

**ProfiPACK**  
edition



**Bell P-39 Airacobra byl při vstupu USA do války možná vůbec nejlepším stíhacím letounem, které mělo americké letectvo k dispozici. Záhy byl sice zastíněn letouny P-51 nebo P-47, ale při správném použití byl ještě v roce 1944 poměrně 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 letounu měl sloužit turbodmychadlem přeplňovaný motor Allison, který měl umožnit dosažení rychlosti minimálně 580 km/h ve velkých výškách a do 6100 m měl letoun vystoupat za šest minut.

Tyto požadavky byly velmi náročné a konstrukční tým společnosti Bell se rozhodl pro inovativní konstrukci 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 podvozek s příďovým kolem namísto obvyklé zádové ostruhy a vstup do kokpitu zajišťovaly dveře automobilového typu umístěné po obou stranách prostorného kokpitu.

#### 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, ale i tak 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 také umožnila vytvořit dlouhou štíhlou příď, která byla velmi vhodná pro instalaci silné výzbroje.

USAAF objednalo 27. dubna zkušební sérii dvanácti letounů YP-39, ale ještě před jejím dokončením byl projekt výrazně změněn. Kvůli potížím se správnou instalací turbodmychadla byl původní motor nahrazen méně výkonným Allisonem V-1710-37, využívajícím pouze jednostupňový a 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 přídi namontovaný kanón Oldsmobile T-9 ráže 37 mm, který střílel osou vrtule. Dále byly instalovány dva kulometry ráže 12,7 mm a dva kulometry 7,62 mm. Pilotní sedadlo dostalo pancéřovou ochranu pilota a hmotnost letounu vzrostla až na 3160 kg oproti 2820 kg u prototypu XP-39. Kvůli tomu klesla maximální rychlost na 590 km/h a stoupaní do 6100 m trvalo 7,5 min.

Přestože se původně velmi slibné letové výkony prototypu snížily, americké letectvo i tak 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 kulometry 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 sice vyráběny jako standardní P-39D, ovšem s kanónem v ose motoru nahrazeným britskou zbraní Hispano M1 ráže 20 mm, zatímco křídelní kulometry 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 nad Francií se v této roli příliš neosvědčily. Airacobra byly poté ze služby u RAF vyřazeny a 212 jich bylo odesláno do Sovětského svazu.

#### Vývoj Airacobra

Dalším výrobním blokem po P-39D bylo 229 kusů P-39F, poté následovala výroba sérií 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 čtveřice kulometů ráže 7,62 mm dvojicí kulometů 12,7 mm instalovaných v pouzdrech pod křídlem.

#### Úspěch na východě

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

Výroba P-39Q byla ukončena v srpnu 1944, ve stejné době byly také u amerického letectva nahrazeny jinými typy. Nejvíce strojů (2105 P-39 všech verzí) měl USAAF ve stavu v únoru 1944. Francouzské letectvo používalo 165 Airacobra a P-39 sloužily také u australského, italského a také u portugalského letectva. Po válce bylo několik Airacobra používáno při leteckých závodech.

#### Tato stavebnice: P-400 Airacobra

Když USA vstoupily do války, zabavilo americké letectvo 179 Airacobra z britské objednávky. Tyto stroje byly přeznačeny na P-400 a sloužily v Tichomoří. Označení P-400 bylo použito z toho důvodu, že byl P-39 navržen podle specifikace požadující stíhačku schopnou dosáhnout rychlosti 400 mph. Všechny P-400 měly 12 výfukových svodů na každé straně motoru, což byl jediný viditelný rozdíl oproti řadě P-39D.

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 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. SYMBOLY \* INSTRUKTION SINNBILDEN \* SYMBOLES \* 記号の説明

OPTIONAL  
VOLBABEND  
OHNOUTSAND  
BROUSITOPEN HOLE  
VYVRTAT OTVORSYMETRICAL ASSEMBLY  
SYMETRICKÁ MONTÁŽREMOVE  
ODŘÍZNOUTREVERSE SIDE  
OTOČITAPPLY EDUARD MASK  
AND PAINT  
POUŽÍT EDUARD MASK  
NABARVIT

PARTS



DÍLY



TEILE

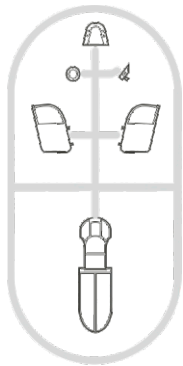
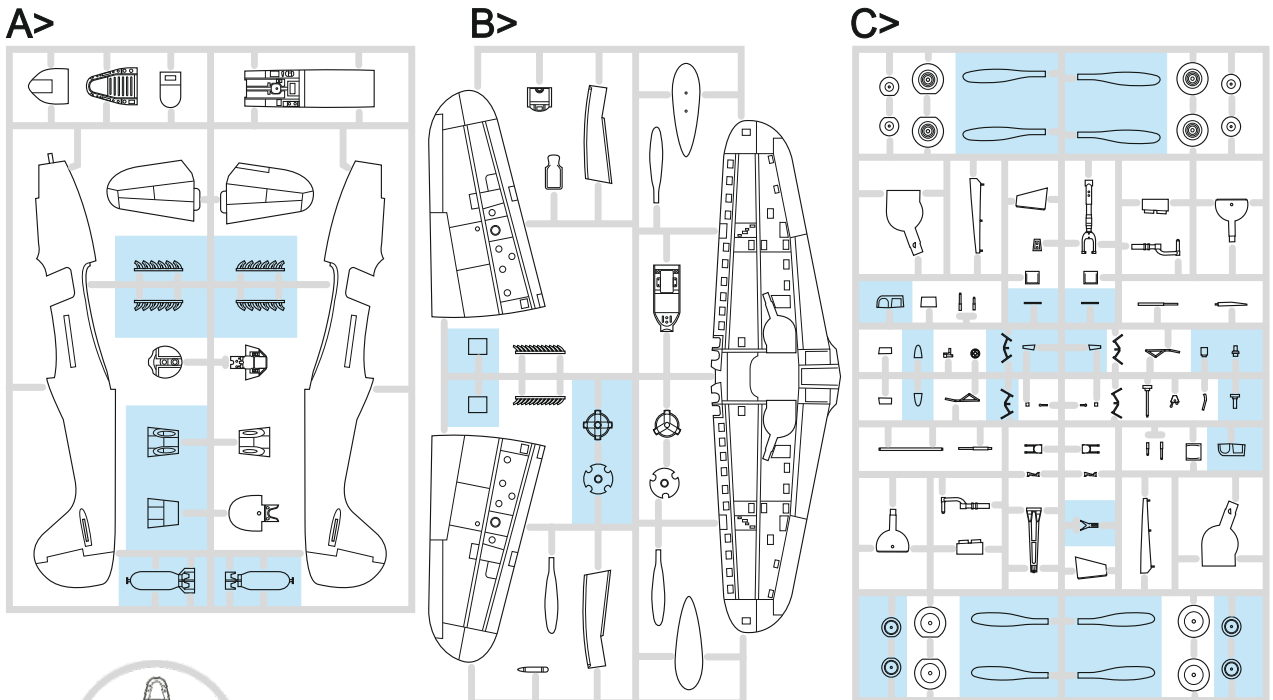
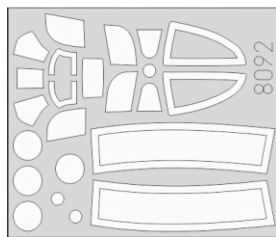
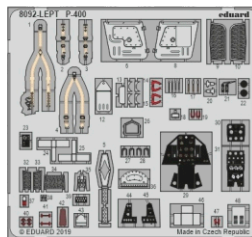


PIÈCES



部品

## PLASTIC PARTS

eduard  
MASKPE - PHOTO ETCHED  
DETAIL PARTS

FILM



-Parts not for use. -Teile werden nicht verwendet. -Pièces a ne pas'utiliser. -Tyto díly nepoužívejte při stavbě. -

