

1/48

MiG-17F/
Lim-6bis**Stručná historie letounu:**

Jednomístný reaktivní letoun MiG-17 patřil k nejúspěšnějším stíhacím letounům své kategorie. Létal ve více než třiceti státech Evropy, Afriky, Asie i Ameriky. Vznikl v roce 1949 dalším vývojem legendárního MiG-15 bis, od něhož se lišil především zcela odlišným křídlem s dvojitou šípovitostí (45° u trupu a 42° u vnějších částí). Přední část trupu zůstala nezměněna, zadní byla poněkud prodloužena. Rovněž poněkud větší ocasní plocha měla větší šíp. Přepadová verze původního stroje s radiolokátorem RP-1 nesla označení MiG-17P. Instalací motoru s přidávným spalováním VK-1F vznikla verze MiG-17F, zavedená do velkosériové výroby v roce 1953. Její přepadové provedení s kanóny a radiolokátory RP-1 nebo RP-5 neslo označení MiG-17PF a konečně přepadová verze bez kanónů, ale se čtyřmi raketami RS-2U MiG-17PFU.

V československém vojenském letectvu létal původní MiG-17F ve dvou exemplářích, označených čísly 0872 a 0952. (Jeden z nich měl do r. 1957 označení EP-01.) Ve větším počtu byl k bojovým útvarům zaveden MiG-17PF (čs. voj. označení S-104) s radiolokátory RP-1 i RP-5. Byl to první přepadový stíhací letoun čs. voj. letectva vybavený radiolokátorem a navíc reaktivním motorem s přidávným spalováním.

Zatímco v Československu se MiG-17 nevyráběl ani nevyvíjel, v Polsku byl nejen sériově vyráběn ve větší sérii, ale také dále vyvíjen do verzí, které se od původního vzoru dosti výrazně lišily. Vznikly tak postupně verze Lim-5 (MiG-17F), Lim-5P (MiG-17PF), Lim-5R, Lim-5M (se zdvojenými koly a rozšířeným křídlem u trupu), Lim-6, Lim-6bis, Lim-6R, Lim-6M a Lim-6MR. Mimo původní Lim-5 a Lim-5P byla nejúspěšnější stíhací bombardovací verze Lim-6bis se dvěma přidávnými závěsníky u kořenů křídel pro pumy o hmotnosti 50 až 250 kg, nebo šestnáctihlavňové raketometry Mars-2 s neřízenými raketami S-5 ráže 57 mm. Kromě toho bylo možno instalovat další závěsníky pro pumy i neřízené rakety. Pumy bylo možno zavěsit i místo přidávných nádrží – ale za cenu podstatného zkrácení doletu. Nad výstupní tryskou pod směrovkou byl umístěn brzdicí padák.

Lim-6bis byl spolu s dalšími verzemi MiG-17 používán také v Egyptě.

Základní takticko-technické údaje:

	MiG-17F	Lim-6bis
• Rozměry:		
Rozpětí křídla:	9,628 m	9,628 m
Délka:	11,36 m	11,36 m
Výška:	3,8 m	3,8 m
Nosná plocha:	22,6 m ²	22,6 m ²
• Hmotnosti:		
Prázdného letounu:	3 950 kg	4 270 kg
Maximální vzletová:	6 280 kg	6 330 kg
• Výkony:		
Maximální rychlost ve výšce 3 000 m:	1 155 km/h	1 150 km/h
Dostup:	16 470 m	16 470 m
Maximální dolet:	1 600–2 000 km	1 600 km
• Výzbroj:		
	1 kanón N-37D ráže 37 mm (40 nábojů)	
	2 kanóny NR-23 ráže 23 mm (2x 80 nábojů)	

A Brief History:

The single-seat MiG-17 jet fighter was one of the most successful fighters of its class. The fighter flew in more than thirty countries of Europe, Africa, Asia and even of America. The aeroplane appeared in 1949 as a further development of the legendary MiG-15 bis machine but it had, first of all, a wholly different wing of double sweptback (45° on the fuselage and 42° on external parts). The front fuselage part did not change, the rear one has been a little lengthened. The enlarged tail had also a greater sweptback. The intruder version of the original machine having RP-1 airborne radar was marked MiG-17P. Using a VK-1F with the afterburning, the MiG-17F version arose and a large lot production began in 1953. Its intruder version with cannons and RP-1 or RP-5 airborne radars was marked MiG-17PF. Finally, the intruder version without cannons, but having four RS-2US rockets, was marked MiG-17PFU.

In the Czechoslovak Air Force, there were two pieces of the original MiG-17F model, denoted 0872 and 0952 (one of them was marked EP-01 until 1957.) On the other hand, the MiG-17PF (Czechoslovak Air Force denotation S-104) having RP-1 and RP-5 airborne radars was introduced in a larger quantity. This aeroplane was the first intruder fighter of the Czechoslovak Air Force being equipped with an airborne radar and, in addition, with an afterburning jet engine.

Where as the MiG-17 aeroplane was neither produced or developed in Czechoslovakia, Poland was the country, where this aeroplane was not only produced in a quantity, but also various models were developed which differed from the original version. So, there were the versions Lim-5 (MiG-17F), Lim-5P (MiG-17PF), Lim-5R, Lim-5M (doubled wheels and widened wing at the fuselage), Lim-6, Lim-6bis, Lim-6R, Lim-6M and Lim-6MR which successively arose. The most successful version except the original Lim-5 and Lim-5P was the Lim-6bis bomber/fighter with two supplementary racks carrying bombs of a mass 50–250 kg or 16 barrel Mars-2 rocket launchers with non-homing S-5 rockets of 57 mm calibre. In addition, it was possible to install additional racks both for bombs and rockets. A possibility also existed in hooking on bombs in place of the additional fuel tanks but the flight range has been substantially shortened. The models cited above also possessed a brake parachute located over the jet exit.

The Lim-6bis aeroplanes together with further versions of the MiG-17 were also used in Egypt.

