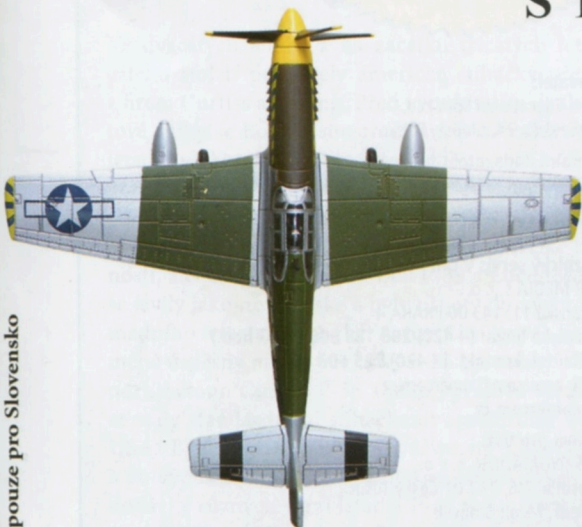


KOLEKCE KOVOVÝCH MODELŮ

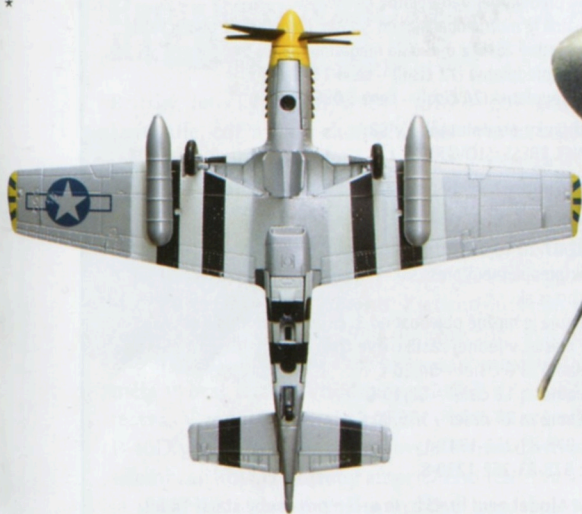
VOJENSKÁ LETADLA



S TÍMTO ČÍSLEM MODEL
P-51B Mustang



23



ISBN 978-83-252-1341-1



23

9 788325 212308

*Cena platná pouze pro Slovensko

Cena: 129,90 Kč / 6 €*

KOLEKCE KOVOVÝCH MODELŮ
**VOJENSKÁ
LETADLA**

V KAŽDÉM ČÍSLE MODEL LETADLA S PEČLIVĚ PROVEDENÝMI DETAILS KONSTRUKCE A V ORIGINÁLNÍ KAMUFLÁŽI. MODEL Y TĚTO KOLEKCE REPREZENTUJÍ VŠECHNA VÝVOJOVÁ OBDOBÍ VE VOJENSKÉM LETECTVÍ – OD 1. SVĚTOVÉ VÁLKY AŽ DO SOUČASNOSTI.

KAŽDÝCH 14 DNÍ NOVÉ MODEL Y

V KOLEKCI NAJDETE MEZI JINÝMI:

DOUGLAS A-4M SKYHAWK	GLOSTER GLADIATOR MK. I
DE HAVILLAND VAMPIRE FB.9	BAE SEA HARRIER FRS.MK. I
FAIREY SWORDFISH MK. I	F4U-1D
FAIRCHILD A-10A	MCDONNELL DOUGLAS F-4C PHANTOM II



**V příštím čísle
DOUGLAS A-4M
SKYHAWK**

Vydavatel:
Oxford Educational Sp. z o.o.
Grunwaldzka 2A, Słupsk, Polsko

Generální dodavatel titulu pro český a slovenský trh:
AMERCOM SA, O/POZNAŇ
Grochowe Łąki 6, 61 752 Poznaň, Polsko
Tel.: +48 618 515 147

Zákaznický servis v ČR:
AMER MEDIA s. r. o.
Modřanská 11, 143 00 PRAHA 4
Zákaznická linka: (+420) 296 188 900 (9–17 hod.)
Mobilní tel. kontakt: (+420) 725 600 872
E-mail: amercom@amercom.cz
www.amercom.cz

Příprava pro tisk:
PRESS-PYGMALION, s. r. o.
Mánesova 536, 737 01 Český Těšín
Redaktor: Milan Bronclík
Odborná spolupráce: Stanislav Komárek, Miloš Kmeť, Jiří Rataj

Předplatné v ČR:
A.L.L. production, s. r. o.
P. O. BOX 732, 111 21 PRAHA 7
Tel.: 840 306 090
E-mail: predplatne@predplatne.cz
Předplatné je možné objednat od 3. čísla. Předplatitelé obdrží každý měsíc v jedné zásilce dvě čísla magazínu.
Pololetní předplatné (12 čísel) – cena 1 548 Kč.
Roční předplatné (24 čísel) – cena 3 096 Kč

