

Kit No. 72052

MIG-9F Fargo

PLASTIKOVY MODEL LETOUNU 1/72 PLASTIK FLUGZEUG MODELLBAUSATZ
PLASTIC AIRCRAFT KIT MAQUETTE RÉDUITE EN PLASTIQUE

CZ

Několik měsíců před koncem války dostala konstrukční kancelář A. I. Mikojana a M. I. Gurjeviče za úkol v co nejkratší době zkonstruovat reaktivní stíhací letoun. Stroj byl projektován jako dvoumotorový a dostal označení I-300 (nebo také F). Při hledání nejvhodnější koncepce byla zvažována i možnost montáže dvou motorů v křídle. Nakonec bylo zvoleno umístění motorů vedle sebe pod podlahou kabiny. Z nedostatku vlastních vhodných motorů byly za pohonné jednotky zvoleny kořistní německé BMW 003 (o tahu 7,85 kN), v Sovětském svazu sériově vyráběné pod označením RD-20. Výstupní trysky motorů byly vyvedeny pod trup, což vyžadovalo ochranu zadní části trupu žáruvzdornými materiály před horkými plyny. Podvozek letounu byl tříkolový s předovým kolem. Konkurenční Jak-15 byl vybaven ostruhou. U MiGu byla použita velmi silná výzbroj, kterou tvořily dva kanony NS-23 ráže 23 mm (po 160 nábojích) a jeden H-37 ráže 37 mm (40 nábojů) umístěné v předí. Prototyp vzletl 24. dubna 1946, pilotoval jej zkušební pilot A. N. Grincík. Dne 19. srpna 1946 u příležitosti Dne letectva jej G. M. Šijanov předvedl veřejnosti na letecké přehlídce v Moskvě. Specifikace: délka 9,75 m; rozpětí 10,00 m; nosná plocha 18,2 m²; prázdná hmotnost 3 500 kg; vzletová hmotnost 5 040 kg; dostup 13 500 m; dolet 800 km.; max. rychlost 911 km/h v 5 000 m.

HISTORIE

GB

A few month before the end of the war the designing department of A. I. Mikojan and M. I. Gurewitsch was ordered to design in shortest time a jet fighter. The machine was projected as a doubleengine aeroplane and received the denomination I - 300 (or also F). When searching for the most convenient conception also the possibility of mounting two engines in the wing was considered. Eventually the placement of the engines side by side below the cockpit's floor was chosen. Due to shortage of suitable engines of own design the German BMW 003 prey engines (with 7,85 kN thrust), manufactured in the Soviet Union in series under the denomination RD-20 were applied. The exhaust nozzles of the engines engines were led below the fuselage, this requiring protection of the fuselage's tail against hot gasses by heat resistant materials. The aeroplane had a three-wheeled undercarriage with one nose wheel - the competing YAK-15 was equipped with a tail skid. The MiG had a very powerful armament consisting of two NS-23 23 mm calibre cannons (with 160 pcs of ammunition each) and one H-37 37 mm calibre cannon (40 pcs of ammunition) located in the front of the fuselage. The prototype took off on April 24, 1946, commanded by the test pilot A. N. Grintschik. On August 19, 1946 at the occasion the Day of the air force G. M. Shijanov presented this aeroplane to the public on the air show in Moscow. Specification: length 9,75 m; span 10,00 m; wing area 18,2 m²; empty weight 3500 kg. flying weight 5040 kg; ceiling 13.500 m; flying range 800 km; maximum speed in 5000 m 911 km/h.

HISTORY

D

Einige Monate vor Kriegsende erhielt das Konstruktionsbüro von A. I. Mikojan und M. I. Gurewitsch die Aufgabe in kürzester Zeit ein Strahljagdflugzeug zu konstruieren. Die Maschine war als zweimotorige projektiert und bekam die Bezeichnung I-300 (oder auch F). Bei der Suche nach geeignetester Konzeption wurde auch die Möglichkeit des Einbaues von zwei Triebwerken im Flügel erwogen. Schliesslich wurde die Anbringung von zwei unter dem Kabinenboden nebeneinander liegenden Triebwerken gewählt. Infolge Mangels an geeigneten Motoren eigener Konstruktion wurden deutsche BMW 003 Beutetriebwerke (mit 7,85 kN Schub), die in der Sowjetunion unter der Bezeichnung RD-20 erzeugt wurden, gewählt. Die Austrittsdüsen der Triebwerke wurden unter den Rumpf geleitet, was einen Schutz des Hinterteils des Rumpfes vor heissen Gasen durch hitzebeständige Werkstoffe erforderte. Beim MiG wurde eine starke aus zwei 23 mm Kaliber NS-23 Kanonen (mit je 160 Geschossen) und einer 40 mm Kaliber H-37 (40 Geschosse) bestehende, im Bug untergebrachte Bewaffnung verwendet. Der Prototyp startete am 24. April 1946 gesteuert durch den Versuchspilot A. N. Grintschik. Am 19. August 1946 wurde er bei Gelegenheit des Tages der Luftstreitkräfte an der Flugveranstaltung in Moskau durch G. M. Schijanow der Öffentlichkeit vorgeführt.

Spezifikation: Länge 9,75 M; Spannweite 10,00 M; Tragfläche 18,2 M²; Leergewicht 3500 KG; Fluggewicht 5040 KG; Gipfelhöhe 13500 M; Flugweite 800 KM; Höchstgeschwindigkeit in 5000 M Höhe 911 KM/h.