Basic tactic and technical data:

	MiG-17F	Lim-6bis
• Dimensions:		
Span:	9.628 m	9.628 m
Length:	11.36 m	11.36 m
Height:	3.8 m	3.8 m
Wing area:	22.6 sq. m.	22.6 sq. m.
• Weights:		
Empty weight:	3,950 kg	4,270 kg
Maximum take-off weight:	6,280 kg	6,330 kg
• Performances:		
Maximum speed in 3,000 m altitude:	1,155 km/h	1,150 km/h
Ceiling:	16,470 m	16,470 m
Maximum range:	1,600–2,000 km	1,600 km
• Armament:		
	1 cannon N-37D, calibre 37 mm (40 cartridges)	
	2 cannons NR-23, calibre 23 mm (2x 80 cartridges)	

Die Geschichte des Flugzeuges im Grundriss:

Das einsitzige reaktive Flugzeug MiG-17 gehörte zu den erfolgreichsten Jagdflugzeugen seiner Kategorie und wurde in mehr als 30 Ländern Europas, Afrikas, Asien und Amerikas eingesetzt. Das Flugzeug wurde 1949 als Nachfolger des legendären MiG-15 bis konstruiert, von dem es sich vor allem durch völlig anderen Flügel mit doppelter Pfeilform (45° am Rumpf und 42° im äußeren Bereich) unterschieden hatte. Das vordere Rumpfteil blieb unverändert, hintere wurde geringfügig verlängert. Ebenfalls die etwas größere Fläche der Höhenleitwerke wies stärkere Pfeilform auf. Die Sturmversion der Originalmaschine mit Radargerät RP-1 trug die Bezeichnung MiG-17P. Durch den Einbau eines Motors mit Zusatzverbrennung entstand Version MiG-17F, die 1953 in Großserie ging. Ihre Sturm Ausführung mit Kanonen und Radargeräten RP-1 oder RP-5 trug Bezeichnung MiG-17PF und die Sturmversion ohne Kanonen, aber mit vier Raketen RS-2U wurde MiG-17PFU genannt.

In der tschechoslowakischen Luftwaffe flogen die ursprünglichen MiG-17F in zwei Exemplaren mit numerischer Bezeichnung 0872 und 0952. (Einer von diesen trug bis 1957 Bezeichnung EP-01.) In einer größeren Anzahl wurde MiG-17PF in Kampfeinheiten (tschechoslowakische Luftwaffe-Bezeichnung S-104) mit Radargeräten RP-1 und RP-5 eingesetzt. Es war das erste Sturm- und Jagdflugzeug der tschechischen Luftwaffe, das mit Radargerät und Motor mit Zusatzverbrennung ausgestattet wurde.

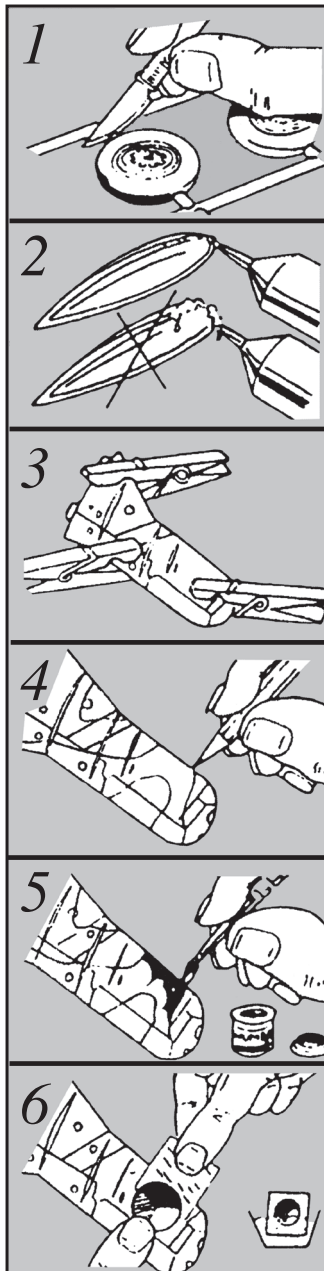
Während MiG-17 in Tschechoslowakei weder produziert noch entwickelt wurde, ging es in Polen nicht nur in Großserie ein, sondern wurde auch in Versionen entwickelt, die von den Originalausführungen stark abwichen. So entstanden schrittweise die Versionen Lim-5 (MiG-17F), Lim-5P (MiG-17PF), Lim-5R, Lim-5M (mit verdoppelten Rädern und am Rumpf verbreiterten Flügeln), Lim-6, Lim-6bis, Lim-6M und Lim-6MR. Neben der Originalausführung Lim-5 und Lim-5P war als erfolgreichste Version für Jagdeinsatz und Bombardement Version Lim-6bis hervorgegangen, die über zwei zusätzliche Träger an Flügelwurzeln für Bomben mit einem Gewicht von 50 bis 250 kg, bzw. über 16-läufige Raketenwerfer Mars-2 mit nicht gesteuerte Raketen S-5, Kaliber 57 mm verfügt hatte, außerdem konnten weitere Träger für Bomben und nicht gesteuerte Raketen installiert werden. Die Bomben konnten auch anstelle der zusätzlichen Kraftstofftanks eingehängt werden, doch wurde die Reichweite der Flüge dadurch stark eingeschränkt. Oberhalb der Austrittsdüse unter der vertikalen Leitfläche wurde ein Bremsfallschirm eingebaut.

Lim-6bis wurde zusammen mit weiteren Versionen von MiG-17 u. a. auch in Ägypten eingesetzt.

Technische Beschreibung:

	MiG-17F	Lim-6bis
Abmessungen:		
Spannweite:	9,628 m	9,628 m
Länge:	11,36 m	11,36 m
Höhe:	3,8 m	3,8 m
Tragfläche:	22,6 m ²	22,6 m ²
Gewichte:		
Leergewicht:	3 950 kg	4 270 kg
Fluggewicht max.:	6 280 kg	6 330 kg
Leistungen:		
Höchstgeschwindigkeit in Höhe von 3 000 m:	1 155 km/h	1 150 km/h
Gipfelhöhe:	16 470 m	16 470 m
Reichweite.:	1 600 bis 2 000 km	1 600 km
Bewaffnung:		
	1 Kanone N-37D, Kaliber 37 mm (40 Stück Munition)	
	2 Kanonen NR-23, Kaliber 23 mm (2x 80 Stück Munition)	

Stavební postup / Stavebný postup Assembly

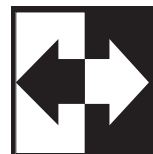


- K oddělování dílů používejte ostrý nůž.
- Na oddelovanie použite ostrý nôž.
- Detach parts from the stem only as they are needed using a sharp knife or blade.
- Lepidlo nanášejte v tenké vrstvě.
- Lepidlo nanášajte v tenkej vrstve.
- Do not use too much cement to join parts.
Use only cement for polystyrene plastic.
- K fixaci používejte količky nebo gumičky.
- Na fixáciu používajte 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.
- Složité zbarvení si předmalujte tužkou.
- Komplikované zafarbenie si predkreslite ceruzkou.
- In case the camouflage is more complex draw the outlines with pencil first, then paint parts according to the assembly diagram.
- K malování používejte barvy, které neleptají polystyren.
- Na maľovanie používajte farby, ktoré neleptajú polystyrén.
- Use only paints suitable for plastic, i. e. not cellulose based.
- Obtisky nanášejte až na vybarvený model.
- Oblačky nanášajte na vybarvený model.
- Decals apply after assembly and painting.

