

P-40N Warhawk

eduard

1/48 Scale Plastic Model Kit

ProfiPACK
edition



item No. 82242

Přestože nebyl Curtiss P-40 nejlepším stíhacím letounem své doby, sehrál významnou roli v leteckých operacích Spojenců v Tichomoří, Středomoří a Africe. Jeho výkony byly limitovány zejména motorem s jednostupňovým kompresorem, což z něj činilo letoun vhodný jen pro nižší letové hladiny.

Ze všech typů vyráběných společností Curtiss nebyl žádný známější a slavnější než řada stíhacích letounů Hawk. Od prvního modelu PW-8 z roku 1924 až po Hawk III, jehož výroba skončila v roce 1938, vyrobil Curtiss jen pro americkou armádu více než 700 dvouplošníků Hawk v 16 různých verzích. Modernější jednoplošník Hawk byl představen v roce 1935 jako reakce na soutěž vypsanou USAAC na podzim 1934. Ta požadovala nový letoun, který by zahájil moderní éru jednomístných stíhaček a Curtiss pro ni připravil model Hawk 75, který armáda označila jako P-36. Šéfkonstruktér Donovan R. Berlin trup letounu protáhl tak, aby bylo možno použít pro nový typ výkonné motory, které byly tou dobou ještě ve vývoji. Také navrhl křídlo o větším rozpětí a ploše, aby byly zajištěny vhodné letové vlastnosti ve výškách nad 7600 m (25 000 stop).

Ačkoli vykazoval P-36 vynikající letové vlastnosti, jeho maximální rychlost sotva překračovala 480 km/h. Armáda sice považovala tuto rychlost v roce 1937 za přijatelnou, ale už rok nato P-36 zaostával za nejnovějšími evropskými stíhačkami, zejména britským Spitfirem Mk. I a německým Bf 109E, nejméně o 80 km/h. Curtiss se proto rozhodl spojit Hawk 75 s novým, kapalinou chlazeným dvanáctiválcem Allison V-1710, čímž vznikl Hawk 81, který americká armáda označila jako P-40. Přestože letoun nabízel jen mírné zlepšení výkonů oproti P-36, armáda 26. dubna 1939 uzavřela se společností Curtiss rekordní kontrakt na 524 letounů P-40 za téměř 13 milionů dolarů. Curtissu se také ozvali zahraniční zákazníci. Jako první si exportní verzi P-40, kterou Curtiss označil jako Tomahawk, objednala Francie a brzy ji následovala Velká Británie.

Od dlouhého nosu ke krátkému

Curtiss postavil pro americkou armádu 525 Hawků 81 ve třech verzích. Byly označeny P-40, P-40B a P-40C. Jen několik z nich se na počátku války dočkalo bojů na Havaji, Filipínách a Islandu. Exportních Hawků 81 Tomahawk bylo vyrobeno více než dvakrát tolik. Těchto 1181 letounů hojně bojovalo u letectev Commonwealthu v severní Africe, v rámci sovětských vzdušných sil a také u americké dobrovolnické skupiny (1st American Volunteer Group) v Barmě a Číně.

Hawk 81 byl sice pro Curtiss komerčním úspěchem, ale letoun nebyl dostatečně výkonný. Allison V-1710-33 nabízel maximálně 1090 koní a kvůli jednostupňovému kompresoru nedokázal nabídnout ani vyšší maximální rychlost, ani dostatečný dostup. Konstrukteři Allisonu proto motor přepracovali, ale protože byla jeho nová verze kratší a měla výše umístěnou hnací hřídel, nevešla se do přidělu typu Hawk 81. Konstrukteři firmy Curtiss využili této příležitosti k přeprocování trupu a výsledný letoun dostal označení Hawk 87. Americká armáda jej označila jako P-40D, zatímco u RAF dostal nové jméno Kittyhawk.

Hawk 87 doznal oproti Hawku 81 řady změn. Trup byl nejen o 15,2 cm kratší, ale také o něco nižší. Z přídě byly odstraněny trupové kulometry a v její spodní části vznikl rozměrnější kryt chladiče chladicí kapaliny a oleje. Pro zlepšení výhledu bylo zvětšeno prosklení za hlavou pilota, také probrání pod ním bylo hlubší. Zvětšen byl i posuvný překryt a čelní

štítek, který navíc dostal ve střední části pancéřové sklo. Kromě toho byl drak letounu zpevněn, aby mohl nést pod trupem jednu 500kg bombu nebo přídatnou nádrž o objemu 52 nebo 75 galonů. Konstrukce křídla a ocasních ploch se oproti Hawku 81 víceméně nezměnily. Výzbroj tvořily čtyři kulometry ráže .50, které byly umístěny ve velkých zbraňových šachtách v křídle.

Řada Hawk 87 byla oproti Hawku 81 lepším bojovým letounem, ale ne o mnoho. V důsledku všech změn vzrostla celková bojová hmotnost P-40D na 8809 kg, nový motor V-1710-39 ale poskytoval jen o 60 koní více než jeho předchůdce. Kvůli tomu se mohl P-40D pochlubit maximální rychlostí 350 km/h, tedy jen o 5 km/h vyšší než předchodí model. Navíc si zachoval pouze jednostupňové přepřlňování, a tak se dostup P-40D a výška maximální výkonnosti, která činila 4500 m, oproti P-40C prakticky nezměnily.

Základ pro další vylepšení

Americká armáda objednala v roce 1940 u firmy Curtiss 23 kusů nového P-40D, a tyto letouny dostala v polovině července 1941. Velká Británie mezitím převzala francouzskou objednávku s úpravami podle specifikací RAF. Letouny označené jako Kittyhawk I začaly sjíždět z montážních linek v srpnu 1941. Prvních 20 letounů bylo ekvivalenty P-40D se čtyřmi kulometry, ale zbytek z celkové objednávky 560 Kittyhawků I byl již vyzbrojen šesti kulometry, stejně jako 820 kusů P-40E, které byly vyráběny souběžně pro americké letectvo. Dodávky těchto letounů pokračovaly až do konce roku, kdy Spojené státy vstoupily do války.

Stavebnice: P-40N Warhawk

Curtiss P-40N byl posledním sériovým modelem celé řady stíhacích letounů Hawk, která sahala až dvě desetiletí zpět k dvouplošníku PW-8 z roku 1924. Když začal výrobce jednat s armádou o přípravě další verze P-40, která měla nahradit na výrobní lince P-40M, bylo hlavním tématem diskusí snížení hmotnosti letounu. V důsledku toho byl P-40N-1, který debutoval na jaře 1943, téměř o 227 kg lehčí než předchůdce. Bylo toho dosaženo snížením kapacity palivové nádrže a odstraněním startéru motoru a baterie. Navenek byly verze M a N identické s jediným rozdílem. Nová verze měla pouze čtyři kulometry. P-40N-1 byl nejrychlejším Warhawkem s maximální rychlostí 608 km/h ve výšce 4570 m. Další změny následovaly u P-40N-5. Výhled pilota do stran a do zadní polosféry se výrazně zlepšil díky novému bezrámovému posuvnému krytu kabiny a plně prosklené zadní části kabiny. Zároveň byla výzbroj opět posílena na standard šesti kulometů. Mezi další změny patřila nová sedačka, rádio SCR-696 a menší kola hlavního podvozku vyrobená z lehkého hořčíku, která byla bez poklic. Curtiss poté vyrobil sedm dalších subverzí P-40N, ale ty od sebe byl zvnějšku prakticky nerozeznatelné. Celkem Curtiss mezi březnem 1943 a listopadem 1944 vyrobil 6316 Warhawků P-40N, což z něj dělá nejpočetnější verzi tohoto typu. U zahraničních uživatelů z řad zemí Commonwealthu měl letoun označení Kittyhawk IV.



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 započítím 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. SYMBOLY

*

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

*

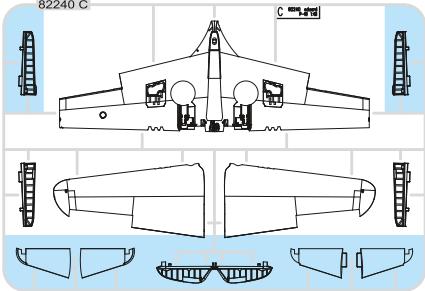
TEILE

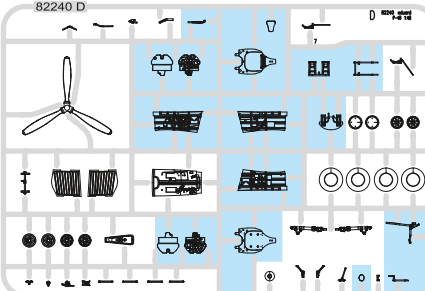
*

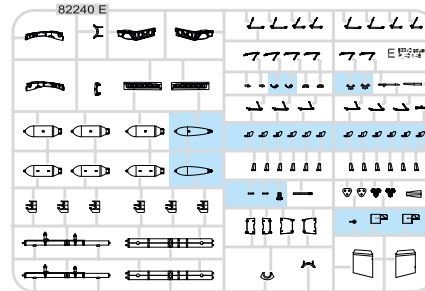
PIÈCES

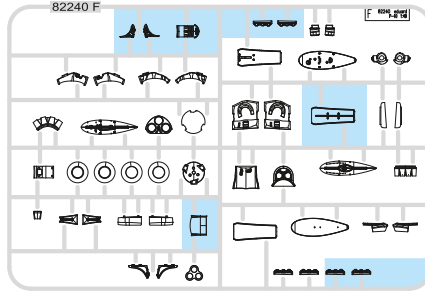
*

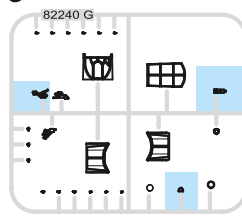
部品

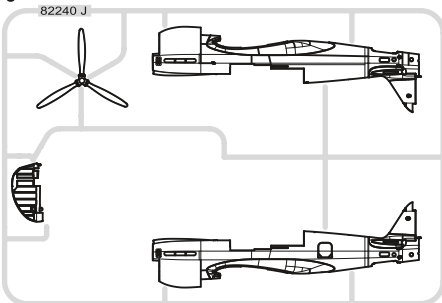
C>

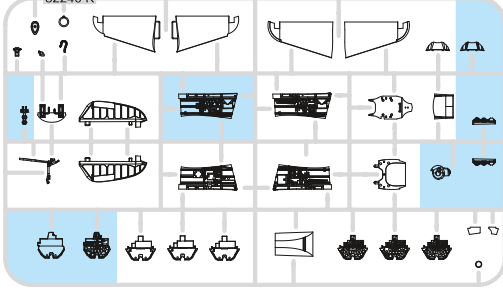
D> **PLASTIC PARTS**


E>

F>

G>

J>

K>



eduard
MASK



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

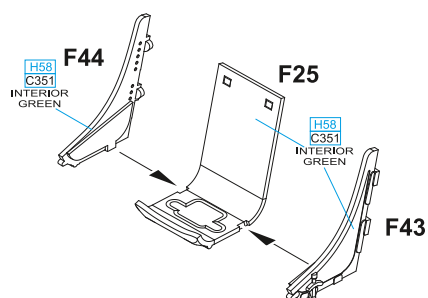
*

色

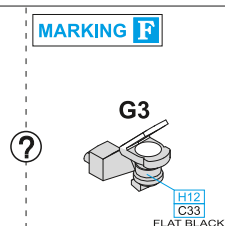
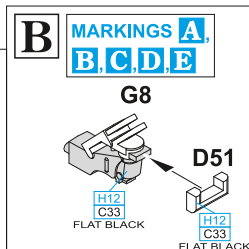
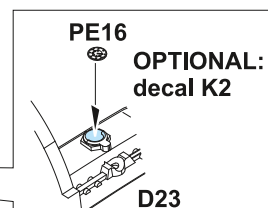
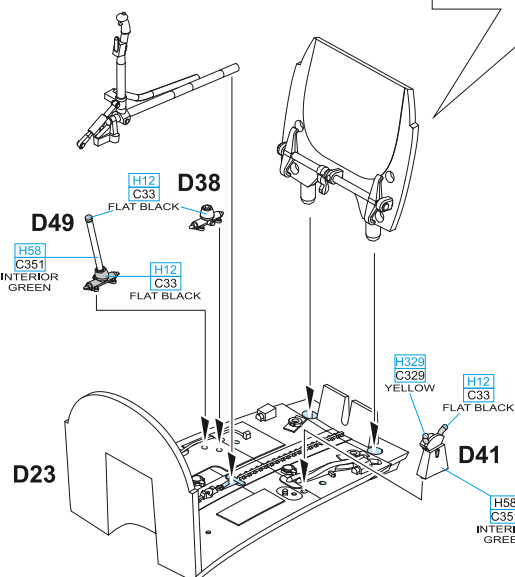
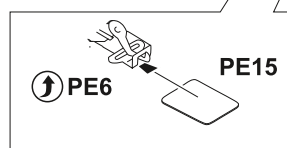
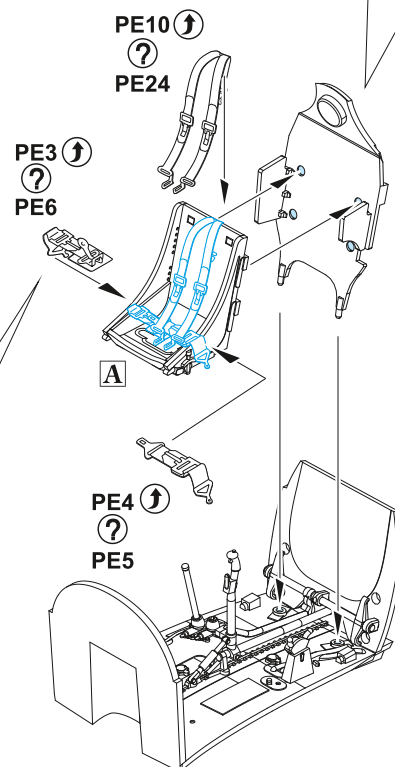
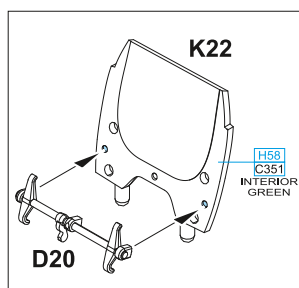
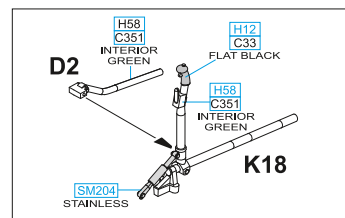
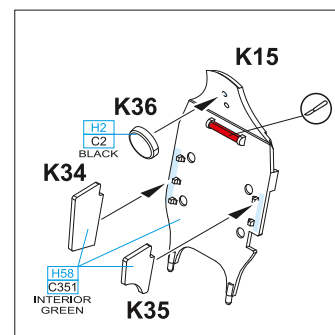
GSI Creos (GUNZE)		
AQUEOUS	Mr.COLOR	
H2	C2	BLACK
H8	C8	SILVER
H11	C62	FLAT WHITE
H12	C33	FLAT BLACK
H25	C34	SKY BLUE
H44	C51	FLESH
H52	C12	OLIVE DRAB
H53	C13	NEUTRAL GRAY
H58	C351	INTERIOR GREEN
H76	C161	BURNT IRON
H77	C137	TIRE BLACK
H90	C47	CLEAR RED
H94	C138	CLEAR GREEN

GSI Creos (GUNZE)		
AQUEOUS	Mr.COLOR	
H313	C313	YELLOW
H316	C316	WHITE
H327	C327	RED
H328	C328	BLUE
H329	C329	YELLOW
H330	C361	DARK GREEN
Mr.METAL COLOR		
Mr.COLOR SUPER METALLIC		
SM201		SUPER FINE SILVER
SM203		SUPER IRON
SM204		SUPER STAINLESS
SM206		SUPER CHROME SILVER
SM212		ALUMINIUM