使用しない部品

COLOURS



BARVY



FARBEN



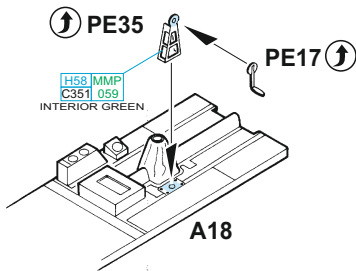
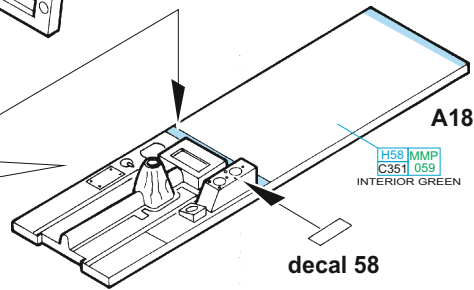
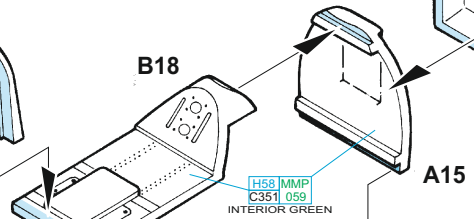
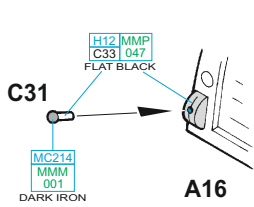
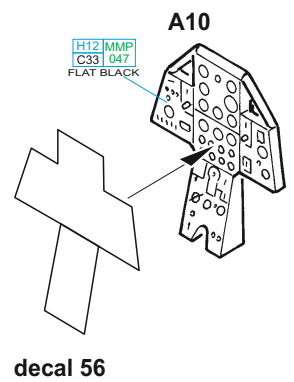
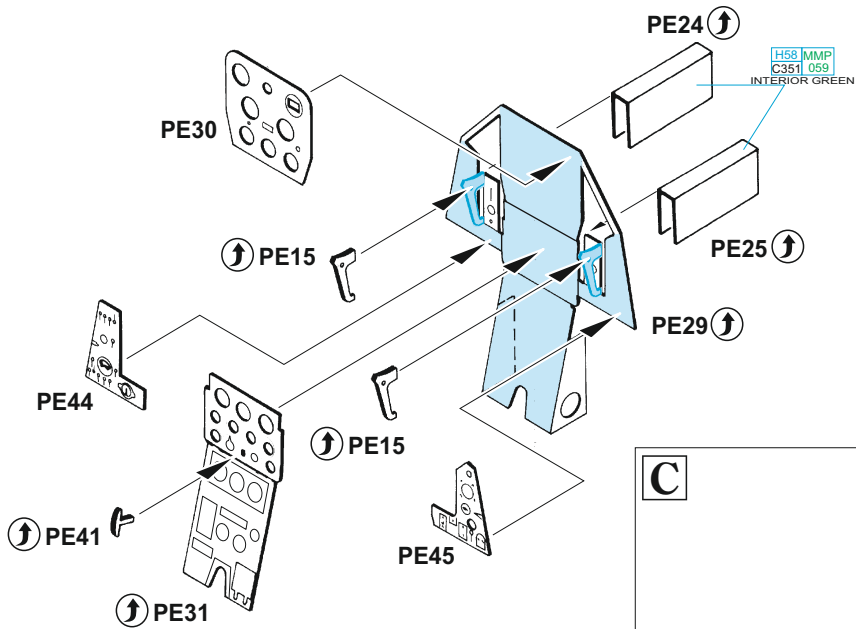
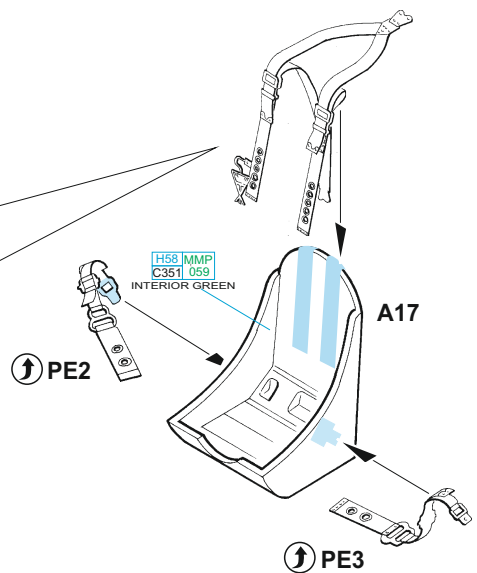
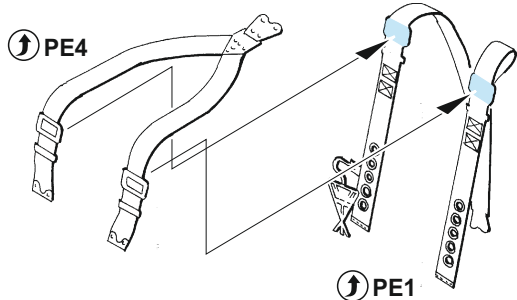
PEINTURE

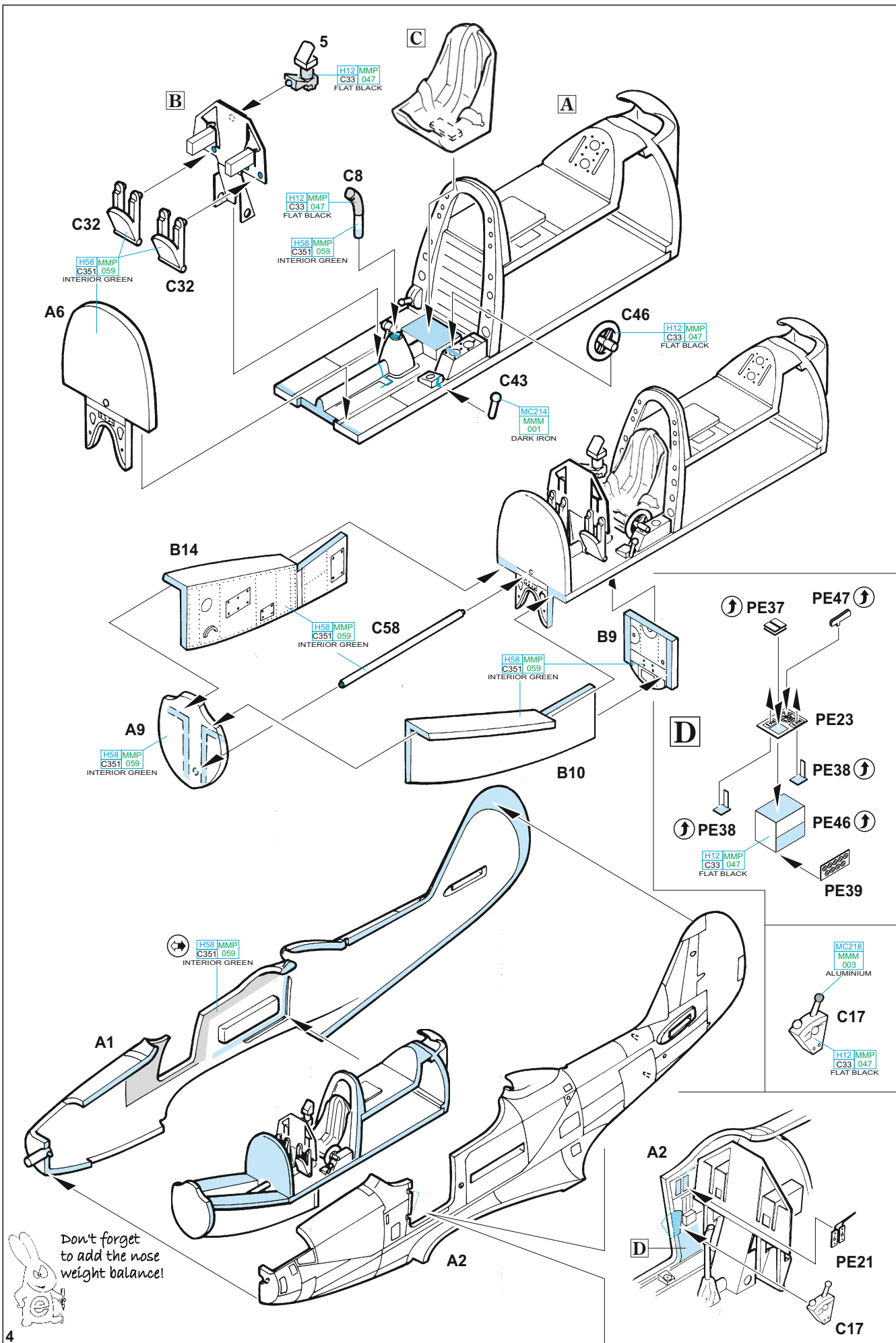


色

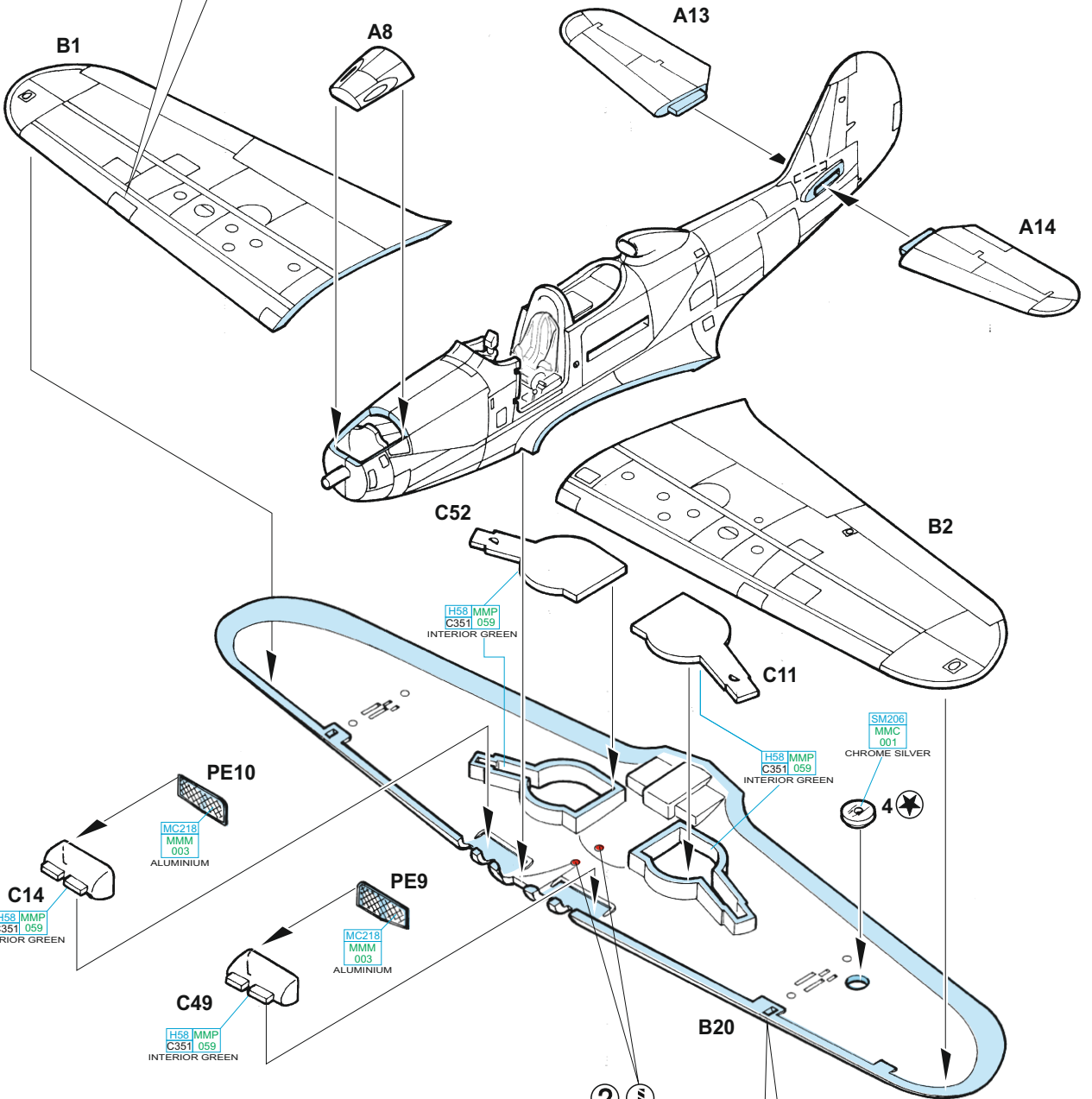
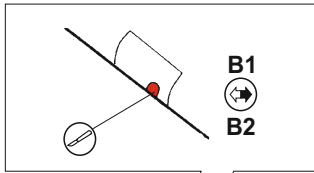
GSI Creos (GUNZE)		MISSION MODELS	
AQUEOUS	Mr.COLOR	PAINTS	
H1	C1	[MMP-001]	WHITE
H2	C2	[MMP-003]	BLACK
H8	C8		SILVER
H11	C62	[MMP-001]	FLAT WHITE
H12	C33	[MMP-047]	FLAT BLACK
H52	C12	[MMP-091]	OLIVE DRAB
H53	C13		NEUTRAL GRAY
H58	C351	[MMP-059]	INTERIOR GREEN
H72	C369	[MMP-078]	DARK EARTH
H74	C368	[MMP-080]	SKY
H77	C137	[MMP-040]	TIRE BLACK

