

P-39N Airacobra

eduard

1/48 Scale Plastic Model Kit

ProfiPACK
edition



item No. 8067

Bell P-39 Airacobra byl v době vstupu USA do války možná vůbec nejlepším stíhacím letounem, jaký mělo americké letectvo k dispozici. Záhy byl sice zastíněn typy P-51 nebo P-47, ale při správné taktice byla Airacobra ještě v roce 1944 účinnou zbraní.

Airacobra byla vyvinuta společností Bell Aircraft Corporation v Buffalu ve státě New York koncem 30. let jako odpověď na specifikaci z roku 1937, která požadovala nový výškový a silně vyzbrojený stíhací letoun. K pohonu měl sloužit turbodmychadlem přepřítovaný motor Allison, a očekávalo se dosažení maximální rychlosti alespoň 580 km/h ve velkých výškách, přičemž do 6100 m měl letoun vystoupat za šest minut.

Tyto požadavky byly velmi náročné a konstrukční tým společnosti Bell se rozhodl pro inovativní přístup k návrhu s motorem umístěným uprostřed trupu v těžišti. Vrtule byla poháněna přes vnější redukční převodovku prodlužovacím hřídelem vedeným pod podlahou pilotní kabiny. Letoun měl také neobvyklý přídový podvozek a vstup do kokpitu dvěma automobilového typu umístěnými po obou stranách.

Rána původním záměrům

První prototyp XP-39 uskutečnil svůj první let 6. dubna 1939 v Daytonu a dosáhl maximální rychlosti 628 km/h ve výšce 6100 m. Dosažení této výšky trvalo pouhých pět minut, čímž nová konstrukce překonala původní požadavky. I tak ale zaostala za slibem firmy Bell, že dosáhne rychlosti 644 km/h. Prototyp byl poháněn motorem Allison V-1710-17 vybaveným turbodmychadlem podle původních specifikací. XP-39 prokázal také dobré manévrovací schopnosti díky koncepci s motorem umístěným v těžišti. Ta rovněž umožnila vytvořit dlouhou štíhlou příd, která byla velmi vhodná pro instalaci silné výzbroje.

Letectvo objednalo 27. dubna zkušební sérii dvanácti letounů YP-39, ale ještě před jejím dokončením byl projekt výrazně změněn. Kvůli potížím s instalací turbodmychadla byl původní motor nahrazen méně výkonným Allisonem V-1710-37, využívajícím pouze jednostupňový jednorychlostní kompresor. Motor tak dosahoval výkonu jen 1090 k a ve vyšších hladinách navíc výkon rychle ztrácel, což byla pro nadějnou stíhačku velká rána.

YP-39 měl v přídí namontovaný kanón Oldsmobile T-9 ráže 37 mm, který střelil osou vrtule. Dále byly instalovány dva kulomety ráže 12,7 mm a dva kulomety ráže 7,62 mm v trupu. Pilotní sedadlo dostalo pancéřování a hmotnost letounu vzrostla na 3160 kg oproti 2820 kg u prototypu XP-39. Maximální rychlost tak klesla na 590 km/h a stoupání do 6100 m trvalo 7,5 min.

Přestože byly letové výkony oproti prototypu horší, letectvo objednalo 80 sériových P-39 označených jako verze C. Prvních 20 letounů z objednávky bylo dodáno jako standardní P-39C, zatímco zbývajících 60 bylo dokončeno jako P-39D, přičemž dva kulomety ráže 7,62 mm byly přesunuty do křídla a přidány ještě další dvě zbraně stejné ráže. USAAF obdrželo první P-39D v únoru 1941 a následně byla zadána další objednávka na 344 kusů P-39D.

Zklamání u RAF

Britská RAF objednala 675 letounů P-39 v dubnu 1940. Britské Airacobra Mk.I byly vyráběny jako standardní P-39D, ale s kanónem v ose motoru nahrazeným britskou zbraní Hispano M1 ráže 20 mm, zatímco křídelní kulomety byly nahrazeny Browningy ráže 7,7 mm. První Airacobra Mk.I byla dodána v červenci 1941, ale byla přijata s rozpaky. Ukázalo se, že tyto stroje nejsou kvůli

svým podprůměrným výkonům ve velkých výškách vhodné pro službu na evropském válčišti. V říjnu 1941 byly čtyři Mk.I testovány u No. 601 Squadron v roli letounů pro útoky na pozemní cíle, ale ani v této roli se příliš neosvědčily. Airacobra byly poté ze služby u RAF vyřazeny a 212 jich bylo odesláno do SSSR.

Vývoj Airacobra

Dalším výrobním blokem po P-39D bylo 229 kusů P-39F, poté následovaly série P-39K (210 kusů), P-39L (250 kusů), P-39M (240 kusů) a P-39N (2095 kusů). Všechny tyto varianty si byly velmi podobné, i když používaly různé verze motoru Allison a různé vrtule. Konečná verze Bellovy inovativní konstrukce nesla označení P-39Q a byla poháněna motorem Allison V-1710-85 o výkonu 1420 k. Hlavním rozdílem oproti předchozím verzím bylo nahrazení čtyřice kulometů ráže 7,62 mm dvojicí kulometů 12,7 mm instalovaných v pouzdech pod křídlem.

Úspěch na východě

Většina z 4905 vyrobených Airacober verze Q byla odeslána do Sovětského svazu, kam všem mířily i stroje předchozích verzí. Na tamním bojišti byly tyto letouny používány s velkým úspěchem, protože vzdušné boje probíhaly v nižších výškách a absence turbodmychadla tedy výkony letounu příliš nepoznamenala. Celkem bylo odesláno do SSSR 4758 Airacober a mezi personálem byly velmi oblíbené pro svou robustní konstrukci a silnou výzbroj, která jim zajistila přezdívku „Groznaja bojevaja mašina“ (hrozivý bojový stroj).

Výroba P-39Q byla ukončena v srpnu 1944, kdy byla dokončena poslední Airacobra výrobního čísla 9558. USAAF používalo tyto letouny ve velké míře až do srpna 1944, kdy byly vyřazeny z frontové služby. Nejvíce strojů (2105 P-39 všech verzí) používalo americké letectvo v únoru 1944, a to v Pacifiku, v severní Africe a Itálii. Francouzské letectvo používalo 165 Airacober a P-39 sloužily také u australského, italského či portugalského letectva. Po válce jich bylo několik používáno při leteckých závodech.

Tato stavebnice: P-39N Airacobra

První skutečné velkosériové vyráběnou verzí Airacobra byla verze P-39N. Oproti předchozí P-39M došlo ke změně převodového poměru v reduktoru. První série 500 kusů neměla žádné označení výrobního bloku a byla poháněna motorem Allison V-1710-85 o výkonu 1200 hp. Z nich mělo prvních 166 kusů stejný objem paliva jako předchozí verze, ale pak došlo v rámci úspor na hmotnosti ke snížení ze 120 US gal (454 l) na 86 US gal (325,5 l) odstraněním tří palivových nádrží. Snížení už tak nepříliš dlouhého doletu vedlo k tomu, že byly v polních podmínkách tyto nádrže zpětně instalovány. U výrobního bloku N-1 došlo k instalaci vrtule o větším průměru a posunutí polohy těžiště. Bloky N-2 a N-3 představovaly fotoprůzkumné verze a finální blok N-5 se od N-1 odlišoval především instalací pancéřového plátu za pilotem namísto pancéřového skla a novým typem rádia. Někteří piloti si nechávali demontovat buď vnější křídelní kulomety, nebo všechny čtyři v zájmu úspory hmotnosti. Palebná síla dvou půlpalcových kulometů a kanónu ráže 37 mm byla i tak dostatečná.



Carefully read instruction sheet before assembling. When you use glue or paint, do not use near open flame and use in well ventilated room. Keep out of reach of small children. Children must not be allowed to suck any part, or pull vinyl bag over the head.



Před započítím stavby si pečlivě prostudujte stavební návod. Při používání barev a lepidel pracujte v dobře větrané místnosti. Lepidla ani barvy nepoužívejte v blízkosti otevřeného ohně. Model není určen malým dětem, mohlo by dojít k požití drobných dílů.

INSTRUCTION SIGNS

*

INSTR. SYMBOL

*

INSTRUKTION SINNBILDEN

*

SYMBOLES

*

記号の説明

- OPTIONAL
VOLBA
- BEND
OHNOUT
- SAND
BROUSIT
- OPEN HOLE
VYVRTAT OTVOR
- SYMETRICAL ASSEMBLY
SYMETRICKÁ MONTÁŽ
- REMOVE
ODŘÍZNOUT
- REVERSE SIDE
OTOČIT
- APPLY EDUARD MASK
AND PAINT
POUŽIT EDUARD MASK
NABARVIT

PLEASE, CHECK THE LATEST VERSION OF THE INSTRUCTIONS ON www.eduard.com

PARTS

*

DÍLY

*

TEILE

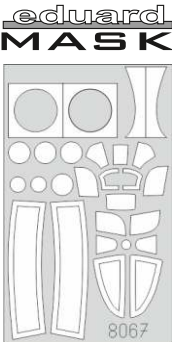
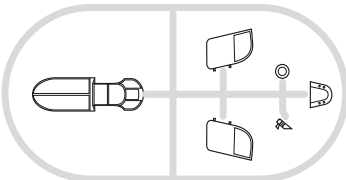
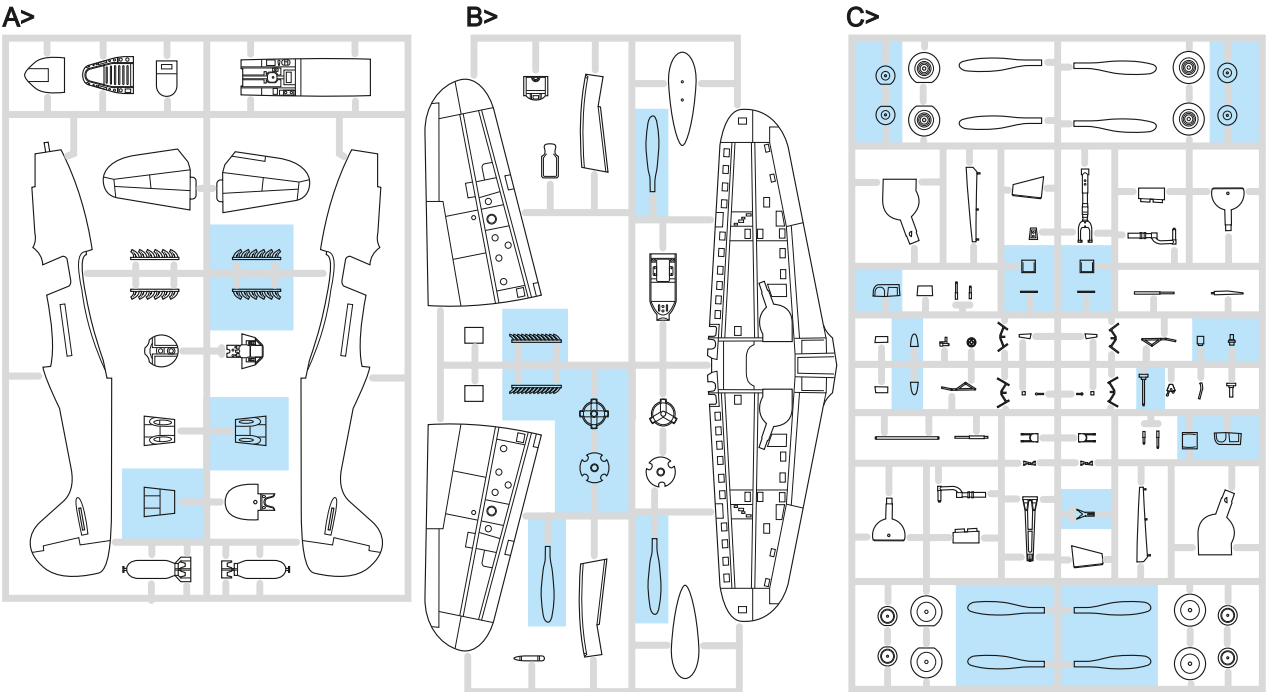
*

