

USAAF WW II FIGHTER

1:48 SCALE PLASTIC KIT

LIMITED EDITION
DUAL COMBO!

FIRST, A FEW WORDS

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October 1941 four Mk.I's were tested by 601 Squadron in the ground attack role over occupied France, Airacobras were withdrawn from service and 212 RAF Airacobra Mk.I's were sent to Soviet Union.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

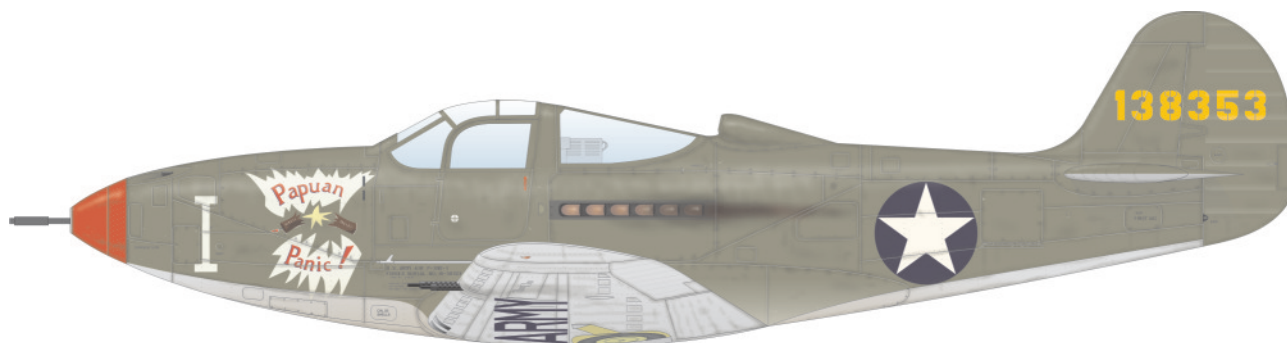
NĚKOLIK SLOV ÚVODEM

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 před 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 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, 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.



P-39D-1 s/n 41-38353, Lt. James W. Selzer, 35th FS / 8th FG, Milne Bay, December, 1942

- (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.
- (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 vinyl sur la tête.
- (D)** Von dem Zusammensetzen die Bauanleitung gut durchlesen. Kleber und Farbe nicht nahe von offenem Feuer verwenden und das Fenster von Zeit zu Zeit Belüftung öffnen. Bausatz von kleinen Kindern fernhalten. Verhüten Sie, daß Kinder irgendwelche Bauteile in den Mund nehmen oder Plastiktüten über den Kopf ziehen.
- (JP)** 組み立てる前に必ず説明書をお読み下さい。接着剤や塗料をご使用の際は、窓を開けて十分な換気をおこない、火のそばでは使用しないで下さい。小さな子供の手が届かない所に必ず保管してください。部品や破片を噛んだり、なめたり、飲んだりすると大変危険です。又、部品を取り出した後のビニール袋は、小さな子供が頭から被ったりすると窒息する恐れがありますので、破り捨てして下さい。

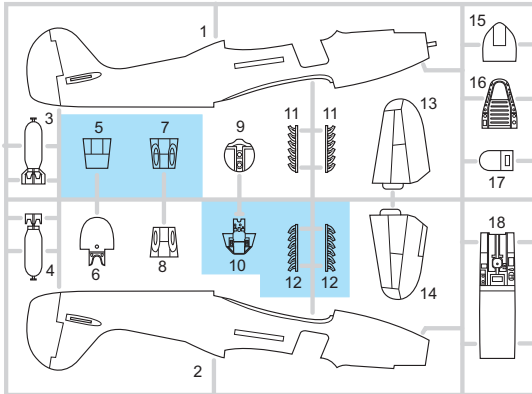
INSTRUCTION SIGNS * INSTR. SYMBOL * INSTRUKTION SINNBILDEN * SYMBOLES * 記号の説明

- 
OPTIONAL
 VOLBA
 FACULTATIF
 NACH BELIEBEN
 選択する
- 
BEND
 OHNOUT
 PLIER SIL VOUS PLAIT
 BITTE BIEGEN
 折る
- 
OPEN HOLE
 VYVRTAT OTVOR
 FAIRE UN TROU
 OFFNEN
 穴を開ける
- 
SYMMETRICAL ASSEMBLY
 SYMETRICKÁ MONTÁŽ
 MONTAGE SYMÉTRIQUE
 SYMMETRISCHE AUFBAU
 左右均等に組み立てる
- 
NOTCH
 ZÁŘEZ
 L INCISION
 DER EINSCHNITT
 切る
- 
REMOVE
 ODRÍZNOUT
 RETIRER
 ENTFERNEN
 移す
- 
APPLY EDUARD MASK
 AND PAINT
 POUŽÍT EDUARD MASK
 NABARVIT

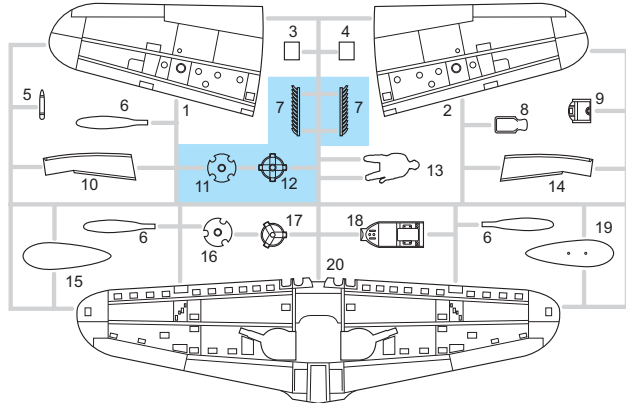
PARTS * DÍLY * TEILE * PIÈCES * 部品

PLASTIC PARTS

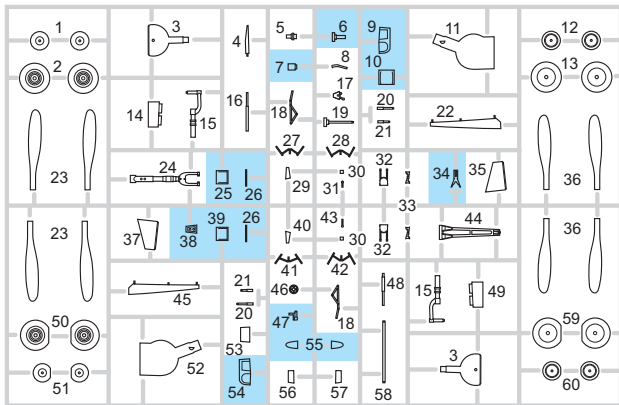
A > 2 pcs.



B > 2 pcs.



C > 2 pcs.



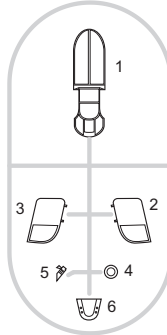
D >



FILM 2 pcs.



E > 2 pcs.

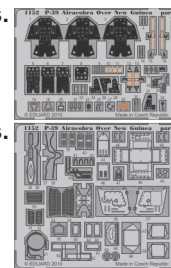


WEIGHT 2 pcs.

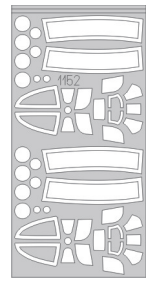
**PE - PHOTO ETCHED
DETAIL PARTS**

2 pcs.

2 pcs.



