

SH 72058

Bell P-59A/B AIRACOMET

117

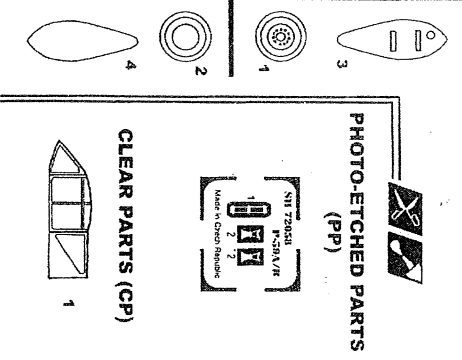
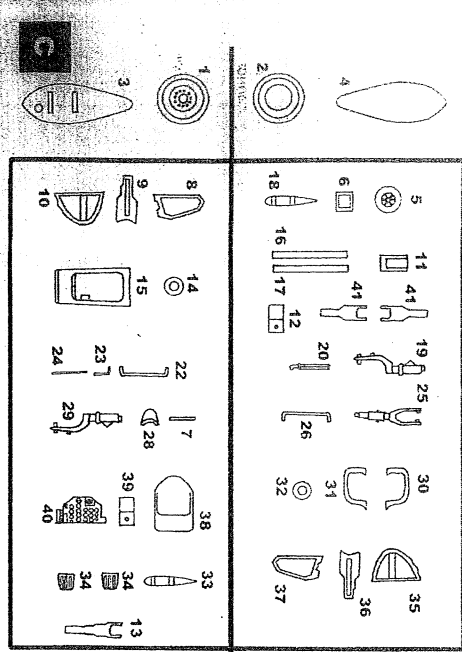
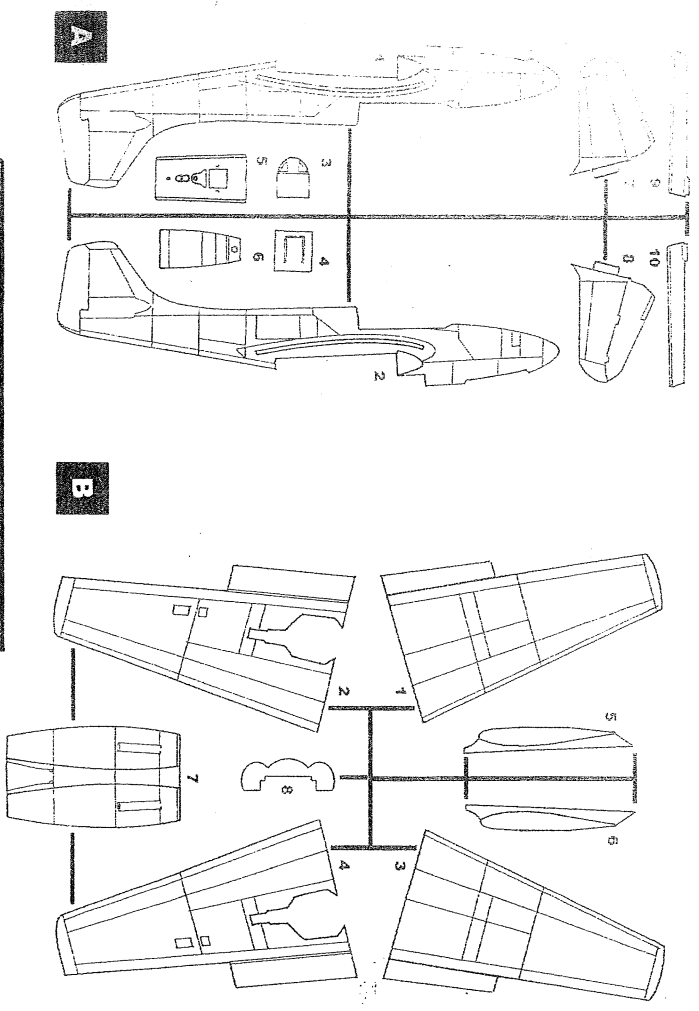
GB The Bell P-59 Airacomet was the first ever jet aircraft designed and built in the USA. Although the XP-59 designator had been used before (for the cancelled Bell Model 16), it was decided to add to the secrecy of the new jet aircraft by camouflaging its true nature. As well as the re-use of the designator, the prototype also appeared in public with a false propeller on the nose! As the British were so advanced with jet propulsion, it was decided to share the technology with the USA and the specifications of what became the 1-16 fighter were known as the J31-GE-5) jet engine were passed to the General Electric Company. The General Electric jet engine was assigned the cover designation I-A, in hope that the enemy intelligence might mistake it for a new supercharger. Since the General Electric jet engine were being designed and built in parallel with the XP-59A, Bell engineers had little or no knowledge about performance data of the engines, so they adopted a fairly conservative design approach. Within two months after the initial order, Bell engineers had submitted a design for a fairly conventional aircraft, with a cantilever, laminar-flow, mid-mounted wing and a fully-retractable tricycle landing gear. The aircraft was fitted with two 1400 lb. st. General Electric I-A jet engines, one mounted on either side of the fuselage under the wing root. The first flight of the XP-59A prototype was at Muroc Dry Lake, California, on 1st October 1942 with Bell's chief test pilot, Robert M. S. at the controls. The first YP-59A reached Muroc in June 1943, and the USAAF gave the aircraft the name 'Airacomet'. The YP-59A flew in August 1943. The YP-59A had more powerful General Electric I-16 (J31) turbopumps. The production P-59A differed very little from YP-59A. Only the first twenty of the P-59A order were actually completed as P-59As. The twenty first and remaining twenty-nine Airacomet's of the P-59A order were completed as P-59Bs. They had the updated J31-GE-5 jets of the later P-59As, but had internal capacity increased. The last P-59B was delivered in May 1945. Most of the P-59s went to the 412th Fighter Group of the Fourth Air Force based at Muroc Dry Lake (later Edwards AFB), where they served in the training role. The P-59 never saw combat and was soon overtaken by the Lockheed P-80 Shooting Star and was eventually phased out of service by 1949.