HISTORIE

F

Quelques mois avant la fin de la guerre, le département de conception de A. I. Mikojan et M. I. Gurewitsch eut à concevoir en un temps très court un chasseur à réaction. Le projet fut un aéroplane bimoteur et reçut le nom de I-300 (ou aussi F). Tout en recherchant la conception la plus pratique, la possibilité de monter deux moteurs dans l'aile fut envisagée. En fin de compte, l'installation des moteurs côté sous le sol du cockpit fut choisie. En raison de l'insuffisance des moteurs de conception Allemande BMW 003, on utilisa des moteurs avec une poussée de 7,85 N, fabriqués en Union Soviétique en série sous le nom de BD-20. Les tuyères d'échappement des moteurs furent placées sous le fuselage, cette protection de la queue du fuselage contre les gaz brûlants par des matériaux résistants à l'échauffement fut exigée. L'avion avait un train d'atterrissage à trois roues, avec une roue nez. Son concurrent, le YAK-15, était équipé d'une béquille arrière. Le Mig avait un armement très puissant constitué de deux NS-23, canons de calibre 23 mm (avec chacun 160 munitions) et un Il-37, canon calibre 37 mm (40 munition à poste) situés à l'avant du fuselage. Le prototype sortit le 24 Avril 1946, piloté par le pilote d'essai Grintschik. Le 19 Août 1946, à l'occasion de la journée des forces aériennes, G.M. Shijanov présenta cet avion au public durant le show aérien de Moscou.

Spécificités: longueur: 9,75 m; envergure: 10,00 m; surface de l'aile: 18,2 m²; poids à vide: 3.500 kg; poids en vol: 5.040 kg; plafond: 13.500 m; etendu de vol: 800 km; vitesse maximale à 5000 m : 911 km/h.

HISTORIQUE

Několik rad méně i více zkušeným modelářům pro práci s našimi modely.

Vážení přátelé, dostává se Vám do rukou náš model, který není vyrobený klasickou technologií - vstřikem plastu do ocelových forem. Tento model je vyroben v malukosové sérii, tzv. „SHORT-RUN“. Formy nejsou kovové a modely z nich zhotovené mají určitě vlastnosti, na které bychom Vás rádi upozornili:

- Na těchto modelech nejsou většinou fixovací kuličky, které mají zaručit přesné usazení součástí. Proto věnujte usazení-slepení součástí maximální pozornost. • Vtakové kanálky do součástí-dílů jsou větší než u klasických modelů. Odděluje proto součástky od vstřikovacího rámečku opatrně tak, aby nedošlo k porušení vlastní součásti. • Dosedací plochy lepených větších dílů (trup, křídla atd...) doporučujeme lehce přebrousit. Vzniklé spáry po slepení dílů doporučujeme vytemečt běžnými modelářskými tmeľy. • Kabinky jsou většinou vyrobeny z tenké acetátové fólie, která umožní realistický vzhled kabiny, zvláště má-li být otevřená. Nejčastěji se tyto kabinky lepí k modelu tzv. vtařovacími lepidly (vhodná jsou všechna kysanokrylátová lepidla) a to tak, že kabínku připejme k modelu vždy pouze bodově v několika místech. Kabínku nejdříve maximálně přesně odstříháme a z zabrusíme až k hranicím jejích vlastních tvarů, přitom neustále kontrolujeme její usazení na modelu. Případné vzniklé spáry dotmeľme běžnými modelářskými tmeľy. • Celý povrch hlavních dílů modelu doporučujeme velmi lehce (po zatmělení spár) přebrousit jemným brusným papírem (doporučujeme papír č. 600 až 1000). • Foto-leptané díly, tzv. „lepty“ doporučujeme oddělovat od mateřského plechu ostrými štípacími kleštěčkami či silnějšími nůžkami. Lepit je můžete několika druhy lepidel. Vhodná jsou vtařovací lepidla, lepidla na bázi kaučuku nebo i hustší disperzní lepidla. • Modely i lepty natíráme či stříkáme běžnými modelářskými barvami. • Naše technologie neumožňuje vystřihnout příliš malé či slabé součástky, proto doporučujeme si antény, tyčky a některé vzpěry vyrobit sami - dle náročnosti a zkušeností každého modeláře.

Tyto naše modely Vám dají pravděpodobně o něco více práce, než běžné klasické kity. Odměnou za tuto námahu Vám budou modely, které upoutají svým jemným povrchem s negativním rytím a svojí věrností ke tvarům své velké předlohy.

Some advices to less and even more experienced modelers on building our models.

Dear friends, you are getting in your hands our model, which is not manufactured by the classical technology - injection molding of plastics in steel molds. This model is made in so called „Short Run“ limited series. The molds are not metallic and the kits produced from them have certain properties, to which we would like to draw your attention.

