

AERIAL WAR OVER EASTERN FRONT IN 1/48 AND 1/32 SCALE BY

SH48023



Polikarpov I-15 “Red Army” 1/48

SH32001



Polikarpov I-16 Type 17 1/32

SH32004



model 239 Buffalo 1/32

SH32019



Morane -Saulnier MS-406C.1 1/32

SH32023



H-75 Hawk “Sussu over Finland” 1/32

SH32045



**“Soviet & Japanese Test Plane”
Heinkel He 100 D 1/32**

USE CMK TOOLS AND WEATHERING PIGMENTS FOR YOU KITS.

**H1010 HANDLE FOR OUR SAWS
- PRICELESS TOOL FOR RESIN
PARTS ADJUSTMENT**



**H1011 CMK SANDING STICK
- FOUR DIFFERENT GRIT
OF SANDING PAPERS ON
ONE SANDING STICK.**



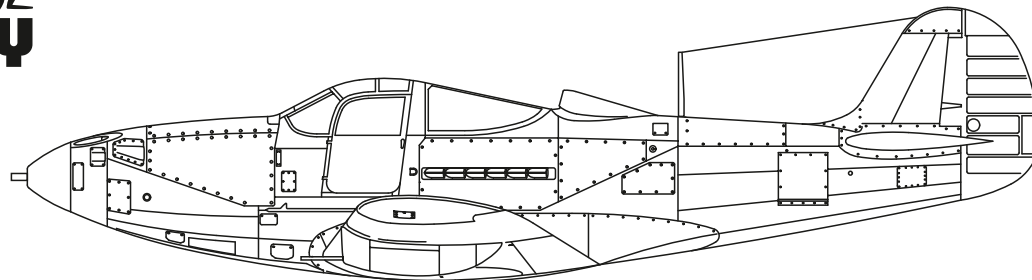
Star Dust
weathering pigments

**ALL OF THE ABOVE ITEMS CAN BE FOUND AND ORDERED
VIA OUR OFFICIAL WEBSITE AND E-SHOP.....**

WWW.CMKKITS.COM

**special
HOBBY**
1/32

SH32028



NÁVOD / INSTRUCTION

GB

P-39N/P-39Q Airacobra “Soviet Guards Regiments”

V únoru a březnu 1937 vydalo velení USAAC specifikace na projekty nových výškových jedno a dvoumotorových přepadových stíhaček. V rámci soutěže o jednomotorovou stíhačku předložila mladá firma Bell dva projekty, označené číslly 3 a 4. Projekt 4 se stal vítězem a USAAC objednalo stavbu prototypu. Letoun dostal označení XP-39 a vzletl 6.dubna 1939. Šlo o velmi neortodoxní konstrukci, celokovový letoun měl zatahovací příďový podvozek, motor s turbokompresorem umístěný za kabinou. Kabina sama byla kapkovitého tvaru s dveřmi automobilového typu. Protože se při prvních testech ukázalo, že letoun nedosahuje vypočtených výkonů, byl testován v aerodynamickém tunelu. V rámci úprav byl odstraněn turbokompresor, který byl zdrojem aerodynamického odporu. Stroj dostal po úpravách označení XP-39B. Odstranění turbokompresoru mělo později vliv na výkony P-39 ve větších výškách. Tím se stíhačka konstruovaná jako výšková stala stíhačkou pro střední a nižší výšky. Další P-39 byly vybaveny již motory bez turbokompresorů (u dvou kusů se později zkoušely turbokompresory podvěšené). Po třinácti kusech předseriových YP-39 byla vyráběna první sériová verze P-39C Airacobra. Ta sloužila jen k výcviku na území USA. To již skoro rok trvala druhá světová válka. Proto P-39 objednala jak francouzská, tak britská nákupní komise. Francie padla dříve než mohla P-39 dostat. Stroje dodané do Velké Británie dostaly exportní označení P-400 a jméno Caribou Mk.I. To bylo brzy změněno na Airacobra Mk.I. Stroje byly zklamáním, nedosahovaly výkonů udávaných výrobcem a jejich výškové vlastnosti byly špatné. Do výzbroje je dostala jediná 601. squadrona. Ve výzbroji RAF nezůstaly dlouho a většina byla poslána do SSSR. Část strojů byla zabavena ještě před dodáním do Velké Británie pro USAAF po napadení Pearl Harboru a nasazena do bojů v Pacifiku pod označením P-400. Exportní verzi odpovídala pro USAAF stavěná P-39D, která je také spojena se začátkem bojů proti Japoncům. V těchto bojích získala Airacobra nepříliš dobrou pověst. Na vině jsou ale spíše než špatné vlastnosti Airacober hlavně podmínky vzdušných bojů, kdy byly američtí piloti jako obránci většinou v nevýhodě. Airacobra byla dále produkována v dalších verzích P-39F, J, K, L, M, N a Q. Jednotlivé verze se odlišovaly vybavením, verzemi motorů a typy vrtulí. Poslední verze P-39Q měla zesílenou výzbroj. Křídelní kulomety ráže 7,7mm byly odstraněny a místo nich zavěšeny do schránek pod křídlo dva kulomety ráže 12,7 mm. Kromě USAAF, které nasadilo Airacobry do bojů proti Japoncům a v Africe (P-39 USAAF byly sice umístěny i na Britské ostrovy, ale nezasáhly do bojů a byly přesunuty do Afriky) a RAF se Airacobry za války nebo po válce dostaly do výzbroje RAAF, francouzského, italského a portugalského letectva. Největším uživatelem se mimo USAAF stalo letectvo Rudé Armády. V podmínkách Východní fronty, kde boje probíhaly v nižších výškách se Airacobry nesporně osvědčily. Patřily mezi nejoblíbenější stíhačky Rudé armády a létalo na nich velké množství es.

Technická data P-39N:

Rozpětí: 10,37 m, délka: 9,21 m, max. rychlost: 612 km/h ve výšce 3 350 m , dolet na vnitřní nádrže: 724 km, výstup do 3050 m: 5 min 6 s, dostup: 8 840 m, Výzbroj: 1x kanón M4 ráže 37 mm), 2x kulomet 12,7 mm, 4x kulomet 7,7 mm.

CZ

In February and March, 1937, the USAAC issued specifications calling for high altitude, single and twin engined interceptors. The Young Bell Company, in the course of the single engined interceptor competition, proposed two projects, designated No.3 and 4. The No.4 project won the contest, and the USAAC ordered the manufacture of a prototype. The aircraft was designated the XP-39, and it first took to the air on April 6, 1939. The aircraft featured a very unorthodox design consisting of a tricycle landing gear, and with the engine supercharger located behind the cockpit. The canopy itself was of a tear drop shape, with car-like boarding doors. The first flight test revealed low performance, and the prototype testing was moved to a wind tunnel. Subsequent modification comprised the deletion of the supercharger, which was a source of excessive drag. The modified aircraft was re-designated as the XP-39B. The deletion of the supercharger later led to low performance at higher altitudes, and what was originally intended as a high altitude fighter, became a low and medium altitude fighter. Subsequent P-39s were powered by engines without superchargers (two aircraft were tested with externally mounted superchargers above or below the fuselage). The pre-production batch of 13 YP-39s was followed by the first production version, the P-39C. This version served for flight training in the USA only. At that time, the Second World War had been going on for over a year, and as a result, the P-39 were ordered by French and British purchasing groups. France had surrendered before the P-39s could be delivered. The aircraft delivered to Great Britain received the export designation P-400, and were named Caribou Mk.I. This name was soon changed to Airacobra Mk.I. The aircraft were a big disappointment. They not only did not perform as advertised, but high altitude performance was bad. They were assigned to the 601st Squadron, but RAF service didn't last long, and most of the aircraft were delivered to the USSR. A part of the delivery for Great Britain was confiscated for the USAAF. When Pearl Harbor was attacked, these aircraft were deployed to the Pacific area under the designation P-400. The P-39D produced for the USAAF, an equivalent of the export version, is associated with initial combat against Japan. At that time, the Airacobras began to earn their bad reputation. The blame can however be attributed to the combat conditions rather than to the type itself. American pilots found themselves in defensive fights, and so were at a disadvantage. Airacobras were further developed and produced as the P-39F, J, K, L, M, N and Q. Specific versions differed in equipment, engine variants, and propeller types. The last version, the P-39Q received heavy armament. The wing mounted 7.7 mm machine guns were deleted and 12.7 mm machine guns in pods were mounted below the wing. USAAF deployed Airacobras against Japan in the Pacific theatre, and in Africa (USAAF P-39s were stationed on British Islands but were later relocated to Africa). The post war era saw the Airacobra in RAAF service and also with the French, Italian and Portuguese air forces. The biggest user besides the USAAF was the Red Army Air Force. Airacobras proved to be very effective under Eastern Front conditions where combat took place at low altitudes. They were one of the most popular fighter aircraft among the Red Army Air Force pilots, and many Aces used them as personal mounts.

Technical data P-39N

Wingspan: 10.37m, Length: 9.21m, Max. Speed: 612 kmh at 3 350 m, Range without external fuel tanks: 724 km, Climb to 3,050m: 5 min 6 s, Ceiling: 8,840m, Armament: 37mm M4 cannon, 2x 12.7 mm machine guns, 4x 7.7 mm machine guns.

