

ČÍS.4. MiG-19 1:72

MIG-19.

Prvním nadzvukovým stíhacím letounem ve službách našeho vojenského letectva se stal MIG-19. Tento stíhač vznikl začátkem padesátých let v konstrukční kanceláři A. I. Mikojana, jako další článek úspěšné řady stíhacích letadel MIG-15 a MIG-17. První z řady prototypů MIG-19, tehdy ještě pod prototypovým označením I-350(M), byl zalétáván v roce 1952. V roce 1954 dala sériová výroba první letouny MIG-19 novým leteckým jednotkám SSSR. Zavedením několika změn v konstrukci letounu — nových motorů RD-9B, opatřených komorami přídavného spalování, plovoucí výškovky, třetího brzdícího štítu pod trupem a nových kanónů NR-30 — vznikla nová verze MIG-19S, která se stala nejvíce rozšířenou variantou letounu MIG-19 (tato varianta je také předlohou stavebnice). Další variantu tvořil záchytný přepadový stíhač MIG-19SV s motory RD-9BF. Pro činnost v noci a za nepříznivých povětrnostních podmínek vznikla verze MIG-19P s radarem v přední části trupu. Konečnou variantou byla pouze raketami vyzbrojená verze MIG-19PM.

Koncem padesátých let přichází MIG-19 do výzbroje našeho letectva a o něco později jsou u nás vyráběny v licenci. Zavedení tohoto nadzvukového stíhače mělo obrovský význam pro naše letectvo i průmysl, byl to velký kvalitativní skok ve vývoji jak našeho vojenského letectva, tak leteckého průmyslu.

Postupem času se MIG-19 objevily u letectev dalších zemí socialistického tábora — v Polsku, NDR, Maďarsku, ale i na Kubě, v Egyptě, Iráku a Indonésii. SSSR umožnil také Čínské lidové republice, aby zahájila velkosériovou výrobu těchto letounů, v Číně označených Šenjang F-6. Stroje čínské výroby tvoří část výzbroje leteckých jednotek Pákistánu.

TECHNICKÝ POPIS

MIG 19S je jednomístný celokovový středokřídový jednoplošník s plovoucí výškovkou a tříkolovým zatahovacím podvozkem. Je poháněn dvěma motory RD-9B, které jsou vybaveny devítistupňovými axiálními kompresory, dvoustupňovou turbínou a systémem přídavného spalování. Křídlo je čtyřnosníkové, má šíp 55° a záporný úhel vzepětí — 4°30'. Trup je dělitelný na dvě části. V kabině pilota je vystřelovací sedadlo. kabina může být zahermetizována.

Výzbroj tvoří tři kanóny NR-30 ráže 30 mm. Na univerzálním závěsníku pod křídly mohou být zavěšeny přídavné nádrže, pumy, případně raketnice.

Rozpětí	9,0 m	Prázdná váha	5172 kg
Délka		Vzletová váha	7400 kg
s Pittotovou		Max. rychlost	1450 km/h
trubicí	14,9 m	Cest. rychlost	950 km/h
bez trubice	12,6 m	Dostup	18 700 m
Výška	3,9 m	Stoupavost	120 m/sec
Nosná plocha	25,0 m ²	Max. dolet	1390 km

Dříve než začnete:

1. Prostudujte návod stavby, zkontrolujte jednotlivé části podle náčrtku A a seznamte se s jejich číslováním.

2. Jednotlivé části oddělujte těsně před použitím, odstraňte otřepy vzniklé lisováním, části si před slepením vyzkoušejte na sucho, a pak teprve začněte s lepením.

3. K lepení používejte lepidla STYROFIX (vyráběného družstvem Rohoplast), které bylo připraveno speciálně pro tyto stavebnice a je k dostání ve specializovaných modelářských prodejnách. Stavebnice je z polystyrénu, můžete také k lepení použít Polystyrocement, Igetex, toluen nebo xylen (všechna tato lepidla dostanete v prodejnách Drogerie).

4. S lepidlem pracujte opatrně. Nanášejte je pouze na styčné plochy lepených částí, dostane-li se na vnější plochy — poškodí je.

