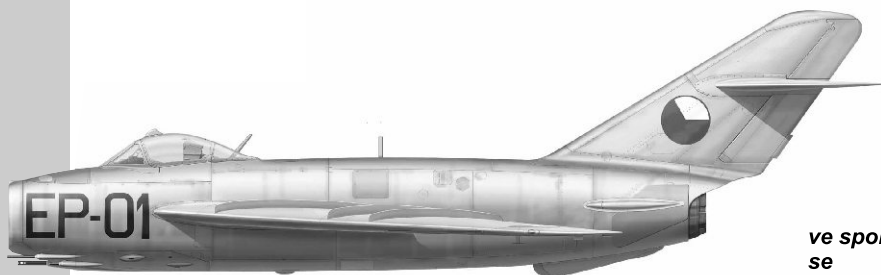
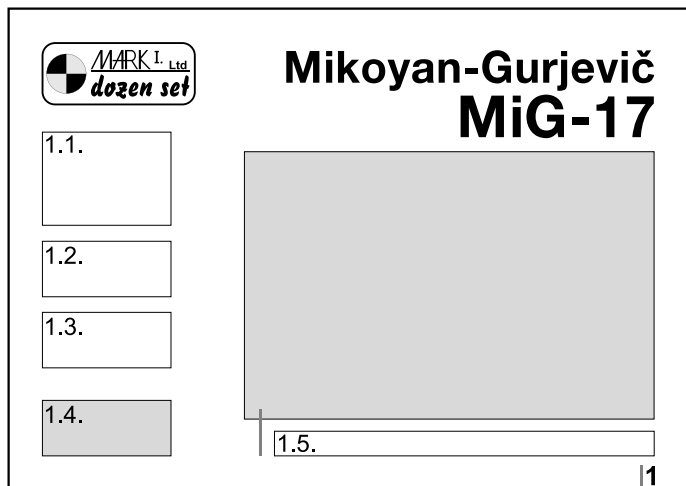




Mikojan-Gurjevič MiG-17 zbarvení & označování



Publikace MARK I - Dozen set
Mikojan-Gurjevič
MiG-17
český text



1.1.

Autoři textu - Michal Ovčáčík, Karel Susa
Barevné kresby - Petr Štěpánek

Řada publikací - manuálů „Dozen Set“ („Tucet“) je určena zejména plastikovým modelářům. Každý titul popisuje dvanáct letadel, která jsou zde fotograficky podchycena, a kromě celkových záběrů přináší i detailní snímky využitelné při stavbě modelů. Součástí publikace je rovněž sada obtisků, umožňující dokončit vzhled popsaných letounů v modelové podobě.

1.2.

Fotografie (pokud není uvedeno jinak) - Michal Ovčáčík, Karel Susa, archiv MARK I
Lito - Art-D, Grafický ateliér Černý s.r.o., Praha 10
Tisk - TRICO s.r.o., Praha 7

1.3.

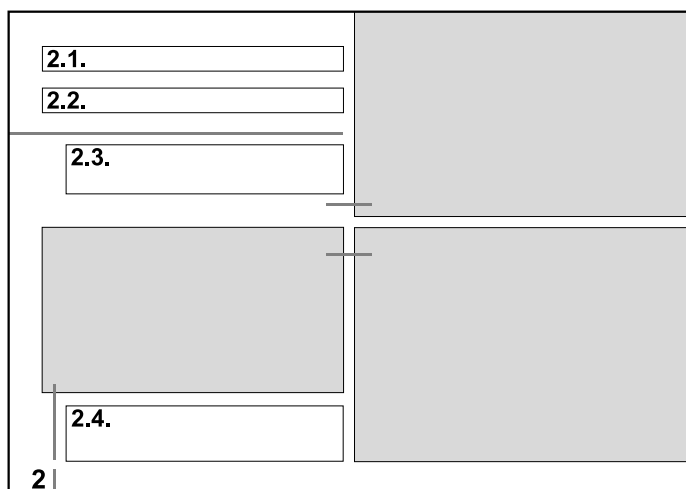
4+ ® je chráněná obchodní značka
Vydal MARK I s.r.o., PO Box 10, 100 31 Praha 10 - Strašnice, Česká republika
© MARK I s.r.o., 1. vydání, Praha 2009

1.4.

COPYRIGHT © 2009 MARK I s.r.o.
Veškerá autorská práva vyhrazena. Žádná část této publikace nesmí být reprodukována ani přejata v jakékoliv formě elektronicky, elektricky, chemicky, mechanicky, opticky, xerograficky, ani jiným způsobem bez předchozího písemného souhlasu nakladatelství. Vystavení publikace či její části na webových stránkách není dovoleno.

1.5.

Letoun MiG-17, vyvinutý z úspěšné stíhací „patnáctky“, měl oproti předchozímu typu výrazně zlepšené letové vlastnosti v transonické oblasti. Sovětská výroba zahrnovala jak čisté stíhací stroje (MiG-17 a 17F), tak přepadové letouny pro každé počasí (MiG-17PF a 17PFU), jejich licenční výroba probíhala v Polsku (pod označením Lim-5 a 6) a v Číně (J-5 a 5A), a celkově bylo zhotoveno na 10 500 strojů všech verzí. V poslední fázi jejich služby byly některé stroje používány jako bitevní pro ničení pozemních cílů; příkladem je tento polský Lim-6bis trupového čísla 319 - jeden z posledních, který létal ještě v roce 1991. (Waclaw Holyš)



2.1.

