

LOCKHEED MARTIN
P-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 Tamiya.

LOCKHEED® P-38J LIGHTNING®

ロッキード P-38J ライトニング

解説：白石 光（戦史研究家）

Developed with support from Richard I. Bong Veterans Historical Center and Planes of Fame Air Museum.



■ロッキードの傑作双発戦闘機

第二次世界大戦中に運用された様々な双発戦闘機の中で、最も成功した機体がアメリカのP-38ライトニングです。優れた高速性能や重武装を活かした一撃離脱戦法で日本軍機を圧倒。大戦中のアメリカ全軍第1位、第2位をはじめとする多くのエースパイロットが搭乗していたことからも、本機が傑作機であったことがわかります。

P-38の開発は、1937年2月にアメリカ陸軍航空隊から交付された新型戦闘機の性能仕様書X608に基づき開始されます。1930年代、陸軍航空隊は高性能化が続く各国の新型爆撃機に対抗しうる高度度迎撃戦闘機を必要としていました。これは高度6,100mまでの上昇時間が6分以内、その高度での最大速度580km/h以上、フルパワーで1時間飛行でき、さらに重武装というものでした。この要求に対し、高速機の開発で定評があったロッキード社は、双発高速機「モデル22」の研究に着手します。モデル22は両エンジン後方に細い構造体（ブーム）を伸ばして後端に垂直尾翼を配置、その間に水平尾翼でつなぐ特異な形状を採用。このデザインにより空気抵抗となる降着装置や冷却装置をブーム内に収め、機体の前面投影面積を最小限におさえることができたのです。また、2つのブームの間に配置したポッド型の中央胴体に武装を集中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。陸軍航空隊はロッキードに対してモデル22の開発を正式に承認。1937年6月にはXP-38の型式番号を付与しました。これがロッキードにとって初の単座戦闘機の受注につながります。エンジンは離昇出力1,150馬力の液冷V型12気筒のアリソンV-1710を装備。これらは左右で回転方向が異なり、プロペラのトルクを打ち消すことができました。また、空気抵抗の低減を徹底するために排気タービン過給器（ターボチャージャー）からエンジンの気化器に向かう空気を冷やす中間冷却器（インタークーラー）を、外翼前縁内に内蔵していました。そして、固定武装は20mm機関砲1門と12.7mm機銃4挺を中央胴体前部に搭載していました。

■進化を続けたP-38

1939年1月、XP-38が初飛行に成功。以後、P-38とだけ呼ばれた最初の29機の生産機に続き、D型、E型を経て、本格的な実戦型といえるF型とG型が投入されます。F型には、離昇出力が1,325馬力に向上したV-1710-49/53エンジンが搭載され、左右の内翼下面に爆弾や落下タンクを搭載できる懸吊架が1基ずつ取り付けられました。さらにG型では、離昇出力は同じながらエンジン制御系統の信頼性を高めたV-1710-51/55が装備され、搭載許容量が大きくなった懸吊架に改良されました。続くH型では、エンジンが離昇出力1,425馬力のV-1710-89/91に強化され、それにともないブーム側面の過給器エアインテークは空気を取り入れる面積が拡大されます。ラジエーターなどのシャッターを自動化し、20mm機関砲は改良型のAN/M2-Cに換装され、強度を高めた新仕様の前脚柱と主脚柱も採用。このように多岐にわたる改良が施されたH型でし

たが、外翼前縁に組み込まれたインタークーラーの冷却能力がエンジンの性能向上に追いつかず、高空での出力は1,250馬力にとどまっていました。

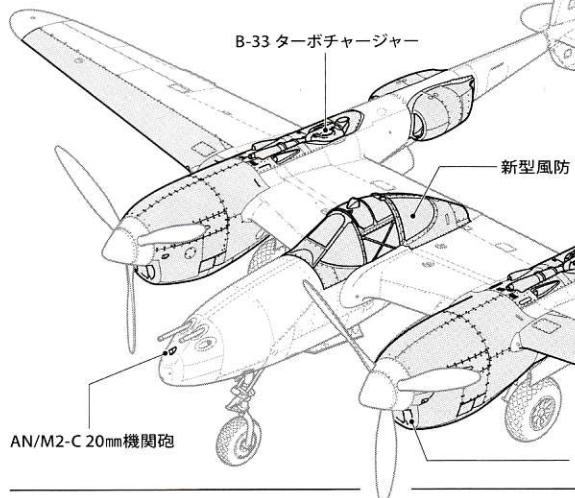
■P-38の集大成

P-38は様々な改良を施しながら進化を遂げてきましたが、H型にいたり冷却能力の向上が求められるようになります。ラジエーターはブーム側面に取り付けられているため、それらを大型化することで対応できました。しかし、インタークーラーは外翼前縁内に内蔵していたため、異なる形態での大型化を検討しなければなりませんでした。そこで、高性能の追求に不可欠な前面投影面積の低減を妥協し、インタークーラーを一般的なエンジン下部へ移設する決断をします。

●中間冷却器をエンジン下に配置し、大型化したエンジンカウリング



《P-38JとP-38F/Gとの比較図》



幅な向上を果たしたのです。これらの大きな改良が施されたモデルはJ型と呼ばれ、エアインテークが大きく張り出した形状のエンジンカウルに改められ、これ以降のP-38の特徴となりました。この改修にともない生産タイプP-38J-5からは外翼前縁内の空いたスペースにそれぞれ55ガロン(208リットル)の燃料タンクを増設します。これにより当初計画していた1,500リットル以上の燃料を搭載でき、300km以上の航続距離の延伸を実現しました。またP-38J-10では、照準器をLynn-3に換装し、第一風防の前面が防弾能力を備えた平面ガラスに変更されます。第三風防も無線機へのアクセスを容易にするため2ピースに改められました。さらにパイロット後方のアーマープレートは防弾効果向上のため面積が拡大され、前方へ角度をもたせて取り付けられていました。その後のP-38J-15では電気系統の信頼性向上がはかられ、続くP-38J-20は、ターボチャージャーのレギュレーターを改良。P-38J-25では外翼下面にダイブフラップを追加しました。この他にJ-25では戦闘機として初めてエルロンを油圧作動式に変更し、パワーアシストにより操縦性が向上しています。総合的に性能が向上したJ型は1943年8月から1944年6月までに2,970機を生産し、さらなる性能向上を果たしたL型(3,923機生産)と合わせてシリーズの総生産数である約1万機のほぼ2/3を占め、P-38の集大成といえるモデルです。

■エースたちの愛機

エースとは、敵機を5機以上撃墜したパイロットに与えられる称号とされます。第二次大戦におけるアメリカのエースたちの中でも、全軍で第1位と第2位の記録を残したパイロットがP-38に搭乗していたことはよく知られています。P-38は、優れた高速性能と上昇力が生み出す敵機との速度差と高度差を活かした一撃離脱戦法に適した戦闘機でした。彼らはこの戦法を用い、P-38のもう一つの強みである航続性能が求められる太平洋戦域などで終戦まで飛び続けたのです。

第二次大戦においてアメリカ全軍第1位のエースがリチャード・アイラ・ボング(最終階級:少佐)です。総撃墜機数は40機。教職をめざして高等師範学校に在学中、民間パイロット講座を受講して1941年5月に陸軍航空隊へと入隊し、戦闘機パイロットになりました。ニューギニアやフィリピン戦線で戦ったボングは、1943年1月に5機目を撃墜してエースとなり、1944年4月に27機目を撃墜。第一次大戦中にエディ・リッケンバッカー大尉が記録した26機を上回り、アメリカ全軍で史上1位となりました。ボングは、小回りがきく日本機に対して、やや上空から緩降下で速度を上げ

●ノーズアートが描かれたリチャード・ボングのP-38J-15-LO、シリアルナンバー42-103993。(1944年3月頃)
機首と尾翼にあるべきシリアルナンバーは写真検閲により消されている。



●機首側面に貼られた婚約者“Marge”的写真を指さすリチャード・ボング。



Richard I. Bong Veterans Historical Center

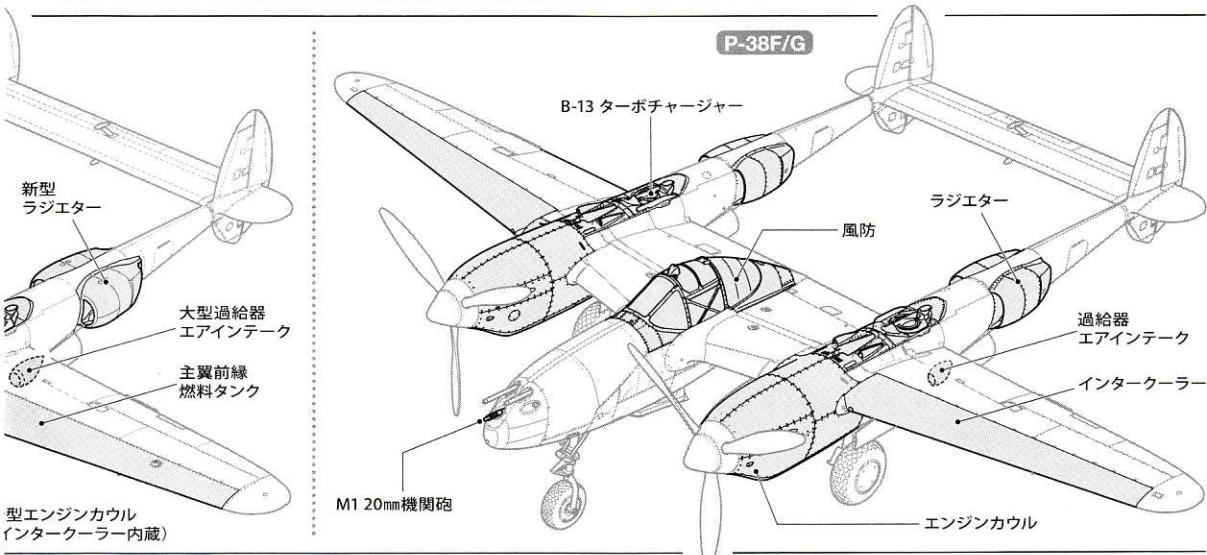
ながら至近距離まで迫り、一撃を加えたらそのまま高速で下方に離脱。その速度を利用して再び上昇し、同様の攻撃を繰り返すという、大馬力の迎撃戦闘機として開発されたP-38の長所を活かした一撃離脱戦法を得意としました。地上では紳士的だったそうですが、ひとたび空に上がると勇猛果敢な戦士に一変し、僚友たちを驚かせたといわれます。なお、ボングの乗機のうちの1機であるP-38J-15(シリアル42-103993)には“Marge”的愛称が付けられています。これは婚約者の名前で、同機の機首左側面には大きく拡大した彼女の写真が貼り付けられていました。

これに続くアメリカ全軍第2位のエースが、トマス・ブキャナン・マクガイア・ジュニア(最終階級:少佐)です。総撃墜機数は38機。ジョージア工科大学から陸軍航空隊を志願し、大学を中退してパイロットになりました。当初はアリューシャン列島でP-39に乗っていましたが、1943年に新編成の第475戦闘航空群、第431戦闘飛行隊に転属しP-38に機種変更。旺盛な戦意と優れた操縦技量を具えたマクガイアはニューギニアやフィリピン戦線で戦います。第431戦闘飛行隊の隊長を務めたマクガイアは、強い決断力と豪胆さから“アイアンメジャー(鋼鉄の少佐)”の異名をとっていました。そして、第二次大戦中の太平洋および中国・ビルマ・インド戦域におけるアメリカ陸軍第3位のエースがチャールズ・ヘンリー・マクドナルド(最終階級:大佐)です。総撃墜機数は27機。大学卒業後、陸軍航空隊に入隊してパイロットとなつた彼は、1941年12月8日の日本軍による真珠湾攻撃時に実戦を経験しています。その後、ニューギニアやフィリピン戦線で撃墜スコアを重ね、第475戦闘航空群の司令を務めました。愛機のP-38J-15(シリアル42-104024)には“PUTT PUTT MARU”的文字が描かれています。

P-38は1939年1月に原型機が初飛行して以来、様々な改良を重ねながら、第二次大戦終結まで第一線で飛び続けました。その中でもJ型はバランスのとれた性能向上によって、大火力と航続力をあわせ持った高速戦闘機としての真価を今まで以上に発揮できるようになった、重要なモデルといえるでしょう。このようにたゆまぬ進化を続けたP-38は、太平洋とアジア戦域で100名以上のエースパイロットを生み、第二次大戦における名声を不動のものにしたのです。

《ロッキード P-38J 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-1710-89/91
- 離昇出力：1,425馬力
- 最高速度：666km/h
- 航続距離：4,184km(落下タンク使用)
- 武装：20mm機関砲×1、12.7mm機銃×4
- 生産数：2,970機(J型のみ)



■ Lightning Strikes

Among the multitude of twin-engine fighter aircraft fielded in World War II, one has a strong claim to being the most successful: the Lockheed P-38 Lightning, which proved more than a match for Japanese adversaries, as evidenced by the fact that the two leading names in the American ace listings were P-38 pilots.

