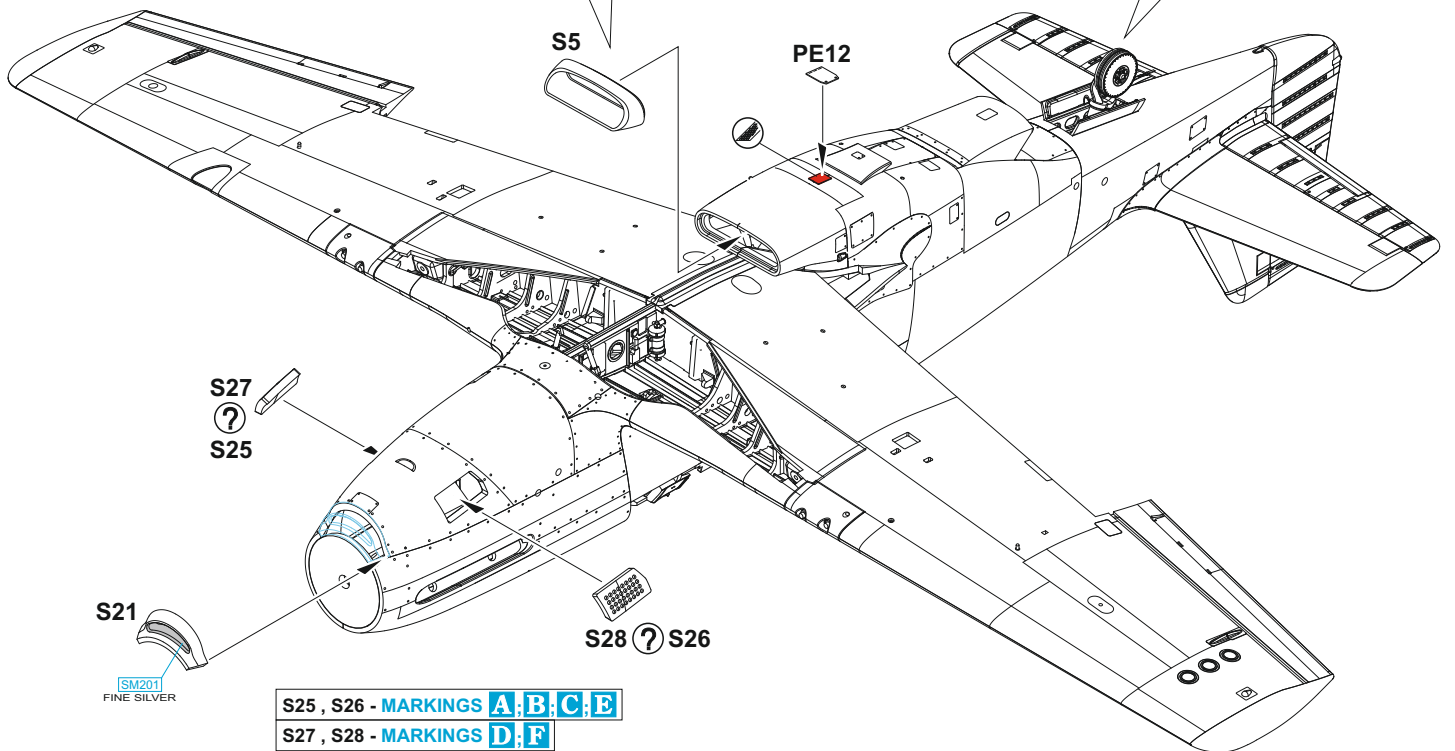
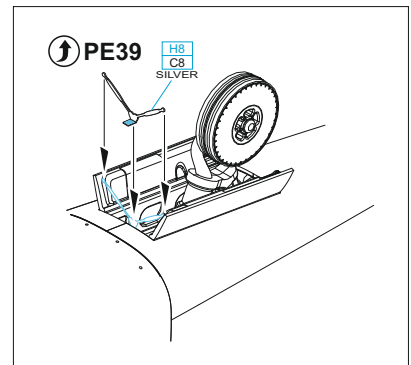
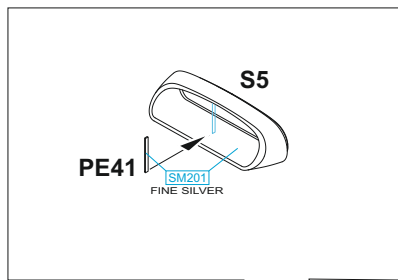
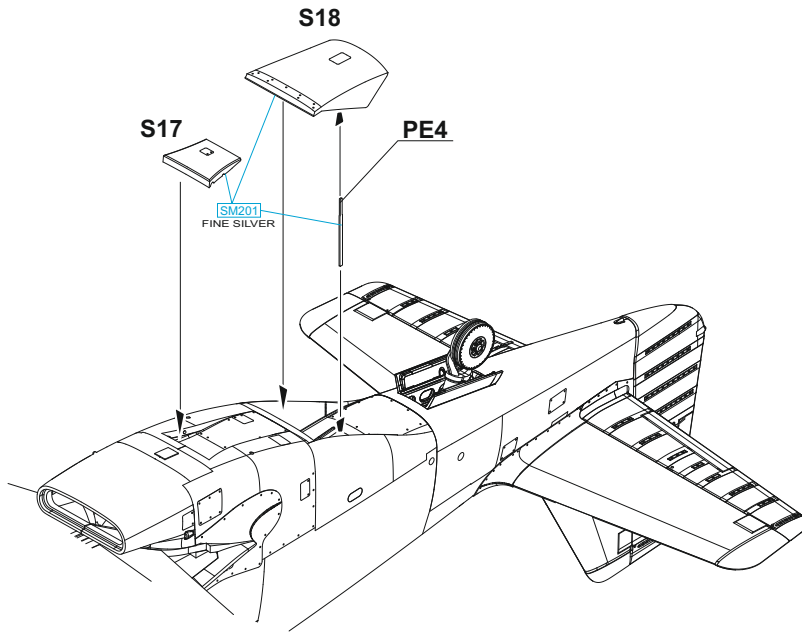
K11 - MARKINGS **A, C, D, E, F**
K12 - MARKING **B**



OPTIONAL:
decals K1, K2

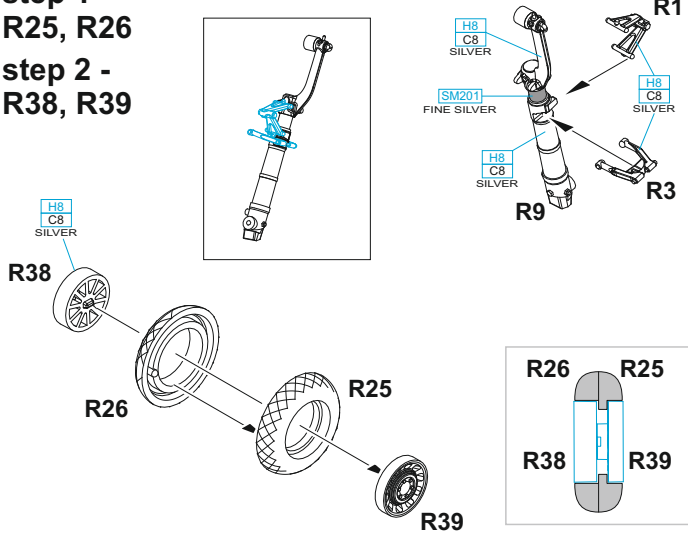


PE11 - MARKINGS **B, D, E** ONLY

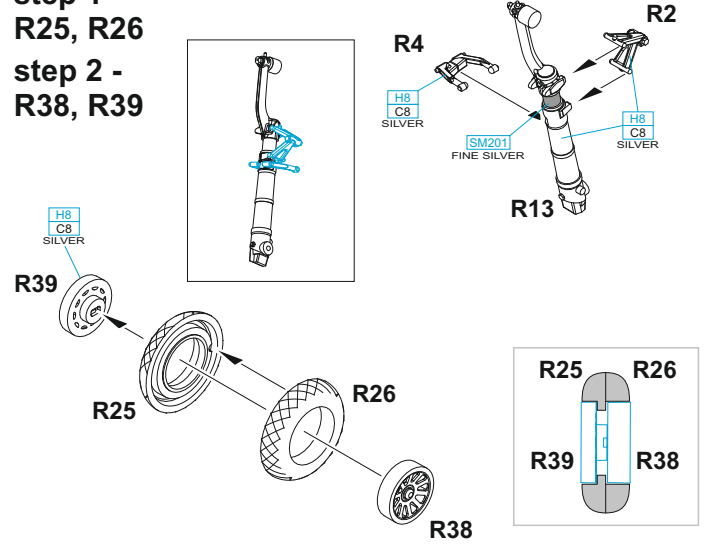


S25, S26 - MARKINGS **A**; **B**; **C**; **E**
 S27, S28 - MARKINGS **D**; **F**

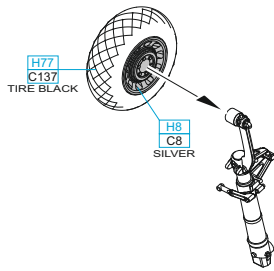
step 1 -
R25, R26
step 2 -
R38, R39



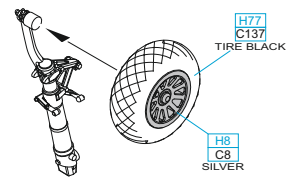
step 1 -
R25, R26
step 2 -
R38, R39



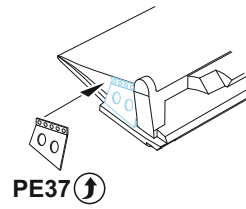
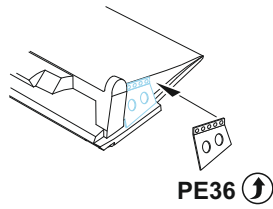
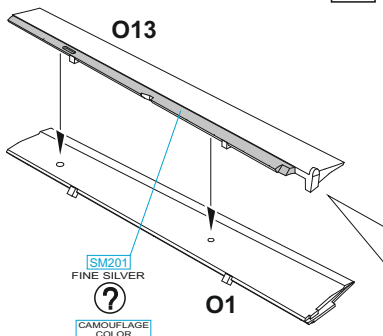
F



