

1/48 SCALE PLASTIC KIT



Produced under license. Boeing, P-51 Mustang their distinctive logos, product markings and trade dress are trademarks of The Boeing Company.

ProfiPACK #82102

edition



INTRO

P-51 Mustang je jedním z nejslavnějších stíhacích letounů všech dob a jakkoli se jedná o americkou konstrukci, vděčí za svůj vznik a vývoj do značné míry Velké Británii, jejíž nákupní komise (British Buying Committee) se v roce 1940 obrátila na společnost North American Aviation (NAA) s žádostí o výrobu strojů Curtiss P-40 pro RAF. Prezident NAA James Kindelberger ovšem místo toho nabídl vývoj zcela nového, lepšího letounu. Britové souhlasili a tým vedený šéfkonstruktérem Edgarem Schmuedem (německým imigrantem s rakouskými kořeny) zahájil vývojové 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 provedl zkušební pilot Vance Breese 26. října.

Inovativní stíhač

Pro nový letoun byl zvolen řadový dvanáctiválec Allison V-1710-39 s výkonem 809 kW (1100 koní). Konstruktoři 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 co nejhladší povrch. Z toho důvodu byla celá přední část plochy křídla z obou stran tmelena a broušena do hladka. Další inovací bylo umístění chladiče v „podbřišku“ pod trupem až na úrovni odtokové hrany křídla. Chladič navíc využíval Meredithův efekt a vytvářel tak dodatečný tah. Výzbroj sestávala z dvou trupových a čtyř křídelních kulometů Browning ráže 12,7 mm (varianta Mk.Ia měla čtyři 20 mm kanony). 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 přeplňování dosahoval nejvyššího výkonu již v 3597 m a nad touto výškou jeho výkon rychle klesal. Protože se vzdušné boje nad Evropou odehrávaly výše, bylo rozhodnuto využívat Mustangy především jako průzkumné a útočné stroje. Americké vzdušné síly měly o nový letoun rovněž zájem, ale protože již měly nakontrahovány dodávky síhacích P-40, P-39 a P-38, požádaly NAA o úpravu na střemhlavý bombardér s aerodynamickými brzdami (verze A-36).

Kouzlo Merlinu

V zájmu vyřešení problému s výkony ve větších výškách byl ve Velké Británii zastavěn do jednoho Mustangu Mk.I dvoustupňově přeplňovaný motor R&R Merlin 61. Zkoušky takto upraveného Mustangu X ukázaly, že dosahuje maximální rychlosti 697 km/h v 6700 m, což bylo o 161 km/h více než u Mustangu Mk.I. Bylo evidentní, že vznikl pozoruhodný stíhač a konstrukční tým NAA zahájil práce na vývoji sériové verze, pro kterou zvolil licenční verzi Merlinu vyráběnou v USA Packardem. Jeho V-1650-1 prodělal oproti originálu řadu změn a na výsledný stroj tak již nebylo možno instalovat britské Merliny. Dvoustupňové přeplňování si vyžádalo mezichladič stlačeného vzduchu, který byl umístěn do zvětšeného tělesa chladiče pod trupem. Trupové kulometry byly odstraněny. Krátce po zahájení výroby požádal vrchní velitel amerických vzdušných sil v Evropě generál Henry Arnold o zvýšení doletu Mustangu, čehož bylo dosaženo instalací další nádrže (320 l) za pilotní prostor.

Výroba nových Mustangů s označením P-51B byla v Inglewoodu zahájena v květnu a o tři měsíce později také v Dallasu jako P-51C. Dodávky pro RAF pokračovaly, stroje byly označeny jako Mustang Mk.III.

Mustangy verzí B/C/Mk.III byly skvělé stíhače, ale trpěly dvěma neduhy: špatným výhledem pilota vzad a zasekáváním kulometů. Britové částečně vyřešili první problém instalací vypouklého překrytí „Malcom Hood“, nicméně konstrukční tým NAA se rozhodl Mustang opět přepracovat. Hlavní změnu představoval nový 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. Tím na sklonku roku 1943 vznikl „definitivní“ Mustang, verze P-51D. Výroba byla zahájena jak v Inglewoodu (stroje výrobních bloků se suffixem -NA) a v Dallasu (-NT). Vzhledem k nedostatku duralových vrtulí Hamilton Standard byla část produkce z Dallasu vybavena dutou ocelovou vrtulí AeroProducts. Tyto stroje nesly označení P-51K.

Mustangy P-51D/K se staly skutečnými vládci oblohy všude, kde byly nasazeny, ať v doprovodné nebo hlídkovací 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). Celkem Mustangy používalo 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, nejúspěšnější byl George Preddy Jr., který dosáhl na Mustangu 24 ze svých 27 sestřelů, následovali jej John C. Meyer a John J. Voll (oba s 21 sestřely). Pozdější pokořitel hranice zvuku, Charles Yeager se stal prvním pilotem P-51D, který se stal esem během jednoho dne, když 12. října 1944 zaznamenal pět sestřelů.

Model: P-51D-10 a vyšší

Po sérii raného provedení P-51D-5 bez kýlové plochy, která vyřešila problémy s podélnou stabilitou, přišla na řadu výrobní verze P-51D-10. Další významnou změnou oproti sérii D-5 byla instalace nového gyroskopického zaměřovače K-14, který nahradil reflexní N-9. Od bloku P-51D-20 byl plátěný potah výškových kormidel nahrazen hliníkovým (od února 1945). V průběhu produkce se také přesunula palubní baterie z prostoru za pilotem do přídě, aby se uvolnil prostor pro systém rozpoznávání vlastní/cizí (IFF - Friend or Foe). Počínaje blokem D-20 byla křídla opatřena body pro podvěšení raketových střel.

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
NABARVIT

PARTS



DÍLY



TEILE

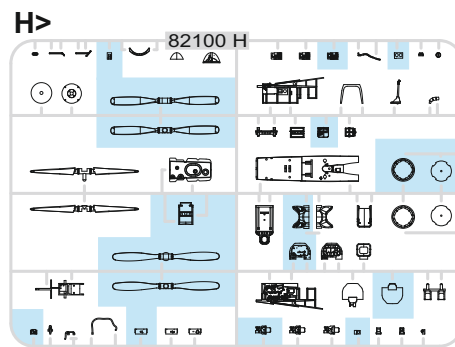
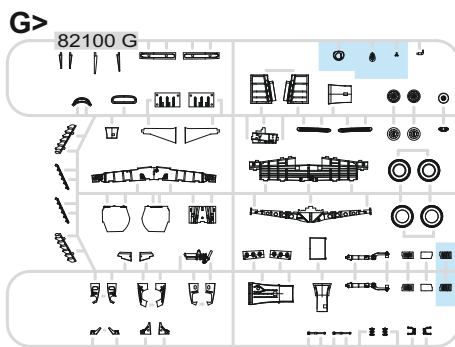
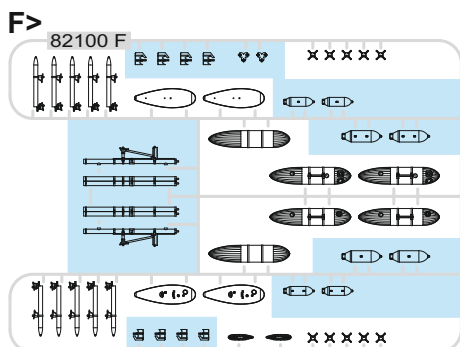
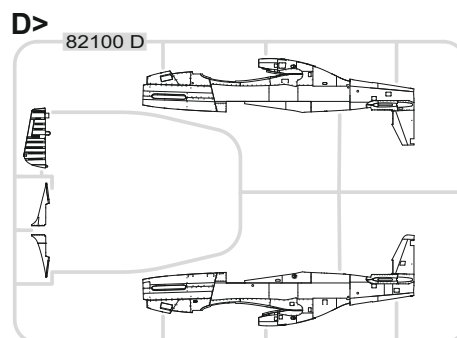
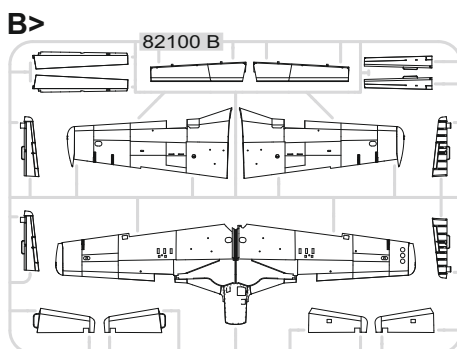
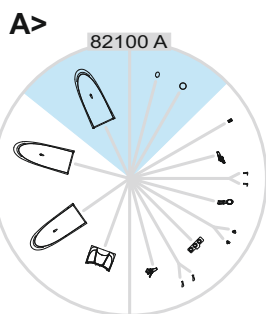


PIÈCES

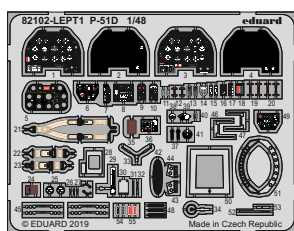
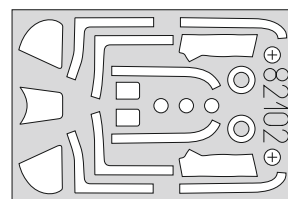


部品

PLASTIC 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



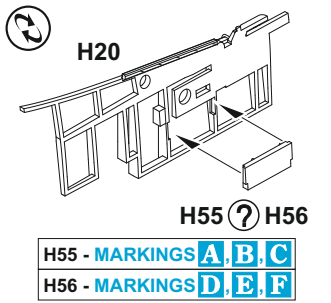
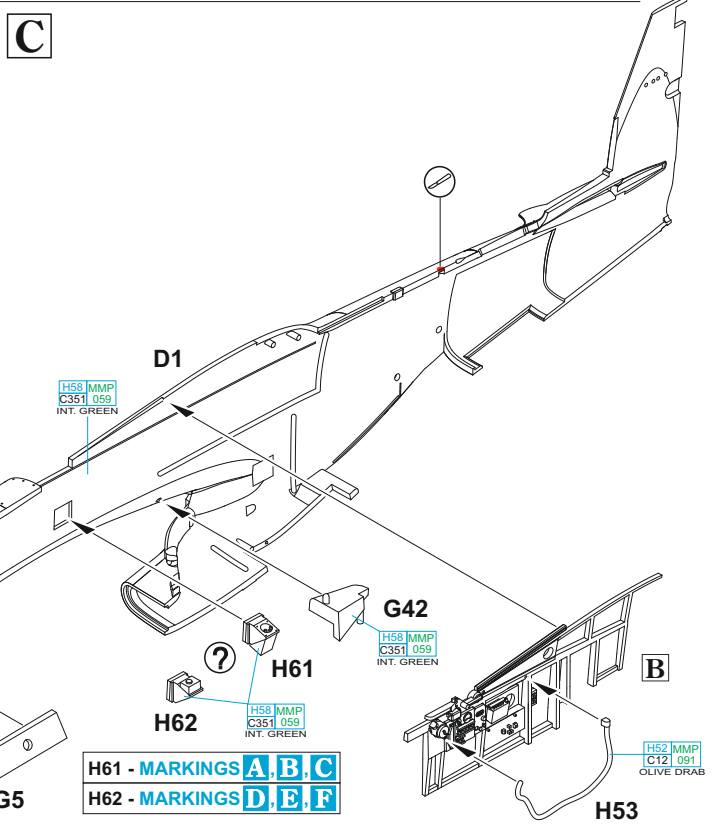
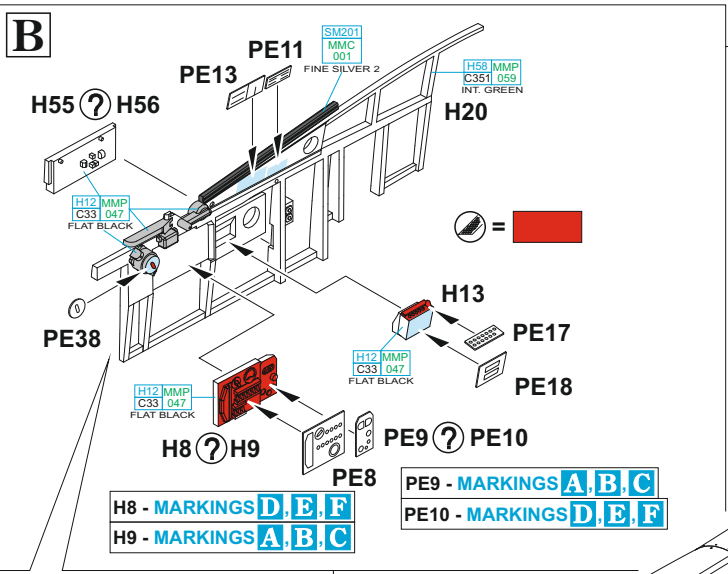
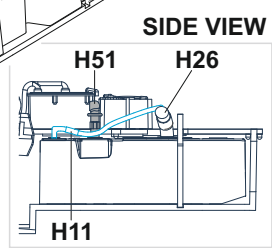
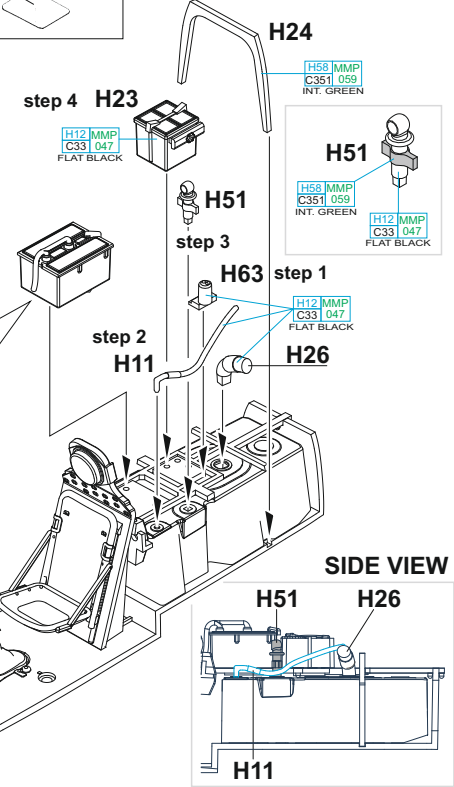
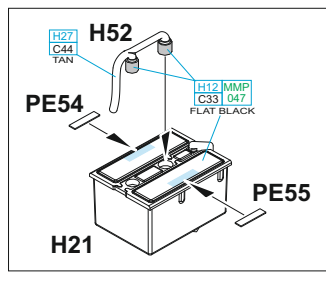
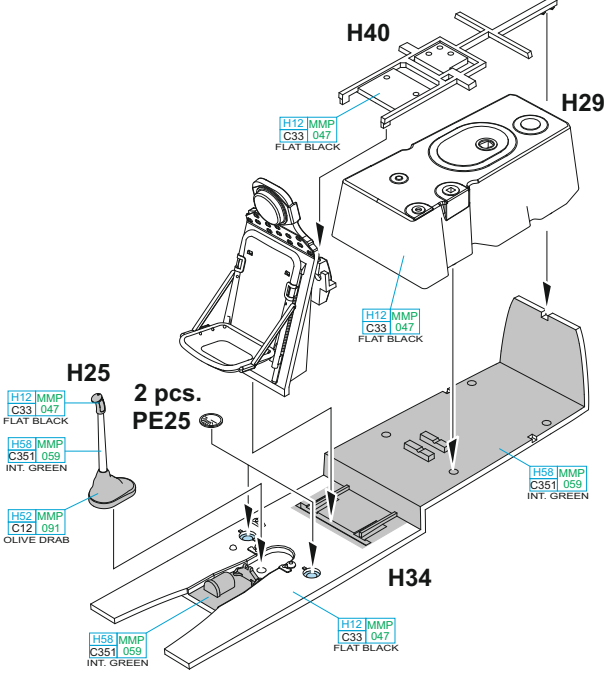
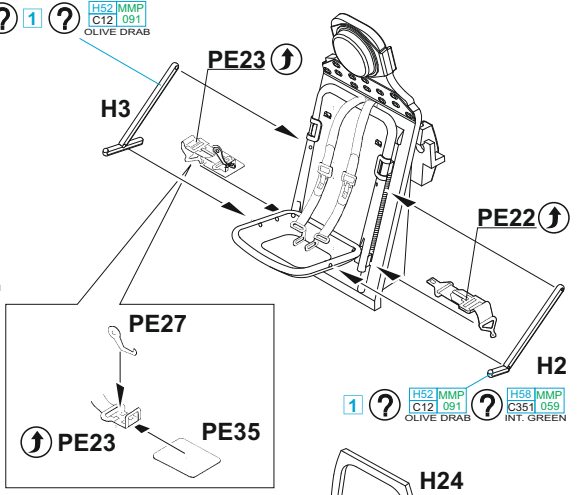
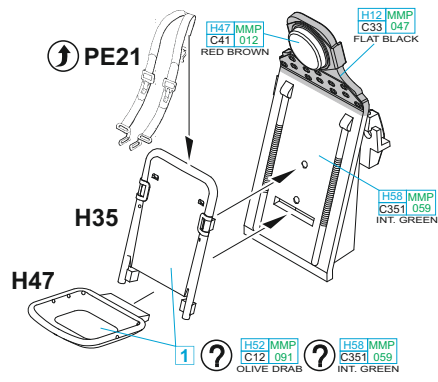
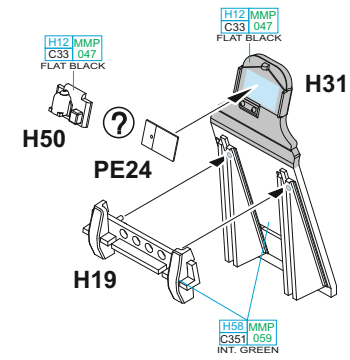
色

