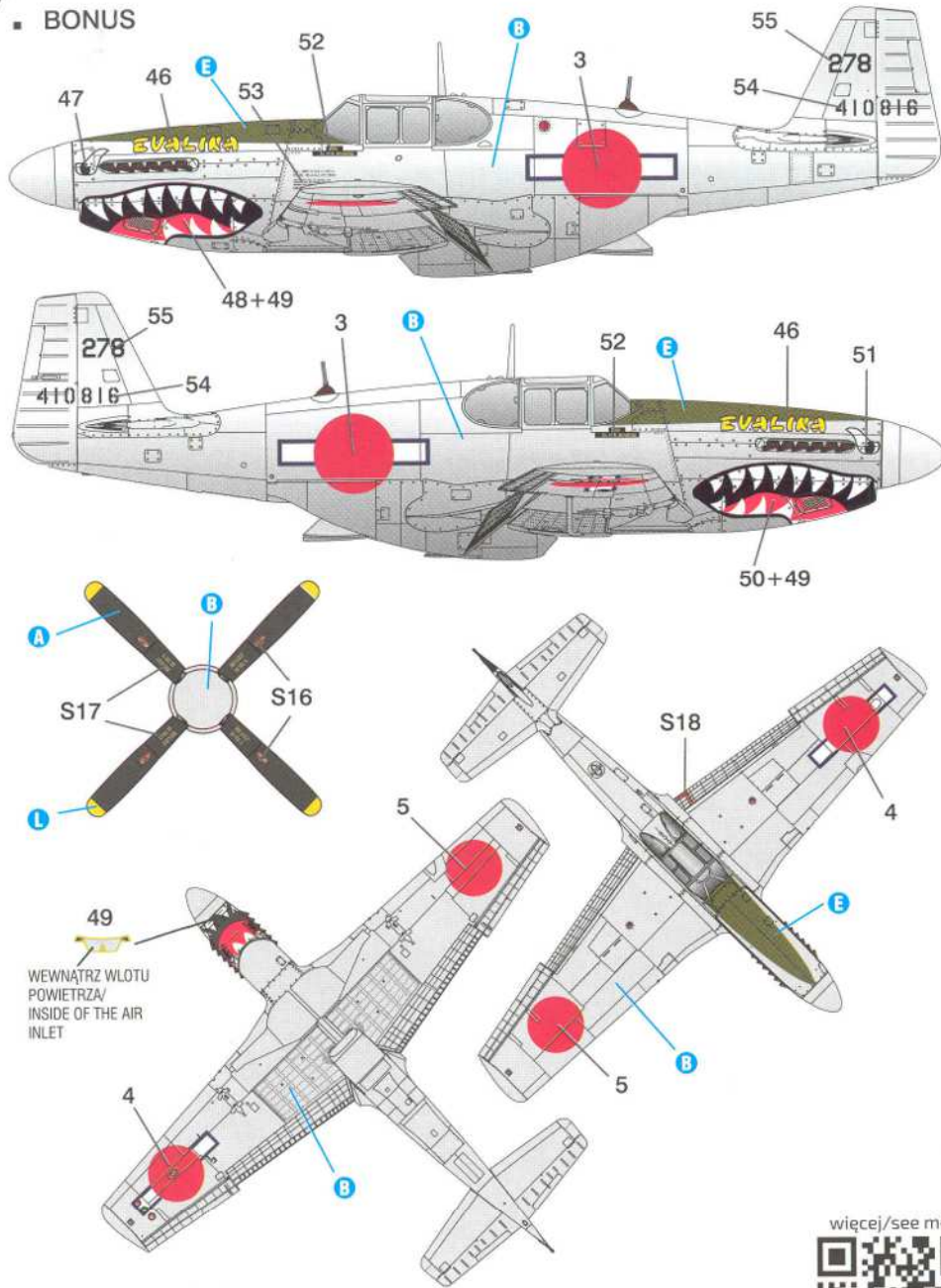


# 7. BONUS



więcej/see more



P-51C-11-NT Mustang, 44-10816/278, „Evalina”, pilot: Maj. Yasuhiko Kuroe, Chiny/Japonia 1945 r.  
 P-51C-11-NT Mustang, 44-10816/278, „Evalina”, pilot: Maj. Yasuhiko Kuroe, China/Japan 1945.

<http://armahobbynews.pl/70038>



Produced under license from Boeing.  
 Boeing and P-51 Mustang are trademarks of The Boeing Company.

# P-51 B/C Mustang™ Expert Set 70038

Manufacturer: Arma Hobby S.C. Ostrobramska 101/200, 04-041 Warszawa, Poland; [www.armahobby.pl](http://www.armahobby.pl); [www.armahobby.com](http://www.armahobby.com); [kontakt1@armahobby.pl](mailto:kontakt1@armahobby.pl) © 2021 Arma Hobby S.C. all rights reserved.

**Uwaga!** Przed rozpoczęciem pracy dokładnie przeczytaj instrukcję. Zachowaj zasady bezpieczeństwa przy pracy z łatwopalnym klejem i farbami! Trzymaj model z dala od małych dzieci. Nie pozwalaj im brać do ust/nosza części plastikowych lub naciskać na głowę torebek plastikowych! **Wsparcie klienta:** W przypadku jakichkolwiek problemów z modelem bez wahania wypełnij formularz zgłoszenia na stronie: <http://www.armahobby.pl/webpage/wsparcie-faq.html>

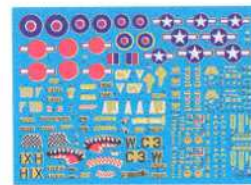
**Warning!** Before you start, please read the instructions carefully. Working with flammable glue and/or paint: please follow the safety recommendation of the manufacturers. Keep out of reach of small children! Do not allow them to place plastic parts in their mouths or noses or to pull plastic bags over their heads. **Customer care:** In case of any problems with the model, please do not hesitate to contact us and fill the claim form on our website: <http://www.armahobby.com/webpage/wsparcie-faq.html>

Podczas ofensywy lotniczej nad III Rzeszę Siły Powietrzne Armii Amerykańskiej (USAAF) potrzebowały dobrego i taniego myśliwca dalekiego zasięgu, który towarzyszyłby bombardowcom na dużej wysokości w drodze do celu. Pierwsze wersje samolotu P-51/P-51A Mustang z silnikiem Allison sprawdziły się jako maszyna myśliwska i rozpoznawcza operująca na niskim pułapie, jednak brak drugiego biegu sprężarki silnika nie pozwalał na uzyskanie zadowalających osiągnięć na wysokości powyżej 4,5 tys. m. Myśliwce P-47 nie mogły latać tak daleko, a P-38 nie były dostępne w wystarczającej liczbie. Rozwiązaniem tego problemu było zainstalowanie w płatowcu P-51A brytyjskiego silnika Rolls-Royce Merlin 66 (stosowano go w Spitfire IX/XVI) z dwustopniową sprężarką, produkowanego już w USA na licencji w zakładach Packard pod oznaczeniem V-1650. Powstała w ten sposób wersja P-51B Mustang, była zdolna do lotu z Anglii do Berlina i rozwiązywała problem eskorty dziennych nalotów bombardowych nad Niemcy. Masową produkcję nowej wersji Mustanga prowadzono w zakładach North American w Kalifornii pod oznaczeniem P-51B-NA i w Teksasie pod oznaczeniem P-51C-NT. Samoloty wersji produkcyjnych różniły się drobnymi szczegółami wprowadzonymi wraz z rozwojem konstrukcji, jak np.: dodatkowy zbiornik paliwa za kabiną pilota czy płetwa stabilizacyjna przez statecznikiem pionowym. Ponad dwieście sztuk przebudowano w wersję fotorozpoznawczą F-6C przez zabudowanie kamer w kadłubie za kabiną pilota. Łącznie wyprodukowano 3738 samolotów wersji B i C. Aż 900 z nich, pod oznaczeniem Mustang Mk III, przekazano do RAF oraz do Polskich Sił Powietrznych, RAAF, RCAF i Wojskich Francuzów. Brytyjskie modyfikacje to udoskonalona owiewka kabiny tzw. Malcolm Hood (wprowadzona też w amerykańskich P-51A oraz B/C), osłony przeciwdobłaskowe za rurami wdechowymi i skrzela na otworach filtra przeciwpyłowego. Myśliwce P-51B/C były uzbrojone w 4 km kalibru 12,7 mm w skrzydłach. Na zaczepach podskrzydłowych przenosiły bomby 250 i 500 funtów oraz aluminiowe zbiorniki paliwa o pojemności 75 galonów i papierowe - 108 galonów. Samoloty P-51B/C Mustang wprowadzono do służby na europejskim teatrze działań pod koniec 1943 roku. Odegrały one kluczową rolę w złamaniu oporu lotniczej myśliwskiej niemieckiej Luftwaffe w 1944 roku. Służyły także w rejonie Morza Śródziemnego oraz na birmańsko-chińskijskim teatrze działań wojennych. Obok zadań eskortowych Mustangi wykonywały działania wsparcia naziemnego i zwalczania rakiet V-1. Od połowy 1944 roku były stopniowo zastępowane przez samoloty nowszej wersji P-51D/K.

