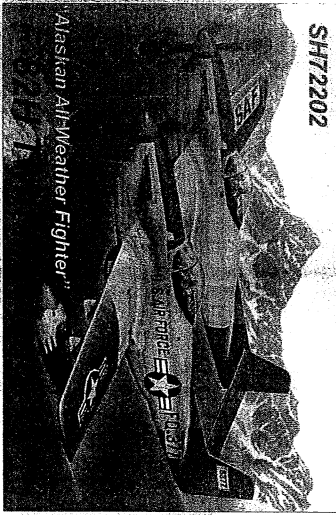


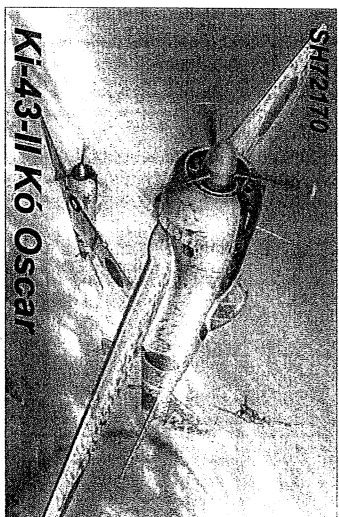
F-86H Sabre Hog "ANG"

SH72202



Alaskan All-Weather Fighter

SH72307



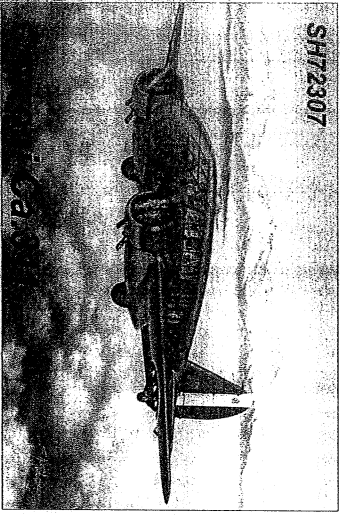
Ki-43-II Ko Osgar

SH72249



Warsaw Pact  
Yakovlev Yak-23

SH72308



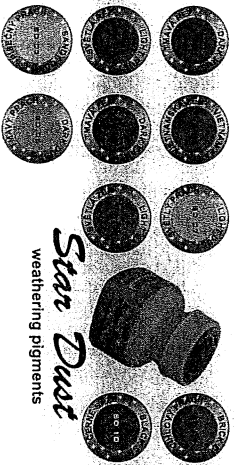
'Ejército del Aire'  
HA-1112 M-11 Buchon

USE CNK TOOLS AND WEATHERING PIGMENTS FOR YOURS KITS.

H1010 HANDLE FOR OUR SAWS  
PRICELESS TOOL FOR RESIN  
PARTS ADJUSTMENT



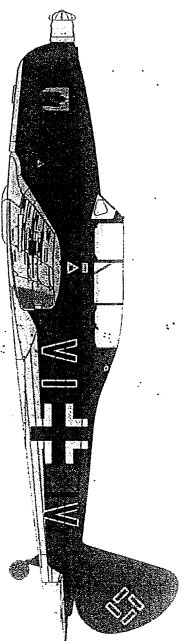
H1011 CNK SANDING STICK  
FOUR DIFFERENT GRIT  
OF SANDING PAPERS ON  
ONE SANDING STICK.