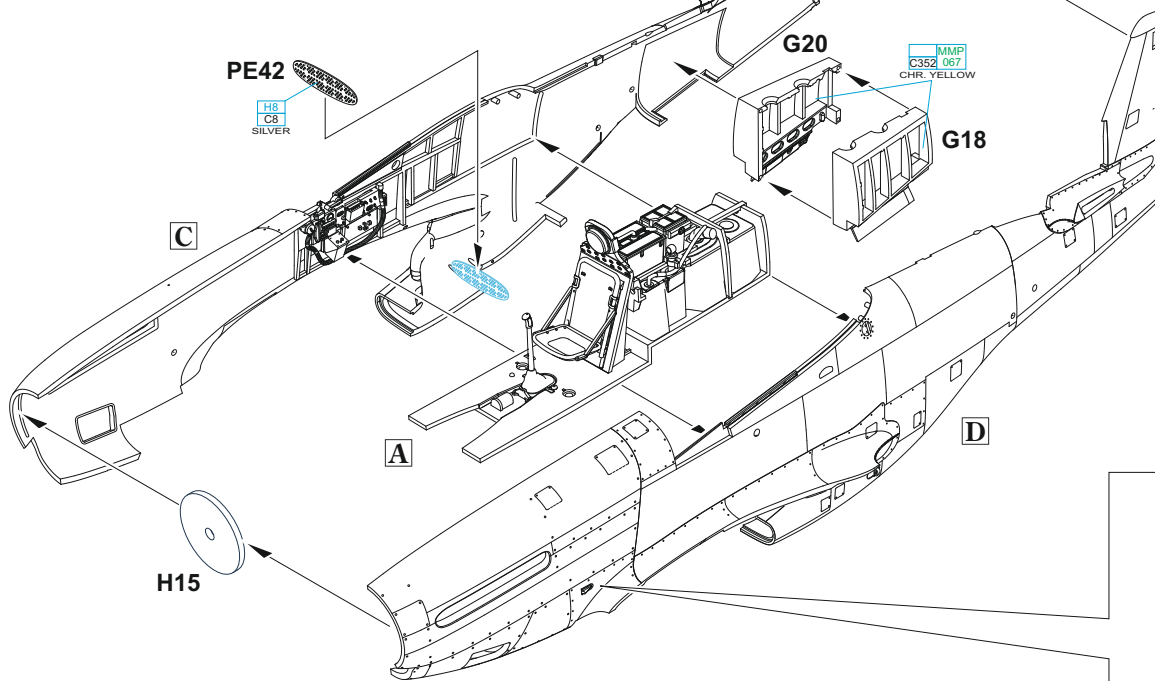
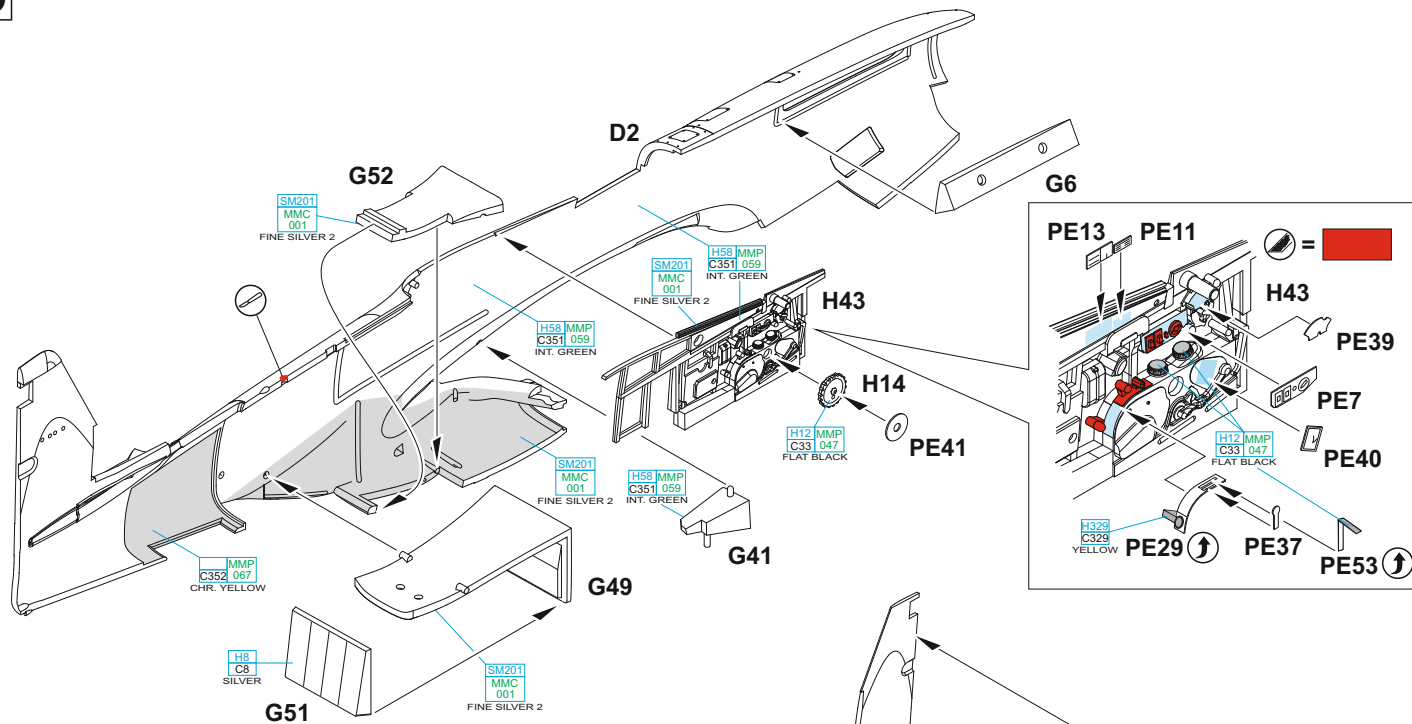
GSI Creos (GUNZE)		MISSION MODELS	
AQUEOUS	Mr.COLOR	PAINTS	
H1	C1	MMP-001	WHITE
H8	C8		SILVER
H11	C62	MMP-001	FLAT WHITE
H12	C33	MMP-047	FLAT BLACK
H15	C65		BRIGHT BLUE
H27	C44		TAN
H37	C43		WOOD BROWN
H47	C41	MMP-012	RED BROWN
H52	C12	MMP-091	OLIVE DRAB
H58	C351	MMP-059	INTERIOR GREEN
H77	C137	MMP-040	TIRE BLACK

GSI Creos (GUNZE)		MISSION MODELS	
AQUEOUS	Mr.COLOR	PAINTS	
H90	C47		CLEAR RED
H91	C48		CLEAR YELLOW
H94	C138		CLEAR GREEN
H327	C327	MMP-101	RED
H329	C329		YELLOW
	C352		YELLOW CHROMATE
Mr.METAL COLOR		METALLICS	
	MC214	MMM-001	DARK IRON
Mr.COLOR SUPER METALLIC		METALLICS	
	SM201	MMC-001	SUPER FINE SILVER
	SM203		SUPER IRON