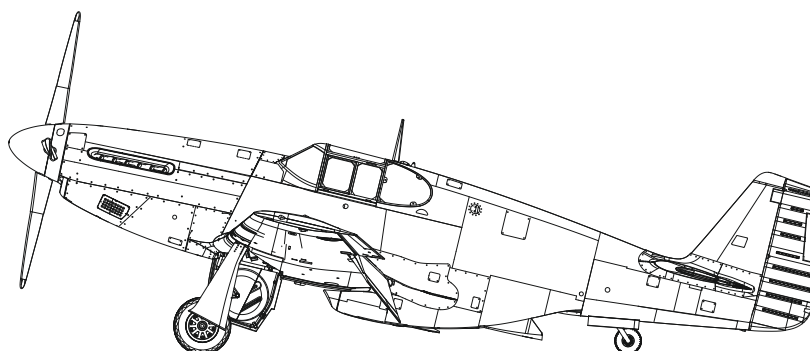
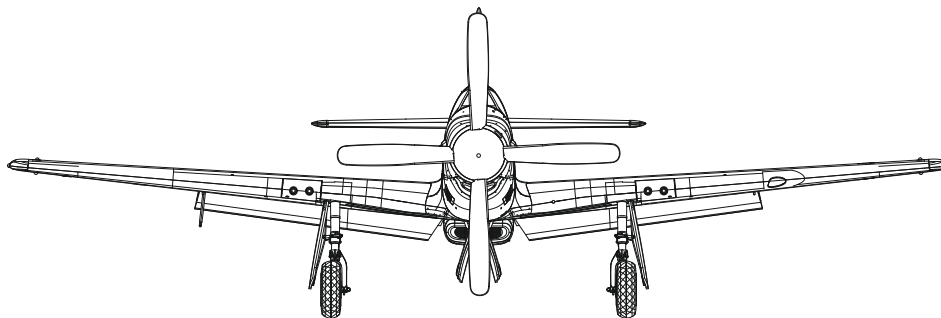
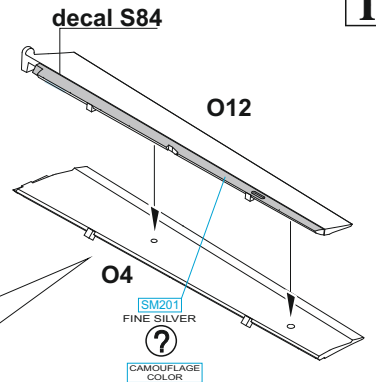
G

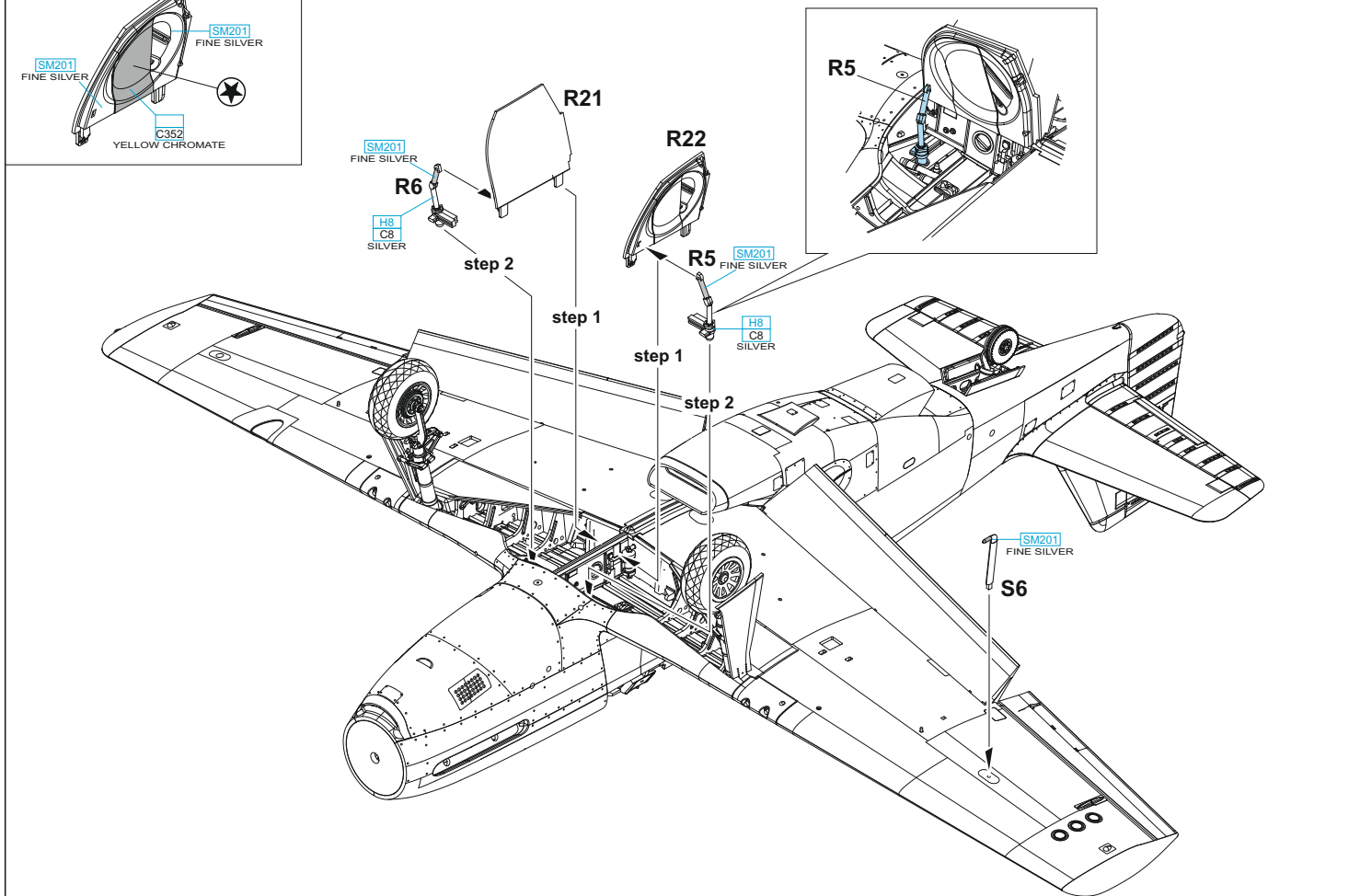
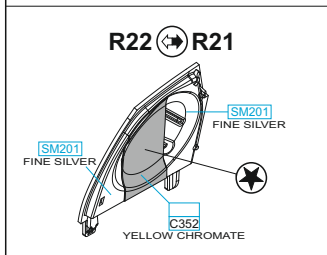
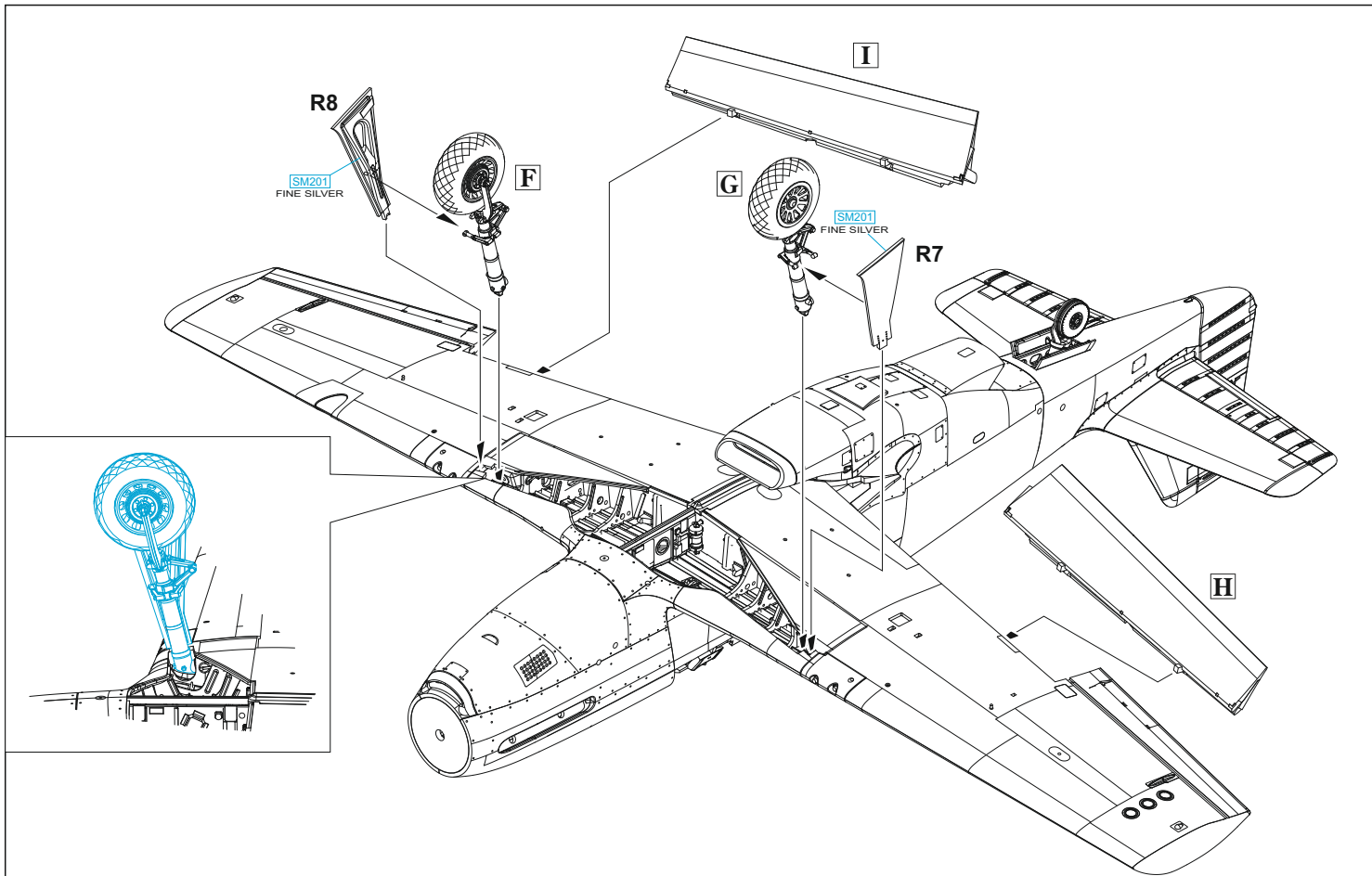


