

Special
HOBBY

SH32067

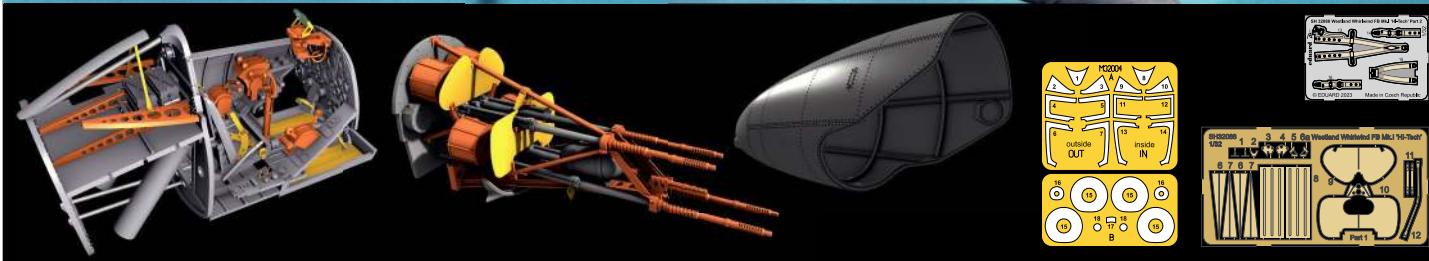
Yakovlev Yak-3 'Normandie-Niemen' HI-TECH kit 1/32



Special
HOBBY

SH32088

Westland Whirlwind FB MK.I 'Fighter-Bomber' HI-TECH kit 1/32



and more at www.specialhobby.eu

Special
HOBBY



Polikarpov I-16 Type 10/17
Chinese & Japanese Marking

SH 32042

1/32

CZ

Jednomístný stíhací letoun I-16, navržený konstrukčním týmem pod vedením Nikolaje N. Polikarpova, byl počátkem 2. světové války již zastaralým letounem, přesto však nesl hlavní tíži obranných bojů Sovětského svazu proti německým útočníkům a pokračoval pak v operačním nasazení až do roku 1943. Tento letoun se navždy proslavil jako první záhytný jednoplošný stíhací letoun, mající zatahovací podvozek, který byl kdy operačně nasazen ve světě!

Konstrukční práce byly zahájeny v létě 1932 v vývojovém institutu CAGI (Centrální letecký a hydrodynamický institut), a první prototyp označený jako CKB-12 poprvé vzlétl v prosinci 1933. Výsledkem úspěšných zkušebních letů bylo rozhodnutí o zahájení sériové výroby ve výrobních závodech číslo 1 a číslo 21 v Moskvě, respektive v Gorkém, první sériový model nesl označení I-16 Typ 1.

Letoun byl poháněn radiálním motorem M-22.

Dne 18. února 1934 poprvé vzlétla nová verze poháněná radiálním motorem M-25, který byl derivátem motoru Wright Cyclone 9. Letoun poháněný motorem M-25 byl vyráběn pod označením I-16 Typ 4. Tento model byl v roce 1936 ve výrobě nahrazen modelem Typ 6 s motorem M-25A, a v roce 1937 modelem Typ 10 s motorem M-25V, který poháněl kovovou dvoulistou vrtuli AV-1, a nesl výzbroj čtyř kulometů ŠKAS ráže 7,62 mm.

Sovětská vláda využila během Španělské občanské války příležitost vyzkoušet letoun I-16 v bojových podmínkách, a tak první stíhací letouny I-16 dorazily do Cartageny ve Španělsku v říjnu 1936. Letouny se pak následující měsíc zapojily do bojů jako součást leteckých jednotek Španělského republikánského letectva. Španělští republikáni pro letouny I-16 používali přezdívku „Moucha“, zatímco jejich soupeři používali hanlivý název „Potkan“. O rok později, kdy se letouny I-16 objevily na čínském nebi a na Mongolsko-Sibiřsko-Čínských hranicích, byly Japonci nazývány „Ovád“.

Ruské „dobrovolnické perutě“ během Čínsko-Japonského konfliktu používaly v bojích nad Čínou také stíhací letouny I-16, které byly více než vyrovnaným soupeřem pro japonské námořní letouny Mitsubishi A5M2a. V době, kdy končila Španělská občanská válka, bylo do Španělska dodáno celkem 475 kusů stíhacích letounů I-16. Pokusy zaměřené na zlepšení výkonů letounů I-16 vedly k výrobě nových modelů označených jako Typ 18 a Typ 24, které byly poháněny radiálními motory M-62, pohánějící dvoulisté vrtule AV-2. Typ 18 nesl výzbroj čtyř kulometů ŠKAS ráže 7,62 mm, zatímco Typ 24 nesl výzbroj dvou kulometů ŠKAS a dvou kanonů ŠKAS ráže 20 mm.

Piloti Luftwaffe, kteří testovali ukořistěné letouny I-16, hlásili jejich vynikající obratnost, ale velmi špatnou podélnou stabilitu.

Celková produkce tohoto z historického hlediska velmi důležitého letounu je odhadována na 7000 kusů, 4000 z nich se zúčastnilo bojů proti německým útočníkům v letech 1941-1943.

Technické údaje (Typ 24): rozpětí 9,00 m. Délka 6,10 m. Max. rychlost u hladiny moře 523 km/hod. Operační dostup 8977 m. Dolet (na vnitřní palivové nádrže) 400 km.

GB

The I-16 single-seat monoplane fighter designed by a team headed by Nikolai N. Polikarpov was obsolete at the beginning of WWII, yet it bore much of the brunt of early Luftwaffe offensive against the Soviet Union and it continued in first-line service until 1943.

It possessed the distinction of being the first low-wing interceptor monoplane with a retractable undercarriage to enter service anywhere in the world!

Design work on the fighter that was eventually to enter service as the I-16 began during the summer of 1932 at TsAGI (Central Aero and Hydrodynamic Institute), and the first prototype designated TsKB-12, flew for first time in December 1933. As a result of successful trials, production of the fighter was immediately initiated by factories No. 1 and No. 21 at Moscow and Gorki respectively, deliveries commencing in the second half of 1934, as the I-16 Type 1.

This model was powered by a radial engine M-22.

On February 18, 1934, a new version of the fighter was flown for the first time, and, powered by a M-25 radial engine derived from the Wright Cyclone 9. The M-25 powered model finally appeared as the I-16 Type 4. This was succeeded in 1936 by the Type 6 with a M-25A engine, and in 1937 by the Type 10 with a M-25V engine driving an AV-1 two-blade metal airscrew and carried an armament of four 7.62 mm ShKAS machine guns. The Soviet government took the opportunity presented by the Spanish Civil War to evaluate the I-16 under operational conditions, the first fighters arriving at Cartagena in October 1936, joining combat during the following month. In Spain, the I-16 was dubbed Mosca (Fly) by the Spanish Republicans and Rata (Rat) by its opponents. A year later, when the I-16 appeared in Chinese skies and on the Mongolian-Siberian-Manchurian borders, it was dubbed the Abu (Gadfly) by the Japanese.

Russian „volunteer“ squadrons operated the I-16 over China where it proved fairly evenly matched with the Mitsubishi A5M2a fighters of the Japanese Navy. By the time the Spanish Civil War came to an end in March 1939, a total of 475 I-16 fighters had been sent to Spain. Attempts to improve the effectiveness of the I-16 led to the production of the new variants, the I-16 Types 18 and 24, powered by an M-62 radial driving AV-2 two-blade airscrew. The Type 18 carried four ShKAS machine guns, and the Type 24 carried two ShKAS guns and two ShKAS cannon.

Luftwaffe pilots who tested captured I-16 fighters reported that they were extremely manoeuvrable but the longitudinal stability was poor.