Objednávky předplatného v SR:
MAGNET PRESS, SLOVAKIA s. r. o.
P. O. BOX 169
830 00 Bratislava
Tel.: 02/67 20 19 31-33
Fax: 02/67 20 19 30
E-mail: predplatne@press.sk
www.press.sk
Předplatné je možné objednat od 3. čísla. Předplatitelé obdrží každý měsíc v jedné zásilce dva čísla magazínu.
Předplatné za 6 čísel – 34,20 €
Předplatné za 12 čísel – 68,40 €
Předplatné za 24 čísel – 136,80 €
ISBN: 978-83-252-1341-1
Série: 978-83-252-1230-8

Pozor! Model není hračka. Je určen pro osoby starší 14 let. Naše model y se mohou v detailech lišit od originálních letadel. Vydavatel si vyhrazuje právo na změnu počtu čísel a pořadí příložených modelů.
Model vyroben v ČR.

Poříd'te si celou úžasnou sbírku kovových modelů!

V KAŽDÉM ČÍSLE KOVOVÝ MODEL LETADLA S PEČLIVĚ PROVEDENÝMI DETAILS KONSTRUKCE.

**POZOR: MODEL Y JSOU VYROBENY VE DVOU MĚŘÍTCÍCH:
1 : 72 (HISTORICKÁ LETADLA) A 1 : 100 (MODERNÍ LETADLA).**

V BROŽUŘE UVÁDĚNÁ TECHNICKÁ DATA SE MOHOU LIŠIT PODLE PODMÍNEK, ZA NICHŽ BYLA ZAZNAMENÁNA, NEBO PODLE PRAMENŮ, Z NICHŽ BYLA PŘEVZATA.

P-51 MUSTANG

NORTH AMERICAN P-51D MUSTANG JE OBECNĚ POVAŽOVÁN ZA NEJLEPŠÍ SÉRIOVĚ VYRÁBĚNOU JEDNOMOTOROVOU PÍSTOVOU STÍHAČKU DRUHÉ SVĚTOVÉ VÁLKY. RYCHLÉ A OBRATNÉ LETADLO S DLOUHÝM DOLETEM A ÚČINNOU VÝZBROJÍ VÝZNAMNĚ PŘÍSPĚLO K DEFINITIVNÍ PORÁŽCE LUFTWAFFE A TAKÉ NA DÁLNĚM VÝCHODĚ MĚLO ZNAČNÝ PODÍL NA ZNEŠKODNĚNÍ JAPONSKÝCH LETECKÝCH SIL. PARADOXNĚ BYL TENTO ÚSPĚŠNÝ STROJ PŮVODNĚ JEN VÝVOJOVOU VERZÍ KONSTRUKCE PROJEKTOVANÉ NA CIZÍ OBJEDNÁVKU.



Ve dvacátých letech a na začátku třicátých let dvacátého století pocházely americké stíhačky převážně z firem Curtiss a Boeing. Před vypuknutím druhé světové války se Boeing soustředil na konstrukci větších letadel a Curtiss měl po jistou dobu ve stíhací kategorii monopol. Do výroby stíhaček se zapojily rovněž podniky Bell, Lockheed a v menší míře také Seversky. V této specializaci měly uvedené firmy nevelké zkušenosti, ale jejich konstrukce Bell P-39 a Lockheed P-38 se jevily jako novátorské a byly přijaty do výzbroje armádního letectva USA (US Army Air Corps), zatímco méně úspěšný model Seversky P-35 byl nabízen na export. Letoun Curtiss P-36 a jeho vývojová verze P-40 se staly standardními stíhačkami armádního letectva USA. Byly také vyráběny nejdříve na francouzskou a po vypuknutí války i na britskou objednávku. Právě dodávky různých verzí letadla P-40 napomohly tomu, že si Britové chtěli u firmy Curtiss objednat nový stroj zkonstruovaný podle požadavků RAF. Historie se však vyvíjela docela jinak.

PROJEKT NOVÉHO LETADLA PRO RAF

Britský letecký průmysl byl přímo ohrožen útoky Luftwaffe, což mohlo zkomplikovat výrobu a dodávky techniky. Britové potřebovali zajistit dostatek strojů pro RAF, a proto se rozhodli dovést ze Spojených států velké množství stíhacích letadel nové verze P-40D (ve Velké Británii posléze pojmenovaných Kittyhawk) a bezprostředně navazující verze P-40E vyzbrojené šesti kulomety ráže 12,7 mm. Za tímto účelem přicestovala počátkem roku 1940 do Ameriky zvláštní nákupní komise (British Purchasing Commission), která měla vybrat letadla vhodná ke službě u britského letectva. V jejím čele stál sir Henry Self. Nová stíhačka P-40D vzbudila velký zájem, avšak firma Curtiss s obtížemi zajišťovala potřeby amerického letectva a nebyla schopna dodávat větší množství letadel modernizované verze P-40E dalším zákazníkům. Pro zajištění dodávek do Velké Británie měla být zahájena licenční výroba verze P-40E v podniku NAA (North American

Aviation) v kalifornském Inglewoodu, přestože tato firma neměla zkušenosti s výrobou stíhacích letadel. V praxi se její zkušenosti omezovaly na výrobu sedmi letadel NA-50 a šesti NA-68 (P-64), což byly adaptované konstrukce cvičného letadla NA-16. Navzdory tomu ředitel NAA James „Dutch“ Kindelberger v lednu 1940 souhlasil s výrobou pro Brity pod podmínkou, že jim nabídne vlastní projekt se stejným motorem (Allison V-1710), ale s lepšími parametry. V průběhu jednání vedeného v dubnu si britská strana kladla enormní podmínky – prototyp měl být prezentován do 120 dnů od podpisu smlouvy a cena sériového stroje neměla překročit 40 000 dolarů. Firma NAA obratem nabídla výrobu 320 letadel pod označením NA-73.

