

NORTH AMERICAN

P-51D MUSTANG™



"TUSKEGEE AIRMEN"



Produced under license from Boeing Management Company. P-51 Mustang, P-51D Mustang and Boeing are among the trademarks owned by Boeing.

P-51 Mustang™

ノースアメリカン P-51D マスタング  
"タスキギー エアメン"

READ BEFORE ASSEMBLY

**注意** ●このキットは組み立てモデルです。作る前に必ず説明書を最後までお読みください。また小学生などの低年齢の方が組み立てるときは、保護者の方もお読みください。また接着剤や塗料は、必ずプラスチック用をお使いください。(別売) ●工具の使用には十分注意してください。特にナイフ、ニッパーなどの刃物によるケガや事故に注意してください。●接着剤や塗料は使用する前にそれぞれの注意書きをよく読み、指示に従って正しく使用し、使用するときは換気に十分注意してください。●小さなお子様のいる所での作業はやめてください。小さな部品の飲み込みや、ビニール袋をかぶっての窒息などの危険な状況が考えられます。

**CAUTION** ●Read carefully and fully understand the instructions before commencing assembly. A supervising adult should also read the instructions if a child assembles the model. ●When assembling this kit, tools including knives are used. Extra care should be taken to avoid personal injury. ●Read and follow the instructions supplied with paint and/or cement, if used (not included in kit). Use plastic cement and paints only. ●Keep out of reach of small children. Children must not be allowed to put any parts in their mouths or pull vinyl bags over their heads.

**VORSICHT** ●Bevor Sie mit dem Zusammenbau beginnen, sollten Sie alle Anweisungen gelesen und verstanden haben. Fall sein Kind das Modell zusammenbaut, sollte ein beaufsichtigender Erwachsener die Bauanleitung ebenfalls gelesen haben. ●Beim Zusammenbau dieses Bausatzes werden Werkzeuge einschließlich Messer verwendet. Zur Vermeidung von Verletzungen ist besondere Vorsicht angebracht. ●Wenn Sie Farben und/oder Kleber verwenden (nicht im Bausatz enthalten), beachten und befolgen Sie die dort beiliegenden Anweisungen. Nur Klebstoff und Farben für Plastik verwenden. ●Bausatz von kleinen Kindern fernhalten. Kindern darf keine Möglichkeit gegeben werden, irgendwelche Teile in den Mund zu nehmen oder sich Plastiktüten über den Kopf zu ziehen.

**PRECAUTIONS** ●Bien lire et assimiler les instructions avant de commencer l'assemblage. La construction du modèle par un enfant doit s'effectuer sous la surveillance d'un adulte. ●L'assemblage de ce kit requiert de l'outillage, en particulier des couteaux de modélisme. Manier les outils avec précaution pour éviter toute blessure. ●Lire et suivre les instructions d'utilisation des peintures et ou de la colle, si utilisées (non incluses dans le kit). Utiliser uniquement une colle et des peintures spéciales pour le polystyrène. ●Garder hors de portée des enfants en bas âge. Ne pas laisser les enfants mettre en bouche ou sucer les pièces, ou passer un sachet vinyl sur la tête.

PAINTS REQUIRED

- 塗装指示のマークです。タミヤカラーのカラーナンバーで指示しました。  
This mark denotes numbers for Tamiya Paint colors.
- TS-49 ●ブライトレッド / Bright red / Leuchtrot / Rouge brillant  
AS-6 ●オリブドラブ (USAAF) / Olive Drab (USAAF) / Olivgelbgrau (USAAF) / Olive Drab (USAAF)  
AS-12 ●シルバーマetal / Bare Metal Silver / Blank-Metall Silber / Metal Nu  
X-1 ●ブラック / Black / Schwarz / Noir

- X-5 ●グリーン / Green / Grün / Vert  
X-6 ●オレンジ / Orange / Orange / Orange  
X-7 ●レッド / Red / Rot / Rouge  
X-8 ●レモンイエロー / Lemon yellow / Zitronengelb / Jaune citron  
X-10 ●ガンメタル / Gun metal / Metall-Grau / Gris acier  
X-11 ●クロムシルバー / Chrome silver / Chrom-Silber / Aluminium chromé  
X-14 ●スカイブルー / Sky blue / Himmelblau / Bleu ciel  
X-18 ●セミアツグラク / Semi gloss black / Seidenglanz Schwarz / Noir satiné  
XF-1 ●フラットブラック / Flat black / Matt Schwarz / Noir mat

- XF-2 ●フラットホワイト / Flat white / Matt Weiß / Blanc mat  
XF-3 ●フラットイエロー / Flat yellow / Matt Gelb / Jaune mat  
XF-5 ●フラットグリーン / Flat green / Matt Grün / Vert mat  
XF-7 ●フラットレッド / Flat red / Matt Rot / Rouge mat  
XF-16 ●フラットアルミ / Flat aluminum / Matt Aluminium / Aluminium mat  
XF-56 ●メタリックグレイ / Metallic grey / Grau-Metallic / Gris métallisé  
XF-62 ●オリブドラブ / Olive drab / Braun-Oliv / Vert olive

RECOMMENDED TOOLS

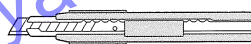
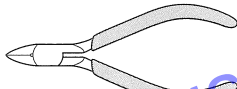
《用意する工具》  
Recommended tools  
Benötigtes Werkzeug  
Outillage nécessaire

接着剤  
(プラスチック用)  
Cement  
Kleber  
Colle

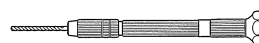


ニッパー  
Side cutters  
Seitenschneider  
Pince coupante

ナイフ  
Modeling knife  
Modelliermesser  
Couteau de modéliste



ピンバイス (ドリル刃 1mm)  
Pin vise (1mm drill bit)  
Schraubstock (1mm Spiralbohrer)  
Outil à percer (1mm de diamètre)



ピンセット  
Tweezers  
Pinzette  
Précelles



《マスクシールの貼り方》

- 風防部を塗装するときはマスクシールを使用します。
  - ①指示されたマスクシールを切り取り、風防の彫刻にあわせてはります。隙間から塗料が入らないようにしっかりとします。
  - ②窓枠部分をタミヤカラーで塗装してください。
  - ③塗料が完全に乾ききる前にマスクシールをはがします。
- ※その他、風防内側などの塗装をしない部分はタミヤマスクングテープ(別売)でマスクングしてください。

MASKING SEAL

- Paint canopy using masking seals

included in kit.

- ①Mask off windows using masking seals included in kit.
  - ②Paint canopy with Tamiya paints.
  - ③Before paint has completely cured, remove masking seals.
- ※Mask off inside of canopy using masking tape (separately available).

AUFKLEBER

- Die Kanzel unter Verwendung der beiliegenden Abkleber lackieren.
- ①Die Kanzel unter Verwendung der im Bausatz enthaltenen Abkleber abdecken.
- ②Lackieren Sie die Kanzel mit Tamiya-Farben.

- ③Abkleber vor dem endgültigen Trocknen der Farbe anziehen.
- ※Die Innenseite der Kanzel mit (getrennt erhältlichem) Abklebeband abkleben.

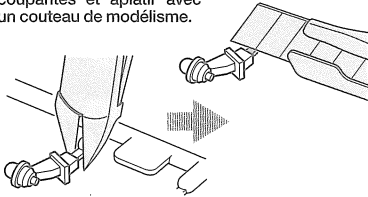
MASQUES

- Peindre la verrière en utilisant les masques inclus dans le kit.
- ①Cacher la verrière au moyen des masques fournis.
- ②Peindre la verrière avec des peintures Tamiya.
- ③Enlever les masques avant séchage complet de la peinture.
- ※Masquer l'intérieur de la verrière avec de la bande cache (disponible séparément).

TECH TIPS

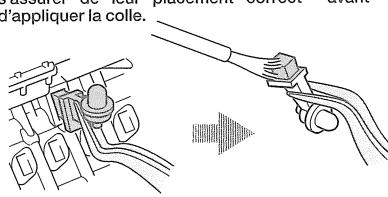
《部品の切り取り》  
Cutting off parts

- ★部品はニッパーを刃の向きにあて、ていねいに切り取り、切り口はカッターナイフできれいにします。
- ★Cut off parts using side cutters and flatten using modeling knife.
- ★Die Teile mit einem Seidenschneider abzwicken und Grat mit Modellbaumesser glätten.
- ★Détacher les pièces au moyen de pinces coupantes et aplatir avec un couteau de modélisme.



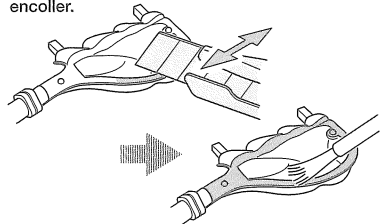
《部品の取り付け位置を確認する》  
Test Fitting

- ★一度部品を仮に組み合わせて(仮組)みて、接着面を確認めます。
- ★Attach parts temporarily to confirm cement position prior to apply cement.
- ★Die Teile vorübergehend anbringen, um vor dem Klebstoffauftrag die Klebestellen zu erkennen.
- ★Fixer temporairement les pièces pour s'assurer de leur placement correct avant d'appliquer la colle.



《メッキをはがす》  
Removing metal plating

- ★メッキ部品を接着する際は、必ず接着面のメッキをはがしてください。
- ★Remove plating from areas to be cemented.
- ★An den Klebestellen muß die Chromschicht abgeschabt werden.
- ★Enlever le revêtement chromé des parties à encoller.



