



1/24 SCALE MODEL CONSTRUCTION KIT A14001A

# North American P-51D Mustang™

**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'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 hp Allison engine, it employed low-drag laminar-flow section wings and a distinctive cooling radiator intake beneath the wing centre-section. First flown in October 1940, deliveries to the RAF began in 1942 but the relatively low-altitude rating of the Allison engine relegated the aircraft to the low-level reconnaissance role. At the suggestion of the British, the aircraft was re-engined with the famous Rolls Royce Merlin, and it was quickly realised that this unique combination formed a most potent warplane, the Merlin engines being built under licence by Packard in USA. December 1943 saw the first P-51B and C Mustangs flying with the USAAF from Britain on bomber escort duties and in 1944 the major production version of this fighter, the P-51D with a higher-powered engine and teardrop canopy giving the pilot all-round vision, joined the air battles

high over Germany. With its ability to carry underwing stores, the P-51D was also flown in the ground attack role. As well as Northern Europe and the Mediterranean, P-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 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.

Powered by a liquid-cooled 12-cylinder Packard Merlin V-1650-7 of 1,450 hp, the P-51D had a maximum speed of 700 km/h (437 mph) at 7,600 m (25,000 ft), 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 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 4 1/2 in).

**F** Le North American Mustang, considéré par beaucoup en tant que le meilleur chasseur monoplace à moteur à pistons de la Deuxième Guerre mondiale, disposait de trois des qualités les plus importantes dont a besoin un avion de chasse – 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 des 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 des plus puissants, 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 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 d'Afrique du Sud.

Sur les 281 P-51D reçus par la RAF, seulement environ 30 d'entre eux furent affectés aux escadrilles en Grande-Bretagne en tant que Mustang IV. Le reste fut expédié en Extrême-Orient mais n'entra jamais en service car la principale version utilisée par la RAF était le P-51K/Mustang IVA.

Propulsé par un moteur Packard Merlin V-1650-7 refroidi par liquide à 12 cylindres de 1.450 ch, le P-51D 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.

**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.



**D** 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 konstruiert und gebaut. Von schnittiger Form und durch einen 1150 PS Allison Motor angetrieben, hatte die Maschine Laminarflügel mit niedrigem Strömungswiderstand und einen charakteristischen Lufteinlass für den 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 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, und die Merlin Motoren wurden dann von Packard in Lizenz in den USA hergestellt. Von Dezember 1943 an begleiteten dann P-51B und C Mustangs der USAAF von Großbritannien aus Bombenflugzeuge auf ihren Angriffen. 1944 wurde schließlich die bedeutendste Produktionsversion dieses Jägers, die P-51D, mit einem noch stärkeren

**E** Considerado por muchos el mejor caza monoplace con motor de pistón de la Segunda Guerra Mundial, el Mustang estadounidense poseía tres de las características más importantes en un caza: velocidad, autonomía y maniobrabilidad. El prototipo, realizado por James Kindelberger en 1940 de conformidad con los requisitos establecidos por la Comisión británica de compras para el nuevo caza de la RFA, se diseñó y construyó en el increíblemente corto plazo de 117 días. Con líneas limpias y propulsado por un motor Allison de 1.150 caballos, utilizaba alas con sección de flujo laminar y baja resistencia, con una distintiva toma de aire para refrigeración bajo la sección central del ala. Realizó su primer vuelo en octubre de 1940 y las primeras unidades se entregaron a la RAF en 1942, pero la altitud máxima relativamente escasa que permitía el motor Allison relegó el aparato a tareas de reconocimiento de bajo nivel. A sugerencia de los británicos, algunas unidades se equiparon con el famoso motor Rolls Royce Merlin, y no tardó en comprobarse que esta combinación conformaba un avión de guerra extremadamente potente. Los motores Merlin se construyeron bajo licencia en Estados Unidos por Packard. En diciembre de 1943 comenzaron los primeros vuelos de los Mustang P-51B y C de la USAAF desde Gran Bretaña en tareas de escolta y en 1944 comenzó a participar en las batallas aéreas sobre Alemania la

**S** North American Mustang, som många anser vara det finaste ensitsiga kolvmotordrivna planet från Andra världskriget, uppvisade tre av de viktigaste egenskaperna hos ett jaktplan – hastighet, räckvidd och manöverbarhet. Prototypen, som ritades av James Kindelberger 1940 som svar på den brittiska inköpskommitténs beställning av ett nytt RAF-jaktplan, konstruerades och byggdes på endast 117 dagar. Planet, som hade ett flott utseende och drevs av en Allison-motor på 1 150 hk, hade laminärflödesvingar för lågt luftmotstånd och ett distinkt kylarinsug under vingens mittled. Det flögs för första gången i oktober 1940, levererades till RAF 1942, men den relativt låga topphöjd som kunde nås med Allison-motorn innebar att planet relegerades till spaningsuppdrag på låg nivå. På förslag från britterna utrustades planet med den berömda Rolls Royce Merlin-motorn, och det visade sig snart att denna unika kombination resulterade i ett mer slagkraftigt krigsplan. Merlin-motorn byggdes på licens av Packard i USA. I december 1943 flögs de första P-51B- och C Mustang-planen av amerikanska USAAF från Storbritannien som eskort till bombplan och 1944 började den huvudsakliga produktionsversionen av det här jaktplanet, ett P-51D med en kraftigare motor och en tårformad

Motor und einer tropfenförmigen Kabinenhaube ausgerüstet, die dem Piloten eine unbehinderte Rundumsicht gewährte, in den Luftkämpfen über Deutschland eingesetzt. 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-51Ds 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-15D 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 von Geschwadern in Großbritannien als Mustang IV in den Dienst übernommen. Die restlichen Maschinen wurden in den Fernen Osten abgeordert, wo sie dann aber nie in Kämpfen eingesetzt wurden. Als Hauptversion der RAF ist die P-51K/Mustang IVA anzusehen. Durch einen flüssigkeitsgekühlten 12-Zylinder Packard Merlin V-1650-7 Motor mit 1450 PS angetrieben, erreichte die P-51D eine Höchstgeschwindigkeit von 700 km/h bei 7600 m Flughöhe, hatte eine Dienstgipfelhöhe von 12.750 m, eine Steiggeschwindigkeit von 1058 m/min und mit 284 l Abwurf tanks eine Reichweite von 1040 km. Ihre Bewaffnung umfasste sechs 12,7 mm Browning MG, und sie war auch zum Mittragen von zwei 227 oder 455 kg Bomben bzw. Luft-Boden-Raketen ausgerüstet. Spannweite: 11,27 m; Länge: 9,83 m; Höhe: 4,07 m.

principal versión en producción de este caza, la P-51D con motor de mayor potencia y cabina con burbuja acristalada que proporcionaba visión total al piloto. Su capacidad para transportar proyectiles bajo las alas hizo que el P-51D también se utilizase en misiones de ataque sobre tierra. Además del norte de Europa y el Mediterráneo, los P-51D operaron en el Pacífico, donde su gran autonomía los hacía idóneos para misiones contra Japón desde lejanas islas. Otras muchas fuerzas aéreas, como las de Australia, Canadá y Suráfrica, utilizaron unidades del P-15D, tanto durante la guerra como posteriormente.