GSI Creos (GUNZE)		MISSION MODELS	
AQUEOUS	Mr.COLOR	PAINTS	
H305	C305	[MMP-084]	GRAY
H323	C323		LIGHT BLUE
H327	C327	[MMP-101]	RED
H329	C329		YELLOW
H330	C361	[MMP-077]	DARK GREEN
Mr.METAL COLOR		METALLICS	
	[MC214]	[MMM-001]	DARK IRON
	[MC218]	[MMM-003]	ALUMINIUM
Mr.COLOR SUPER METALLIC		METALLICS	
	[SM206]	[MMC-001]	SUPER CHROME SILVER

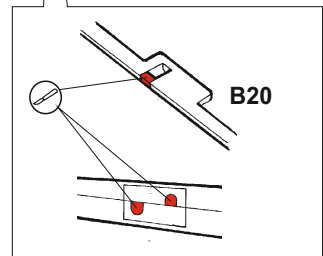
**A****B****C**

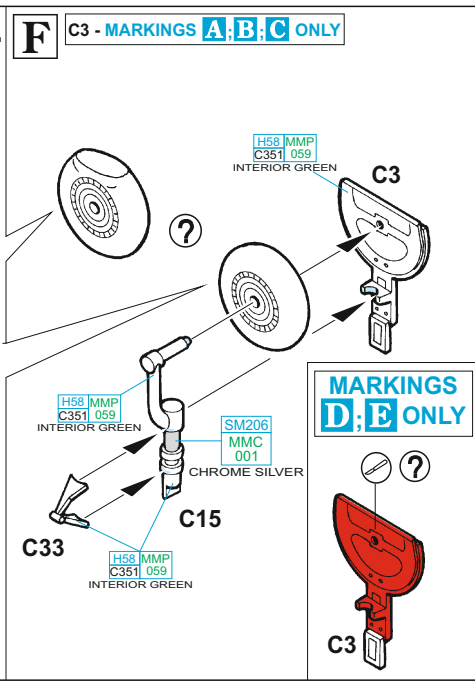
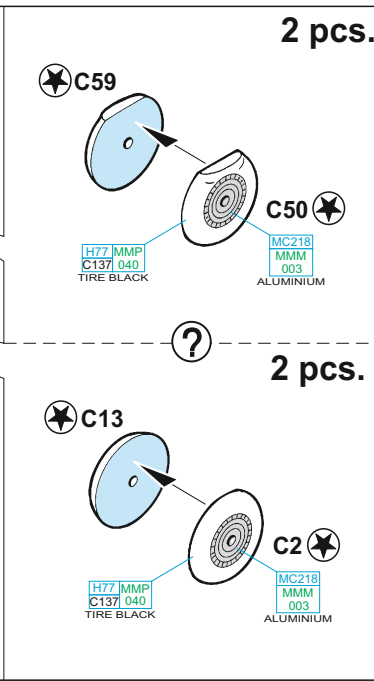
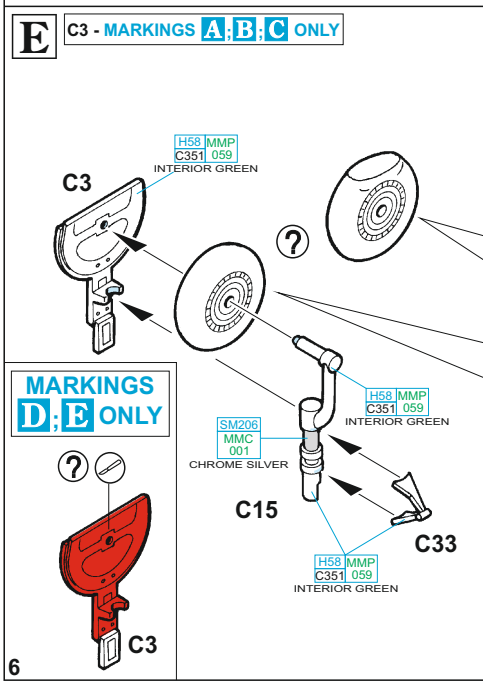
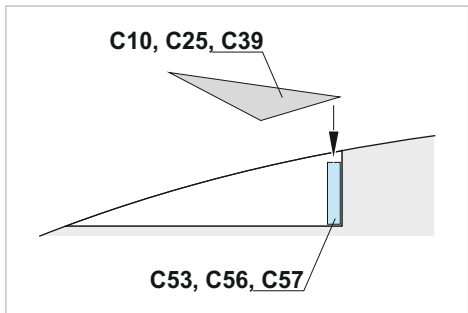
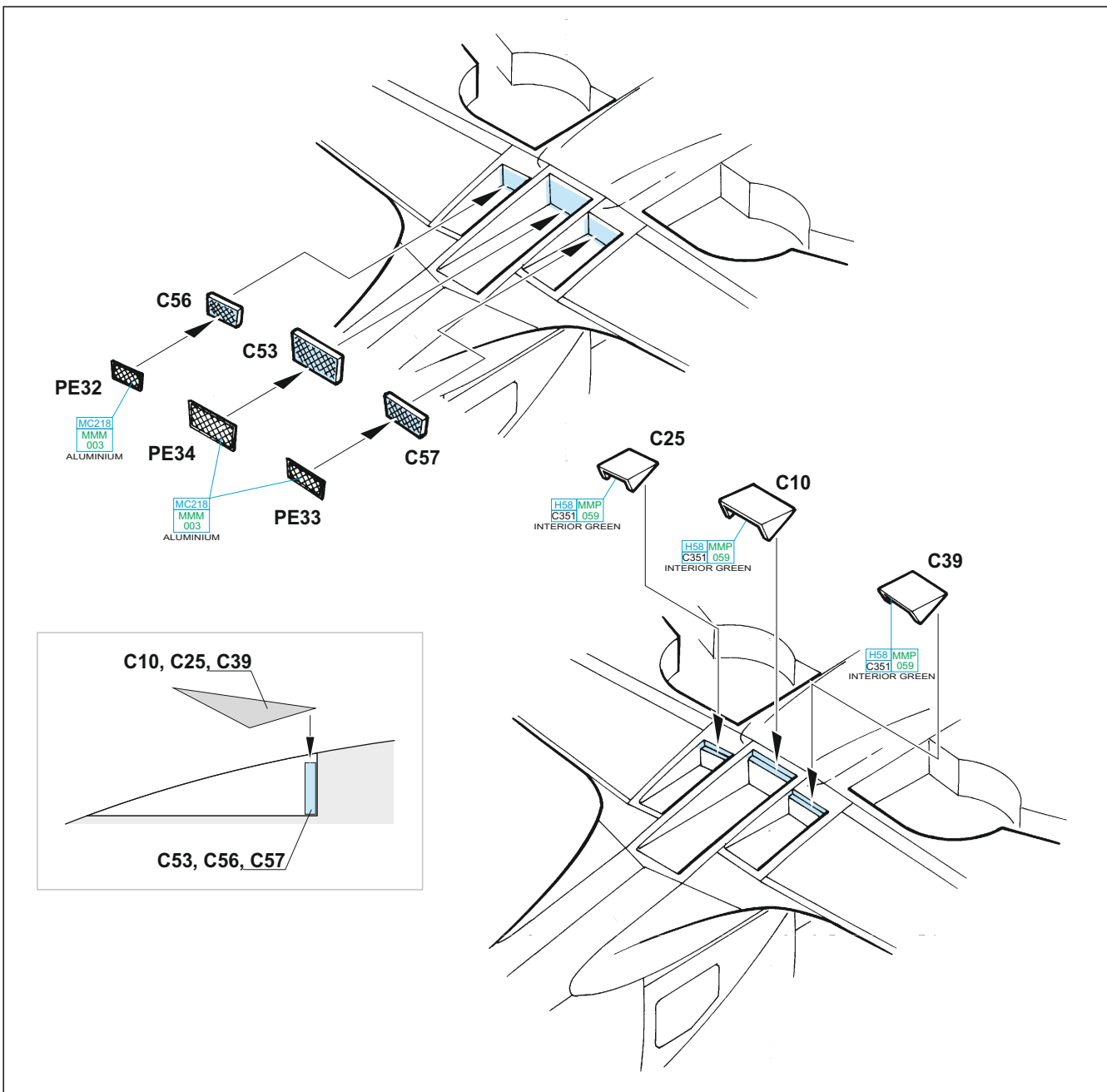


