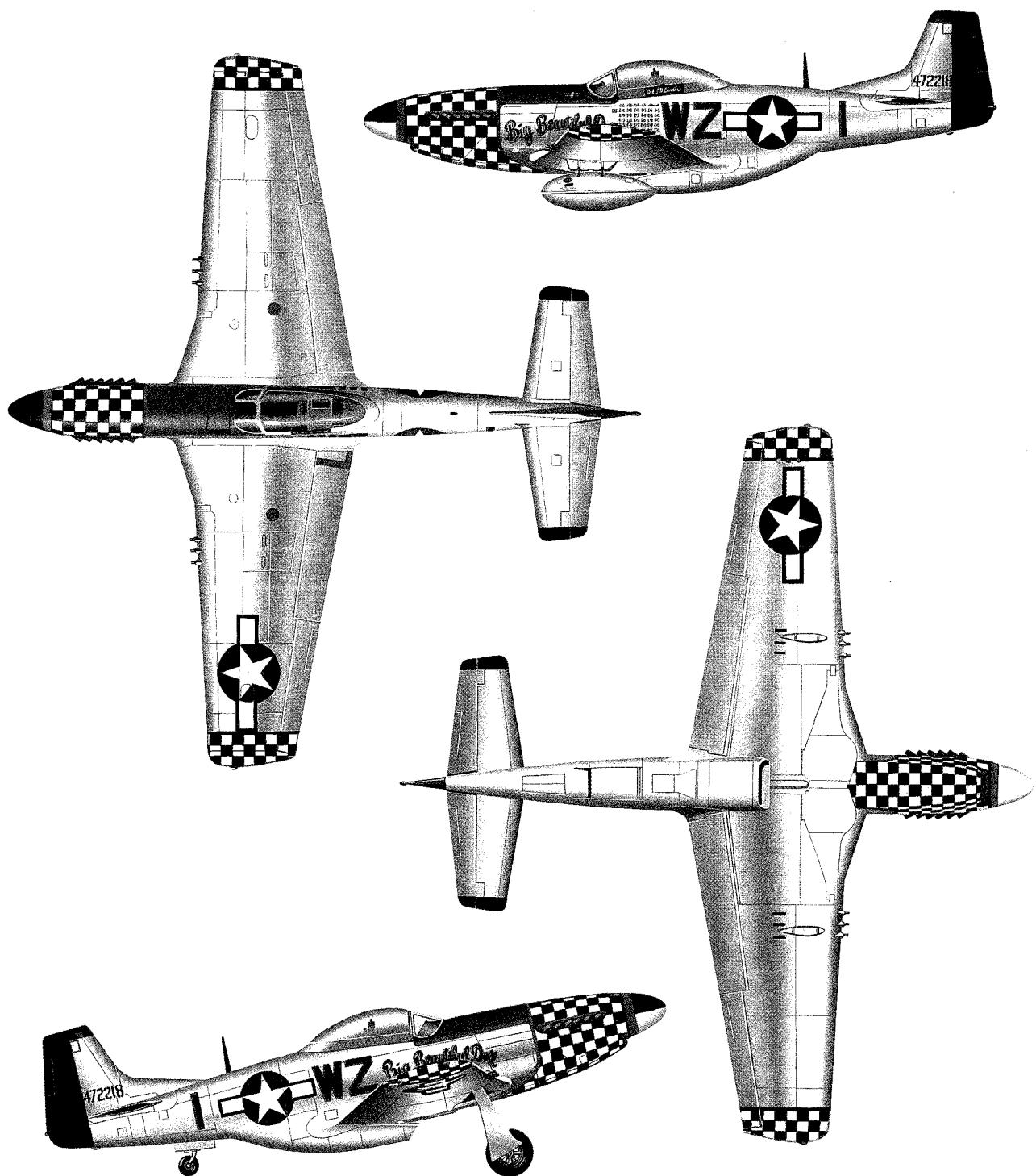




1/24 SCALE MODEL CONSTRUCTION KIT

NORTH AMERICAN P-51D MUSTANG

14001



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 manouvrability. 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 underslung 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-15D's, both during and after the war, notably those of Australia, Canada and South Africa.

Considéré 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 vol et la maniabilité. Le prototype de ce nouveau chasseur, dessiné en 1940 par James Kindelberger à la demande de la Commission d'Achat 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 Roll-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

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 unglaublichen Zeitraum von 117 Tagen entwickelt und gebaut. Mit klaren Linien und von einem 1.150 PS Allison-Motor angetrieben, hatte er aerodynamische Laminarströmungs-Flügelauflappungen und einen unverkenbaren Kühlereinlauf unter dem Mittelteil des Flügels. Er wurde erst im Oktober 1940 geflogen, 1942 begannen die Auslieferungen an die RAF; jedoch durch die verhältnismäßig niedrige Hohenbewertung des Allison-Motors wurde das Flugzeug den Aufklärungsseinsätzen im Tiefflug beigeordnet. Auf Vorschlag der Briten wurde der Motor des Flugzeugs mit dem berühmten Rolls-Royce-Merlin-Motor ersetzt und man erkannte sehr schnell, daß diese einmalige Kombination zu einem äußerst leistungsfähigen Kriegsflugzeug 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 Bombenflugzeugbegleitschlachten von Großbritannien aus, und 1944 wurde die Hauptproduktion dieser Jägers, der P-51D mit einem leistungsstärkeren Motor und einer tropfenförmigen Kappe, was dem Piloten eine Allroundsicht 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 den Mittelmeerlandern als auch im pazifischen Schauplatz, wobei die große Reichweite zum Inselnspringen für den Krieg gegen Japan geeignet war. Die P-51D wurden von vielen anderen Luftwaffen sowohl

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 ala a sezioni a bassa resistenza e corrente laminaire ed una caratteristica presa del radiatore situata sotto alla sezione centrale dell'ala. Iniziò a volare nell'autunno 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 da Packard negli Stati Uniti. A dicembre del 1943 si videro i primi P-51B e C Mustang volare con la USAAF dall'Inghilterra per scorrare i bombardieri e nel 1944 la principale versione di questo caccia, il P-51D fornito di un motore più potente a tettofissio 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

Considerado por muchos como el mejor avión monoplaza 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 el avión a tareas de reconocimiento en vuelo bajo. A instancias 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 vió 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,

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 FG. In addition, he is credited with destroying 20 enemy aircraft on the ground, including eight in one mission. The alternative markings are for 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 1/4 in.); height 4.07 m (13 ft 41/2 in.).

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 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 7.162 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; longeur 9,83 m; hauteur 4,07 m.

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 Schausälen 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 wurden sechs auf dem pazifischen Schausatz mit der 44. Fighter Group erzielt, dann weitere 8,5 auf dem europäischen Schausatz, 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 einen Mustang IV der Nr. 442 Squadron der Royal Canadian Air Force, die im Mai 1945 in Großbritannien stationiert waren. 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 abwerbbaren 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.

adattato 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 altri 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 7.612m, un'altezza 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.

especialmente las de Australia Canadá y África del Sur. Aunque la RAF recibió 281 aviones P-51D, solo 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" (Muñeca Grande Preciosa) que fueron pilotados por el Coronel John D. Landers en abril de 1945 cuando dirigía el "78th Fighter Group" (78º Grupo de Cazas de Combate), "8th Air Force" (8º 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 tierra, incluyendo ocho en una sola misión. Los emblemas alternativos son para un Mustang IV del Escuadrón nº 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 7.162m, un techo de servicio de 12.758m, una velocidad ascendente de 1.058 m/min y un radio de acción de 1.040 km con dos tanques arrojadizos 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.

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 possuía três de os 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 acionado por um motor Allison de 1.150 h.p., empregava asas de secção de fluxo laminar de tração reduzida e uma entrada distinta para o radiador de refrigeração atrás de seção do centro das asas. Fez o seu primeiro voo foi em Outubro de 1940, e as entregas à RAF começaram a ser feitas em 1941, mas a taxação 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 depresso notado que esta combinação única fornecia 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 lâmina 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 esquadriño no R.U. como Mustangs IV, tendo os restantes sido embarcados para o extremo oriente; mas estes nunca entraram em serviço a versão principal da RAF era o P-51K/Mustang IVA. As marcas providas 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 na teatro da guerra europeu, onde também serviu com os 55º e 357º Grupos de Caças antes de comandar o 79º 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 Canadiana, 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 teto 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 foguetes 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 manoeuvrebaarheid. 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 ongelofelijk korte tijd van 117 dagen gebouwd. Het was een mooi model dat werd aangedreven door een Allison-motor van 1.150 pk en gebruik maakte van laminaire stromingsdieleveleigens met lage luchtweerstand en een duidelijk zichtbare toevenvoering voor de koelingsradiator 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 betrekkelijk lage hoogtevermogen van de Allison-motor kreeg het vliegtuig een verkenningstrof van laag niveau toegekend. 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 USAFA uit Groot-Brittannië ter escorte van bommenwerpers en in 1944 voegde de belangrijkste productieversie van deze jager, de P-51D met een krachtiger motor en traanstuurtukp met ruim zicht voor de piloot, zich bij het oorlogshevige 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 Zegebied 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

