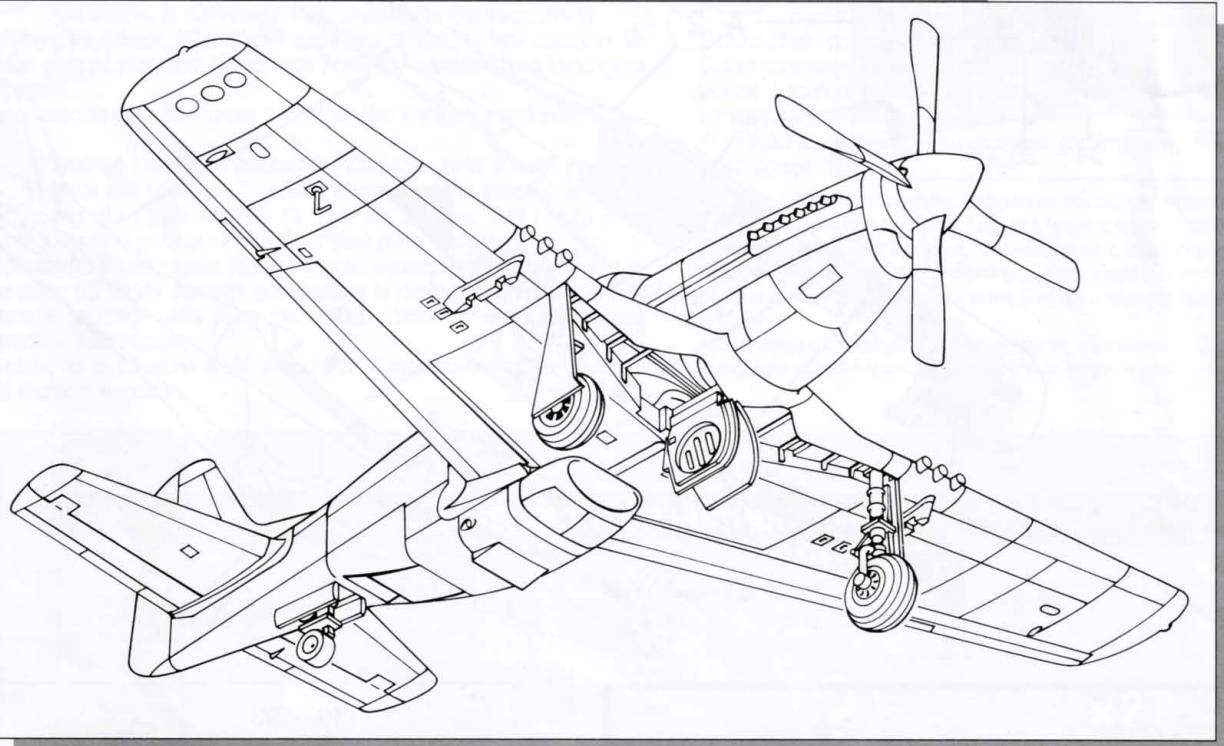


P-51D MUSTANG



1/48th Scale Model
Construction Kit

05104



A HUMBROL PRODUCT®
Humbrol Limited, Marfleet, Hull HU9 5NE, England 1999
Telephone(01482)701191; Telefax(01482)712908

P-51 D MUSTANG

GB

Designed to meet British requirements and initially rejected by the U.S. Army Air Corps, the P-51 Mustang became what many regard as the best all-round fighter aircraft of the second world war. In 1940 the British Purchasing Commission wanted a new fighter aircraft as a replacement for the Curtiss P-40 Tomahawk and in the amazingly short period of 117 days North American designed, built and flew the prototype aircraft in October 1940. Powered by a 1,150hp Allison engine it featured aerodynamically advanced laminar flow wings with a ventral cooling radiator under the wing centre section, giving it a remarkably clean appearance. First deliveries of Mustang IIs were made to the RAF in 1942; it quickly became apparent that the Allison engine lacked power for high altitude operations and these early models were relegated to the low altitude Army Cooperation role. In the meantime the Americans had changed their minds and soon ordered the type as the P-51 and P-51A, along with the A-36A Invader for the low altitude attack role. At the suggestion of the British Rolls Royce Merlin engine, built under licence in USA by Packard, was introduced for the P-51B/C models, which immediately made the Mustang into a superb all-round combat aircraft. Large numbers were ordered for the USAAF, where its performance and long range capabilities – further enhanced with the fitment of underwing fuel tanks - made it the ideal daylight bomber escort. The RAF also ordered more than 900 of this version, designated Mustang III, which entered service with No.19 Squadron in February 1944. The next and most successful version was the P-51D, which introduced the all-round vision 'bubble' canopy and a more powerful engine; again, large numbers were ordered for both the USAAF and RAF, reinforcing the ability to take the air war into the heart of

F

Le P-51 Mustang, étudié pour répondre à un besoin britannique et rejeté au départ par l'U.S. Army Air Corps, est devenu ce que beaucoup considèrent comme étant le meilleur chasseur de la Deuxième Guerre Mondiale. En 1940, la Commission d'Achat Britannique souhaitait se procurer un nouveau chasseur pour remplacer le Curtiss P-40 Tomahawk; en un délai extraordinairement court de 117 jours, North American étudia, construisit et fit voler le prototype en Octobre 1940. Propulsé par un moteur Allison de 1.150 chevaux, l'appareil comportait un profil d'aile laminar aérodynamiquement évolué et un radiateur de refroidissement ventral sous la section médiane de l'aile, ce qui lui donnait un aspect particulièrement pur. Les premières livraisons de Mustang furent faites à la RAF en 1942, qui se rendit vite compte que le moteur Allison manquait de puissance pour les opérations à haute altitude, et ces premiers modèles furent relégués au sol à basse altitude dans le rôle de soutien au sol. Pendant ce temps, les Américains avaient changé d'avis et passèrent rapidement commande du Mustang sous la dénomination P-51 et P-51A, avec l'Invader A-36 dans le rôle d'attaque au sol à basse altitude. C'est à la suggestion des Britanniques que le moteur Rolls-Royce Merlin, construit sous licence aux Etats-Unis par Packard, fut installé sur les modèles P-51B/C, qui transforma immédiatement le Mustang en un superbe avion de chasse universel. L'USAAC en passa commande en grande quantité, et c'est en son sein que ses performances et sa grande autonomie (encore améliorées par l'installation de réservoirs sous les ailes) en firent l'avion idéal d'escorte des bombardiers de jour. La RAF commanda également plus de 900 Mustang de cette version, appelée Mustang III, qui entra en service dans l'Escadron 19 en Février 1944. La version suivante (la plus performante) fut le P-51D, qui comportait la verrière en forme de bulle à 360° de visibilité et un moteur plus puissant; là encore, de grandes quantités furent commandées par l'USAAC et la RAF, renforçant ainsi la capacité des alliés à transférer la guerre aérienne au cœur du territoire ennemi dans chaque

D

Der für britische Anforderungen konstruierte und anfänglich vom U.S. Army Air Corps verworfene P-51 Mustang wurde zu dem, was viele als das beste Allround-Jagdflugzeug des Zweiten Weltkrieges ansahen. 1940 wollte die British Purchasing Commission ein neues Jagdflugzeug, um den Curtiss P-40 Tomahawk abzulösen, und in der erstaunlich kurzen Zeit von 117 Tagen konstruierte, baute und flog North American im Oktober 1940 den Flugzeug-Prototyp. Das Flugzeug mit seinem 1150 PS starken Allison-Triebwerk wies aerodynamisch fortschrittliche laminar Strömungsfügel mit einem Rumpfkörper unter dem Flügel-Mittelstück auf, was ihm ein erstaunlich formschönes Aussehen verlieh. Die ersten Lieferungen des Mustang I an die RAF erfolgten 1942; es stellte sich schnell heraus, daß es dem Allison-Triebwerk an Leistung für Höhenflug-Einsätze fehlt, und diese ersten Modelle wurden für das Tiefflug-Programm an die Army Cooperation abgetreten. In der Zwischenzeit hatten die Amerikaner ihre Meinung geändert und bestellten bald den Typ als P-51 und P-51A gemeinsam mit dem A-36A Invader für Tiefflugangriffe. Auf Anregung der Briten wurde das von Packard in den USA in Lizenz gebaute Rolls-Royce-Merlin-Triebwerk für die Modelle P-51B/C eingeführt, die den Mustang sofort zu einem vorzüglichen Allround-Gefechtsflugzeug machten. Für die USMF wurde es in großer Stückzahl bestellt, und war aufgrund seiner Leistung und großen Reichweite - mit Unterflügel-Treibstofftanks als weiterer Verbesserung - das ideale Tagesbomber-Begleitflugzeug. Die RAF bestellte ferner mehr als 900 Stück dieser Version mit der Bezeichnung Mustang III, die im Februar 1944 in das 19. Geschwader aufgenommen wurden. Die nächste und erfolgreichste Version war die P-51D, mit der man das 'Blasen'-Kabinendach mit Rundumsicht und ein stärkeres Triebwerk einführte; erneut wurden hohe Stückzahlen sowohl für die USMF als auch für die RAF bestellt, wodurch es noch besser möglich war, an jedem Kriegsschauplatz auf dem Luftwege tief in das feindliche Gebiet vorzudringen. Obwohl die RAF 281 P-51D erhielt, wurden nur