SYMBOLY



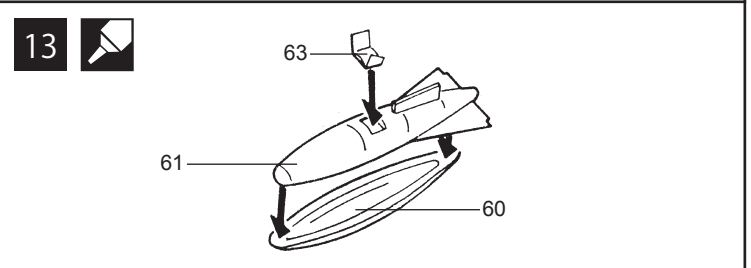
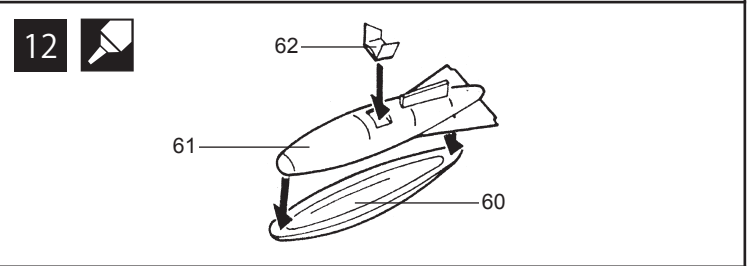
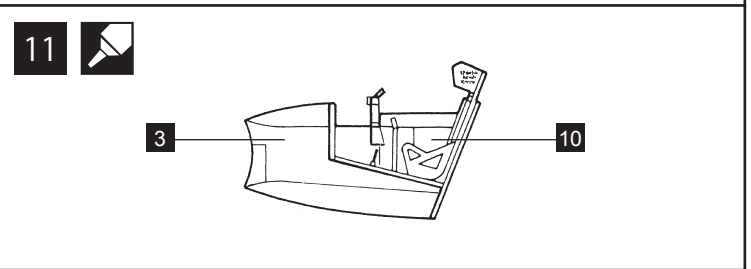
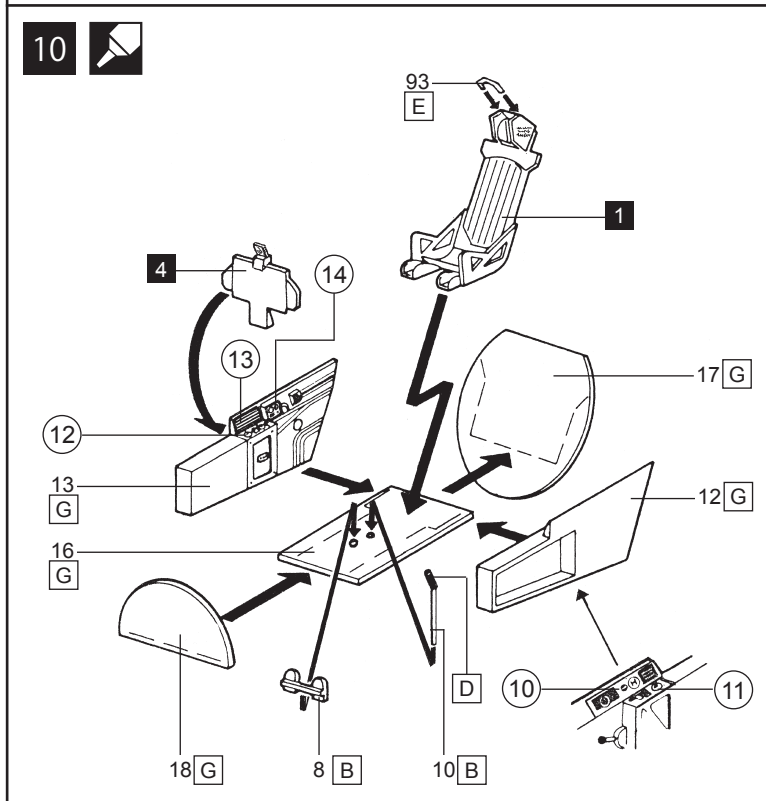
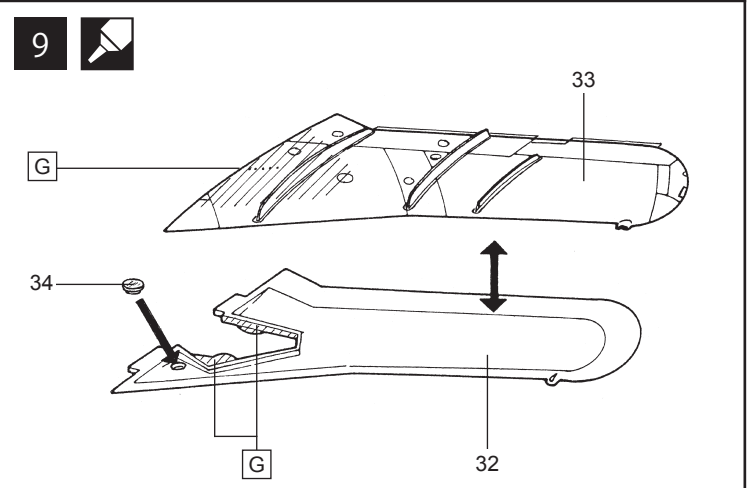
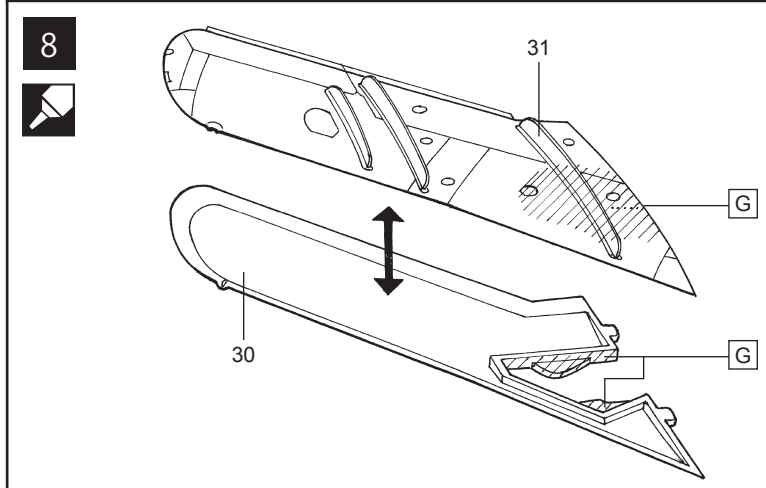
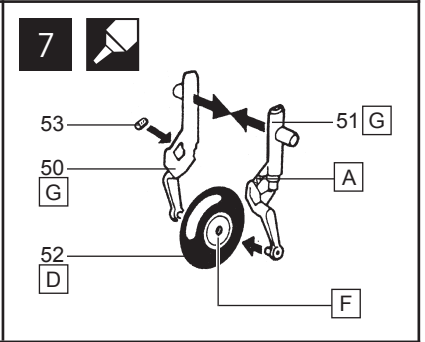
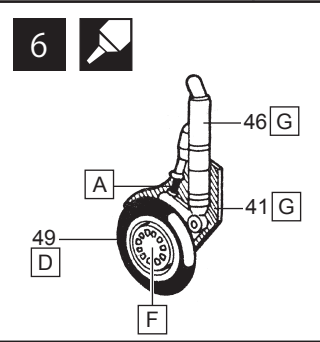
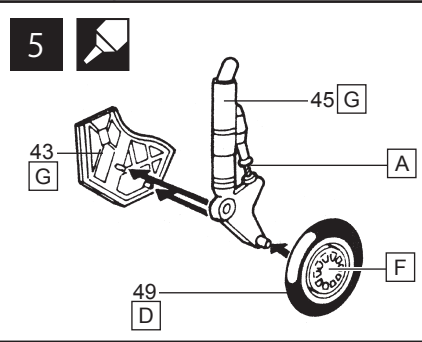
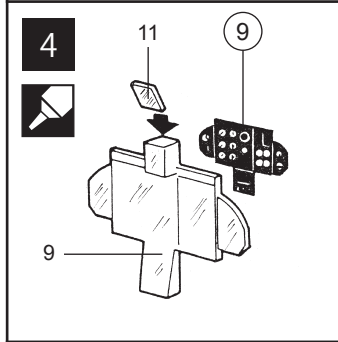
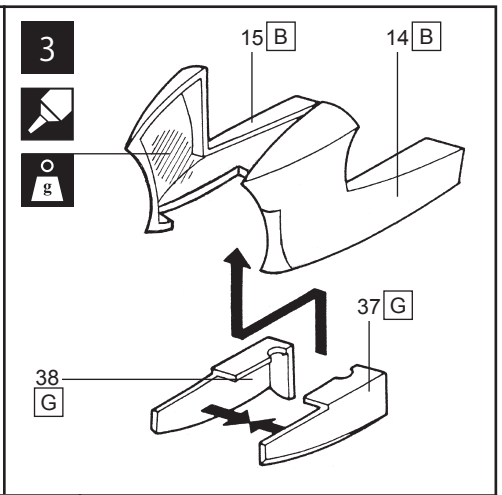
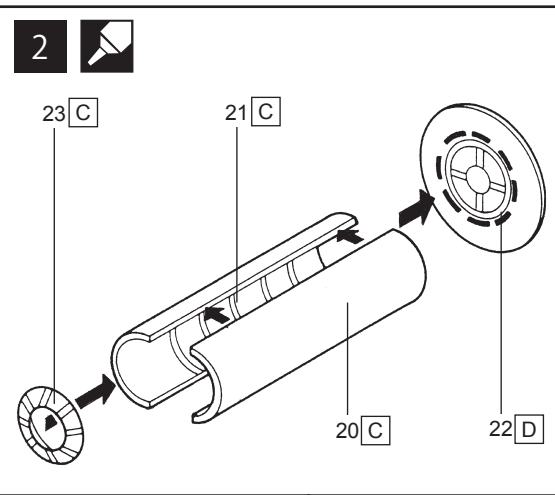
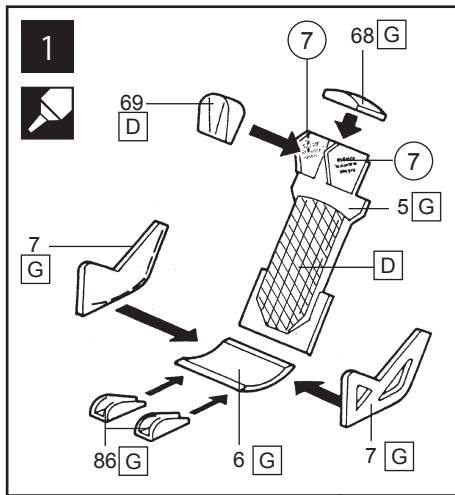
Lepidlo na polystyren
Polystyrene cement
Plastik Kleber
Coller à styrene
Styrene cemento
Klej na plastik
Клей для пластмассы
Lepidlo na polystyrén



