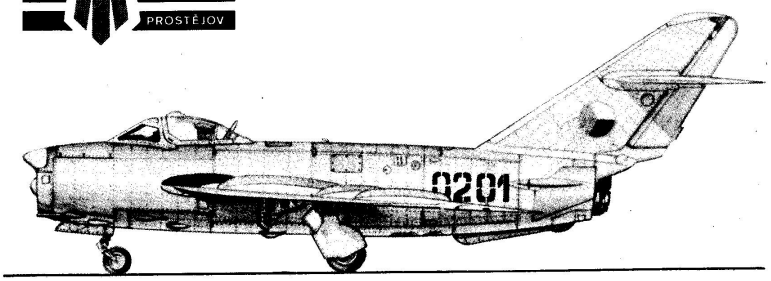
KOVOZÁVODY PROSTĚJOV



Čís. 7. MiG-17 1:72

MiG-17, který přímo vývojově vyšel z vynikajícího stíhacího letounu MiG-15,od kterého převzal jistou podobnost trupu, tvoří dodnes vrchol ve stavbě podzvukových stíhacích letadel.

Vznikl v konstrukční kanceláři A.I.Mikojana během roku 1949 a jeho prototyp,pod označením SI s motorem VK -1A, byl zalétán v lednu 1950 a již v únoru téhož roku,pilotován I.T.Ivaščenkem dosáhl rychlosti zvuku ve vodorovném letu. Sériová výroba byla zahájena v roce 1951 a v následujícím roce přichází pod označením MiG-17 do služby v sovětském vojenském letectvu. V průběhu padesátých let prošel mnoha úpravami. Zavedením motoru VK-1F s přídavným spalováním vznikla nejrozšířenější verze MiG-17 F. Zabudováním střeleckého radiolokátoru,které si vyžádalo změnu a prodloužení přídě,vznikla přepadová verze pro každé počasí a ztížené povětrnostní podmínky, MiG-17PF, vyzbrojená třemi kanony NR-23.Tato varianta je předlohou naší stavebnice/,ze které dále vznikl MiG-17PFU bez kanonové výzbroje se čtyřmi řízenými střelami "vzduch-vzduch".

Začátkem druhé poloviny padesátých let přišly MiGy-17,převážně ve verzi MiG-17PF,do služby v našem vojenském letectvu.Od roku 1957 byl MiG-17 F licenčně vyráběn v Polsku pod označením Lim-5, kde byl také později modifikován pro funkci stíhacího bombardéru/Lim-5R i Lim-6R/. Licenčně byl také vyráběn v Číně,pod označením F-4.

MiG-17 patřily k nejrozšířenějším vojenským letounům světa,Nesily,nebo stále nosí výsostné znaky : SSSR, ČSSR, PLR, MLR, BLR, RSR, NDR, VDR, Kambodže KLDR, Kuby, Alžíru, Egypta, Syrie, Iraku,Indonezie Číny, Albanie, Maroka, Guinee, Mali, Nigerie, Jižního a Severního Jemenu,Ugandy a Republiky Cejlonu.

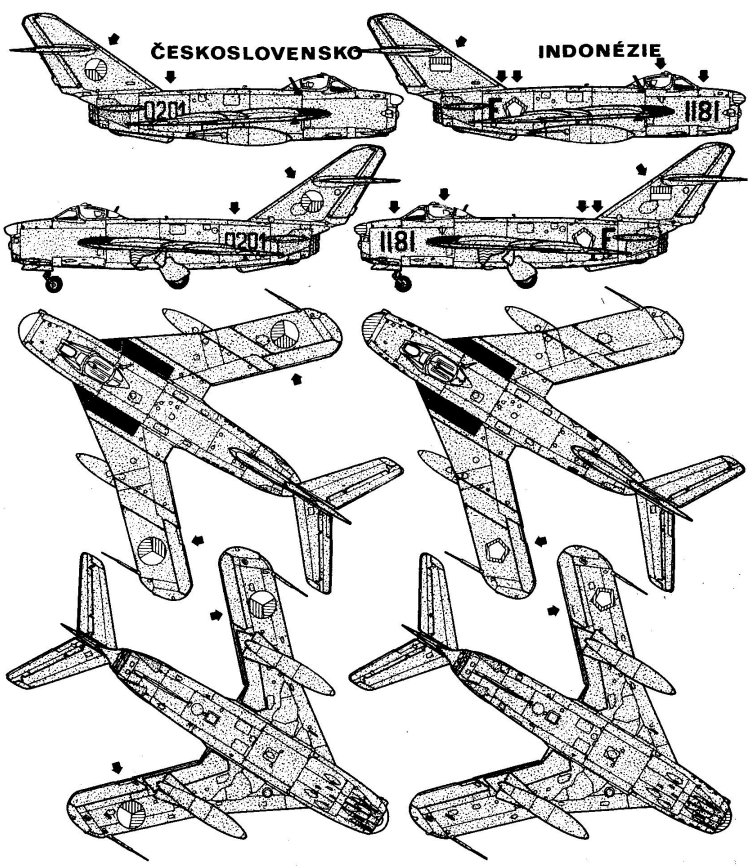
Křest ohněm prodělaly MiGy-17 v průběhu suezské krize v roce 1956, i v dalších dvou válkách arabských zemí proti izraelské agresi, v letech 1967 a 1973. Spolu se svým mladším následovníkem MiGem 21 vybojovaly nejeden vítězný souboj při obraně severovietnamského nebe, a to mnohdy i proti mnohem modernějším nadzvukovým americkým útočníkům.

Technický popis.

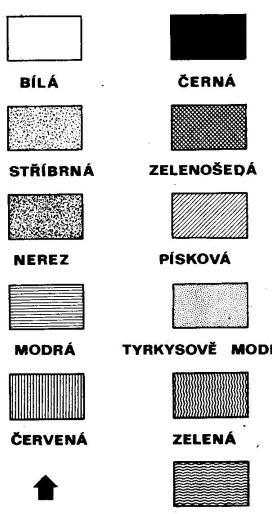
MiG-17PF je jednomístný celokovový středokřídlý letoun s tříkolovým zatahovacím podvozkem.Je poháněn turbokompresorovým proudovým motorem VK-1F s radiálním kompresorem a jednostupňovou turbinou tahu 2700 kp bez a 3380 kp s přídavným spalováním, umístěným v zadní polovině trupu. Křídlo má záporný úhel vzepětí -3°, šípovitost vnější části křídla je 45°, vnitřní 55°,kabina je přetlaková s vystřelovacím sedadlem. Obsah palivových nádrží je 1410 litrů kerosinu a pod křídly mohou být zavěšeny další dvě přídavné nádrže po 400 l.