E

Disenado para satisfacer los requisitos británicos y rechazado inicialmente fue por el U.S. Air Corps (cuerpo aéreo de los Estados Unidos), el P-51 Mustang se convirtió en el avión que muchos consideran ser el mejor caza de utilidad general de la segunda guerra mundial. En 1940 la Comisión británica de adquisiciones quería un nuevo caza para reemplazar al Curtiss P-40 Tomahawk y en el extraordinariamente corto periodo de 117 días North American diseñó y construyó el avión prototípico que voló por primera vez en octubre de 1940. Propulsado por un motor Allison de 1.150 hp, incorporaba alas de flujo laminar aerodinámicamente avanzadas con un radiador de refrigeración ventral debajo de la sección central del ala, lo que le daba un aspecto muy simétrico. Las fuerzas aéreas británicas (RAF) recibieron las primeras entregas de aviones Mustang en 1942; muy pronto se percibió que el motor del Allison no tenía suficiente potencia para operaciones de gran altitud y por lo tanto estos primeros modelos fueron relegados a operaciones de baja de altitud de cooperación con el ejército. Entretanto los americanos habían cambiado de opinión y pronto hicieron pedidos de los tipos P-51 y P-51A, junto con el A-36A Invader, para realizar ataques a baja altura. Siguiendo la sugerencia de los británicos, para los modelos P-51B/C se introdujo el motor Rolls Royce Merlin, construido bajo licencia en los Estados Unidos por Packard, que inmediatamente convirtió al Mustang en un excelente caza de utilidad general. Se pidieron grandes cantidades para las fuerzas aéreas estadounidenses (USAAC), donde su rendimiento y capacidades de gran alcance (mejoradas aún más con la adición de depósitos de combustible debajo del ala) hicieron que fuera ideal para la escolta diurna de bombarderos. La RAF también pidió más de 900 aparatos de esta versión, denominada Mustang III, que entró en servicio con el escuadrón No 19 en febrero de 1944. La versión siguiente y de más éxito fue el P-51D, que introdujo la cabina transparente de 'burbuja' de visión general y un motor más potente; de nuevo se hicieron más pedidos para la USAAC y la RAF, lo que reforzó las

S

P-51 Mustang utvecklades för att uppfylla Storbritanniens behov, och ratades först av Amerikanska Arméns Flygvär, men ansågs om många som ett av andra världskrigets bästa jaktplan. 1940 sökte Brittiska Inköpskommissionen ett nytt jaktpilot som ersättning för Curtiss P-40 Tomahawk, och på den otroligt korta tiden av 117 dagar ritades, byggdes och provflög den första prototypen av North American i oktober 1940. Flygplanet hade en 1150 hästars Allison-motor, och gav med vingar av aerodynamiskt avancerad laminärströmmingsstyp och centralt placerat kylarintag under buken ett utomordentligt rent intryck. Första leveransen mot Mustang I till RAF skedde 1942; man insåg snart att Allison-motorn inte var tillräckligt kraftig för operationer på hög höjd, och dessa tidiga modeller levererades till låghöjds arméunderstöd. Amerika hade under denna tiden ändrat sig och bestälde inom kort typerna P-51 och P-51A, tillsammans med A-36A Invader som attackflygplan för operationer på låg höjd. Storbritanniens kom med förslaget att den Rolls Royce Merlin motor som licens tillverkades i USA av Packard skulle monteras i modellen P-51B/C. Detta förvandlade omedelbart Mustangen till ett enastående stridsflygplan för alla roller. Ett stort antal beställdes av USAAC, och blev, genom sin höga prestanda och den långa räckvidden idealiska dagsljuseskorter för bombare. Räckvidden utökades ytterligare genom montering av extratankar under vingarna. RAF beställde också mer än 900 plan av denna versionen, nu kallad Mustang III, och dessa togs i tjänst med 19:e Divisionen i februari 1944. Den efterföljande, och mest framgångsrika versionen blev P-51D med förbättrad sikt genom "bubbelhuvan" över sittbrunnen och kraftigare motor, stora antal beställdes återigen av både USAAC och RAF, och ökade möjligheter för att flytta luftkriget in till hjärtat av fiendeterrängen på alla

enemy territory in every theatre. Although the RAF received 281 P-51 Ds only about 30 of these entered service in the UK, (the 19 Squadron example included in this kit being one of them), the rest being shipped to the far east in crates ready for the war against Japan; in the event very few of these were flown and none entered operational service there, the main RAF version in the European and Mediterranean theatres being the P-51K. Post war many other air forces adopted the P-51D as standard equipment, two of these being New Zealand and Sweden. In 1945 New Zealand ordered 370 Mustangs but only accepted 30 and cancelled the rest; these were stored until equipping Nos.1, 2, 3 and 4 Territorial Air Force Squadrons of the RNZAF between 1951 and 1955. Many of these were fitted with Aeroproducts propellers similar to the K model and all remained in various silver finishes, the machines at No.1 (Auckland) Squadron being unique in having their national and squadron markings in French Blue. Sweden was, at the end of the war, well acquainted with the Mustang through having several interned examples to inspect; four of these were overhauled and put into service and 46 more were ordered (ex USAAC stocks) just before the war in Europe ended. Designated J26, further batches were ordered from 1946, a total of about 170 Mustangs serving in four Wings (including 16 aircraft converted to the S26 reconnaissance version). The 1,450hp Merlin engine gave the P-51D a maximum speed of 700km/h (437mph) at 7,612m (25,000ft). Internal armament was six 12.7mm (0.5in.) Browning machine guns with provision for two 227 or 455kg (250 or 500lb.) bombs or air to ground rockets under the wings. Wing span: 11.27m (37ft 5.3in.) Length: 9.83m (32ft 3.25in.) Height: 4.07m (13ft 4.5in.)

théâtre d'opérations. Bien que la RAF ait reçu 281 P-51D, seulement une trentaine d'entre eux furent mis en service en Grande-Bretagne (l'exemple de l'Escadron 19 inclus dans ce kit étant l'un d'entre eux); le reste fut expédié en caisse en Extrême-Orient, prêtés pour la guerre contre le Japon. En fait, peu d'entre eux volèrent et aucun ne fut mis en service opérationnel dans ce théâtre d'opérations. La version principale de la RAF utilisée dans les théâtres européens et méditerranéens fut le P-51K. Après la Guerre, nombre d'autres Armées de l'Air adoptèrent le P-51D en dotation standard: deux de ces pays étaient la Nouvelle-Zélande et la Suède. En 1945, la Nouvelle-Zélande passa commande de 370 Mustang mais n'en accepta que 30 et annula le reste; ceux-ci furent stockés jusqu'à ce qu'ils équipent les Escadrons No. 1, 2, 3 et 4 de la Territorial Air Force de l'RNZAF entre 1951 et 1955. Un grand nombre de ces Mustang étaient équipés d'hélices Aeroproducts semblables au modèle K. Ils étaient tous peints en diverses finitions gris argenté, mais les appareils de l'Escadron No 1 (Auckland) étaient particuliers, puisque leurs blasons nationaux et d'escadron étaient peints en Bleu de France. La Suède, à la fin de la Guerre, connaissait bien le Mustang, puisqu'elle en avait plusieurs exemplaires internés sur le sol national, ce qui lui permit de les inspecter; quatre de ceux-ci furent remis en état et mis en service, puis 46 autres furent commandés (provenant des stocks de l'USAAC) juste avant la fin des hostilités en Europe. Désigné J26, d'autres lots furent commandés à partir de 1946: un total d'environ 170 Mustang répartis dans quatre Escadres (dont 16 appareils convertis en version reconnaissance S26). Le moteur Merlin de 1,450 chevaux permettait au Mustang d'atteindre une vitesse maximum de 700km/h (437 miles/h) à 7,612m (25,000 pieds). Son armement de bord consistait en six mitrailleuses de 12,7mm (0,5 pouce) Browning; il pouvait emporter deux bombes de 227 ou 455kg (250 ou 500 livres) ou des roquettes air-sol sous les ailes. Envergure: 11,27m (37 pieds et 5,3 pouces). Longueur: 9,83m (32 pieds et 3,25 pouces). Hauteur: 4,07m (13 pieds et 4,5 pouces).