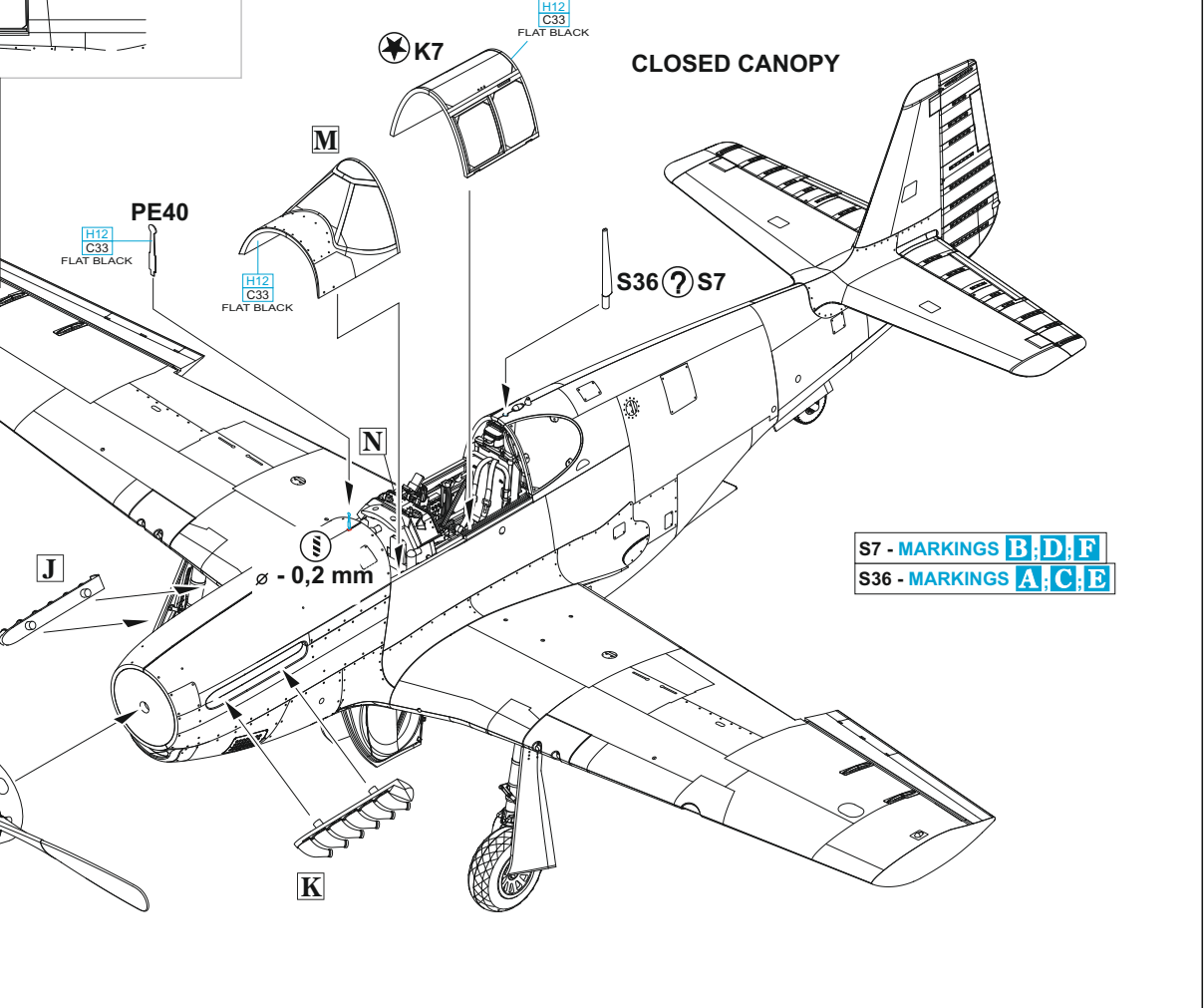
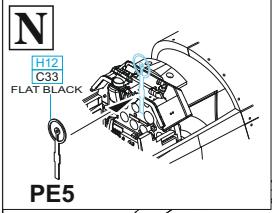
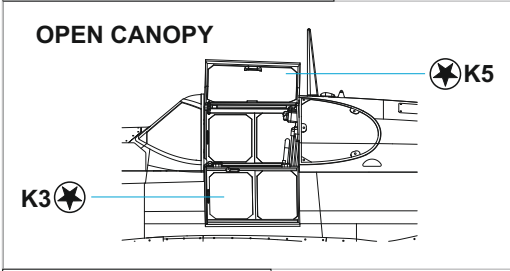
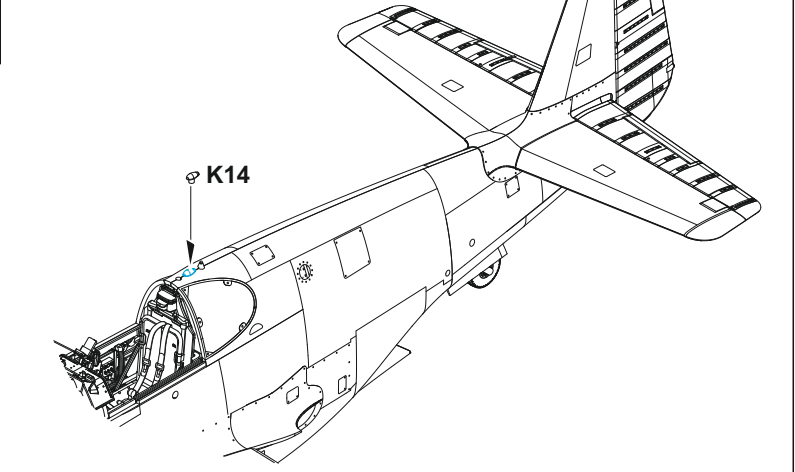
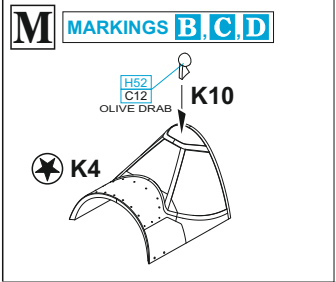
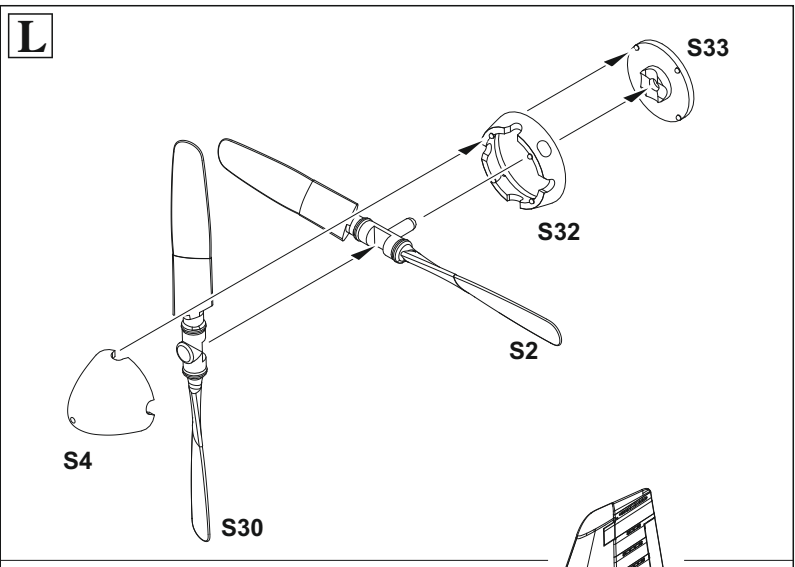
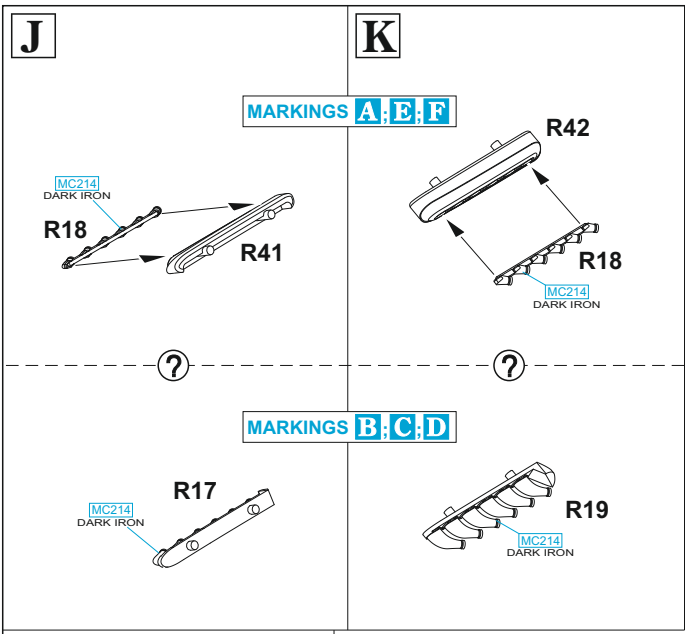
H