Technical Specifications: Span 45ft 6in (13.87m), Length 38ft 2in (11.62m), Height 12ft (3.66m). Maximum speed was 400mph (653km/h), Normal Range was 400 miles (644km). Service ceiling was 46,200ft (14,082m). Armament was one 37mm M4 cannon and 0.5in (12.7mm) machine guns in the nose.

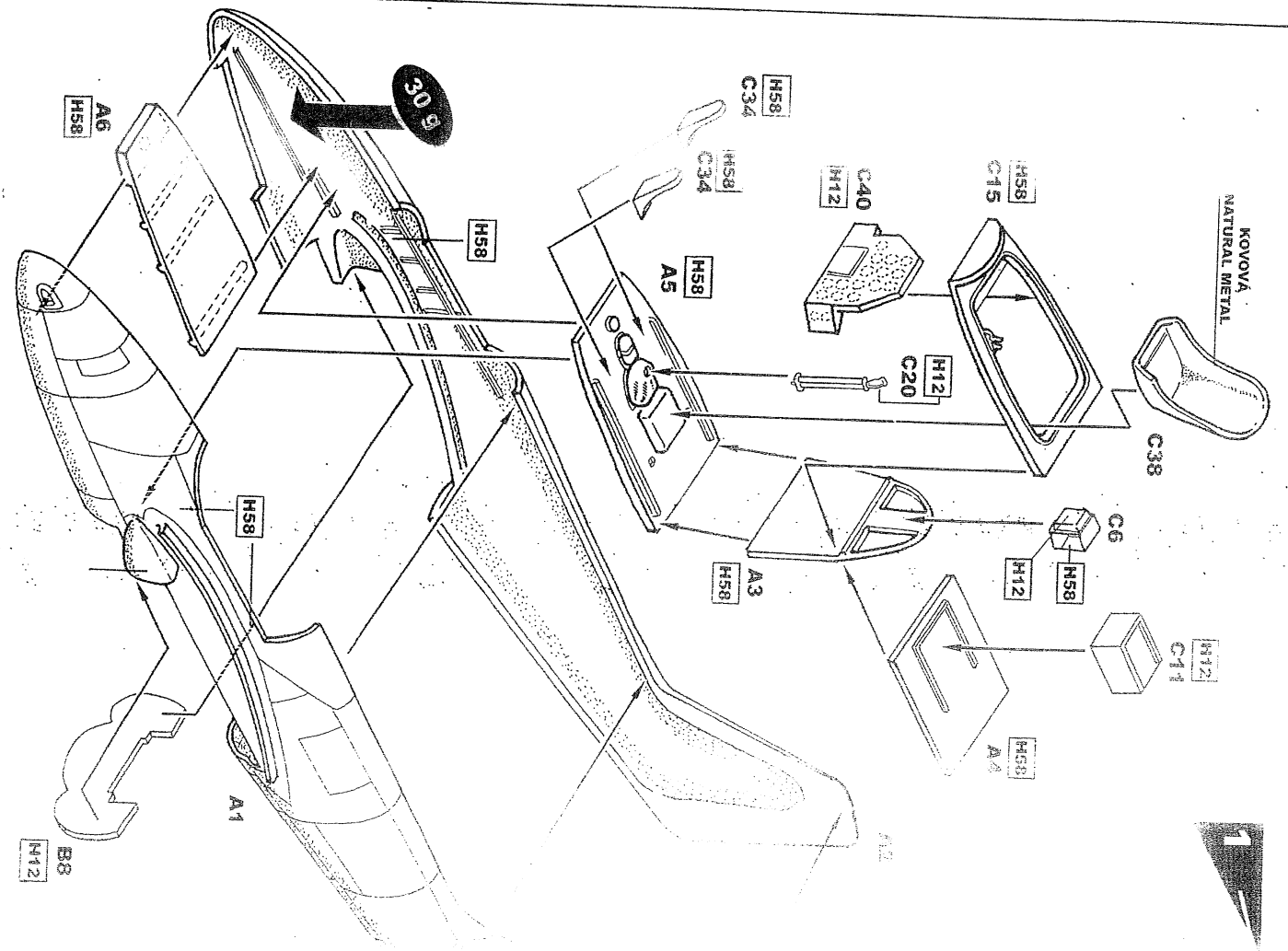
CZ Bell P-59 Airacomet byl prvním trysovým letounem navrženy a postaveným v USA. Ačkoli označení prototypu bylo již předtím použito (pro zrušený projekt Bell Model 16), bylo rozhodnuto z důvodu utajení toto označení znovu použít, aby se tím ztížila skutečný projekt. Na veřejnosti byl nový letoun prezentován jako vrhulový stroj s falešnou vrtulí instalovanou na přední trupu. Protože Britové dostali ve vývoji proudového pohonu daleko před Američany, bylo rozhodnuto podílit se o novou technologii s USA a tím umožnit vývoj prvního amerického trysového letounu. Američanům byly předány podklady pro konstrukci proudového motoru, které následně převzala firma General Electric. Proudový motor vyvíjely firmou General Electric dostal krycí označení I-A v naději, že nepřátelské zvědné služby by ho mohou považovat za nový turbokompresorový motor. Přestože proudové motory vyvíjely firmou General Electric, současně služily s drakem prototypu XP-59A, inženýři továrny Bell měli jen velmi omezené informace o technických parametrech výkonech nového motoru, takže do konstrukce draku XP-59A byly převzaty konzervativní laminární proudové motory. Vzhledem k tomu, že se v době zatahování podvozkem letoun byl vybaven dvěma motory General Electric I-A, v naději, že nepřátelské zvědné služby by ho mohou považovat za nový turbokompresorový motor. Přestože proudové motory vyvíjely firmou General Electric, současně služily s drakem prototypu XP-59A, inženýři továrny Bell měli jen velmi omezené informace o technických parametrech výkonech nového motoru, takže do konstrukce draku XP-59A byly převzaty konzervativní laminární proudové motory. Vzhledem k tomu, že se v době zatahování podvozkem letoun byl vybaven dvěma motory General Electric I-A, v naději, že nepřátelské zvědné služby by ho mohou považovat za nový turbokompresorový motor.

