

I-16 Type 10

eduard

1/48 Scale Plastic Model Kit

ProfiPACK
edition



item No. 8148

Polikarpovův I-16 byl na počátku 30. let naprostým zjevením. Hbitý a velmi obratný jednoplošník se zatahovacím podvozkem se stal nejlepším stíhacím letounem své doby.

Jeden z nejoblíbenějších a neznámějších sovětských letounů všech dob se zrodil v roce 1933. Poslední den toho roku, 31. prosince, provedl Valerij Čkalov první let nového prototypu CKB-12. Jednalo se o velmi moderní až revoluční konstrukci samonosného jednoplošníku s uzavřenou kabinou a zatahovacím podvozkem. Kompaktní rozměry letounu byly výsledkem konstrukční filozofie Nikolaje Polikarpova, který měl v úmyslu umístit veškerou hmotnost letounu co nejlíže těžišti, aby dosáhl bezkonkurenční obratnosti. Prototyp byl poháněn motorem Švecov M-22 (licenčně vyráběný Bristol Jupiter) o výkonu 358 kW namísto předpokládaného motoru Švecov M-25 o výkonu 559 kW, což byl sovětský licenčně vyráběný Wright R-1820 Cyclone. Přestože byl prototyp podmotorovaný, Čkalov byl ohromen jeho letovými vlastnostmi a zejména citlivostí řízení a obratností. Do druhého prototypu byl instalován dovezený motor Wright Cyclone a výkony letounu se ještě zlepšily.

Nový druh stíhače

Po nezbytných vylepšeních byla objednána sériová výroba v Závodu 39 v Moskvě a v Závodu 21 v Gorkém pod označením I-16. Tyto letouny byly vybaveny motorem M-22, protože nový M-25 ještě nebyl k dispozici, a nebyly do nich instalovány žádné zbraně. Maximální rychlost těchto I-16 byla 362 km/h u hladiny moře a 346 km/h ve výšce 3000 m. V Závodu 39 bylo vyrobeno 50 letounů I-16 bez dalšího označení. Závod 21 vyrobil první várku I-16 s určitými obtížemi, protože na jeho výrobních linkách se montovaly tři další typy letadel. I-16 z této továrny byly označeny jako typ 4. Koncem léta 1934 se první letouny dostaly k jednotkám VVS (sovětské letectvo), přijetí nových letounů piloty však bylo, mírně řečeno, rezervované. Letové vlastnosti se velmi lišily od tehdy používaných dvouplošníků. Ovládání bylo pro průměrné piloty příliš citlivé a přistávací rychlost vysoká, protože letoun nebyl vybaven přistávacími klapkami. Místo toho měla při přistání fungovat jako klapky křídélka s vychýlením dolů, toto řešení však nebylo dostatečně účinné. Nehodovost se vyjevila na nepřijatelnou úroveň a některé jednotky nebyly schopny dosáhnout operačního stavu. V této době piloti NII VVS (Výzkumného ústavu letectva) v sestavě Kokkinaki, Suprun, Preman, Evsejev a Ševčenko, uskutečnili předváděcí turné po leteckých základnách. Se svými červeně natřenými I-16 demonstrovali výkony a letové vlastnosti tohoto letounu. Koncem jara 1935 byl motor M-25 konečně k dispozici v dostatečném množství. Motor dostal nový kryt, který dal I-16 charakteristický tvar. Letové vlastnosti se nezměnily, ale výkony se výrazně zlepšily. Maximální rychlost vzrostla na 390 km/h u hladiny moře a 445 km/h ve výšce 3000 m. Letoun byl nyní vyzbrojen dvěma 7,62mm kulomety ŠKAS, umístěnými v křídlech. V lednu 1936 nahradil typ 5 na výrobních linkách v Závodu 21 typ 4. Stále ještě čerstvé I-16 Typ 5 dostaly záhy příležitost předvést se ve španělské občanské válce.

Až do roku 1938 zůstal Typ 5 hlavní verzí, okrajově modernizovanou na Typ 6, ale není jisté, zda šlo o oficiální označení. Kromě Španělska se Typ 5 dočkal bojů nad Čínou, kam byly tyto letouny poslány spolu se sovětskými osádkami. Vývoj pokračoval verzemi Typ 10, 17, 24 a 29. Celkem bylo vyrobeno asi 9450 Polikarpovů I-16 všech verzí.

Na španělském nebi

První I-16, Typ 5 a 6, se na španělském nebi objevily v listopadu 1936. Republikánská vláda zakoupila 422 letounů I-16 ze Sovětského svazu, ale kvůli různým problémům bylo do španělských rukou dodáno jen asi 293 letounů. I-16 zažily svůj bojový křest 13. listopadu 1936, kdy dvanáct I-16 (Typ 5 a 6) zachytilo nálet nacionalistů na Madrid. I-16 měly nad nepřátelskými He 51, Ar 68 nebo dvouplošníky Cr.32 od počátku navrch. Situace se však změnila s příchodem Messerschmittů Bf 109. Bojové zkušenosti ukázaly slabiny I-16. Několik letounů bylo ztraceno po kolapsu křídla a středomořské klima vyžadovalo účinnější olejové chladiče. Výzbroj pouhých dvou kulometů ráže 7,62 mm (u Typu 6 byly tři) byla v boji s moderními bombardéry nedostatečná. To vedlo k nástupu typu 10 se čtyřmi kulomety. Celkový počet I-16 dodaných Španělsku v letech 1936–1938 činil 276 kusů. Do konce války 1. dubna 1939 bylo ve Španělsku ztraceno asi 187 I-16. Po vítězství nacionalistů bylo 22 ukořistěných „Rat“, jak se I-16 přezdívalo, přiděleno Grupo 28. Jejich počet se později zvýšil na 52. Prvních 22 ukořistěných I-16 působilo jako Grupo 1W, poté se označení skupiny změnilo na Grupo 28 de Caza. Skupina sídlila na letišti San-Juan na ostrově Mallorca. Na podzim roku 1940 byly všechny I-16 převeleny do Sevilly, kde se připojily ke Grupo 26. Dne 15. srpna 1953 Miguel Entrena naposledy vzletl s posledním provozuschopným I-16.

Tato stavebnice: I-16 Type 10

V roce 1937 byly počáteční obtíže zapomenuty a k dispozici byl vylepšený Typ 10 s několika významnými změnami. Nejprve byl instalován motor M-25V o výkonu 560 kW. Křídlo bylo přepracováno tak, aby bylo možné použít přistávací klapky. Na horní část motoru byly přidány dva kulometry ŠKAS ráže 7,62 mm pod kryty nad motorem. Vylepšena byla pilotní kabina a kompletně přepracován byl posuvný kryt s jednodílným čelním sklem. Překryt kokpitu byl odstraněn, protože piloti jej stejně obvykle nechávali otevřený kvůli špatné kvalitě plexiskla. Maximální rychlost dosahovala 390 km/h u hladiny moře a 438 km/h ve výšce 3200 m. Výroba Typu 10 byla zahájena v Gorkém v březnu 1938. Tyto letouny byly používány ve Španělsku i v Číně a bojovaly proti Japoncům nad Chalkin-Golem a jezerem Chasan. Zúčastnily se akcí v zimní válce proti Finsku a na podzim 1939 bojovaly také v Polsku. V červnu 1941, kdy byl SSSR napaden Německem, byly I-16 Typ 10 spolu s dalšími verzemi I-16 hlavními letouny stíhacích jednotek VVS.



Carefully read instruction sheet before assembling. When you use glue or paint, do not use near open flame and use in well ventilated room. Keep out of reach of small children. Children must not be allowed to suck any part, or pull vinyl bag over the head.



Před započatím stavby si pečlivě prostudujte stavební návod. Při používání barev a lepidel pracujte v dobře větrané místnosti. Lepidla ani barvy nepoužívejte v blízkosti otevřeného ohně. Model není určen malým dětem, mohlo by dojít k požití drobných dílů.

