

Weitere Informationen zur Bell P-39Q

Die P-39Q-15 unterschied sich in der Ausstattung geringfügig von der Q-10. Beginnend mit dem Q-20 wurden die Unterflügel-Maschinengewehre aufgegeben. Höchstwahrscheinlich spiegelte dies das Konzept wider, die "Airacobra" in der sowjetischen Luftwaffe einzusetzen, wo sie hauptsächlich als Frontkämpfer operierten. Für sie waren Geschwindigkeit und Manövrierfähigkeit wichtiger als Feuerkraft, die für uns als übertrieben angesehen wurde, um feindliche Jäger zu bekämpfen.

Es folgten die Q-21 und Q-25 mit vierblättrigen Propellern mit einem Durchmesser von 3,53 m, ein Funk-Halbkompass gehörte zur Serienausstattung. Die Befestigung des Motors am Rahmen wurde verstärkt. Bei der Q-25 wurde der hintere Rumpf verstärkt, der sich bei großen Überlastungen im Luftkampf verformte. Es stellte sich jedoch heraus, dass der vierblättrige Propeller die Stabilität des Flugzeugs negativ beeinflusste. Daher kehrten sie bei der letzten Version der "Airacobra" - P-39Q-30 - wieder zu einem dreiblättrigen Propeller mit kleinerem Durchmesser - 3,36 m zurück. Die Ausrichtung des Flugzeugs wurde durch Platzieren von Ballast in der Rumpfnase wiederhergestellt.

Insgesamt wurden 4905 Q-Typ-Flugzeuge montiert - dies war ein Rekord unter allen Varianten dieses Jägers. Die meisten von ihnen wurden in die Sowjetunion geschickt; nur sehr wenige Fahrzeuge wurden von der US Army Air Force betrieben. Einige von ihnen wurden in Amerika selbst als Trainingsflugzeuge eingesetzt. Sie wurden auch von der 318th Fighter Group auf Hawaii empfangen, die nicht an den Feindseligkeiten teilnahm. 75 Autos gingen im Februar 1944 an die 323. Gruppe in Italien. Sie kämpfte mehrere Monate mit ihnen, bevor sie mit Thunderbolts ausgerüstet wurde.

Nach wie vor wurden die Flugzeuge zu Fotoaufklärungsflugzeugen umgebaut. Gleichzeitig wurden Geräte der Typen K-24 und K-25 sowie zusätzliche Panzerung montiert. So erschienen fünf P-39Q-2 (von Q-1), 148 P-39Q-6 (von Q-5) und acht P-39Q-11 (von Q-10).

Obwohl Allison Ende 1942 einen Zweigang-Kompressor mit zweistufigem Antrieb für den V-1710-Motor entwickelt hatte, wurden solche Motoren nicht auf der Aircobra installiert.

Einige Autoren erklären dies damit, dass der Austausch in Bezug auf Größe und Zentrierungsänderung nicht akzeptabel war.

Die P-39Q-30 waren die letzten Airacobra, die die Bell Aircraft Werkstätten verließen. Die Produktion wurde im September 1944 eingestellt; insgesamt wurden 9584 Maschinen hergestellt. Die Maschinen der neuesten Baureihe waren deutlich günstiger als die R-39C; jedes kostete etwa 55.000 US-Dollar.

Zwei P-39Q wurden an die Kriegsmarine übergeben. Diese Flugzeuge wurden in ferngesteuerte Ziele umgewandelt. Sie wurden ursprünglich als XTDL-1 (experimentelle Zieldrohne L, wobei L für Bell stand) bezeichnet. Später wurde die Bezeichnung in F2L-1K geändert. Erstmals in der Marinefliegerei erhielten Flugzeuge ein elektrisches Steuerungssystem für Flugzeugzellenteile. Beide Flugzeuge hatten kein einziges hydraulisches oder pneumatisches Gerät. Außerdem waren die Flugzeuge mit Rauchgeneratoren ausgestattet, die sie von Maschinen mit Fernsteuerung unterscheiden sollten. Eines dieser Flugzeuge (P-39Q-10, 42-20807) ging am 8. April 1946 nach der Landung mit eingezogenem Fahrwerk verloren. Ein weiteres Flugzeug (P-39Q-5.42-19776) wurde im August 1946 nach Abschluss des Testprogramms außer Dienst gestellt.