Aunque la RAF recibió 281 unidades del P-51D, solo volaron en escuadrones del Reino Unido alrededor de 30 con el nombre de Mustang IV y el resto se enviaron al lejano oriente y nunca entraron en servicio; la versión utilizada habitualmente por la RAF fue la P-51K/Mustang IVA. Propulsado por un motor Packard Merlin V-1650-7 de 12 cilindros y 1.450 caballos refrigerado por agua, el P-51D tenía una velocidad máxima de 700km/h a 7.600m, una altura máxima en servicio de 12.750m, velocidad de ascenso de 1.058m/min y 1.040km de autonomía con dos depósitos exteriores de 284 litros. Su armamento se componía de seis ametralladoras Browning de 12,7mm, con capacidad para alojar dos bombas de 227 o 455kg o diez proyectiles aire-tierra. Dimensiones: envergadura 11,27m; longitud 9,83m; altura 4,07m.

sittrumshuv från vilken piloten kunde se i alla riktningar, användas i luftstrider högt över Tyskland. Tack vare sin förmåga att transportera bomber under vingarna användes P-51D även som markattackplan. P-51D-planen användes över norra Europa, Medelhavet och även över Stilla havet, där planens långa räckvidd passade den örika krigsgeografin i Japan. Flera andra flygvapen, t.ex. de i Australien, Canada och Sydafrika använde P-15D-plan både under och efter kriget.

Trots att RAF tog emot 281 P-51D-plan var det endast cirka 30 som användes i Storbritannien som Mustang IV. Resten skickades till Fjärran östern, men användes inte. Den huvudsakliga RAF-versionen var P-51K/Mustang IVA.

P-51D drevs av en vätskekyld, 12-cylindrig Packard Merlin V-1650-7-motor på 1 450 hk och hade en toppfart på 700 km/h på 7 600 meters höjd, ett servicetak på 12 750 m, en stigningsgrad på 1 058 m/min och en räckvidd med två 284 liters fällbara tankar på 1 040 km. Bevapningen bestod av sex 12,7 mm Browning-kulsprutor och plats för två 227- eller 455 kg-bomber eller tio attackrobotar. Mått: spännvidd 11,27 m, längd 9,83 m, höjd 4,07 m.

# Assembly Instructions

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

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

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

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

**S** Studera bilderna noggrant och sätt ihop delarna innan du limmar ihop dem. Skrapa noggrant bort förtkromning och färg från limmade delar. Alla delarna är nummerade. Mala smadelarna 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 smadelar.

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

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

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







**P** 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.

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

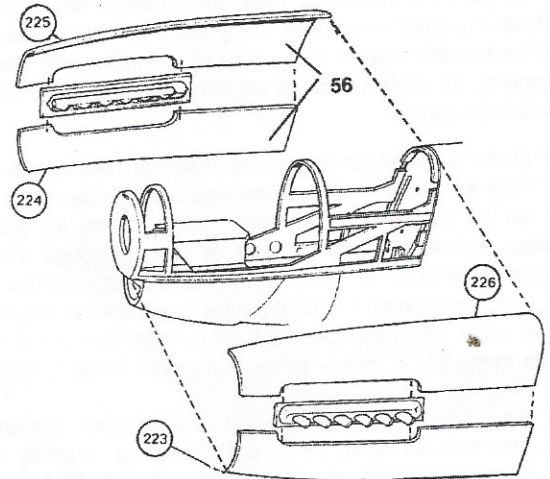
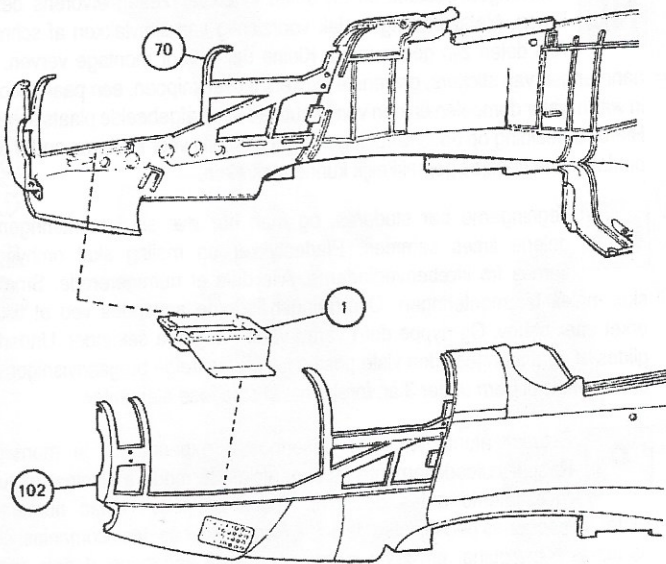
**PL** Przed przystąpieniem do sklejania przestuduj uważnie rysunki i przećwicz składanie części. Ostrożnie zeskrób ze sklejanych powierzchni powłokę i farbę. Wszystkie części są ponumerowane. Drobne części pomaluj przed ich złożeniem. Celem przeniesienia odbitki wytnij ją z arkusza, zanurz na kilka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

