

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 lose 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 Brownings. 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In October 1941 four Mk.I's were tested by 601 Squadron in the ground attack role over occupied France, Airacobras were withdrawn from service and 212 RAF Airacobra Mk.I's were sent to Soviet Union.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.

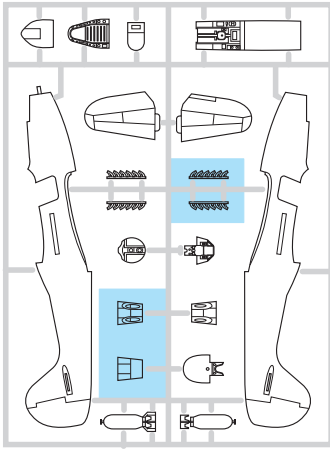
úvodem

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 těžišti letounu, v trupu za kabinou. Toto umístění motoru také uvolnilo příkop 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, dávajícíjm jen 1090 k. Mezi bloky válců byl namontován kanon Oldsmobile T-9 ráže 37mm, střelícíci dutým hřídelem vrtnule, do přídě 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 přídě 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.

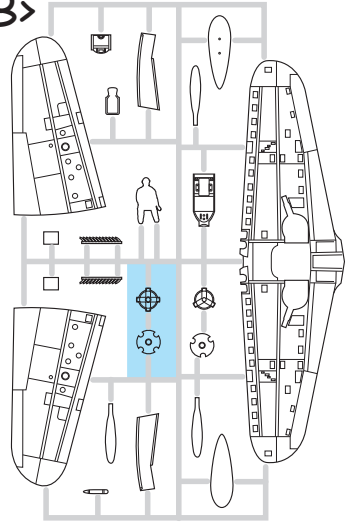
Po vstupu USA do války, 179 britských Airacober bylo konfiskováno na výrobní lince. Stroje byly označeny P-400 a bojovaly většinou v Pacifiku. Všechny P-400 měly 12 výfukových nátrubků na každé straně motoru, což je jejich hlavní rozlišovací znak od P-39D.V dodávkách následoval blok 229 letadel verze 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, vrtnule 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. Airacober. 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 byl i v menších počtech používán 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.

PLASTIC PARTS

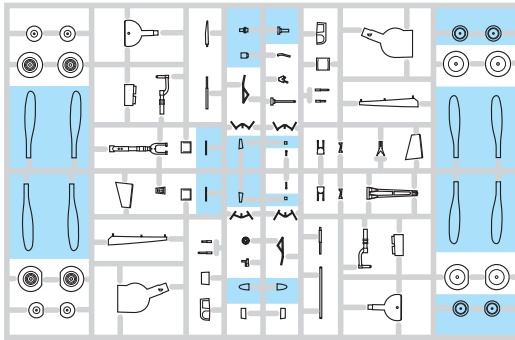
A>



B>



C>



Mr.COLOR	
C3	RED
C4	YELLOW
C6	GREEN
C13	NEUTRAL GRAY
C26	SKY
C27	INTER. GREEN
C33	FLAT BLACK
C62	WHITE
C81	RUSSET
C137	TIRE BLACK
C304	OLIVE DRAB
C323	LIGHT BLUE
C330	DARK GREEN
C369	DARK EARTH
Mr. METAL COLOR	
MC211	CHROME SILVER
MC213	STAINLESS
MC214	DARK IRON

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

ATTENTION * UPOZORNĚNÍ * ACHTUNG * ATTENTION

(GB)

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.

(CZ)

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.

(D)

Vor dem Zusammenbau die Bauanleitung gut durchlesen. Kleber und Farben nicht in der Nähe von offenem Feuer verwenden und für eine ausreichende Belüftung sorgen. Den Bausatz von kleinen Kindern fernhalten. Vermeiden Sie, dass Kinder Bauteile in den Mund nehmen oder sich Plastiktüten über den Kopf ziehen.

(F)

lire soigneusement la fiche d'instructions avant d'assembler. Ne pas utiliser de colle ou de peinture à proximité d'une flamme nue, et aérer la pièce de temps en temps. Garder hors de portée des enfants en bas âge. Ne pas laisser les enfants mettre en bouche ou sucer les pièces, ou passer un sachet vinyle sur la tête.

