



# 1/24 SCALE MODEL CONSTRUCTION KIT

## North American Mustang™ Mk.IVA (P-51K)

A14003A

**GB**

Regarded 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 requirement for a new RAF fighter, the prototype was built in the incredibly short time of 117 days. Of clean appearance and powered by a 1,150 hp Allison engine, it employed low-drag laminar-flow section wings and a distinctive cooling radiator 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 engines being built under licence by Packard in USA. December 1943 saw the first P-51B and C Mustangs flying with the USAAF in Britain on bomber escort duties. In 1944 the major production version of this fighter, the P-51D, with a higher-powered engine and a 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 in Northern Europe and the Mediterranean,

the P-51Ds also operated in the Pacific theatre, where their long range suited the island-hopping war against Japan. Many other air forces operated P-51Ds, 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 service in the UK as the Mustang IV; the remainder were shipped to the Far East theatre and they never entered service; the main RAF version used in the European and Mediterranean theatres being the P-51K/Mustang IVA. These were normally fitted with AeroProducts propellers in place of the Hamilton Standard cuffed blades, and had louvered intake grilles. Otherwise there was little difference. Powered by a liquid-cooled 12-cylinder Packard Merlin V-1650-7 of 1,450 hp, the P-51D/K had a maximum speed of 700 km/h (437 mph) at 7,600m (25,000ft), a service ceiling of 12,750 m (41,900 ft), a climb rate of 1,058 m/min. (3,475 ft/min.) and a range of 1,040 km (650 miles) with two 284 litre (75 gallon) drop tanks. Armament: six 12.7 mm (0.5 in) Browning machine guns and provision for two 227 kg or 455 kg (500 or 1,000 lb) bombs or 10 air to ground rockets. Dimensions: wing span 11.27 m (37ft 0.3 in); length 9.83 m (32ft 3.25 in); height 4.07 m (13ft 4.5 in).

**FR**

Le North American Mustang, considéré par beaucoup comme le meilleur chasseur monoplace à moteur à pistons de la Deuxième Guerre mondiale, disposait de trois des qualités les plus importantes dont un avion de chasse a besoin – vitesse, rayon d'action et manoeuvrabilité. Conçu en 1940 par James Kindelberger conformément aux spécifications de la commission d'approvisionnement britannique qui recherchait un nouveau chasseur pour la RAF, le prototype fut construit en un temps incroyable de 117 jours. Doté de lignes pures et propulsé par un moteur Allison de 1.150 ch, le Mustang se servait d'ailes à profil à écoulement laminaire et à traînée réduite ainsi que d'un radiateur de refroidissement distinctif sous le plan central de voilure. Après son vol inaugural en 1940, les livraisons à la RAF commencèrent en 1942 mais le moteur Allison peu performant à haute altitude confinait l'appareil à des missions de reconnaissance à basse altitude. Suivant les conseils des Britanniques, le moteur de l'avion fut remplacé par le célèbre Rolls Royce Merlin et on se rendit vite compte que cette combinaison unique en faisait un avion de combat extrêmement puissant, les moteurs Merlin étant construits sous licence par Packard aux États-Unis. En décembre 1943, les premiers Mustang P-51B et C commencèrent leurs missions d'escorte de bombardier avec l'USAAF en Grande-Bretagne. En 1944, la principale version de série de ce chasseur, le P-51D, doté d'un moteur plus puissant et d'une verrière 'en goutte d'eau' pour donner un champ de vision panoramique au pilote, participait aux combats aériens

au-dessus de l'Allemagne. Capable de porter des réservoirs largables, le P-51D jouait également un rôle d'attaque au sol. Outre ses opérations en Europe du Nord et en Méditerranée, il intervenait également dans le Pacifique où sa grande autonomie convenait aux missions d'une île à l'autre dans la guerre contre le Japon. Pendant et après la guerre, de nombreuses autres armées de l'air ont utilisé les P-51D, et notamment celles de l'Australie, du Canada et de l'Afrique du Sud. Sur les 281 P-51D reçus par la RAF, seulement environ 30 d'entre eux furent affectés en tant que Mustang IV aux escadrilles en Grande-Bretagne. Le reste fut expédié en Extrême-Orient mais n'entra jamais en service car la principale version utilisée par la RAF en Europe et en Méditerranée était le P-51K/Mustang IVA. Ces avions étaient normalement équipés d'hélices AeroProducts au lieu de pales à manchon Hamilton Standard et avaient des grilles d'aspiration à lamelles – par ailleurs, il n'y avait guère de différence. Propulsé par un moteur Packard Merlin V-1650-7 refroidi par liquide à 12 cylindres de 1.450 ch, le P-51D/K avait une vitesse maximale de 700 km/h à 7.600 mètres d'altitude, un plafond de service de 12.750 mètres, une vitesse ascensionnelle de 1.058 m/min et une autonomie de 1.040 km avec deux réservoirs largables de 284 litres. Armement : six mitrailleuses Browning de 12,7 mm et possibilités de deux bombes de 227 kg ou 455 kg ou de 10 roquettes air-sol. Dimensions : envergure 11,27 m ; longueur 9,83 m ; hauteur 4,07 m.

**DE**

Vielfach als das beste einsitzige einmotorige Jagdflugzeug des Zweiten Weltkrieges angesehen, zeichnete sich die North American Mustang durch drei der wichtigsten Eigenschaften aus, die ein solches Flugzeug benötigt: Geschwindigkeit, Reichweite und Wendigkeit. Von James Kindelberger 1940 nach den Anforderungen der britischen Beschaffungskommission für ein neues Jagdflugzeug der RAF entworfen, wurde der Prototyp in dem außergewöhnlich kurzen Zeitraum von 117 Tagen gebaut. Von schnittiger Form und durch einen 1150 PS Allison Motor angetrieben, hatte die Maschine Laminarflügel mit niedrigem Strömungswiderstand und einen charakteristischen Kühler unter dem Tragwerkmittelstück. Nach dem Erstflug der Maschine im Oktober 1940 begann 1942 die Auslieferung an die RAF. Da jedoch die Leistung des Allison Motors nur bei relativ geringer Flughöhe wirklich hohen Anforderungen entsprach, wurde die Verwendung des Flugzeugs auf eine Aufklärungsrolle in niedrigen Flughöhen beschränkt. Auf britischen Vorschlag wurde dann die Maschine mit dem hoch angesehenen Rolls Royce Merlin Motor umgerüstet. Daraufhin wurde bald klar, dass mit dieser einzigartige Kombination ein äußerst leistungsstarkes Kampfflugzeug geschaffen worden war. Die Motoren wurden dann von Packard in Lizenz in den USA hergestellt. Im Dezember 1943 flogen dann die ersten P-51B und C Mustangs mit der USAAF in Großbritannien als Bomber-Geleitflugzeuge. Ab 1944 nahm dann die hauptsächlich Produktionsversion dieses Jägers, die P-51D, an den Luftkämpfen hoch über Deutschland teil. Sie war inzwischen mit einem kräftigeren Motor und einer tropfenförmigen Kabinenhaube ausgerüstet worden, die dem Piloten eine unbehinderte Rundumsicht gewährte. Da die P-51D auch unter den