etwa 30 davon in GB in Betrieb genommen (das in diesem Modellbausatz enthaltene Beispiel des 19. Geschwaders ist eines davon), der Rest wurde in Verschlägen nach Fernost verschickt, um für den Krieg gegen Japan bereitzustehen; schließlich wurden jedoch nur wenige von ihnen geflogen, und keines wurde dort in Betrieb genommen, wobei das Modell P-51K die RAF-Hauptversion auf den Schauplätzen in Europa und im Mittelmeerraum war. Nach dem Krieg wurde die P-51D von vielen anderen Luftstreitkräften als Standardausstattung übernommen - zwei davon waren Neuseeland und Schweden. 1945 bestellte Neuseeland 370 Mustangs, nahm aber nur 30 an und stornierte den Rest; die Flugzeuge wurden gelagert, bis die territorialen Luftwaffengeschwader Nr. 1, 2, 3 und 4 der RNZAF zwischen 1951 und 1955 damit ausgerüstet wurden. Viele von ihnen wurden mit Aeroproducts-Propellern ausgestattet, die dem Modell K ähnlich waren, und bei allen wurden die verschiedenen Silber-Lackierungen beibehalten, wobei die Maschinen des Geschwaders Nr. 1 (Auckland) sich dadurch abhoben, daß die Landes- und Geschwaderbezeichnung blau (French Blue) war. Schweden war am Kriegsende bestens mit dem Mustang vertraut, weil es mehrere beschlagnahmte Exemplare inspirieren konnte; vier von ihnen wurden überholt und in Betrieb genommen, und weitere 46 wurden (aus USMF-Beständen) – just vor Kriegsende in Europa – bestellt. Weitere Serien mit der Bezeichnung J26 wurden ab 1946 bestellt, wobei ca. 170 Mustangs insgesamt in vier Geschwadern dienten (darunter 16 Flugzeuge, die in die Aufklärungsversion S26 umgerüstet wurden). Das 1450 PS starke Merlin-Triebwerk verlieh dem P-51D eine Höchstgeschwindigkeit von 700km/h in 7612m Höhe. Innen war das Flugzeug mit sechs Browning-Maschinengewehren 12,7mm bewaffnet, und unter den Flügeln waren zwei 227kg- oder 455kg-Bomben oder Boden-Luft-Raketen vorgesehen. Flügelspannweite: 11,27m. Länge: 9,83m. Höhe: 4,07m.

etwa 30 davon in GB in Betrieb genommen (das in diesem Modellbausatz enthaltene Beispiel des 19. Geschwaders ist eines davon), der Rest wurde in Verschlägen nach Fernost verschickt, um für den Krieg gegen Japan bereitzustehen; schließlich wurden jedoch nur wenige von ihnen geflogen, und keines wurde dort in Betrieb genommen, wobei das Modell P-51K die RAF-Hauptversion auf den Schauplätzen in Europa und im Mittelmeerraum war. Nach dem Krieg wurde die P-51D von vielen anderen Luftstreitkräften als Standardausstattung übernommen - zwei davon waren Neuseeland und Schweden. 1945 bestellte Neuseeland 370 Mustangs, nahm aber nur 30 an und stornierte den Rest; die Flugzeuge wurden gelagert, bis die territorialen Luftwaffengeschwader Nr. 1, 2, 3 und 4 der RNZAF zwischen 1951 und 1955 damit ausgerüstet wurden. Viele von ihnen wurden mit Aeroproducts-Propellern ausgestattet, die dem Modell K ähnlich waren, und bei allen wurden die verschiedenen Silber-Lackierungen beibehalten, wobei die Maschinen des Geschwaders Nr. 1 (Auckland) sich dadurch abhoben, daß die Landes- und Geschwaderbezeichnung blau (French Blue) war. Schweden war am Kriegsende bestens mit dem Mustang vertraut, weil es mehrere beschlagnahmte Exemplare inspirieren konnte; vier von ihnen wurden überholt und in Betrieb genommen, und weitere 46 wurden (aus USMF-Beständen) – just vor Kriegsende in Europa – bestellt. Weitere Serien mit der Bezeichnung J26 wurden ab 1946 bestellt, wobei ca. 170 Mustangs insgesamt in vier Geschwadern dienten (darunter 16 Flugzeuge, die in die Aufklärungsversion S26 umgerüstet wurden). Das 1450 PS starke Merlin-Triebwerk verlieh dem P-51D eine Höchstgeschwindigkeit von 700km/h in 7612m Höhe. Innen war das Flugzeug mit sechs Browning-Maschinengewehren 12,7mm bewaffnet, und unter den Flügeln waren zwei 227kg- oder 455kg-Bomben oder Boden-Luft-Raketen vorgesehen. Flügelspannweite: 11,27m. Länge: 9,83m. Höhe: 4,07m.

capacidades de llevar la guerra aérea al corazón del territorio enemigo en todas las zonas de guerra. Aunque la RAF recibió 281 P-51Ds, tan solo alrededor de 30 de los mismos entraron en servicio en el Reino Unido (el ejemplo del escuadrón 19 mencionado en este juego fue uno de ellos), el resto se envió al extremo oriente en cajas, preparados para la guerra contra el Japón; cuando llegó el momento, muy pocos de ellos fueron pilotados y ninguno entró en servicio operativo allí ya que la versión principal usada por la RAF en las zonas de guerra de Europa y del Mediterráneo era el P-51K. En la posguerra muchas otras fuerzas aéreas adoptaron el P-51D como equipo estándar, como las de Nueva Zelanda y Suecia. En 1945, Nueva Zelanda pidió 370 Mustangs pero solamente aceptó 30 y canceló el resto; estos fueron almacenados hasta que se usaron para equipar a los escuadrones 1, 2, 3 y 4 de las fuerzas aéreas territoriales de las fuerzas aéreas neozelandesas (RNZAF) entre 1951 y 1955. En muchos de estos se instalaron hélices Aeroproducts parecidas a la del modelo K y todos conservaron sus acabados plateados diversos; los aparatos del escuadrón No 1 (Auckland) fueron los únicos cuyos distintivos nacionales y de escuadrón eran de color azul. Al final de la guerra Suecia ya estaba familiarizada con el Mustang ya que había tenido la ocasión de inspeccionar varios ejemplos internados; cuatro de ellos fueron renovados y puestos en servicio y se pidieron 46 más (ex-stock de la USAAC) justo antes de que terminara la guerra en Europa. Denominados J26, a partir de 1946 se pidieron más lotes de los mismos, de alrededor de 170 Mustangs que sirvieron en cuatro brigadas (incluyendo 16 aviones convertidos a la versión de reconocimiento S26). El motor Merlin de 1,450 hp dio al P-51D una velocidad máxima de 700km/h a 7,612m. El armamento interno estaba compuesto por seis ametralladoras Browning de 12,7mm, con provisión para dos bombas de 227 o 455kg o cohetes de aire a tierra debajo de las alas. Envergadura de las alas: 11,27m; Longitud: 9,83m; Altura: 4,07m.

capacidades de llevar la guerra aérea al corazón del territorio enemigo en todas las zonas de guerra. Aunque la RAF recibió 281 P-51Ds, tan solo alrededor de 30 de los mismos entraron en servicio en el Reino Unido (el ejemplo del escuadrón 19 mencionado en este juego fue uno de ellos), el resto se envió al extremo oriente en cajas, preparados para la guerra contra el Japón; cuando llegó el momento, muy pocos de ellos fueron pilotados y ninguno entró en servicio operativo allí ya que la versión principal usada por la RAF en las zonas de guerra de Europa y del Mediterráneo era el P-51K. En la posguerra muchas otras fuerzas aéreas adoptaron el P-51D como equipo estándar, como las de Nueva Zelanda y Suecia. En 1945, Nueva Zelanda pidió 370 Mustangs pero solamente aceptó 30 y canceló el resto; estos fueron almacenados hasta que se usaron para equipar a los escuadrones 1, 2, 3 y 4 de las fuerzas aéreas territoriales de las fuerzas aéreas neozelandesas (RNZAF) entre 1951 y 1955. En muchos de estos se instalaron hélices Aeroproducts parecidas a la del modelo K y todos conservaron sus acabados plateados diversos; los aparatos del escuadrón No 1 (Auckland) fueron los únicos cuyos distintivos nacionales y de escuadrón eran de color azul. Al final de la guerra Suecia ya estaba familiarizada con el Mustang ya que había tenido la ocasión de inspeccionar varios ejemplos internados; cuatro de ellos fueron renovados y puestos en servicio y se pidieron 46 más (ex-stock de la USAAC) justo antes de que terminara la guerra en Europa. Denominados J26, a partir de 1946 se pidieron más lotes de los mismos, de alrededor de 170 Mustangs que sirvieron en cuatro brigadas (incluyendo 16 aviones convertidos a la versión de reconocimiento S26). El motor Merlin de 1,450 hp dio al P-51D una velocidad máxima de 700km/h a 7,612m. El armamento interno estaba compuesto por seis ametralladoras Browning de 12,7mm, con provisión para dos bombas de 227 o 455kg o cohetes de aire a tierra debajo de las alas. Envergadura de las alas: 11,27m; Longitud: 9,83m; Altura: 4,07m.