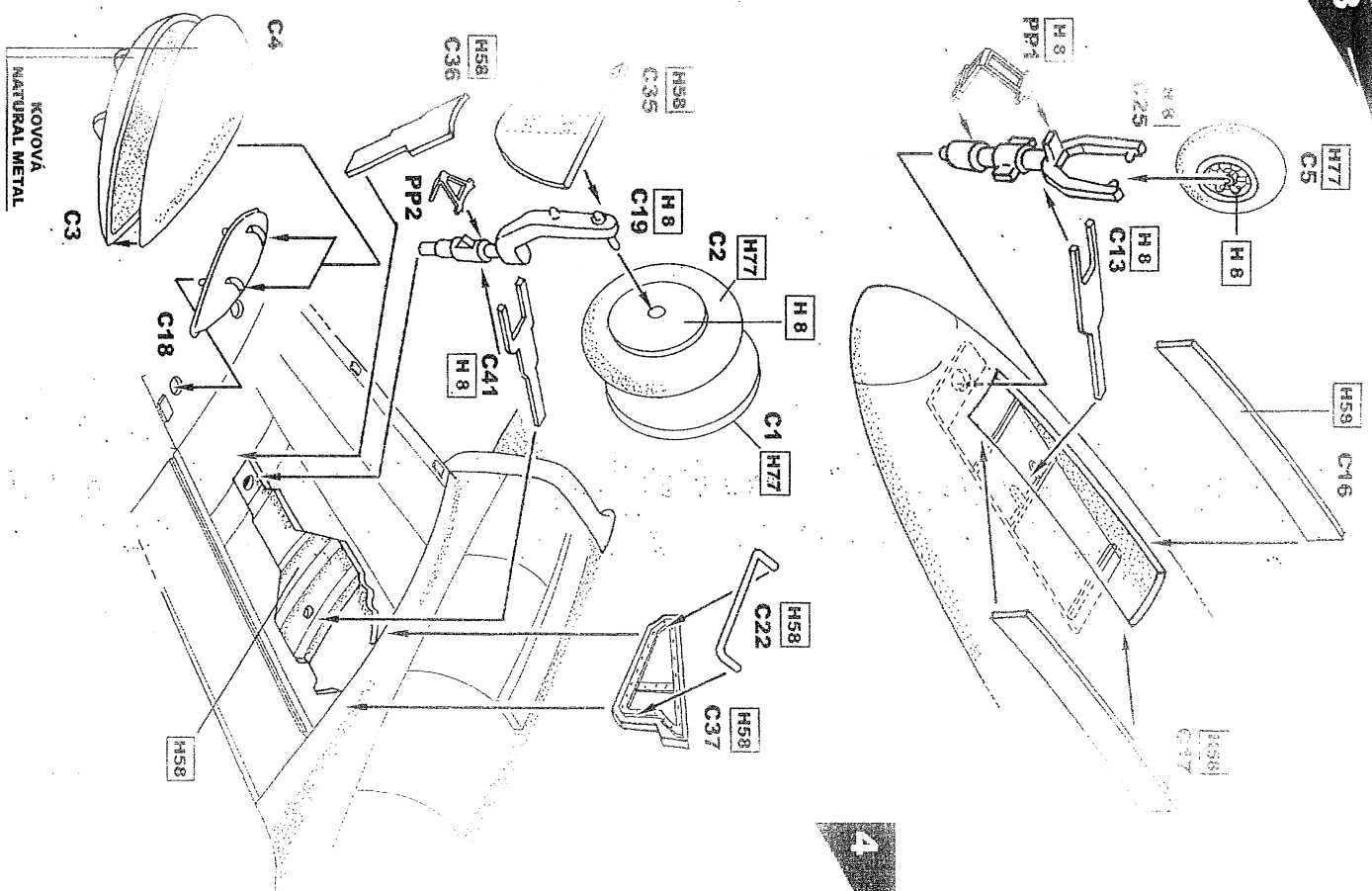
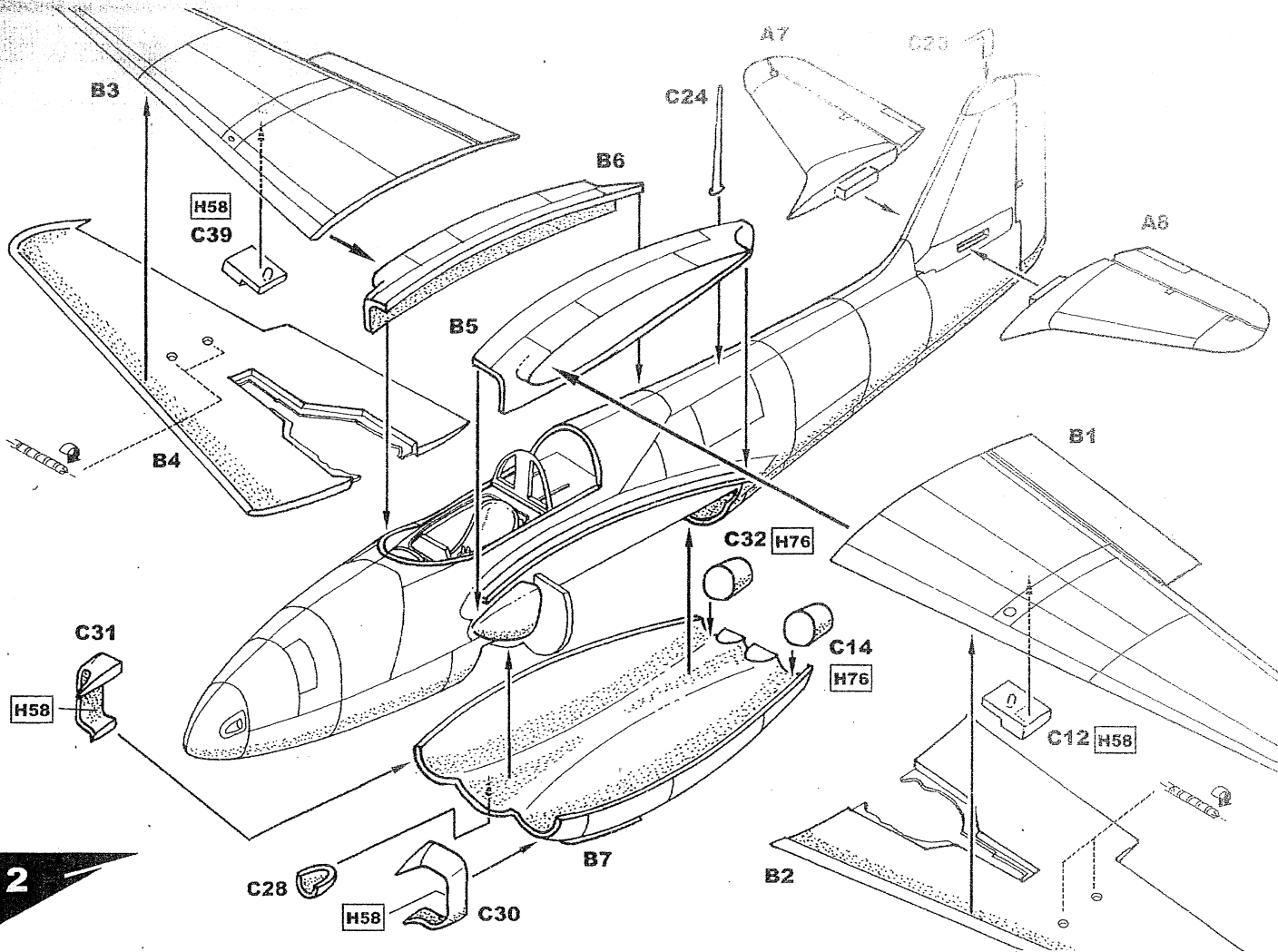
Robert M. Stanley. První let prototypu XP-59A se uskutečnil 1. října 1942 v oáze Muroc. První YP-59A dorazil na základnu Muroc v srpnu 1943 a první let provedl 1. srpna 1943. První YP-59A měla více výkonnější turbopumpy. Produkční P-59A se lišily od YP-59A jen velmi málo. Pouze prvních dvacet kusů z objednaných 100 kusů bylo však skutečně dokončeno. Poslední P-59A, datující 30. Airacometů bylo pak dokončeno jako P-59B. Tyto stroje byly vybaveny motory J31-GE-5 se zvýšeným výkonem, a to také zveřejněnou kapacitu vnitřních palivových nádrží. Zbytek objednávky USAAF stornoval a ve prospěch vyvíjených stíhaček osazených vyšších výkony (P-80, F-84). Všechny prototypy a předstíroňých stroje bylo postaveno 66 kusů Airacometů.

