

# Mustang™ Mk.III

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. 82109

**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. Zásadní skok ve vývoji typu představoval přechod na motory Merlin, které udělaly z průměrného stíhacího letounu vynikající.**

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 šéfkonstruktérem Edwardem Schmuedem (v Německu narozeným 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 jen 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 tmelelena a broušena do hladka. Další inovací bylo umístění chladiče v „podbřišku“ pod trupem až za úroveň křídla. Kromě své základní funkce - chlazení - poskytoval navíc ještě dodatečný tah, který byl dán jevem známým jako Meredithův efekt. 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 přepřehování dosahoval nejvyššího výkonu již v 3597 m a nad touto výškou jeho výkon rychle klesal. Protože se vzdušné boje nad Evropou odehrávaly ve větších výškách, bylo rozhodnuto využívat Mustangy jako průzkumné stroje, což byl ostatně i původní záměr Britů, když požadavek na tyto letouny vznášeli. Americké vzdušné síly měly o nový letoun rovněž zájem, nicméně své kvóty na stíhací letouny měly naplněny objednávkami u firem Curtiss, Lockheed a Republic. Americké letectvo tak požádalo NAA o úpravu P-51 na střemhlavý bombardér s aerodynamickými brzdami. Tím vznikla verze A-36 Apache.

#### 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 výrazné zvýšení rychlosti na 697 km/h v 6700 m, což bylo o 161 km/h více než u Mustangu Mk.II! Protože Velká Británie neměla pro tyto motory volné výrobní kapacity, byla oslovena americká společnost Packard, která Merliny vyráběla v licenci. Díky tomu mohl konstrukční tým NAA zahájit práce na své vlastní verzi Merlinem poháněného Mustangu. Tento motor potřeboval vstup vzduchu pro mezichladič stlačeného vzduchu a také sání karburátoru zespodu. Obojí bylo u Mustangu X řešeno umístěním v rozměrném podbradku přídě, ale konstruktéři NAA vyřešili situaci jinak a elegantněji. Ponechali pod příděl jen malý vstup pro karburátor a mezichladič umístili do zvětšeného těla chladiče pod trupem. Touto úpravou získal Mustang svou typickou a nezaměnitelnou siluetou. V zájmu ještě delšího doletu byla do trupu za kokpit instalována nádrž o objemu 320 l. Trupové kulometry byly naopak odstraněny.

#### 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 s 21 sestřelů). Jiný pilot, Urban L. Drew (šest sestřelů) zaznamenal jediné dvojité vítězství pístového stroje nad proudovým, když neda-leko Achmeru na svém P-51D-10NA „Detroit Miss“ sestřelil 7. října 1944 dva Me 262.

#### Tato stavebnice: Mustang Mk.III

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“, problémy s kulometry ale vyřešil až příchod nové verze P-51D/K (Mustang Mk. IV), kterou konstrukční tým NAA představil na sklonku roku 1943.

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  
ODRÍZNOUTREVERSE SIDE  
OTOČITAPPLY EDUARD MASK  
AND PAINT  
POUŽIT EDUARD MASK  
NABARVITPLEASE CHECK THE LATEST VERSION OF THE INSTRUCTIONS ON [www.eduard.com](http://www.eduard.com)

PARTS



DÍLY



TEILE

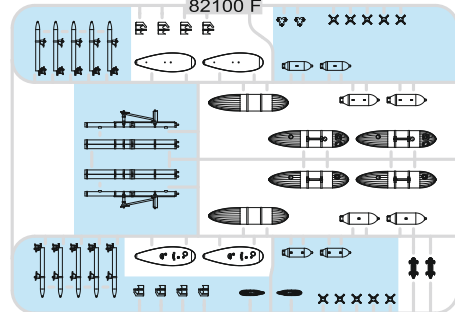


PIÈCES



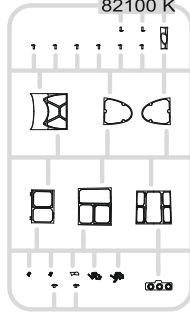
部品

F&gt;

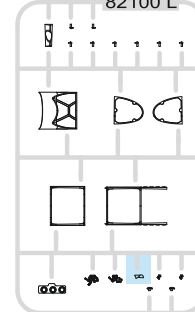


PLASTIC PARTS

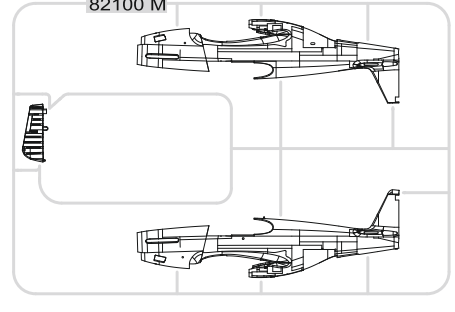
K&gt;



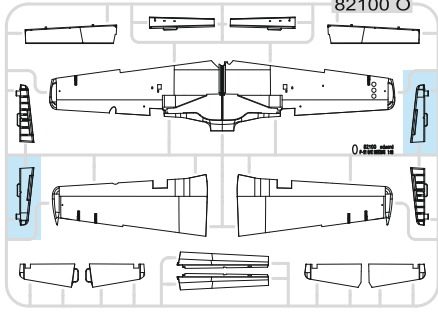
L&gt;



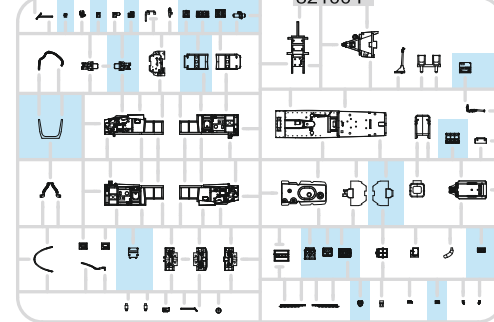
M&gt;



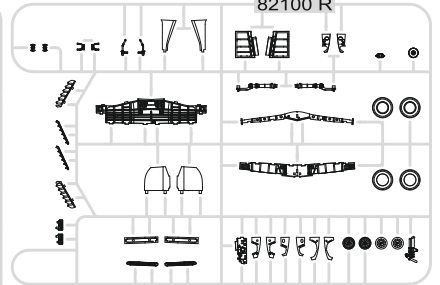
O&gt;



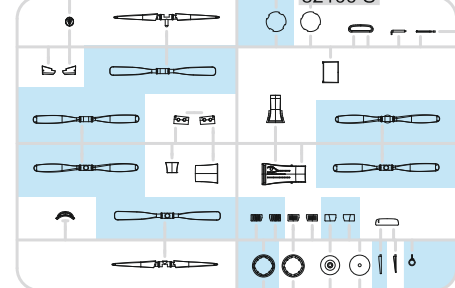
P&gt;



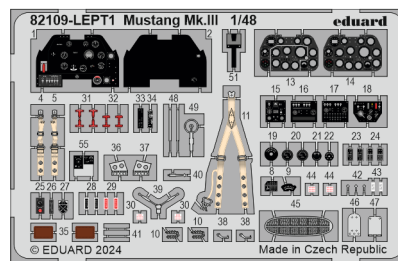
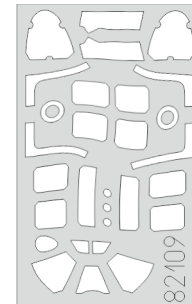
R&gt;



S&gt;



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



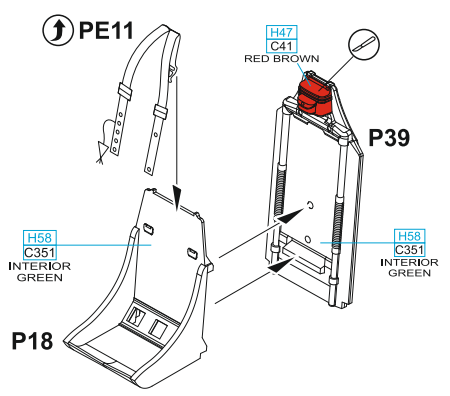
色

GSI Creos (GUNZE)		
AQUEOUS	Mr.COLOR	
H1	C1	WHITE
H4	C4	YELLOW
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
H74	C368	SKY
H77	C137	TIRE BLACK
H90	C47	CLEAR RED
H92	C49	CLEAR ORANGE

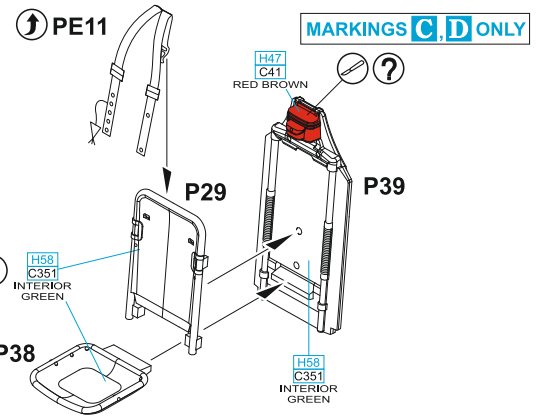
GSI Creos (GUNZE)		
AQUEOUS	Mr.COLOR	
H94	C138	CLEAR GREEN
H327	C327	RED
H329	C329	YELLOW
H330	C361	DARK GREEN
H335	C363	MEDIUM SEAGRAY
H417	C117	RLM76 LIGHT BLUE
	C352	CHROMATE YELLOW
	C362	OCEAN GRAY
Mr.METAL COLOR		
	MC214	DARK IRON
Mr.COLOR SUPER METALLIC		
	SM201	SUPER FINE SILVER

**1** = 90% + 10%

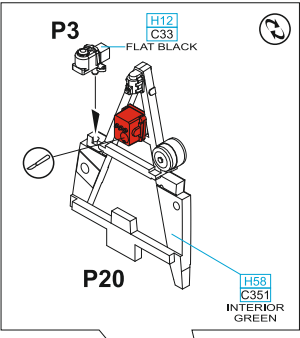
H58 C351 INTERIOR GREEN	H12 C33 FLAT BLACK
----------------------------------	--------------------------



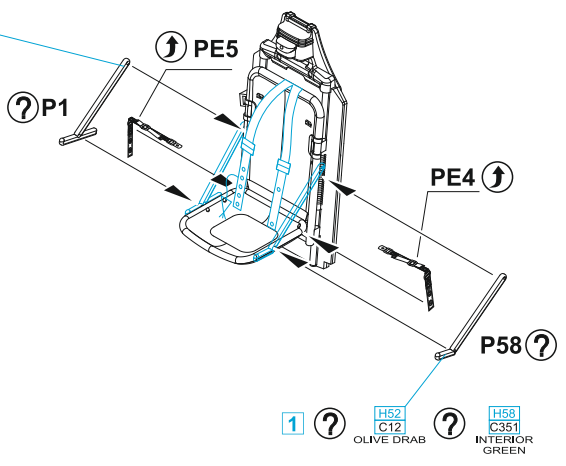
**P18, P39 - MARKINGS A, B**



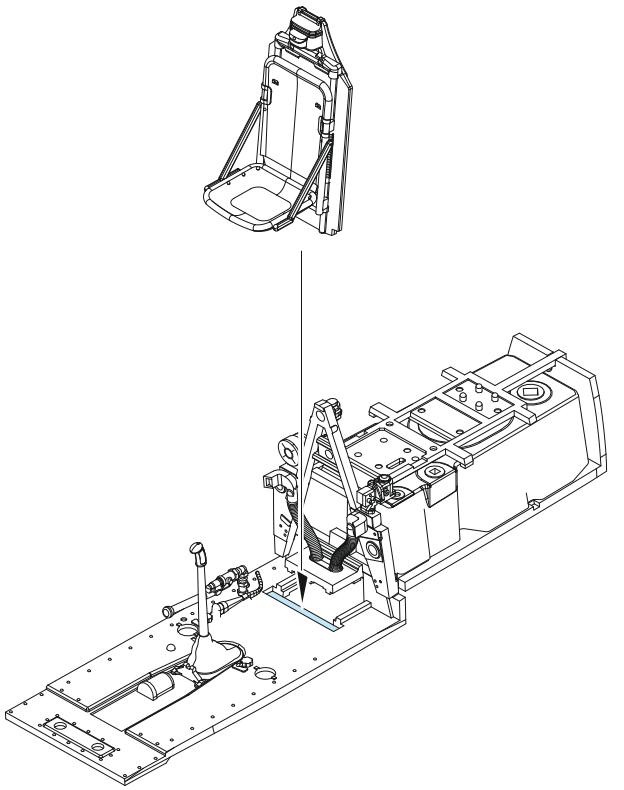
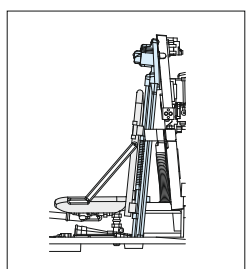
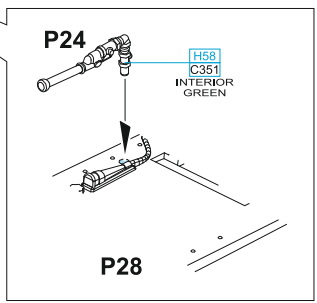
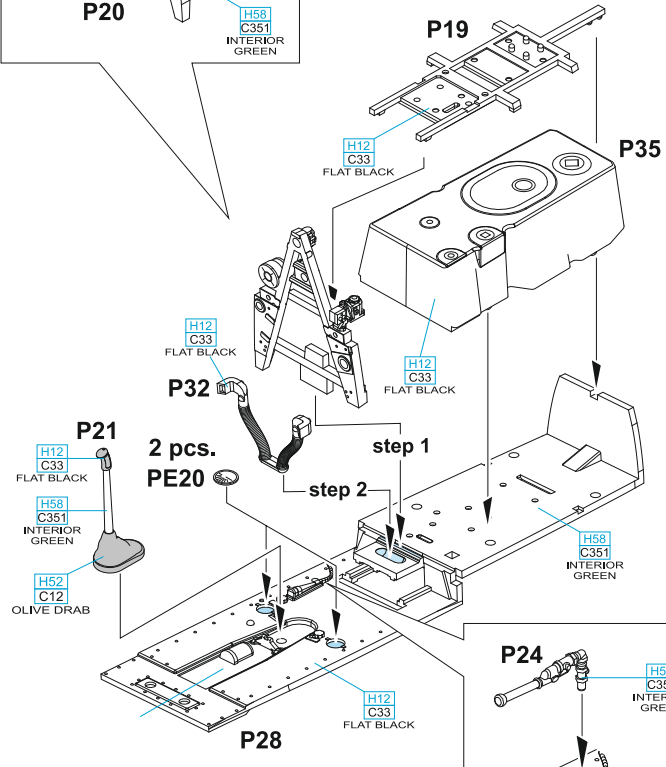
**P29, P38, P39 - MARKINGS C, D, E, F, G**

