

WWII FIGHTER

1/48 SCALE PLASTIC KIT

#11118



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 canon 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In October 1941 four Mk.I's were tested by 601 Squadron in the ground attack role over occupied France, Airacobras were withdrawn from service and 212 RAF Airacobra Mk.I's were sent to Soviet Union.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 6100m. 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 těžší letounu, v trupu za kabinou. Toto umístění motoru také uvolnilo předí pro instalaci silné výzbroje. 27.dubna USAF objednalo zkušební sérii 12 YP-39, ale před jejím dokončením byl projekt významně upraven. Pro potíže 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 vrtule, do předí byly instalovány dva kulometry ráže 12,7 mm a dva ráže 7,7 mm. Pilotovo sedadlo dostalo pancéřování, ale hmotnost vzrostla na 3160kg oproti 2820kg prototypu. Rychlost poklesla na 590 km/h a výstup na 6100m nyní trval 7,5 minuty. 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 kulometry ráže 12,7 mm v předí a čtyřmi kulometry 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 testovalo čtyři Airacobery 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, vrtule 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 kulometry ráže 12,7 mm, instalovaných 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. Sloužily 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 Slovak.



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.



OPTIONAL
VOLBA



BEND
OHNOU



OPEN HOLE
VYVRTAT OTVOR



SYMMETRICAL ASSEMBLY
SYMETRICKÁ MONTÁŽ



REMOVE
ODŘÍZNOUT



REVERSE SIDE
OTOČIT

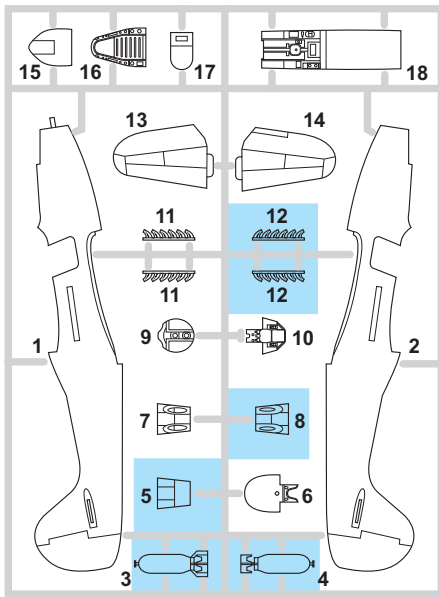


APPLY EDUARD MASK
AND PAINT
POUŽÍTE EDUARD MASK
NABARVIT

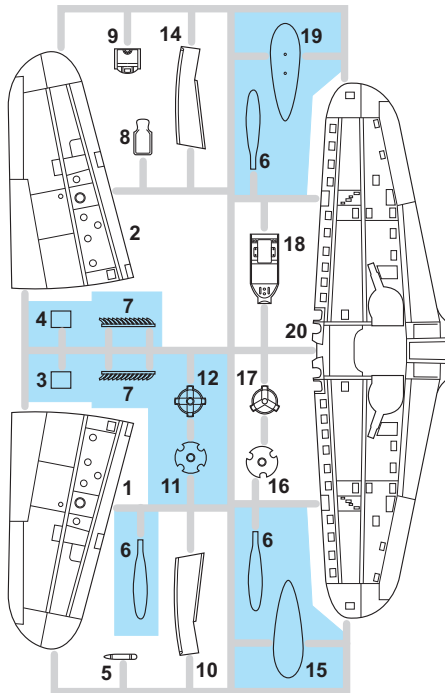


PLASTIC PARTS

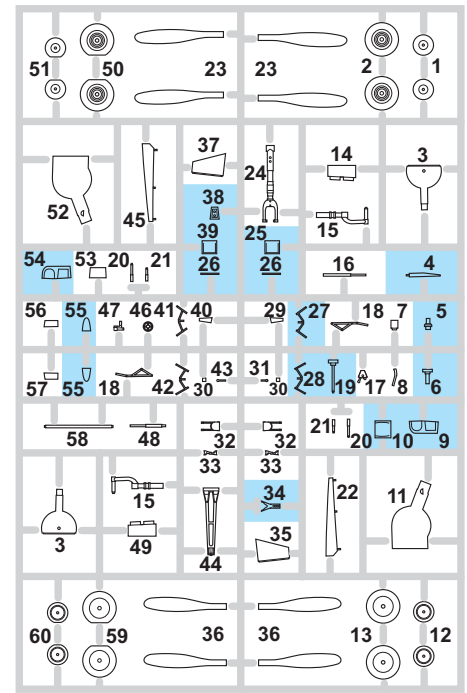
A> 2 pcs.



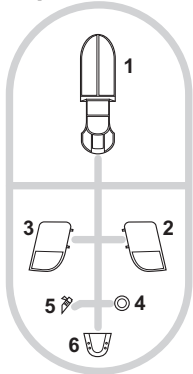
B> 2 pcs.



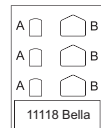
C> 2 pcs.



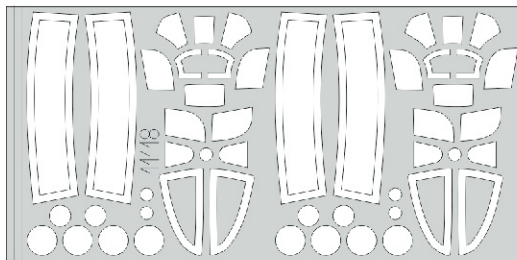
2 pcs.



FILM

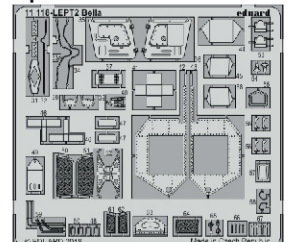
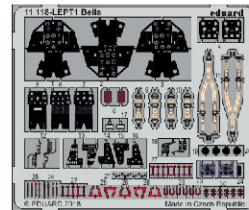


eduard
MASK



PE - PHOTO ETCHED DETAIL PARTS

2 pcs.



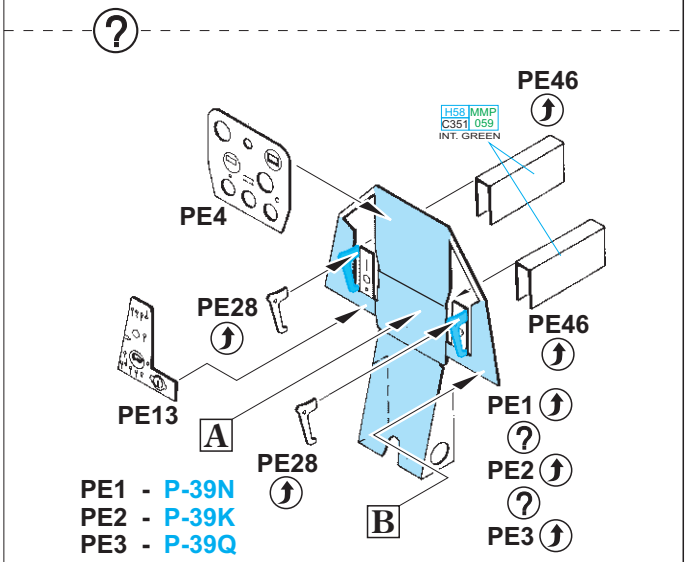
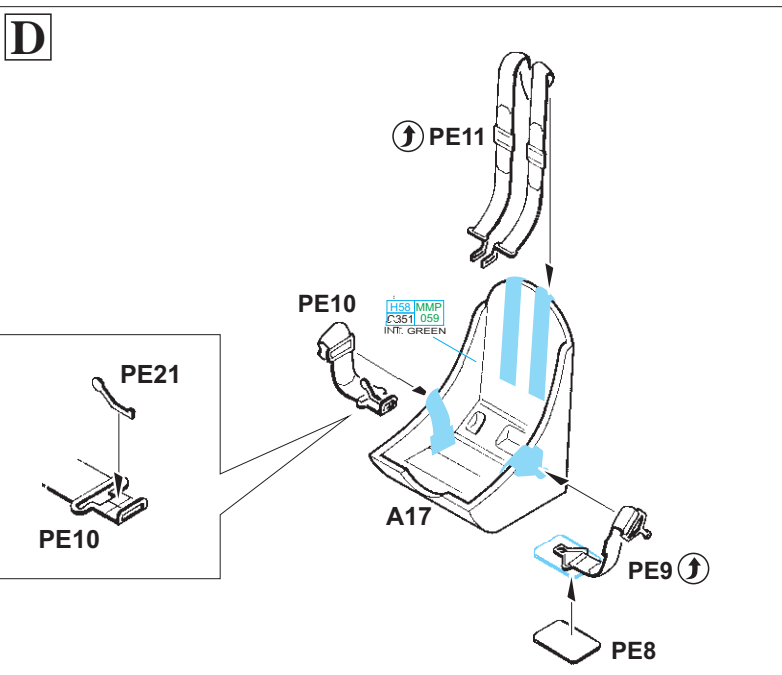
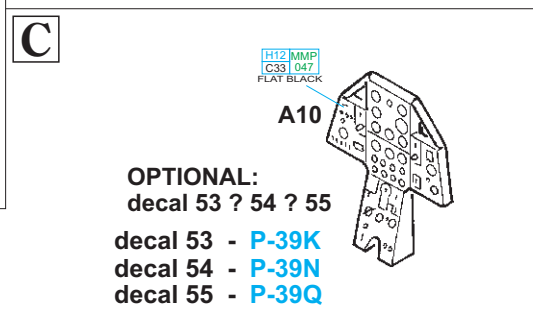
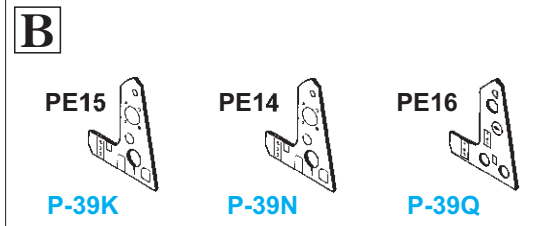
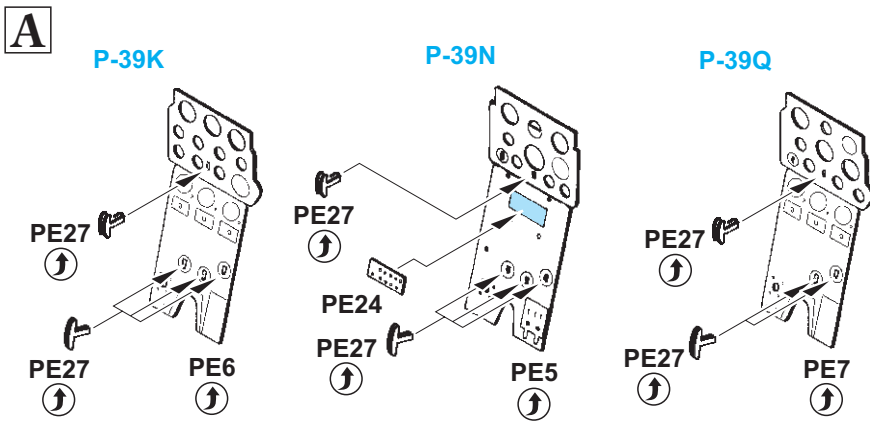
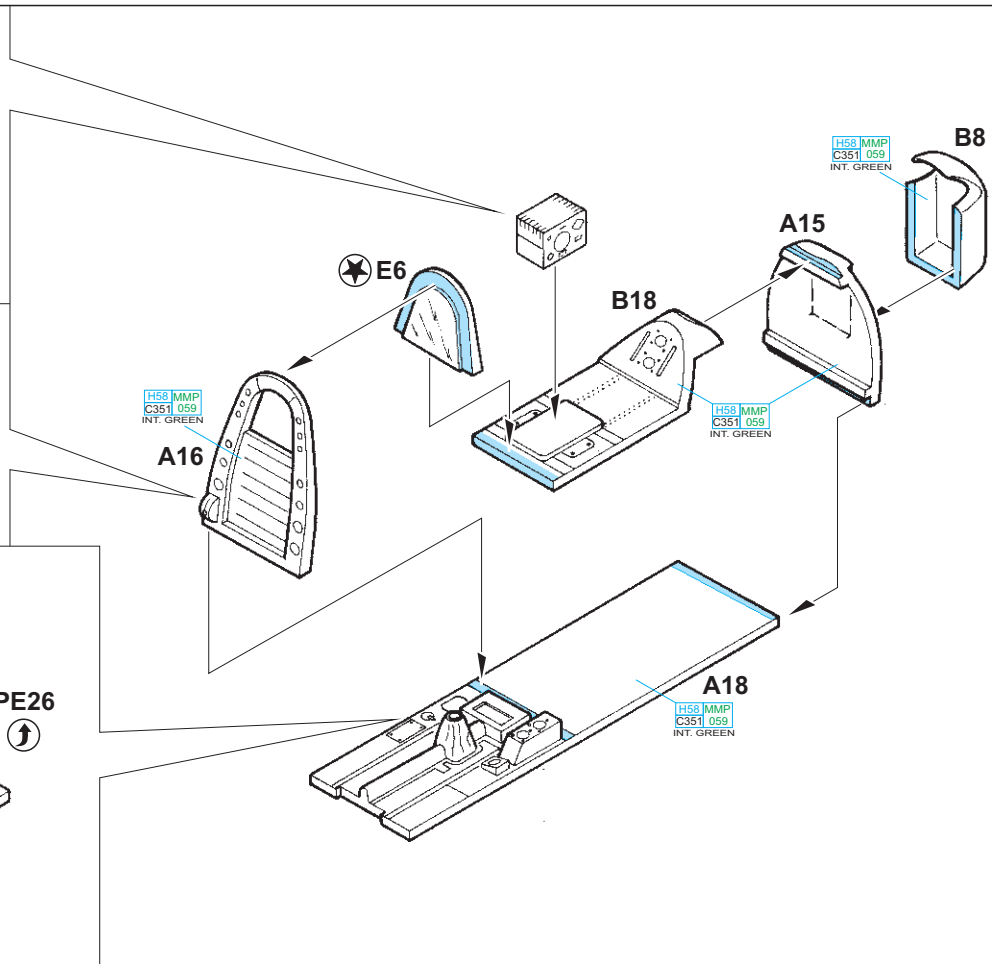
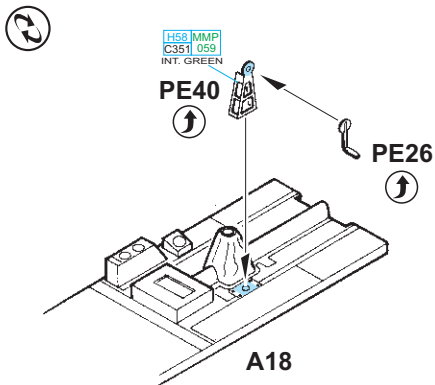
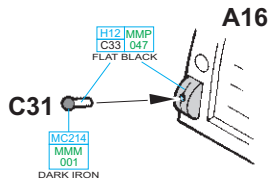
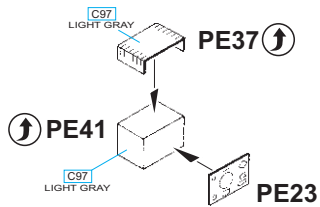
-Parts not for use. -Teile werden nicht verwendet. -Pièces à ne pas utiliser. -Tyto díly nepoužívejte při stavbě. - 使用しない部品