INSTRUCTION SIGNS * INSTR. SYMBOLY * INSTRUKTION SINNBILDEN * SYMBOLES



OPTIONAL
VOLBA



BEND
OHNOT



OPEN HOLE
VYVRTAT OTVOR



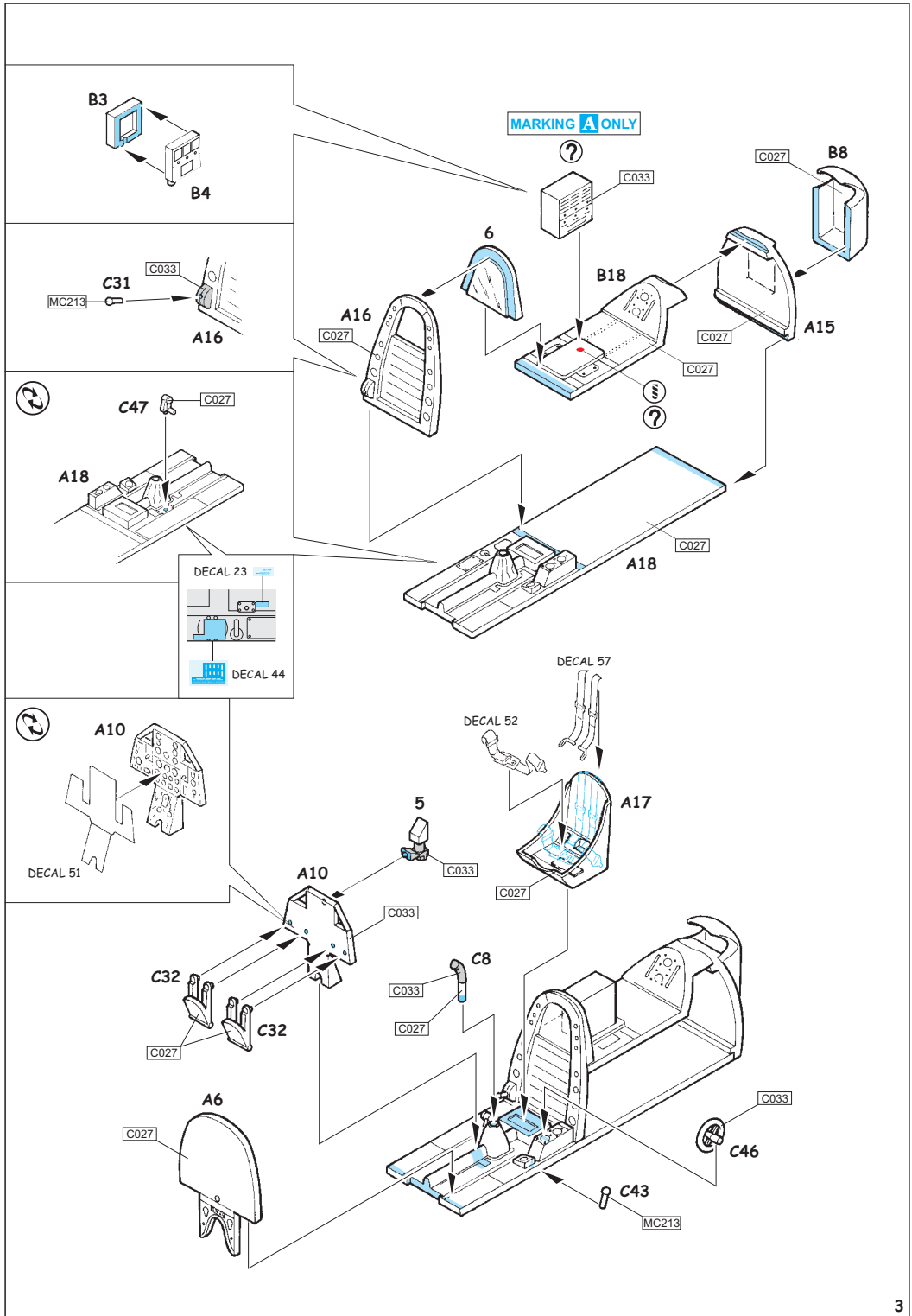