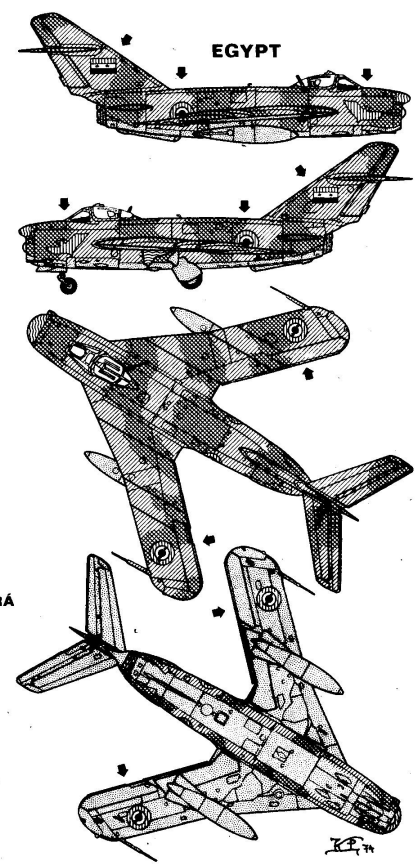
MiG-17PF je vybaven radiovými,radionavigačními, radiolokačními systémy.Je vyzbrojen třemi kanony NR-23, ráže 23 mm, každý se zásobou 100 nábojů.

rozpětí	9,63 m	max.rychlost	1120km/hod.
délka	11,68 m	přist.rychlost	220km/hod.
výška	3,80 m	dostup	16000 m
nosná plocha	22,60 m	max. dolet	2250 km
start. váha	6380 kg	stoupavost	55 m/sec.
prázdná váha	4290 kg		



KAMUFLÁŽE A OZNAČENÍ





MiG-17PF ČESKOSLOVENSKÉHO LETECTVA.

MiGy-17PF čs. letectva létaly v původní barvě eloxovaného duralu a lišily se mezi sebou pouze v některých barevných doplňcích.

MiG-17PF s číslem 0201 má kryty radaru bílé,černě lemované a "chodníčky"na kořenech křídel černé. Potahové plechy před hlavními kanonů,brzdící štíty vnější povrch výtokové trysky a špičky Pitotových trubic jsou v původní barvě leštěného nerezu.

Hlavně kanonů jsou černomodré,radiovýškoměry a antény na křídlech jsou černé. Podvozkové nohy,disky kol,vnitřní plochy podvozkových krytů, vnitřky podvozkových šachet, vnitřní prostor pilotní kabiny, sedačka a periskop na krytu kabiny jsou středně šedé. Přístrojová deska a desky po stranách sedačky, kryty přístrojů v přední části kabiny,řídící páka, pedály nožního řízení a pneumatiky jsou matně černé.

Československé výsostné znaky jsou na všech plochách křídel a na směrovce.

Čísla 0201 jsou na bocích trupu.

MiG-17PF INDONÉZSKÉHO LETECTVA.

MiG-17PF s číslem 1181 byl v barvě eloxovaného duralu. Kryty radaru byly tmavě modré,"chodníčky " černé, všechny další doplňky byly barevně shodné s popisem MiGu-17PF československého letectva.

Indonézké výsostné znaky, červeně lemované bílé pětiúhelníky, byly na obou bocích zadní části trupu, na horní ploše levého křídla a na dolní ploše pravého křídla.

Na směrovce byla indonézká vlajka. Čísla 1181 - byla na přídi,písmena F na zádi trupu a pod kabinou byly červené výstražné trojúhelníčky.

Podrobnější popis, výkresy, fotografie a barevná schemata dalších kamufláží jsou uveřejněna v časopise Letectví a kosmonautika,číslo 22, ročník 1974.

Plastikové stavebnice letadel

v měřítku 1:72

vyráběné KOVOZÁVODY PROSTĚJOV:

1. Aero L-29 Delfin
2. Avia B.534
3. Il-10 (Avia B-33)
4. MiG-19
5. Letov Š.328
6. Lavočkin La-7
7. MiG-17
8. Připravujeme:
   Avia B.35

MiG-17PF EGYPTSKÉHO LETECTVA.

Jeden z MiGů-17PF egyptského letectva byl v době egyptsko-izraelské války v roce 1967, kamuflován na horních plochách křídel, výškovky, trupu - včetně boků trupu, nepravidelnými skvrnami zeleno-šedé a pískové barvy. Spodní plochy křídel, trupu výškovky a přídavných nádrží byly tyrkysově modré. Horní kryt radaru byl zelený, kryt v nasávacím otvoru bílý. Antény radiovýškoměru a kanony černé, vnější povrch výtokové trysky a špičky Pitotových trubic byly v barvě nerezu.

Egyptské výsostné znaky byly na všech plochách křídel a na bocích trupu,egyptská vlajka na směrovce. Červený netopýr na obou stranách přídě nahrazoval jinak běžně užívané arabské číslice.

Stíhací letoun MiG-17PF je vystaven v expozici letectva a PVOS Vojenského muzea na letišti Praha-Kbely.

DŘÍVE NEŽ ZAČNETE:

1. Prostudujte stavební postup a seznamte se s čísly na náčrtku číslování jednotlivých částí.

2. Části oddělujte až před použitím, odstraňte otřepy vzniklé lisováním a vždy před lepením si je vyzkoušejte na sucho a pokud je to nutné, upravte.

3. Protože výlisky jsou z polystyrenu, použijte k lepení pouze lepidla na polystyren (Igetex, xylen, toluen). Doporučujeme lepidlo STYROFIX (vyrábí Rohoplast Praha), které je speciálně připraveno pro naše stavebnice. Pokud je nedostanete v prodejnách ve svém okolí, zašleme je na dobírku přímo z Kovozávodů Prostějov, případně i se stavebnicemi, které Vám z naší kolekce chybí.

4. Lepidlo opatrně nanášejte štětečkem, nebo kolíčkem pouze na styčné plochy lepených částí, dostane li se na vnější plochy-poleptá je.

5. Části z rámečků oddělujte nožem, nůžkami nebo štípacími kleštěmi, otřepy odstraňte pilníčkem. Malé části si přidržujte pinzetou. Slepené části k sobě stiskněte gumičkou, kolíčkem na prádlo nebo isolepou a nechte je dostatečně dlouho v klidu před dalším opracováním.

