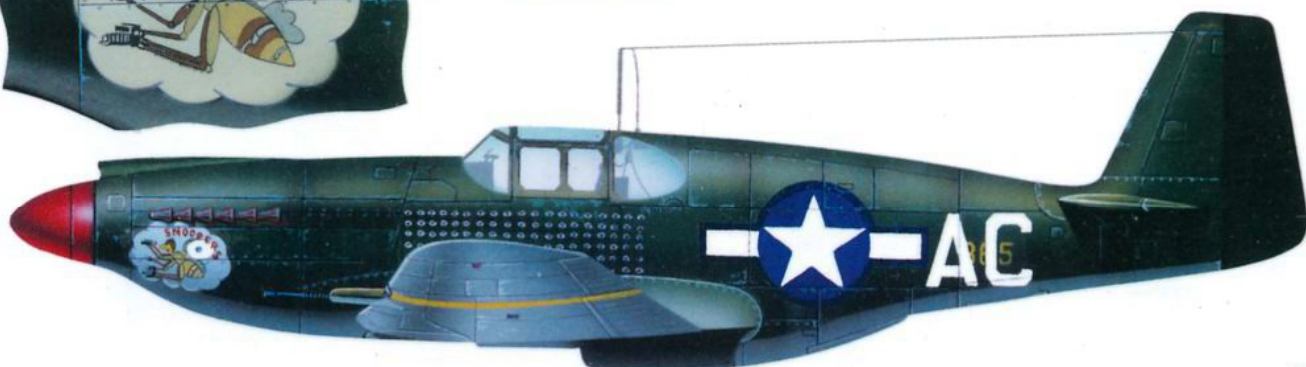
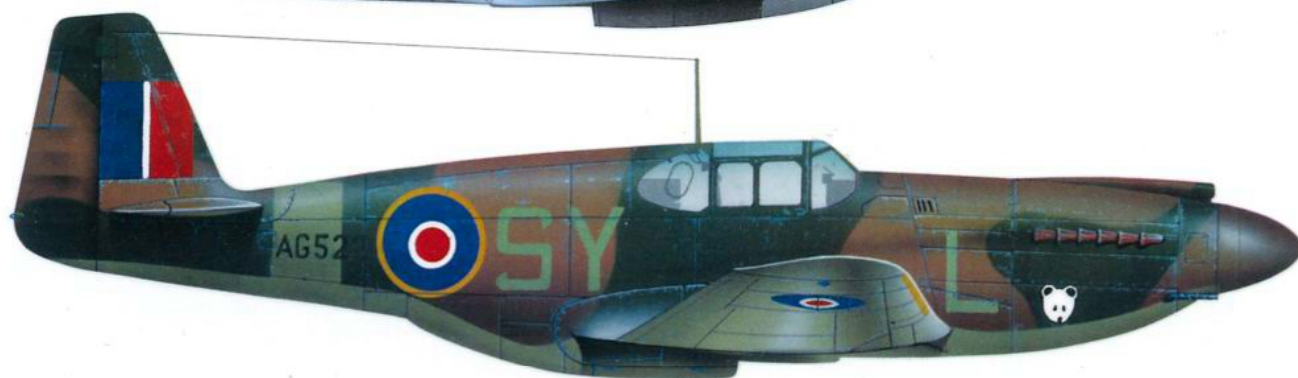
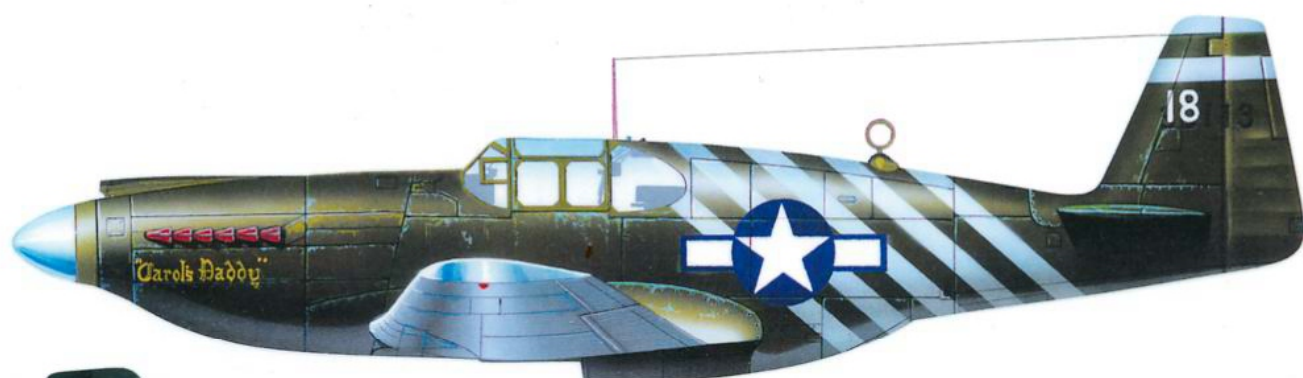


SERIA „POD LUPĄ”

1

P-51 P-51A A-36 MUSTANG



ACE Publication

SUMMARY
IN ENGLISH



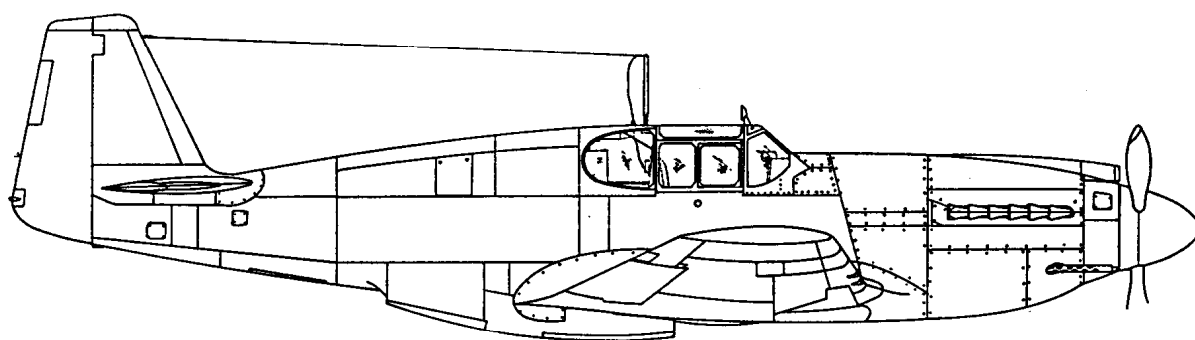
P-51A z 311. Fighter Bomber Group podczas obsługi naziemnej. Pod skrzydłami podwieszone 283 litrowe zbiorniki paliwa.



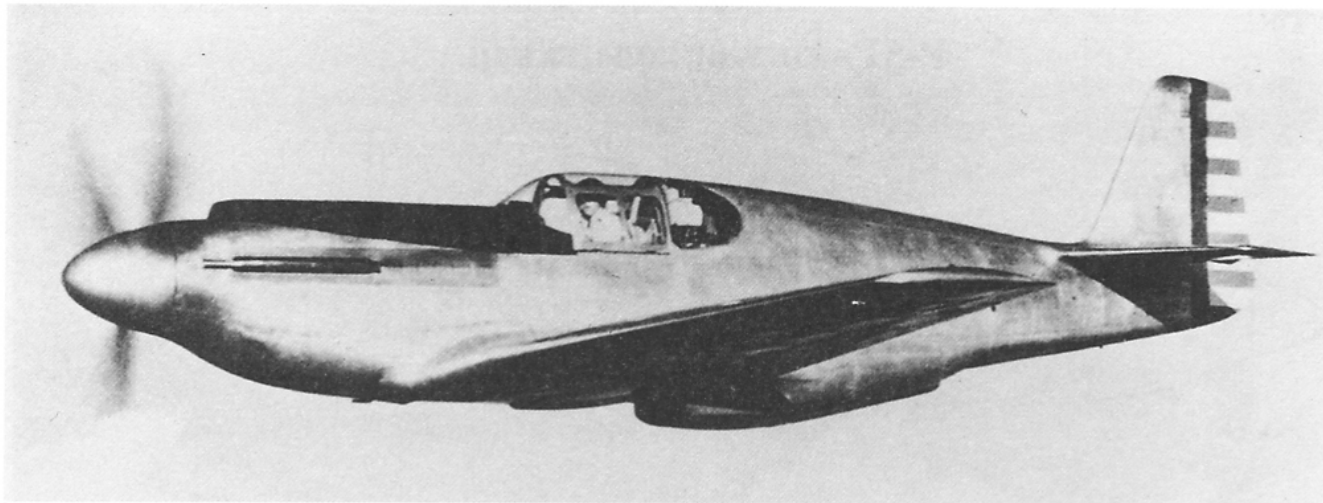
A-36A z 527. Fighter Bomber Squadron, wiosna 1944 roku. Zwracają uwagę symbole 150 lotów bojowych namalowane na osłonie silnika.

Przemysław SKULSKI

**P-51 P-51A A-36
MUSTANG**



**ACE PUBLICATION
WROCŁAW 1995**



Prototyp NA-73X w locie.

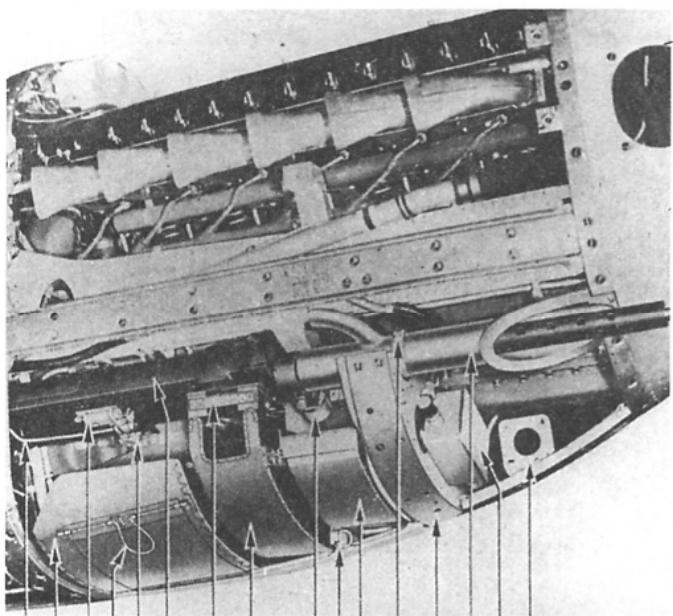
Od wydawcy

Niniejsza książka początkuje serię wydawniczą "Pod lupą", poświęconą słynnym samolotom, przygotowywaną przede wszystkim z myślą o modelarzach. Z tego względu publikacje będą zawierać dokładne plany, rysunki detali konstrukcyjnych oraz zdjęcia przydatne przy budowie miniaturowych aeroplanów. Szczegółowo będą też opracowane rozdziały poświęcone zasadom malowania i oznakowania samolotów. Modelarze będą również mogli korzystać z informacji o modelach, kalkomaniach i akcesoriach do poszczególnych typów samolotów.

Ponieważ nie chcemy jednak całkowicie odchodzić od naszej linii wydawniczej, nawet książki modelarskie będą zawierać informacje o użyciu bojowym, szczególnie zaś o znanych pilotach - asach myśliwskich. Mamy nadzieję, że takie połączenie historii i modelarstwa przypadnie Państwu do gustu.

Wstęp

Pierwsze seryjnie produkowane wersje Mustangów były napędzane różnymi wersjami silnika Allison V-1710. Modyfikacje te, tj. P-51, P-51A i A-36 (w lotnictwie brytyjskim Mustang Mk.I, Mk.IA i Mk.II) są stosunkowo mało znane i nie doczekały się wielu opracowań. Być może wynika to z faktu, że wczesne wersje Mustangów dość szybko zostały zastąpione przez najbardziej popularne i najlepsze odmiany P-51 - napędzane silnikami Packard-Merlin.



NA-73 - szczegóły konstrukcji przedniej części kadłuba.

Nie zmienia to faktu, że samoloty, którym poświęcona jest niniejsza publikacja, odegrały znaczącą rolę w działaniach bojowych oraz pozwoliły konstruktorom na ocenienie zarówno zalet, jak i wad nowego myśliwca. Wersje te pokazały, jak bardzo wszechstronnym samolotem jest Mustang - sprawdził się bowiem jako klasyczny myśliwiec, samolot rozpoznawczy i szturmowy. Wersje te były też pierwszymi, z którymi zetknęli się polscy piloci walczący w Wielkiej Brytanii.

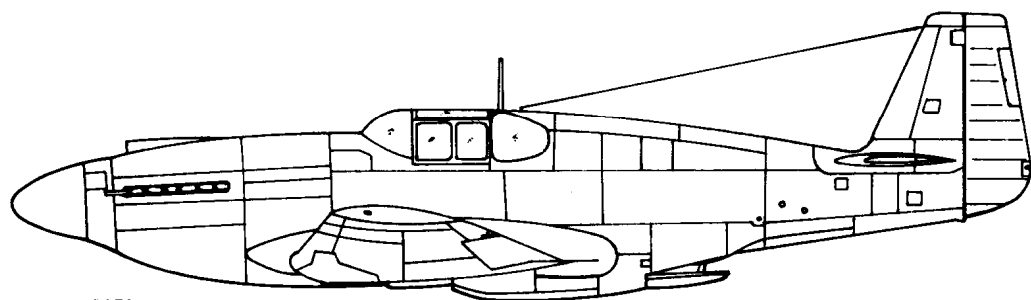
Historia samolotu

Wiosną 1940 r. Brytyjczycy zdali sobie sprawę, że wobec potęgi Luftwaffe posiadane przez nich Spitfiry i Hurricany mogą okazać się jakościowo i ilościowo niewystarczające. Tym bardziej, że inne samoloty myśliwskie będące na wyposażeniu dywizjonów RAF - Gladiatory i Blenheimy - nie mogły być równorzędnymi przeciwnikami dla Messerschmittów Bf 109 i Bf 110. Z tego względu do Stanów Zjednoczonych udała się specjalna Misja d/s Zakupów (British Purchasing Commission), na czele której stał Sir Henry Self, z zadaniem wyboru samolotów mogących uzupełnić wyposażenie jednostek lotnictwa brytyjskiego.

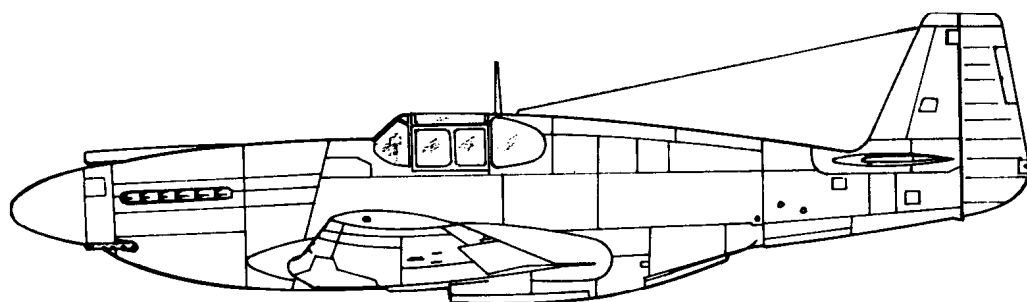
Samolotem myśliwskim, z którym Brytyjczycy wiązali największe nadzieje, był Curtiss P-40D. Ponieważ jednak zakłady Curtiss-Wright Corporation nie były w stanie wyprodukować wystarczającej liczby maszyn, zwrócono się do North American Aviation (NAA) w Inglewood (Kalifornia) z ofertą podjęcia licencyjnej budowy samolotów P-40 na potrzeby brytyjskie. Prezes firmy, James "Dutch" Kindelberger przystał na tę propozycję, ale pod warunkiem rozpatrzenia przez Brytyjczyków oferty dostawy całkowicie nowego samolotu, napędzanego tak jak P-40, silnikiem Allison V-1710, który osiągałby przewyższając jednak Curtissa zdecydowanie. Na początku kwietnia 1940 roku rozpoczęto rozmowy, ale przedstawiciele British Purchasing Commission postawili bardzo trudne warunki - prototyp miał być gotowy przed upływem 120 dni, a jego cena nie mogła przekraczać 50 000 \$. Realizacja tego przedsięwzięcia wydawała się nierealna także z tego względu, że doświadczenie North American w budowie samolotów myśliwskich ograniczało się do 13 egzemplarzy NA-50/NA-68 - myśliwskiej wersji samolotu treningowego AT-6 Texan.

Kontrakt na dostawę prototypu został jednak podpisany 29 maja 1940 r. i w tym momencie zaczął się wyścig z czasem. Zespół konstruktorów NAA, w którym znajdowali się m.in. Edgar Schmued (niemiecki inżynier, były pracownik zakładów Fokker i Messerschmitt), Larry Waite, John Atwood i Raymond Rice pracował po kilkanaście godzin dziennie przez siedem dni w tygodniu. Termin został dotrzymany - nowy samolot NA-73X został ukończony 2 września 1940 roku. Kolejnych 15 dni oczekiwano na dostawę silnika V-1710-F3R, po czym samolot, noszący cywilną rejestrację NX 19998, opuścił halę fabryczną. Oblot prototypu nastąpił 26 października 1940 r., a za jego sterami siedział Vance Brezze.

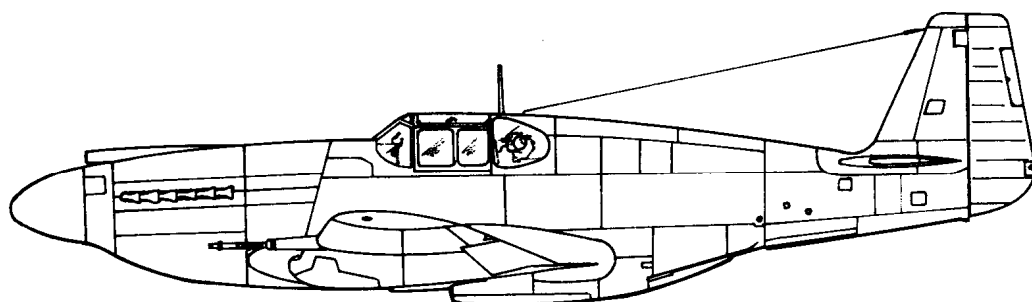
P-51 - rozwój konstrukcji



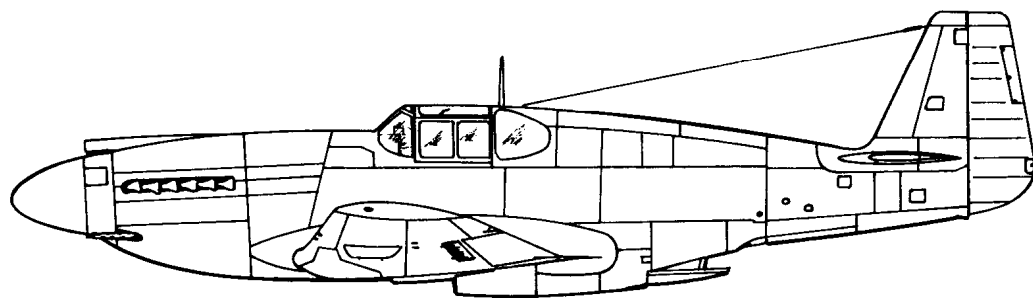
NA-73X



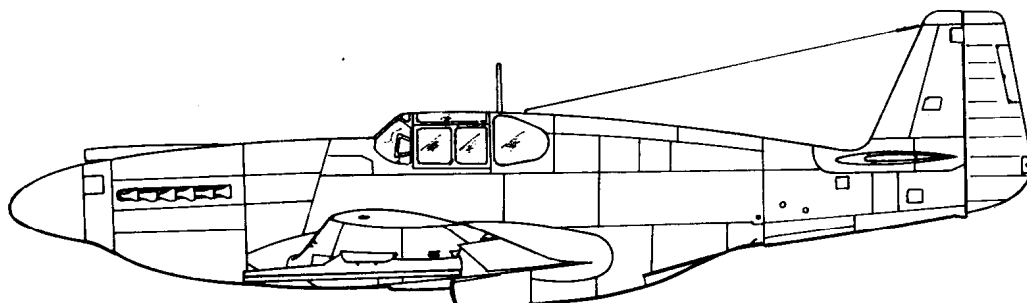
NA-73 Mustang Mk.I



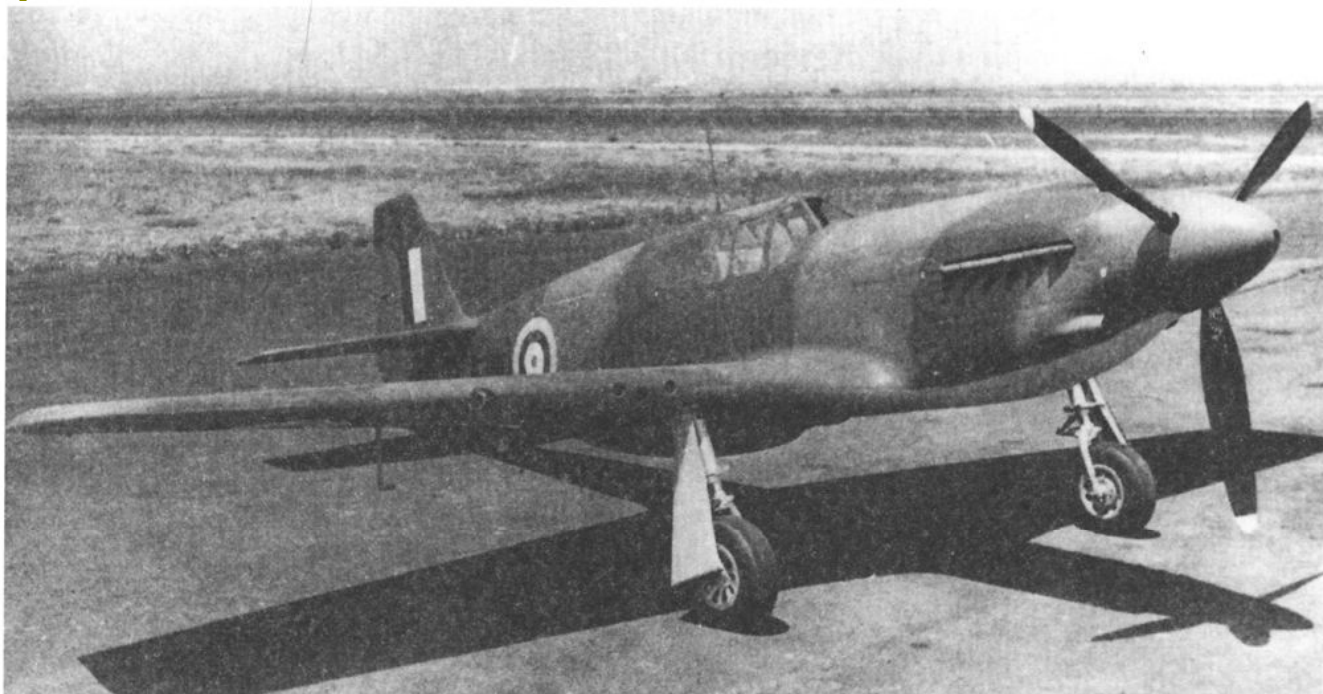
P-51



A-36A



P-51A

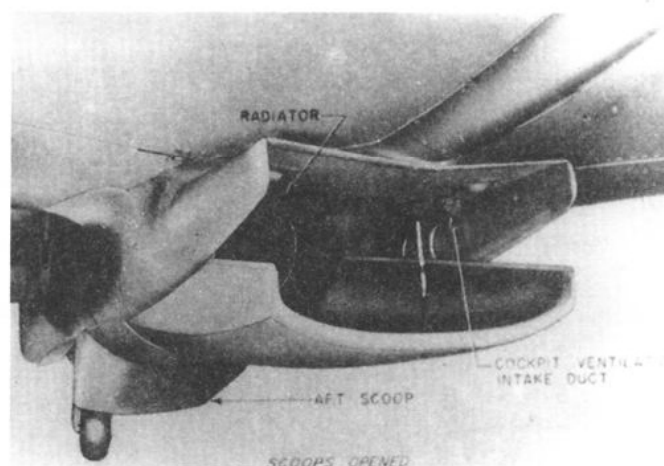


Jeden z pierwszych seryjnych Mustangów Mk.I.

