

P-51K Mustang™

eduard

1/48 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. 82105

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 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 výrobu strojů Curtiss P-40 pro RAF z důvodu nedostatečné výrobní kapacity Curtissu. Prezident NAA James Kindelberger ovšem místo toho nabídl vývoj zcela nového, výkonnějšího letounu. Britové souhlasili a tým vedený šéfkonstruktorem 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 tak štíhlý trup, jak to bylo možné, v zájmu snížení aerodynamického odporu. Z obdobného důvodu zvolili laminární profil křídla, který ovšem vyžaduje co nejhladší povrch, aby správně fungoval. 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, který dokonce vyvozoval dodatečný tah. Výzbroj sestávala z dvou trupových a čtyř křídelních kulometů Browning ráže 12,7 mm (varianta Mk.Ia měla čtyři 20mm kanony). 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 Spitfiry Mk.V a měly více než dvojnásobný dolet. Motor ale kvůli jednostupňovému kompresoru dosahoval nejvyššího výkonu již ve výšce 3597 m a nad ní jeho výkon rychle 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 střemhlavý 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 zástavbu motoru Merlin 60 s dvourychlostním dvoustupňovým kompresorem. Zkoušky takto upraveného Mustangu X ukázaly, že dosahuje maximální rychlosti 697 km/h ve výšce 6700 m, což bylo o 161 km/h více než u Mustangu Mk.I. Protože Velká Británie neměla pro motory Merlin volné výrobní kapacity, byla oslovena americká společnost Packard, která je již vyráběla v licenci. Díky tomu mohl konstrukční tým NAA zahájit práce na své verzi Merlinem poháněného Mustangu. Tento motor potřeboval vstup pro mezichladič stlačeného vzduchu a také pro sání karburátoru. Obojí bylo u Mustangu X řešeno umístěním v rozměrném podbradku přídě. Konstrukteři NAA ponechali pod přídí jen malý vstup pro karburátor (přesunutý z hřbetu přídě) a mezichladič umístili do zvětšeného chladiče pod trupem. V zájmu ještě delšího doletu byla do trupu za kokpit přidána 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 verze B/C/Mk.III byly skvělé stíhací letouny, ale trpěly dvěma neduhů: špatným výhledem pilota vzad a zasekáváním kulometů. Britové částečně vyřešili první problém instalací vypouklého překrytí „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 „definitivní“ Mustang, verze P-51D. Výroba byla zahájena jak v Inglewoodu (stroje výrobních bloků doplněných příponou -NA), tak v Dallasu (-NT). Kvůli nedostatku dosud používaných vrtulí Hamilton Standard byla část produkce z Dallasu vybavena vrtulí AeroProducts. Tyto stroje nesly označení P-51K.

Mustangy P-51D/K se staly skutečnými vládci oblohy všude, kde byly nasazeny, ať v doprovodné nebo hlídkovací stíhací roli, jako průzkumné stroje (modifikace F-6), i při útocích proti pozemním cílům. Celkem bylo vyrobeno 8102 Mustangů verze P-51D a 1500 strojů 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 jedné 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-51K

Vzhledem k nedostatku slitinových vrtulí Hamilton Standard o průměru 3404 mm, které se používaly na letounech P-51 s motory Merlin, montovala továrna Dallas do svých Mustangů také vrtule s dutými ocelovými listy o průměru 3353 mm. Pro rozlišení byly tyto stroje označeny jako verze K. Vrtule AeroProduct ovšem způsobovaly vyšší vibrace než vrtule Hamilton Standard a letouny měly údajně také mírně zhoršené výkony oproti P-51D. Různé tvary překrytí kabiny, specifických pro továrnu v Dallasu, nejsou pro rozlišování verze D, nebo K žádným vodítkem, protože se používaly v obou případech a navíc byly zaměnitelné s P-51D vyráběnými v Inglewoodu. Od P-51K-10-NT byly zavedeny montážní body pro uchycení raketových střel. Všechny P-51K počínaje prvním vyrobeným kusem již také měly přidanou kýlovou plochu směrového stabilizátoru.

ATTENTION



UPOZORNĚNÍ



ACHTUNG



ATTENTION



注意



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 lepidla 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. SYMBOLS * INSTRUKTION SINNBILDEN * SYMBOLES * 記号の説明

OPTIONAL
VOLBABEND
OHNOUTSAND
BROUSITOPEN HOLE
VYVRTAT OTVORSYMETRICAL ASSEMBLY
SYMETRICKÁ MONTÁŽREMOVE
ODŘÍZNOUTREVERSE SIDE
OTOČITAPPLY EDUARD MASK
AND PAINT
POUŽIT EDUARD MASK
NABARVIT

PARTS



DÍLY



TEILE



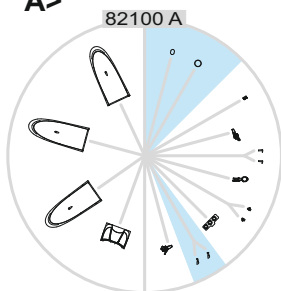
PIÈCES



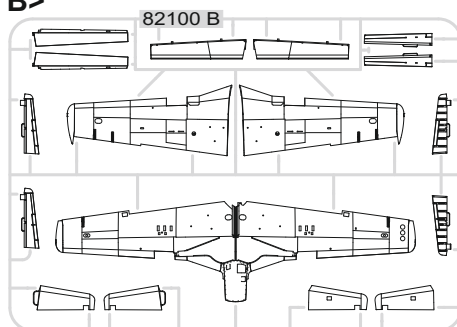
部品

PLASTIC PARTS

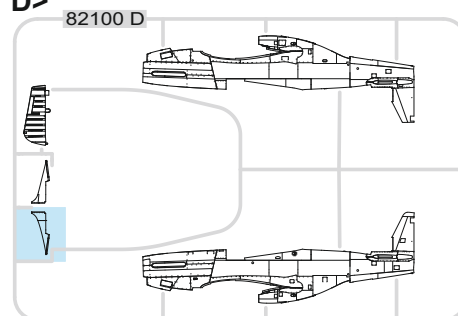
A>



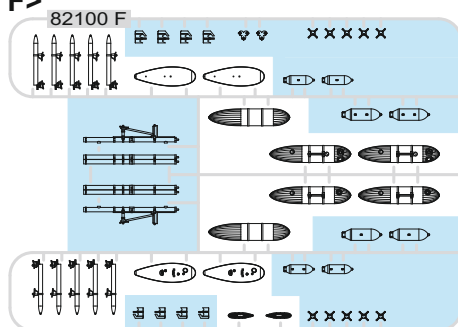
B>



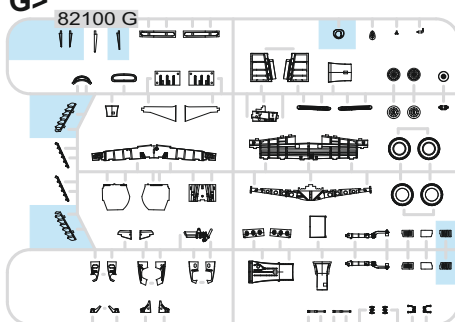
D>



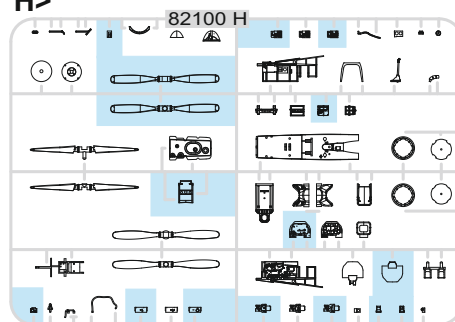
F>



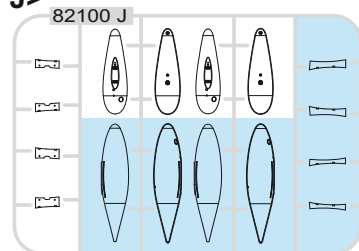
G>



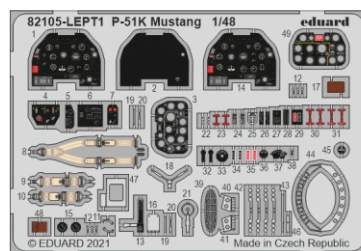
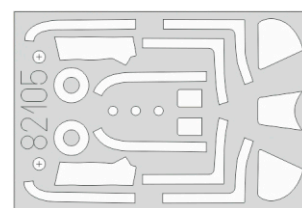
H>



J>



PE - PHOTO ETCHED DETAIL PARTS

eduard
MASK

-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

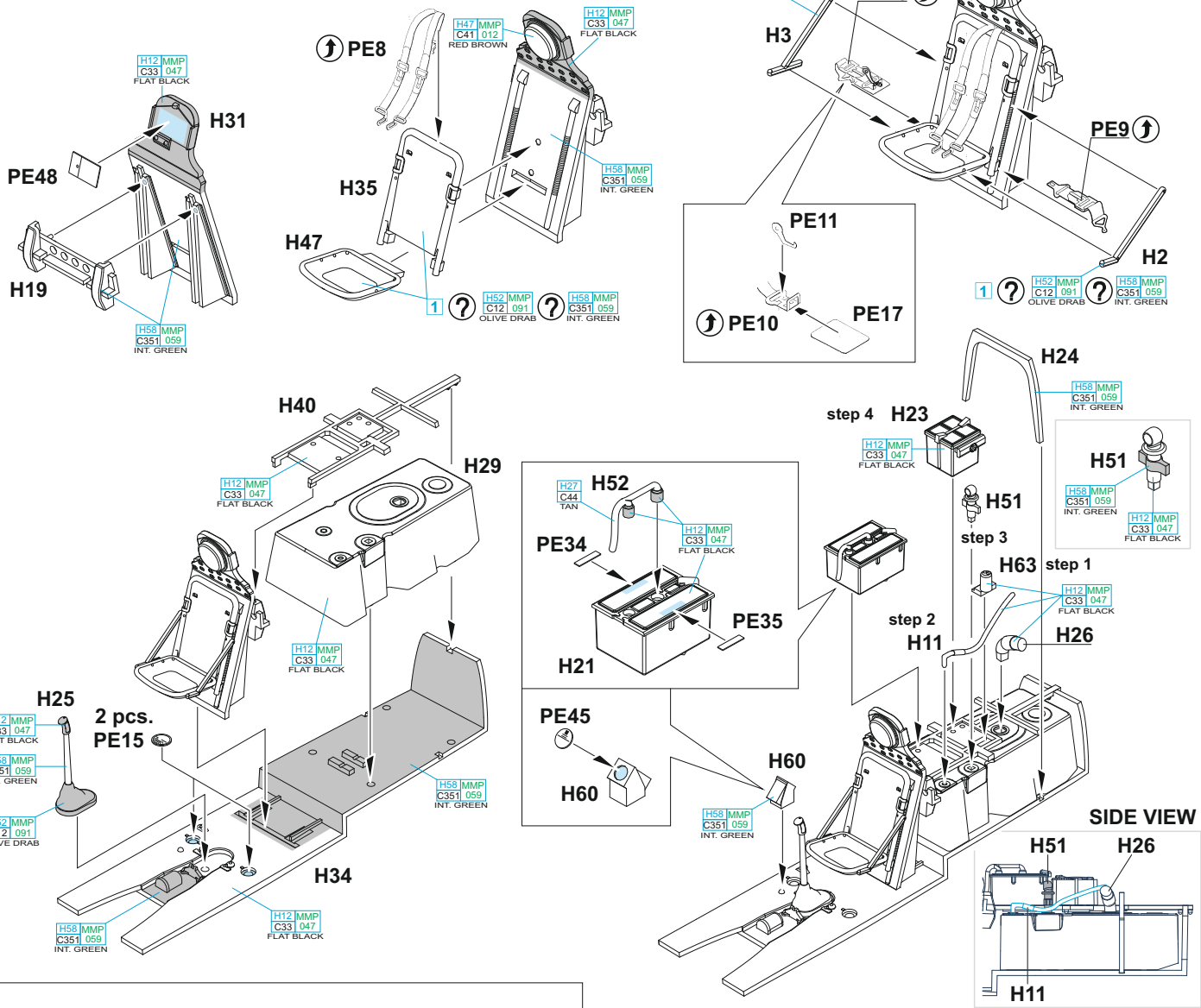
GSI Creos (GUNZE)		MISSION MODELS	
AQUEOUS	Mr.COLOR	PAINTS	
H1	C1	MMP-001	WHITE
H8	C8		SILVER
H11	C62	MMP-001	FLAT WHITE
H12	C33	MMP-047	FLAT BLACK
H15	C65		BRIGHT BLUE
H27	C44		TAN
H37	C43		WOOD BROWN
H47	C41	MMP-012	RED BROWN
H52	C12	MMP-091	OLIVE DRAB
H58	C351	MMP-059	INTERIOR GREEN
H77	C137	MMP-040	TIRE BLACK
H90	C47		CLEAR RED

GSI Creos (GUNZE)		MISSION MODELS	
AQUEOUS	Mr.COLOR	PAINTS	
H91	C48		CLEAR YELLOW
H94	C138		CLEAR GREEN
H327	C327	MMP-101	RED
H329	C329		YELLOW
	C352		YELLOW CHROMATE
Mr.METAL COLOR		METALLICS	
MC214		MMM-001	DARK IRON
Mr.COLOR SUPER METALLIC		METALLICS	
SM201		MMC-001	SUPER FINE SILVER
SM203			SUPER IRON
SM206		MMC-001	SUPER CHROME SILVER

