

# P-51 B/C Mustang™ Expert Set 70038

Manufacturer: Arma Hobby S.C. Okolabrankska 101000, 01-041 Warszawa, Poland; www.armacobby.pl, www.armacobby.com, ksz@armacobby.pl © 2011 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 noszących części plastikowych lub naciskać na głowę foretek plastikowych! **Wsparcie klienta:** W przypadku jakichkolwiek problemów z modelem bądź wahania wydanej faktury zgłoszenia na stronie: <http://www.armacobby.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 recommendations 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.armacobby.com/webpage/wsparcie-faq.html>

Podczas ofensywy lotniczej nad III Rzesz Sily Powietrzne Armii Amerykańskiej (USAAF) potrzebowały dobrego i taniego myśliwca dalekiego zasięgu, który towarzyszyłby bombowcom na dużej wysokości w drodze do celu. Pierwsze wersje samolotu P-51/P-51A Mustang z silnikiem Allison sprawdziły się jako maszyna myśliwca i rozpoznawcza operująca na niskim pułapie, jednak brak drugiego biegu sprężarki silnika nie pozwalał na uzyskanie zadawalających osiągnięć na wysokości powyżej 4,5 tys. m. Myśliwiec P-47 nie mógł latać tak daleko, a P-38 nie był dostępny w wystarczającej liczbie. Rozwiązaniem tego problemu było zastąpienie w płatowcu P-51A brytyjskiego silnika Rolls-Royce Merlin 66 (postawiono go w Spłynie DU XIV) z dwuosobową foretką, produkowanie 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 drzewnych nalotów bombowych 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 nową konstrukcją, jak np.: dodatkowy zbiornik paliwa za kabiną pilota czy płetwo stabilizacyjne przez statecznik pionowy. Ponad dwieście sztuk przebudowano w wersji fotorekonesansowej F-6C przez zabudowanie kamer w kadłubie za kabiną pilota. Łącznie wyprodukowano 3736 samolotów wersji B i C. Aż 900 z nich, pod oznaczeniem Mustang Mk III, przekazano do RAF oraz do Polaków Sił Powietrznych, RAF, RCAF i Włochów Francuzów. Brytyjskie modyfikacje to ulepszenia osłony kabiny tzw. Malcolm Hood (wprowadzona był w amerykańskich P-51A oraz B/C), osłony przedwodosłabkowe za nurtem wydechowymi i skrzela na otwarcach filtra przeciwybojowego. Myśliwce P-51B/C były uzbrojone w 4 km kalibru 12,7 mm w skrzydłach. Na zsczechach podskrzydłowych przewoziły 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 zburzeniu oporu lotnictwa myśliwskiego niemieckiego Luftwaffe w 1944 roku. Służyły także w opanie Morza Śródziemnego oraz na bemałoch-chłukim teatrze działań wojennych. Ciock zadani eskortowych Mustangi wykonywały działania wsparcia naziemnego i zwalczania rakiet V-1. Od połowy 1944 roku były stopniowo zastępowane przez samoloty nowej 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 meters. 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/XXI). 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 stabilising 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, 3,736 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 coolant fitting, 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 Jagdwaffe - 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/Acknowledgements:** Maciek Noszczyk, Tomasz Gronczewski, Wojtek Malusiak, Ed Rusceli, Dominik Sędzjak

Kalkomanie/Decals	Części przezroczyste/ Transparent parts	Części fototrawione/ Photo etched parts	Części plastikowe/Plastic parts
Ramka /Frame <b>T</b>		Maski/maska	
			Ramka /Frame <b>A</b>
			Ramka /Frame <b>B</b>

Kolory farb/ Paint colours	Kod koloru	AK RC	Ufcolor	AMMO	Hammer	Vallejo	Tamiya	Kolory farb/ Paint colours	Kod koloru	AK RC	Ufcolor	AMMO	Hammer	Vallejo	Tamiya		
A	Black	HTK-C106	RC001	LC02	046	33	71.057	XF-1	I	Dark Green	HTK-A016/ D016	RC206	UA546	916	116	71.324	XF-01
B	Aluminium	HTK-C106	RC020	LC24	194	56	71.062	XF-16	I	Ocean Grey	HTK-A032/ C032	RC206	UA090	246	106	71.273	XF-02
C	Interior Green	HTK-C211	RC028	UA004	220	101	71.187	-	J	Medium Sea Grey	HTK-A034/ C034	RC206	UA094	243	103	71.307	XF-03
D	Zinc Chromate Yellow	-	RC263	UA134	221	81*	71.107	XF-4	K	White	HTK-A150/ C150	RC010	LC01	047	34	71.001	XF-2
E	Olive Drab	HTK-C018	RC007	UA523	240	156	71.016	XF-62	L	Insigale Yellow	HTK-A056/ C056	RC008	LC03	048	154	71.002	XF-3
F	Neutral Grey	HTK-C033	RC261	UA046	239	176	71.061	XF-63	M	Insigale Red	HTK-A219/ C219	RC006	LC26*	049*	183	71.102*	K-7*
G	Sky Type B	HTK-A026/ C026	RC290	UA095	0243	90	71.302	XF-21	*Kolor zbliżony/similar colour								

montaż symetryczny/ symmetrical assembly	kalkomania/ decals	zagiąć/ bend	zwinąć/ roll	nawiercić/ drill	usuń/ remove	oderwać/ rotate

**1** NIE MONTUJ DLA WERSJI MALOWANIA 2, 3. WYPEŁNIJ OTWÓR MONTAŻOWY DO FILL IN THE PIN HOLE.

**2** DLA WERSJI MALOWANIA 1, 3 UŻYJ FOTELE SCHICK-JOHNSON (CZĘŚĆ A1), DLA POZOSTAŁYCH FOTELE TYPU WARREN MCARTHUR (CZĘŚCI A2, A3, PE2). FOR THE PE2, USE THE WARREN MCARTHUR TYPE (PARTS A2, A3, PE2).

