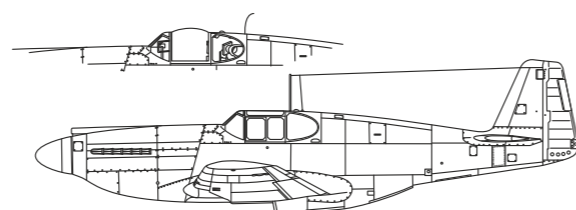


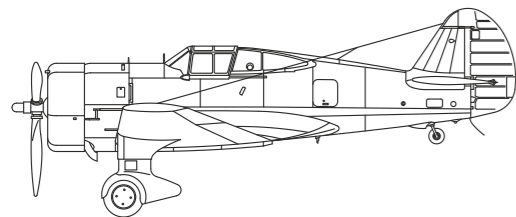
SH72034 Vulfee Vengeance Mk. I/II

1/72



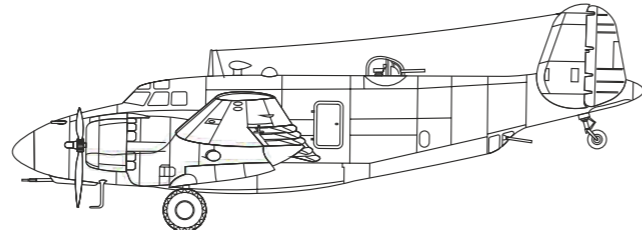
SH72043 P-51A/ F-6A Mustang

1/72



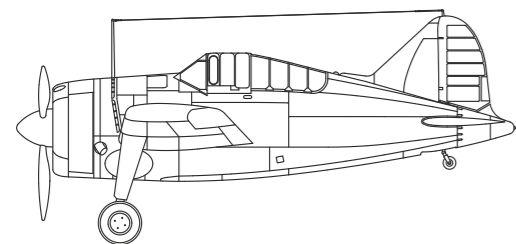
SH72051 Hawk H-75M/N/O

1/72



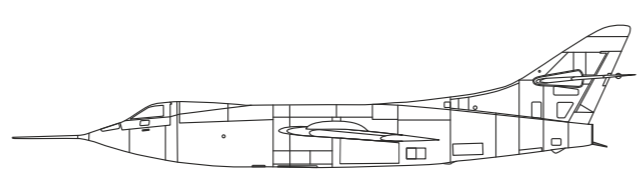
SH72093 PV-2 Harpoon "U.S. NAVY"

1/72



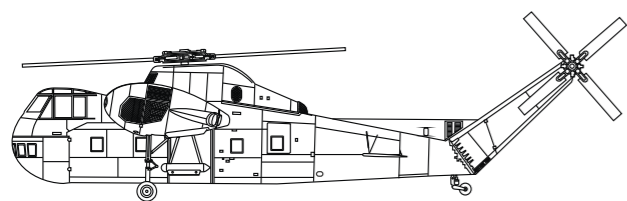
SH72131 Brewster model 339B/E Buffalo Mk. I

1/72



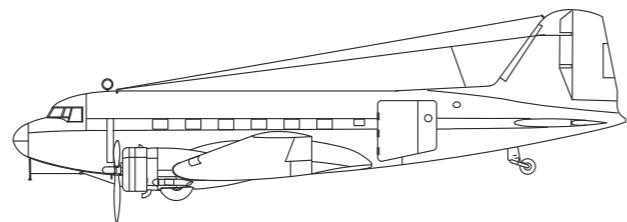
SH72163 D-558-2 Skyrocket

1/72



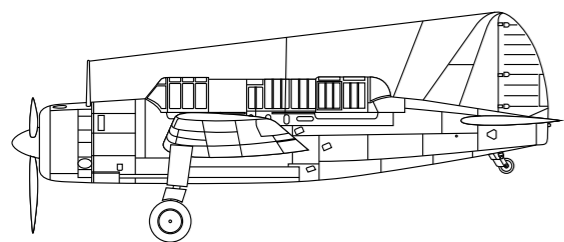
SH72172 CH-37 C "US Marines"

1/72



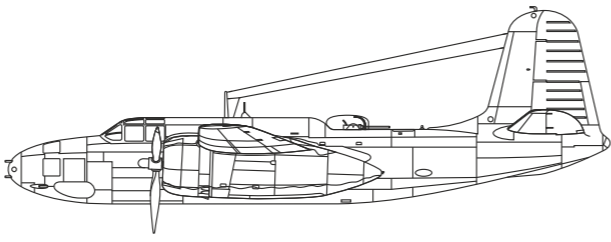
SH72176 Douglas C-33/C-39 "US Transport Plane"

1/72



SH72179 SB2A-3 Buccaneer

1/72



MPM72539 A-20G Havoc "South Pacific Warrior"

1/72

SH72203 F-82G/H Twin Mustang

"Alaskan All Weather Fighter"

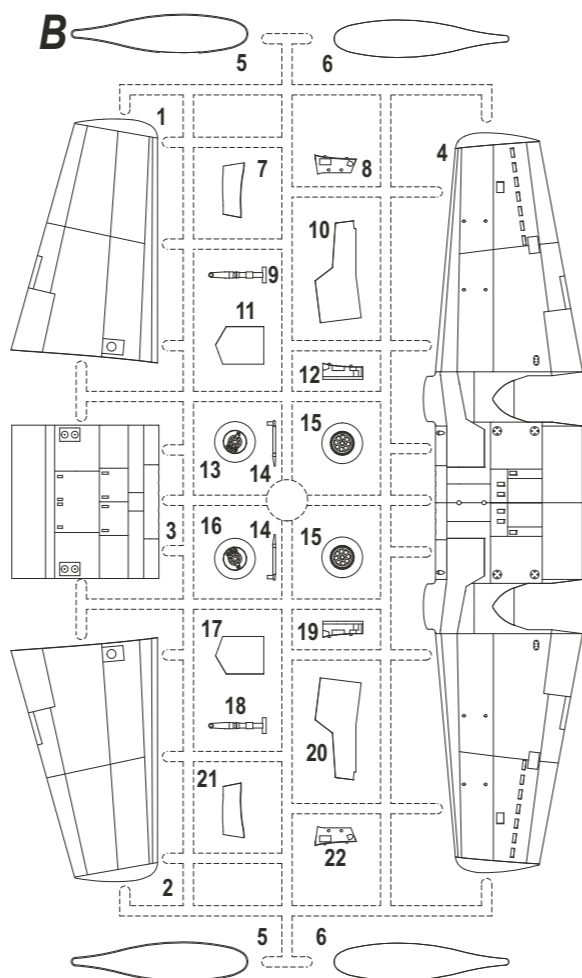
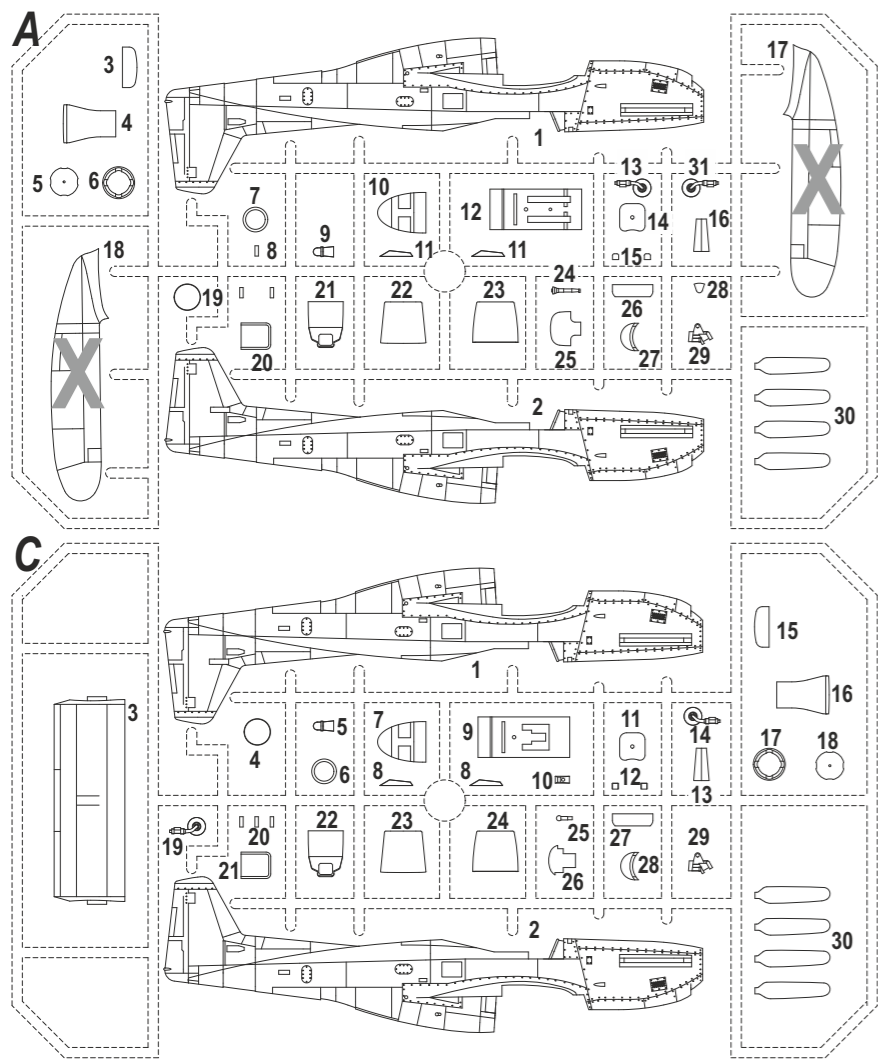
The design works on twin engine, long range fighter project begun at North American in 1943. The design team was led by E. Schmueden. The project was unorthodox since the twin engine aircraft was supposed to be assembled from two complete fuselages connected with center wing section and horizontal stabilizer. The project used several knowledge achieved during the development of P-51 Mustang fighter and it shapes also originated from it. Even though it wasn't only a simple joint of two Mustang fuselages the USAF high command was highly interested in this project. The initial order in January 1944 called for 4 prototypes (built two XP-82 powered by Packard V-1650-23/25 Merlin engines and one XP-82A with Allison V-1710-119 engine) and subsequent order in February 1944 called for 500 machines under designation P-82 Twin Mustang. USAF urgently needed long range escort fighter to protect B-29s. The first XP-82 prototype was finished in May 1945. The initial trials were disappointing since the aircraft refused to take-off at all. Due to installation of left hand rotating Merlin engine to left fuselage and right hand one in right fuselage the interference hampered the uplift on the center wing section. When the engines were changed everything was as planned and the prototype reached the calculated high performances. Nevertheless the end of war led to a deceleration of the development and to a reduction of the order to 20 machines. Thanks to the latter, the first production P-82B was taken over by USAF in October 1945 and additional machines in the first half of 1946. The development continued with all-weather fighters P-82C and P-82D (the first Twin Mustangs equipped with radar; P-82C carried SCR-720C device in pod mounted below the centre wing section, P-82D carried AN/APS-4 in same pod) to the first mass produced Allison V-1710-143/145 engines powered version P-82E. Due to the license fees and by politically unwelcome import of Merlin engines from Great Britain reasons it was decided to use US engines in the latter version even though they were unreliable and caused trouble during production. This situation led to the fact that the escort P-82E machines were produced until April 1948 but the last ones waited to receive engines until April of the next year. At that time they were already re-designated to F-82E. Most of 100 produced F-82Es served with 27th Fighter Escort Group. The last three production versions were all-weather fighters. F-82F was equipped with APG-28 radar and produced in 91 pieces. F-82G was equipped with SRC-720C radar and only 45 machines were produced. The last version, F-82H was not produced at all, it was only converted from both F-82F (9 machines) and F-82G (5 machines). The conversion enabled service in the arctic environment of Alaska. Unlike F-82F and F-82H that served within USA integrated into air defense system, F-82G participated in Korean War. US 347. F (AW)G of Far East Air Force was equipped with F-82Gs. Thanks to its range the Twin Mustangs of this unit based in Japan were the only fighters able to escort and protect the ships evacuating the civilians and UN personnel. During the second day of the conflict the crew of Lt. Hudson and radar operator Lt. Frazer scored the first aerial victory in Korean War. Another two F-8G crews scored during this clash, too. Till to its withdrawal in March 1952 all F-82Gs of this unit successfully served in both day and night fighter roles and subsequently on day and night ground support missions. Twin Mustangs attacked the ground targets not only with machine guns but also with rockets, bombs and napalm tanks. Wingspan: 15.62 m, Length: 12.86 m, Max. Speed: 734 kmh at 6,400 m, Service Ceiling: 11,857 m, Range: 1,634 km, Armament: six 12.7 mm machineguns, up to 1814 kg bomb load or up to 20 HVAR rockets.