INSTRUCTION SIGNS * INSTR. SYMBOL * INSTRUKTION SINNBILDEN * SYMBOLES * 記号の説明



OPTIONAL
VOLBA



BEND
OHNOU



SAND
BROUSIT



OPEN HOLE
VYVRTAT OTVOR



SYMETRICAL ASSEMBLY
SYMETRICKÁ MONTÁŽ



REMOVE
ODŘÍZNOUT



REVERSE SIDE
OTOČIT



APPLY EDUARD MASK
AND PAINT
POUŽIT EDUARD MASK
NABARVIT

PLEASE, CHECK THE LATEST VERSION OF THE INSTRUCTIONS ON www.eduard.com

PARTS



DÍLY



TEILE

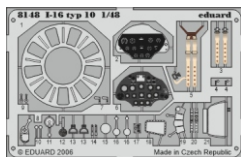
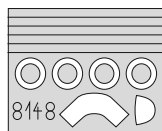


PIÈCES

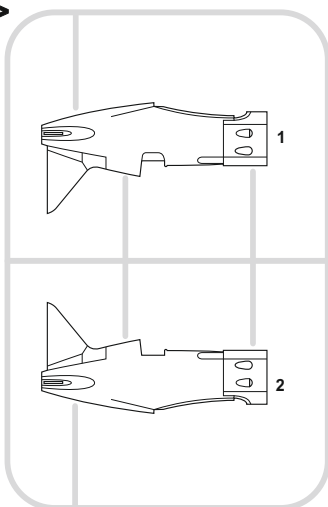


部品

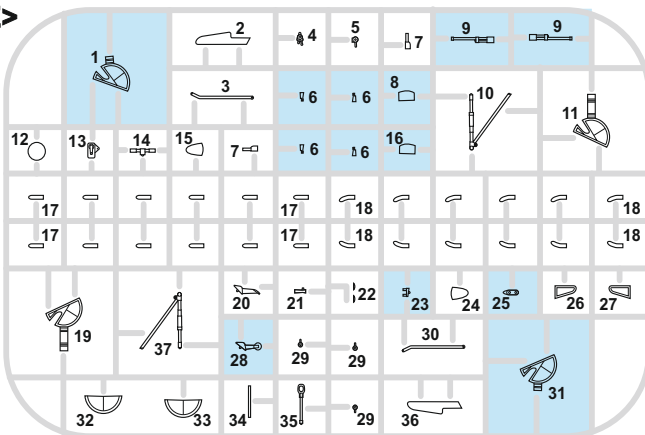
PLASTIC PARTS

PE - PHOTO ETCHED
DETAIL PARTSeduard
MASK

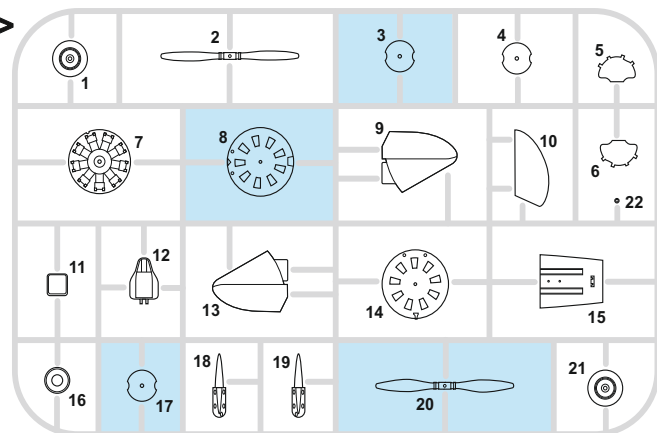
B>



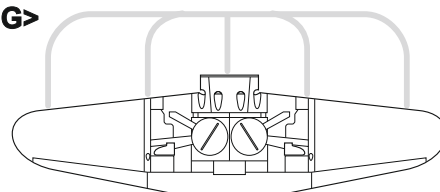
E>



F>



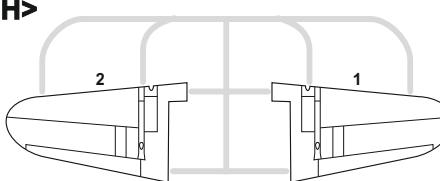
G>



D>



H>



-Parts not for use. -Teile werden nicht verwendet. -Pièces à ne pas utiliser. -Tyto díly nepoužívejte při stavbě. - 使用しない部品