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

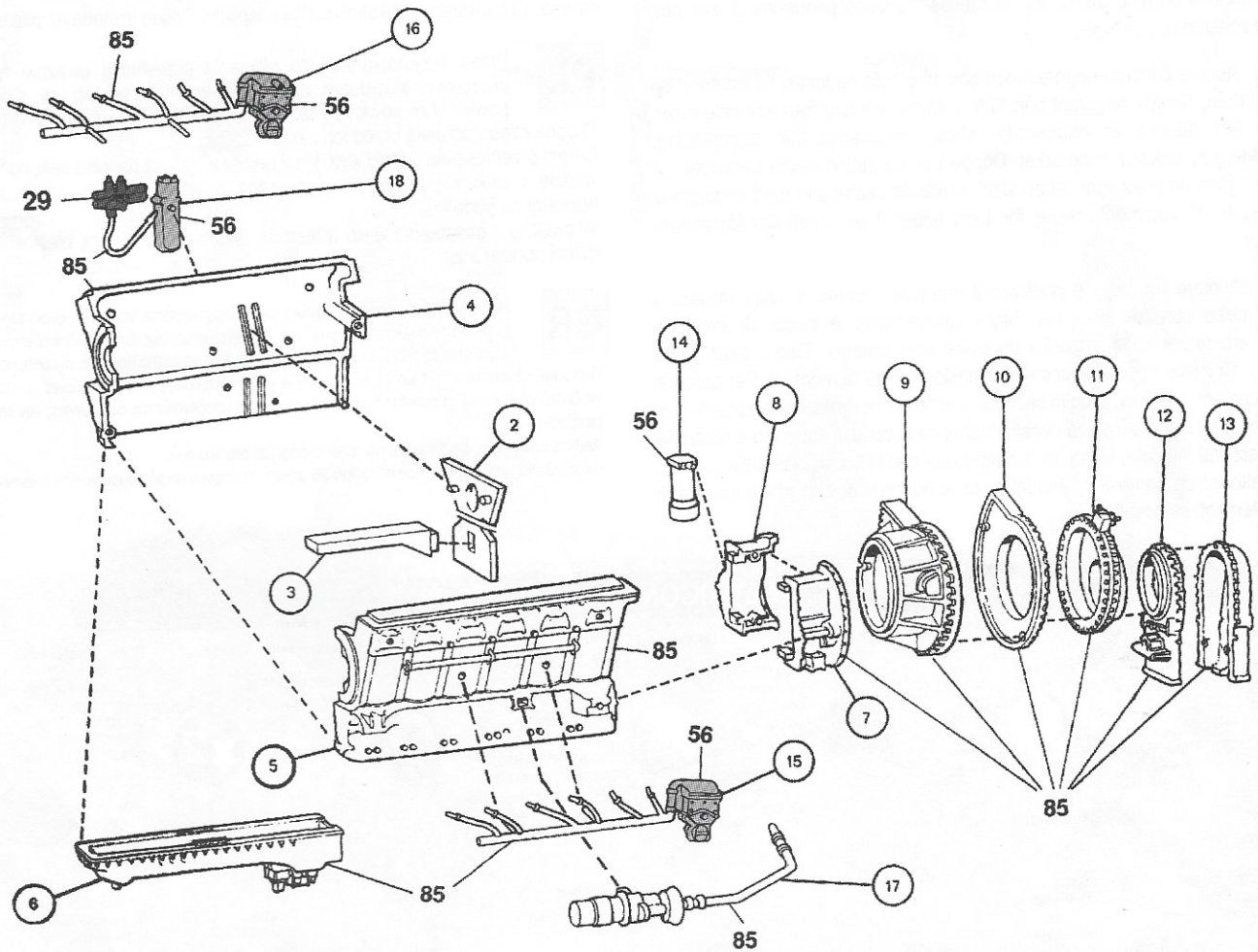
## ASSEMBLY ICON INSTRUCTIONS

<p>Assembly phase Phase de montage Montagephase Fase de montaje Montering Fase di montaggio Montagefase Monteringsfase Fase de montagem Kokoamisvaihe Faza składowania Φάση συναρμολόγησης</p> 	<p>Cement Coller Kleben Incollare Limaa Pegar Lijmen Limma Kibe Colar Kleic Συγκόλλησης</p> 	<p>Do not cement together Ne pas coller Nicht kleben Non incollare Limaa inte No pegar Niet lijmen Aja limaa Skal ikke kibes Não colar Nie kleić Μη κολλάτε</p> 	<p>Symmetrical assembly Montage symétrique Symmetrischer Aufbau Montaggio simmetrico Montaje simétrica Symmetrische montage Symmetriinen asentaminen Symmetrisk monterering Symmetrisk saming Montagem simétrica</p> 	<p>Alternative part(s) provided Choix Auswahlmöglichkeit Scelta Val Eloccin Keuze Valinta Valg Op o Wybr Επιλογή</p> 	<p>Repeat this operation Répéter l'opération Vorgang wiederholen Ripetere l'operazione Uitir ingreppet p nytt Repéter la operación De verrichting herhalen Tosta toimintapää Manvren gentages Repétr a opera o Powtzy c operacje Επανάληψη διαδικασίας</p> 	
<p>Decals Decalcomanías Abziehbild Decalcomanie Dekalkomanier Calcomanias Aldrukplaatjes Siirtokuvat Billedoverfring Decalcomania Dekalkomanie Χαλκομανίες</p> 	<p>Crystal part Pice cristal Kistalteil Pieza cristal Kristallidel Pezzo cristallo Kristallen onderdeel Kryształstykke Pee de cristal Lasiosa Cześć kryształowa Διαφανές κομμάτι</p> 	<p>Weight Lester Beschweren Zavotrate Stt barlast Lastar Ballasten Aseta vastapaino Forsyne med ballast Lastar Obciążyc balastem Έρμα</p> 	<p>Join by applying heat Riveter Heiss vernieten Ribadire Klinken Nita Niittaa Fastnitte Rebitar</p> 	<p>Drill or pierce Percer Bohren Forare Borra Agujear Boren Livist Gennembore Furar Przebić Τρύπημα</p> 	<p>Cut Couper Schneiden Cortar Klipp Tagliare Knippen Klip Cortar Leikkaa Przeciąć Αποκόψατε</p> 	<p>Humbrol paint number N° peinture Humbrol Humbrol-Farbr N° pintura Humbrol Humbrol farg nr N° vernice Humbrol Humbrol verfnummer Humbrol-malingsnummer N° de pintura Humbrol Humbrol-malain numero N° farby Humbrol Νούμερο χρώματος Humbrol</p> 