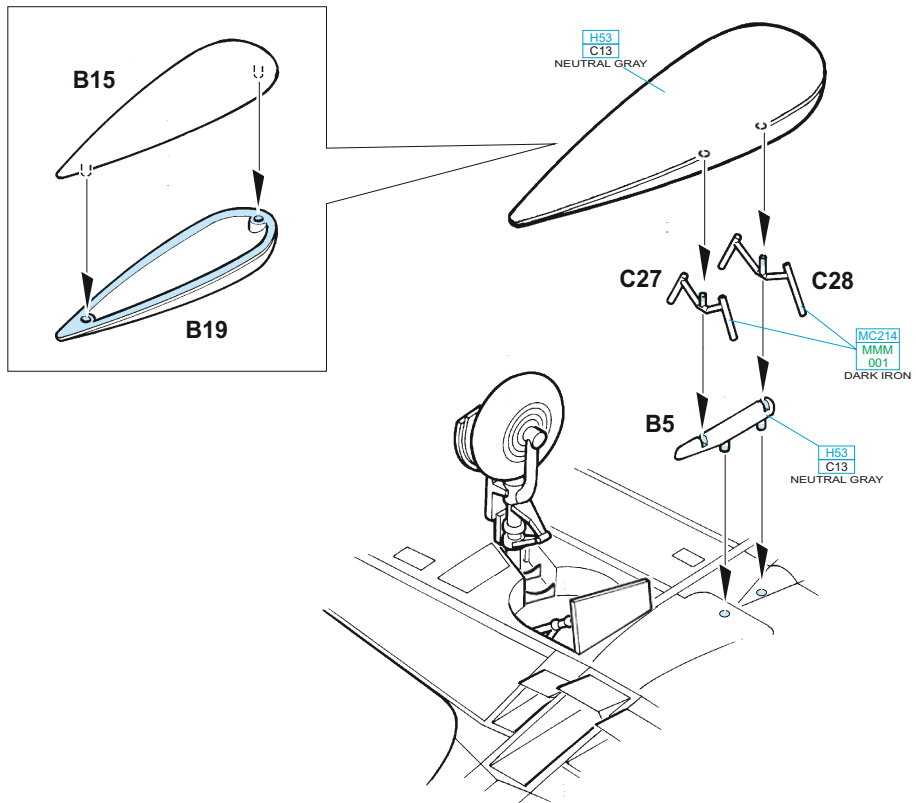
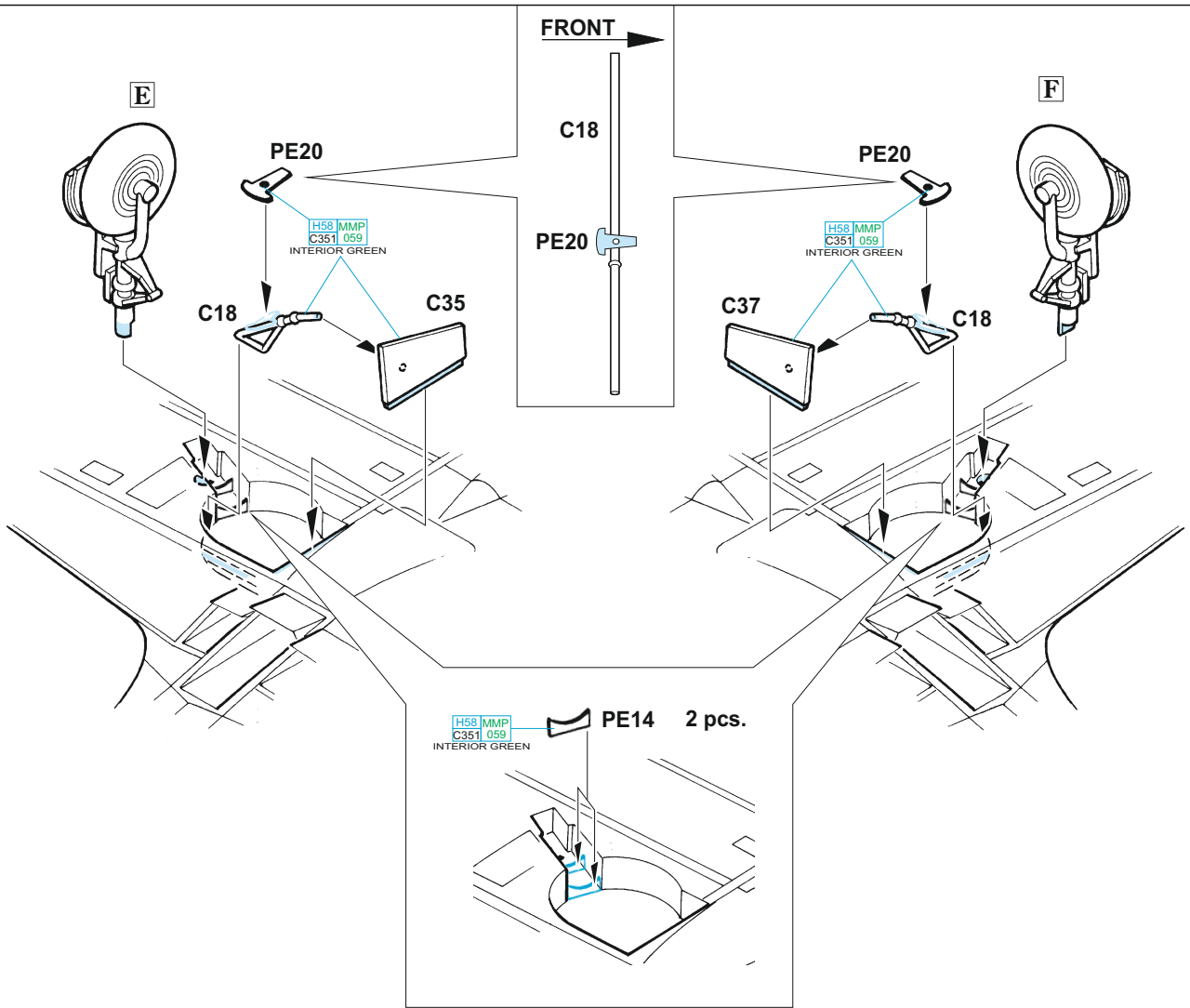


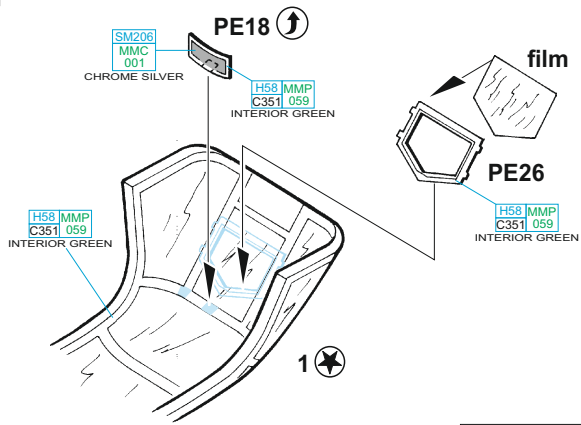
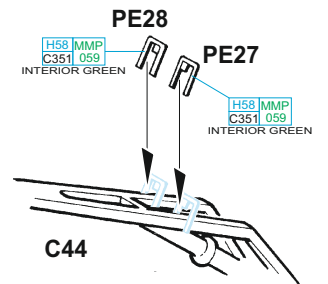
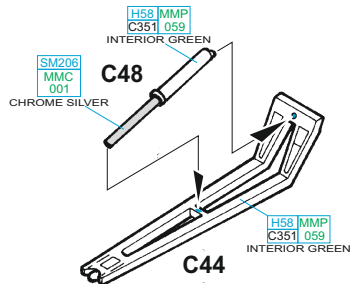
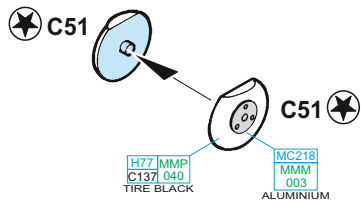
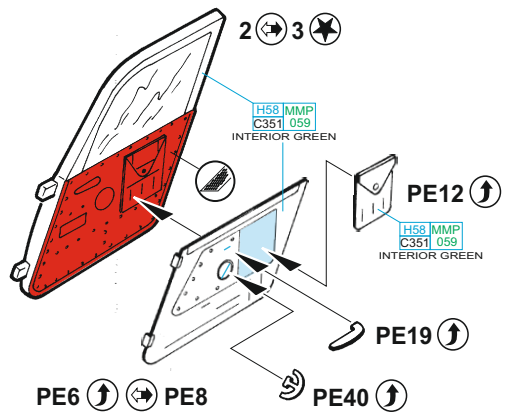


**OPEN HOLES IF YOU WANT ADJUST FUEL TANK RACK ( SEE PAGE 7 )**

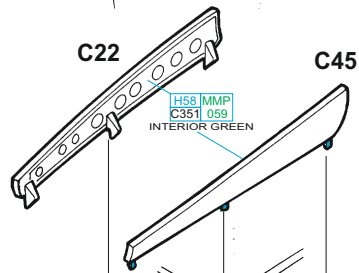
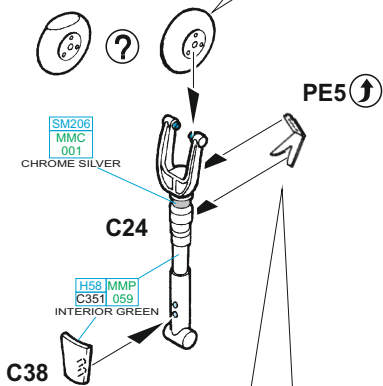
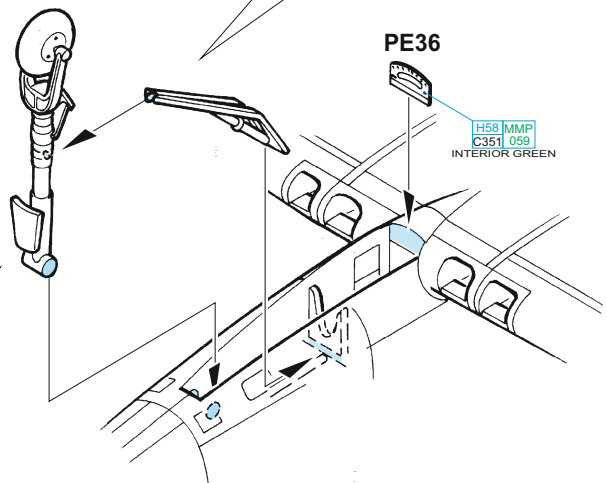
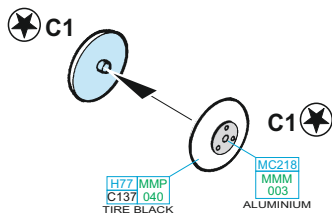




