



1/24 SCALE MODEL CONSTRUCTION KIT

North American P-51D Mustang

A14001

Regard by many as the finest single-seat piston-engined fighter aircraft of the Second World War, the North American Mustang possessed three of the most important attributes a fighter needs – speed, range and manoeuvrability. Designed by James Kindelberger in 1940 to a British Purchasing Commission's requirement for a new RAF fighter, the prototype was designed and built in the incredibly short time of 117 days. Of clean appearance and powered by a 1,150 h.p. Allison engine, it employed low-drag laminar-flow section wings and a distinctive cooling radiator intake beneath the wing centre-section. First flown in October 1940, deliveries to the RAF began in 1942 but the relatively low-altitude rating of the Allison engine relegated the aircraft to the low-level reconnaissance role. At the suggestion of the British, the aircraft was re-engined with the famous Rolls Royce Merlin, and it was quickly realised that this unique combination formed a most potent warplane, the Merlin engines being built under licence by Packard in USA. December 1943 saw the first P-51B and C Mustangs flying with the USAAF from Britain on bomber escort duties and in 1944 the major production version of this fighter, the P-51D with a higher-powered engine and teardrop canopy giving the pilot all-round vision, joined the air battles high over Germany. With its ability to carry underwing stores, the P-51D was also flown in the ground-attack role. As well as Northern Europe and the Mediterranean, P-51D's also operated in the Pacific theatre, where their long range suited the island-hopping war against Japan. Many other air forces operated P-51D's, both during and after the war, notably those of Australia, Canada and South Africa.

Although the RAF received 281 P-51Ds, only about 30 entered squadron service in the UK as Mustang IVs, the remainder being shipped to the far east theatre; these never entered service, the main RAF version being the P-51K/Mustang IVA. The markings provided in this kit are for one of the Mustangs named 'Big Beautiful Doll' that were flown by Col. John D. Landers in April 1945 when he commanded the 78th. Fighter Group, 8th Air Force, USAAF, at Duxford, UK. John Landers ended the War with 14.5 aerial victories, six of these scored in the Pacific theatre with the 44th. Fighter Group, and a further 8.5 in the European theatre, where he also served with the 55th. and 357th. Fighter Groups before commanding the 78th F.G. In addition, he is credited with destroying 20 enemy aircraft on the ground, including eight in one mission. The alternative markings are for a Mustang IV of No.442 Squadron, Royal Canadian Air Force, based at Digby, UK, in May 1945. Powered by a liquid-cooled 12-cylinder Packard Merlin V-1650-7 of 1,450 h.p., the P-51D had a maximum speed of 700 km/h (437 mph) at 7,612 m (25,000 ft), a service ceiling of 12,758 m (41,900 ft), a climb rate of 1,058 m/min (3,475 ft/min), and a range with two 284 litre (75 gallon) drop tanks of 1,040 km (650 miles). Armament was six 12.7 mm (0.5 in) Browning machine guns and provision for two 227 or 455 kg (500 or 1,000 lb) bombs or ten air-to-ground rockets. Dimensions wing span 11.27 m (37 ft 5/16 in.); length 9.83 m (32 ft 3/4 in.); height 4.07 m (13 ft 4 1/2 in.).

Considé par beaucoup comme le meilleur avion de chasse monoplace à moteur à pistons de la Deuxième Guerre mondiale, le Mustang nord-américain possédait trois des plus importants attributs dont a besoin un avion de chasse, c'est-à-dire la vitesse, l'autonomie de vole et la maniabilité. Le prototype de ce nouveau chasseur, dessiné en 1940 par James Kindelberger à la demande de la Commission d'Achat britannique pour l'armée de l'air britannique (RAF), fut conçu et construit dans le délai incroyablement court de 117 jours. De forme soignée et propulsé par un moteur Allison de 1.150 c.v., il utilisait des ailes à faible résistance, constituées de plusieurs éléments et fonctionnant avec un régime laminaire, ainsi qu'un circuit de refroidissement situé au-dessus de la partie centrale de l'aile. Après son premier vol en octobre 1940, les livraisons pour la R.A.F. commencèrent mais l'altitude relativement basse en vol, due au moteur Allison, ternit l'image de marque de l'avion. A la suggestion des Britanniques, on remplaça le moteur de l'avion par le célèbre Rolls-Royce Merlin, et rapidement, on réalisa que cette combinaison unique en faisait un avion de guerre très puissant, les moteurs Merlin étant construits sous licence Packard aux Etats-Unis. Décembre 1943 vit les premiers P-51B et C Mustang voler avec l'U.S. Air Force, depuis la Grande-Bretagne, comme service d'escorte des bombardiers, et en 1944, la principale version de ce chasseur, le P-51D - avec son moteur très puissant et son cockpit permettant un très large champ de vision au pilote - participa aux batailles à haute altitude au-dessus de l'Allemagne. Grâce à stocker du matériel sous ses ailes, on utilisa le P-51D pour les offensives au sol. Opérant en Europe du Nord ainsi qu'en Méditerranée, le P-51D opérait également dans le Pacifique où leur autonomie de vol convenait parfaitement à la stratégie d'attaque

contre les îles japonaises. Un bon nombre d'autres pays utilisèrent le P-51D pendant et après la Guerre, notamment l'Australie, le Canada et l'Afrique du Sud. Malgré les 281 P-51D reçus par la RAF, une trentaine seulement intégrèrent les escadrilles du Royaume-Uni, tout comme les Mustang IV, les autres ayant été exportés en Extrême-Orient dans les zones de conflits; ces derniers n'ont jamais été mis en service, la principale version de la R.A.F. étant le P-51K/Mustang IVA. Les emblèmes fournis dans cette maquette ne concernent que l'un des Mustang appelé 'Big Beautiful Doll', piloté par le Colonel John D. Landers en avril 1945 lorsqu'il commandait la 78ème escadrille, de la 8ème compagnie de l'U.S. Air Force, à Duxford, Royaume-Uni. John Landers finit la guerre avec 14,5 victoires aériennes, dont 6 furent obtenues avec la 44ème escadrille, et 8,5 autres victoires en Europe, où il servait aussi dans les 55ème et 357ème escadrilles avant de commander la 78ème. De plus, on lui a reconnu la destruction de 20 avions ennemis au sol dont 8 ont été détruits en une seule mission. Les autres emblèmes s'appliquent au Mustang IV de l'escadrille n° 442 de l'armée de l'air canadienne, basée à Digby, Royaume-Uni, en mai 1945. Propulsé par un moteur de 1.450 c.v. à 12 cylindres Packard Merlin V-1650-7 à refroidissement liquide, le P-51D avait une vitesse maximale de 700 km/h à une altitude de 7.612 m, opérant à une altitude de 12.758 m avec une vitesse ascensionnelle de 1.058 m/min et d'une autonomie de 1.040 km grâce à réservoirs de 284 litres. Il était armé de six mitrailleuses Browning de 12,7 mm et équipé de deux bombes de 227 ou 455 kg ou de 10 roquettes air-sol. Dimensions: envergure 11,27 m; longueur 9,83 m; hauteur 4,07 m.

Der North American Mustang wurde vielerseits als der beste einsitzige Jäger mit Kolbenmotor des zweiten Weltkrieges angesehen. Er verfügte über drei der wichtigsten Eigenschaften, die für einen Jäger notwendig sind, nämlich Geschwindigkeit, Flugbereich und Wendigkeit. Er wurde von James Kindelberger im Jahre 1940 gemäß den Bedingungen eines britischen Kaufauftrags für einen neuen RAF-Jäger entworfen; der Prototyp wurde in einem unglaublich kurzen Zeitraum von 117 Tagen entwickelt und gebaut. Mit klaren Linien und von einem 1.150 PS Allison-Motor angetrieben hatte er aerodynamische Laminarströmungs-Flügelauflösungen und einen unverkennbaren Kühlerlauf unter dem Mittelteil des Flügels. Er wurde zerst im Oktober 1940 geflogen, 1942 begannen die Auslieferung an die RAF; jedoch durch die verhältnismäßig niedrige Höhenbewertung des Allison-Motors wurde das Flugzeug den Aufklärungsseitsätzen im Tiefflug beigeordnet. Auf Vorschlag der Briten wurde der Motor des Flugzeugs mit dem berühmten Rolls-Merlin-Motor ersetzt und man erkannte sehr schnell, daß diese einmalige Kombination zu einem äußerst leistungsfähigen Kriegslflugzeug führte; die Merlin-Motoren wurden von Packard in den USA in Lizenz hergestellt. Im Dezember 1943 sah man die ersten P-51B und C-Mustangs bei der USAAF bei Bombenflugzeugbegleitsätzen von Großbritannien aus, und 1944 wurde die Hauptproduktionsversion dieses Jägers, der P-51D mit einem leistungsstärkeren Motor und einer tropfenförmigen Kappe, was dem Piloten eine Allroydsicht verschaffte, bei den Luftkämpfen hoch über Deutschland eingesetzt. Da der P-51D auch Magazine unter den Flügeln tragen konnte, wurde er ebenfalls bei Bodenangriffen eingesetzt. Die P-51D flogen sowohl in Nordeuropa und in der Mittelmeerlandern als auch im pazifischen Schaufplatz, wobei die große Reichweite zum Inseln springen für den Krieg gegen Japan geeignet war. Die P-51D wurden von vielen anderen Luftwaffen sowohl

während des Krieges als auch nach dem Krieg geflogen, ganz besonders von den Luftwaffen von Australien, Kanada und Südafrika. Obgleich die RAF 281 der P-51D erhielt, wurden in Großbritannien nur 30 als Mustang IV im Staffeldienst eingesetzt. Die restlichen wurden in den Schaufplatz des Fernen Ostens verschifft; diese kamen aber überhaupt nicht in den Militärdienst, denn die Hauptversion der RAF war der P-51K/Mustang IVA. Die Kennzeichnungen, die mit diesem Satz geliefert werden, sind für einen Mustangjäger mit dem Namen 'Big Beautiful Doll', der von Col. John D. Landers im April 1945 geflogen wurde, als er das Kommando über die 78. Fighter Group der 8. Air Force, USAAF in Duxford in Großbritannien führte. John Landers beendete den Krieg mit 14,5 Luftsiegen, davon waren sechs auf dem pazifischen Schaufplatz mit der 44. Fighter Group erzielt, dann weitere 8,5 auf dem europäischen Schaufplatz, wo er ebenfalls in der 55. und 357. Fighter Group diente, ehe er das Kommando der 78. Fighter Group übernahm. Außerdem wird ihm zugeschrieben, daß er 20 feindliche Flugzeuge am Boden zerstört hat, davon acht in einem Einsatz. Die anderen Kennzeichnungen sind für eine Mustang IV der Nr. 442 Squadron der Royal Canadian Air Force, die im Mai 1945 in Digby in Großbritannien stationiert war. Der P-51D wurde von einem flüssigkeitsgekühlten 12 Zylinder Packard-Merlin V-1650-7 mit 1.450 PS Motor angetrieben und wies eine Höchstgeschwindigkeit von 700 km/h bei 7.612 m auf, hatte eine Flughöhe von 12.758 m, eine Steigfluggeschwindigkeit von 1.058 m/min und eine Reichweite von 1.040 km mit zwei 284 Liter abwerfbaren Treibstoffbehältern. Die Bewaffnung bestand aus sechs 12,7 mm Browning Maschinengewehren und Einrichtungen für zwei 227 oder 455 kg Bomben oder zehn Luft-Bodenraketen. Abmessungen: Flügelbreite 11,27 m Länge 9,83 m Höhe 4,07 m.

Considerato da molti come il migliore caccia monoposto con motore a pistoni della Seconda Guerra Mondiale, il North American Mustang possedeva tre dei più importanti attributi per un caccia - velocità, autonomia e manovrabilità. Disegnato da James Kindelberger nel 1940 secondo i requisiti di una British Purchasing Commission per un nuovo caccia per la RAF, il prototipo fu progettato e costruito nell'incredibile spazio di soli 117 giorni. Di elegante aspetto, ed azionato da un motore Allison da 1150 h.p., usava ali a sezione a bassa resistenza e corrente laminare ed una caratteristica presa del radiatore situata sotto alla sezione centrale dell'ala. Iniziò a volare nell'ottobre del 1940 e nel 1942 iniziarono le consegne alla RAF ma la relativamente bassa altitudine ottenibile dal motore Allison limitò gli usi di questo aereo solo ai ruoli di ricognizione a basso livello. Su suggerimento delle Autorità Inglesi, all'aereo fu dato un nuovo motore, il famoso Rolls-Royce Merlin e, immediatamente ci si rese conto che questa unica combinazione aveva dato origine ad un potente aereo da combattimento; i motori Merlin vennero costruiti sotto licenza dalla Packard negli Stati Uniti. A dicembre del 1943 si videro i primi P-51B e C Mustang volare con la USAAF dall'Inghilterra per scortare i bombardieri e nel 1944 la principale versione di questo caccia, il P-51D fornito di un motore più potente a tettuccio a forma di goccia che permetteva al pilota di avere una visione completa in tutte le direzioni, prese parte ai combattimenti aerei che si svolgevano sopra la Germania. Con la sua possibilità di trasportare carichi sotto le ali, il P-51D venne usato anche nei ruoli per attacchi a terra. Oltre che nell'Europa del Nord e sul Mediterraneo, il P-51D fu usato anche nel teatro del Pacifico dove, la sua considerevole autonomia lo rese particolarmente

adatto nelle campagne che furono combattute, da un'isola all'altra, contro il Giappone. Molte altre forze aeree usarono il P-51D, sia durante che dopo la guerra, specialmente quelle dell'Australia, Canada e Sud Africa. Benché la RAF avesse ricevuto 281 P-51D, solo circa 30 entrarono in servizio di squadriglia in Gran Bretagna come Mustang IV, mentre gli altri furono spediti nel teatro dell'estremo oriente; questi non entrarono mai in servizio; la versione principale della RAF fu la P-51K/Mustang IVA. I contrassegni forniti con questo kit sono per uno dei Mustang chiamato 'Big Beautiful Doll' che fu pilotato dal Col. John D. Landers in aprile del 1945, quando comandava il 78esimo Fighter Group, 8th Air Force, USAAF, con base a Duxford in Gran Bretagna. John Landers terminò la guerra con 14,5 vittorie aeree, di cui sei furono ottenute nel Pacifico con il 44esimo Fighter Group e altre 8,5 sull'Europa dove aveva fatto parte anche del 55esimo e 357esimo Fighter Group prima di assumere il comando del 78esimo F.G. Inoltre, gli vengono attribuiti 20 aerei distrutti a terra, inclusi 8 in una sola missione. Gli altri contrassegni sono quelli per un Mustang IV della Squadriglia No.442, della Royal Canadian Air Force, che aveva la sua base in Gran Bretagna a maggio del 1945. Azionato da un motore Packard Merlin V-1650-7 da 1450 h.p. da 12 cilindri raffreddati a liquido, il P-51D aveva una velocità massima di 700 km/h a 7612m, un'altitudine massima di azione di 12.758m, una velocità di salita di 1.058 m/min. ed un raggio d'azione, con due serbatoi staccabili da 284 litri di 1.040km. L'armamento consisteva di sei mitragliatrici Browning da 12,7mm e lo spazio per due bombe da 227 o 455kg o dieci missili aria-terra. Dimensioni: apertura alare: 11,27m; lunghezza: 9,83m; altezza: 4,07m.