COLOURS



BARVY



FARBEN



PEINTURE

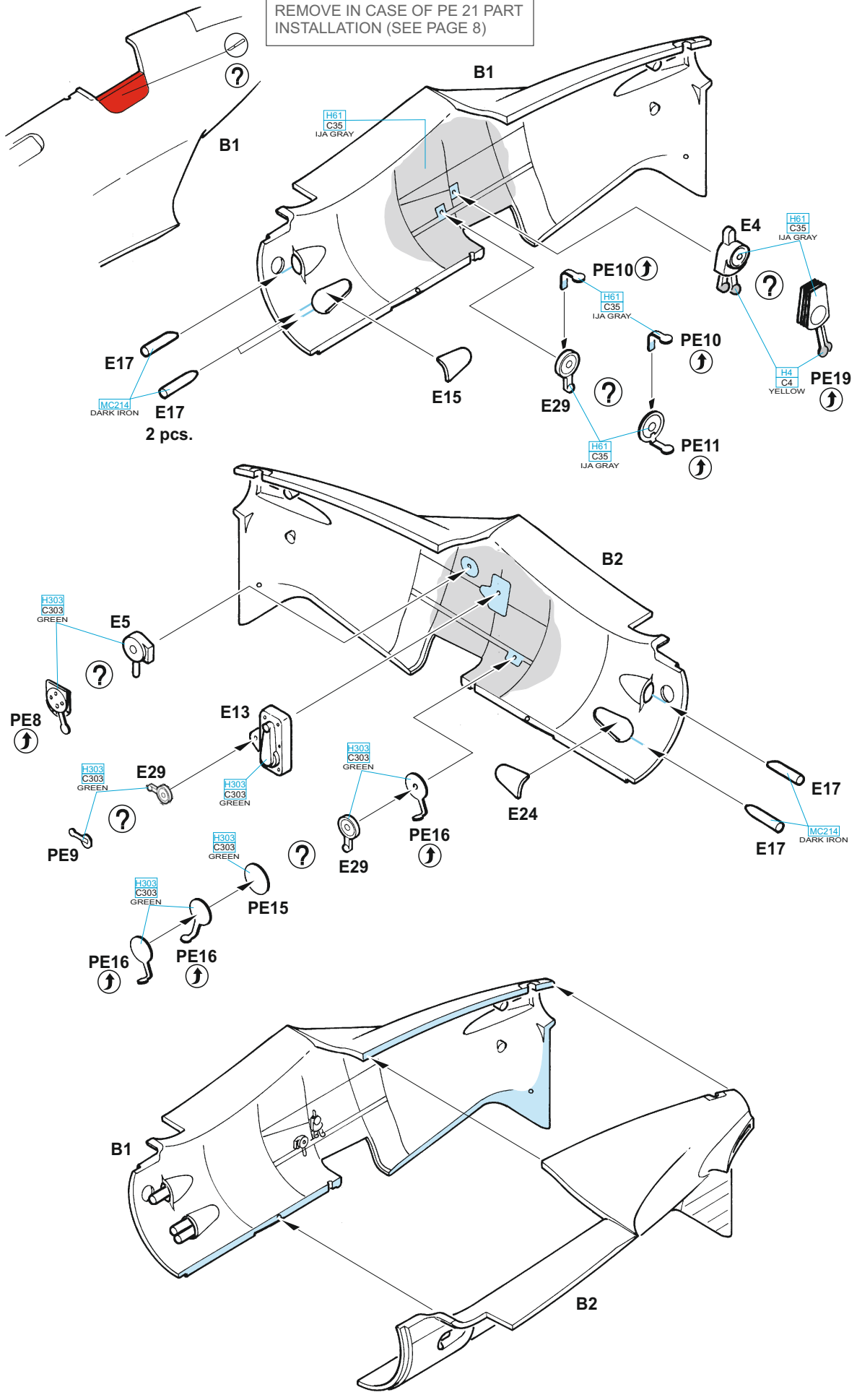


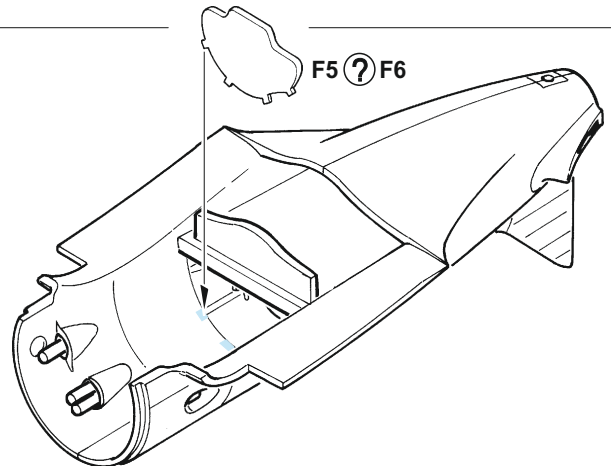
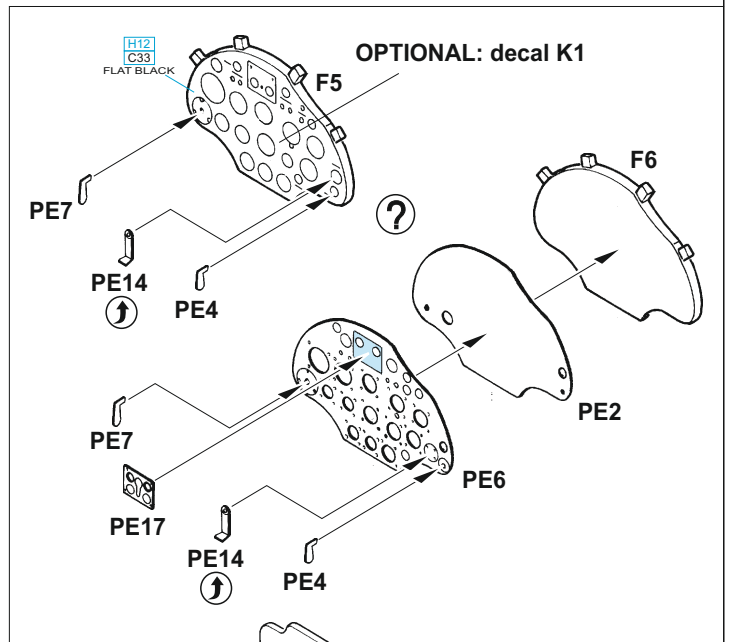
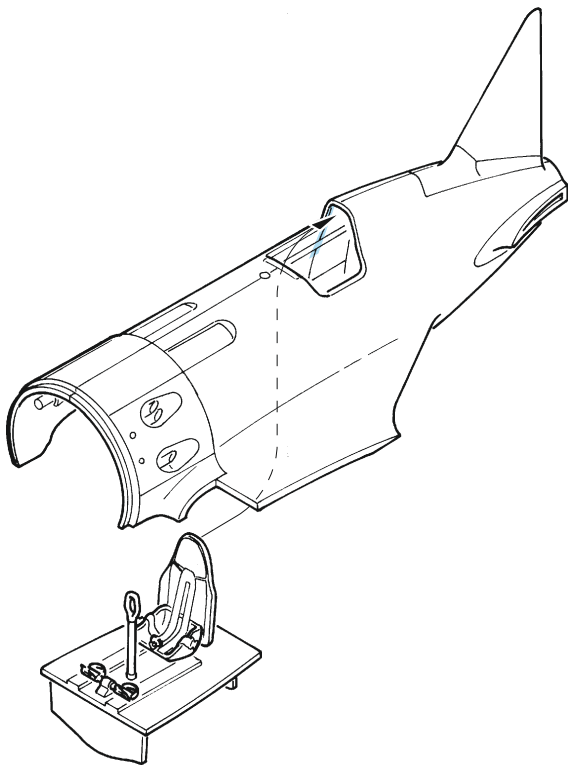
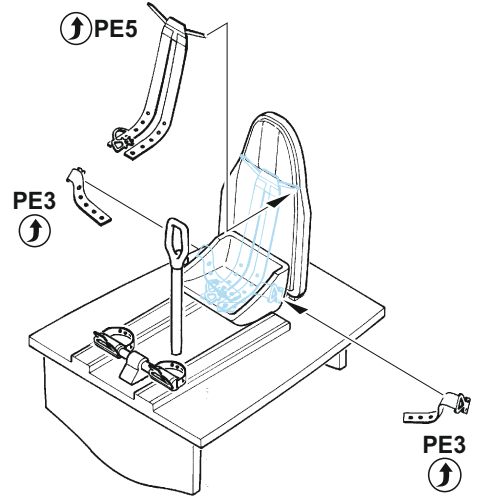
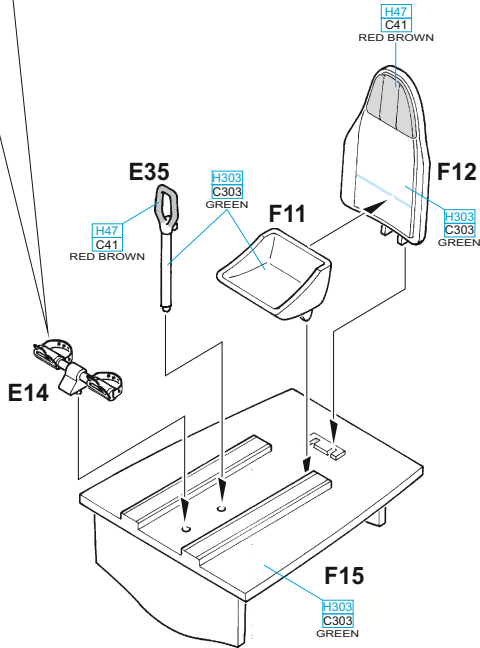
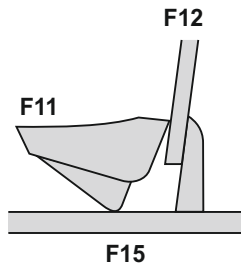
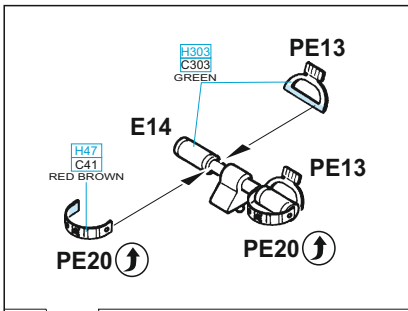
色