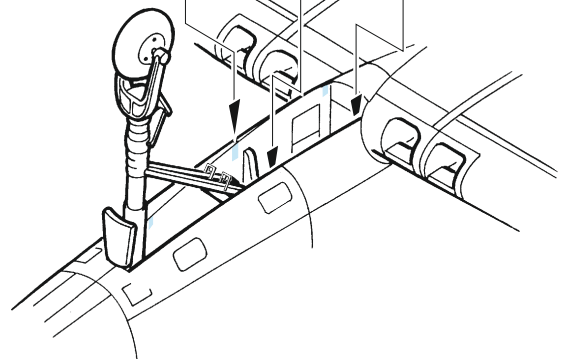
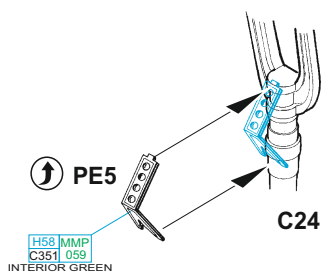


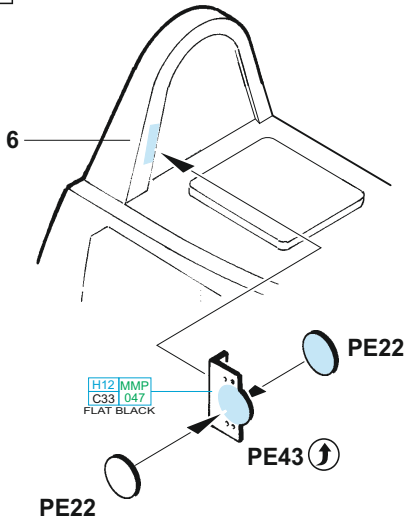
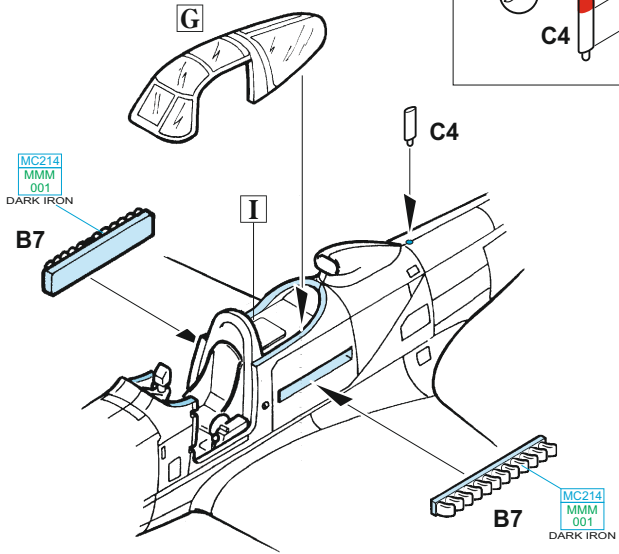
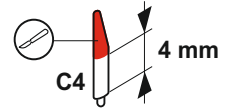
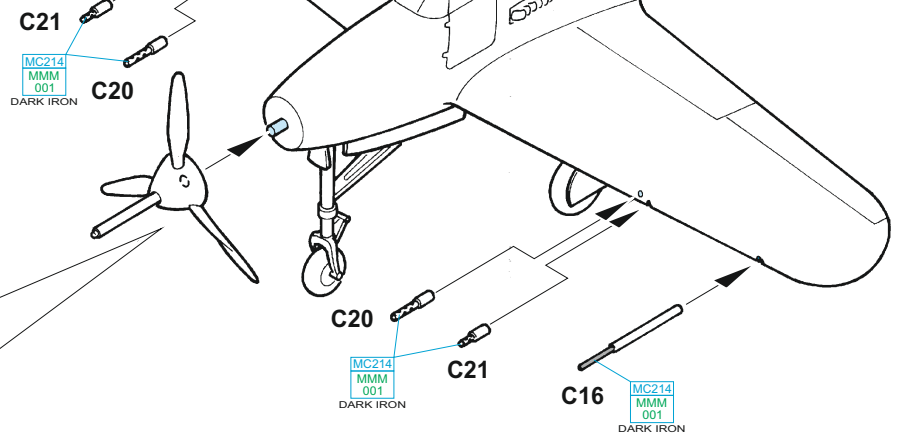
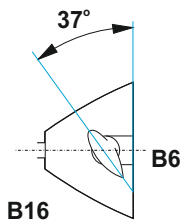
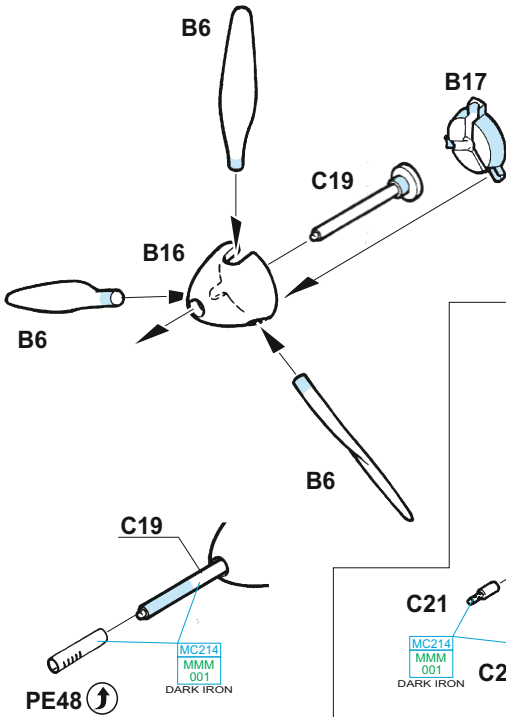
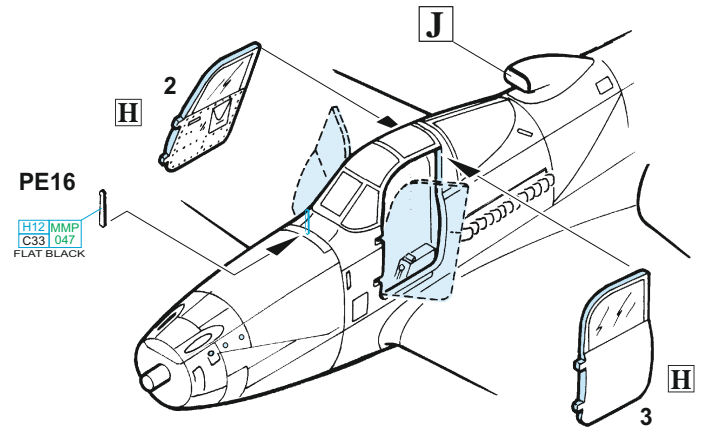
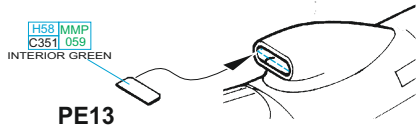
**G****H**

?

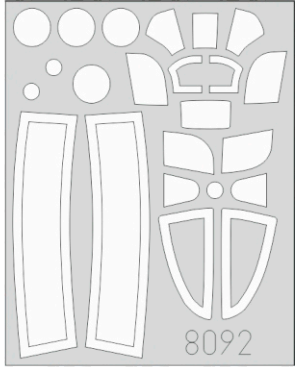


⌚

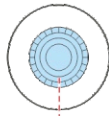


**I****C4 - MARKING D ONLY****J**



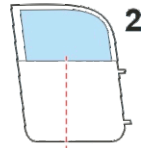
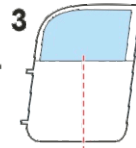
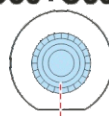


C2+C13  
2 pcs.



?

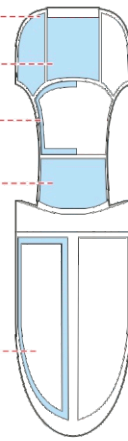
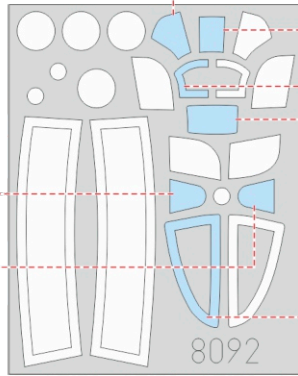
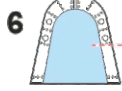
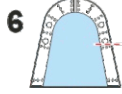
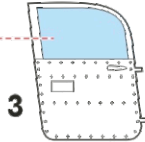
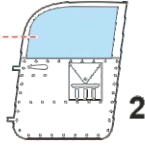
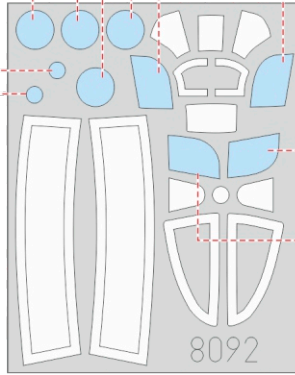
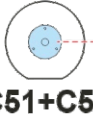
C50+C59  
2 pcs.