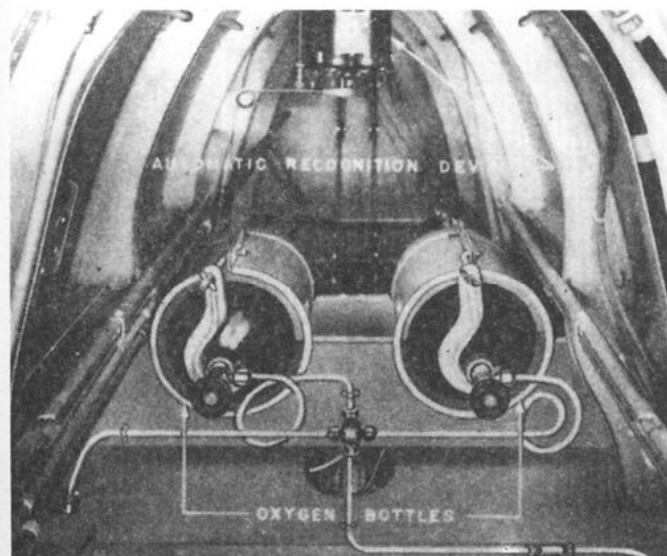
Osiągi samolotu były nie tylko zdecydowanie lepsze niż P-40, ale także lepsze od wymagań brytyjskiej komisji. Na wysokości 3960 m NA-73X uzyskał prędkość 615 km/h, co było wtedy najlepszym osiągnięciem na świecie. Zawdzięczano to głównie laminarnemu profilowi skrzydeł oraz umieszczeniu chłodnicy pod kadłubem, dzięki czemu zredukowano przekrój kadłuba, a jego przednia część miała czysty aerodynamiczny kształt. Zaletą samolotu był też trapezowy obrys płatów i usterzenia, co ułatwiało produkcję seryjną. Nic więc dziwnego, że Wielka Brytania natychmiast zamówiła 320 samolotów NA-73, uzbrojonych w 4 karabiny maszynowe Browning MG-53 kalibru 12,7 mm oraz 4 karabiny maszynowe MG-40 kalibru 7,69 mm.

1 maja 1941 r. w powietrze uniósł się pierwszy seryjny samolot, któremu Brytyjczycy nadali nazwę Mustang. Od prototypu różnił się m.in. nowym wiatrochronem, kształtem wlotu powietrza do chłodnicy i gaźnika oraz kołami (prototyp miał koła pochodzące z AT-6). Do Anglii pierwsze Mustangi dotarły w październiku tego roku. Już w trakcie realizacji dostaw w samolotach wprowadzono pewne zmiany. Samoloty Mk.I, noszące oznaczenie fabryczne NA-83 miały w skrzydłach 4 karabiny maszynowe kalibru 7,69 mm, a pokrywa przedziału uzbrojenia

w skrzydłach była dwuczęściowa. Z 319 samolotów wysłanych z USA na miejsce przeznaczenia dotarło 289 maszyn, 10 trafiło do ZSRR, a 20 utracono w czasie transportu. Pierwszy egzemplarz seryjny pozostał w zakładach North American w celu przeprowadzenia dal-



Maksymalnie otwarty wlot powietrza do chłodnicy.



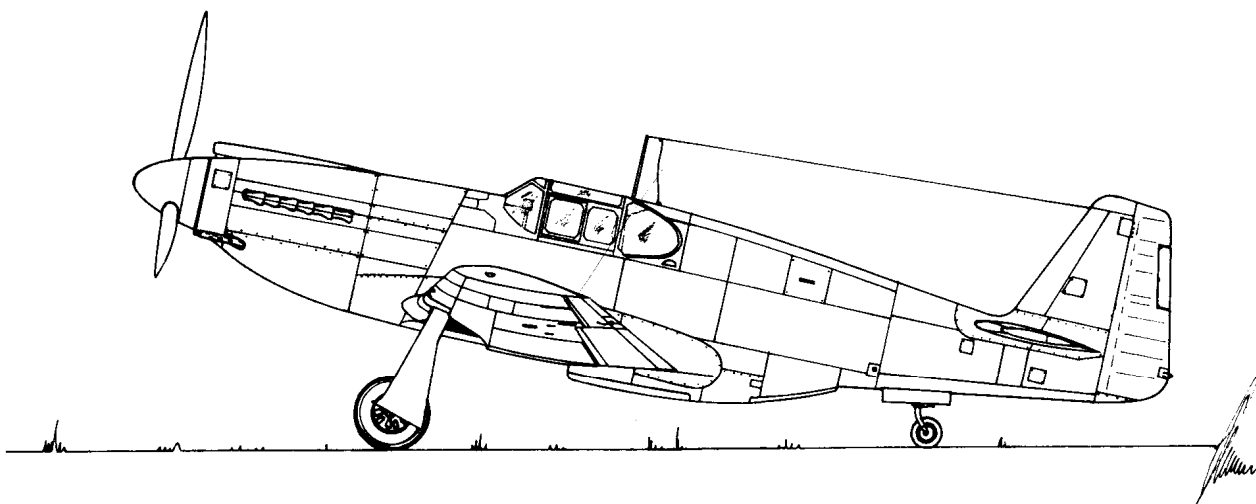
Szczegóły wewnętrznej konstrukcji kadłuba Mustanga Mk.I.

szych prób. Doskonałe osiągi nowego myśliwca spowodowały, że samolotem zainteresowało się także lotnictwo amerykańskie. Dwa egzemplarze NA-73, oznaczone jako XP-51, zostały zamówione do przeprowadzenia w USAAF Test Center na lotnisku Wright-Patterson (Ohio) prób porównawczych z samolotami XP-38 Lightning i XP-47B Thunderbolt.

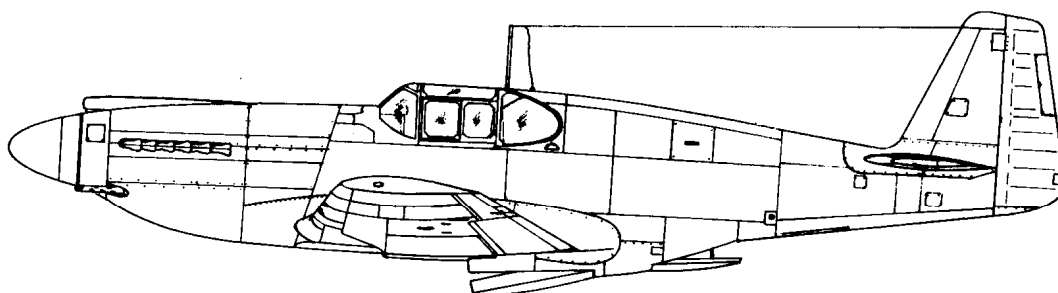
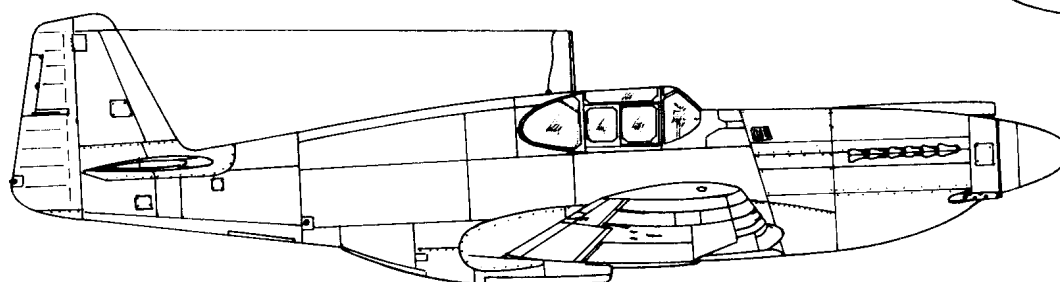
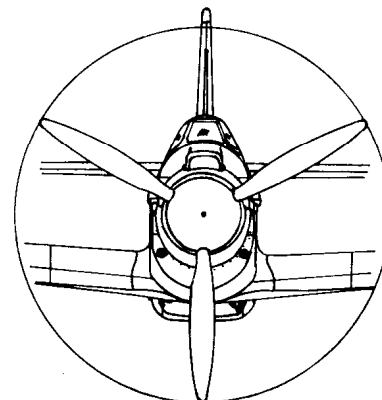
Po zawarciu umowy Lend-Lease Brytyjczycy zamówili kolejną serię samolotów, noszących oznaczenie fabryczne NA-91 i brytyjską nazwę Mustang Mk.IA. W maszynach tych, zamiast karabinów maszynowych, w skrzydłach zamontowane były 4 działka kalibru 20 mm. Dostawy rozpoczęły się w połowie roku 1942.

Mimo pozytywnych wyników testów oraz pochlebnych ocen pilotów RAF, lotnictwo amerykańskie nie złożyło zamówienia na nowe samoloty. Sytuację zmieniła dopiero interwencja generała Henry H. "Hap" Arnolda, który niemal zmusił rząd amerykański do zakupu myśliwców P-51.

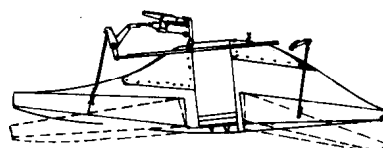
North American NA-83 Mustang Mk.I



widok z przodu
śmigło Curtiss Electric
o średnicy 3,28 m

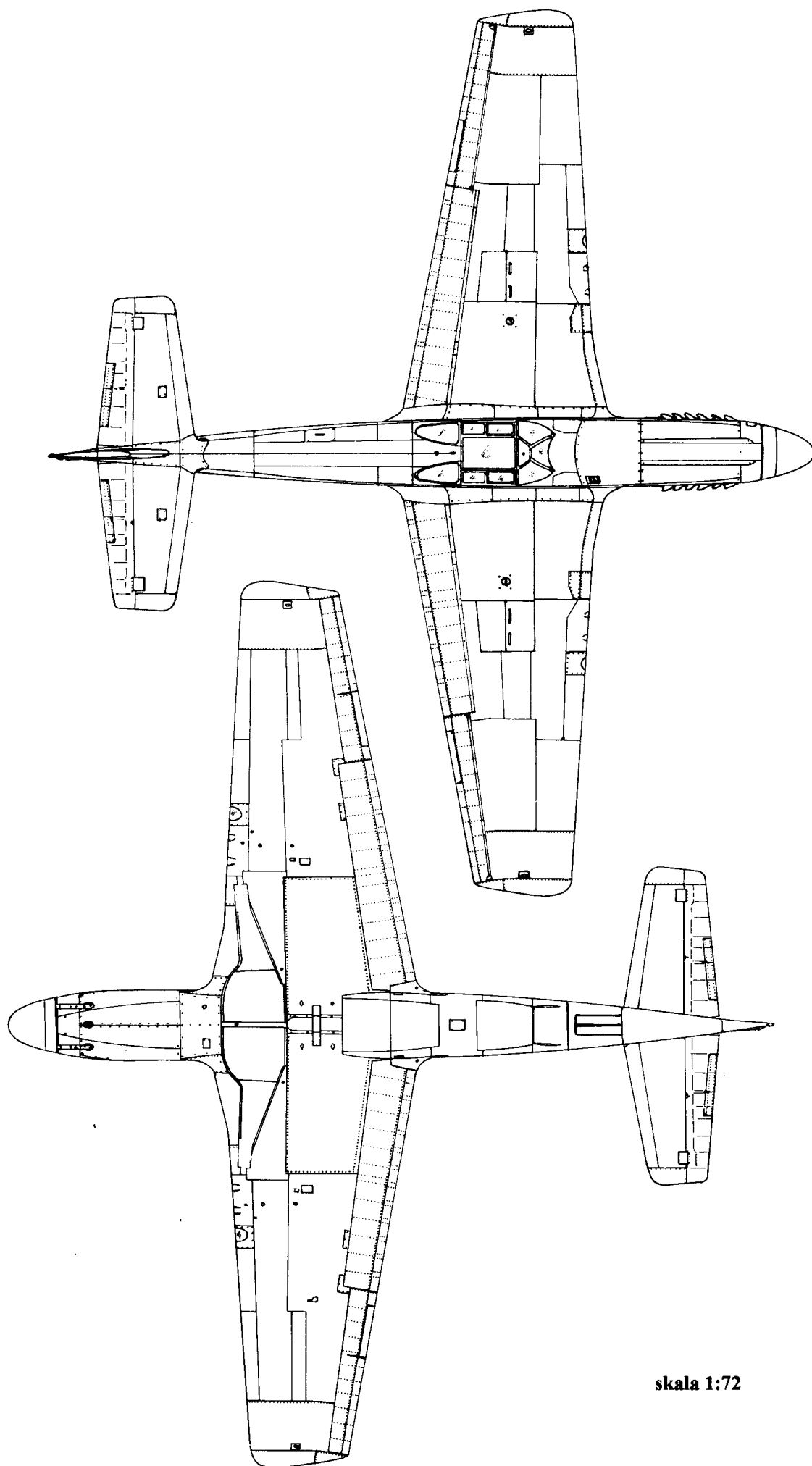


otwarty wlot i wylot powietrza z chłodnicy



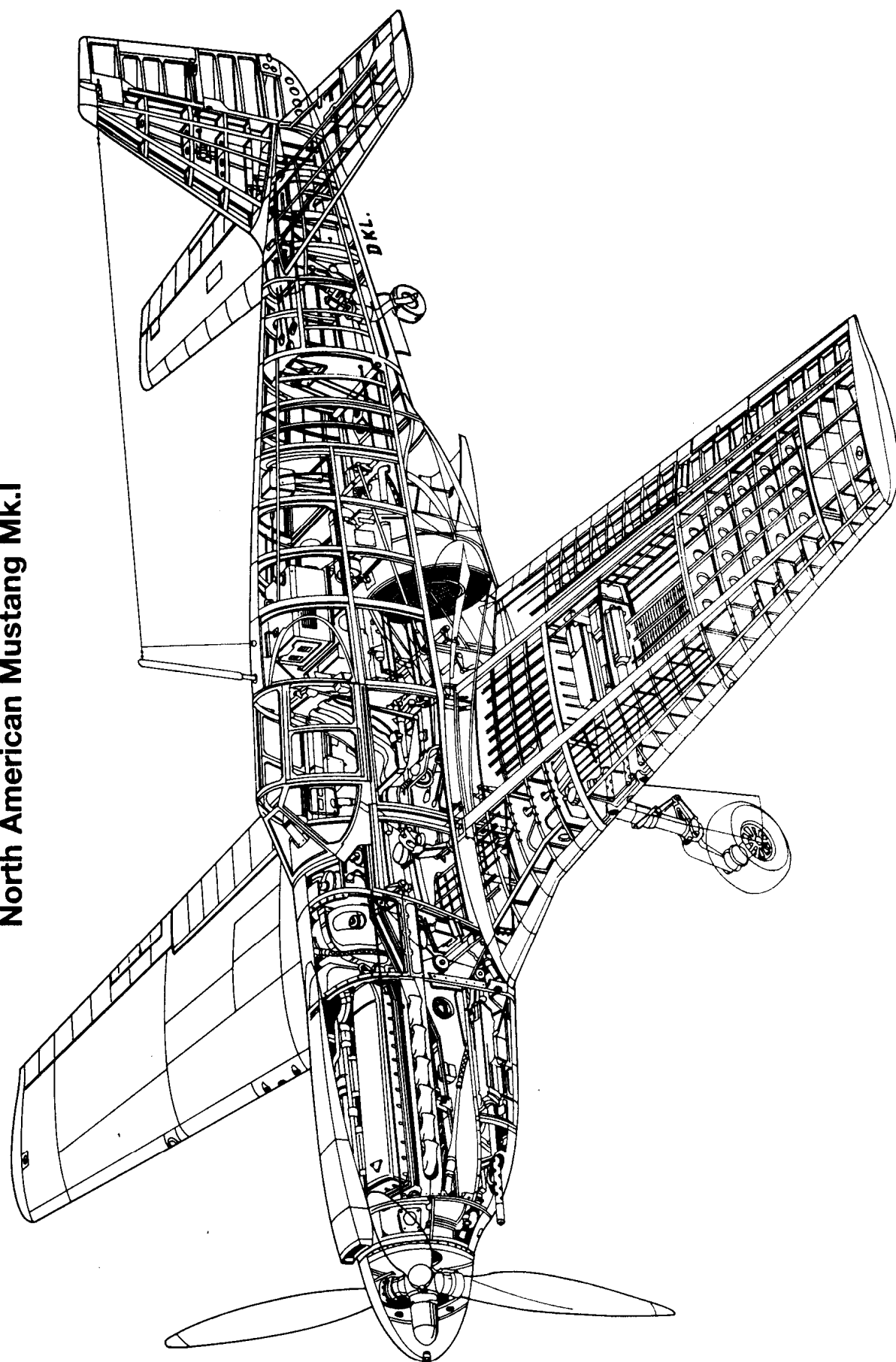
skala 1:72

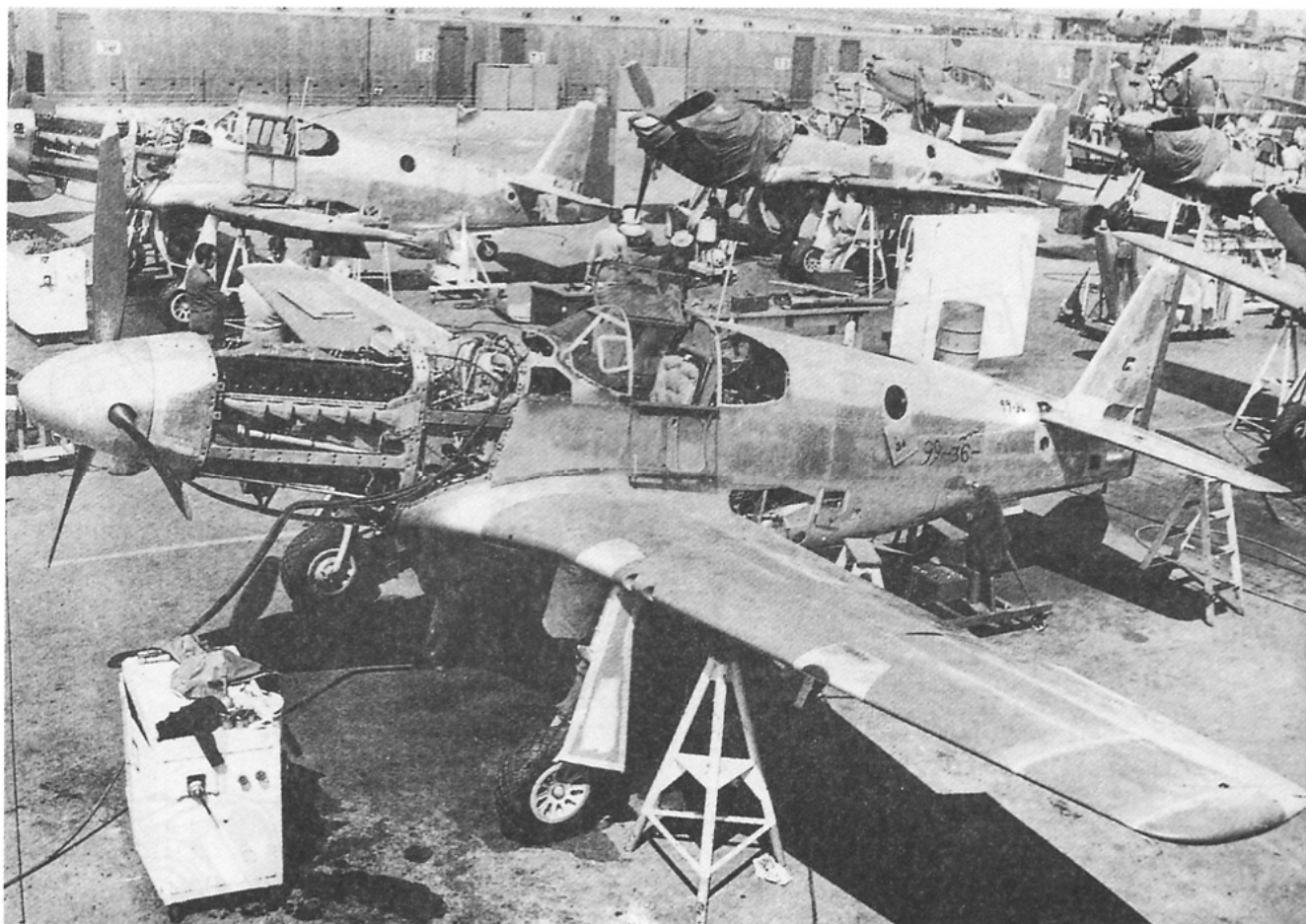
chłodnica (przekrój podłużny)



skala 1:72

North American Mustang Mk.I





Montaż ostateczny P-51A w Inglewood.

