MENG
WWW.MENG-MODEL.COM

NORTH AMERICAN 北美P-51D“野马”战斗机
P-51D MUSTANG FIGHTER



北美P-51D“野马”战斗机

北美航空
(North American Aviation, Inc)

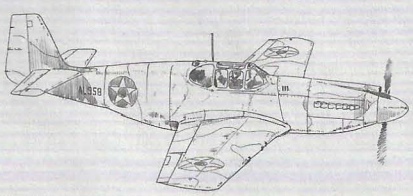
1940年秋天，当北美航空（North American Aviation, Inc）应英国人的要求在短短102天内拿出一款新型战斗机原型机时，没有人能想到这架由生产教练机的小公司自筹资金研制的飞机会成为历史上最成功的活塞式螺旋桨战斗机。

然而北美航空却是有备而来，他们早在二战爆发前就开始关注欧洲强国的军备竞赛，收集各种资料，并在没有军方投资的情况下开始设计一种全新的战斗机。战争爆发后在美国大肆采购战争物资的英国找上门来，北美航空允诺英国采购委员会将在120天内拿出一款比P-40更优秀的战斗机，公司项目编号NA-73。与那个时代其他飞机不同，NA-73的机翼翼型采用先进的NACA层流翼型，它的翼剖面上下几乎对称，高速飞行时阻力很小。然而这种翼型升力比普通翼型小，需要非常先进的发动机才能发挥出全部潜力，所以二战中很少有飞机有条件使用这样的设计。

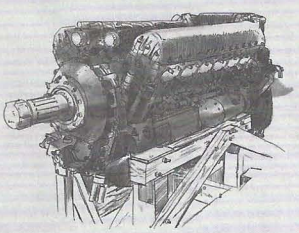

层流翼型

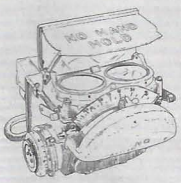

普通翼型

NA-73于1940年10月26日首飞，表现出的性能令英国人惊喜，皇家空军（Royal Air Force）认为这是最好的美国战斗机，立刻将该机命名为“野马”（Mustang，专指产于北美的野马。）并批量订购。在美国通过《租借法案》后，英国不再需要立刻自己付钱购买美国工业产品，而可以租借美国军方采购的这些物资。美国陆军航空队给“野马”赋予了一个美国官方编号——P-51，美军最初采购的型号被命名为P-51A。


P-51A

最初的“野马”装备美国产的艾利逊液冷式活塞发动机，在低空性能非常优异，不仅速度快，而且机动性能出色。能够压倒一切轴心国战斗机，皇家空军将其广泛应用于低空空战和对地攻击，而美国陆军航空队甚至专门装备了一种用于对地攻击的改型A-36“阿帕奇”。然而欧洲大多数空战都发生在中高空，在那里，艾里逊发动机的性能迅速下降，无法给予“野马”必要的动力。幸好英国人有当时世界上最好的液冷式活塞发动机：罗尔斯-罗伊斯“灰背隼”（Rolls-Royce Merlin）。经过罗尔斯-罗伊斯公司初步试验后，北美公司推出了P-51B/C，这两种型号装备帕卡德V-1650发动机，即按许可证生产的“灰背隼”Mk.68发动机。带有出色涡轮增压的新发动机使得“野马”的速度比之前快了160km/h，爬升率也是之前型号的两倍，而且保留了之前出色的机动性能。现在，“野马”在任何高度都拥有对Bf 109和Fw 190的性能优势了。而最令德国人恐惧的是“野马”的航程：挂载副油箱的“野马”航程接近1800km，可以为从英国起飞的战略轰炸机全程护航。当徘徊在易北河口的德军战斗机群遭遇伴随轰炸机而来的“野马”的时候，每一个人都知道，德国空军的末日不远了。


帕卡德V-1650


K-14瞄准具

P-51D/K是“野马”家族中最重要的型号，它们的外形在当时极具现代感，D型与K型的区别仅仅在使用了不同的螺旋桨。使用气泡座舱的它们拥有各型“野马”中最好的视野，使得飞行员可以在空战中更容易占据主动；同时6挺12.7mm机枪的基本武器配置也能轻易撕碎脆弱的轴心国战斗机。1944年“野马”还安装了堪称神器的K-14自动陀螺瞄准具，飞行员只需要调整好标尺，用光标套住目标即可开火，提前量的计算则由模拟计算机处理，与轴心国使用的机械瞄准具在精度和便捷度上有着天壤之别。P-51D/K也以9000余架的产量傲居“野马”系列产量之首。

美国陆军航空队的“野马”在空战中击落了4950架敌机，几乎占到了陆航击落总数的一半。而且“野马”同其他盟军战斗机一样，也可以挂载火箭弹和炸弹出击，执行对地攻击任务。它拥有比“喷火”更远的航程和载弹量，比P-47“雷电”更好的机动性，比P-38“闪电”更高的可靠性，是不折不扣的全能战斗机。总产量高达15000余架的“野马”活跃在二战的各个战场，是盟军制空权的最牢固保障。

In the fall of 1940, when North American Aviation, Inc. (NAA) rolled out a new fighter prototype in response to a requirement of the British Purchasing Commission in only 102 days, nobody would think this fighter developed by a small trainer aircraft manufacturer at their own cost would become the most successful piston engine propeller fighter in history.
However, NAA was well prepared. Early before the outbreak of World War II, they had already paid attention to the arms race of the European powers to collect all kinds of information and they started the design of a brand new fighter in the absence of military investment. After the war broke out, the British Purchasing Commission which was purchasing war materials in the United States came to NAA. NAA promised that it would come up with a new fighter better than P-40 in 120 days and the company project designation was NA-73. Unlike other aircrafts of that era, the NA-73 featured an advanced NACA laminar flow airfoil which had a low drag during high-speed flight. However, the lift of this airfoil is smaller than conventional airfoils. It needed the help of very advance engine to play out its full potential. So such a design was used only in very few aircrafts in World War II.
The first flight of the NA-73 was made on October 26, 1940. The British people were surprised by its excellent performance. The Royal Air Force (RAF) thought that it was the best American fighter, and immediately named the aircraft "Mustang" and ordered a large number of them. After the U.S. passed the "Lend-Lease Act", UK no longer needed to pay to get US industrial products, and they could lease those materials purchased by the U.S. military. The U.S. Army Air Force (USAAF) gave the Mustang an official U.S. designation, P-51. The initial variant purchased by the U.S. military was named P-51A.
The original Mustang equipped with American-made Allison liquid-cooled piston engine had an excellent low-altitude performance like fast speed and outstanding maneuverability. It could overwhelm all Axis fighters. The RAF widely used in low-altitude air combats and ground attacks. The USAAF even equipped with a special ground attack variant A-36 Apache. However, most air combats in Europe occurred in high altitude, where the Allison engine's performance decreased rapidly and couldn't provide necessary power. Fortunately, the British at that time had the world's best liquid-cooled piston engine, Rolls- Royce Merlin. After preliminary tests by Rolls-Royce, NAA introduced the P-51B/C. These two variants were equipped with a Packard V-1650 engine which was a version of Merlin Mk.68 engine produced under license. Powered by the new turbocharged engine, the Mustang was 160km/h faster than before, and its climb rate was twice faster. It kept its excellent maneuverability too. Then the Mustang was better in performance than Bf 109 and Fw 190 at any altitude. What most feared the German was Mustang's operational range. A Mustang with drop tanks could fly up to 1800km and could escort strategic bombers from the UK in the complete operation. When Luftwaffe's fighters encounter the Mustangs which were escorting bombers near the Elbe River, everyone knew that the Luftwaffe's last days were numbered.
P-51D/K were the most important variants of the Mustang family. The only difference between P-51D and P-51K was the different propellers. The use of bubble canopy gave them the best visibility among all Mustang variants. The six 12.7mm machine guns could easily tear apart the fragile Axis fighters.In 1944, Mustangs were also fitted with the amazing K-14 gyro computing gunsights. Pilots only needed to preset the gunsight and entangle the target in the sighting ring. The calculation of lead compensation would be given by the analog computer. That was far more advanced than the iron gunsights used on Axis aircrafts. P-51D/K were also the most produced Mustang variants. More than 9,000 were made.
The USAAF's Mustang groups claimed 4950 aircraft shot down in air combats. That was almost half of all USAAF claims. Like other Allied fighters, Mustangs could carry rockets and bombs for ground attacks. It had a longer range and more load than the Spitfire, better maneuverability than the P-47 Thunderbolt, and better reliability than the P-38 Lightning. It's an all-around fighter. A total of 15,000 Mustangs were active in various theaters during World War II, and they were the most solid foundation of the Allied air supremacy.

1940年の秋、ノースアメリカン社が英国空軍の要望に応じて102日という超短時間で試作原型機を完成した時、小さな航空機製造会社によって開発されたこの戦闘機は史上最高のレシプロ戦闘機とされていることは誰も思いませんでした。
ノースアメリカン社は第二次世界大戦勃発前に十分な準備をしました。ヨーロッパの強国の軍拡競争に注目し資料を集めて、さらに軍方からの資金提供をもらわない場合、新たな戦闘機を設計し始めました。戦争勃発後、アメリカがイギリスへ戦争物資を大量援助しました。ノースアメリカン社は120日以内にP-40より優れる戦闘機を完成すると、イギリス軍と契約を結びました。社内プロジェクト番号はNA-73となりました。他の飛行機に比べて、NA-73は先進的なNACA層流翼を配置されました。NACA翼型は翼断面がほぼ上下対称になり、高速時摩擦抗力を大きく低減させます。しかし、最大揚力係数が小さいため非常に先進的なエンジンが必要なので、第二次世界大戦時の飛行機に採用されたことが少ないです。
NA-73は1940年10月26日に初飛行を行い、優れた性能で認められました。イギリス空軍（Royal Air Force）はこれが米国一の戦闘機だと考えて、マスタング（Mustangとは北アメリカに生息する野生馬の総称のことである）を名付けて発注しました。その後、レンドリース法の成立によって、軍需物資をイギリスに提供しましたが、代金はすぐに支払った必要がありませんでした。アメリカ陸軍航空隊はマスタングをP-51の名称で実戦部隊に支給し、最初購入した型番をP-51Aと呼ばれます。
アメリカ国産アリソン社製液冷式レシプロエンジンを搭載した初期生産型は高高度では性能低下が大きく対戦闘機戦闘に使われるつもりはありませんでしたが、低空性能に優れていたため、イギリス海峡付近での地上攻撃や写真偵察に好適で、大活躍します。アメリカ陸軍航空隊はマスタングの援護をするため、A-36アパッチを開発し実戦に投入しました。高高度性能の低さが問題になるため、英軍では P-51 の優れた潜在性を引き出すべく、最も優れた液冷式ロールスロイス・マーリン（Rolls-Royce Merlin） エンジンを搭載してみました。結果は驚嘆すべきものであります。マーリンをV-1650として製造するためのライセンスがアメリカの自動車メーカーであるパッカードに依頼されました。V-1650を載せたマスタングはP-51B/Cと呼ばれます。P-51はそのことで大成功を収め、Bf109とFw190よりも優れています。マスタングにおいて特筆すべきは増槽使用時、航続距離がほぼ1800kmぐらいで、戦略爆撃機を全航路に渡る援護を受けることが可能となることであります。
駐エルベ川のドイツ軍は英軍爆撃機に随伴してきたマスタングに会った時、ドイツ空軍の末日が近づくことを気付きました。
P-51D/Kはマスタングの中で最も生産機数の多いタイプとなりました。P-51DとP-51Kはプロペラ以外ほとんど同じもので、「バブルキャノピー」を採用したため、素晴らしい全周視界が提供されました。新たに2丁の12.7mm機関銃を増設し、計6丁の機関銃を装備したことで火力が強化されました。1944年に目標の未来位置を予測してパイロットに示すこのK-14照準器の採用することで空戦能力向上に役割を果たしています。P-51D/Kは9000機あまり生産されます。
マスタングは空戦で敵機を4950機撃墜、アメリカ陸軍航空隊の撃墜数のほぼ半分を占めます。また、他の戦闘機と同じようにロケット弾と爆弾を搭載して対地攻撃すること可能であります。スピットファイアの航続能力と爆弾搭載量さえ上回り、P-47「サンダーボルト」とP-38ライトニングに比べて機動性と信頼性が高くて、第二次大戦中の最高傑作と呼ばれています。全シリーズを通して15000機あまり生産され、軍用機として各戦場で大活躍しました。

