

US WWII FIGHTER 1:48 SCALE PLASTIC KIT



ProfiPACK



eduard

intro

The P-39 Airacobra was developed by the Bell Aircraft Corporation in Buffalo, New York in the late 30's. The first XP-39 prototype had its maiden flight on April the 6th, 1939 in Dayton, where it reached a maximum speed of 628km/h at 6100 m, climbing to that height in only 5 minutes. The XP-39 had a very good flight performance, and specifically, good manoeuvrability thanks its original concept of airframe, with its Allison V-1710-17 1150 HP supercharged engine located in its centre of gravity. This engine location also gave the aircraft a long, slim nose well suited for installation of a powerful weapon. The USAAF ordered a test series of 12 YP-39s on April the 27th, but before the series was finished the project was significantly changed. Because of supercharger troubles, the original engine was replaced by a less powerful Allison V-1710-37 without a supercharger, and just 1090 HP. The YP-39 had an engine-axis Oldsmobile T-9 cal. 37mm cannon, two .50 calibre (12.7 mm) machine guns and two .30 calibre (7.62mm) machine guns mounted in the nose. The pilot seat got some armour, but the weight was increased to 3160 kg against 2820kg of the prototype. Because of these changes the maximum speed was decreased to 590 km/h and climb to 6100m now took 7.5 minutes. Although the excellent prototype flight performances were decreased, the Air force didn't loose interest and ordered 80 production P-39Cs. The first 20 of these were supplied as standard P-39Cs and the remaining 60 were finished as P-39Ds, with the two .30 calibre (7.62mm) machine guns moved to the wings and two more .30 calibre (7.62mm) machine guns were added to the same location. The USAAF received its first P-39Ds in February 1941, and the next order for 344 P-39D's was placed at this time.

The British RAF ordered 675 P-39's in April 1940. British Airacobra Mk.I's were produced in P-39D standard, but with the engine-axis cannon replaced with a British Hispano M1 20mm cannon and the wing machine guns were replaced with 7.7mm Browning's. The first Airacobra Mk.I's were received in July 1941, but the RAF was disappointed, when it was found that they were not suitable for service in the European war theatre. In October 1941 four Mk.I's were tested by 601 Squadron in the ground attack role over occupied France, Airacobras were withdrawn from service and 212 RAF Airacobra Mk.I's were send to Soviet Union.

When the USA came into the war, the USAAF confiscated 179 Airacobras from the British order on the production line. They were re-designated P-400, and served in the Pacific. All P-400's have 12 exhaust pipes on each side of the engine, and this was the major difference from the P-39D series. The next block of aircraft, also with 12 exhaust pipes, were 229 aircraft of the P-39F series, and after them came the P-39K series (210 aircraft), P-39L (250 aircraft), P-39M (240 aircraft) and P-39N (2095 aircraft). All these four series were very similar, using various engines, propellers and other equipment. The final version was the P-39Q with an Allison V-1710-85 engine (1420 HP), and the main difference was the installation of two .50 calibre (12.7 mm) machine guns in under-wing pods instead of the four .30 calibre (7.62mm) wing mounted machine guns in the older series. Most of the 4905 Q series aircraft were sent to Soviet Union. Production was ceased in August 1944, after the final Airacobra, number 9558, was finished.

The USAAF employed Airacobras extensively until August 1944, when they were withdrawn from front line service. The USAAF used the largest number of Airacobras, 2105 of all types, in February 1944. They served in the Pacific theatre, as well as in North Africa and Italy.

In total 4758 Airacobras were sent to Russia (actually 4924, but 166 aircraft were lost during transport) where they were very popular for their solid metal airframe and heavy weapons. The French Air Force had 165 Airacobras, and P-39's also served with the Australian RAAF, the Italian AF and the Portuguese AF. After the war a number of Airacobras were employed in civilian service and used for air races.

úvodem

P-39 Airacobra byl vyvinut společností Bell Aircraft Corp. z Buffala ve druhé polovině třicátých let. Prototyp XP-39 absolvoval svůj první let 6.4.1939 v Daytonu, kde dosáhl maximální rychlosti 628 km/h ve výšce 61000m. Na tuto výšku vystoupal za pouhých 5 minut. XP-39 měl velmi dobré letové vlastnosti, mimo jiné i díky své originální konstrukci, kdy turbokompresorem vybavený motor Allison V-1710-17 o výkonu 1150 k byl umístěn v těžišti letounu, v trupu za kabinou. Toto umístění motoru také uvolnilo příď pro instalaci silné výzbroje. 27.dubna USAF objednalo zkušební sérii 12 YP-39, ale před jejím dokončením byl projekt významně upraven. Pro potřeby s turbokompresorem byl původní motor nahrazen motorem Allison V-1710-37 bez turbokompresoru, dávajícím jen 1090 k. Mezi bloky válců byl namontován kanon Oldsmobile T-9 ráže 37mm, střelící dutým hřídelem vrtele, do příďe byly instalovány dva kulomety ráže 12,7 mm a dva ráže 7,7 mm. Pilotovo sedadlo dostalo pancérování, ale hmotnost vzrostla na 3160kg oproti 2820kg prototypu. Rychlost poklesla na 590 km/h a výstup na 6100m nyní trval 7,5 minut. Přestože výkony stroje poklesly, USAAF neztratilo zájem a objednalo 80 produkčních P-39C. Z nich bylo 20 dodáno skutečně jako P-39C, zbylých 60 pak bylo upraveno na standard verze D, se dvěma kulomety ráže 12,7 mm v přídi a čtyřmi kulomety ráže 7,62 instalovanými v křídle. USAAF dostalo své první P-39D v únoru 1941 a objednalo dalších 344 kusů. Britové objednali v dubnu 1940 675 Airacober. Byly dodány v červnu 1941. Odpovídaly verzi D upravené podle britských požadavků. Kanon Oldsmobile byl nahrazen kanonem Hispano M1 ráže 20 mm, a křídelní kulometry byly britské Browning ráže 7,7 mm. RAF testovaly čtyři Airacober Mk.I v bojových podmínkách u 601. squadrony v říjnu 1941 (kde si je vyzkoušeli i někteří čs.piloti), ale byli zklamáni jejich výkony. Zbylých 212 Airacober Mk.I pak bylo posláno do Ruska a předáno sovětskému letectvu.

Po vstupu USA do války, 179 britských Airacober bylo konfiskováno na výrobní lince. Stroje byly označeny P-400 a bojovaly většinou v Pacifiku. Všechny P-400 měly 12 výfukových nátrubků na každé straně motoru, což je jejich hlavní rozlišovací znak od P-39D. V dodávkách následoval blok 229 letadel verze P-39F, také s 12 výfukovými nátrubky, po něm pak verze P-39K (210 letadel), P-39L (250 letadel), P-39M (240 letadel) a velký blok 2095 letadel verze P-39N. Všechny čtyři tyto série si byly velmi podobné, používaly různé motory, vrtele a další vybavení. Poslední a nejrozšířenější verzí byla verze P-39Q, vybavená motorem Allison V-1710-85 o výkonu 1420 k. Její největším vnějším rozdílem oproti předchozím verzím bylo nahrazení čtyř křídelních kulometů dvěma kulomety ráže 12,7 mm, instalovanými v gondolkách pod křídly. Většina z 4905 P-39Q byla dodána do Sovětského svazu. Produkce byla ukončena v srpnu 1944 po dokončení poslední, 9558. Airacobery. USAAF používalo Airacobery v první linii do srpna 1944, kdy byly staženy z frontové služby. Nejvíce Airacober, celkem 2105 letadel všech verzí, mělo USAAF ve službě v únoru 1944. Soužily v Pacifiku, v severní Africe, Itálii i na domácích základnách. Celkem 4758 (4924, ale 166 bylo ztraceno během přepravy) Airacober bylo dodáno Sovětskému svazu. V sovětském letectvu byly Airacobery velmi populární pro jejich robustní konstrukci a silnou výzbroj. Francouzské letectvo mělo 165 Airacober různých verzí, a P-39 byly v menších počtech používány i letectvy Austrálie, Itálie a Portugalska. Jeden kus se po válce vyskytoval i v polském letectvu. Po válce byla řada Airacober používána v civilních službách, mimo jiné jako závodní stroje. Jednu z nich vlastnil např. Miro Slovák.

