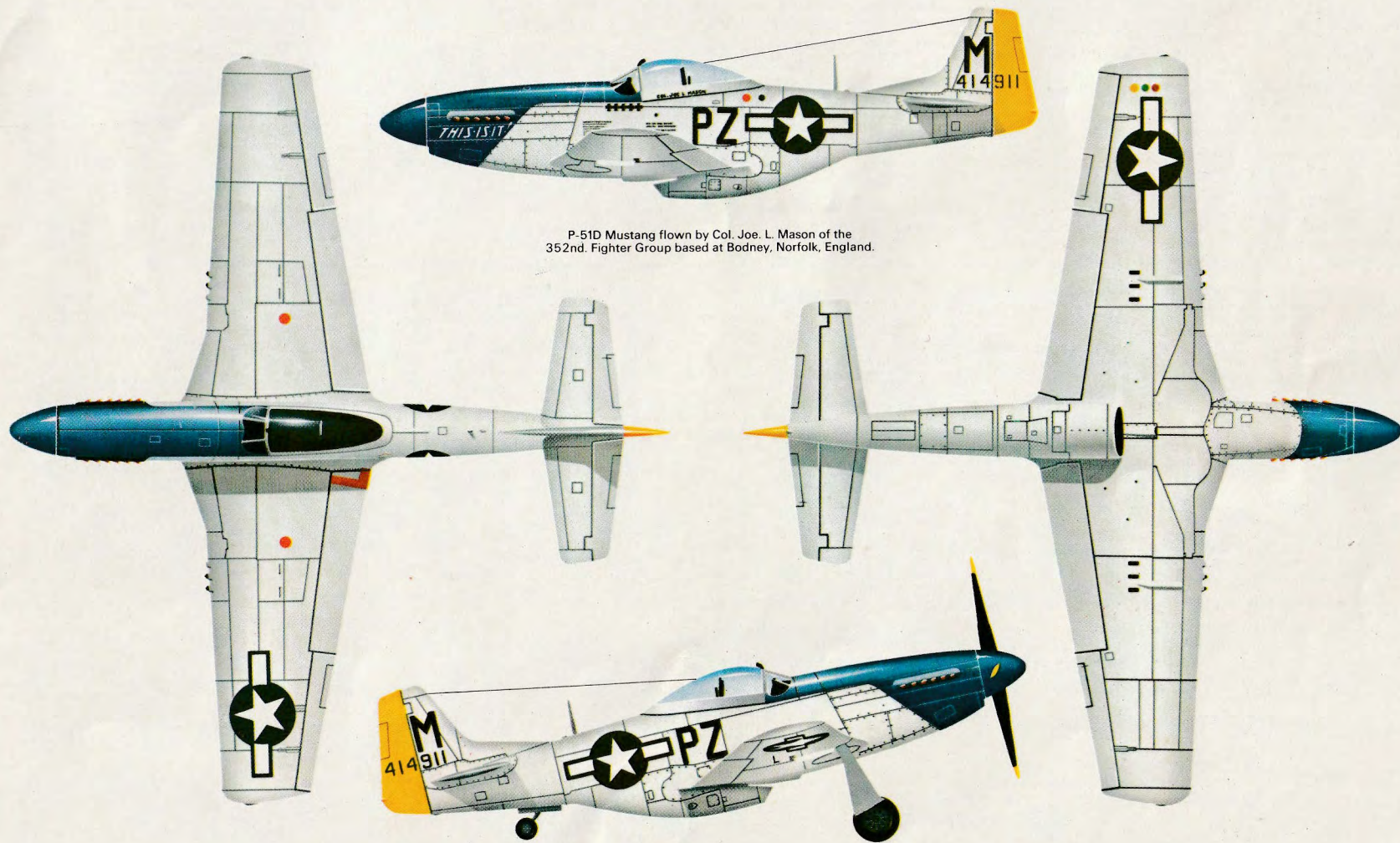


SUPER KIT

1:24th. SCALE

NORTH AMERICAN P-51D MUSTANG



North American Mustang P-51D

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 h.p. Allison engine, it employed low-drag laminar-flow section wings and a distinctive cooling radiator set back beneath the wing. 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 successful Rolls-Royce Merlin engine was mated to the Mustang airframe and it was soon realised that this unique combination formed a most potent war-plane. December 1943 saw the first P-51B and C Mustangs flying with the USAAF from Britain on Bomber escort and in 1944 the major production version of this fighter, the P-51D with a higher-powered engine and a teardrop canopy giving the pilot 360° vision, joined the air battles high over Germany. With its ability to carry underwing stores, the P-51D was also flown in the ground-attack role. As well as Northern Europe and the Mediterranean, P-51D's also operated in the Pacific where their long range suited the island-hopping war against Japan. The markings provided with this kit are for two Eighth Air Force 'aces' aircraft. "This is it" was from the 486th Fighter Squadron, 352nd Fighter Group, based at Bodney, Norfolk, and was the aircraft of the Group CO Col. Joseph L. Mason. "Ridge Runner III" was from the 335th FS, 4th FG, based at Debden, Essex, and was the aircraft of Major Pierce W. McKennon who ended the war with 21 victories. Powered by a liquid-cooled 12-cylinder Packard-built Rolls-Royce Merlin V-1650-7 of 1,450 h.p., the Mustang had a maximum speed of 437 m.p.h. at 25,000 ft, a service ceiling of 41,900 ft, a climb rate of 3,475 ft/min, and a range with two 75-gal drop tanks of 650 miles. Armament was six wing-mounted .5in Browning machine guns and provision for two 500lb or 1,000lb bombs or ten air-to-ground rockets. Dimensions, span 37ft $\frac{5}{8}$ in, length 32ft $\frac{3}{4}$ in, height 13ft $\frac{4}{8}$ in.

Considéré par beaucoup comme le plus beau chasseur monoplace à moteur à pistons de la 2^e guerre mondiale le North Américain avait les trois plus importantes qualités dont un chasseur a besoin – la vitesse, le rayon d'action et la manoeuvrabilité. Dessiné par James Kindelberger en 1940 à la demande d'une commission d'achat anglaise pour un nouveau chasseur destiné à la R.A.F., le prototype fut dessiné et construit dans le temps incroyablement court de 117 jours. De ligne pure et propulsé par un moteur Allison de 1150 CV, il avait des ailes basses très minces et un radiateur caractéristique sous l'aile. Le premier vol eut lieu en 1940, et les livraisons à la R.A.F. débutèrent en 1942, mais le plafond relativement bas du moteur Allison limita l'avion à un rôle de reconnaissance à basse altitude. Les anglais suggèrent de monter le fameux moteur Rolls Royce Merlin sur le Mustang, et il fut aussitôt constaté que cette seule combinaison constituait un très puissant avion de guerre. En décembre 1943, les premiers P 51B et C Mustang volèrent en Angleterre avec l'USAAF, comme escorteurs de bombardiers et en 1944, la version principale de ce chasseur, le P.51D avec son puissant moteur et sa verrière de cockpit en forme de goutte d'eau à vision totale sur 360° prit part aux batailles aériennes, loin au dessus de l'Allemagne. Avec sa possibilité de transporter de l'armement sous ses ailes, le P.51D fut aussi utilisé pour les attaques au sol. Comme dans le Nord de l'Europe et en Méditerranée, le P.51D opéra aussi dans le Pacifique ou son grand rayon d'action convenait à la guerre en saut de puces entre les îles contre l'invasion Japonaise. Les marques fournies sans cette boîte sont celles de deux "A S" de la 8^e Air Force. "This is it" était à l'escadron de chasse 486 du 352^e Fighter Group basé à Bodney, Norfolk, et était l'avion du Group Commander Col Joseph L. Mason. "Ridge Runner III" était à l'escadron de chasse 335 du 4^e Fighter Group, basé à Debden, Essex, et était l'avion du Major Pierce W. McKennon qui termina la guerre avec 21 victoires. Propulsé par un moteur 12 cylindres à refroidissement par eau Rolls Royce Merlin V.1650-7 de 1450 CV, et construit par Packard, le Mustang avait une vitesse maximale de 437 m.p.h. à 25.000 pieds, un plafond de 41,900 pieds, une vitesse de montée de 3475 pieds minute et un rayon d'action avec deux réservoirs larguables de 75 gallons de 650 milles. L'armement était de six mitrailleuses Browning de 0.5 dans les ailes et la possibilité de transporter deux bombes de 500 livres ou une bombe de 1000 livres, ou bien dix fusées air sol. Envergure 11,276m, longueur 9,836m, hauteur 4,076m.