5. Malování provádějte barvami na polystyrén. Vhodné jsou barvy sady Industrol (tj. email syntetický vrchní venkovní S 2013), jsou k dostání v Drogeriích; můžete také použít i další syntetické emally jiných řad. Užíváte-li barvy Unikol, pracujte s maximální opatrností, protože porušují natíraný povrch z polystyrénu.

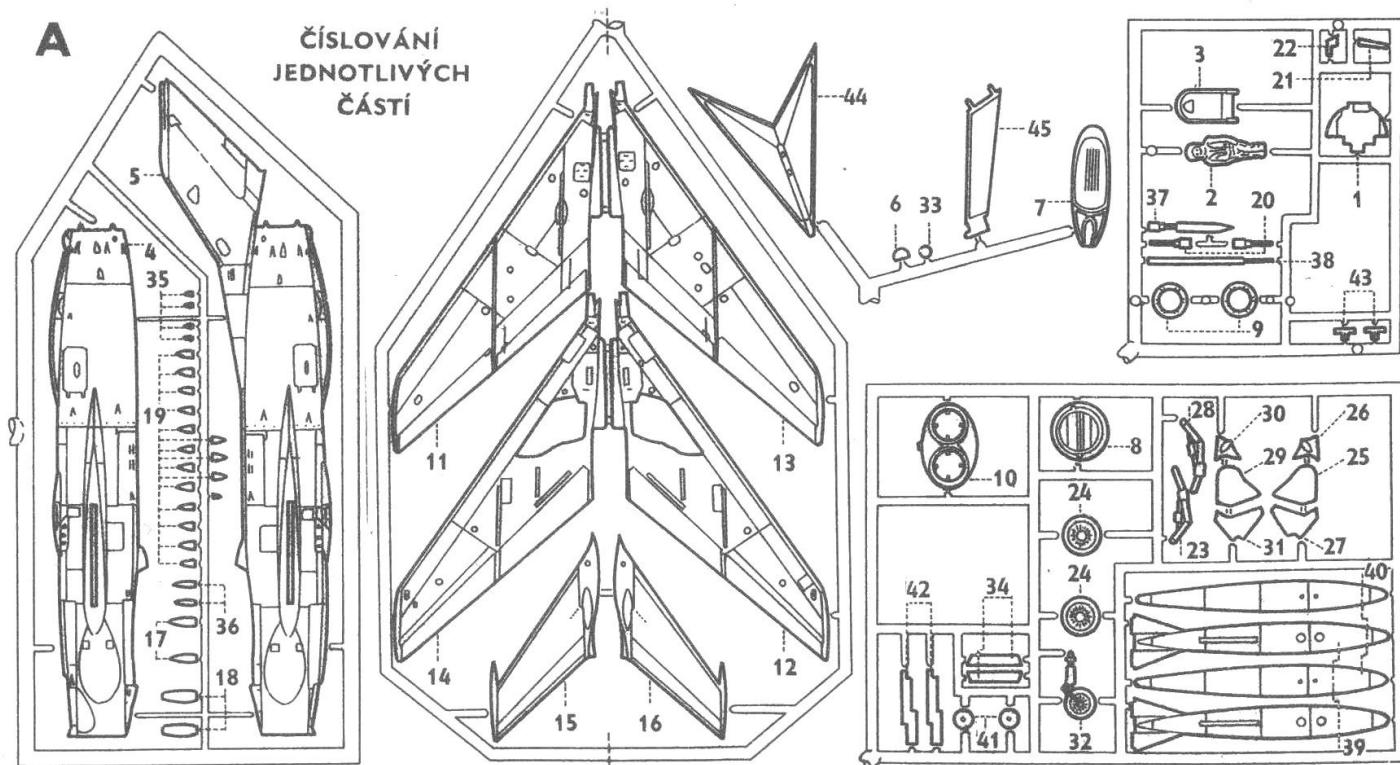
6. Podle velikosti natírané plochy volte velikost štětce. Vyzkoušejte si předem doby schnutí vašich barev; s namalovanými částmi pracujte až po důkladném zaschnutí barev.

7. Malé součásti je vhodné malovat před oddělením, velké, slepené části, malujte až po dokončení stavby. Řiďte se pokyny v části o kamuflážích a návodem.