Star Duet  
Weathering Pigments

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

WWW.CNKRITS.COM



Arado Ar 96B-1

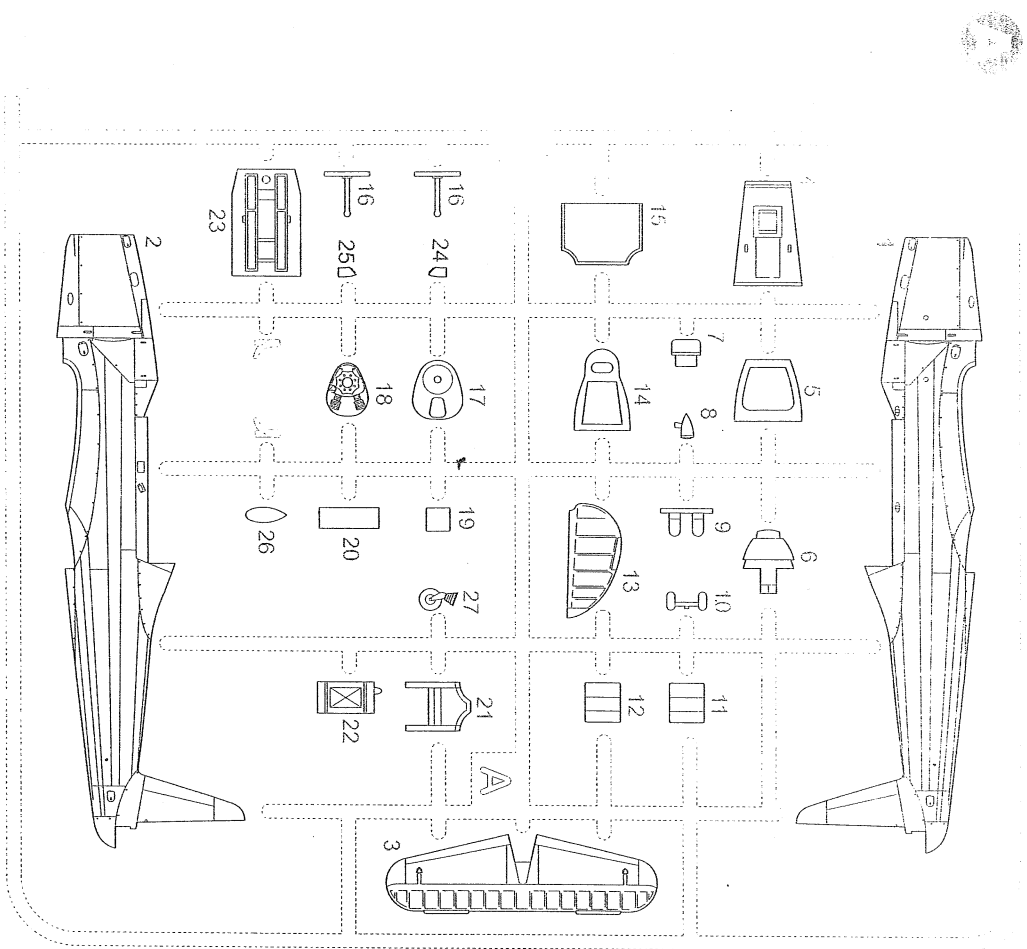
SH 722

Historie

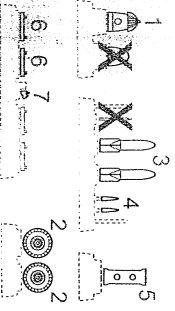
Vyvík pilotů a dalších leteckého personálu probíhal v nově budované Luftwaffe v pilotních školách Fliegerzeugfliegerstaffel 1/33 Kraunau, byly členy v kategoriích A1/2 a B1/2. Pro pokračování vyvík kategorií B1 ve stíhačích školách požadovala Luftwaffe v roce 1935 jednodušší (lehkoplošný) celokovový typ. Vývoj cvičného stroje Albatros/Focke Wulf Fw 55 nebyl úspěšný a tak byla s výjimkou nového pověřena firma Arado. Pod vedením prof. W. Blumho a konstruktérů W. Reihela a Fröhlicha byl navržen celokovový dolnoplošník s kabínou osádky, která seděla za sebou. Podle požadavků Luftwaffe jej měl pohánět motor Argus As 10. První prototyp Ar-96 V-1 s motorem D-IRUU zahájil zkoušky na začátku roku 1937. V jejích průběhu byl nejprve upraven překrytí kabiny a nakonec muselo být předemstaveno křídlo. Přivodní potrubíček zatáhovaný od trupu měl příliš malý rozdíl a křídlo mělo příliš malé rozpětí a zařízení na schůdku chybělo. Křídlo o větší rozpětí s podvozkem zatáhovaným k trupu značně zlepšilo letové vlastnosti prototypu. Nyní označovaného Ar-96 V-1 zkusmek se zapřít, další prototypy V-2 až V-4, na V-3 byl testován dvánáctiválcový motor Argus As 410. Ten byl díky svému výkonu a pro setové letouny, ale jeho nedostatek vedl k tomu, že první série Ar-96A byla vyrobena s motory As-10. Pořadí nových strojů byl přidělen se Ar-96A označí. V rámci u licencí u firmy AGO. Celkem bylo vyrobeno dohromady 167 kusů verze Ar 96A. Definitivní podoba verze Ar-96B byla navržena na prototypu V-5. Vyrobena setřívových strojů opět bezděla jak u firmy Arado, tak firmy AGO. V roce 1940 se podařilo rozbehnout výrobu v továrnách Avia a Letov v tehdejších Protektorátech Čechy a Morava. V těchto továrnách se po válce také rozbehnla výroba 96B pod značkou Avia C-2, pro obnovené Československé letectvo. Ar 96B byly vyráběny v subverzech označených pomlčkami a čísly. Hlavními byly B-1 a B-7, neozbrojené varianty určené pro pilotní vyvík a B-2, B-3 a B-8 vyzbrojené kulomety pro střelce vyvík. Ar-96B byla přídlovitá leteckých školám, jak pokračováním stíhačem, tak bitvoum či náhradním stíhačem (doplněním). Německé letectvo sklo používaly do konce války. Arada byla i exportována. S přibývajícími počty Ar 96B Luftwaffe měla problém s údržbou. Ar-96A se slabším motorem Maďarsku a Slovenskému štátu. Maďaři poslázeli zakoupit i Ar 96B. Pro Bulharsko byla vyrobena malá série cvičně-bitovní verze Ar 96B pro prototypu Ar 96B V-9. Tyto letouny měly upravenou zadní část kabiny, kde byl namontován pohyblivý kulomet. Konec války znamenal skleslo historie Arada Ar 96, ale také začátek historie Avie C-2. Československé letectvo zahájilo po válce široký vyvík program pro nové prototypy. Ten se ještě rozšířil po uchopení nové komunity. K vyvíkům se používaly jak křisinní německé stroje, tak nové, od srpna 1945 vyvíkány v Letovem. V Československu se tyto stroje označovaly Avia C-2. Tak jako v Německu, byly vyráběny stroje ozbrojené a neozbrojené. Část z nich dostala celokovové vrstle Letov s hladkým kuželem. Pod přezdívkou Pílechova Máty študovaly v Leteckém učilišti. Letecké vojenské akademie byly ovšem úpravou či podlépěním letadla (letectvo SNB) až do výrazení v roce 1956. Československé stroje se exportovaly do zemi sovětské bloku Maďarska a Bulharska. Korisinní, původně německé stroje zařadila po válce k vyvíkovým jednotkám Francie, Velká Británie, USA a otestovaly jednotlivě ukřisinné kusy, rozpětí: 10,96 m, délka: 9,13 m, max. rychlost: 350 km/h, ve 3000 m, dosup: 7100 m, dolet: 685 km.

History

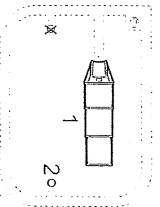
The training of the pilots and other personnel in the newly formed Luftwaffe took place in the aviation schools Fliegerzeugfliegerstaffel 1/33 Kraunau aircraft types that were divided into A1/2 and B1/2 categories. In 1935 Luftwaffe called for a new all metal monoplane (low wing) type for advanced training in the B1 category within the fighter training schools. Due to the unsuccessful development of the Albatros/Focke Wulf Fw 55 and so Arado Company was issued with the task. The design team led by Prof. W. Blume and designers W. Reihel and Fröhlich designed all metal low wing monoplane with fully enclosed cockpit for crew of two that sat in tandem. According to the Luftwaffe requirements the aircraft was to be powered by Argus As 10 engine. The trials of the first prototype Ar 96 V-1 with registration code D-IRUU started in the beginning of 1937. The canopy was modified during the trials and eventually the wing had to be redesigned completely. It was due to the small wheelbase of the original undercarriage retracted into the fuselage and the wing's low span with high load. The new wing with bigger span featured undercarriage that was retracted towards the fuselage considerably improved prototype's flight characteristics now re-designated Ar 96 V-1/11. Additional prototype, V-2 to V-4 were passed for the trials. The twelve cylinder Argus As 410 engine was tested on the V-3 prototype. Due to the higher power output, this engine chosen for the production but the lack of these engines led to the interim solution for the first series of Ar 96A that were powered by As 10 engines. The need for the new aircraft was so high that Ar 96As were license produced by AGO Company. In total 167 machines of Ar 96A version were produced. The final aspect of Ar 96B powered by As 410 engine was tested on the V-5 prototype. Again, the series production ran both at Arado Co so at AGO Co. The production was also subsequently started at Avia and Letov companies within the former Protectorate Bohemia and Moravia. After the war these companies continued to produce Ar 96B designated Avia C-2 for the re-established Czechoslovak Air Force. Ar 96Bs were produced in additional subdivisions denoted by a dash-and-number. The main subdivisions were unnamed B-1 and B-2, the pilots training and machineguns equipped B-2, B-3 and B-8 for the gunner training. Arados were assigned to all types of aviation schools, from the advanced fighter schools so to the ground attack and replacement fighter (training) schools. Arados were even exported. With the number of Ar 96B numbers Luftwaffe sold Arado Ar 96A with less powerful engines to Hungary and Slovak State. Later on, Hungary also purchased 96Bs. The trainer-ground attack version of Ar 96B according to the Ar 96B V-9 prototype was produced in small number for Bulgaria. This aircraft featured modified rear cockpit with flexible mounted machinegun. Although the end of the war meant the end of Arado Ar 96 history was also beginning of Avia C-2 history. After the war Czechoslovakian Air Force had started wide training programme for new pilots. The first of them was even widened after the communists takeover. For these purposes were used captured German machines and since in August 1945 production was renewed in Avia and Letov, also the new machines were used. These aircraft were in Czechoslovakian designated Avia C-2. Similarly to the Germany, Avias were produced with or without armament. Part of these machines was equipped with Letov propeller the featured smooth skirt spinner. Avias nicknamed "Tim Mary" served in Flying School, Air Force Academy and even with combat units of Police Air Force (SNB AF) until its decommissioning in 1956. Even the Czechoslovakian aircraft were exported, mainly to the Soviet Bloc countries, Hungary and Bulgaria. The seized, originally German aircraft were used by training units in France, Great Britain with several machines being tested in the USA. Wingspan: 10,96 m, Length: 9,13 m, Max. Speed: 350 km/h at 3,000 m, Service Ceiling: 7,100 m, Range: 685 km.



**PUR Parts(PUR)**



**Clear Parts(CP)**

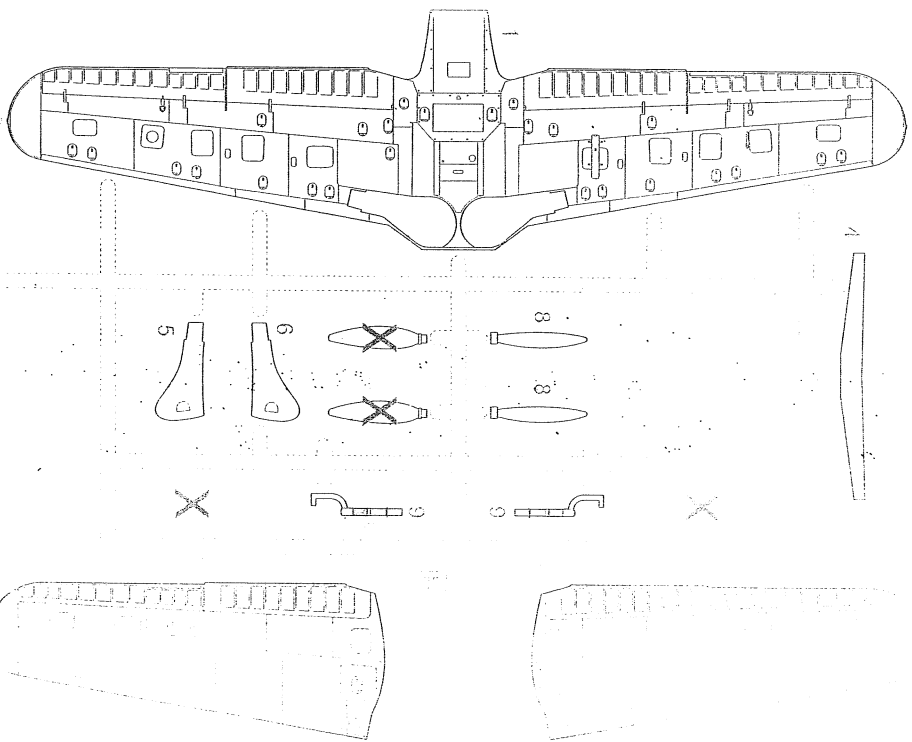


**Barva / Colour / Couleur / Color**

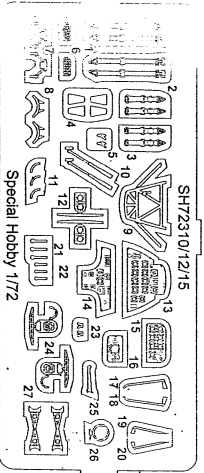
A	Cemá/Black	H2/C2
B	Cervená/Red	H3/C3
C	Žlutá/Yellow	H4/C4
D	RLM02/RLM02	H70/C60
E	Ohrožený kov/Burnt Iron	H76/C61
F	Barva pneumatik/Tire Black	H77/C137
G	Pilnoh/Champ	H85/C45
H	RLM66/RLM66	H416/C116

