

P-39K/L Airacobra

eduard

1/48 Scale Plastic Model Kit

WEEKEND
edition



item No. 8463

Bell P-39 Airacobra patřil mezi to lepší, co mělo americké letectvo k dispozici v době vstupu USA do války. Ačkoli ji následně zastínil P-51 Mustang, Airacobra měla svou bojovou hodnotu, pokud byla vhodně používána.

Airacobru vyvinula společnost Bell Aircraft Corporation v Buffalu koncem 30. let jako odpověď na specifikaci z roku 1937, vypsanou pro nové výškové a těžce vyzbrojené stíhací letouny. K pohonu byl vybrán motor Allison přepřínovaný turbodmychadlem. Mezi požadavky patřila maximální rychlost alespoň 580 km/h v bojové výšce a stoupání do 6100 m za pouhých šest minut. Jednalo se o náročné požadavky a konstrukční tým společnosti Bell se rozhodl pro inovativní přístup ke konstrukci umístěním motoru doprostřed trupu a tedy do těžiště stroje. Vrtule byla poháněna pomocí prodlužovacího hřídele pod podlahou kokpitu přes reduktor. Další inovací byl přístup do interiéru dveřmi po obou stranách trupu, neobvyklý byl také tříkolový podvozek s přídovou podvozkovou nohou.

Rána slibnému konceptu

Prototyp poháněl motor Allison V-1710-17 o výkonu 1150 k vyba-vený podle původní specifikace turbodmychadlem. Svůj první let uskutečnil XP-39 dne 6. dubna 1939 v Daytonu a dosáhl maximální rychlosti 628 km/h ve výšce 6100 m. K dosažení této výšky navíc potřeboval pouhých pět minut, takže překonal původní požadavky. Zůstal ovšem za příslibem Bellu, který předpokládal pokoření hranice 400 mph, tedy 644 km/h. XP-39 také prokázal dobrou manévrovatelnost díky inovativní koncepci draku s motorem umístěným v těžišti. Tento koncept také umožňoval konstruktérům vytvořit dlouhou a štíhlou příď, ideální pro instalaci výkonných zbraní. USAAF objednalo 27. dubna testovací sérii dvanácti YP-39, ale před dokončením série byl projekt výrazně změněn. Kvůli problémům se správnou instalací turbodmychadla byl původní motor nahrazen méně výkonným Allisonem V-1710-37 s použitím pouze jednostupňového a jednorychlostního mechanického kompresoru. Motor tak poskytoval maximální výkon 1090 koní, což nebylo významně méně. Horší bylo, že svůj výkon na rozdíl od turbokompresorové verze rychle ztrácel s rostoucí výškou. To byla pro slibnou konstrukci velká rána.

YP-39 byl vyzbrojen kanonem ráže 37 mm umístěným v ose vrtule, který doplňovaly dvojice kulometů ráže 12,7 mm a 7,62 mm v přídi. Sedadlo pilota dostalo pancéřování a hmotnost letounu tak vzrostla na 3160 kg oproti 2820 kg prototypu XP-39. Kvůli tomu klesla maximální rychlost na 590 km/h a stoupání do výšky 6100 m nyní trvalo 7,5 minut.

I když došlo ke snížení vynikajících letových výkonů prototypu, zájem USAAF zcela neupadl, takže bylo objednáno 80 sériových P-39 ve verzi C. Prvních 20 kusů bylo dodáno jako standardní P-39C, zatímco zbývajících 60 již bylo dokončeno jako P-39D, přičemž dva kulometry ráže 7,62 mm byly přesunuty do křídla a doplněny další dvojicí stejné ráže. Americké letectvo obdrželo své první P-39D v únoru 1941 a další objednávka na 344 ks P-39D následovala.

Zklamání u RAF

Britská RAF objednala v dubnu 1940 celkem 675 ks P-39. Britská Airacobra Mk.I byla vyráběna podle standardu P-39D, ale původní 37mm kanon nahradil britský Hispano M1 ráže 20 mm a do křidel byly umístěny Browningy ráže 7,7 mm. První Airacobry Mk.I byly dodány v červenci 1941, ale královské letectvo s nimi spokojeno nebylo. Poměrně rychle se ukázalo, že nejsou vhodné pro službu na evropském bojišti, kvůli méně než průměrným výkonům ve velkých výškách. V říjnu 1941 byly čtyři Mk.I testovány No. 601 Squadron v roli stroje pro útoky na pozemní cíle, ale ani v této roli si Airacobra nevedla dobře. RAF se tedy s P-39 rozloučila, přičemž jich bylo 212 posláno do Sovětského svazu.

Další vývoj

Když USA vstoupily do války, letectvo zabavilo na výrobní lince 179 Airacober z britské objednávky. Byly označeny jako P-400 a sloužily v Pacifiku. Všechny P-400 měly 12 výfuků na každé straně motoru, což byl rozdíl oproti P-39D. Dalším výrobním blokem, rovněž s 12 výfuky, bylo 229 kusů verze P-39F, poté následovaly verze P-39K (210 ks), P-39L (250 ks), P-39M (240 ks) a P-39N (2095 ks). Všechny tyto varianty si byly velmi podobné, používaly jen různé verze motoru, vrtule a dalšího vybavení. Konečnou verzí inovativní Bellovy konstrukce byla P-39Q s motorem Allison V-1710-85 o výkonu 1420 k. Hlavním rozdílem oproti předchůdcům byla instalace dvou kulometů ráže 12,7 mm, které vystřídaly čtyřicí kulometů ráže 7,62 mm.

Úspěchy na východě

Většina ze 4905 vyrobených P-39Q byla odeslána do Sovětského svazu, kde tyto letouny sloužily s velkým úspěchem, protože tamní vzdušné boje probíhaly v nižších nadmořských výškách než nad západní Evropou nebo Pacifikem. Díky tomu se výrazněji neprojevovala absence turbodmychadla.

Výroba P-39Q byla zastavena v srpnu 1944 po dokončení finálního kusu s číslem 9558. Americké letectvo používalo Airacobry až do srpna 1944, kdy byly staženy z frontové služby. Nejvíce jich sloužilo v únoru 1944, kdy jich bylo ve stavu USAF 2105 kusů všech typů. Sloužily v Pacifiku, v severní Africe nebo v Itálii.

Celkem bylo do Ruska dodáno 4758 Airacober (ve skutečnosti 4924, ale 166 jich bylo zničeno během přepravy). Tamní piloti je měli ve velké oblibě pro jejich odolnou celokovovou konstrukci a silnou výzbroj, pro kterou jí říkali „Grozňaja bojevaja mašina“ (hrozivý bojový letoun). Francouzské letectvo mělo 165 Airacober a P-39 sloužily také u australské RAAF či u italského a portugalského letectva. Po válce se řada Airacober dostala do soukromých rukou a některé z nich byly přestavěny na závodní stroje.