C1+C1

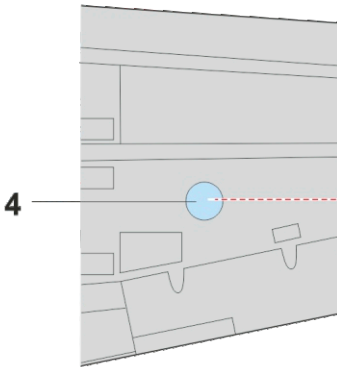
?

C51+C51

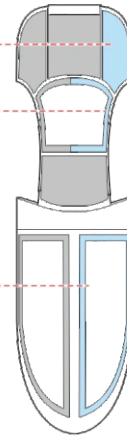
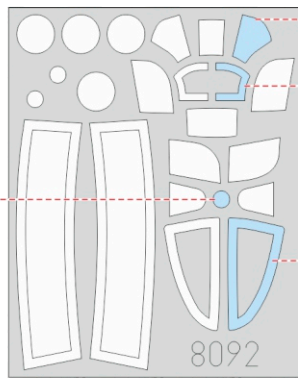


1.)

1

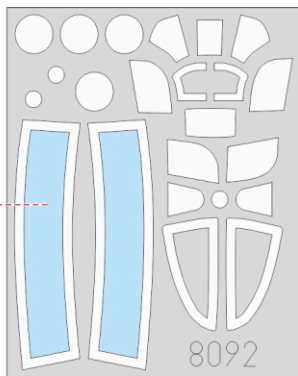
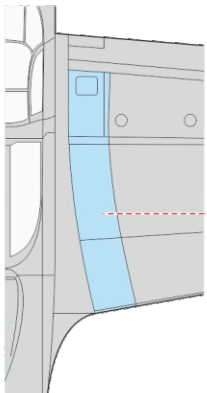


4

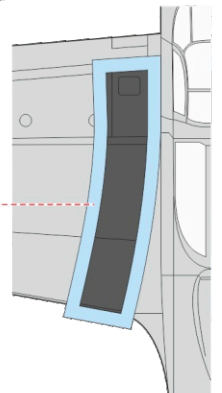
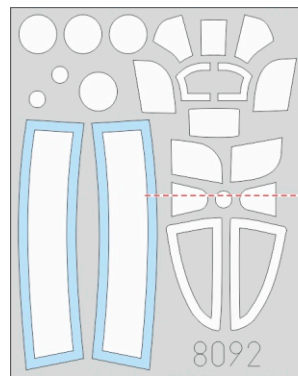


2.)

1

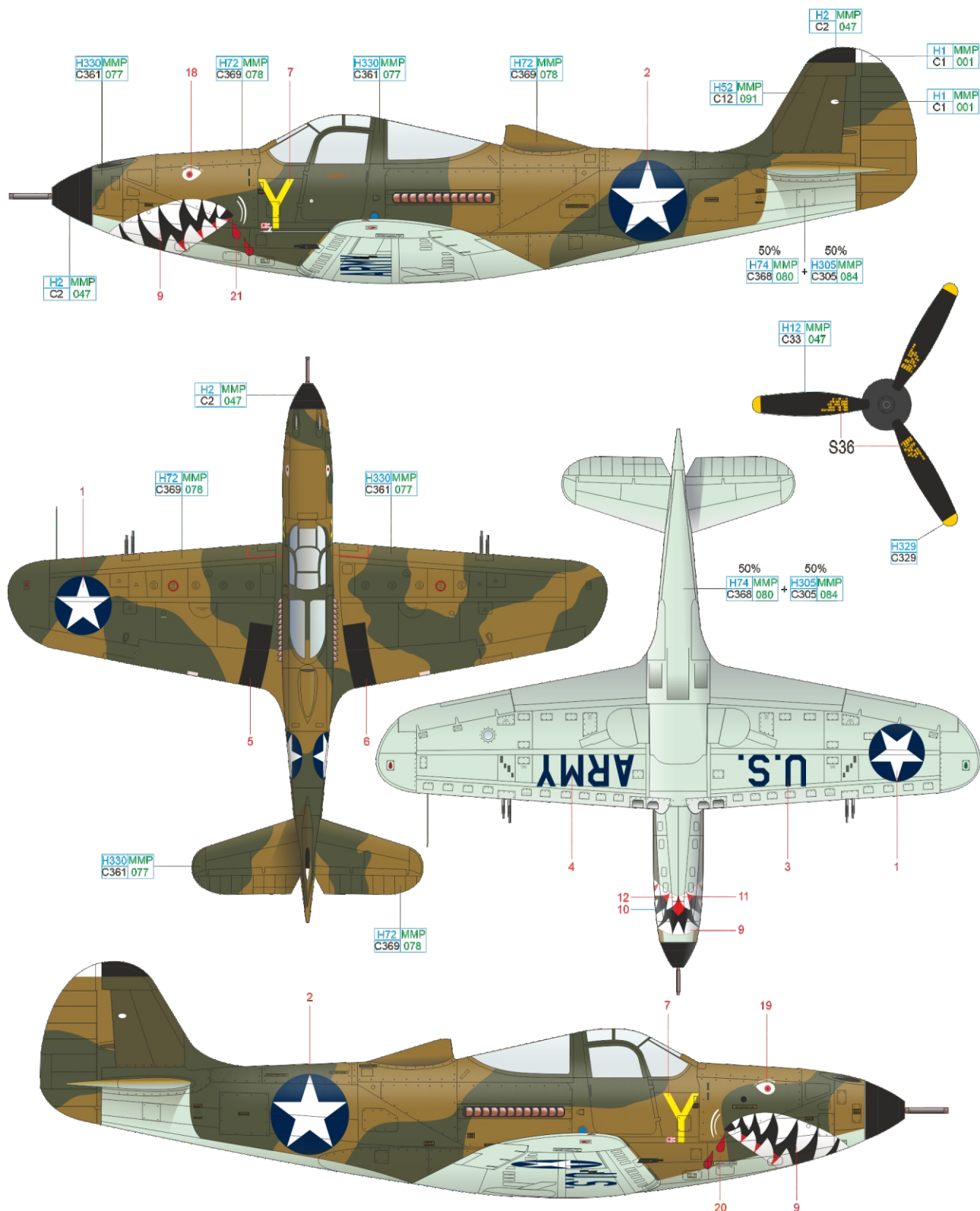


?



# A 80<sup>th</sup> FS, 8<sup>th</sup> FG, Port Moresby, Nová Guinea, podzim 1942

Dne 26. srpna 1942 se i díky navigační chybě povedlo formaci Airacober 80<sup>th</sup> FS překvapit japonská Zera startující ze základny Buna a během dvou ztečí šest z nich sestřelit. Dvě další uvedli piloti v hlášení jako poškozená. Vzhledem k minimální aktivitě japonského letectva nad Novou Guineou ve druhé polovině roku 1942 se jednalo o jediné sestřely přiznané 80<sup>th</sup> FS v tomto roce. Po jednom sestřeleném Zeru si připsali George T. Helveston a Gerald T. Rogers a je tedy velmi pravděpodobné, že Airacobra s kódovým písmenem Y a vyznačeným sestřelem patřila jednomu z těchto dvou letců. Černé zbarvení vrtulového kužetu a pevné části SOP je velmi neobvyklé a není zdokumentované u žádné jiné Airacoby operující na Nové Guineji. Stroj měl rovněž vyměněnou směrovku.

