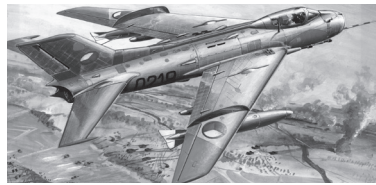


1/72 MiG-19S



Stručná historie letounu:

V roce 1953 obdržela konstrukční kancelář MiG příkaz na vývoj nové frontové stíhačky. Obsahoval požadavek se dvěma návrhy – jednomotorovou nebo dvoumotorovou stíhačku s motory Mikulin AM-9F s přídavným spalováním. První stroj pod označením SM-9 vzletl v lednu 1954, během druhého zkušebního letu stroj dosáhl rychlosti Mach 1,25 ve výšce 8 050 m a při dalších zkouškách se rychlost zvýšila až na Mach 1,44. Vzhledem k slibnému potenciálu byl stroj – již jako MiG -19 – zaveden v únoru 1954 do sériové výroby přesto, že státní zkoušky začaly až v září téhož roku. První sériové letadlo sjelo z výrobní linky v březnu 1955. První letouny trpěly řadou problémů: nebezpečí výbuchu způsobeného přehřátím palivových nádrží, které byly uloženy mezi motory, použití brzdících štítů způsobující prudké přetížení, ztráta účinnosti ovládacích kormidel při nadzvukových rychlostech a vysoká přistávací rychlost (230 km/h). Po odstranění většiny problémů se v září dostal do výroby jako MiG-19S.

Bylo vyrobeno přibližně 5 500 ks – nejprve v Sovětském svazu, poté v Československu jako S-105 (výroba v Aero Vodochody) a pak také v Čínské lidové republice v licenci pod názvem J-6 (F-6). Letouny sloužily v mnoha zemích v počátcích hlavně v zemích Varšavské smlouvy, pak také v Albánii, Egyptě, Indonésii, Iráku, Sýrii a v mnoha dalších jako např. čínský licenčně vyráběný letoun F-6.

Letadla se zúčastnila války ve Vietnamu, šestidenní války mezi Izraelem a arabskými státy a války v Bangladéši v roce 1971.

• Základní technické údaje:

- MiG-19S je jednomístný, dvoumotorový proudový stíhací letoun celokovové konstrukce se šípovým křídlem.
- **Pohonná jednotka:**
Dvouproudový motor Tumanskij RD-9B s přídavným spalováním, každý o tahu 25,5 kN (s přídavným spalováním 31,9 kN).
- **Rozměry:**
Rozpětí křídla: 9,00 m
Délka: 12,54 m
Výška: 3,38 m
Nosná plocha: 25,00 m²
- **Hmotnosti:**
Prázdný letoun: 5 660 kg
Vzletová hmotnost: 7 780 kg
Maximální: 8 890 kg
- **Výkony:**
Maximální rychlost: 1 452 km/h (ve výšce 10 000 m)
- **Dostup:** 17 900 m
- **Dolet:** 1 390 km
s přídavnými nádržemi 2 200 km
- **Výzbroj:**
V kořenech křídla jsou dva kanóny NR-30 ráže 30 mm. Na pravé straně spodní části přídě 1 kanón NR-30 ráže 30 mm 4 podkřídelní závěsníky pro různé typy raket a bomb do hmotnosti 500 kg.

A Brief History:

In 1953, the MiG design office was ordered to develop a new front-line fighter. The order included two designs – one single-engine and one two-engine fighter jet, both using the Mikulin AM-9F engines with afterburners. The first SM-9 machine took off in January 1954. During its second test flight, it reached Mach 1.25 at an altitude of 8,050 m. Its speed increased to Mach 1.44 during its subsequent tests. Due to its clear potential, mass production of the machine – renamed the MiG-19 – started in February 1954, despite the fact that its tests only began in September of the same year. The first aircraft rolled off the assembly line in March 1955. However, the first versions suffered from numerous issues: an explosion risk caused by overheated fuel tanks that located between the engines, air brakes that caused sudden extreme G-forces, a loss of control surface efficiency at supersonic speeds, and a high landing speed (230 km/h). Upon the elimination of the majority of these issues, a final version was released put into to production as the MiG-19S in September of 1955.

About 5,500 aircraft were produced – first in the Soviet Union, then in Czechoslovakia as the S-105 (an Aero Vodochody product), and then in the People's Republic of China as the J-6 (F-6 for export). The MiG-19S served in multiple militaries, initially mainly those of the Warsaw Pact countries, then also in Albania, Egypt, Indonesia, Iraq, Syria, and other countries, particularly under the guise of the Chinese F-6.