I



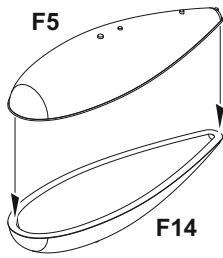




S7 - MARKINGS B;D;F
S36 - MARKINGS A;C;E

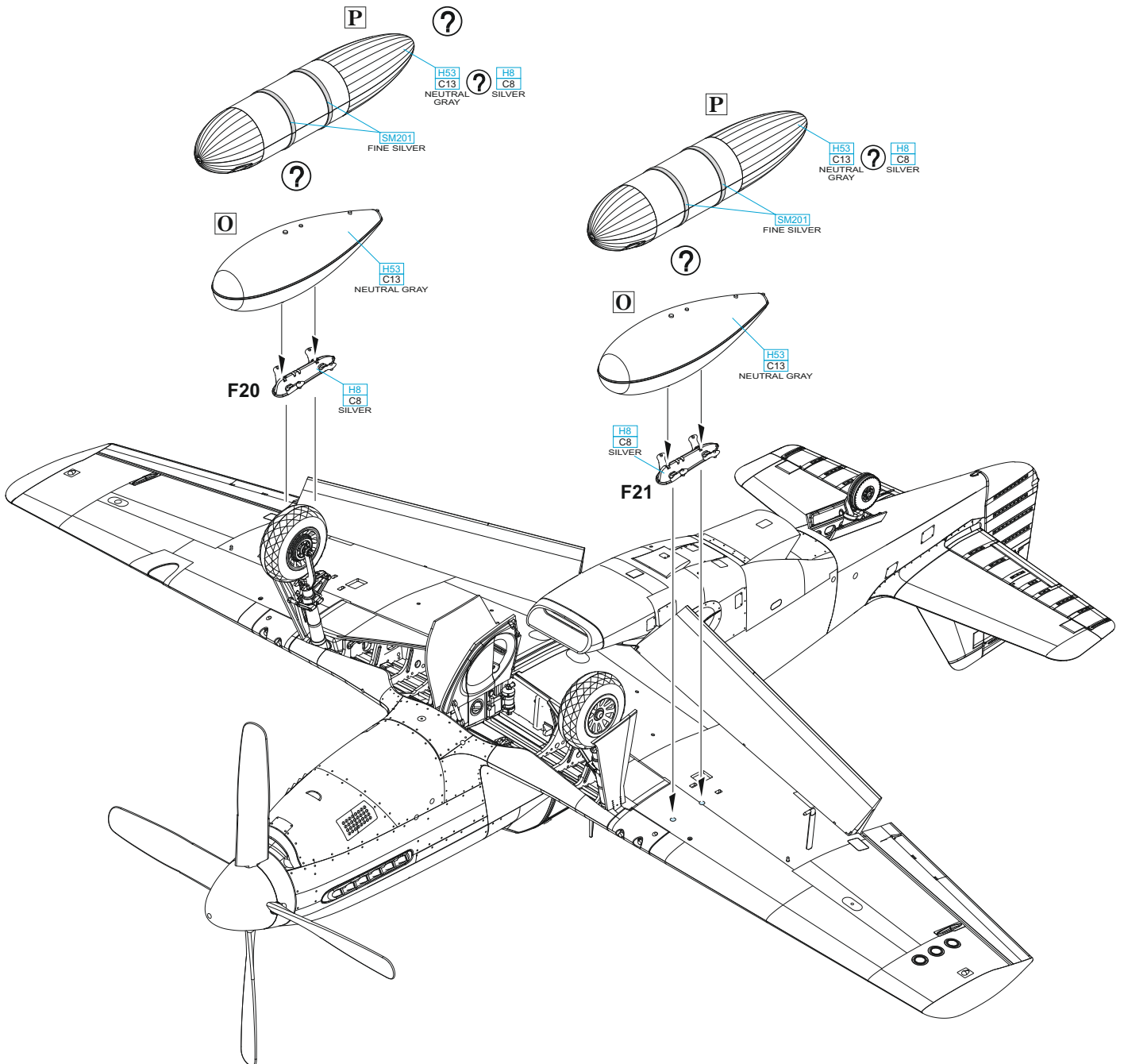
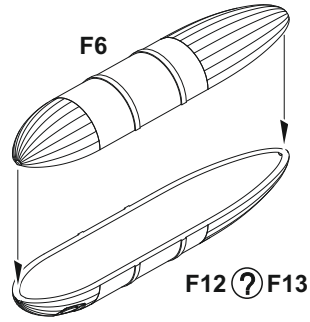
O