Vývoj nového modelu dostala na starost skupina konstruktérů, jejichž členy byli mj. Němec Edgar Schmued, Larry Waite, John Atwood nebo Raymond Rice. Úvodní projekt, na němž tento tým pracoval tři týdny v jednom newyorském hotelu, byl britské komisi předložen 24. dubna. Svolení k prodeji nového letadla daly americké úřady na konci května; zdejší letectvo neprojevovalo o novou konstrukci zájem. Novinkou vyvíjeného typu měla být křídla s laminár-

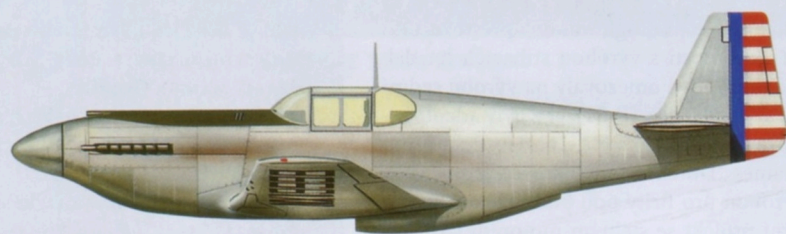
Stíhačka P-51B-1-NA (č. 43-12173) s VLASTNÍM JMÉNEM „PEG O' MY HEART“ MAJORA GEORGE R. BICKELA (3,5 sestřelu), VELITELE 355. STÍHACÍ PERUTĚ 354. STÍHACÍ SKUPINY 9. LETECKÉ ARMÁDY, ZÁKLADNA BOXTED V ANGLICKÉM HRABSTVÍ ESSEX, PROSINEC 1943. LETADLO BYLO SOUČÁSTÍ TRANSPORTU MUSTANGŮ S MOTORY MERLIN, KTERÝ DORAZIL DO VELKÉ BRITÁNIE V ŘÍJNU 1943.

XP-51B – DRUHÝ ZE DVOU PROTOTYPŮ VERZE B, KTERÉ VZNIKLY KONVERZÍ LETOUNŮ MUSTANG Mk. IA URČENÝCH PRO RAF. NA SNÍMKU JE VIDĚT PŮVODNÍ VÝZBROJ ČTYŘ KANONŮ RÁŽE 20 MM PONECHANOU PO DOBU TESTŮ.



P-51 MUSTANG

JEDNA Z NEJPROSLULEJŠÍCH STÍHAČEK DRUHÉ SVĚTOVÉ VÁLKY S ÚSPĚCHEM POUŽÍVANÁ K DOPROVODU A OCHRANĚ VLASTNÍCH BOMBARDÉRŮ BĚHEM DÁLKOVÝCH NÁLETŮ NA NĚMECKÉ ÚZEMÍ. O KVALITÁCH TĚTO KONSTRUKCE SVĚDČÍ I SKUTEČNOST, ŽE POSLEDNÍ BOJOVÉ VERZE TOHOTO LETADLA BYLY Z LETECTVA SPOJENÝCH STÁTŮ STAŽENY AŽ V ROCE 1953.



NA-73X – PROTOTYP S CIVILNÍM REGISTRAČNÍM ČÍSLEM NX19988. První letadlo na světě s laminárním profilem křídla. Stroj s motorem Allison V-1710 F3F poprvé vzletl 26. října 1940, při pátém letu havaroval, avšak podařilo se jej opravit a od ledna 1941 pokračoval v letových zkouškách.



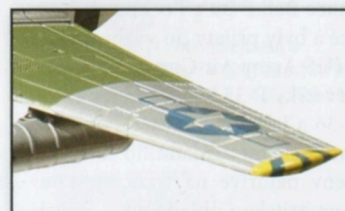
P-51B (č. 42-106447) s VLASTNÍM JMÉNEM „SHOO BABY“ poručíka Johna C. Howella (2,5 sestřelu) z 364. stíhací perutě 357. stíhací skupiny 8. letecké armády dislokované v roce 1944 na základně Leiston v anglickém hrabství Suffolk.



NÁDRŽE PODVĚŠENÉ POD KŘÍDLY PRODLUŽOVALY DOLET STROJE. STANDARDNÍ NÁDRŽE MĚLY OBJEM 284 L, ALE VĚTŠINA LETADEL P-51 SLOUŽÍCÍCH V EVROPĚ NOSILA DVĚ PŘÍDAVNÉ NÁDRŽE O OBJEMU 409 L VYROBENÉ Z TVRZENÉ PAPIROVÉ HMOTY.