The aircraft took part in the Vietnam War, the Six-Day War between Israel and the Arab states, and Bangladesh independence war.

• Basic Technical Data:

- The MiG-19S is a single-seat, twin-engine, all-metal swept-wing wing jet fighter
- **Powerplant:**
Turbojet Tumanskij RD-9B engine with afterburner, each with 25.5 kN (31.9 kN with afterburner) of thrust.
- **Dimensions:**
Wingspan: 9.00 m
Length: 12.54 m
Height: 3.38 m
Wing area: 25.00 sq. m
- **Weights:**
Empty aircraft: 5,660 kg
Take-off: 7,780 kg
Maximum: 8,890 kg
- **Performances:**
Max. speed: 1,452 km p. h. (at 10,000 m)
- **Ceiling:** 17,900 m
- **Range:** 1,390 km
with auxiliary tanks 2,200 km
- **Armament:**
Two NR-30, 30 mm cannons in the wing roots. One NR-30, 30 mm cannon on the bottom right-hand side of the nose.
Up to 500 kg of bombs and various rockets on 4 wing hardpoints.

Kurze Geschichte des Flugzeuges:

Im Jahr 1953 hat das MiG Konstruktionsbüro den Befehl bekommen ein neues Jagdflugzeug zu entwickeln. Dieser hat die Anforderung mit zwei Entwürfen enthalten – ein motorisiertes oder zweimotoriges Jagdflugzeug mit Mikulin AM-9F Motoren mit zusätzlichem Brenner. Die erste Maschine ist unter der Bezeichnung SM-9 im Januar 1954 gestartet, während des zweiten Testfluges hat die Maschine eine Geschwindigkeit von Mach 1,25 in einer Höhe von 8 050 m erreicht und bei weiteren Tests ist die Geschwindigkeit noch auf Mach 1,44 gestiegen. Wegen des vielversprechenden Potentials wurde die Maschine – bereits als MiG -19 – im Februar 1954 in die Serienproduktion aufgenommen, obwohl die staatlichen Tests erst im September des gleichen Jahres begonnen haben. Das erste in der Serienproduktion hergestellte Flugzeug ist im März 1955 vom Band gelaufen. Die ersten Flugzeuge wiesen eine Reihe von Problemen auf: Explosionsgefahr durch überhitzte Benzintanks, die zwischen den Motoren gelagert waren, Verwendung von Bremsschildern, die eine plötzliche Überlastung verursacht haben, Verlust der Wirkung der Steuerung bei Überschallgeschwindigkeiten und hohe Landegeschwindigkeit (230 km/h). Nachdem die meisten Probleme beseitigt worden waren, begann man im September mit der Produktion des Flugzeugs unter der Bezeichnung MiG-19S.

Es wurden ungefähr 5 500 Stk. hergestellt – zuerst in der Sowjetunion, danach in der Tschechoslowakei unter der Lizenzbezeichnung S-105 (Produktion durch Aero Vodochody) und auch in der Volksrepublik China unter dem Namen J-6 (F-6). Die Flugzeuge leisteten in vielen Ländern ihren Dienst, zu Beginn in den Staaten des Warschauer Paktes, danach in Albanien, Ägypten, Indonesien, im Irak, Syrien und in vielen weiteren Ländern als in chinesischer Lizenz hergestellter Typ F-6.

Die Flugzeuge wurden im Vietnamkrieg, dem Sechstagekrieg zwischen Israel und den arabischen Staaten und dem Krieg in Bangladesch im Jahr 1971 eingesetzt.

• Grundlegende technische Angaben:

Die MiG-19S ist ein einsitziges, zweimotoriges Jagdflugzeug aus einer Gesamtkonstruktion mit Pfeilflügeln.

• Antriebseinheit:

Doppelstrahlmotor Tumanskij RD-9B mit Nachbrenner, jeder mit einem Zug von 25,5 kN (mit Nachbrenner 31,9 kN).