In the 1930s, the American need was paramount for a high-altitude fighter to take on ever-evolving enemy bombers; United States Army Air Corps (USAAC) proposal X-608 in February 1937 requested an aircraft that could ascend to twenty thousand feet in under six minutes, there achieve a top speed of at least 360mph (580km/h) and fly at full power for an hour, all while carrying significant ordnance. Lockheed's Model 22 was their first purely military design - an inventive answer to X-608, with a central nacelle housing pilot and weaponry, flanked by twin booms accommodating the two engines, which was officially given the OK by the USAAC and on June 23, 1937 named the XP-38. Its 1,150hp Allison V-1710 engines had intercoolers in the leading edge of the wing. A single 20mm autocannon and four 12.7mm machine guns took care of the firepower.

■ Evolution of the P-38

The first flight was completed by the prototype XP-38 on January 27, 1939. Thereafter, it was followed by the first production variant, next the P-38D and E, and then perhaps the first 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 wing for a bomb or a drop tank, while G aircraft were given more reliable V-1710-51/55 engines and larger underwing capacity. Although the later P-38H had more powerful 1,425hp V-1710-89/91 engines and automated radiator and intercooler shutters, it suffered from cooling limitations at higher altitudes.

■ The "J" Joins the Fray

The P-38J overcame the H's cooling problems. Its "chin" intercoolers (so called because of the way their intakes jutted out) had migrated to a position under each engine, and although that in turn increased drag, it allowed the P-38J to enjoy the full benefit of the 1,450hp engines. The radiators were also enlarged and their fairings redesigned. From P-38J-5 aircraft onward, the leading edge received 55-gallon (208-liter) fuel tanks, and from the P-38J-10 the canopy front was flat and the Lynn-3 sight was fitted; the third canopy became a two-piece design, and the pilot-rear bulletproof plate was enlarged and angled. Later versions had more reliable electronics (P-38J-15), and improved turbocharger regulator (P-38J-20), while the P-38J-25 was given underwing dive flaps and the world's first hydraulic ailerons. 2,970 P-38J aircraft were produced between August 1943 and June 1944, and together with the later P-38L account for

■ Der Blitz schlägt ein

Innerhalb der Vielfalt von 2-motorigen Kampfflugzeugen, die im II. Weltkrieg eingeführt wurden hat eines den starken Anspruch, das Beste zu sein: die Lockheed P-38 Lightning, die sich als Herausforderung für die japanischen Gegner erwies, was durch die Tatsache unterstrichen wird, dass zwei der besten Fliegerasse aus Amerika P-38 Piloten waren.

two-thirds of the roughly 10,000 P-38 aircraft produced.

■ The Ace's Steed

Both of the top two U.S. fighter aces in WWII flew P-38J aircraft, showcasing its efficacy in the Pacific War. Major Richard I. Bong was credited with forty kills in all, typically swooping in on his prey from higher altitude and speeding away beneath them after firing from close range, using the P-38's superior performance to its full. One of his craft was the P-38J-15 (serial no. 42-103993), emblazoned with the name "Marge" for his fiancée, and accompanied by her picture. Major Thomas McGuire accounted for thirty-eight enemy aircraft, having changed over to the P-38 when he joined the 431st Fighter Squadron of the newly-formed 475th Fighter Group in 1943; the "PUDGY" wording on his aircraft was his spouse's nickname. Colonel Charles Henry MacDonald claimed twenty-seven enemy aircraft in the Pacific and over China, Burma and India, later commanding the 475th Fighter Group in his P-38J-15 nicknamed "Putt Putt Maru."

That the P-38 was able to serve through to the end of WWII testifies to its remarkable design, as does the fact that over a hundred of its pilots in Asia and the Pacific Theater became aces – a legendary aircraft in the history of a famed manufacturer.



Lockheed P-38J Lightning Specifications

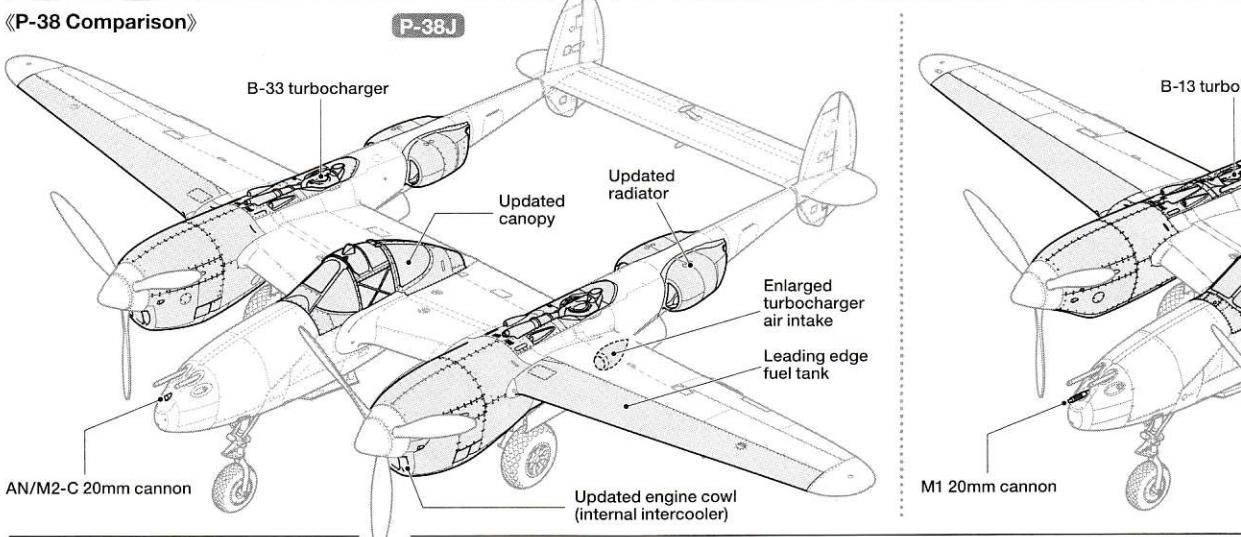
- Length: 11.53m ● Wingspan: 15.85m
- Engines: Allison V-1710-89/91
- Take-Off Power: 1,425hp ● Maximum Speed: 666km/h
- Range: 4,184km (using drop tanks)
- Armament: 12.7mm machine guns x4; 20mm cannon x1
- P-38J Production: 2,970 units

In den 30er Jahren war der amerikanische Bedarf ein Höhen-Jäger, um die immer stärkeren Bomber zu bekämpfen; das US Army Air Corps (USAAC) Projekt X-608 verlangte im Februar 1937 einen Jäger, der in weniger als 6 Minuten bis 24000 Fuß steigen konnte und dort eine Geschwindigkeit von mindestens 360mph (580km/h) erreichen sollte und mit Höchstleistung 1 Stunde fliegen und dabei schwere Bewaffnung tragen sollte. Das Modell 22

LOCKHEED P-38J LIGHTNING®



■ P-38 Comparison



von Lockheed war das erste reinrassige Militärprojekt und die Antwort auf die Ausschreibung X-608 mit einem Mittelrumpf der Pilot und Bewaffnung aufnahm flankiert von zwei Auslegern für die zwei Motoren. Lockheed bekam den Zuschlag durch das USAAC am 23. Juni 1937 mit dem Namen XP-38. Seine Allison Motoren hatten ihre Kühler an den Flügelvorderkanten. Ein 20mm Kanone und vier 12,7mm Maschinengewehre sorgten für die Feuerkraft.

■ Weiterentwicklung der P-38

Der Erstflug des Prototyps der XP-38 erfolgte am 27. Januar 1939. Er wurde gefolgt von der ersten Serienproduktionen, dann die Varianten P-38 D und E und die Hauptkampfversionen P-38 F und G, von denen 527 bzw 1082 Stück gebaut wurden. Die Version F bekam die 1325hp V-1710-49/53 Motoren und eine Halterung unter jeder Fläche für eine Bombe oder einen Abwurftank, während die G Variante die zuverlässigeren V-1710-51/55 Motoren bekam und größere Flugelstationen. Obwohl die spätere P-38 H die stärkeren 1425hp V-1710-89/91 Motoren bekam und automatische Kühler und Ladeluftkühler Grills hatte, litt sie an Kühlproblemen in größeren Höhen.

■ Die "J" folgt der Aufstellung

Die P-38 J behob die Kühlprobleme der "H". Ihre "Kimmkühler" (so genannt nach der Form der Kühler) waren unter die Motoren verlegt worden und obwohl der Luftwiderstand wuchs, konnte die P-38 J die Kraft der 1450hp Motoren voll ausnutzen. Die Kühler und die Grills wurden verbessert. Von der P-38 J-5 an war die Pilotenkanzel vorne flach und das Lynn 3 Visier wurde montiert; die dritte Kanzelform wurde zweiteilig und die Panzerplatte hinter dem Piloten wurde vergrößert und angewinkelt.

Spätere Versionen hatten zuverlässigere Elektronik (P-38 J-15) und einen verbesserten Regler für den Turbolader, während die P-38 J-25 Sturzflugbremsen an den Flügelunterseiten bekam und die weltweit ersten hydraulisch betriebenen Querruder.

2970 P-38 J wurden zwischen August 1943 und Juni 1944 gebaut und

■ L'Éclair Frappe

Parmi les nombreux chasseurs bimoteurs en service durant la 2^e Guerre Mondiale, l'un d'eux peut prétendre être le meilleur : le Lockheed P-38 Lightning (Éclair) qui s'est révélé redoutable face à ses adversaires japonais, comme en atteste le fait que les deux plus grands as américains volaient sur P-38.

Dans les années 1930, les Etats-Unis avaient le besoin impérieux d'un chasseur de haute altitude capable d'intercepter les bombardiers ennemis de plus en plus performants ; en février 1937, l'United States Army Air Corps (USAAC) émit le cahier des charges X-608 pour un appareil capable d'atteindre vingt-mille pieds en moins de six minutes, y évoluer à 360mph (580km/h) et avoir une autonomie à pleine puissance d'une heure au moins, tout en emportant un armement conséquent. Le Model 22 de Lockheed était le premier projet purement militaire de ce constructeur et une réponse inventive au X-608, avec une nacelle centrale abritant le pilote et l'armement flanquée par deux poutres logeant les moteurs. L'USAAC donna officiellement son accord et le 23 juin 1937 le désigna XP-38. Ses moteurs Allison V-1710 de 1.150ch avaient des échangeurs dans le bord d'attaque des ailes. Il était armé d'un seul canon automatique de 20mm et de quatre mitrailleuses de 12,7mm.