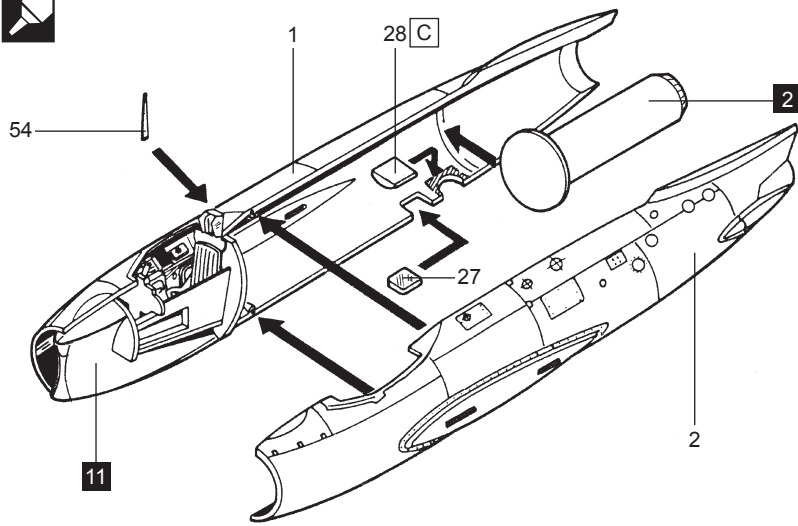
Možnost volby
Optional
Wahlweise
Facultatif
Opcional
Wariant wykonania
Вариант
Možnosť volby



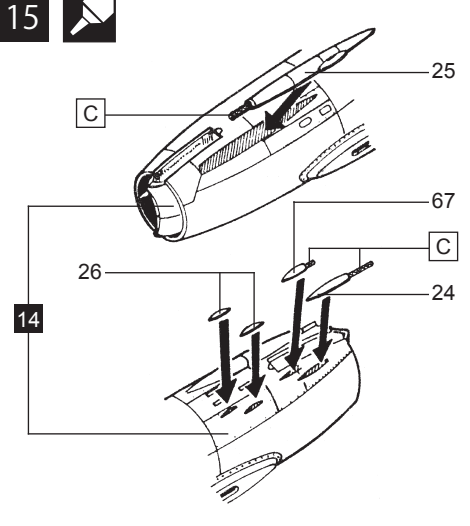
Odfíznout
Cut off
Abschneiden
Retirer
Separar por corte
Odciać
Отрезать
Odrezať