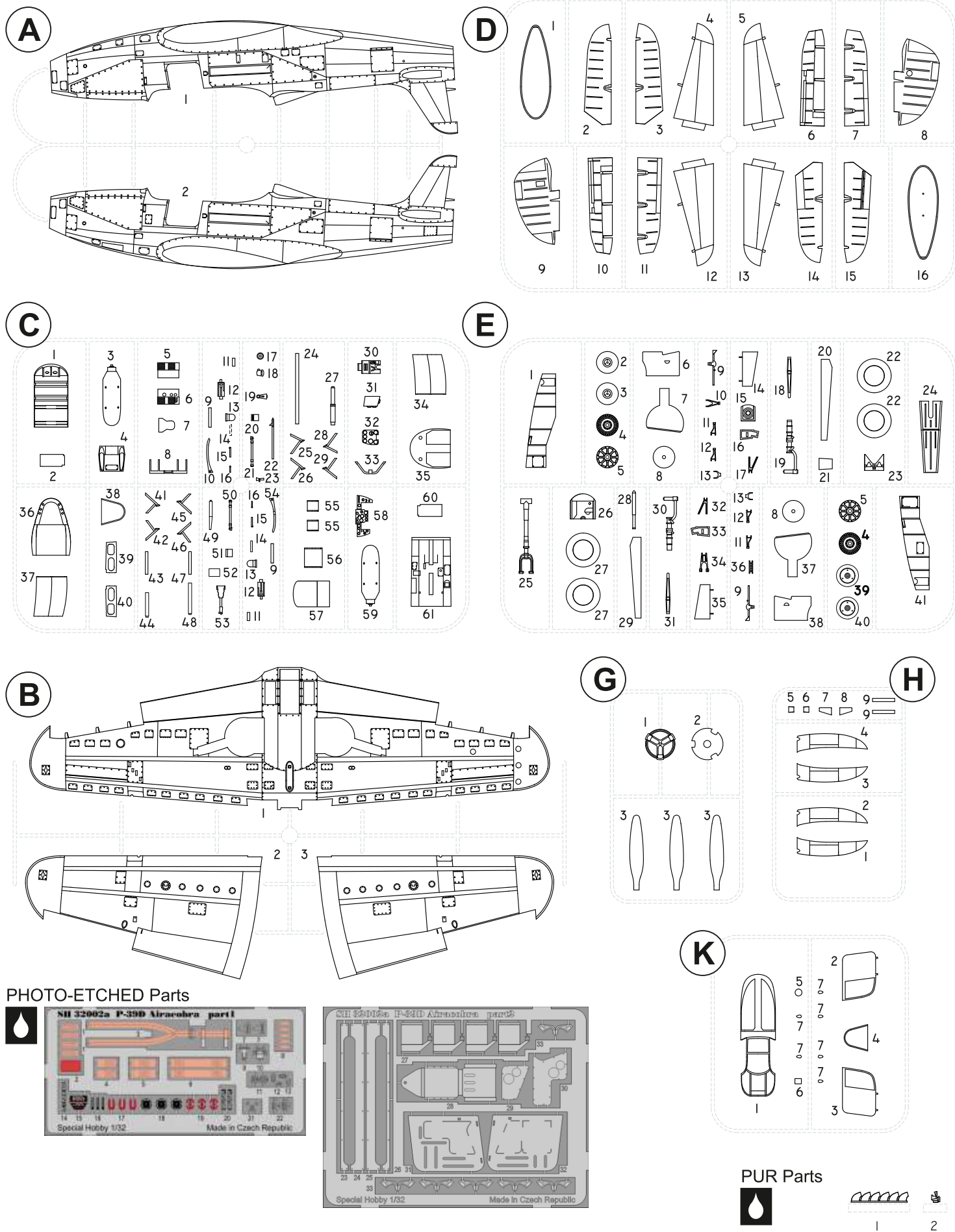
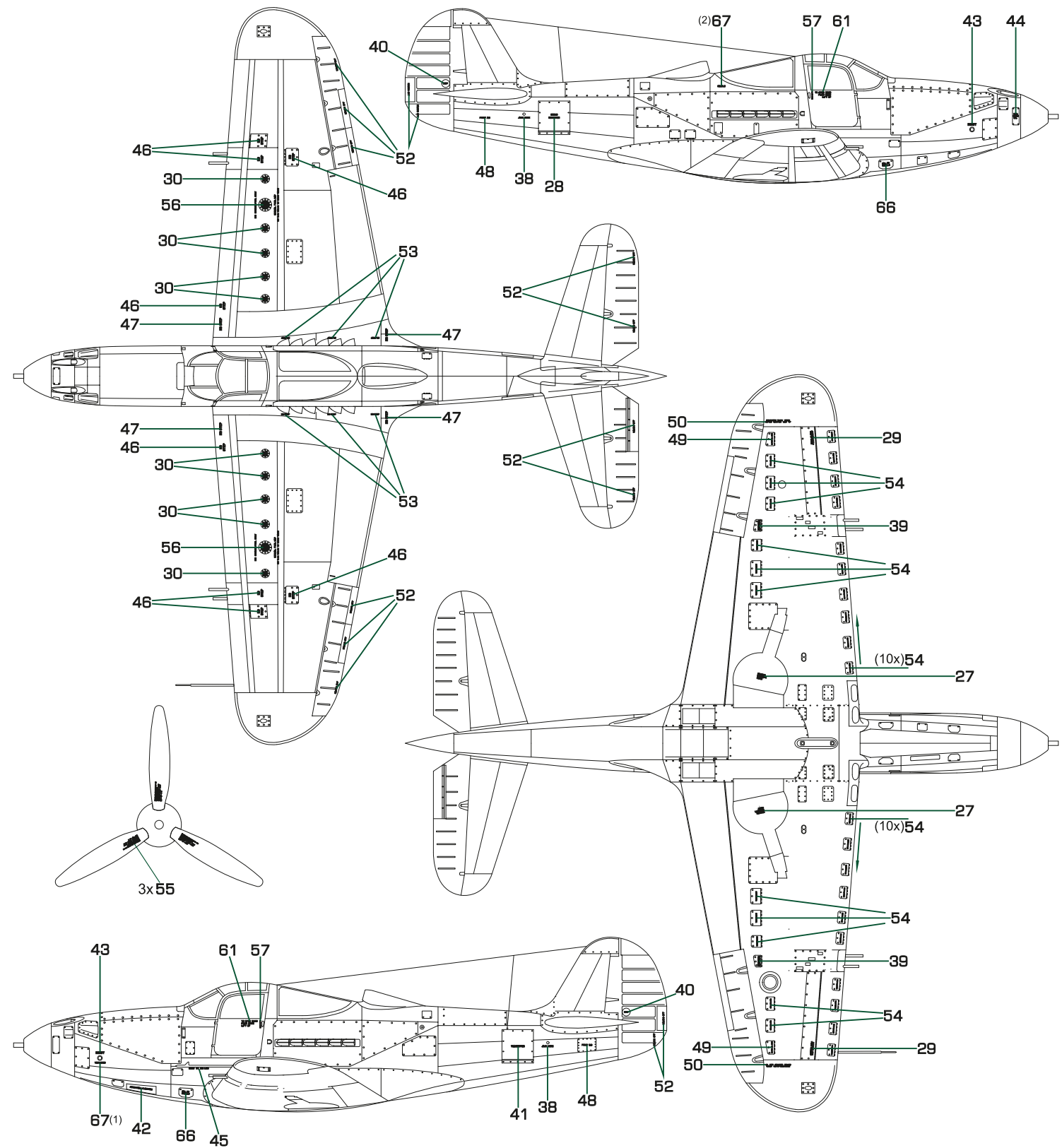


SCHÉMA POUŽITÍ POPISEK P-39 AIRACOBRA

Popisky na letadlech sloužili k orientaci techniků a během několikaleté výroby se částečně měnily. Po opravách nebyly popisky obnovovány. Toto schéma ukazuje nejběžnější rozmístění.

P-39 AIRACOBRA STENCILS APPLICATION

The stencils served as quick guide for technicians but during the long production they were changed partially. When the aircraft was repaired the stencils were not. This plan shows the most common placement.

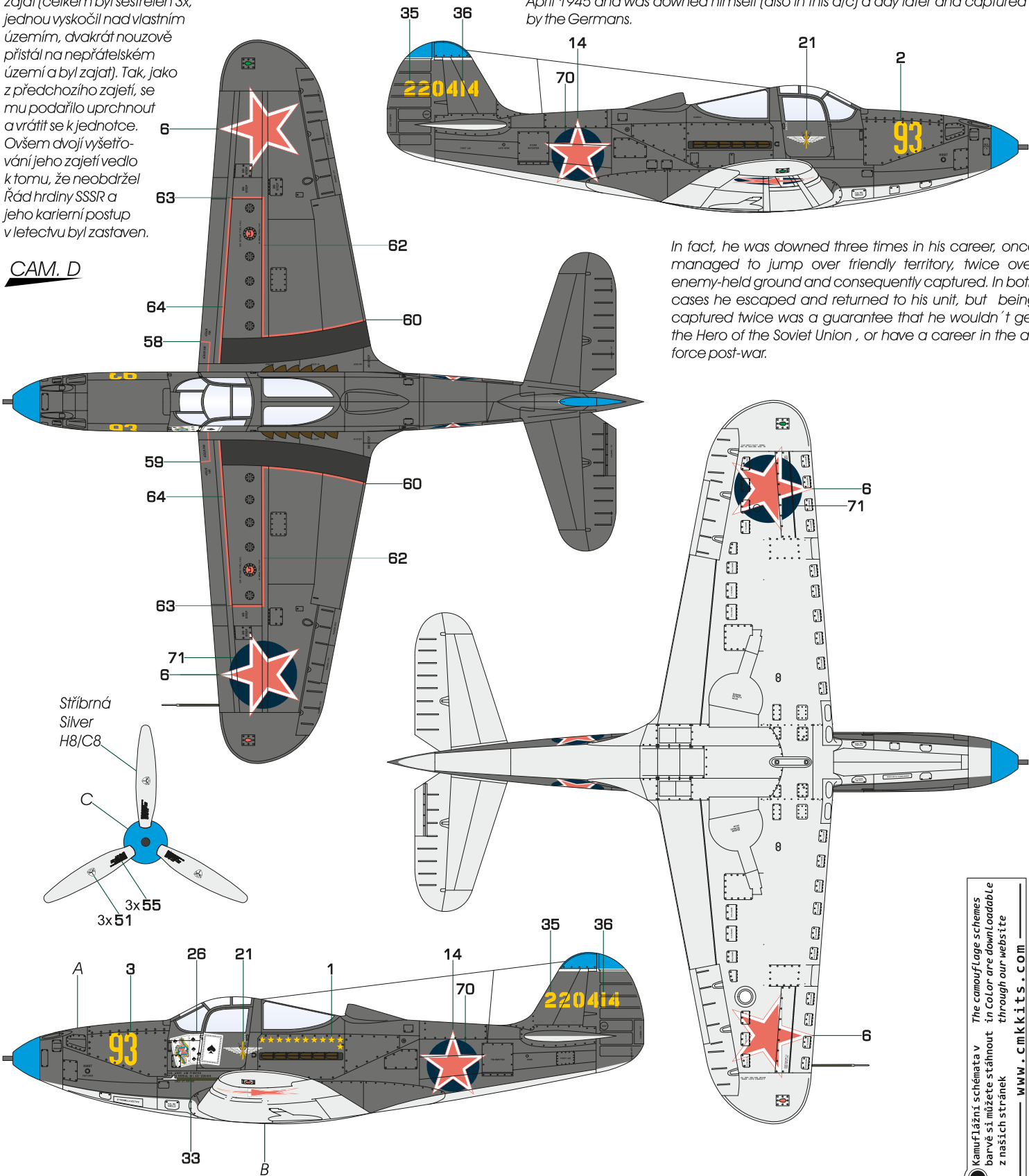


SYMBOLS



P-39Q-5 žlutá 93/42-20414, pilot kapitán A. P. Filatov (21. sestřelů), 30. GIAP, Polsko, podzim 1944. Filatovova Cobra byla ozdobena na levém boku hvězdičkami za dosažená vítězství a kresbou pilotních křidélek a pokerových karet pikové dámy, sedmičky a esa. (kresba karet byla inspirována Puškinovou povídkou Piková dáma a ilustrovala Filatovu lásku k literatuře, ne sklon k hazardním hrám). Na pravém boku byla údajně kresba dívky, bohužel ale není fotograficky zdokumentována. Na tomto stroji dosáhl Filatov 19. dubna 1945 i svého posledního sestřelu, o den později byl v tomto stroji sestřelen a zajat (celkem byl sestřelen 3x, jednou vyskočil nad vlastním územím, dvakrát nouzově přistál na nepřátelském území a byl zajat). Tak, jako z předchozího zajetí, se mu podařilo uprchnout a vrátit se k jednotce. Ovšem dvojí vyšetřování jeho zajetí vedlo k tomu, že neobdržel Řád hrdiny SSSR a jeho kariérní postup v letectvu byl zastaven.

CAM. D



In fact, he was downed three times in his career, once managed to jump over friendly territory, twice over enemy-held ground and consequently captured. In both cases he escaped and returned to his unit, but being captured twice was a guarantee that he wouldn't get the Hero of the Soviet Union, or have a career in the air force post-war.

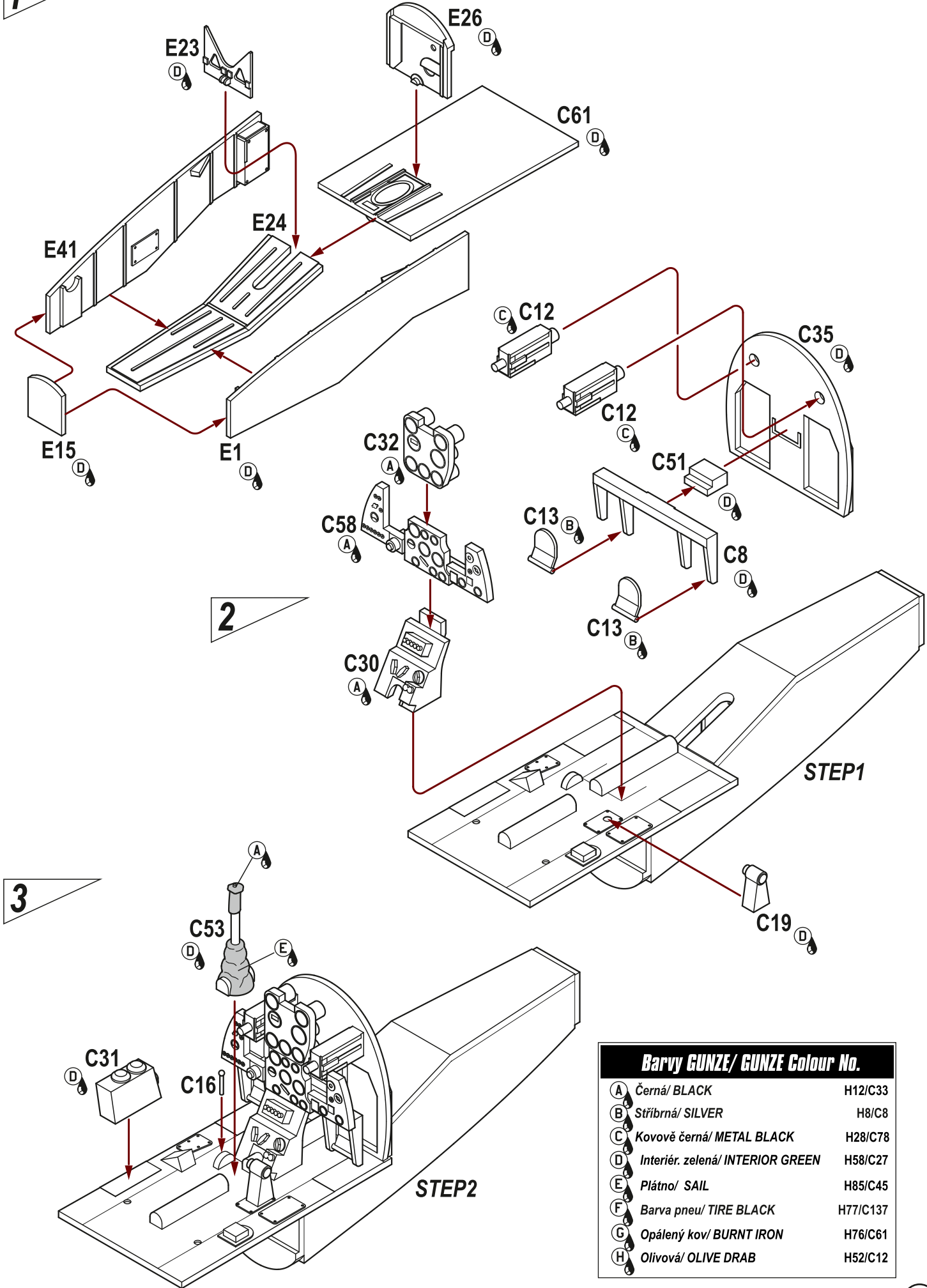
Kamuflažní schémata v The camouflage schemes barvé si můžete stáhnout in color are downloadable z našich stránek through our website WWW.CMKKITS.COM