Vielfach als der beste Jäger des letzten Krieges bezeichnet, besaß dieses einsitzige, einmotorige Kolbenflugzeug in der Tat die drei wichtigsten, für ein Jagdflugzeug entscheidende Eigenschaften: Geschwindigkeit, Reichweite und Wendigkeit. 1940 von James Kindelberger aufgrund einer Forderung der britischen Beschaffungskommission für einen neuen RAF-Jäger entwickelt, wurde der erste Prototyp in der unerhört kurzen Zeit von 117 Tagen durchkonstruiert und gebaut. Die saubere aerodynamische Formgebung, der starke Allison-Motor von 1150 PS, die widerstandssarmen Laminar-Flügelprofile sowie als äußeres Kennzeichen der unter dem Rumpf weit zurückgesetzte Kühler sind die wichtigsten Merkmale der Mustang. Nach einigen Verzögerungen erfolgte der Erstflug des P-51-Prototyps, werksintern als NA-73X bezeichnet, am 26. Oktober 1940. 1942 begannen die ersten Auslieferungen an die RAF. Aufgrund der unbefriedigenden Höhenleistung des Allison-Triebwerks setzte man die nun Mustang I genannte Maschine nicht als Jäger, sondern zur taktischen Tiefflugaufklärung ein. Die Flugeigenschaften waren jedoch hervorragend und führten zu weiteren Aufträgen aus England. Dennoch fand die USAAF erst nach Pearl Harbour ernstes Interesse an diesem Flugzeug. Auf Vorschlag der RAF wurde bald anstelle der Allison-Motoren der bewährte, leistungsstärkere Rolls-Royce Merlin eingebaut und von Packard in USA in Lizenz gefertigt. Mit diesem Triebwerk zeigte dann die Mustang ihre ganze Leistungsfähigkeit und Überlegenheit. Im Dezember 1943 schließlich kamen die ersten P-51 B und C-Mustangs der USAAF als Begleitjäger der großen Viermot-Bomberpuls von England aus zum Einsatz. 1944 erhielt die meistgebaute Version P-51 D ein weiter verbessertes, stärkeres Triebwerk und vor allem äußerlich kennzeichnend das neue „Bubble-Canopy“, eine Vollsichtkabinenhaube, die 360°-Rundumsicht ermöglichte. Diese Mustangs tauchten bald immer zahlreicher am deutschen Himmel auf und machten es der deutschen Luftwaffe immer schwerer, sich der steigenden Überlegenheit zu erwehren. Wegen der großen Beladungskapazität und stabilen Flügelaufhängungen fand die Mustang bald auch als gefürchteter Jagdbomber Verwendung. So wundert es nicht, daß die P-51 nicht nur in Europa und Nordafrika, sondern auch über dem Mittelmeer, vor allem aber im Fernen Osten erfolgreich eingesetzt wurden, wo sie ihre erstaunliche Reichweite nutzen und beim „Insel-Springen“ im Pazifik bald die Luftüberlegenheit gegen die Japaner erkämpfen konnten. Der Bausatz enthält Abziehbilder mit Markierungen zweier bekannter „Asse“ der 8. USAAF in England, einmal die „This is it“ von Gruppenkommandeur, Oberst Joseph L. Mason, zur 486. Jagdstaffel bei der 352. Jagdgruppe gehörig. Zum anderen sind wahlweise Kennzeichen der „Ridge Runner III“ vorhanden, die zur 335. Jagdstaffel der 4. Jagdgruppe gehörte und von Major Pierce W. McKennon, der bis Kriegsende 21 Abschüsse erzielte, geflogen wurde. Beide Maschinen waren seinerzeit in Bodney, Norfolk bzw. in Debden, Essex stationiert. Mit einem 12 Zylinder V-Motor (Lizenz Packard) Rolls-Royce Merlin V-1650-7 von 1450 PS erreichte die Mustang P-51 D in 7,6 km Höhe eine Höchstgeschwindigkeit von rund 700 km/h, die Gipfelhöhe betrug 12,7 km, die Steiggeschwindigkeit etwa 1060 m/min und die Reichweite mit 2 x 284 Liter-Zusatztanks an die 1050 km. Die Bewaffnung bestand normalerweise aus 6 starren Flügel-MG's 12,7 mm, zusätzlich konnten je zwei 226 oder 703 kg Bomben und 0 oder 10 Luft-Boden Raketen mitgeführt werden. Abmessungen: Spannweite 11,276 m, Länge 9,836 m, Höhe 4,076 m, max. Fluggewicht 5,216 kg.

GENERAL INSTRUCTIONS

It is recommended that exploded views are studied and assembly practised before cementing together. Note: small parts are best painted before assembly. Parts should be as drawn and any moulded tabs adhering to parts removed before assembly.

IF STAND IS TO BE USED CUT AWAY WALL OF PLASTIC FROM STAND SLOT IN FUSELAGE UNDERSIDE.

INSTRUCTIONS GENERALES

Il est recommandé d'étudier avec soin les dessins et de s'exercer au montage avant de coller les pièces. On peint plus facilement les petites pièces avant de les assembler. Les pièces doivent coïncider avec les dessins et on doit séparer les supports des pièces avant d'assembler celles-ci.

DANS LE CAS OU CE MODELE DOIT ETRE MONTÉ SUR UN SOCLE, DÉCOUPEZ L'EMPLACEMENT DANS LE FUSELAGE.

ALLGEMEINE BAUTIPS

Anordnung und Vollständigkeit aller Bauteile nach Anleitung, Abbildungen und Deckelbild überprüfen. Vor Bemalung und Montage Gussgrate entfernen und Teilepassung ungeleimt probieren. Nur nächstbenötigte Teile von Gussrippen lösen bzw. Sichtbeutel entnehmen.

FALLS DAS MODELL AUF EINEN STANDER MONTIERT WERDEN SOLL SCHNEIDEN SIE DEN WERKSTOFF AUS DEM SCHLITZ IN DEM FLUGZEUGRUMPF.



CEMENT
COLLE
KLEBEN



TRANSPARENCY
TRANSPARENT
KLARSICHTTEIL



DO NOT CEMENT
NE PAS COLLER
NICHT KLEBEN



ALTERNATIVE PARTS
ALTERNATIVE-PIECE
WECHSELBAUTEIL

SPECIAL INSTRUCTIONS MOTORISED

Use of Airfix Prop-Motor (not included) The propeller motor illustrated is not included in this kit but may be purchased separately. Two 1.5 volt H.P. 7 batteries will also be needed. Fit batteries as shown in FIG 23.

If motor is purchased, two methods of construction are possible. Section (1) shows the simplified method, if employed the complete engine (sections 2, 3, 4 and parts 64 and 65 in section 6) are omitted and the engine exhausts (parts 31-34, 36-39) in section 3 should be cemented to the cowling covers (223-226). It should be noted after completing section 1, the fuselage interior should be completed and in position before cementing fuselage halves together.

The alternate method shown in section 2 is recommended only for the more experienced modeller, and it is suggested that the electric motor should be tested for free running before cementing the two engine halves together.

Kit may be constructed unmotorised. Use propeller pin and bush (19, 20).

INSTRUCTIONS SPECIALES MOTORISE

Utilisez le Moteur d'Helice Airfix (non fournie) Le moteur d'Helice de la gravure n'est pas inclus dans cette boîte mais peut être acheté à part – deux piles 1.5 V HP 7 sont aussi nécessaires. Monter les piles comme indiqué figure 23.

Si vous avez le moteur, deux méthodes de construction sont possibles. La section 1 montre la méthode simplifiée; si elle est choisie, le moteur complet n'est pas utilisé (section 2, 3, 4, et les pièces 64 et 65 de la section 6) les échappements (pièces 31-34, 36-39) dans la section 3 doivent être collés sur les capots (223-226). – Il faut noter qu'après avoir terminé la section 1, l'intérieur du fuselage doit être terminé et mis en place avant de coller les deux moitiés du fuselage.

La deuxième méthode illustrée à la section 2 est recommandée seulement aux maquettistes expérimentés et il est conseillé de s'assurer que le moteur électrique tourne librement avant de coller les deux moitiés du moteur. ouvrir les trous nécessaires.

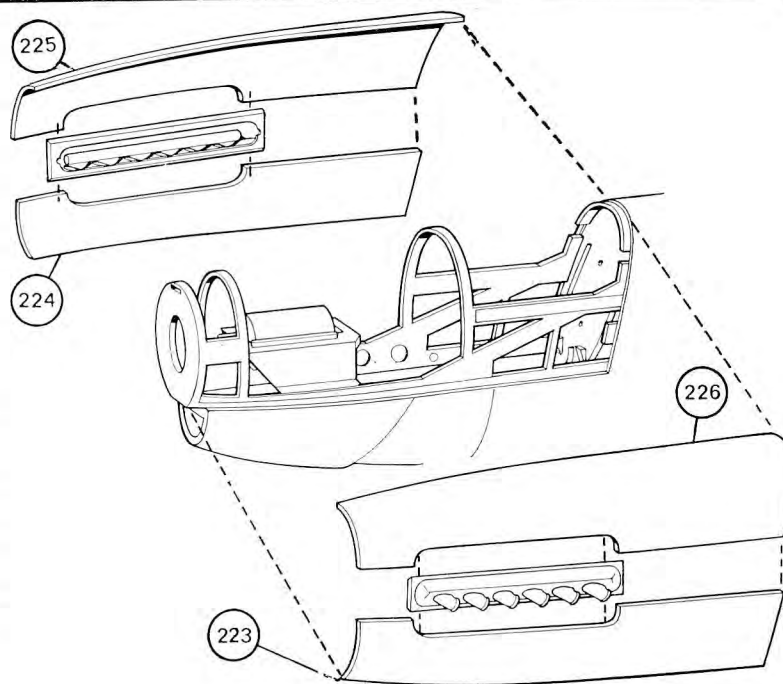
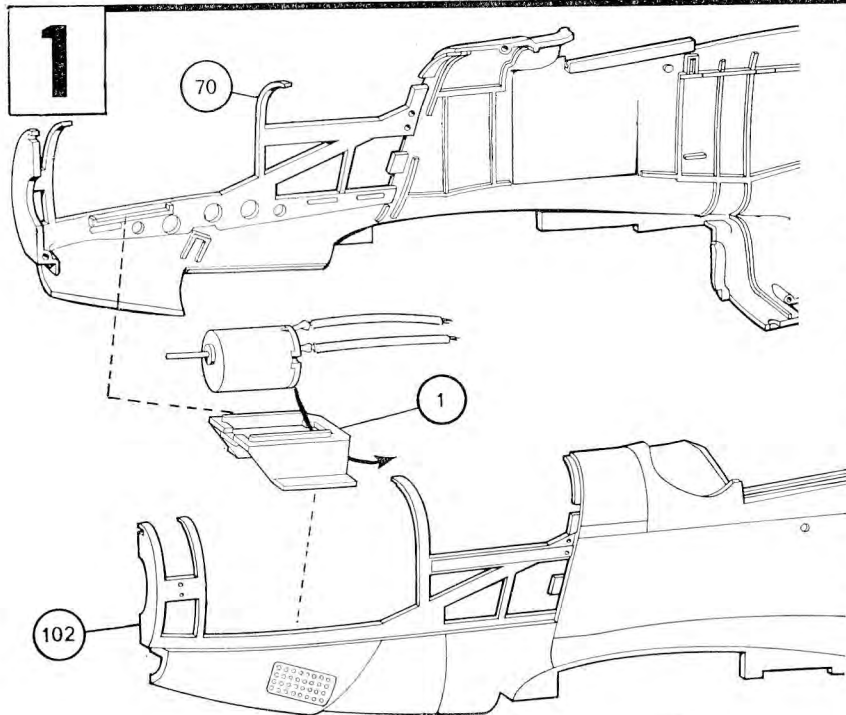
Cet ensemble peut être construit sans moteur. Utilisez l'essieu de l'hélice et la douille (19, 20).

