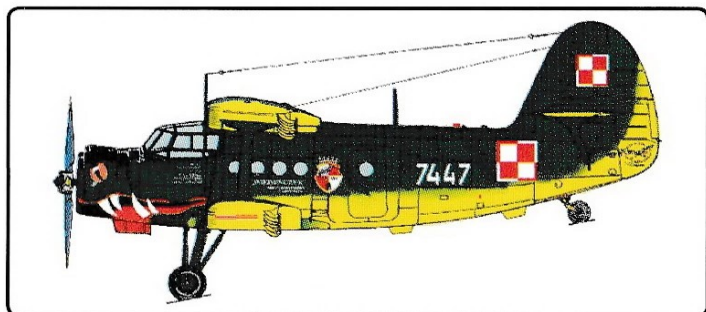




STRUČNÁ HISTORIE

Jen málo letounů se stalo tak dlouho vyráběných a tak rozšířených po celém světě jako letoun sovětského konstruktéra Olega Konstantinoviče Antonova - An-2. Antonov o svůj letoun však musel s tehdejší sovětskou mocí svádět urputný boj. Své představy o potřebě užitkového dvouplošníku pro potřeby zejména zemědělství měl již před druhou světovou válkou. Teprve však rozhodnutím ministerstva letectví SSSR 6.března 1946, kdy se stal vedoucím vlastní konstrukční kanceláře OKB 153 v Novosibirsku, mohl naplňovat své představy a tužby. 31.května 1946 pak dostala kancelář zadání od Rady ministrů na vývoj nového zemědělského letounu. Projektové práce probíhaly velmi rychle a tak již na počátku srpna 1947 byly zahájeny motorové zkoušky prvního prototypu označeného jako Sch-1 (Selskochozjajstvennyj - zemědělský). Konstrukčně se jednalo o jednomotorový celokovový vzpěrový dvouplošník s klasickým podvozkem. Křídla a ocasní plochy byly potaženy plátnem. Za pohon byl nakonec zvolen hvězdicový devítiválcový motor Švecov AŠ-621IR o výkonu 736kW (1000 ks), vyvinutý z amerického motoru Wright R-1820. Vrtule byla čtyřlístá, z počátku se šavlovitými listy, později s přímými listy. První let prototypu (ještě se slabším motorem AŠ-21) byl uskutečněn 31. srpna 1947. Již v září 1947 byl letoun připraven ke státním zkouškám, které dopadly dobře a letoun byl schválen do výroby pod označením An-2. Sériová výroba byla rozběhnuta v srpnu 1948 v Kyjevském leteckém závodě 473 a první sériový stroj vyjel z továrny v září 1949. Do roku 1960 bylo vyrobeno v Sovětském Svazu přes 5000 strojů v různých verzích. V roce 1960 byla výroba licenčně předána do Polska, kde v letecké továrně PZL Mielec bylo vyrobeno do konce roku 1991, kdy byla výroba ukončena, neskutečných 11000 ks An-2 různých verzí. Další výroba pak probíhala v Číně v letech 1957-1970 pod označením Y-5, Y-5A a Y-5B. Celková produkce An-2 tak dosáhla počtu více jak 17000 ks. V devadesátých letech pak byly některé stroje osazeny místo pístových motorů turbomotorovými a nesly pak označení An-3.

Letoun byl svého času největším dvouplošníkem na světě. I když byl letoun vyvinut jako užitkový pro pomoc v zemědělství, lesnictví apod. byl drak letounu natolik flexibilní, že bylo na tomto základě vyvinuto mnoho různých variant se specifickými vlastnostmi pro dané použití. Nejběžnějším použitím se nakonec stala verze An-2TP a An-2P pro dopravu 12 osob. Dalšími verzemi byly: An-2LV - pro hašení požárů, An-2V plováková (polské označení An-2M nebo také An-4), An-2R - zemědělská, An-2S - sanitní, An-2T - transportní, An-2TD - výsadková, An-2ZA - pro meteorologická měření, An-2P Photo - fotogrametická.

An-2 byl hojně využíván ve vojenských letectvech bývalé Varšavské smlouvy, zejména pro výsadkové účely. Letoun An-2 se zúčastnil i některých ozbrojených konfliktů, např. Vietnamské války, kde byl vyzbrojen kulomety a raketami nebo konfliktu v bývalé Jugoslávii v Chorvatském letectvu jako lehký bombardér. Do dnešních dnů je používán v letecké dopravě, v mnoha aeroklubech, v zemědělství nebo jako soukromé letouny prakticky po celém světě.

Technická data:

Rozpětí (m)	18,19
Délka (m)	12,75
Výška (m)	4,10
Max. rychlost (km/hod)	250
Cestovní rychlost	220
Dolet max. (km)	1025
Dostup (m)	5000



A BRIEF HISTORY

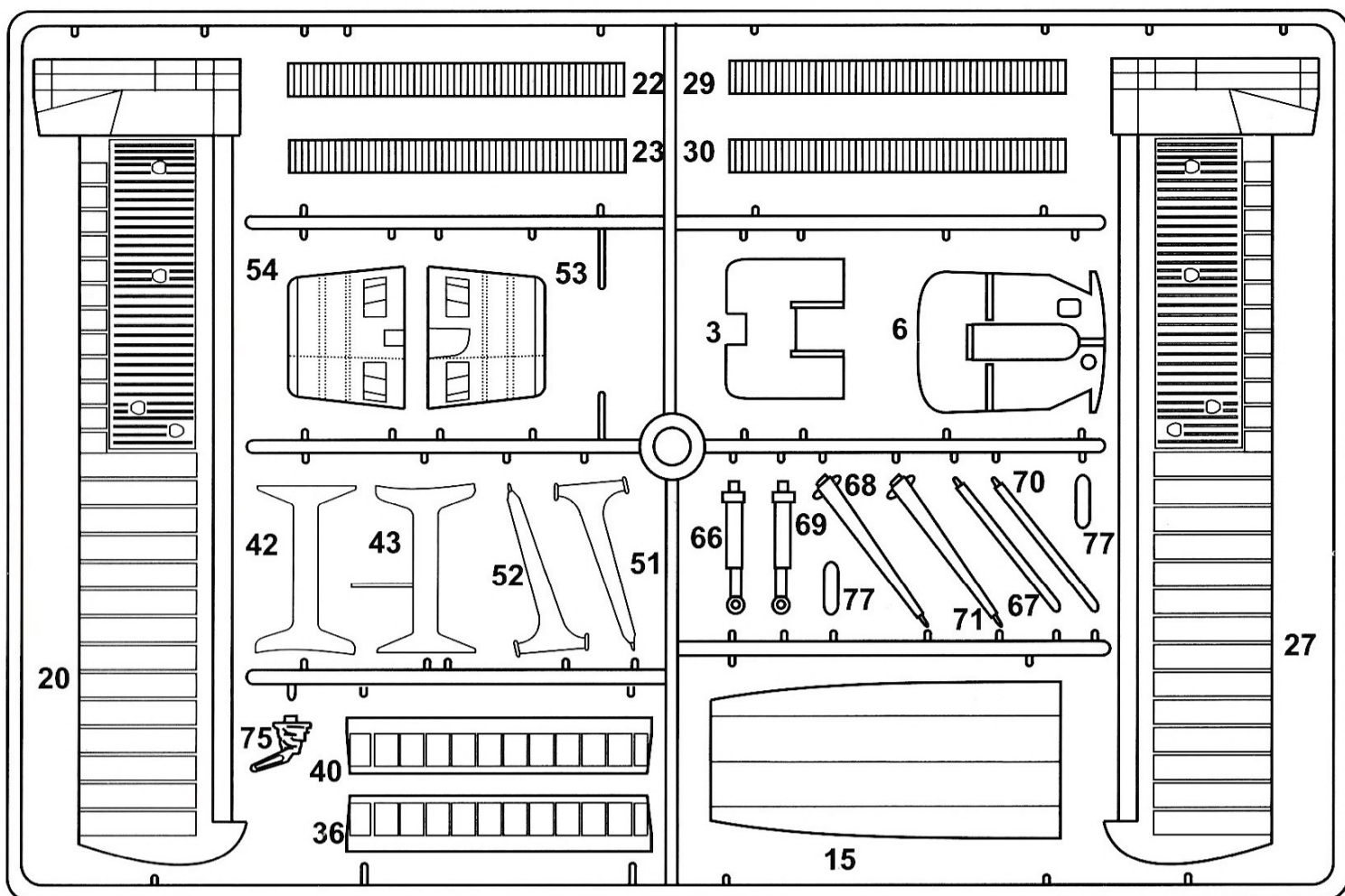
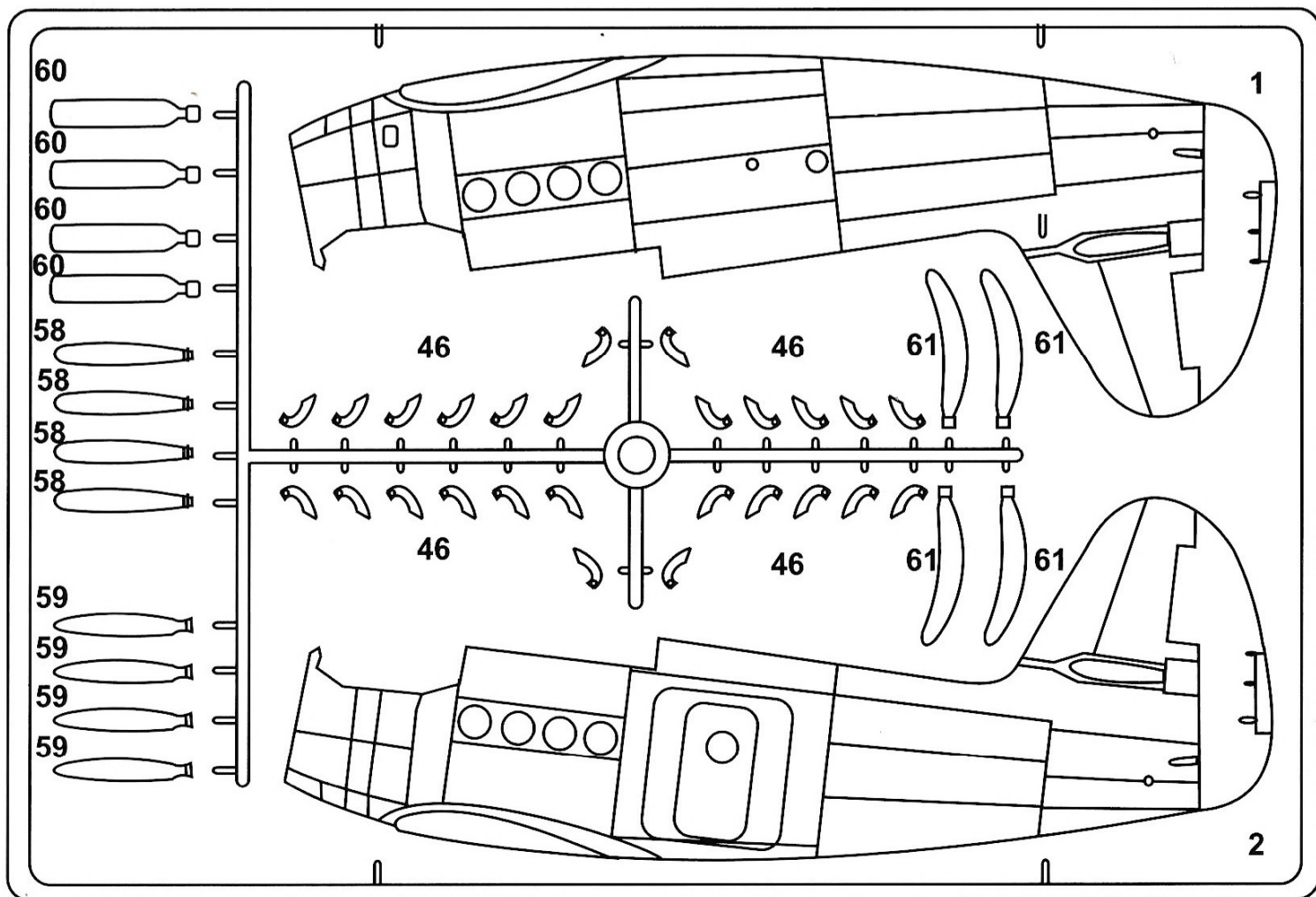
There are only a few planes produced so long and widespread worldwide as An-2 designed by Soviet aeroplane designer Oleg Konstantinovich Antonov. Antonov, however, had to fiercely fight for his plane with then Soviet government. He created a concept for a need of an utility biplane used particularly in agriculture yet before the World War II. As lately as on 6 March 1946, the USSR's ministry of aeronautics issued a decision and Antonov became a chief of his own OKB 153 designer office in Novosibirsk and he finally had a chance to turn his ideas and wishes into reality. On 31 May 1946, the office received an assignment from the Council of Ministries for development of a new agricultural aeroplane. The design works were quick and early in August 1947, the first engine checks of the first prototype called Sch-1 (selskochozjajstvennyj - agricultural) started. As far as structure is concerned, it was single-engine full-metal bracket biplane with a classic landing gear. The wings and tail surfaces were coated by canvas. Radial nine-cylinder Schvecov AŠ-621IR engine, 736 kW (1000 pieces) was finally selected as the driveline of the plane, developed from US engine Wright R-1820. The airscrew consisted from four lamellas, originally with sabre-shaped lamellas and later with straight ones. The first flight of the prototype (yet with less powerful AŠ-21) was made on 31 August 1947. Already in September 1947, the plane was ready for state certification tests, which resulted well and the plane was approved for production under An-2. The production started in August 1948 in Kiev Airplane Plant 473 and the first series production plane exited the plant in September 1949. More than 5,000 planes of different versions were produced by 1960 in the Soviet Union. In 1960, licence for production of the planes was shifted to Poland where unbelievable 11,000 pieces of An-2 of various versions were produced in PZL Mielec plant by the end of 1991, when the production stopped. Also China produced the planes in 1957 - 1970 identified as Y-5, Y-5A to D. Total production of An-2 reached more than 17,000 pieces. In the nineties of the last century, some planes were fitted with propeller turbine engines instead of piston engines and identified as An-3.