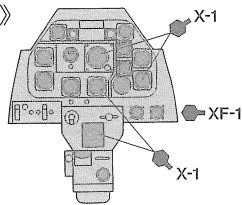
ASSEMBLY



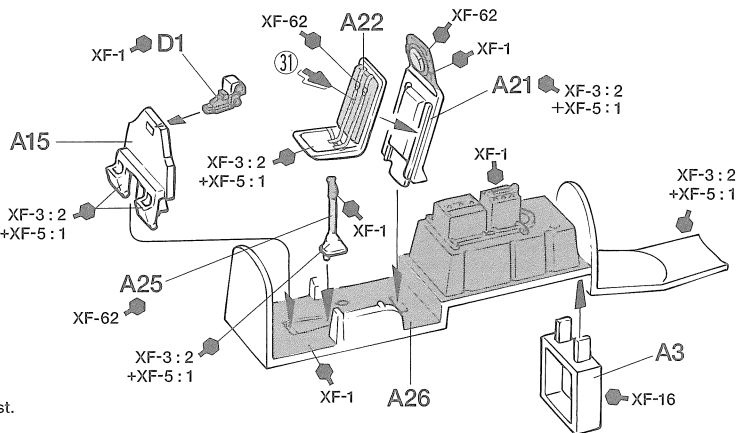
- 組立説明図の中で塗装指示のない部品は機体色で塗装します。
- When no color is specified, paint the item with fuselage color.
- Wo keine Farbe angegeben ist, wird das Teil in der Rumpffarbe lackiert.
- Lorsqu'aucune teinte n'est spécifiée, peindre dans la teinte du fuselage.

1 コックピットのくみため  
Cockpit assembly  
Kockpit-Zusammenbau  
Assemblage du cockpit

《A15》

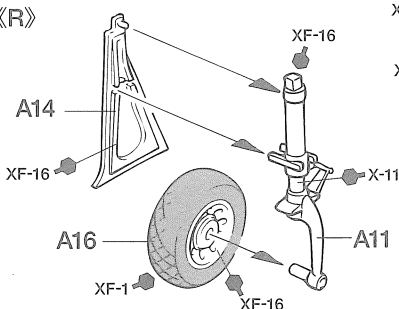


- 指示の番号のスライドマークをはります。
- Number of decal to apply.
- Nummer des Abziehbildes, das anzubringen ist.
- Numéro de la décalcomanie à utiliser.

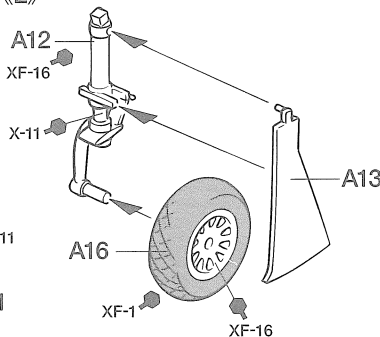


2 主脚のくみため  
Main landing gear  
Fahrgestell  
Train principal

《R》

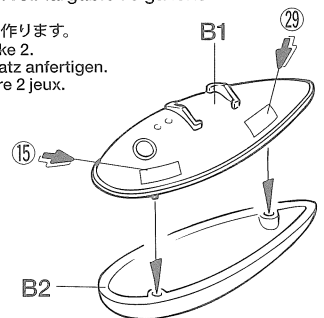


《L》



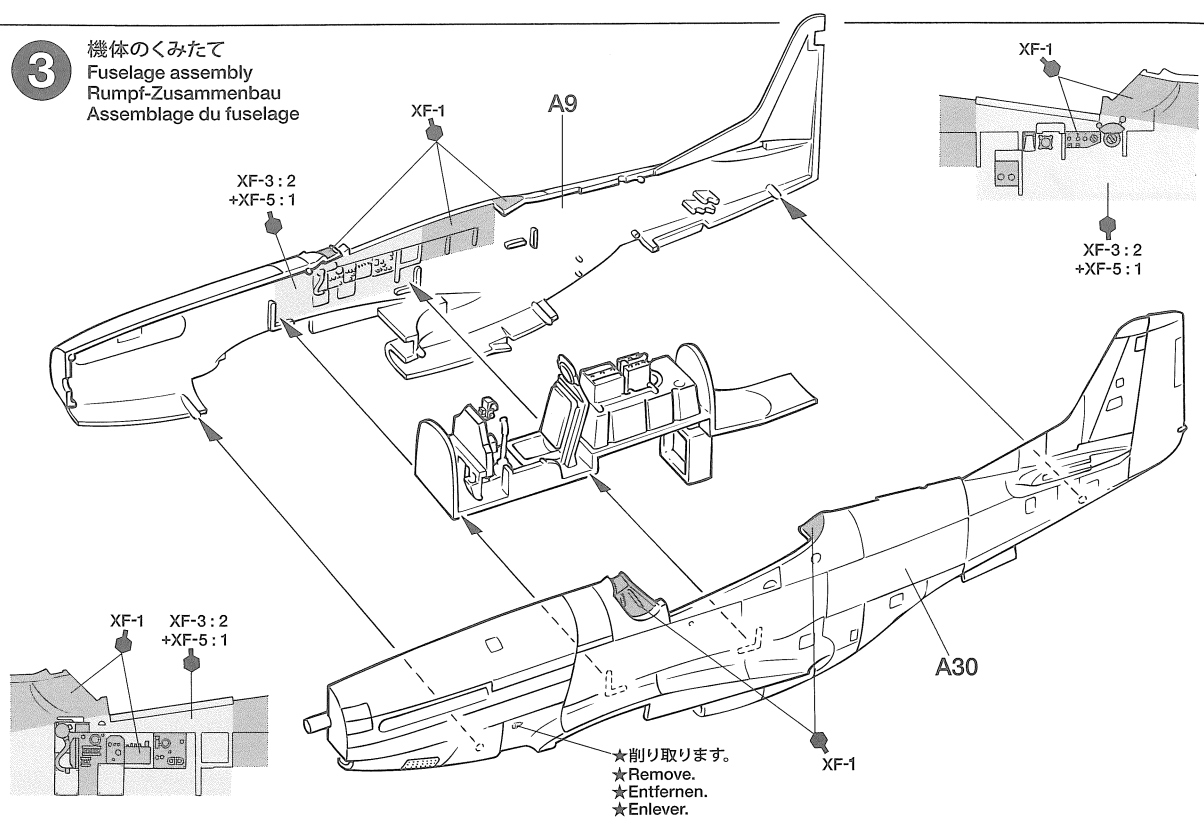
《75ガロン増槽》  
75 gallon drop tank  
Abwerfbarer 75-Gallonen Zusatztank  
Réservoir largable 75 gallons

- ★2個作ります。
- ★Make 2.
- ★2 Satz anfertigen.
- ★Faire 2 jeux.