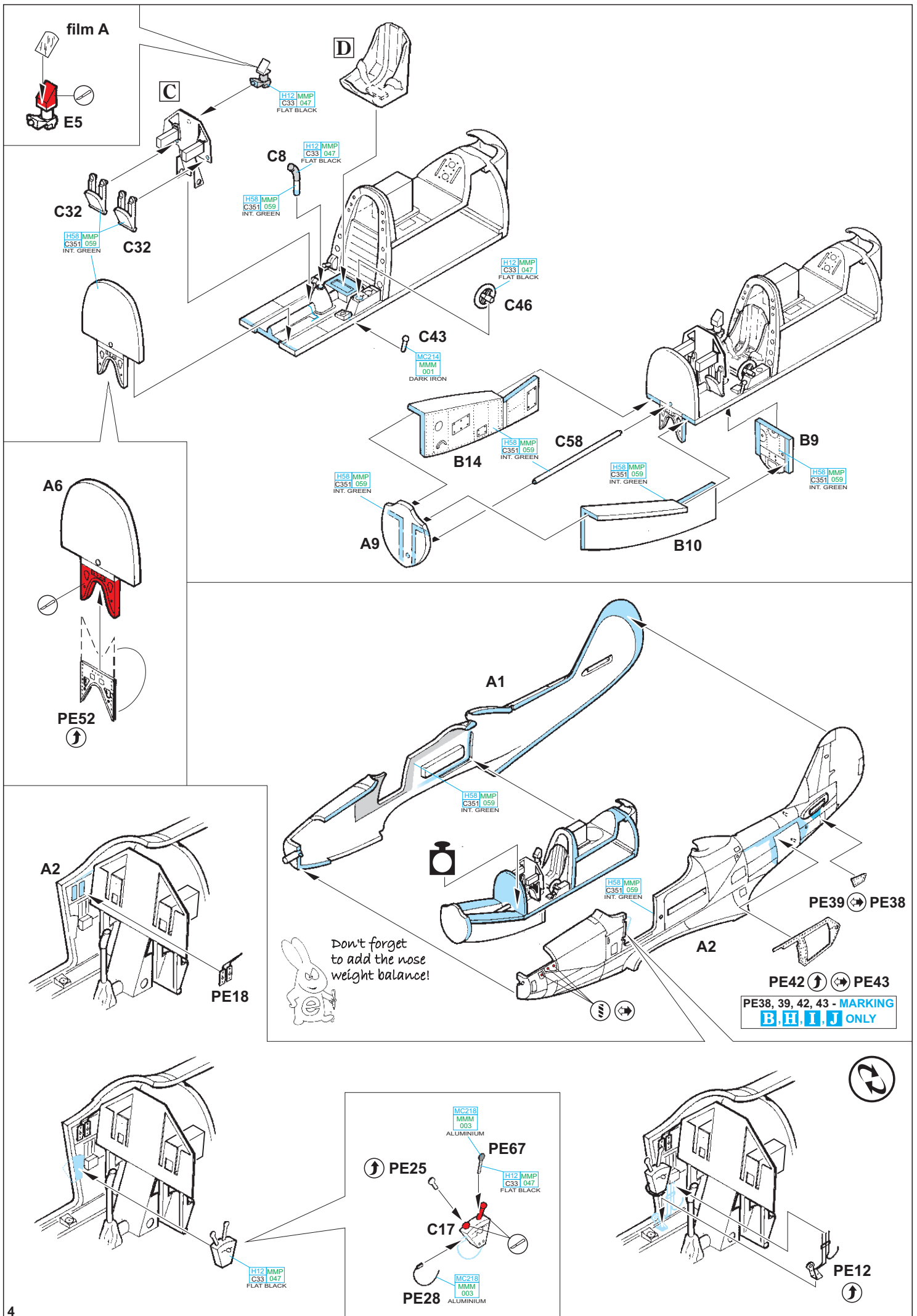


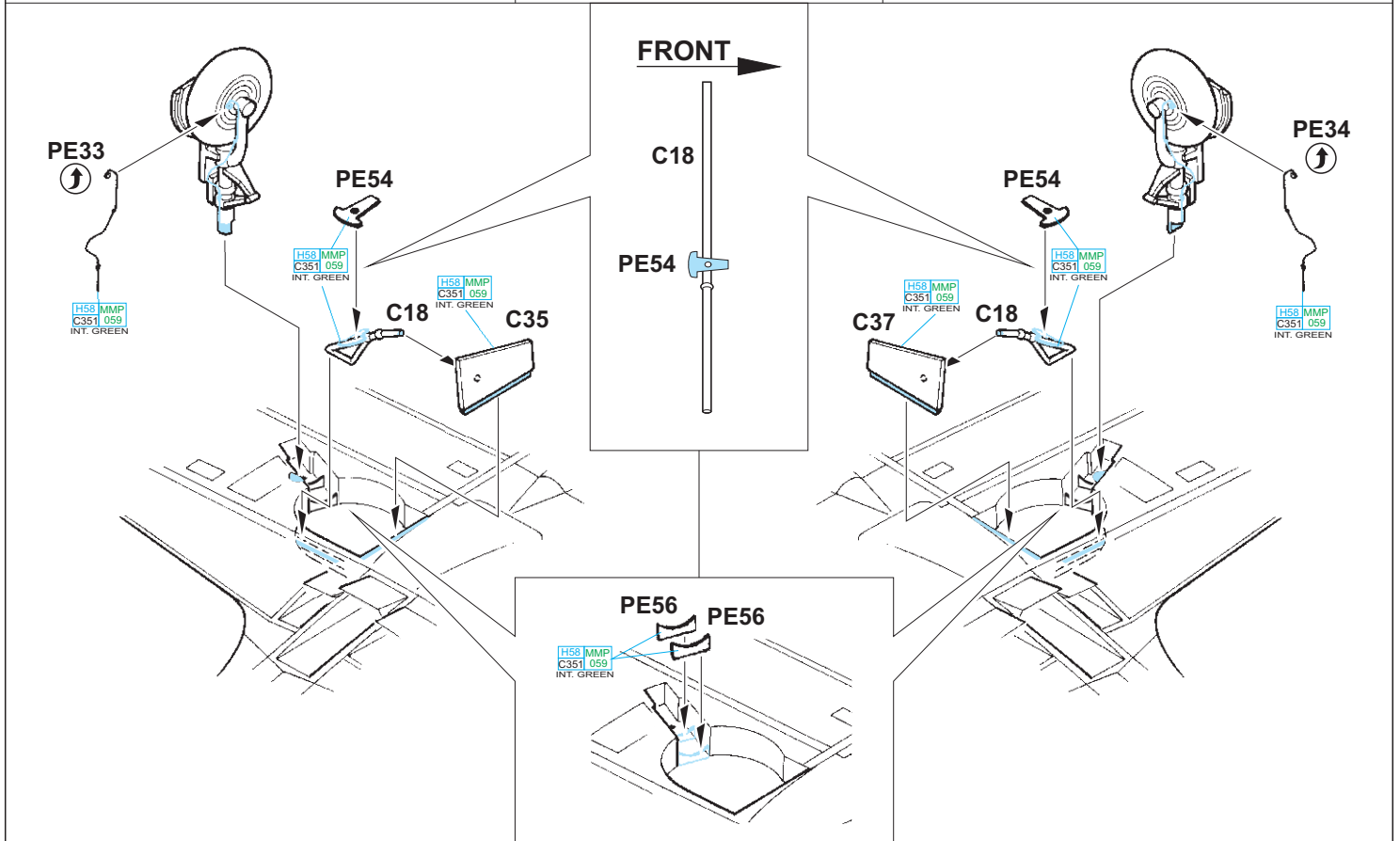
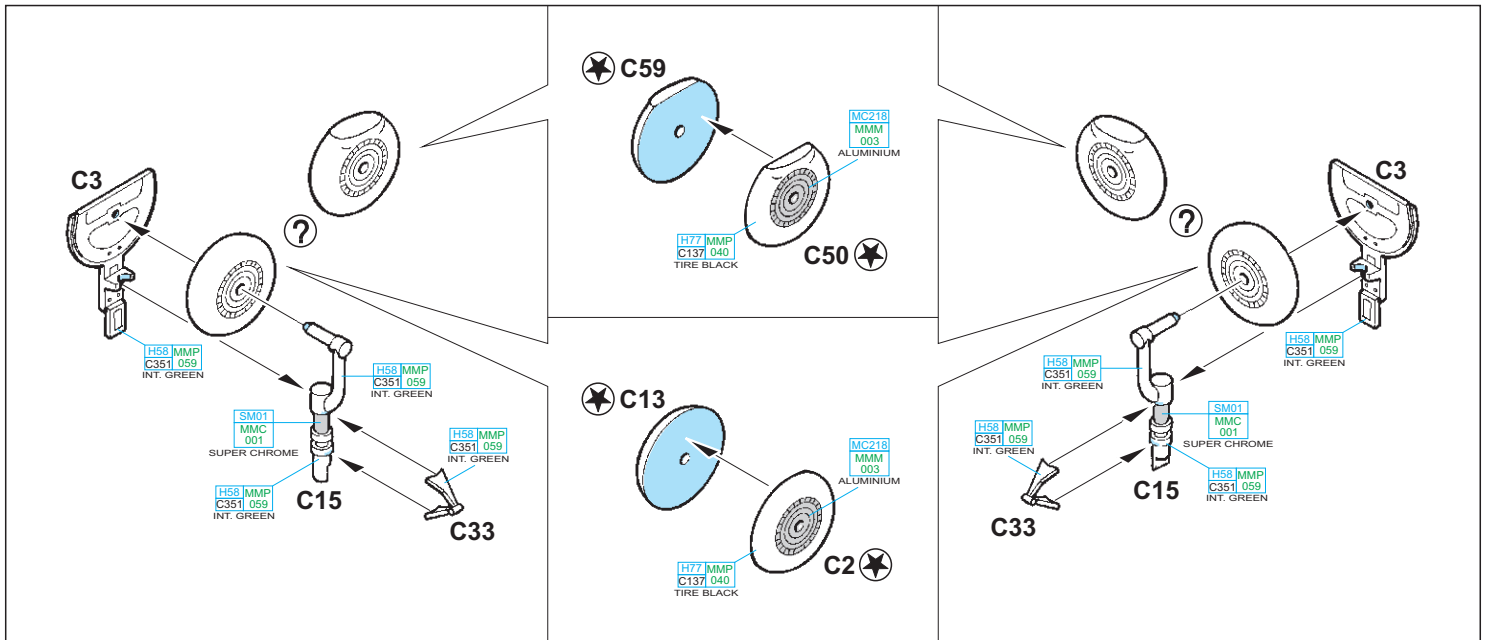
GSI Creos (GUNZE)		MISSION MODELS	
AQUEOUS	Mr.COLOR	PAINTS	
H3	C3	MMP-003	RED
H4	C4	MMP-007	YELLOW
H8	C8		SILVER
H11	C62	MMP-001	FLAT WHITE
H12	C33	MMP-047	FLAT BLACK
H52	C12	MMP-091	OLIVE DRAB
H53	C13		NEUTRAL GRAY
H58	C351	MMP-087	INTERIOR GREEN
H67	C115	MMP-057	LIGHT BLUE
H72	C22		DARK EARTH
H77	C137	MMP-040	TIRE BLACK
H303	C303	MMP-066	GREEN

GSI Creos (GUNZE)		MISSION MODELS	
AQUEOUS	Mr.COLOR	PAINTS	
H304	C304	MMP-026	OLIVE DRAB
H331	C331		DARK SEAGRAY
H417	C117	MMP-051	LIGHT BLUE
H422	C122	MMP-053	LIGHT GREEN