6. Malování provádějte barvami, které neleptají polystyren. Vhodné jsou barvy sady Industrol nebo jiné syntetické emaily (k dostání v drogeriích).

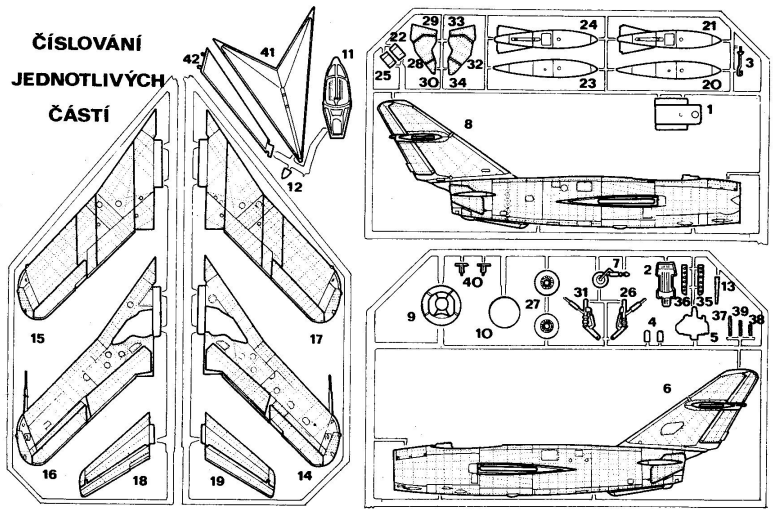
7. Vyzkoušejte si doby schnutí Vašich barev předem a podle velikosti natírané plochy volte štětec. S namalovanými částmi pracujte až po důkladném zaschnutí barev.

8. Malé součásti malujte před oddělením části, velké plochy až po dokončení stavby. Viz kamufláže.

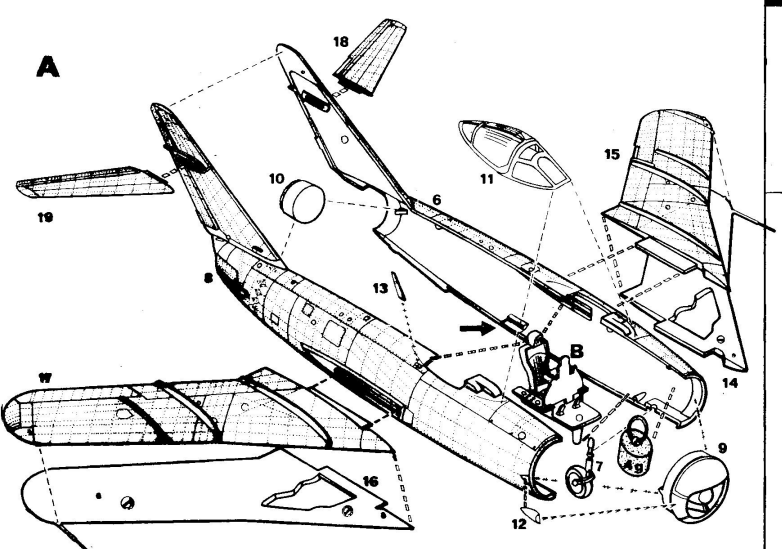
9. Obtisky nanášejte až po sestavení modelu na natřený model. Suchý obtisk neprohýbejte, jednotlivé obtisky pečlivě odstřihněte a ponořte do horké vody na několik vteřin. Obtisk se zkroutí a opět sám narovná. Jemným tlakem prstů obtisk sesunte z podložky na patřičné místo a kouskem molitanové houby jej pečlivě přitiskněte k povrchu modelu.

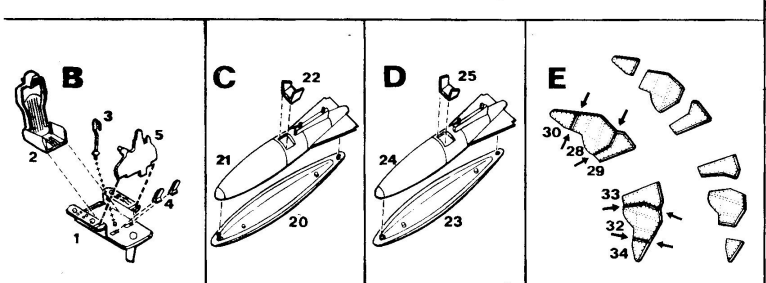
10. Pracujte pečlivě, nespěchejte, dokonalý vzhled modelu záleží jen na Vás.

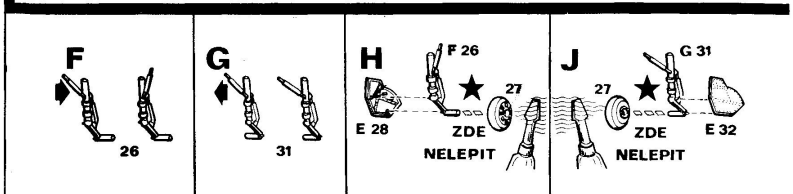
ČÍSLOVÁNÍ JEDNOTLIVÝCH ČÁSTÍ

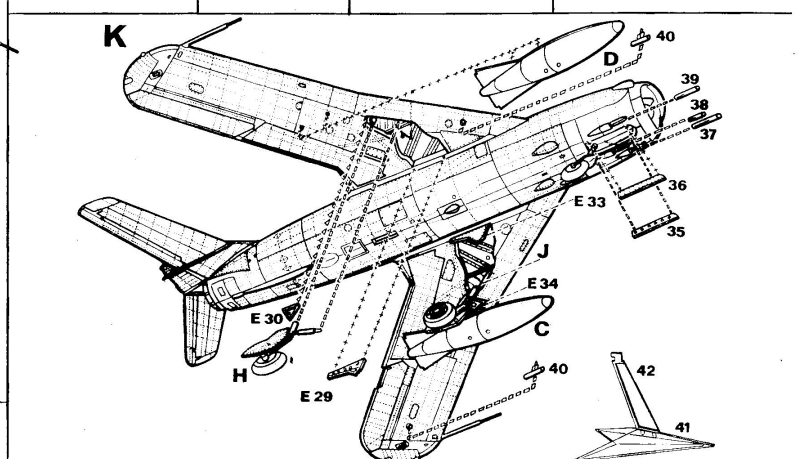


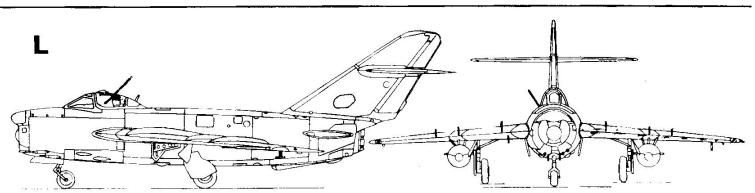
STAVEBNÍ POSTUP











1. K podlážce pilotního prostoru (1) přilepte sedadlo (2), do dírky vlepte řídící páku (3), do vyznačených obdélníčků vlepte dva pedály nožního řízení (4). Mezi rysky na bočnicích vlepte přístr. desku (5). Viz obr. B.