Осенью 1940 года, когда компания North American (North American Aviation, Inc) по заказу англичан разработала прототип нового истребителя за 102 дня никто и подумать не мог, что маленькая компания производившая учебно-тренировочные самолеты, за счет своих средств сможет разработать истребитель, ставший самым удачным поршневым истребителем.
Но компания North American, не имея опыта создания таких машин, при отсутствии инвестиций, в условиях гонки вооружений начавшейся в Европе перед Второй мировой войной оказалась готова к разработке совершенно нового истребителя. Но с началом войны закупки Великобританией продукции военного назначения в США многократно возросли. Компания North American гарантировала комиссии по закупкам, что за 120 дней можно разработать истребитель превосходящий P-40, проекту был присвоен внутренний индекс – NA-73. В отличие от истребителей того времени, на NA-73 был применен новый профиль крыла NACA, являвшийся более совершенным, ламинарным, верхняя часть была почти симметрична нижней части, что обеспечивало малое сопротивление и больше подходило для скоростных полетов. Подъемная сила данного профиля ниже, чем у обычного, поэтому требовался более мощный двигатель для реализации потенциала истребителя. Это и стало причиной, препятствовавшей широкому использованию во время Второй Мировой Войны этого технического решения на истребителях.
Первый полет истребителя NA-73 состоялся 26 октября 1940, продемонстрированные характеристики оказались очень высоки, представители Королевских военно-воздушных сил (Royal Air Force) приятно удивлены, истребитель получил наивысшую оценку среди американских аналогов, получил наименование «Мустанг» (Mustang), запланирован к немедленной покупке крупной партией. После принятия «Закона о ленд-лизе», Великобритания больше не было необходимости закупать американскую промышленную продукцию за свой счет, стала возможна аренда материальных ресурсов у армии США. ВВС США присвоили «Мустангу» официальный американский индекс – P-51, а первично заказанный вариант истребителя для ВВС США получил индекс P-51A.
Ранние модификации «Мустанг» снабжались двигателем жидкостного охлаждения «Аллисон», обеспечивавшим прекрасные характеристики при полёте на малых высотах, низкой высоте, так что помимо прекрасной скорости полета, получили еще и замечательную маневренность. Королевские военно-воздушные силы широко применяли «Мустанг» в боях на небольших высотах и в ударных операциях, а ВВС США приняли на вооружение модификацию A-36 «Апач», специализированную для штурмовых ударов. Однако большинство воздушных боев велись на средних и больших высотах, а там характеристики двигателя «Аллисон» быстро падали, и не обеспечивали «Мустангу» необходимую мощность. Но обстоятельства сложились так, что англичане обладали лучшим на тот момент в мире поршневым двигателем с жидкостным охлаждением: Роллс-Ройс Мерлин (Rolls-Royce Merlin). После предварительных тестов двигателя компании Rolls-Royce, компания North American начала выпуск истребителей моделей P-51B/C, с двигателем Packard V-1650 (исходно это был Merlin Mk.68). Новый двигатель с турбонаддувом обеспечил прирост скорости в 160км/ч, скороподъемность возросла в два раза, при этом все маневренные характеристики были сохранены. Теперь, на любой высоте «Мустанг» имел большое преимущество над истребителями Bf 109 и Fw 190. Особенно опасной для немцев была его дальность полета: 1800 км (с дополнительными баками). Теперь у стратегических бомбардировщиков, взлетавших из Великобритании, на всём протяжении полёта было истребительное сопровождение. Когда немецкие истребители над устьем Эльбы напоролись на «Мустанги», сопровождавшие бомбардировщики, всем стало понятно, что скоро Люфтваффе прекратят своё существование.
P-51D/K являются самыми известными модификациями в семействе «Мустангов», красивые, практически не отличимые внешне, за исключением установленных на них винтов. На этих двух «Мустангах» были установлены каплевидные фонари кабины с хорошим круговым обзором, обеспечивавшим своевременное занятие выгодного положения в бою. Вооружение состояло из 6 пулемётов калибра 12.7 мм, весьма эффективно рвавших в клочья самолеты противника. В 1944 году на «Мустанг» установили совершенный гироскопический прицел К-14, пилоту достаточно было выполнить простую настройку и захватить цель, не выполняя сложных расчетов, всё это делал прицел. Устройство было эффективнее и точнее, чем прицелы самолетов Стран оси. По количеству произведенных P-51D/K превзошли все остальные модификации, их было выпущено более 9000 штук.
Всего «Мустанги» ВВС США в воздушных боях сбили 4950 самолетов противника, что почти равно половине общего количества сбитых самолетов врага. К тому же на «Мустанг» можно было подвесить реактивные снаряды и бомбы для нанесения внезапных скоротечных штурмовых ударов. Его дальность полета и бомбовая нагрузка выше, чем у Супермарин «Спитфайр» (Supermarine Spitfire), маневренность выше чем у P-47 «Тандерболт» (Thunderbolt), а по надежности превосходит P-38 «Лайтнинг» (Lightning). «Мустанг» являлся полноценным универсальным истребителем. Всего «Мустангов» разных модификаций было произведено более 15 000, они активно использовались на разных театрах военных действий Второй мировой войны, обеспечив захват и удержание господства в воздухе.

制作前请仔细阅读以下内容
Read carefully before assembly.
作る前に必ずお読みください。
Перед сборкой внимательно прочитайте следующую информацию.

- 使用剪钳小心剪下零件，无需使用粘合剂；部分零件细小，可使用镊子安装。
- 组装前请仔细阅读说明书，并按照说明书标明的步骤进行制作。
- 确定零件编号后再将其从板件上取下，请勿一次取下多个零件，以免丢失或混淆。
- 如需涂装，请在通风环境下进行，并按照涂料的注意事项操作。

- Remove parts with side cutters. No cement is needed. Assemble tiny parts with tweezers.
- Read carefully and fully understand the instructions before com mencing assembly.
- Check out part numbers before removing parts from sprues. Don't cut multiple parts at a time to avoid missing or mixing.
- Please paint in a ventilated environment, and refer to painting steps.

- ニッパーできれいに切り取りましょう。接着 剤を使用しません。小さな部品を取り付ける時に 、ピンセットを使用してください。
- 組み立てる前に 説明 書をよく読みましょう。順番を確かめて作りましょう。
- 部品は番号を確かめ、ニッパーなどで切り取りましょう。紛失しないように多くの部品を一斉に 切り取らないでください。
- 塗装は、閉め切った室内ではしないでください。塗料の指示に 従って正しく使用してください。

- Аккуратно отрезать детали ножницами и собрать без клея. Набор содержит мелкие детали. Соединение мелких деталей производить при помощи пинцета.
- Перед сборкой внимательно прочитайте инструкцию. Сборку модели осуществлять согласно инструкции.
- Перед отсоединения деталей от литников сверьтесь с инструкцией. Во избежание потери детали или путаницы, рекомендуется отделять детали от литников по одной.
- При окраске модели внимательно изучите инструкцию. Пожалуйста, окраску модели производите в помещении с вентиляцией.

⚠ 注 意
- 请勿吞食产品包装中的物品，包括且不限于零件、水贴、包装袋等。
- 将板件取出后应立即丢弃包装袋，请勿将包装袋置于口鼻处或套在头上，以免引起窒息。
- 请勿将本产品置于明火或者高温源附近。

⚠ Caution
- Don't swallow any items in the package, including but not limit ed to parts, decals and vinyl bags.
- Please dispose properly vinyl bags once unpacking sprues. Don't put them to your mouth, nose or on your head.
- Keep this product from fire or high temperature source.

⚠ 注 意
- 小さな部品はあります。口の中には絶対に入れないでください。
- ビニール袋を頭から被ったり、顔を覆ったりしないでください。窒息する恐れがあります。
- 火気の近く等、高温となるような場所には置かないでください。

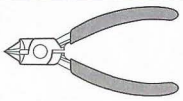
⚠ Внимание
- Пожалуйста, не глотайте предметы из коробки (детали, декали/нак лейки, пластиковые пакеты и т.д.). Вынув литники из пакета, пожалуйста, сразу выбросите пакет. Нельзянадевать пакет на голову. Во избежание удушья, предотвратите попадание пакета в нос и рот.
- Необходимо хранить модель вдалеке от источников тепла.

使用工具
Tools recommended
用意する工具
Рекомендуемые инструменты

镊子
Tweezers
ピンセット
Пинцет



剪钳
Side cutters
ニッパー
Кусачки



笔刀
Hobby knife
ナイフ
Цанговый нож



钻头
Pin vise
ピンバイス
Сверло



水贴使用说明
Decal application
スライドマークのはりかた
Использование декалей

① 将水贴从薄片上剪下。
② 将水贴在温水中浸泡10秒钟，然后将其放在干净的布上。
③ 夹住底纸的边缘，将水贴滑动到模型上。
④ 用蘸水的手指将湿润的水贴移动到合适的位置。
⑤ 用软布轻轻按压水贴，直到将多余的水和水泡压出为止。

① Cut off decal from sheet.
② Dip the decal in tepid water for about 10 sec and place on a clean cloth.
③ Hold the backing sheet edge and slide decal onto the model.
④ Move decal into position with a wet finger.
⑤ Press decal gently down with a soft cloth until excess water and air bubbles are gone.