Soon after the commencement of the aerial offensive against the Third Reich it became apparent that the United States Army Air Forces (USAAF) needed a reliable, low-cost and long-range fighter that would be able to accompany the bombers to their targets at high altitude. The first versions of the P-51/P-51A Mustang, equipped with an Allison engine, performed capably in the fighter and reconnaissance role when operating at lower altitudes, however the lack of a second engine compressor stage made it impossible to achieve satisfactory performance at heights in excess of 4,500 metres. To complicate matters, the P-47 fighter was limited by its range, while the P-38 was not available in sufficient numbers. A solution to the problem was found by fitting the P-51A with the British Rolls-Royce Merlin 66 engine (used in the Spitfire IX/XVI). Importantly, this power plant had a two-stage compressor and was already being manufactured in the United States under licence by Packard with the designation V-1650. The version of the aeroplane thus developed – the P-51B Mustang – was easily capable of flying from England to Berlin as an escort on daytime bombing raids. The new model of the Mustang was mass-produced at the North American plant in California as the P-51B-NA, and in Texas as the P-51C-NT. The production versions differed in small details that were introduced as the design was developed, for example an additional fuel tank placed behind the cockpit, or a stabilizing fin located in front of the vertical stabilizer. More than two hundred of the aircraft were converted to the photoreconnaissance F-6C version by the installation of cameras in the fuselage to the rear of the cockpit. In total, 3,738 B and C Mustangs were built. Of these, 900 were handed over to the RAF, the Polish Air Forces in Great Britain, the RAAF, the RCAF and the Free French, who all operated them as the Mustang Mk III. Modifications made by the British included an improved cockpit fairing, which was known as the Malcolm hood and was also implemented in American P-51As and B/Cs, anti-glare panels behind the exhaust pipes, and slats at the openings of the dust filter. The P-51B/C was armed with four 12.7 mm wing-mounted machine guns, while underwing pylons allowed it carry 250- and 500-pound bombs, as well as aluminium or paper fuel tanks with a capacity of 75 and 108 gallons, respectively. The P-51B/C versions of the Mustang entered service in the European Theatre of Operations towards the end of 1943, and went on to play a key role in breaking down the resistance of the Luftwaffe's fighter arm – the Jagdverbände – throughout 1944. They were also used in the Mediterranean Theatre of Operations and in the Burma and China campaigns. Apart from providing escort cover, Mustangs flew ground support missions and were actively involved in combating the V-1 rockets. From mid-1944, they were gradually replaced by a still newer version, the P-51D/K.

**Podziękowania/Aknowledgements:** Maciek Noszczak, Tomasz Gronczewski, Wojtek Matusiak, Ed Russell, Dominik Sędziak

### Kalkomanie/Decals



### Części przezroczyste/ Transparent parts

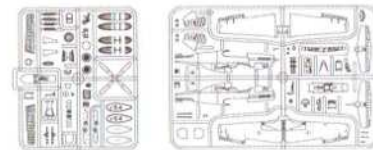


### Ramka /Frame T

### Części fototrawione/ Photo etched parts



### Części plastikowe/Plastic parts



### Ramka /Frame A

### Ramka /Frame B

| Kolory farb/<br>Paint colours      | Hataka            | AK RC | Lifecolor | AMMO | Humbrol | Vallejo | Tamiya | Kolory farb/<br>Paint colours         | Hataka            | AK RC | Lifecolor | AMMO | Humbrol | Vallejo | Tamiya |
|------------------------------------|-------------------|-------|-----------|------|---------|---------|--------|---------------------------------------|-------------------|-------|-----------|------|---------|---------|--------|
| <b>A</b> Matt Black<br>FS37038     | HTK-C100          | RC001 | LC02      | 048  | 33      | 71.067  | XF-1   | <b>H</b> Dark Green<br>FS34092        | HTK-A018/<br>C016 | RC288 | UA546     | 915  | 116     | 71.324  | XF-81  |
| <b>B</b> Aluminium<br>FS17178      | HTK-C106          | RC020 | LC24      | 194  | 56      | 71.062  | XF-16  | <b>I</b> Ocean Grey<br>FS36176        | HTK-A032/<br>C032 | RC288 | UA093     | 245  | 106     | 71.278  | XF-82  |
| <b>C</b> Interior Green<br>FS34151 | HTK-C211          | RC028 | UA004     | 220  | 151     | 71.137  | -      | <b>J</b> Medium Sea Grey<br>FS36270   | HTK-A034/<br>C034 | RC288 | UA094     | 243  | 165     | 71.307  | XF-83  |
| <b>D</b> Zinc Chromate<br>Yellow   | -                 | RC263 | UA134     | 221  | 81*     | 71.107  | XF-4   | <b>K</b> White                        | HTK-A153/<br>C153 | RC013 | LC01      | 047  | 34      | 71.001  | XF-2   |
| <b>E</b> Olive Drab<br>ANA613      | HTK-C018          | RC037 | UA523     | 240  | 155     | 71.018  | XF-62  | <b>L</b> Insignia Yellow<br>FS13538   | HTK-A066/<br>C066 | RC008 | LC03      | 048  | 154     | 71.002  | XF-3   |
| <b>F</b> Neutral Grey<br>ANA...    | HTK-C033          | RC261 | UA046     | 239  | 176     | 71.051  | XF-53  | <b>M</b> Insignia Red<br>FS11136      | HTK-A219/<br>C219 | RC006 | LC26*     | 048* | 153     | 71.102* | X-7*   |
| <b>G</b> Sky Type S<br>FS34583     | HTK-A026/<br>C026 | RC290 | UA095     | 0243 | 90      | 71.302  | XF-21  | <b>*Kolor zbliżony/similar colour</b> |                   |       |           |      |         |         |        |

- montaż symetryczny/  
symmetrical assembly
- kalkomania/  
decals
- zegnij/  
bend
- zwin/  
roll
- nawierć/  
drill
- usuń/  
remove
- odwróć/  
rotate

**1**

NIE MONTUJ DLA WERSJI MALOWANIA 2, 3 WYPEŁNIJ OTWÓR MONTAŻOWY/DO NOT USE FOR OPTION 2, 3. FILL IN THE PIN HOLE.

DLA WERSJI MALOWANIA 1, 3 UŻYJ FOTELA SCHICK-JOHNSON (CZĘŚĆ A1), DLA POZOSTAŁYCH, FOTEL TYPU WARREN MCDARTHUR (CZĘŚCI A2, A3, PE2)/ FOR PAINTING OPTION 1, 3 USE THE SCHICK-JOHNSON SEAT (PART A1), FOR THE REST, USE WARREN MCDARTHUR TYPE (PARTS A2, A3, PE2)

WARREN MCDARTHUR

**2**

MOŻESZ UŻYC RÓŻNYCH KONFIGURACJI RADIA, ZE ZBIORNIKIEM LUB BEZ. SPRAWDŹ SWOJĄ DOKUMENTACJĘ.

YOU CAN USE DIFFERENT CONFIGURATION OF RADIO, WITH OR WITHOUT FUEL TANK. CHECK YOUR REFERENCES.

MOŻLIWE UŁOŻENIE ELEMENTÓW DLA MALOWANIA 6 (7)/ POSSIBLE ARRANGEMENT FOR PAINTING OPTIONS 6 (7)

PRAWDOPODOBNA KONFIGURACJA BEZ ZBIORNIKA, DLA MALOWANIA 3, 4/ LIKELY CONFIGURATION WITHOUT FUEL TANK, FOR PAINTING OPTIONS 3, 4

TYPOWA KONFIGURACJA - MALOWANIA 1, 2, 5/ TYPICAL CONFIGURATION - PAINTING OPT. 1, 2, 5

**3**

**4**

WIDOK OD TYŁU/ REVERSE VIEW

**5**

KALKOMANIE PRAWA BURTA/DECALS STARBOARD SIDE

**6**

DLA WERSJI ROZPOZNAWCZEJ (MALOWANIE 3) WYTNIJ ZAZNACZONY OTWÓR OD WEWNĄTRZ/ FOR RECON VERSION (OPTION 3) CUT OUT THIS HOLE FROM THE INSIDE

**7**

DLA WERSJI MALOWANIA 6 WYTNIJ ZAZNACZONY OTWÓR OD WEWNĄTRZ/ FOR PAINTING OPTION 6 CUT OUT THIS HOLE FROM THE INSIDE

**8**

DLA WERSJI ROZPOZNAWCZEJ (MALOWANIE 3) WYTNIJ ZAZNACZONY OTWÓR OD WEWNĄTRZ/ FOR RECON VERSION (OPTION 3) CUT OUT THIS HOLE FROM THE INSIDE