Flügeln Geschosse tragen konnte, wurde sie nun auch für Bodenangriffe verwendet. Von Nordeuropa und dem Mittelmeerraum abgesehen, wurde die P-51D auch im Pazifik verwendet. Mit ihrer großen Reichweite konnte sie erfolgreich über weite Inselstrecken im Kampf gegen die Japaner operieren. Viele andere Luftstreitkräfte stellten ebenfalls die P-51D in den Dienst, und zwar sowohl noch im Kriegsverlauf als auch danach – insbesondere diejenigen von Australien, Kanada und Südafrika. Obwohl die RAF 281 Stück der P-51D erhalten hatte, wurden nur etwa 30 davon in Großbritannien als Mustang IV in den Dienst übernommen. Die restlichen Maschinen gingen in den Fernen Osten abgeordnet, wo sie dann aber nie in Kämpfen eingesetzt wurden. Die P-51K/Mustang IVA ist also als Hauptversion der RAF auf europäischen Kriegsschauplätzen und im Mittelmeer anzusehen. Diese Flugzeuge waren normalerweise mit AeroProducts Propellern anstelle der Manschettenblätter von Hamilton Standard versehen, und sie wiesen geschlitzte Lufterlassgitter auf. Davon abgesehen, hatte sich nur wenig geändert. Durch einen flüssigkeitsgekühlten 12-Zylinder Packard Merlin V-1650-7 Motor mit 1450 PS angetrieben, erreichte die P-51D/K eine Höchstgeschwindigkeit von 700 km/h bei 7600 m Flughöhe. Sie hatte eine Dienstgipfelhöhe von 12.750 m und eine Steiggeschwindigkeit von 1058 m/min. Mit 284 l Abwurfbehälter betrug ihre Reichweite 1040 km. Ihre Bewaffnung umfasste sechs 12,7 mm Browning MG, und sie war auch zum Mittragen von zwei 227 kg oder 455 kg Bomben oder zehn Luft-Boden-Raketen ausgerüstet. Abmessungen: Spannweite: 11,27 m; Länge: 9,83 m; Höhe: 4,07 m.

**FOR BEST RESULTS:** Surfaces to be painted should be clean - before parts are removed from the sprue, wash in warm, soapy water, rinse and dry thoroughly. Stir paints thoroughly before use.

**PLEASE NOTE:** Some parts in the kit may not be required to build the model specified.



P-51 Mustang™

Produced under license. Boeing, P-51 Mustang, the distinctive Boeing logos, product markings and trade dress are trademarks of The Boeing Company.



**ES**

Considerado por muchos como el mejor caza monoplaza con motor de pistón de la Segunda Guerra Mundial, el Mustang norteamericano poseía tres de los atributos más importantes en un caza: velocidad, autonomía y maniobrabilidad. Diseñado por James Kindelberger en 1940 de conformidad con los requisitos de la Comisión Británica de Compras para un nuevo caza para la RAF, el prototipo se construyó en el plazo increíblemente corto de 117 días. Con líneas limpias y suaves y propulsado por un motor Allison de 1.150 caballos, utilizaba alas de baja resistencia al aire con sección laminar y un distintivo radiador refrigerador bajo la sección central de las alas. Realizó su primer vuelo en octubre de 1940 y comenzó a entregarse a la RAF en 1942, pero la altitud estimada del motor Allison, relativamente baja, relegó al aparato a tareas de reconocimiento de bajo nivel. Por sugerencia británica, el aparato fue equipado con los famosos motores Rolls Royce Merlin, construidos bajo licencia por Packard en Estados Unidos, y la combinación no tardó en demostrar su potencia como avión de combate. En diciembre de 1943 los primeros P-51B y Mustang C de la USAAF volaron sobre Gran Bretaña en misiones de escolta de bombarderos. En 1944 entró en combate sobre Alemania la principal versión en producción del caza, la P-51D, con motor de elevada potencia y cabina en burbuja de cristal, que permitía al piloto visión total a su alrededor. La posibilidad de transportar armamento bajo las alas hizo que el P-51D

se utilizase también en misiones de ataque sobre tierra. Además de en el norte de Europa y el Mediterráneo, el P-51D operó en el Pacífico, donde su gran autonomía lo hacía ideal para la guerra entre islas contra Japón. Otras muchas fuerzas aéreas utilizaron los P-51D, tanto durante la guerra como con posterioridad, destacando las de Australia, Canadá y Sudáfrica. Aunque la RAF recibió 281 P-51D, solo alrededor de 30 entraron en servicio en el Reino Unido con el nombre de Mustang IV; el resto se enviaron al lejano oriente y no llegaron a entrar en servicio; la versión principal de la RAF utilizada en los escenarios bélicos de Europa y el Mediterráneo fue el P-51K/Mustang IVA, que iba equipado con hélices de AeroProducts en lugar de las palas con vuelta Hamilton Standard y tenían, entradas de aire de lamas. Por lo demás, las diferencias eran mínimas. Propulsado por un Packard Merlin V-1650-7 de 12 cilindros y 1.450 caballos, refrigerado por líquido, el P-51D/K alcanzaba una velocidad máxima de 700 km/h a 7.600m, una altura máxima de 12.750 m, velocidad de ascenso de 1,058 m/min. y una autonomía de 1.040 km con dos depósitos desechables de 284 litros.

Armamento: seis ametralladoras Browning de 12,7 mm y preparado para dos bombas de 227 kg o 455 kg o 10 proyectiles aire-tierra.

Dimensiones: envergadura 11,27 m; longitud 9,83 m; altura 4,07 m.