PIÈCES

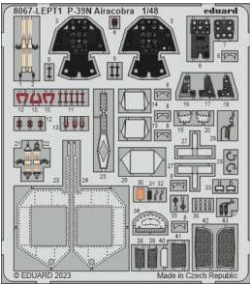
*

部品

PLASTIC PARTS



PE - PHOTO ETCHED DETAIL PARTS



-Parts not for use. -Teile werden nicht verwendet. -Pièces à ne pas utiliser. -Tyto díly nepoužívejte při stavbě. - 使用しない部品

COLOURS

*

BARVY

*

FARBEN

*

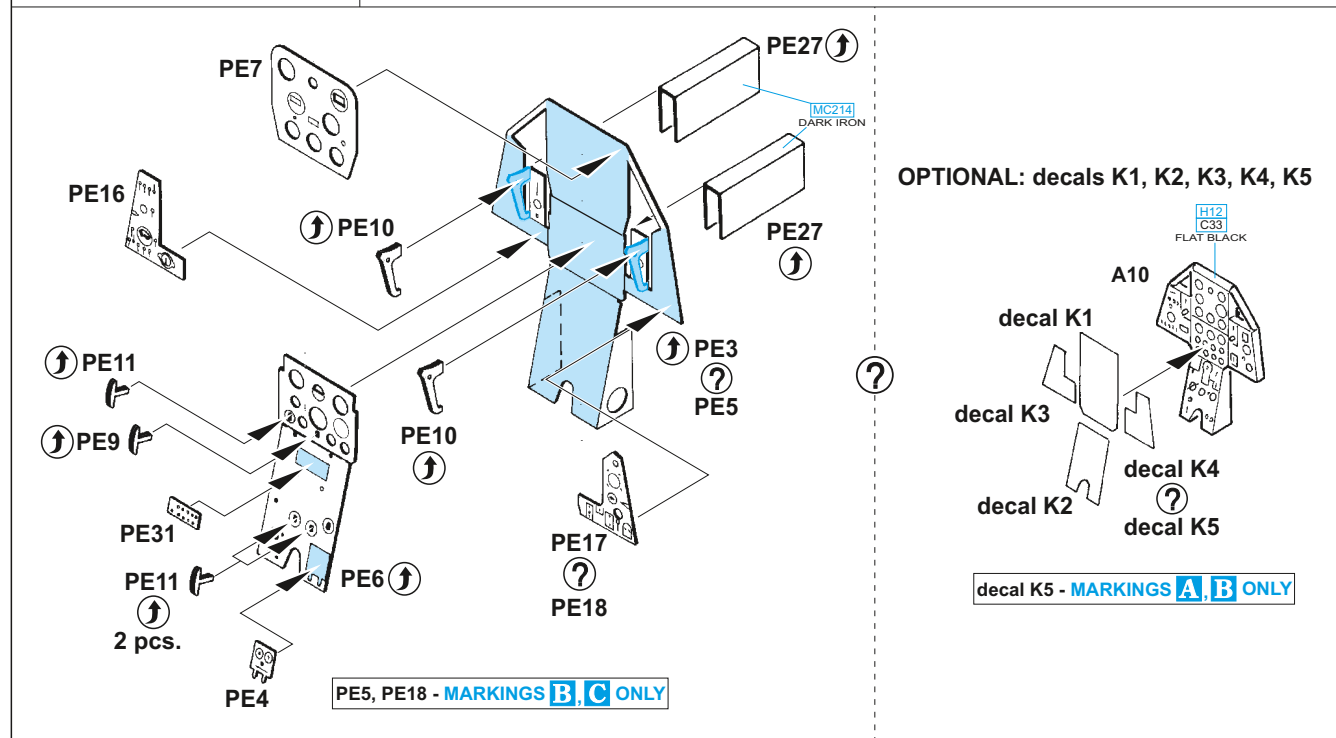
PEINTURE

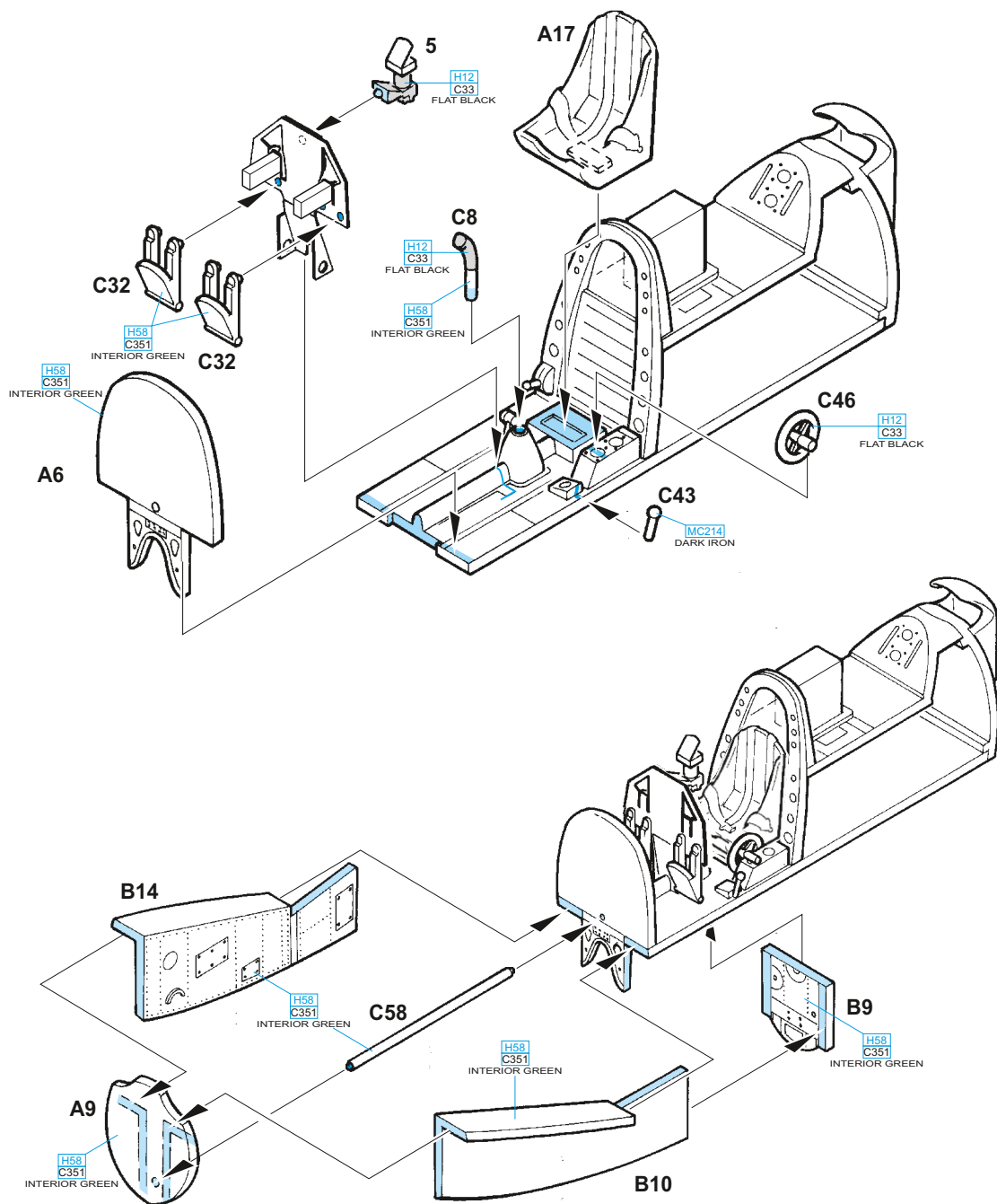
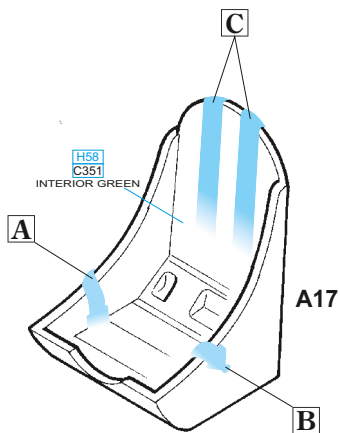
*