**9**

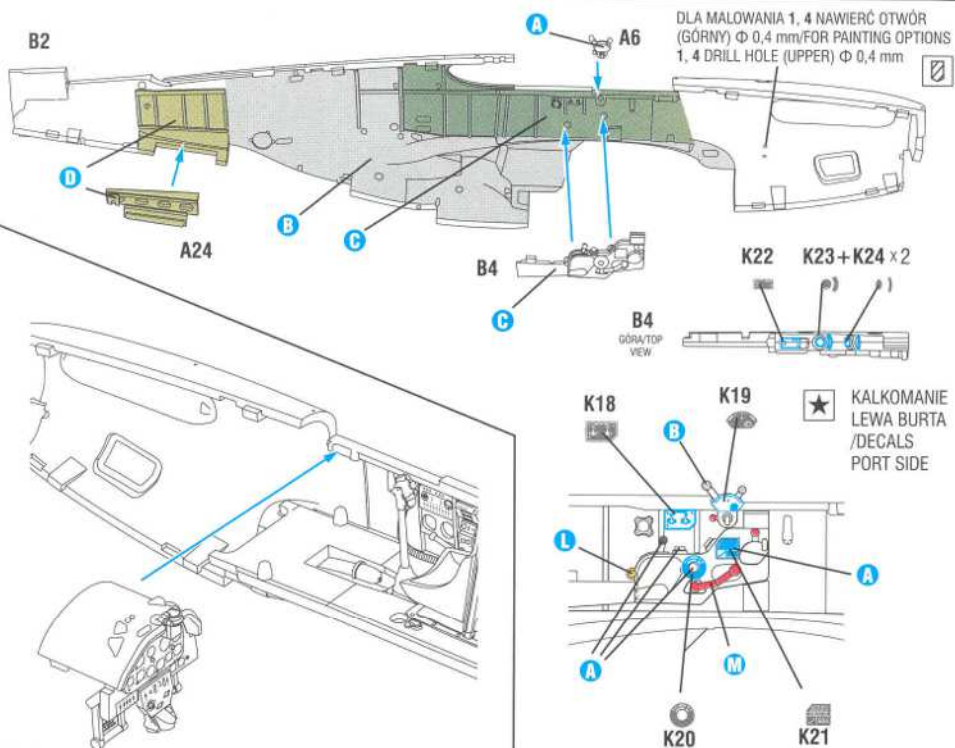
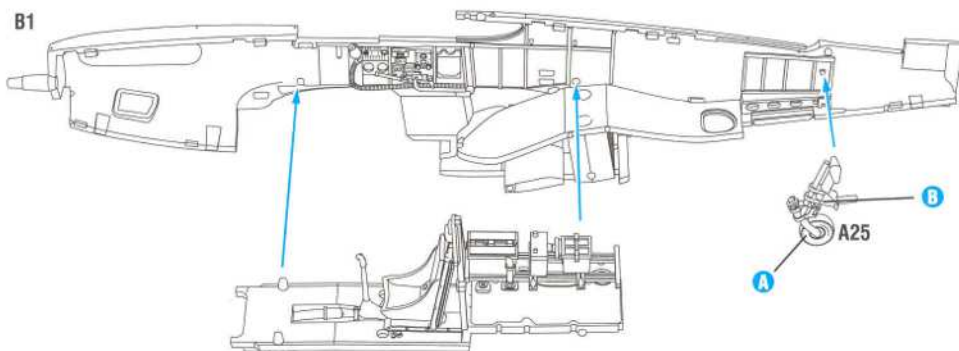
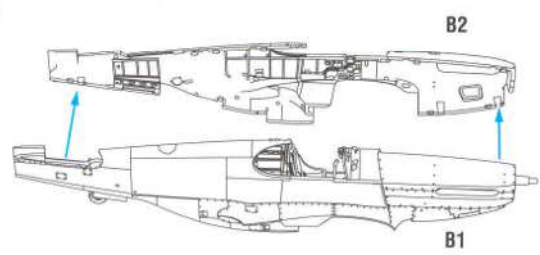
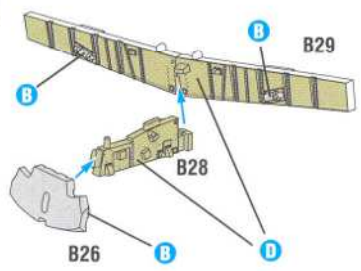
DLA WERSJI MALOWANIA 2, 3 WYTNIJ ZAZNACZONY OBSZAR OD WEWNĄTRZ/ FOR PAINTING OPTION 2, 3 CUT OUT THIS SPACE FROM THE INSIDE

**10**

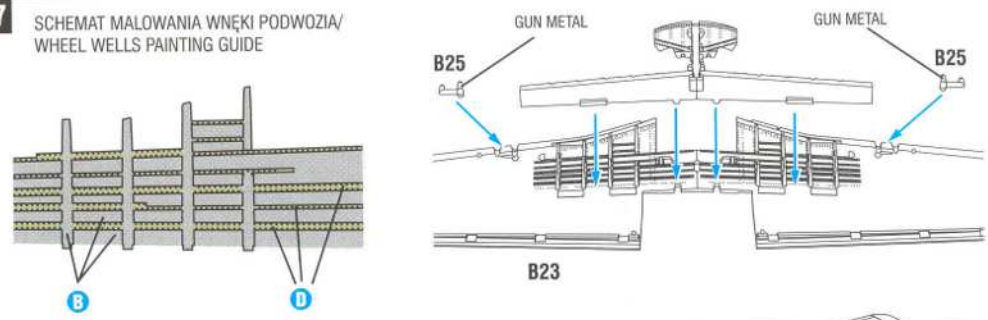
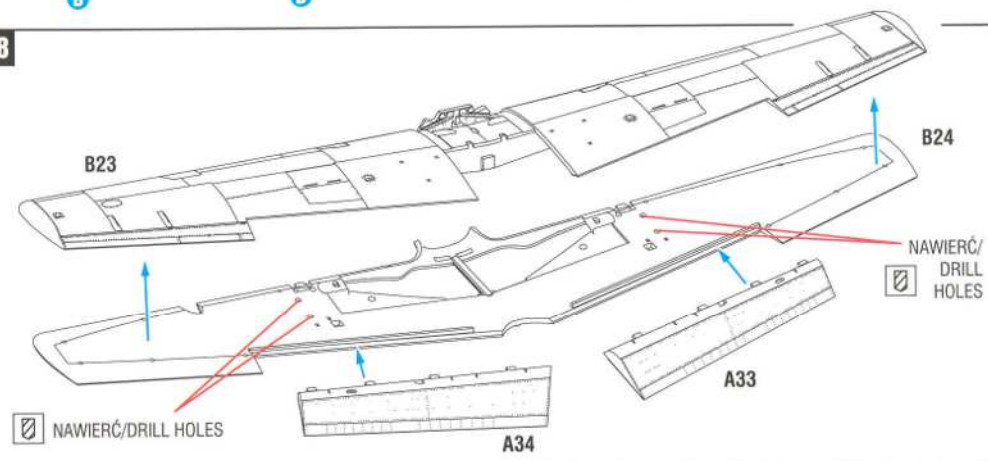
DLA WERSJI ROZPOZNAWCZEJ (MALOWANIE 3) WYTRASUJ LINIĘ PODZIAŁU UŻYWAJĄC MASKI/ FOR RECON VERSION (OPTION 3) DRAW THE LINE USING MASK