**SE**

North American Mustang, som av många betraktades som det bästa ensitsiga kolvmotoriga jaktplanet under andra världskriget, uppvisade tre av de viktigaste egenskaperna som ett jaktplan behöver- hastighet, räckvidd och manöverbarhet. Prototypen, som ritades av James Kindelberger 1940 enligt en brittisk inköpsprovision för ett nytt RAF-jaktplan, byggdes på den mycket korta tiden 117 dagar. Planet, som hade en elegant linje och drevs av en 1 150 hk Allison-motor, hade laminärflödesvingar för lågt luftmotstånd och en distinkt kylare under vingens mittsektion. Planeten flögs för första gången i oktober 1940 och leveranserna till RAF startade 1942, men Allison- motorns relativt låga märkhöjd innebar att planet endast utförde spaningsuppdrag på låg höjd. Efter ett förslag från britterna försågs planet med den berömda Rolls Royce Merlin-motorn och det stod snart klart att denna unika kombination utgjorde ett mycket lovande krigsplan. Motorerna byggdes på licens av, Packard i USA. I december 1943 flögs de första P-51B- och C Mustang-planen av USAAF i Storbritannien under eskorter av bombplan. 1944 användes den huvudsakliga produktionsversionen av det här jaktplanet (P-51D), som hade en kraftigare motor och en kupolformad sitrumshuv som gav piloten ett större synfält, i luftstriden högt över Tyskland. Tack vare sin

förmåga att bära bomber under vingarna användes P-51D även för markattacksroller. Bortsett från norra Europa och Medelhavet användes även P-51D-planen över Stilla havet, där deras långa räckvidd passade den öriska konflikten mot Japan. Flera andra luftvapen, inte minst Australien, Kanada och Sydafrika, använde sig av P-51D-plan både under och efter kriget. Trots att RAF erhöll 281 P-51D-plan användes endast cirka 30 stycken i Storbritannien och Nordirland som Mustang IV. Resten skickades till konfliktområdet i Fjärran Östern, men användes inte. Den huvudsakliga RAF-versionen som användes i Europa och Medelhavet var P-51K/Mustang IVA. Dessa var normalt försedda med AeroProducts-propellrar i stället för Hamilton Standard vridbara blad samt gallerförsatt insug. I övrigt fanns inte många skillnader. P-51D/K, som drevs av en vätskekyld Packard Merlin V-1650-7-motor med 12- cylindrar på 1 450 hk, nådde en toppfart på 700 km/h på 7 600 m höjd, en tjänstetopphöjd på 12 750 m, en stighastighet på 1 058 m/min och en räckvidd på 1 040 km med två fälltankar på 284 liter.

Beväpning: sex 12,7 mm Browning-kulsprutor och plats för två bomber på 227 kg eller 455 kg eller 10 raketer för markattacker.

Mått: spännvidd 11,27 m; längd 9,83 m; höjd 4,07 m.

## Assembly Instructions

**GB** Study drawings and practise assembly before cementing parts together. Carefully scrape 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.

**FR** Étudier attentivement les dessins et simuler l'assemblage avant de coller les pièces. Gratter soigneusement toute peinture sur les surfaces à coller. Toutes les pièces sont numérotées. Peindre les petites pièces avant l'assemblage. Pour coller les décalcomanies, 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 conjointement avec les illustrations sur la boîte. Ne convient pas aux enfants de moins de 36 mois – présence de petits éléments détachables.

**DE** Vor dem Zusammenkleben der Teile die Zeichnungen sorgfältig ansehen und die zu verklebenden Teile zur Vermeidung möglicher Fehler versuchsweise zusammenfügen. Dann an den Klebeflächen vorhandene Farbbeschichtung vor dem Zusammenkleben vorsichtig abkratzen. Alle Bestandteile sind mit Nummern versehen. Kleine Teile vor dem Zusammenbau bemalen. Abziehbilder wie gewünscht ausschneiden. Vor dem Anbringen einige Sekunden in warmes Wasser tauchen und dann vom Trägerpapier in ihre vorgesehene Position schieben. Dabei die Abbildungen auf der Schachtel beachten. Nicht für Kinder unter 36 Monaten geeignet, da abnehmbare bzw. lose angebrachte Kleinteile enthalten sind.

**ES** Estudiar los dibujos y practicar el montaje antes de pegar las piezas. Raspar cuidadosamente 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, cortarlas de la hoja, sumergirlas en agua tibia durante unos segundos y deslizarlas a la posición indicada. Utilizar en conjunción con la ilustración de la caja. No es adecuado para niños menores de 36 meses, ya que contiene piezas pequeñas que podrían soltarse.

**IT** Studiare i disegni ed esercitarsi a montare i vari pezzi prima di fissarli con la colla. Raschiare con cura le tracce di vernice dalle superfici da incollare. Tutti i pezzi sono numerati. Verniciare i pezzi di piccole dimensioni prima di montarli. Per applicare le decalcomanie, ritagliare il foglio nel modo richiesto, immergere in acqua calda per alcuni secondi, quindi staccare la decalcomania dalla carta di supporto e posizionarla nel punto desiderato. Usare le decalcomanie come indicato nell'illustrazione riportata sulla confezione. Non adatto a bambini di età inferiore a 36 mesi per la presenza di componenti di piccole dimensioni che potrebbero staccarsi.

**DK** Studér tegningerne nøje og forsøg at sætte delene sammen, inden de klæbes sammen. Skrab forsigtigt malingen af de overflader, der skal klæbes sammen. Alle dele er nummererede. Små dele skal males, før de monteres. Overføringsbillederne påføres ved at klippe dem ud af arket, som påkrævet, dykke dem i varmt vand i nogle få sekunder, hvorefter underlaget glides af i de viste positioner. Påføres ifølge illustrationerne på æsken. Ikke egnet til børn under 3 år på grund af tilstedeværelse af små aftagelige dele.

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

**SE** Studera bilderna noggrant och sätt ihop delarna innan du limmar ihop dem. Skrapa försiktigt bort färg från limmade delar. Alla delarna är numererade. Måla smådelarna före ihopsättning. Sätt fast dekalerna genom att klippa arket, doppa i varmt vatten några sekunder och låta baksidan glida på plats som bilden visar. Använd enligt bildanvisningarna på kartongen. Rekommenderas ej för barn under 3 år. Innehåller löstagbara smådelar.

**FI** Tutustu piirroksiin ja harjoittele kokoamista, ennen kuin liimaat osat yhteen. Raaputa 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.

**PT** Estudar atentamente os desenhos e experimentar a montagem. Raspar cuidadosamente as superfícies de modo a eliminar pintura 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.