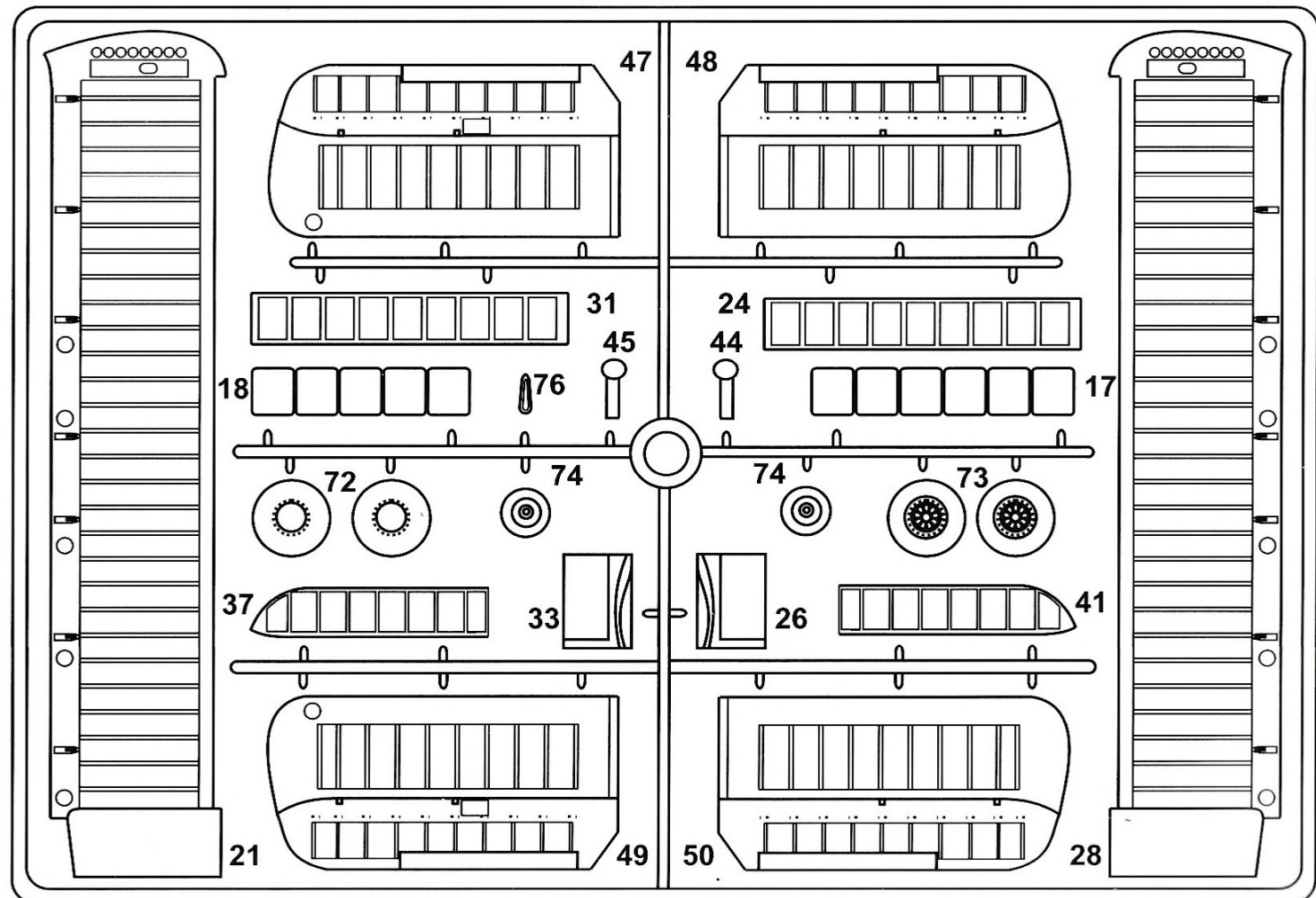
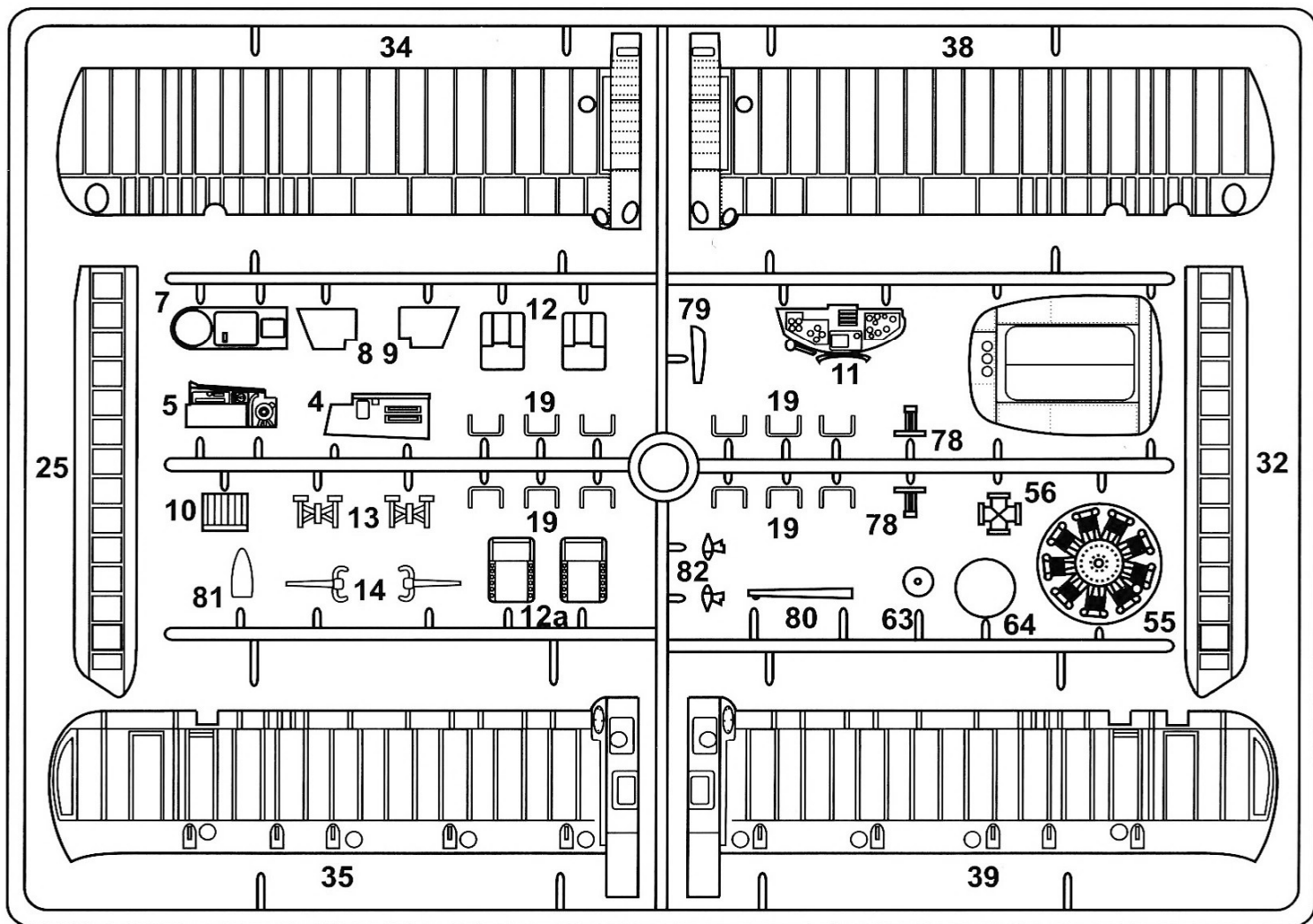
At one point, the plane was the biggest biplane in the world. Although the plane was designed as utility one for agricultural, forestry etc. purposes, the airframe was highly flexible and many different options were produced on this basis with specific properties for given use. Finally, the most common was the An-2TP and An-2P versions for transport of 12 passengers. The other versions were: An-2LV - for fire fighting, An-2V floater (Polish identification An-2M or also An-4), An-2R - agricultural, An-2S - ambulance, An-2T - transport, An-2TD - airdrop, An-2ZA - for meteorological measurements, An-2P Photo - photogrametric.