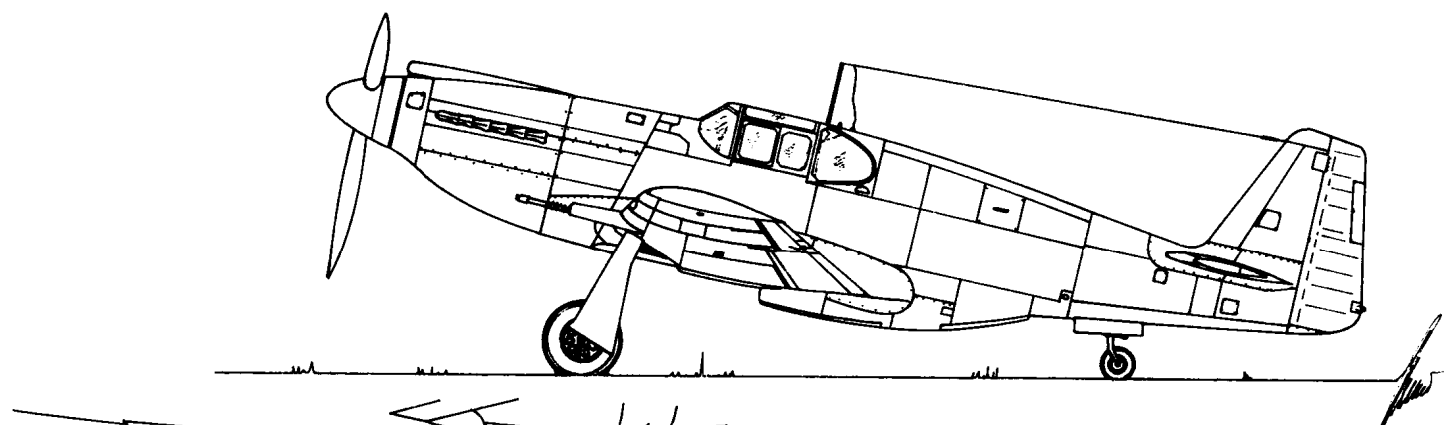
W kwietniu 1942 r. podpisany został kontrakt na dostawę 500 samolotów P-51 w wersji szturmowej z silnikami Allison V-1710-87 o maksymalnej mocy 1325 KM i uzbrojeniem w postaci 6 karabinów maszynowych kalibru 12,7 mm. Dwa karabiny umieszczono w kadłubie, tak jak w pierwszych samolotach przeznaczonych dla Brytyjczyków. Dodatkowo zamontowano zaczepy podskrzydłowe do dwóch

bomb 227 kg. Samolot wyposażono także w hamulce aerodynamiczne umożliwiające bombardowanie z lotu nurkowego. Zmienione zostało także oznaczenie samolotu na A-36A. Maszyny te trafiły do dywizjonów 12. AF, ale w walkach w Afryce Północnej nie wzięły już udziału. Debiut bojowy A-36 nastąpił 6 czerwca 1943 r. gdy samoloty 27. Bombardment Group (Light) wspierały inwazję na wyspę Pantelleria. Miesiąc

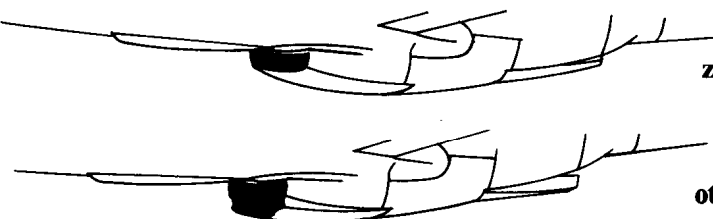


P-51A – widoczne "okno" z kamerą K-24.

North American P-51 Mustang Mk.IA

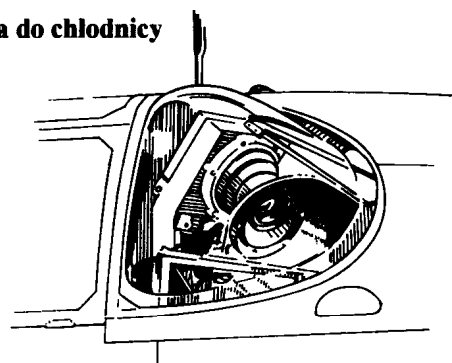
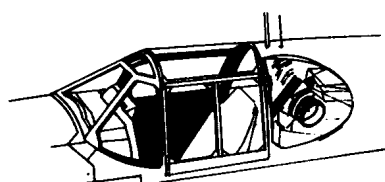


zamknięty

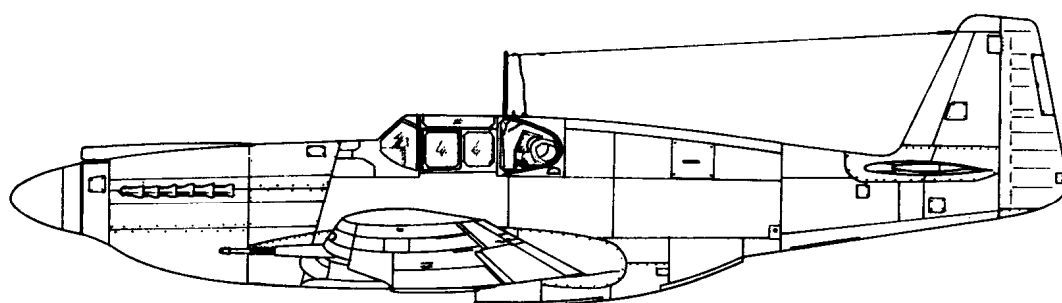


wlot powietrza do chłodnicy

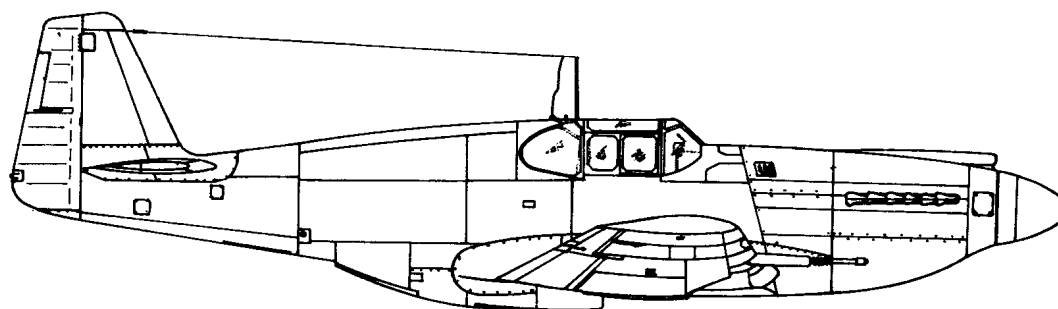
otwarty



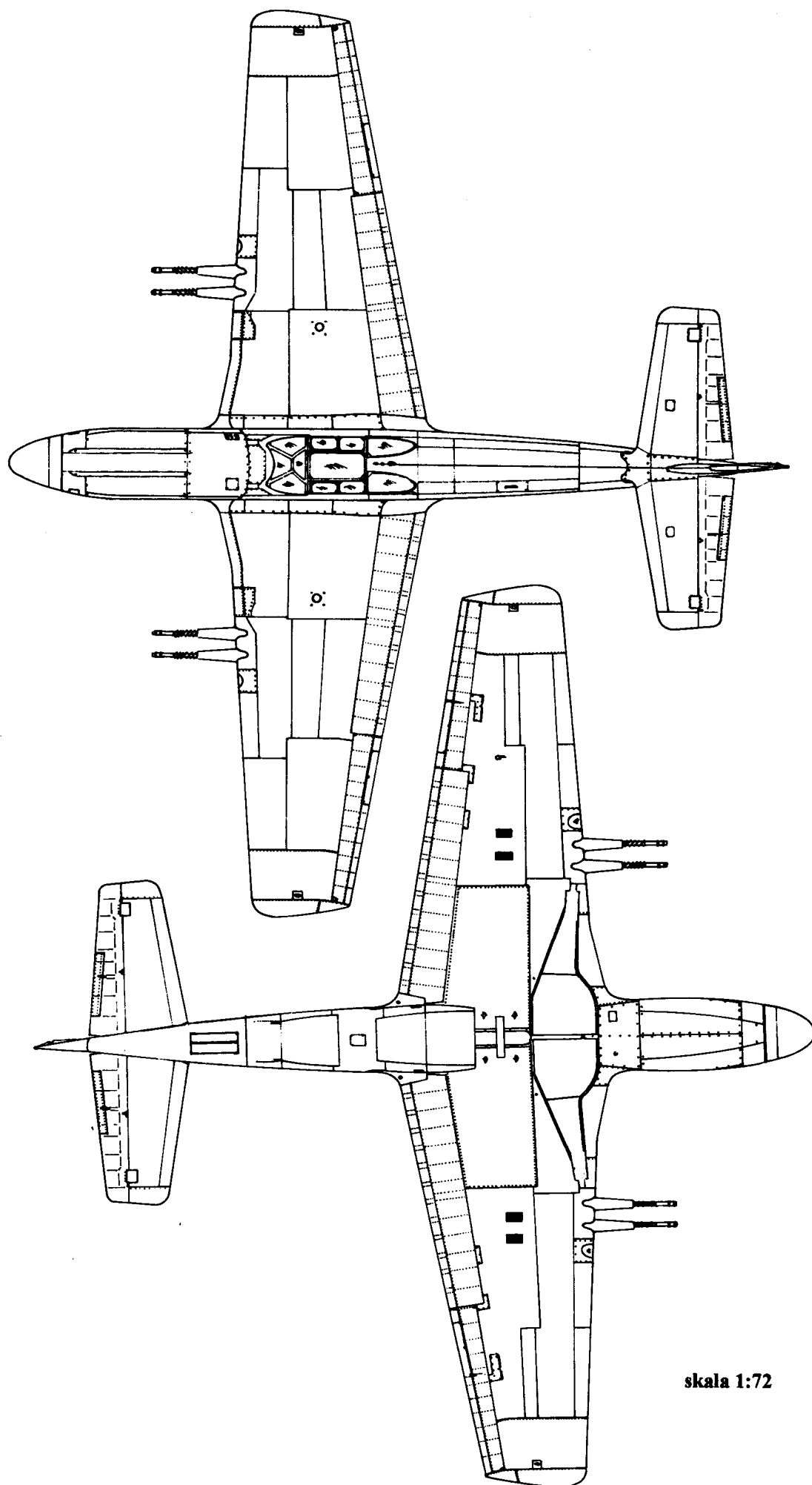
F-6A - osłona kabiny wraz z kamerą K-24



F-6A

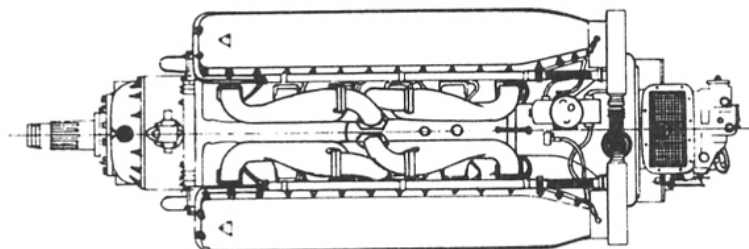
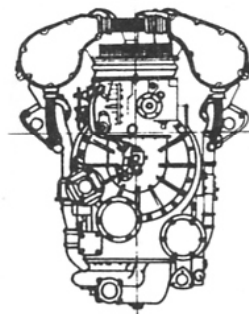
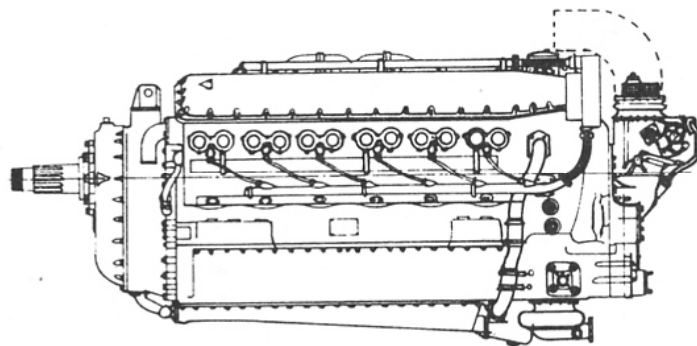
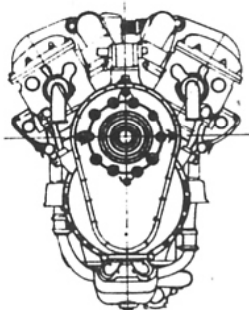
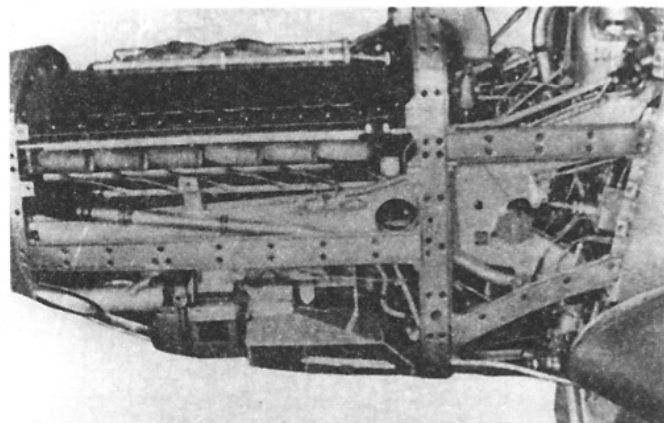
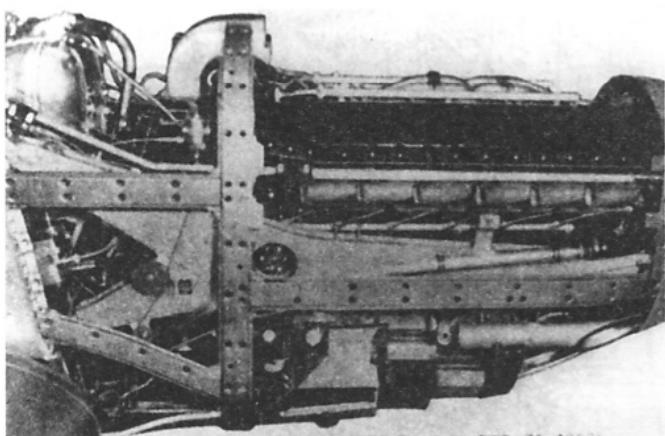
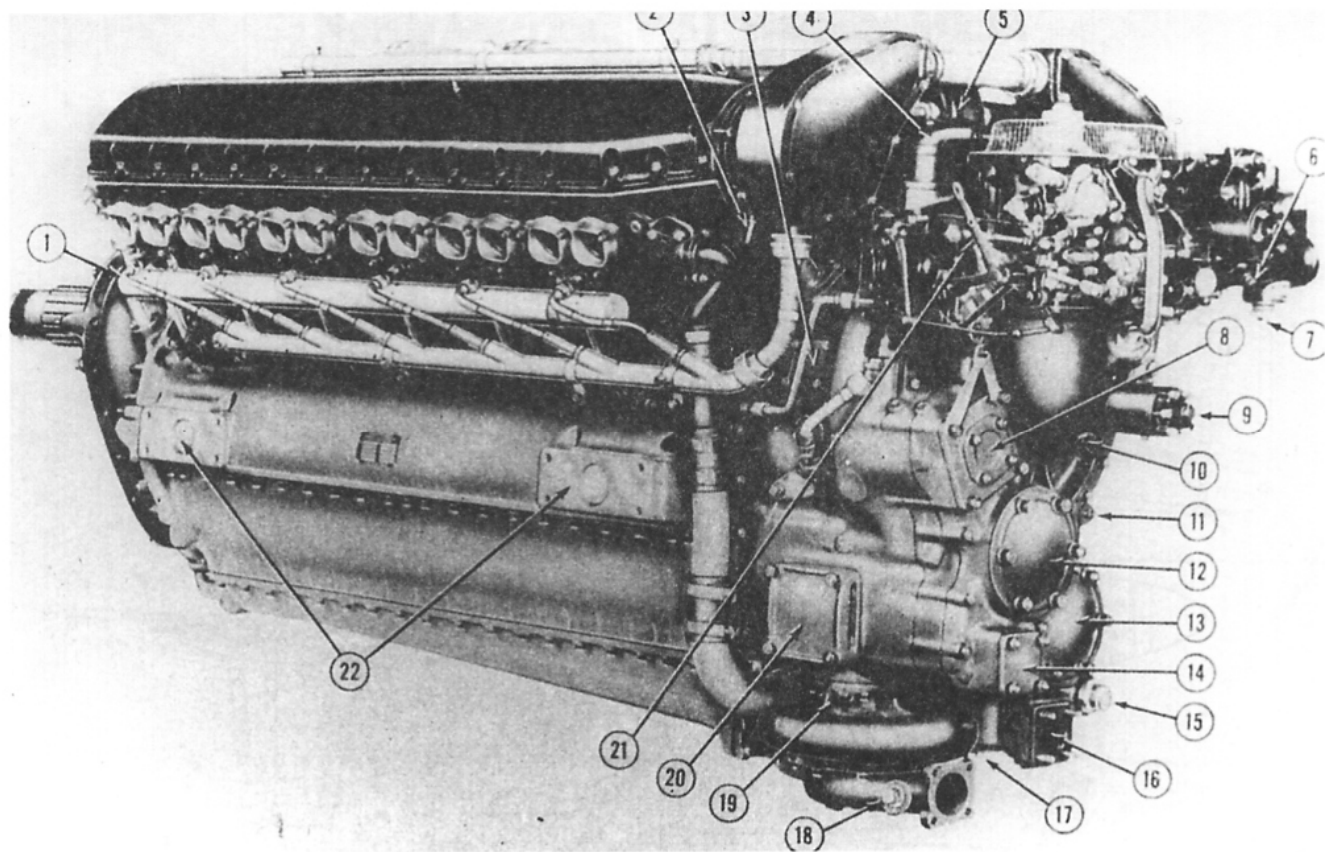


P-51



skala 1:72

Silnik Allison V-1710





Szczegóły konstrukcji kabiny P-51A.

później do akcji weszła kolejna jednostka wyposażona w samoloty tego typu - 86. Bombardment Group (L) i razem z 27. BG(L) wzięła udział w lądowaniu na Sycylii.

Jeden egzemplarz A-36 (EW998, ex-USAAF 42-83685) otrzymali Brytyjczycy. Po przeprowadzeniu testów RAF uznał, że samolot nie spełnia oczekiwań i zrezygnował z zamawiania tej wersji.

A-36 nie były jednak pierwszymi Mustangami w lotnictwie amerykańskim. Z zamówionych przez Brytyjczyków 150 samolotów Mustang Mk.IA 57 egzemplarzy pozostało w kraju, z czego 55 wprowadzono do służby jako maszyny myśliwsko-rozpoznawcze. Samoloty miały uzbrojenie składające się z 4 działek, a dodatkowo fabrycznie montowano dwie kamery fotograficzne K-24. Maszyny te trafiły do dywizjonów 68. Observation Group pod oznaczeniem F-6A.

Kolejną wersją Mustanga był NA-99, różniący się od A-36 silnikiem (V-1710-81 o mocy 1125 KM), uzbrojeniem zredukowanym do 4 karabinów maszynowych 12,7 mm (umieszczone w skrzydłach) oraz brakiem hamulców aerodynamicznych. Na zaczepach pod skrzydłami można było podwiesić dwie bomby 227 kg lub dodatkowe zbiorniki paliwa o pojemności 283 l. każdy. Nowy samolot otrzymał oznaczenie P-51A, a pierwsze seryjne egzemplarze trafiły do jednostek bojowych w marcu 1943 roku. USAAF zamówił 310 samolotów P-51A, z czego 50 sztuk zostało przekazanych do RAF (oznaczenie Mustang Mk. II) w zamian za przejęte wcześniej maszyny wersji Mk.IA. 35 samolotów tej wersji przebudowano na maszyny rozpoznawcze oznaczone F-6B.

Warto też dodać, że Mustangi Mk.I dały początek wersjom z silnikami Packard-Merlin. Na pięciu samolotach: AM121, AL963, AL975, AM203 i AM208 zabudowane zostały silniki Merlin. Operacja ta została przeprowadzona w Hucknall, a jako pierwszy w powietrze wzniósł się egzemplarz AL975/G (G oznaczało Guarded - samolot był nieustannie chroniony przez wartowników jako szczególnie cenny). Miało to miejsce 13 października 1942 roku, a samolot pilotował Ronnie Shephard.