SYMETRICAL ASSEMBLY
SYMETRICKÁ MONTÁŽ

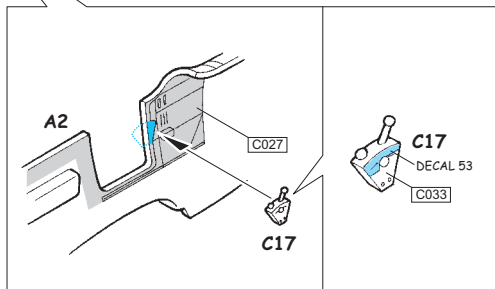
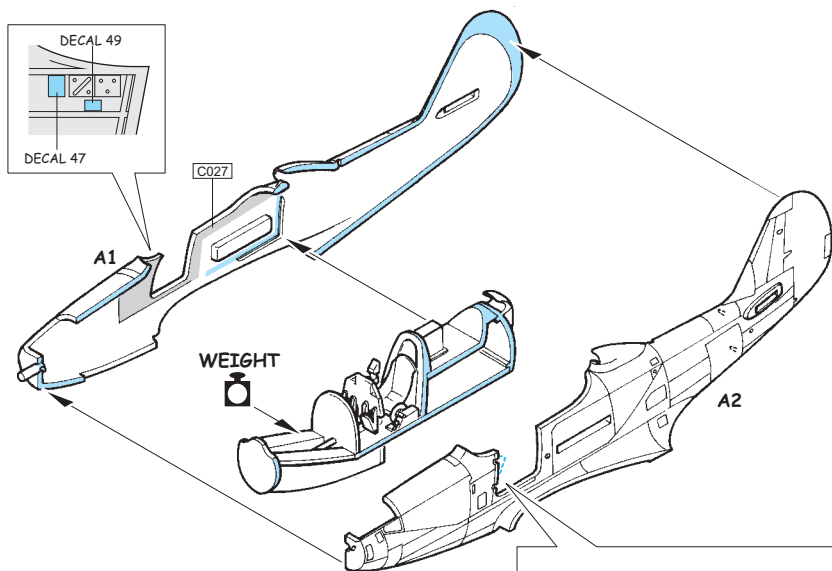
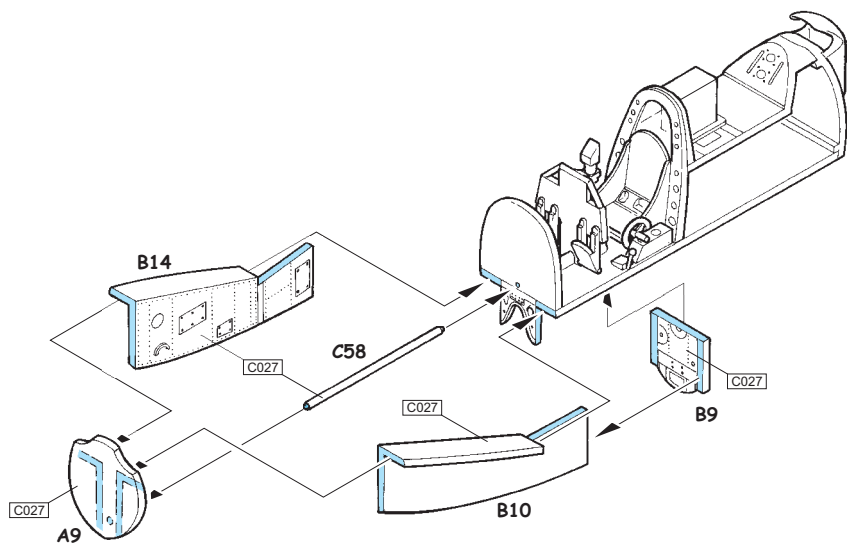