2. Budete-li používat stojánek, pak pro zachycení modelu vyřízněte obdélníček naznačený zevnitř zeslabením na dolních plochách obou polovin trupu-viz šipka na obr. A.

3. Do levé poloviny trupu (6) vlepte sestavu pilotního prostoru (B) tak, že žebírko na zadní straně opěrky hlavy přilepte seshora na vodorovnou plošku v zadní části kabiny a kolík pod podlážkou přilepte na vnitřní spodní hranu trupu. Vlepte přední podvozkovou nohu (7) do levé poloviny trupu. Slepte k sobě levou a pravou polovinu trupu.

4. V přídi trupu upevněte čtyřgramové závaží (olovo, plastelina) a vlepte vstupní kužel (9) do trupu. Nanestě lepidlo na čelní stěnu výtokové trysky (10) a vsuňte ji po zarážky do zadní části trupu. Na trup přilepte kryt kabiny (11), na pravou stranu přídě (na značku <) přilepte fotokulomet 12 a šikmo od trupu pod kabinu na značku ▭ přilepte anténu (13).

5. Slepte k sobě dolní a horní poloviny křídel (14 a 15, 16 a 17) a křídla vlepte do trupu. Křídla mají záporné vzepětí -3° (jsou skloněna dolů - řiďte se nákresem L). Do směrovky vlepte levou (18) a pravou polovinu výškovky (19). Řiďte se obrázkem A.

6. Slepte k sobě dolní (20) a horní (21) polovinu levé přídavné nádrže a do vybrání před závěsníkem vlepte vodící vzpěru (22). Řiďte se nákresem C. Obdobně slepte dolní (23) a horní (24) polovinu pravé přídavné nádrže a vzpěru (25), viz obr. D.

7. Stavíte li model s vysunutým podvozkem oddělte od sebe spojené kryty levého (28,29,30) a pravého (32,33,34) podvozkového kola, řiďte se šipkami v obrázku E.

8. Podle obr. F opatrně ohněte teleskopickou vzpěrku pravé podvozkové nohy (26) asi o 35° směrem k ose kola. Obdobně podle obr. G opatrně ohněte teleskopickou vzpěrku levé podvozkové nohy (31) asi o 35° směrem k ose kola.

9. Na osu upravené pravé podvozkové nohy (F 26) nasuňte kolo (27) a mírně zahřátou špičkou šroubováku, nože nebo hřebíku opatrně rozmáčkněte vyčnívající část osy kola. Na dva výstupky na podvozkové noze přilepte střední kryt podvozku (E 28), viz obr. H. Levou podvozkovou nohu (G 31), kolo (27), kryt (E 32) sestavte obdobně, viz obrázek J.

10. Do dílku v pravé podvozkové šachtě vlepte pravý podvozek (H) tak aby se teleskopická vzpěrka mohla přilepit k přední hraně šachty (dovnitř). Do konce šachty vlepte šikmo ke konci křídla a mírně kupředu vnější kryt podvozku (E 30), na vnitřní hranu šachty přilepte mírně šikmo ke trupu vnitřní kryt podvozku (E 29). Stejným způsobem vlepte do levé podvozkové šachty levý podvozek (J), vnější kryt (E 34) a vnitřní kryt podvozku (E 33). Na hrany podvozkové šachty přídového kola přilepte kryty (35 a 36). Řiďte se pomocnými nákresy L a K.

11. Do žlábků na přídi trupu vlepte hlavně kanonů, nejdelší hlaveň (37) je na levé straně trupu nad nejkratší hlavní (38), prostřední hlaveň (39) je na pravé straně přídě. Řiďte se dle obrázku K. Do důlku na spodní ploše levého křídla a na spodní ploše pravého centroplánu vlepte anteny radiovýškoměru (40).

12. Do důlků na spodní ploše pravého křídla můžete vlepit sestavenou přídavnou nádrž (D), pod levé křídlo sestavenou nádrž (C).

13. Stavíte li model se zataženým podvozkem, vlepte naplocho do pravé podvozkové šachty nerozdělené kryty (28, 29, 30), do levé šachty nerozdělené kryty (32, 33, 34), a do šachty přídového podvozku kryty (35, 36). Všechny další díly podvozku (7, 26, 27, 31) nepoužijete. K podstavci stojánku (41) přilepte raménko stojánku (42) a horní část ramene vsuňte do vyříznutého otvoru v trupu, viz bod 2 tohoto postupu.

14. Podle Vámi zvolené verze proveďte konečnou barevnou úpravu povrchu modelu a naneste na něj odpovídající obtisky, řiďte se popisem kamuflází a označení i pokyny v odstavci " Dříve než začnete".

Tímto je Váš model proudového stíhače MiG-17 v měřítku 1:72 hotov.