**SYMBOLS**

	POUŽITÍ VÝMĚNÝCH OPCIONÁLNÍCH KAPKŮ BEZEBEN OPTION		POUŽITÍ VÝMĚNÝCH INSTANČNÍCH ZVÁROVKOVÝCH ADRESÍF ČVANOČRYVAT
	OHNOUT BĚŽEN COURBER		ZHOVNUT NOVÉ SKRATCH BULD FERTIGSTELLEN ACHEVER
	REZAT / VŘAT EINTRÄNNEN DETACHEN		GSI COLOUR CODE FARBEN PENNRE

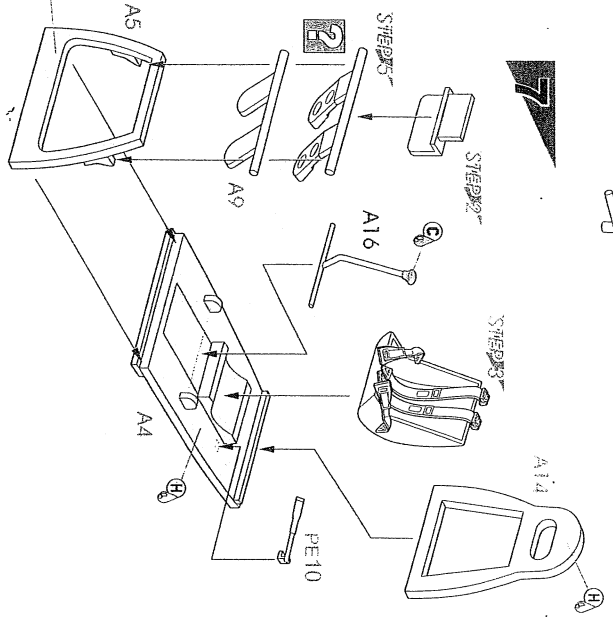
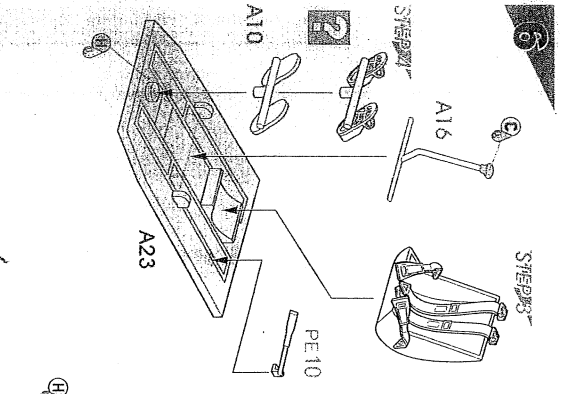
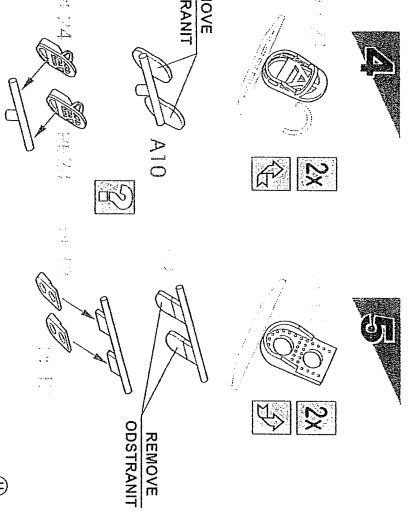
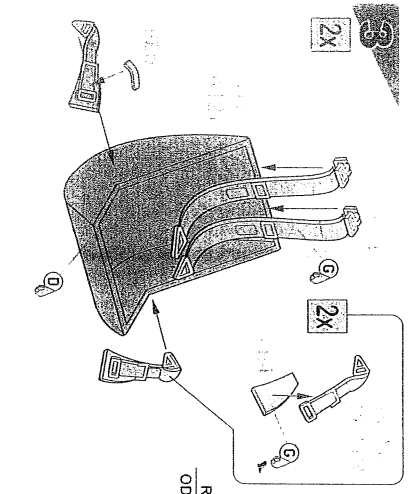
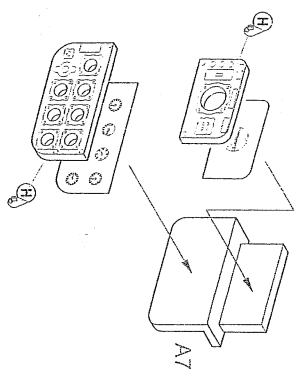
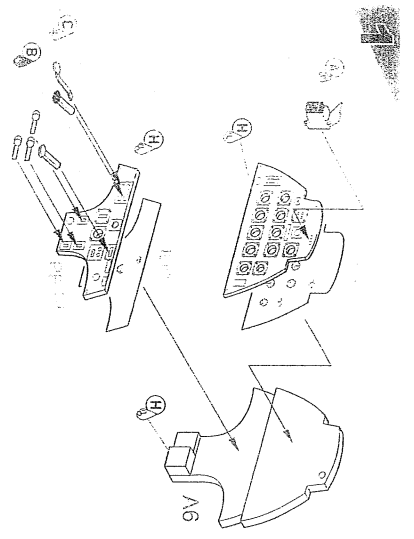


**PHOTO-ETCHED Parts (PE)**



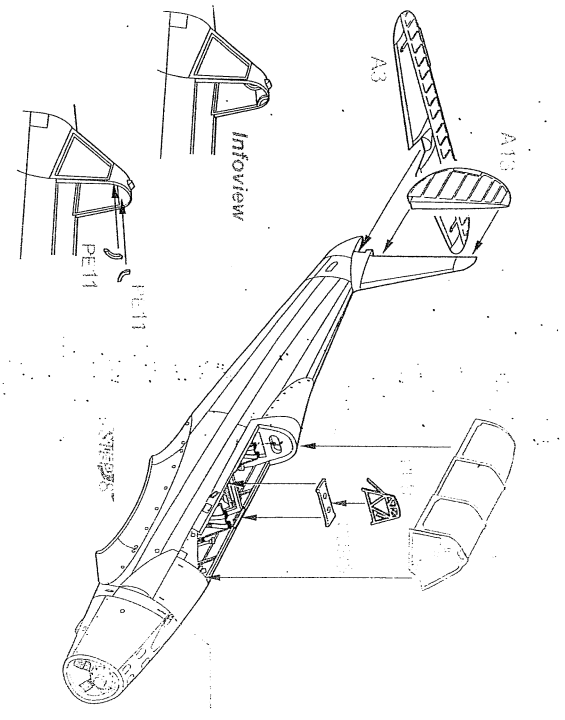
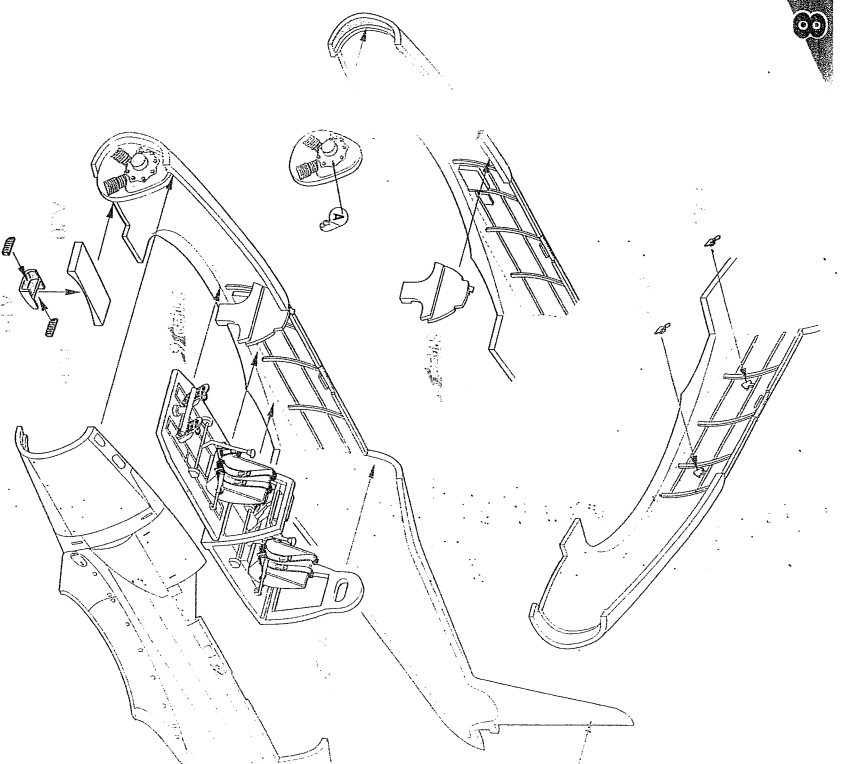
**FILM (F)**