Considerado por muchos como el mejor avión monoplaça con motores alternativos de la Segunda Guerra Mundial, el Mustang Norteamericano poseía tres de las cualidades más importantes que necesita un caza: velocidad, autonomía y maniobrabilidad. Diseñado por James Kindelberger en 1940 para cubrir la necesidad que tenía la British Purchasing Commission de crear un nuevo caza para la RAF, el prototipo fue diseñado y construido en el increíblemente corto plazo de 117 días. Bien proporcionado e impulsado por un motor Allison de 1.150 c.v., portaba alas de flujo laminar y perfil aerodinámico, y una característica entrada de ventilación para el radiador instalado bajo la sección central del ala. En octubre de 1940 hizo su primer vuelo, comenzando en 1942 los suministros a la RAF; pero las especificaciones de baja altitud relativa del motor Allison relegaron al avión a tareas de reconocimiento en vuelo bajo. A instancia de los británicos se sustituyó el motor del avión por el famoso Merlin de Rolls Royce, y pronto se cayó en la cuenta de que tal combinación única formaba un avión de combate de gran potencia. Los motores Merlin eran construidos por Packard bajo licencia en los EEUU. Diciembre de 1943 vio a los primeros P-51B y Mustangs C volar con la USAAF desde Inglaterra, en misiones de escolta de bombarderos y en 1944 comenzó la producción a gran escala de la versión P-51D de este caza, con un motor de mayor potencia y una carlinga cerrada en forma de lágrima, que daba al piloto una visión global, incorporándose a las batallas aéreas sobre Alemania. Debido a su capacidad de transportar depósitos bajo las alas, el P-51D también se utilizó en ofensivas por tierra. Además de en la Europa del norte y la mediterránea, los P-51D también fueron utilizados en el teatro de operaciones del Pacífico, donde su largo radio de acción se ajustaba bien a la guerra de isla en isla contra Japón. Muchas otras fuerzas aéreas utilizaron los P-51D, durante y después de la guerra,

especialmente las de Australia Canadá y África del Sur. Aunque la RAF recibió 281 aviones P-51D, sólo alrededor de 30 entraron al servicio de escuadrones en el Reino Unido con la denominación de Mustang IV, siendo los restantes enviados al teatro de operaciones del extremo oriente; éstos últimos nunca entraron en servicio, así que la versión principal de la RAF fue el P-51K/Mustang IVA. Los emblemas suministrados en este modelo son para uno de los Mustang llamados 'Big Beautiful Doll' (Mueca Grande Preciosa) que fueron pilotados por el Coronel John D. Landers en abril de 1945 cuando dirigió el '78th Fighter Group' (78º Grupo de Cazas de Combate), '8th Air Force' (8ª Fuerza Aérea), USAAF, en Duxford, Reino Unido. John Landers terminó la guerra con 14,5 victorias aéreas, de las cuales seis fueron conseguidas en el teatro de operaciones del Pacífico con el 44th Fighter Group, y las otras 8,5 en el teatro de operaciones de Europa, donde también sirvió con el 55th y el 357th Fighter Groups antes de dirigir el 78th F.G. Además, se le atribuye la destrucción de 20 aviones enemigos en el teatro, incluyendo ocho en una sola misión. Los emblemas alternativos son para un Mustang IV del Escuadrón n° 442, de la Royal Canadian Air Force, con base en Digby, en el Reino Unido, en mayo de 1945. Impulsado por un motor Merlin Packard V-1650-7 de 12 cilindros con refrigeración por líquido y de 1.450 c.v., el P-51D tiene una velocidad máxima de 700 km/h a 7.612m, un techo de servicio de 12.758m, una velocidad ascensional de 1.058 m/min y un radio de acción de 1.040 km con dos tanques arrojados de 284 litros. Su arsenal consistía en seis ametralladoras Browning de 12,7 mm y capacidad para dos bombas de 227 o 455 kg, o para diez misiles airetierra. Dimensiones: envergadura del ala 11,27m; longitud 9,83m; altura 4,07m.

GB Study drawings and practice assembly before cementing parts together. Carefully scrape plating and paint from cementing surfaces. All parts are numbered. Paint small parts before assembly. To apply decals cut sheet as required, dip in warm water for a few seconds, slide off backing into position shown. Use in conjunction with box artwork. Not appropriate for children under 36 months of age, due to the presence of small detachable parts.

F Étudier attentivement les dessins et simuler l'assemblage avant de coller les pièces. Gratter soigneusement tout revêtement ou peinture sur les surfaces à coller avant collage. Toutes les pièces sont numérotées. Peindre les petites pièces avant l'assemblage. Pour coller les décalques, découper le motif, le plonger quelques secondes dans de l'eau chaude puis le poser à l'endroit indiqué en décollant le support papier. Utiliser en même temps les illustrations sur la boîte. Ne convient pas à un enfant de moins de 36 mois – présence de petits éléments détachables.

D Vor Verwendung des Klebers Zeichnungen studieren und Zusammenbau üben. Farbe und Plattierung vorsichtig von den Klebeflächen abkratzen. Alle Teile sind nummeriert. Vor Zusammenbau kleine Teile anmalen. Um die Abziehbilder aufzukleben, diese ausschneiden, kurz in warmes Wasser tauchen, dann abziehen und wie abgebildet aufkleben. In Verbindung mit Abbildungen auf Schachtel verwenden. Ungeeignet für Kinder unter 36 Monaten. Kleine Teilchen vorhanden die sich lösen können.

E Estudiar los dibujos y practicar el montaje antes de pegar las piezas. Raspar cuidadosamente el plateado y la pintura en las superficies de contacto antes de pegar las piezas. Todas las piezas están numeradas. Es conveniente pintar las piezas pequeñas antes de su montaje. Para aplicar las calcomanías, cortar la hoja, sumergir en agua tibia durante unos segundos y deslizarlas en la posición debida. Ver ilustraciones en la caja. No conviene a un niño menor de 36 meses, contiene pequeñas piezas que pueden soltarse.

S Studera bilderna noggrant och sätt ihop delarna innan du limmar ihop dem. Skrapa noggrant bort förtkrömmning och färg från limmade delar. Alla delarna är numererade. Måla smådelarna före ihopsättning. Fastsättning av dekaler, klipp arkét. Doppa i varmt vatten några sekunder, låt baksidan glida på plats som bilden visar. Används i samband med kartongens handlitografi. Rekommenderas ej för barn under 3 år. Innehåller löstagbara smådelar.

I Studiare i disegni e praticare il montaggio prima di unire insieme i pezzi con l'adesivo. Raschiare attentamente le tracce di smalto e cromatura dalle superfici da unire con adesivo. Tutti i pezzi sono numerati. Colorare i pezzi di piccole dimensioni prima di montarli. Per applicare le decalcomanie, tagliare il foglio secondo il caso, immergere in acqua calda per alcuni secondi, quindi sfilare la decalcomania dalla carta di supporto e piazzarla nella posizione indicata. Usare in congiunzione con l'illustrazione sulla scatola. Non adatto ad un bambino di età inferiore ai 36 mesi dovuto alla presenza di piccoli elementi staccabili.

NL Tekeningen bestuderen en delen in elkaar zetten alvorens deze te lijmen. Metaalcoating en lak voorzichtig van lijmvlakken af schrapen. Alle delen zijn genummerd. Kleine delen vóór montage verven. Voor aanbrengen van stickers, gewenste stickers uit vel knippen, een paar seconden in warm water dompelen en dan van schutblad af op afgebeelde plaats schuiven. Hierbij afbeelding op doos raadplegen. Niet geschikt voor kinderen onder 3 jaar, omdat kleine deeltjes gemakkelijk kunnen losraken.

DK Tegningerne bør studeres, og man bør øve sig i monteringen, før delene limes sammen. Pladestykker og maling skal omhyggeligt fjernes fra kloebeoverfladerne. Alle dele er nummererede. Små dele skal males før monteringen. Overføringsbillederne anvendes ved at tilklippe arket efter behov. Og dyppe det i varmt vand i nogle få sekunder. Underlaget glides af og anbringes i den viste position. Påføres ifølge brugsanvisningerne på oesken. Ikke til børn under 3 år, forekomst af små løse elementer.












P Estudiar atentamente os desenhos e experimentar a montagem. Raspar cuidadosamente as superfícies de modo a eliminar pintura e revestimento antes de colar. Todas as peças estão numeradas. Pintar as pequenas peças antes de colar. Para aplicar as decalcomanias, cortar as folhas e mergulhar em água morna por alguns segundos, depois deslizar e aplicar no respectivo lugar, como indicado nas ilustrações na caixa. Não convém a uma criança de menos de 36 meses devido à presença de pequenos elementos destacáveis.

SF Tutustu piirroksiin ja harjoittele kokoamista ennen kuin liimaat osat yhteen. Raaputa metallipäällyste ja maali varovasti pois liimattavilta pinoilta. Kaikki osat on numeroitu. Maalaa pienet osat ennen kokoamista. Siirtokuvien kiinnittämiseksi leikkaa ne arkista tarpeen mukaan. Kasta kuva lämpimään veteen muutaman sekunnin ajaksi, anna takapuolen liukua kovalle osoitettuun kohtaan. Käytetään yhdessä laatikon kuvituksen kanssa. Ei suositella alle kolmivuotiaille lapsille. Paljon irrotettavia pikkuosia.

PL Przed przystąpieniem do sklejania przestuduj uważnie rysunki i przeczuj powłaczni powłok, e i farb, e. Wszystkie cz,es'ci s,a ponumerowane. Drobne cz,es'ci pomaluj przed ich z-łożeniem. Celem przeniesienia odbitki wytnij j, a z arkusza, zanurz na kilka sekund w letniej wodzie i zsun' z pod-łoży a na wymagane miejsce. Uzj wyaj w polaczeniu ze wzorami na pude-lku. W zwi,azku z obecno' sci,a wielu drobnych, rozbiernych cz,es'ci, niestosowne dla dzieci poniżej 3 lat.

GR Μελετήστε προσεκτικά τα σχέδια και συναρμολογήστε για πρώτη φορά τα κομμάτια χωρίς να τα κολλήσετε. Αφαιρέστε ξύνοντας επιμελώς πριν κολλήσετε οποιοδήποτε υλικό από τις επιφάνειες. Χρωματίστε τα μικρά κομμάτια πριν από τη συναρμολόγηση. Για να κολλήσετε τις χαλκομανίες, κόψτε γύρω γύρω το σχέδιο, βυθίστε το μερικά δευτερόλεπτα σε ζεστό νερό και μετά τοποθετήστε το στη θέση που υποδεικνύεται, αφαιρώντας την καλυπτική μεμβράνη. Λάβετε υπόψη σας ταυτόχρονα την εικονογράφηση του κουτιού. Ακατάλληλο για παιδιά ηλικίας κάτω των 36 μηνών. Υπάρχουν μικρά κομμάτια που αποσπώνται.