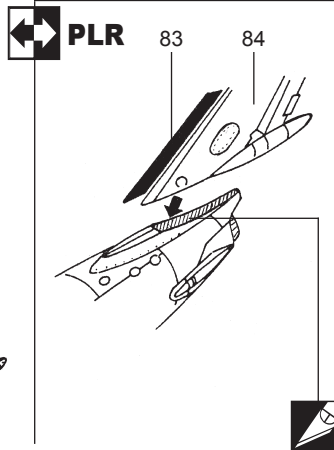
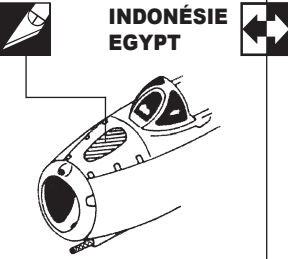
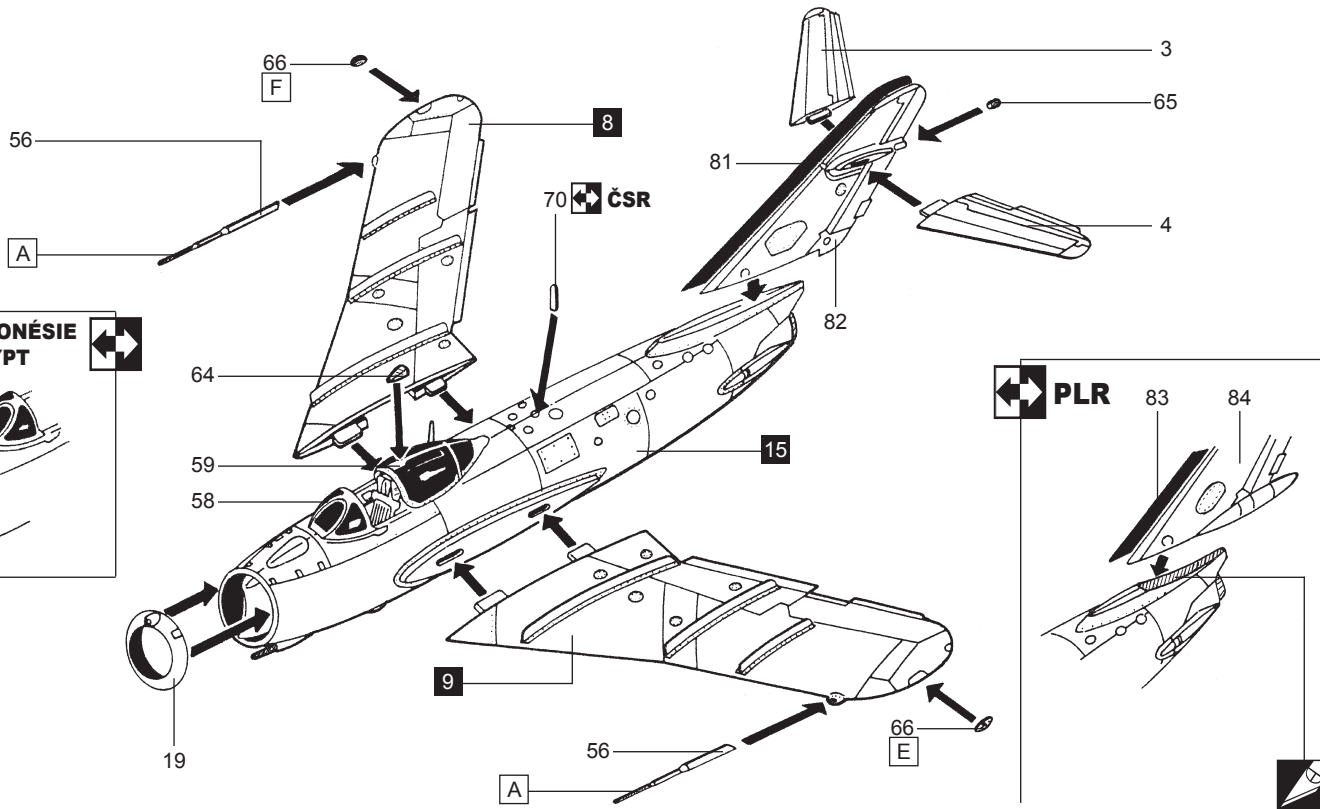
14