Nordamerikanska Mustang anses av många att ha varit andra världskrigets bästa enkelsitsiga kolvmotoriga jaktpilot, d.v.s hastighet, räckvidd och manöverförmåga. Planet Konstruerades av James Kindelberger i 1940 i enlighet med en order från brittiska inköpskommissionen på ett nytt jaktpilot för det brittiska flygvapnet, RAF. Prototypen planerades och byggdes på den otroligt korta tiden av 117 dagar. Planet var strömlinjeformat och drevs av en Allison-motor på 1150 hästkrafter. Det hade profileringar med lågt luftmotstånd och laminärströmning, samt ett utmärkt kylsystem under vingens mittparti. Planet flög för första gången i oktober 1940, och leveranser till RAF inleddes 1942. På grund av Allison-motorns relativt låga höjdkapacitet förvisades planet emellertid till "lätflygande rekognoseringssupplifter". Som följd av ett försäg från Storbritannien ersattes planets 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 bomblan. 1944 utkom den egentliga produktionsmodellen, P-51D, som var försedd med en annan kraftigare motor samt en droppformad sitturstolsvagn, vilken gav piloten fri sikt åt alla håll, och detta plan deltog i luftstrider högt ovanför Tyskland. På grund av sin kapacitet att bärta förråd under vingarna, används P-51D även för angräpp mot markmål. P-51D-plan användes förutom i norra Europa och medelhavsområdet även i Stilla havet, där planetens långa räckvidd lätta sig för kriget mot Japan som utspejades mellan de olika öarna. Många

Pohjoisamerikkalaisessa Mustang-lentokoneessa, joita monet pitivät toisen maailmansodan hienoimpana yksipaikkaisena määntäottorisena hävittäjilentokoneena, oli kolme tärkeintä ominaisuutta, mitka hävitäjä tarvitsee - nopeus, kantomäärä ja käsittelykyky. Prototyppi, jonka suunnitteli James Kindelberger vuoden 1940, läpäili Hankintakomitean vaatimusten mukaan uudeksi Kuninkaallisten Ilmavoimien hävitäjäksi, suunnitteli ja rakennetti 117 päivän uskomattoman lyhyessä ajassa. Se oli muodoltaan sukkulamaiseksi ja sen voimanlähteenä oli 1 150 h.vn Allison-mootori ja se käytti vähävastuksista liuskemaisia siipiosia ja selvästi erottuvaa jäähydilinaukkoja, joka oli siiven keskipuolen alapuolella. Kone lensi ensimmäisen kerran lokakuussa 1940, toimitukset Kuninkaallisille Ilmavoimille aloitettiin vuonna 1942, mutta Allison-mootorin suhteellisen alhainen lentokorkeusnormi sisälsi lentokoneen matalaan lentävään tiestusteluoliin. Brittiläisten ehdotuksesta lentokoneeseen valittiin kuitenkin Rolls-Royce Merlin-mootori ja pian huomattein, että tämä ainutlaatuinen yhdistelmä saa aikaan tehokkaimman solatentokoneen, Packard Yhdysvalloissa rakensi Merlin-mootoriota lisenssillä. Joulukuussa 1943 nähtiin ensimmäiset P-51B-ja C-Mustangit lentämässä Yhdysvaltain Ilmavoimissa Isosta-Britanniasta käsien pommisaattueihin ja vuoden 1944 tänään hävitäjän suurtuontoversio, P-51D, jossa oli voimakkaimpiin moottoriin ja pisaranmuotoiseen kuomaan, joka antoi ohjaajalle näköalan joka suuntaan, liittyi ilmatilaisteluihin korkealle Saksan yläpuolelle. P-51D-tä, joka pystyi kuljettaamaan sivensäiläistä varastoa, lennettiin myös maahyökkäysristoilta. Sen lisäksi, että P-51D-koneita käytettiin Pohjois-Euroopassa ja Välimerellä, niitä operoitiin myös Tyynen valtameren näytämöillä, missä niiden pitkä kantomäärä sopii saareita 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

Den nordamerikanske Mustang anses af mange for at være anden verdenskrigs bedste enkelsædede stempelmotor-jager, med de tre vigtigste egenskaber for en jager - hurtighed, rækkevidde og manøvredygtighed. Den blev konstrueret af James Kindelberger i 1940 til den britiske inkøbskommissions specifikationer for en ny RAF-jager, og prototypen blev tegnet og bygget på den otroligt korte tid af 117 dage. Den var drevet af en 1.150 HK Allison-motor, og havde smukke, rende linjer med lavmodstands-, laminærstrøms vinger og et særpræget keleradiatordræning under vingens midtersekション. 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-rekognosering. Efter britisk ønske udstryedes maskinen i stedet med den berømte Rolls Royce Merlin motor, og man blev hurtigt klar over, at denne enestædende kombination havde skabt en yderst effektiv kampmaskine. Merlin-motoren byggedes på licens af Packard i USA. I december 1943 flog de første P-51B og C Mustang-maskiner for det amerikanske luftvåben som eskorter for bombemaskiner fra britiske baser. I 1944 indsattes den vigtigste produktionsudgave, P-51D, med højtydende motor og dræbeformet kabine, der gav piloten udsyn hele vejen rundt, i luftkampe over Tyskland. P-51D kunne bære laster under vingerne og indsattes 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

andra flygvapen använde P-51D-plan, både under och efter kriget, däribland det australiska, det kanadensiska och det sydafrikanska flygvapnet. Trots att RAF erhöll 281 P-51D-plan, sattes endast ca 30 i tjänst inom flygets divisioner i Storbritannien som Mustang IV. Resten skickades till kriget i Fjärren Östen, men dessa plan sattes aldrig i tjänst. Den modell som huvudsakligen användes av RAF var P-51K/Mustang IVA. Markeringarna som ingår för den 78:e jaktflygdivisionen; de rest blev härat i oorlogsterrenen av Herreven Oosten versie var den P-51K/Mustang IVA. Descriptions i detta kit är för en av de Mustangs genaamda 'Big Beautiful Doll' die av Kol. John D Landers i April 1945 varit gevlogen sedan han var beväpnad med de 78:e Jagdgruppen, 8:e Luftwaffe, USAAF, i Duxford, Storbritannien. John Landers beendigade oorlog med 14,5 luftoverwinningar, varav de 12 var med 44:e Jagdgruppen i oorlogsterrenen av Pacific varit gescored; däremot befarade han 8,5 överwinningar i Europa och 284 liter. Den beväpning bestod ut 12,7 mm Browning mitrailleurs en rumtva för två bomber av 227 eller 455 kg och tio luftjord-raketar. Afmetningar: vleugelvidde 11,27 m; längd 9,83 m; höjd 4,07 m.

Ilmavoimat sai 281 P-51D-konetta, vain n. 30 tuli eskaaderipalvelukseen Isossa-Britanniassa Mustang IV:nä, loput laivattiin Kaukoiltaan sotanäytämöille; nämä eivät koskaan tulleet palvelukseen, Kuninkaallisten Ilmavoimien pääversio oli P-51K/Mustang IVA. Tässä pienoismallipakkauksessa olevat typpimerkinnät ovat yhdestä Mustangille, jonka nimi oli "Big Beautiful Doll" (Suuri Kaunis Nukke), jota lensi ensi vuonna John D Landers hävitäjäkäytäjäksi 1945, kun hän var beväpnad har 78:ta Hävitäjäosaston, 8:nesta Ilmavoimista (Yhdysvaltain Ilmavoimien) Duxfordissa, Isossa-Britanniassa. John Landers päätti sodan 14,5:n ilmähökkäystöllä, joista kuusi oli saatu Tyyne valtameren sotanäytämöllä 44:n Hävitäjäosaston kanssa, ja loput 8,5 Euroopan sotanäytämöllä, jossa hän palveli myös 55:nnessä ja 357:n Hävitäjäosaston kanssa, ja loput 12,7 luftoverwinningar. Dessutom lär han haft först 20 fientliga plan på marken, åtta 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 vätskeyld 12-cylindrige Packard Merlin V-1650-7 på 1.450 hästkrafter, som gav planet en maxhastighet på 700km/tid på 7.612 m, en topophöjd på 12.758 m, en stigförmåga på 1.058 m/min, och en räckvidd på 1.040 km med två nedkastbara bränsletankar på 284 liter. Bestyrkningen bestod av sex 12,7mm Browning maskingevärer och planet kunde ta två 227 eller 455 kg bomber eller tio luft-mark-raketar. Dimensioner: vingbredd 11,27 m, längd 9,83 m, höjd 4,07 m.