**eduard
MASK**

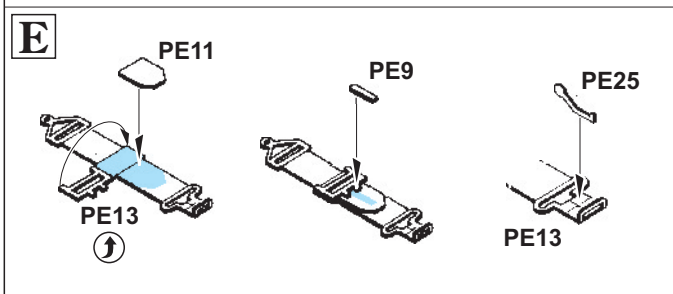
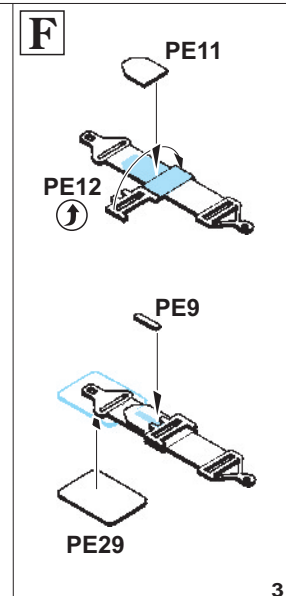
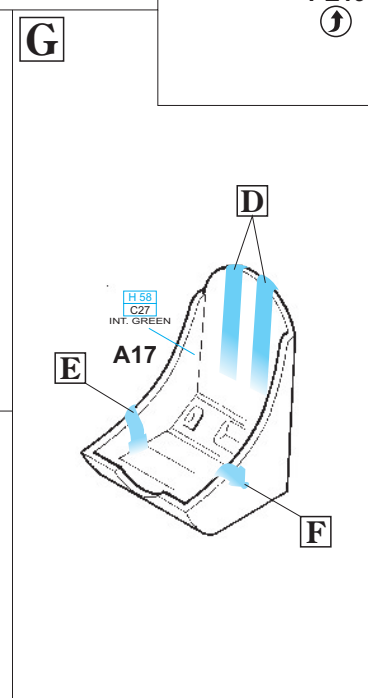
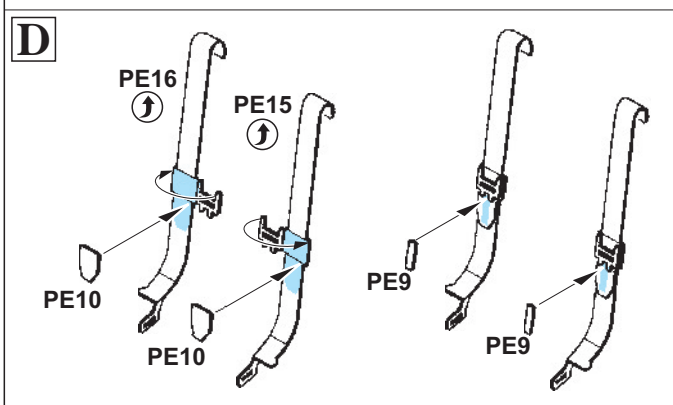
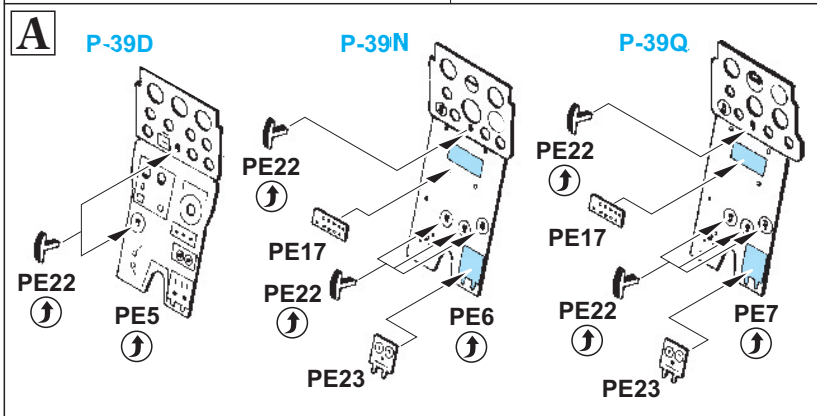
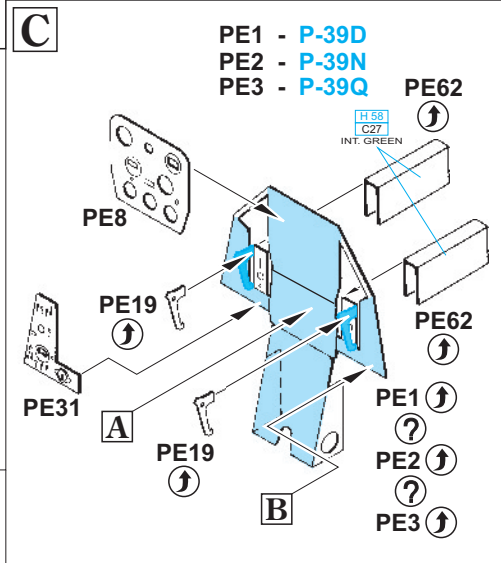
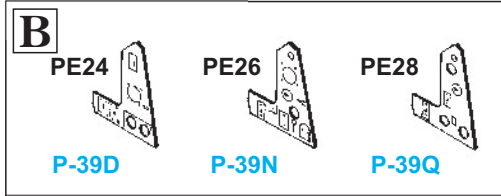
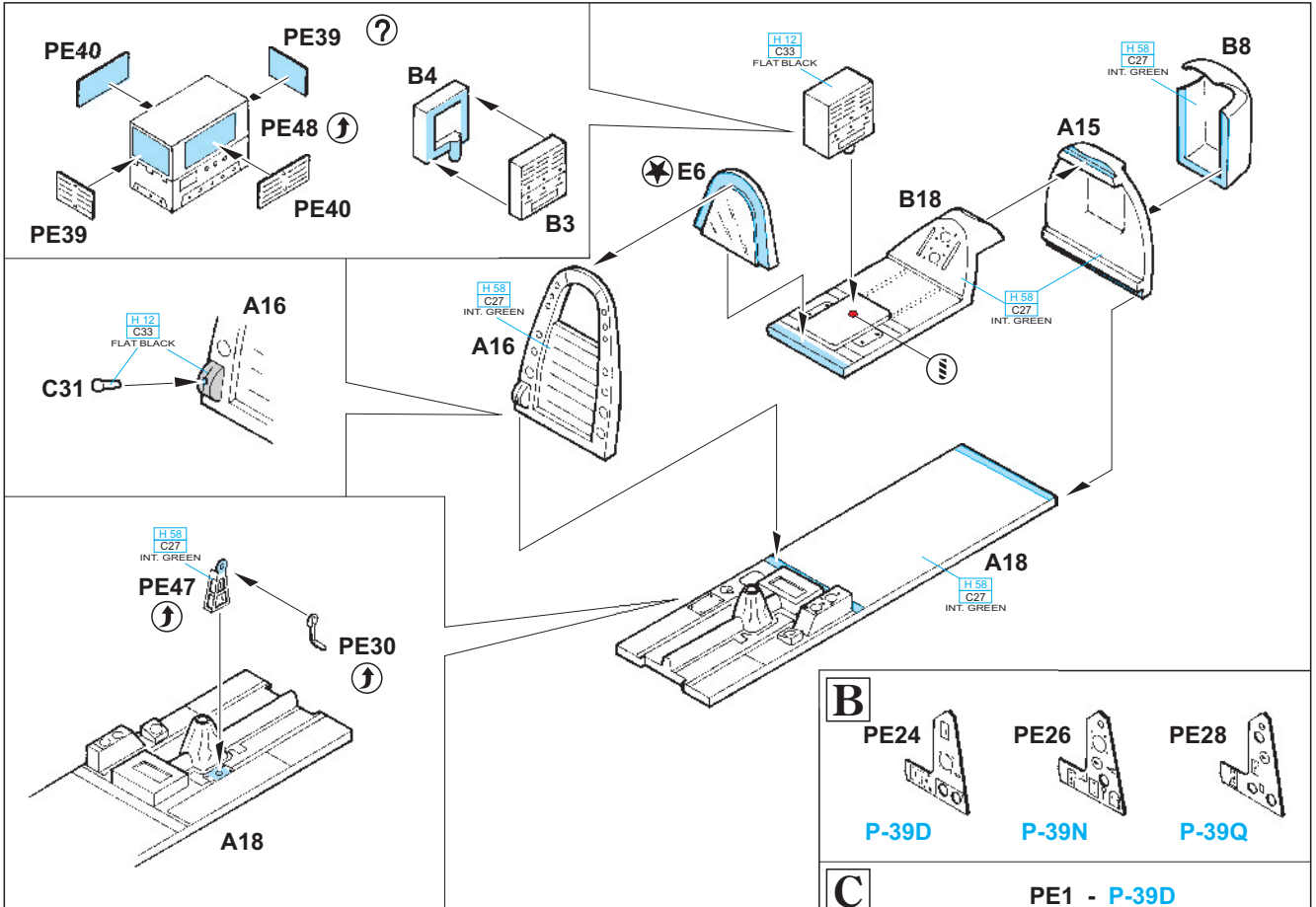


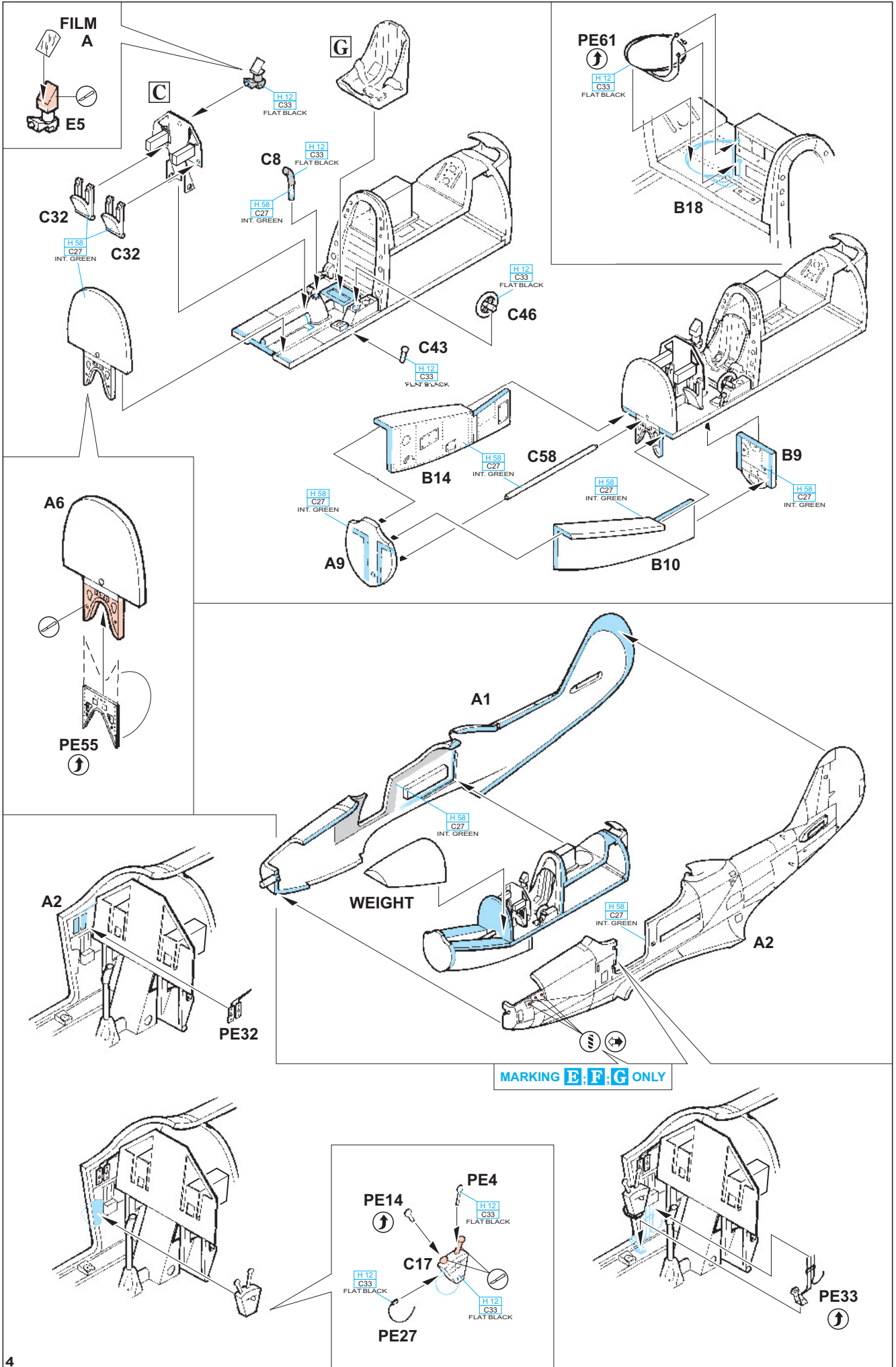
-Parts not for use. -Teile werden nicht verwendet. -Pièces à ne pas utiliser. -Tyto díly nepoužívejte při stavbě. -使用しない部品

