

# FANATYK

PLASTIKU 2/91



Model samolotu P-51D wykonany przez Roberta Pęczkowskiego  
Zestaw firmy AIRFIX 1/72 (patrz str 4)

## W NUMERZE:

- P-51 MUSTANG
- HAWKER „HURRICANE” cz.II
- MUZEALNE ME-163 „KOMET”
- H.J. MERSEILLE - SAMOLOT ASA
- „CORSAIR” W DETALACH

CENA 3500 ZŁ  
KUPON  
2

**NOWOŚCI I WZNOWIENIA**  
**1991 ROK - RYNEK BRYTYJSKI**  
 SKALA 1/72, chyba że podano inaczej

**Academy/Minicraft**

Boeing E-4 'Air Force One' (1:288th)  
 Tupolev Tu-26 Backfire B/C (1:144th)  
 Boeing B-17B  
 Boeing B-29A Superfortress  
 Boeing B-50D Superfortress  
 Consolidated B-24D Liberator  
 Consolidated B-24H Liberator  
 Consolidated B-24J Liberator  
 Lockheed Ventura II  
 Lockheed F-117A  
 McDonnell Douglas F-15C Eagle  
 McDonnell Douglas F-15D Eagle  
 McDonnell Douglas F-15E Strike Eagle

**Airfix**

Scottish Aviation Bulldog  
 Armstrong Whitworth Seahawk  
 Fairey Swordfish  
 BAe Harrier GR.5  
 BAe Harrier GR.7  
 BAe Harrier T.10  
 Rockwell B-1B Lancer  
 Boeing E-3D Sentry  
 Junkers Ju 87B/R Stuka (1:48th)  
 Dassault Etendard IVP (1:48th)  
 North American P-51D Mustang (1:24th)

**Canadian Hobbycraft**

Bell X-1  
 Morane Saulnier MS.406 (1:48th)  
 Morane Saulnier MS.410 (Swiss/French) (1:48th)  
 Lavochkin La-5 (1:48th)  
 Lavochkin La-7 (1:48th)  
 Curtiss P-40B Warhawk (1:48th)  
 Supermarine Spitfire V (1:48th)  
 GD F-16 Fighting Falcon (1:48th)  
 Chance-Vought F4U-4 Corsair (1:48th)  
 Junkers Ju 87G-1 Stuka (1:48th)  
 North American P-51D Mustang (1:48th)  
 BAe Harrier GR.1 (1:48th)  
 BAe Sea Harrier FRS.1 (1:48th)  
 Fokker Dr.1 (1:28th)

**CheckMaster**

Bell P-63 Kingcobra  
 Curtiss XP-55 Ascender  
 Grumman XF5F-1 Skyrocket

**Dragon**

ASW Aeroplanes and Helicopters (1:700th)  
 Tupolev Tu-95 Bear D (1:200th)  
 Tupolev Tu-142 Bear G (1:200th)  
 Boeing B-52D (1:200th)  
 Boeing NB-52B with North American X-15A-2 and Pegasus (1:200th)  
 Grumman F-14D Super Tomcat (1:144th)  
 Grumman F-14A Tomcat VF-84 (1:144th)  
 McDD AH-64 Apache (1:144th)  
 Mil Mi-28 Havoc (1:144th)  
 McDD F-4E Phantom II (30th Anniversary) (1:144th)  
 McDD F-4S Phantom II (VF-151) (1:144th)  
 McDD F-15E Strike Eagle (1:144th)  
 GD F-16C Night Falcon (1:144th)  
 McDD F-15D Hornet (1:144th)  
 Sukhoi Su-24 Fencer C (1:144th)  
 Sukhoi Su-25 Frogfoot (1:144th)  
 Mikoyan MiG-27 Flogger J (1:144th)  
 Panavia Tornado IDS (1:144th)  
 Panavia Tornado F.3 (11 Sqn) (1:144th)  
 Mil Mi-24 Hind D (1:144th)  
 Grumman E-6A Wild Weasel (1:144th)  
 GD F-16A NATO Falcon (1:144th)  
 Grumman F-14A Tomcat 'Black Bunny' (1:144th)  
 McDD F-4E Phantom II with revetment (1:144th)  
 Grumman F-14A Tomcat with ground support (1:144th)  
 Grumman F-14A Tomcat with carrier deck vehicles (1:144th)  
 Panavia Tornado ECR with ground support (1:144th)  
 McDD AH-64 Apache vs T-72M2 (1:144th)  
 Sukhoi Su-25 Frogfoot with Mil Mi-24 Hind E (1:144th)  
 Sukhoi Su-27 Flanker vs Panavia Tornado GR.1 (1:144th)  
 Mil Mi-28 Havoc vs Sukhoi Su-24 Fencer D (1:144th)  
 Sukhoi Su-24 Fencer C  
 Sukhoi Su-24 Fencer D

**Soviet AAMs**

Soviet ASMs  
 Soviet bombs and rockets  
 Lockheed/GD/Boeing YF-22  
 McDD/Northrop YF-23  
 Heinkel He 162A-2  
 Mistel 5 (He 162 + Arado E-377a)  
 Arado Ar 234B-2  
 Arado Ar 234C-3  
 Heinkel He 219 Uhu

**Emhar**

Anatra  
 LaGG-3  
 MiG-3  
 Yak-3

**Esci**

Lockheed SR-71 Blackbird (1:144th)  
 Mikoyan MiG-25 Foxbat (1:144th)  
 McDD F/A-18A Hornet (1:144th)  
 McDD F-4E Phantom II (1:144th)  
 Tupolev Tu-26 Backfire B (1:144th)  
 Grumman F-14A Tomcat (1:144th)  
 McDD F-15 Eagle (1:144th)  
 GD F-111 Aardvark (1:144th)  
 Fokker F.27 Mk.400 Friendship  
 Fokker F.27 Mk.400 Troopship  
 Fokker F.27 Mk.400 Maritime

**Fujimi**

MiG-21bis  
 MiG-21PF (two variants)  
 MiG-21RF  
 MiG-21MF  
 MiG-21F-MiG-21U

**Glencoe**

Piasecki ZV-8P Airgeep (1:35th)

**Hasagawa**

McDD F-4E Phantom II  
 McDD F-4EJ Phantom II  
 Sukhoi Su-27 Flanker A  
 Lockheed F-104G Starfighter (USAF special markings)

**Heller**

Lockheed T/RT-33  
 Dassault Mirage 2000B  
 Sepecat Jaguar A  
 Dassault Mirage F.1C  
 Aerospatiale AS.332 M1 Super Puma  
 Aerospatiale AS.332 F1 Super Puma with Exocet  
 McDD AV-8B Harrier II/Matador  
 Dassault Mirage 2000N (1:48th)  
 Dassault Etendard IVM (1:48th)  
 Dassault Super Etendard (1:48th)  
 Junkers Ju 87B Stuka (1:24th)

**Italeri**

Sukorsky MH-60K Blackhawk  
 Lockheed YF-22  
 McDD/Northrop YF-23  
 McDD AV-8B Night Attack Harrier II  
 MiG-29UB Fulcrum  
 Bell OH-58A Kiowa  
 Eurocopter PAH-2 Tiger  
 McDD AH-64 Longbow Apache  
 Sukhoi Su-27 Naval Flanker  
 Douglas EB-66C/D Destroyer  
 Mil Mi-28 Havoc  
 Junkers Ju 52-3m  
 Lockheed C-130 'Blue Angels'  
 McDD F-4E/F Phantom II (1:48th)  
 McDD AH-64 Longbow Apache (1:48th)

**masterModell**

Boeing 727-100 (1:100th)  
 Dassault Mercure (1:100th)  
 Hawker Siddeley Trident 2E (1:100th)  
 SAAB J-35 Draken (1:100th)  
 Tupolev Tu-134 (1:100th)  
 Tupolev Tu-154 (1:100th)  
 Antonov An-24 (1:100th)  
 Mikoyan MiG-21 (1:100th)  
 Avia L-80 Brigadyr (1:100th)  
 Yakovlev Yak-40 (1:100th)  
 Tupolev Tu-144 (1:100th)  
 Tupolev Tu-20 (1:100th)

**Let L-410 Turbolet (1:100th)**

Mil Mi-4 (1:100th)  
 Mil Mi-6 (1:100th)  
 Mil Mi-10K (1:100th)  
 Junkers G.23/G.24  
 Ilyushin Il-4  
 Antonov An-14  
 Tupolev Tu-2  
 Sukhoi Su-7B  
 Beriev Be-6

**Monogram**

Grumman F-14A Tomcat 'Black Bunny' (SnapTite)  
 Lockheed F-117A (SnapTite)  
 Grumman F8F Bearcat  
 Curtiss P-36A  
 North American B-25 Mitchell (1:48th)  
 Northrop F-5E Tiger II (1:48th Hi-Tech)  
 Douglas A-4E Skyhawk (1:48th Hi-Tech)  
 North American F-100D Super Sabre (1:48th Hi-Tech)  
 Lockheed F-117A (1:48th Hi-Tech)  
 Dornier Do 335 Pfiel (1:48th)  
 Lockheed P-80 Shooting Star (1:48th)  
 Sopwith Camel (1:48th)  
 Fokker D.VII (1:48th)

**MPM**

Aero 104 (1:48th)

**Pioneer 2**

Sukhoi Su-15 Flagon A  
 Sukhoi Su-21 Flagon G  
 Hawker Sea Fury T.20  
 Focke Wulf Ta 183

**Premiere**

Yakovlev Yak-6  
 Nanchang Q-5/A-5 Fantan  
 McDD T-45A Goshawk (1:48th)  
 BAe Hawk 100 (1:48th)  
 BAe Hawk 200 (1:48th)

**Premiere/Tasman**

de Havilland Sea Venom FAW.21  
 Vultee Vengeance  
 Bristol Beaufort

**Revell**

Sangar Space Transporter (1:288th)  
 BAe/Aerospatiale Concorde (BA/Air France) (1:144th)  
 Boeing 767-300 (BA/SAS) (1:144th)  
 Boeing B-52H Stratofortress (1:144th)  
 Mil Mi-24 Hind D (1:144th)  
 Sikorsky UH-60 Blackhawk (1:100th)  
 Dornier/Dassault AlphaJet  
 de Havilland Vampire FB.5  
 SNCASE 535 Mistral  
 Arado Ar 196A-3  
 North American T-6 Harvard  
 Junkers G.24-2Bs  
 Lockheed/GD/Boeing YF-22  
 Northrop F-89D Scorpion  
 McDonnell F-101B Voodoo  
 Beriev Be-6 Madge  
 Lockheed P-38J/M Lightning  
 Ilyushin Il-4  
 Focke Wulf FW 200 (Lufthansa/Danish Airlines)  
 Grumman A-6E Intruder ('Flight of the Intruder')  
 McDonnell F-4J Phantom II ('Flight of the Intruder')  
 LTV A-7A Corsair II ('Flight of the Intruder')  
 Douglas A-1E Skyraider ('Flight of the Intruder')  
 Boeing B-17F Flying Fortress  
 SAAB J-29F Tunnan  
 Dornier Do 28D-2  
 Henschel Hs 126  
 Sikorsky UH-60 Blackhawk  
 Grumman A-6E Intruder (limited edition) (1:48th)  
 Messerschmitt Me 109K-4 (1:48th)  
 Supermarine Spitfire I (1:48th)  
 Mikoyan MiG-29 Fulcrum (1:32nd)  
 Mikoyan MiG-29UB (1:32nd)  
 SAAB JAS-39 Gripen (1:32nd)  
 Bristol Beaufighter (1:32nd)  
 de Havilland Mosquito (1:32nd)  
 Mikoyan MiG-21M/MF (1:32nd)  
 Bolkov Bo 105 Helitow (1:32nd)  
 Hughes 500 (1:32nd)  
 Bell AH-1S Cobra (1:32nd)

## OD REDAKCJI

Przez wiele lat ludzie zainteresowani historią Drugiej Wojny Światowej, a w szczególności jej kampaniami powietrznymi, dowiadywali się o niesłychanym bohaterstwie lotników radzieckich. Informacje te docierały do nas za pośrednictwem nauczycieli historii oraz prasy, książek. Jak te wiadomości były jednostronne, tendencyjne i umiejętnie skonstruowane (czyt. zafalszowane) możemy przekonać się dopiero teraz.

Autorzy tych publikacji starali się nam wmówić, że ostatnia wojna światowa rozgrywała się głównie między Kaukazem a Łabą. To co działo się na zachód od Berlina to były jedynie nic nieznaczące epizody - taką właśnie "prawdę" usiłowano w nas zaszczepić już od najmłodszych lat.

Od czasu do czasu mogliśmy przeczytać jakieś opracowanie na temat walk polskich lotników na zachodzie. Informacje te były jednak bardzo znikome i tak skonstruowane aby wykazać, kompletną głupotę, nieumiejętność walki, tchórzostwo wroga. Lotnicy niemieccy byli w nich przedstawiani jako ociekający krwią barbarzyńcy, którzy potrafili walczyć jedynie z bezbronną ludnością.

Piloci alianccy gineli, odnosili rany, niejednokrotnie stawali się kalekami. Bardzo wielu z nich to mistrzowie walk powietrznych - asy przestworzy, prawdziwi bohaterowie, którzy poświęcali swoje młode życie w walce z agresorem.

Horbaczewski, Pniak, Skalski, Łokuciewski to osobowości - wzory do naśladowania dla młodych ludzi. Czy jednak zyskali by tak wielkie uznanie walcząc ze zbieraniną tchórzy i półgłówek?