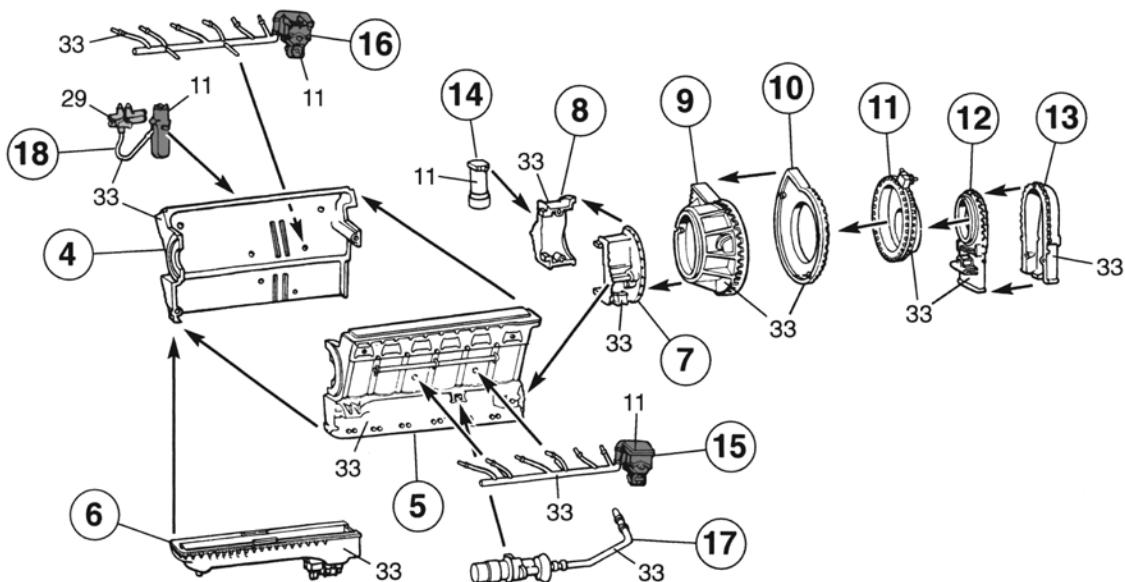
**PL** Przed przystąpieniem do sklejania przestuduj uważnie rysunki i przećwicz składanie części. Ostrożnie zeskrub ze sklejanych powierzchni farbę. Wszystkie części są ponumerowane. Drobne części pomaluj przed ich złożeniem. Celem przeniesienia kalkomanii wytnij ją z arkusza, zanurz na kilka sekund w letniej wodzie i zsuń z podłoża na wymagane miejsce. Używaj w połączeniu ze wzorami na pudełku. W związku z obecnością wielu drobnych, rozbiernych części, nieodpowiednie dla dzieci poniżej 3 lat.

**EL** Μελετήστε προσεκτικά τα σχέδια και συναρμολογήστε για πρώτη φορά τα κομμάτια χωρίς να τα συγκολλήσετε. Αφαιρέστε επιμελώς την πλαστική βαφή από τις επιφάνειες τις οποίες θα συγκολλήσετε. Όλα τα κομμάτια είναι αριθμημένα. Χρωματίστε τα μικρά κομμάτια πριν από τη συναρμολόγηση. Για να κολλήσετε τις χαλκομανίες, κόψτε γύρω από το σχέδιο όπως απαιτείται, βυθίστε το μερικά δευτερόλεπτα σε χλιαρό νερό και μετά τοποθετήστε το στη θέση που υποδεικνύεται, αφαιρώντας τη μεμβράνη που το καλύπτει. Λάβετε υπόψη σας ταυτόχρονα την εικονογράφηση του κουτιού. Ακατάλληλο για παιδιά ηλικίας κάτω των 36 μηνών λόγω ύπαρξης μικρών κομματιών που αποσπώνται.

