

The following is an article from French aviation magazine *Le Fana De L'aviation*, issue 528 from September 2013. A machine-translated English version of the article can be found on the final 3 pages of this document.



F-51D "Mustang" Was that too fast **Le kit du parfait Grand**

Quelle différence entre un P-51 de la Deuxième Guerre mondiale et un F-51D de la guerre de Corée Grand Champion à Oshkosh en 2013? Suivez le guide...

Par Xavier Méal



Champion



Vlado Lench
aux commandes
du F-51D "Mustang"
de Jon Vesely,
non loin d'Oshkosh,
où il a reçu le prix
de Grand Champion
de la catégorie
Warbird-Après
Deuxième Guerre
mondiale.

Au tout début des années 1950, l'Uruguay acheta 25 F-51D "Mustang" aux États-Unis. L'US Air Force, qui avait abandonné son ancien nom de US Army Air Force lorsqu'elle était devenue une arme indépendante en 1947, avait modifié l'année suivante son système de désignation des avions et avait notamment remplacé le P (pour *Pursuit*, interception) par le F (de *Fighter*, chasseur). 23 F-51D arrivèrent en Uruguay par la voie des airs en trois groupes : le premier le 22 novembre 1950, le second le 24 novembre et le troisième le 4 décembre suivant. Les 24^e et 25^e arrivèrent un peu plus tard par bateau. Avec ces avions, la Fuerza Aerea Uruguaya créa son Grupo de Aviación No.2 Caza en mai 1951.

Dans le deuxième groupe se trouvait le F-51D "Mustang" matricule 44-63577, auquel avait été alloué le code FAU 265. Construit par North American Aviation, le chasseur avait été livré le 20 novembre 1944 à l'USAAF, qui l'avait employé à diverses missions sur le territoire américain jusqu'en 1949. Remplaçant assez vite ses "Mustang" par des Lockheed P-80 "Shooting Star", l'Uruguay vendit en 1960 huit de ses F-51D qui se trouvaient dans le meilleur état à la Bolivie, pour un dollar symbolique pièce. Les autres furent ferrailés, sauf deux qui furent préservés dans des musées.

C'est ainsi que le FAU 265 fut expédié au Museo de Aeronautica, dans la capitale Montevideo, où il fut exposé jusqu'en 1985. Cette année-là, un américain du nom de Tyrone Elias parvint à en faire l'acquisition et le rapatria à Tulsa, dans l'Oklahoma. Il fit quelques menus travaux de début de restauration, puis le revendit en 1994 à John Turgyan. Ce dernier le confia en 2008 à la très réputée société Midwest Aero Restoration de Mike Vadebonœur, à Danville dans l'Illinois, pour une restauration en état de vol, mais le revendit en 2011 à son actuel propriétaire, Jon Vesely, pour lequel Mike Vadebonœur avait déjà restauré le P-51D matricule 44-73343 immatriculé N551JV et décoré aux couleurs de *Live Bait*.

Après cinq années de labeur, le 44-63577 s'est à nouveau envolé le 11 juillet dernier, après avoir endossé les habits et les attributs d'un F-51D de l'USAF ayant servi en Corée. Et quelques semaines plus tard, il a été sacré Grand Champion de la catégorie Warbirds-Après Deuxième Guerre mondiale, lors du grand rassemblement AirVenture 2013 de l'Experimental Aircraft Association (EAA), à Oshkosh, dans le Wisconsin.

De Passion Wagon à Was that too fast

Mike Vadebonœur raconte : *"Le précédent propriétaire, John Turgyan, avait choisi comme livrée future celle du P-51D Passion Wagon du Captain Arval J. Roberson, un as du 362nd Fighter Squadron du 357th Fighter Group; quand il a vendu le projet, il a souhaité que l'avion soit peint par le nouveau propriétaire dans une livrée différente de celle qu'il avait choisie. Mes conversations avec le nouveau propriétaire Jon Vesely ont alors de nouveau porté sur ce qui n'avait pas encore été fait ou représenté sur les "Mustang" restaurés. Nous ne voulions surtout pas refaire quelque chose existant déjà, et nous sommes tombés de nouveau d'accord sur*



MIDWEST AERO RESTORATION



MIDWEST AERO RESTORATION

Ci-dessus, la baie d'armement de l'aile droite durant la reconstruction. Les marquages "ALCLAD 24 S-T", reproduits à la main avec un tampon spécialement refabriqués, sont bien visibles sous la couche de primaire, comme cela pouvait être observé sur les P-51 à l'époque.