**11**

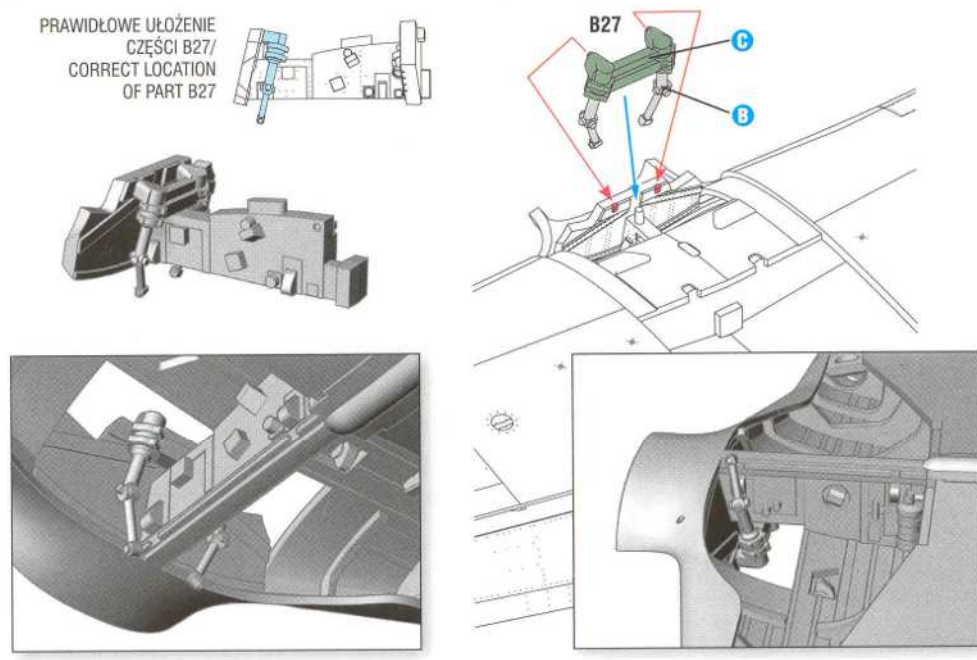
TYLKO DLA WERSJI MALOWANIA 3/ ONLY FOR PAINTING OPTION 3

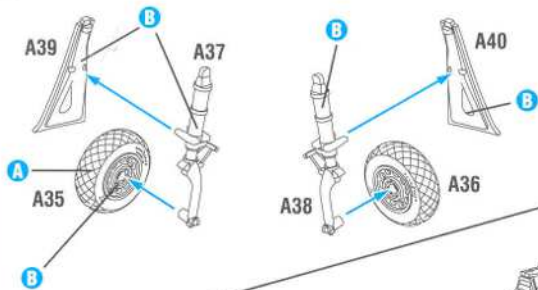
**12****13****14****15****16****17**

SCHEMAT MALOWANIA WNEKI PODWOZIA/  
WHEEL WELLS PAINTING GUIDE

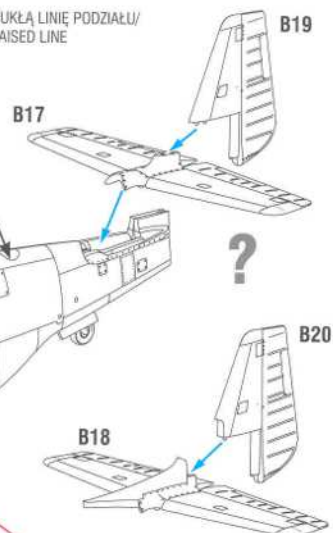
**18****19**

PRAWIDŁOWE UŁOŻENIE CZĘŚCI B27/  
CORRECT LOCATION OF PART B27



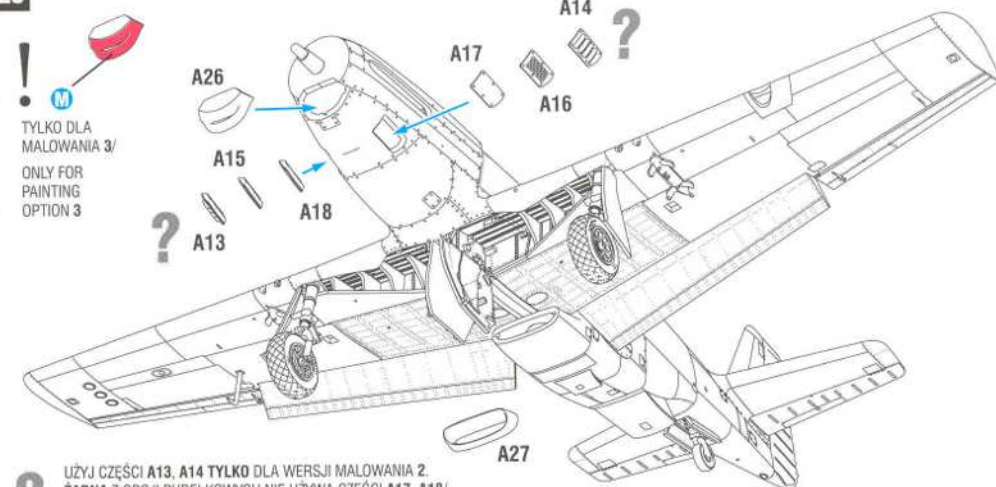
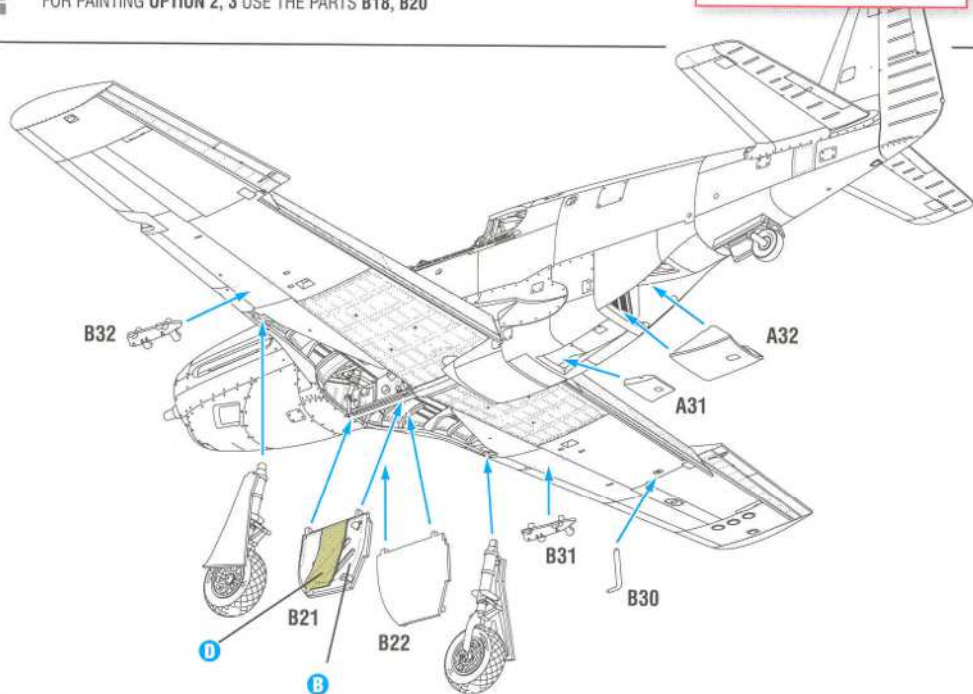


USUŃ WYPUKŁĄ LINIĘ PODZIAŁU/  
REMOVE RAISED LINE



? DLA WERSJI MALOWANIA 2, 3 UŻYJ CZĘŚCI B18 | B20/  
FOR PAINTING OPTION 2, 3 USE THE PARTS B18, B20

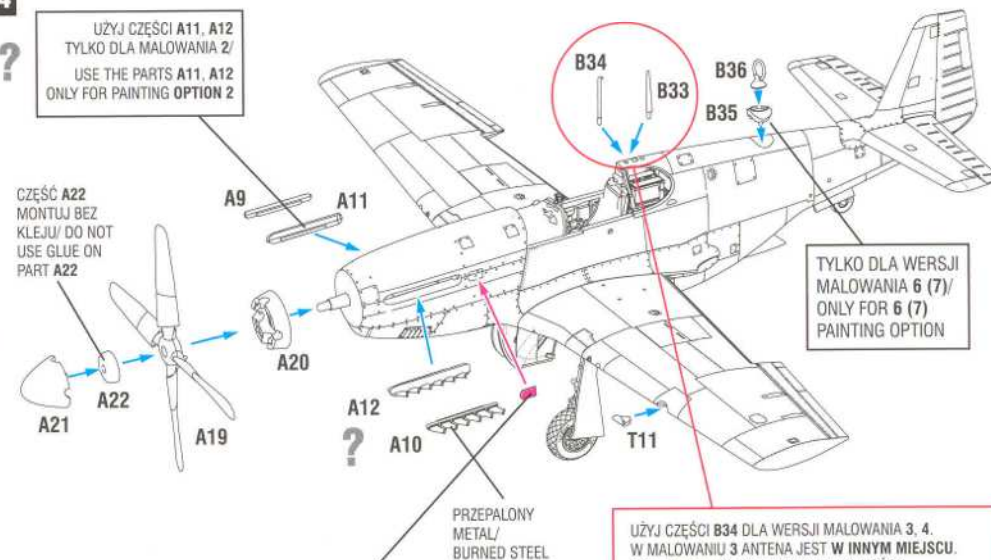
WYPEŁNIJ/USUŃ  
WLEW PALIWA  
DLA WERSJI  
MALOWANIA 3, 4/  
FILL IN/REMOVE  
FOR PAINTING  
OPTION 3, 4



! TYLKO DLA MALOWANIA 3/  
ONLY FOR PAINTING  
OPTION 3

? UŻYJ CZĘŚCI A13, A14 TYLKO DLA WERSJI MALOWANIA 2.  
ŻADNA Z OPCJI PUDEŁKOWYCH NIE UŻYWA CZĘŚCI A17, A18/  
USE PARTS A13, A14 ONLY FOR PAINTING OPTION 2.  
NONE OF THE BOX OPTIONS USES PARTS A17, A18.

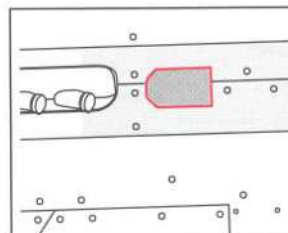
? UŻYJ CZĘŚCI A11, A12  
TYLKO DLA MALOWANIA 2/  
USE THE PARTS A11, A12  
ONLY FOR PAINTING OPTION 2



CZĘŚĆ A22  
MONTUJ BEZ  
KLEJU/ DO NOT  
USE GLUE ON  
PART A22

TYLKO DLA WERSJI  
MALOWANIA 6 (7)/  
ONLY FOR 6 (7)  
PAINTING OPTION

PRZEPALONY  
METAL/  
BURNED STEEL



? UŻYJ BLASZKI PE7 lub MASKI  
DO WYTRASOWANIA LINII, DLA  
WERSJI MALOWANIA 1/  
USE PE 7 PART OR THE MASK  
FOR DRAWING THE LINE, FOR  
PAINTING OPTION 1

UŻYJ CZĘŚCI B34 DLA WERSJI MALOWANIA 3, 4.  
W MALOWANIU 3 ANTENA JEST W INNYM MIEJSCU.  
PATRZ INSTRUKCJA MALOWANIA NA KONCU.