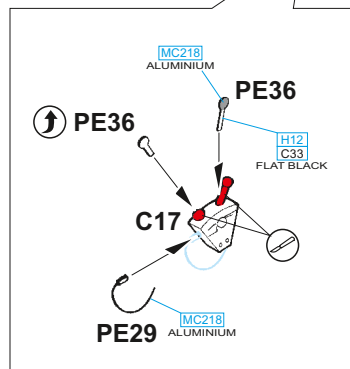
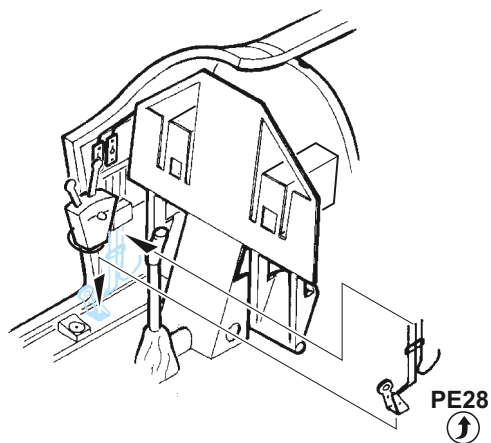
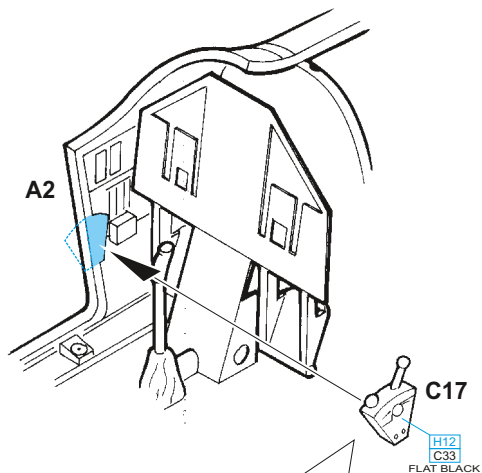
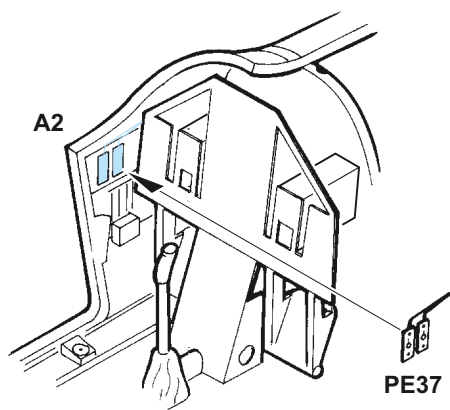
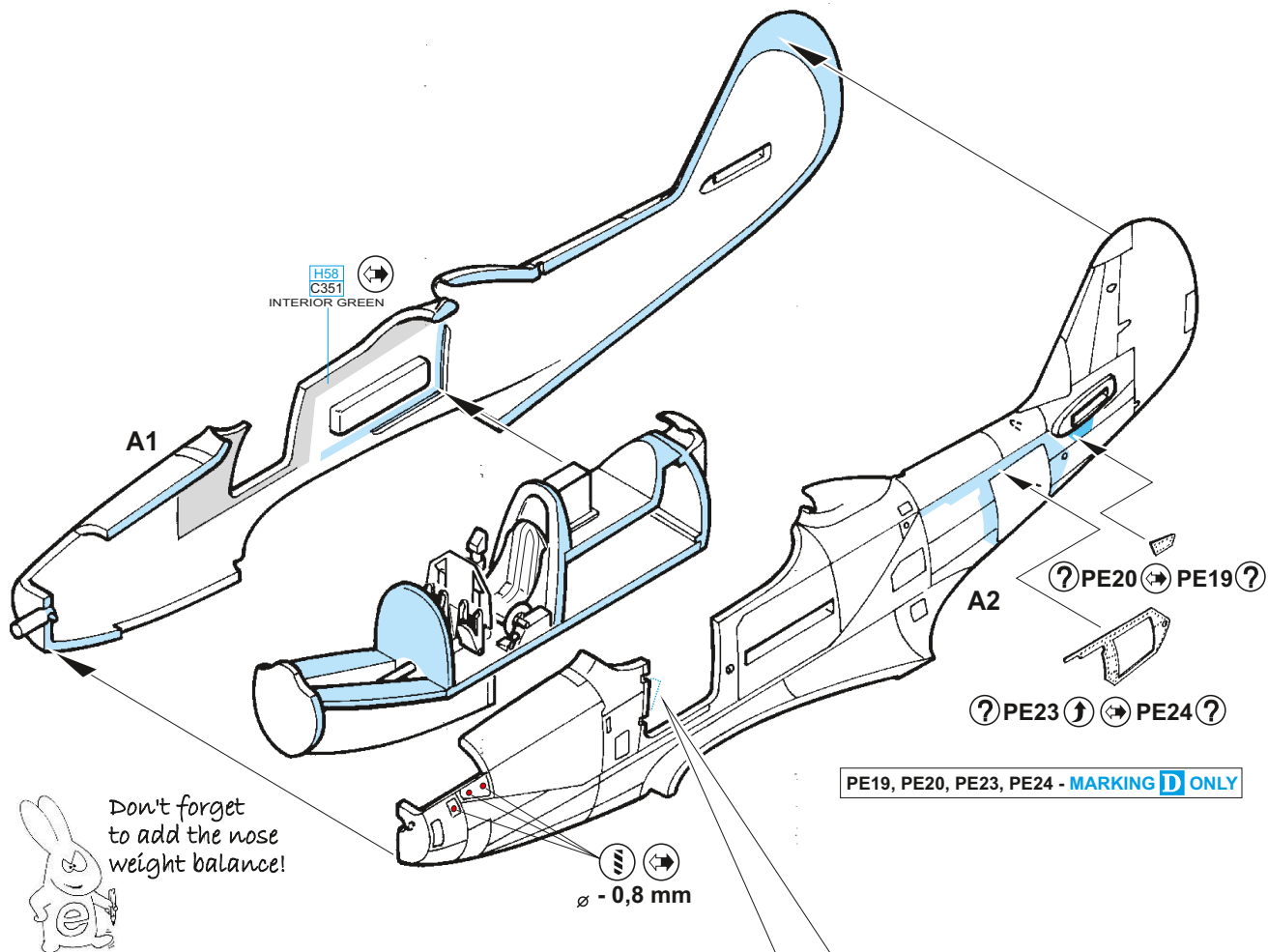
色

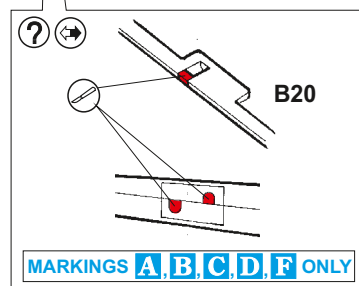
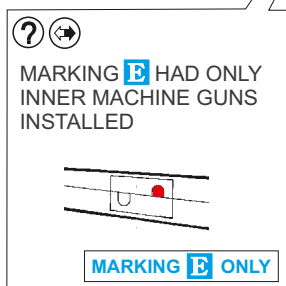
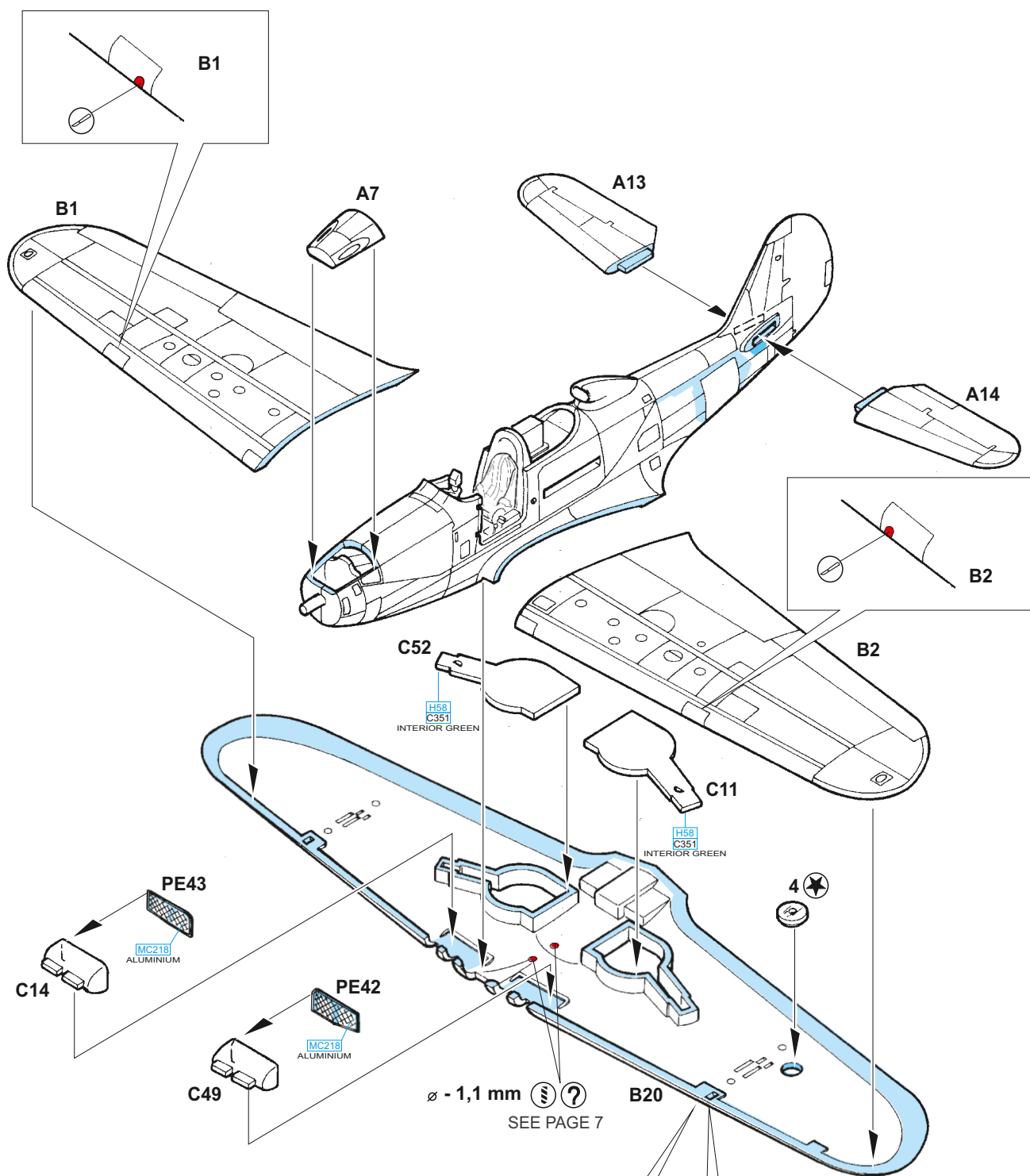
GSI Creos (GUNZE)		
AQUEOUS	Mr.COLOR	
H8	C8	SILVER
H12	C33	FLAT BLACK
H25	C34	SKY BLUE
H26	C66	BRIGHT GREEN
H51	C11	LIGHT GULL GRAY
H52	C12	OLIVE DRAB
H53	C13	NEUTRAL GRAY
H58	C351	INTERIOR GREEN
H303	C303	GREEN