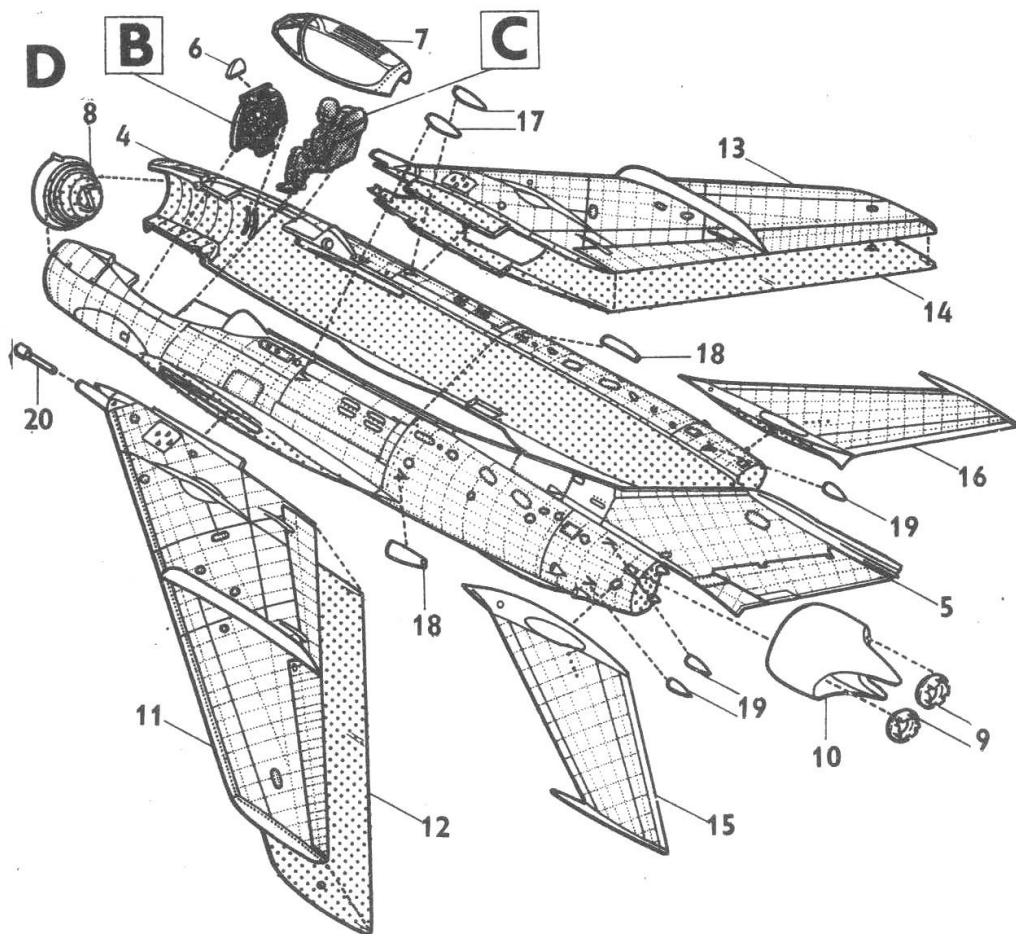
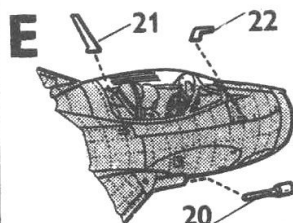
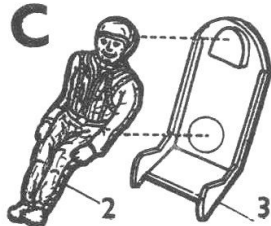
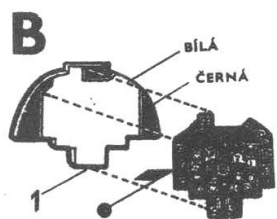
8. Obtisky nanášejte až po úplném sestavení modelu na namalovaný, nebo odmaštěný povrch. Jednotlivé znaky pečlivě odstříhnete, ponořte na několik vteřin do vlažné vody, jemným tlakem prstů obtisk sesuňte z podloženého papíru na patřičné místo, a savým papírem nebo molitanovou houbou pečlivě přitisknete na povrch.