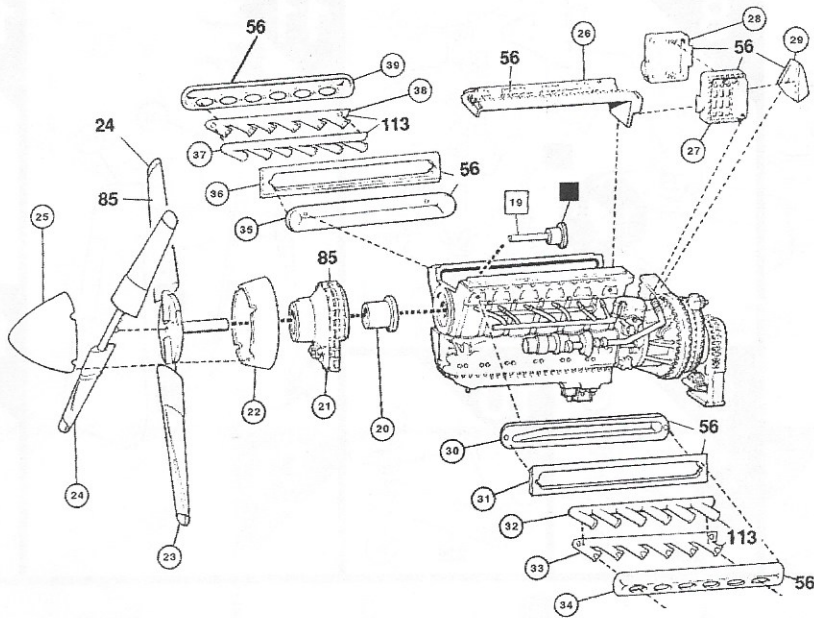
1



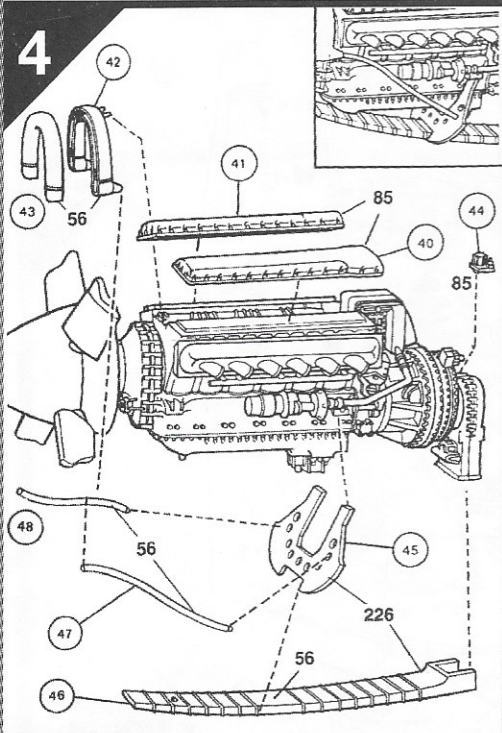
2



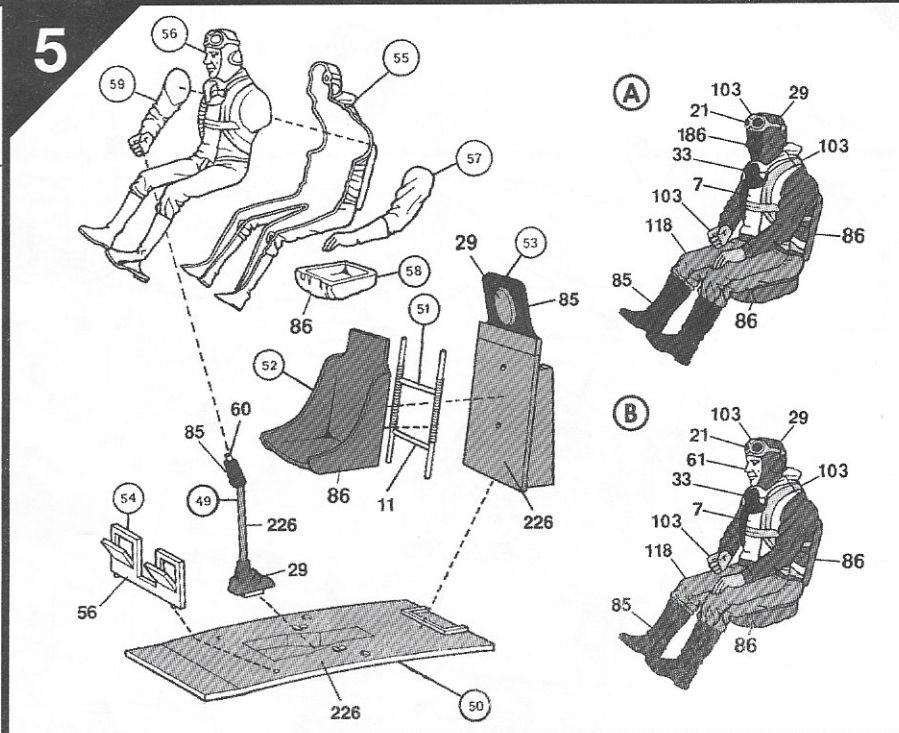
3



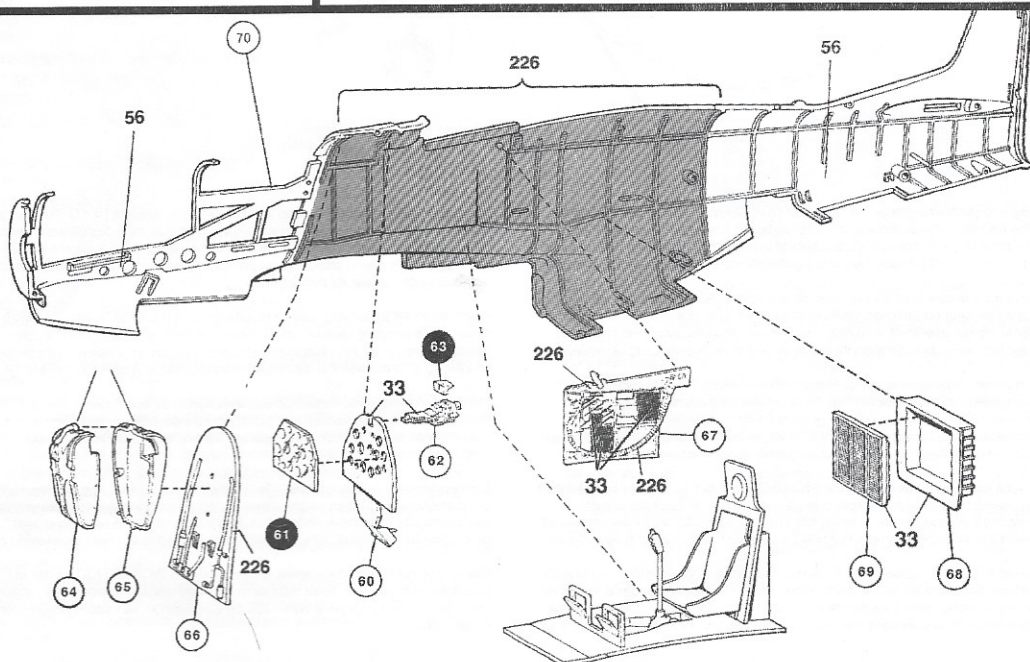
4

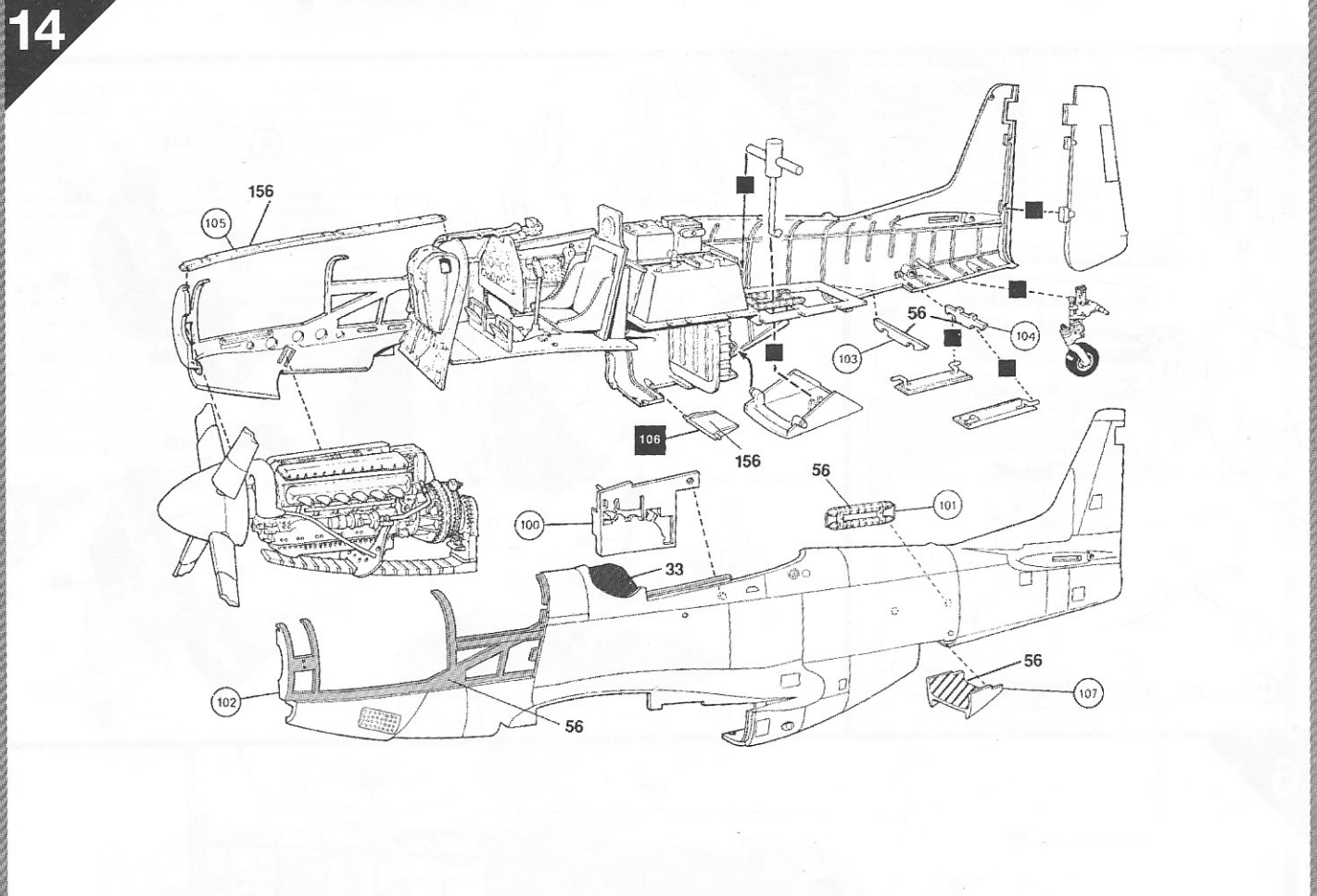
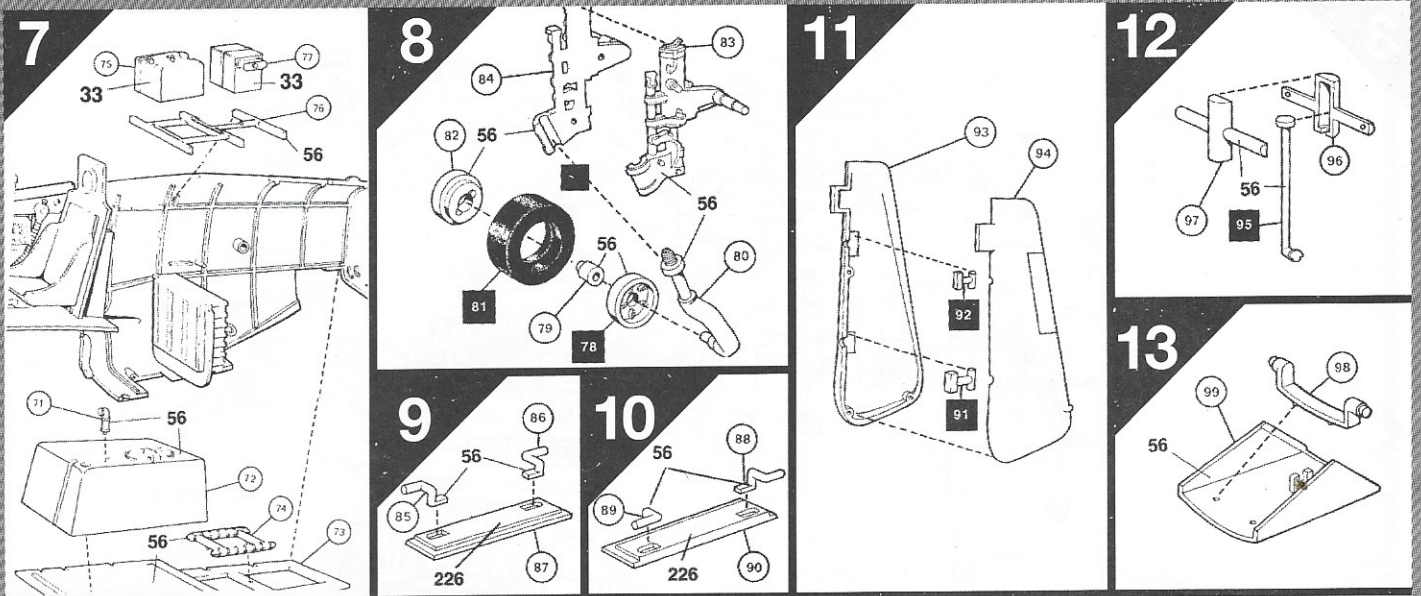


5



6





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

Poser le moteur assemblé dans le côté droit du fuselage (ne pas coller). Après avoir terminé l'assemblage des pièces à l'intérieur du fuselage, coller ensemble les moitiés gauche et droite du fuselage. Avant de coller le moteur assemblé en 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 Auspuffstutzen genau danach ausrichten.

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

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

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

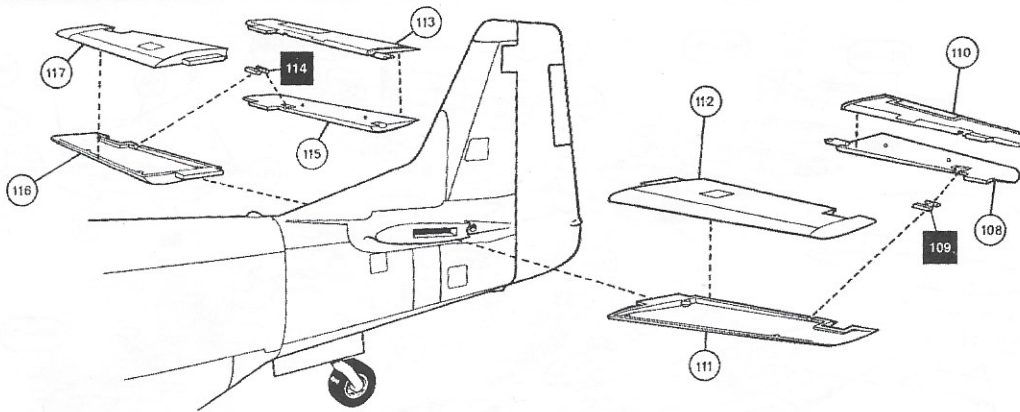
Plaats de motor in de romp aan de stuurboordkant (NOG NIET VASTLIJMEN). Nadat de onderdelen binnen in de romp ingebouwd zijn, de stuur- en bakboordhelften van de romp aan elkaar lijmen. Voordat de motor op zijn plaats vastgelijmd wordt, wordt aangeraden de motorkapdeksels, delen 223 en 224, zo in te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

Placera den monterade motorn på 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.

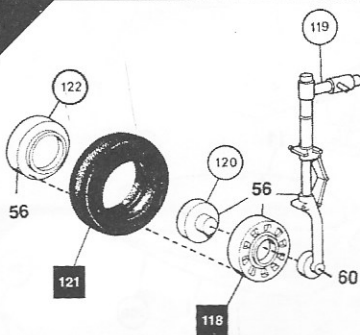
Sijoita moottorin osat rungon oikealle laidalle (ÄLÄ LIMAA). Sen jälkeen, kun olet saanut valmiiksi osien kokoamisen rungon sisälle, liimaa rungon vasen ja oikea puolsko yhteen. Ennen moottorin osien liimausta paikoilleen ehdotetaan, että moottorin suojuksen kuoret osat 223 ja 224 asetetaan niiden oikeaan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