BESONDERE HINWEISE MOTORISIERT

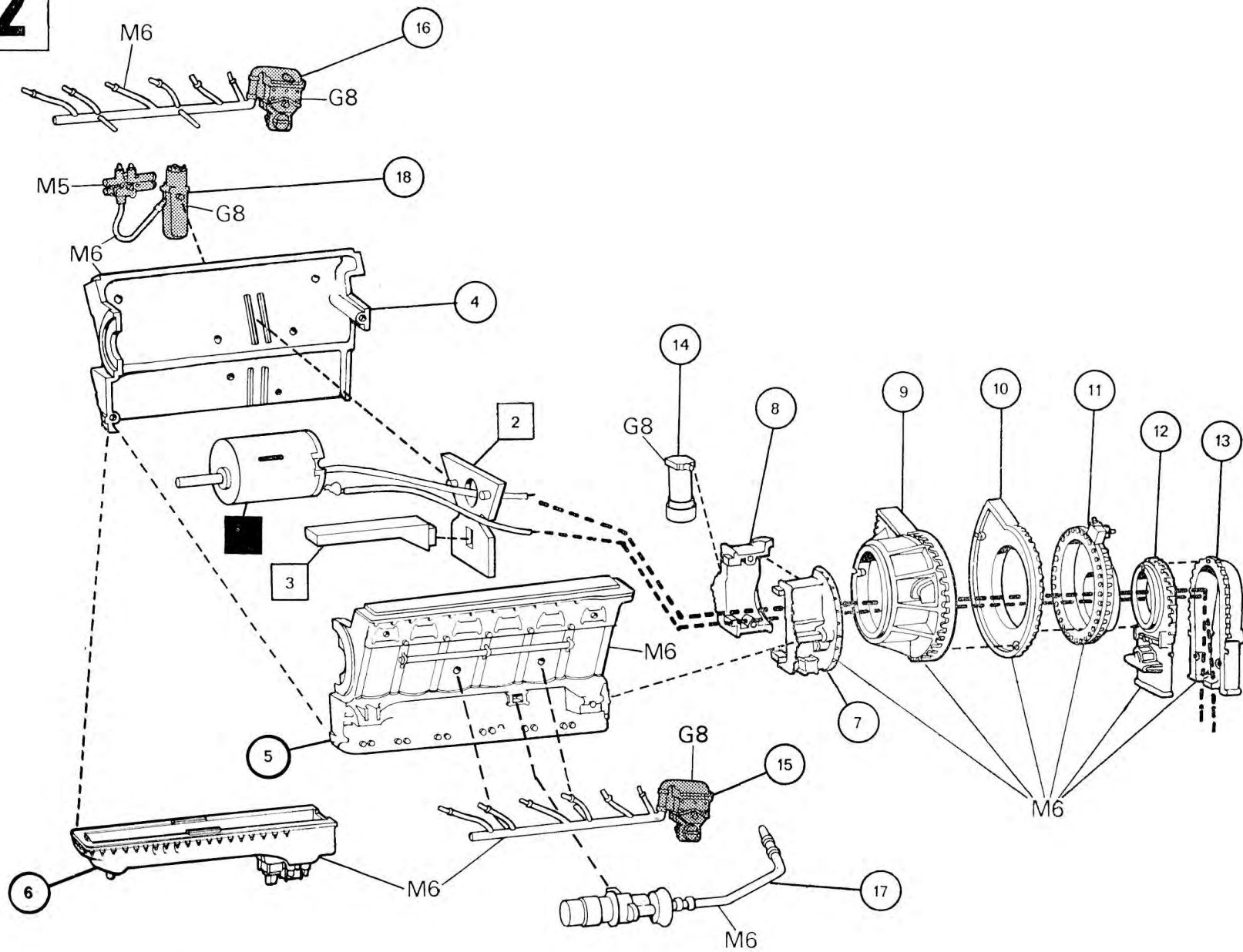
Anleitung für den Airfix "Prop-Motor" (nicht im bausatz enthalten) Der neue "Prop-Motor" ist bei Ihrem Fachhändler erhältlich, zum Antrieb wird zwei 1.5 V Trockenzellen benötigt. Batterieeinbau: siehe Abb. 23.

Bei Verwendung des E-Motors ist eine einfache (für Anfänger) und eine etwas kompliziertere Montage möglich. Abb. 1 zeigt die einfache Methode, bei der auf das ganze Triebwerk (Abb. 2, 3, 4 und Teile 64, 65 aus Abb. 6) verzichtet wird. Die Abgasstutzen (31-34, 36-39) aus Abb. 3 werden auf die Motorhaube geklebt (223-226). Nach Montage lt. Abb. 1 unbedingt Rumpfbauteile fertig montieren, bevor beide Rumpfhälften zusammengeklebt werden. Die in Abb. 2 gezeigte Methode wird nur für erfahrenere Modellbauer empfohlen. E-Motor vor Einbau auf einwandfreien Rundlauf prüfen, erst dann beide Motorhälften zusammenkleben.

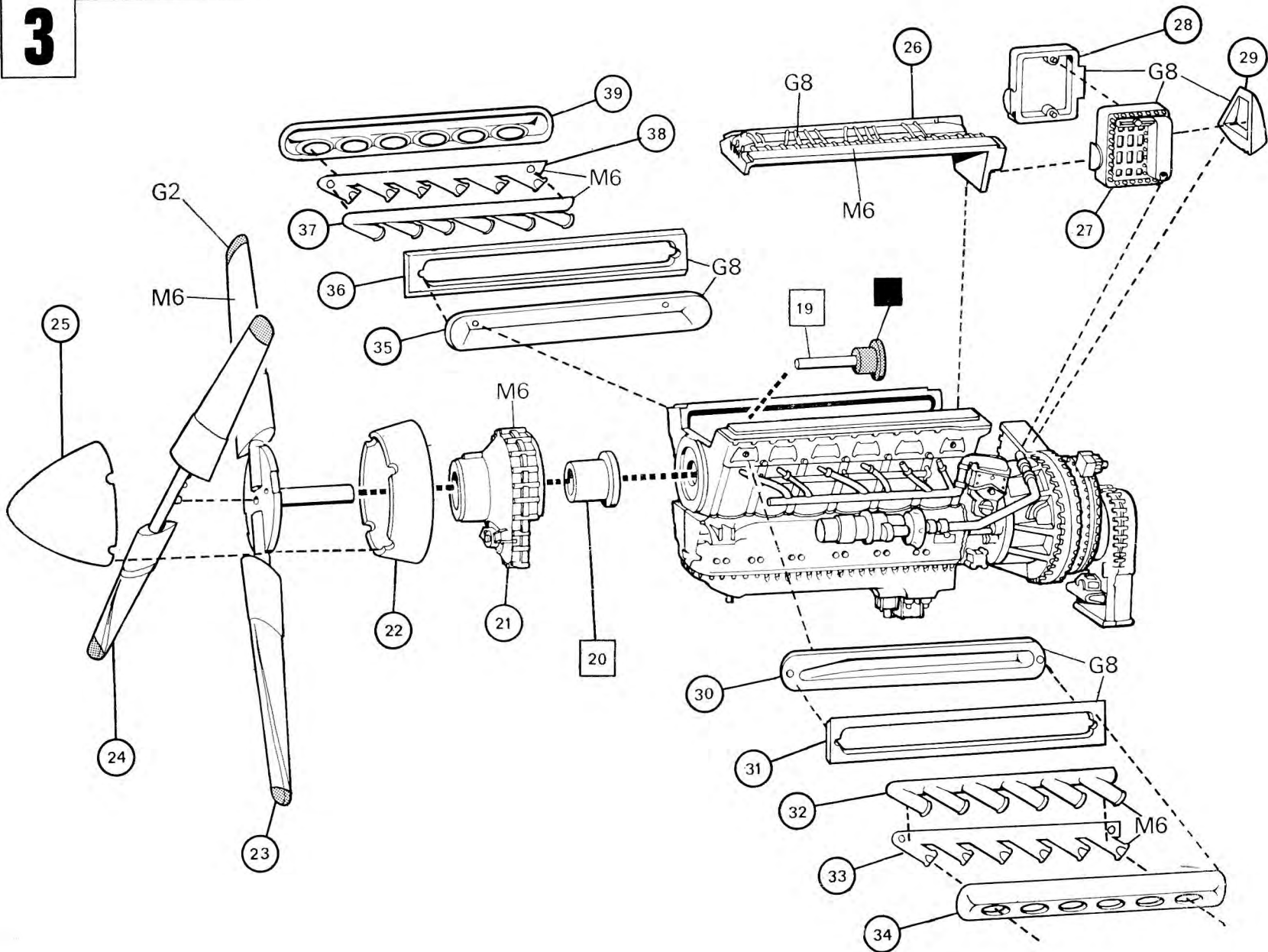
Die Ausrüstung kann unmotorisiert ausgeführt werden. Propellerstift und -buchse verwenden (19, 20).