ASSEMBLY ICON INSTRUCTIONS

 <p>Assembly phase Phase de montage Montagephase Fase de montaje Montering Fase di montaggio Montagefase Monteringsfase Fase de montagem Kokoamisvaihe Faza sklądania φάση συναρμολόγησης</p>	 <p>Cement Coller Kleben Incollare Liimaa Pegar Lijmen Limma Klæbe Colar Kleić Συγκόλληση</p>	 <p>Do not cement together Ne pas coller Nicht kleben Non incollare Limma inte No pegar Niet lijmen Ajäl liima Skal ikke klæbes Não collar Nie kleić Μη κολλάτε</p>	 <p>Alternative part(s) provided Choix Auswahlmöglichkeit Scelta Val Elección Keuze Valinta Valg Opção Wybór Επιλογή</p>	 <p>Repeat this operation Répéter l'opération Vorgang wiederholen Ripetere l'operazione Utför ingreppet på nytt Repeter la operación De verrichting herhalen Toista toimenpide Manövrn gentages Repeter a operação Powtórzj operację Επανάληψη διαδικασίας</p>	
 <p>Decals Decalcomanias Abziehbild Decalcomanie Dekalkomanier Calcomanias Aldrukplaatjes Siirtokuvat Billedoverføring Decalcomania Dekalkomanie Χαλκομανίες</p>	 <p>Crystal part Pièce cristal Kistallteil Pieza cristal Kristallteil Pezzo cristallo Kristallen onderdeel Kryсталстыккe Peça de cristal Lasiosa Cześć kryszta lowa Διαφανες κομμάτι</p>	 <p>Weight Lester Beschweren Zavornare Sätt ballast Lastrar Ballasten Aseta vastapaino Forsyne med ballast Lastrar Obciążyć balastem Έρμα</p>	 <p>Drill or pierce Percer Bohren Forare Borra Agujerear Boren Lävistä Gennembore Furar Przebić Τρύπημα</p>	 <p>Cut Découper Schneiden Cortar Klipp Tagliare Knippen Klip Cortar Leikkaa Przeciąć Αποκόψατε</p>	 <p>Humbrol paint number N° peinture Humbrol Humbrol-Farbnr N° pintura Humbrol Humbrol farg nr N° vernice Humbrol Humbrol verfnummer Humbrol-malingsnummer N° de pintura Humbrol Humbrol-maalin numero N° farby Humbrol Νομepo χρωματος Humbrol</p>

Considerado por muitos como o melhor avião caça com motor a pistão de um só lugar da Segunda Grande Guerra Mundial, o Mustang Norte Americano possuiu três dos mais importantes atributos que um caça precisava de ter - velocidade, alcance e manobrabilidade. Concebido por James Kindelberger em 1940 a uma Comissão de Compras Britânica para um novo caça da RAF, o protótipo foi desenhado e construído no incrível curto prazo de 117 dias. De aspecto limpo e acianado por um motor Allison de 1.150 h.p., empregava asas de seção de fluxo laminar de tração reduzida e uma entrada distintiva para o radiador de refrigeração atrás de seção do centro das asas. Fez o seu primeiro voo em Outubro de 1940, e as entregas à RAF começaram a ser feitas em 1942 mas a taxa relativamente baixa de altitude do motor Allison relegou o avião para o papel de reconhecimento de baixo nível. Por sugestão dos Britânicos, o avião foi equipado com o famoso motor Rolls-Royce Merlin, e foi depressa notado que esta combinação única formava um dos mais potentes aviões de guerra, os motores Merlin eram construídos sob licença concedida pela Packard de América. Dezembro de 1943 viu os primeiros Mustangs P-51B e C voando com a Força Aérea Americana da Grã-Bretanha em missões de escolta de bombardeiros e em 1944 a versão de produção importante deste avião de caça, o P-51D com um motor mais potente e cabina em forma de lagrima dando ao piloto uma visão em toda a volta, juntou-se às batalhas aéreas sobre a Alemanha. Com a sua habilidade para transportar abastecimentos debaixo das asas, o P-51D também voou em missões de ataques contra objectivos terrestres. Assim como no Norte da Europa como no Mediterrâneo, os P-51D também lutaram no teatro de guerra do Pacífico, onde o

seu longo alcance serviu a guerra entre ilhas contra o Japão. Muitas outras forças aéreas operaram os P-51D, tanto durante como após a Guerra, principalmente as da Austrália, Canadá e África do Sul. Embora a RAF recebesse 281 P-51D, só cerca de 30 entraram em serviço de esquadria no R.U. como Mustangs IV, tendo os restantes sido embarcados para o extremo oriente; mas estas nunca entraram em serviço a versão principal da RAF era o P-51K/Mustang IVA. As marcas presentes neste jogo são para um dos Mustangs chamados 'Big Beautiful Doll' que foram voados pelo Cor. John D Landers em Abril de 1945 quando ele comandava o 78º Grupo de Caças, a 8ª Força Aérea, USAAF, em Duxford, R.U. John Landers acabou a guerra com 14,5 vitórias aéreas, seis destas alcançadas no teatro de guerra do Pacífico com o 44º Grupo de Caças, e mais 8,5 no teatro de guerra europeu, onde também serviu com os 55º e 357º Grupos de Caças antes de comandar o 78º G.C. Em adição, tem a reputação de ter destruído 20 aviões inimigos no chão, incluindo oito numa missão. As marcas alternativas são para um Mustang IV do Esquadrão No. 442, Real Força Aérea Canadense, com base em Digby, R.U., em Maio de 1945. Acionado por um motor refrigerado por líquido de 12 cilindros Packard Merlin V-1650-7 de 1.450 h.p., o P-51D tinha uma velocidade máxima de 700km/h a 7.612 m, um tecto de serviço de 12.758 m uma taxa de subida de 1.058m/min, e um alcance, com dois tanques descartáveis de 284 litros, de 1.040 km. O armamento era seis metralhadoras Browning de 12,7mm e provisão para duas bombas de 227 ou 455 kg ou dez foguetos de ar-a-terra. Dimensões: envergadura da asa 11,27m; comprimento 9,83 m; altura 4,07m.

De Noord-Amerikaanse Mustang wordt door velen als de fraaiste eenpersoonsjager met zuigermotor uit de Tweede Wereldoorlog beschouwd. Het vliegtuig had drie van de belangrijkste eigenschappen die een jager nodig heeft: snelheid, vliegbereik en manoeuvreerbaarheid. Het prototype werd in 1940 ontworpen door James Kindelberger in opdracht van de British Purchasing Commission voor een nieuwe RAF-jager en werd in de ongelukkig korte tijd van 117 dagen gebouwd. Het was een mooi model dat werd aangedreven door een Allison-motor van 1.150 hp en gebruik maakte van laminaire stromingsdeelvleugels met lage luchtweerstand en een duidelijk zichtbare toevoering voor de koelingsradiatoren onder het middelste gedeelte van de vleugel. Met de Mustang werd voor het eerst in oktober 1940 gevlogen en de eerste exemplaren werden in 1942 aan de RAF geleverd. Door het uitstekende vliegvermogen van de Allison-motor kreeg het vliegtuig een verkenninstrol van laag niveau toekend. Op voorstel van de Britten werd het vliegtuig met de beroemde Rolls-Royce Merlin motor uitgerust. Men realiseerde zich al gauw dat deze unieke combinatie voor een zeer krachtig oorlogsvliegtuig had gezorgd, waarbij de Merlin-motoren door Packard in de Verenigde Staten in licentie werden gebouwd. In december 1943 vertrokken de eerste P-51B en C Mustangs met de USAAF uit Groot-Brittannië ter escorte van bommenwerpers en in 1944 voegde de belangrijkste productieverversie van deze jager, de P-51D met een krachtiger motor en traanstuurhutkap met ruim zicht voor de piloot, zich bij het oorlogsgevecht boven Duitsland. Dankzij de mogelijkheid tot het dragen van voorraden onder de vleugels werd de P-51D ook bij de grondaanval gebruikt. De P-51D's hebben niet alleen in Noord-Europa en het Middellands Zeegebied gevlogen, maar ook in het oorlogsterrein van de Pacific, waar hun lange vliegbereik goed van pas kwam bij de grondaanval gebruikt. De P-51D's hebben niet alleen in

Noord-Europa en het Middellands Zeegebied gevlogen, maar ook in het oorlogsterrein van de Pacific, waar hun lange vliegbereik goed van pas kwam bij de oorlogvoering tegen Japan, omdat er van het ene eiland naar het andere moest worden gevlogen. Ook de luchtmachten van andere landen hebben van de P-51D's gebruik gemaakt, zowel tijdens als na de oorlog, namelijk bij van Australië, Canada en Zuid-Afrika. Hoewel de RAF 281 P-51D's kreeg, werden er slechts rond de 30 in het Vervolgt koninkrijk als Mustang IV's in eskadregebruik genomen; de rest werd naar het oorlogsterrein van het Verre Oosten verscheept en nooit in gebruik genomen; de belangrijkste RAF-versie was de P-51K/Mustang IVA. Des opschriften in deze kit zijn voor een van de Mustangs genaamd 'Big Beautiful Doll' die door Kol. John D Landers in april 1945 werd gevlogen toen hij het bevel had over de 78e Jagersgroep, 8e Luchtmacht, USAAF, in Duxford, Groot-Brittannië. John Landers beëindigde de oorlog met 14,5 luchtvoorzettingen, waarvan er zes met de 44e Jagergroep in het oorlogsterrein van de Pacific waren gescoord; daarnaast behaalde hij nog 8,5 overwinningen in het Europese oorlogsterrein, waar hij ook in dienst was bij de 55e en 357e Jagergroepen voordat hij het bevel van de 78e Jagergroep overnam. Verder heeft hij op zijn naam staan dat hij 20 vijandige luchtvaartuigen op de grond heeft vernietigd, waaronder acht in één missie. De P-51D werd aangedreven door een met vloeistof afgekoelde, Packard Merlin V-1650-7 motor van 1.450 hp en had een maximumsnelheid van 700km/u bij 7.612 m, een praktische hoogtregens van 12.758 m, een opstijgsnelheid van 1.058 m/min en een vliegbereik van 1.040 km met twee afwerptanks van 284 liter. De bewapening bestond uit zes 12,7 mm Browning mitrailleurs en ruimte voor twee bommen van 227 of 455 kg of tien lucht-grond raketten. Afmetingen: vleugelwijdte 11,27 m; lengte 9,83 m; hoogte 4,07 m.

Nordamerikanska Mustang anses av många att ha varit andra världskrigets bästa enkelsitsiga kolvmotoriga jaktplan, d v s hastighet, räckvidd och manöverförmåga. Planeten konstruerades av James Kindelberger 1940 i enlighet med en order från brittiska inköpskommissionen på ett nytt jaktplan för det brittiska flygvapnet, RAF. Prototypen planerades och byggdes på den otroligt korta tiden av 117 dagar. Planet var strömlinjeformad och drevs av en Allison-motor på 1150 hästkrafter. Det hade profilvingar med lågt lutningsstånd och laminarströmning, samt ett utmärkande kylsystemintag under vingens mittparti. Planet flög för första gången i oktober 1940, och leveranser till RAF inleddes 1942. På grund av Allison-motorns relativt låga höjdpacitet förvisades planet emellertid till låglägliga rekognosceringsuppdrag. Som följd av ett förslag från Storbritannien ersattes planeten motoranläggning med den berömda Rolls-Royce Merlin-motorn, och man insåg snabbt att denna unika kombination resulterade i ett mycket effektivt krigsflygplan. Merlin-motorerna tillverkades på licens av Packard i USA. I december 1943 flög de första P-51B och C Mustang-planen med det amerikanska flygvapnet från baser i Storbritannien med uppdrag att eskortera bombplan. 1944 utkom den egentliga produktionsmodellen, P-51D, som var försedd med en ännu kraftigare motor samt en droppformad sittrumshus, vilken gav piloten fri sikt åt alla håll, och detta plan deltog i luftstrider högt ovanför Tyskland. På grund av sin kapacitet att bära föränd under vingarna, används P-51D även för angrepp mot markmål. P-51D-plan användes förutom i norra Europa och medelhavsområdet även i Stilla havet, där planetens långa räckvidd lämpade sig för kriget mot Japan som utspelades mellan de olika öarna. Många

andra flygvapen använde P-51D-plan, både under och efter kriget, däribland det australiska, det kanadensiska och det sydafrikanska flygvapnet. Trots att RAF erhöi 281 P-51D-plan, sattes endast ca 30 i tjänst inom flygets divisioner i Storbritannien som Mustang IV. Resten skeppades till kriget i Fjärran Östern, men dessa plan sattes aldrig i tjänst. Den modell som huvudsakligen användes av RAF var P-51K/Mustang IVA. Markeringarna som ingår i byggsatsen hör till 'Big Beautiful Doll', som var ett av de Mustang-plan som flög av överste John D Landers i april 1945, då han var befälhavare för den 78:e jaktflottiljen av 8...e flygvapnet, USAAF i Duxford i Storbritannien. Vid krigsslutet hade John Landers vunnit 14,5 segrar i luften. Sex av dessa noterades han i Stilla havsområdet med den 44:e jaktflottiljen, och de resterande 8,5 på det europeiska operationsområdet, där han tjänstgjorde inom 55:e och 357:e jaktflottiljen innan han blev befälhavare för den 78:e. Dessutom lär han ha förstört 20 fiendliga plan på marken, åtta av dem under samma uppdrag. De alternativa markeringarna representerar en Mustang IV tillhörande det kungliga kanadensiska flygvapnets eskader 442, som var baserad i Digby i Storbritannien i maj 1945. P-51D drevs av en vätskekyld 12-cylindrig Packard Merlin V-1650-7 på 1.450 hästkrafter, som gav planet en maxhastighet på 700km/h vid en höjd av 7.612m, en topphöjd på 12.758 m, en stigningsfart på 1.058 m/min, och en räckvidd på 1.040 km med två nedkastbara bränsletankar på 284 liter. Bestyckningen bestod av sex 12,7 mm Browning maskingevär och planet kunde ta två 227 eller 455 kg bomber eller tio "luft-mark"-raketer. Dimensioner: vingbredd 11,27 m, längd 9,83 m, höjd 4,07m.