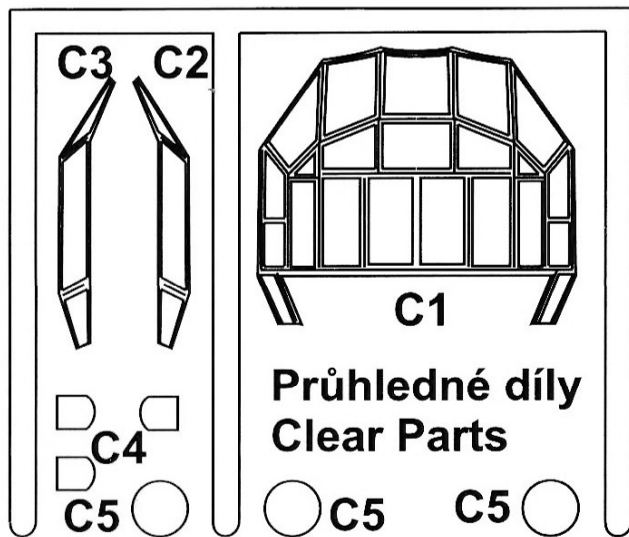
The An-2 was widely used in air forces of the former Warsaw Pact particularly for airdrop purposes. The An-2 plane also attended some war conflict, e.g. in Vietnam war where the plane was fitted with machine guns and projectiles, in Afghanistan or during the former Yugoslavia war in Croatian air forces as light bomber. Until today, it is used in air transport, in many aeroplane clubs, in agriculture or as a private aeroplane almost worldwide.

Technical Data:

Wingspan (ft)	59,70
Length (ft)	41,80
Height (ft)	13,40
Max. speed (mph)	155
Cruise speed (mph)	118
Range (mils)	637
Ceiling (ft)	16400







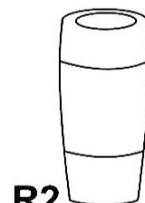
- C5
- C5
- C5
- C5
- C5
- C5

○ C6 **Decals**
Obtisky

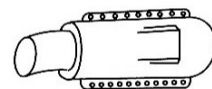
Resinové díly Resin Parts



R1



R2



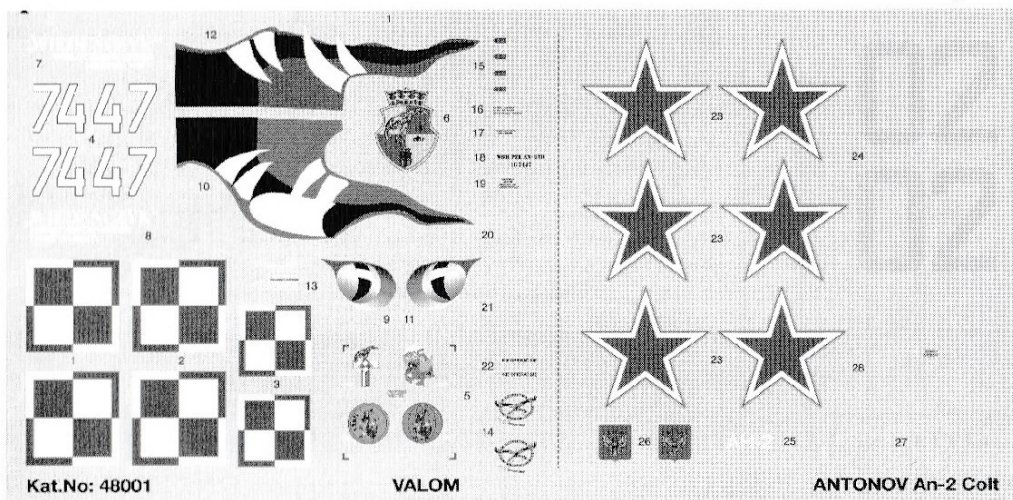
R3



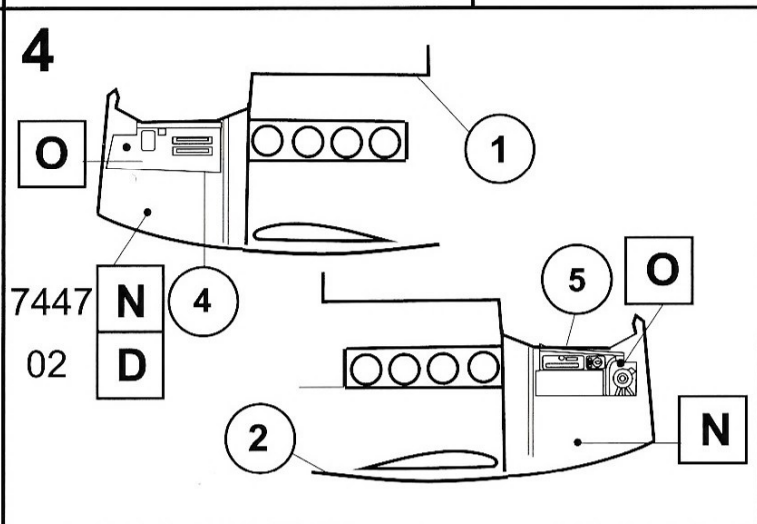
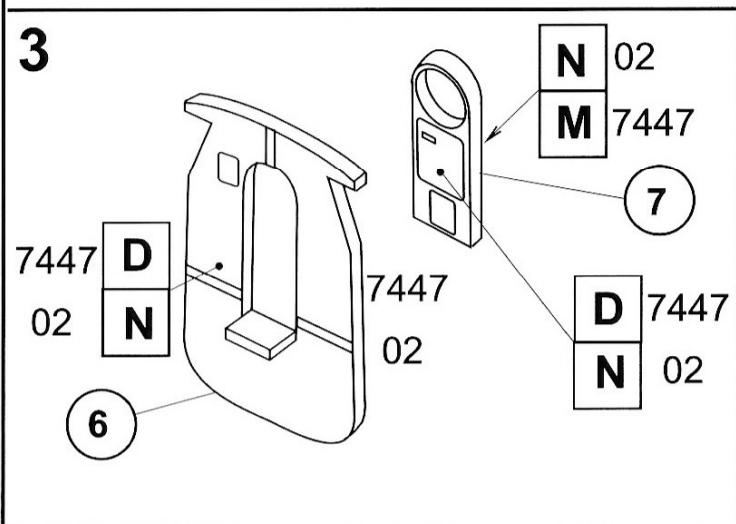
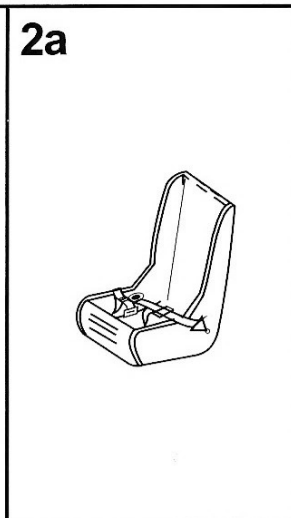
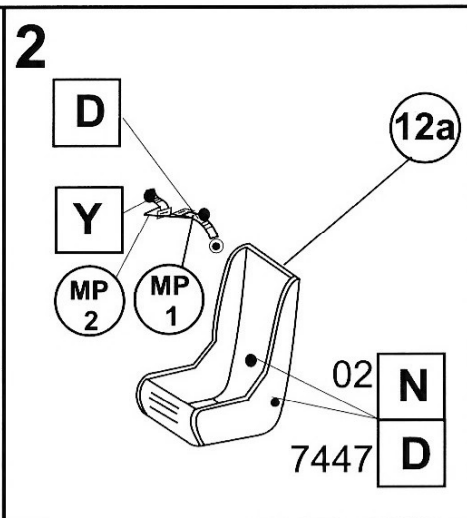
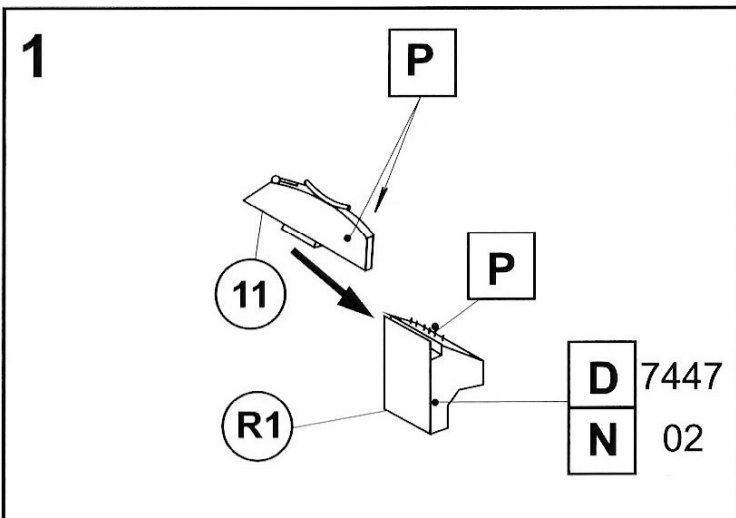
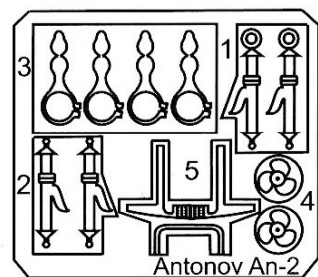
R4