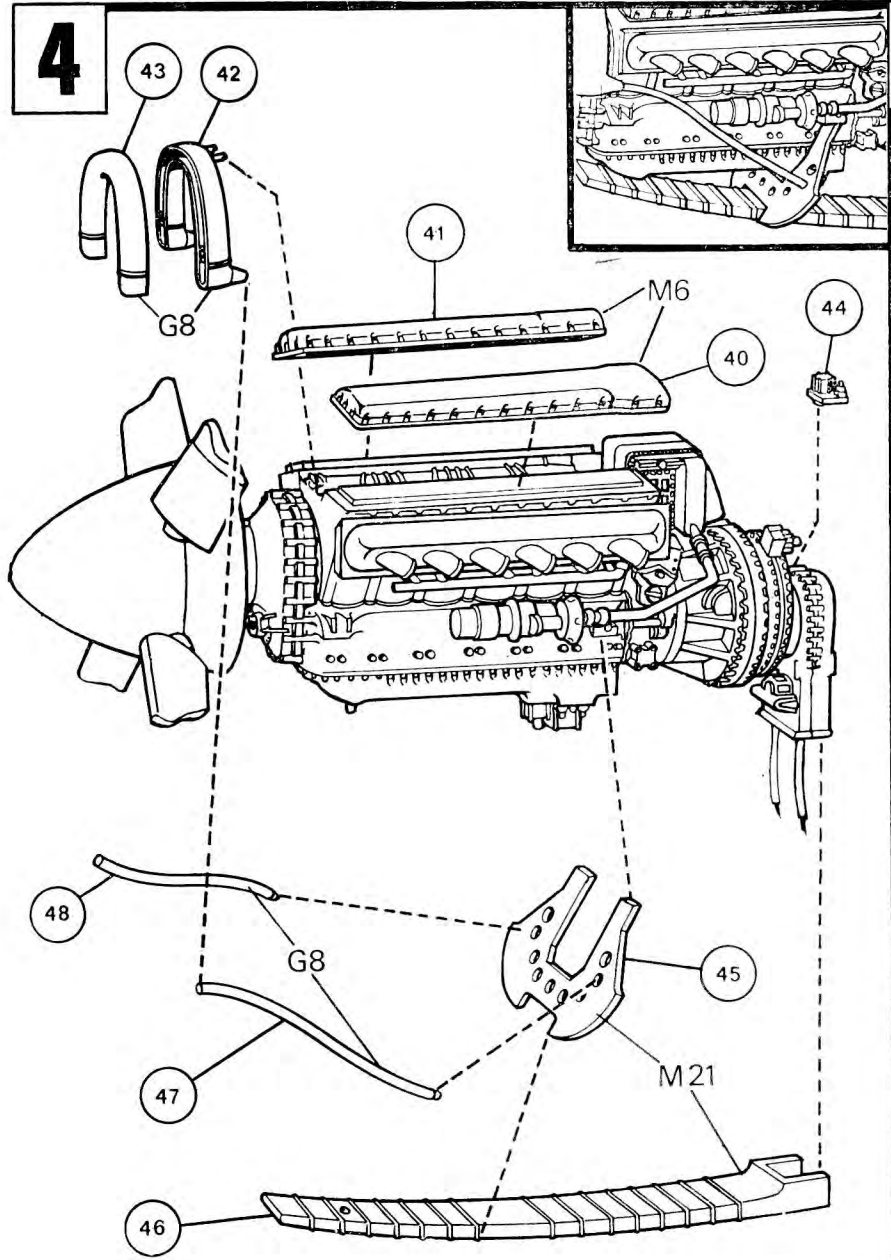
2



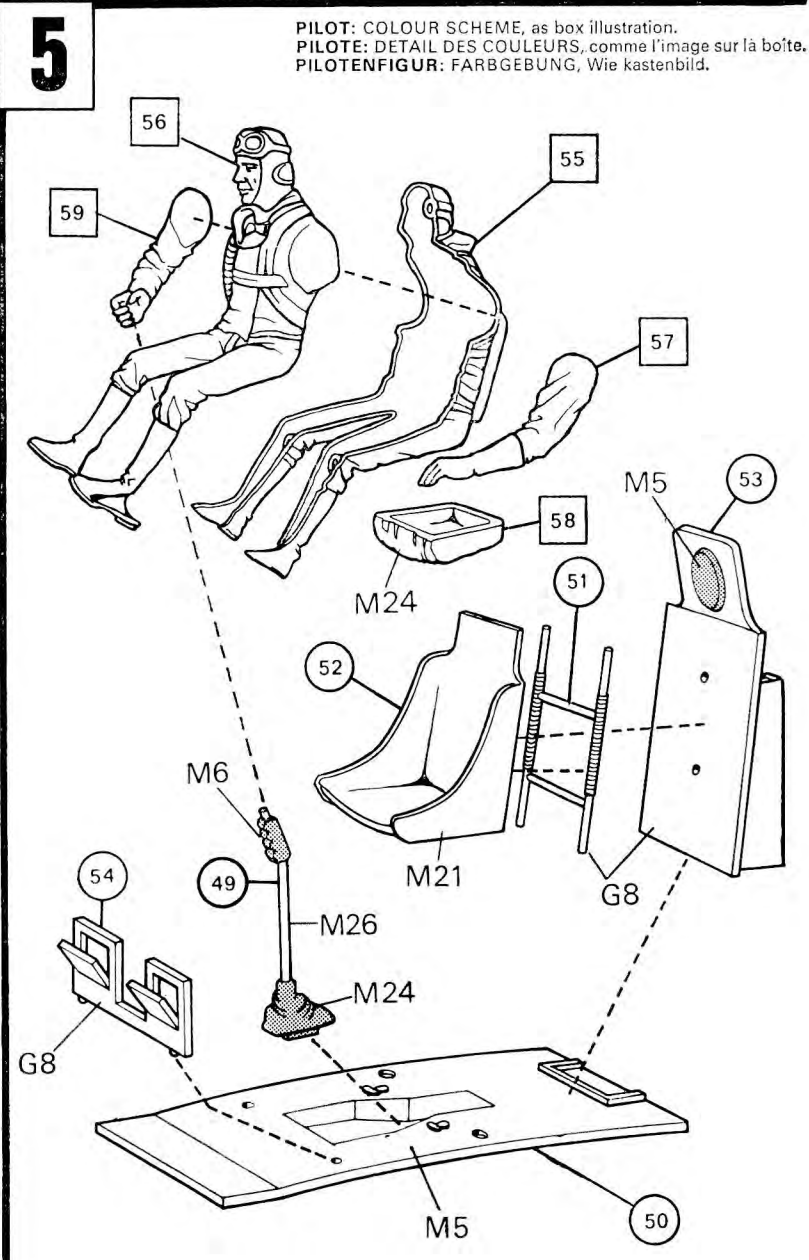
3



4

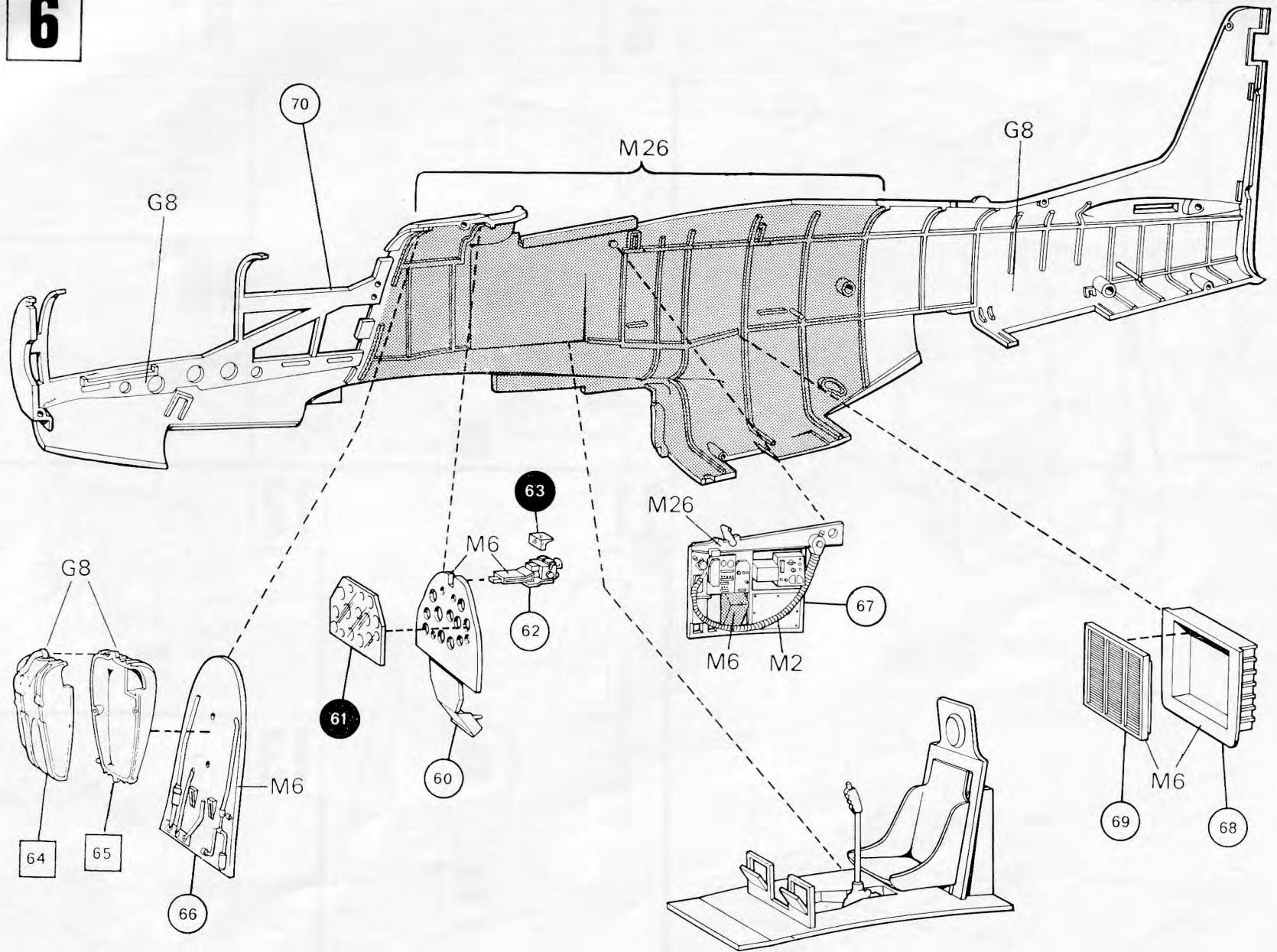


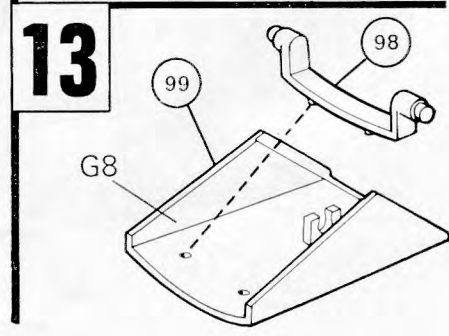
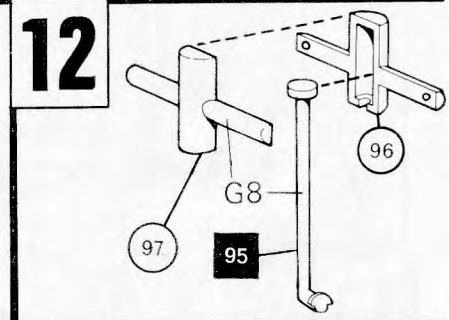
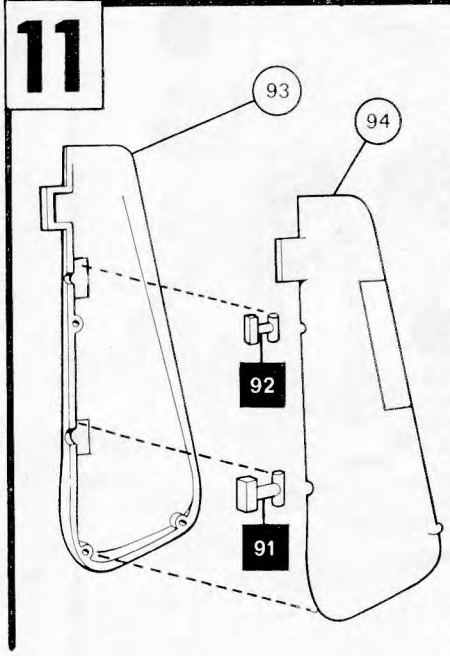
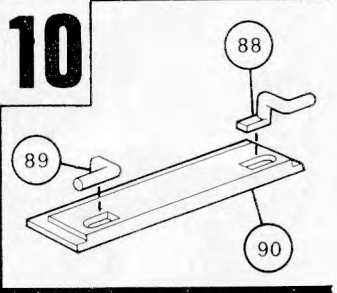