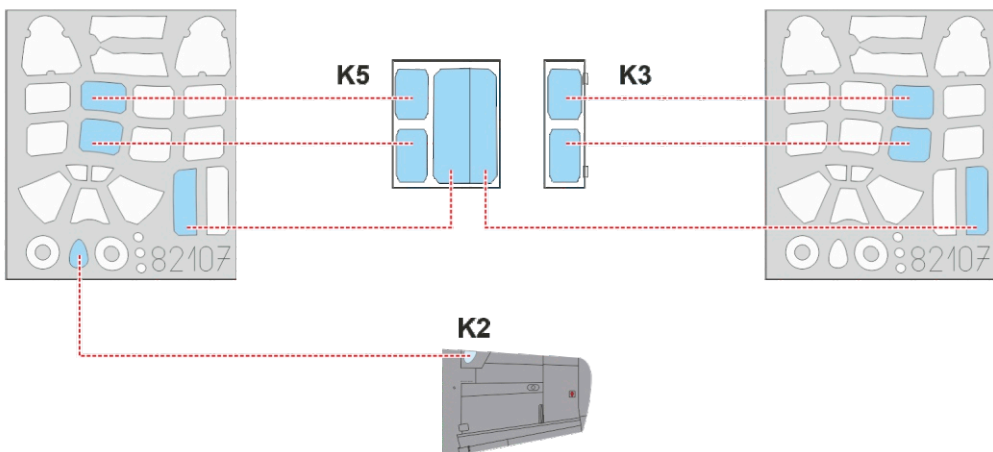
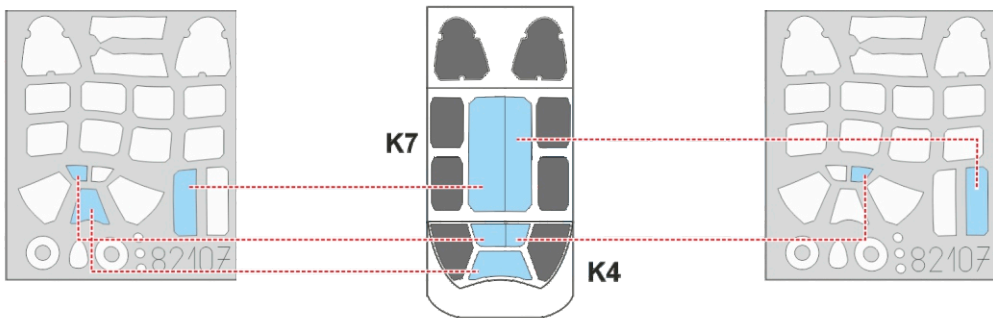
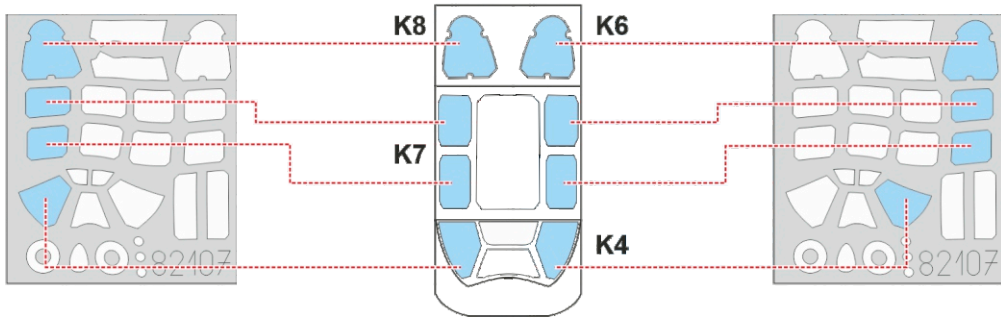
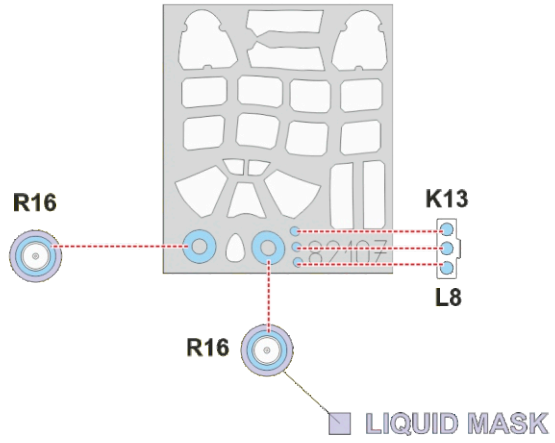
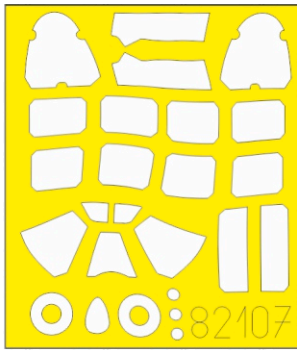
2 pcs.



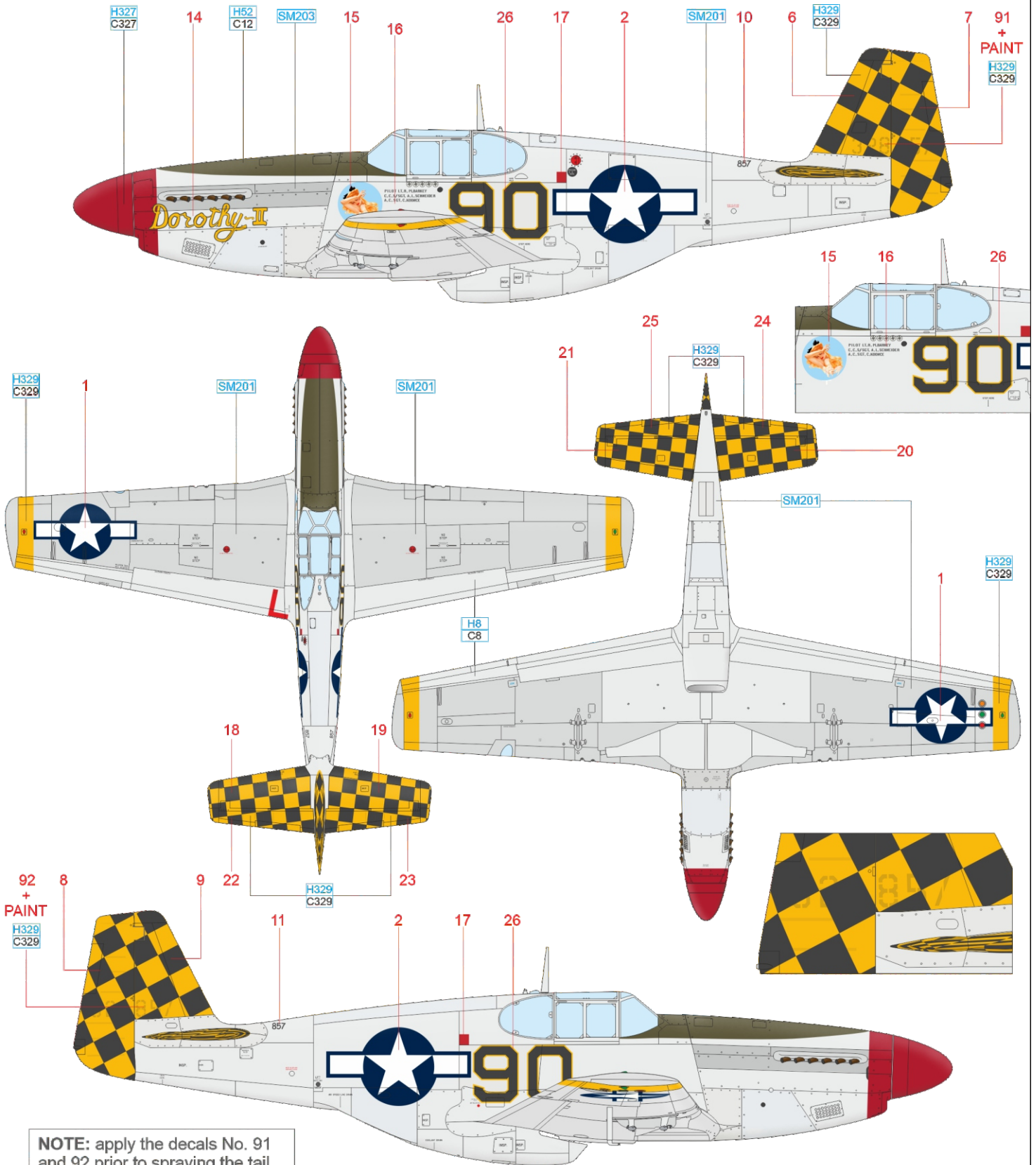
P

2 pcs.





Robert Barkey byl po počátečním výcviku přidělen k jednotce nazývané "Checkertail Clan" (319th FS, 325th FG) létající v Africe na letounech P-40. Po přeškolení na letouny P-47 koncem roku 1943 byl s jednotkou převelen do Itálie. Prvního vítězství dosáhl Barkey 22. února 1944, kdy sestřelil dvě Bf 109, obě pilotované esy elitní německé JG 26. Další Bf 109 zničil 24. května 1944. Po přezbrojení jednotky na P-51B Mustang dosáhl Barkey 6. června 1944 svého posledního, pátého sestřelu. Do výslužby odešel v hodnosti Major v roce 1961. Za druhé světové války absolvoval 53 bojových letů a dosáhl pěti potvrzených vítězství a jednoho pravděpodobného. Barkeyho Mustang s číslem 90 nesl na levé straně motorového krytu jméno jeho manželky Dorothy.