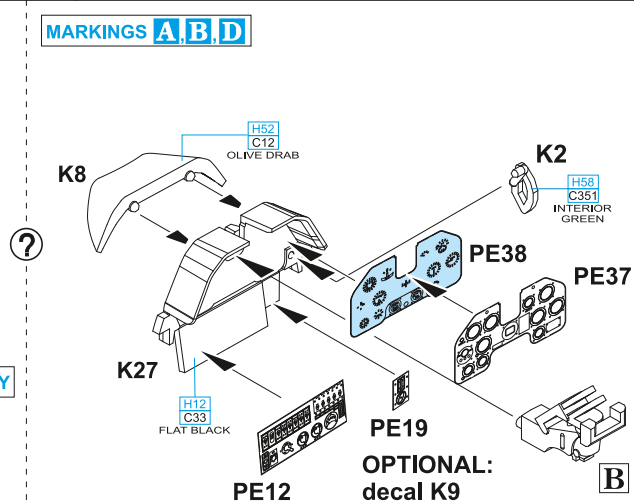
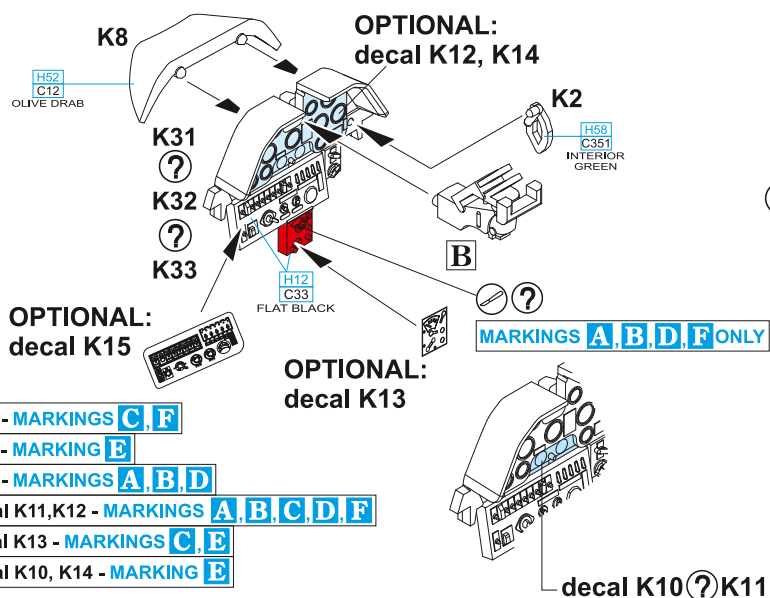
A



PE5,PE6,PE15,PE24 - MARKINGS	A, B, C, D, E
PE3,PE4,PE10 - MARKING	F

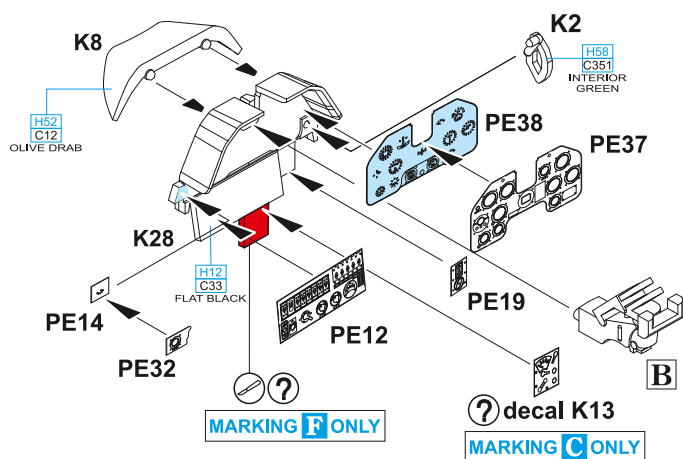


C

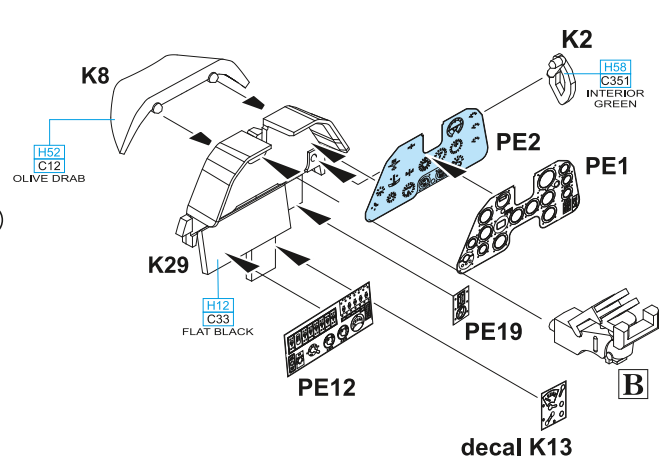


POZNÁMKA: Další varianty sestavy přístrojové desky naleznete na následující straně.

MARKINGS C, F

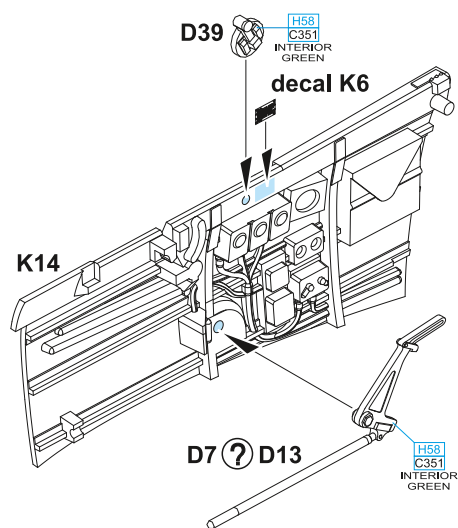
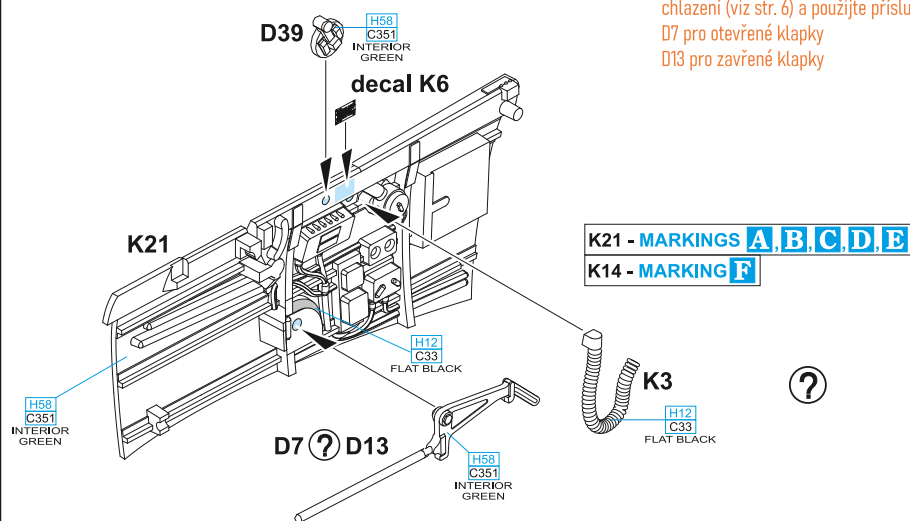


MARKING E

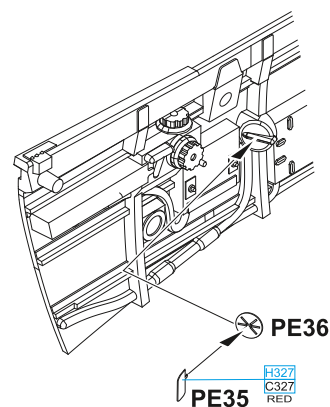
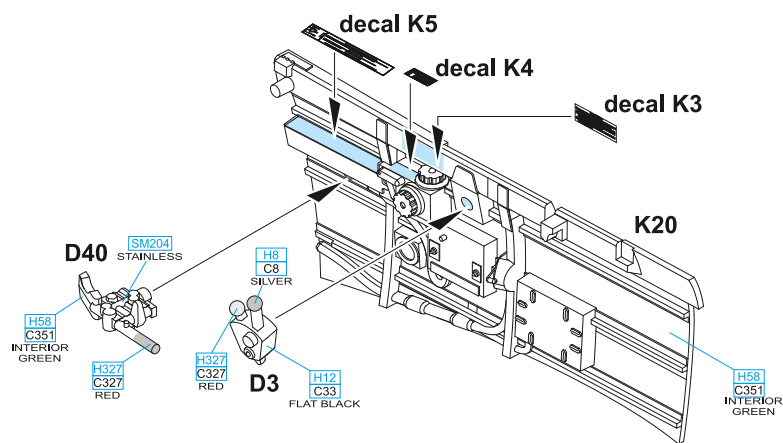


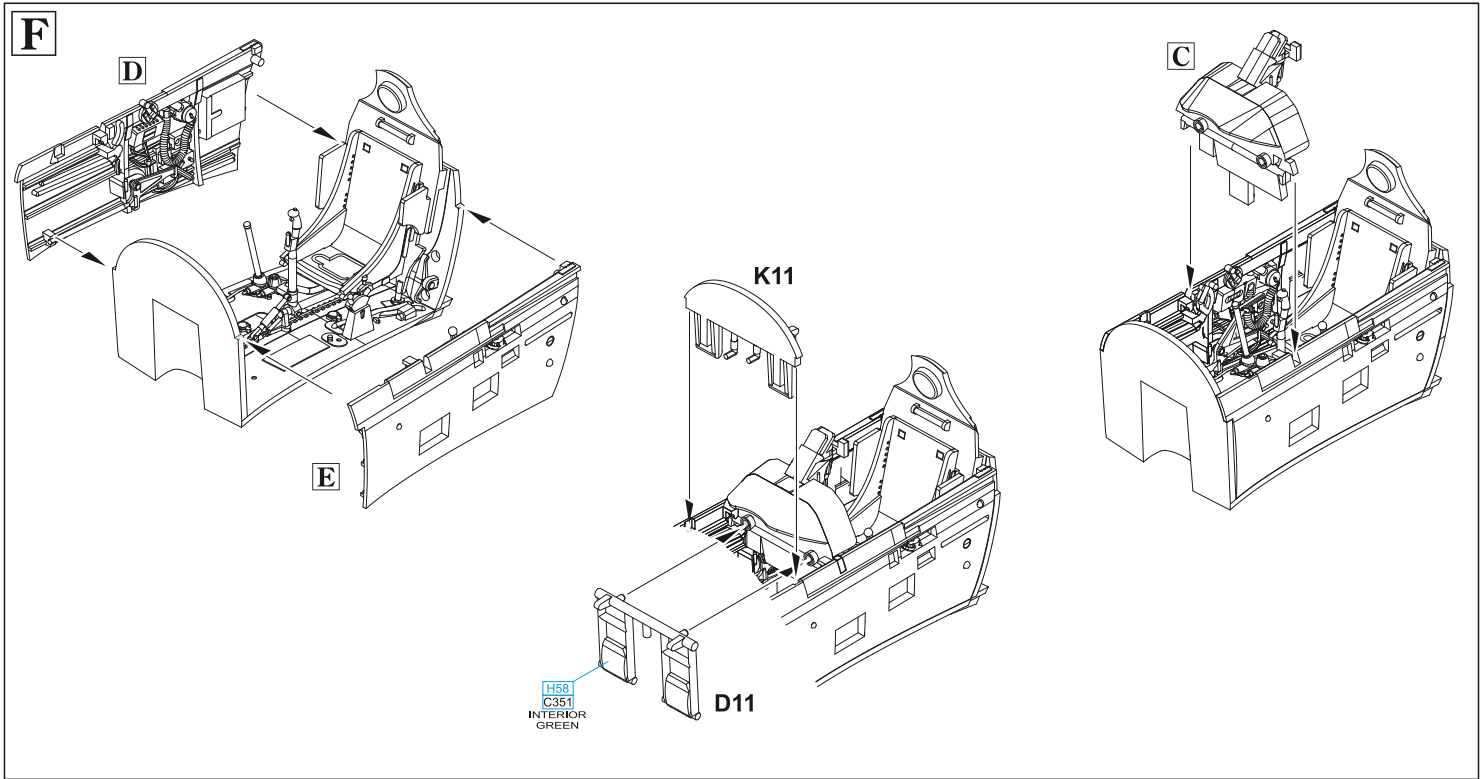
D

POZNÁMKA: Vyberte si pozici klapky chlazení (viz str. 6) a použijte příslušný díl:
D7 pro otevřené klapky
D13 pro zavřené klapky

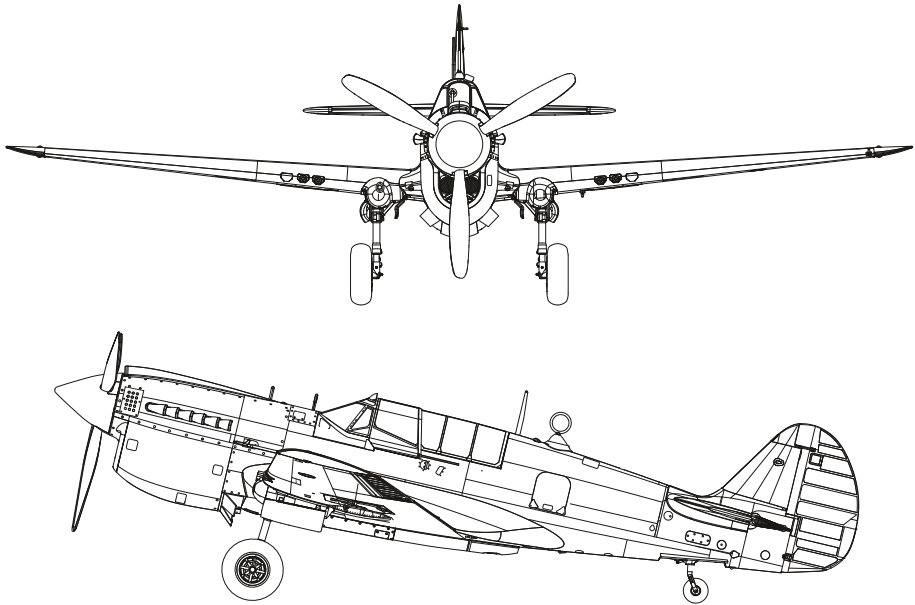
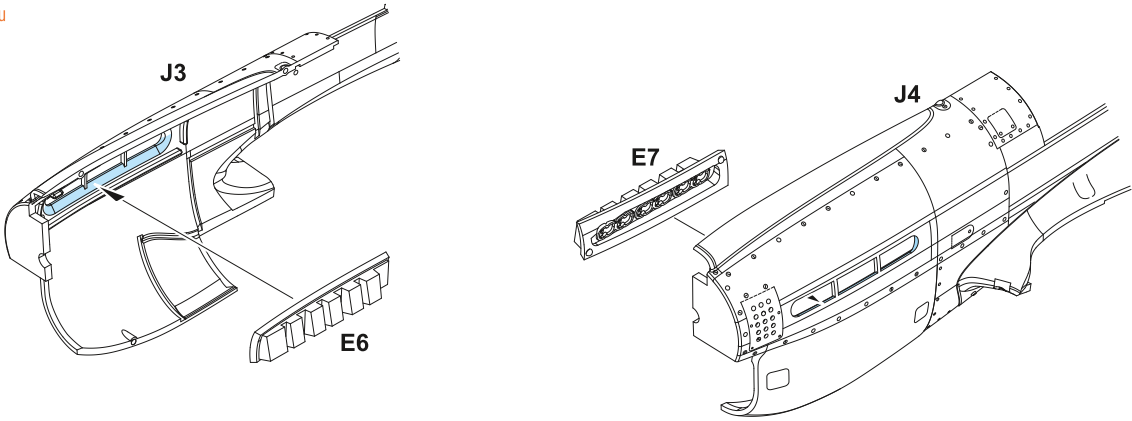