Przecież, po drugiej stronie w kabinach "Messerschmittów", "Focke Wulfów" walczyli doskonali fachowcy, którzy po mistrzowsku opanowali rzemiosło pilota - myśliwca. Faktem jest że wśród nich byli, tacy którzy lufy swych działek i

karabinów kierowali nie tylko na cele militarne. Nie może to jednak stanowić powodu dla którego historia Luftwaffe, jej pilotów stanowić ma dla nas białą plamę.

Życiorysy asów powietrznych Royal Air Force, Polskich Sił Powietrznych na zachodzie oraz US Air Force, większość z nas dobrze zna, trudno więc dodać do nich coś jeszcze. Czy jednak historia asów ówczesnego wroga naszych lotników, jest wam dobrze znana? Czy znacie nazwiska asów niemieckich? Jeżeli tak, to cieszymy się z tego. Jeżeli nie to od czasu do czasu będziecie mogli o nich przeczytać w naszym piśmie.

Jeżeli nie chcecie czytać odwrócić stronę, nie czytając tekstu, który się na niej znajduje.

Oczywiście nasza redakcja otrzymała o wiele więcej listów, za które bardzo serdecznie dziękujemy. Listy te przeczytaliśmy uważnie (przepraszamy ale nie możemy odpowiedzieć indywidualnie na każdy list z braku czasu, zamierzamy polemizować z niektórymi uwagami na naszych łamach). i zawarte w nich uwagi, sugestie, życzenia, postanowimy je uwzględnić w następnych numerach.

Niestety niektórych uwag krytycznych nie możemy uwzględnić z przyczyn obiektywnych. Jeszcze raz powtarzamy, że "Fanatyk" jest pismem amatorskim, jednak będziemy się starali, aby stale podnosić poziom naszego pisma (pierwsze próby podjeliśmy już w tym numerze).

Czytelników, którzy przysłali zamówienia na plany modelarskie, prosimy o cierpliwość, gdyż wyszukanie (nieraz dosyć rzadkich samolotów) i wysłanie zajmuje trochę czasu. Prosimy również o przysyłanie zamówień z ograniczoną liczbą zamawianych planów (5-10), gdyż zamówienia na 45 pozycji są nierealne do zrealizowania w rozsądnym terminie.

W następnym numerze zamieścimy odpowiedzi na te listy, które mogą być interesujące także dla innych czytelników.

Oczekujemy na dalsze listy i telefony. Wszelkie uwagi są dla nas bardzo cenne i pomocne, przy redagowaniu następnych numerów.

REDAKCJA



FANATYK PLASTIKU. miesięcznik ? Redaguje kolegium w składzie : Artur Juszczyk-redaktor odpowiedzialny, Marek Bronkowski, Włodzimierz Dębicki, Dariusz Karnas, Robert Panek, Robert Pęczkowski-(skład-też)

Adres Redakcji: WDK ul. Słowackiego 2, 39-400 Tarnobrzeg. Tel. 22-21-10, 22-74-97, telex 062465wdkzsp1.

Wydawnictwo: Oficyna Wydawnicza WDK . Druk Kserokopiarka OCE  
nakład 300+10 egz.

# P-51 .. MUSTANG "

Dużą część modelarzy lotniczych uważa, że jedynymi godnymi uwagi samolotami, są samoloty śmigłowe, a ZŁOTA ERA tych samolotów był okres II WS. Kilka samolotów z tego okresu to już KLASYKA. Wśród wyśliwców z tego okresu do "klasycznych" możemy bez wątpienia zaliczyć: SPIREFIRE, ZERO, ME-109, HURRICANE, a także oczywiście P-51 MUSTANG. Samolot ten był i w dalszym ciągu jest tym, którego piękno połączone z rasową sylwetką doprowadza do szaleństwa miłośników lotnictwa w czasie pokazów lotniczych na całym świecie. Mając na uwadze wkład MUSTANGA w historię wojskowości i lotnictwa, odpowiednio był on i jest obiektem dla ponad 20-stu różnych zestawów plastikowych modeli.

Pierwszy do zawodów wystartował AIRFIX. Pierwszy model tej firmy pojawił się w późnych latach 50-tych i jak na tamte czasy był całkiem, całkiem skomplikowany. Około 25 części pozwalało na zbudowanie repliki samolotu 9 AIR FORCE, a zestaw ten przetrwał prawie do dnia dzisiejszego, pojawiając się w różnych opakowaniach z bardziej "ludzkim" pilotem. Drugim wejściem AIRFIXA i chyba najlepszym w ogóle było pojawienie się w 1970 roku P-51D w skali 1/24. Ponad 200 części w zestawie pozwala na zbudowanie "Ridge Runner" lub "This is It". Aby zbudować ten model potrzeba chyba tony książek i zdjęć o MUSTANGU, oraz rok czasu na montaż, (niestety nie mogłem sprawdzić tego osobiście, może ktoś z czytelników ma zbędny?). Model ten ma wszystko co model MUSTANGA mieć powinien i można go stawiać za wzór zestawów modelarskich. Chwilę później AIRFIX startuje z 2 serią, znowu P-51D. Miał on prawdopodobnie zastąpić pierwszy zestaw. Jest to z modelarskiego punktu widzenia bardzo dobry zestaw z około 50 częściami. RAAF P-51K lub USAAF "Cripes A Mighty", jednakże ma on drobny błąd. Obrys-przedniej części kadłuba jest zły, nieco zbyt smukły w części przed kabiną, ale na szczęście nie na tyle by się tym zbyt przejmować (uwaga dla purystów). Ma on natomiast doskonale detale, zewnętrzne -(wglębne linie podziału blach) oraz wewnętrzne tj. wyposażenie kabiny (fotel, drążek sterowy, detale na bocznych ściankach kabiny itp.), a także niezłe naklejki. W 1979 roku pojawił się następny doskonały zestaw. Tym razem P-51B 1/72. Bardzo prosty- 23 części, ale za to doskonale wymiarowo. Samolot Henrego Browna "Hun Hunter From Texas". Niestety brak mu detali kabiny, (tylko fotel jest w zestawie). Model ten wymaga pewnej pracy w celu wyposażenia w brakujące detale kabiny i komór podwozia.

FROG wystartował w 1960 roku od P-51D 1/72. Model był gorszy od pierwszego AIRFIXA, miał natomiast bardzo dobre naklejki. Drugi model FROGA pojawił się w późnych latach 60-tych i był to P-51B1/72 (przypomina on bardziej P-51A), wydany jako RAF MUSTANG III, znowu bez wyposażenia kabiny. Całkiem dobry wymiarowo, ale jak już wcześniej wspominałem jako P-51A, a nie MUSTANG III.

Zestaw ten produkowany jest obecnie przez firmę NOVO.

AURORA "w temacie" P-51 pierwszy raz odezwała się w 1962 roku rzucając na rynek P-51D w skali 1/48. Zestaw ten nie był rewelacyjny. Obecnie nie jest osiągalny na rynku (Cenny tylko dla zbieraczy modeli w pudełkach).

REVELL rozpoczął w 1963 roku w skali 1/72 także z P-51D. Był to w miarę dobry zestaw z chowanym, ruchomym podwoziem i ruchomą kabiną. Trzydzieści kilka części w malowaniu "The Millie P". Rysunek na pudełku to prawie dzieło sztuki (najlepsze pudełko wśród MUSTANGOW). Następną ofertą REVELLA, było to w 1970 roku, to MUSTANG III RAF z kabiną Malcolma w 1/32. Jest to raczej prosty zestaw, ale bez większych błędów. Zaletą jego jest model silnika, co czyni z niego dobrą bazę do budowania dioramy. Ostatnim, do tej pory modelem REVELLA jest 1/48 P-51D z 1979 roku. Zestaw ten składa się z około 45 części, ma przyjemną fakturę i jest dosyć dobry wymiarowo.

MONOGRAM rozpoczął od P-51B w skali 1/48 w połowie lat 60-tych. Składa się z 35 części i jest to bardzo dobry

zestaw, posiada prawie wszystko jeżeli chodzi o detale np. wewnętrzne detale osłon i komór podwozia. Pudełko w którym się pojawił jest także interesujące. Przedstawia startujący "Ding Hao". Natępnie pojawił się P-51 B/C w skali 1/72. Jest to prawie idealny wymiarowo zestaw w tej skali. Dwie wersje kabin (Malcolma i zwykła), ładna faktura, niestety podobnie jak u AIRFIXA brak detali kabiny i komór podwozia. Zestaw można wykonać w malowaniu "Ole-III". Model jest w sprzedaży od 1967 roku. Niestety następnym modelem w 1971 roku MONOGRAM trochę spuścił z tonu. Był to wg firmy P-51D

1/32 nazwany "Phantom Mustang". (Niestety, była to tylko droga zabawka mało przypominająca prawdziwego MUSTANGA. W 1971 roku pojawił się także inny model tej firmy, F-82 TWIN MUSTANG. Doskonały zestaw złożony z 82 części. Bardzo dobre wymiary i sporo detali czynią z tego modelu doskonałą bazę do budowy tego nietypowego samolotu. Ostatni, ale za to najlepszy MUSTANG firmy MONOGRAM wprowadzony został do sprzedaży w 1978 roku. P-51D "Detroit Miss" w skali 1/48. Niemal perfekcyjny zestaw. Pełne wyposażenie kabiny, komór podwozia, model silnika. Jest to bez wątpienia najlepszy zestaw MUSTANGA w tej skali.

W końcu lat 60-tych firma HAWK wypuściła na rynek P-51D w skali 1/48, w serii "Plated Series". Zestaw ten miał naturalne "metalowe pokrycie", ale jest jedyna dobra rzecz jaką można o nim napisać, no może jeszcze to, że miał zestaw naklejek Filipińskiego Lotnictwa. Zestaw ten później przejął TESTORS, a co za tym idzie i ITALERI. Zrezygnowano wtedy z metalowego pokrycia, ale pozostał niestety zły kształt samych wyprasek.

W serii "PURPLE" MATCHBOX wydał na początku lat 70-

tych w skali 1/72 P-51D. Bardzo prosty model, z drobnymi błędami, praktycznie brak detali. Jednakże jest to wystarczająco dobry zestaw dla początkujących ponieważ doskonale i prosto się go skleja, a po sklejeniu i wyborze malowania, 19 Dywizjon RAF lub USAAF otrzymujemy rozsądny model.

HELLER przedstawił tylko jeden model P-51D w latach 70-tych. Jest to zestaw do przyjęcia nawet wg dzisiejszych standardów. 52 części w zestawie. Malowanie samolotu 364 Fighter Group "MISS JACKIE". Niezła faktura zewnętrzna, rzadka wśród MUSTANGÓW osobna część pletwy grzbietowej pozwalająca na wykonanie wcześniejszych wersji P-51D. Pełny zestaw zbiorników podwieszanych, 75 i 110 galonów, a także 500-lb bomba. Niestety naklejki HELLERA są bardzo słabe, grube, część przezroczysta jest w żółtym odcieniu, a naklejki niezabezpieczone lakierem po pewnym czasie marszczą się i odklejają. Obecnie model ten dostępny jest jako HUMBROL-HELLER-AIRFIX

Chyba najbardziej skomplikowanym modelem jest model firmy IMAI w skali 1/24 z 1971 roku. Niestety pomimo stopnia skomplikowania nie jest to tak dobry model na jaki wygląda na pierwszy rzut oka. Jest on o wiele gorszy od zestawu AIRFIXA. Obecnie model ten ma w swoim katalogu firma BANDAI.

HASEGAWA rozpoczęła w 1970 roku w skali 1/32 zestawem P-51D w malowaniu 335 FIGHTER GROUP USAAF. W Europie sprzedawany był jako zestaw firmy FROG. Można go uważać za najlepszy zestaw w tej skali bez błędów (jest tylko jeden w instrukcji, pasy "zebra" na górnej powierzchni powinny być w kolorze RAF DARK GREEN, a nie OLIVE DRAB). W 1976 roku pojawił się zestaw P-51D w skali 1/72. Miłutki zestaw z dużą liczbą detali, kabina, komory podwozia. Niestety tylko jeden komplet zbiorników podwieszanych, 75 galonów. Na duży plus należy zaliczyć dwie wersje odsuwanych owiewek kabiny. Malowanie "HAPPY" z 339 FIGHTER GROUP oraz "PETIK 2nd" z 352 FIGHTER GROUP. Niestety mają one pewien błąd. Kolor niebieski na znakach jest za ciemny.

OTAKI (obecnie ARII) oferuje P-51D w skali 1/48. Zestaw zawiera przyzwoitą replikę silnika Packard Merlin, a także bardzo dobrą fakturę zewnętrzną, wewnątrz linie podziału.

ACADREMY/MINICRAFT. Jest to właściwie ulepszony model HASEGAWY w skali 1/72. Na gorsze części przezroczyste. Linie podziału głębokie, podobnie jak HELLER pletwa ogonowa jako osobna część, zbiorniki 75 i 110 galonów, nieco zmienione detale kabiny. Słabą stroną modelu są naklejki, słaba jakość i tylko jedno malowanie z końca lat 40-tych. W sumie jest to chyba jednak najlepszy model MUSTANGA w tej skali.

Rareplanes; zestaw umożliwiający przeróbkę P-51D na P-51H w skali 1/72. Zestaw ten jest produkowany metodą formowania próżniowego. Zestaw ten ukazał się na początku lat 70-tych

KOSTER; Zestaw w skali 1/48 umożliwiający przeróbkę



The North American Mustang has had somewhat a checkered history. Designed as a short range fighter, the P-51 ultimately served with distinction on the role of Long Range Escort Fighter. Lighter, faster, more maneuverable, more powerful, and more accurate than other fighters of its type, it equalled the Mustang in one of the most important roles that it was ever called upon to perform.