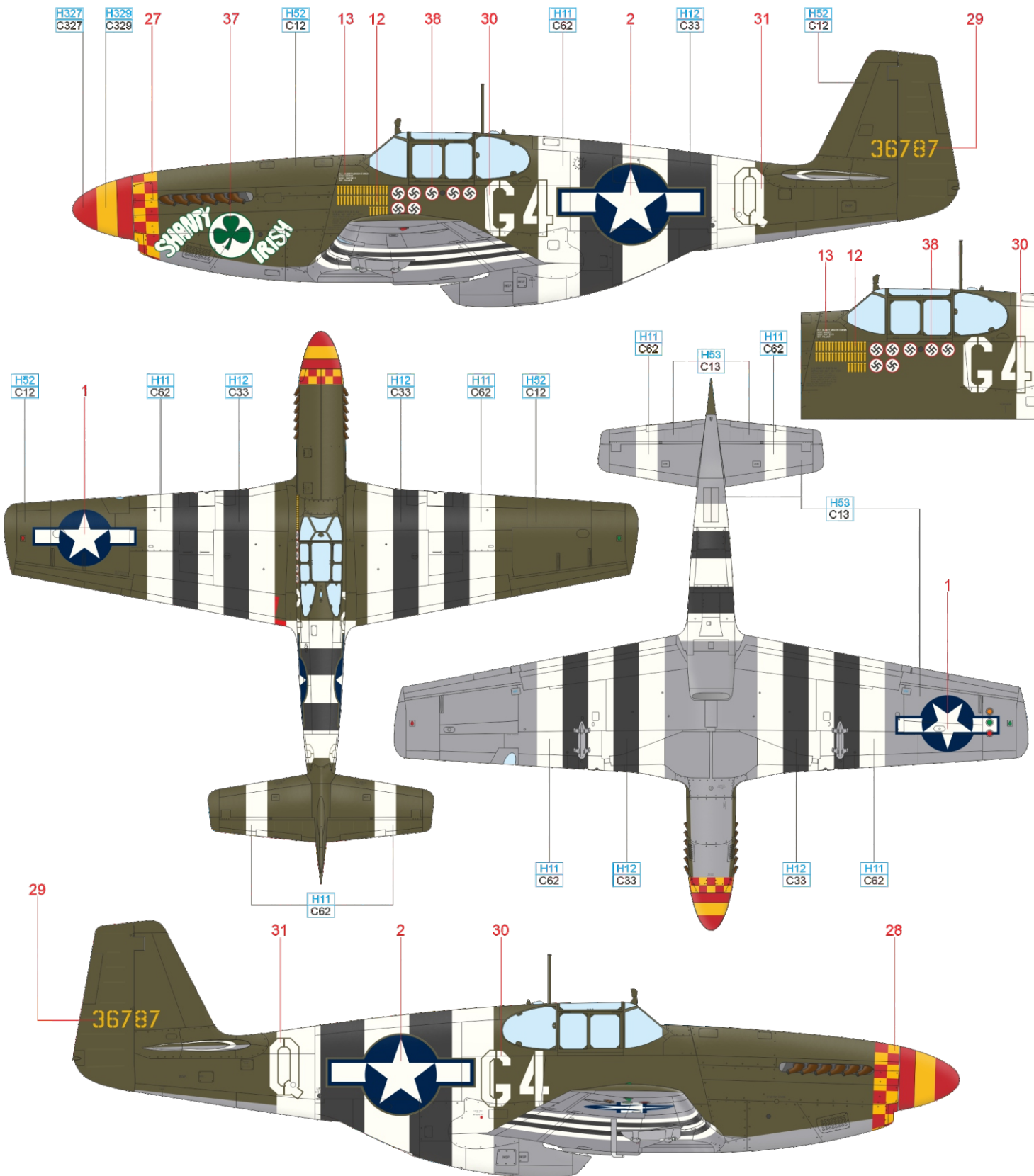


NOTE: apply the decals No. 91 and 92 prior to spraying the tail. Leave the serial number slightly visible under the coat of red color.

- | | | | | | | | | | | | |
|--------|----------|---------------------|-------|--------------|-------|--------|--------------|-----|--------------|------------|------------|
| SILVER | H8
C8 | SUPER FINE SILVER 2 | SM201 | SUPER IRON 2 | SM203 | YELLOW | H329
C329 | RED | H327
C327 | OLIVE DRAB | H52
C12 |
|--------|----------|---------------------|-------|--------------|-------|--------|--------------|-----|--------------|------------|------------|

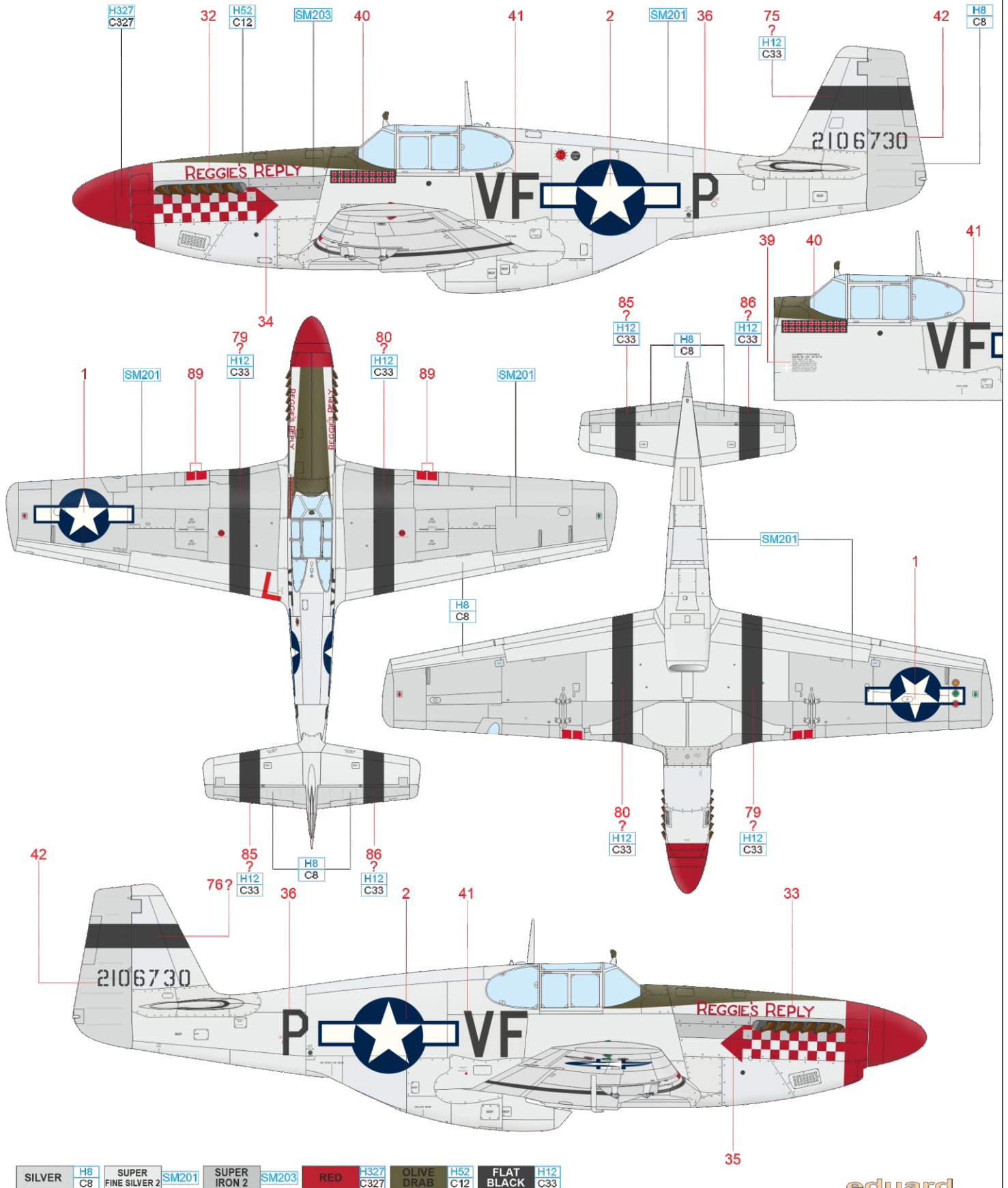
B P-51B-5-NA, 43-6787, Capt. Gilbert O'Brien, 362nd FS, 357th FG, 8th AF, Leiston, Velká Británie, červen 1944

Gilbert O'Brien se narodil 24. srpna 1916 v Charlestonu v Jižní Karolíně. V dubnu 1942 vstoupil do armádních záloh, od srpna 1942 do května 1943 sloužil jako letecký kadet. Dne 20. května 1943 získal kvalifikaci pilota v hodnosti podporučíka. V roce 1943 byl přidělen k 362nd Fighter Squadron a do konce roku nalétal 476 hodin. Dne 26. března 1944 byl povýšen na poručíka a v září na kapitána. Koncem září se vrátil do Spojených států. Během válečných let zaznamenal osm potvrzených vítězství ve vzdušných bojích, z toho dvě ve spolupráci. Jeho osobním letounem byl Mustang s názvem Shanty Irish. Tento Mustang byl koncem roku 1944 přestavěn na dvoumístný a sloužil u 364th Fighter Squadron, 357th Fighter Group s kódy C5-H a nápisem Eager Beaver na levé straně motorového krytu.



