

P-39Q Airacobra

eduard

1/48 Scale Plastic Model Kit

WEEKEND
edition



item No. 8470

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, vybranou pro nové výškové a těžce vyzbrojené stíhací letouny. K pohonu byl vybrán motor Allison přepřítovaný 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 příďovou podvozkovou nohou.

Rána slibnému konceptu

Prototyp poháněl motor Allison V-1710-17 o výkonu 1150 k vybavený 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 pokročení 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 neopadl, 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. 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 čtveřici 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

*

SYMBOL

*

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

A>

B>

C>

D>

PLASTIC PARTS

CLEAR 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

*

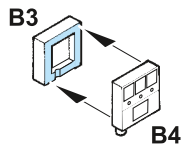
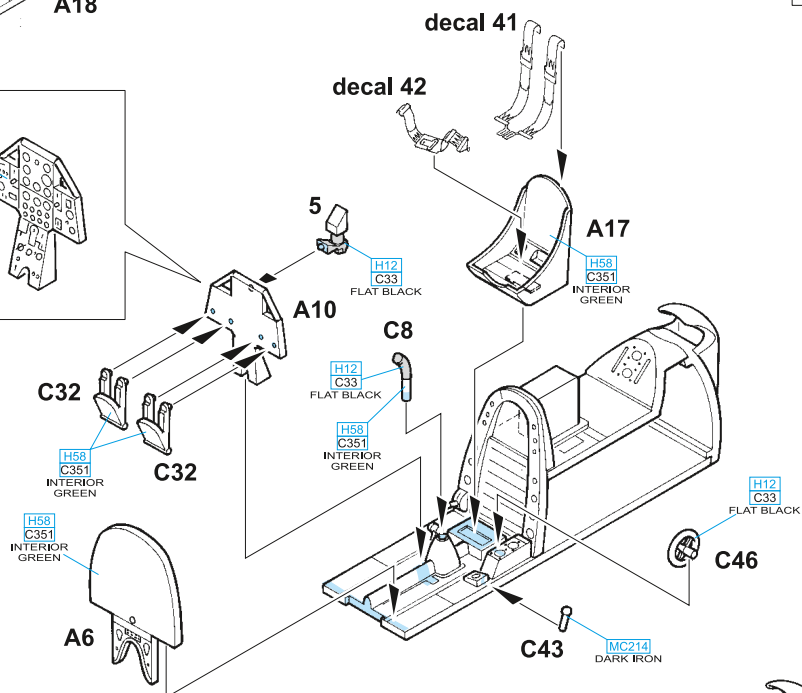
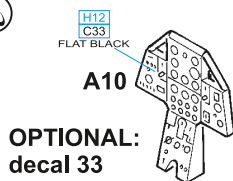
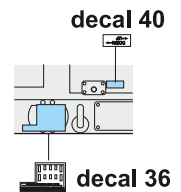
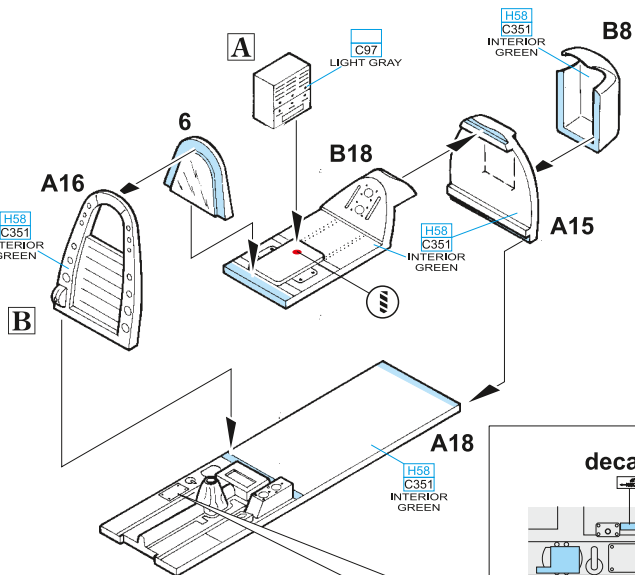
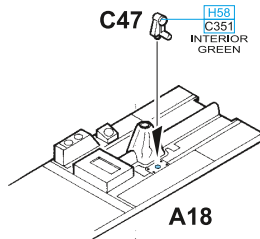
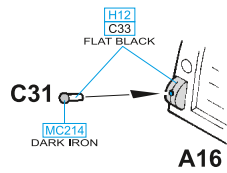
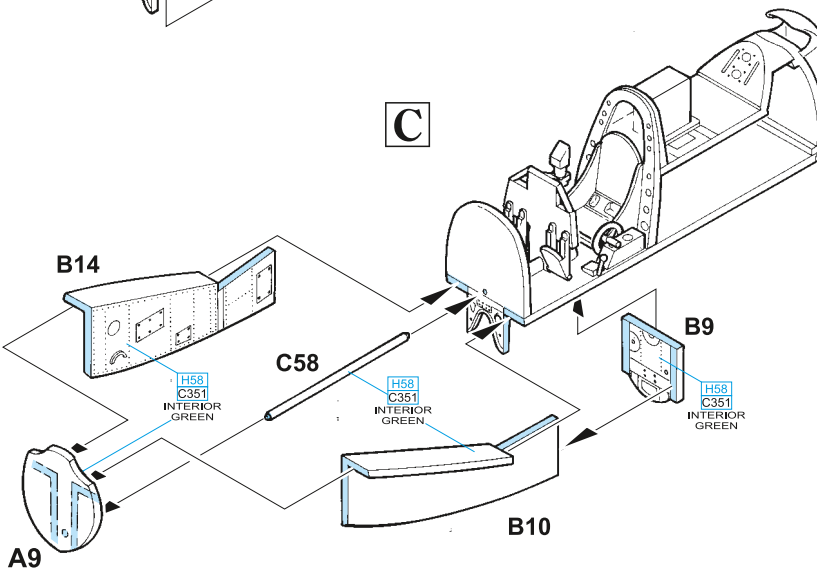
PEINTURE