The Mustang owed its origin to the British Air Purchasing Commission which stipulated that, due to the urgent war situation, a prototype must be completed within 120 days. The prototype, designated the NA-73X was designed and pushed out of the assembly shed in 117 days! The first test flight was made October 26, 1940.

It was one of the first fighters to employ a laminar flow wing which had its maximum thickness well aft and resulted in greatly reduced drag. They were further improved by streamlining the intake for the radiator beneath the seat of the fuselage and keeping the fuselage cross-section to a minimum. It differed from nearly all contemporary fighter designs in having square cut tips on the wings and tail surfaces which simplified production.

The Mustang had been hampered from the onset by the low rated altitude of its Allison engine so experiments were conducted to utilize the U.S. built Packard Merlin V-1650-3. Flight tests with the Merlin powered plane designated XP-51B began in September, 1942. It was found to possess the phenomenal maximum speed of 441 m.p.h. at 29,000 feet, and a climb to 29,000 feet in 5.5 minutes compared with 9.1 minutes for the P-51A.

A total of 1,988 P-51B's were built at Inglewood, California and 1,750 additional P-51B's were built at Dallas, Texas. Production of both plants was subsequently switched to the P-51D.

The P-51B was 37' 3" long, had a span of 37' and was powered by a Merlin liquid cooled V-12 producing 1,620 horsepower rated for a two-stage supercharger. Maximum speed was 433 m.p.h. at 30,000 feet. Maximum range was over 2,000 miles with the external fuel tanks. Armament consisted of four wing mounted Browning .50 caliber machine guns and two 1,000 lb. bombs, could be carried in place of the drop tanks.

MONOGRAM MODELS, INC. Morton Grove, Ill. Copyright © 1967  
All rights reserved. Made in U.S.A.

P-51B firmy MONOGRAM na wcześniejsze wersje P-51/P-51A/A-36.

Wykaz zestawów produkowanych modeli MUSTANGA nie był by pełny bez wymienienia polskich modeli. LOTNIA- P-51D 1/72 formowany metodą próżniową. Jest to praktycznie odbity model MATCHBOXA (co na to MATCHBOX ?) z innymi naklejkami. Model jest już chyba niedostępny.

JMK- P-51B/C, 1/72 formowany metodą próżniową. Niezły model, prawdopodobnie wzorowany na zestawie AIRFIXA. Dwie wersje kabiny, malowania samolotów używanych przez Polaków w Angli.

Różne firmy produkują też we wszystkich popularnych skalach akcesoria pomocne przy budowie modeli tj. detale kabiny, podwozia, silnika, uzbrojenia itp.

Naklejki; MICROSCALE/SUPERSCALE około 20 zestawów w różnych skalach, ESCI 1 zestaw, HASEGAWA 1 zestaw, TECHMOD (polski wytwórca ze Śląska) 3 zestawy P-51D, P-51B, P-51A.

Literatura; jest tego prawie cała biblioteka i niestety nie ma tu miejsca aby wymienić chociaż część.

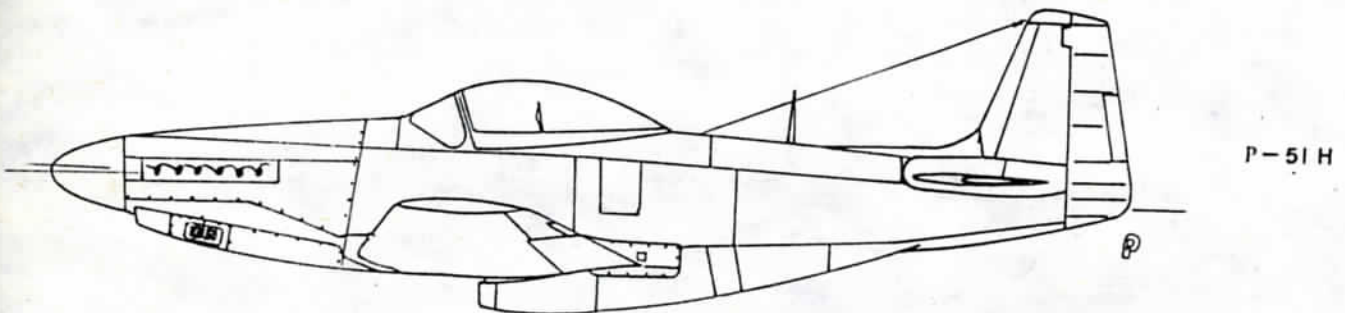
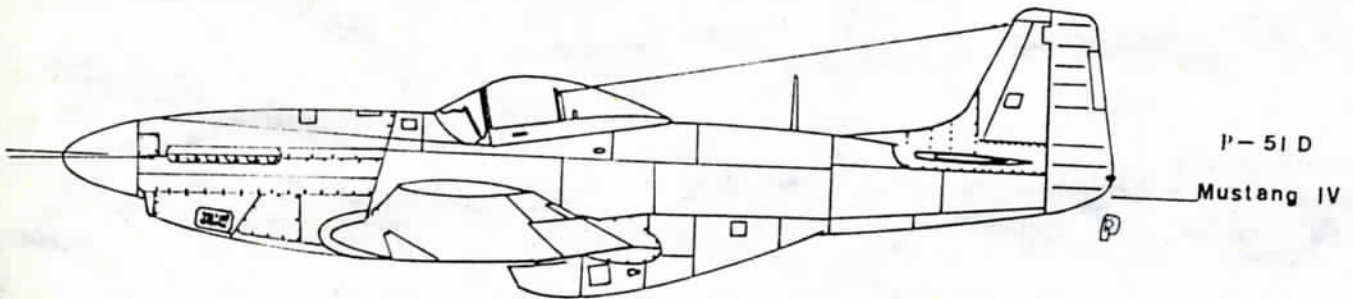
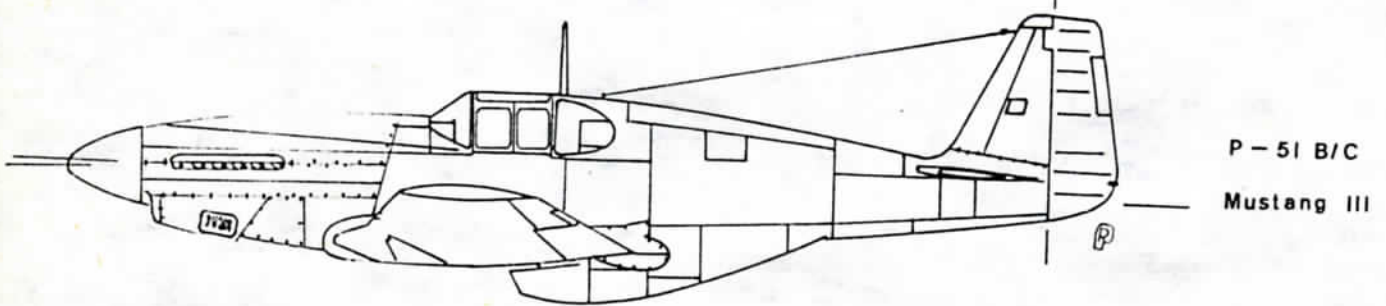
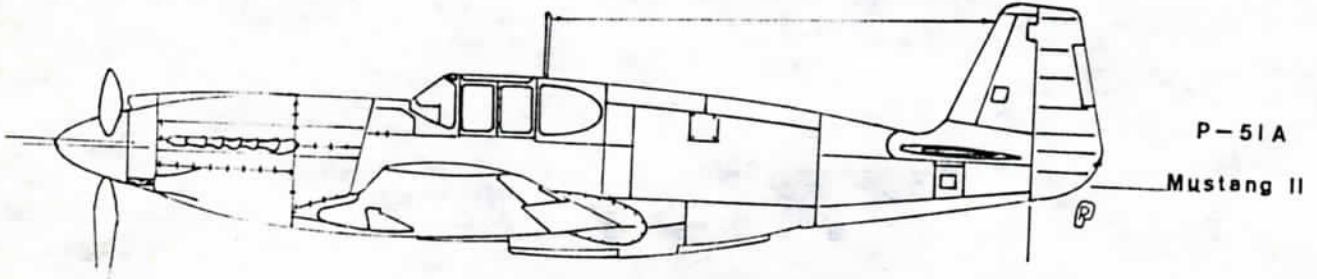
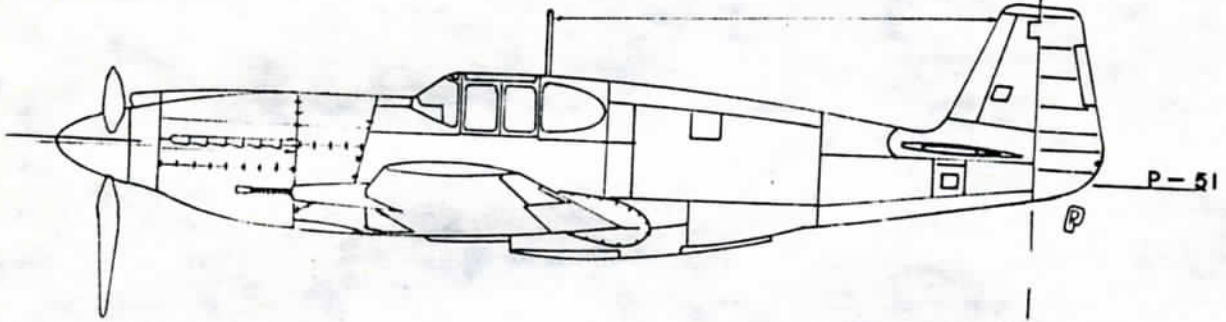
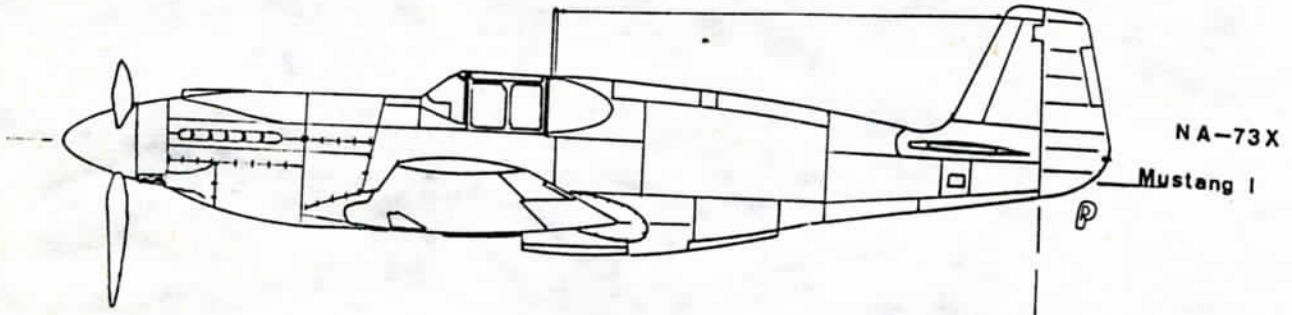
Na koniec chciałbym przeprosić za tak pobieżne potraktowanie tematu, bardzo krótkie, wręcz sygnałowe opisy modeli, ale chciałem przedstawić pełną gamę tych modeli i na szczególne opisy brakło miejsca. Jeżeli czytelnicy wiedzą o innych modelach MUSTANGA to proszę o listy na adres redakcji.

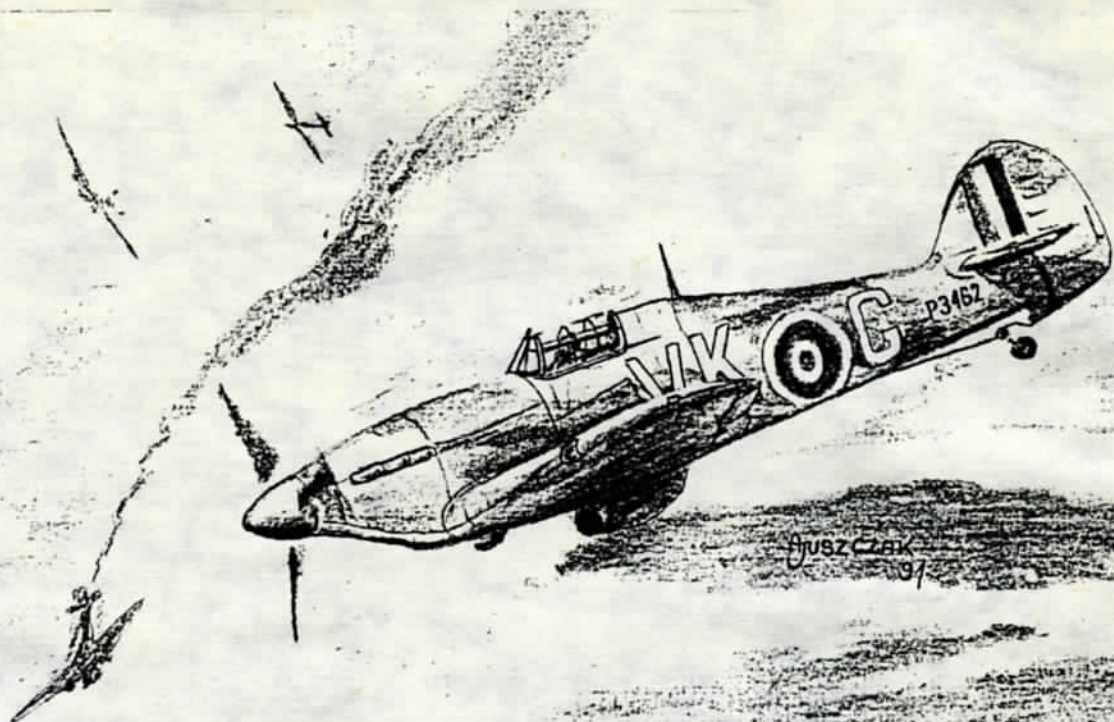
Przegląd modeli MUSTANGÓW opracowano w oparciu o artykuł T.J. Marriota opublikowany w Scale Aircraft Modeling z 11.09.1987