- On these models usually are no fixing pins, which have to secure an exact positioning of the parts. Pay therefore special attention to the positioning - gluing of the part. • The gate runners of the parts are larger than with classical models. Separate therefore the parts from the injection frames carefully, to avoid damaging of the part. • We recommend to grind off slightly the contact surfaces of larger glued parts (fuselage, wings etc.). • We further recommend to fill up the joints after gluing the parts using current modeling cements. • The cockpit canopies are made from thin clear sheet allowing a realistic look of the cockpit. The canopies are best glued on the model by so called instant glues (suitable are all cyanoacrylate glues), gluing always only pointwise on a number of places. Cut off first the canopy as exactly as possible or grind it off to the limits of its very shape, checking all the time its position on the model. Fill up any resulting crevices using current modeling cements. • We recommend to grind slightly the whole surface of the main parts (after filling up the crevices) using fine sandpaper (recommended are papers No. 600 to 1000). • Photo-etched parts separate from the mother sheet by sharp pliers or stronger scissors. The etched parts can be glued by various adhesives. Suitable are instant glues, rubber based glues as well as thicker dispersion glues. • The models and etched parts are to be coated or sprayed by current modeling paints. • Our technology does not enable to inject too small or thin parts, we recommend therefore to manufacture small aerials, sticks and certain struts - according to their complexity and the modelers experience - by yourselves.

These our models will probably require a little more work than current classical kits. The reward for this effort will be models, which will excel by their fine negative scarved surface and fidelity to the shapes of their big pattern.

Einige Ratschläge für weniger als auch mehr erfahrene Modellbauer für die Arbeit mit unseren Modellen.

Geehrte Freunde, es gelangt in Ihre Hände unser Bausatz, der nicht durch das klassische Verfahren - Spritzgießen von Kunststoff in Stahlwerkzeug - hergestellt ist. Dieser Bausatz ist in der s.g. „SHORT-RUN“ Kleinserie erzeugt. Die Werkzeuge sind nicht aus Metall und die aus ihnen hergestellten Modelle besitzen bestimmte Eigenschaften, auf die wir Sie gerne aufmerksam machen möchten:

- An diesen Modellen befinden sich meistens keine Fixierstifte, die eine genaue Anbringung der Teile sichern sollen. Widmen Sie deshalb der Anbringung b.z.w. dem Verkleben der Teile maximale Aufmerksamkeit. • Die Angusskanäle für die einzelnen Teile sind grösser als bei klassischen Modellen. Trennen Sie deshalb die Teile von den Gussrahmen sorgfältig ab, damit eine Beschädigung des Teiles selbst vermieden wird. • Die Aufsatzflächen der grösseren geklebten Teile (Rumpf, Flügel u.s.w.) empfehlen wir leicht zu überschleifen. • Die nach dem Zusammenkleben der Teile entstandenen Spalten empfehlen wir mit üblichen Modellbau-Spachtelmassen auszukitteten. • Die Kabinehauben sind aus dünner Klarsichtfolie hergestellt, die ein realistisches Aussehen der Kabine ermöglicht. Bestens werden diese Hauben auf das Modell mittels s.g. Sekundenkleber geklebt (geeignet sind alle Zyanokrylat-Kleber), und zwar so, dass die Hauben auf das Modell immer nur Punktweise an einigen Stellen geklebt werden. Die Haube soll zuerst möglichst genau abgeschnitten oder bis zu Grenzen ihrer eigentlichen Form verschleift werden, wobei ihre Anbringung am Modell ständig kontrolliert wird. Die eventuell entstandenen Spalten werden mit üblichen Spachtelmassen verklebt. • Die gesamte Oberfläche der Grundteile des Modells empfehlen wir (nach dem Verkiten der Spalten) sehr leicht, mittels eines feinen Schleifpapiers (empfohlen sind Schleifpapiere Nr. 600 bis 1000) zu überschleifen. • Foto-geätzte Teile empfehlen wir vom Mutterblech mit Hilfe scharfer Zwickzangen oder stärkerer Scheren zu trennen. Die geätzten Teile können mit mehreren Klebstoffarten geklebt werden. Geeignet sind Sekundenkleber, Klebstoffe auf Kautschukbasis oder auch dickflüssigere Dispersions-Klebstoffe. • Die Modelle und geätzten Teile werden mittels üblicher Modellbau-Farbstoffe angestrichen oder bespritzt. • Unser Verfahren ermöglicht keine zu kleine oder dünne Teile zu spritzgießen, wir empfehlen deshalb kleine Antennen, Stäbchen und einige Sträben - je nach Ansprüchigkeit und Erfahrungen jedes Modellbauers - selbst herzustellen.

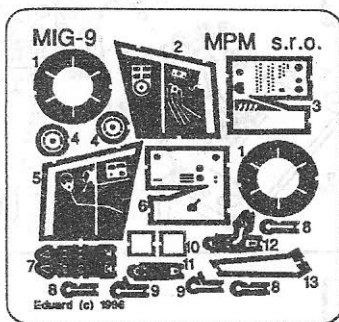
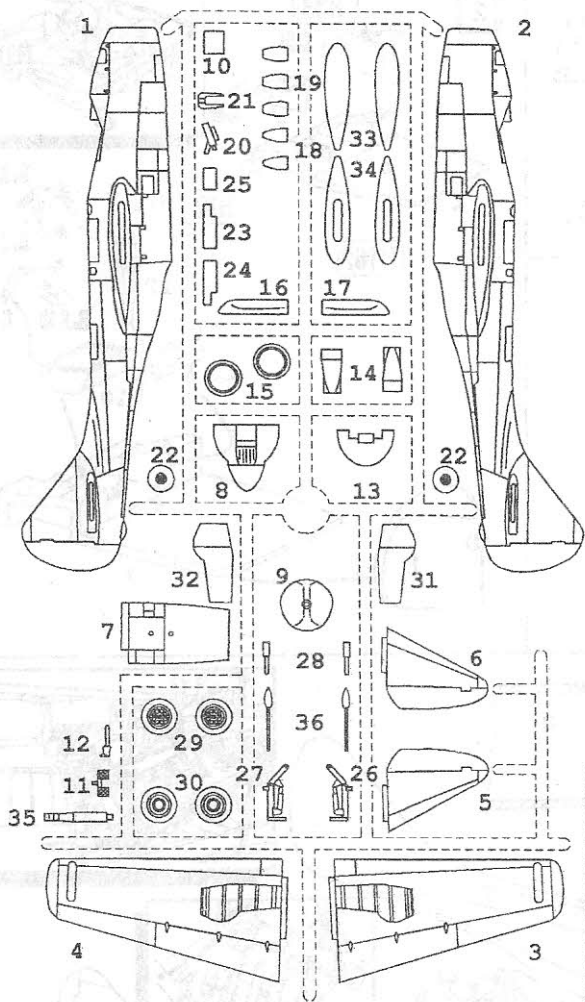
Diese unsere Modelle verlangen meistens etwas mehr Arbeit, als übliche klassische Bausätze. Als Belohnung für diese Mühewaltung gewinnen sie jedoch Modelle, die durch ihre feine Oberfläche mit negativen Gravierungen und durch Formtraue gegenüber ihren grossen Vorlagen hervorragen.