① はりたいマークをハサミで切りぬきます。
② マークをぬるま湯に10秒ほどひたしてからタオル等の布の上におきます。
③ 台紙のはしを手で持ち、貼るところにマークをスライドさせてモデルに移してください。
④ 指に少し水をつけてマークをぬらしながら、正しい位置にずらします。
⑤ やわらかい布でマークの内側の気泡を押し出しながら、おしつけるようにして水分をとります。

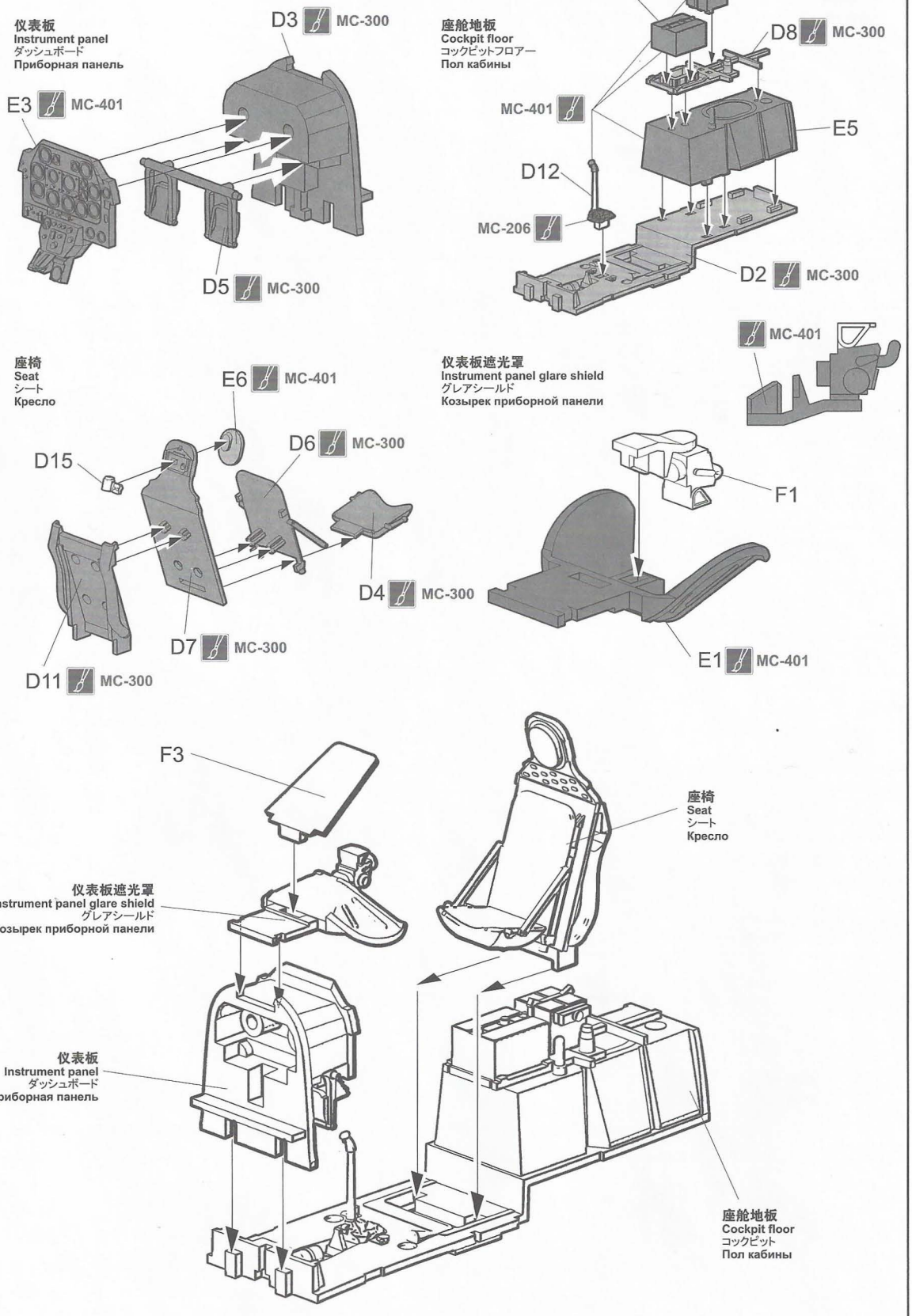
① Вырежьте нужный фрагмент.
② Поместите в теплую воду на 10 секунд.
③ Перенесите декаль на требуе моеместо, аккуратно сдвиньте кистью или рукой.
④ Удалите подложку и остатки воды.
⑤ Аккуратно прижмите и разгладьте от центра к краям, удаляя возможные пузырьки воздуха и остатки воды.

颜色对照表
Color reference
カラー対照表
Таблица цветов

MSNG HK

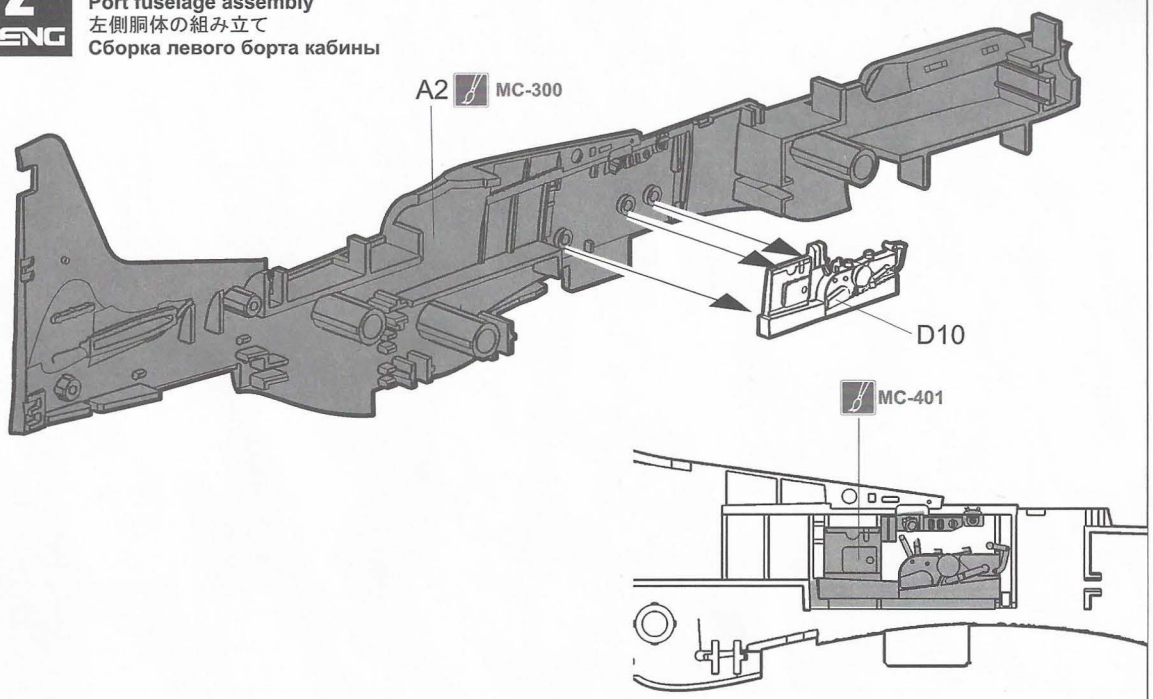
亚光黑	Matt Black	つや消しブラック	Матовый черный	MC-001
透明红	Transparent Red	透明レッド	Красный, прозрачный	MC-101
透明绿	Transparent Green	透明グリーン	Зеленый, прозрачный	MC-104
橡胶黑	Rubber Black	ラバーブラック	Цвет черной резины	MC-202
卡其	Khaki	カーキ	Хаки	MC-206
美军橄榄褐	U.S. Olive Drab	米軍オリーブドラブ	Коричнево-оливковый	MC-298
机身内部黄	Interior Yellow	インテリアイエロー	Интерьерный желто-зеленый	MC-299
机身内部绿	Interior Green	インテリアグリーン	Интерьерный зеленый	MC-300
光泽黑	Gloss Black	グロスブラック	Глянцевый черный	MC-401
光泽白	Gloss White	グロスホワイト	Глянцевый блый	MC-402
光泽红	Gloss Red	グロスレッド	Глянцевый красный	MC-403
银	Silver	シルバー	Серебристый	MC-502
烧蚀	Burnt Red	バーントレッド	Ржавчина	MC-506
黑铁	Steel	スチル	Стальной	MC-508
铝	Aluminum	アルミニウム	Алюминий	MC-511