ATTENTION



UPOZORNĚNÍ



ACHTUNG



ATTENTION



注意



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 započatím 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. SYMBOLS * INSTRUKTION SINNBILDEN * SYMBOLES * 記号の説明

OPTIONAL
VOLBABEND
OHNOUTOPEN HOLE
VYVRTAT OTVORSYMMETRICAL ASSEMBLY
SYMETRICKÁ MONTÁŽNOTCH
ZÁREZREMOVE
ODRÍZNOUTAPPLY EDUARDS MASK
AND PAINT
POUŽIT EDUARD MASK
NABARVIT

PARTS



DÍLY



TEILE



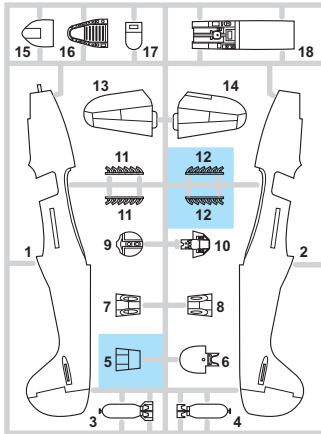
PIĚCES



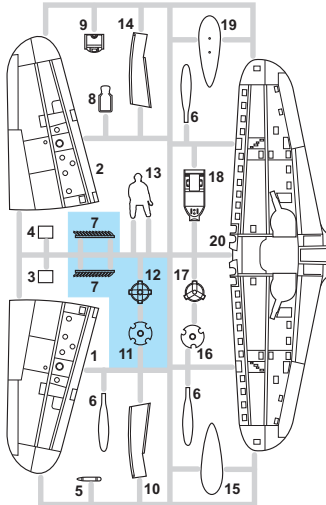
部品

PLASTIC PARTS

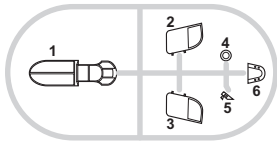
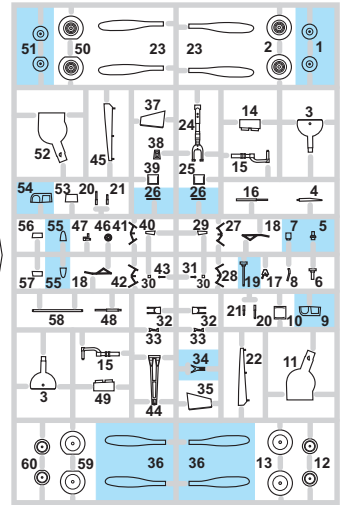
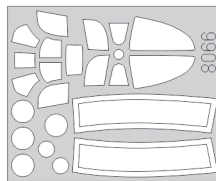
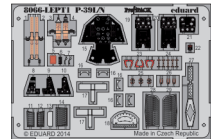
A>



B>



C>

eduard
MASKPE - PHOTO ETCHED
DETAIL PARTS

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

COLOURS



BARVY



FARBEN



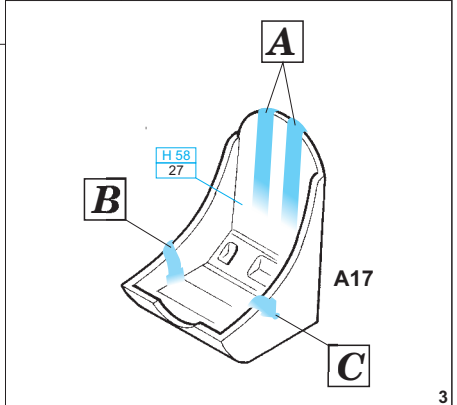
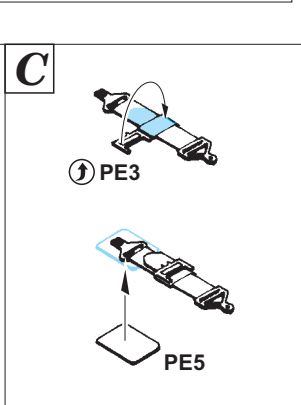
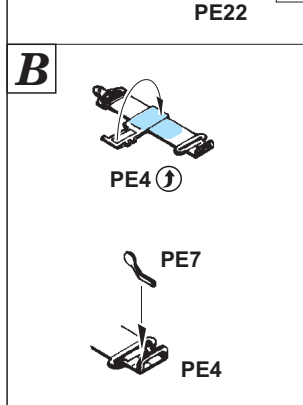
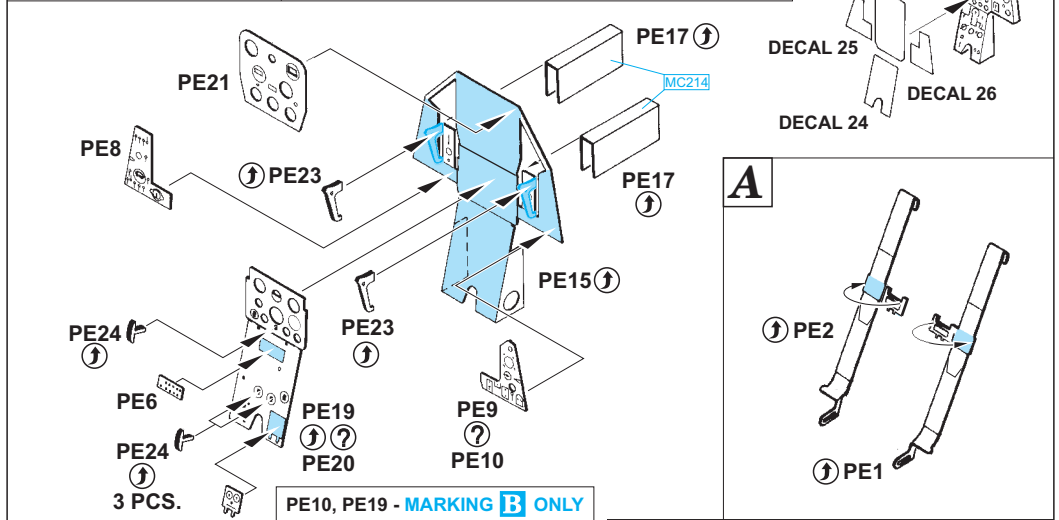
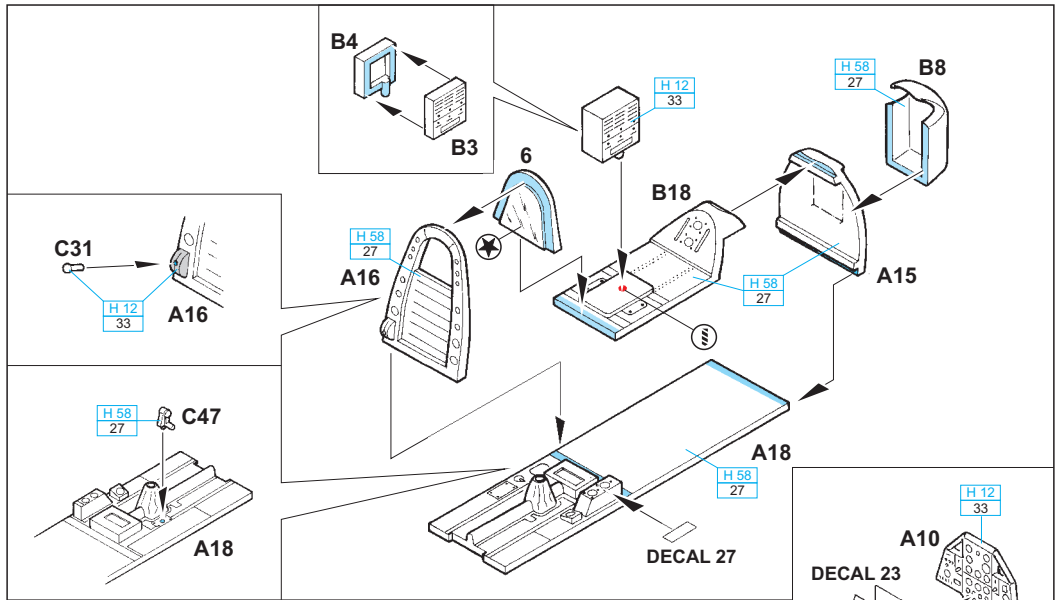
PEINTURE