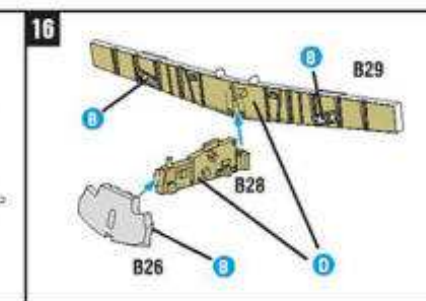
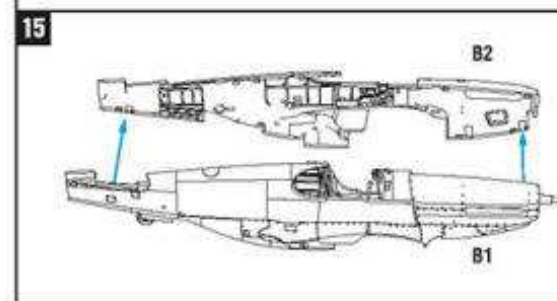
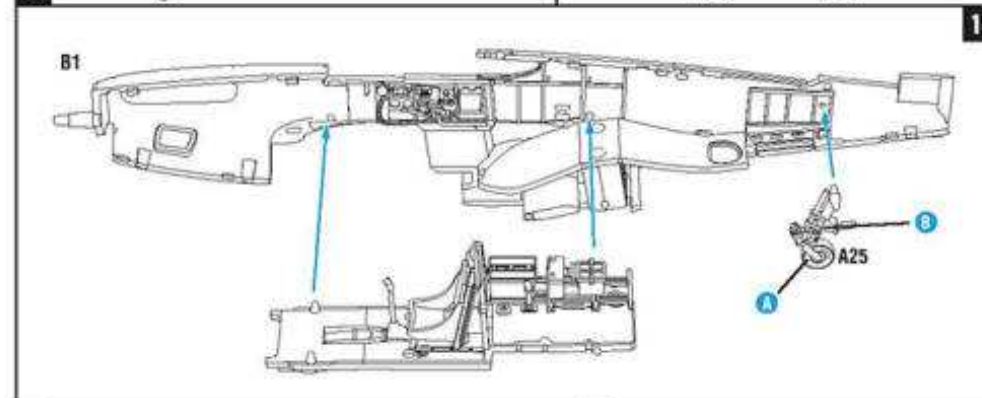
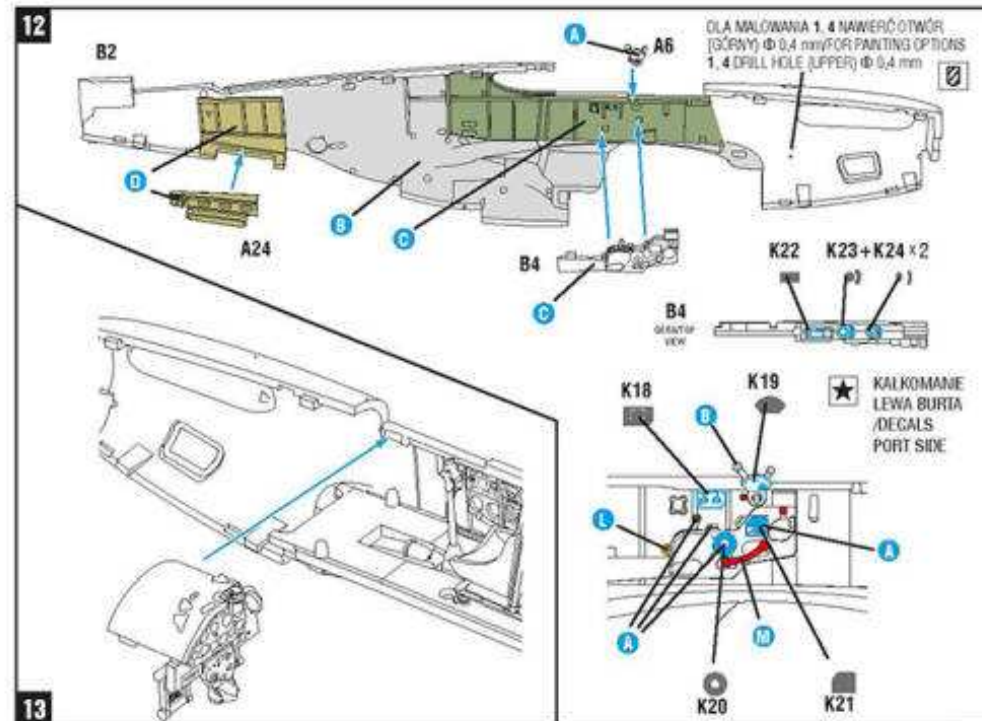
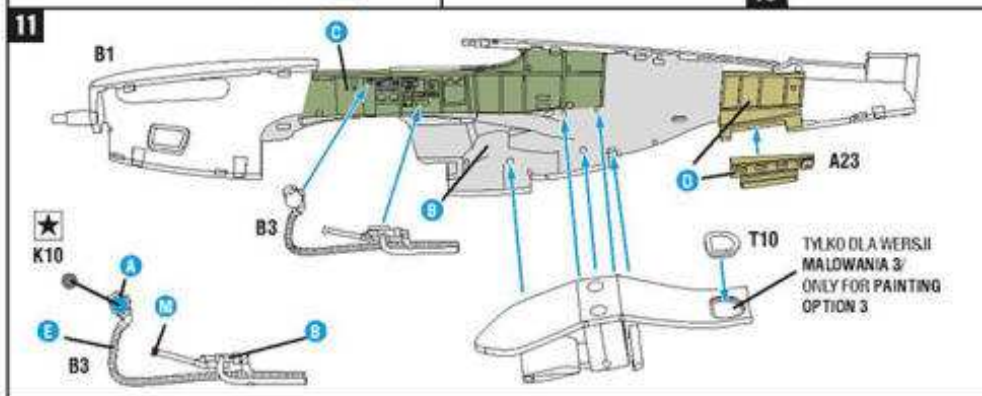
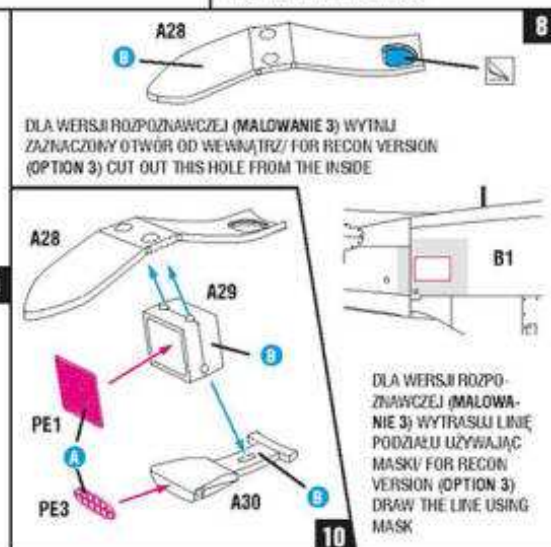
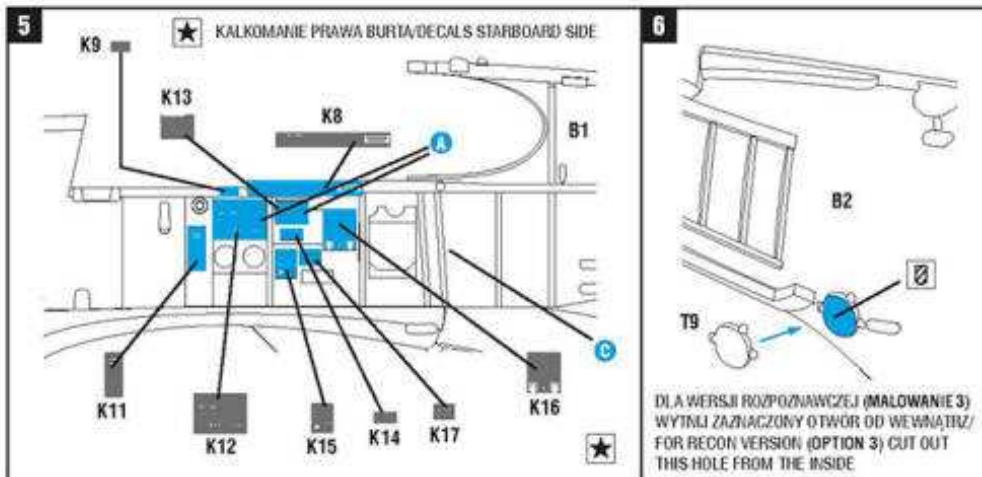
**3** MOŻESZ UŻYĆ RÓŻNYCH KONFIGURACJI RADIA, ZE ZBIORNIEM LUB BEZ SPRAWDŹ SWOJĄ DOKUMENTACJĘ.