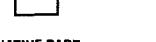
velegnet til at "ø-hoppe" i kampen mod Japan. Mange andre landes luftvåben tog P-51Der i brug, både under og efter krigen, ikke mindst Australiens, Canadas og Sydafrikas. Selvom RAF tog 281 af dem, gik kun ca. 30 i eskadretjeneste i UK som Mustang IV'er, fordi resten sendtes til den fjernøstlige front. Der kom de aldrig i tjeneste, idet RAFs foretrukne version var P-51K/Mustang IVA. Mærknlingen 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. jagtergruppe af 8. amerikanske luftstyrke fra Duxford i England. John Landers gik ud af krigen med 14,5 luftsejre, hvorfra seks scoredes til 78. Jagdgruppe. Desuden noteredes han for at have ødelagt 20 fjendtlige maskiner på jorden, deriblandt otte på et tog. De alternative mærknlinger er til en Mustang IV fra det Kongelige canadiske luftvåbens 442. eskader, med base i Digby i England, i maj 1945. Den blev drevet af en vævdsketel 12-cylindret Packard Merlin V-1650-7 på 1450 HK og havde en topstighed på 700 km/tid ved flyvning i 7612 meters højde, en maksimal flyvehøjde på 12758 m, en stigefart på 1058 m i minutteret og med to 285 liter droptanke en rækkevidde på 1.040 km. Bestyrkningen var på seks 12,7 mm Browning maskingeværer og plads til to 227 eller 455 kg bomber eller ti luftjord-raketter. Dimensioner: spændvidde 11,27 m, længde 9,83 m, højde 4,07 m.



CEMENT
COLLEZ
KLEBEN
UNIRE CON ADESIVO
CON PEGAMENTO
COLE
PLAKKEN
LIMMA
LIIMAA
LIMES

CLEAR
CLAIR
KLAR
TRASPARENTE
TRANSPARENTE
TRANSPARENTE
DOORZICHTIG ONDERDEEL
GENOMSKINLIG
KIRKAS
GENNEMSIGTIG

DO NOT CEMENT
NE PAS COLLER
NICHT KLEBEN
NON APPLICARE ADESIVO
NO PEGAR
NÃO COLE
NIET PLAKKEN
ANVÄND INTE LIM
ÄLÄ LIIMAA
GENNEMSIGTIG



PIECE EN OPTION
ALTERNATIV-TEIL
PEZZO ALTERNATIVO
PIEZA ALTERNATIVA
PEÇA ALTERNATIVA
VERWISSLBAR ONDERDEEL
ALTERNATIV DEL
VAIHOETOINEN OSA
ALTERNATIVE DELE

GENERAL INSTRUCTIONS

It is recommended that exploded views are studied and assembly practised before cementing together. Note: small parts are best painted before assembly. Parts should be as drawn and any moulded tabs adhering to parts removed before assembly. All parts are numbered. IF STAND IS TO BE USED CUT AWAY WALL OF PLASTIC FROM STAND SLOT IN FUSELAGE UNDERSIDE.

INSTRUCTIONS GENERALES

Il est recommandé d'étudier les schémas avec soin et de s'exercer au montage avant de coller les pièces. On peint plus facilement les petites pièces avant de les assembler. Les pièces doivent correspondre à leur reproduction schématique et on doit séparer les supports des pièces avant d'assembler celles-ci. Toutes les pièces sont numérotées. DANS LE CAS OU CE MODELE DOIT ETRE MONTE SUR UN SOCLE, DECOUPEZ L'EMPLACEMENT DANS LE FUSELAGE.

ALLGEMEINE BAUTIPS

Anordnung und Vollzähligkeit aller Bauteile nach Anleitung. Abbildungen und Deckbild überprüfen. Vor Bemalung und Montage Gussgrate entfernen und Teilepassung ungeleimt probieren. Nur nächstbenötigte Teile von Gussrippen lösen bzw. Sichtbeutel entnehmen. Baufolge entspricht der Teilnummierung. FALLS DAS MODELL AUF EINEN STANDER MONTIERT WERDEN SOLL SCHNEIDEN SIE DEN WERKSTOFF AUS DEM SCHLITZ IN DEM FLUGZEUGRUMPF.

ISTRUZIONI GENERALI

Si consiglia di studiare accuratamente i disegni e di esercitarsi al montaggio prima di incollare i pezzi. Nota: i pezzi piccoli si dipingono più facilmente prima di montarli. I pezzi devono corrispondere ai disegni e devono essere separati dai loro supporti di plastica prima del montaggio. Tutte i pezzi sono numerati. SE E' NECESSARIO UTILIZZARE IL SUPPORTO, RITAGLIARE CON ATTENZIONE LA PARETE DI PLASTICA DAL SUPPORTO ED INFILARVI LA PARTE INFERIORE DELLA FUSOLIERA.

INSTRUCCIONES GENERALES

Se recomienda una lectura atenta de las instrucciones antes de proceder al montaje. Nótese que algunas de las partes es mejor que se pinten antes de montarse, así como los detalles del puente superior. También se recomienda el uso de pinzas para el manejo de piezas pequeñas. Todas las piezas deberán estar tal como aparecen dibujadas y cualquier longitud marcada deberá quitarse antes del montaje. SI SE HA DE UTILIZAR SOPORTE RECORDAR DE LA PLANCHA EL MISMO E INTRODUCIRLO EN LA RANURA DE LA PARTE BAJA DEL FUSELAGE

INSTRUÇÕES GERAIS

Recomenda-se que estude atentamente os desenhos e pratique a montagem antes de colar as peças. Nota: as peças pequenas são pintadas com mais facilidade antes da sua montagem. As peças devem coincidir com os desenhos e quaisquer abas agarradas às peças devem ser retiradas da sua montagem. Todas as peças são numeradas. SE PRETENDER USAR O SUPORTE, ABRA A RANHURA DESTE E ENCAIXE A PARTE INFERIOR DA FUSELAGEM.

ALGEMENE RICHTLIJNEN

Aanbevolen wordt de opengewerkte tekeningen te bestuderen en de montage uit te proberen voordat men met vastlijmen begint. Kleine deeltjes kunnen beter voor het monteren geschilderd worden. De delen moeten kloppen met de tekeningen en handgreeppjes moeten voor de montage verwijderd worden. Alle delen zijn genummerd. ALS DE STANDER GEBRUIKT WORDT, VERWIJDER HET PLASTIC VAN DE STANDERGLUF IN ONDERKANT VAN DE ROMP.

ALLMÄNNNA INSTRUKTIONER

Studera instruktioner och bilder innan du sätter ihop delarna. Det är bäst att måla smådelar innan du sätter ihop dem. Delarna ska se ut som på bilderna, avlägsna alla flikar innan ihopsättning. Alla delar är numererade. OM PLANET STALLS PÅ STATIV SKA PLASTEN SKARAS UR FRÅN STATIVÖPPNINGEN PÅ UNDERSIDAN AV SKROVET.

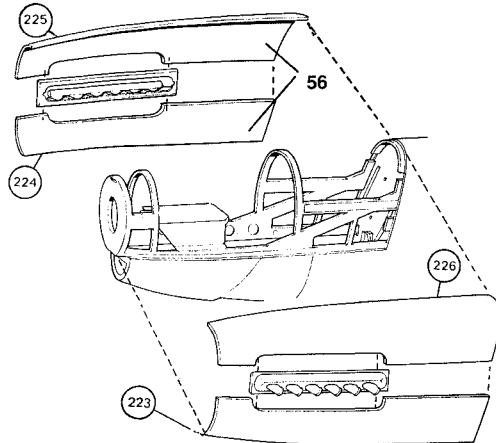
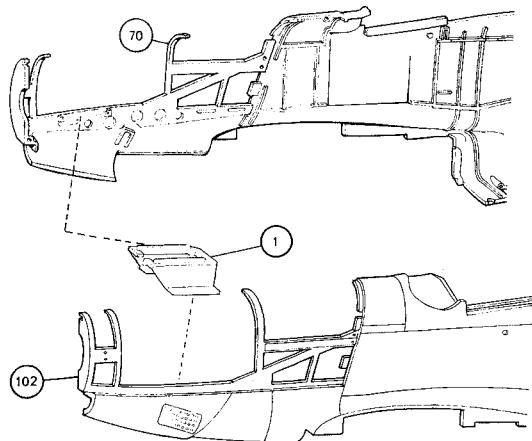
YLEISOHJEET

Suoisellaan piirrossuurennoksia tutustumista ja kokoamisen harjoittelista ennen yhteenliimautta. Huomaa, että pienet osat on parasta maalata ennen kokoamista. Osat tulee olla kuten piirroksissa ja kaikki osien liittyvät tukirakenteet on poistettava ennen kokoamista. Kaikki osat on numeroitu. JOS TELINETTÄ TULLAAN KÄYTTÄMÄÄN, LEIKKA MUOVISEINÄMÄ POIS RUNGON ALAPUOLELLA OLEVASTA TELINEAUKOSTA.