A 1 = 90% + 10%

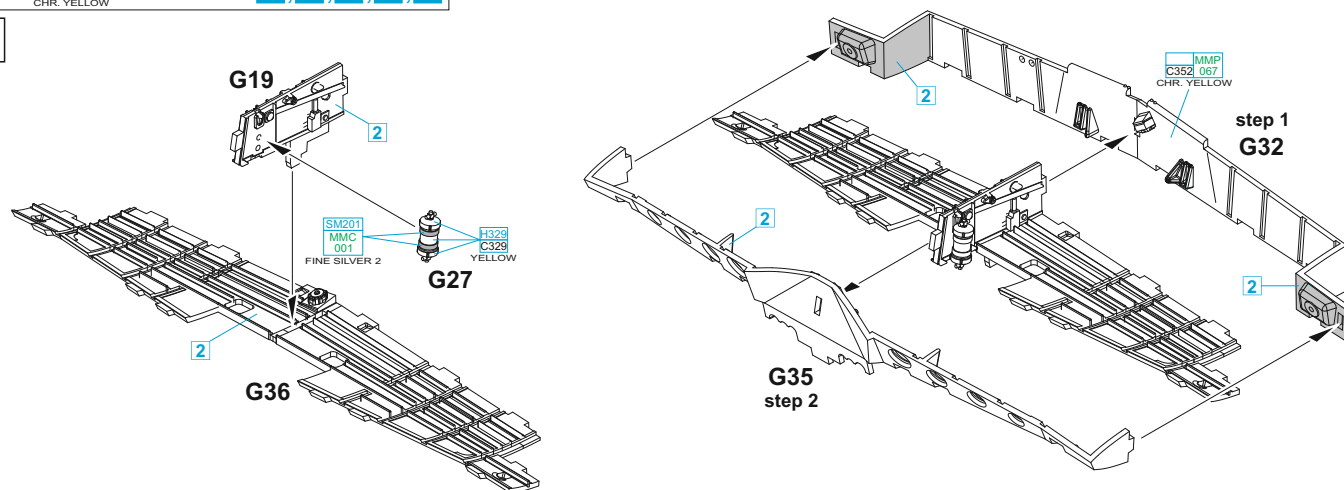
H50 - MARKING F ONLY

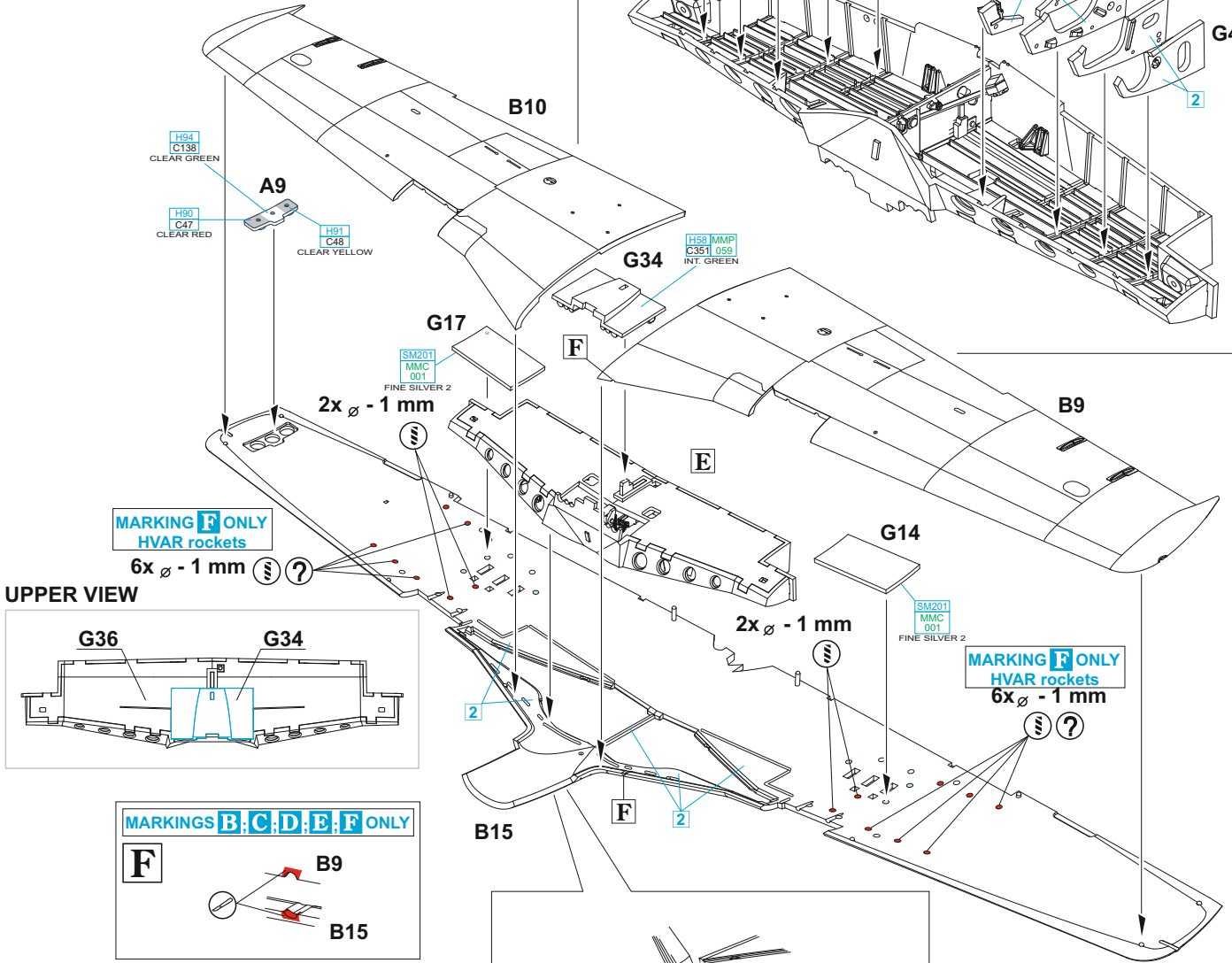
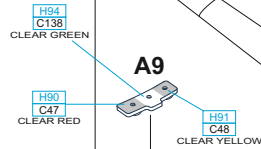
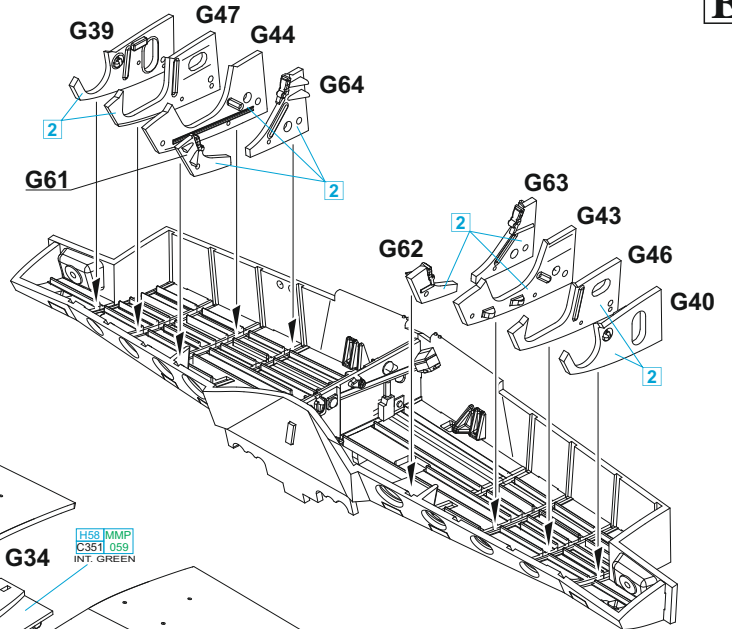
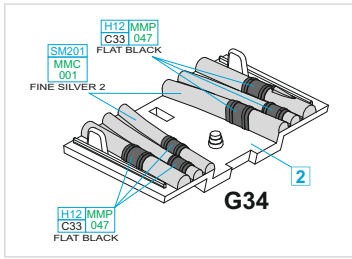


D

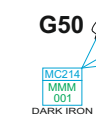
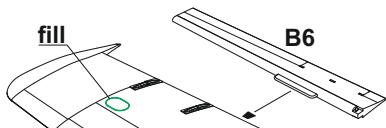
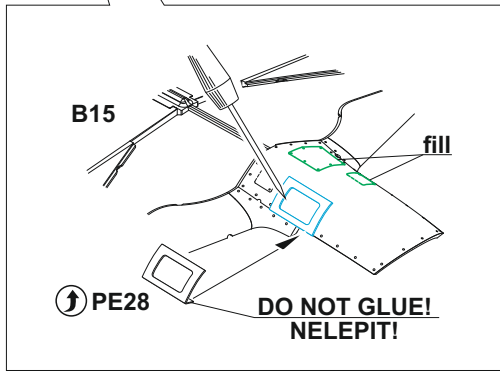
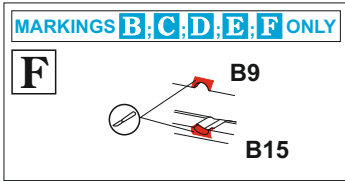
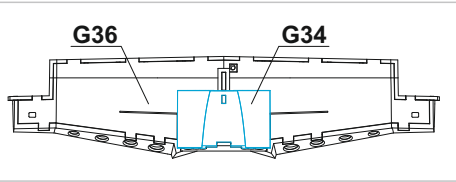
2 = **SM201 MMC 001 FINE SILVER 2** - MARKING **A**

2 = **MMP C352 067 CHR. YELLOW** - MARKINGS **B; C; D; E; F**

E

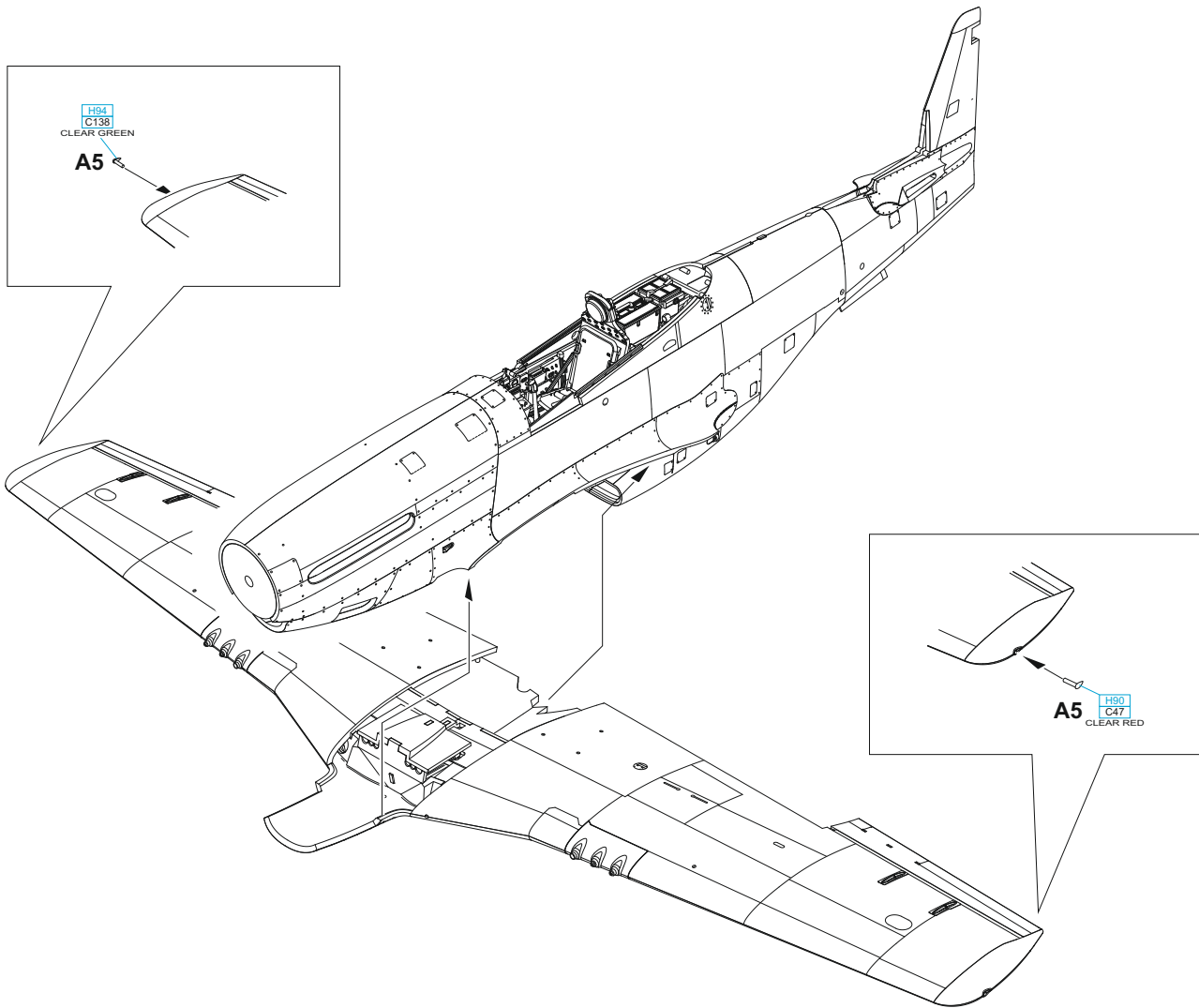


UPPER VIEW

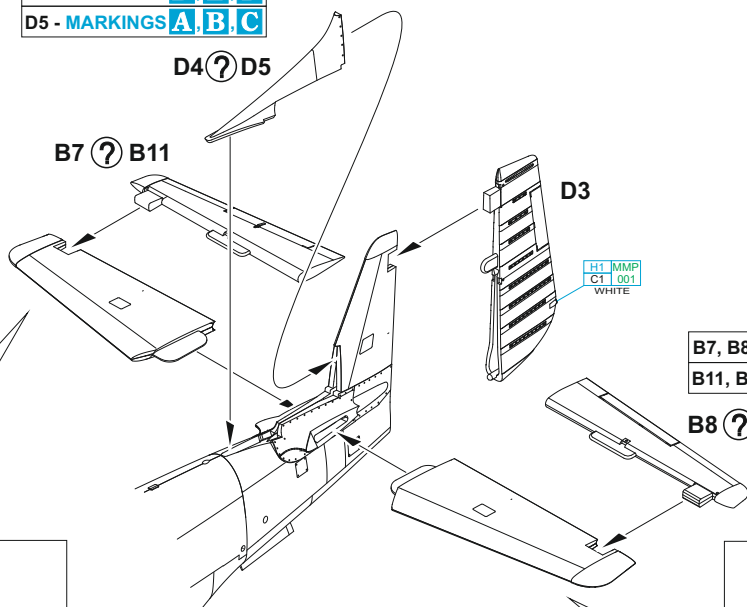


MARKING F ONLY ? ?
1x $\varnothing - 0,5\text{ mm}$

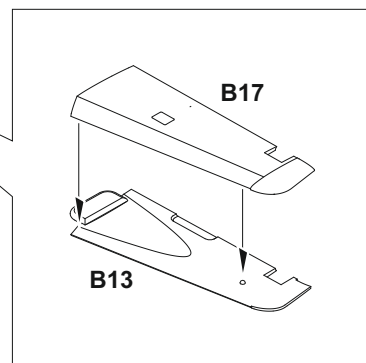
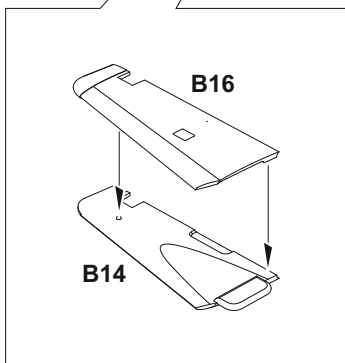




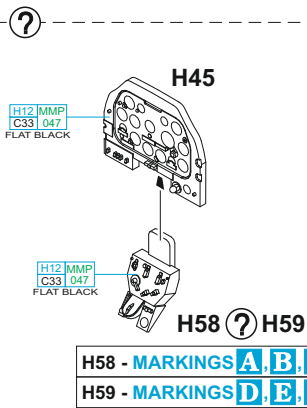
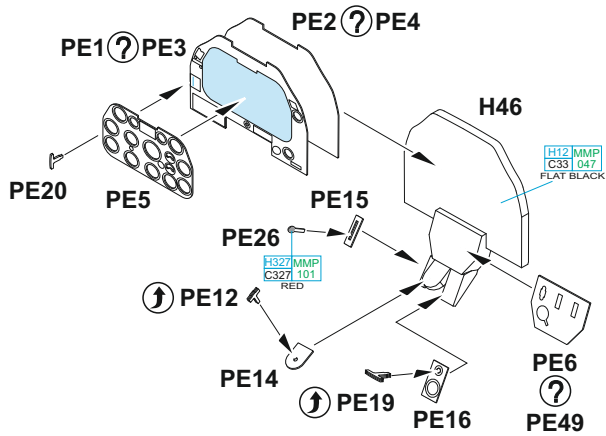
D4 - MARKINGS **D, E, F**
 D5 - MARKINGS **A, B, C**