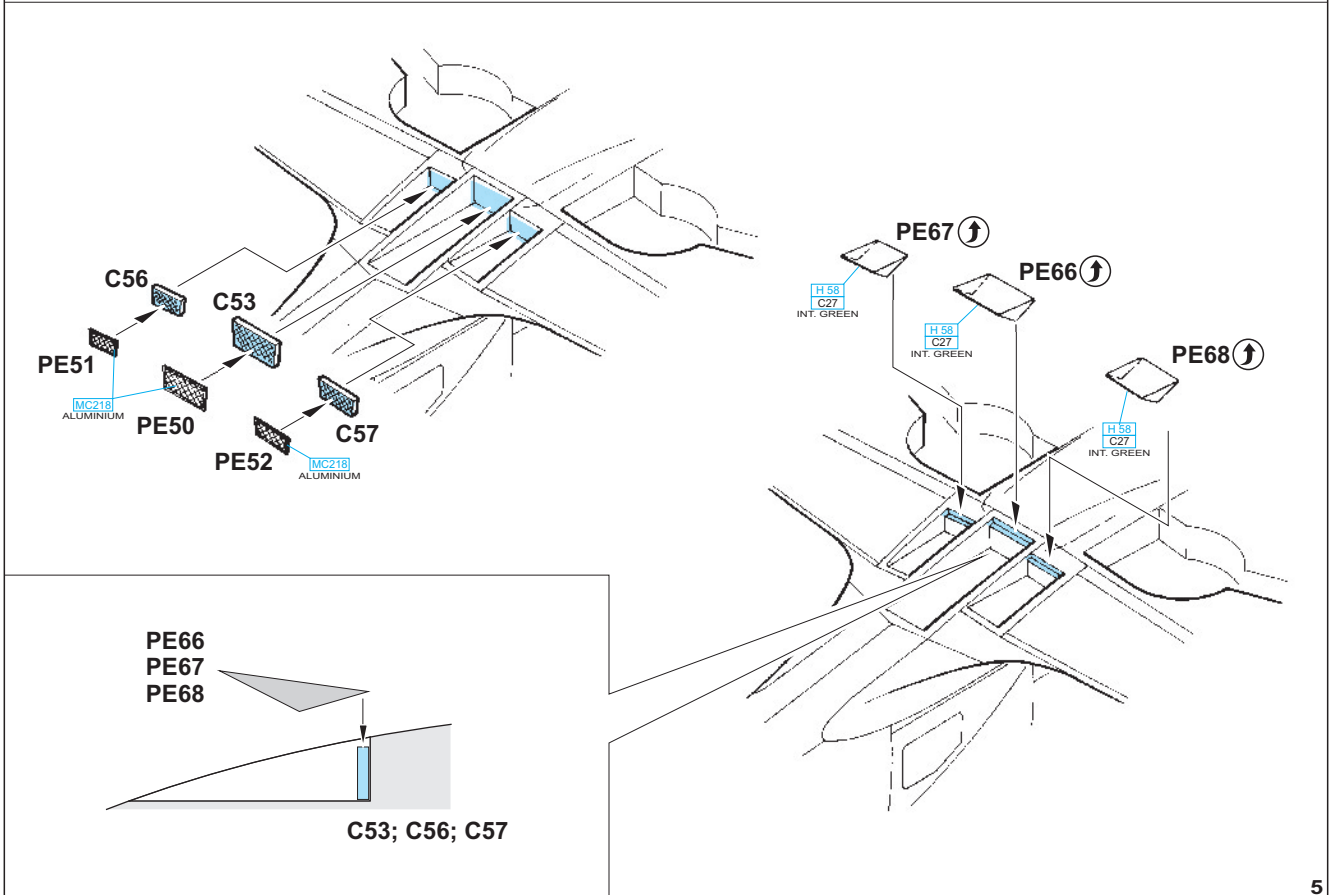
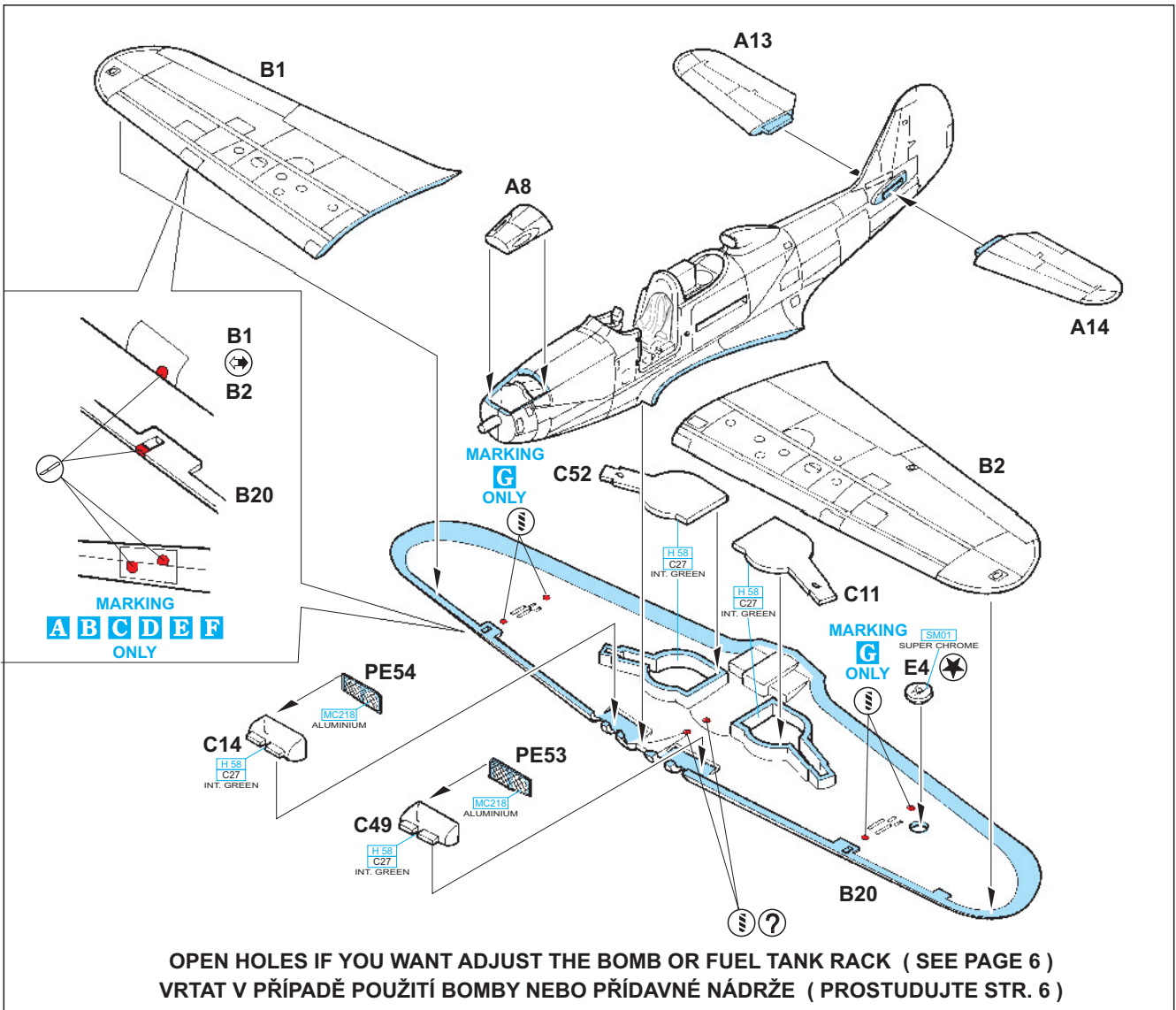
COLOURS * BARVY * FARBEN * PEINTURE * 色

GSI Creos (GUNZE)		
AQUEOUS	Mr.COLOR	
[H 4]	[C4]	RED
[H 8]	[C8]	SILVER
[H 11]	[C62]	FLAT WHITE
[H 12]	[C33]	FLAT BLACK
[H 13]	[C3]	FLAT RED
[H 52]	[C38]	OLIVE DRAB
[H 53]	[C13]	NEUTRAL GRAY

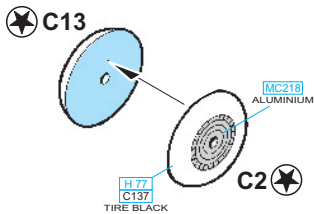
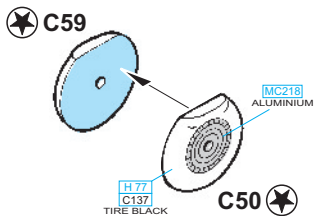
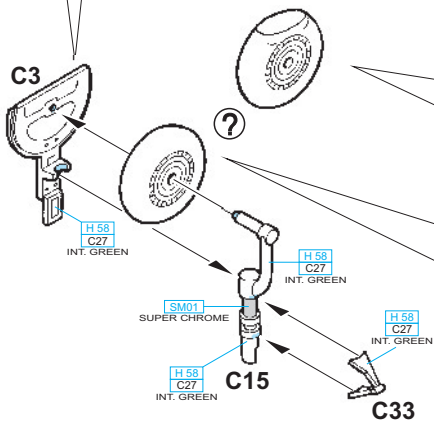
AQUEOUS	Mr.COLOR	
[H 58]	[C27]	INTERIOR GREEN
[H 77]	[C137]	TIRE BLACK
[H 344]	[]	RUST
Mr.METAL COLOR		
[MC214]	[]	DARK IRON
[MC218]	[]	ALUMINIUM
Mr.COLOR SUPER METALLIC		
[SM01]	[]	SUPER CHROME