	C74	MMP-061	AIR SUPERIORITY BLUE
	C97		LIGHT GRAY
Mr.METAL COLOR		METALLICS	
	MC214	MMM-001	DARK IRON
	MC218	MMM-003	ALUMINIUM
Mr.COLOR SUPER METALLIC		METALLICS	
	SM01	MMC-001	SUPER CHROME

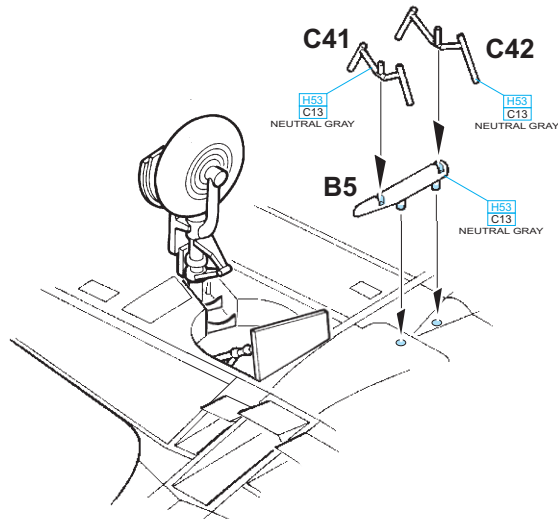
MARKINGS E, F, H ONLY

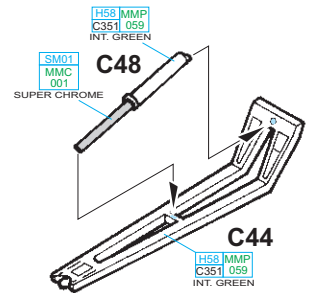
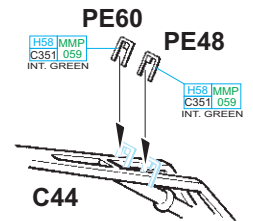
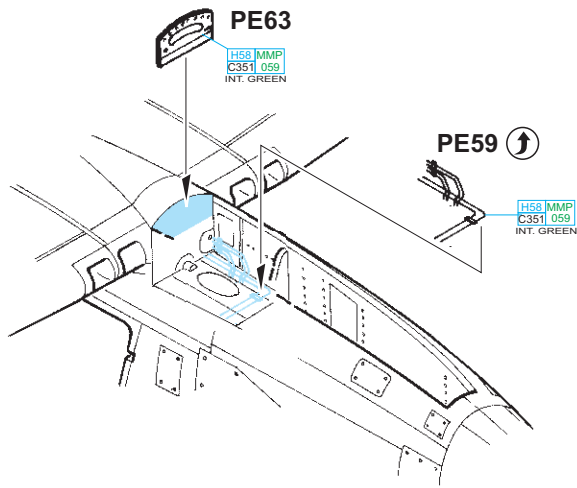






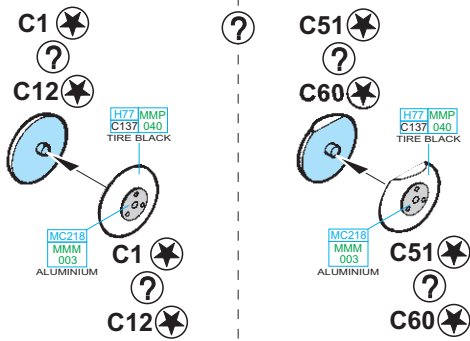
MARKING  ONLY



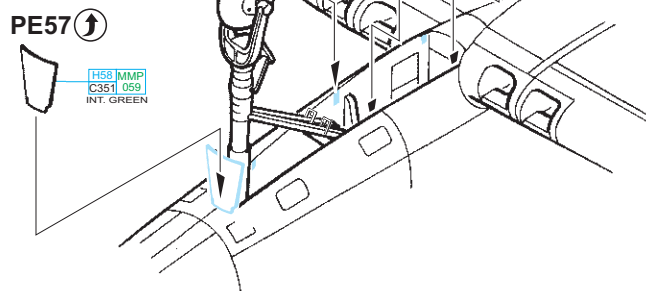
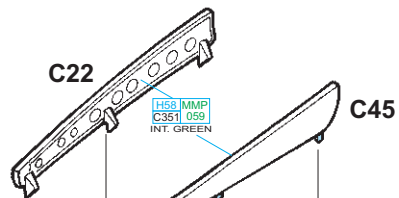
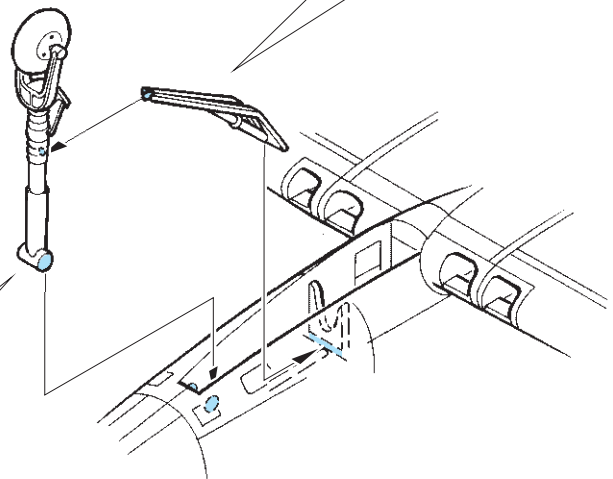
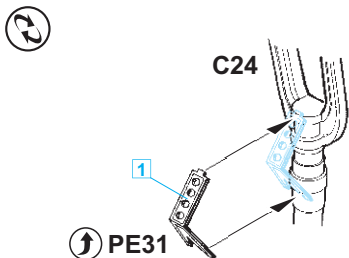
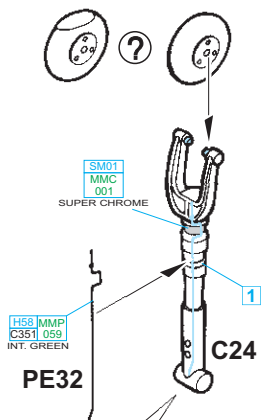