9. Pro odstraňování součástí z výlisků používejte nože, nůžek nebo jemných štípacích kleští, otřepy odstraňte jemným pilníkem. Malé části si přidržíte pinzetou. Slepené části stáhněte k sobě gumičkou, proužkem samolepicí pásky (isolepou), nebo kolíčkem na prádlo. Slepené části nechte dostatečně dlouho v klidu před další prací. Lepidlo nanášejte drobným štětečkem nebo kolíčkem.

10. Při práci postupujte pečlivě, nespěchejte, dokonalý vzhled modelu letadla MIG-19 záleží jen na vás.



STAVEBNÍ POSTUP

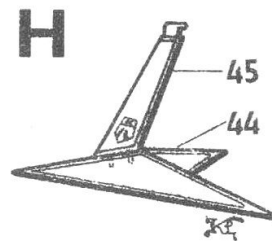
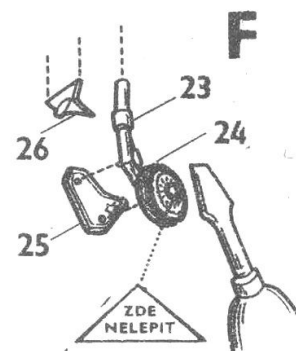
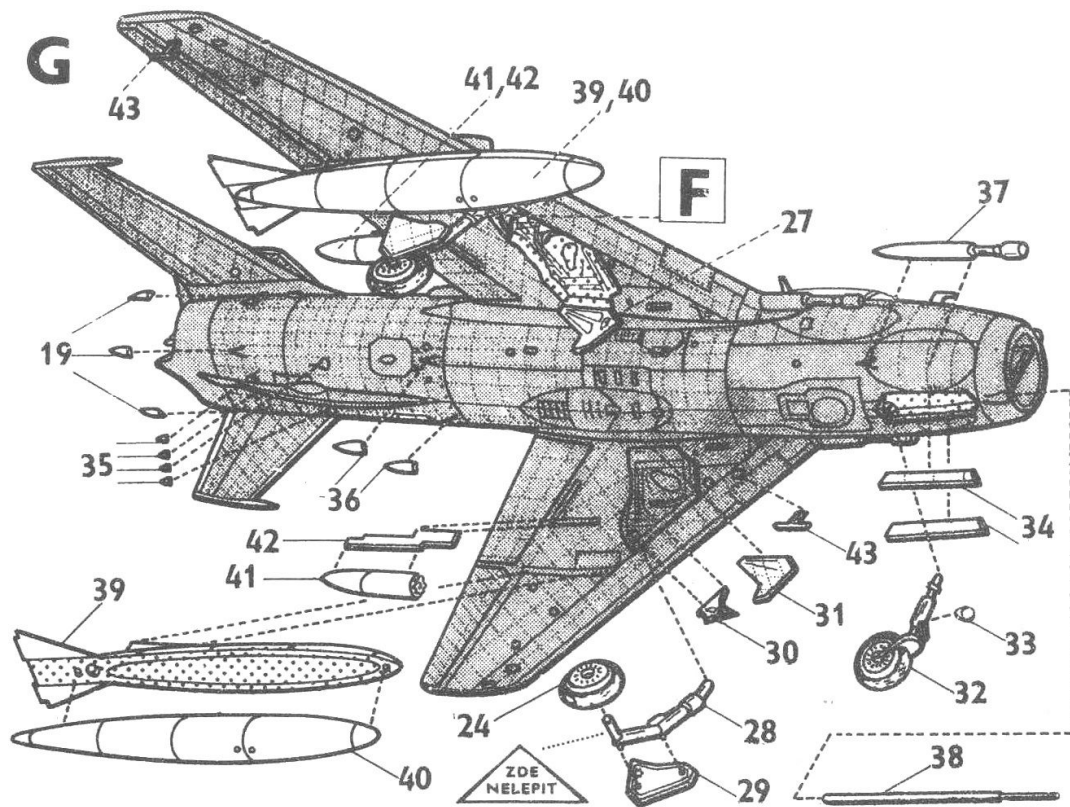


1. Nabarvíte přístrojovou desku (1) podle nákresu B a naneste na ni obtisk přístrojové desky. Nalepte pilota (2) na sedadlo (3), viz nákres C.