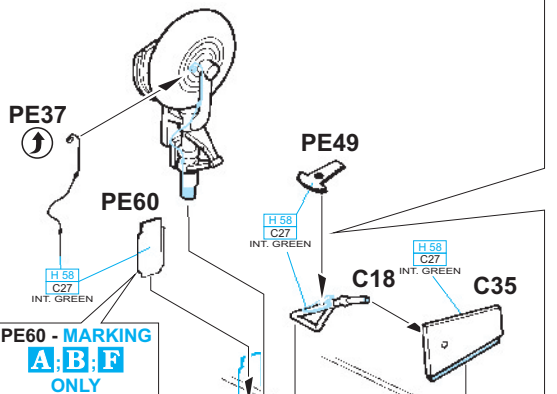
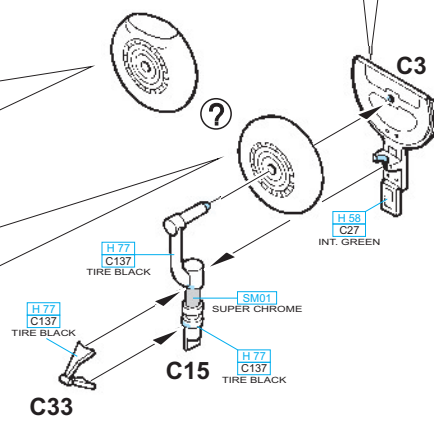




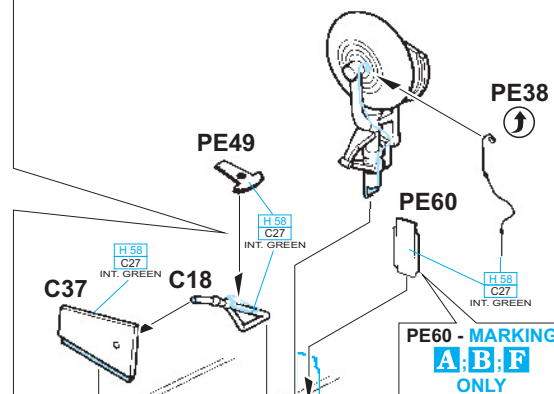
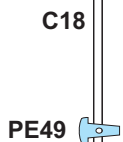
C3 - MARKING C;D;E;G ONLY



C3 - MARKING C;D;E;G ONLY

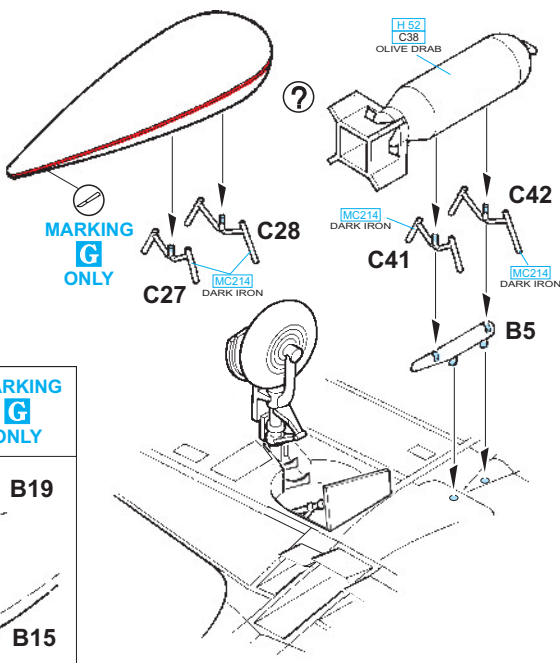
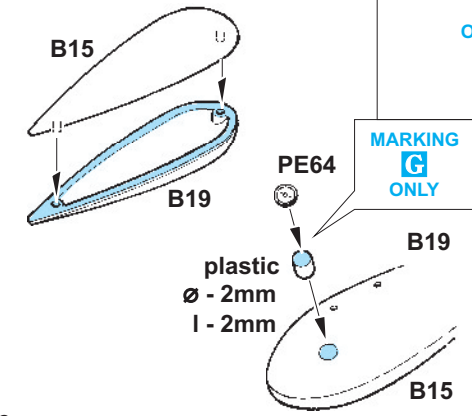
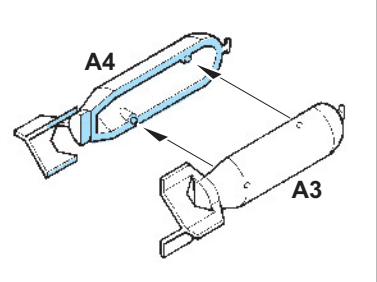
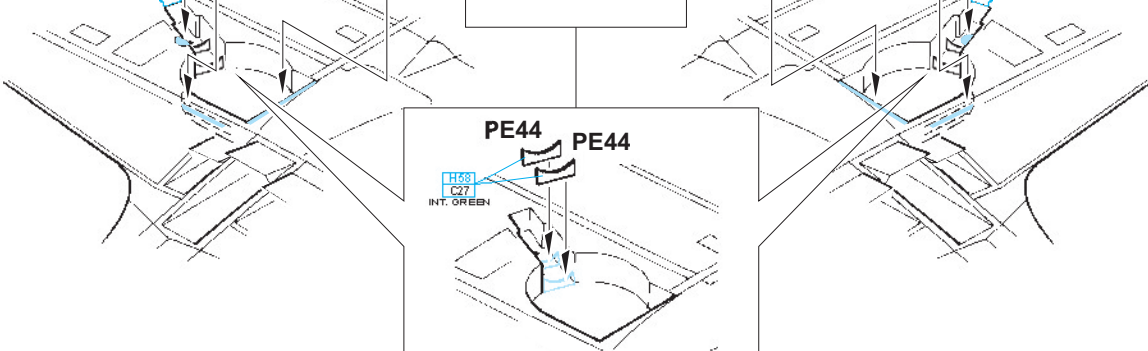


FRONT

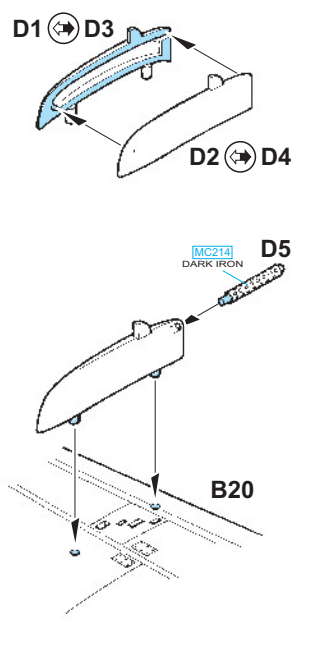


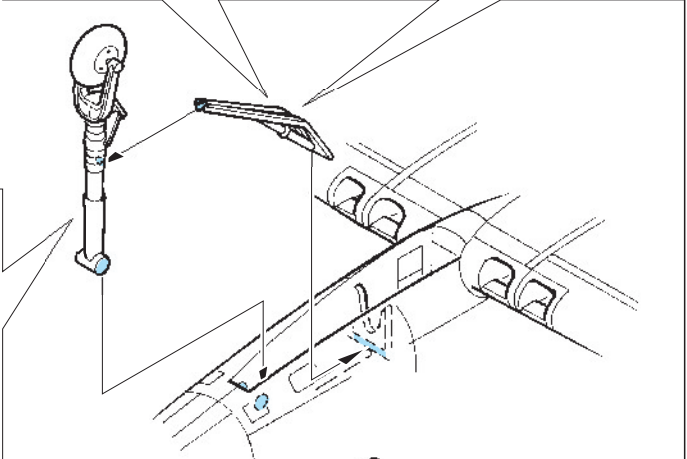
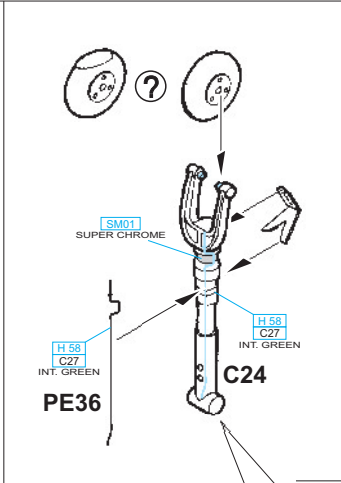
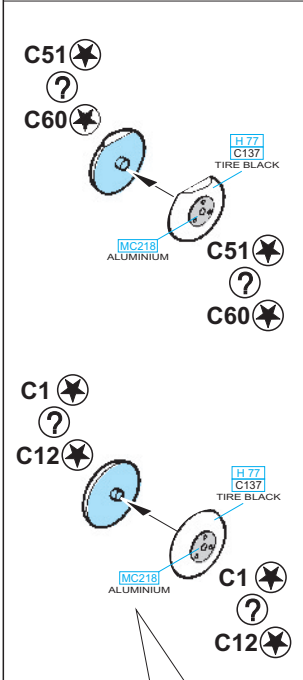
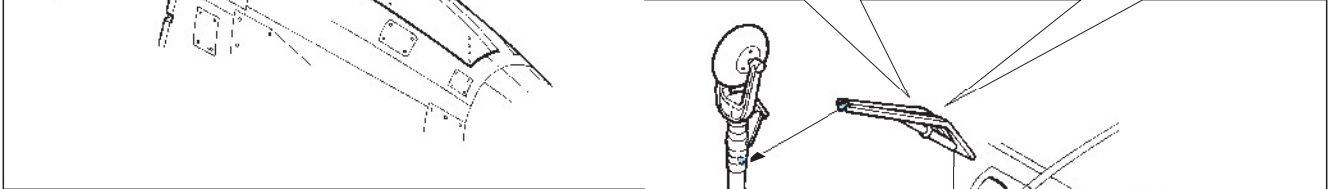
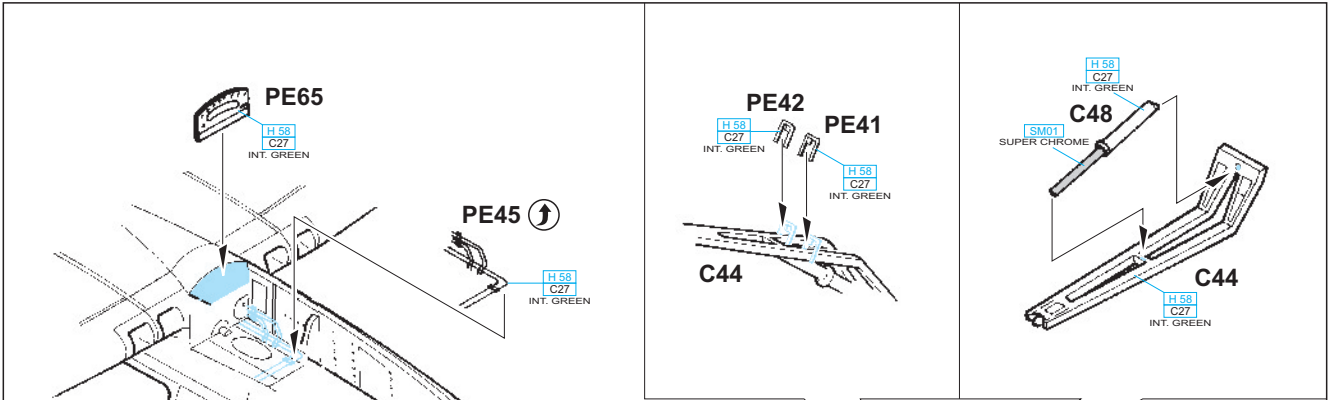
PE60 - MARKING A;B;F ONLY