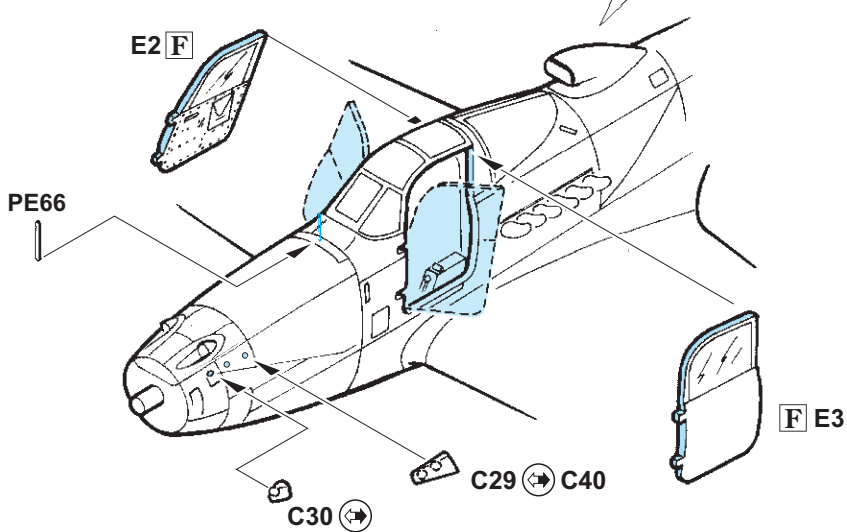
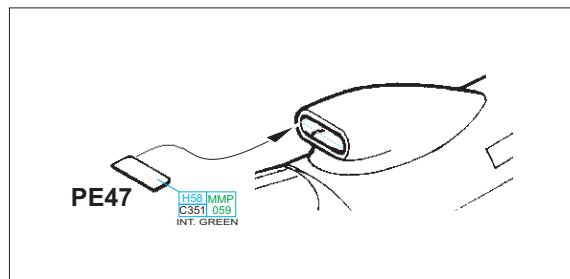
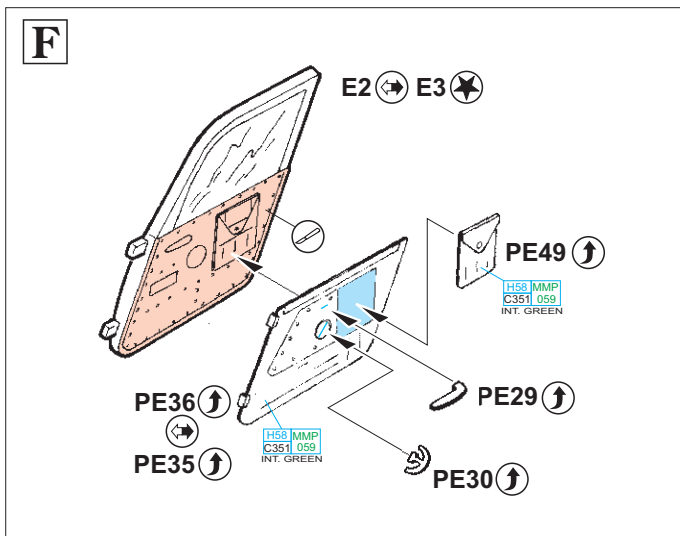
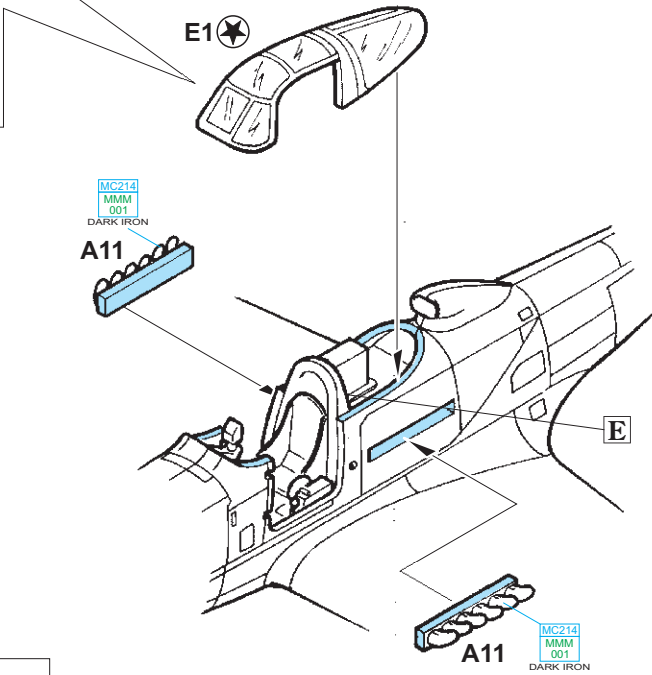
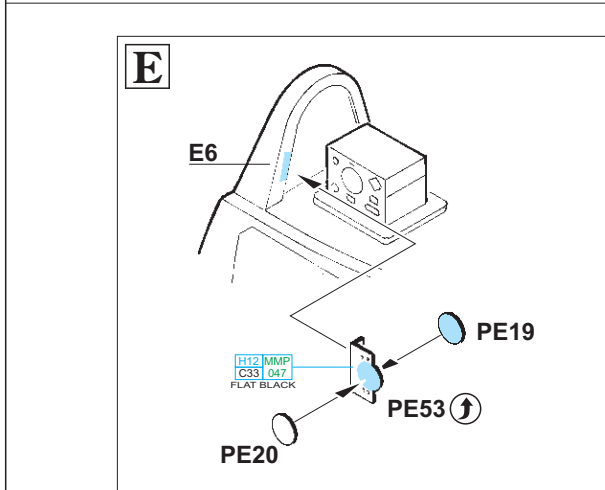
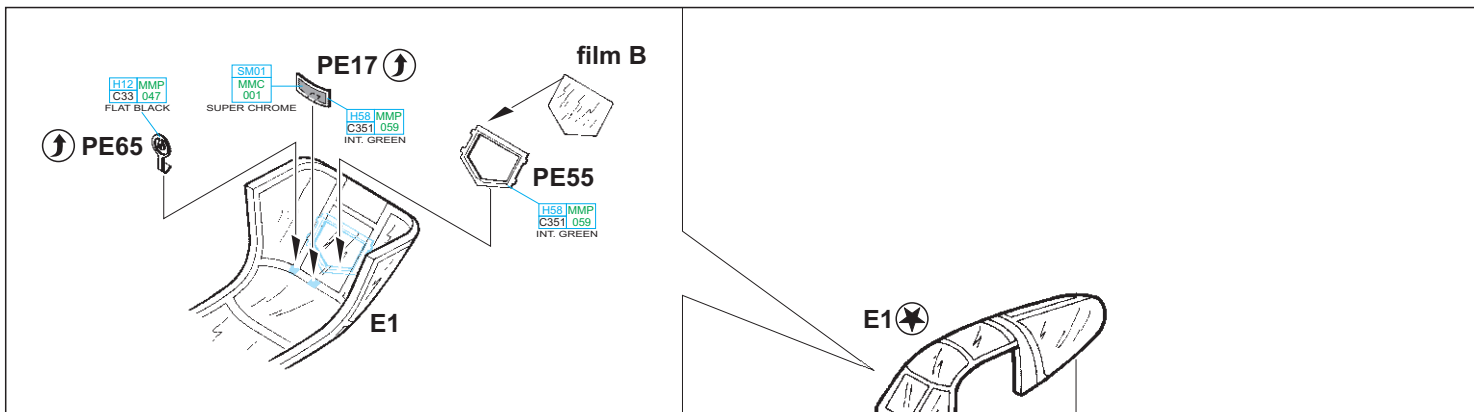
C1 ? C51 - MARKING A

C12 ? C60 - MARKINGS B-J



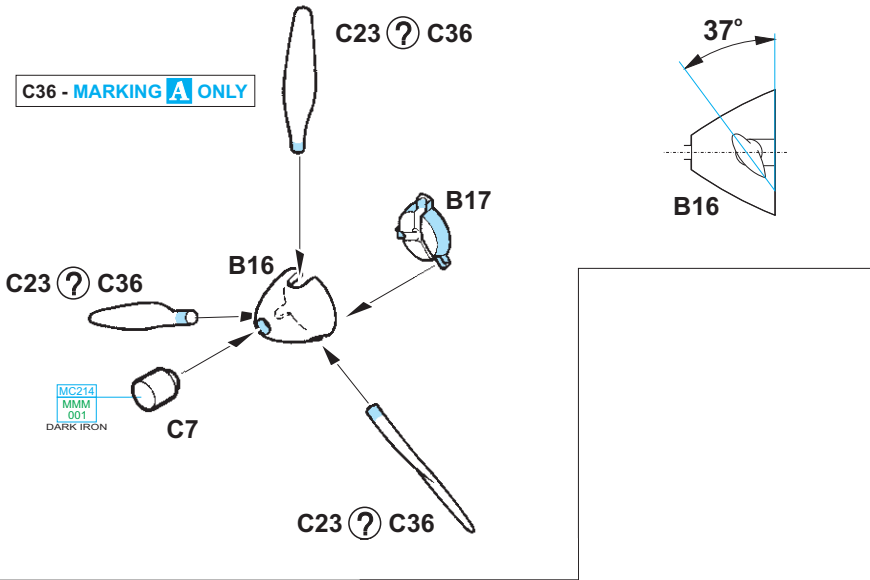
1 = H58 MMP C351 059 INT. GREEN - MARKINGS A-E, G-J
 H67 MMP C115 021 LIGHT BLUE - MARKING F