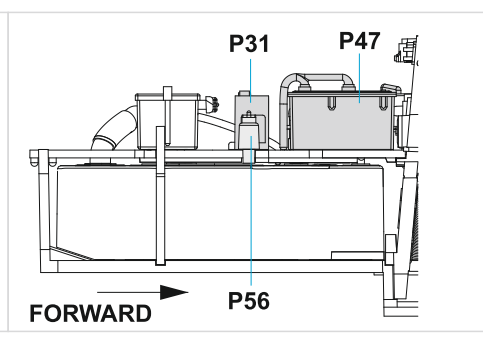
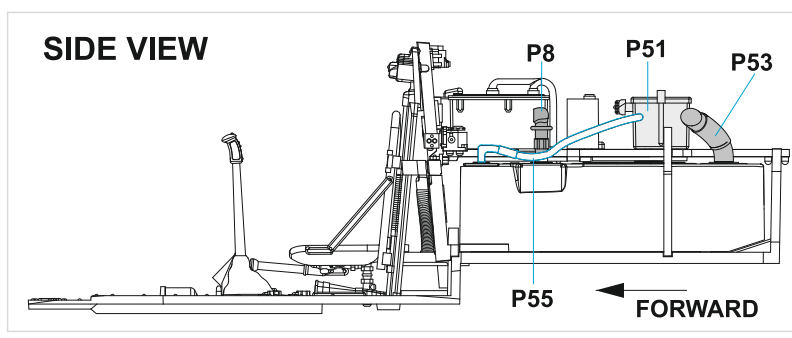
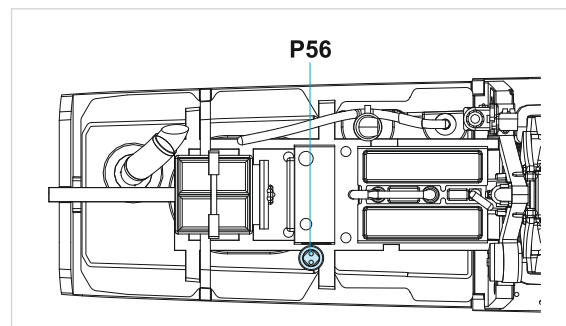
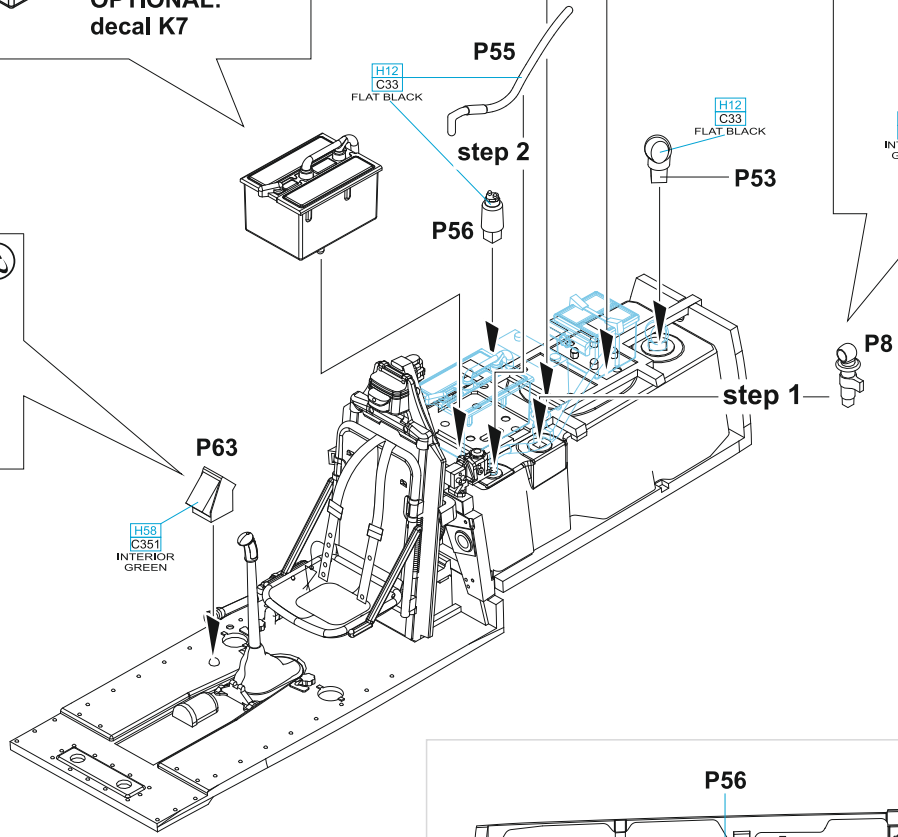
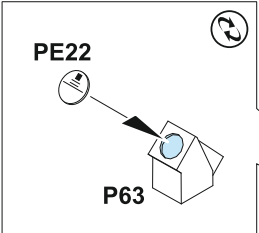
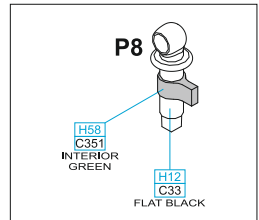
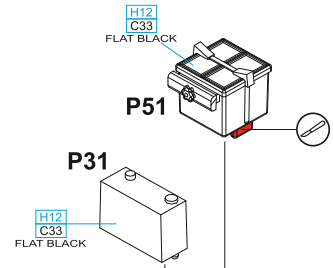
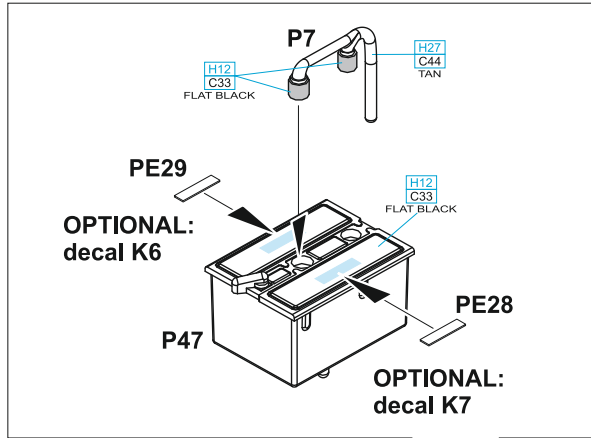


**1** ? H52 C12 OLIVE DRAB ? H58 C351 INTERIOR GREEN



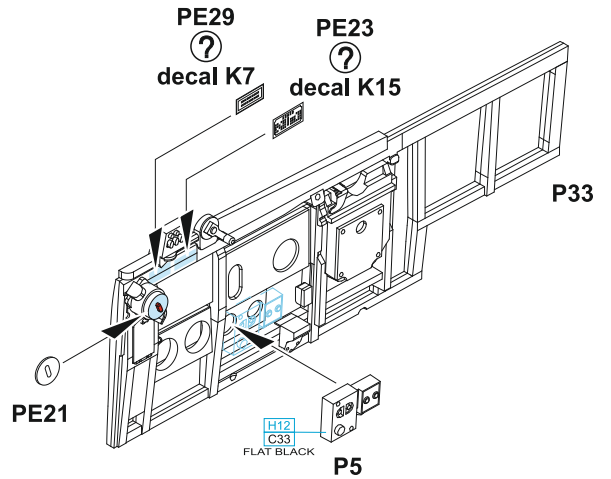
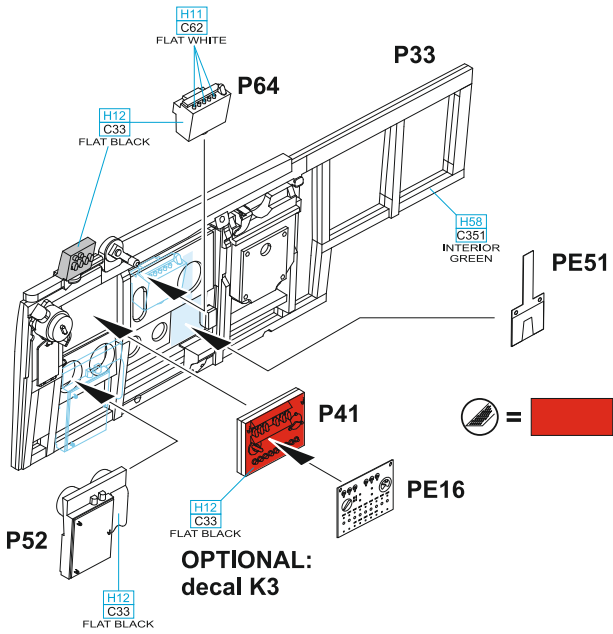
**P1, P58 - MARKINGS C, D, E, F, G ONLY**



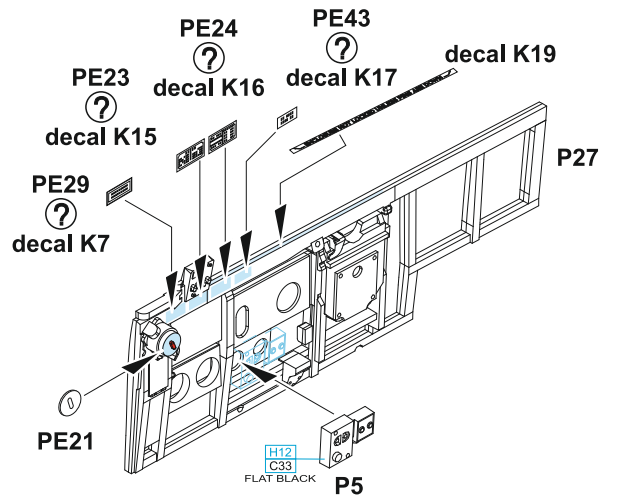
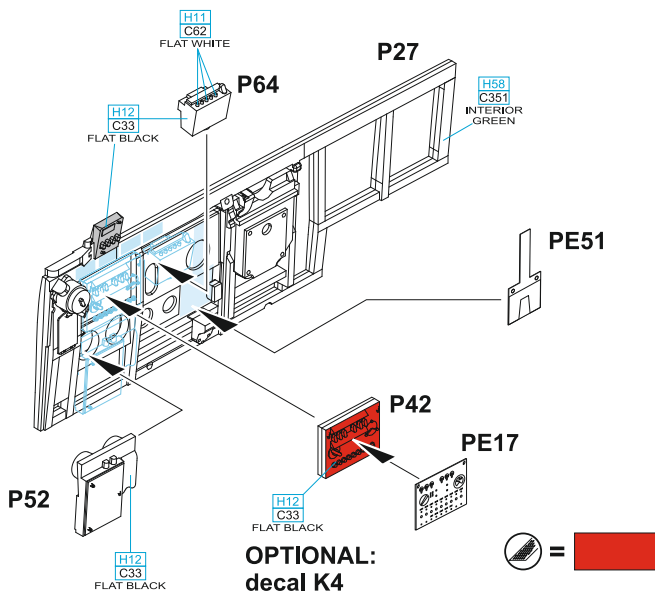




