

Samolot myśliwski P-39 „Airacobra” powstał jako konstrukcja zakładów Bell Aircraft Corporation w roku 1937. Zaprojektowany przez głównego konstruktora Roberta J. Wooda. Prototyp noszący oznaczenie XP-39 oblatany został 6 04 1939. Samolot ten cechował się nowatorskimi rozwiązaniami konstrukcyjnymi: trzypłowym podwoziem oraz silnikiem umieszczonym za kabiną pilota. Jako uzbrojenie przewidziano działko lotnicze kaliber 37 mm. Po dostarczeniu kilkunastu samolotów swarli informacyjnie, USAAC otrzymały z wytwórni jeszcze przed wybuchem wojny z Japonią 404 egzemplarze udoskonalonej wersji P-39 D. Samoloty te wyposażone były dodatkowo obok działka kal. 37 mm w cztery karabiny maszynowe kal. 7,62 mm zamontowane w skrzydłach. Dalejsze doskazy tego samolotu odbywały się również dla lotnictwa angielskiego. W wyniku eksportacji na wiele frontów powstały kolejne wersje P-39 F, I, K, L, M, N i Q. Ostatnia z nich posiadała uzbrojenie składające się z działka 37 mm i dwóch Km kal. 12,7 mm. Największą ilość zbudowano wersji P-39 Q (4905 szt.) i P-39 N (2095 szt.). Łącznie zbudowano 9558 samolotów P-39 Airacobra z czego ponad osławo trafiło w ramach dostaw lend lease do ZSRR. Samolot ten używany był na wszystkich frontach II Wojny Światowej. Dane techniczne wersji P-39 Q: Rozpiętość 10,36 m, długość 9,19 m, wysokość 3,78 m, powierzchnia nośna 19,79 m², masa własna 2620 kg, masa w locie 3495 kg, silnik Allison V-1710 -85 o mocy 1045 kW, prędkość max 615 km/h, pułap 10620 m, zasięg 2000 km.

KOLEJNOŚĆ MONTAŻU (wersja z otwartym podwoziem)

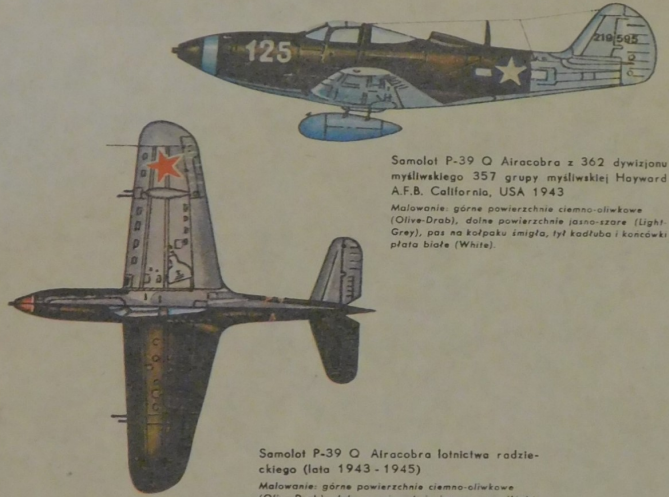
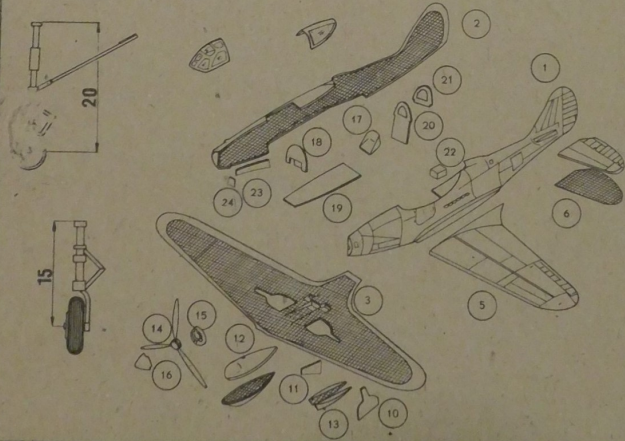
1. Obrabować koniusz elementów (rys. A)
2. Naciąć lub naszybkami wyciąć elementy z kasetem oznaczonym (rys. B)
3. Nadmier tworzywa szklifować na papierze ściernym często zmieniając papier umiarkowanie (rys. C)
4. W południowej kadłuba wyciąć i wyszlifować otwory pod kabinę i ogień
5. Elementy 21 i 20 skleić ze sobą oraz wkleić do wnętrza kadłuba
6. Do części nr 20 przykleić podłogę 19 oraz fotel pilota 17, przykleić dekle rozdzielca 18 (rys. D)
7. Skleić kadłub wzmacniając spojenie kawałkami tworzywa (rys. E)
8. W dolnej części wyciąć luk podwozia i wlepy powietrze. Opatrzona część skrzydeł skleić ze sobą
9. Skrzypko oraz stateczniki przyklejamy do kadłuba
10. Sklejamy osłony karabinów 16 i dodatkowy zbiornik paliwa 12
11. Montujemy śmigło z elementami 14, 15, 16
12. Sklejamy koła 4 i 7
13. Gotowie podwozia wykonujemy z drutu i kawałków tektury do kształtów wg. rysunku
14. Po przyklejeniu gotowi przyklejamy klapy 23, 24 oraz 10, 11
15. Do wnętrza kabiny przyklejamy nadajnik radiowy 22
16. W miarę możliwości wykonujemy dodatkowo takie elementy jak: tufa karabinów, turki filca, osłony, wsporniki kabiny oraz anteny (wersja amerykańska)
17. Wnętrze kabiny malujemy na kolor stalowy (Interior-Green)
18. Przyklejamy osłony kabiny
19. Mniejszą kłębnią szpaczkujemy i szlifujemy
20. Malujemy model (drobne elementy przed przyklejeniem)
21. Nakładamy naklejki



Uwaga:

Spaczkówki wykonujemy z rozpuszczonego tworzywa w rozpuszczalniku nitro oraz talku. Model kleić klejem do polistyrenu np. prod. CHEM. SP-NI PRACY „KOZMIANNA”. Elementy z polistyrenu można także kleić klejem wykonanym z k. soleczków tworzywa rozpuszczonych w rozpuszczalniku nitro.

Airacobra



Samolot P-39 O Airacobra z 362 dywizjonu myśliwskiego 357 grupy myśliwskiej Hayward A.F.B. California, USA 1943
Malowanie: górne powierzchnie ciemno-oliwkowe (Olive-Drab), dolne powierzchnie jasno-szare (Light Grey), pas na kółkach śmigła, tył kadłuba i końcówki płata białe (White).



Samolot P-39 O Airacobra lotnictwa radzieckiego (lata 1943 - 1945)
Malowanie: górne powierzchnie ciemno-oliwkowe (Olive-Drab), dolne powierzchnie jasno-szare (Light Grey), kółpaki czerwony

Samolot P-39 O Airacobra dowódcy lotnictwa polskiego w latach 1944 - 1947 gen. Fiodora Polynina
Malowanie: górne powierzchnie ciemno-zielone (Medium-Green), dolne powierzchnie i statecznik kierunku jasno-niebieskie (Light-Blue).