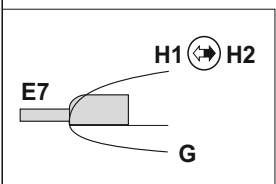
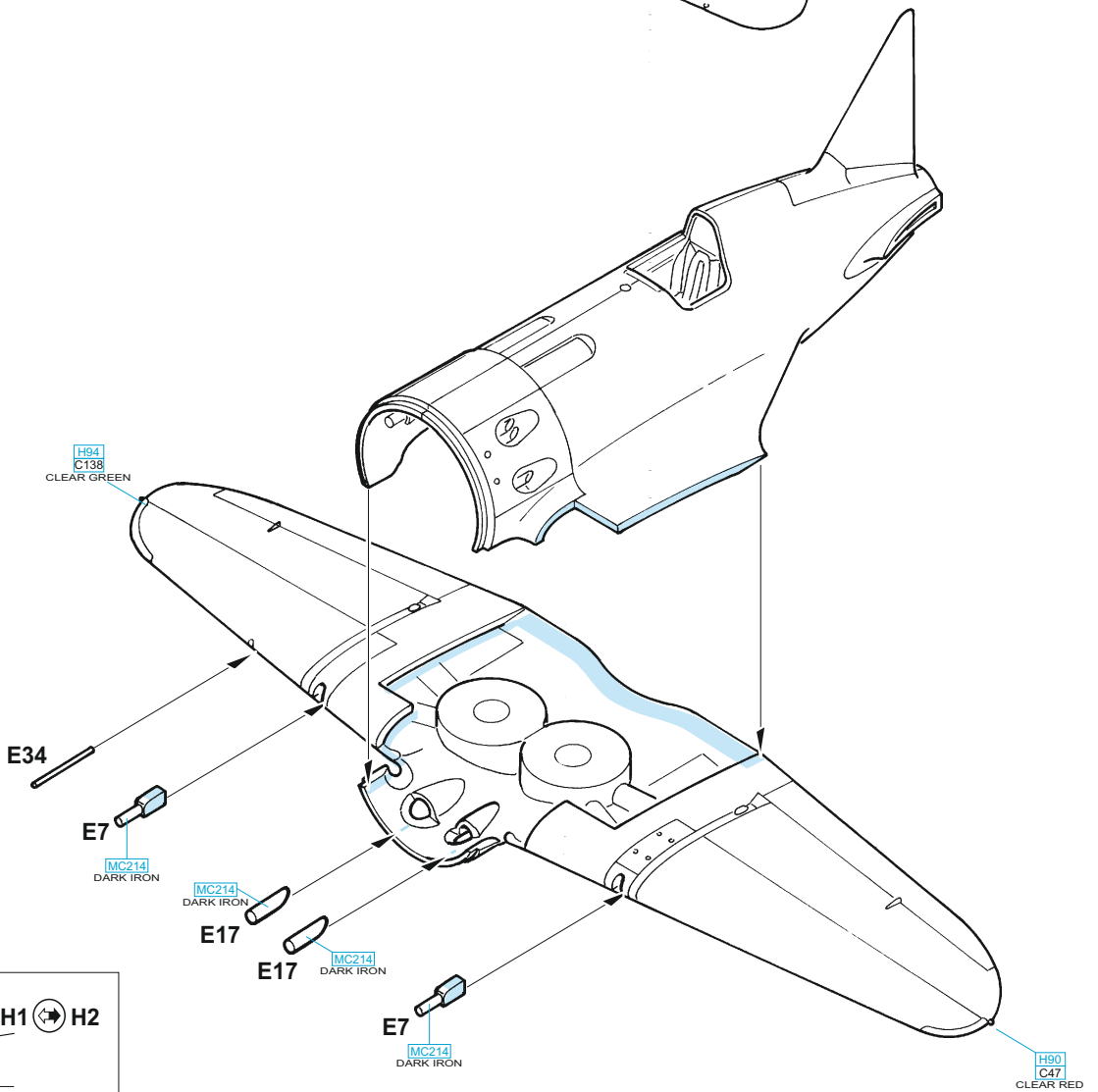
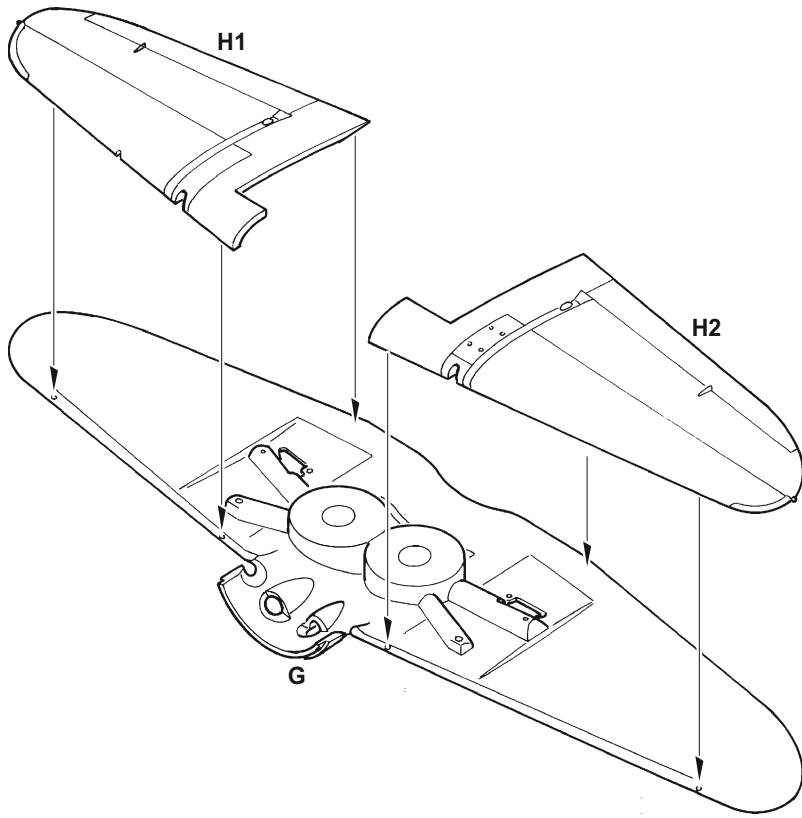
GSI Creos (GUNZE)		
AQUEOUS	Mr.COLOR	
H2	C2	BLACK
H3	C3	RED
H4	C4	YELLOW
H11	C62	FLAT WHITE
H12	C33	FLAT BLACK
H47	C41	RED BROWN
H57	C73	AIRCRAFT GRAY
H61	C35	IJA GRAY
H67	C115	RLM65 LIGHT BLUE
H77	C137	TIRE BLACK
H90	C47	CLEAR RED
H94	C138	CLEAR GREEN