**4** TYPIKA KONFIGURACJA - MALOWANIE 1, 2, 5 / TYPICAL CONFIGURATION - PAINTING OPT 1, 2, 5

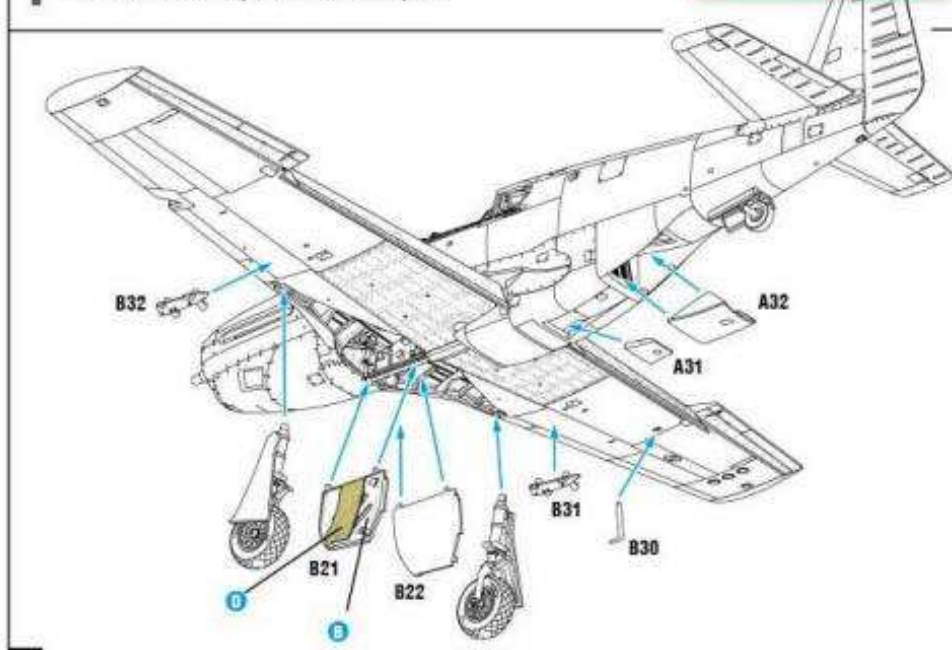
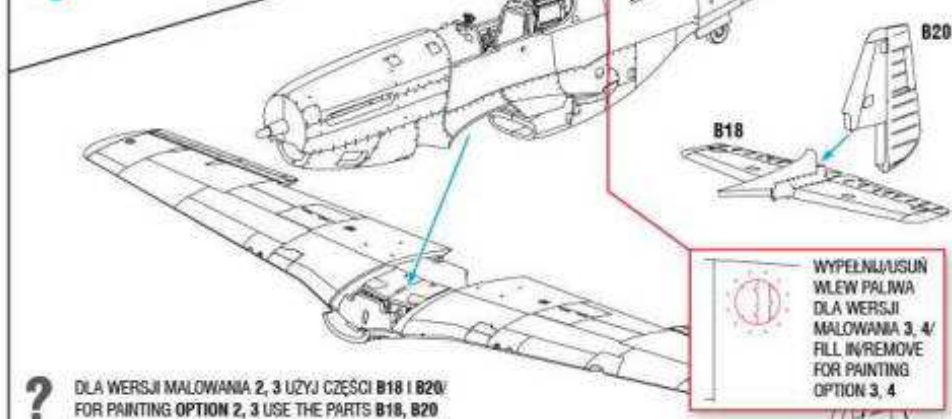
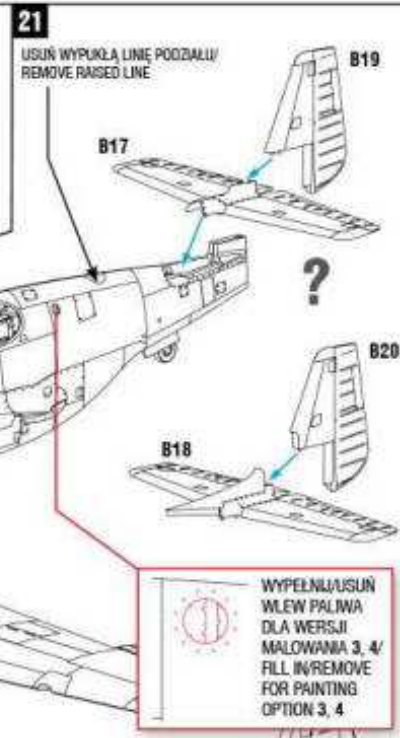
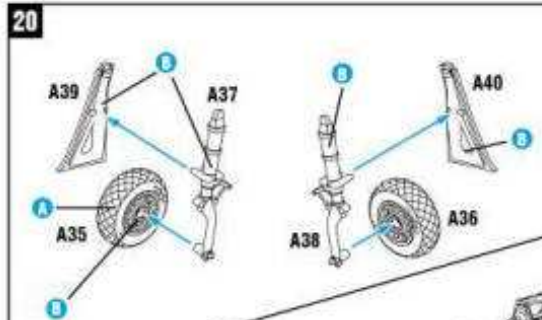
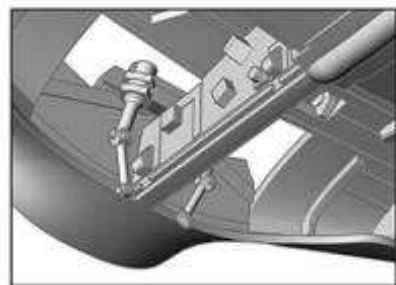
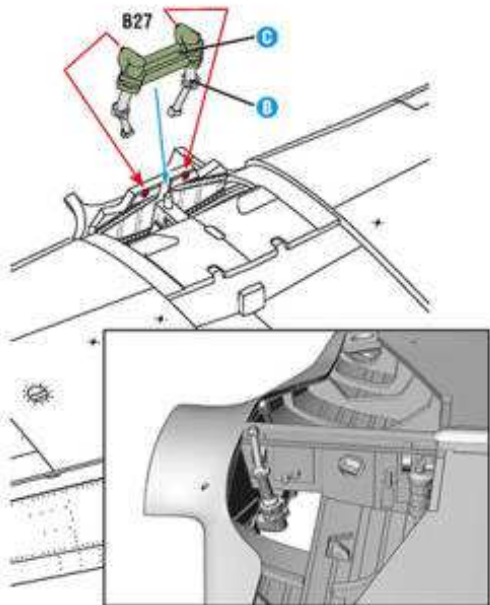
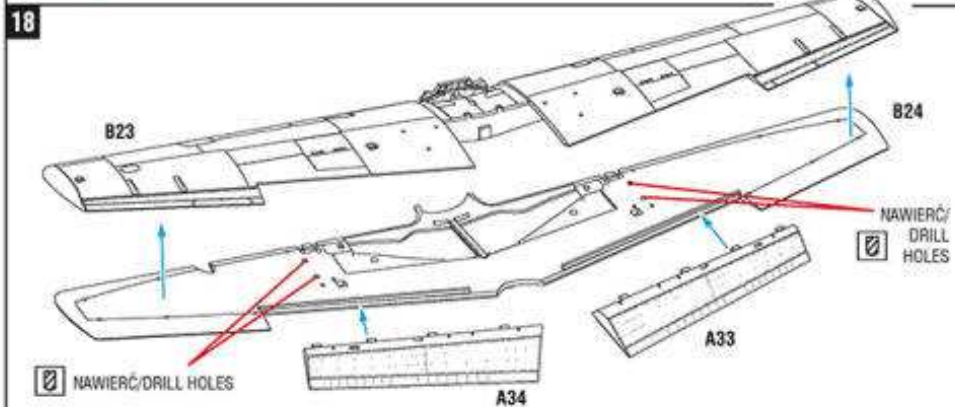
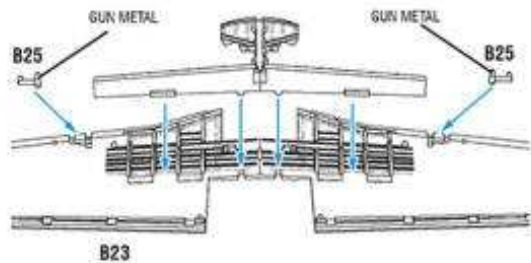
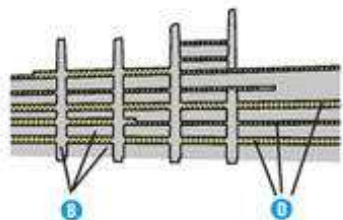
MOŻLIWE UŁOŻENIE ELEMENTÓW DLA MALOWANIA 6 (ZY POSSIBLE ARRANGEMENT FOR PAINTING OPTIONS 6 (7)