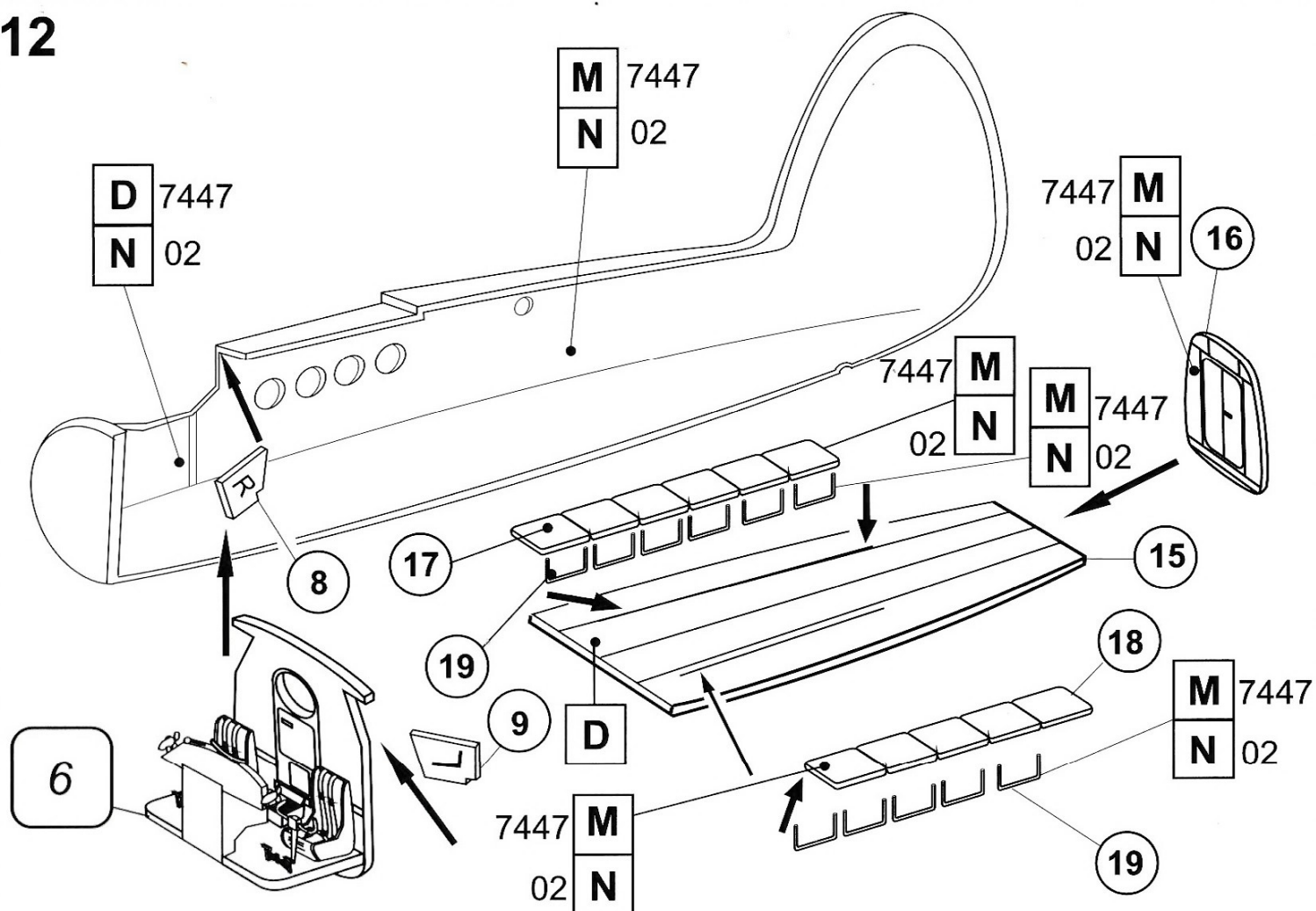
R5



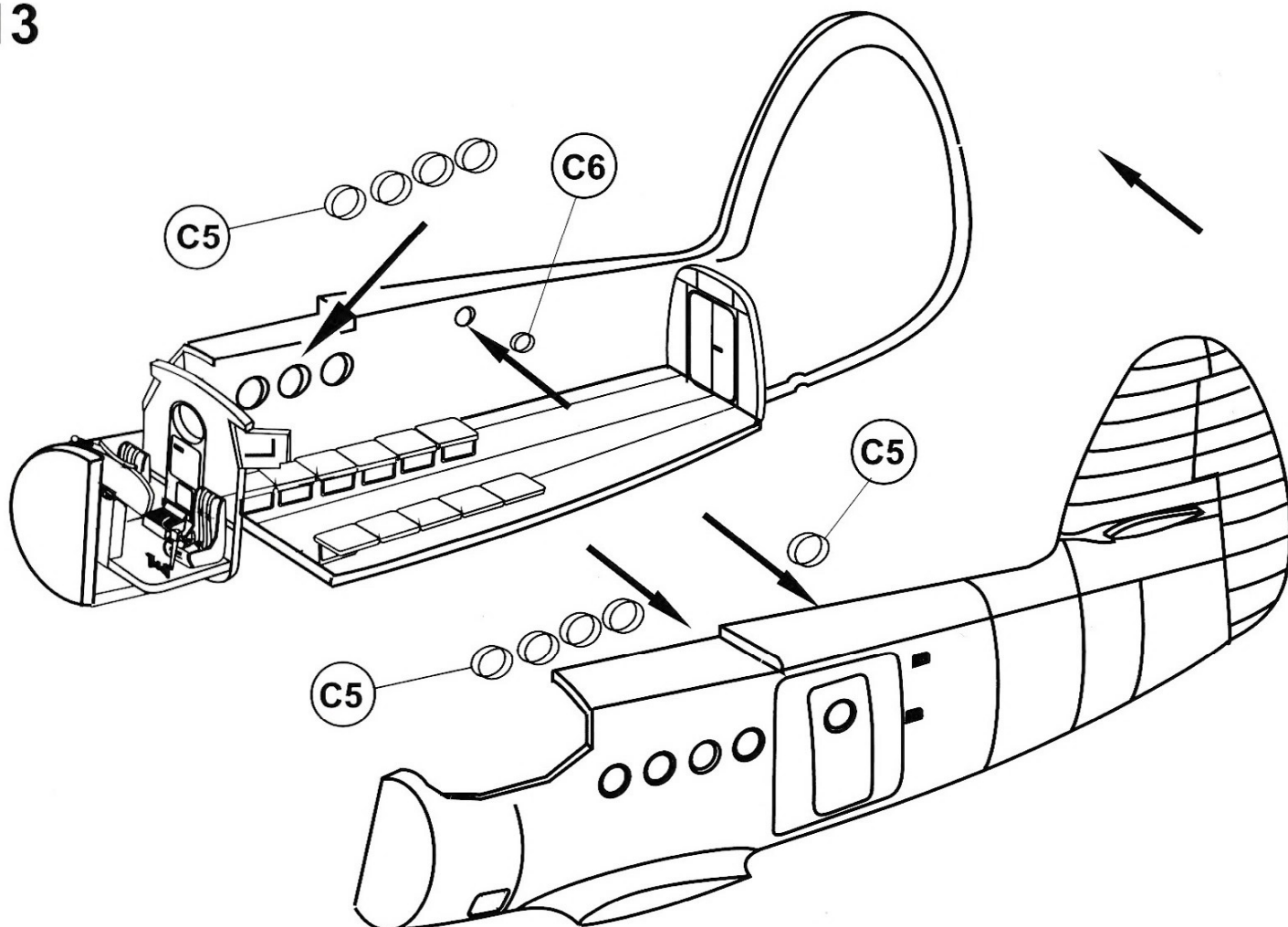
Plechové díly Metal Parts



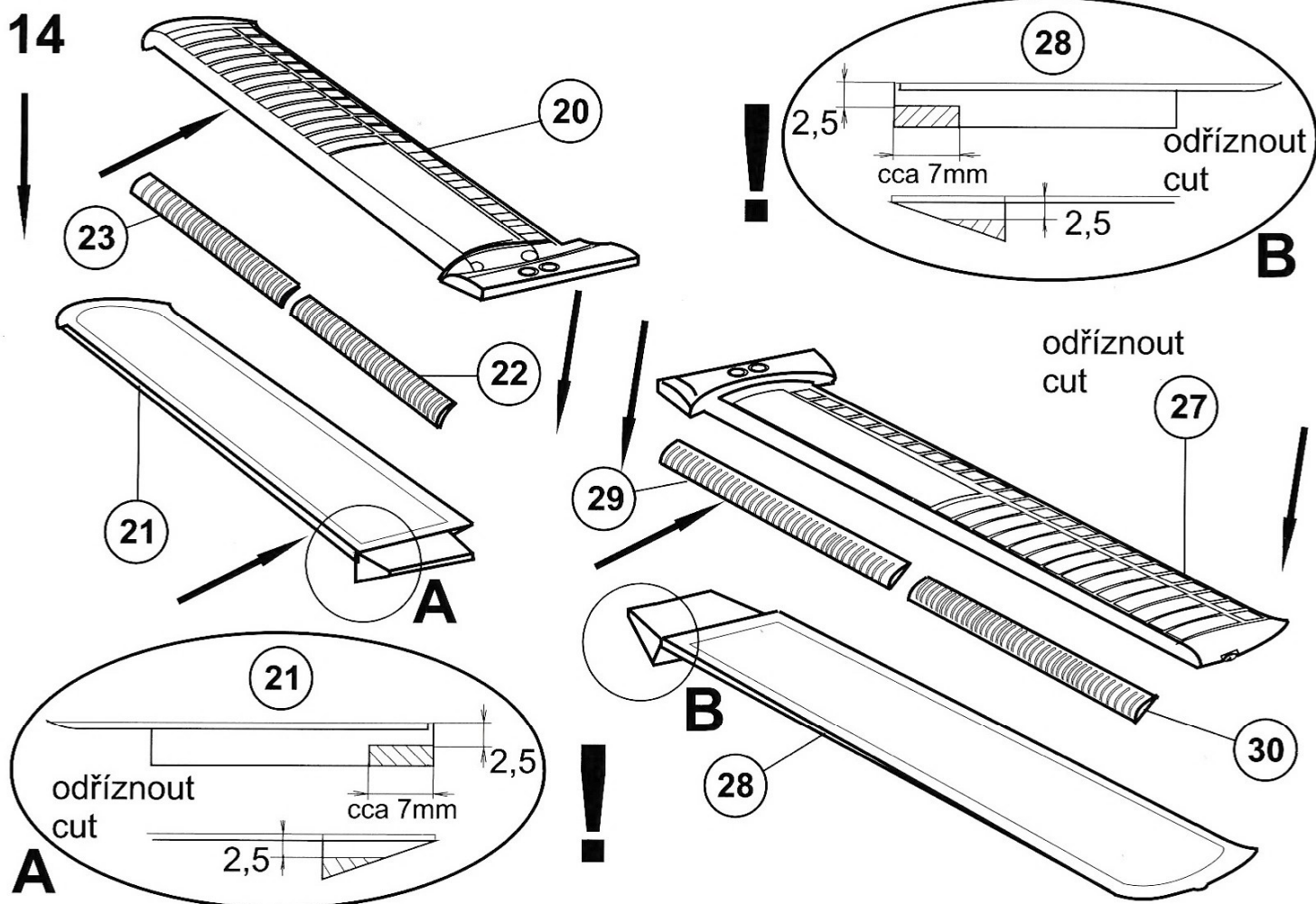
12