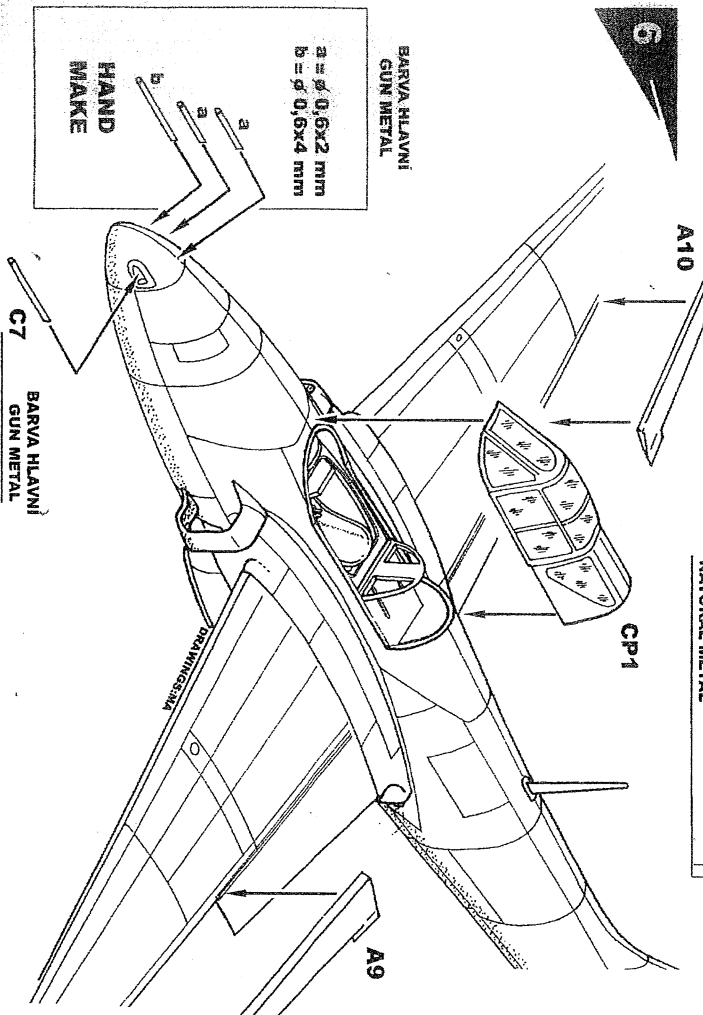
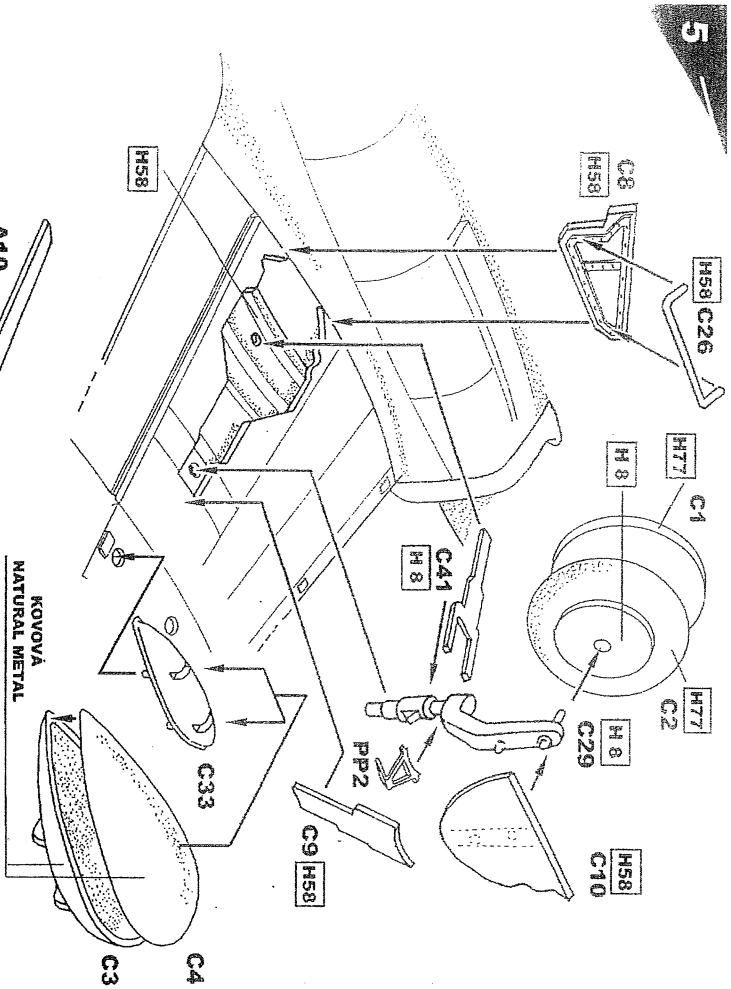
Poslední P-59B byl dodán v květnu 1945. Většina z vyrobených letounů P-59 byla předána 412. stíhačskému 4. letectvé armády se základnou na Muroc Dry Lake (později Edwards AFB), kde sloužily v roli cvičného letounu určeného pro výcvik pilotů trysových letounů. Normální dolet 644 km. Operáční dostup 14082 m. Výzbroj: jeden 37mm kanon M4 a tři kulomety ráže 0,5in (12,7mm) umístěné v trupu.



