

LOCKHEED MARTIN

P-38 Lightning®  
LOCKHEED MARTIN® P-38 Lightning® associated trademarks and logos, and body designs of vehicles are either registered trademarks or trademarks of Lockheed Martin Corporation in the USA and/or other jurisdictions, used under license by Tamiya.

# LOCKHEED P-38 F/G LIGHTNING®

## ロッキード P-38 F/G ライトニング

解説：白石 光（戦史研究家）



THE NATIONAL MUSEUM OF WORLD WAR II AVIATION  
COLORADO SPRINGS

### ■ロッキード社初の軍用機

1930年代中盤、全金属製の機体や引込脚、排気ターピン過給器（ターボチャージャー）といった近代的な航空機開発技術が確立され、これらの技術を導入した優秀な戦闘機や爆撃機の開発が相次ぎました。まさにこの時期は、軍用機の技術進歩が口進月歩だったのです。当時、アメリカは外征よりも国防を重視した軍備を整える方針に転換し、陸軍航空隊は、高性能化が進む各国の新型爆撃機を迎撃するための高高度迎撃戦闘機の必要性に迫られていました。1937年2月、アメリカ陸軍航空隊は航空機メーカーに対してこの戦闘機の性能仕様書X608を交付。それは20,000フィート（6,100m）までの上昇時間が6分以内、その高度での最大速度は360mph（580km/h）以上、フルパワーで1時間飛行でき、加えて従来の戦闘機に比べてより強力な火力を備えることというものでした。これに応え、具体案を提出したのがロッキード社とベル・エアクラフト社でした。

ちょうどこの時期、新興の航空機メーカーで、まだ一度も本格的な軍用機を手がけたことのないロッキード社では、ホール・ヒパートを設計主任に据え、助手にクラレンス・ケリー・ジョンソンを抜擢して、モデル22の社内名称で双発高速機の研究に着手していました。ちなみにジョンソンは、のちにP-80シューティングスター開発のための先進極秘開発チーム、“スカンクワーカス”を立ち上げ、後年、U-2偵察機やSR-71高高度戦略偵察機といった特殊な機体を世に送り出した航空機設計の鬼才です。

モデル22は高速化のために双発とし、しかもエンジンは断面積が大きい星型空冷ではなく、前面投影面積を小さくできる液冷エンジンを選択。また、ターボチャージャーの装着も当初から考慮され、実に6種類の機体形状が検討されました。その中で、一般的な双発機のレイアウトとはまったく異なる、エンジンカウル後方に「ブーム」と呼ばれる細い構造体を伸ばして尾翼で繋ぎ、ボッド型の中央胴体を組み合わせた特異な形状を採用。これは空気抵抗となる冷却装置と降着装置をエンジン後方のブームに直列に配置することで、機体の前面投影面積を最小化するためのデザインです。また、中央胴体をこのブームの中間に配置して、



The National Museum of World War II Aviation

機首に武装を集中配置することで機軸と火線を一致させ、命中精度を高める効果も狙っています。

アメリカ陸軍航空隊はロッキード社に対してモデル22の開発を正式に承認し、1937年6月23日には、同機に対してXP-38の型式番号を付与しました。なお、当時の陸軍航空隊は戦闘機（Fighter）を追撃機（Pursuit aircraft）と称し、型式番号の頭文字には「P」が使われました。

### ■画期的なアイデアを盛り込んだ双発戦闘機

架装するエンジンには、離昇出力1,150馬力を発揮する液冷V型12気筒のアリソンV-1710が選ばれました。そして、プロペラの双発化で発生する大きな反トルクによる操縦性的の悪化を防ぐため、本来は右回転のV-1710の左回転型を本機のためだけに生産。左右のエンジンを逆回転させて反トルクを打ち消したのです。世界中の実用軍用多発機で反トルク解消のために逆回転のエンジンを載せたのはP-38だけです。さらに、外翼前縁にインタークーラーを内蔵し、エンジンナセルは先端下部にオイルクーラー用の最小限の開口部を持つスムーズな形状とするなど、随所に独創的な設計が施されました。

武装はすべて中央胴体の機首部分に装備できたため、機銃とプロペラとの干渉の必要がなく、両主翼に装備した場合に不可欠となる厳密な弾道交差点の設定も不要。しかも機首内部に余裕があるので弾薬も多く搭載でき、弾薬消費後のバランスの変化も最小限に抑えられるのです。P-38は主翼のタイプでは20mm機関砲1門と12.7mm機銃4挺を搭載していますが、射撃安定度が高く正確な射撃が行なえたといわれます。また、戦闘機の多くが操縦桿を使用しているのに対し、P-38は双発ということから、旅客機や輸送機が採用する操縦輪を備えていました。

1939年1月27日、XP-38が初飛行に成功。以降、最初の生産型のP-38から、D型、E型を経て、本格的な戦闘機ともいえるF型（527機生産）とG型（1,082機生産）が続きました。F型には離昇出力が1,325馬力に向上したV-1710-49/53エンジンが架装され、左右の内翼に爆弾や燃料タンクを装着するための懸吊架が1基ずつ取り付けられ、それぞれに1,000ポンドまでの爆弾、または150ガロンタンクの装備が可能になりました。また、このF型では生産途中からそれまで右横開きだったキャノピー・トップが後方跳ね上げ式に改められ、パイロットの脱出が容易になっています。G型には離



The National Museum of World War II Aviation

昇出力1,325馬力ながらエンジン制御系統の信頼性を高めたV-1710-51/55が架装され、懸吊架も1,600ポンドまでの爆弾または300ガロンタンクが装備できるよう強化されました。さらに、G型をパワーアップしたH型に続き登場したのがJ型です。外翼前線に内蔵していたインタークーラーを、エンジンカウル下のオイルクーラーの間に移設。インタークーラーの容量アップと冷却不足を改善することにより、エンジンの性能をフルに発揮できるようになり高高度性能が向上。また、大型のエアインテークを開口したためその形状が大きく変化しているのが外観上の特徴です。

### ■「稻妻」と戦場のエピソード

数々の改良が施されたP-38は、長大な航続距離を活かしてヨーロッパでのドイツへの爆撃機のエスクート機として優先的に配備されました。また、広大な海原を飛行する太平洋戦域や、中国・ビルマ・インドにも展開しています。

1942年に創設された、南太平洋全域を作戦空域とする第5航空軍の隸下、第39戦闘航空群所属の第39戦闘飛行隊は、同航空軍初のP-38装備部隊であり、先駆的な飛行隊として知られています。同年8月末にオーストラリアのブリスベンでP-38F型25機を受領。中でも、シリアル42-12652「白の33」は9月17日に同飛行隊に配属されたケネス・ケン・スパークス少尉の乗機です。12月31日、同機は爆撃機護衛任務に際してラエ上空で隼と交戦。この空中戦で隼と接触しながらも無事帰還しています。なお、のちにアメリカ全軍第1位のエースとなるボング中尉（当時）