■ Évolution du P-38

Le prototype XP-38 effectua son premier vol le 27 janvier 1939. Peu après suivirent la première version de série, puis les P-38D et E et les premières véritables versions de combat P-38F et G dont 527 et 1.082 exemplaires furent respectivement produits. Le F avait des

zusammen mit den späteren P-38 L machten sie zwei Dritteln der etwa 10000 gebauten P-38 aus.

■ Die Fliegerasse

Beide der besten Fliegerasse der US im II Weltkrieg flogen die P-38 J und zeigten die Effizienz im Pazifikkrieg. Major Richard I.Bong hatte 40 Abschüsse bei denen er üblicherweise aus großer Höhe auf seine Beute herabstieß und nach dem Feuern aus kurzer Distanz nach unten wegzog und dabei die Leistung der P-38 voll ausnutzte. Eine seiner Maschinen war die P-38J-15 (Seriennummer 42-103993) mit der Aufschrift "MARGE" auf der Seite für seine Verlobte und mit Ihrem Bild verziert. Major Thomas McGuire hatte 38 Abschüsse. Er war auf die P-38 J umgestiegen als er zur 431 Fighter Squadron versetzt wurde, die 1943 zur 475th Fighter Group gehörte. Der Schriftzug "PUDGY" auf seiner Maschine war der Spitzname seiner Braut. Colonel Charles Henry MacDonald hatte 27 Abschüsse im Pazifik und über China, Burma und Indien. Er hatte später das Kommando über die 475th Fighter Group und seine P-38J -15 hatte den Spitznamen "Putt Putt Maru."

Die P-38 J konnte bis zum Ende des II.Weltkrieges dienen und das beweist das bemerkenswerte Design ebenso wie die Tatsache, dass über 100 ihrer Piloten in Asien und im Pazifik Fliegerasse wurden. Ein legendäres Flugzeug in der Geschichte eines berühmten Herstellers.

Lockheed P-38J Lightning Technische Daten

- Länge: 11.53m ● Spannweite: 15.85m
- Motoren: Allison V-1710-89/91
- Startleistung: 1.425hp ● Höchstgeschwindigkeit: 666km/h
- Reichweite: 4.184km (mit Zusatztanks)
- Bewaffnung: 12.7mm Maschinengewehre x4; 20mm Kanone x1
- P-38J Produktion: 2.970 Einheiten

moteurs V-1710-49/53 de 1.325ch et un pylône sous chaque aile pouvant supporter une bombe ou un réservoir largable, tandis que le G avait des V-1710-51/55 plus fiables et une plus grande capacité d'emport sous voilure. Si le P-38H qui suivit avait des moteurs plus puissants V-1710-89/91 de 1.425ch et des volets de radiateurs et échangeurs automatiques, il souffrait d'un refroidissement insuffisant à haute altitude.

■ Le "J" Entre dans la Mélée

Avec le P-38J furent solutionnés les problèmes de refroidissement. Ses échangeurs "de menton" (appelés ainsi en raison de leurs prises d'air en saillie) avaient migré sous les moteurs, et bien que la traînée soit accrue, le P-38 pouvait alors exploiter pleinement ses moteurs de 1.450ch. Les radiateurs étaient également agrandis et leurs carénages redessinés. A partir du P-38J-5, des réservoirs de 55 gallons (208 litres) furent installés dans le bord d'attaque des ailes, et à partir du P-38J-10, l'avant du pare-brise devint plat et un viseur Lynn-3 fut installé ; le troisième élément de verrière passa en deux parties et la plaque de protection arrière du pilote était agrandie et inclinée. Les versions suivantes avaient une électronique plus fiable (P-38J-15) et un régulateur de turbocompresseur amélioré (P-38J-20), tandis que le P-38J-25 reçut des volets de piqué sous les ailes et les premiers ailerons à commande hydraulique au monde. 2.970 P-38J furent produits entre août 1943 et juin 1944 ce qui, cumulé avec le P-38L, constitue les deux tiers des quelques 10.000 P-38 produits.

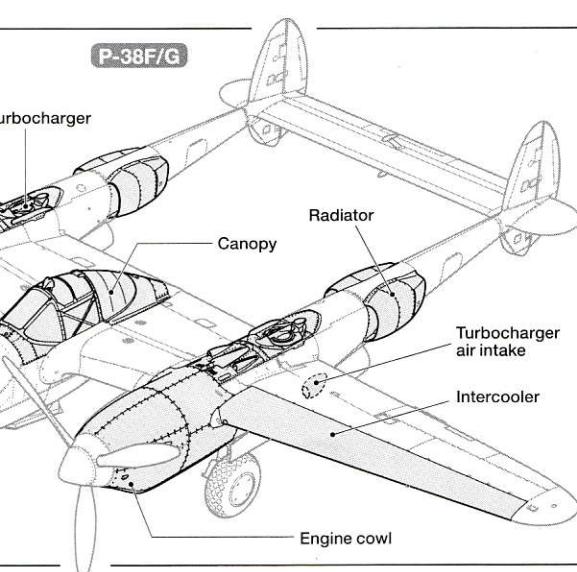
■ La Monture des As

Les deux premiers as américains de la 2^e G.M. volaient sur P-38J, démontrant son efficacité lors de la Guerre du Pacifique. Le Major Richard I. Bong fut crédité de quarante victoires, obtenues habilement en plongeant sur sa proie et se dégagant en dessous d'elle après avoir tiré à faible distance, profitant des performances supérieures du P-38. Un de ses appareils était le P-38J-15 (N° de série 42-103993) arborant le nom et la photo de "Marge", sa fiancée. Le Major Thomas McGuire abattit trente-huit avions ennemis, étant passé sur P-38 en rejoignant le 431st Fighter Squadron du 475th Fighter Group nouvellement constitué en 1943 ; le nom "PUDGY" sur son avion est le surnom de son épouse. Le Colonel Charles Henry MacDonald revendiqua vingt-sept victoires dans le Pacifique et en Chine, Birmanie et Inde, commandant plus tard le 475th Fighter Group, dans son P-38J-15 surnommé "Putt Putt Maru."

Le fait que le P-38 a servi jusqu'à la fin de la 2^e G.M. témoigne de sa conception remarquable, tout comme la centaine de ses pilotes en Asie et sur le théâtre du Pacifique devenus des as - un avion légendaire dans l'histoire d'un constructeur renommé.

Caractéristiques du Lockheed P-38J Lightning

- Longueur: 11,53m ● Envergure: 15,85m
- Moteurs: Allison V-1710-89/91
- Puissance au décollage: 1.425ch ● Vitesse maximum: 666km/h
- Autonomie: 4.184km (avec réservoirs largables)
- Armement: mitrailleuses 12,7mm x4; Canon 20mm x1
- Production P-38J: 2.970 exemplaires



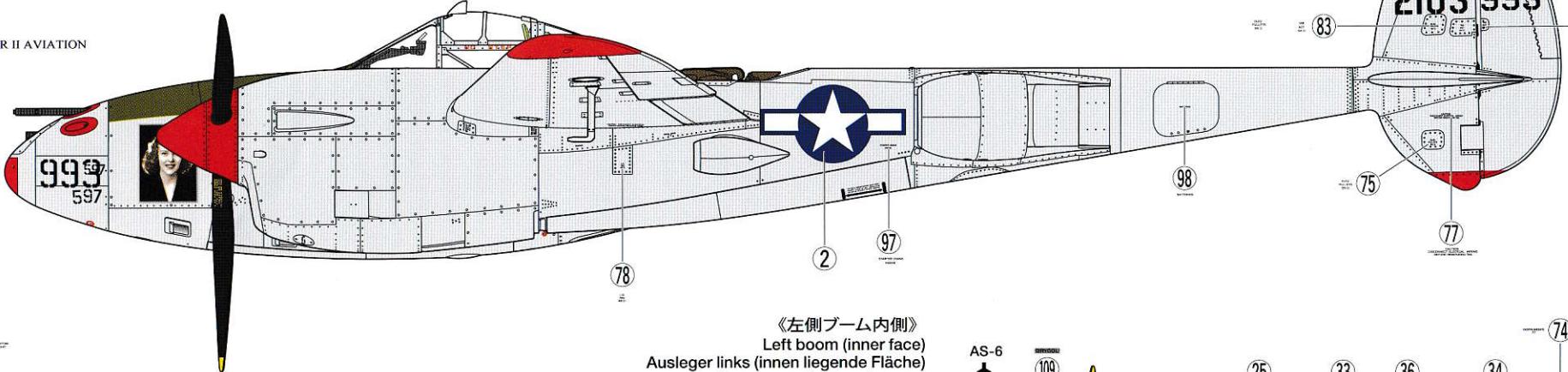
A

『第5空軍第5戦闘機集団 リチャード・aira・ボング大尉搭乗機 P-38J-15-LO』 1944年3月
5th Fighter Command, 5th AF, Capt. Richard Ira Bong, P-38J-15-LO, 42-103993, March 1944

