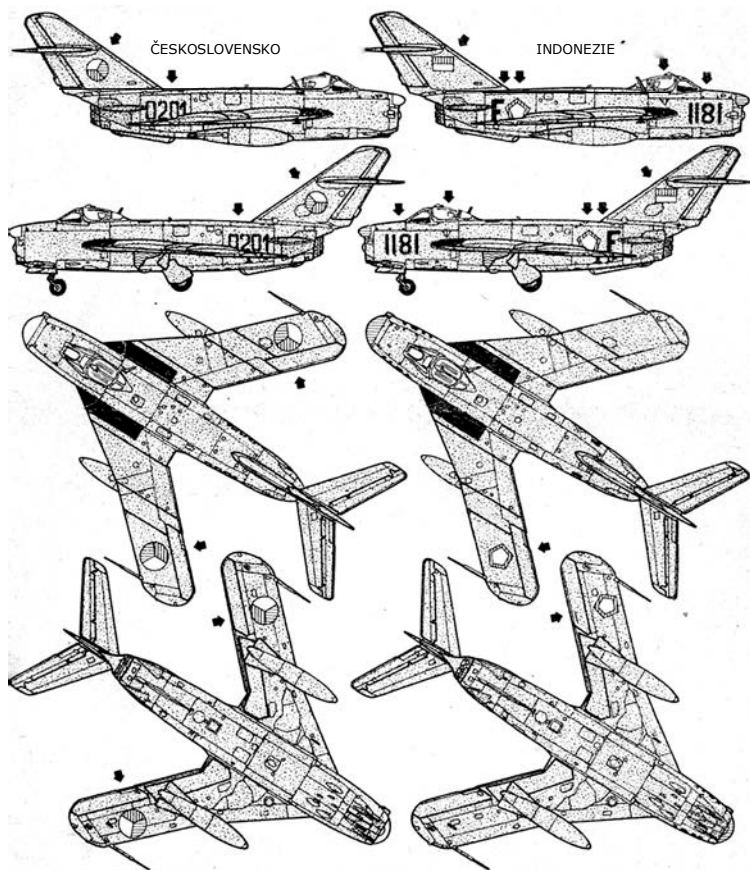


čís. 7. MiG-17 1:72



MiG-17, který přímo vývojově vyšel z vynikajícího stíhacího letounu MiG-15, od kterého převzal jistou podobnost trupu, tvoří dodnes vrchol ve stavbě podzvukových stíhacích letadel. Vznikl v konstrukční kanceláři A.L.Mikojana během roku 1949 a jeho prototyp, pod označením SI s motorem VK-1A, byl zalétán v lednu 1950 a jež a únotu téhož roku, pilotován I.T.lvaščenkem dosáhl rychlosti zvuku ve vodorovném lotu. Sériová výroba byla zahájena v roce 1951 a v následujícím roce přichází pod označením MiG-17 do služby v sovětském vojenském letectvu. V průběhu padesátých let prošel mnoha úpravami. Zavedením motoru VK-1F s přidáním spalování vznikla neoznačenější verze MiG-17 F. Zabudováním střešního radiolokátoru, které si vyžádalo změnu a prodloužení přídě, vznikla předpádová verze pro každé počasí a ztížené povětrnostní podmínky, MiG-17PF, vyzbrojená třemi kanóny NR-23/1a-10 varianta je předlohou naší stavebnice, ze které dále vznikl MiG-17PFU bez kanónové výzbroje se čtyřmi řízenými střelami "vzduch-vzduch".

Začátkem "druhé poloviny padesátých let přišly MiGy-17, převážně ve verzi MiG-17PF, do služby v našem vojenském letectvu. Od roku 1957 byl MiG-17 licenčně vyráběn v Polsku pod označením Liu-5, kde byl také později modifikován pro funkci stíhacího bombardéru (Lim-SR) Lim-6R/. Licenčně byl také vyráběn v Číně, pod označením F-4. IMiG-17 patřily k nejrozšířenějším vojenským letounům světa. Nosily, nebo stále nosí výsostné znaky: SSSR, ČSSR, PLR, MLR, DLR, RSR, NDR, VDR, Kambodž KLDK, Kuby, Alžír, Egypta, Sýrie, Iráku, Indonésie Číny, Albánie, Maroka, Guinee, Mali, Nigerie, Jižního a Severního Jeraenu, Ugandy a Republiky Cejlonu.