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 započetím 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
POUŽÍT EDUARD MASK
NABARVIT

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

PARTS

*

DÍLY

*

TEILE

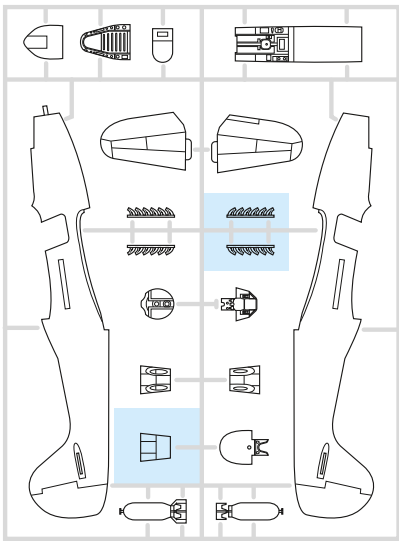
*

PIÈCES

*

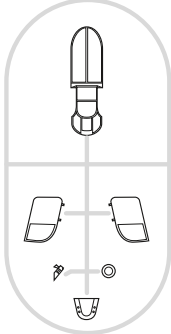
部品

A>

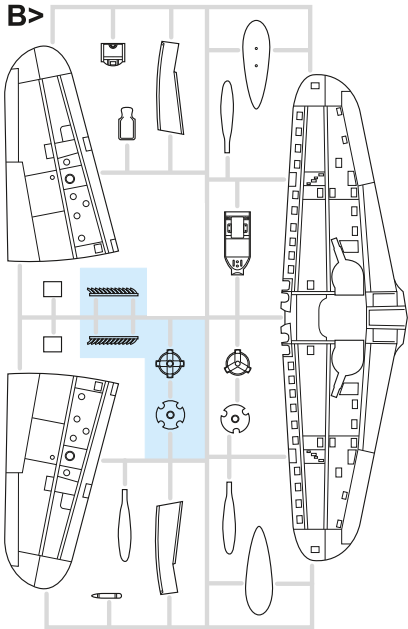


PLASTIC PARTS

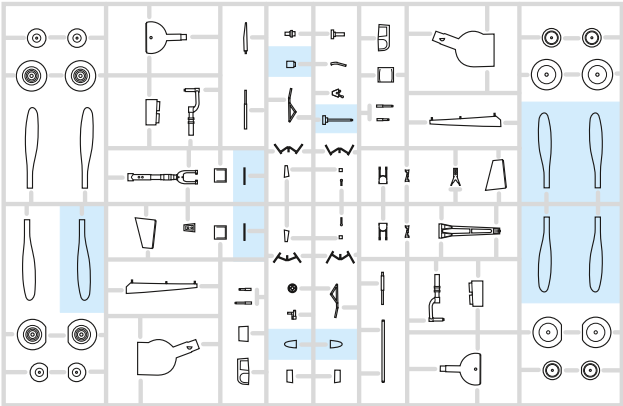
CLEAR PARTS>



B>



C>



D>



-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

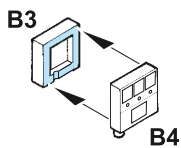
*

色

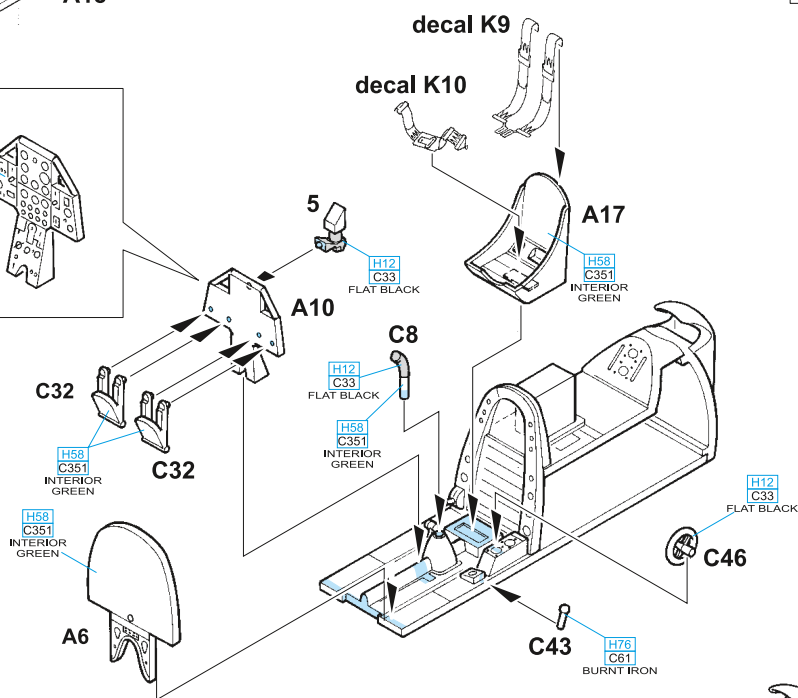
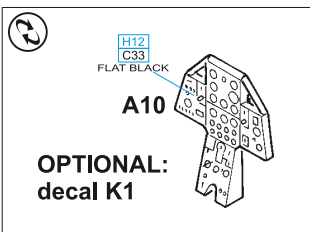
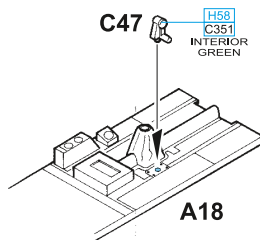
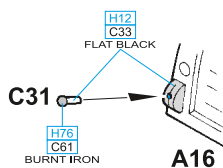
GSI Creos (GUNZE)		
AQUEOUS	Mr.COLOR	
H8	C8	SILVER
H11	C62	FLAT WHITE
H12	C33	FLAT BLACK
H15	C65	BRIGHT BLUE
H52	C12	OLIVE DRAB
H53	C13	NEUTRAL GRAY
H58	C351	INTERIOR GREEN
H67	C115	RLM65 LIGHT BLUE
H71	C21	MIDDLE STONE
H72	C369	DARK EARTH
H76	C61	BURNT IRON

GSI Creos (GUNZE)		
AQUEOUS	Mr.COLOR	
H77	C137	TIRE BLACK
H305	C305	GRAY
H327	C327	RED
H329	C329	YELLOW
H330	C361	DARK GREEN
	C97	LIGHT GRAY
Mr.COLOR SUPER METALLIC		
SM203		SUPER IRON
SM206		SUPER CHROME SILVER2
SM212		ALUMINIUM