MiG-17, červená 41

**vojenské letectvo sovětského námořnictva,
Baltická flotila, SSSR, 70. léta**

2.2.

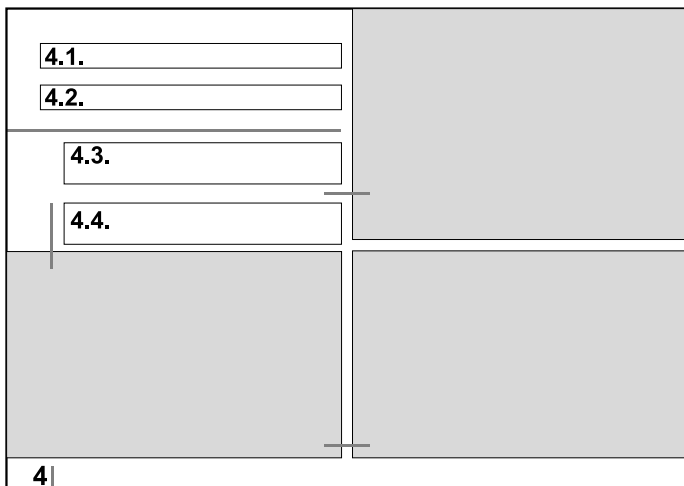
Celý letoun je nastříkán světle šedou barvou, přídavné nádrže jsou v barvě kovu.

2.3

První nové MiGy 17 začaly opouštět výrobní linku Státního leteckého závodu (GAZ č. 1) v Kujbyševě koncem roku 1951. Kromě sovětského letectva sloužily tyto letouny, v kódu NATO označované Fresco A, také v leteckých silách Bulharska, východního Německa a Polska a později byly exportovány do dalších zemí po celém světě. MiG-17 na snímku vpravo je opatřen jednobarevnou světle šedou kamufláží, jež byla na některých sovětských letounech zavedena v 70. letech. Pověšimněte si staršího typu překrytu kabiny bez periskopu.
(sbírka Gennadije Petrova)

2.4.

Nahoře: MiGy 17 byly poháněny motory VK-1A bez přídavného spalování a byly charakteristické malými bočními brzdícími štíty a delší zadní částí trupu. Pověšimněte si výmetnice EKSR-46 pro čtyři signální rakety umístěné v pravé zadní části trupu a také krátkého hřebene pomocné kýlové plochy (srovnajte s obdobným záběrem MiGu 17PF na str. 10).
Vpravo: Detail otevřeného levého brzdícího štítu letounu MiG-17. Jeho vnitřní prostor byl většinou natřen hliníkovou barvou.
(Gábor Szekeres)



4.1.

MiG-17PF, modrá 34

16. letecká armáda, skupina sovětských vojsk v Německu, základna Brandis, východní Německo, září 1960

4.2.

Celý letoun je v původní barvě kovu opatřeného čirým ochranným lakem. Panely kolem ústí hlavní kanónů a brzdící štíty mají barvu leštěné nerezové oceli.

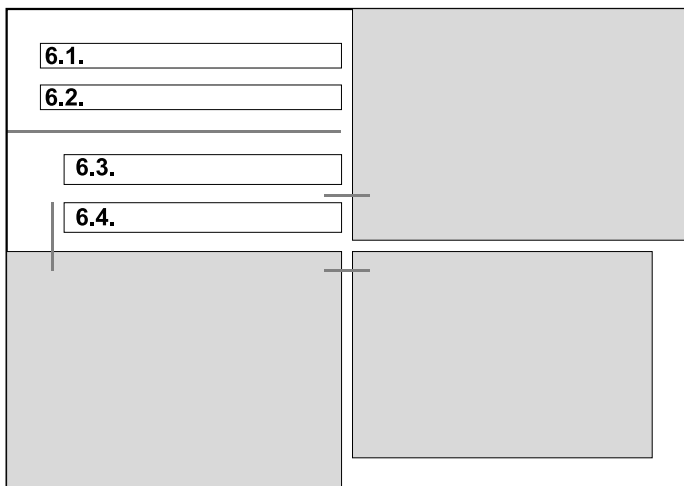
4.3.

Vpravo: MiG-17PF Fresco D byl přepadový stíhač využitelný za každého počasí, poháněný motorem VK-1F s přidavným spalováním. Do výroby byl zaveden v roce 1953. Stejně jako jeho předchůdce - letoun MiG-17P Fresco B s motorem bez komory přidavného spalování - byl vybaven radiolokátorem RP-1 Izumrud-1. Tento letoun s trupovým číslem 34 byl zachycen těsně před přistáním. Za pozornost stojí aerodynamický kryt na spodku trupu určený pro umístění fotonáprav pro letecký průzkum.

4.4.

Dole: Radarový systém (na fotografii je RP-1) byl určen pro vyhledávání a zachycení cíle v přední polosféře letounu; jeho součástí byla anténa vysílače umístěná ve svislé přepážce vstupu vzduchu a anténa přijímače krytá límcem v jeho horní části. (sbírka Gennadije Petrova)

Vpravo dole: Otevřený kryt prostoru před kabinou MiGu 17PF odhaluje umístění parabolické antény a válcového přijímače-vysílače radaru RP-1 a bloků VKV radiostanice.