The total production of this extremely important fighter is estimated at 7000, of which 4000 were engaged in combat duty against the German invader in 1941-43.

Technical specification (I-16 Type 24): Span 29 ft 6 inch (9,00 m). Length 20 ft 1 1/4 inch (6,10 m). Max. speed 326 mph at sea level (523 km/h). Operational ceiling 29530 ft (8977 m). Range 250 mls (400 km).

DÍLY - PARTS

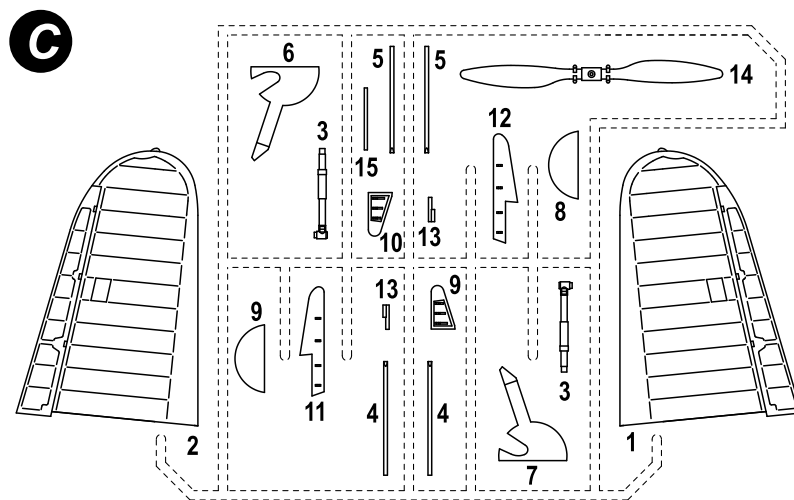
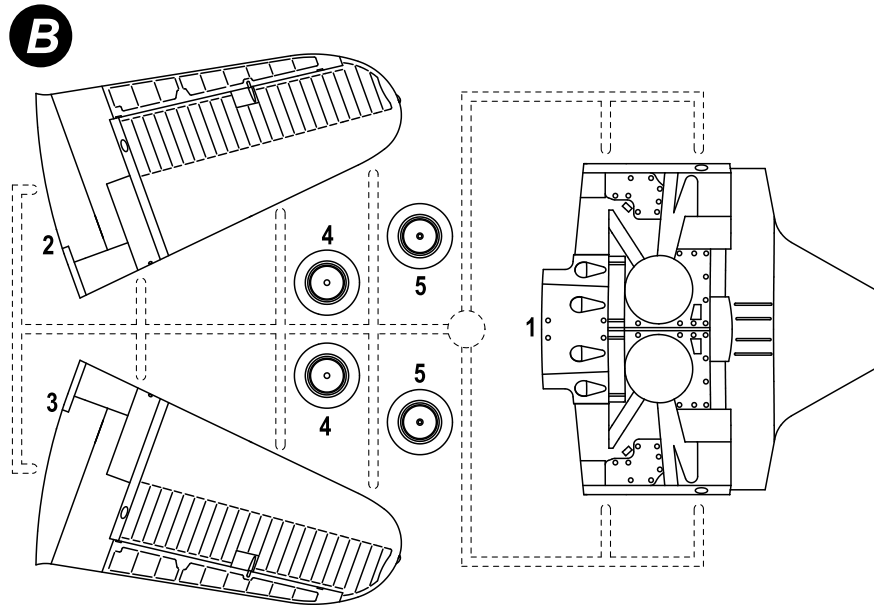
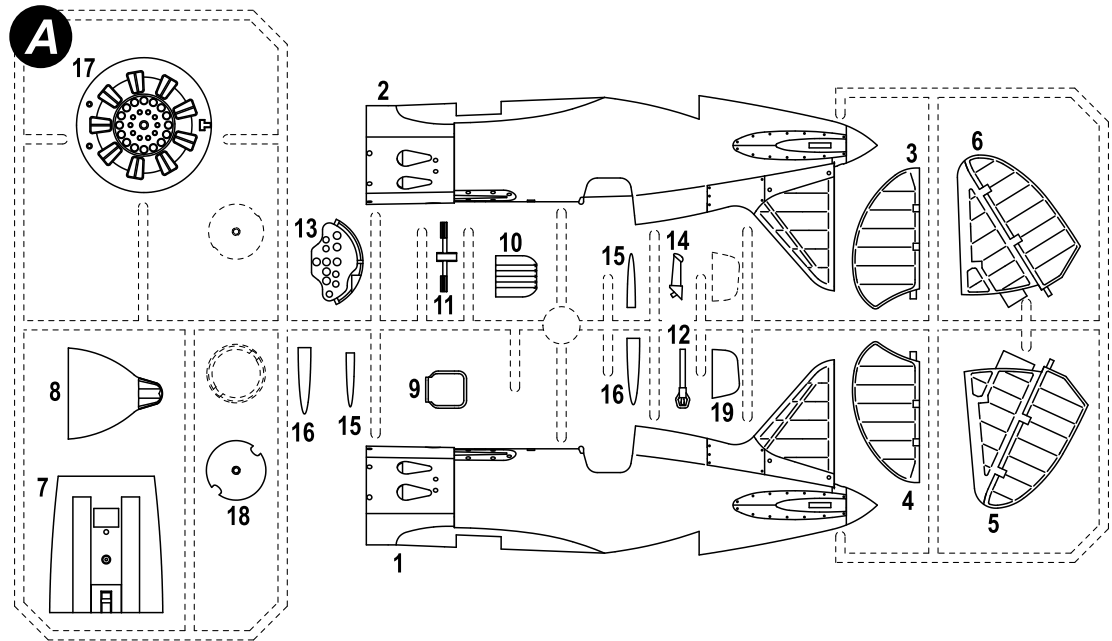
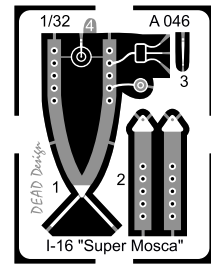
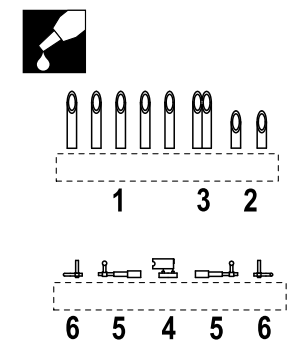


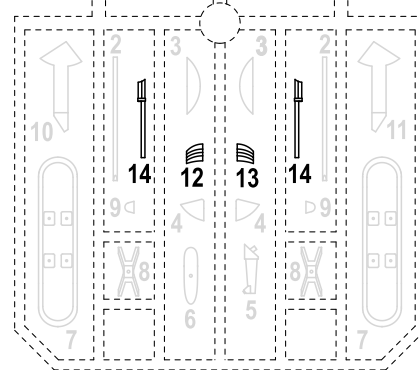
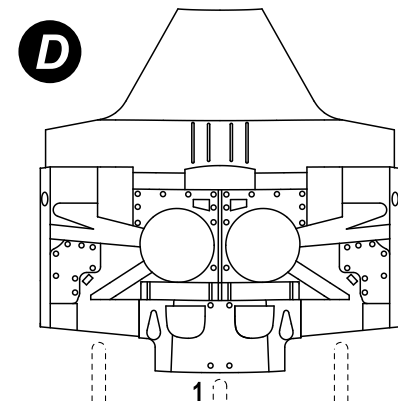
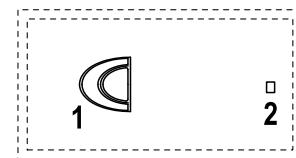
PHOTO-ETCHED PART (L)



POLYURETHAN PART (P)



CLEAR PART (CP)