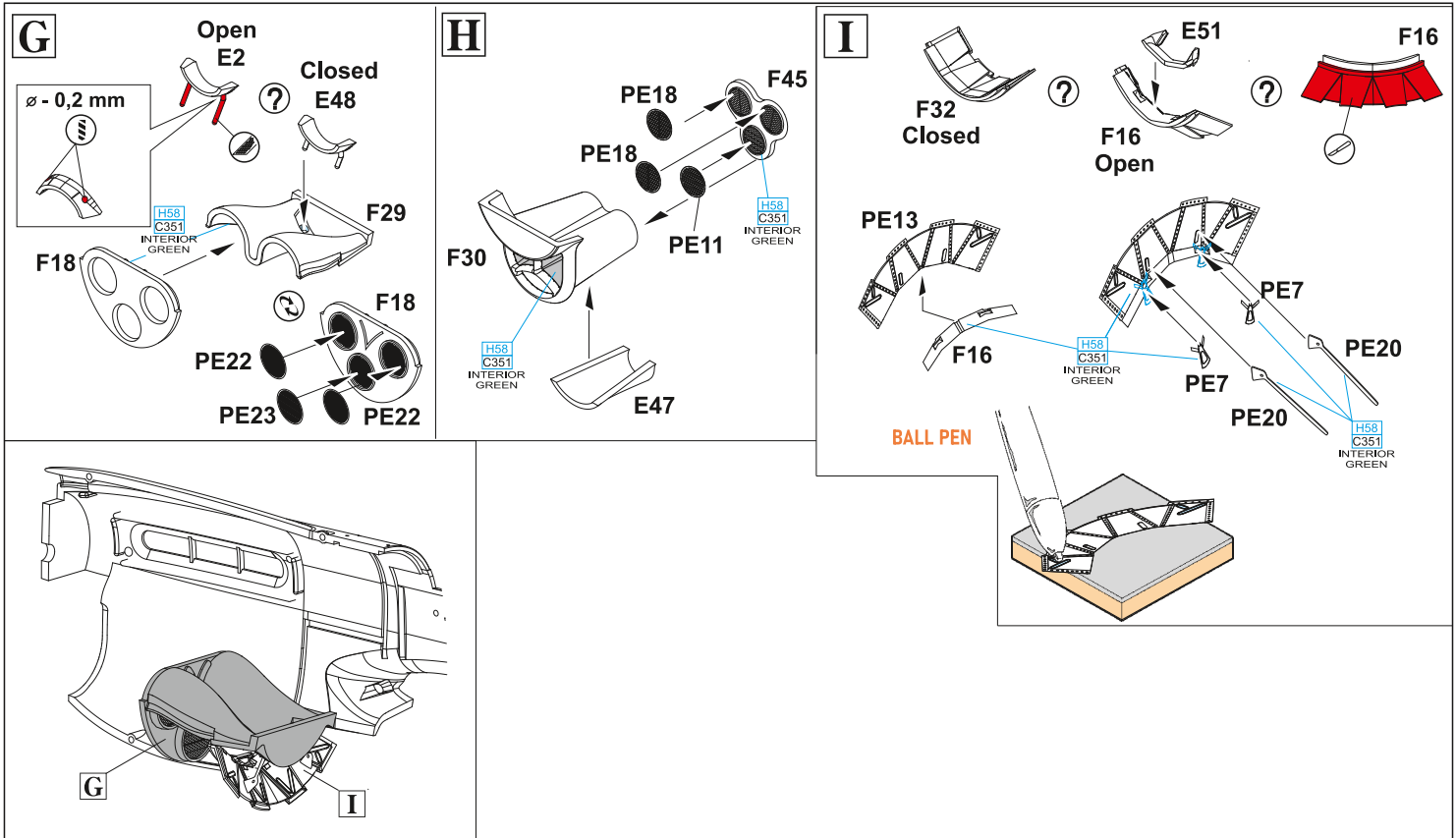
E



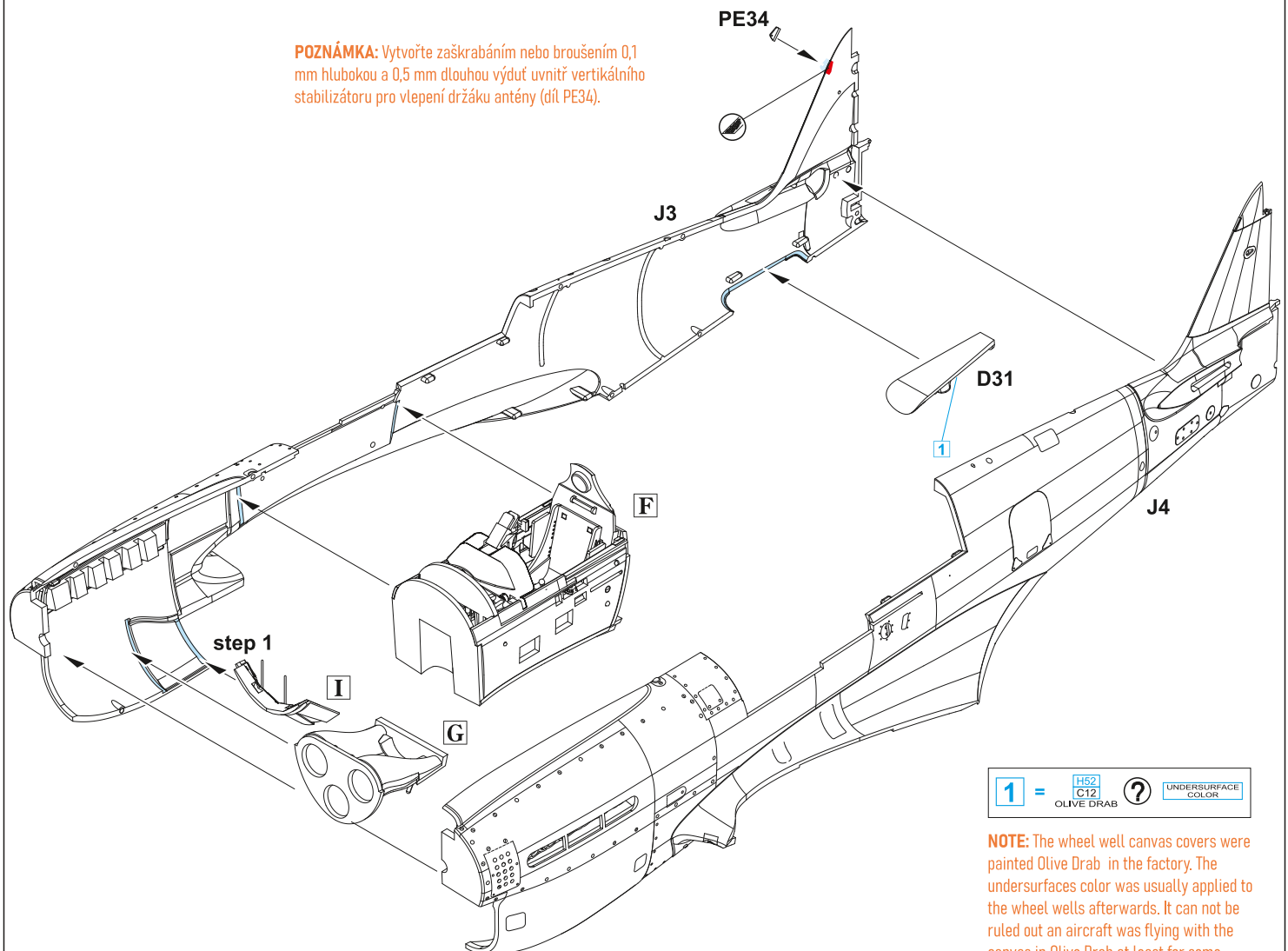


POZNÁMKA: Ujistěte se, že jsou díly E6 a E7 pevně vlepeny do polovin trupu. Je to důležité pro následné vlepování nátrubků výfuku (viz str. 7).

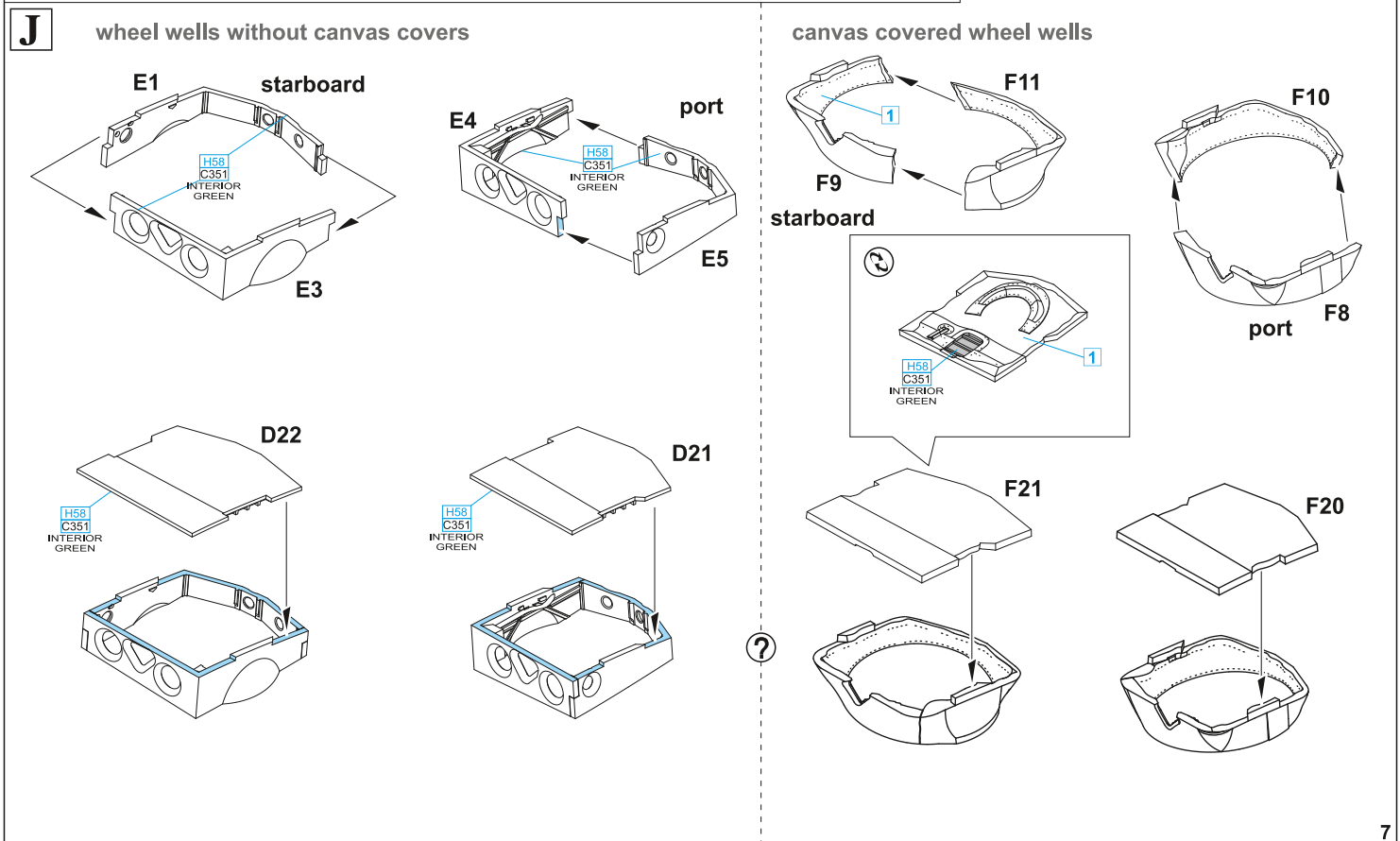
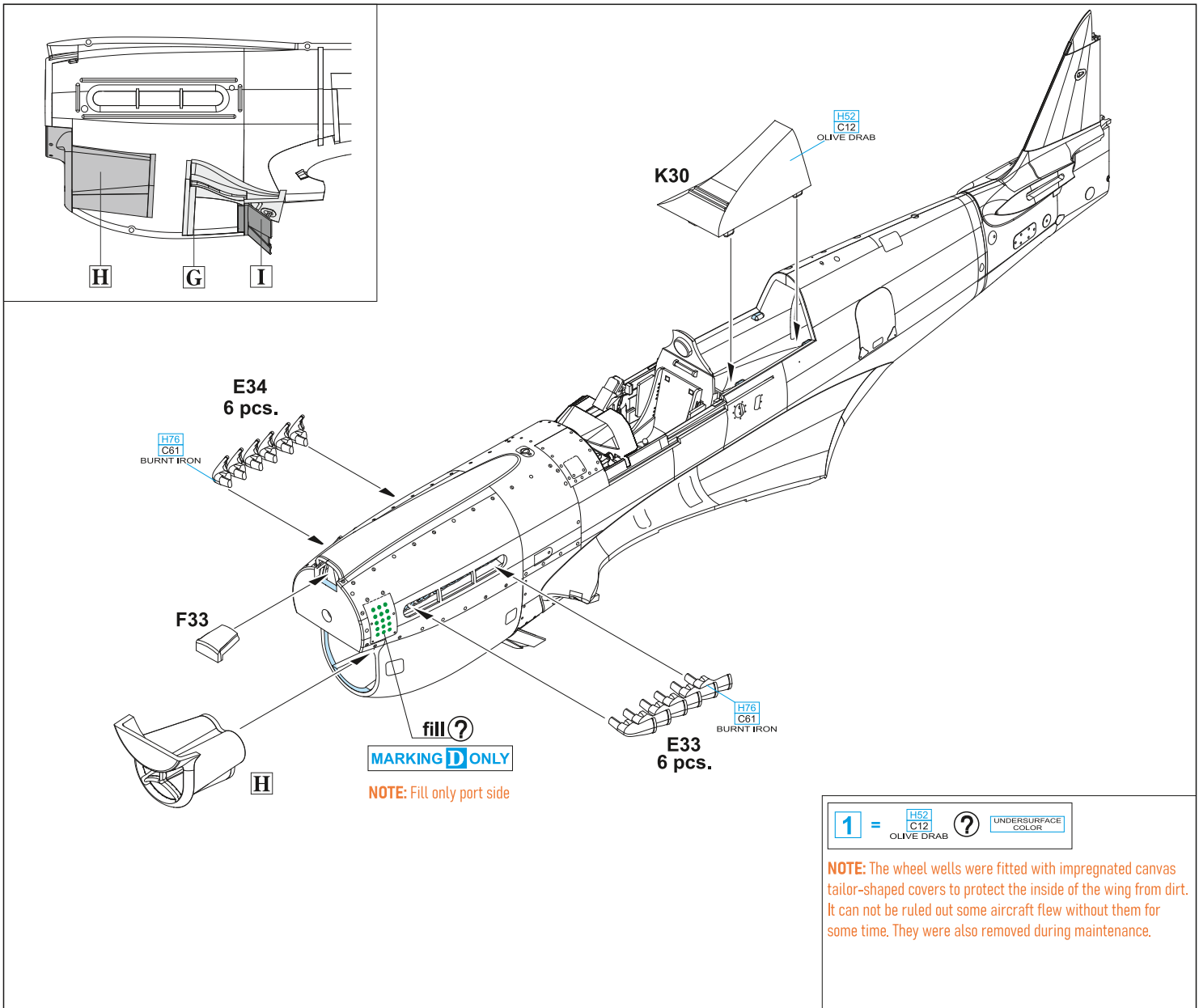


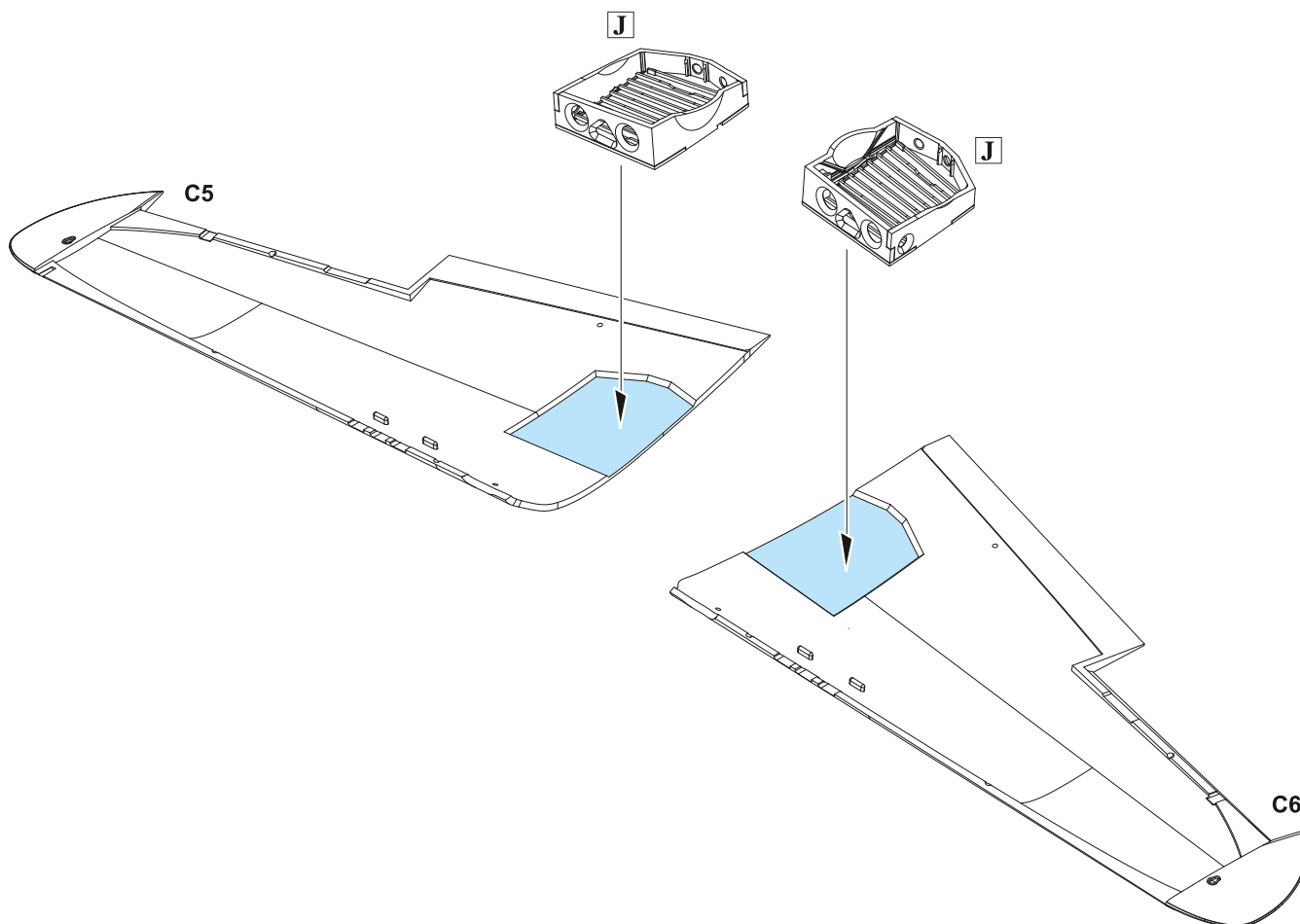
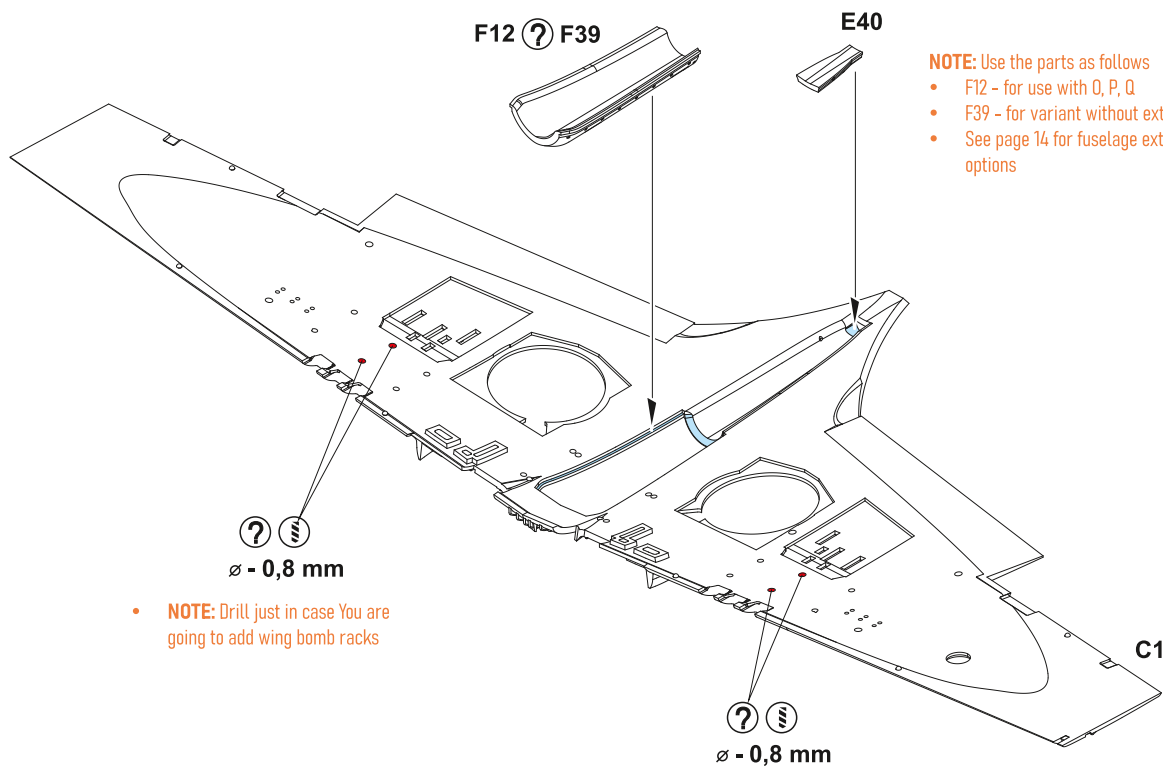