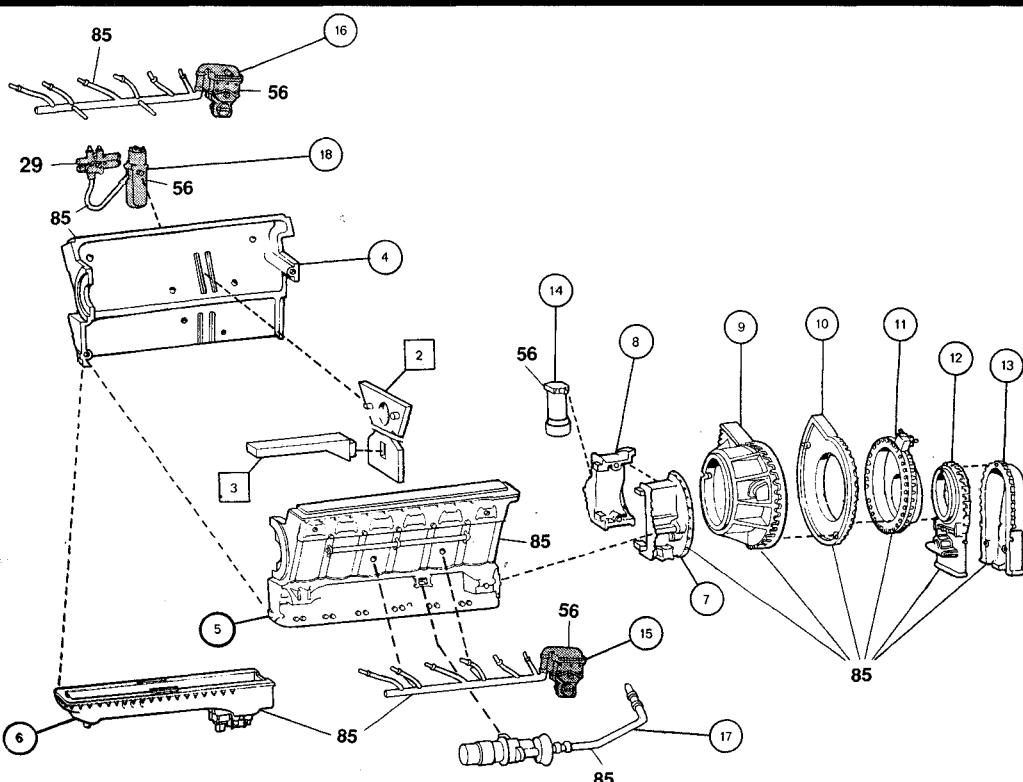
GENEREL VEJLEDNING

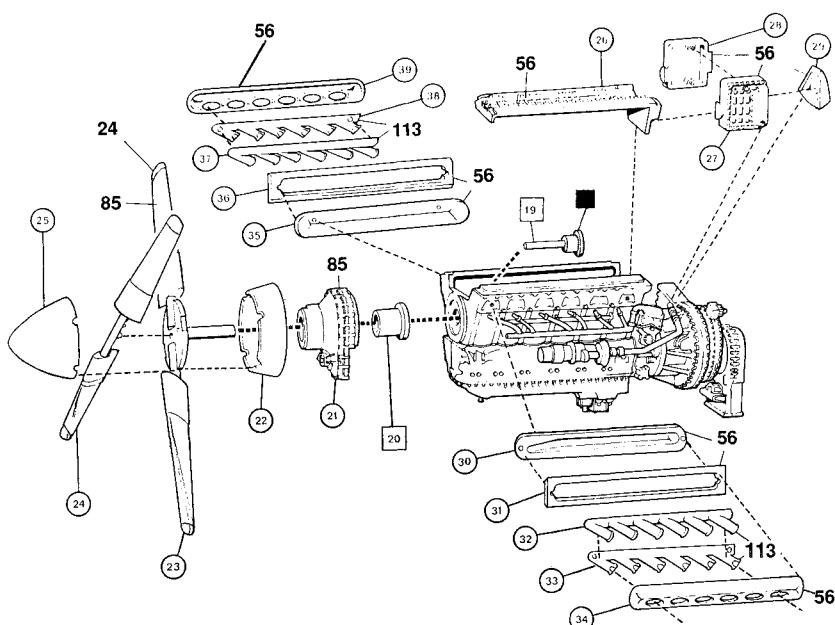
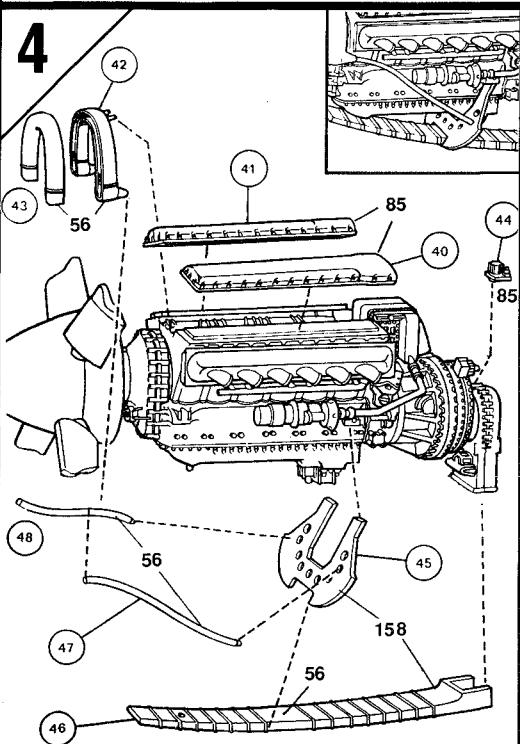
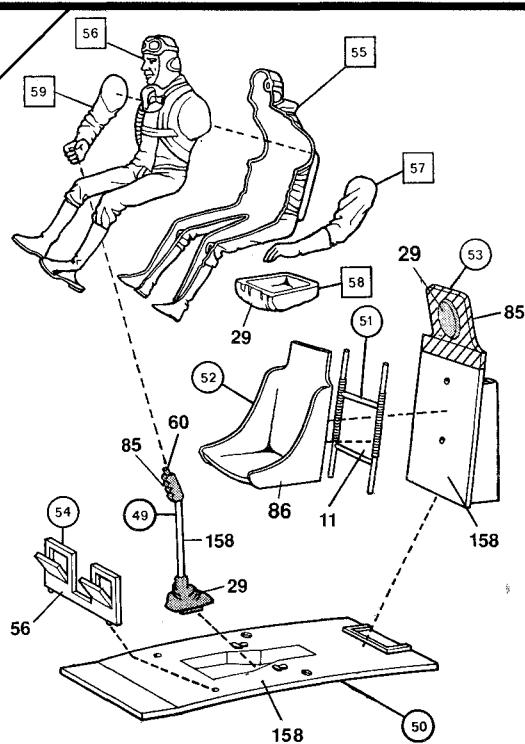
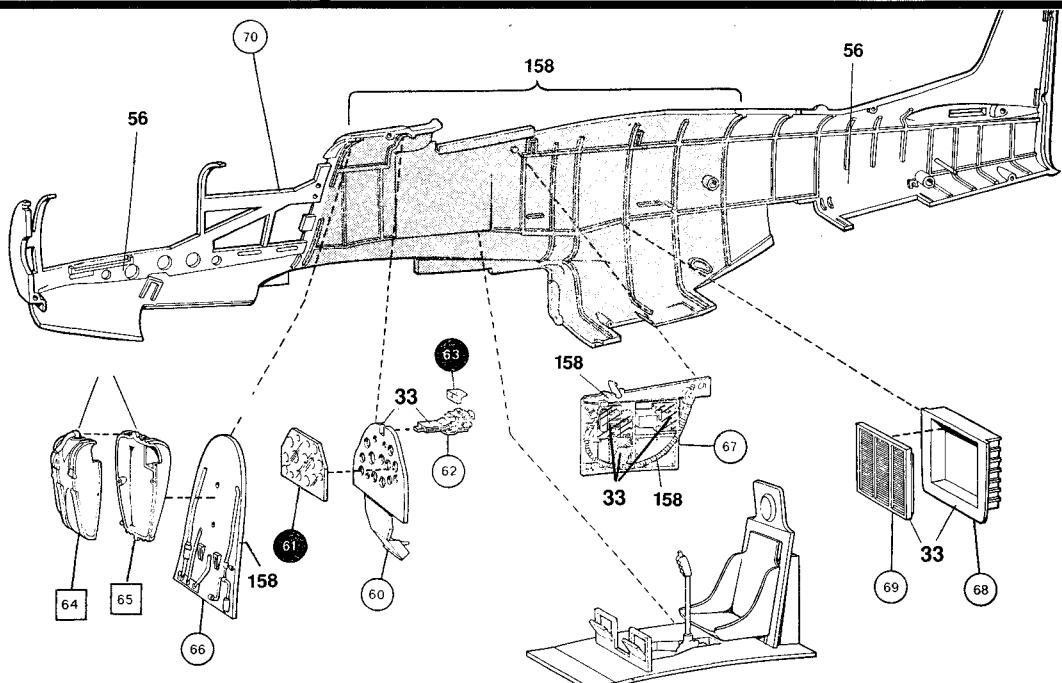
Det anbefales at studere instruktionerne og de eksploderede tegninger for samling. Nogle af delene kan bedst males før samling, som f.eks. smådele på dækket. Desuden anbefales det at bruge pincet til placering af små dele. Delene skal se ud som på tegningerne og overflødige plastikrestre fjernes. Alle dele er nummererede - saml dem i rækkefølge. HVIS MAN BRUGER STANDEN, SKÆRER MAN PLASTIKVÆGGEN VÆK OG PRESSER FLYSKROGETS UNDERSIDE IND.