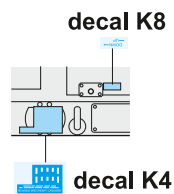
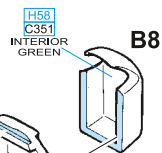
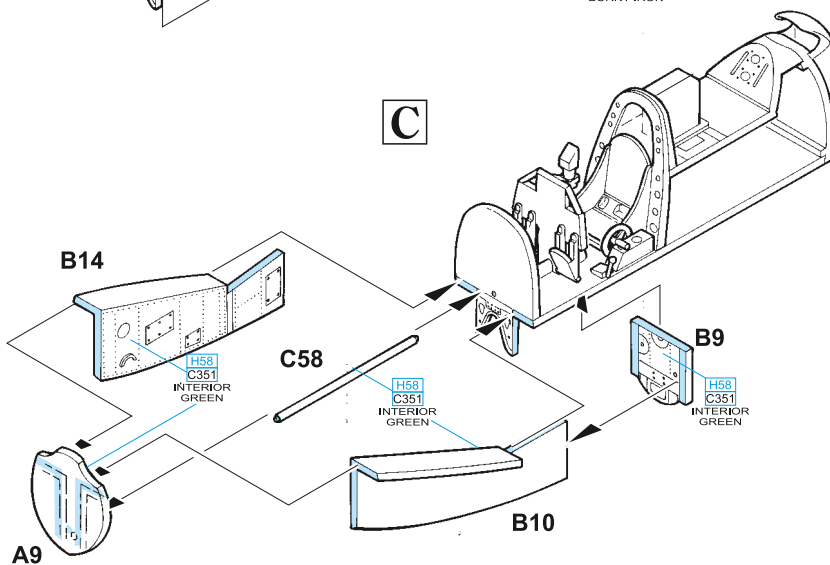
A

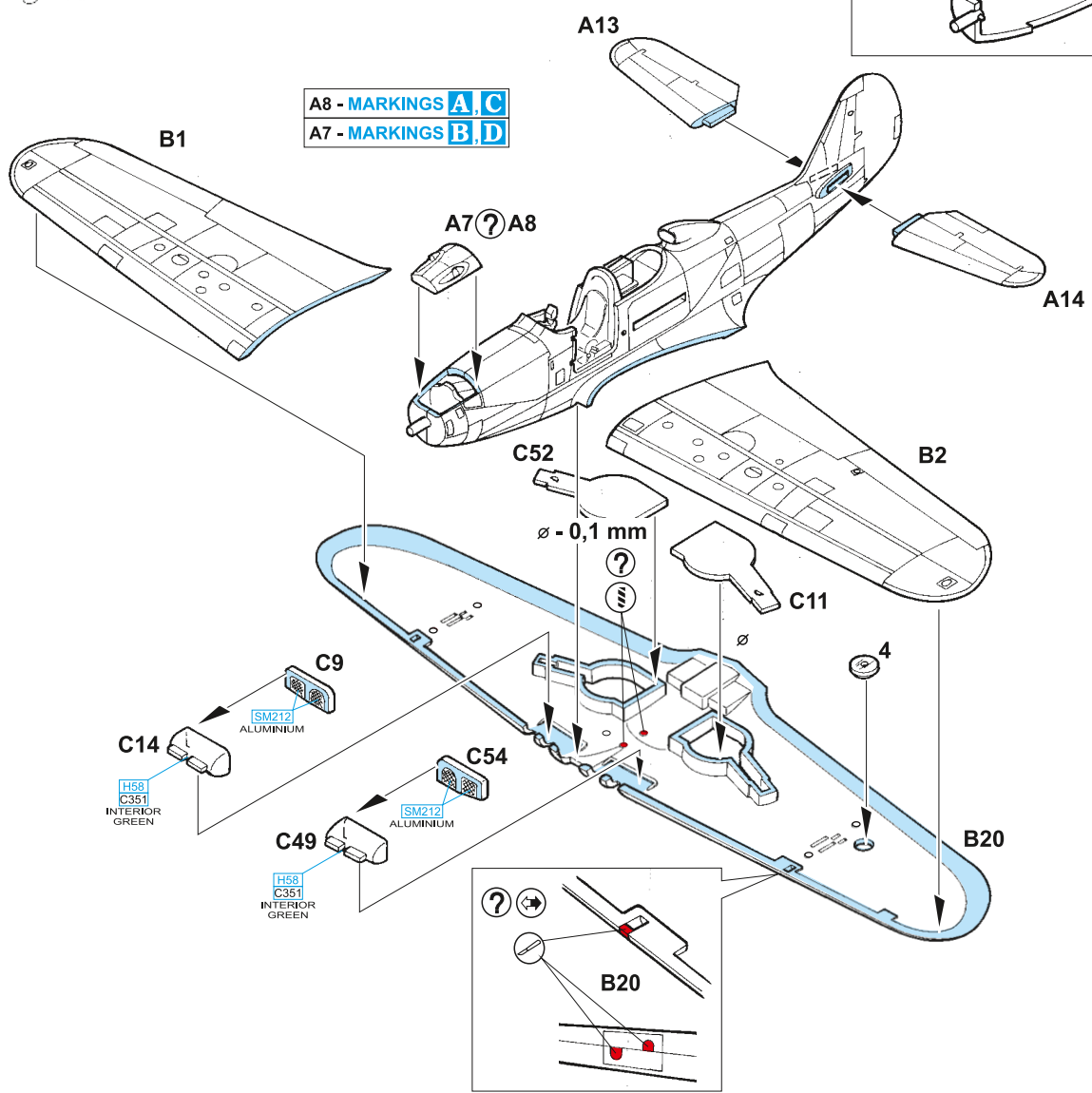
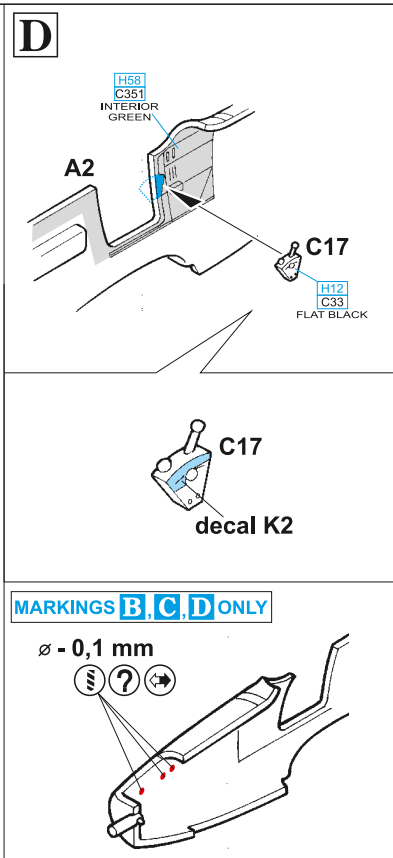
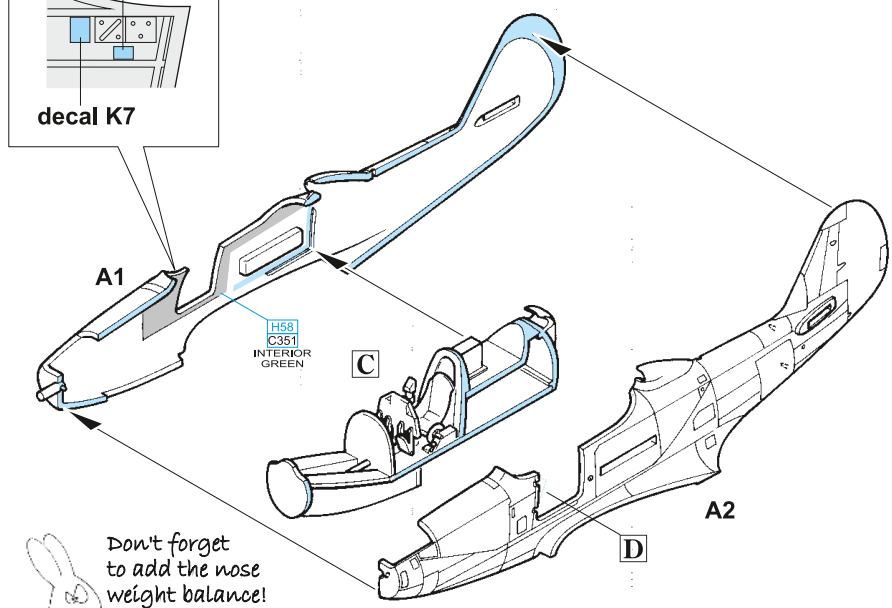