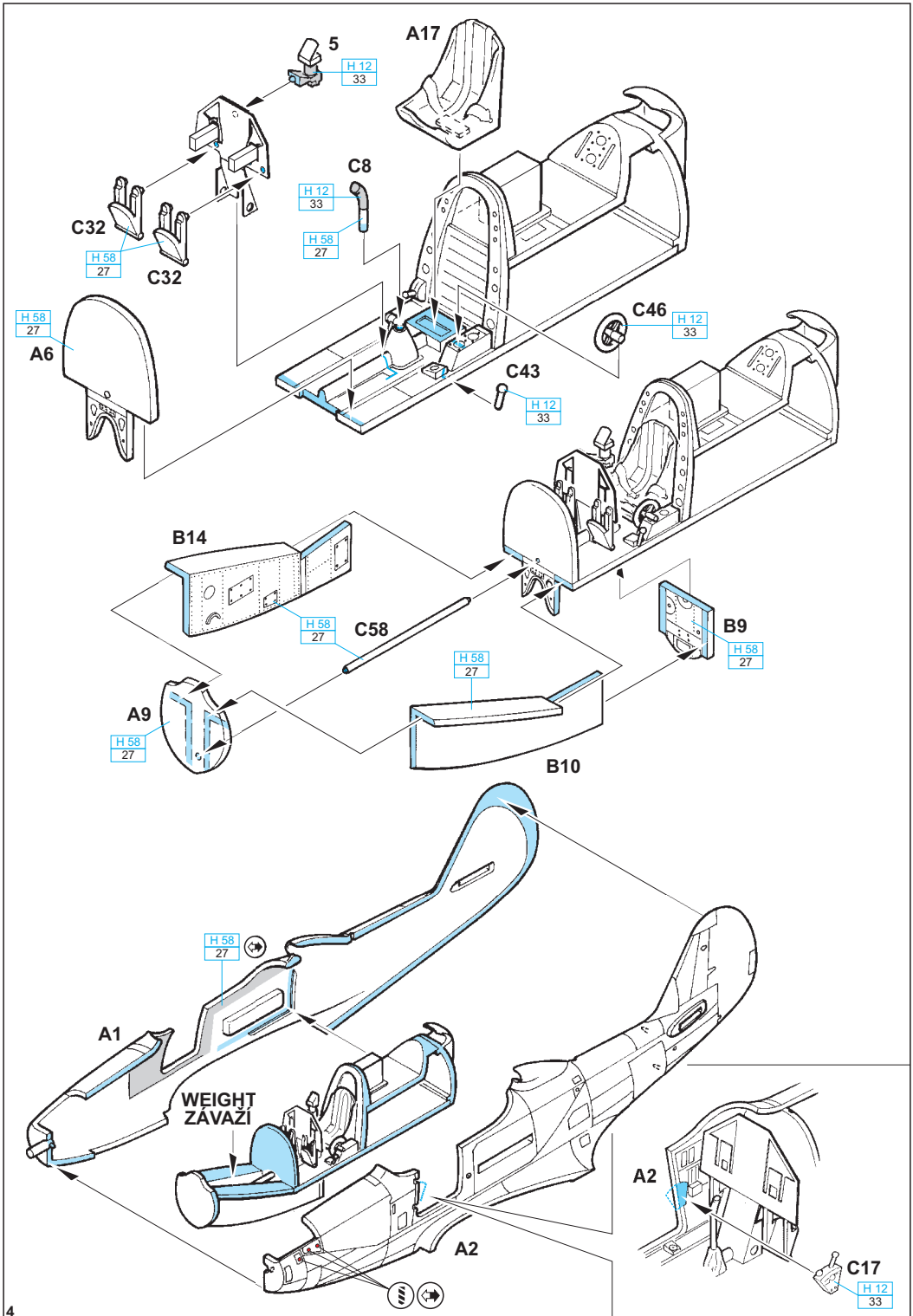


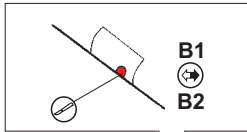
色

GSI Creos (GUNZE)		
AQUEOUS	Mr. COLOR	
[H 14]	[4]	YELLOW
[H 32]	[33]	FLAT BLACK
[H 13]	[3]	RED
[H 33]	[81]	RUSSET
[H 29]	[12]	OLIVE DRAB
[H 33]	[13]	NEUTRAL GRAY
[H 33]	[27]	INTERIOR GREEN
[H 71]	[21]	MIDDLE STONE