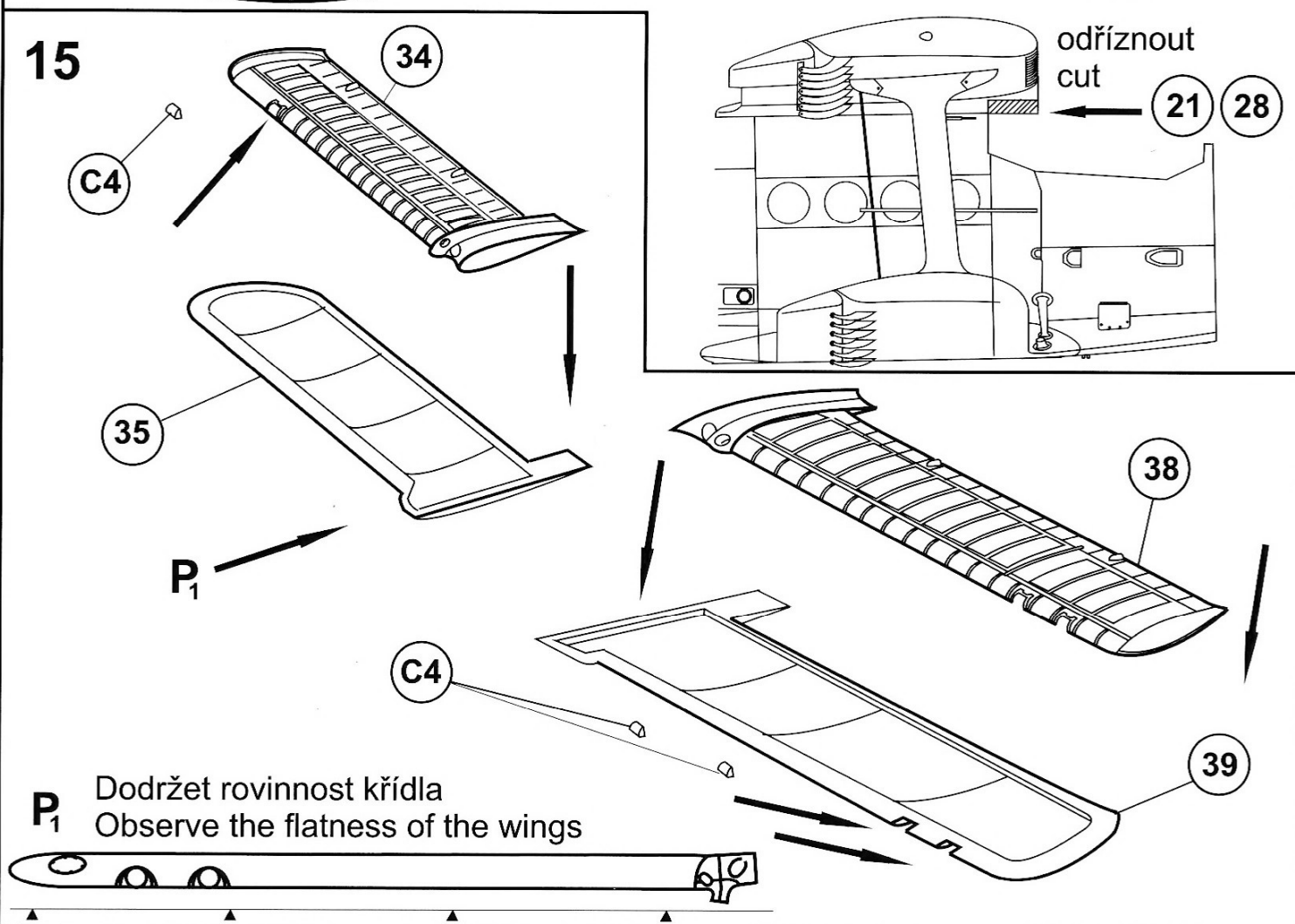
13



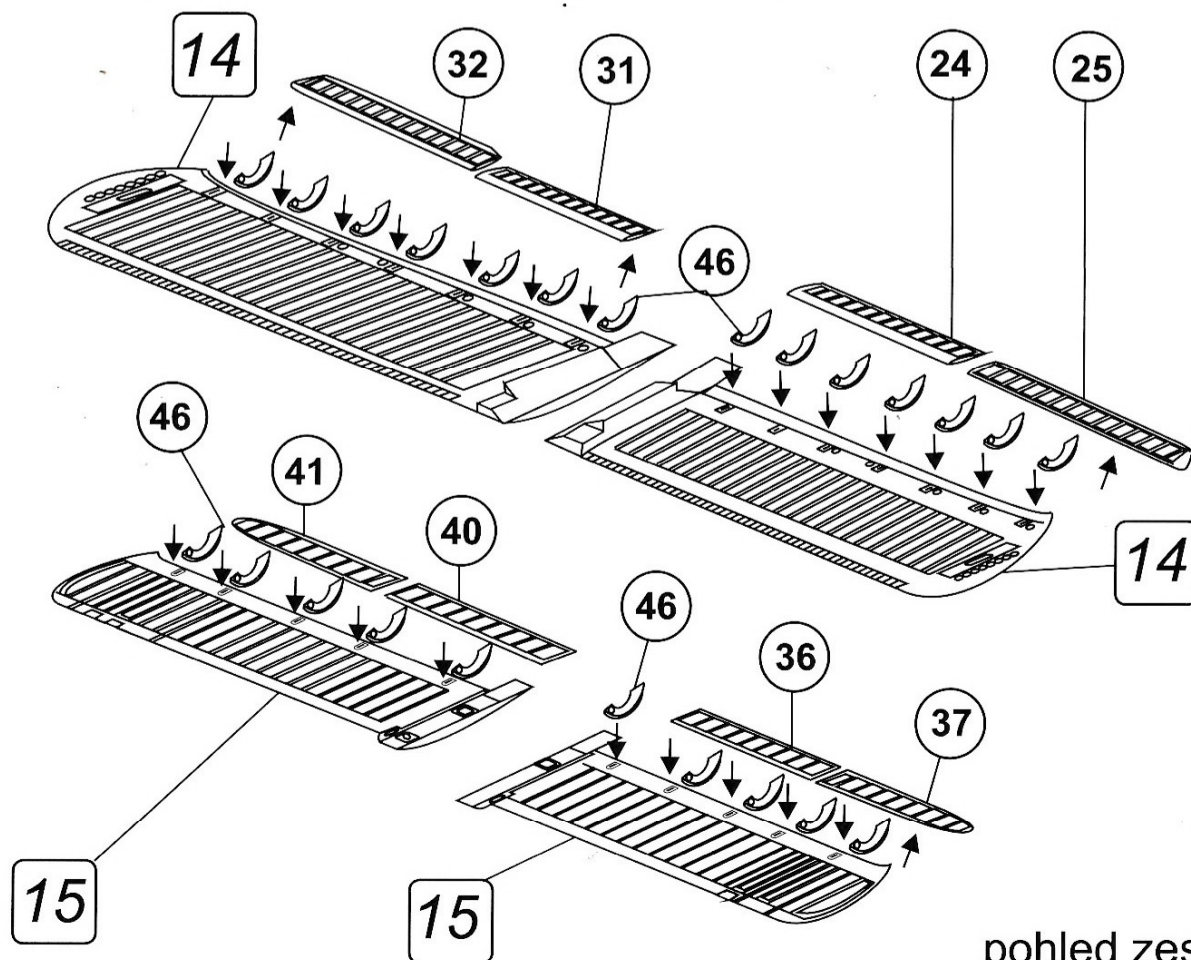
14



15

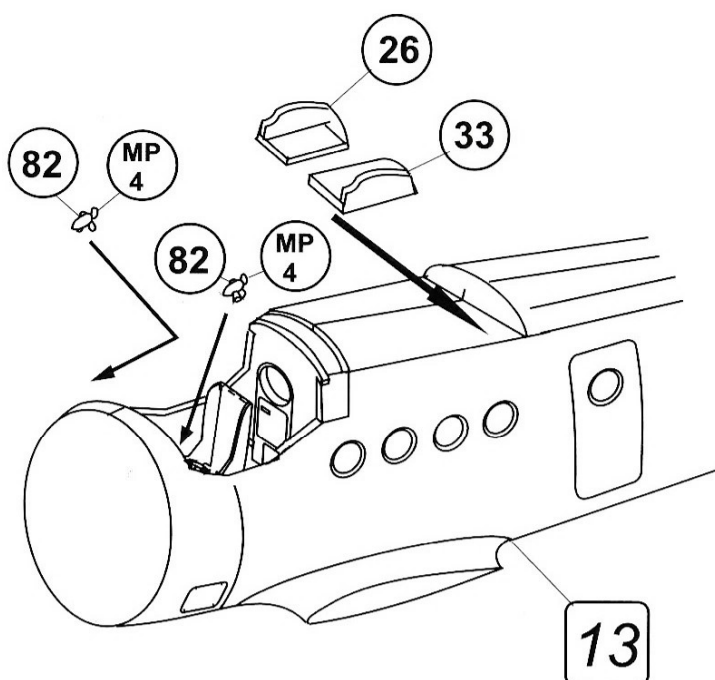
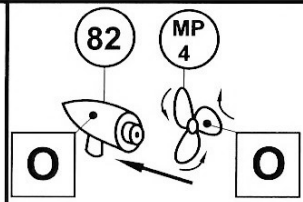