• Abmessungen:

Spannweite: 9,00 m
Länge: 12,54 m
Höhe: 3,38 m
Flügelfläche: 25,00 m²

• Gewicht:

Leermasse: 5 660 kg
Startmasse: 7 780 kg
Maximalgewicht: 8 890 kg

• Leistungen:

Höchstgeschwindigkeit: 1 452 km/h
(in einer Höhe von 10 000 m)

• Dienstgipfelhöhe:

17 900 m

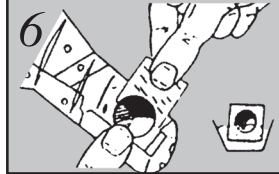
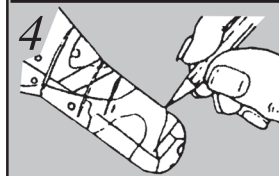
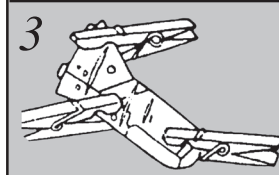
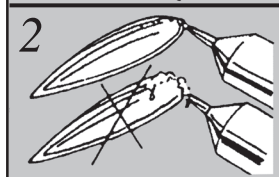
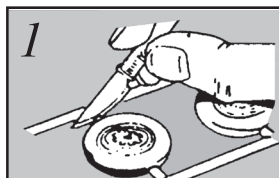
• Reichweite:

1 390 km

• Bewaffnung:

In den Tragflächen zwei Bordkanonen NR-30 Kaliber 30 mm. Auf der rechten unteren Bugseite 1 Bordkanone NR-30 Kaliber 30 mm. 4 Aufhängvorrichtungen unter den Flügeln für verschiedene Raketentypen und Bomben bis zu einem Gewicht von 500 kg.

Stavební postup / Stavebný postup Assembly



- K oddělování dílů používejte ostrý nůž.
- Na oddelovanie použite ostrý nôž.
- Detach parts from the stem only as they are needed using a sharp knife or blade.

- Lepidlo nanášajte v tenké vrstve.
- Lepidlo nanášajte v tenkej vrstve.
- Do not use too much cement to join parts.
- Use only cement for polystyrene plastic.

- K fixáci použijte količky nebo gumičky.
- Na fixáciu použijte štipce alebo gumičky.
- Use tweezers to pick up and hold the small parts and rubber band or tape to hold parts together until the cement dries.

- Složitě zbarvení si předmalujte tužkou.
- Komplikované zafarbenie si predkreslite ceruzkou.
- In case the camouflaged is more complex draw the outlines with pencil first, then paint parts according to the assembly diagram.

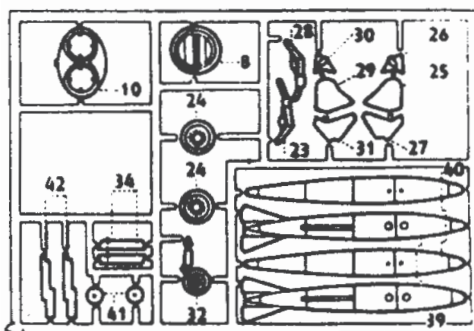
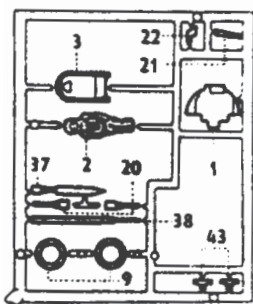
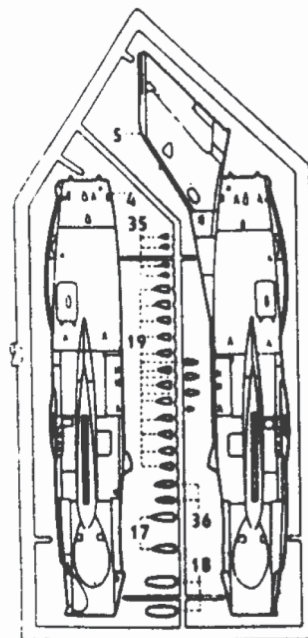
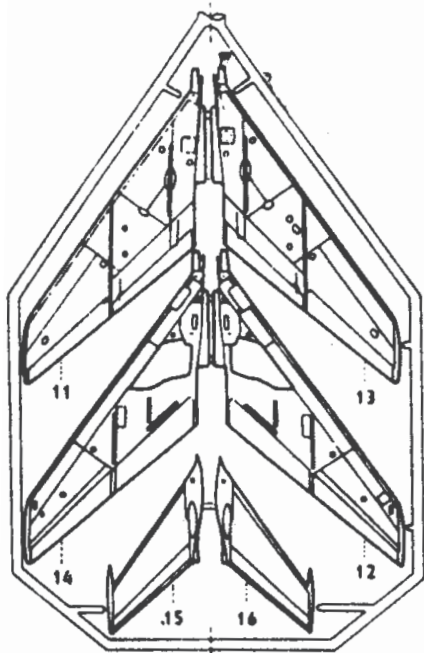
- K malování použijte barvy, které neleptají polystyren.
- Na maľovanie používajte farby, ktoré neleptajú polystyrén.
- Use only paints suitable for plastic, i. e. not cellulose based.