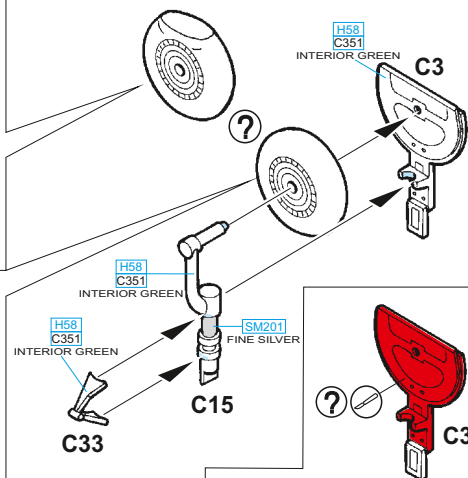
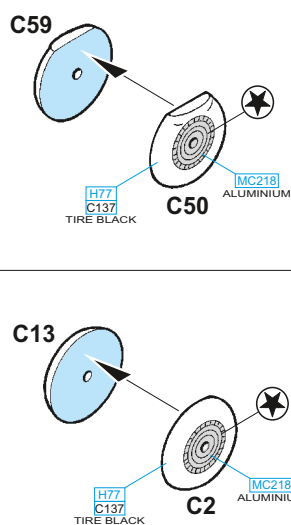
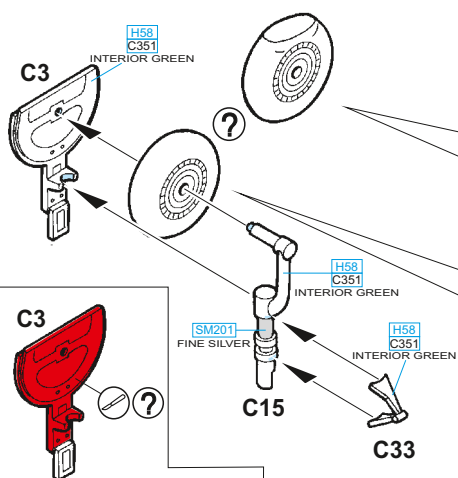
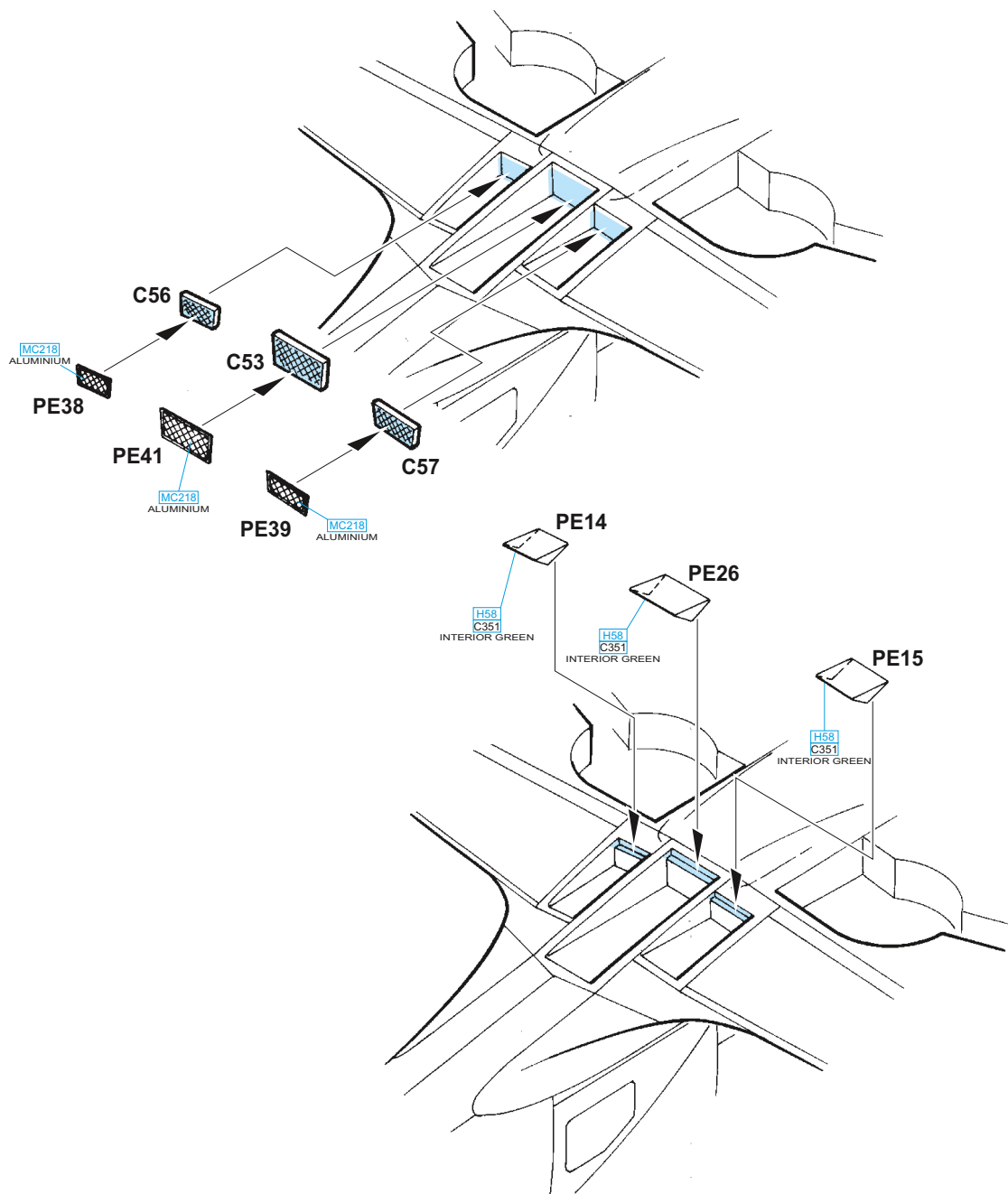
AQUEOUS	Mr.COLOR	
H327	C327	RED
H328	C328	BLUE
H329	C329	YELLOW
H77	C137	TIRE BLACK
H316	C316	WHITE
Mr.COLOR SUPER METALLIC		
SM201		SUPER FINE SILVER
Mr.METAL COLOR		
MC214		DARK IRON
MC218		ALUMINIUM





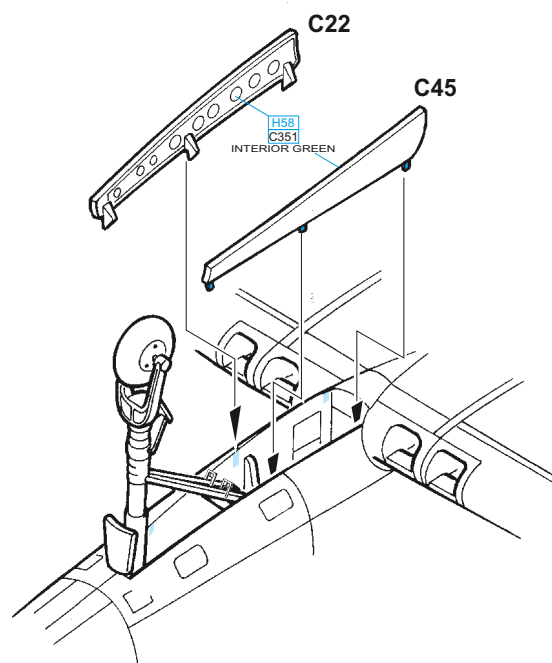
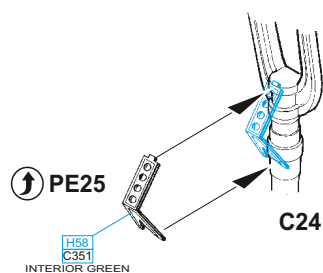
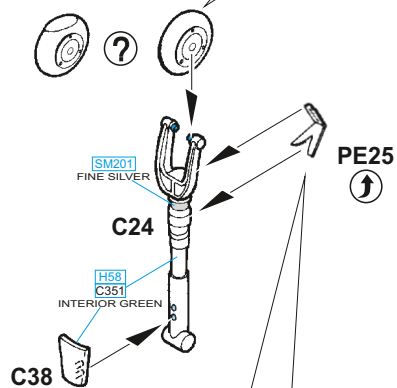
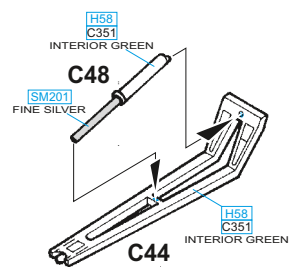
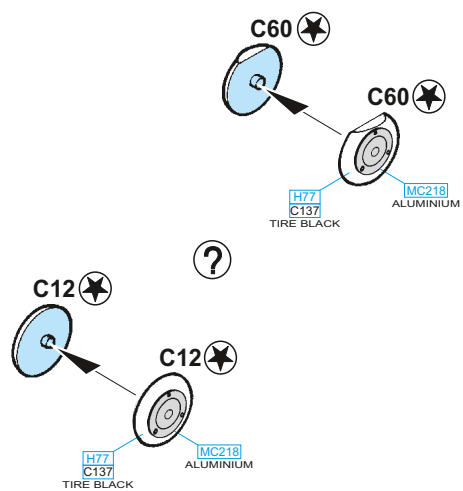
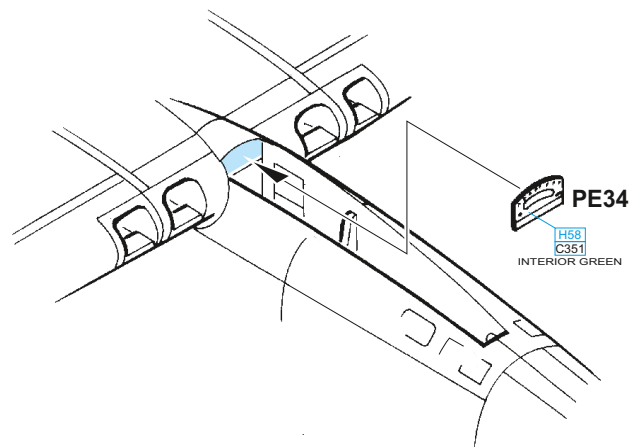


