

P-51D Mustang™

eduard

1/72 Scale Plastic Model Kit



Produced under license

Boeing, P-51 Mustang, their distinctive logos, product markings and trade dress are trademarks of The Boeing Company.

ProfiPACK
edition



item No. 70173

P-51 Mustang je jedním z nejlepších a nejslavnějších stíhacích letounů všech dob a jakkoli se jedná o americkou konstrukci, vděčí za svůj vznik a vývoj do značné míry Velké Británii.

V roce 1940 se britská nákupní komise (British Buying Comitee) vedená sirem Henrym Selfem obrátila na společnost North American Aviation (NAA) s žádostí o licenční výrobu strojů Curtiss P-40 pro RAF. Prezident NAA James Kindelberger ovšem místo toho nabídl vývoj zcela nového, výkonnějšího letounu. Britové souhlasili a tým vedený Edwardem Schmuedem (v Německu narozeným Rakušanem) zahájil práce. Předběžný návrh byl schválen 4. května 1940, finální montáž prvního prototypu začala 9. září (jen 127 dní po schválení) a první let stroje s označením NA-73X následoval 26. září.

Inovativní stíhač

Pro nový letoun byl zvolen řadový dvanáctiválec Allison s výkonem 809 kW (1100 koní) a konstruktéři se snažili vytvořit v zájmu snížení aerodynamického odporu tak štíhlý trup, jak to bylo možné. Z obdobného důvodu zvolili laminární profil křídla, který ovšem vyžaduje pro správnou funkčnost co nejhladší povrch. Z toho důvodu byla celá přední plocha křídla z obou stran tmelena a broušena do hladka. Další inovací bylo umístění chladiče v „podbřišku“ pod trupem až za úroveň křídla. Výzbroj sestávala z dvou trupových a čtyř křídelních kulometů Browning ráže 12,7 mm (varianta Mk.Ia měla čtyři 20mm kanóny). Britská strana vybrala pro nový stroj název Mustang, který následně převzali také Američané.

První Mustangy Mk.I dorazily k RAF v říjnu 1941. Jejich výkony byly shledány uspokojivými, byly rychlejší než Spitfire Mk.V a měly více než dvojnásobný dolet. Motor ale kvůli svému jednostupňovému kompresorovému přepřehování dosahoval nejvyššího výkonu již v 3597 m a nad touto výškou jeho výkon progresivně klesal. Protože se vzdušné boje nad Evropou odehrávaly ve větších výškách, bylo rozhodnuto využívat Mustangy jako průzkumné stroje, což byl ostatně i původní záměr. Americké vzdušné síly měly o nový letoun rovněž zájem, požádaly však NAA o úpravu na stříelný bombardér s aerodynamickými brzdami (verze A-36).

Kouzlo Merlinu

V zájmu vyřešení problému s výkony ve větších výškách byly ve Velké Británii zahájeny práce na zástavbě motoru Merlin 61 s dvourychlostním, dvoustupňovým kompresorem s mezichladičem stlačeného vzduchu. Zkoušky upravených Mustangů X nakonec probíhaly s motory Merlin 65 a prokázaly zvýšení rychlosti na 697 km/h ve výšce 6700 m, což bylo o 161 km/h více než u Mustangu Mk.I. Protože Velká Británie neměla volné výrobní kapacity, byla oslovena americká společnost Packard, která Merliny vyráběla v licenci. Díky tomu mohl konstrukční tým NAA zahájit práce na své verzi Merlinem poháněného Mustangu. Tento motor potřeboval vstup vzduchu pro mezichladič stlačeného vzduchu a také sání karburátoru zespod. Obojí bylo u Mustangu X řešeno umístěním v rozměrném podbradku přídě, ale konstruktéři NAA ponechali pod přídi jen malý vstup pro karburátor a mezichladič umístili do zvětšeného těla chladiče pod trupem. V zájmu ještě delšího doletu byla do trupu za kokpit instalována nádrž o objemu 320 l. Trupové kulometry byly naopak odstraněny.

Výroba nových Mustangů s označením P-51B byla v Inglewoodu zahájena v květnu a o tři měsíce později také v Dallasu jako P-51C. Díky dlouhému doletu a zlepšeným výkonům ve velkých výškách byly tyto stroje primárně využívány jako doprovodné stíhače pro denní bombardovací nálety a hlídkovací lety. Dodávky pro RAF pokračovaly, stroje byly označeny jako Mustang Mk.III.

Mustangy verzí B/C/Mk.III byly skvělými stíhači, ale trpěly dvěma neduhy: špatným výhledem pilota vzad a zasekáváním kulometů. Britové částečně vyřešili první problém instalací vypouklého překrytu „Malcom Hood“, nicméně konstrukční tým NAA se rozhodl Mustang ještě jednou přepracovat. Hlavní změnu představoval kapkový kryt kabiny a s tím související snížený hřbet trupu. Také křídlo bylo přepracováno, aby pojalo šest kulometů 12,7 mm. Nové vedení nábojových pásů pak vyřešilo problém se zasekáváním zbraní. Společně s drobnějšími úpravami tak vznikl na sklonku roku 1943 Mustang verze P-51D. Výroba byla zahájena jak v Inglewoodu (stroje výrobních bloků doplněných suffixem -NA) a v Dallasu (-NT). Vzhledem k nedostatku vrtulí Hamilton Standard, používaných na všech verzích s motory Merlin, byla část produkce z Dallasu vybavena vrtulí Aeroproducts. Tyto stroje nesly označení P-51K.

Mustang P-51D/K se staly vládci oblohy všude, kde byly nasazeny. Celkem bylo vyrobeno 8102 Mustangů verze P-51D a 1500 P-51K.

Tvůrce es a neúnavný bojovník

Prvního vzdušného vítězství na Mustangu dosáhl 19. srpna 1942 F/O Hills, když sestřelil Fw 190. Zahájil tím šňůru 4950 sestřelů, kterých piloti Mustangů všech verzí dosáhli za druhé světové války. Celkem 251 z nich se stalo esy, nejúspěšnějším byl George Preddy Jr., který dosáhl na Mustangu 24 ze svých 27 sestřelů, následován Johnem C. Meyerem a Johnem J. Wollem (oba s 21 sestřely). Jiný pilot, Urban L. Drew (šest sestřelů) zaznamenal jediné dvojité vítězství pístového stroje nad proudovým, když nedaleko Achmeru na svém P-51D-10NA „Detroit Miss“ sestřelil 7. října 1944 dva Me 262.

Tato stavebnice: P-51D Mustang

Série D-5 byla jedinou, která převzala původní tvar směrového stabilizátoru z P-51B/C. Snížená zadní část trupu však měla nižší stabilizační efekt, což se projevilo na směrové nestabilitě rané verze P-51D/K. Řešením bylo zvětšení plochy stabilizátoru přidáním kýlu, k čemuž došlo ve výrobě již od následujícího výrobního bloku P-51D-10. Pro již vyrobené stroje byla dodána polní modifikace, která byla u jednotlivých postupně provedena. Po vyřešení problémů s podélnou stabilitou přidáním kýlem dostala série -10 jeho tovární podobu, která se odlišovala od polních úprav za pomoci dodaných sad. Odsuvný překryt kabiny dostal pozměněné madlo otevírání a objevily se také odlišné tvarované překryty kabiny. V průběhu výroby docházelo k postupnému nahrazování reflexního zaměřovače N-9 přesnějším gyroskopickým s označením K-14. Z výroby odcházely stroje tohoto bloku ještě s plátným potahem ocasních ploch, u řady z nich byly v průběhu služby vyměněny na celokovové.



Carefully read instruction sheet before assembling. When you use glue or paint, do not use near open flame and use in well ventilated room. Keep out of reach of small children. Children must not be allowed to suck any part, or pull vinyl bag over the head.



Před započatím stavby si pečlivě prostudujte stavební návod. Při používání barev a lepidel pracujte v dobře větrané místnosti. Lepidla ani barvy nepoužívejte v blízkosti otevřeného ohně. Model není určen malým dětem, mohlo by dojít k požití drobných dílů.

INSTRUCTION SIGNS

*

INSTR. SYMBOL

*

INSTRUKTION SINNBILDEN

*

SYMBLES

*

記号の説明

OPTIONAL
VOLBA

BEND
OHNOUT

SAND
BROUSIT

OPEN HOLE
VYVRTAT OTVOR

SYMETRICAL ASSEMBLY
SYMETRICKÁ MONTÁŽ

REMOVE
ODRÍZNOUT

REVERSE SIDE
OTOČIT

APPLY EDUARD MASK
AND PAINT
POUŽIT EDUARD MASK
NABARVIT

PLEASE CHECK THE LATEST VERSION OF THE INSTRUCTIONS ON www.eduard.com

PARTS

*

DÍLY

*

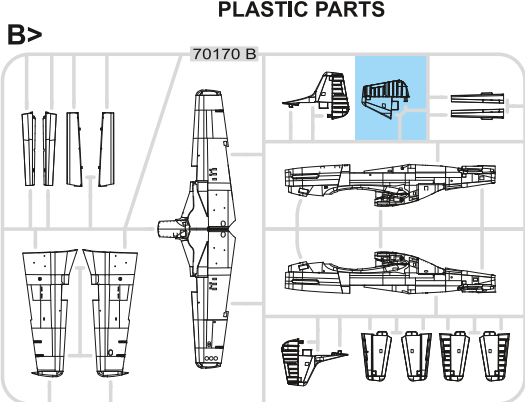
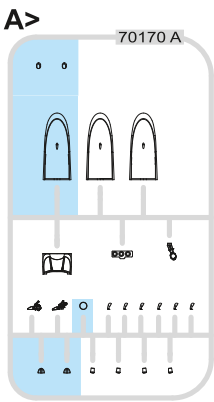
TEILE

*

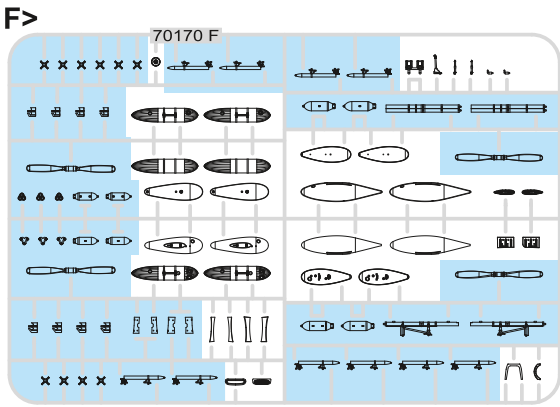
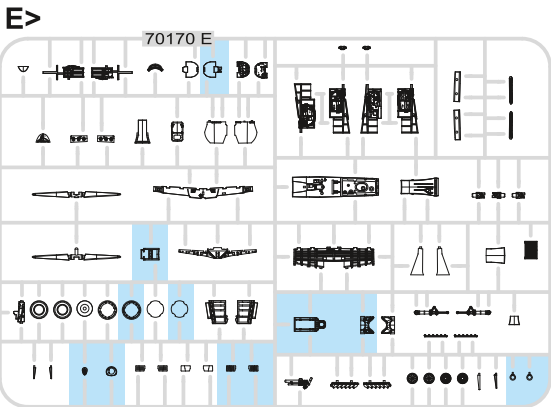
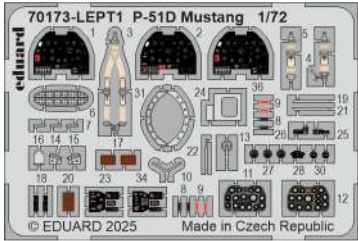
PIÈCES

*

部品



PE - PHOTO ETCHED DETAIL PARTS



-Parts not for use. -Teile werden nicht verwendet. -Pièces à ne pas utiliser. -Tyto díly nepoužívejte při stavbě. - 使用しない部品

COLOURS

*

BARVY

*

FARBEN

*

PEINTURE

*

色

GSI Creos (GUNZE)		
AQUEOUS	Mr.COLOR	
H1	C1	WHITE
H8	C8	SILVER
H12	C33	FLAT BLACK
H11	C62	FLAT WHITE
H37	C43	WOOD BROWN
H47	C41	RED BROWN
H52	C12	OLIVE DRAB
H53	C13	NEUTRAL GRAY
H58	C351	INTERIOR GREEN
H77	C137	TIRE BLACK
H90	C47	CLEAR RED
H92	C49	CLEAR ORANGE
H94	C138	CLEAR GREEN

GSI Creos (GUNZE)		
AQUEOUS	Mr.COLOR	
H327	C327	RED
H328	C328	BLUE
H329	C329	YELLOW
H330	C361	GREEN
H335	C363	MEDIUM SEAGRAY
	C135	RUSSIAN GREEN
	C352	CHROMATE YELLOW
Mr.METAL COLOR		
MC214		DARK IRON
Mr.COLOR SUPER METALLIC		
SM201		SUPER FINE SILVER
SM203		SUPER IRON

90% + 10%

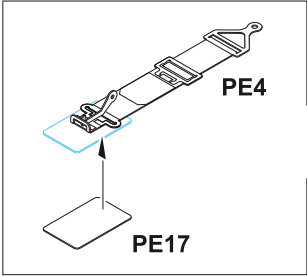
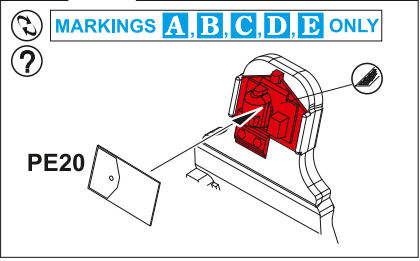
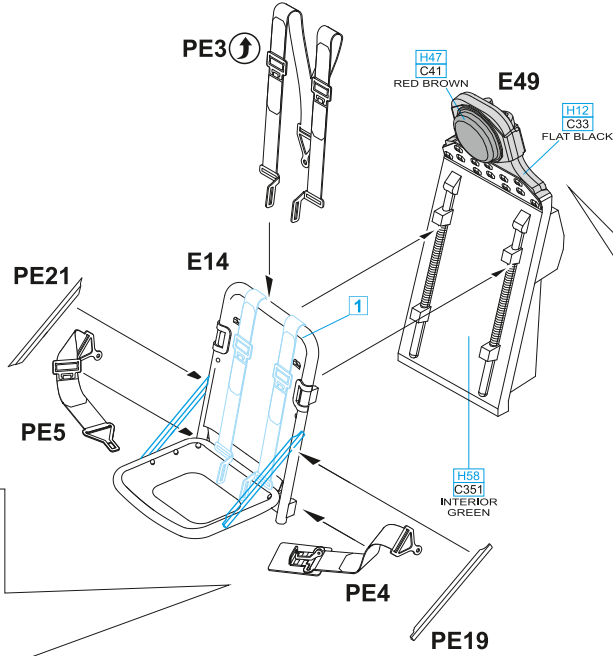
1 =