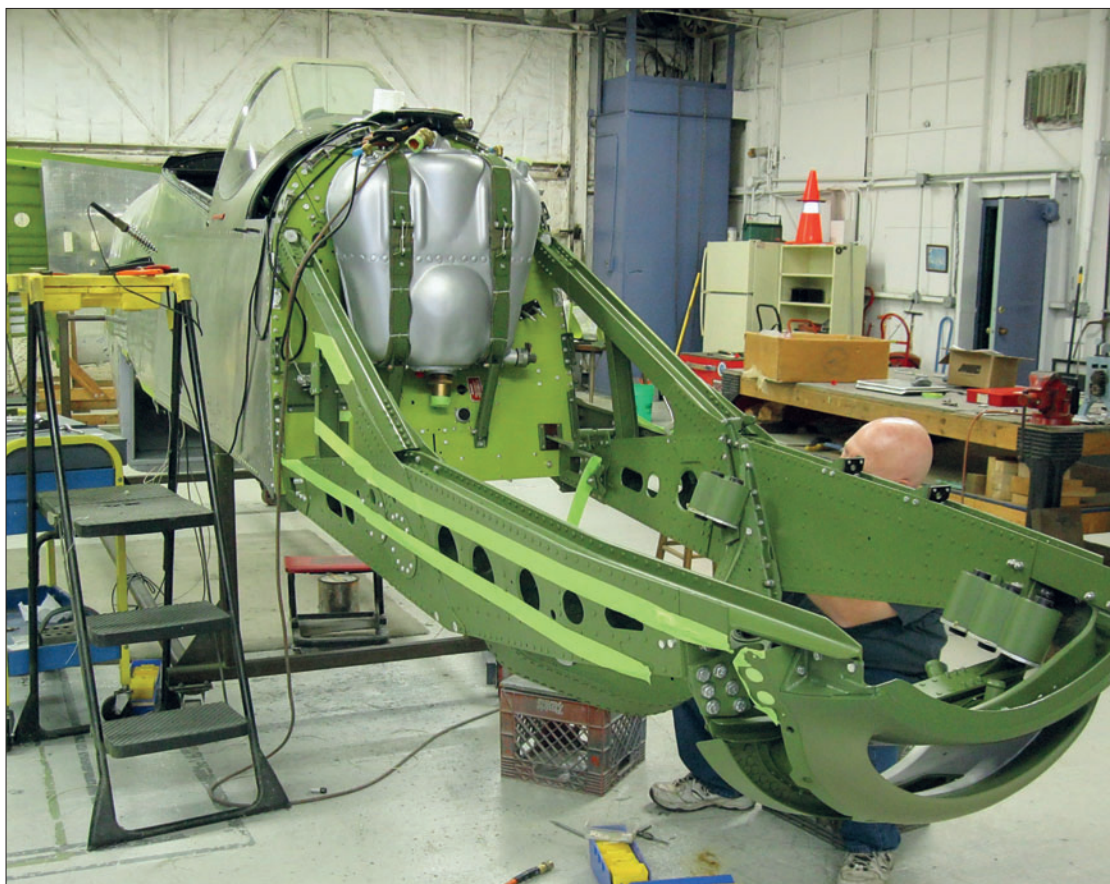
La cloison pare-feu vient de recevoir le réservoir d'huile.

MIDWEST AERO RESTORATION

Ci-contre à gauche :
toutes les tôles
du cône de queue
ont été changées.
Il faut pour cela
utiliser un bâti
d'assemblage
approprié.

Le bâti moteur fixé
sur le fuselage, prêt à
accueillir le Packard
"Merlin" V-1650.

Moment crucial
et délicat : ailes et
fuselage vont être
assemblés.



MIDWEST AERO RESTORATION

MIDWEST AERO RESTORATION





le fait que les théâtres d'opérations du Pacifique et de la Corée sont sous-représentés. Sur cette base, il nous est apparu que les "Mustang" décorés d'une gueule de requin étaient les plus représentatifs de ceux utilisés en Corée. Après avoir épluché la documentation disponible, nous avons arrêté notre premier choix sur deux avions engagés en Corée. Finalement, nous avons opté pour le Was that too fast [ai-je été trop vite ?] pour son nom de baptême unique et fort approprié selon nous, et aussi parce qu'il porte des marquages d'unité uniques sur le fuselage et sur l'empennage vertical. Par ailleurs, le hasard faisant bien les choses, il nous est apparu, après avoir choisi cette livrée, que le premier vol de

l'avion allait intervenir à peu près au moment de l'anniversaire des 60 ans de la fin de la guerre de Corée, le 27 juillet 1953."