B7, B8 - MARKINGS **A, D, E, F**
 B11, B12 - MARKINGS **B, C**



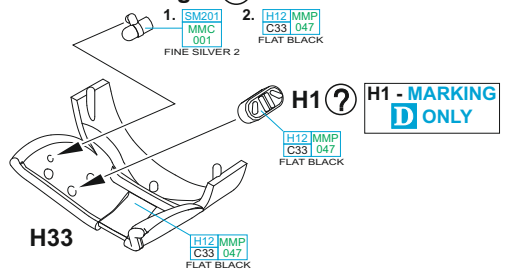
PE1, PE2, PE6 - MARKINGS **A, B, C**
 PE3, PE4, PE49 - MARKING **D, E, F**



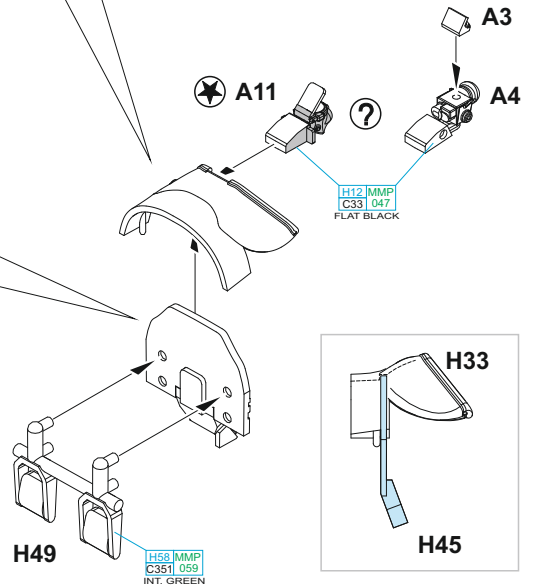
OPTIONAL:

decals 69, 70, 71, 72, 73 - MARKINGS **A, B, C**
 decals 52, 71, 72, 73, 81 - MARKING **D, E, F**

A8 right ↻ **A7 left**



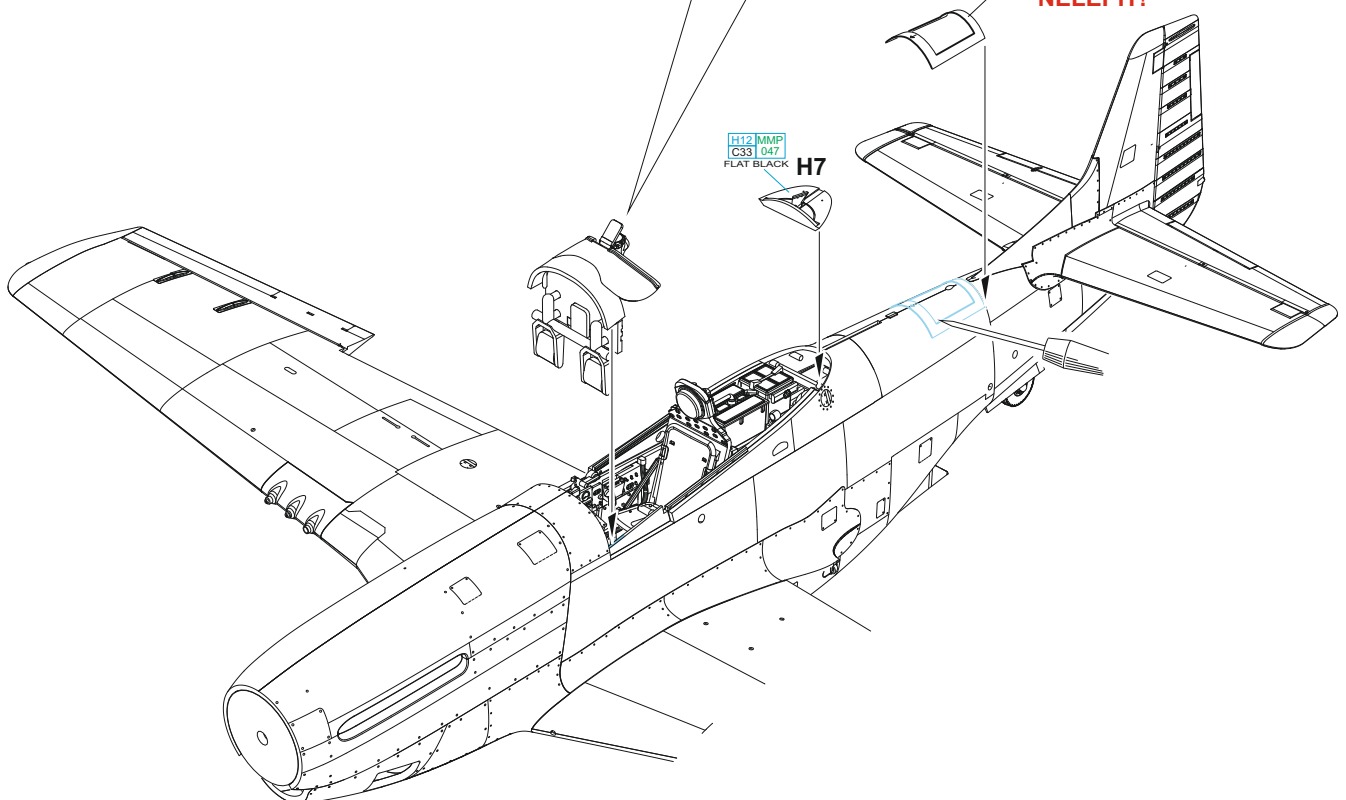
A3, A4 - MARKING D
A11 - MARKINGS A, B, C, E, F

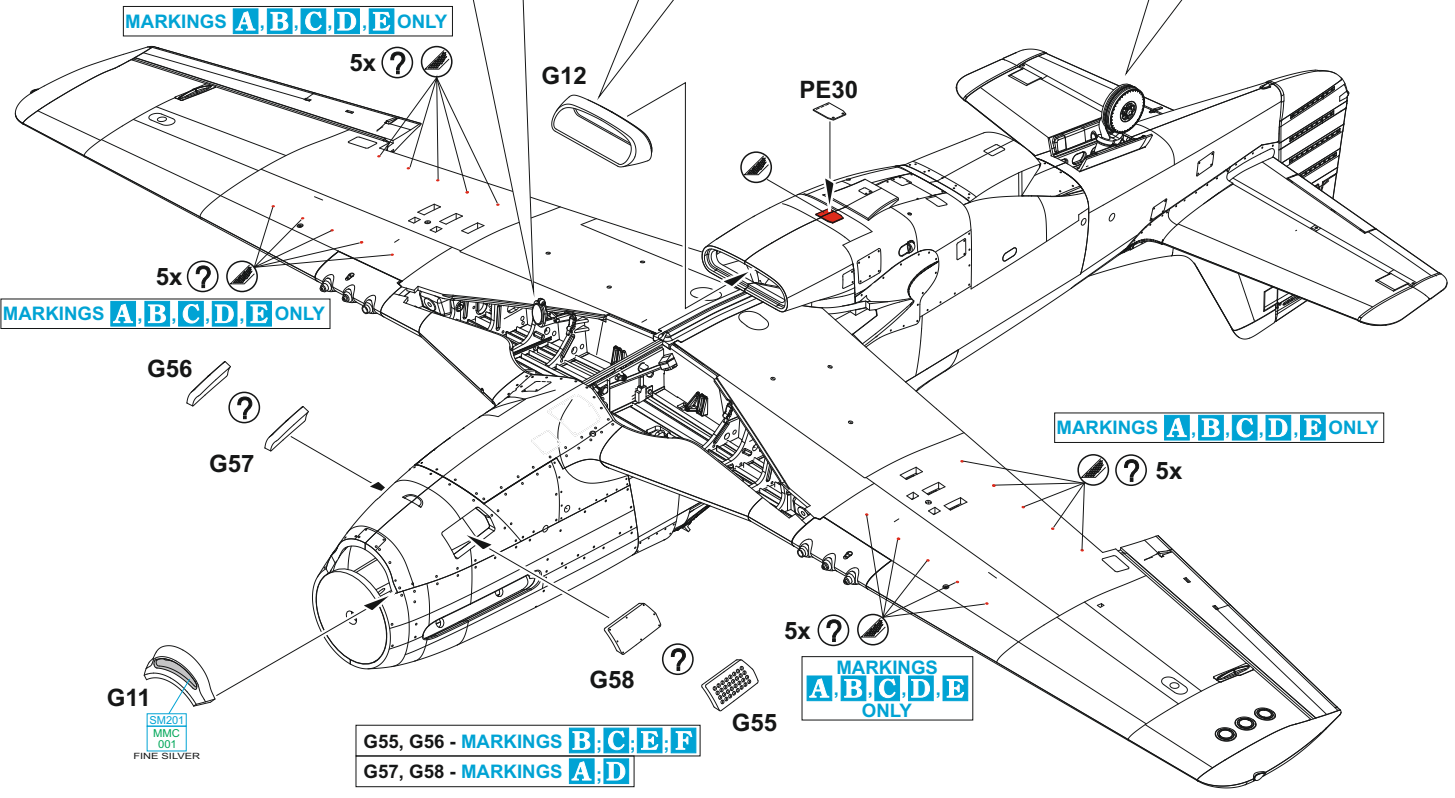
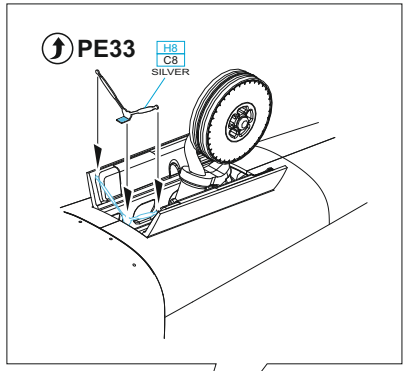
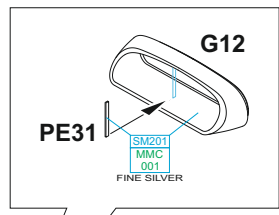
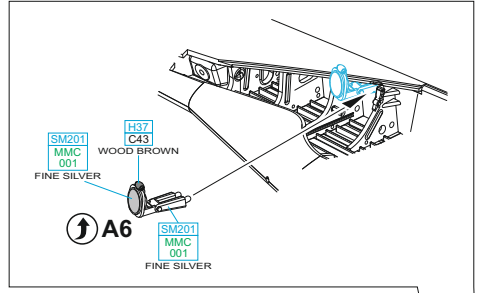
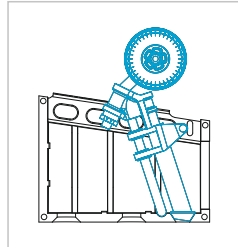
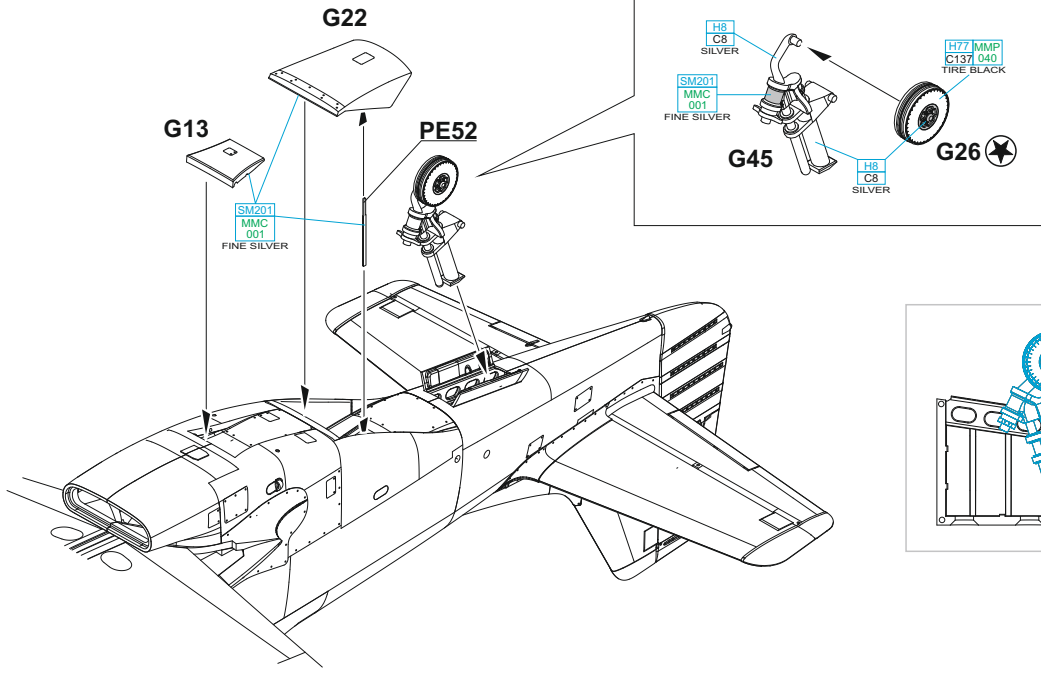