Křest ohněm prodělaly MiGy-17 v průběhu suezské krize v roce 1956, i v dalších dvou válkách arabských zemí proti izraelské agresi, v letech 1967 a 1973. Spolu se svým mladším následovníkem MiGem 21 vybojovaly nejednu vítěznou souboj při obraně severo-rievnamského nebe, a to mnohdy i proti mnohem modernějším nadzvukovým americkým útočnicím.

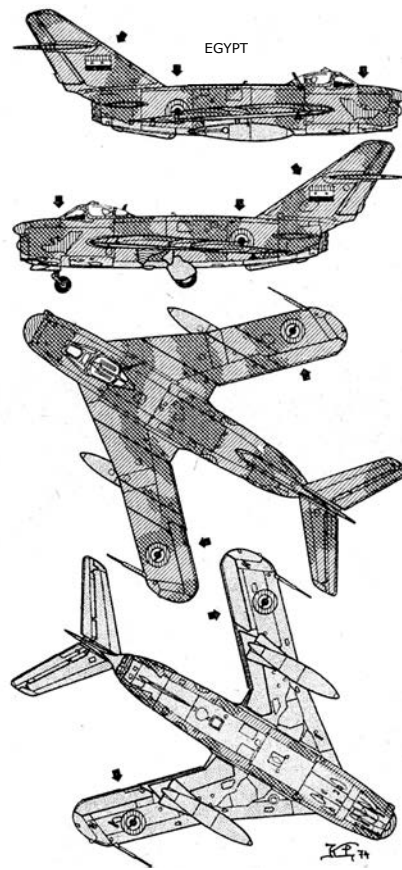
Technický popis.

MiG-17PF je jednomístný celokovový středokřídlový letoun s tříkolovým zatahovacím podvozkem. Je poháněn turbokompresorovým proudovým motorem VK-1F s radiálním kompresorem a jednostupňovou turbínou tahu 2700 kp bez a 3380 kp s přidáním spalování, umístěným v zadní polovině trupu. Křídlo má záporný úhel vzepětí -3°, šipovitost vnější části křídla je 45°, vnitřní 55°, kabina je přetlaková s vystře- lovacím sedadlem. Obsah palivových nádrží je 1410 litrů kerosinu a pod křídly mohou být zavěšeny další dvě přídavné nádrže po 400 l.

MiG-17PF je vybaven radiovými, radionavigačními, radiolokačními systémy. Je vybaven třemi kanóny NR-23, ráže 23 mra, každý se zásobou 100 nábojů.

rozpětí	9,63 m	max. rychlost	1120 km/hod.
délka	11,68 m	přist. rychlost	220 km/hod.
výška	3,80 m	dostup	16000 m
nosná plocha	22,60 m ²	max. dolet	2250 km
start, váha	6380 kg	kg stoupavost	55 m/sec.
prázdná váha	4290 kg		

KAMUFLÁŽE A OZNAČENÍ



MiG-17PF ČESKOSLOVENSKÉHO LETECTVA.

MiGy-17PF čs. letectva létaly v původní barvě eloxovaného duralu a lišily se mezi sebou pouze v některých barevných doplňcích.

MiG-17PF s číslem 0201 má kryty radaru bílé, černě lemované a "chodníčky" na kořenech křidel černé. Potahové plechy před hlavními kanóny, brzdící štíty vnější povrch výtokové trysky a špičky Pitotovych trubíc jsou v původní barvě leštěného nerez.

Hlavné kanóny jsou černomodré, radiovyskoměry a antény na křídlech jsou černé. Podvozkové nohy/lišky kol, vnitřní plochy podvozkových krytů, vnitřky podvozkových šachet, vnitřní prostor pilotní kabiny, sedačka a periskop na krytu kabiny jsou středně šedé. Přístrojová deska a desky po stranách sedačky, kryty přístrojů v přední části kabiny, řídicí páka, pedály nožního řízení a pneumatiky jsou matně černé. Československé výsostné znaky jsou na všech plo- chách křidel a na směrovce. Číslo 0201 jsou na bocích trupu.

MiG-17PF INDONÉZSKÉHO LETECTVA.

MiG-17PF s číslem 1181 byl v barvě eloxovaného duralu. Kryty radaru byly tmavě modré, chodníčky černé, všechny další doplňky byly barevně shodné s popisem MiGu-17PF československého letectva.

Indonézké výsostné znaky, červeně lemované bílé pětiúhelníky, byly na obou bocích zadní části trupu, na horní ploše levého křídla a na dolní ploše pravého křídla. Na směrovce byla indonézká vlajka. Číslo 1181 - byla na přídě, písmena F na zádi trupu a pod kabinou byly červené výstražné trojúhelníčky.