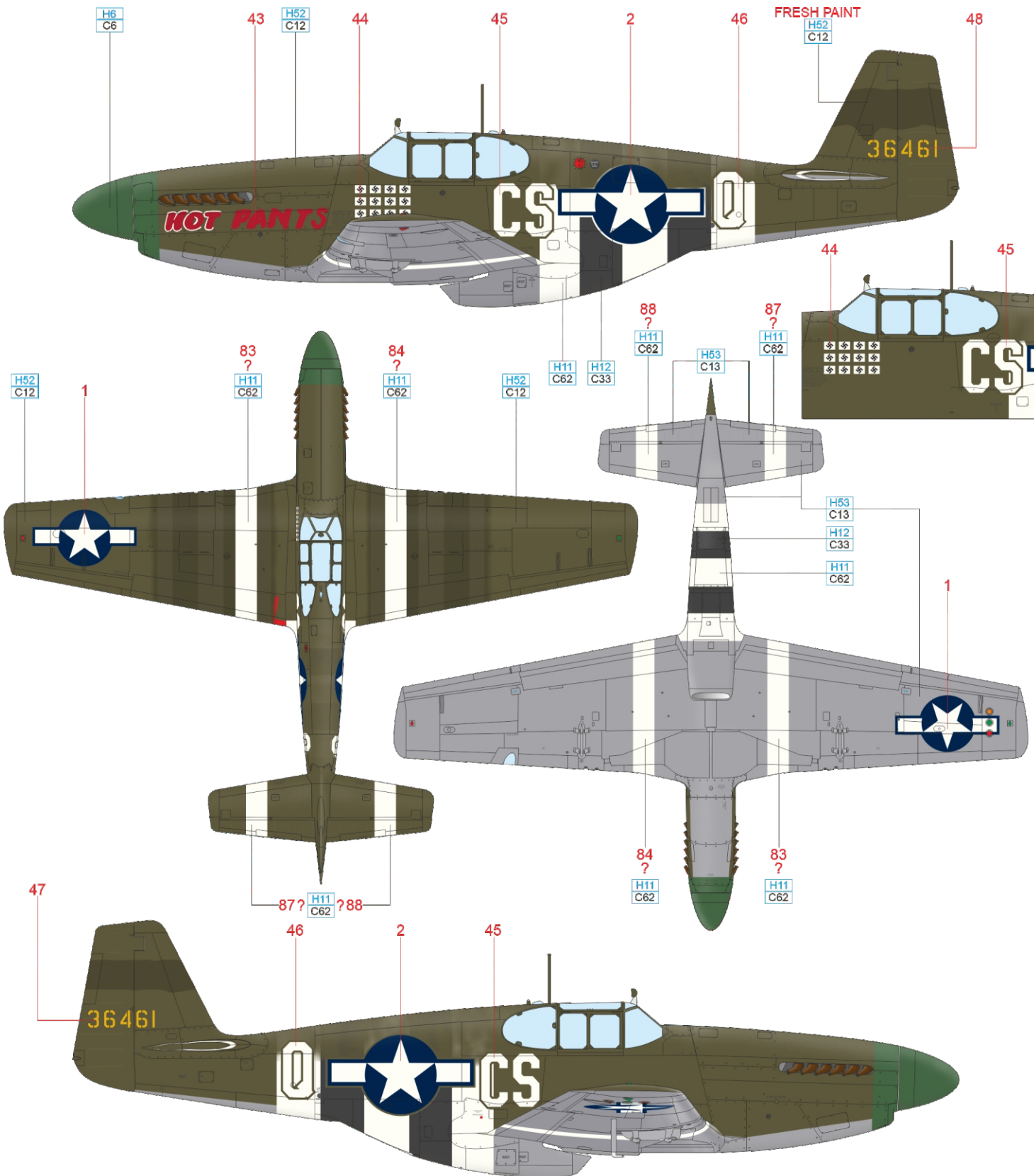
FLAT WHITE	H11 C62	NEUTRAL GRAY	H53 C13	YELLOW	H329 C329	RED	H327 C327	OLIVE DRAB	H52 C12	FLAT BLACK	H12 C33
------------	---------	--------------	---------	--------	-----------	-----	-----------	------------	---------	------------	---------

Jeden z neúspěšnějších stíhacích pilotů na evropském válčišti, John Trevor Godfrey, se narodil 28. března 1922 v Montrealu. V říjnu 1941 vstoupil do Royal Canadian Air Force (RCAF) a po výcviku přešel v roce 1943 k letectvu armády Spojených států (USAAF). Jako člen 4th Fighter Group v rámci 8th Air Force USAAF byl Godfrey přítelem a wingmanem Dona Gentileho. Společně byli známí jako „Captains Courageous“, „The Two Man Air Force“, „Messerschmitt Killers“, nebo „Damon and Pythias“. Godfrey dosáhl v bojích proti Luftwaffe osmnácti potvrzených sestřelů. Dne 24. srpna 1944 byl náhodně sestřelen svým wingmanem a zajat Němci. Krátce před koncem války se mu podařilo utéct ze zajateckého tábora Stalag Luft III. Po válce Godfrey sloužil v senátu státu Rhode Island. Godfrey zemřel 12. června 1958 ve svém domě ve Freeportu. Godfreyova autobiografie *The Look of Eagles* vyšla posmrtně v roce 1958.



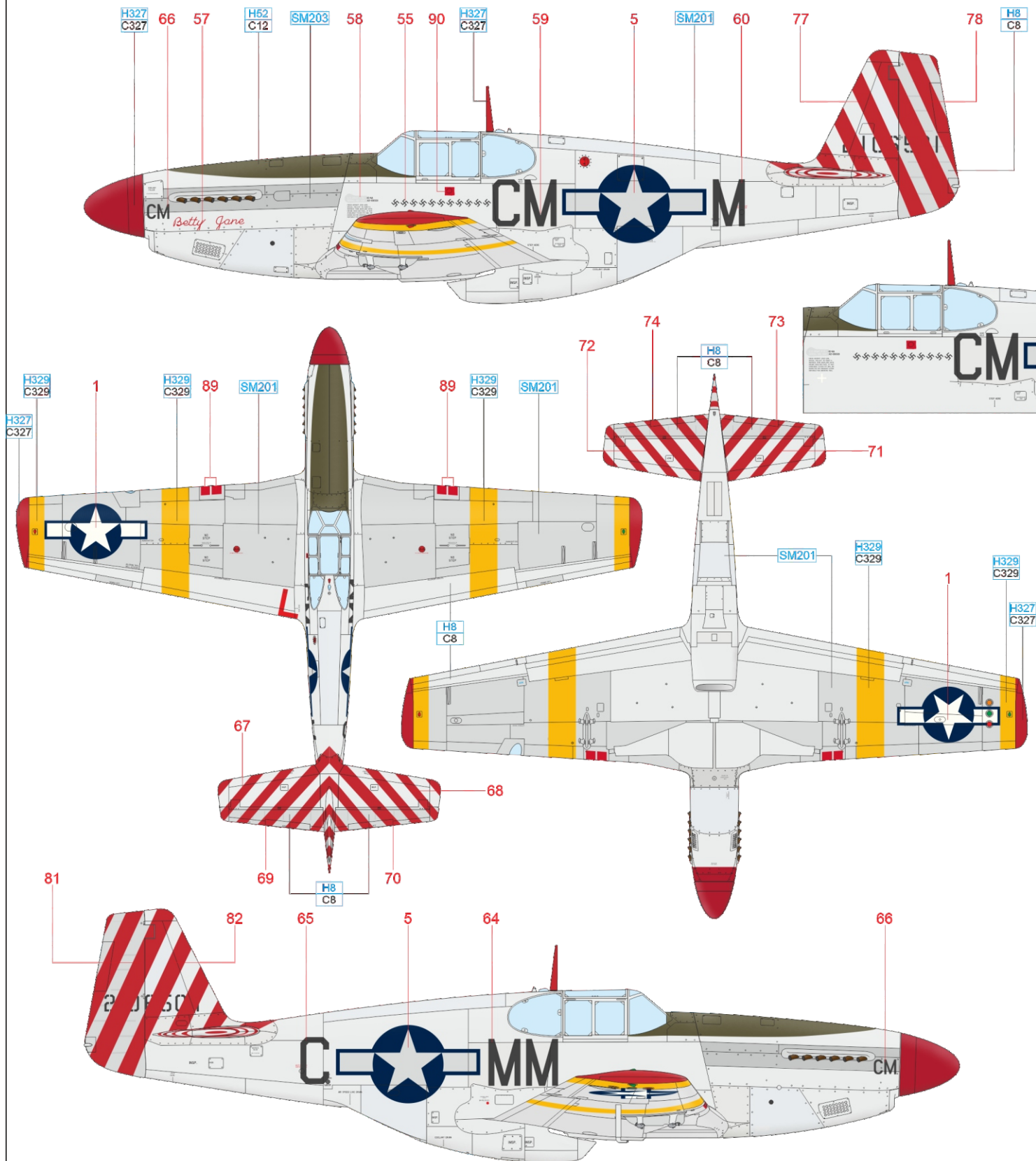
D P-51B-5-NA, 43-6461, 1/Lt Wilson K. Baker Jr, 370th FS, 359th FG, 8th AF, East Wretham, Velká Británie, srpen 1944