artykuł i rysunki opracował  
Robert Pęczkowski

producent	skala	typ/model	data	uwagi
AIRFIX	1/72	P-51D	1958	jeden z pierwszych modeli Airfixa
	1/24	P-51D	1970	doskonały, trochę wąski w części nosowej. Najlepszy w ogóle
	1/72	P-51D	1971	B. dobry, ale znowu wąski w części nosowej. 2 seria.
	1/72	P-51B	1979	Prosty, doskonały, dokładny wymiarowo
AURORA	1/48	P-51D	1962	Tylko dla zbieraczy zestawów
BANDAI	1/24	P-51D	1971	Gorszy od Airfixa drogi, były IMAI
FROG	1/72	P-51D	1963	Słabe naklejki, gorszy niż pierwszy Airfix
	1/72	P-51B	1967	Właściwie P-51A, obecnie NOVO
	1/32	P-51D	1971	Model Hasegawy na europe
HASEGAWA	1/32	P-51D	1973	Obecnie tylko jako H. najlepszy w 1/32
HAWK	1/48	P-51D	1967	metalizowane pokrycie b. zły zestaw
HELLER	1/72	P-51D	1973	niezły, uwaga na śmigło
IMAI	1/24	P-51D	1971	patrz Bandai
JMK	1/72	P-51C	1986	vacuforma, polskie naklejki, 2 wersje osłon kabiny, kopia Airfixa ?
KOSTER	1/48	P-51/P-51A	1985	części do przeróbki P-51B Monogramu vacu
LOTNIA/REFLEX	1/72	P-51D	1983?	vacu, odbity Matchbox
MATCHBOX	1/72	P-51D	1975	b. prosty grube linie podziału blach
MONOGRAM	1/48	P-51B	1965	wspaniały, najlepszy 'B' w 1/48 chociaż bardzo prosty
	1/72	P-51B	1967	poniejszy 1/48
	1/32	P-51D	1970	przezroczyste części ( Jasiu wyrzuć go)
	1/72	F-82G	1971	b. dobry, trudny do zdobycia
	1/48	P-51D	1978	wspaniały, najlepszy 'D' w 1/48
NOVO	1/72	P-51B? P-51A	1977	były Frog, bardziej, podobny do 'A' niż 'B'
	1/72	F-82G	1977?	słaby, były Frog ?
Rareplanes	1/72	P-51H	1972	konwersja na 'H' vacu
REVELL	1/72	P-51D	1963	dobry na tamte czasy ruchome części
	1/32	P-51B/C	1970	dobry, osłona Malcolm sporo detali
	1/48	P-51D	1979	dobry, ale gorszy od Monogramu
	1/48	P-51D	1976	b. dobry, porównywalny z Monogramem
ITALERI	1/48	P-51D	1979	były Hawk, ale bez metalowego pokrycia
ACADEMY	1/72	P-51D	1989	poprawiona Hasegawa najlepszy 'D' w 1/72 b. słabe naklejki
HOBBYCRAFT	1/48	P-51D	1991	?

Podstawowe wersje P-51





# .. HURRICANE ..

## MALOWANIE I OZNAKOWANIE

### Samolot myśliwski HAWKER "HURRICANE" cz. II

Samoloty "Hurricane" użytkowane od sierpnia 1941 roku na Bliskim Wschodzie posiadały standardowy kamuflaż RAF t.j. od góry plamy w kolorach ciemnozielonym i ciemnobrązowym, od spodu barwa Sky type S.

W sierpniu 1941 roku wprowadzono "pustynny" wariant malowania samolotów użytkowanych w Afryce. "Hurricane"-y otrzymały wówczas kamuflaż składający się z plam o barwach: ciemnobrązowy /Dark Earth/ i piaskowożółty /Middle Stone/, od góry, natomiast na dolnych powierzchniach zastosowano farbę o odcieniu niebieskim lazurowym /Azure Blue//rys.1a/ lub ciemnoniebieskim /Dark Medterrean Blue/.

Plany kamuflażowe rozmieszczano według schematów A i B\*. Samoloty "Hurricane" używane w lotnictwie morskim Fleet Air Arm malowano również w sposób standardowy. Górne powierzchnie w kolorach: szarozielonym /Dark Slate Grey/ i ciemnoszarym morskim /Extra Dark Sea Grey/, a dolne w kolorze seledynowszarym /Sky type S/. Można jednak spotkać Sea "Hurricane"-y malowane w odmienny sposób n.p. górne powierzchnie pomalowane kolorami ciemnoszary /Dark Sea Gry/ i niebieski lazurowy /Azure Blue//rys.1b/, lub cały samolot pokryty farbą białą /Identificatin White?/. Lotnictwo morskie używało również samolotów "Hurricane" w standardowym kamuflażu RAF.

Nocne dywizjony myśliwskie używały zazwyczaj samolotów pomalowanych w całości farbą czarną /Night RDM 2//rys.1c/

Myśliwce Hawker "Hurricane" były eksportowane do wielu krajów m.in. do Turcji, Portugalii, Irlandii, Finlandii, ZSRR. Oprócz Finlandii wszędzie używano "Hurricane"-ów w standardowym kamuflażu RAF.

Fińskie "Hurricane"-y otrzymywały własny schemat malowania złożony z plam pokrywających górne i boczne powierzchnie, w kolorach - ciemnozielony i czarny, od spodu kolor niebieski/rys.2/.

Samoloty dostarczane do ZSRR służyły najczęściej w kamuflażu RAF /rys. 1d/. W zimie radzieckie "Hurricane"-y malowano od góry białą zmywalną farbą, lub wapnem /rys. 1e/.

### -BARWY UZUPEŁNIAJĄCE:

Zielonoszary /Gry-Green/: łożo silnika, sciana ognia, kratownica kadłuba, wewnętrzne powierzchnie kabiny pilota, komór uzbrojenia, chłodnicy silnika, reflektorów do lądowania, fotel pilota, drążek sterowy, pedały.

Srebrny: zbiornik oleju, prowadnice pedalów, dźwignia hamulca na drążku sterowym, górny odcinek drążka sterowego, piasty kół.

Czarny: lufy i zamki karabinów maszynowych, łopaty śmigła, tablica przyrządów, podstawa celownika, uchwyt drążka sterowego.

Khaki: pasy pilota, pokrywa kieszeni na mapy, kieszeń na prawej burcie kabiny.

Niebieski: butle tlenowe.

Żółtopomarańczowy: końcówki łopat śmigła.

Artur Juszczyk

\*Patrz "malowanie i oznakowanie" w numerze 1/91

D - HAWKER "HURRICANE" Mk II B BM 959 lotnictwa ZSRR. Front Wołchowski - 1942 r. Samolot w standardowym kamuflażu RAF - ciemnozielony (Dark Green) i szary morski (Dark Sea Grey) od góry, od spodu seledynowoszary (Sky type S). Gwiazdy z boków kadłuba i dolnych powierzchni płatów - czerwone z białą obwódką. Napis "Za Rodiną" - żółty, numer fabryczny - czarny. Numer boczny oraz sylwetka psa na stateczniku pionowym - białe.

E - HAWKER "HURRICANE" Mk. II C Trop. HL 549 lotnictwa ZSRR 1942 r. Samolot w kamuflażu zimowym, pomalowany na górnych i bocznych powierzchniach farbą białą, od spodu jasnoniebieską. Gwiazdy na bokach kadłuba, stateczniku pionowym oraz na dolnych powierzchniach płatów - czerwone, bez obwódki. Numer boczny i fabryczny szarozielony.

Rys. 2.

HAWKER "HURRICANE" Mk. I HC 452 z 26 dywizjonu (LeLv.26) lotnictwa Finlandii. Samolot pomalowany od góry w płamy o barwach ciemnozielonej i czarnej, od spodu niebieski. Pasy szybkiej identyfikacji na kadłubie oraz końcówki skrzydeł od spodu w kolorze żółtym. Numer fabryczny czarny. Numer taktyczny na stateczniku pionowym czarny z białą obwódką. Samolot ten z brytyjskim numerem N2394, znajdował się na początku września 1939 r. w transporcie 9 tego typu maszyn, do Polski.

Rys 1.

A - HAWKER "HURRICANE" Mk. II B Trop. HL 755 z 274 dywizjonu RAF (Pustynia zachodnia 1942 r.). Samolot w barwach ciemnobrazowej (Dark Earth) i piaskowożółtej (Middle Stone) od góry, od spodu niebieski lazurowy (Azure Blue). Błyskawica z boku kadłuba ciemnoniebieska, kołpak śmigła - czerwony, numer fabryczny - czarny.

B - SEA "HURRICANE" Mk. II B ROYAL NAVY JS 327 z 804 dywizjonu FAA na lotniskowcu eskortowym "Dasher" - operacja "Torch", lądowanie w Północnej Afryce. Listopad 1942 r. Samolot w barwach niebieski lazurowy (Azure Blue) i ciemnoszary morski (Extra Dark Sea Grey), od spodu seledynowoszary (Sky type S). Znaki rozpoznawcze z boków kadłuba, na górnych i dolnych powierzchniach płatów, w postaci białej gwiazdy w ciemnoniebieskim kole z żółtą obwódką. W czasie operacji "Torch" samoloty brytyjskie nosiły amerykańskie znaki rozpoznawcze. Trójbarwne rozety brytyjskie na stateczniku pionowym zamalowane farbą ciemnozieloną (Dark Green).

C - HAWKER "HURRICANE" Mk II C Z3069/QO-F z 3 nocnego dywizjonu RAF - 1942 r. Cały samolot pomalowany farbą czarną (Night RDM 2). Litery kodowe dywizjonu i numer fabryczny ciemnoczerwony.

# UWAGA! NOWY KONKURS

SKLEP PAPIERNICZO-MODELARSKI W SANDOMIERZU ORGANIZUJE WYSTAWĘ MODELI KARTONOWYCH POŁĄCZONĄ Z KONKURSEM NA NAJLEPIEJ WYKONANY MODEL. TRZY PIERWSZE MIEJSCA PREMIOWANE BĘDĄ NAGRODAMI RZECZOWYMI :

SKLEP  
PAPIERNICZO - MODELARSKI  
SANDOMIERZ SŁOWACKIEGO 4  
TEL : 221-77

**EME**

**Mickiewicz**

SKLEP  
TEL  
SANDOMIERZ

poleca :

- artykuły papiernicze
- artykuły szkolne
- artykuły biurowe
- modele plastikowe
- modele kartonowe
- akcesoria modelarskie



**I MIEJSCE**  
model kartonowy  
samolotu MIG-29



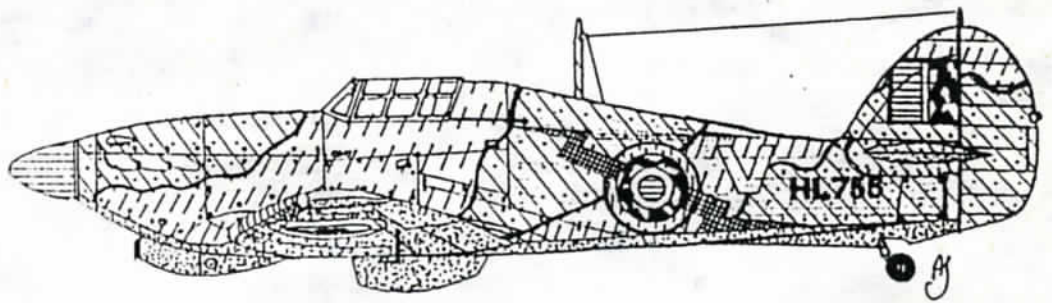
**II MIEJSCE**  
model kartonowy  
samolotu F-5E



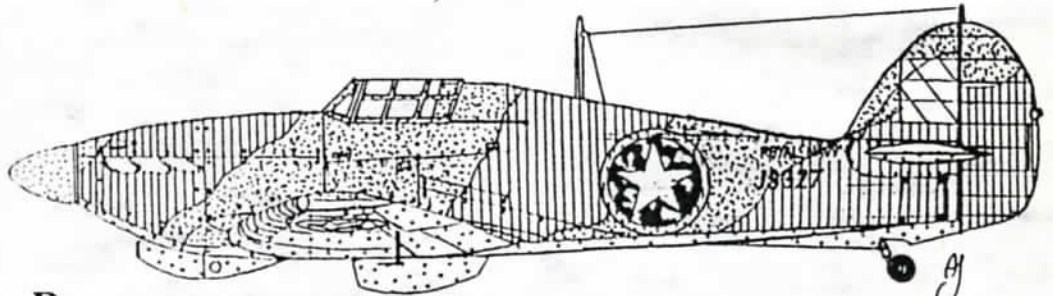
**III MIEJSCE**  
model kartonowy  
samolotu F-4B

Zgłoszenia należy kierować na adres sklepu do dnia 31 maja 1991 roku.