Možnost volby
Optional
Nach beliebigen
Option



Odbrousit
Abrade
Abgeschliffen
Abraser



Lepidlo na kov
Glue for metal
Metallkleber
Colle a metal



Ohnout
Bend
Biegen
Courber



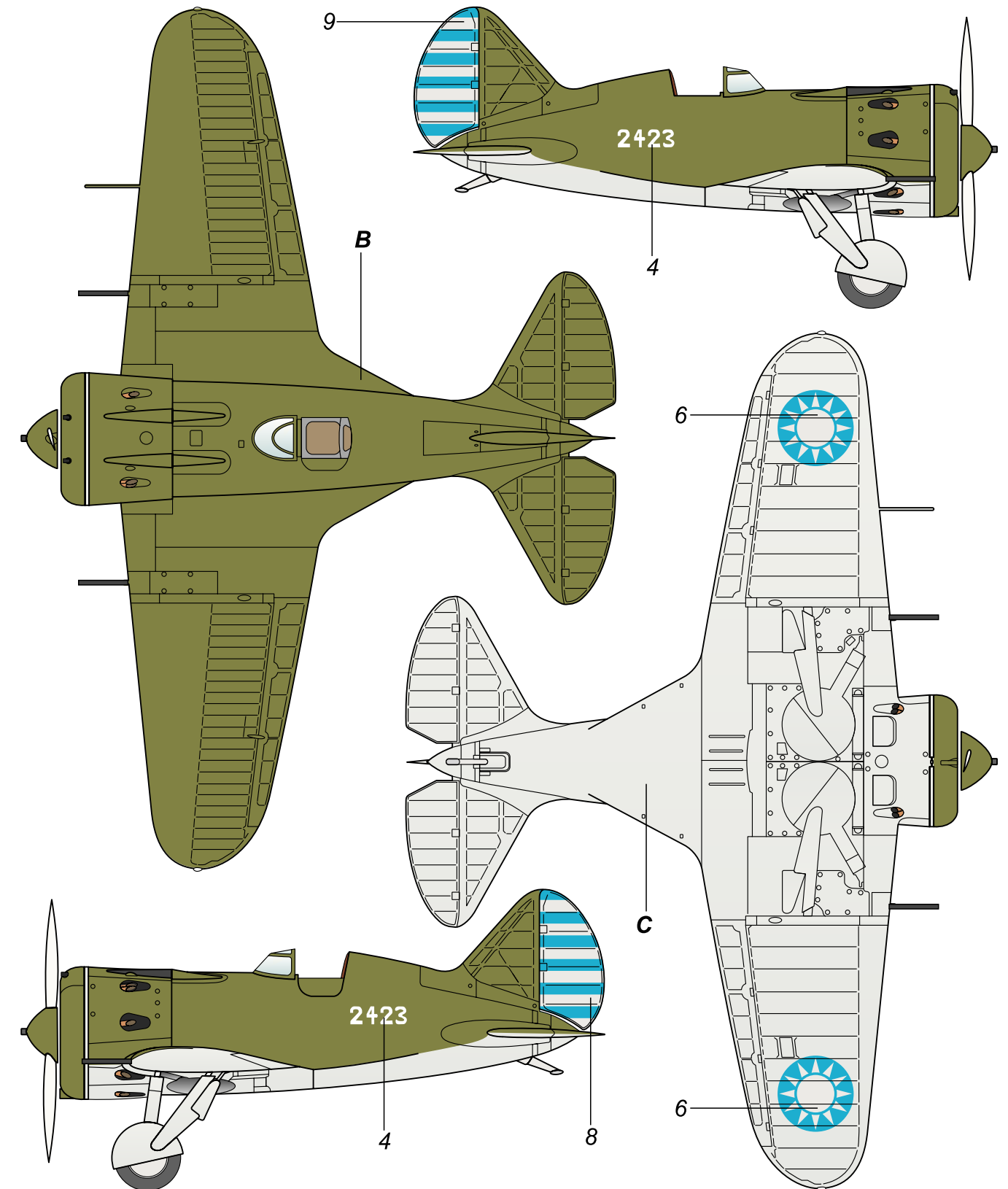
Rozdělit
Cut with knife
Mit Messer schneiden
Couper au couteau



I-16 typ 17, bílá 2423, 24. Chungtai, IV. Tatui čínského letectva,
pravděpodobně pilot Wei Ting-chih, červen 1941.

I-16 Typ 17, White 2423, 24. Chungtai, IV. Tatui, Chinese Air Force,
most probably flown by Wei Ting-chih, June 1941.