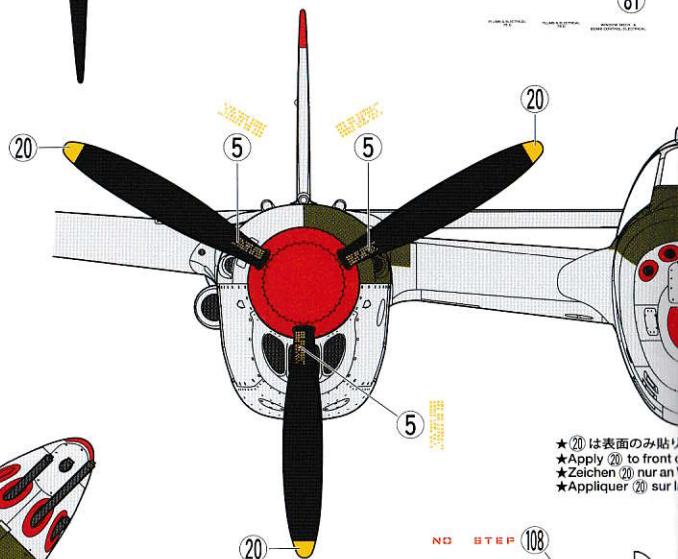
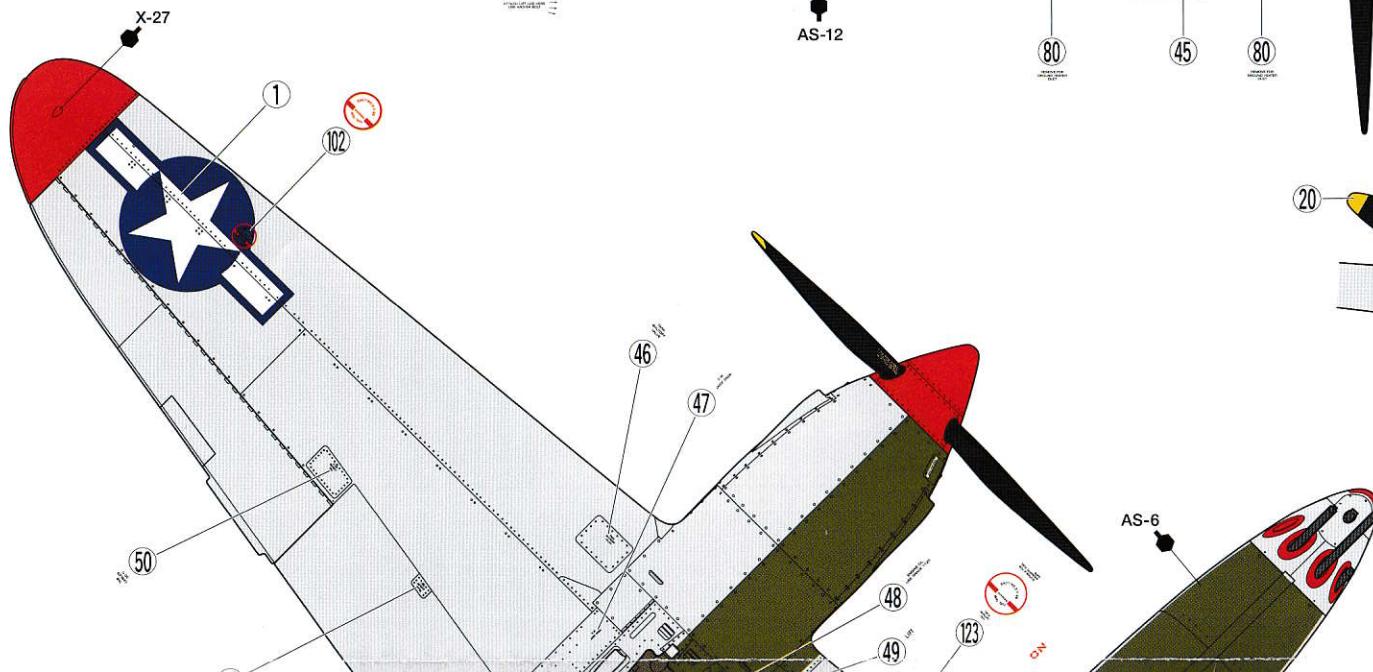
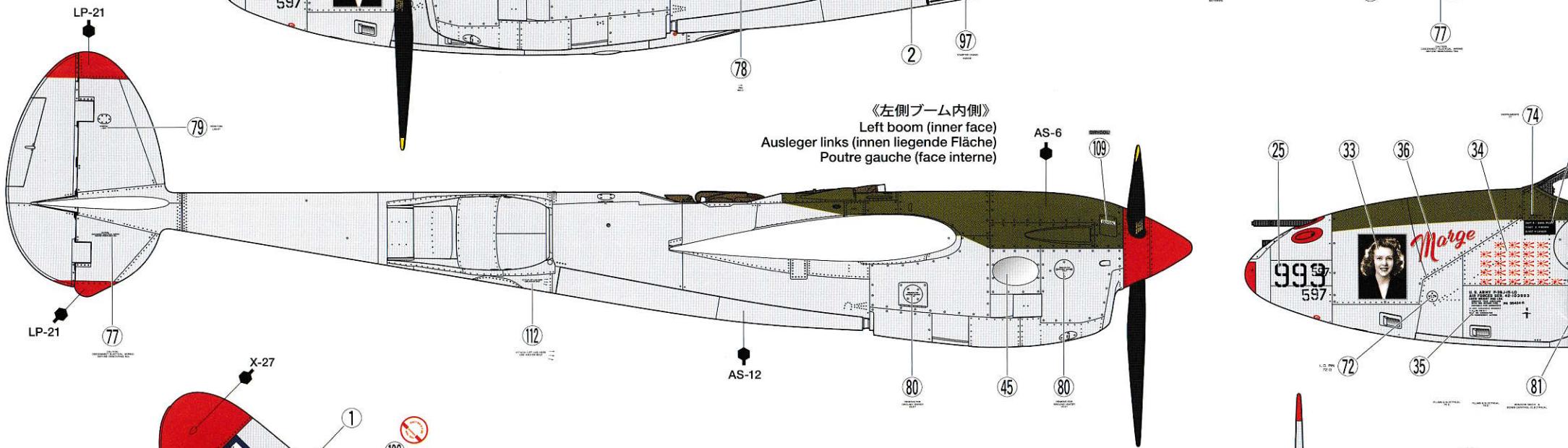


Developed with support from Richard I. Bong Veterans Historical Center and Planes of Fame Air Museum.

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



《左側ブーム内側》
Left boom (inner face)
usleger links (innen liegende Fläche)
Poutre gauche (face interne)



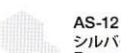
★⑯は表面のみ貼り
★Apply ⑯ to front
★Zeichen ⑯ nur an
★Appliquer ⑯ sur

1/48 機作機シ

ロッキード P-38



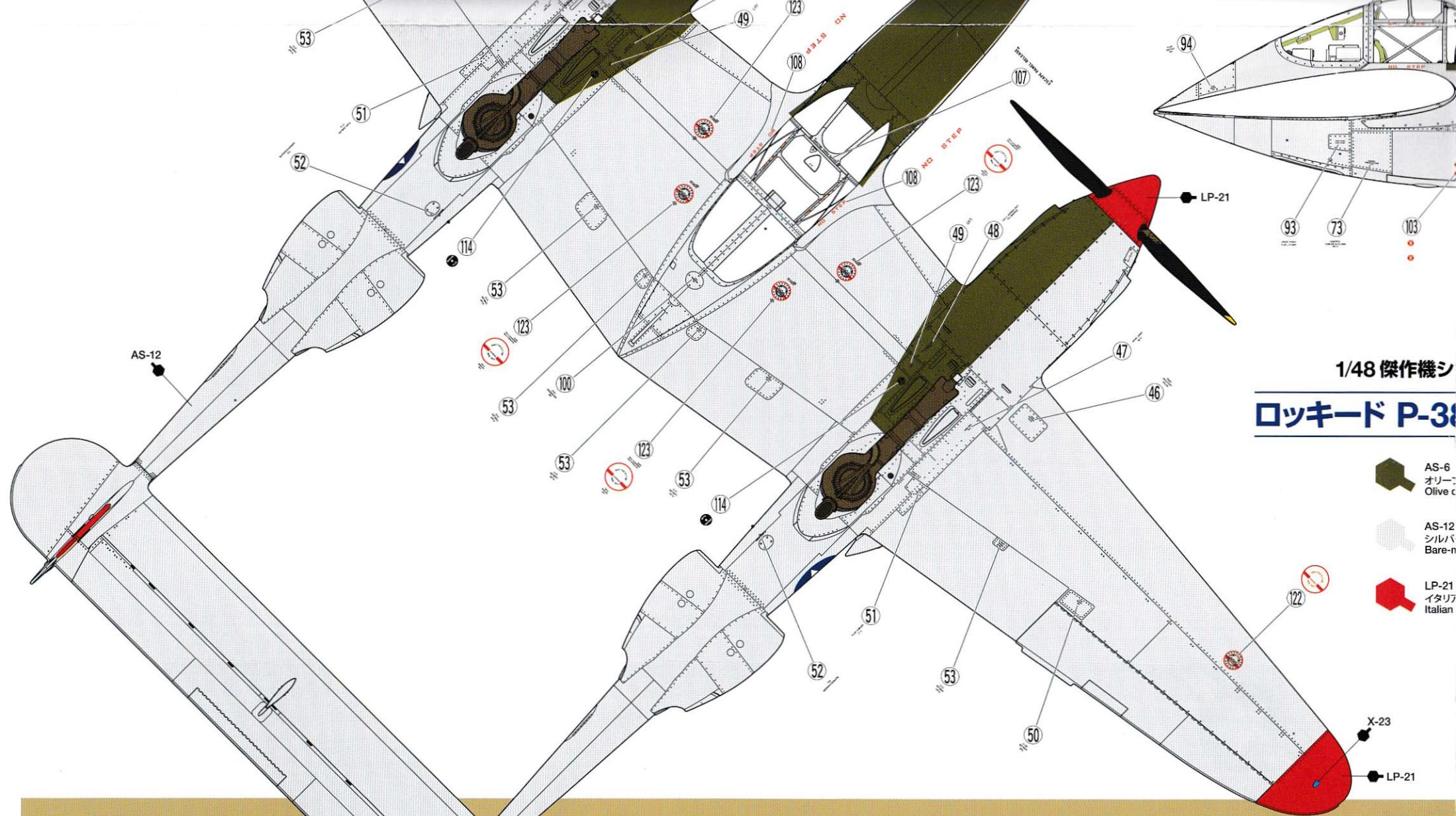
AS-6
オリーブ
Olive dr



AS-12
シリバ
Bare-m



LP-21
イタリヤ
Italian



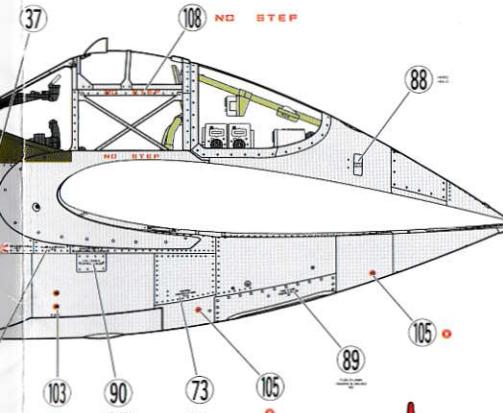
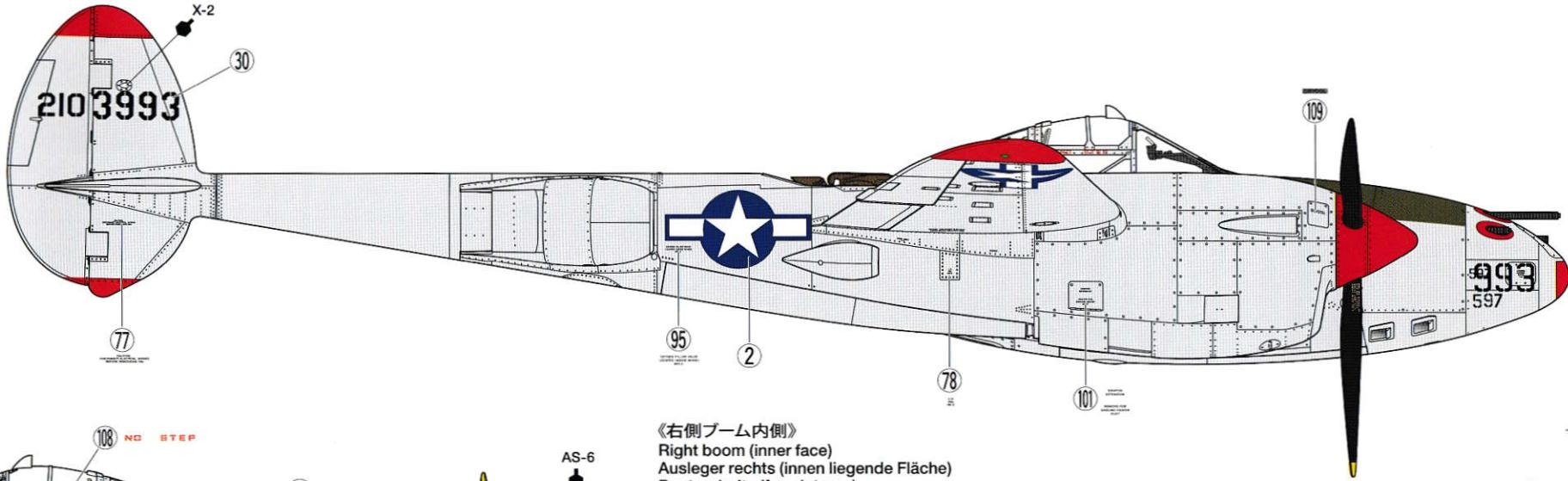
LOCKHEED MARTIN