W ten sposób narodził się jeden z najsłynniejszych i najliczniej produkowanych samolotów myśliwskich II wojny światowej.

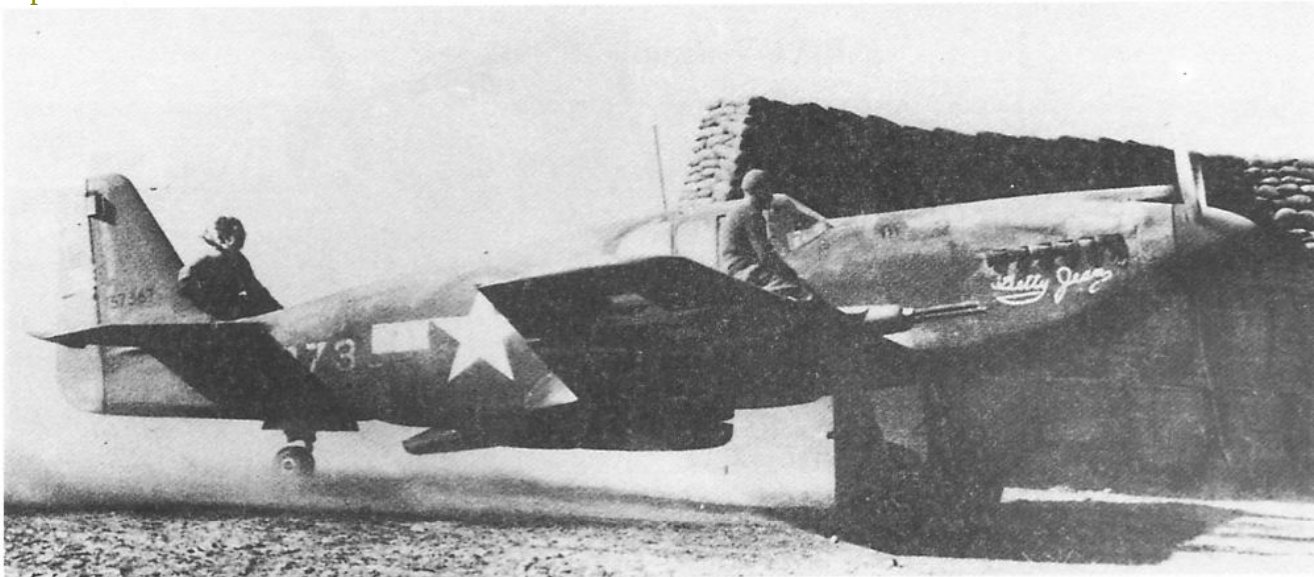
Zastosowanie bojowe

USAAF

Pierwsze Mustangi trafiły do jednostek USAAF stacjonujących w Afryce Północnej. Samoloty P-51 (F-6A) znalazły się w 154. Observation Squadronie, który wchodził w skład 68. Observation Group i działał na korzyść XII. Air Support Command. Pierwszy lot bojowy wykonał 9 kwietnia 1943 r. Lt. Alfred Schwab - było to rozpoznanie w rejonie Tunisu.

W czerwcu 1943 r. do Afryki przybyły bombowce nurkujące A-36A Apache (Apacz) z 27. Bombardment Group (Light). Jednostka ta została włączona do 12. Air Force i rozpoczęła działania nad Pantellerią i Sycylią. 7 czerwca 1943 r. kluczem czterech A-36A wykonał pierwsze zadanie bojowe bombardując cele na Pantellerii. Z wysepką tą Włosi wiązali duże nadzieje i starali się z niej uczynić "włoską Malte". Były to jednak tylko pobożne życzenia. Ogromna przewaga Aliantów spowodowała, że wyspa została zdobyta bez większych problemów. W czasie walk samoloty amerykańskie i brytyjskie odniosły wiele zwycięstw powietrznych. Nie były one jednak udziałem Apachów, które zaangażowano głównie do zwalczania celów naziemnych.

6 lipca 1943 r. na lotnisko Korba w Tunezji przybyła 86. Bombardment Group (Light) wyposażona także w A-36A i razem z 27. BG(L) wzięła udział w inwazji na Sycylii (operacja "Husky"). Po udanym lądowaniu 10 lipca Apache wzięły na siebie główny ciężar wsparcia wojsk lądowych. Już 13 lipca Amerykanie przygotowali pierwsze lotnisko na Sycylii koło Ponte Olivo. W tym samym dniu wylądowały na nim Spitfiry z 31. FG i F-6A z nowej jednostki 111. TRS (jednostka ta przejęła samoloty od 154. OS). Dzień później piloci 111. TRS odnieśli pierwszy sukces zestrzeliwując Henschla Hs 129.



P-51 ze 111. TRS, Anzio, kwiecień 1944 r.

Pierwsze loty wykazały jednak, że mimo wielu zalet A-36 ma też wady. Podczas lotu nurkowego z otwartymi hamulcami aerodynamicznymi samolot zachowywał się bardzo niespokojnie, co w czasie takich zadań piloci odbierali bardzo niekorzystnie. Spowodowane było to prawdopodobnie zbyt małą powierzchnią hamulców. Dlatego jako doraźne rozwiązanie problemu zalecono pilotom wykonywanie ataków nurkowych na mniejszych kątach (nie większych niż 20 stopni) i nie otwieranie hamulców.

27. BG(L) przyleciała na Sycylię 18 lipca, a 86. BG dwa dni po niej. Do zakończenia kampanii sycylijskiej Apache wykonały 1000 samolotów atakując wycofujące się jednostki niemieckie i włoskie. W walkach stracono 17 A-36, które padły ofiarą artylerii przeciwlotniczej. W czasie walk na Sycylii A-36A nazywano *Invader*, ale określenie to nie przyjęło się.

Kolejne operacje lotnicze z baz na Sycylii były skierowane przeciwko południowej Italii. Coraz częściej dochodziło do walk powietrznych. 19 sierpnia 1943 r. podczas bombardowania węzła kolejowego Catanzano 20 A-36 dostało się w silny ogień obrony przeciwlotniczej, a jedna maszyna została poważnie uszkodzona. Pilot zdecydował się na powrót do bazy, ale nad morzem musiał opuścić kabinę samolotu. Ośmiu jego kolegów krążyło nad nim, gdy tymczasem od strony słońca zaatakowało ich 12 Messerschmittów Bf 109G. Po krótkiej walce 5 A-36 zostało zestrzelonych, natomiast Amerykanie zgłosili jedno zwycięstwo pewne i dwa prawdopodobne. Później okazało się, że do bazy nie powróciło w sumie 5 Bf 109. Zostały one zestrzelone przez Amerykanów, których spotkał podobny los, a ponieważ filmy z ich fotokarabinów znalazły się na dnie morza, zwycięstwa te nigdy nie zostały zaliczone.

We wrześniu 1943 r. obie grupy zostały przemianowane na Fighter Bomber Group (Grupa Myśliwsko-Bombowa), co rzeczywiście lepiej pasowało do charakteru wykonywanych przez nie zadań. W roli jednostki myśliwskiej szczególnie efektownie zadebiutowała 27. FBG, której piloci zestrzelili nad Salerno, pomiędzy 9 a 17 września 1943 roku, 10 samolotów nieprzyjacielskich, w tym 4 Fw 190.

Kolejne sukcesy A-36 odniosły pod koniec roku, zestrzelując podczas lotów w okolicach Rzymu 25 samolotów niemieckich i włoskich. 30 grudnia 1943 r. Lt. Michael Russo strącił dwa Bf 109, zostając pierwszym i jak się okazało jedynym asem 27. FBG. Ostatnie zwycięstwa na Apache odniósł 21 lutego 1944 roku dowódca 27. FBG Col Dorr E. Newton niszcząc w okolicy stolicy Włoch dwa Messerschmitty Bf 109. Wkrótce potem obie jednostki zostały przebrojone na Warhawki.

Oprócz 27. i 86. FBG w samoloty tego typu wyposażona była jeszcze tylko jedna jednostka USAAF - 311. FBG stacjonująca w Indiach (w skład jednostki wchodziły dywizjony: 528, 529 i 530). Grupa ta do akcji weszła jesienią 1943 r. wstawiając się obroną "drogi Leod" w Birmie. Ogółem w lotnictwie amerykańskim A-36 wykonały ponad 23

tysiące lotów bojowych, zrzucając na pozycje wroga 8 tysięcy ton bomb. Piloci Apache zestrzelili 84 samoloty przeciwnika w powietrzu i 17 zniszczyli na ziemi. Straty bojowe wyniosły 177 maszyn, co należy uznać za bardzo dobry wynik jak na bombowce nurkujące.

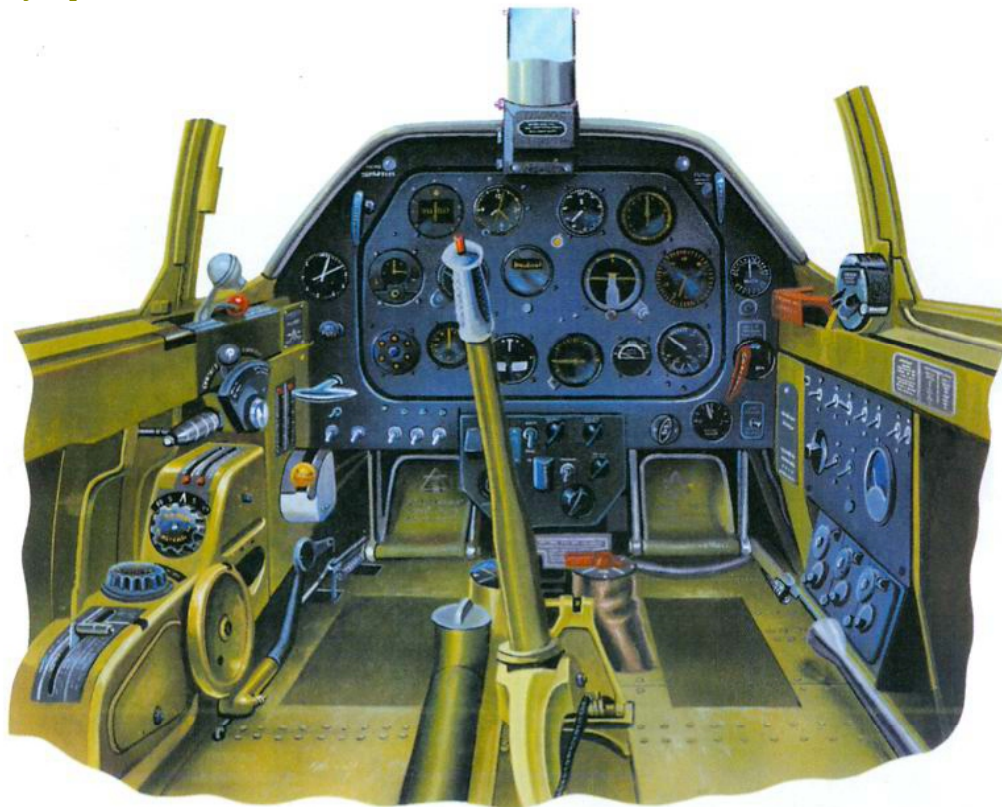
W 311. FBG używane były także samoloty P-51A. Maszyny te były wykorzystywane m.in. do eskorty bombowców B-24 i B-25 atakujących cele w Rangunie. Pierwszy taki lot wykonali 25 listopada 1943 r. piloci z 530. FS. W czasie tego zadania po raz pierwszy wykorzystano 284 litrowe zbiorniki paliwa podwieszane pod skrzydłami. Najśłynniejszym pilotem 311. FBG był bez wątpienia James England, który na P-51A odniósł aż 8 zwycięstw powietrznych (wojnę zakończył z 10 zestrzeleńiami). Pojedyncze egzemplarze Mustangów z silnikami Allisona przetrwały w tej jednostce do czasu gdy przeniesiono ją do 14. Air Force w Chinach, gdzie działała już jako grupa myśliwska.

Inną jednostką działającą na Dalekim Wschodzie wyposażoną w P-51A była 1. Air Commando Group (początkowo jednostka nosiła oznaczenie 5318. Provisional Unit) w Indiach. "Powietrzni Komandosi" dowodzeni przez Col. Philipa Cochran'a odegrali dużą rolę, zwłaszcza wspierając amerykańskie i chińskie oddziały lądowe. Pojedyncze egzemplarze P-51A znajdowały się także w 76. Fighter Squadronie ze słynnej 23. FG "Latających Tygrysów", walczącej w Chinach. W niektórych źródłach można znaleźć informację, że P-51A znajdowały się także na wyposażeniu 26. FS działającego w składzie 51. FG w Chinach. Wydaje się jednak, że piloci tej jednostki przesiedli się z P-40 bezpośrednio na wersje P-51B i C.

Stosunkowo najmniej wczesnych wersji Mustangów Amerykanie wykorzystali w Europie. Były to maszyny rozpoznawcze F-6B, stanowiące wyposażenie 107. TSR, wchodzącego w skład 67. TRG. Samo-



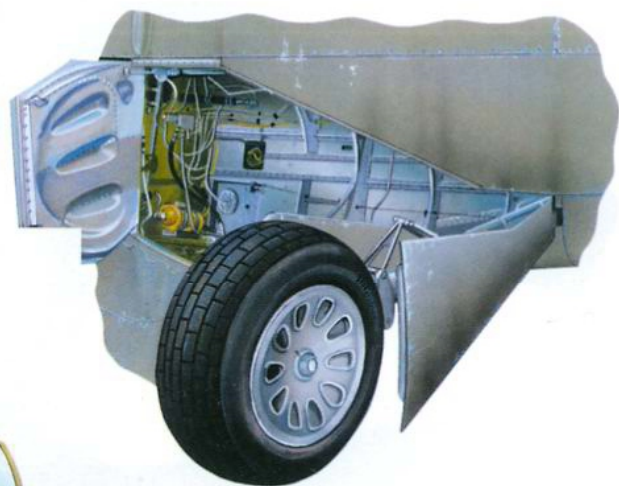
P-51A "Jackie", na którym latał James England.



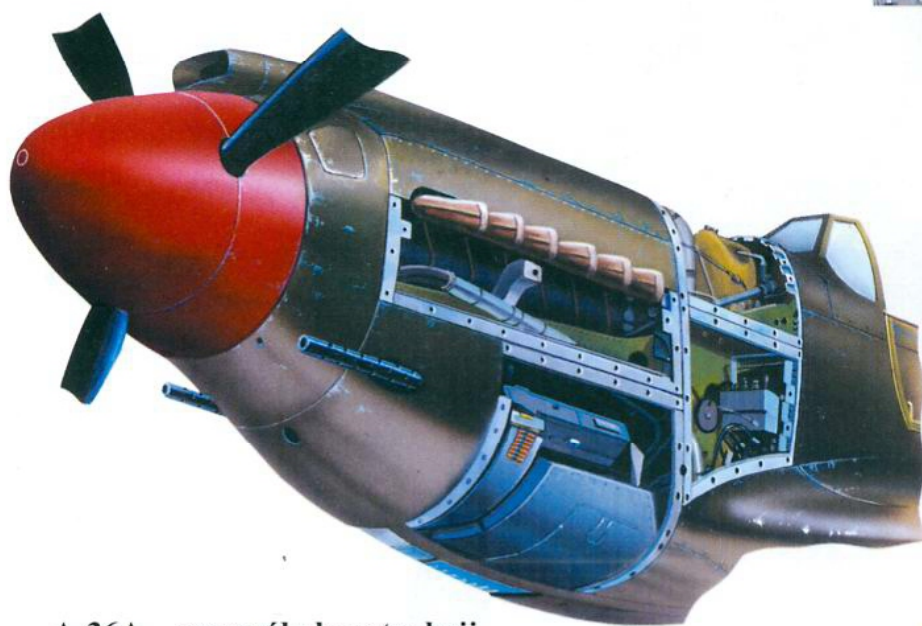
P-51 – wnętrze kabiny



Brytyjski drążek sterowy



Wnęka podwozia głównego



A-36A – szczegóły konstrukcji
przedniej części kadłuba



A-36A – hamulec aerodynamiczny (górny)

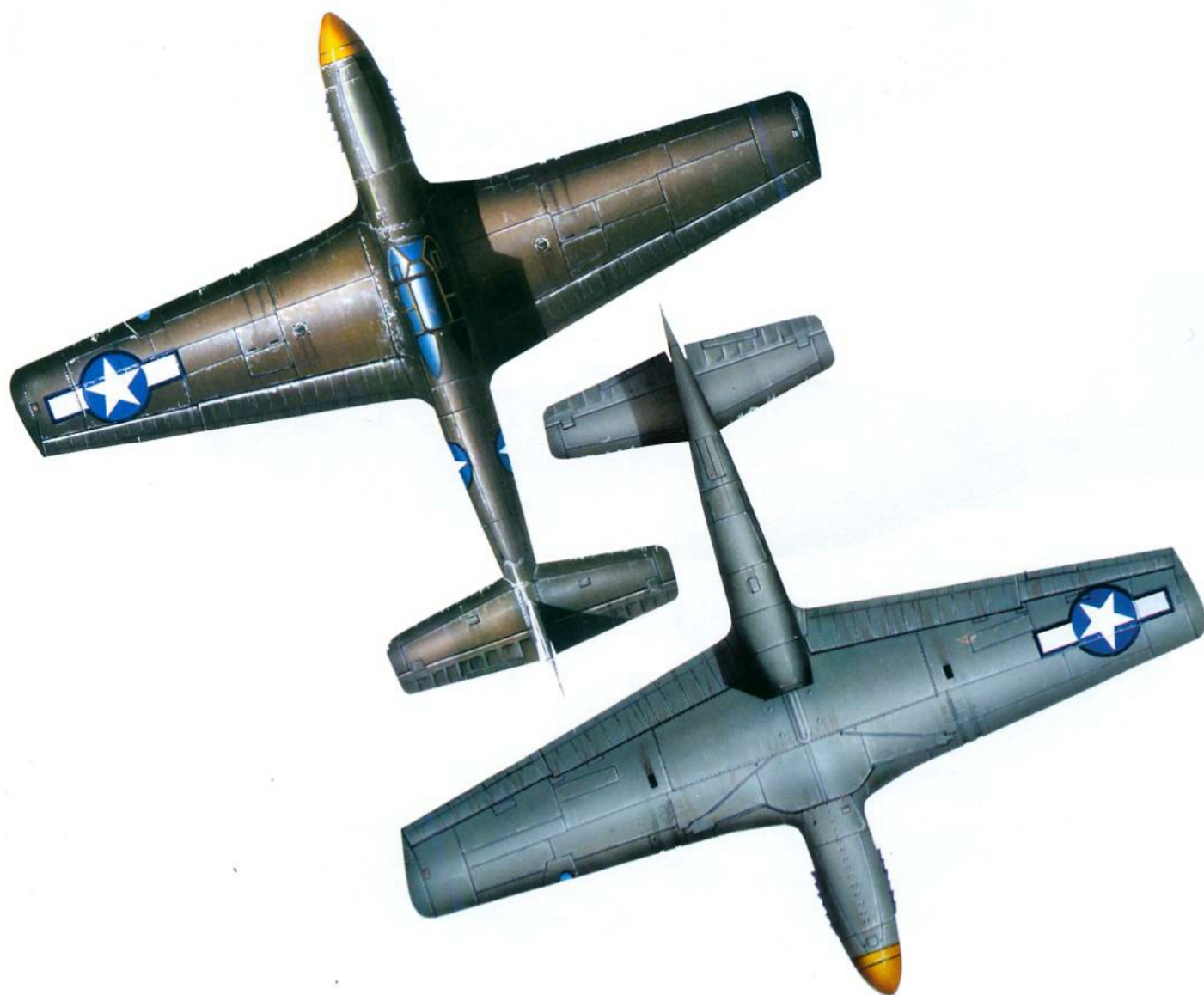


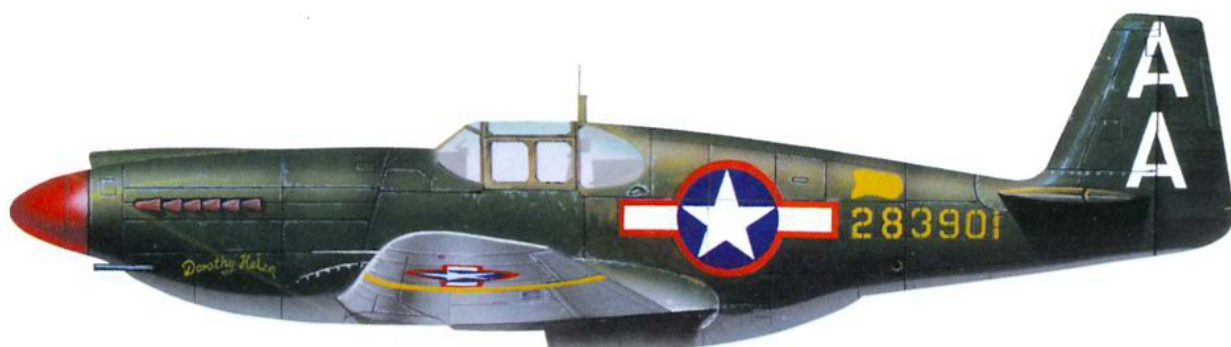
NA-83 Mustang Mk.I (AM214) z 309. Dywizjonu RAF,
Army Co-Operation Command, Anglia 1942 r.