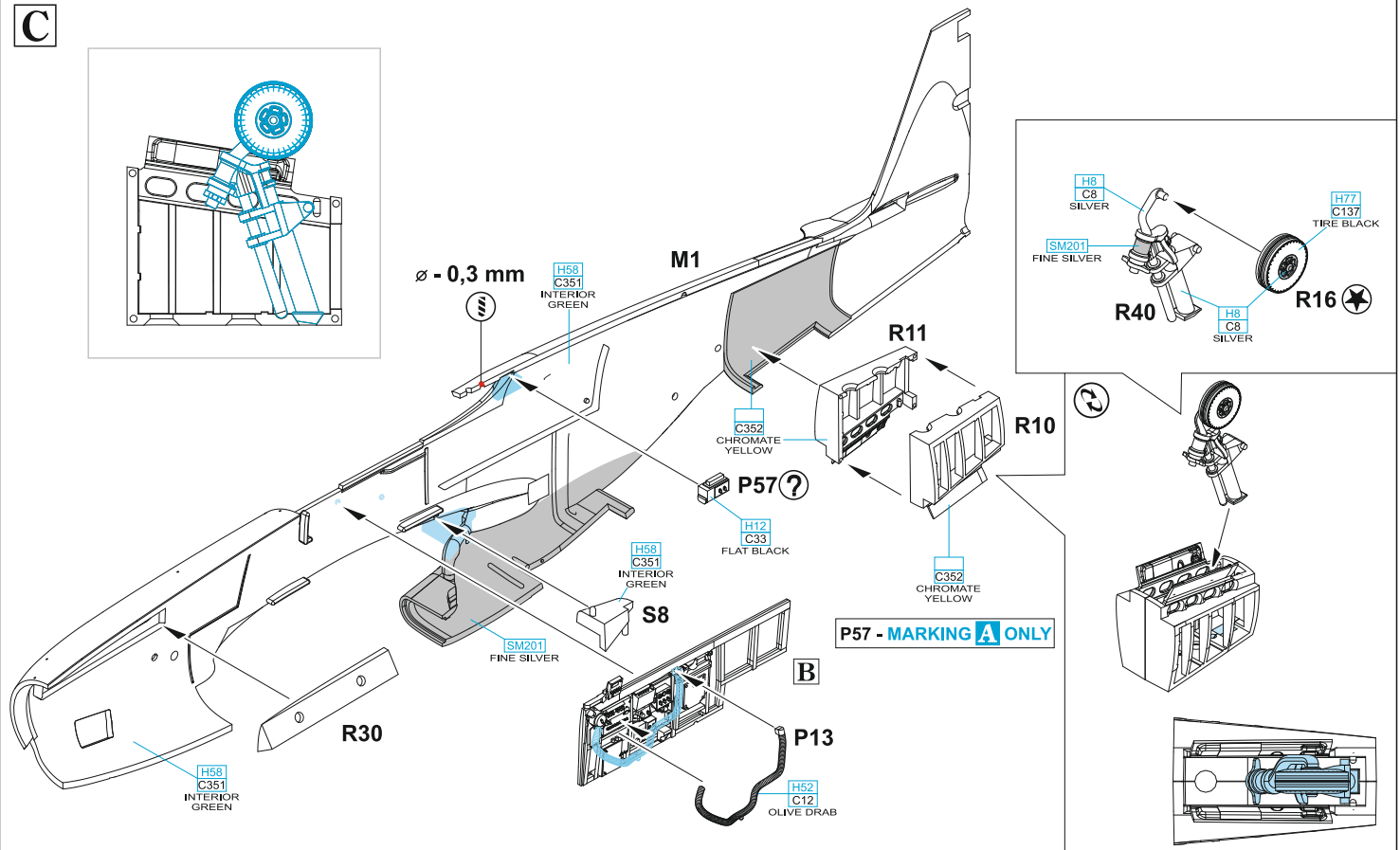
**B** MARKINGS **A, B, C, D**



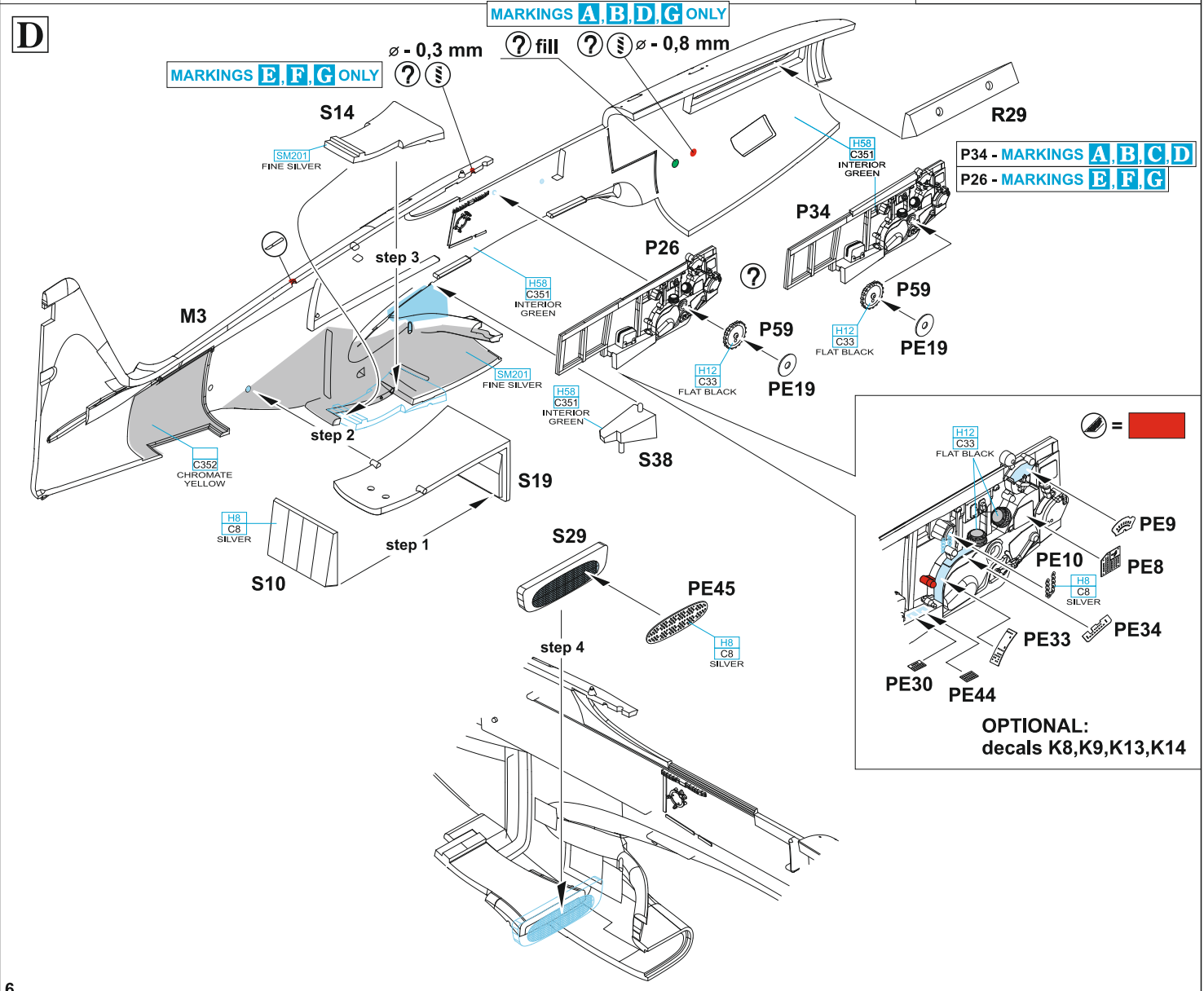
MARKINGS **E, F, G**



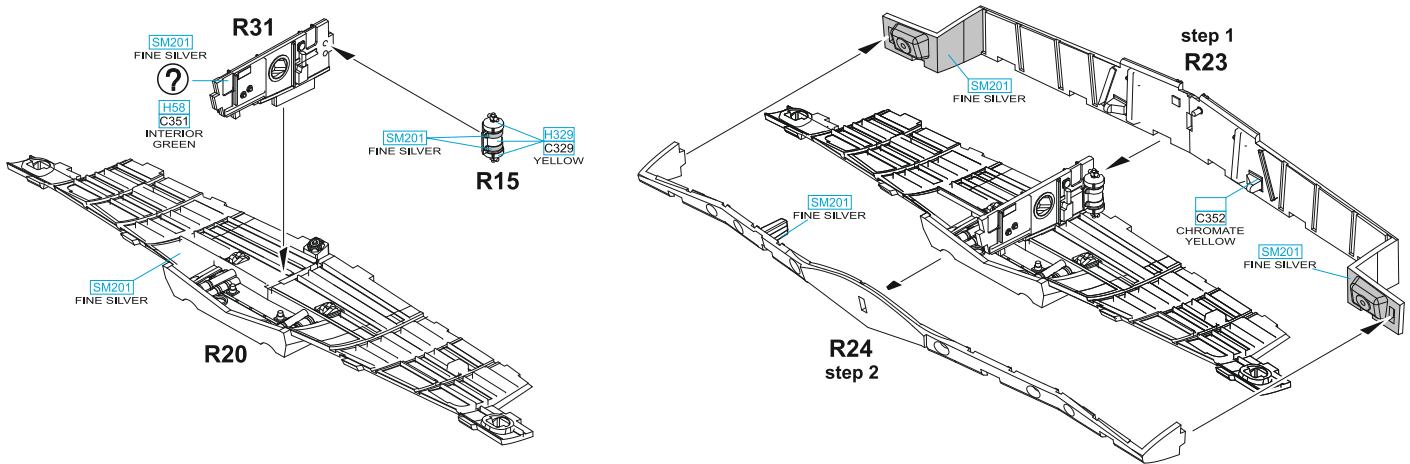
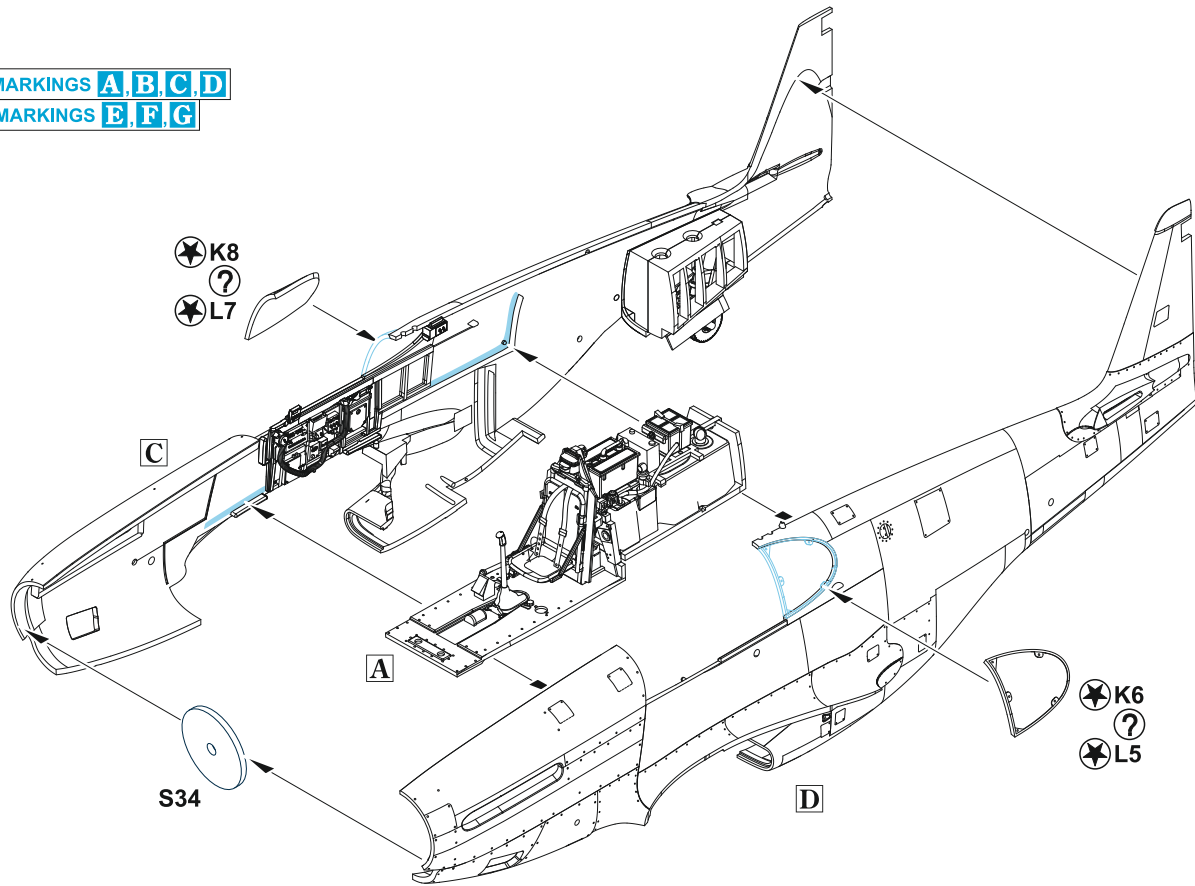
C