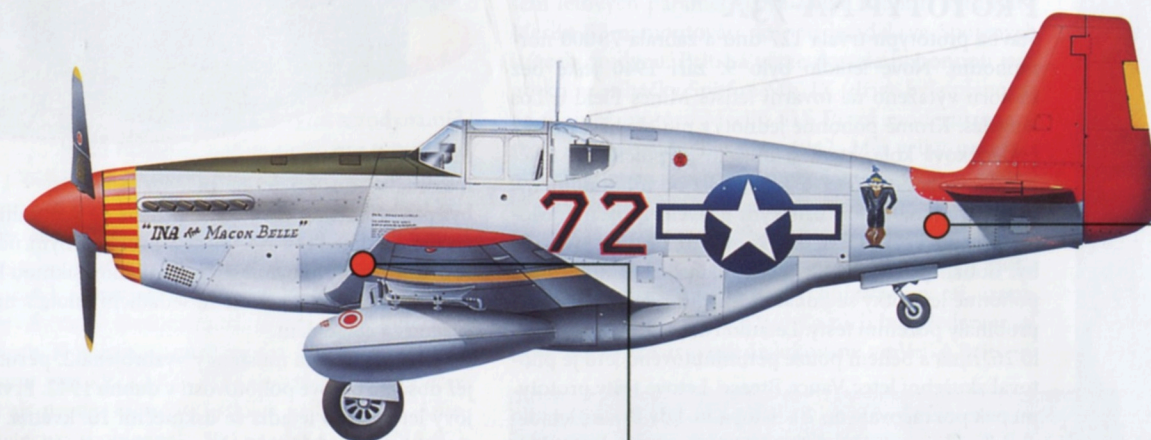


CHARAKTERISTICKÝM PRVKEM LETADLA P-51 BYLA KŘÍDLA LAMINÁRNÍHO PROFILU.



MODEL P-51B MUSTANG
MĚŘÍTKO 1 : 72

P-51B (č. 42-106839) s vlastním jménem „Bald Eagle III“ poručíka Roberta T. Eckfeldta (3 sestřely) z 374. stíhací perutě 361. stíhací skupiny 8. letecké armády dislokované na základně Bottisham v anglickém hrabství Cambridgeshire. Během hloubkového náletu na německou základnu v Oschersleben 29. června 1944 zničil poručík Eckfeldt na zemi čtyři stíhačky Fw 190 a dvě další poškodil, což se mu dle nařízení u 8. letecké armády rovněž započítávalo mezi vítězství. Po válce však bylo toto nařízení zrušeno a počítala se pouze vzdušná vítězství.



VÝZBROJ STÍHAČEK P-51 VERZÍ B I C TVOŘILY ČTYŘI KŘÍDELNÍ KULOMETY BROWNING M-53-2 RÁŽE 12,7 MM. VZHLEDEM K NEDOSTATKU MÍSTA V KŘÍDLECH SE LIŠILA ZÁSoba MUNICE DO JEDNOTLIVÝCH ZBRANÍ – VNITŘNÍ KULOMETY MĚLY PO 350 KUSECH NÁBOJŮ A VNĚJŠÍ KULOMETY MĚLY PO 280 KUSECH NÁBOJŮ.



P-51C-10-NT s VLASTNÍM JMÉNEM „INA THE MACON BELL“ z 302. STÍHACÍ PERUTĚ 332. STÍHACÍ SKUPINY 15. LETECKÉ ARMÁDY, základna Ramitelli v Itálii, léto 1944. Jeho pilot poručík Lee „Buddy“ Archer byl neúspěšnějším americkým stíhacím letcem černé pleti v době druhé světové války. Oficiálně mu byly započítány pouze čtyři sestřely, ale obecně se soudí, že sestřelil přinejmenším pět nepřátelských strojů a vítězství mu nebyla přiznána z rasových důvodů, aby černoch nedosáhl titulu stíhacího esa.

Po získání vzdušné nadvlády byly letouny ponechávány v původní barvě kovu. Stroje 332. stíhací skupiny, u níž sloužili výhradně černoští letci, měly červené koncovky křidel, ocasní plochy a kužel vrtule; žlutočervené pásy na přední motoru jsou znakem 302. stíhací perutě. Na zadní části trupu byl namalován osobní symbol poručíka Archera – postavička jazzmana.

TECHNICKÉ ÚDAJE LETOUNU NORTH AMERICAN P-51B MUSTANG

Typ: jednomístná jednoplošná dálková stíhačka nebo stíhací bombardér celokovové konstrukce se zatahovacím podvozkem.

Motor: řadový vidlicový kapalinou chlazený dvanáctiválec Packard-Merlin V-1650-3 o startovním výkonu 1 029 kW (1 380 HP) a maximálním výkonu (War Emergency) 1 189,3 kW (1 595 HP) při vstřiku vody do kompresoru.