POZNÁMKA: Vytvořte zaškrabáním nebo broušením 0,1 mm hlubokou a 0,5 mm dlouhou výduť uvnitř vertikálního stabilizátoru pro vlepění držáku antény (díl PE34).



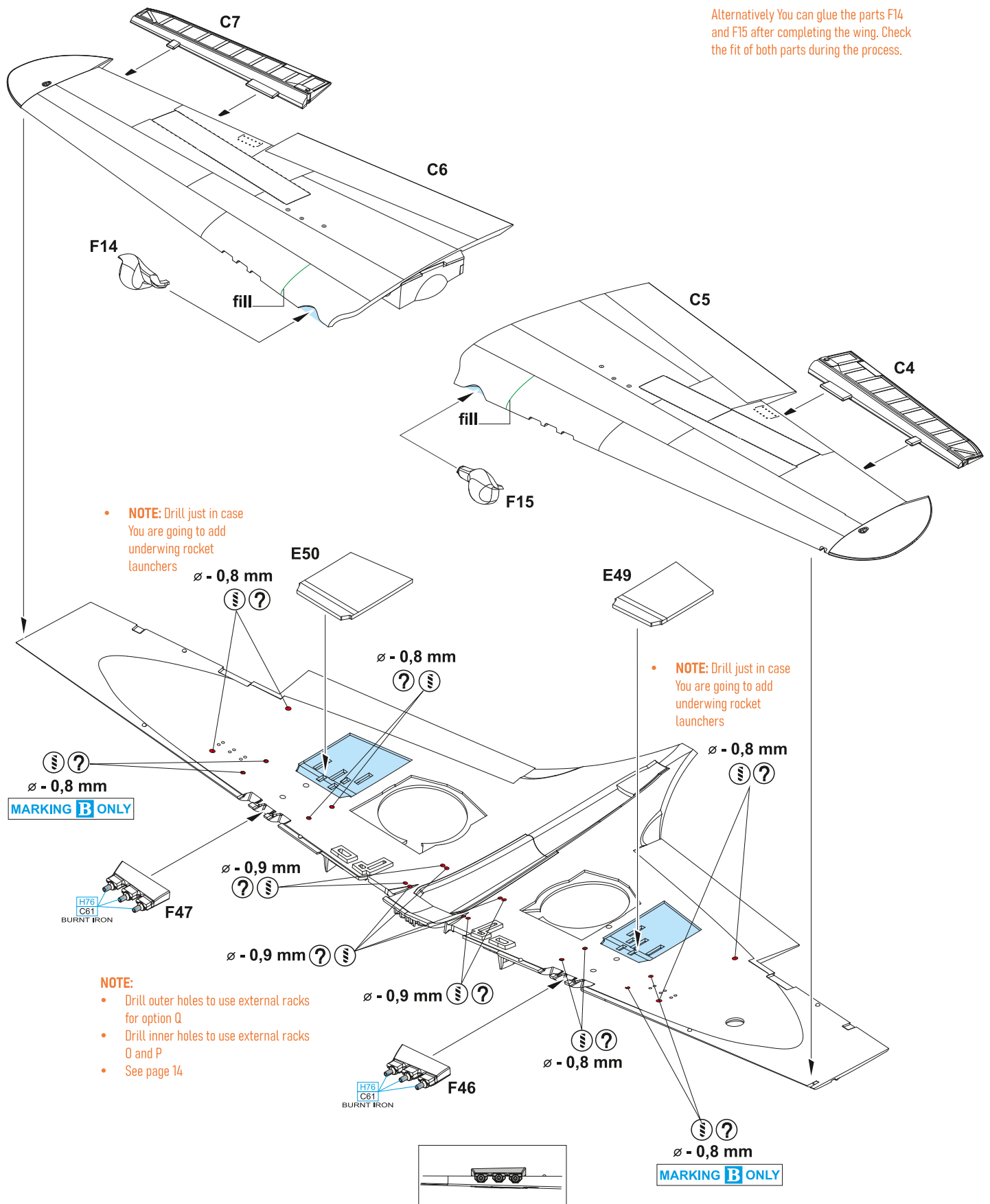
NOTE: The wheel well canvas covers were painted Olive Drab in the factory. The undersurfaces color was usually applied to the wheel wells afterwards. It can not be ruled out an aircraft was flying with the canvas in Olive Drab at least for some period of time.





NOTE: Glue parts F14 and F15 into the upper halves of the wing (parts C5 and C6). Check with lower part of the wing (part C1) to align with it perfectly.

Alternatively You can glue the parts F14 and F15 after completing the wing. Check the fit of both parts during the process.

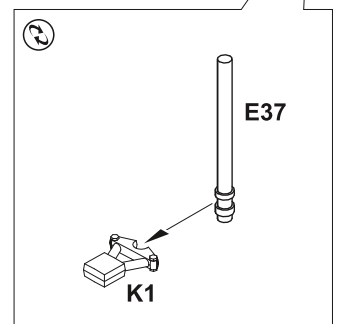
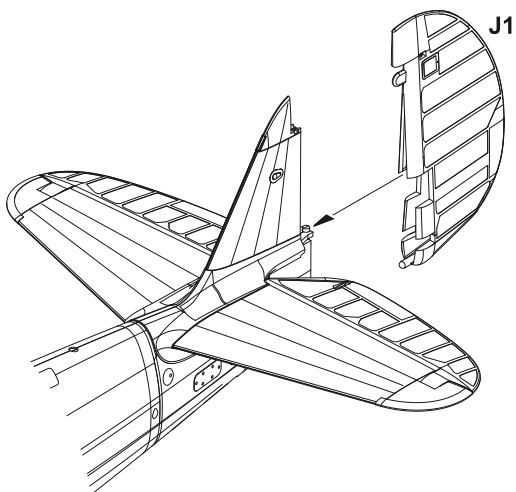
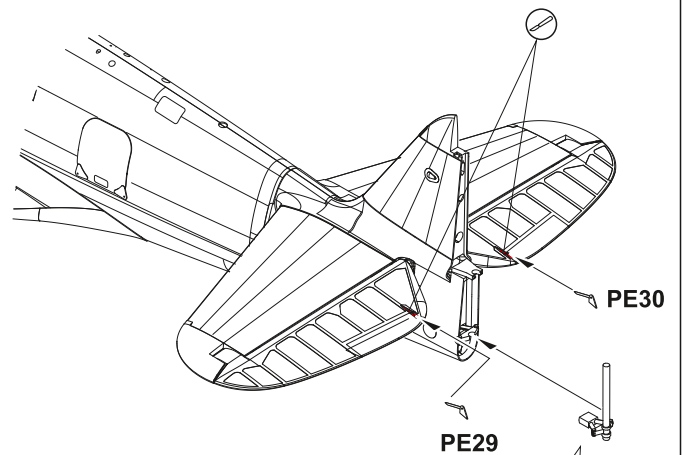
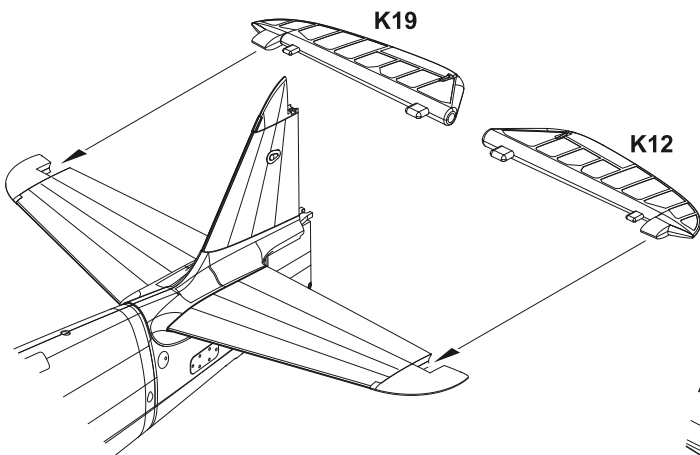
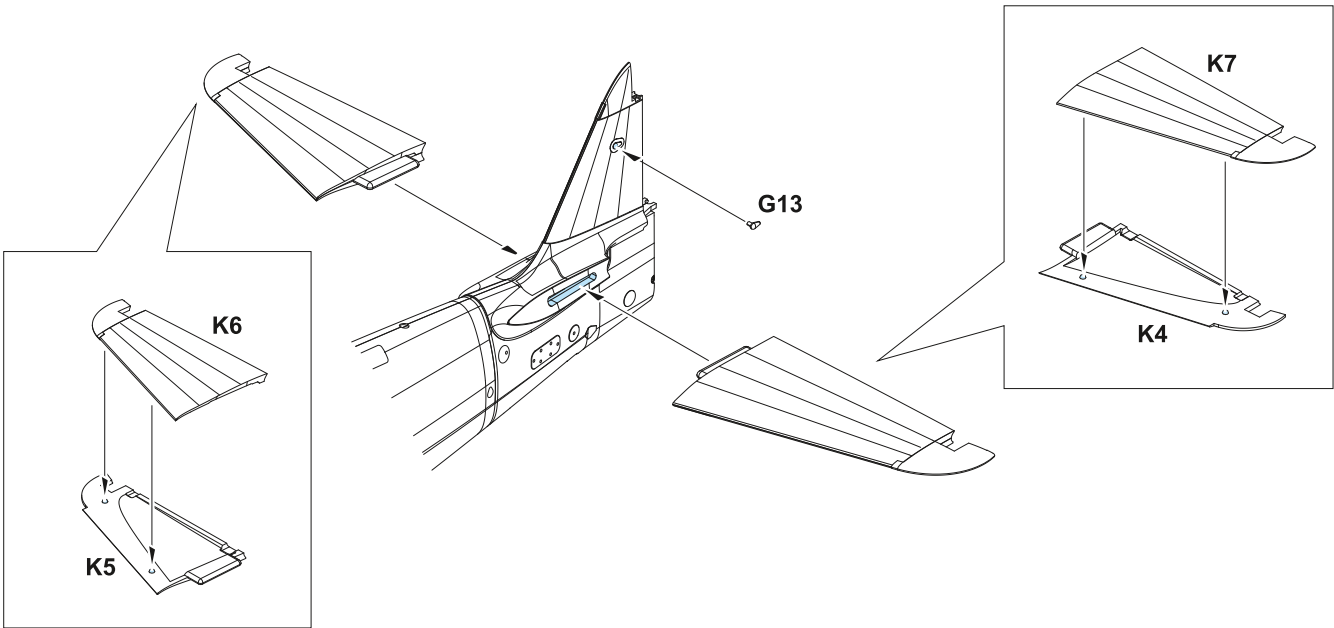


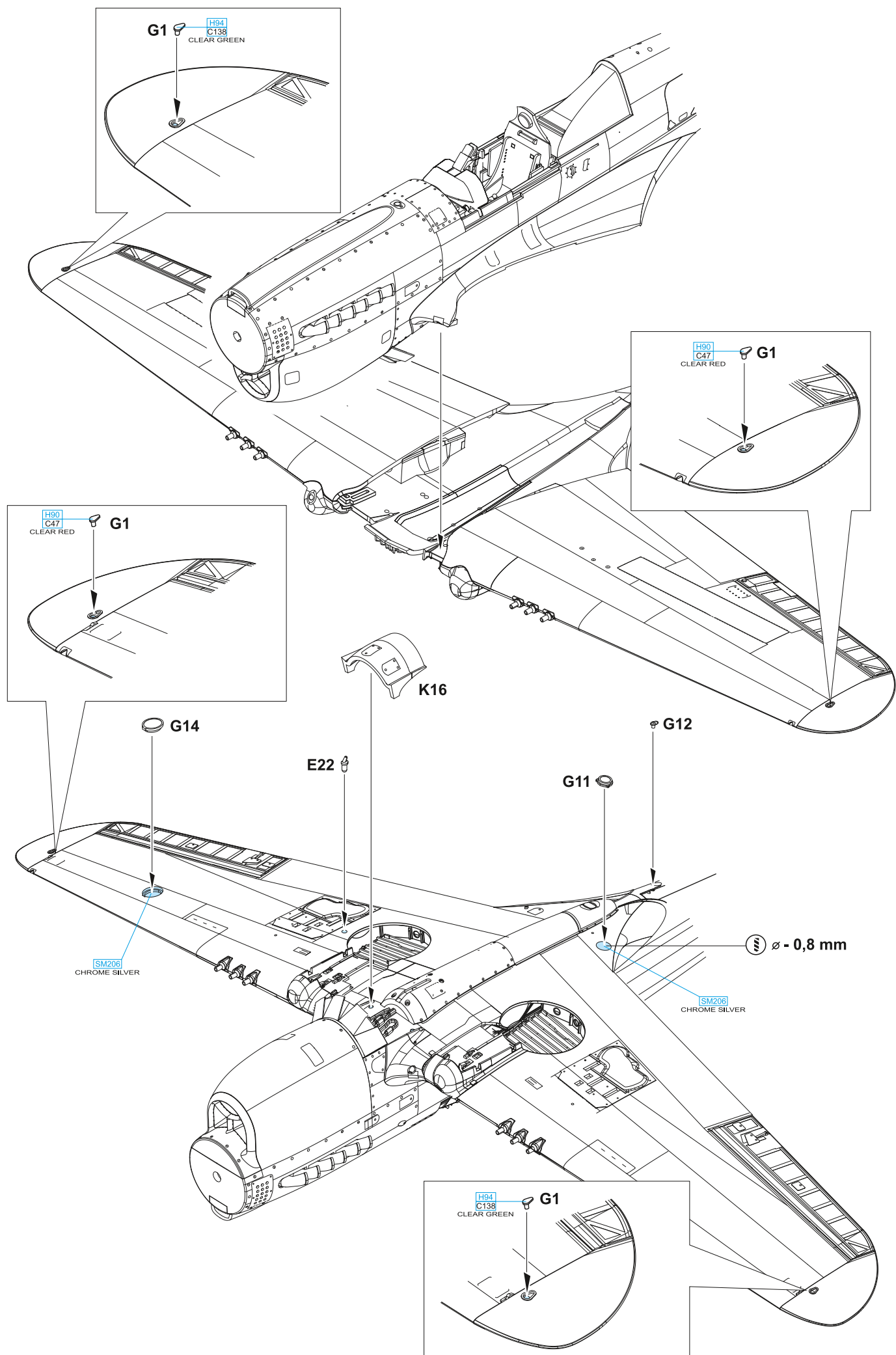
• **NOTE:** Drill just in case
You are going to add
underwing rocket
launchers

• **NOTE:** Drill just in case
You are going to add
underwing rocket
launchers

NOTE:

