

North American Aviation - P 51 - Mustang

Luiz Eduardo Miranda José Rodrigues

Professor MSc.

Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia de São Paulo

luizeduardo@cefetsp.br

1 - Introdução

O P-51 Mustang foi um caça norte-americano bem sucedido, com um longo alcance, que colocou novos padrões de excelente desempenho ao entrar em serviço no meio da Segunda Guerra Mundial e continua a ser referido como o melhor caça com *motor-piston* já projetado. A versão definitiva do caça de um único lugar era movido com um motor RollsRoyce carregando um único suporte com armamento de seis metralhadoras de calibre 50 (12.7mm).

Logo após o início da guerra em 1939, o governo britânico estabeleceu uma comissão de compra com os Estados Unidos, liderada por Sir. Henry Self. Uma das muitas tarefas de Self era organizar a produção de aviões americanos para a RAF. Nesse tempo, as escolhas eram bastantes limitadas: nenhum dos aviões americanos tinha alguma vez atingido os padrões Europeus de aviação, e apenas o Curtiss P-40 Tomahawk tinha chegado perto, e como a fábrica de Curtiss já estava a funcionar com sua capacidade máxima, até esse avião estava com um fornecimento curto.



Figura 1 – P 51 – Mustang.

Assim, o presidente Holandês Kindleberger, da *North American Aviation* (NAA), aproximou-se de Self com a visão de

vender o novo bombardeiro médio Britânico da NAA's, o B-25 Mitchell. Em vez disso, Self perguntou, se a NAA podia produzir o Tomahawk sobre a licença da Curtiss. (A NAA já fornecia ao seu centro de treino de Harvard tais aviões, mas de qualquer modo não eram utilizados.)

A resposta de Kindleberger, foi que a NAA poderia produzir um melhor avião com o mesmo motor em menos tempo. Deste início improvável viria a ser criado um dos melhores caças de toda a história.

A utilização em larga escala da versão C do P-51 Mustang pelas Força Aérea Americana e Real Britânica foi decisiva para o sucesso e continuidade dos bombardeios de longo alcance sobre a Europa ocupada, a Alemanha e seus aliados, pois a aeronave além de, com um tanque de combustível extra poder atingir autonomia de vôo que lhe permitia escoltar na ida e na volta os bombardeiros aliados; era superior em combate aos caças alemães, exceção ao Me-262 que só entraria mais tarde no conflito e em número insuficiente para fazer frente aos anglo-americanos. Sendo assim sua capacidade de penetrar profundamente no território inimigo em missões defensivas de escolta ou ofensivas diretas contra os caças alemães em seu próprio território; responsável em boa parte pelo sucesso aliado em anular a Luftwaffe e prejudicar a poderio industrial à serviço da Alemanha.

Igualmente decisiva, foi na guerra do pacífico, sua utilização com o mesmo fim, ataques aos caças nipônicos em território inimigo à partir do segundo semestre de 1944 e, principalmente à partir de fevereiro de 1945, como caça de escolta aos bombardeiros

americanos tendo como base principal o aeródromo de Iwojima.

Note-se que o último contra-ataque japonês nesta batalha foi um ataque noturno justamente contra o acampamento dos pilotos de P-51.

Seus principais defeitos, a fragilidade na parte inferior ante ao fogo anti-aéreo e a instabilidade de vôo para manobrar quando armado com bombas ou foguetes fez com que para ataques terrestres os aliados ocidentais tanto na europa, quanto no oriente, privilegiassem a utilização de outros aviões mais eficientes para este fim, como o Republic P-47 Thunderbolt, de fabricação americana ou o Hawker Tempest de fabricação britânica.



Figura 2 – Esquadrão de P 51 em Vôo de Formação na 2ª Guerra Mundial.

2 – Características Técnicas

Foi o caça mais famoso dos Estados Unidos na Segunda Guerra Mundial, originou-se de uma especificação inglesa de abril de 1940. O projeto NA73X foi completado em menos de 120 dias, porém o motor só ficou pronto um pouco mais tarde e o protótipo voou dois meses após o dia programado. Os testes revelaram uma aeronave sem problemas o os exemplares da primeira série "Mustang" Mk I voaram em 1º de maio de 1941. Os modelos iniciais demonstraram ser excelentes em baixa altitude, porém o desempenho do motor

reduzia-se rapidamente acima de 3.600m.

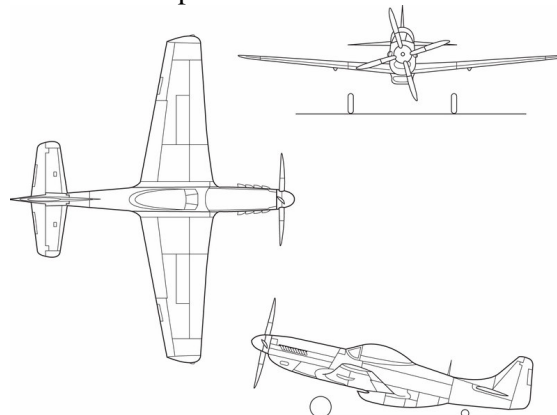


Figura 3 - P 51 - Mustang, Três Vistas.

Tabela 1 – Características Técnicas.

P 51 - Mustang	
Geral	
Fabricante	North American Aviation
Primeiro Vôo	1941
Missão	Suporte Aéreo, Escolta
Tripulação	1
Dimensões Principais	
Envergadura	11,3 m
Comprimento	9,82 m
Altura	4,17 m
Área da Asa	21,8 m ²
Massa da Aeronave	
Vazio	3160 kg
Desempenho	
Velocidade Máxima	708 km/h
Alcance	2092 km
Teto Máximo	12800m
Motorização	
Packard Merlin V-1650-3/7 1,380/1,420 hp, dois estágios, 12 cilindros em V.	