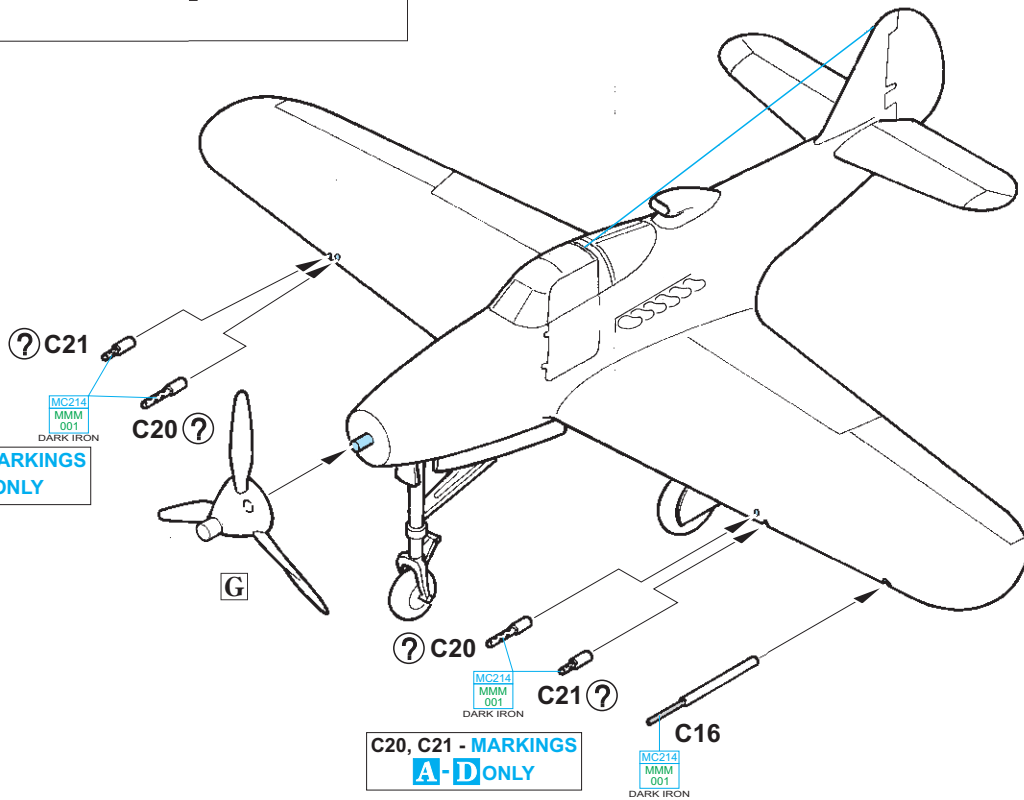


G

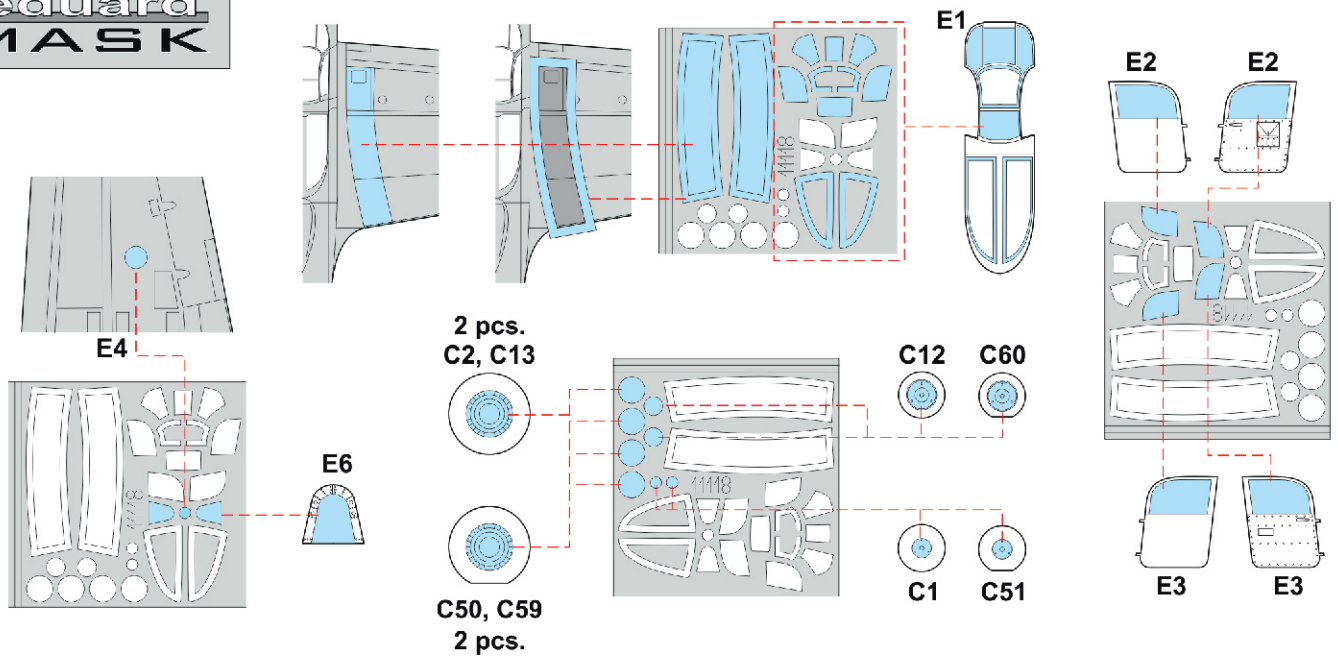
C36 - MARKING **A** ONLY



C20, C21 - MARKINGS **A-D** ONLY

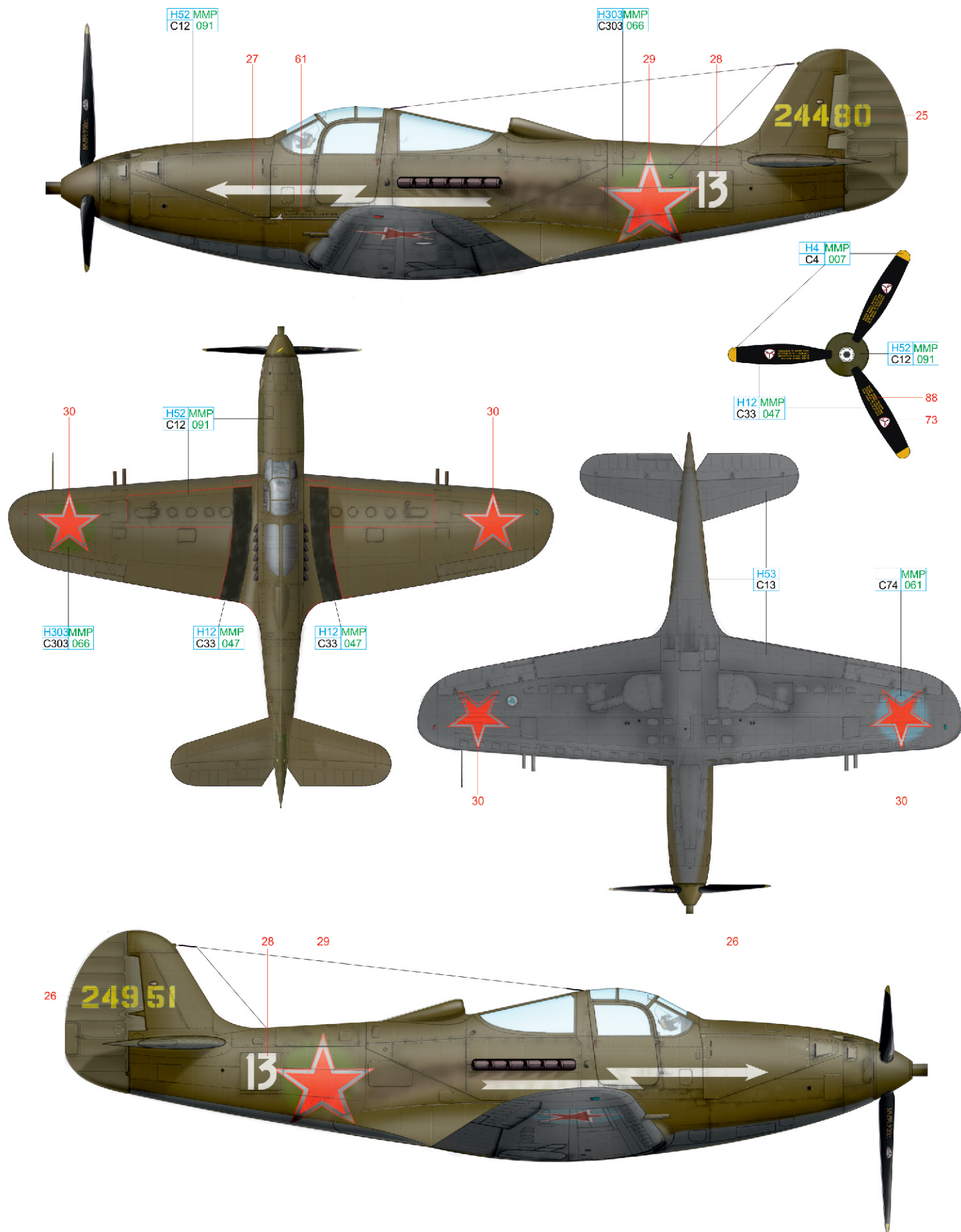


eduard
MASK



A P-39K-1, s/n 42-4480, 494. IAP, 303. IAD, Smolenská oblast, podzim 1943

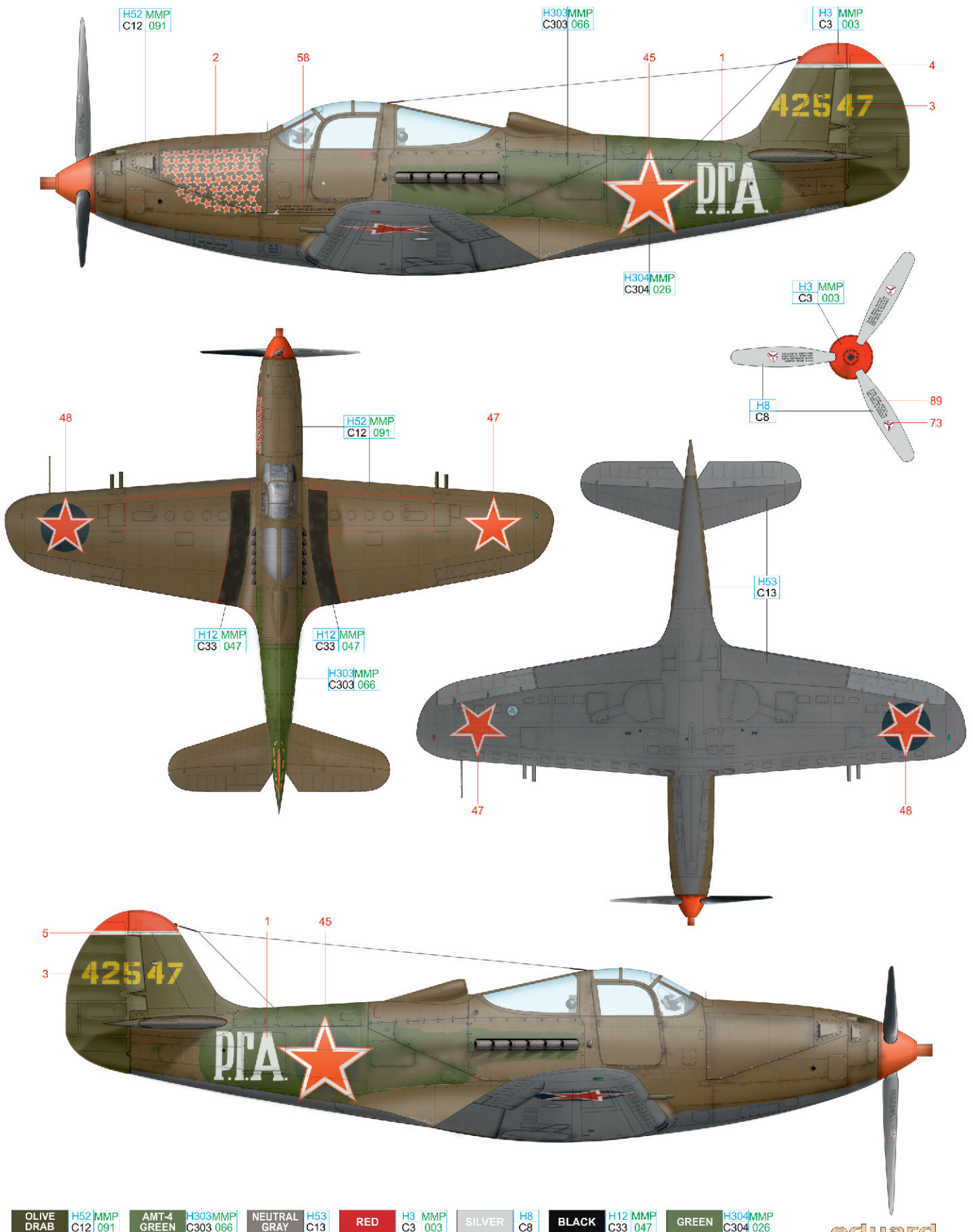
Šíp, namalovaný na bocích trupu, je typickým prvkem označování strojů z 303. IAD. Původní americké znaky na trupu a horní ploše křídla byly přestříkány zelenou barvou AMT-4, na spodní ploše křídla barvou AMT-7. Zajímavostí je velikost hvězd, oproti standardu větší, a lemování rudých hvězd stříbrnou a rudou barvou.



OLIVE DRAB	H52 MMP C12 091	AMT-4 GREEN	H303 MMP C303 066	NEUTRAL GRAY	H53 C13	AMT-7 BLUE	MMP C74 061	BLACK	H12 MMP C33 047	LIGHT YELLOW	H4 MMP C4 007