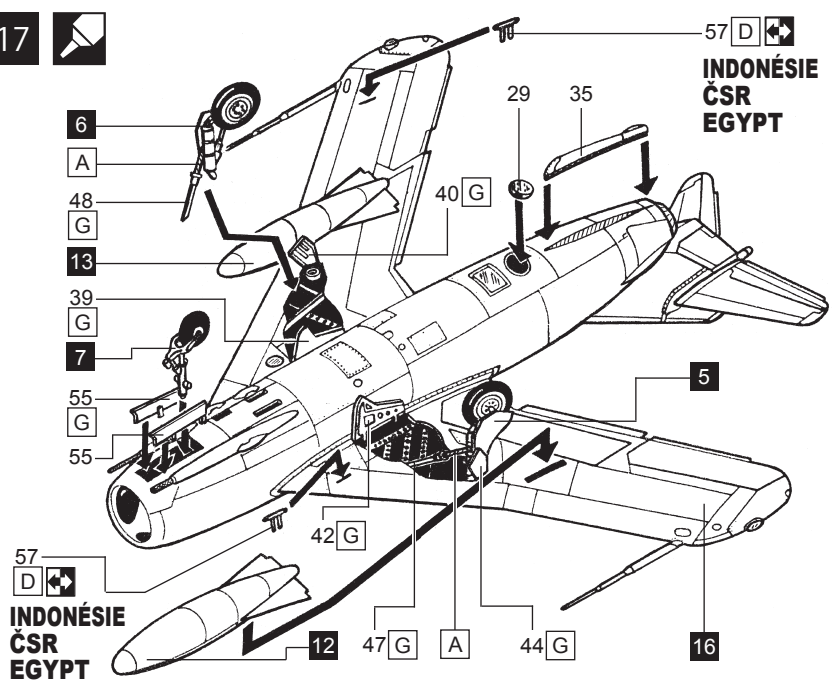
15



16



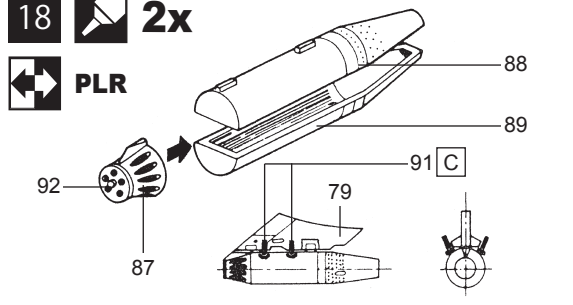
17



18 2x



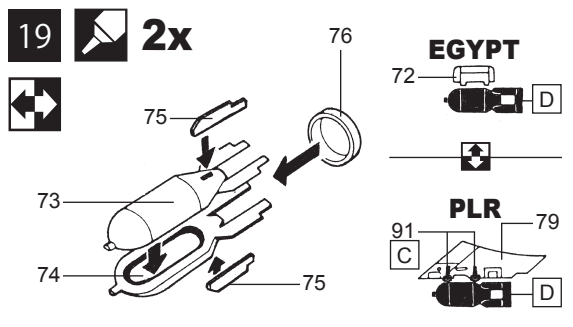
PLR

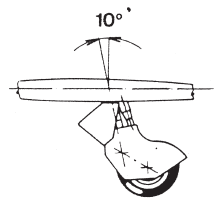
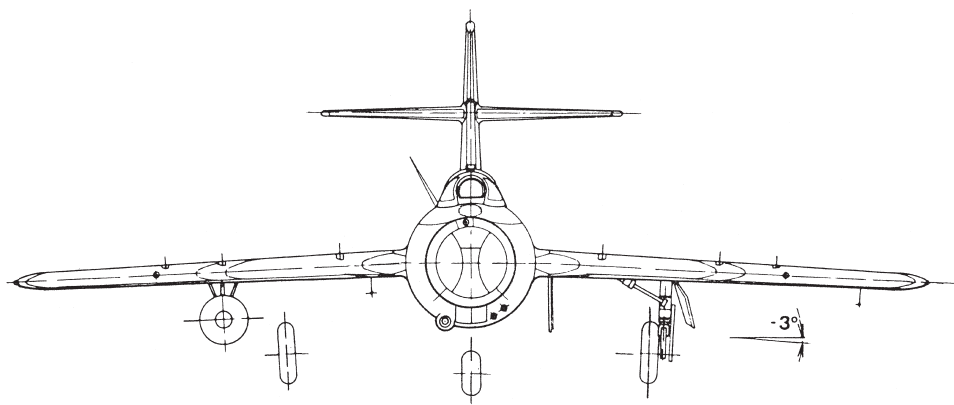
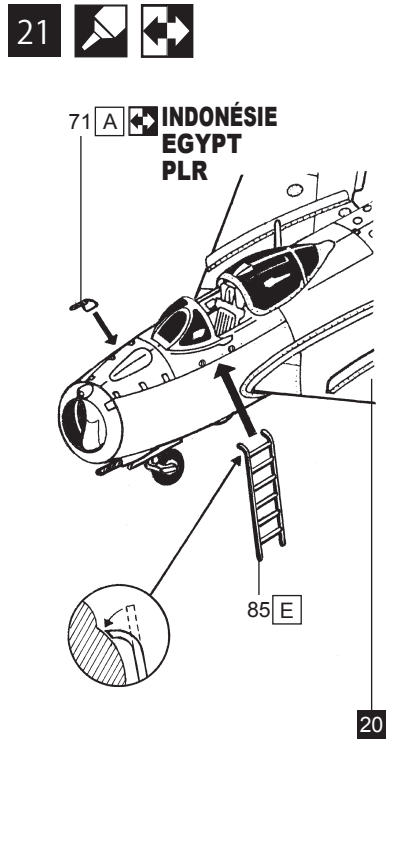
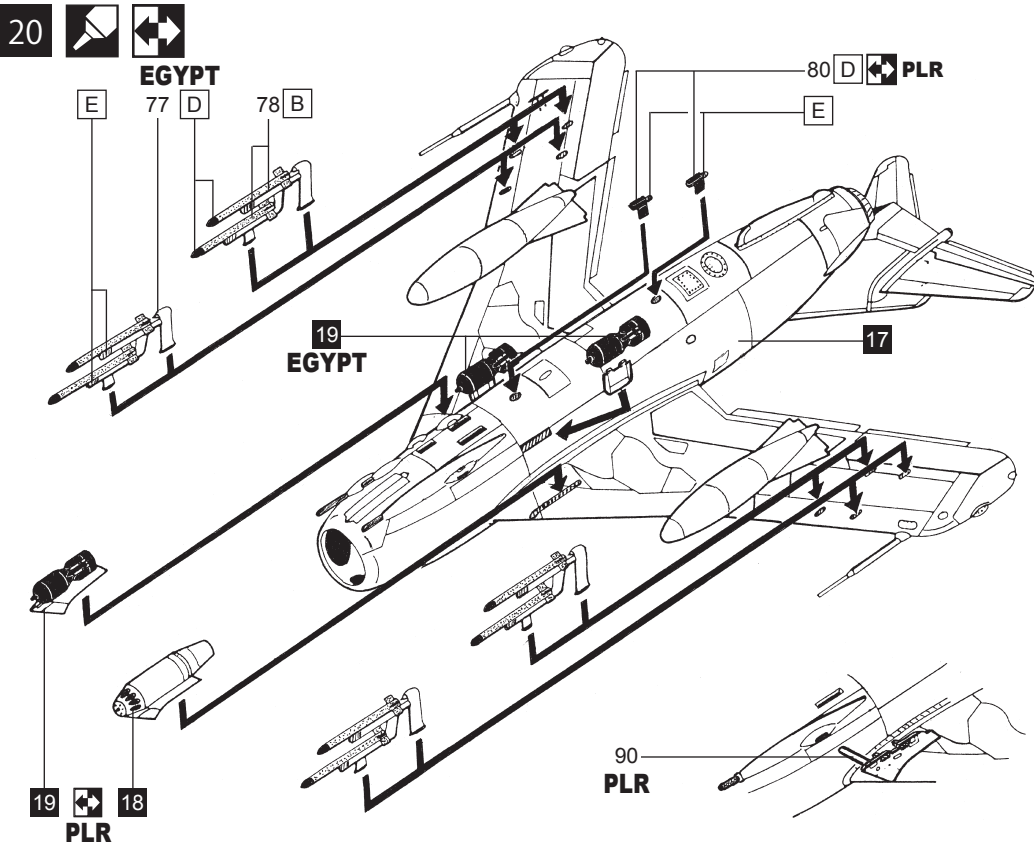