1 座舱组装
Cockpit assembly
コックピットの組み立て
Сборка кабины



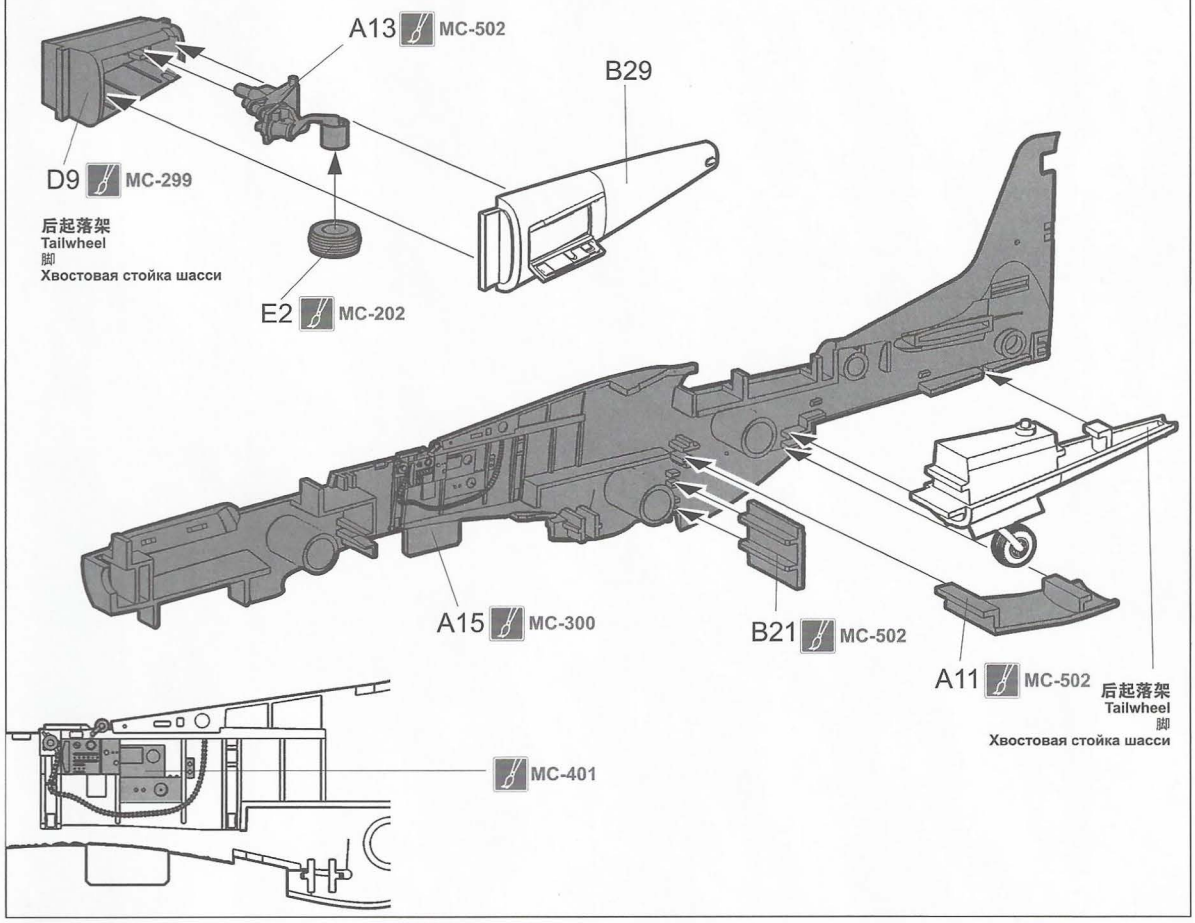
2

左侧机身组装
Port fuselage assembly
左側胴体の組み立て
Сборка левого борта кабины



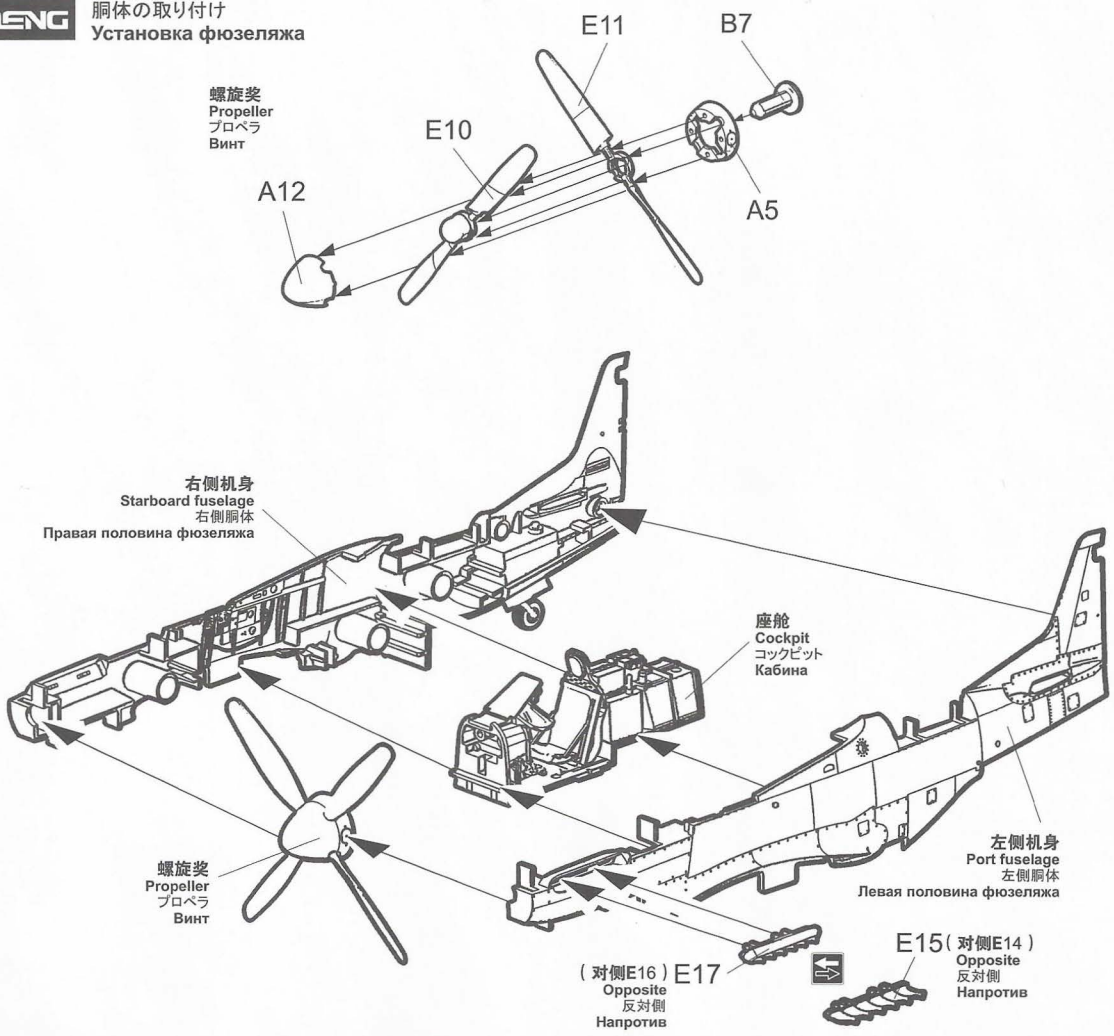
3

右侧机身组装
Starboard fuselage assembly
右側胴体の組み立て
Сборка правого борта кабины



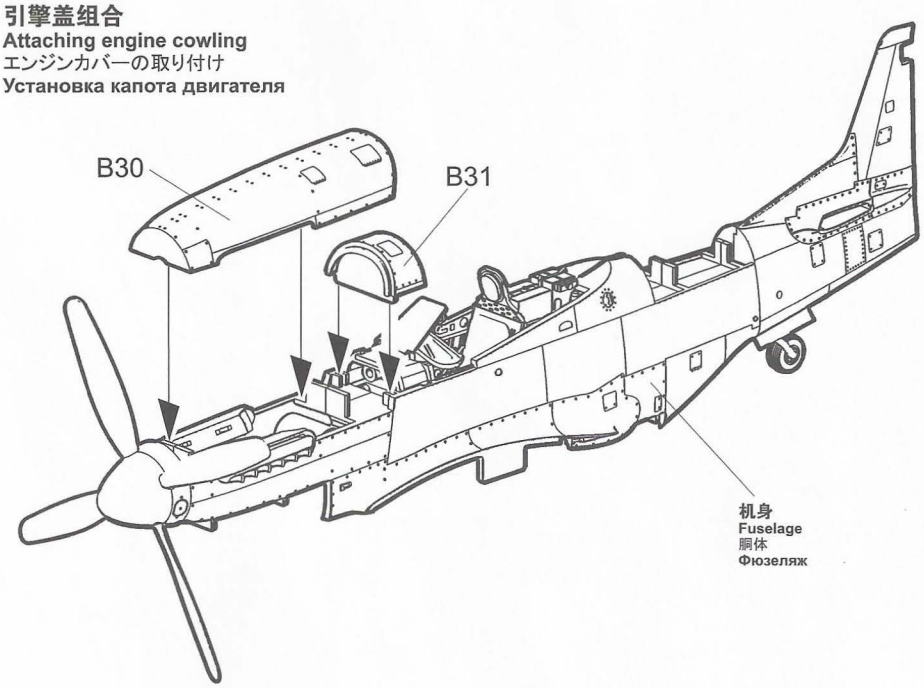
4

机身组合
Attaching fuselage
胴体の取り付け
Установка фюзеляжа



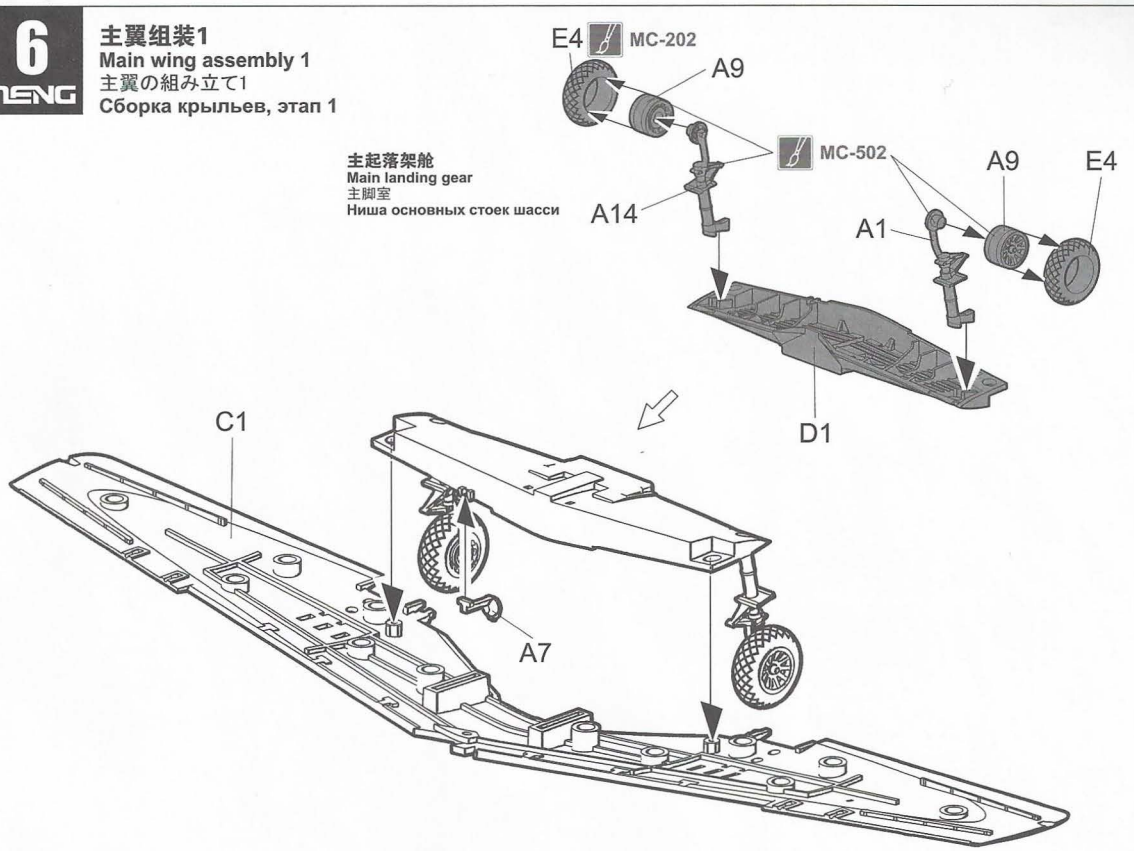
5

引擎盖组合
Attaching engine cowling
エンジンカバーの取り付け
Установка капота двигателя



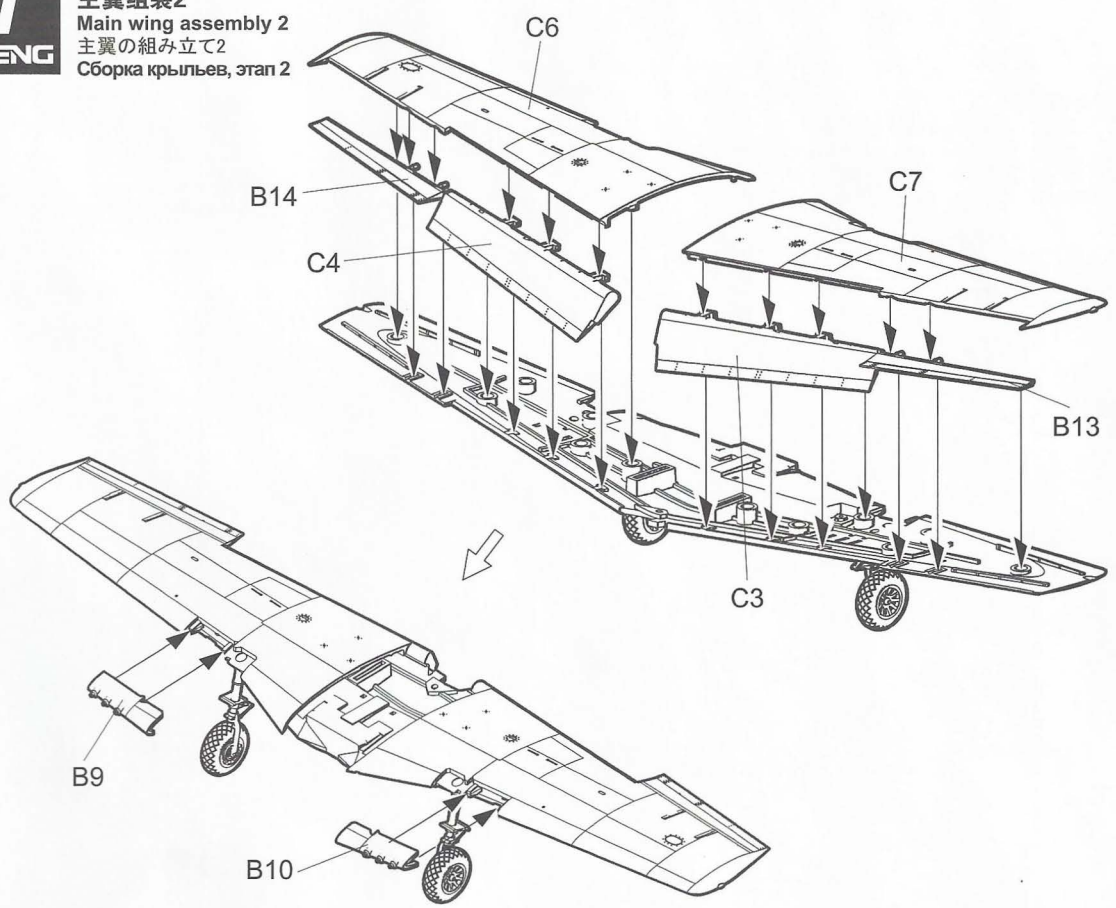
6

主翼组装1
Main wing assembly 1
主翼の組み立て1
Сборка крыльев, этап 1



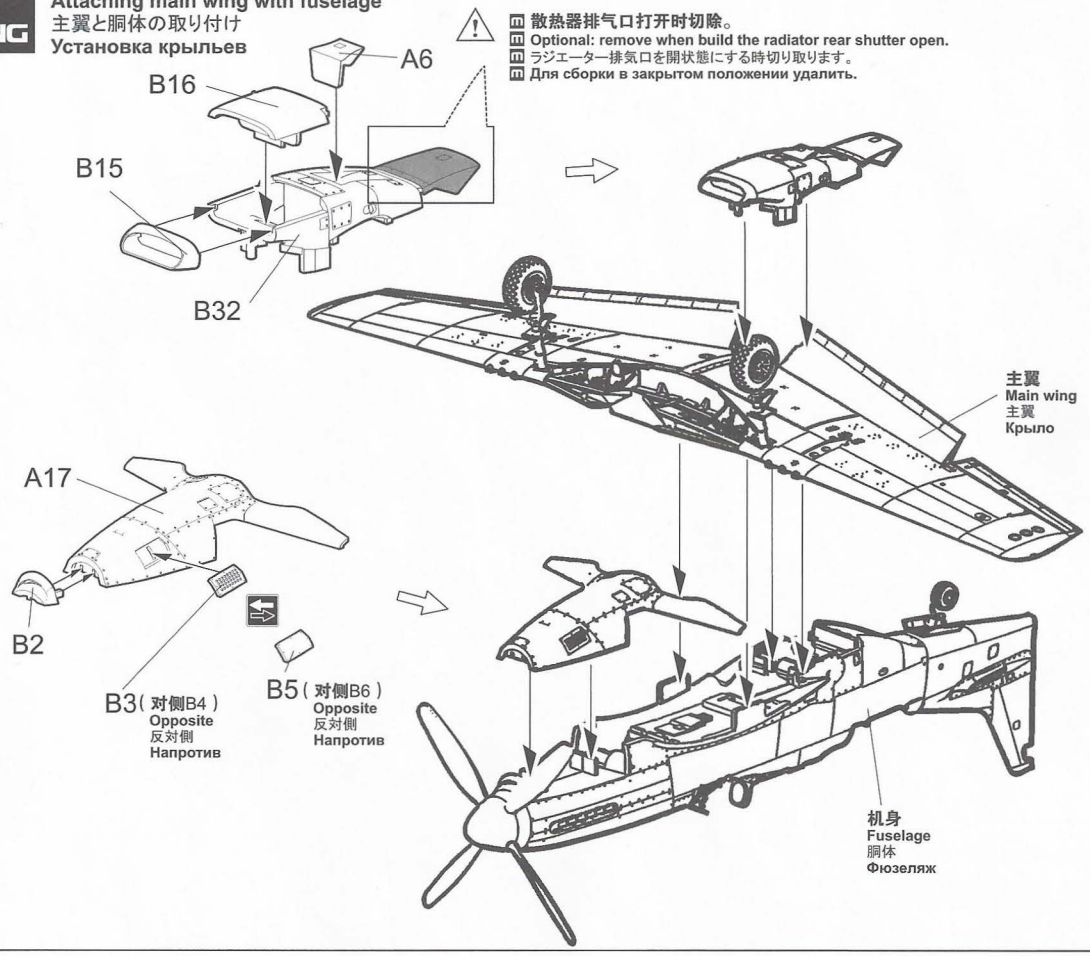
7

主翼组装2
Main wing assembly 2
主翼の組み立て2
Сборка крыльев, этап 2



8

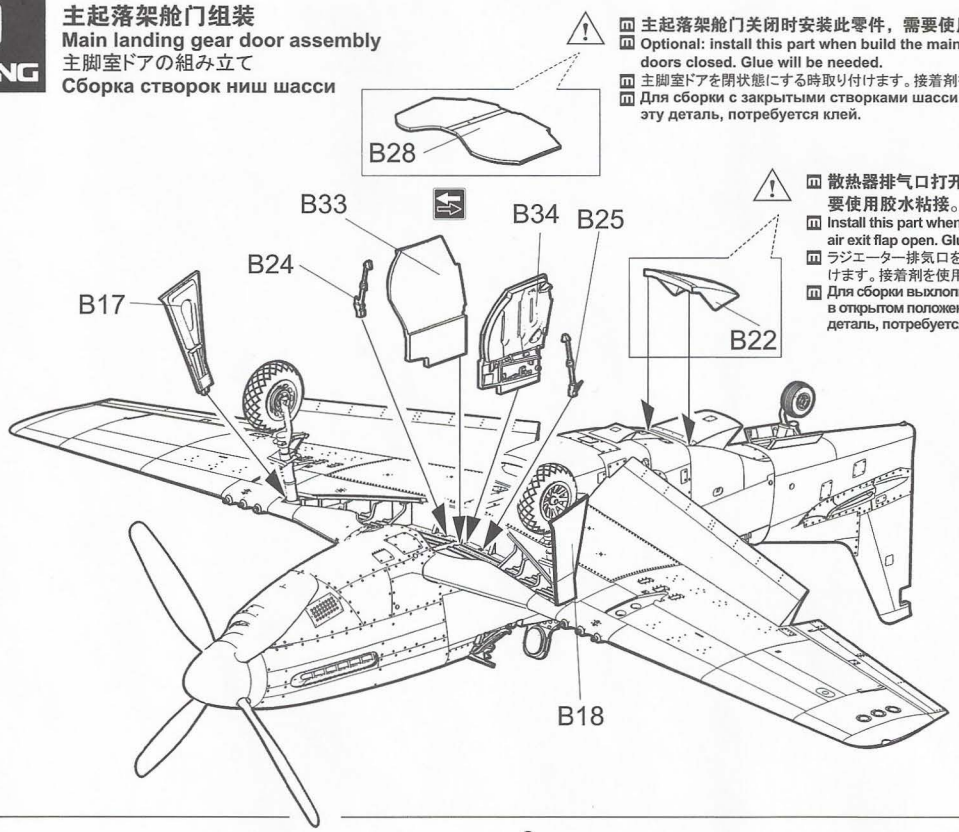
主翼与机身组合
Attaching main wing with fuselage
主翼と胴体の取り付け
Установка крыльев



- 散热器排气口打开时切除。
- Optional: remove when build the radiator rear shutter open.