Výkony: maximální rychlost ve výšce 9 144 m – 708 km/h, cestovní rychlost 552 km/h; stoupavost do výšky 3 068 m – 3 min 6 s; dostup 12 810 m; dolet 3 130 km při rychlosti 393 km/h s přídatnými nádržemi.

Hmotnost: prázdného letadla 3 103 kg; vzletová – normální 4 082 kg, maximální 5 080 kg.

Rozměry: rozpětí 11,28 m; délka 9,83 m; výška 4,17 m; nosná plocha 21,65 m².

Výzbroj: čtyři kulomety Browning M-53-2 ráže 12,7 mm (1 260 nábojů); dvě bomby o jednotkové hmotnosti 454 kg.



BRITSKÝ MUSTANG Mk. II
POHÁNĚNÝ MOTOREM ALLISON NESE
DVĚ BOMBY O HMOTNOSTI 227 KG.

ním profilem, který byl poprvé záměrně použit v letecké konstrukci (některé prameny uvádějí, že laminární profil byl poprvé zcela náhodně použit na části křídél předválečného polského středního bombardéru PZL 37 Łoś, je to však sporné, poněvadž dosažení laminárního proudění vyžaduje

extrémně hladký povrch nosných ploch a absolutní přesnost). Některá technická řešení vycházela z konstrukcí firem Heinkel, Messerschmitt či Curtiss. Charakteristickým prvkem letadla byl chladič umístěný pod střední částí trupu.

PROTOTYP NA-73X

Stavba prototypu trvala 127 dnů a zabrala 78 000 normohodin. Nové letadlo bylo 9. září 1940 ještě bez motoru vytaženo na tovární letiště Mines Field u Los Angeles. Kromě pohonné jednotky mu chyběla rovněž podvozková kola, která si muselo „vypůjčit“ od cvičného letadla NA-26 (T-6 Texan). Již od tohoto dne byl nový stroj znám pod britským názvem Mustang. Motor Allison V-1710 F3F o výkonu 820,2 kW (1 100 HP) byl dodán po 20 dnech. První zkouška namontované pohonné jednotky se konala 11. října a další dva týdny probíhaly pozemní testy. Letadlo NA-73X poprvé vzletlo 26. října a během pouze pětiminutového letu je pilotoval zkušební letec Vance Breese. Letové testy prototypu pak pokračovaly do 20. listopadu, kdy Breese letadlo rozbil při nouzovém přistání. Oprava trvala do 11. ledna 1941 a testování bylo ukončeno 15. července 1941.

MUSTANG Mk. I A MUSTANG Mk. IA / P-51

První sériové letadlo (britské evidenční číslo AG345) bylo dokončeno 16. dubna 1941 a k prvnímu letu odstartovalo o sedm dnů později. Tento stroj byl v podsta-

tě stejný jako prototyp, byla do něho jen namontována výzbroj a jednoduchý klenutý větrný štítek byl změněn na třídílný plochý. Od čtvrtého sériového exempláře byly zavedeny jisté změny – byla zvětšena přední část krytu chladiče, nasávací kanál vzduchu do karburátoru byl prodloužen až k vrtuli a bylo upraveno řízení pomocí křídélek.

V září 1941 byl druhý sériový stroj NA-73 č. AG346 označený jako Mustang Mk. I vyslán lodí do Velké Británie. Dne 24. října byl dopraven na leteckou základnu Burtonwood, kde dostal britskou radiostanici a kompletní výzbroj tvořenou čtyřmi kulomety ráže 7,62 mm a dvěma kulomety ráže 12,7 mm v křídlech a dalšími dvěma kulomety ráže 12,7 mm pod motorem. Během zkoušek dosáhlo letadlo maximální rychlosti 614,6 km/h ve výšce 4267 m (č. AG345 bez výzbroje dosáhlo maximální rychlosti



627,5 km/h). Pouze maximální dostup 9144 m byl pro stíhačku příliš malý. Britové se rozhodli používat nové letadlo k bitevním a průzkumným účelům. K druhému účelu bylo vybaveno jednou šikmou kamerou instalovanou v kabině za sedadlem pilota a druhou svislou za chladičem.

Jako první byla mustangy vyzbrojena 2. peruť RAF, jež dosáhla bojové pohotovosti v dubnu 1942. První bojový let nového letadla se uskutečnil 10. května. První ztráta i první vítězství byly zaznamenány 19. července u Dieppe. Celkem bylo objednáno 320 letadel NA-73 s čísly AG345 až AG664. Druhá série, objednaná rovněž pod názvem Mustang I, nesla označení NA-83 a lišila se výzbrojí v křídlech redukovanou na čtyři kulomety ráže 7,7 mm. Do Velké Británie bylo odesláno 300 letadel s čísly AL958–AL999, MA100–MA257 a AP164–AP263, z nichž dorazilo 289 kusů. Deset letadel NA-73 a NA-83 poslali Britové do Sovětského svazu.