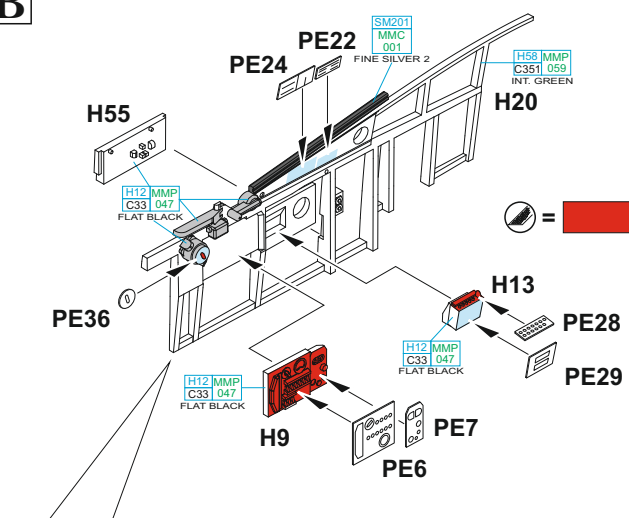
A 1 = 90% + 10%

H58 MMP C351 059 INT. GREEN
 H12 MMP C33 047 FLAT BLACK

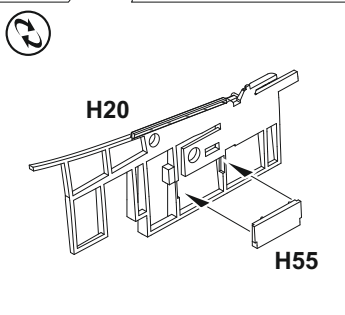
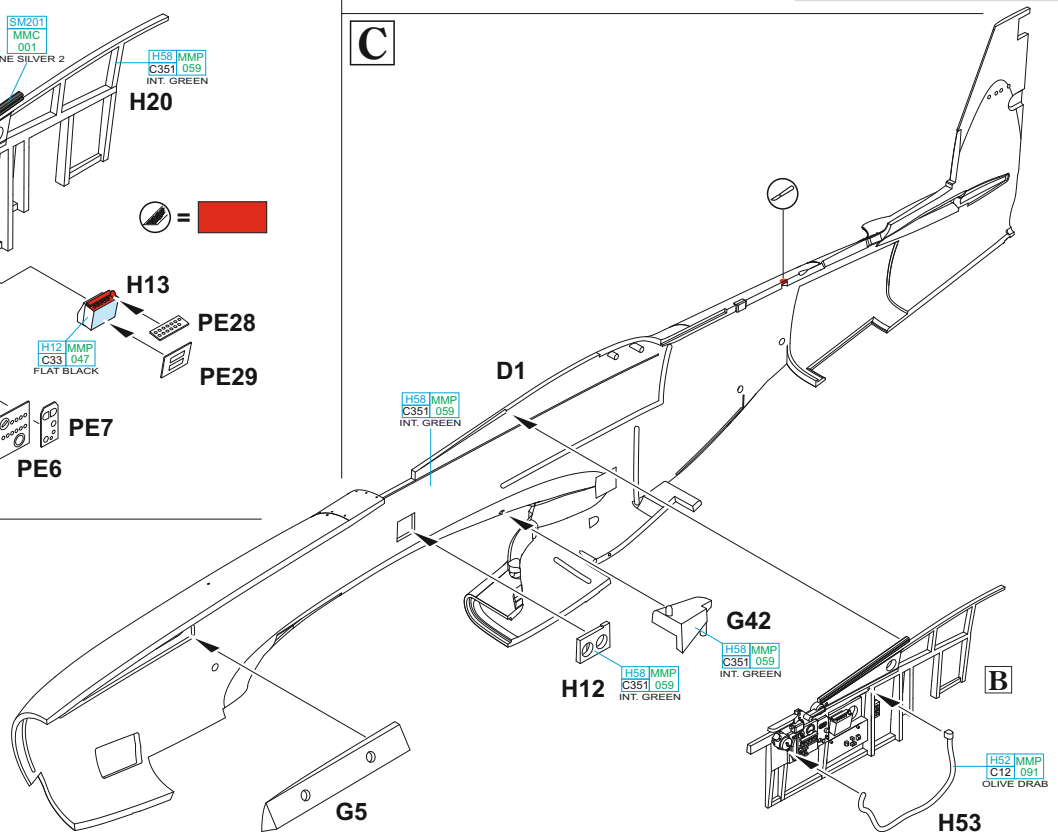
H58 MMP C351 059 INT. GREEN
 H52 MMP C12 091 OLIVE DRAB



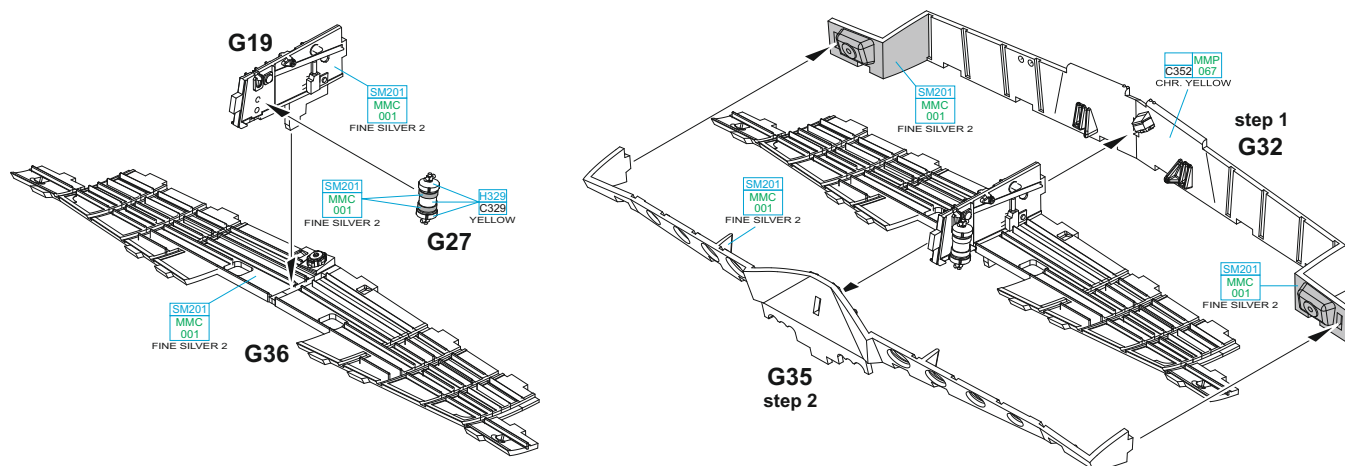
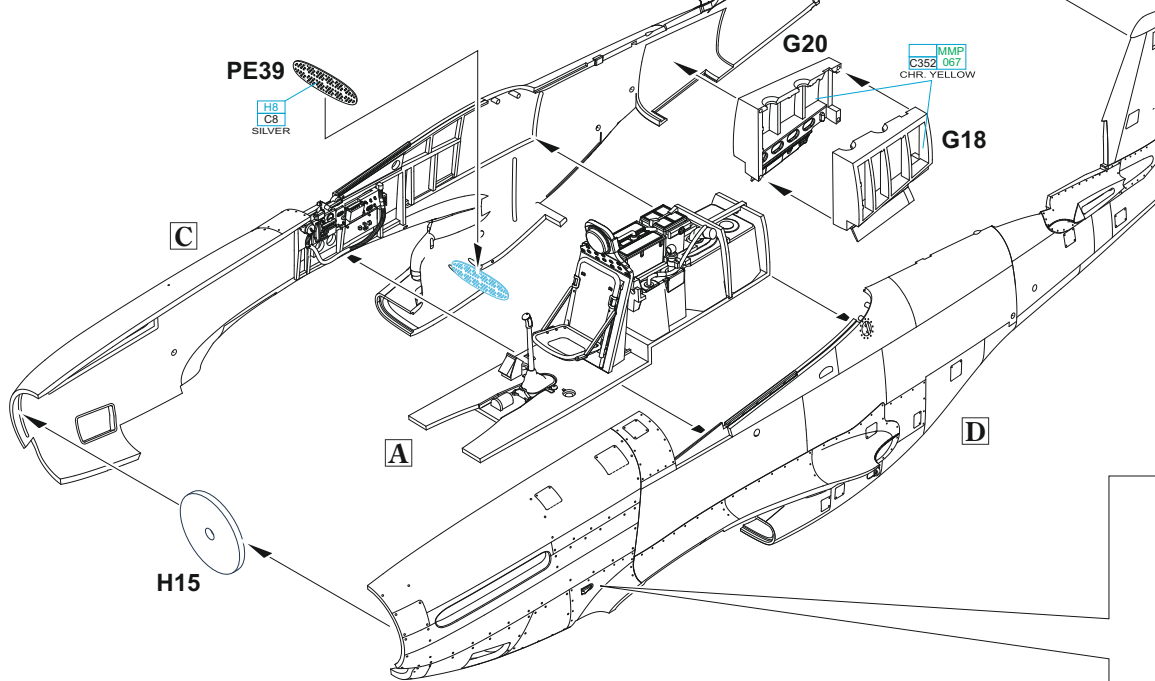
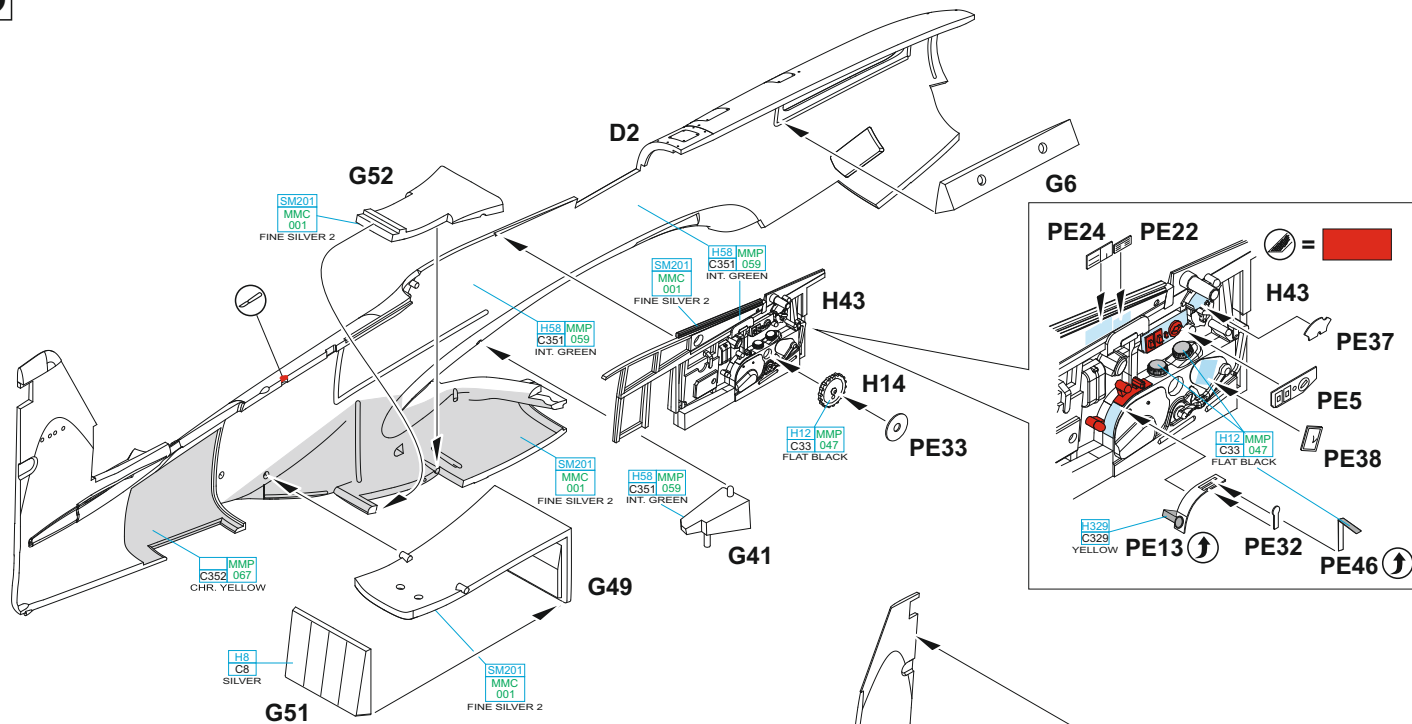
B

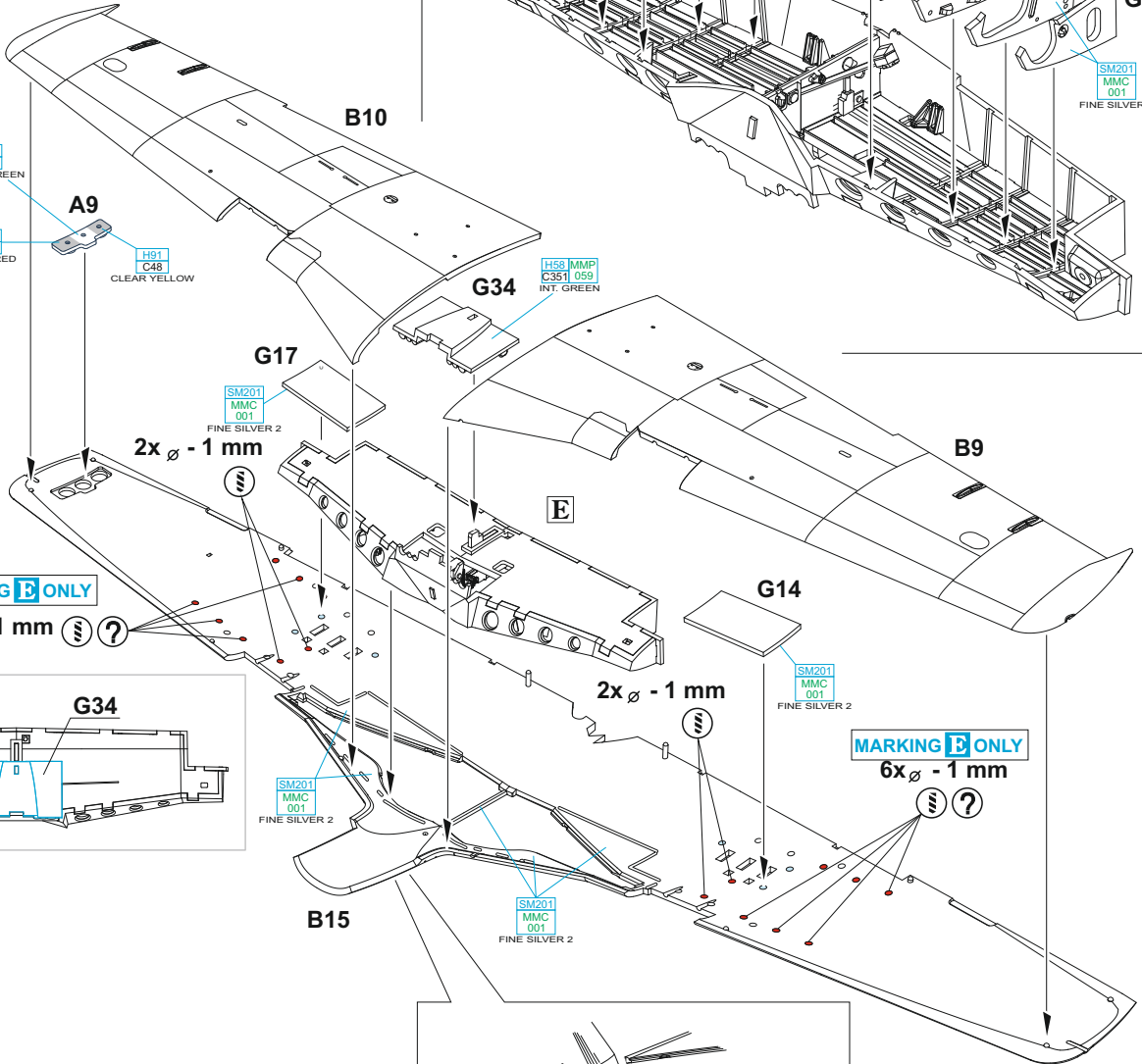
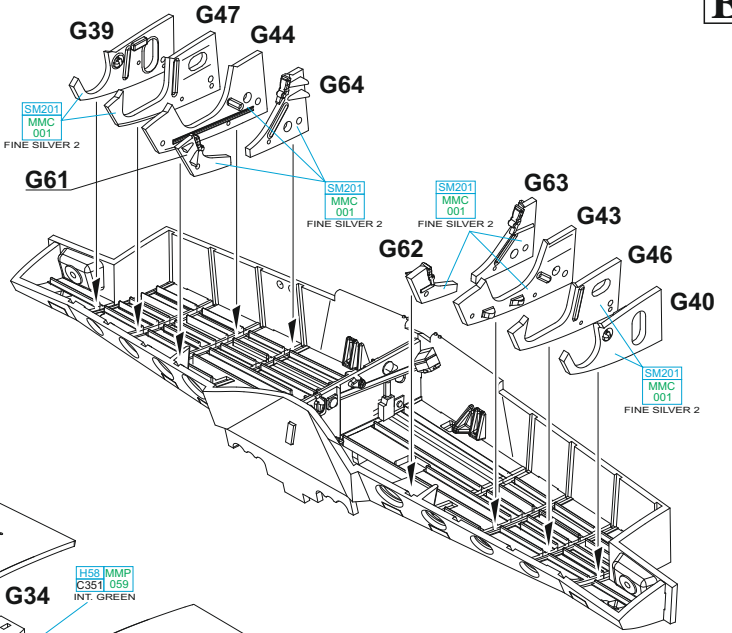
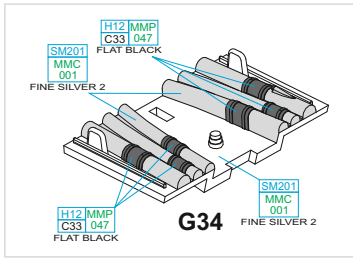