MARKING F ONLY

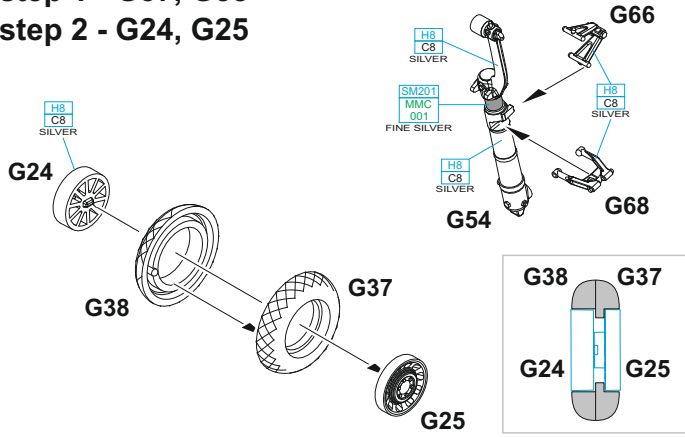
⊕ PE50

**DO NOT GLUE!
 NELEPIT!**

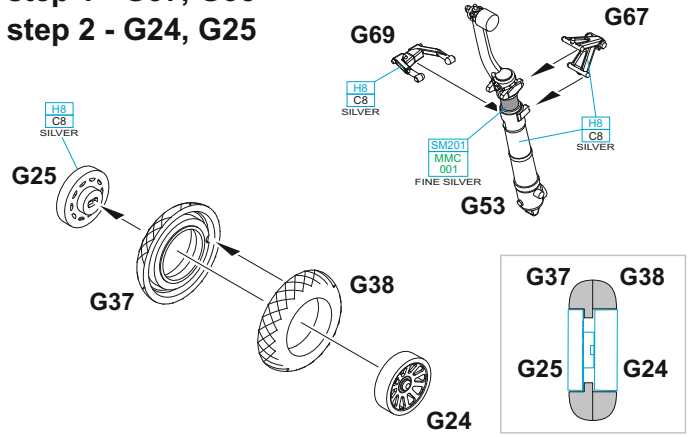




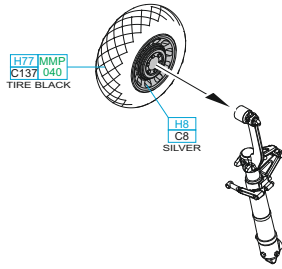
step 1 - G37, G38
step 2 - G24, G25



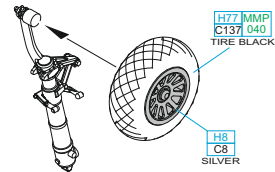
step 1 - G37, G38
step 2 - G24, G25



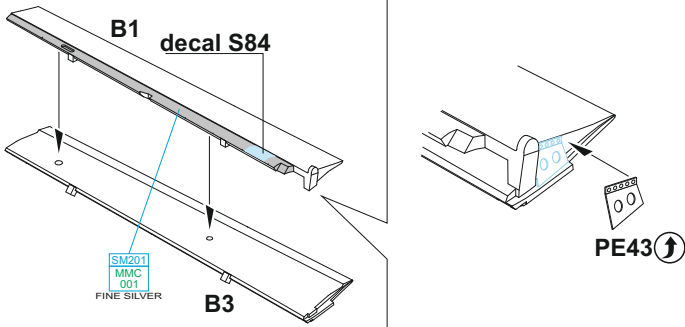
F



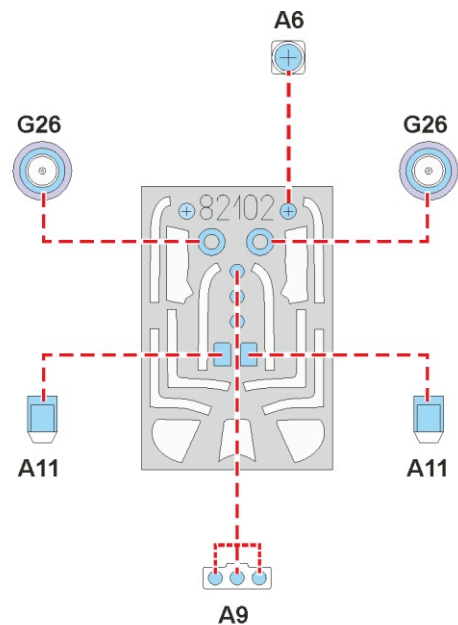
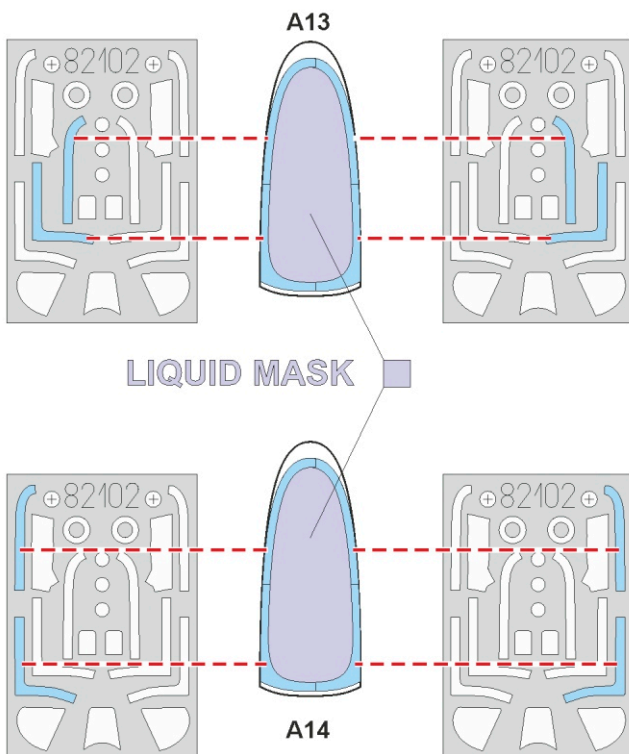
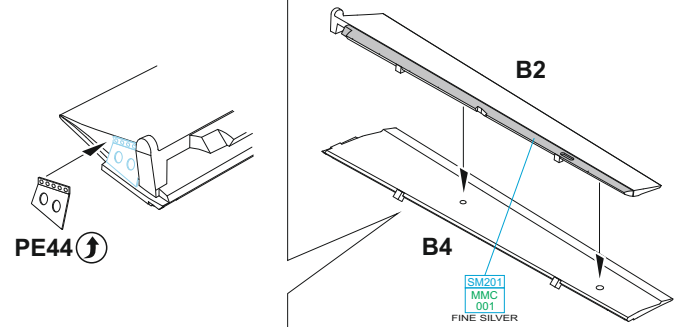
G

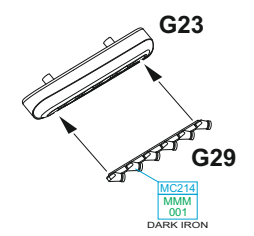
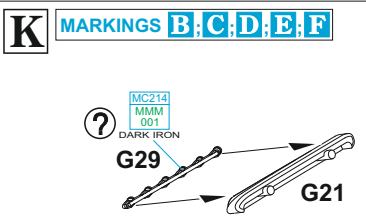
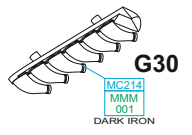
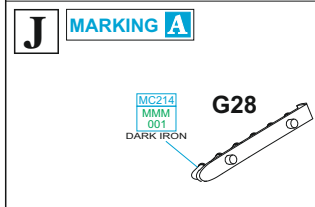
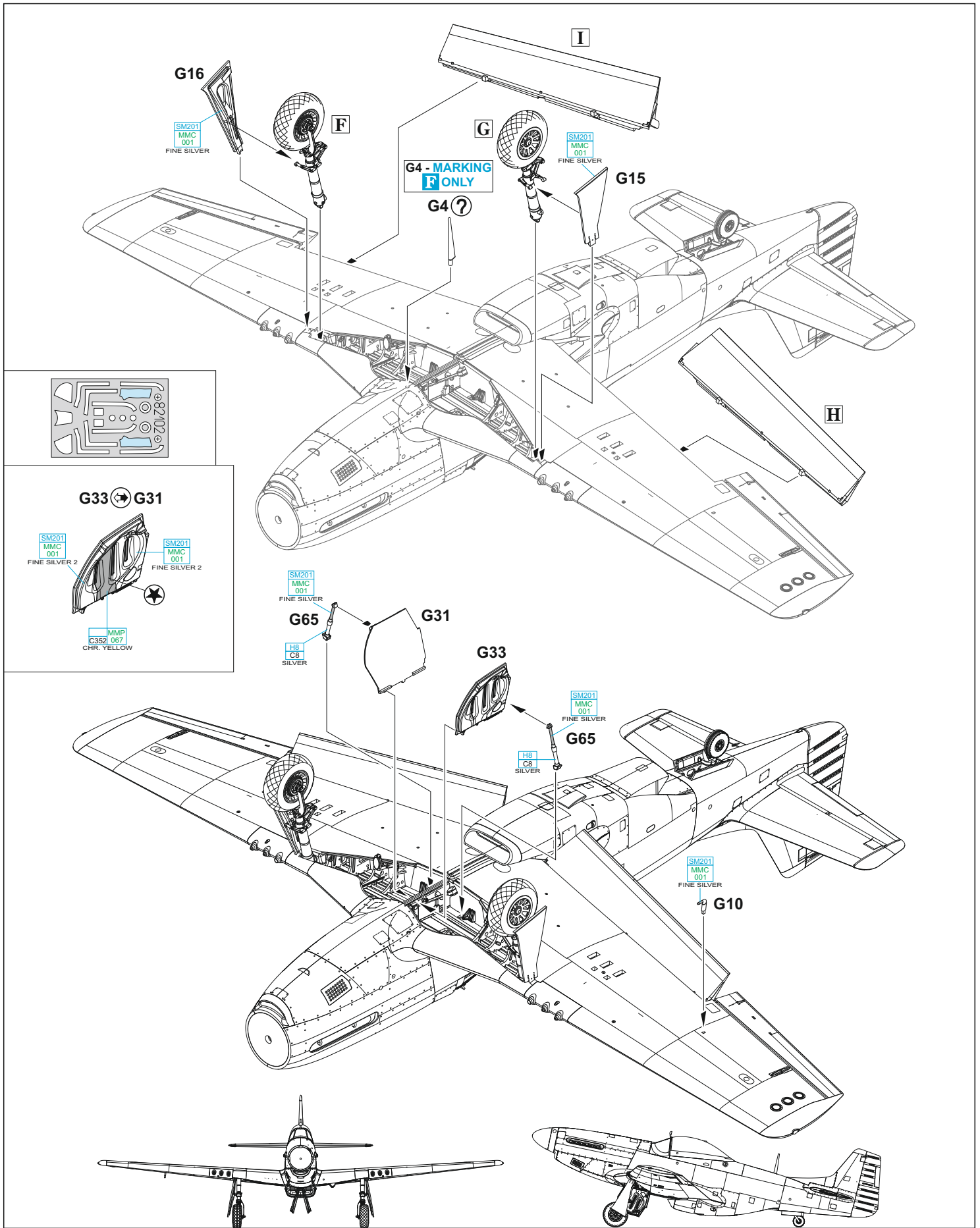