Quelques conseils pour les maquetistes plus ou moins expérimentés pour la construction de nos maquettes

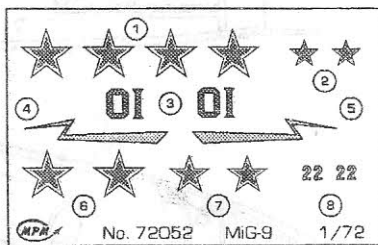
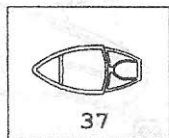
Chers amis: Vous avez fait l'acquisition d'une de nos maquettes. Celle-ci n'a pas été fabriquée selon les technologies classiques: injection de plastique dans un moule en acier. Nos maquettes sont fabriquées selon la méthode appelée „short run“, en série limitée. Les moules ne sont pas en métal, et les pièces ainsi produites ont certaines propriétés sur lesquelles nous aimerions attirer votre attention.

- Sur ces modèles, d'habitude, il n'y a pas de picot de fixation, aussi faites très attention à la position des pièces avant de les coller. • Les attaches sur les grappes sont plus épaisses que sur les maquettes classiques. Séparez chaque pièce de la grappe avec beaucoup de soin pour éviter de les endommager. • Nous vous recommandons de commencer en dégrappant soigneusement les parties les plus grandes (fuselages, ailes, etc.). • Nous vous conseillons ensuite de masquer les joints après avoir collé les pièces en utilisant une colle spéciale pour maquettes. • Les verrières de cockpit sont faites de fines feuilles transparentes qui donne au cockpit un aspect réel. Les verrières seront mieux collées si vous utilisez une colle dite rapide (toutes les colles cyanoacrylates conviennent). Coller toujours en mettant des très petits points de colles en plusieurs endroits. En premier lieu, découper la verrière le plus précisément possible, ou limer tout le surplus en maintenant bien la verrière en forme. Réparer toute éventuelle fissure à l'aide d'une colle spéciale maquettes. • Nous vous recommandons de poncer la surface des pièces, après avoir réparé les fissures en utilisant un papier abrasif très fin. • Les parties en photodécoupe seront détachées à l'aide de pinces coupantes ou de ciseaux très forts. Les photodécoupes peuvent être collées à l'aide de colles très diverses. Les colles instantanées conviennent parfaitement, ainsi que les colles à base de caoutchouc ou les colles plus épaisses. • Les pièces et les photodécoupes doivent être peintes au pinceau ou à l'aérographe avec des peintures utilisées couramment pour les maquettes. • Notre technologie ne nous permet pas d'injecter des parties trop petites ou trop fines. Nous vous recommandons par conséquent de confectionner vous-même les leviers, mats ou pointes, en accordant leur complexité à votre expérience de maquetiste.

TOUTES NOS MAQUETTES DEMANDENT PROBABLEMENT PLUS DE TRAVAIL QUE LES MODELES COURANTS. LA RECOMPENSE DE CES EFFORTS SERA UNE MAQUETTE TERMINEE QUI SURPASSERA LES AUTRES PAR LA FINESSE DE SES DETAILS ET SA FIDELITE AU MODELE REEL.