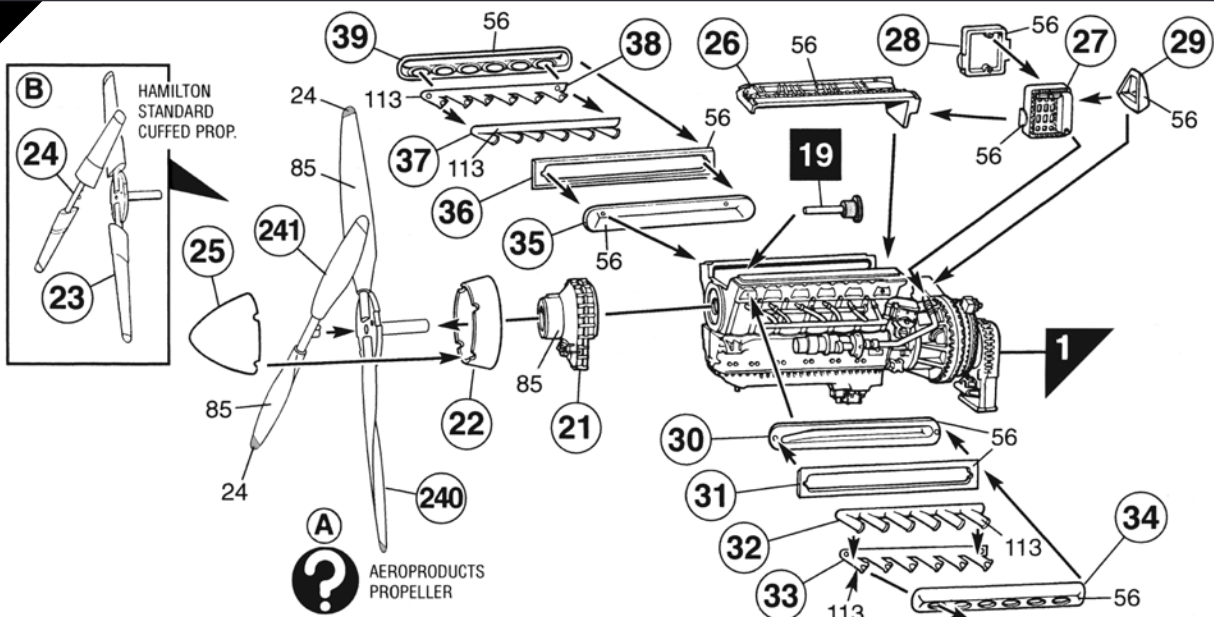
## ASSEMBLY ICON INSTRUCTIONS

|   |   |  |   |   |   |  |
|---|---|--|---|---|---|--|
| <p>Assembly phase<br/>Phase de montage<br/>Montagephase<br/>Fase de montaje<br/>Fase di montaggio<br/>Montieringsfase<br/>Montagefase<br/>Monteringsfasen<br/>Kokoamisvaihe<br/>Fase de montagem<br/>Faza składania<br/>Φάση συναρμολόγησης</p>  | <p>Cement<br/>Coller<br/>Kleben<br/>Pegar<br/>Incollare<br/>Klæbes<br/>Lijmen<br/>Limma<br/>Liimaa<br/>Colar<br/>Κλείς</p>   | <p>Do not cement together<br/>No pas coller<br/>Nicht kleben<br/>No pegar<br/>Non incollare<br/>Skal ikke klæbes<br/>Niet lijmen<br/>Limma inte<br/>Älä liimaa<br/>Não colar<br/>Nie kleić</p>  | <p>Symmetrical assembly<br/>Montage symétrique<br/>Symmetrischer Aufbau<br/>Montaje simétrico<br/>Montaggio simetrico<br/>Symmetrisk samling<br/>Symmetrische montage<br/>Symmetrisk montering<br/>Symmetrinen asentaminen<br/>Montagem simétrica<br/>Montaż symetryczny<br/>Συμμετρική Συναρμολόγηση</p>      | <p>Alternative part(s) provided<br/>Autre(s) pièce(s) fournie(s)<br/>Ersatzteil(e) mitgeliefert<br/>Se incluye(n) pieza(s) alternativa(s)<br/>Uno o più componenti alternativi forniti<br/>Alternativ(e) del(e) medfølger<br/>Alternatieve onderdelen meegeleverd<br/>Alternativ(a) del(ar) ingår<br/>Vaihtoehdotset osat pakkauskassa<br/>Peça(s) alternativa(s) fornecida(s)<br/>Dostępne części zamienne<br/>Παρέχονται εναλλακτικά κομμάτια</p>  | <p>Repeat this operation<br/>Répéter l'opération<br/>Vorgang wiederholen<br/>Repitir la operación<br/>Ripetere l'operazione<br/>Manövern gentages<br/>De verrichting herhalen<br/>Upprepa åtgärden<br/>Toista toimenpiteitä<br/>Repelir a operação<br/>Powtórzycie operację<br/>Επανάλαβετε τη διαδικασία</p>  |  |
| <p>Decals<br/>Décalcomanias<br/>Abziehbilder<br/>Calcomanias<br/>Decalcomanie<br/>Billedoverføring<br/>Stickers<br/>Dekaler<br/>Siirtokuvat<br/>Decalcomania<br/>Kalkomanie<br/>Χαλκομανίες</p>    | <p>Crystal part<br/>Pièce cristal<br/>Kristallteil<br/>Pieza de cristal<br/>Pezzo cristallo<br/>Krystalstykke<br/>Kristallen onderdeel<br/>Kristallidél<br/>Kristalliosa<br/>Peça de cristal<br/>Część kryształowa<br/>Κομμάτι κρυστάλλου</p>  | <p>Weight<br/>Lester<br/>Beschweren<br/>Lastrar<br/>Applicare un peso<br/>Påfør vægt<br/>Verzwaren<br/>Belasta<br/>Aseta vastapaino<br/>Lastrar<br/>Obciążać balastem<br/>Επιβάσει βάρος</p>    | <p>Join by applying heat<br/>Assembler en appliquant de la chaleur<br/>Heiß schweißen<br/>Pegar aplicando calor<br/>Saldare<br/>Sammenlöd<br/>Bevestigen door toepassing warmte<br/>Värmefäst<br/>Lämpökiinnitys<br/>Pegar aplicando calor<br/>Rozgrzać i połączyć<br/>Ενώσειτε χρησιμοποιώντας θερμότητα</p>  | <p>Drill or pierce<br/>Percer<br/>Durchbohren<br/>Perforar<br/>Trapanare o forare<br/>Gennembor<br/>Boren of doorboren<br/>Borra<br/>Poraa tai puhkaise<br/>Furar<br/>Wywiercić lub przedziurawić<br/>Τρυπήστε</p>   | <p>Cut<br/>Découper<br/>Schneiden<br/>Cortar<br/>Tagliare<br/>Skær<br/>Skjden<br/>Skjær<br/>Leikkaa<br/>Cortar<br/>Przeciąć<br/>Κόψτε</p>    | <p>Humbrol paint number<br/>Nº peinture Humbrol<br/>Humbrol-Farbennummer<br/>Nº de pintura Humbrol<br/>Nº vernice Humbrol<br/>Humbrol malingsnummer<br/>Humbrol verfnummer<br/>Humbrol färg nummer<br/>Humbrol-maalin numero<br/>Nº de pintura Humbrol<br/>Nr farby Humbrol<br/>Νούμερο χρώματος Humbrol</p>  |