Dès le début du conflit en Corée, le "Mustang" se révéla une fois de plus des plus utile. Les États-Unis dépêchèrent sur les zones de combat, par porte-avions, nombre de F-51D en service ou entreposés. Ils furent utilisés par l'USAF et la force aérienne de la république de Corée pour l'appui-sol, armés de roquettes et de bombes, et la reconnaissance aérienne, mais pas comme intercepteur ou "pur" chasseur. Le 12th Fighter Bomber Squadron du 18th Fighter Bomber Group mit en œuvre les siens depuis la base de Chinhae (codée K-10);



XAVIER MEAL

cette unité était connue sous la douce appellation de "Foxy Few" ("les plus sexy") et son insigne était parfois peint sur ses avions. Ce fut le cas sur le F-51D matricule 44-12943 codé FF-943 et baptisé *Was that too fast*; c'est en partie pour cela que Jon Vesely et Mike Vadeboncoeur choisirent de reproduire sa livrée sur le 44-63577.

Mais choisir une livrée ne suffisait pas en soi à faire d'un "Mustang" un F-51 représentatif de ceux utilisés en Corée. Mike Vadeboncoeur appliqua en premier lieu les détails aujourd'hui considérés comme le standard basique en matière d'authenticité pour toute restauration de P-51 qui se respecte : équipement complet des baies d'armement avec câblage

Le P-51D "Mustang" matricule 44-63577 a volé une dizaine d'années au sein de la force aérienne uruguayenne avec le code FAU 265. Après restauration, il est devenu F-51D aux couleurs d'un de ceux qu'employa l'USAF durant la guerre de Corée.

fonctionnel, câbles électriques gainés de coton (en fait du câble électrique au standard aéronautique moderne, mais habillé d'une gaine en coton), tôle d'aluminium estampée avec le marquage "AL-CLAD 24 S-T" à l'encre rouge comme à l'époque, timbre d'inspection North American Aviation apposé sur toutes les pièces et visserie cadmiée au standard CAD-1 (couleur blanc-argent). Puis il se mit en devoir, avec son équipe, d'installer tout ce qui différencie le F-51D de la guerre de Corée du P-51D de la Deuxième Guerre mondiale : un reniflard (qui permet l'évacuation des vapeurs d'huile du moteur) prolongé sur le côté droit du capot moteur, un petit déflecteur d'huile d'hélice au som-

met de ce même capot moteur, juste derrière le moyeu de l'hélice, des marquages de servitude appliqués sous forme de lettrage Stencil – et non pas apposés au tampon encre – ou encore, derrière la plaque de blindage, un authentique ensemble radio ARC-3, modèle qui avait succédé au SCR-522 de la Deuxième Guerre mondiale.

Restait à équiper l'avion avec la charge offensive classique des F-51 en Corée, à savoir deux bombes de 500 livres (227 kg) et quatre roquettes HVAR (*High Velocity Aircraft Rocket*) de 5 pouces (12,7 cm).

Un kit d'époque pour pouvoir tirer des roquettes

“Depuis des années, poursuit Mike Vadeboncoeur, je savais qu'une de mes vieilles connaissances, Jay Wisler – spécialiste mondialement reconnu en pièces détachées rares pour warbirds – avait dans ses stocks un rocket launcher kit [kit de lanceur de roquettes] dans sa boîte North American Aviation d'origine. Mais je n'avais jusqu'alors jamais été intéressé, car cette installation ne concerne pas les P-51 de la Deuxième Guerre mondiale. Elle est apparue après la fin de la guerre et se montait sur les P-51D de début de série, qui n'avaient pas été produits avec la préinstallation pour emporter des roquettes qu'on trouve sur les P-51D de fin de série.