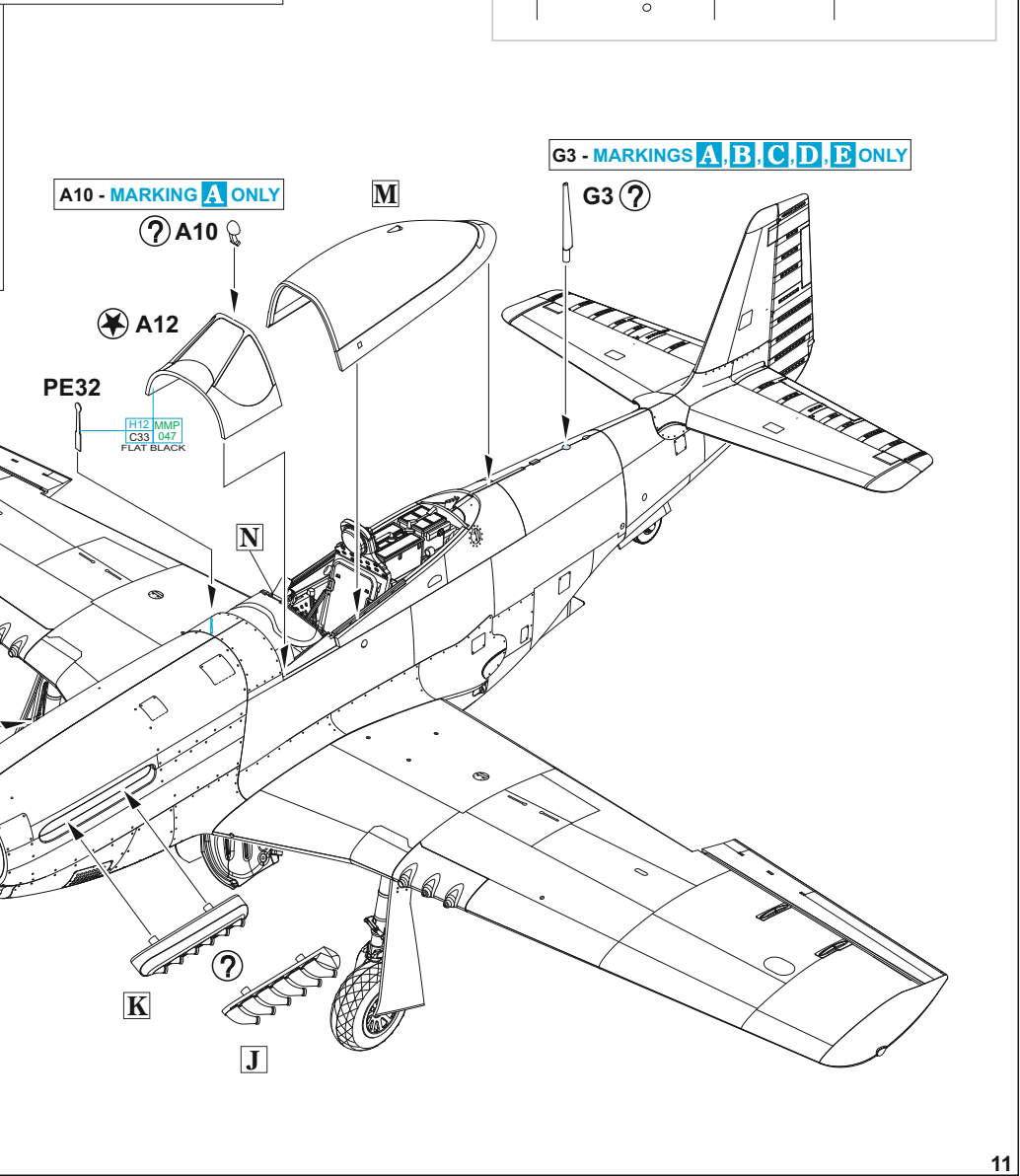
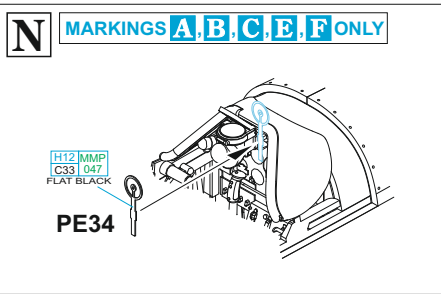
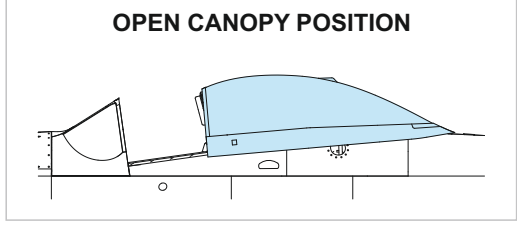
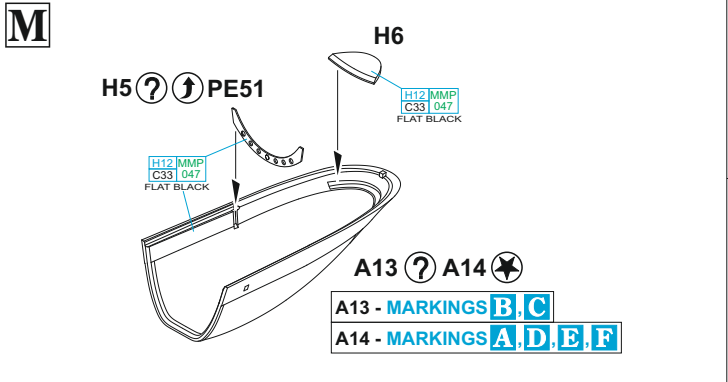
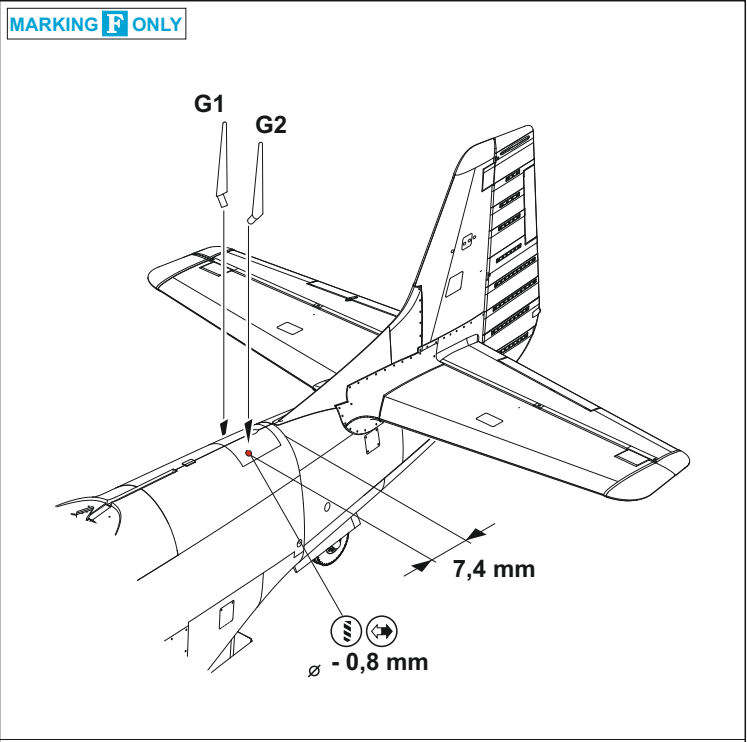
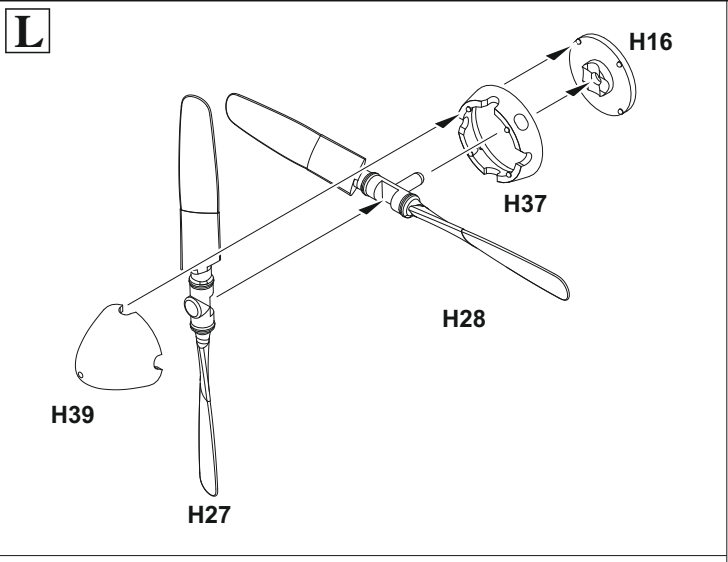
H



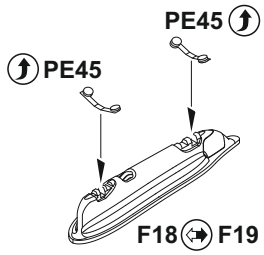
I



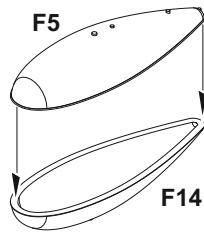




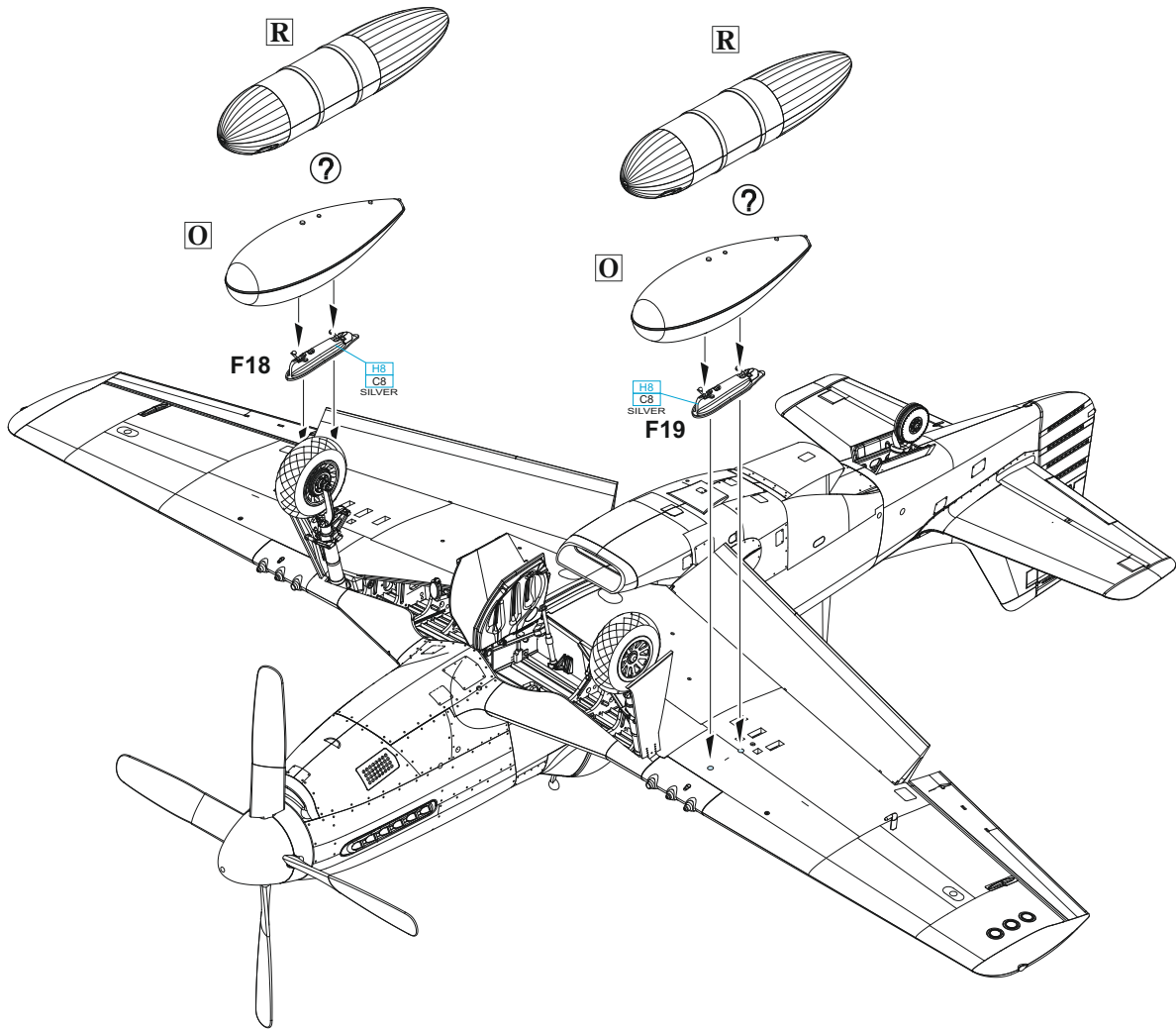
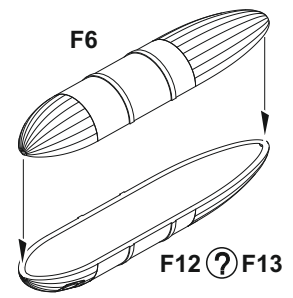
O 2 pcs.



R 2 pcs.

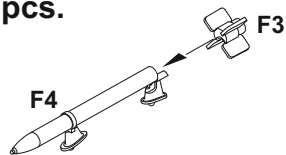


?

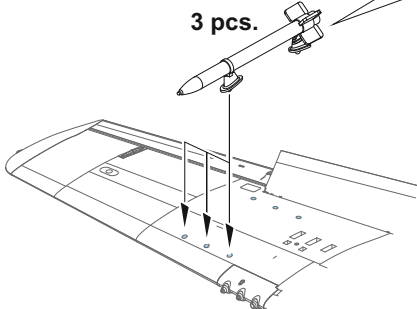


MARKING **F** ONLY

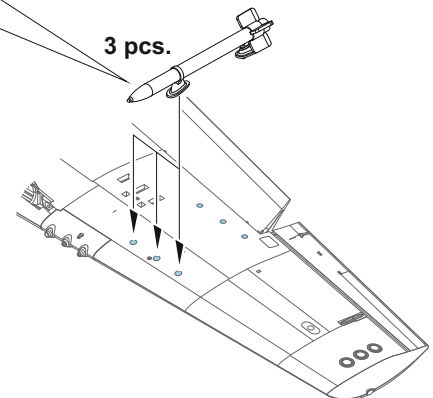
6 pcs.



3 pcs.

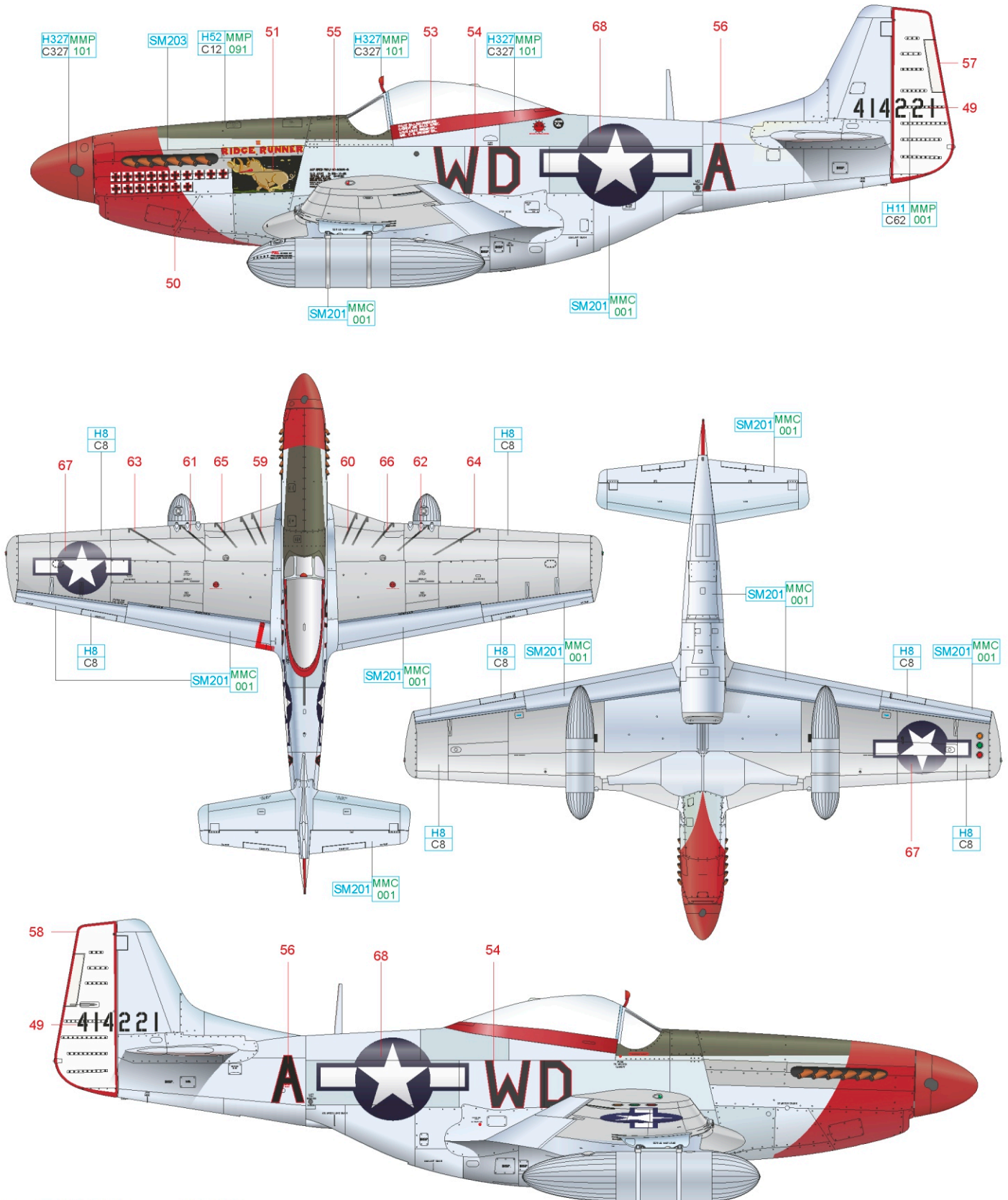


3 pcs.