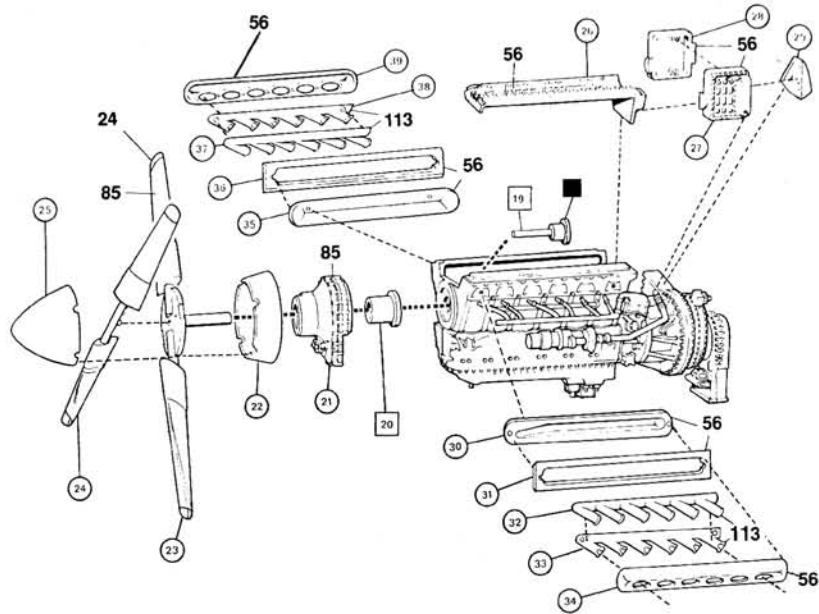
Pohjoisamerikkalaisissa Mustang-lentokoneissa, jota monet pitivät toisen maailmansodan hienoimpana yksipaikkaisena mäntämoottorisena hävittäjälentokoneena, oli kolme tärkeintä ominaisuutta, mitkä hävittäjää tarvitsee - nopeus, kantamatka ja käsittelykyky. Prototyyppi, jonka suunnitteli James Kindelberger v.1940 Brittiläisen Hankintakomission vaatimusten mukaan uudeksi Kuninkaallisten Ilmavoimien hävittäjäksi, suunniteltiin ja rakennettiin 117 päivän uskomattoman lyhyessä ajassa. Se oli muodoiltaan sukkulamainen ja sen voimansiirtäminen oli 1 150 h.v.n Allison-moottori ja se käytti vähävastuksisia liuskekansia sipiosia ja selvästi erottuvaa jäähydyntaakkoa, joka oli siiven keskiosan alapuolella. Nämä lensi ensimmäisen kerran lokakuussa 1940, toteutukset Kuninkaallisille Ilmavoimille alkoivat v.1942, mutta Allison-moottorin suhteellisen alhainen lentokoneeseen siirsi lentokoneen matalla lentävään tiedusteluoliin. Brittiläisten ehdotuksesta lentokoneeseen vaihdettiin kuuluisa Rolls-Royce Merlin-moottori ja pian huomattiin, että tämä ainutlaatuinen yhdistelmä sai aikaan tehokkaimman sotalentokoneen, Packard Yhdysvalloissa rakensi Merlin-moottoriensa lisensillä. Joulukuussa 1943 nähtiin ensimmäiset P-51B-ja C-Mustangit lentämässä Yhdysvaltain ilmavoimissa Isona-Britanniasta käsin pommisäättehtävissä ja v.1944 tämän hävittäjän suurtuolantoversio, P-51D, jossa oli voimakkaampi moottori ja pisanarumotoinen kuomu, joka antoi ohjaajalle näköalan joka suuntaan, liittyi ilmatisteluihin korkealla Saksan yläpuolella. P-51D:tä, joka pystyi kuljettamaan sivensalaisia varastoja, lennettiin myös maahyökkäysroolissa. Sen lisäksi, että P-51D-koneita käytettiin Pohjois-Euroopassa ja Väliimerellä, niitä operoitiin myös Tyynen valtameren näytämällä, missä niiden pitkä kantamatka sopi saareilta toiselle käytävässä sodassa Japania vastaan. Monet muut ilmavoimat käyttivät P-51D-koneita sekä sodan aikana että sen jälkeen, etenkin Australian, Kanadan ja Etelä-Afrikan ilmavoimat. Vaikka Kuninkaalliset

Ilmavoimat saivat 281 P-51D-konetta, vain n. 30 tuli eskaaderipalvelukseen Isona-Britanniassa Mustang IV:nä, loput laivattiin Kaukoidän sotanyttämölle; nämä eivät koskaan tulleet palvelukseen, Kuninkaallisten Ilmavoimien pääversio oli P-51K/Mustang IVA. Tässä pienoismallipakkauksessa olevat tyyppimerkinnot ovat yhdelle Mustangille, jonka nimi oli 'Big Beautiful Doll' (Suuri Kaunis Nukke), jota lensi eversti John D Landers huhtikuussa 1945, kun hän komensi 78.tta Hävittäjäosastoa, 8.nnesta Ilmavoimista (Yhdysvaltain ilmavoimat) Duxfordissa, Isona-Britanniassa. John Landers pätti sodan 14,5:een ilmahyökkäysvoittoon, joista kuusi oli saatu Tyynen valtameren sotanyttämällä 44:nnen Hävittäjäosaston kanssa, ja loput 8,5 Euroopan sotanyttämällä, jossa hän palveli myös 55:nnessä ja 357:nnessä Hävittäjäosastossa, ennenko hän komensi 78.tta Hävittäjäosastoa. Sen lisäksi hänen ansiokseen luetaan 20 viholliskoneen tuhoaminen maassa, joista kahdeksan yhden pommituslennon aikana. Vaihtoehotiset tyyppimerkinnot ovat Mustang IV:lle No.442-Eskaderista, Kuninkaallisista Kanadan Ilmavoimista, jotka oli sijoitettu Digbyyn, Ison-Britanniaan toukokuussa 1945. Voimansiirtäminen oli nestejäähdytetty 12-sylinterinen 1 450 h.v.n Packard Merlin V-1650-7-moottori, P-51D:n maksiminopeus oli 700 km/t (437 mailia/t) 7 612 m:n (25 000 jalkaa) korkeudessa, kattokorkeus 12 758 m (41 900), nousunopeus 1 058 m/min (3 475 jalkaa/min), ja kantamatka kahdella 284 litran (75 gallonan) irrotettavalla polttoainesäiliöllä oli 1 040 km (650 mailia). Aseistuksena oli kuusi 12,7 mm:n (0,5 tuuman) Browning-konekivääriä ja tilaa joko kahdelle 227 kg:n tai 455 kg:n (500 naulan tai 1 000 naulan) pommille tai kymmenelle ilmasta maahan ammuttavalle rakettile. Mitat: sipien väli 11,27 m (37 jalkaa 5/16 tuumaa); pituus 9,83 m (32 jalkaa 3 1/4 tuumaa); korkeus 4,07 m (13 jalkaa 4/12 tuumaa).

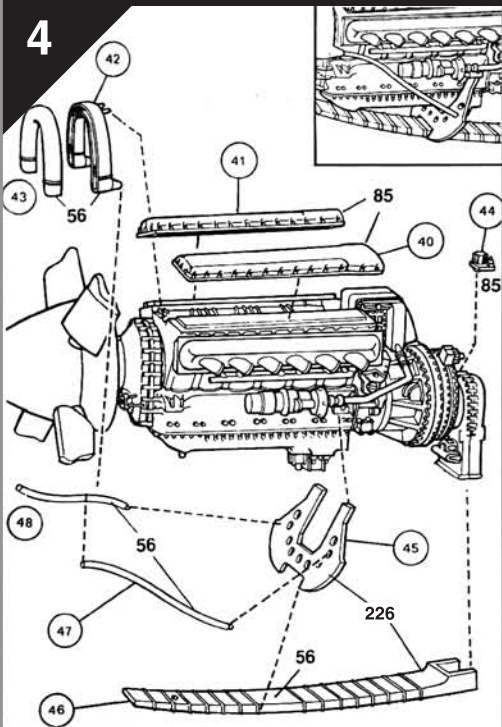
Den nordamerikanske Mustang anses af mange for at være anden verdenskrigs bedste enkeltsejede stempelmotor-jager, med de tre vigtigste egenskaber for en jager - hurtighed, rækkevidde og manøvreedygtighed. Den blev konstrueret af James Kindelberger i 1940 til den britiske indkøbskommissions specifikationer for en ny RAF-jager, og prototypen blev tegnet og bygget på den utroligt korte tid af 117 dage. Den var drevet af en 1.150 HK Allison-motor, og havde smukke, rene linier med lavmodstands, laminærstrøms vinger og et særpræget køleradiatorindtag under vingens midtersektion. Den gik på vingerne første gang i oktober 1940, og leverancerne til RAF begyndte i 1942, men Allison-motorens ret lave ydelse ved lav flyvehøjde begrænsede maskinens brug til lav-rekognoscering. Efter britisk ønske udstyredes maskinen i stedet med den berømte Rolls Royce Merlin motor, og man blev hurtigt klar over, at denne enestående kombination havde skabt en yderst effektiv kampmaskine. Merlin-motoren byggedes på licens af Packard i USA. I december 1943 fløj de første P-51B og C Mustang-maskiner for det amerikanske luftvåben som eskorte for bombmaskiner fra britiske baser. I 1944 indsatte den vigtigste produktionsudgave, P-51D, med højtydende motor og dråbeformet kabine, der gav piloten udsyn hele vejen rundt, i luftkamp over Tyskland. P-51D kunne bære laster under vingerne og indsatte derfor også i jordangreb. Foruden at opere i Europa og Middelhavsområdet gik P-51D også i aktion i Stillehavet, idet dens store rækkevidde gjorde den

velegnet til at "ø-hoppe" i kampen mod Japan. Mange andre landes luftvåben tog P-51Der i brug, både under og efter krigen, ikke mindst Australiens, Canadas og Sydafrikas. Selvom RAF tog 281 af dem, gik kun ca. 30 i eskadretjeneste i UK som Mustang IV'er, fordi resten sendtes til den fjernestilte front. Der kom de aldrig i tjeneste, idet RAF's foretrukne version var P-51K/Mustang IVA. Mærkningerne i dette sæt er til en Mustang, der hed 'Big Beautiful Doll' og blev fløjet af oberst John D. Landers i april 1945, hvor han anførte den 78. jagergruppe af 8. amerikanske luftstyrke fra Duxford i England. John Landers gik ud af krigen med 14,5 luftsejre, hvoraf seks scoredes i Stillehavsområdet med 44. jagergruppe, de andre 8,5 i Europa, hvor han tjente med 55. og 357. jagergruppe, før han overtog kommandoen over 78. gruppe. Desuden noterendes han for at have ødelagt 20 fjendtlige maskiner på jorden, deriblandt otte på eet togt. De alternative mærkninger er til en Mustang IV fra det kongelige canadiske luftvåbens 442. eskadre, med base i Digby i England, i maj 1945. Den blev drevet af en vædskekyld 12-cylindret Packard Merlin V-1650-7 på 1450 HK og havde en topfart på 700 km/t ved flyvning i 7612 meters højde, en maksimal flyvehøjde på 12758 m, en stigningstid på 1058 m i minuttet og med to 285 liter droptanke en rækkevidde på 1.040 km. Bestyckningen var på seks 12,7 mm Browning maskingevær og plads til to 227 eller 455 kg bomber eller ti luft-jorde-raketter. Dimensioner: spændvidde 11,27 m, længde 9,83 m, højde 4,07 m.