Sur les P-51D de fin de série, les petits pylônes profilés sur lesquels étaient fixées les roquettes se vissaient individuellement sur la structure de l'aile percée à l'avance. En revanche, dans le rocket launcher kit destiné au P-51D de début de série, les petits pylônes sont rivetés sur une large plaque rec-

MIDWEST AERO RESTORATION



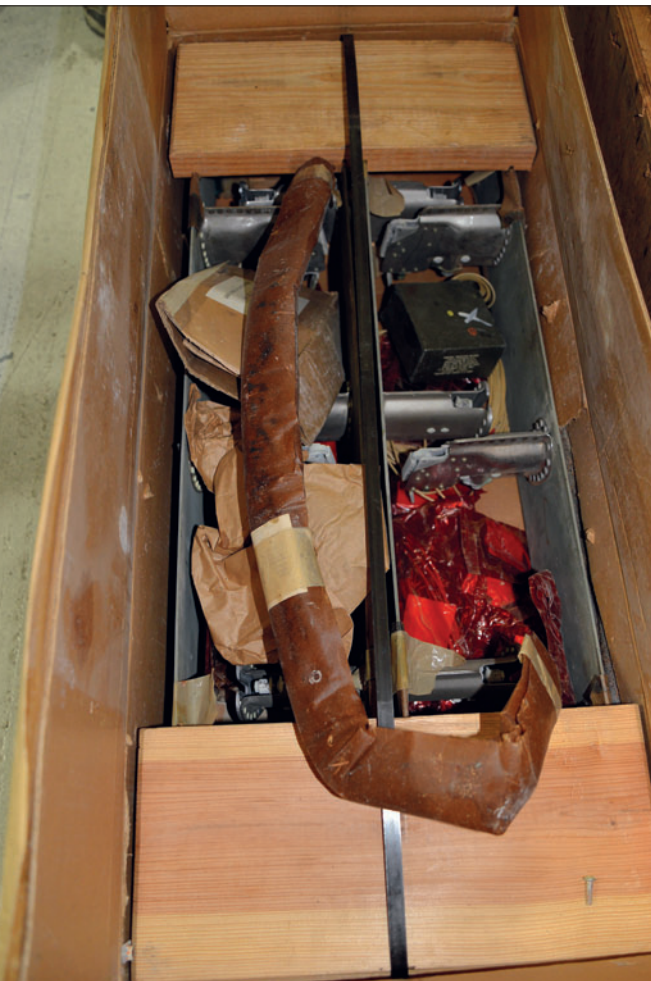
XAVIER MEAL

Le reniflard (qui permet l'évacuation des vapeurs d'huile du moteur) très protubérant est caractéristique des F-51D. Sur le P-51D de la Deuxième Guerre mondiale, il était réduit à un tube biseauté dépassant à peine de 2 cm de la surface du capot.



XAVIER MEAL

Ces commandes de compensateurs n'ont pas été mal fabriquées... elles sont juste “brutes de démoulage”. Dans le meilleur des mondes, elles étaient peintes en noir, ce qui faisait disparaître les petits morceaux de fibre qui étaient coulés avec la résine pour la renforcer. Mais l'étude de photographies d'époque a révélé que certaines étaient montées sans avoir été peintes.



MIDWEST AERO RESTORATION

MIDWEST AERO RESTORATION

À gauche le rocket launcher kit “neuf d'époque” fourni par Jay Wisler, dans sa boîte originale North American Aviation, avec, notamment, le boîtier de commande de mise à feu (ci-contre) à installer dans le poste de pilotage, et les deux plaques porteuses des pylônes d'emport à fixer sous les ailes (ci-dessous).