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

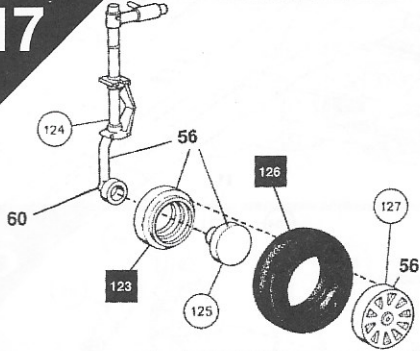
15



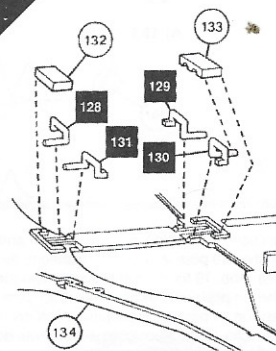
16



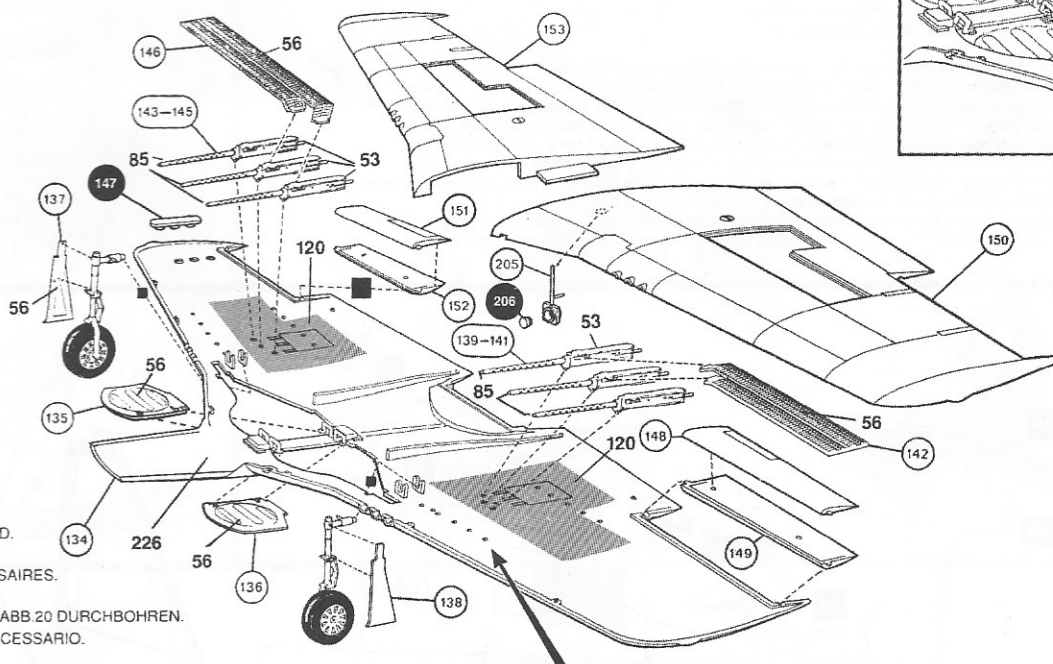
17



18

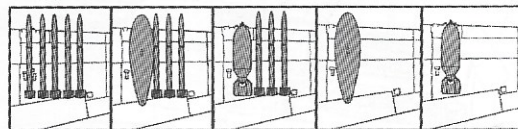


19



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

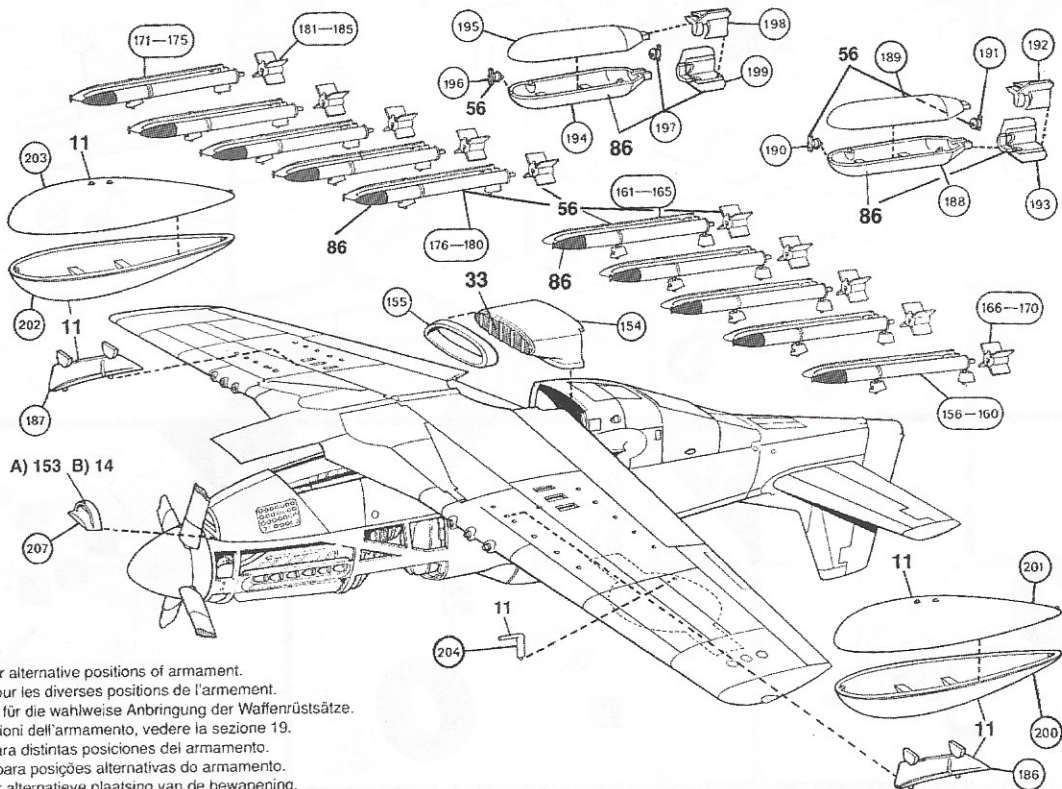
ÖPPNA HÅL VID BEHOV.  
SE SEKTION 20  
AVAA AUKOT TARPEEN MUKAAN.  
KATSO KOHTAA 20.  
ÅBN HULLER EFTER BEHOV  
SE SEKTION 20