2. Do pravé poloviny trupu (4) vlepte přístrojovou desku a slepte k sobě pravou i levou (5) polovinu trupu. Vlepte do kabiny pilota i se sedačkou tak, že žebříčko na zadní stěně sedačky přilepíte sešora k vodorovné plošce v zadní části kabiny. Nad přístrojovou desku k zadní hraně přední plošky v kabině přilepte mírně dozadu skloněný zaměřovač (6). Přilepte kryt kabiny (7) k trupu. Do předě trupu (vyznačeno štrafováním) dejte 4 g závaží (olověné broky, uchycené v plastelině, nebo modelitu), a vlepte do trupu vstupní kužel (8). Výtokové trysky (9) vlepte dovnitř zakončení trupu (10), které přilepte zezadu na trup.

3. Slepte k sobě horní a dolní poloviny křídel (11 a 12, 13 a 14) a křídla vlepte do trupu. Na kolíčky na zádi trupu přilepte obě poloviny výškovky (15 a 16). Křídla i výškovka mají negativní vzepětí (jsou skloněna směrem dolů), jejich správnou polohu nastavte podle nákresu na boční straně krabičky. Na značky (<) přilepte krytky pomocných nasávacích otvorů — dvě krytky (17) na hřbet trupu, dvě krytky (18) na boky trupu, tři krytky (19) na zadní část trupu.

4. Vlepte hlavně kanonů (20) do křídel. Podle nákresu E přilepte na pravou stranu předě trupu na značky (<) antény (21 a 22).



5. Na osu pravé podvozkové nohy (23) nasuňte kolo (24) a mírně zahřátou špičkou šroubováku, nebo hla-
vičkou hřebíku rozmáchněte vyčnívající část osy kola. Na podvozkovou nohu přilepte střední kryt podvozku
(25). Řiďte se nákresem F. Splepený podvozek vlepte do důlku v pravé podvozkové šachtě. Na přední hranu
podvozkové šachty před podvozkovou nohu přilepte vnější kryt podvozku (26), na hranu u trupu vnitřní
kryt (27). Levou podvozkovou nohu (28), kolo (24) a kryty (29, 30, 31) sestavte obdobně. Na přední pod-
vozkovou nohu (32) nalepte pojízďecí reflektor (33) a nohu vlepte do otvoru v šachtě předního podvozku.
Na hrany podvozkové šachty přilepte dva kryty (34).