V roce 1943 začali konstruktéři firmy North American, vedení E. Schmuedem, pracovat na projektu dvoumotorové stíhačky dlouhého doletu. Projekt byl do značné míry neortodoxní, dvoumotorový letoun měl být sestaven ze dvou kompletních trupů spojených centroplánem a vodorovnou ocasní plochou. Využíval přitom veškerých poznatků získaných při vývoji stíhačky P-51 Mustang a také z této stíhačky tvarově vycházel. I když se nejednalo o pouhé spojení dvou trupů Mustangu, velení letectva USA tento projekt velmi zaujal. Nejprve objednalo v lednu 1944 stavbu čtyř prototypů (postaveny byly dva XP-82 s motory Packard V-1650-23/25 Merlin a jeden XP-82A s motory Allison V-1710-119) a v únoru 1944 objednalo prvních 500 ks pod označením P-82 Twin Mustang. Letectvo USA nutně potřebovalo doprovodnou stíhačku dlouhého doletu pro bombardéry B-29. První prototyp XP-82 byl dokončen v květnu 1945. První zkoušky přinesly zklamání, letoun vůbec nechtěl vzlétnout. Vzhledem k tomu, že v levém trupu byl zamontován motor Merlin s levotočivou vrtulí a v pravém s pravotočivou, vzájemná interference rušila vztlak na centroplán. Po výměně motorů se vše změnilo a prototyp dosáhl vypočtených vysokých výkonů. Konec války ale vedl ke zpomalení vývoje nového letounu a ke snížení objednávky na dvacet kusů. Díky tomu první sériový P-82B převzalo USAAF až v říjnu 1945 a další stroje v průběhu první poloviny roku 1946. Vývoj pokračoval přes prototypy stíhaček pro každé počasí P-82C a P-82D (ty byly jako první Twin Mustangy vybaveny radarem, P-82C nesl v pouzdře pod centroplánem radar SCR-720C, P-82D nesl AN/APS-4) k první sériové verzi poháněné motory Allison V-1710-143/145 označené P-82E. Vzhledem k vyšší licenční poplatku a z politického hlediska nevhodnému dovozu motorů Merlin z Velké Británie byl v této verzi použit americké motory, i přes svou nespolehlivost a potíže při výrobě. To vedlo k tomu, že doprovodné stíhačky P-82E byly postavené do dubna 1948, ale poslední se dočkaly motorů až v dubnu roku následujícího. To už byly přeznačeny na F-82E. Většina ze 100 F-82E sloužila u 27. Fighter Escort Group. Poslední tři sériové verze byly určeny ke stíhání za každého počasí. F-82F byl vybaven radarem APG-28, vyrobeno bylo 91 kusů. F-82G nesl radar SCR-720C, bylo jich postaveno 45 kusů. Poslední verze F-82H nebyla vyráběna, pouze byla přestavována jak z F-82F (9 kusů), tak z F-82G (5 kusů). Přestavba umožňovala službu v arktických podmínkách Aljašky. Zatím co F-82F a F-82H sloužily v USA, zapojeny do systému protivzdušné obrany, F-82G zasáhl do války v Koreji. 347. F(AW)G Far East Air Force byla vyzbrojena F-82G. Twin Mustangy této jednotky byly díky svému doletu jako jediné schopné po startu z japonských letišť účinně chránit lodě stahující civilisty a pracovníky OSN. Hned druhý den konfliktu dosáhla osádka Lt. Hudsona a operátora Lt. Frazerem prvního sestřelu v Korejském konfliktu. V tomto boji skórovaly i další dvě osádky F-82G. Až do stažení z Koreje v březnu 1952 sloužily F-82G této jednotky k dennímu stíhání a také velmi úspěšně k denním i nočním bitevním akcím. Twin Mustangy útočily na nepřátelské cíle nejen kulometry, ale i raketami a bombami a napalmem.