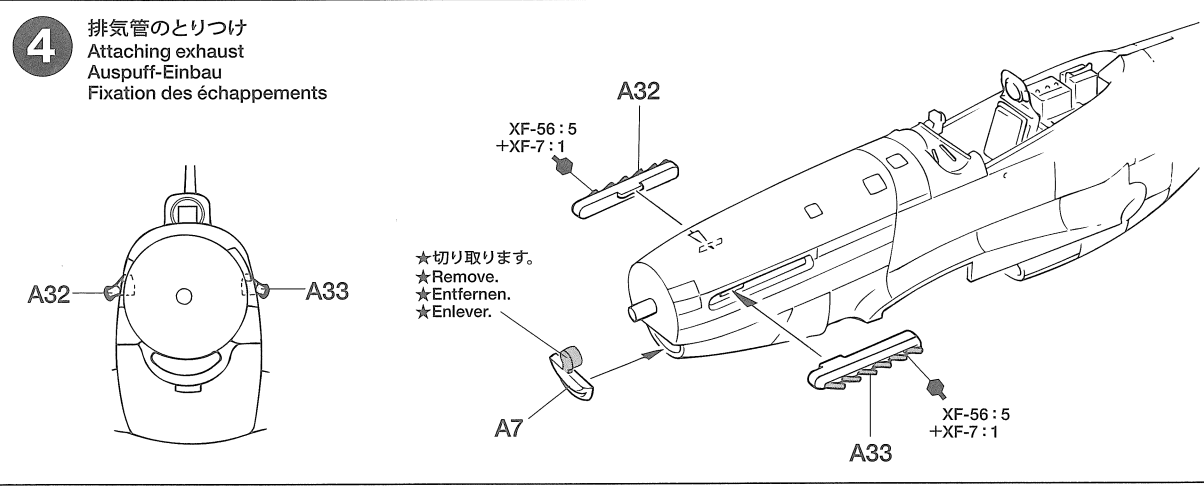
**3**

機体のくみため  
Fuselage assembly  
Rumpf-Zusammenbau  
Assemblage du fuselage



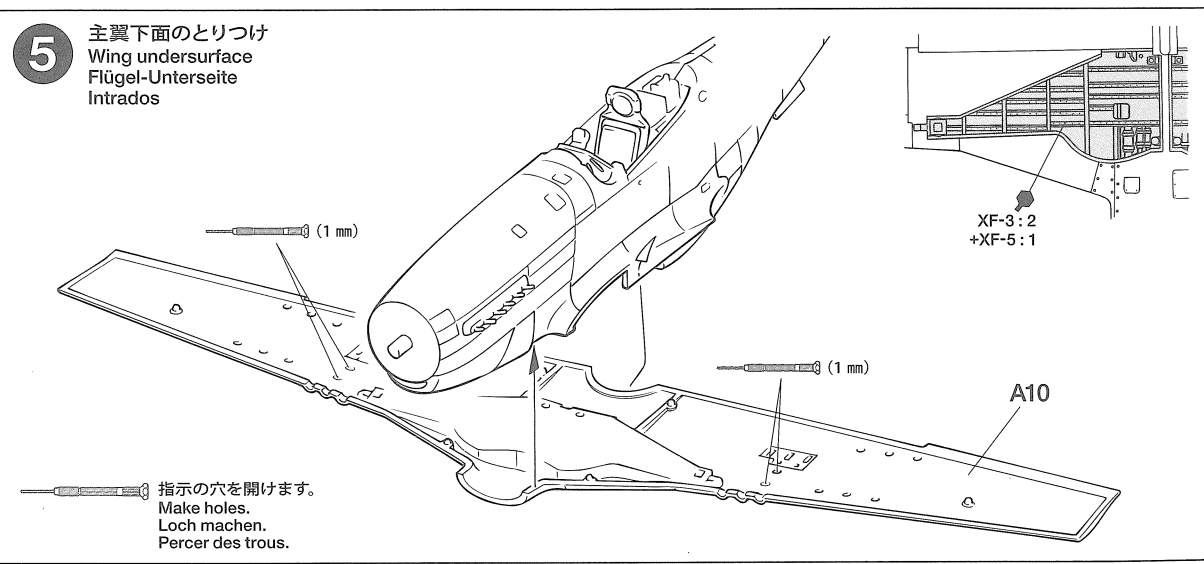
**4**

排気管のとりつけ  
Attaching exhaust  
Auspuff-Einbau  
Fixation des échappements



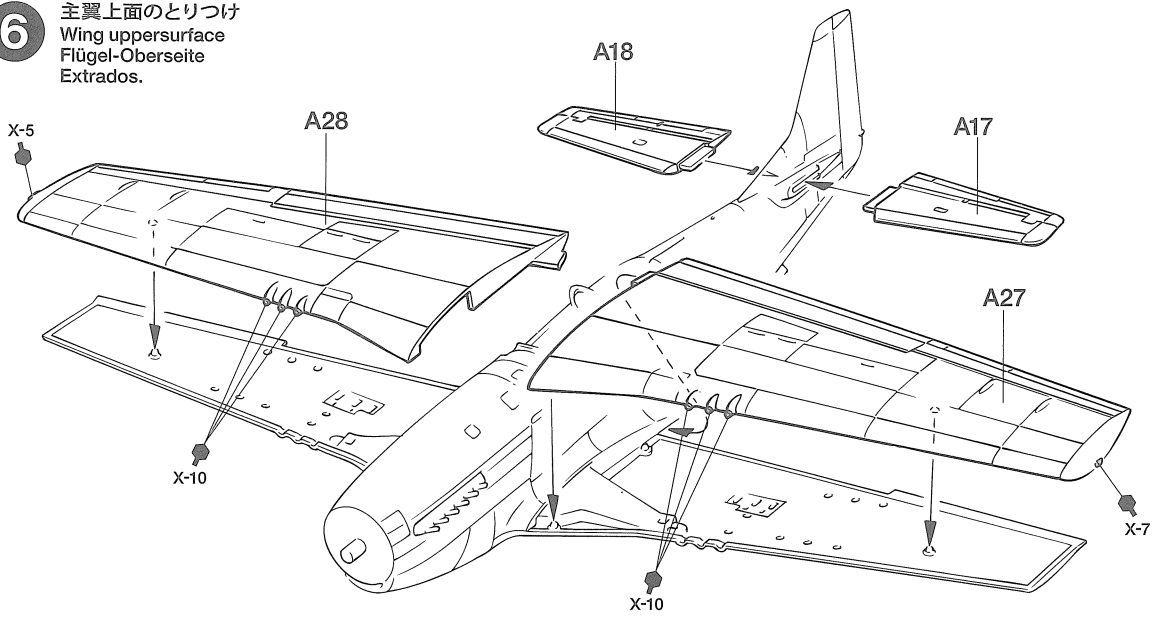
**5**

主翼下面のとりつけ  
Wing undersurface  
Flügel-Unterseite  
Intrados



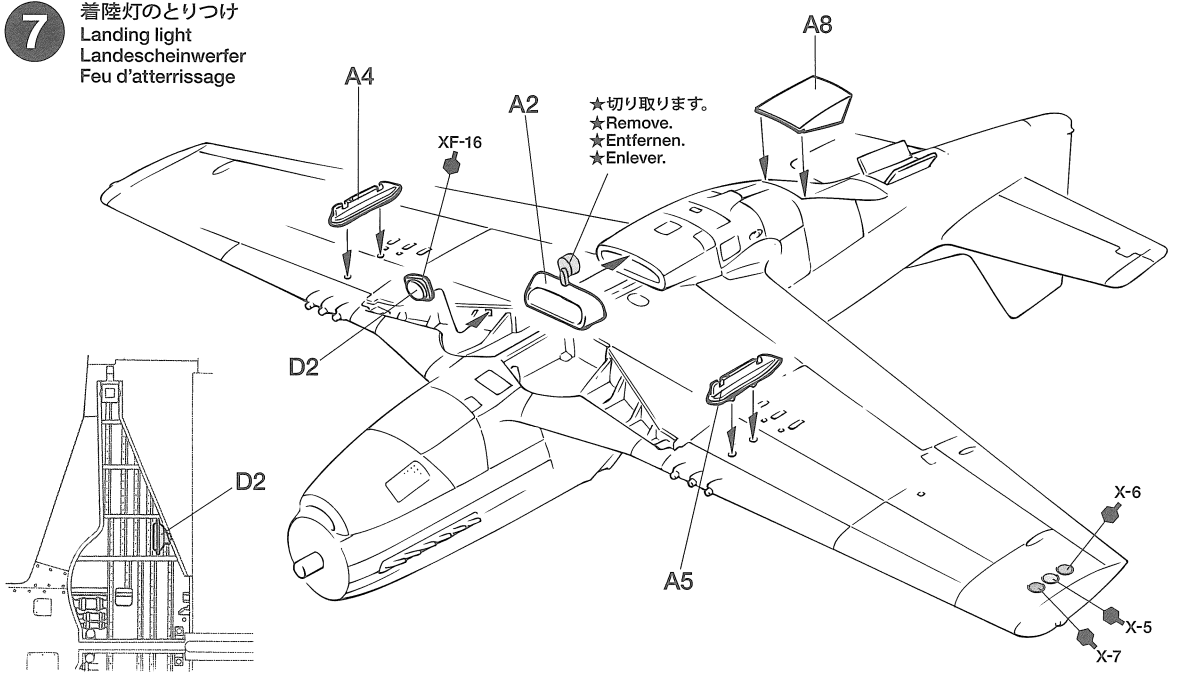
6

主翼上面のとりつけ  
Wing upper surface  
Flügel-Oberseite  
Extrados.



7

着陸灯のとりつけ  
Landing light  
Landescheinwerfer  
Feu d'atterrissage



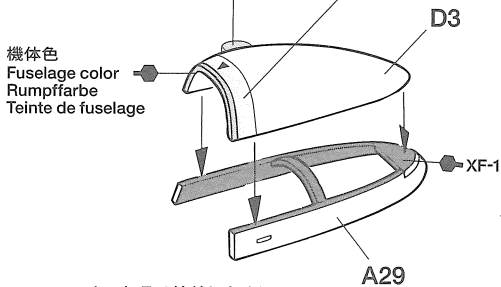
8

《キャノピー》  
Canopy  
Kabinendach  
Canopée

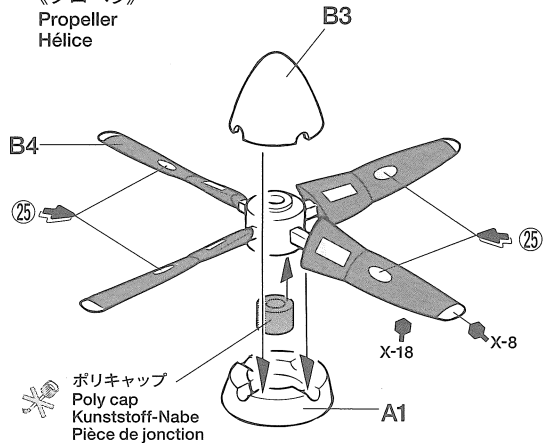
★切り取ります。  
★Remove.  
★Entfernen.  
★Enlever.

マスキングシール (f)  
Masking sticker  
Aufkleber  
Cache

機体色  
Fuselage color  
Rumpffarbe  
Teinte de fuselage



《プロペラ》  
Propeller  
Hélice

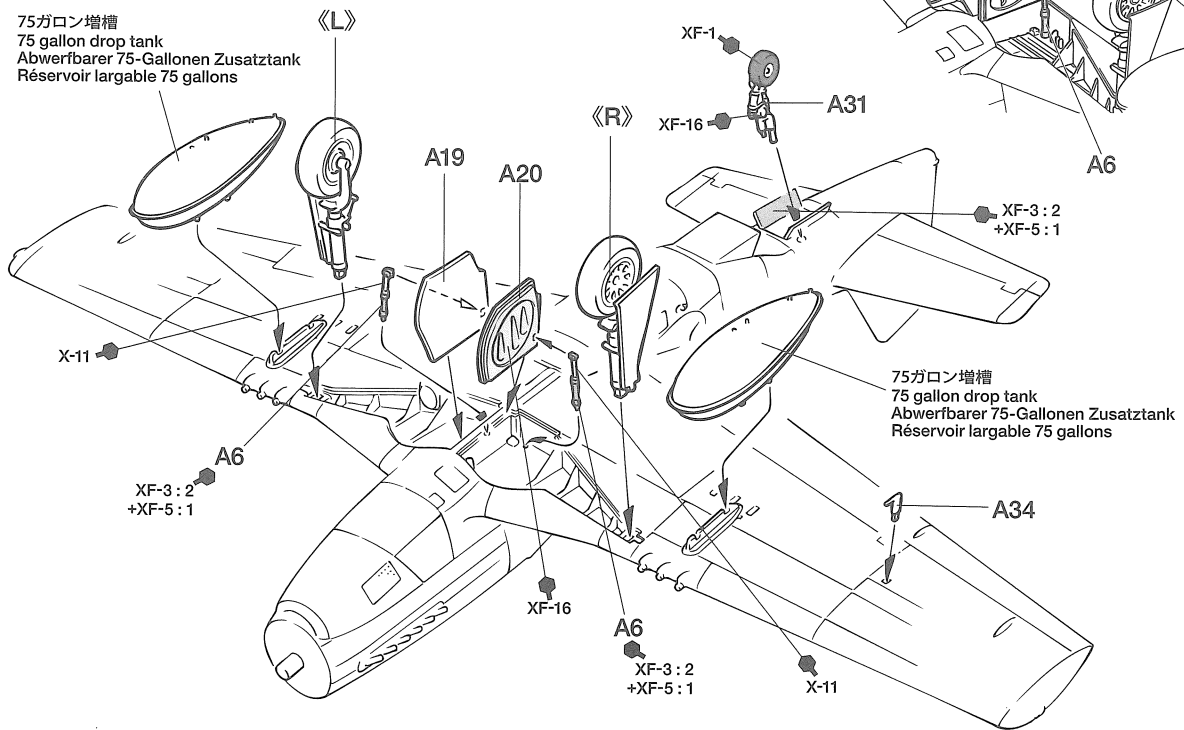


このマークの部品は接着しません。  
Do not cement.  
Nicht kleben.  
Ne pas coller.