Dva sériové exempláře (čtvrtý a desátý) převzalo americké armádní letectvo a testovalo je pod označením XP-51 a přidělenými čísly 41038 a 41039. Velení USAAC (United States Army Air Corps – armádní letecký sbor Spojených států amerických) zpočátku letadlo nechtělo, ale posléze v červenci 1941 objednalo 150 kusů NA-91 pod označením P-51 Apache. Tato verze se od předchozí lišila silnějším motorem Allison V-1710 39 o výkonu 835 kW (1 148 HP) a výzbrojí tvořenou čtyřmi kanony ráže 20 mm v křídlech. Z této série zůstaly dva kusy o výrobce, 93 kusů bylo předáno RAF jako Mustang IA (FD438–FD449, FD465, FD470–FD509 a FD528–FD567) a 55 kusů převzala nová formace USAAF (US Army Air Force), založená 20. července 1941. V amerických strojích P-51 byla za sedadlem pilota instalována kamera a jejich označení bylo změněno na F-6A. Dvě letadla této verze létala v severní Africe u RAF. První bojový let verze P-51 se uskutečnil 9. dubna 1943 nad Tuniskem a první stroj

P-51B-1-NA (č. 43-12201) BĚHEM ZKUŠEBNÍHO LETU. LETOUN SLOUŽIL JAKO CVIČNÝ NA LETIŠTI BARTOW NA FLORIDĚ. NĚKOLIKRÁT BYL POŠKOZEN PŘI HAVÁRIÍCH A DEFINITIVNĚ BYL ODEPSÁN 1. LEDNA 1945.



byl ztracen 23. dubna, když jej sestřelilo vlastní protiletadlové dělostřelectvo.

Na letadle Mustang I s číslem AM186G byla testována výzbroj složená ze dvou kanonů ráže 40 mm podvěšených pod křídly, k zastřelování na cíl byly v křídlech ponechány dva původní kulomety.

A-36A INVADER

Americkému letectvu chyběly rychlé střemhlavé bombardéry, ale konstrukce mustangu jej umožnila použít k tomuto účelu díky rychlosti střemhlavého letu přesahující 800 km/h.

Pochopitelně byly nezbytné jisté konstrukční úpravy. Především bylo letadlo



vybaveno plůtkovými aerodynamickými brzdami, namontovanými v nosných plochách za předním nosníkem a výzbrojí. Snižovaly rychlost střemhlavého letu na 627,5 km/h. Pod křídla byly přidány dva závěsníky na bomby o hmotnosti 226 kg a byl změněn kryt chladiče. Palebnou výzbroj tvořily dva kulomety ráže 12,7 mm pod motorem, které však bývaly často demontovány, a čtyři stejné kulomety v křídlech. K pohonu sloužil motor Allison V-1710-87 o výkonu 988 kW (1 325 HP) ve výšce 915 m, jehož výkon ale prudce klesal ve výškách nad 3 600 m. Americké letectvo si objednalo 500 letadel A-36A (NA-97), která producent pojmenoval Apache. Tento název však nebyl oficiálně přijat a letadlo bylo známo rovněž jako Invader, ale pro většinu letců to byl Mustang. Tyto stíhací bombardéry byly nasazeny v oblasti Středomoří i na Dálném východě. Podnikly 23 373 bojových letů, svrhly 8 000 t bomb, sestřelily 84 nepřátelských letadel a dalších 17 zničily na zemi. Jejich vlastní ztráty činily 177 strojů. Jedno letadlo (č. EW998) sloužilo u RAF, kde mu bylo přiděleno označení Mustang Mk. I (Dive Bomber).

MUSTANG Mk. II / P-51A

Poslední verze s motorem Allison NA-99 měla výzbroj redukovanou na čtyři kulomety ráže 12,7 mm v křídlech. Použitý motor V-1710-81 o výkonu 894 kW (1 200 HP) byl vybaven účinnějším kompresorem. Letadlo dostalo také větší vrtuli Curtiss o průměru 3,277 m a kryt chladiče z verze Invader. Tyto úpravy umožnily dosáhnout maximální rychlosti 658 km/h ve výšce 3 048 m a maximálního dostupu 10 363 m, nicméně na evropské poměry to stále byly nedostačující výkony. Dvě podvěšené palivové nádrže po 567 l umožnily prodloužení doletu na 4 344 km. Bylo vyrobeno 310 letadel, z nichž bylo pouze 50 předáno RAF jako Mustang Mk. II (FR890–FR939), zbytek převzala USAAF jako P-51A a do 35 z nich bylo instalováno

po dvou kamerách K-24 a označení těchto strojů bylo změněno na F-6B. Od poloviny roku 1943 byla verze P-51A používána na Dálném východě. Na americká letadla P-51A byly jako přídatná výzbroj montovány dva tříhlavňové raketomety T30 (M6) ráže 60 mm. Na Aljašce byly testovány dva exempláře se zatahovacím podvozkem s lyžemi namísto kol.

Celkem bylo vyrobeno 1 570 letadel s motory Allison.