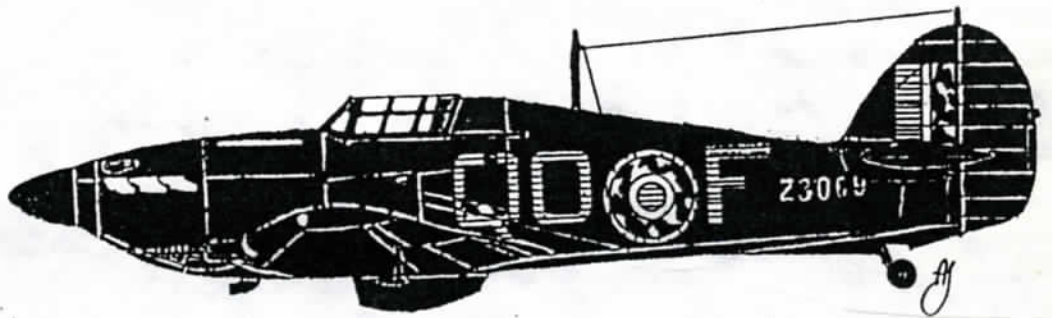
ZAPRASZAMY



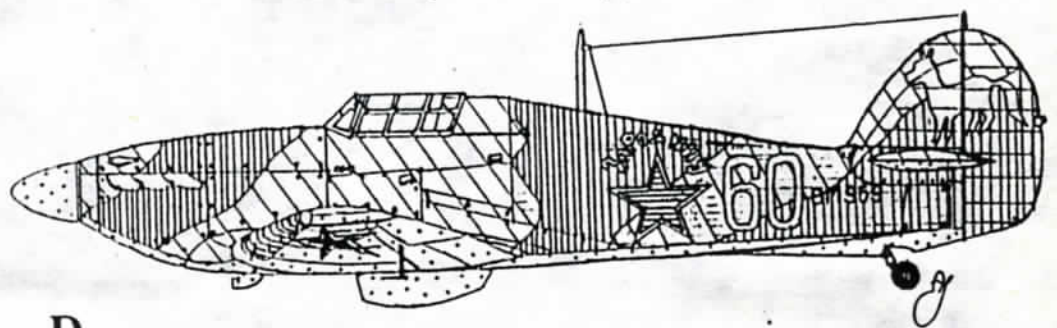
A



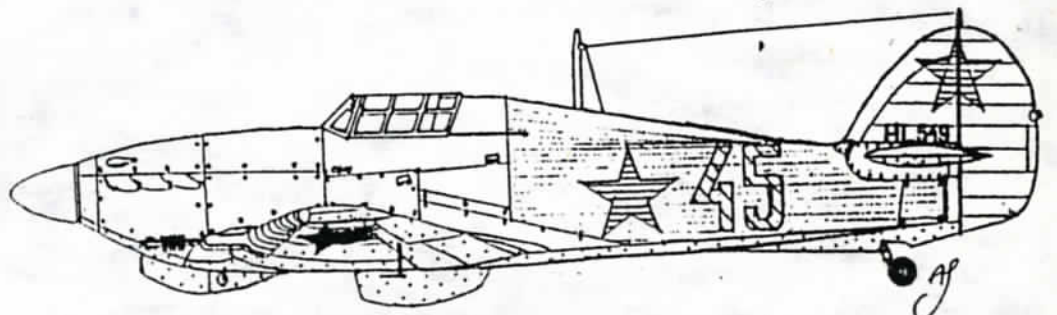
B



C

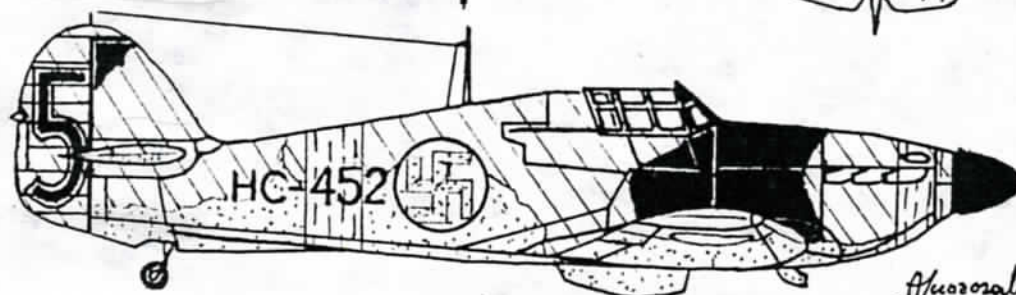
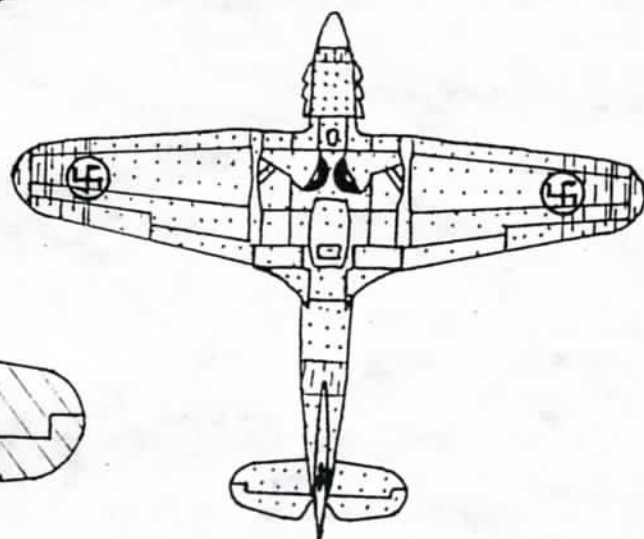
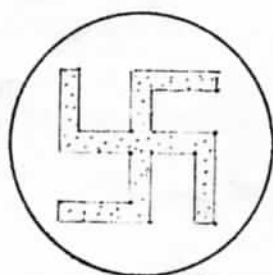
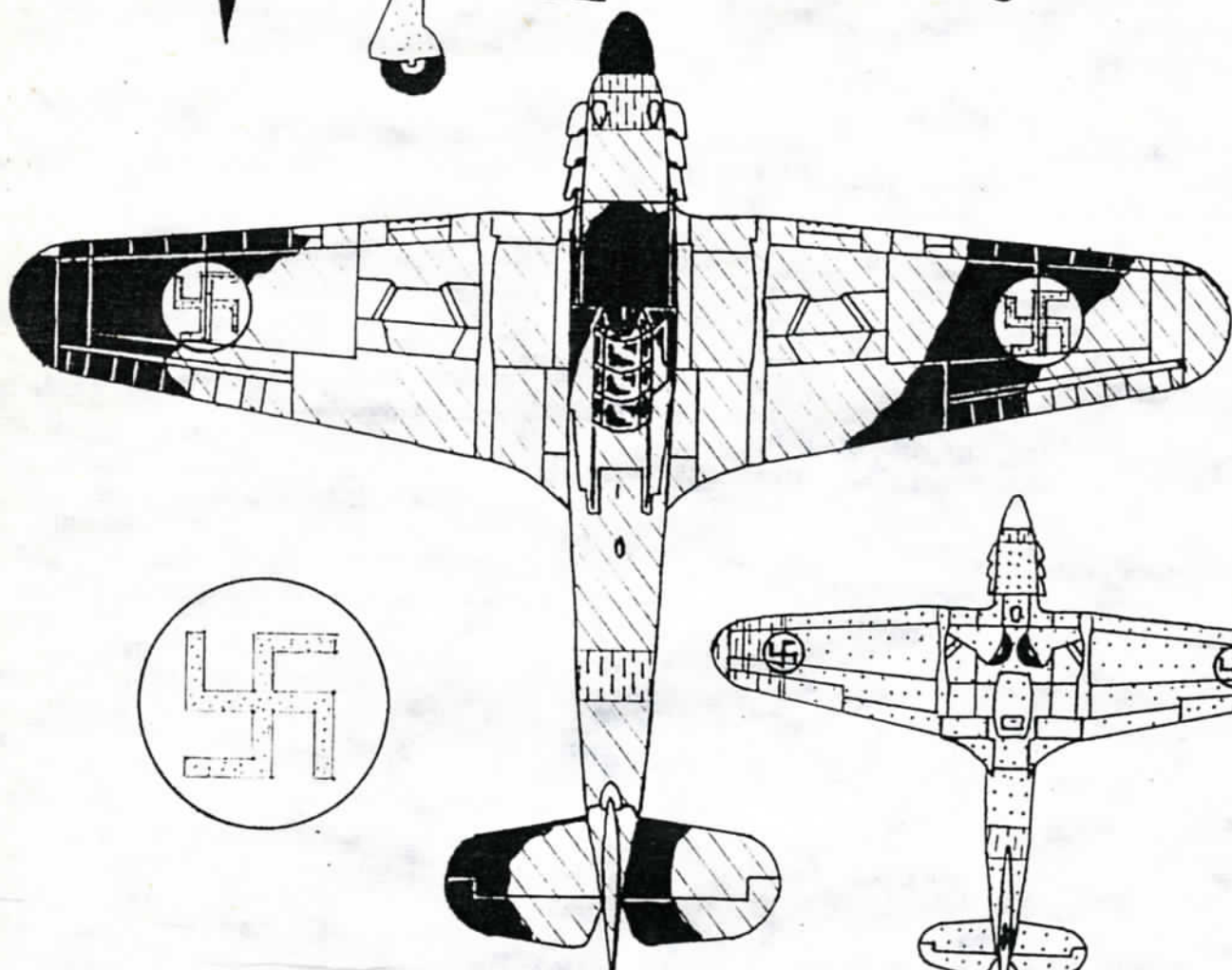
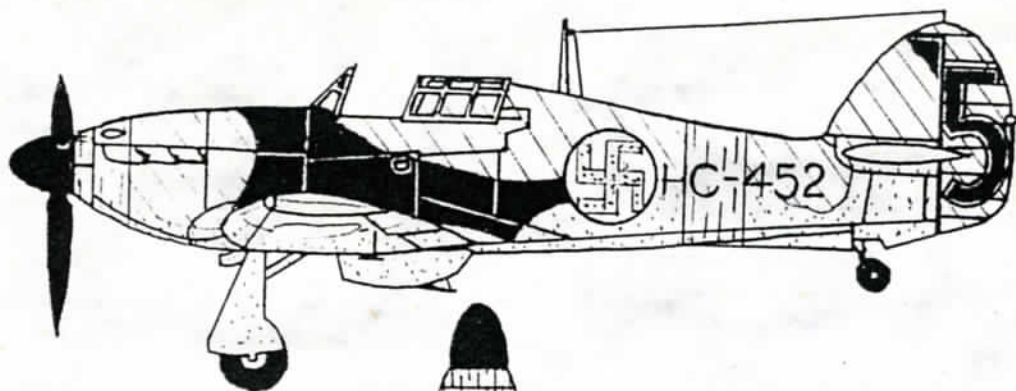


D



E

-  Middle Stone
-  Dark Earth
-  Dark Green
-  Dark Sea Grey
-  Azure Blue
-  Sky type S
-  Royal Blue
-  Night RDM 2
-  Roundel Blue
-  Dull Red
-  White



*Afuosorale 31*



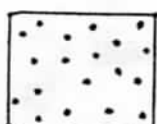
zielony

FS 34096



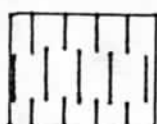
czarny

FS 37038



niebieski

FS 35488



żółty

FS 13655



biały

FS 27886

# ..KOMET..

MUZEALNE ME-163 KOMET  
Suplement do TBiU nr 141

Artykuł ten należy traktować jako uzupełnienie treści 141 zeszytu z serii "Typy broni i Uzbrojenia - Samolot myśliwski Me-163 KOMET". Ze względu na przejście w druk na papier kredowy, została nieco ograniczona objętość w/w zeszytu. Z konieczności musiano dokonać korekty tekstu co do jego objętości. Jednak moim zdaniem, informacje niżej zawarte, mogą być interesujące, gdyż w paru przypadkach zawierają fakty nieznanne lub sprostowanie danych, podawanych w fachowych czasopismach zachodnich. Zebrano je bezpośrednio w placówkach muzealnych, w których eksponowane są lub były Komety.

Zdobyte pod koniec wojny przez aliantów samoloty Me 163 znalazły się w USA i Wielkiej Brytani. "Amerykańskie" Komety zostały załadowane na lotniskowiec "Reaper" i wyekspediowane do USA przez amerykański personel techniczny, dowodzony przez płk. H.E. Watsona.

Typowe losy Kometów w Wielkiej Brytanii można prześledzić na przykładzie ME-163B, znajdującego się obecnie w Deutsches Museum w Monachium. Został on zdobyty, jak większość "brytyjskich" ME-163, najprawdopodobniej w Szlezewiku. Otrzymał numer identyfikacyjny AM 210. Podanie niemieckiego numeru fabrycznego jest dzisiaj niemożliwe, był to bowiem samolot poskładany z części innych Me-163. Numer fabryczny skrzydeł podawany jest w różnych źródłach jako 1203 lub 1203/70 czy też 120370. Numer fabryczny kadłuba-60. wraz z innymi Kometami znalazł się on w Wielkiej Brytanii, lecz nie jest znana ani data przetransportowania, ani pierwsza stacja postoju. Drugą od 21 marca 1946 roku, była No 6 Maintenance Unit (MU- jednostka naprawczo-zaopatrzeniowa) w Brize Norton, a następnie No 47 MU w Sealand (od 17 kwietnia 1946), German Air Force Equipment Centre przy No 4 MU w Stanmore Park (od 1946 do 1955), No 15 MU w Wrought i w końcu znalazł się, w bazie RAF, w West Raynham. W tym okresie muzeum monachijskie zainteresowało się nim i wyniku porozumienia. Brytyjczycy zdecydowali się przekazać go, w formie daru, do Deutsches Museum. Maszynę przetransportowano do bazy lotniczej w Biggin Hill, gdzie została 28 listopada 1964 roku oficjalnie przekazana pracownikom muzeum. 3 grudnia tegoż roku Me-163 Komet został przewieziony na pokładzie samolotu Nortlas (z Lufttransportgeschwader 61), z Biggin Hill do Manching, siedziby zakładów Messerschmitta. Ekspонат był mocno zdekompletowany (brakowało mu m. in. silnika i wielu instrumentów stanowiących wyposażenie kabiny). Silnik został sprowadzony z Wielkiej Brytanii, z RAE. przez brytyjskiego attachés w RFN kpt. Erica Browna. Silnik ten wcześniej był w innym Me-163, oznaczonym wg kodu angielskiego AM 214/ VF 241. Brakujące instrumenty zostały dostarczone przez Reinharda Opitza. Maszynę pomalowano w barwy 7/JG 400 i 2 lipca 1965 roku oficjalnie przekazano do ekspozycji muzeum.