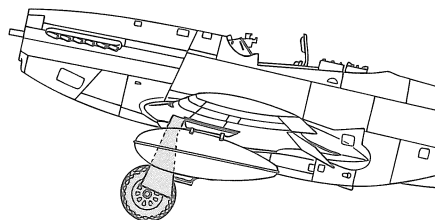
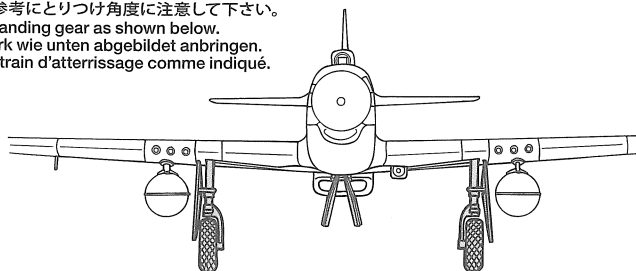
**9** 主脚のとりつけ  
Landing gear  
Fahrwerk  
Train principal

《A6のとりつけ》  
Position of A6  
Position von A6  
Position de A6

75ガロン増槽  
75 gallon drop tank  
Abwerfbarer 75-Gallonen Zusatztank  
Réservoir largable 75 gallons



★下図を参考にとりつけ角度に注意して下さい。  
★Attach landing gear as shown below.  
★Fahrwerk wie unten abgebildet anbringen.  
★Fixer le train d'atterrissage comme indiqué.

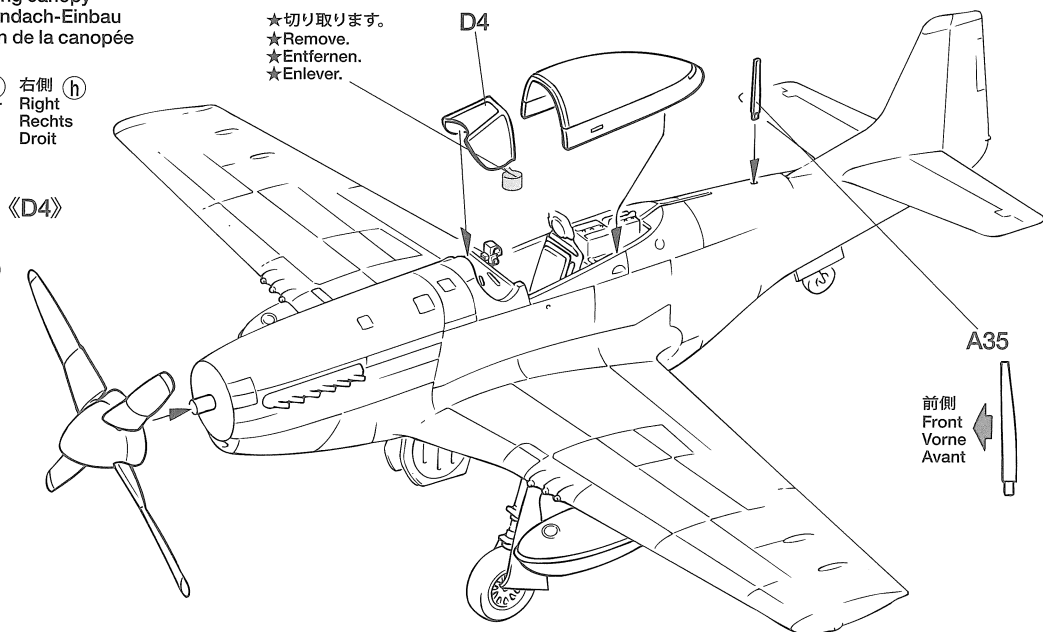


**10** キャンピのとりつけ  
Attaching canopy  
Kabinendach-Einbau  
Fixation de la canopée

★切り取ります。  
★Remove.  
★Entfernen.  
★Enlever.

マスクシール (k) 右側 (h)  
Masking sticker Right  
Aufkleber Rechts  
Cache Droit

マスクシール (g)  
Masking sticker  
Aufkleber  
Cache



# PAINTING

## 《P-51Dマスタングの塗装》

1943年12月以降、アメリカ陸軍機の基本塗装は全面無塗装とされました。1944年春にヨーロッパ戦線への部隊配備が開始されたP-51Dも同様です。また第332戦闘航空群の所属機は、爆撃機隊との空中集合の際の識別のため、機首先端や尾翼、主翼端などが赤で塗装され、主翼には黄色のラインが描かれていました。塗り分けは各機体の塗装図を参考にしてください。なお塗り分けのパターンは機体によって微妙に異なっていたようです。コクピット内部など細部の塗装は組立図中にタミヤカラーの色番号で指示してあります。パッケージのイラストも参考にしてください。

### P-51D Mustang Painting Guide

From December 1943, U.S. Army Air Force

aircraft featured unpainted natural metal finishes and the P-51D, which arrived in Europe in Spring 1944, was no exception. The 332nd FG's aircraft featured Red noses and tails as well as Yellow bands on the wings for identification purposes. However, these colored areas differed slightly from one aircraft to another so check the painting instructions that correspond to your desired marking option. Refer to the instruction manual for information on painting details.

### P-51 D Bemalungshinweise

Ab Dezember 1943 hatten die Flugzeuge der Amerikanischen Luftwaffe unlackierte Metalloberflächen und die P-51 D, welche in Europa im Frühling 1944 auftauchte, war keine Ausnahme. Die Flugzeuge der 332. Jagdgruppe hatten rote Rumpfnasen und Heckleitwerke sowie gelbe Bänder auf den Tragflächen zur besseren Erkennung. Die

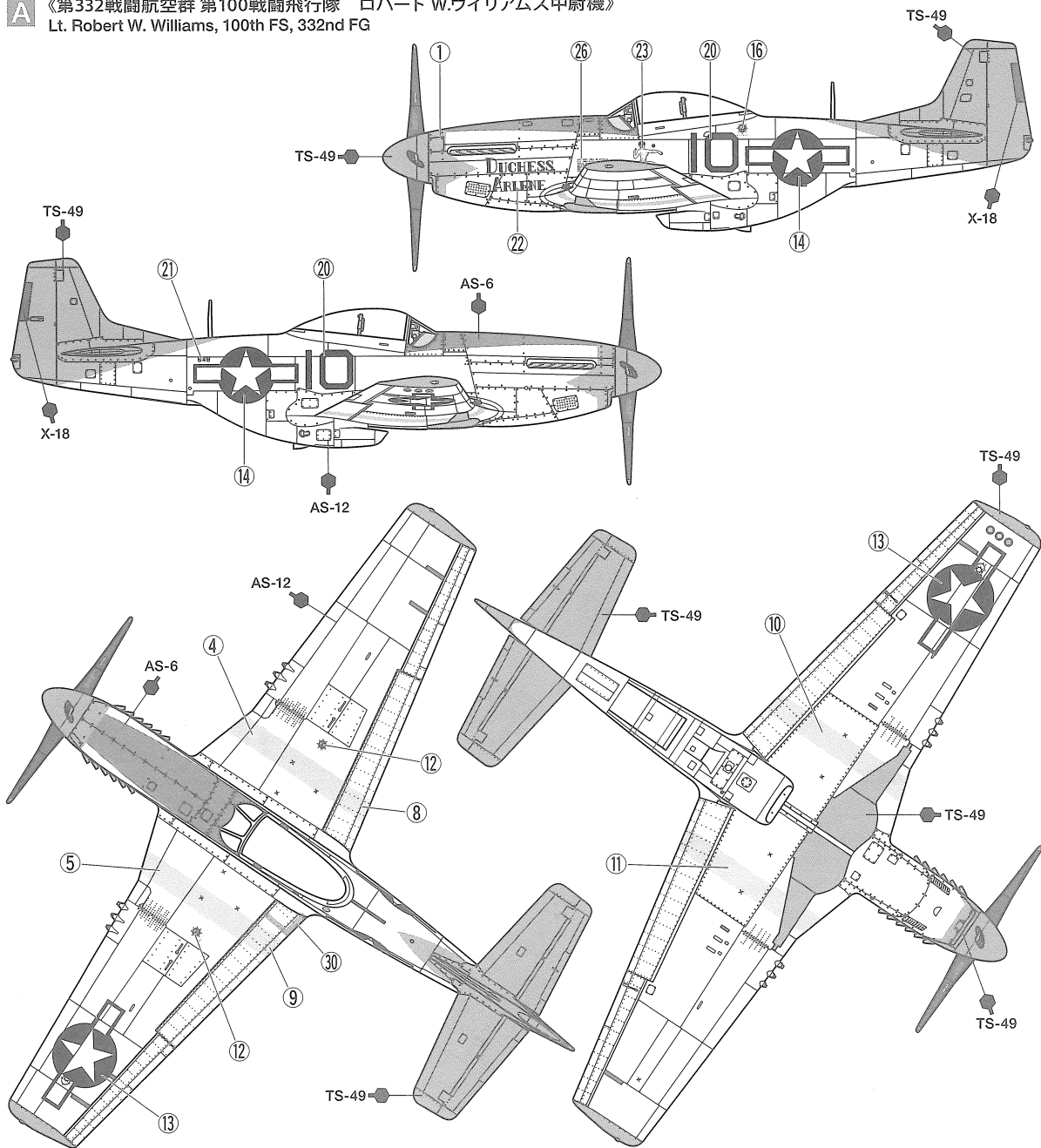
bemalten Flächen unterscheiden sich leicht von Flugzeug zu Flugzeug, deshalb prüfen Sie bitte, ob die Bemalungsvorschrift zu der von ihnen gewählten Version passt. Für die Bemalung der Details, Bauanleitung beachten.