P-38 Lightning®

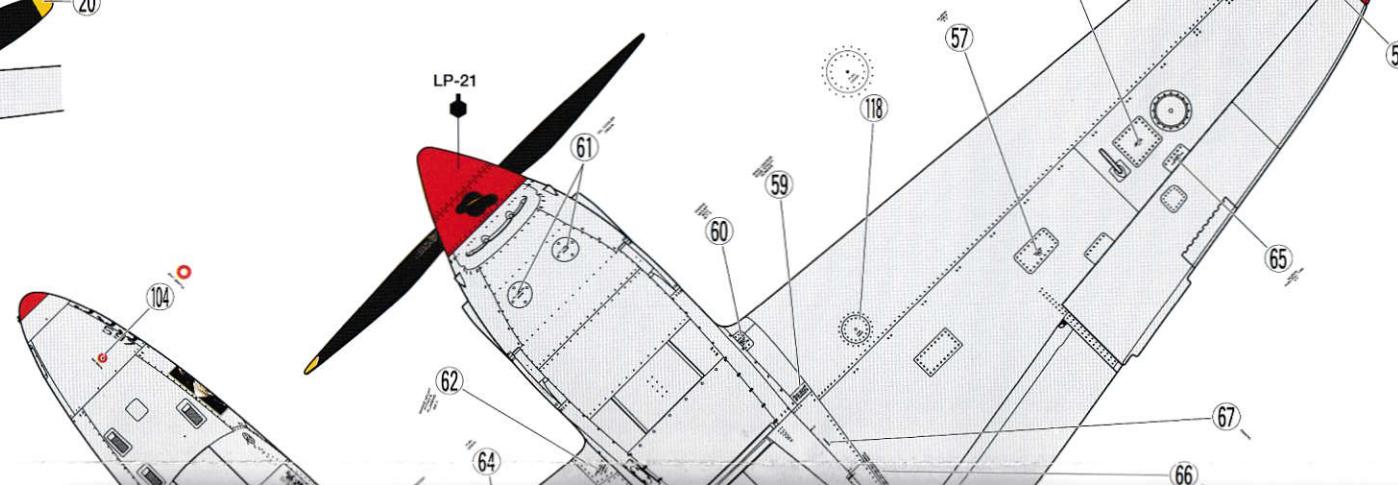
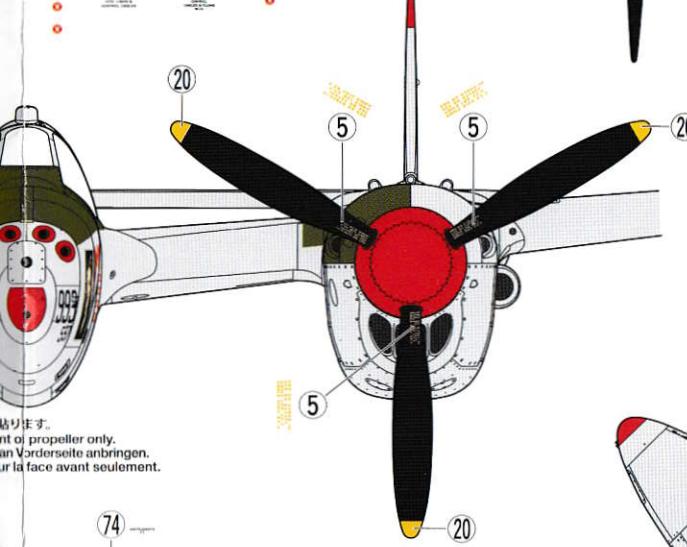
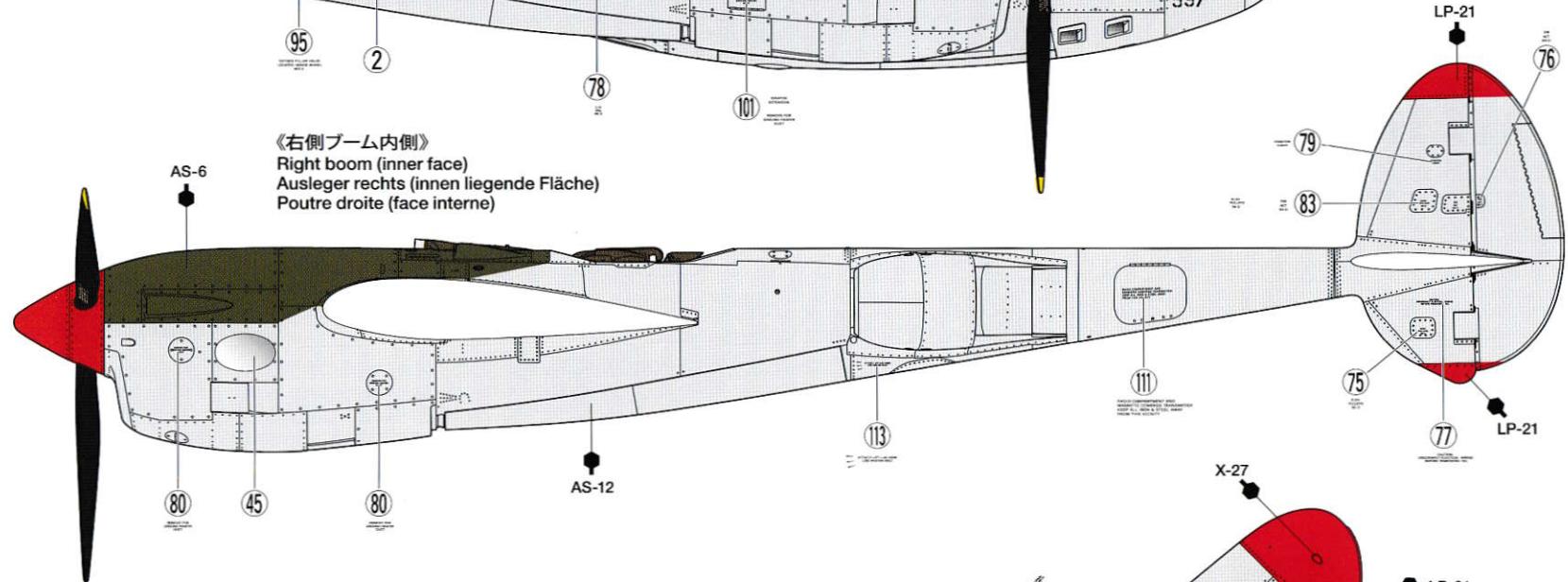
LOCKHEED MARTIN®, P-38 Lightning®, associated emblems and logos, and body designs of vehicles are either registered trademarks or trademarks of Lockheed Martin Corporation in the USA and/or other jurisdictions, used under license by Tamiya.

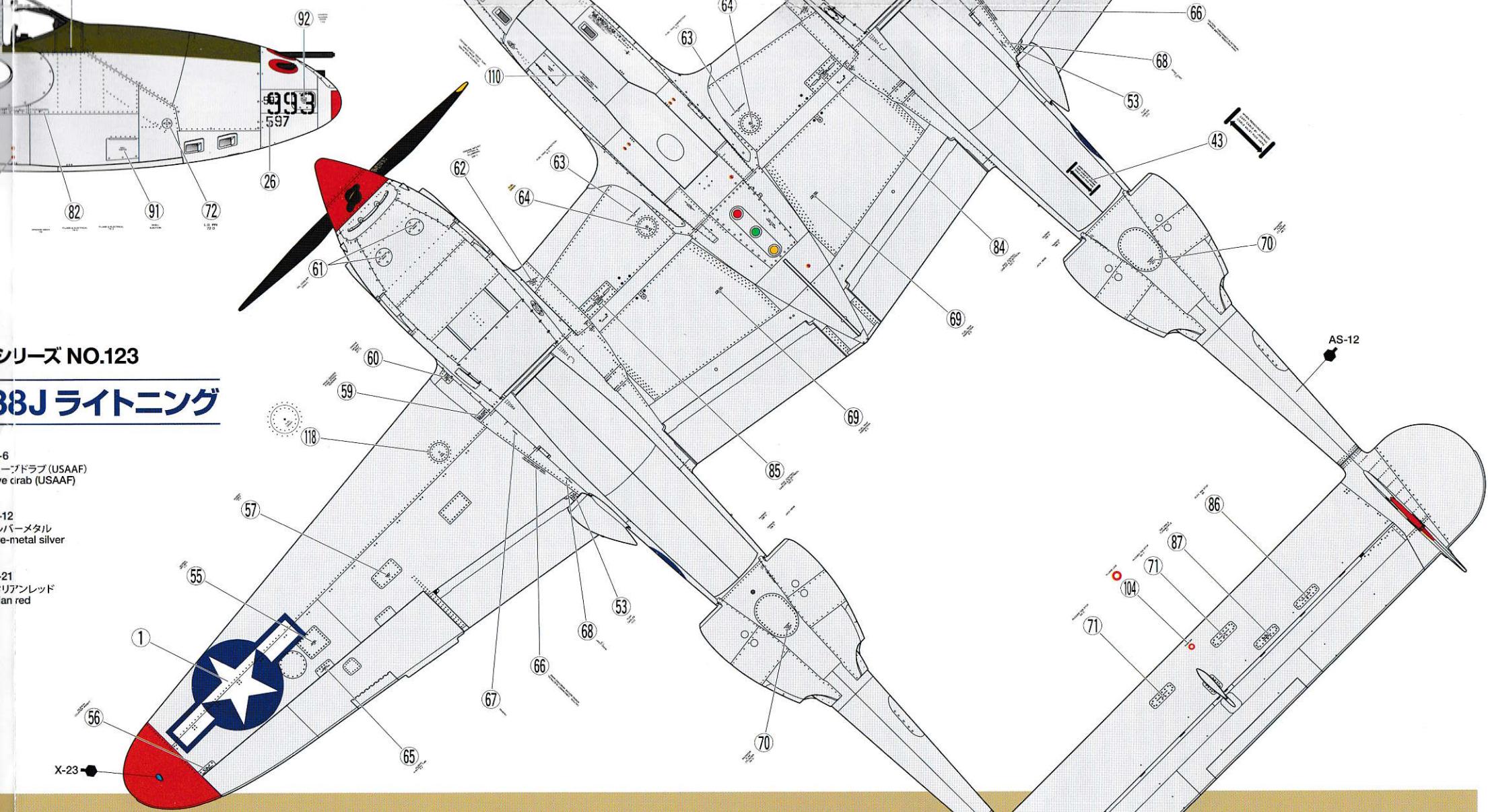
LOCKHEED® P-38

1/48 SCALE AIRCRAFT SERIES NO.123 ★WIN



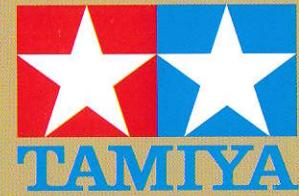
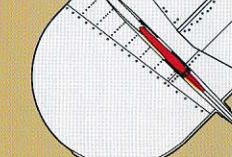
《右側ブーム内側》
Right boom (inner face)
Ausleger rechts (innen liegende Fläche)
Poutre droite (face interne)



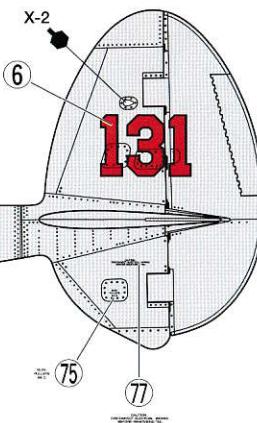
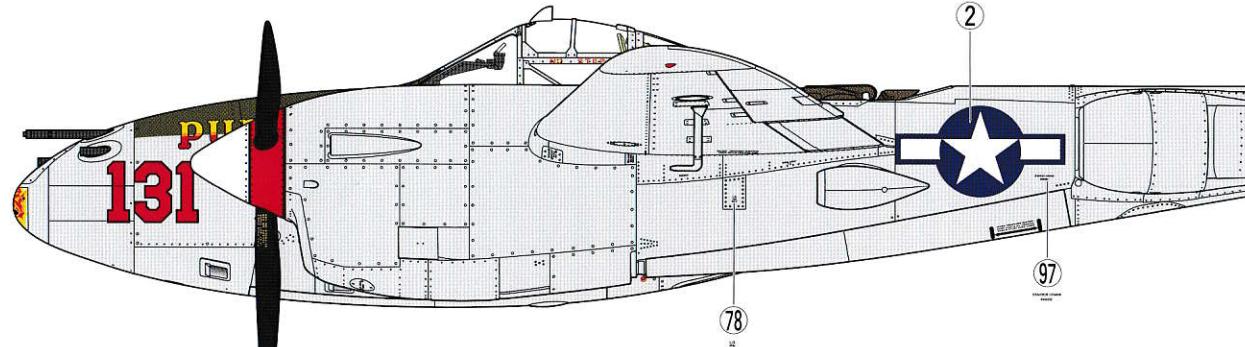