H58
C351
INTERIOR GREEN

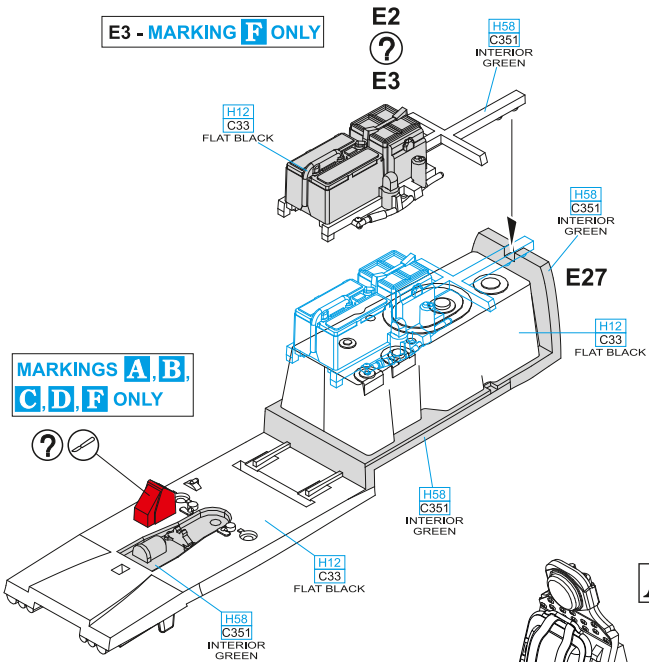
H12
C33
FLAT BLACK

H52
C12
OLIVE DRAB

H58
C351
INTERIOR GREEN



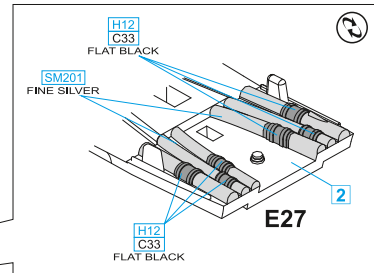
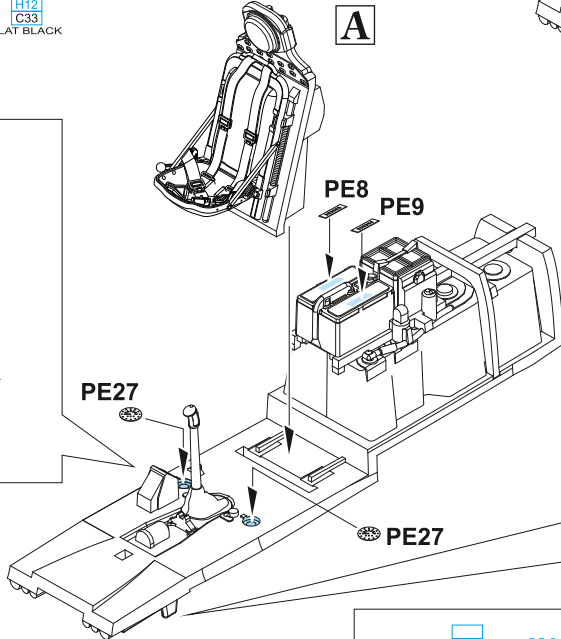
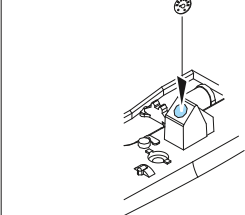
E3 - MARKING F ONLY



MARKINGS A, B, C, D, F ONLY

MARKING E ONLY

PE30



BOTTOM OF PART E27

2 =

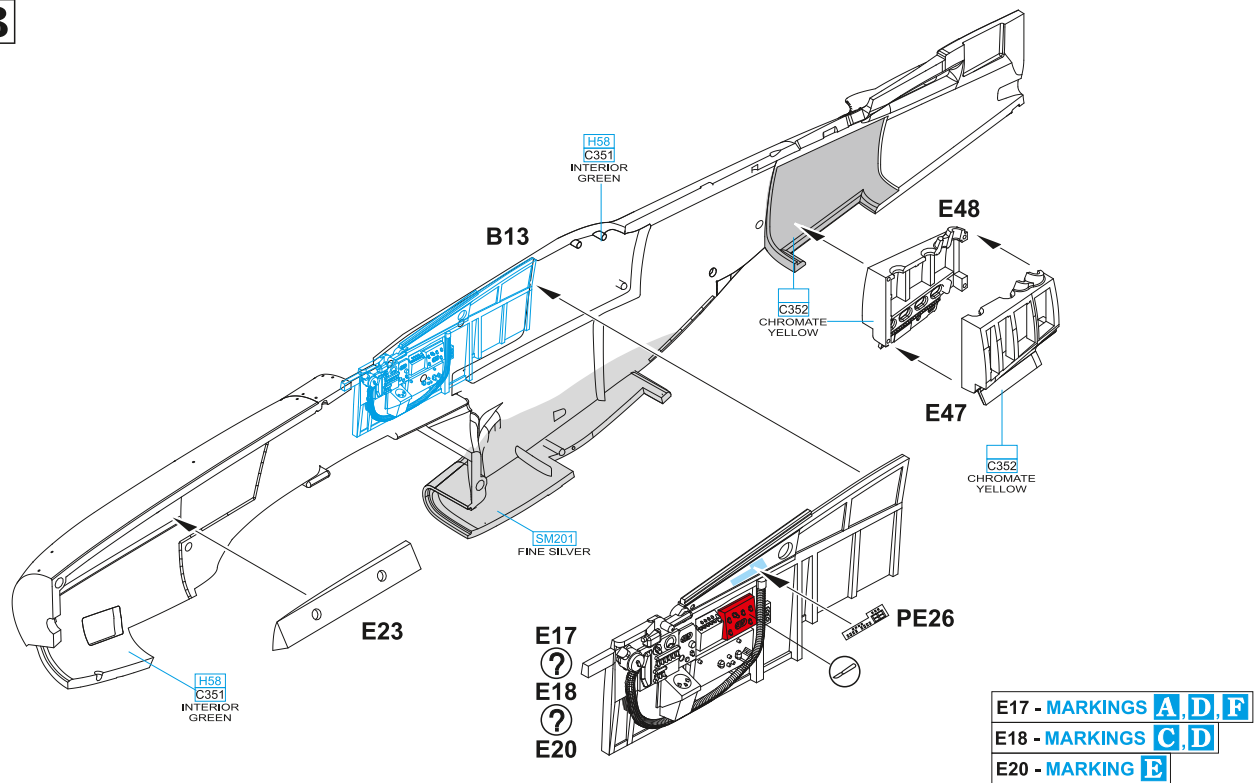
C352
CHROMATE
YELLOW

SM201
FINE SILVER

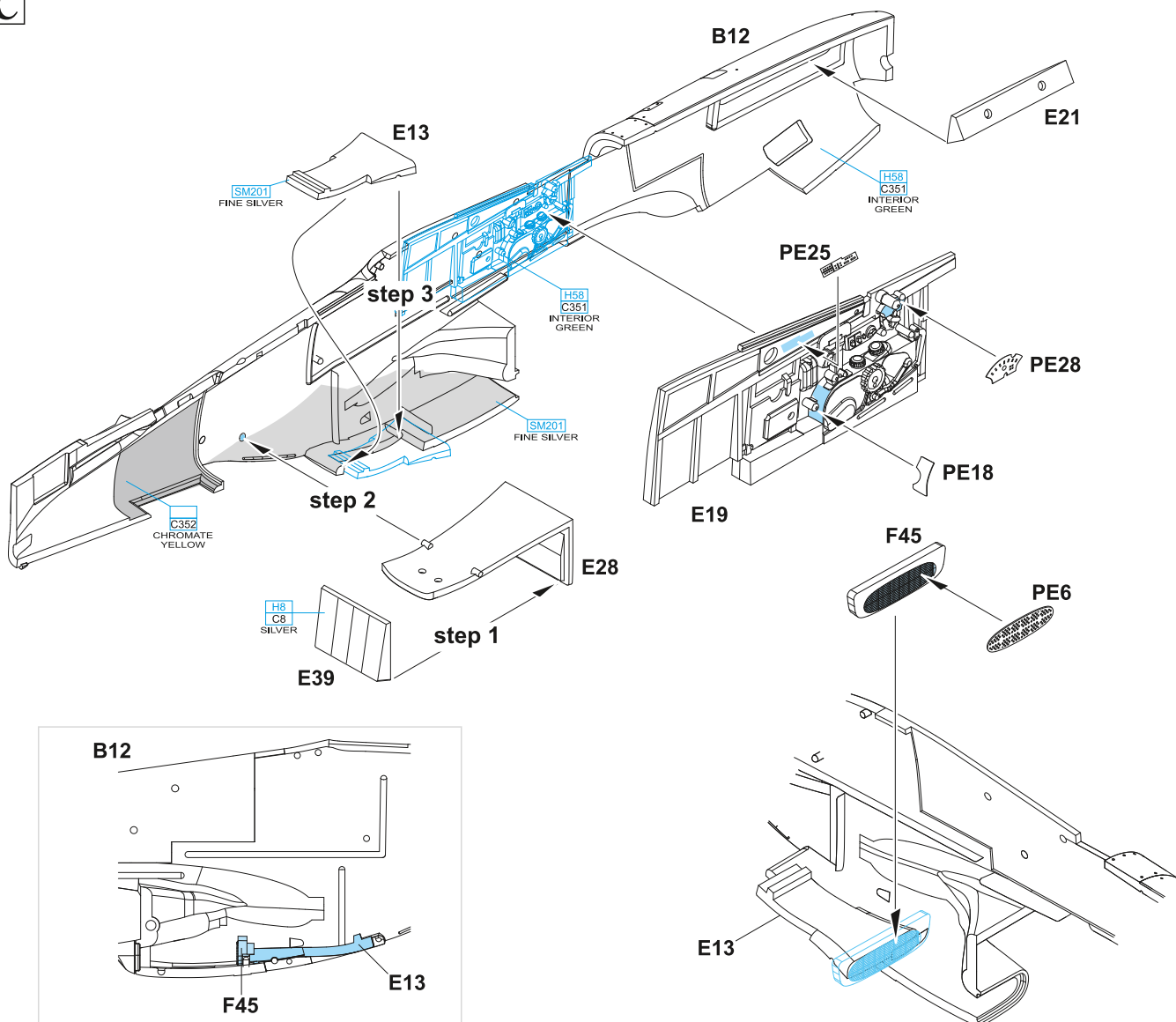
- MARKINGS A, B, D, F

- MARKINGS C, E

B



C



B14 - MARKINGS **A, D, F**
B6 - MARKINGS **B, C, E**

MARKINGS **A, B, C, D, E** ONLY

Ø - 0,5 mm



B6
?
B14

B

A

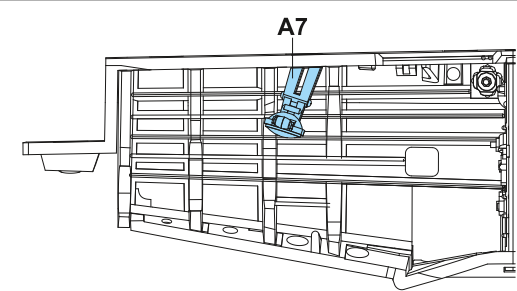
MARKINGS **A, B, C, D, E** ONLY



C

E10

A7



D

E40

2

E9

H329
C329
YELLOW

SM201
FINE SILVER

H37
C43
WOOD BROWN

A7 ↑

SM201
FINE SILVER

SM201
FINE SILVER

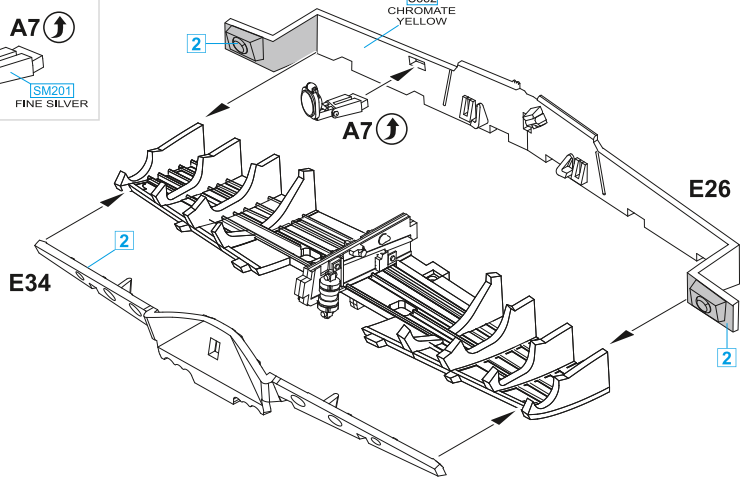
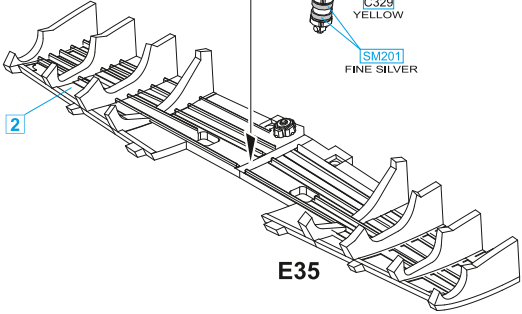
C352
CHROMATE
YELLOW

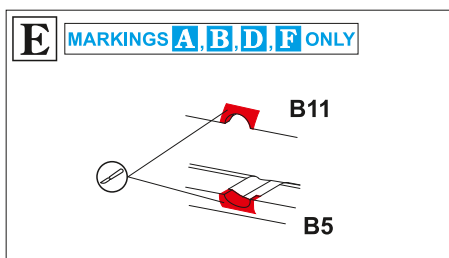
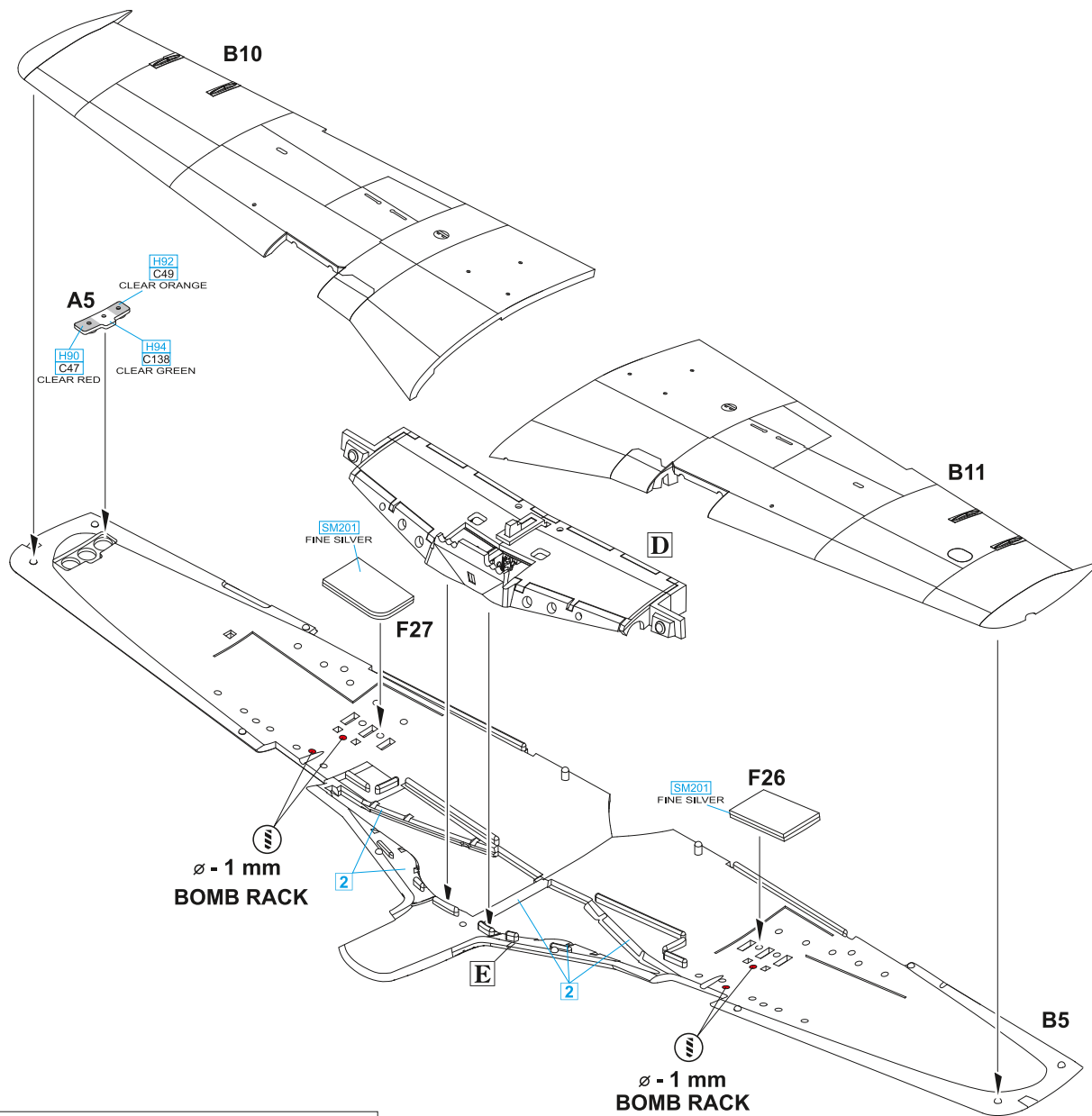
A7 ↑