MUSTANG Mk. X

Nápad namontovat do Mustangu motor Rolls-Royce Merlin vznikl nezávisle na sobě na obou stranách oceánu. Tato pohonná jednotka byla v různých verzích sériově vyráběna ve Velké Británii a její licenční výroba se rozběhla též v americké firmě Packard. Použití tohoto motoru s dvourychlostním a dvoustupňovým kompresorem mělo napomoci dosažení vyššího výkonu ve větších výškách a celkovému zlepšení letových parametrů. Ve Velké Británii byl motor Merlin 65 namontován do pěti letadel, ve Spojených státech do dvou. Britská verze dostala pohonnou jednotku ze stíhačky Spitfire Mk. IX (dříve byla plánována montáž motoru Merlin 61). První modernizovaný stroj AL975 vzletl 13. října 1942. Měl velký nasávací otvor vzduchu do motoru. Počáteční výkony nebyly uspokojivé, ale po výměně karburátoru, zmenšení zmíněného nasávacího otvoru a instalaci vrtule o průměru 3,454 m se podařilo dosáhnout rychlosti 695 km/h ve výšce 6 705 m. Byly přestavěny mj. exempláře AM208 a AM121. Druhý z nich byl předán americké 8. letecké armádě dislokované ve Velké Británii,

◀ P-51A-5 (č. 43-6129) PLUKOVNÍKA PHILIPA GERALDA COCHRANA, VELITELE 1. VZDUŠNÉ ÚTOČNÉ SKUPINY USAAF DISLOKOVANÉ NA ZAČÁTKU ROKU 1944 NA ZÁKLADNĚ HAILAKANDI V INDII.

PŘI DETAILNÍM ZÁBĚRU NA PŘEDNÍ ČÁST TRUPU PRŮZKUMNÉHO MUSTANGU F-6C (PŘESTAVĚNÉHO Z P-51B-1-NA) Z 26. STÍHACÍ PERUTĚ USAF JE DOBRĚ VIDĚT NASÁVACÍ OTVOR VZDUCHU POD KUZELEM VRTULE HAMILTON STANDARD.





P-51B-1-NA z 357. STÍHAČÍ PERUTĚ 355. STÍHAČÍ SKUPINY, ZÁKLADNA STEEPLE MORDEN V ANGLICKÉM HRABSTVÍ CAMBRIDGESHIRE. LETADLA TĚTO JEDNOTKY PLNILA FUNKCI PŘEDSUNUTÉ ESKORTY BOMBARDÉRŮ 8. LETECKÉ ARMÁDY.

► F-6A (č. 41-37322) S VLASTNÍM JMÉNEM „MAH SWEET EVA LEE“ PORUČÍKA N. F. BUSHE ZE 154. POZOROVACÍ PERUTĚ 68. POZOROVACÍ SKUPINY 12. LETECKÉ ARMÁDY DISLOKOVANÉ NA JAŘE 1943 NA ZÁKLADNĚ HERGLA V TUNISKU. MUSTANG Mk. IA PŮVODNĚ VYROBENÝ PRO RAF BYL PO PŘEVZETÍ USAAF DODATEČNĚ VYBAVEN DVĚMA KAMERAMI K24 A POUŽÍVÁN JAKO PRŮZKUMNÝ. LETOUN SI ZACHOVAL PŮVODNÍ VÝZBROJ – ČTYŘI KANONY RÁŽE 20 MM.

P-51A (č. 43-6013), 11. VYROBENÝ KUS; 15. ČERVNA 1943 BYL ZNIČEN PŘI HAVÁRII NA LETIŠTI EGLIN NA FLORIDĚ. LETOUNY TĚTO VERZE BYLY VYZBROJENY ČTYŘMI KULOMETY RÁŽE 12,7 MM.



u níž prodělal letové testy pod americkým označením a originálním číslem AM121 na svislé ocasní ploše. Byla naplánována přestavba části mustangů a za tímto účelem bylo objednáno 500 motorů Merlin 65, jenže kapacity podniku Rolls-Royce neumožňovaly realizaci plánu a další práce na letadle s tímto motorem pokračovaly ve firmě North American, kde byl motor Packard V-1650-3 o startovním výkonu 1 029 kW (1 380 HP) s vrtulí Hamilton Standard namontován v první řadě

do letadla NA-101 č. 41-37352 a poté do č. 41-37421. Opět byl změněn nasávací otvor vzduchu do motoru. Práce na adaptaci letadla zabraly 223 000 normohodin čili téměř třikrát více než vývoj NA-73X.