KOVOZÁVODY PROSTĚJOV

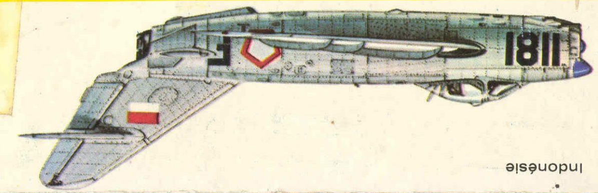
MiG-17 PF

7 1/72

KOVOZÁVODY PROSTĚJOV

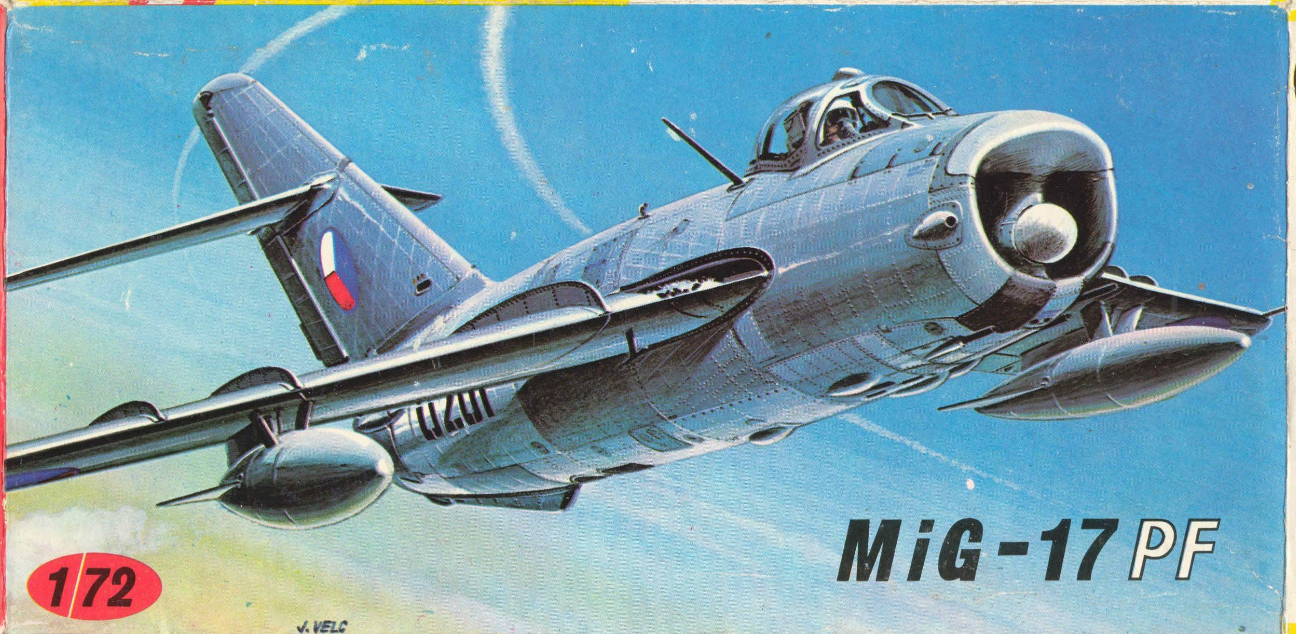
1. AERO L-29 DELFÍN
2. AVIA B.534
3. IL-10/AVIA B.33
4. MiG-19
5. LETOV Š.328
6. La-7
7. MiG-17PF
8. AVIA B.35