### Peinture du P-51D Mustang

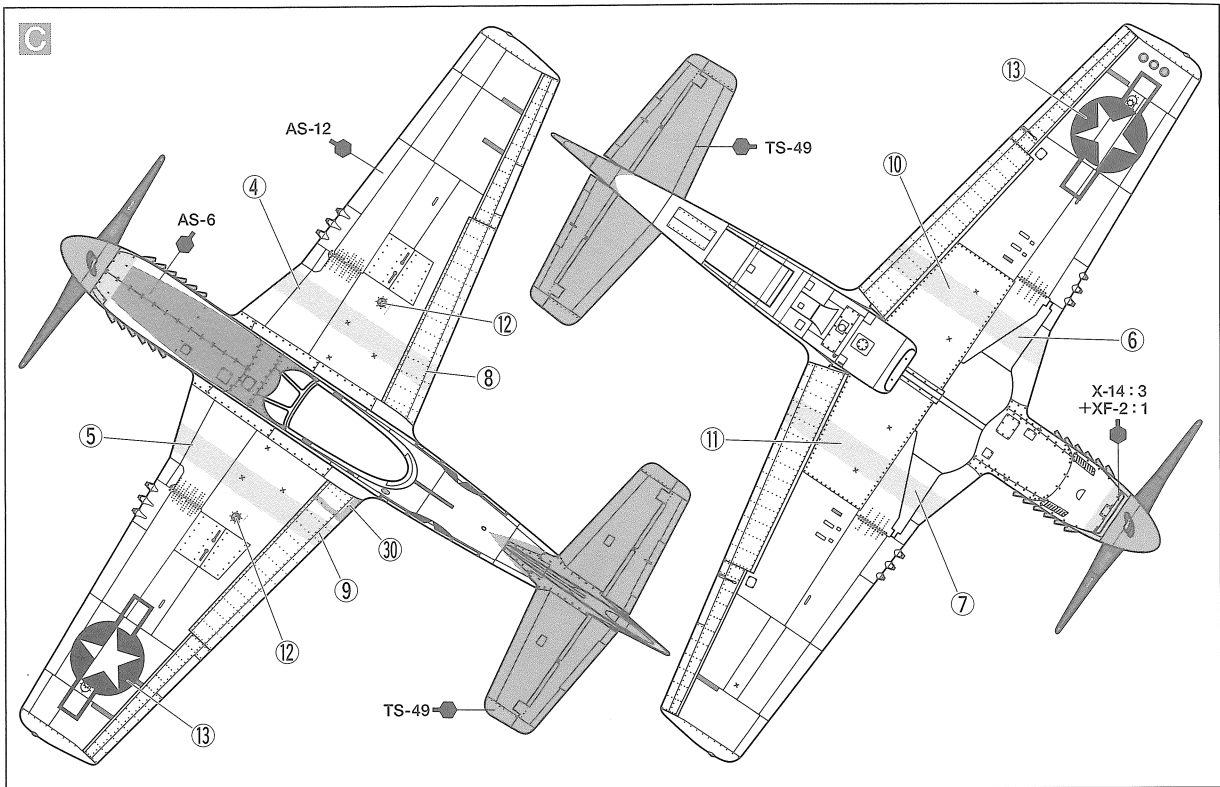
A partir de décembre 1943, les avions de l'U.S. Army Air Force étaient laissés métal nu. Le P-51D qui arriva en Europe au printemps 1944, ne dérogeait pas à la règle. Pour faciliter leur identification, les appareils du 332nd FG arboraient un nez et un empennage rouges ainsi que des bandes jaunes sur les ailes. En revanche, ces surfaces colorées différaient légèrement d'un avion à l'autre. Vérifiez donc les instructions de peinture correspondant à la décoration choisie. Se reporter à la notice de montage pour la peinture des détails.

## PAINTING & MARKING

A 《第332戦闘航空群 第100戦闘飛行隊 ロバート W.ウィリアムズ中尉機》  
Lt. Robert W. Williams, 100th FS, 332nd FG







不要部品…………… A23, A24, D5  
Not used.  
Nicht verwenden.  
Non utilisées.

## APPLYING DECALS

《スライドマークのはり方》

- ①はりたいマークをハサミで切り抜きます。
- ②マークをぬるま湯に10秒ほどひたしてからタオル等の布の上に置きます。
- ③台紙のはしを手で持ち、はるところにマークをスライドさせてモデルに移してください。
- ④指に少し水をつけてマークをぬらしながら、正しい位置にずらしませう。
- ⑤やわらかな布でマークの内側の気泡を押し出しながら、押しつけるようにして水分をとります。

### DECAL APPLICATION

- ①Cut off decal from sheet.

- ②Dip the decal in tepid water for about 10 sec. and place on a clean cloth.

- ③Hold the backing sheet edge and slide decal onto the model.

- ④Move decal into position by wetting decal with finger.

- ⑤Press decal down gently with a soft cloth until excess water and air bubbles are gone.

### ANBRINGUNG DES ABZIEHBILDES

- ①Abziehbild vom Blatt ausschneiden.

- ②Das Abziehbild ungefähr 10 Sek. in lauwarmes Wasser tauchen, dann auf sauberen Stoff legen.

- ③Die Kante der Unterlage halten und das Abziehbild auf das Modell schieben.

- ④Das Abziehbild an die richtige Stelle schieben und dabei mit dem Finger das

Abziehbild naßmachen.

- ⑤Das Abziehbild leicht mit einem weichen Tuch andrücken, bis überschüssiges Wasser und Luftblasen entfernt sind.

### APPLICATION DES DECALCOMANIES

- ①Découpez la décalcomanie de sa feuille.

- ②Plongez la décalcomanie dans de l'eau tiède pendant 10 secondes environ et poser sur un linge propre.

- ③Retenez la feuille de protection par le côté et glissez la décalcomanie sur le modèle réduit.

- ④Placez la décalcomanie à l'endroit voulu en la mouillant avec un de vos doigts.

- ⑤Pressez doucement la décalcomanie avec un tissu doux jusqu'à ce que l'eau en excès et les bulles aient disparu.

## 部品請求について

For use in Japan only!

★部品をなくしたり、こわれた方は、このステッカーがはられたカスタマーサービス取次店でご注文いただけます。また、当社カスタマーサービスに直接ご注文する場合は、右記の方法でご注文することができます。詳しくは当社カスタマーサービスまでお問い合わせください。



### ①《郵便振替のご利用法》

郵便局の払込用紙の通信欄に下のリストを参考にITEM番号、スケール、製品名、部品名、部品コード、数量を必ずご記入ください。振込人住所欄にはお電話番号もお書きいただき、口座番号・00810-9-1118、加入者名・(株)タミヤでお振込ください。

### ②《代金引換のご利用法》

パーツ代金に加えて代引き手数料(315円)をご負担いただければ、電話またはホームページより代金引換によるご注文をお受けいたします。

### ③《タミヤカードのご利用法》

タミヤカードをご利用の場合、代金はご指定金融機関の口座引き落としとなります。ご注文は電話またはホームページよりお受けいたします。

《住所》 〒422-8610 静岡県駿河区恩田原3-7  
株式会社タミヤ カスタマーサービス係

《お問い合わせ電話番号》  
静岡 054-283-0003

東京 03-3899-3765 (静岡へ自動転送)  
営業時間/平日▶8:00~20:00 土、日、祝日▶8:00~17:00

《カスタマーサービスアドレス》

[http://tamiya.com/japan/customer/cs\\_top.htm](http://tamiya.com/japan/customer/cs_top.htm)



1/72  
War Bird

## ノースアメリカン P-51D マスタング "タスキギー エアメン" ITEM 25148

★価格は2011年12月現在のものです。予告なく変更となる場合があります。  
※マークとマスキングステッカーはカスタマーサービスでのお取り扱いがございません。

部品名	税込価格	本体価格	部品コード
A/パーツ(胴体)……………	672円 ( 640円)		10006291
B/パーツ(燃料タンク)……………	346円 ( 330円)		10006292
D/パーツ(風防)……………	315円 ( 300円)		10006293
ポリキャップ(2個)……………	105円 ( 100円)		19406058
説明図……………	273円 ( 260円)		11052812

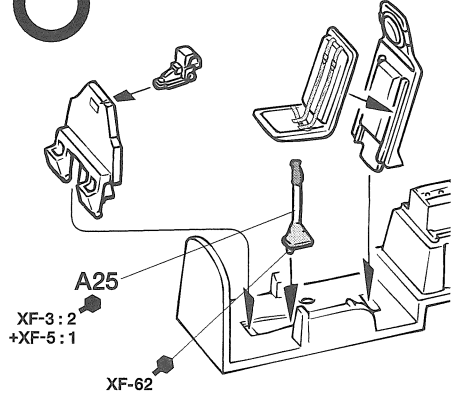
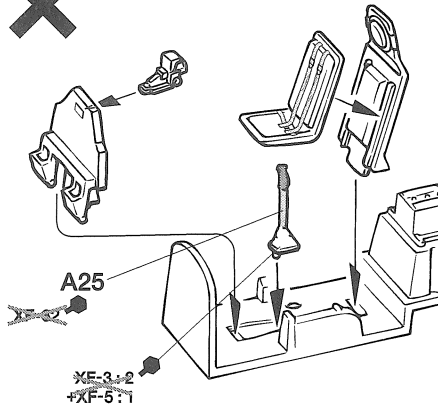
### AFTER MARKET SERVICE CARD

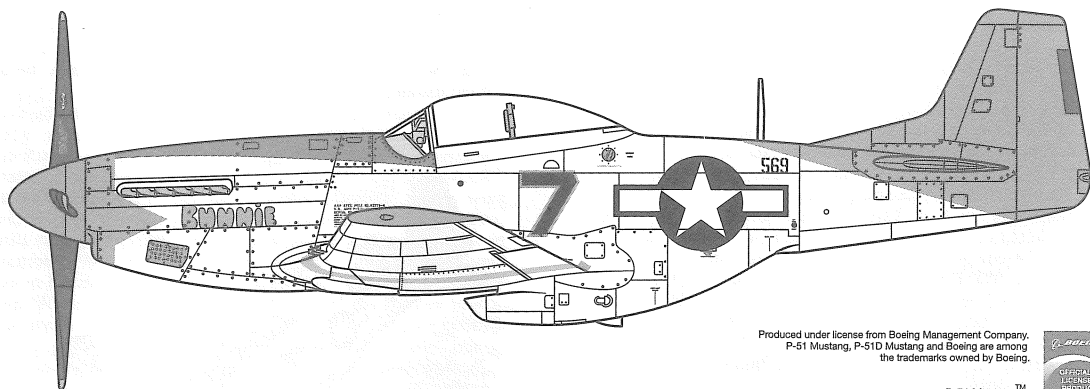
When purchasing replacement parts, please take or send this form to your local Tamiya dealer so that the parts required can be correctly identified. Please note that specifications, availability and price are subject to change without notice.