P-51A (43-6077), na którym latał as 311. FG,
Capt. James J. England, Mohanbari (Indie), 1944 r.





loty te były używane od grudnia 1943 roku do zakończenia działań wojennych w Europie, a szczególnie dużą rolę odegrały wykonując misje rozpoznawcze przed inwazją w Normandii. Jesienią 1944 roku w 9. Air Force została utworzona Provisional Recon Group, w skład której wszedł także 111. TRS, działający wcześniej w 12. Air Force. Według niektórych źródeł na wyposażeniu tej jednostki oprócz F-6C znajdowały się także pojedyncze F-6B z silnikami Allisona.

P-51 i P-51A były używane przez USAAF również do szkolenia pilotów. Mustangi służyły do zaawansowanego treningu myśliwskiego, m.in. w jednostkach treningowych na Florydzie.

RAF

Pierwszymi jednostkami Royal Air Force wyposażonymi w Mustangi były dwa dywizjony Army Co-Operation Command (AC-OC): 26. Squadron stacjonujący w Gatwick oraz 2. Squadron w Sawbridge-worth. Jednostki te otrzymały samoloty NA-73 Mustang Mk.I w okresie luty-kwiecień 1942 r. Debiut bojowy przypadł w udziale pilotom 26. Squadronu, a miało to miejsce 5 maja 1942 r. Do końca roku amerykańskie myśliwce zostały wprowadzone na wyposażenie kolejnych jednostek stacjonujących w Wielkiej Brytanii: 4, 16, 63, 168, 169, 170, 171, 231, 239, 241, 268, 309, 400 (RCAF), 414 (RCAF), 430 (RCAF), 561, 613 Sqn.

19 sierpnia 1942 r. piloci 39. Wingu AC-OC (26. i 239. Squadron RAF oraz 400. i 414. Squadron RCAF) brali udział w operacji "Jubilee" pod Dieppe. Ich zadanie polegało na wykonaniu dokumentacji fotograficznej operacji. Doszło także do walk z Fw 190, a Hollis Harry Hills odniósł pierwsze zwycięstwo na Mustangu. Ciekawostką jest fakt, że Hills był Amerykaninem walczącym jako ochotnik w dywizjonie RCAF. Była to postać ciekawa i bardzo dobry myśliwiec (w późniejszym okresie jako pilot US Navy latał na Hellcathach na Pacyfiku uzyskując 4 zestrzelenia, a 3 dalsze samoloty japońskie zniszczył na ziemi).

Kolejne miesiące przyniosły zadania nad terytorium Rzeszy, m.in. piloci Mustangów zwalczali żeglugę i służy w kanale Dortmund-Ems. Pojawienie się alianckich myśliwców w głębi terytorium Niemiec było dużym zaskoczeniem. Podstawowym zastosowaniem Mustangów z silnikami Allison było jednak rozpoznanie fotograficzne.

Mustangi Mk.IA uzbrojone w 4 działka kalibru 20 mm dysponowały dużą siłą ognia i często wykorzystywano je do zadań szturmowych nad terytorium okupowanej Europy. Takie maszyny znalazły się na wypo-

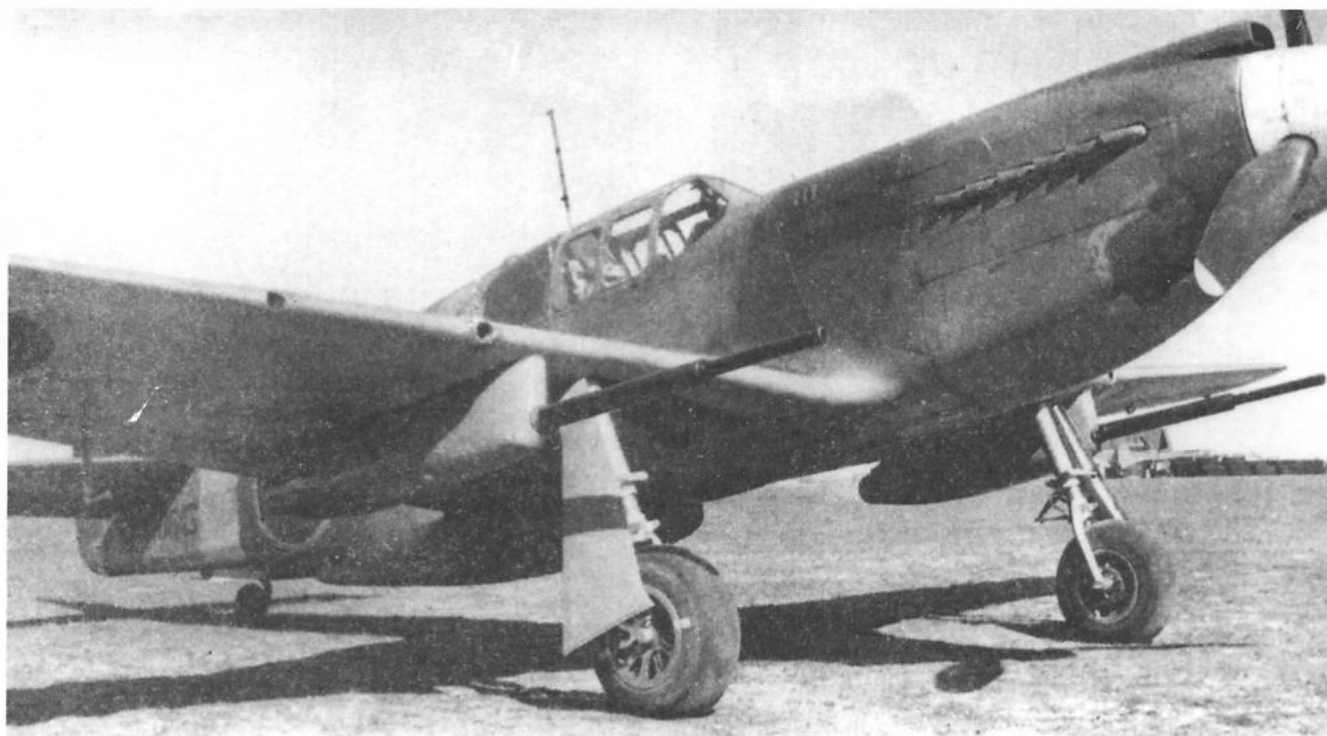
sażeniu m.in. 168. i 268. Squadronu. Natomiast Mustangi Mk.II mające możliwość podwieszenia pod skrzydłami zbiorników paliwa lub bomb trafiły w pierwszej kolejności do Squadronów: 2 i 268.

Po rozwiązaniu AC-OC w połowie 1943 roku dywizjony Mustangów zostały przesunięte do Fighter Command, a następnie weszły w skład nowo utworzonych 2. Tactical Air Force przeznaczonych do działań na kontynencie europejskim. Po rozpoczęciu inwazji w Normandii latem 1944 roku szczególnie aktywnie działały dywizjony Mustangów z kanadyjskiego 39. Wingu (Squadrony: 168, 414 i 430) i 35. Wingu (Squadrony: 2, 4 i 268).

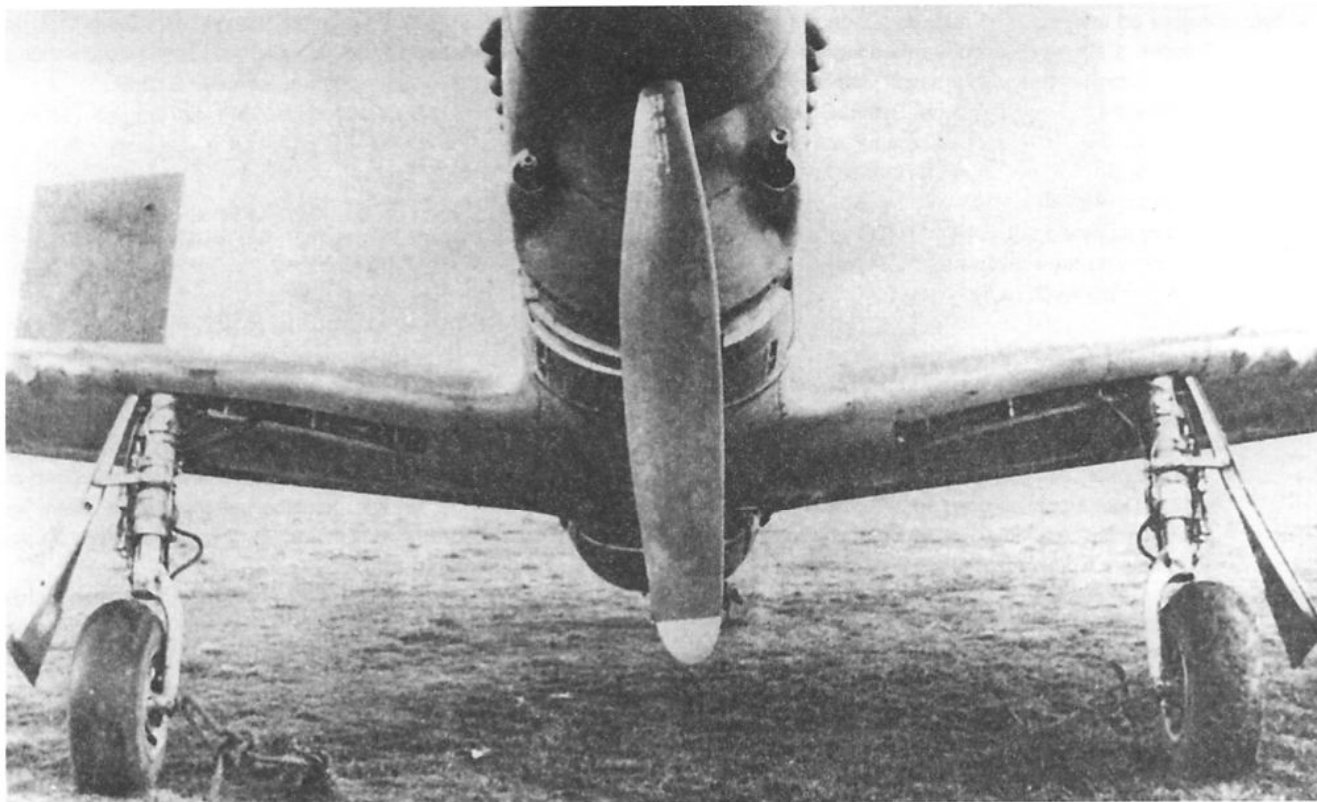
Brytyjczycy używali także rozpoznawczych Mustangów w Afryce Północnej. Były to F-6A wypożyczone z USAAF i przydzielone do dywizjonów: 14. i 225. Również 1437. Eskadra Rozpoznania Strategicznego RAF podczas stacjonowania w Tunezji i na Malcie stosowała 6 "amerykańskich" Mustangów. Były to jednak zmodyfikowane egzemplarze A-36A-1-NA. Maszyny miały zdemonstrowane kadłubowe karabiny maszynowe, a w tyle kadłuba zainstalowano dwie kamery fotograficzne. Zaczepy podskrzydłowe dostosowane były do podwieszenia 415 l. zbiorników paliwa.

Żaden z pilotów Commonwealthu nie uzyskał na Mustangach Mk.I-II pięciu zestrzeleń. Jednak wielu znanych myśliwców zaliczyło na tych samolotach zwycięstwa. Trzy zestrzelenia indywidualne i jedno zespołowe na Mustangu Mk.I (FD442) odniósł słynny jednoręki pilot S/L James MacLachlan (ogółem w czasie wojny zestrzelił 16 samolotów indywidualnie i 1 zespołowo). Dwa zwycięstwa indywidualne i jedno zespołowe na Mustangu Mk. IA (AM107) odniósł przyjaciel MacLachlana - W/C Alan Page, który wojnę zakończył z 10 zwycięstwami indywidualnymi i 5 zespołowymi. Obaj piloci latali na Mustangach latem 1943 roku, jako instruktorzy w Air Fighting Development Unit w Witte-ring. Była to jednostka specjalizująca się w zaawansowanym treningu pilotów myśliwskich, którą sporadycznie wykorzystywano do zadań bojowych, m.in. do osłony Typhoonów atakujących cele naziemne.

Jednym z najsukceszniejszych pilotów 414. "Sarnia Imperials" Squadronu RCAF był Gordon Wonnacott. Podczas służby w Europie Kanadyjczyk zestrzelił 4 samoloty niemieckie indywidualnie i 2 zespołowo. Gdy jego jednostka wyposażona była w Mustangi Mk.I zaliczył jedno zwycięstwo indywidualne i dwa zespołowe. Wonnacott najczęściej latał na samolotach o numerach seryjnych AM248 i AP211.



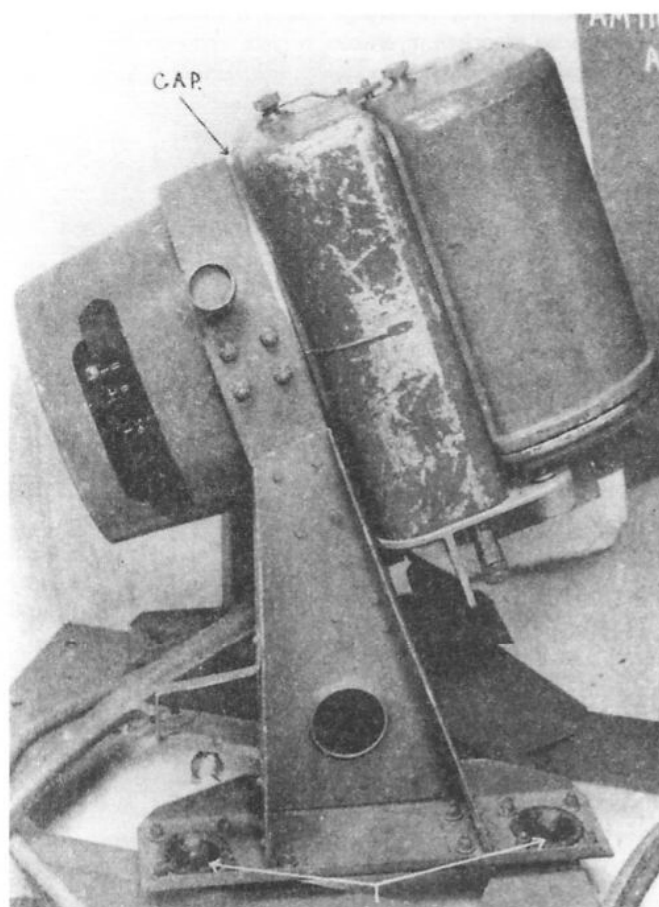
Mustang Mk.I eksperymentalnie uzbrojony w działka 40 mm.



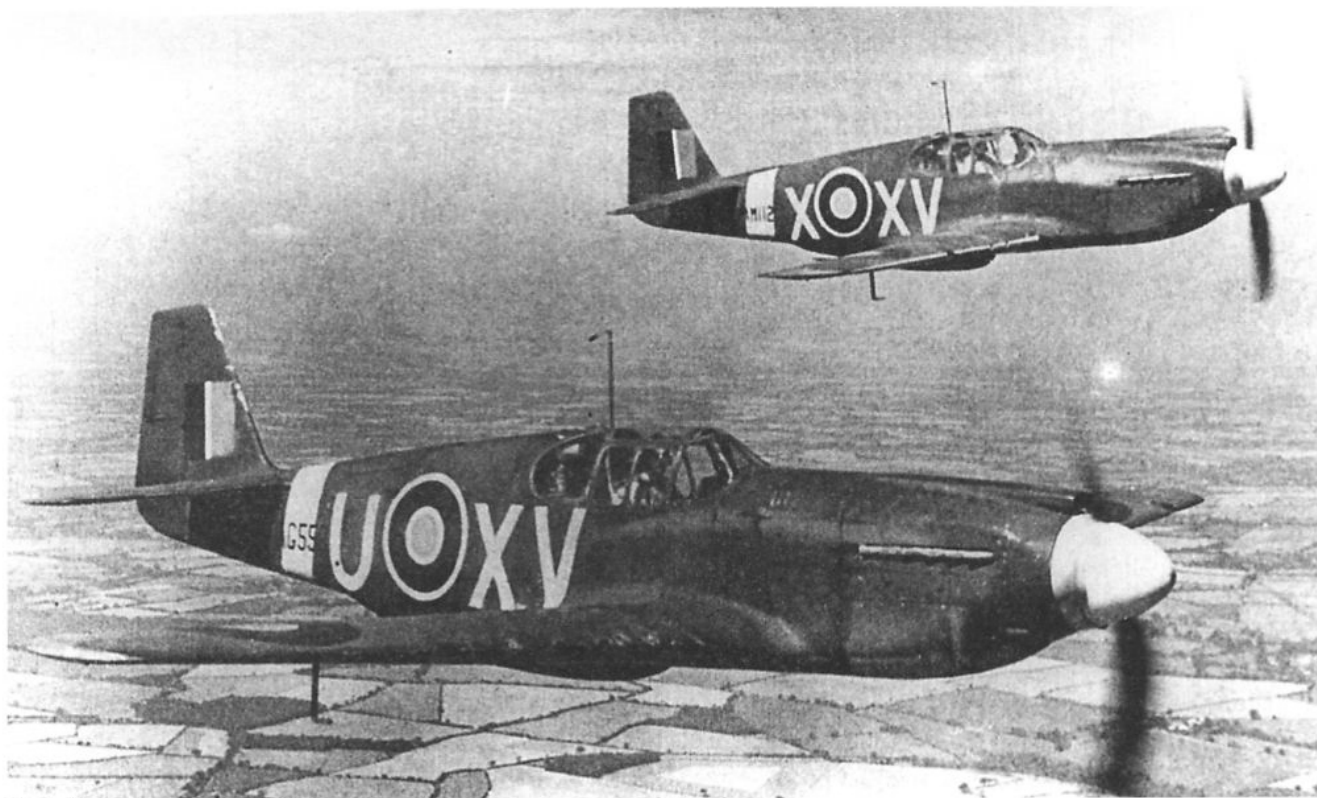
Podwozie Mustanga Mk.I.



Detale przedziału radiowego za fotelem pilota.



Kamera K-24.



Para Mustangów Mk.I z 2. Dywizjonu RAF.

Polacy na Mustangach

Pierwszą polską jednostką wyposażoną w samoloty North American Mustang był 309. Dywizjon, organizacyjnie należący do Army Co-Operation Command. Był to także jedyny polski dywizjon, który latał na P-51 z silnikami Allison. Jako pierwsi na nowych samolotach przeszkolili się piloci Eskadry B, co miało miejsce wiosną 1942 roku w bazie Gatwick. Następnie Polacy przeszli trening bojowy w OTU Old Sarum. Pierwszy lot operacyjny - rozpoznanie nad Francją wykonał 21 maja 1942 r. dowódca Eskadry B. Mustangi Mk.I trafiły na wyposażenie 309. Dywizjonu w następnym miesiącu, a przebranie eskadry zakończono w sierpniu. W tym czasie Eskadra A wciąż latała na Lysanderach.

Ze względu na potrzebę używania dłuższego pasa startowego Eskadra B została przeniesiona na lotnisko Crail, skąd rozpoczęto loty patrolowe nad wschodnim wybrzeżem Anglii. Długotrwałe loty nad morzem były męczące i...nudne. Polscy piloci mając do dyspozycji bardzo dobry sprzęt pragnęli wykorzystać go w walce.

27 września 1942 roku jeden z pilotów - kpt. inż. Janusz Lewkowicz wykonał z własnej inicjatywy przelot ze Szkocji do Norwegii i zaatakował stanowiska niemieckie w rejonie Stavanger, a następnie powrócił na własne lotnisko ze sporym zapasem paliwa. Zanim Polak wzbił się w powietrze obliczył optymalną trasę lotu oraz najbardziej oszczędne zużycie paliwa. Lot Lewkowicza pokazał, jak wielkie możliwości drzemiały w Mustangu. Po otrzymaniu meldunku o akcji Polaka dowódca AC-OC 'Sir Arthur Barrat udzielił kpt. Lewkowiczowi upomnienia i pochwały (oraz postawił mu drinka). Jednocześnie rozkazał opracować instrukcję techniczną na podstawie obliczeń Polaka. Wkrótce potem Mustangi zaczęły pojawiać się nad kontynentem.

W grudniu 1942 r. Eskadra B została przydzielona do 35. Wingu RAF i rozpoczęła loty nad terytorium opanowanym przez Niemców, m.in. fotografowano umocnienia w rejonie Le Havre - Boulogne. Pojedyncze samoloty przeprowadzały też zaskakujące ataki na cele naziemne.

W marcu 1943 roku Mustangi Mk.I otrzymała także Eskadra A i cały dywizjon mógł już działać razem. W maju 309. Dywizjon został przemianowany na myśliwsko-rozpoznawczy i przeniesiony do Fighter Command, co piloci przyjęli z dużym zadowoleniem. Zadaniem Polaków było

stałe dozorowanie z powietrza i rozpoznanie portów holenderskich pomiędzy Terschelling a Hoek van Holland. Było to zadanie istotne, ponieważ do portów tych docierały surowce strategiczne wywożone przez Niemców ze Skandynawii. Oprócz misji fotograficznych przy każdej okazji atakowano cele naziemne, m.in. na Wyspach Fryzyjskich. W lutym 1944 r. pilotów 309. Dywizjonu spotkała niemiła niespodzianka - jednostka została przebrojona na myśliwko-szturmowe Hurricany Mk.IV. Mustangi Mk.I ponownie znalazły się na wyposażeniu polskiego dywizjonu we wrześniu 1944 roku. Tym razem na krótko, ponieważ już w październiku miała miejsce kolejna zmiana sprzętu - Polacy otrzymali Mustangi Mk.III.