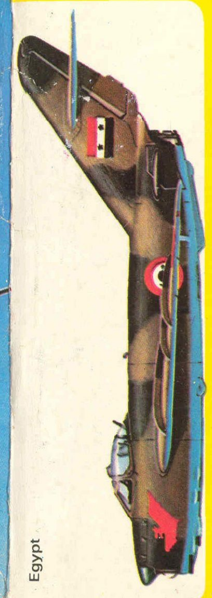
Made in Czechoslovakia



Indonésie

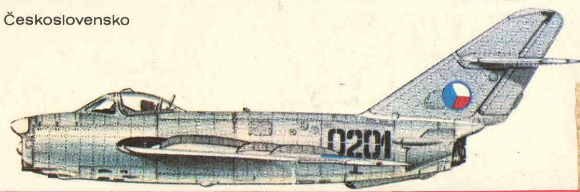
MiG-17 PF





Egypt

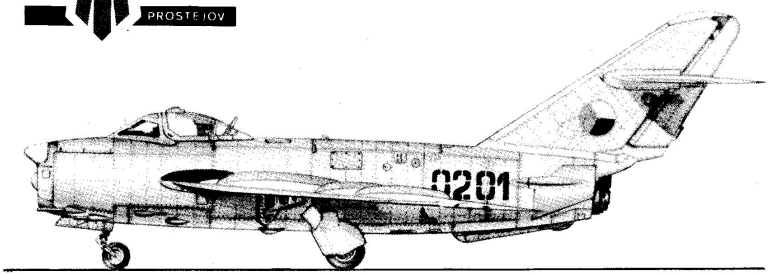
Československo



KP KOVOZÁVODY PROSTĚJOV

PLASTIKOVÝ MODEL

KOVOZÁVODY PROSTĚJOV



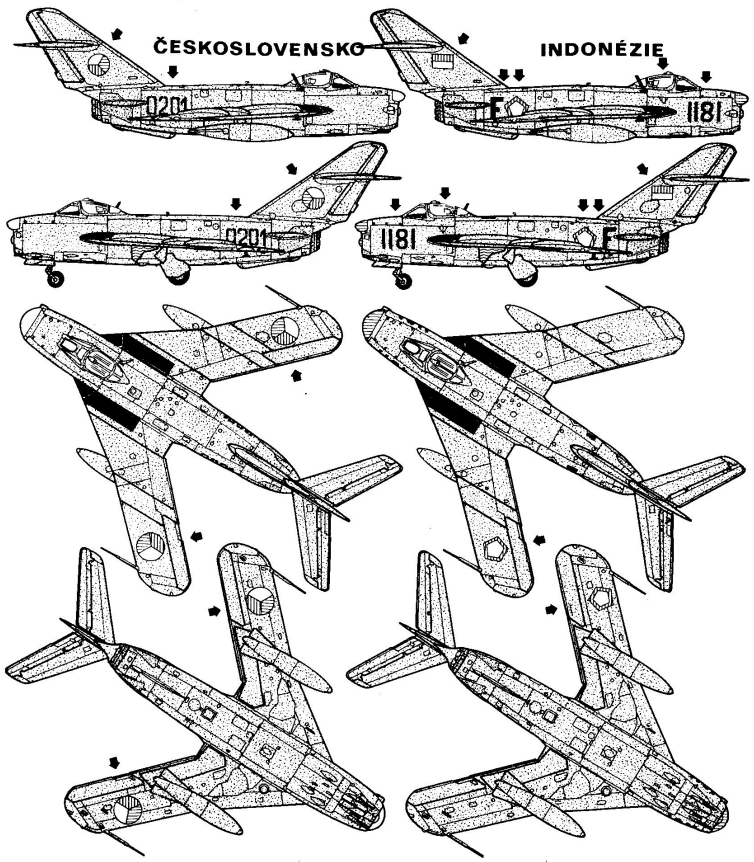
No. 7 MiG-17 1:72

MiG-17, which was directly developed from the outstanding jet fighter MiG-15, and to a certaine extent took over its shape of the fuselage, carried subsonic air superiority fighter design to its apex. This fighter was developed in the construction team led by A. I. Mikoyan during of 1949 and its first prototype, under designation SI and powered by VK-1A turbojet, had made its maiden flight in January, 1950. Already in February of the same year in the hands of test pilot I. T. Ivashchenko it attained M-1. 0 in level flight. The plane went into mass production in 1951, during the following year the first serial aircraft, under designation MiG-17, were delivered to operational units of the VVS USSR. MiG-17 in the course of the fifties had undergone many modifications. By introducing VK-1F turbojet with afterburning, the most widely used variant MiG-17F aroused. The all-weather interceptor version MiG-17PF, armed by three NR-23 cannons, came into being by building in an Airborne Interception radar with two antennae into the reformed and lengthened nose of fuselage. MiG-17 is a subject of this kit. MiG-17PFU, its cannons being replaced by four AAM, became the final variant. At the beginning of the second half of the fifties MiG-17s, mostly MiG-17PF variant, entered service in Czechoslovak Air Force. From 1957 MiG-17F was licence-manufactured in Poland, under designation Lim-5. In the course of the sixties further Polish modifications, fighter-bombers Lim-5M and Lim-6, reconnaissance Lim-5R and Lim-6R were developed and produced in Poland. Under designation F-4 MiG-17Fs were also licence-manufactured in China. Today MiG-17 is despite its age, one of the world's most widely used combat aircraft. MiG-17 has served or up to present serves with the air arms of the Soviet Union, Czechoslovakia, Poland, Hungary, Bulgaria, Rumania, the German Democratic Republic, the Democratic Republic of Vietnam, the Korean People's Democratic Republic, Cuba, China, Cambodia, Afghanistan, Albania, Algeria, the United Arab Republic, Syria, Iraq, Indonesia, Morocco, Guinea, Mali, Nigeria, Southern Yemen, Sri Lanka, Tanzania, Somalia, Sudan, North Yemen and Uganda. During the Suez war in 1956 MiG-17s underwent baptism of fire, and were used in further two Middle-East wars in 1967 and 1973. Together with its younger follower MiG-21 fought not one but many victorious combats while defending the sky over North Vietnam and that often against highly sophisticated supersonic American intruders.

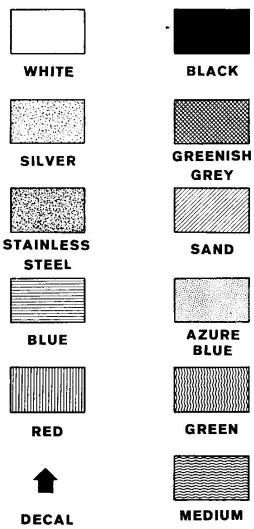
TECHNICAL DESCRIPTION.

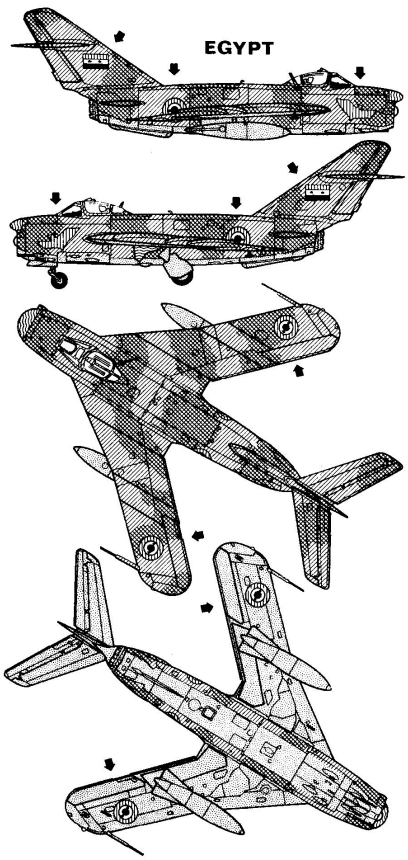
MiG-17PF is an all-metal, single-seat, mid-wing monoplane with retractable tricycle undercarriage. Like the MiG-17F day fighter, the all-weather model MiG-17PF is powered by VK-1F centrifugal-flow turbojet with radial compressor, single-stage turbine, rated at 2 700 kp and 3 380 kp with afterburning. Wing has -3° anhedral, the wing leading edge sweep ranging from 55° inboard to 45° outboard. The capacity of internal fuel tanks is 1 410 l of kerosene and additional fuel is carried under wings in two 400 l auxiliary drop tanks. MiG-17PF is equipped by radio, radionavigation and radar instruments. The built-in armament consists of three 23-mm. NR-23 cannons in fuselage nose, with 400 rounds per cannon.

span	9,63 m	max. speed	1120 km/h
leng	11,68 m	landing speed	220 km/h
height	3,80 m	service ceiling	16000 m
wing area	22,80 m	max. range	2250 km
empty weight	4290 kg	climb rate	55 m/sec
loaded (max.) weight	6380 kg		



CAMOUFLAGE AND MARKINGS





MiG-17PF OF CZECHOSLOVAK AIR FORCE.

MiG-17PFs of CzAF were entirely in natural metal finish of polished duralumin. There were differences only in colours of radomes and wing tips. MiG-17PF, No. 0201, as depicted in kit, has white radomes with a 20 mm red outline, wing walkways are matt black, heavily scratched. The panels at the cannon muzzles, jet orifice, air brakes and tips of Pitot tubes are left in original colour of stainless steel. The cannon barrels are bluish black, radioaltimeter aerials and aerials on wing tips gloss black. Undercarriage legs, wheel disks, wheel wells, inner surfaces of undercarriage doors, cockpit interior, ejection seat and rear-view mirror on canopy are medium semi-gloss grey. The instrument panel, side panels, consoles, control column, rudder pedals and tyres are matt black. The Czechoslovak insignia are on all surfaces of wings and on fin (see drawings on instruction sheet). Black identification numbers 0201 are on rear fuselage sides.

MiG-17PF OF THE INDONESIAN REPUBLIC AIR FORCE.

MiG-17PF of the Air Force of the Indonesian Republic (Angkatan Udara Republik Indonesia), identification number 1181, was in natural duralumin finish. The radomes were medium blue, wing walkways matt black. All other colour details were identical to Czechoslovak MiG-17PF.
The Indonesian insignia, white pentagons outlined by red, were on both sides of rear fuselage, on uppersurface of port wing and on undersurface of starboard wing. The Indonesian ensign was on fin, black identification numbers 1181 were on both sides of fuselage nose, capital letters F in black on rear fuselage. The ejector seat warning triangles were directly below the cockpit on both sides of fuselage.

Detailed history, drawings, description, photographs and further colour camouflages were published in the Czechoslovak aviation magazine - Letectvi - Kosmonautika (Flying - Astronautics) No. 22, volume 1974.