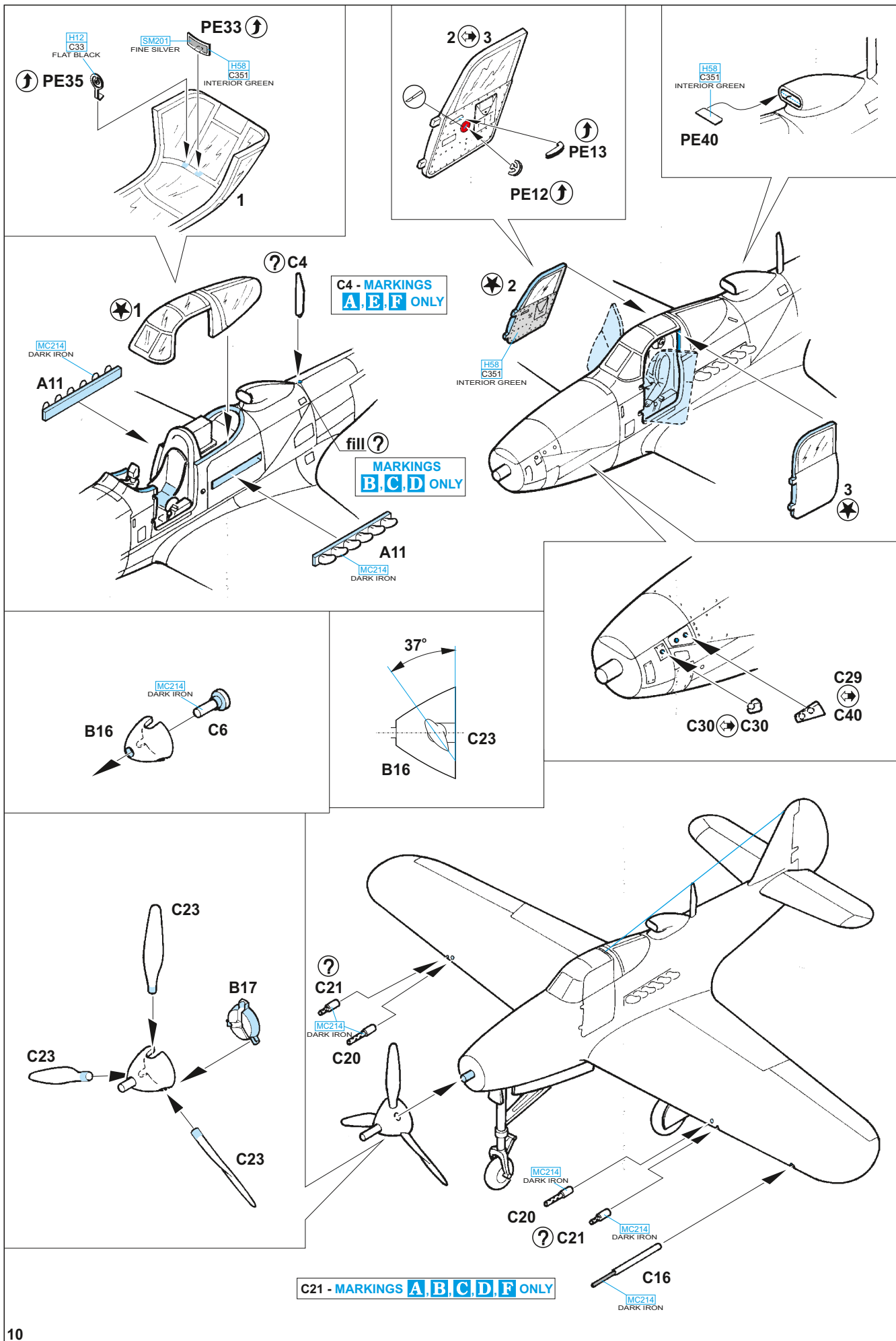


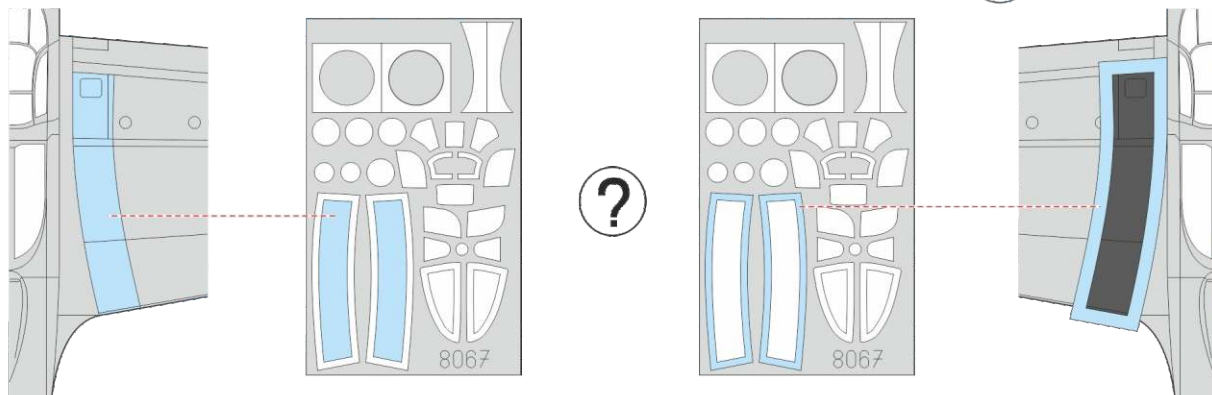
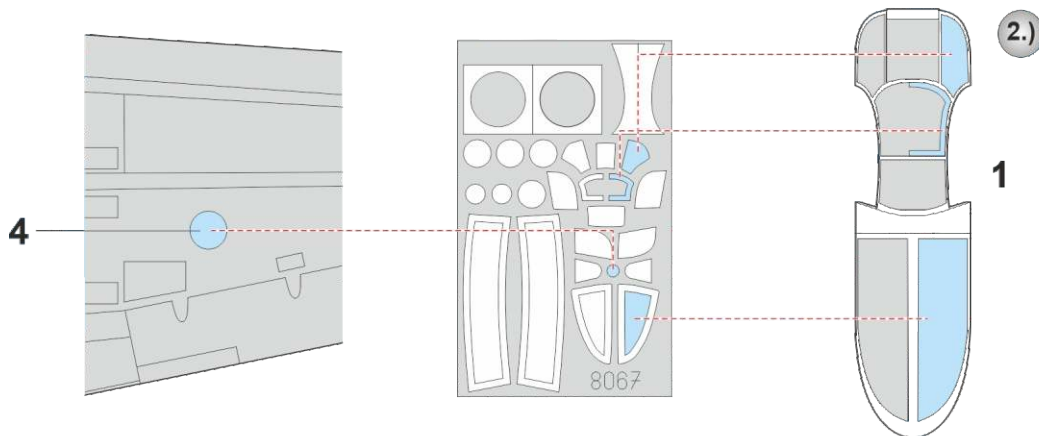
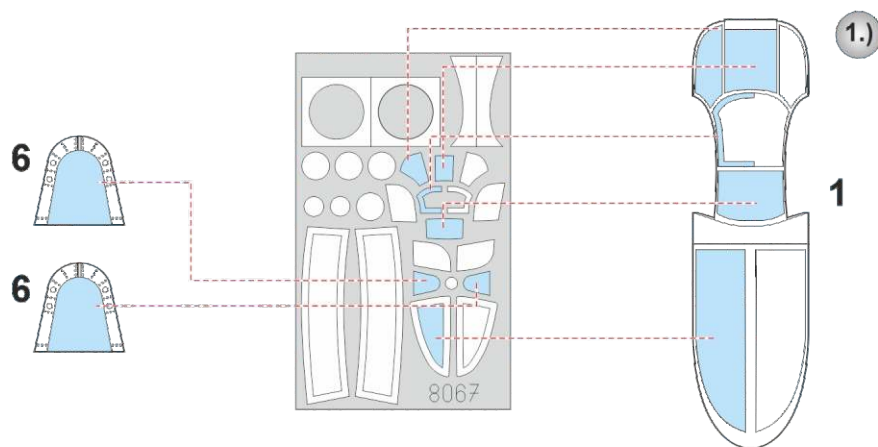
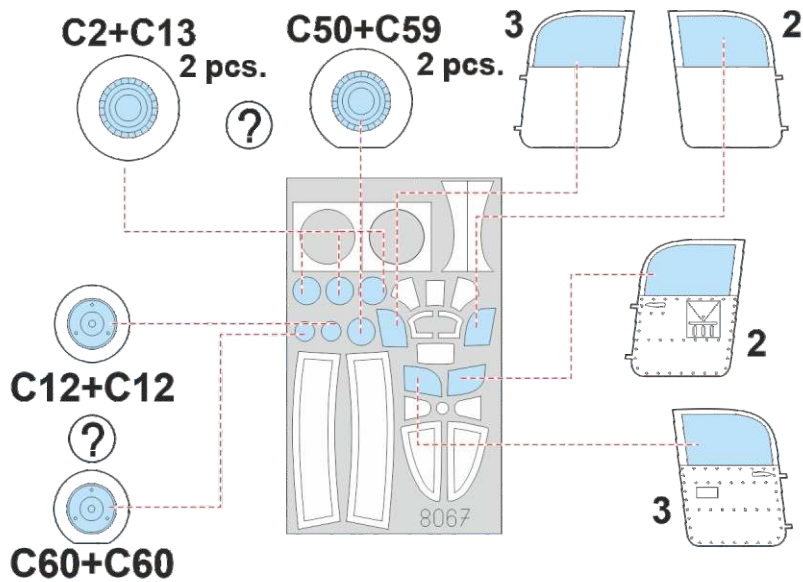