Wojenno-Wozdusznyje Siły

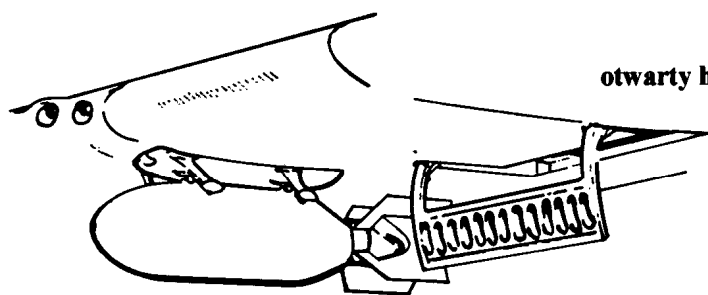
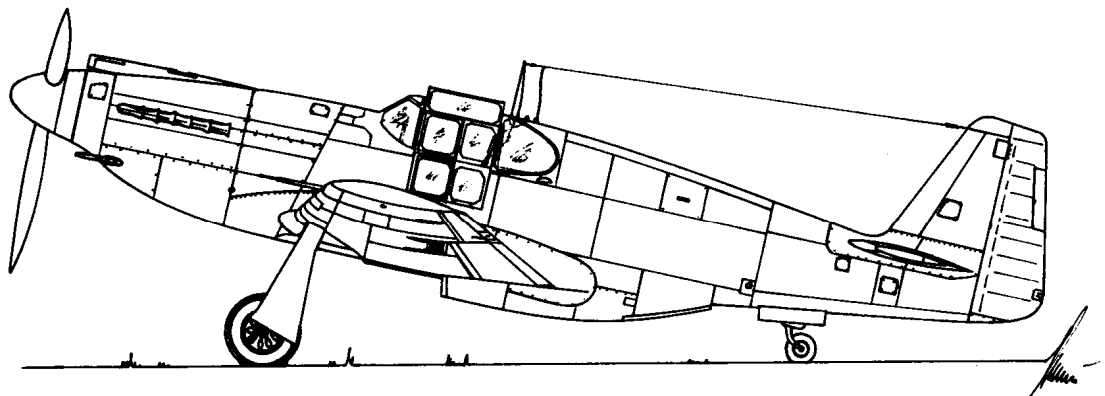
W ramach programu Lend-Lease w pierwszej połowie 1942 roku do ZSRR trafiło 10 egzemplarzy brytyjskich Mustangów Mk.I. Samoloty te nie były używane bojowo ale poddano je dokładnym testom w Nauczno-Ispytatelnym Instytucie w Moskwie. Próbnymi lotami na Mustangach wykonywał m.in. znany pilot-oblatywacz Mark Gałaj. W jego ocenie Mustang był samolotem łatwym i przyjemnym w pilotażu, ale miał liczne wady. Do największych Rosjanin zaliczał słabe uzbrojenie (4 x 7,62 mm i 2 x 12,7 mm) i małą prędkość wznoszenia. Uważał też, że P-51 był mniej zwrotny niż myśliwce radzieckie: Jak-1, Jak-7B, Jak-9, Ła-7 i Jak-3 oraz maszyny niemieckie Bf 109 i Fw 190. Należy jednak pamiętać, że Gałaj latał na najwcześniejszej wersji Mustanga, która była najmniej udana. Porównywanie tego samolotu z Jakiem-3, Ła-7 czy Bf 109G musiało przynieść negatywną ocenę Mustanga, ale nie można go uznać za uzasadnione.

Fuerza Aerea Dominicana

We wrześniu 1948 roku siły powietrzne Dominikany otrzymały z USA (jako pomoc dla Rafaela Trujillo) 5 samolotów Mustang różnych wersji. Wśród nich znajdowały się dwa P-51A (43-6007 i 41-37426). Szczególnie interesujący był ten drugi - maszyna ta była jednym z pierwszych seryjnych Mustangów i służyła do wielu testów m.in. przeprowadzonych przez US Navy.

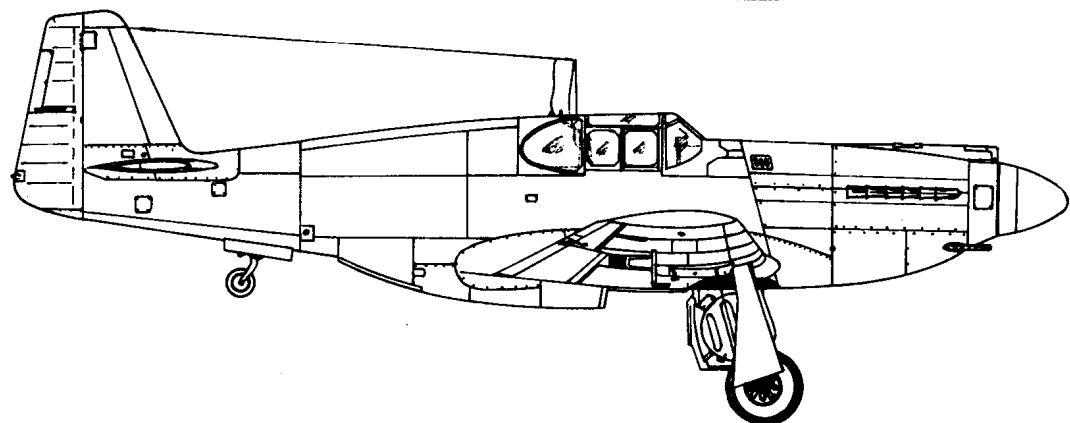
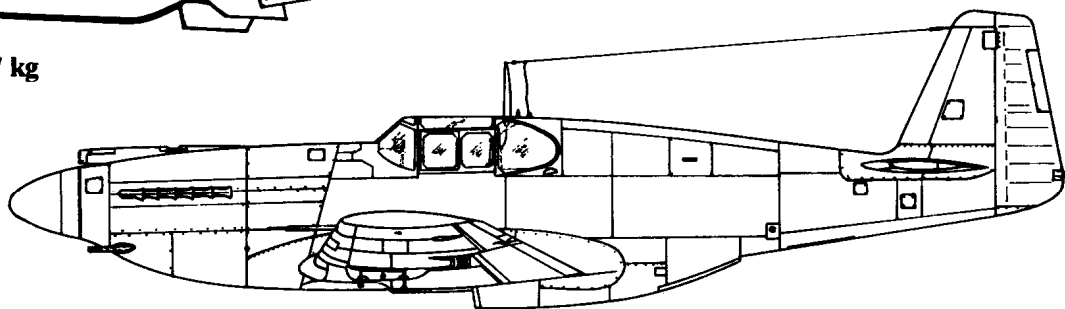
W lotnictwie Dominikany samoloty te otrzymały numery FAD 1705 i FAD 1706. Brak jest bliższych szczegółów na temat przebiegu ich

North American A-36A Apache



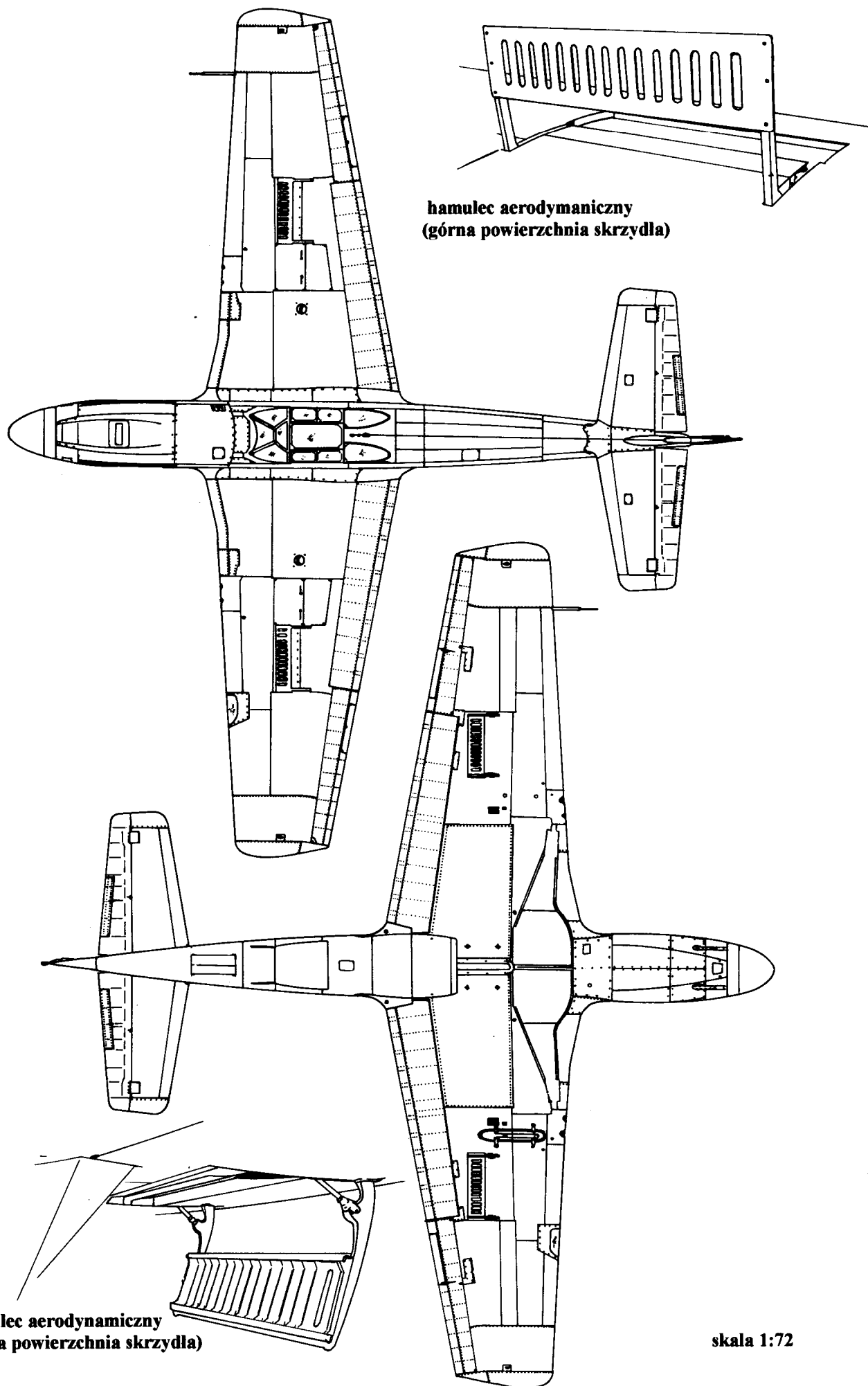
otwarty hamulec aerodynamiczny

bomba 227 kg



skala 1:72

amortyzator swobodny





Drugi egzemplarz P-51A pozostał w kolorze aluminium.

służby, wiadomo jednak, że 28 sierpnia 1950 r. Mustang z numerem 1705 został rozbity w czasie lotu treningowego przez Dario Melendeza Jimeneza, ale po remoncie wrócił do jednostki.

Malowania i oznaczenia

United States Army Air Force

8. i 9. Air Force

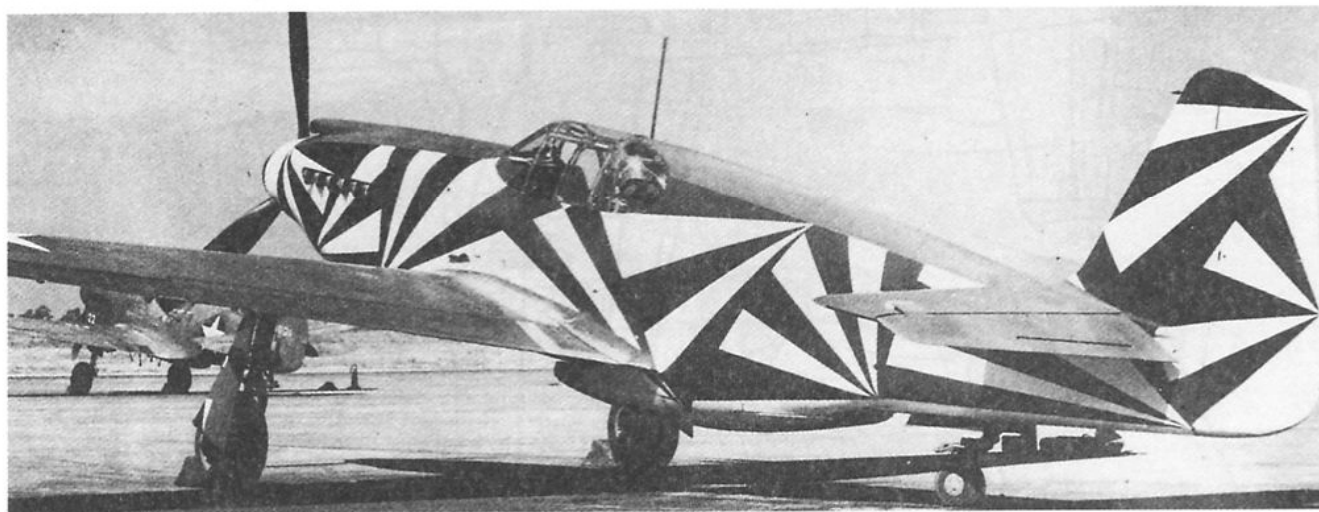
Wczesne wersje Mustangów bardzo rzadko występowały w dywizjonach USAAF w Europie. Były to, przede wszystkim, maszyny używane do zadań rozpoznawczych. Samoloty F-6B znajdowały się na wyposażeniu 107. i 109. TRS. Ich górne powierzchnie pomalowane były farbą w kolorze oliwkowym (Olive Drab, FS 34087), a dolne szarą (Neutral Gray, FS 36173). 107. TRS miał litery kodowe AX, a 109. - VX. Pojedyncze P-51 znajdowały się m.in. w 4. FG, ale były to maszyny dyspozycyjne otrzymane najprawdopodobniej od Brytyjczyków.

12. Air Force

Pierwsze P-51 w 12. AF (154. Observation Squadron) miały standardowy kamuflaż USAAF - Olive Drab/Neutral Gray. Elementem szybkiej identyfikacji były 18. calowe, żółte (Insignia Yellow, FS 33538) pasy namalowane w środkowej części skrzydeł. Ich zewnętrzna krawędź znajdowała się 5 cali bliżej kadłuba niż koniec klap. Dodatkowym elementem identyfikacyjnym była amerykańska flaga umieszczona na usterzeniu pionowym, tak że granatowe pole zawsze było po lewej stronie. W późniejszym okresie, w innych jednostkach, zachowane zostały żółte pasy, ale flag na usterzeniu już nie nanoszono.

Od początku roku 1944 wspólnym elementem identyfikacyjnym myśliwców alianckich w rejonie śródziemnomorskim stały się czerwone (Red, FS 31136) kołpaki śmigieł. Chociaż A-36 były samolotami bombowymi, na nich także zastosowano te oznaczenia.

W 27. BG(L) jako oznaczenia kodowe na kadłubach malowano dwie duże, białe litery. Przed znakiem rozpoznawczym znajdowała się litera (A, B lub C) oznaczająca przynależność do dywizjonu, a za znakiem indywidualna litera (od A do Z) samolotu. Po przemianowaniu jednostki na 27. FBG litery malowano na usterzeniu pionowym. W 86. BG(L)



Eksperyment – P-51 pomalowany w biało-czarne pasy.

malowano jedynie literę (od A do Z) indywidualną samolotu i umieszczona była ona na kadłubie, za znakiem rozpoznawczym. Po przemianowaniu jednostki na 86. FBG system oznaczeń nie uległ zmianie. Jedynie w 527. FBS, na usterzeniu pionowym malowano biały, wąski, ukośny pas.

Samoloty należące do 111. TRS miały na kadłubie, za znakiem rozpoznawczym, dwie litery kodowe.

10. i 14. Air Force

Informacje na temat malowania P-51 działających na terenie Indii, Birmy i Chin wciąż są niepełne. Odtworzenie malowań utrudnia fakt, że jednostki operujące w tym rejonie nie przywiązywały większej wagi do oznaczania samolotów. Powszechna była daleko idąca dowolność, by nie powiedzieć bałagan. Wiadomo jednak, że wczesne wersje Mustangów używane na CBI znajdowały się w niewielu jednostkach i miały standardowe malowanie - Olive Drab/Neutral Gray.

Jako oznaczeń używano numerów taktycznych malowanych zazwyczaj na ogonach. W 76. Fighter Squadronie (23. Fighter Group) samoloty miały numery od 10 do 39. Na P-51A z tej jednostki malowano także szczęki rekina, natomiast kołpaki śmigieł były żółte.

Maszyny z 311. FBG miały białe, jedno i dwucyfrowe numery taktyczne malowane na ogonach. Przykładowo James England walczył na P-51 z numerem 75. Często samoloty nie miały jednak żadnych oznaczeń taktycznych, a jedynie sam numer seryjny.

Maszyny należące do 1. ACG miały wokół kadłuba, za kabiną pilota, pięć białych ukośnych pasków. Ponadto przody kołpaków śmigieł oraz końcówki skrzydeł i usterzenia poziomego miały kolor naturalnego aluminium (Aluminium, FS 17178). Na ogonach malowano także białe numery taktyczne.

Analizując zdjęcia można stwierdzić, że w lotnictwie amerykańskim istniały także P-51/51A w naturalnym kolorze aluminium. Jedną z takich maszyn używana była do testów przez US Navy w Patuxent River Naval Air Test Center. Kolor aluminium miał też prototyp Mustanga oraz niektóre maszyny używane do testów fabrycznych.

Royal Air Force

Mustangi Mk.I używane przez RAF początkowo miały górne i boczne powierzchnie malowane w nieregularne plamy w kolorach: brązowym (Dark Earth, FS 30118) i zielonym (Dark Green, FS 34079). Powierzchnie dolne miały kolor jasnoniebieski (Sky Type S, FS 34424). Wiosną roku 1942 na Mustangach wprowadzono nową kolorystykę, tzw. kamuflaż kontynentalny - Dark Earth zastąpiono szarym (Ocean Gray, FS 36118), a kolor Sky Type S na dolnych powierzchniach jasnoszarym (Sea Gray Medium, FS 36440). Ponieważ w Wielkiej Brytanii występo-

wały kłopoty z odpowiednią ilością farby Ocean Gray zastępowano ją farbami o zbliżonym kolorze. Najczęściej mieszano Sea Gray Medium i Black w stosunku 7:1. W niektórych jednostkach używano jednak innych mieszanek, m.in. białej zmieszanej z czarną lub Sky z czarną. W rezultacie Mustangi miały bardzo różne odcienie szarego, które często nazywano Mixed Gray (FS 36173).

Na Mustanagach Mk.I i Mk.IA stosowano oznaczenia identyfikacyjne charakterystyczne dla myśliwców RAF. Były to: pas w kolorze Sky Type S na tylnej części kadłuba oraz żółte krawędzie natarcia skrzydeł. Wprowadzono także oznaczenia stosowane tylko na Mustangach. Od 1 lipca do 2 grudnia 1942 r. na górnych i dolnych powierzchniach skrzydeł malowano żółte pasy (szerokość 12 cali), co miało ułatwiać identyfikację samolotów.

Mustangi Mk.I i II używane po rozpoczęciu inwazji w Normandii miały charakterystyczne białe-czarne pasy, ale malowano je tylko na dolnych powierzchniach skrzydeł i kadłuba.

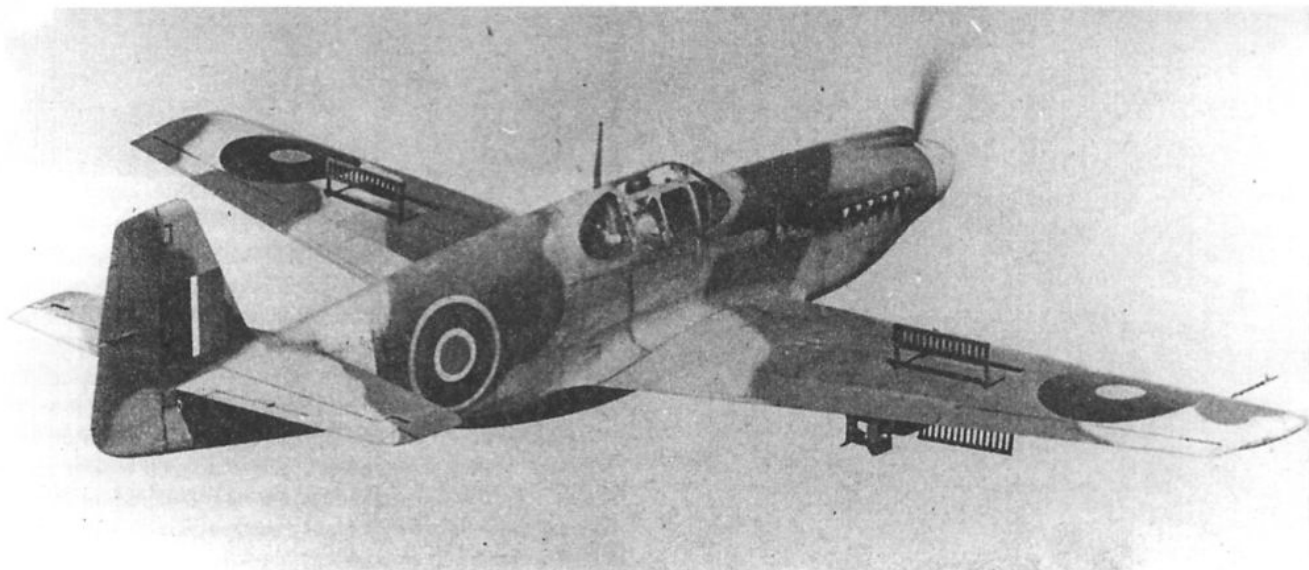
Rozpoznawcze Mustangi, które zostały wypożyczone przez Brytyjczyków i przydzielone do Squadronów No.14 i 225 miały natomiast najprawdopodobniej kamuflaż stosowany przez RAF w rejonie Morza Śródziemnego. Górne powierzchnie pomalowano w nieregularne plamy w dwóch odcieniach brązowego: Dark Earth i Middlestone (FS 30266), a dolne na kolor błękitny (Azure Blue, FS 35231).