UŻYJ CZĘŚCI B33 DLA WERSJI MALOWANIA 5, 6 (7).  
W MALOWANIU 5 ANTENA JEST W INNYM MIEJSCU.  
PATRZ INSTRUKCJA MALOWANIA NA KONCU.

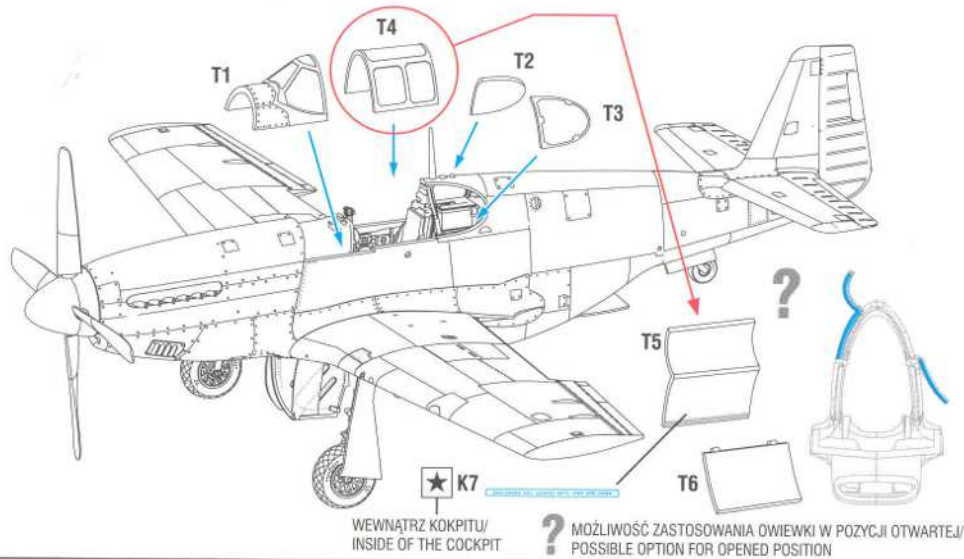
NIE UŻYWAJ ŻADNEJ DLA WERSJI MALOWANIA 1, 2.  
PATRZ INSTRUKCJA MALOWANIA NA KONCU.

USE PART B34 FOR PAINTING OPTION 3, 4.  
OPTION 3 HAS ANTENNA IN A DIFFERENT LOCATION.  
SEE THE PAINTING GUIDE AT THE END OF INSTRUCTION.

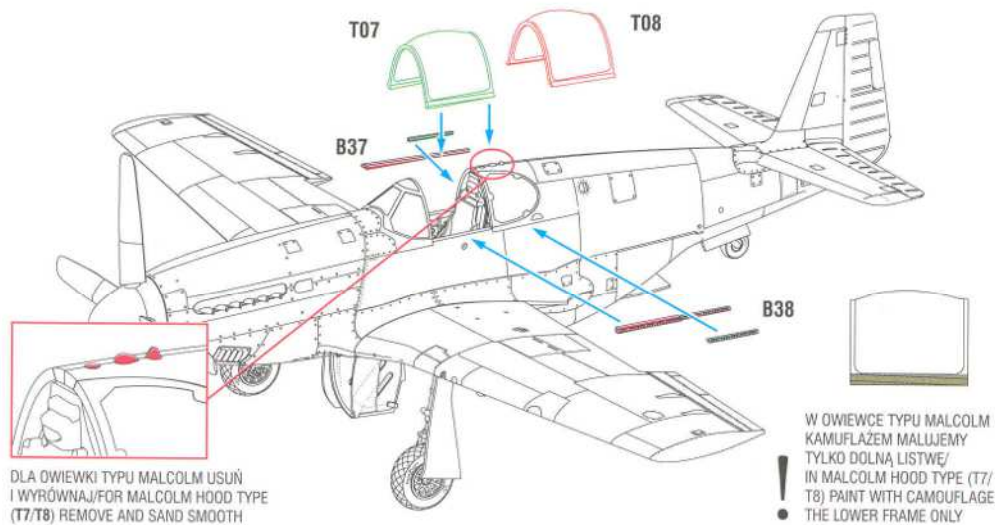
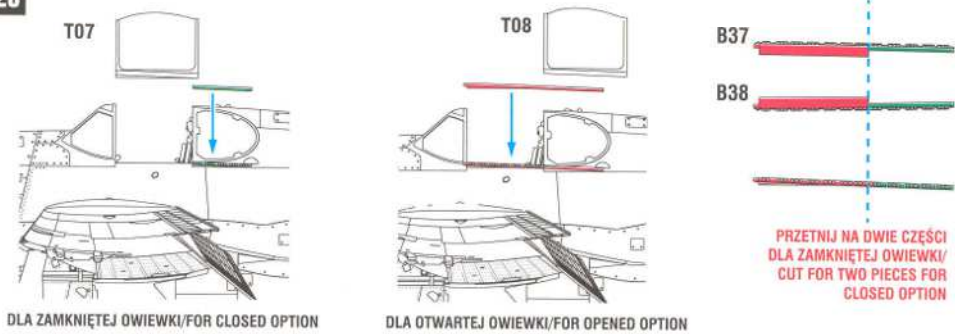
USE PART B33 FOR PAINTING OPTION 5, 6 (7).  
OPTION 5 HAS ANTENNA IN A DIFFERENT LOCATION.  
SEE THE PAINTING GUIDE AT THE END OF INSTRUCTION.

DO NOT USE ANY FOR PAINTING OPTION 1, 2  
SEE THE PAINTING GUIDE AT THE END OF INSTRUCTION.