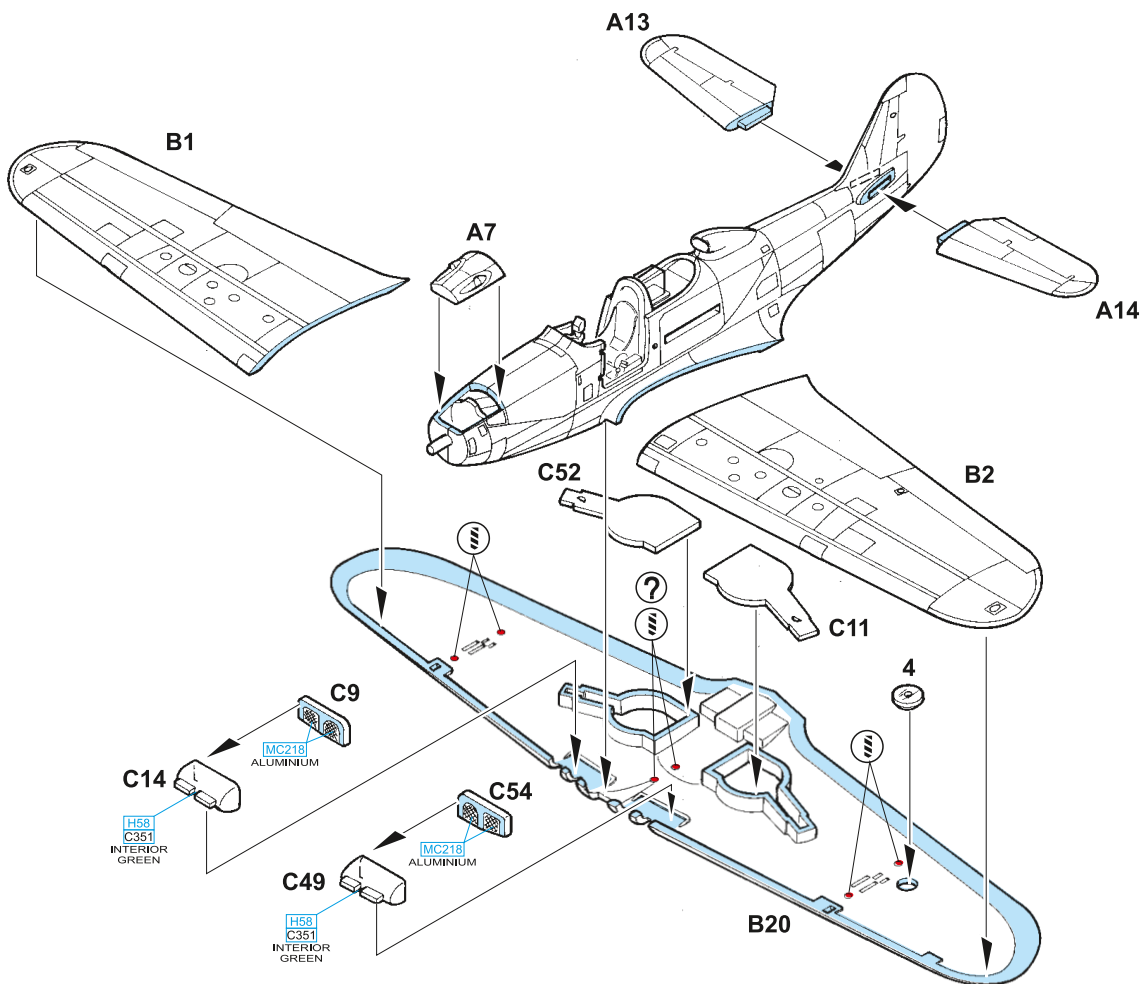
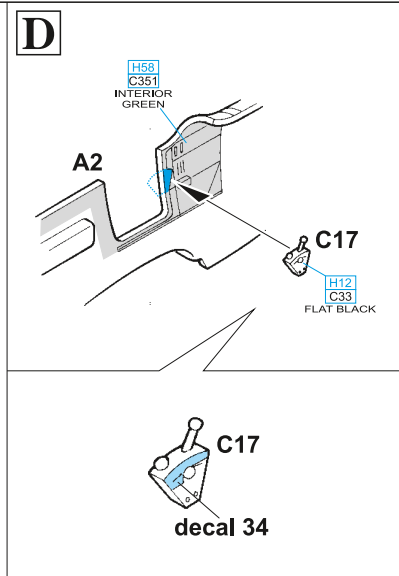
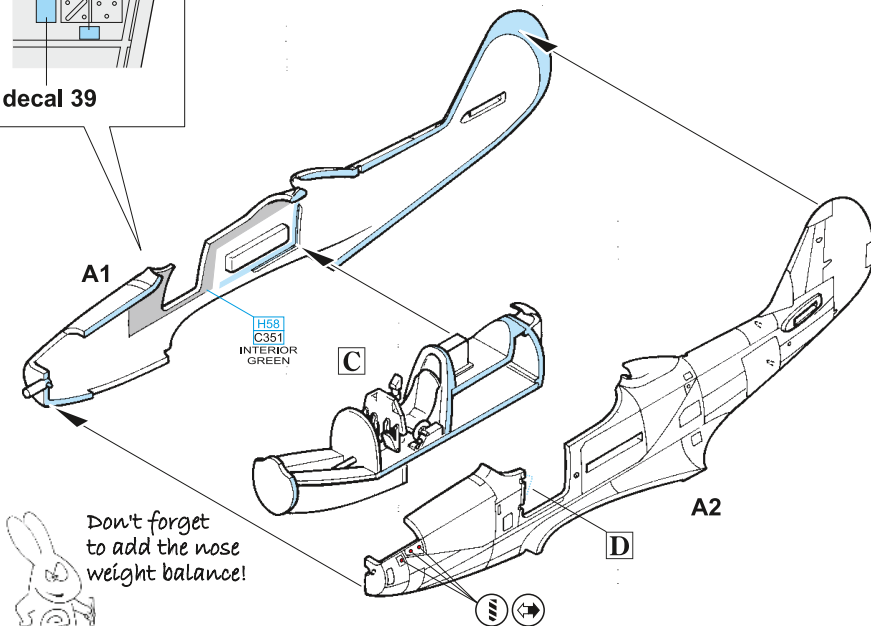
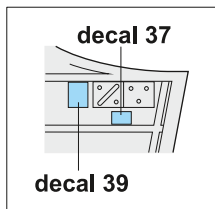
*