Mustangi z 309. Dywizjonu malowane były tak jak samoloty RAF (kamuflaż kontynentalny), a na osłonach silników, pod rurami wydechowymi znajdowały się szachownice z białym napisem Poland. Niektóre maszyny miały też namalowane przed kabiną godło dywizjonu.

W początkowym okresie dywizjon RAF wyposażony w Mustangi miały standardowe, trzyliterowe kody (dwie pierwsze litery stanowiły oznaczenie jednostki, trzecia indywidualne oznaczenie samolotu). Później litery kodowe oznaczające dywizjon zostały zamalowane, zostawiono jedynie indywidualne oznaczenie samolotu. Początkowo litery te były malowane w bardzo różnych pozycjach, dopiero w połowie lata wprowadzono standaryzację - litera kodowa znajdowała się z przodu znaku rozpoznawczego na kadłubie. Kształt i krój liter był jednak różny (od 24 do 30 cali), ale zazwyczaj miały one kolor Sky Type S. Jednostki szkolne stosowały bardzo zróżnicowane oznaczenia samolotów m.in. cyfry, litery i to w różnych kolorach.

Wojenno-Wozduszyne Siły

Mustangi Mk.I używane do testów w NII WWS miały standardowy kamuflaż brytyjski - powierzchnie górne Dark Green i Dark Earth, a dolne Sky Type S. Brytyjskie oznaczenia zostały zamalowane, prawdopodobnie rosyjską farbą, a na samolotach naniesiono znaki rozpoznawcze lotnictwa radzieckiego.



Brytyjski A-36A—widoczny standardowy kamuflaż RAF.

Malowanie niektórych elementów konstrukcji P-51/P-51A/A-36

Kabina pilota	
wnętrze kabiny	zielony (Yellow Green, FS 34151)
fotel pilota	aluminium (FS 17178)
pasy przy fotelu pilota	naturalna skóra lub khaki (pasy parciane)
drążek sterowy	Yellow Green
Silnik	
blok silnika	ciemnoszary (Engine Gray, FS 36081)
wnętrze osłon silnika	aluminium
Śmigło	
łopatki	czarny (Black Gray, FS 37038)
końcówki łopat	żółty (Insignia Yellow, FS 33538)
Podwozie	
golenie	aluminium
felgi kół	aluminium lub czerwone
wewnętrzne strony pokryw podwozia	Yellow Green lub aluminium
wnęki podwozia	Yellow Green lub aluminium
Inne	
bomby	oliwkowy (Olive Drab, FS 34078)
karabiny maszynowe	oksydowana stal (Gun Metal, FS 37200)
podwieszane zbiorniki paliwa	szary (Neutral Gray, FS 36134) lub aluminium

Fuerza Aerea Dominicana

Samoloty P-51A dostarczone do Dominikany miały najprawdopodobniej wszystkie powierzchnie w kolorze naturalnego aluminium (według niektórych źródeł samoloty pomalowano na kolor jasnoszary). Oznaczenia taktyczne FAD 1705 i 1709 miały kolor czarny i namalowano je po obu stronach kadłuba.

Modele, kalkomanie, akcesoria.

Wczesne wersje Mustangów doczekały się wprowadzenia kilku modeli, ale nie jest ich tak wiele, jak miniatur P-51 z silnikami Packard-Merlin.

W skali 1:72 modele P-51A produkują trzy firmy: Meikraft Models, Cruver i Frog (Novo). Dla polskich modelarzy najłatwiej dostępny jest chyba model wytwarzany w Rosji z form brytyjskiej firmy Frog. Zestaw ten jest jednak dość prymitywny i zbudowanie dobrej makiety kosztuje wiele wysiłku. Przydatny przy jego budowie może okazać się natomiast

zestaw osłon kabin nowozelandzkiej firmy Falcon (numer katalogowy FCV 32). Dużo lepszym modelem jest zestaw firmy Meikraft Models. Jest to nowość roku 1995 i trudno powiedzieć, kiedy te modele dotrą do Polski. Ten sam producent oferuje także model A-36. Amerykańska firma Medalion Models wypuściła natomiast na rynek zestaw części żywicznych do P-51A. Firma Superscale ma wśród swoich kalkomanii jeden zestaw z malowaniami do tej wersji (72-364).

W nieporównanie lepszej sytuacji są modelarze budujący modele w bardzo popularnej ostatnio skali 1:48. Amerykańska firma Accurate Miniatures z Charlotte zadebiutowała na rynku modelarskim seria modeli Mustangów z silnikami Allisona: P-51, P-51A, A-36 i Mustang Mk.IA. Modele są wykonane zgodnie z najnowszymi trendami na rynku modelarskim - linie wklęsłe, gładko wypolerowane powierzchnie, dużo detali (szczególnie bogato jest wyposażone wnętrze kabiny). Wnęki podwozia głównego mają odpowiednią głębokość dzięki wyprofilowaniu wewnętrznych powierzchni skrzydeł. Bardzo oryginalna jest też instrukcja, która oprócz rysunków zawiera dokładny opis poszczególnych czynności.

Są to bez wątpienia jedne z najlepszych modeli Mustangów (nie tylko z Allisonami) jakie kiedykolwiek wyprodukowano. Jedyne zastrzeżenie, jakie można mieć do tych zestawów, to drobne błędy w przebiegu linii łączenia blach oraz ubogie (brak napisów eksploatacyjnych) kalkomanie produkcji meksykańskiej. Zresztą, co ciekawe, modele Mustangów są efektem międzynarodowej współpracy - części plastikowe powstały w Korei Południowej, kalkomanie w Meksyku, a sam model jest pomysłem amerykańskim. W polskich warunkach wadą tych modeli jest też ich bardzo wysoka cena (około 70 zł) i mała dostępność. Na szczęście bez większych problemów można je kupić w Czechach.

Dla modelarzy myślących o budowaniu modeli waloryzowanych istotne jest także to, że już kilka firm wyprodukowało akcesoria do modeli firmy Accurate Miniatures. Czeska firma Eduard wyprodukowała



P-51 w skali 1:48 (Accurate Miniatures).

wała zestaw metalowych części foto-trawionych przeznaczonych do A-36/P-51 (48-134). Oprócz wyposażenia kabiny pilota, znajdują się w nim elementy podwozia, zamków bombowych, chłodnicy oraz hamulce aerodynamiczne (do A-36). Podobny zestaw oferuje brytyjski producent - Airwaves (48067). Trzecim producentem jest amerykańska firma Medalion Model, która oferuje zestaw detali do wersji: P-51, P-51A, A-36. Inny producent z USA firma Koster Enterprises od wielu lat sprzedaje zestaw do konwersji, dzięki któremu można zbudować modele A-36 i P-51A, opierając się na monogramowskim P-51B. Kiedyś była to jedyna możliwość zbudowania tych wersji (nie licząc modeli budowanych od podstaw). Zestaw ten składa się z 14 części



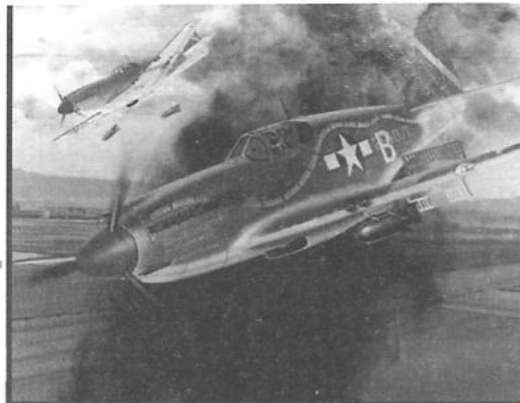
Model P-51A w skali 1:72 (Frog - Novo).



RAF Mustang Mk-1A

Kit #3410 1:48 Scale The RAF version of the P-51. Kit includes British-style rearview mirror, photo recon camera and window. Complete markings and painting instructions for an aircraft from RAF 168 squadron, 1944.

NEW



A-36 Apache

Kit #3401 1:48 Scale

The dive bomber version of the Mustang airframe. This dedicated A-36 kit contains two 500 lb. bombs and dramatic markings from Italy, 1944.



P-51 Allison Engine Mustang

Kit #3400 1:48 Scale The first of the Mustang family. All-new tooling produces a highly-detailed replica of this cannon-armed fighter. The builder has a choice of weighted or unweighted tires.



P-51A Mustang Kit #3402 1:48 Scale

This Mustang had uprated performance and was used as a fighter support and reconnaissance aircraft in the C.B.I. theaters. The kit includes optional drop tanks and markings for the leading 10th AF ace.

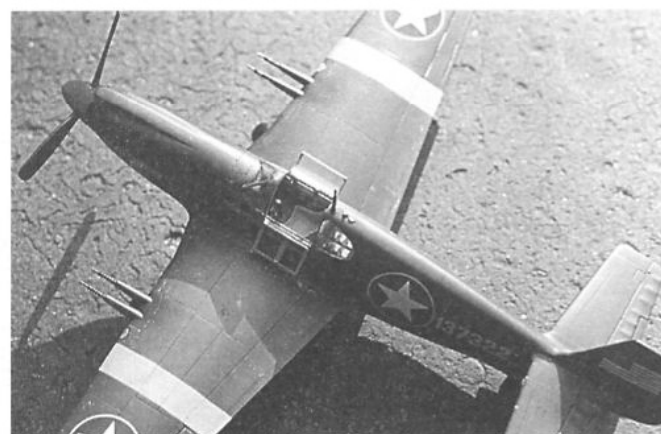
Oferta firmy Accurate Miniatures dla miłośników skali 1:48.

waku, 7 elementów z tzw. białego metalu oraz kalkomanii do 3 wersji malowań.

Należy też dodać, że nowy producent - firma ART z Pragi zapożycza zestaw detali do wczesnych wersji Mustangów w stylu Verlindy - części foto-trawione, żywiczne, kalkomania.

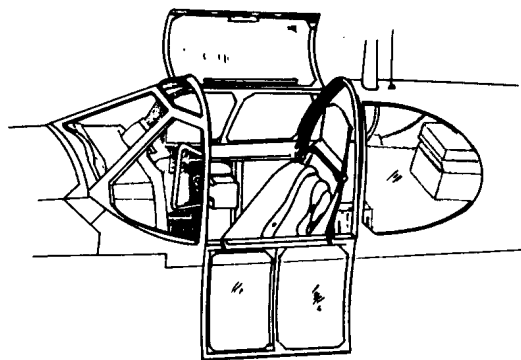
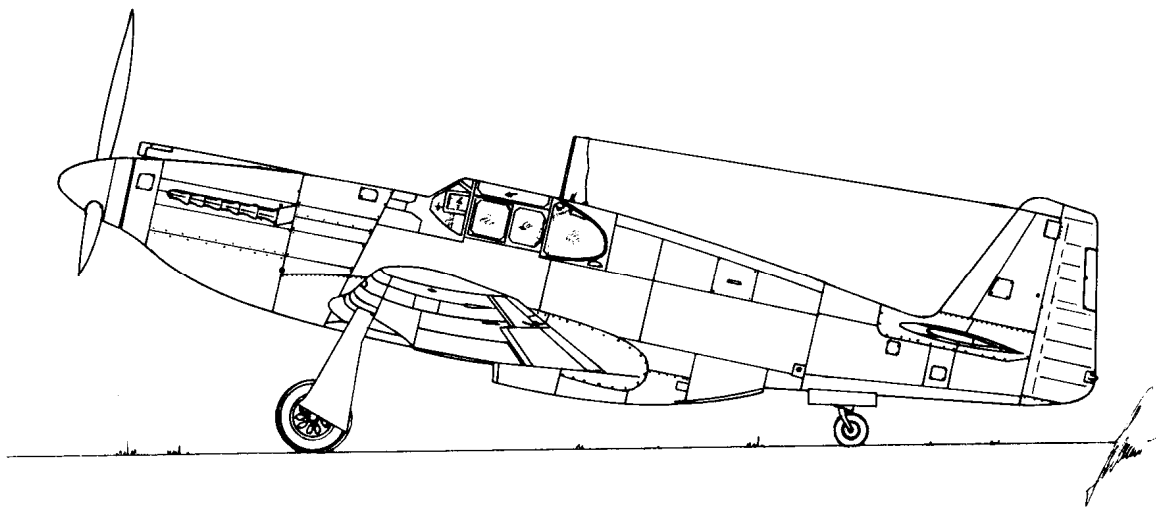
Zestawy kalkomanii do P-51 w skali 1:48 są także oferowane przez wielu producentów. Pierwszym z nich jest mało w Polsce znana firma z Florydy - Aeromaster Decals. Jakościowo kalkomanie te należą do światowej ekstraklasy i można tylko żałować, że nie są u nas dostępne (można je nabyć w Czechach). Pierwszy z nich (numer 48-02) zawiera kalkomanie do F-6B ze 111. TSR stacjonującego jesienią 1943 r. w Algierii. Drugi zestaw (48-106) posiada malowania wersji P-51A i A-36. Kolejnym produktem jest wyrób kanadyjskiej firmy Ministry of Small Aircraft Production. Zawiera on kalkomanie do 4 wersji: XP-51, P-51A, A-36 i Mustang I. Natomiast najbardziej egzotyczna jest inna firma zza Oceanu - Three Guys Replicas Decals - jej zestaw posiada oznaczenia do trzech malowań: F-6A lotnictwa brytyjskiego (WU-B) oraz dwóch amerykańskich Mustangów.

Modelarze zainteresowani skalami 1:32 i 1:24 chcąc mieć w swojej kolekcji miniaturowe wczesne wersje Mustangów skazani są na samodzielne wykonanie konwersji. Oprócz się można przy tym na doskonałą książkę wydaną w latach 70. przez Airfix w serii Classic Aircraft. Jest tam szczegółowo omówiona konwersja zestawu P-51D w skali 1:24 firmy Airfix na Mustanga Mk.I. Publikacja ta może być także pomocna przy budowie wczesnych wersji Mustangów w oparciu o zestaw P-51B/C firmy Revell w skali 1:32. Cenną pomocą mogą też być zestawy amerykańskich instrumentów pokładowych, pasów, klamer i inne "gadgets" produkowane przez firmę Waldron Model Products (w skali 1:32 i 1:24).

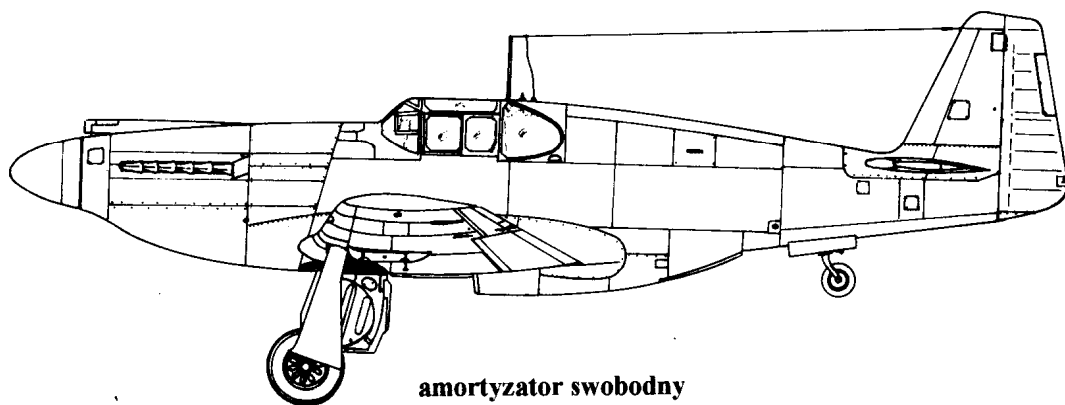


P-51 w skali 1:48 (Accurate Miniatures).

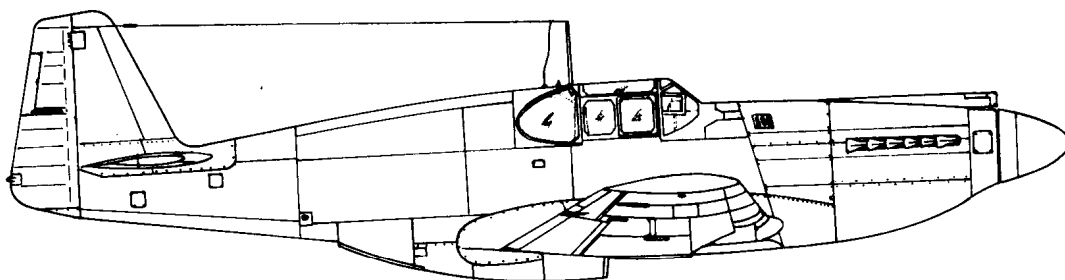
North American P-51A Mustang Mk.II

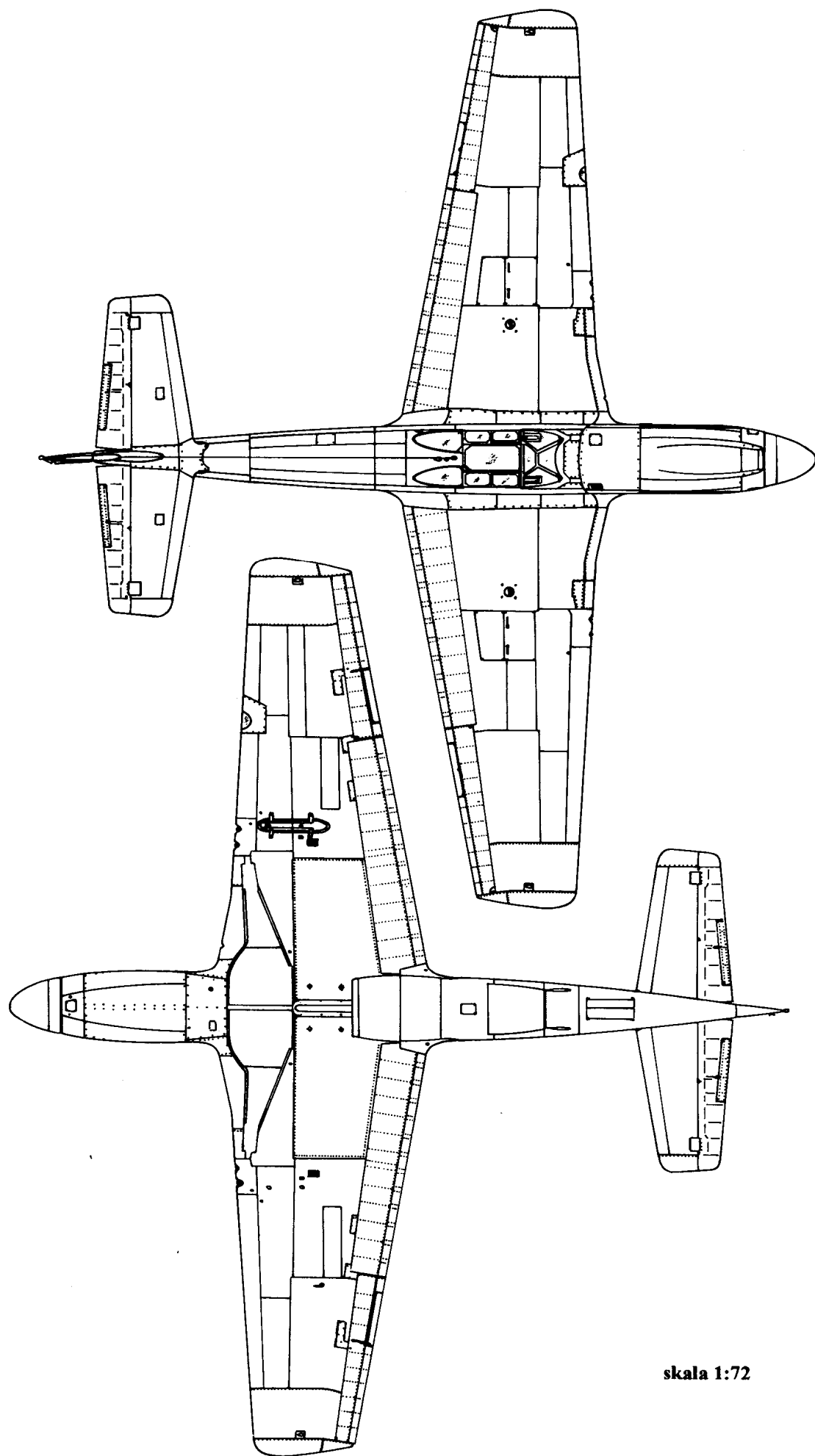


otwarta osłona kabiny



amortyzator swobodny





skala 1:72

Opis plansz kolorowych

I strona okładki (w kolejności od góry)

1. P-51A-5A "Carol's Daddy" z 1. Air Commando Group, 10. Air Force, styczeń 1944 r. Samolot w typowym malowaniu USAAF - górne powierzchnie oliwkowe (Olive Drab), dolne szare (Neutral Gray). Zwracając uwagę białe pasy na kadłubie - charakterystyczne oznaczenie samolotów z 1. ACG. Końcówki skrzydeł i kołpak śmigła w kolorze naturalnego aluminium.

2. NA-73 Mustang Mk.I, AG552 z 613. Squadronu RAF, lipiec 1942 r. Górne powierzchnie miały kolor zielony (Dark Green) i brązowy (Dark Earth), a dolne jasnoniebieski (Sky), co w tym okresie zdarzało się bardzo rzadko, tym bardziej, że samolot miał znaki rozpoznawcze nowego typu. Zwraca uwagę emblemat pandy namalowany na osłonie silnika (według niektórych źródeł malowano go po obu stronach kadłuba).

