



Andreas Agensjö



Modell i plast av Mustang P-51 D

Mustangen har sköna linjer

Sedan "Gul Kalle" försvann till flygmuséet Duxford i England när var intresset för P-51 Mustang minskat en del i här i Västerås.

För några år sedan skulle alla modellflygare bygga P51:an, det talades om "Mustang fever" - Andreas har uppenbarligen inte blivit kvitt den.

Det var en fascinerande historia Andreas berättade om Mustangens tillblivelse, prestanda och utförandeformer.

Spitfiren m fl hade inte tillräcklig räckvidd för att tillfredsställa engelsmännens behov av ett eskortjaktplan för bombplanen som sändes på uppdrag över Tyskland.

North American Aviation (=NAA) utanför Los Angeles tog sig an uppgiften och fick på 117 (!) dagar fram ett plan som verkade mycket lovande. Visserligen hade man då inte utvecklat någon egen motor eller hjul. Den provflögs sent i okt 1940.

Kravet var att motorn skulle vara vätskekyld, och man fick disponera en motor från Allison, och hjul från A T6:an. Allisonmotorn var en radmotor och därmed kunde man forma planet med liten bromsande nosarea.

NAA struntade i alla administrativa rutiner och bara byggde och provade sig fram.

Vingen var av sk laminär typ som innebär att det tjockaste partiet i vingprofilen ligger långt ifrån framkanten. När man testade den i vindtunnel var resultatet långt ifrån lovande. Man fann det konstigt och testade vingen i en annan tunnel och där blev resultatet vad man väntat sig. Det visade sig vara "vaj" på den första tunneln man testat i.

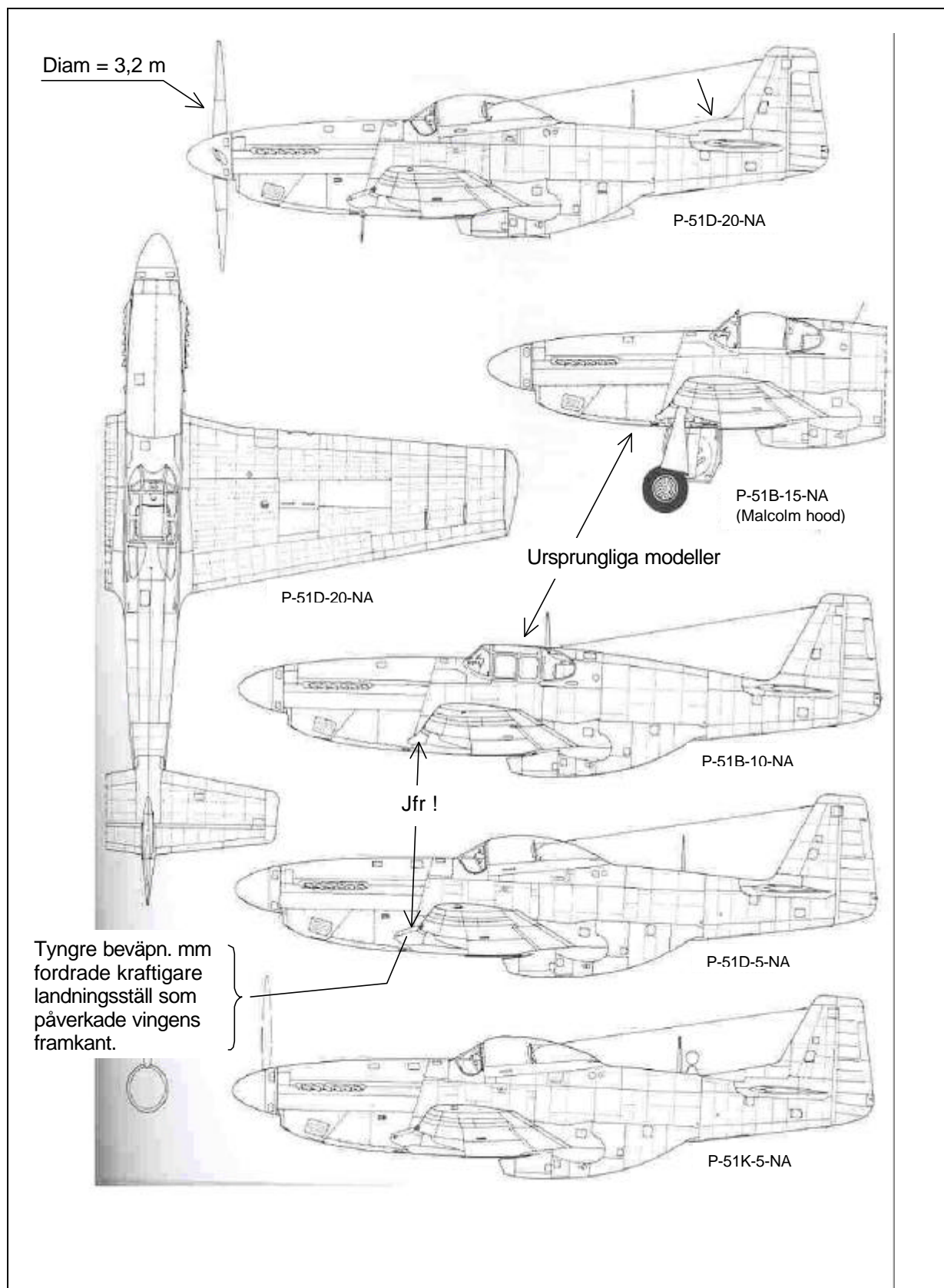
För att en "laminär" vinge skall kunna fungera måste ytfinishen vara perfekt. Alla panelskarvar och nitar måste spacklas, grundmålas och slipas före målning. I praktiken klampade ju mekanikerna i fält omkring med sina kängor och ytan blev mindre perfekt - något som inte tycktes inverka menligt på prestanda.

Kylarutbyggnaden under buken på maskinen ger hur underligt det kan låta ett krafttillskott på 200-300 hk! ? Jo, luften som tas in är ju kall. När den värms upp av vatten och olja expanderar den kraftigt och blåsar ut baktill som i en reamotor.

Den första produktionsmodellen P51 A gav ingen sikt bakåt eftersom kroppen sträckte sig vidare mot fenan i en rät linje från kabinhuvens högsta punkt.

1943 kom modell P-51 B kompressormatad Merlin-motor (1490 hk) och något senare versionen P-51 D med den bubbelhuv vi vant oss vid från Gul Kalle. Fälltankar gav maskinen en enastående räckvidd.

I den film vi tittade på efter föredraget vittnade de pojkar som en gång själva flög under kriget att Mustangens succé dessutom berodde på god acceleration, tung bestyckning och en enastående svängförmåga. Man kunde helt enkelt vika in mot den fiende man tampades med på ett sätt som andra flygplanstyper inte hade möjlighet till.



Filmen - jo nog fick man gåshud vid åsynen av alla de Mustangar (62 st utav de ca 160 kvarvarande i världen) som i toppskick samlats för en flygshow i USA.

Vi tackar Andreas för en intressant och underhållande kväll!

Bengt Alenfelt