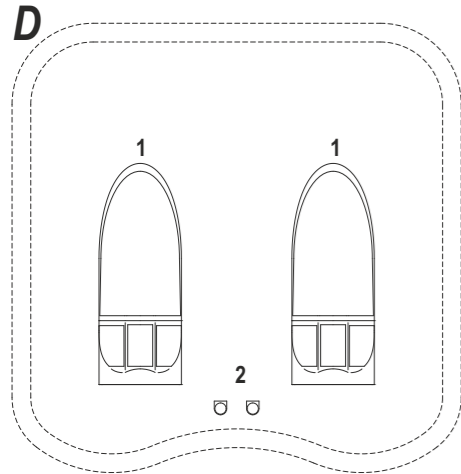
TTD F-82G

rozpětí: 15,62 m, délka: 12,86 m, max. rychlost: 734 km/h ve výšce 6400 m, dostup: 11 857 m, akční rádius: 1634 km, výzbroj: 6x kulomet 12,7 mm, až 1814 kg bomb nebo až 20 raket HVAR

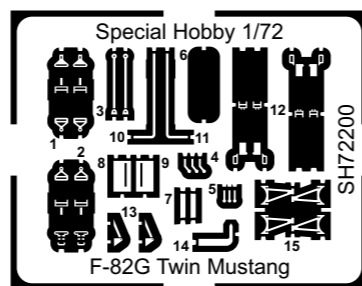
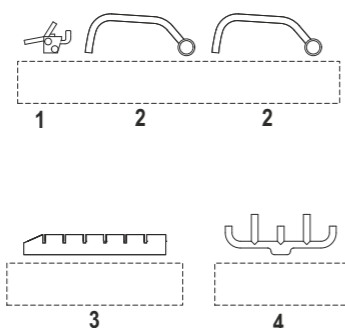




STENCILS - ONLY CAMO C & D
POPISKY - POUZE KAMUFLÁŽ C & D



POLYURETHAN PARTS (E) PHOTO-ETCHED PARTS (F)



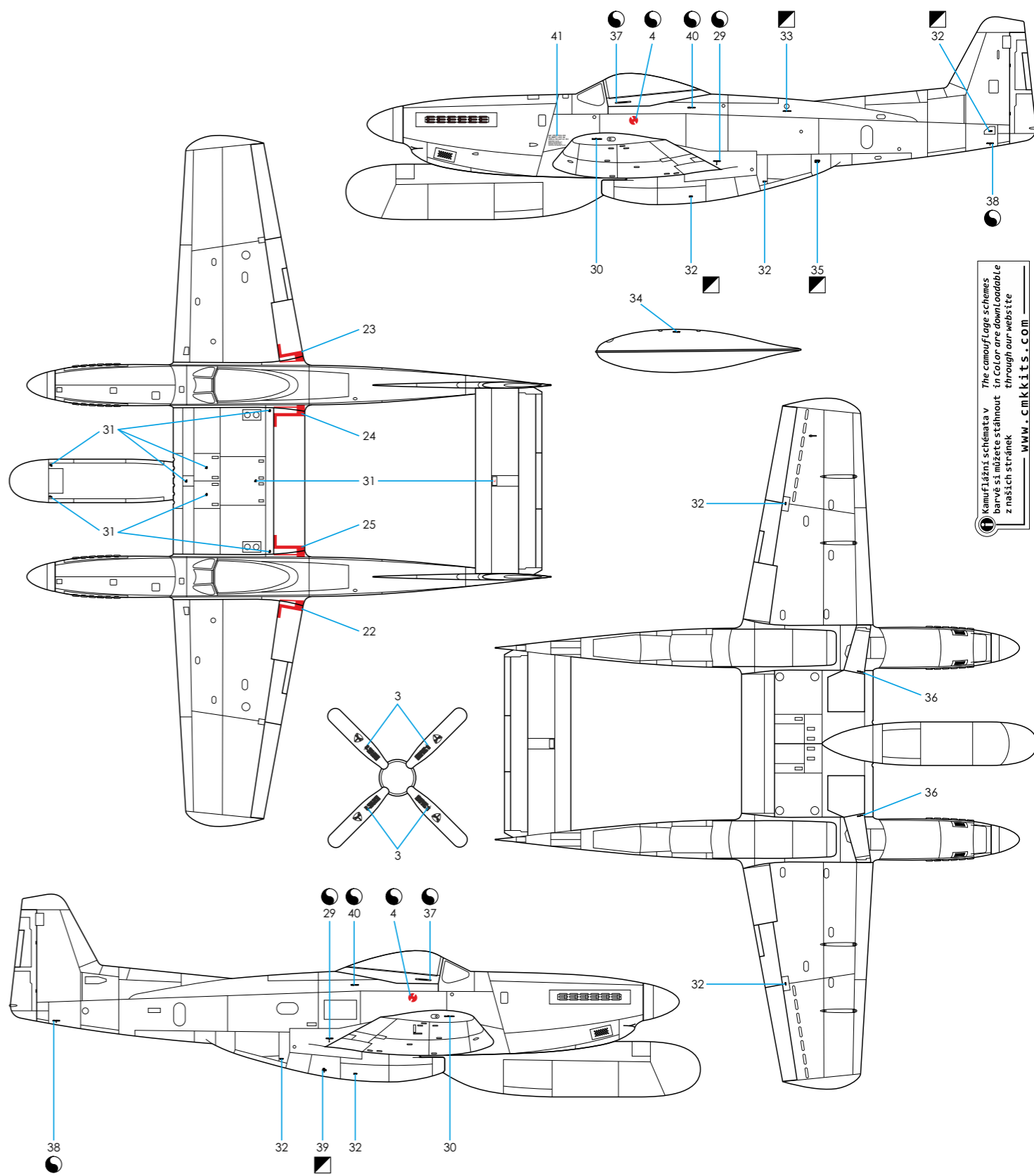
- | | |
|-------------|-------------------------------------|
| H8 / C8 | Silver / Stříbrná |
| H2 / C2 | Gloss Black / Lesklá černá |
| H23 / C79 | Red / Červená |
| H25 / C34 | Light Blue / Světle modrá |
| H27 / C44 | Tan / Plátno |
| H28 / C78 | Steel / Ocelová |
| H52 / C12 | Olive Drab 41 / Olivová 41 |
| H76 / C61 | Burnt Iron / Opálený kov |
| H77 / C137 | Tire Black / Černá na pneumatiky |
| H329 / C329 | Yellow / Žlutá |
| C364 | Interior Green / Interiérová zelená |
| SM01 | Natural Metal / Barva kovu |



Možnost volby
Optional
Nach belieben
Option

Lepidlo na kov
Glue for metal
Metallkleber
Colle a metal

Odříznout
Cut Off
Abteilen
Diviser



APLIKUJTE TAKÉ NA DRUHOU
STRANU STEJNÉHO TRUPU
APPLY TO OPPOSITE SIDE OF
SAME FUSELAGE, TOO

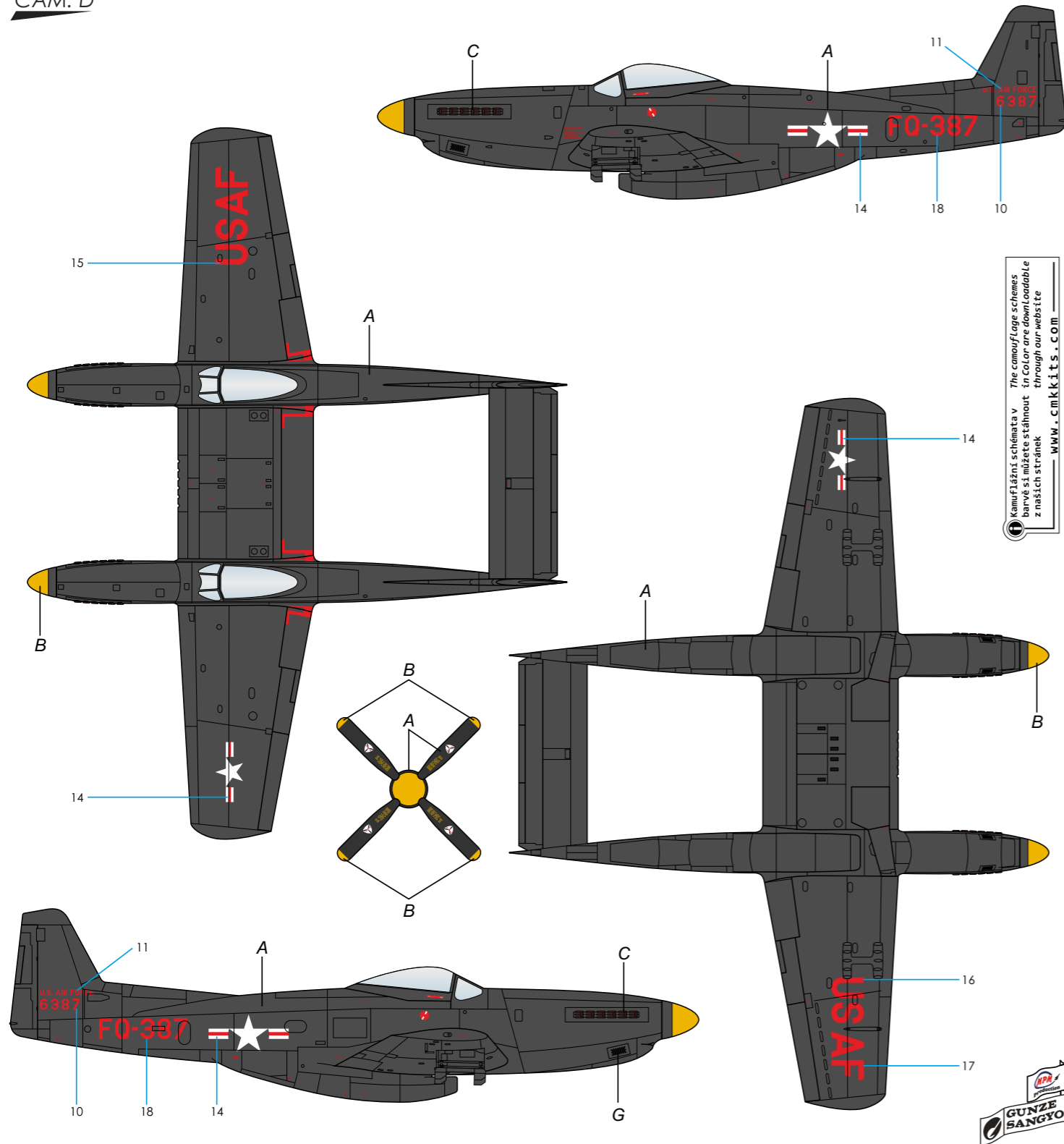
APLIKUJTE TAKÉ NA STEJNOU
STRANU DRUHÉHO TRUPU
APPLY TO SAME SIDE OF
OTHER FUSELAGE, TOO

Kamuflažní schémata v
barvě a barevné schémata
z našich stránek
The camouflages schemes
in color are downloadable
through our website
WWW.CMKKITS.COM

F-82H Twin Mustang, FQ-387/46387 (ex F-82G), 449. F(AW)S, 11. AD, Alaskan Air Command, Ladd Air Force Base, Aljaška, 1952. Letoun v původní noční kamufláži měl předě obou trupů byly značně olétány na kov. Znak na spodní ploše křídla byl umístěn kolmo k trupu. Radar byl odmontován.