3. P-51 (F-6A), 41-37365 z 111. TRS, 68. TRG, lotnisko Berteaux w Algierii, jesień 1943 r. Samolot pomalowany był według schematu Olive Drab/Neutral Gray. Zwracając uwagę elementy szybkiej identyfikacji - czerwony kołpak śmigła oraz żółte pasy na skrzydłach. Misje rozpoznawcze zaznaczano symbolami oczu, malowanymi pod kabiną pilota.

IV strona okładki

1. A-36A z 86. Fighter Bomber Group, lato 1944 r. Biały pas na usterzeniu stanowił oznaczenie 527. Fighter-Bomber Squadronu. Małe bombki namalowane na kadłubie były oznaczeniami misji bojowych wykonanych przez tę maszynę (190 lotów bojowych).

2. NA-73 Mustang Mk.I (AG367), 63-X, Wielka Brytania 1942-43 r. Górne powierzchnie w kolorach Dark Green i Dark Gray, a dolne Sea Medium Gray. Samolot ten był używany do zadań treningowych przez pilotów 400. Squadronu RCAF.

3. Mustang Mk.IA (F-6A) należący do 225. Squadronu RAF, wiosna 1943 r. lotnisko Souk el Khemis. Był to jeden z kilku samolotów tego typu używanych przez RAF w rejonie Morza Śródziemnego. Maszyna miała typowy kamuflaż śródziemnomorski - górne powierzchnie w dwóch odcieniach brązowego: Dark Earth i Middlestone, dolne błękitne (Azzure Blue).

4. NA-73 Mustang Mk.I (AG546), dostarczony przez Brytyjczyków do ZSRR i testowany w NII WWS, w Moskwie. Samolot miał schemat malowania stosowany przez RAF do 1941 r. - górne powierzchnie pomalowano w plamy kamuflażowe Dark Green i Dark Earth, a dolne Sky. Brytyjskie oznaczenia zostały zamalowane (prawdopodobnie rosyjskimi farbami) i w to miejsce naniesiono czerwone gwiazdy.

5. P-51 (41-37322), "Mah Sweet Eva Lee" z 154. Observation Squadronu, Maroko, 1943 r. Zwraca uwagę amerykańska flaga namalowana na usterzeniu pionowym - element szybkiej identyfikacji stosowany w czasie lądowania w Afryce Północnej.

Strona 18

1. Mustang Mk.IA (FD472), ze 168. Squadronu, lato 1944 r. Na dolnych powierzchniach skrzydeł i kadłuba samolot miał białe-czarne pasy inwazyjne - element szybkiej identyfikacji stosowany w czasie operacji "Overlord" (lądowanie w Normandii).

2. F-6B (43-6174), "Jeanie", z 107. TRS, 67 TRG, lotnisko LeMolay, Francja, sierpień 1944 r. Zwraca uwagę kabina typu Malcolm zamontowana na tym egzemplarzu. Samolot miał typowe malowanie USAAF - Olive Drab/Neutral Gray. Natomiast kołpak śmigła, pasy na nosie, skrzydłach oraz ogonie miały kolor biały.

3. Domniemany wygląd Mustanga Mk.I (AG470), RU-M z 414. Squadronu RCAF. Był to samolot, na którym 19 sierpnia 1942 r. nad Dieppe Hollis Harry Hills strącił Fw 190. Było to pierwsze zwycięstwo zapisane na konto Mustangów.

4. NA-73 Mustang Mk.I, AG550, 2. Squadronu AC-CO, lipiec 1942 r. Górne powierzchnie miały kolor Dark Green i Gray, a dolne Sea Gray

Medium. Kołpak śmigła, pas na kadłubie oraz litery kodowe w kolorze Sky.

5. A-36A, 42-83901, A-A, "Dorothy Helen" z 524. FBS, 27. FBG używany w czasie walk na Sycylii i Włoszech. Na samolocie tym latał John "Jeep" Crowder. Zwraca uwagę żółta łata nad numerem seryjnym. Podobne nieco tajemnicze "elementy" występują także na P-51 i A-36 z innych dywizjonów stacjonujących w Afryce Północnej i Włoszech.

Early Mustangs - Summary

The North American Aviation NA-73 later known as the Mustang was designed and built to a British specification and order. Following the visit by the British Purchasing Mission, NAA started work at the new machine in April 1940. The first prototype was built in just 122 days, a record achievement, and was tested in flight on 27th September 1940. The Mustang's performance appeared to be far superior to any contemporary American fighter, largely because of using a laminar-profile wing, which was the great innovation and the smooth nose section caused by location of the radiator well aft.

P-51 (Mustang Mk.I)

The Mustang Mk. I was fitted with the Allison V-1710-F3R engine rated at 1000 h.p. at 3600 m and 1150 h.p. for take-off. The armament of Mustang consisted of four 12,7 mm Browning machine guns: two in the lower cowl and two wing-mounted, plus four 7,69 mm Browning paired in each wing.

Owing to poor performances at height the Mustang Mk.I was posted to duties as low-altitude reconnaissance fighter used by the Army Co-Operation Command. An oblique K-24 camera for tactical photography was installed in the port backward-vision window behind the pilot seat, together with a vertical camera in the rear part of fuselage.

The first RAF squadrons armed with the new fighter were: No. 2 Squadron and No. 26 Squadron - both operated with Army Co-Operations Command. The first operational sortie was being flown on 27 July 1942. The first kill was scored during the "Jubilee" operation over Dieppe - an American pilot Hollis Harry Hills flying with the No. 414 Squadron RCAF, shot down the Focke-Wulf Fw 190 (later Hills fought in Pacific as Hellcat pilot and destroyed 4 Japanese machines in the air and 3 on the ground).

The Mustang Mk.I served with following combat squadrons: No.2, 4, 16, 26, 63, 168, 169, 170, 171, 231, 239, 241, 268, 309 (Polish), 400 (RCAF), 414 (RCAF), 430 (RCAF), 561, 613 Sqn.

None of British pilots was an early Mustang ace, but some well-known fighters like S/L James MacLachlan (16 individual and 1 shared victories) and W/C Alan Page (10 individual and 5 shared kills) scored air victories with these machines. Both were flying Mustang Mk.Is with the Air Fighting Development Unit in Wittering.

P-51 (Mustang Mk.IA)

This machine was similar to Mustang Mk.I, but with an armament of four 20 mm cannons mounted in the wings. The F-6A was a photographic-reconnaissance version of that model, equipped with two K-24 cameras.

The RAF ordered 150 cannon-armed Mustang Mk.IAs in September 1941, but only 93 were supplied while the rest went to the USAAF as F-6A. These machines were used during the air combat in North Africa and Italy.

P-51A (Mustang Mk.II)

Initially the new designation was connected with a change in armament to four 12,7 mm machine guns, all in the wings and the racks for bombs (227 kg) or drop fuel tanks (283 l). Late series were additionally fitted with the Allison V-1710-87 engine rated at 1125 h.p. at 4700 m. The contracts for this model were divided between the RAF,

which received 50 machines of this version with the designation Mustang Mk.II and USAAF. The recce version of P-51A was designed F-6B. For improved vision some aircraft of this model were fitted with the Malcolm canopy hood.

The most of P-51As were used in China-Burma-India theater of operations. The most famous units were: 1st Air Command Group commanded by Philip Cochran and 311th Fighter Bomber Group. The only pilot to became the ace was James England. He scored with P-51A, named "Jackie", no less than 8 Japanese machines (England finished the war with 10 air victories).

A-36

This was an attack and dive-bomber version of the P-51A. Development of it began in June 1942 and the first one flew in September of that year. It was powered by Allison V-1710-87, had hydraulically operated dive-brakes and a rack under each wing to carry either a bomb or a drop fuel tank. Armament consisted of six 12,7 mm machine guns - two in the fuselage and four in wings. The first units of the USAAF equipped with A-36 were: 27th and 86th Bombardment Group (Light). Both went into the service with USAAF in the Mediterranean (invasion of Pantelleria and Sicily). Later the groups were renamed as Fighter Bomber and took part in an Italian campaign. The only pilot to win the acedom was Michael Russo of 27th FBG (5 kills).

Another A-36 unit to see combat was 311th FBG, which went to India via Australia in July 1943. About 40 machines were available and they were used for tactical combat operations, strafing, dive-bombing and patrol missions.

Description of the colour drawings

The front cover

1.The P-51A-5-NA, "Carol's Daddy", 1st Air Commando Group, operated with 10th Air Force in Burma, January 1944.

2.NA-73 Mustang Mk.I (AG522) of No.613 Squadron, as recorded in July 1942. The machine still retaining the Dark Green - Dark Earth - Sky camouflage, which were promulgated in mid-May 1942.

3.The P-51(F-6A), 41-37365, from the 111th Tactical Recon Squadron (TRS), 68th TRG, Berteaux airfield in Algeria, Autumn 1943.

The back cover

1.The A-36A from 86th Fighter Bomber Group, Summer 1944. The white strip on the tail was the marking of the 527th Fighter Bomber Squadron.

2.NA-73 Mustang Mk.I (AG367) with Dark Green and Dark Gray upper and Sea Medium Gray under surfaces. The Yellow code letters were adopted by No.400 Squadron RCAF for machines flying with their OTU in 1942-43.

3.The F-6A borrowed from the USAAF and operated by No. 225 Squadron RAF, based at Souk el Khemis (Tunisia), April 1943.

4.One of the few NA-73 Mustang Mk.Is (ex-RAF AG546) delivered to the Soviet Union and tested in Aviation Institute in Moscow.

5.The P-51 (41-37322), "Mah Sweet Eva Lee", from the 154th Observation Squadron, Morocco 1943.

Page 16

NA-83 Mustang Mk.I (AM214), from the No.309 Squadron (Polish), Army Co-Operation Command, England 1942.

Page 17

The P-51A (43-6077) from the 530th Fighter Squadron, 311st Fighter Bomber Group based at Mohanbari, India 1944. "Jackie" was the personal machine of Capt. James J. England (10 kills).

Page 18

1.The Mustang Mk.IA of No. 168 Squadron RAF, 1944.

2."Jeanie", an F-6B (43-6147) from the 107th Tactical Recon Squadron, 67th TRG, based at LeMolay (France) airfield in August 1944.

3.The probable view of the Mustang Mk.I (AG470) flown by Hollis Harry Hills - the American pilot of No. 414 Squadron RCAF, who in 19 August 1942 shot down the Fw 190 over Dieppe.

4.The NA-73 Mustang Mk.I (AG550) of No.2 Squadron, Army Co-Operation Command, July 1942.

5.The A-36A (42-83901), "Dorothy Helen" flown by John "Jeep" Crowder from the 524th FBS, 27th FBG during the campaign over Sicily and in Italy.

ACE Publication - plan wydawniczy 1996 r.

1. **Czerwone Sokoły**
2. **Asy Bitwy o Anglię (II wydanie, zmienione)**
3. **Samoloty asów lotnictwa polskiego.**

Seria "Pod Lupą"

Jako nr 2 w tej serii ukaze się modelarska monografia samolotów P-51B/K Mustang. Zawierać będzie ona m.in. 16 kolorowych zdjęć, kolorowe rysunki, rysunki techniczne oraz recenzje modeli.

Ace Publication

ul. Stysia 18/9

53-526 Wrocław

tel. (0-71) 626415

Prowadzimy sprzedaż wysyłkową.

COPYRIGHT © 1995 ACE PUBLICATION

Rysunek na stronie tytułowej: boczna sylwetka Mustanga Mk.I

Zdjęcia:

archiwum ACE Publication, IWM, NAA, USAF, Przemysław Skulski, Tomasz Szulc

Rysunki:

Jerzy Kolanowski

Plansze kolorowe:

Mariusz Filipiuk

Wyciągi barwne:

Agencja Reklamy "CZART", ul. Podwale 36A, 50-040 Wrocław
tel. 72 44 95, tel./fax 44 47 18

Skład:

"Info-Les", ul. Bezpieczna 18/6, 51-114 Wrocław

Druk:

Anex, ul. Jerzmanowska 99, 54-530 Wrocław

ISBN 83-86153-25-3

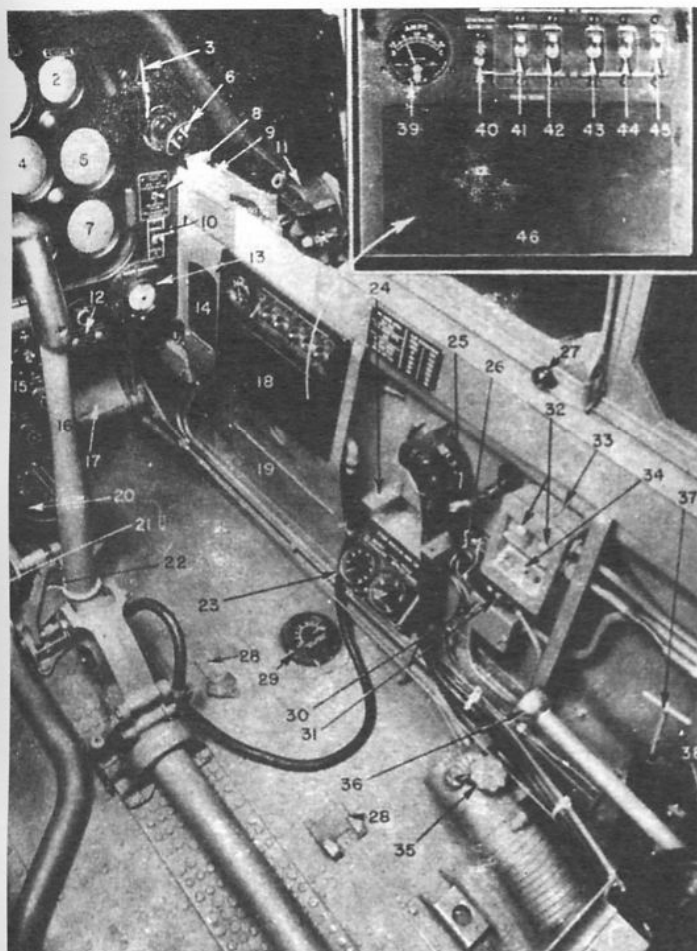
Numery seryjne samolotów P-51

Oznaczenie fabryczne	Oznaczenie USAAF	Numery seryjne	Oznaczenie RAF	Numery seryjne
NA-73	XP-51	41-083/39	Mustang Mk. I	AG345/664
NA-83	—	—	Mustang Mk. I	AL958/999 MA100/257 AP164/263
NA-91	P-51	41-37320/37351 41-37353/37420 41-37422/37469	Mustang Mk. IA	FD438/449 FD465 FD470/509 FD528/567
NA-97	A-36	42-83663/84162	Mustang Mk. IDB	EW998
NA-99	P-51A	43-6003/6312	Mustang Mk. II	FR890/939

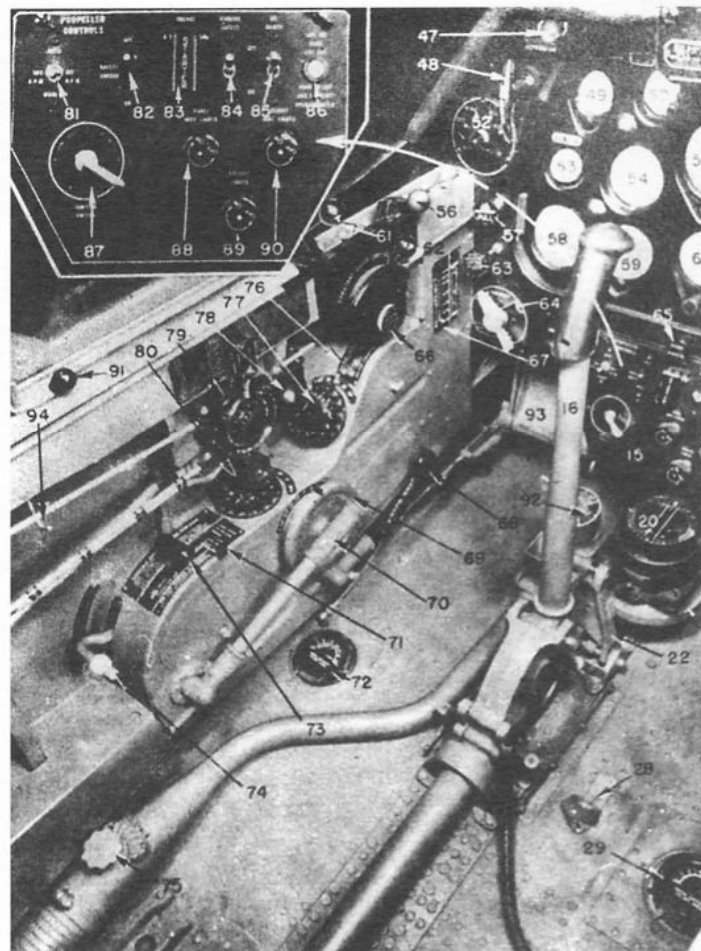
Dane techniczne i osiągi

	Mustang Mk I	P-51	P-51A	A-36A
silnik o mocy [KM]	V-1710-20 1150	V-1710-39 1150	V-1710-81 1200	V-1710-87 1325
rozpiętość [m]	11,29	11,29	11,29	11,29
długość [m]	9,82	9,82	9,82	9,82
wysokość [m]	3,71	3,71	3,71	3,71
masa własna [kg]	2860	2717	3110	2767
masa startowa maksymalna [kg]	3900	3916	4810	4854
prędkość maksymalna [km/h] na wysokości [m]	630 2440	611 4175	630 6100	589 4267
początkowa prędkość wznoszenia [m/min]	701	701	701	—
zasięg [km]	1160	1200	1200	850
zasięg maksymalny [km]	1690	2000	2000	1600
pułap [m]	9760	9760	9760	6750
uzbrojenie strzeleckie bombowe	4x12,7 mm 4x7,69 mm	4x20 mm —	4x12,7 mm 454 kg	6x12,7 mm 454 kg

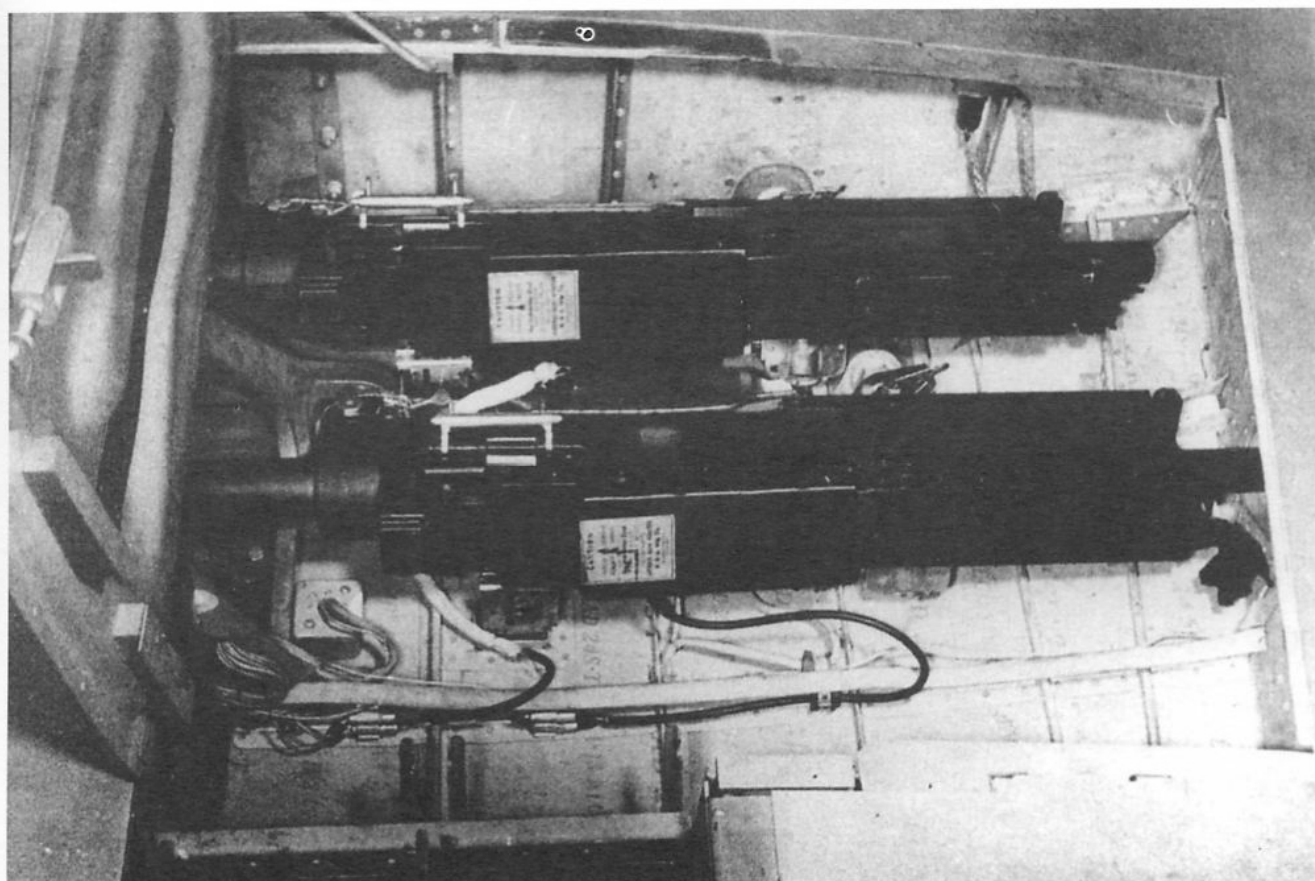
P-51A Mustang w detalach



Wnętrze kabiny – prawa burta.



Wnętrze kabiny – lewa burta.



Przedział uzbrojenia z dwoma karabinami maszynowymi Browning 12,7 mm.