19 2x



EGYPT

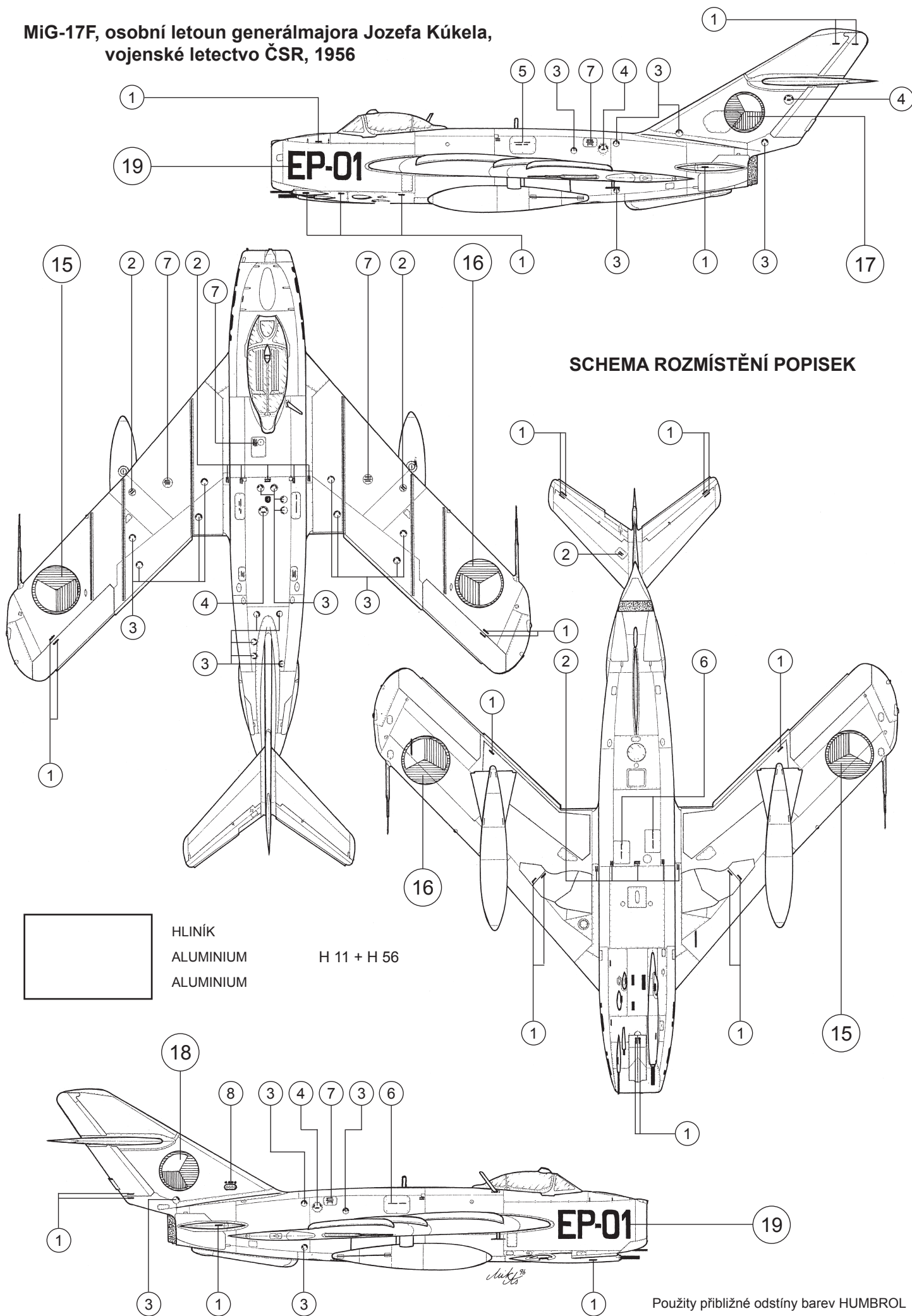




POUŽITÉ ODSŤINY BAREV HUMBROL:

<p>A STŘÍBRNÁ SILVER SILBER</p> <p>H 11/H 191</p>	<p>E ČERVENÁ RED ROT</p> <p>H 19</p>
<p>B HLINÍK ALUMINIUM ALUMINIUM</p> <p>H 56</p>	<p>F ZELENÁ GREEN GRÜN</p> <p>H 3</p>
<p>C KOVOVĚ ŠEDÁ GUNMETAL METALLGRAU</p> <p>H 53</p>	<p>G ŠEDÁ GREY GRAU</p> <p>H 140</p>
<p>D ČERNÁ BLACK SCHWARZ</p> <p>H 33</p>	<p>1 OBTISK DECAL ABZIEHBILD</p>

**MiG-17F, osobní letoun generálmajora Jozefa Kúkela,
vojenské letectvo ČSR, 1956**



SCHEMA ROZMÍSTĚNÍ POPISEK

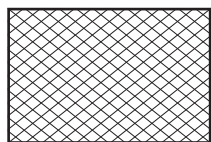
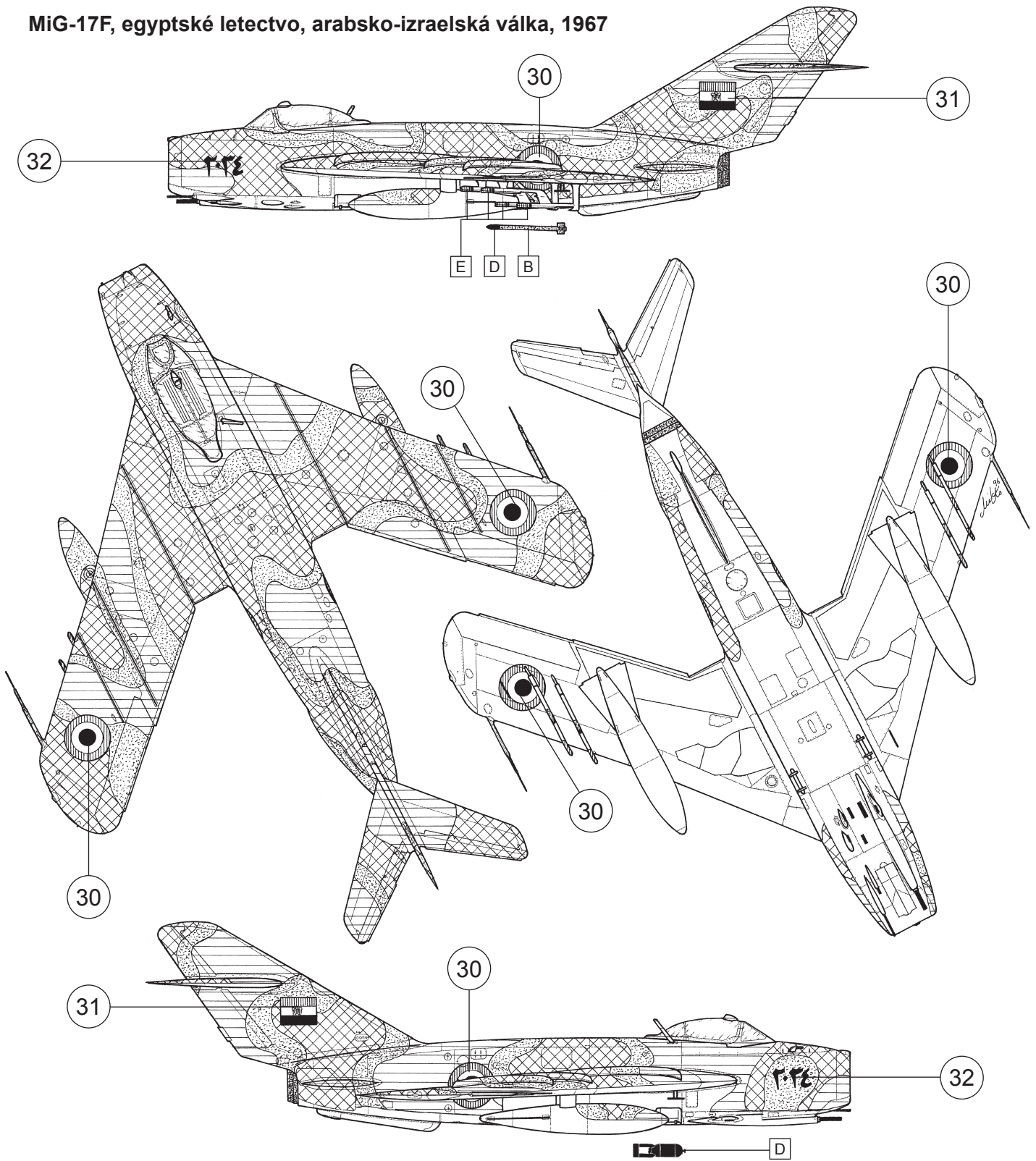