PE60 - MARKING A;B;F ONLY

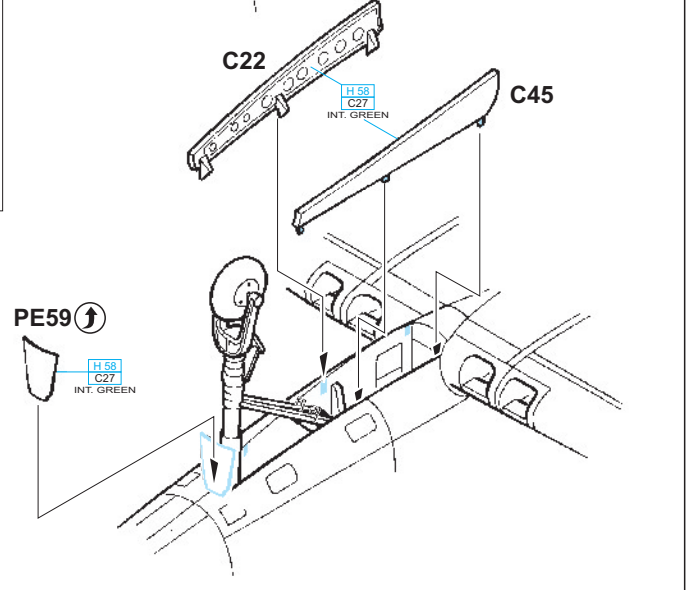
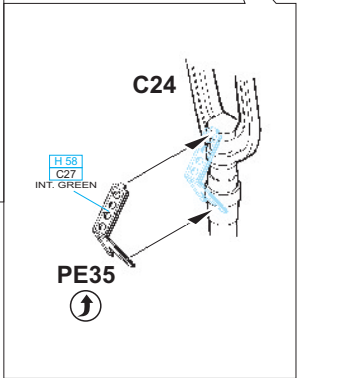