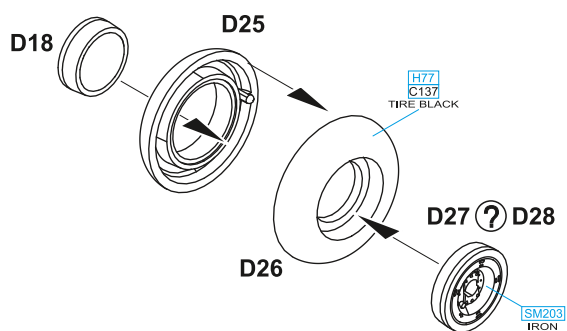
- Drill outer holes to use external racks for option Q
- Drill inner holes to use external racks O and P
- See page 14





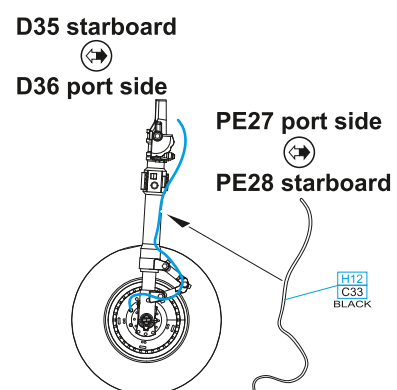
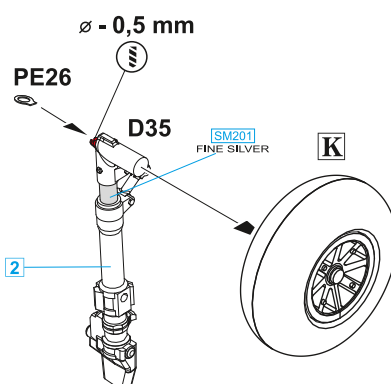
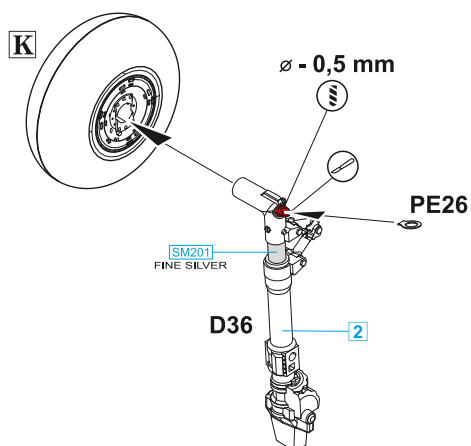
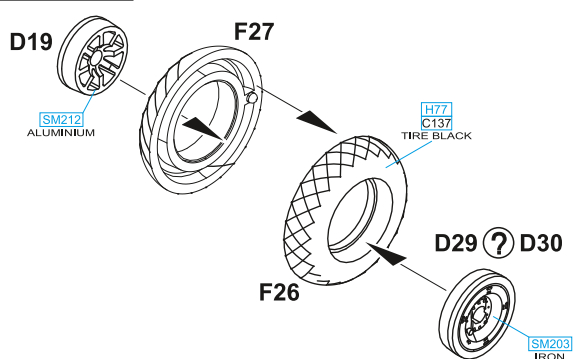
K MARKINGS **A, B, D**

2 pcs.



MARKINGS C, E, F

2 pcs.

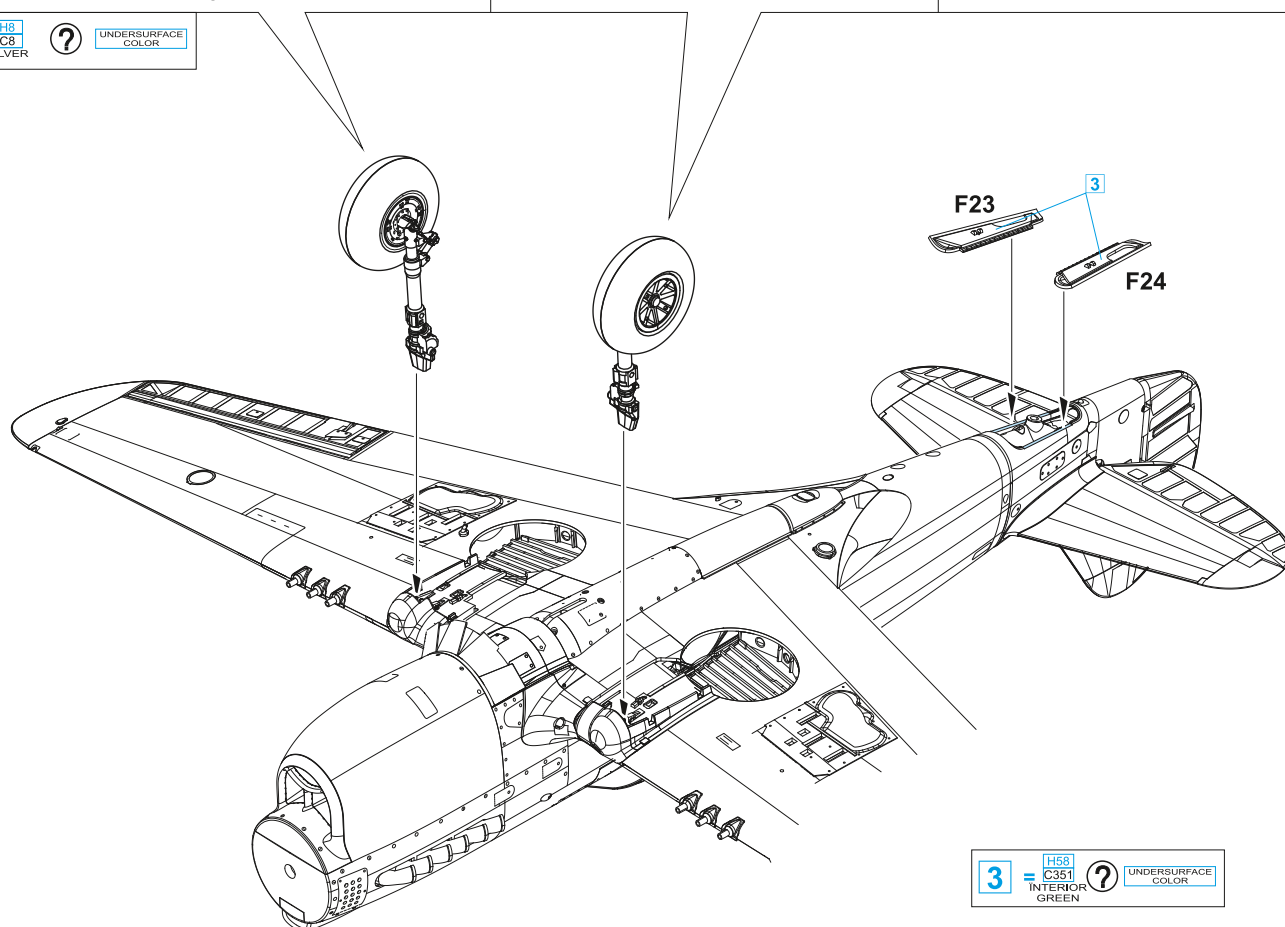


2 =

H8
C8

?

UNDERSURFACE COLOR

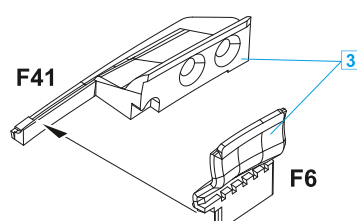
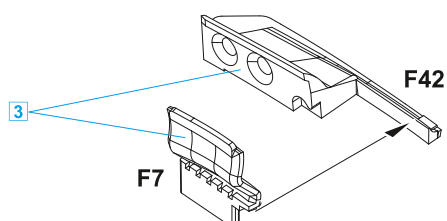


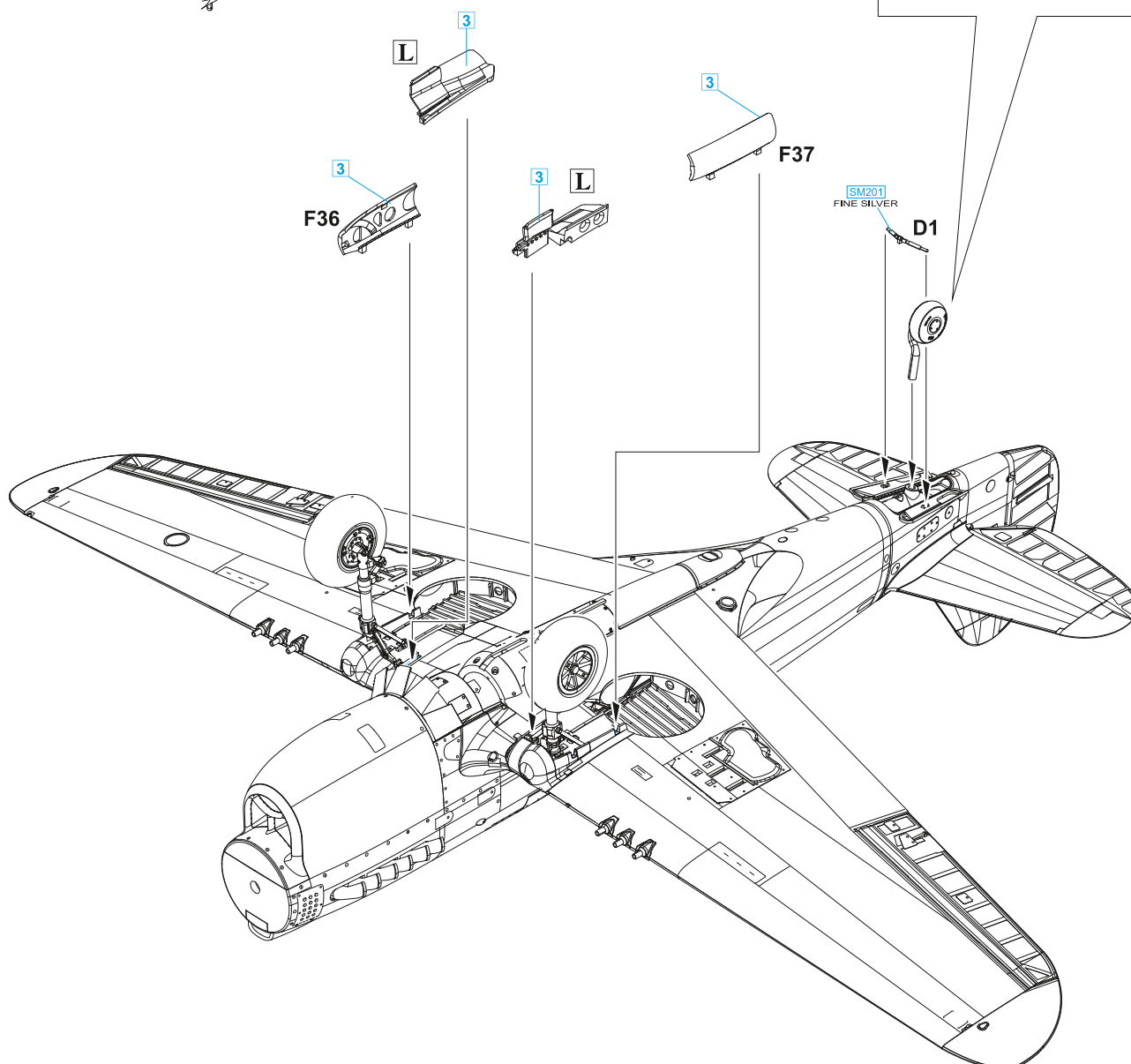
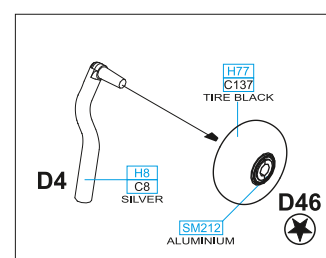
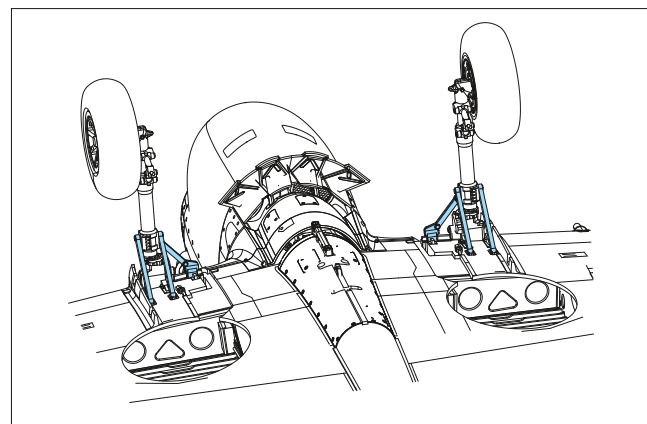
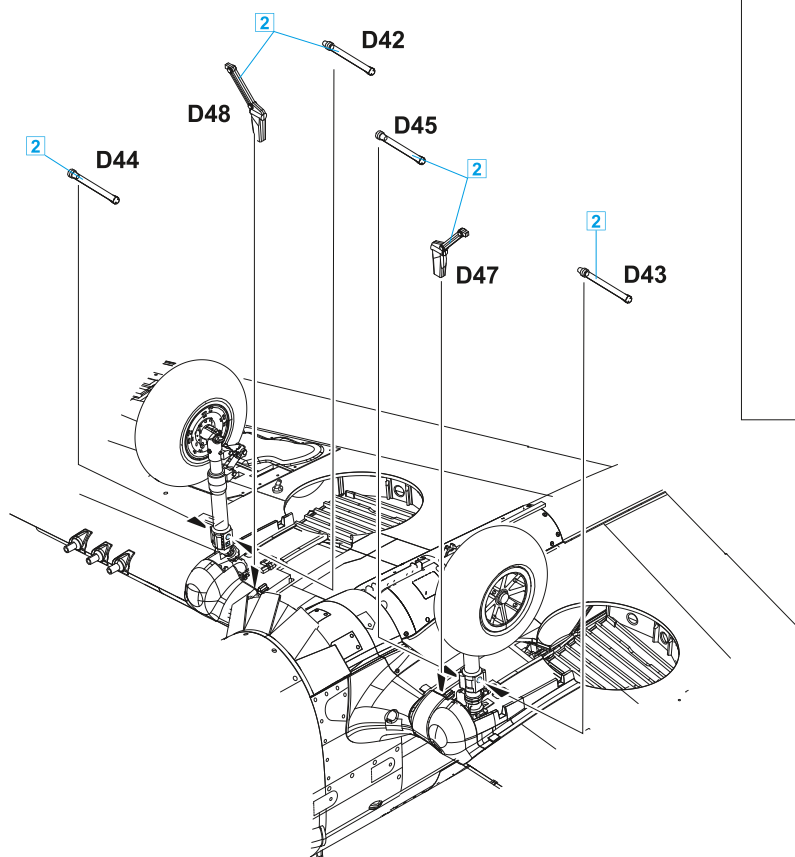
3 =

