



Polikarpov I-16 Type 24 "Hi-tech version"

SH 32018

1/32

СЗ

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 navzdý proslavil jako první záchytný jednoplošný stíhací letoun, se zatahovacím podvozkem, který byl operačně nasazen na světě!

Konstrukční práce byly zahájeny v létě 1932 ve vývojovém institutu CAGI (Centrální letecký a hydrodynamický institut), a první prototyp označený jako CKB-12 poprvé vzletl 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 hvězdicovým motorem M-22.

Dne 18. února 1934 poprvé vzletla nová verze poháněná hvězdicovým 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 „Ovadž“.

Ruské „dobrovolnické peruti“ během Čínsko-Japonského konfliktu používali 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, pohánějícími dvoulisté vrtule AV-2. Typ 18 nesl výzbroj čtyř kulometů ŠKAS ráže 7,62 mm, zatímco Typ 24 měl výzbroj dvou kulometů ŠKAS a dvou kanonů ŠKAS ráže 20 mm.

Piloti Luftwaffe, kteří testovali ukořistěné letouny I-16, hlásily jejich vynikající manévrovatelnost, 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 WW II, 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.

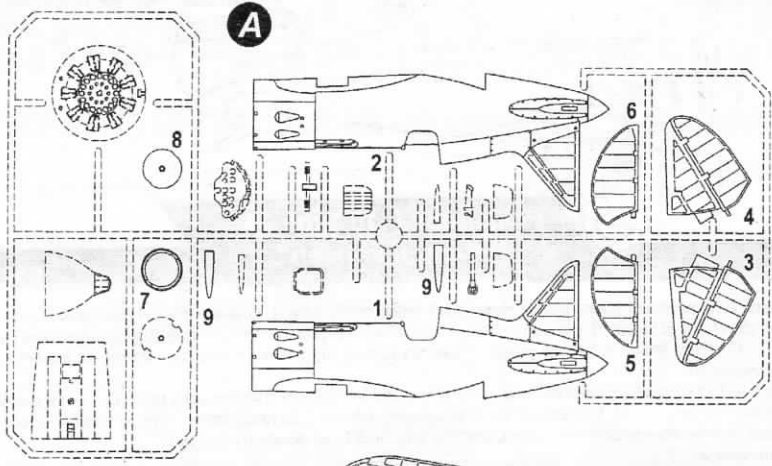
On February 18, 1934, a new version of the fighter was flown for the first time, and, powered by a M-25 radial engine derived from the Wright Cyclone 9. The M-25 powered model finally appeared as the I-16 Type 4. This was succeeded in 1936 by the Type 6 with a M-25A engine, and in 1937 by the Type 10 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).

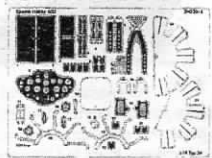
A



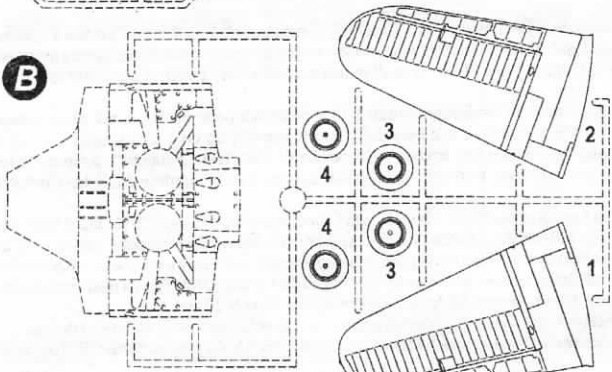
CLEAR PART (CP)



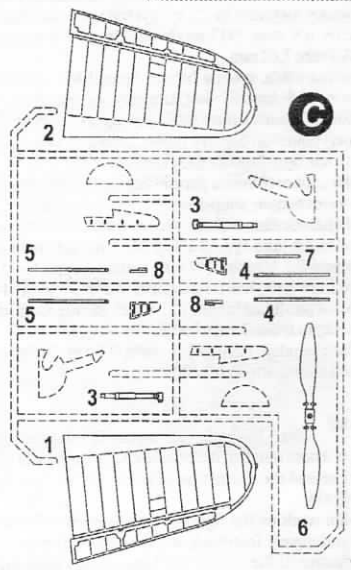
PHOTO-ETCHED PART (L)