MARKING G ONLY

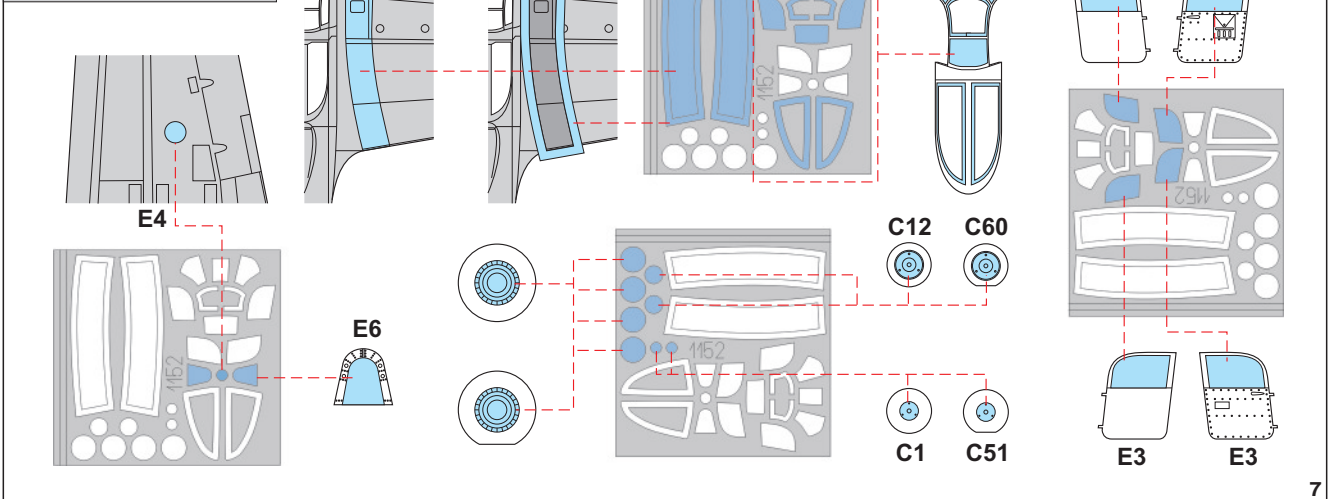


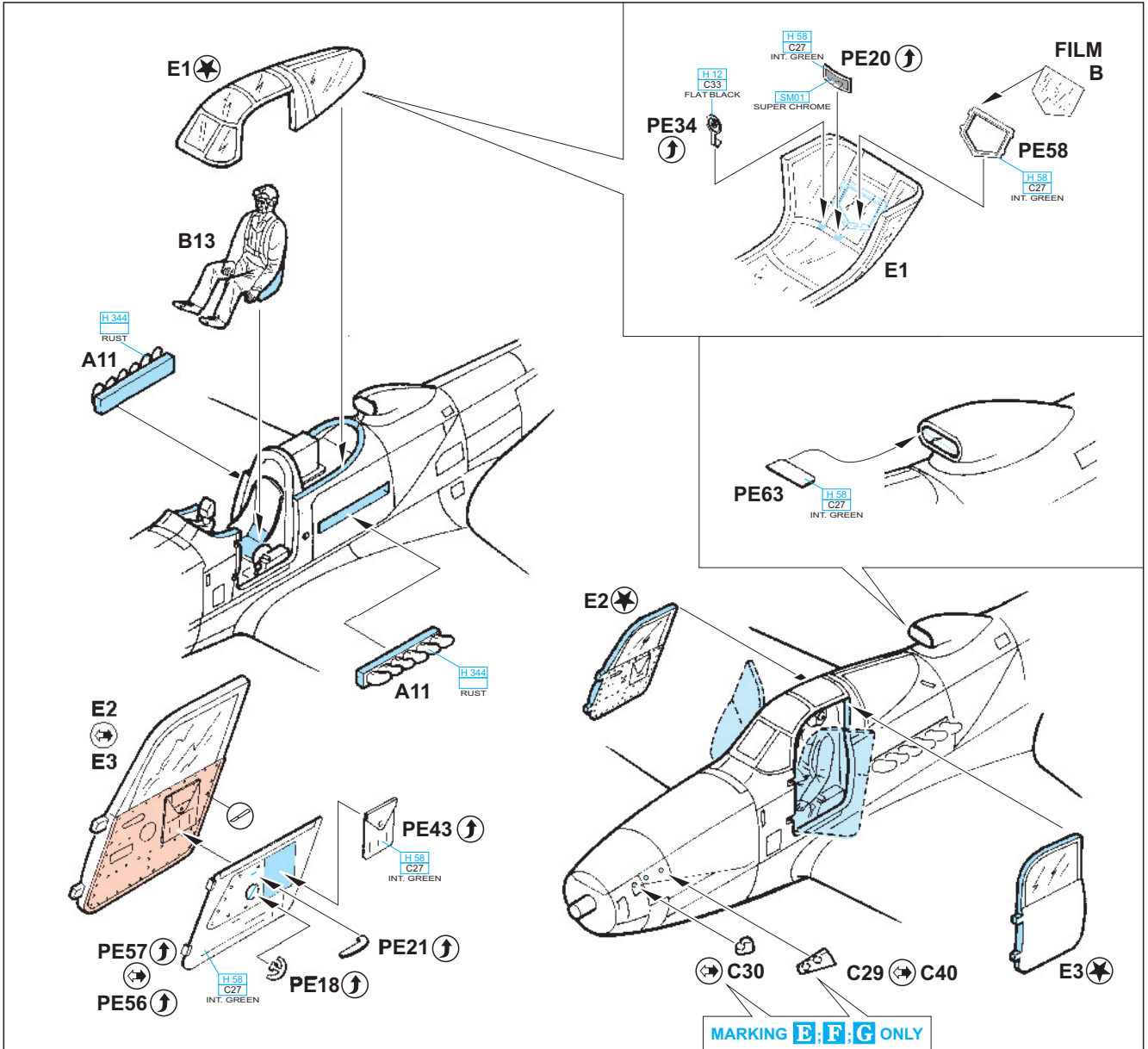


C1, C51 - MARKING **A, B, C, D** ONLY
 C12, C60 - MARKING **E, F, G** ONLY

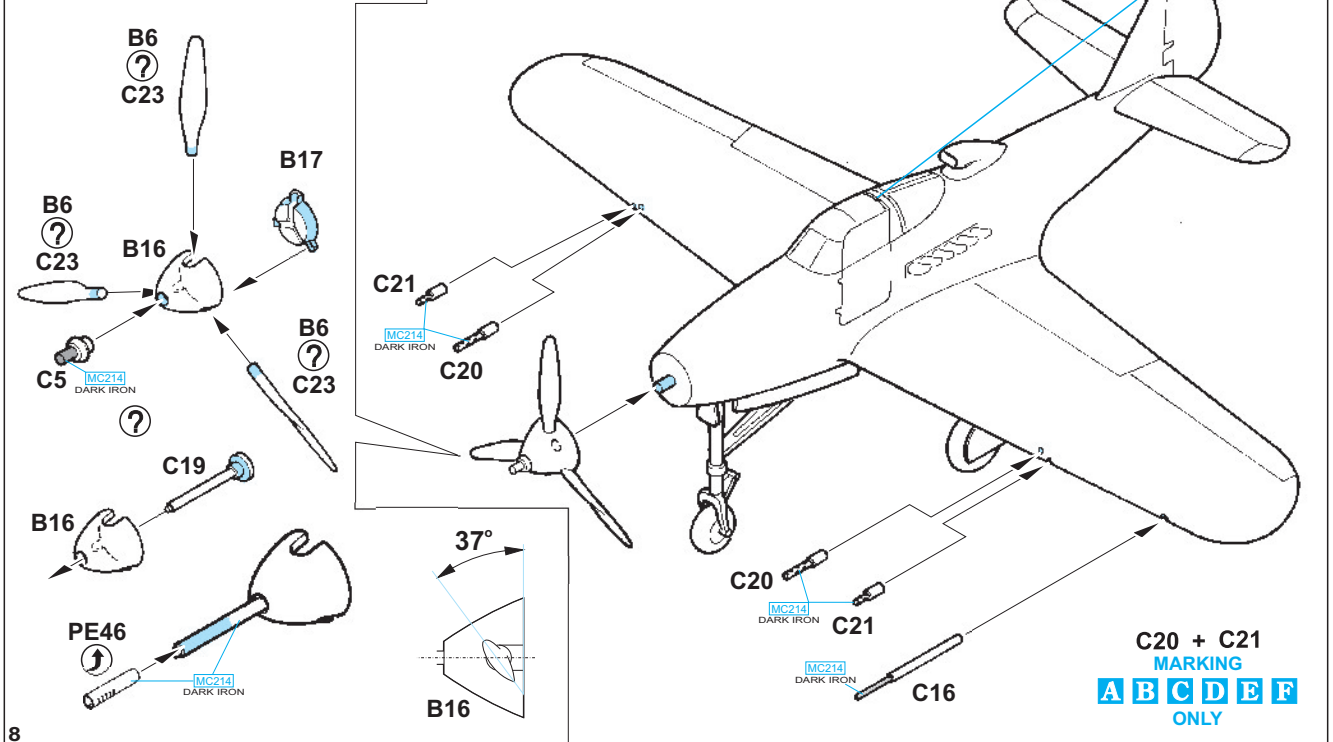


eduard
MASK





C23, C48 - MARKING **A, B, C, D** ONLY
 B6, C5 - MARKING **E, F, G** ONLY



A P-39D-1 s/n 41-38353, Lt. James W. Selzer, 35th FS / 8th FG, Milne Bay, December, 1942

This aircraft was assigned to Lt. James Selzer, who took part in heavy fighting in May over Port Moresby. The kill marks on the fuselage, however, belong to Lt. J. McKeon, who, on December 7th, 1942, shot down a Zero on an escort mission during the fight for the base at Buna. This would be the first of five kills for him over New Guinea. His sixth and final kill was attained over Europe in 1944.

P-39D-1 s/n 41-38353, Lt. James W. Selzer, 35th FS / 8th FG, Milne Bay, prosinec 1942. Tento stroj byl přidělen Lt. Jamesi W. Selzeovi, účastníkovi těžkých květnových bojů nad přístavem Port Moresby. Symbol sestřelu na trupu však patří Lt. J. McKeonovi, který 7. prosince 1942 rozstřílel Zero při doprovodu bombardérů během bojů o základnu Buna. Jednalo se o jeho první z pěti sestřelů docílených nad Novou Guineou. Svůj poslední, šestý sestřel zaznamenal už nad evropským kontinentem v roce 1944.

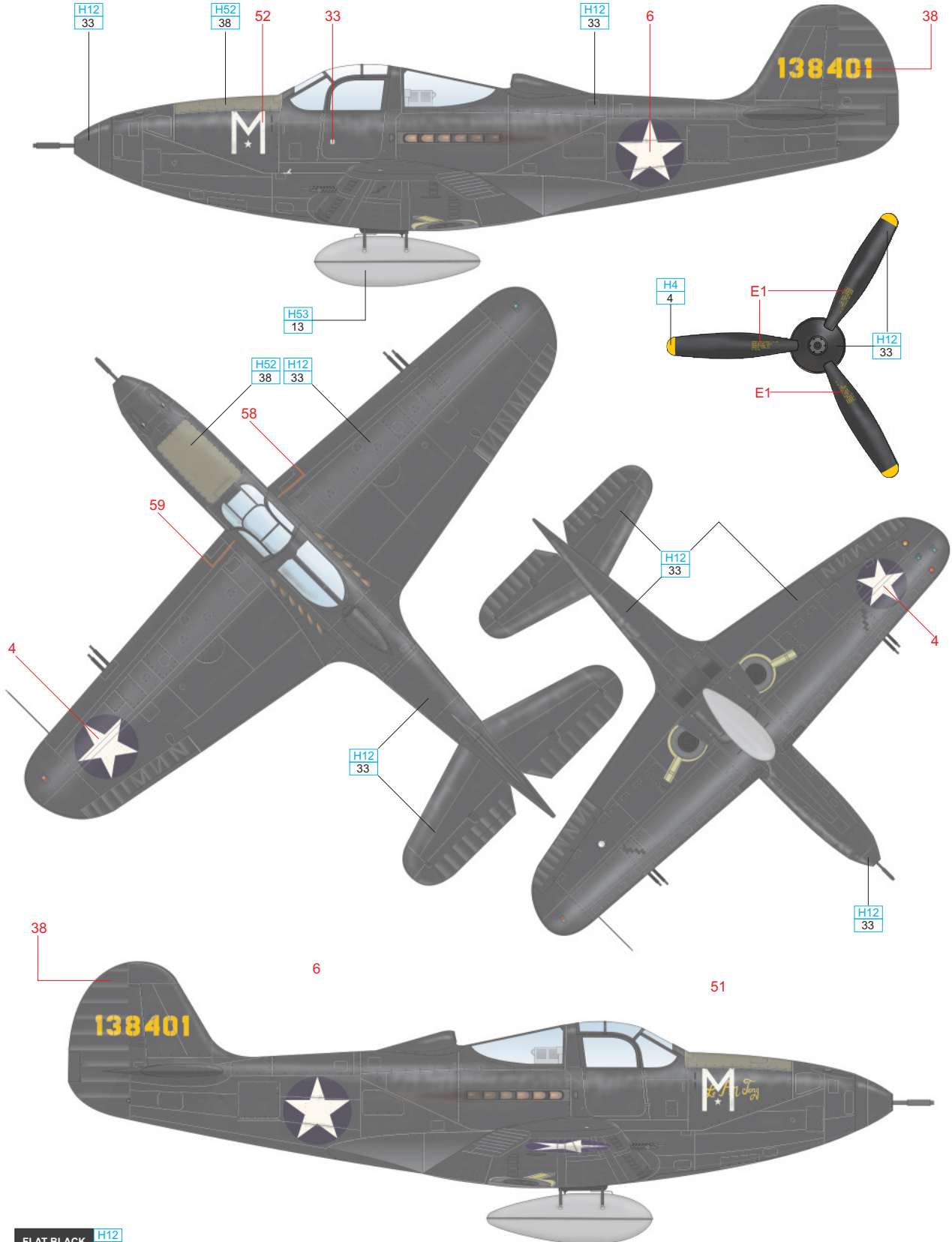


FLAT BLACK	H12 33	NEUTRAL GRAY	H53 13	YELLOW	H4 4	RED	H13 3	WHITE	H11 62
OLIVE DRAB	H52 38								

B P-39D-1 s/n 41-38401, Maj. Norman "Coach" G. Morris, CO of 35th FS / 8th FG, Milne Bay, fall, 1942

Norman G. Morris commanded the 35th FS / 8th FG from October, 1942 to March, 1943. The uncommon all black livery of this aircraft, in all likelihood, hails from the period of protecting the Australian port of Townsville against night attacks by the Japanese as July turned into August in 1942. On the night of the 26th and 27th of July, pilots of the 8th FG were able to bring down one of the attackers. The fighter remained in the same camouflage scheme through to the battles over New Guinea in the spring of 1943. The Milne Bay marking was finished off with the letter 'M', which partially obscured the original writing on the front. The letter was also the initial of not only the pilot's last name, but also his rank, and the name of his mechanic, S/Sgt Mattea.

P-39D-1 s/n 41-38401, Maj. Norman "Coach" G. Morris, velitel 35th FS / 8th FG, základna Milne Bay, podzim 1942. Norman G. Morris velel 35th FS / 8th FG od října 1942 do března 1943. Neobvyklé celočerné zbarvení Airacobry velmi pravděpodobně pochází z období obrany australského přístavu Townsville před nočními nálety japonských čtyřmotorových hydroplánů z přelomu července a srpna roku 1942. V noci z 26. na 27. července se pilotům 8th FG podařilo jednoho z útočníků sestřelit. Zbarvení si stíhačka ponechala i v období služby na Nové Guineji, kde bojovala ještě na jaře roku 1943. Na základně Milne Bay byl marking stroje doplněn o písmeno M, které částečně překrylo i původní nápis na přídě. Písmeno korespondovalo s iniciálou hodnosti i příjmení pilota a také s příjmením mechanika, S/Sgt Mattea.