F-82H Twin Mustang, FQ-387/46387 (ex F-82G), 449. F(AW)S, 11. AD, Alaskan Air Command, Ladd Air Force Base, Alaska, 1952. The aircraft wears original night camouflage and the lower wing's national insignia was sprayed upright to fuselage. Radar pod was removed and the nose of both fuselages were heavily weathered.

CAM. D

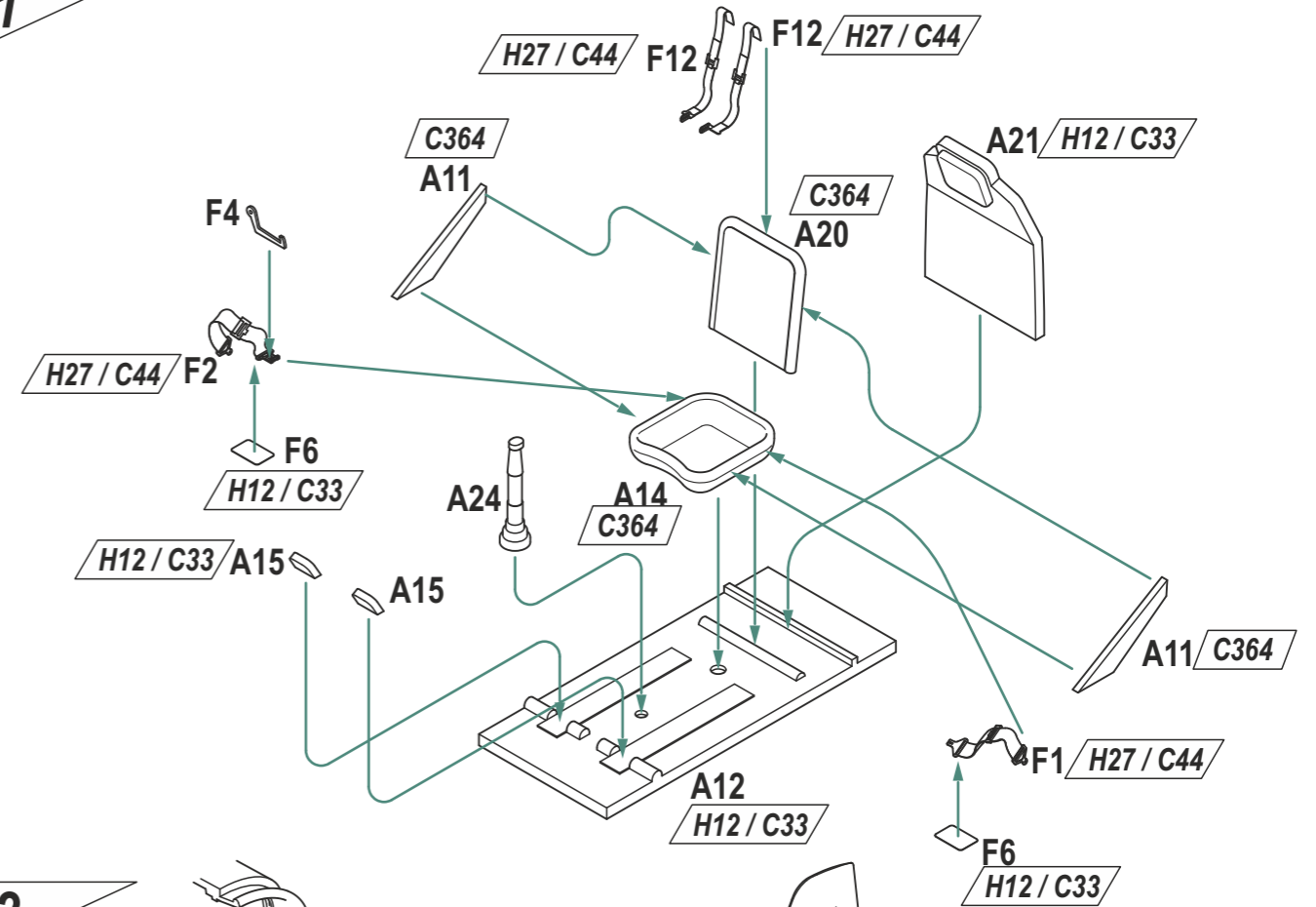


- A** Lesklá Černá / Gloss Black / H2/ C2
- B** Žlutá / Yellow / H329/ C329
- C** Opálený kov / Burnt Iron / H76/ C61
- D** Barva kovu / Natural Metal / SM01
- G** Červená / Red / H23/ C79

