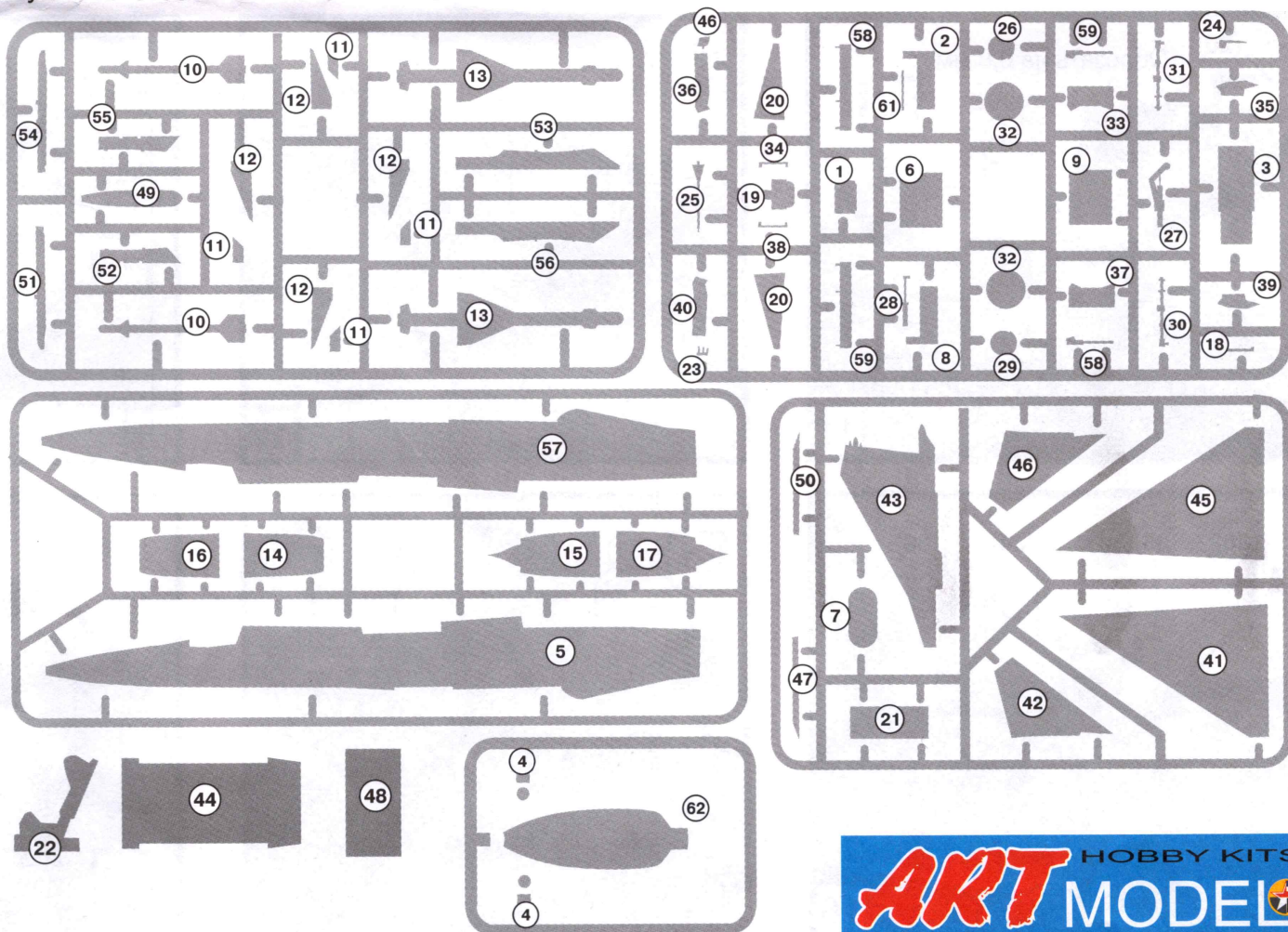
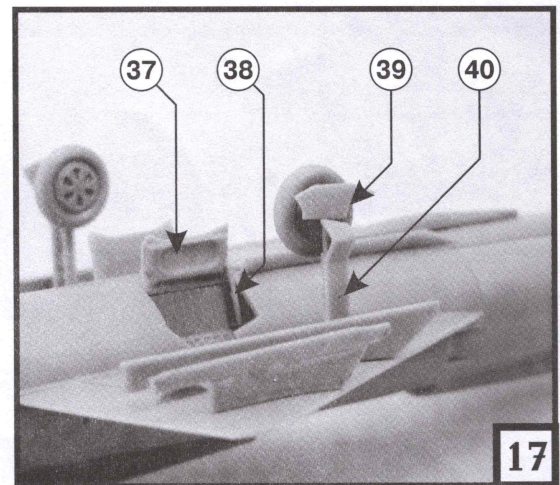
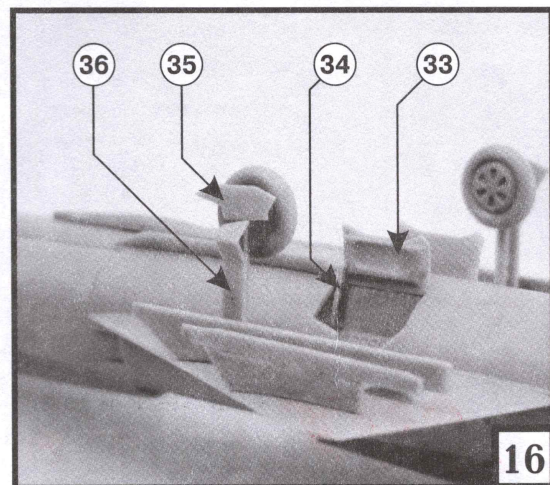