16

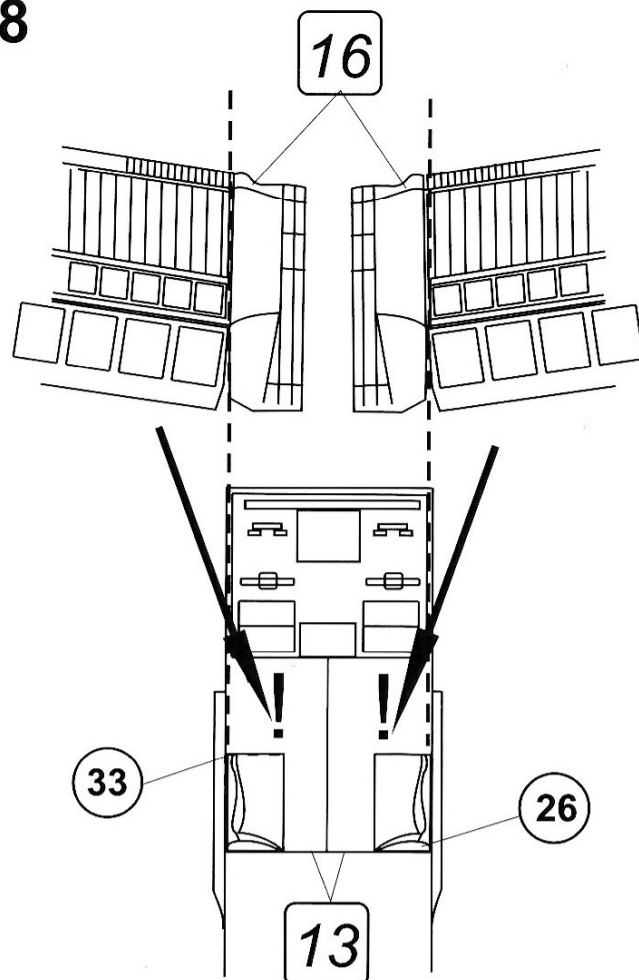


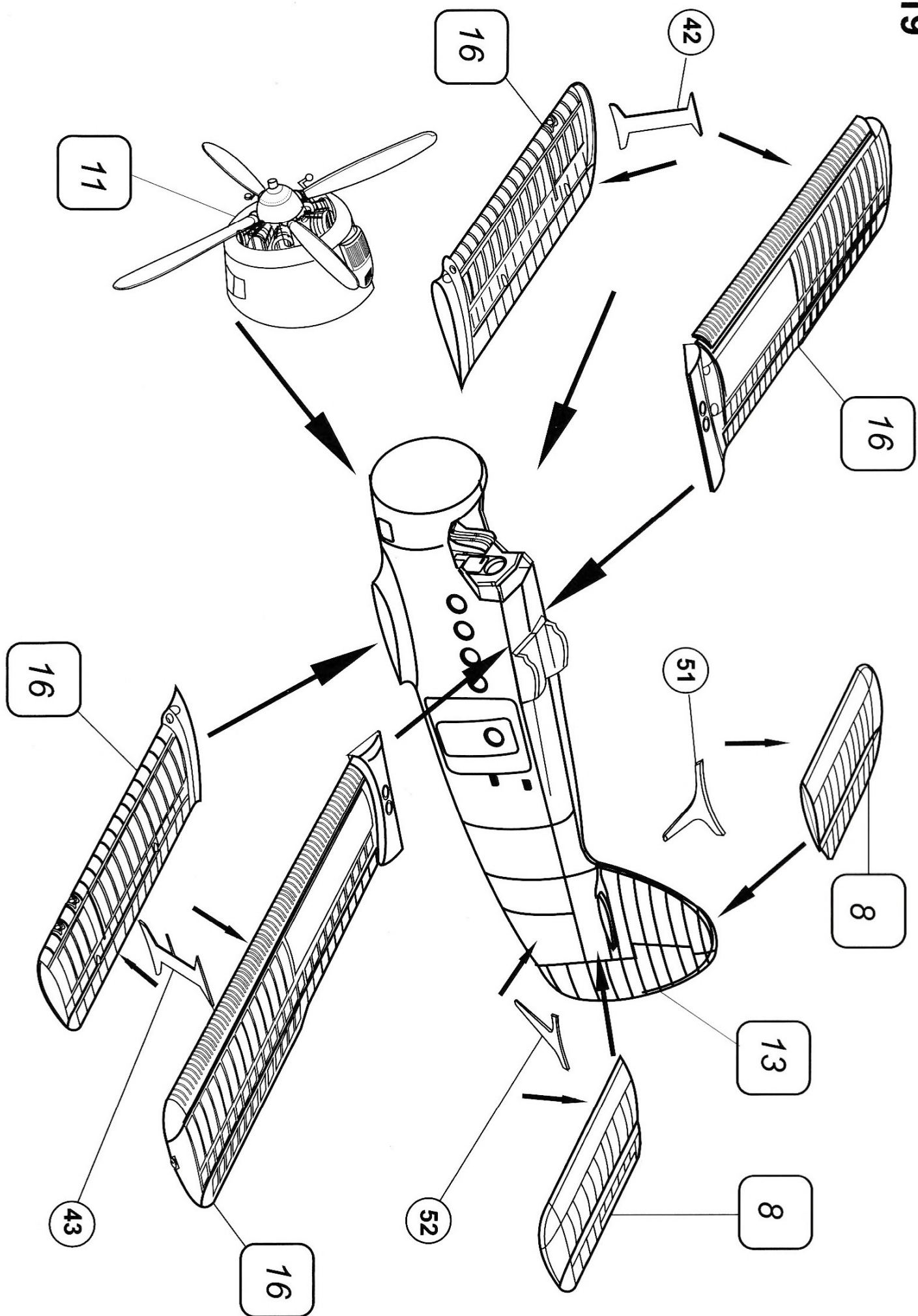
pohled zespodu
Bottom view

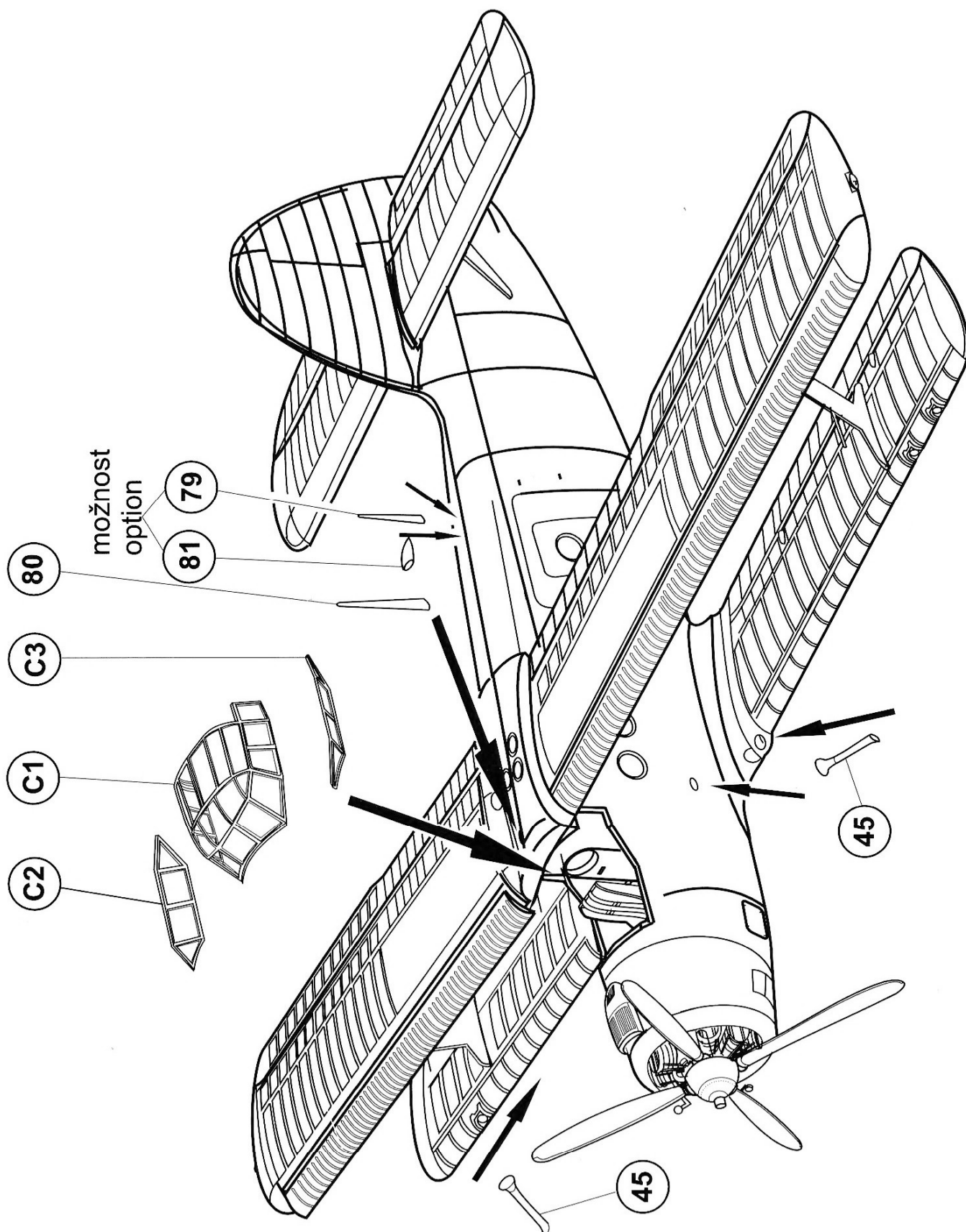
17

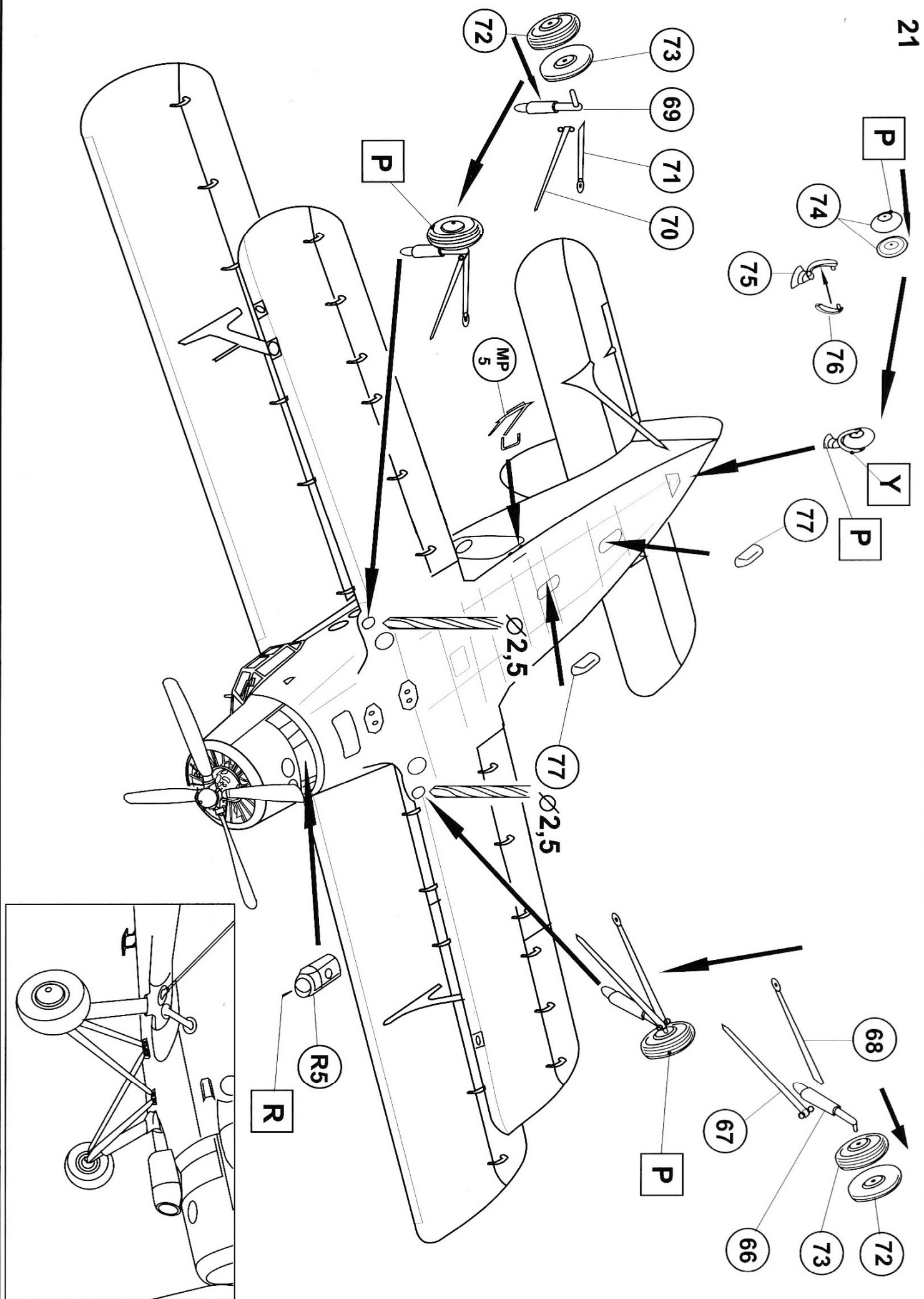