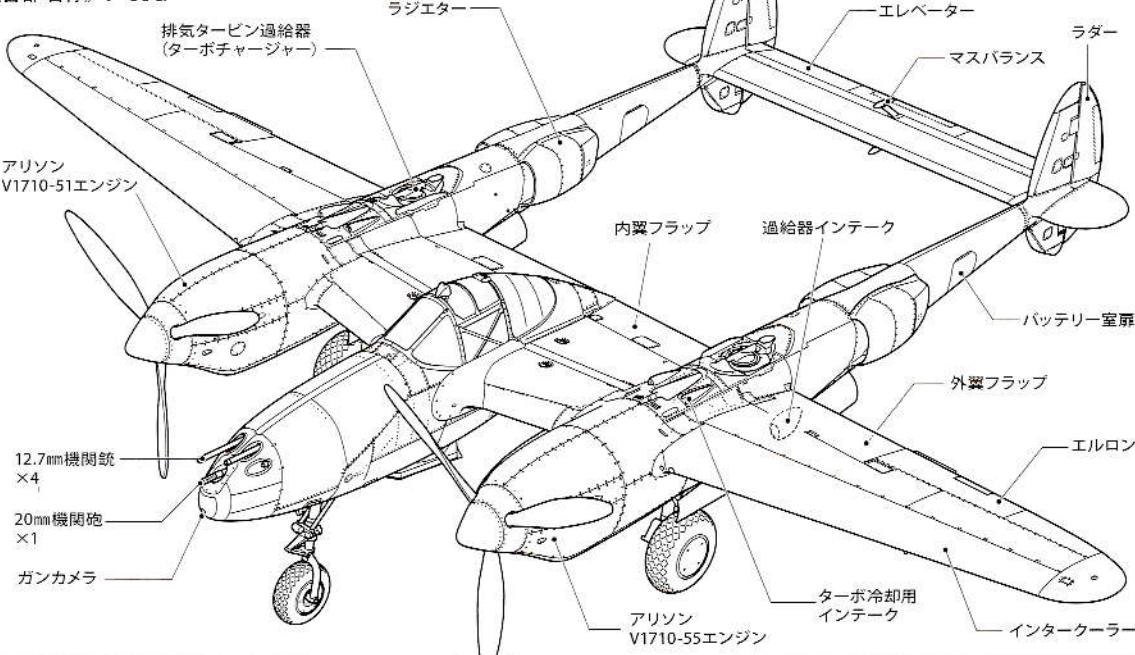


も一時期、第39戦闘飛行隊に所属していました。

そしてP-38にとって欠かすことのできないエピソードが、1943年4月18日に実施された「ベンジョンズ作戦」です。山本五十六連合艦隊司令長官の前線視察を暗号解読によっ



### 《各部名称》 P-38G



て知ったアメリカ軍は、ガダルカナル島ヘンダーソン飛行場からジョン・ミッセル少佐率いるP-38G型16機を送り出し、ブーゲンビル島までの片道約700kmという長距離迎撃を実施。作戦に参加したP-38G型には、航続距離をさらに伸ばすため、大型の300ガロンタンクを装着することになりました。作戦前日に第5航空軍第90爆撃航空団所属のB-24がこれを運びました。ところが数が不足していたため、各機は300ガロンタンク1本と150ガロンタンク1本という変則的な装着で出撃したのです。編隊は、長距離哨戒中に偶然遭遇したという印象を与えるために目的地点にまっすぐ飛行せず、また途中の島々の日本軍に察知されないよう、進路を何度も変更し大きく迂回しながら低空を飛行。ミッセル少佐の優れた航法技術により、ソロモン諸島ブーゲンビル島至近で山本長官一行が乗った一式陸攻を捕捉します。そして編隊は2機の一式陸攻を撃墜し、日本側に大きな衝撃を与えたのです。山本長官が乗る第705航空隊の一式陸攻323号機を協同撃墜したとされる第347戦闘航空群第339戦闘飛行隊のP-38G型シリアル43-2264「白の147」。ミス・ヴァージニアは、本来はボブ・ペティ中尉の乗機ですが、同作戦ではレックス・バーバー中尉が搭乗し、この戦果をあげました。

さらに、大戦後期には余裕のあるペイロードを活かして、戦闘爆撃機としても奮戦。そして大戦終結には間に合わなかったものの、夜間戦闘機型のP-38Mも開発されるなど、多用途機として使用されました。

第二次世界大戦中、列強はこぞって各種の双発戦闘機を開発して実戦に投入しましたが、ほとんどの双発戦闘機は軽快な単発戦闘機に勝ることは叶いませんでした。このような状況にあって、単発戦闘機と渡り合うことができ、しかも数多くのエースを輩出した唯一の双発戦闘機がロッキードP-38ライトニングでした。たゆみない進化を経て、大戦中に一万機以上の生産数を誇り、幅広い任務に就いたことからも本機の優秀性が証明されているといえるでしょう。そして、ライトニングの名前は、ステルス戦闘機F-35ライトニングIIに受け継がれているのです。

### 《ロッキード P-38G ライトニング 諸元》

- 全長：11.53m
- 全幅：15.85m
- エンジン：アリソンV-1710-51/55
- 最高速度：644 km/h
- 航続距離：3,862 km (落下タンク使用)
- 武装：20mm機関砲×1、12.7mm機銃×4
- P-38総生産機数：10,037機

**■ An Ace in the Hole**

From the interwar years through WWII, the major global powers were engaged in intensive development of their military capability. While this of course included the development of twin-engine fighter aircraft, these were often no match for single-engine counterparts. There was one particularly conspicuous exception, however - the Lockheed P-38 Lightning, which created around a hundred U.S. aces in WWII, including the top two in the listings.

The 1930s was a boom age of aircraft design, with modern features such as metal fuselages, retractable landing gear and turbochargers becoming commonplace. While America had turned somewhat inward after the horrors of WWI, planners in the United States Army Air Corps (USAAC) were all too aware of the air programs of rival powers and understood the need for their own advanced high-altitude airplane to potentially take on modern bombers.

Lockheed stepped into the breach with what was one of their first military aircraft designs, dubbed the Model 22. They originally came up with no less than six alternative fuselage designs to incorporate what was then brand new turbocharger technology into their twin-engine aircraft. Concerns over overly complex turbocharger piping and excessive air drag led Lockheed to adopt a rather unique blueprint that employed a central nacelle to house the pilot and weaponry, flanked by twin booms accommodating



The National Museum of World War II Aviation

the engines with turbochargers behind. Development of the Model 22 continued in response to USAAC proposal X-608 in February 1937, and that June Lockheed were given the official OK to proceed with the prototype aircraft XP-38, which became the P-38.

**■ The P-38 Design**

The engines employed on the P-38 were 1,150hp liquid-cooled Allison V-1710 units, which were given counter-rotating propellers to combat engine torque. In fact, counter-clockwise

rotating V-1710s were produced solely for the P-38, giving a glimpse at the awesome manufacturing capacity of the United States that would become a defining point of WWII. Intercoolers were installed in the leading edge of the wing.

All of the P-38's heavy anti-bomber weaponry and rounds were stowed in the nose, an ideal location given the lack of a propeller in the central nacelle. The typical P-38 ordnance was four 12.7mm machine guns and a 20mm autocannon, and the pilot maneuvered the aircraft using a control wheel.