L1 - L13



HUMBROL číslo barvy / ODSTIN
HUMBROL COLOR No. / SHADE

HUMBROL FARBE Nr. / ABSTUFUNG
HUMBROL PEINTURES No. / NUANCE

H33

Černá matná
Matt Black
Matte-schwarz
Noir Mat

H56

Hliníková
Aluminium
Aluminium
Aluminium

H113

Rezavá
Matt Rust
Matt-Rost
Rouille Mat

H53

Dělovina
Gunmetal
Metallgrau
Gris Métal

H72

Khaki
Matt Khaki Drill
Matt-Drilllich
Vert Kaki Mat

H162

Šedá
Surface Grey
Oberflächengrau
Gris Surface

MOŽNOST VOLBY
OPTIONAL
NACH BELIEBEN
OPTION

VÝŘÍZNOT
REMOVE
ENTFERNEN
DETACHER

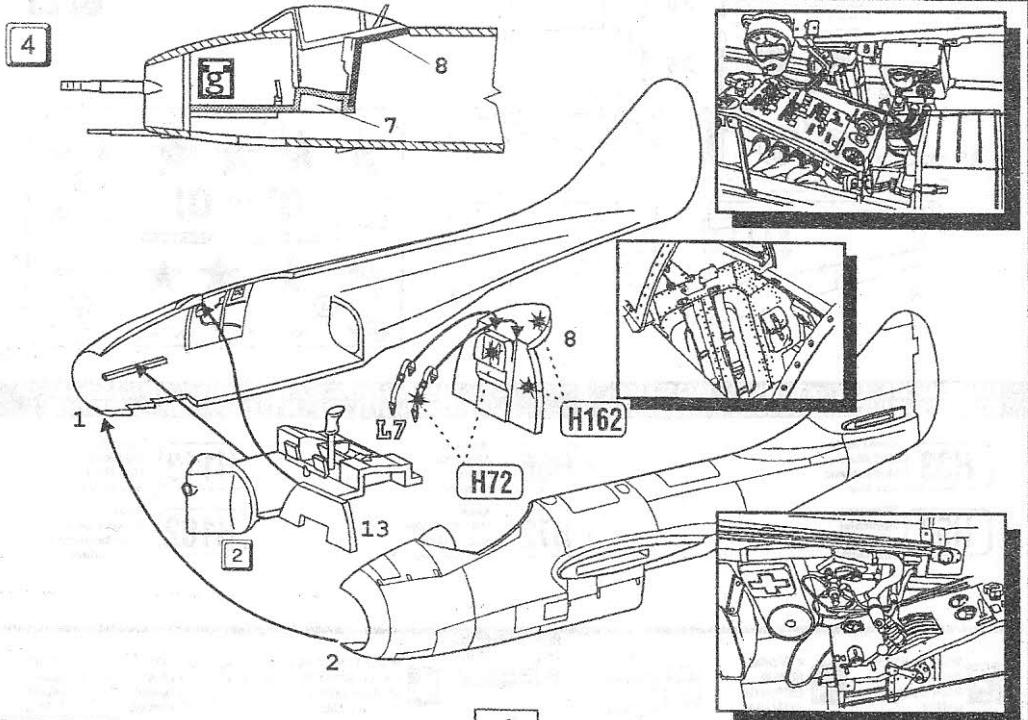
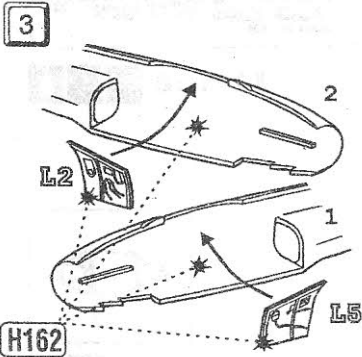
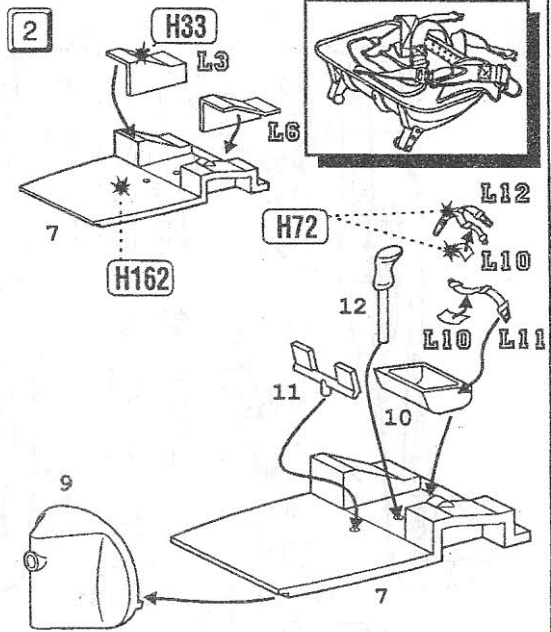
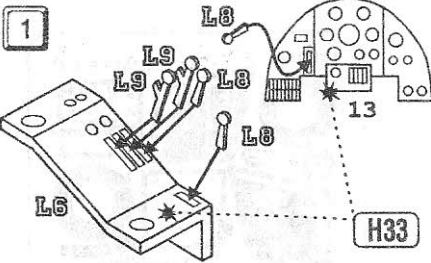
ZÁŤĚŽ
ADJUSTWEIGHT
GEWICHT
EQUILIBRER