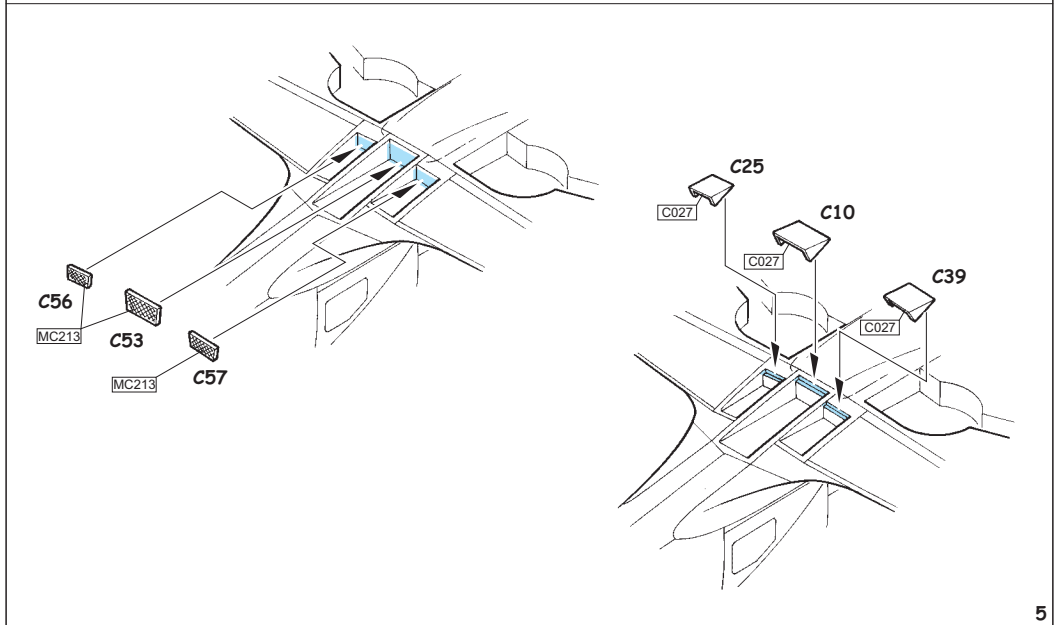
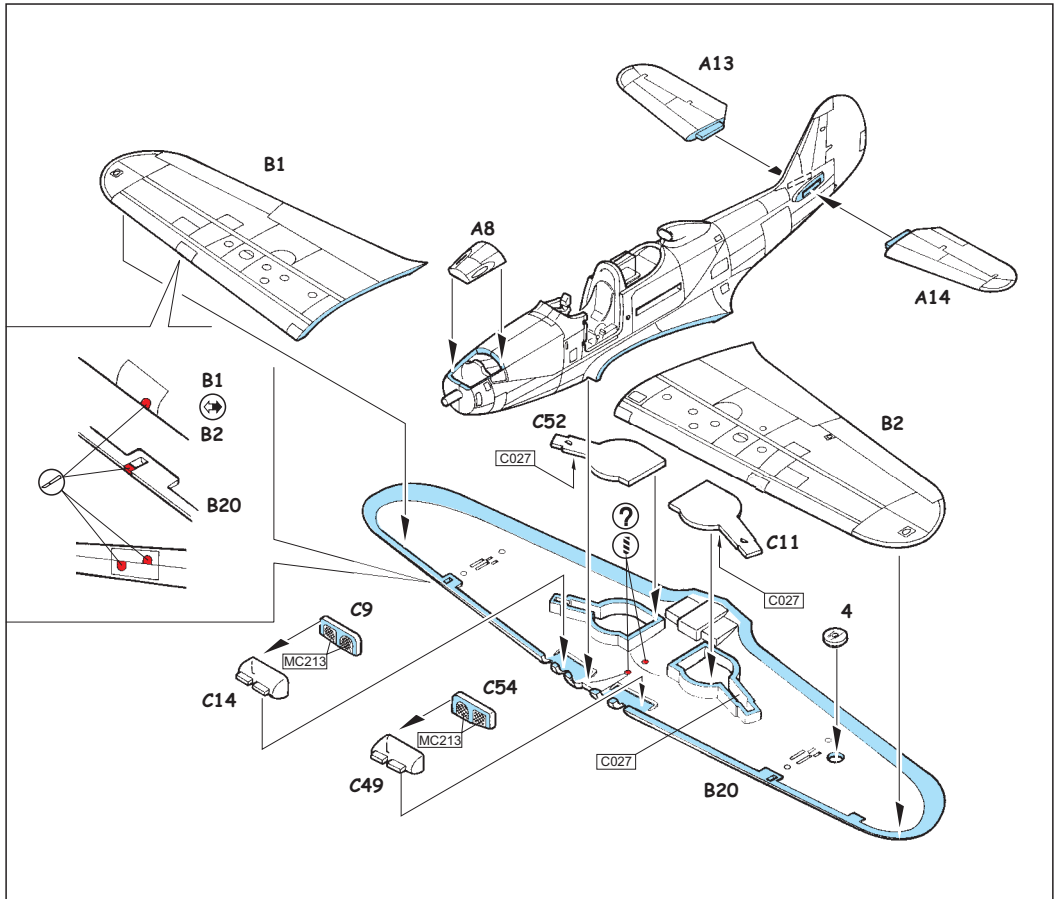
REMOVE
ODŘÍZNOUT

