

ČESKOSLOVENSKO

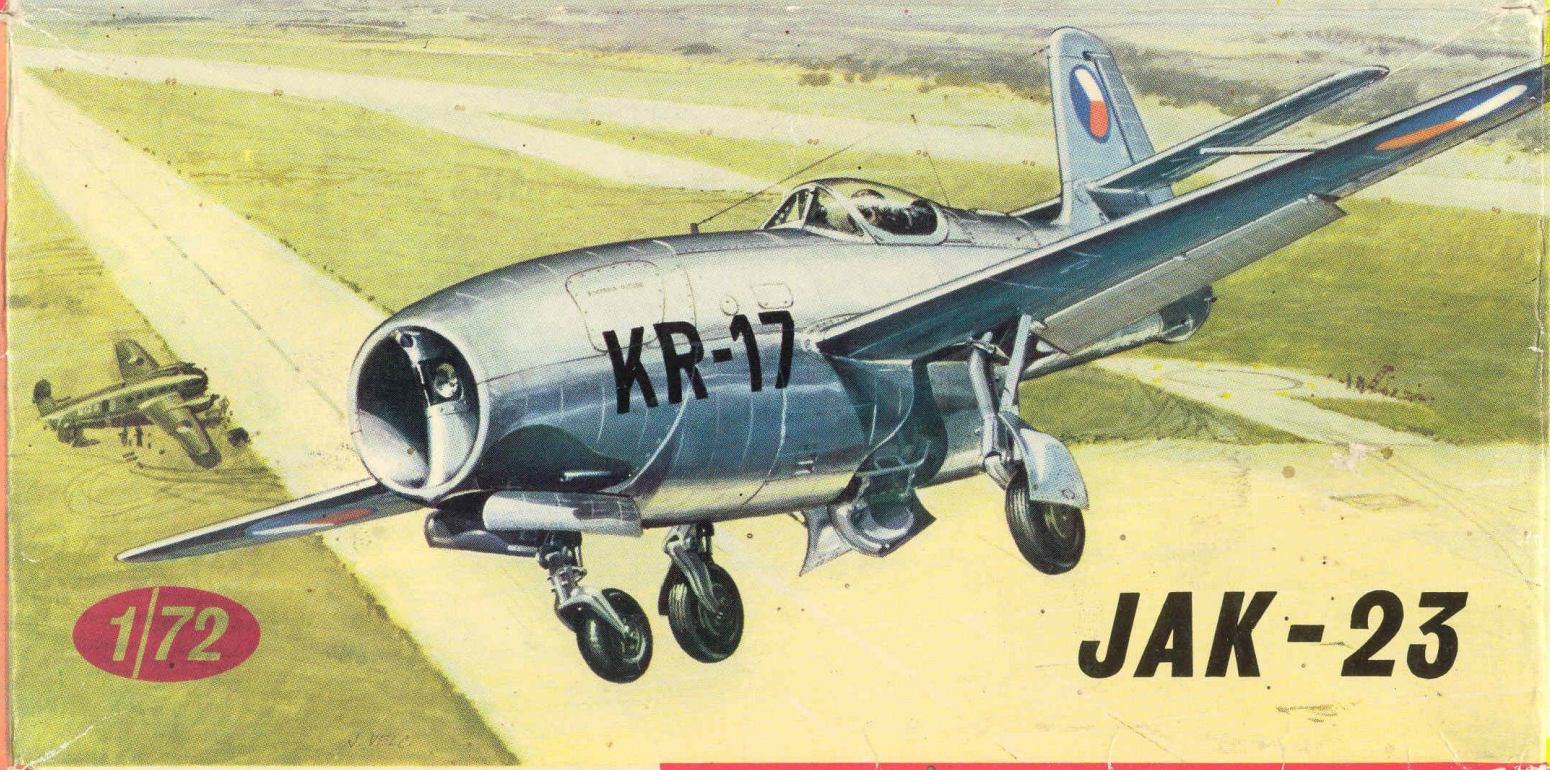
Made in Czechoslovakia  
**KOVOZÁVODY PROSTĚJOV**

- 1. L-29 Delfin
- 2. AVIA B.534
- 3. IL-10/AVIA B.33
- 4. MiG-19
- 5. Letov S.328
- 6. La-7
- 7. MiG-17 PF
- 8. AVIA B.55
- 9. AERO C-3
- 10. AVIA S-199
- 11. AVIA CS-199
- 12. \* Polikarpov Po-2
- 13. MiG-15 UTI
- 14. AVIA C-2
- 15. Jak-23