A P-51D-10, 44-14221, Maj. Pierce W. McKennon, 335th FS, 4th FG, 8th AF, Debden, Velká Británie, duben 1945

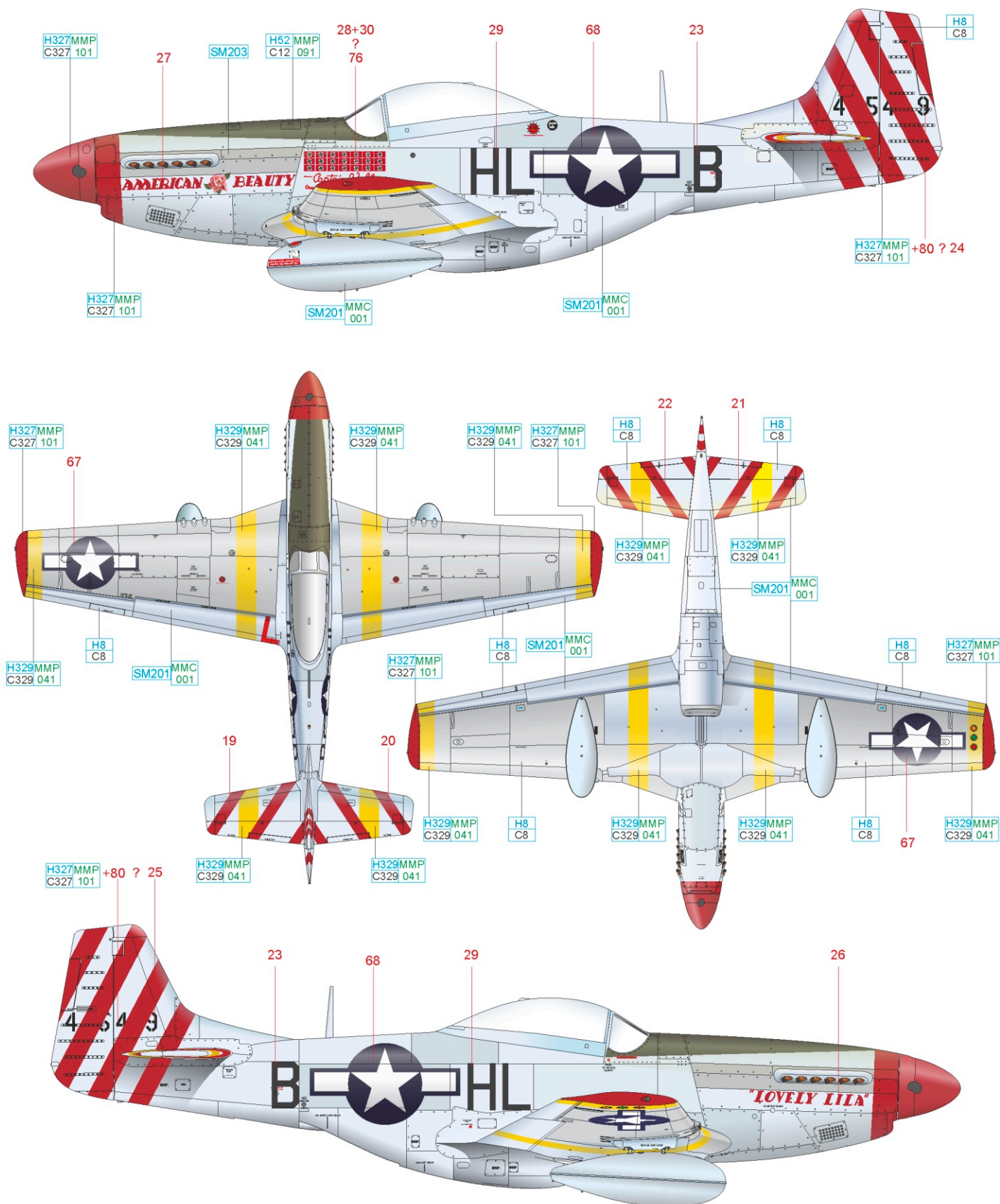
Budoucí stíhací eso 2. světové války s dvanácti sestřely Pierce Winnigham McKennon se narodil 30. listopadu 1919 v Clarksvillu v Arkansasu. Přestože díky svému umění hry na klavír obdržel stipendium na Arkansaské univerzitě, studium nedokončil a v roce 1941 vstoupil do USAAF s touhou být pilotem. Po dvou měsících byl propuštěn kvůli nevolnostem. Svěho snu se nechtěl vzdát, proto vstoupil do RCAF, kde výcvik dokončil a po přesunu do Evropy byl zařazen do OTU. Zpět k USAAF byl přijat 22. února 1943 v hodnosti 2nd Lt. a přesunut k 335th FS, vyzbrojené stroji P-47, které byly později nahrazeny fenomenálními Mustangy. Byl nejen vynikajícím pilotem, ale díky hře na klavír i oblíbeným společníkem. Jeho posledním bojovým letem byl nálet celé jednotky na pražská letiště, při nichž byl jeho stroj zasažen do překrytu a úlomky plexiskla jen těsně minuly McKennonovo oko. Po válce zůstal u letectva a působil jako instruktor létání. Smrt jej dohnala 18. června 1947 ve stroji AT-6D poblíž San Antonia v Texasu, kdy zahynul spolu s pilotním žákem.



OLIVE DRAB	H52 MMP C12 091	WHITE	H11 MMP C62 001
SUPER FINE SILVER	SM201 MMC 001	SUPER IRON	SM203
		SILVER	H8 C8
		RED	H327MMP C327 101

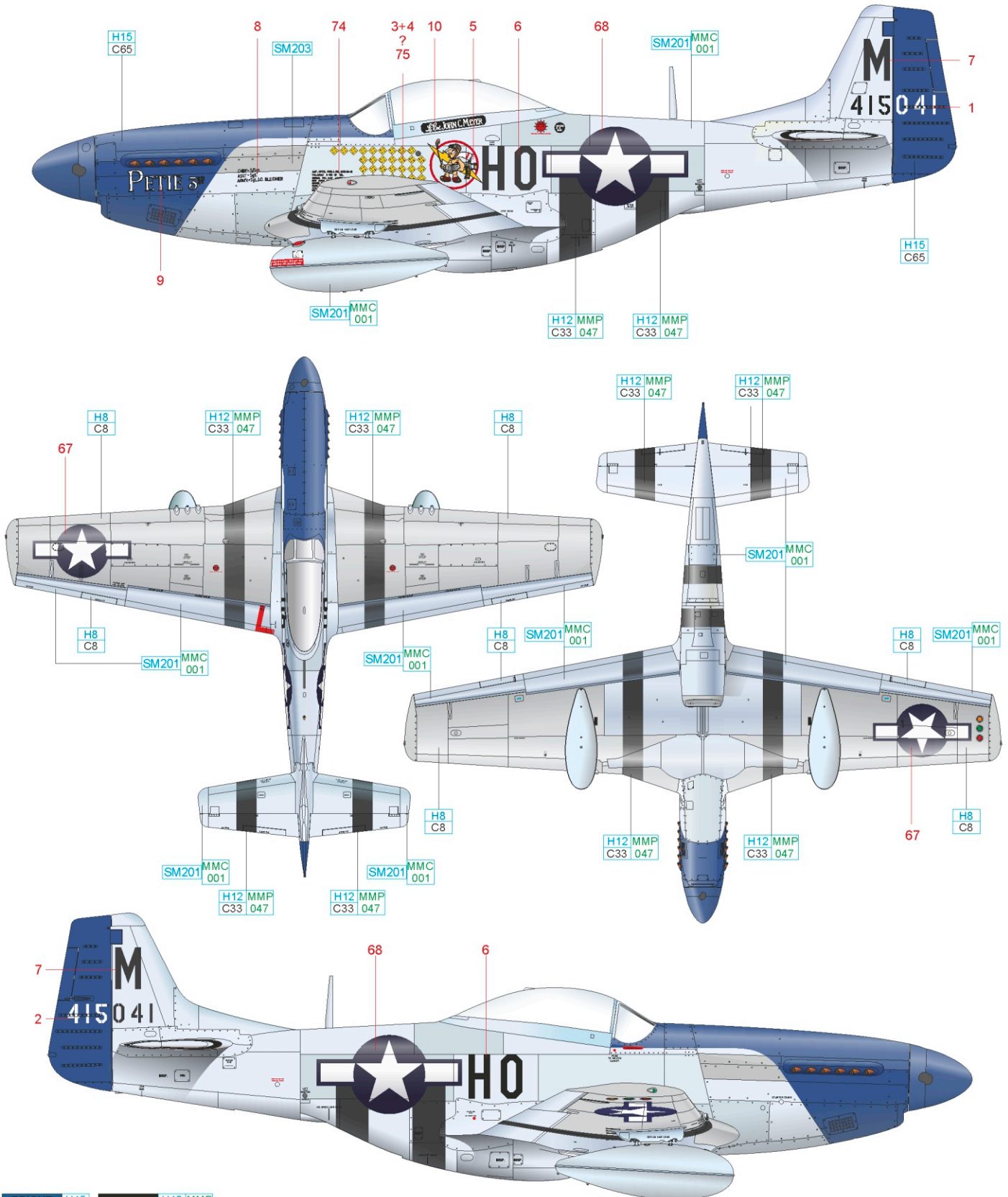
B P-51D-15, 44-15459, Capt. John J. Voll, 308th FS, 31st FG, 15th AF, San Severo, Itálie, listopad 1944

John James Voll se narodil 3. května 1922 v Cincinnati v Ohio a v roce 1942 vstoupil do Air Corps Reserve. Pilotní výcvik započal 8. března 1943 a po jeho ukončení byl v květnu 1944 zařazen do 308th Fighter Squadron, podnikající doprovodné lety čtyřmotorových bombardérů ze základen v Itálii. Během nich dokázal sestřelit 21 nepřátelských letadel a obsadil tak třetí místo v počtu sestřelů dosažených na strojích Mustang a stal se esem s nejvyšším počtem sestřelů na středomořském válčišti. Po válce odešel z ozbrojených složek a do roku 1948 učil na střední škole v Goshenu, což byla jeho alma mater. V roce 1948 byl povolán zpět do vojenské služby. U vojenského letectva zůstal až do svého odchodu do důchodu dne 31. července 1974. Zemřel 12. září 1987.



YELLOW	H329MMP C329 041	RED	H327MMP C327 101	OLIVE DRAB	H52 MMP C12 091
SUPER FINE SILVER	SM201 MMC 001	SUPER IRON	SM203	SILVER	H8 C8

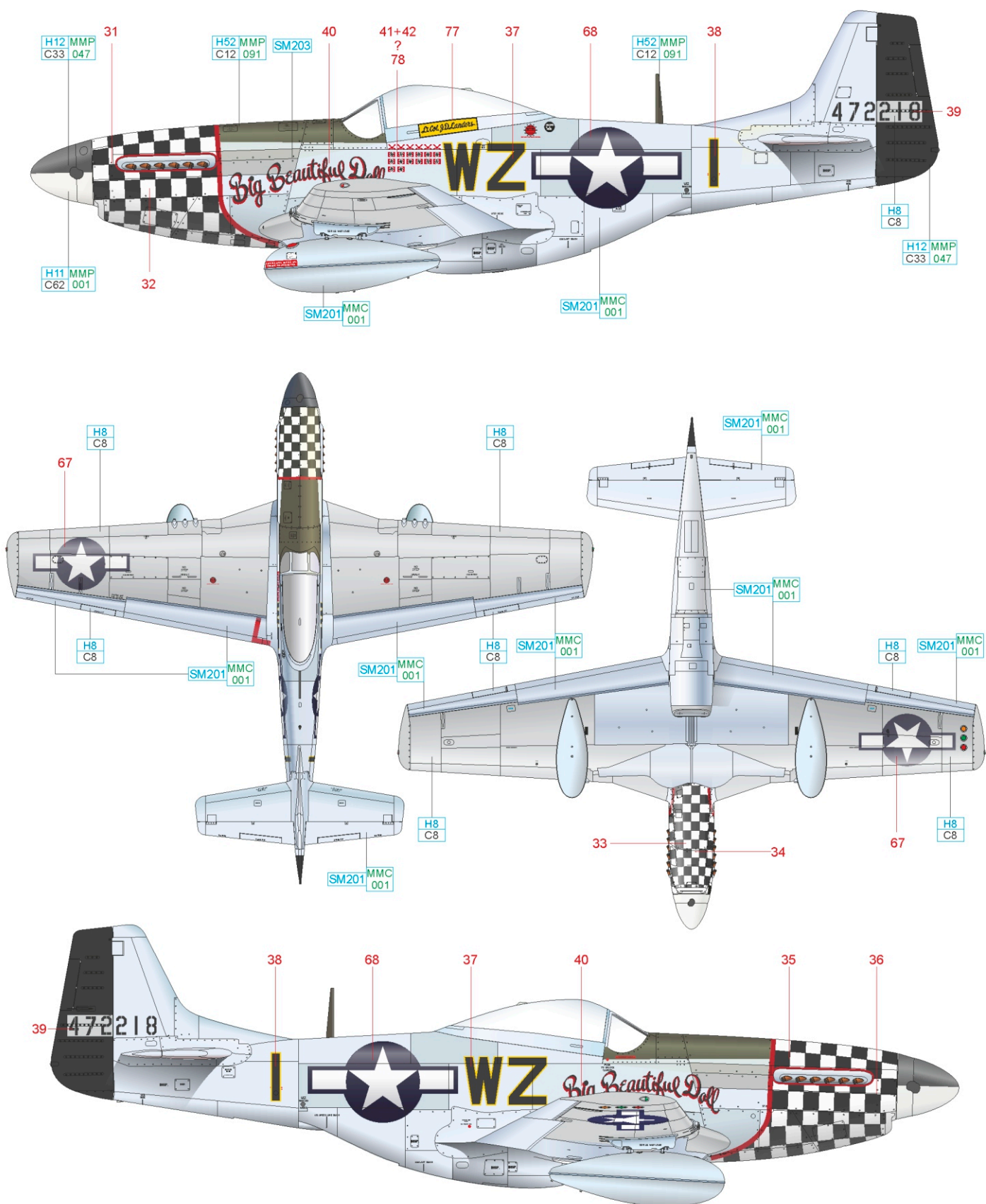
Rodák z Brooklynu John Charles Meyer ukončil pilotní výcvik 26. července 1940 ve věku 21 let. Po výcviku následovalo nasazení s 33rd PS z Islandu, podnikající hlídky nad proplouvajícími konvoji. Po návratu do USA byl jmenován velitelem nově založené 487th FS, která prošla výcvikem na strojích P-47 a v červnu 1943 se přesunula do Velké Británie, odkud doprovázela nad kontinentální Evropu čtyřmotorové bombardéry. V dubnu 1944 byla celá jednotka přezbrojena na Mustangy a počet sestřelů dosažených majorem Meyerem začal stoupat. V listopadu 1944 byl jmenován do funkce zástupce velitele 352nd FG, pod kterou spadala i jeho 487th FS. Pod jeho vedením se 352nd FG v prosinci přesunula na předem vybudované letiště Asch v Belgii. Když 1. ledna provedla Luftwaffe útok na toto letiště, dokázal se svými piloty odstartovat a sestřelil dva útočící německé Focke Wulfy 190. Byly to jeho poslední sestřely v 2. světové válce, neboť 4. ledna utrpěl vážnou zlomeninu levé nohy, k jejímu doléčení byl odeslán do USA. Po ukončení války zůstal v armádě, zúčastnil se bojů v Koreji, ve Vietnamu řídil operaci Linebacker II. Během 2. světové války sestřelil celkem 24 nepřátelských letadel, další dva sestřely přidal v Korejské válce. Do důchodu odešel v hodnosti generála z funkce velitele Strategic Air Command. Zemřel na infarkt 2. prosince 1975.