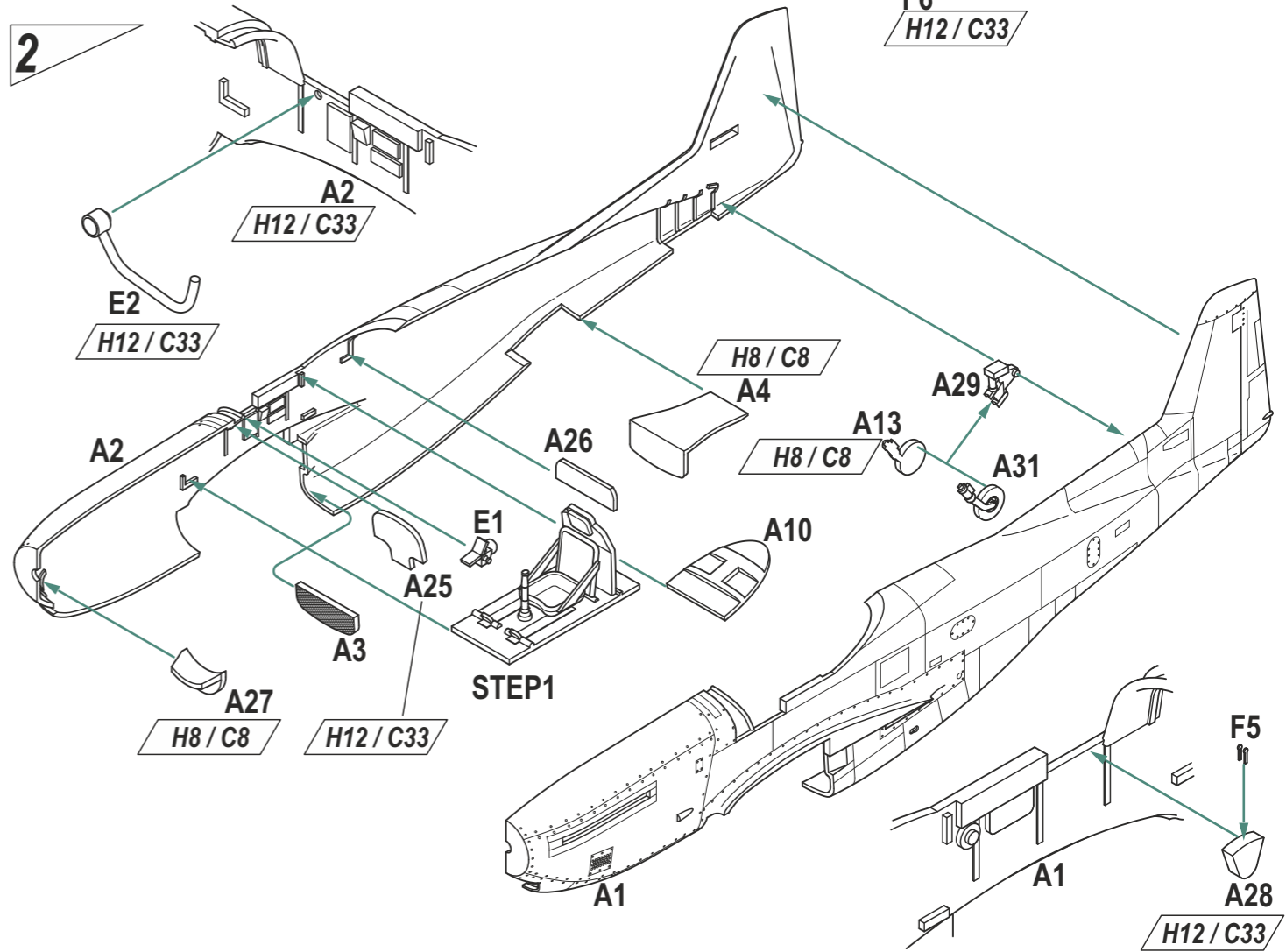


2010/10

1

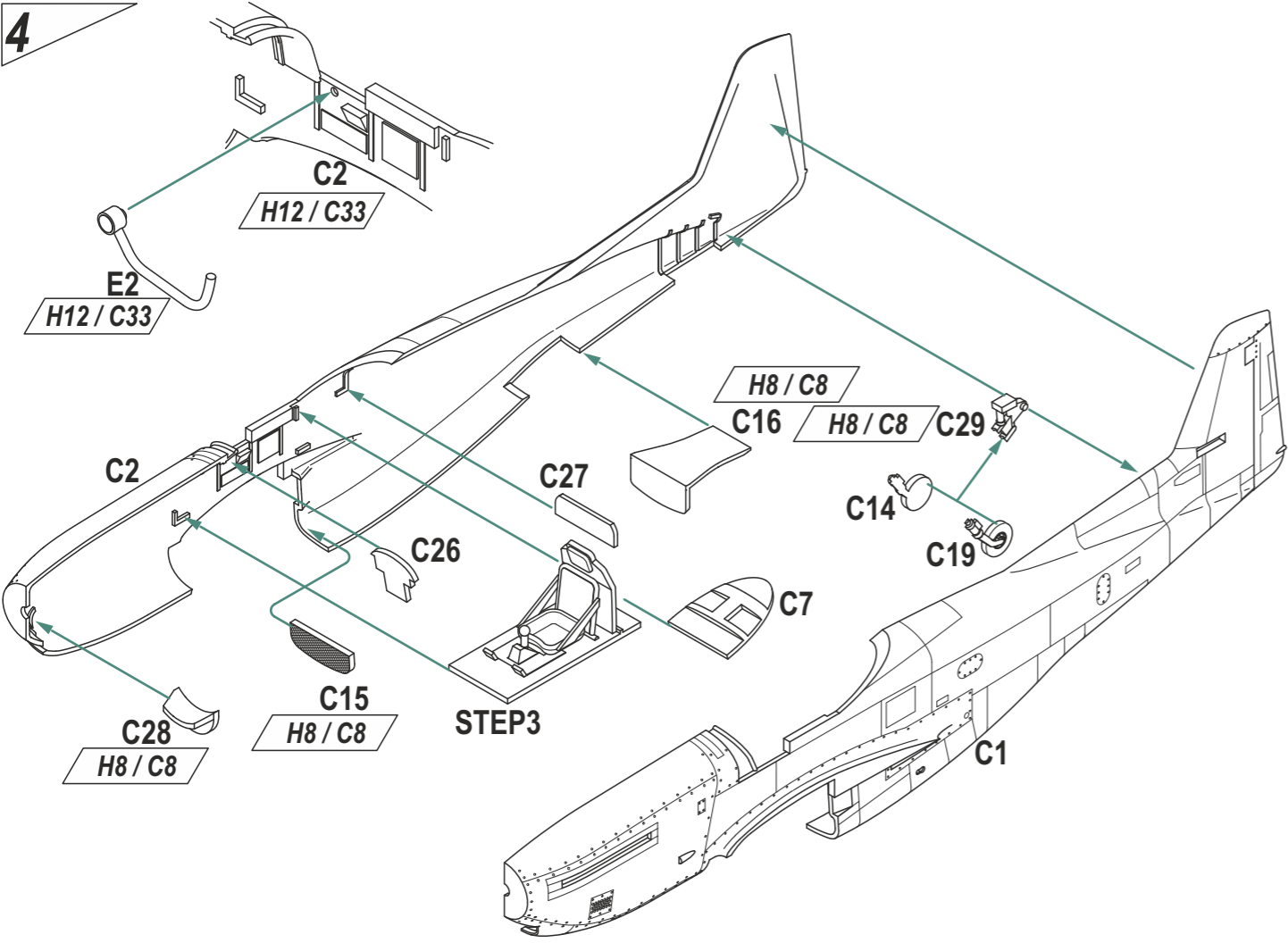
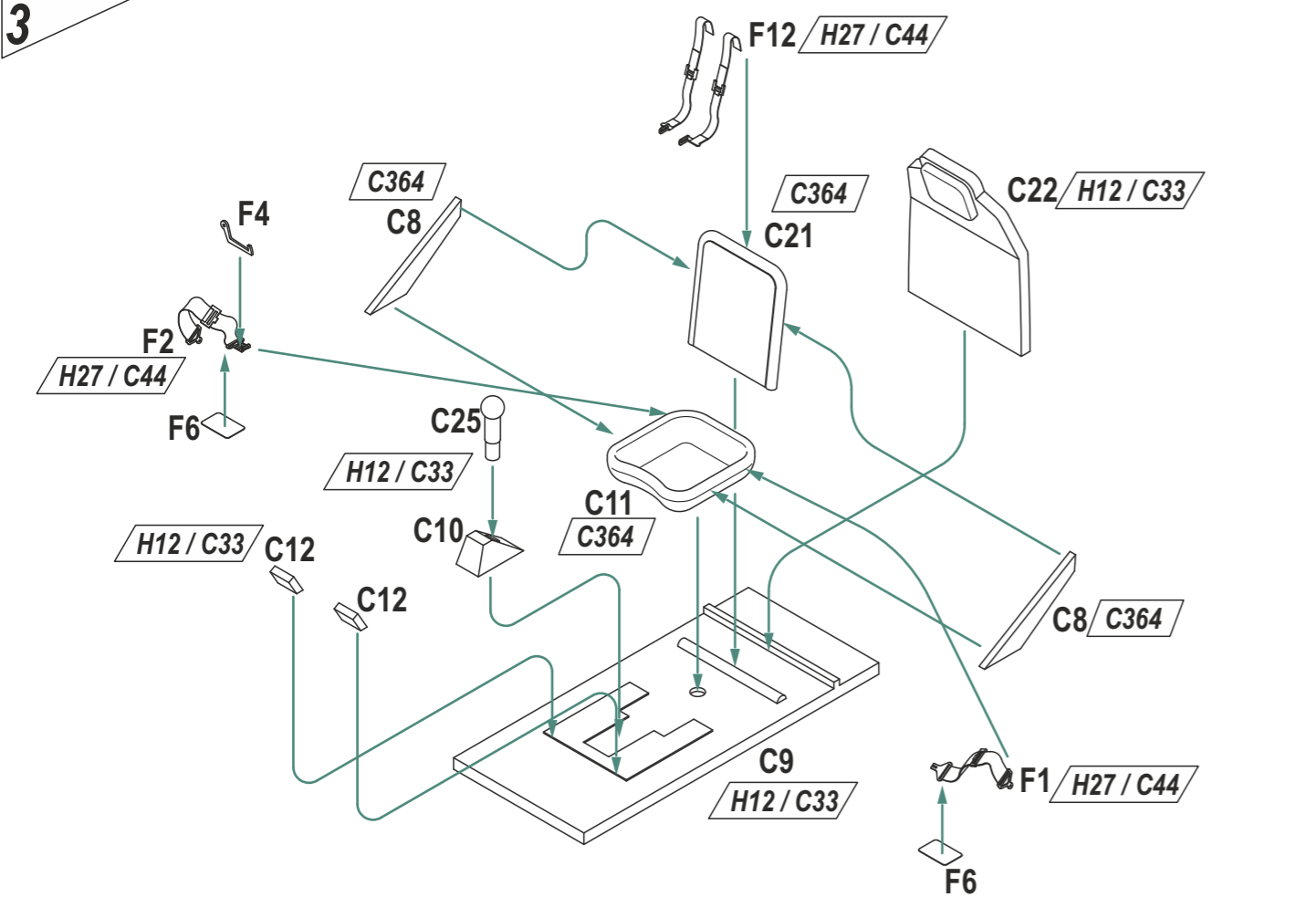