Parts code	ITEM 25148
10006291……………	A Parts
10006292……………	B Parts
10006293……………	D Parts
19406058……………	Poly Cap (2pcs.)
11052812……………	Instructions

## 《訂正》 CORRECTION

- 2ページの組立番号 ① の塗装指示で間違いがありました。下図のように訂正致します。
- Please use this sheet instead of the corresponding instructions.





Produced under license from Boeing Management Company.  
P-51 Mustang, P-51D Mustang and Boeing are among  
the trademarks owned by Boeing.



P-51 Mustang™

# NORTH AMERICAN P-51D MUSTANG™

## “TUSKEGEE AIRMEN”

ノースアメリカン P-51Dマスタング “タスキージ エアメン”

イラスト: 上田 信



第二次大戦中、アメリカ陸軍航空隊で最初に編成された黒人飛行部隊が第332戦闘航空群です。訓練地のアラバマ州タスキージから“タスキージ エアメン”、あるいは識別のため赤く塗った尾翼から“レッドテイルズ”とも呼ばれました。この第332航空群には1944年11月頃からP-51Dマスタングが配備され、大きな功績を残したのです。

### P-51マスタングの登場

第二次大戦中盤の1943年、イギリスに展開したアメリカ陸軍航空隊の第8空軍は、ドイツ本土に対する戦略爆撃を本格化させました。ところが、護衛任務のP-47は航続距離が十分ではなく、爆撃機隊はドイツ空軍戦闘機に対し苦戦を強いられていたのです。この窮地を救うため、ヨーロッパ戦線に配備が開始されたのがP-51マスタングです。P-51はノースアメリカン社がイギリス空軍向けに開発した戦闘機で、当時最新の空力技術を駆使して空気抵抗の減少が徹底されたのが特徴です。1940年10月に初飛に成功し、イギリス空軍に続きアメリカ陸軍でも採用されました。

P-51が初めて採用した層流翼は当時最新の翼型で、主翼の空気抵抗をおさえるために、主翼の最も厚い位置を中央寄りとしたのが特徴でした。これにより翼内燃料タンクの容量を大きく取ることもでき、長大な航続距離を実現できたのです。一方、ラジエーターは空気抵抗の低減を狙って胴体下部に半埋め込み式に設けられました。しかもエアインテークが小型化され、胴体から少し離されるといふ空力的に優れた形状となったのです。排気ダクトには自動開閉式のフラップを設け、冷却効率の向上がはかられました。またエアインテークに続く吸気ダクトの形状も考え抜かれたもので、排気時に若干の推力まで発生させたのです。

### 爆撃機の護衛任務に本領を発揮

P-51は開発当初から優れた資質を秘めていたものの、アリソンエンジンの高々度性能の不足から、地上攻撃などに使われていました。P-51に転機が訪れたのは1942年のことでした。イギリス空軍がエンジンを高々度用の2段2速過給器を備えたロールスロイス・マーリン60系に換装して飛行テストを実施したのです。試作機は期待に違わず高速度力を発揮。その高性能に着目したアメリカ陸軍も同様のエンジン換装をノースアメリカン社に命じ、P-51B/Cとして制式採用しました。アメリカ国内ではすでにパッカード社に

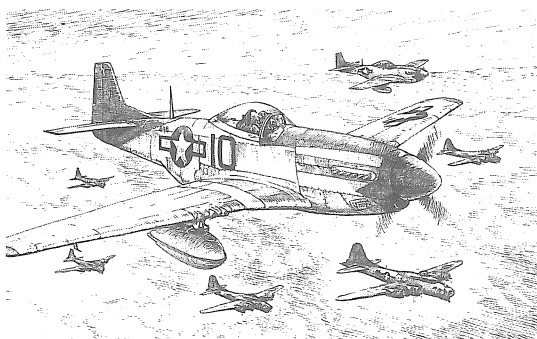
よってマーリンエンジンのライセンス生産が進められ、P-51向けに調達が可能だったのです。P-51B/Cは1943年11月にヨーロッパ戦線で部隊配備を開始。早くも12月には護衛任務でドイツ国内に向けて出撃し、1944年3月には首都ベルリンへの侵攻を果たしたのです。ドイツ国内のあらゆる都市を航続距離に収めるP-51B/Cの登場で、爆撃機隊の被害は激減。しかしP-51B/Cは空戦時の弾詰まりや後方視界の不足などの弱点もかかえていたのです。

### P-51Dの特徴

ノースアメリカン社ではP-51B/Cの改良タイプ、D型の開発が進められていました。従来のキャノピーがその後部から胴体にかけてストレートに繋がるハイバックタイプであったのに対し、D型では新たに水滴形キャノピーを採用。空戦時の後方視界が飛躍的に向上したのです。また武装は12.7mm機銃4挺から6挺に強化され、B/C型で問題となっていた空戦時の弾詰まりも解消。そして増槽を使えば航続距離は最大で約3,700kmに達しました。P-51DはB/C型に比べ最大速度や上昇力などはわずかに低下したものの、総合的なバランスでは大幅な向上が認められたのです。P-51Dは終戦までに約8,000機が量産されました。

### タスキージ エアメン

大戦中盤の1942年、アラバマ州タスキージにある小さな飛行場で、アメリカ陸軍航空隊で初となる黒人パイロットの訓練が開始されました。1943年6月、黒人パイロット達



■B-17爆撃隊を護衛しながら飛行するP-51D。

は第99戦闘飛行隊として北アフリカに送られ、P-40ウォーホークで地上攻撃任務につきました。訓練時から部隊の指揮をとっていたB.O.デービス中佐は期待以上の戦果を挙げ、同年10月にはタスキーギでさらに訓練された3つの飛行隊（第100、第301および第302戦闘飛行隊）で編成された第332戦闘航空群の指揮官となったのです。

1944年2月、第332航空群はP-39エアロコブラを装備して地中海・イタリア戦線へ派遣され、同年4月にはP-47サンダーボルトに機種変更しました。6月にミュンヘンへの空爆作戦に出動し、初めての敵機撃墜を記録。6月下旬にはP-51B/Cマスタングの配備が始まり、続いて11月頃には本命ともいえるP-51Dの配備が開始されました。そして第99飛行隊も第332航空群に編入され、大佐に昇格したデービスは4つの黒人飛行隊を指揮することになります。第332航空群はドイツ支配下の東ヨーロッパ各地や南ドイツに向かう爆撃機隊の護衛を主任務として飛び続けました。

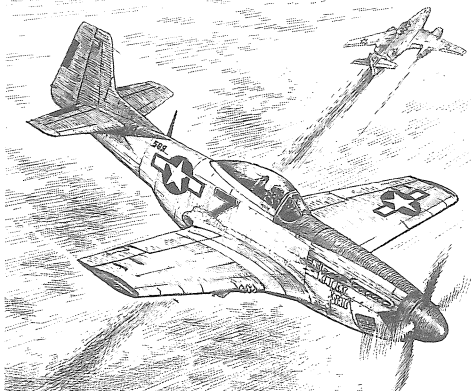
デービス大佐は「我々の任務は爆撃機を完全に護衛することであり、敵機を撃墜することではない」とパイロット達に強く訓じ、エース狙いの単独行動を固く禁じました。大佐自らも60回以上の任務に出撃し、第332航空群は護衛任務にあたったB-17、B-24などの爆撃機隊から1機の撃墜機も出さなかったと言われています。一方、後年の調査では大戦を通して25機が撃墜されたという記録もありました。当時は1回の爆撃任務で平均25機の損失があったと言われている中で、これは大変な偉業と言えるでしょう。

爆撃機クルーの間では第332航空群は“Red Tail Angels”と呼ばれ絶大な信頼を集めました。ある爆撃機クルーの回顧録に「他の護衛隊は自分達の戦果のために飛行しているようで、爆撃機を置き去りにして敵機を追撃していくこともしばしばだったが、第332航空群はずっと編隊に寄り添うように守ってくれた」と記されています。

#### 新鋭ジェット戦闘機、Me262との戦い

大戦終結間際の1945年3月24日、デービス大佐率いる第332航空群のP-51D 60機は、ドイツの首都ベルリンにあるダイムラー・ベンツの戦車工場を爆撃に向かうB-17爆撃機隊を護衛して、往復2,600kmに達するかつてない長距離任務に出撃しました。ところが運悪くデービス大佐機がエンジントラブルを引き起こし、第301飛行隊長のA.マクダネル大尉が指揮官を交代。しかもベルリンの手前で護衛を引き継ぐはずだった部隊が遅れ、第332航空群がそのまま護衛を続けることになりました。そしてB-17が爆撃のため密集隊形をとって目標地点に接近したそのとき、ドイツ空軍

の誇る新鋭ジェット戦闘機Me262が20機以上も迎撃のため出現。第332航空群がMe262に遭遇するのはこれが初めてのことでした。圧倒的な高速力で次々と爆撃機隊に向けて突入するMe262に対し、護衛のP-51は急降下速度を利用して追撃するなどの戦術でこれに対抗。R.C.ブラウン大尉やE.R.レーン中尉らが計3機のMe262を撃墜。さらに2機の不