The first flight was completed by the prototype XP-38 on January 27, 1939. Thereafter, it was followed by the first production variants P-38D and E, and then what can be referred to as the main combat variants: the P-38F and G, of which 527 and 1,082 were manufactured respectively. The F was fitted with 1,325hp V-1710-49/53 engines and a pylon under each of the wings that could carry a 1,000lb bomb or a 150-gallon drop tank. Midway through its production, the sidewards-opening canopy was redesigned to open rearwards for easier evacuation. G aircraft were given a further reliability boost with V-1710-51/55 engines and the capacity to load a 1,600lb bomb or a 300-gallon drop tank.

**■ The P-38 in Action**

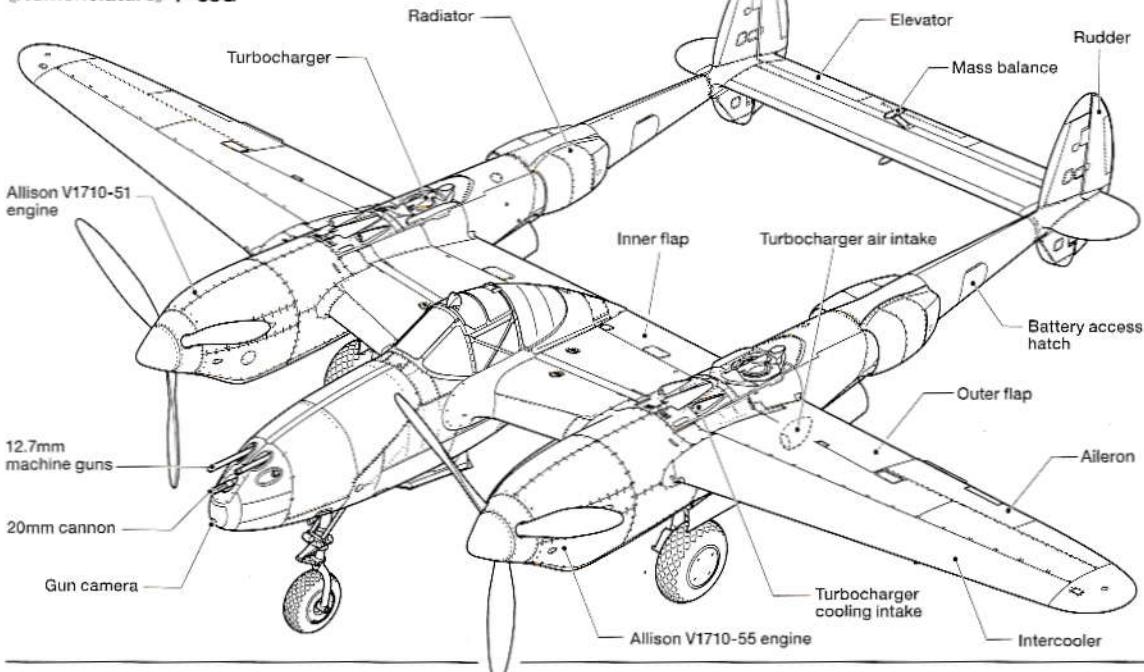
With longer range on account of their drop tanks, P-38s evolved beyond a bomber interceptor, into a versatile fighter. Perhaps its most famous hour came in 1943, when the U.S. learned of the April 18 flight plan of Japanese Admiral Isoroku Yamamoto. Sixteen P-38Gs flew 700 kilometers each way to take out two bombers in the skies around Bougainville; one of them carried Yamamoto, whose death was a significant victory for the Allied war effort. One of the P-38Gs in the attack (which each carried one 300-gallon and one 150-gallon drop tank) was 43-2264 ("White 147"), believed to have downed Yamamoto's Mitsubishi G4M. Other P-38 variants were also produced, such as F-4 and F-5 reconnaissance aircraft, the P-38M night fighter, and the Droop Snoot bomber.

As opposing fighters eventually caught up with the trailblazing P-38 Lightning it was given more bombing missions and continued to perform these with aplomb, underscoring the excellence of the P-38 design.

**Lockheed P-38G Lightning Specifications**

- Length: 11.53m ● Wingspan: 15.85m
- Engine: Allison V-1710-51/55
- Take-Off Power: 1,325hp ● Maximum Speed: 644km/h
- Range: 3,862km (using drop tanks)
- Armament: 12.7mm machine guns x4; 20mm cannon x1
- Total P-38 Production: 10,037 units

# LOCKHEED® P-38® F/G LIGHTNING®

**■ Nomenclature ■ P-38G**

## ■ Ein Ass im Ärmel

Von den Jahren zwischen den Kriegen, bis zum II. Weltkrieg, basierten sich die Großmächte mit der intensiven Weiterentwicklung ihrer militärischen Kapazitäten. Während das natürlich auch die Entwicklung zweimotoriger Jagdflugzeuge einschloss, so waren diese den einmotorigen Pendants oft nicht gewachsen. Es gab aber eine, oft nicht bekannte Ausnahme, die Lockheed P-38 Lightning, die etwa 100 amerikanische Fliegerasse im II. Weltkrieg ermöglichte, einzubezogen die zwei Besten.

Die 30er Jahre waren das fortschrittlichste Zeitalter für die Flugzeugentwicklung mit moderner Technologie und Metallrumpf, Einziehfahrwerke und Turbolader wurden üblich. Während sich Amerika nach den Schrecken des I. Weltkrieges mehr nach Innen wandte, waren sich die Planer des USAAC (United States Army Air Corps) was die rivalisierenden Mächte entwickelten und sie verstanden die Notwendigkeit für einen eigenen fortschrittlichen Höhenjäger zum Kampf gegen moderne Bomber.

Lockheed drängte in diese Lücke mit einem ihrer ersten militärischen Flugzeugentwürfe dem Modell 22. Sie kamen mit nicht weniger als sechs Entwürfen für die Rümpfe auf den Markt, um die Turboladetechnologie in ihre zweimotorigen Flugzeugentwürfe einzubringen. Zweifel an der komplexen Verrohrung der Turbolader und großem Luftwiderstand brachte Lockheed dazu, einen sehr innovativen Entwurf mit einer zentralen Zelle für den Piloten und die Bewaffnung und zwei Leitwerksträger für die Motoren und den dahinterliegenden Turbolader zu wählen. Die Entwicklung ging als Antwort auf die Ausschreibung X-608 des USAAC im Februar 1937 weiter und in diesem Juni bekam Lockheed die Zusage für einen Prototypen XP-38, der dann zur P-38 wurde.

## ■ Die Technik der P-38

Die Motoren der P-38 waren die flüssigkeitsgekühlten Allison V-1710 Motoren mit 1150hp, die gegenläufige Propeller erhielten, um das Drehmoment auszugleichen. Tatsächlich wurden die Allison V-1710 mit Drehrichtung gegen den Uhrzeigersinn nur für die P-38 gebaut; vielleicht ein Zeichen für die immensen Fertigungskapazitäten der vereinigten Staaten, die zum entscheidenden Punkt im II. Weltkrieg wurden. Die Kühlung wurde in den Vorderkanten der Flügel integriert.