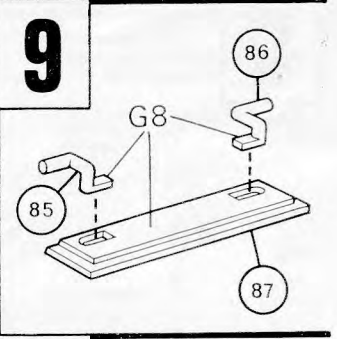
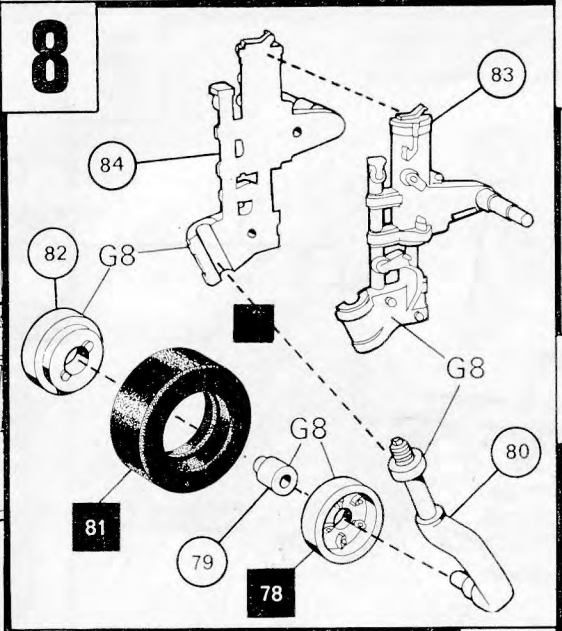
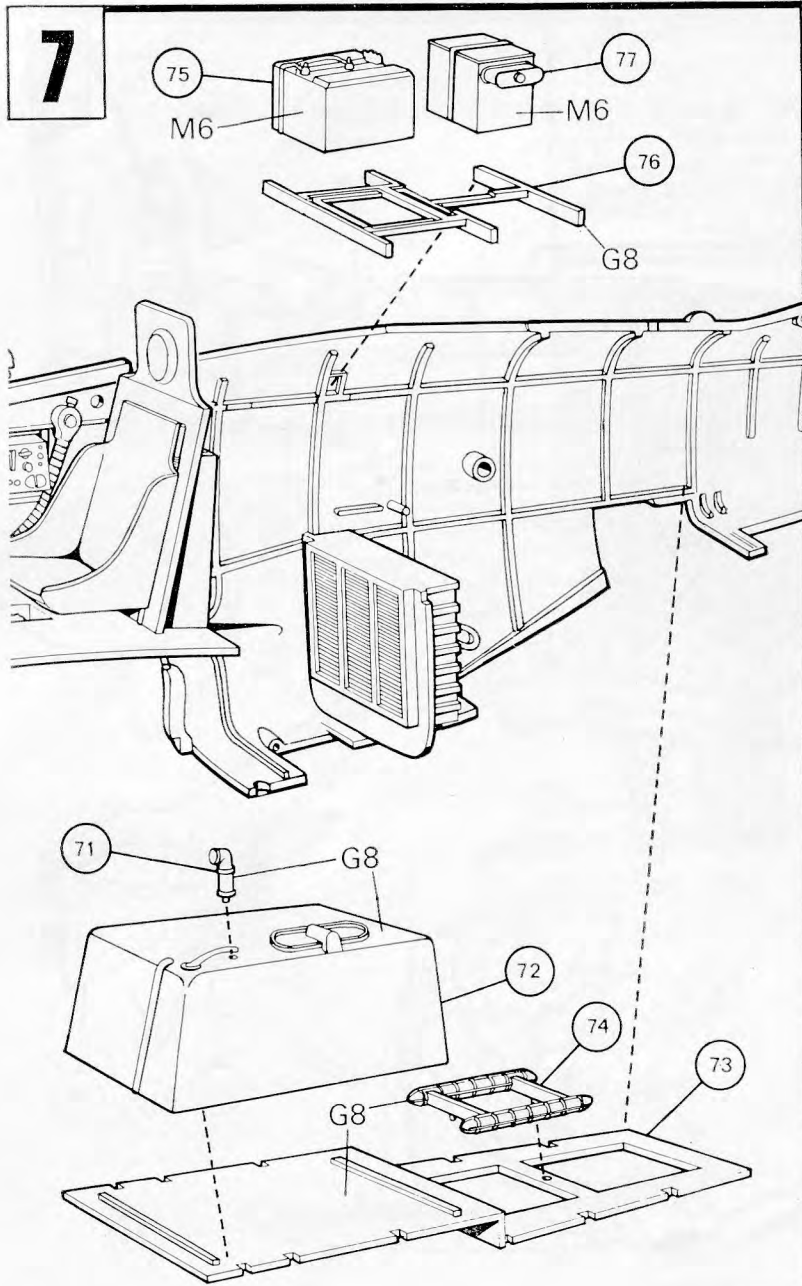
5



PILOT: COLOUR SCHEME, as box illustration.
 PILOTE: DETAIL DES COULEURS, comme l'image sur la boîte.
 PILOTENFIGUR: FARBGEBUNG, Wie Kastenbild.