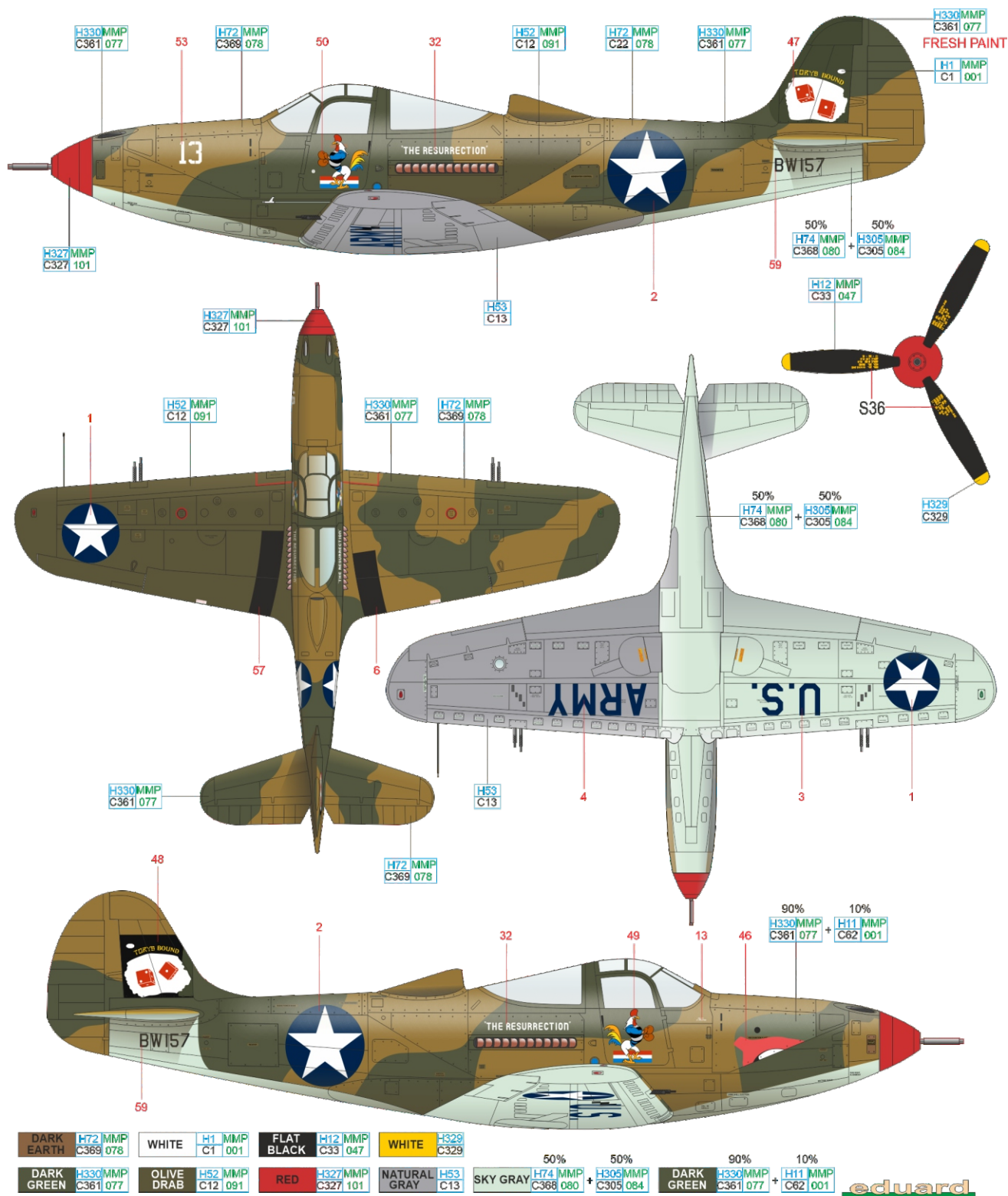


FLAT BLACK	H12 MMP C33 047	SKY GRAY	H74 MMP C368 080	+	H305 MMP C305 084
DARK GREEN	H330 MMP C361 077	DARK EARTH	H72 MMP C369 078	BLACK	H2 MMP C2 047

WHITE	H1 MMP C1 001	OLIVE DRAB	H52 MMP C12 091	YELLOW	H329 C329
-------	---------------	------------	-----------------	--------	-----------

# B 67<sup>th</sup> FS, Guadalcanal, Šalamounovy ostrovy, listopad 1942

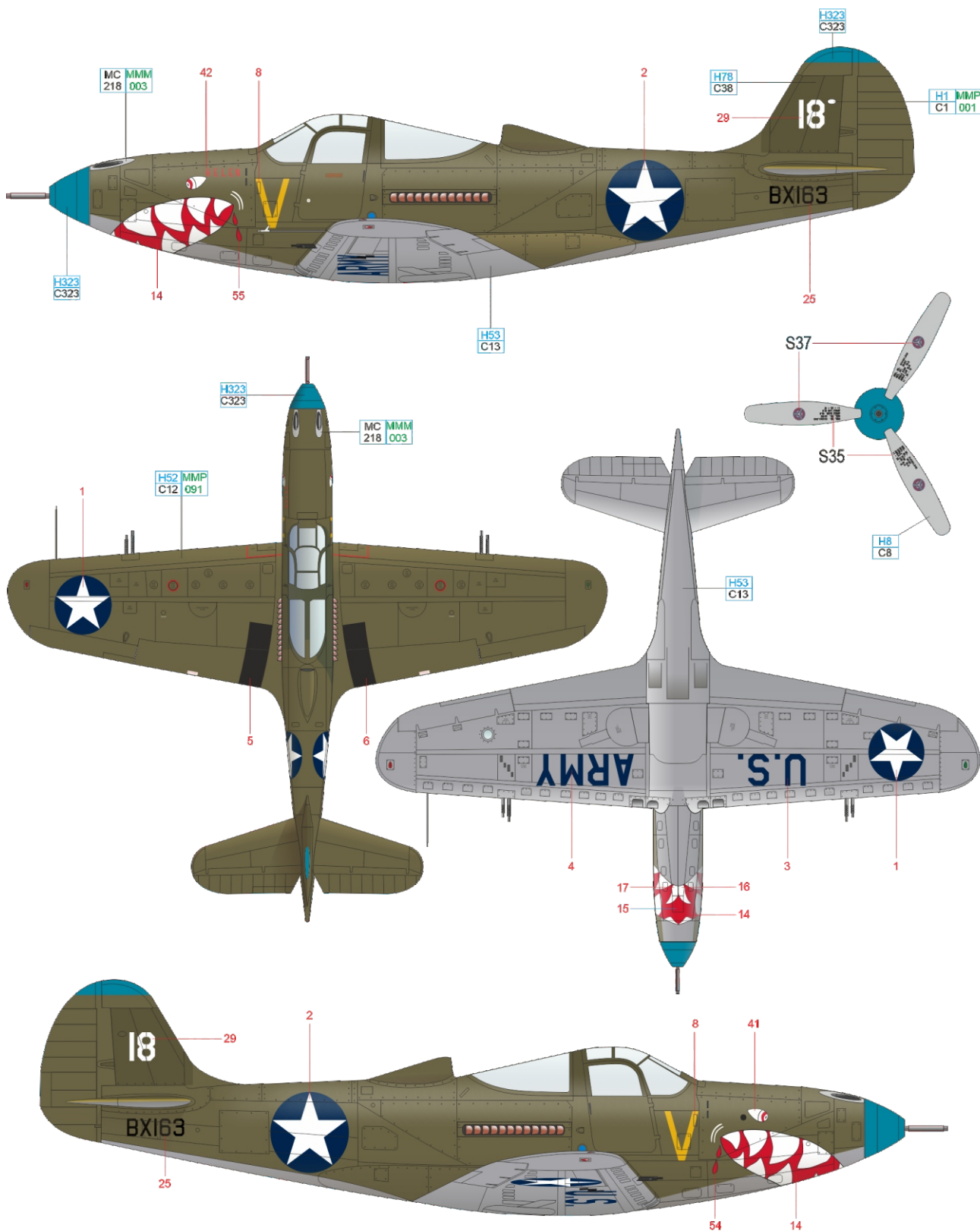
P-400 vedená v záznamech peruté jako „Old 13“ byla jednou z mála původních Airacober dodaných 67<sup>th</sup> FS na jaře 1942 a sloužících na Guadalcanalu ještě počátkem roku 1943. Primitivní podmínky na odlehlých základnách v Tichomoří, stejně jako nedostatek náhradních dílů i letadel, nutily pozemní personál k mnoha improvizacím. Názorným příkladem je příběh Airacobra „Old 13“, která havarovala ještě během služby na Nové Kaledonii a její vrak byl následně kanibalizován pro náhradní díly. Těžké ztráty 67<sup>th</sup> FS po přesunu na Guadalcanal a kritický nedostatek letadel na ostrově způsobily, že odstavený vrak Airacobra byl po náročném opravě uveden opět do letuschopného stavu. Stroj dostal nové křídlo a rovněž muselo být nahrazeno mnoho chybějících panelů a krytek na trupu. Dle dochovaného popisu opravy byly vyměněné části natřeny barvami Olive Drab / Neutral Gray a Airacobra tím získala jedinečný vzhled tvořený směsíci britských a amerických kamuflážních odstínů. Dále byl do stroje namontován výkonnější motor a poškozený list vrtule nahrazen jiným. Jeho vyvážení bylo provedeno nalitím olova do špičky listu. Palubní deska byla osazena pouze nejnужnějšími přístroji, po zbylých zůstaly jen otvory. Takto opravená Airacobra byla pokřtěna „The Resurrection“ (vzkříšení) a toto pojmenování bylo namalováno na boky trupu. Bohužel, nápis není fotograficky zdokumentován, a tak je jeho podoba odvozena od jiného stroje 67<sup>th</sup> FS.





# C BX163, 80<sup>th</sup> FS, 8<sup>th</sup> FG, Port Moresby, Nová Guinea, prosinec 1942

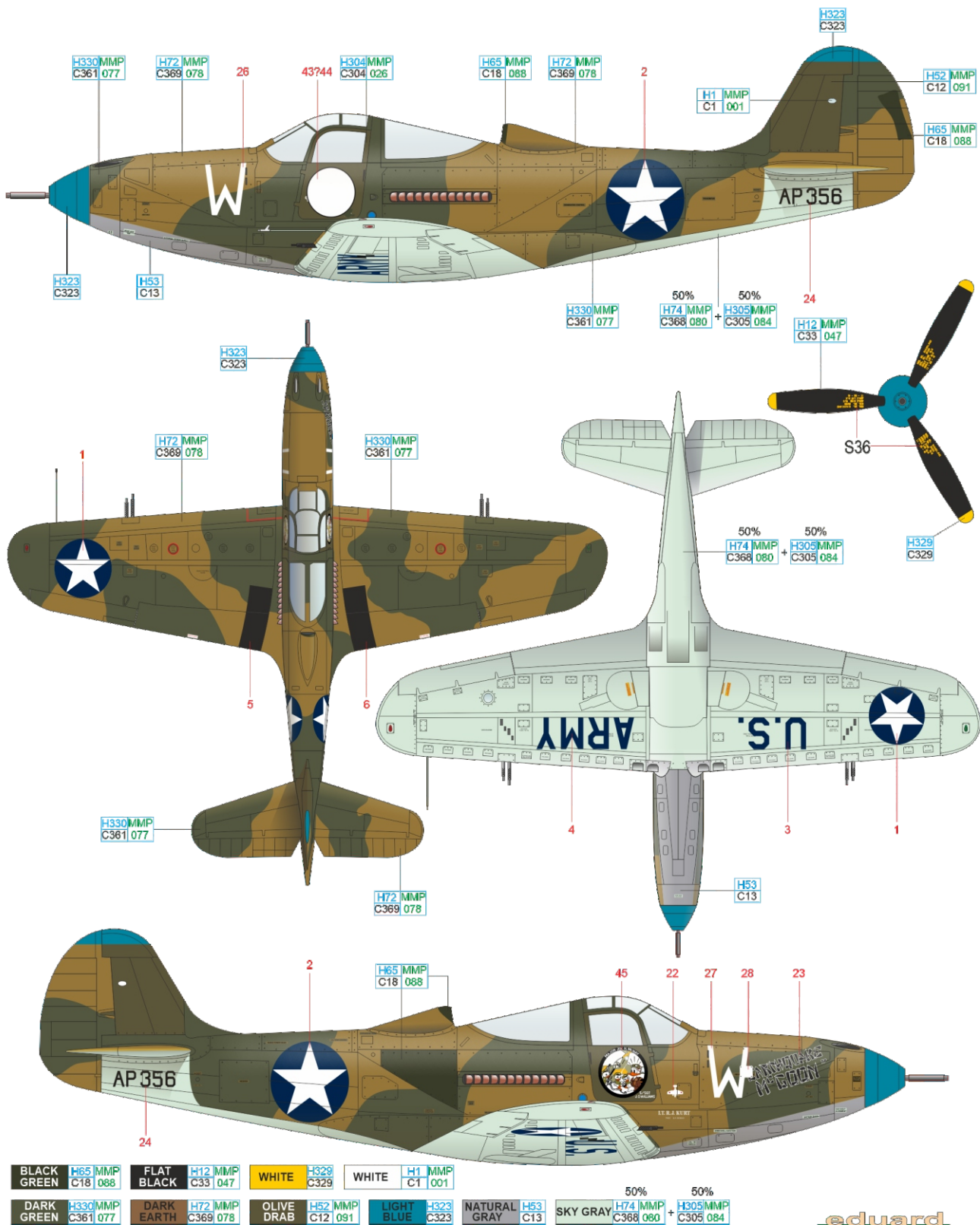
Airacobra BX163 původně sloužila u 39<sup>th</sup> FS, kde dostala označení číslicí 18 a modré zbarvení vrtulového kuželu i vrcholu směrovky. Z období služby u 39<sup>th</sup> FS pochází rovněž nápis „Helen“ namalovaný na levé straně přídě. U 80<sup>th</sup> FS následně přibyla typická žraločí tlama a žluté písmeno V. Kamufláž barvami Olive Drab a Neutral Gray byla aplikována ještě před odesláním letounu k bojové jednotce, stejně jako u mnoha dalších P-400 dodaných na jaře 1942 do oblasti jihozápadního Pacifiku. Dne 24. prosince 1942 byla Airacobra BX163 poškozena při nouzovém přistání na Kila Drome, jednom z mnoha letišť vybudovaných v okolí Port Moresby na jeho ochranu.