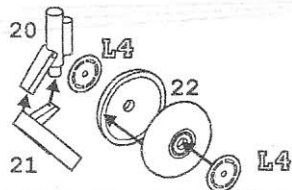
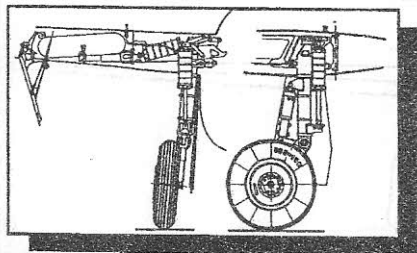
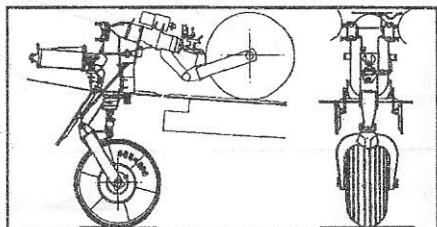
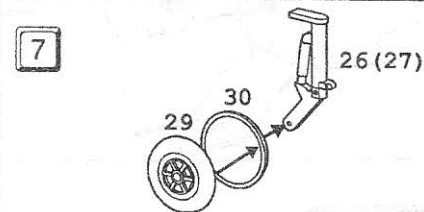
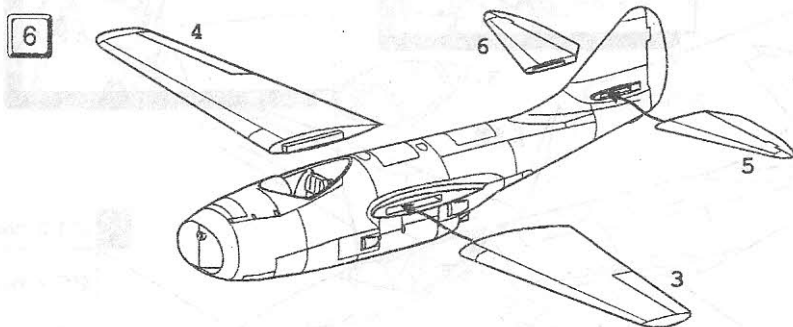
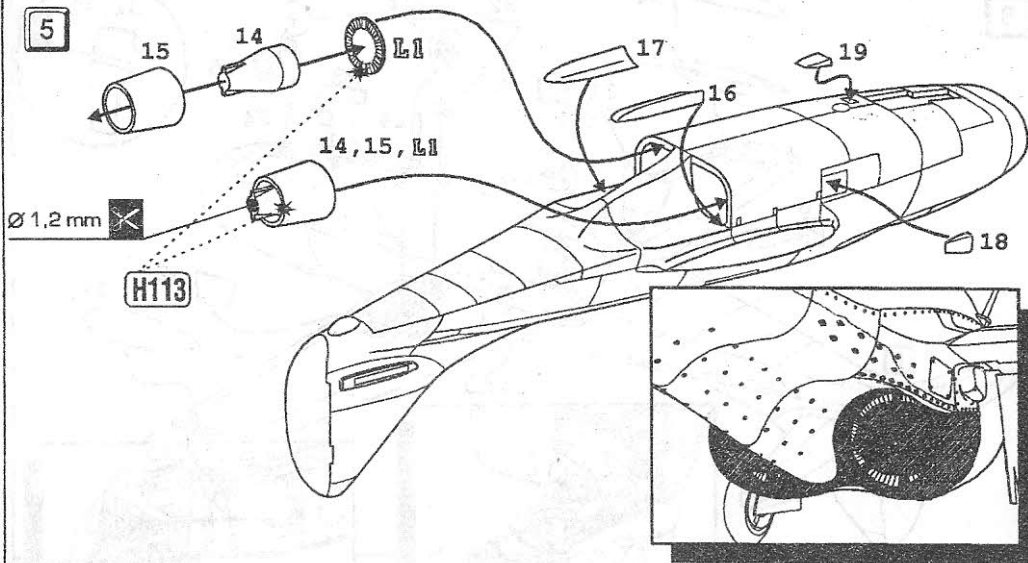