BRIGHT BLUE	H15 C65	BLACK	H12 MMP C33 047
SUPER FINE SILVER	SM201 MMC 001	SUPER IRON	SM203
		SILVER	H8 C8

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

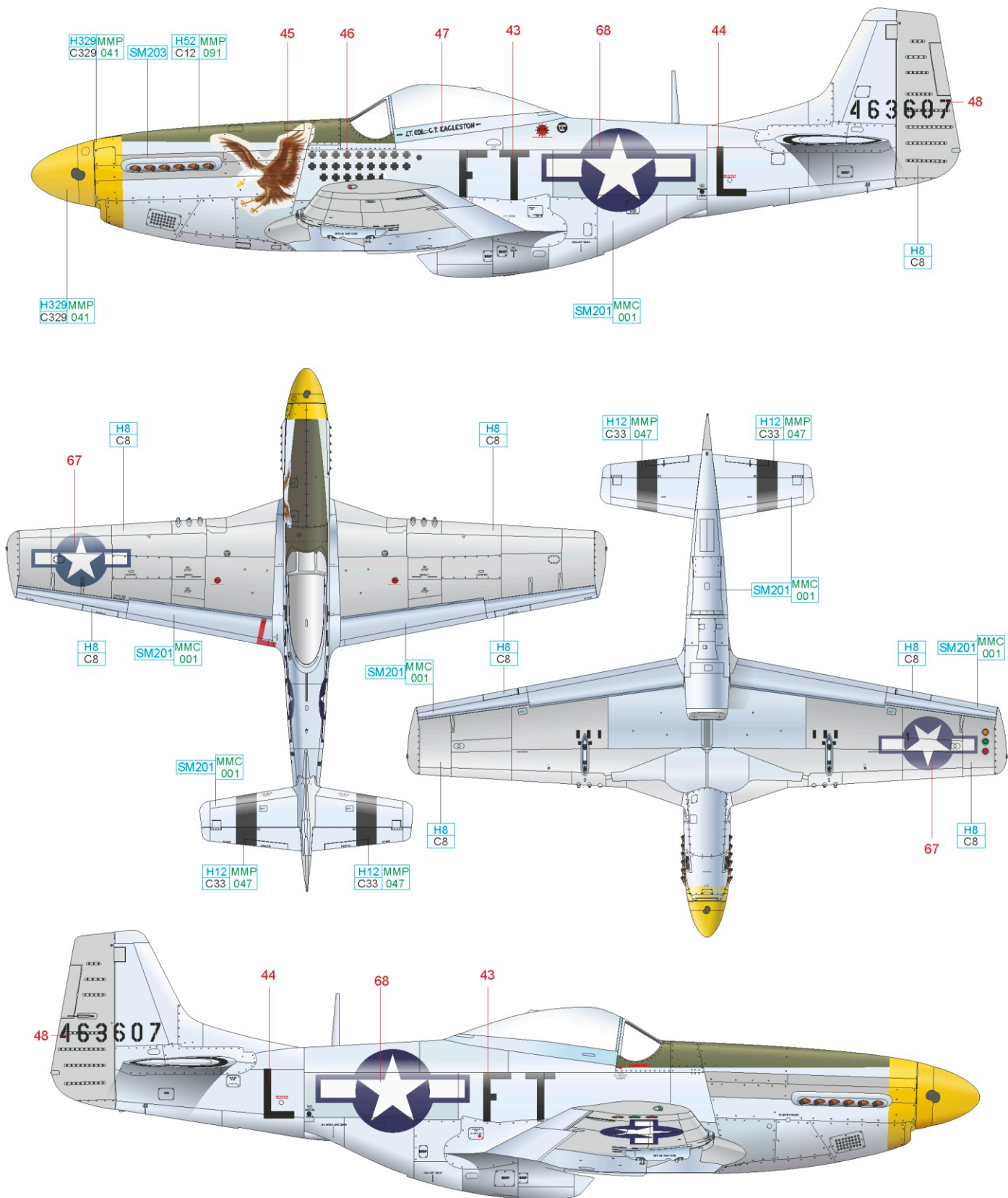
John Dave Landers se narodil 23. srpna 1920 v obci Joshua v Texasu a do vojenského letectva byl přijat v dubnu 1941. Po absolvování leteckého výcviku byl v lednu 1942 odeslán do Austrálie k 9th FS létající na strojích P-40. Na pacifickém bojišti dosáhl šesti sestřelů a v lednu 1943 byl odeslán zpět do 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, od července 1944 přezbrojená na Mustangy. Po povýšení na podplukovníka (Lt Col.) převzal velení nad 357th FG, již vedl od října do prosince 1944. Po odpočinku v USA se v únoru vrátil zpět do Velké Británie, byl jmenován velitelem 78th FG, v této funkci působil do konce 2. světové války. V prosinci 1945 z armády odešel a pracoval ve stavebnictví. Zemřel 12. září 1989.



OLIVE DRAB	H52 MMP C12 091	BLACK	H12 MMP C33 047	WHITE	H11 MMP C62 001
SUPER FINE SILVER	SM201 MMC 001	SUPER IRON	SM203	SILVER	H8 C8

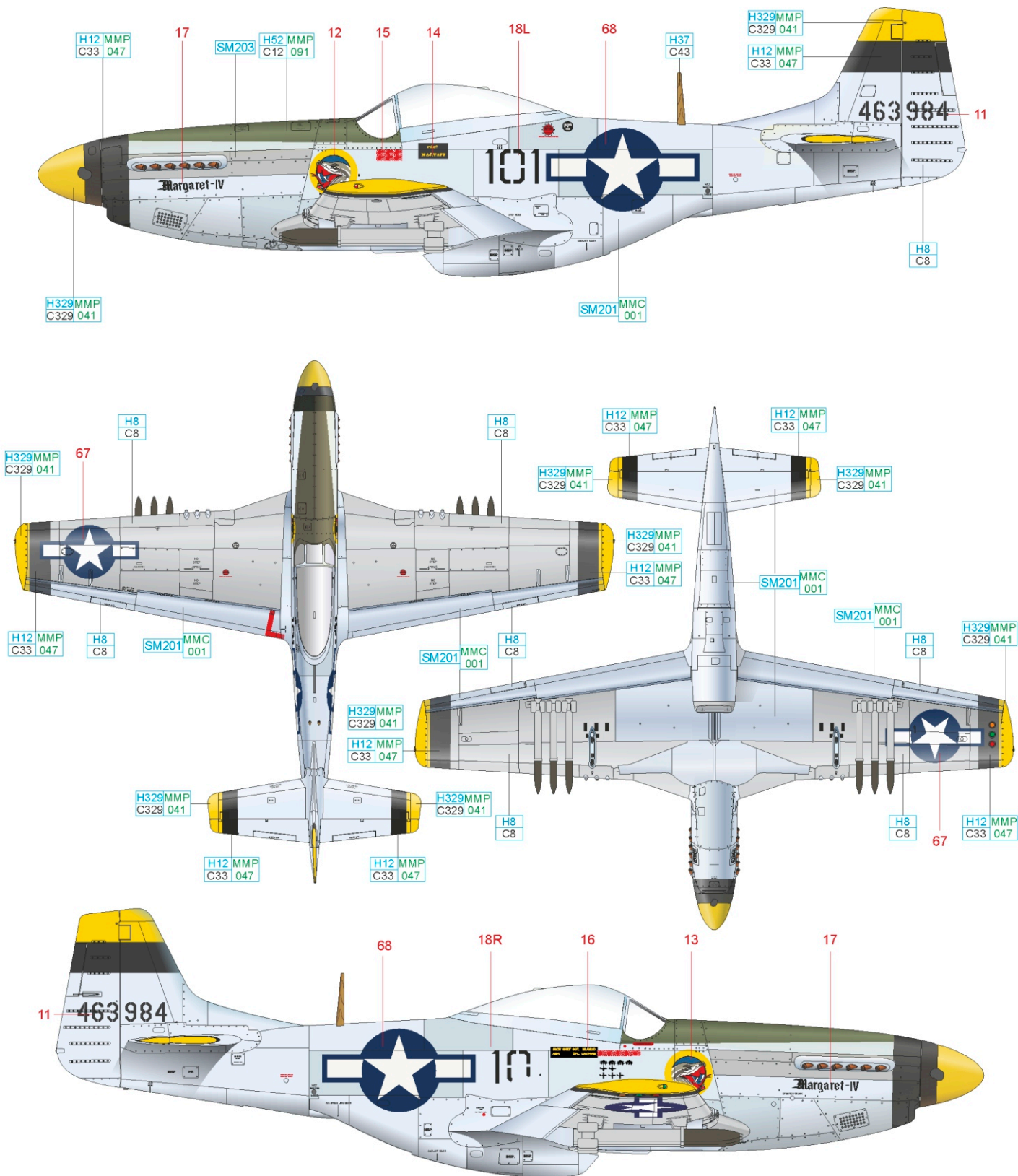
E P-51D-20, 44-63607, Lt Col. Glenn T. Eagleston, 353rd FS, 354th FG, 9th AF, Y-64 Ober Olm, Německo, duben 1945

Glenn Todd Eagleston se narodil 12. března 1921 ve Farmingtonu v Utahu a do USAAC vstoupil v roce 1940. V roce 1942 absolvoval pilotní výcvik, po němž byl zařazen nejprve k 79th FS, používající stroje P-39, a následně k 353rd FS, jež se se svými Mustangy v říjnu 1943 přesunula do Velké Británie na základnu Boxted. Přestože spadala pod 9th Air Force, zúčastňovala se doprovodů bombardérů 8th AF. Na jaře 1944, během příprav na vylovení, se 354th FG opět vrátila k taktické podpoře armád a společně s přesunem bojiště na kontinent se přesunula na polní letiště v osvobozené Evropě i 353rd FS. V říjnu 1944 převzal kapitán Eagleston velení 353rd FS přezbrojené na Thunderbolty a působící jako taktická podpora pozemních armád. V polovině února 1945 obdržela jednotka opět Mustangy. Po 2. světové válce, během níž sestřelil 18,5 nepřátelských letadel, pokračoval Glenn Eagleston v armádní kariéře, zúčastnil se bojů v Koreji, kde na své konto přidal dva sestřely sovětských MiGů-15. Do důchodu odešel na konci února 1967. Zemřel 7. května 1991.



YELLOW	H329 MMP C329 041	OLIVE DRAB	H52 MMP C12 091	BLACK	H12 MMP C33 047
SUPER FINE SILVER	SM201 MMC 001	SUPER IRON	SM203	SILVER	H8 C8

Při přepadu letišť v okolí Tokia 25. května 1945 použili piloti Mustangů 7th AF poprvé neřízené rakety HVAR. Čtveřice takto vyzbrojených Mustangů byla součástí velké formace původně čítající 128 stíhaček, cíle však dosáhlo pouhých 67 strojů. Velitelem sekce Mustangů nesoucích rakety HVAR byl Maj. James Buckley Tapp, který raketami zasáhl hangár na letišti Matsudo a následně ve vzdušném boji sestřelil stíhačku Ki-44 Tojo. Jednalo se o jeho 7. sestřel, prvních čtyř docílil hned při první doprovodné misi Superfortressů nad Japonsko dne 7. dubna 1945. Tyto až 8 hodin dlouhé lety jsou známé pod zkratkou VLR (Very Long Range missions) a Maj. Tapp se již 12. dubna 1945 stal prvním esem USAAF, které dosáhlo všech svých vítězství během VLR misí nad Japonskem. S celkem osmi sestřely jistými a dvě letadly poškozenými tak Maj. Tapp zaujímá druhé místo v počtu vítězství mezi piloty užívajícími Mustangy v oblasti Tichomoří během 2. světové války. Symboly vyznačené pozemní obsluhou Margaret IV na pravé straně pod kabinou dále dokládají, že tento Mustang k 25. květnu 1945 absolvoval celkem 9 bojových misí, při kterých piloti zničili pět letadel nepřítele.



Pozn: 165gal přídavné nádrže nejsou součástí stavebnice.
Pokud jimi chcete model vybavit, doporučujeme koupit sadu 82109X na našem eshopu, případně sadu 648532.

YELLOW	H329MMP C329 041	OLIVE DRAB	H52 MMP C12 091	BLACK	H12 MMP C33 047
SUPER FINE SILVER	SM201 MMC 001	SUPER IRON	SM203	SILVER	H8 C8
				WOOD	H37 C43