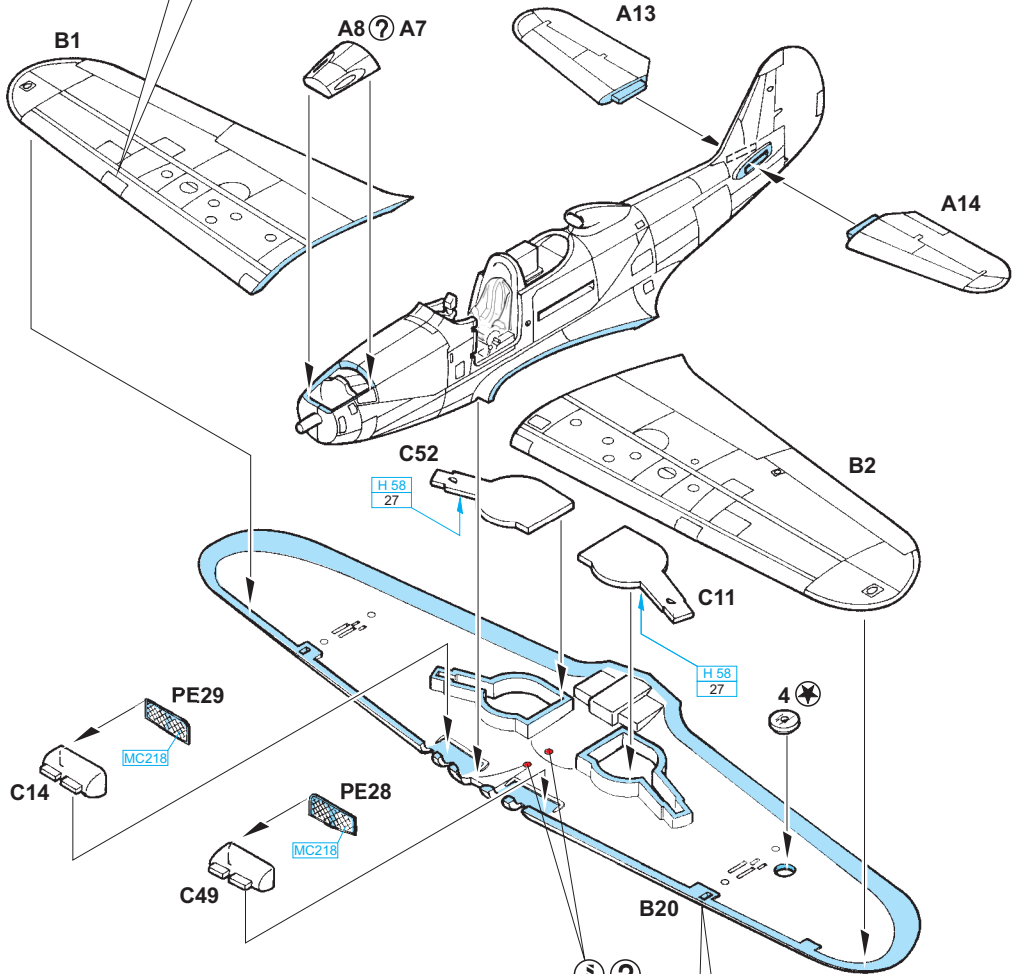
AQUEOUS	Mr. COLOR	
[H 72]	[369]	DARK EARTH
[H 77]	[137]	TIRE BLACK
[H 13]	[C316]	WHITE
[H 71]	[370]	AZURE BLUE
Mr. COLOR SUPER METALLIC		
[SM 01]		SUPER FINE SILVER
Mr. METAL COLOR		
[MC 214]		DARK IRON
[MC 218]		ALUMINIUM



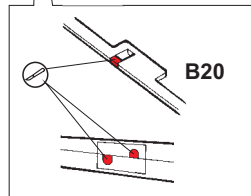


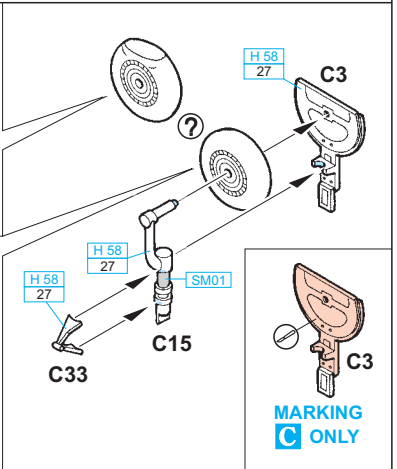
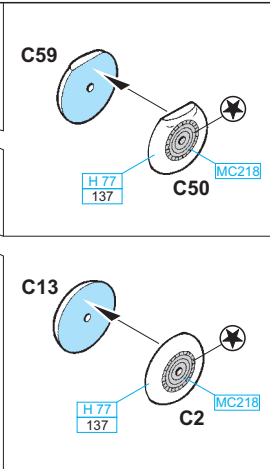
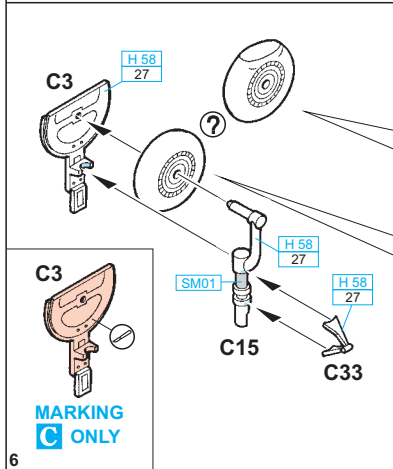
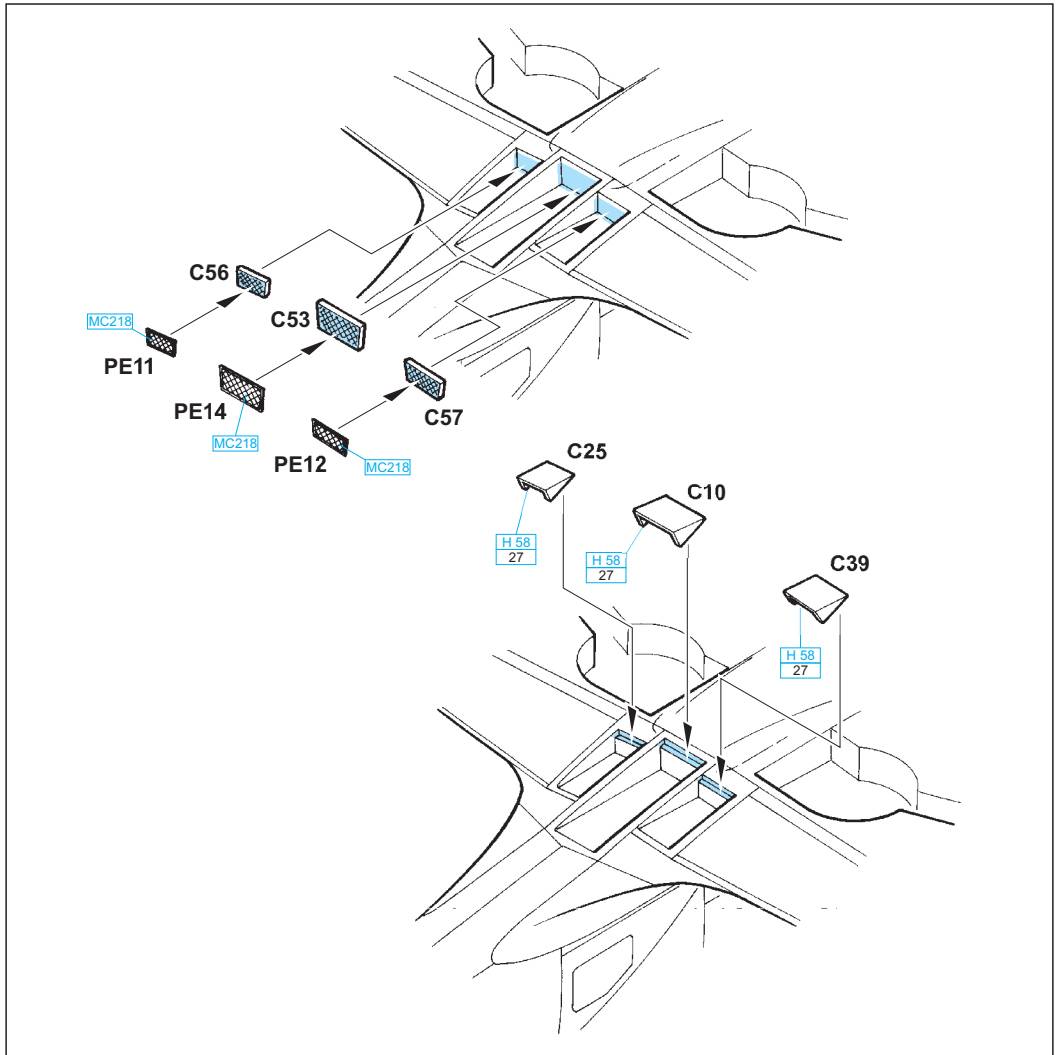