CAM. D



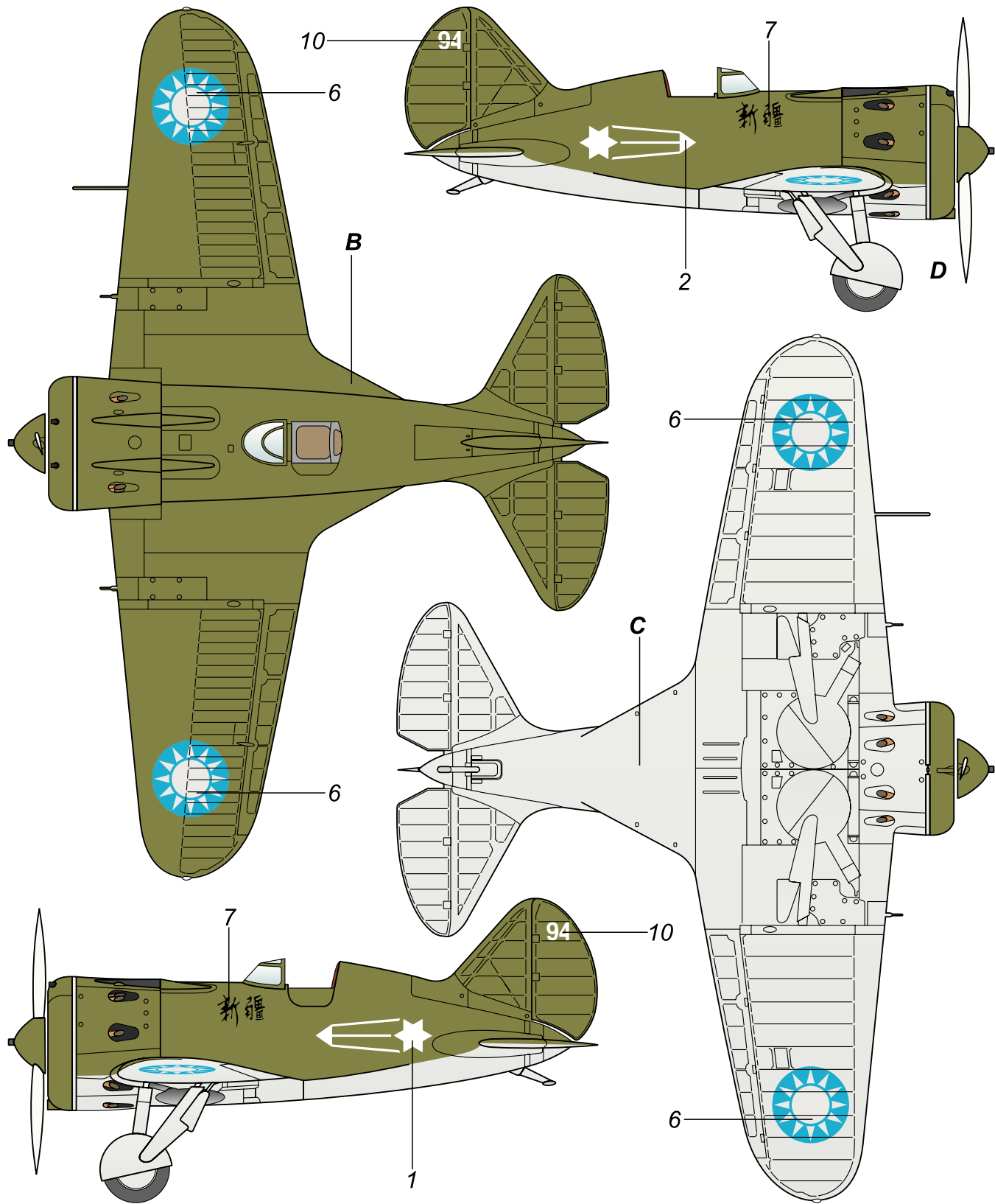
B

H320/C320
Dark Green
Tm. zelená

C

H57/C73
Light Blue
Sv. modrá

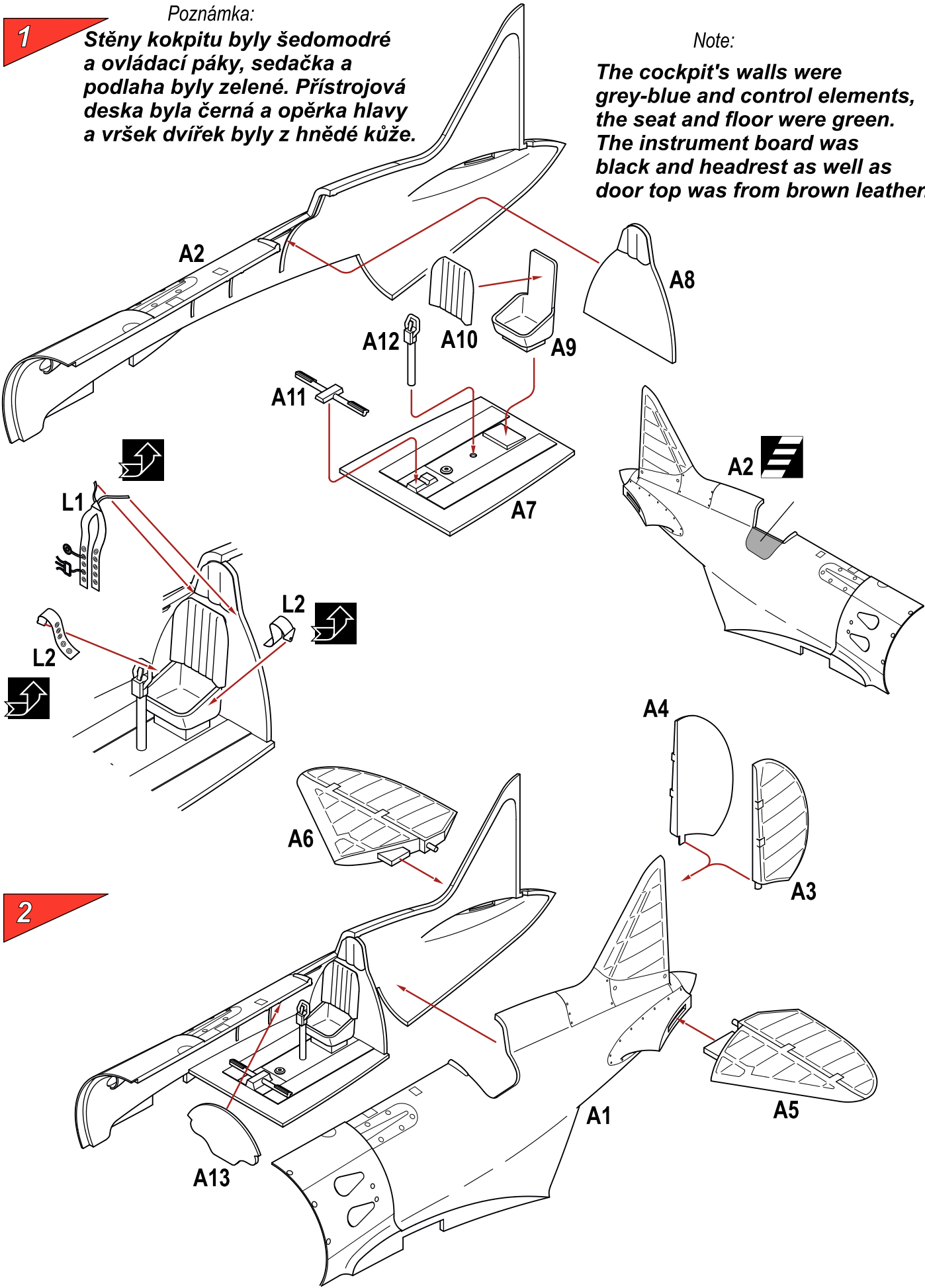
CAM. C



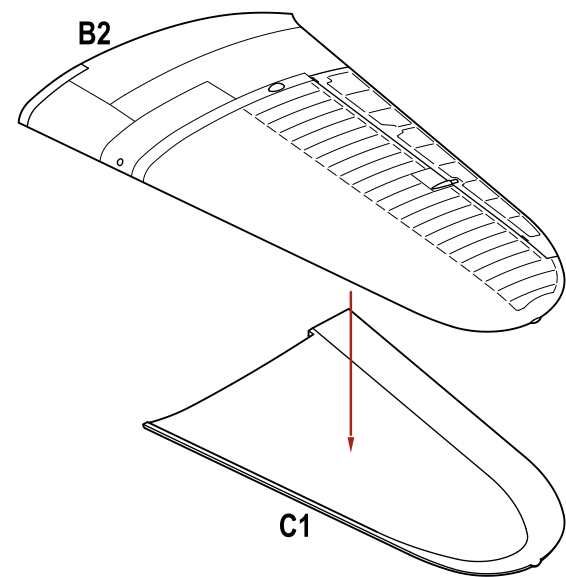
SESTAVA - ASSEMBLY

1 Poznámka:
Stěny kokpitu byly šedomodré
a ovládací páky, sedačka a
podlaha byly zelené. Přístrojová
deska byla černá a opěrka hlavy
a vršek dvířek byly z hnědé kůže.

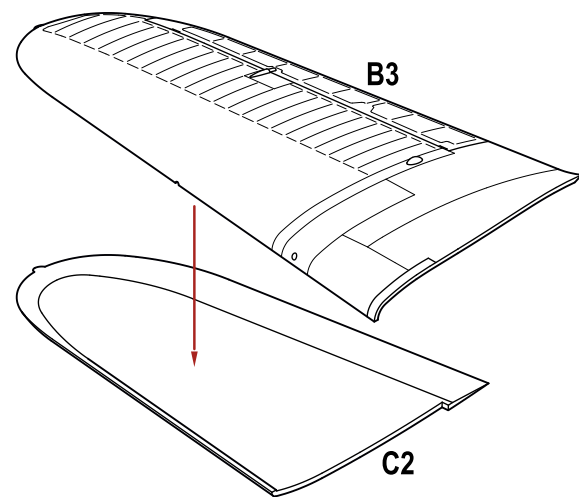
Note:
The cockpit's walls were
grey-blue and control elements,
the seat and floor were green.
The instrument board was
black and headrest as well as
door top was from brown leather.