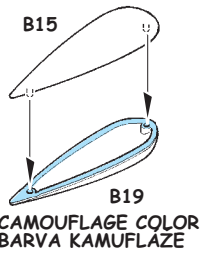
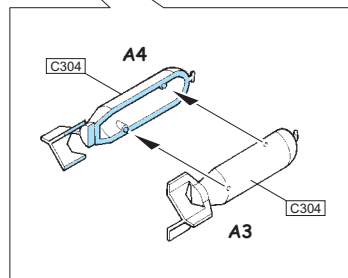
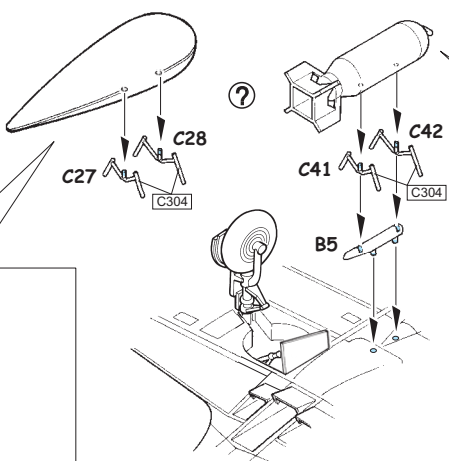
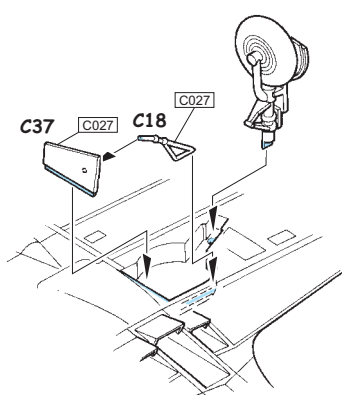
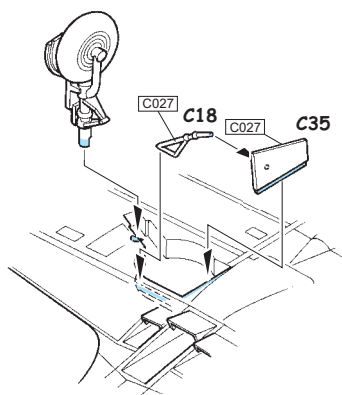
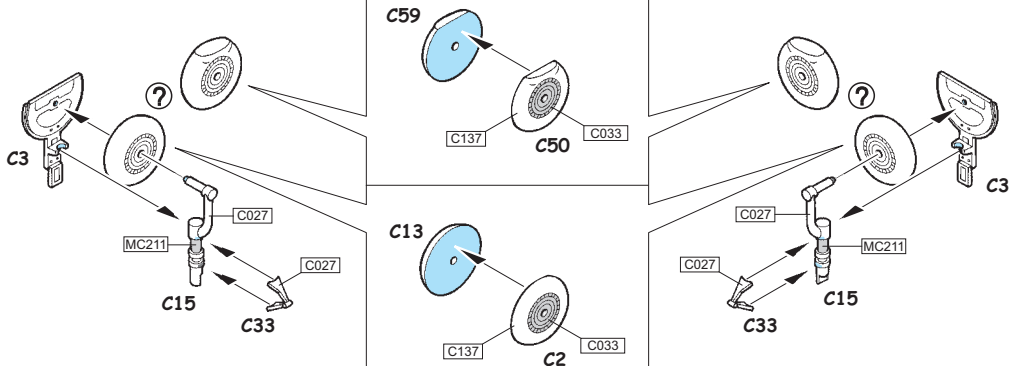