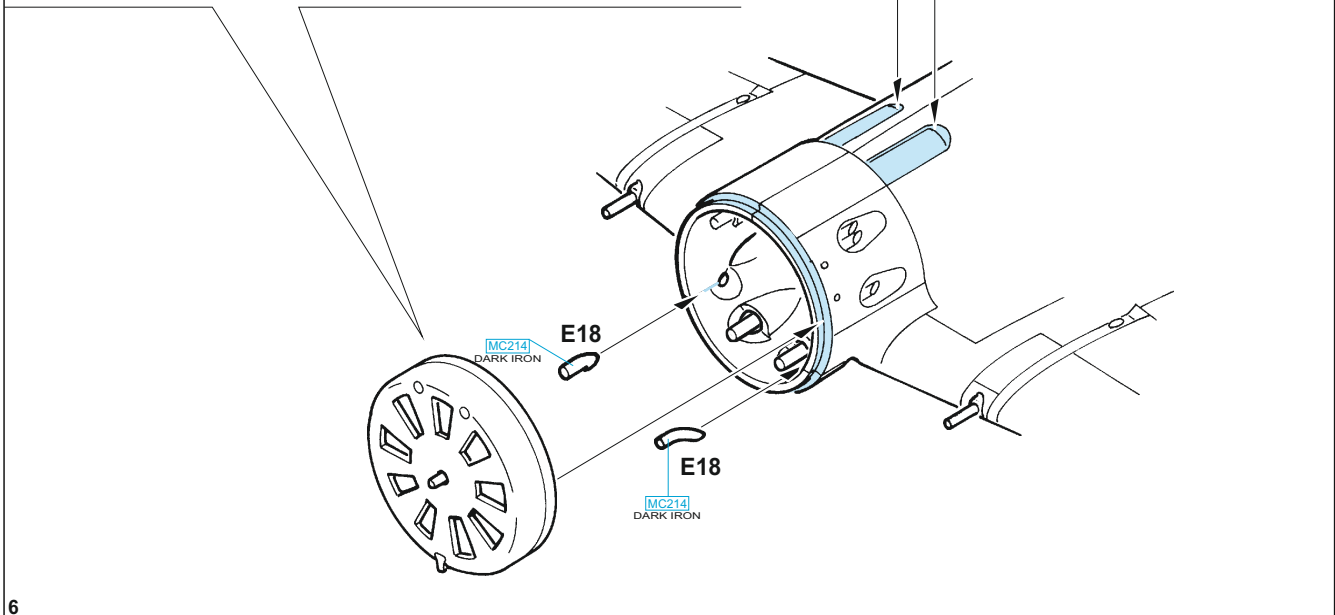
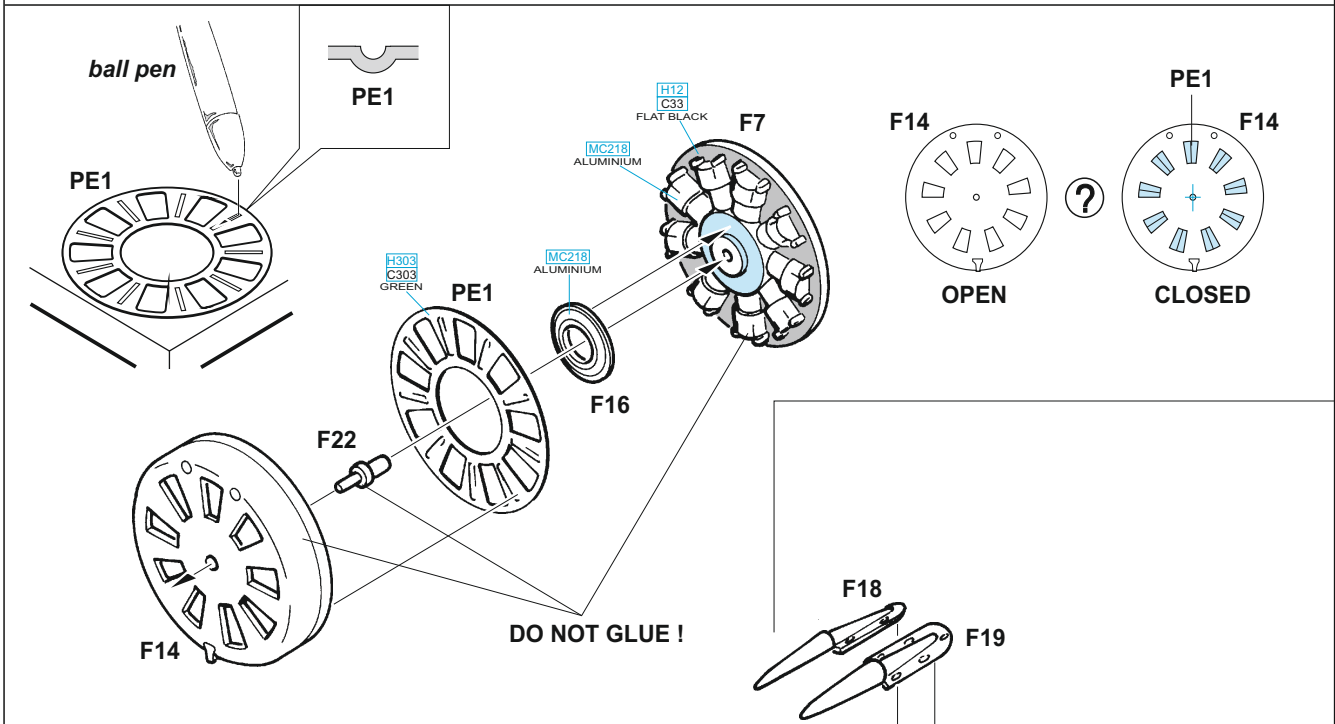
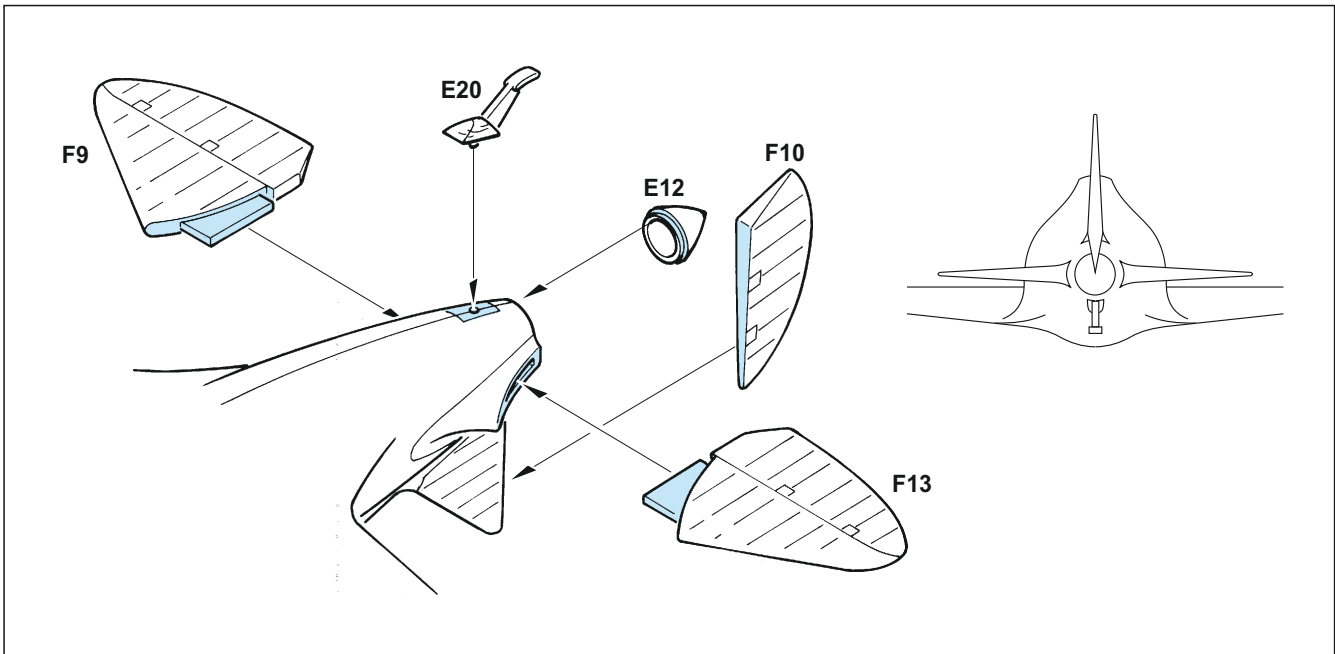
GSI Creos (GUNZE)		
AQUEOUS	Mr.COLOR	
H302	C302	GREEN
H303	C303	GREEN
H317	C317	GRAY
H320	C320	DARK GREEN
	C74	AIR RUPERIORITY BLUE
	C136	RUSSIAN GREEN
Mr.METAL COLOR		
	MC214	DARK IRON
	MC218	ALUMINIUM
Mr.COLOR SUPER METALLIC		
	SM204	SUPER STAINLESS 2
	SM206	SUPER CHROME SILVER 2