**JAK - 23**

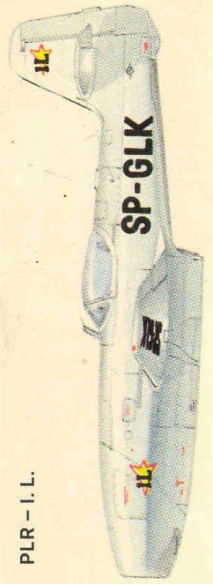
**18**

1/72

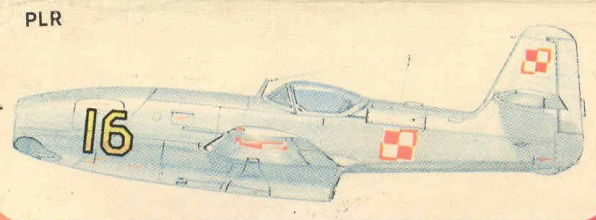


**JAK - 23**

1/72



PLR-I.L.



PLR

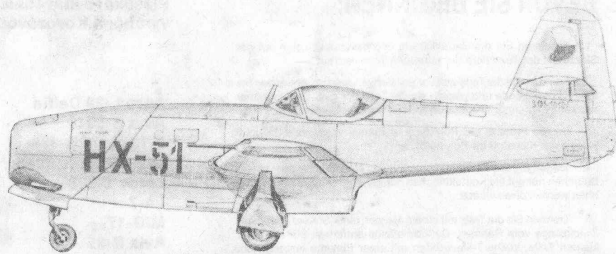
**KP PLASTIKOVY MODEL**

KOVOZÁVODY PROSTĚJOV



KOVOZÁVODY  
 PROSTĚJOV

**JAK - 23**



# 15 1:72 JAK-23

V poválečném období se v československé armádě zkoušela proudová letadla Me-262 a prováděl se vlastní výzkum, který však byl velmi nákladný. V roce 1949 byl ze Sovětského svazu dodán jeden letoun Jak-17 a po zkouškách se uvažovalo o jeho licenční výrobě v našich závodech. V tomto období docházelo ve světě k překotnému vývoji proudových letadel, jejichž výkony rychle vzrůstaly. V té době již létal v Sovětském svazu Jak-23. Pro československé letectvo byla zakoupena série 11 kusů Jak-23, které byly přiděleny bezpečnostnímu letectvu, kde nahradily letouny S-99 a Spitfire LF Mk-IX E. Teprve později dostala armáda 9 kusů Jak-23, označených jako S-101. Svůj letecký „život“ končily Jaky-23 v Brně v letech 1955-56. Nedošlo ani k plánované licenční výrobě, protože Sovětský svaz poskytl Československu moderní stihací proudový letoun MiG-15, jehož výroba se v ČR zavedla.

Ve větších počtech sloužily Jaky-23 v ostatních armádách socialistických zemí a všude byly oblíbeny pro jednoduchou a snadnou pilotáž, velkou obratnost a stoupavost.

Na svou dobu byly velmi moderní, celokovové konstrukce a jako první sovětský letoun opatřeny vystřelovacím sedadlem. Kabína byla opatřena kyslíkovým dýchacím, bez přetlakového zařízením. Tvarem a umístěním se od předchozích typů nelišila, byla však vybavena všemi letovými a kontrolními přístroji, radiostanicí a optickým zaměřovačem palubních zbraní. Na konce křidel mohly být zavěšeny přídatné nádrže po 190 litrech.

Trup byl skofepinové konstrukce s nasávacím otvorem v přední části trupu a výtokem plynů pod trupem. Celá přední část trupu byla odnímatelná pro snadný přístup k motoru. Přistávací zařízení tvořily tlíkový podvozek zatahovány pneumaticky.