P-38J LIGHTNING®

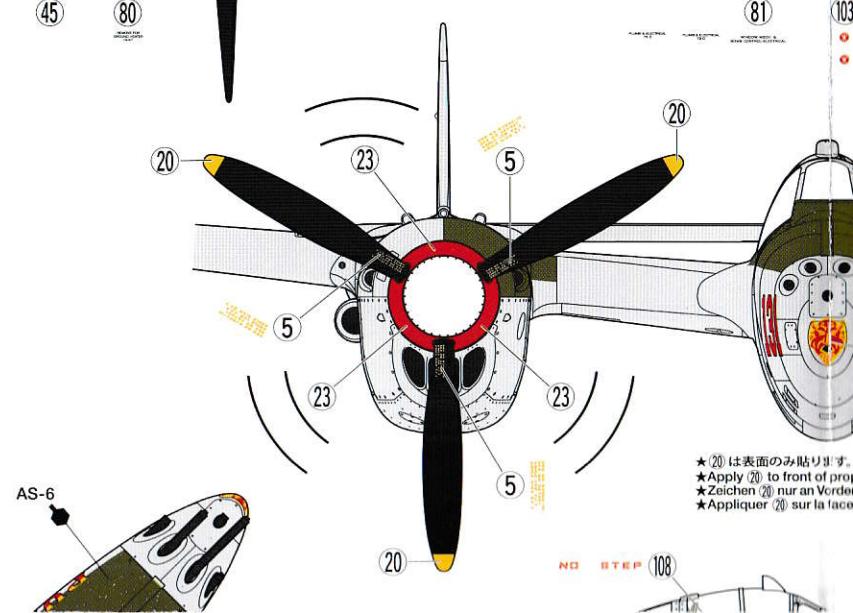
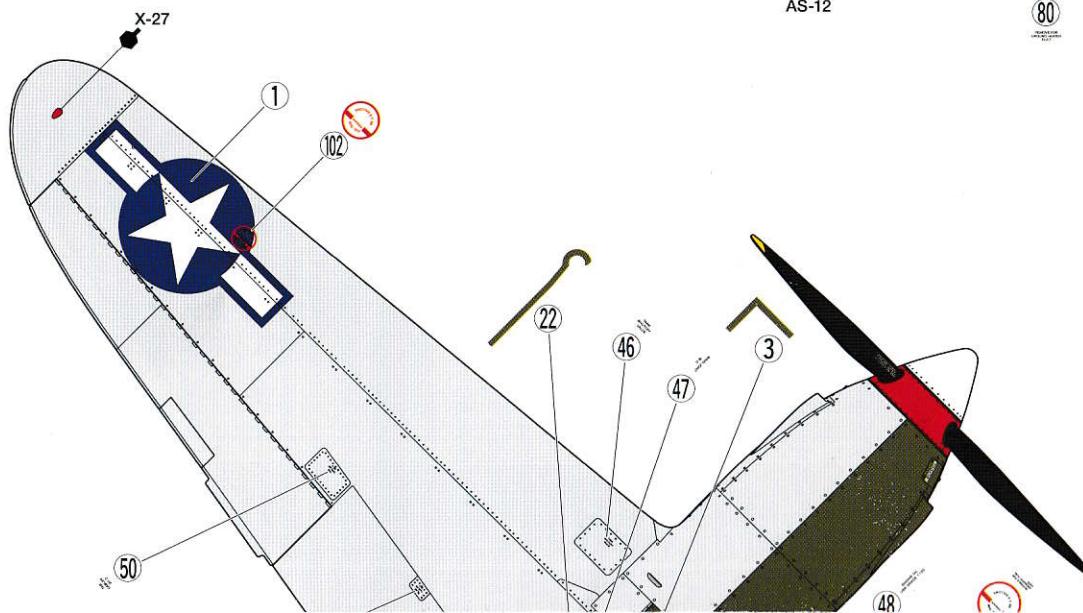
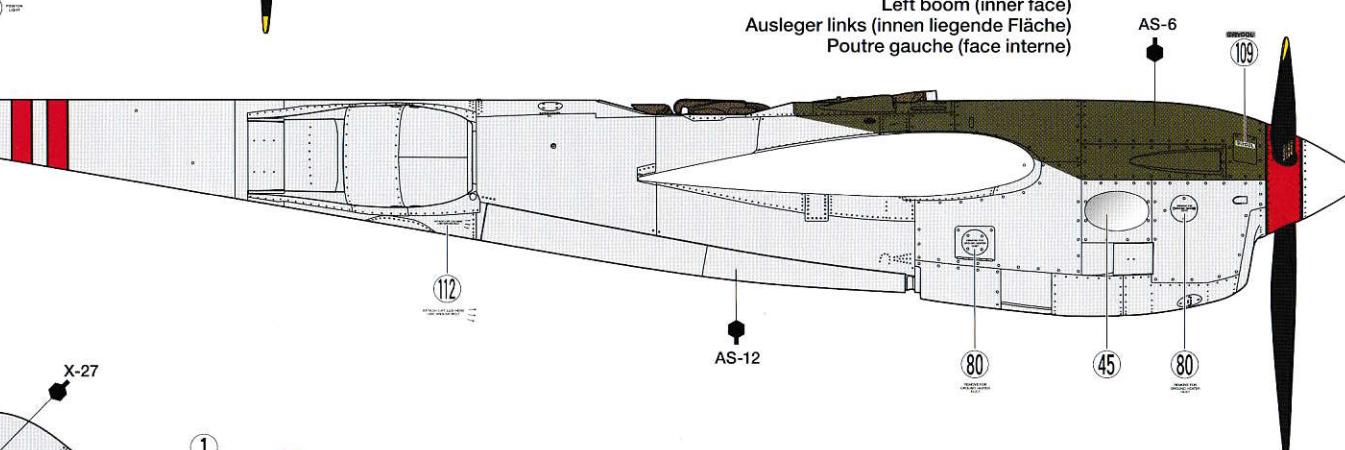
WINGSPAN 330mm, FUSELAGE LENGTH 240mm



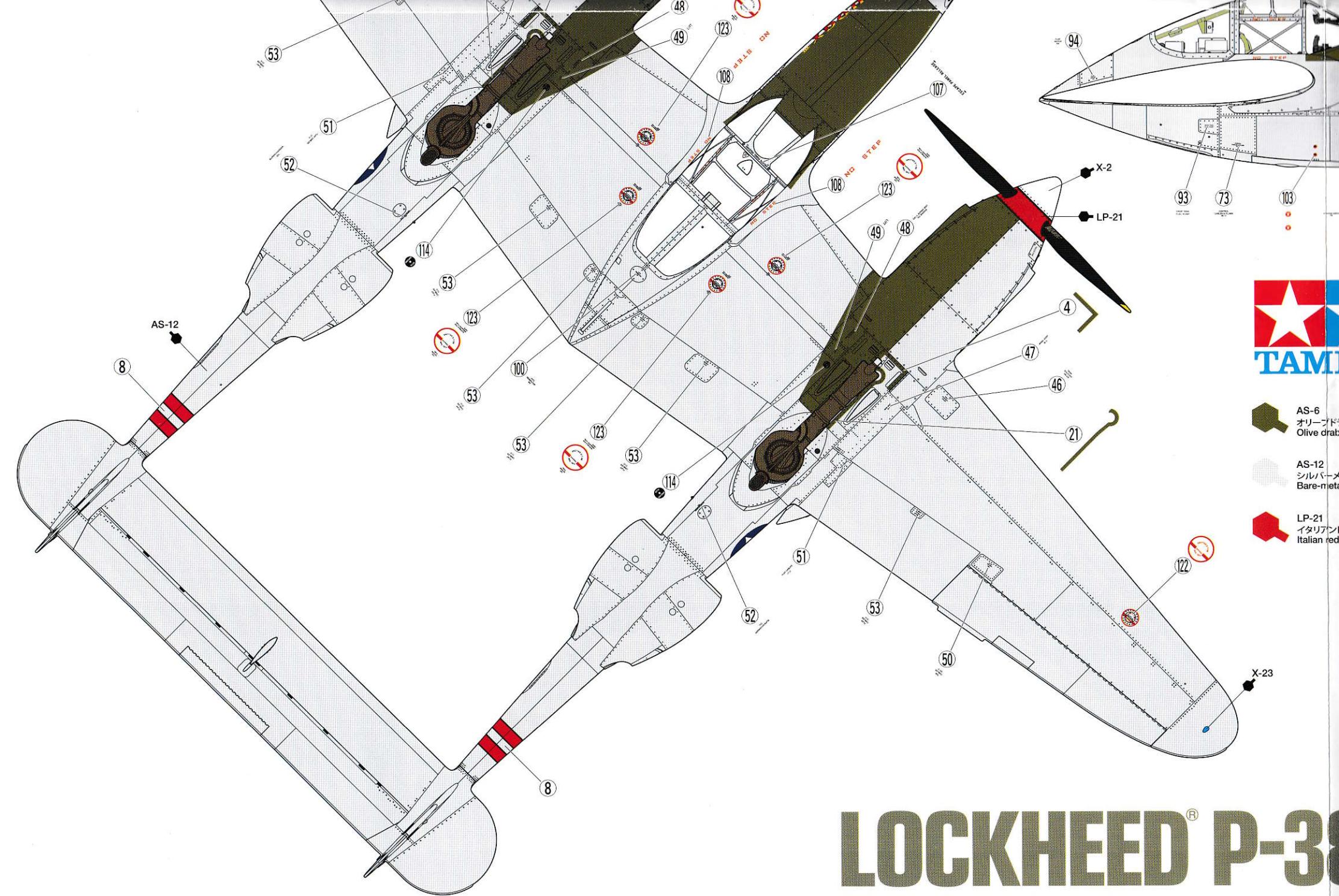
B 《第5空軍第475戦闘航空群第431戦闘飛行隊長機 P-38J-15-LO》 1944年5月
431st FS CO, 475th FG, 5th AF, P-38J-15-LO, May 1944