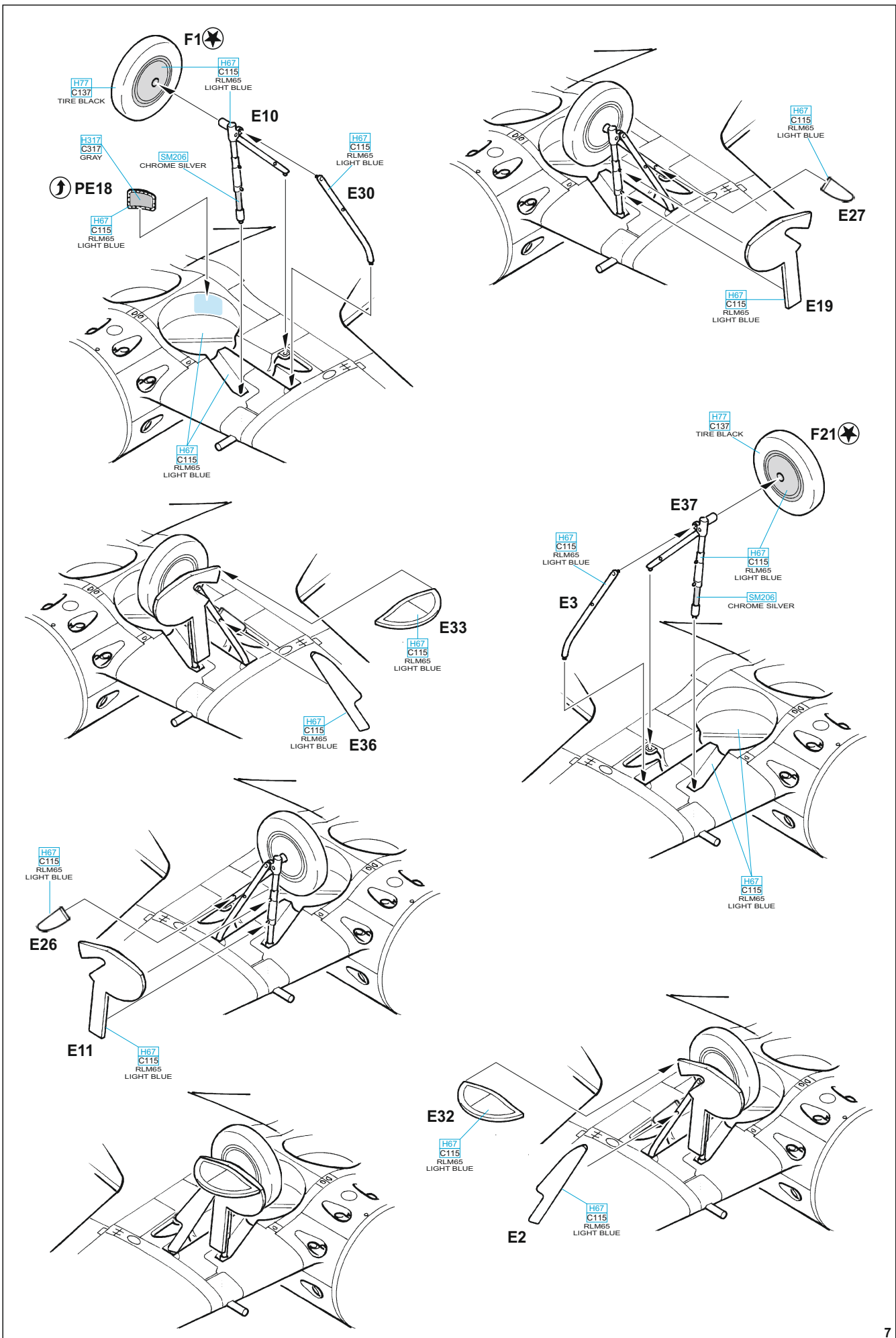
REMOVE IN CASE OF PE 21 PART
INSTALLATION (SEE PAGE 8)

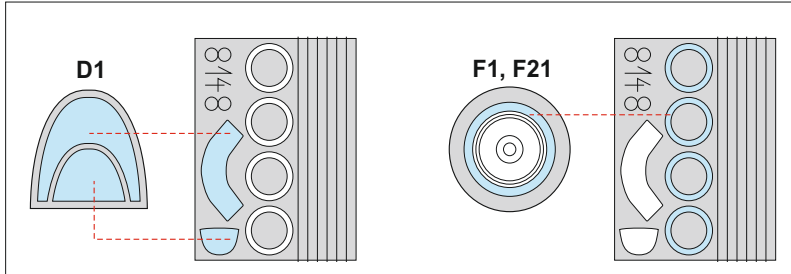
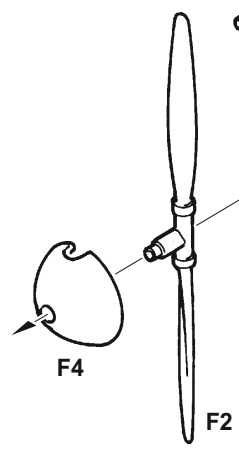
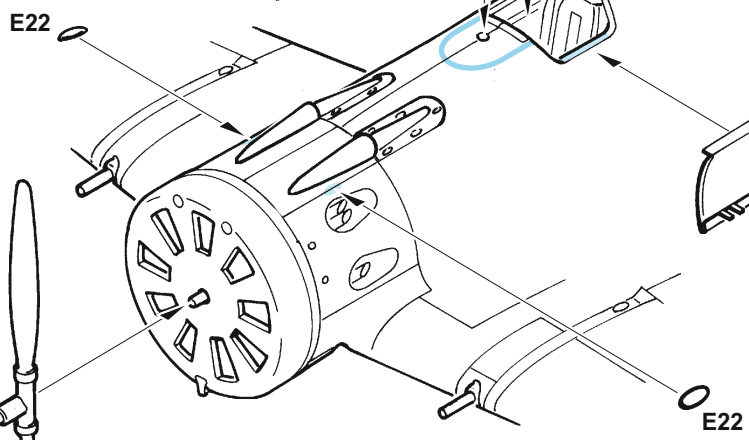
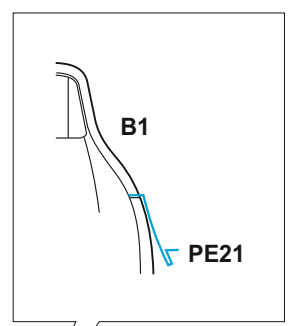
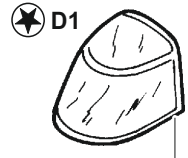
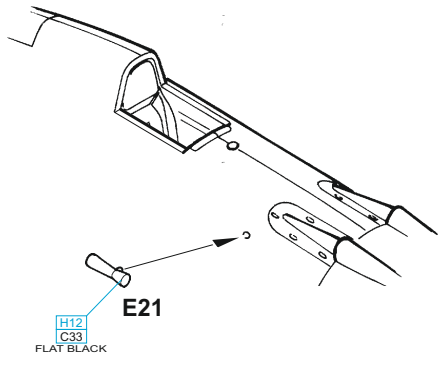
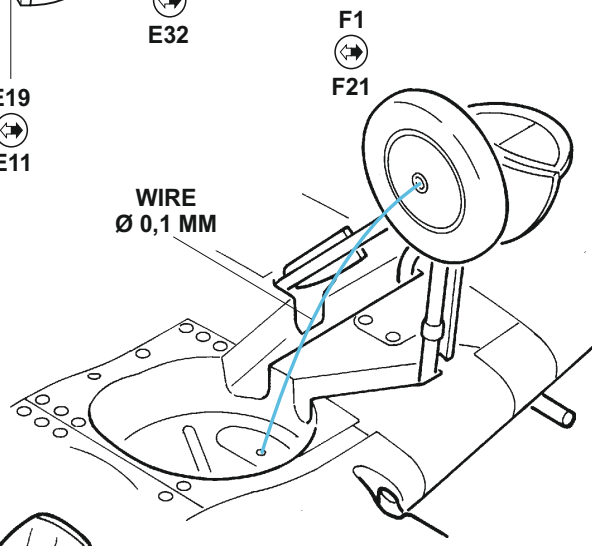
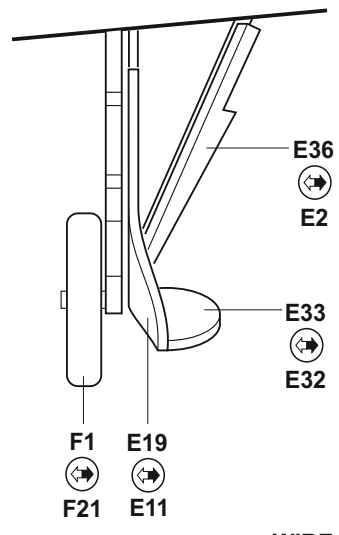
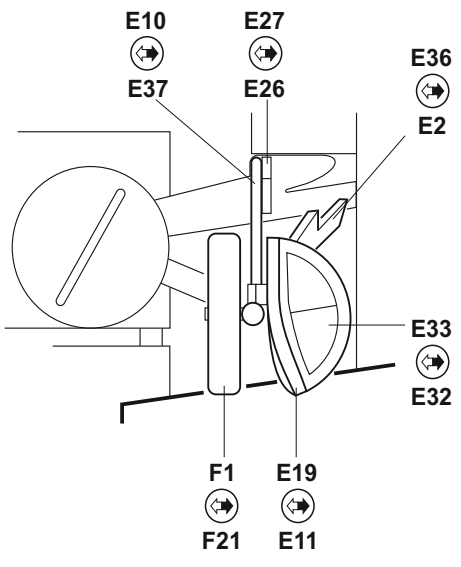