E26

E34

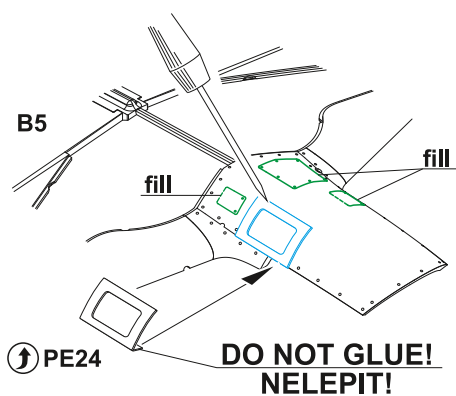
E35



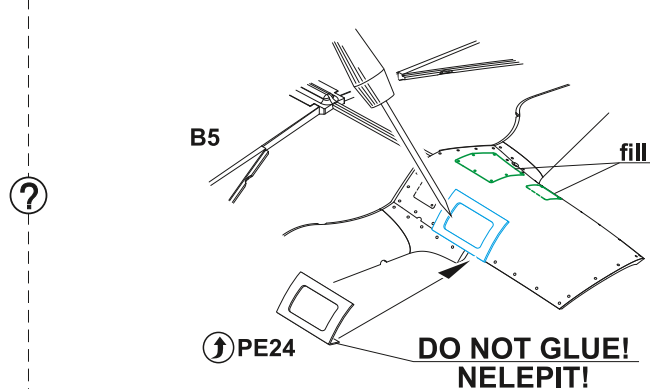


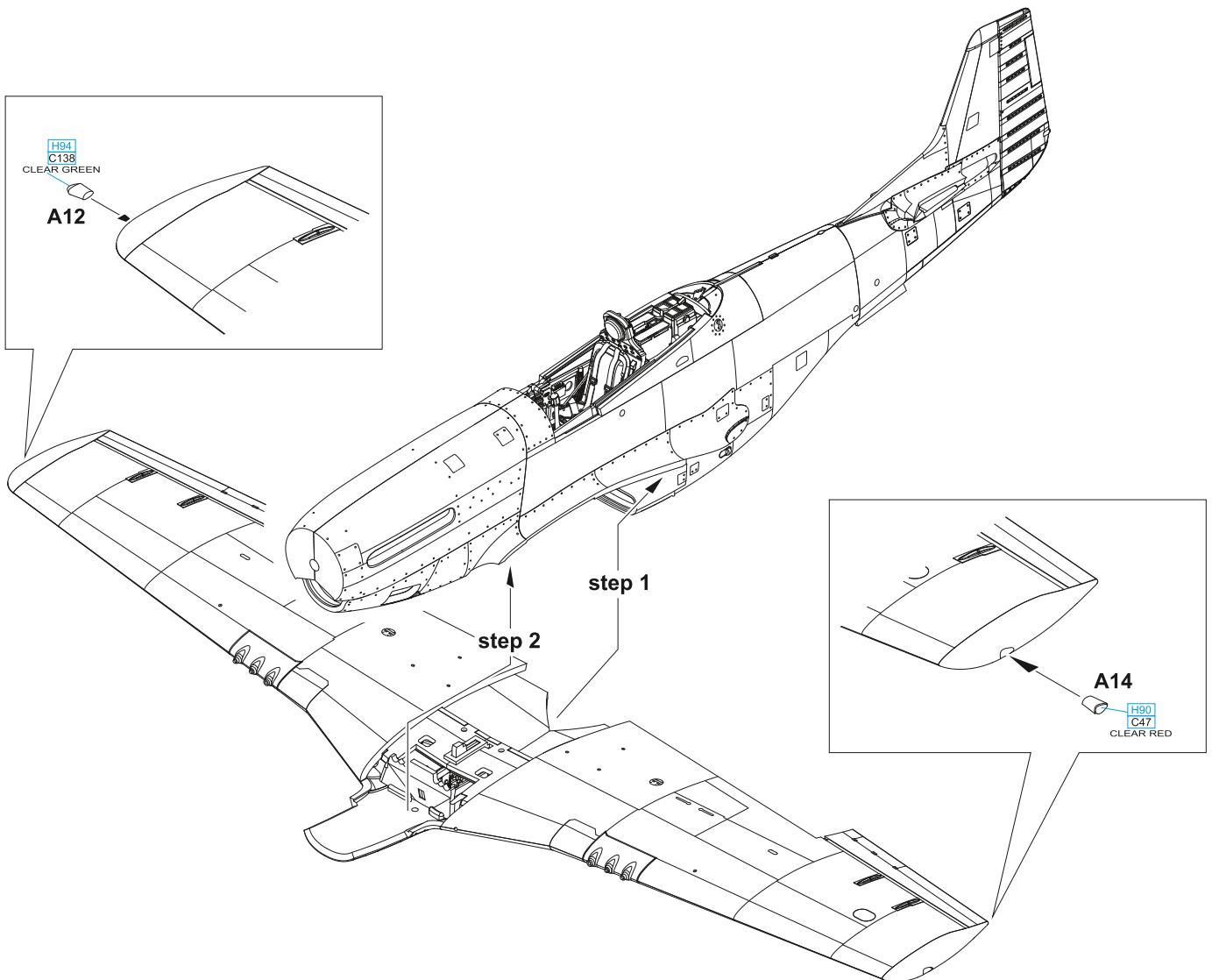
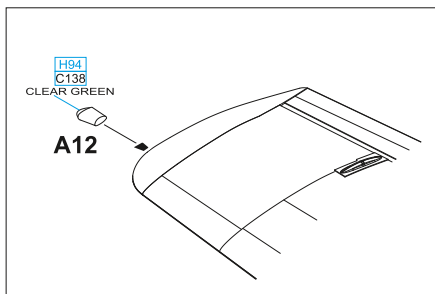
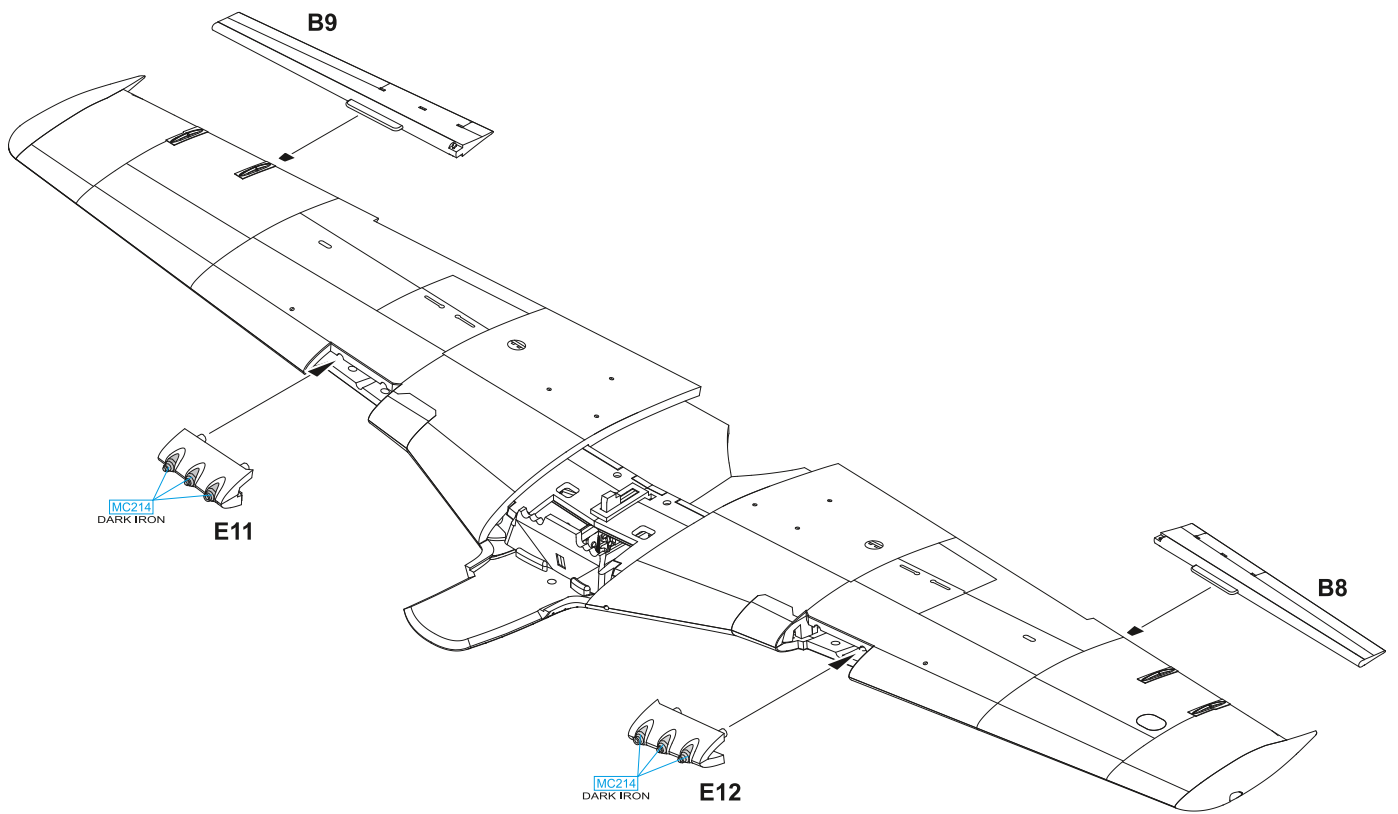
NOTE: create rectangle shape

MARKINGS **B, C, E**

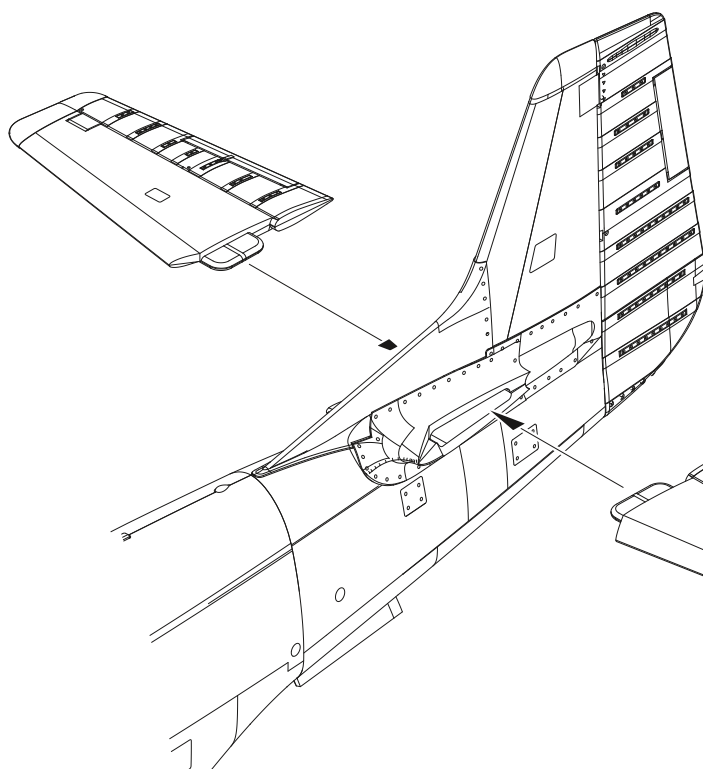


MARKINGS **A, D, F**





B17
?
B15

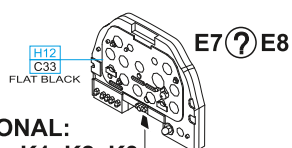


B18
?
B16

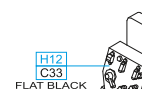
B15, B16 - MARKINGS **A, D, F**
B17, B18 - MARKINGS **B, C, E**