MARKINGS **B, C, F** ONLY

MARKINGS **B, C, F** ONLY

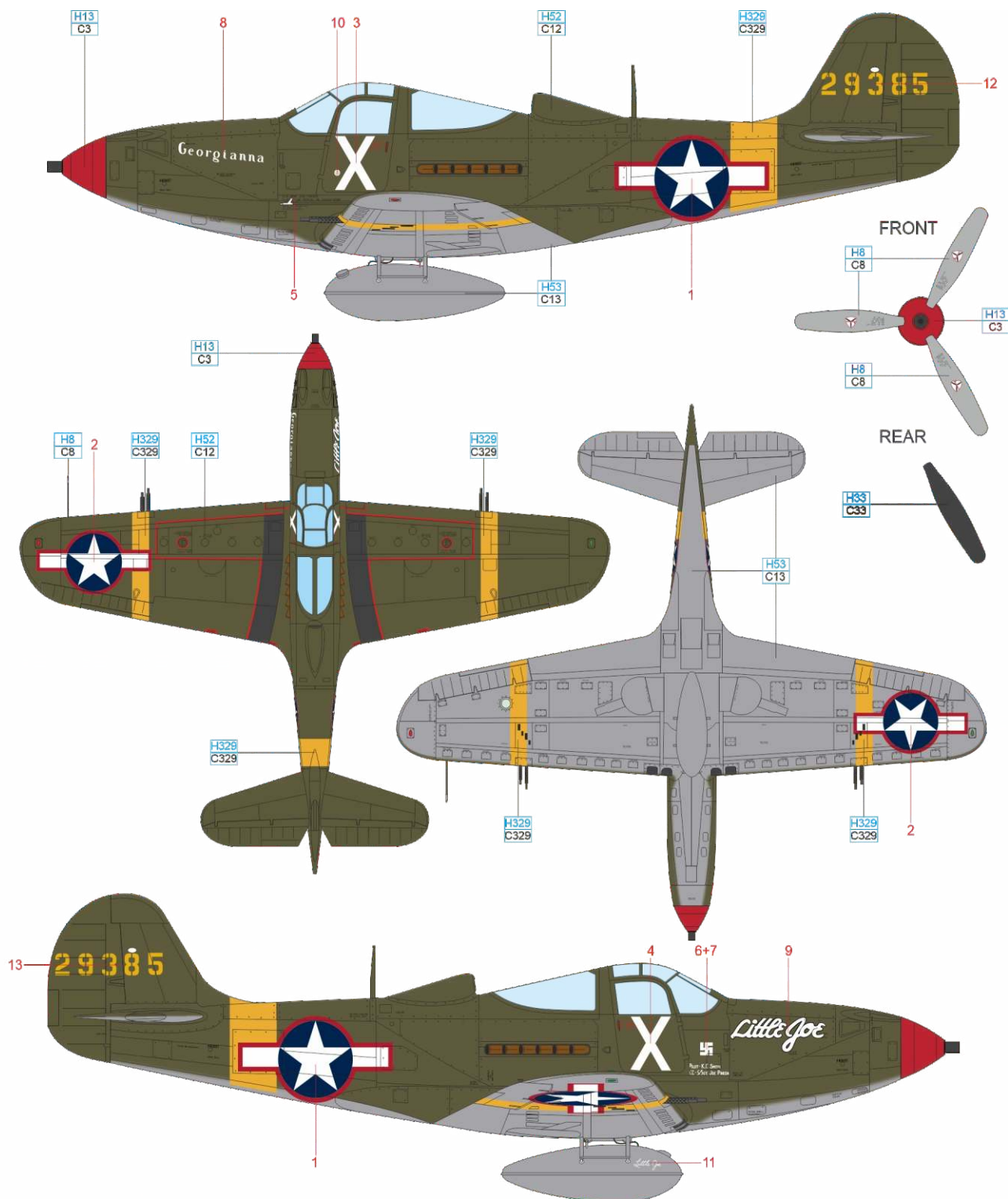






A P-39N-1, 42-9385, Lt. Kirby F. Smith, 346th FS, 350th FG, Reghaia, Alžírsko, září 1943

Šestého srpna ztratila Luftwaffe ve Středomoří dva průzkumné Ju 88. Jeden z nich prováděl průzkum počasí, druhý dálkový průzkum. V obou případech se jednalo o stroje verze Ju 88D-1. Oběti K. F. Smithe a jeho Airacobry byl s největší pravděpodobností letoun Fw. Heinze Prachta od 3.(F)/33 (WNr. 143073, 8H+LL). Druhý ztracený Ju 88D-1 náležel k Wekusta 26 (letka průzkumu počasí), která sídlila ve Frosinone, tedy více než 600 km od místa sestřelu. K tomu došlo zhruba 160 km severně od Cherchellu, ležícím na africkém pobřeží. Německé průzkumné letouny operovaly ve výšce zhruba 30 000 stop, tedy přes 9 000 m a pro boj s nimi obdržela každá squadrona od 350th FG dva P-38. Toho 6. srpna se ovšem musel k vysoko letícímu cíli vyškrábat Smith s dýchavičnou Airacobrou a totéž musel zvládnout i F/O Harold M. Simmonds, který letěl jako jeho číslo. Výstřely z 37mm kanónu Airacobru, která se třepetala na hranici maximálního dostupu, téměř zastavily ve vzduchu. Palba ale nepřátelský stroj poslala k zemi, respektive k vodě a na Smithově letounu se následně objevil na pravé straně pod kabinou znak sestřelu v podobě svastiky.

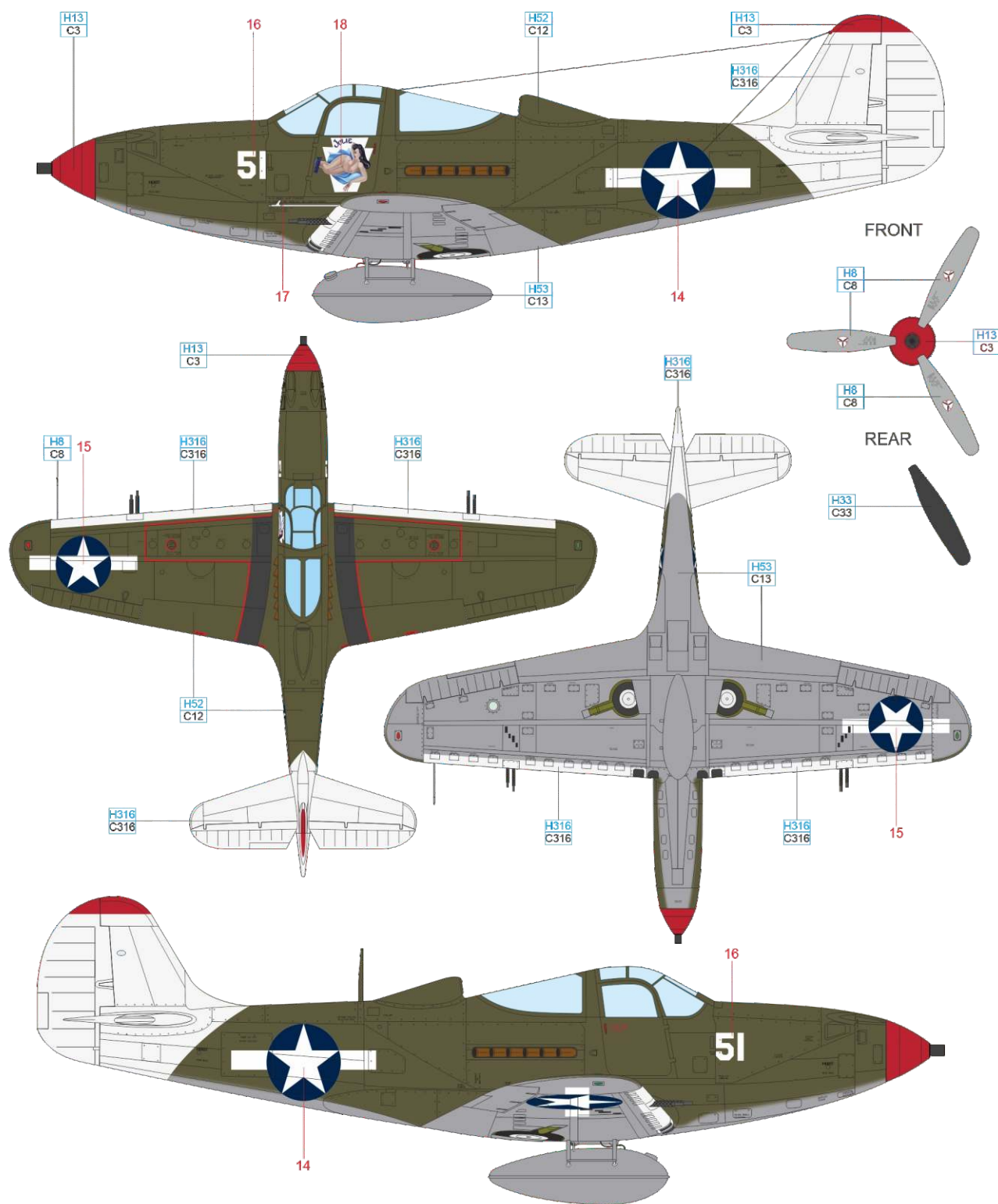


OLIVE DRAB H52 NEUTRAL GRAY H53 SILVER H8 RED H13 YELLOW H329 FLAT BLACK H33
C12 C13 C8 C3 C329 C33

eduard

B P-39N-5, 42-18810, 40th FS, 35th FG, Nazdab, Nová Guinea, podzim 1943

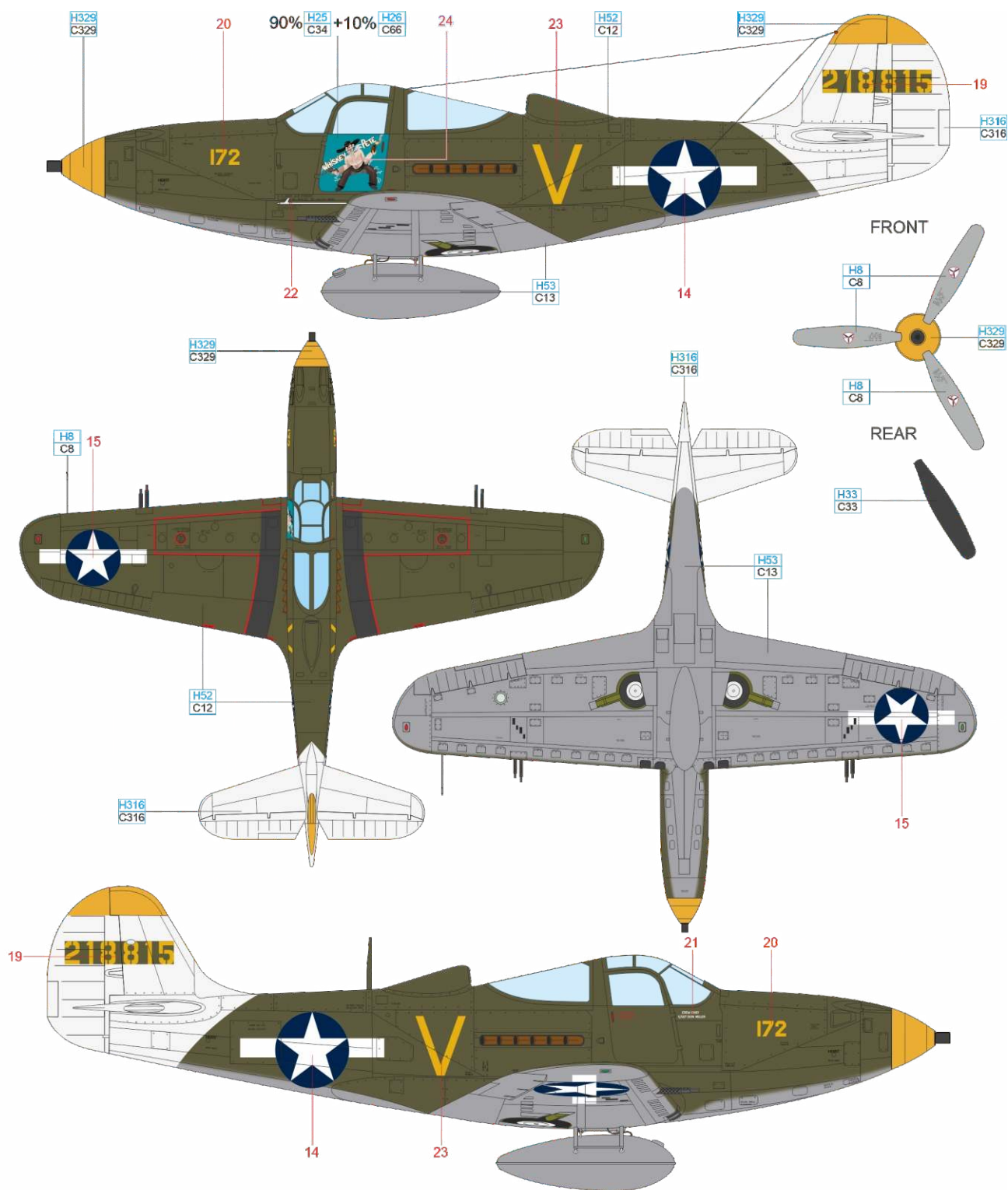
Jednomotorové stíhací letouny USAAF i RAAF operující od druhé poloviny roku 1943 na Nové Guinei nesly kvůli snazšímu rozpoznání vlastních letadel bíle zbarvené ocasní plochy, většinou v kombinaci s bíle natřenými náběžnými hranami křídel. S Airacobrami létala 40th FS od léta 1942, kdy byla peruť pověřena obranou přístavu Port Moresby. Od prosince 1943 je postupně vyměňována za P-47 Thunderbolt. Ještě s Airacobrami ve výzbroji zaznamenali piloti 40th FS celkem 51 zničených letadel protivníka. Jedná se o nejvyšší skóre dosažené squadronou vyzbrojenou letouny P-39/P-400. Na rozdíl od sesterské 41st FS byly malůvky na dvířkách u 40th FS vzácností a také u stroje č. 51 byla dvířka s kresbou slečny Julie namontována dodatečně. Tentýž letoun je tedy zdokumentován jak s kresbou, tak bez ní. Julii původně nosila Airacobra výrobního čísla 42-18802 od 41st FS a jednalo se o letoun zakoupený ze sbírky organizované studenty Union – Endicott High School (N.Y.).