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.



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.



Vor Verwendung des Klebers Zeichnungen studieren und Zusammenbau üben. Farbe und Plattierung vorsichtig von den Klebeflächen abkratzen. Alle Teile sind numeriert. 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.



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.



Studera bilderna noggrant och sätt ihop delarna innan du limmar ihop dem. Skrapa noggrant bort förtkromning och färg från limmade delar. Alla delarna är numrerade. Måla smådelarna före ihopsättning.

Fastsättning av dekaler, klipp arket. 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.



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 sfilar 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.



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 afgebeeldte plaats schuiven. Hierbij afbeelding op doos raadplegen.

Niet geschikt voor kinderen onder 3 jaar, omdat kleine deeltjes gemakkelijk kunnen losraken.



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.

Overføringsskiltene 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 brugsanvisingerne på øksen.

Ikke til børn under 3 år, forekomst af små løse elementer.



Estudar 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.



Tutustu piirroksii ja harjoittele kokoamista ennen kuin liimaat osat yhteen. Raaputa metallipäällyste ja maali varovasti pois liimattavilta pinnolta. Kaikki osat on numeroitu. Maalaat pienet osat ennen kokoamista.

Siirtokuvien kiinnittämiseksi leikkaa ne arkista tarpeen mukaan. Kasta kuva lämpimään veteen muutaman sekunnin ajaksi, anna takapuolen liukua kuvalle osoitettuun kohtaan. Käytetään yhdessä laatikon kuvitukseen kanssa.

Ei suositella alle kolmi vuotiaalle lapsille. Paljon irrotettavia pikkuosia.



Przed przystąpieniem do klejania przestuduj uważnie rysunki i przećwicz składanie części. Ostrożnie zeskrób ze klejanych powierzchni powłokę i farbę. Wszystkie części są ponumerowane. Drobne części pomaluj przed ich złożeniem.

Celem przeniesienia odbitki wytnij ją z arkusza, zanurz na kilka sekund w leciej wodzie i zsun z podłoża na wymagane miejsce. Używaj w połączeniu ze wzorami na pudełku.

W związku z obecnością wielu drobnych, rozbieralnych części, niestosowne dla dzieci poniżej 3 lat.



Mελετήστε προσεχτικά 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 τα χαλκομανίες, κόψτε γύρω γύρω το σχέδιο, βαθιστε το μερικά δευτερόεπα σε ζεστό νερό και μετά τοποθετήστε το στη θέση που υποδεικνύεται, αφαιρώντας την καλυτική μεμβράνη.

Λάβετε υπόψη σας ταυτόχρονα την εικονογράφηση του κουτιού. Ακατάλληλο για παιδιά ηλικίας κάτω των 36 μηνών. Υπάρχουν μικρά κομμάτια που αποσπούνται.

ASSEMBLY ICON INSTRUCTIONS

Assembly phase
Phase de montage
Montagephase
Fase de montaje
Montering
Fase di montaggio
Montagefase
Monteringfase
Fase de montagem
Kokoamisvaihe
Faza skladania
Φάση συναρμολόγησης

Cement
Coller
Kleben
Incollare
Liimaa
Pegar
Lijmen
Limma
Klæbe
Colar
Kleic
Συγκόλληση

Do not cement together
Ne pas coller
Nicht kleben
Non incollare
Limma inti
No pegar
Niet lijmen
Ajá lima
Skal ikke klæbes
Não collar
Nie kleic
Μη κολλάτε

Alternative part(s) provided
Choix
Auswahlmöglichkeit
Scelta
Val
Elección
Keuze
Valinta
Valg
Oppāo
Wybór
Επιλογή

Repeat this operation
Répéter l'opération
Vorgang wiederholen
Ripetere l'operazione
Utför ingreppet på nytt
Repetir la operación
De verrichting herhalen
Toista toimenpide
Manover gentages
Repetir a operação
Powtórzyć operację
Επανάληψη διαδικασίας

Decals
Decalcomanies
Abziehbild
Decalcomanie
Dekalkomani
Calcomanias
Aldrukplaatjes
Siirtokuvat
Billedoverføring
Decalcomania
Dekalkomani
Χαλκομανίες

Crystal part
Pièce cristal
Kristallteil
Pieza cristal
Kristallidel
Pezzo cristallo
Kristallen onderdeel
Kristalstykke
Peça de cristal
Lasiosa
Cześć kryształowa
Διαφανές κομμάτι



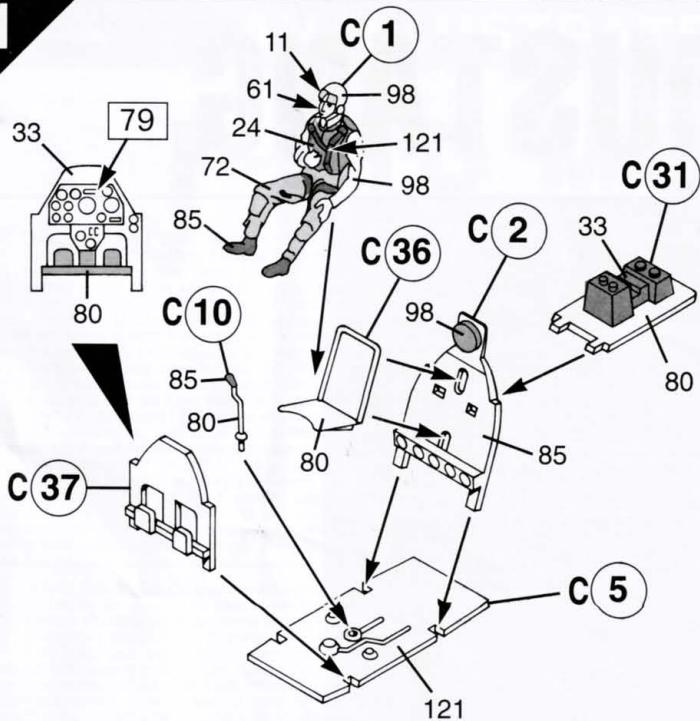
Weight
Lester
Beschweren
Zavorrare
Sätt barlast
Lastrar
Ballasten
Aseta vastapaino
Forsyne med ballast
Lastrar
Obciążyc balastem
Έρμα

Drill or pierce
Percer
Bohren
Forare
Borra
Agujear
Boren
Lävistä
Aseta vastapaino
Forsyne med ballast
Lastrar
Obciążyc balastem
Τρυπήμα

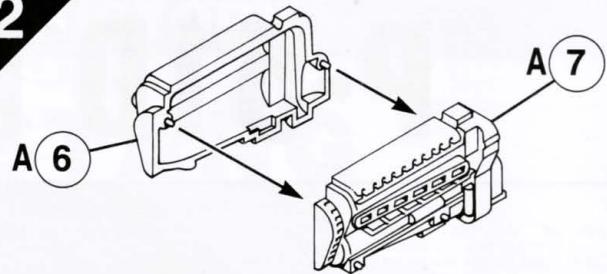
Cut
Découper
Schneiden
Cortar
Klip
Tagliare
Knippen
Klip
Leikkää
Przebić
Αποκόψατε

Humbrol paint number
Nº peinture Humbrol
Humbrol-Farbnr
Nº pintura Humbrol
Humbrol farg nr
Nº vernice Humbrol
Humbrol verfnummer
Humbrol-malningsnummer
Nº de pintura Humbrol
Humbrol-maalinn numero
Nº färg Humbrol
Νούμερο χρώματος Humbrol