- ラジエーター排気口を開状態にする時切り取ります。
- Для сборки в закрытом положении удалить.

9

主起落架舱门组装
Main landing gear door assembly
主脚室ドアの組み立て
Сборка створок ниш шасси



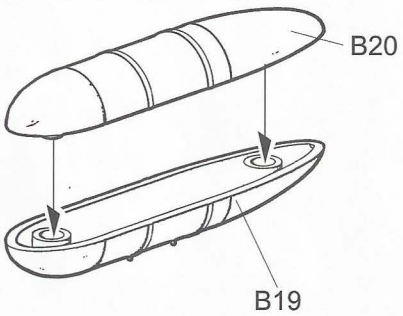
- 主起落架舱门关闭时安装此零件，需要使用胶水粘接。
- Optional: install this part when build the main landing gear doors closed. Glue will be needed.
- 主脚室ドアを閉状態にする時取り付けます。接着剤を使用します。
- Для сборки с закрытыми створками шасси использовать эту деталь, потребуется клей.

- 散热器排气口打开时安装此零件，需要使用胶水粘接。
- Install this part when you build the cooling air exit flap open. Glue will be needed.
- ラジエーター排気口を開状態にする時取り付けます。接着剤を使用します。
- Для сборки выхлопного сопла радиатора в открытом положении, использовать эту деталь, потребуется клей.

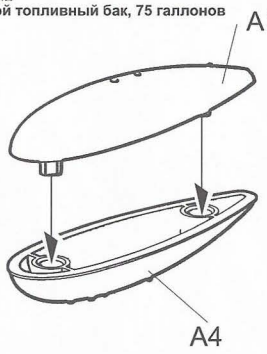
10 挂载组装
Stores assembly
搭載部品の組み立て
Сборка подвесных элементов

×n 此图标所指示的部件须制作n组。
Make n sets.
n個作ります。
Собрать n наборов.