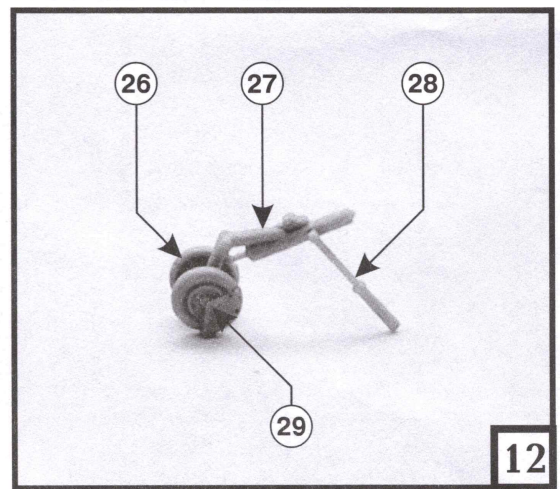
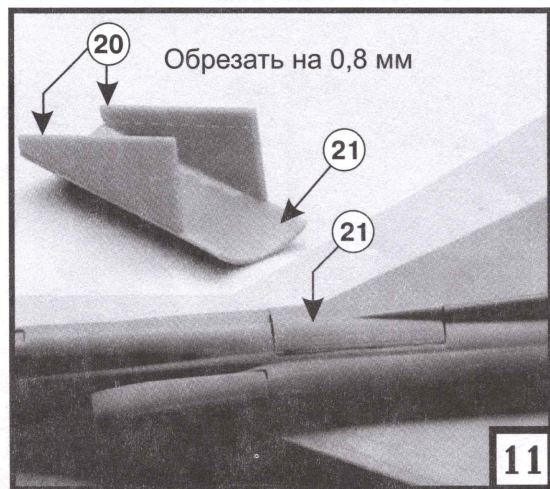
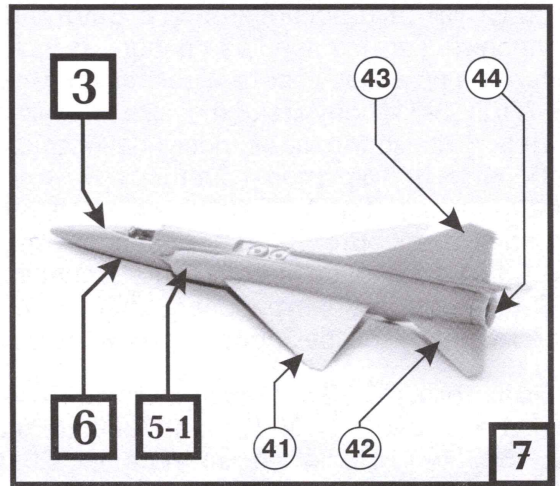