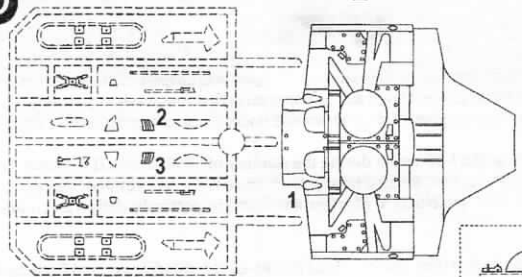
B



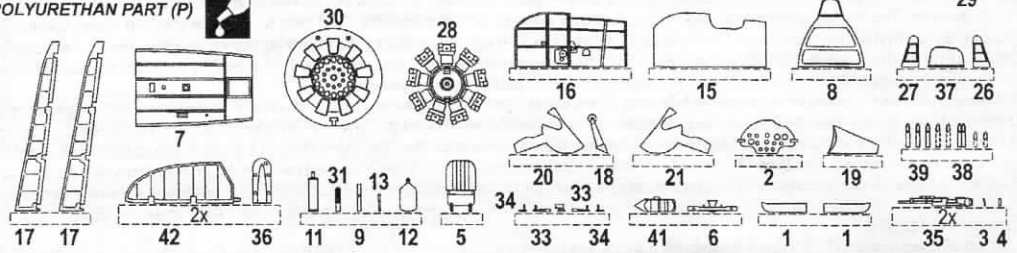
C



D



POLYURETHAN PART (P)



SESTAVA - ASSEMBLY - BAUANLEITUNG - ASSEMBLAGE

Možnost volby
Optional
Nach belieben
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



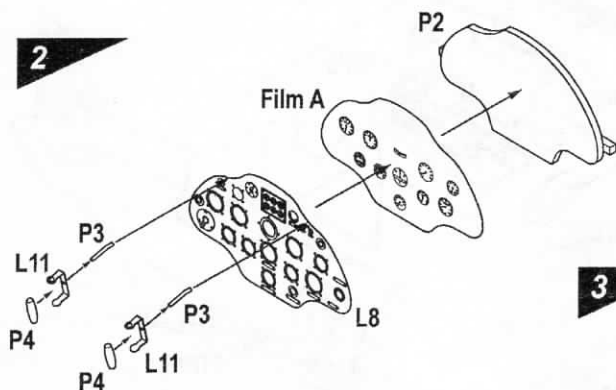
1

Poznámka:

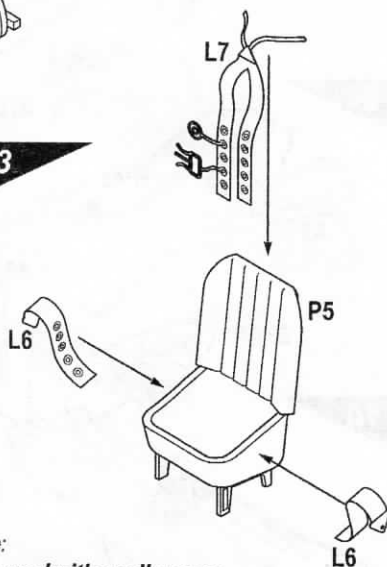
Stěny kokpitu byly šedomodré a ovládací páky, sedačka a podlaha byly zelené. Přístrojová deska byla černá a opěrka hlavy a vršek dveří byly z hnědé kůže.