6.1.

MiG-17PFU, červená 21

Vojenské vzdušné síly SSSR, neznámá základna, sovětská Střední Asie, konec 50. let

6.2.

Celý letoun je v původní barvě kovu opatřeného čirým ochranným lakem. Brzdící štíty mají barvu leštěné nerezové oceli.

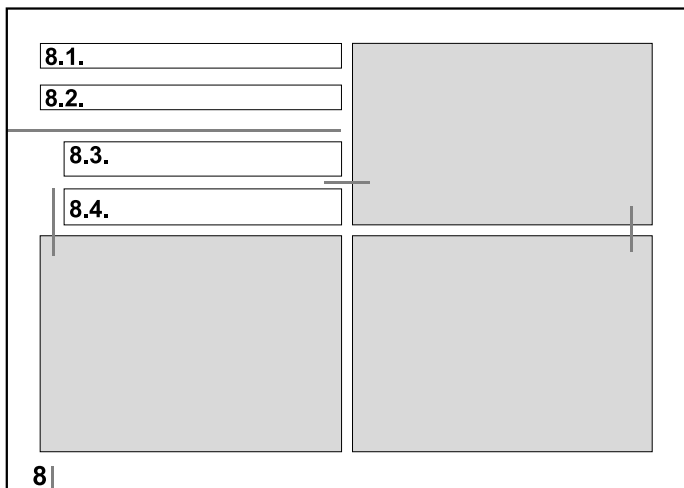
6.3.

Vpravo: Základní a jedinou výzbrojí MiGů 17PFU byly čtyři rakety typu vzduch-vzduch RS-1U (v kódu NATO AA-1a Alkali) s poloaktivním radarovým naváděcím systémem, nesené na adaptérech APU-4; letouny postrádaly jakoukoli zabudovanou kanónovou výzbroj. (sbírka Gennadije Petrova)

6.4.

Dole: Tyto dva letouny - trupová čísla 21 a 15 - byly vyrobeny v rámci malé série čtyřiceti „péefúček“ speciálně pro službu u sovětské protivzdušné obrany. Letouny MiG-17PFU (v kódu NATO označované jako Fresco E) byly vyzbrojeny raketami RS-1U (K-5) - na snímku jsou tyto střely patrné na přední části vozíku. (sbírka Sergeje Cvetkova)

Vpravo dole: Vnitřek prostoru pravého brzdícího štítu MiGu 17PF pozdější výroby; maximální úhel vyklopení štítu byl 55°. (sbírka Jaroslava Bartáčka)



8.1.
MiG-17F, černá EP-01

**velitelská letka 1. letecké divize,
 československé vojenské letectvo, základna
 Planá (České Budějovice), jaro 1956**

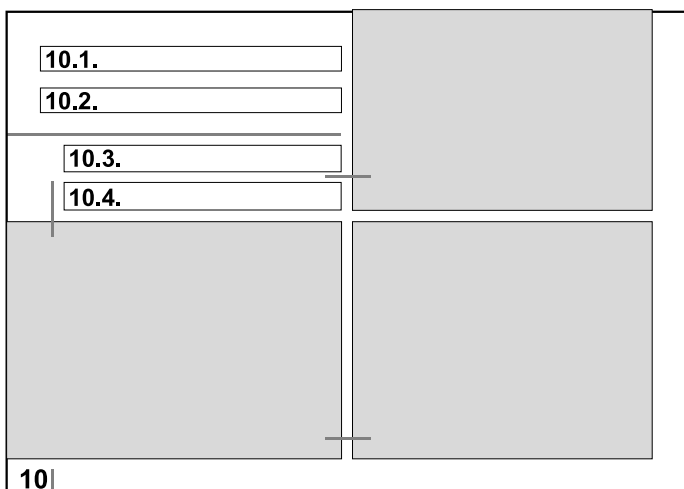
8.2.
 Celý letoun je v původní barvě kovu opatřeného čirým ochranným lakem. Panely kolem ústí hlavní kanónů a brzdící štíty mají barvu leštěné nerezové oceli.

8.3.
 Vpravo: Pohled na otevřený kryt kabiny MiGu 17F. Vzad odsouvatelná část překrytu byla vyrobena z Perspexu a na její horní straně byl umístěn periskop-zrcátko. Po pravé straně krytu byl ukotven stožárek VKV radiostanice.

(Stanislav Štěpánek †)

Vpravo dole: Vnější část pravé poloviny křídla se dvěma aerodynamickými plůtky a Pitotovou trubicí. Všimněte si velkého průměru výstředného znaku, charakteristického pro počáteční období služby MiGů 17 u nás.