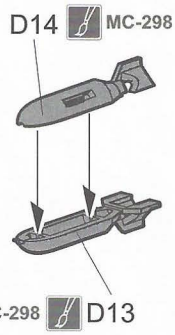
108加仑副油箱 ×2
108 gallon drop tank
108ガロン増槽
Подвесной топливный бак, 108 галлонов



75加仑副油箱 ×2
75 gallon drop tank
75ガロン増槽
Подвесной топливный бак, 75 галлонов



100磅炸弹 ×2
100 lb bomb
100ポンド爆弾
100-фунтовая бомба



11 挂载组合
Attaching stores
搭載部品の取り付け
Установка подвесных элементов

100磅炸弹
100 lb bomb
100ポンド爆弾
100-фунтовая бомба

100磅炸弹
100 lb bomb
100ポンド爆弾
100-фунтовая бомба

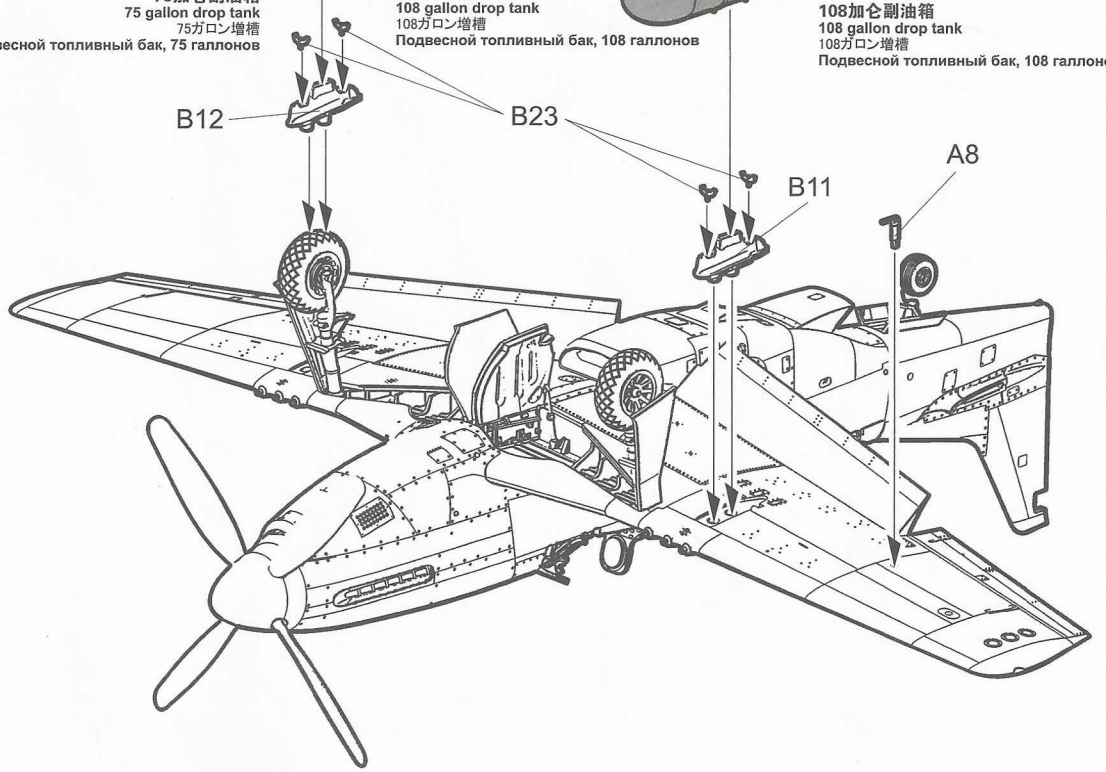
MC-001

75加仑副油箱
75 gallon drop tank
75ガロン増槽
Подвесной топливный бак, 75 галлонов

75加仑副油箱
75 gallon drop tank
75ガロン増槽
Подвесной топливный бак, 75 галлонов

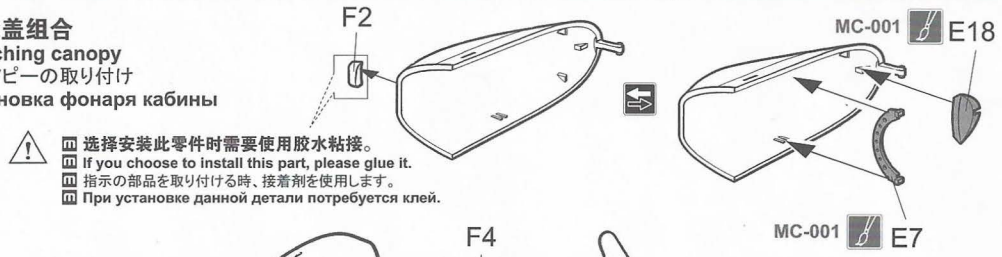
108加仑副油箱
108 gallon drop tank
108ガロン増槽
Подвесной топливный бак, 108 галлонов

108加仑副油箱
108 gallon drop tank
108ガロン増槽
Подвесной топливный бак, 108 галлонов

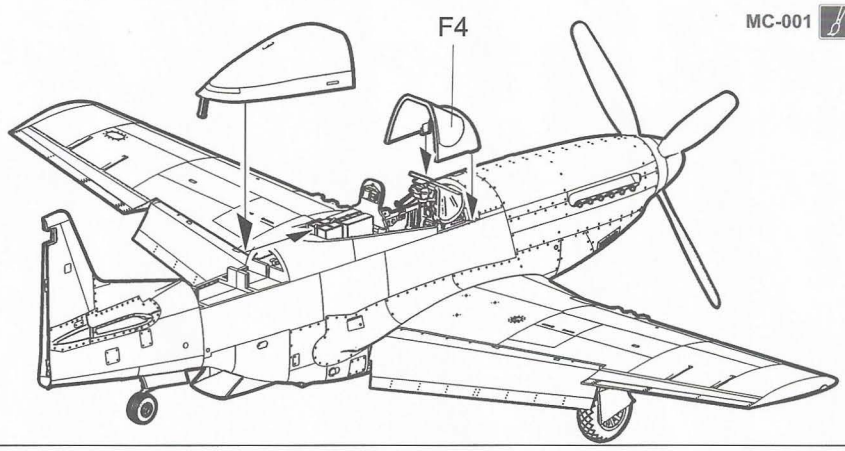


12 MENG

座舱盖组合
Attaching canopy
キャノピーの取り付け
Установка фонаря кабины

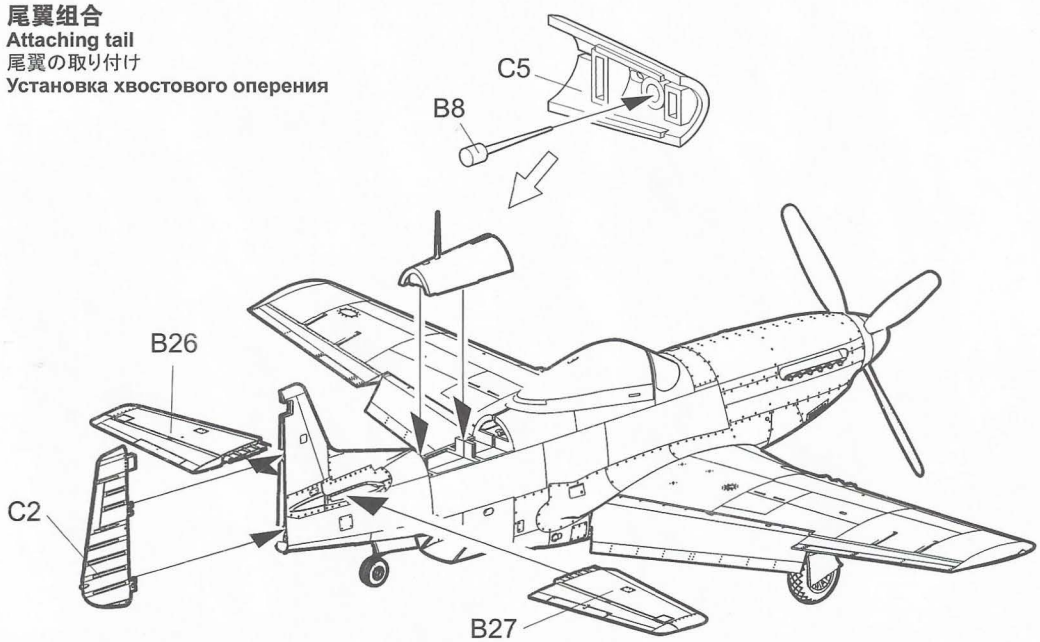


⚠ 选择安装此零件时需要使用胶水粘接。
If you choose to install this part, please glue it.
指示の部品を取り付ける時、接着剤を使用します。
При установке данной детали потребуется клей.



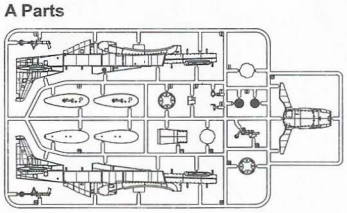
13 MENG

尾翼组合
Attaching tail
尾翼の取り付け
Установка хвостового оперения

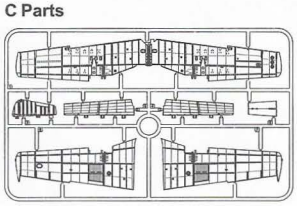


零件图
Parts
部品図
Детали

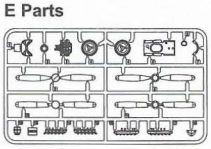
A Parts



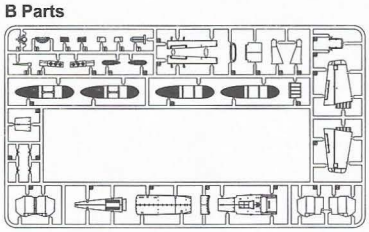
C Parts



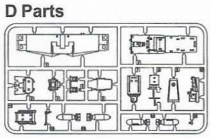
E Parts



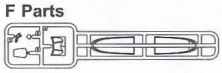
B Parts



D Parts



F Parts





水贴
Decal
スライドマーク
Декаль

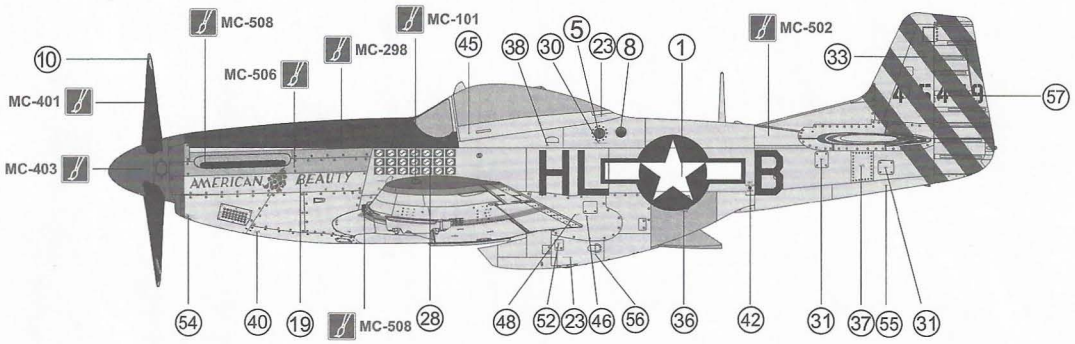
涂装指示
Painting
塗装指示
Окраска

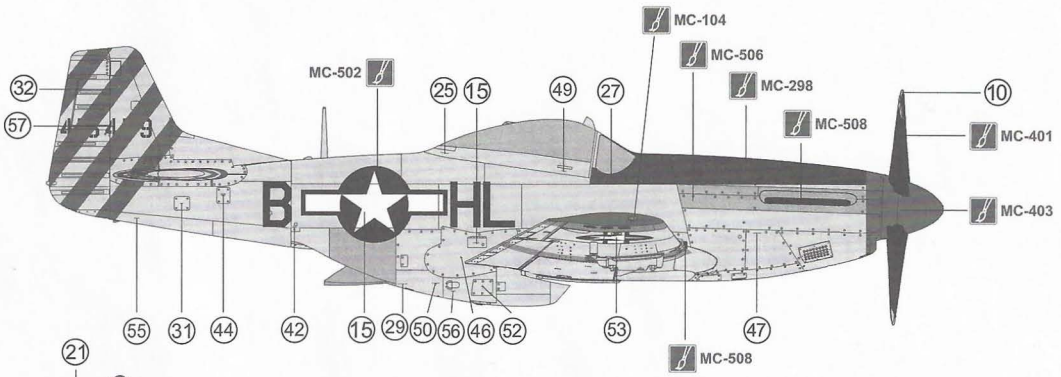
A **P-51D 44-15459 美国陆军航空队第15航空队第31战斗机大队第308战斗机中队 约翰·沃尔上尉座机**