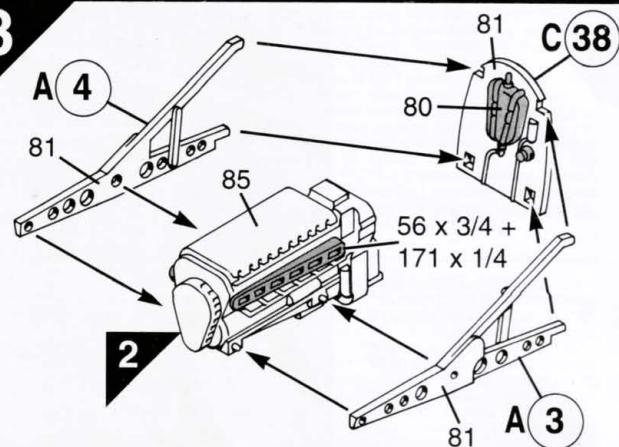
1



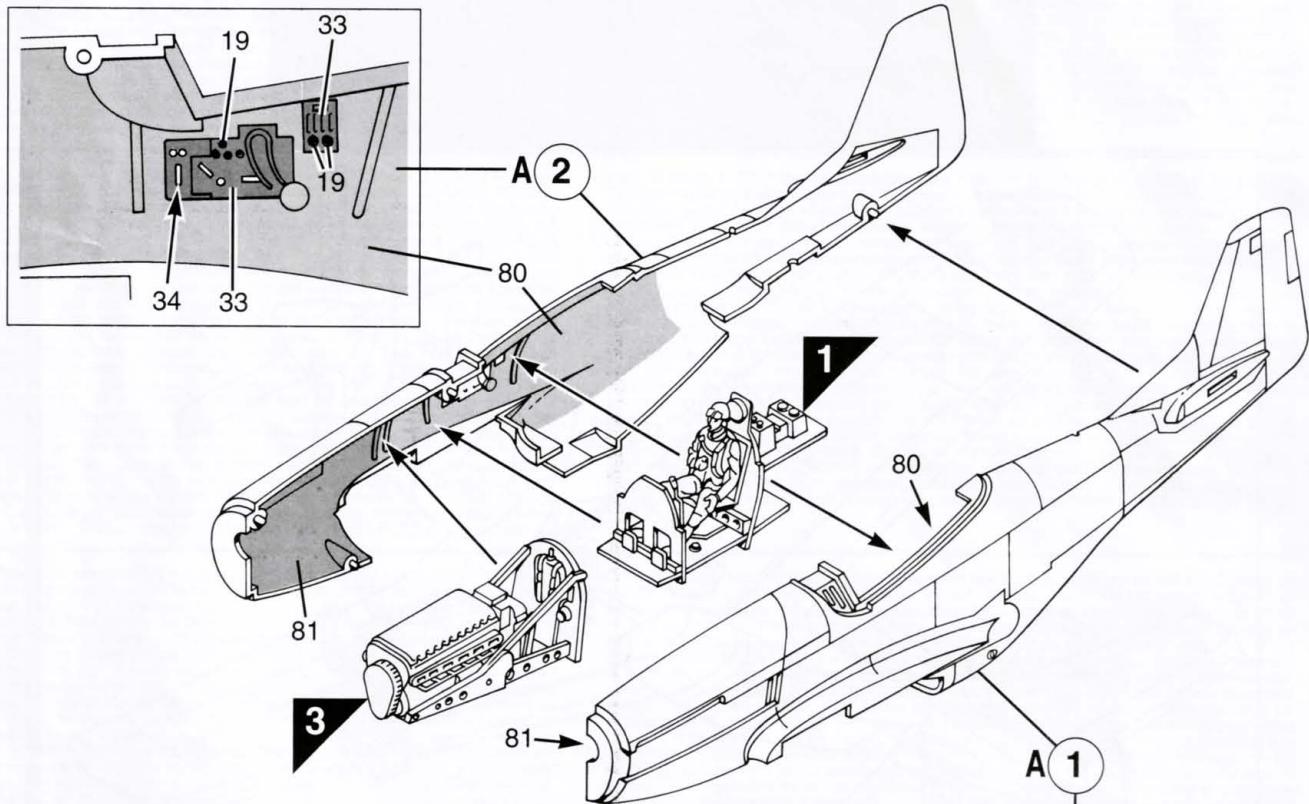
2



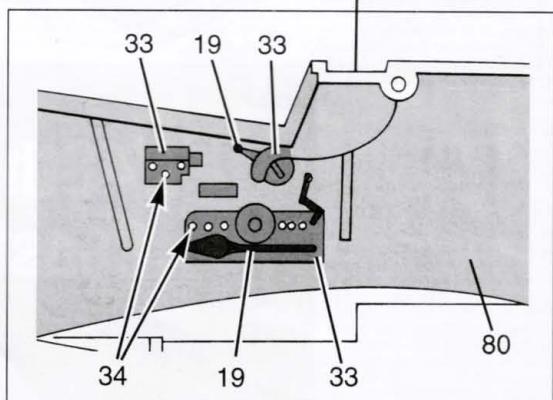
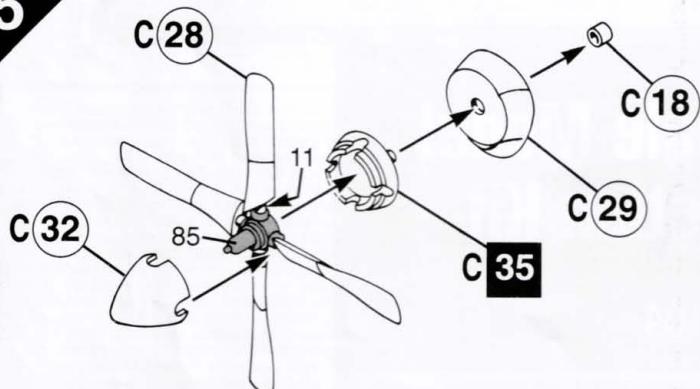
3