------------	-----------------	-------------	-------------------	--------------	---------	------------	-------------	-------	-----------------	--------------	---------------

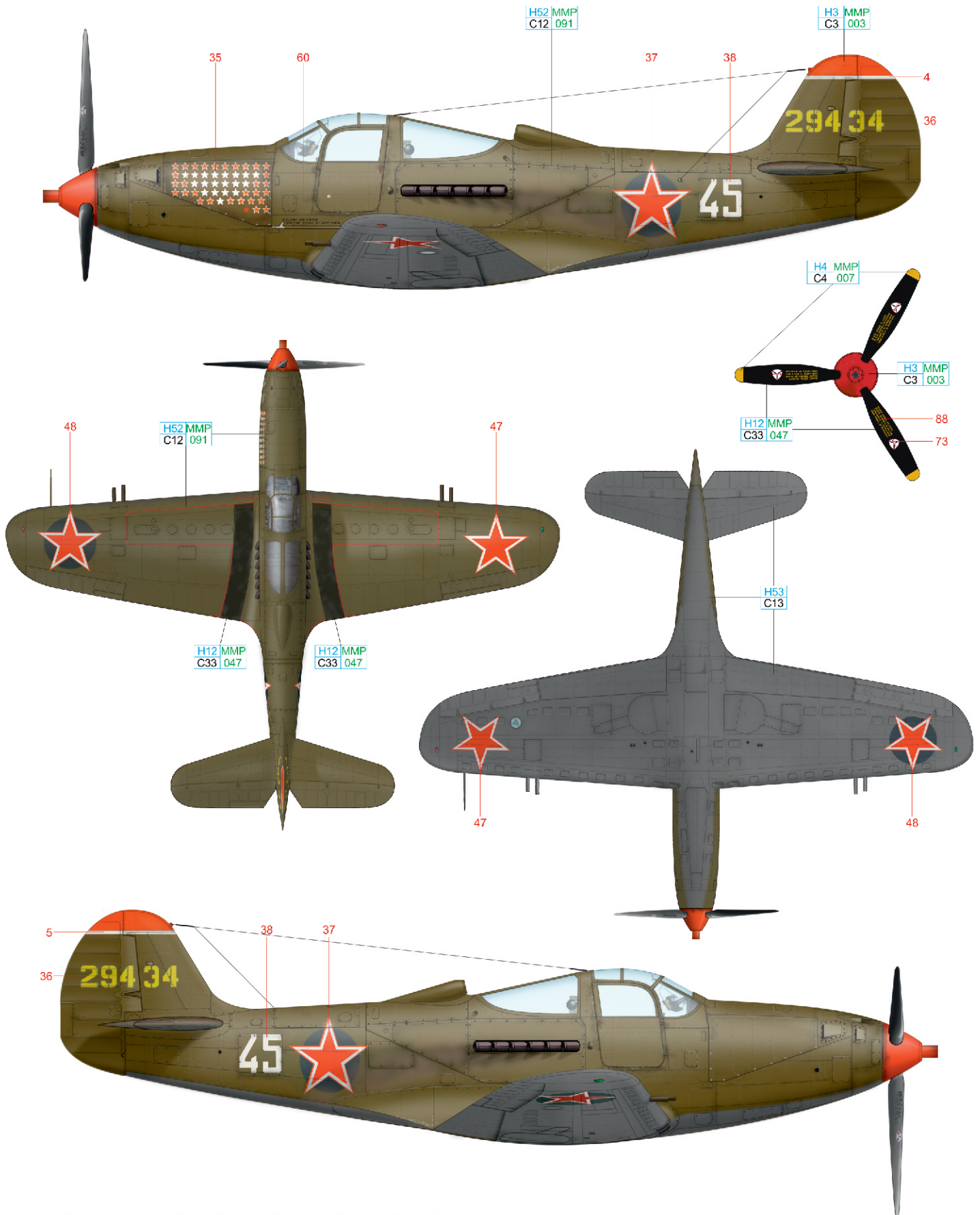
B P-39N-0, s/n 42-8747, gardový kapitán Grigorij Andrejevič Rečkalov, 16. GIAP, Německo, jaro 1945

Prvkem rychlého rozpoznávání letadel 16. GIAP, zavedeným v létě 1943 byl červený, bíle lemovaný vršek SOP a červený vrtulový kužel.



C P-39N-1, s/n 42-9434 , nadporučík Alexandr Fedorovič Klubov, 16. GIAP, východní Polsko, srpen 1944

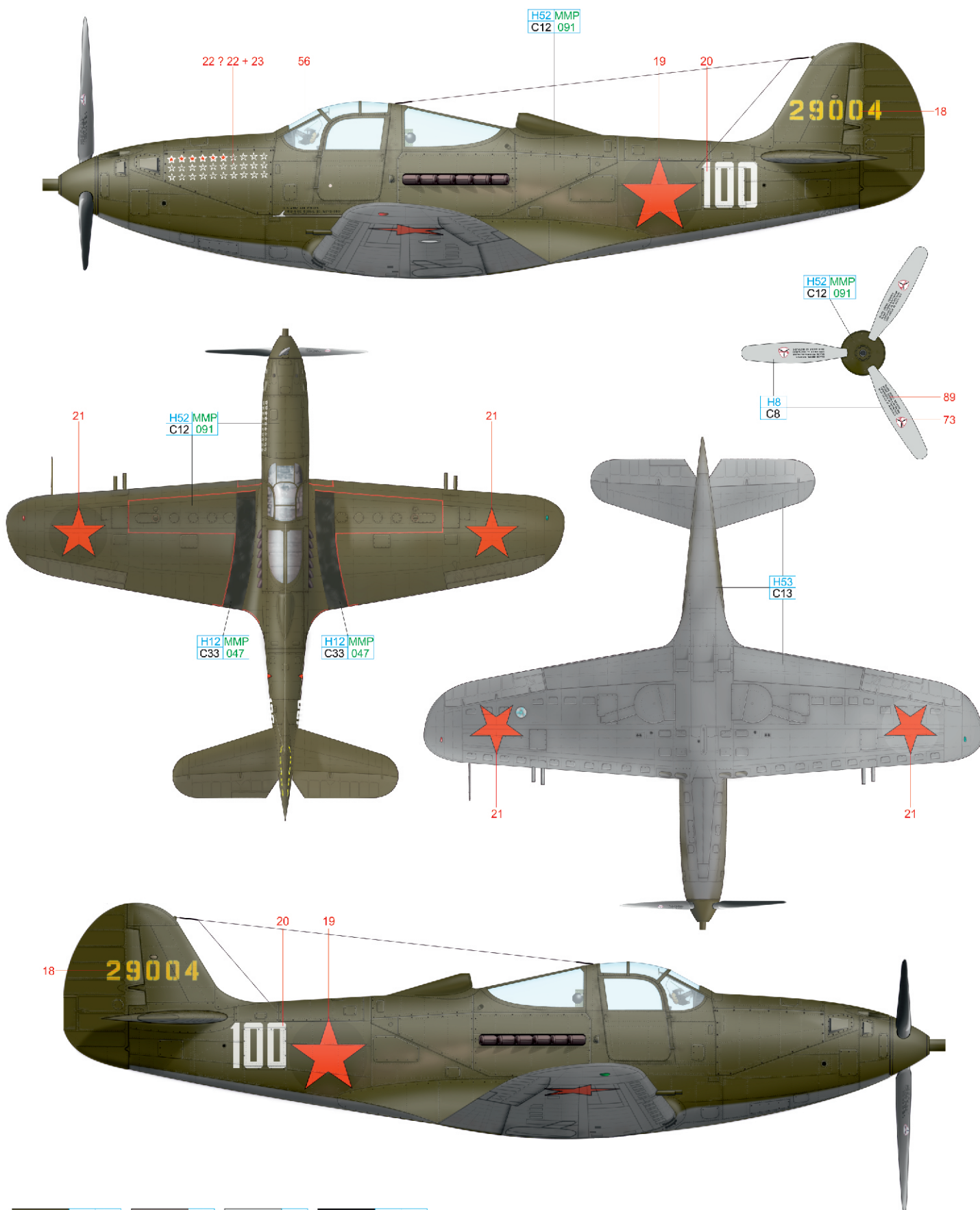
Hvězdičky na přídí označovaly dosažené sestřely protivníka, v červené podobě znamenají samostatné sestřely, bílé hvězdičky označují skupinové sestřely, na nichž Klubov participoval.