3

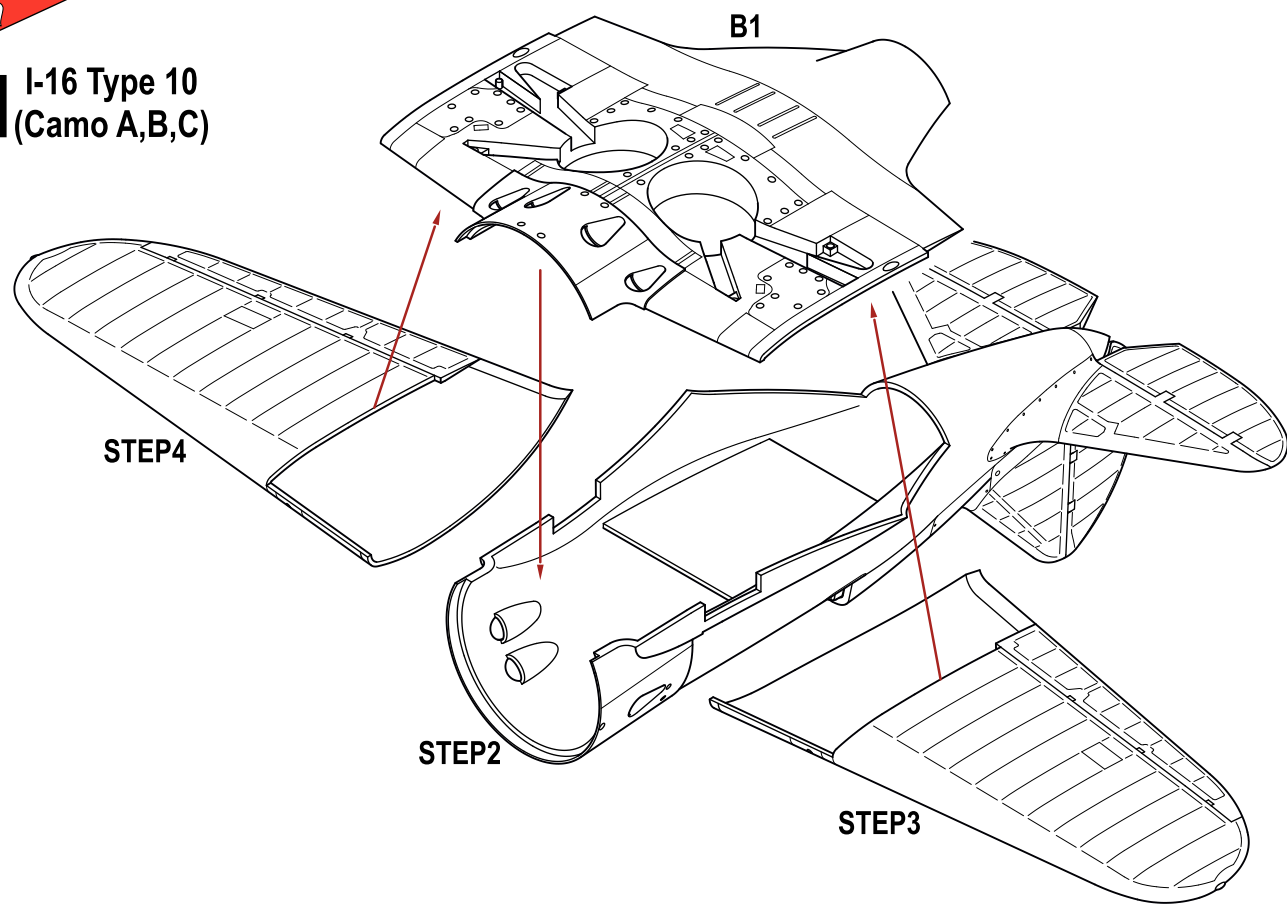


4



5a

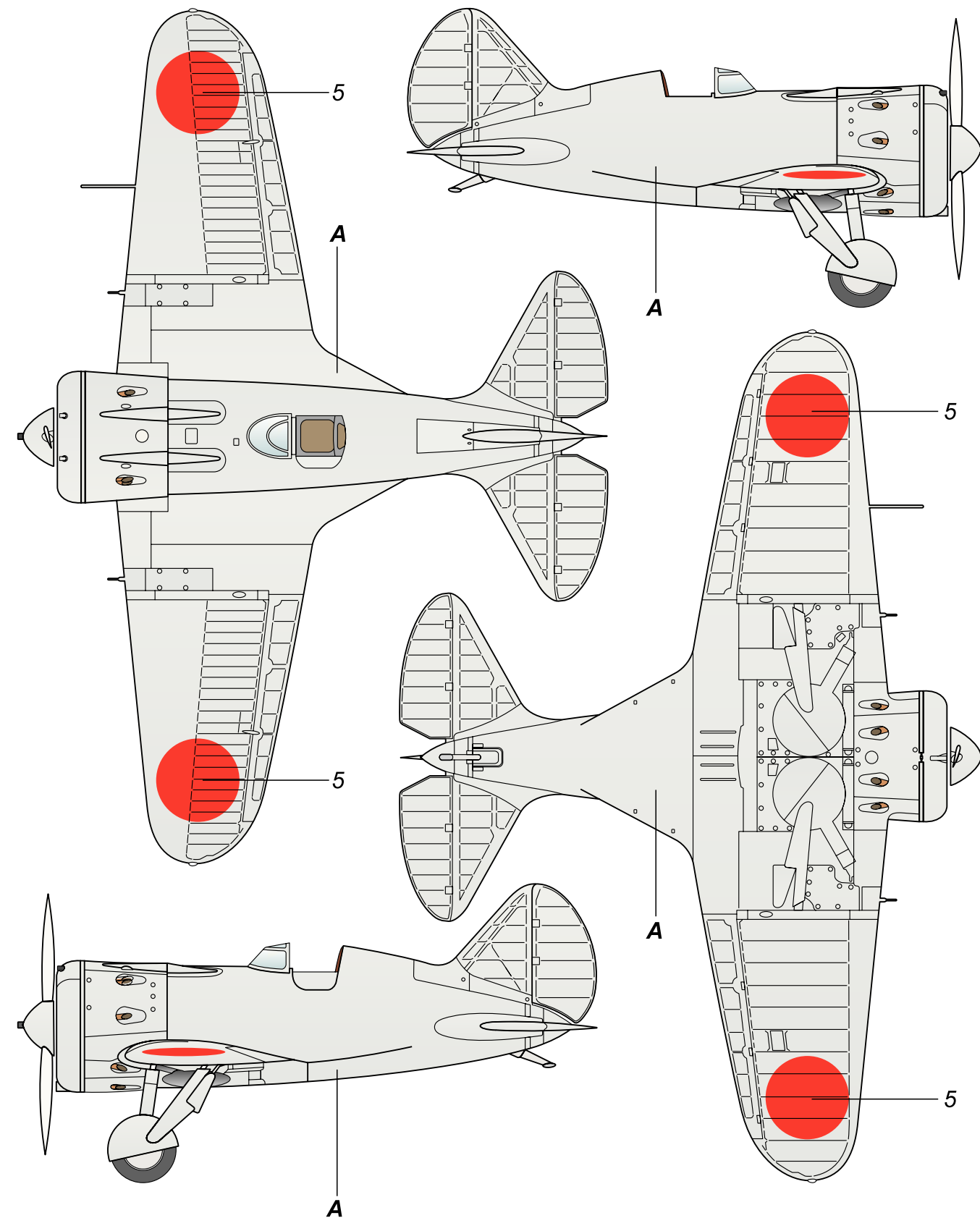
? I-16 Type 10
(Camo A,B,C)



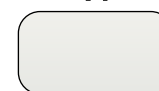
I-16 typ 10, japonské armádní letectvo, Letecký technický institut
japonského armádního letectva, základna Tachikawa, 1939. S tímto
strojem v květnu 1939 dezertoval mongolský pilot na japonskou
základnu Arutoki v okupovaném Mandžusku.

I-16 Typ 10, Imperial Japanese Army Air Force, Army Air Technical
Research Institute at Tachikawa, 1939. In May 1939 one Mongolian pilot
decided to desert and flew over with this machine to the Japanese air
base at Aturoki in occupied Manchuria.