Die gesamte schwere Bewaffnung gegen Bomber und die Munition wurden in der Nase untergebracht. Eine ideale Position, nicht durch einen Propeller behindert. Die erste Bewaffnung bestand aus vier

12,7mm Maschinengewehren und einer 20mm Maschinenkanone. Der Pilot steuerte das Flugzeug mit einem Kontrollgriff.

Der erste Flug mit dem Prototyp der XP-38 wurde am 27. Januar 1939 durchgeführt. Danach kamen die ersten Serienmuster, die Versionen P-38D und E und danach die wesentlichen Modelle im Kampf: die P-38 F und G, von denen 527 und 1.082 gebaut wurden. Der Typ F trug die V-1710-49/53 Allison Motoren mit 1.325hp und eine Halterung unter den Tragflächen, die je eine 1.000lb Bombe oder einen Abwurftank mit 150 Gallonen tragen konnte. Der Typ G erhielt weitere Verbesserungen zur Zuverlässigkeit mit V-1710-51/55 Motoren und der Lademöglichkeit von 1.600lb Bomben und Abwurftanks mit 300 Gallonen.

## ■ Die P-38 im Einsatz

Durch die längere Reichweite aufgrund der Abwurftanks, veränderte sich die P-38 vom Bomber-Abfangjäger zum vielseitigen Kampfflugzeug. Die vielleicht berühmteste Stunde kam im Jahr 1943, als die Amerikaner vom Flugplan des japanischen Admirals Isoroku Yamamoto am 18. April erfuhren. Sechzehn P-38G flogen 700km einfache Entfernung, um zwei Bomber im Luftraum über Bougainville; einer davon hatte Admiral Yamamoto an Bord, dessen Tod ein eindrucksvoller Sieg in den Aliierten Anstrengungen im II. Weltkrieg war. Eine der angreifenden P-38G (die alle einen 300 Gallon und einen 150 Gallon Abwurftank trugen) war die 43-2264 (Weiße 147) soll die Mitsubishi G4M mit Admiral Yamamoto an Bord abgeschossen haben. Andere P-38 Varianten, wie die F-4 und F-5 Aufklärer, der P-38M Nachtjäger und der "Droop Snoot" Bomber wurden gebaut.

Als die gegnerischen Jäger langsam zur P-38 Lightning aufschlossen, bekamen sie mehr Bombeneinsätze und führten fort, diese exakt auszuführen, wobei die Genialität der Entwicklung der P-38 nicht gewürdigt wurde.

### Lockheed P-38G Lightning Technische Daten

- Länge: 11.53m ● Spannweite: 15.85m
- Motor: Allison V-1710-51/55
- Startleistung: 1.325hp ● Höchstgeschwindigkeit: 644km/h
- Reichweite: 3.862km (mit Abwurftanks)
- Bewaffnung: 12,7mm Maschinengewehre x4; 20mm Kanone x1
- Gesamte P-38 Produktion: 10.037 Einheiten

## ■ Un As dans la Manche

Dans l'entre-deux guerres et tout au long de la 2<sup>e</sup> G.M., les grandes puissances s'étaient engagées dans un développement intensif de leurs capacités militaires, dont la conception de chasseurs bimoteurs même si bien souvent ces derniers se révélaient inférieurs aux monomoteurs. Il y eut cependant une exception notable – le Lockheed P-38 Lightning qui "fit" une centaine d'as américains durant la 2<sup>e</sup> G.M., dont les deux premiers du palmarès.

Les années 1930 furent une époque faste pour les progrès aéronautiques, avec de grandes innovations telles fuselages métalliques, trains d'atterrissement escamotables et turbocompresseurs maintenant couramment employés. Si les USA s'étaient quelque peu repliés sur eux même après les horreurs de la 1<sup>e</sup> G.M., les planificateurs de l'United States Army Air Corps (USAAC) se tenaient informés des programmes d'armement aérien des puissances rivales et étaient conscients du besoin d'un appareil pouvant évoluer à haute altitude pour y affronter des bombardiers modernes.

Lockheed saisit cette occasion avec l'un de ses premiers projets d'avion de combat désigné Model 22. Les ingénieurs avaient étudié pas moins de six types de cellule pour intégrer la toute nouvelle technologie du turbocompresseur à un avion bimoteur. La grande complexité des conduites des turbocompresseurs amenaient Lockheed à adopter une configuration unique avec une nacelle centrale abritant le pilote et l'armement, flanquée de deux poutres logeant les moteurs et les compresseurs derrière eux. Le développement du Model 22 se poursuivit en réponse à l'appel d'offres X-608 de l'USAAC en février 1937, et en juin suivant Lockheed reçut l'accord officiel pour construire le prototype XP-38, qui deviendra la P-38.

## ■ La Conception du P-38

Les moteurs installés sur le P-38 étaient des Allison V-1710 refroidis par liquide de 1.150cv, qui recevaient des hélices contrarotatives pour éliminer l'effet de couple. En fait, les V-1710 à rotation inversée n'étaient fabriqués que pour les P-38, ce qui donne une idée de la formidable capacité de production des Etats-Unis, un facteur déterminant de l'issue du conflit. Des échangeurs étaient installés dans le bord d'attaque de l'aile.

Tout l'armement lourd du P-38 et les munitions étaient installés dans le nez, un emplacement idéal du fait de l'absence d'hélice dans la nacelle centrale. L'armement typique du P-38 était constitué de quatre mitrailleuses de 12,7mm et d'un canon de 20mm. Le pilote manœuvrait l'appareil à l'aide d'un manche à volant.

Le prototype XP-38 effectua son premier vol le 27 janvier 1939,

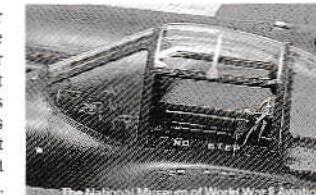
Peu après, il fut suivi par les premières versions de série P-38D et E puis par celles qu'on peut qualifier de principales variantes de chasse : les P-38F et G dont 527 et 1.082 exemplaires furent respectivement produits.

Le F était équipé de moteurs V-1710-49/53 de 1.325cv et d'un pylône sous chaque aile pouvant supporter une bombe de 1.000 livres ou un réservoir largable de 150 gallons. Au milieu de la production, la verrière ouvrante sur le côté fut redessinée pour s'ouvrir vers l'arrière, facilitant l'évacuation de l'appareil. Les G avaient une motorisation plus fiable avec leurs V-1710-51/55 et pouvaient emporter une bombe de 1.600 livres et un réservoir de 300 gallons.