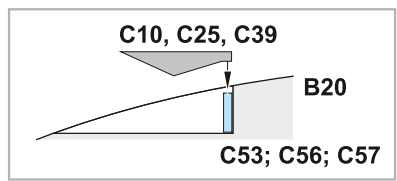
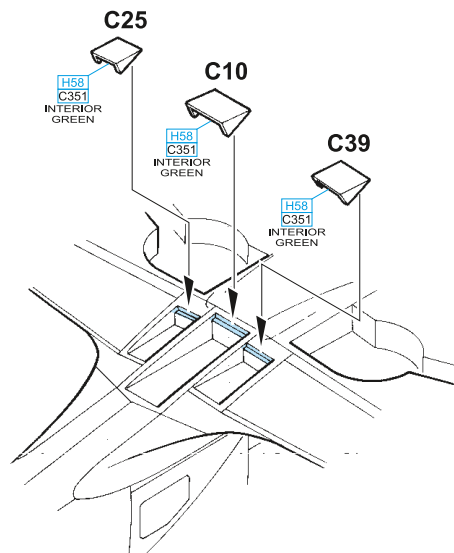
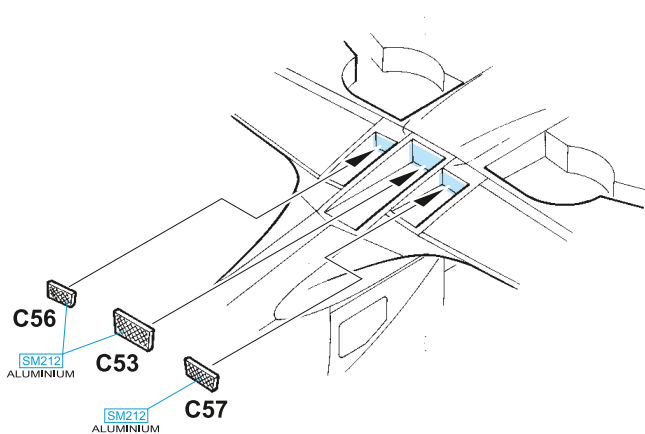
B



C



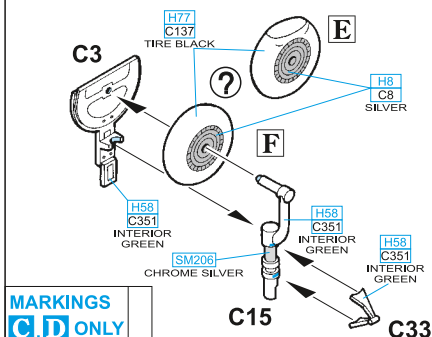




STARBOARD

E 2 pcs.

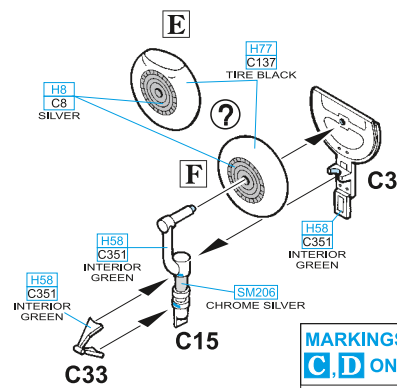
PORTSIDE



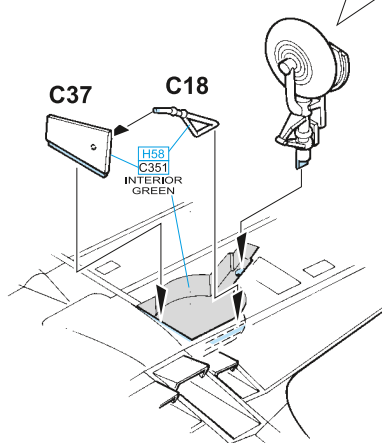
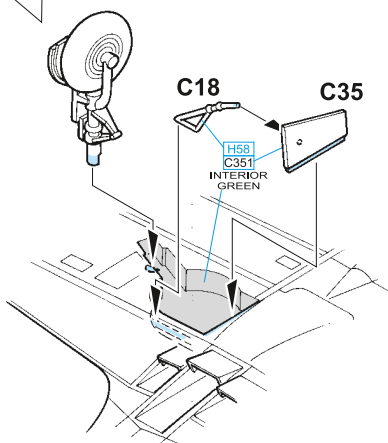
MARKINGS
C, D ONLY