C

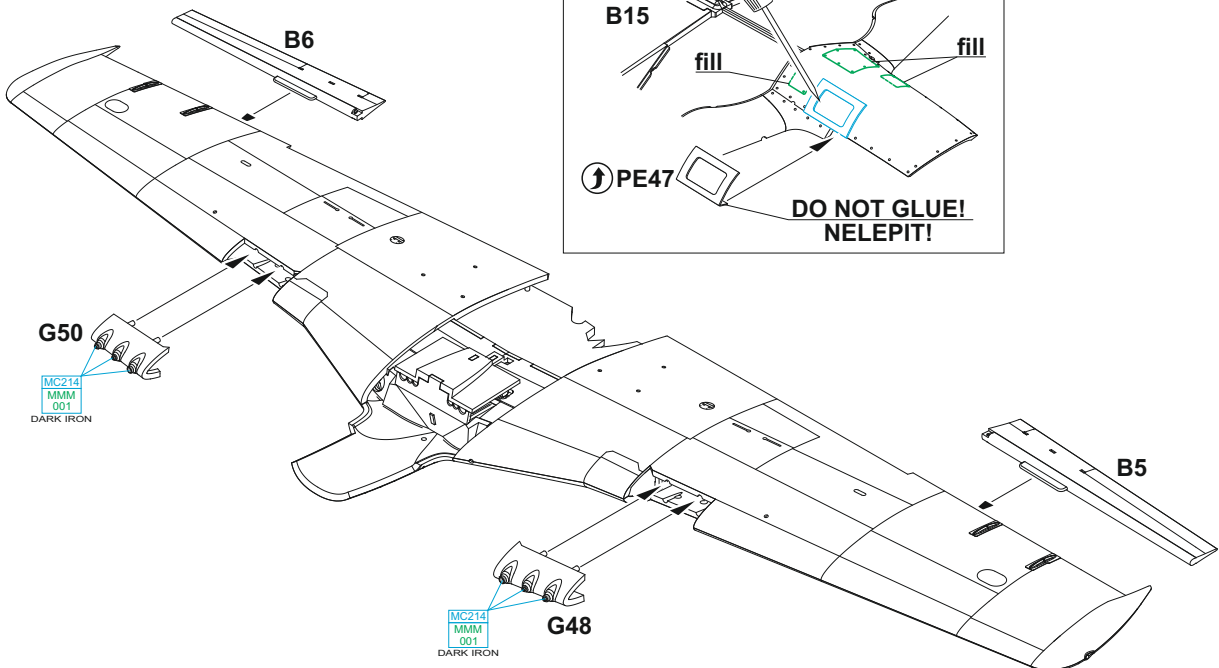
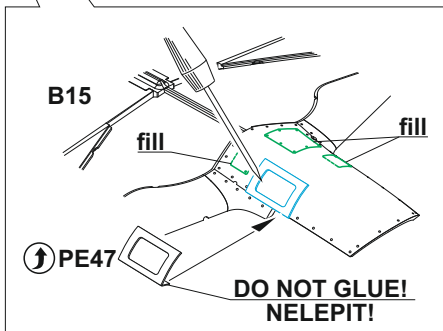
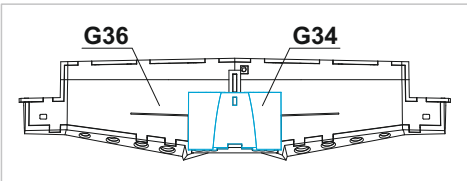


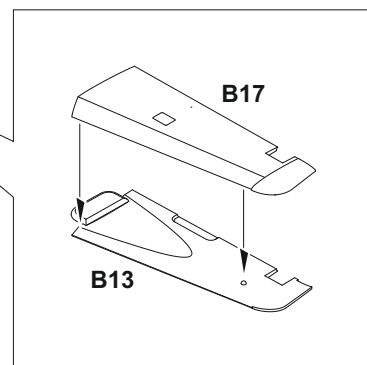
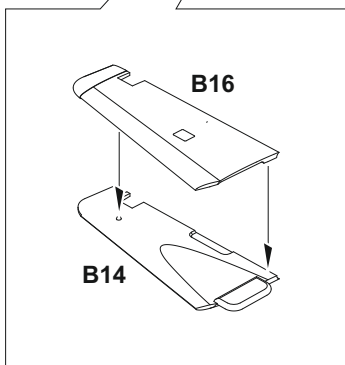
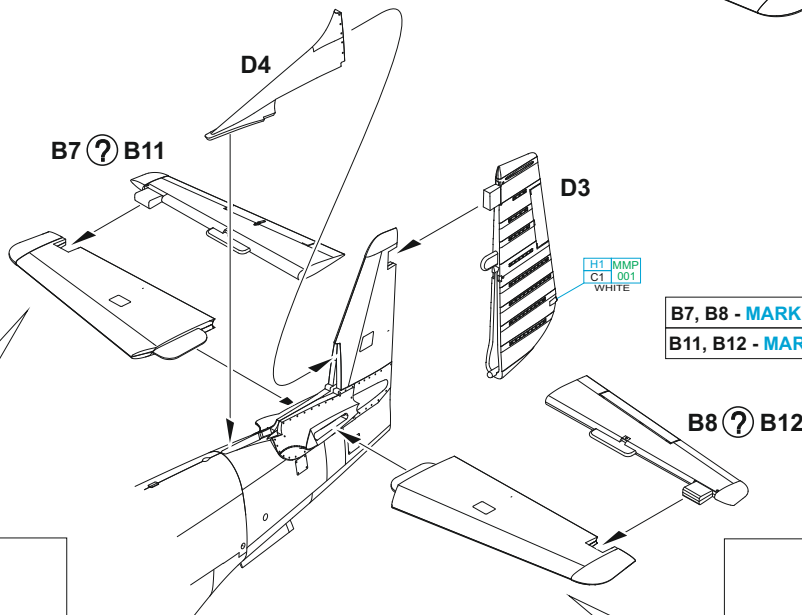
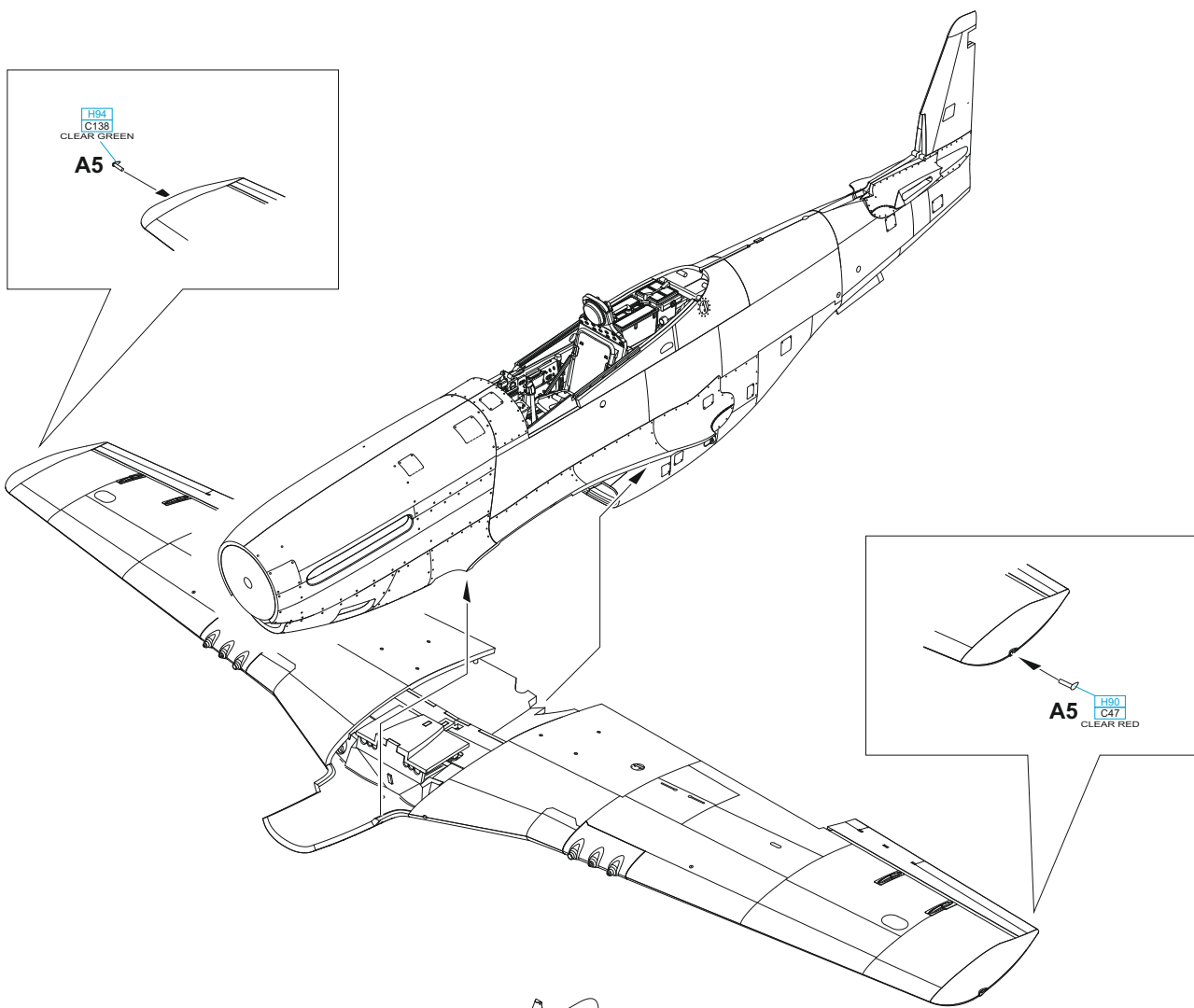
D





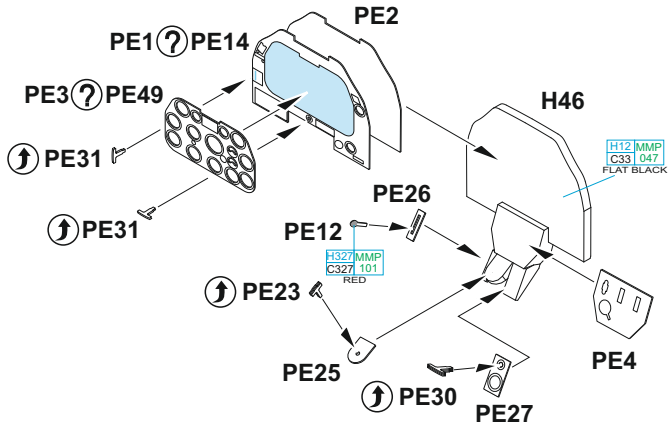
UPPER VIEW



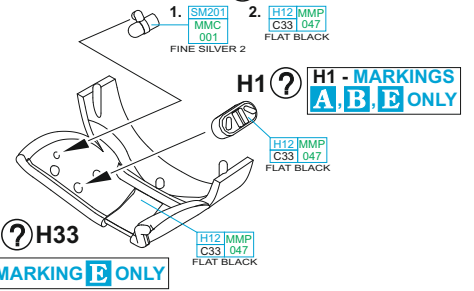


PE1, PE3 - MARKING D

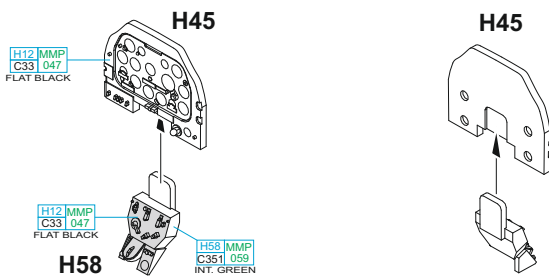
PE14, PE49 - MARKINGS A, B, C, E, F



A8 right ↔ A7 left



?

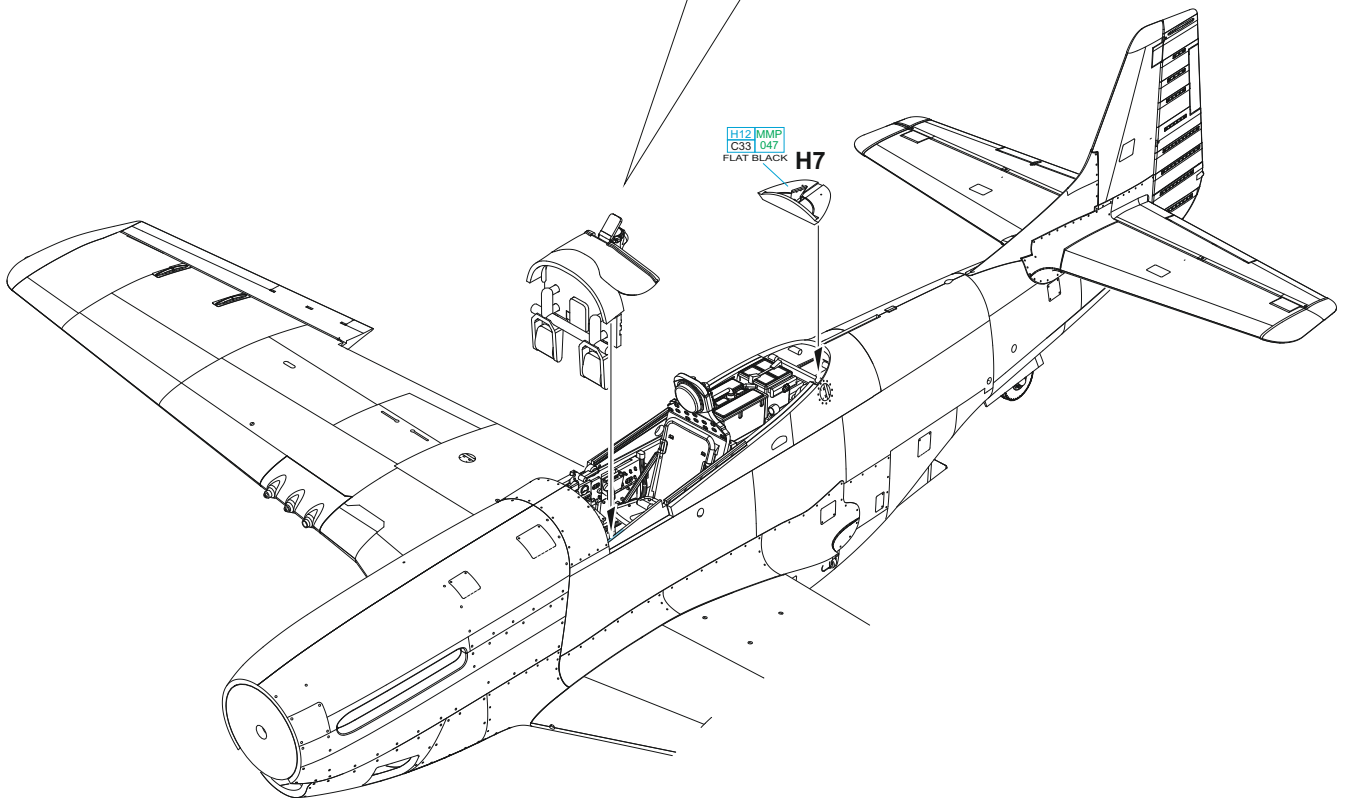
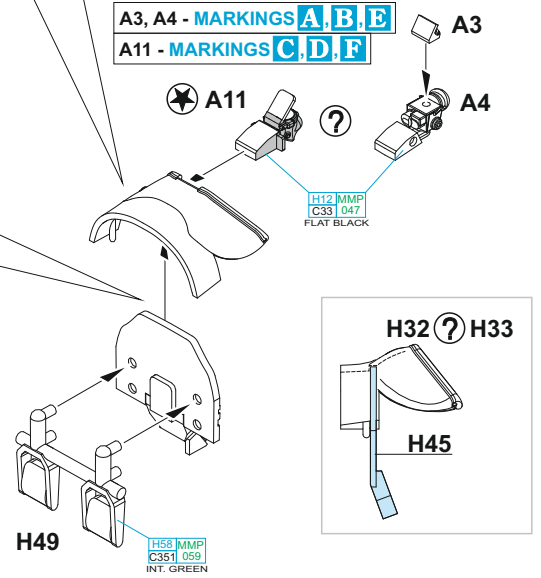