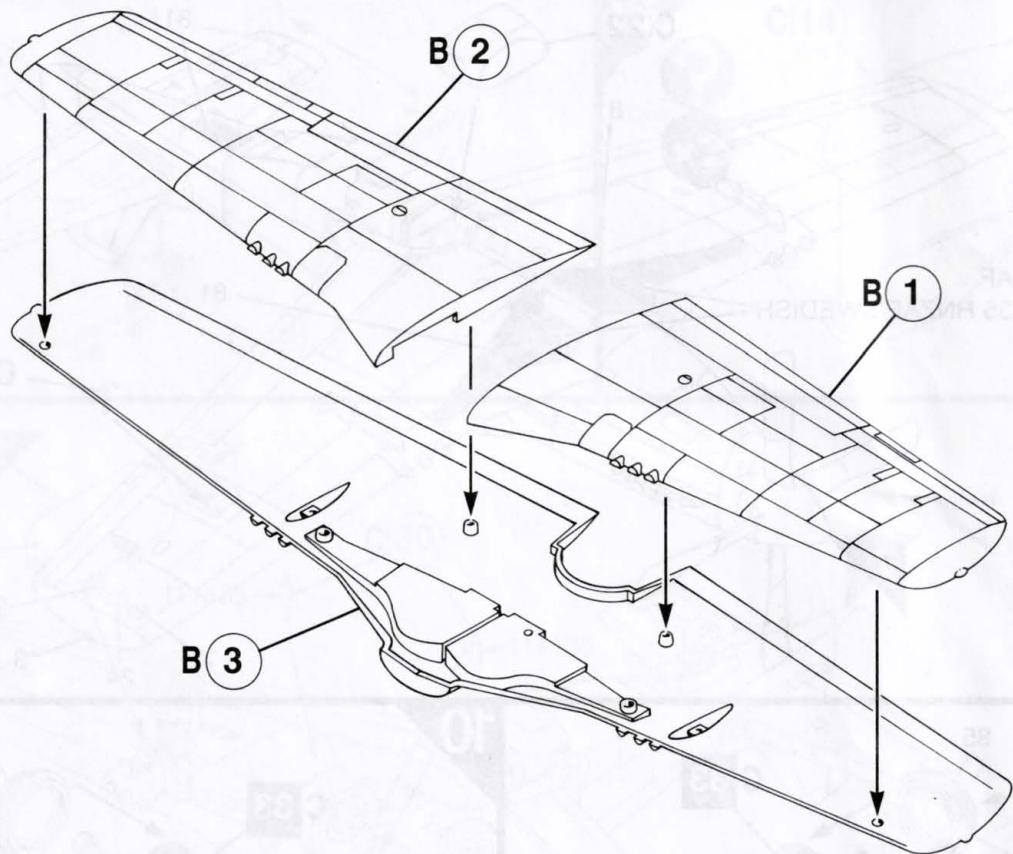
4



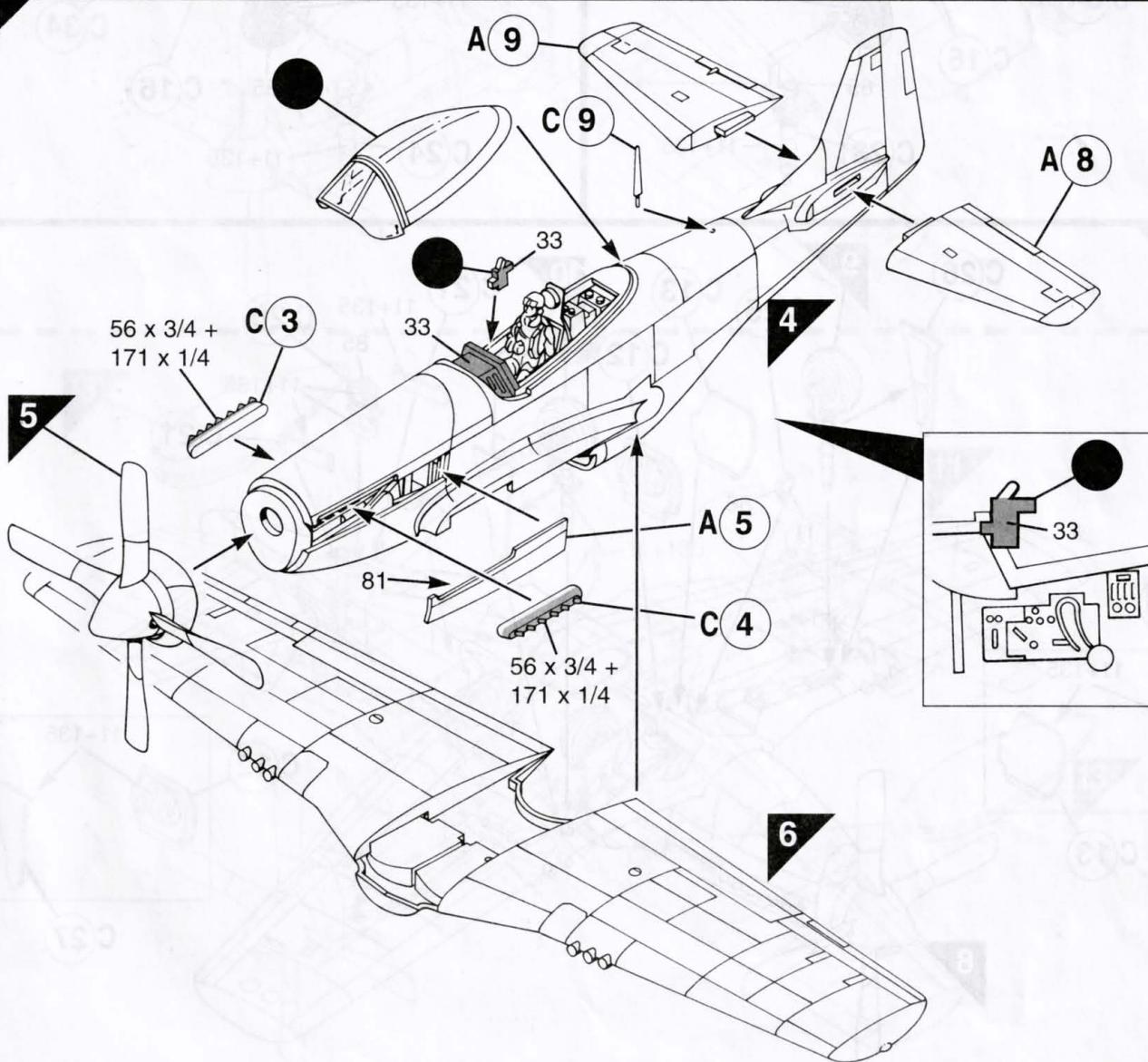
5



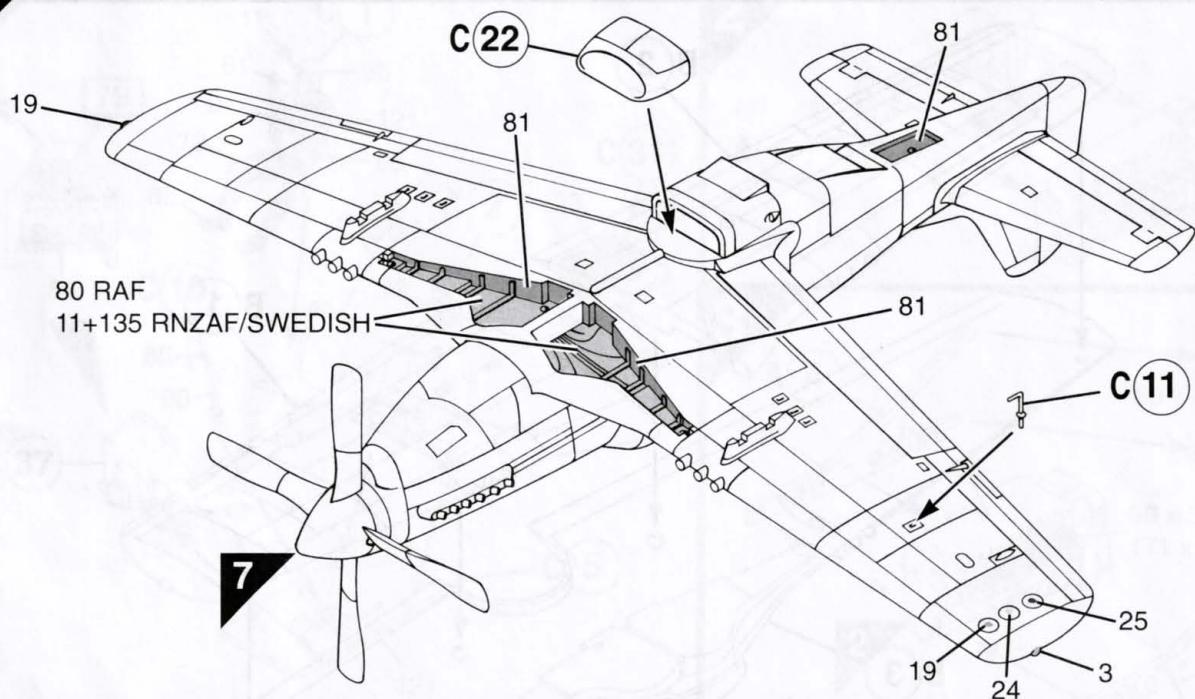
6



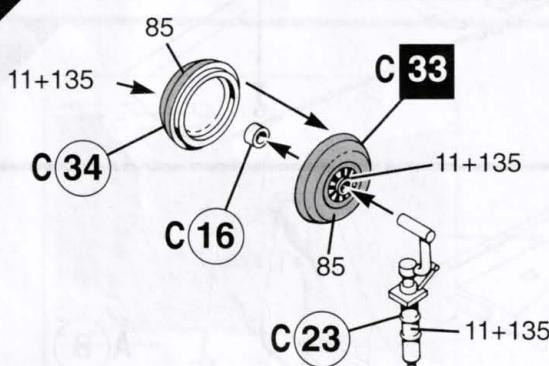
7



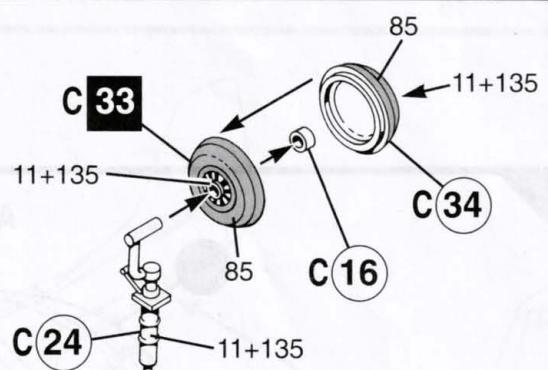
8