E7 - MARKINGS **A, B, C, D, F**
E8 - MARKING **E**

OPTIONAL:
decals K1, K2, K3



E7 ? E8



E29 ? E30 ? E31

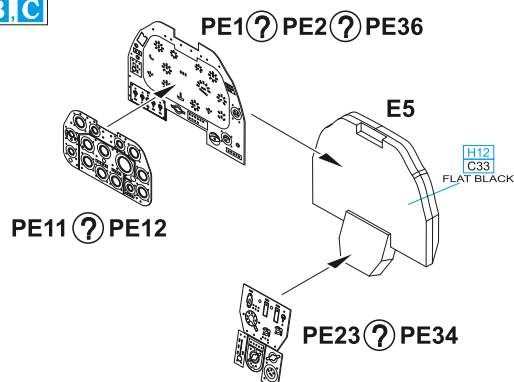
OPTIONAL:
decals K4, K5, K7, K8

E31 - MARKINGS **A, D, F**
E30 - MARKINGS **B, C**
E29 - MARKING **E**

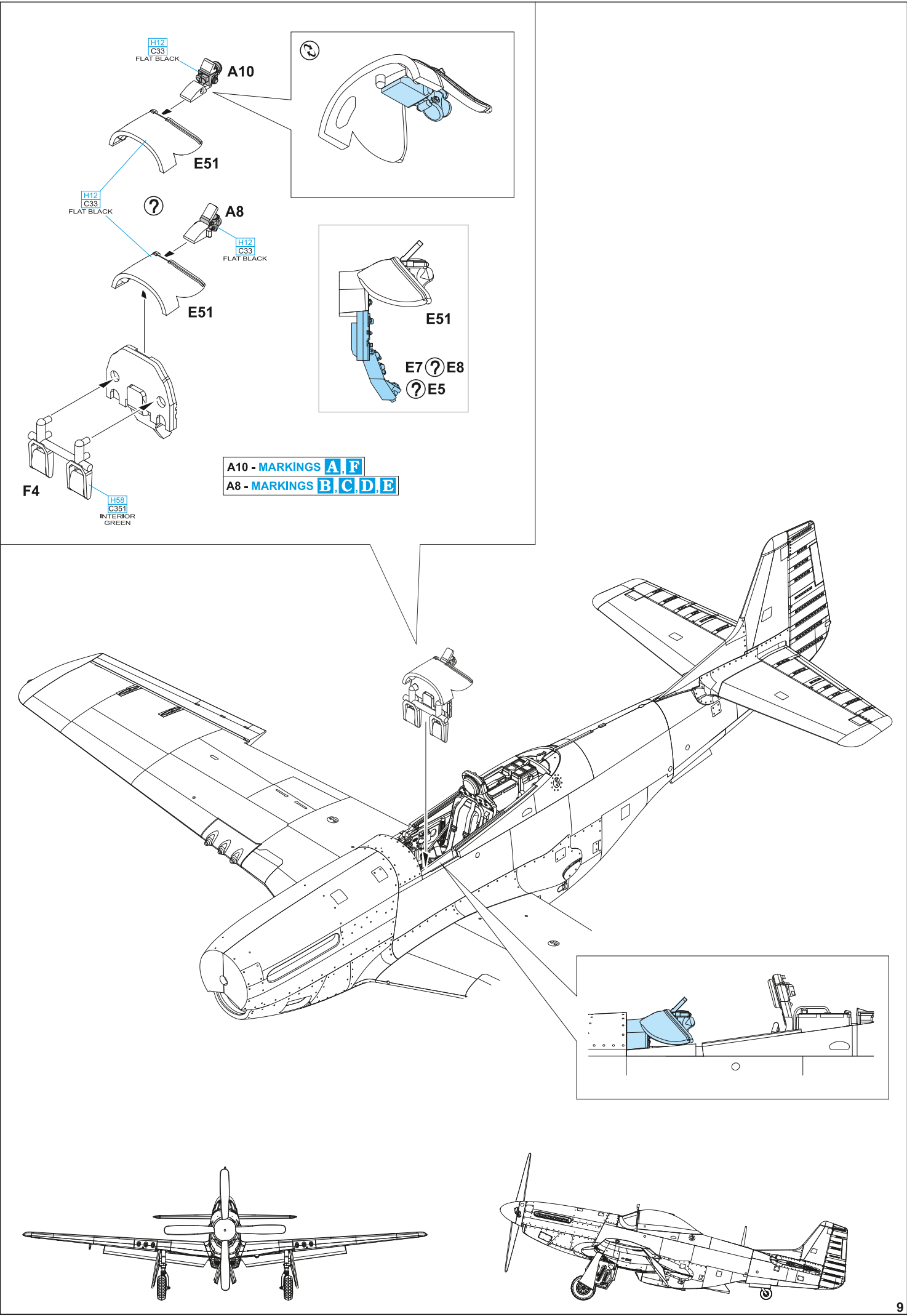
decals K8 - MARKINGS **A, D, F**
decals K3 - MARKINGS **A, D, F**
decals K2 - MARKINGS **B, C**
decals K4 - MARKINGS **B, C, E**
decals K1 - MARKING **E**

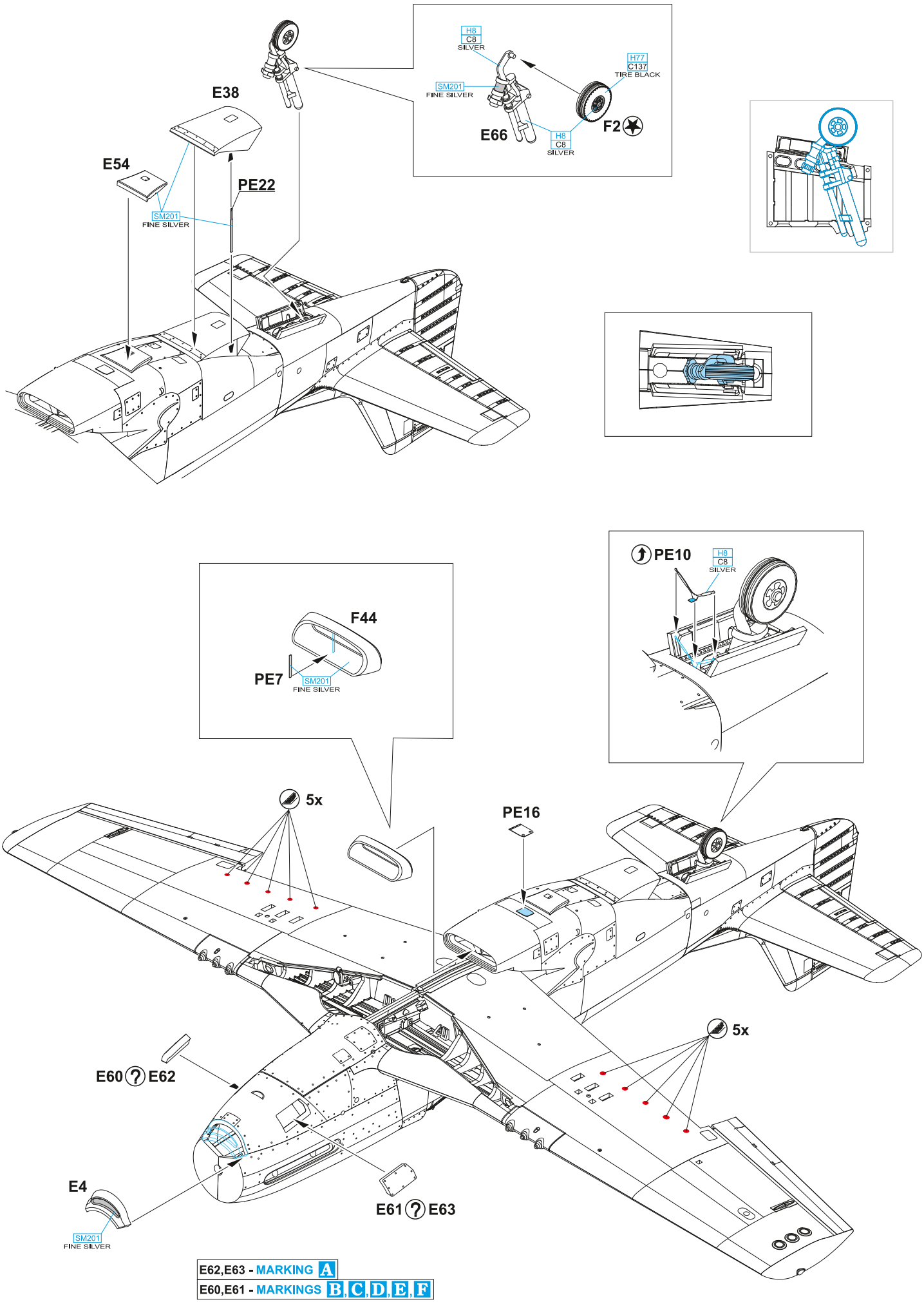
?

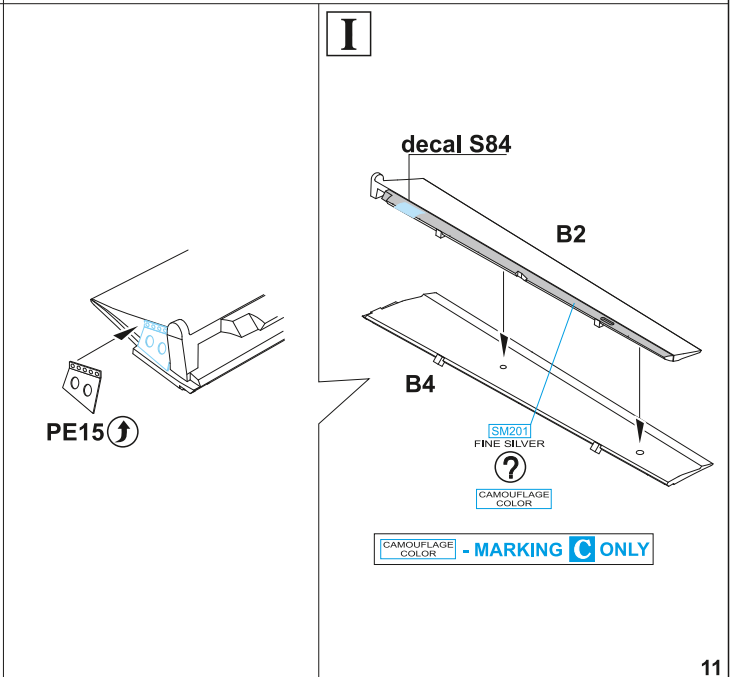
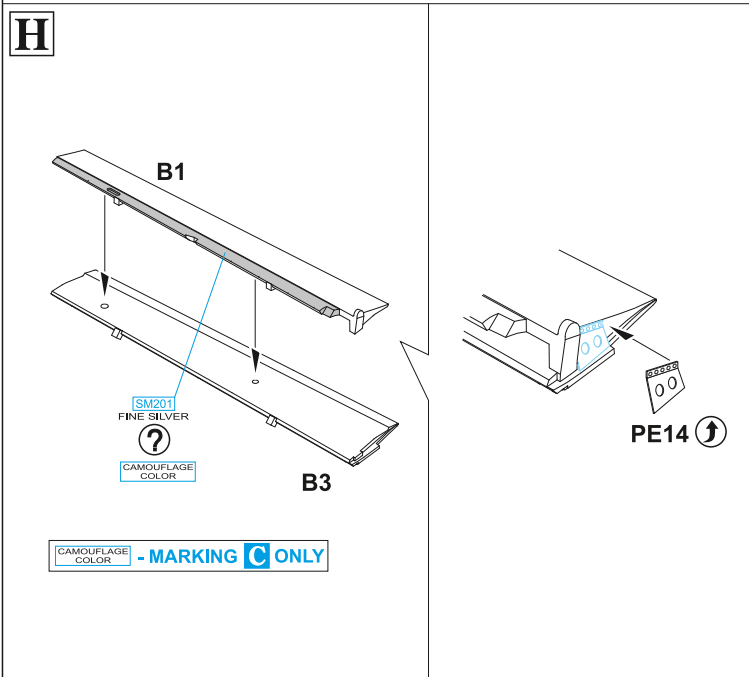
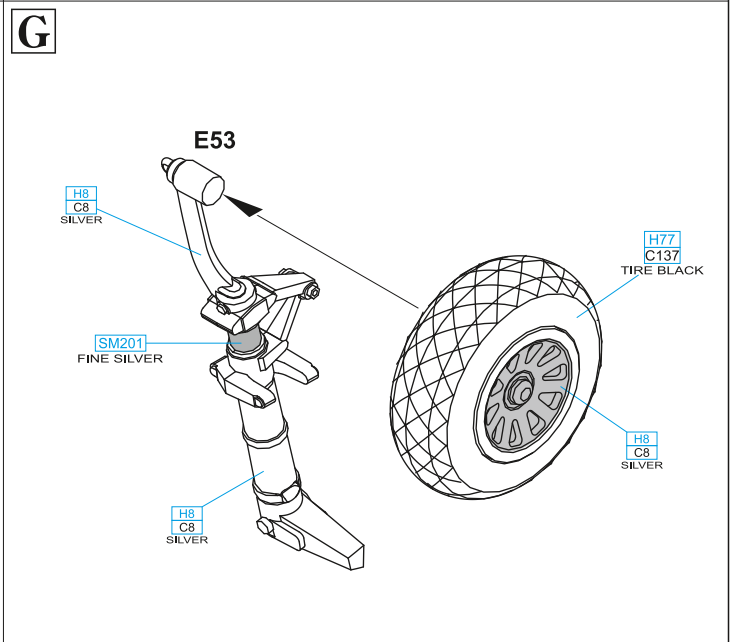
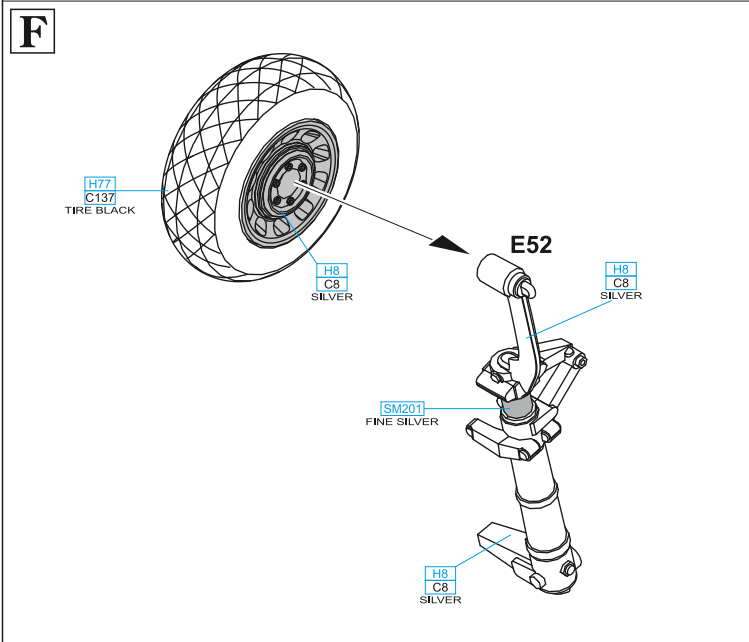
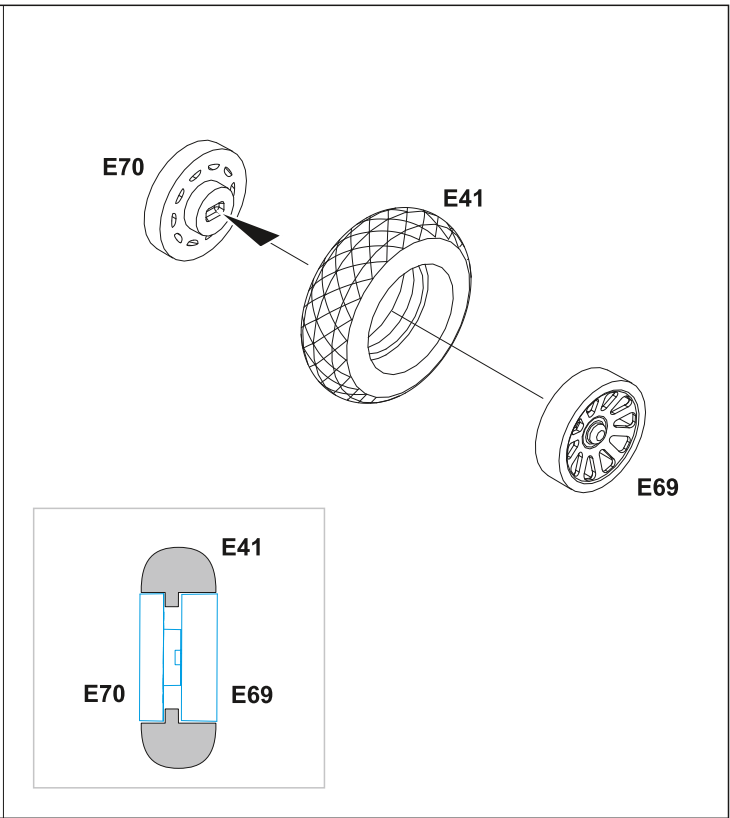
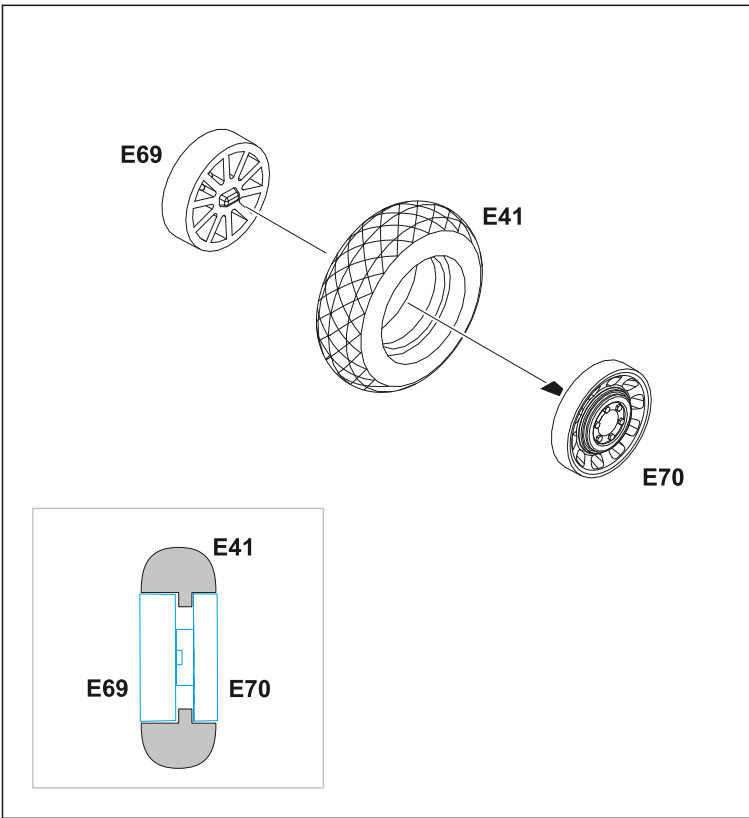
PE2, PE12 - MARKINGS **A, D, F**
PE36, PE12 - MARKINGS **B, C**
PE1, PE11 - MARKING **E**