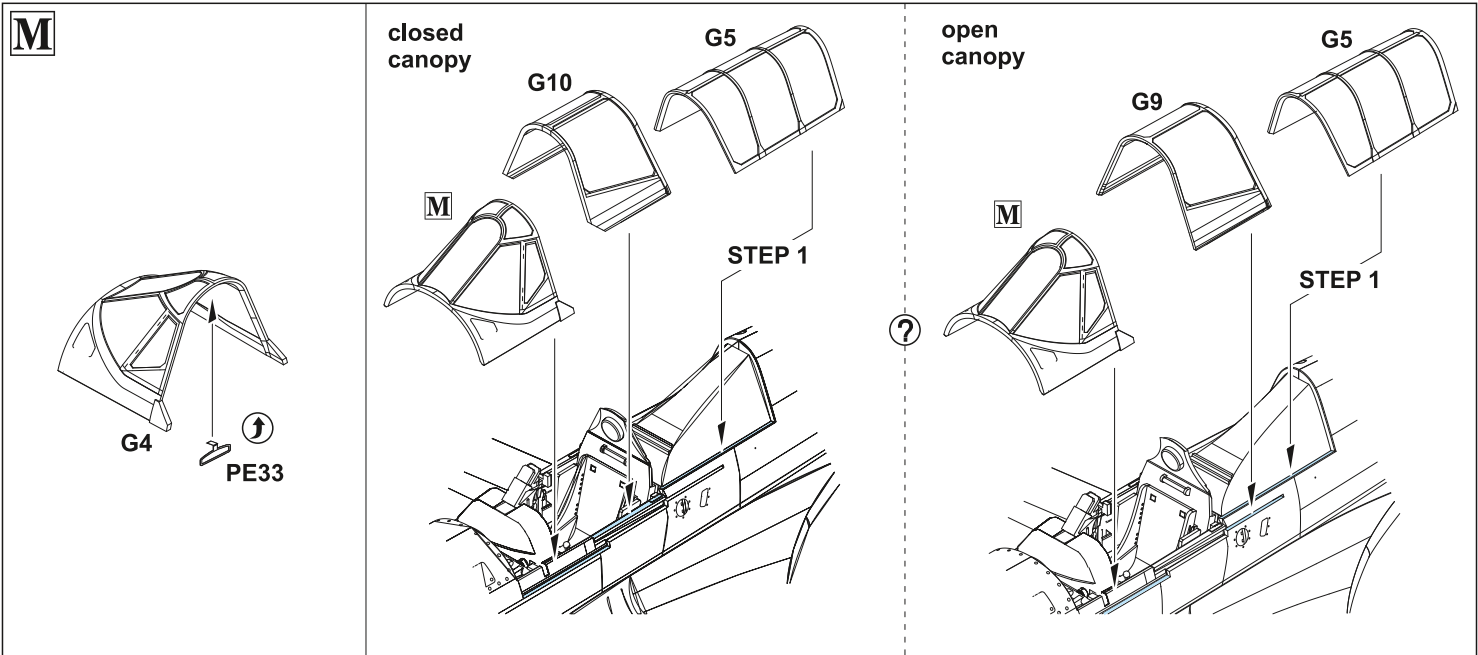
H58
C351

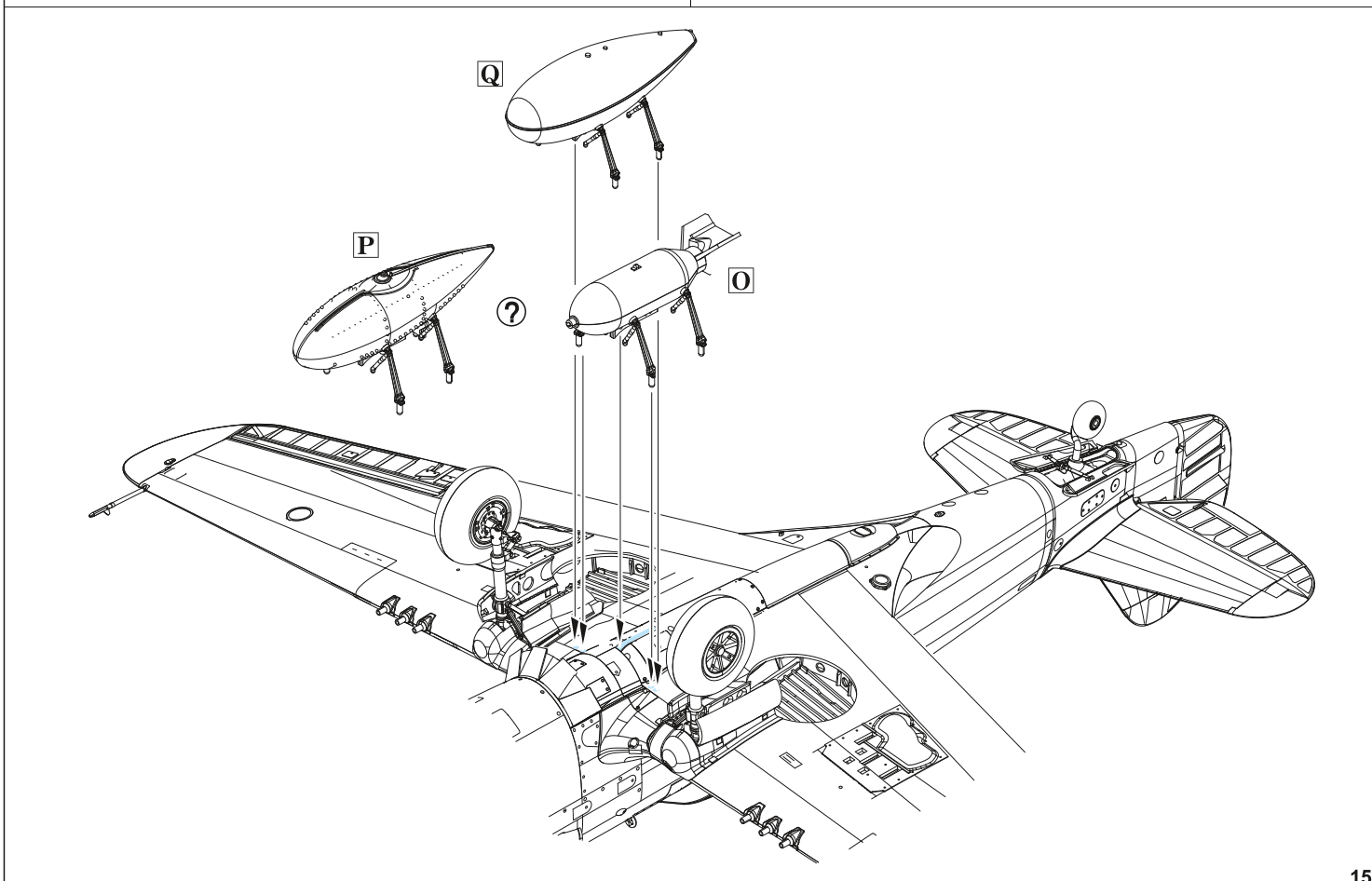
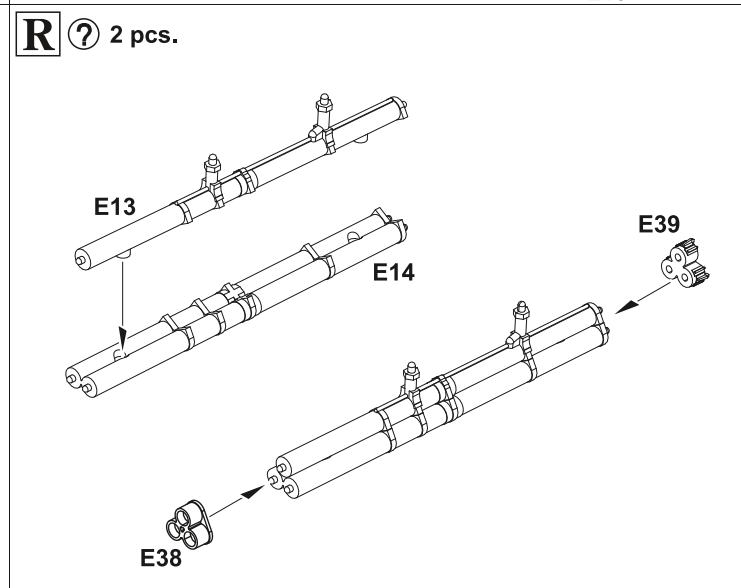
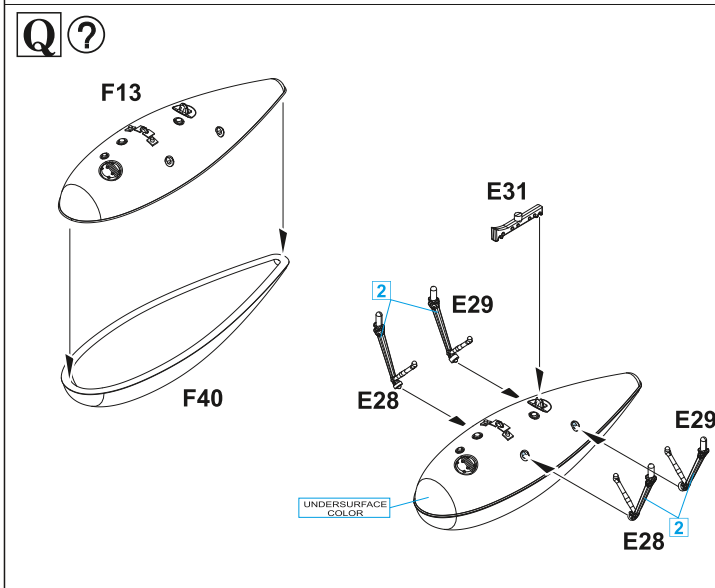
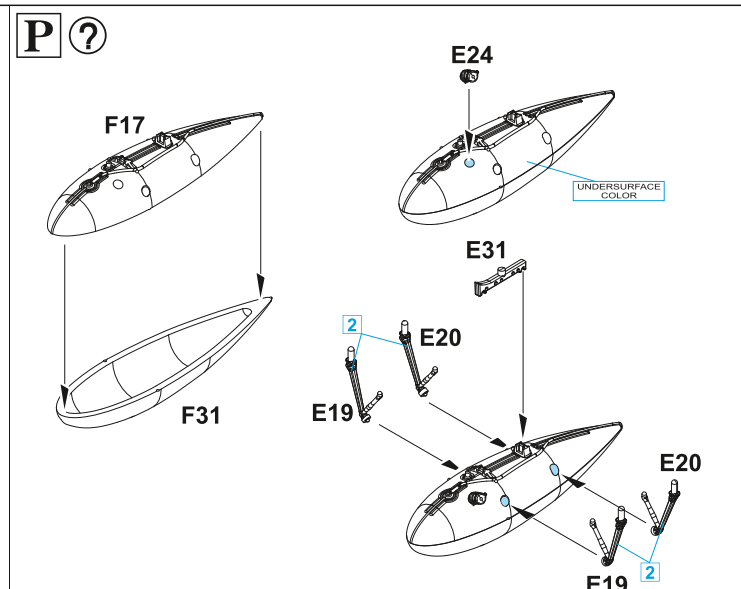
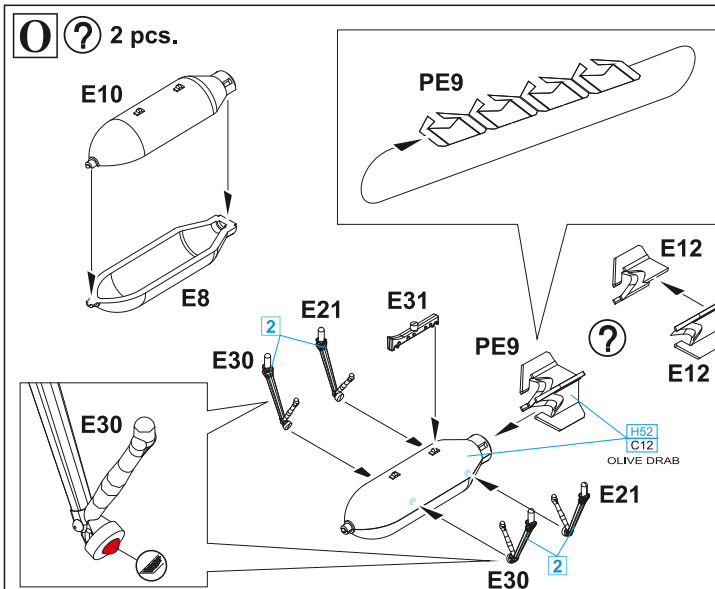
 ? UNDERSURFACE COLOR
INTERIOR GREEN

L



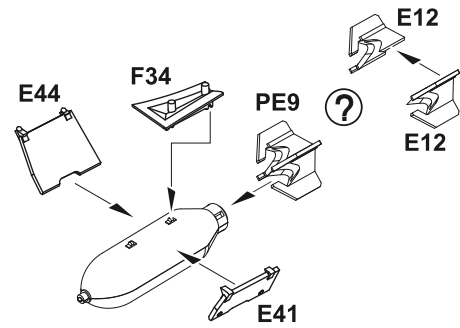
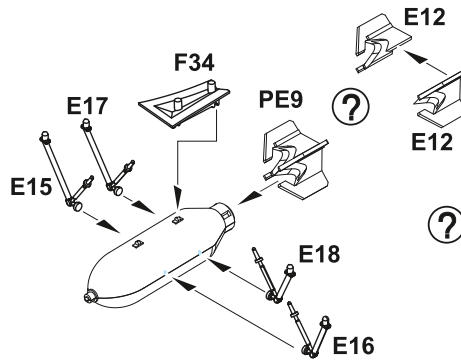
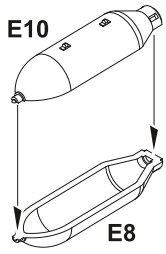






S STARBOARD WING

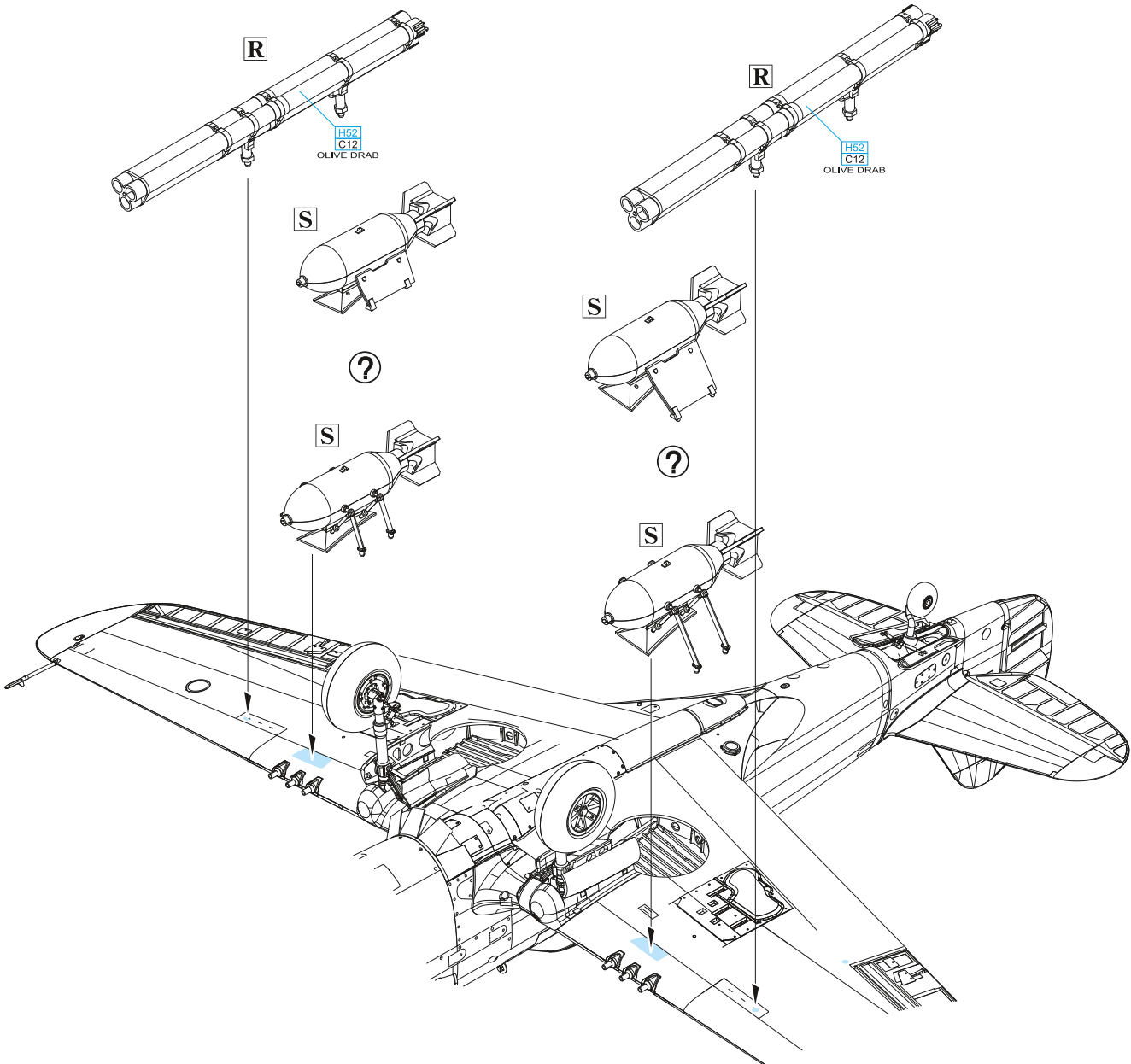
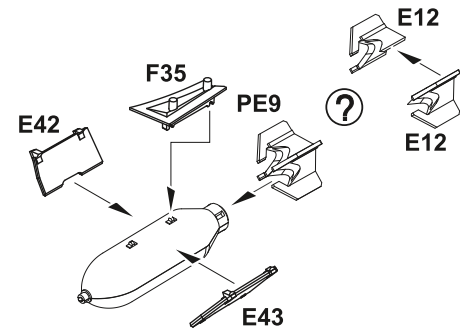
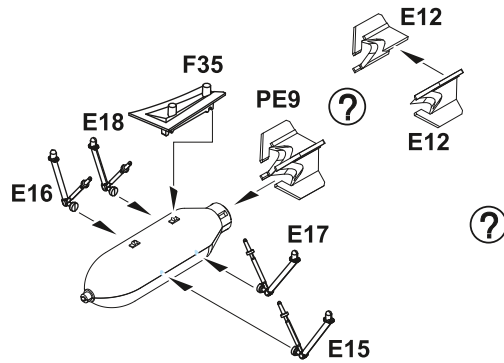
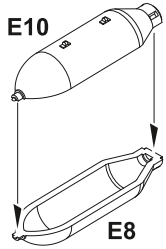
?