Aktualnie w zbiorach muzealnych na świecie znajduje się 10 egzemplarzy Me-163B:

1) W Australian War Memorial w Canberze znajduje się egzemplarz Me-163B-1a (nr fabr. 191907, AM222). W latach 1975-81 był on eksponowany w Royal Australian Air Force Museum, znajdującym się w bazie RAAF w Point Cook. Samolot ten był następnie remontowany w Aerospace Technologies of Australia w Melbourne, po czym powrócił do Canberry, z ewentualną możliwością eksponowania go w RAAF Museum w Point Cook.

2) W National Aviation Museum w Ottawie znajdują się dwa egzemplarze Kometów. Me-163B-1a (nr fabr. 191916, AM220) został wyprodukowany w 1945 roku. Pod koniec wojny był na uzbrojeniu II/JG 400 i został zdobyty w maju tegoż roku przez brytyjczyków w Husum. Od sierpnia 1945 roku w RAE Farnborough, a następnie od 8 sierpnia, w No 6 MU w Brize Norton. 20 czerwca 1946 roku został przekazany do No 47 MU w Sealand celem przygotowania go do wysyłki do Kanady, gdzie znalazł się 9 września 1946 roku. Zaraz potem trafił do bazy RCAF w Rockcliffe. Do zbiorów Canadian War Museum trafił 15 listopada 1964 roku. Odtąd po przelotowaniu na maszynę 1/JG 400, w ekspozycji. Aktualnie egzemplarz ten znajduje się w trakcie renowacji.

3) Drugim egzemplarzem znajdującym się w tym muzeum jest Komet (nr fabr. 191095 nr silnika 701351, AM 211). Wyprodukowany także w 1945 roku przebył podobną drogą jak poprzednik: Husum, RAE Farnborough, No 6 MU Brize Norton, No 47 MU Sealand. W Kanadzie od (września 1946 roku, w bazach RCAF w Rockcliffe i St. Jean. Od 1957 roku w Canadian War Museum. Po wyremontowaniu w latach 1976-78 wypożyczono do USAAF Museum w Wright-Patterson, w AFB w Dayton, gdzie był eksponowany od maja 1978 do listopada 1985 roku. Od czerwca 1988 zastąpił Me-163 (191916) w ekspozycji National Aviation Museum w Ottawie.

4) W National Air and Space Museum w Waszyngtonie eksponowany jest Komet Me-163 B (nr fabr. 191190, FE 500), który po zakończeniu cyklu prób trafił w 1952 roku do zbiorów muzealnych.

5) W Deutsches Museum w Monachium znajduje się Komet w barwach 7/JG 400 (nr kadłuba 60, skrzydeł 120370?, AM 210).

6) W Imperial War Museum w Londynie eksponowany jest egzemplarz o numerze fabrycznym 191660 (VF 241), który testowany był w okresie powojennym w RAE Farnborough.

7) W Museum of Flight w East Fortune eksponowany jest Me-163 B-1a wyprodukowany z numerem fabrycznym 191659 (brytyjski AM 215) w 1944 roku. Samolot ten zdobyty w okolicach Szlezewiku, trafił początkowo do Farnborough, a następnie do zbiorów College of Aeronautics w Cranfield, gdzie przez wiele lat był eksponowany. Po restauracji, którą przeprowadzono w 1975 roku, w początkach roku następnego trafił do Museum of Flight. Samolot przechowywany jest w stanie kompletnym z wyjątkiem brakujących działek MK-108.

8) W Science Museum w Londynie znajduje się Komet z niemieckim numerem fabrycznym 191316.

9) W Aerospace Museum w Cosford można oglądać Me-163B (nr fabr. 191614), który eksponowany jest w kamuflażu: 7/JG 400.

10) Ostatni egzemplarz (nr fabr. 191904, AM 219) był do

niedawna eksponatem Royal Aircraft Collection W st. Athan. Museum to wraz z placówkami w Hendon i Cosford zanaajduje się w Gestii Royal Air Force. Komet z St. Athan był eksponowany w maju 1988 roku na wystawie w Oldenburgu (Niemcy) i został przekazany, w formie daru, dla lotnictwa niemieckiego.

Poza tym w zbiorach Air Classic we Frankfurcie (Niemcy) znajduje się replika Me-163B.

BARTŁOMIEJ BELCARZ

Autor wyraża serdeczne podziękowanie za pomoc w kompletowaniu materiałów: A.J. Shortt (National Aviation Museum - Ottawa), D.W. Gardner (RAAF Museum Point Cook), H. Holzer (Deutsches Museum - Moenchingium), R.J. Major (Museum of Flight East Fortune), M. Bracegirdle, I. Woodgate (Aerospace Museum Cosford), P. Silbermann (National Air and Space Museum), Smithsonian Institution Waszyngton), P. J. Burgess (Historic Aircraft Collection St. Athan), George Paul (Imperial War Museum Duxford), Z. Baranowski, J. Hofman, M. Nietelski (Muzeum Lotnictwa i Astronautyki Kraków).



- BAZY**
1. HUSUM
  2. BAD ZWISCHENAHN
  3. VENLO
  4. PEENEMÜNDE
  5. BRANDIS
  6. UDET FELD
  7. STARGARD
  8. WITMUND HAFEN
- ZAKŁADY PRODUKCYJNE**
9. AUGSBURG
  10. LECHFELD
  11. SCHWARZWALD
  12. REGENSBURG

ZAKŁADY PRODUKCYJNE  
I BAZY SAMOLOTÓW  
Me-163 KOMET

ODRĘCZNY RYSUNEK AUTORA

ORYGINALNY WZORZEC KOLORU



**DARK GREEN** -ciemnozielony

BSC 381/641  
HUMBROL Nr 30/HB1/HG8  
GUNZE-SANGYO Nr 320  
TAMIYA Nr XF61  
COMPUCOLOR Nr CBC2  
XTRACOLOR Nr X1

Kolor używany na górne powierzchnie samolotów angielskich razem w malowaniu kamuflażowym w oresie 1939-199?

# SAMOLOT ASA

## H.J. MARSEILLE

HANS JOAHIM MARSEILLE

H. J. Marseille urodził się 13 grudnia 1919 roku w Berlinie w rodzinie wojskowej, jego ojciec był Generalleutnantem armii niemieckiej.

Do Luftwaffe Marseille wstąpił w 1938 roku. Szkolenie lotnicze rozpoczął na lotnisku Fursteldbruck, kontynuując szkolenie stacjonował we Wiedniu. Po uzyskaniu uprawnień pilota myśliwskiego otrzymał przydział do I/LG 2. Pierwszym poważnym testem jego umiejętności była Bitwa o Wielką Brytanię, w czasie której zestrzelił 7 Spitfire'ów. Pierwsze zwycięstwo odniósł już w 3 locie bojowym.

Podczas Battle of Britain H. J. Marseille był kilkakrotnie zestrzeliwany, jednak zawsze udawało mu się dotrzeć do macierzystej jednostki.

Z I/LG 2 został przeniesiony do 4/JG 52, stacjonującego w Holandii. Po krótkim pobycie w Jagdgeschwader 52 Marseille otrzymał przydział do 3/JG 27, jednostka ta przechodziła właśnie reorganizację na terenie Rzeszy. Po zakończeniu reorganizacji, jednostka ta została przebazowana na lotnisko Gratz w Austrii. Po zakończeniu Kampanii Bałkańskiej w której JG 27 brała aktywny udział, przeniesiono ją do Afryki.

Już w czasie walk nad północną Europą Hains Joahim wprowadził własny styl pojedynków powietrznych, polegający na wchodzeniu z wychylonymi klapami do wnętrza kręgu obronnego myśliwców angielskich, następnie na wykonywaniu ciasnego, podciągane go zakre tu z jednoczesnym otwarciem ognia. Metoda ta pozwalała na niszczenie przeciwnika po przeciwniku przy minimalnym zagrożeniu napastnika. Najlepszym przykładem tej metody jest fakt zniszczenia 5 Tomahawków z 5 Dywizjonu South African Air Force, nastąpiło to w ciągu 11 minut.

17 lipca 1942 roku Marseille został odznaczony Wstęgą do kr. za zestrzelenie w jednym locie bojowym siedmiu samolotów przeciwnika. Tym samym lista jego zwycięstw została powiększona do 101 zniszczonych maszyn przeciwnika.

Ostatni lot Marsella miał miejsce 30 października 1942 roku. Lecił wtedy na nowym Me-109 G-2, wracając z akcji bojowej. Samolot był prawdopodobnie uszkodzony. W pewnej chwili pojawił się dym wydobywający się z pod pokrycia silnika, co zwiastowało jego zatarcie (było to niemiłą cechą pierwszej serii Me-109 G-2). Świadkowie tego zdarzenia twierdzą, że pilot opuścił samolot, jednak spadochron nie otworzył się. Był to 387 lot bojowy Hainsa Joachima Marsella.

OPIS MALOWANIA SAMOLOTU H. J. MARSEILLE'A (samolot nr 3) MESSERSCHMITT ME-109 F-2 Z Werke numer 8673 jednostka 3/JG 27

### MALOWANIE:

Standardowy kamuflaż afrykański polegający na pokryciu górnych i bocznych powierzchni kadłuba, oraz górnych powierzchni skrzydeł i stateczników kolorem RLM 79 SANDGELB FS 30215, oraz dolnych powierzchni kadłuba, skrzydeł i stateczników kolorem RLM 78 HELLEBLAU FS 35352. Kołpak śmigła, pas z przodu (za kołpakiem) i z tyłu kadłuba biały RLM 21 WEISS FS 37886. Koncówki skrzydeł, powierzchnia górna i dolna białe RLM 21.

Swastyka- czarna z białą obwódką  
Krzyże na kadłubie- czarne na białym tle bez obramowań  
Krzyże na skrzydłach- standardowe dla tego okresu  
Oznaczenia indywidualne- numer 14 na kadłubie żółty RLM 04 GELB FS 33538 z czarną obwódką, na sterze kierunku oznaczenia zwycięstw oraz wieniec wokół liczby 100 -żółte, liczba 100- biała (patrz rysunek).  
Trójkąt "oktanowy"- żółty z szeroką białą obwódką.  
Godło JG 27:  
Żółta głowa tygrysa na tle czarnego konturu kontynentu afrykańskiego. Obwódka wokół godła czarna.

Tekst i rysunki

DARIUSZ KARNAS

### ROZWIĄZANIE KONKURSU Z Nr 1/91

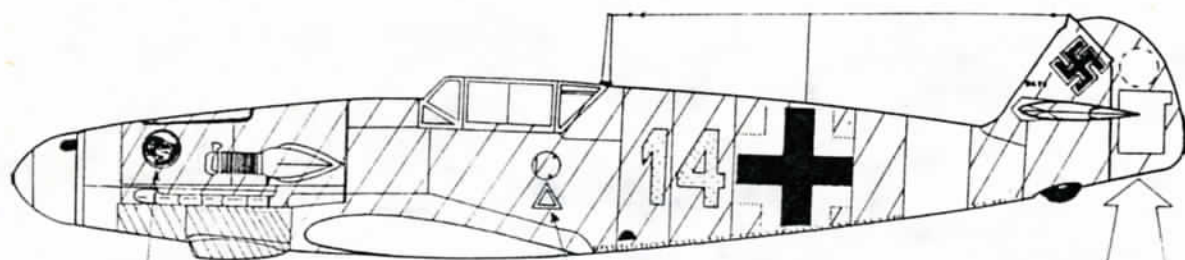
Poprawna odpowiedź brzmi TAK. Model MATCHBOX'a "Monty's Caravan" wylosował Przemysław Frask z Mielca. Model przesłany pocztą

Dla tych, którzy nadesła listy, kartki z uwagami o , z kuponem, przewidziany jest do rozlosowania następny model firmy MATCHBOX