CAM. B



A

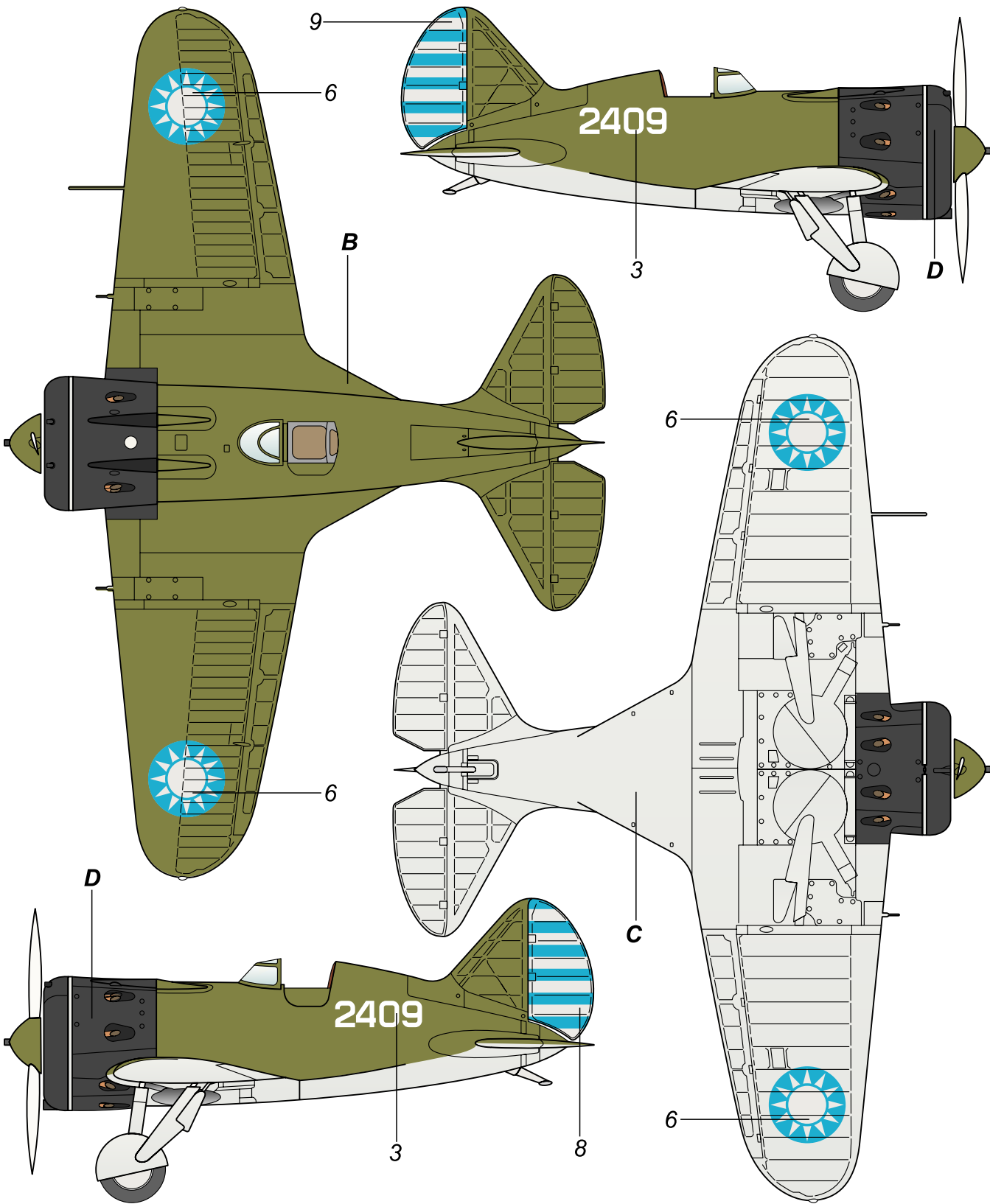


C128
Grey Green
šedo-zelená

I-16 typ 10, 24. Chungtai, IV Tatui čínského letectva. I-16 této jednotky se utkaly nad Chungkingem 13. září 1940 s novými stíhačkami japonského námořnictva A6M2a Reisen / Zero. Bylo to první nasazení A6M v bojové akci.

I-16 Typ 10, 24. Chungtai, IV Tatui, Chinese Air Force. On September 13, 1940 I-16 of this unit were the first to engage A6M2a Reisen / Zero, the new Imperial Japanese Navy fighters. It was the first combat deployment of A6Ms.