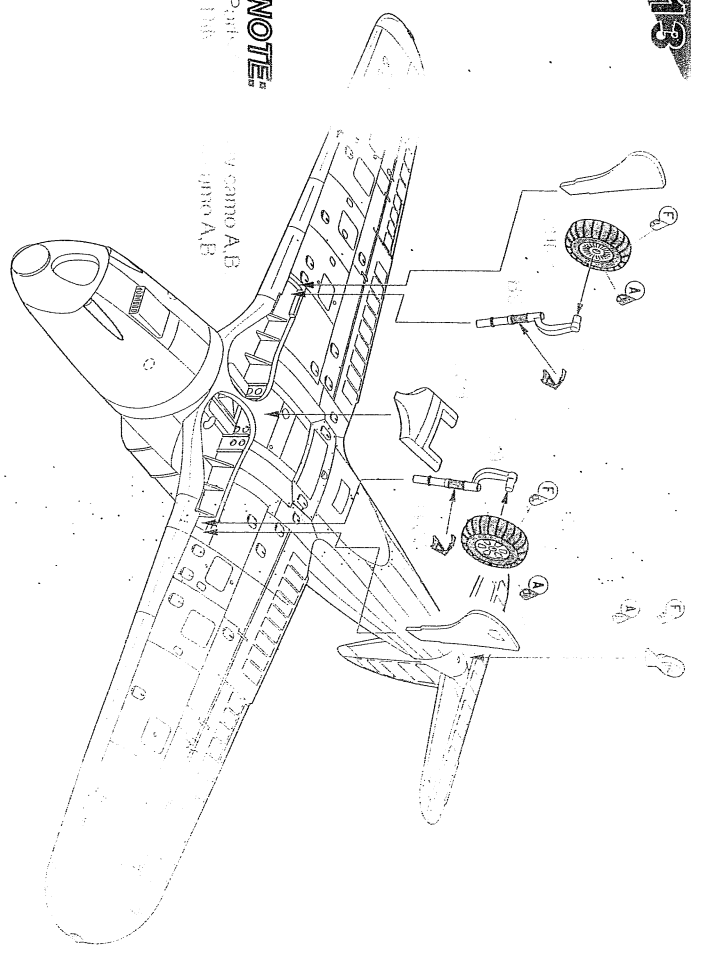
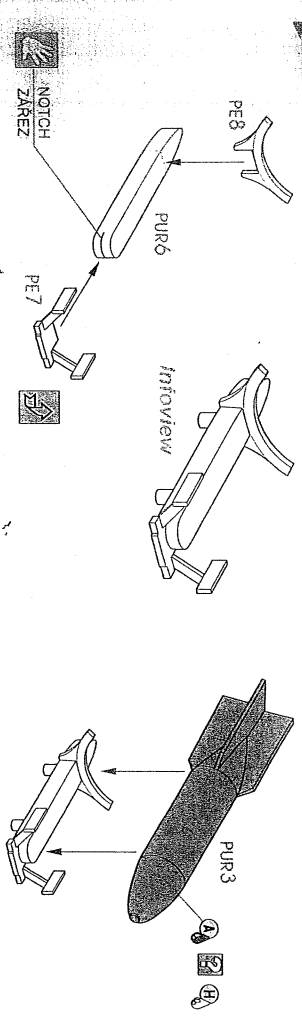
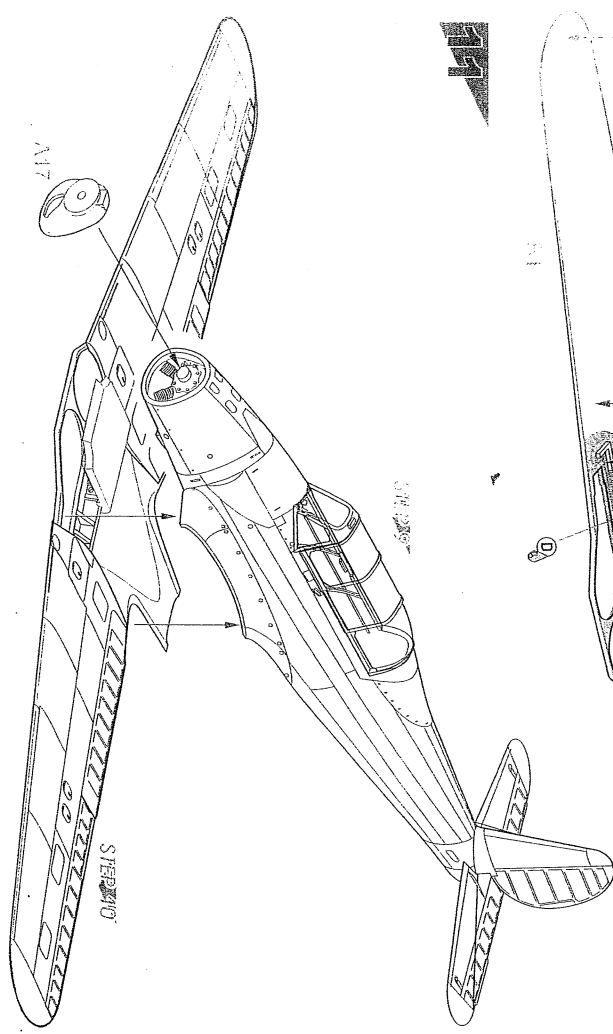
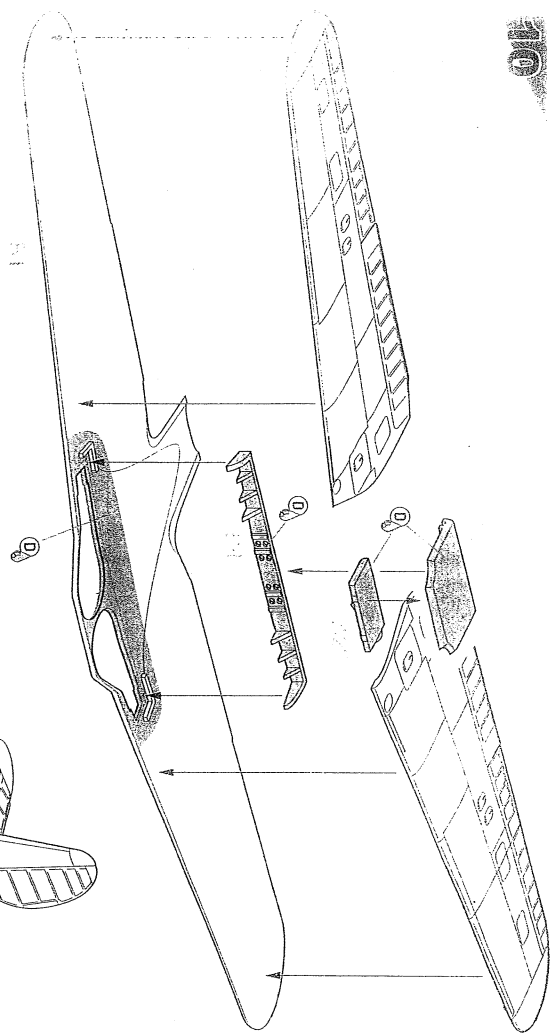