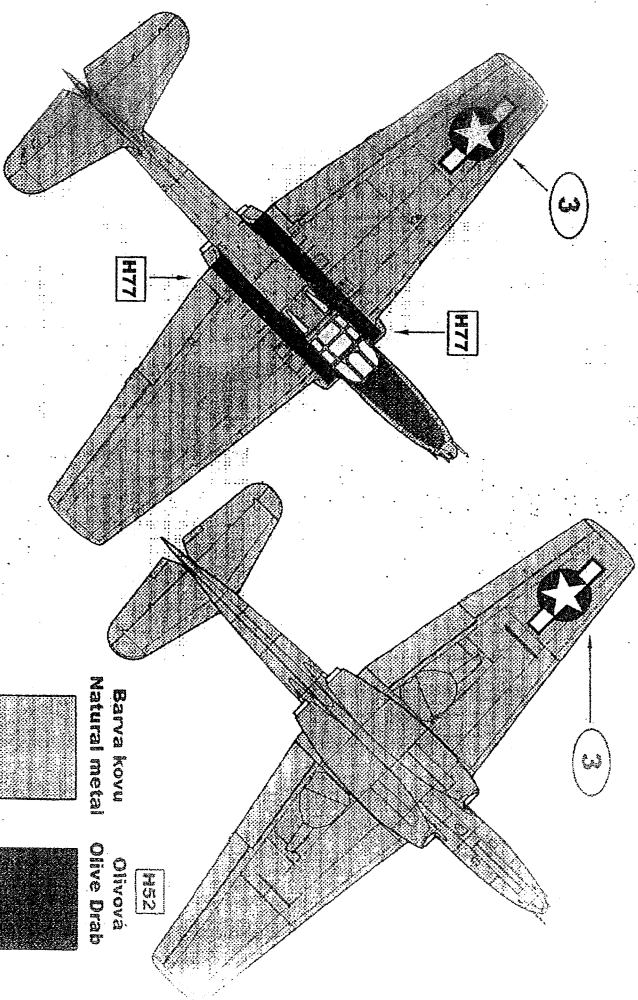
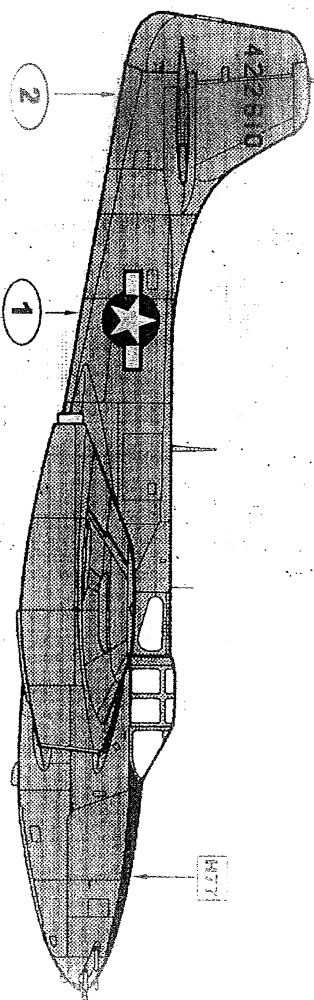
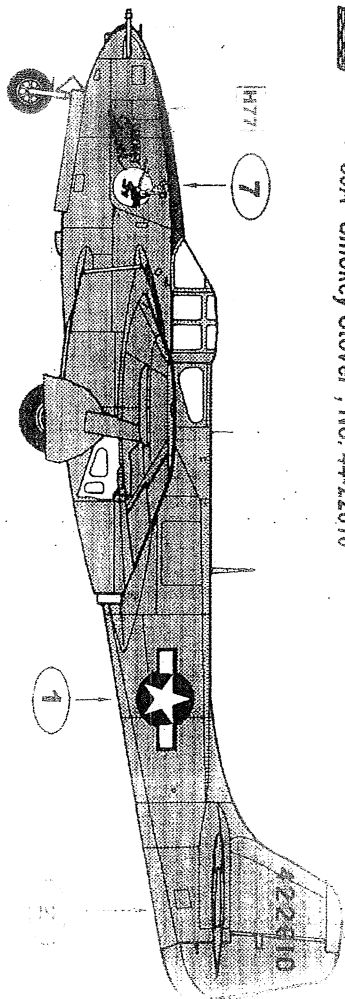
- H 8
- H12
- H24
- H52
- H58
- H76
- H77