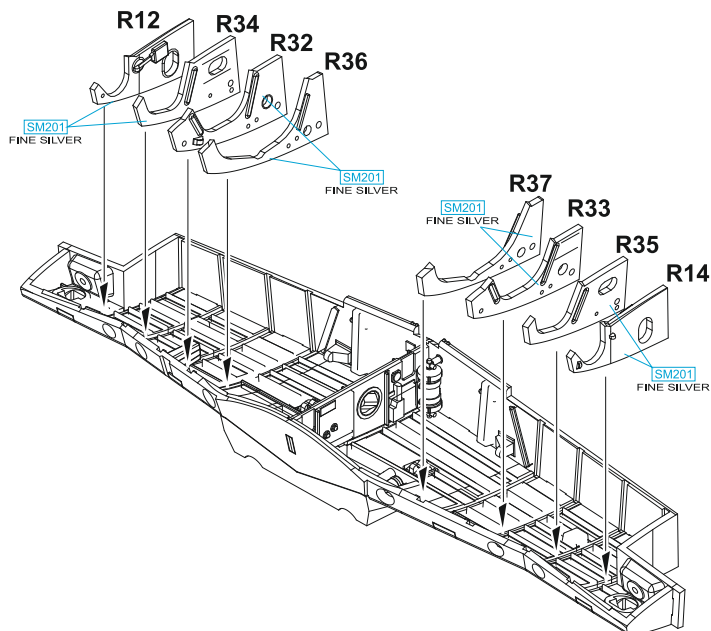
D

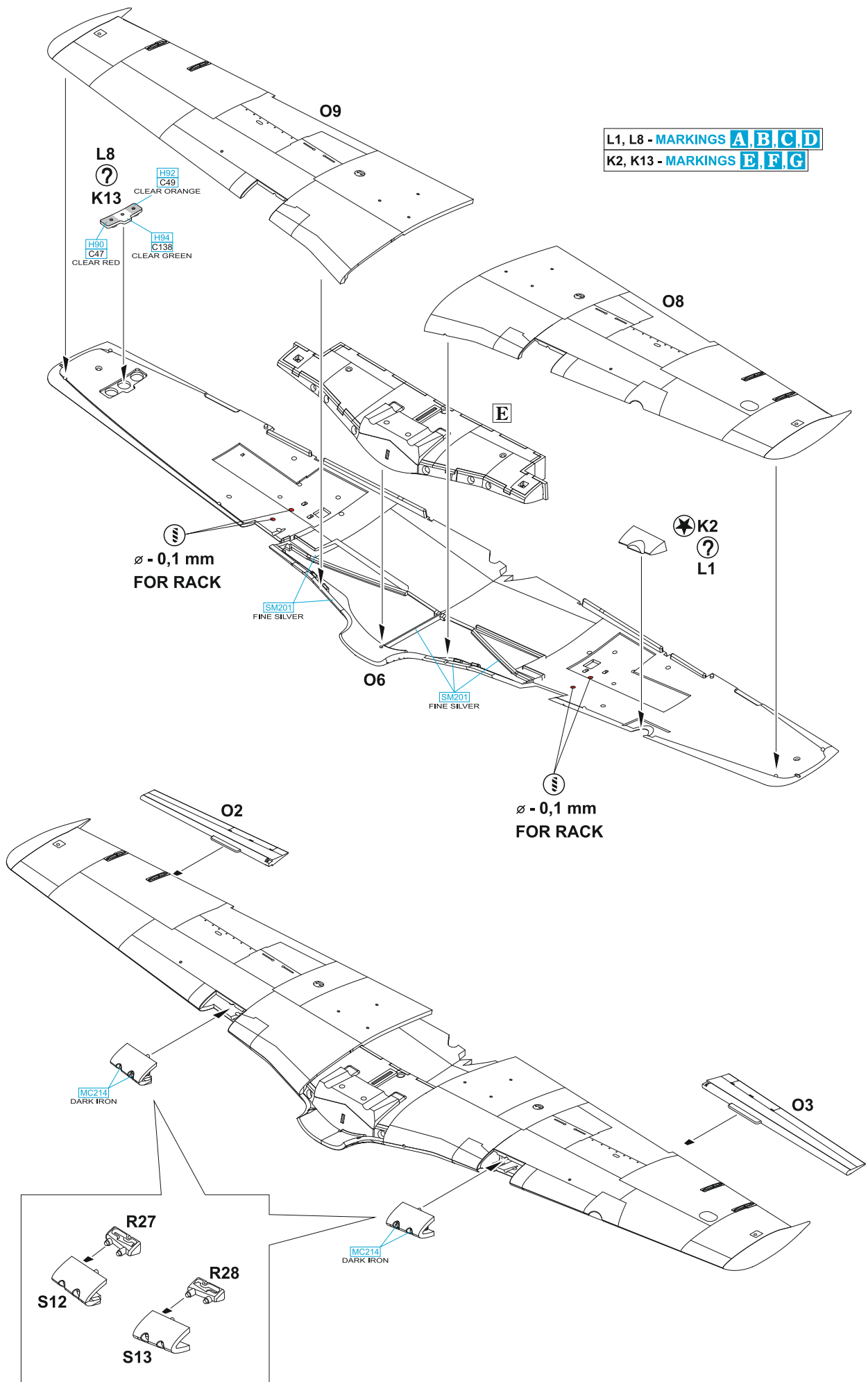


L5, L7 - MARKINGS **A, B, C, D**  
 K6, K8 - MARKINGS **E, F, G**

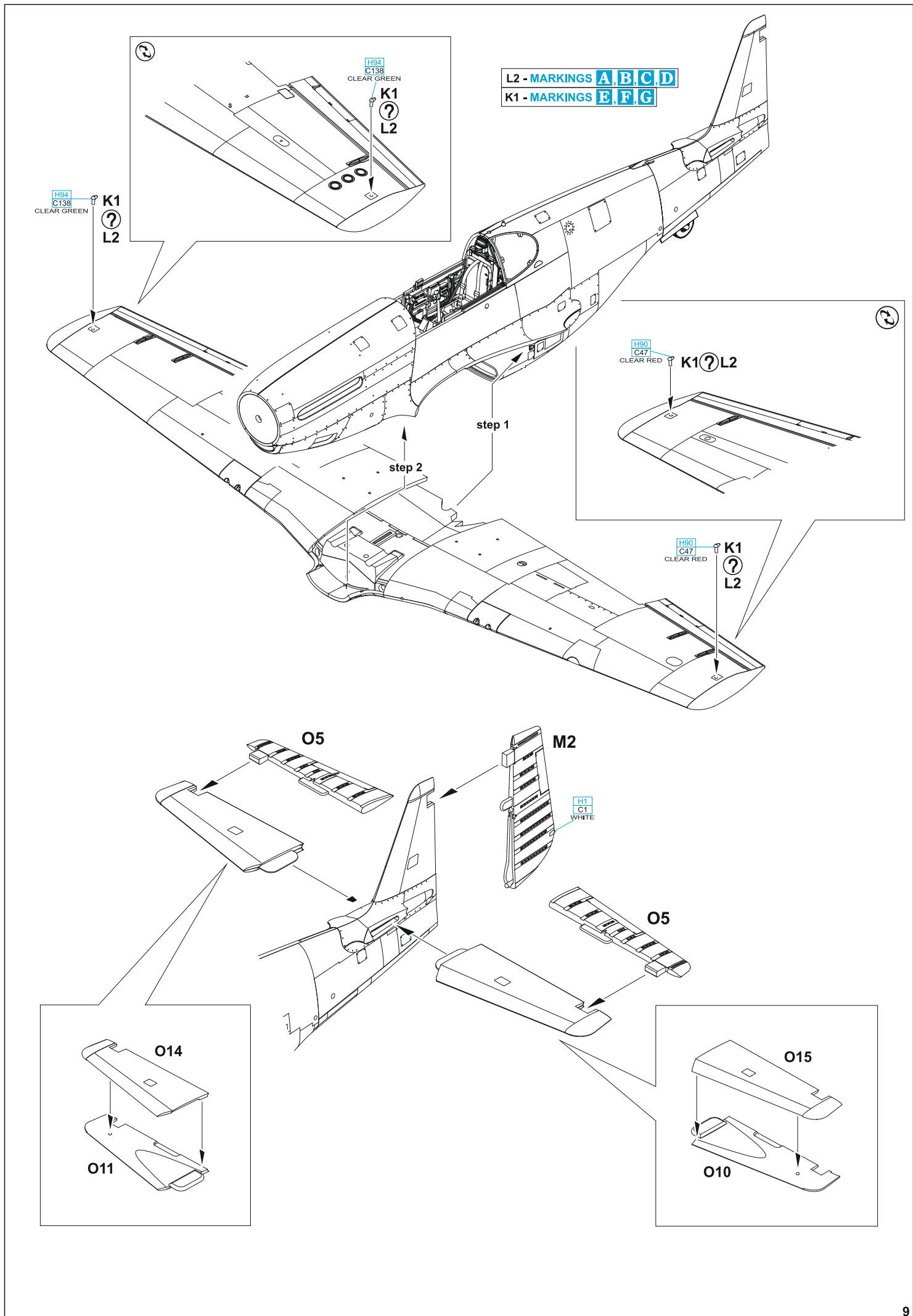


**E**

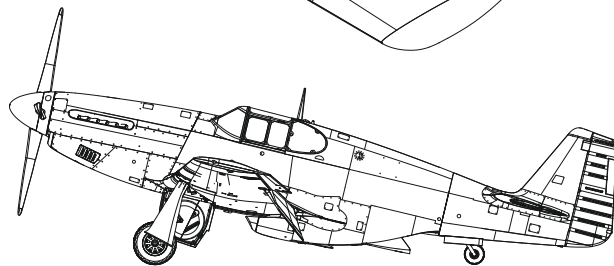
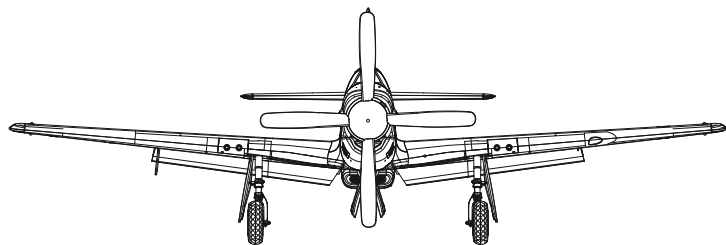
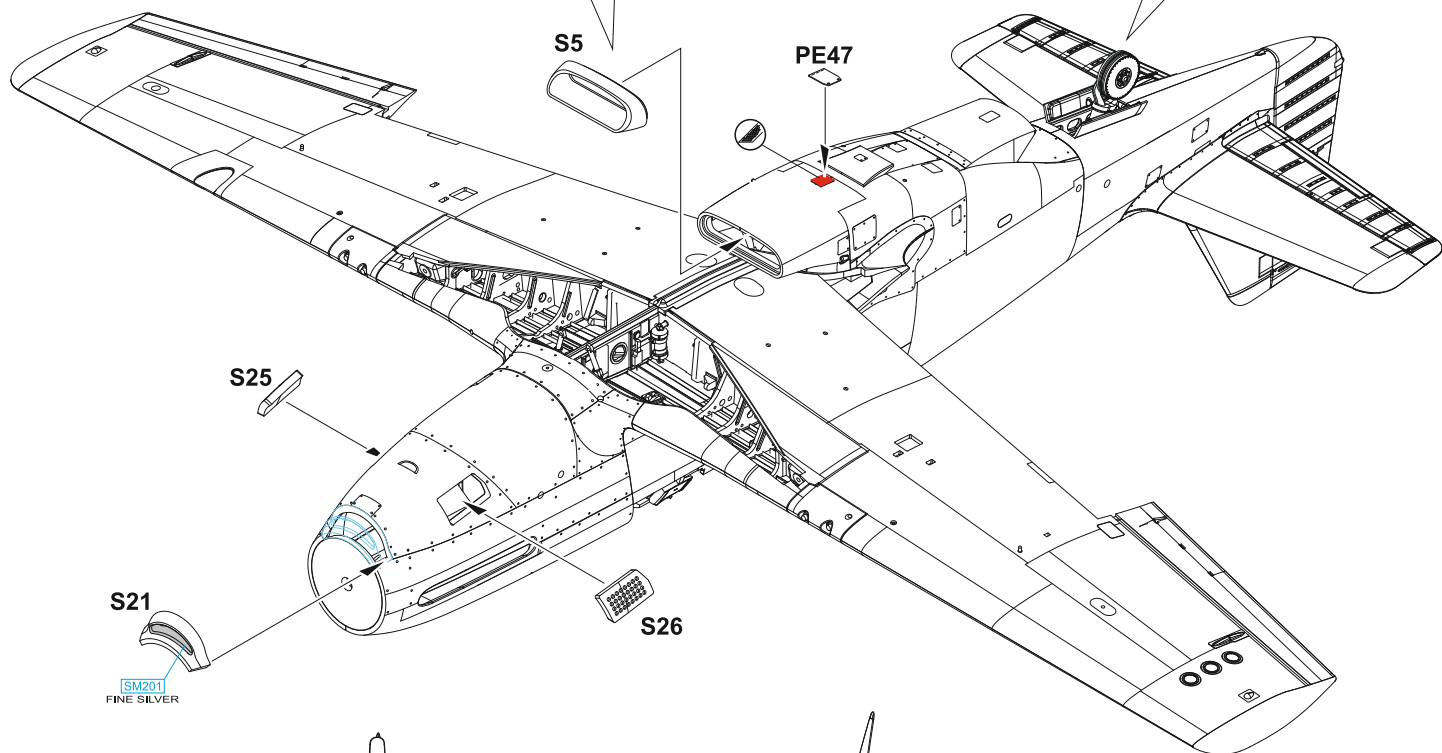
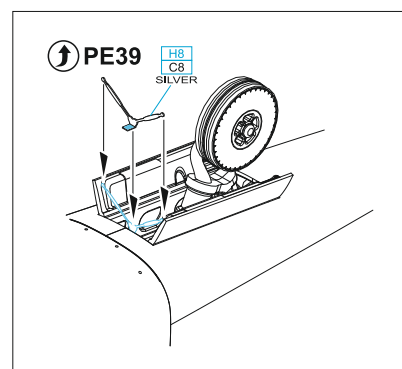
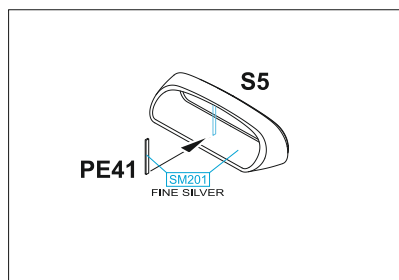
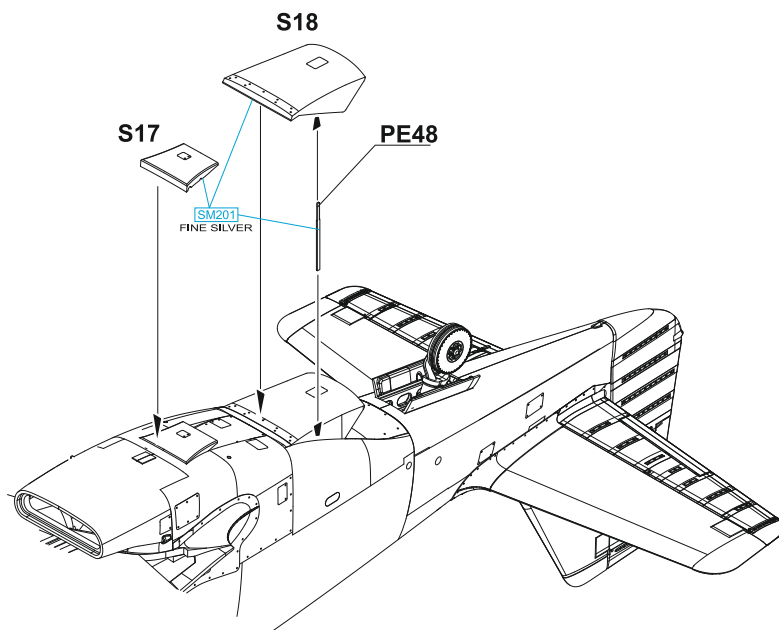




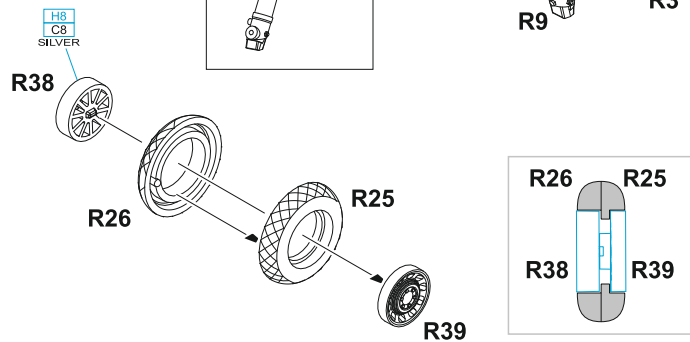




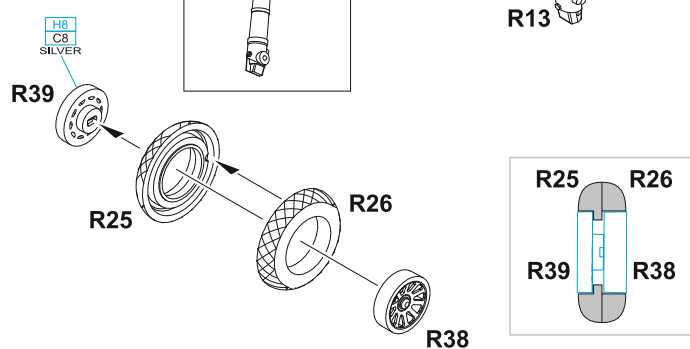




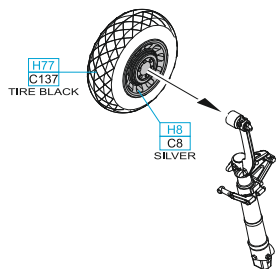
step 1 -  
R25, R26  
step 2 -  
R38, R39



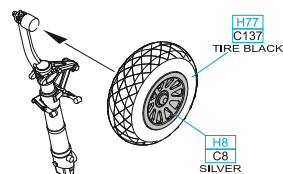
step 1 -  
R25, R26  
step 2 -  
R38, R39



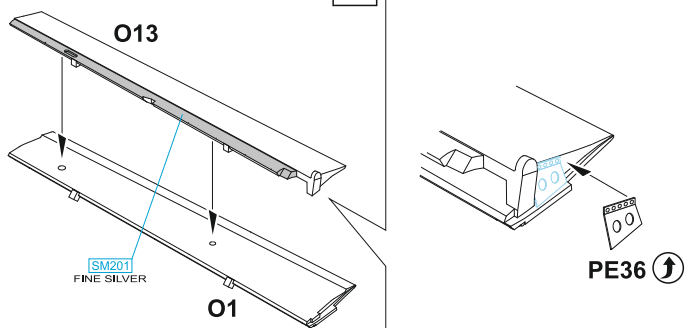
**F**



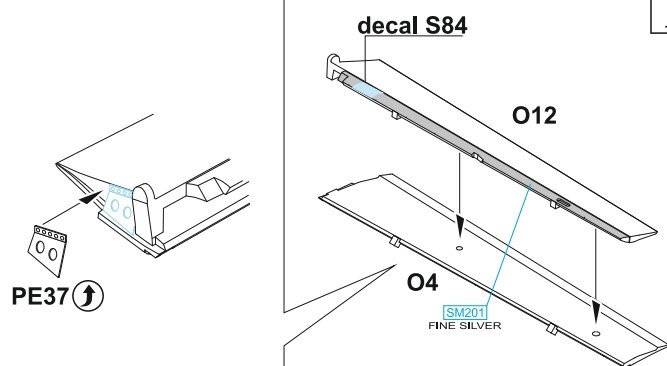
**G**



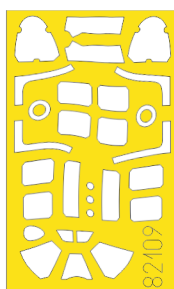
**H**



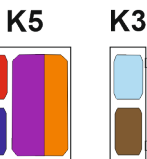
**I**



eduard  
MASK  
82109



K13 L8



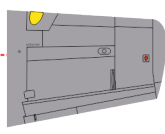
R16



K4 L3



K2 L1



K6 K8



K7



L7



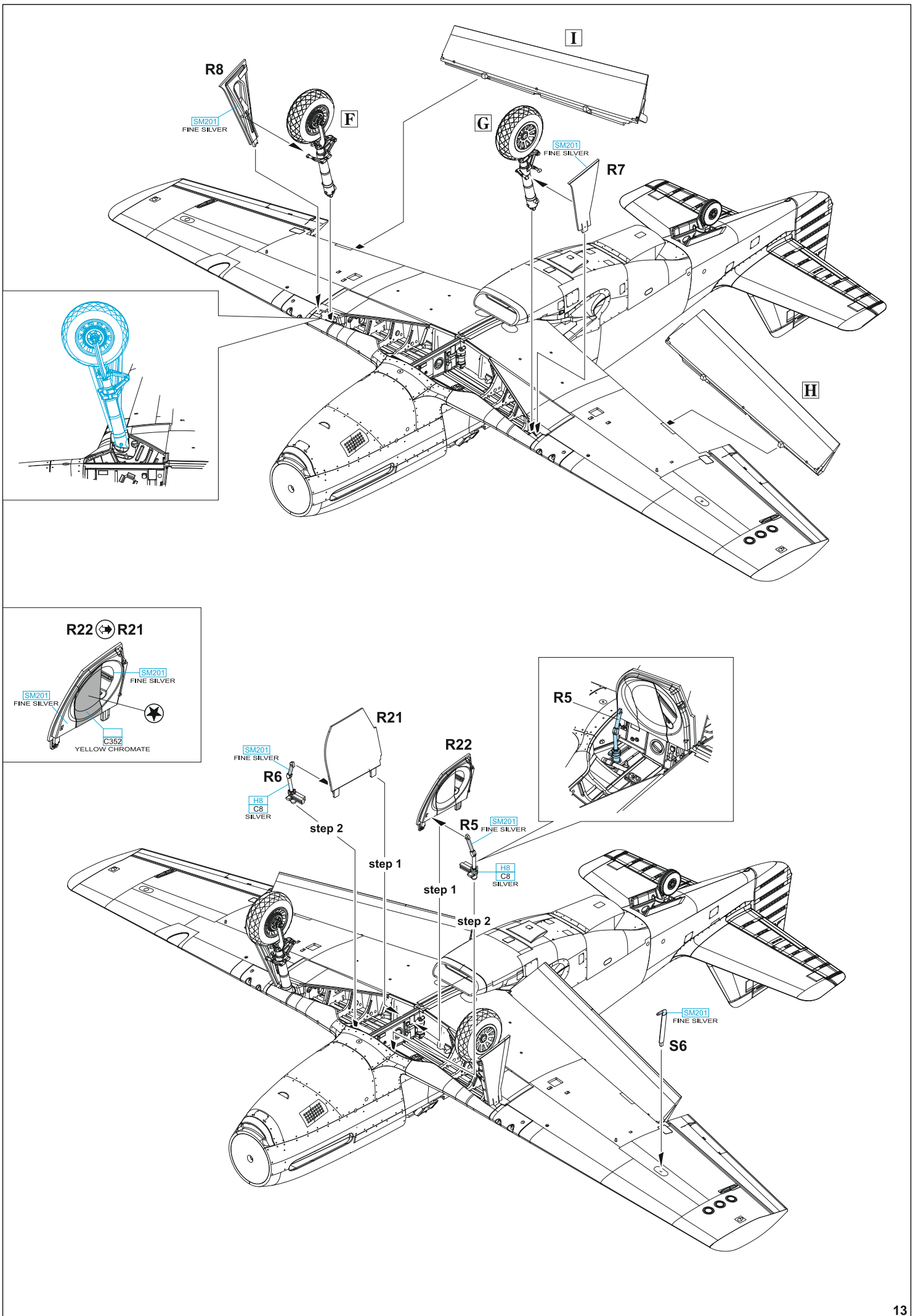
L5

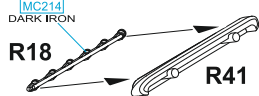
L4

L6

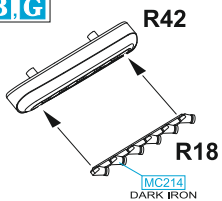
LIQUID MASK



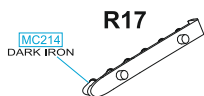
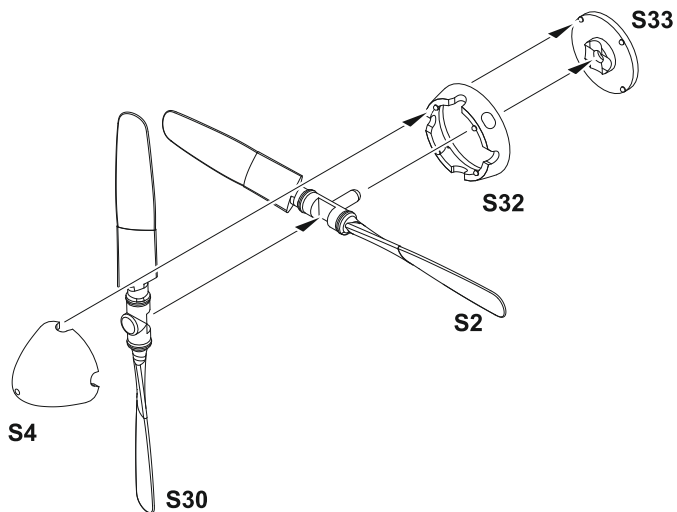


**J**

?