OLIVE DRAB	H52 C12	NEUTRAL GRAY	H53 C13	SILVER	H8 C8	RED	H13 C3	WHITE	H316 C316	FLAT BLACK	H33 C33
------------	---------	--------------	---------	--------	-------	-----	--------	-------	-----------	------------	---------

eduard

Dne 26. listopadu došlo k poslednímu boji Airacober od 35th FG s japonskými letouny. Piloti 40th a 41st FS si beze ztrát připsali sedm sestřelů jistých a dalších šest pravděpodobných. Během dopolední hlídky nad Finschhafenem se střetla formace čtyř Boomerangů krytých třemi Airacoberami od 41st FS s více než dvacetičlennou skupinou armádních stíhacích Ki-43 Oscar, které doprovázely bombardéry Ki-48 Lily. Při obraně Boomerangů si piloti 41st FS připsali čtyři jisté sestřelené Oscary, pátý sestřel byl veden jako pravděpodobný. Jeden ze sestřelů si připsal Lt. Walter A. Hymovitch. Typickým znakem Airacober 41st FS byly malby aplikované na levá dvířka kabiny. Lt. Hymovitch na nich měl namalovanou postavičku pistolníka pojmenovaného Whiskey Pete. Kresba se i s pilotem objevila na filmových záběrech, ty ji však nezobrazují celou. Naše interpretace je tedy zejména ve spodní části postavičky rekonstrukcí. Jasně naopak je, že letoun neměl bílé zbarvené náběžné hrany křídel, jak bylo u spojeneckých letounů na tomto bojišti obvyklé.



SKY BLUE	H25 C34	BRIGHT GREEN	H26 C66
OLIVE DRAB	H52 C12	NEUTRAL GRAY	H53 C13
SILVER	H8 C8	YELLOW	H329 C329
WHITE	H316 C316	FLAT BLACK	H33 C33

D P-39N, 42-8747, Guard Capt. Grigoriy Andreevich Rechkalov, 16 GIAP, SSSR, srpen 1944

Letoun druhého nejúspěšnějšího sovětského i spojeneckého stíhače (61 sestřelů) měla sériové číslo 42-8747. Letouny z této dodávky přebíral 16 GIAP v polovině května 1943, krátce nato byl Rečkalov vyznamenán první Zlatou hvězdou hrdiny Sovětského svazu. Letoun měl v té době standardní zbarvení Olive Drab/Neutral Gray s bílými hvězdami v US znacích přetřeny na červeno a přimalovanými rudými hvězdami na pravé horní a levé spodní polovině křídla. Celkové foto této podoby ovšem neexistuje. Známe teprve fotografie z pozdějšího období, kdy již letoun nesl symboly nejméně 48 sestřelů. Na fotografiích pořízených 19. 8. 1944 u příležitosti udělení třetího titulu Hrdina Sovětského svazu A. Pokryškinovi je na fotografiích vidět na SOP číslo 42547. Podle paměti Alexandra Klubova došlo při vzdušném boji k deformaci zadní části trupu Rečkalovova letounu a ten byl opraven instalací zadě jiného stroje, konkrétně 44-2529, což byla verze P-39Q. Přitom se použilo původní kormidlo, čímž vzniklo na každé straně SOP odlišné číslo. Na některých fotografiích se jeví barva zadě odlišná od zbytku a svádí k domněnce, že byla zadě po opravě částečně přetřena sovětskou AMT-4. Někde je poměrně zřetelný i původní modrý disk amerického znaku. Otázkou je, zda byla v té době namontována výstuž zadní části trupu (nabízená jako leptané díly PE 19, 20, 23, 24). Podle zřetelného pozůstatku US znaku se zdá, že nikoli, jiné prameny hovoří o tom, že ji Rečkalovova Airacobra dostala. Vyobrazená podoba je tedy jen jednou z možných rekonstrukcí vzhledu tohoto letounu.



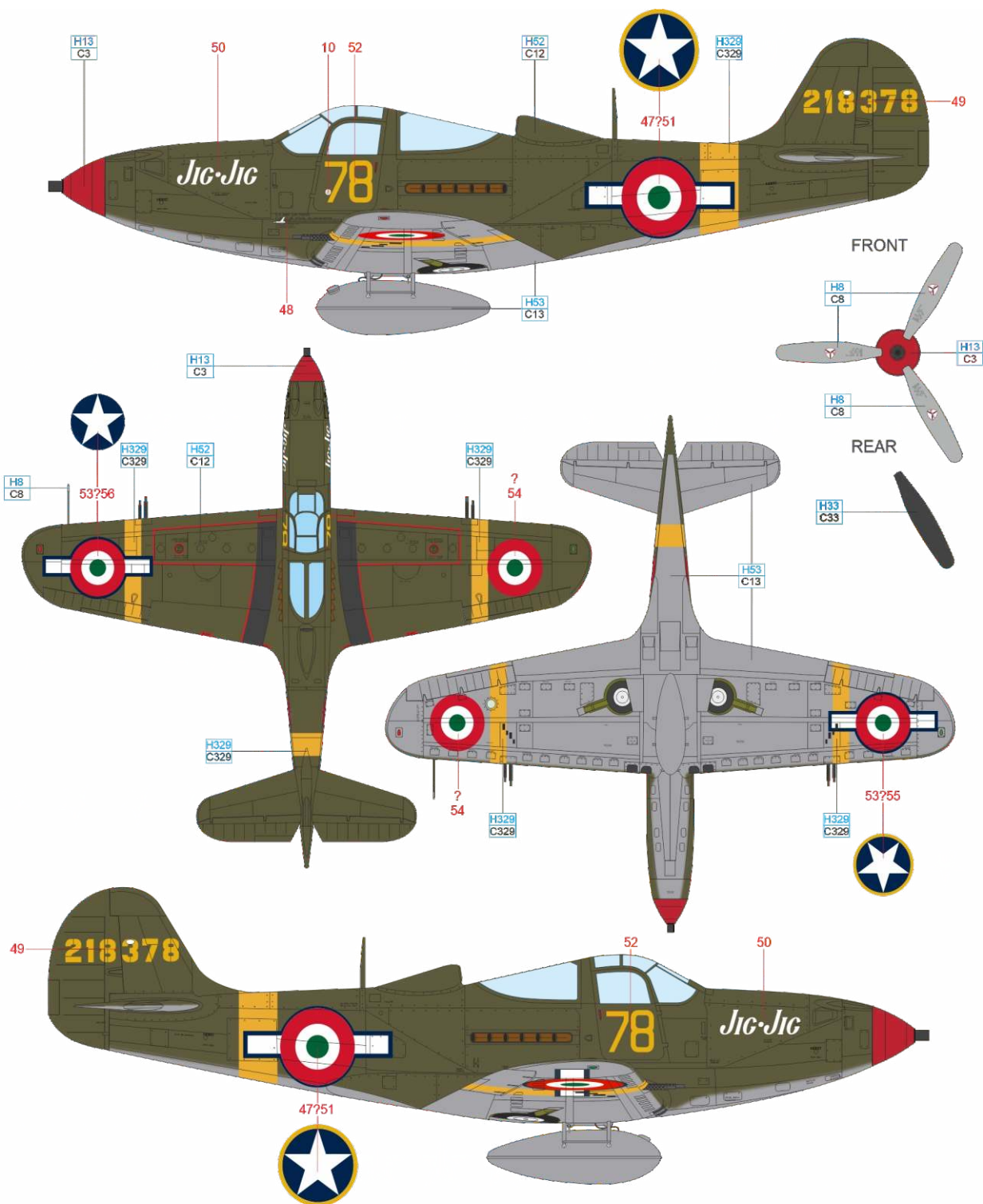
BLUE	H328 C328	RED	H327 C327	GREEN	H303 C303
OLIVE DRAB	H52 C12	NEUTRAL GRAY	H53 C13	SILVER	H8 C8
		RED	H13 C3	FLAT BLACK	H33 C33

Kc



F P-39N-1, 42-18378, 10° Gruppo, 4° Stormo, ACI, Lecce-Galatina, Itálie, 1944

Aviazione Cobelligerante Italiana (ACI) bylo letectvo jihoitalské monarchistické vlády Pietra Badoglia, zformované v říjnu 1943 po příměří uzavřeném mezi Itálií a Spojenci v Cassibile. ACI pak vedle italských typů používalo také letouny dodané USA a Velkou Británií. Tato Airacobra měla na kontě v době předání ACI přibližně rok a půl dlouhé operační nasazení v rámci 345th FS/350th FG USAAF v Africe a Středomoří. Takto olétané Airacobra používali Italové hlavně k zaškolení pilotů na novou techniku. Letoun s nápisem Jig-Jig na přídi byl vyfocen společně s dalšími odstavenými P-39 od 350th FG na jednom z italských letišť a byl nejspíše jedním z prvních, které obdržely italské kokardy, jelikož ostatní letouny na snímku jsou ještě v markingu USAAF. Italské kokardy byly aplikovány přímo na původní americké znaky na čtyřech pozicích a přibýly také dva znaky na pravé horní a levé spodní polovině křídla. Zároveň byly ponechány žluté pruhy, označující letadla operující v rámci 12th AF USAAF. Letoun nedoznal jiných změn a lze jej tedy díky alternativním US znakům nabízených v obtisku postavit i v podobě z jara 1943, kdy ještě náležel do stavu 345th Fighter Squadron.