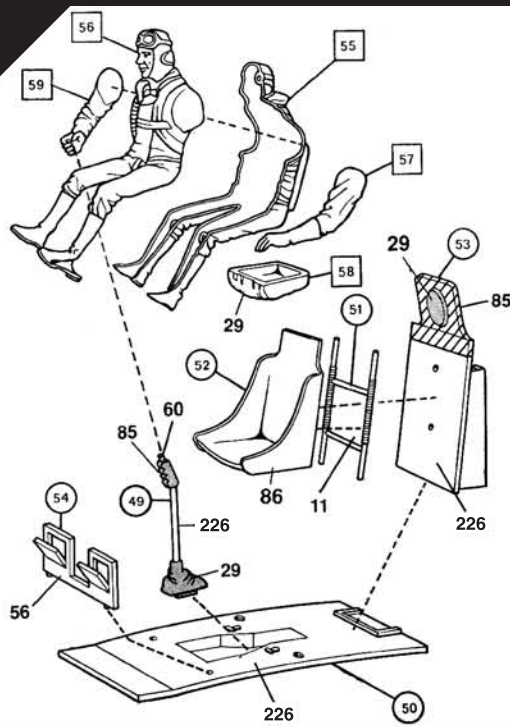
3



4

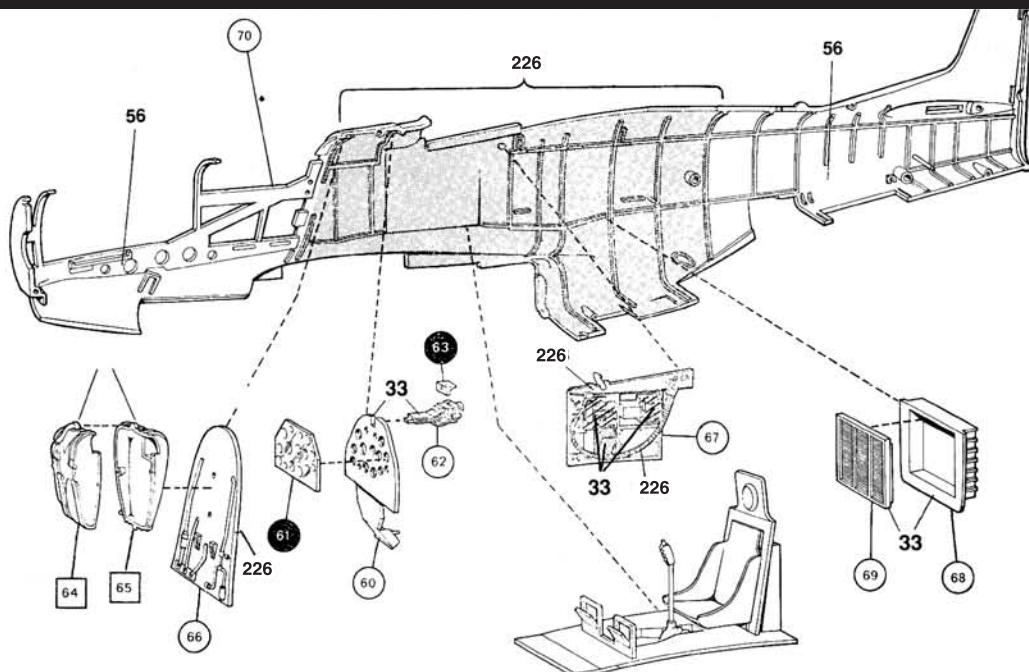


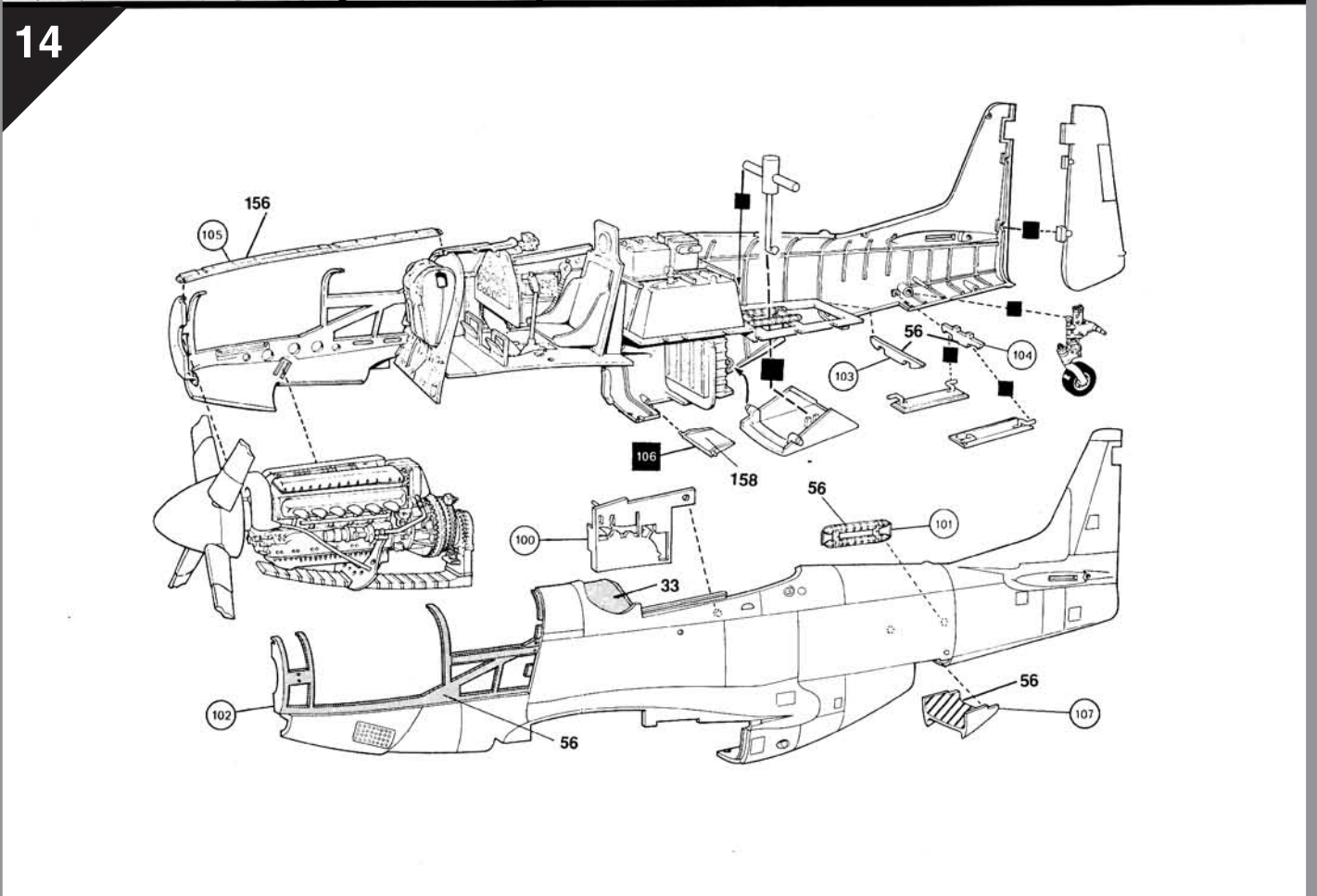
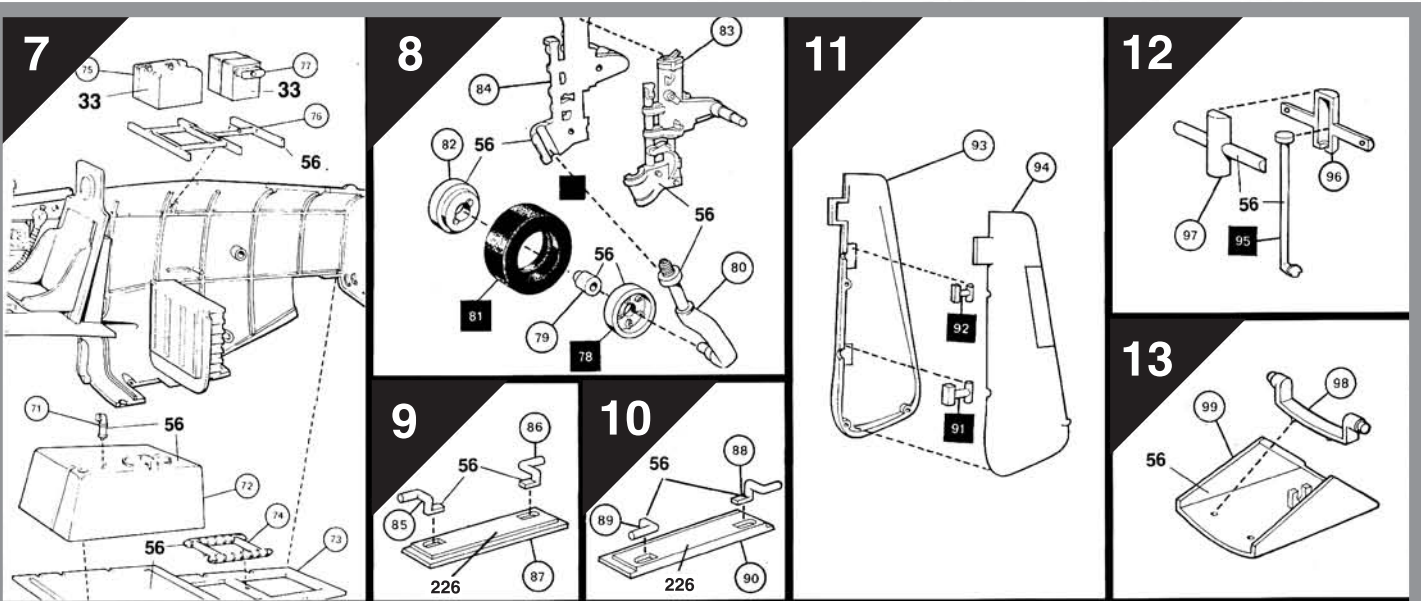
5



PILOT: COLOUR SCHEME, as illustration.
 PILOTE: DETAIL DES COULEURS, comme illustré.
 PILOTENFIGUR: FARBGEBUNG, wie bild.
 PILOTA: SCHEMA DEI COLORI, come dalla illustrazione.
 PILOTO: ESQUEMA DE COLOR, como se muestra en la ilustración.
 PILOTO: ESQUEMA DE COR, como ilustração.
 PILOOT: KLEURENSCHEMA, zie afbeelding.
 PILOOT: FÄRGLÄGGNING, se illustrationen.
 OHJAAJA: VÄRISUUNNITELMA, kuten kuvituksessa.
 PILOT: FARVEFORSLAG som illustrationen.

6





Position engine assembly into starboard side of fuselage (DO NOT CEMENT). After completing the assembly of parts into the fuselage interior cement port and starboard fuselage halves together. Before cementing engine assembly into position it is suggested that the engine cowling covers parts 223 and 224 are placed in their correct position thus aligning the engine exhaust manifolds correctly.

Poser le moteur assemblé dans le côté droit du fuselage (ne pas coller). Après avoir terminé l'assemblage des pièces à l'intérieur du fuselage, coller ensemble les moitiés gauche et droite du fuselage. Avant de coller le moteur assemblé en pièce, il est recommandé de placer les capots du moteur (223 et 224) à leur position exacte en alignant correctement les échappements du moteur.

Motorbaugruppe - fertig montiert - ungeleimt in rechte Rumpfseite einsetzen. Nach vollständigem Einbau aller Teile ins Rumpflinnere beide Rumpfhälften (linke auf rechte) zusammenkleben, mit Gummis, Klammern etc. fest zusammenhalten und auf genaue Paßform achten. Bevor die Motorbaugruppe fest eingeklebt wird, zunächst die (223,224) Motorhaubenteile ungeleimt in richtiger Position aufsetzen und die Abgasanlage mit Auspuffstutzen genau danach ausrichten.

Porre il gruppo motore sulla parte destra della fusoliera (NON INCOLLARE). Dopo aver completato il montaggio delle parti all'interno della fusoliera, incollare la parte sinistra della fusoliera alla destra. Prima di incollare in posizione il gruppo motore, è preferibile che i coperchi 223 e 224 del cofano del motore vengano posti nella loro posizione corretta in modo da poter allineare i tubi di scappamento.

Colocar el motor dentro del fuselaje de estribor (NO PEGAR). Trás haber completado el montaje de las piezas interiores del fuselaje, pegar las partes del fuselaje. Antes de colocar y pegar el motor en posición se sugiere que las cubiertas de la caja del mismo (piezas 223 y 224) estén correctamente colocadas de manera que los múltiples escapes del motor queden ajustados correctamente.

Coloque o motor montado no lado a estibordo da fuselagem (NÃO COLE). Após completar a montagem das partes no interior da fuselagem cole as metades da fuselagem a bombordo e a estibordo juntas. Antes de colar o motor montado no seu lugar sugere-se que as coberturas do motor 223 e 224 sejam colocadas na posição correcta alinhando assim correctamente os tubos de distribuição de escape do motor.

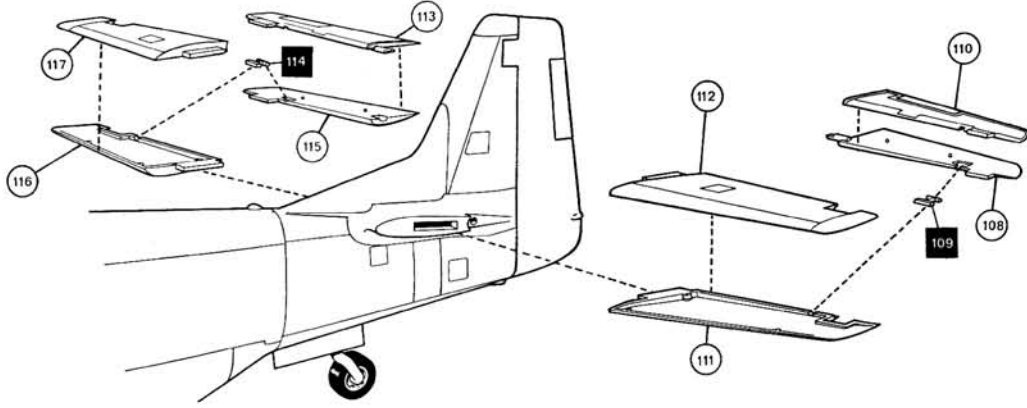
Plaats de motor in de romp aan de stuurboordkant (NOG NIET VASTLIJMEN). Nadat de onderdelen binnen in de romp ingebouwd zijn, de stuur- en bakboordhelften van de romp aan elkaar lijmen. Voordat de motor op zijn plaats vastgelijmd wordt, wordt aangeraden de motorkapdeksels, delen 223 en 224, zo in te bouwen dat de uitlaatverdeelstukken van de motor op één lijn zijn.

Placera den monterade motorn på skrovet styrbords sida (LIMMA INTE). Efter att alla delar inne i skrovet monterats, limmas babord och styrbord skrovsida samman. Innan motorn limmas fast bör motorhovens delar 223 och 224 placeras i korrekt läge så att motoravloppets delar kan placeras i riktig linje.