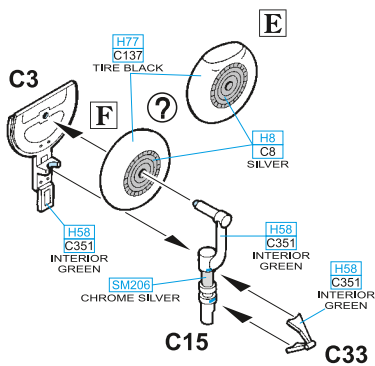
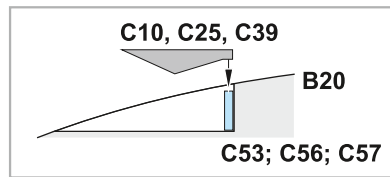
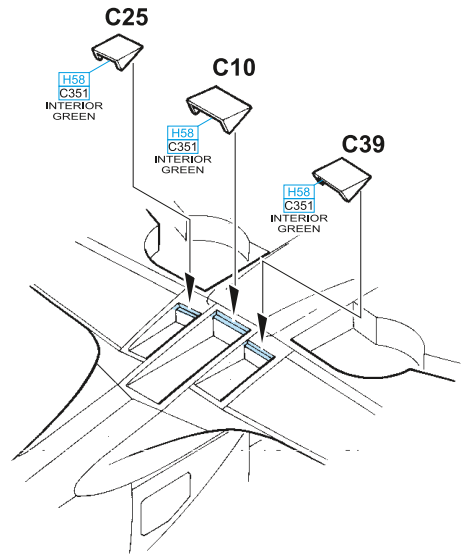
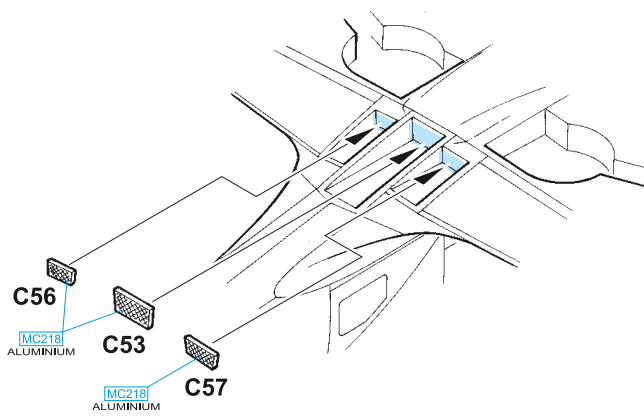
色

GSI Creos (GUNZE)		
AQUEOUS	Mr.COLOR	
H8	C8	SILVER
H12	C33	FLAT BLACK
H44	C51	FLESH
H52	C12	OLIVE DRAB
H53	C13	NEUTRAL GRAY
H58	C351	INTERIOR GREEN
H77	C137	TIRE BLACK
H316	C316	WHITE
H323	C323	LIGHT BLUE

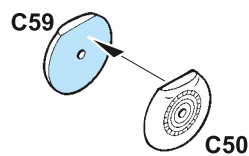
GSI Creos (GUNZE)		
AQUEOUS	Mr.COLOR	
H327	C327	RED
H329	C329	YELLOW
	C97	LIGHT GRAY
Mr.METAL COLOR		
	MC214	DARK IRON
	MC218	ALUMINIUM
Mr.COLOR SUPER METALLIC		
	SM206	SUPER CHROME SILVER2

A**B****C**

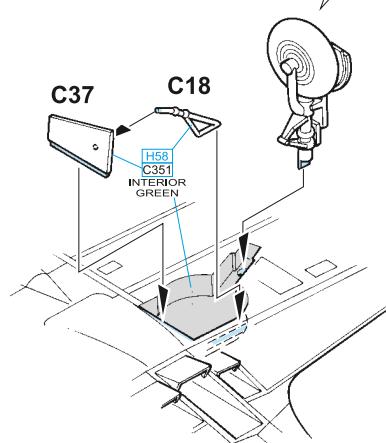
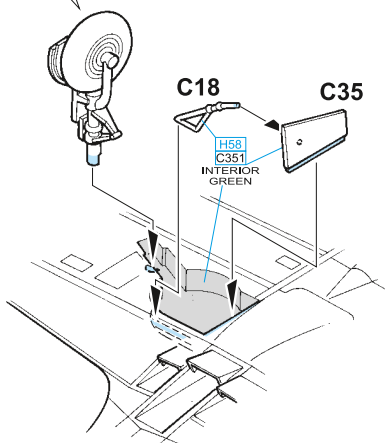
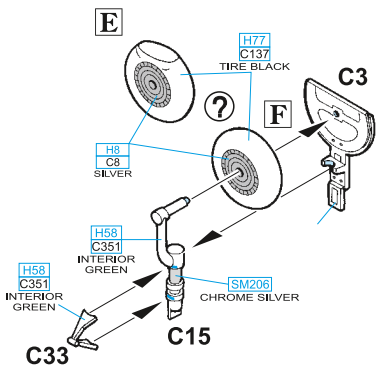
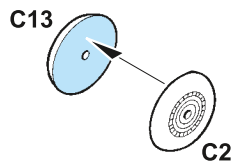


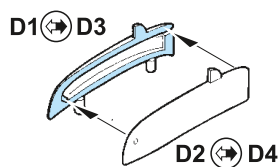


E 2 pcs.