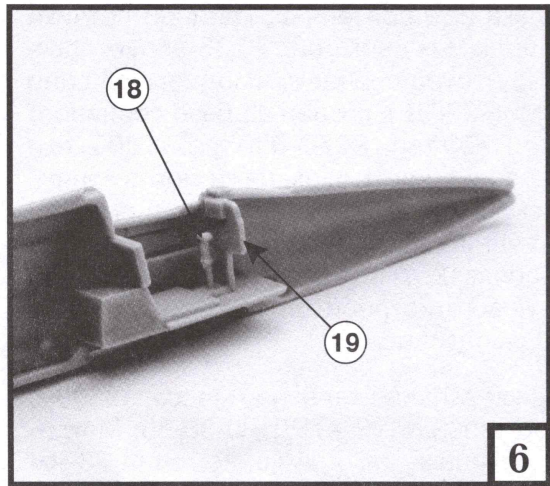
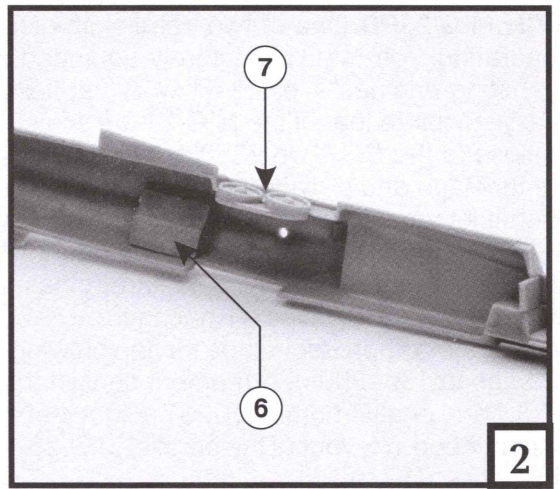
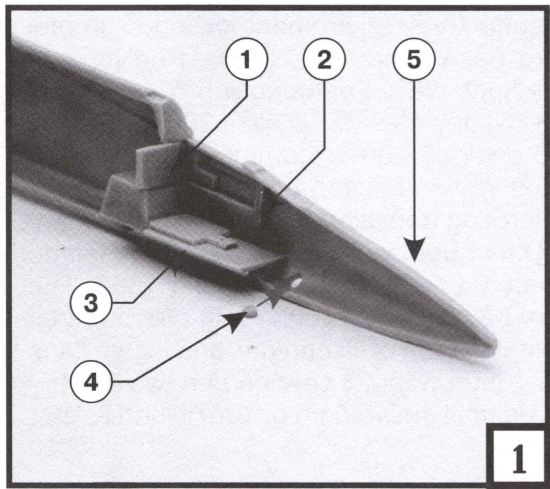