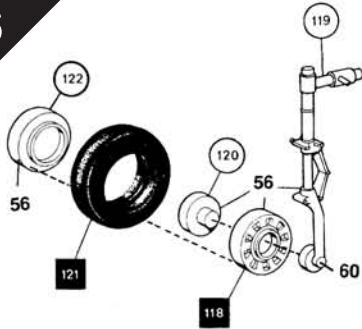
Sijoita moottorin osat rungon oikealle laidalle (ÄLÄ LIIMAA). Sen jälkeen, kun olet saanut valmiiksi osien kokoamisen rungon sisälle, liimaa rungon vasen ja oikea puolisko yhteen. Ennen moottorin osien liimausta paikalleen ehdotetaan, että moottorin suojuksen kuoret osat 223 ja 224 asetetaan niiden oikeaan asentoon, jotta moottorin pakoputkien putkijohdot on asetettu oikein.

Placer motorenheden i fuselagens styrbords side (LIM IKKE FAST). Efter at have sat delene i fuselagendret sammen, limmer man de to fuselaghalvdele sammen. Før motorhuset limes på plads, placerer man motorkappens dele - 223 og 224 - korrekt, så motorudstødnings manifold kommer rigtigt i linje.

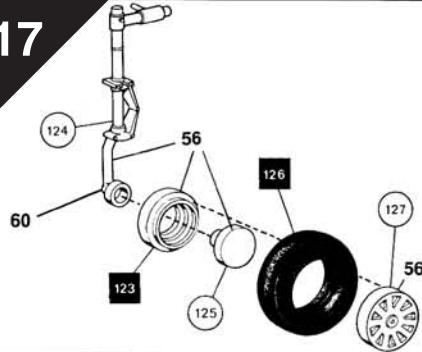
15



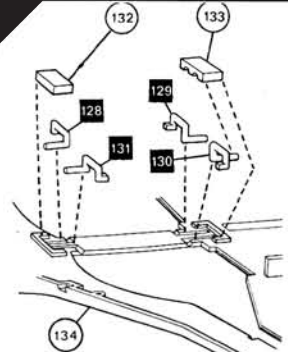
16



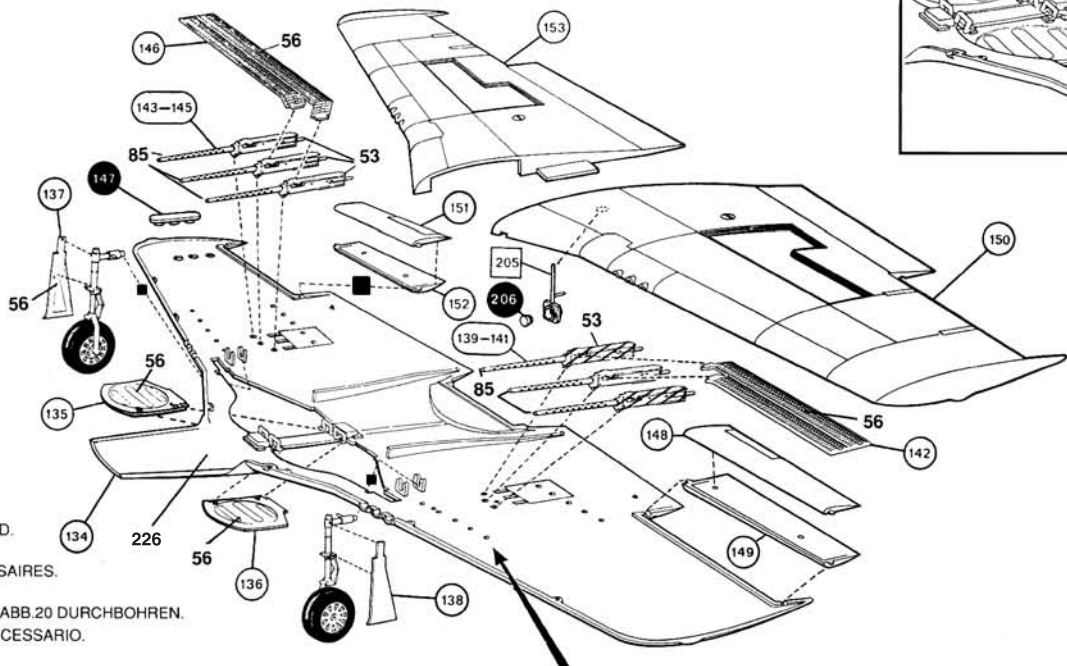
17



18

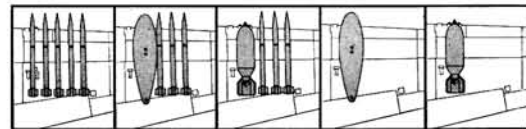


19



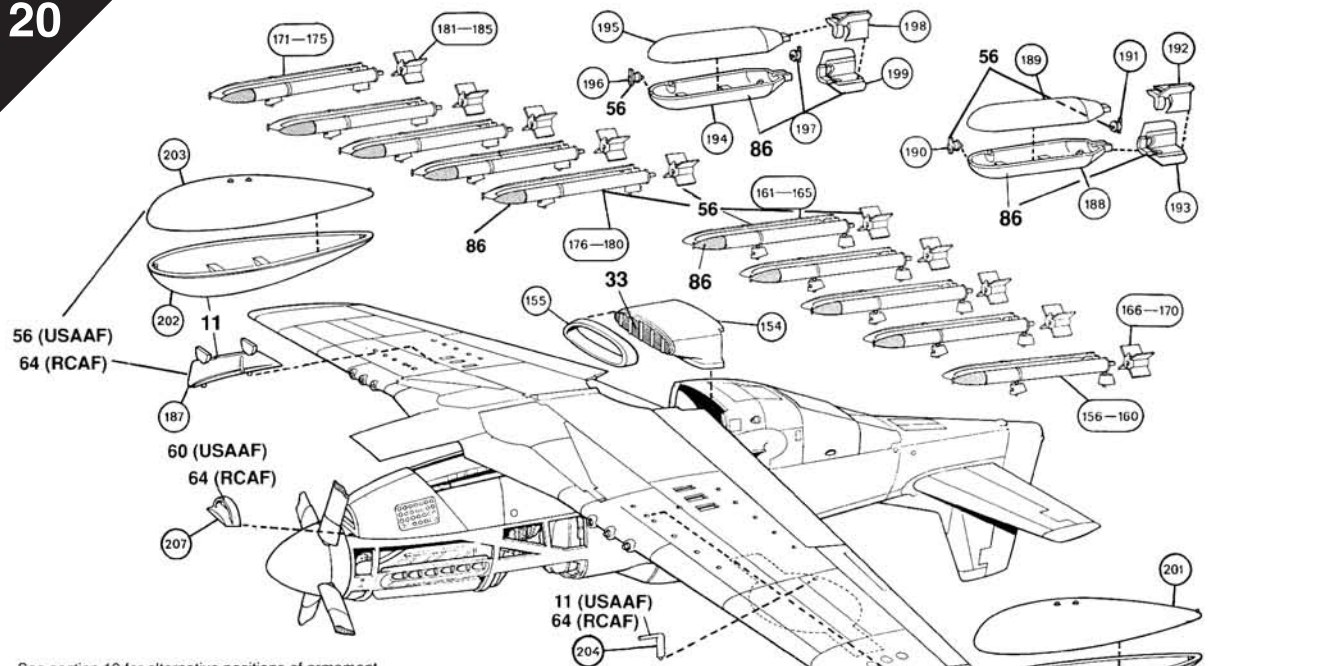
OPEN HOLES AS REQUIRED.
SEE SECTION 20
OUVRIR LES TOUS NECESSAIRES.
VOIR SECTION 20.
LÖCHER ENTSPRECHEND ABB.20 DURCHBOHREN.
APRIRE I FORI COME E' NECESSARIO.
VEDERE LA SEZIONE 20
ABRIR AGUJEROS DONDE SE REQUIERA.
VER SECCION 20.
ABRIR OS ORIFICIOS QUE FOREM NÉCESSARIOS
VER A SECÇÃO 20
DE NODIGE GATEN OPEN MAKEN.
ZIE SECTIE 20

ÖPPNA HÅL VID BEHOV.
SE SEKTION 20
AVAA AUKOT TARPEEN MUKAAN.
KATSO KOHTAA 20.
ÅBN HULLER EFTER BEHOV
SE SEKTION 20



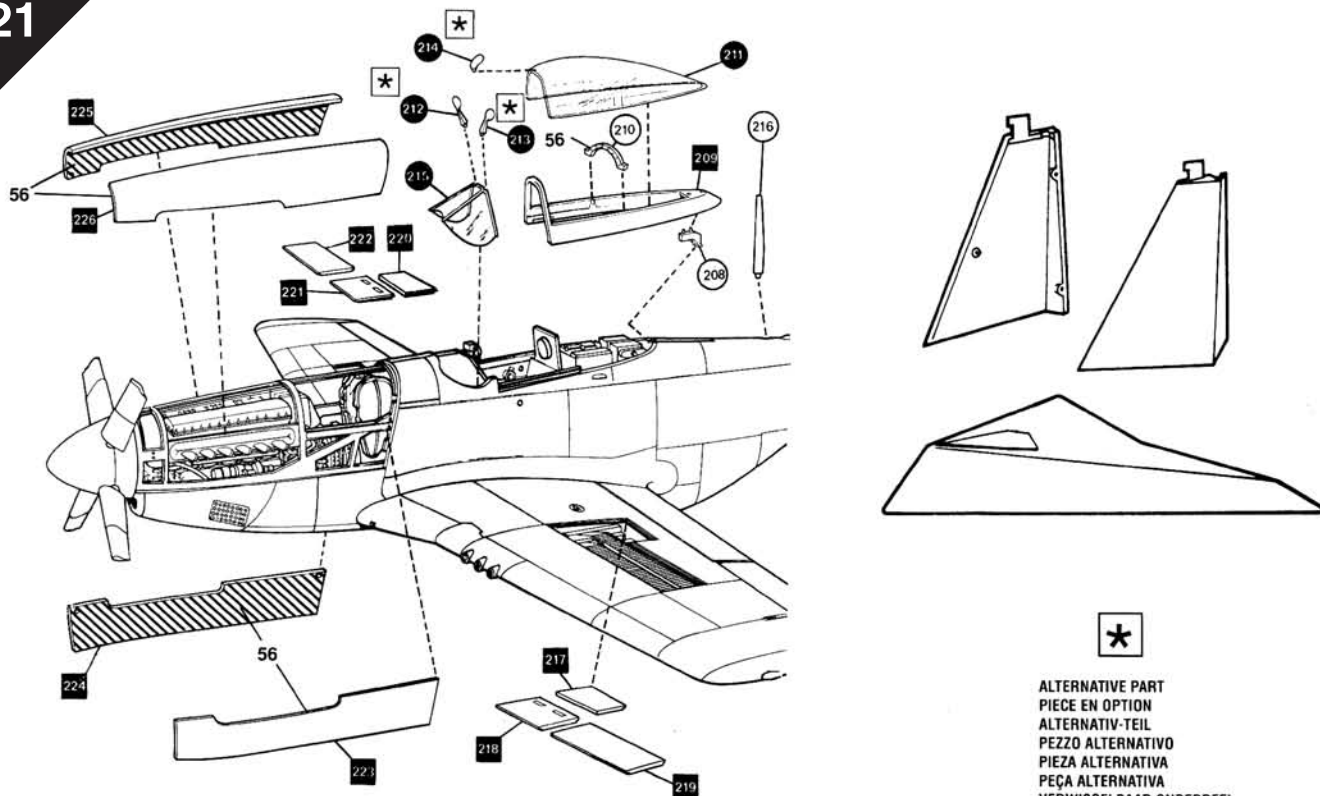
Place landing light (205, 206) in location socket if undercarriage is in lowered position. Remove completely if undercarriage is in fully closed position.
Placer les phares (205, 206) d'atterrissage dans leurs logements si le train est sorti. Les enlever si le train est en position rentrée.
Bei Fahrwerk AUS: Landescheinwerfer (205,206) in Haltebuchse stecken. Bei Fahrwerk EIN: Landescheinwerfer ganz abnehmen.
Porre il fanale di atterraggio (205,206) in posizione se il carrello è messo nella posizione abbassata. Toglierlo completamente se il carrello è nella posizione completamente chiusa.
Colocar las luces de aterrizaje (205,206) en su encaje si el tren de aterrizaje está en posición descendida. Quitarlas si el tren de aterrizaje está completamente replegado.
Colocar os faróis de aterragem (205, 206) nos seus compartimentos se o trém de aterragem ficar baixado. Retirar completamente se o trém de aterragem ficar completamente retraído.
Zet landingslicht (205,206) in houder als het onderstel uitgetrokken is. Eruit nemen als het onderstel helemaal ingetrokken is.
Placera strålkastare (205,206) i fästern om landningsstället monterats nedfållt. Avlägsna dem helt om landningsstället monterats i infålld position.
Aseta laskeutumisvalo (205, 206) sijoituskuoppaan, jos laskuteline on alaslasketussa asennossa. Jätä pois kokonaan, jos laskuteline on täysin suljetussa asennossa.
Sæt landingslysene (205, 206) i holderne, hvis understellet er sænket. Fjern dem helt, hvis understellet er helt lukket.