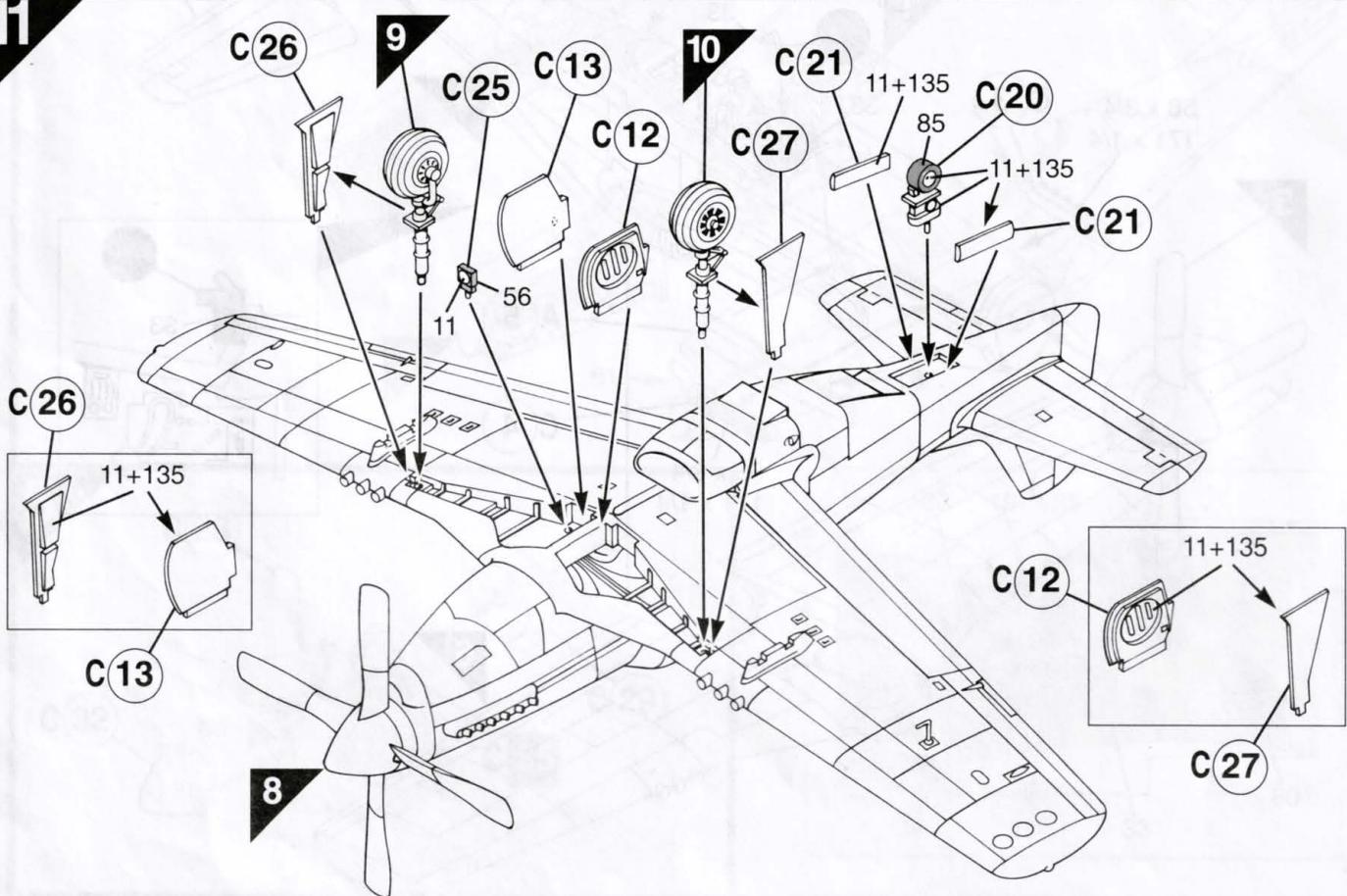
9



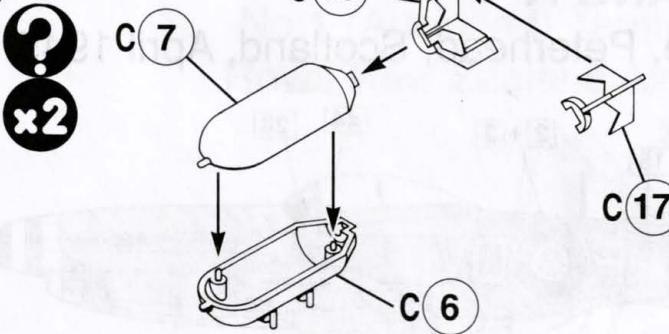
10



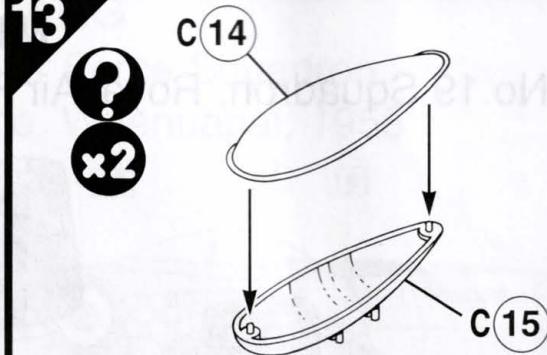
11



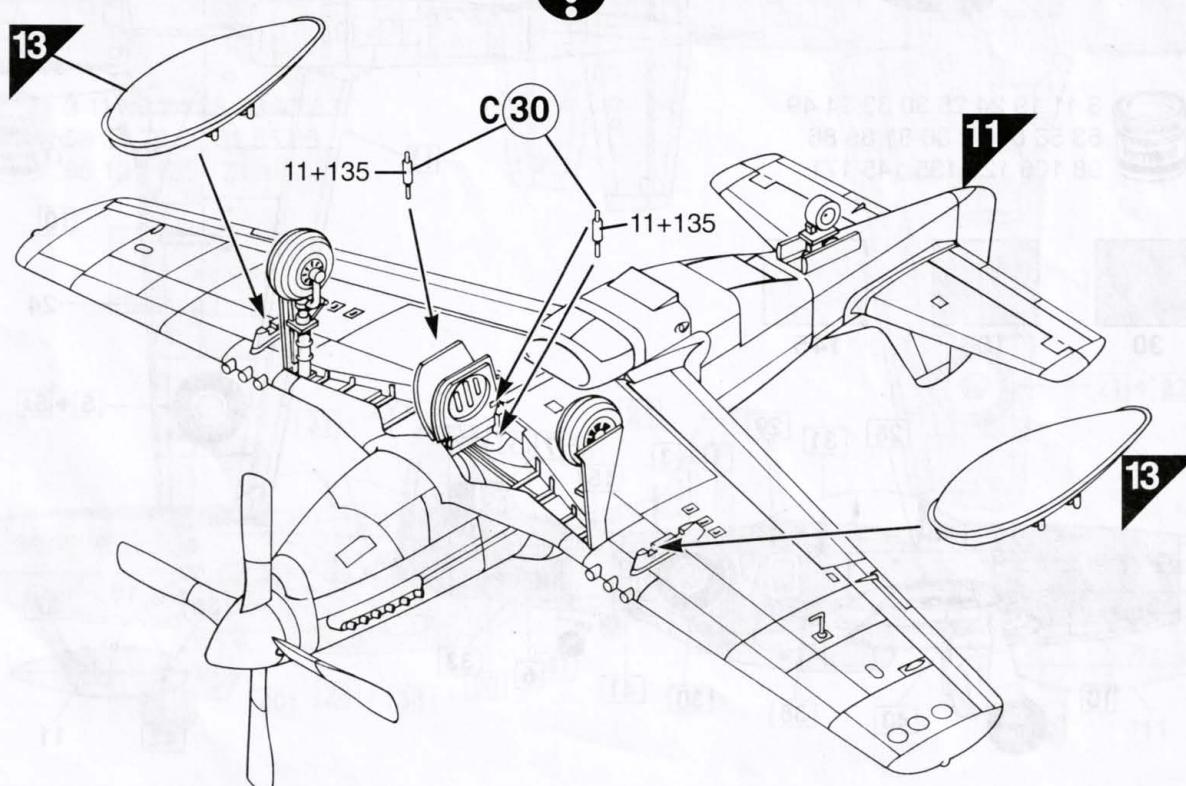
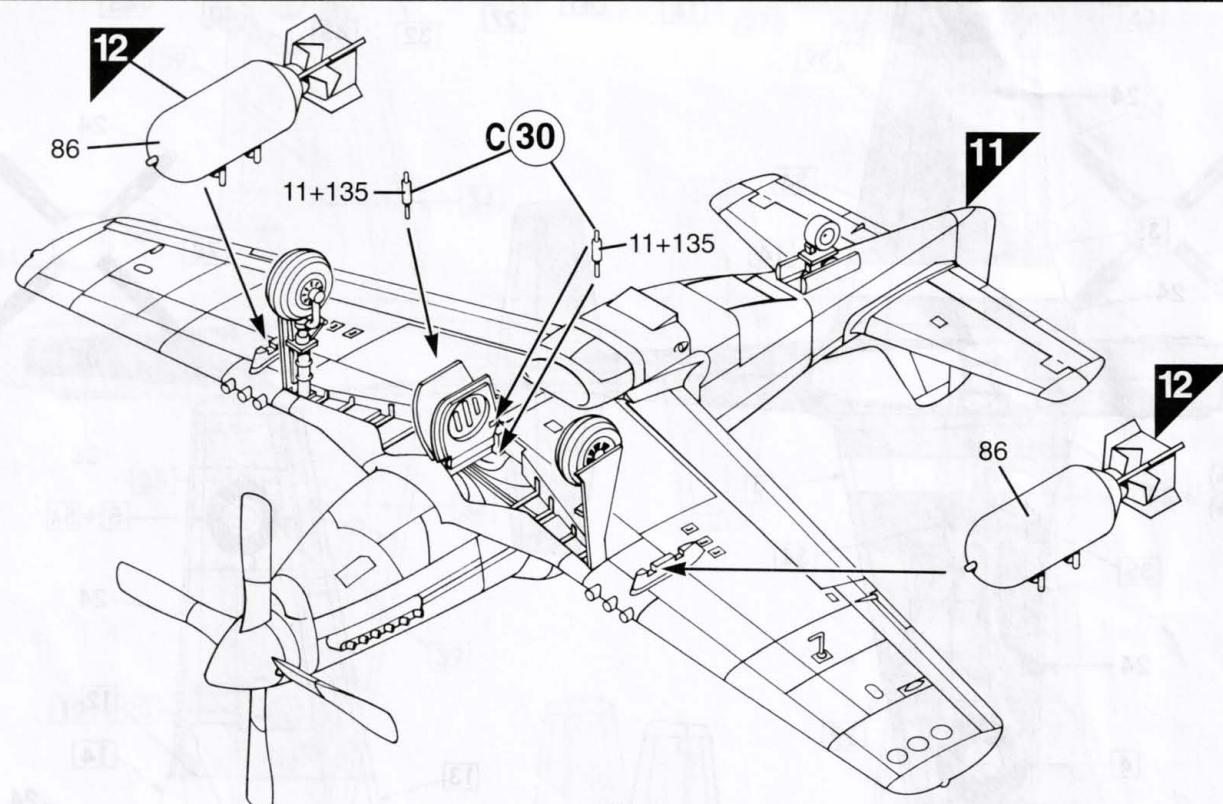
12