2012/11

SH32028 P-39N/Q SSSR "Soviet Guard Regiments"

1

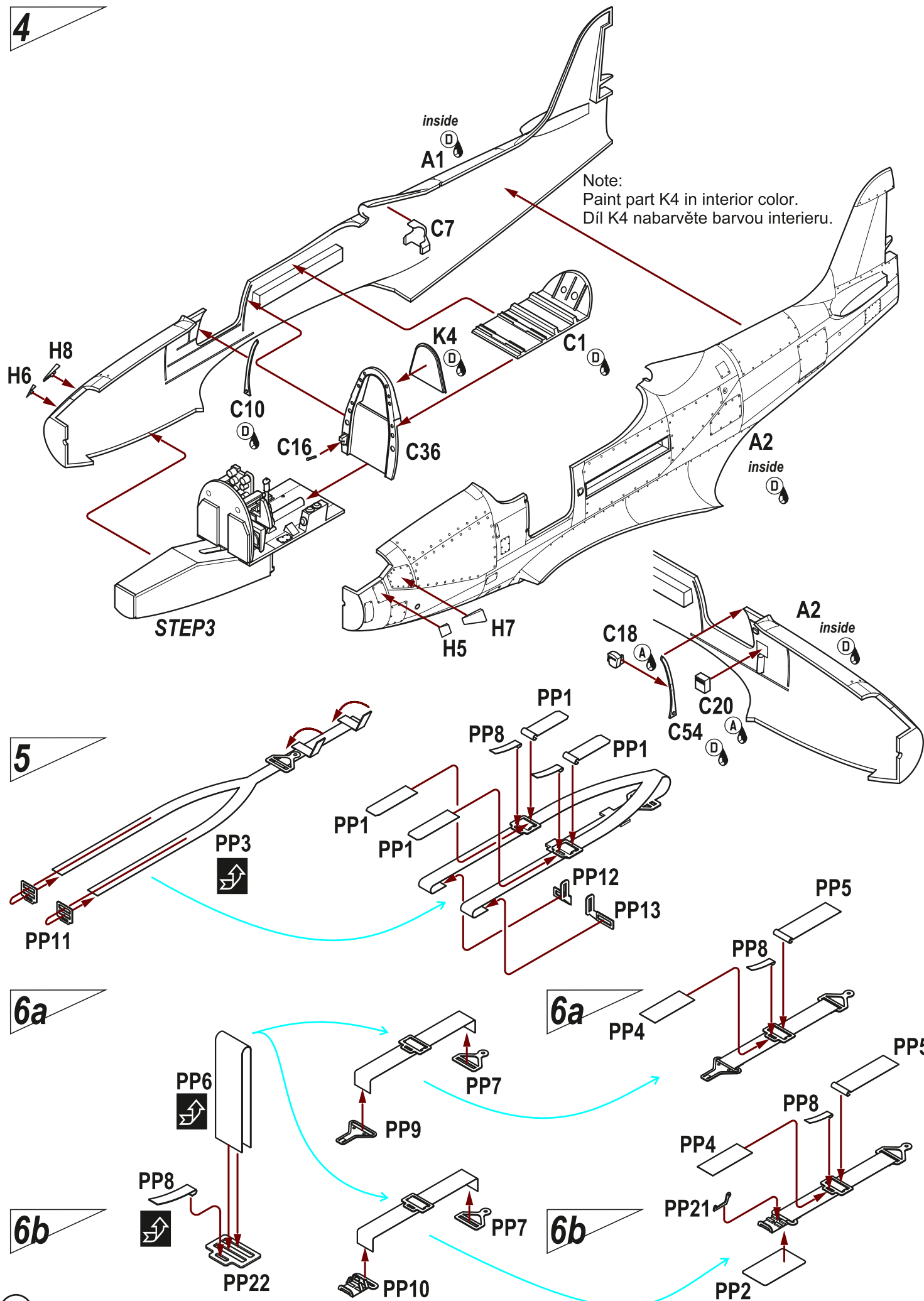


Barvy GUNZE/ GUNZE Colour No.		
A	Černá/ BLACK	H12/C33
B	Stříbrná/ SILVER	H8/C8
C	Kovově černá/ METAL BLACK	H28/C78
D	Interiér. zelená/ INTERIOR GREEN	H58/C27
E	Plátno/ SAIL	H85/C45
F	Barva pneu/ TIRE BLACK	H77/C137
G	Opálený kov/ BURNT IRON	H76/C61
H	Olivová/ OLIVE DRAB	H52/C12

2012/10

SH32028 P-39N/Q

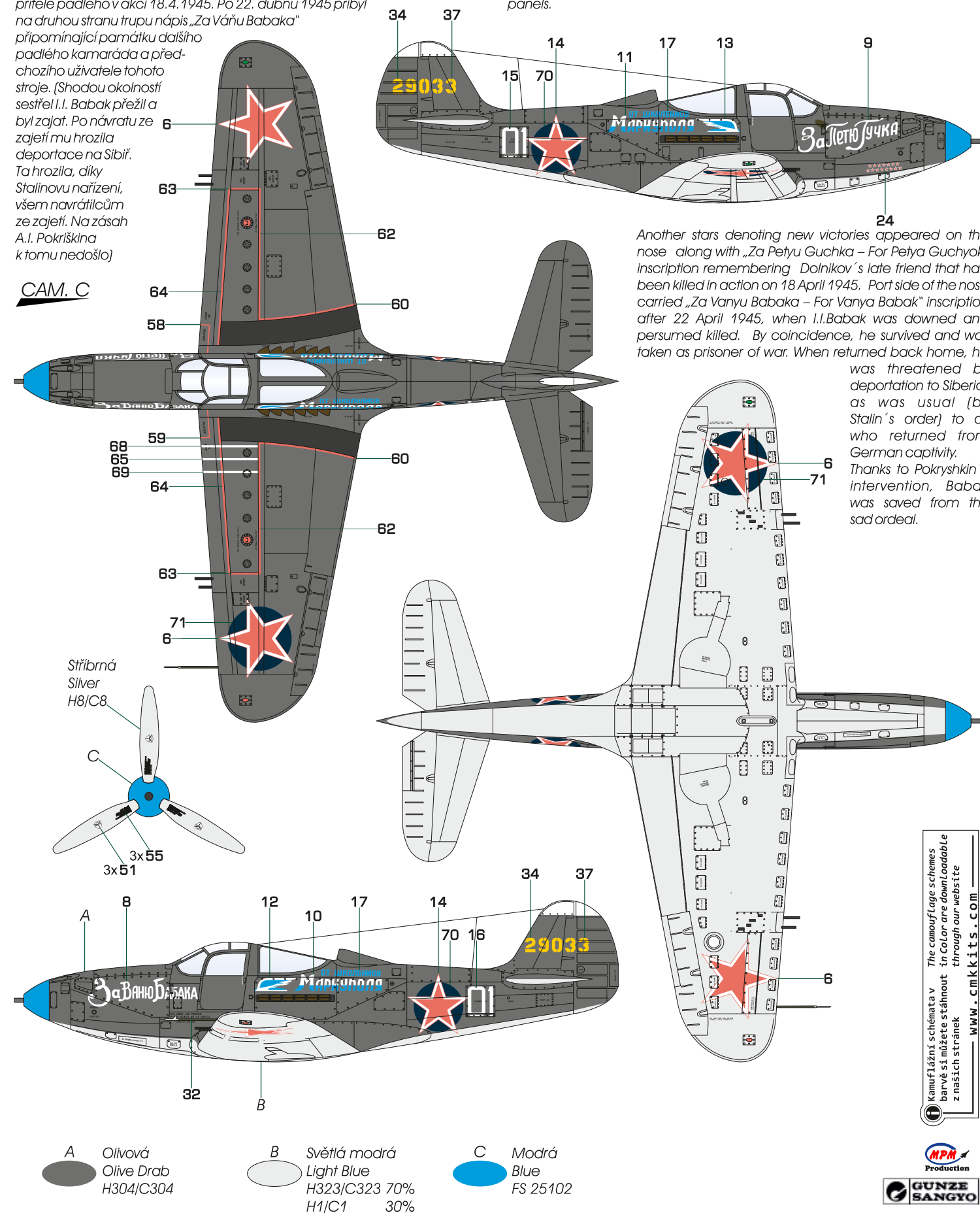
3



P-39N bílá 01/42-9033, „Od školníkov Mariupolja“, 100. GIAP, Německo, květen 1945. Poté, co I.I. Babak převzal velení 16. GIAP, stal se tento stroj osobním letounem G.U. Dolnikova (16 vítězství). Existují dvě teorie o zmizení kresby znázorňující matku vlast: 1. I.I. Babak si „vzal plech s kresbou k 16. GIAP“ a na tomto stroji zbyl jen zbytek kresby na dalším panelu. Panel byl nahrazen jiným s odlišným odstínem Olive Drab. 2. Kresba byla zatřena a nová barva nesleduje rozhraní panelů. V každém případě se na přídi objevily hvězdičky značící dosažená vítězství a nápis „Za Pětu Gučka“ na památku Dolnikovova přítele padlého v akci 18.4. 1945. Po 22. dubnu 1945 přibyl na druhou stranu trupu nápis „Za Váňu Babaka“ připomínající památku dalšího padlého kamaráda a předchozího uživatele tohoto stroje. (Shadow okolností sestřel I.I. Babak přežil a byl zajat. Po návratu ze zajetí mu hrozila deportace na Sibiř. Ta hrozila, díky Stalinovu nařízení, všem navrátilcům ze zajetí. Na zásluh A.I. Pokriškina k tomu nedošlo)

P-39N white 01, ser.no. 42-9033, „Ot shkolnikov Mariupolya“, 100 GIAP, Germany, May 1945. This plane became personal mount of G.U. Dolnikov (16 vict) when its ex-pilot I.I. Babak had been given command of 16 GIAP. Disappearance of the Motherland drawing may have been from two reasons:

1. The panel with the drawing was taken by I.I.Babak and carried over to his new destination and on the plane only the small remainder of the drawing was left on the adjacent panel. New panel was in different shade of Olive Drab.
2. The drawing was overpainted and the fresh colour spreads also on another panels.



Another stars denoting new victories appeared on the nose along with „Za Petyu Guchka – For Petya Guchyok” inscription remembering Dolnikov’s late friend that had been killed in action on 18 April 1945. Port side of the nose carried „Za Vanyu Babaka – For Vanya Babak” inscription after 22 April 1945, when I.I.Babak was downed and presumed killed. By coincidence, he survived and was taken as prisoner of war. When returned back home, he was threatened by deportation to Siberia, as was usual (by Stalin’s order) to all who returned from German captivity. Thanks to Pokryshkin’s intervention, Babak was saved from this sad ordeal.