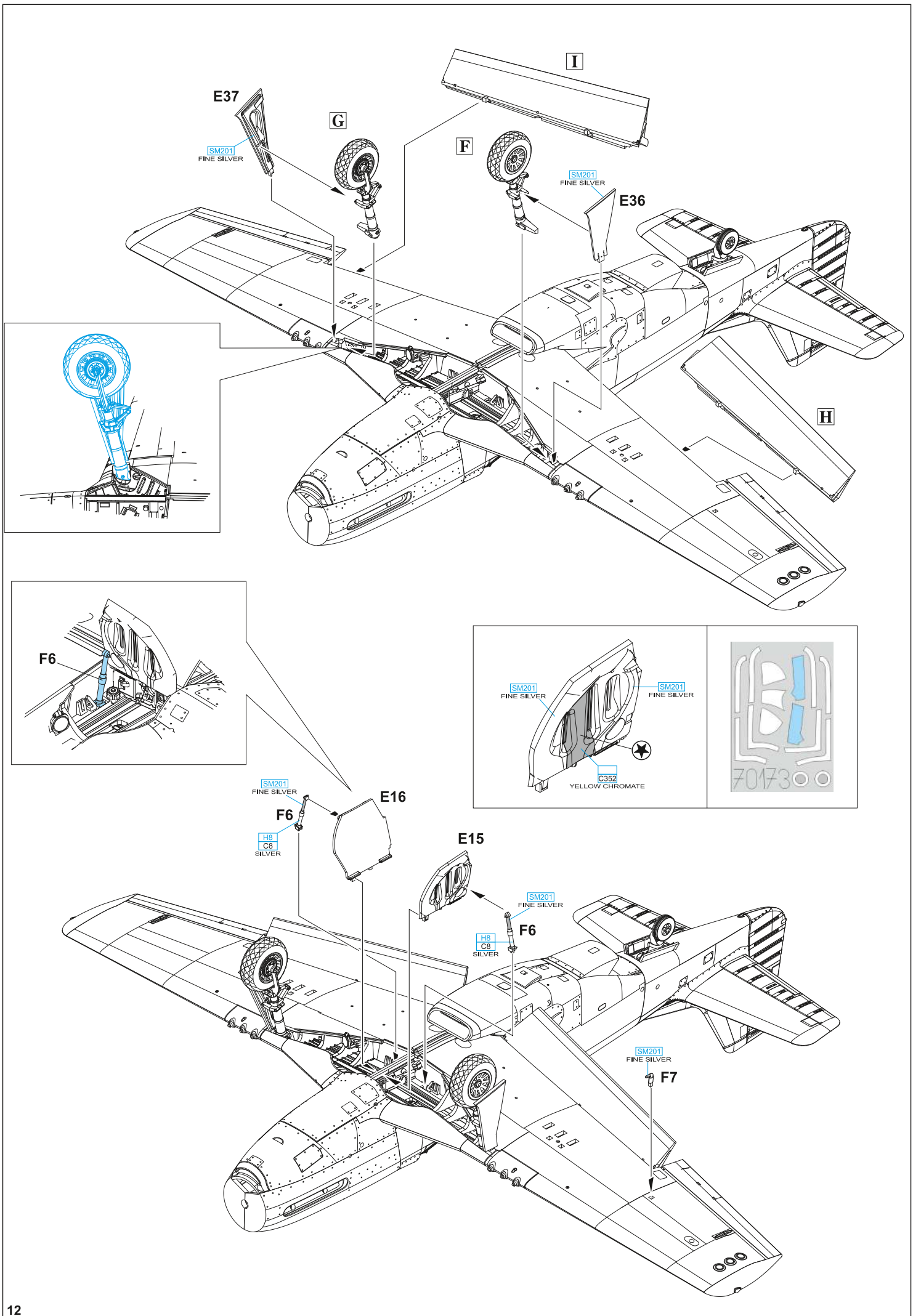


PE34 - MARKINGS **A, D, F**
PE23 - MARKINGS **B, C, E**









J

E25
E45
E32
E43
E42

MARKING F ONLY

E57
E56
ø - 0,5 mm

K

F47 ? PE31
H12 C33 FLAT BLACK
A4 ?
A6 ?
A6 - MARKINGS A, C, D, F
A4 - MARKINGS B, E

OPEN CANOPY POSITION

L

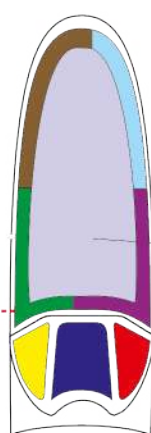
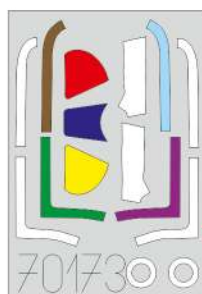
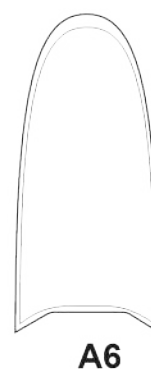
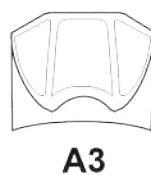
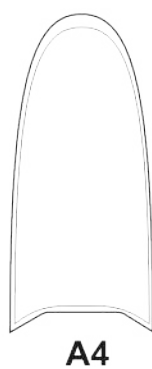
MARKING C ONLY

? A13
A3
H12 C33 FLAT BLACK

H12 C33 FLAT BLACK
PE13

MARKINGS A, B, C, D, E ONLY

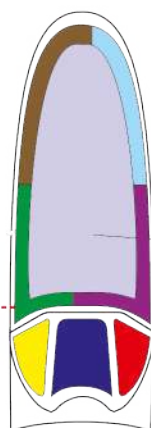
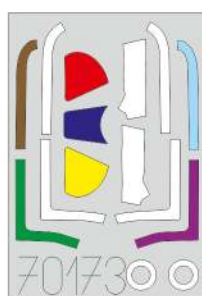
E55, E24 - MARKINGS A, B, C, D, F
E67 - MARKING E
MC214 DARK IRON
E55
E67
E24
PE7
ø - 0,3 mm
E22
E55
E68
E55, E22 - MARKINGS A, B, C, D, F
E68 - MARKING E
H1 C1 WHITE



A4

A3

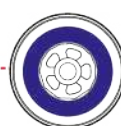
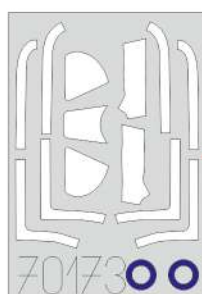
LIQUID MASK



A6

A3

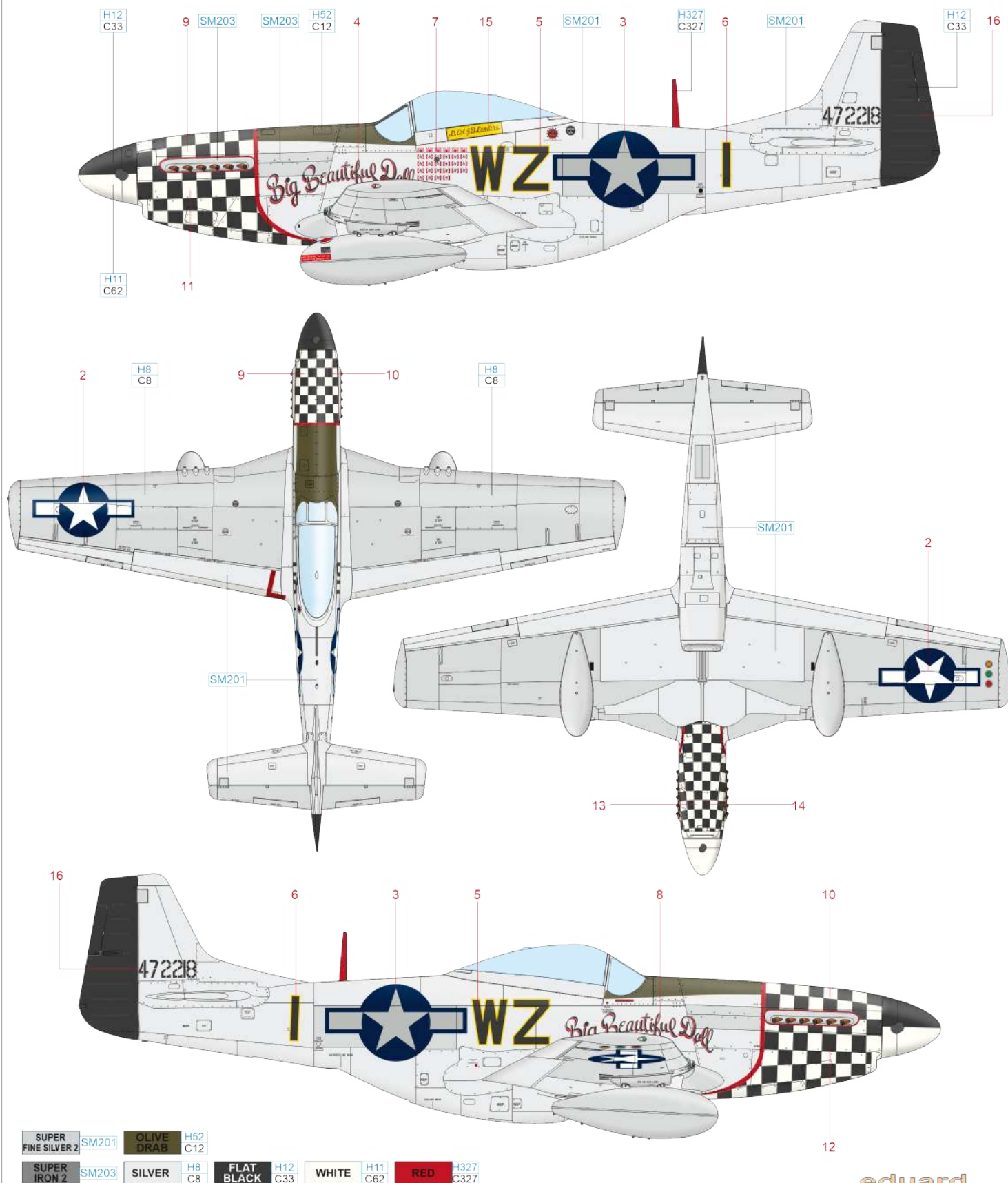
LIQUID MASK



F2

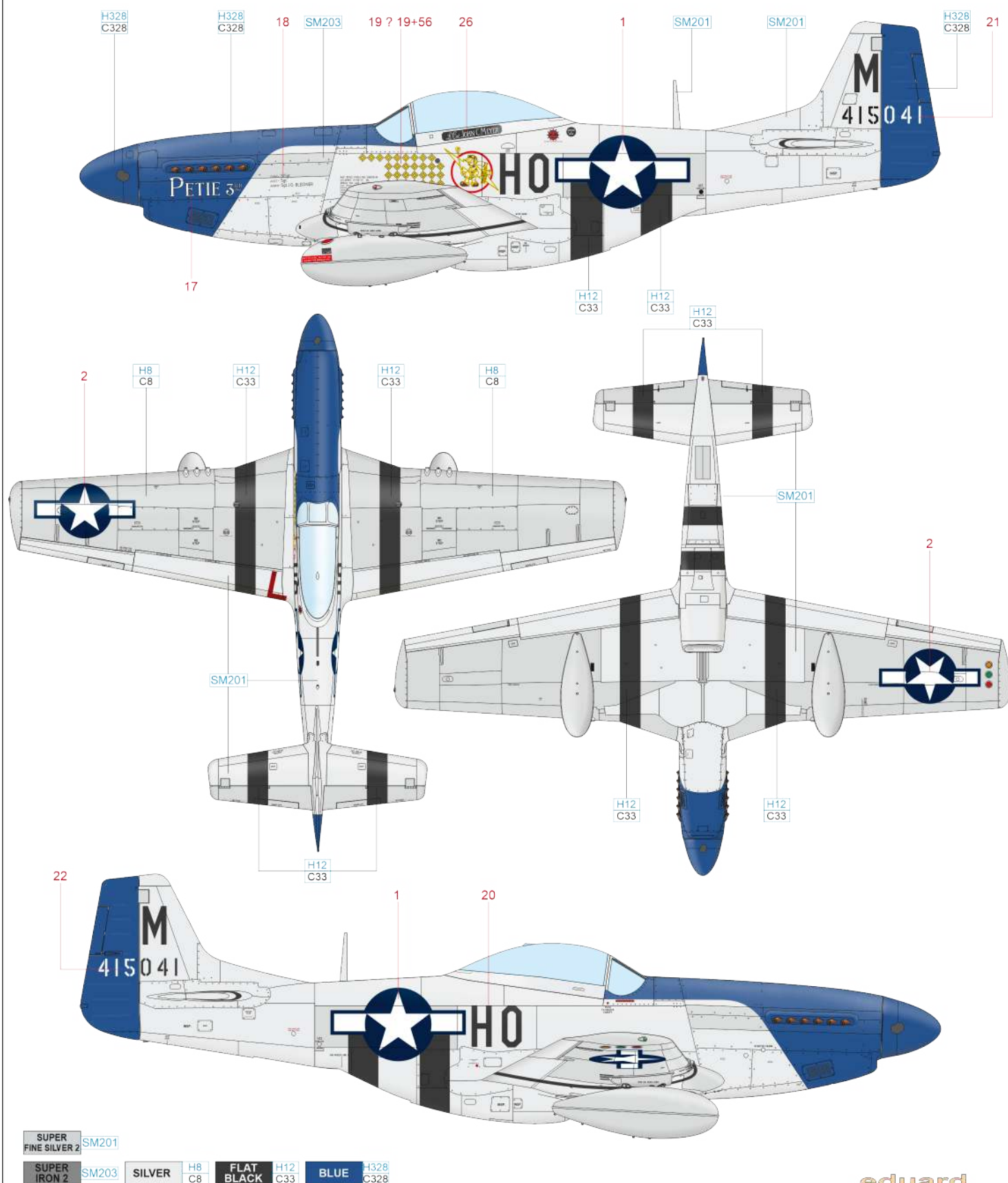
A P-51D-20, 44-72218, Lt Col. John D. Landers, 78th FG, Duxford, Velká Británie, březen 1945