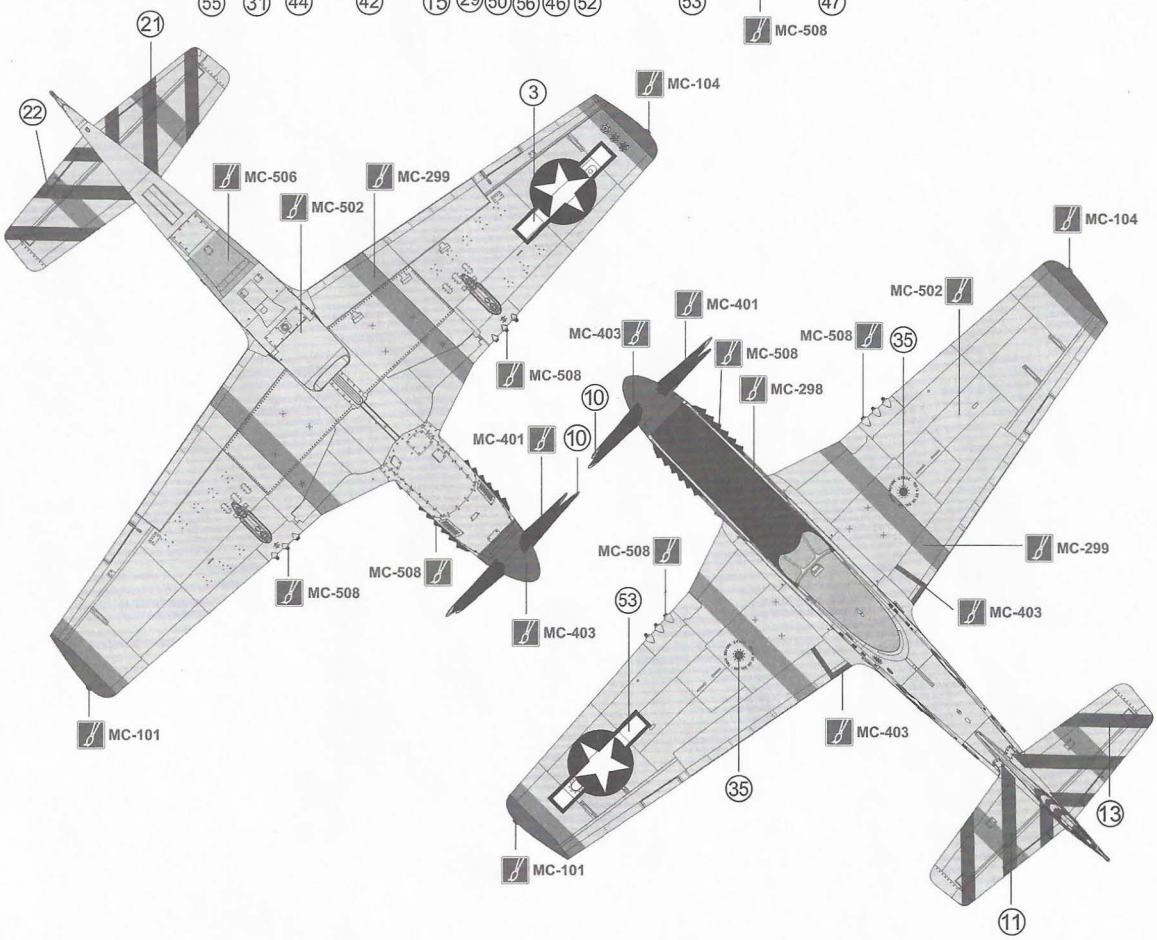
P-51D 44-15459 308th FS 31st FG USAAF, Pilot Capt. John Voll

P-51D 44-15459 アメリカ陸軍航空隊第15航空隊第31戦闘機大隊第308戦闘機中隊 ジョン・ボル専用機

Истребитель P-51D 44-15459, пилот капитан Джон Волл из 308-ой истребительной эскадрильи 31-ой истребительной авиагруппы, 15-е ВА ВВС США.





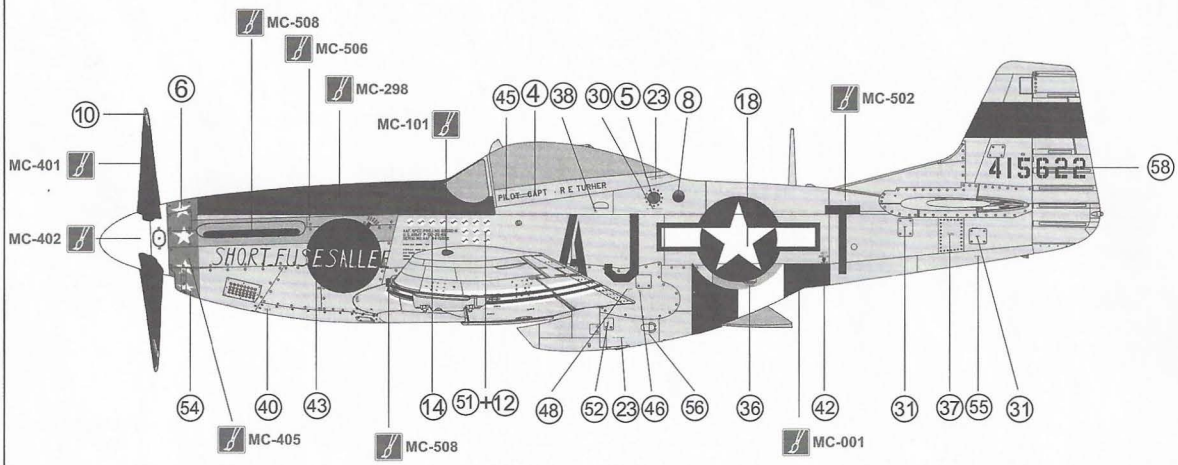


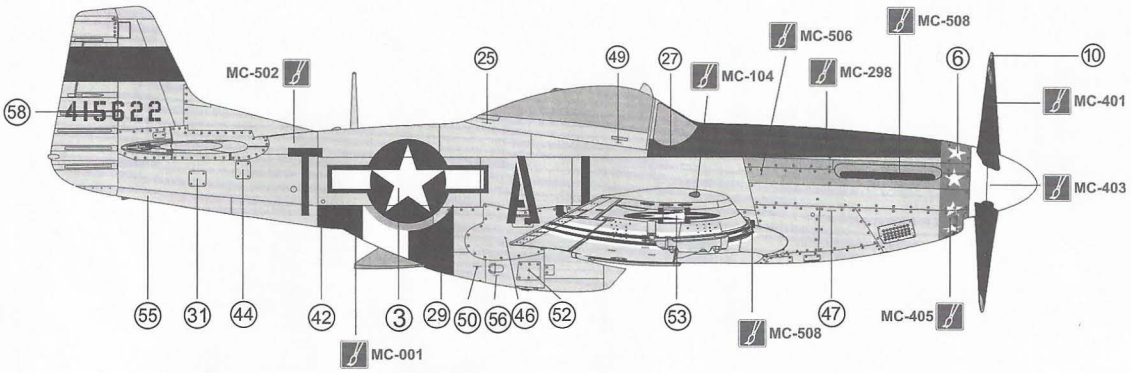
B **P-51D 44-15622 美国陆军航空队第9航空队第354战斗机大队第365战斗机中队 理查德·特纳上尉座机**

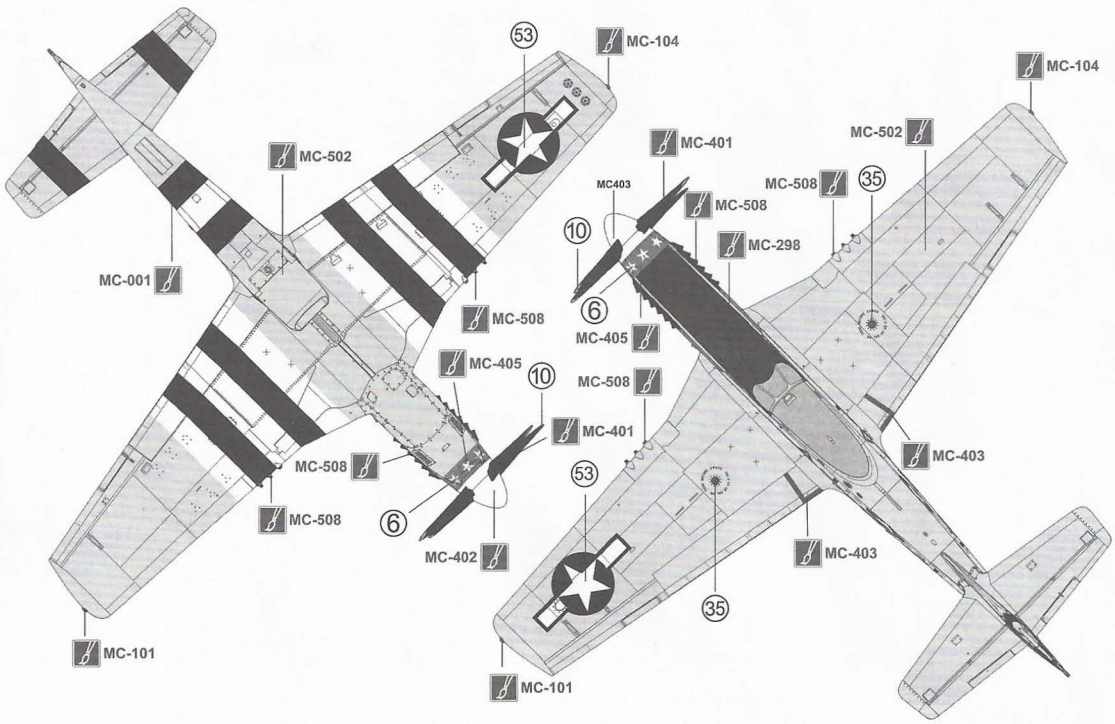
P-51D 44-15622 356th FS 354th FG 9th AF USAAF, Pilot Capt. Richard Turner