**Kamuflažní schémata v
barvě si můžete stáhnout
z našich stránek** *The camouflage schemes
in color are downloadable
through our website* **www.cmkkits.com**

MPM
Production
GUNZE SANGYO

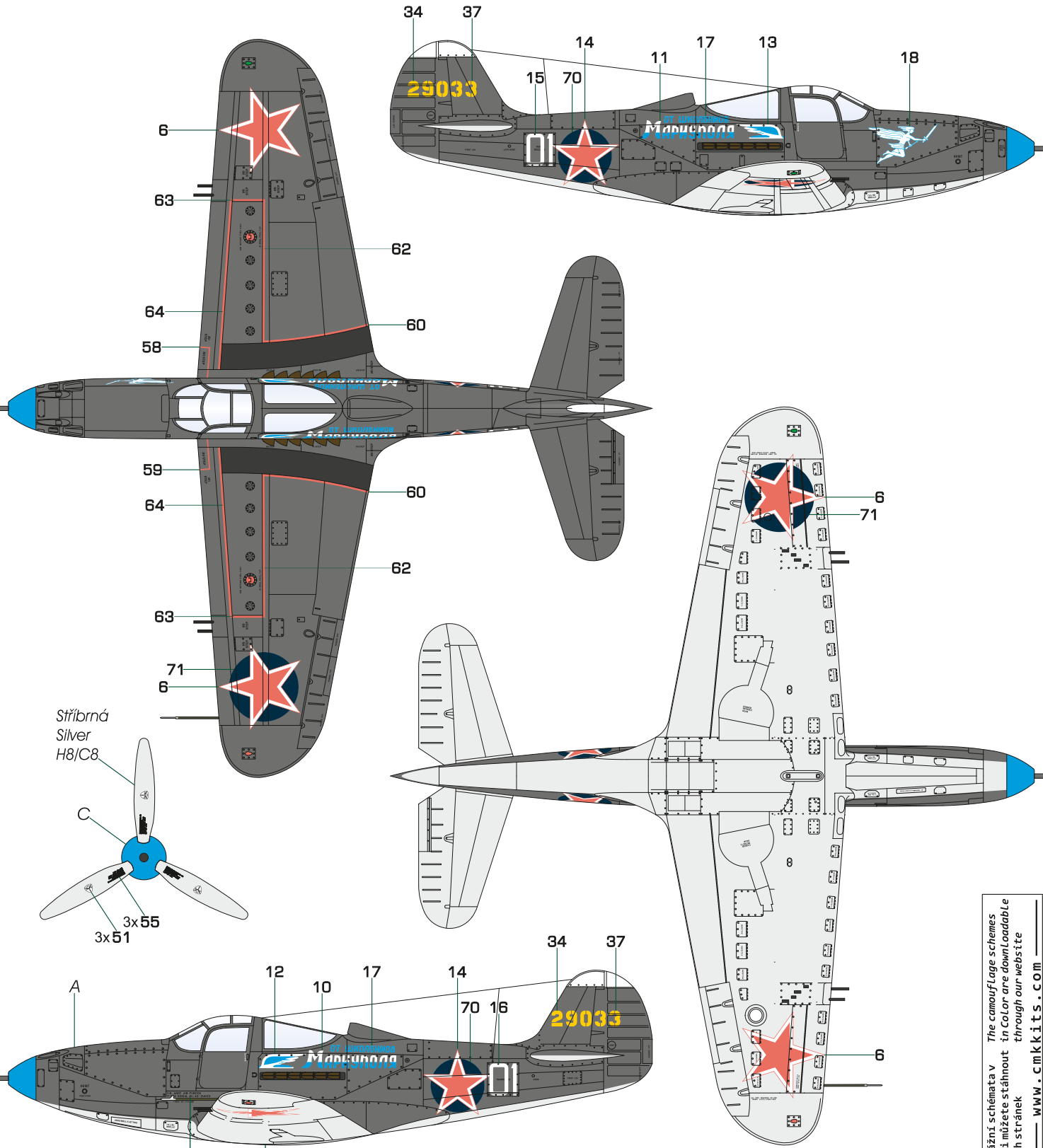
2012/11

SH32028 P-39N/Q SSSR "Soviet Guard Regiments"

P-39N Airacobra, bílá 01/42-9033, „Od školnikov Mariupolja“, 100. GIAP, Německo, leden 1945. Do kabiny tohoto stroje v té době usedal kapitán I.I. Babak (33 vítězství + 4 ve spolupráci). Kromě dedikačního nápisu na obou stranách trupu byl ozdoben na pravé straně přídě kresbou znázorňující matku vlast.

P-39N Airacobra, white 01, ser.no. 42-9033, „Ot shkolnikov Mariupolya – From the schoolchildren of Mariupol“, 100 GIAP Germany, January 1945. In that time the plane has usually been flown by Capt I.I. Babak (33 vict. + 4 shared). Besides the dedication that was on both sides of the fuselage, stbd side of the nose was also decorated with „The Motherland“ drawing.

CAM. B



- A Olivová
Olive Drab
H304/C304
- B Světlá modrá
Light Blue
H323/C323 70%
H1/C1 30%
- C Modrá
Blue
FS 25102

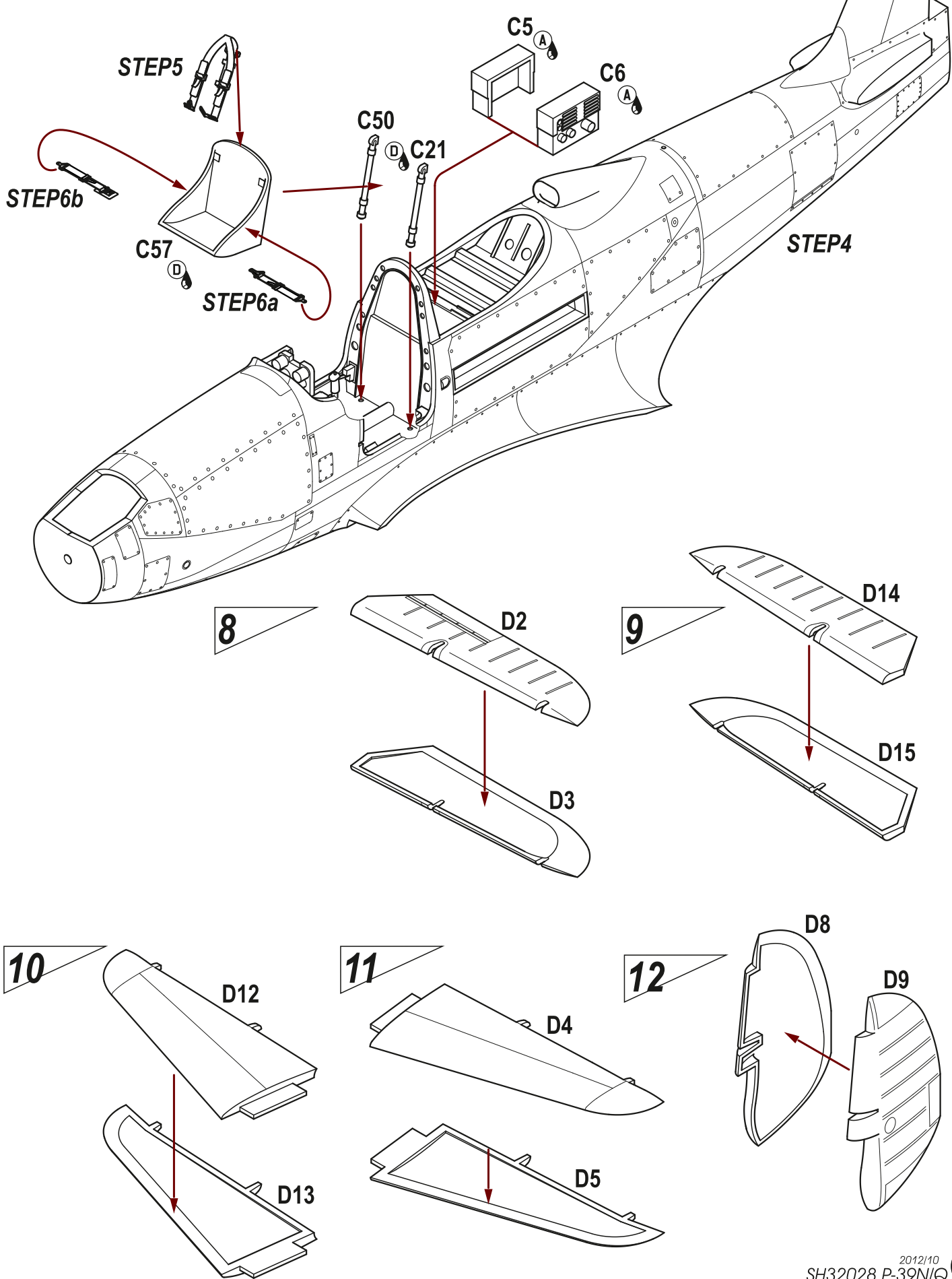
Kamuflažní schémata v barvě si můžete stáhnout z našich stránek
The camouflage schemes in color are downloadable through our website
www.cmkkits.com



2012/11

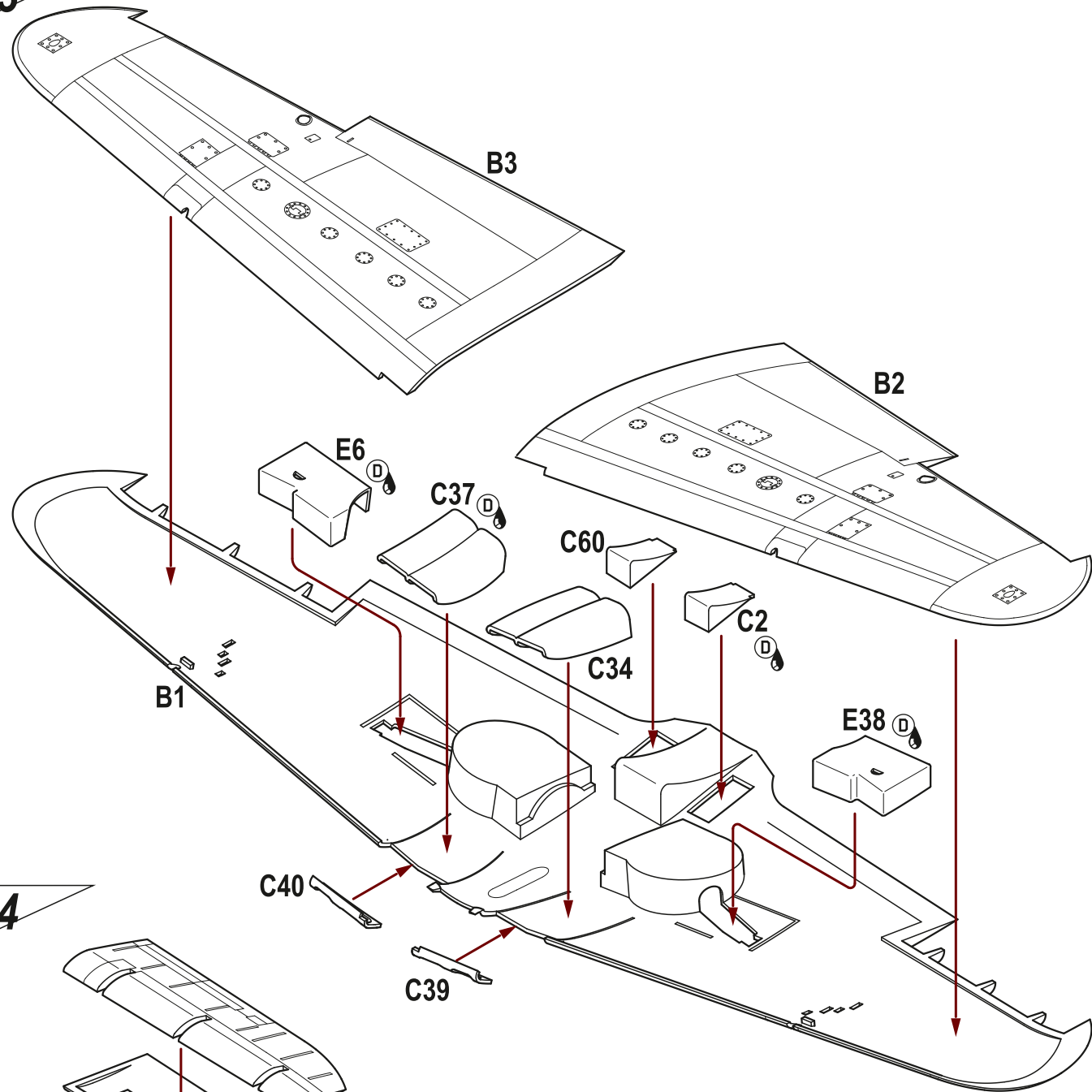
SH32028 P-39N/Q SSSR "Soviet Guard Regiments"