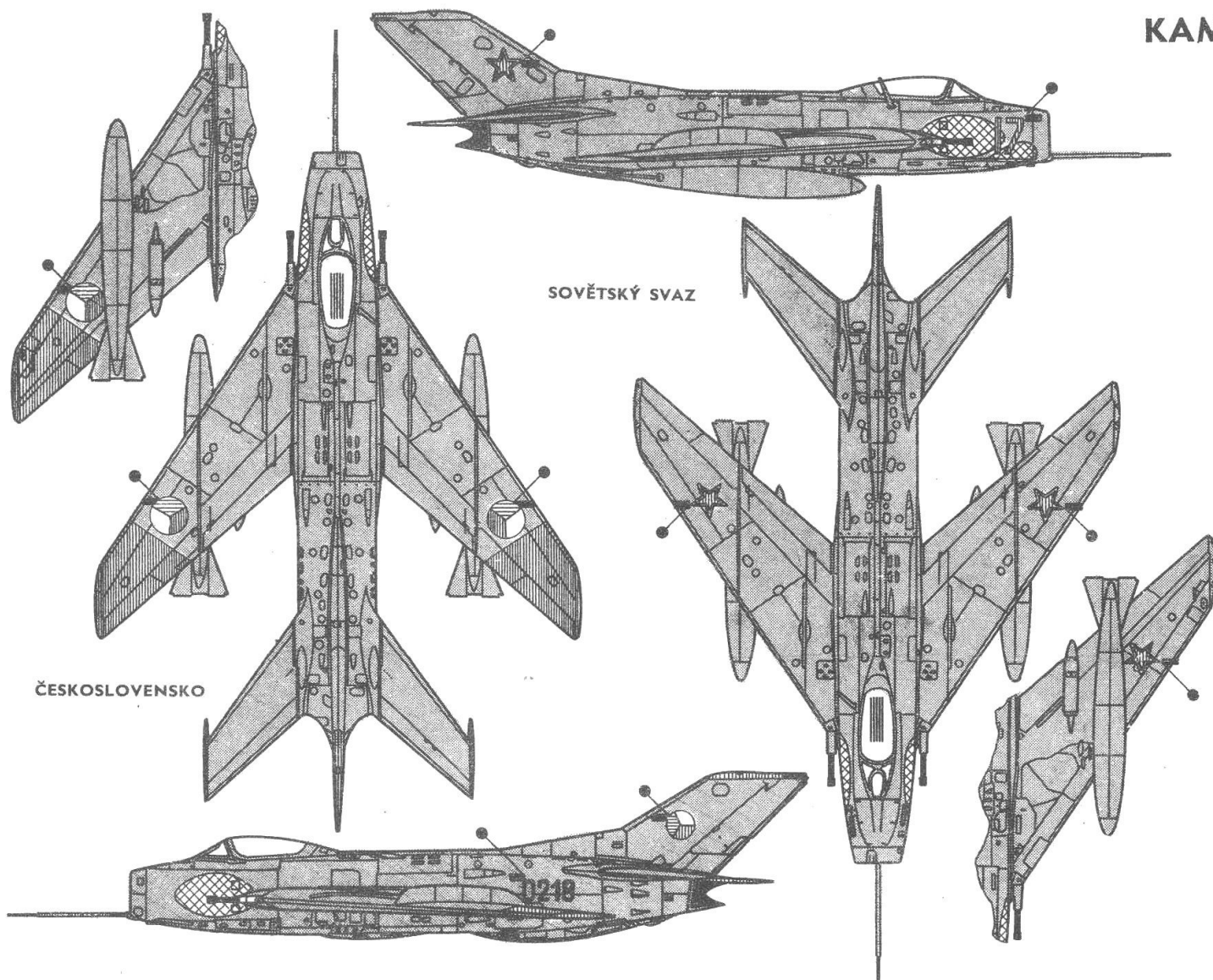
6. Stavíte-li model se zataženým podvozkem, použij-
te pouze krytů podvozků (25, 26, 27 a 29, 30, 31 a 34), které naplocho vlepte do podvozkových šachet.
Poněvadž jsou kryty tenčí, než křídlo, vyplňte podvoz-
kové šachty před nalepením krytů plastelinou, nebo
polystyrénovou fólií tak, aby přilepené kryty byly
v rovině s plochou křídla nebo trupu.

7. Na značky (<) přilepte další krytky pomocných
nasávacích otvorů — tři krytky (19) na zadní část
trupu, čtyři malé krytky (35) na spodek zadní části
trupu a dvě krytky (36) na boky trupu. Několik krytek
(19 a 35) máte navíc. Na značku (<) na pravé straně
přidě přilepte trupový kanón (37). Do dírky pod nasá-
vacím otvorem vlepte Pittotovu trubici (38).

8. Slepte k sobě obě poloviny přidavných nádrží
(39 a 40) a přilepte je na vyznačené obdélníky pod
křídly. Přilepte raketnice (41) k závěsníkům raketnic
(42) a závěsníky přilepte na vyznačené obdélníčky
za podvozkovými šachtami. Na vyznačený čtvereček
na konci pravého křídla a vedle kanonu na levém kříd-
le přilepte antény radiovýškoměru (43).

9. K podstavci stojánku (44) přilepte rameno sto-
jánku (45), podle nákrese H. Pro zachycení modelu
na stojánku dořízněte obdélníček, naznačený zeslabě-
ním stěny, na spodní části trupu.

10. Podle vámi zvolené verze proveďte konečnou ba-
revnou úpravu modelu a naneste na něj odpovídající
obtisky. Tím je váš model naší první nadzvukové stí-
hačky — MIG-19, v měřítku 1:72 — hotov.