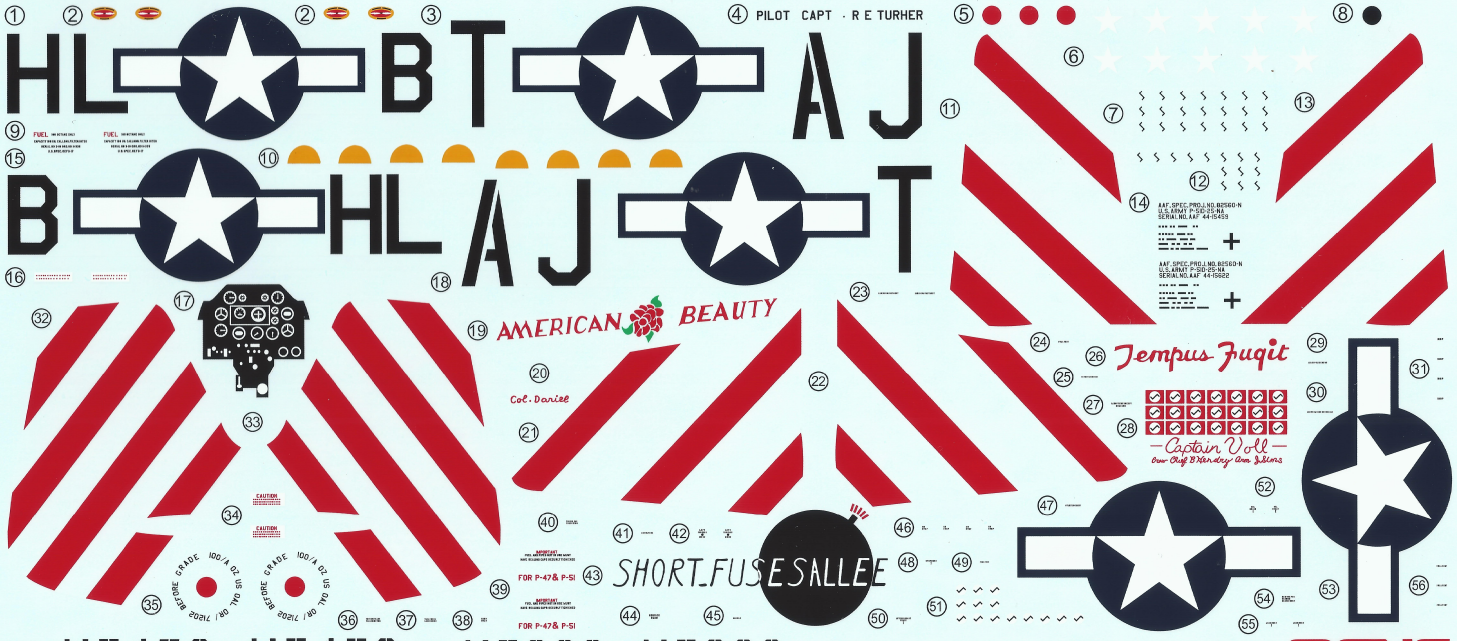
P-51D 44-15622アメリカ陸軍航空隊第9航空隊第354戦闘機大隊第365戦闘機中隊 リチャード・ターナー専用機

Истребитель P-51D 44-15622, пилот капитан Ричард Тернер из 365-ой истребительной эскадрильи 354-ой истребительной авиагруппы 9-й ВА ВВС США.







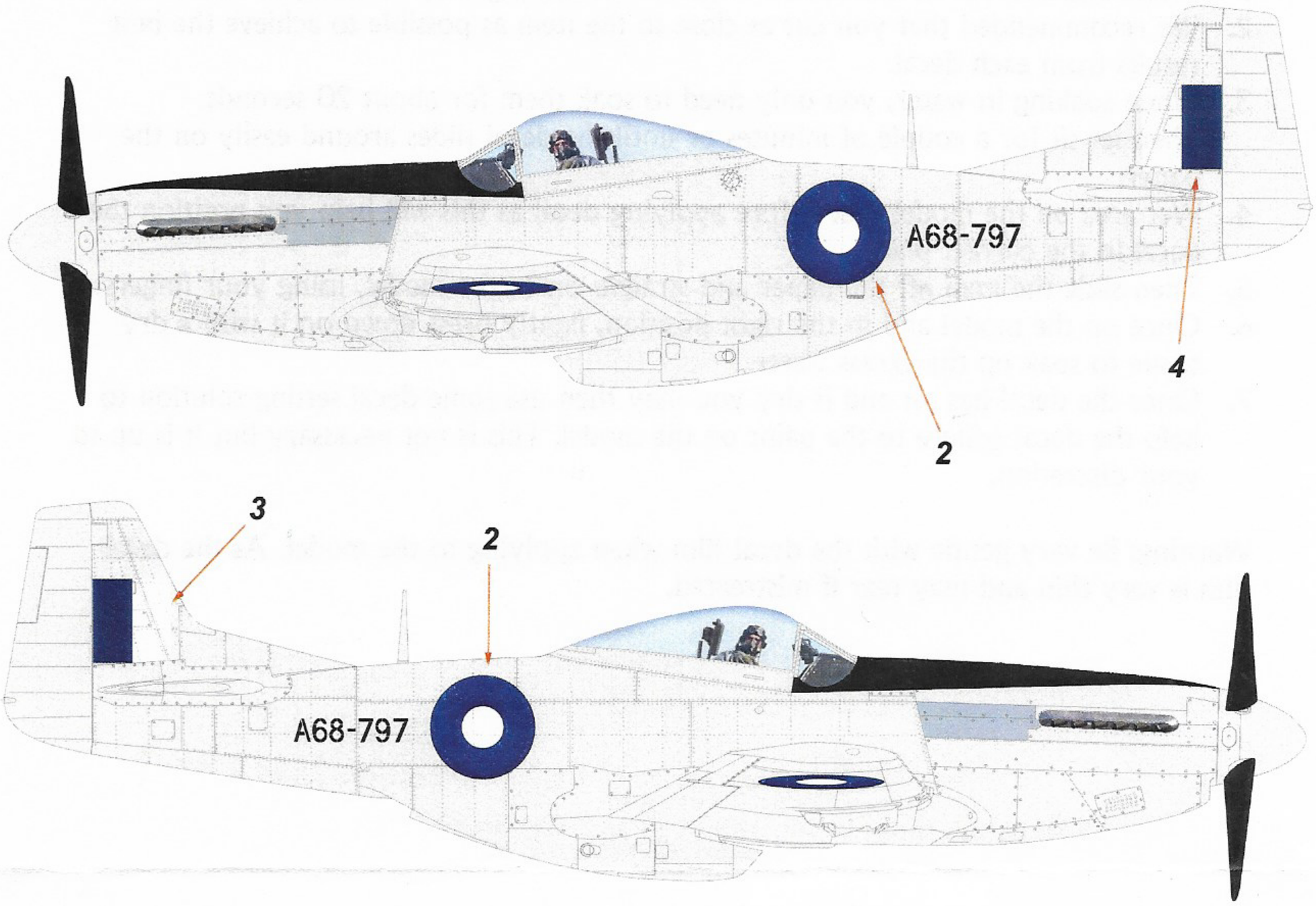


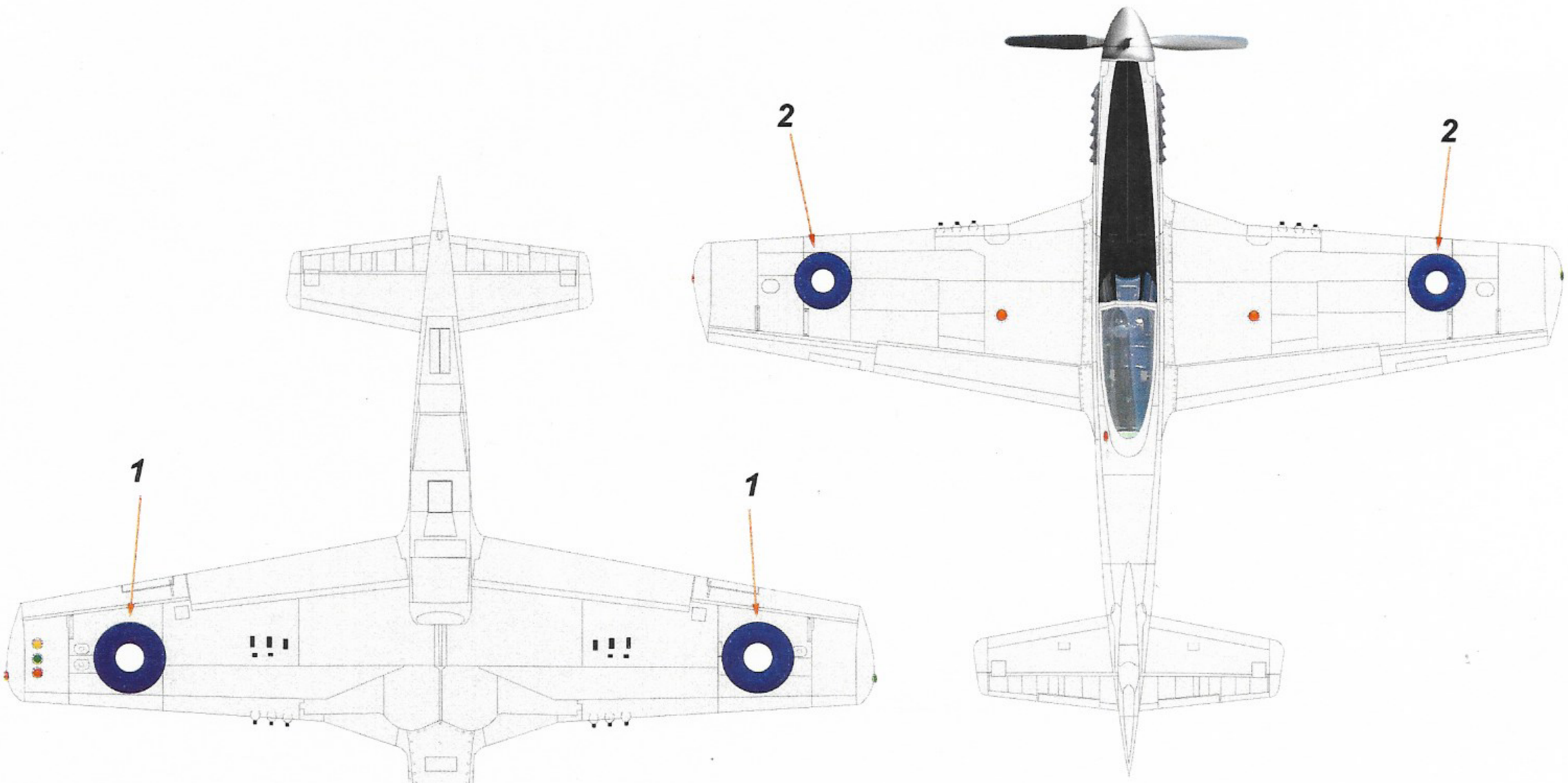
LS-006 NORTH AMERICAN P-51D MUSTANG FIGHTER

© 2016 MENG PRINTED BY CARTOGRAF MADE IN ITALY

MENG

Royal Australian Air Force
ARDU P-51D A68-797





1/48 ARDU P-51D Mustang A68-797

DDS-052

PRINTED BY: RONIN GRAPHICS
AUSTRALIAN MADE