7

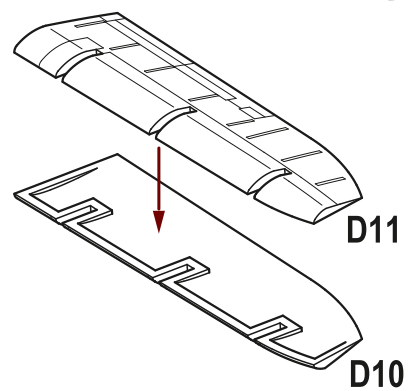


2012/10
SH32028 P-39N/Q 5

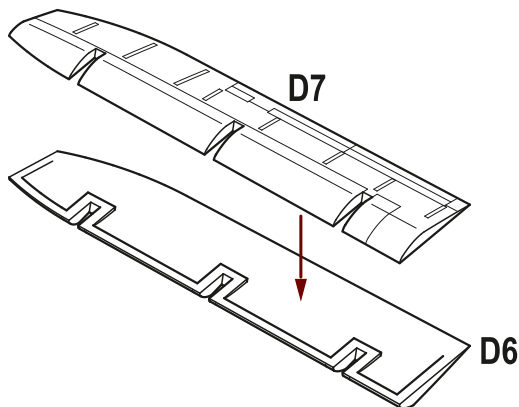
13



14

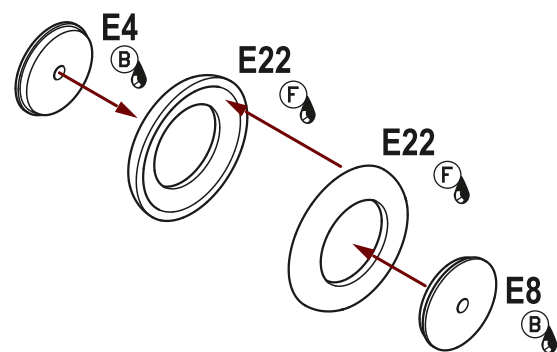


15



16

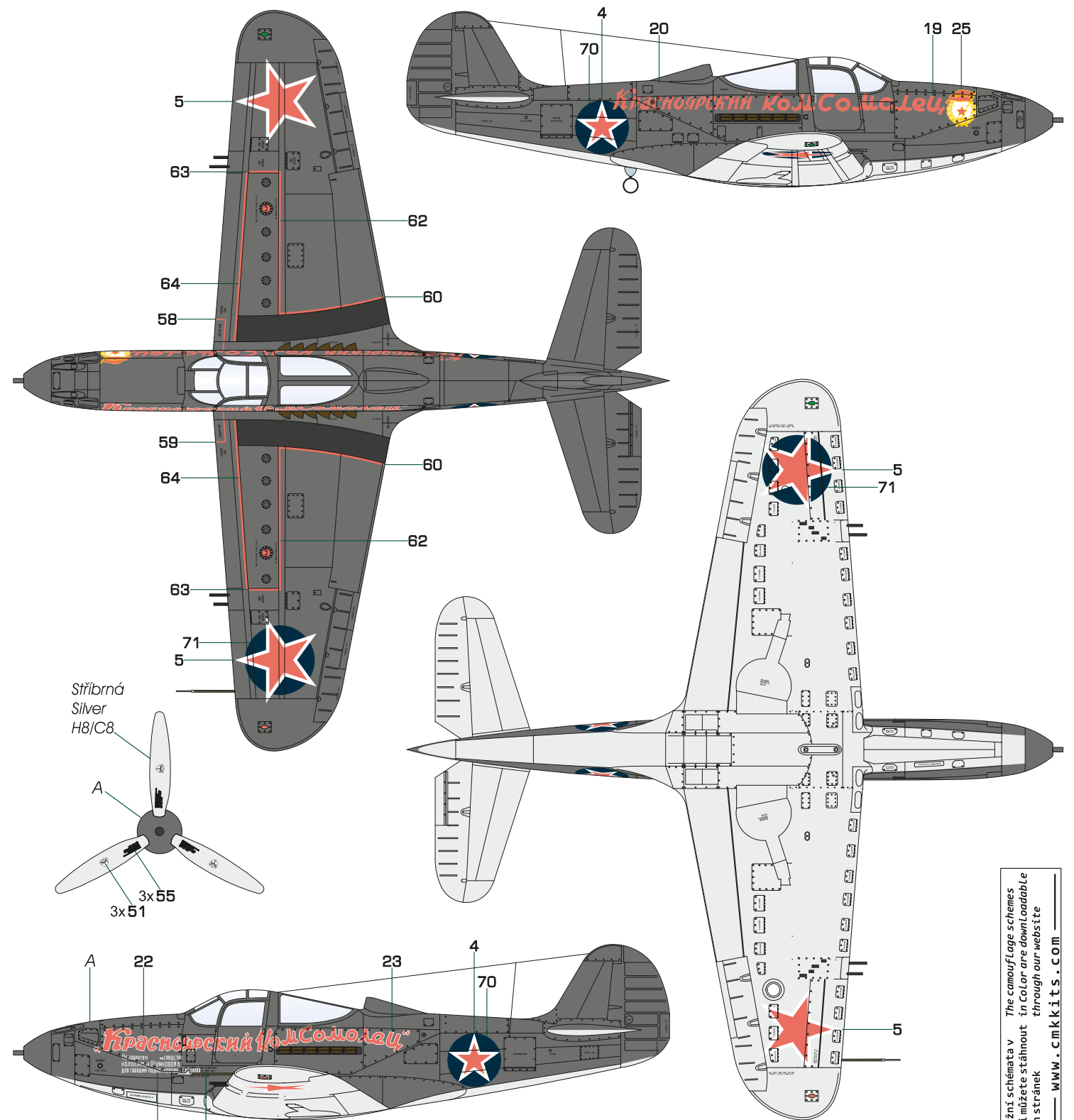
Make 2 sets



P-39N Airacobra, „Krasnojarskij Komsomolec“, 21. GIAP, pilot podplukovník N.G. Sobolev (26 vítězství) 1944. Nápis Krasnojarskij Komsomolec byl na obou stranách trupu, ale jen na levé straně měl lem. Na levé straně byl další dedikační nápis.

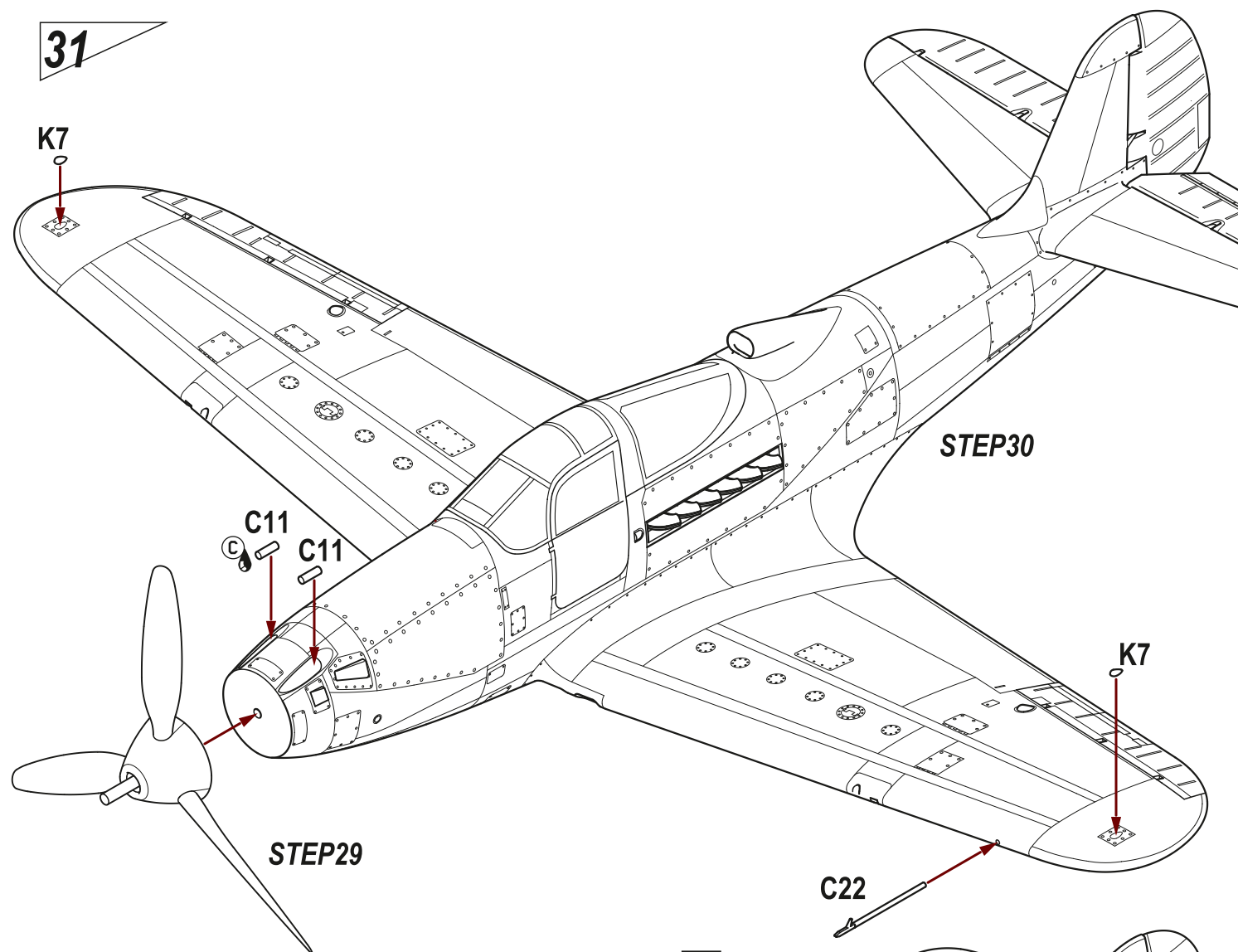
CAM. A

P-39N Airacobra, „Krasnojarskij Komsomolets“, 21 GIAP (Guards Fighter Aviation Regiment), pilot Lt. Col N.G. Sobolev (26 victories). The "Krasnojarskij Komsomolec" inscription is on both sides of the fuselage but only on the port side with thin outline. There was also another smaller dedication on the port side.