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

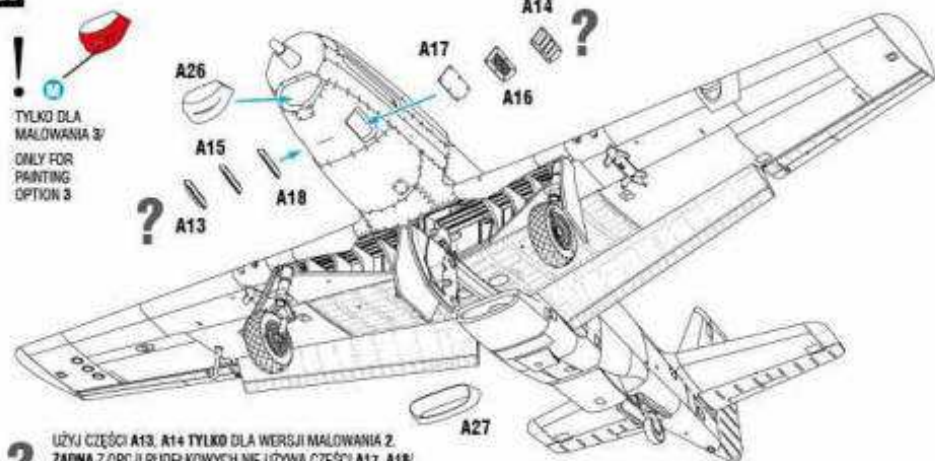
**5** WIDOK OD TYŁU / REVERSE VIEW



**17** SCHEMAT MALOWANIA WNEKJI PODWOZIA/  
WHEEL WELLS PAINTING GUIDE



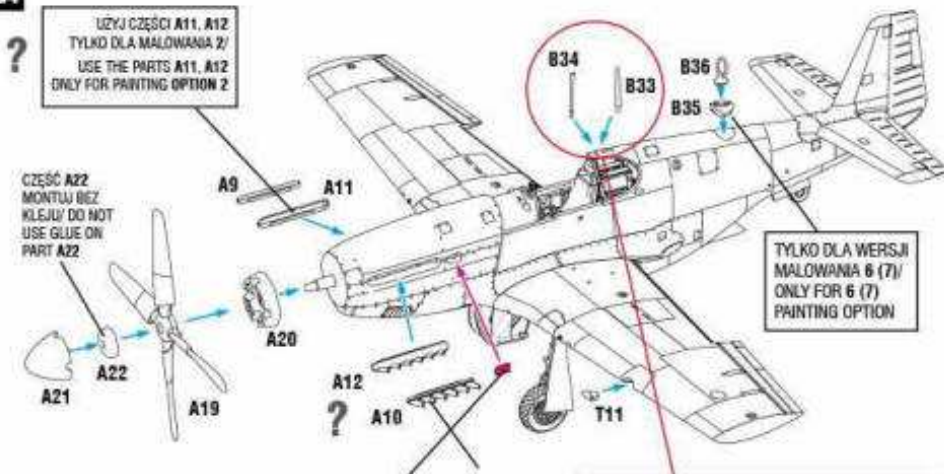
23



! TYLKO DLA MALOWANIA 3/  
ONLY FOR  
PAINTING  
OPTION 3

? UŻYJ CZĘŚCI A13, A14 TYLKO DLA WERSJI MALOWANIA 2.  
ZADNA 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.

24



? 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

PRZEPAŁONY  
METAL/  
BURNED STEEL

?

UŻYJ BLASZKI PE7 lub MASKI  
DO WYTRASZANIA 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.

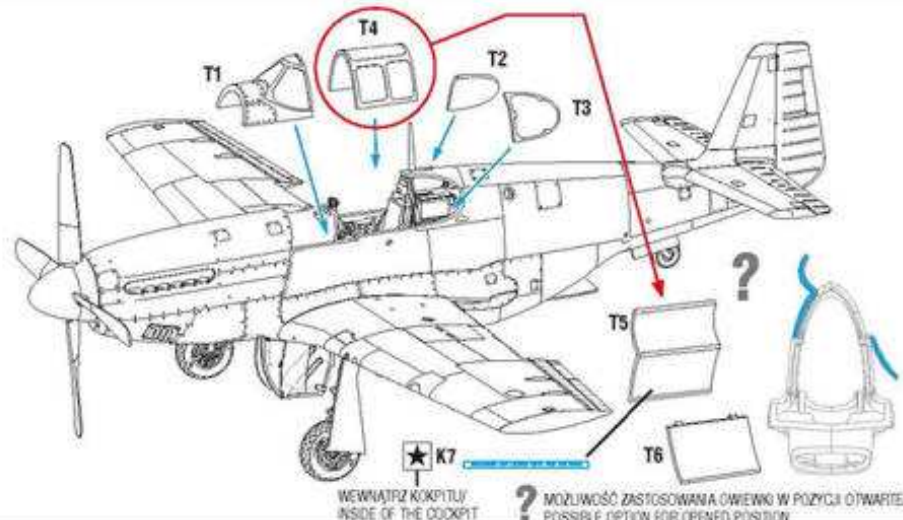
NIE UŻYWAJ ZADNEJ DLA WERSJI MALOWANIA 1, 2.  
PATRZ INSTRUKCJA MALOWANIA NA KONCU.

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.