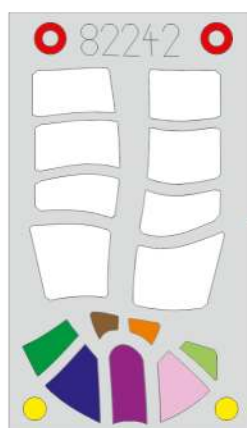
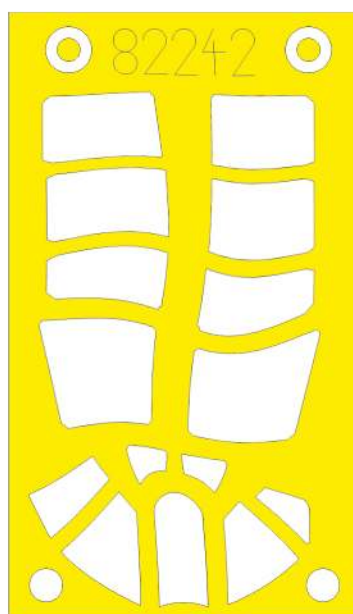


E41,E43,E44,E48 - MARKING **B** ONLY

PORTSIDE WING

?





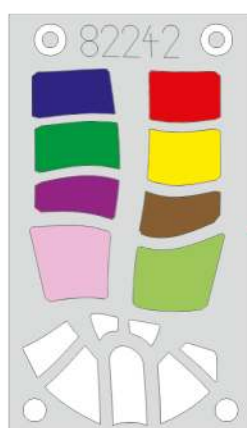
D46

G14

G4

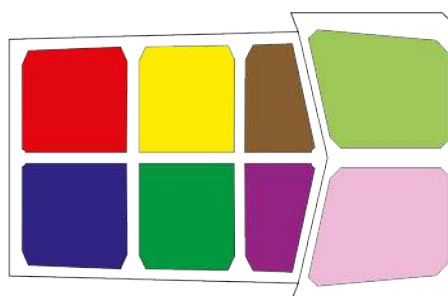


LIQUID MASK



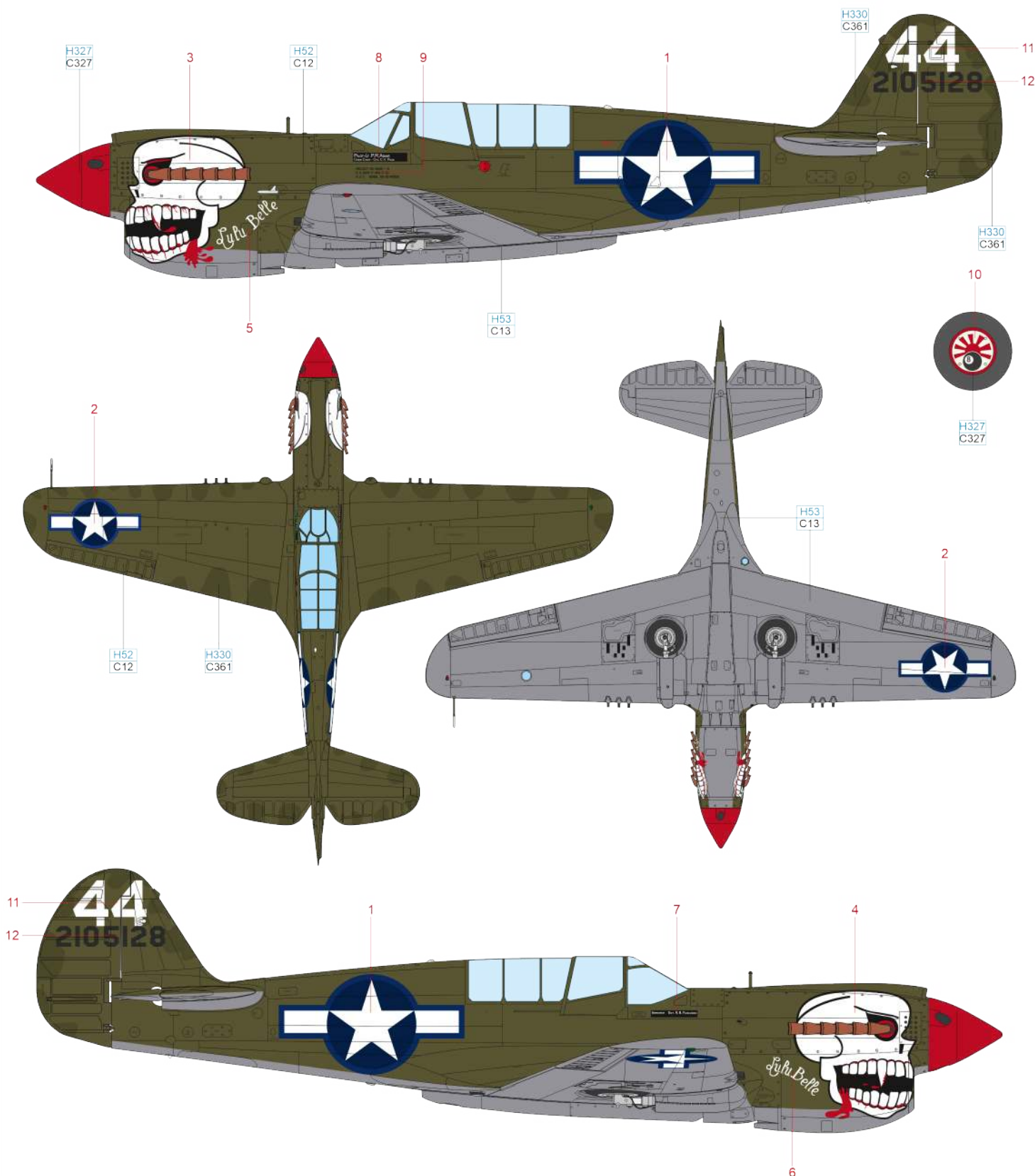
G5

G9 ? G10



A 42-105128, P-40N-5, 42-105128, 2Lt. Philip R. Adair, 89th FS, 80th FG, Nagaghuli, India, začátek 1944

Philip Reed Adair se narodil 15. dubna 1920 v Oklahomě a po útoku na Pearl Harbor se přihlásil k vojenskému leteckému výcviku. U 80th FG sloužil v letech 1943 a 1944 po dobu osmnácti měsíců a absolvoval 139 bojových letů. K tomu nejpozoruhodnějším došlo 13. prosince 1943, kdy absolvoval osamocený boj proti formaci 24 japonských bombardérů a 40 stíhačů. Byl mu přiznán jeden jistý sestřel a tři další letadla jako poškozená, především se mu ale povedlo rozbít nepřátelskou formaci a narušit bombardování vlastní základny. Sám byl v tomto boji několikrát zasažen a obdržel za něj Stříbrnou hvězdu za statečnost v boji. Při této akci letěl se svou první Lulu Belle, což byl Warhawk verze P-40N-1. Druhý letoun stejného jména, zobrazený zde, již představoval verzi P-40N-5. Adair jej obdržel na začátku roku 1944 a 17. května s ním sestřelil, opět v boji proti přesile, dva Oscary. V červnu 1944 se již začal společně s celou skupinou přeškoloval na Thunderbolty, na nichž už ale dalších sestřelů nedosáhl. 80th FG nesla název Burma Banshees (Barmské víly) a většinu jejich letounů zdobila kresba lebky na přídi. Žádná z nich nebyla stejná, i když se leckdy lišily jen v detailech. Primárním úkolem skupiny bylo poskytování vzdušného krytí základen, které byly zapojeny do leteckého zásobování jednotek v Číně přes Himaláje (operace Hump). Později, od října 1943, se skupina zapojila do letecké podpory jednotek v severní Barmě. Philip Adair zemřel ve věku 97 let 13. května 2017.

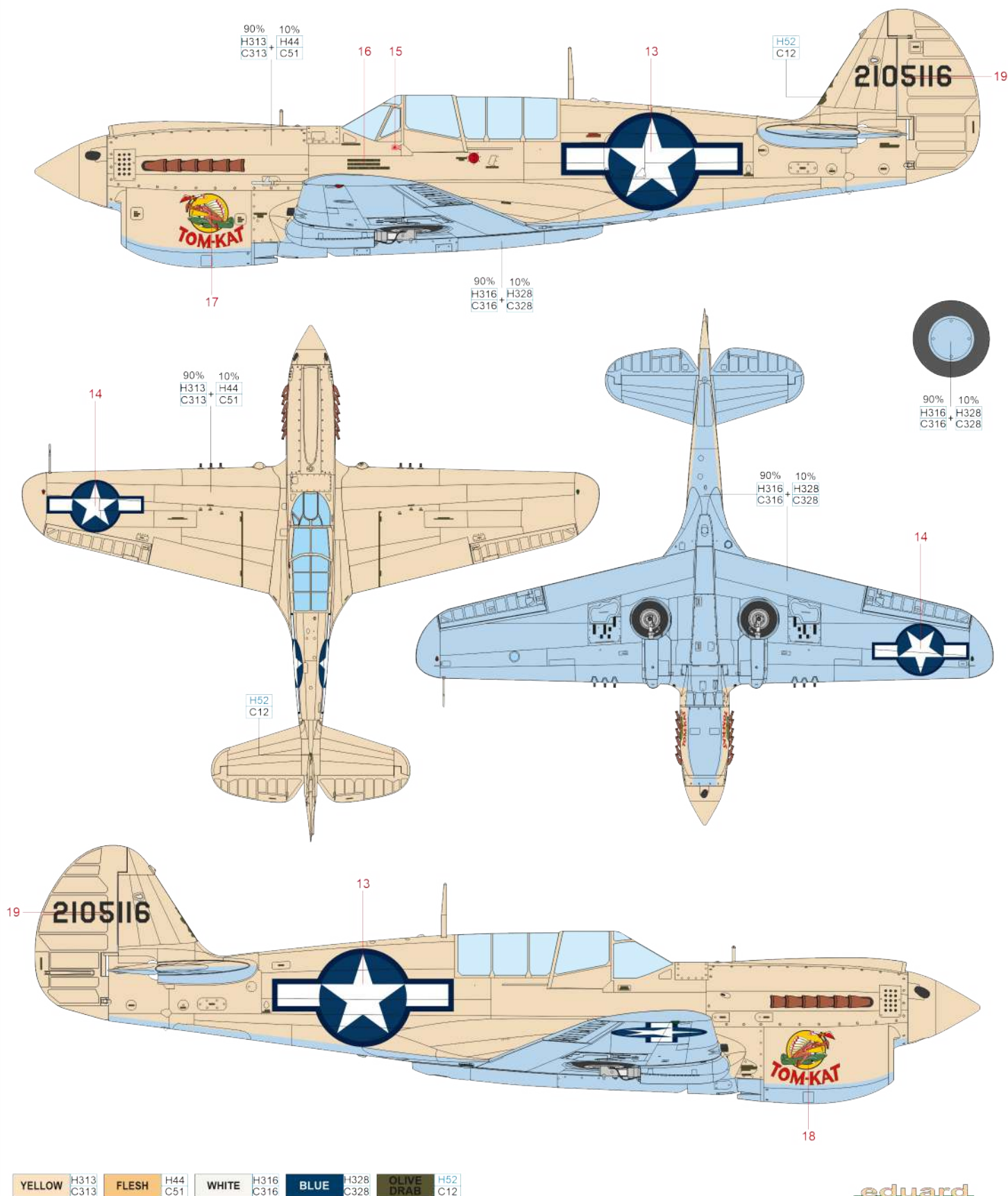


OLIVE DRAB H52 DARK GREEN H330 NEUTRAL GRAY H53 RED H327
C12 C361 C13 C327

eduard

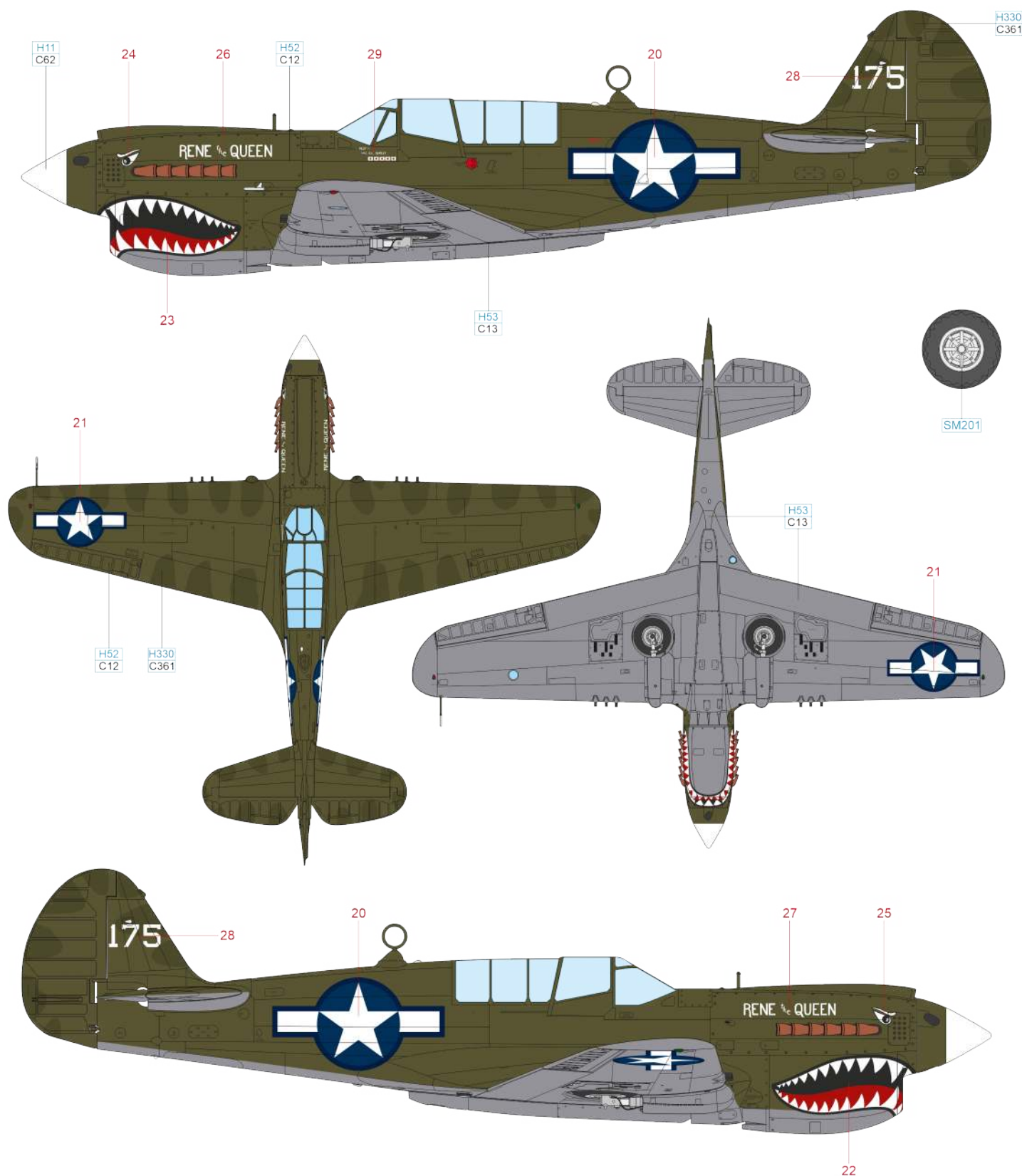
B P-40N-5, 42-105116, Capt. Gilmer L. Snipes, 45th FS, 15th FG, Nanumea, prosinec 1943

I když 15th FG sídlila na Havajských ostrovech, odesílala během války jednotlivé squadrons na různá místa v centrálním a jižním Pacifiku. Jedním z nich byl i atol Baker, kam byla 45th FS odeslána v září 1943, aby se ještě na podzim 1943 přesunula na ostrov Abemama a následně Makin, odkud podnikala až do března 1944 výpady proti základnám na atolech Julait a Mili. Přesun Warhawků 45th FS na Baker v polovině září 1943 Japonce zaskočil a zaplatili za to ztrátou létajícího člunu H8K Emily. Dne 23. října 1943 byla na letoun stejného typu navedena dvojice pilotů, kteří jej poslali do vln Pacifiku. Sestřel si připsal Capt. Gilmer L. Snipes, nicméně střílel i 2nd Lt. R. Hendrickson, letící na čísle. Jednalo se o vůbec první sestřel 45th FS ve válce. V dubnu 1944 převzal „Buck“ Snipes velení squadrony a po přezbrojení na Mustangy se účastnil nasazení 15th FG z Iwodžimy včetně tří VLR misí nad Japonsko. Při první z nich mu byl 7. dubna 1945 přiznán sestřel Ki-44 Tojo. Protože standardní zbarvení P-40 s Olive Drab na horních plochách neplnilo na korálových atolech svůj účel, namíchal technický personál ještě před přesunem peruté na atol Baker pískovou barvu, která odpovídala tamním podmínkám. Spodní plochy byly přetřeny světle modrou barvou, která byla namíchána z modré na výsostné znaky a bílé. Popisky na horních plochách byly většinou při přetírání zamaskovány a mají tedy olivový podklad.