2



2010/10

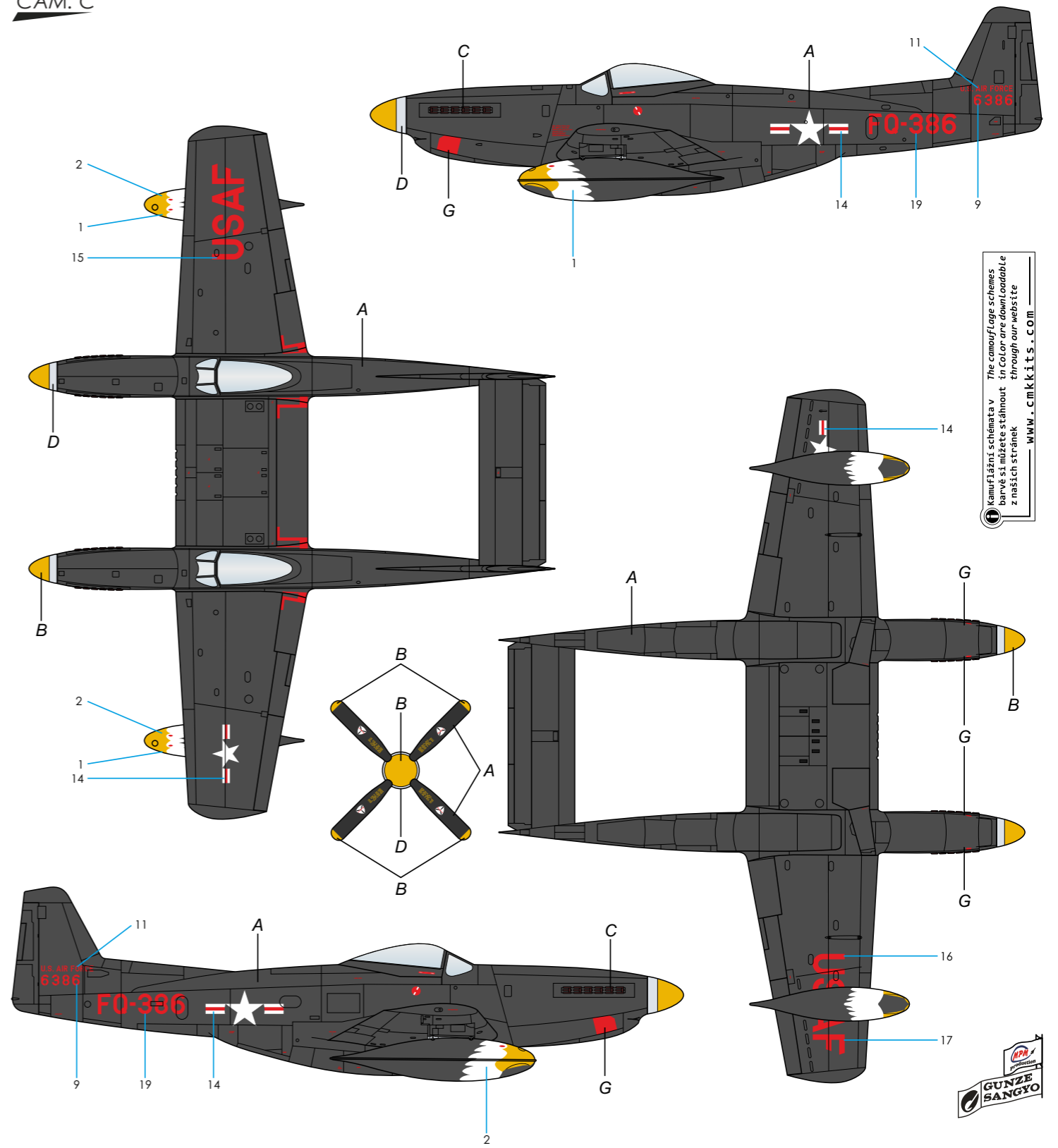
3



F-82H Twin Mustang, FQ-386/46386 (ex F-82G), 449. F(AW)S, 11. AD, Alaskan Air Command, Ladd Air Force Base, Aljaška, 1952. Letoun v původní noční kamufláži má zakryté všechny boční vstupy vzduchu. Znak na spodní ploše křídla byl umístěn kolmo k trupu. Radar byl odmontován. Pod křídlem byly podvěšeny nádrže natřené do podoby orlí hlavy. Přidě obou trupů byly značně olétány na kov.

CAM. C

F-82H Twin Mustang, FQ-386/46386 (ex F-82G), 449. F(AW)S, 11. AD, Alaskan Air Command, Ladd Air Force Base, Alaska, 1952. The aircraft wears original night camouflage and the lower wing's national insignia was sprayed upright to fuselage. Radar pod was removed and all fuselage side air scoops were covered by tape. The external fuel tanks were painted to resemble eagle's heads. The nose of both fuselages were heavily weathered.



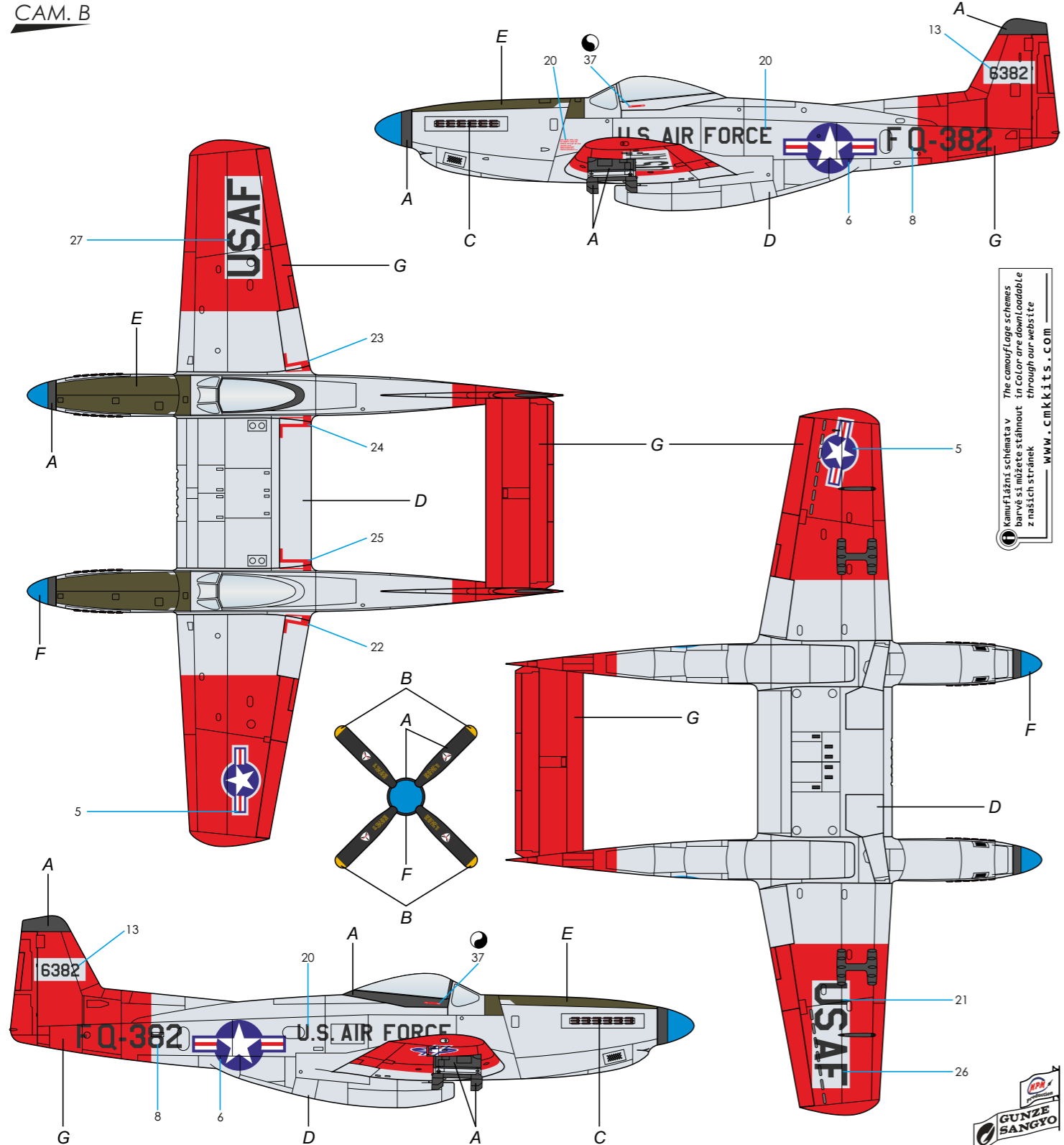
- A** Lesklá Černá
Gloss Black
H12/ C33
- B** Žlutá
Yellow
H329/ C329
- C** Opálený kov
Burnt Iron
H76/ C61
- D** Barva kovu
Natural Metal
SM01
- G** Červená
Red
H23/ C79

Kamufliážní schémata v barvách jsou dostupná na stránkách www.cmkkits.com
 The camouflage schemes in color are available through our website
 WWW.CMKKITS.COM

F-82G Twin Mustang, FQ-382/46382 (ex F-82G), 449. F(AW)S, 11. AD, Alaskan Air Command, Ladd Air Force Base, Aljaška, 1952. Letoun v aljašské antikamufláži má rámování levého překrytu kabiny v barvě kovu, pravá kabina má rámování odsuvného překrytu černé. Znak na spodní ploše křídla byl umístěn šikmo. Radar byl odmontován.

F-82G Twin Mustang, FQ-382/46382 (ex F-82G), 449. F(AW)S, 11. AD, Alaskan Air Command, Ladd Air Force Base, Alaska, 1952. The aircraft wears Alaskan anti-camouflage and the lower wing national insignia was sprayed sideways. Radar pod was removed. The canopy frame of one of the sliding parts was painted black while the other was left in natural metal.