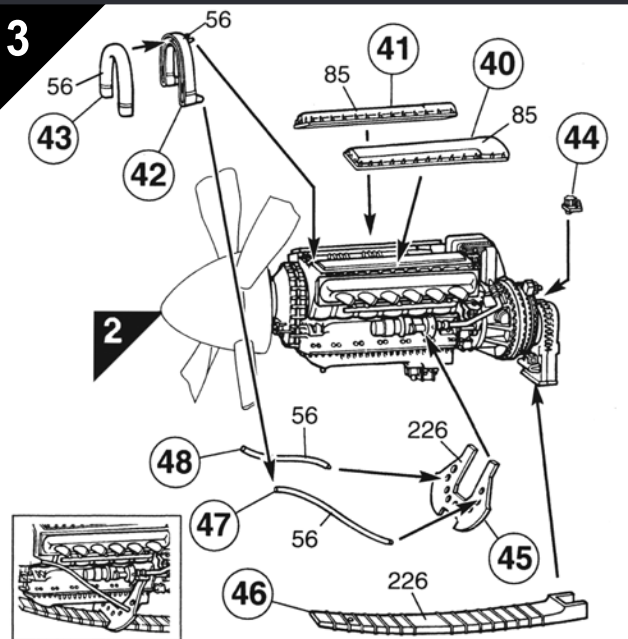
1



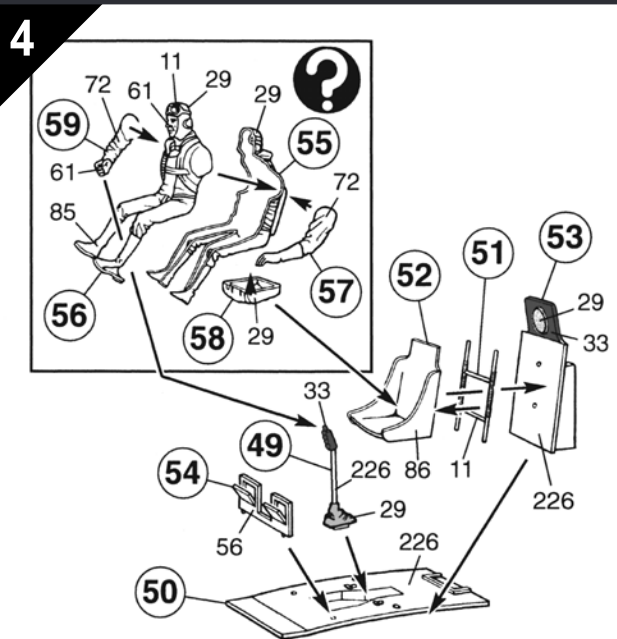
2



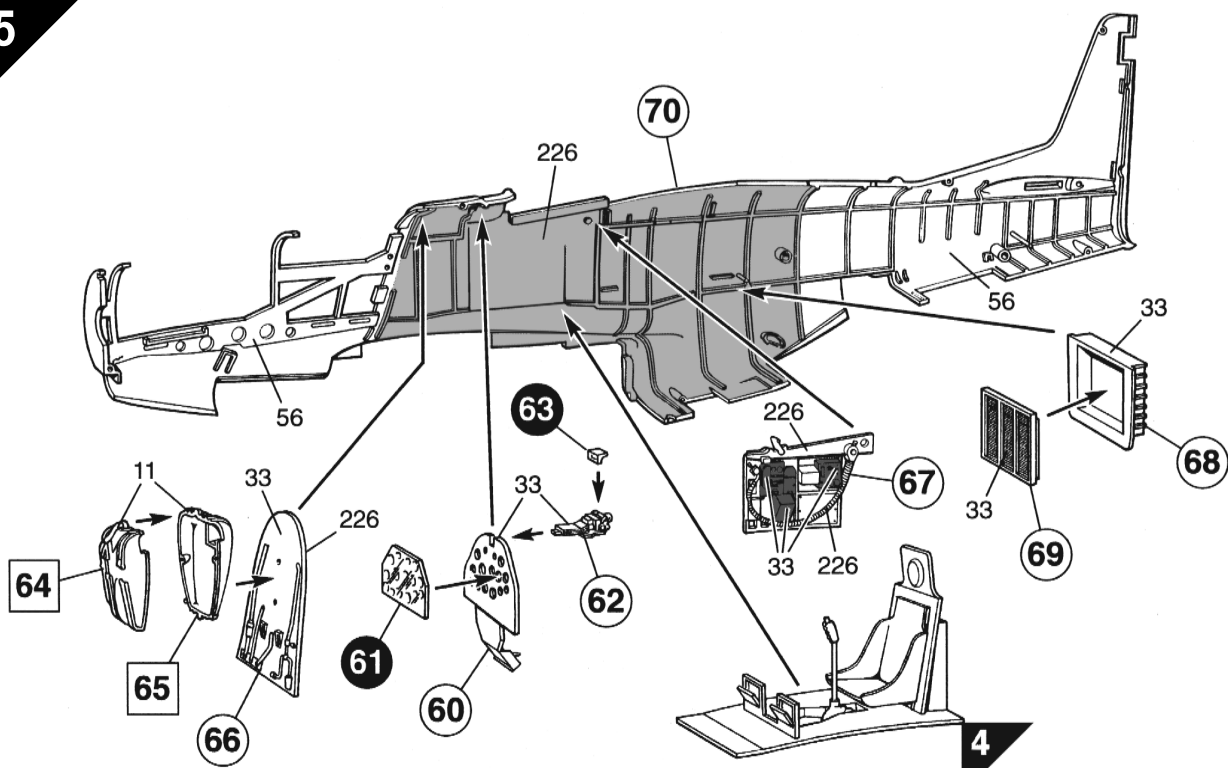
3



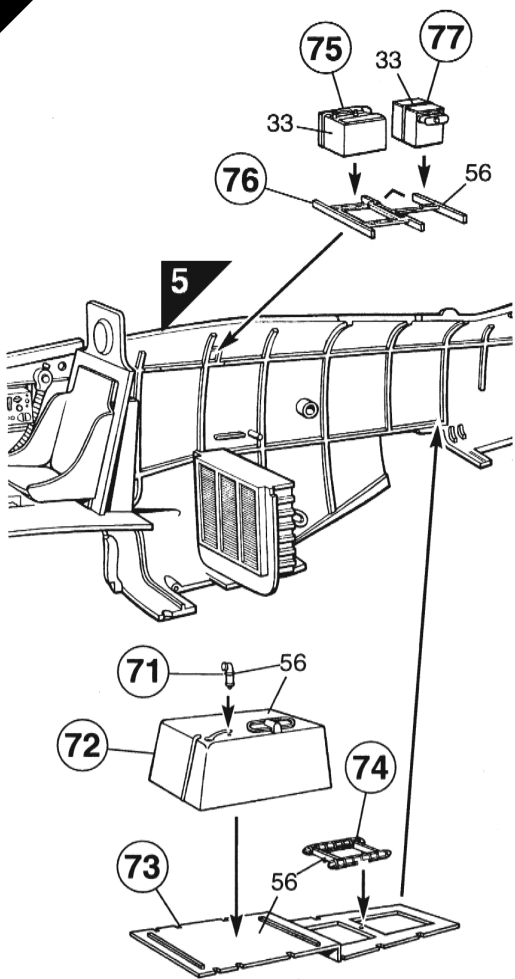
4



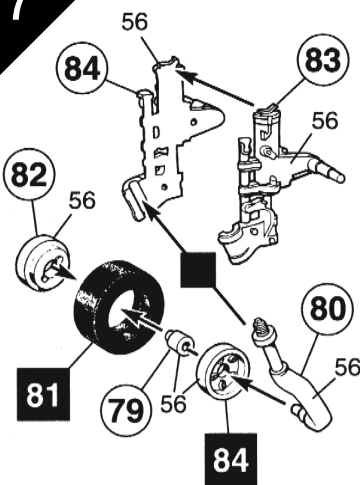
5



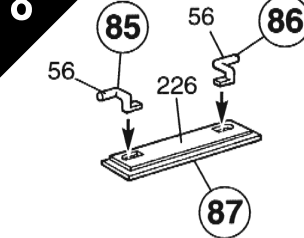
6



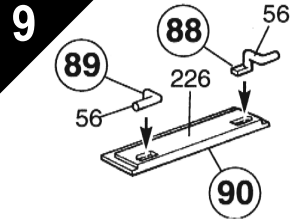
7



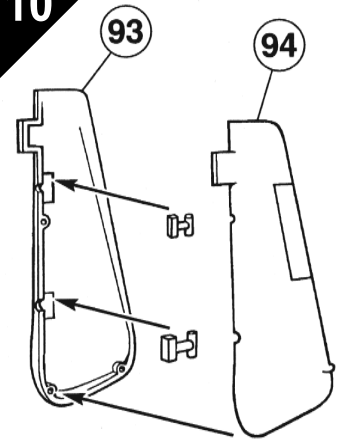
8



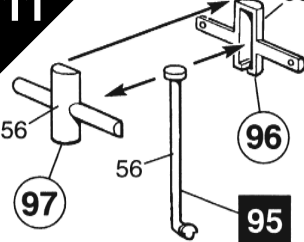
9



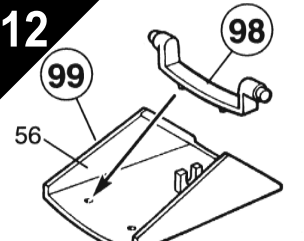
10



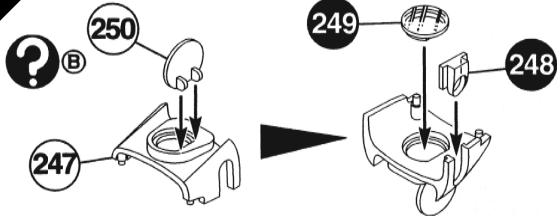
11



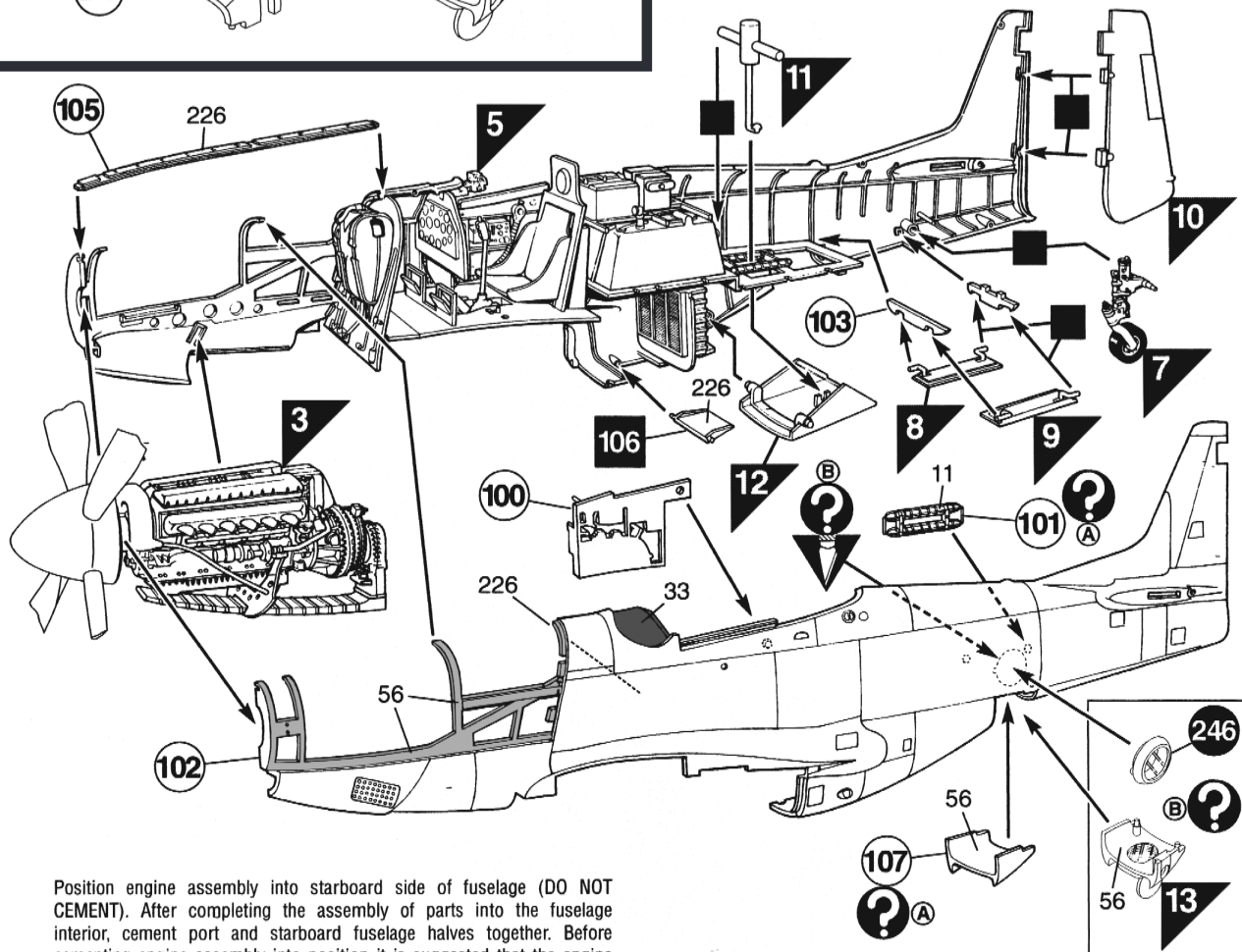
12



13