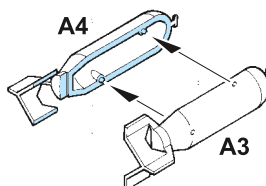


F 2 pcs.

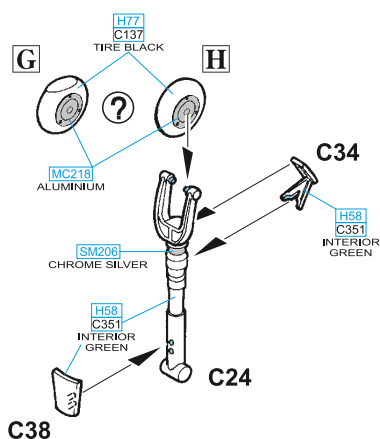
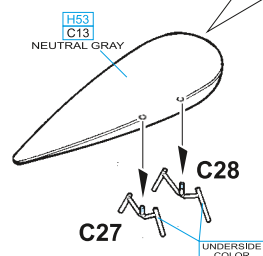
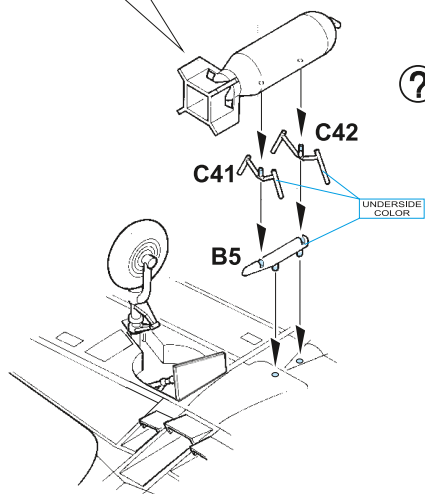
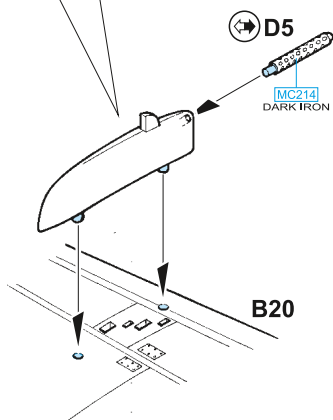
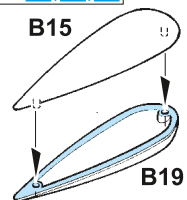




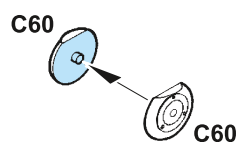
MARKING **D**



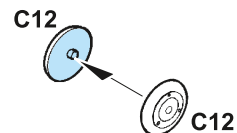
MARKINGS **A, B, C**



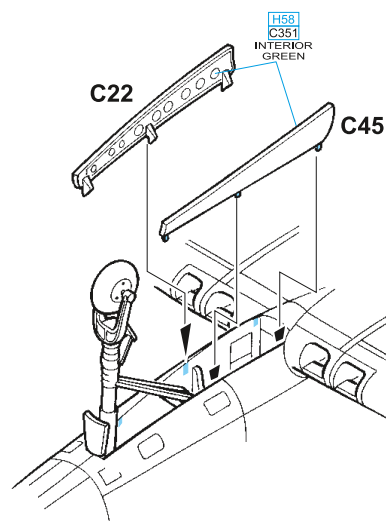
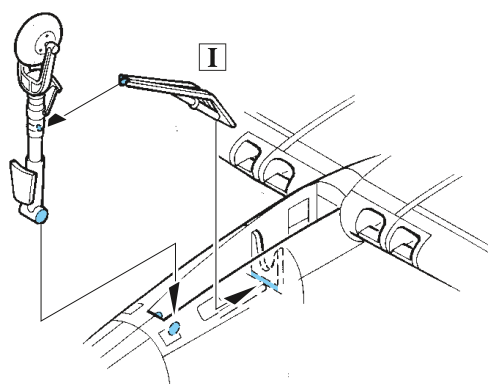
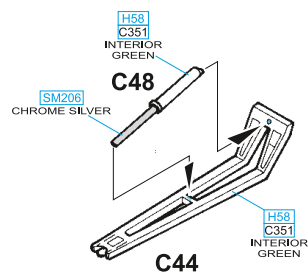
G

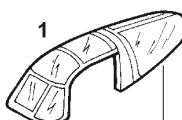
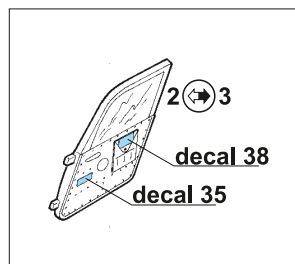