2



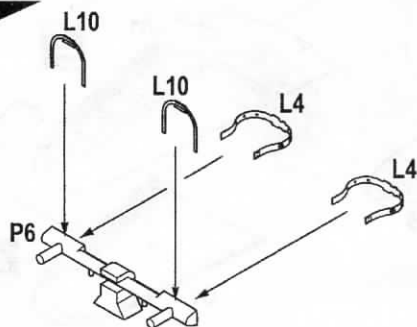
3

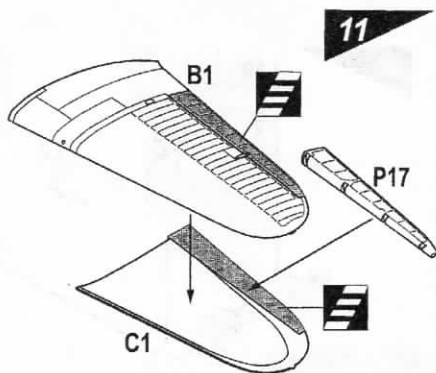
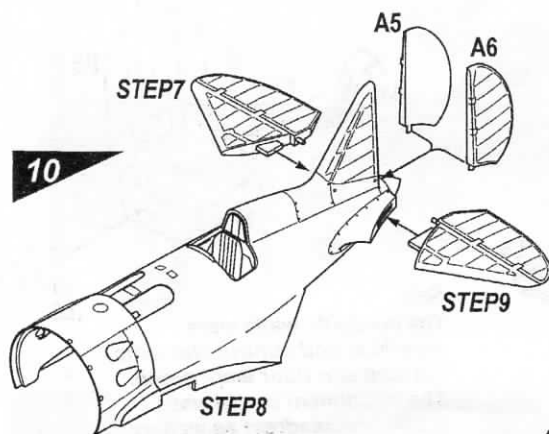
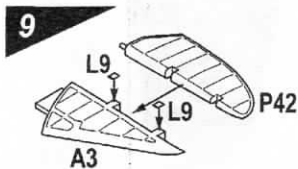
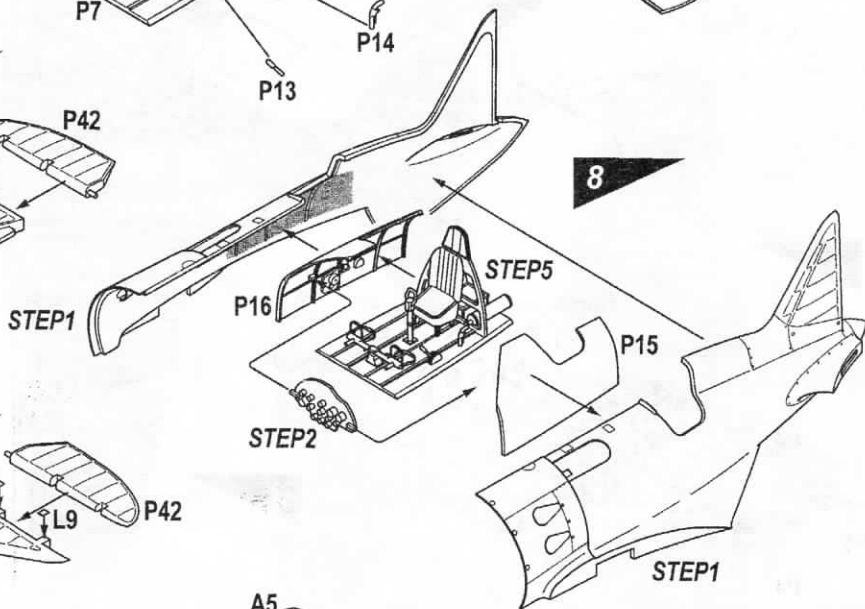
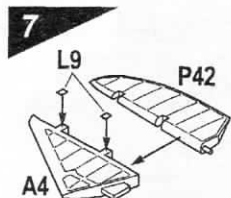
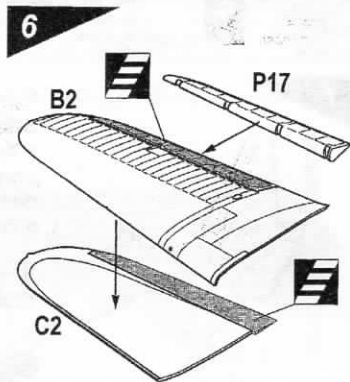
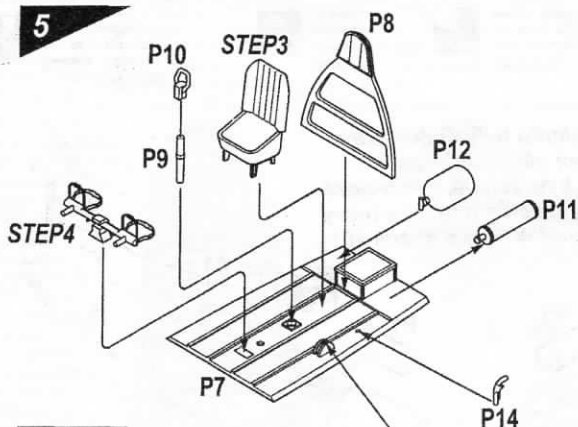


Note:

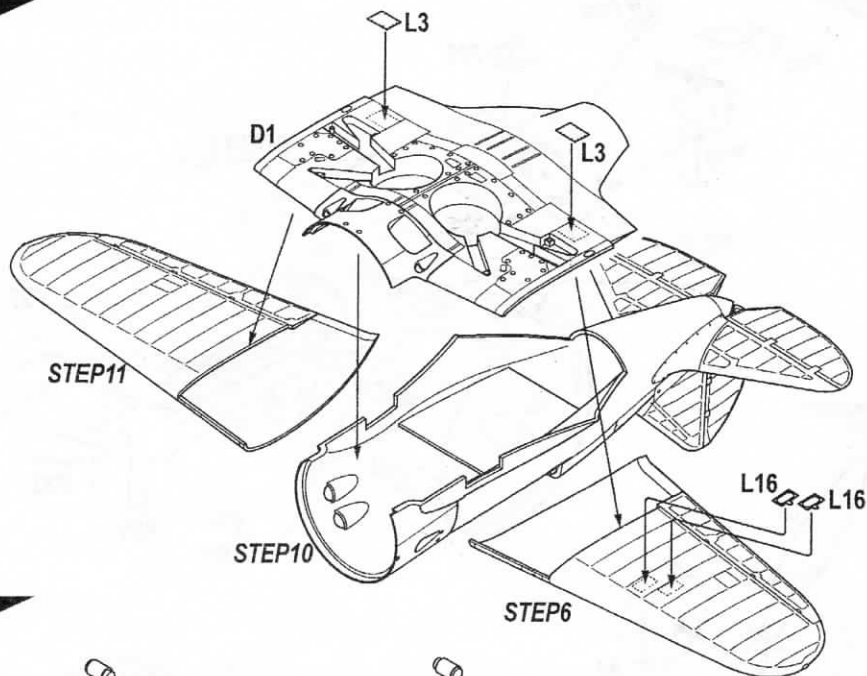
The cockpit's walls were grey-blue and control elements, the seat and floor were green. The instrument board was black and headrest as well as door top was from brown leather.