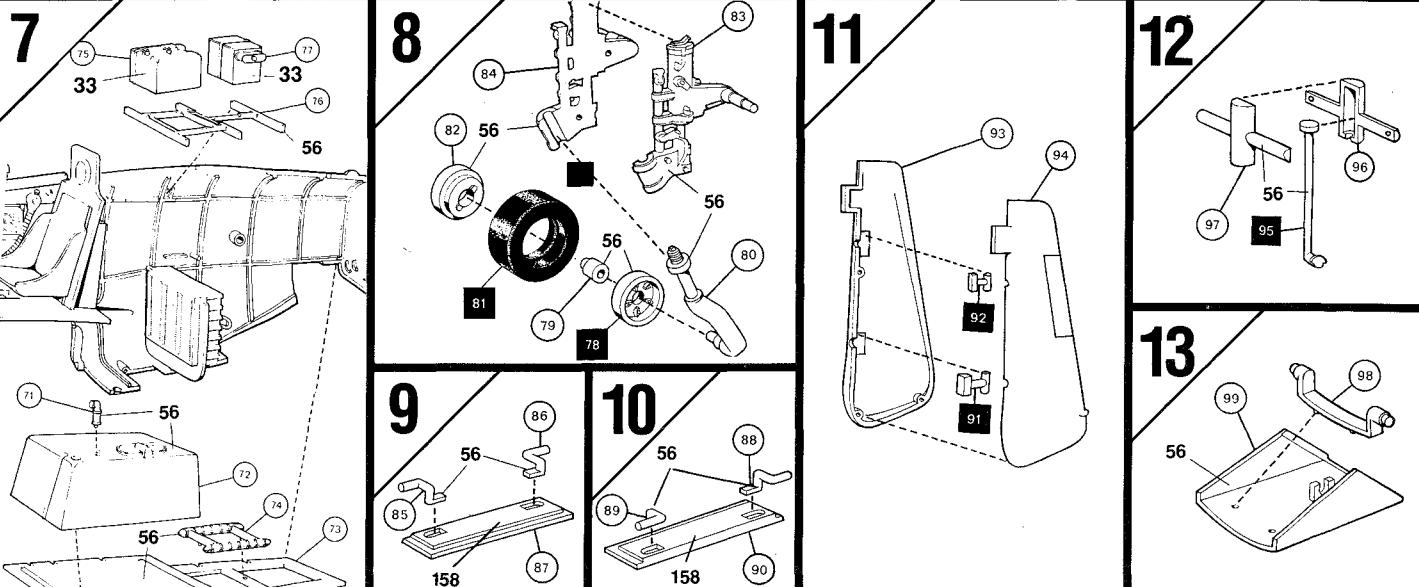
1



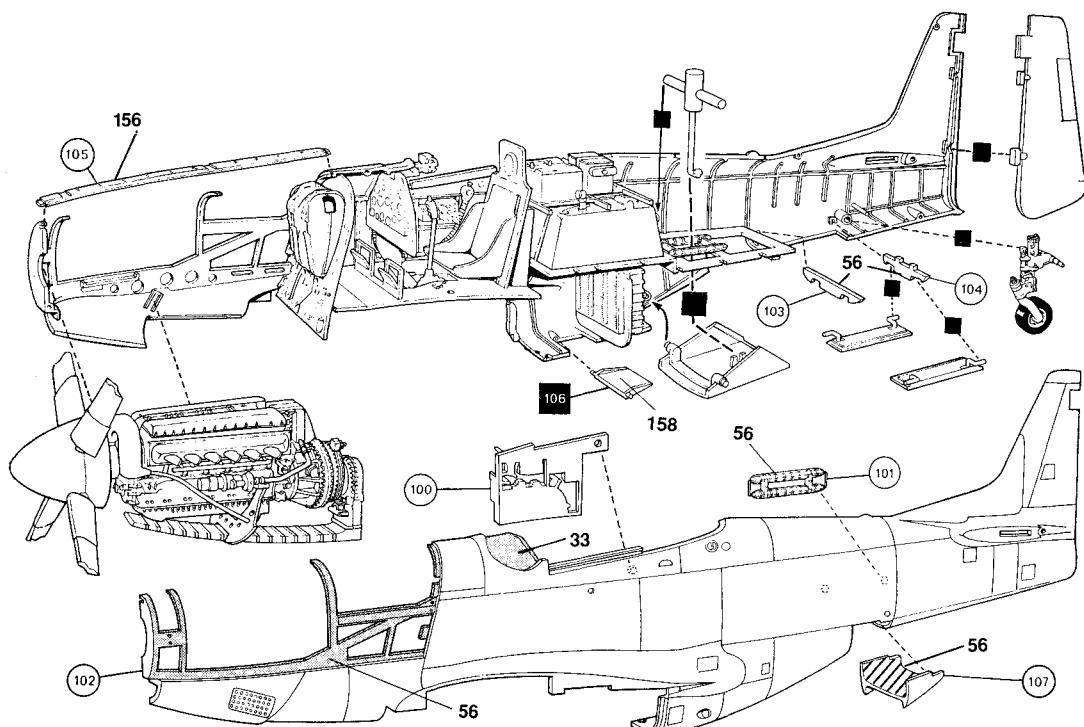
2



3**4****5**PILOT: COLOUR SCHEME,
as illustration.PILOTE: DETAIL DES COULEURS,
comme illustré.PILOTENFIGUR: FARBGEWÜNDUNG,
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.PILOT: FÄRGLÄGGNING,
se illustrationen.OHJAAJA: VÄRISUUNNITELMA,
kuten kuvituksessa.PILOT: FARVEFORSLAG
som illustrationen.**6**



14



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 place, 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 Rumpfinnere 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 Auspuffstützen 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 copri 223 e 224 del cofano del motore vengano posti nella loro posizione corretta in modo da poter allineare i tubi di scarico.

Colocar el motor dentro del fuselaje de estribor (NO PEGAR). Tras 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.

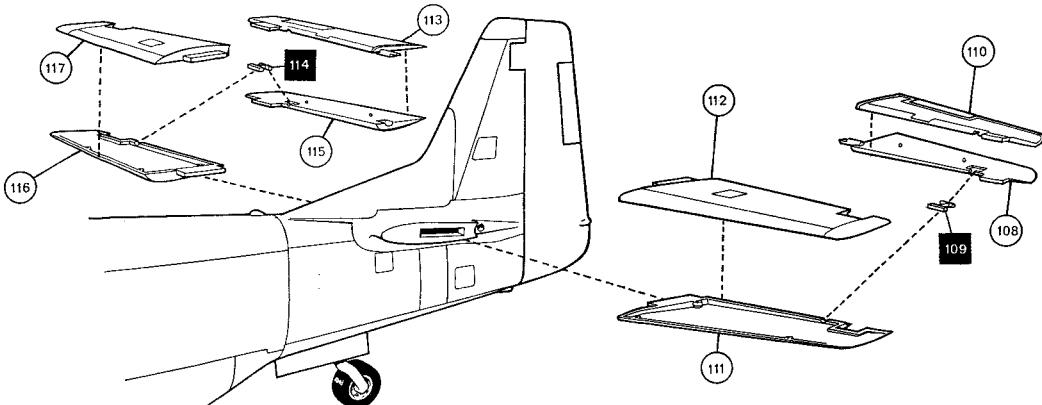
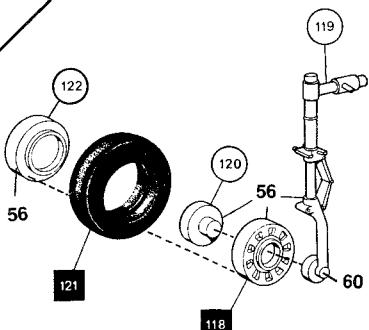
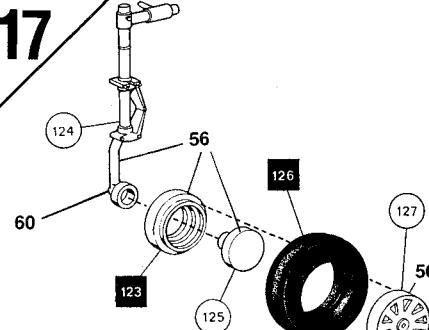
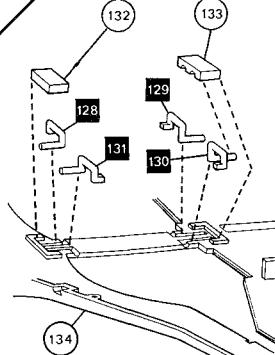
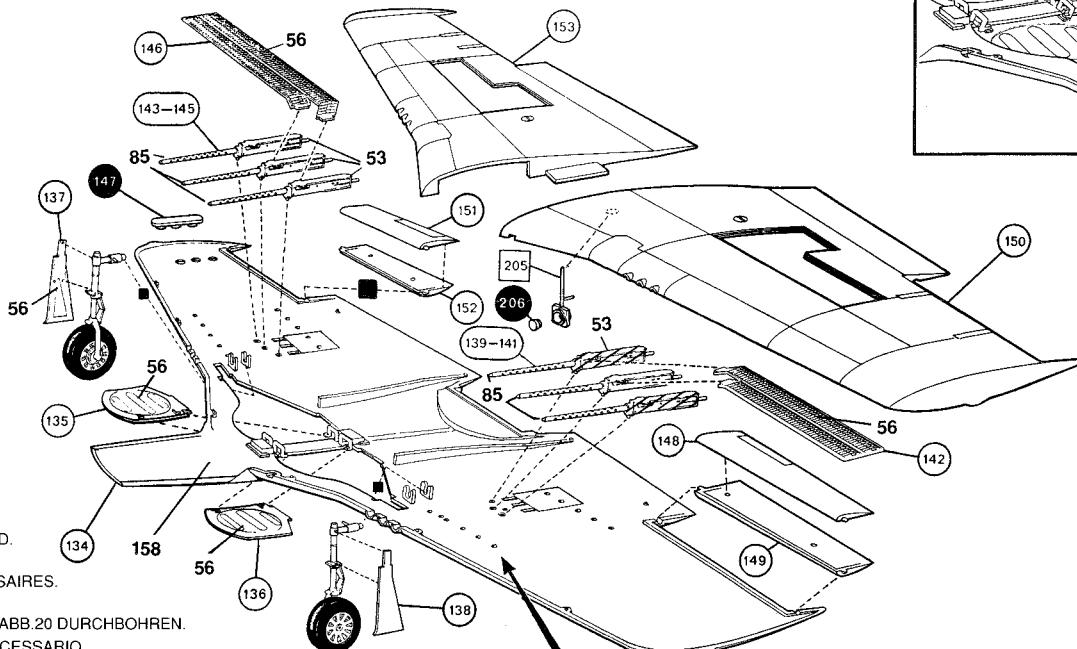
Coloque o motor montado no lado a estibordo da fuselagem (NÃO COLAR). Após completar a montagem das partes no interior da fuselagem cole as metades da fuselagem a bombarde e a estibordo juntas. Antes de colar o motor montado no seu lugar sugere-se que as coberturas do motor 223 e 224 sejam colocadas 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 VASTLUMEN). 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 uitaatverdeelstukken van de motor op één lijn zijn.