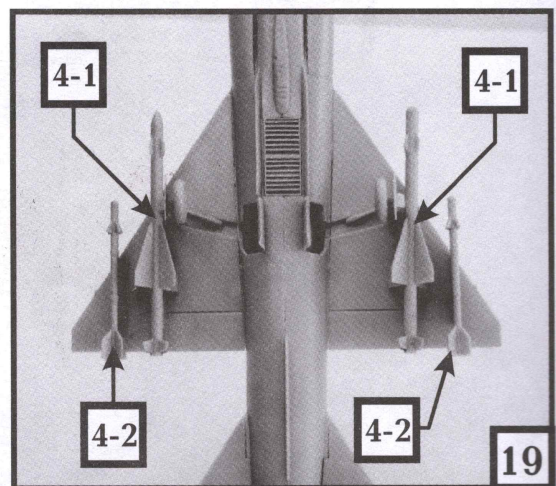
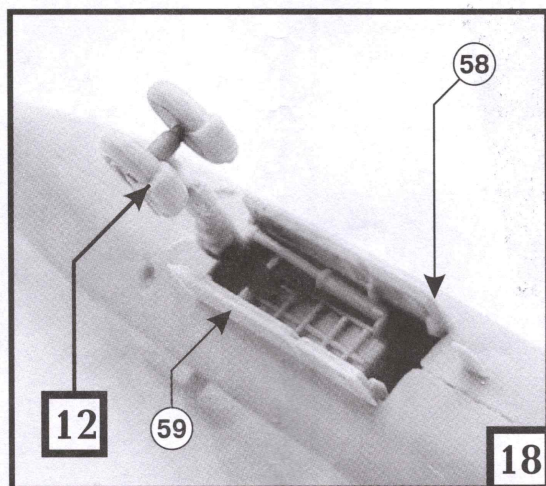
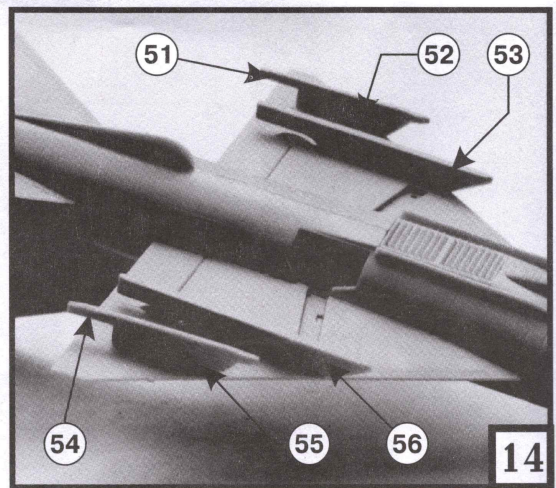
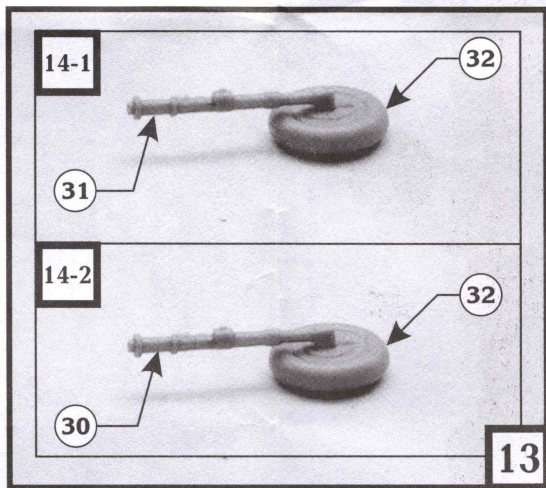
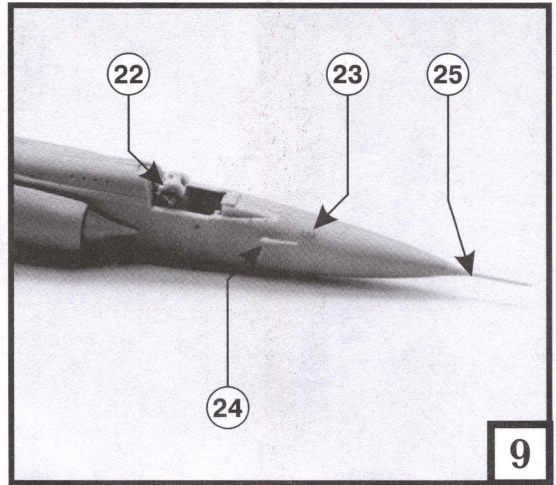
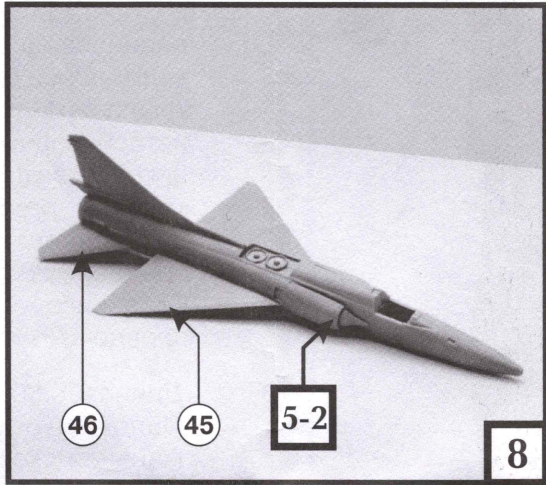
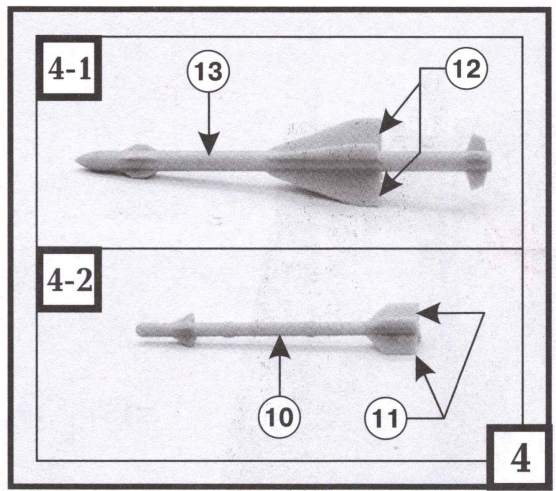
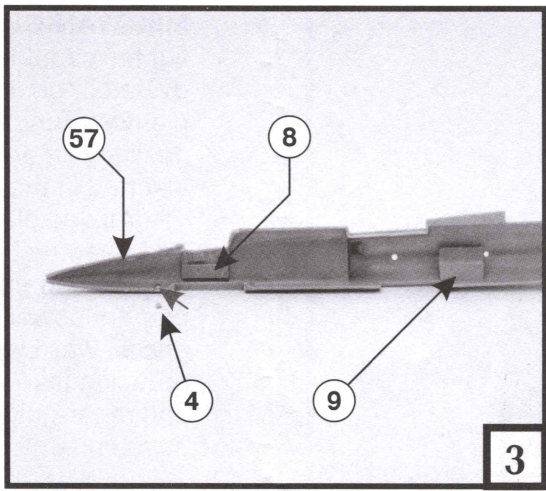
MIKOYAN-GUREVICH MiG 23PD One of two parallel studies to meet a VVS requirement for a new frontal fighter capable of operating from small, austere-equipped forward bases, the MiG-23PD - Pod'yomnye dvigateli, or, literally, "lifting engines" - or 23-01 was first flown on 3 April 1967. Featuring a 57° delta wing planform fundamentally similar to that of the MiG-21 but scaled up 73.6%, the MiG-23PD alias 23-01 featured auxiliary lift engines close to the CG. Two 2350kg Kolesov RD-36-35 engines were accommodated by a bay inserted in the centre fuselage and provided with a rear-hinged and louvred dorsal trap-type intake box and a ventral grid of transverse louvres deflecting the jet thrust during accelerating transition. A similar arrangement had been tested by the OKB in the previous year with the MiG-21PD test bed, which, with a 90cm fuselage lengthening aft of the cockpit and two RD-36-35 lift engines, had entered flight test on 16 June 1966. The primary power plant of the MiG-23PD was a Khachaturov R-27-300 of 5200kg and 7800kg with afterburning, and air was bled from the last compressor stage for flap blowing, the combination of lift engines and blown flaps reducing take-off distance to 180- 200m. Armament consisted of one 23mm GSh-23 cannon and two AAMs - one radar-guided K-23R and one IR-homing K-23T. Flight test continued until the autumn of 1967 when further development was discontinued in favour of the parallel MiG-23-11.