OLIVE DRAB	H52 MMP C12 091	NEUTRAL GRAY	H53 C13	RED	H3 MMP C3 003	BLACK	H12 MMP C33 047	LIGHT YELLOW	H4 MMP C4 007
------------	-----------------	--------------	---------	-----	---------------	-------	-----------------	--------------	---------------

D P-39N-0, s/n 42-9004, gardový kapitán Alexandr Ivanovič Pokryškin, 16. GIAP, Kubáň, Sovětský svaz, květen 1943

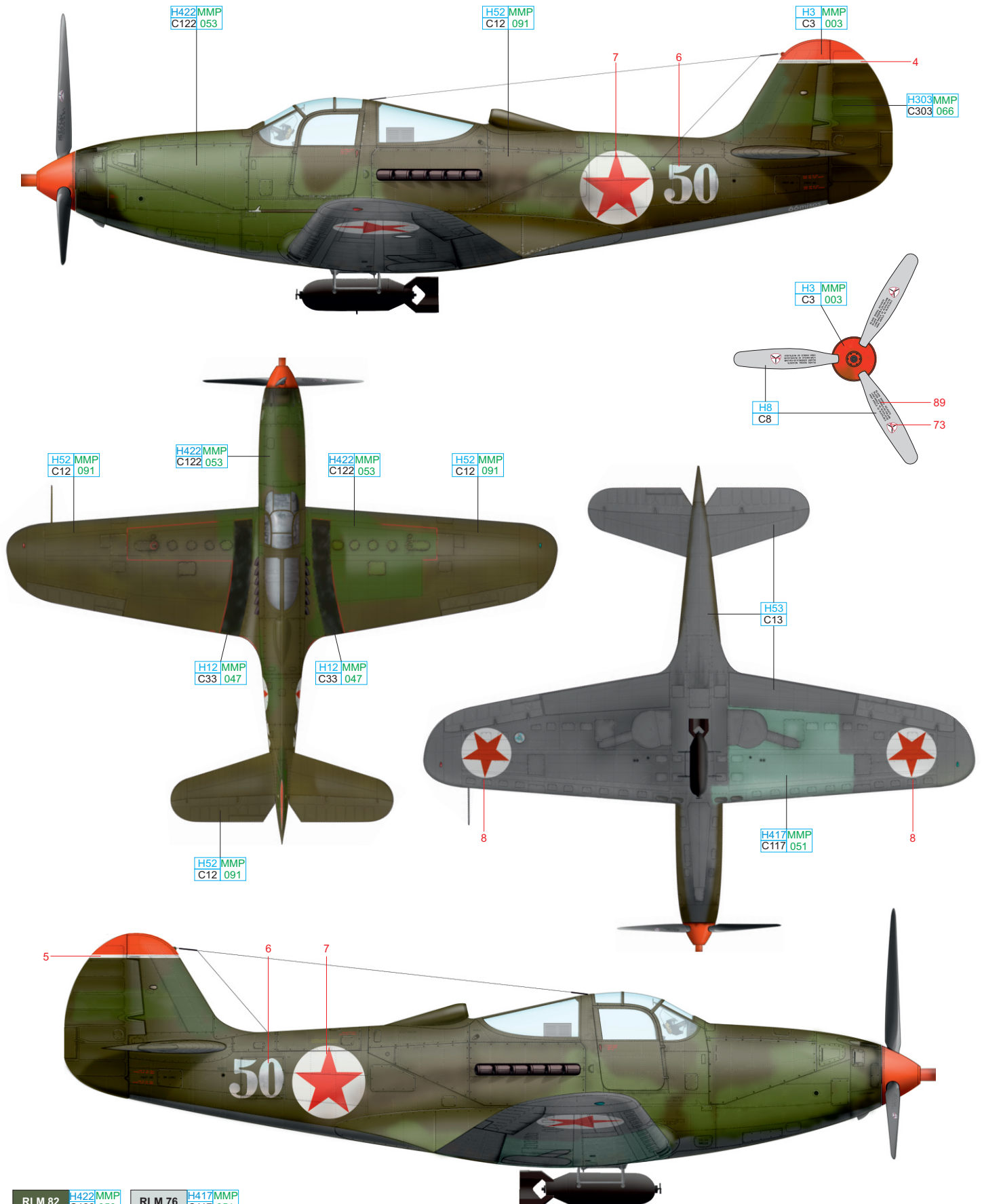
Americké znaky byly pravděpodobně již před dodáním do SSSR přestříkány čerstvými odstíny amerických kamuflážních barev Olive Drab a Neutral Grey.



OLIVE DRAB	H52 MMP C12 091	NEUTRAL GRAY	H53 C13	SILVER	H8 C8	BLACK	H12 MMP C33 047
------------	-----------------	--------------	---------	--------	-------	-------	-----------------

E P-39Q, gardový nadporučík Konstantin Vasiljevič Suchov, 16. GIAP, Aslau, Německo, březen 1945

Od léta 1943 byl červený, bíle lemovaný, vršek kýlovky a červený vrtulový kužel rozpoznávacím znakem letadel 16. GIAP. Původní standardní americká kamufláž Airacober byla u Suchovova stroje v Aslau pravděpodobně doplněna na horních plochách barvou RLM 82, panely na spodní ploše byly částečně přestříkány barvou RLM 76.



RLM 82	H422 MMP C122 053	RLM 76	H417 MMP C117 051
OLIVE DRAB	H52 MMP C12 091	AMT-4 GREEN	H303 MMP C303 066
		NEUTRAL GRAY	H53 C13
		RED	H3 MMP C3 003
		SILVER	H8 C8
		BLACK	H12 MMP C33 047

F P-39Q-10, 212. GIAP, 22. GIAD, Stockerau, Rakousko, 1946

Modrá příď včetně vrtulového kuželu byla na konci 2. světové války rozpoznávacím prvkem strojů z 212. GIAP, šikmý pruh na SOP ve žluté barvě označoval stroje z 22. GIAD. Některé prameny uvádějí, že tento pruh mohl být i v modré či bílé barvě.



GRAY	H67 MMP C115 057	AMT-7 BLUE	MMP C74 061	SILVER	H8 C8	BLACK	H12 MMP C33 047
------	---------------------	---------------	----------------	--------	----------	-------	--------------------

G P-39Q-15, s/n 44-2567, 68. GIAP, 5. GIAD, 1. pobaltský front, zima 1944 – 1945

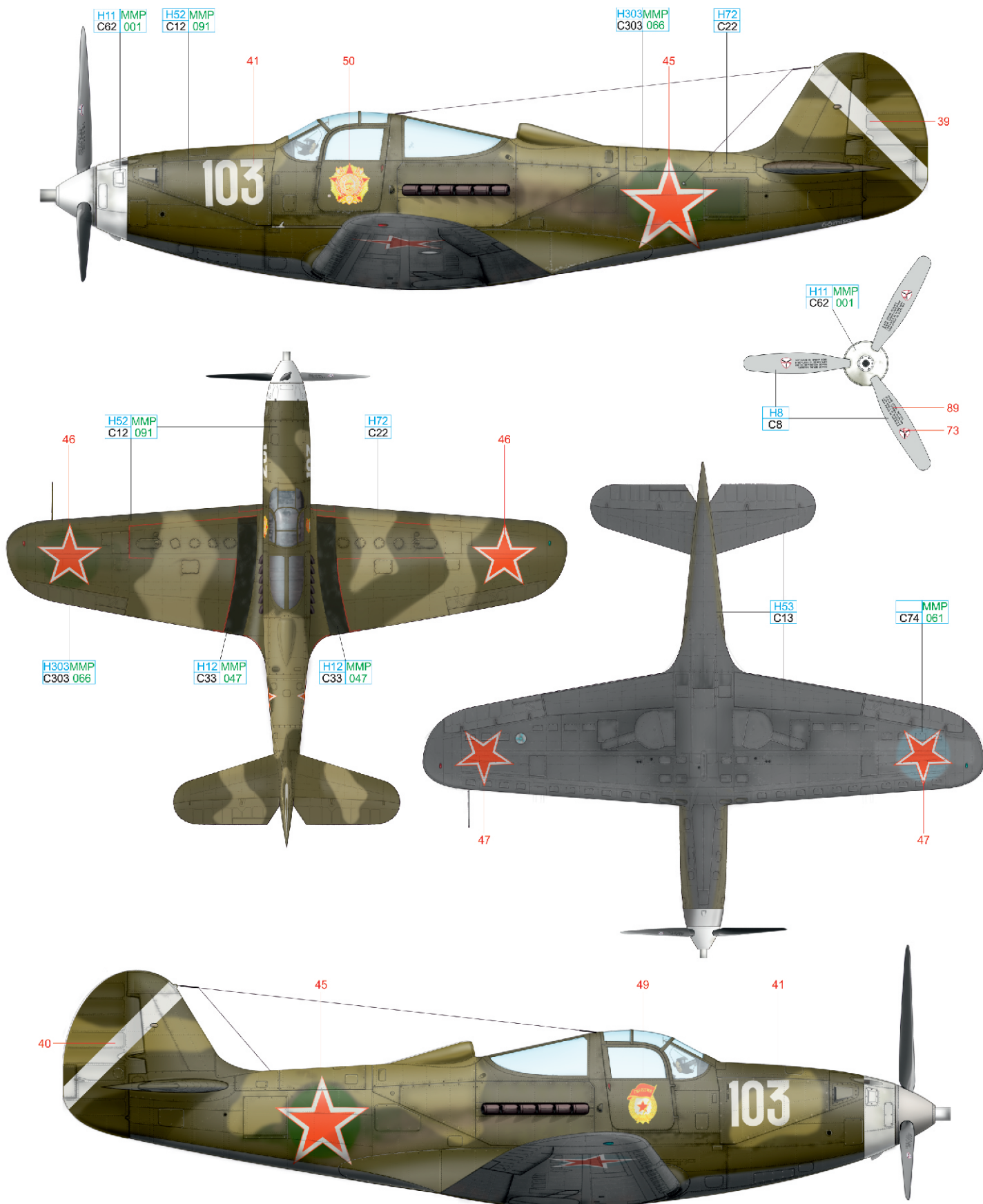
Stroje P-39 z amerických dodávek v rámci Lend Lease byly dodávány ve standardních barvách zavedených v americkém letectvu – horní plochy kryla barva Olive Drab, zatímco spodní plochy byly nastříkány barvou Neutral Grey. Stroje 68. GIAP používaly v tomto období rozpoznávací prvek v podobě modrého pruhu s bílým lemem na zádi trupu a modrého vrtulového kuželu. Tento stroj měl navíc vyvažovací plošku směrovky a kryt hlavně kanónu na vrtulovém kuželu natřený bílou barvou. Původní americké znaky na trupu a horní ploše křídla byly přestříkány zelenou barvou AMT-4, na spodní ploše křídla barvou AMT-7.