H

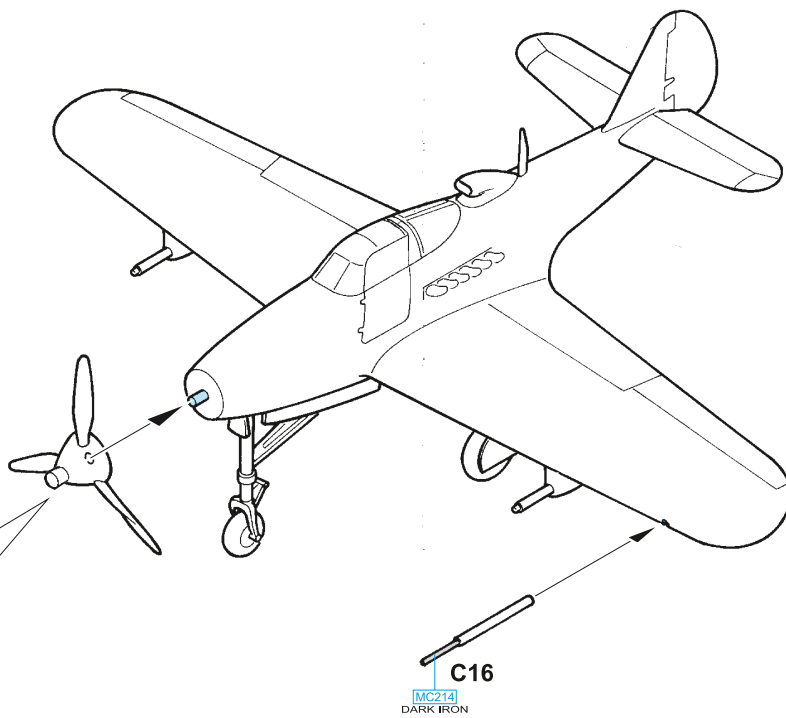
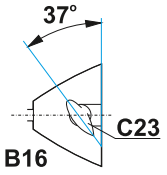
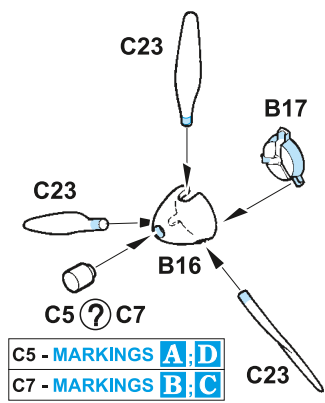
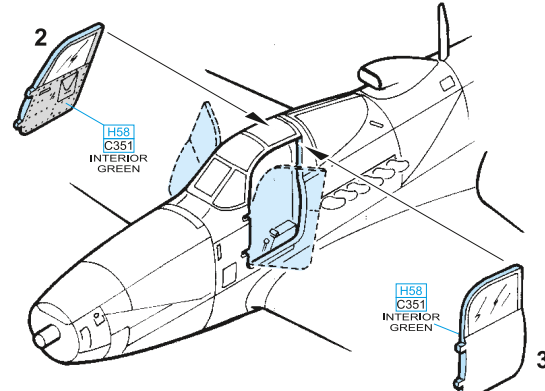
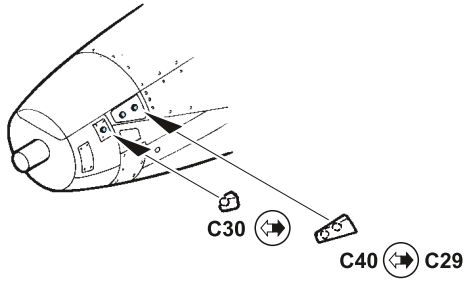