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

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

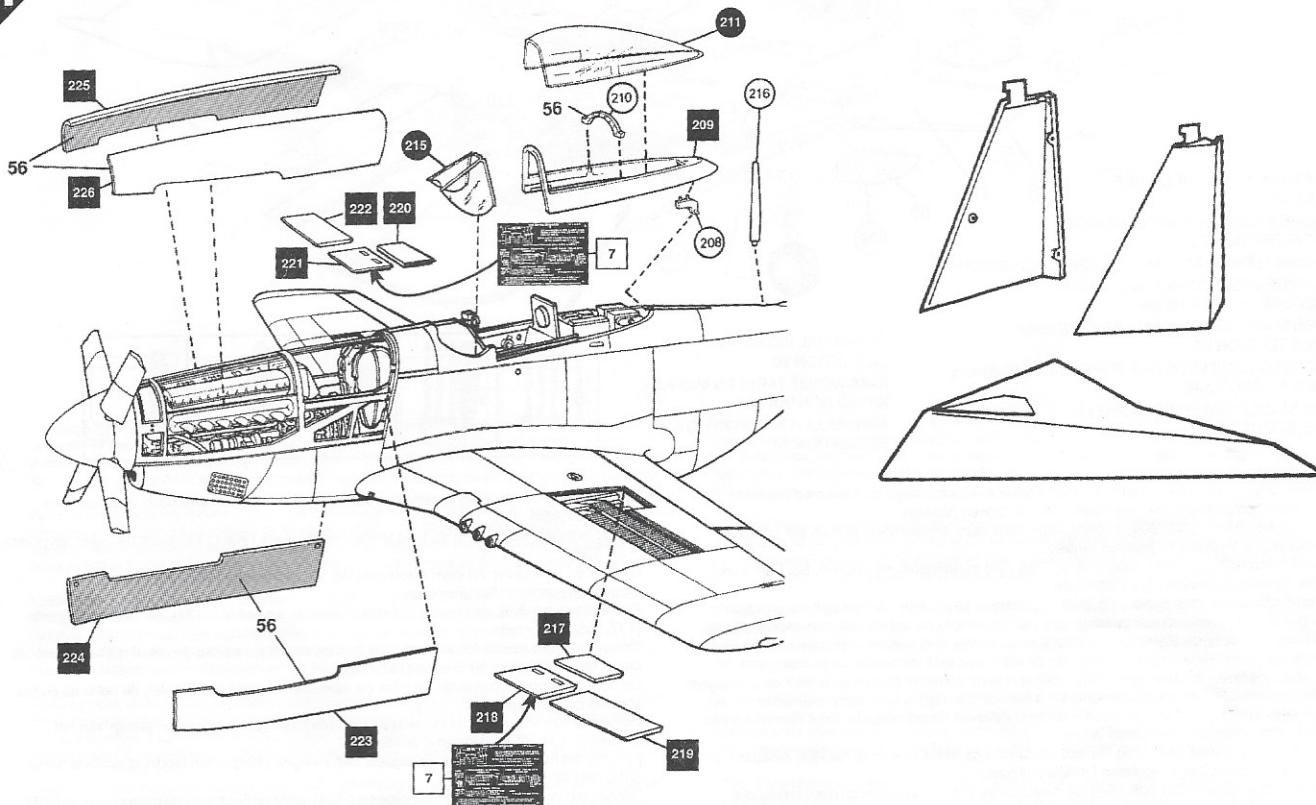
20



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 Waffenrüsätze.  
 Per ulteriori posizioni dell'armamento, vedere la sezione 19.  
 Ver sección 19 para distintas posiciones del armamento.  
 Ver a secção 19 para posições alternativas do armamento.  
 Zie sectie 19 voor alternatieve plaatsing van de bewapening.  
 Se sektion 19 för alternativ placering av bestyckning.  
 Katso kohdassa 19 aseistuksen vaihtoehtoisia paikkoja.  
 Se sektion 19, der viser alternative våbenplaceringer.

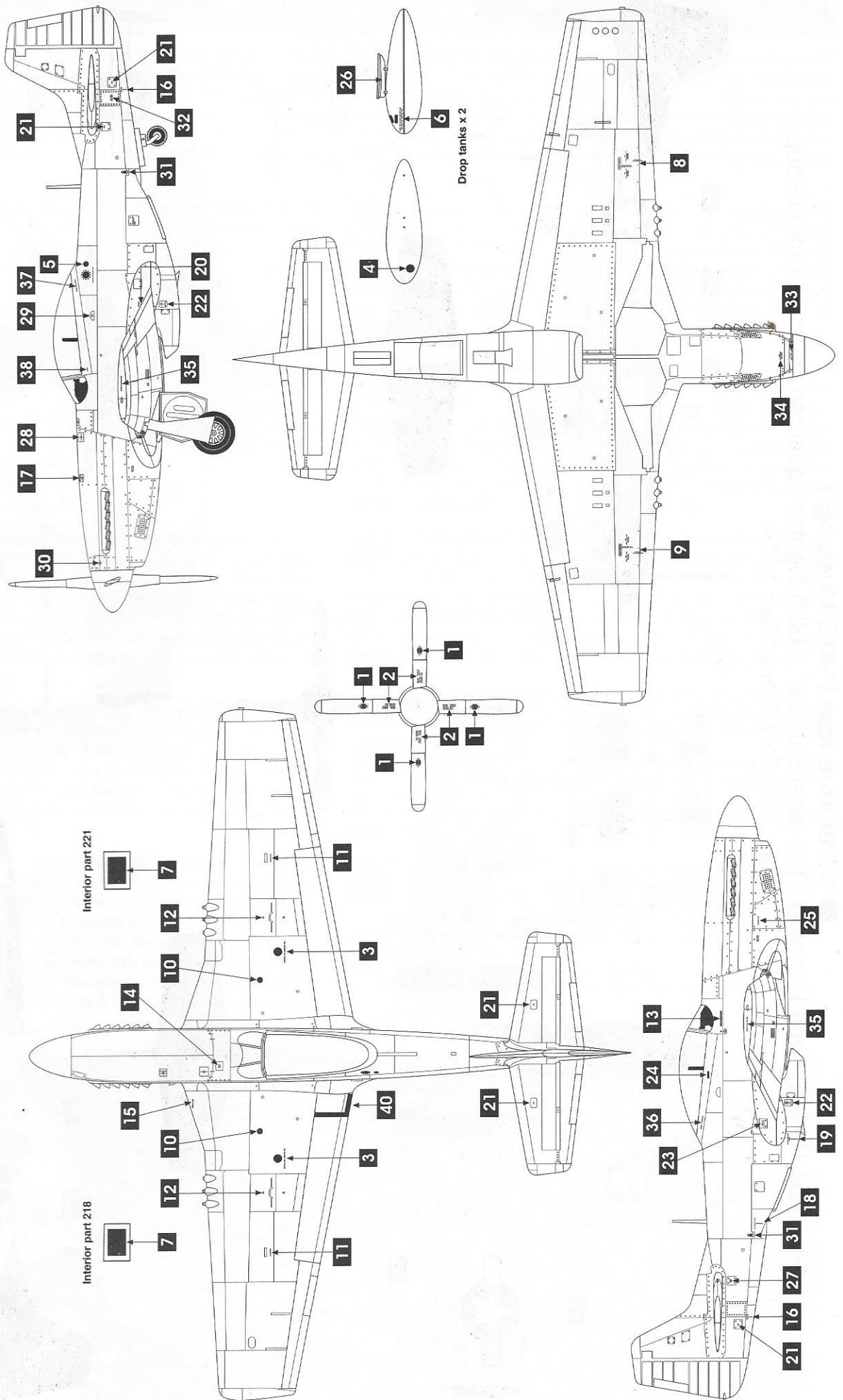
Cement pitot tube (204) after applying U.S. insignia transfer to lower wing starboard.  
 Colleziona il tubo di pitot (204) dopo aver applicato la decalque US sotto l'ala destra.  
 Staurohr (204) nach Anbringen des US-Kennzeichens (Abziehbild) auf rechte Flügelunterseite einkleben.  
 Incollare il tubo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