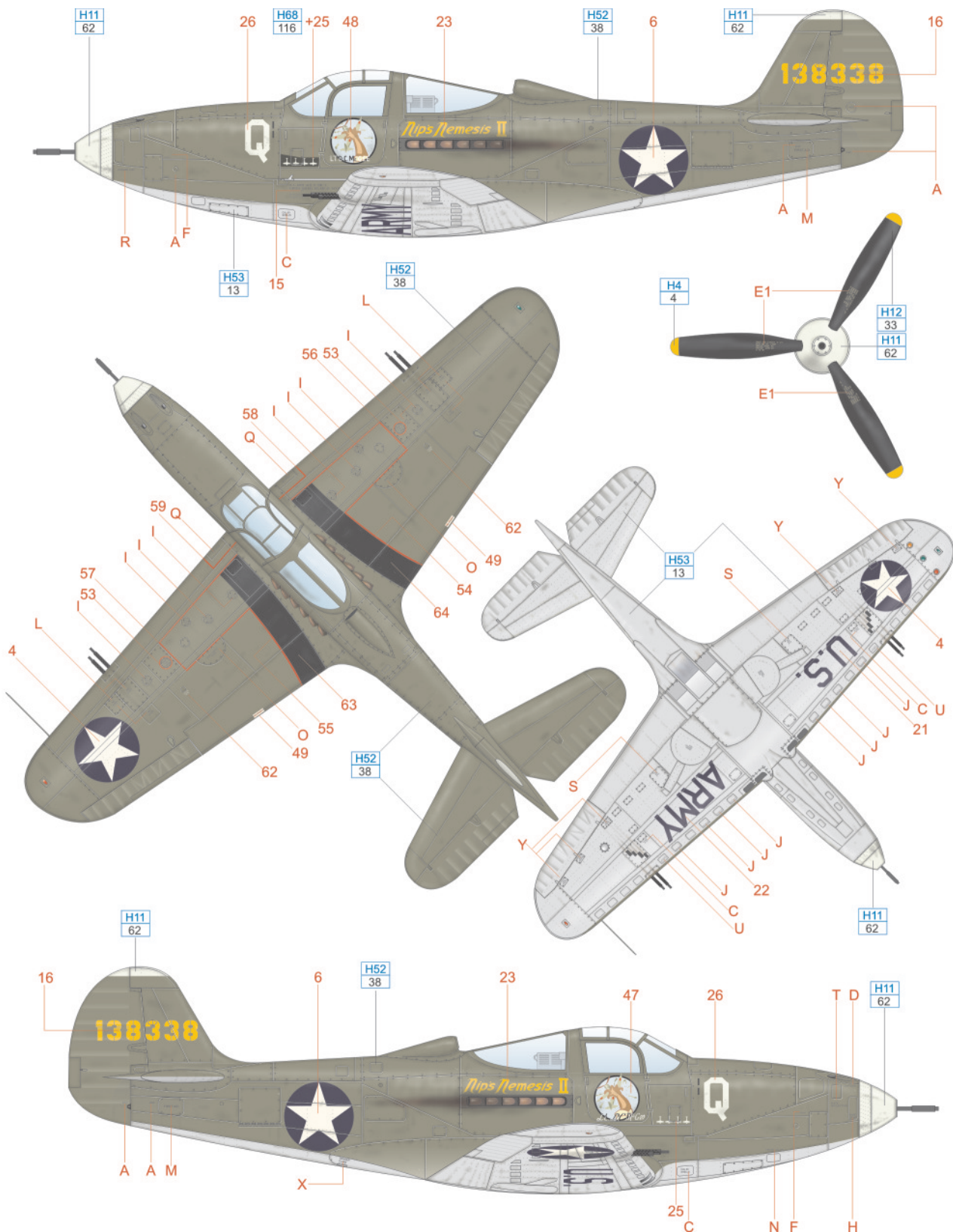


FLAT BLACK	H12 33
OLIVE DRAB	H52 38
NEUTRAL GRAY	H53 13
YELLOW	H4 4

C P-39D-1 s/n 41-38338, Lt. Don C. McGee, 36th FS / 8th FG, Milne Bay airbase, fall, 1942

Lt. Don C. McGee was among the most successful fighter pilots in the Pacific flying the P-39. During the defense of Port Moresby in May, 1942 he downed three confirmed Zeros and another two probables. He himself claimed five Zeros, and on May 28th, he shot down a Zero that remained unconfirmed, although the kill evidently led to the saving of the life of a colleague. In further combat action over New Guinea, Lt. McGee gained a further two victories flying the P-38 in 1943. His personal tally, which totaled six, was completed in 1945 as a member of the 375th FG flying combat over Germany where he downed a Bf 109.

P-39D-1 s/n 41-38338, Lt. Don C. McGee, 36th FS / 8th FG, základna Milne Bay, podzim 1942. Lt. Don C. McGee byl jedním z nejúspěšnějších letců bojujících v Pacifiku na stíhačce typu Bell P-39 Airacobra. Při obraně přístavu Port Moresby v květnu 1942 sestřelil jistě tři Zera a další mu bylo přiznáno jako sestřelené pravděpodobně. On sám nárokoval zničení pěti Zer, ovšem Zero zasažené při souboji z 28. května mu nebylo přiznáno, ačkoliv svým útokem na něj zřejmě zachránil život jednomu ze svých kolegů. V dalších bojích nad Novou Guineou si Lt. McGee v roce 1943 připsal v kabině stíhačky P-38 Lightning ještě dvě vzdušná vítězství. Své bojové skóre, čítající celkem 6 jistých sestřelů, uzavřel v roce 1945 jako příslušník 375th FG v bojích nad Německem, když zničil stíhací Messerschmitt Bf 109.



FLAT BLACK	H12 33	NEUTRAL GRAY	H53 13	YELLOW	H4 4	WHITE	H11 62
OLIVE DRAB	H52 38						

D P-39D-2 s/n 41-38509, 80th FS / 8th FG, Milne Bay airbase, January 1943

Lt. Robert "Swede" P. Hanson (one unconfirmed kill from July 23, 1943 in a Lightning) had his picture taken in the cockpit of this Airacobra. At the end of 1942 at least on further Airacobra appeared with this unit carrying this type of dwarf artwork on its front end. The popularity of these little characters from the Disney studios is evident on another, that adorned the front end of a Lightning flown by Lt. Allen E. Hill. The tip of the spinner was painted in white, and it is not out of the question that the spinner itself was red. It is not clear whether or not the white tip of the spinner was decorative, or if it was connected to the rank of the pilot.

P-39D-2 s/n 41-38509, 80th FS / 8th FG, základna Milne Bay, leden 1943. V kabině této Airacobra se nechal vyfotografovat Lt. Robert "Swede" P. Hanson (celkem jeden nepotvrzený sestřel 23.7.1943 s P-38 Lightning). Na konci roku 1942 u této perutě objevila minimálně ještě jedna Airacobra verze D-2 s kresbou trpaslíka na přídi. Velkou popularitu filmových postavíček ze studia Disney u této jednotky potvrzuje další trpaslík, který nesla před Lightningu Lt. Allena E. Hilla. Okraj vrtulového kužele měl bílou barvou zvýrazněný okraj výstřelného otvoru a není vyloučeno, že kužel mohl být červený. Není zřejmé, zda měla bílá špička kuželu letounu pouze ozdobit, nebo označovala funkční či organizační roli pilota.



FLAT BLACK H12
33

OLIVE DRAB H52
38

NEUTRAL GRAY H53
13

YELLOW H4
4

WHITE H11
62

RED H13
3

eduard

E P-39N-5 s/n 42-18802, Lt. Roy Owen, 41st FS / 35th FG, Tsili-Tsili airbase, August, 1943

Lt. Owen, according to squadron records, had one unspecified kill. Greater success in the cockpit of this aircraft was gained by Capt. Francis E. Dubisher, when on August 15th, 1943, he downed three Ki-48 Lilys attacking the airbase at Tsili-Tsili. The portrait of the head of the tiger on the front originally had a different form and was bordered by a dedication with the inscription UNION-ENDICOTT PUBLIC SCHOOL/ ENDICOTT. NEW YORK.

P-39N-5 s/n 42-18802, Lt. Roy Owen, 41st FS / 35th FG, základna Tsili-Tsili, srpen 1943. Lt. Owen dosáhl dle záznamů perutě jedno blíže nespécifikované vítězství. Velký úspěch ovšem zaznamenal v kabině této stíhačky Capt. Francis E. Dubisher, když 15. srpna 1943 zničil tři nepřátelské bombardéry Ki-48 „Lily“, útočící na základnu Tsili-Tsili. Kresba hlavy tygra na předí měla původně jiný tvar a lemoval ji darovací nápis UNION-ENDICOTT PUBLIC SCHOOL/ ENDICOTT. NEW YORK.