8.4.
 Dole: Jeden z pouhých dvou MiGů 17F ve stavu našeho vojenského letectva nesl individuální označení EP-01 a od počátku byl osobním letounem velitele 1. letecké divize genmjr. Kúkela. Stroj nese starší evidenční značení používané do poloviny roku 1957, jež bylo tvořeno kombinací písmen a číslic; později byl letoun přeznačen číslem 0952. Povšimněte si velkého výstředného znaku na kýlovce.
 (sbírka JAPO)



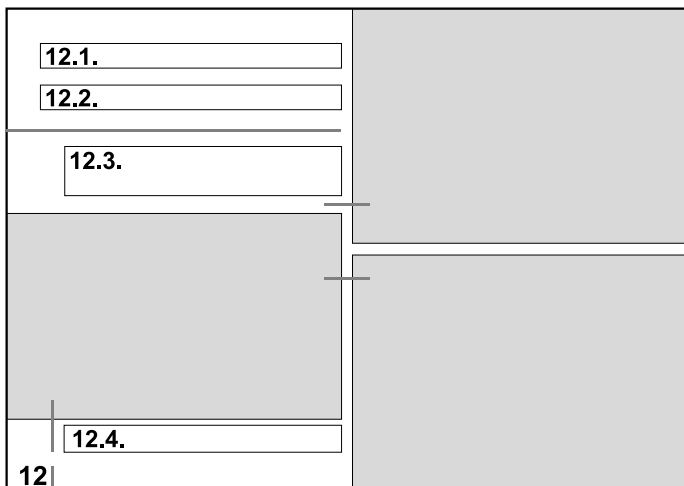
10.1.
S-104 (MiG-17PF), černá 1015

**4. letka 11. stíhacího leteckého pluku,
 československé vojenské letectvo, základna
 Žatec, 1967-69**

10.2.
 Celý letoun je v původní barvě kovu opatřeného čirým ochranným lakem. Panely kolem ústí hlavní kanónů a brzdící štíty mají barvu leštěné nerezové oceli.

10.3.
 Vpravo: Československo obdrželo celkem 24 MiGů 17PF (čs. označení S-104), z nichž poslední dolétal v září 1969. „Péefka“ na snímku pocházejí z pozdější série vyrobené závodem č. 31 v Tbilisi a na trupu již nesou nové čtyřmístné číselné evidenční označení zavedené v polovině roku 1957.
 (Stanislav Štěpánek †)

10.4.
 Dole: Zadní část trupu byla u „péefky“ kratší, přičemž z ní vystupovaly trysky komory přídavného spalování. Tato verze měla také větší brzdící štíty s vystouplým aerodynamickým krytem pohonného hydraulického válce, dopředu prodlouženou spodní pomocnou kýlovou plochu a do kýlovky přemístěnou výmetnici signálních raket.
 Vpravo dole: Celkový pohled na samonosné ocasní plochy - vodorovná plocha byla vetknuta do svislé tak, že ji rozdělovala na dvě poloviny. Všimněte si velkého krytu na kýlovce, který umožňoval přístup ke gyromagnetickému kompasu a akumulátoru.
 (Stanislav Štěpánek †)



12.1.

Lim-6R, červená 522

45. školní pluk, polské vojenské letectvo, základna Babimost, léto 1991

12.2.

Letoun je shora opatřen kamufláží sestávající z tmavě zelené, středně zelené a tmavě hnědé, zesponu je nastříkán světle modrou barvou. Nátěr je místy značně opotřeben.

12.3.

Vpravo: MiGy 17F byly v Polsku vyráběny v licenci závodem WSK v Mielci pod označením Lim-5. V roce 1962 vznikly dvě vylepšené varianty - stíhací Lim-6bis a průzkumný Lim-6R. Oba typy dostaly do kořene svislé ocasní plochy schránku brzdícího padáku a byly vybaveny podkřídlními pylony pro raketnice MARS-2, „erko“ navíc nosilo pod trupem průzkumný fotopřístroj AFA-39. Na snímku je zobrazen letoun Lim-6R 5. série - tento stroj byl dodán polskému letectvu v listopadu 1963 a jeho poslední let se uskutečnil dne 20. února 1992, kdy byl ve stavu 45. školního pluku na základně Babimost. Sériové číslo bylo uvedeno pouze na levé straně přídatných nádrží.

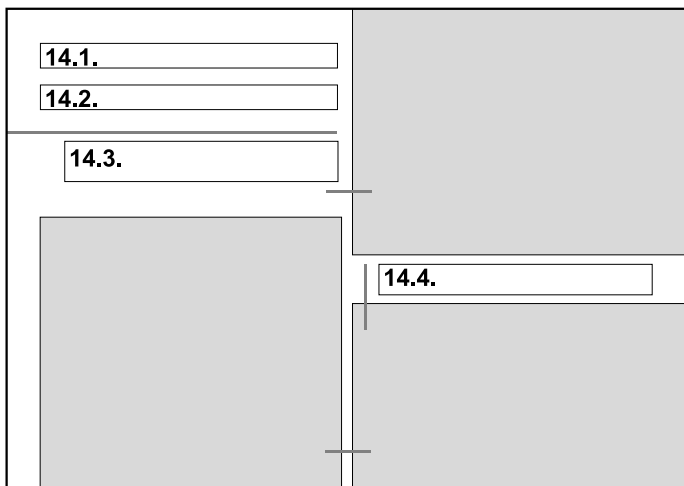
(Wacław Holyś)

12.4.

Nahoře: Ocasní plochy letounů Lim-6bis/6R měly v základně kýlovky dodatečně montované podlouhlé pouzdro brzdícího padáku SH-19. Vícebarevné kamuflážní schéma bylo na polských letounech zavedeno v polovině roku 1973.