I



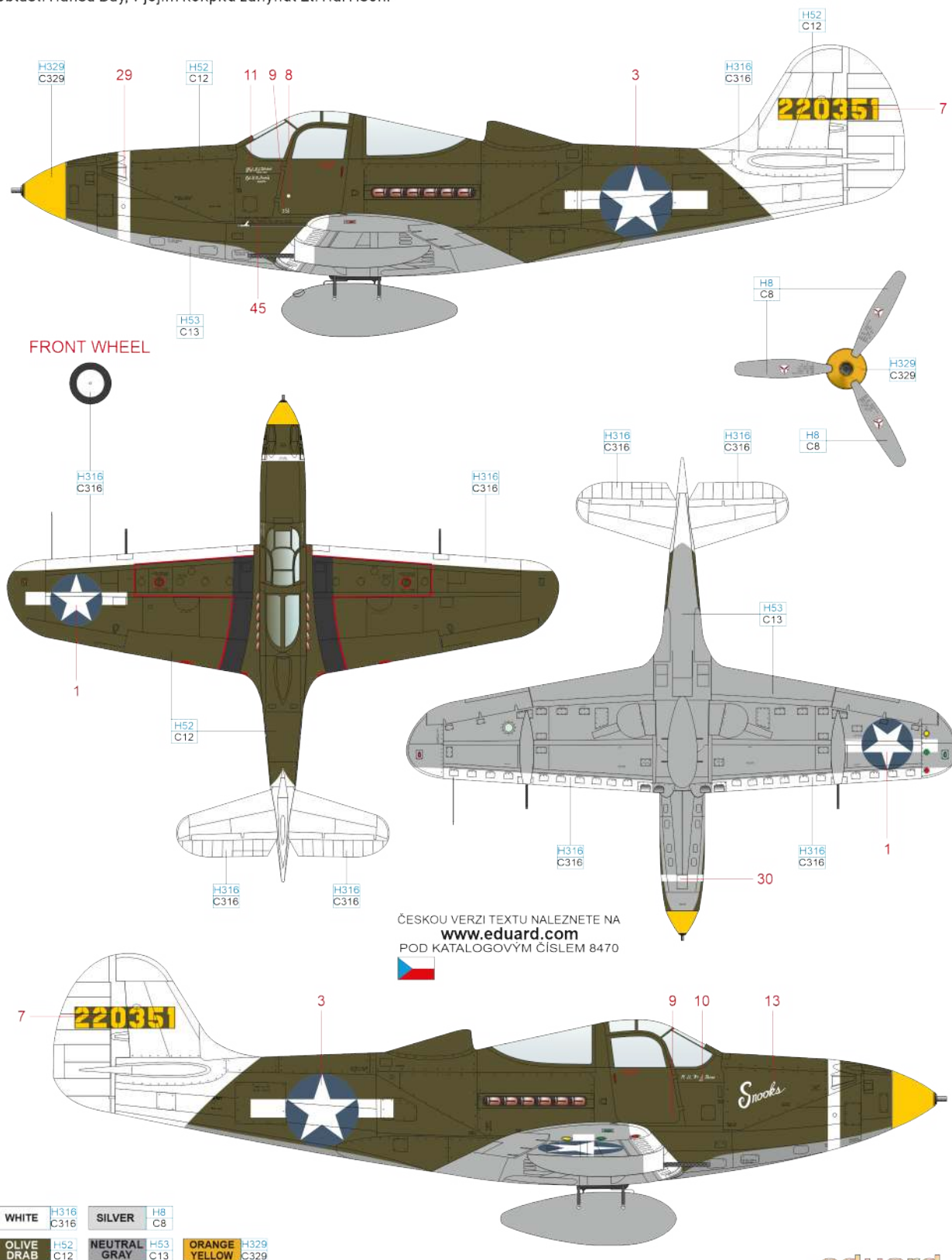


C4 ? C4 - MARKINGS B; C; D ONLY



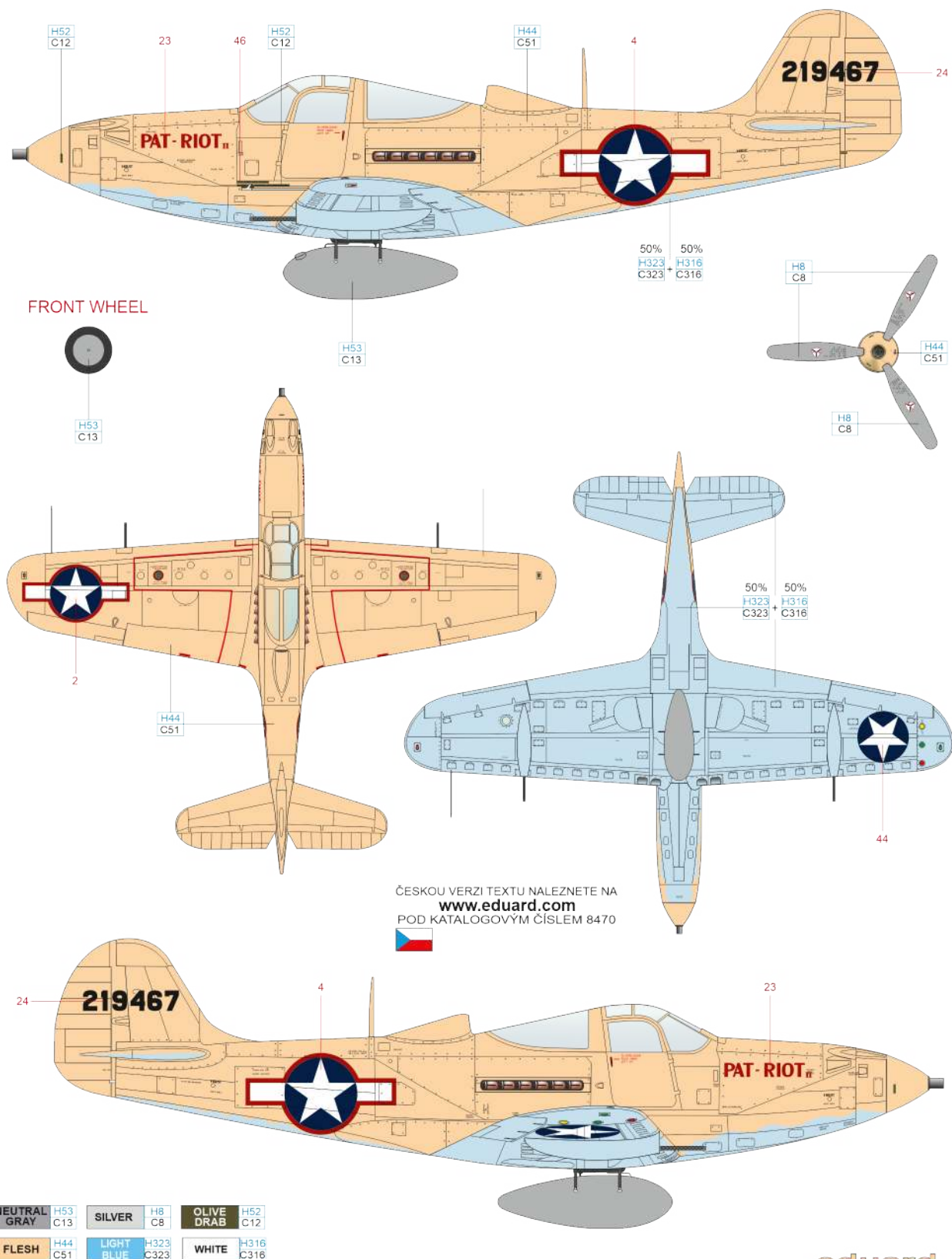
A P-39Q-5, 42-20351, Lt. William A. Shomo, 82nd TRS, 71st TRG, 5th AF, Dobodura, Nová Guinea, březen 1944

William Arthur Shomo se narodil 30. května 1918 v Jeanette v Pennsylvánii a do USAAC (US Army Air Corps) vstoupil v srpnu 1941. Po výcviku byl zařazen k 82nd TRS náležející do 71st TRG. Na podzim 1943 se jednotka vyzbrojená Airacobrami přesunula na základnu Port Moresby na Nové Guineji. Hlavním mechanikem všech letadel, které Shomo u jednotky používal, byl S/Sgt. Ralph Winkel, který pojmenoval přidělená letadla Snooks podle své budoucí manželky. William Shomo se proslavil při akci z 11. ledna 1945, kdy s průzkumným Mustangem sestřelil během jedné akce sedm nepřátelských letadel, za což byl vyznamenán Medailí cti. Celkem dosáhl Shomo osmi sestřelů nepřátelských letadel v rozmezí 24 hodin. Kromě jiných pozemních cílů si rovněž připsal 10 letadel zničených na zemi. Nejméně tři z nich v kabině Airacobra. Dne 31. ledna 1944 zničili společně s Lt. Weberem stíhací Ki-61 Tony a bombardér Betty. Dne 13. března 1944 pak při přepadu základny Madang Shomo zlikvidoval stíhací A6M. Airacobra 42-20531 byla ztracena během bitevní mise proti pozemním cílům v oblasti Hansa Bay, v jejím kokpitu zahynul Lt. Harrison.