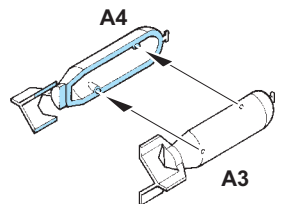
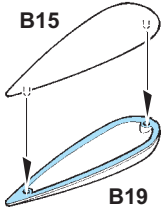
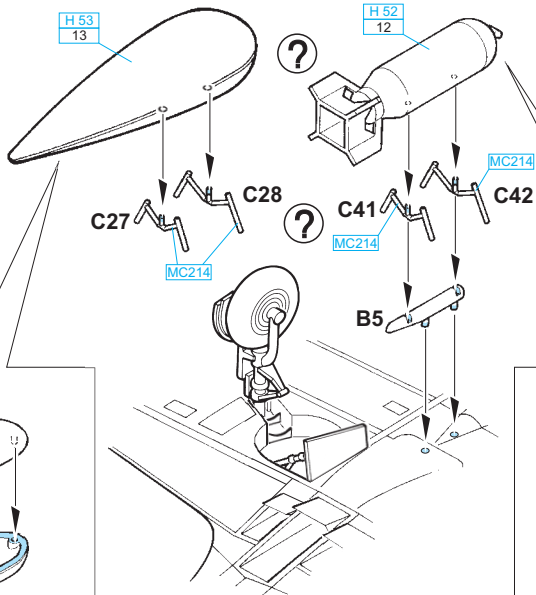
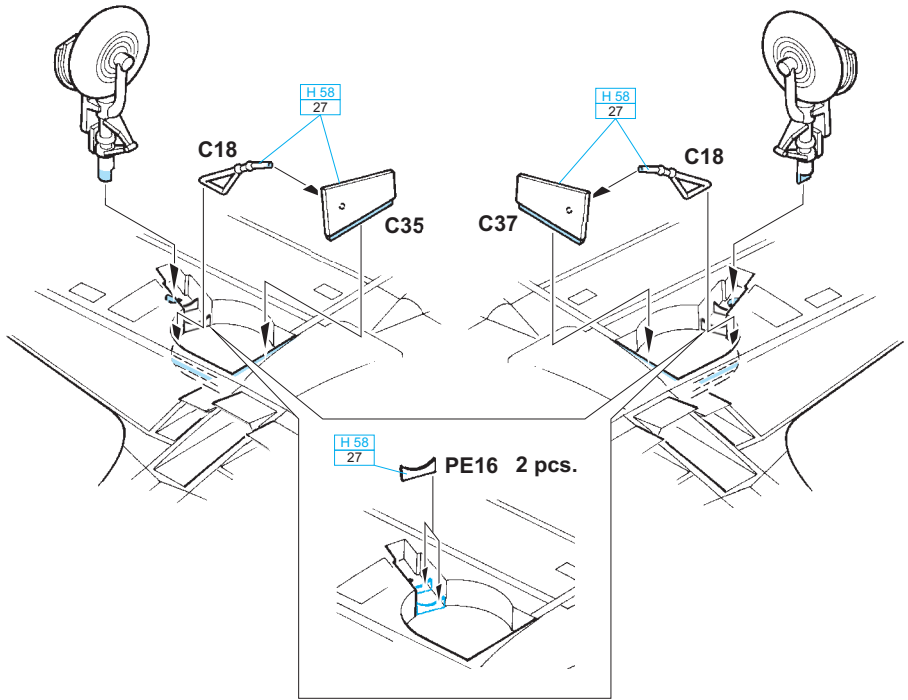
A8 - MARKINGS **A, B, C**
 A7 - MARKINGS **D, E**

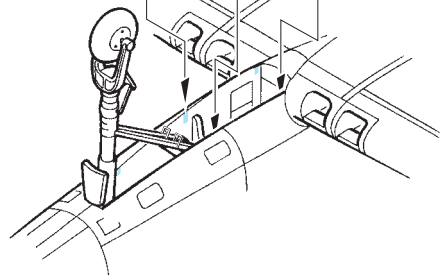
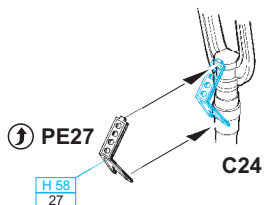
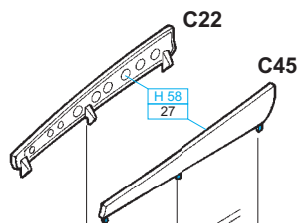
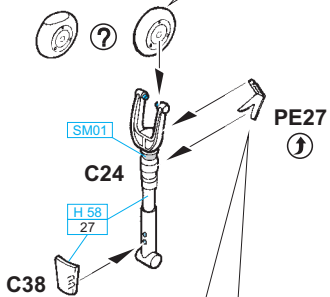
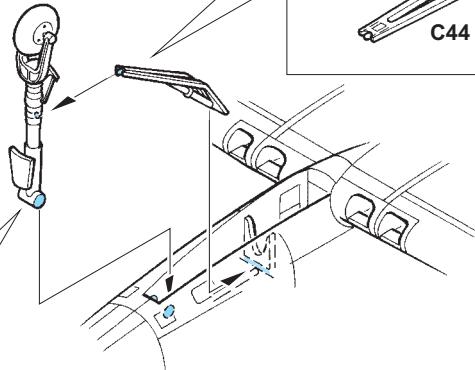
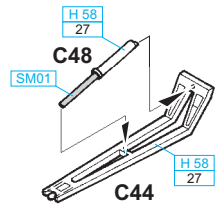
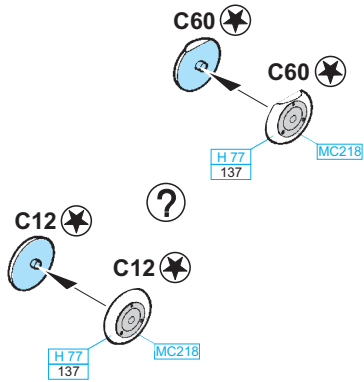
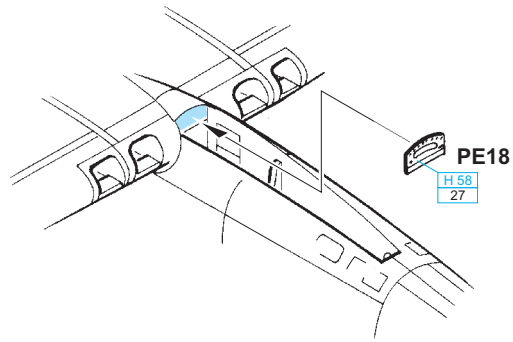