(Wacław Holyś)

Vpravo: Detail raketnice MARS-2 pro šestnáct 57mm neřízených raket S-5 zavěšené na křídlním závěsníku. Všimněte si vzpěry mezi závěsníkem a trupem letounu.



14.1

Lim-5P (MiG-17PF), červená 477

stíhací pluk JG-1, východoněmecké vojenské letectvo, základna Cottbus, 1962

14.2.

Celý letoun je v původní barvě kovu opatřeného čirým ochranným lakem. Panely kolem ústí hlavní kanónů a brzdící štíty mají barvu leštěné nerezové oceli.

14.3.

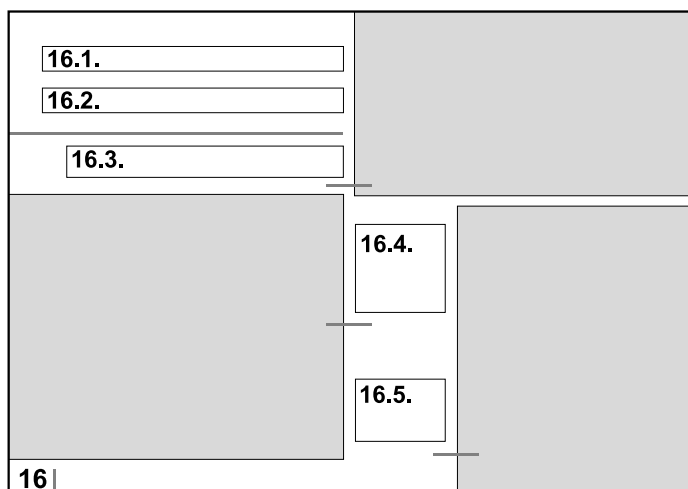
Vpravo: Jednou z celkem čtyřiceti licenčních „péefek“, dodaných východoněmecké LSK/LV z Polska na jaře 1959, byl i tento letoun s trupovým číslem 477, zde fotografovaný během doplňování paliva z cisterny IFA G5. Tento stroj (Poláky označovaný jako Lim-5P) má zabudovaný radiolokátor RP-5 a nese již nové výsostné označení (se znakem a „kružítkem“ uprostřed), jež bylo zavedeno začátkem června 1960.

(via FLIEGERREVUE-eXtra)

14.4.

Vlevo: MiGy 17PF pozdějších sérií měly instalován vylepšený radiolokátor RP-5 Izumrud-2. Takto vybavené letouny sjížděly z výrobní linky tbiliského závodu č. 31 od konce roku 1955 a lze je rozpoznat podle většího krytu antény ve svislé přepážce vstupu vzduchu. Povšimněte si popisky na krytu fotokulometu. (sbírka Václava Němečka †)

Dole: Výklopný reflektor LFSV-45 byl u polských Limů 6bis přemístěn na spodní stranu levé poloviny křídla.



16.1.
MiG-17PF, červená 15

19. stíhací pluk, bulharské vojenské letectvo, základna Graf Ignatěvo, začátek 60. let

16.2.
Celý letoun je v původní barvě kovu opatřeného čirým ochranným lakem. Panely kolem ústí hlavní kanónů a brzdící štíty mají barvu leštěné nerezové oceli.

16.3.

V polovině 50. let obdrželo Bulharsko první MiGy 17, F a PF, které nahradily starší „patnáctky“ a kterými bylo vyzbrojeno celkem šest jednotek. Tento MiG-17PF s trupovým číslem 15 byl vybaven radiolokátorem RP-1 a na snímku je zachycen se spuštěnou kanónovou lafetou umožňující údržbu a nabíjení zbraní. Všimněte si různých zbarvených dielektrických krytů radaru.

(sbírka Stefana Bošniakova)

16.4.

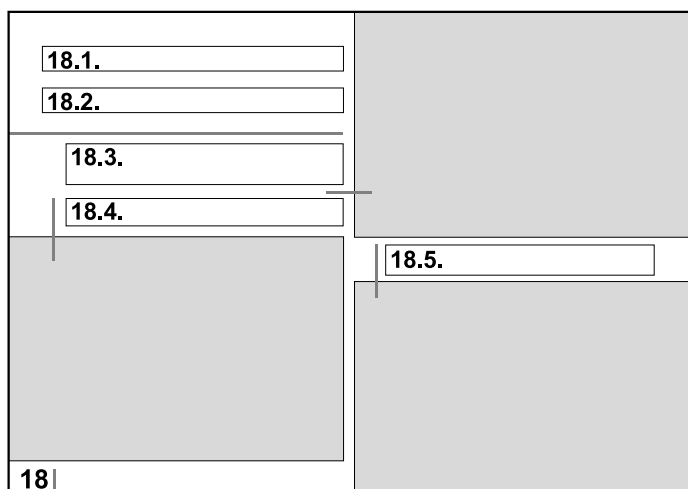
Vlevo: Detailní záběr pravého trupového kanónu NR-23 umístěného ve spodní části přídě MiGu 17PF. Za pozornost stojí panely z nerezové oceli před ústím hlavně a na dvířku podvozkové šachty. Těsně za krytem kanónu se nachází anténa identifikačního systému SRO-1.

(Vladislav Matyskovič)

16.5.