John Dave Landers se narodil 23. srpna 1920 v obci Joshua v Texasu a do vojenského letectva byl přijat v dubnu 1941. Po absolvování leteckého výcviku byl v lednu 1942 odeslán do Austrálie k 9th FS létající na strojích P-40. Na pacifickém bojišti dosáhl šesti sestřelů a v lednu 1943 byl odeslán zpět do USA. Zde působil v roli instruktora, ale na vlastní žádost byl v dubnu 1944 přeřazen k bojové jednotce. Tou byla 38th FS na základně Wormingford, létající na strojích P-38, ale od července 1944 přezbrojená na Mustangy. Po povýšení na podplukovníka (Lt Col.) převzal Landers velení 357th FG, kterou vedl od října do prosince 1944. Po odpočinku v USA se v únoru vrátil zpět do Velké Británie, byl jmenován velitelem 78th FG a v této funkci působil do konce 2. světové války. Je jedním z mála amerických pilotů, kteří získali status esa jak v Tichomoří, tak v Evropě. Ve vzdušných soubojích dosáhl celkem 14,5 sestřelů, z toho šest na P-40E v Tichomoří, v Evropě přidal čtyři na P-38J a čtyři a půl na P-51D. Při pozemních útocích zničil dalších 20 nepřátelských letadel. V prosinci 1945 z armády odešel a pracoval ve stavebnictví. Zemřel 12. září 1989.



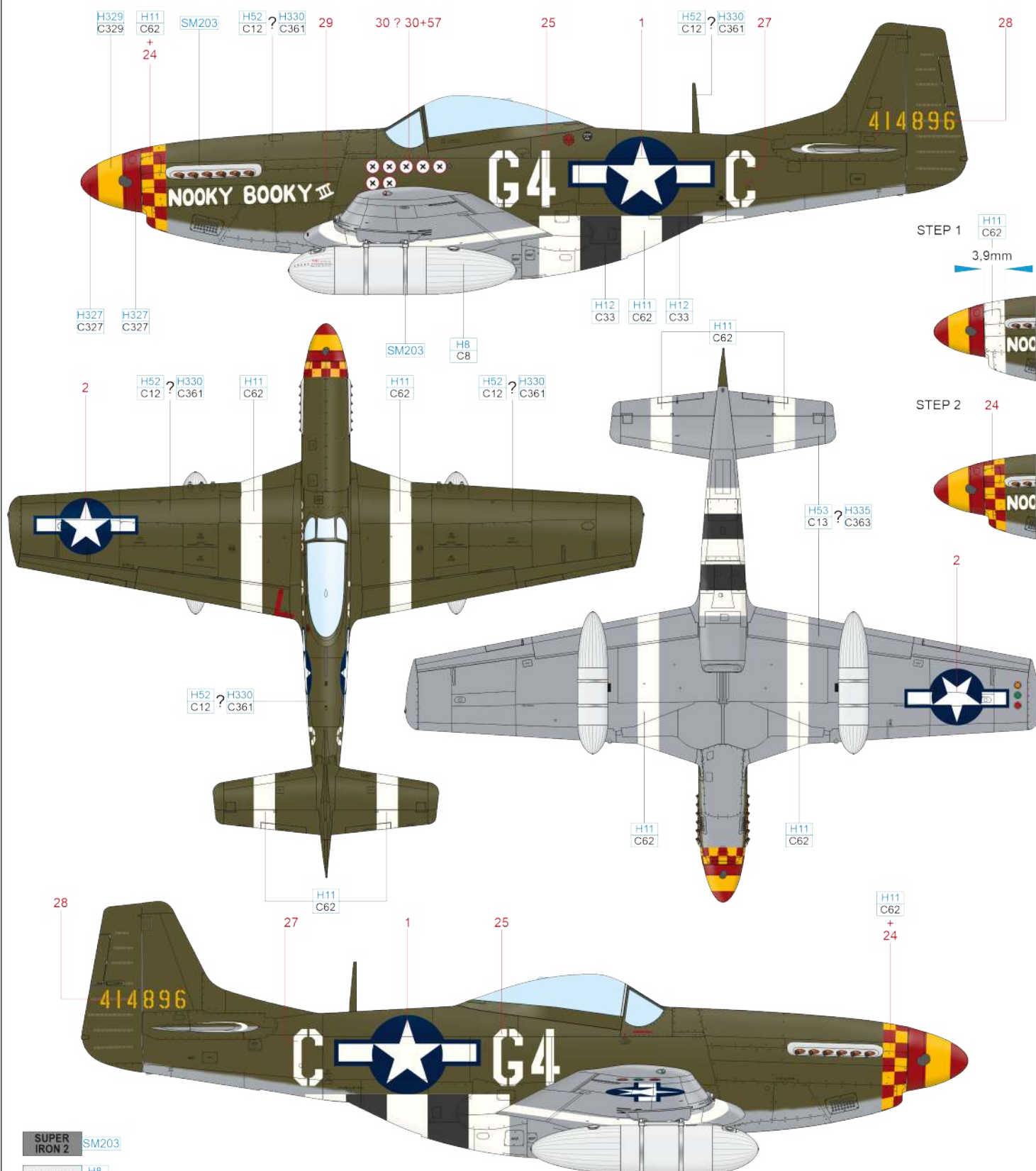
B P-51D-15, 44-15041, Lt Col. John C. Meyer, 352nd FG, 8th AF, Y-29 Asch, Belgie, prosinec 1944

Rodák z Brooklynu John Charles Meyer ukončil pilotní výcvik 26. července 1940 ve věku 21 let. Po výcviku byl převelen k 33rd PS na Island, jednotka obstarávala hlídkovou službu na strojích P-40 nad proplouvajícími konvoji. Po návratu do USA byl jmenován velitelem nově založené 487th FS, která prošla výcvikem na strojích P-47 a v červnu 1943 se přesunula do Velké Británie, odkud doprovázela nad kontinentální Evropu čtyřmotorové bombardéry. V dubnu 1944 byla celá jednotka přezbrojena na Mustangy a počet sestřelů dosažených majorem Meyerem začal stoupat. V listopadu 1944 byl jmenován do funkce zástupce velitele 352nd FG, pod kterou spadala i jeho 487th FS. Pod jeho vedením se 352nd FG v prosinci přesunula na předsunuté letiště Asch v Belgii. Když 1. ledna provedla Luftwaffe útok na toto letiště, dokázal se svými piloty odstartovat a sestřelil dva útočící německé Fw 190. Byly to jeho poslední sestřely v 2. světové válce, neboť 4. ledna utrpěl vážnou zlomeninu levé nohy, k jejímu doléčení byl odeslán do USA. Po ukončení války zůstal v armádě, zúčastnil se bojů v Koreji, ve Vietnamu řídil operaci Linebacker II. Během 2. světové války sestřelil celkem 24 nepřátelských letadel, další dva sestřely přidal v Korejské válce. Do důchodu odešel v hodnosti generála z funkce velitele Strategic Air Command. Zemřel na infarkt 2. prosince 1975.



C P-51D-10, 44-14896, Maj. Leonard K. Carson, 362nd FS, 357th FG, 8th AF, Leiston, Velká Británie, září 1944

Kapitán Leonard „Kit“ Carson byl jedním z nejúspěšnějších příslušníků 357th FG. Válku ukončil jako velitel 362nd FS s 18,5 sestřely, ke kterým přidal tři letouny zničené na zemi. Létal postupně na čtyřech P-51 Mustang, u všech si nechal na motorový kryt nakreslit nápis Nooky Booky. Letoun 44-14896 byl třetím v pořadí. Na boku měl vyznačených sedm sestřelů dosažených Carsonem k počátku listopadu 1944 a nesl standardní identifikační pruhy, včetně částečných invazních pruhů na trupu. Carsonův Mustang byl opatřen tmavě zeleným kamuflážním nátěrem, pravděpodobně v odstínech RAF Dark Green pro horní plochy, a to včetně vnitřních ploch vztlakových klapek. Spodní plochy byly zbarveny odstínem Medium Sea Grey.



SUPER IRON 2 SM203

SILVER H8 C8

WHITE H11 C62

NEUTRAL GRAY H53 C13

MEDIUM SEAGRAY H335 C363

OLIVE DRAB H52 C12

DARK GREEN H330 C361

YELLOW H329 C329

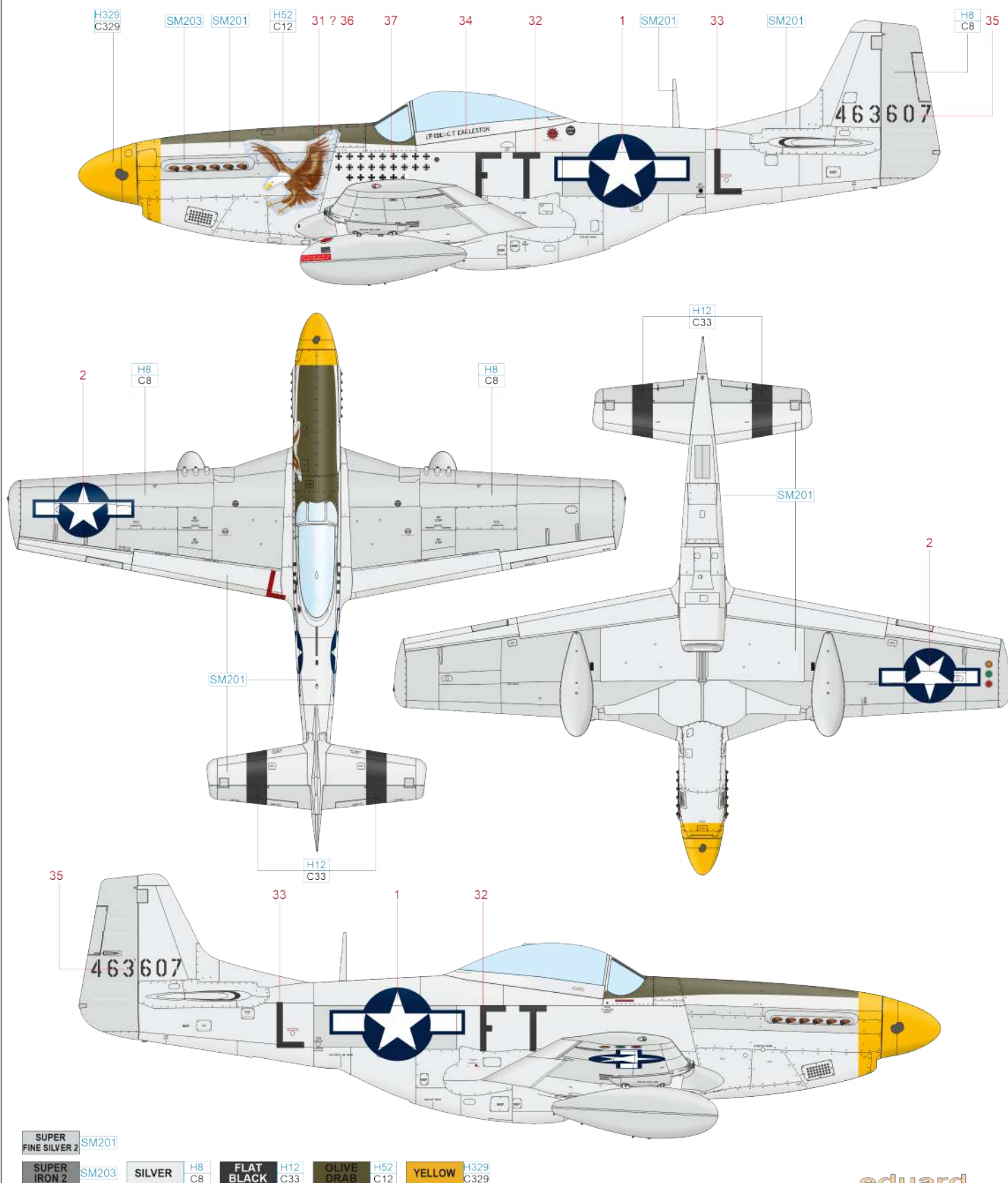
RED H327 C327

FLAT BLACK H12 C33

eduard

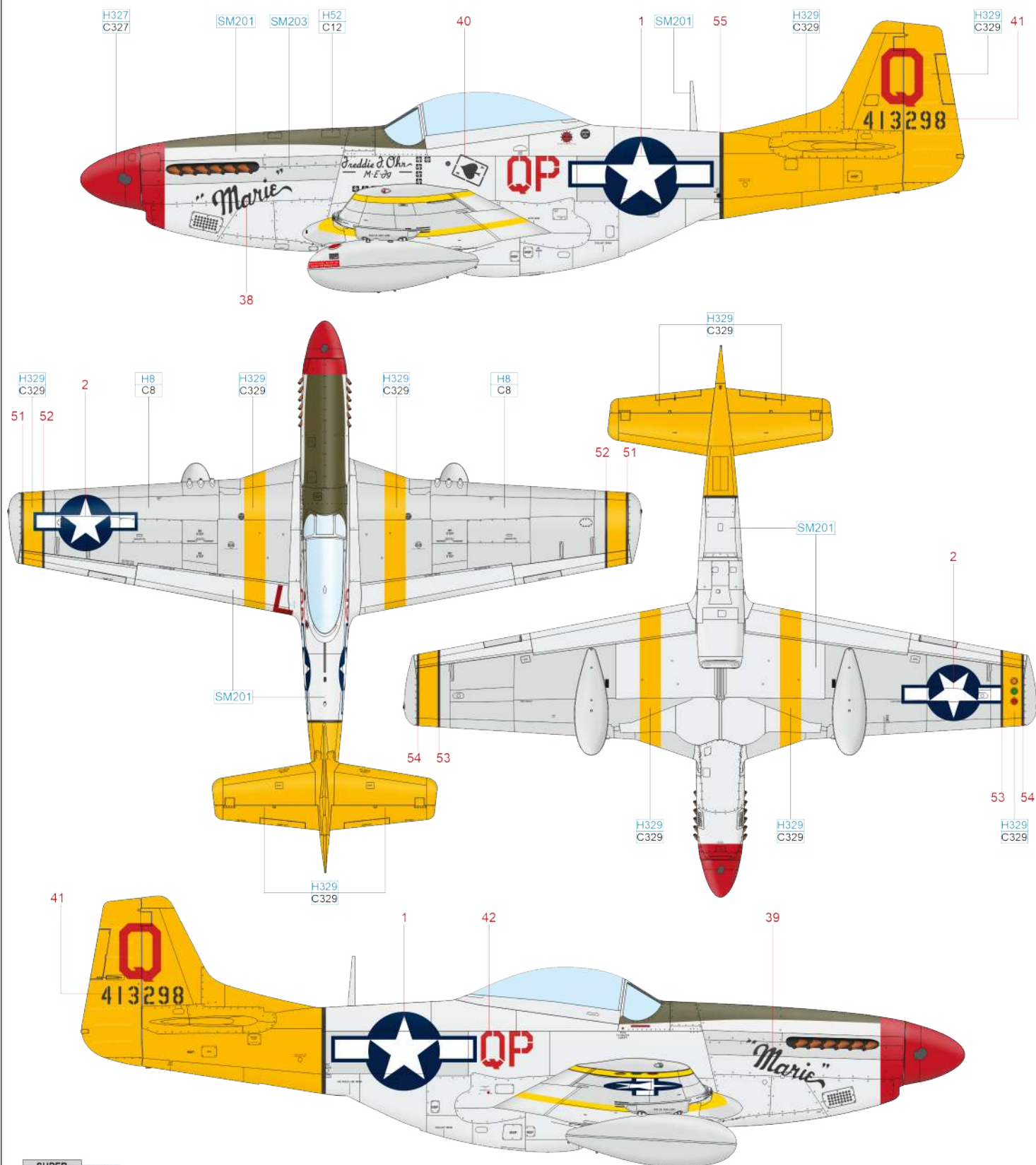
D P-51D-20, 44-63607, Lt Col. Glenn T. Eagleston, 353rd FS, 354th FG, 9th AF, Y-64 Ober Olm, Německo, duben 1945