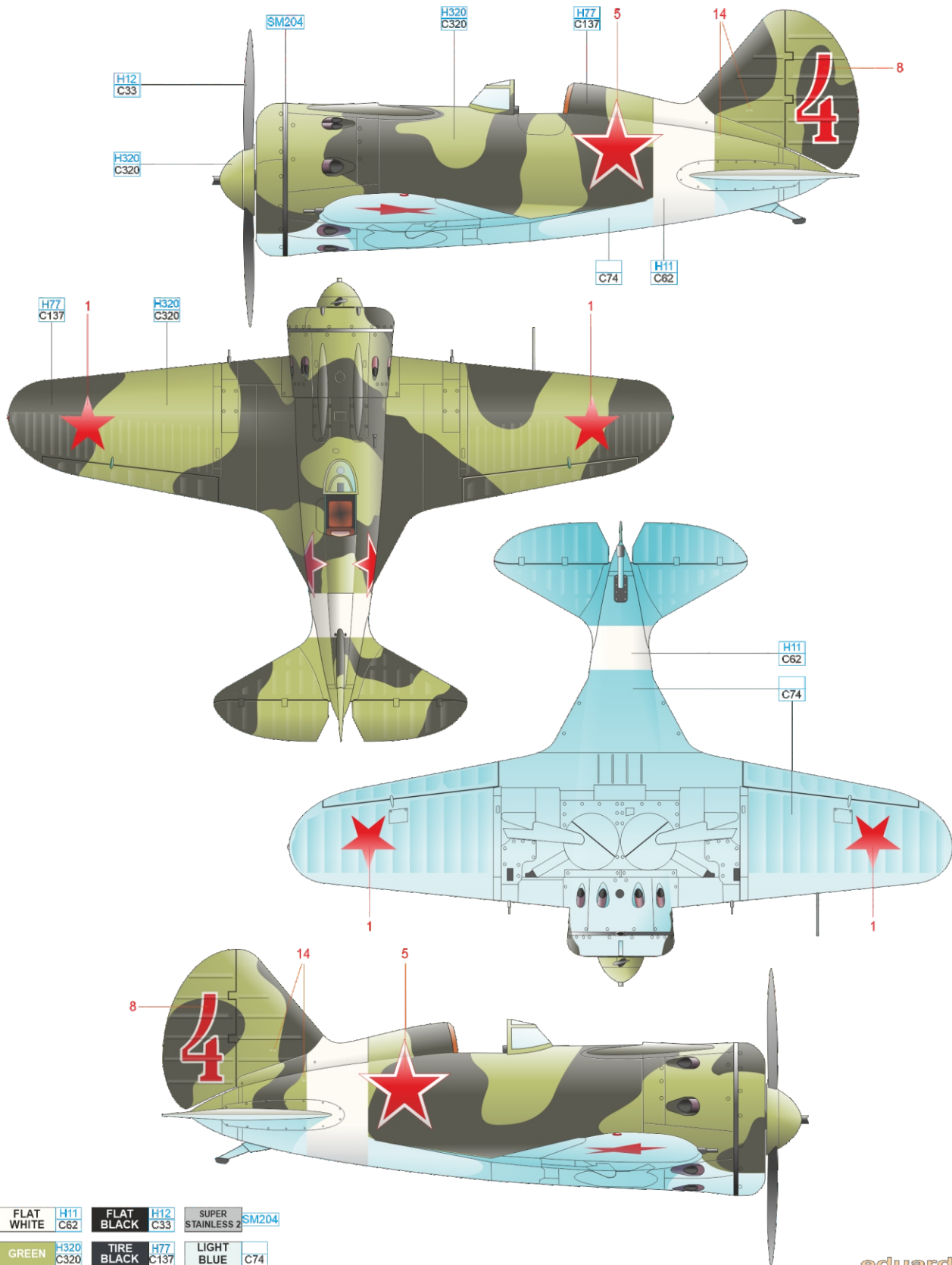






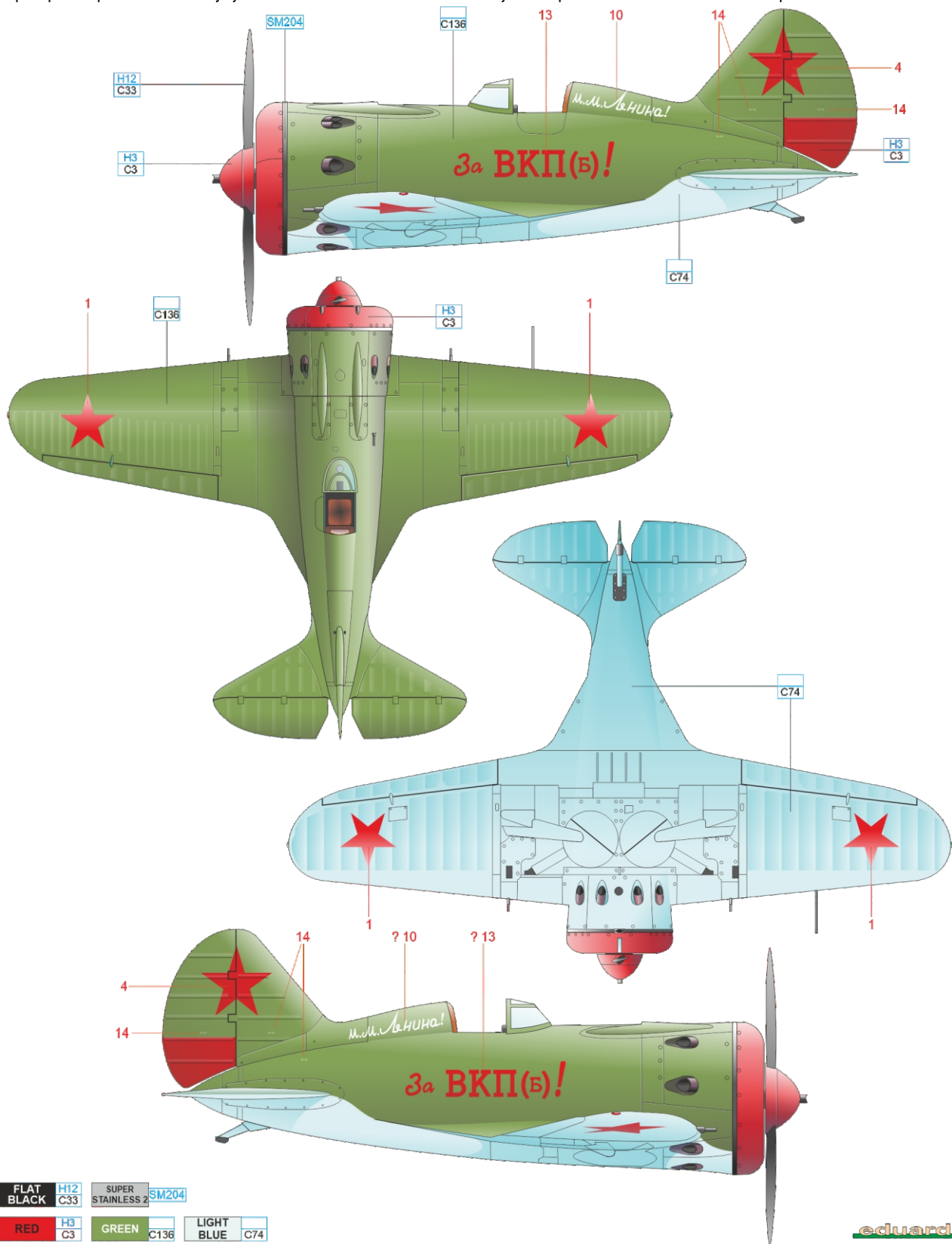
A Leningrad, Sovětský svaz, 1941

Některé I-16 přežily ve válce překvapivě dlouho. Například tato červená 4, která je poněkud záhadným letounem. Nejsou o ní známy žádné podrobnosti, předpokládá se, že sloužila jako spojovací stroj, případně jako stroj pro kondiční létání u některé jednotky v severním sektoru fronty v roce 1944. Zbarvení bylo typické pro první polovinu Velké vlastenecké války. Horní plochy tedy byly v barvě All zelená a All černá (AMT-6), spodní v All modrá. Pruh před ocasními plochami je někdy udáván jako žlutý, nicméně žluté pruhy sovětské letectvo z pochopitelných důvodů nepoužívalo a je velmi pravděpodobné, že pruh byl bílý.