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

Sijoita moottorin osat rungon oikealle laidalle (ÄÄ LIIMAÄ). Sen jälkeen, kun olet saanut valmiiksi osien kokoamisen rungon sisälle, liimaa rungon vasen ja oikea puolisko yhteen. Ennen moottorin osien liimausta paikoilleen ehdotetaan, että moottori suojuksien kuoret osat 223 ja 224 asetetaan niihin oikeaan asentoon, jotta moottorin pakoputkien palkkihot on asetettu oikein.

Placer motorenhen i fuselagens styrbords side (LIM IKKE FAST). Efter at have sat delene i fuselageindret sammen, limer man de to fuselaggehælde sammen. Før motorhuset limes på plads, placerer man motorkappens dele - 223 og 224 - korrekt, så motorudstødningens manifold kommer rigtigt i linje.

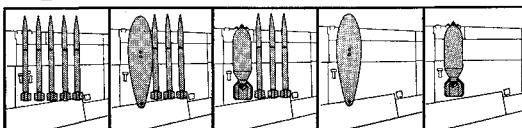
15**16****17****18****19**

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'atterrissement 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 retraido.
Zet landingslicht (205,206) in houder als het onderstel uitgetrokken is. Eruit nemen als het onderstel helemaal ingetrokken is.
Placer strålkastare (205,206) i fästen om landningsstället monteras nedfällt. Avlägsna dem helt om landningstället monteras i infälld position.
Aseta laskeutumisvalo (205, 206) sijoituskuoppaan, jos laskuteline on alaslasketussa asennossa. Jätä pois kokonaan, jos laskuteline on täysin suljetussa asennossa.
Sæt landdørlamperne (205, 206) i holderne, hvis understellet er sørket. Fjern dem helt, hvis understellet er helt lukket.

**ÖPPNA HÅL VID BEHOV.
SE SEKTION 20**

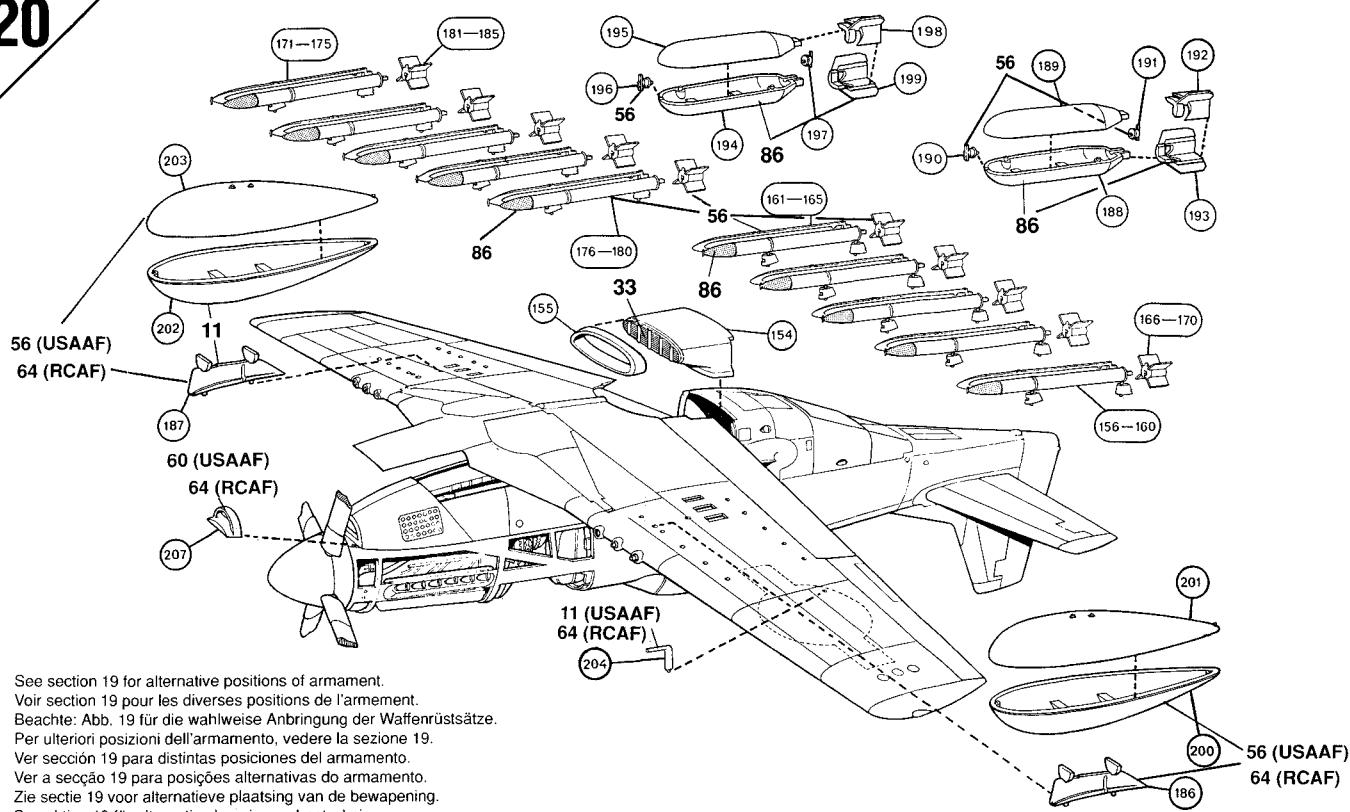
**AVAA AUKOT TARPEEN MUKAAN.
KATSO KOHTAA 20.**

**ÄBN HULLER EFTER BEHOV
SE SEKTION 20**



Position undercarriage leg assemblies into wing (134) before cementing undercarriage doors (137,138).
Placer la jambe assemblée du train d'atterrissement 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 junturas de los soportes del tren de aterrizaje dentro de las alas (134) antes de pegar las compuertas del mismo (137,138).
Colocar as escorras 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.
Placerad det monterade landningsställets ben i vingen (134) innan landningsställets dörrar (137,138) limmas.
Sijoita laskutelinneen jalkojen osat siipeen (134), ennenkö liimaat laskutelinneen ovet (137, 138).
Sæt understellets ben ind i vingen (134) før limning af understellets døre (137, 138)

20



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 Waffenrüstsätze.

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.

Katsi kohdassa 19 aseistuksen vaihtoehtoisia paikoja.

Se sektion 19, der viser alternative våbenplaceringer.

Cement pitot tube (204) after applying U.S. insignia transfer to lower wing starboard.

Coller le tube de pitot (204) après avoir posé la 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 le calcomanie U.S. sulla parte inferiore dell'ala di destra.

Pegar la 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.