■急降下速度を利用した戦術で高速のMe262に対抗。

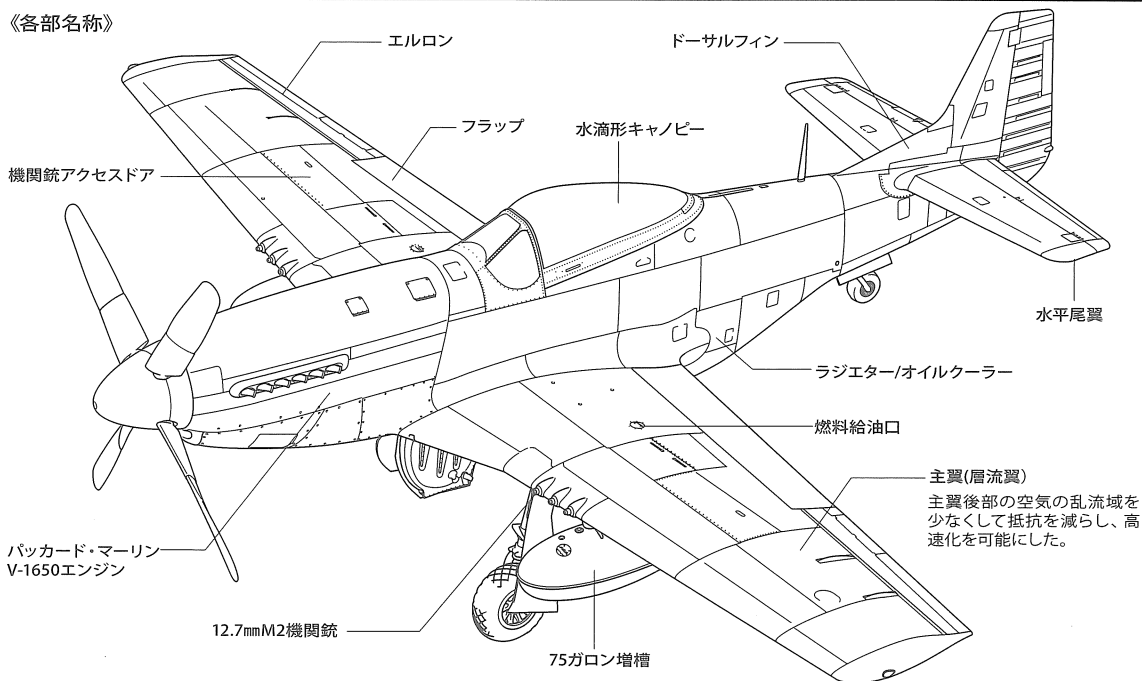
確実撃墜を記録し、R.W.ウィリアムズ中尉らが3機を撃墜したのです。この戦いで第332航空群は3機のP-51を失いましたが、爆撃機隊を守り抜き、その功績に対し航空群としては3回目となる殊勲部隊章を授与されました。

第332航空群は大戦終結までに計1,500回以上の出撃回数を誇り、計3回の殊勲部隊章を授与されました(第99飛行隊がイタリア戦線で授与された2回を含む)。敵機の空戦撃墜数111機、地上撃破150機。任務には445名の黒人パイロットが配属され、そのうち66名が命を落としました。後に彼らの優秀な戦績は一般に知られるところとなり、多くの勲章を授与されることになったのです。

#### 《実機データ》

- 全長：9.84m ●全幅：11.28m
- エンジン：パッカード・マーリンV-1650 1,490馬力
- 最大速度：703km/h
- 航続距離：約3,700km (増槽あり)
- 武装：フローニング 12.7mm機銃×6

#### 《各部名称》



**Birth of the P-51**

North American Aviation (NAA) developed the P-51 Mustang to meet a British fighter requirement and it first flew in October 1940. The design featured a low-drag laminar flow wing and an efficient radiator system with an aerodynamic intake. Early Mustang variants were used mainly for ground-attack due to the poor high-altitude performance of their Allison engines but the turning point came in 1942, when the RAF tested the Rolls-Royce Merlin 60-series engine with the Mustang's airframe. Performance improved dramatically and the USAAF soon ordered NAA to put the P-51B/C variants, which were powered by Packard-built Merlin engines, into mass production.

Units equipped with the P-51B/C began to arrive in Europe in November 1943. The first escort missions to Germany were flown in December and by March 1944 they were roaming over Berlin. While the P-51B/C helped reduce Allied bomber losses, it had weaknesses such as machine guns which were prone to jamming and poor rearward visibility. To rectify these issues, NAA quickly developed the P-51D. This variant featured a heavier armament of six machine guns, solved the gun jamming problem, and had a teardrop-shaped canopy for better visibility. These improvements, together with a maximum range of 3,700km, enhanced the Mustang's overall capabilities and about 8,000 P-51Ds were produced until the end of WWII.

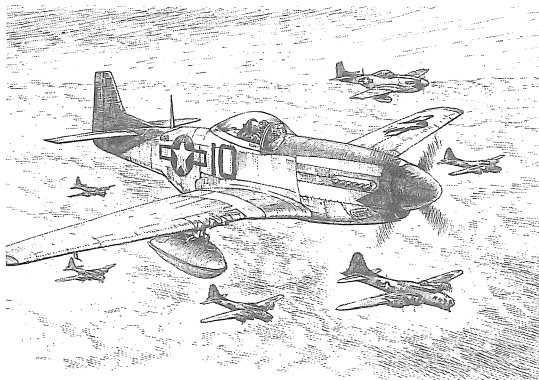
**The Tuskegee Airmen**

In mid-1942, training of the USAAF's first group of African-American pilots began at an airfield in Tuskegee, Alabama. The first of these "Tuskegee Airmen" formed the 99th Fighter Squadron and under the command of Lt. Col. Benjamin Davis, they were deployed in June 1943 to North Africa in P-40s. After completing training in October 1943, the 100th, 301st, and 302nd fighter squadrons formed the 332nd Fighter Group, with Davis as the group's commander. The 332nd was deployed to the Italy with P-39s in February 1944 but soon converted to the P-47 in April. The unit scored its first aerial victory while escorting bombers to Munich in June before converting to P-51B/Cs later that month. This was followed by a final conversion to P-51Ds in November as the 332nd, which by this time also included the 99th FS, continued to escort bombers against targets in Southern Germany and Eastern Europe.

Col. Davis stressed to his pilots that their job was to protect the bombers and due to this mindset, in 100 missions the 332nd only lost 25 B-17 and B-24 bombers that they were tasked to escort. This was impressive considering a loss rate of 25 bombers per mission was common at the time, and bomber crews came to call the 332nd the Red-Tail Angels, since they would remain with the bombers at all times while other escort units would chase enemy fighters for their own glory.

**Combat Achievements**

On March 24, 1945, Col. Davis led 60 P-51Ds from the 332nd FG on a long 2,600km round trip mission to escort B-17s to attack the Daimler-Benz tank factory in Berlin. While over Berlin, the 332nd encountered the Luftwaffe's latest Messerschmitt Me 262 fighters. Despite their opponent's speed advantage, the P-51s surrounded the jets and lured them into dogfights. Three Me 262s were shot down, including one by Roscoe C. Brown, Jr., with two more claimed as probable and another three damaged.



■ P-51Ds escorting B-17 bombers.

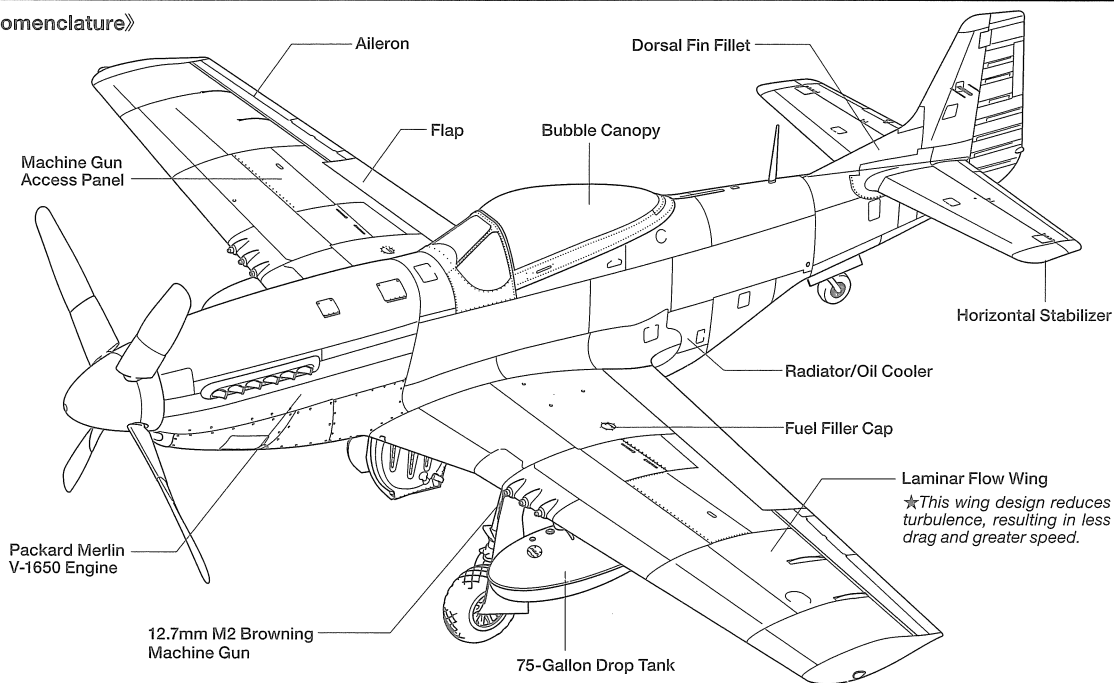
By the end of WWII, the 332nd FG had flown over 1,500 missions and earned numerous decorations, including three Distinguished Unit Citations (two by the 99th Fighter Squadron, one by the 332nd Fighter Group). The unit shot down 111 enemy aircraft and destroyed another 150 on the ground, while losing 66 of its 445 pilots in return. These achievements in the face of adversity, from both outside and from within, make the story of the Tuskegee Airmen even more remarkable.