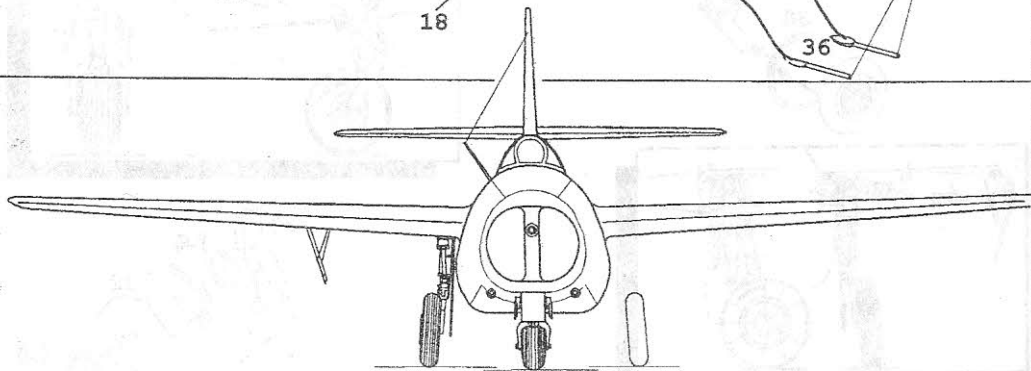
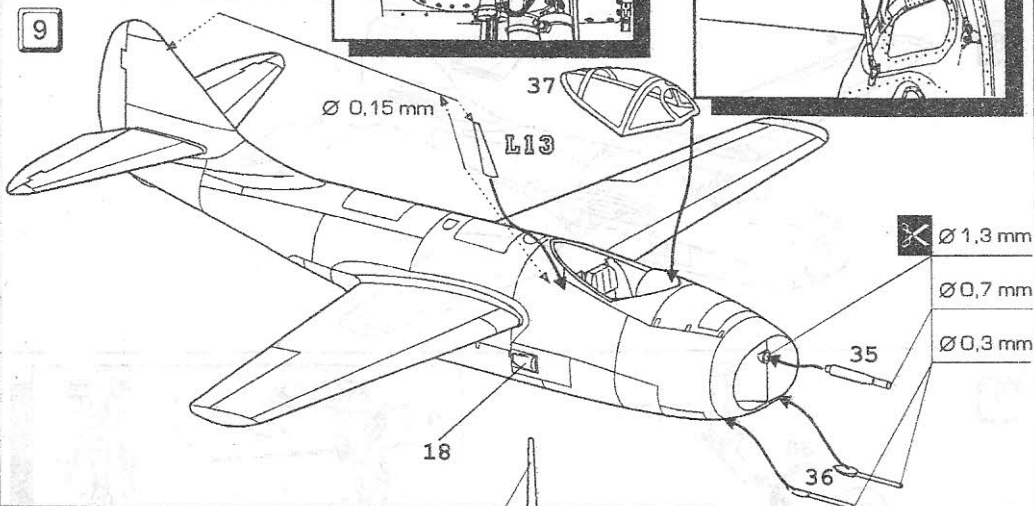
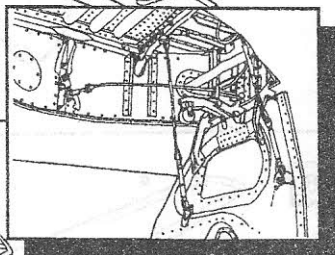
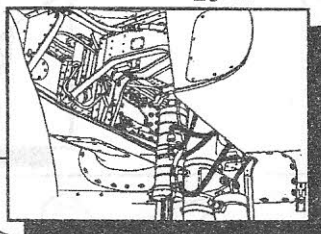
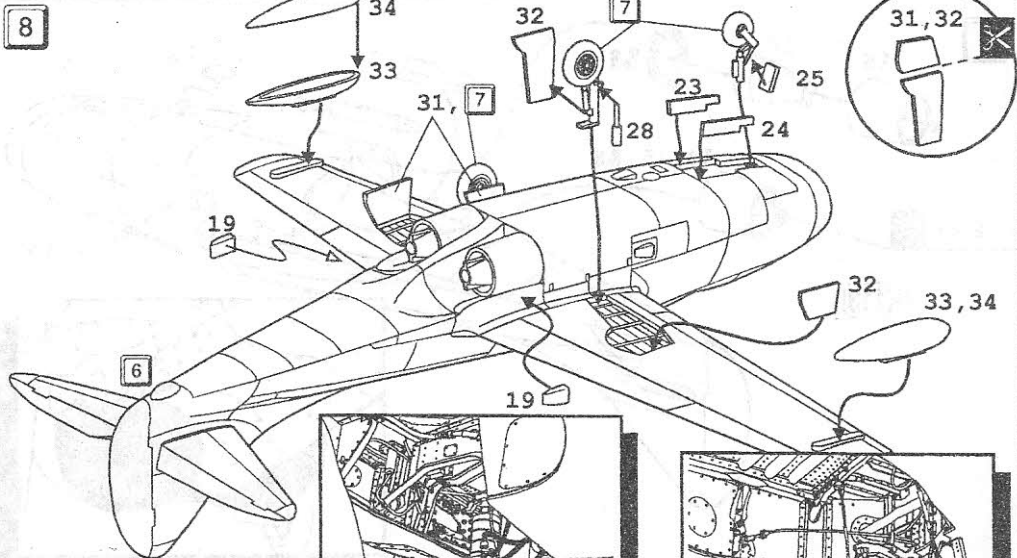
POUŽÍTEĚ LEPIDLA NA KOV
INSTANT GLUE FOR METAL
METALLKLEBER
COLLE A METAL