- Obtisky nanášajte až na vybarvený model.
- Obtlačky nanášajte na vyfarbený model.
- Decals apply after assembly and painting.

SYMBOLY

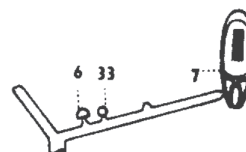
	Odfříznout Cut off	Abschneiden Retirer	Separar por corte Odciać	Отрезать Odrezať
	Možnost volby Optional	Wahlweise Facultatif	Opcional Wariant wykonania	Вариант Možnosť volby
	Barvení Paint	Sterbend Mourant	Morente śmierci	умирающий Farbenie
	Nelepit Do not cement	Nicht kleben à ne pas coller	No engomar Nie kleić	Неклеить Nelepit'
	Zatížit Weight	Belasten Encombrer	Obcaviare Obciążyc	Обременять Zatážiť
	Vyvrát otvor Drill a hole Bohren Sie ein Loch	Percez un trou Praticare un foro Wywiercić otwór		Просверлите отверстие Vyvrát' otvor
	Aplikovat obtisky Apply decal Bewerben Abziehbilder	Appliquer des décalques Applicare decalcomanie Zastosuj naklejki		Применить наклейки Апiкуват' обтiацкy
	Opakovaná operace Repeated operation Wiederholte Operationen	Opérations répétées Operazioni ripetute Powtarzane operacje		Повторные операции Опакovaná operácie

SEZNAM DÍLŮ / PLASTIC PARTS



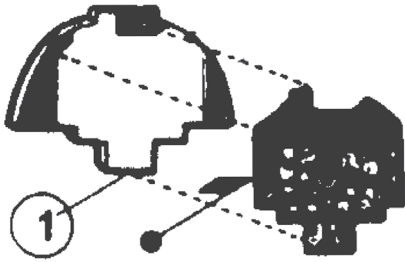
BARVY / COLOURS

A	Silver	11
B	Steel	27003
C	Gunmetal	53
D	Black	33
E	Blue	65
F	Red	60
G	Light grey green	85% 90 + 15% 30
H	Dark green	195
I	Brown	186
J	Blue	65