**K**MARKINGS **A, B, G**

?

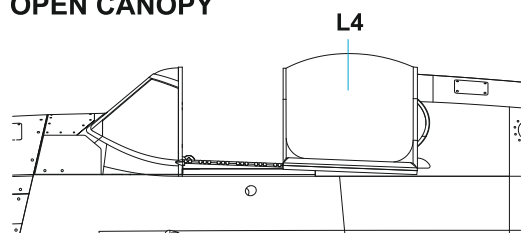
MARKINGS **C, D, E, F****L**

S4

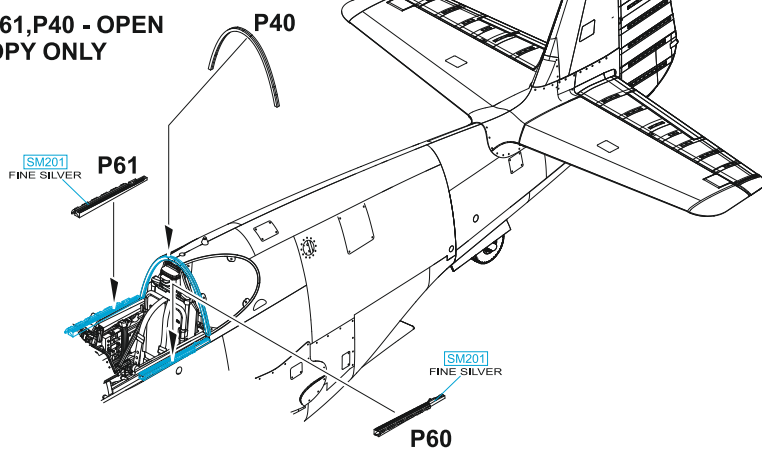
S30

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

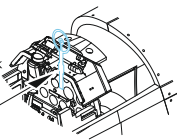
OPEN CANOPY



P60, P61, P40 - OPEN CANOPY ONLY

**M**H12  
C33  
FLAT BLACK

PE49



CLOSED CANOPY

K4

?

L3

L6

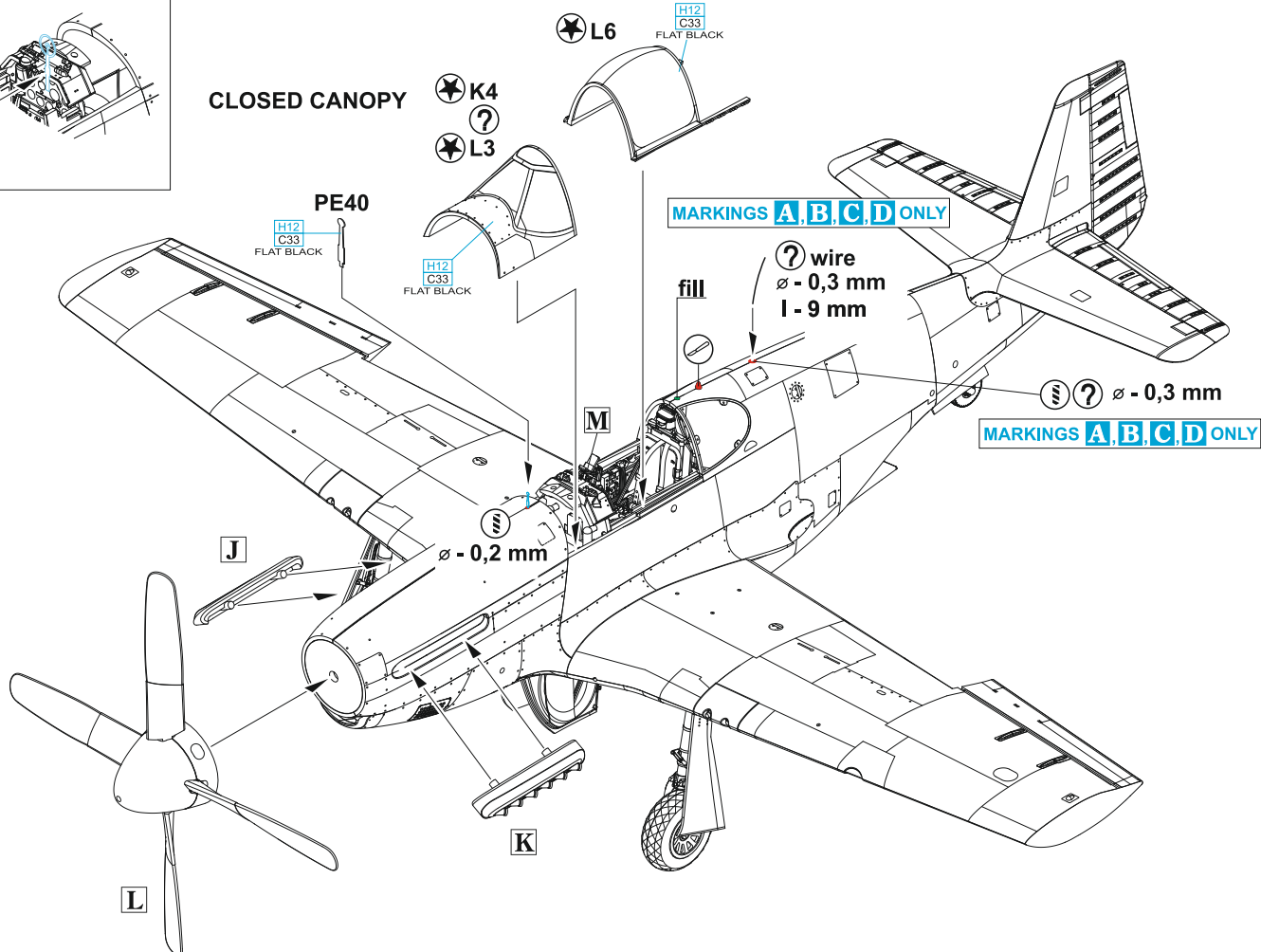
H12  
C33  
FLAT BLACK

PE40

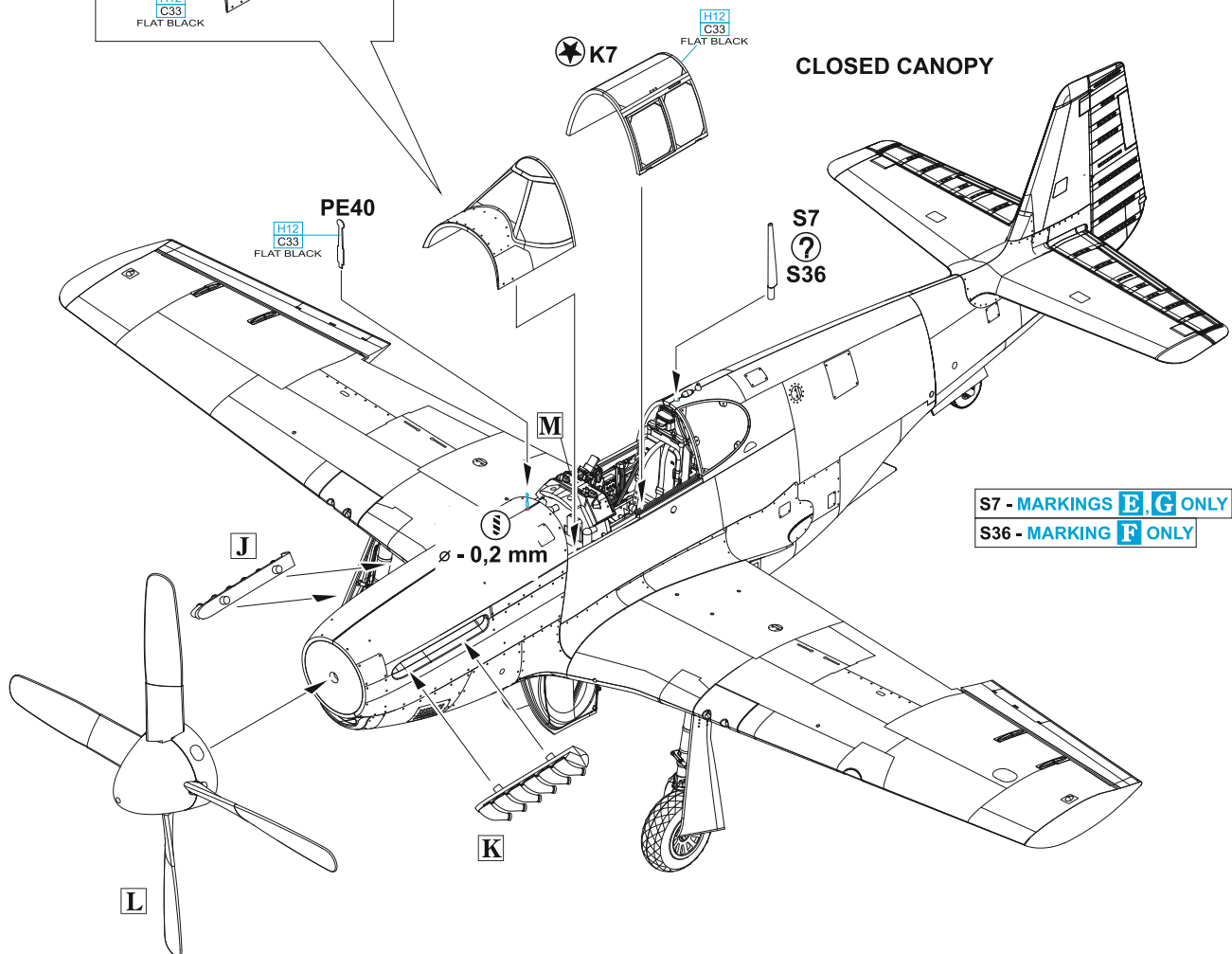
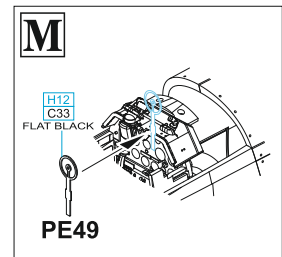
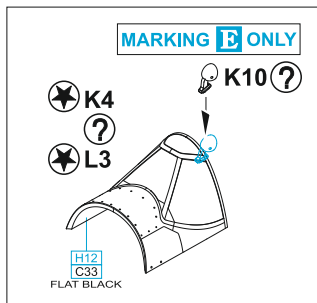
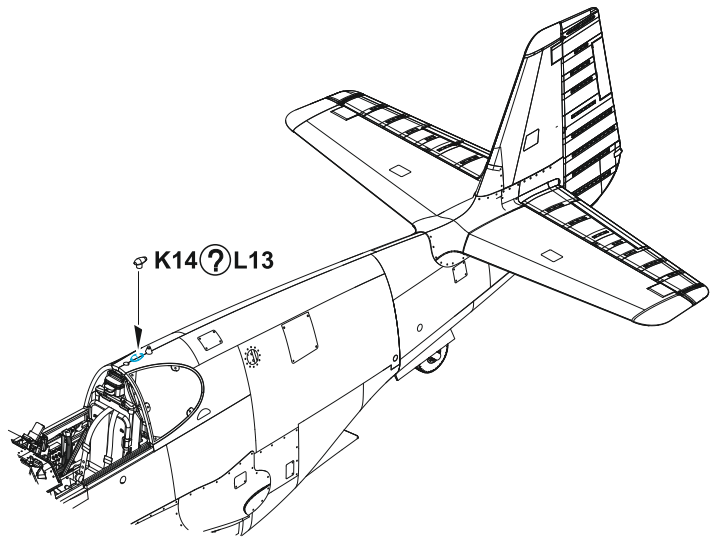
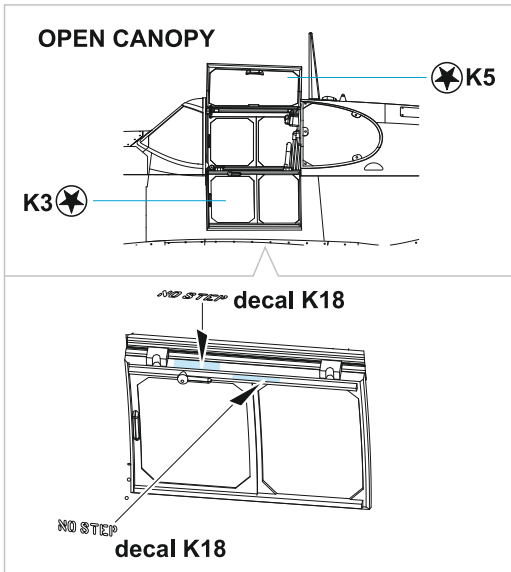
H12  
C33  
FLAT BLACKH12  
C33  
FLAT BLACKMARKINGS **A, B, C, D** ONLY? wire  
ø - 0,3 mm  
l - 9 mm

fill

? ø - 0,3 mm

MARKINGS **A, B, C, D** ONLY

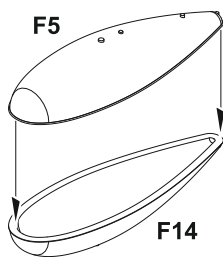
MARKINGS **E, F, G**



S7 - MARKINGS **E, G** ONLY  
S36 - MARKING **F** ONLY

**N**

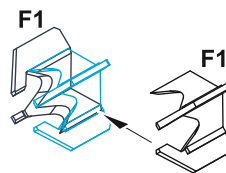
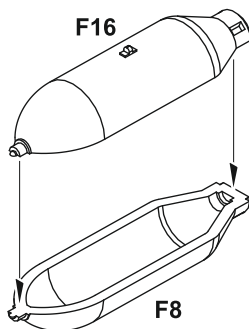
2 pcs.