Československá verze

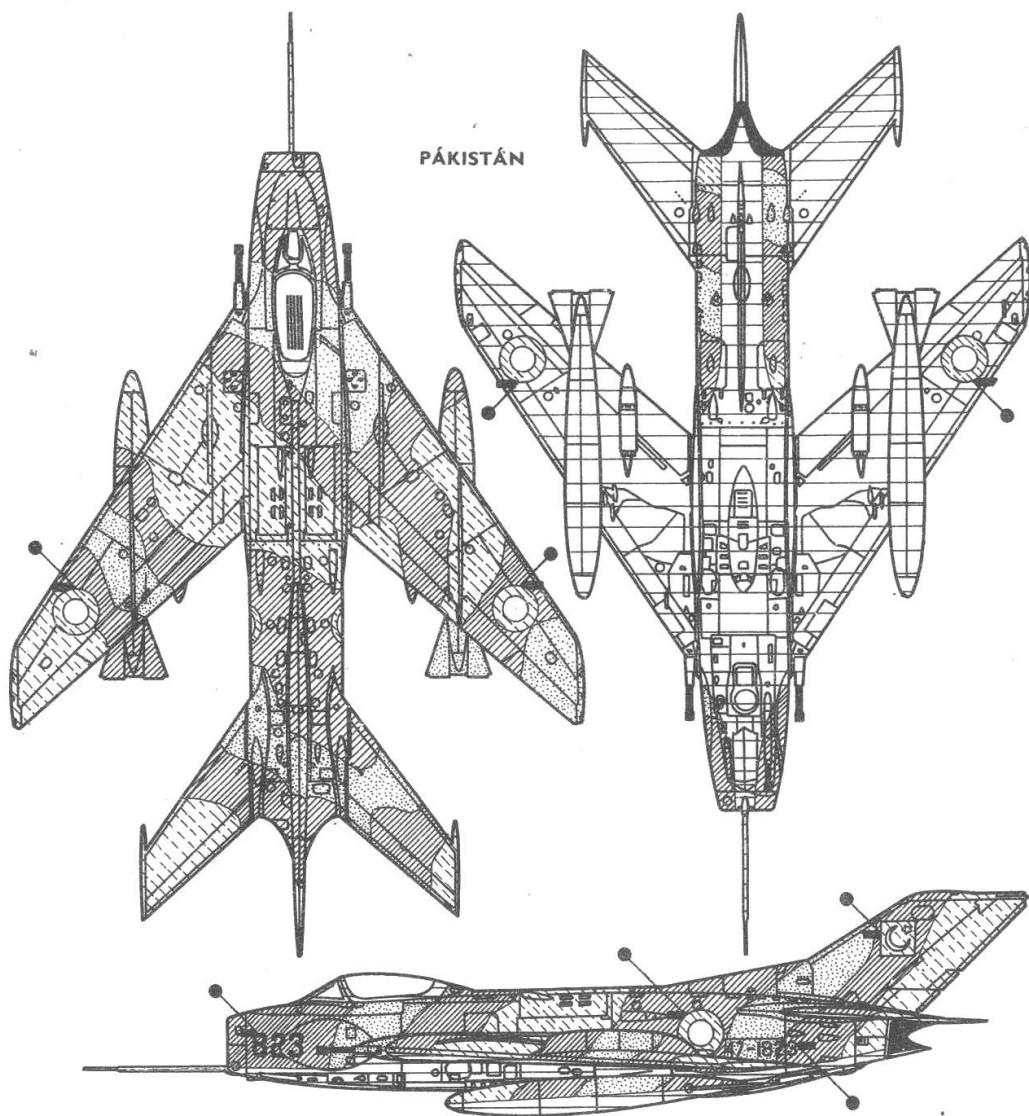
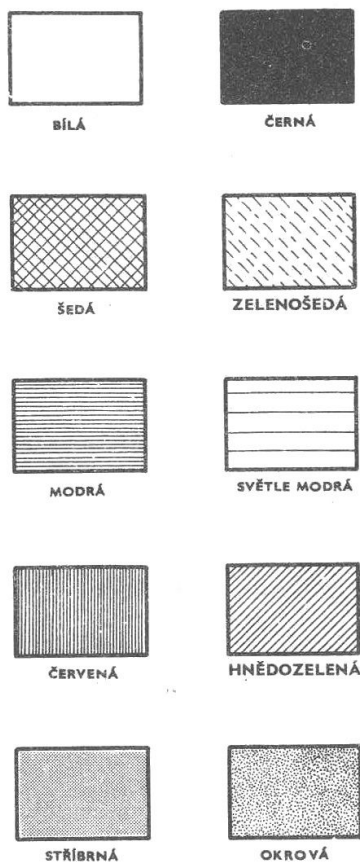
MiG-19S čs. letectva s číslem 0218 byl celý v původní barvě duralu, pouze konce křídel, výškovky a směrovky byly červené. Na hubici rychloměru byly tři červené pásy. Vnitřek kabiny a podvozkové šachty byly šedivé, přeplátování na trupu u hlavní kanónů světle šedivé. Přístrojová deska v kabině, hlavně kanónů, rádiovýškoměry, pneumatiky, vyústění motorů a přední část kýlu pod trupem byly černé, výtokové trysky rezavě hnědočerné. Kombinézy pilotů byly tmavě šedozelané, přílby bílé.