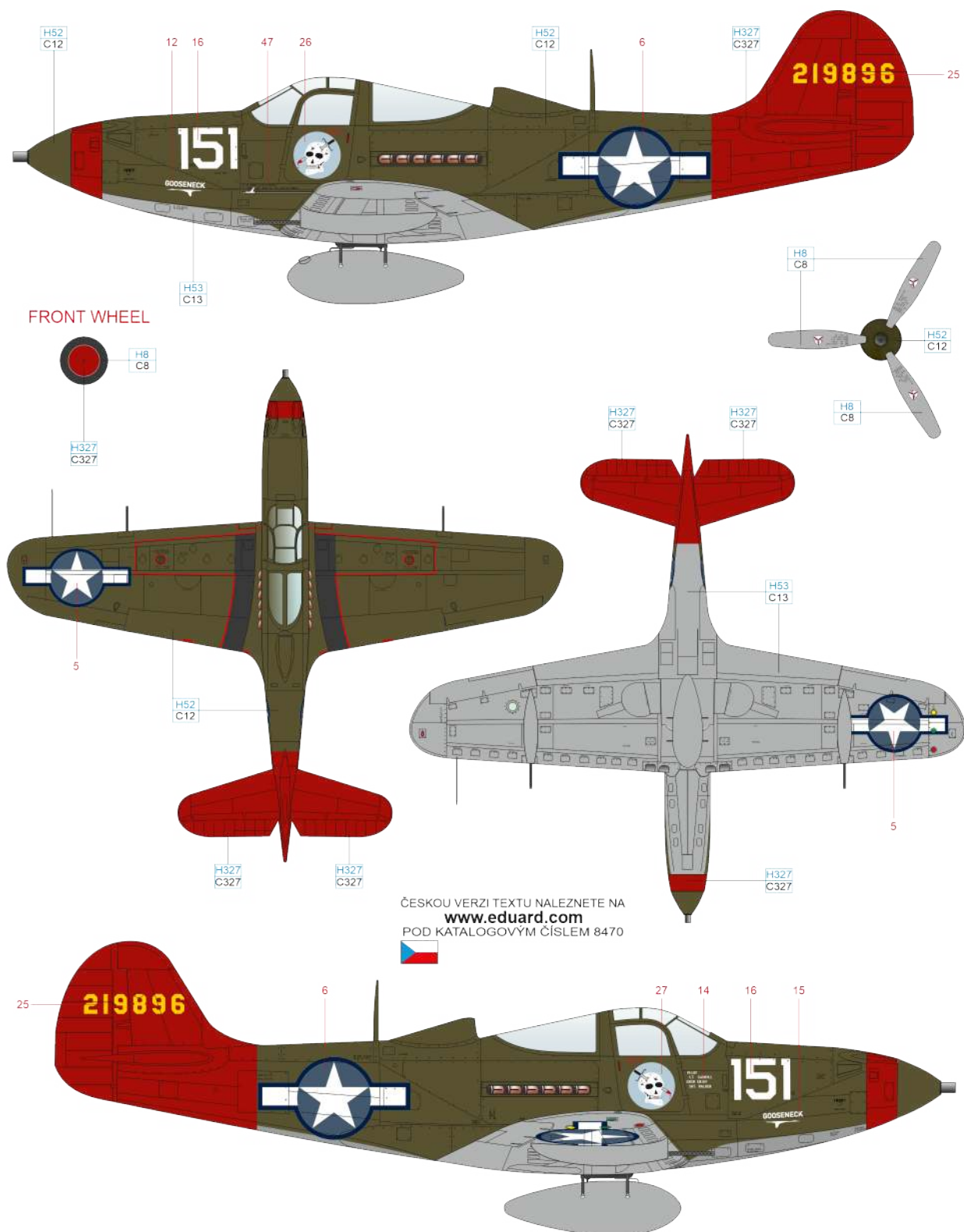
B P-39Q-1, 42-19467, 46th FS, 15th FG, 7th AF, atol Kanton, Phoenixské ostrovy, srpen 1943

46th FS (původně 46th PS) byla založena na Havajských ostrovech 1. prosince 1940 jako součást 15th Pursuit Group a v té době měla ve výzbroji stíhačky Curtiss P-36 Hawk. Svůj bojový účet otevřela hned první den války v Pacifiku při obraně námořní základny Pearl Harbor během japonského útoku 7. prosince 1941. V roce 1942 squadrona přezbrojila na Airacobry a na jaře roku 1943 byla převelena na atol Kanton v Phoenixském souostroví. Vzhledem k podmínkám na ostrově, kde téměř chyběla vegetace, byly nové Airacobry přestříkány kombinací barev písková na horních a bočních plochách, zatímco spodní plochy byly nastříkány světle modrou barvou na spodních plochách stíhaček. Změnu kamufláže vymyslel a zrealizoval Lt. Benjamin C. Warren, pilot a technický důstojník jednotky. V prosinci 1943 opustila 46th FS Kanton a po přeletu na atol Makin pokračovala v bojové činnosti až do poloviny února 1944. V té době ale už její Airacobry nesly opět olivový nátěr horních ploch.



C P-39Q-5, 42-19896, Lt. William W. Gambill, 363rd FS, 357th FG, 8th AF, Oroville, Spojené státy americké, podzim 1943

363rd FS byla založena v prosinci 1942 na základně Hamilton Field v Kalifornii. Letouny, na nichž vykonávali výcvik piloti jednotky, byly nové P-39Q Airacobra. Na podzim roku 1943 se 357th Fighter Group, jejíž součástí byla i 363rd Fighter Squadron, přesunula do Velké Británie, kde byla jako první Fighter Group vyzbrojena vynikajícími P-51 Mustang verzí B a C. Na nich v rámci 8th AF podnikala doprovodné lety bombardovacích svazů nad okupovanou Evropou. Při náletu na Berlín dne 8. března 1944 byl Gambillův Mustang sestřelen Messerschmitty Bf 109 u Mehringenu. Lt. Gambill zahynul během britského nočního náletu na Frankfurt v noci z 22. na 23. března 1944, kdy byl zasažen i Dulag Luft (Durchgangslager der Luftwaffe; tranzitní tábor Luftwaffe). Standardní kamufláž Airacober v kombinaci barev Olive Drab / Neutral Grey byla u 363rd FS během výcviku doplněna o červený nátěr ocasních ploch a červený pruh na přídi. Na dveřích kokpitu byl namalován znak jednotky.