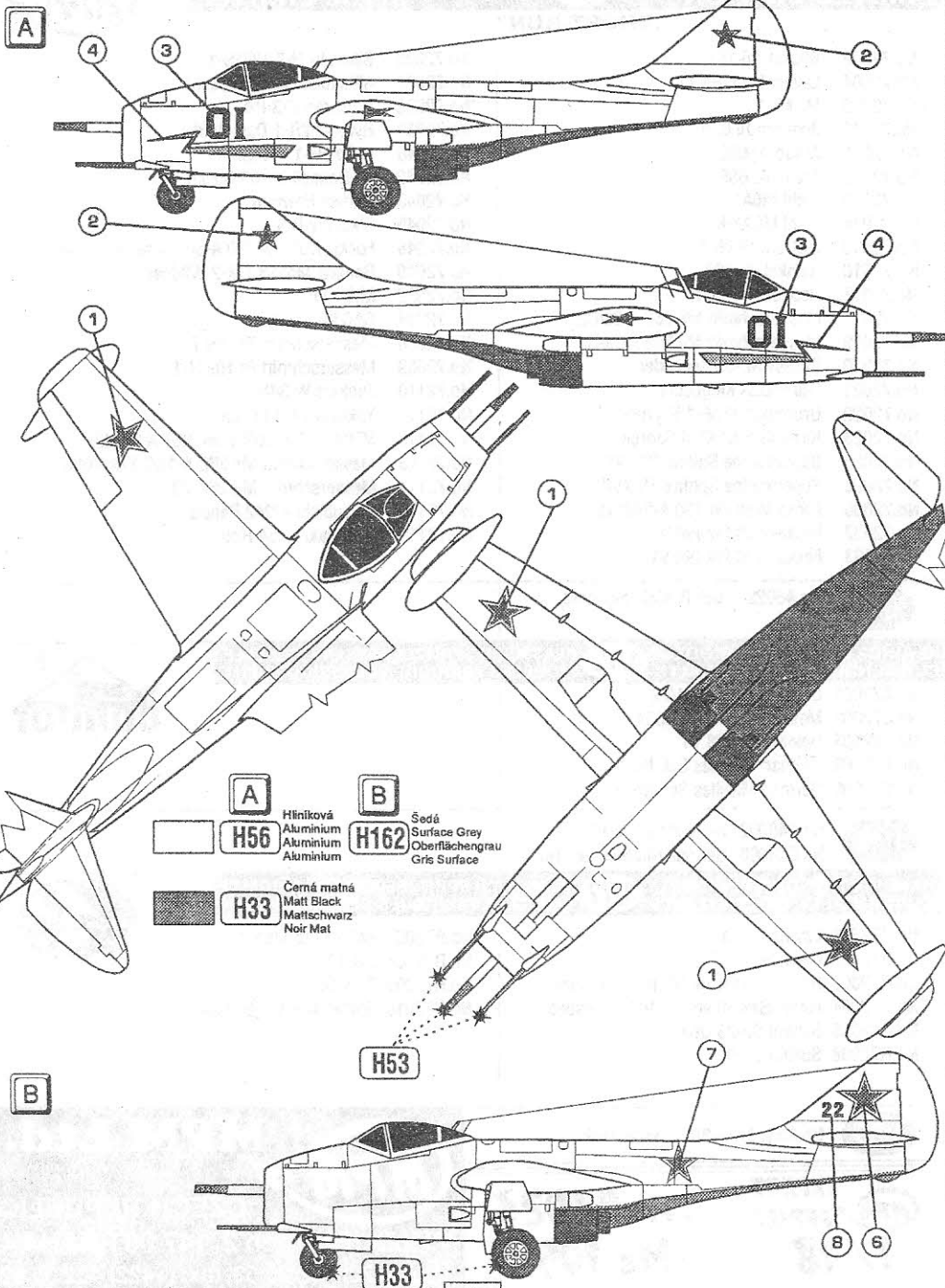
MATĚT
COLOUR
FARBEN
PEINTURE

OBTISK
DECAL
ABZIEHBILDER
DECALQUE











„SHORT-RUN“

No.72002 Bucker Bū 181
No.72004 Lavochkin La-9/11
No.72005 Mil Mi-1
No.72010 Junkers Ju 87A
No.72011 Arado Ar 68E
No.72012 Arado Ar 68F
No.72013 Aichi M6A1
No.72014 Aichi M6A1-k
No.72015 McDonnell FH-1
No.72016 Heinkel He 100
No.72017 Republic XP-47H
No.72018 Messerschmitt Me 262 A-2a/U2
No.72019 Messerschmitt Me 262 A-1a/U4
No.72020 Curtiss XP-55 Ascender
No.72021 Bell P-63A Kingcobra
No.72022 Grumman XF5F-1 Skyrocket
No.72023 Kawanishi N1K1-J George
No.72025 Supermarine Spitfire PR XIX
No.72026 Supermarine Spitfire FR XVIII
No.72030 Focke-Wulf Fw 190 A-5/U1 (S-5)
No.72032 Focke-Wulf Fw 190 V1
No.72033 Focke-Wulf Fw 190 V18

No.72036 Sikorsky H-5/HO3S-1
No.72037 Mitsubishi J8M1 Shusui
No.72038 Northrop N-3 PB
No.72039 Ryan XF2R-1 Darkshark
No.72040 Ryan FR-1 Fireball
No.72042 McDonnell XF-85 Goblin
No.72043 Curtiss Hawk III
No.72045 Sikorsky R-4
No.72048 Focke-Wulf Fw 190 A-5/U14 Torpedo Fighter
No.72049 General Motors FM-2 Wildcat
No.72052 MiG - 9F
No.72064 CAC Wirraway
No.72066 Messerschmitt Bf 109 T
No.72069 Messerschmitt Bf 109 H-1
No.72110 Junkers W 34hi
No.72111 Yokosuka E 14Y Glen
No.72112 Mistel 4 (Me 262 & Me 262 A-2a/U2)
No.72113 Messerschmitt Me 262 A-1a/U3 or V056
No.72114 Messerschmitt Me 262 V9
No.72118 Mitsubishi A7M2 Reppu
No.72119 Kawasaki Ki-64 Rob

1/48

No.48022 Bell P-63C Kingcobra

KLASICKY LISOVANÉ MODELY
CLASSICALLY MOLDED KITS

1/72

KLASSISCH SPRITZGEGOSSENE MODELLE
MODELES FABRIQUES CLASSIQUEMENT

No.C72001 German Missile A4/V2
No.C72002 Messerschmitt Me 163A
No.C72003 Heinkel He 178 V1
No.C72008 German Missiles Set. No. 1
No.C72009 German Missiles Set. No. 2



1/48

No.C48002 Heinkel He 178 V1
No.C48003 German Missiles Set. No. 1KLASICKY LISOVANÉ MODELY
CLASSICALLY MOLDED KITS

1/72

KLASSISCH SPRITZGEGOSSENE MODELLE
MODELES FABRIQUES CLASSIQUEMENT

No.R72001 Lavochkin La-15
No.R72002 Lavochkin LaG-5
No.R72003 Bristol Blenheim Mk.I/IF - reissued
No.R72004 Fairey Swordfish Mk. I/III - reissued
No.R72005 Sukhoi Su-25 UBK
No.R72006 Sukhoi Su-9

No.R72007 BM-13 (Katiusha)
No.R72008 SU-100
No.R72009 T-34-85
No.R72010 Studebaker US-6 Truck



1/35

No.R35007 T-38 Russian tank

EXPERT
MPM SERIES

1/48

... 48023
Me 109 T

MPM Ltd.

CZECH REPUBLIC

V Hodkovičkách 2, 147 00 PRAHA 4
tel.: (+422) 402 25 53, fax: (+422) 402 25 52