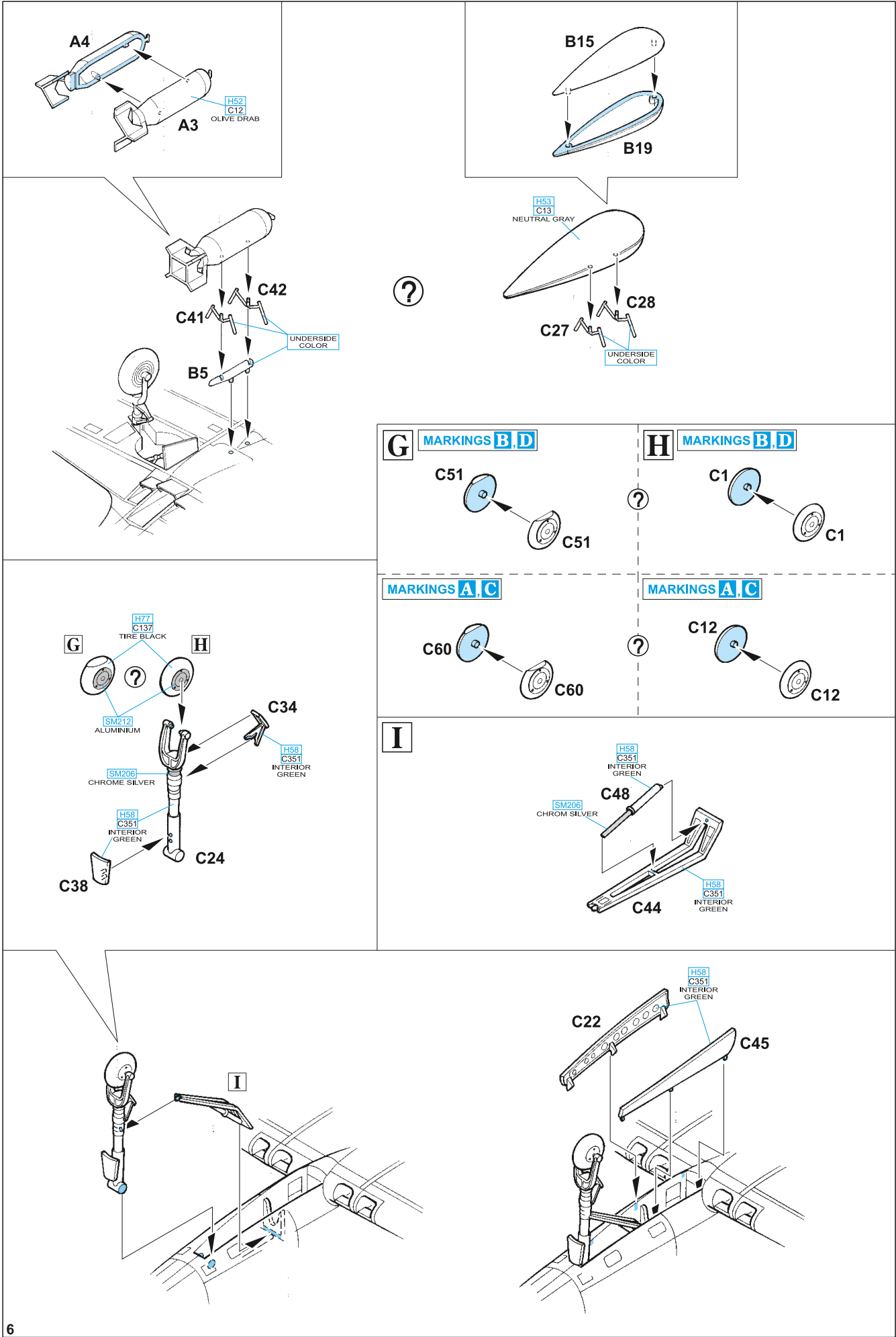


F 2 pcs.