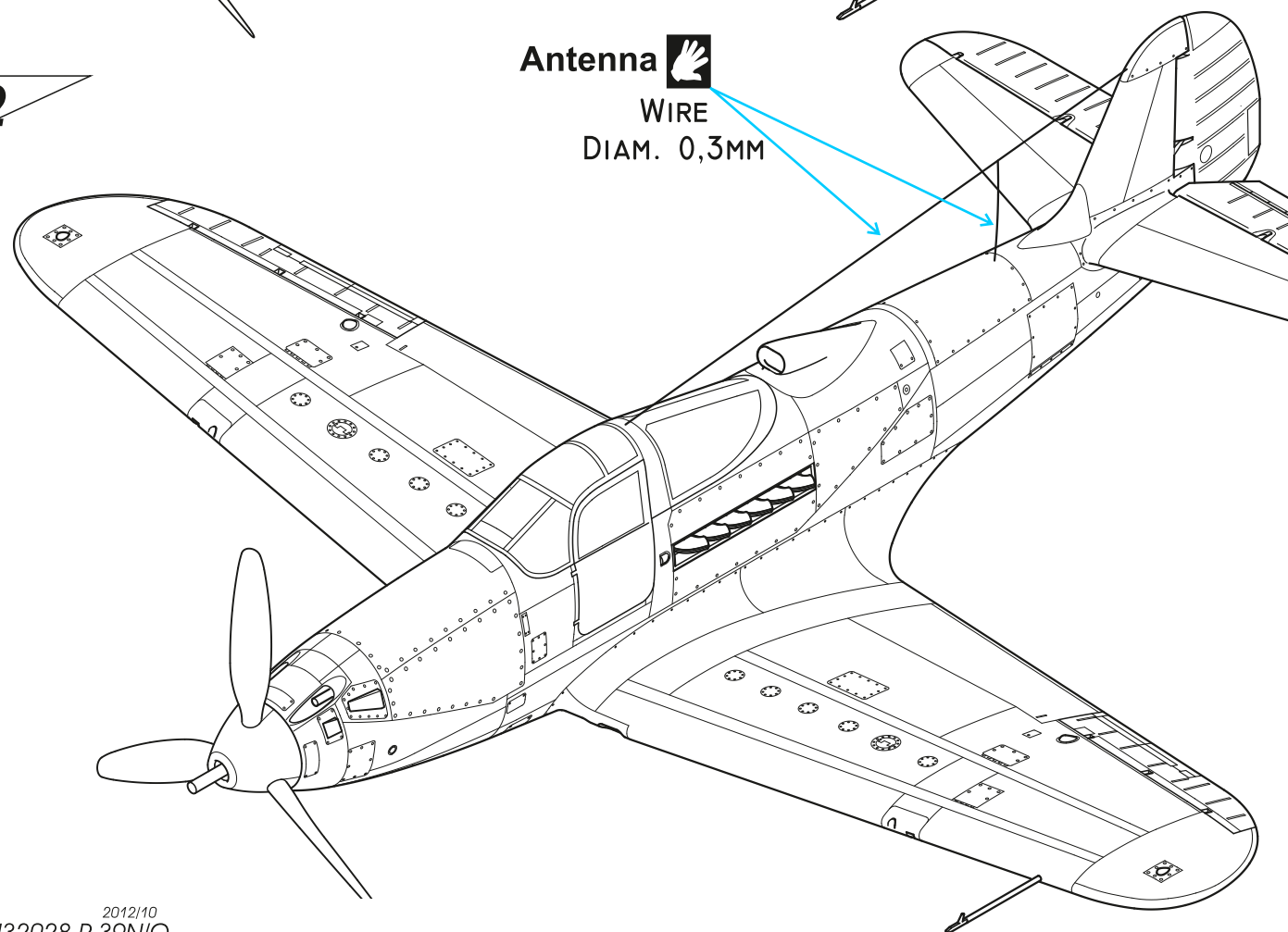
- | | | | |
|---|------------------------------------|---|--|
| A | Olivová
Olive Drab
H304/C304 | B | Světlá modrá
Light Blue
H323/C323 70%
H1/C1 30% |
|---|------------------------------------|---|--|