18

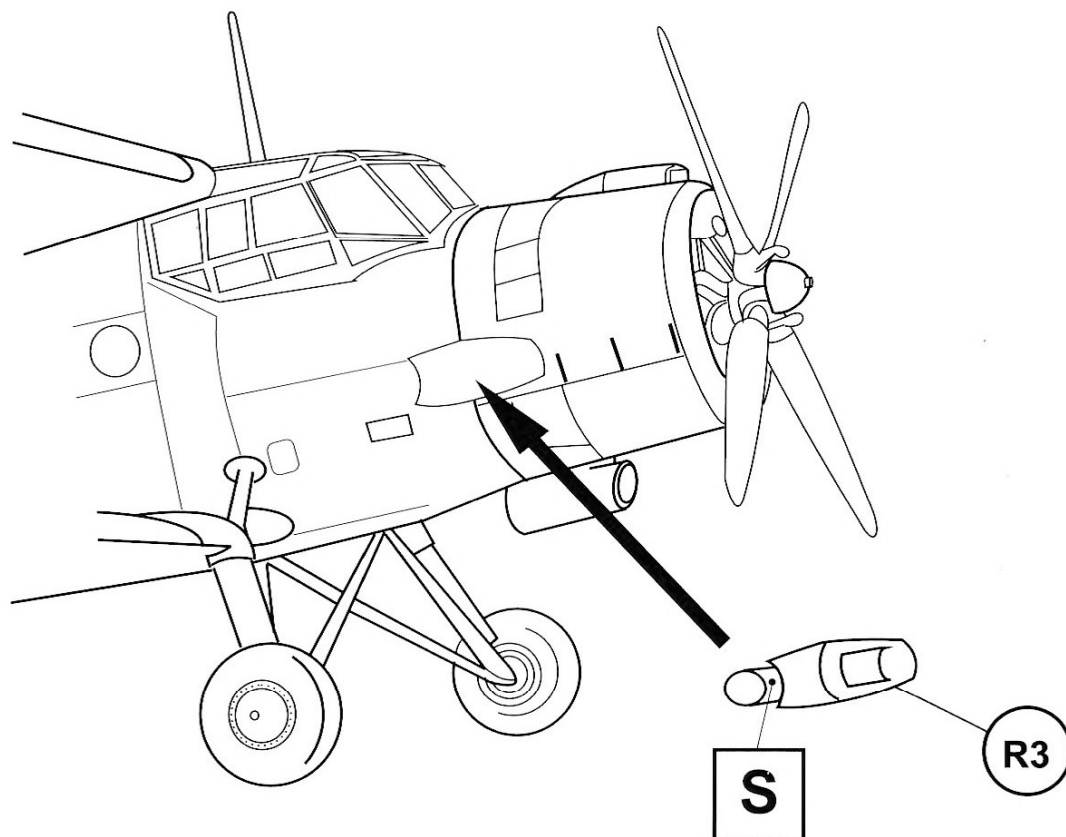




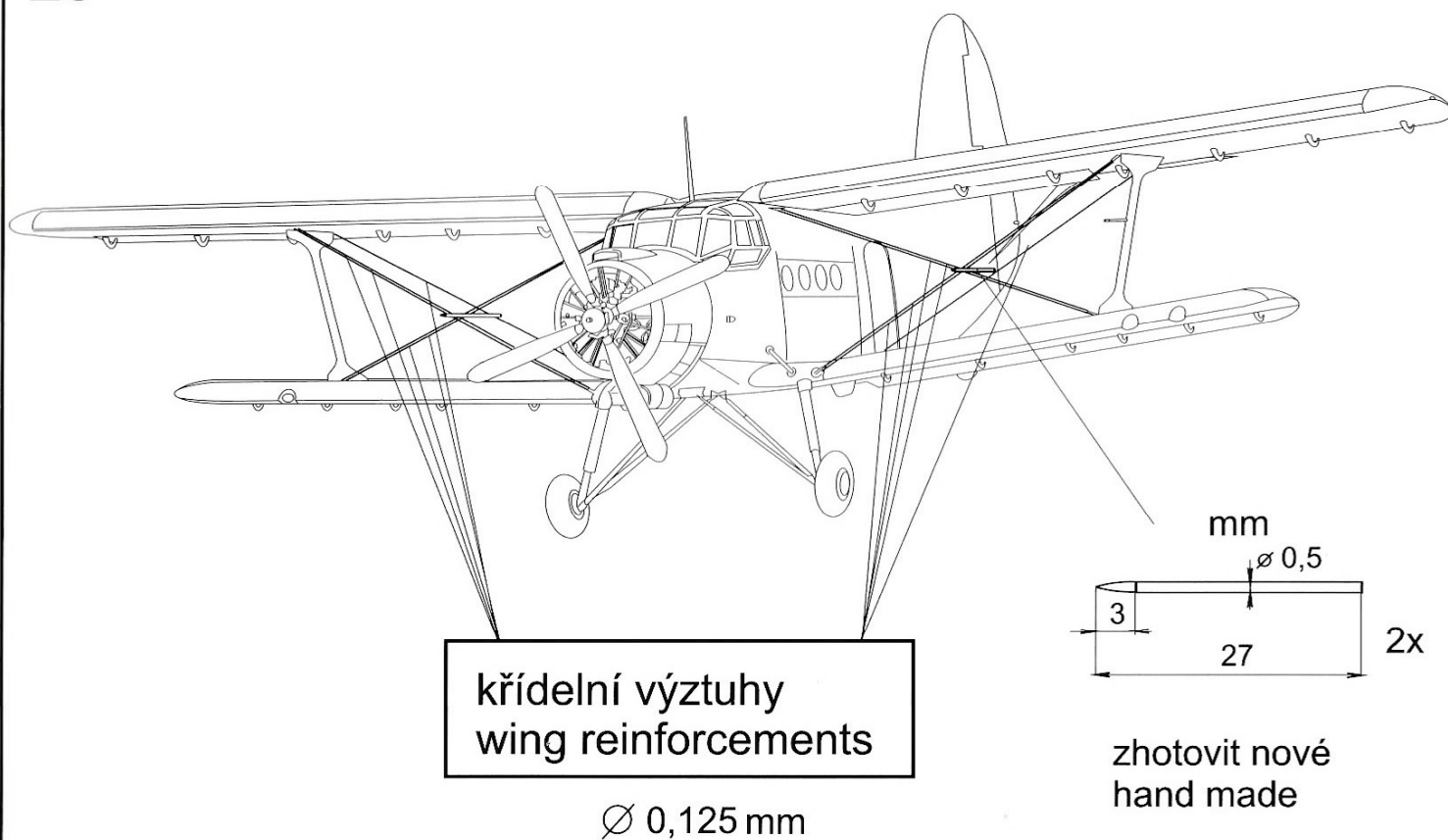


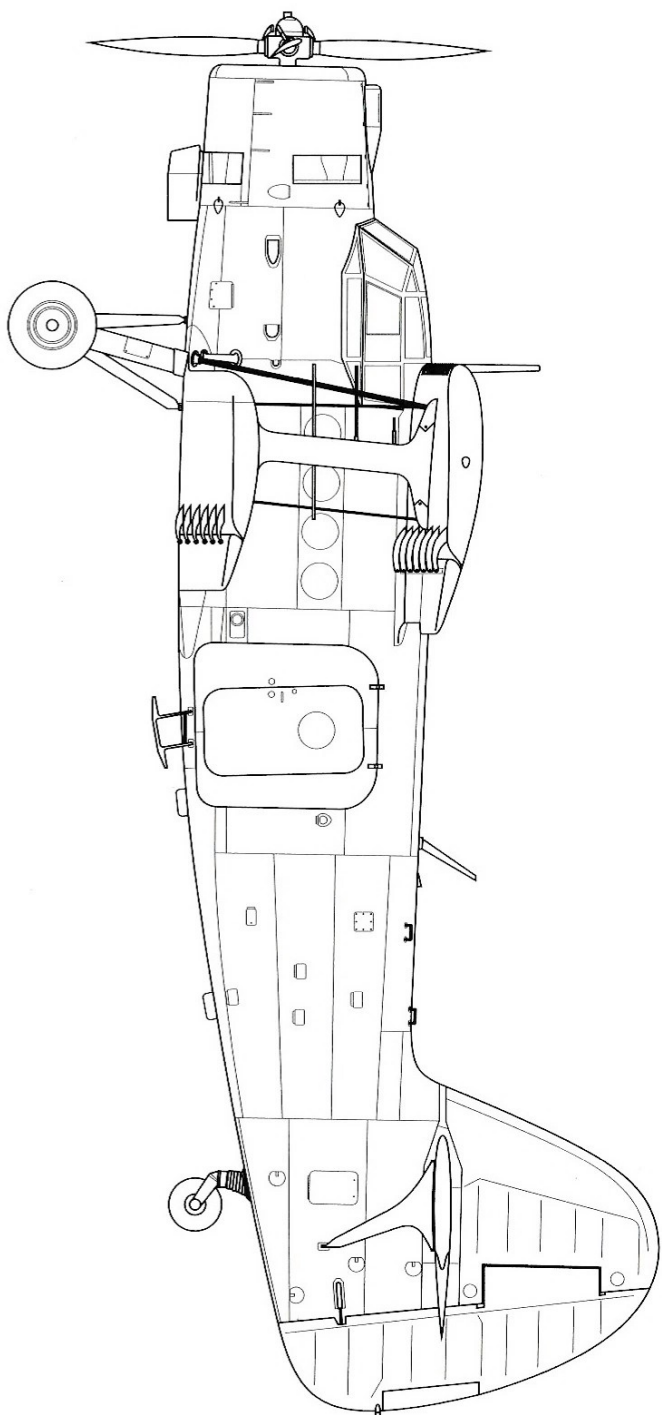
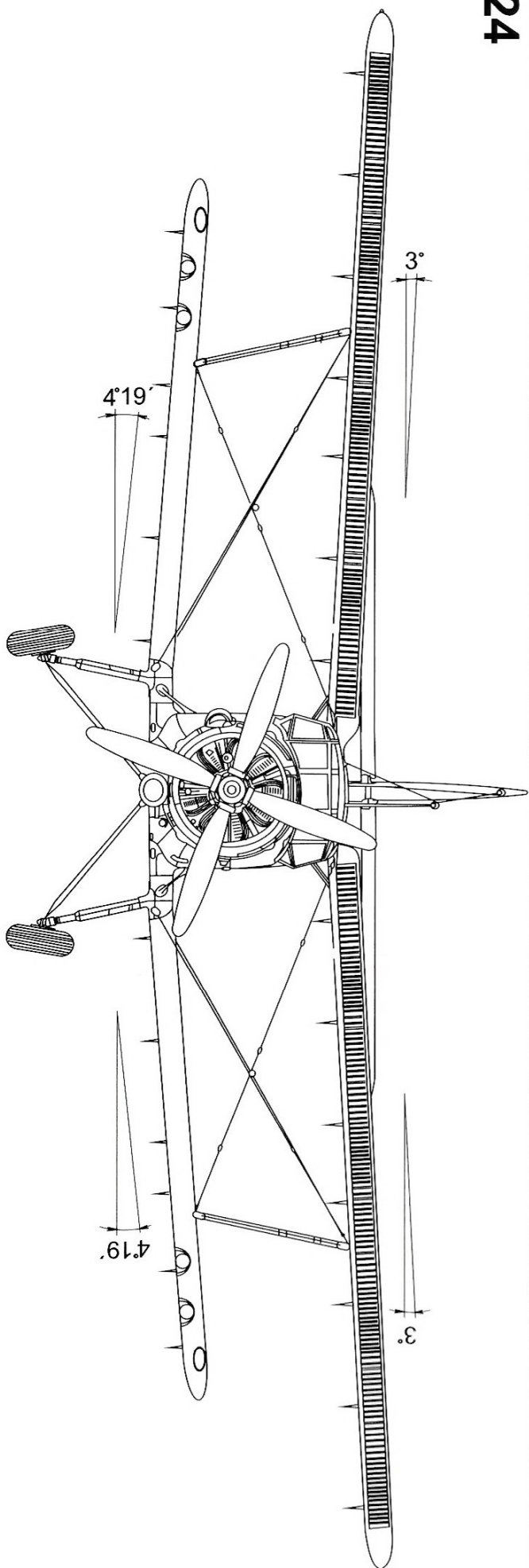