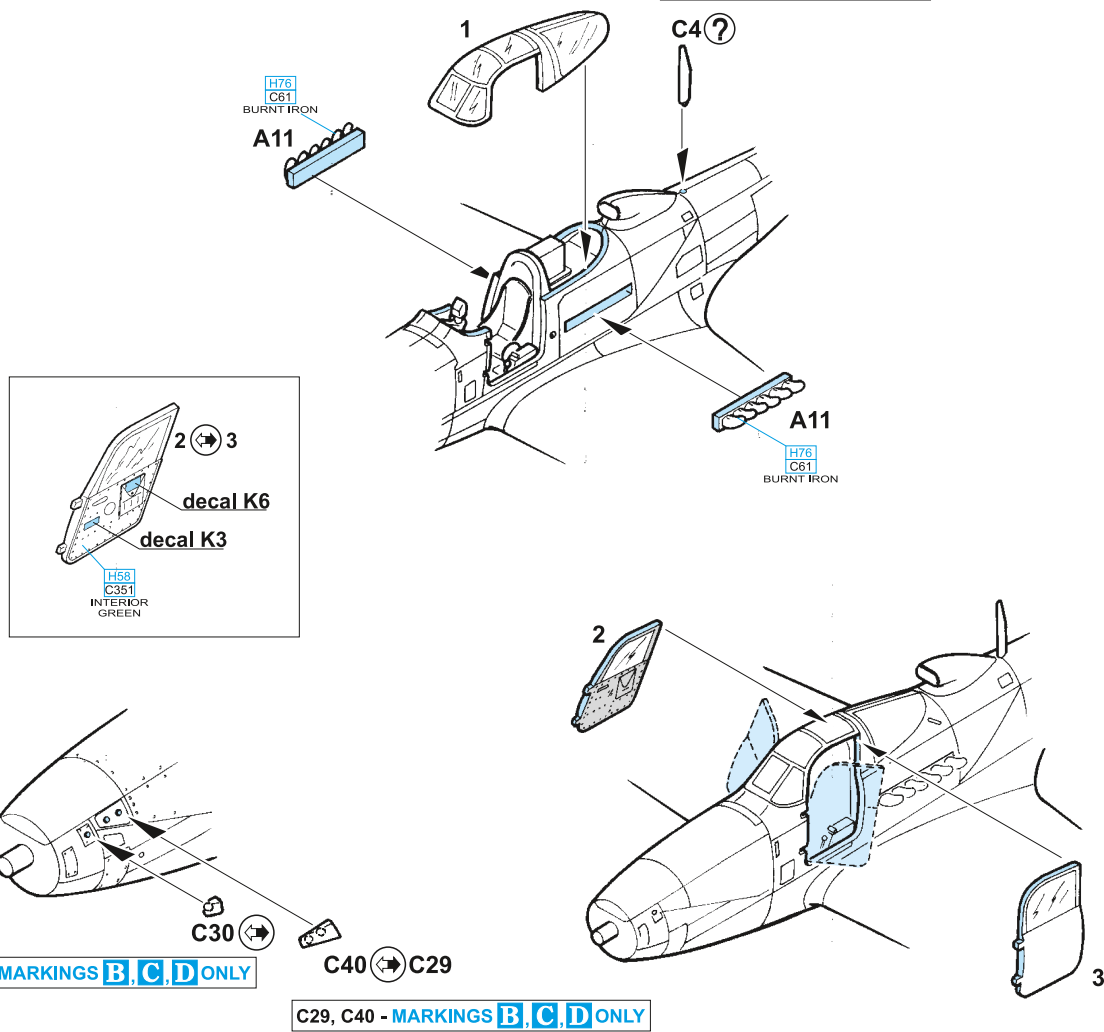


MARKINGS
C, D ONLY

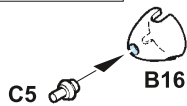




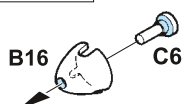
C4 - MARKINGS **A, C** ONLY



C5 - MARKINGS **B, D**

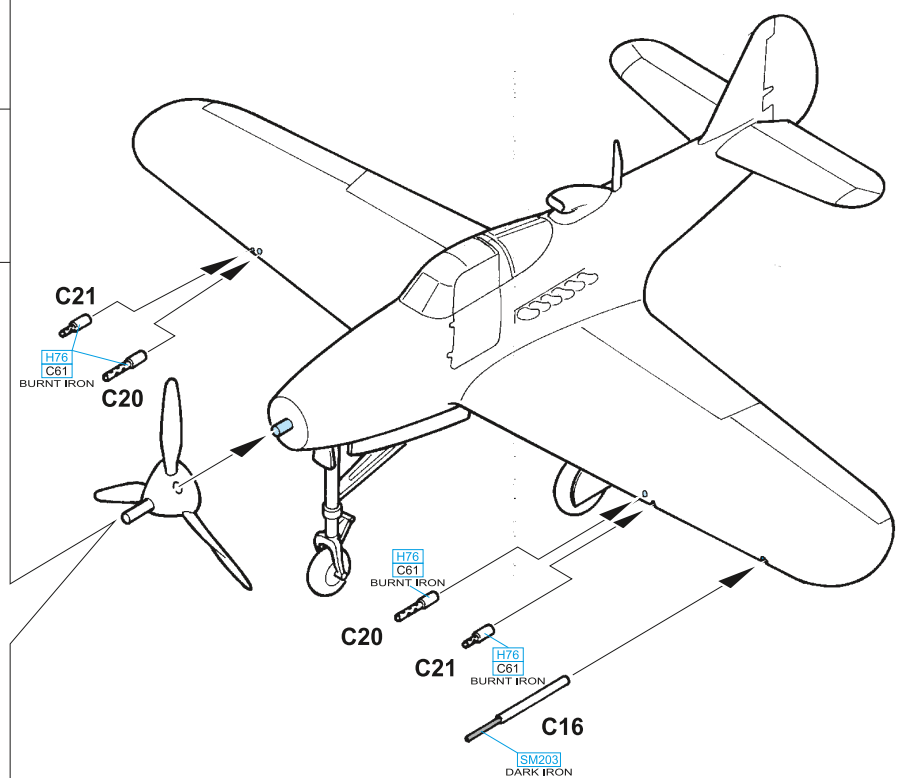
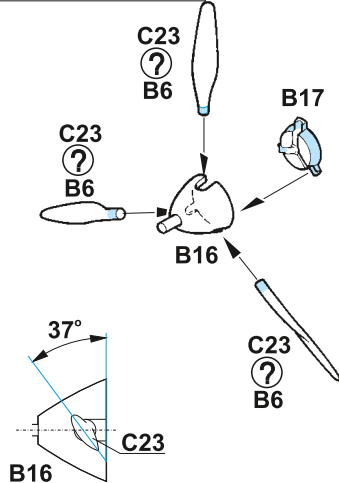