Mustang s červeným nápisem Hot Pants byl jedním ze tří P-51B, které 4. srpna 1944 při doprovodu B-24 proti Peenemünde přistáli ve Švédsku. Důvodem byla závada chladicího systému u letadla velitele divize Raymonda Lancastera při zpátečním letu, což jej donutilo letět směrem na Švédsko, kde následně nouzově přistál. Cestou ho následovaly dva další Mustangy, aby jej chránily a zajistily, že se bez problémů dostane do Švédska. Když jejich piloti viděli, že Lancaster dosáhl švédského pobřeží, vydali se na cestu do Anglie. Nad Dánskem však narazili na německý Messerschmitt Bf 110G, který byl radarem řízen směrem k Mustangům, protože se domníval, že jde o americký bombardér, nikoli o dvě stíhačky v těsné formaci. Německý letoun byl tedy sám napaden a sestřelen 2/Lt Wilsonem Kirby Bakerem, Jr., letícím na P-51B s názvem Hot Pants. Po souboji si oba piloti uvědomili, že spotřebovali tolik paliva, že by měli potíže dostat se do Anglie. Obrátili se proto zpět směrem na Švédsko a přistáli na letišti Ljungbyhed. Wilson Baker a Richard Rabb byli internováni v Mullsjö a 1. listopadu 1944 posláni zpět do Anglie. Dne 9. dubna 1945 byl Hot Pants prodán Swedish Royal Air Force a bylo mu přiděleno registrační číslo 26002. Je však téměř jisté, že stroj nikdy nebyl zbarven ve švédských barvách, a nikdy nebyl zalétán, místo toho sloužil jako zásoba náhradních dílů pro ostatní Mustangy. Letoun byl sešrotován 16. června 1947.



FLAT WHITE	H11 C62	NEUTRAL GRAY	H53 C13	OLIVE DRAB	H52 C12	GREEN	H6 C6	FLAT BLACK	H12 C33
------------	---------	--------------	---------	------------	---------	-------	-------	------------	---------

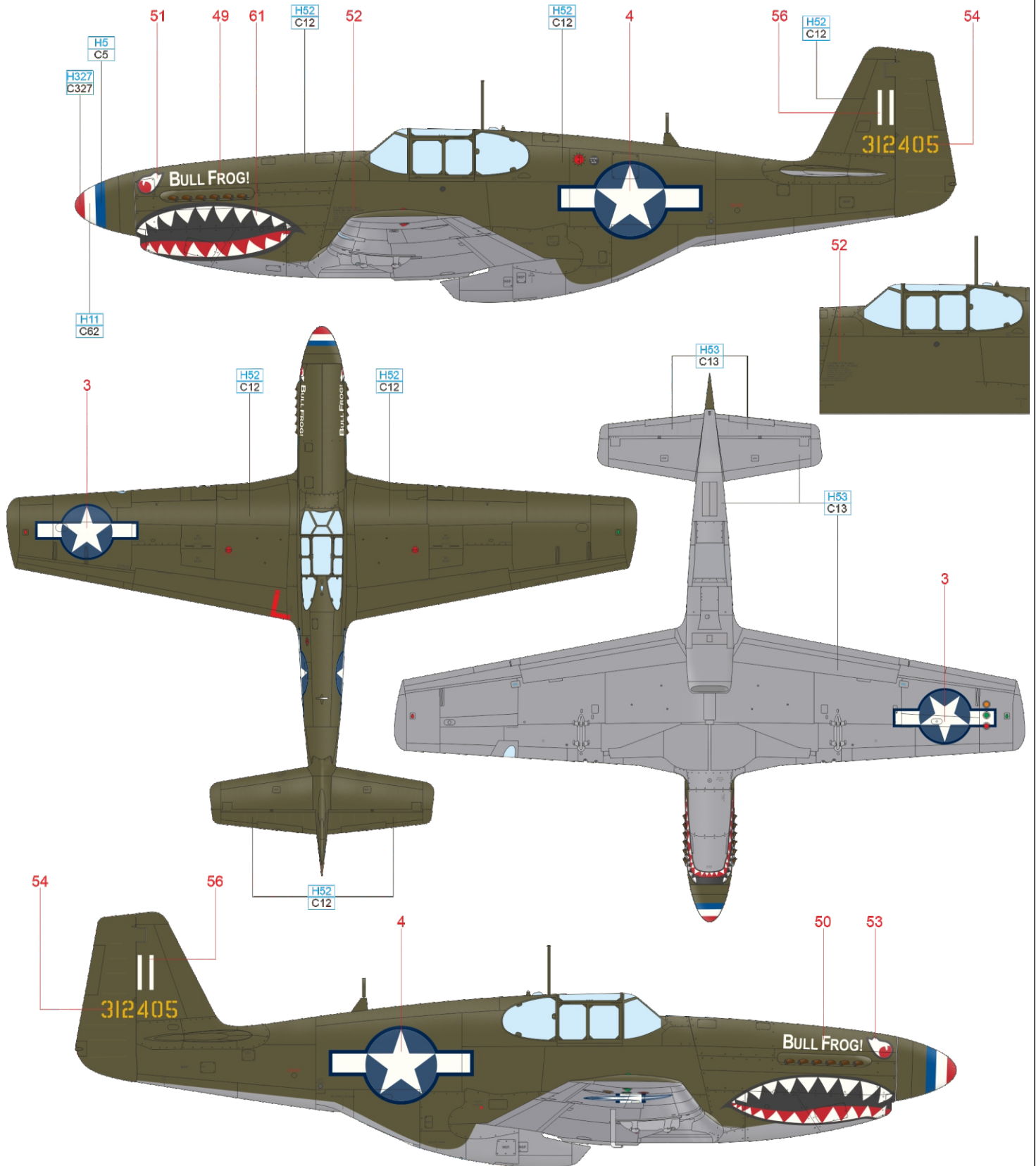
Jako stíhací pilot ve 2. světové válce velel Charles „Sandy“ McCorkle stíhací skupinám na dvou válečných bojištích. Byl jedním z pouhých sedmnácti amerických pilotů, kteří získali status esa létající na britském Spitfiru. V roce 1942 se ve svých 27 letech stal nejmladším plukovníkem armádního leteckého sboru. Charles McCorkle se narodil v Newtonu v Severní Karolíně v roce 1915. V roce 1932 byl přijat na vojenskou akademii USA, kterou absolvoval v červnu 1936. O rok později absolvoval Advanced Flying School na Kelly Field v Texasu a byl přidělen jako stíhací pilot k 24th Pursuit Squadron. Na začátku druhé světové války byl převelen k 54th Fighter Group (P-39) do Harding Field a na Aljašku. Velení 54th Fighter Group převzal 3. června 1942. V červenci 1943 převzal McCorkle velení 31st Fighter Group (létající se Spitfiry a později s P-51) na Sicílii. Účastnil se leteckých akcí při vylodění u Salerno a Anzia, stíhací podpory leteckých útoků v Itálii a střední Evropě a dalších typických misí přidělených stíhací jednotkám v tomto období. Když se vrátil do Spojených států a dostal nové přidělení ve funkci náčelníka štábu First Fighter Command na Mitchel Field, bylo mu připsáno jedenáct zničených nepřátelských letadel z toho pět na Spitfirech Mk.VIII a šest na P-51B.



SILVER H8 C8 SUPER FINE SILVER 2 SM201 SUPER IRON 2 SM203 YELLOW H329 C329 RED H327 C327 OLIVE DRAB H52 C12

F P-51B-1, 43-12405, Col. David L. Hill, CO of 23rd FG, 14th AF, Čína, 1944

David Lee „Tex“ Hill se narodil 13. července 1915 v Kwangdžu v Koreji americkým misionářům. V roce 1938 vstoupil do námořnictva jako letecký kadet a v roce 1939 po absolvování Pensacola NAS získal letecká křídla. Nejprve byl přidělen k Torpedo Squadron 3, létající na TBD Devastator z USS Saratoga (CV-3), následně létal u Bombing Squadron 4, létající na SB2U Vindicator z USS Ranger (CV-4). V roce 1941 byl převelen do Číny k Flying Tigers, kde létal nejprve jako velitel letky a poté jako velitel 2nd Squadron AVG. Nalétal 250 bojových hodin s P-40 Tomahawk a bylo mu připsáno zničení 13 japonských letadel. V červenci 1942 byla AVG zrušena a Hill zůstal až do konce roku 1942 jako velitel 75th Fighter Squadron. Později převzal velení 23rd Fighter Group. Do USA se vrátil v listopadu 1944. Celkem si Hill připsal 19 potvrzených sestřelů a více než 20 pravděpodobných. Zbytek války strávil jako velitel 412nd Fighter Group, operačně testoval první proudové Bell YP-59 a Lockheed P-80 Shooting Star. V roce 1945 opustil armádní letectvo a připojil se k Texas Air National Guard, aby velel 58th Fighter Wing, a stal se nejmladším brigádním generálem, který kdy sloužil v Národní gardě.



FLAT WHITE	H11 C62	NEUTRAL GRAY	H53 C13	OLIVE DRAB	H52 C12	RED	H327 C327	BLUE	H5 C5
------------	------------	--------------	------------	------------	------------	-----	--------------	------	----------