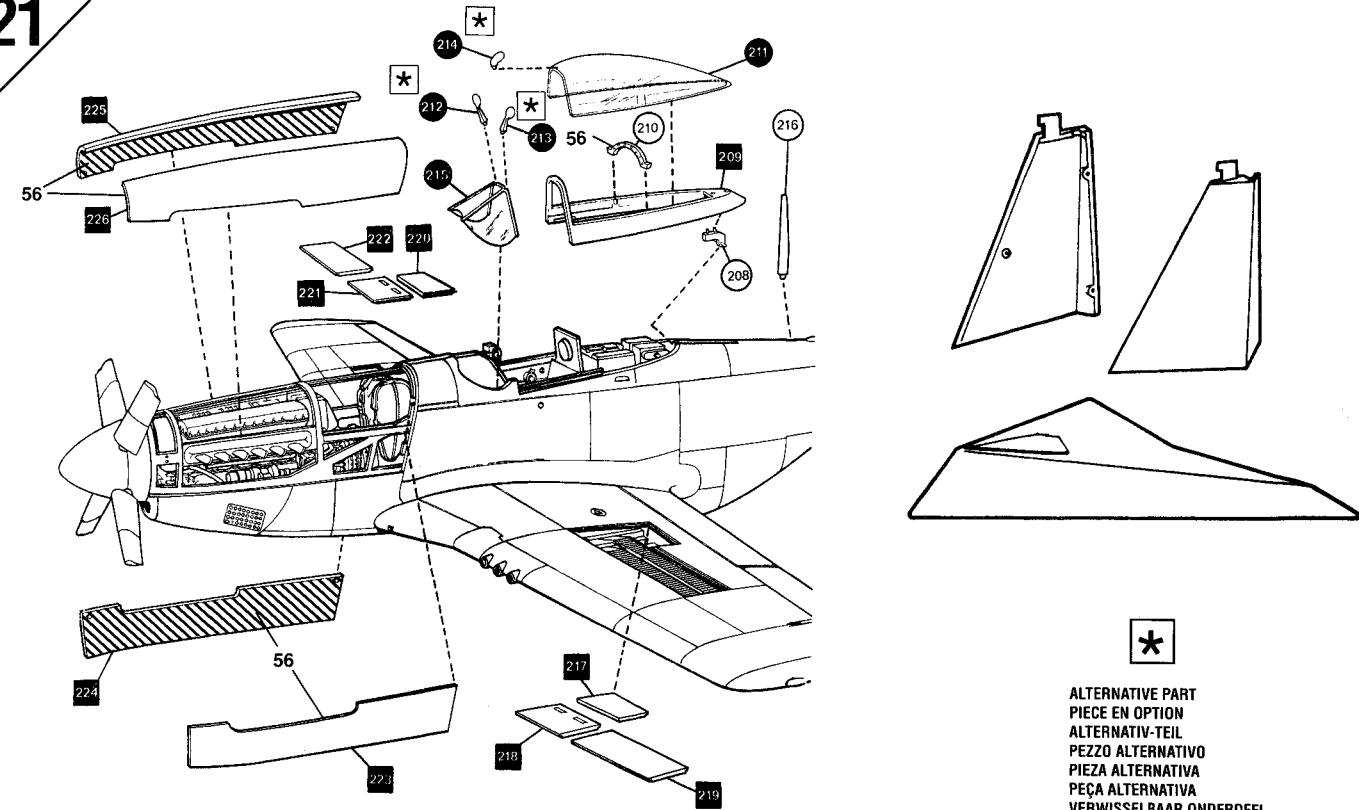
Pitotbuis (204) vastlijmen nadat de V.S. embleemoverdruk aan de stuurboordzijde van de benedenvleugel aangebracht is.

Limma pitottub (204) efter att U.S.-dekalen applicerats på undre styrbord vinge.

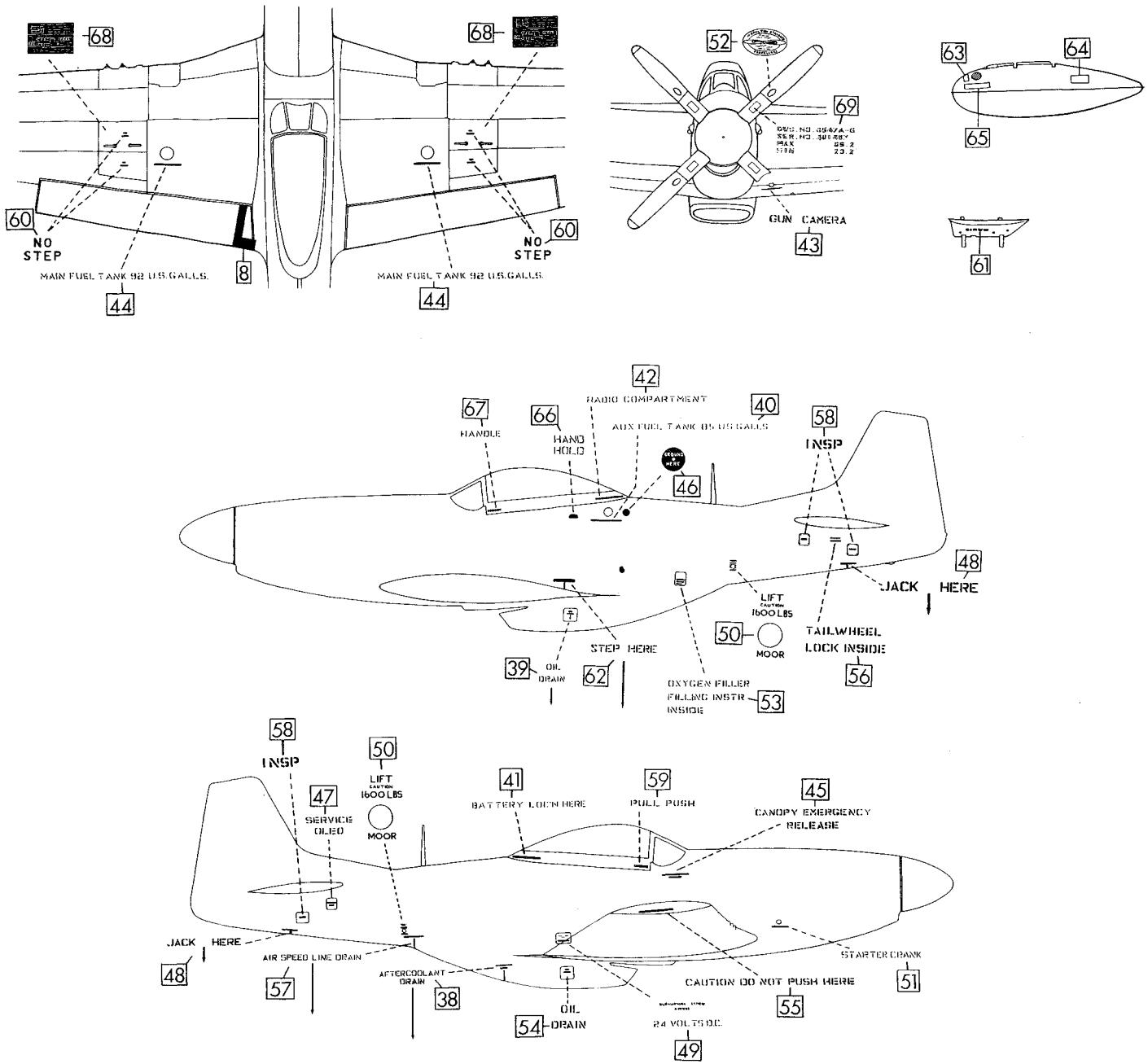
Liimaa nestepaine jälkeen, kun olet asettanut Yhdysvaltain kunniamerkki siirtokuvan alasivien oikealle puolelle.

Lim pitotrør (204) på øfter at have sat de amerikanske insignier til undersiden af styrbords vinge.

21



ALTERNATIVE PART
PIECE EN OPTION
ALTERNATIV-TEIL
PEZZO ALTERNATIVO
PIEZA ALTERNATIVA
PEÇA ALTERNATIVA
VERWIJSELBAAR ONDERDEEL
ALTERNATIV DEL
VAIHTOEHTOINEN OSA
ALTERNATIVE DELE



USAAF VERSION 'BIG BEAUTIFUL DOLL'

11 SILVER	86 OLIVE DRAB
ARGENT	OLIVE SOMBRE
SILBER	OLIVEGRÜN
ARGENTO	GRIGIOVERDE
PLATA	ACEITUNA
PRATA	AZEITONA CLARO
ZILVER	GRISBRUIN
SILVER	OLIVGRÅ
HOPEA	OLIIVINVÄRINEN
SØLV	DRAP OLIVEN

33 MATT BLACK
NOIR MAT
MATTSCHWARZ
NERO OPACO
NEGRO MATE
PRETO BAÇO
DOFZWART
MATTSVART
MATTAMUSTA
MAT SORT

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 posizioni 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.