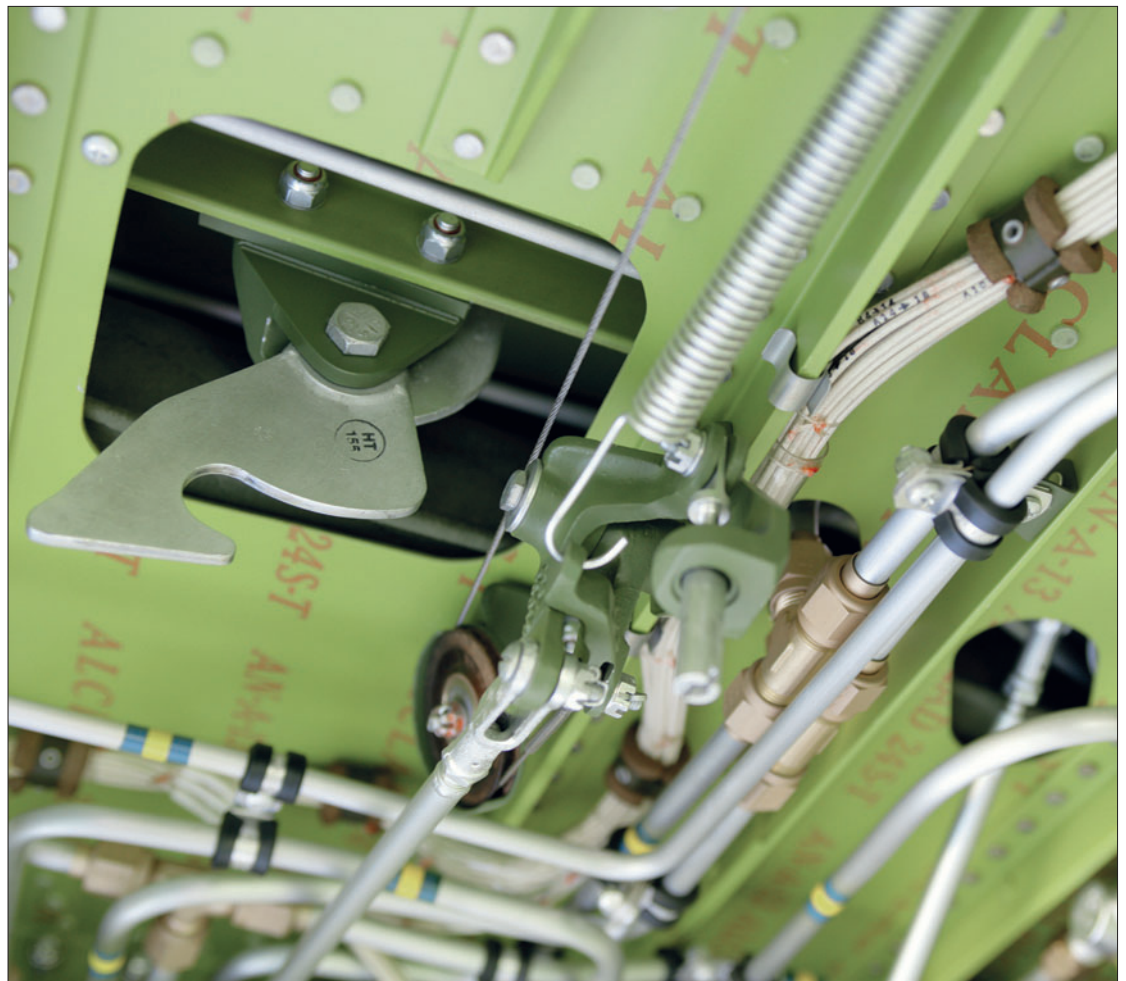




XAVIER MÉAL

XAVIER MÉAL

Le poste de pilotage a été reproduit à l'identique de celui d'époque. Le boîtier de commande de mise à feu des roquettes (en bas à gauche) a été installé conformément à la notice de montage du kit.



Un des puits de train d'atterrissage. On peut voir ici tous les détails qui font des "Mustang" de Midwest Aero Restoration des machines exceptionnelles d'authenticité : timbres d'inspection North American Aviation, câbles électriques gainés de coton, marquage "ALCLAD 245-T" des tôles d'aluminium, visserie cadmée au standard CAD-1.



tangulaire, et c'est cette dernière qui était vissée directement sous l'aile. Ce kit était fourni avec un patron destiné au perçage de l'aile, tout le câblage, le panneau de contrôle de mise à feu, toute la visserie, et les plaques pour déporter certaines commandes. Un kit très, très cool ! C'est exactement ce qu'il nous fallait, car notre "Mustang" se trouve être un P-51D de début de série, n'ayant pas reçu sur la chaîne les modifications pour le montage des rails de roquettes. J'ai donc appelé Jay. La présence de ce kit est bien

Le Was that too fast emporte la charge offensive qui était la plus couramment employée par les F-51D en Corée : deux bombes de 500 livres et quatre roquettes HVAR (High Velocity Aircraft Rocket) de 5 pouces... factices.

visible sur nombre de photos de "Mustang" en Corée. De plus, c'était pour nous l'opportunité de procéder à une installation qui n'avait sans doute plus été réalisée depuis le début de la guerre de Corée."