ALUMINIUM	MC 218	MMM 003	OLIVE GREEN	H78 C38
OLIVE DRAB	H52 C12	MMP 091	LIGHT BLUE	H323 C323
	NATURAL GRAY	H53 C13	WHITE	H1 C1
			MMP 001	SILVER H8 C8

# D AP356, Lt. Edward J. Kurt, 35<sup>th</sup> FS, 8<sup>th</sup> FG, Milne Bay, Nová Guinea, 1942–1943

Airacobra pojmenovaná „Earthquake McGoon“ operovala v rámci 35<sup>th</sup> FS z letiště Gurney Field, vybudovaném na východním výběžku ostrova Nová Guinea na přelomu let 1942/43, jako osobní letoun Lt. Edwarda J. Kurta. Ten nastoupil k jednotce v srpnu 1942, poté, co byl odvelen od 15<sup>th</sup> FG dislokované na Havajských ostrovech. Jeho Airacobra nese standardní britské kamuflážní schéma, ovšem s množstvím oprav na povrchu. Na spodní části přídě došlo k opravě nátěru tmavší šedou barvou a na trupu jsou patrné opravy výrazně tmavším zeleným odstínem. Další zajímavostí jsou dveře kabiny, převzaté z Airacobry velitele sestřské 36<sup>th</sup> FS, Maj. McNaye, který velitelský post a řady perutě opustil v říjnu 1942. Kresba, zdobící levé dveře, byla v průběhu služby zatřena a na záběrech pořízených na Gurney Field už stroj nese pouze bílý terč. Modré zbarvení vrtulového kuželu a vrcholu SOP naznačuje, že Airacobra AP356 byla převzata ze stavu 39<sup>th</sup> FS. Sestřelu bombardéru, který je vyznačený na pravém boku, zřejmě docílil jiný pilot jednotky, jelikož Lt. Kurt žádný sestřel u 35<sup>th</sup> FS nenárokoval.

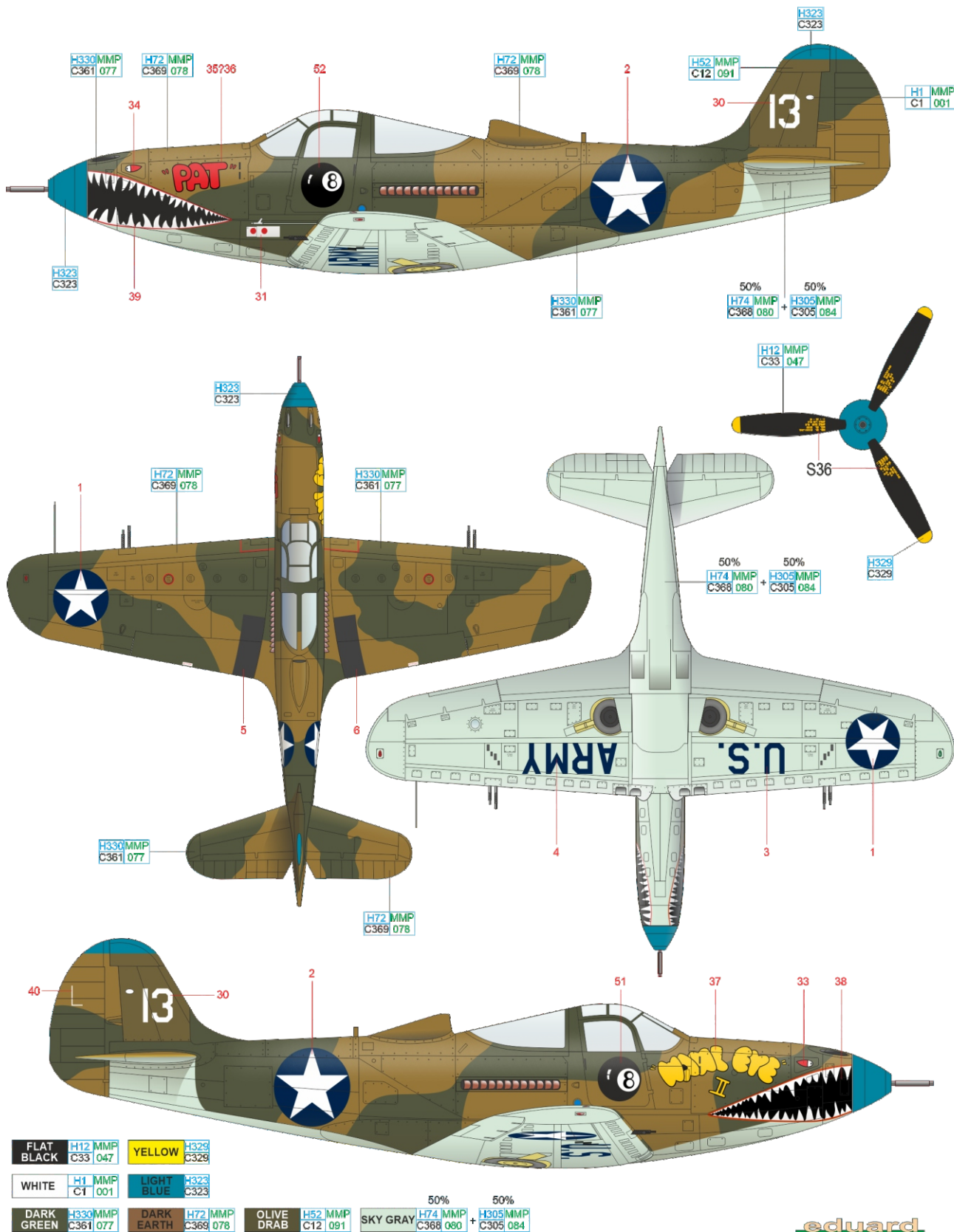


BLACK	H65 MMP C18 088	FLAT BLACK	H12 MMP C33 047	WHITE	H329 C329	WHITE	H1 MMP C1 001		
DARK GREEN	H330 MMP C361 077	DARK EARTH	H72 MMP C369 078	OLIVE DRAB	H52 MMP C12 091	LIGHT BLUE	H323 C323	NATURAL GRAY	H53 C13
								50%	50%
								SKY GRAY	H74 MMP C368 080 + H305 MMP C305 084



# E Lt. Eugene A. Wahl, 39<sup>th</sup> FS, 35<sup>th</sup> FG, Port Moresby, Nová Guinea, léto 1942

Jedna z nejméně známých Airacober nesla pojmenování „Wahl's Eye / Pat“ a účastnila se nejtvrdějších leteckých bojů při obraně přístavu Port Moresby. Její zubatá tlama připomínala spíše čelisti ryb žijících v hlubinách oceánů než obvyklou žraločí tlamu. Modrý vrtulový kužel, modrý vrchol SOP a bílé číslo na kýlovce byly standardním označením Airacober 39<sup>th</sup> FS. Letoun pilotoval Lt. Eugene Wahl, který byl v polovině května společně s několika dalšími letci domovské 35<sup>th</sup> FG odeslán na stáž k 8<sup>th</sup> FG na Novou Guineu a 26. května si zde připsal sestřel Zera. Šťěstí ho neopustilo ani 9. června, kdy po souboji se Zery slavné Tainan Kōkūtai musel nouzově přistát, ale po několika dnech pochodu džunglí se dokázal vrátit zpátky ke své jednotce. S tou pak podnikal bojové lety až do konce července, kdy byla 39<sup>th</sup> FS stažena do Austrálie k reorganizaci a přezbrojení na výkonnější P-38 Lightning.



# P-400

# STENCILING POSITIONS

FOR MARKINGS **A**, **B**, **D**, **E** : decals S46 - S81

FOR MARKING **C** : decals S1 - S21, S23 - S34, S41, S44, S45

FOR ALL MARKINGS : decals S22, S38 - S40, S42, S43

