

Zusatz-Informationen zur P-51

Bei den Tests, die bei der USAAF mit den XP-51 durchgeführt wurden, hatten sich die von der RAF festgestellten Leistungsschwächen in großer Höhe bestätigt; in England waren deswegen versuchsweise Rolls-Royce Merlin 61 und 65 Motoren eingebaut worden. In den USA ging man ähnlich vor, und die XP-51B erreichten in 9.085 m Höhe eine Geschwindigkeit von 710 km/h, was zu einer Bestellung einer größeren Zahl von P-51B mit Merlin Triebwerken führte. Die Verwendung der Mustang für Angriffe auf Bodenziele durch die RAF hatte schon vorher eine Bestellung der USAAF über 500 A-36A eingebracht, die zunächst als Apache bezeichnet wurden, aber später den britischen Namen Mustang übernahmen. Ein einzelnes Exemplar dieses Typs mit verbesserten Sturzbremsen und Flügelhalterungen für Bomben ging an die RAF.

Fast gleichzeitig mit der Übernahme der A-36A bestellte die USAF 310 P-51A Kampfflugzeuge mit 1.200 PS (895 kW) V-1710-81-Motoren und einer Bewaffnung von vier 12,7 mm MG und Unterflügelstationen; 50 davon gingen an die RAF, wo sie die Kennung Mustang Mk II erhielten, und 35 wurden als taktische Aufklärungsflugzeuge mit der Bezeichnung F-6B für die USAAF umgebaut. Die Produktion der Ausführung mit Merlin-Motoren begann 1943 mit der P-51B, 1.988 Exemplare entstanden bei North American in Inglewood (Kalifornien), und von der weitgehend ähnlichen P-51C wurden 1.750 Exemplare in einer neuen Fabrik in Dallas (Texas) gebaut. Beide unterschieden sich von den früheren Versionen durch einen verstärkten Rumpf, neu konzipierte Querruder und eine Bewaffnung von vier 12,7 mm MG. Im Rahmen des Lend-Lease-Abkommens gingen 274 bzw. 636 Exemplare dieser beiden Ausführungen an die RAF, alle mit der Bezeichnung Mustang Mk III. Etwa 71 der von der USAAF übernommenen Exemplare der beiden Versionen wurden zu F-6C taktische Aufklärungsflugzeuge umgebaut. Die wichtigste Serienversion war mit 7.956 Exemplaren die P-51D mit einer blasenförmigen Cockpithaube für bessere Sicht und sechs 12,7 mm MG; 136 wurden davon zu F-6D taktische Aufklärungsflugzeuge umgebaut, und 281 gingen als Mustang Mk IV an die RAF. Es folgten 1.500 weitgehend ähnliche P-51K Kampfflugzeuge, 163 davon F-6K taktische Aufklärer, 594 ebenfalls als Mustang Mk IV für die RAF. Nach Untersuchung der leichtgewichtigen Prototypen XP-51F, XP-51G und XP-51J wurde die Serienproduktion der letzten Ausführung eingeleitet, von der 555 Exemplare als P-51H gebaut wurden. 2.000 bestellte Flugzeuge wurden

nach Ende des Pazifik-Krieges wieder abbestellt, ebenso wie 1.700 ähnliche P-51L mit V-1650-11 Motoren und 1.628 P-51M Jäger.

Die M-Serie sollte die in Dallas gebaute Ausführung der P-51H werden, es wurde jedoch nur ein einziges Exemplar hergestellt. In den USA wurden insgesamt 15.386 gebaut, aber auch in Australien entstanden einige Flugzeuge dieses Typs, wo die Commonwealth Aircraft Corporation zunächst 80 P-51 aus importierten Komponenten zusammensetzte, die bei der RAF als Mustang Mk 20 geführt wurden.

Für die RAF wurden mehrere Maschinen wie folgt in Lizenz gebaut:

26 Mustang Mk 21 mit V-1650-7 Motoren (14 davon später auf den Stand der Mustang Mk 22 gebracht) und 67 Mustang Mk 23 mit Merlin 66 oder 70 Motoren sowie 13 Mustang Mk 22 für die taktische Aufklärung; keine dieser Maschinen brauchte vor Ende des Pazifik-Krieges eingesetzt zu werden. Im Rahmen des Lend-Lease-Abkommens gingen 50 P-51D an China und 40 an die holländischen Einheiten im pazifischen Raum, einige P-51 der USAAF wurden außerdem an die AVG in China übergeben. Unmittelbar nach dem Krieg diente das Modell noch bis 1949 beim Strategic Air Command und mehrere Jahre noch bei Einheiten der US Air Reserve und Air National Guard; dies waren die ersten amerikanischen Kampfflugzeuge, die im Koreakrieg eingesetzt wurden. Bei der Royal Air Force blieben einige Maschinen bis 1946 beim Fighter Command im Einsatz, und überschüssige Exemplare aus amerikanischen und britischen Beständen flogen noch mehrere Jahre lang bei den Luftstreitkräften von mehr als 50 Ländern.

Mit verschiedenen Modifikationen sind P-51 seitdem oft als zivile Rennflugzeuge eingesetzt worden; eine davon stellte den Weltrekord für Kolbenmotor-Flugzeuge auf, als sie mit einem 3.800 PS (2.834 kW) Rolls-Royce Griffon Motor eine Geschwindigkeit von 803,139 km/h erreichte. In den 1950er Jahren vertrieb Trans-Florida Aviation eine zweiseitige Geschäftsausführung, die zu einer Reihe von umgebauten und sogar neu hergestellten Mustang führte, produziert von der Cavalier Aircraft Corporation. In den späten 1960er Jahren flogen einige dieser Maschinen bei der USAF zur Guerillabekämpfung und vorgeschobenen Luftraumkontrolle. Die Piper Aircraft Corporation übernahm das Cavalier-Programm und entwickelte 1971 die Piper Enforcer; 1981 bestellte die US Air Force zwei dieser Piper PA-48 Enforcer-Prototypen mit Propellerturbinen, die am 9. April bzw. 8. Juli 1983 erstmals flogen. Die Maschinen wurden 1984 in der

Luftnahunterstützung erprobt und für den Test neuer Waffensysteme eingesetzt.
Sie wurden jedoch anschließend eingemottet.