Vpravo: Hlavní výzbroj většiny MiGů 17PF a všech Limů 5P tvořily tři vestavěné kanóny NR-23 ráže 23 mm, přičemž dva kanóny (v uspořádání šikmo za sebou) se nacházely na levé straně a jeden na pravé straně.

(Stanislav Štěpánek †)



18.1.
MiG-17F, černá 8047

egyptské vojenské letectvo, základna Kabrit, 1957

18.2.
Celý letoun je v původní barvě kovu opatřeného čirým ochranným lakem. Panely kolem ústí hlavní kanónů a brzdící štíty mají barvu leštěné nerezové oceli.

18.3.

Vpravo: První tucet MiGů 17F pro egyptské vojenské letectvo byl dodán z SSSR na podzim roku 1956, další stovka dorazila na jaře následujícího roku. Na snímku jsou zachyceny dva letouny patřící první egyptské peruti vybavené MiGy 17, před nimi kráčí velitel této jednotky Shalabi al-Hinnawi. Až do jara 1958 nesly tyto stroje původní výsostné označení; povšimněte si malého evidenčního čísla letounu umístěného na krytu kanónu.

(sbírka Davida Nicolle)

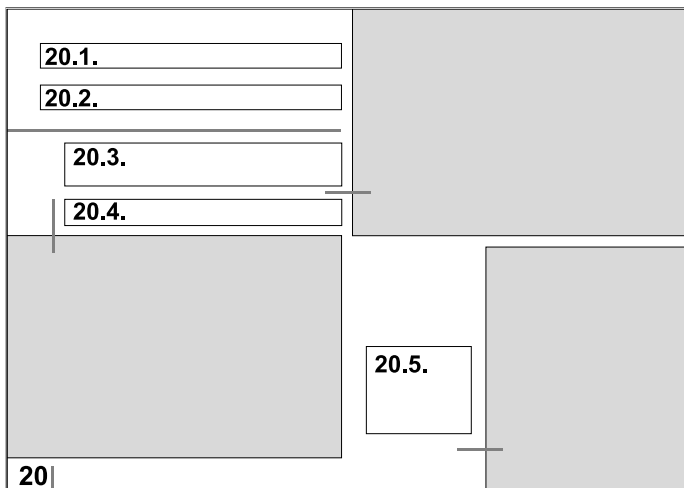
18.4.

Dole: Detail ocasních ploch s dvoudílným směrovým kormidlem a výškovkou. Vyvažovací ploška se nacházela pouze na levé polovině výškového kormidla, na špičce směrovky je vidět proudnicové hmotové vyvážení. Zadní polohové světlo bylo umístěno na pevné části odtokové hrany svislé ocasní plochy.

18.5.

Dole: Komora přidavného spalování a stavitelná tryska s klapkami motoru Lis-5 (polská kopie sovětského VK-1F). Všimněte si rovněž detailů a zbarvení vnitřní strany brzdících štítů.

(Wacław Holyś)



20.1.
MiG-17, červená 2014

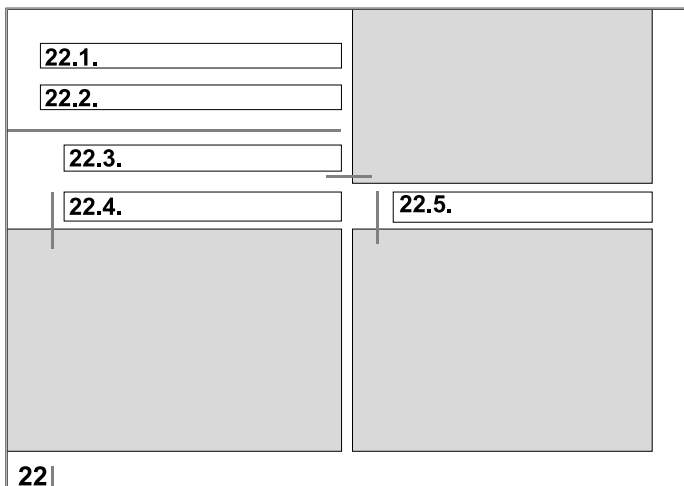
921. stíhací pluk, severovietnamské vojenské letectvo, základna Kep, 1966

20.2
Celý letoun je v původní barvě kovu opatřeného čirým ochranným lakem. Panely kolem ústí hlavní kanónů a brzdící štíty mají barvu leštěné nerezové oceli.

20.3.
 Vpravo: Tyto MiGy 17 Fresco A, fotografované na základně Kep, poskytl Sovětský svaz Vietnamu v rámci první dodávky koncem 50. let. Zpočátku byly letouny ponechány v původní barvě materiálu, ale později po vypuknutí válečného konfliktu v této oblasti dostaly kamufláž tvořenou skvrnami zelené a hnědé barvy. Zobrazené stroje mají na hřbetě trupu antény identifikačního systému SRO-1.

20.4.
 Dole: Zadní část přídavné palivové nádrže PTB-400. Všimněte si vpředu umístěných vzpěr a vodorovného stabilizačního křídélka.

20.5.
 Vpravo: MiGy 17 počátečních sérií byly vybaveny jednodušším vystřelovacím sedadlem SD převzatým z MiGu 15 (též často, nicméně nesprávně označovaným jako KK-1). Tato sedačka byla uzpůsobena pro sedový padák a neměla ještě u záhlavníku instalovány stabilizační plošky.