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 positions thus aligning the engine exhaust manifolds correctly.

24

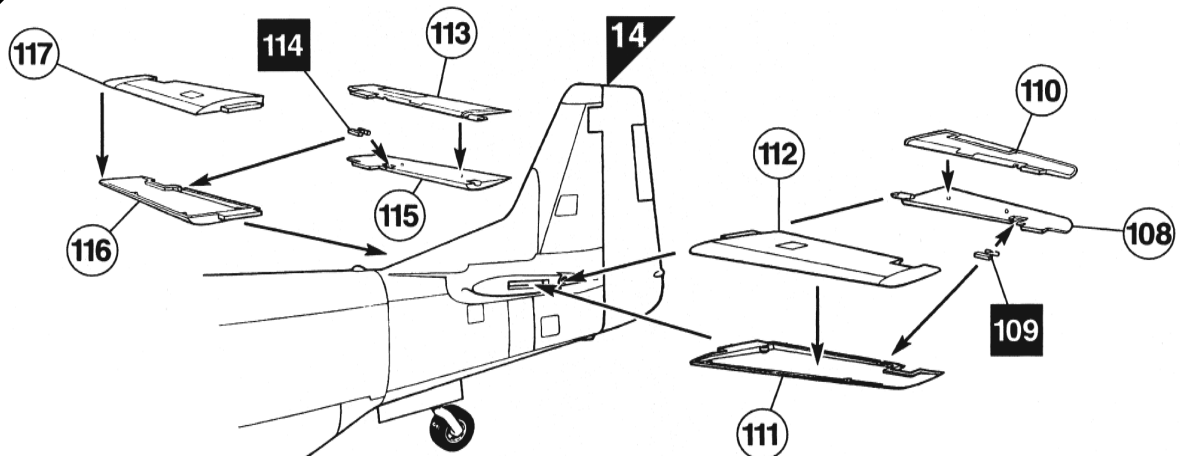
Placer le moteur assemblé dans le coté droit du fuselage (ne pas coller). Après avoir terminé l'assemblage des pièces à l'intérieur du fuselage, coller ensemble les moitiés gauche et droite du fuselage. Avant de coller le moteur assemblé en place, il est recommandé de placer les capots du moteur (223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

24

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 Auspuffstutzen genau danach ausrichten.