Sur les 13 pages de la notice de montage accompagnant ce kit, on peut lire que l'ensemble des pièces occupe un volume de 4 pieds cubiques (0,113 m³), qu'il pèse 90 livres (41 kg) et que son montage requiert 48 heures de main-d'œuvre. Il est par ailleurs précisé les modifications que cette



XAVIER MÉAL

installation génèrent sur le devis de masse de l'avion, par rapport à son centre de gravité, à vide et à pleine charge de roquettes. Ce document précise encore que ce kit, destiné à être installé en unité par les mécaniciens, est destiné aux P-51 antérieurs au matricule 44-72227 pour ceux construits à Inglewood et antérieur au 44-12553 pour ceux construits à Dallas, les avions construits après ayant reçu en usine une préinstallation *ad hoc* pour l'emport de roquettes. Donc, en installant ce kit "neuf

d'époque", Mike Vadebonœur a en tout point respecté le *technical order 01-60JE-27* du 18 octobre 1945 publié par le quartier général des Army Air Forces à Washington. Et les juges d'Oshkosh ne s'y sont pas trompés. *Le Was that too fast* a fait l'objet d'une admiration empressée et unanime, tant de la part du public qui a pu l'approcher, jusqu'à le toucher, que de la part des spécialistes – fort nombreux – de la restauration du "Mustang" présents à AirVenture 2013. ■

The following is a computer-translated English version of the French article above:

F-51D "Mustang" Was that too fast

The kit of the perfect Grand Champion

What's the difference between a World War II P-51 and a Korean War F-51D Grand Champion at Oshkosh in 2013? Follow the guide...

At the very beginning of the 1950s, Uruguay bought 25 F-51D "Mustangs" from the United States. The US Air Force, which had abandoned its old name of US Army Air Force when it became an independent service in 1947, changed its aircraft designation system the following year, notably replacing the P (for Pursuit) with F (for Fighter). 23 F-51Ds arrived in Uruguay by air in three groups: the first on November 22, 1950, the second on November 24, and the third on December 4 following. The 24th and 25th arrived a bit later by boat. With these planes, the Uruguayan Air Force created its Grupo de Aviación No.2 Caza in May 1951.

In the second group was the F-51D "Mustang" with serial number 44-63577, which had been assigned the code FAU 265. Built by North American Aviation, the fighter had been delivered on November 20, 1944, to the USAAF, which used it for various missions on American soil until 1949. Quickly replacing its "Mustangs" with Lockheed P-80 "Shooting Stars," Uruguay sold eight of its best-condition F-51Ds to Bolivia in 1960 for a symbolic dollar each. The others were scrapped, except for two preserved in museums.

Thus, FAU 265 was sent to the Museo de Aeronautica in the capital Montevideo, where it was displayed until 1985. That year, an American named Tyrone Elias managed to acquire it and repatriated it to Tulsa, Oklahoma. He did some initial restoration work, then sold it in 1994 to John Turgyan. The latter entrusted it in 2008 to the highly reputed Midwest Aero Restoration of Mike Vadeboncoeur, in Danville, Illinois, for a restoration to flying condition, but sold it in 2011 to its current owner, Jon Vesely, for whom Mike Vadeboncoeur had already restored the P-51D serial number 44-73343, registered N551JV and decorated in the colors of Live Bait.

After five years of labor, 44-63577 took flight again on July 11, having donned the guise and attributes of an F-51D of the USAF that had served in Korea. And a few weeks later, it was crowned Grand Champion of the Warbirds-Post-World War II category at the major AirVenture 2013 gathering of the Experimental Aircraft Association (EAA), in Oshkosh, Wisconsin.

From Passion Wagon to Was that too fast

Mike Vadeboncoeur recounts: "The previous owner, John Turgyan, had chosen as a future livery that of the P-51D Passion Wagon of Captain Arval J. Roberson, an ace of the 362nd Fighter Squadron of the 357th Fighter Group; when he sold the project, he wished for the plane to be painted by the new owner in a different livery than the one he had chosen. My conversations

with the new owner Jon Vesely then again focused on what had not yet been done or represented on the restored 'Mustangs.' We especially did not want to redo something that already existed, and we agreed again on the fact that the theaters of operations in the Pacific and Korea are under-represented. On this basis, it appeared to us that the 'Mustangs' decorated with a shark mouth were the most representative of those used in Korea. After reviewing the available documentation, we made our first choice on two planes engaged in Korea. Finally, we opted for 'Was that too fast' for its unique and very appropriate baptismal name, in our opinion, and also because it carries unique unit markings on the fuselage and on the vertical tail. Moreover, as chance would have it, after choosing this livery, it appeared that the plane's first flight would occur around the 60th anniversary of the end of the Korean War, on July 27, 1953."