22.1.
Čengdu J-5A (MiG-17PF), červená 51623

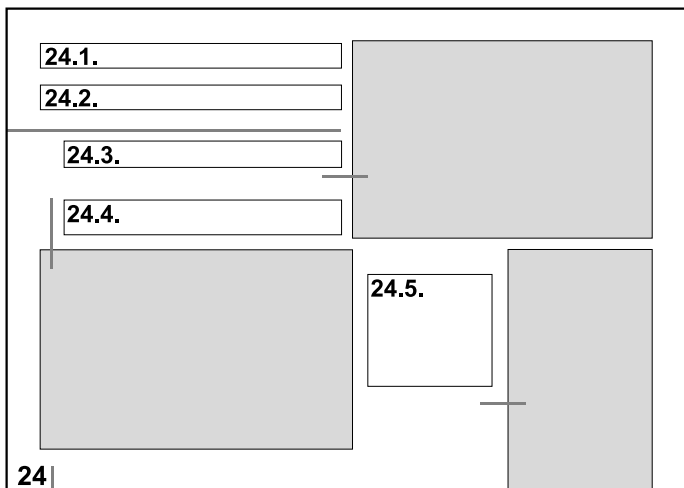
1. stíhací pluk 31. divize, čínské vojenské letectvo, neznámá základna, konec 70. let

22.2.
Celý letoun je v původní barvě kovu opatřeného čirým ochranným lakem. Panely kolem ústí hlavní kanónů a brzdící štíty mají barvu leštěné nerezové oceli.

22.3.
 Vpravo: MiGy 17PF měly kvůli obrazovce radiolokátoru a jejímu stínítku prodloužen čelní štítek krytu kabiny. Za pozornost stojí umístění všesměrové antény radiokompasu ARK-5 vestavěné do zadního odsuvného krytu kabiny. (sbírka Miroslava Balouse)

22.4.
 Dole: Letouny J-5A byly v druhé polovině 60. let vyráběny leteckým závodem v Čengdu, přičemž se v Číně celkově vyprodukovalo téměř osm set jednomístných stíhacích letounů na bázi MiGu 17, tedy včetně typu J-5. Kryty antén radiolokátorů byly v zásadě natírány speciálním paprsky propouštějícím lakem v zeleném či šedém odstínu, ale časté bylo také zbarvení modré či žluté. (sbírka Andyho C. Suna)

22.5.
 Dole: Spodek zadní části trupu MiGu 17PF, ukazující pozici antény přijímače pozemních návštěvidel MRP-48P (vpředu) a směrové antény radiokompasu ARK-5, patřících systému OSP-48 pro přistávání podle přístrojů. Na letounech MiG-17 bylo umístění těchto antén obrácené, přičemž anténa MRP byla posunuta poněkud vzad díky kratšímu hřebeni spodní pomocné kýlové plochy.



24.1.

Lim-5 (MiG-17F), bílá 002

zkušební jednotka 'Red Hats', US Air Force, základna Groom Lake, Nevada, USA, jaro 1969

24.2.

Kamufláž letounu sestávala z pískové a khaki/středně zelené na horních a světle modré na spodních plochách. Vstupní prsteneček červený, směrové kormidlo rovněž červené a opatřené bílým lemem.

24.3.

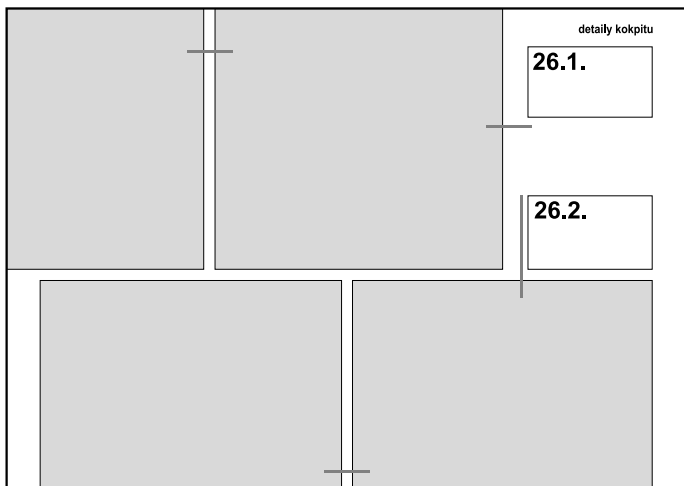
Vpravo: Detail přídě MiGu 17F s aerodynamickým krytem fotokulometu S-13. Toto zařízení se používalo pro záznam výsledků střelby z kanónů, přičemž kazeta s pásem filmu vystačila na pořízení až 150 snímků.

24.4.

Dole: Polský Lim-5 ze 7. série, původně dodaný východoněmeckému letectvu, později prodaný do Sýrie a poté ukořistěný Izraelem v srpnu 1968. V období od ledna do května 1969 byl tento letoun zkoušen americkým letectvem v rámci programu s krycím jménem Have Doughnut a létal u jednotky 'Red Hats' umístěné v Groom Lake v Nevadě. (USAF via Thorton D. Barnes)

24.5.