13

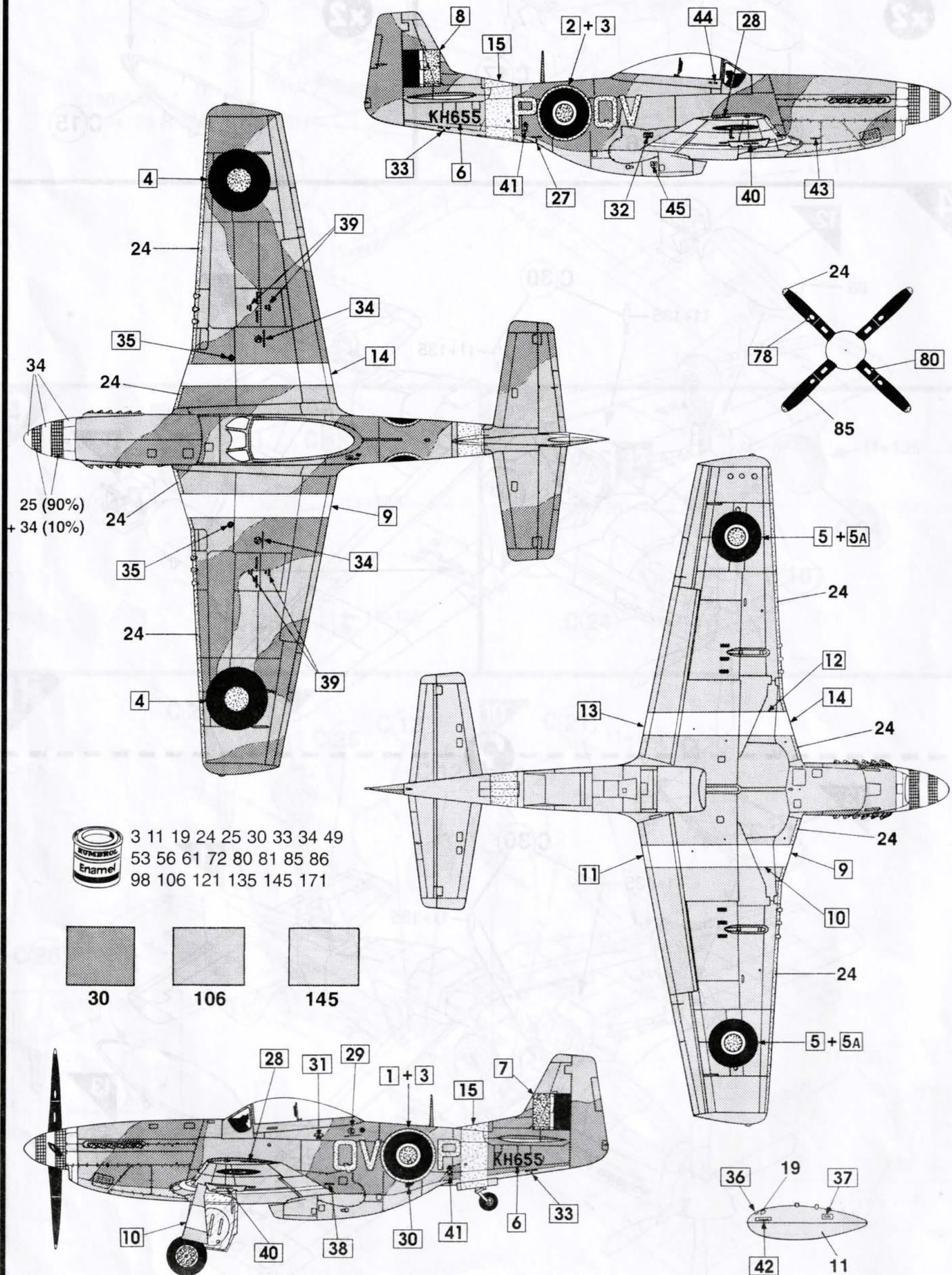


14



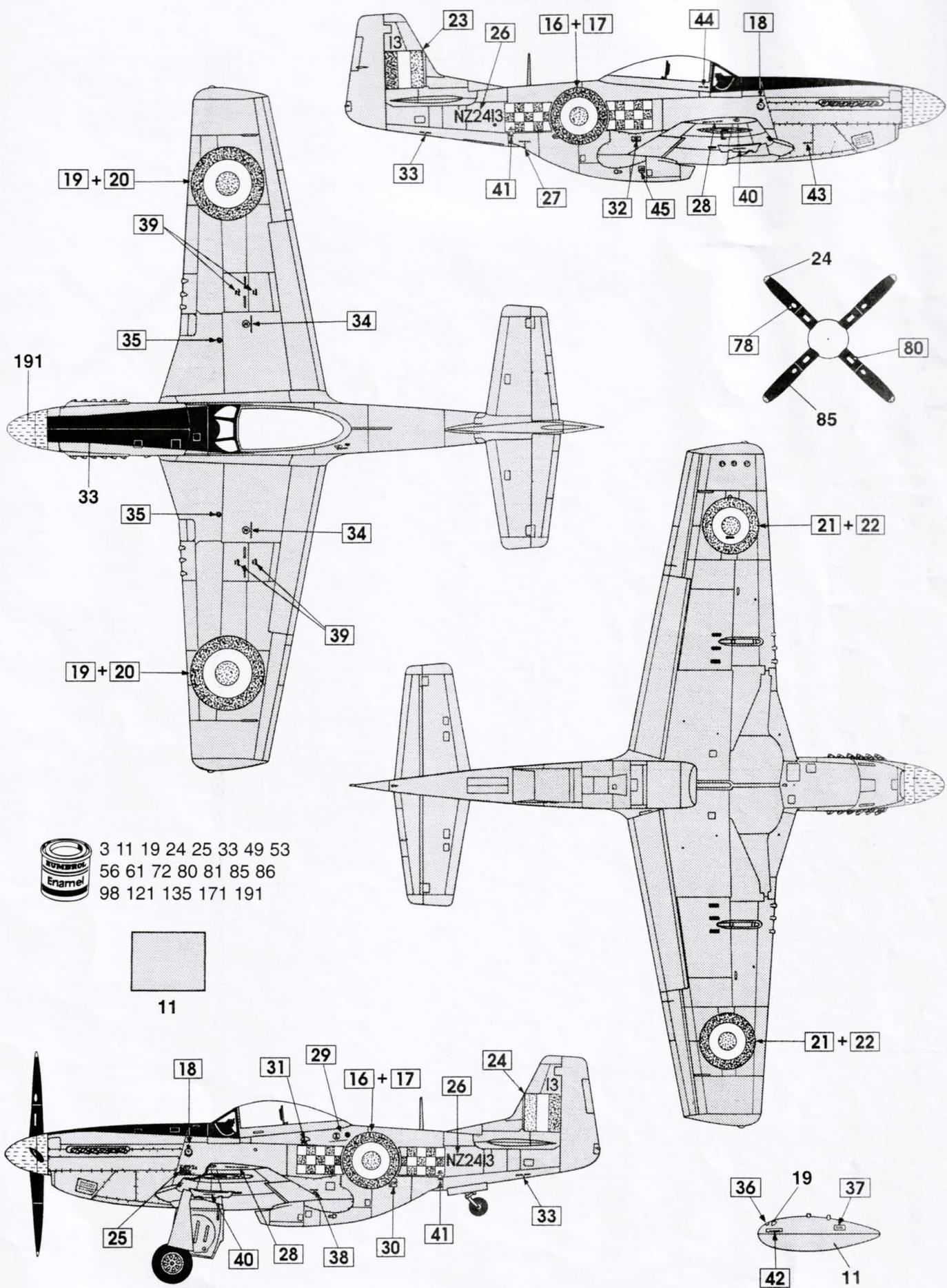
MUSTANG IV

No.19 Squadron, Royal Air Force, Peterhead, Scotland, April 1945



P-51D MUSTANG

No.1 (Auckland) Territorial Air Force Squadron,
Royal New Zealand Air Force, Whenuapai, 1955



J26 MUSTANG

1st. Squadron, F16 Wing, Swedish Air Force, Uppsala, 1948