## ■ Le P-38 en Action

Avec des réservoirs largables augmentant son rayon d'action, le P-38 évolua d'intercepteur à chasseur polyvalent. Son fait d'arme le plus célèbre se déroula en 1943, lorsque les Etats-Unis eurent connaissance du déplacement prévu le 18 avril de l'Amiral japonais Isoroku Yamamoto. Seize P-38G parcoururent 700km pour aller abattre deux bombardiers dans le secteur de Bougainville ; à bord de l'un deux se trouvait Yamamoto dont la disparition fut une victoire importante pour les alliés. L'un des P-38G ayant mené cette attaque (tous équipés d'un réservoir de 300 gallons et d'un autre de 150 gallons) était le 43-2264 ("147 Blanc") est présumé celui ayant abattu le Mitsubishi G4M de Yamamoto. D'autres variantes de P-38 furent produites, telles les F-4 et F-5 de reconnaissance, le chasseur de nuit P-38M et le bombardier Droop Snoot.

Quand de nouveaux chasseurs plus performants apparurent, on confia au P-38 Lightning plus de missions de bombardement qu'il effectua avec succès, démontrant l'excellence de sa conception.



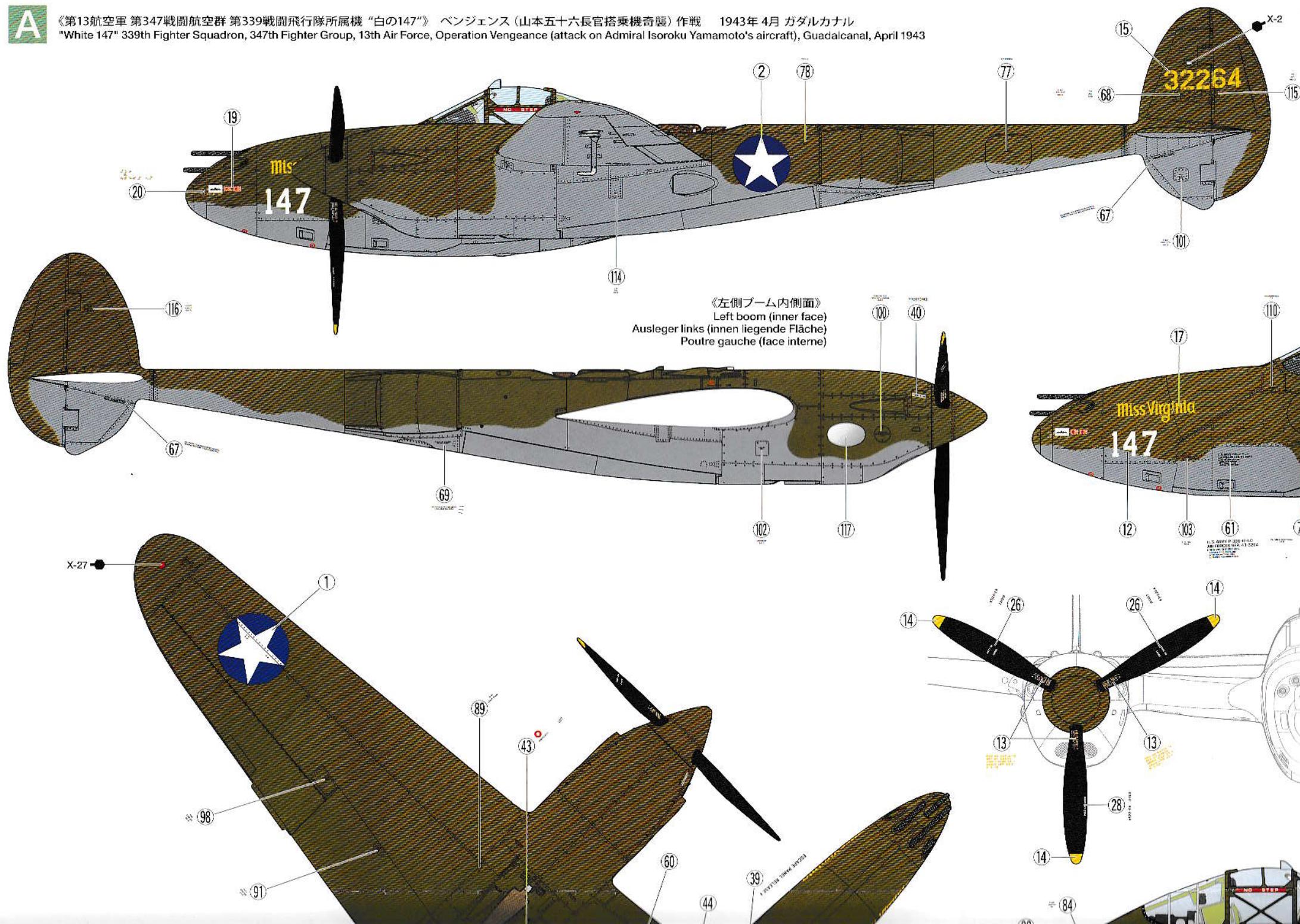
The National Museum of World War II Aviation

### Caractéristiques du Lockheed P-38G Lightning

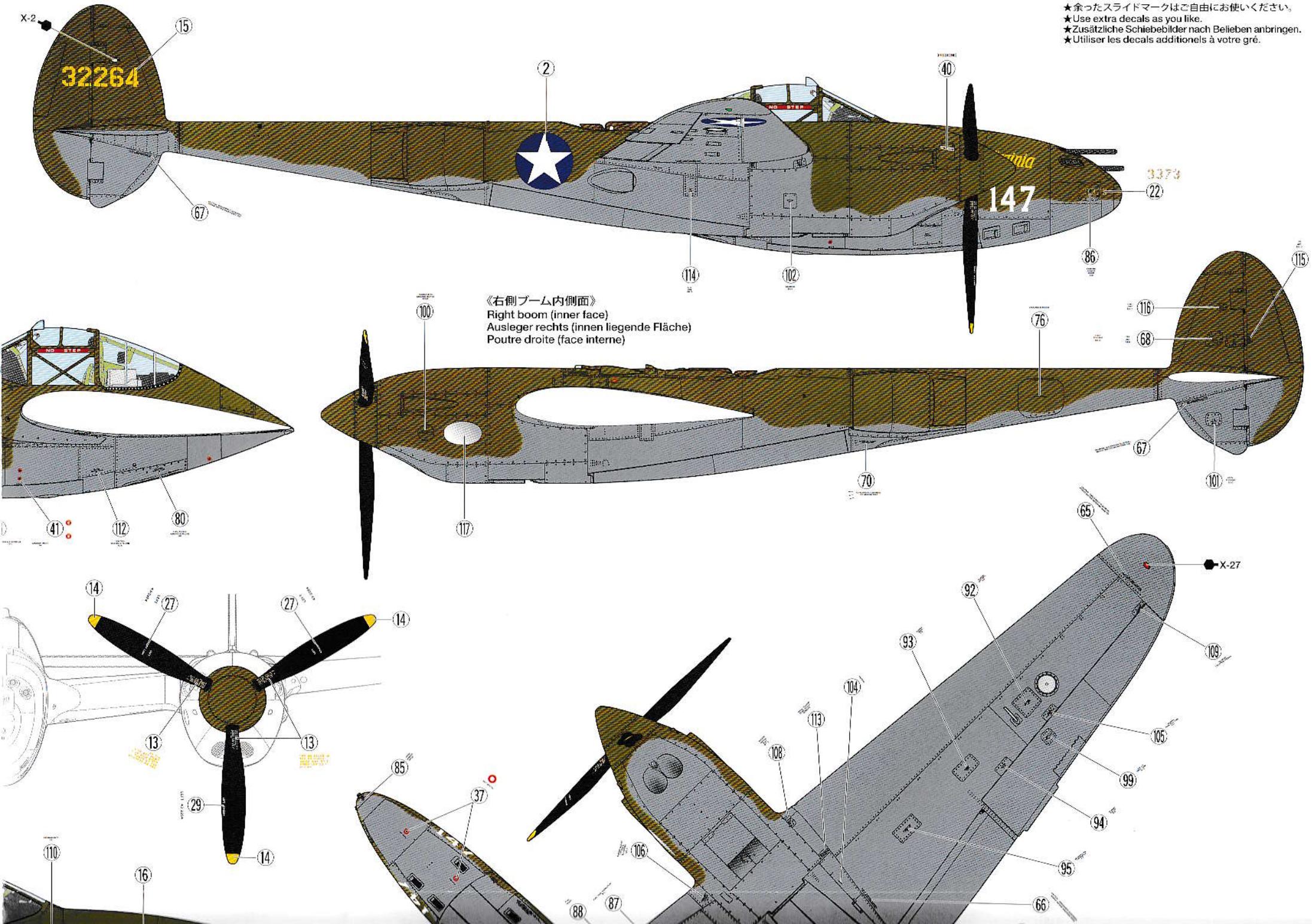
- Longueur: 11,53m ● Envergure: 15,85m
- Moteur: Allison V-1710-51/55
- Puissance au décollage: 1.325cv
- Vitesse maximum: 644km/h
- Autonomie: 3.862km (avec réservoirs largables)
- Armement: mitrailleuses 12,7mm x4; canon de 20mm x1
- Production totale de P-38: 10.037 exemplaires