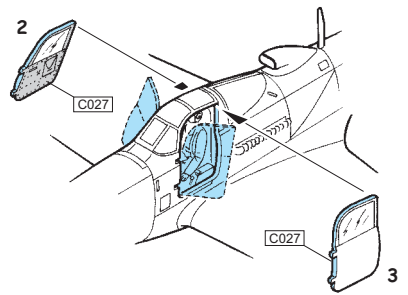
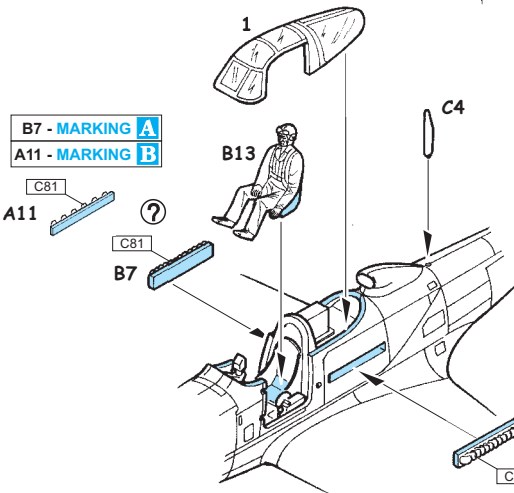
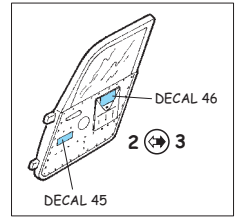
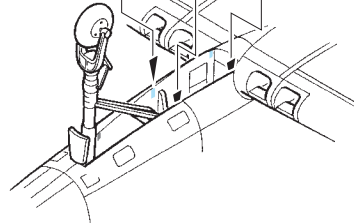
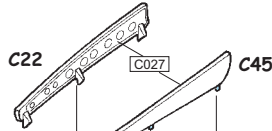
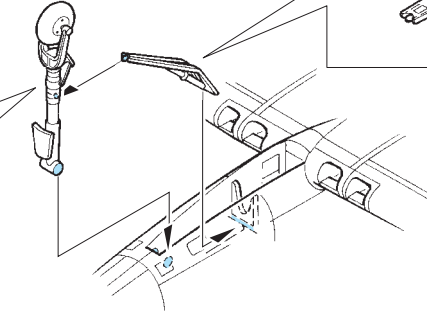
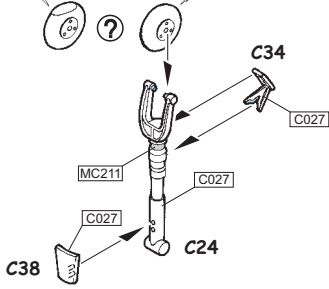
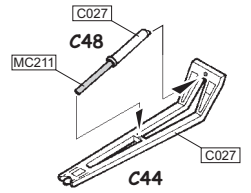
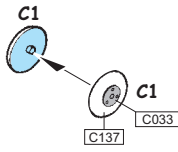
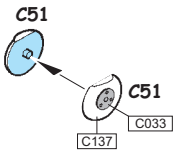
REVERSE SIDE
OTOČIT

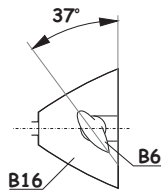
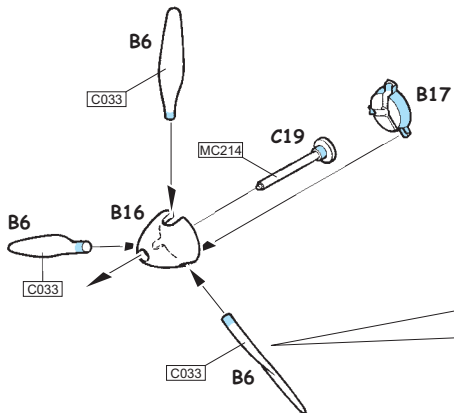
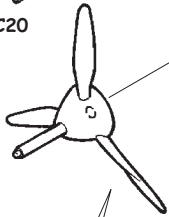
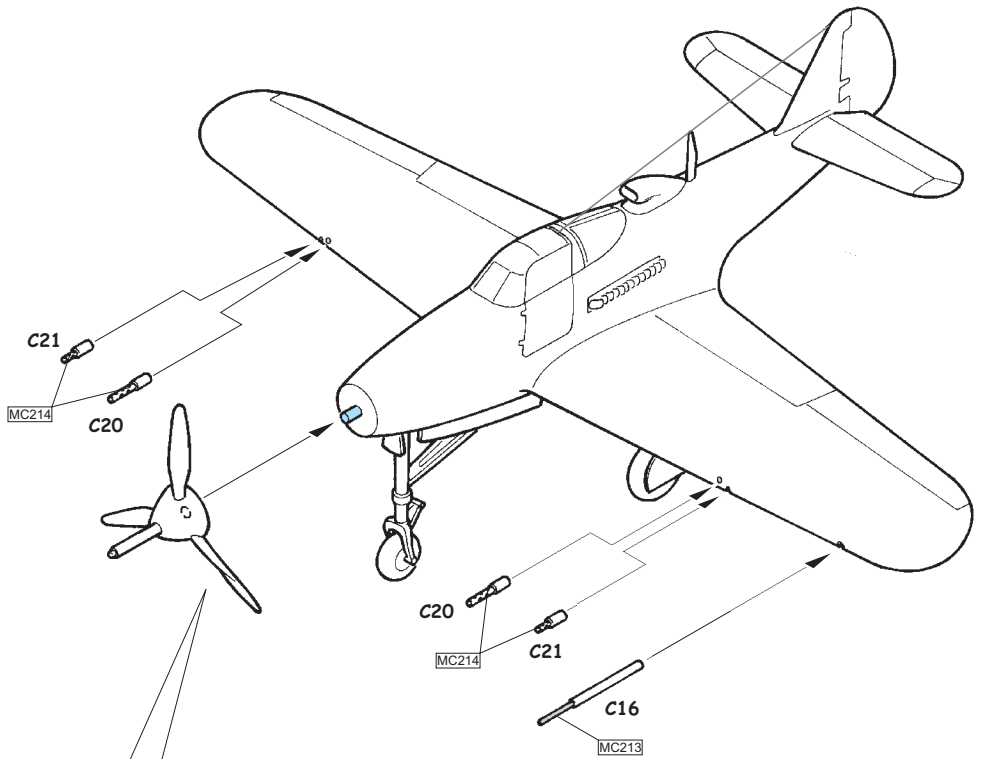