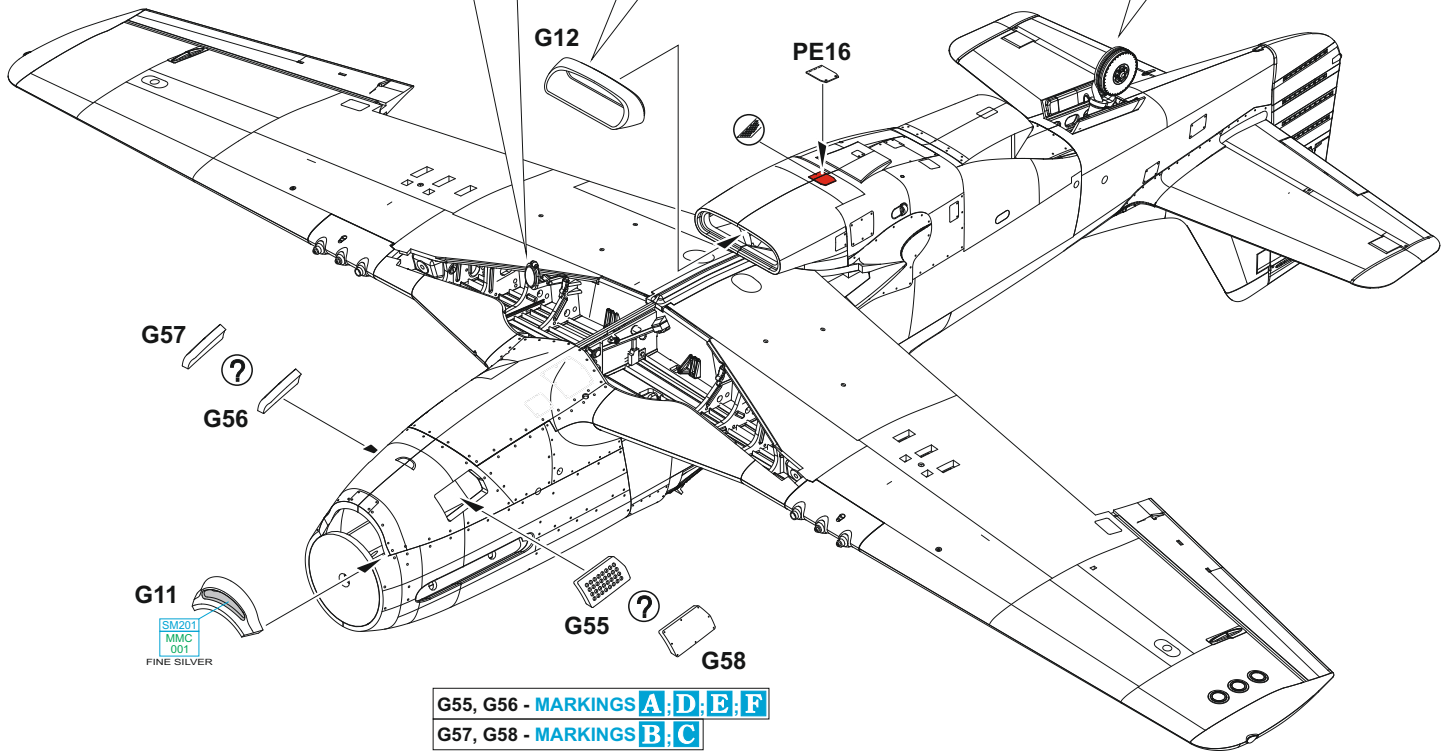
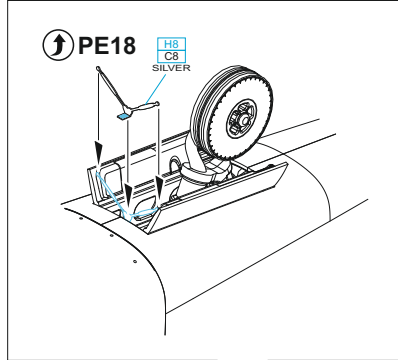
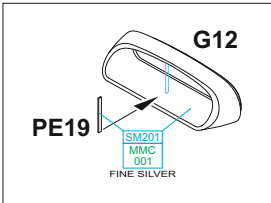
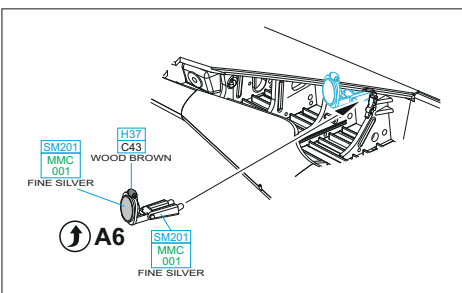
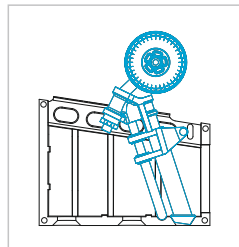
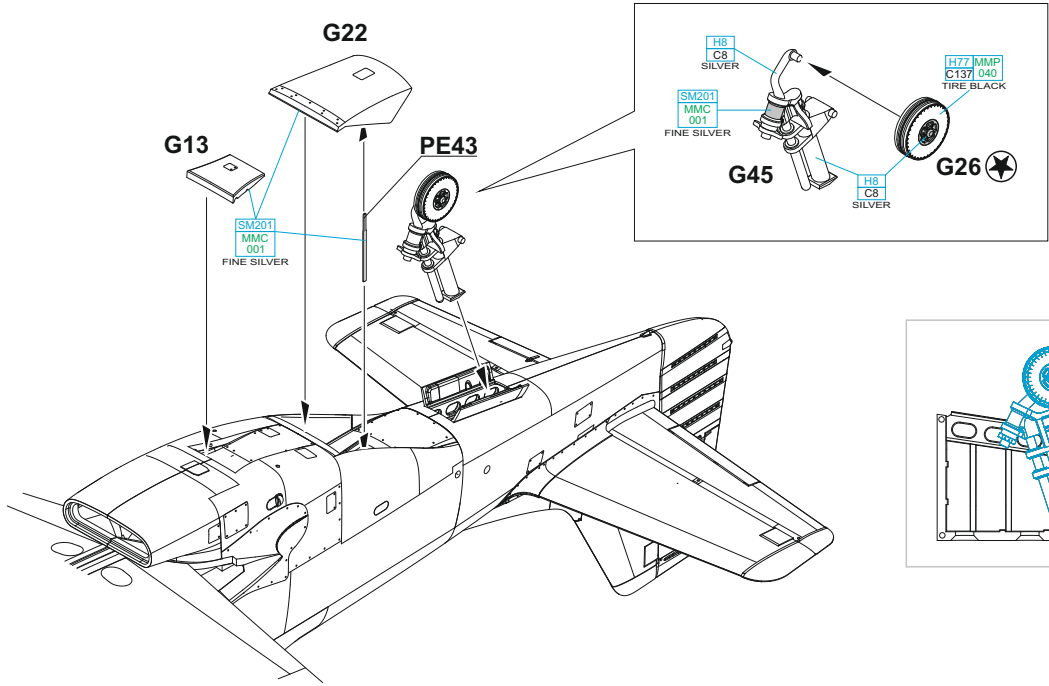
OPTIONAL:

decals 49, 50, 51, 52, 53 - MARKINGS A, B, C, E, F

decals 50, 51, 52, 53, 91 - MARKING D

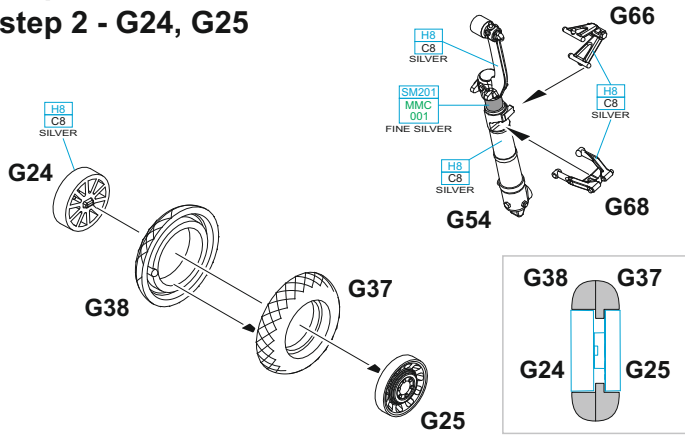
A3, A4 - MARKINGS A, B, E
A11 - MARKINGS C, D, F



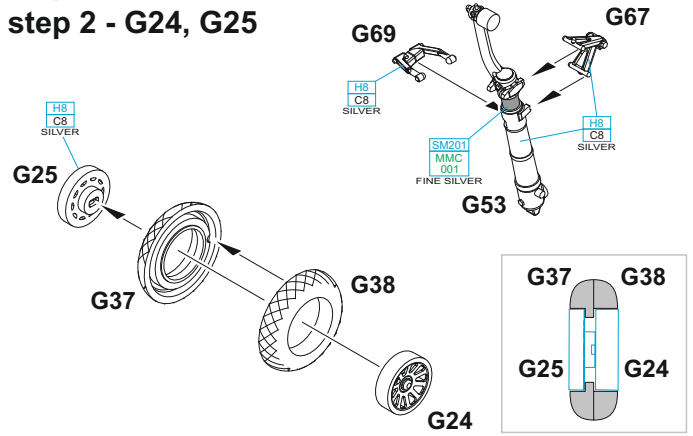


G55, G56 - MARKINGS **A, D, E, F**
 G57, G58 - MARKINGS **B, C**

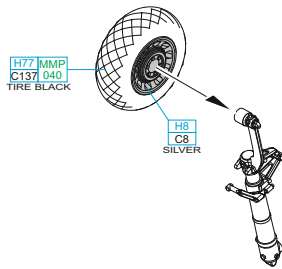
step 1 - G37, G38
step 2 - G24, G25



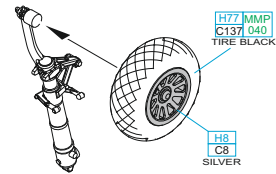
step 1 - G37, G38
step 2 - G24, G25



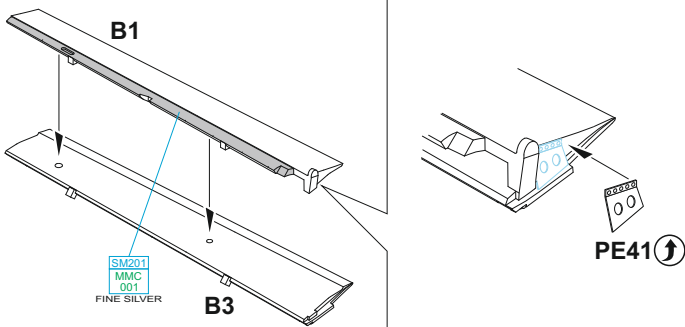
F



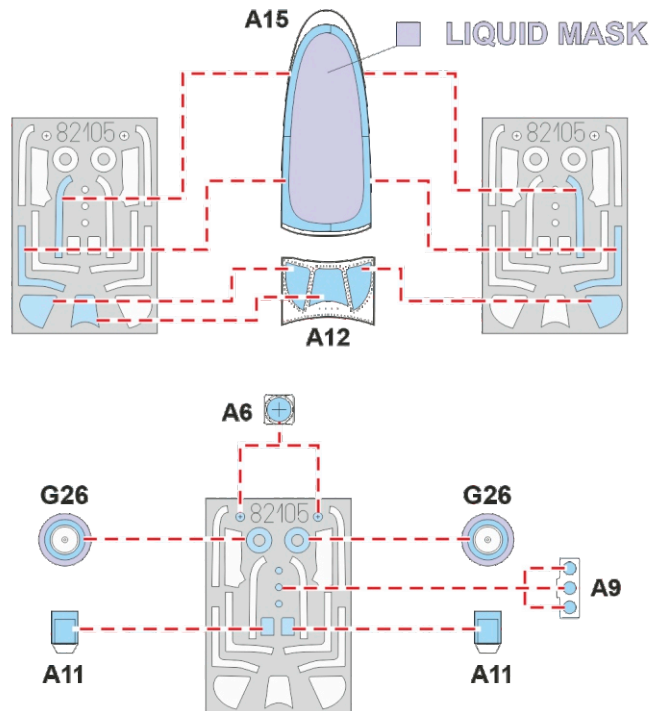
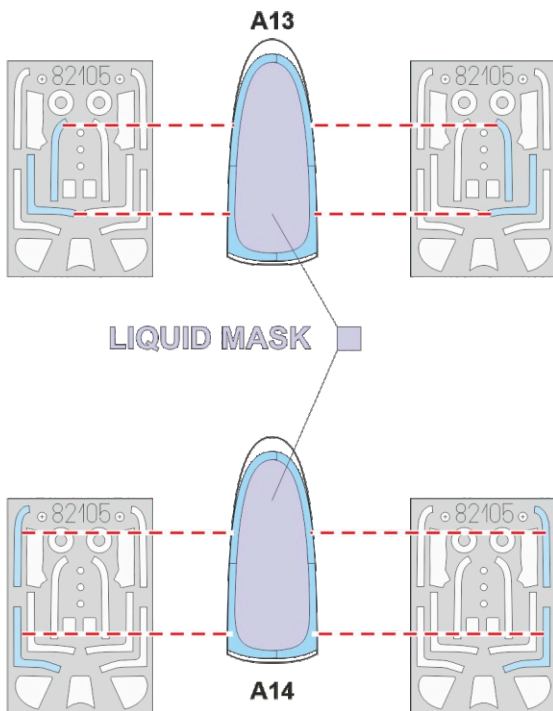
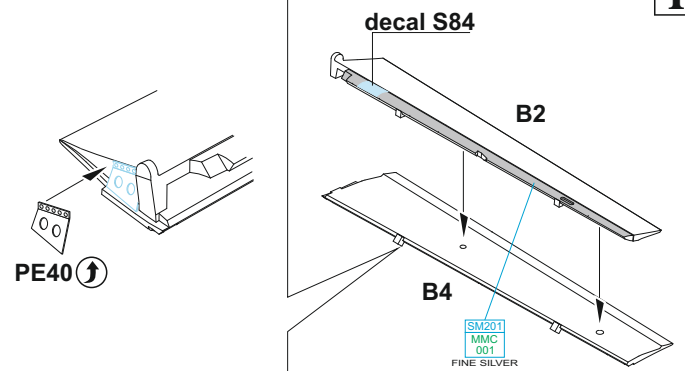
G