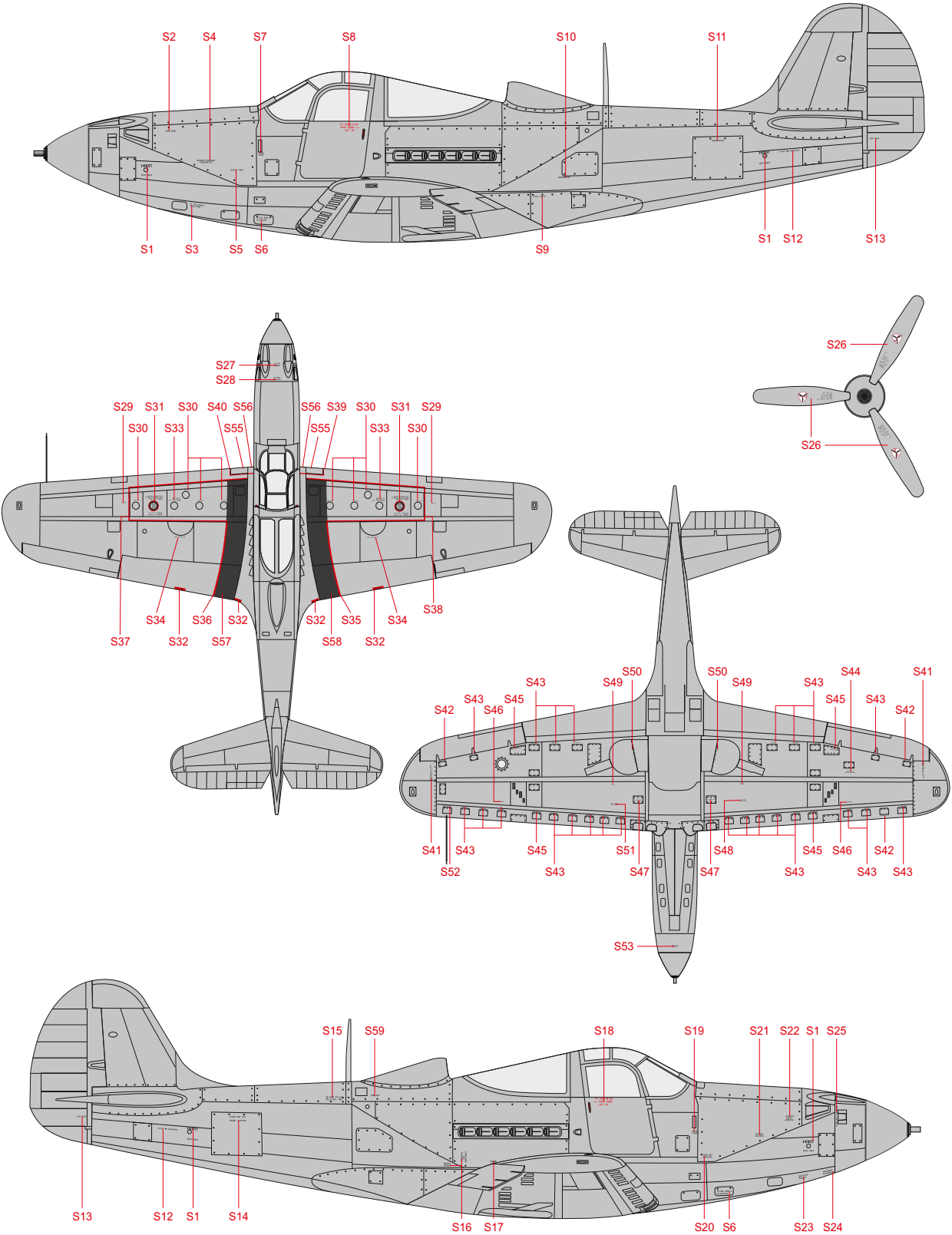


OLIVE DRAB	H52 C12	NEUTRAL GRAY	H53 C13	SILVER	H8 C8	RED	H13 C3	YELLOW	H329 C329	FLAT BLACK	H33 C33
------------	---------	--------------	---------	--------	-------	-----	--------	--------	-----------	------------	---------

P-39N Airacobra

STENCILING POSITIONS

Some of the stencils may not apply to the selected marking as they were overpainted by white or yellow identification elements or camouflage repairs.

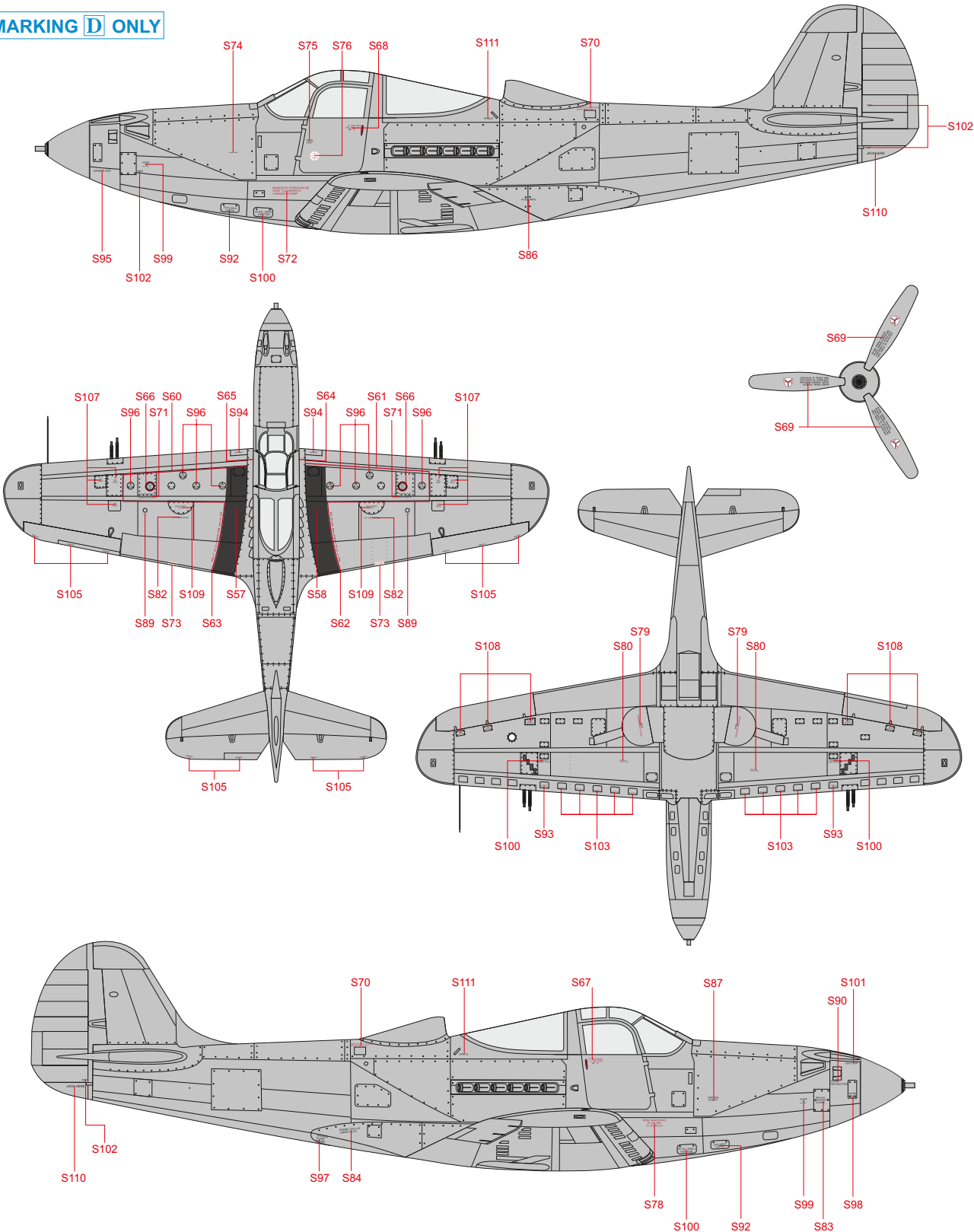


P-39N Airacobra

STENCILING POSITIONS

Some of the stencils may not apply to the selected marking as they were overpainted by white or yellow identification elements or camouflage repairs.

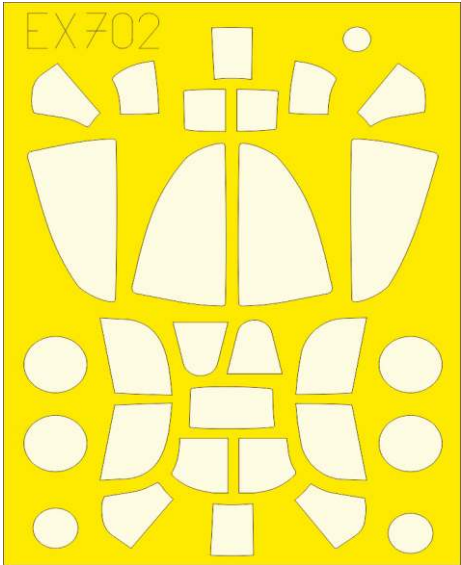
MARKING **D** ONLY



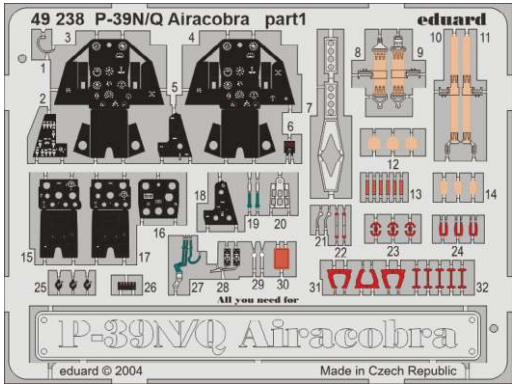
Eduard goodies for

P-39N Airacobra 1/48

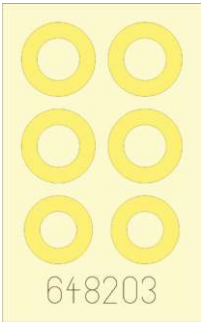
- 49238
- P-39Q/N (PE-Set)
- 648203
- P-39 wheels late (Brassin)
- 3DL48150
- P-39N SPACE (3D Decal Set)
- D48068
- P-39 stencils (Decal Set)
- EX702
- P-39/ P-400 TFace (Mask)



Cat. No. EX702



Cat. No. 49238



Cat. No. 648203