Československé výsostné znaky byly umístěny na horních i dolních plochách křídel (červené výseče směrem ke trupu) a na směrovce (červené výseče směrem dolů). Číslo 0218 byla na bocích trupu. V průběhu jednoho cvičení dostal tento letoun červený nářez na horních i spodních plochách konců křídel.

Sovětská verze

MiG-19S sovětského letectva byl celý v původní barvě duralu bez červených doplňků. Všechny další barevné části jsou naprosto shodné s čs. verzí. Sovětské výsostné znaky byly na horních i dolních plochách křídel a na směrovce. Červená čísla 17 byla na bocích předě verze.

FLÁŽE A OZNAČENÍ



Pákistánská verze

Stíhačky F-6 létaly v pákistánském letectvu buď celé v původní barvě duralu, nebo byly opatřeny tří-tónovou kamufláží z nepravidelných hnědozelených, okrových a zelenošedých polí na horních plochách křídel a trupu, žebra krytu kabiny a spodní plochy byly světle modré.

Výsostné znaky (zelenobílé kruhy) jsou umístěny na křídlech a na trupu. Zelený čtverec s bílým půlměsí- cem je na směrovce. Černé číslo 823 je na přídi, číslo 47 1823 je na zádi trupu. Umístění znaků i čísel je shodné pro obě verze stíhačky F-6.

Všechny verze letounů MIG-19, které létaly v čs. vojenském letectvu, můžete nalézt v expozici le- tectva vojenského muzea na letišti Praha-Kbely.

Podrobnější popis, výkresy, fotografie a barevná schémata i dalších kamufláží byla uveřejněna v časopise Letectví + kosmonautika, číslo 3, roč- ník 1972.

NÁVOD NA SNÍMÁNÍ POSITIVNÍCH (POSUNOVACÍCH) OBTISKŮ

Doporučujeme obtisky namožit na 30 vteřin do teplé vody 60-70° C, položit na desku nebo sklo k samostatnému provlhčení, protože obtiskový papír se zkroutí a násilným narovnáním se barvy lehce polámou.

Teprve když obtiskový papír se narovná a obtiskem lze lehce po papíru posunovat, sesuňte jej k okraji papíru a podsunutím spodního papíru upravte na určeném místě. Hladkou stranou tohoto mokrého papíru vymáčkněte vodu a vzduchové bublinky, aby byl povrch obtisku hladký. Takto sejmuté obtisky se ani nelámou, ani nepraskají.

V případě, že necháte obtisky dlouho ve vodě, odplave škrobová lepicí vrstva a obtisk po sejmutí nemá dobrou přilnavost.

Posunovací obtisk pozitivní je již při tisku čitelný. Nepoužívá se žádného lepidla, spodní stranu nebereme do prstů. Obtisk bezvadně drží hlavně na hladkých nepórovitých předmětech. Odstranit se dá pouze seškrábnutím. Trvanlivost možno zvýšit přelakováním, nejlépe bezbarvým lakem (ne acetonovým!). Skladovací doba je 6 měsíců.



Vytiskly Obchodní tiskárny, národní podnik Kolin,
zav. 4, Hradištko pod Medníkem