6



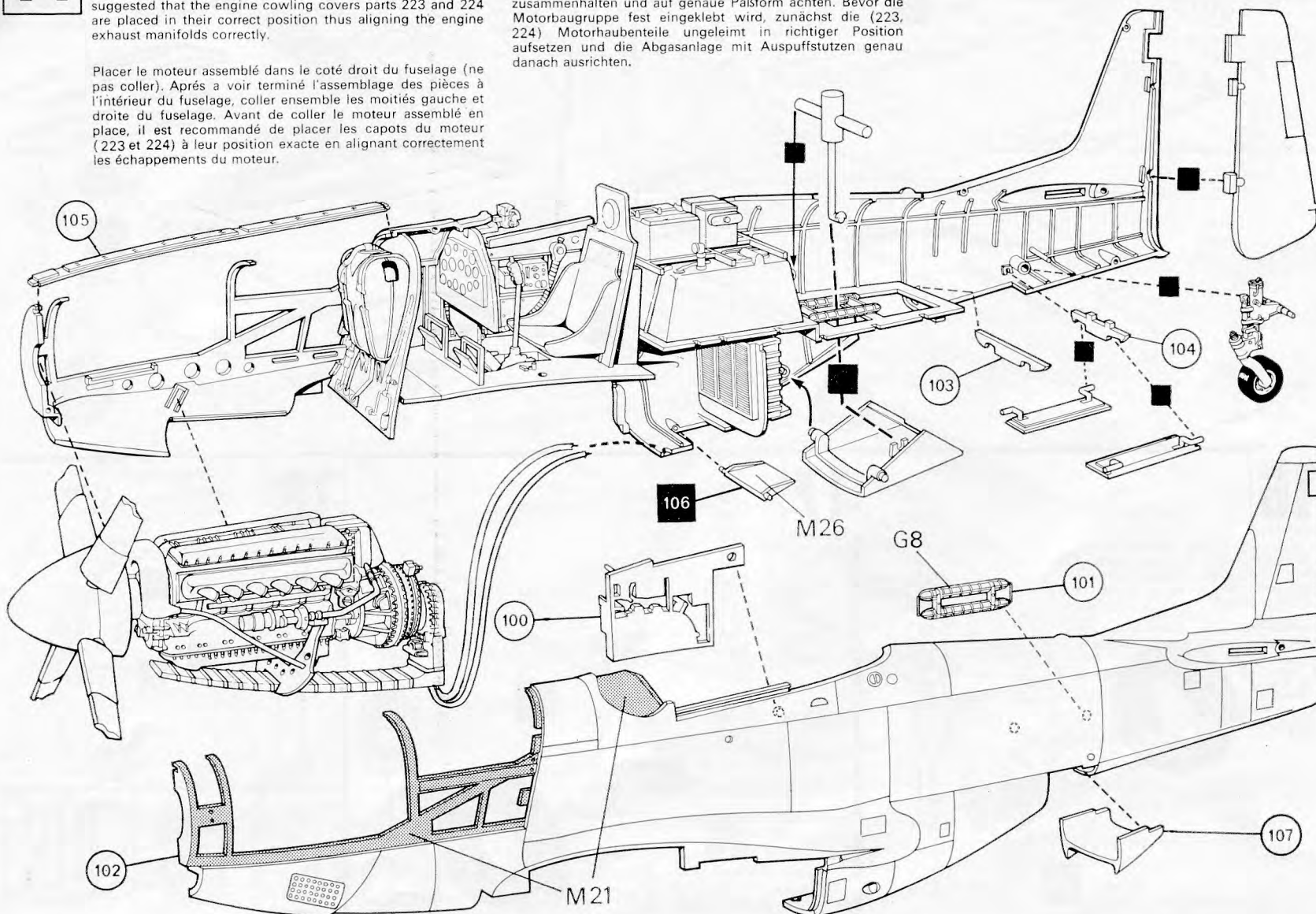


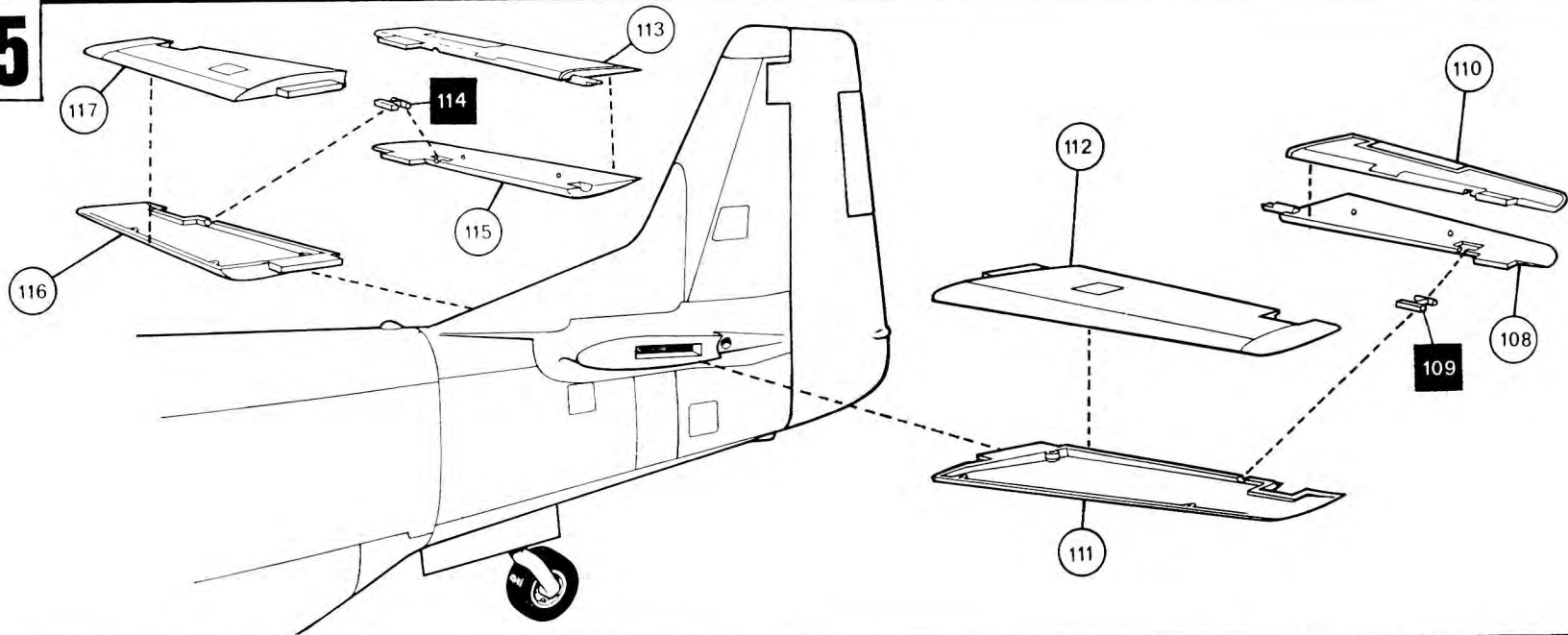
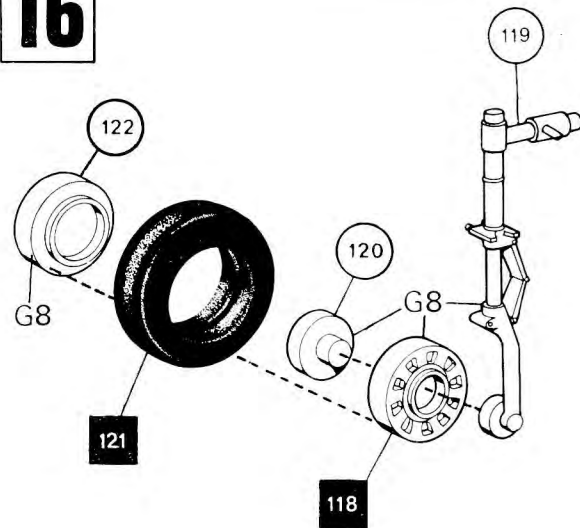
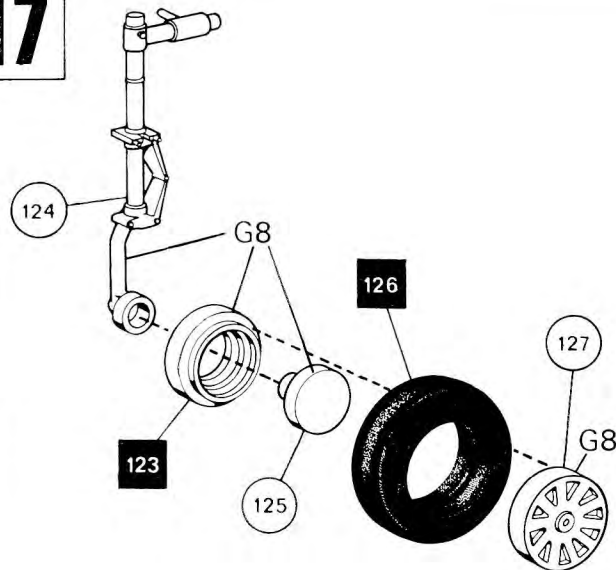
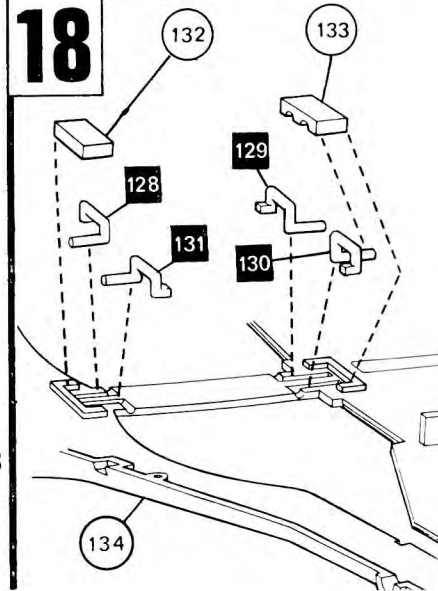
14

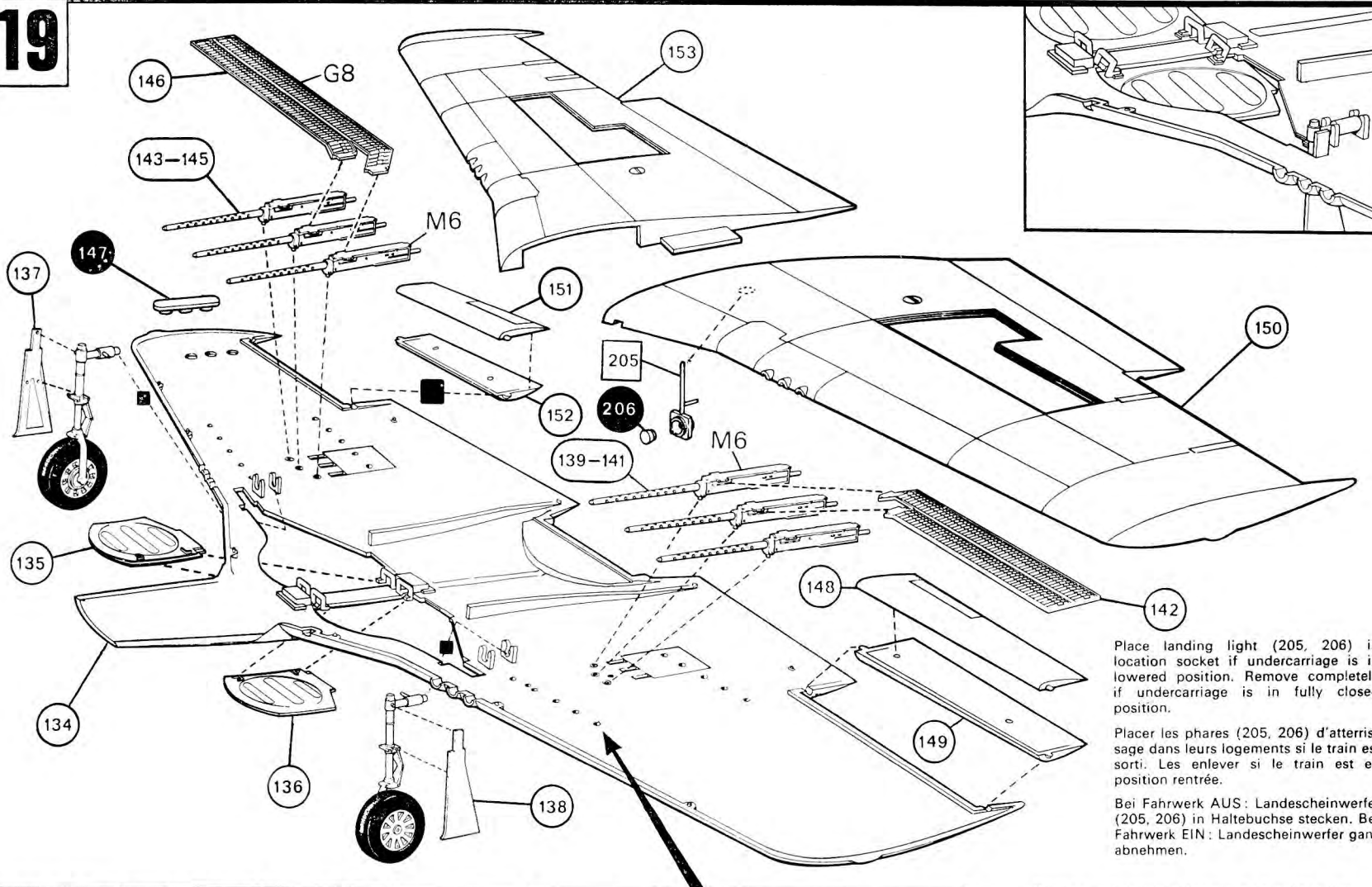
Position engine assembly into starboard side of fuselage (DO NOT CEMENT). After completing the assembly of parts into the fuselage interior cement port and starboard fuselage halves together. Before cementing engine assembly into position it is suggested that the engine cowling covers parts 223 and 224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

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.

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.



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



Place landing light (205, 206) in location socket if undercarriage is in lowered position. Remove completely if undercarriage is in fully closed position.

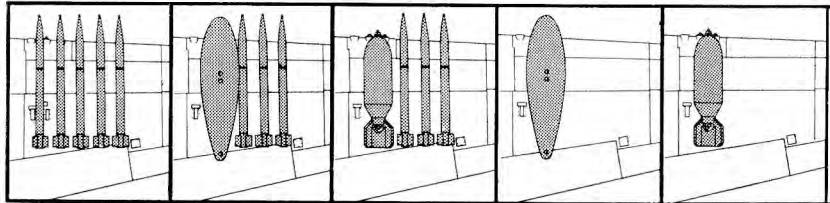
Placer les phares (205, 206) d'atterrissage dans leurs logements si le train est sorti. Les enlever si le train est en position rentrée.

Bei Fahrwerk AUS: Landescheinwerfer (205, 206) in Haltebuchse stecken. Bei Fahrwerk EIN: Landescheinwerfer ganz abnehmen.