Podrobnější popis, výkresy, fotografie a barevná schémata dalších kamufláží jsou uveřejněna v Časopise Letectví a kosmonautika, číslo 22, ročník 1974.

Plastikové stavebnice letadel v měřítku 1:72

vyráběné KOVOZÁVODY PROSTĚJOV:

1. Aero L-29 Delfin
2. Avia 0.534
3. Ii-10 (Avia B-33)
4. MiG-19
5. Letov Š.328
6. Lavočkin La-7
7. MiG-17
8. Přípravujeme:

Avia B.35

MiG-17PF EGYPTSKÉHO LETECTVA.

Jeden z MiGů-17PF egyptského letectva byl v době egyptsko-izraelské války v roce 1967. kamuflován na horních plochách křidel, výškovky, trupu - včetně boků trupu, nepravdělnými skvrnami zeleno- šedé a pískové barvy. Spodní plochy křidel, trupu výškovky a přídavných nádrží byly turkysové modré. Horní kryt radaru byl zelený, kryt v nasávacím otvoru bílý. Antény radiovyskoměru a kanóny černí vnější povrch výtokové trysky a špičky Pitotovych trubíc byly v barvě nerez. Egyptské výsostné znaky byly na všech plochách křidel a na bocích trupu, egyptská vlajka na směrovce. Červený netopýr na obou stranách přídě nahrazoval jinak běžně užívané arabské číslíce.

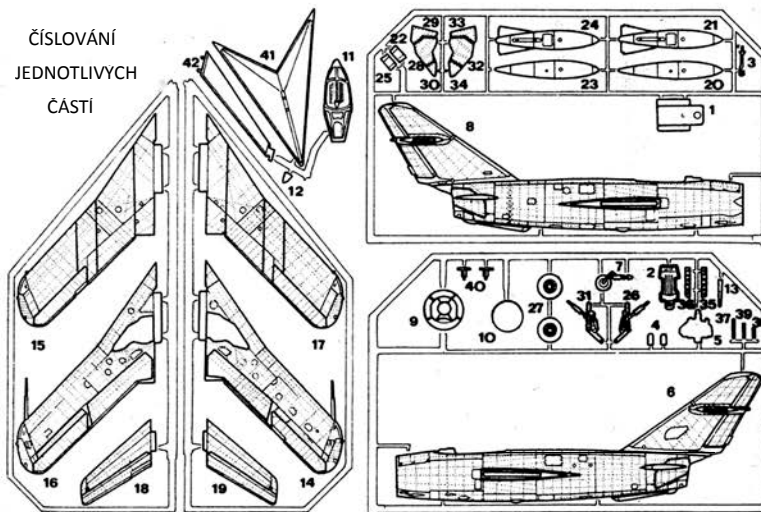
Stíhací letoun MiG-17PF je vystaven v expozici letectva a PVOS Vojenského muzea na letišti Praha-Kbely.

DŘÍVE NEŽ ZAČNĚTE:

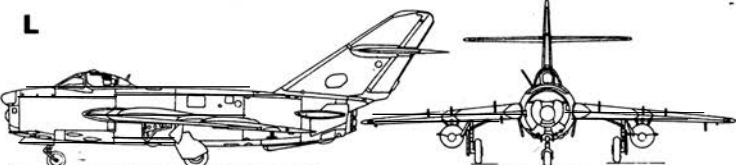
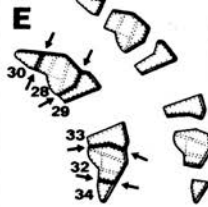
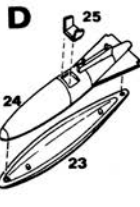
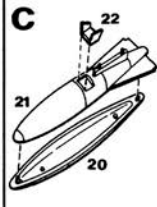
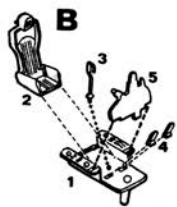
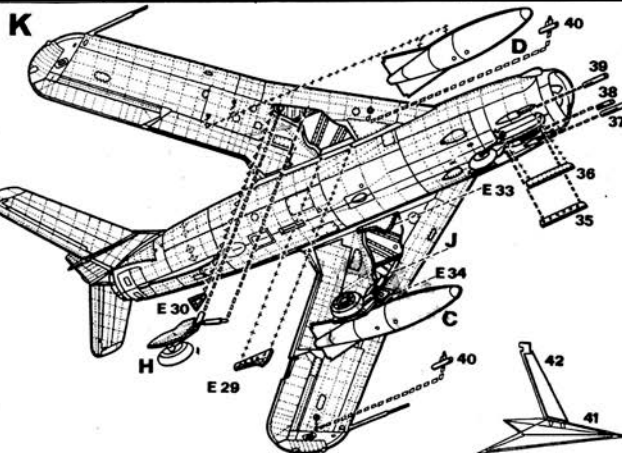
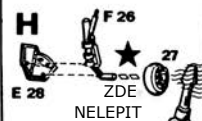
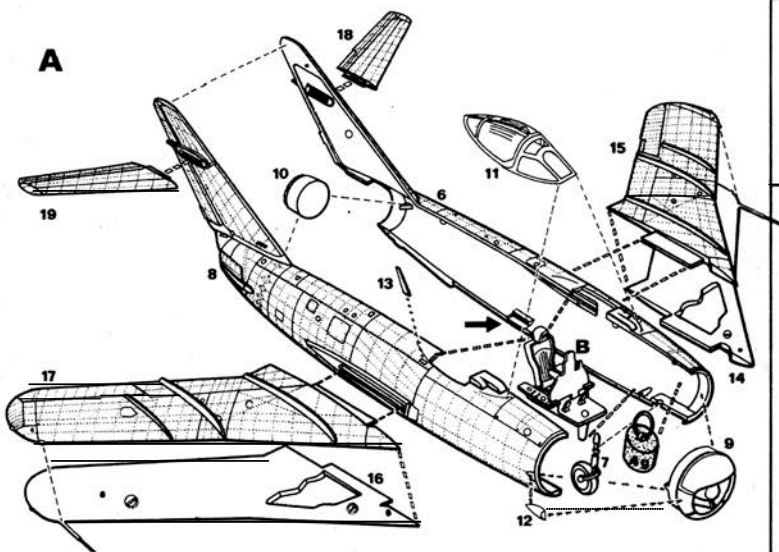
1. Prostudujte stavební postup a seznamte se s čísly na náčrtku číslování jednotlivých částí.
2. Části odděluje až před použitím, odstraňte otřepty vzniklé lisováním a vřady před lepením si je vyzkoušejte na suchu a pokud je to nutné upravte.
3. Protože vylisky jsou z polystyrenu, použijte k lepení pouze lepidla na polystyren (dipentex, xylen, toluen). Doporučujeme lepidlo STYROFIX (výrobí Ro-hoplast Praha), které je speciálně připraveno pro naše stavebnice. Pokud je nedostanete v prodejnách ve svém okolí, zašleme je na dobrouk přímo z Korozář-vodů Prostějov, případně i se stavebnicemi, které Vám z naší kolekce chybí.
4. Lepidlo opatrně nanášíte štětečkem, nebo kuličkem pouze na styčné plochy lepených částí/dostane-li se na vnější plochy-poleptá je.
5. Části z rámečků odděluje nožem, nůžkami nebo špičacími kleštěmi, otřepty odstraňte pilníčkem. Malé části si přidržujte pinzetou. Slepěné části k sobě stiskněte gumíčkou, kuličkem na prádlo nebo

- isolepou a nechte je dostatečně dlouho v kldupřed dalším opracováním.
6. Malování provádějte barvami, které neleptají polystyren. Vhodné jsou barvy sadv Industrol nebo jiné syntetické emalí (k dostání v drogeriích).
7. Vyzkoušejte si doby schnutí Vašich barev předem a podle velikosti natírané plochy volte štětec. S namalovanými částmi pracujte až po důkladném zaschnutí barev.
8. Malé součásti malujte před oddělením částí, velké plochy až po dokončení stavby. Viz kamufáž.
9. Obtisky nanášíte až po sestavení modelu na natřeny model. Suchý obtisk neprohýbejte, jednotlivé obtisky pečlivě odstráňte a ponořte do horké vody na několik vteřin. Obtisk se zkroutí a opět sám narovná. Jemným tlakem prstů obtisk sesuňte z podložky na patřičné místo a kousek molitanové houby jej pečlivě přitiskněte k povrchu modelu.
10. Pracujte pečlivě, nespěchejte, dokonaly vzhled modelu záleží jen na Vás.