4

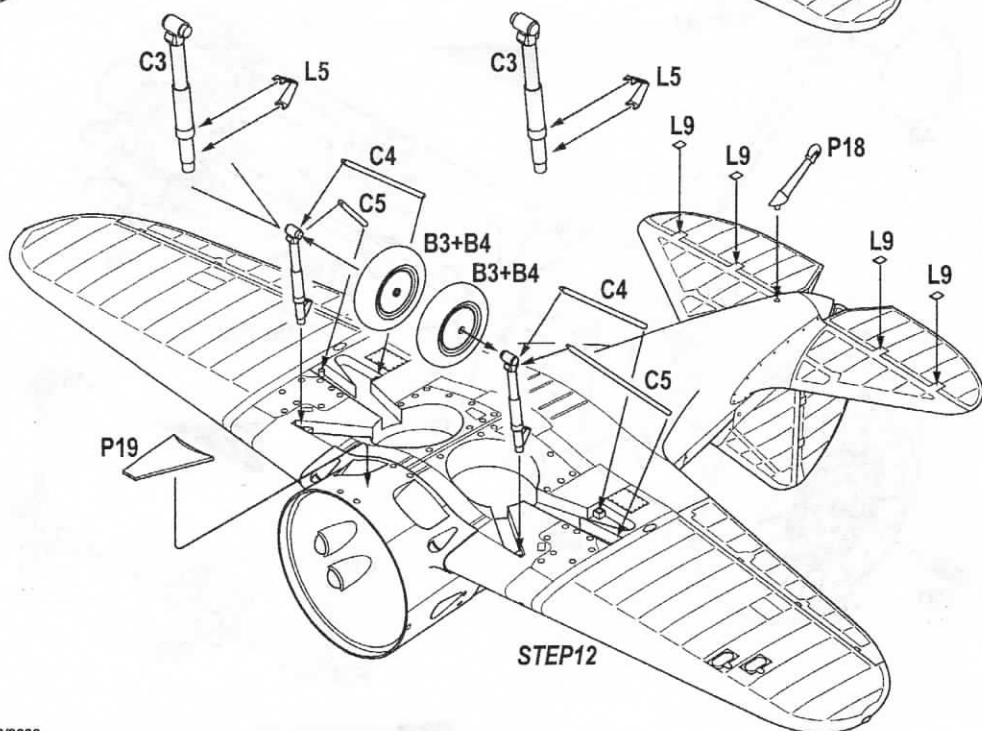




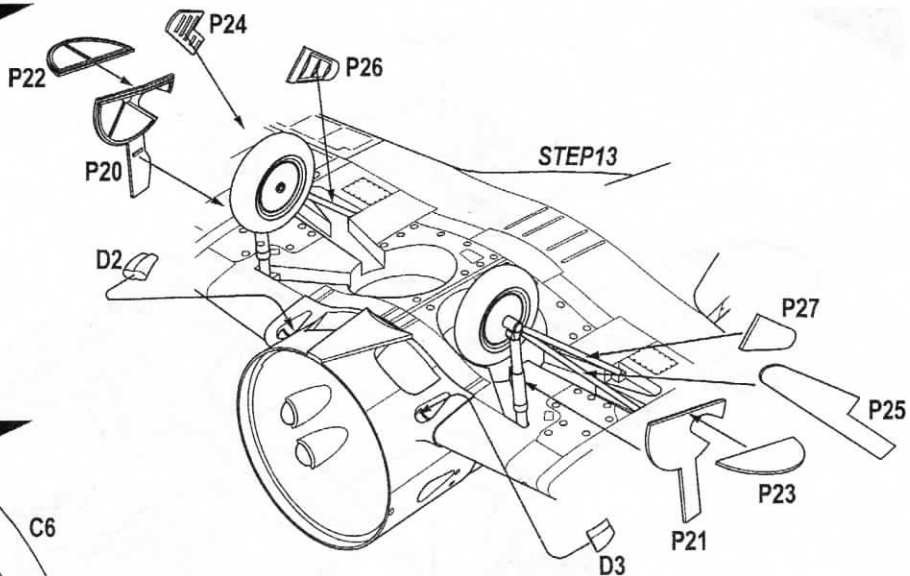
12



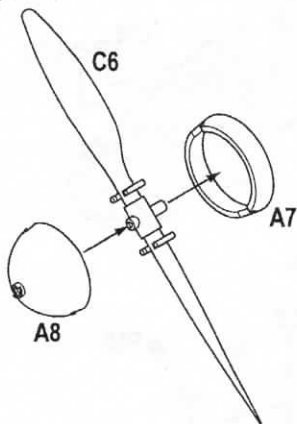
13



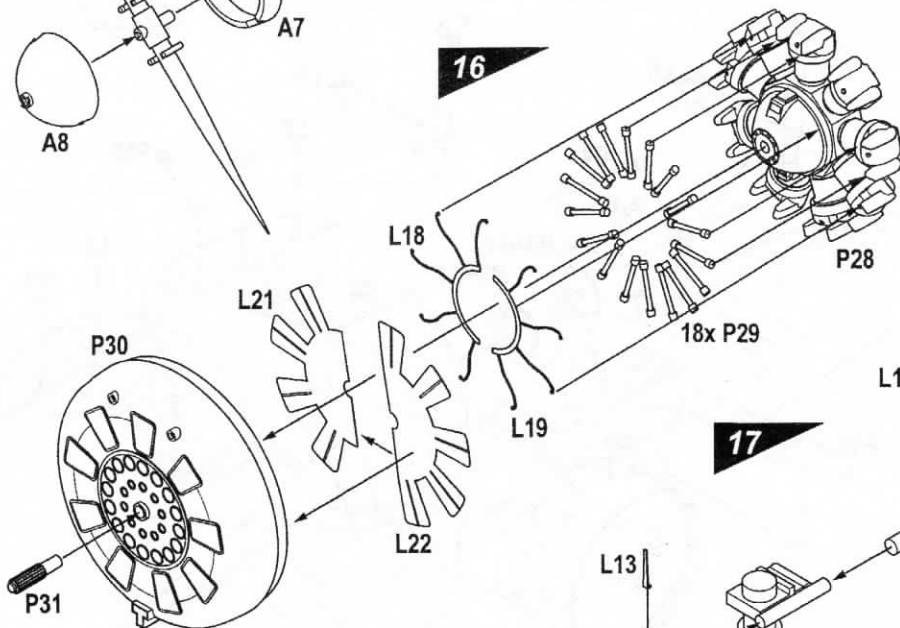
14



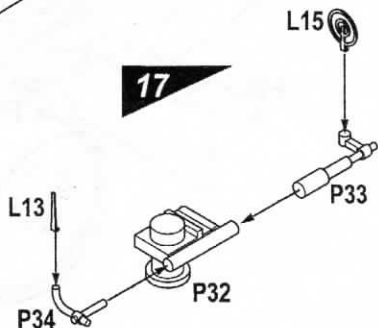
15



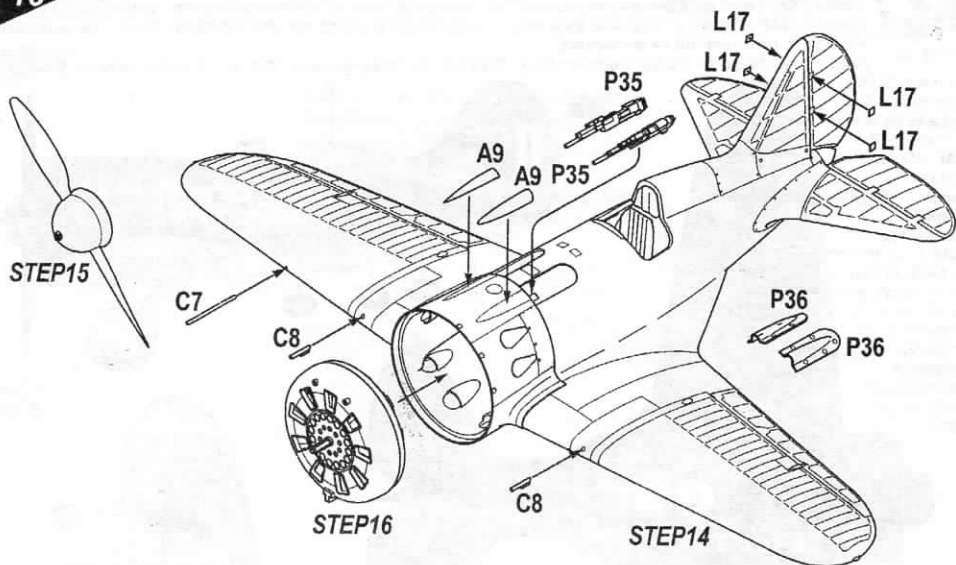
16



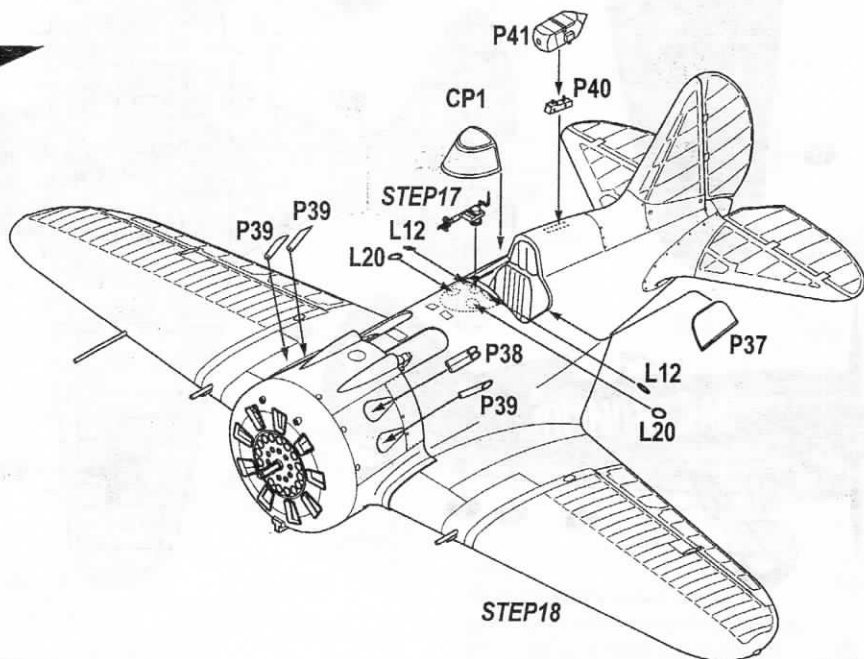
17



18



19



ZBARVENÍ a OZNAČOVÁNÍ

CAMOUFLAGE and MARKING, TARNUNG und KENNUNG, CAMOUFLAGE et DESIGNATION

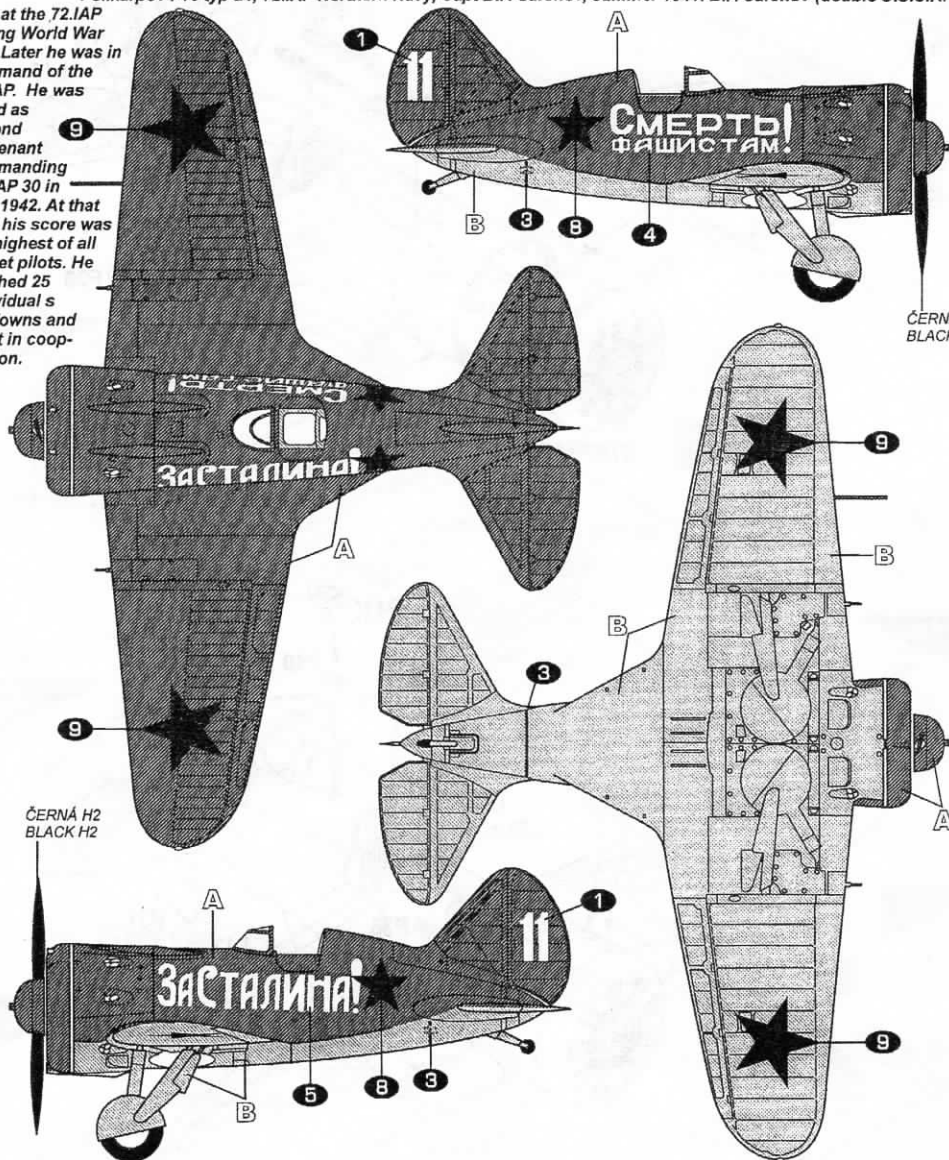


Polikarpov I-16 typ 24, 72.IAP Severního loďstva, kapitán B.F. Safonov, léto 1941. B. F. Safonov (dvojnásobný hrdina SSSR) létal za druhé světové války u 72.IAP. Později velel 78.IAP. Padl v hodnosti podplukovníka jako velitel 2.GIAP 30. května 1942. V té době měl nejvyšší skóre ze všech sovětských pilotů. Dosáhl 25 samostatných sestřelů a osm sestřelů ve spolupráci.

Cam. A

flew at the 72.IAP during World War Two. Later he was in command of the 78.IAP. He was killed as second lieutenant commanding 2.GIAP 30 in May 1942. At that time his score was the highest of all Soviet pilots. He reached 25 individual s hotdowns and eight in cooperation.

Polikarpov I-16 typ 24, 72.IAP Northern Navy, Capt B.F. Safonov, summer 1941. B.F. Safonov (double U.S.S.R. hero)



ČERNÁ H2
BLACK H2

ČERNÁ H2
BLACK H2

A
H302/C302 Tmavá zelená
Dark Green

B
H314/C314 Světlá modrá
Light Blue

info
Barvy GUNZE
GUNZE colours No.