HLINÍK
ALUMINIUM
ALUMINIUM

H 11 + H 56

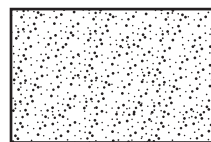
Použity přibližné odstíny barev HUMBROL

MiG-17F, egyptské letectvo, arabsko-izraelská válka, 1967



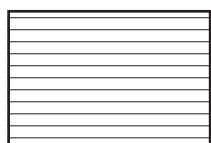
TMAVĚ ŠEDÁ
DARK GREY
DUNKELGRAU

H 32



ZELENÁ
GREEN
GRÜN

H 78



PÍSKOVÁ
SAND
SAND

H 103

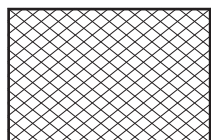
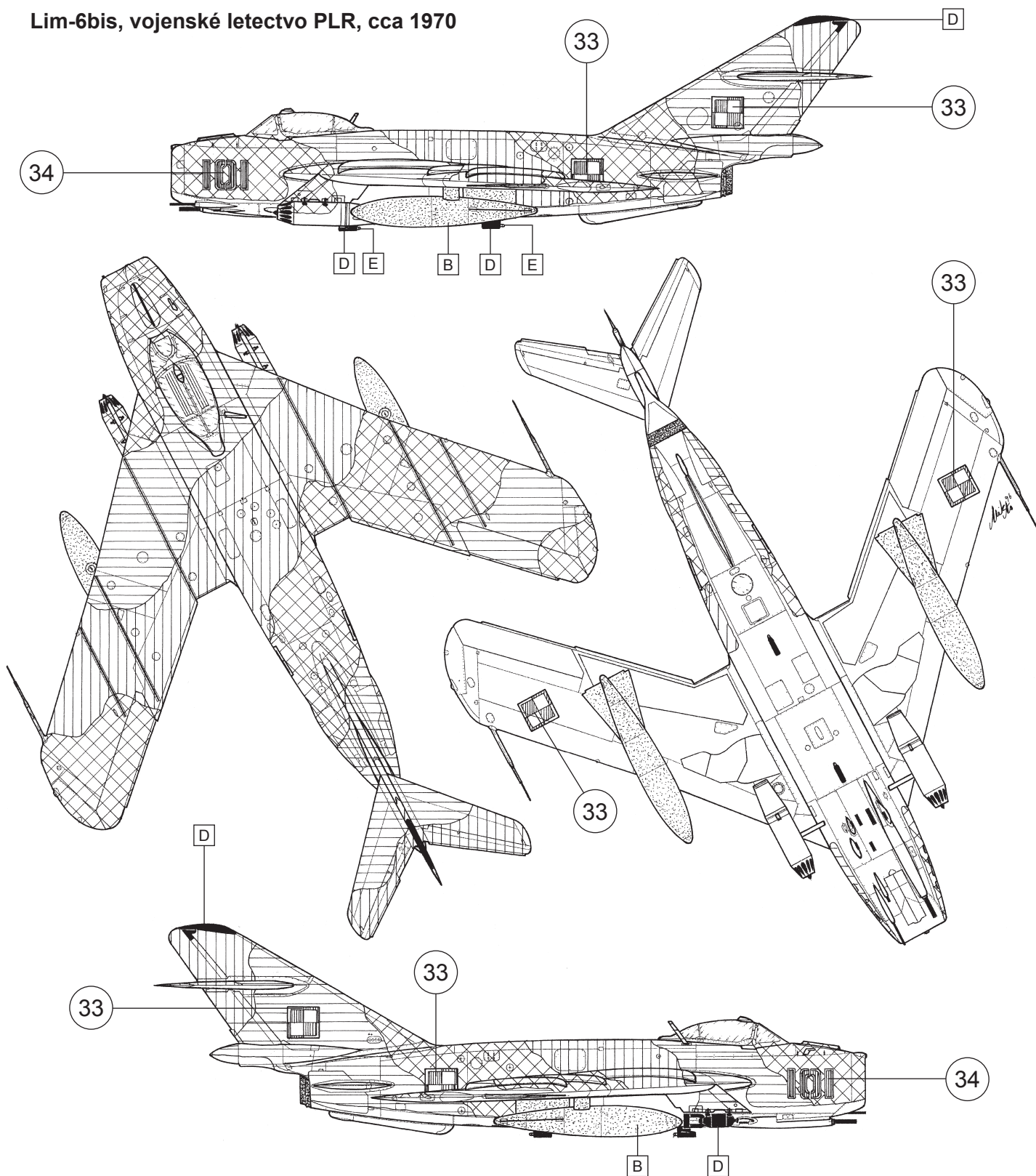


SVĚTLE MODRÁ
LIGHT BLUE
HELLBLAU

H 89 + H 34
2 : 1

Použity přibližné odstíny barev HUMBROL

Lim-6bis, vojenské letectvo PLR, cca 1970



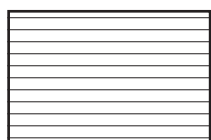
TMAVĚ HNĚDÁ
DARK BRAUN
DUNKELBRAUN

H 170



ZELENÁ
GREEN
GRÜN

H 120



PÍSKOVÁ
SAND
SAND

H 94



SVĚTLE MODRÁ
LIGHT BLUE
HELLBLAU

H 65

Použity přibližné odstíny barev HUMBROL