A list of plastic kits of aircraft in 1 : 72 scale, made by KOVOZÁVODY PROSTĚJOV, Czechoslovakia:

1. Aero L-29 Delfin - czechoslovak jet trainer.
2. Avia B. 534 - czechoslovak WWII biplane fighter.
3. Ilyushin Il-10 (Avia B-33 - russian WWII ground-attack plane).
4. MiG-19S - russian supersonic jet fighter.
5. Letov Š. 328 - czechoslovak WWII general-purpose biplane.
6. Lavochkin La-7 - russian WWII fighter.
7. MiG-17PF - russian subsonic jet fighter.
8. In preparation Avia B. 35 - czechoslovak WWII fighter.

MiG-17PF OF THE UNITED ARAB REPUBLIC AIR FORCE.

One of the MiG-17PFs of the Egyptian Air Force had been during the Egypt-Izrael war in 1967 on all uppersurfaces of wings, tailplane and on fuselage camouflaged by irregular patches of dark greenish grey and sand colour. Undersurfaces of wings, tailplane, fuselage and auxiliary drop tanks were azure blue. Upper lip radome was medium grass green, centrebody radome white. The radioaltimeter aerials, wing aerials and cannon barrels were black, outer cover of jet orifice and tips of Pitot tubes were in the colour of stainless steel. Other colour details were identical to those of Czechoslovak MiG-17PF. The Egyptian insignia were on all surfaces of wings and on sides of rear fuselage. The Egyptian ensign was on fin. Red bat on both sides of fuselage nose replaced otherwise commonly used Arabian figures.

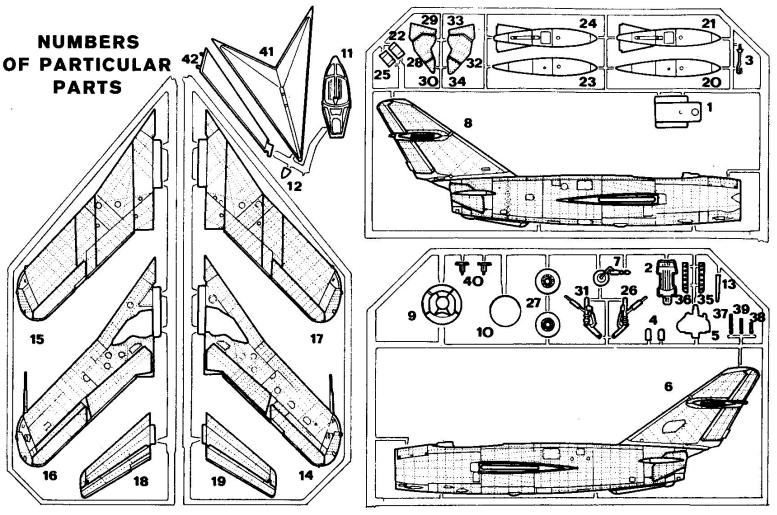
NOTES.

Refurbished MiG-17PF jet fighter is exhibited at Air Exhibition of the Military Museum at the Praha Kbely airport.

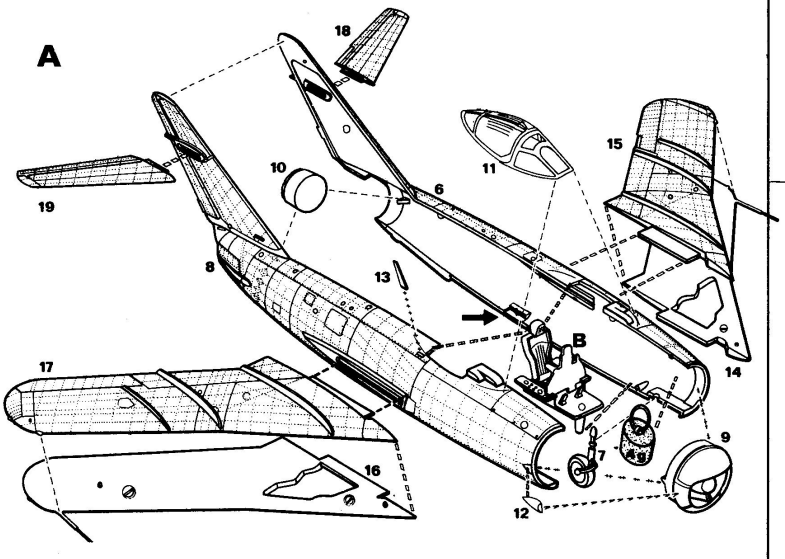
READ BEFORE YOU BEGIN.

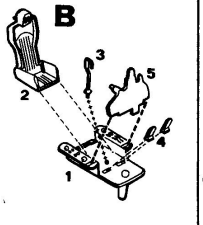
1. Read instructions and study exploded drawings to become familiar with all model parts. Numbers of parts are in Drawing Číslování jednotlivých částí - Numbers of Particular Parts.
2. Carefully remove each part from its bar only when that part is to be used. Carefully trim any excess of plastic from part before assembling. Check the fit of each part before you cement it into place.
3. Since this model is moulded of styrene plastic, use only styrene cement for assembly.
4. Apply cement to inside surfaces only. Use a small amount of cement to avoid damage of your model. Apply cement with small paint brush or pin.
5. Break part from its bar with sharp knife, scissors or pincers, as well as any excess of plastic, and flash trim by smooth file. Use tweezers to pick up and hold small parts. Use rubber bands or tape to hold parts together until cement dries. Allow time for cement to dry thoroughly before further handling.
6. Use enamels or paints for plastic only.
7. Larger areas are best covered with soft, wider brush, small areas with thin brush. Allow time for paint to dry thoroughly before further handling.
8. Paint small parts before detaching from bars. Start with lighter colours. Scrape of paint where cement is to be applied, cement will not work on paint.
9. After assembly and painting apply decals. Cut each design from sheet as needed and dip in lukewarm water for a few seconds. Use a small brush to wet your model and slide decal from paper into correct position. Do not touch decal with fingers, press down with blotter.
10. Please take your time, do not hurry. You will find that your finished model of MiG-17PF all-weather jet fighter will reflect your time, work and patience. Enjoy your kit.