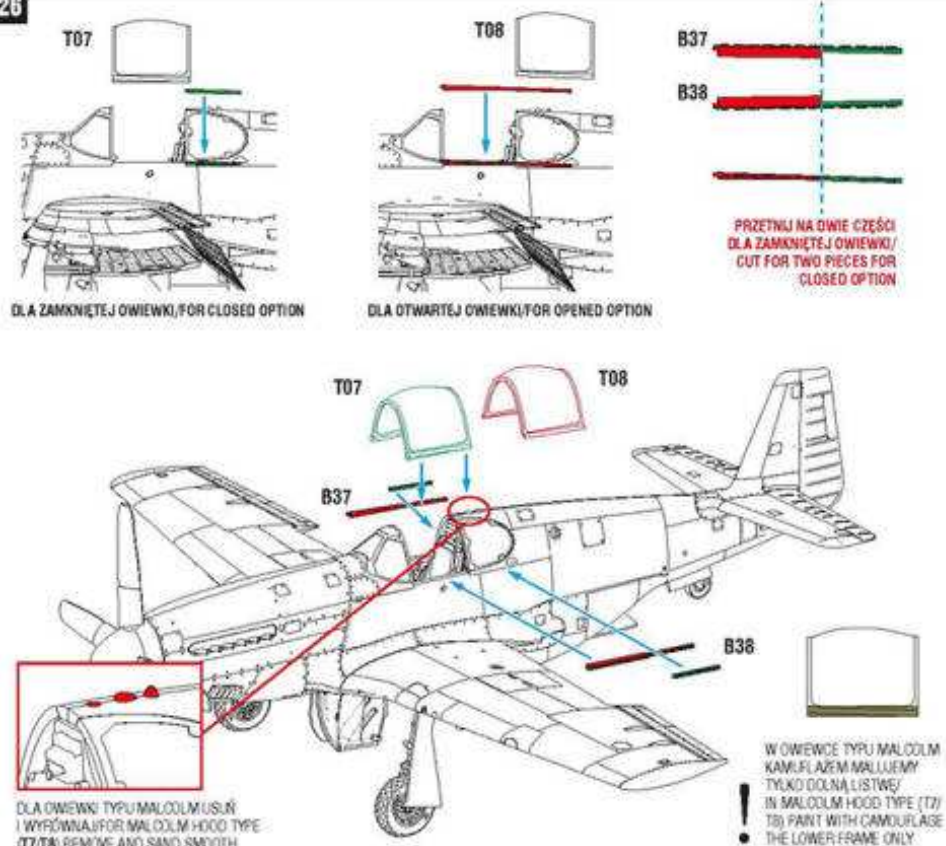
25



WEWNĄTRZ KOKPITU/  
INSIDE OF THE COCKPIT

? MOŻLIWOŚĆ ZASTOSOWANIA OIEWKI W POZYCJI OTWARTEJ/  
POSSIBLE OPTION FOR OPENED POSITION

26



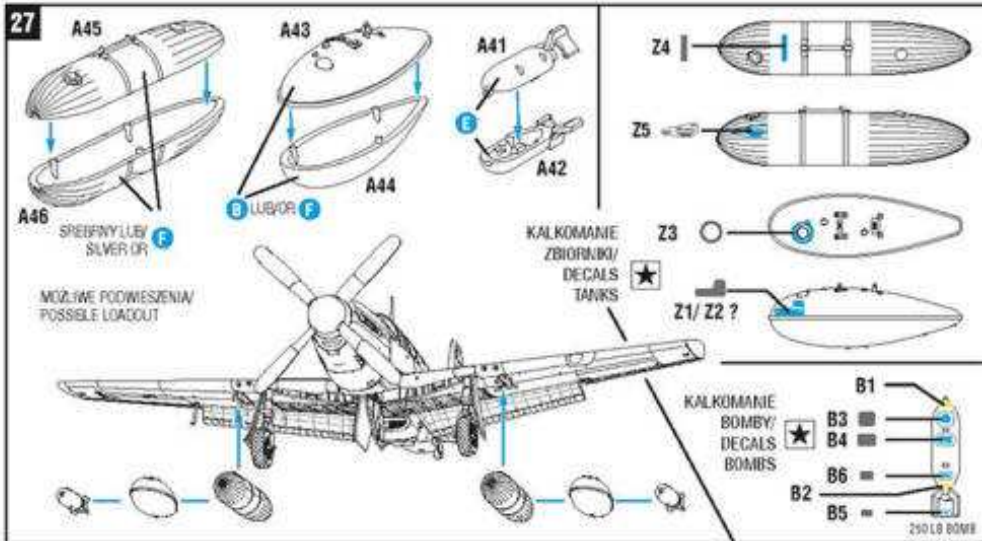
DLA ZAMKNIĘTEJ OIEWKI/ FOR CLOSED OPTION

DLA OTWARTEJ OIEWKI/ FOR OPENED OPTION

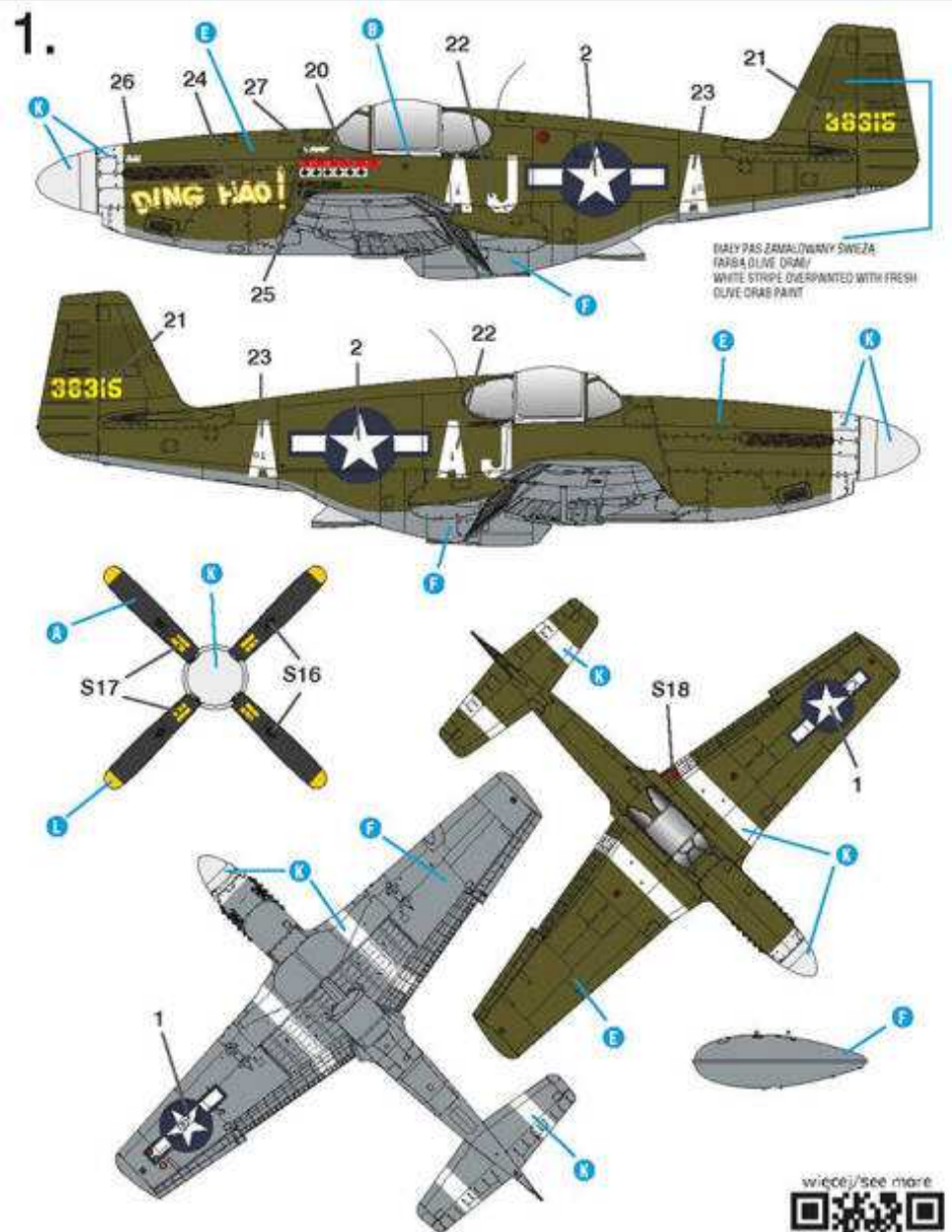
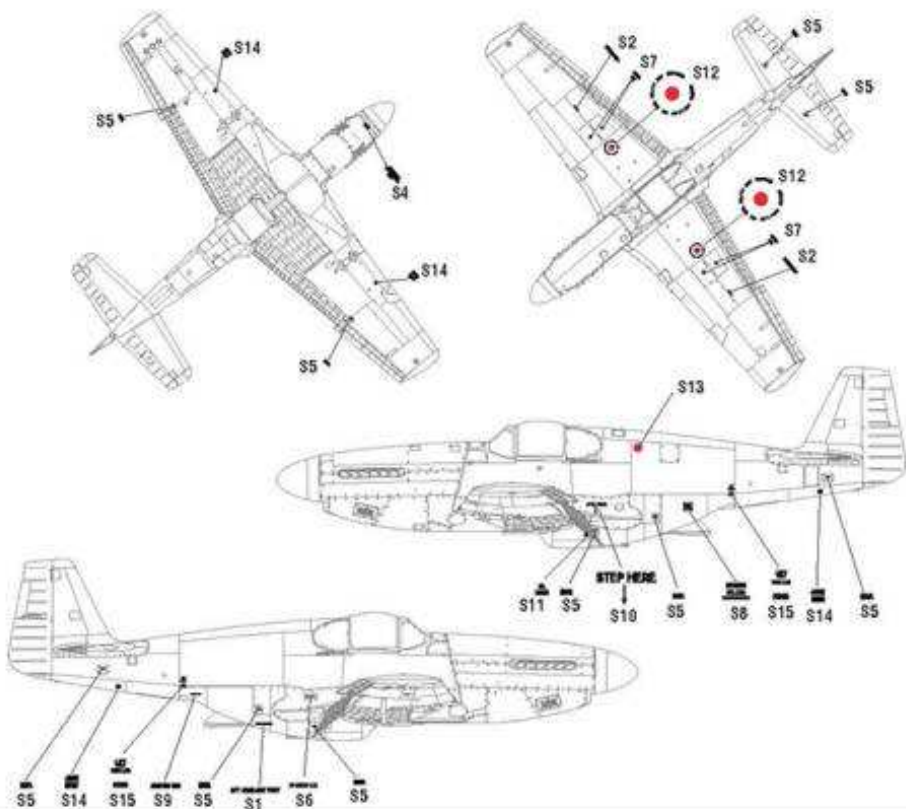
PRZETNIJ NA DWIE CZĘŚCI  
DLA ZAMKNIĘTEJ OIEWKI/  
CUT FOR TWO PICES FOR  
CLOSED OPTION