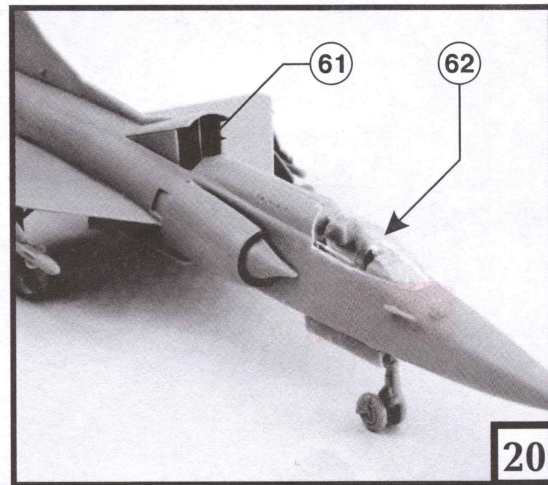
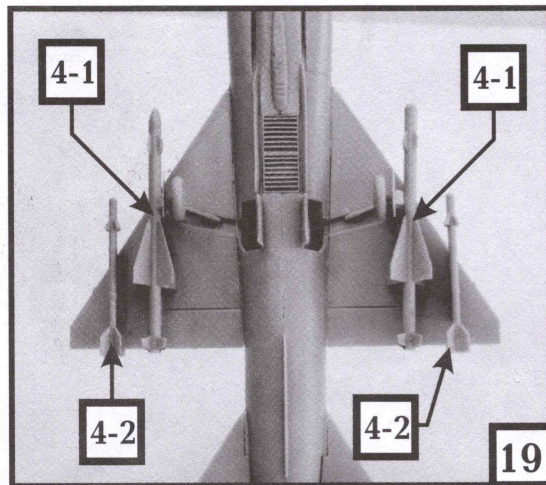
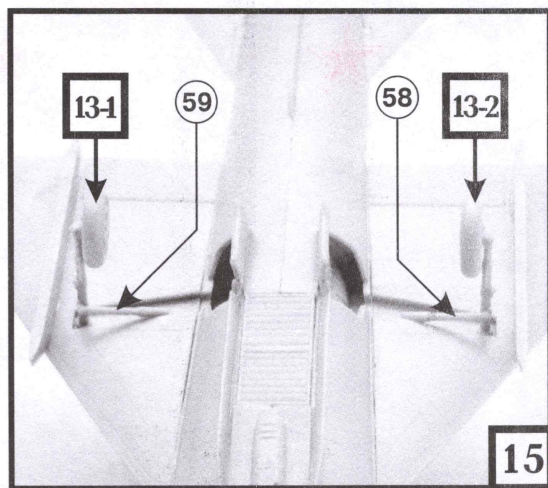
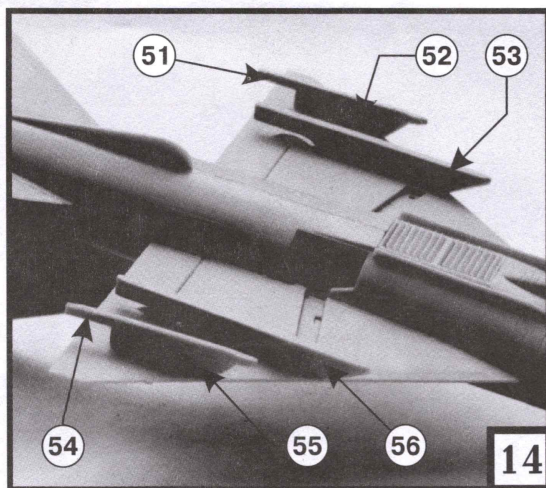
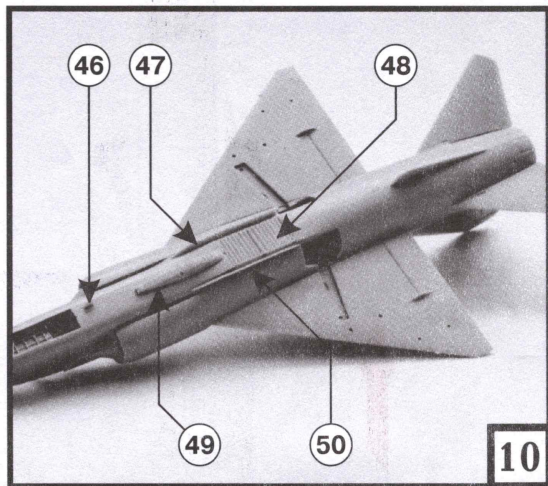
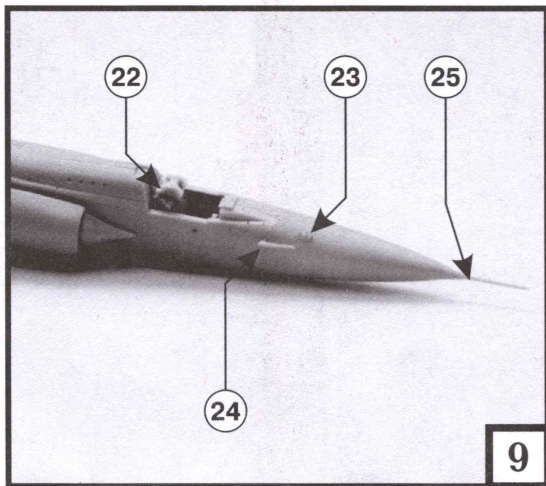
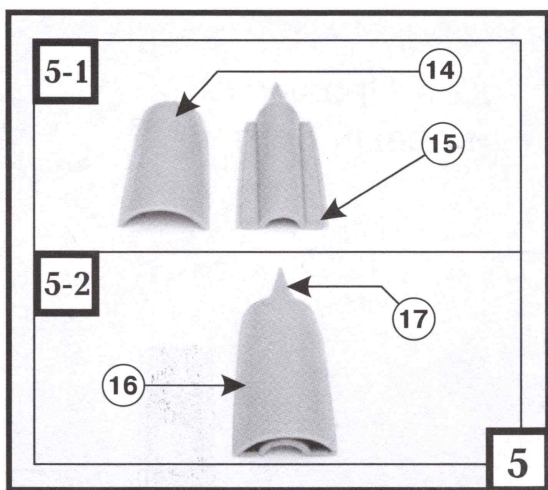
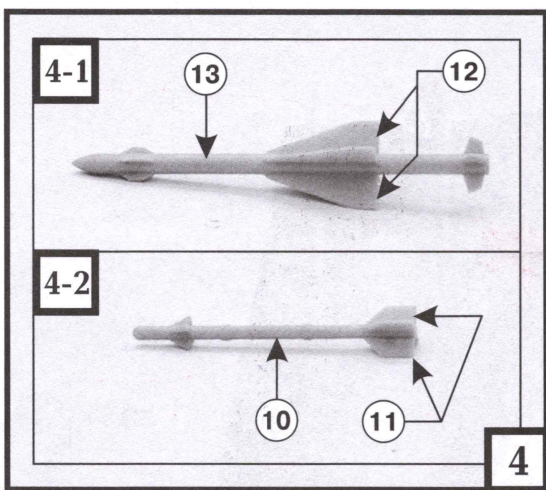
МиГ 23ПД — Проектирование фронтального истребителя МиГ-23 было задано постановлением ЦК КПСС и Совета Министров СССР от 3 декабря 1963 г. Внутри фюзеляжа истребителя за кабиной летчика планировалось установить вертикально два дополнительных подъемных двигателя РД36-35 которые включались бы только на режимах взлета и посадки, создавая ощутимую прибавку к подъемной силе крыла самолета. Е-7ПД (23-31, получивший позже обозначение МиГ-23ПД), создан на базе серийного истребителя МиГ-21С. На самолете появились новый двигатель - ТРДФ типа Р27Ф-300 тягой 7800 кгс и боковые воздухозаборники полукруглого сечения, при этом всю носовую часть фюзеляжа могла занять мощная радиолокационная станция. Постройка опытного экземпляра МиГ-23 с подъемными двигателями была начата в марте 1966 г. и продолжалась в течение 8 месяцев. Первый полет на опытном самолете 23-01 (бортовой номер 23) выполнил 3 апреля 1967 г. летчик-испытатель П.М. Остапенко, а уже 9 июля он демонстрировал взлет и посадку нового истребителя на авиационном параде в Домодедово. Однако вскоре работы по этому самолету прекратились.