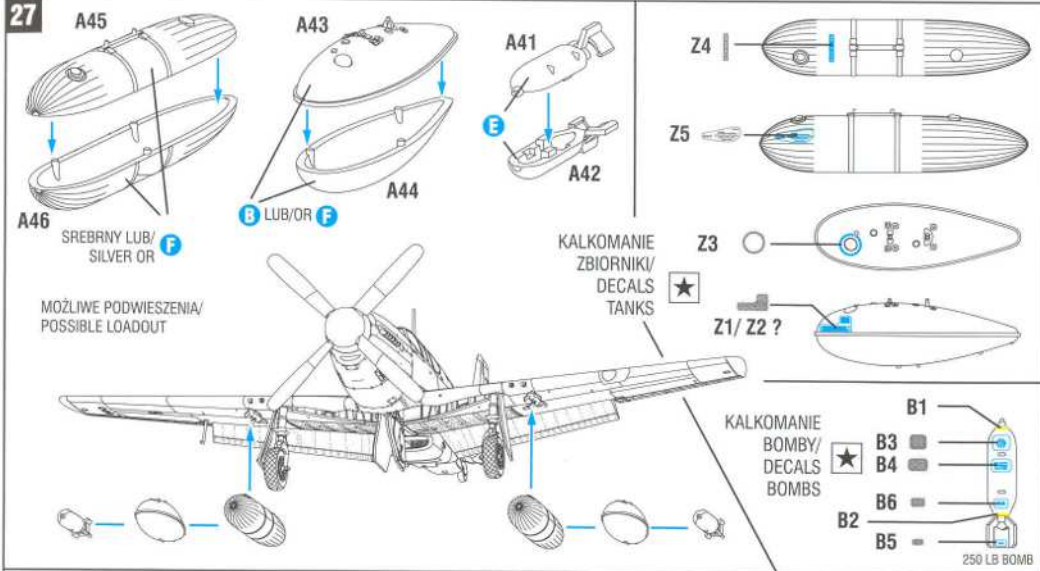
25



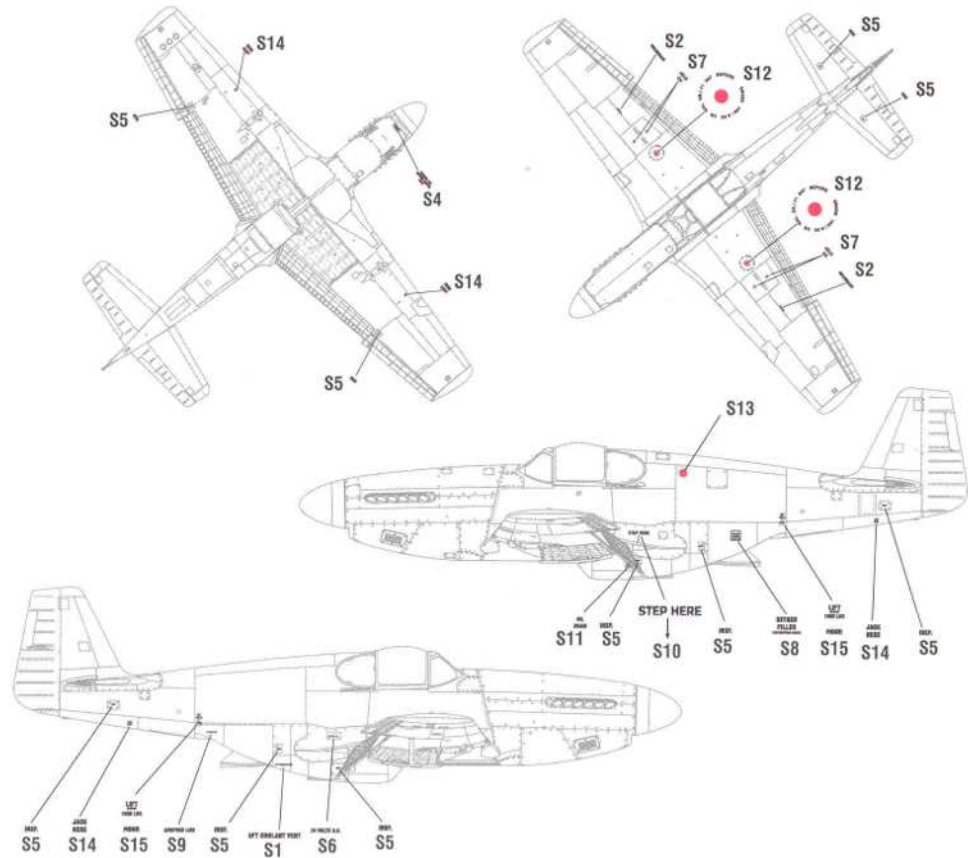
26



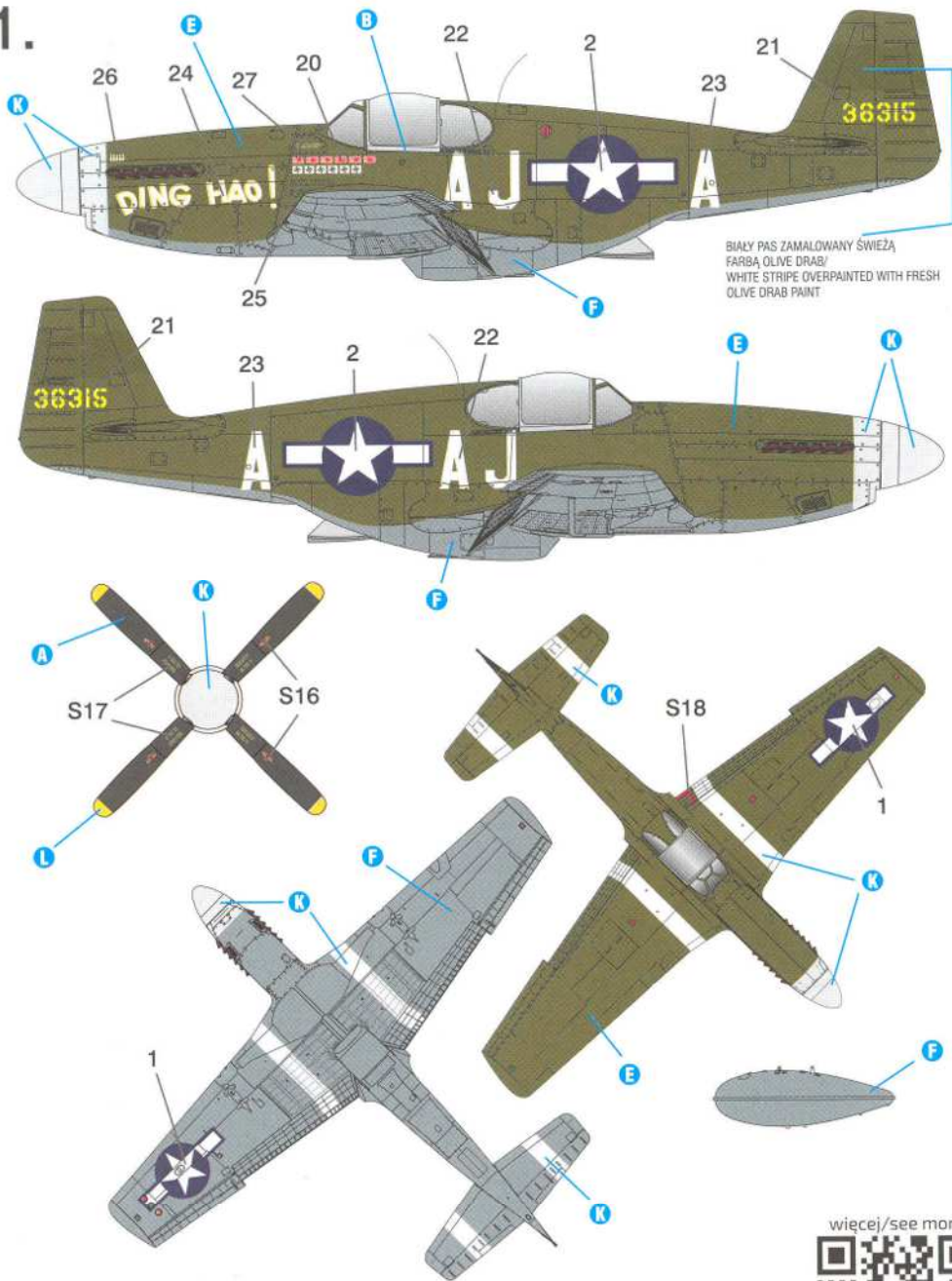
27



## NAPISY EKSPLOATACYJNE/STENCILS



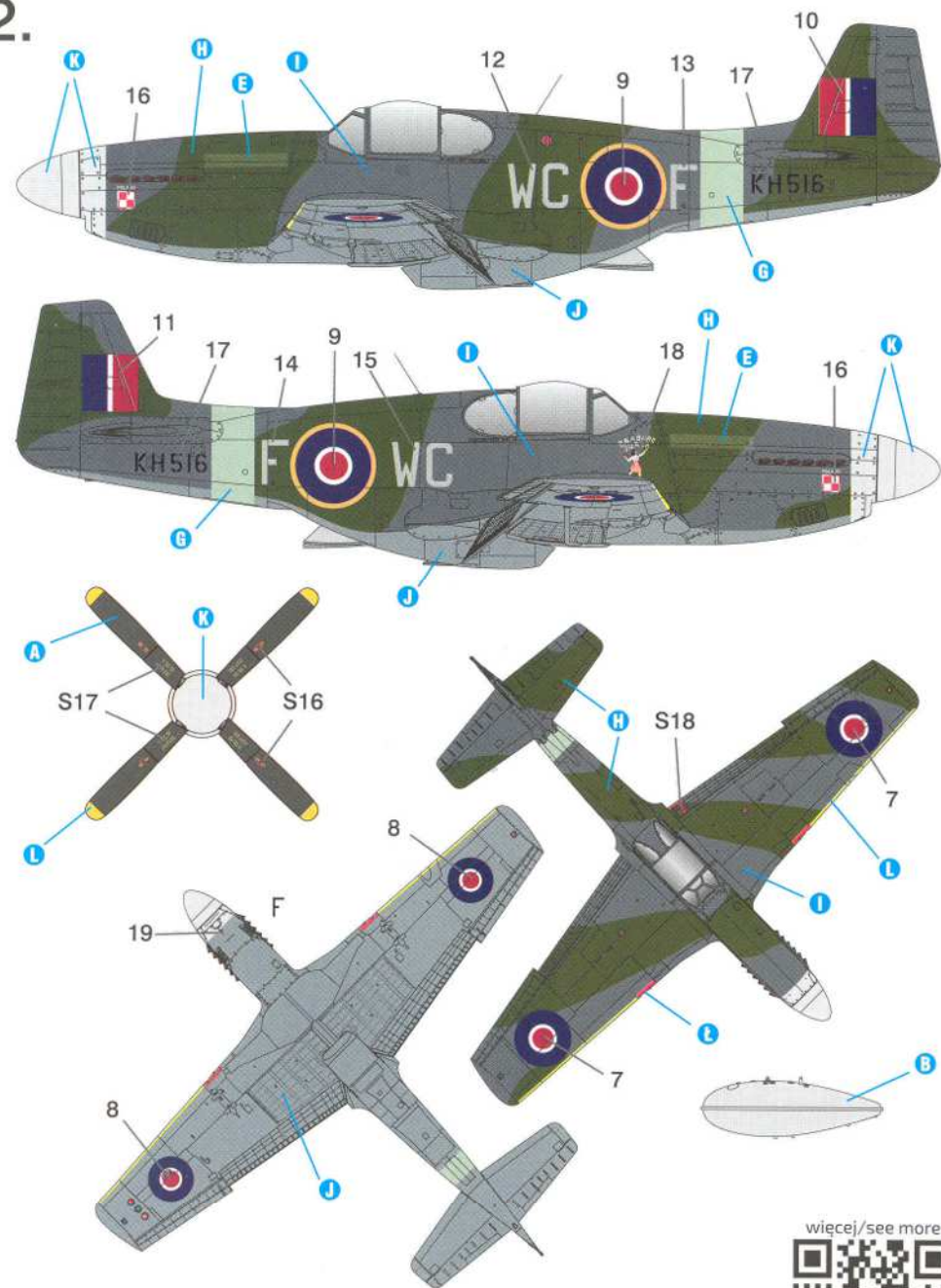
1.