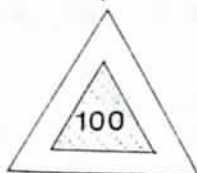
FP

REDAKCJA

# Messerschmitt 109f



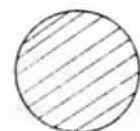
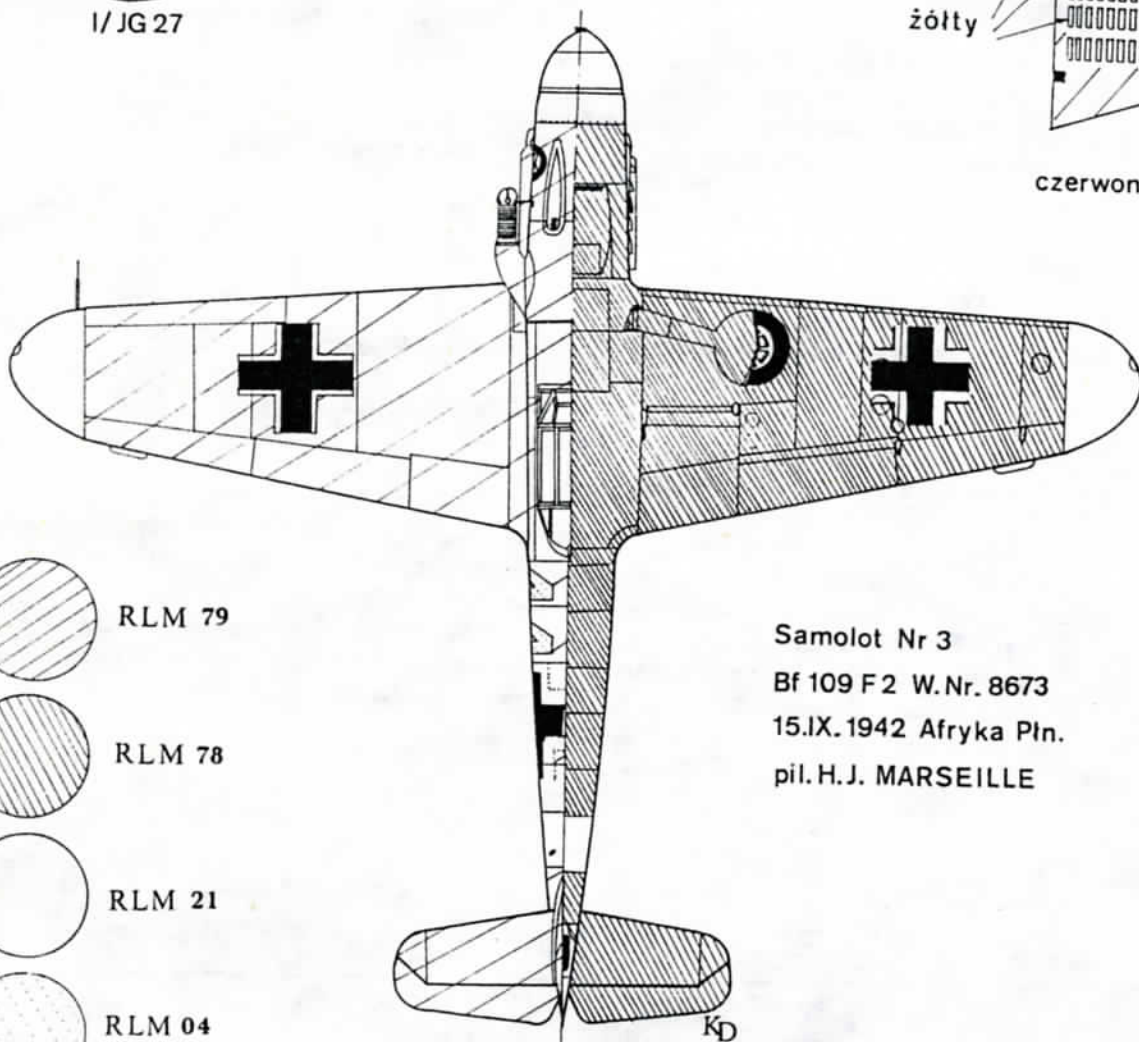
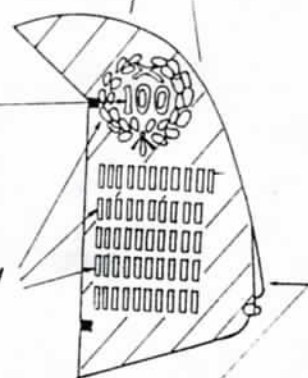
I/JG 27



biały

żółty

czerwony



RLM 79



RLM 78



RLM 21



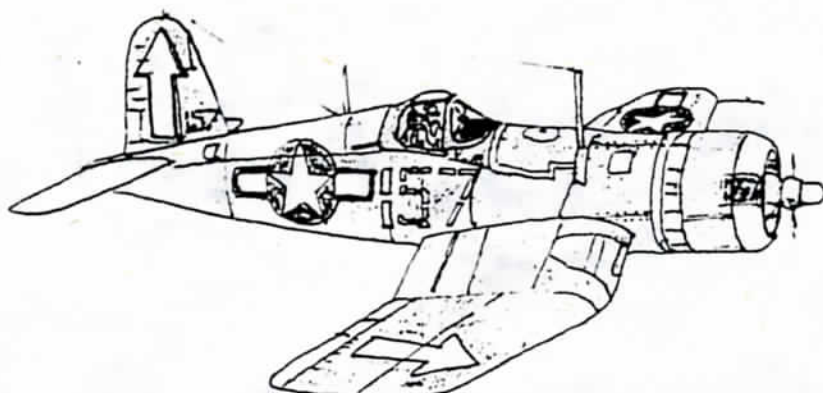
RLM 04

Samolot Nr 3

Bf 109 F2 W.Nr. 8673

15.IX.1942 Afryka Płn.

pil. H.J. MARSEILLE



# ..CORSAIR..

CHANCE VOUGHT  
F4U "CORSAIR"

W połowie lat 80-tych firma modelarska Smer korzystając z form wypożyczonych od firmy Heller rozpoczęła produkcję kilkunastu modeli samolotów w skali 1/72. Wśród nich znalazł się model amerykańskiego myśliwca pokładowego F4U-a "CORSAIR".

Zestaw składa się z 41 elementów wykonanych z jasnoszarego tworzywa metodą wtryskową, oraz dwuczęściowej osłony kabiny, co umożliwia wykonanie modelu z odsuniętą owiewką. Kalkomania dołączona do zestawu umożliwia zbudowanie modelu w barwach lotnictwa Nowej Zelandii (RNZAF -Nz 5315).

Korzystając z tego zestawu oraz wzbogacając go o elementy konstrukcji, zbudowałem model Corsair'a, noszący oznaczenia samolotu pokładowego bazującego na lotniskowcu USS-"Bunker Hill".

Przy budowie modelu korzystałem z planów modelarskich, rysunków oraz zdjęć zamieszczonych w "Skrzydlatej Polsce", TBiU nr 122, "Modelarzu", "Corsair in Action", Corsair in Color". W modelu tym nie dokonałem żadnych przeróbek poprawiających obrys kadłuba, skrzydeł czy stateczników, wzbogaciłem natomiast o natepujące elementy:

- kabinę pilota, wykonaną całkowicie od podstaw rys 1,2,3,9
- wnęki mieszczące karabiny maszynowe oraz taśmy amunicyjne (tylko na lewym skrzydle) rys. 8
- wnęki komór podwozia głównego z zamocowanymi przewodami instalacji pneumatycznej rys. 6,7
- imitację przewodów ciśnieniowych hamulca tarczowego głównego podwozia rys.5
- imitację bieżnika opon podwozia głównego rys.5
- wloty powietrza do chłodnicy oleju oraz chłodnicy centralnej rys. 4
- kształtowniki oraz elementy mocowania osłon silnika
- reflektor lądowania

Malowanie samolotu:

Cały samolot jest pomalowany farbą Humbrol HU-4 (Non Specular Sea Blue). Przednia część osłony silnika kolorem Humbrol 24 (Yellow). Wnętrze kabiny, komory podwozia głównego i kółka ogonowego, a także wnęki z uzbrojeniem Humbrol HD-4 (Zinc Chromate). Golenie podwozia głównego i ogonowego oraz tarcze kół kolorem Humbrol 34 (White). Łopaty śmigieł Humbrol 33 (Black), końcówki łopat Humbrol 24 (Yellow).

Kalkomania którą użyłem pochodzi z zestawu Techmodu nr 72105, którą polecam również innym modelarzom ze względu na jej dobrą jakość.

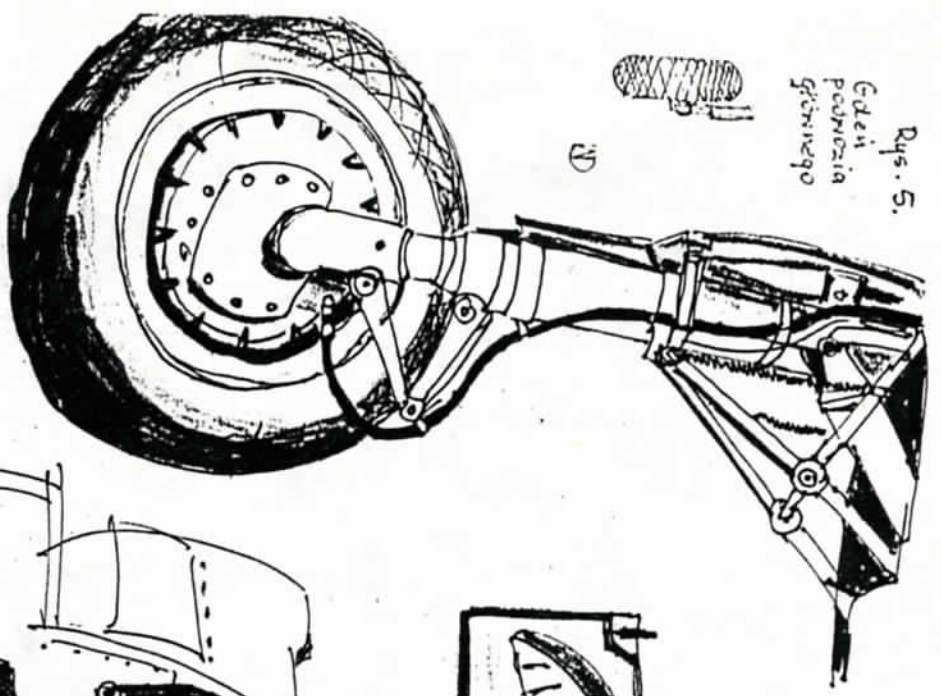
Gotowy model będzie wystawiony w sklepie modelarskim w Sandomierzu przy ul. Słowackiego 4 z chwilą ukazania się w sprzedaży drugiego numeru "Fanatyka"

Włodzimierz Dębicki

**UWAGA ! MODELARZE**  
**MASZ PROBLEMY ? NIE WIESZ JAK NAPRAWDĘ WYGLĄDAŁ**  
**SAMOLOT KTÓRY WŁASNIE ROBISZ ?????**

**NIE MARTW SIĘ. POMOŻEMY CI**  
**POSIADAMY PLANY PRAWIE WSZYSTKICH SAMOLOTÓW**  
**NAPISZ DO NAS, A MY ZA ZALICZENIEM POCZTOWYM**  
**PRZYSŁEMY PLANY (KOSZTY PRZESYŁKI + KSERO)**  
**PISZ NA ADRES WYDAWCY**  
**MODELARZ - MODELARZOWI - MODELARZEM**

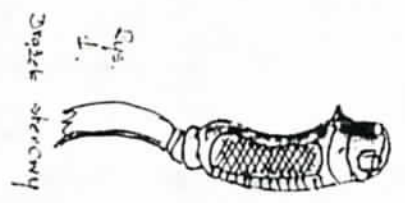
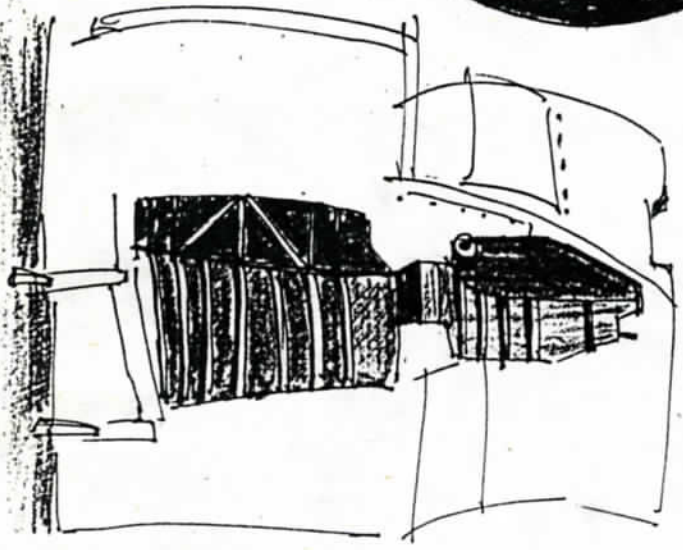
Rys. 5.  
Główny podnośnik głównego



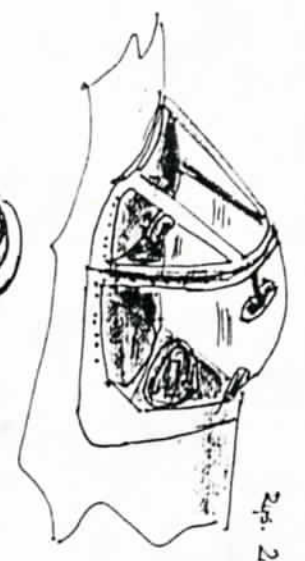
Rys. 6. Dźwignia końcowa podnośnika głównego.