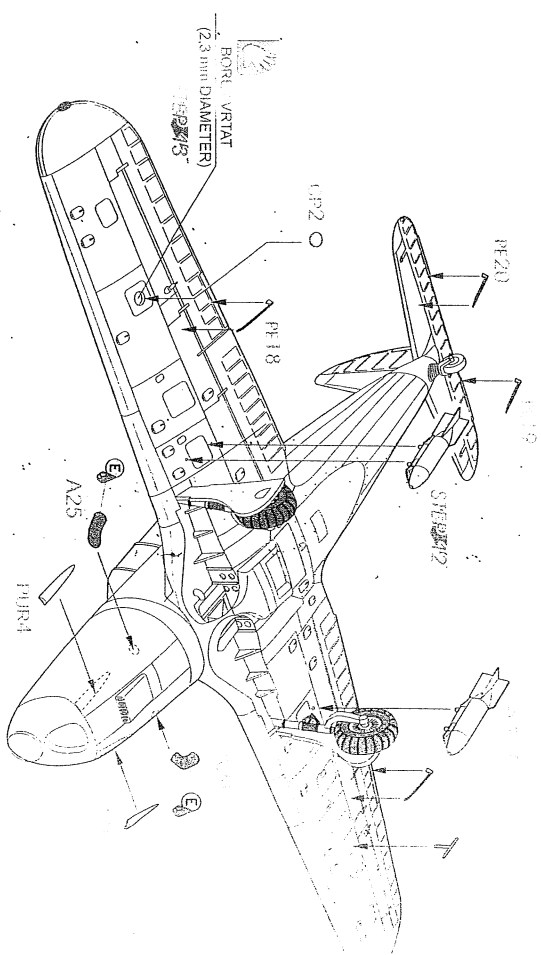
2

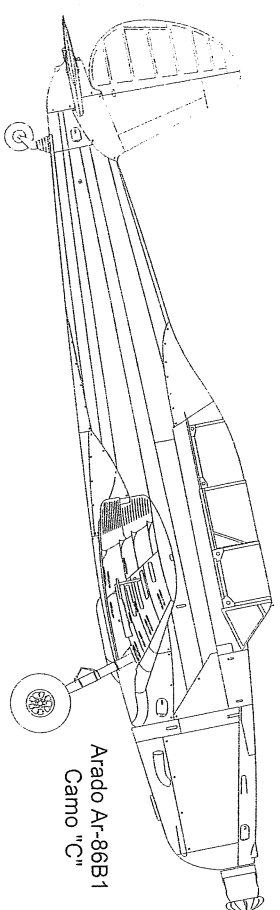
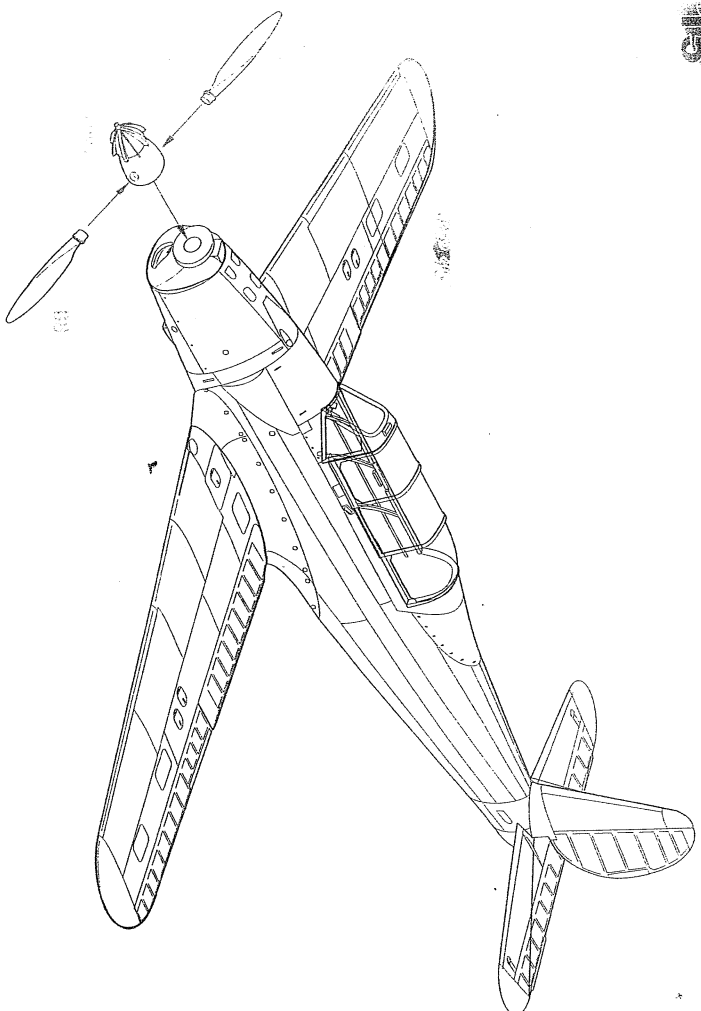
8



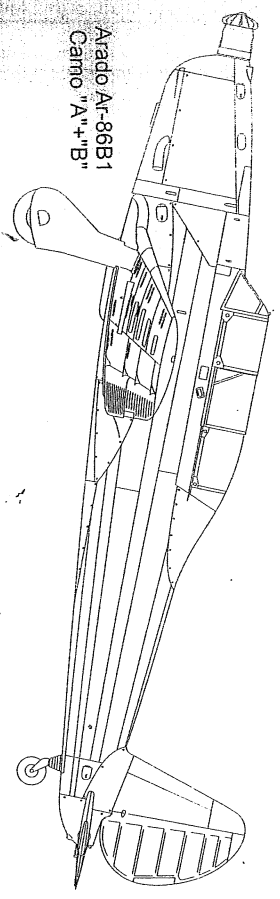


NOTE:  
Part 1/10





Arado Ar-86B1  
Camo "C"



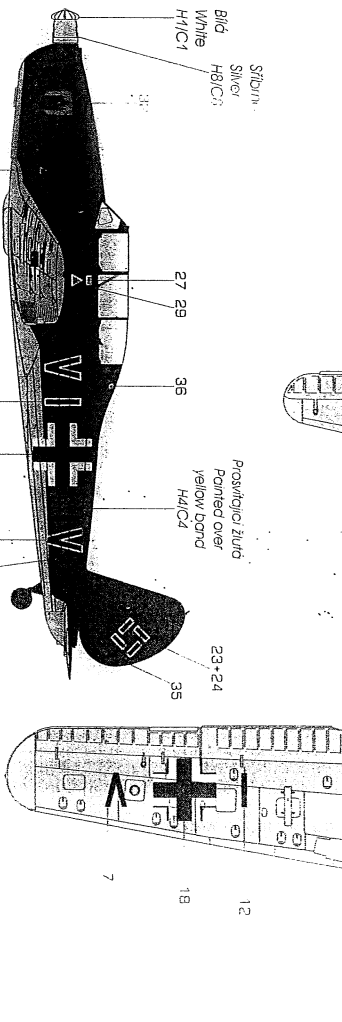
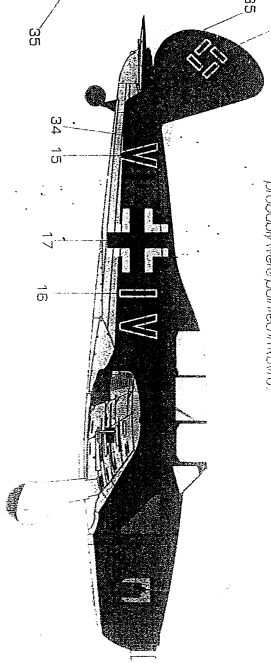
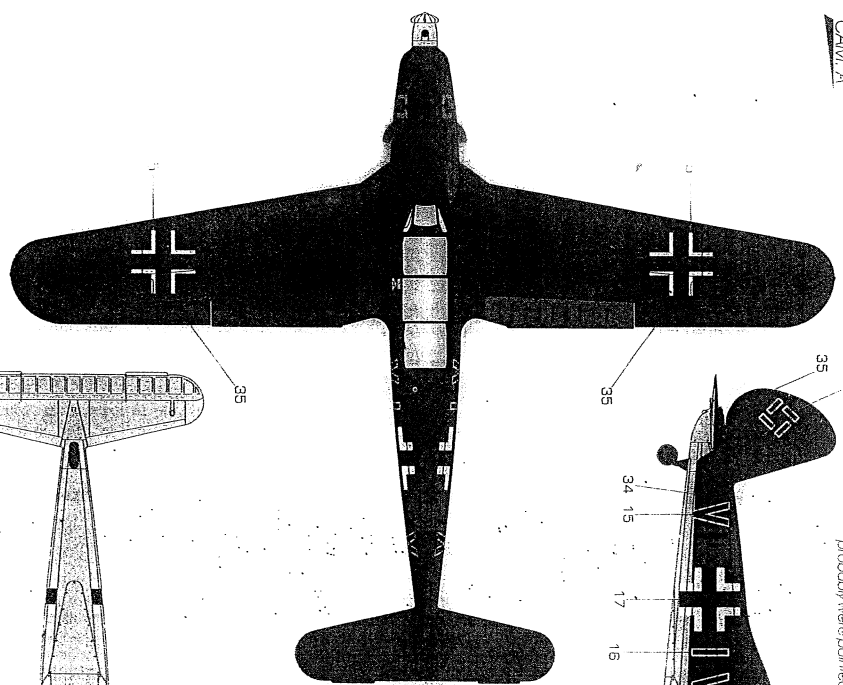
Arado Ar-86B1  
Camo "A" + "B"