RCAF 442 SQN VERSION

64 LIGHT AIRCRAFT GREY	30 MEDIUM GREEN	106 MATT GREY
GRIS AVIATION CLAIR	VERT MOYEN	GRIS MAT
HELL-FLUGZEUGGRAU	MITTELGRÜN	MATT GRAU
GRIGIO AVIAZIONE CHIARO	VERDE MEDIO	GRIGIO OPACO
ROSSO SEGNALE	VERDE INTERMEDIO	GRIS MATE
ROJO SEÑAL	VERDE MEDIO	CINZENTO BAÇO
ACEITUNA	MIDDENGROEN	MAT GRIS
VERMELHO DE SINAL	MELLANGRÖN	MATT GRÄ
SIGNALROOD	VAALEA LENTOKONEHARMAA	KESKIVIHREÄ
SIGNALRÖD	LYS FLYGRÄ	MATTA HARMAA
KIRKKAANPUNAINEN		HALVGRÖN
SIGNALRØD		MAT GRA

90 PALE GREEN	24 TRAINER YELLOW
VERT PALE	JUANE SPORT
BLASSGRÜN	TRAINERGELB
VERDE PALLIDO	GIALLO APPARECCHIO SCUOLA
VERDE APAGADO	AMARILLO DEPORTE
VERDE PALIDO	AMARELO DE TREINADOR
LICHTGROEN	TRAINERGEEL
BLEKGRON	TRÄNINGSGUL
VAALEANVIHREÄ	VALMENTAJAN KELTAINEN
LYSEGRÖN	TRÆNER: GUL

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.

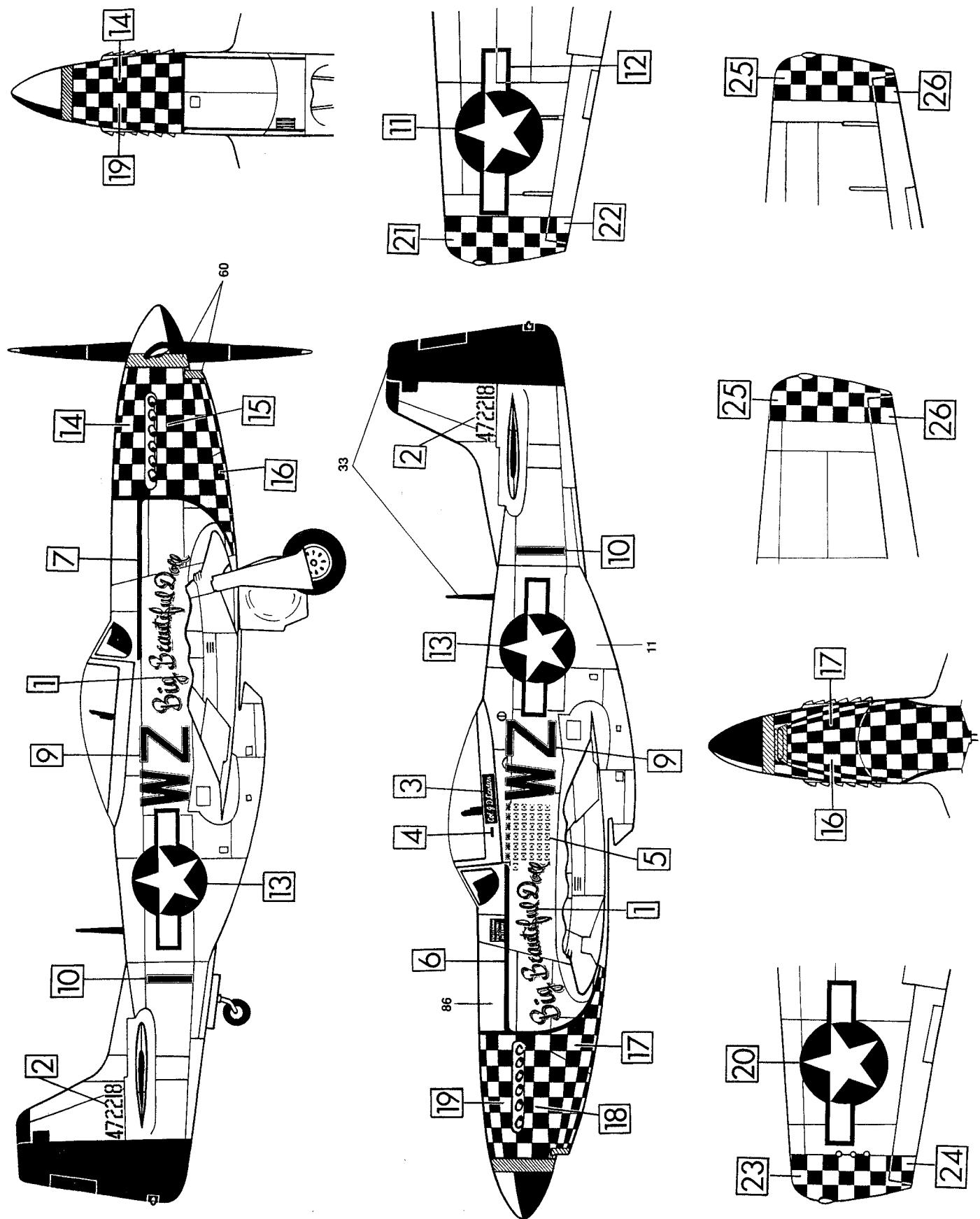
Overdrukken afzonderlijk op toepasselijke plaatsen aanbrengen. Eerst een paar seconden in warm water dompelen, en achterkant bedekking voorzichtig aftrekken en aanbrengen als afgebeeld.

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

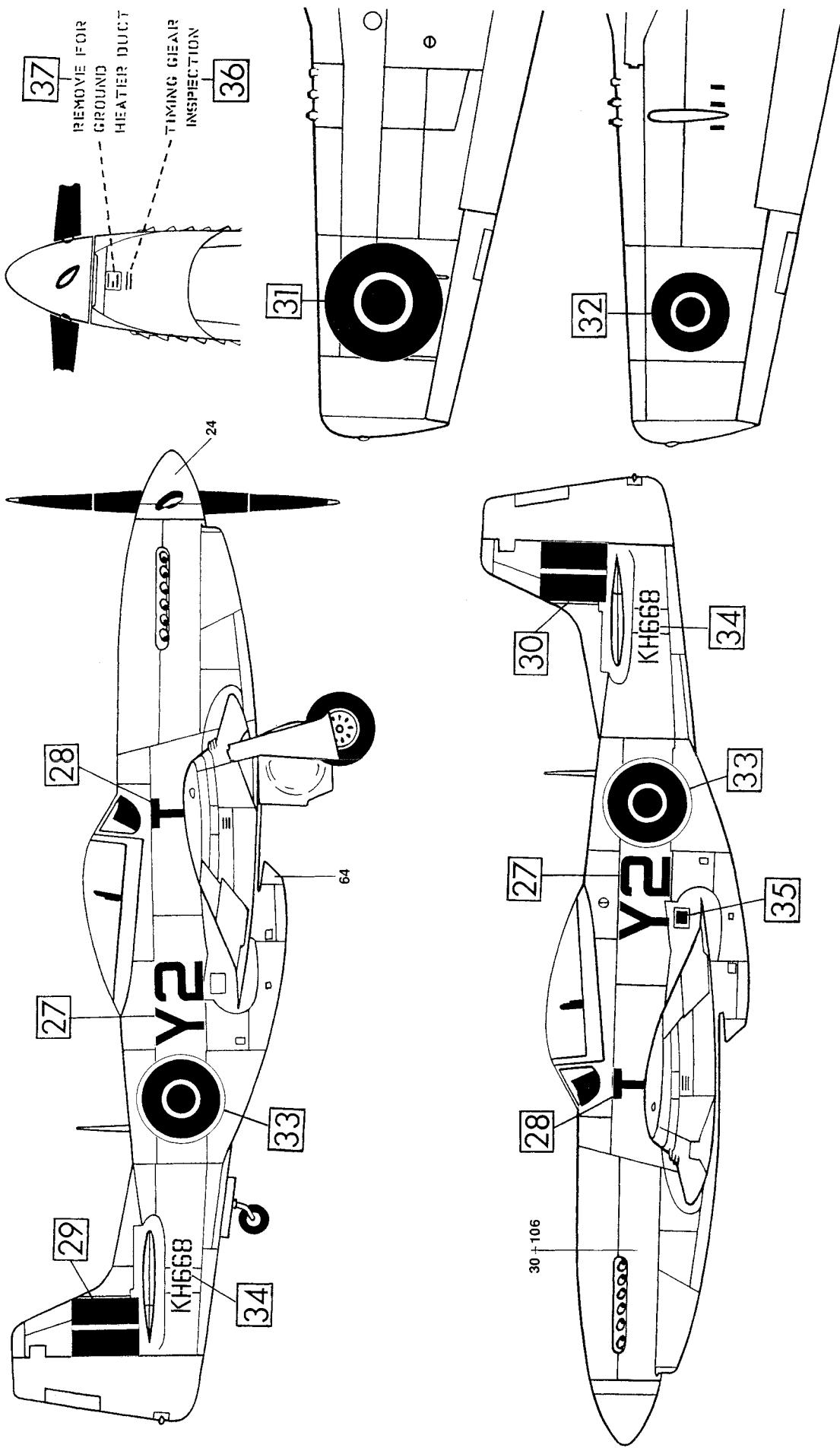
Laita siirtokuvat, erota aiheenmukaisiin ryhmiin, liota muutamia sekunteja lämpimässä vedessä, irrota taustapaperista kuvan osittamaan asentoon.

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

USAAF VERSION 'BIG BEAUTIFUL DOLL'



RCAF 442 SQN VERSION





1/24 SCALE MODEL CONSTRUCTION KIT

NORTH AMERICAN P-51D MUSTANG

14001