CAM. B

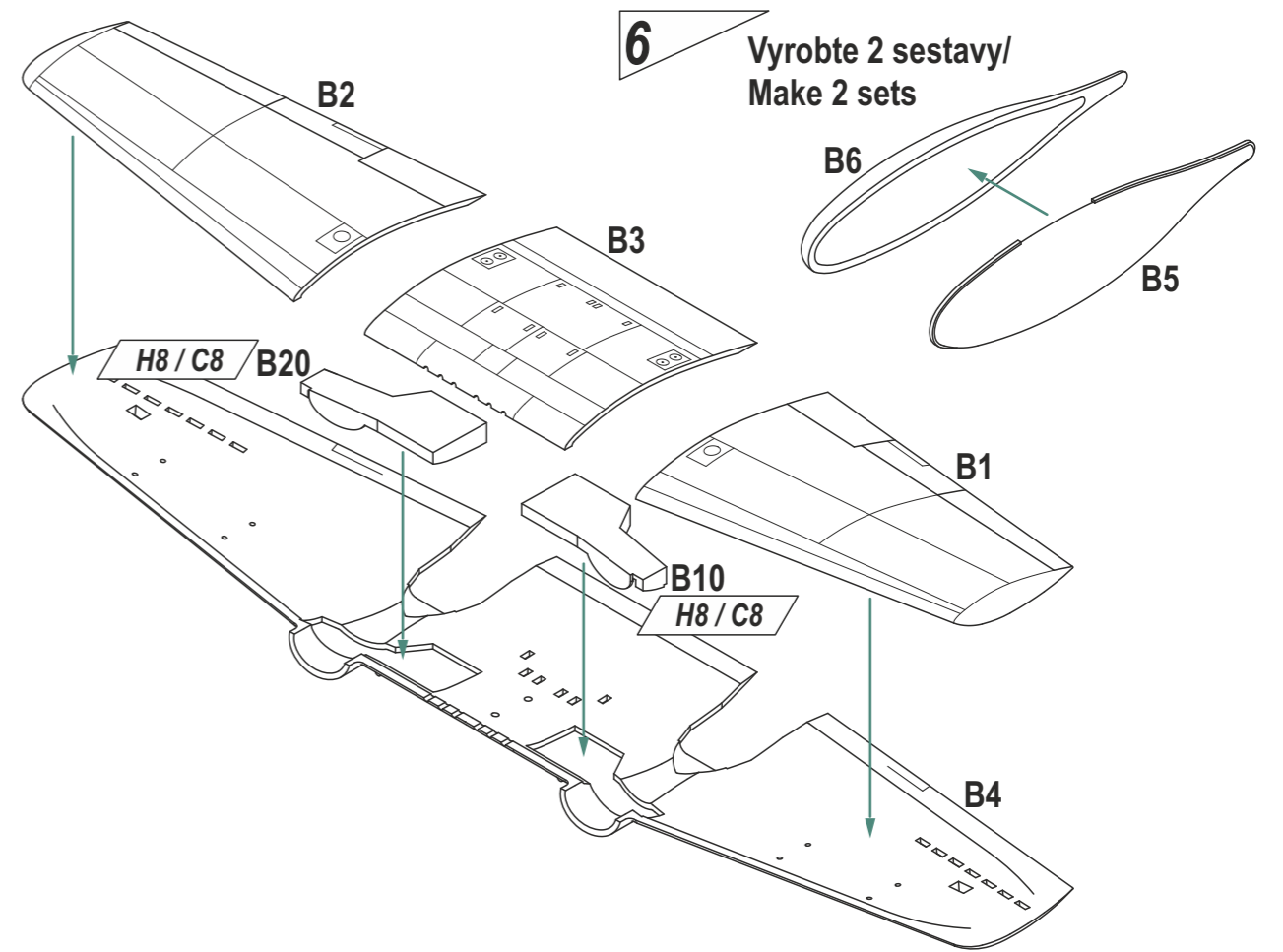


Kamufliážní schémata v barevných odstínech můžete stáhnout z našich stránek www.cmkkits.com
 The camouflage schemes in color are available through our website www.cmkkits.com



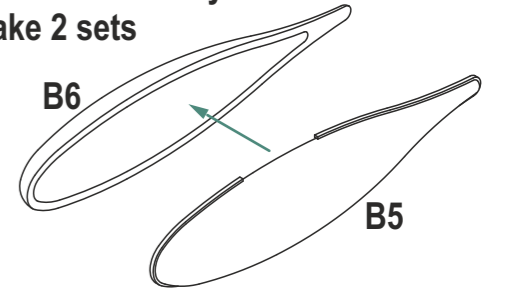
- | | | | | | |
|--|--|--|--|--|---|
| A Lesklá Černá
Gloss Black
H12/ C33 | B Žlutá
Yellow
H329/ C329 | C Opálený kov
Burnt Iron
H76/ C61 | D Barva kovu
Natural Metal
SM01 | E Olivová 41
Olive Drab 41
H52/ C12 | F Světlá Modrá
Light Blue
H25/ C34 |
| | | G Červená
Red
H23/ C79 | | | |