C6 - MARKINGS **A, C**



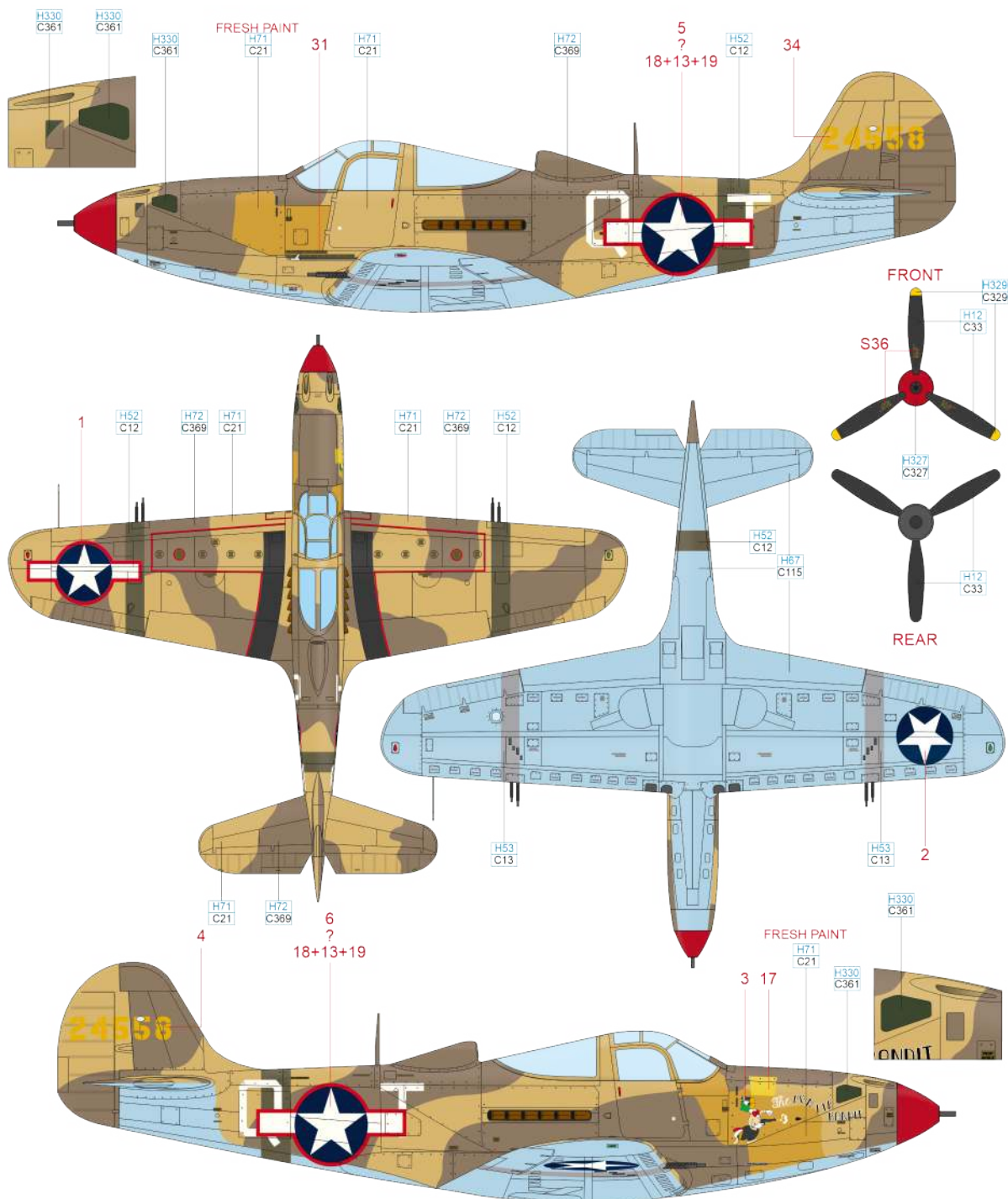
B6 - MARKINGS **A, C**

C23 - MARKINGS **B, D**



A P-39L, 42-4558, 93rd FS, 81st FG, Sidi Ahmed, Tunisko, léto 1943

K založení 81st Pursuit Group došlo 13. ledna 1942 a aktivována byla o necelý měsíc později. Její piloti zahájili výcvik na P-39 a v květnu změnila označení na 81st Fighter Group. Po dalším výcviku v Anglii zahájili piloti bojovou činnost v Africe na začátku roku 1943. Jejich úkolem byla především podpora pozemních a námořních jednotek v Tunisku. Jako letecká patrola pak kryli vylodění spojeneckých vojsk na Sicílii v červnu a červenci 1943. Airacobra pojmenovaná Pantie Bandit s kresbou papouška-pistolníka na pravé straně přídě sice dostala standardní pouštní zbarvení barvami DuPont, odpovídajícími víceméně britským odstínům Middle Stone, Dark Earth a Azure Blue, nicméně barevná pole byla na horních plochách oproti běžné zvyklosti prohozena. Zbarvení prošlo úpravou, při které byla část přídě před kabinou přetřena. Pravděpodobně se jednalo o odstín Middle Stone, ale čerstvá barva působí na fotkách jako tmavší odstín. Přetřen tím byl zřejmě marking předchozího uživatele letounu. Došlo také k výměně krytek na přídě z jiného stroje některé z předchozích verzí, takže letoun neměl odvětrání typická pro letouny od verze P-39K výše. Tyto krytky také nekorespondovaly s kamufláží letounu. Původní žluté pruhy na křídle a trupu byly přetřeny barvou Olive Drab, výsostný znak na spodní části křídla byl ponechán ve starší podobě bez „křídélek“ s červeným lemem.

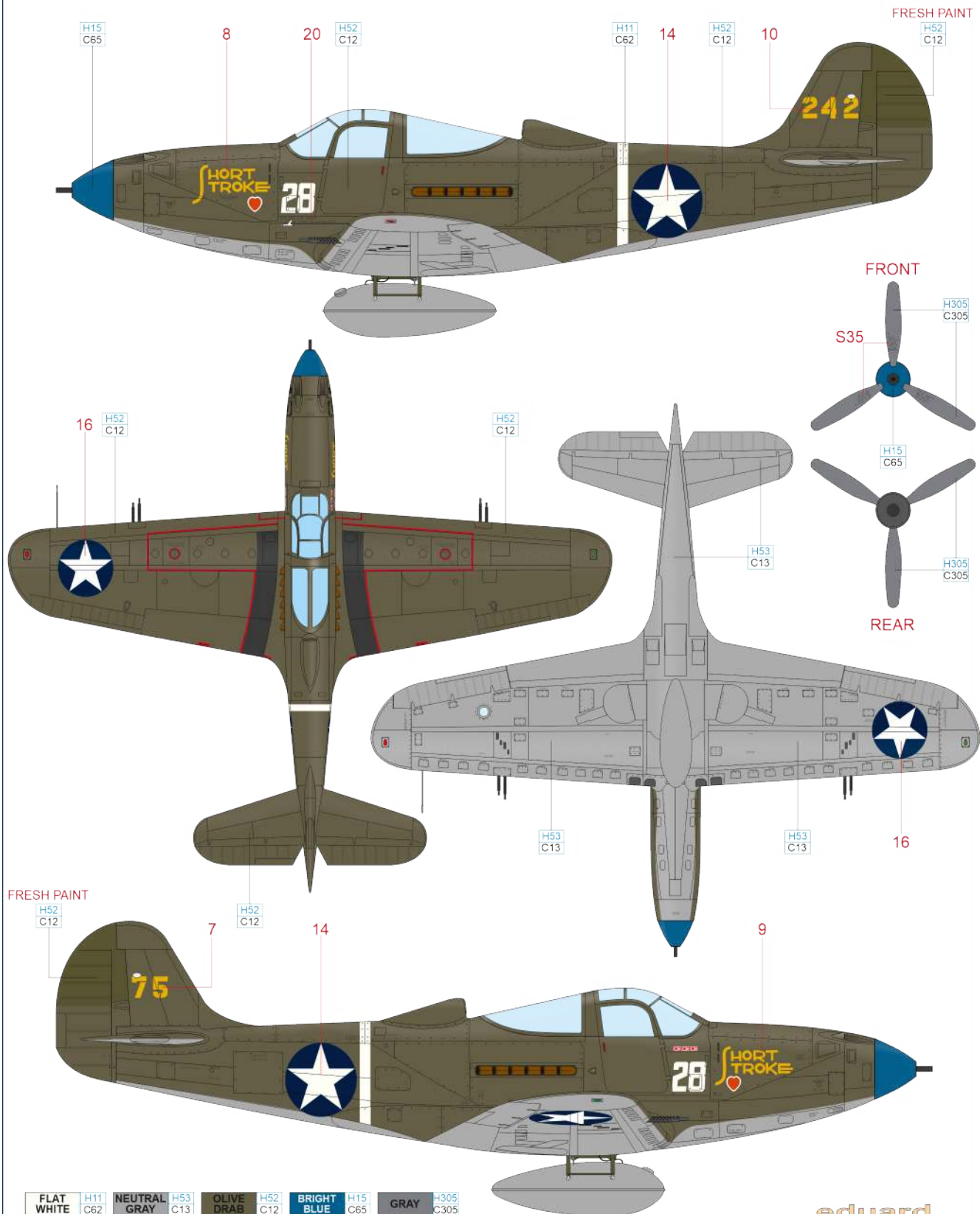


NEUTRAL GRAY	H53 C13	YELLOW	H329 C329	AZURE BLUE	H67 C115	MIDDLE STONE	H71 C21	DARK EARTH	H72 C369	DARK GREEN	H330 C361	OLIVE DRAB	H52 C12	RED	H327 C327	FLAT BLACK	H12 C33
--------------	---------	--------	-----------	------------	----------	--------------	---------	------------	----------	------------	-----------	------------	---------	-----	-----------	------------	---------

eduard

B P-39K, 42-4275, 70th FS, 347th FG, Guadalcanal, jaro 1943

Airacobra, pojmenovaná Short Stroke, bojovala na Guadalcanalu v řadách 12th FS/18th FG od konce roku 1942 a marking jednotky si ponechala i po přesunu k 70th FS. Nelze doložit, zda byl letoun v té době přidělen konkrétnímu pilotovi. Na jedné z fotografií však před přídí s noseartem pózuje Lt. Darrell R. Cosart. Malůvka srdce je zdokumentována rovněž u další Airacobry 70th FS, zřejmě se jednalo o symbol roje. Ačkoliv byly všechny verze Airacober na Guadalcanalu používány převážně k bitevním akcím, symboly vítězství vyznačené na pravoboku Short Stroke dokládají, že dokázaly uspět i ve vzdušných bojích. Zajímavostí je, že vzhled sestřelů byl během služby změněn. Zdokumentovaná je rovněž výměna směrovky a to z Airacobry verze D. Barevné schéma tak znázorňuje nejpozdější známou podobu letounu s již zatřeným sériovým číslem na směrovce. V létě 1943 byl Short Stroke přesunut k 67th FS, se kterou od 23. července zajišťoval protivzdušnou obranu základny vybudované na ostrově Wodlark a utrpěl zde blíže nespecifikované poškození.