Arado Ar-86B1  
Německo, Němci  
na motorových  
Furtkopflurung  
novým revoluční  
panel na pro-  
opavovací

CAM A

Arado Ar-86B1  
v základně kausbeuren  
Německo, Němci  
na motorových  
Furtkopflurung  
novým revoluční  
panel na pro-  
opavovací

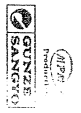
Arado Ar-86B1  
v základně kausbeuren  
Německo, Němci  
na motorových  
Furtkopflurung  
novým revoluční  
panel na pro-  
opavovací



Silber/  
Silver  
H8/C:2  
White  
H1/C1

Poschlitzel  
Painted over  
yellow band  
H4/C4

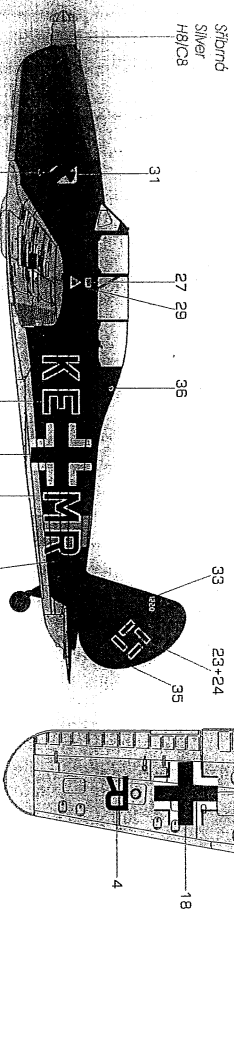
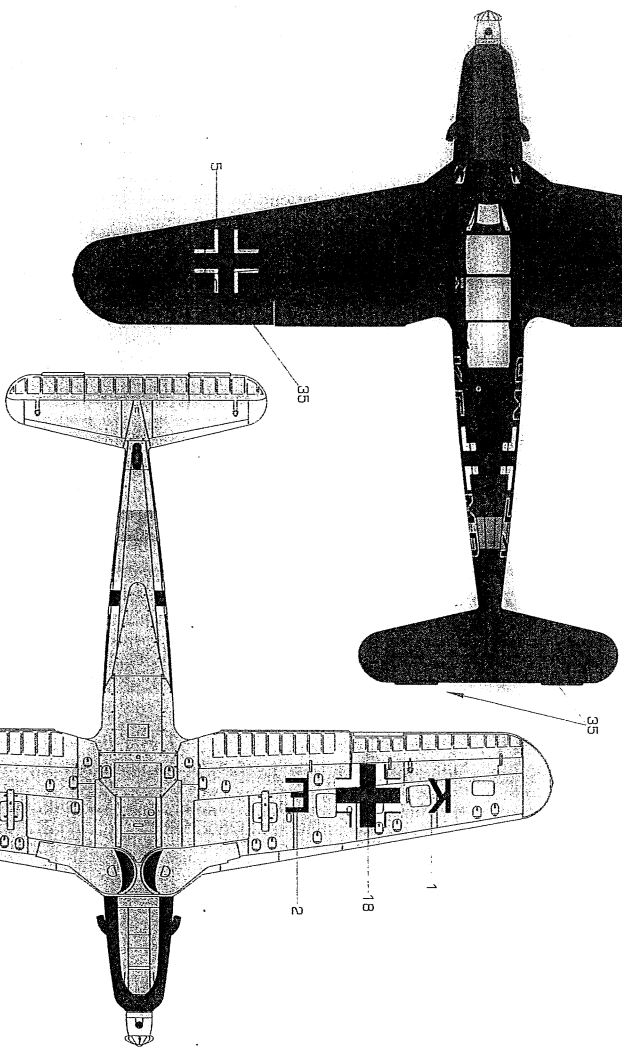
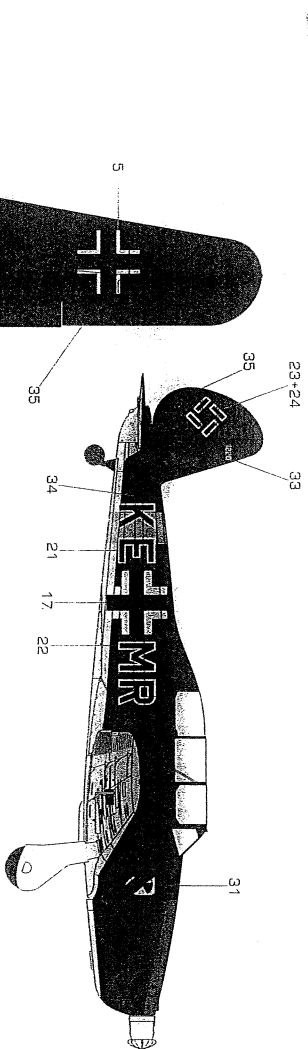
- Carmo zlatona  
Black Green  
H65/C15  
RLM 70 Schwarzgrün
- Tmavá zelená  
Dark Green  
H64/C17  
RLM 71 Dunkelgrün
- Světlá modř  
Light Blue  
H70/C6  
RLM 68 Lichtblau
- Šedo zelená  
Grey  
H70/C6  
RLM 02 Grau





Arado Ar 96B-1, IFF-H/MR, WNr. 1220, letecká škola FFS AIG 4, zkušební Neuendorf-Caplan, Stacja Inżynierska Nowa Wieś, Jaro 1943. Stroj v barvách RLM 70/71

Arado Ar 96B-1, IFF-H/MR, WNr. 1220, Aviator School (Flugzeugfliegerschule) FFS AIG 4, Neuendorf-Oppein airbase, Silesia (Polish Nowa Wieś at present), spring 1943. This aircraft was camouflaged in RLM 70/71 on upper surfaces and RLM 65 on the lower ones spotted the oxidation school badge on the fuselage in front of the canopy.