Position undercarriage leg assemblies into wing (134) before cementing undercarriage doors (137,138).
Placer la jambe assemblée du train d'atterrissage dans l'aile (134) avant de coller les portes (137, 138).
Montierte Federbeine vor dem Anbringen der Abdeckbleche (137,138) in die Flügelhalterungen (134) einsetzen.
Porre l'assieme delle gambe del carrello di atterraggio nell'ala (134), ed incollare le porte (137,138) del carrello.
Colocar las juntas de los soportes del tren de aterrizaje dentro de las alas (134) antes de pegar las compuertas del mismo (137,138).
Colocar as escoras montadas do trém de aterragem na asa (134) antes de colar as portas do trém de aterragem (137, 138).
De benen van het onderstel in vleugel (134) plaatsen voordat de afdekplaten van het onderstel (137,138) vastgelijmd worden.
Placera det monterade landningsställets ben i vingen (134) innan landningsställets dörrar (137, 138) limmas.
Sijoita laskutelineen jalkojen osat siipeen (134), ennenkö liimaat laskutelineen ovet (137, 138).
Sæt understallets ben ind i vingen (134) før limning af understallets døre (137, 138)

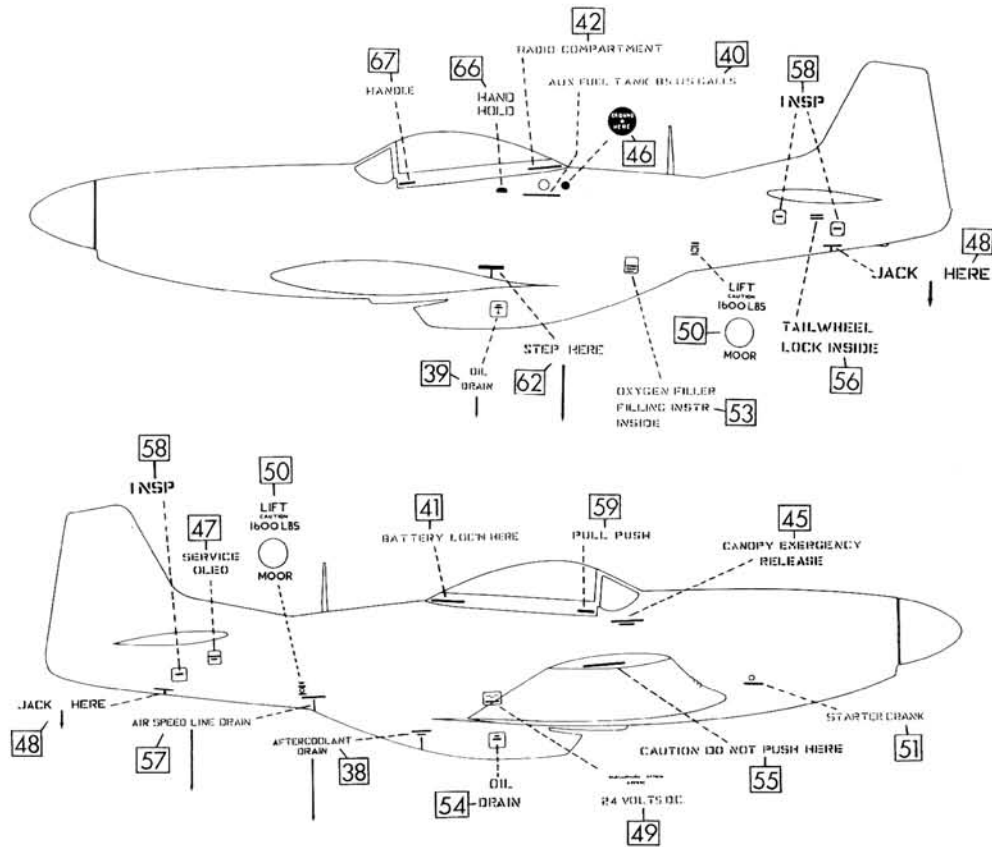
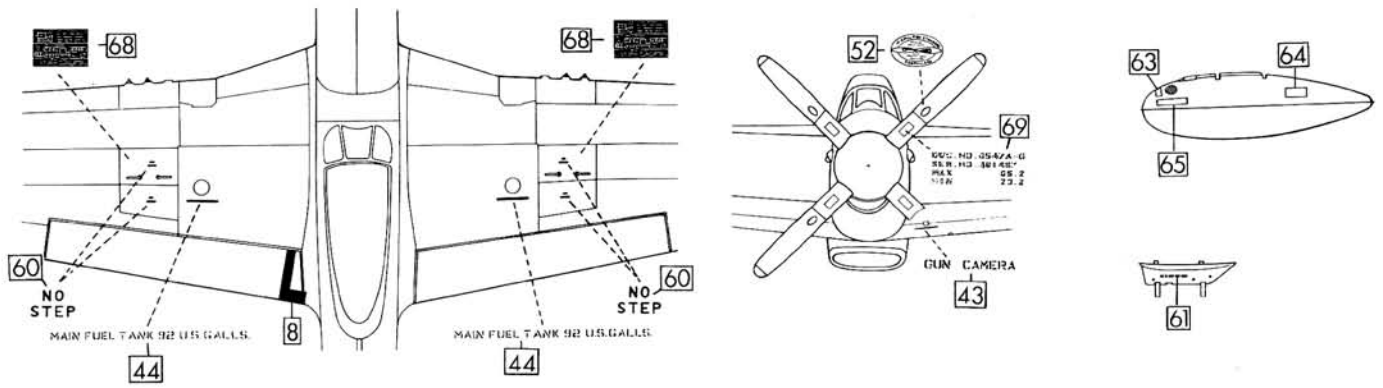


See section 19 for alternative positions of armament.
 Voir section 19 pour les diverses positions de l'armement.
 Beachte: Abb. 19 für die wahlweise Anbringung der Waffenrüstätze.
 Per ulteriori posizioni dell'armamento, vedere la sezione 19.
 Ver sección 19 para distintas posiciones del armamento.
 Ver a secção 19 para posições alternativas do armamento.
 Zie sectie 19 voor alternatieve plaatsing van de bewapening.
 Se sektion 19 för alternativ placering av bestyckning.
 Katso kohdassa 19 aseistuksen vaihtoehtoisia paikkoja.
 Se sektion 19. der viser alternative våbenplaceringer.

Cement pitot tube (204) after applying U.S. insignia transfer to lower wing starboard.
 Collez le tube de pitot (204) après avoir posé le décalque US sous l'aile droite.
 Staurohr (204) nach Anbringen des US-Kennzeichens (Abziehbild) auf rechte Flügelunterseite einkleben.
 Incollare il tubo pitota (204) dopo aver applicato la calcomania U.S. sulla parte inferiore dell'ala di destra.
 Pegar a válvula piloto (204) después de haber colocado la calcomanía de U.S. en el ala baja de estribor.
 Colar o tubo do pitoto (204) após aplicar a decalcomania da insignia U.S. no estibordo da asa mais baixa.
 Pitobuis (204) vastlijmen nadat de V.S. embleemoverdruk aan de stuurboordzijde van de benedenvleugel aangebracht is.
 Limma pitotub (204) efter att U.S.-dekalen applicerats på undre styrbord vinge.
 Liimaa nestepaine jälkeen, kun olet asettanut Yhdysvaltain kunniamerkki siirtokuvan alasiiven oikealle puolelle.
 Lim pitotrør (204) på efter at have sat de amerikanske insignier til undersiden af styrbords vinge.



★
 ALTERNATIVE PART
 PIECE EN OPTION
 ALTERNATIV-TEIL
 PEZZO ALTERNATIVO
 PIEÇA ALTERNATIVA
 VERWISSELBAAR ONDERDEEL
 ALTERNATIV DEL
 VAIHTOEHTOINEN OSA
 ALTERNATIVE DELE



USAAF VERSION 'BIG BEAUTIFUL DOLL'

- | | | |
|---|--|---|
| 11 SILVER
ARGENT
SILBER
ARGENTO
PLATA
PRATA
ZILVER
SILVER
HOPEA
SÖLV | 86 OLIVE DRAB
OLIVE SOMBRE
OLIVEGRÜN
GRIGIOVERDE
ACEITUNA
AZEITONA CLARO
GRUISBRUIN
OLIVGRÄ
OLIVVÄRINEN
DRAP OLIVEN | 60 SIGNAL RED
ROUGE SIGNAL
SIGNALROT
ROSSO SEGNALE
ROJO SEÑAL
VERMELHO DE SINAL
SIGNAALROOD
SIGNÁLROD
KIRKKAANPUNAINEN
SIGNÁLROD |
| 33 MATT BLACK
NOIR MAT
MATTSCHWARZ
NERO OPACO
NEGRO MATE
PRETO BAÇO
DOFZWART
MATTSVART
MATTAMUSTA
MAT SORT | | |

RCAF 442 SQN VERSION

- | | | |
|--|---|--|
| 64 LIGHT AIRCRAFT GREY
GRIS AVIATION CLAIR
HELL-FLUGZEUGGRAU
GRIGIO AVIAZIONE CHIARO
GRIS AVIACION CLARO
CINZENTO DE AVIAÇÃO CLARO
LICHT VliegtuigGRUIS
LJUS FLYGPLANSGRÄ
VAALEA LENTOKONEHARMAA
LYS FLYGRÄ | 30 MEDIUM GREEN
VERT MOYEN
MITTELGRÜN
VERDE MEDIO
VERDE INTERMEDIO
VERDE MEDIO
MIDDENGROEN
MELLANGRÖN
KESKIVIHREÄ
HALVGRÖN | 106 MATT GREY
GRIS MAT
MATT GRAU
GRIGIO OPACO
GRIS MATE
CINZENTO BAÇO
MAT GRIJS
MATT GRÄ
MATTI HARMAA
MAT GRÄ |
| 90 PALE GREEN
VERT PALE
BLASSGRÜN
VERDE PALLIDO
VERDE APAGADO
VERDE PALIDO
LICHTGRÖEN
BLEKGRÖN
VAALEANVIHREÄ
LYSEGRÖN | 24 TRAINER YELLOW
JUANE SPORT
TRAINERGELB
GIALLO APPARECHIO SCUOLA
AMARILLO DEPORTE
AMARELO DE TREINADOR
TRAINERGEEL
TRÄNINGSGUL
VALMENTAJAN Keltainen
TRÆNER: GUL | |

Apply transfers, separate into required subjects, dip in warm water for a few seconds, slide off backing into position shown in illustration.

Appliquer les transfers: découper les sujets voulus, les tremper dans de l'eau tiède pendant quelques secondes, mettre en place en décollant le support, comme le montre l'illustration.

Abziehbilder aussortieren, einige Sekunden lang in warmes Wasser tauchen und dann von der Unterlage herunter in die gewünschte Position schieben (siehe Abbildung).

Applicare le decalcomanie, separarle nei soggetti desiderati, immergerle in acqua tiepida per alcuni secondi, separarle dalla carta di supporto ed attaccarle in posizione come da illustrazione.

Separar las calcomanías por temas, sumergir durante unos segundos en agua tibia, deslizarlas de su soporte colocandolas donde corresponde según la ilustración.