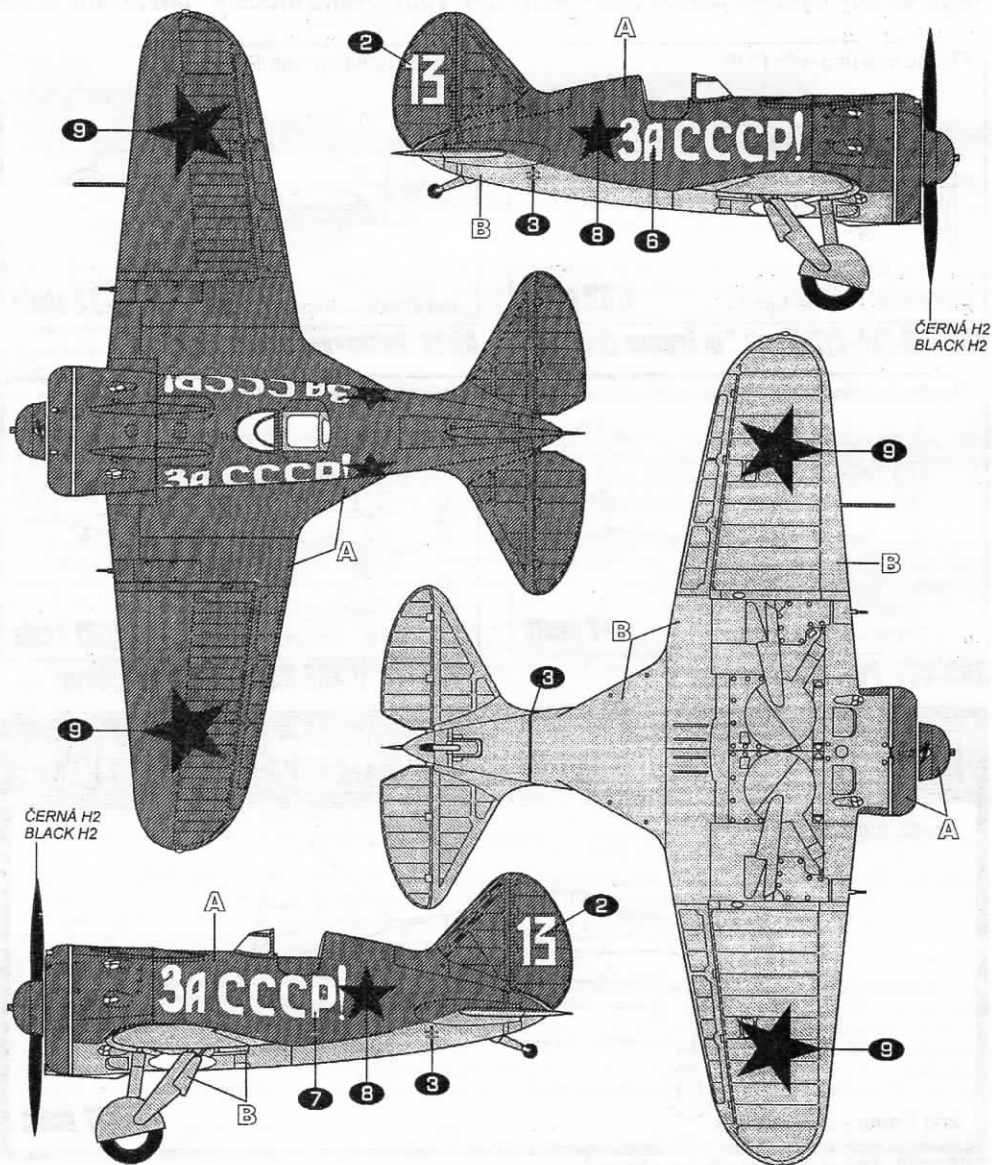
ZBARVENÍ a OZNAČOVÁNÍ

CAMOUFLAGE and MARKING, TARNUNG und KENNUNG, CAMOUFLAGE et DESIGNATION



Polikarpov I-16 typ 24, 72.IAP Severního loďstva, seržant S. Surzenko, léto 1941.
Polikarpov I-16 typ 24, 72. IAP Northern Navy, Sgt. S.Surzenko, summer 1941.

Cam. B



H302/C302 Tmavá zelená
Dark Green

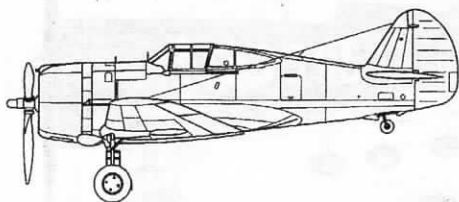
H314/C314 Světlá modrá
Light Blue

info
Bary GUNZE
GUNZE colours No.

Special HOBBY limited run plastic kits

High quality injected plastic kits - short run/ Vstřikované modely - limitovaná série

Plastic molding with PUR

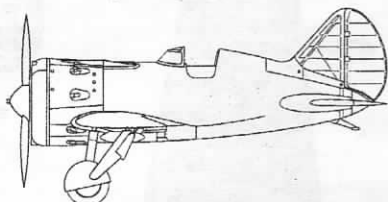


and Photo - etched parts

1/32 scale

AD45 H-75A-2/3 Hawk "In France Marking"

Plastic molding with PUR