Vpravo: Novější typ vystřelovacího sedadla SI Mikojanovy konstrukce (často opět nepřesně označovaného jako KK-2), který byl zaveden do výroby koncem roku 1954 a které dostala většina MiGů 17F a 17PF. Sedadlo bylo vybaveno madlem katapultáže s chráničem obličeje, zajištěním nohou proti pohybu a stabilizačními ploškami u záhlavníku. Tato sedačka umožňovala bezpečné vystřelení pilota od výšky 250 metrů a do maximální rychlosti 850 km za hodinu. (Gábor Szekeres)



detaily kokpitu

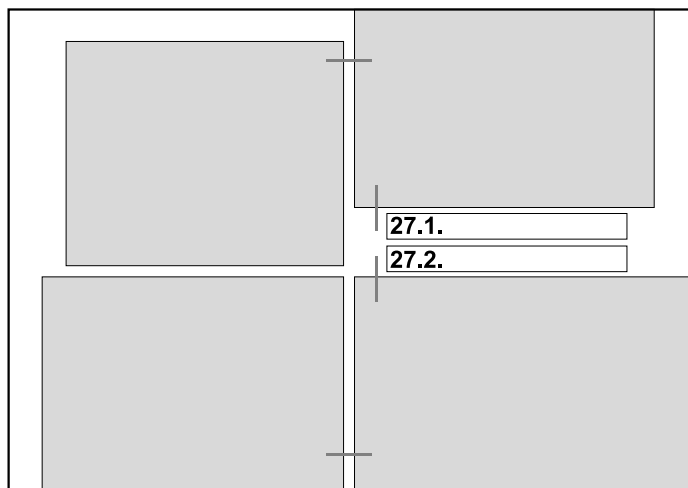
26.1.

Zcela vlevo: Pohled do pilotního prostoru MiGu 17F. Uprostřed za neprůstřelným čelním sklem o tloušťce 64 mm je upevněn gyroskopický zaměřovač ASP-4NM.

Vlevo: Detailní záběr na palubní desku polského Limu 6R. Pověšimněte si odlišného zbraňového pultíku umístěného pod její spodní hranou. (Waclaw Holyś)

26.2.

Vpravo dole a dole: Hlavními prvky na levé straně pilotního prostoru jsou plynová páka (vpředu) a regulátor kyslíku KP-18 (válcovitý přístroj). Na pravé straně jsou kohouty nouzového vysunutí klapek a podvozku a ovládací panel radiokompasu ARK-5.



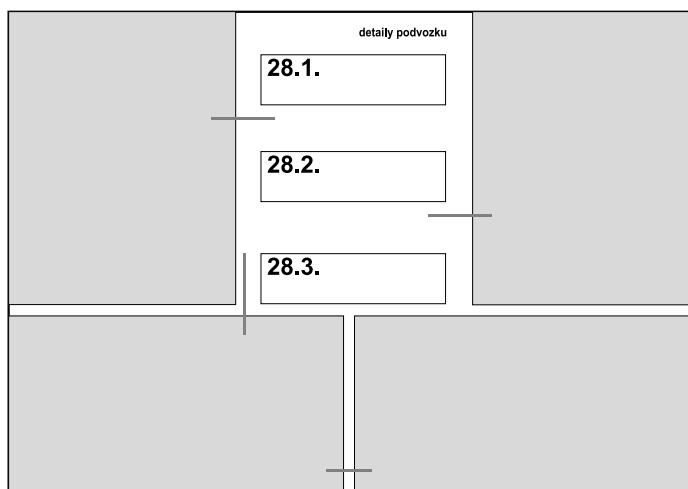
27.1.

Vlevo a nahoře: Na těchto dvou snímcích je zachycena přední část kokpitu MiGu 17PF s přístrojovou deskou a zaměřovacím zařízením. Uprostřed nad palubní deskou se nachází zaměřovač ASP-4NM, vpravo pak gumové stínítko obrazovky radiolokátoru. Nad zaměřovačem je namontováno registrační zařízení FKP-2.

27.2.

Vlevo dole a dole: Boční strany pilotního prostoru „péefky“ se obecně příliš nelišily od MiGu 17F. Novým prvkem zde byl ovládací panel radiolokátoru RP-1 (či RP-5), umístěný na levé straně za plynovou pákou. (barevné fotografie Michael Janoušek)

detaily podvozku



28.1.

Vlevo: Pohled na přední podvozkovou šachtu zachycuje podvozkovou nohu a její ukotvení, dno šachty s vybráním pro kolo a vnitřní strany dvířek s ovládacím mechanismem. Pověšimněte si hydraulického pracovního válce, kabelů elektroinstalace a krytů bočních stěn šachty zhotovených z plachtoviny.

28.2.

Vpravo: Celkový záběr na pravý hlavní podvozek s hydropneumatickým tlumičem, hadicí brzdového systému a kolem KT-28 vybaveným bubnovou brzdou. Kryty podvozkových noh byly obvykle natřeny hliníkovou barvou, zatímco disky kol byly opatřeny středně zeleným emailem.

28.3.

Dole: Tyto dvě fotografie (na obou je pohled směrem dozadu) ukazují pravou hlavní podvozkovou šachtu s vedením hydraulické a pneumatické soustavy a její tlakovou láhvi, a hydraulický pracovní válec pro ovládání podvozkové nohy. Interiér šachty byl středně šedý, vnitřní strana vnitřních podvozkových dvířek byla natřena hliníkovou barvou.