P-59A "Smokey Stover", No. 44-22610

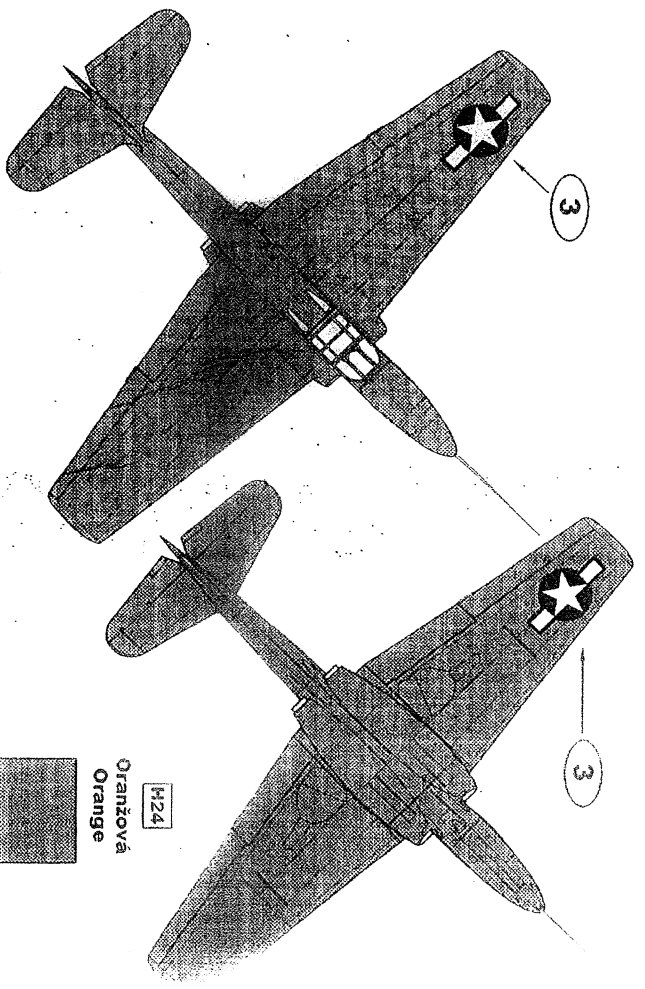
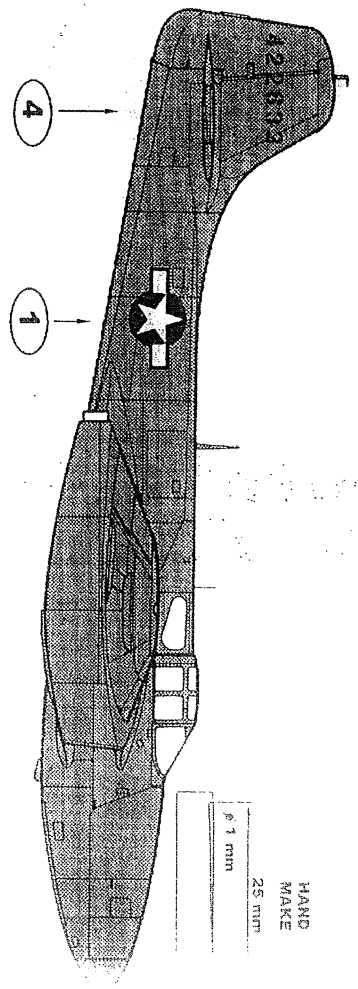
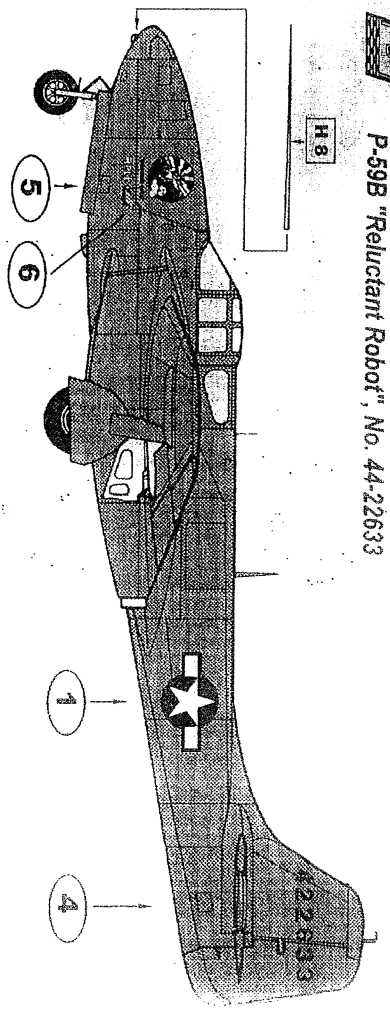


ZBARVENÍ a OZNAČOVÁNÍ

CAMOUFLAGE and MARKING - TÄRNUNG und KENNUNG CAMOUFLAGE (DESIGNATION)

P-59B "Reluctant Robot", No. 44-22633

H 8



H24

Oranžová
Orange