C P-40N-20, 43-23400, Maj. Donald L Quigley, 75th FS, 23rd FG, Guilin, Čína, srpen 1944

Donald Quigley se narodil 28. prosince 1919 v Shippensburgu, Pennsylvania a po škole pracoval pro Marion Power Shovel Company. Do řad Army Air Corps vstoupil v březnu 1941 a ještě během výcviku na základně Randolph Field v Texasu se zasnoubil se svou budoucí ženou Irene Klingel. Na její počest si nechal Quigley na kapotu motoru své osobní P-40N namalovat nápis Rene The Queen (Rene je domácí tvar jména Irene). Ještě před působením u 75th FS, 23rd FG sloužil Quigley také v řadách 80th FG, kde v rámci 90th FS podnikl 23 bojových misí. V červnu 1944 převzal Quigley velení 75th FS a během července a srpna 1944 sestřelil pět nepřátelských letadel, než byl sám 10. srpna 1944 sestřelen nad nepřátelským územím. V zajetí pak strávil dlouhých 13 měsíců a po svém propuštění byl povýšen do hodnosti Lieutenant Colonel. Po válce z armády odešel a živil se dlouhých šedesát let jako šperkařský rytec na volné noze, pracující pro významné šperkařské společnosti. Zemřel v 13. března 2021.

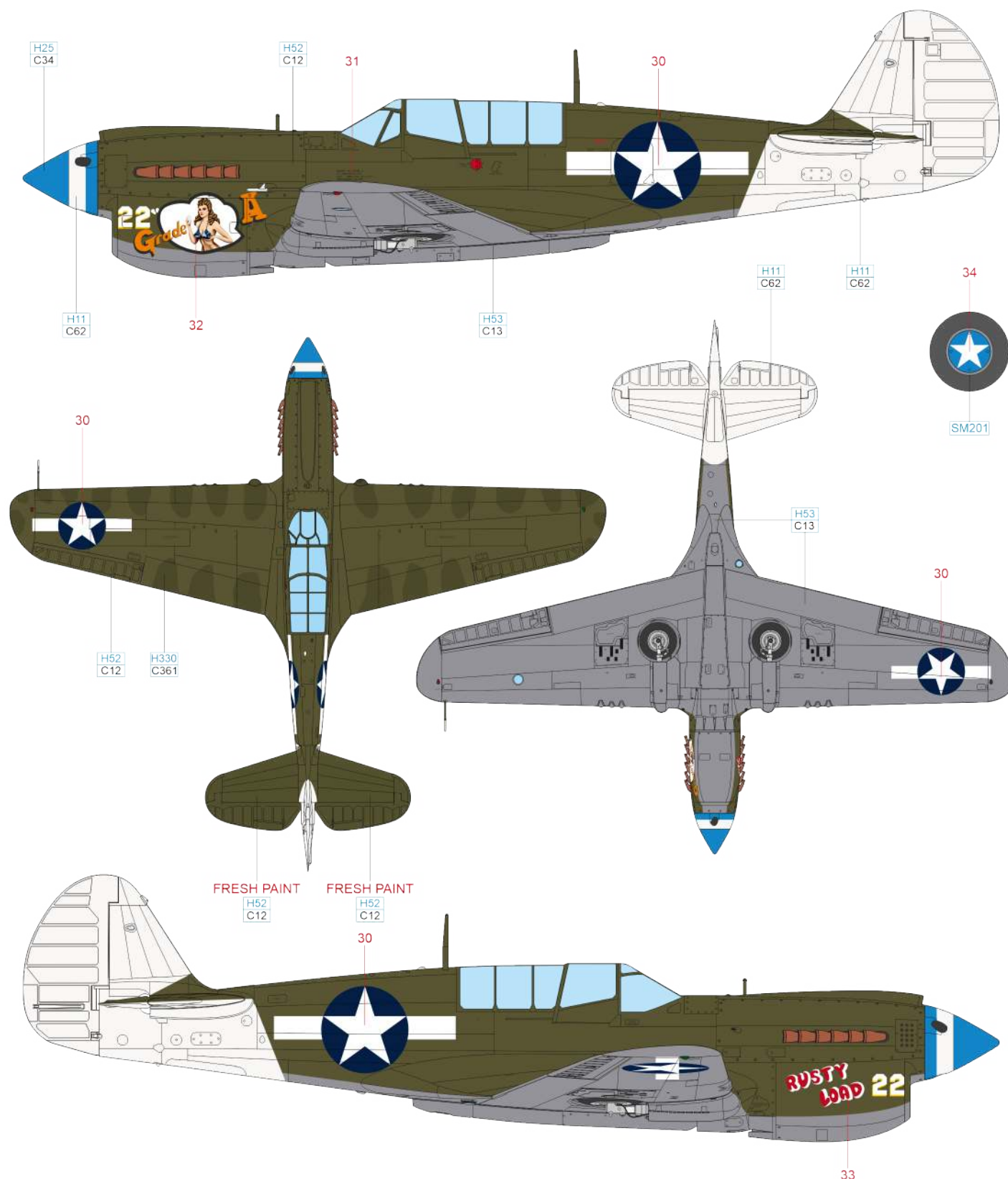


OLIVE DRAB H52 DARK GREEN H330 NEUTRAL GRAY H53 FLAT WHITE H11 SUPER FINE SILVER 2 SM201

eduard

D P-40N-5, 7th FS, 49th FG, Finschhafen, Nová Guinea, září 1944

Letoun číslo 22 byl další z řady Warhawků 7th FS ozdobených kresbou dívky na kapotě chladiče motoru. Autorem malůvek byl Johnie Dunne, který svým typickým stylem malby ozdobil také přídě stroje Daddy Please / Milky Wagon Express, Dawn Patrol, Island Dream, Empty Saddle nebo třeba Scarlet Night a dalších. O historii nasazení stroje pojmenovaného Grade A není mnoho známo. Uvádí se, že jej příležitostně používal Capt. Elliott E. Dent Jr. Další informace se váže k letci polského původu Lt. Warrenu Greczynovi který měl na Grade A sestřelit 15. května 1944 nad Biakem dvě Ki-43 Oscar. Toto schéma představuje finální podobu Grade A u 7th FS, jak byla zdokumentována na letišti Finschhafen v září 1944. Zde byla společně s ostatními Warhawky od 7th FS zbavena výzbroje a odstavena. Letoun byl neobvyklý tím, že neměl bílé natřené náběžné hrany křídel. Nenesl ani modrý nátěr vrcholu směrovky značící příslušnost k 7th FS a zatřeno bylo i sériové číslo. Mnoho z odstavených Warhawků 49th FG našlo následně uplatnění u 71st TRG, která je používala ještě během bojů na Filipínách začátkem roku 1945.

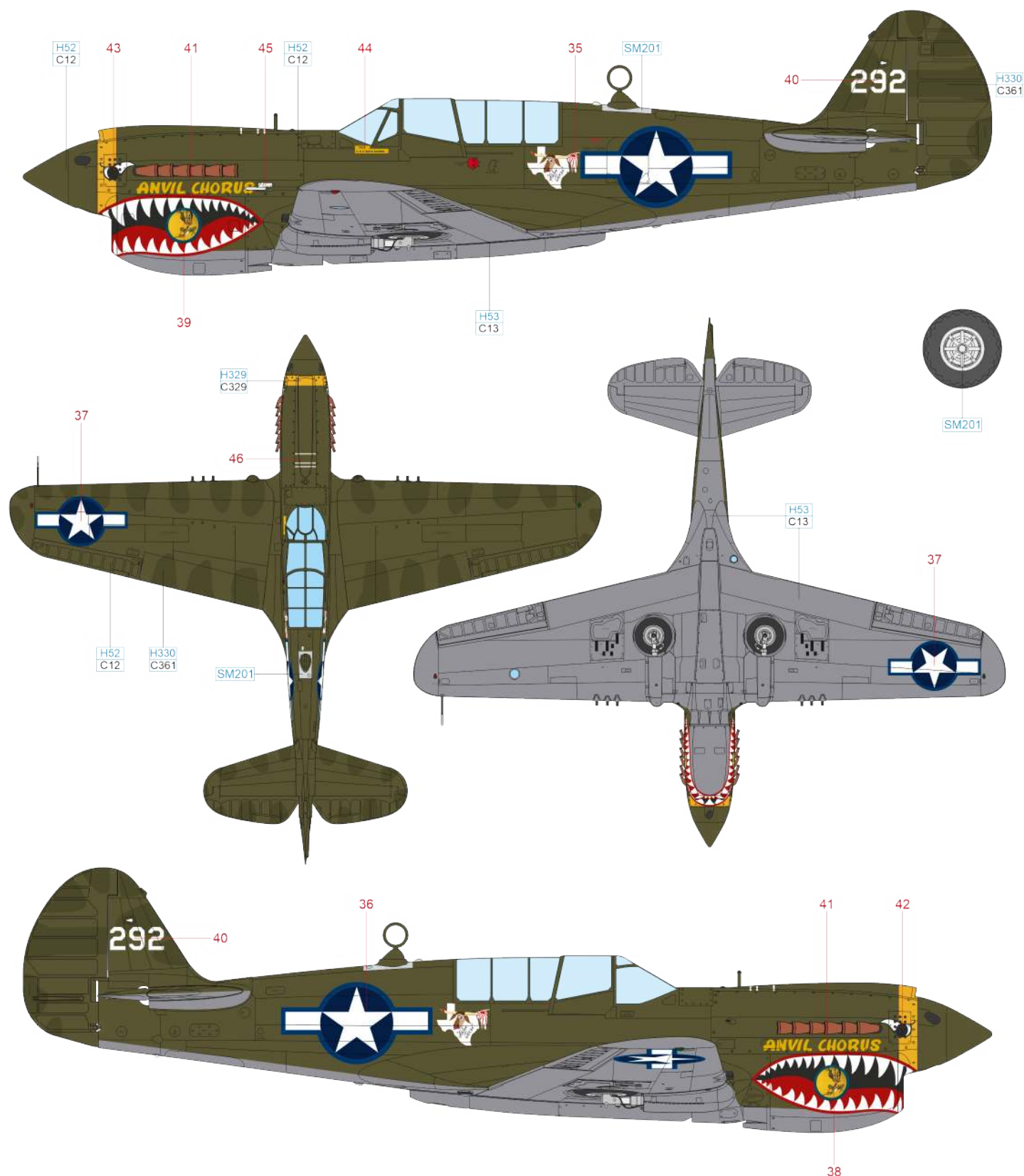


OLIVE DRAB H52 C12 DARK GREEN H330 C361 NEUTRAL GRAY H53 C13 FLAT WHITE H11 C62 SKY BLUE H25 C34 SUPER FINE SILVER 2 SM201

eduard

E P-40N-5, 1/Lt. Benjamin H. Ashmore, 26th FS, 51st FG, Kchun-ming, Čína, 1944

Otec Benjaminu Howarda Ashmoreho byl pilot a jeho syn hodlal jít v otcových šlépějích. V roce 1942 zahájil armádní letecký výcvik, který ukončil o rok později, kdy se přeškolil na Thunderbolty. Původně měl zamířit do Evropy, ale na poslední chvíli byl přesměrován do Indie, kde se připojil k 26th FS, 51st FG. U této jednotky odlétal 78 misí, ve vzdušných bojích si připsal dva sestřelené letouny a vysloužil si kromě jiných vyznamenání také čínský pilotní odznak, který mu udělil osobně generál Čankajšek. K bojovým letům používal postupně dva Warhawky P-40N a později P-51B Mustang. Všechny tři letouny nesly pojmenování Anvil Chorus a emblém hlavy býka na mapě Texasu s rozsápanou japonskou vlajkou na jednom z rohů. Dle zvyklostí u jednotky byl emblém velmi pravděpodobně aplikován na oba boky jeho letounů. Po válce vystudoval University of Nebraska a sloužil v řadách USAF dalších 21 let. Létal v rámci berlínského vzdušného mostu, reaktivoval pět leteckých základen RAF v poválečné Anglii a na počátku 60. let sloužil jako velící důstojník na tehdy nově otevřené Akademii amerického letectva. Létal s F-84, F-100 a F-102. Po odchodu z armády strávil 15 let jako chovatel dobytka na svém pozemku v Garfieldu a hospodařil v Monte Ne. Vlastnil soukromé letadlo a hangár na letišti poblíž Ingleside a létal až do svých 90 let. Zemřel 30. března 2014 ve věku 92 let.

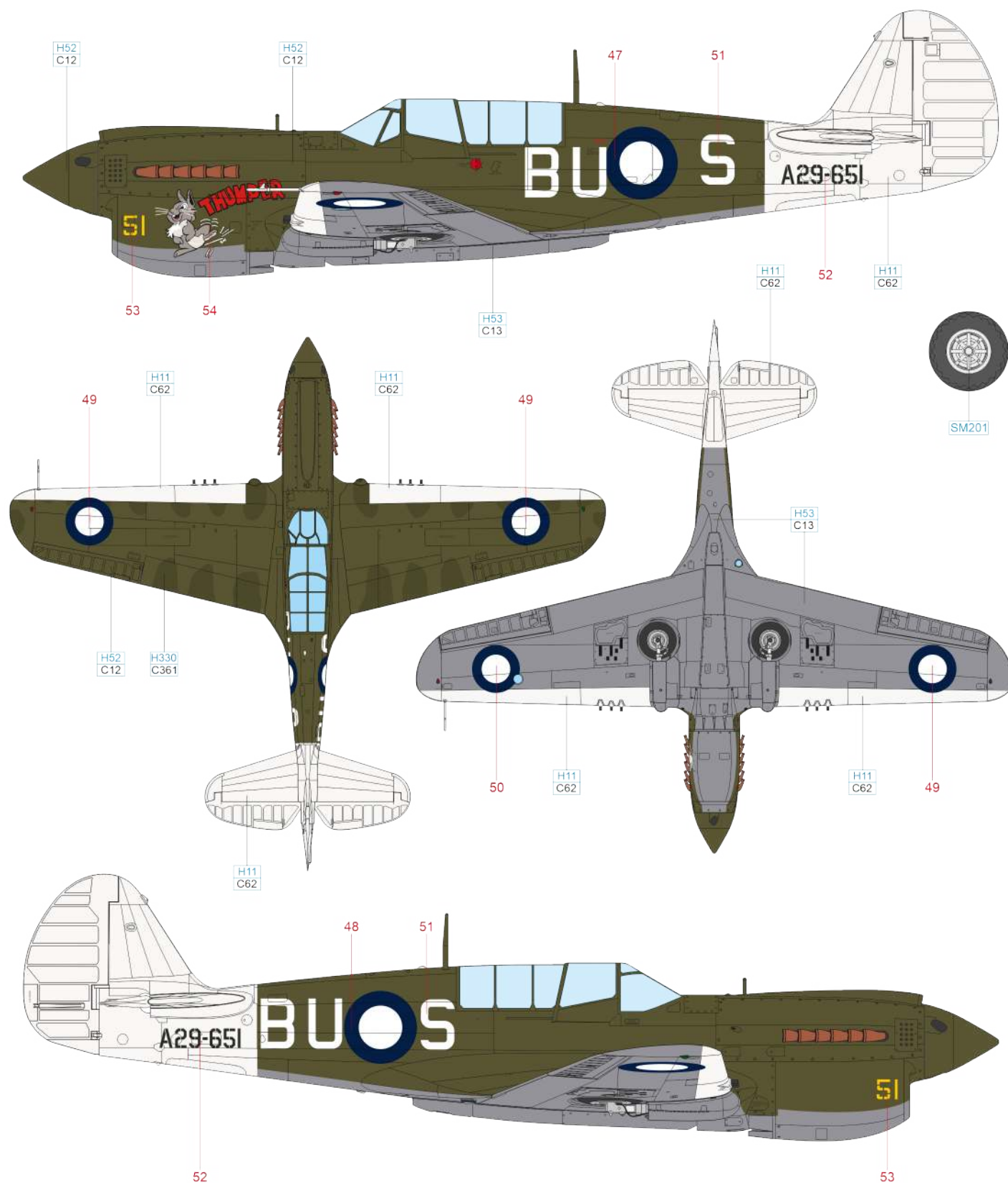


OLIVE DRAB H52 C12 DARK GREEN H330 C361 NEUTRAL GRAY H53 C13 YELLOW H329 C329 SUPER FINE SILVER 2 SM201

eduard

F A29-651, F/O John Noel Olivier, No. 80 Squadron, ostrov Noemfoor, 1944

No. 80 Squadron byla zformována v Townsville 10. září 1943 a do výzbroje dostala P-40 Kittyhawk. Dne 9. října se přesunula do Aitkenvale a 13. listopadu se stala součástí operační skupiny No. 10 Operational Group, jejímž hlavním úkolem byla podpora postupu spojeneckých jednotek podél severního pobřeží Nové Guineje. No. 10 OG byla 25. října 1944 přeznačena na First Tactical Air Force. No. 80 Squadron se přesunula 21. ledna na Morotai, kde pokračovala v operacích nad Molukami. Nedostatek významných cílů v této oblasti způsobil od konce roku 1944 pokles morálky jednotky a dalších jednotek RAAF v oblasti. Letoun s kresbou disneyovské postavičky, králíka Thumpera, byl na konci roku 1944 předán No. 78 Squadron a přeznačen na HU S. Kresba králíka na něm zůstala.



OLIVE DRAB H52 DARK GREEN H330 NEUTRAL GRAY H53 FLAT WHITE H11 SUPER FINE SILVER 2 SM201

eduard

P-40N

STENCILING POSITIONS

POZNÁMKA: Popisky s olivoovým a šedým pozadím (aršík 82242-0BT2) jsou určeny pouze pro marking B!