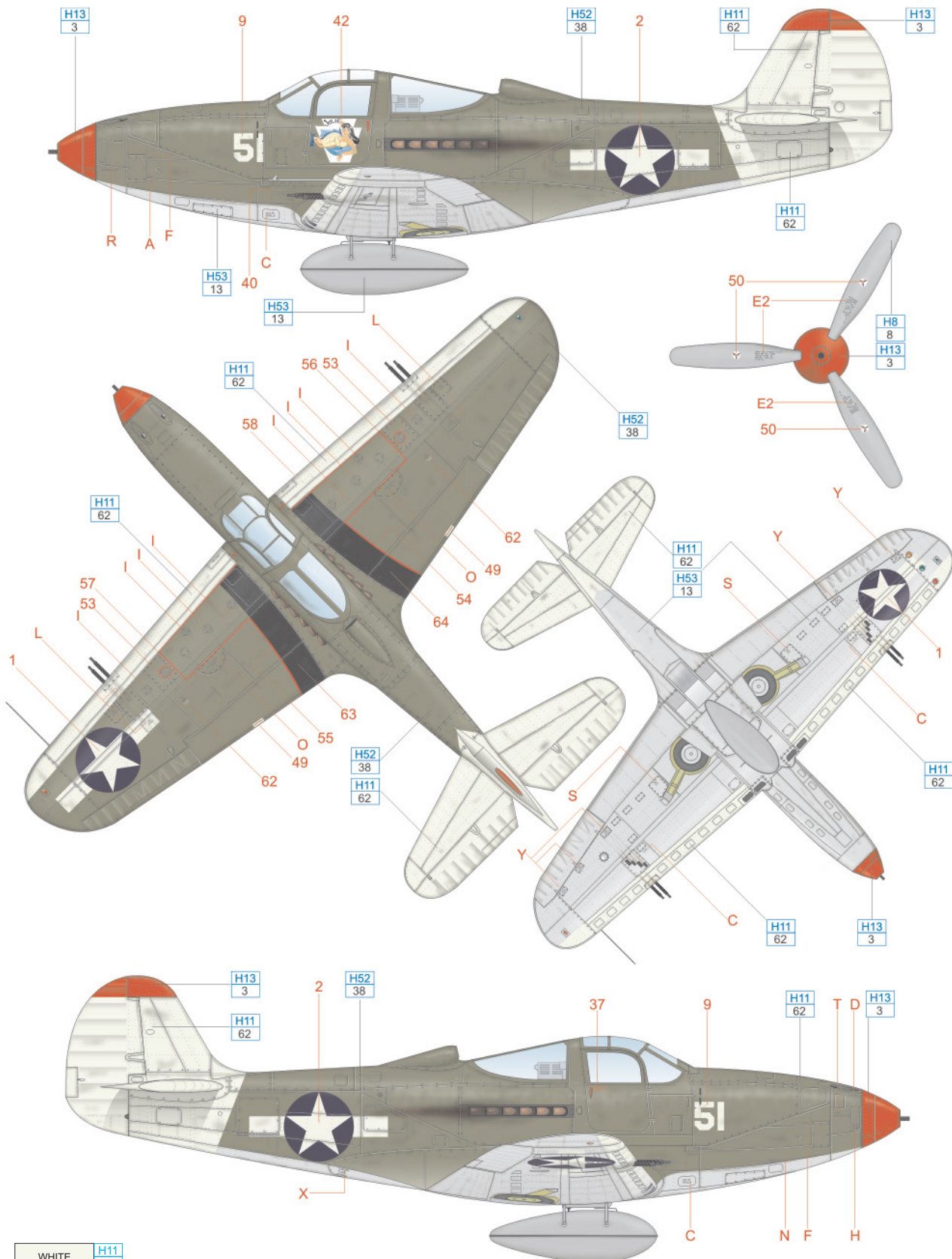


WHITE	H11 62
OLIVE DRAB	H52 38
NEUTRAL GRAY	H53 13
ALUMINIUM	H8 8
YELLOW	H4 4

F P-39N-5 s/n 42-18810, 40th FS / 35th FG, Nadzab, fall, 1943

The white tail surfaces were a quick recognition feature of friendly aircraft, and the white leading edges of the wings were consistent with this policy. This type of marking was used in the south Pacific on single engined aircraft from the end of summer, 1943. The use of the marking was not well defined, and as a result, there were variations in its appearance. The doors to the cockpit carried the same marking as on the aircraft flown by Lt. Owen of the 41st FS, and so it is likely that the doors were placed on Owen's aircraft.

P-39N-5 s/n 42-18810, 40th FS / 35th FG, Nadzab, podzim 1943. Bílou barvou natřené ocasní plochy jsou markingem pro rychlé rozpoznávání vlastních letadel, předepsáno bylo také bílé zbarvení náběžné hrany křídla. V jihovýchodním Pacifiku se tento marking používal na jednomotorových strojích v období od konce léta 1943. Použití markingu však nebylo přesně popsáno v žádném dokumentu a tak lze nalézt řadu variací. Na dveřích kokpitu se nacházela stejná kresba, jakou nesl stroj Lt. Owena od 41st FS, a je tedy pravděpodobné, že na tento stroj byly přeneseny celé dveře z Owenova letounu.



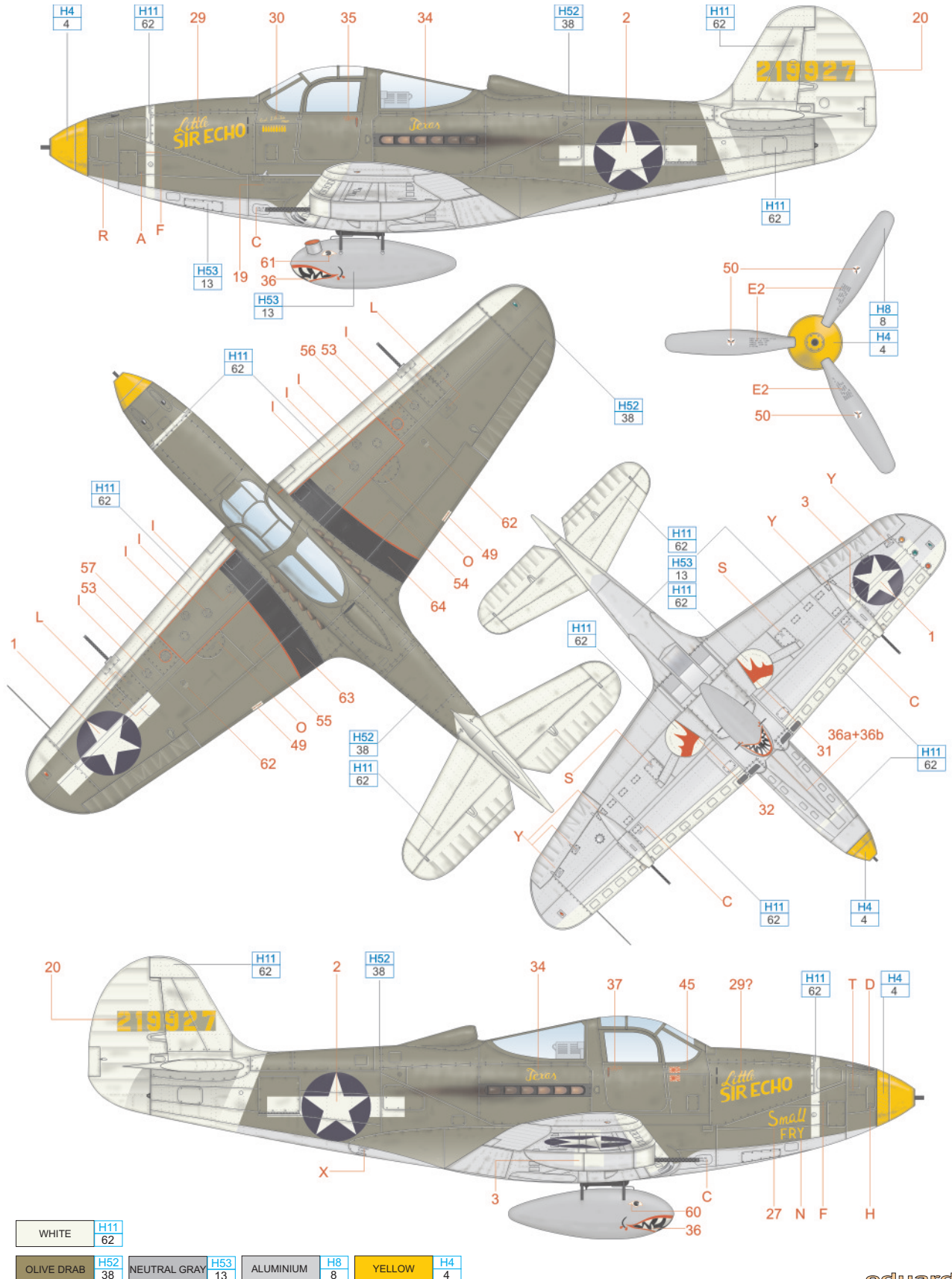
WHITE	H11 62
OLIVE DRAB	H52 38
NEUTRAL GRAY	H53 13
ALUMINIUM	H8 8
RED	H13 3

G P-39Q-6 s/n 42-19927, Capt. L. A. Tate, 82nd TRS / 71st TRG, May, 1944

Capt. L. A. Tate, veteran of aerial combat, originally served with 41st FS/35th FG in 1943. In November, 1943, he was reported to have shot down two enemy aircraft in the form of Nakajima Ki-43 'Oscar's, the symbols for which could be found on the right side of the aircraft. A partial wreckage of the fighter was discovered in the seventies at the former air base at Tadj, and based on a reconstruction of the stencils on the fuselage, the aircraft has been allocated the serial number 42-19027, which was a P-39N. Period photographs clearly show the bird to be a P-39Q, suggesting that the reconstruction was inaccurate.

P-39Q-6 s/n 42-19927, Capt. L. A. Tate, 82nd TRS / 71st TRG, květen 1944

Capt. L. A. Tate, veterán vzdušných bojů, původně sloužil od začátku roku 1943 u 41st FS/35th FG. U této jednotky měl také v listopadu 1943 sestřelit dvě nepřátelské stíhačky Nakajima Ki-43 „Oscar“, symboly sestřelů najdete na pravém boku letounu. Značně neúplný vrak stíhačky byl v 70. letech minulého století nalezen na bývalé letecké základně Tadjí a na základě zrekonstruované popisky na trupu bývá stroji přisuzováno s/n 42-19027, odpovídající verzi P-39N. Dobová fotografie stíhačky, která jasně dokládá, že Airacobra byla verze Q, ukazuje, že tato rekonstrukce byla chybná.



EDUARD'S PACIFIC



PROFI PACK 8226 F6F-5N Nightfighter 1/48

PROFI PACK 8222 Hellcat F6F-5 1/48



Weekend 8434 F6F-5 Hellcat 1/48



PROFI PACK 8221 Hellcat F6F-3 1/48



Weekend 8433 Hellcat F6F-3 1/48