**Specifications**

- Length: 9.84m ● Wingspan: 11.28m
- Engine: Packard Merlin V-1650 (1,490hp)
- Maximum Speed: 703km/h
- Range: Approx. 3,700km (w/drop tanks)
- Armament: 12.7mm machine gun x6

**NORTH AMERICAN P-51D MUSTANG™ "TUSKEGEE AIRMEN" TAMAYA**

**《Nomenclature》**



## Die Geburt der P-51

Die Firma North American Aviation (NAA) entwickelte die P-51 Mustang für eine Britische Ausschreibung und sie flog das erste Mal im Oktober 1940. Die Konstruktion beinhaltete eine widerstandssarme Tragfläche mit laminarer Strömung und ein wirksames Kühlsystem mit einem aerodynamischen Luftefluss. Die ersten Mustangs wurden hauptsächlich als Tiefangriffsflugzeuge genutzt, da die Leistung ihrer Allison Triebwerke in großen Höhen unzureichend war. Die Wende kam 1942, als die RAF den Rolls-Royce Merlin Motor der 60er Serie in der Zelle der Mustang testete. Die Leistung verbesserte sich erheblich und bald beauftragte die Amerikanische Luftwaffe die NAA mit der Massenproduktion der P51 B/C Varianten, welche den bei Packard in Lizenz gebauten Merlin Motor enthielten.

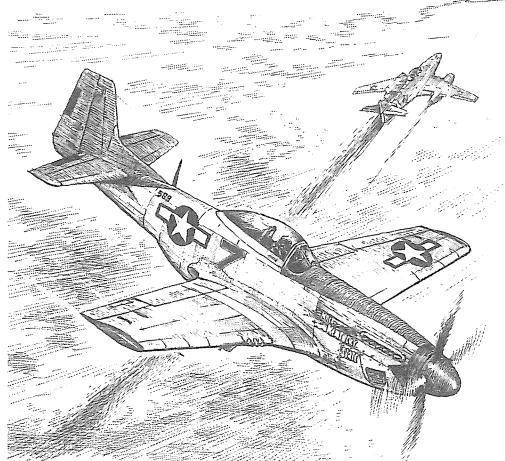
Die mit der P51 B/C ausgerüsteten Einheiten erschienen im November 1943 in Europa. Die ersten Begleiteinsätze nach Deutschland wurden im Dezember geflogen und im März erschienen sie über Berlin. Obwohl die P51 B/C halfen, die Bomberverluste zu verringern, hatten sie Schwachpunkte, wie die zu Störungen neigenden Maschinengewehre und die schlechte Sicht nach hinten. Um diese Schwachpunkte zu beheben entwickelte die NAA schnellstens die P51D. Diese Variante erhielt eine stärkere Bewaffnung mit sechs Maschinengewehren, die Störungen an den Waffen wurden behoben und es wurde eine Pilotenkanzel in Tropfenform für eine bessere Rundumsicht verwendet. Diese Verbesserungen zusammen mit einer Reichweite von 3.700km erweiterten die Fähigkeiten der P51 erheblich und bis Ende des zweiten Weltkrieges wurden etwa 8.000 Maschinen gebaut.

## Die Tuskegee Piloten

In der Mitte des Jahres 1942 begann das Training der ersten farbigen Piloten der Amerikanischen Luftwaffe auf dem Tuskegee Flugfeld in Alabama. Die ersten dieser „Tuskegee Piloten“ bildeten die 99. Jagdstaffel unter dem Kommando von Oberstleutnant Benjamin Davis. Sie wurden im Juni 1943 nach Nordafrika entsendet und flogen die P-40. Nach Abschluss des Trainings im Oktober 1943 bildeten die 100., die 301. und die 302. Jagdstaffel die 332. Gruppe, mit Davis als Gruppenkommandeur. Die 332. Gruppe wurde im Februar 1944 nach Italien entsendet und flog dort die P-39, wechselte aber bald auf die P-47. Die Einheit erzielte ihren ersten Luftsieg im Juni bei der Begleitung von Bombern über München kurz bevor sie im selben Monat auf die P-51 B/C wechselte. Dieser folgte eine letzte Umrüstung auf die P-51 D im November als auch die 99. Jagdstaffel aufgenommen wurde und sie setzten die Begleiteinsätze von Bombern über Süddeutschland und Osteuropa fort.

Oberst Davies befahl seinen Piloten nachdrücklich, dass ihre vordringliche Aufgabe der Schutz der Bomber wäre und aus dieser Grundhaltung heraus ergab es sich, dass in 100 Einsätzen,

die sie begleiteten, nur 25 B-17 und B-24 verloren gingen. Das war eindrucksvoll, wenn man bedenkt, dass in dieser Zeit der Verlust von 25 Bombern pro Einsatz normal war. Die Bomberbesatzungen nannten die 332er „Rotschwanzengel“, da sie stets bei den Bombern blieben, während andere Jagdstaffeln für den eigenen Ruhm, Feindflugzeuge jagten.



■ High-speed dive tactics were used to counter the Me 262.

## Erfolge im Kampf

Am 24 März führte Oberst Davies 60 P-51 D der 332. Gruppe zu einem langen 2600km Einsatz um die Mercedes Benz Fabrik in Berlin anzugreifen. Über Berlin traf die 332. Gruppe auf die neuesten Me 262 der Luftwaffe. Ungeachtet des großen Geschwindigkeitsvorteils der Gegner, umzingelten die P-51 die Strahlflugzeuge und lockten sie in Luftkämpfe. Drei Me 262 wurden abgeschossen, incl. einer durch Roscoe C. Brown, jr. mit zwei weiteren vermuteten Abschüssen und Beschädigungen bei weiteren drei Flugzeugen.

Beim Ende des 2. Weltkrieges hatte die 332. Jagdgruppe über 1.500 Missionen geflogen und die Piloten erhielten zahlreiche Auszeichnungen, eingeschlossen drei „Distinguished Unit Citations“, (zwei für die 99. Staffel und eine für die 332. Gruppe). Die Einheit schoss 111 Feindflugzeuge ab und zerstörte weitere 150 am Boden bei einem Verlust von 66 der 445 Piloten. Diese Erfolge sowohl von Innen als auch von Außen gesehen machen die Geschichte der „Tuskegee Piloten“, noch bemerkenswerter.

## Naissance du P-51

Développé par North American Aviation (NAA) pour satisfaire une demande britannique pour un nouveau chasseur, le P-51 Mustang fit son premier vol en octobre 1940. Le concept comportait une aile à flux laminaire de faible traîné et un système de refroidissement par radiateur aérodynamique. Les premières versions étaient principalement utilisées pour l'attaque au sol à cause des faibles performances à haute altitude de leur moteur Allison. En 1942 la RAF testa une cellule de Mustang équipée d'un moteur Rolls-Royce Merlin série 60. Les performances étaient significativement améliorées ce qui poussa l'USAAF à ordonner la mise en production du P-51B/C qui était propulsé par un moteur Merlin fabriqué par Packard.

Les unités dotées de P-51B/C commencèrent à arriver en Europe en novembre 1943. Les premières missions d'escorte au-dessus de l'Allemagne furent conduites en décembre et vers mars 1944, elles couvraient Berlin. Même si le P-51B/C permit de réduire le nombre de pertes de bombardiers alliés, il souffrait de certaines faiblesses comme son armement qui s'enraillait facilement et sa faible visibilité vers l'arrière. Pour éliminer ces problèmes, NAA développa le P-51D. Cette version possédait un armement renforcé plus fiable de 6 mitrailleuses et une verrière en goutte d'eau pour une vision panoramique. Ces améliorations en plus d'une autonomie maximale de 3,700km, développèrent les performances générales du Mustang et près de 8,000 P-51D furent produits avant la fin de la 2nde Guerre Mondiale.

## Les Tuskegee Airmen

À la mi-1942, l'entraînement de la première unité de pilotes Afro-américains de l'USAAF débuta sur une base aérienne de Tuskegee en Alabama. Les premiers "Tuskegee Airmen" constituèrent le 99th Fighter Squadron sous le commandement du Lt.Col. Benjamin Davis, et furent déployés en Afrique du Nord en juin 1943 sur P-40. Après la fin de leur formation en octobre 1943, les 100th, 301st, et 302nd fighter squadrons furent regroupés au sein du 332nd Fighter Group, avec Davis à sa tête.

Le 332nd FG fut déployé en Italie en février 1944 avec ses P-39 qui furent remplacés par des P-47 en avril. Cette unité obtint sa première victoire aérienne lors d'une mission d'escorte de bombardiers au-dessus de Munich, peu de temps avant de recevoir des P-51B/C en juin. Ces derniers furent finalement échangés contre des P-51D en novembre alors que le 332nd FG qui avait absorbé le 99th FS, continuait ses missions d'escorte dans le sud de l'Allemagne et l'Europe de l'Est.

Le Col. Davis avait insisté auprès de ses pilotes sur le fait que leur mission était de protéger les bombardiers. Grâce à cet état d'esprit, le 332nd FG ne perdit que 25 des B-17 et B-24 qu'ils avaient escortés en 100 missions. C'est un résultat impressionnant si l'on considère qu'un taux d'attrition de 25 bombardiers par mission était commun. Les équipages des bombardiers surnommèrent le 332nd FG "les anges à l'empennage rouge" car ils restaient les couvrir au lieu de rechercher la gloire en poursuivant les chasseurs ennemis comme le faisait les autres unités.

## Exploits en Combat

Le 24 mars 1945, le Col. Davis mena 60 P-51D du 332nd FG lors d'une longue mission d'escorte de B-17 de 2,600km pour attaquer les usines Daimler-Benz de Berlin. Une fois au-dessus de la ville, ils furent confrontés au Messerschmitt Me 262, chasseur le plus récent de la Luftwaffe. Malgré l'avantage de vitesse de l'adversaire, les P-51 encerclèrent les jets et les engagèrent dans un combat tournoyant. Trois M262 furent détruits dont un par Roscoe C. Brown, Jr., deux furent revendiqués comme probables et trois autres furent endommagés.

À la fin de la guerre, le 332nd FG avait effectué 1,500 missions et avait reçu de nombreuses décorations dont trois Distinguished Unit Citations (deux pour le 99th FS, et pour le 332nd FG). L'unité abattit 111 avions ennemis et en détruisit 150 supplémentaires au sol pour la perte de 66 de ses 445 pilotes. Au vu de l'adversité qu'ils rencontrèrent dans les deux camps, leurs exploits rendent l'histoire des Tuskegee Airmen encore plus remarquable.