Technická data:	
Rozpětí	8,69 m
Délka	8,16 m
Výška	3,31 m
Motor	RD-500
Maximální rychlost	950 km/h
Výzbroj	2 kanóny 23 mm

In post-war years the Czechoslovakian Air Force tested German Me-262 jet fighters and an intensive research of aircraft jetpropulsion was provided. However such a research was very expensive. In 1949 one example of YAK-17 jet fighter was delivered from Soviet Union and it was intended to start a licence production in Czechoslovakia. At that time however, a fast development of new jet aircraft in the world influenced the decision. In Soviet Union there appeared the new YAK-23 jet fighter. A series of eleven was bought for Czechoslovakian Air Force and started to replace the piston-engined fighters like S-99 (Bf-109G) and S-89 (Spitfire LF Mk-IX E) of the 'Air Guard'. Shortly after, further nine YAK-23s were delivered, bearing the Cz.A.F. designation S-101. The service of all these S-101s ceased in Brno during 1955-56. The planned licence production was not realised because a new fighter entered the scene, the famous MiG-15, which was built in Czechoslovakia in substantial numbers.

In larger scale the YAK-23s served in other air forces of East European countries. For the crews they were favorites for easy handling, great maneuverability and excellent climb. At their time, YAK-23s were modern aircraft. They were of all-metal construction and were the first Soviet fighters with ejection seats. The cabin housed the standard equipment. The drop-tanks of 190 litres capacity each could be fitted to the wing tips. The fuselage of metal-skin construction had the air-intake in the nose, while the exhaust-jet-pipe was beneath the fuselage. The whole forward part of the fuselage was easy removable for easy maintenance of the engine. The three-wheel retractable undercarriage was operated pneumatically.

Span	8,69 m
Length	8,16 m
Height	3,31 m
Engine	RD-500
Max. speed	950 km/h
Armament	2 MGs 23 mm

In der Nachkriegszeit wurde in der tschechoslowakischen Armee das Strahlflugzeug Me 262 erprobt und eine eigene Produktion aufgenommen, die jedoch sehr kostspielig war. 1949 wurde aus der Sowjetunion ein Flugzeug Jak-17 geliefert und nach seiner Erprobung erwog man seine Lizenzproduktion in unseren Werken. Während dieser Zeit kam es zu einer sich überschlagenden Entwicklung von Strahlflugzeugen, deren Leistungen rasch anstiegen. Zu dieser Zeit flog in der Sowjetunion bereits die Jak-23. Für die tschechoslowakischen Fliegertruppen wurde eine Serie von 11 Stück Jak-23 angekauft, die den Politzweifligern zugeteilt wurden, wo sie die S-99 und die Spitfire LF Mk IX E ersetzten. Erst später erhielt die Armee neun Stück Jak-23, die als S-101 bezeichnet wurden. Ihr „Fliegerleben“ beendete die Jak-23 in Brünn in den Jahren 1955-56. Es kam auch nicht zur geplanten Lizenzherstellung, da die Sowjetunion der Tschechoslowakei den modernen Düsenjäger MiG-15 anbot, dessen Produktion in der CSR aufgenommen wurde.

In größeren Zahlen dienten die Jak-23 in den übrigen Armeen der sozialistischen Staaten und überall war es wegen ihrer einfachen und mühselosen Steuerbarkeit, großen Wendigkeit und guten Steigfähigkeit beliebt.

Für ihre Zeit waren sie sehr modern, Ganzmetallkonstruktion und als erstes sowjetisches Flugzeug mit einem Schleudersitz ausgerüstet. Die Kabine war mit einem Sauerstoffatmergerät ausgerüstet und ohne Druckausstattung. In ihrer Form und Anordnung unterschied sie sich nicht von den vorhergehenden Typen, war aber mit allen Flug- und Kontrollinstrumenten, Funkgerät und einem optischen Zielgerät für die Bordwaffen ausgerüstet. An den Flügelspitzen konnten Zusatzbehälter mit je 190 Liter Inhalt aufgehängt werden.

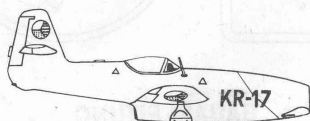
Der Rumpf war eine Schalenkonstruktion mit der Ansaugöffnung in der Nase und dem Luftausstoß unter dem Rumpf. Der ganze Rumpfvorderteil war für einen bequemen Zugang zum Motor abnehmbar. Das Fahrwerk bestand aus einem pneumatisch einziehbaren DreibeinFahrgestell.