21

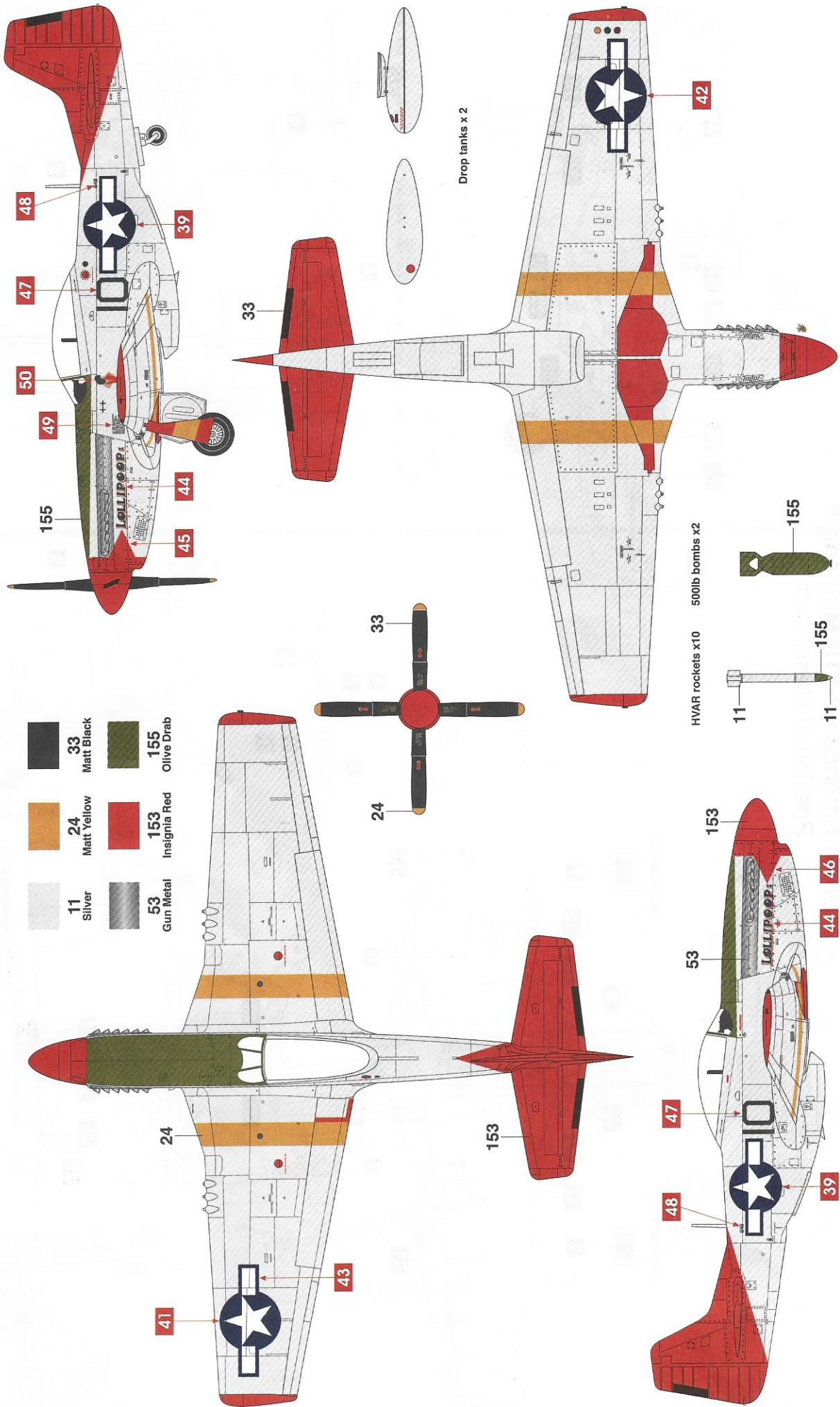




North American P-51D Mustang™  
Position of stencil data



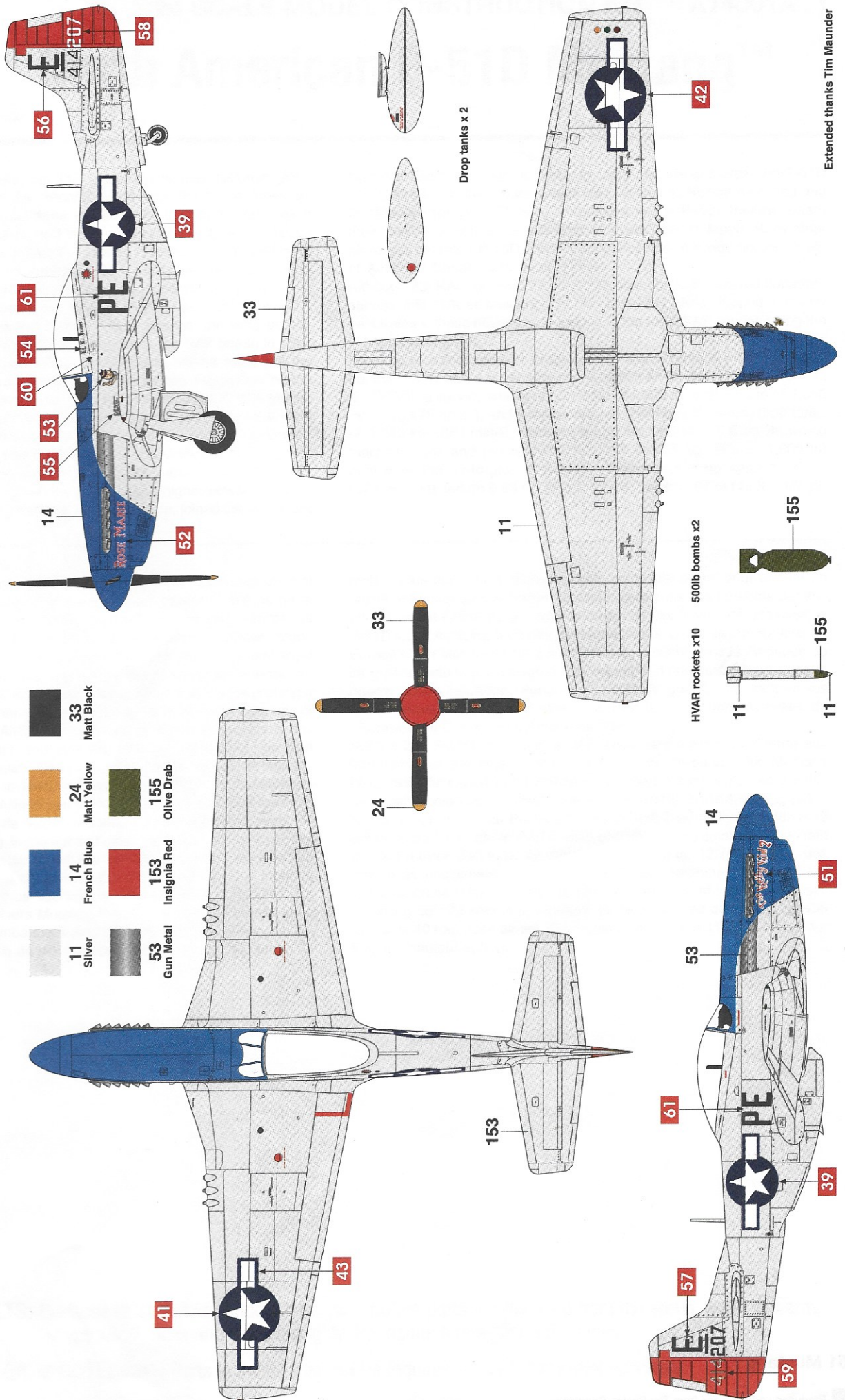
**A North American P-51D Mustang™**  
 Flown by 1Lt Spurgeon Ellington, "Tuskegee Airmen", 100th Fighter Squadron, 332nd Fighter Group,  
 Ramitelli, Italy, December 1944.



- 11 Silver
- 24 Matt Yellow
- 33 Matt Black
- 53 Gun Metal
- 153 Insignia Red
- 155 Olive Drab

**B North American P-51D Mustang™**

Flown by Lt. Eugene W James, 352nd Fighter Group, 328th Fighter Squadron, Royal Air Force Bodney, Dorset, England, 1944.



Extended thanks Tim Maunder