OLIVE DRAB	H52 MMP C12 091	AMT-4 GREEN	H303MMP C303 066	NEUTRAL GRAY	H53 C13	AMT-7 BLUE	MMP C74 061	SILVER	H8 C8	BLACK	H12 MMP C33 047	WHITE	H11 MMP C62 001
------------	-----------------	-------------	------------------	--------------	---------	------------	-------------	--------	-------	-------	-----------------	-------	-----------------

H P-39Q-15, 213. GIAP, Německo, jaro 1945

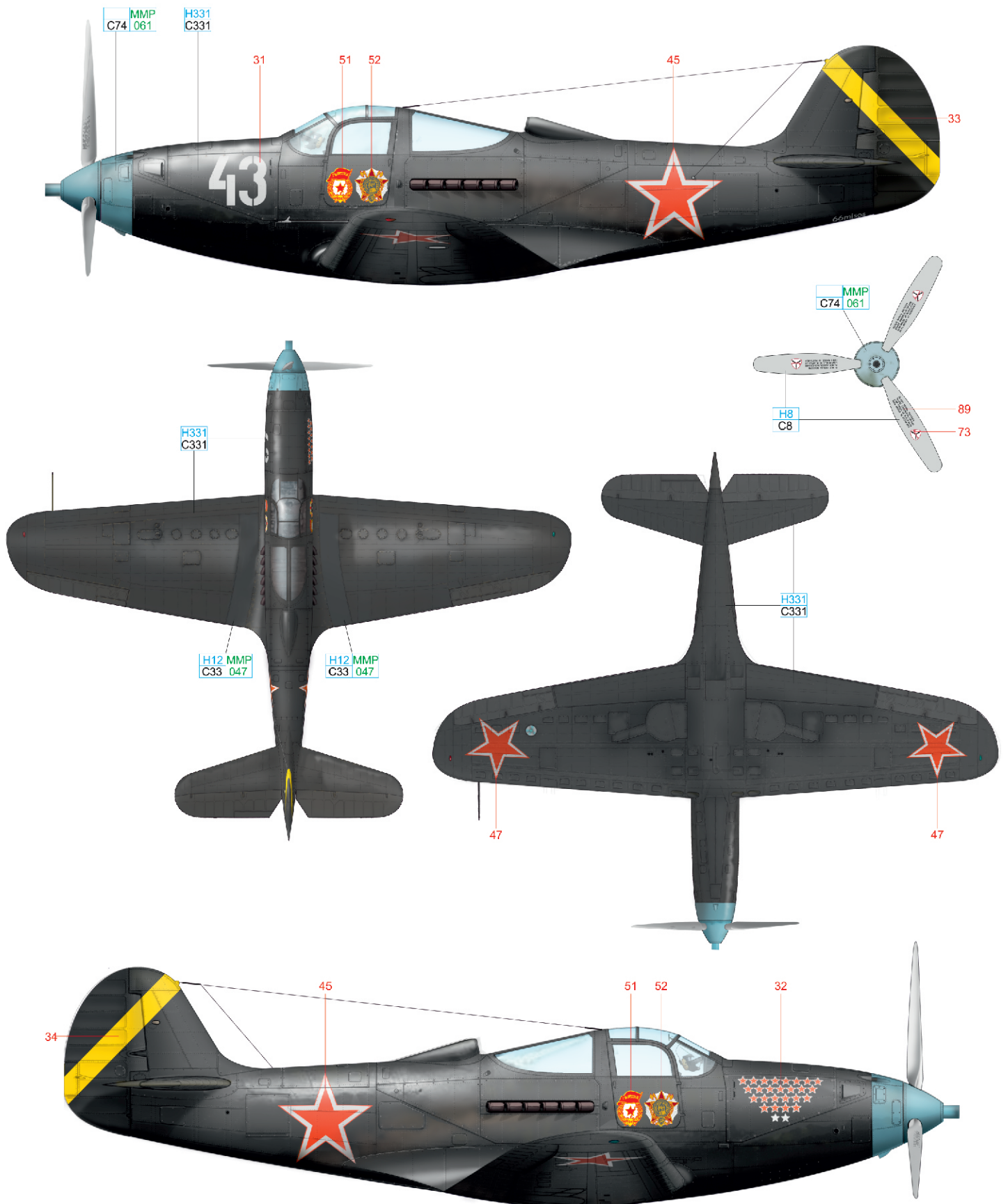
Standardní americká kamufláž barvami Olive Drab a Neutral Grey byla na horních a bočních plochách doplněna o pole světle hnědé barvy A-21m. Americké znaky na trupu a horní ploše křídla byly přestříkány zelenou barvou AMT-4, na spodní ploše křídla barvou AMT-7.



SILVER	H8 C8	BLACK	H12 MMP C33 047	WHITE	H11 MMP C62 001
OLIVE DRAB	H52 MMP C12 091	AMT-4 GREEN	H303 MMP C303 066	A-21m BROWN	H72 C22
		NEUTRAL GRAY	H53 C13	AMT-7 BLUE	MMP C74 061

P-39Q, gardový major Anatolij Leonidovič Koževnikov, 212. GIAP, 22. GIAD, Dabern, Německo, květen/ červen 1945

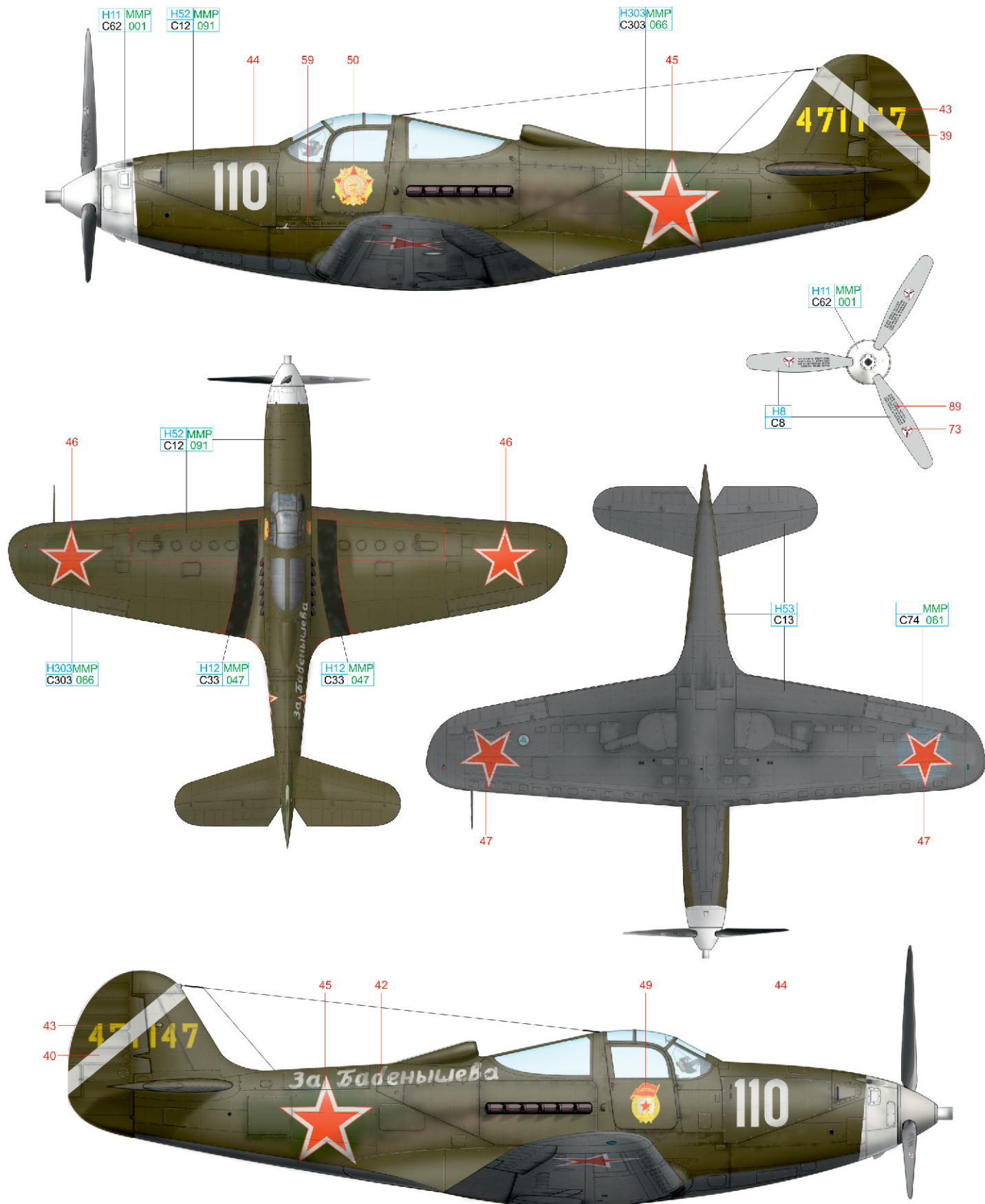
Pro účast na oslavách konce války a vojenských přehlídkách byl Koževnikovův stroj celý přestříkán tmavě šedou barvou, pravděpodobně barvou A-32m.



GRAY	H331 C331	AMT-7 BLUE	MMP C74 061	SILVER	H8 C8	BLACK	H12 MMP C33 047
------	--------------	---------------	----------------	--------	----------	-------	--------------------

J P-39Q-30, s/n 44-71147, 213. GIAP, 22. GIAD, Německo, jaro 1945

Bílá příd' včetně vrtulového kuželu byla na konci 2. světové války rozpoznávacím prvkem strojů z 213. GIAP, šikmý pruh v bílé barvě na SOP označoval stroje z 22. GIAD. Některé prameny uvádějí, že tento pruh mohl být i v modré či žluté barvě. Původní americké znaky na trupu a horní ploše křídla byly přestříkány zelenou barvou AMT-4, na spodní ploše křídla barvou AMT-7.



BLACK	H12 MMP C33 047	WHITE	H11 MMP C62 001
OLIVE DRAB	H52 MMP C12 091	AMT-4 GREEN	H303 MMP C303 066
		NEUTRAL GRAY	H53 C13
		AMT-7 BLUE	MMP C74 061
		SILVER	H8 C8