From the start of the conflict in Korea, the "Mustang" proved once again most useful. The United States dispatched numerous F-51Ds in service or stored to the combat zones by aircraft carrier. They were used by the USAF and the air force of the Republic of Korea for ground support, armed with rockets and bombs, and for aerial reconnaissance, but not as interceptors or "pure" fighters. The 12th Fighter Bomber Squadron of the 18th Fighter Bomber Group operated theirs from the Chinhae base (coded K-10); this unit was known under the sweet appellation of "Foxy Few" and its insignia was sometimes painted on its planes. This was the case on the F-51D serial number 44-12943, coded FF-943 and named 'Was that too fast'; this is partly why Jon Vesely and Mike Vadeboncoeur chose to reproduce its livery on 44-63577.

But choosing a livery alone was not enough to make a "Mustang" a representative F-51 of those used in Korea. Mike Vadeboncoeur first applied the details now considered as the basic standard in authenticity for any respectable P-51 restoration: complete equipment of the armament bays with functional wiring, cotton-sheathed electrical cables (in fact modern aeronautical standard electrical cable, but dressed in cotton sheathing), stamped aluminum sheet with "ALCLAD 24 S-T" marking in red ink as at the time, North American Aviation inspection stamp on all parts and cadmium-plated screws to the CAD-1 standard (silver-white color). Then he set about, with his team, to install everything that differentiates the F-51D of the Korean War from the P-51D of World War II: an extended breather (which allows the evacuation of oil vapors from the engine) on the right side of the engine hood, a small propeller oil deflector at the top of this same engine hood, just behind the propeller hub, service markings applied in the form of Stencil lettering – and not stamped – or still, behind the armor plate, an authentic ARC-3 radio set, the model that succeeded the SCR-522 of World War II.

The plane was then equipped with the classic offensive load of the F-51s in Korea, namely two 500-pound (227 kg) bombs and four HVAR (High Velocity Aircraft Rocket) 5-inch (12.7 cm) rockets.

A Vintage Kit for Firing Rockets

"For years," continues Mike Vadeboncoeur, "I knew one of my old acquaintances, Jay Wisler – a globally recognized specialist in rare spare parts for warbirds – had in his inventory a rocket launcher kit in its original North American Aviation box. But I had never been interested before,

as this installation was not for the P-51s of World War II. It appeared after the end of the war and was mounted on the early series P-51Ds, which had not been produced with the pre-installation for carrying rockets found on the late series P-51Ds.

On the late series P-51Ds, the small streamlined pylons on which the rockets were fixed were individually screwed onto the pre-drilled wing structure. However, in the rocket launcher kit for the early series P-51Ds, the small pylons are riveted onto a large rectangular plate, and it was this plate that was screwed directly under the wing. This kit was supplied with a template for drilling the wing, all the wiring, the firing control panel, all the screws, and plates to relocate certain controls. A very, very cool kit! It was exactly what we needed, as our 'Mustang' is an early series P-51D, which had not received the modifications for mounting rocket rails on the assembly line. So, I called Jay. The presence of this kit is clearly visible in many photos of 'Mustangs' in Korea. Moreover, it was an opportunity for us to undertake an installation that had probably not been done since the beginning of the Korean War."

The 13-page assembly manual accompanying this kit states that all the parts occupy a volume of 4 cubic feet (0.113 m³), weigh 90 pounds (41 kg), and that its assembly requires 48 hours of labor. It also specifies the modifications that this installation brings to the aircraft's mass schedule, in relation to its center of gravity, both empty and fully loaded with rockets. This document further specifies that this kit, intended to be installed by mechanics, is for P-51s prior to serial number 44-72227 for those built in Inglewood and before 44-12553 for those built in Dallas, as planes built later received a factory pre-installation for carrying rockets. Thus, by installing this 'brand new vintage' kit, Mike Vadeboncoeur fully respected the technical order 01-60JE-27 of October 18, 1945, published by the headquarters of the Army Air Forces in Washington. And the judges at Oshkosh were not mistaken. 'Was that too fast' was the object of eager and unanimous admiration, both from the public who could approach and touch it, and from the many specialists in 'Mustang' restoration present at AirVenture 2013.