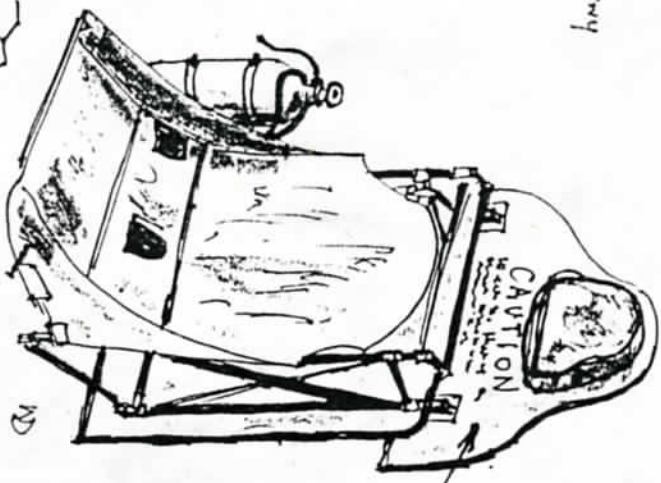
Rys. 7.  
Nuska podnośnika głównego



Rys. 1.  
Dźwignia sterownicza



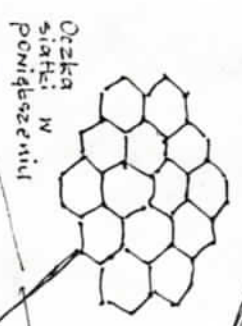
Rys. 2. Siedzisko kierowcy



Rys. 3.  
Fotel pilota oraz butla tlenu

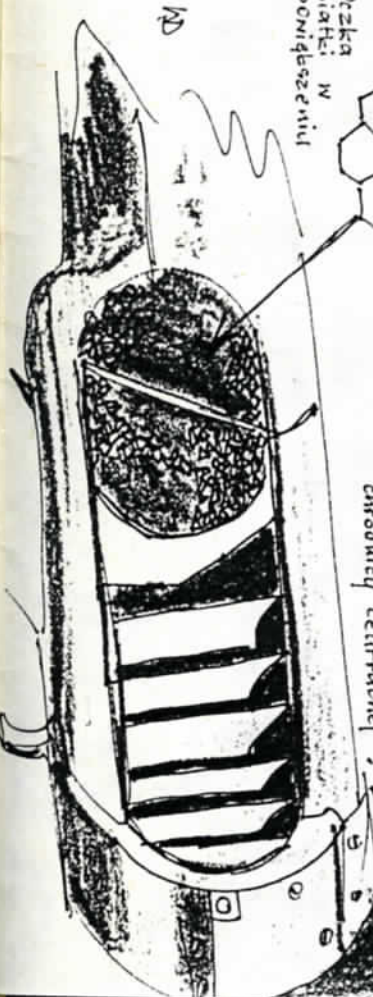
**CAUTION**

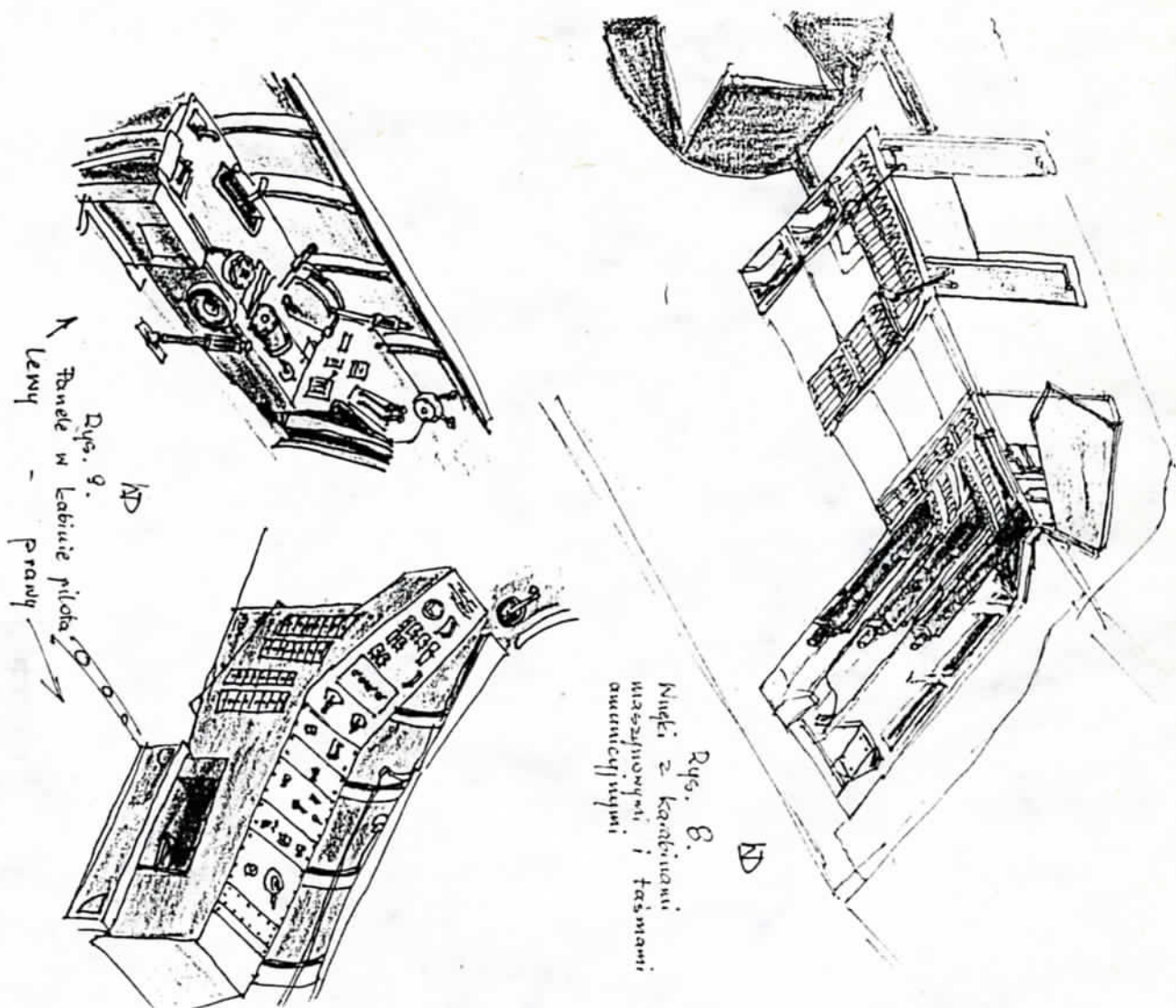
SHOULDER HARNESS STRAPS MUST BE OVER BRACE TUBE BEHIND SEAT AT TOP



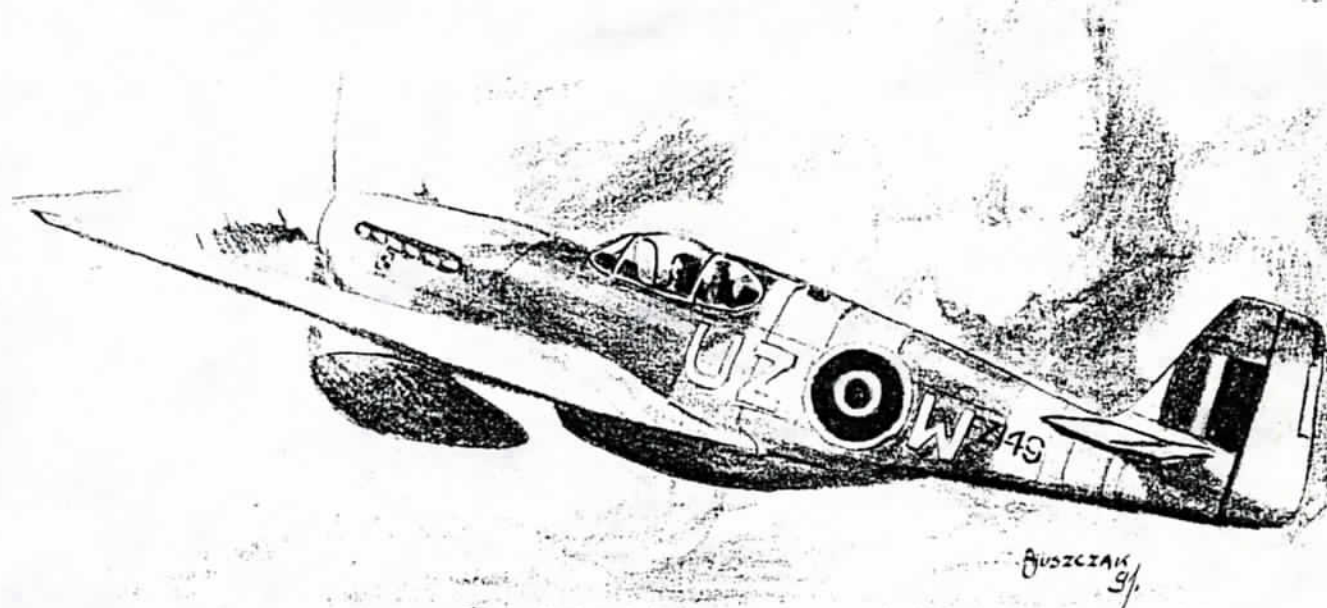
Oczka siatki w przedziale

Rys. 4. Miot powietrza do chłodnicy oleju i chłodnicy centralnej





Rysunek uzupełniający artykuł "P-51 MUSTANG".  
Na rys. MUSTANG Mk.III UZ-W nr. FZ 149 z 306 dywizjonu myśliwskiego  
Polskich Sił Powietrznych na zachodzie.



**SKLEP**  
**PAPIERNICZO - MODELARSKI**  
**SANDOMIERZ SŁOWACKIEGO 4**  
**TEL : 221-77**

**EME**®



poleca :

- artykuły papiernicze
- artykuły szkolne
- artykuły biurowe
- modele plastikowe
- modele kartonowe
- akcesoria modelarskie



**OFERUJE**  
**USŁUGI :**

- KSEROGRAFICZNE
- WYDAWNICZE
- REKLAMOWE
- PROJEKTOWANIA  
GRAFICZNEGO

océ

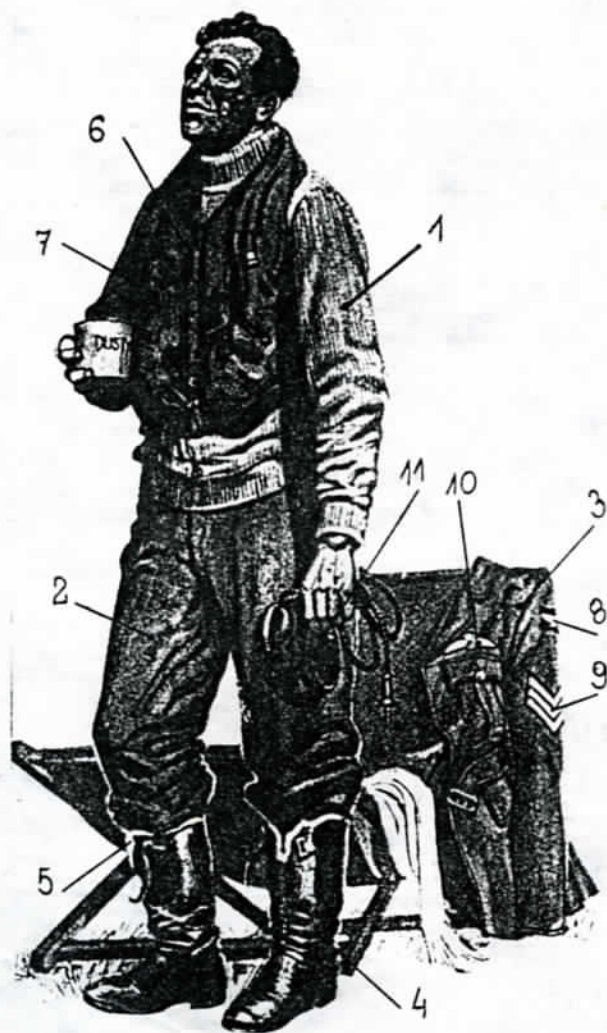
océ

**ZAPRASZAMY**

WOJEWÓDZKI DOM KULTURY  
W TARNOBZEGU ul. Słowackiego 2  
tel. 22-21-10 pokój nr 14

### Oficer RAF VR 1940 r.

Ubrany w mundur służbowy (1) koloru stalowo-niebieskiego. Pod szyją jedwabny szalik (2) w kolorze charakterystycznym dla danego dywizjonu RAF. Górny guzik bluzy odpięty zgodnie ze zwyczajem pilotów myśliwskich. Buty zamszowe (3) w kolorze ziemistym, spięte skórzanymi paskami (4). Spod zamszu wystaje brudnobiałe ocieplenie (5). Dolne części butów wykonane ze skóry w kolorze ciemnobrązowym. Oznaczenie stopnia (6) jasnoniebieskie na ciemnoniebieskim tle. Odznaka pilota (7) w kolorze srebrnym ze złotą koroną i literami "RAF" nad lewą kieszenią (Uwaga! Część pilotów polskich nosiła brytyjską odznakę pilota nad prawą kieszenią). Pod odznaką pilota baretka "Distinguished Flying Cross" (8), purpurowe zęby na białym tle. Mosiężne odznaki "VR" (9) na wylogach jako znak przynależności do RAF VR. Na ramieniu bardzo droga kurtka "Irvin" (10) z odwróconej skóry jagnięcia w kolorze ziemistym.



### Sierżant pilot RAF 1940 r.

Typowy ubiór pilota, gruby wełniany pulower (1) w naturalnym kolorze materiału. Stalowo-niebieskie spodnie (2) i marynarka (3). Buty (4) w naturalnym kolorze skóry, ocieplane skórą jagnięcia (5). Kamizelka ratunkowa typu "Mae West" (6) w kolorze żółtopomarańczowym. Na niektórych egzemplarzach po prawej stronie malowane było nazwisko właściciela (7). Naszywka (8) noszona przez cały personel powyżej oznaczenia stopnia, w kolorze jasno-niebieskim na ciemno-niebieskim prostokacie. Oznaczenie stopnia (9) w takich samych kolorach na obu rękawach. Odznaka pilota (10) noszona jak w przypadku oficera. W rękę trzyma pilotkę skózaną (11) wczesnego kroju, z przewodem słuchawek.

Opracowano na podstawie AIRCAM/RAF FIGHTER UNITS EUROPE 1939-42

Robert Panek