5

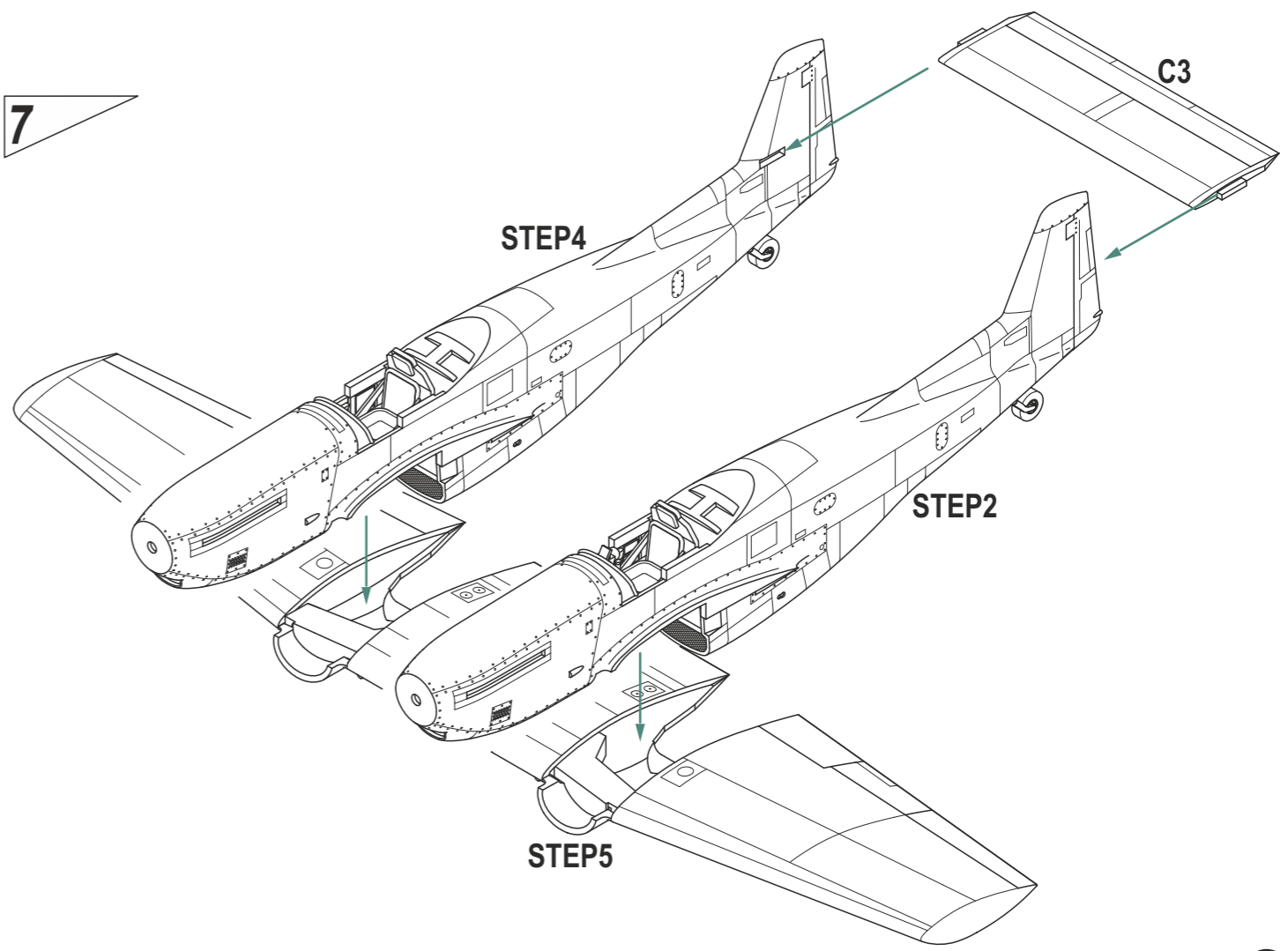


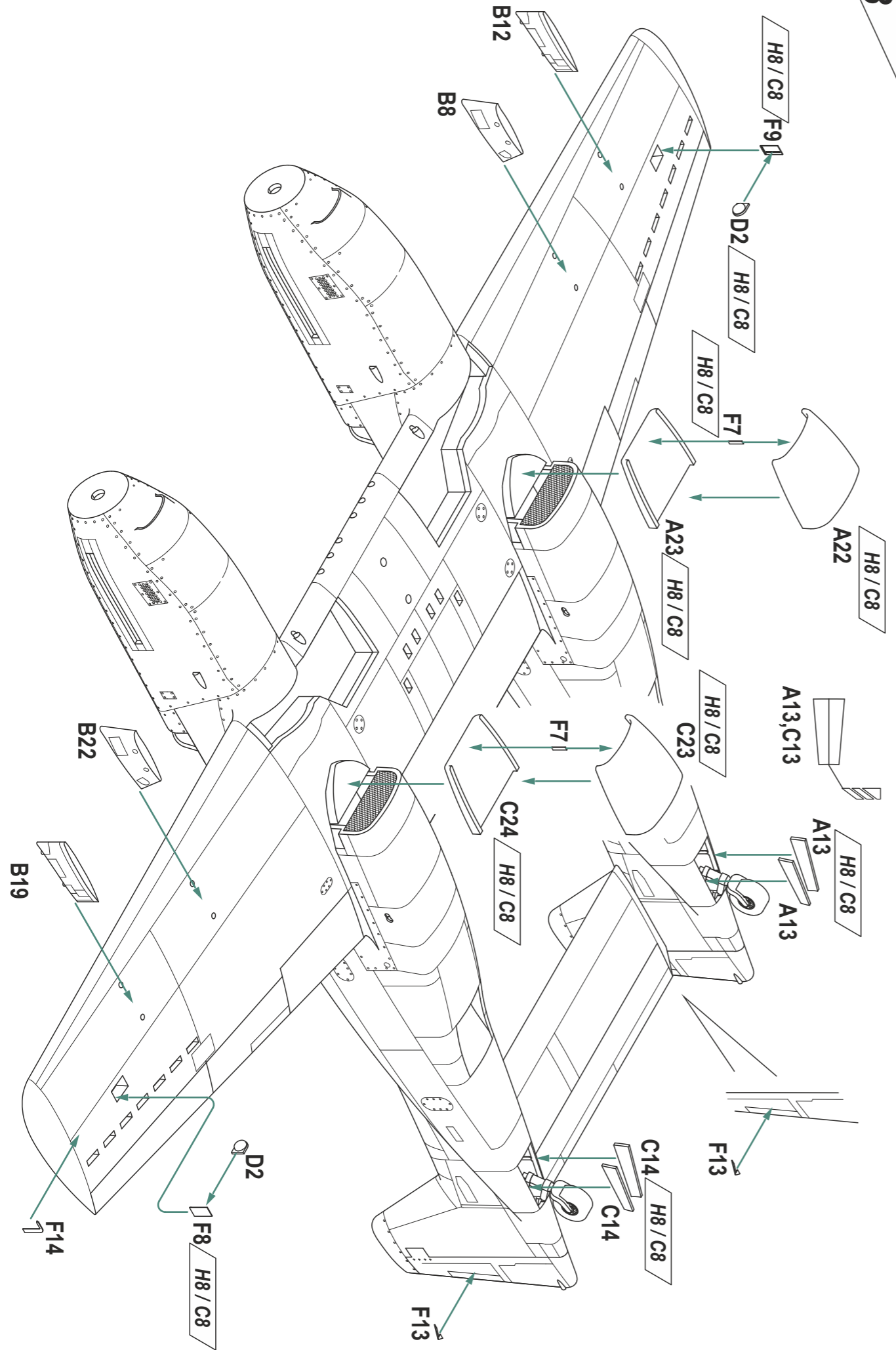
6

**Vyrobte 2 sestavy/
Make 2 sets**



7

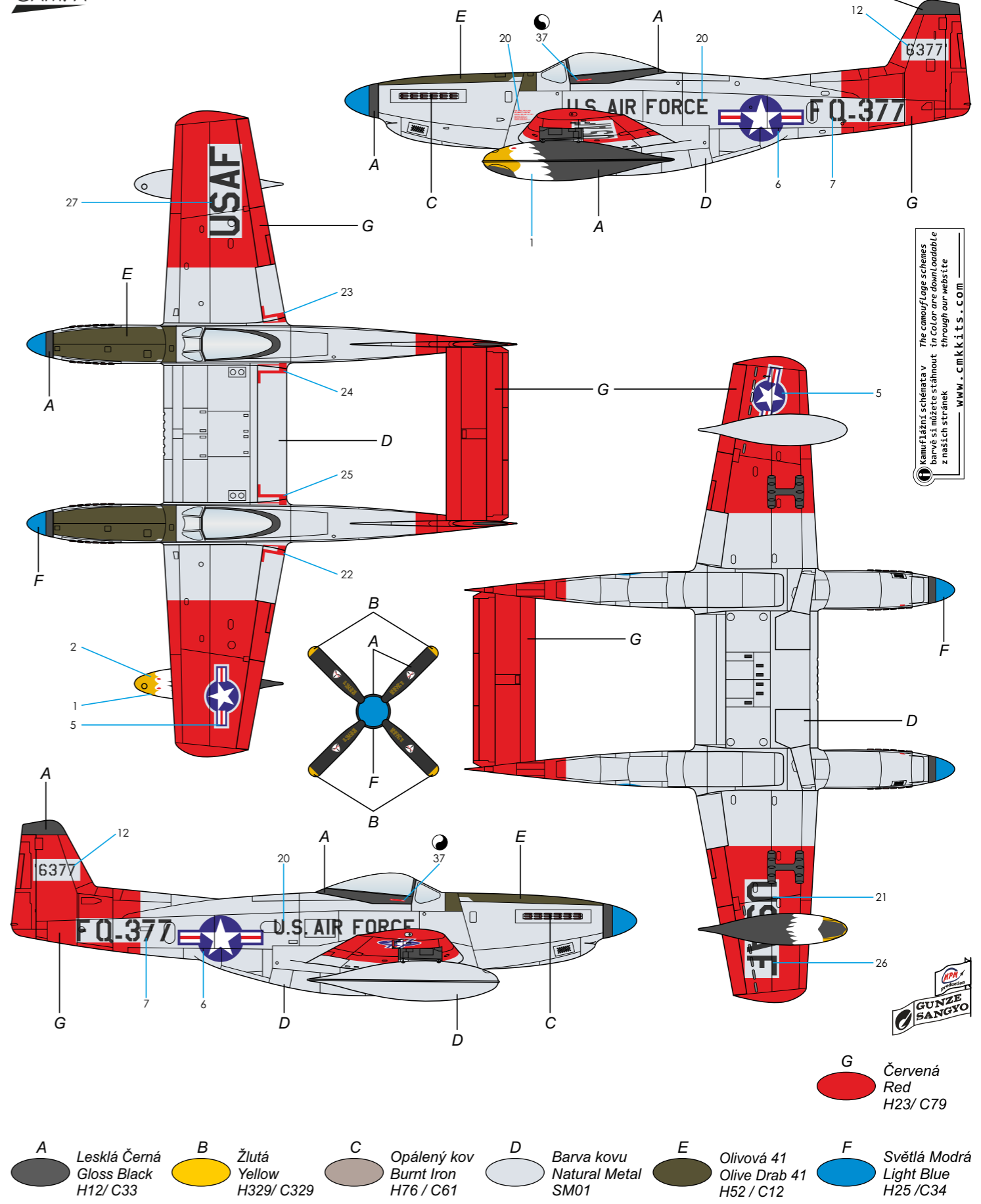




F-82G Twin Mustang, FQ-377/46377 (ex F-82G), 449. F(AW)S, 11. AD, Alaskan Air Command, Ladd Air Force Base, Aljaška, 1952. Letoun v aljašské antikamufláži má zakryté boční vnitřní vstupy vzduchu. Znak na spodní ploše křídla byl umístěn šikmo. Radar byl odmontován. Pod křídlem nesl jednu nádrž v barvě kovu a druhou natřenou do podoby orlí hlavy.

F-82G Twin Mustang, FQ-377/46377 (ex F-82G), 449. F(AW)S, 11. AD, Alaskan Air Command, Ladd Air Force Base, Alaska, 1952. The aircraft wears Alaskan anti-camouflage and the lower wing's national insignia was sprayed sideways. Radar pod was removed and the inner fuselage air scoops were covered by tape. One external fuel tank was left in natural metal the other one was painted to resemble eagle's head.

CAM. A



The camouflage schemes in color are available in our website through our website WWW.CMKKITS.COM
 Kamuflažní schémata v barvách jsou dostupné z našich stránek WWW.CMKKITS.COM