P-51B-5-NA Mustang, 43-6315/AJ-A, „Ding Hao”, pilot: Maj. James H. Howard MH, 356th Fighter Squadron, 354th Fighter Group, Boxted, Wielka Brytania, kwiecień 1944 r.  
P-51B-5-NA Mustang, 43-6315/AJ-A, „Ding Hao”, pilot: Maj. James H. Howard MH, 356th Fighter Squadron, 354th Fighter Group, Boxted UK, April 1944.



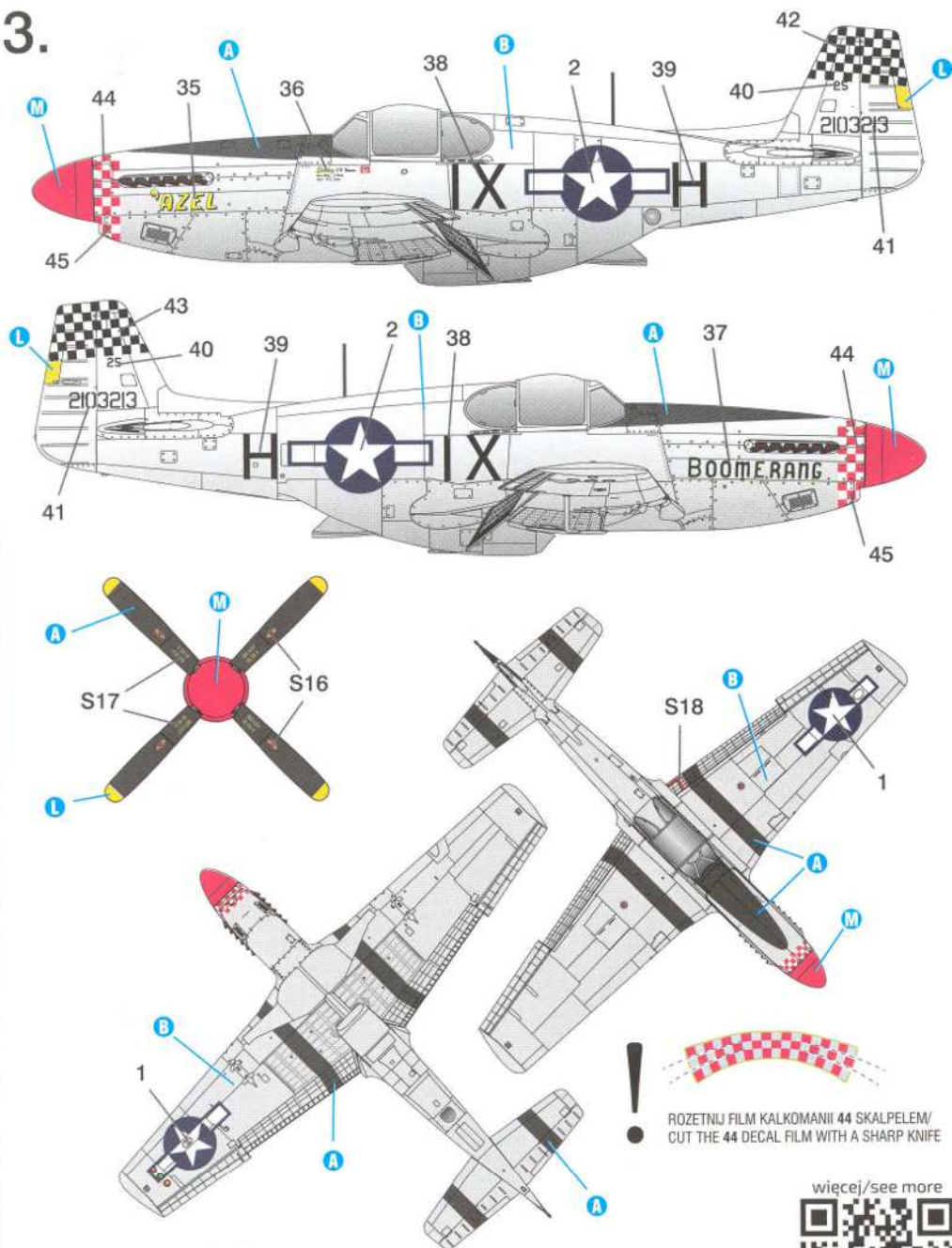
2.



Mustang III, KH516/WC-F, pilot: Kpt. Jerzy Mencil DFC, 309 Dywizjon PSP, zestrzelenie odrzutowego Me-262 9 kwietnia 1945.  
Mustang III, KH516/WC-F, pilot: Kpt. Jerzy Mencil DFC, 309 Squadron Polish Air Force, shot down Me-262 jet fighter on 9 April 1945.



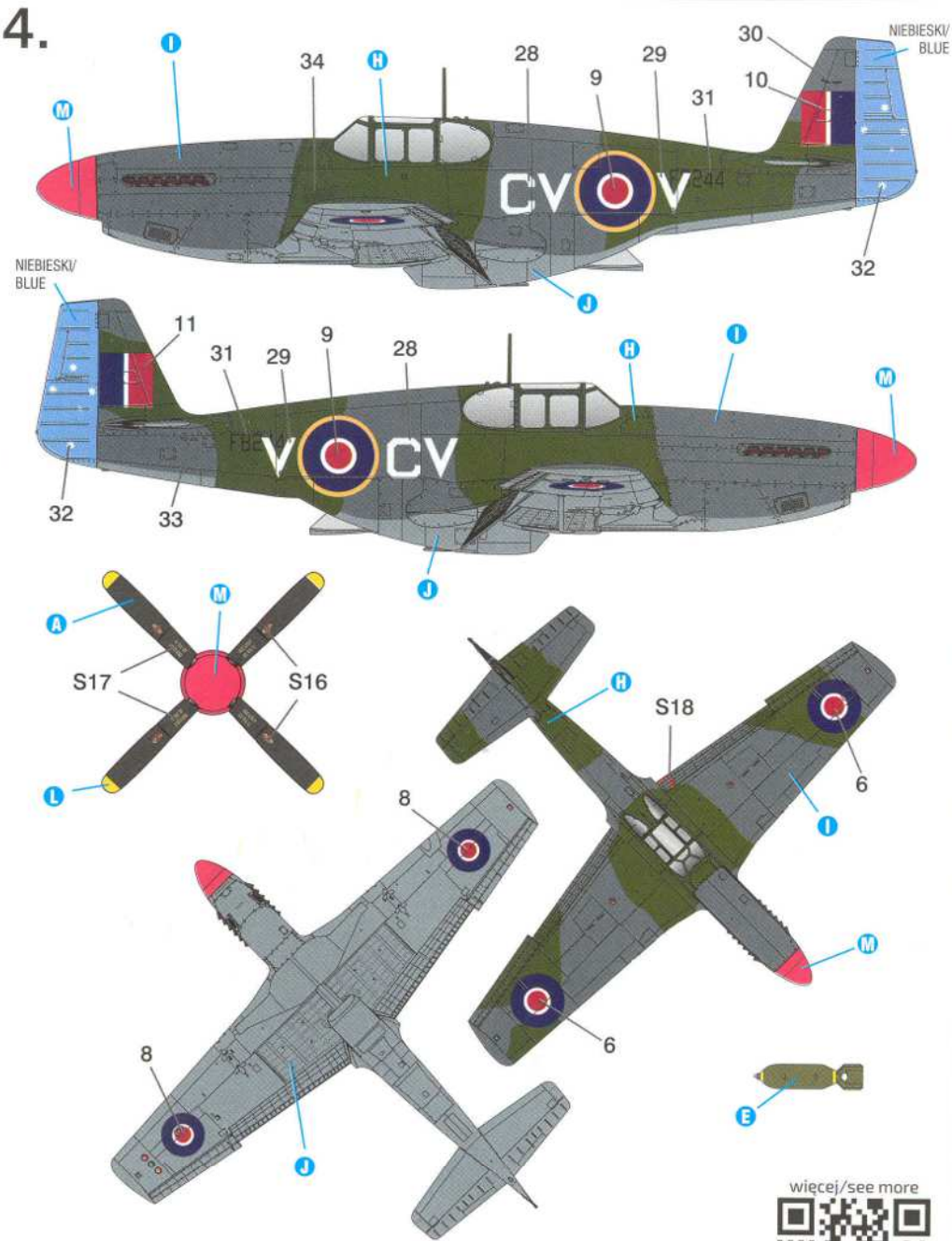
3.



F-6C-1-NT Mustang, 42-03213/IX-H, „Azet”/”Boomerang”, 162nd Tactical Reconnaissance Squadron, 10th Photographic Reconnaissance Group, Chalgrove, Wielka Brytania. Pilot 2nd Lt. Stanley F.H. Newman, rozpoznanie pozycji w Normandii wiosną 1944 r.  
 F-6C-1-NT Mustang, 42-03213/IX-H, „Azet”/”Boomerang”, 162nd Tactical Reconnaissance Squadron, 10th Photographic Reconnaissance Group, Chalgrove UK. Aeroplane flown by 2nd Lt. Stanley F.H. Newman during D-Day preparations in Spring 1944.