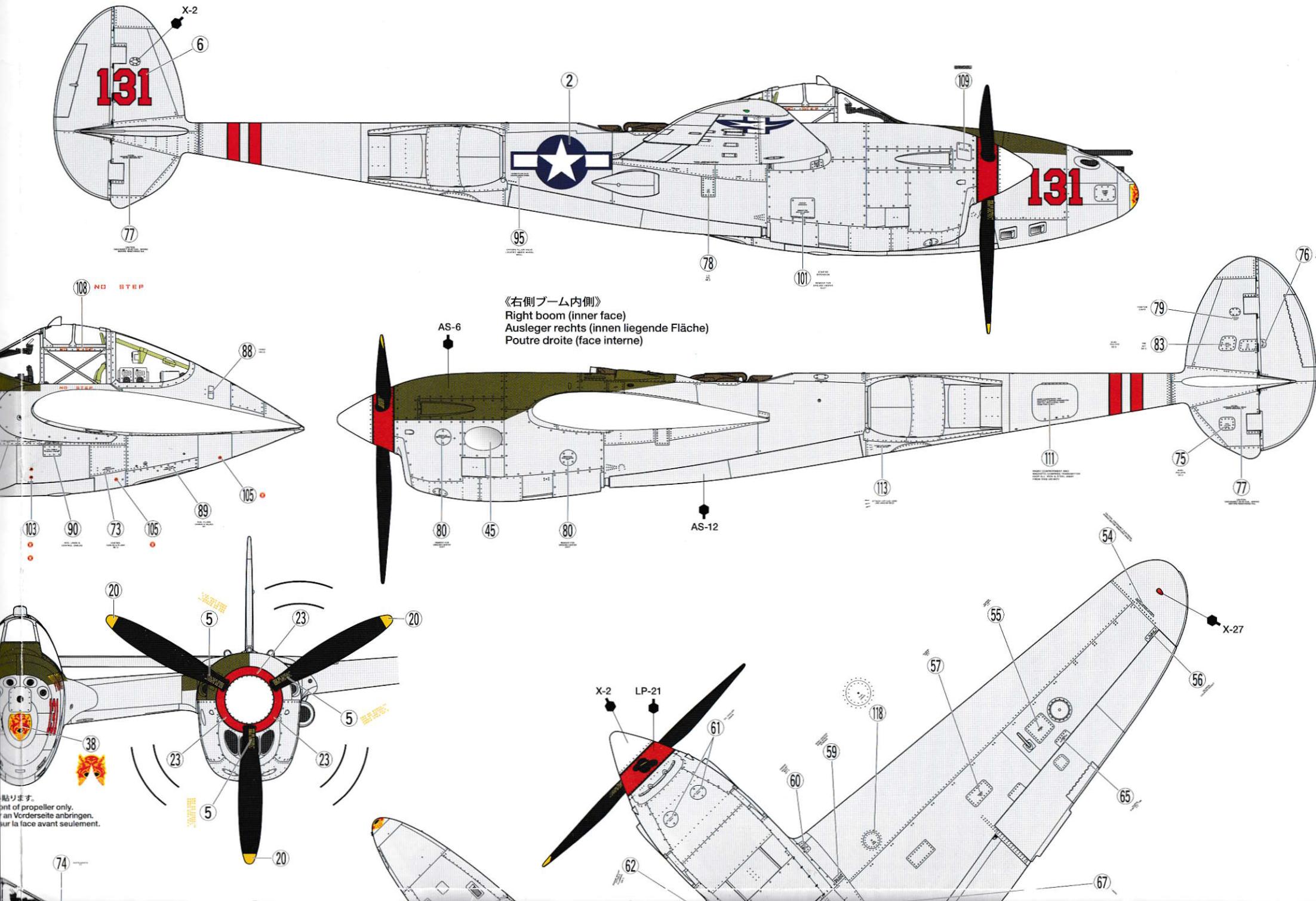
《左侧ブーム内側》
Left boom (inner face)
Ausleger links (innen liegende Fläche)
Poutre gauche (face interne)

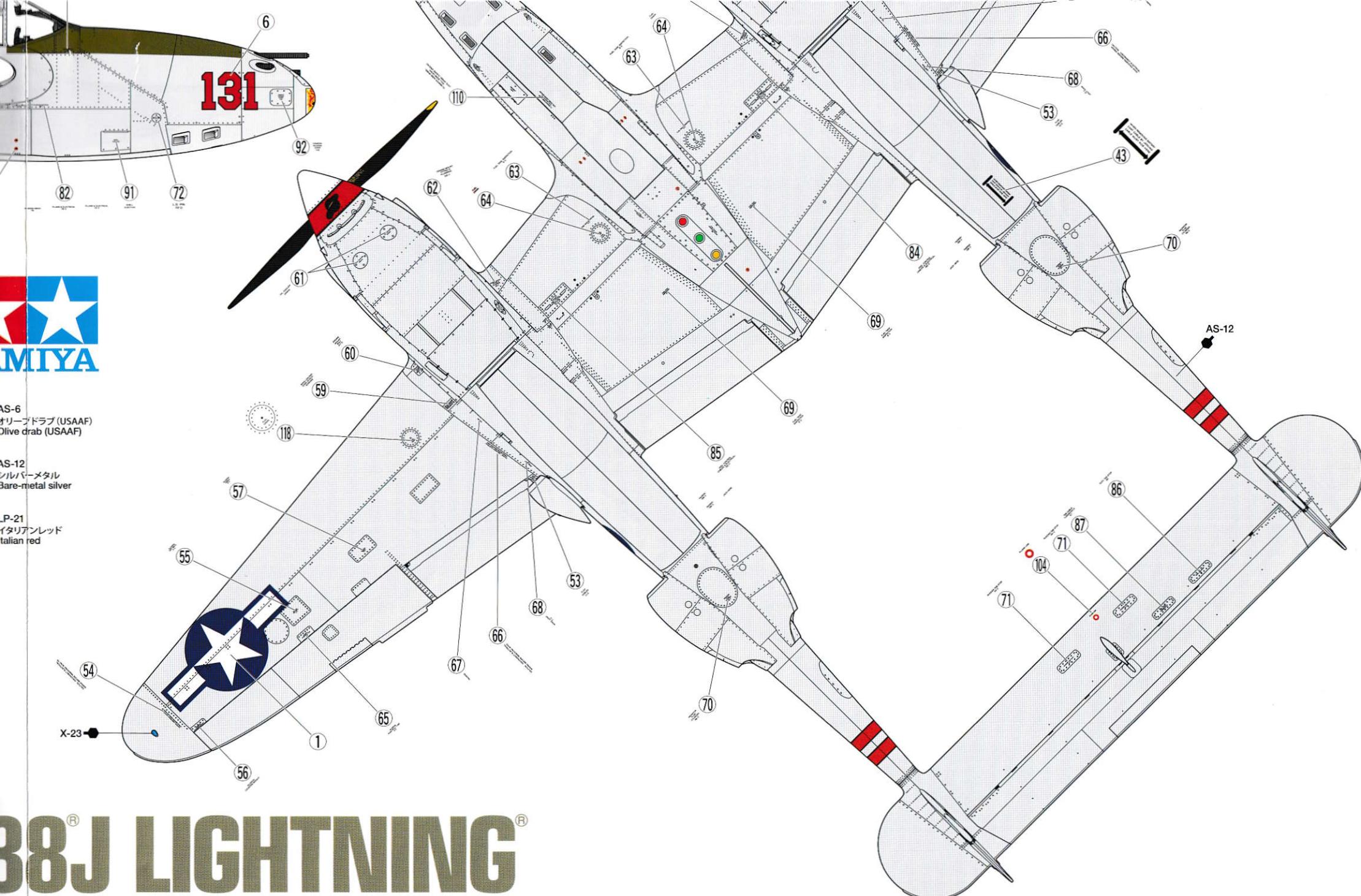


*②は表面のみ貼ります。
★Apply ② to front of prop.
★Zeichen ② nur an Vorderseite des Propellers.
★Appliquer ② sur la face avant du propulseur.



LOCKHEED[®] P-38





AS-6
オリーブドラブ (USAAF)
Olive drab (USAAF)

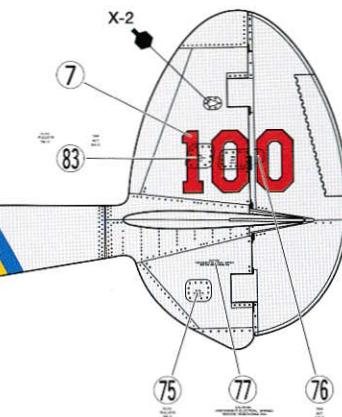
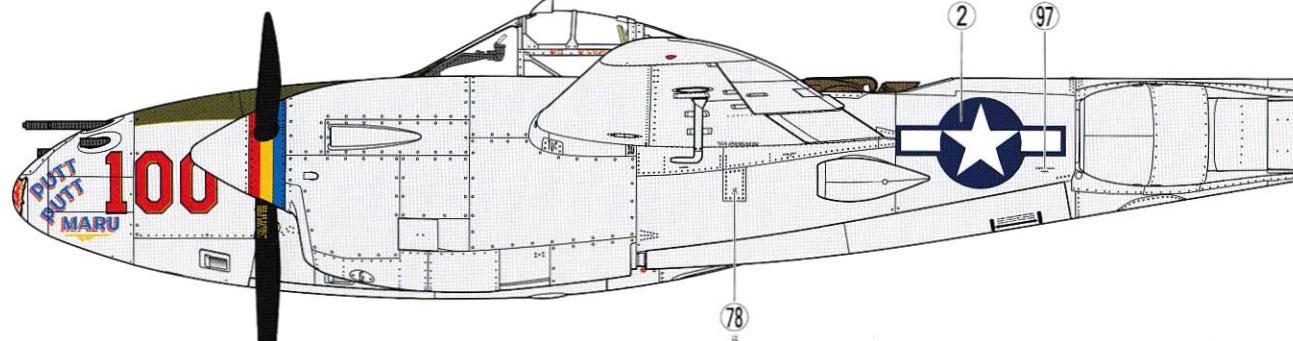
AS-12
シルバーメタル
Bare-metal silver

P-21
イタリアンレッド
Italian red

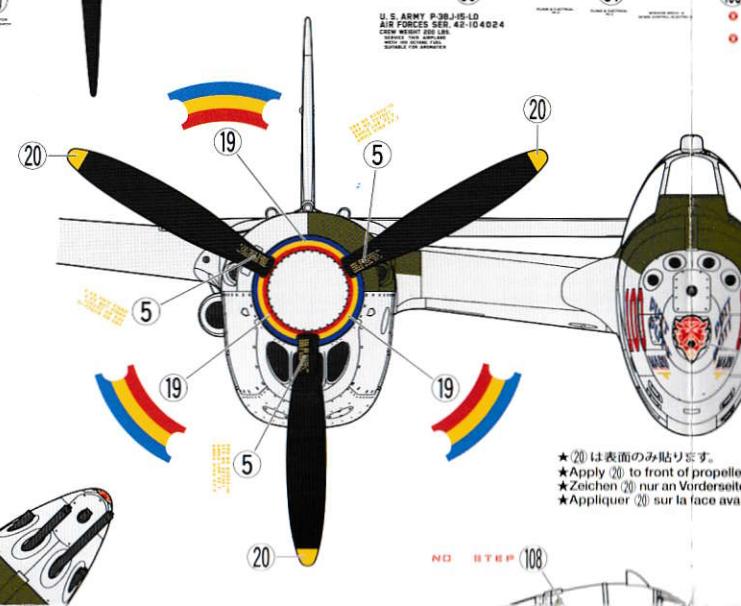
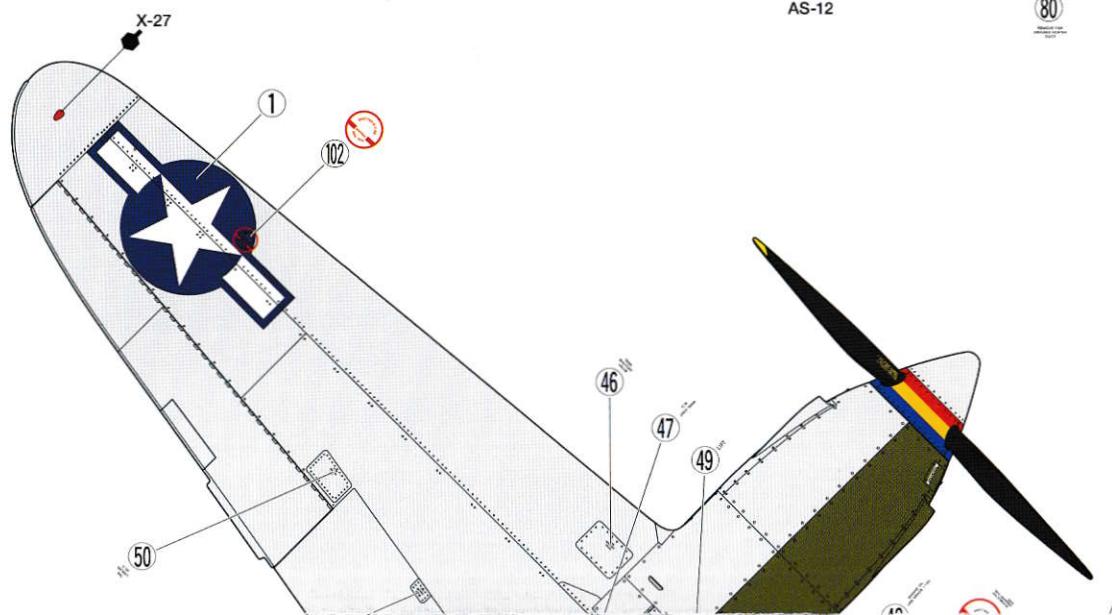
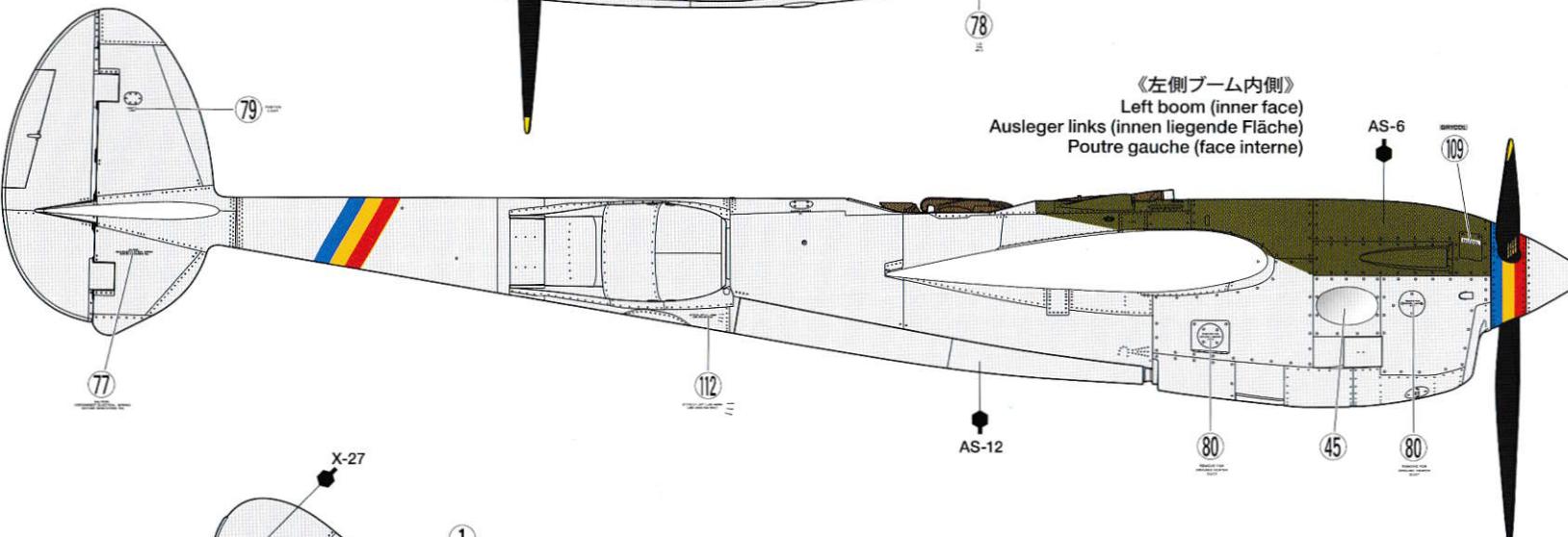
P-38J LIGHTNING®