**P**

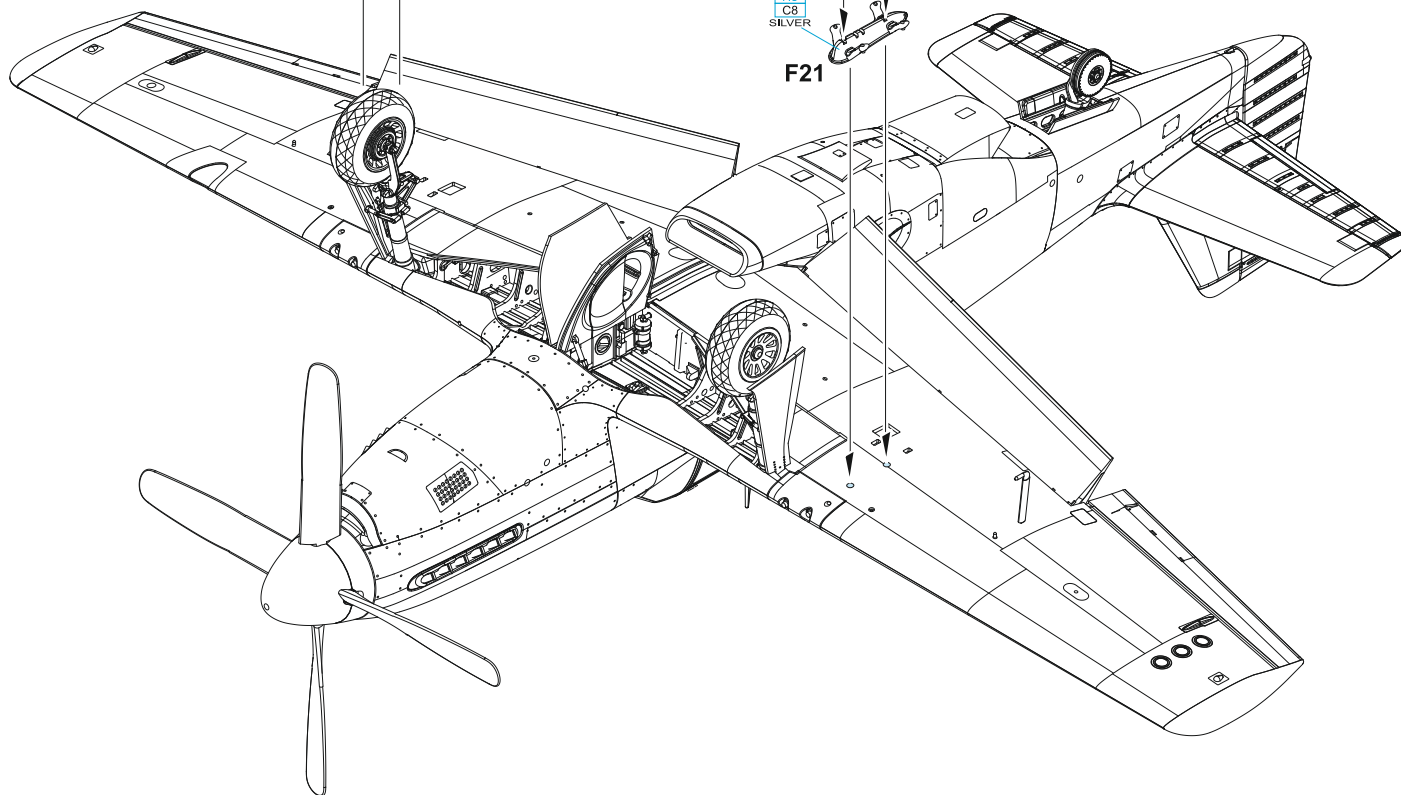
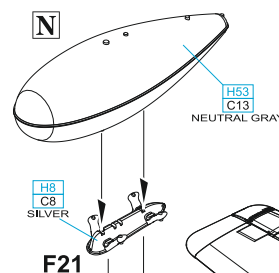
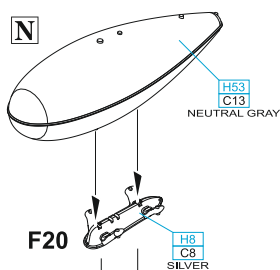
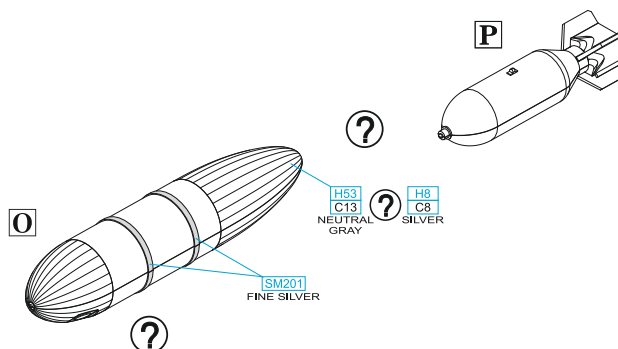
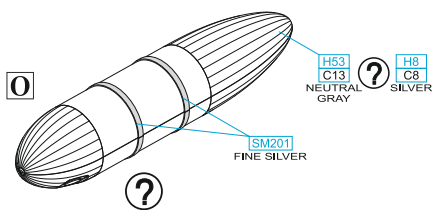
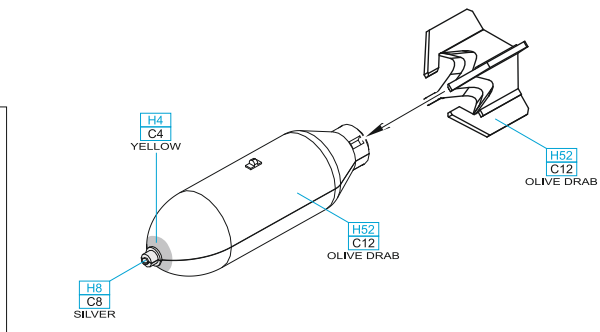
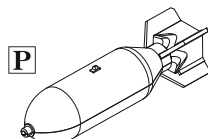
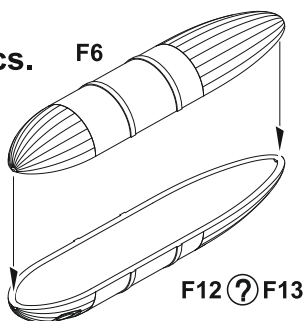
MARKINGS F, G ONLY

2 pcs.



**O**

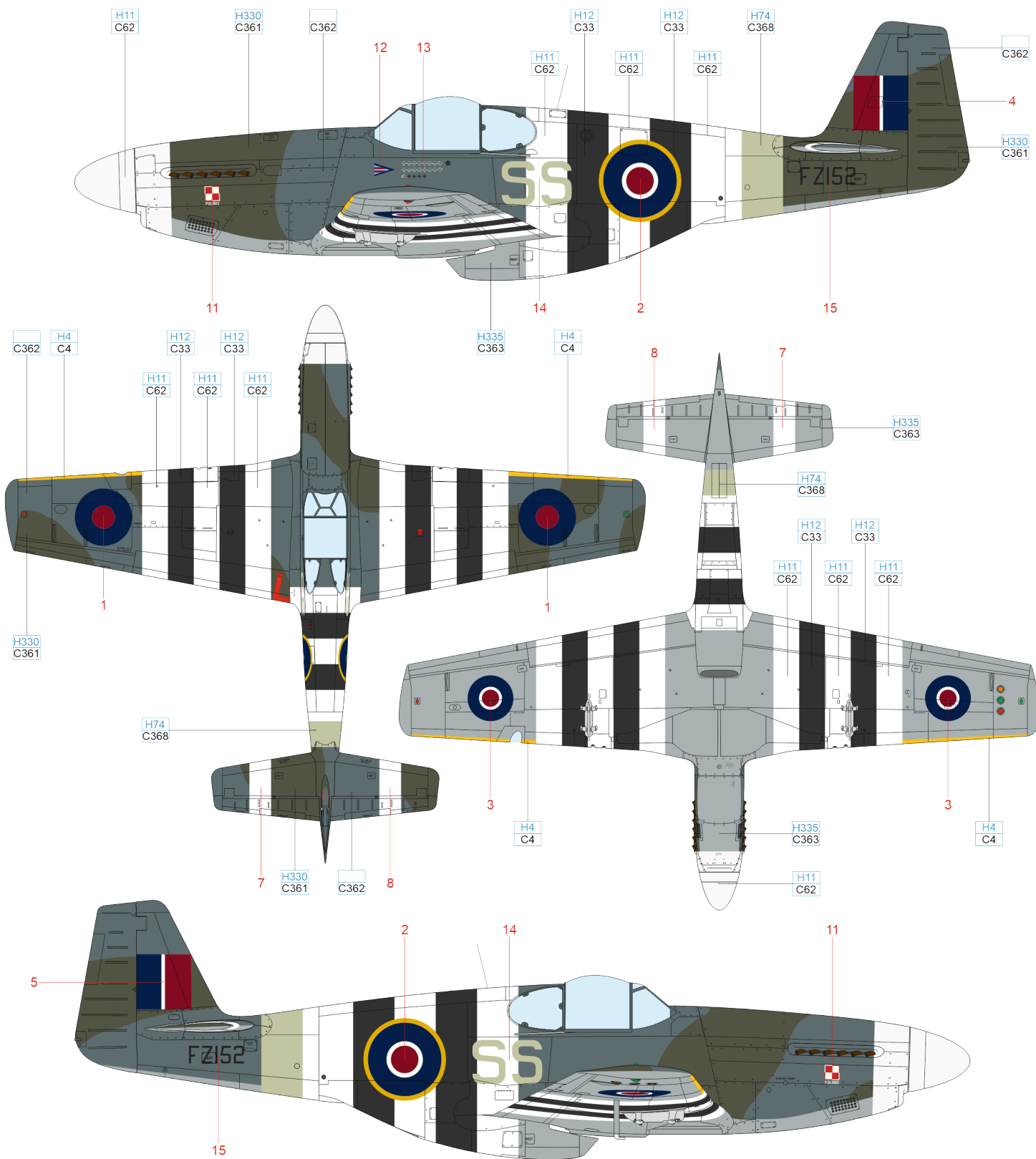
2 pcs.





# A FZ152, W/Cdr Stanisław Skalski, No. 133 Wing, Holmsley South, Velká Británie, červen-srpen 1944

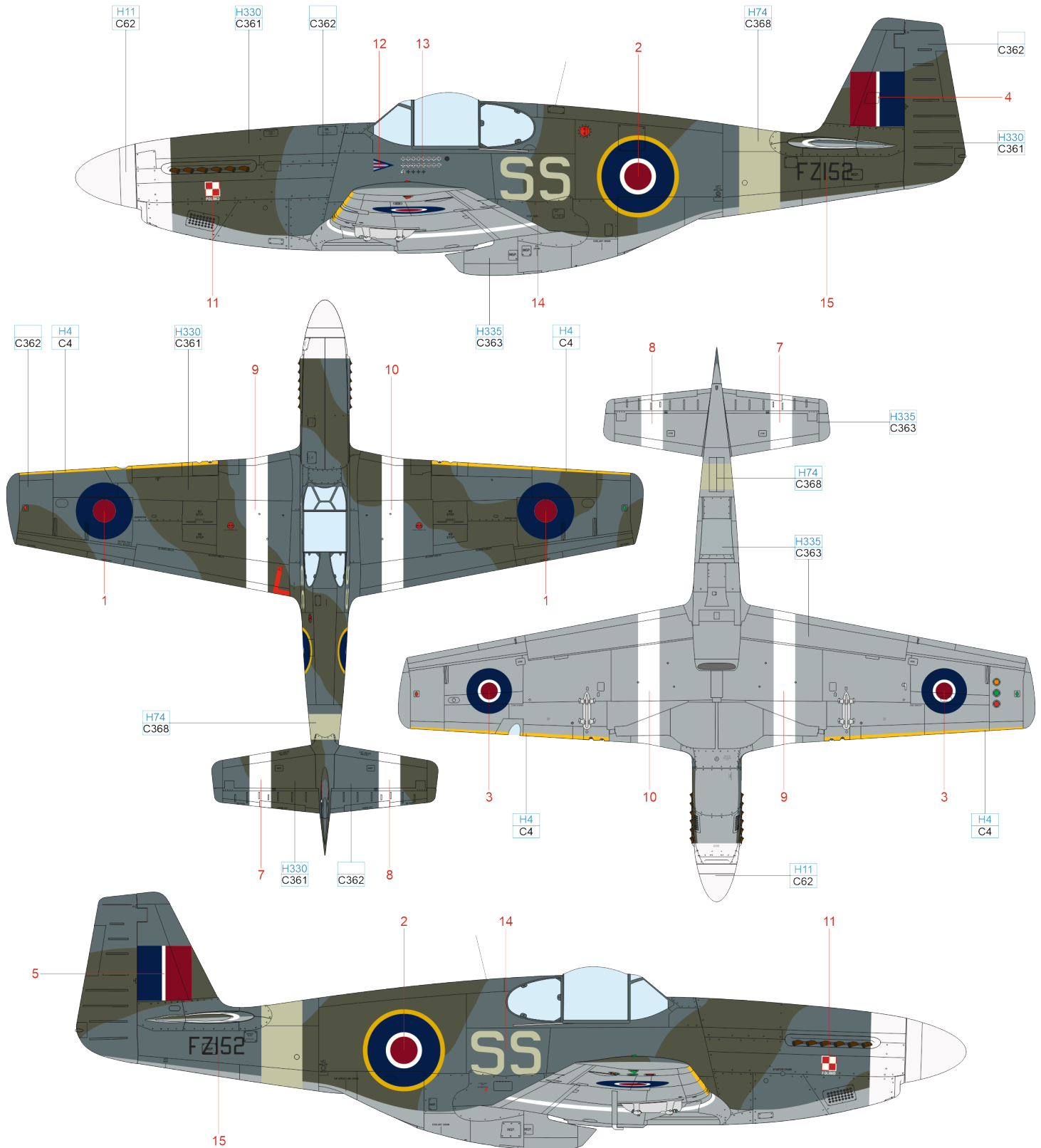
Stanisław Skalski byl velitelem No. 133 Wing v období od 4. dubna 1944 do 3. srpna 1944. Během tohoto období používal jako svůj osobní letoun Mustang sériového čísla FZ152. Původně P-51B s/n 43-6533 nesl kamuflážní schéma v neobvyklém vzoru B, které se vyznačovalo prohozením odstínů kamuflážních polí. Na trup svého Mustangu si Skalski nechal pozemním personálem nakreslit své iniciály SS, na levou stranu trupu pod kabinou znak velitele křídla, za kterým byl vyznačeno 17 černých křížů s bílými okraji a čtyři kříže bez nich. V období spojeneckého vylodění v Normandii byl Skalskiho letoun natřen černo-bílými invazními pruhy na křídla a trupu. W/Cdr Skalski si se svým Mustangem připsal 24. června 1944 poslední dvě potvrzená vítězství ve své válečné kariéře i přesto, že své oběti nesáhl palbou. Při přiblížení na 150 yardů (135 m) se totiž nepřátelské Bf 109 při úhybném manévru dotkly křídla a obě se zřítily. Stanisław Skalski byl neúspěšnějším polským esem druhé světové války s bilancí 23 potvrzených sestřelů, jeden pravděpodobný a pět poškození nepřátelských letounů. Třikrát byl vyznamenán britským DFC a obdržel řadu dalších ocenění.