ČÍSLOVÁNÍ JEDNOTLIVÝCH ČÁSTÍ



STAVEBNÍ POSTUP



1. K podlážce pilotního prostoru (1) přilepte sedadlo (2), do dírkv řídící páky (3)* do významných obdélníků vlepďte dva pedály nožního řízení (4). Mezi rysky na bočních dírkv přístř. desku (5). Viz obr. B.
2. Budete-li používat stojánek, pak pro zachycení modelu vyznížete obdélníček naznačený zevnitř zeslabením na dolních plochách obou polovin trupu - viz šípka na obr. A.
3. Do levé poloviny trupu (6) vlepďte sestavu pilotního prostoru (B) tak, že žebřík na zadní straně opěrky hlavy přilepíte seshora na vodorovnou plošku v zadní části kabiny a kuličk pod podlážkou přilepíte na vnitřní spodní hranu trupu. Vlepďte přední podvozkovou nohu (7) do levé poloviny trupu. Slepďte k sobě levou a pravou polovinu trupu.
4. V předí trupu upevněte čtyřhranovou závaží (olovo, plastelína) a vlepďte vstupní kužel (9) do trupu. Nanest lepidlo na čelní stěnu výtokové trysky (10) a vsuňte ji po zářky do zadní části trupu. Na trup přilepíte kryt kabiny (11), na pravou stranu přídě (na značku-) přilepíte fotokulomet 12 a šítko od trupu pod kabínu na značku e přilepíte anténu (13).
5. Slepďte k sobě dolní a horní poloviny křidel (14 a 15, 16 a 17) a křídla vlepďte do trupu.

- Křídla mají záporné vzepětí -3" (jso skloněna dolů - řidte se nákresem L). Do směrovky vlepďte levou (18) a pravou polovinu výškovky (19). Řidte se obrázkem A.
- Slepďte k sobě dolní (20) a horní (21) polovinu levé přídavné nádrže a do vybrání před závěs- ním vlepďte vodící vzpěru (22). Híate se nákresem C. Obdobně slepďte dolní (23) a horní (24) polovinu pravé přídavné nádrže a vzpěru (25), viz obr. D.
- Stavíte li model s vysunutým podvozkem oddělte od sebe spojené kryty levého (28, 29, 30) a pravého (32, 33, 34) podvozkového kola, řidte se šípkami v obrázku E.
- Podle obr. F opatrně ohněte teleskopickou vzpěru pravé podvozkové nohy (26) asi o 35° směrem k ose kola. Obdobně obr. G opatrně ohněte teleskopickou vzpěru levé podvozkové nohy (31) asi o 35° směrem k ose kola.
- Na osu upravené pravé podvozkové nohy (F 26) nasuňte kolo (27) a mírně zahřátou špičkou šroubováku, nože nebo hřebíku opatrně rozmačkáňte vyčnívající část osy kola. Na dva výstupky na podvozkové noze přilepíte střední kryt podvozku (E 28), viz obr. H. Levou podvozkovou nohu (G 31), kolo (27) a kryt (E 32) sestavte obdobně, viz obrázek J.
- Do důlku v pravé podvozkové šachtě vlepďte

- pravý podvozek (H) tak aby se teleskopická vzpěra mohla přilepít k přední hraně šachty (dovnitř). Do konce šachty vlepďte šítko ke konci křídla a mírně kupředu vnější kryt podvozku (E 30), na vnitřní hranu šachty přilepíte mírně šítko ke trupu vnitřní kryt podvozku (E 29). Stejným způsobem vlepďte do levé podvozkové šachty levý podvozek (J), vnější kryt (E 34) a vnitřní kryt podvozku (E 33). Na hrany podvozkové šachty přídavného kola přilepíte kry. ty (35 a 36), řidte se pomocnými nákrasy L a K.
- Do žlábků na předí trupu vlepďte hlavě kanónů, nejdelší hlavě (37) je na levé straně trupu nad nejkratší hlavní (38), prostřední hlavě (39) je na pravé straně přídě. Řidte se dle obrázku K.
- Do důlku na spodní ploše levého křídla a na spodní ploše pravého centroplánu vlepďte antény radiovš- koméru (40).
- Do důlku na spodní ploše pravého křídla můžete vlepít sestavenou přídavnou nádrž (D), pod levé křídlo sestavenou nádrž (C).
- Stavíte li model se zataženým podvozkem, vlepďte naplocho do pravé podvozkové šachty nerozdělené kryty (28, 29, 30), do levé šachty nerozdělené kryty (32, 33, 34), a do šachty přídavného podvozku kryty (35, 36). Všechny další díly podvozku (7, 26, 27, 31) nepoužívejte. K podstavci

- stojánek (41) přilepíte raménko stojánek (42) a horní část ramene vsuňte do vyřiznutého otvoru v trupu, viz bod 2 tohoto postupu.
- Podle Vámi zvolené verze provedete konečnou barevnou úpravu povrchu modelu a naneste na něj odpovídající obtisky, řidte se popisem kamufáží a označení i pokyny v odstavci "Dříve než začnete".
- Timto je Váš model proudového stíhače MIG-17 v měřítku 1:72 hotov .