CAM. A



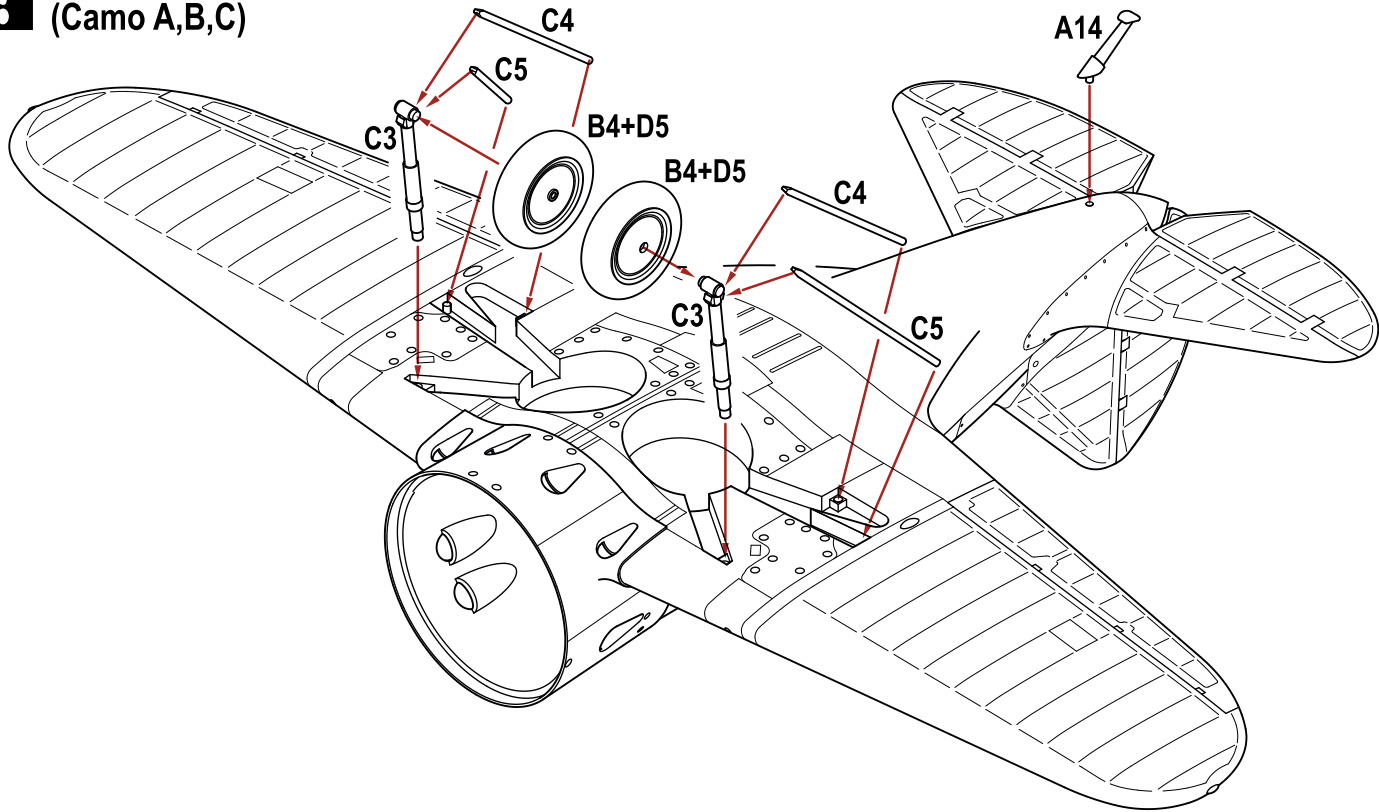
B
H320/C320
Dark Green
Tm. zelená

C
H57/C73
Light Blue
Sv. modrá

D
H2/C2
Black
Černá

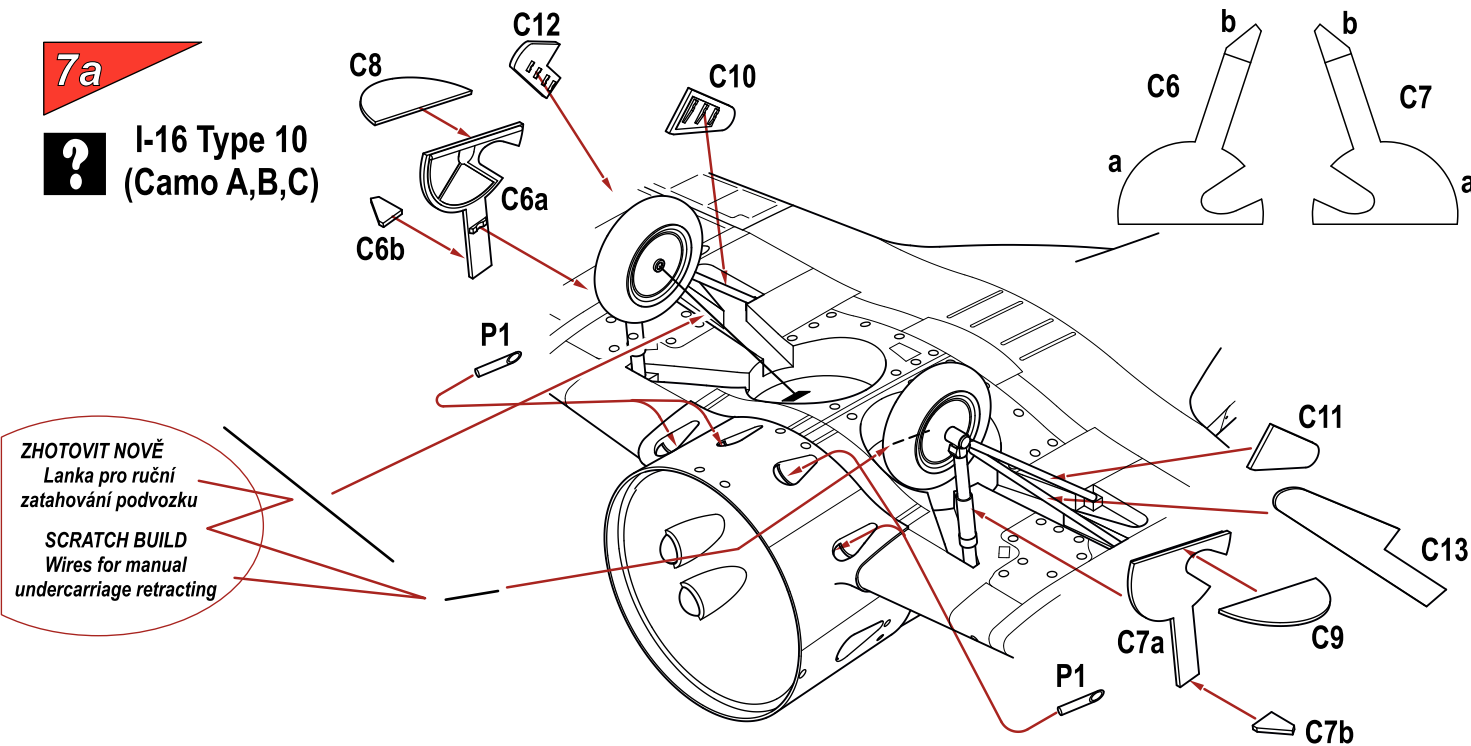
6a

? I-16 Type 10
(Camo A,B,C)



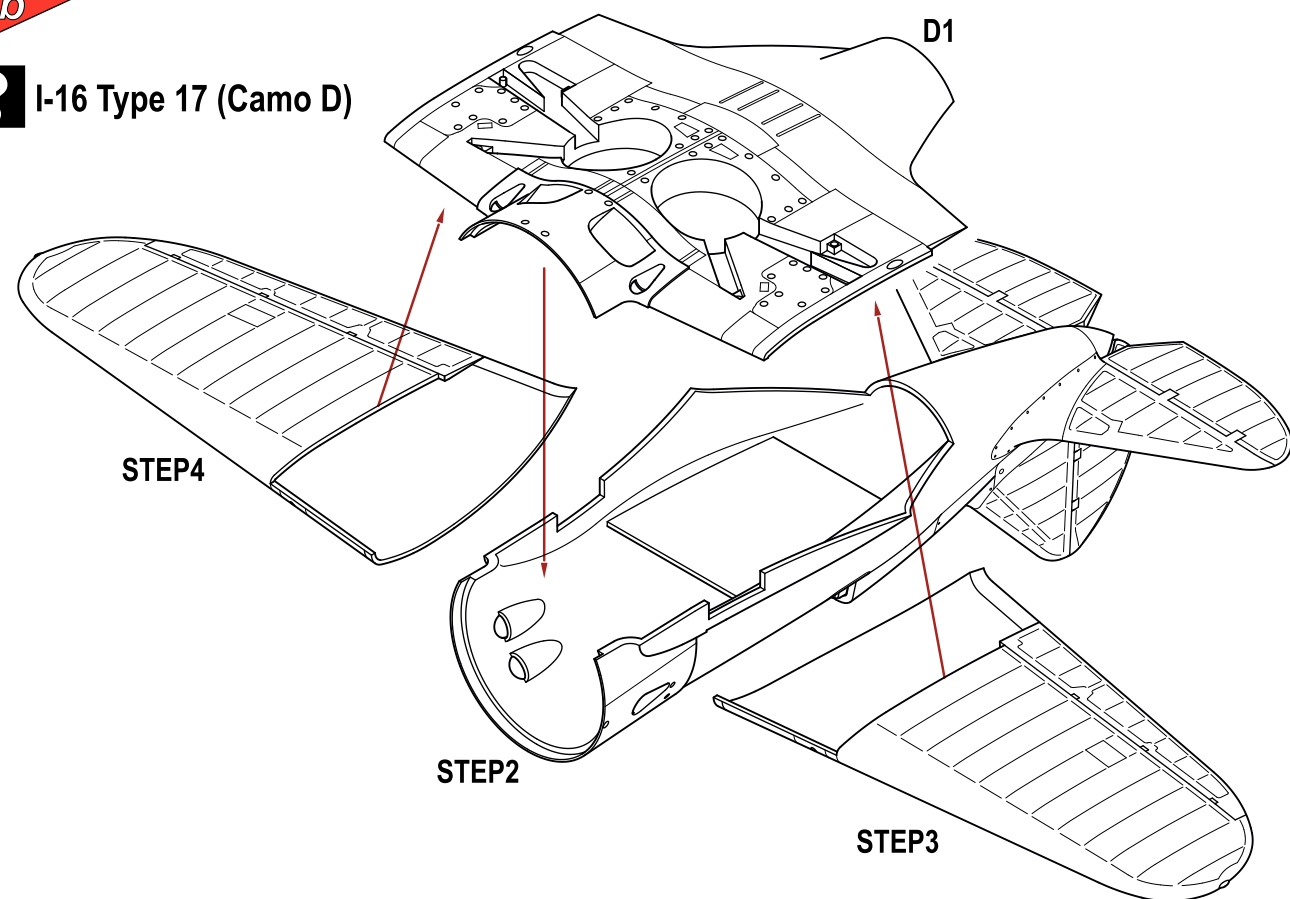
7a

? I-16 Type 10
(Camo A,B,C)