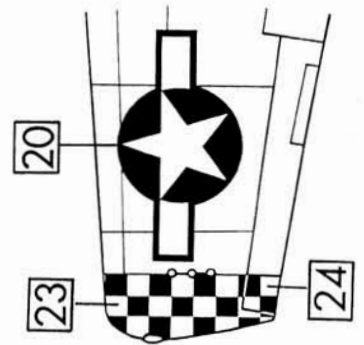
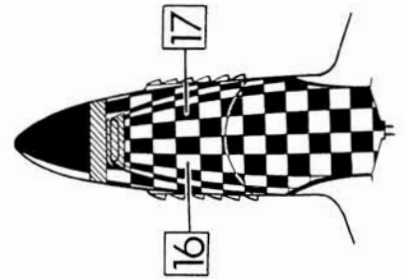
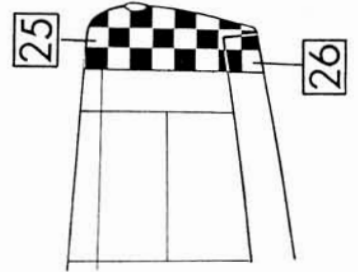
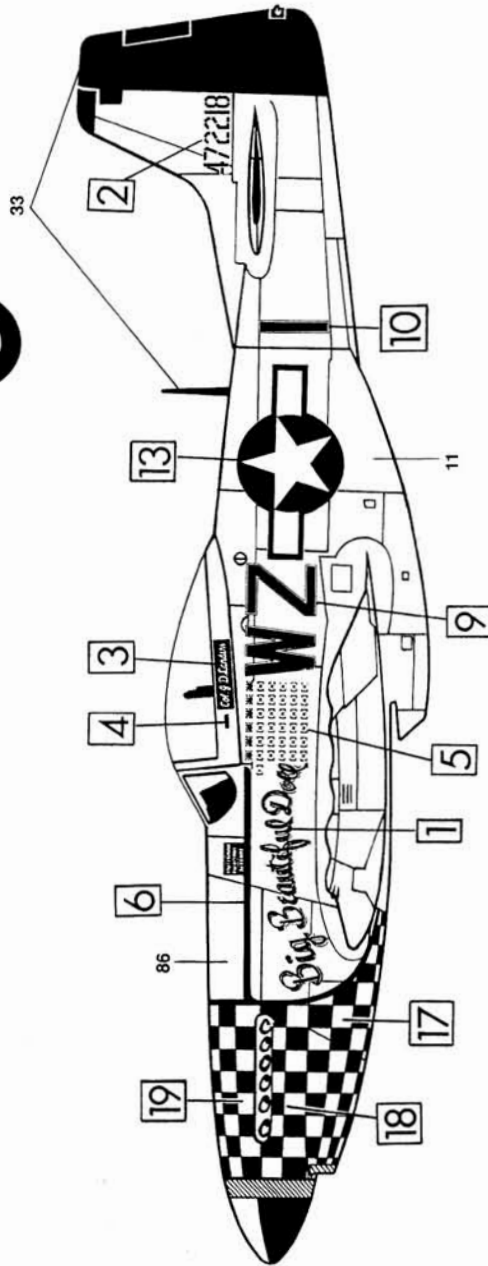
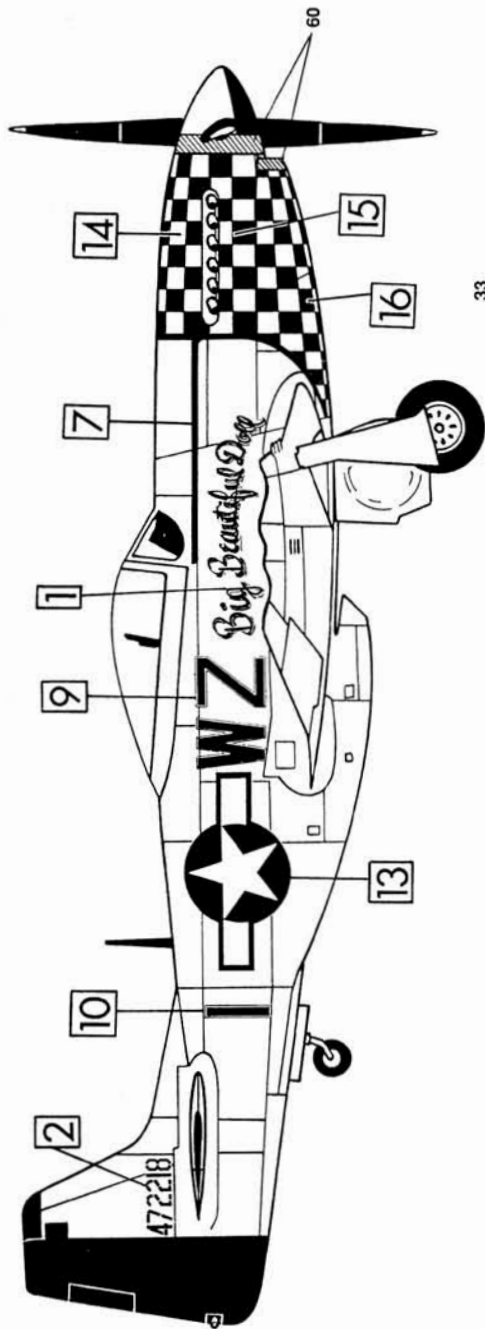
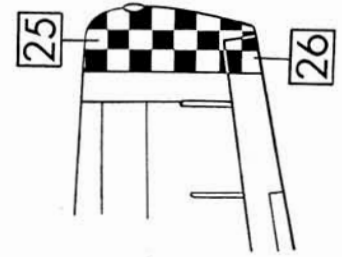
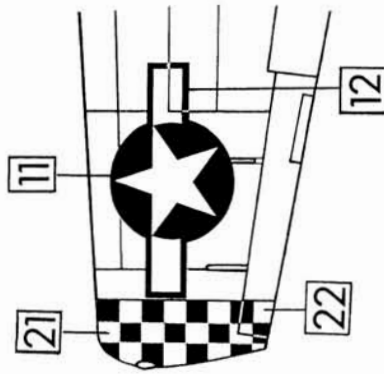
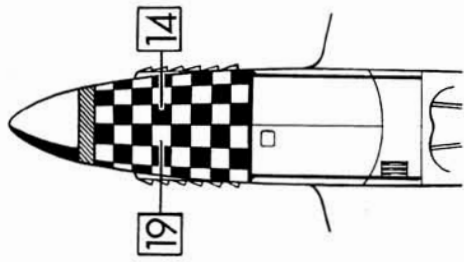
Para aplicar as decalcomanias, corte a folha como necessário. Mergulhe em água tépida durante alguns segundos e deslize a decalcomania na posição desejada como indicado na ilustração.

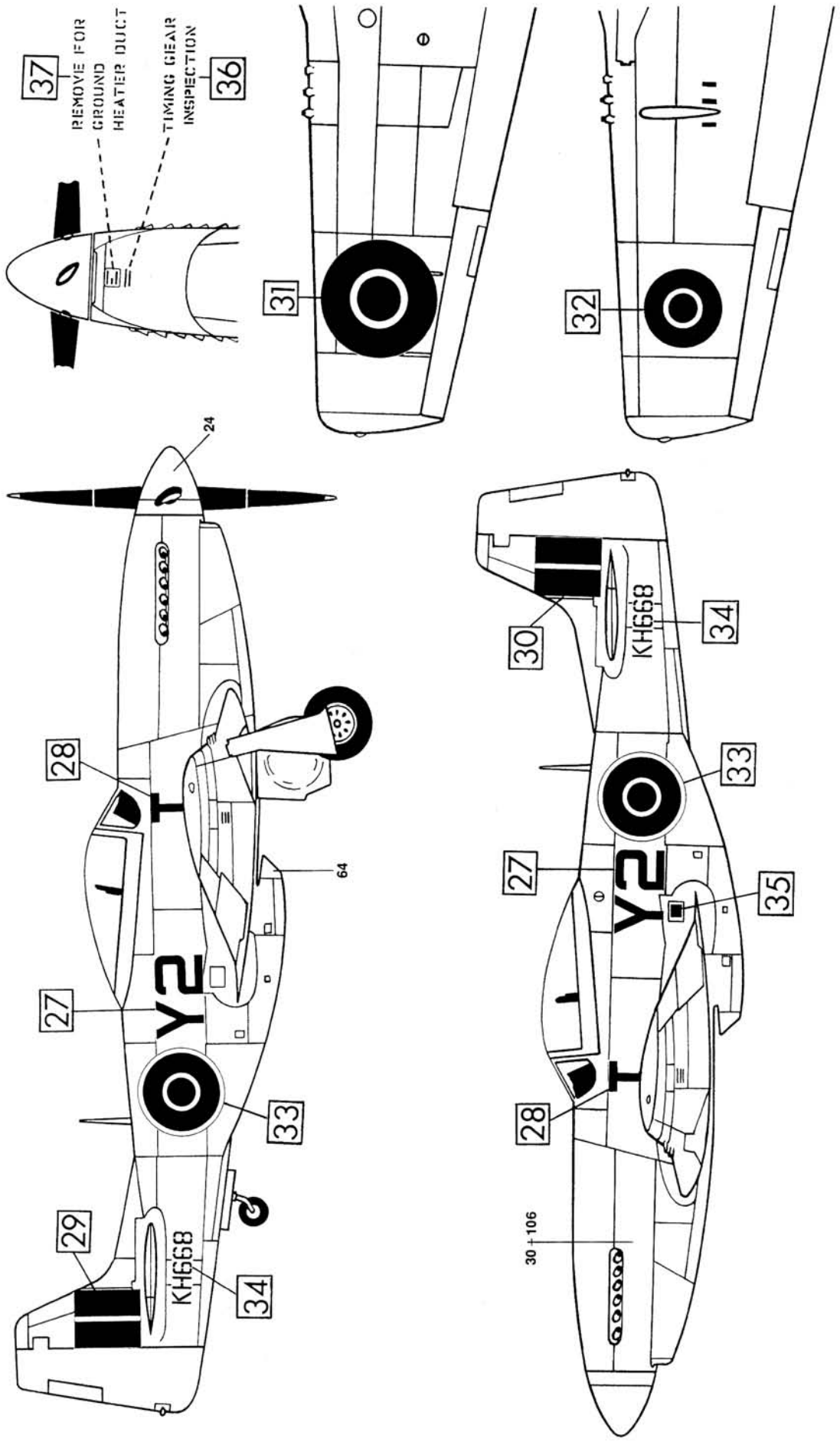
Overdrukken afzonderlijk op toepasselijke plaatsen aanbrengen. Eerst een paar seconden in warm water dompelen, dan achterkantbedekking voorzichtig aftrekken en aanbrengen als afgebeeld.

Applicera dekaler. Sortera och doppa dem i varmt vatten för några sekunder. Avlägsna dem från underlaget och placera dem som på illustrationen.

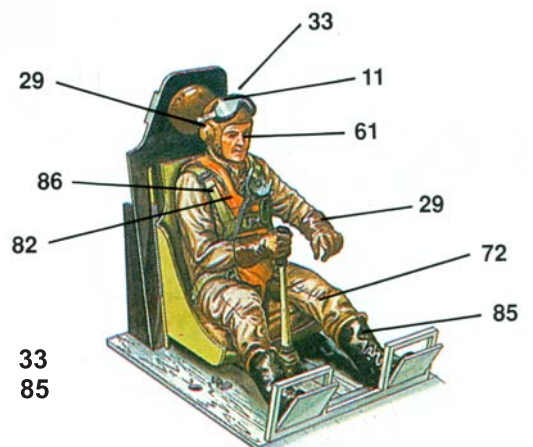
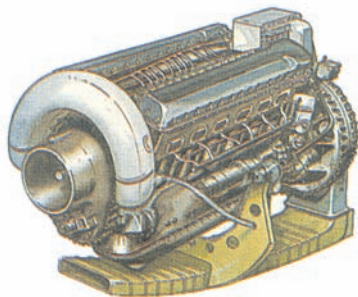
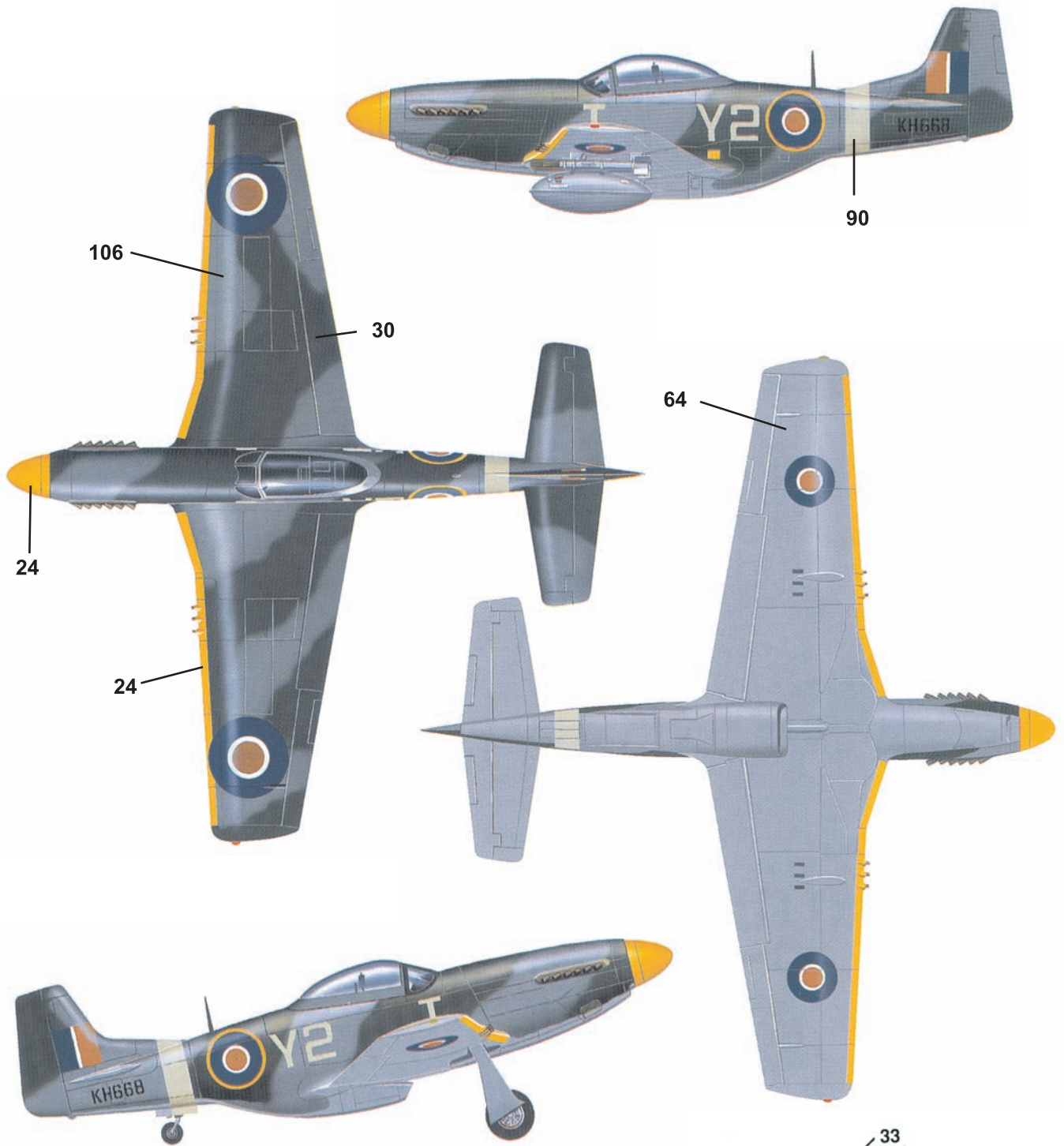
Laita siirtokuvat, erota aiheen mukaisesti ryhmiin, liota muutamat sekunteja lämpimässä vedessä, irrota taustapaperista kuvan osoittamaan asentoon.

Læg overføringsbilleder på: separer hvert motiv, dyp i varmt vand i nogle sekunder og skub så billederne over som vist på illustrationerne.





P-51 Mustang RCAF 442 Sqn.



- | | | | | |
|----|----|-----|----|----|
| 11 | 24 | 29 | 30 | 33 |
| 61 | 64 | 72 | 82 | 85 |
| 86 | 90 | 106 | | |