Gornozelená  
H65/C18  
RLM 70 Schwarzgrün

Trnová zelená  
Dark Green  
H64/C17  
RLM 71 Dunkelgrün

Sivá až modrá  
Light Blue  
H67/C15  
RLM 65 Lichtblau

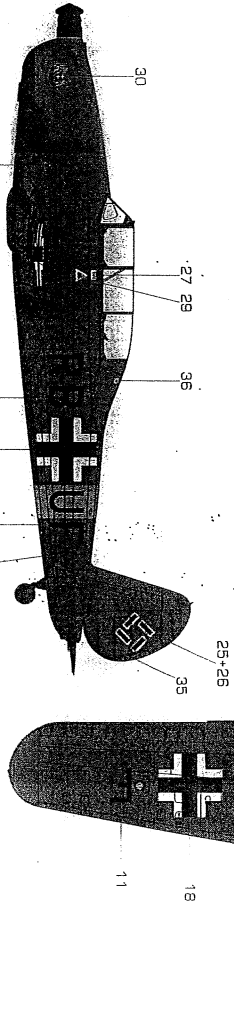
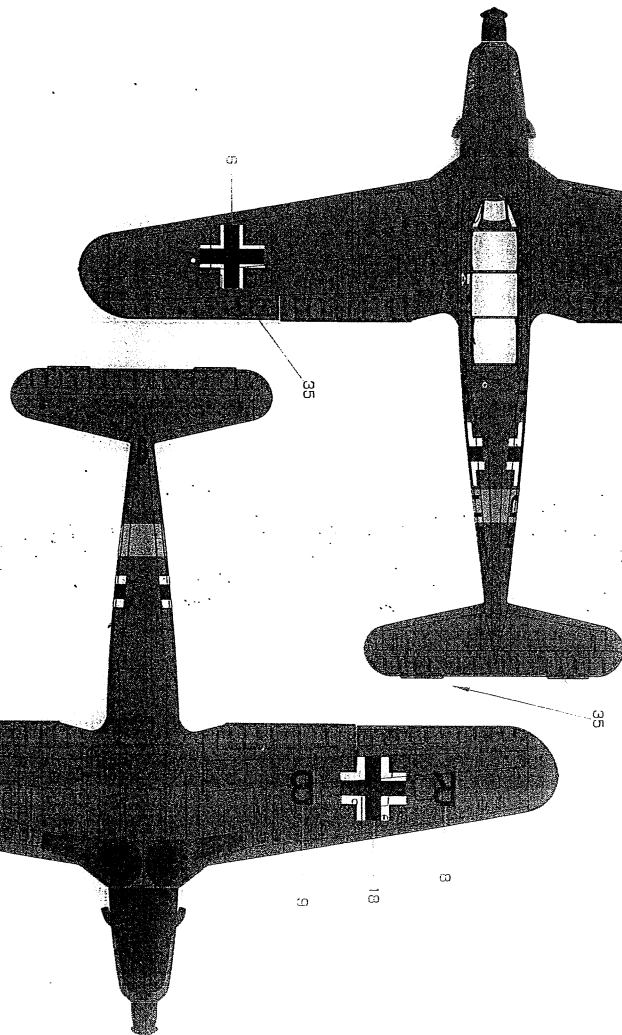
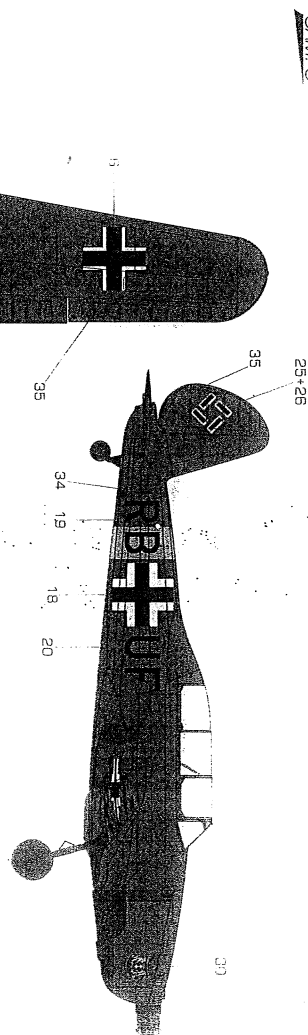
Žlutá  
Yellow  
H4/C4

SH72312 Arado Ar 96B-1



Arado Ar 96B-1, IFF-H/MR, WNr. 1220, letecká škola FFS AIG 52, zkušební Dornitz-Longluthr (nyne-wieczesz w Polsce), duben 1942. Letoun letěl v barvě RLM 02 a nosil černé motocyklové logo na horní straně křídla. Černé kruhy na křídle a ocasu byly červené pruhy, který podkazoval vým odmotornídy a letoun létal v...

CAM. C



Sedlá zelená  
Grey  
H70/C4  
RLM 02 Grau

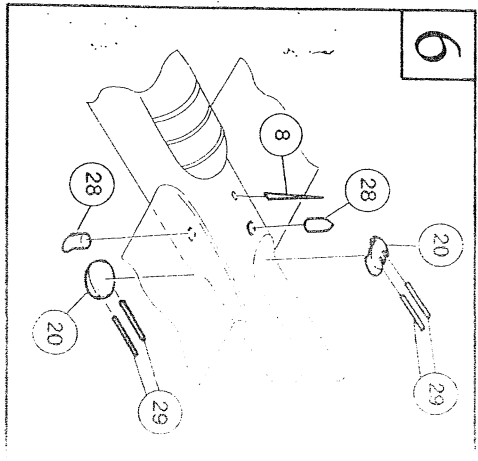
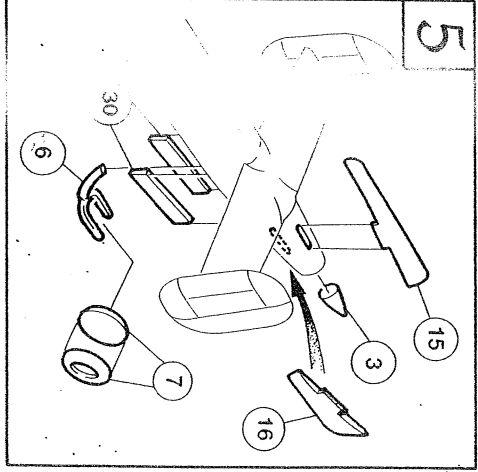
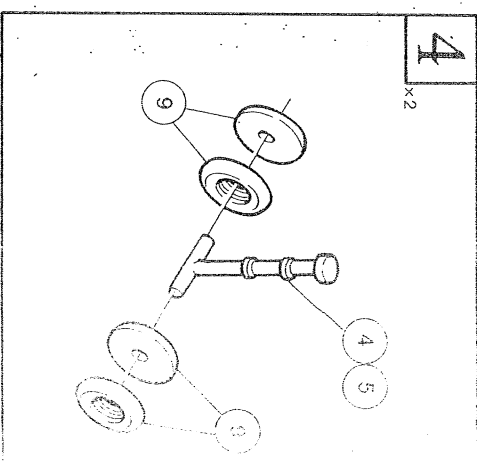
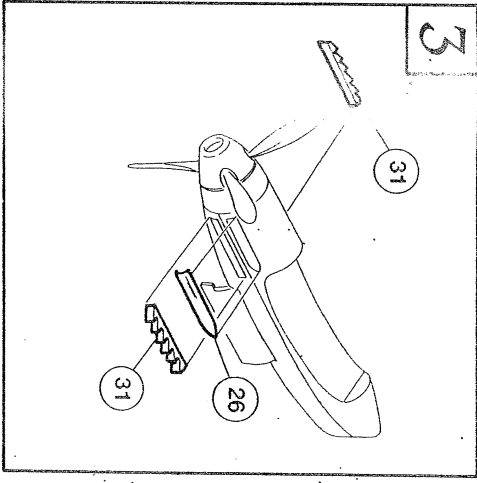
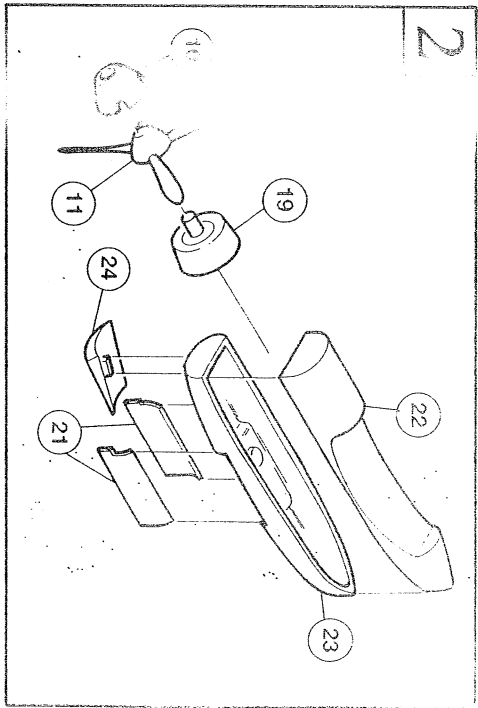
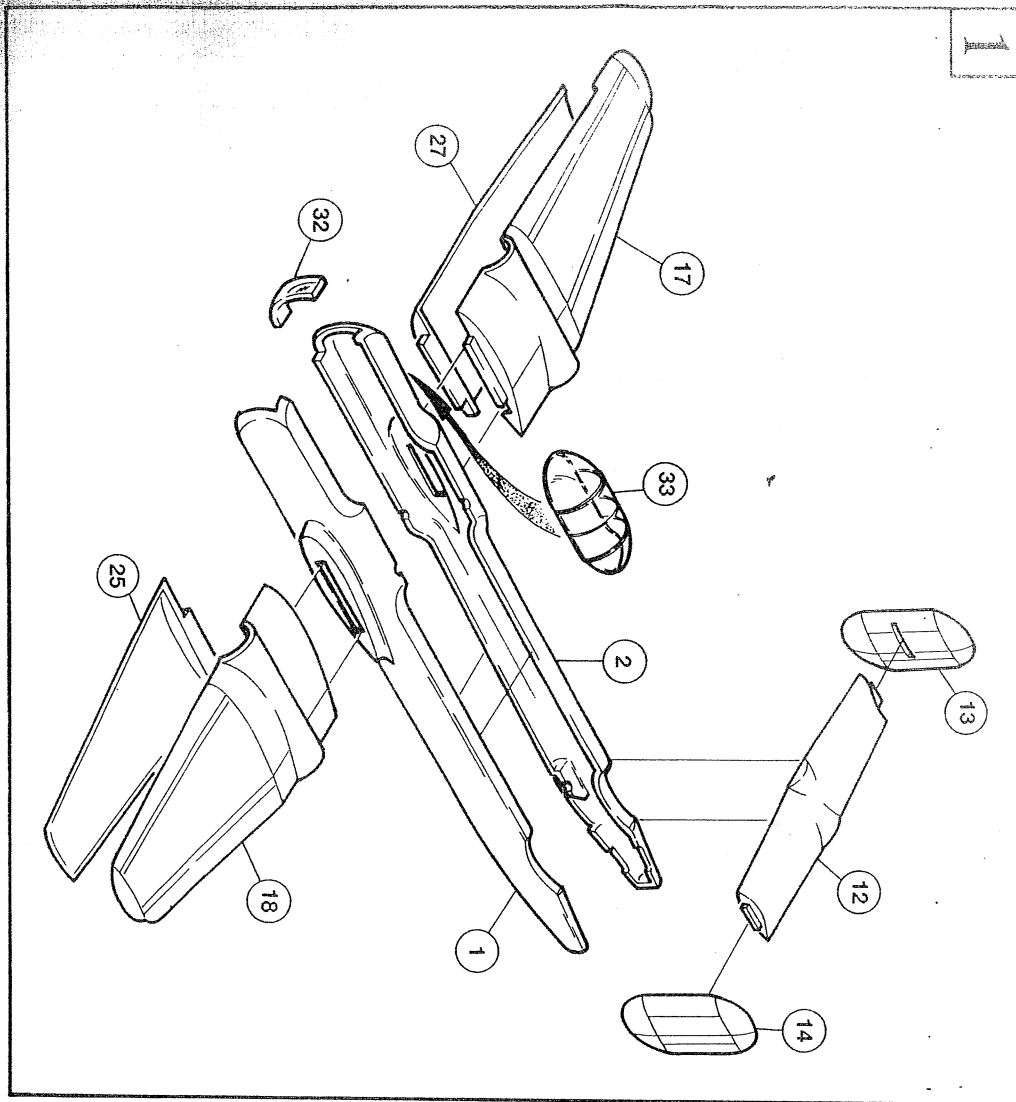
Černá  
Black  
H2/C2