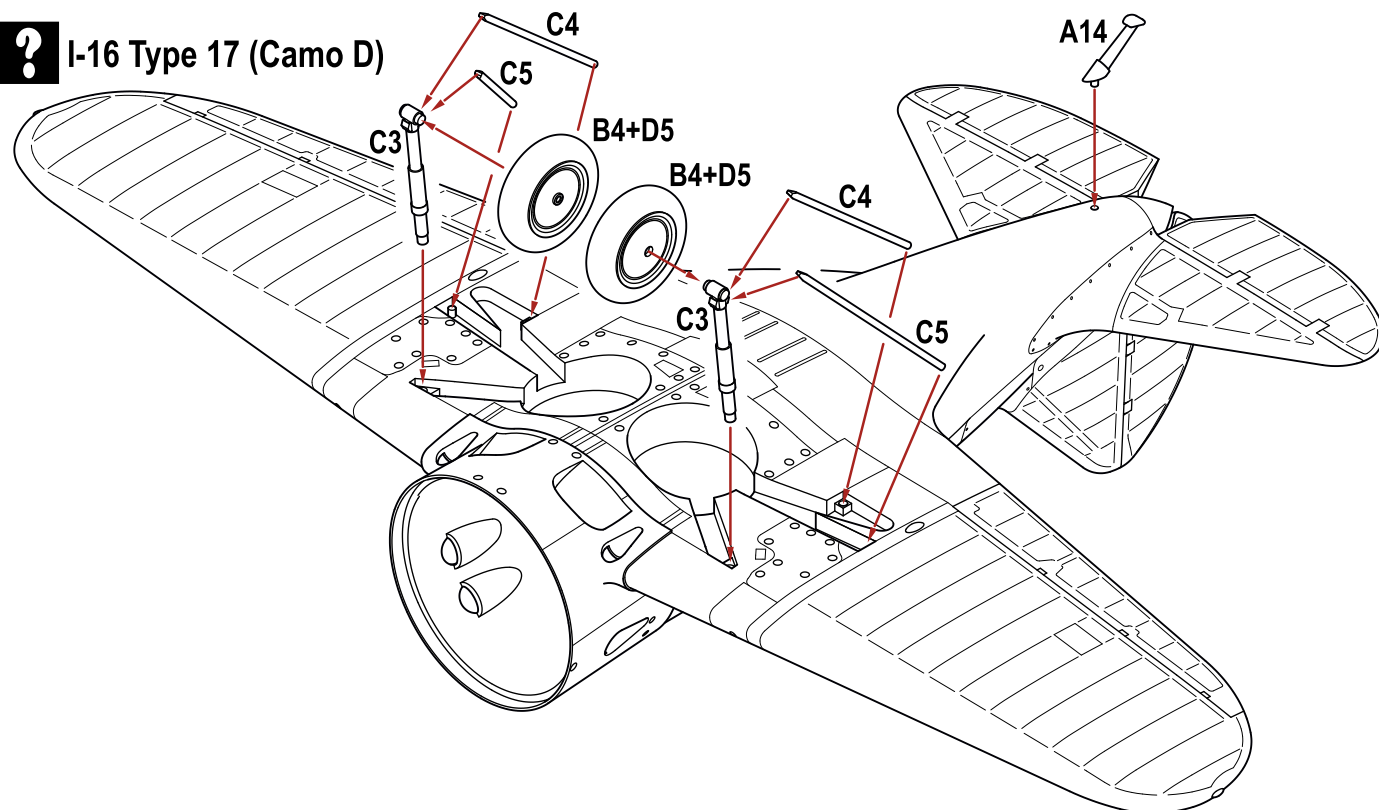
5b

? I-16 Type 17 (Camo D)



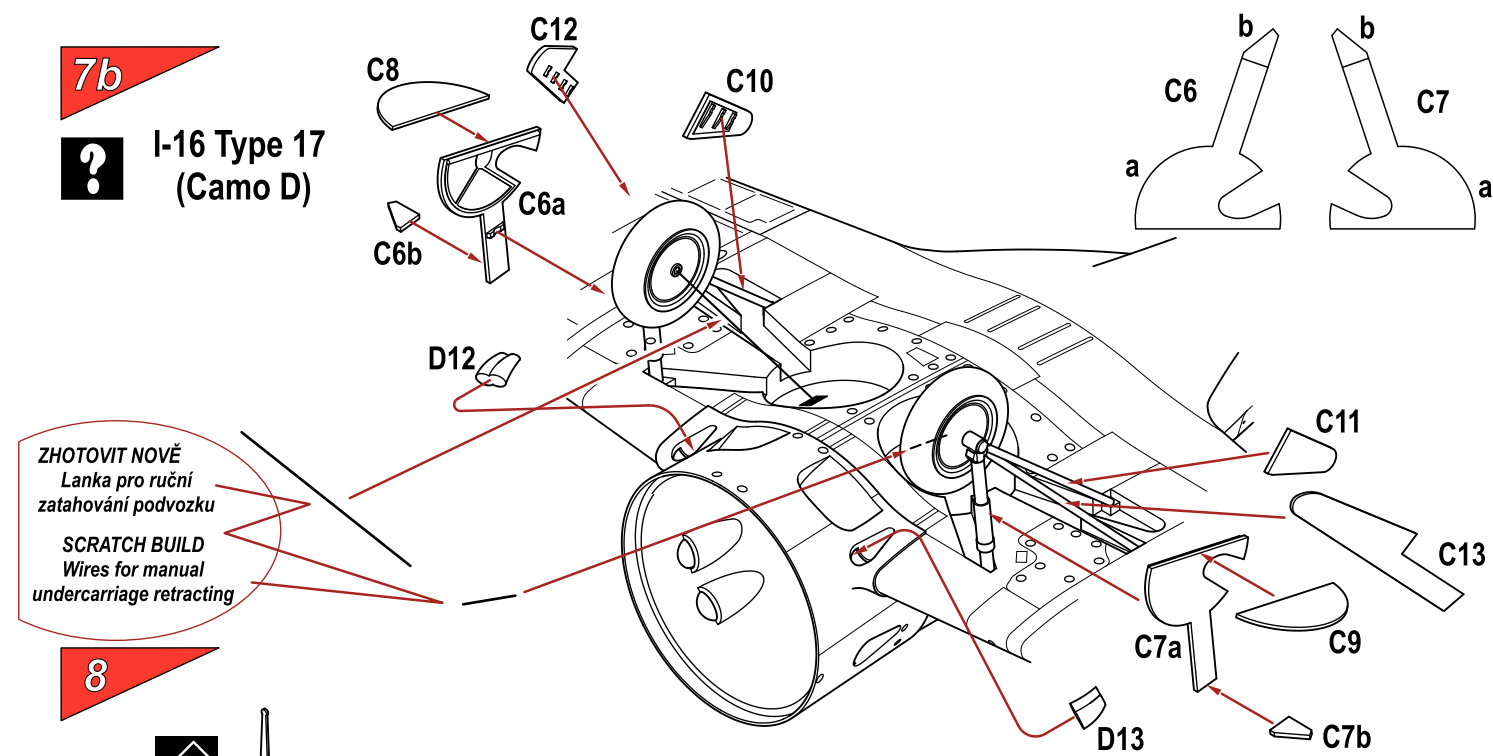
6b

? I-16 Type 17 (Camo D)



7b

? I-16 Type 17 (Camo D)



8