C

《第5空軍第475戦闘航空群司令機 P-38J-15-LO》 1944年6月
475th FG CO, 5th AF, P-38J-15-LO, 42-104024, June 1944



《左侧ブーム内側》
Left boom (inner face)
Ausleger links (innen liegende Fläche)
Poutre gauche (face interne)



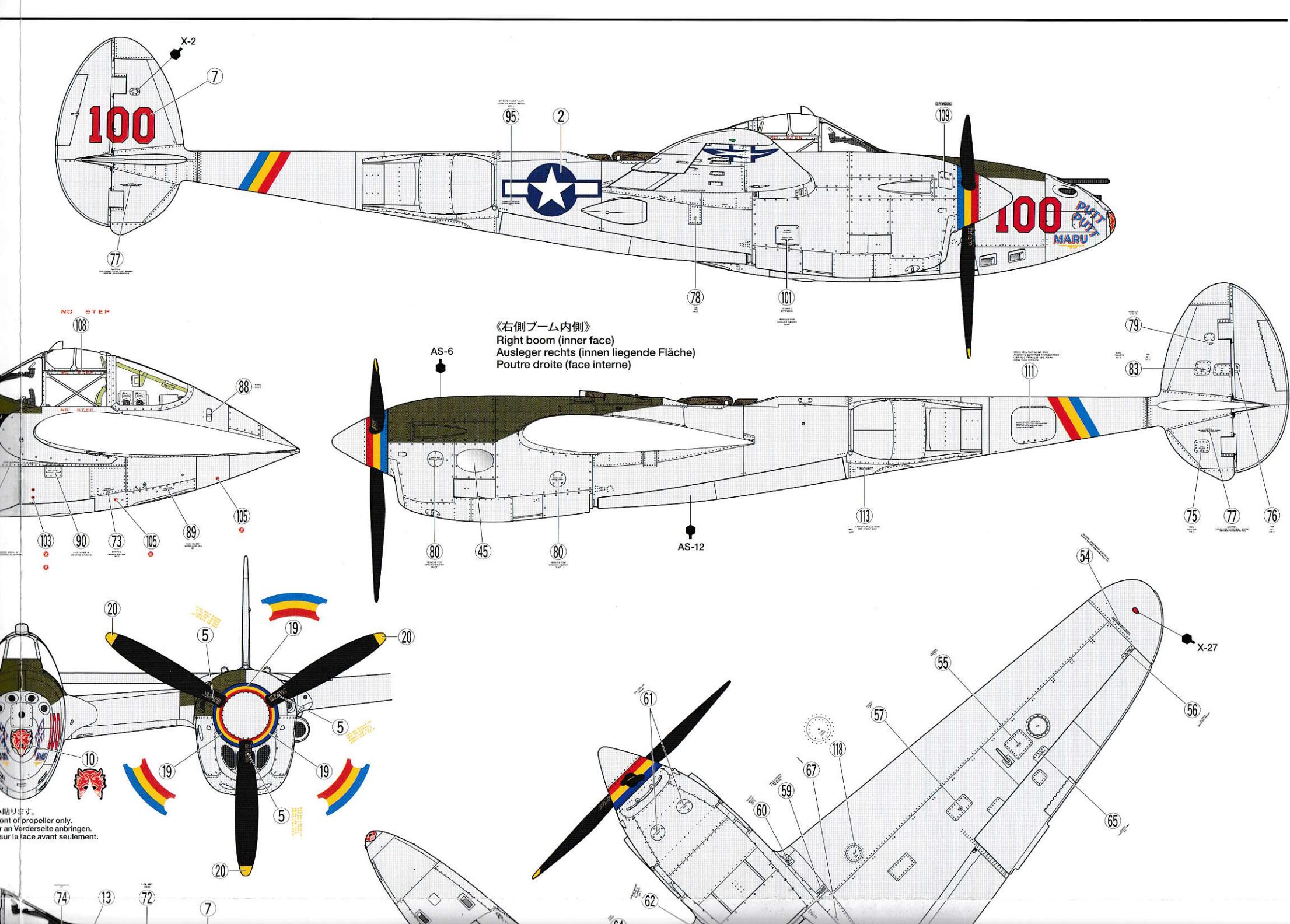
★(20)は表面のみ貼ります。
★Apply (20) to front of propelle.
★Zeichen (20) nur an Vorderseite.
★Appliquer (20) sur la face ava-

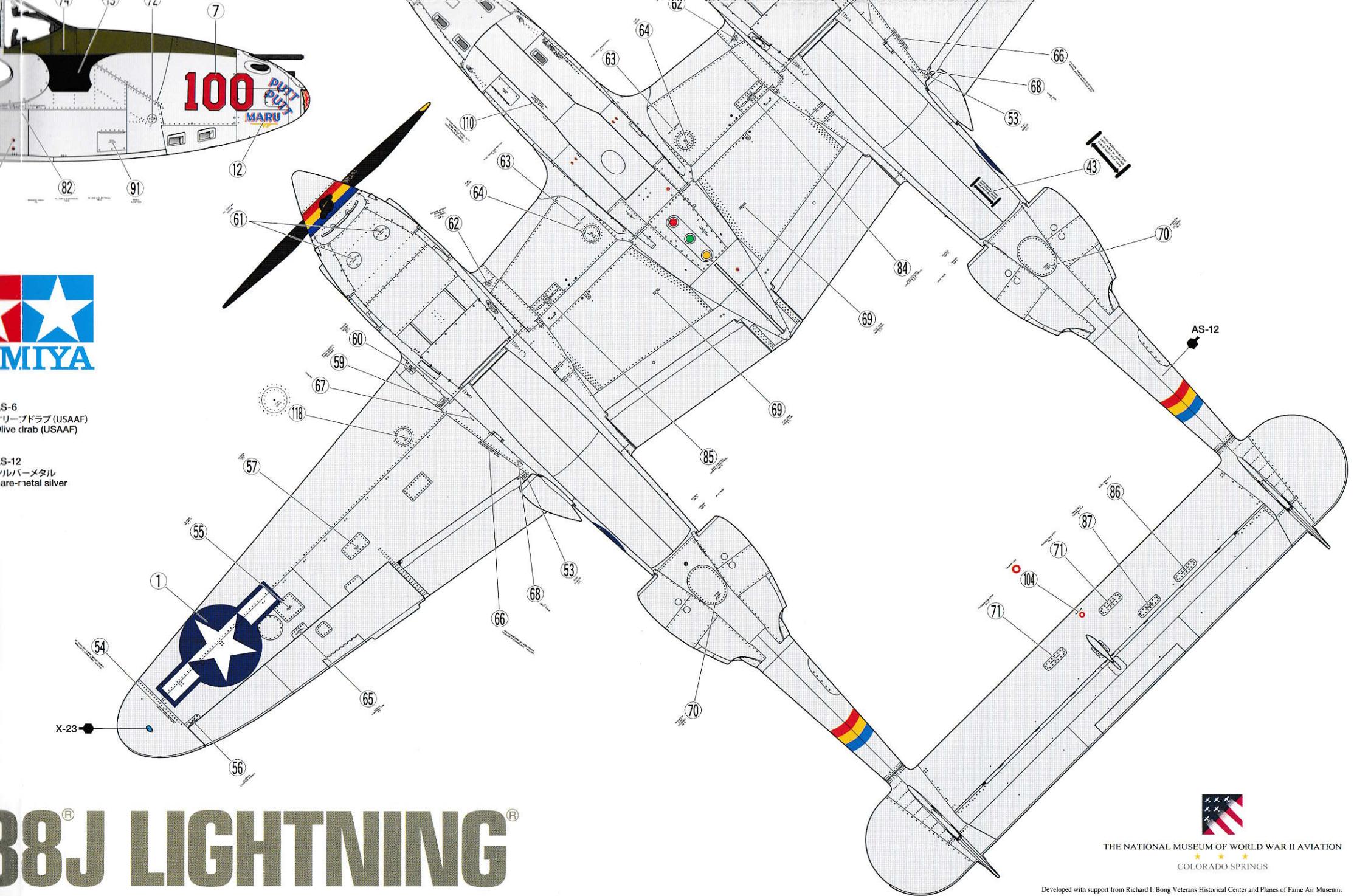


TAMIYA

**AS-6
Olive drab**

**AS-12
Bare metal**





S-6
リーフラブ (USAAF)
live crab (USAAF)

S-12
リバーメタル
live metal silver

P-38J LIGHTNING®



THE NATIONAL MUSEUM OF WORLD WAR II AVIATION
COLORADO SPRINGS

Developed with support from Richard I. Bong Veterans Historical Center and Planes of Fame Air Museum.

61123 P-38J Lightning (11256070)