DLA OIEWKI TYPU MALCOLM USUŃ  
I WYRÓWNAJ/ FOR MALCOLM HOOD TYPE  
(T7/T8) REMOVE AND SAND SMOOTH

! W OIEWCE TYPU MALCOLM  
KAMUFLAZEM MALUJEMY  
TYLKO DOLNĄ LISTWĘ/  
IN MALCOLM HOOD TYPE (T7/  
T8) PAINT WITH CAMOUFLAGE  
THE LOWER FRAME ONLY



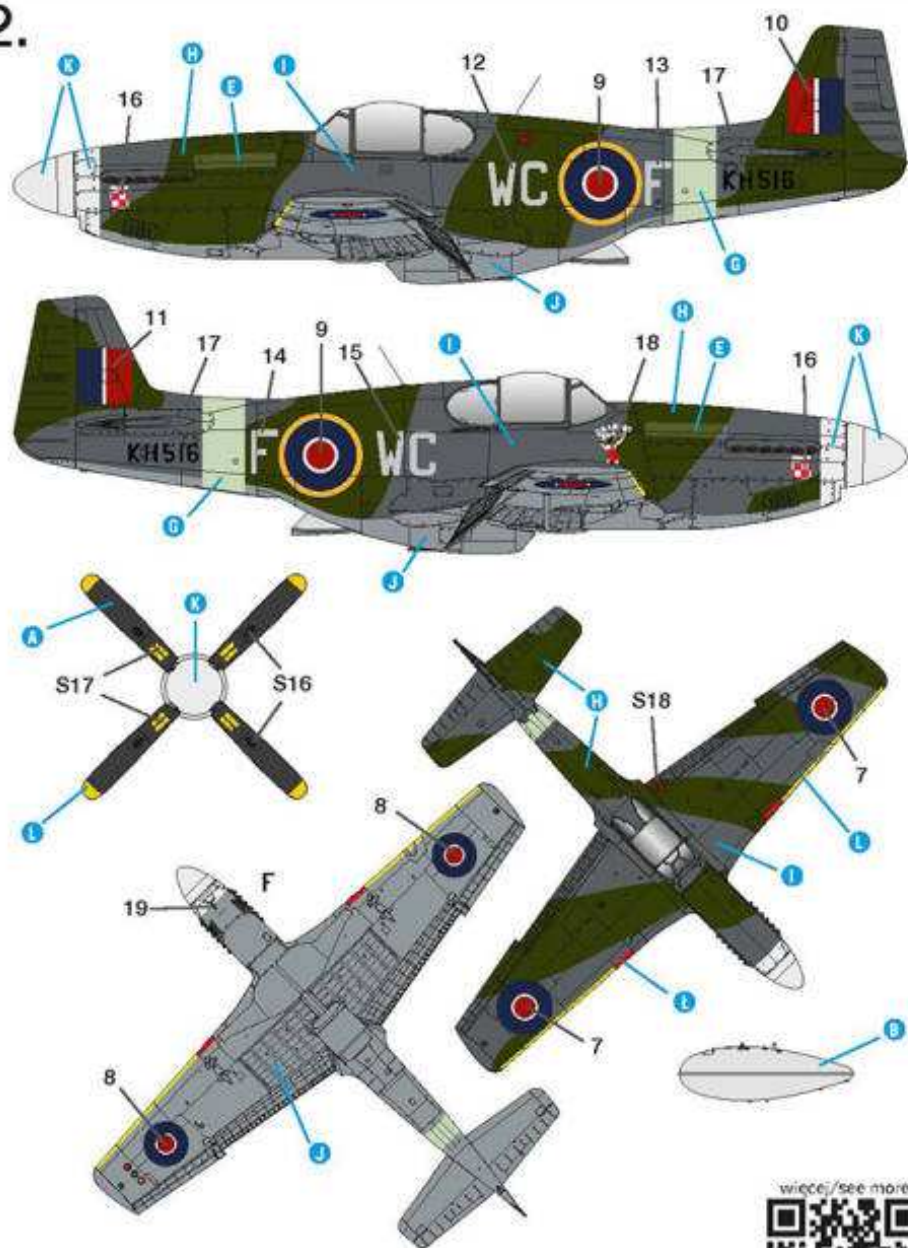
**NAPISY EKSPLOATACYJNE/STENCILS**



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.

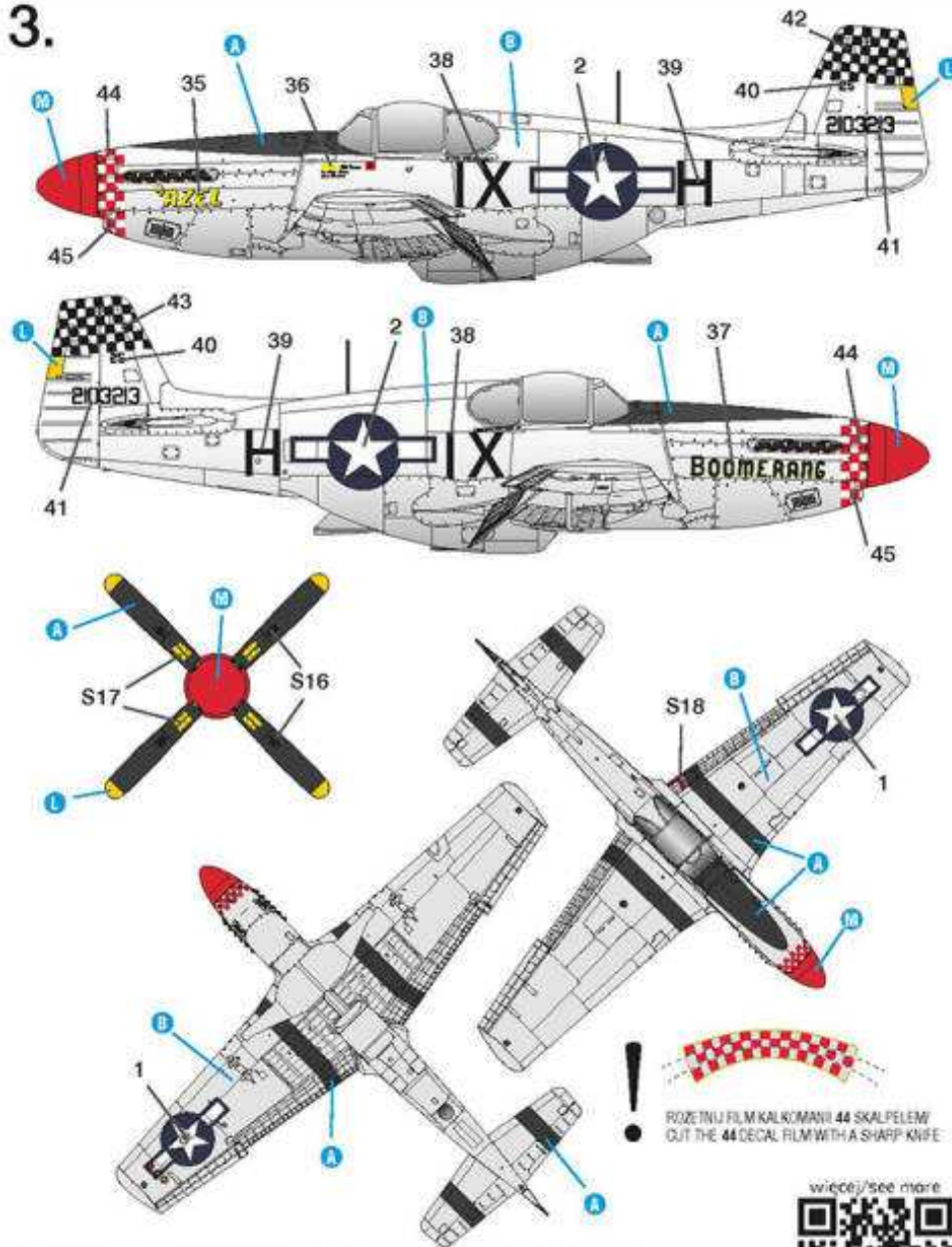


Mustang III, KH516/WC-F, pilot: Kpt. Jerzy Mencil DFC, 309 Dywizjon PSP, zestrzelenie odrzutowego Me-262 9 kwietnia 1945.