P-51B/C MUSTANG III

Prototyp XP-51B poprvé vzlétl 30. listopadu 1942. Motor pro tento stroj byl dodán 18. října. Zato první Packard Merlin dodaný do podniku North American stěžejí překal pozemní testy. Již po 45 minutách letu musel zkušební pilot Bob Chilton nouzově přistát z důvodu poruchy chladiče – konkrétně šlo o bleskově postupující korozi způsobenou kontaktem mezi měděnými a hliníkovými částmi. Bylo nutno použít nový a větší chladič s jiným nasávacím tunelem vzduchu. Navíc musela být do letadla umístěna balastní zátěž o hmotnosti 28 kg kvůli vyvážení těžké čtyřlístové vrtule. Tato vrtule byla testována od 18. srpna

1942 na letadle AL958 s motorem Allison. Změny byly provedeny na druhém XP-51B č. 41-37469. Při testování tohoto exempláře se prokázalo, že je o 80,5 km/h rychlejší než verze s motorem Allison a jeho operační dostup se zvýšil o 3 048 m. Následně již tři měsíce po zahájení zkoušek firma North American obdržela první kontrakt na dodávku 400 kusů NA-102 (P-51B-1, přičemž prvních 50 letadel mělo být dokončováno ještě v době zkoušek. Současně přišla objednávka RAF na 1 000 nových letadel a bylo jasné, že přijdou i další objednávky. Za této situace byl potřebný další výrobní závod. Volba padla na texaskou divizi v Dallasu, kde se dosud vyráběly bombardéry B-24 Liberator. První sériový exemplář P-51B se vznesl do vzduchu 5. května 1943 a první exemplář P-51C byl dokončen 5. července. Verze P-51B-5NA (800 kusů) a P-51B-10NA (90 kusů) měly tovární označení NA-104, kdežto verze P-51C-NT (350 kusů) nesla označení NA-103.

Výkony sériových letadel P-51B byly vskutku vynikající. V průběhu zkoušek uskutečněných v lednu 1943 dosáhl stroj o hmotnosti 3 841 kg maximální rychlosti 729 km/h ve výšce 8 778 m. Maximální stoupavost dosáhla 19,8 m/s ve výšce 3 901 m. Do výšky 6 100 m letadlo vystoupalo za 5,5 min a jeho praktický dostup

činil 13 472 m. Srovnávací zkoušky s kořistními německými letadly prokázaly, že mustang je v každé výšce obratnější než Messerschmitt Bf 109G, avšak nevyrovnaná se Focke-Wulfu Fw 190. Do výšky 3 000 m dosahoval lepší stoupavosti Bf 109G, ale ve výšce nad 7 600 m byl jednoznačně lepší mustang.

Během výroby byla verze B/C různě modifikována. V průběhu výroby subverze P-51B-1 byla do letadla přidána trupová palivová nádrž o objemu 332 l. Stejnou nádrž bylo možno instalovat rovněž do strojů subverzí B-1, B-5 i C-1. Takto upravená letadla pak byla přeznačena na P-51B-7 a P-51C-3. V dalších variantách musel být kvůli problémům se stabilitou objem této nádrže snížen na 246 l. Od subverzí P-51B-10 a P-51C-5 začal být do letadel montován nový motor V-1650-7 o startovacím výkonu 1 111 kW (1 490 HP), který měl zajistit lepší výkony v malých výškách. Běžný dolet verzí P-51B/C činil 1 311 km. Při použití dvou podvěsných nádrží po 284 l se dolet prodloužil na 1 995 km, a při použití dvou podvěsných nádrží po 409 l se dolet prodloužil na 2 317 km.

Ve většině britských a části amerických letadel operujících v Evropě byl používán vypouklý kryt kabiny nazývaný podle svého výrobce – britské firmy R Malcolm & Co – Malcolm Hood (Malcolmová kápě). Kryt



byl lisován z plexiskla a zlepšoval výhled, ale na rozdíl od originálního, na stranu otevíratelného krytu byl odsován dozadu, takže bylo nutno odstranit tyč antény. Některá letadla dostala přidavné stabilizační plošky ke svislému stabilizátoru. Do 71 letadel P-51B-1NA a 20 letadel P-51C-1NT byly instalovány kamery. Jakožto průzkumná letadla obdržela nejdříve označení P-51B-2NA a P-51C-2NT, později označení F-6B-1NA a F-6C-1NT. Poté co začaly být stroje P-51B/C stahovány z první linie, byly některé exempláře přestavěny na dvoumístná cvičná letadla. Celkem bylo vyrobeno 1 988 letadel verze P-51B (z toho 400 kusů P-51B-1NA, 800 kusů P-51B-5NA, 398 kusů P-51B-10-NA a 390 kusů P-51B-15NA) a 1 750 letadel P-51C (z toho 350 kusů P-51C-1NT, 450 kusů P-51C-5NT a 950 kusů P-51C-10NT). Britské letectvo obdrželo 293 kusů P-51B a 636 kusů P-51C; tyto stroje tvořily výzbroj 19 stíhacích perutí RAF.

První exempláře verze P-51B se v Evropě objevily v září 1943 a první leteckou jednotkou přezbrojenou na novou techniku byla 354. stíhací skupina 9. letecké armády (354th Fighter Group, Ninth Air Force). Dne 1. prosince podniklo nové letadlo první bojový let a 5. prosince poprvé eskortovalo bombardéry. Dne 11. prosince se poprvé střetlo se stíhačkami Luftwaffe, ale k boji nedošlo. První souboj s nepřátelskými letadly byl nahlášen 13. prosince a první vzdušné vítězství bylo potvrzeno 16. prosince, když byl při náletu na Brémy sestřelen Messerschmitt Bf 110.