FLAT WHITE	H11 C62	FLAT BLACK	H12 C33
SKY	H74 C368	MEDIUM SEA GRAY	H335 C363
		OCEAN GRAY	C362
		DARK GREEN	H330 C361
		YELLOW	H4 C4

## B FZ152, W/Cdr Stanisław Skalski, No. 133 (Polish) Wing, Coolham, Velká Británie duben–květen 1944

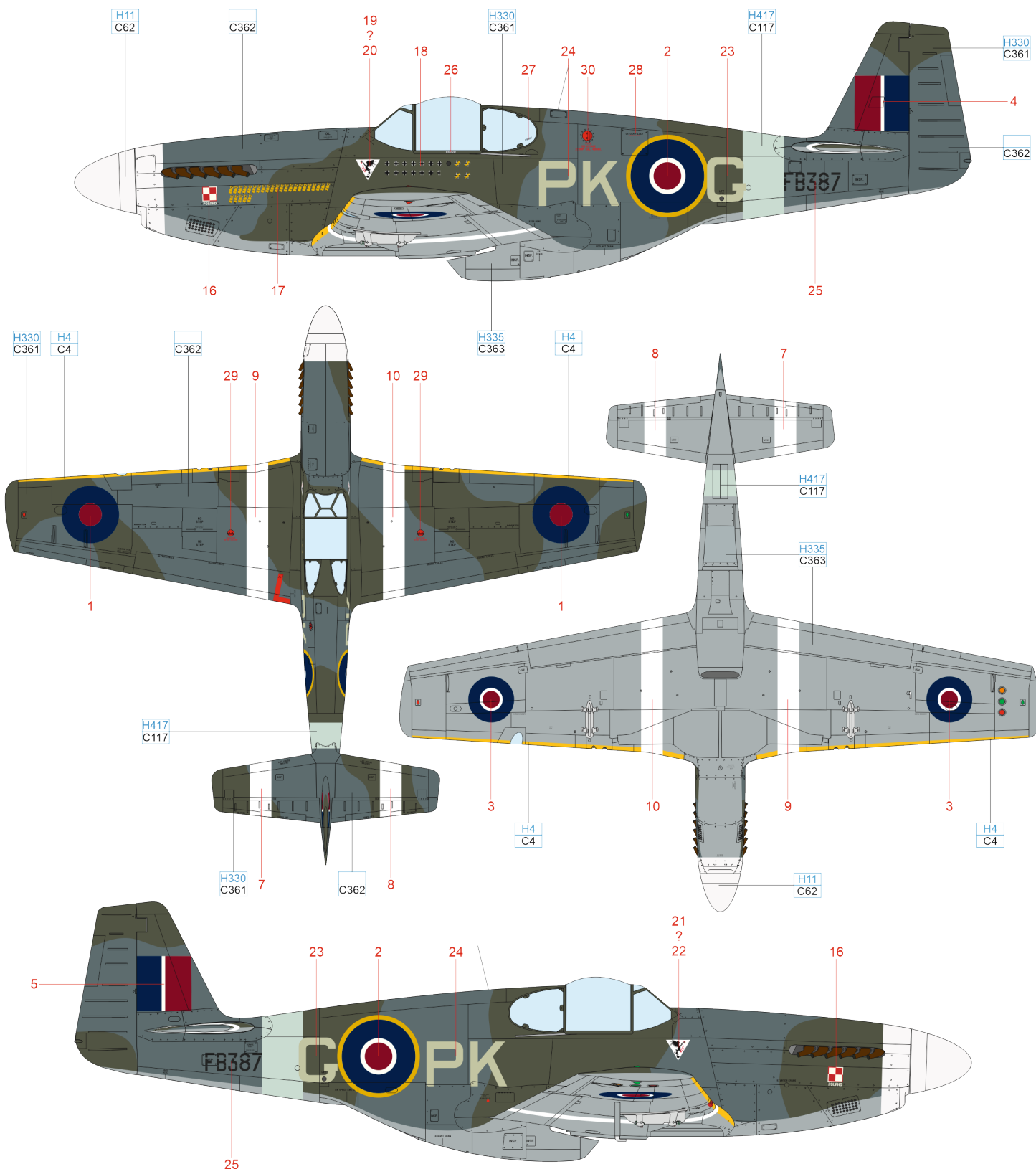
Stanisław Skalski se narodil 27. listopadu 1915 v Lambušně u Kodomy (nyní na Ukrajině). Po napadení Polska nacistickým Německem se stal jedním ze dvou nejúspěšnějších polských stíhačů, kteří se účastnili bojů proti německým silám. Přes Francii uprchl do Velké Británie, v lednu 1940 se připojil k RAF a zúčastnil se Bitvy o Británii v řadách No. 501 Sqn. Počátkem března 1942 byl převelen k No. 306 Sqn jako velitel B letky. Od května 1942 byl povýšen a převzal velení No. 317 Squadron. Počátkem roku 1943 vedl speciální skupinu nazvanou Polish Flying Team operující v rámci No. 145 Sqn na Spitfirech Mk.IXc v severní Africe. V červenci 1943 se stal velitelem britské No. 601 Sqn. Koncem roku se vrátil do Velké Británie, kde létal ve funkci velitele No. 131 Wingu v Northoltu, ale v dubnu 1944 se přesunul k No. 133 Wing, který byl přezbrojen na Mustangy Mk.III. Zde setrval do poloviny srpna 1944. Po válce sloužil na velitelství britských okupačních vzdušných sil v Německu. Po návratu do Polska byl v roce 1949 uvězněn komunisty na základě obvinění ze špionáže pro Západ. Strávil šest let ve vězení, kde čekal na popravu. V roce 1956 byl Skalski propuštěn a rehabilitován. V roce 1957 se vrátil k polskému letectvu. Později byl aktivní ve sportovním letectví, stal se generálním sekretářem a viceprezidentem Polského aeroklubu. V říjnu 1988 byl povýšen do hodnosti generála (ve výslužbě). Zemřel 12. listopadu 2004.



FLAT WHITE	H11	C62					
SKY	H74	C368	MEDIUM SEA GRAY	H335	C363	OCEAN GRAY	C362
			DARK GREEN	H330	C361	YELLOW	H4
							C4

# C FB387, S/Ldr Eugeniusz Horbaczewski, No. 315 Squadron, Brenzett, Kent, Velká Británie, srpen 1944

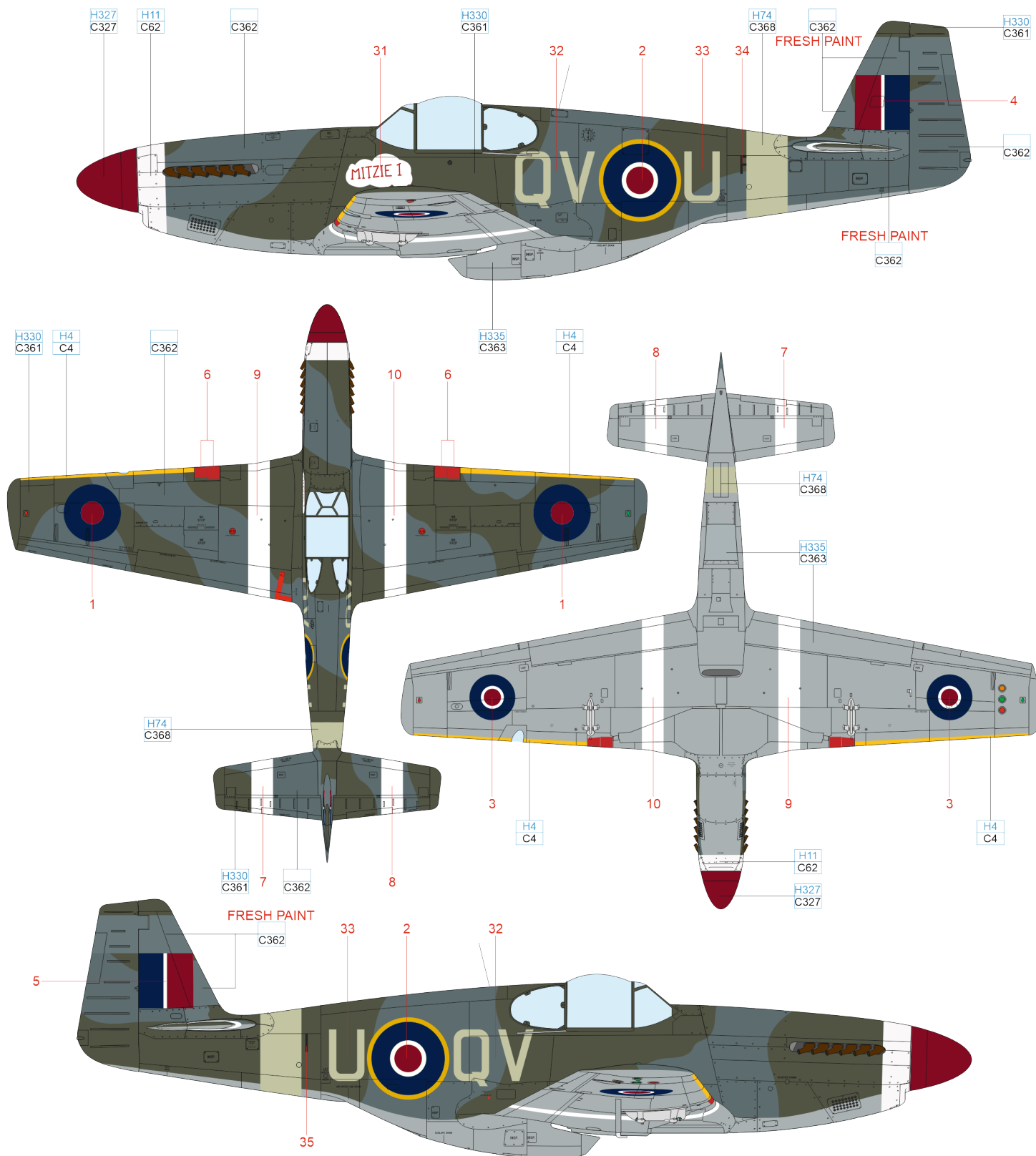
Mustang Mk.III sériového čísla FB387 byl vyroben jako P-51C-10-NT (NA-103) 42-103537 a strávil nějaký čas ve skladu, než byl odeslán 28. července 1944 k No. 315 Squadron. Zde si jej vybral jako náhradu za svůj původní osobní FB382 velitel perutě S/Ldr Eugeniusz Horbaczewski. Stejně jako předchozí Mustang byl i jeho nový FB387 opatřen kódovým označením PK-G, žlutými symboly bomb, reprezentujícími útoky na pozemní cíle a skóre zničených německých letounů (černé kříže) a sestřelených V-1 (hákové kříže s překrytými siluetami V-1). Eugeniusz Horbaczewski se narodil 28. září 1917 v Kyjevě, vzdělání získal v Brest-Litevsku a v roce 1937 vstoupil do polského letectva. V září 1939 uprchl přes Rumunsko do Francie a odtud se dostal do Velké Británie. Po dokončení výcviku u RAF byl koncem roku 1940 přidělen k No. 303 Squadron a na začátku roku 1943 byl vybrán do speciální skupiny Polish Flying Team, zformované S. Skalskim a operující v rámci No. 145 Sqn na Spitfirech Mk.IXc. Nad Tuniskem se stal nejúspěšnějším pilotem této skupiny, když během necelého měsíce dosáhl pěti vítězství. Po rozpuštění Polish Flying Teamu byl přidělen k No. 601 Sqn operující v oblasti Středozemního moře a na začátku července k No. 43 Sqn, které od srpna velel. Po návratu do Velké Británie převzal v únoru 1944 velení No. 315 Sqn, létající s Mustangy Mk.III. Dne 18. srpna 1944 byl v oblasti Beauvais sestřelen a zahynul, když předtím sám sestřelil tři Fw 190.



FLAT WHITE	H11 C62	MEDIUM SEA GRAY	H335 C363	OCEAN GRAY	C362	DARK GREEN	H330 C361	YELLOW	H4 C4
RLM 76	H417 C117								

# D FZ181, F/Sgt A. J. Fellows, No. 19 Squadron, Funtington, Velká Británie, duben–květen 1944

Mustangy Mk.III od No. 19 Squadron měly krátce po svém vstupu do služby stejně jako všechny Mustangy působící v rámci 2TAF aplikovány bílé znaky identifikačního značení přijaté v únoru 1944. O měsíc později a po dostatečném obeznámení spojeneckých osádek s novým typem, byl bílý identifikační pruh na směrovém kormidle přetřen kamuflážní barvou. S Mustangem sériového čísla FZ181 létal u No. 19 Squadron nejčastěji F/Sgt. A. J. Fellows, který si pod kabinu nechal nakreslit nápis MITZIE I.

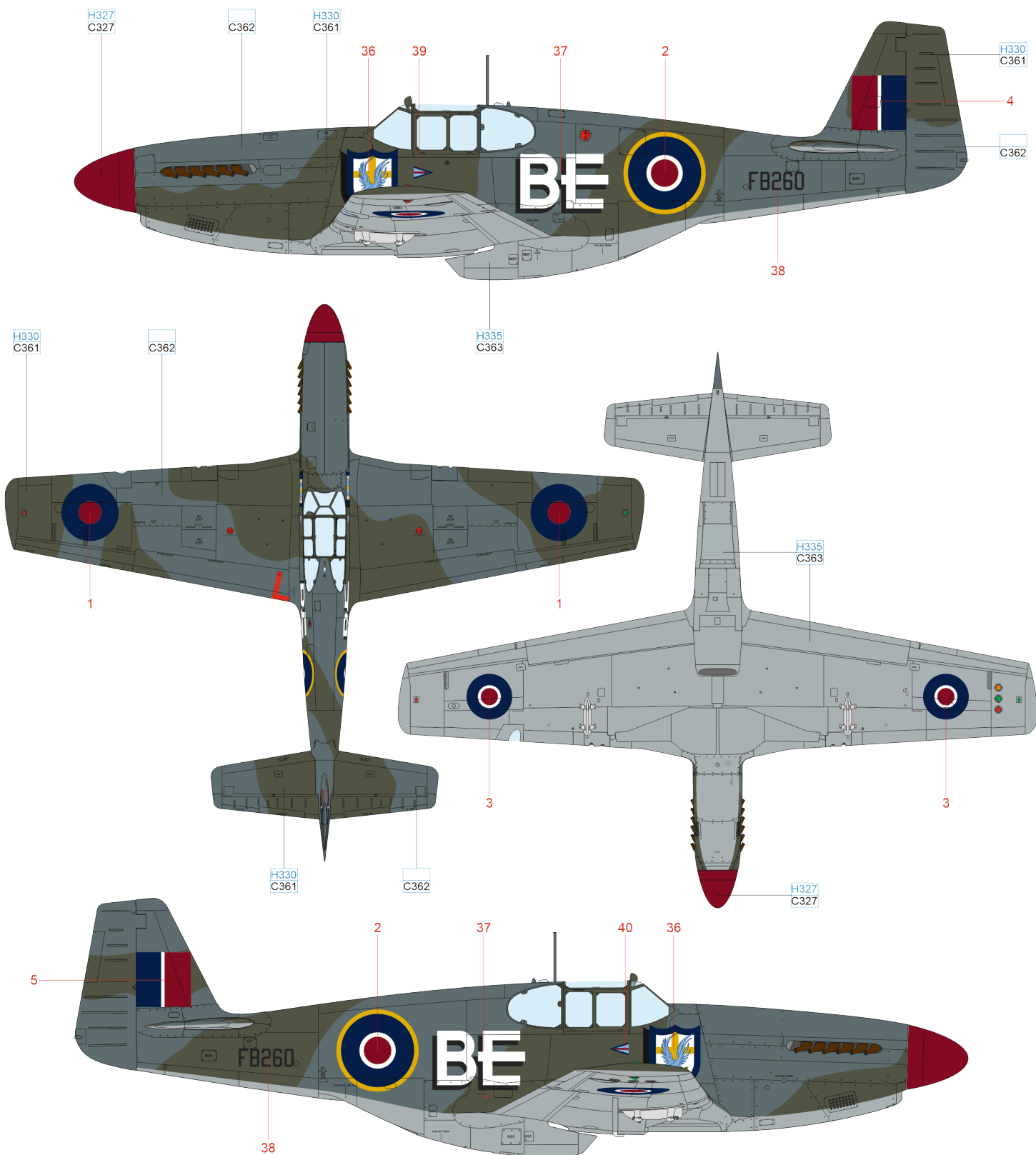


FLAT WHITE	H11 C62	RED	H327 C327
SKY	H74 C368	MEDIUM SEA GRAY	H335 C363
		OCEAN GRAY	C362
		DARK GREEN	H330 C361
		YELLOW	H4 C4