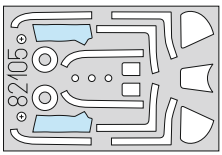
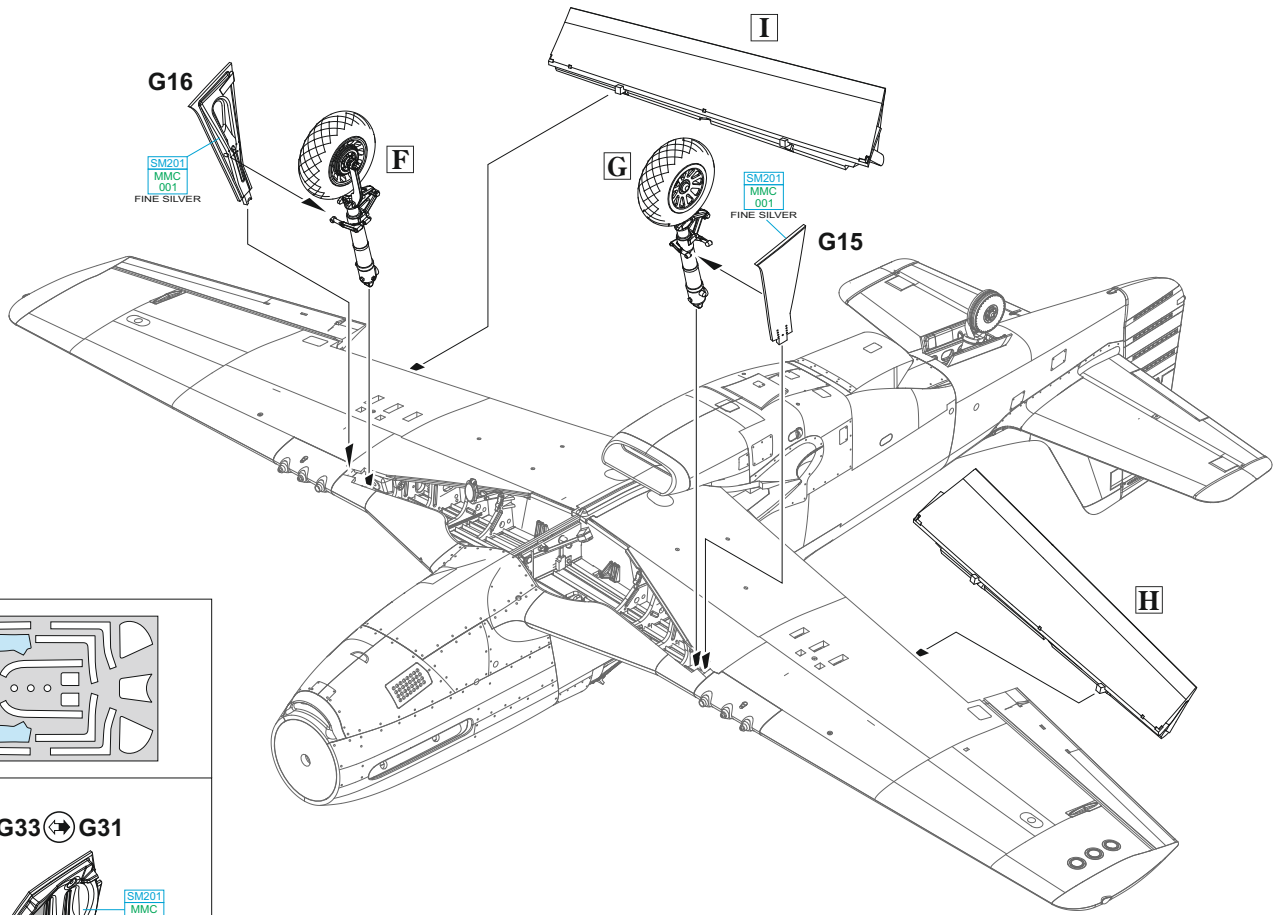


H

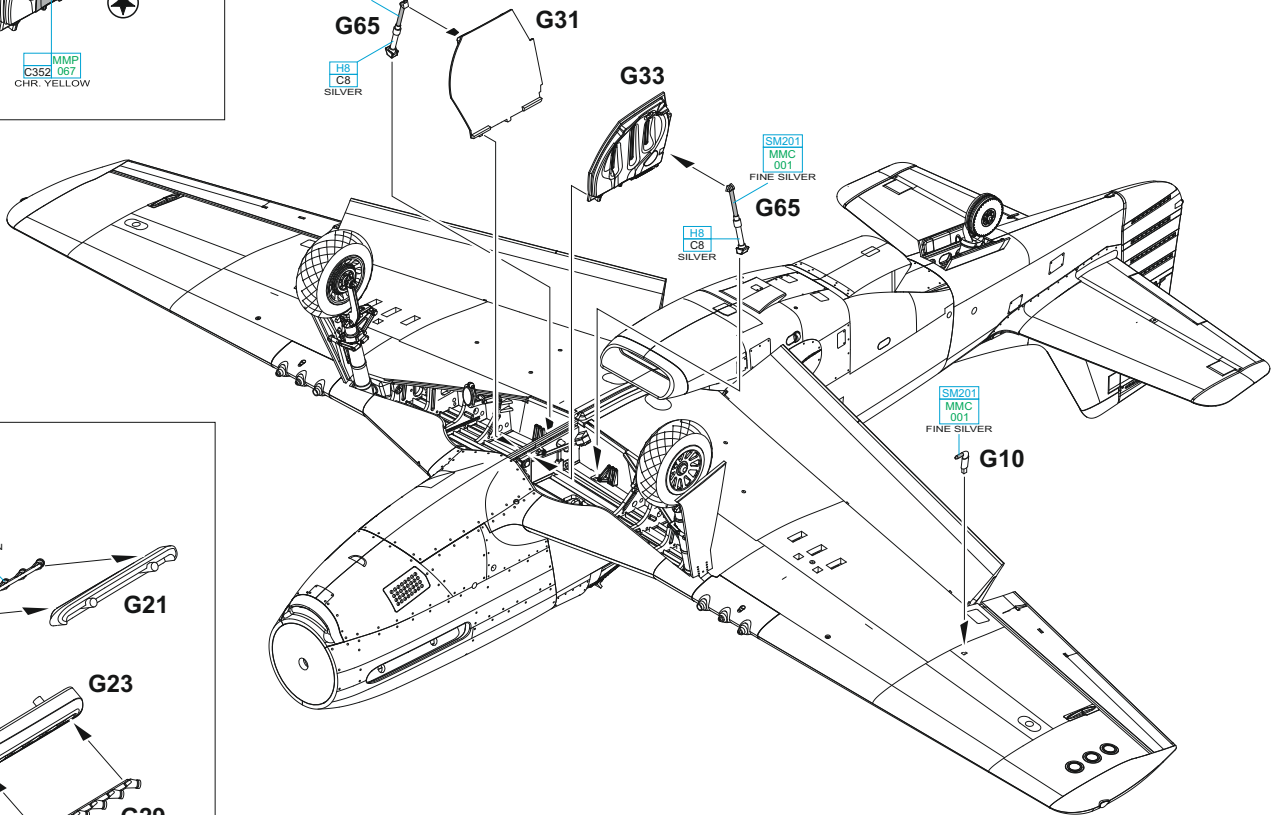
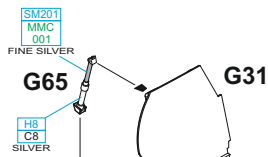
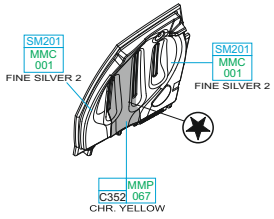


I

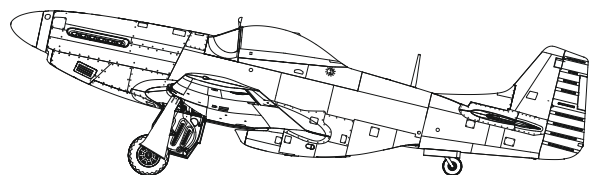
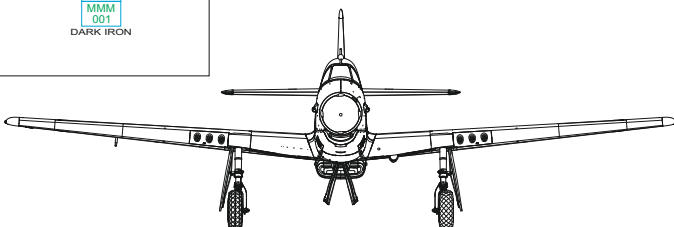
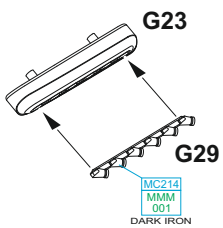
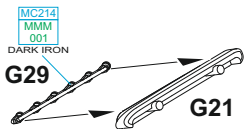




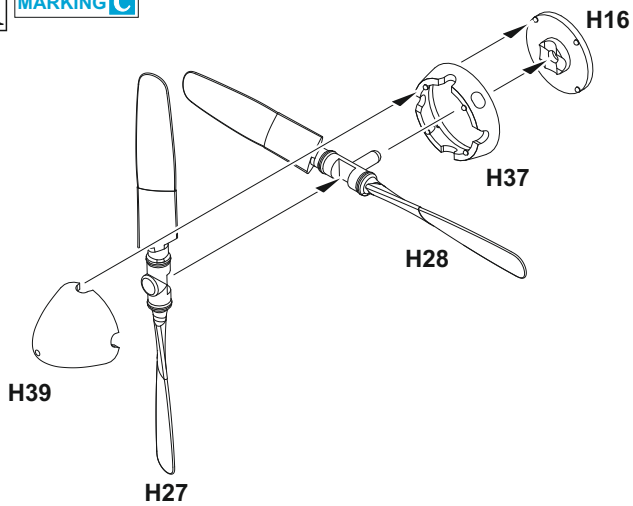
G33 → **G31**



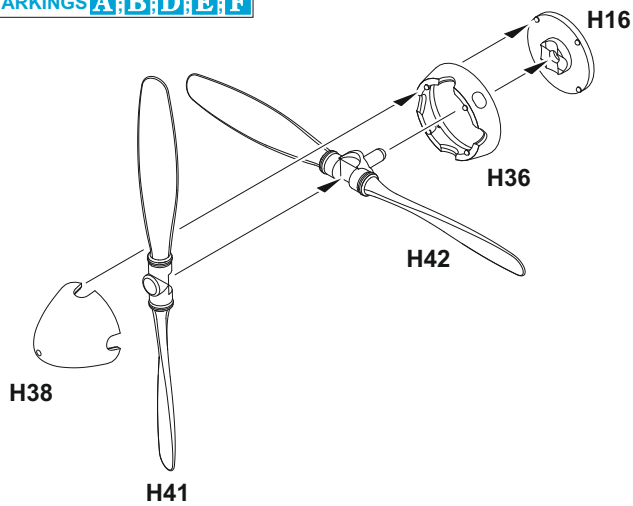
J



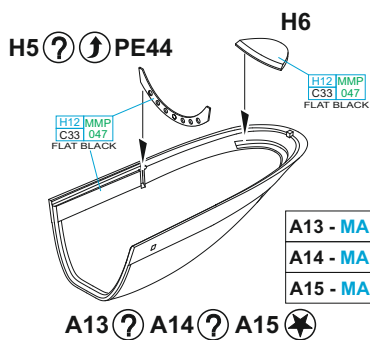
K MARKING C



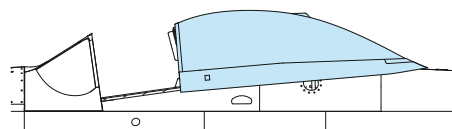
MARKINGS A, B, D, E, F



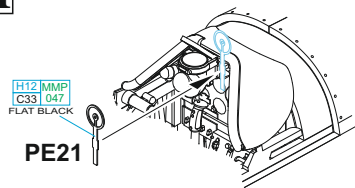
L



OPEN CANOPY POSITION



M

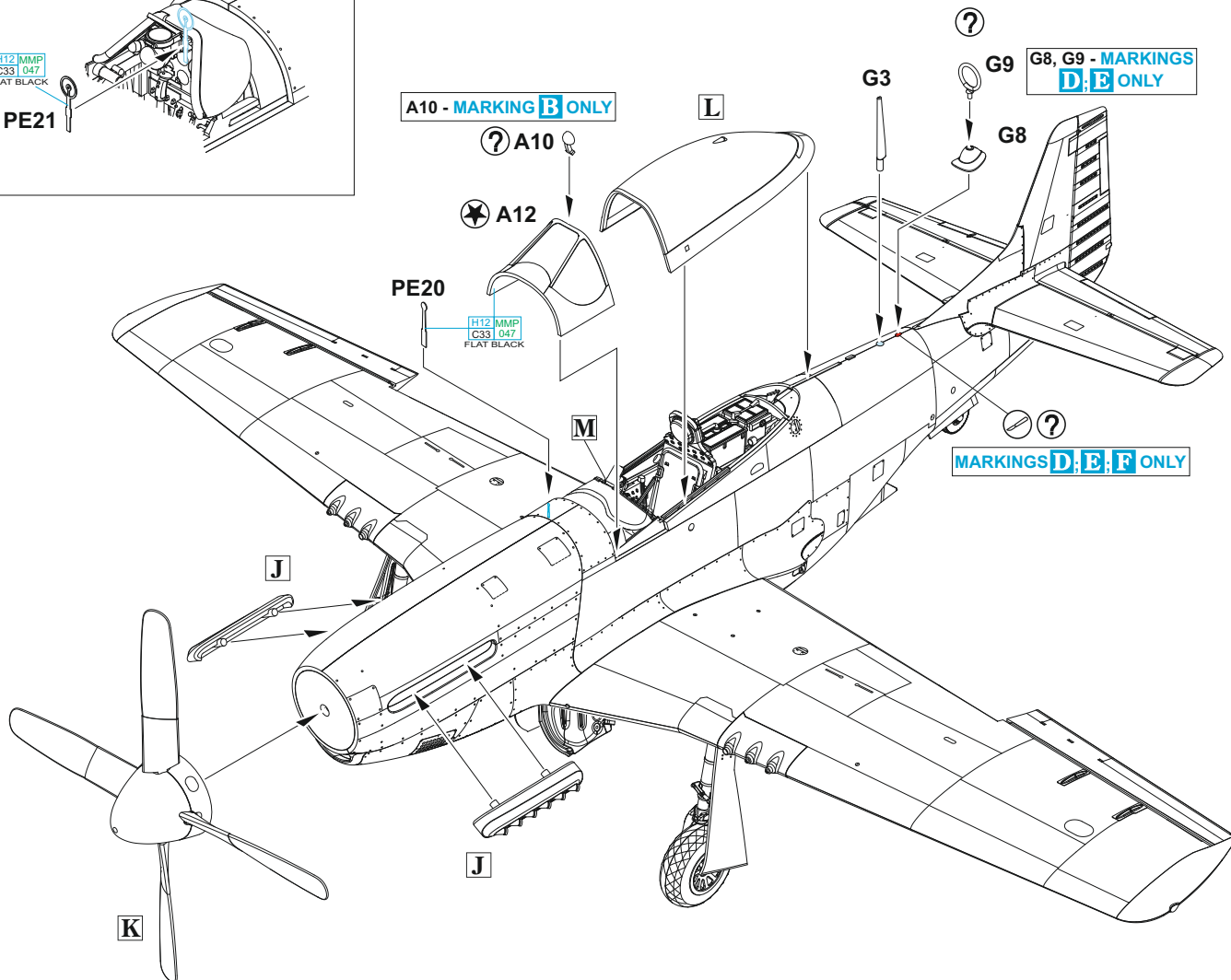


wire - MARKING F ONLY

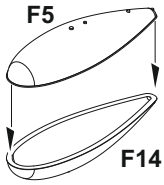
wire \varnothing - 0,2 mm
l - 7 mm

G8, G9 - MARKINGS D, E ONLY

A10 - MARKING B ONLY

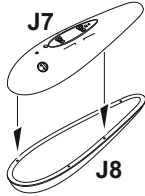


N 2 pcs. MARKING C

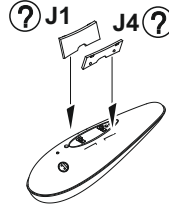


?