31

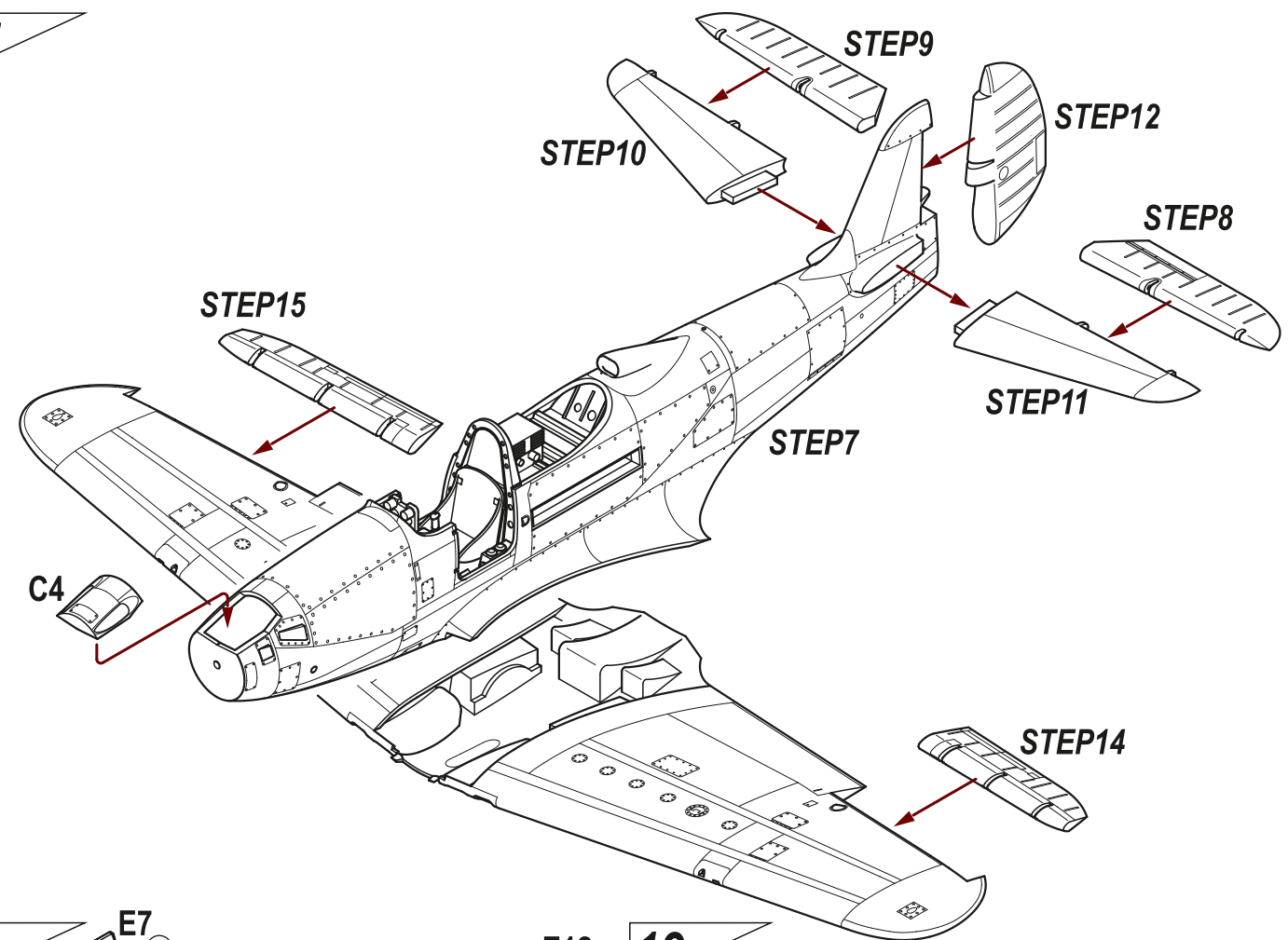


Antenna
WIRE
DIAM. 0,3MM

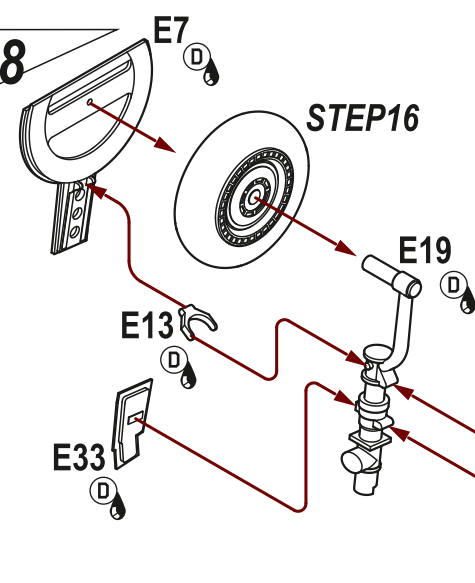
32



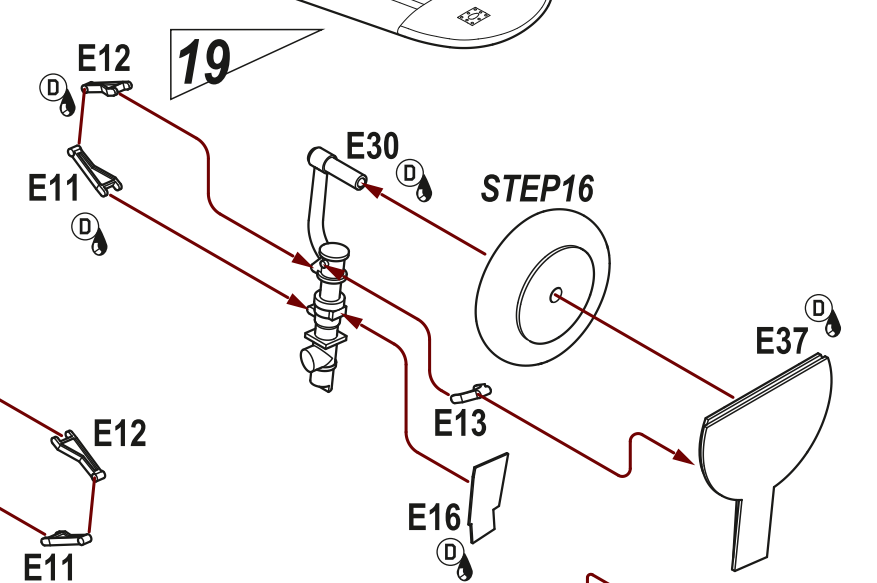
17



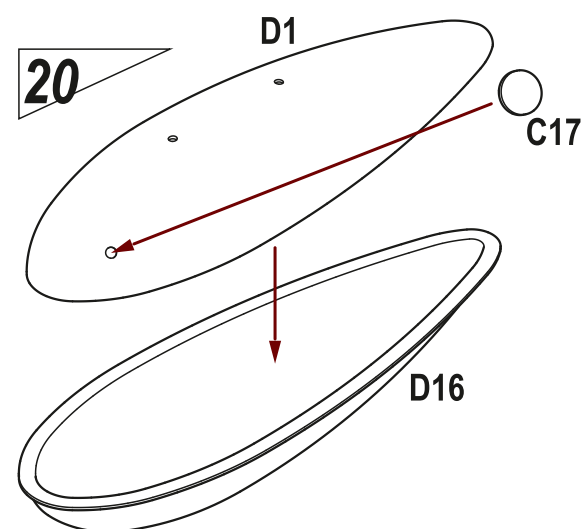
18



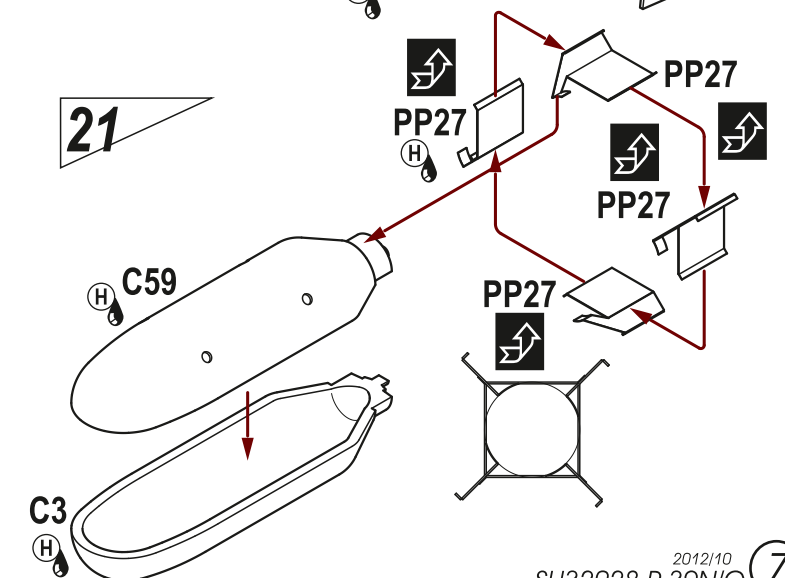
19



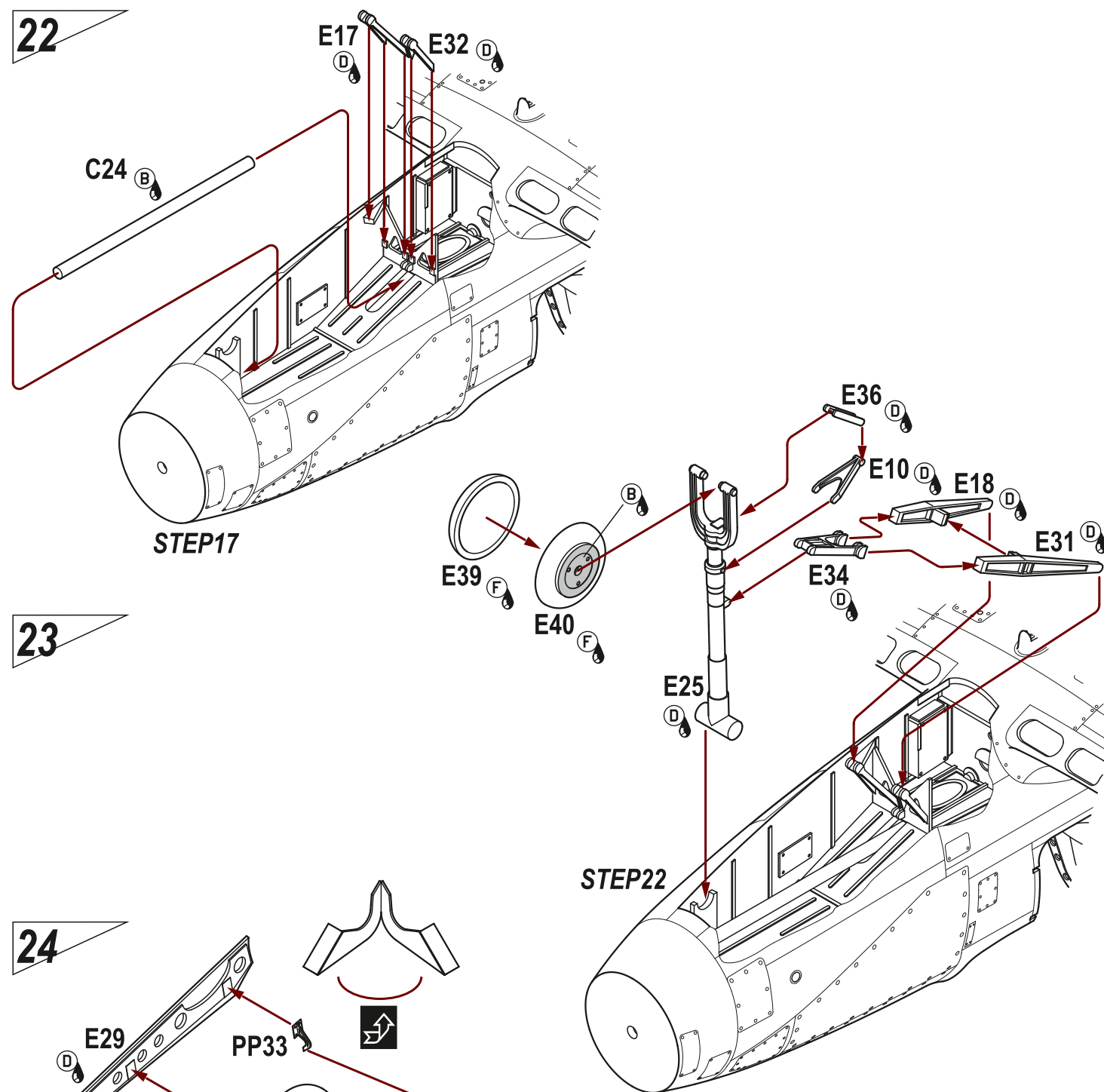
20



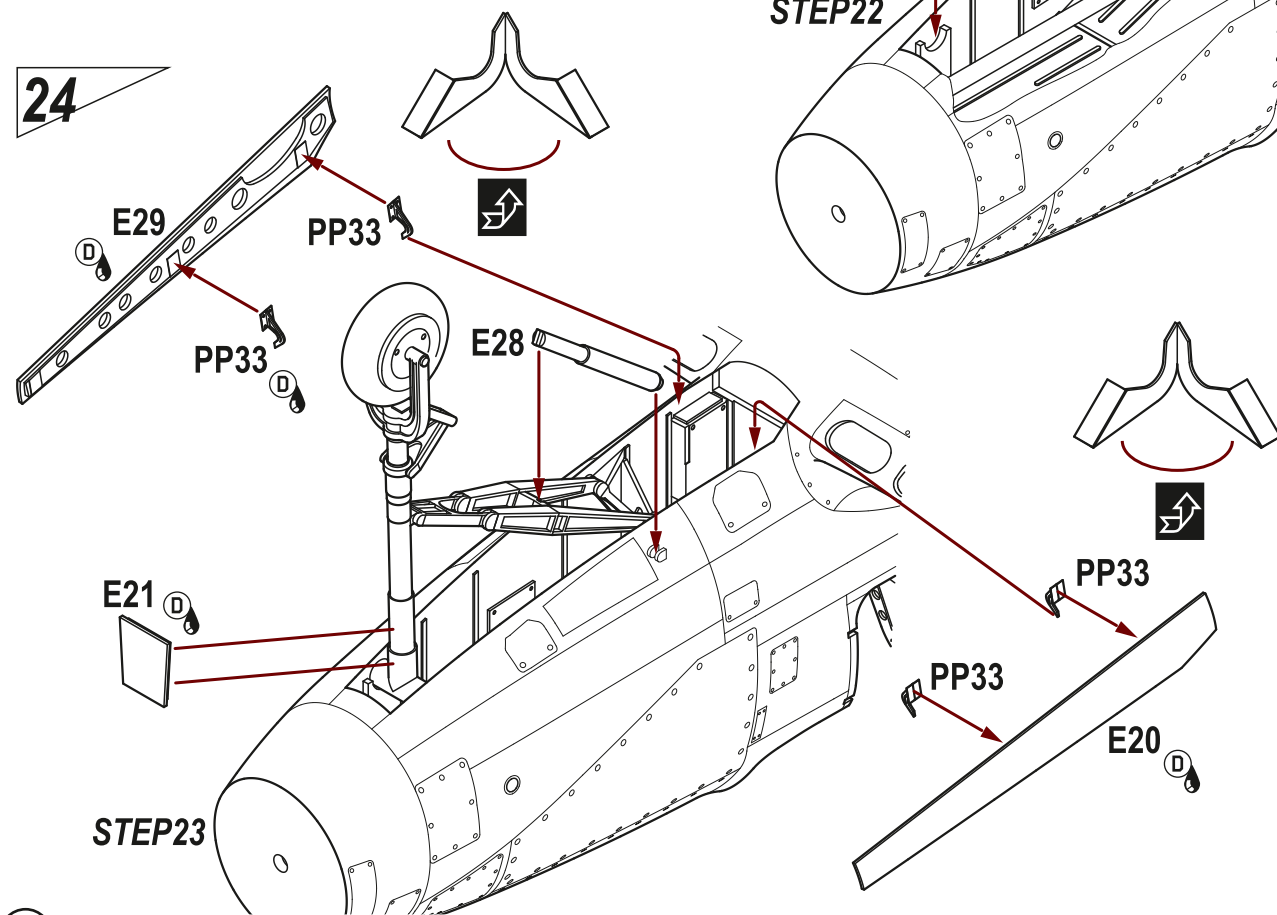
21



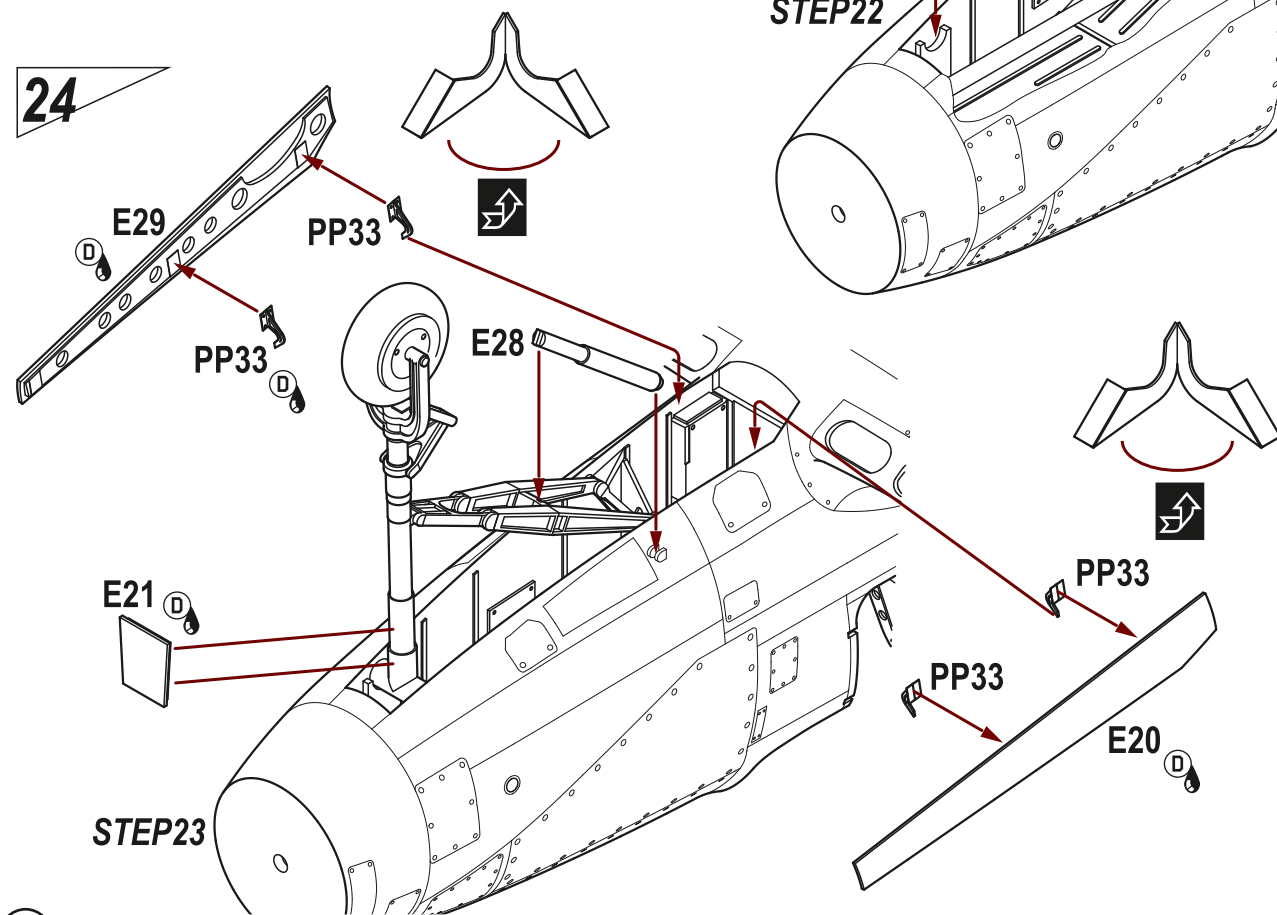
22



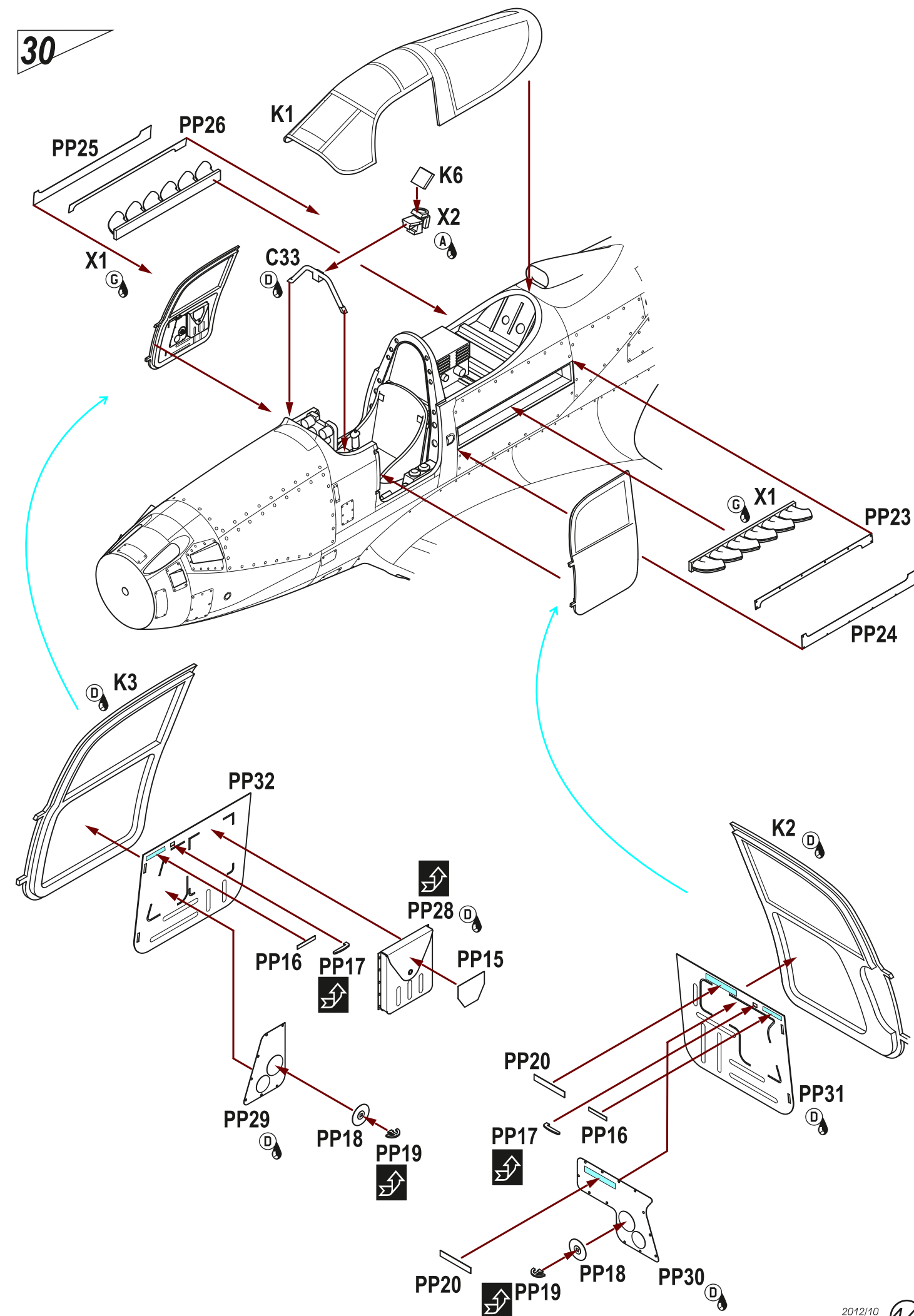
23

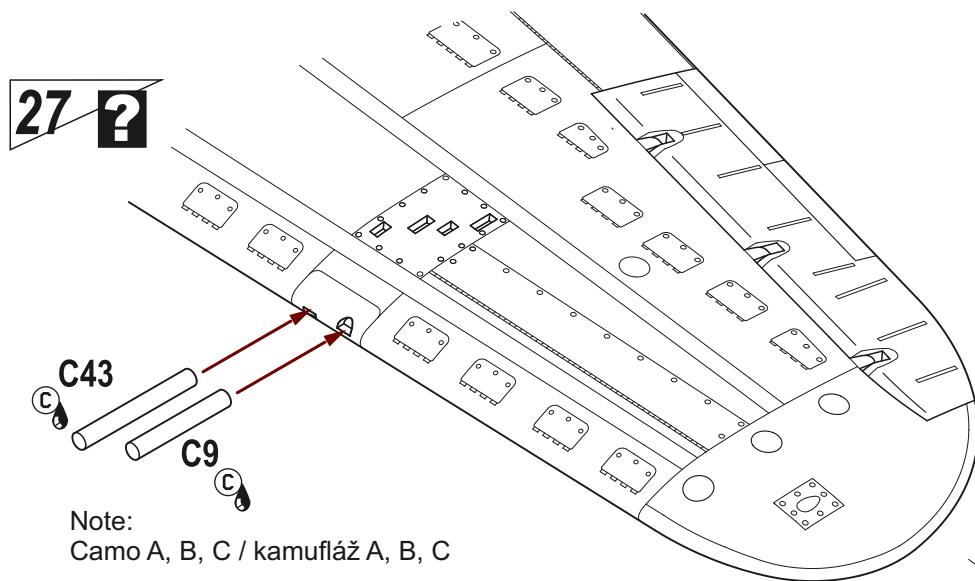


24

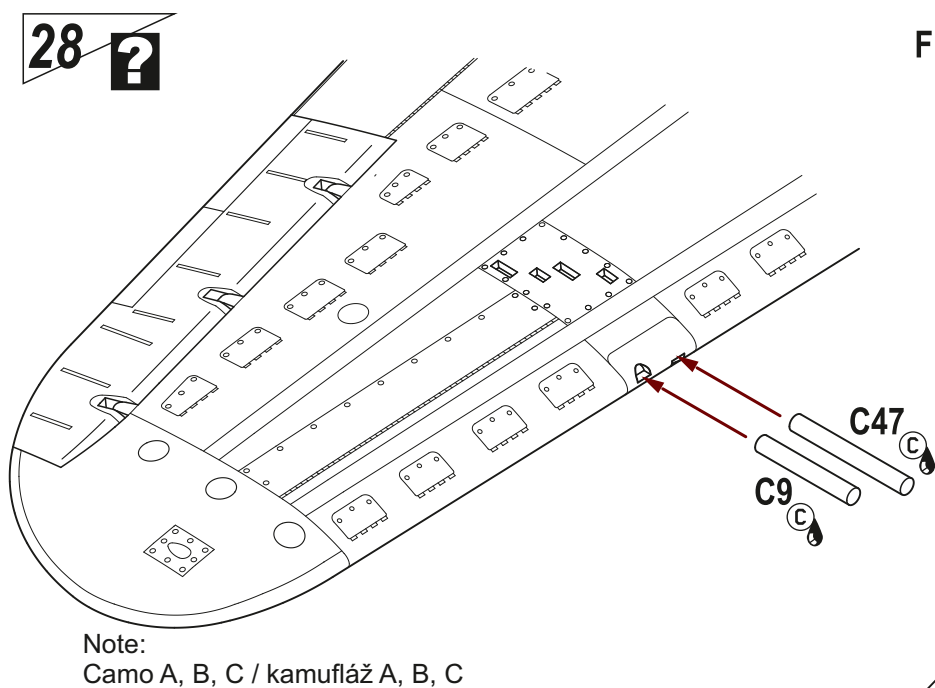
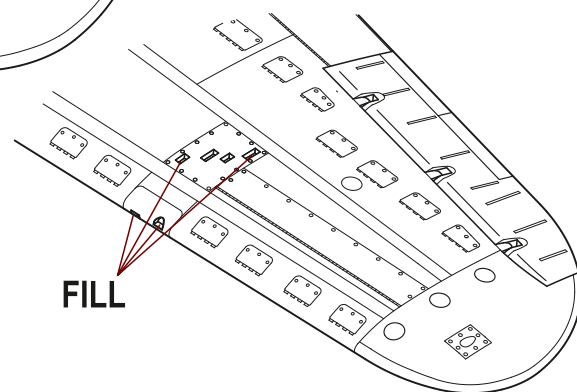