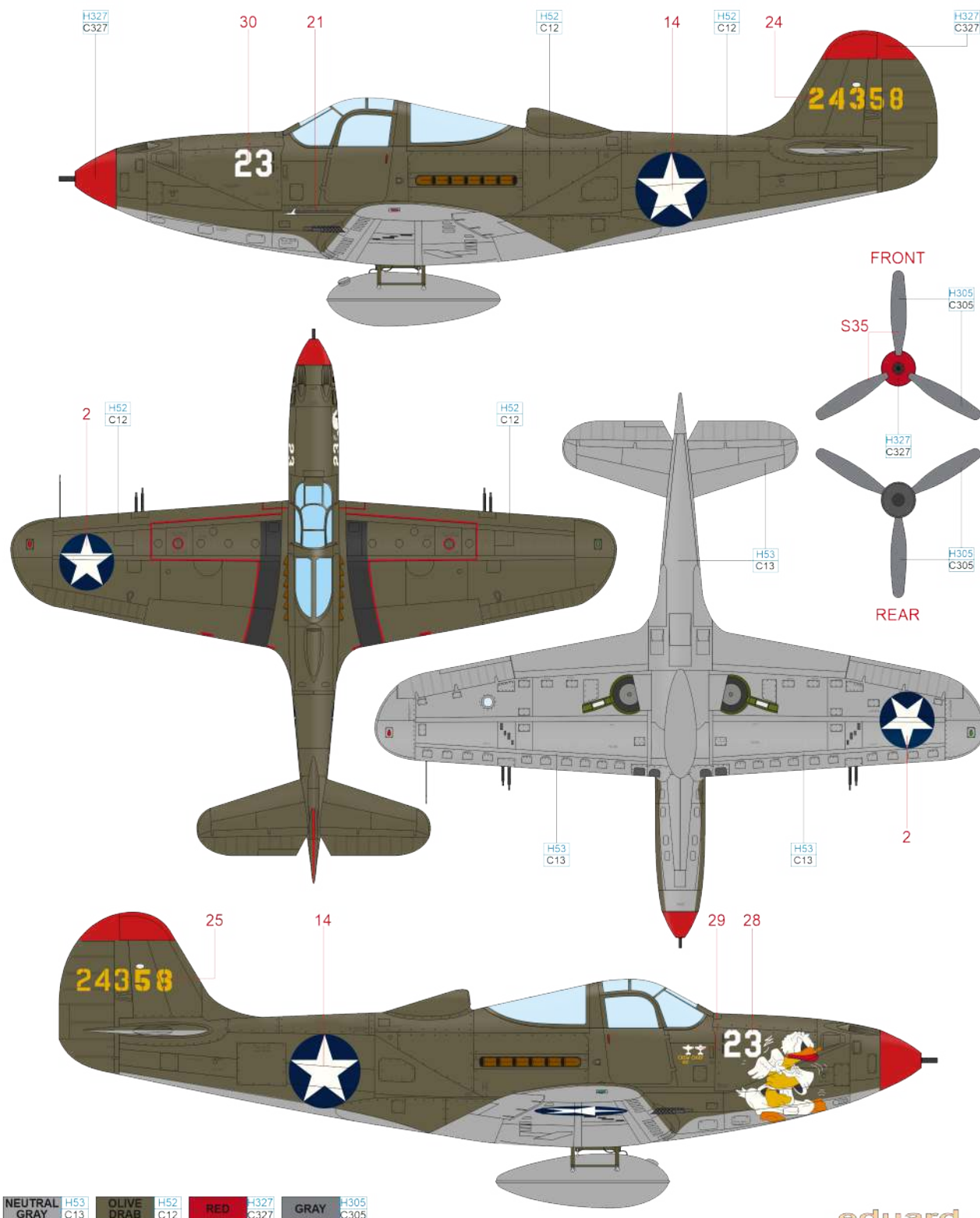
C P-39L, 42-4472, 346th FS, 350th FG, Tunisko, jaro 1943

K aktivaci 350th FG došlo v Anglii, jejím základem se stali američtí piloti bojující jako dobrovolníci v řadách RAF. Jednotka byla vybavena exportními verzemi P-39, původně objednanými Francií. Tyto letouny zůstaly po pádu Francie ve Velké Británii, kde následně postoužily jako rychlé řešení výzbroje nových amerických jednotek, potřebných pro podporu nadcházející invaze do severní Afriky. Skupina operovala jako součást 12th AF od ledna 1943 až do konce války, její piloti létali na hlídkové a záchranné mise, chránili konvoje, prováděli vzdušný průzkum a poskytovali leteckou podporu pozemním silám. Zobrazený letoun prošel během své služby opravami, které doplnily standardní pouštní zbarvení o barvu Olive Drab. Jednalo se buď o díly z takto zbarveného letounu, nebo o původní díly touto barvou přetřené. Mezi čísly 4 a 5 na přední je na fotografii nepřítis zřetelně viditelná malůvka. Obtisk nabízí rekonstrukci její pravděpodobné podoby.



D P-39K, 42-4358, Lt. William McDonough, 40th FS, 35th FG, Port Moresby, Nová Guinea, únor 1943

V únoru 1942 používal William F. McDonough v bojích nad Novou Guineou Airacobra ozdobenou malbou kačera Donalda na přídi. „Naštvaný Kačer“ byl oblíbeným motivem i pro ostatní piloty 40th FS, kteří se před ním nechávali s oblibou fotografovat. Tato Airacobra sloužila u jednotky od konce roku 1942 nejméně do konce léta 1943, ovšem někdy během jara byl kačer Donald z příde odstraněn. Svůj bojový účet otevřel Lt. McDonough v letecké bitvě nad Wau 6. února 1943 sestřelením dvou stíhaček Ki-43 Oscar jistě a další pravděpodobně. Potvrzené sestřely si nechal pilot vyznačit na pravobok pod kabinu malými siluetami. Ty však byly časem nahrazeny japonskými vlaječkami. Za úspěšnou akci byl pilot vyznamenán Záslužným leteckým křížem (DFC) a povýšen do hodnosti Captain. Na jaře 1944 se McDonough stal prvním esem 35th FG mimo rámec 39th FS, když sestřelil jednu ze čtveřice stíhaček Tony, kterým se 3. března 1944 podařilo překvapivě proniknout nad základnu Gusap. V té době už v hodnosti Major působil ve štábu 35th FG. William McDonough zahynul 22. dubna 1944 těsně před koncem bojového turnusu, když musel vyskočit z prouchaného P-47 Thunderbolt a neotevřel se mu padák.



NEUTRAL GRAY H53 C13 OLIVE DRAB H52 C12 RED H327 C327 GRAY H305 C305

eduard

P-39K MARKINGS B,D

P-39L MARKINGS A,C