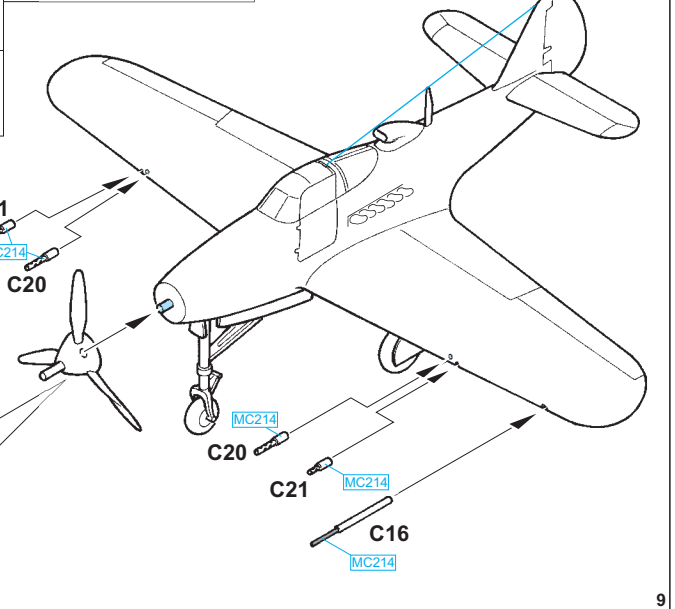
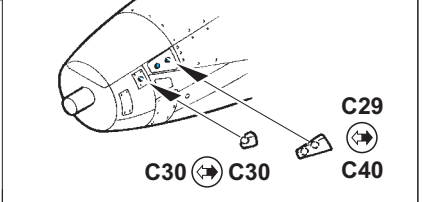
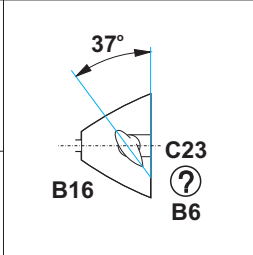
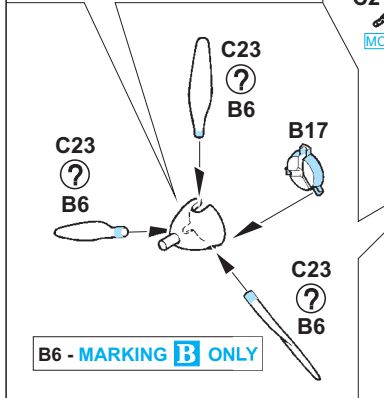
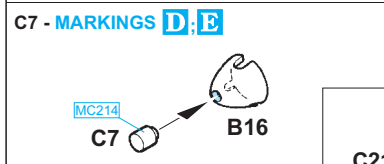
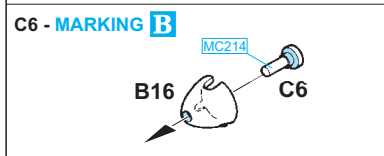
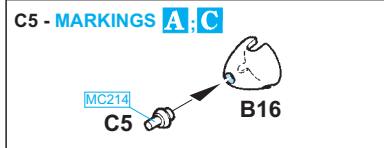
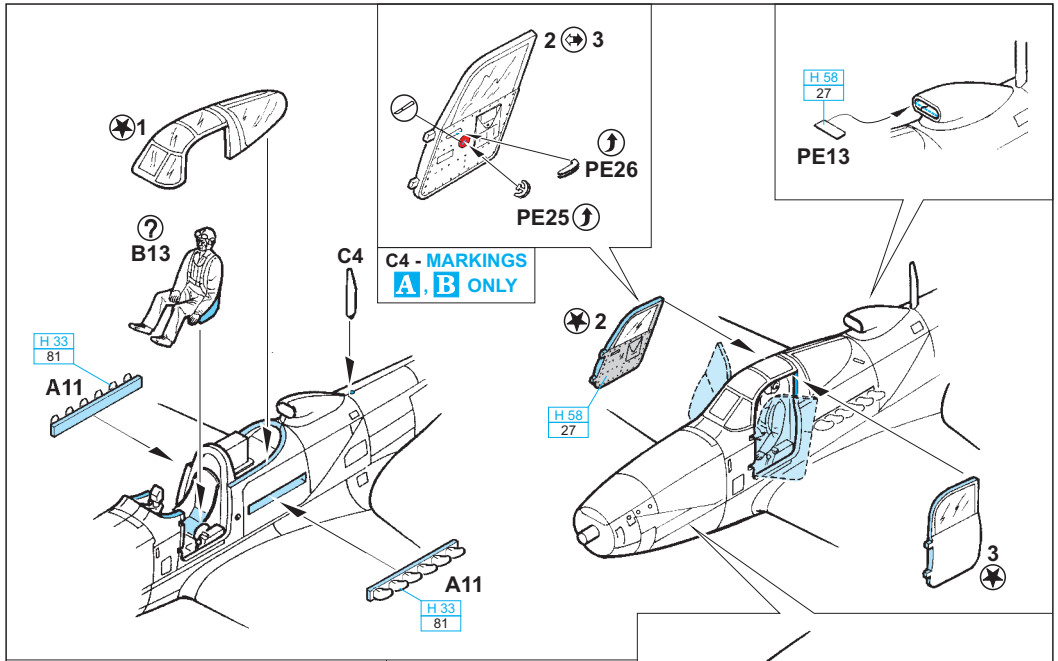
OPEN HOLES IF YOU WANT ADJUST
 THE BOMB OR FUEL TANK RACK (SEE PAGE 7)
 VRTAT V PŘÍPADĚ POUŽITÍ BOMBY
 NEBO PŘÍDAVNÉ NÁDRŽE (VIZ STRANA 7)



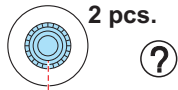




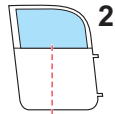
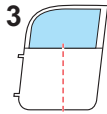
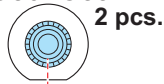




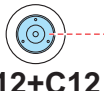
C2+C13
2 pcs.



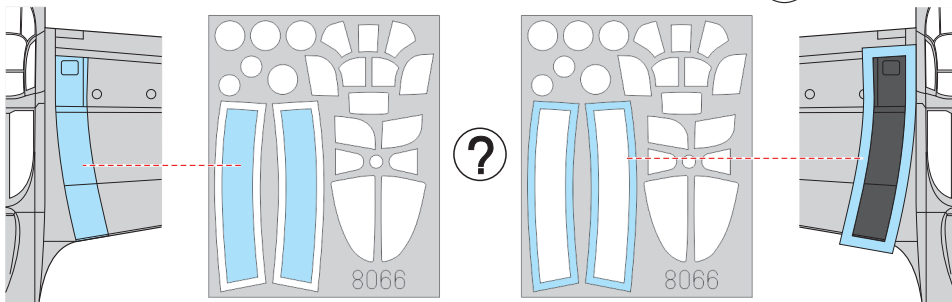
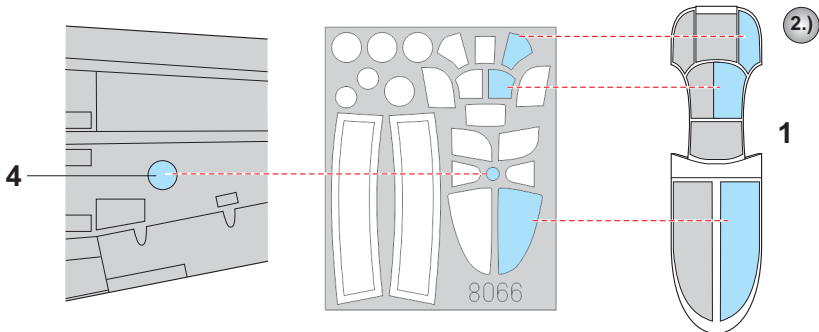
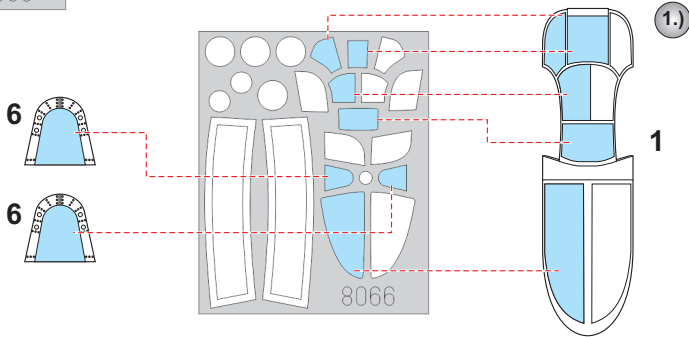
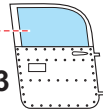
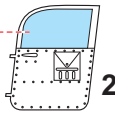
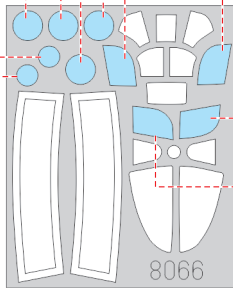
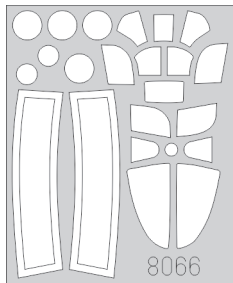
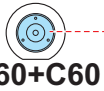
C50+C59
2 pcs.