Длина: 16.80 м, Размах крыла: 7.72 м, Площадь крыла: 40 м², Максимальная взлётная масса: 18500кг, Силовая установка: 1 × ТРДФ Р-27-3001 тяга: 7800 кгс, вспомогательная : 2 × ТРД РД-36-35, Максимальная скорость: 1600 км/ч, Практический потолок: 20 300 м, Экипаж 1, Вооружение: одна 23-мм пушка

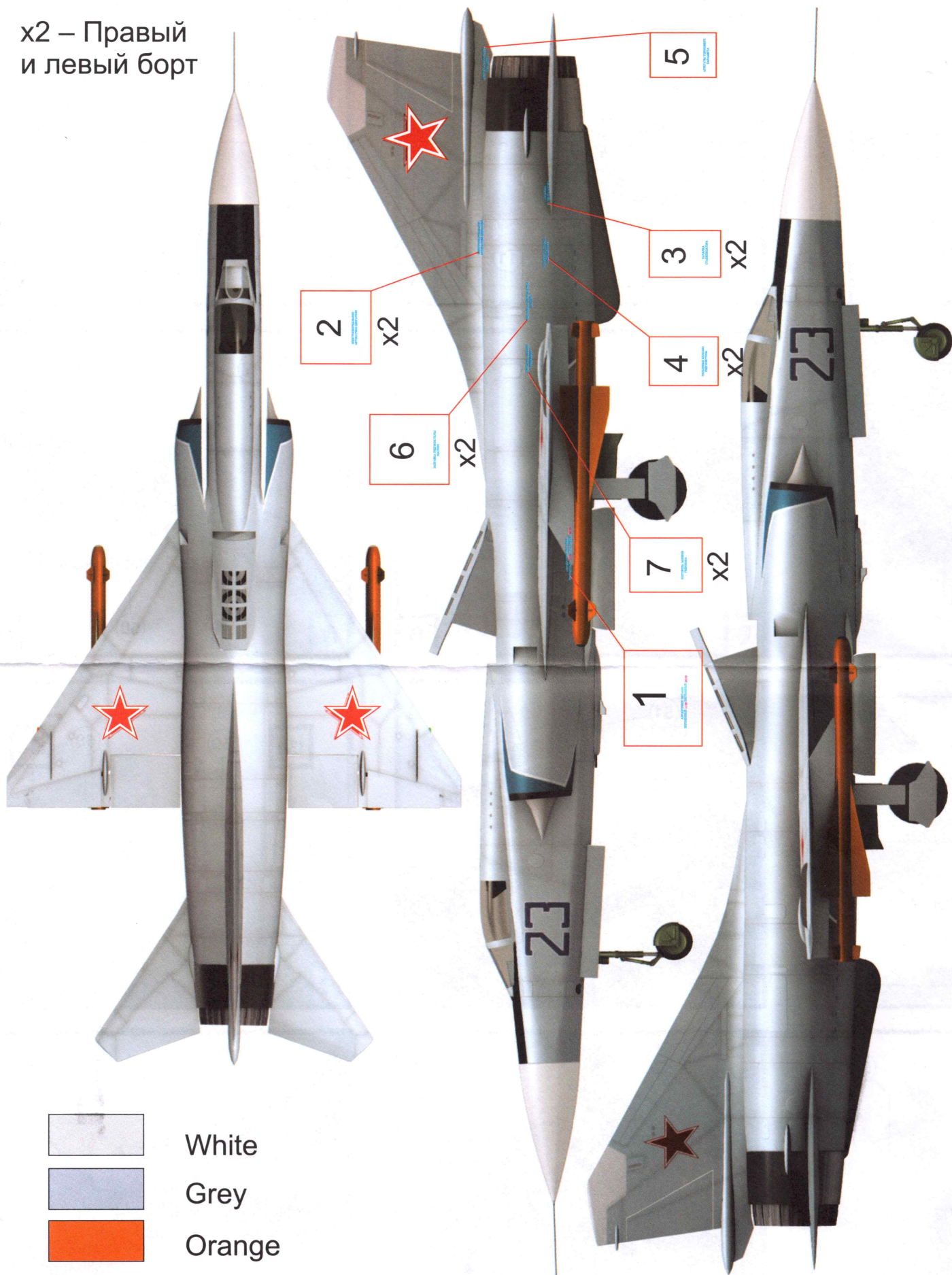








x2 – Правый
и левый борт



Мир 23ПД

4

«ПРЕДНА ЧАСТ»
«ПРЕДНА ЧАСТ»

7

«ПРЕДНА ЧАСТ»
«ПРЕДНА ЧАСТ»

Decograph

«ПРЕДНА ЧАСТ»
«ПРЕДНА ЧАСТ»

11

«ПРЕДНА ЧАСТ»
«ПРЕДНА ЧАСТ»

13

2

3

«ПРЕДНА ЧАСТ»
«ПРЕДНА ЧАСТ»

1

«ПРЕДНА ЧАСТ»
«ПРЕДНА ЧАСТ»

5

«ПРЕДНА ЧАСТ»
«ПРЕДНА ЧАСТ»

6

«ПРЕДНА ЧАСТ»
«ПРЕДНА ЧАСТ»

10



12

9

23 8 23