Glenn Todd Eagleston se narodil 12. března 1921 ve Farmingtonu v Utahu a do USAAC vstoupil v roce 1940. V roce 1942 absolvoval pilotní výcvik, po němž byl zařazen nejprve k 79th FS, používající stroje P-39, a následně k 353rd FS, jež se se svými Mustangy v říjnu 1943 přesunula do Velké Británie na základnu Boxted. Přestože spadala pod 9th Air Force, zúčastňovala se doprovodů bombardérů 8th AF. Na jaře 1944, během příprav na vylodění, se 354th FG opět vrátila k taktické podpoře armád a společně s přesunem bojiště na kontinent se přesunula na polní letiště v osvobozené Evropě i 353rd FS. V říjnu 1944 převzal kapitán Eagleston velení 353rd FS přezbrojené na Thunderbolty a působící jako taktická podpora pozemních armád. V polovině února 1945 obdržela jednotka opět Mustangy. Po 2. světové válce, během níž sestřelil 18,5 nepřátelských letadel, pokračoval Glenn Eagleston v armádní kariéře, zúčastnil se bojů v Koreji, kde na své konto přidal dva sestřely sovětských MiGů-15. Do důchodu odešel na konci února 1967. Zemřel 7. května 1991.



E P-51D-5, 44-13298, Capt. Freddie F. Ohr, 2nd FS, 52nd FG, 15th AF, Madna, Itálie, podzim 1944

52nd Pursuit Squadron – po květnu 1942 známá jako 52nd Fighter Group – byla založena v lednu 1941 na základně Selfridge Field v Michiganu. Po výcviku na strojích P-39 následoval v létě roku 1942 přesun do Severního Irsku, kde jednotka podstoupila výcvik na Spitfirech. Následovala krátká účast v bojích na západě Evropy pod velením 8th AF, ale již v listopadu 1942 byla celá jednotka přesunuta do severní Afriky. Po vylovení následovaly boje v Africe, na Sicílii a v Itálii, stále na strojích Spitfire, tentokrát pod vedením 12th AF. V dubnu 1944 následovalo vysněné přezbrojení na Mustangy, v květnu přesun pod 15th AF a změna činnosti, kdy stroje 52nd FG doprovázely strategické bombardéry této letecké armády. Stroj Freddieho Ohra, amerického esa korejského původu, byl ponechán v původním zbarvení, v němž přicházely stroje z výroby. Červená před a žlutá zad trupu označovaly stroje 52nd FG, žluté pruhy na křídle byly rozlišovacím znakem strojů 15th AF.



SUPER FINE SILVER 2 SM201

SUPER IRON 2 SM203

SILVER H8 C8

OLIVE DRAB H52 C12

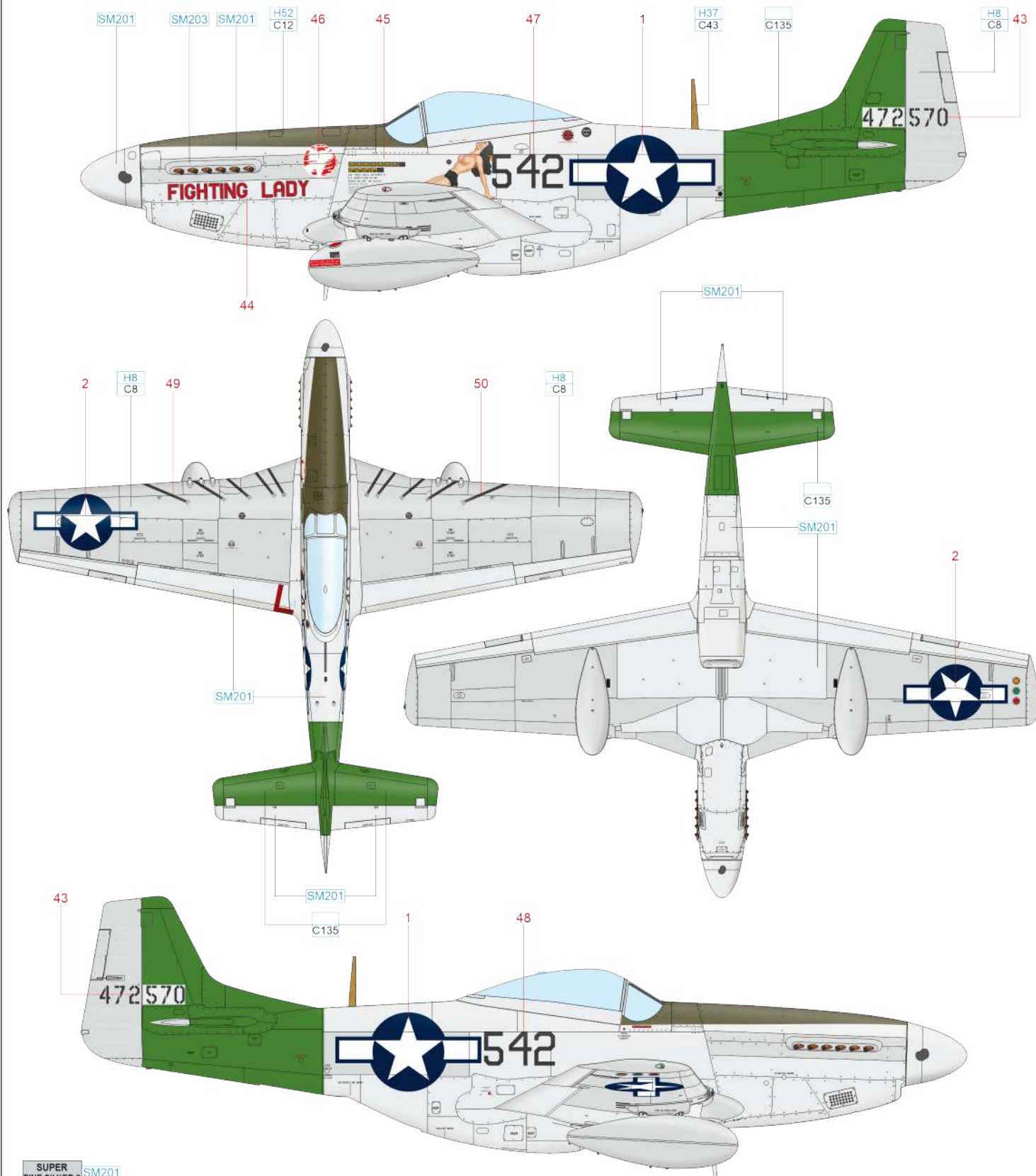
YELLOW H329 C329

RED H327 C327

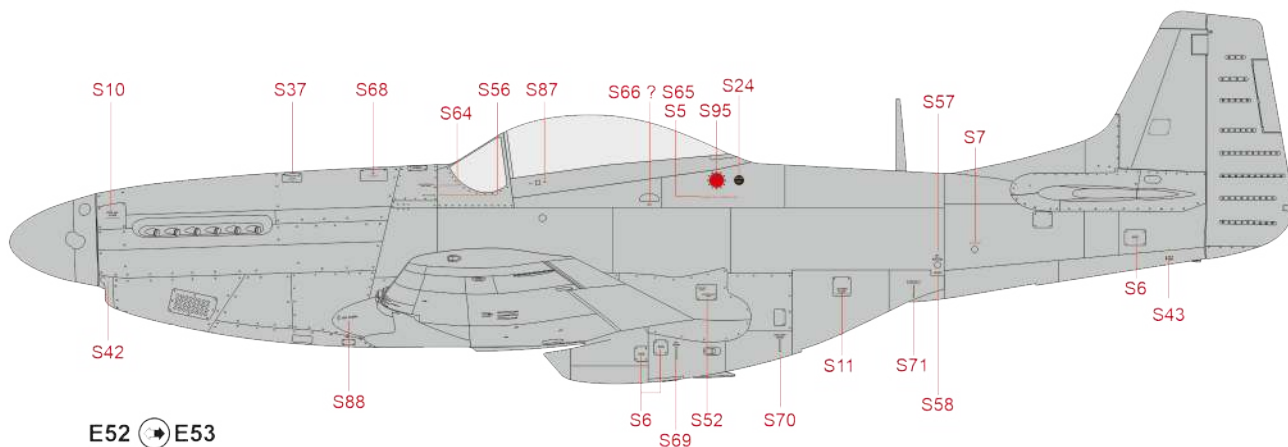
eduard

F P-51D-20, 44-72570, Lt. Ralph S. Gardner / 2nd Lt. Chester Jatczak, 457th FS, 506th FG, 20th AF, Iwodziima, červen/červenec 1945

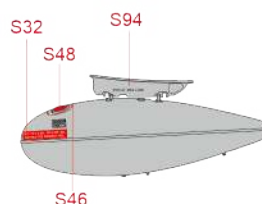
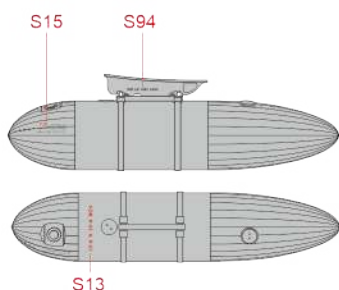
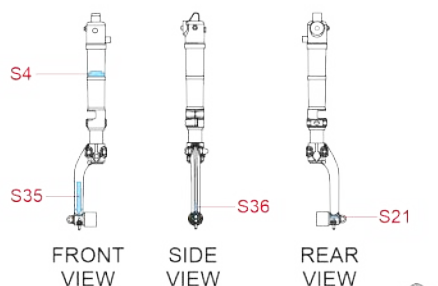
Tento letoun sdíleli Ralph Gardner a Chet Jatczak. Jméno Fighting Lady se později změnilo na Broadway Gal. Pro Cheta Jatczaka se jednalo již o druhý stroj pojmenovaný Broadway Gal, již v červnu a na počátku července létal na stroji číslo 538, jenž nesl stejný název. Letoun č. 538 byl dne 16. července 1945 sestřelen poblíž Suzuky, když s ním Capt. John Benbow postřeloval letiště v okolí Nagoje. S největší pravděpodobností jej sestřelil mjr. Yóhei Hinoki na stroji Ki-100. Podoba nápisu Broadway Gal není známa. Původním markingem squadrony byly zelené pruhy na ocasních plochách. Později, po zahájení operační činnosti, byly kvůli lepší viditelnosti nahrazeny jednolitým zeleným nátěrem.