C12+C12
?



C60+C60
?



A P-39N s/n 4218354, 345. FS, severní Afrika / Alghero, Sardinie, druhá polovina 1943

Tento stroj pravděpodobně pilotoval Maj. Charles W. Hoover, velitel 345th FS „Devilhawks“. Tuto funkci zastával od 7. 8. 1943 do 27. 12. 1943. Záznamy peruté hovoří o 1 a 1/2 potvrzeného sestřelu. Dne 15. ledna 1943 sestřelil Bf 109 G od III./JG 77 nad základnou Thelepte, informace ohledně podílu na druhém vítězství nejsou známy. Tento letoun je jedinou známou Airacobrou se žraločí tlamou, která létala ve Středomoří. Oproti zvyklostem zde chybí žluté pruhy na křídle a na zádi trupu a rovněž dvoumístné kódové číslo, jež bylo u 345th FS standardně namalované na dvířkách kabiny. Znak peruté, čert letící na jestřábovi, je fotograficky doložen pouze na několika málo strojích ve druhé polovině roku 1943. Bílé doplňky na ocasních plochách a na křídle měly zřejmě opticky změnit siluetu stíhačky. Část svého působení u 345th FS létala tato Airacobra s redukovanou výzbrojí v křídle.



WHITE	H316	316
YELLOW	H4	4
RED	H13	3
NEUTRAL GRAY	H53	13
OLIVE DRAB	H52	12
BLACK	H12	33

B P-39L s/n 42-4514, 91st FS/81st FG, základna Sidi Ahmed, Tunis, září 1943

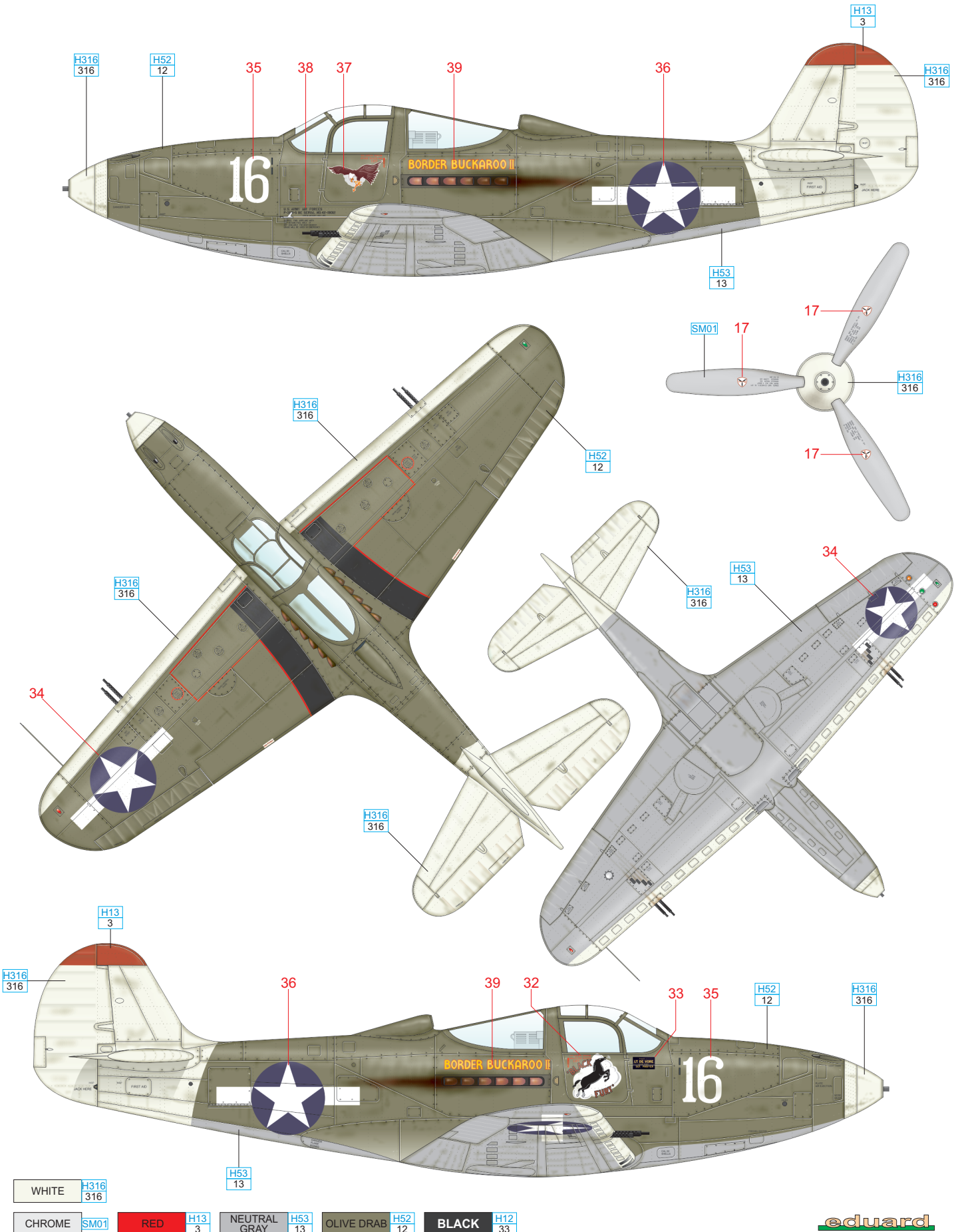
Kamuflážní schéma tvořené nepravidelnými plochami barev dostal tento letoun na území Velké Británie, kam přišel z výroby v kamufláži Olive Drab / Neutral Gray. Není zcela jisté, jaké barvy byly použity. Pro naši rekonstrukci jsme použili britské pouštní odstíny. Z dobových fotografií je zřejmé, že povrch stroje nese stopy oprav provedených tmavším odstínem. V úvahu zde připadá Olive Drab, ale i některá z britských či kořistních německých či italských barev. Z Velké Británie do Maroka se 81st FG přesunula na přelomu let 1942 a 1943. V říjnu 1943 následoval přesun na Sicílii, v prosinci téhož roku pak na italskou pevninu. V únoru 1944 čekala personál 81st FG cesta do Indie a přezbrojení na P-47 Thunderbolt.