30

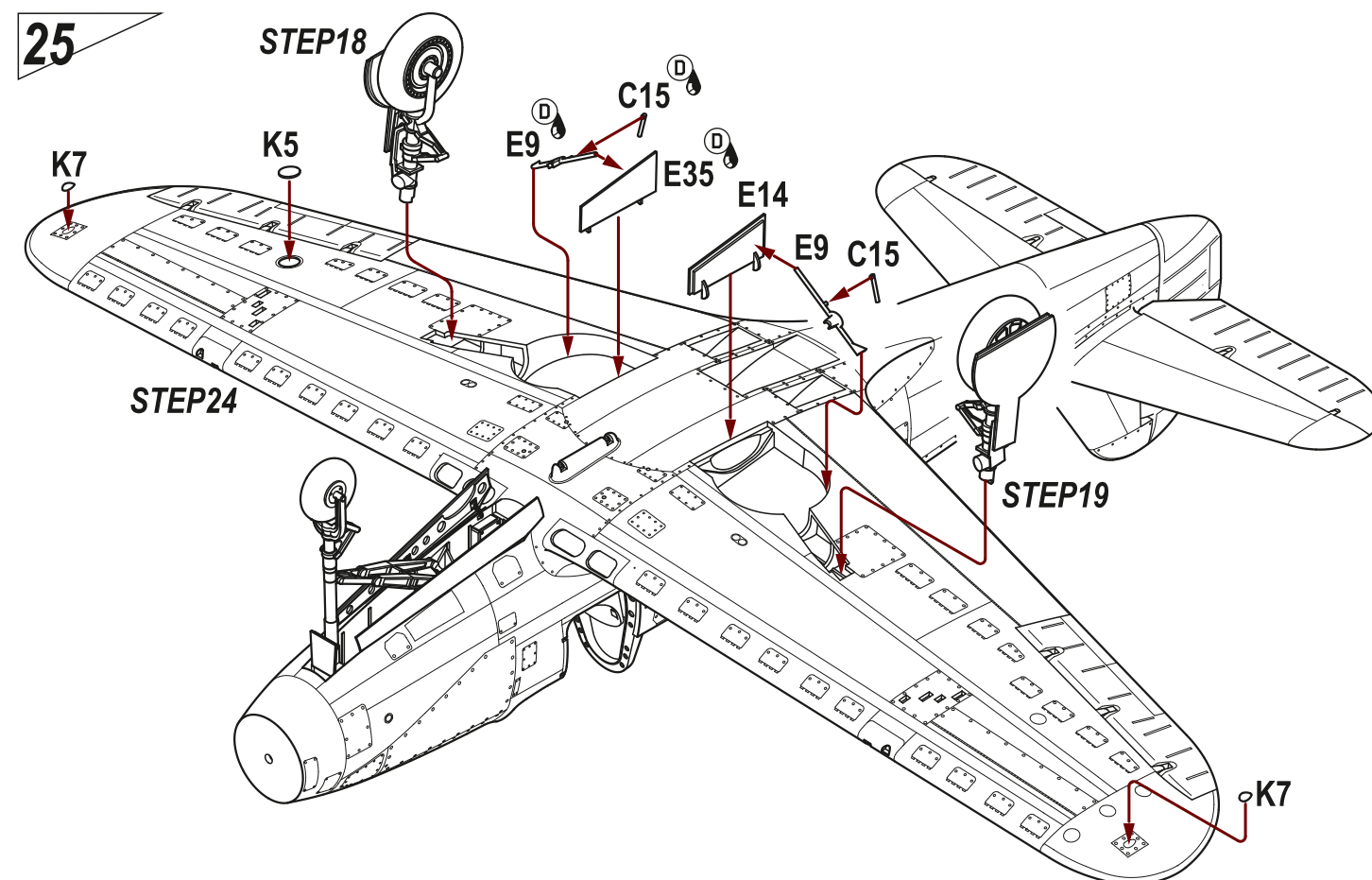
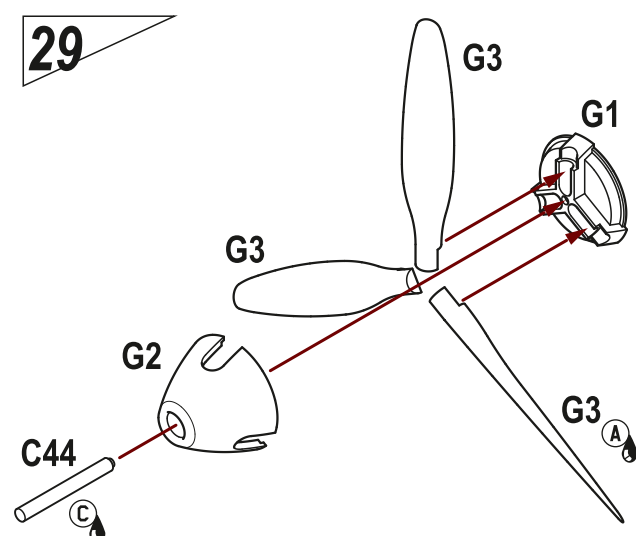
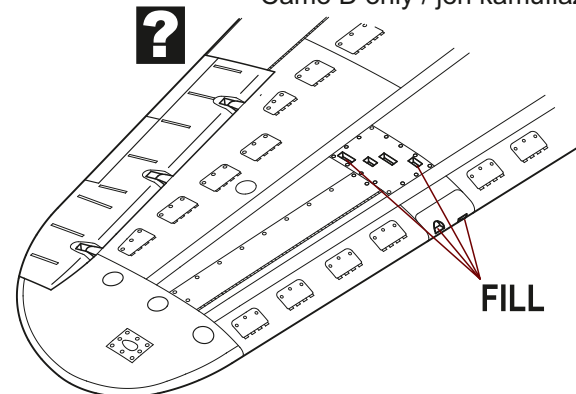




Note:
Camo D only / jen kamufláž D



Note:
Camo D only / jen kamufláž D



26

?

STEP20

Note:
Though, there is no photo or other reference proving that any of the aircraft depicted in our assembly kit carried either bombs or external fuel tanks, the aircraft were capable of carrying both.

/ Pozn.: Použití přídatné nádrže nebo bomby na letadlech, které jsou předmětem této stavebnice nemáme zdokumentováno. Ale bylo možné.