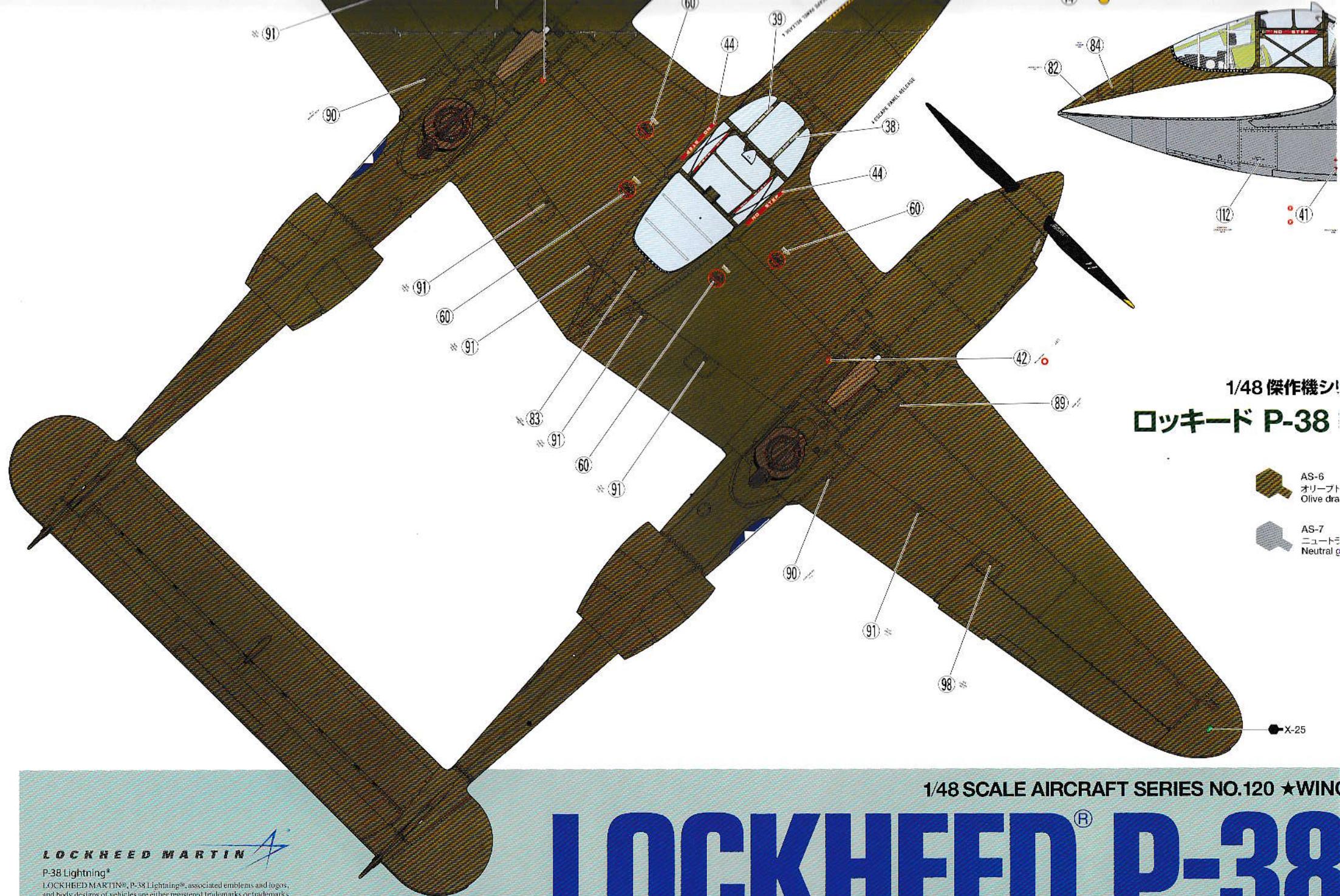
A

『第13航空軍 第347戦闘航空群 第339戦闘飛行隊所属機 “白の147”』 ベンジエンス (山本五十六長官搭乗機奇襲) 作戦 1943年4月 ガダルカナル  
"White 147" 339th Fighter Squadron, 347th Fighter Group, 13th Air Force, Operation Vengeance (attack on Admiral Isoroku Yamamoto's aircraft), Guadalcanal, April 1943



- ★余ったスライドマークはご自由にお使いください。  
★Use extra decals as you like.
- ★Zusätzliche Schiebebilder nach Belieben anbringen.
- ★Utiliser les decals additionnels à votre gré.





**LOCKHEED MARTIN**

P-38 Lightning®

**L-38 Lightning**  
LOCKHEED MARTIN®. P-38 Lightning®, associated emblems and logos, and body designs of vehicles are either registered trademarks or trademarks of Lockheed Martin Corporation in the USA and/or other jurisdictions, used under license by Tamiva.