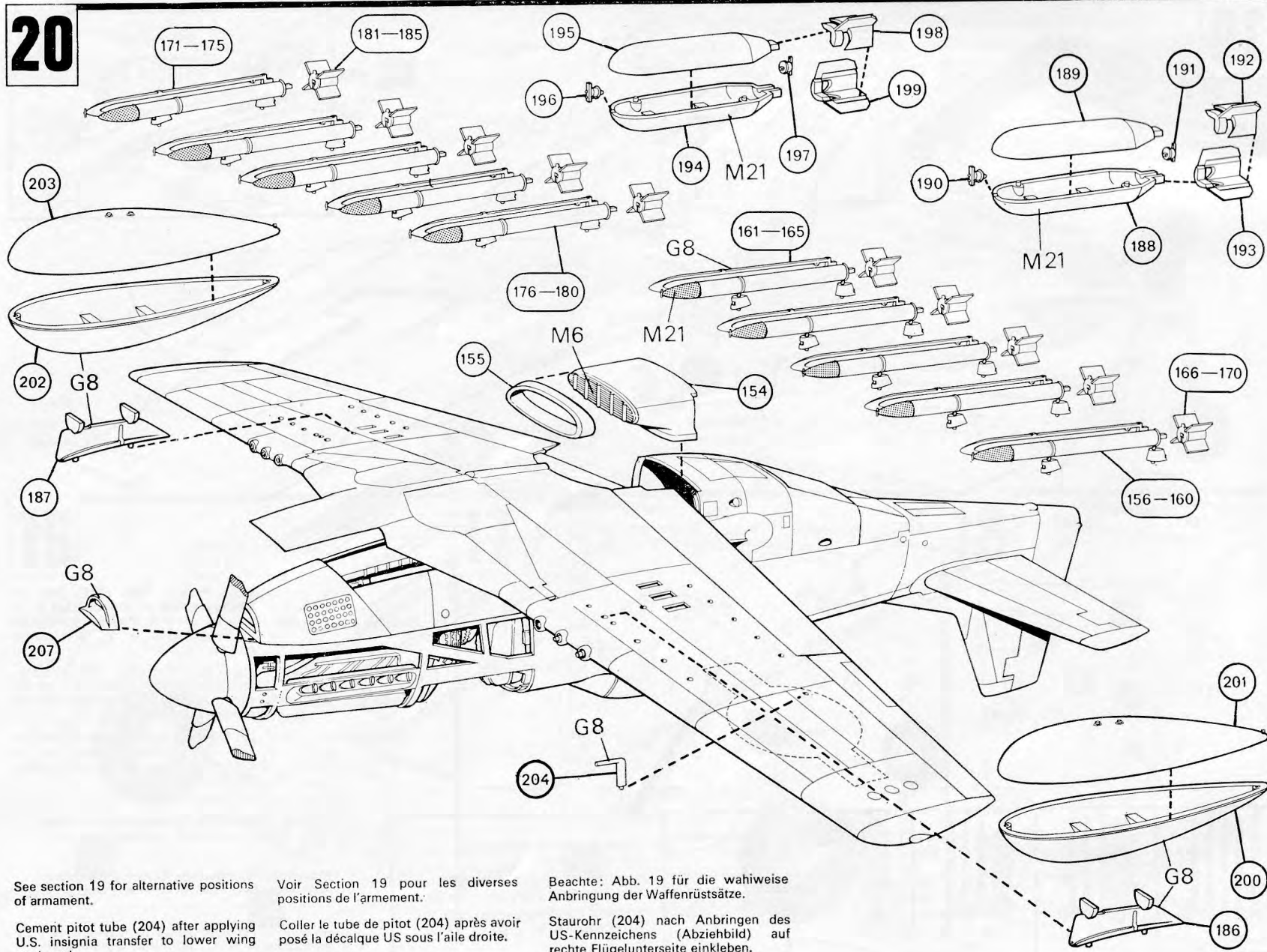
Position undercarriage leg assemblies into wing (134) before cementing undercarriage doors (137, 138).

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.



OPEN HOLES AS REQUIRED. SEE SECTION 20
 OUVRIR LES TROUS QUI SONT NECESSAIRES, VOIR SECTION 20
 LOCHER ENTSPRECHEND ABB. 20 DURCHBOHREN.



See section 19 for alternative positions of armament.

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

Voir Section 19 pour les diverses positions de l'armement.

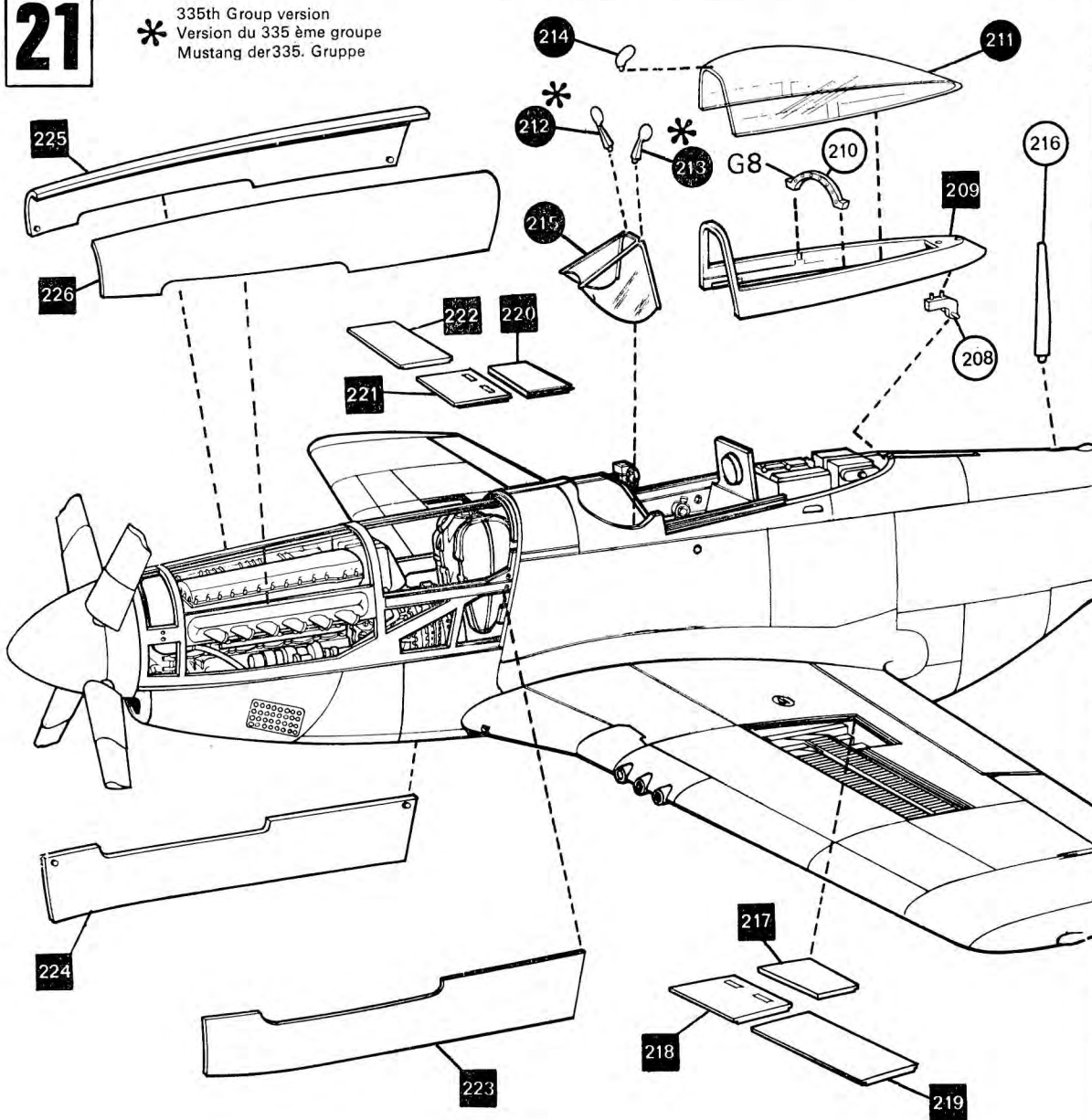
Coller le tube de pitot (204) après avoir posé la décalque US sous l'aile droite.

Beachte: Abb. 19 für die wahlweise Anbringung der Waffenrüstätze.

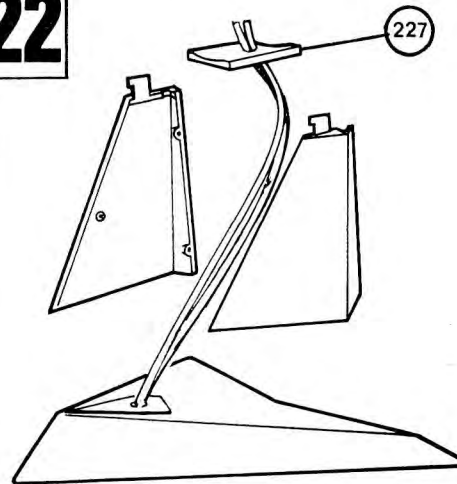
Staurohr (204) nach Anbringen des US-Kennzeichens (Abziehbild) auf rechte Flügelunterseite einkleben.

21

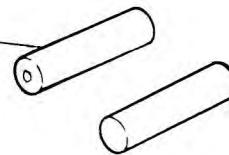
* 335th Group version
Version du 335 ème groupe
Mustang der 335. Gruppe



22

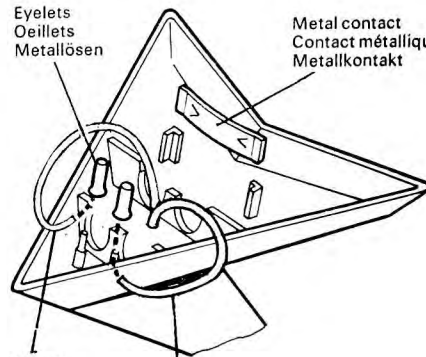


Batteries
Piles
Batterien



Eyelets
Oeillets
Metallösen

Metal contact
Contact métallique
Metallkontakt





Brown
Brun
Braun

Blue
Bleu
Blau

COLOUR SCHEME

The painting guide and the position of the large transfers are shown on the front and back cover of this booklet. The position of all smaller transfers are shown here and apply to both versions except where indicated.

352nd Group version 

335th Group version 


The painting colours for the interior are denoted by the Airfix paint number shown throughout the instructions and in all cases apply to both versions.


Airfix colours to use for painting are:—

WHITE M10	POST OFFICE RED G1
OLIVE DRAB M21	YELLOW G2
LIGHT BRONZE GREEN M26	FRENCH BLUE G6
for painting Pilot and all other details shown.	
SLATE GREY M2	KHAKI DRILL M24
LIGHT BROWN M5	SILVER G8
BLACK M6	ORANGE G17
FLESH M7	

DETAIL DES COULEURS

Le guide pour les peintures et la position des grandes décalques sont visibles sur les deux couvertures de cette brochure. La position de toutes les petites décalques est indiquée ici et s'appliquent aux deux versions sauf ou il y a une indication contraire.