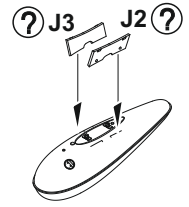
MARKINGS D, F 2 pcs.



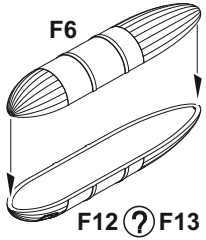
O



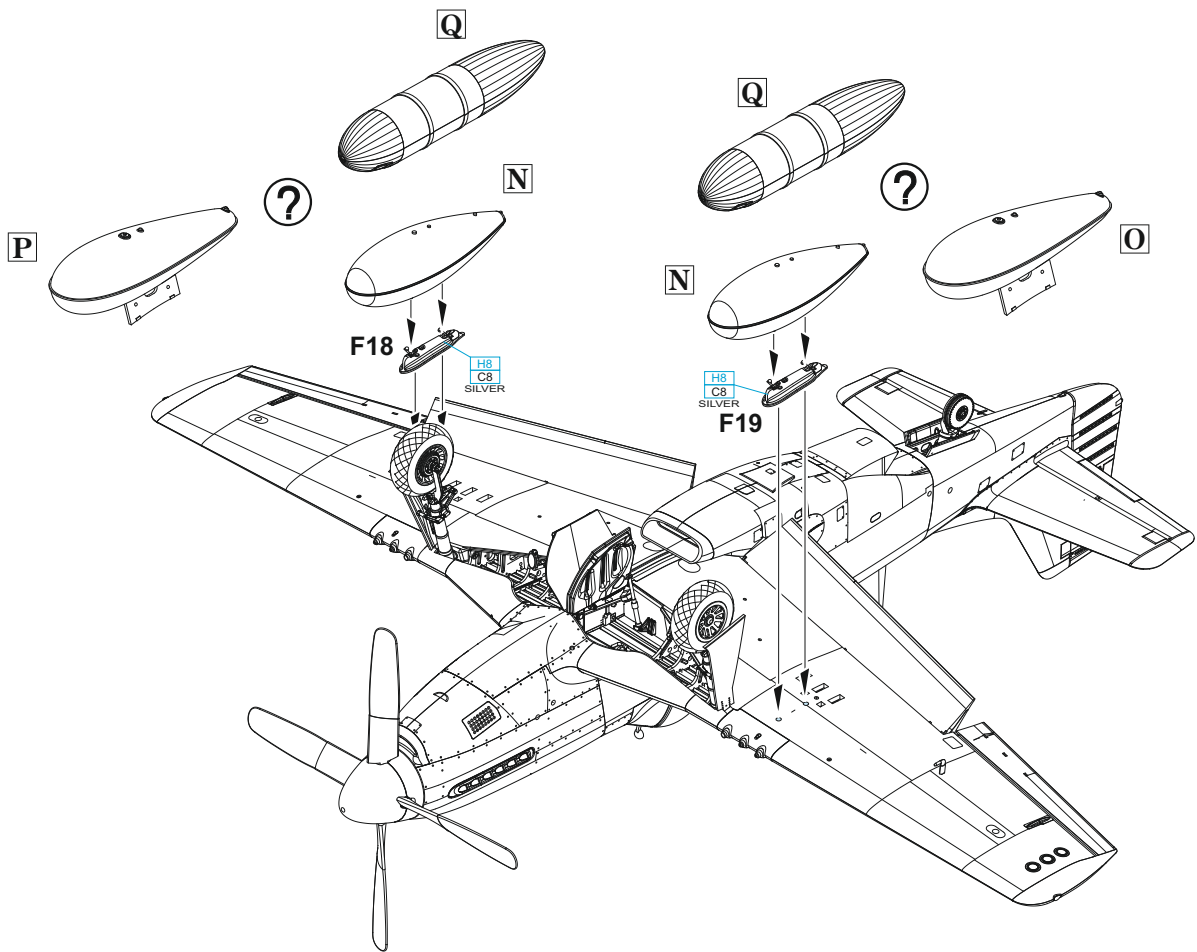
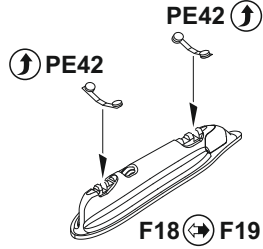
P



Q 2 pcs. MARKINGS A, B

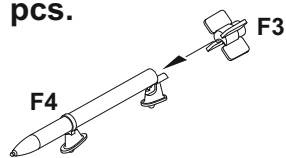


?

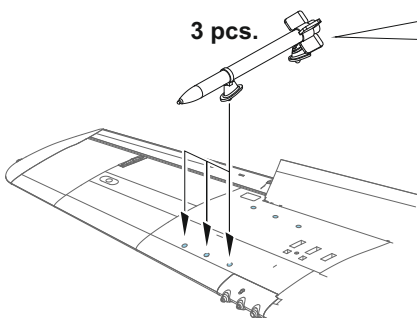


MARKING D ONLY

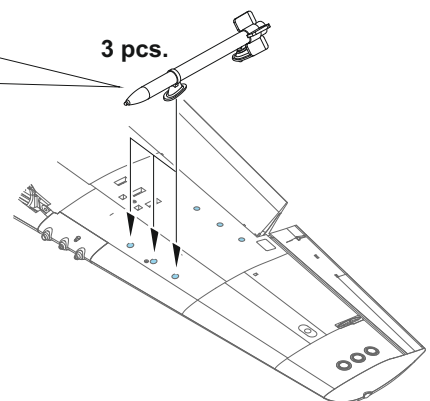
6 pcs.



3 pcs.

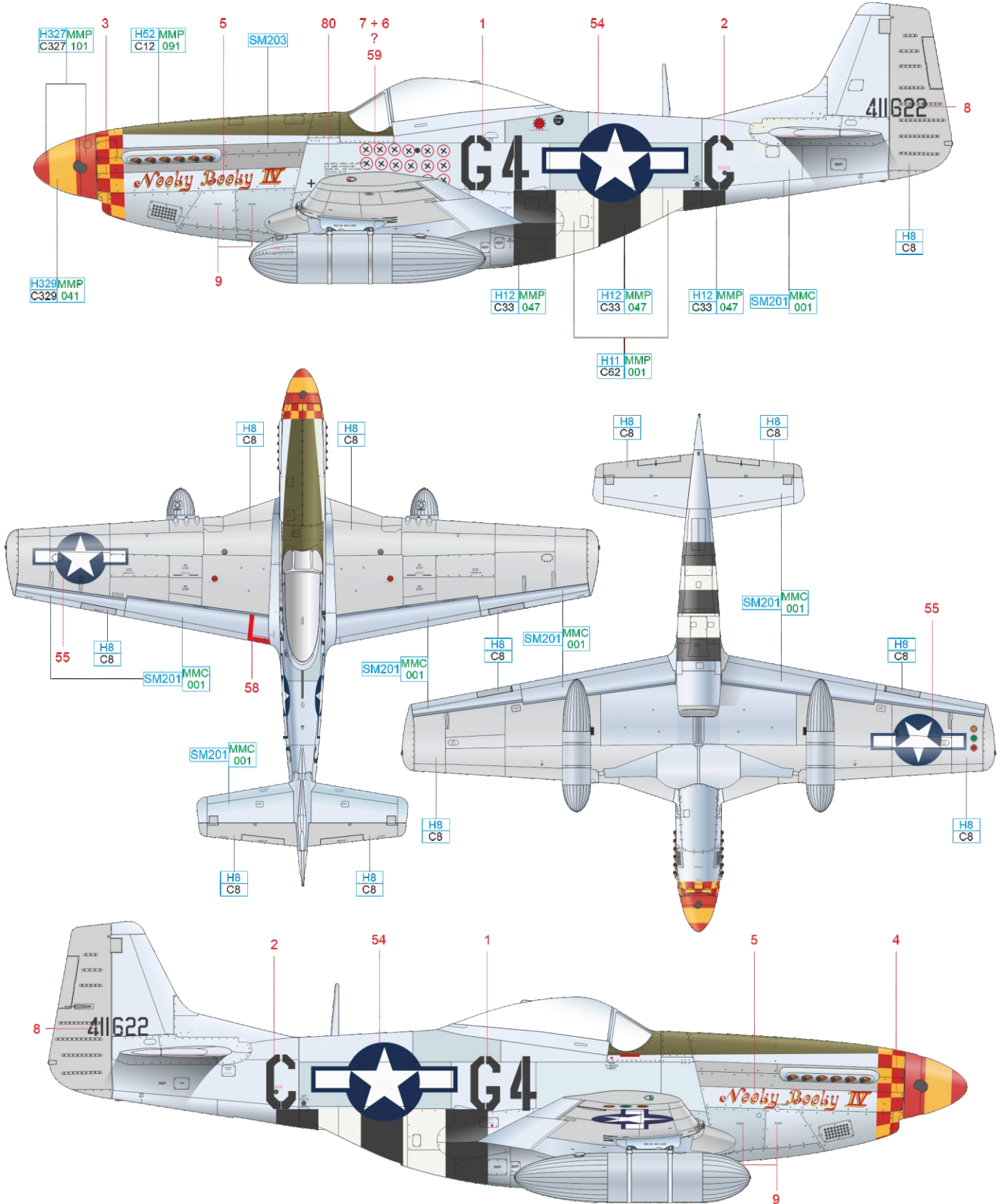


3 pcs.



A P-51K-5, 44-11622, Maj. Leonard K. Carson, 362nd FS, 357th FG, 8th AF, Leiston, Velká Británie, podzim 1944

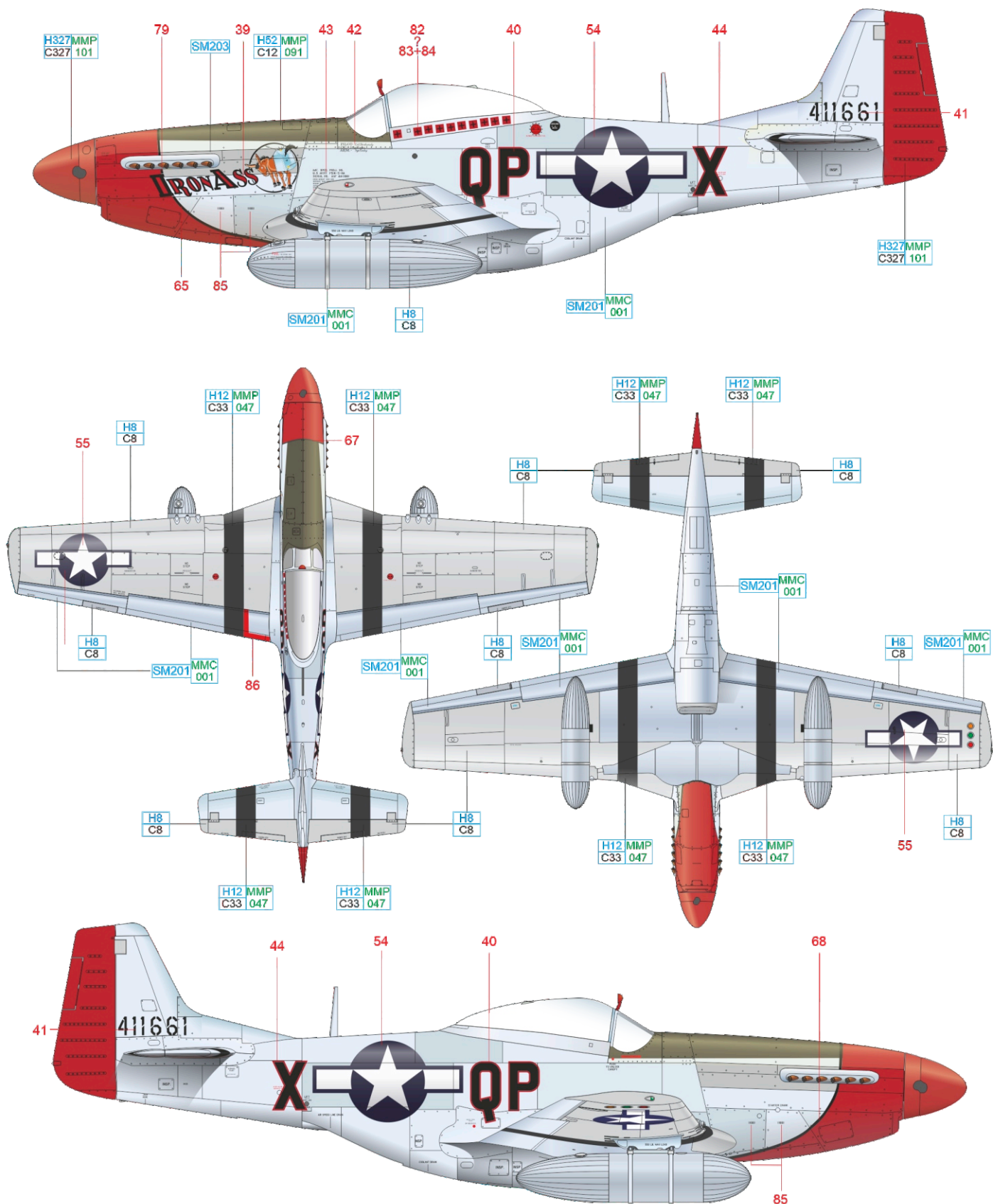
Druhou neúspěšnější stíhací skupinou 8. letecké armády USAAF a neúspěšnější skupinou vyzbrojenou letouny P-51D a K Mustang, byla 357th FG. Během války zničila 609 německých letadel ve vzduchu a 109 na zemi při 128 vlastních ztrátách. V řadách 357th FG sloužilo 35 stíhacích es, z nichž neúspěšnějším byl Major Leonard Kyle Carson s 18,5 sestřely. Od ledna 1944 sloužil u 362nd Fighter Squadron, a 8. dubna 1945 se stal jejím velitelem. Základem úspěchů 357. Fighter Group bylo její centrum taktického výcviku, nazývané Clobber College, v níž zkušení mazáči předávali své znalosti a zkušenosti ze vzdušných bojů nově příchozím pilotům. 362nd FS dostala první P-51D jen několik dní před zahájením invaze v Normandii. „Kit“ Carson pojmenovával své stroje Nooky Booky. V případě tohoto Mustangu se jednalo o letoun č. 4. Na podzim 1944 létal s osmnácti symboly sestřelů v podobě černých svastik v červeném kruhu namalovanými na levé straně trupu. Zadní část trupu nese ještě zbytky invazních pruhů, příď je označena červenožlutou šachovnicí, vrtulový kužel v tých barvách, obojí bylo rozpoznávacím markingem stroje 357th FG.