SUPER FINE SILVER 2	SM201								
SUPER IRON 2	SM203	SILVER	H8 C8	OLIVE DRAB	H52 C12	WOOD	H37 C43	GREEN	C135



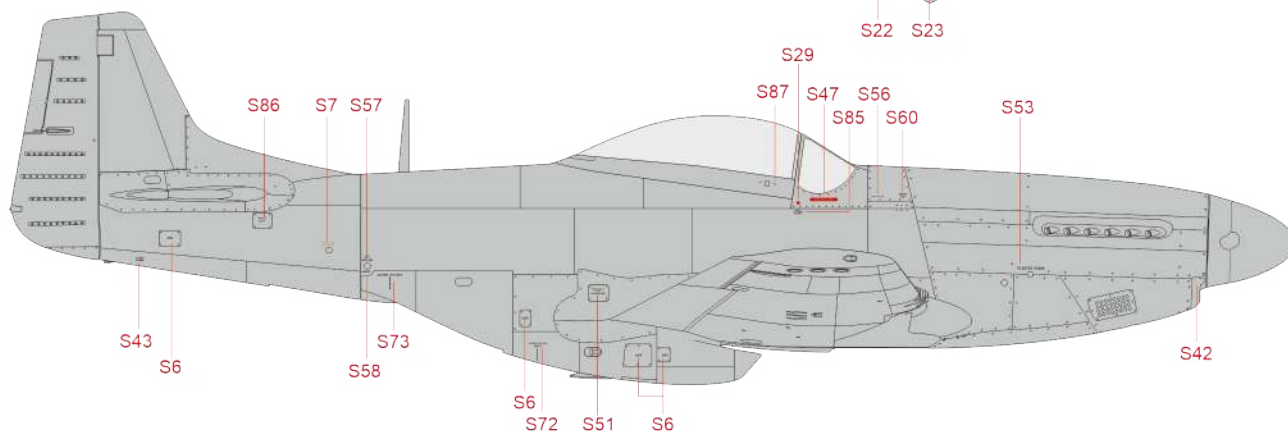
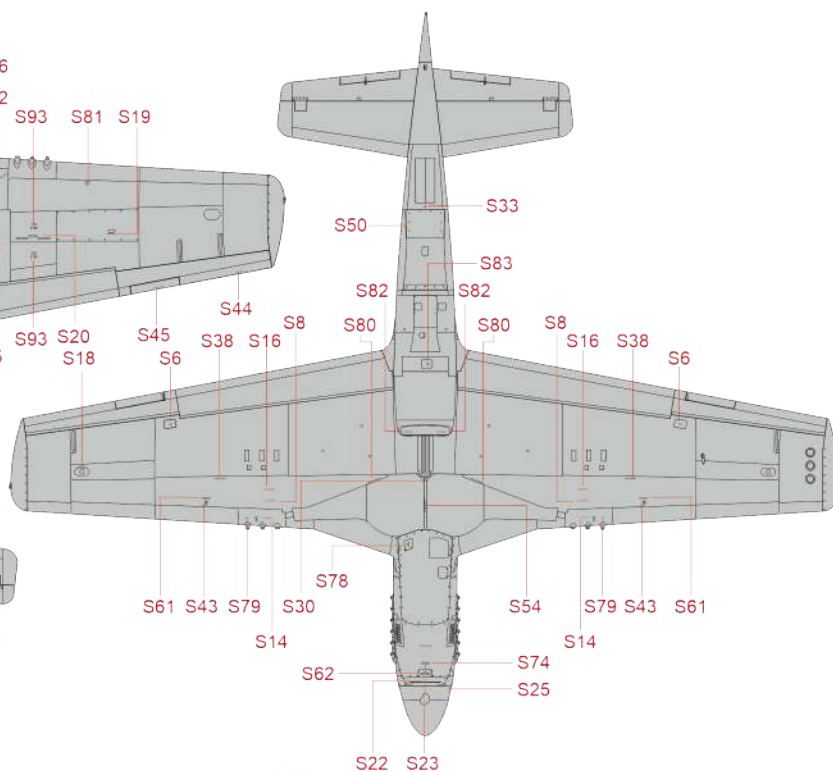
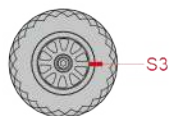
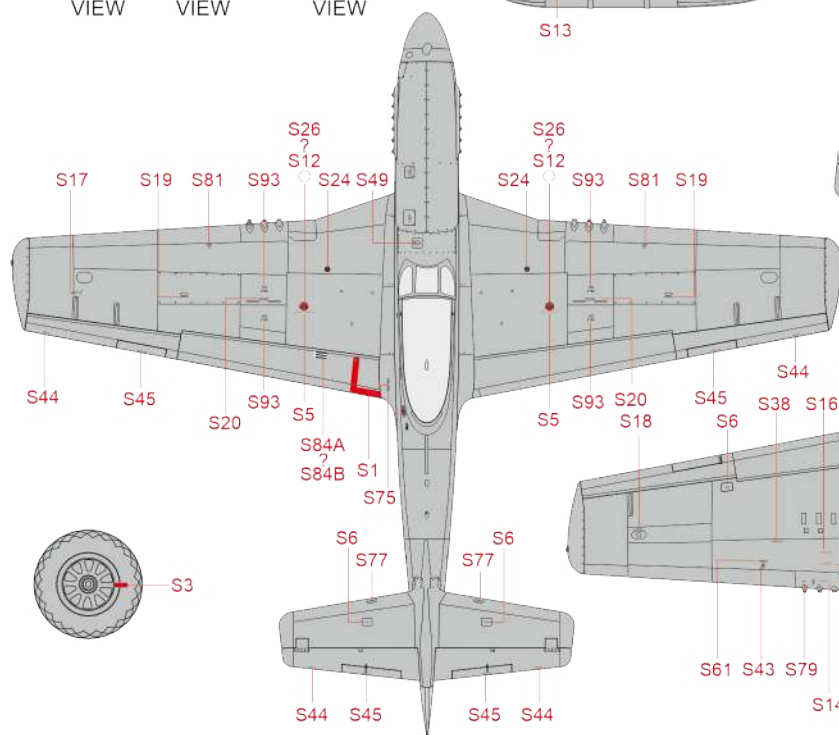
E52 → E53



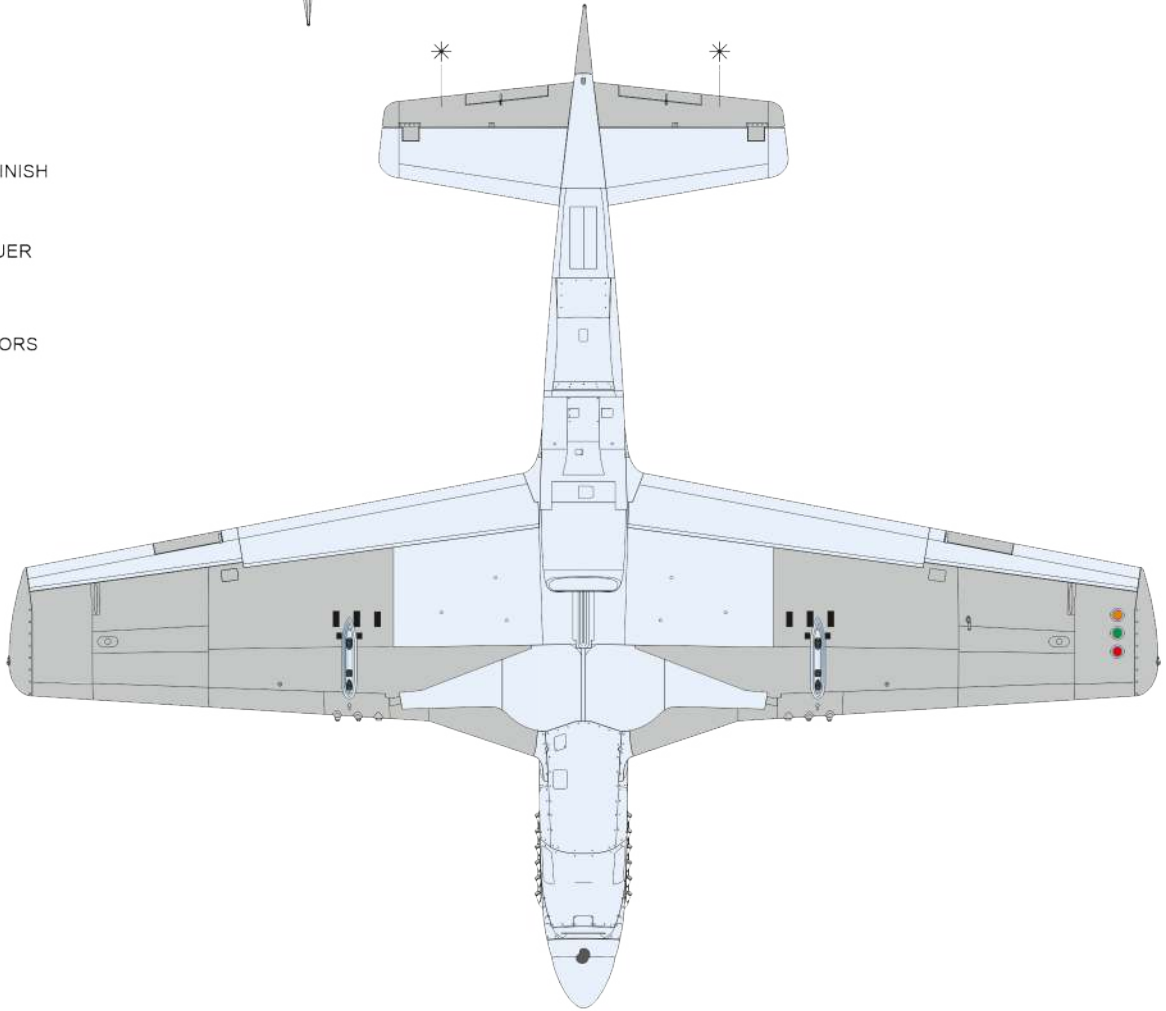
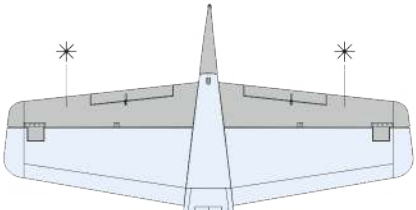
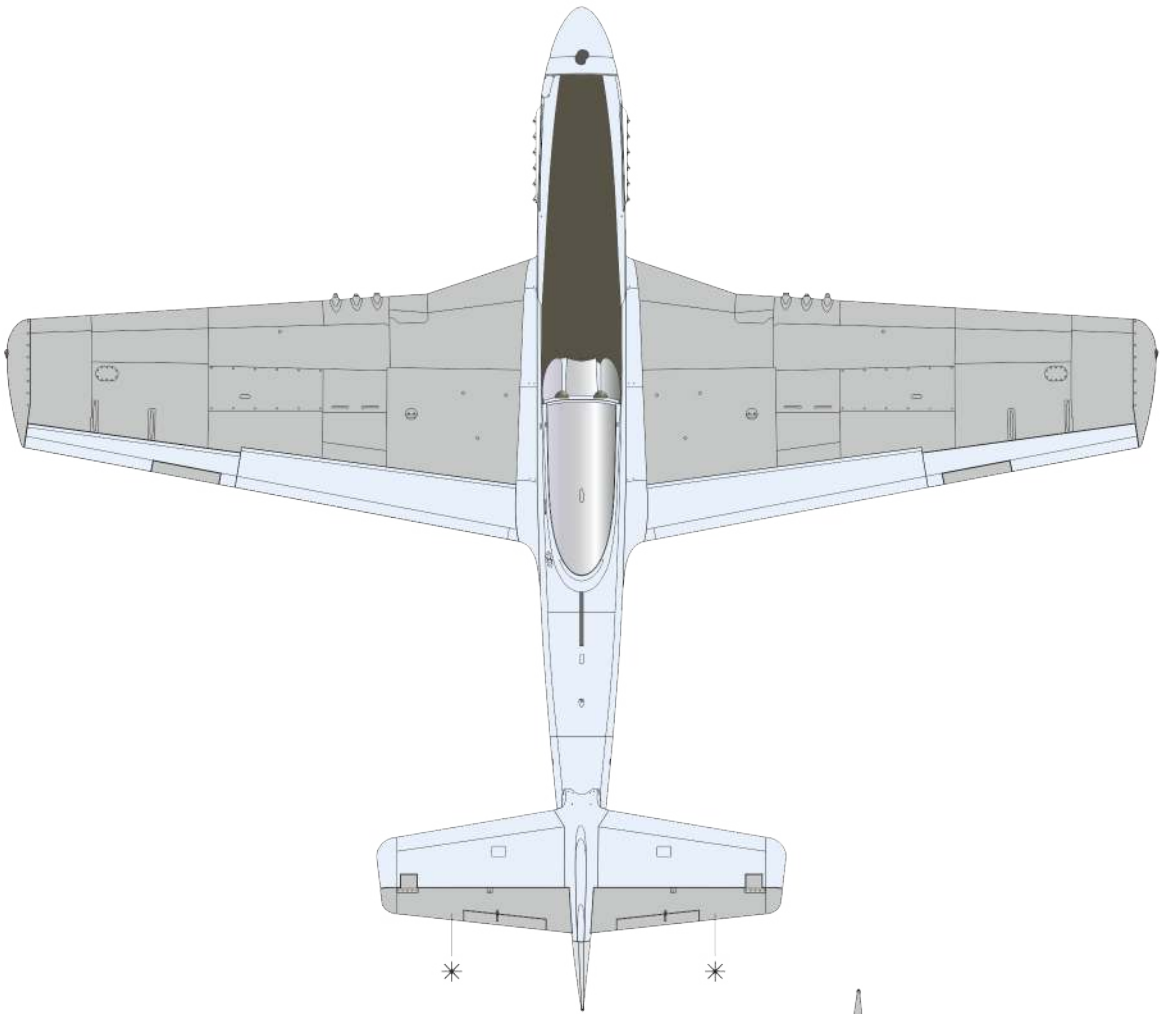
Parts No. E25, E32

H329
C329
H12
C33

S76
S27 ?
S31



P-51D ALUMINIUM LACQUER PAINTED AREAS



-  NATURAL METAL FINISH
-  ALUMINIUM LACQUER
-  FOR FABRIC COVERED ELEVATORS

- SS826 P-51D seatbelts STEEL (PE-Set)
- 674013 P-51D-10 LööK (Brassin)
- 674014 P-51D-15+ LööK (Brassin)
- 674016 P-51D-10 LööKplus (Brassin)
- 674017 P-51D-15+ LööKplus (Brassin)
- 672358 P-51D exhaust stacks PRINT (Brassin)
- 672359 P-51D exhaust stacks w/ fairing PRINT (Brassin)
- 672360 P-51D wheel bay PRINT (Brassin)
- 672361 P-51D Hamilton Standard propeller PRINT (Brassin)
- 672364 P-51D-10 cockpit PRINT (Brassin)
- 672365 P-51D-15+ cockpit PRINT (Brassin)
- 672366 P-51D wheels diamond tread (Brassin)
- 672367 P-51D wheels oval tread (Brassin)
- 672368 P-51D wheels cross tread (Brassin)
- 672369 P-51D wheels block tread (Brassin)
- 672370 P-51D wheels diamond tread 2 (Brassin)
- 672371 P-51D wheels block tread 2 (Brassin)
- 672372 P-51D seat PRINT (Brassin)
- 672373 P-51D 75gal drop tanks PRINT (Brassin)
- 672374 P-51D 108gal paper drop tanks PRINT (Brassin)
- 672375 P-51D 110gal fuel tanks PRINT (Brassin)
- 672376 P-51D 165gal fuel tanks PRINT (Brassin)
- 672377 P-51D gun sights PRINT (Brassin)
- 672379 P-51D gun bays PRINT (Brassin)
- 672384 P-51D undercarriage legs PRINT (Brassin)
- 672389 P-51D engine PRINT (Brassin)
- SIN67227 P-51D-10 ESSENTIAL (Brassin)
- 3DL72036 P-51D-10 SPACE (3D Decal Set)
- 3DL72037 P-51D-15+ SPACE (3D Decal Set)
- D72050 P-51D stencils (Decal Set)
- D72051 P-51D US national insignia (Decal Set)
- CX664 P-51D US national insignia (Mask)
- CX665 P-51D surface panels (Mask)

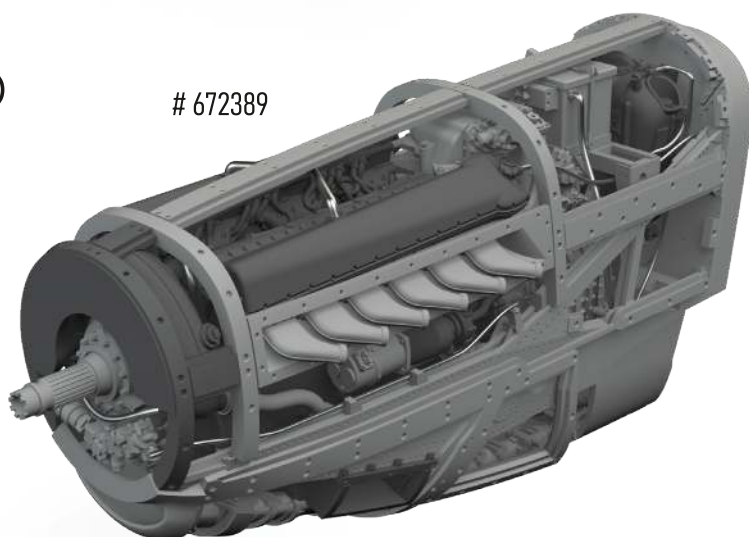


674013

672360



672389



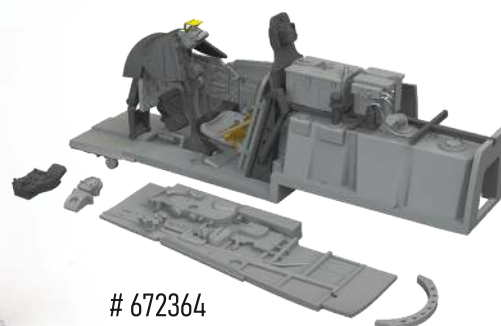
672373



672374



672384



672364