YELLOW	H4	RED	H13	AZURE BLUE	C370	MIDDLE STONE	H71	DARK EARTH	H72	OLIVE DRAB	H52	BLACK	H12
	4		3				C21		C369		12		33

C P-39N, Lt. DeVore, 110. TRS / 71. TRG, letiště Gusap, Nová Guinea, jaro 1944

Hlavní bojovou náplní 110th Tactical Reconnaissance Squadron byla podpora pozemních jednotek bojujících na Nové Guineji, případně na přilehlých ostrovech. Působila zde v období prosinec 1943 až říjen 1944. Orel namalovaný na levých dveřkách kabiny byl v té době zřejmě neoficiálním znakem jednotky. Na základě dobových fotografií se lze domnívat, že ho nesla drtivá většina Airacober perutě během celého období užívání tohoto typu u 110th TRS. Bílé zbarvení ocasních ploch a náběžné hrany křídla sloužilo jako prvek rychlé identifikace vlastních jednomotorových letounů v rámci 5th letecké armády. Používalo se od poloviny roku 1943. Červeně zbarvená špička ocasních ploch je pozůstatkem markingu předchozího uživatele tohoto letounu - 40th FS / 35th FG.



WHITE	H316 316	RED	H13 3	NEUTRAL GRAY	H53 13	OLIVE DRAB	H52 12	BLACK	H12 33
CHROME	SM01								

D P-39N, Grigorij A. Rečkalov, 16. GIAP, jaro 1945

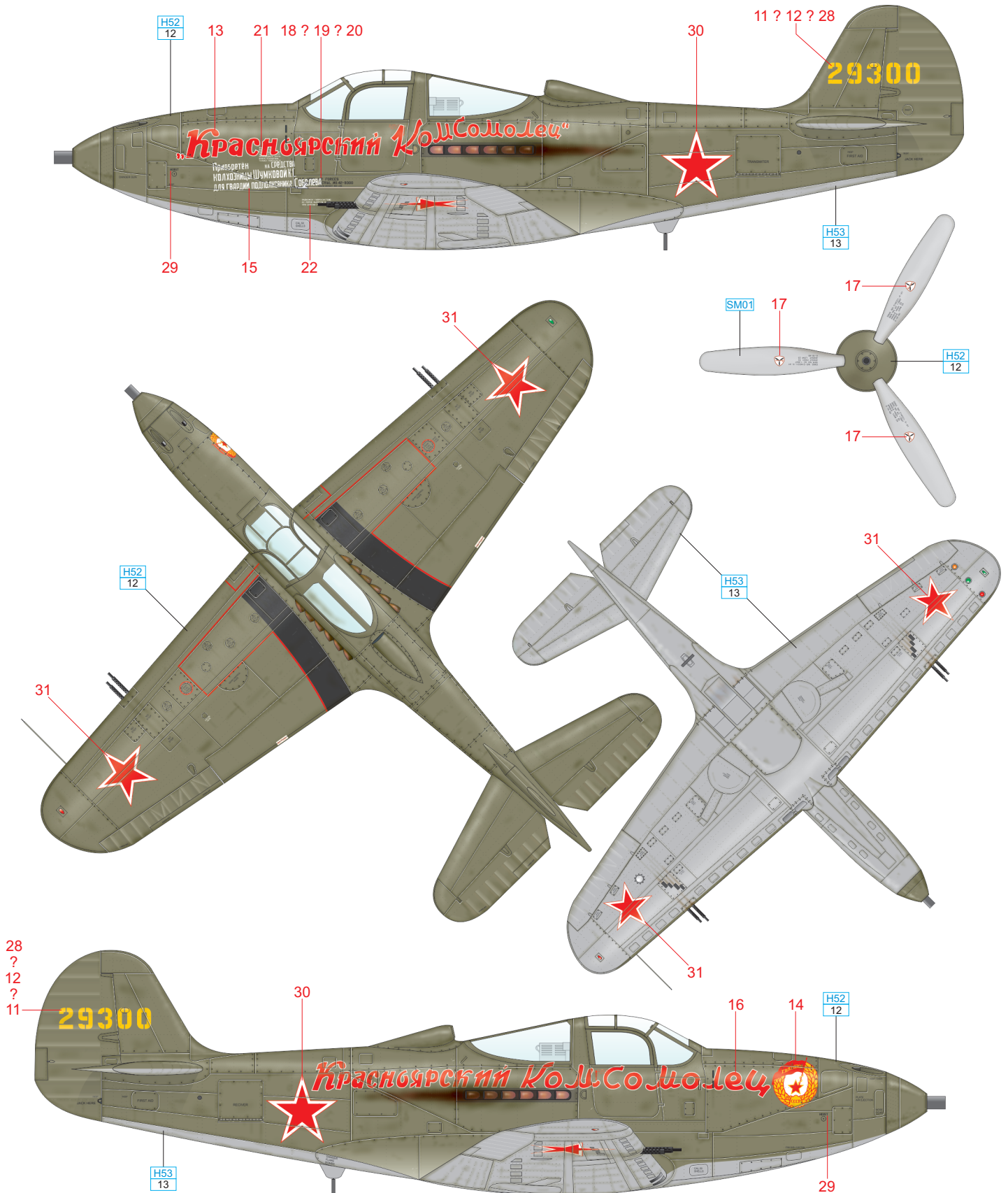
Rečkalovův letoun, respektive jeho před' vyzdobená symboly sestřelů, byl v minulosti připisován jinému sovětskému esu – Pokryškinovi. Iniciály RGA na zádi trupu však ukazují na Grigorije A. Rečkalova. Rečkalov zůstal své jednotce věrný téměř po celou válku. V jejích řadách se nacházel v době útoku německých vojsk v červenci 1941. Tehdy pluk ještě nesl označení 55. IAP. Dne 24. května 1943 byl Rečkalov vyznamenán Zlatou hvězdou Hrdiny Sovětského svazu. Druhou Zlatou hvězdou si pak mohl na blůzu připnout 1. července 1944. To již měl uznáno 51 samostatných sestřelů a 4 sestřely ve skupině. V témže měsíci pak povýšil z funkce zástupce velitele na post velitele pluku. Celkově Rečkalovovo skóre se zastavilo na 61 samostatných a 4 skupinových sestřelech. Řada zdrojů uvádí, že Rečkalov létal na dvou Airacobrách – P-39N 42-8747 a P-39Q 44-2547. Pečlivé studium fotografií však připoisťi také možnost, že šlo pouze o 42-8747, u něhož byl po poškození vyměněna svíslá ocasní plocha a jako zdroj náhradních dílů posloužila 44-2547.



WHITE	H316 316
CHROME	SM01
RED	H13 3
NEUTRAL GRAY	H53 13
OLIVE DRAB	H52 12
BLACK	H12 33

E P-39N, Nikolaj G. Sobolev, 21. GIAP, duben 1943

Zobrazený letoun je jedním z deseti P-39N, které byly zakoupeny díky finanční sbírce založené a zorganizované Kristinou Šumkovovou, pracovníci kolchozu v Krasnodaru, a předány letcům 21. GIAP. Konkrétní sériové číslo nelze zatím k tomuto letounu přiřadit. Dobové dokumenty udávají, že s nápisem Krasnojarskij Komsomolec létaly u 21. GIAP celkem tři P-39N – 42-9285, 42-9300, 42-9295. Předán byl pplk. Nikolaji Sobolevovi, veliteli pluku a stíhacímu esu se 17 sestřely (9 samostatných a 8 ve spolupráci). Ten jej používal od dubna 1942, létali na něm však i další piloti pluku. Sobolev sloužil u 21. GIAP (do 3. května 1942 pod označením 38. IAP) od samého počátku války. Nejprve jako velitel eskadry, od června 1942 pak na pozici velitele pluku. V září 1943 povýšil do funkce zástupce velitele 304. IAD a v listopadu 1944 od pluku odešel vyučovat na Vojenskou leteckou akademii. Po skončení války dlouho u letectva nezůstal. Dostal se do hledáčku vojenské kontrarozvědky NKVD a musel se další letecké kariéře vzdát.



28
?
12
?
11