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.

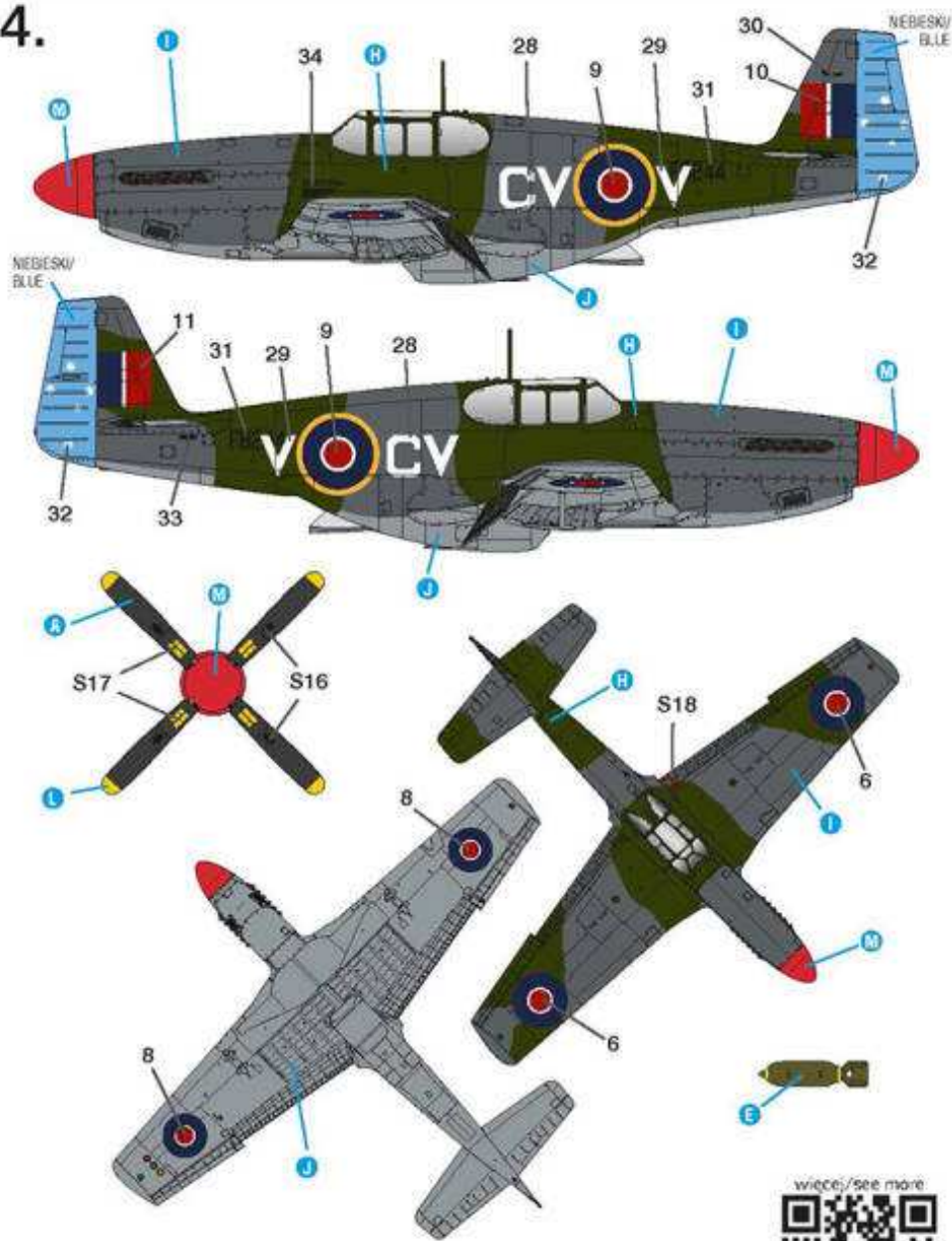


F-6C-1-NT Mustang, 42-03213/IX-H, „Azel”/„Boomerang”, 162nd Tactical Reconnaissance Squadron, 10th Photographic Reconnaissance Group, Chalgrove, Wielka Brytania. Pilot 2nd Lt. Stanley F.H. Newman, rozpoznanie pozycji w Normandii wiosną 1944 r.

F-6C-1-NT Mustang, 42-03213/IX-H, „Azel”/„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.



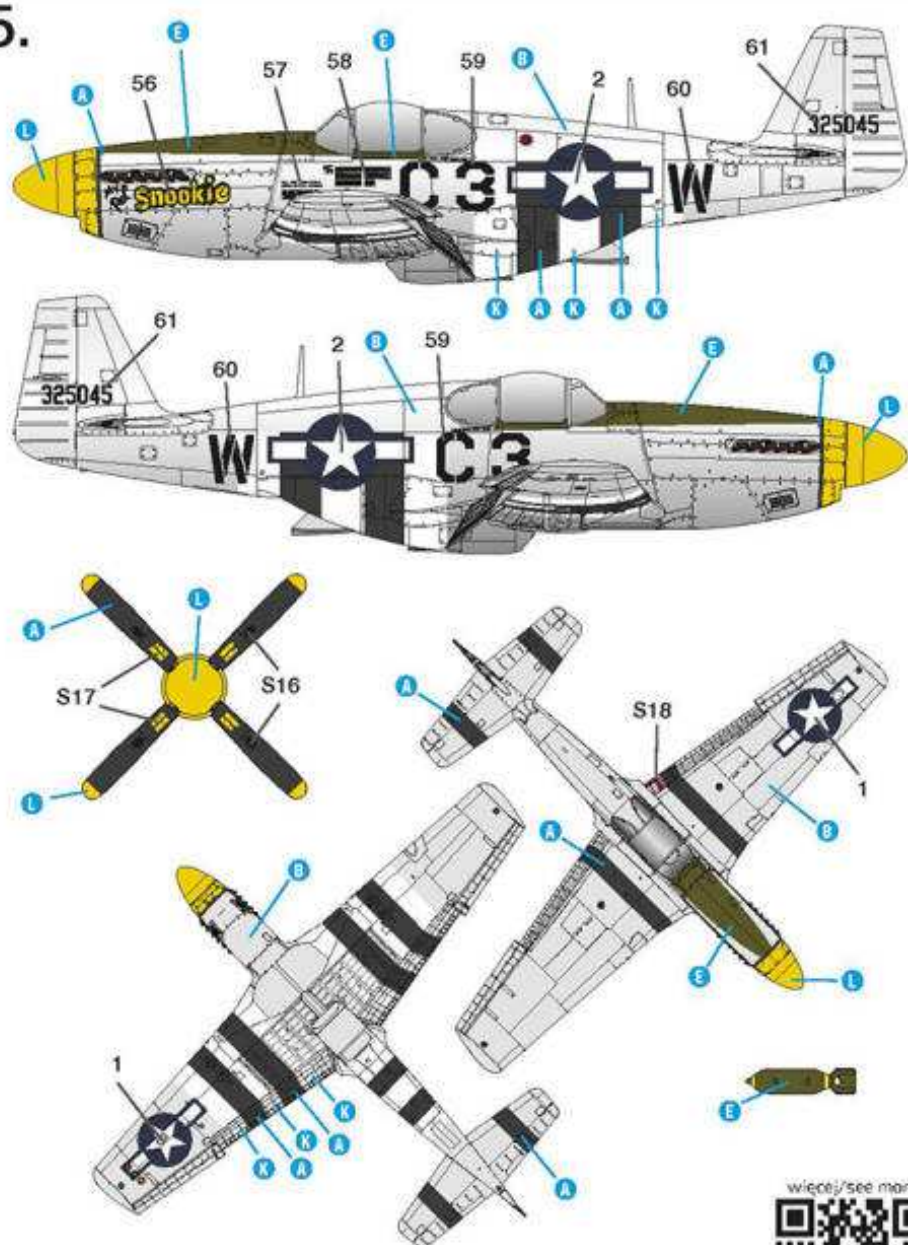
4.