SUPER FINE SILVER	SM201 MMC 001	SUPER IRON	SM203	SILVER	H8 C8
BLACK	H12 MMP C33 047	RED	H327MMP C327 101	YELLOW	H329MMP C329 041
				OLIVE DRAB	H52 MMP C12 091
				WHITE	H11 MMP C62 001

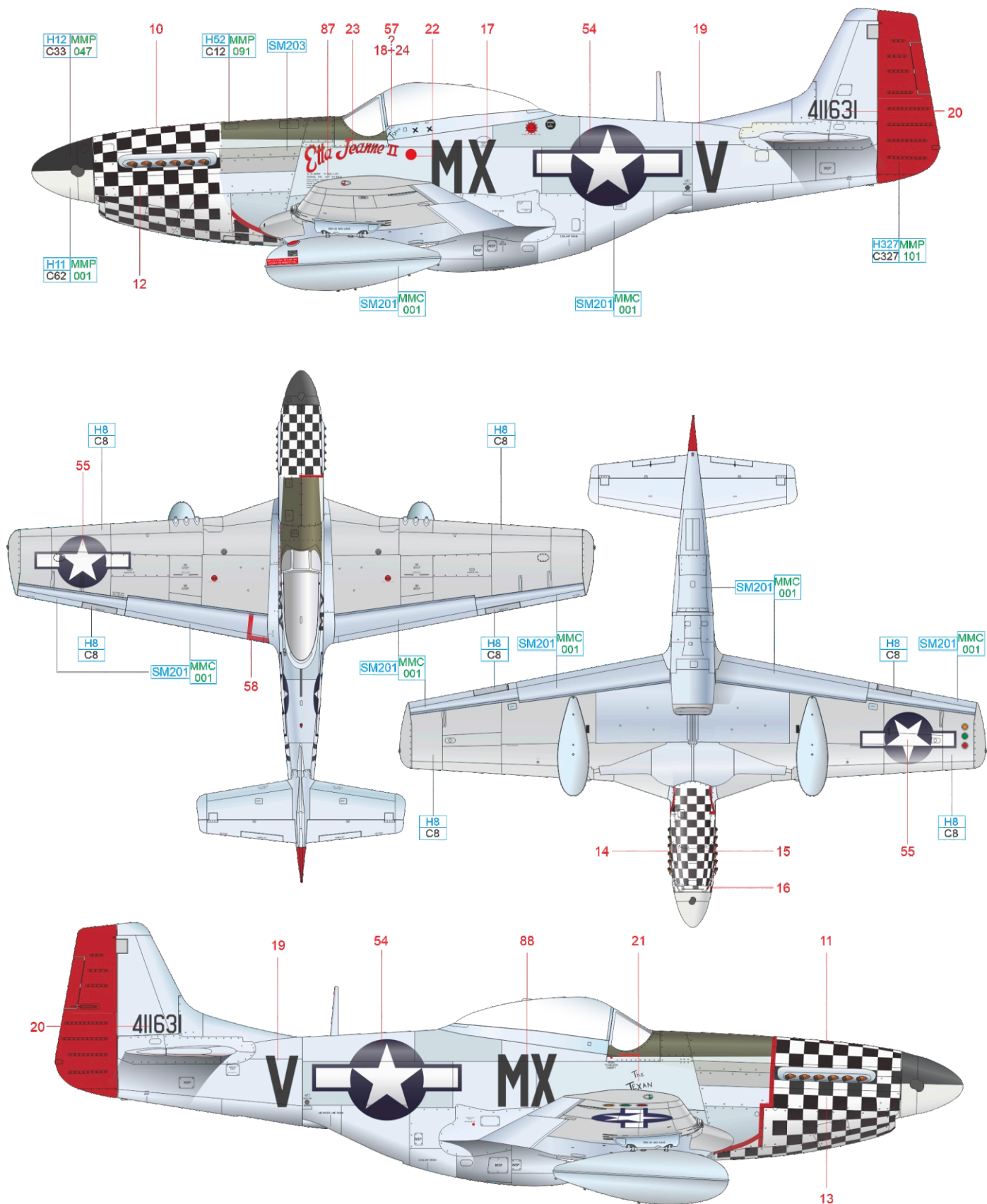
B P-51K-5, 44-11661, Lt.Col. Jack J. Oberhansly, 334th FS, 4th FG, 8th AF, Debden, Velká Británie, únor 1945

Jack Junior Oberhansly se narodil 21. ledna 1919 v městečku Payson v Utahu. Svá „křídélka“ obdržel 21. prosince 1941, po výcviku zamířil k 48th PS, ale již v květnu 1942 byl odvelen k 82nd FS podléhající velení 78th FG, s nímž se v listopadu 1942 přesunul do Velké Británie. V dubnu byla jednotka ze strojů P-38 přezbrojena na Thunderbolty, s nimiž doprovázela bombardéry 8th AF nad okupovanou Evropou. Dne 7. srpna 1943 převzal Jack Oberhansly velení 82nd FS, již velel až do května 1944. Od 28. srpna do 3. prosince 1944 byl zástupcem velitele celé 78th FG. Dne 4. prosince 1944 byl převelen k 4th FG, u níž působil ve funkci zástupce velitele až do 26. února 1945. Po skončení 2. světové války pokračoval v kariéře u letectva, od roku 1946 až do srpna 1948 velel 191st Fighter Squadron působící u Utah ANG. Během bojů 2. světové války dosáhl šesti sestřelů, všechny při působení u 78th FG. Jack J. Oberhansly zemřel 6. září 1982 v San Clemente v Kalifornii. Oberhanslyho stroj má příď zbarvenou červenou barvou, což byl rozpoznávací marking strojů 4th FG, ocasní plochy v červené barvě nosily stroje 334th FS.



SUPER FINE SILVER	SM201	MMC 001	SUPER IRON	SM203	SILVER	H8 C8
OLIVE DRAB	H52 MMP C12 091	RED	H327 MMP C327 101	BLACK	H12 MMP C33 047	

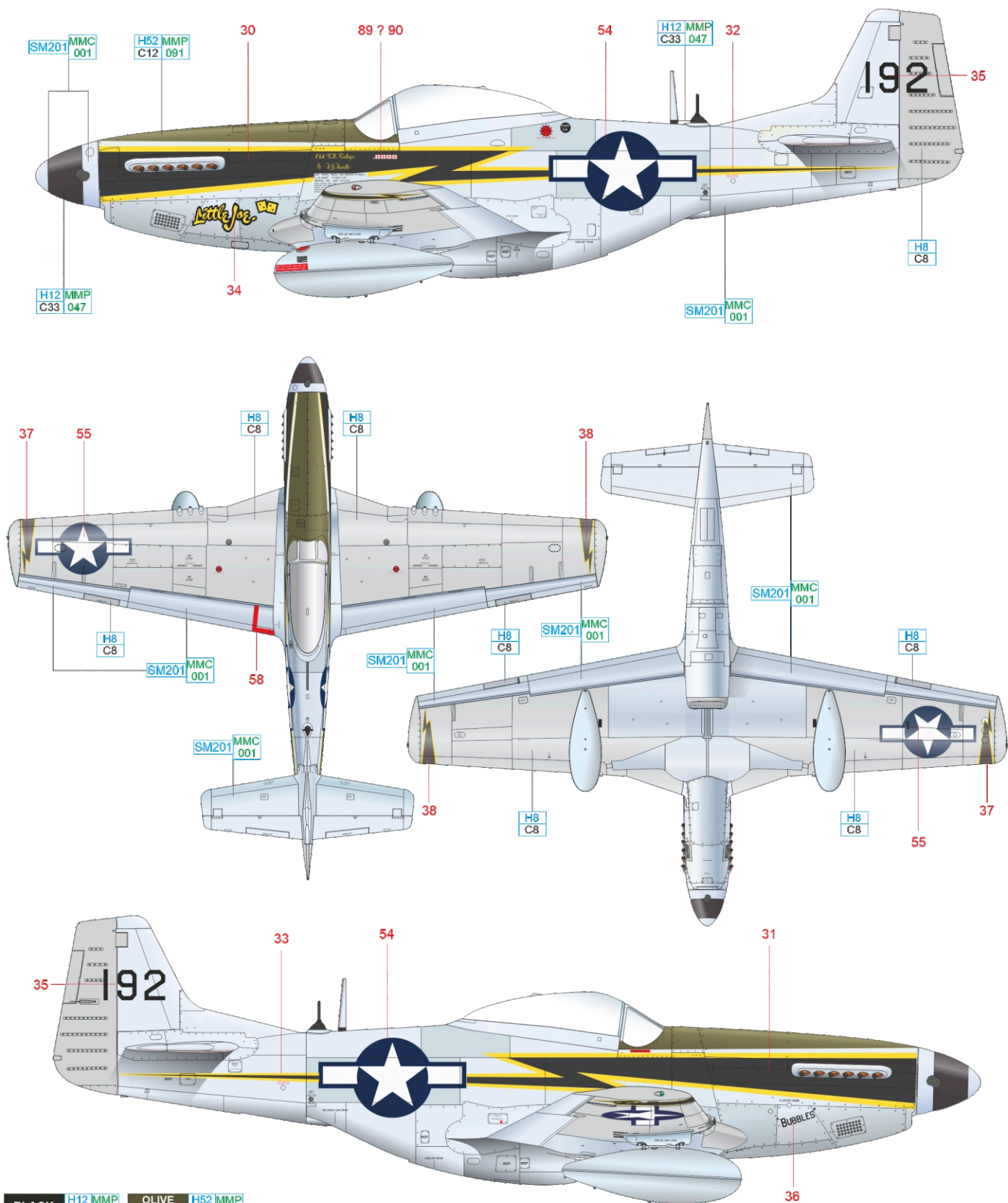
Rodák z Abilene v Texasu, Huie Lamb, létal u 82nd FS od srpna 1944, nejprve na Thunderboltech a po přezbrojení jednotky v prosinci 1944 na Mustangích. První bojový let Huie Lamba na stroji P-51, 29. prosince 1944, skončil nedobrovolnou koupelí po závadě na chladiči, kdy musel přistát ve vlnách kanálu La Manche. Záchranu mu poskytl britský Walrus, jehož osádku zalarmoval Lambův wingman John C. Childs. Lambovo skóre na konci války činilo 2,5 letadla sestřelená a tři další zničená na zemi. Jedním ze sestřelených byl proudový Me 262, který zničil 15. října 1944. Polovinu sestřelu proudového Arada Ar 234 zaznamenal dne 19. března 1945. Mustangy, s kterými Huie Lamb létal, byly pojmenovány Etta Jeanne po jeho mladší sestře. Příd jeho stroje Etta Jeanne II (předchozí Etta Jeanne skončila v moři) zdobil rozpoznávací marking 78th FG v podobě černobílé šachovnice. Mustangy verze P-51K, vyráběné v Dallasu v Texasu, vycházely z výroby vybavené vrtulemi AeroProducts, ale Etta Jeanne II je prokazatelně vybavena vrtulí Hamilton Standard.



SUPER FINE SILVER	SM201	MMC 001	SUPER IRON	SM203	SILVER	H8 C8	
OLIVE DRAB	H52 MMP C12 091	RED	H327 MMP C327 101	BLACK	H12 MMP C33 047	WHITE	H11 MMP C62 001

D P-51K-1, 44-11471, Lt. Carl H. Colleps, 118th FRS, 23rd FG, 14th AF, Čeng Kung, Čína 1945

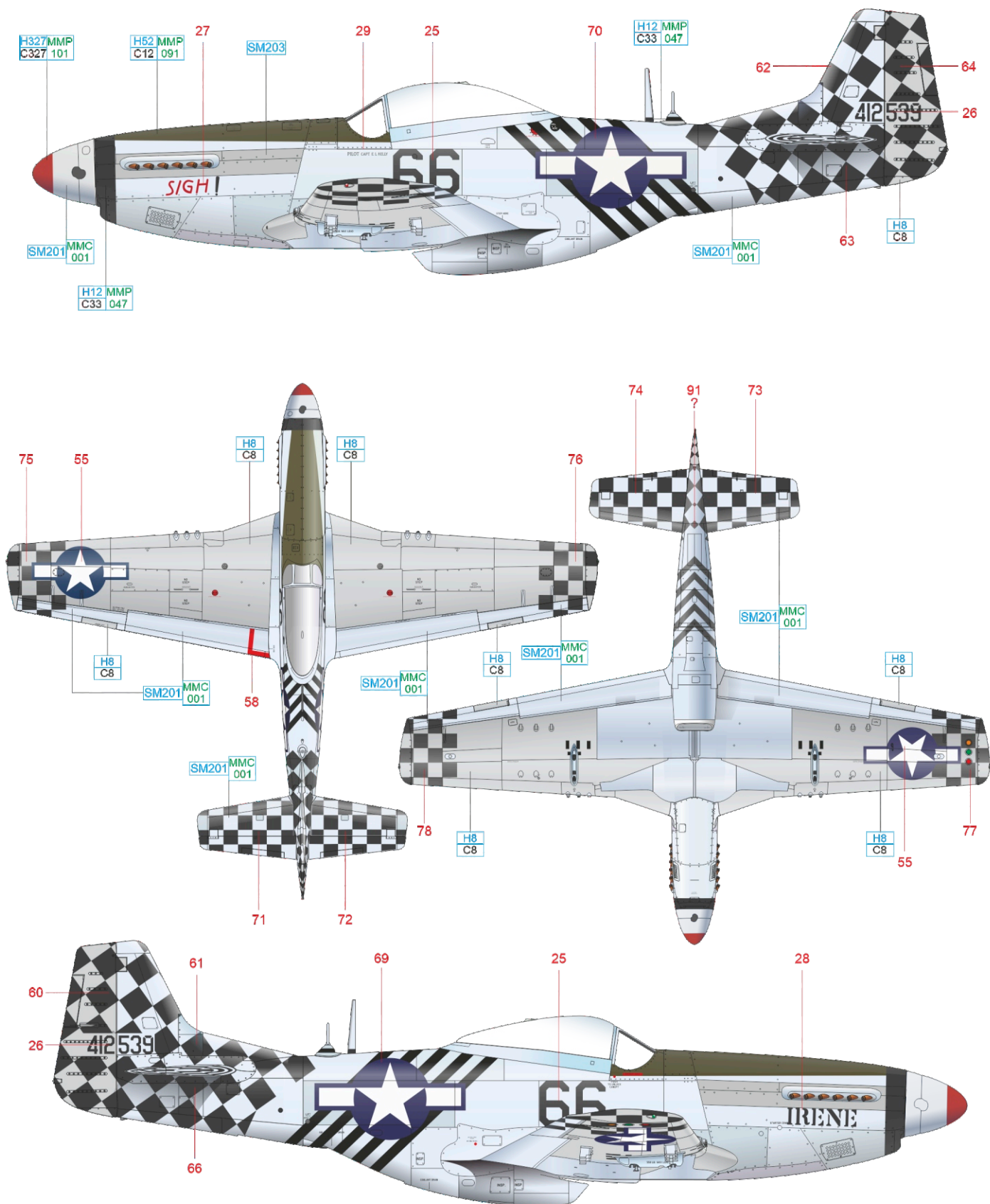
Historie 118th TRS, v podobě 118th Aero Squadron, se začala psát již od 31. srpna 1917, kdy létala ve Francii. V roce 1923 byla v rámci Connecticut National Guard přeznačena na 118th Observation Squadron. Po japonském útoku na Pearl Harbor její činnost spočívala v protiponorkovém hlídkování u atlantického pobřeží. V srpnu roku 1942 byla vyňata z této činnosti a připravována na nasazení v zámoří. V říjnu 1943, již jako 118th Tactical Reconnaissance Squadron byla zařazena k 23rd Fighter Group, létající v rámci 14th AF nad bojištěm označovaném CBI (China-Burma-India). Tam po přesunu nejprve působila se stroji P-40 při obraně letišť v Indii, z nichž operovaly stroje B-29. V květnu 1944 následoval přesun do Číny, kde jednotka podnikala stíhací a bitevní útoky, průzkumné lety byly spíše výjimkou. Touto činností se zabývala až do konce 2. světové války. Po návratu do USA byla opět zařazena k Connecticut Air National Guard. Jednotka je stále aktivní, nyní létá pod označením 118th Airlift Squadron se stroji C-130H Hercules. Rozpoznávacím markingem Mustangů 118th TRS byl černý, žlutě lemovaný blesk na trupu a malé blesky na koncích křídla. Stroj s číslem 192 na ocasu a pojmenovaný Little Joe nese pod čelním štítkem 5 japonských vlajek, označující letadla zničená na zemi Lt. Collepsem.