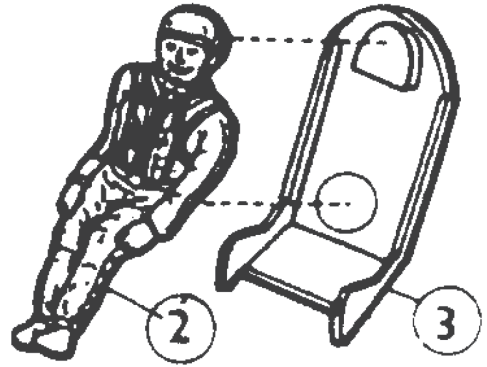


POUŽITÝ PŘIBLIŽNÉ ODTÍNY BAREV HUMBROL

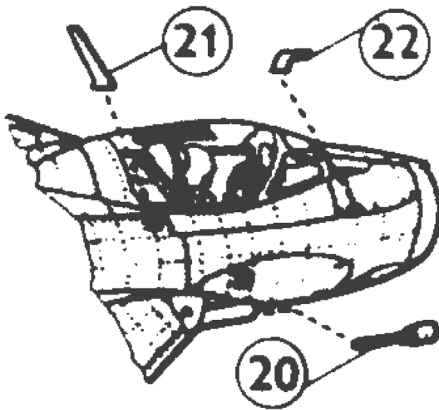
1



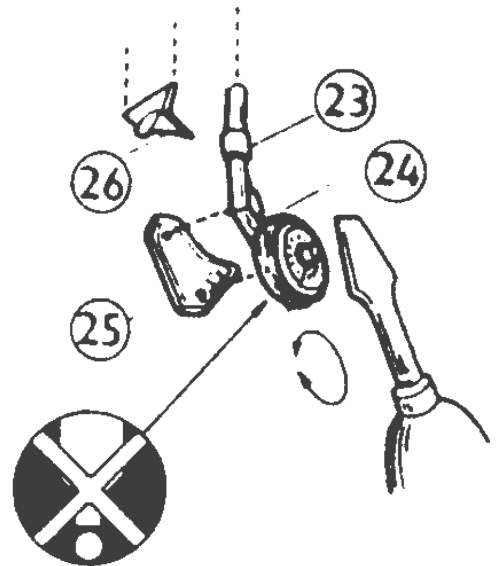
2

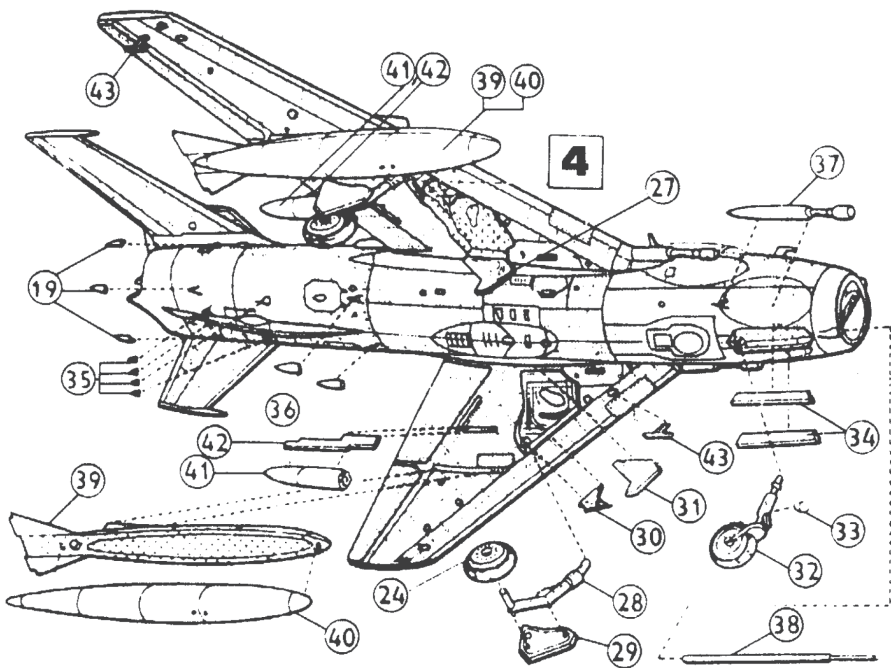
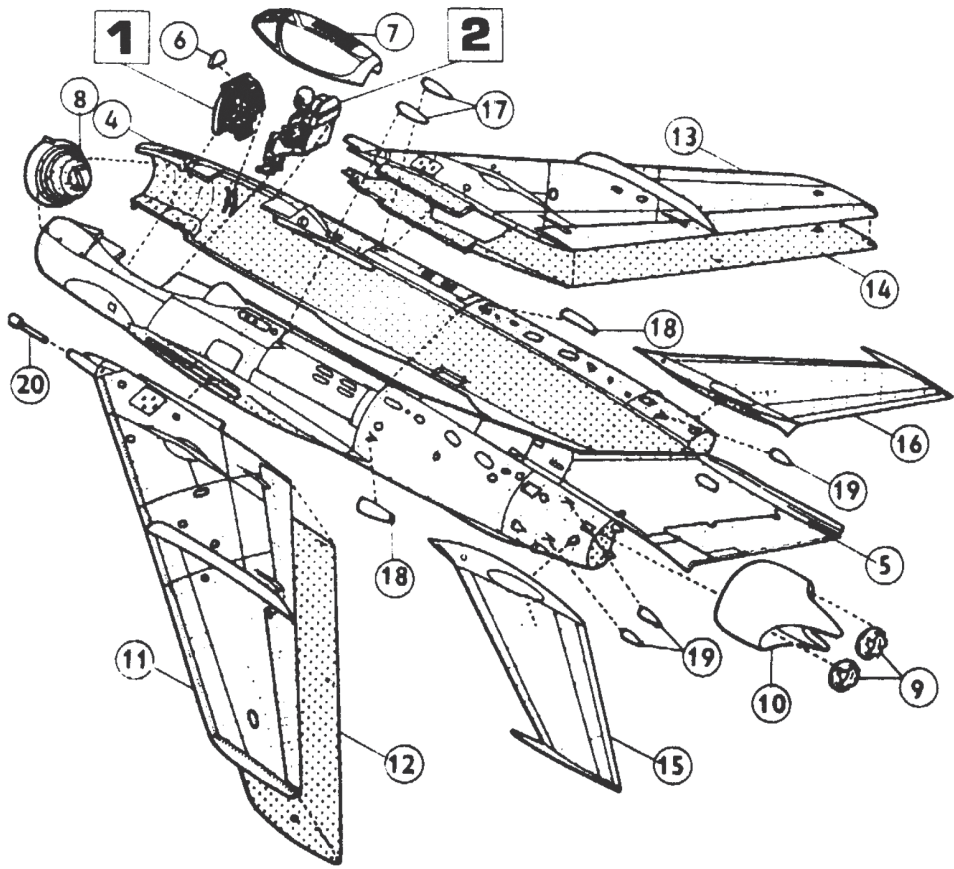