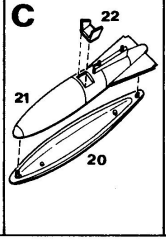
NUMBERS OF PARTICULAR PARTS

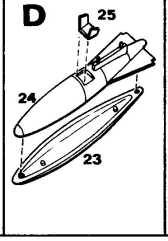


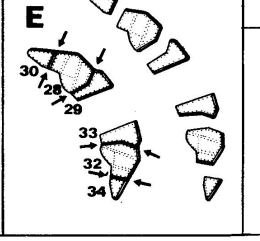
ASSEMBLY INSTRUCTIONS

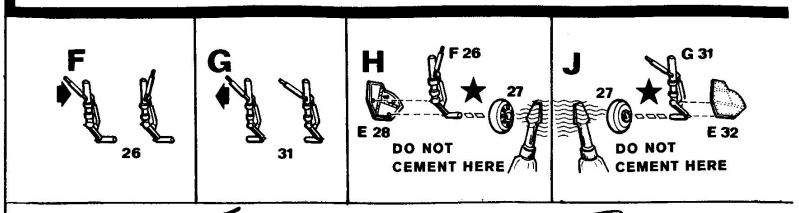


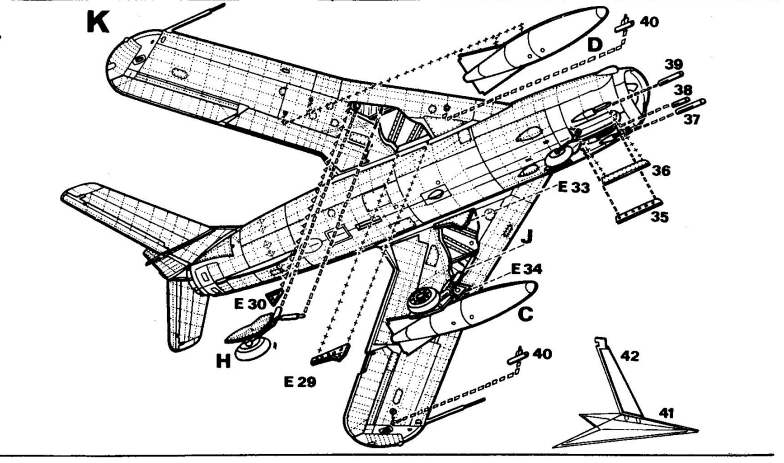


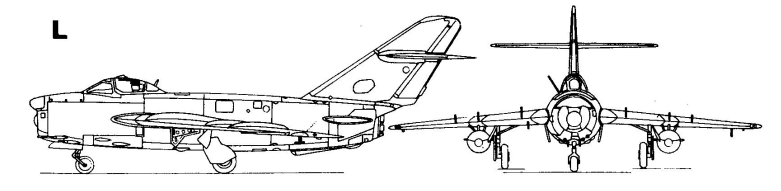












1. Cement seat (2) to cockpit floor (1) then control column (3) into locating hole. Cement two rudder pedals (4) on marks in front of the floor. Cement instrument panel (5) between the lines on the side panels of cockpit floor. See drawing B.
2. If stand is to be used, cut away wall of plastic from market stand slot in bottom parts of fuselage halves. See arrow on drawing A.
3. Locate and cement cockpit assembly (B) into port fuselage half (6) so that rib on the rear side of pilot's head rest would be cemented downwards to horizontal platform in the rear part of cockpit, and pin on bottom side of floor would be cemented downwards to inner bottom edge of fuselage half. Cement nose undercarriage leg (7) into port fuselage half. Locate and cement port and starboard fuselage (8) halves together.
4. Add weight - 4 grams (plasticine or a small piece of lead) to front part of fuselage in order to gain the proper balance, and cement fuselage nose (9) to fuselage. Lay cement on front wall of jet orifice (10) and insert jet orifice into rear fuselage. Cement canopy (11) to fuselage, then locate and cement photo-machine gun (12) on mark on starboard fuselage nose and cement aerial (13) on mark on starboard side of fuselage below the cockpit.
5. Cement together upper and lower halves of wings (14 and 15, 16 and 17) then locate and cement wings into fuselage locations. Make sure that wings are correctly set at right (anhedral) angle to fuselage - see drawing L. Cement port (18) and starboard (19) halves of tailplane to fin. See drawing A.
6. Cement lower (20) and upper half (21) of port drop tank together, then locate and cement bracing strut (22) into recess on upper part of drop tank. See drawing C. Repeat the same procedure for lower (23), upper half (24) and bracing strut (25) of starboard drop tank. See drawing D.
7. For a model with extended undercarriage, cut by knife joint doors of port (28, 29, 30) and starboard undercarriage (32, 33, 34), see arrows in drawing E.
8. Bend, very carefully, undercarriage retraction rod on starboard undercarriage leg (26) - about 35° towards to axle of wheel. See drawing F. In the same way bend undercarriage retraction rod on port undercarriage leg (31). See drawing G.
9. Slip wheel (27) onto axle of modified starboard undercarriage leg (F26) and flare axle end by very carefully pressing with heated screwdriver, knife or head of nail. Cement middle undercarriage door (E28) on two pins on opposite side of undercarriage leg. See drawing H. Repeat the same procedure for port undercarriage leg (G31), wheel (27) and port middle undercarriage door (E32). See drawing J.
10. Locate and cement upper end of starboard undercarriage leg (H) into locating bush within the starboard wheel well and cement end of bent undercarriage retraction rod to inner front edge of wheel well. Cement starboard outboard undercarriage door (E30) to end edge of starboard wheel well (aslant to wing tip and forward), then cement starboard inner undercarriage door (E29) to edge of wheel well at fuselage (aslant to fuselage). Repeat the same procedure for port undercarriage leg (J), port outboard door (E34) and port inner undercarriage door (E33). Cement nose undercarriage doors (35, 36) on edges of nose wheel well. See drawings K and L.
11. Cement cannon barrels into grooves on fuselage nose, longest barrel (37) over shortest barrel (38) on port fuselage nose, middle barrel (39) on starboard fuselage nose. See drawing K. Cement one radioaltimeter aerial (40) into pit beneath the tip of port wing, second radioaltimeter aerial (40) into pit beneath the starboard wing root in front of wheel well.
12. Cement assembled starboard drop tank (D) into pits beneath the starboard wing, then cement assembled port drop tank (C) into pits beneath the port wing.
13. A model with retracted undercarriage has omitted nose and main undercarriage legs (7, 26, 31) and wheels (27). All joint undercarriage doors (28, 29, 30 and 32, 33, 34) and nose undercarriage doors (35, 36) are cemented flush with wings and fuselage. Cement base of stand (41) and arm of stand (42) together, locate upper end of the arm of stand into slot trimmed in fuselage. See step 2 of the assembly instructions.
14. Painting, according to chosen version, should be now completed. After painting apply decals of the chosen version. See suggested Camouflage Drawings. Your model of MiG-17PF jet all-weather fighter in 1 : 72 scale is now finished.

KOVOZÁVODY PROSTĚJOV