BLACK	H12 MMP C33 047	OLIVE DRAB	H52 MMP C12 091
SUPER FINE SILVER	SM201 MMC 001	SILVER	H8 C8

E P-51K-10, 44-12539, Lt. Everett Kelly, 6th FS, 1st Air Commando Group, 10th AF, Asansol, Indie, léto 1945

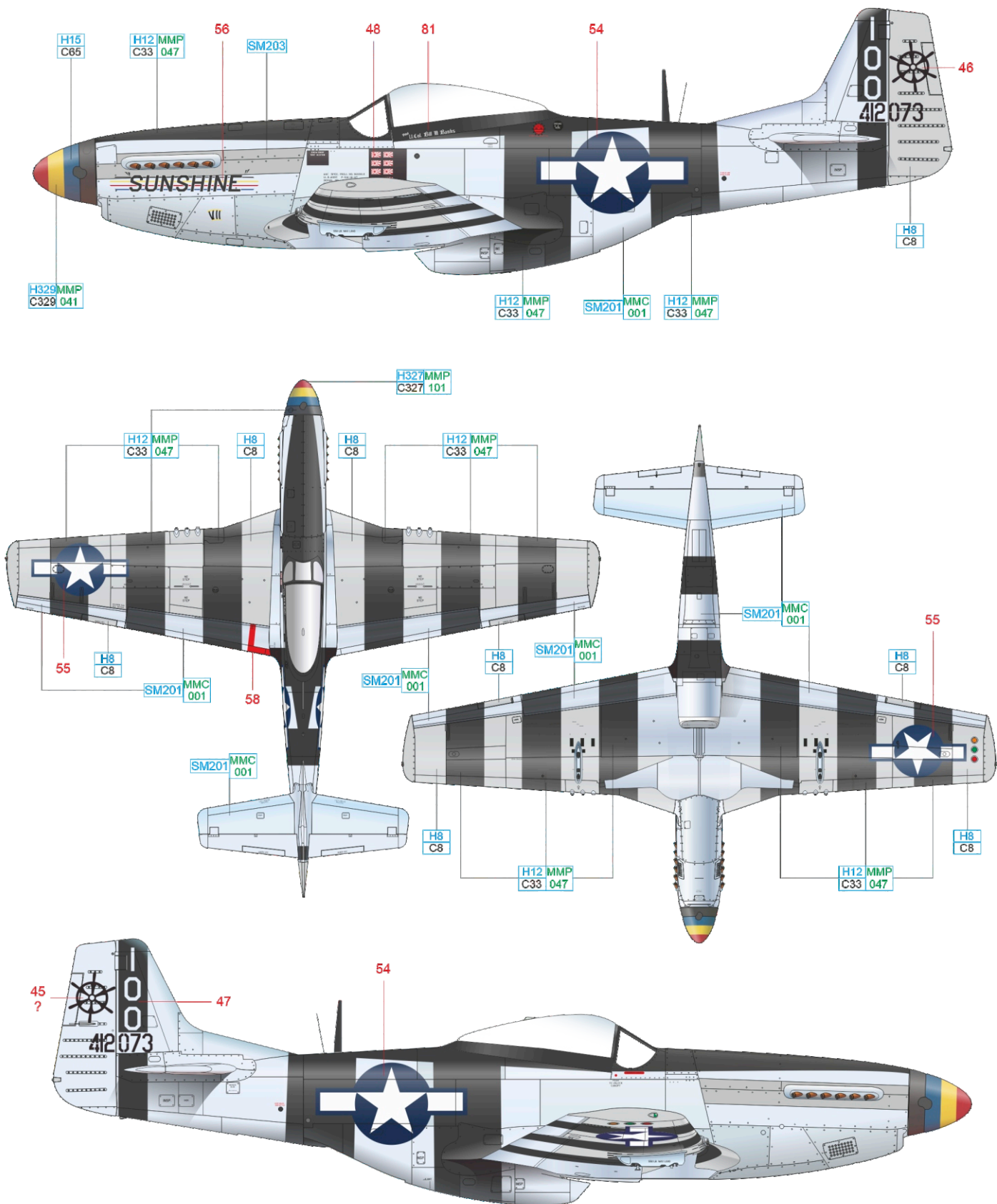
Do bojů nad Barmou v rámci 1st Air Commando Group, jejíž součástí byla i 6th Fighter Squadron, létající na strojích P-47D Thunderbolt, zasáhl Everett Kelly 18. října 1944. Během návratu ze své první akce, již byl útok na letiště v Mingaladonu, sestřelil japonský Ki-43. Dalšíh vítězství nedosáhl. Jeho jednotka se převážně věnovala útokům na pozemní cíle. Na stroje P-51D a K se 6th FS začala přezbrojovat v druhé polovině května 1945 na letišti Kalaikunda, kde je vyměnila za oblíbené, ale válkou již notně opotřebované Thunderbolty. Do bojů 2. světové války s nimi již nezasáhla a po návratu do USA byla 3. listopadu 1945 rozpuštěna. 6th Fighter Squadron po vzoru 51st Fighter Squadron, též létající na bojišti CBI (China-Burma-India), opatřila své stroje šachovnicí na ocasních plochách. Kellyho Mustang nesl na levé straně přídě nápis Sighl, pravou stranu zdobilo jméno Irene.



SUPER FINE SILVER	SM201 MMC 001	SUPER IRON	SM203	SILVER	H8 C8
BLACK	H12 MMP C33 047	RED	H327 MMP C327 101	OLIVE DRAB	H52 MMP C12 091

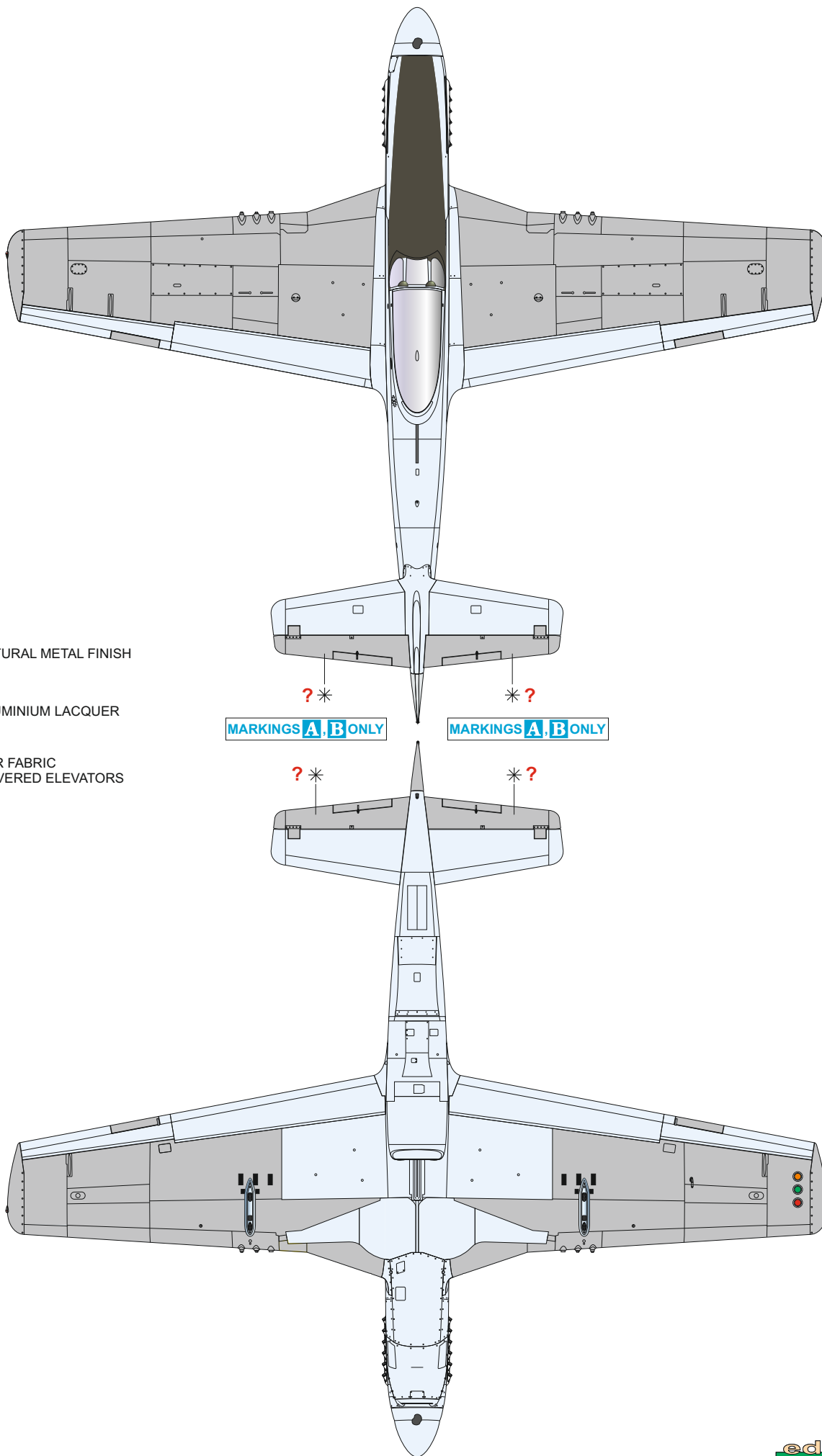
F P-51K-10, 44-12073, Lt.Col. William T. Banks, CO of 348th FG, 5th AF, Ie Shima, srpen 1945

William McGowan Banks se narodil 1. září 1915 v Raleigh ve státě West Virginia. K armádnímu letectvu vstoupil 15. března 1941, po výcviku byl zařazen k 62nd PS, létající na strojích P-40. V červenci byl přidělen k 90th FS, 80th FG. V říjnu 1942 byl odeslán na Novou Guineu k 348th FG, vybavené stroji P-47. V listopadu 1942 velel její 342nd FS. Tuto jednotku vedl také od listopadu 1943 do května 1944. Během bojů v této oblasti od září 1943 do února 1944 sestřelil šest japonských letadel. V prosinci se s 348th FG podílel na osvobození Filipín, při němž dosáhl na P-47 dalších tří sestřelů. Dne 2. února 1945 byla jednotka přezbrojena na Mustangy verze D a K. Velení 348th FG převzal 8. června 1945. V té době startovala jednotka z ostrova Ie Shima a podílela se na náletech na Japonsko. Během sweepu podniknutého 9. srpna 1945 do oblasti prefektury Fukuoka byl Banks v čele čtyřčlenného roje očitým svědkem výbuchu atomové bomby svržené na město Nagasaki. Se svým rojem dokonce několik minut kroužil kolem mraku vzniklého při výbuchu. Armádnímu letectvu zůstal Lt.Col. Banks věrný i po skončení 2. světové války, do důchodu odešel v červnu 1963. Do leteckého nebe odešel 6. května 1983 v San Antoniu v Texasu.



BLACK	H12 MMP C33 047	RED	H327 MMP C327 101	YELLOW	H329 MMP C329 041
SUPER FINE SILVER	SM201 MMC 001	SUPER IRON	SM203	SILVER	H8 C8
				BRIGHT BLUE	H15 C65

P-51K Mustang ALUMINIUM LACQUER PAINTED AREAS



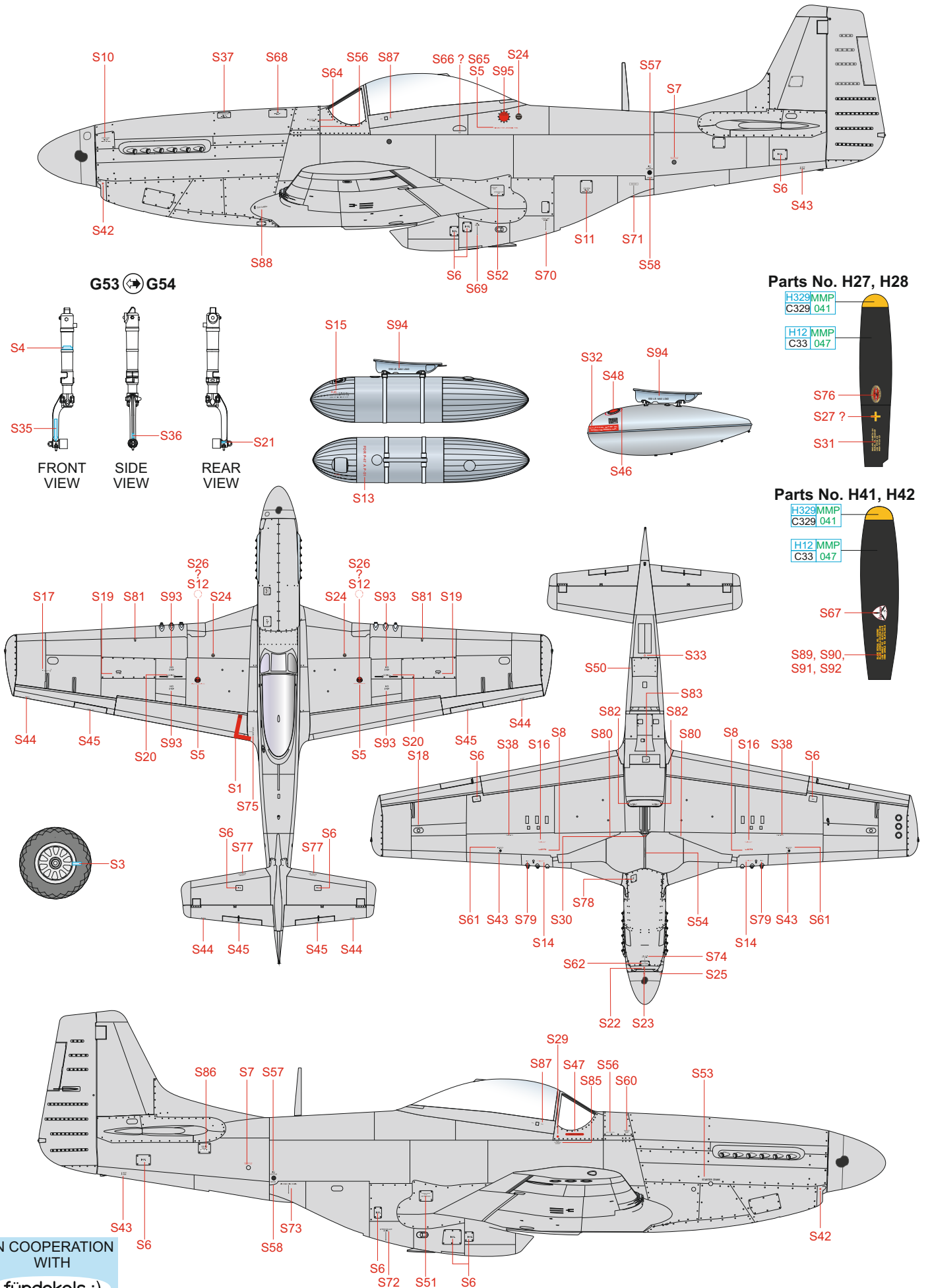
■ NATURAL METAL FINISH

■ ALUMINIUM LACQUER

* FOR FABRIC COVERED ELEVATORS

MARKINGS A, B ONLY

MARKINGS A, B ONLY



IN COOPERATION WITH
fündekals :)

eduard