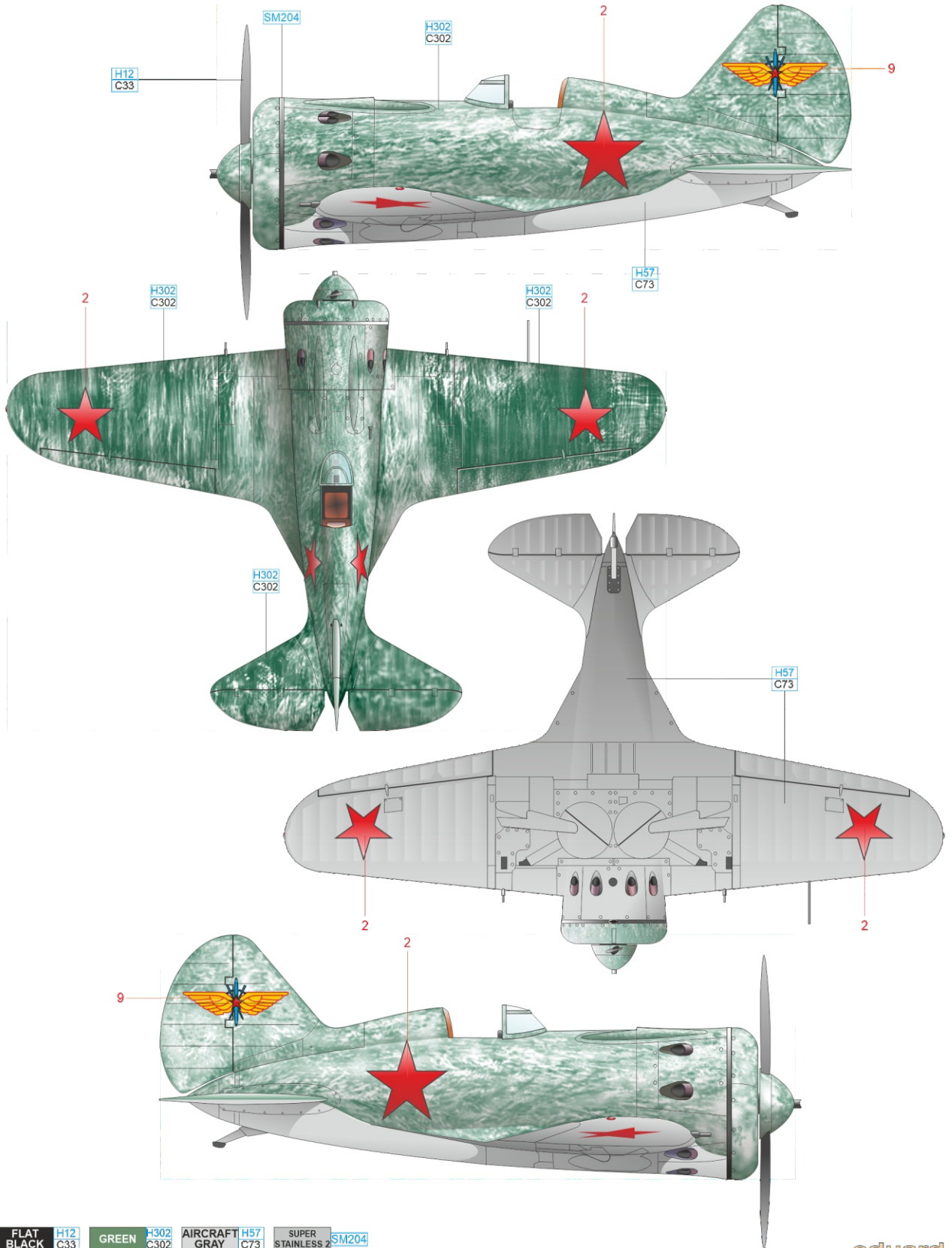


B Genmjr. Ivan A. Lakjejev, Vasilkov, Sovětský svaz, 1941

Ivan Alexejevič Lakjejev byl členem první skupiny sovětských letců, která dorazila do Španělska v listopadu 1936. Na svém I-16 Typ 5 se stal s deseti sestřely jedním z nejuspěšnějších stíhačů občanské války ve Španělsku. Některé zdroje dokonce udávají 12 sestřelů individuálních a dalších 16 ve spolupráci. Lakjejev odjel ze Španělska v srpnu 1937 a byl vyznamenán Zlatou hvězdou Hrdiny Sovětského svazu. Později bojoval nad Chalkin-Golem, kde je mu připisován další sestřel. Některé zdroje ovšem uvádějí sestřely čtyři, jiné naopak žádné. Během Velké vlastenecké války dosáhl dalších tří individuálních sestřelů a čtyř ve spolupráci. I zde jsou v podkladech rozpory a bývá uváděn jen jeden sestřel. Lakjejevův I-16 Typ 10 je pěknou ukázkou osobního stroje vysokého důstojníka VVS. Typická sovětská kamufláž raných čtyřicátých let s horními plochami v All zelené a spodními v All modré je doplněna červenými doplňky, vysoce vyleštěným ocelovým páskem kapoty motoru a ideologickými hesly na bocích trupu. Není jisté, zda byla tato hesla i na druhé straně trupu – pravděpodobně ne. Stroj byl ve stavu 46. IAP na letišti Vasilkov. Byl velmi pečlivě ošetřován a udržován v perfektním stavu.



Mezi řadou letadel, která padla během léta 1941 do rukou postupujících Němců, bylo i velké množství I-16 různých verzí. Tato je jednou z neznámějších obětí operace Barbarossa. Letoun nesl neobvyklou kamufláž, kterou lze nejlépe interpretovat jako nátěr štětcem zelenou barvou (pravděpodobně AE-7) na původním světle šedém nátěru barvou AE-9. Tato kamufláž byla zřejmě narychlo aplikována krátce po překvapivém německém útoku 22. června 1941. Znak VVS RKKA na VOP byl poměrně populárním označením sovětských letounů v prvních letech Velké vlastenecké války.



FLAT BLACK H12 C33 GREEN H302 C302 AIRCRAFT GRAY H57 C73 SUPER STAINLESS 2 SM204

D Maj. Michajl N. Jakušin, Rudá pětka, Sovětský svaz, 1939

Rudá pětka (Krasnaja peťorka) byla akrobatická skupina sovětského vojenského letectva (VVS – Vojenno vozdušnyje sily), působící v letech 1939–1940. Dnes jsou známi tři její členové z pěti: vedoucí skupiny major Michail Něstěrovič Jakušin, podplukovník V. Klevcov a kapitán J. Šiškin. Michail Jakušin (alias Rodrigo Mateu) byl esem občanské války ve Španělsku, kde sestřelil pět nepřátelských letadel samostatně (tři Cr.32 a dva Ju 52) a jedno další ve skupině. Ve Španělsku strávil půl roku (od 31. května do 15. listopadu 1937) a létal tam na I-15. V roce 1938 působil také v Číně. Během Velké vlastenecké války sloužil v různých velitelských funkcích, válku skončil v hodnosti plukovníka jako velitel 215. stíhací divize. Letadla Rudé pětky byla plně vyzbrojenými letouny, připravená k okamžitému nasazení v boji. Zbarvení stroje je v předválečné šedé kamufláži barvou AE-9 s černým krytem motoru v barvě AE-11 a dodatečnými ozdobnými prvky – bíle lemovaným černým pruhem na trupu (přesahuje a na náběžnou hranu výškovky) a jasně červenou záďí.