# **LOCKHEED P-38**

1/48 SCALE AIRCRAFT SERIES NO.120 ★WING

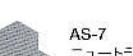
1/48 應作機シ

# ロッキード P-38



AS-6  
九三

AS-6  
ナリーフ



AS-7

AS-7



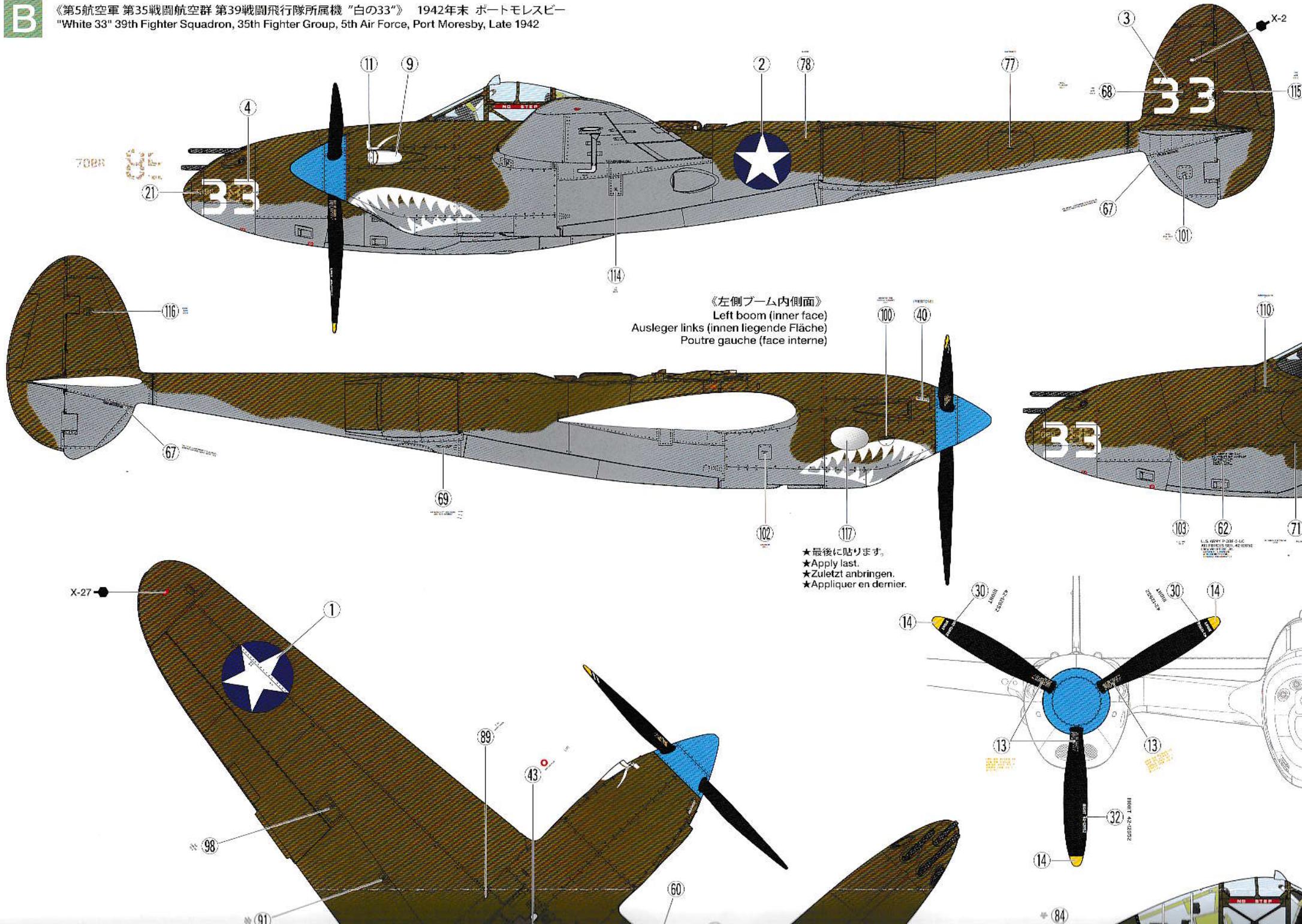
**GSPAN 330mm, FUSELAGE LENGTH 240mm**

# **F/G LIGHTNING**

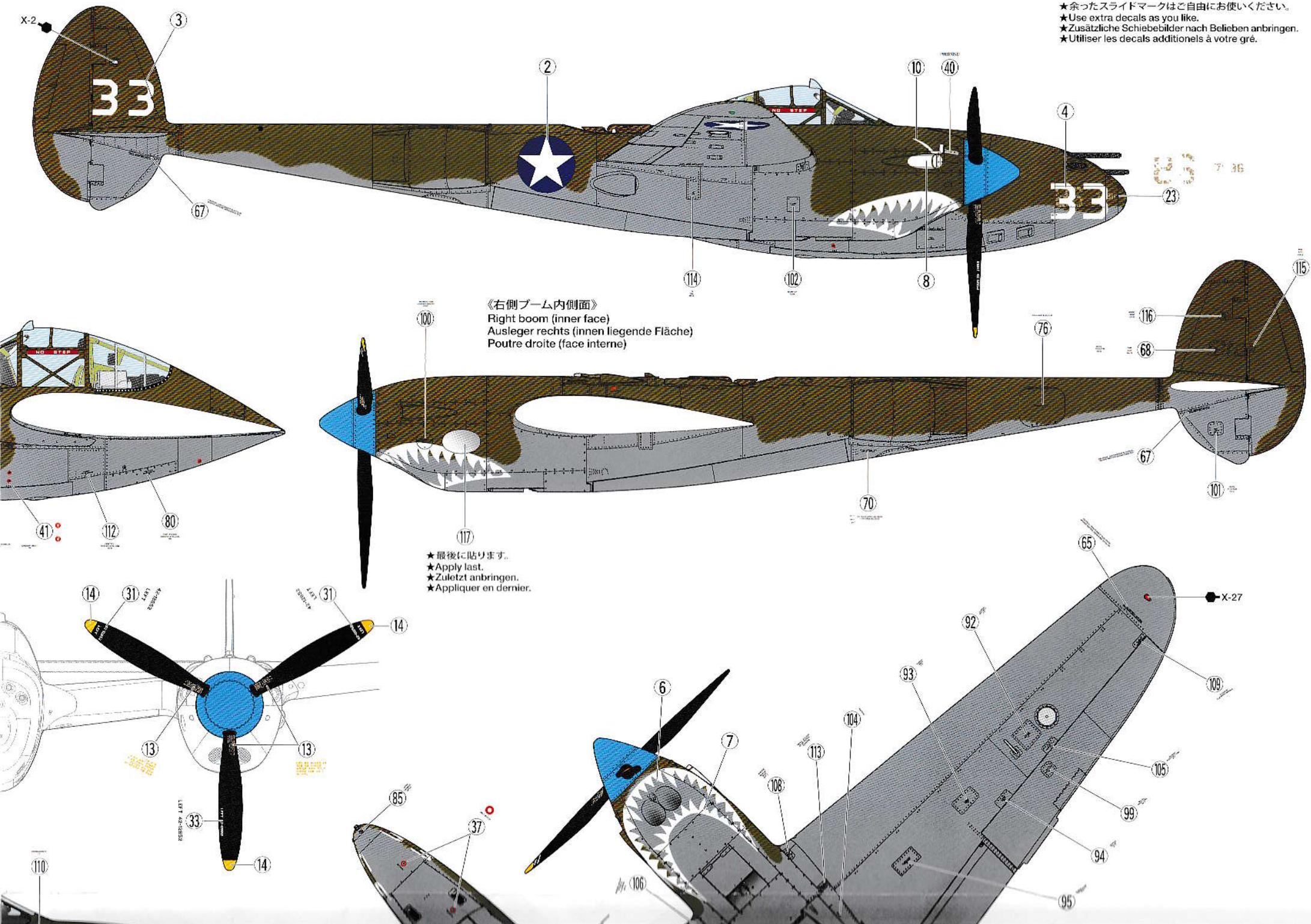


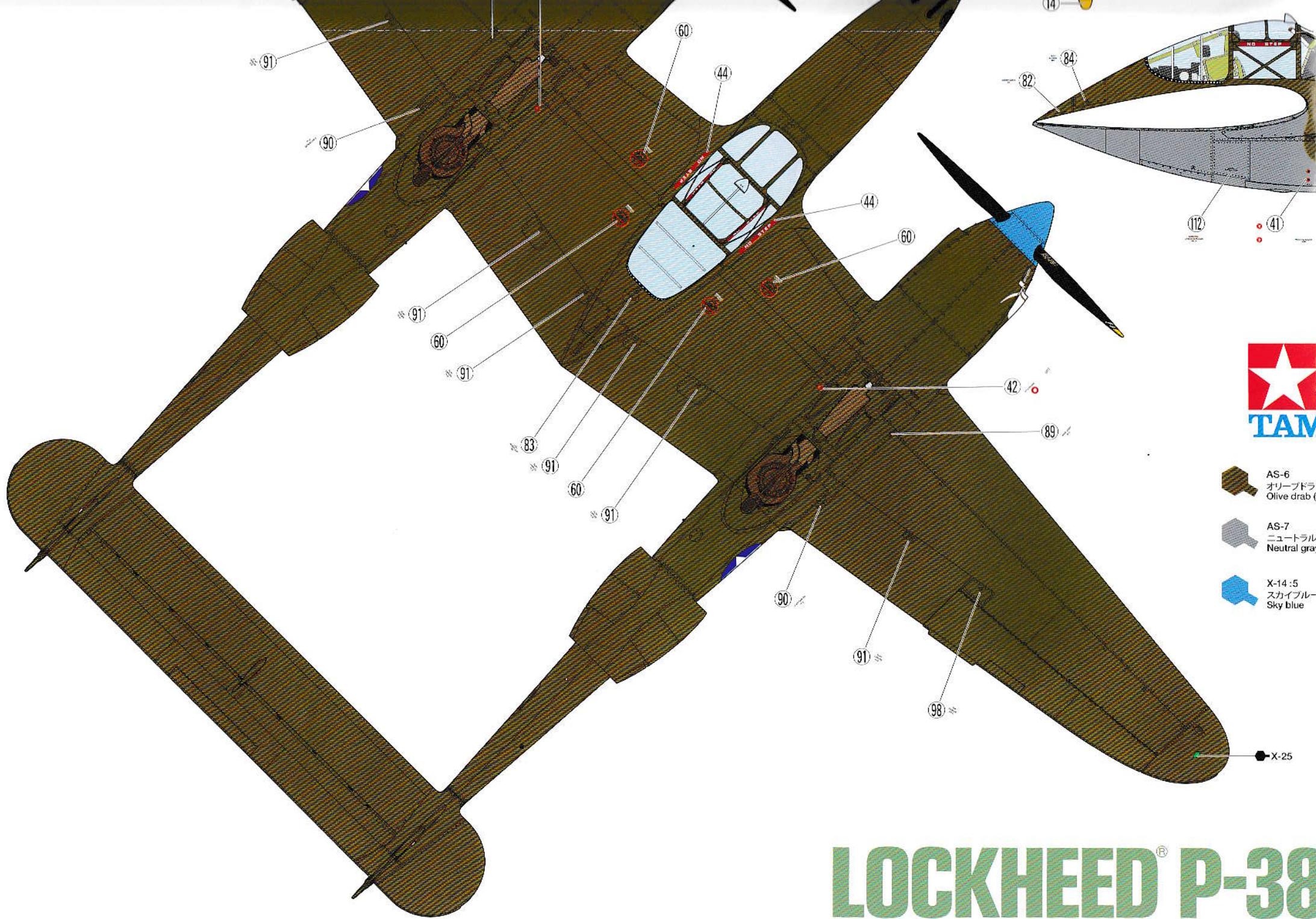
B

《第5航空軍 第35戦闘航空群 第39戦闘飛行隊所属機 “白の33”》 1942年末 ポートモレスビー  
"White 33" 39th Fighter Squadron, 35th Fighter Group, 5th Air Force, Port Moresby, Late 1942