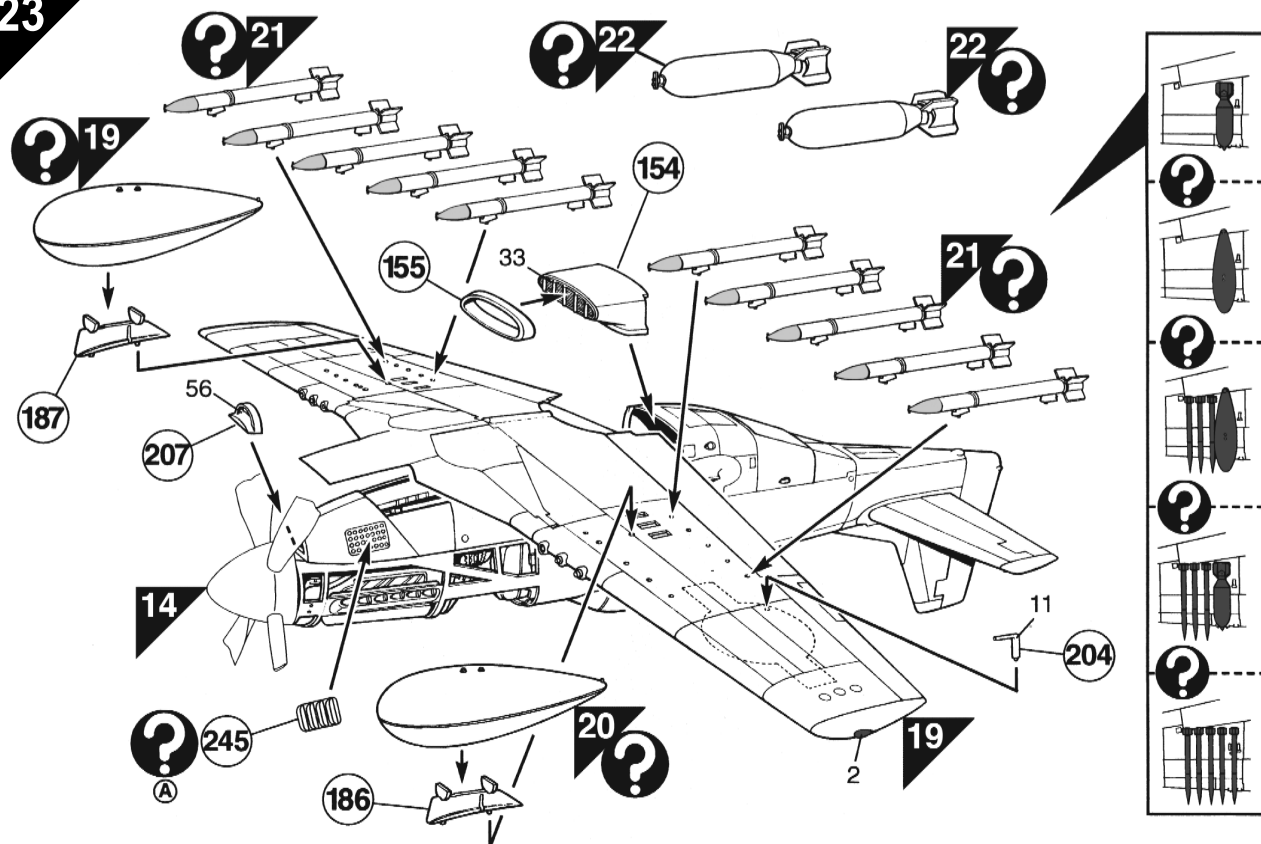
24

15

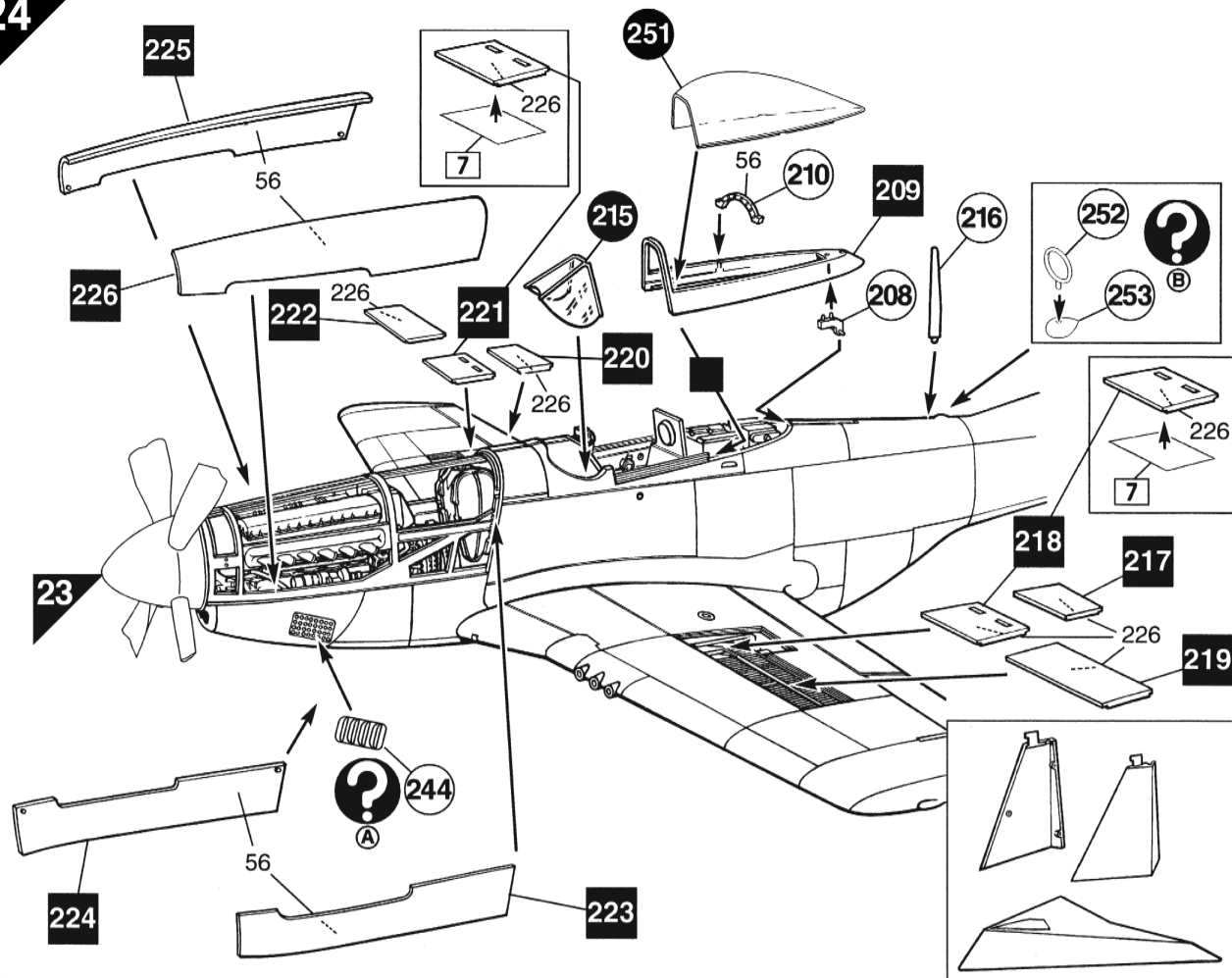




23



24







**North American P-51K/F-6D Mustang™**  
Position of stencil data