3

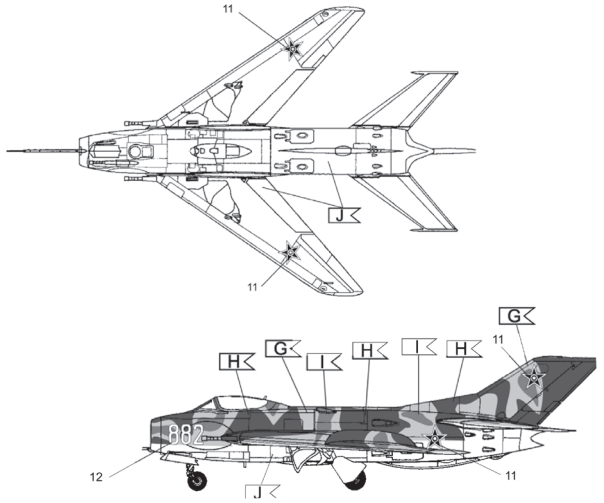
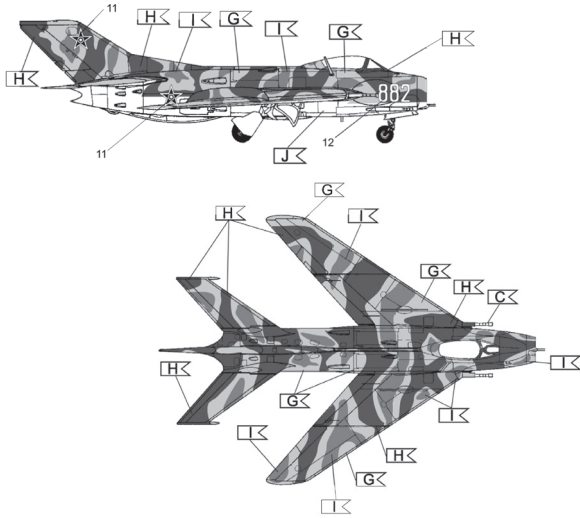


4

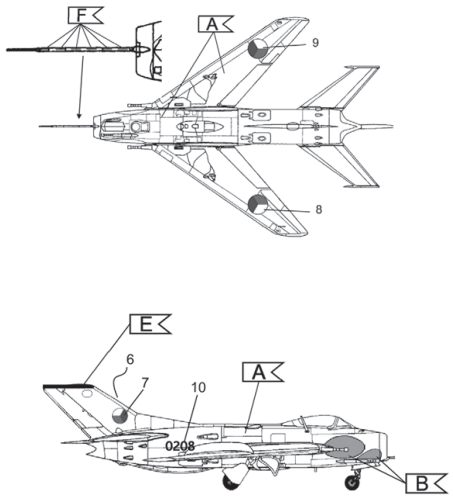
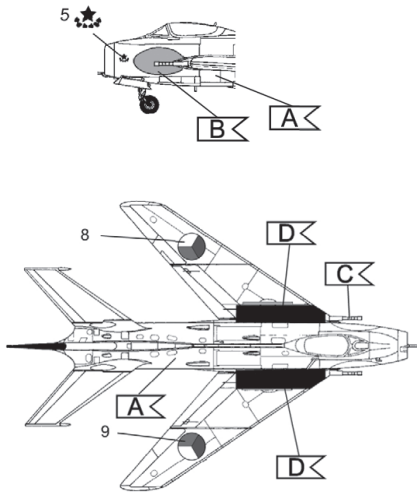




1 Bulgarian



2 Czechoslovakia



3 German Democratic Republic