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



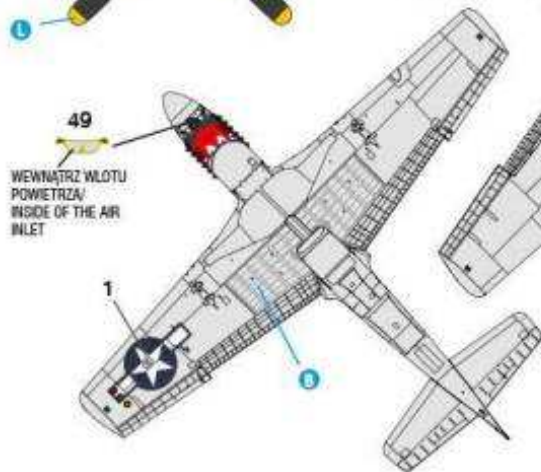
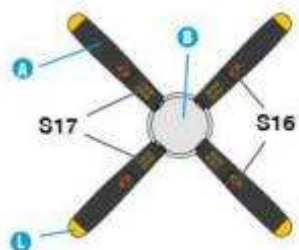
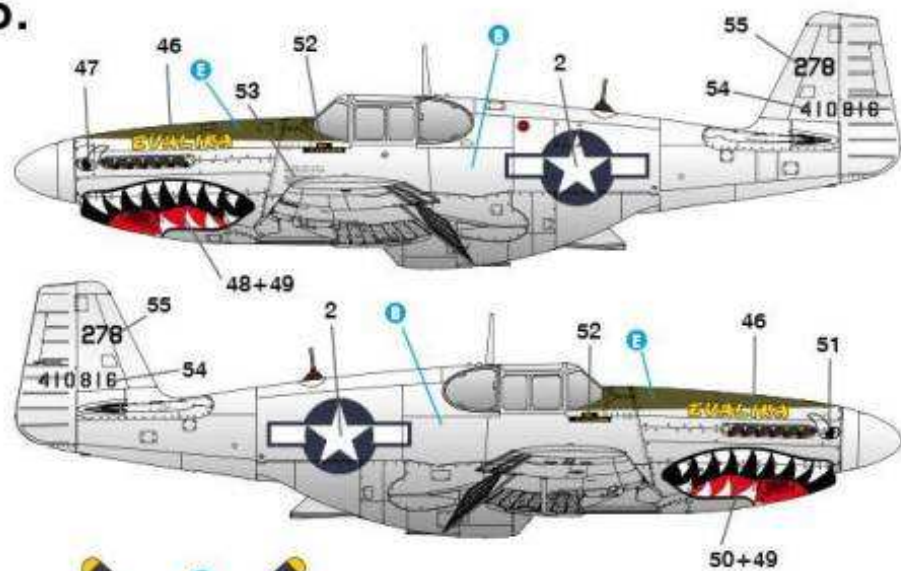
5.



P-51C-10-NT Mustang, 43-25045/C3-W, „Snookie”, pilot: Lt. Edward T. Pawlak, 362nd Fighter  
 Squadron, 363rd Fighter Group, France, lipiec 1944 r.  
 P-51C-10-NT Mustang, 43-25045/C3-W, „Snookie”, pilots: Lt. Edward T. Pawlak, 362nd Fighter Squadron,  
 363rd Fighter Group, France, July 1944.



6.



WEWNĄTRZ WLOTU  
POWIETRZA/  
INSIDE OF THE AIR  
INLET

wiecej/see more

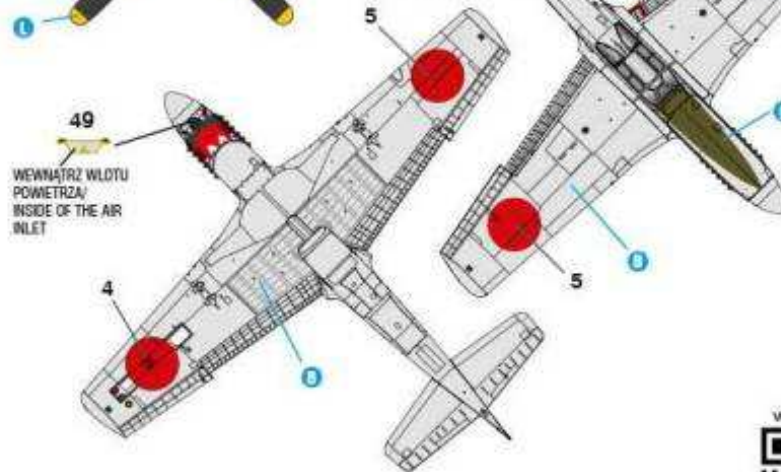
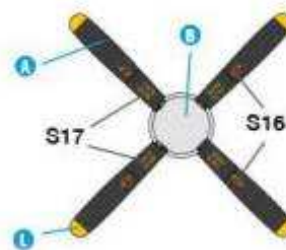
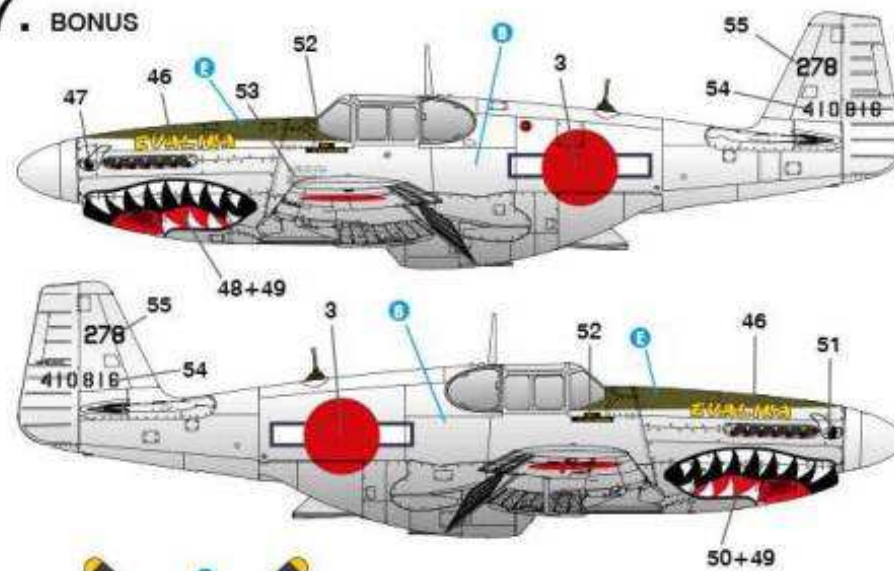


P-51C-11-NT Mustang, 44-10816/278, „Evalina”, pilot: 1st Lt. Oliver E. Strawbridge, 26th Fighter Squadron, 51st Fighter Group, Chiny, Styczeń 1945 r.

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

<http://armahobbynews.pl/70028>

7. BONUS



WEWNĄTRZ WLOTU  
POWIETRZA/  
INSIDE OF THE AIR  
INLET

wiecej/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>