Version du 352^{ème} groupe 

Version du 335^{ème} groupe 

Les couleurs à utiliser pour peindre l'intérieur sont indiquées par le numéro des peintures Airfix dans les instructions et dans tous les cas s'appliquent aux deux versions.


Les couleurs Airfix à utiliser pour la peinture sont les Suivantes:—

BLANC M10	ROUGE BUREAU DE POSTE G1
GRIS OLIVE MAERICAIN M21	JAUNE G2
VERT BRONZE CLAIR M26	BLEU DE FRANCE G6
Pour peindre le pilote et les autres détails indiqués.	
GRIS ARDOISE M2	KAKI M24
BRUN CLAIR M5	ARGENT G8
NOIR M6	ORANGE G17
CHAIR M7	

FARBGEBUNG

Farbanleitung und die Positionen größerer Abziehbilder sind auf Vorder- und Rückseite des Anleitungsheftes ersichtlich. Die Anbringung der kleineren Abziehbilder zeigt diese Abbildung, und gilt für beide Versionen, soweit nichts Anderes vermerkt ist.

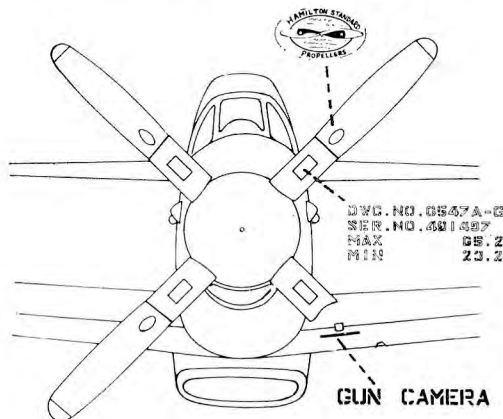
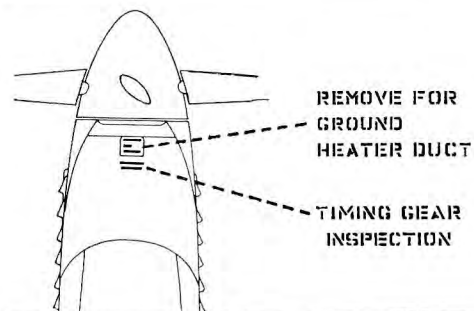
Mustang der 352. Gruppe 

Mustang der 335. Gruppe 

Die für den Innenanstrich benötigten Farben sind jeweils mit der Airfix-Farbttonnummer in allen Abbildungen angegeben und gelten für beide Ausführungen.

Airfix Farben Für den Anstrich sind:—

WEISS M10	POSTROT G1
TARNOLIUBRAUN M21	GELB G2
HELLBRONZEGRUN M26	FRANZOSISCHBLAU G6
Zum Anstreichen der Piloten und aller anderen Einzelheiten.	
SCHIEFERGRAU M2	KHAKI M24
LICHT BRAUN M5	SILBER G8
SCHWARZ M6	ORANGE G17
FLEISCH M7	



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

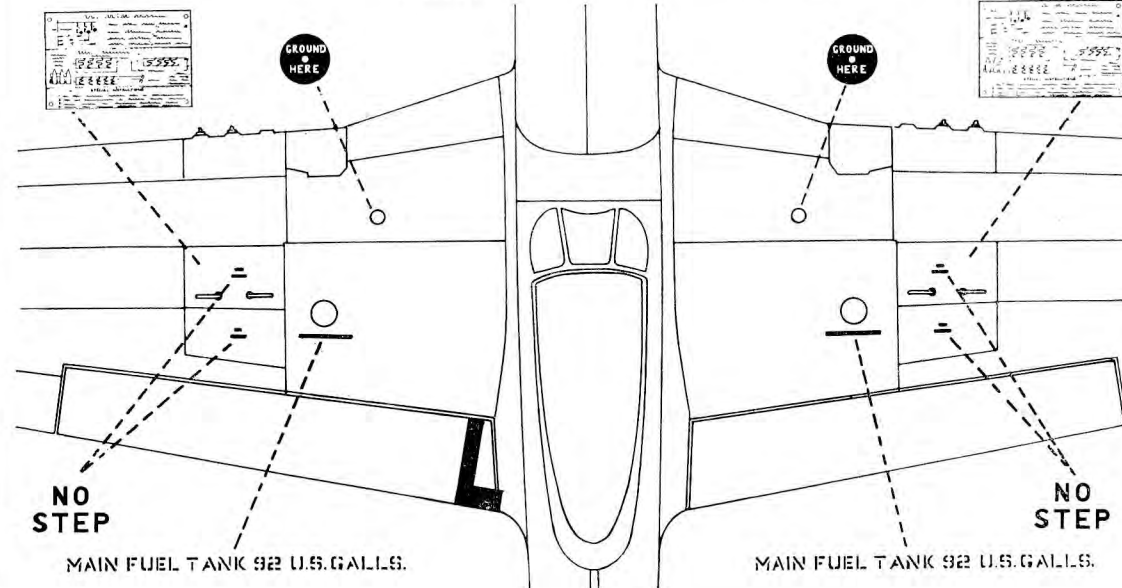
Note—transfer affixed to underside of service hatch covers (218, 221).

Détacher les emblèmes et appliquer les décalques désirés—trempier les décalques quelques minutes dans de l'eau, attendre qu'elles glissent facilement sur le papier support et les mettre en place.

Note: décalque posée sur la partie inférieure du couvercle de l'ouverture de service (218/221).

Vor Anbringen der Schiebbilder Bemalung fertigstellen. Bilder einzeln ausschneiden, einweichen, naß aufschieben, andrücken, glätten, ausrichten und trocknen.

Beachte: Abziehbilder auf unterer (innerer) Seite der Wartungsklappen (218, 221) anbringen.



COL. JOE L. MASON



THIS IS IT!

RIDGE RUNNER



AAF SPEC. PROJ. NO. 9289H-R
U.S. ARMY P-51D-20-NA
SERIAL NO. AAF 44-14911
CREW WEIGHT 200 LBS
SERVICE THIS AIRPLANE WITH
GRADE 80/90 FUEL. IF NOT
AVAILABLE, TELEPHONE WILL BE
CONSULTED FOR EMERGENCY ACTION +

AAF SPEC. PROJ. NO. 9289H-R
U.S. ARMY P-51D-20-NA
SERIAL NO. AAF 44-72308
CREW WEIGHT 200 LBS
SERVICE THIS AIRPLANE WITH
GRADE 80/90 FUEL. IF NOT
AVAILABLE, TELEPHONE WILL BE
CONSULTED FOR EMERGENCY ACTION

CREW CHIEF - S/Sgt **STOCK**
ASST C/C - Sgt **SWEEDLER**
ARM - Sgt **TAUSCHER**

RADIO COMPARTMENT

AUX FUEL TANK 85 U.S. GALLONS

GROUND
HERE

INSP

JACK HERE

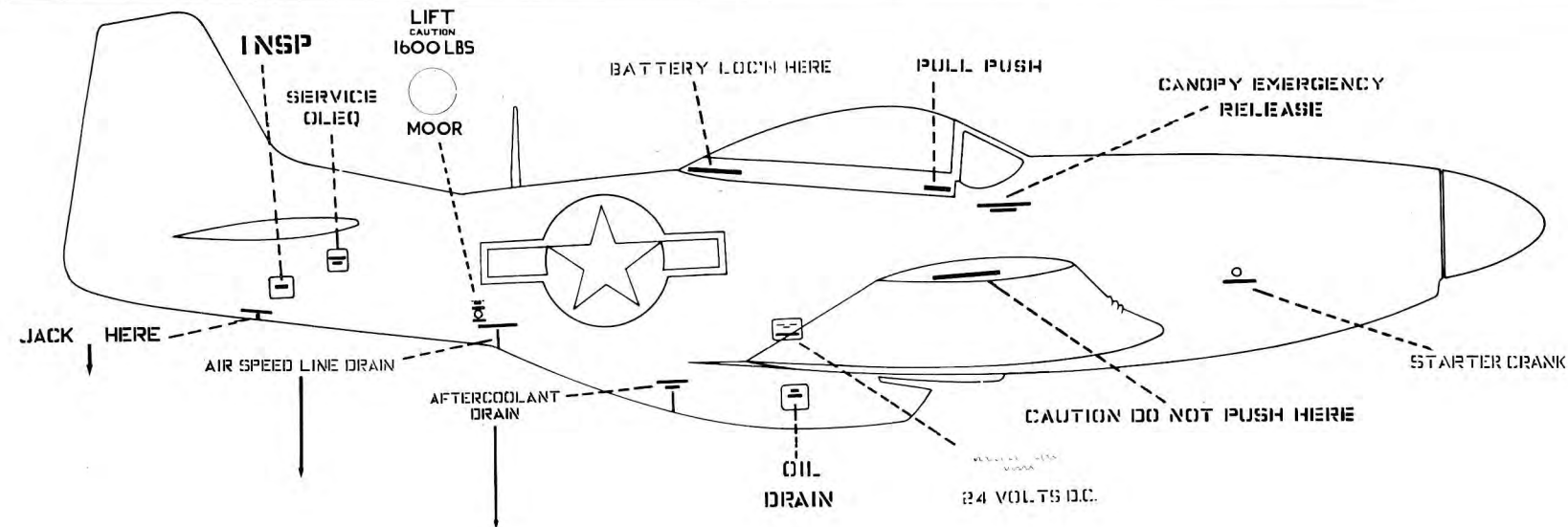
LIFT
CAUTION
1600 LBS

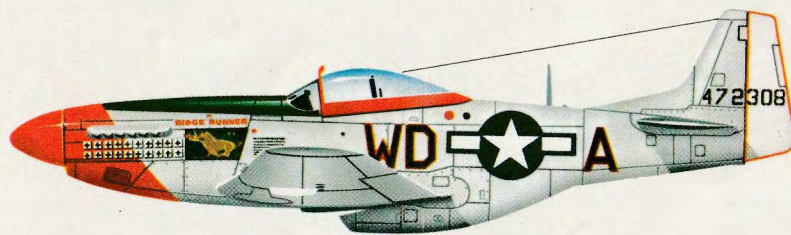
TAILWHEEL
LOCK INSIDE

OXYGEN FILLER
FILLING INSTR
INSIDE

STEP HERE

OIL
DRAIN





P-51D Mustang flown by Major Pierce W. McKennon
of the 4th. Fighter Group, 335th. Fighter Squadron
based at Debden, Essex, England.