ČESKOU VERZI TEXTU NALEZNETE NA
www.eduard.com
POD KATALOGOVÝM ČÍSLEM 8470

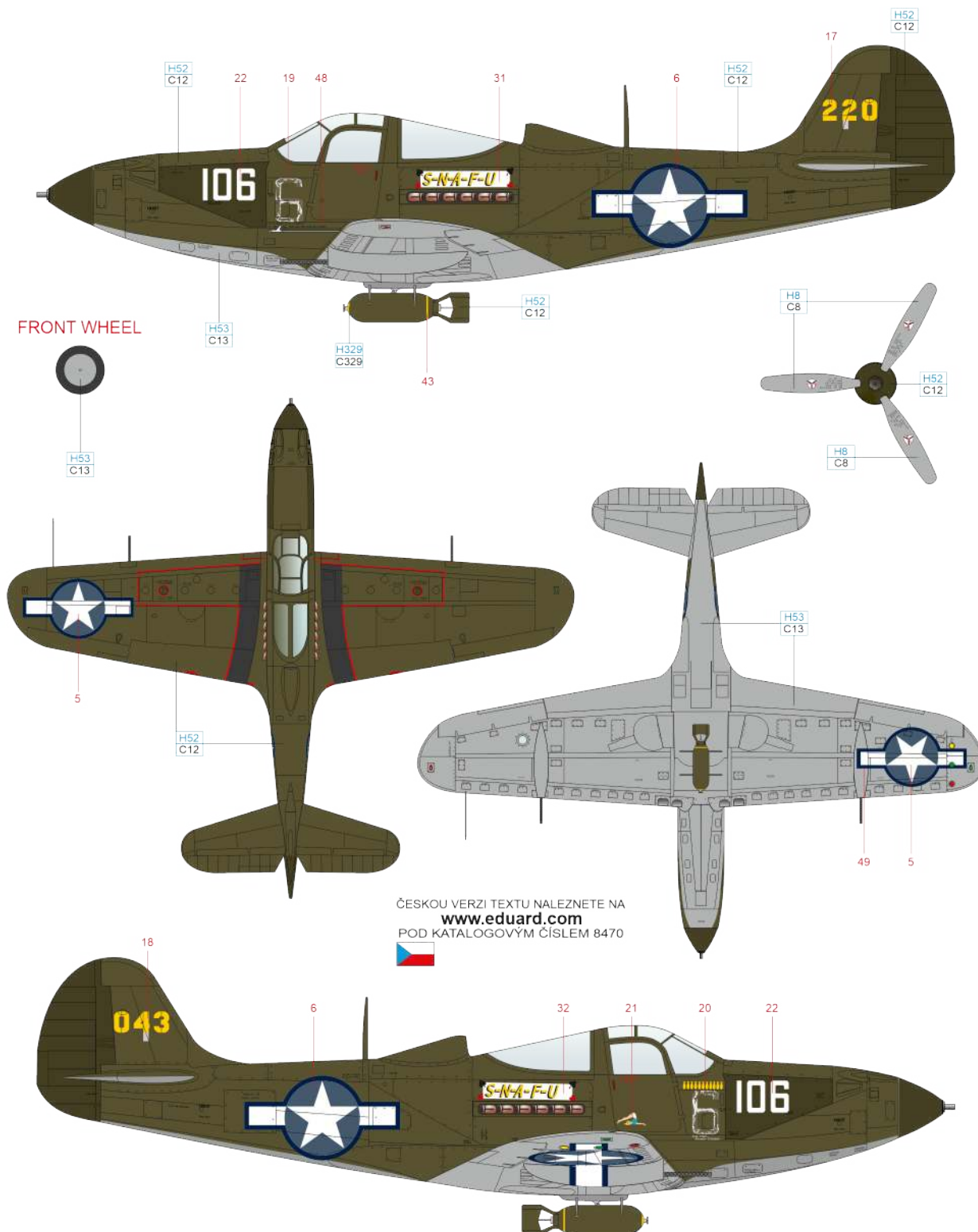


OLIVE DRAB H52 C12 NEUTRAL GRAY H53 C13 RED H327 C327 SILVER H8 C8

eduard

D P-39Q-5, 42-20043, 70th FS, 347th FG, 13th AF, letiště Torokina, ostrov Bougainville, Šalamounovy ostrovy, podzim 1943

70th FS byla založena 14. prosince 1940 a 5. prosince 1941 byla odvelena na Filipíny. K přesunu jednotky ale v důsledku pádu Filipín nedošlo a perut' nakrátko uvízla na Havaji. Další zastávkou před bojovým nasazením z Guadalcanalu bylo Fidži, kam se jednotka přesunula na konci ledna 1942, vyzbrojena Belly P-39 Airacobra. Od listopadu 1942 až do konce bojů na jaře 1944 operovala 70th FS v oblasti Šalamounových ostrovů v rámci 347th FG a připsala si na svůj účet přes 50 letadel zničených ve vzdušných bojích. Výzbroj jednotky se měnila, přičemž nejoblíbenější P-38 Lightning měla ve výzbroji v první polovině roku 1943 a ve zbylém období využívala stroje P-39 a P-40. Od konce roku 1943 operovala 70th FS z letiště Torokina a Airacobra si ve výzbroji udržela až do dubna 1944. Bojová činnost spočívala v doprovodu bombardérů, ochraně vlastní základny a nejčastěji v bitevních misích proti pozemním cílům. Airacobra „SNAFU“ byla do oblasti bojů dodána na konci léta 1943. Původní označení představovala velká číslice 6 na bocích trupu před dveřmi kabiny. Později bylo značení přesunuto na boky přídě a číslo bylo změněno na 106.



ČESKOU VERZI TEXTU NALEZNETE NA
www.eduard.com
 POD KATALOGOVÝM ČÍSLEM 8470



OLIVE DRAB H52 C12 NEUTRAL GRAY H53 C13 ORANGE YELLOW H329 C329 SILVER H8 C8

eduard

S60 - S63 - MARKING **B** ONLY