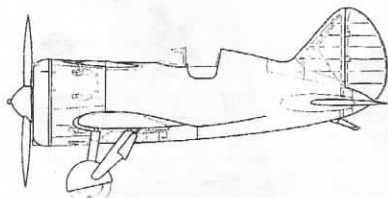


and Photo - etched parts

1/32 scale

AD46 Polikarpov I-16 typ 10

Plastic molding with PUR

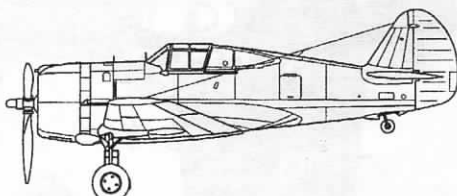


and Photo - etched parts

1/32 scale

SH32001 Polikarpov I-16 typ 17

Plastic molding with PUR



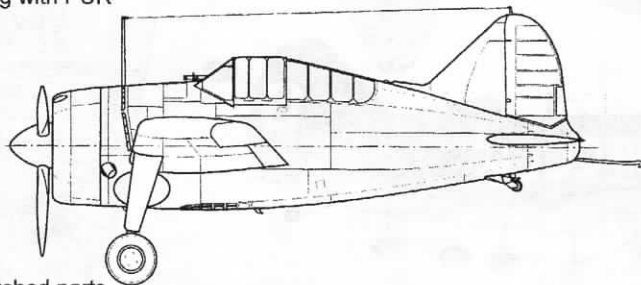
and Photo - etched parts

1/32 scale

SH32003 P 36A Hawk "Pearl Harbour"

NORTH COMING RELEASES SALE IN AUGUST

Plastic molding with PUR



and Photo - etched parts

1/32 scale

SH32010 F2A-2 Buffalo "Yellow Wing"

oficiální stránky MPM Production / MPM Production official website

oficiální stránky CMK / CMK official website

www.mpmkits.com

www.cmkkits.com



СМЕРТЬ! ЗАСТАЛИНА!
ФАШИСТАМ!

ЗА СССР!
ЗА СССР!