# E FB260, G/Cpt Brian A. Eaton, No. 329 Wing, Itálie, podzim 1944

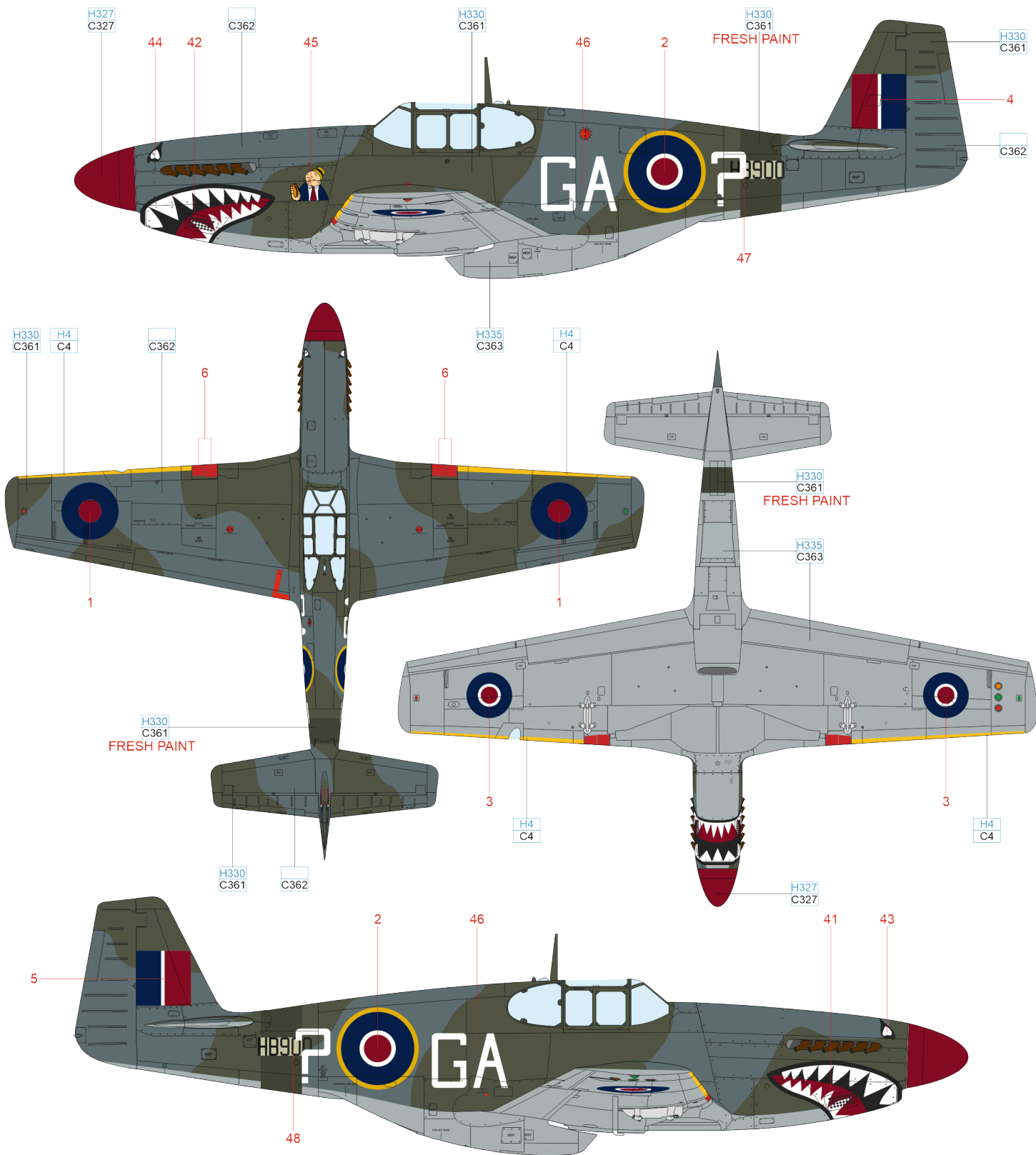
Australian Brian Alexander Eaton narukoval do RAAF v lednu 1936. Do vypuknutí války sloužil jako instruktor létání. V Austrálii působil až do října 1942, kdy odplul do severní Afriky a připojil se k Australanům působícím na této frontě. Na začátku roku 1943 byl přidělen k No. 3 Squadron v severní Africe, kde létal na stíhacích P-40 Kittyhawk. Navzdory tomu, že byl krátce po příjezdu třikrát sestřelen během deseti dnů, Eaton se rychle vypracoval na velícího důstojníka jednotky a do konce roku byl vyznamenán Záslužným leteckým křížem (DFC). V srpnu 1944 se vrátil k operačnímu létání a převzal velení No. 239 Wing, kde nahradil W/Cdr Larryho Wilmota. Po Wilmotovi převzal Mustang sériového čísla FB260, na který následně aplikoval svůj monogram BE a znak Wingu. Eaton vedl No. 239 Wing až do konce války. Byl vyznamenán DFC a DSO plus Bar. Po válce zůstal v RAAF a velel No. 81 Squadron v Japonsku a No. 78 Squadron na Maltě. V letech 1957 až 1959 velel základně RAAF ve Williamtownu, poté zastával řadu vyšších velitelských pozic. Z RAAF odešel v prosinci 1973 a stal se výkonným ředitelem společnosti Rolls-Royce v Canbeře. Zemřel v roce 1992 ve věku 75 let.



RED	H327 C327	OCEAN GRAY	C362	DARK GREEN	H330 C361
MEDIUM SEA GRAY	H335 C363				

# F HB900, F/Lt Reginald A. Wild DFC, No. 112 Squadron, Creti LG, Itálie, červenec 1944

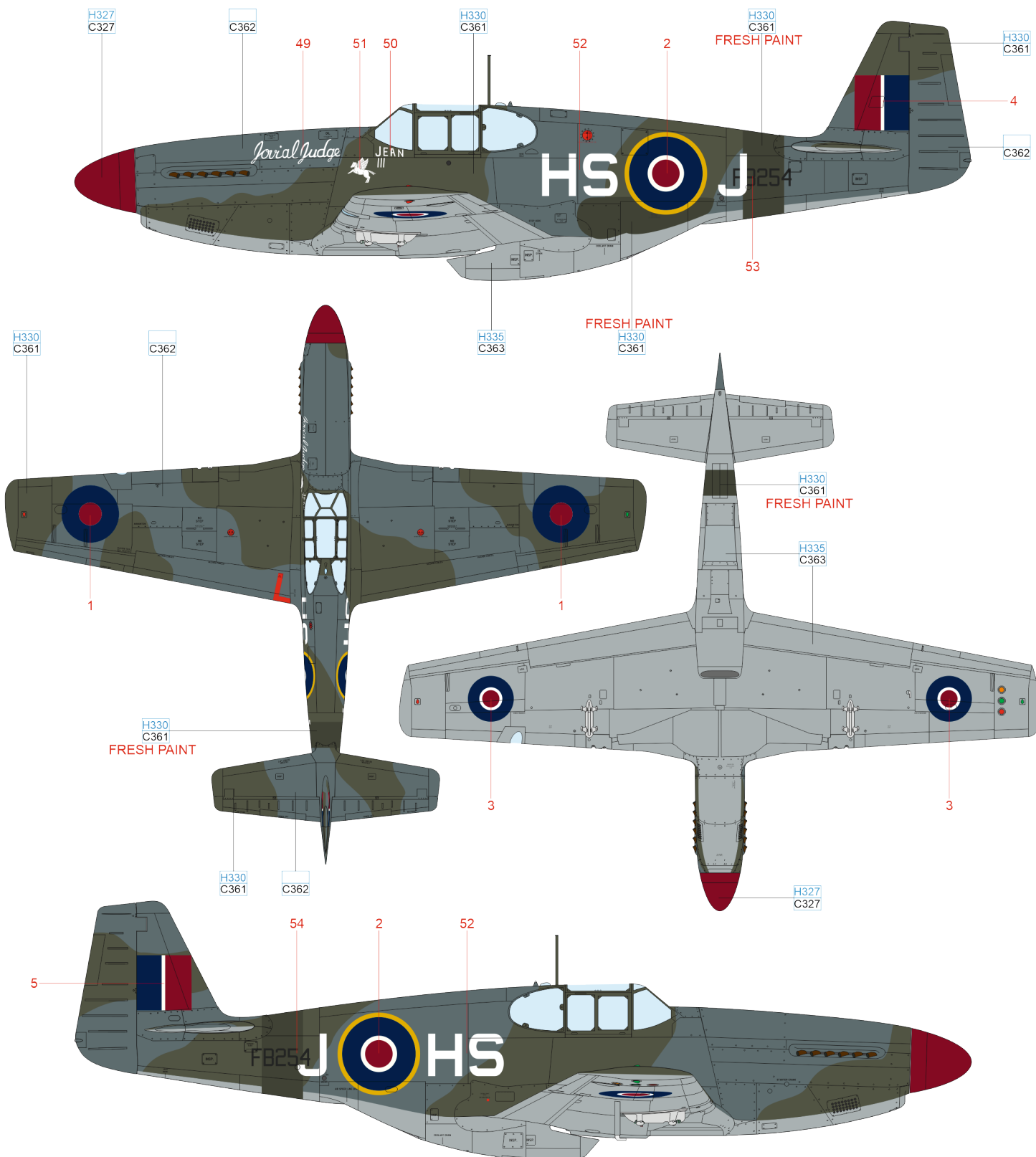
Reginald Albert Wild se narodil 16. června 1922 v Lauře v Jižní Austrálii a před vstupem do RAAF se živil jako klempíř. Dne 1. února 1941 byl vyslán na Blízký východ, kde absolvoval dva turnusy u No. 112 Squadron. Ke svému druhému služebnímu turnusu nastoupil F/Lt Reginald Wild 1. června 1944 k No. 112 Sqn jako velitel A letky. Squadrona byla čerstvě vyzbrojena novými Mustangy Mk.III. Jako svůj osobní Mustang si Wild vybral stroj sériového čísla HB900 (s/n 42-103869) a pravidelně s ním létal až do konce svého turnusu 14. října 1944. Kromě žraločí tlamy, tradičního rozpoznávacího znaku všech letounů No. 112 Squadron, se jeho Mustang vyznačoval na levé straně přídě namalovanou karikaturou postavičky Wimpyho a také neobvyklým kódovým označením ?, které již dříve nosily u No. 122 Squadron velitelské Kittyhawkky S/Ldr Billyho Drakea. Po odchodu S/Ldr Drakea od No. 112 Squadron si kód s otazníkem oblíbil i F/Lt Wild a používal jej na svých Kittyhawkcích. Během druhé světové války dosáhl tří potvrzených sestřelů, jednoho pravděpodobného a jeden letoun poškodil, za což mu bylo 23. července 1943 uděleno vyznamenání DFC. Všechny úspěchy dosáhl na Kittyhawkcích. Po válce vstoupil do Královského australského námořnictva a v letech 1951-52 létal u No. 808 Squadron z paluby HMAS Sydney na letounech Hawker Sea Fury během Korejské války. Od poloviny roku 1953 až do jejího rozpuštění v roce 1954 této jednotce velel.



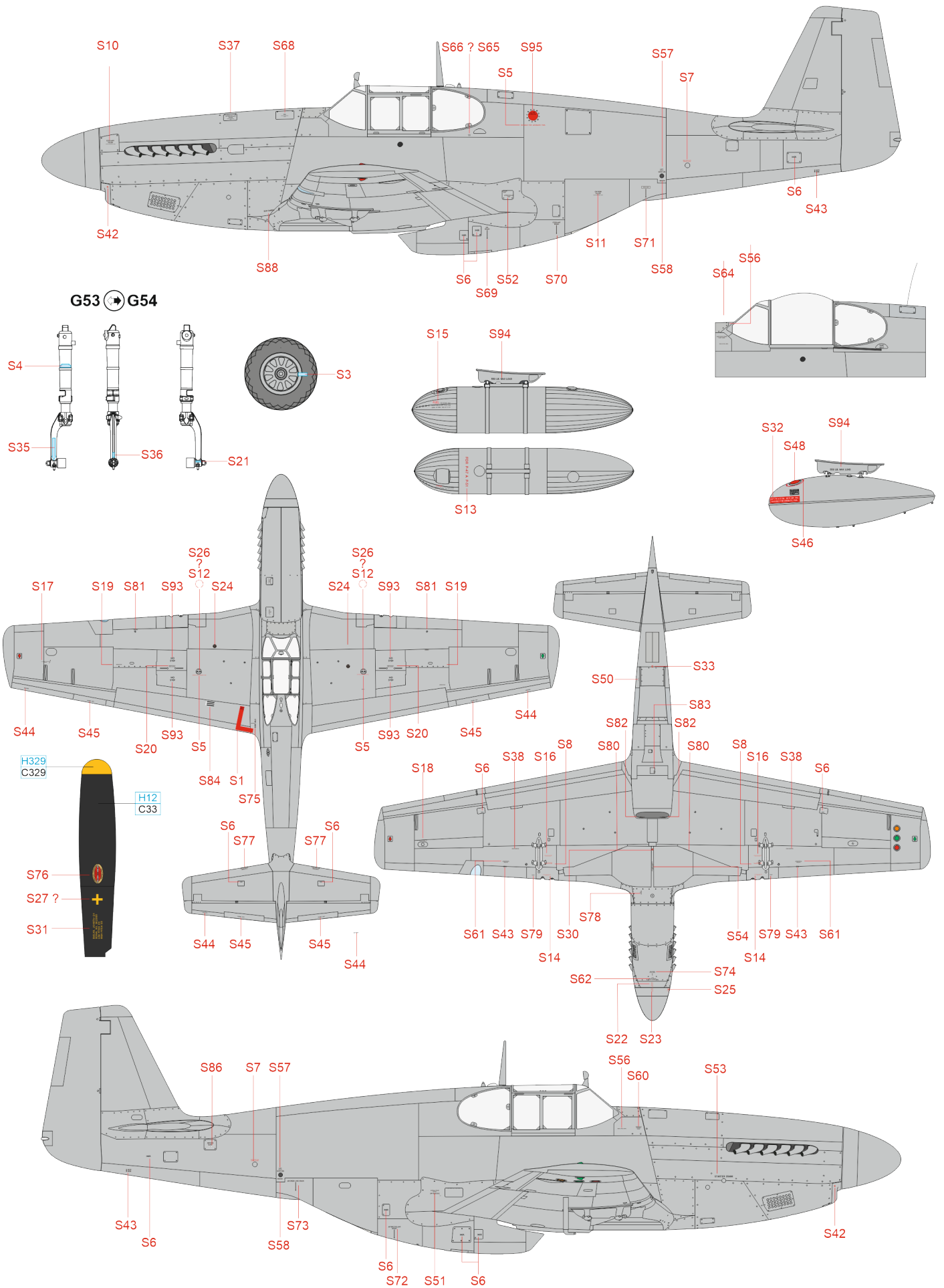
RED	H327 C327	OCEAN GRAY	H335 C363	DARK GREEN	H330 C361	YELLOW	H4 C4
		SEA GRAY					

# G FB254, No. 260 Squadron, Cutella LG, Itálie, duben-květen 1944

Mustang sériového čísla FB254 (s/n 42-103148) byl součástí první dodávky Mustangů série III, která byla odeslána do Itálie. Byl přidělen k No. 260 Squadron s kódy HS-J, u níž nosil přezdívku Jovial Judge. Následně byl FB254 přemístěn k No. 112 Squadron, kde s kódovými písmeny GA-Y létal do 11. ledna 1945, kdy byl poškozen flakem a kanadský pilot W/O J. S. Duncan byl nucen s hořícím Mustangem nouzově přistát. Těžce popálený Duncan byl zachráněn starým italským rolníkem, a převezen do nemocnice v Ravenně.



RED	H327	C327	OCEAN GRAY	H335	C363	DARK GREEN	H330	C361
MEDIUM SEA GRAY	H330	C361	GRAY	C362				



G53 → G54