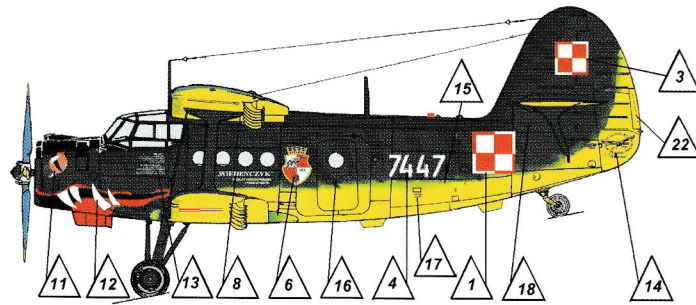
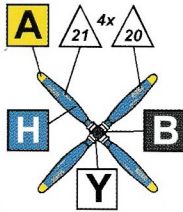
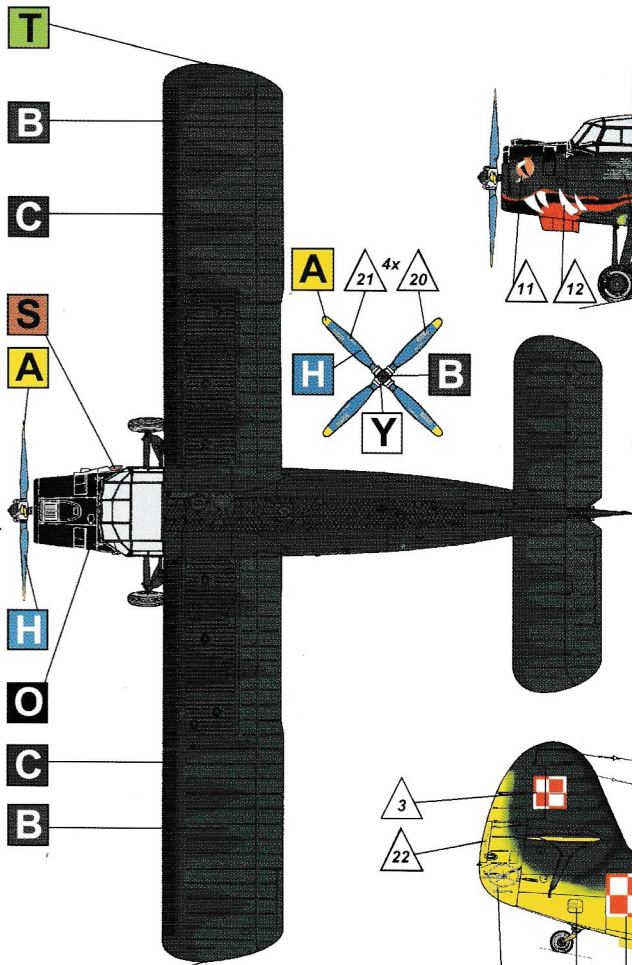
22



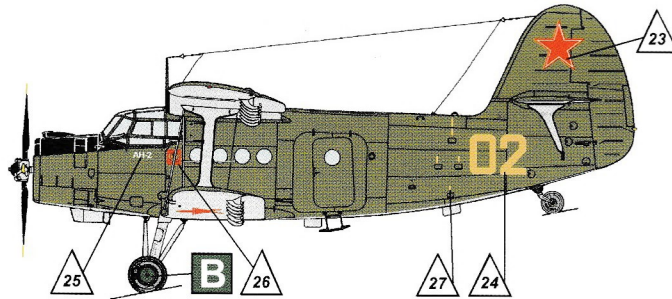
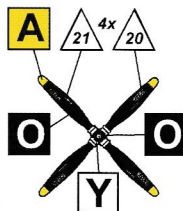
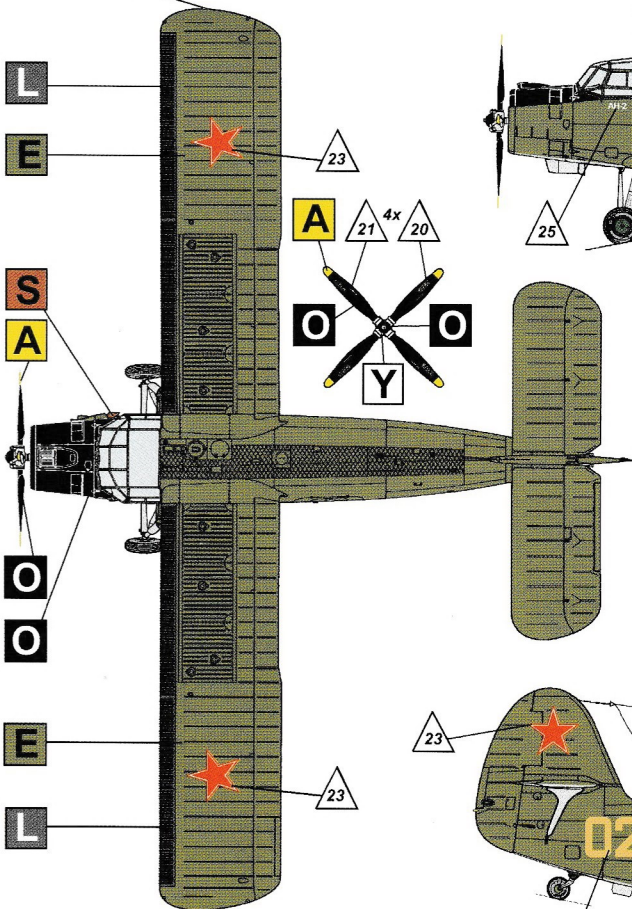
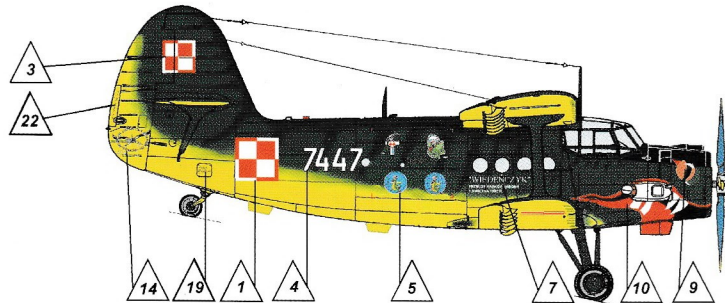
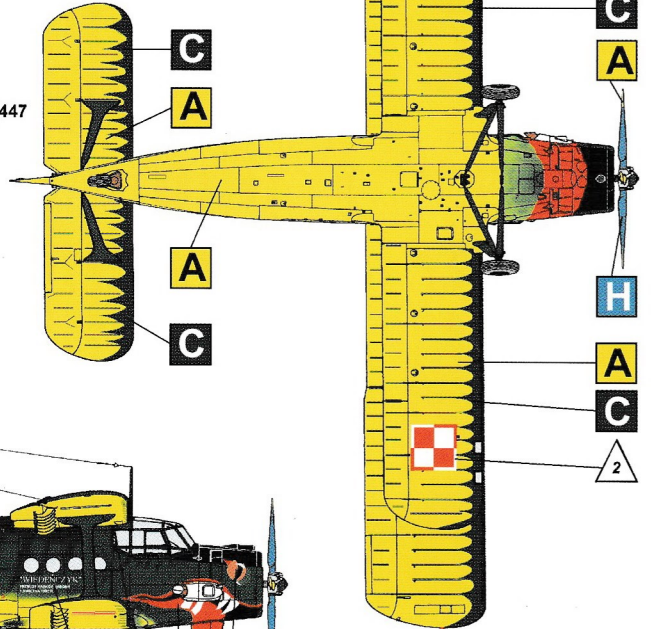
23



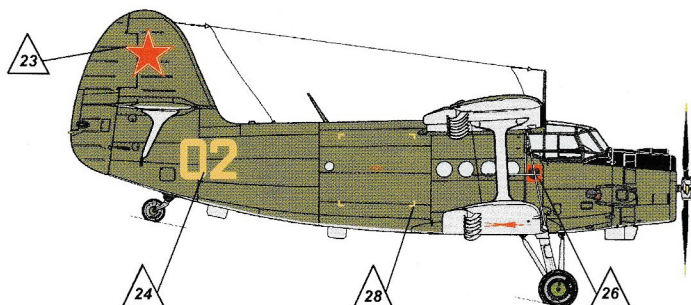
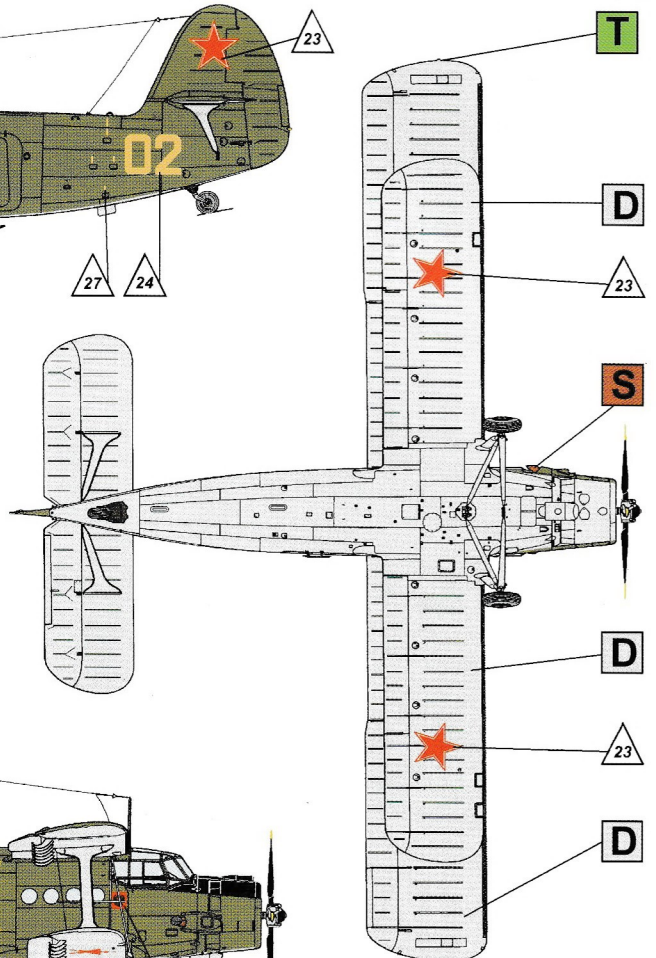




"WIEDEŃCZYK"
WSK PZL An-2TD 1G7447
Polish Air Force
13th Transport
Squadron Krakow



Antonov An-2T
Russian Air Force
2001



		Humbrol	Agama	Model Master	Gunze Sangyo	F.S.595b
A	žlutá Yellow	154	02	1708	----	33538
B	zelená Green	80	C62	2028	----	34062
C	tmavá zelená Dark Green	30	B1	1710	H309	34079
D	světlá šedá Light Grey	64	A6	2038	----	36293
E	zelená Green	150	R11	1712	H340	34098
F	bílá White	34	01	1768	H11	37875
G	signální červená Signal Red	174	17	1705	H90	11136
H	modrá Blue	25	N5	2012	H41	25053
K	světlá modrá Light Blue	47	A41	1508	H45	15200
L	šedá Grey	140	A18	1740	H317	36231
M	krémová Cream	103	C56	----	----	33711
N	ruská modrá Russian Blue	115	R2	2123	----	35414
O	černá Black	33	07	1749	H12	37038
P	barva pneumatik Tyre	182	36	1592	H77	35036
R	motorová šedá Engine Grey	128	A46	1725	H339	16081
S	výfuky Exhaust Tubs	113	54	1406	H344	30111
T	signální zelená Signal Green	208	19	1524	H94	14193
U	ruská zelená Russian Green	114	R1	2122	----	34128
V	žlutá Yellow	188	15	1708	H329	13538
W	modrá Blue	109	05	2012	H323	25095
Y	stříbrná Silver	11	08Me	1546	H8	17178
	obtisk Decal					

Antonov An-2