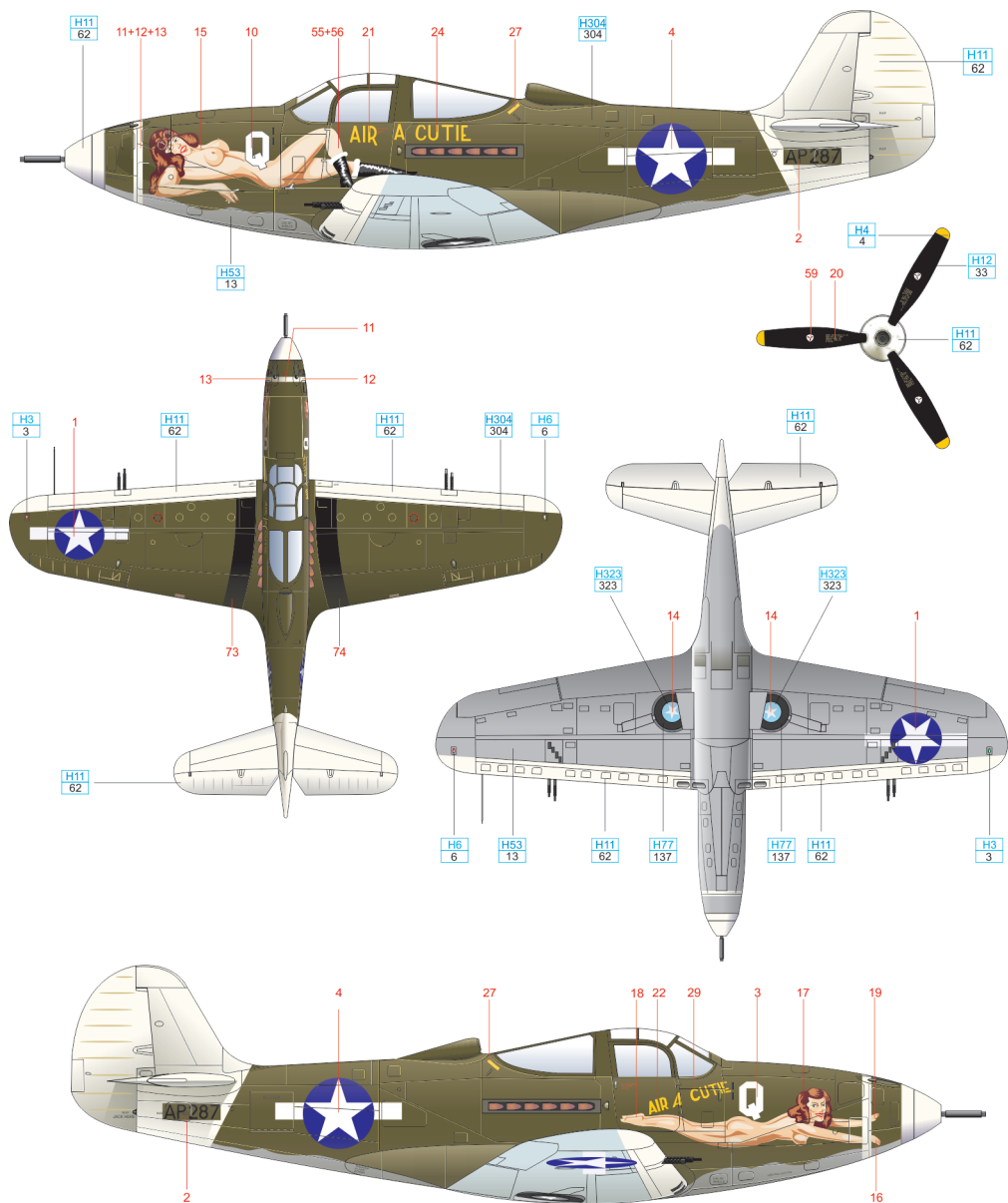






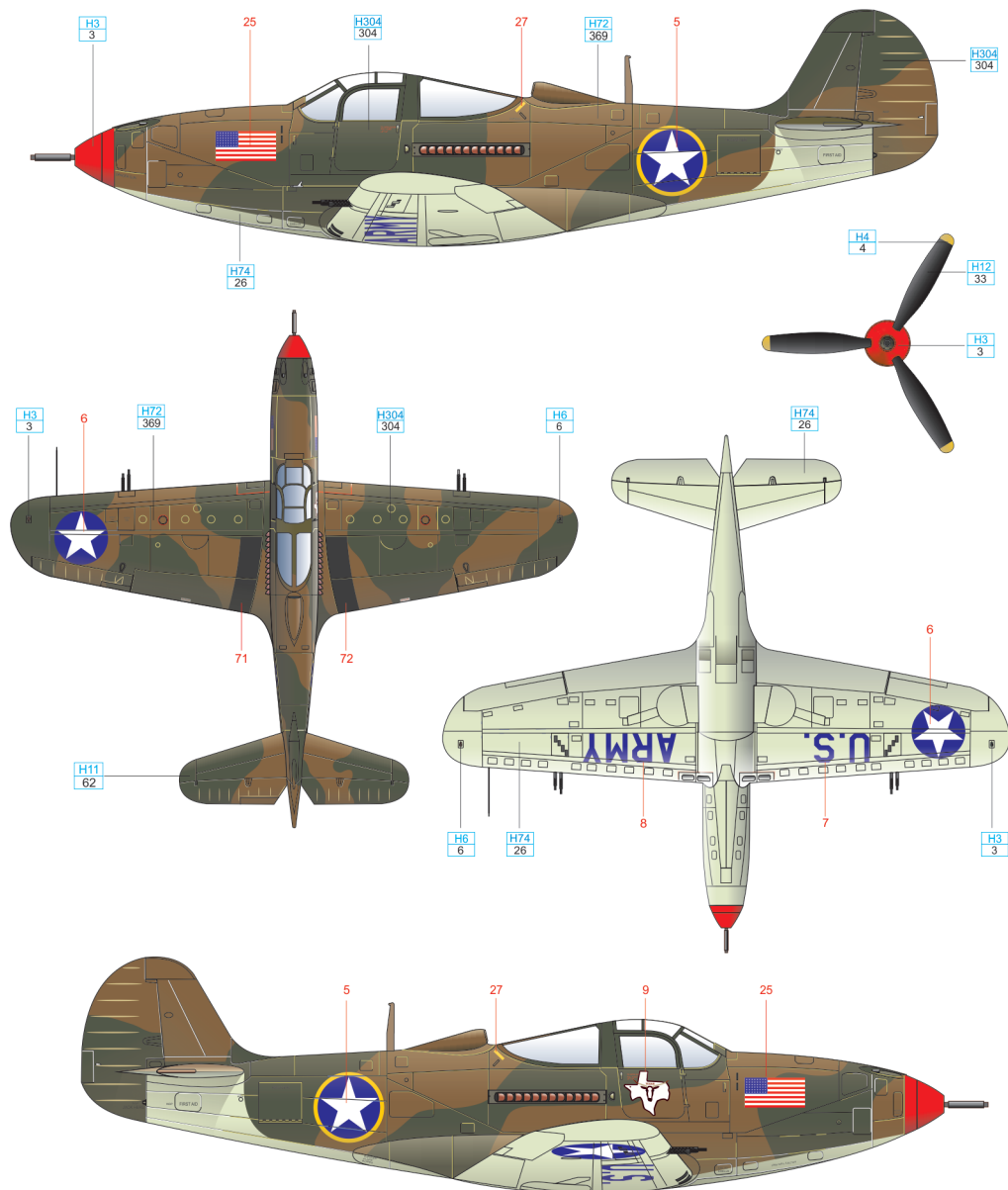


A P-400, 36th FS, 8th FG, New Guinea, November, 1943



YELLOW	H4 4	BLACK	H12 33	RED	H3 3	TIRE BLACK	H77 137
NEUTRAL GRAY	H53 13	OLIVE DRAB	H304 304	GREEN	H6 6	WHITE	H11 62
						LIGHT BLUE	H323 323

B P-400, flown by Capt. James R. Hillin, 91st FS / 81st FG, Tunisia, February, 1943



YELLOW	H4 4	BLACK	H12 33	WHITE	H11 62	DARK EARTH	H72 369
SKY	H74 26	DARK GREEN	H330 330	GREEN	H6 6	RED	H3 3
						TIRE BLACK	H77 137

STENCILING POSITIONS