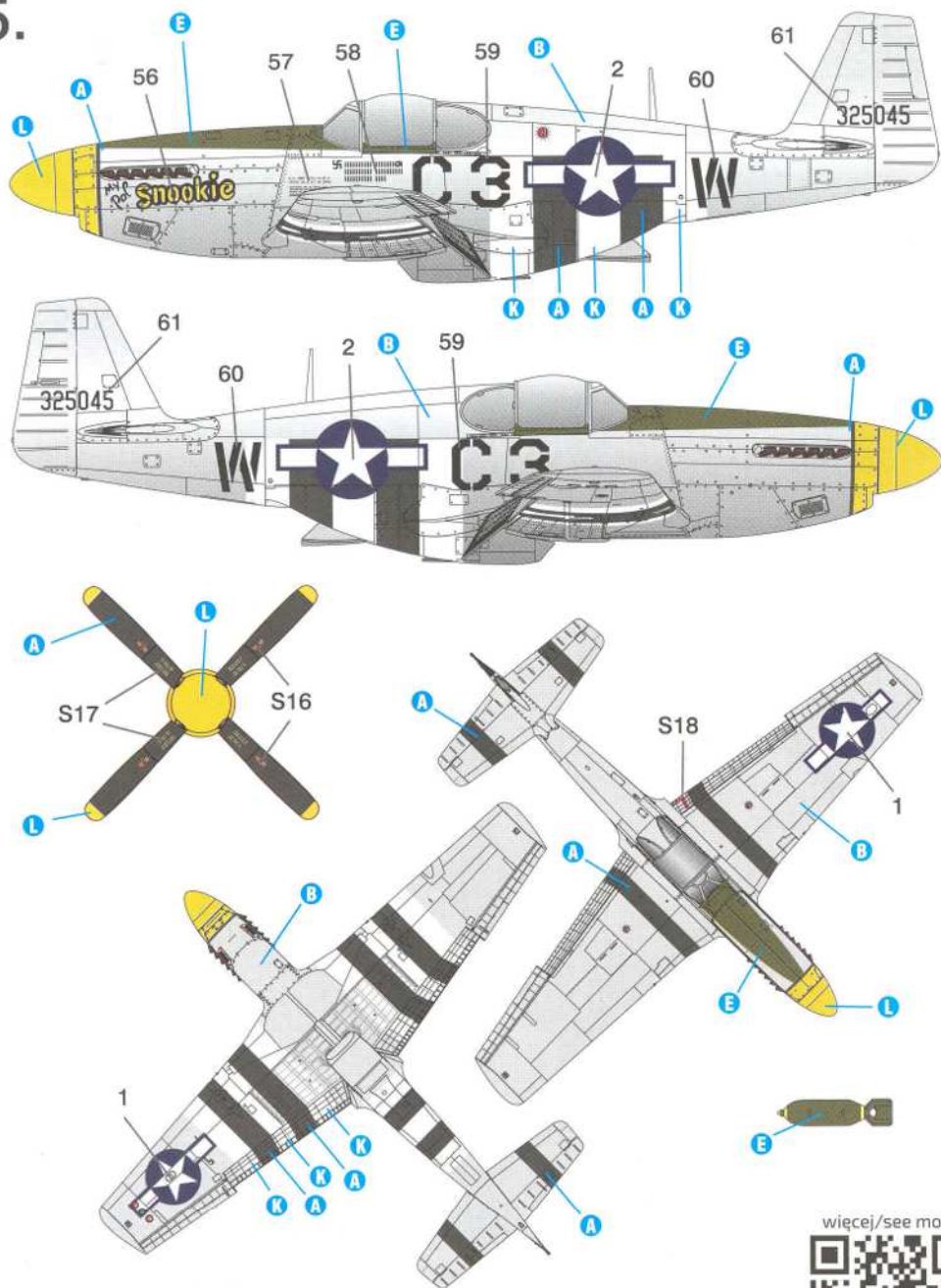
4.



Mustang III, FB244/CV-V, 3 Squadron RAAF, Fano we Włoszech, kwiecień 1945 r. Samolot pilotowany przez kilku lotników, użyty głównie do wsparcia wojsk niemieckich.  
 Mustang III, FB244/CV-V, 3 Squadron RAAF, Fano in Italy, April 1945. Aeroplane flown by several pilots mainly in ground support role.



5.



P-51C-10-NT Mustang, 43-25045/C3-W, „Snookie”, pilot: Lt. Edward T. Pawlak, 382nd Fighter Squadron, 363rd Fighter Group, France, lipiec 1944 r.

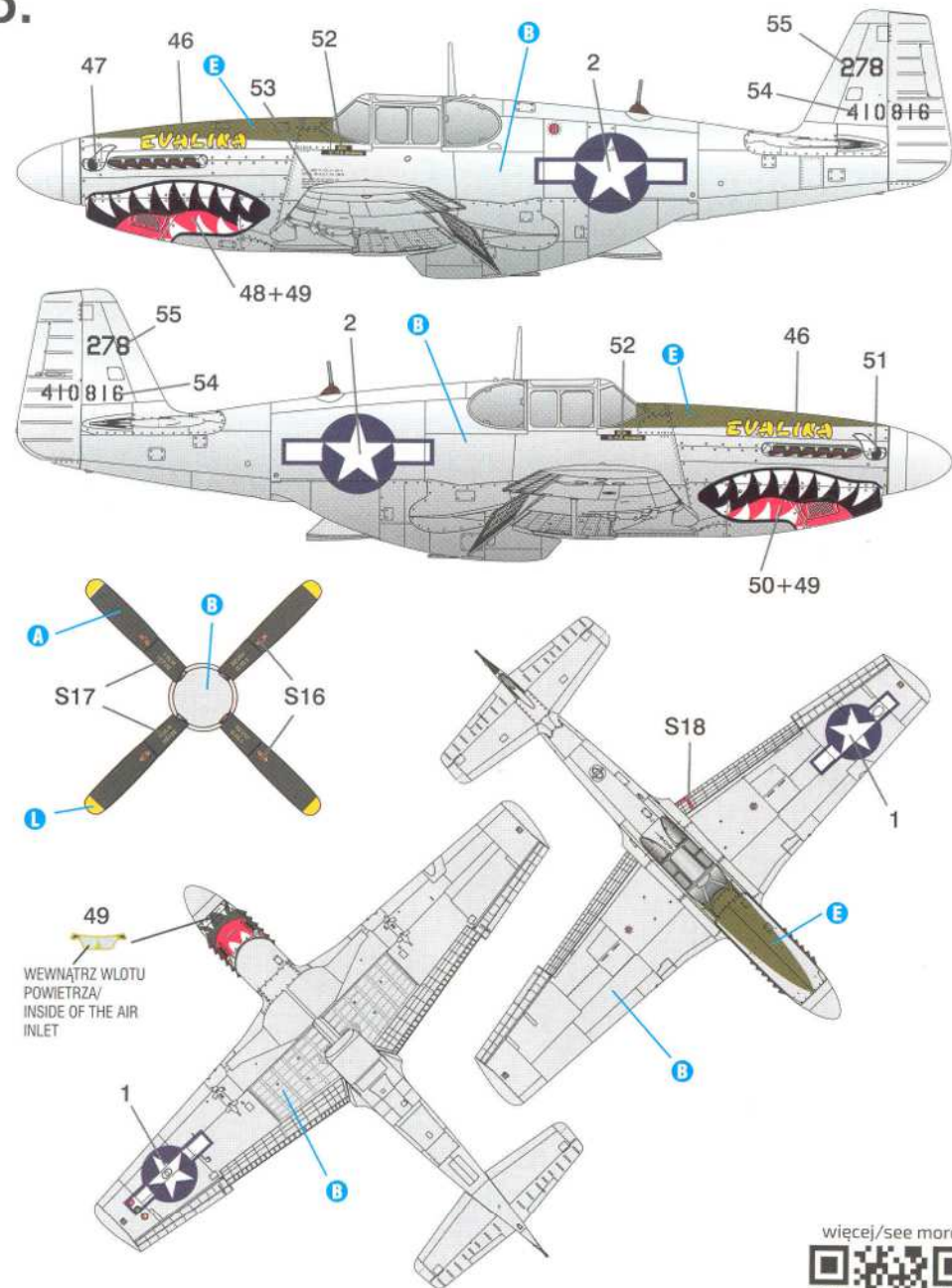
P-51C-10-NT Mustang, 43-25045/C3-W, „Snookie”, pilot: Lt. Edward T. Pawlak, 382nd Fighter Squadron, 363rd Fighter Group, France, July 1944.

więcej/see more



<http://armahobbynews.pl/70038>

6.



P-51C-11-NT Mustang, 44-10816/278, „Evalina”, pilot: 1st Lt. Oliver E. Strawbridge, 26th Fighter Squadron, 51st Fighter Group, Chiny, Styczeń 1945 r.

P-51C-11-NT Mustang, 44-10816/278, „Evalina”, pilot: 1st Lt. Oliver E. Strawbridge, 26th Fighter Squadron, 51st Fighter Group, China, January 1945.

więcej/see more



<http://armahobbynews.pl/70038>