★余ったスライドマークはご自由にお使いください。  
★Use extra decals as you like.  
★Zusätzliche Schiebebilder nach Belieben anbringen.  
★Utiliser les decals additionnels à votre gré.





TAM

AS-6  
オリーブドラ  
Olive drab (i)

AS-7  
ニュートラル  
Neutral gray

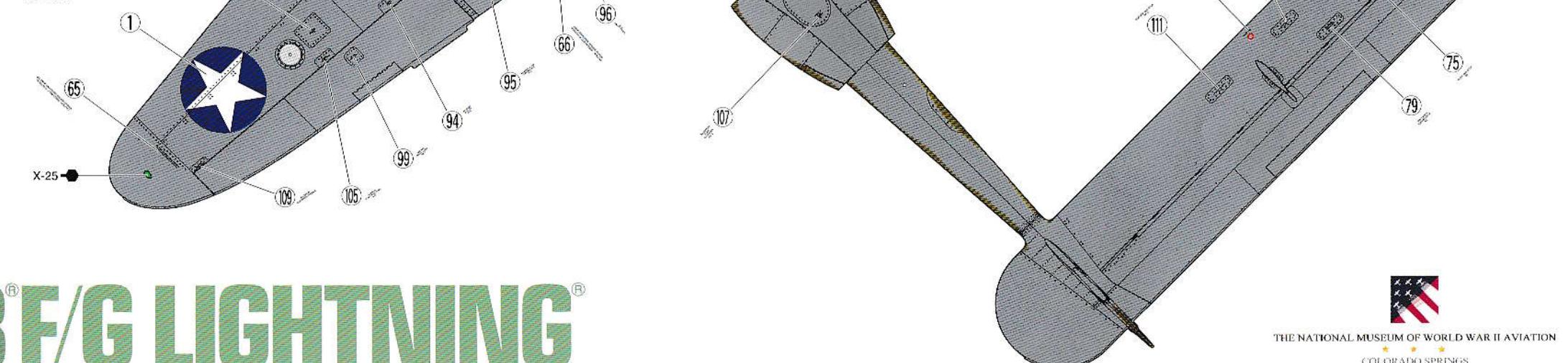
X-14:5  
スカイブルー<sup>1</sup>  
Sky blue



7 (USAAP)  
USAAP

ブレイ (USAAF)  
(USAAF)

XF-2:1  
+ フラットホワイト  
Flat white



# **B/F/G LIGHTNING**



THE NATIONAL MUSEUM OF WORLD WAR II AVIATION  
★ ★ ★  
COLORADO SPRINGS