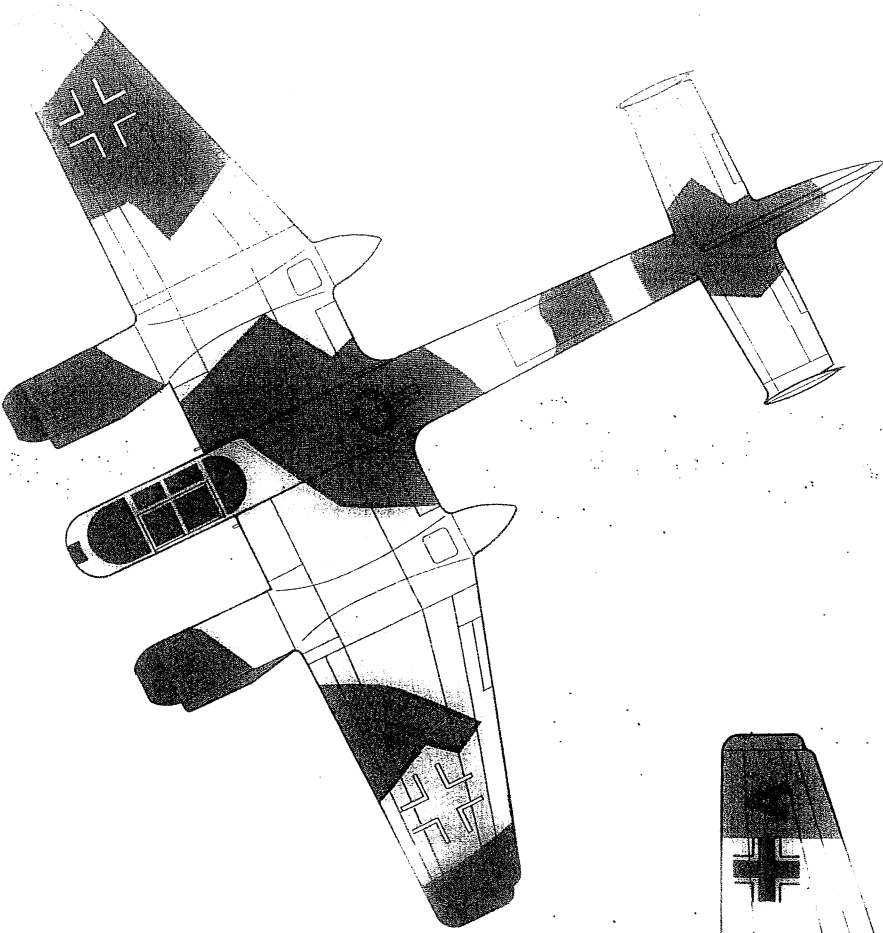
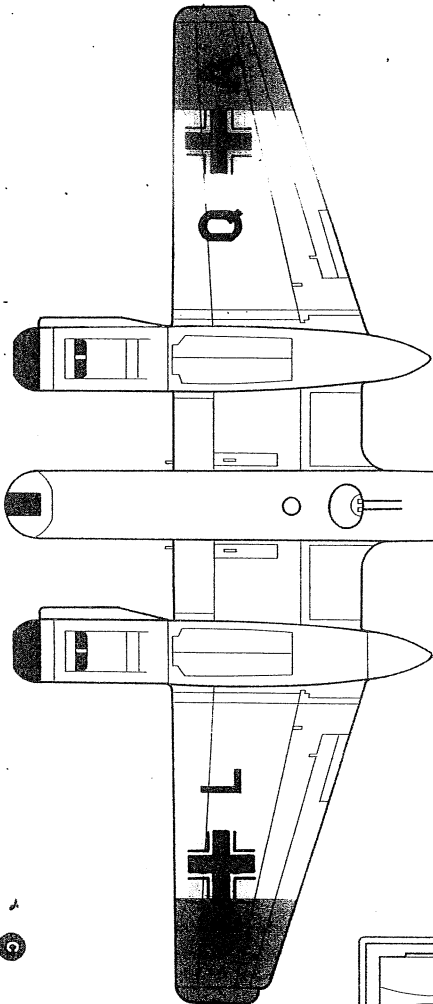
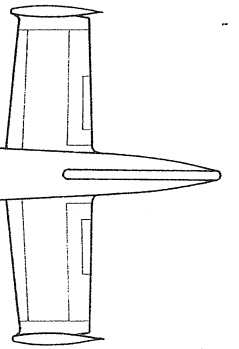
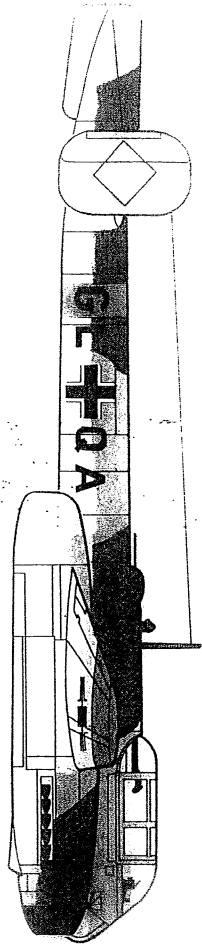
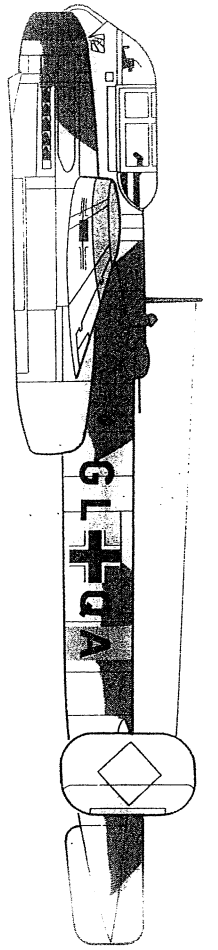
Červená  
Red  
H3/C3

Žlutá  
Yellow  
H4/C4

SH72312 Arado Ar 96B-1







- RAL 9011
- RLM 70
- RLM 83
- RLM 76
- RLM 27