Technische Daten:	
Spannweite	8,69 m
Länge	8,16 m
Höhe	3,31 m
Triebwerk	RD-500
Höchstgeschwindigkeit	950 km/h
Bewaffnung	2 Kanonen 23 mm

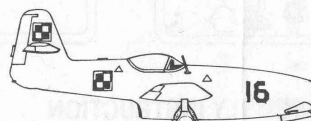
## KAMUFLÁŽ A OZNAČENÍ

## CAMOUFLAGE AND MARKING

## BEMALUNG UND KENNZEICHEN



1.



3.



2.

1. Jak-23 (S-101) československého letectva s imatrikulací HX-57 nebo KR-17 je v barvě hliníku. Podvozkové nohy, podvozkové šachty, vnitřek kabiny a palubní deska jsou v šedé barvě. Plechy okolo výstřední zbraní a za výtokem plynů z motoru jsou z nerez. Mimo označení HX a KR byly další stroje označeny písmeny IF s příslušným číslem.

2. V Polsku létal Jak-23 s civilním označením SP-GLK (Instytut Lotnictwa), umístěným na obou stranách trupu, na horní části pravého křídla a spodní části levého křídla. Na přední a směrovce byl z obou stran znak Instytutu Lotnictwa. Na zadní části levé strany trupu byl umístěn znak LZR. (-o-). Ing. Andrzej Ablamowitz se s tímto letounem zapsal ještě v roce 1957 do tabulky světových rekordů - dosáhl výšky 6000 m za 3 min 17 sec.

3. Ve sbírkách muzea letectví a kosmonautiky v Krakově (Muzeum Lotnictwa i Astronautyki, Krakow) je letoun Jak-23 polského letectva. Polské výškové znaky jsou umístěny na trupu a směrovce z obou stran a na koncích spodní části křídla. Číslo 16 je umístěno na obou stranách přední části trupu.

1. YAK-23 (S-101) of the Czechoslovakian A.F. with code letters HX-57 or KR-17 was in the colour of duralumin on all surfaces. The undercarriage legs and stores, inside of cockpit and instrument panels were medium grey. The metal sheet panels around guns and behind the jet exhaust were of stainless steel. Alternative code letters were also IF plus two numerals.

2. One of the Polish YAK-23s bore the civil registration SP-GLK, placed on each side of the fuselage and on the underside of port wing. The emblem of Air Institut was on both sides of the nose and fin. On the rear left part of the fuselage was placed the badge of LZR. Ing. Andrzej Ablamowitz succeeded with this plane the breaking of worlds record by reaching the altitude 6000 m in 3 min 17 sec.

3. YAK-23 of the Polish Air Force, exhibited in the Museum of Aviation and Astronautics in Krakow, Poland. The national insignia are placed on fuselage sides, fin and wing undersides. The numerals '16' are placed on both sides of aircraft nose.

1. Jak-23 (S-101) der tschechoslowakischen Fliegertruppe mit der Kennung HX-57 oder KR-17 ist aluminiumfarben. Die Fahrgestellbeine, Fahrwerksschächte und Instrumentenbrett sind grau. Die Bleche um die Durchbrüche der Waffen und hinter der Triebwerksdüse sind rostfrei. Außer der Bezeichnung HX und KR waren weitere Flugzeuge mit den Buchstaben IF und einer dazugehörigen Ziffer bezeichnet.

2. In Polen flog die Jak-23 mit der zivilen Kennung SP-GLK (Instytut Lotnictwa), die auf beiden Seiten des Rumpfes, der Oberseite der rechten und der Unterseite der Linken Tragfläche angebracht war. Auf der Rumpfspitze und dem Seitenleitwerk war auf beiden Seiten das Wappen des Instytut Lotnictwa. Auf dem hinteren Teil der linken Rumpflseite befand sich das Zeichen LZR (-o-). Ing. Andrzej Ablamowitz schrieb sich mit diesem Flugzeug noch im Jahre 1957 in die Liste der Weltrekorde ein - er erreichte eine Höhe von 6000 m in 3 min 17 sec.

3. In der Sammlung des Luftfahrt- und Raumfahrtmuseums (Muzeum Lotnictwa i Astronautyki, Krakow) befindet sich eine Jak-23 der polnischen Fliegertruppen. Das polnische Hoheitszeichen befindet sich auf dem Rumpf und der Seitenflosse auf beiden Seiten sowie an den Außenteilen der Flügelunterseiten. Die Zahl 16 befindet sich auf beiden Seiten des Rumpfvorderteiles.

