

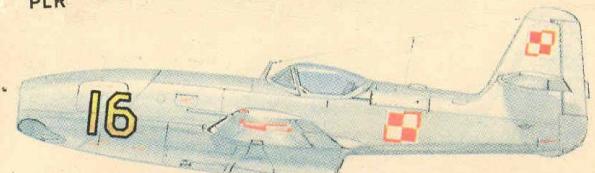
JAK-23



1/72

1/72

PLR



JAK-23

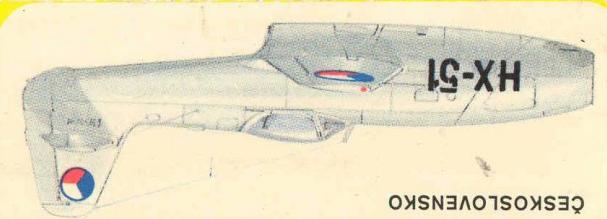
PROSTĚJOV

CZECHOSLOVAKIA  
Made in

- 1 . L-29 Delfin
- 2 . AVIA B-534
- 3 . IL-10/AVIA B-33
- 4 . MIG-19
- 5 . Letov Š.328
- 6 . MIG-17
- 7 . MIG-17 PF
- 8 . AVIA B-35
- 9 . AERO C-3
- 10 . AVIA S-199
- 11 . AVIA CS-199
- 12 . MIG-15
- \* Polikarpov Po-2
- 13 . MIG-15UTI
- 14 . JAK-23
- 15 . AVIA C-2

**KP PLASTIKOVÝ  
MODEL**

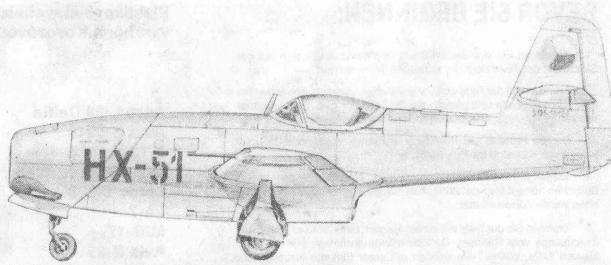
KOVOZÁVODY  
PROSTĚJOV



CESKOSLOVENSKO



PLR - I.L.



# 15 1:72 JAK-23

V poválečném období se v československé armádě zkoušela proudová letadla Me-262 a prováděl se vlastní výzkum, který však byl velmi nákladný. V roce 1949 byl ze Sovětského svazu dodán jeden letoun Jak-17 a po zkouškách se uvažovalo o jeho licenční výrobě v našich závodech. V tomto období docházelo ve světě k překotnému vývoji proudových letadel, jejichž výkony rychle vzrástaly. V té době již létal v Sovětském svazu Jak-23. Pro československé letecko byla zakoupena sérije 11 kusů Jak-23, které byly přiděleny bezpečnostnímu letecku, kde nahradily letouny S-99 a Spitfire LF Mk-IX E. Tepřve později dostala armáda 9 kusů Jaků-23, označených jako S-101. Svůj letecký „život“ končily Jaky-23 v Brně v letech 1955–56. Nedošlo ani k plánované licenční výrobě, protože Sovětský svaz poskytl Československu moderní stíhači proudový letoun MIG-15, jehož výroba se v ČSR zavedla.

Ve větších počtech sloužily Jaky-23 v ostatních armádách socialistických zemí a všude byly oblíbeny pro jednoduchou a snadnou pilotáž, velkou obratnost a stoupavost.

Na svou dobu byly velmi moderní, celokovové konstrukce a jako první sovětský letoun opatřeny vystřelovacím sedadlem. Kabina byla opatřena kyslikovým dýchacím, bez přetlakového zařízení. Tvarem a umístěním sér od předchozích typů nelišila, byla však vybavena všemi letovými a kontrolními přístroji, radiostanicí a optickým zaměřovačem palubních zbraní. Na konci křídla mohly být zavěšeny přídavné nádrže po 190 litrech.

Trup byl skořepinové konstrukce s nasávacím otvorem v přídi trupu a výtokem plynu pod trupem. Celá přední část trupu byla odnímatelná pro snadný přístup k motoru. Přistávací zařízení tvořil tříkolový podvozek zatahovaný pneumaticky.

#### Technická data:

Rozpětí	8,69 m
Délka	8,16 m
Výška	3,31 m
Motor	RD-500
Maximální rychlosť	950 km/h
Výzbroj	2 kanóny 23 mm

In post-war years the Czechoslovakian Air Force tested German Me-262 jet fighters and an intensive research of aircraft jet propulsion was provided. However such a research was very expensive. In 1949 one example of YAK-17 jet fighter was delivered from Soviet Union and it was intended to start a licence production in Czechoslovakia. At that time however, a fast development of new jet aircraft in the world influenced the decision. In Soviet Union there appeared the new YAK-23 jet fighter. A series of eleven was bought for Czechoslovakian Air Force and started to replace the piston-engined fighters like S-99 (Bf-109G) and S-89 (Spitfire LF Mk-XE) of the 'Air Guard'. Shortly after, further nine YAK-23s were delivered, bearing the Cz.A.F. designation S-101. The service of all these S-101s ceased in Brno during 1955–56. The planned licence production was not realised because a new fighter entered the scene, the famous MiG-15, which was built in Czechoslovakia in substantial numbers.

In larger scale the YAK-23s served in other air forces of East European countries. For the crews they were favorite for easy handling, great maneuverability and excellent climb. At their time, YAK-23s were modern aircraft. They were of all-metal construction and were the first Soviet fighters with ejection seats. The cabin housed the standard equipment. The drop-tanks of 190 litres capacity each could be fitted to the wing tips. The fuselage of metal-skin construction had the air-intake in the nose, while the exhaust-jet-pipe was beneath the fuselage. The whole forward part of the fuselage was easy removable for easy maintenance of the engine. The three-wheel retractable undercarriage was operated pneumatically.

#### Technical data:

Span	8,69 m
Lenght	8,16 m
Height	3,31 m
Engine	RD-500
Max. speed	950 km/h
Armament	2 MGs 23 mm

In der Nachkriegszeit wurde in der tschechoslowakischen Armee das Strahlflugzeug Me 262 erprobt und eine eigene Produktion aufgenommen, die jedoch sehr kostspielig war. 1949 wurde aus der Sowjetunion ein Flugzeug Jak-17 geliefert und nach seiner Erprobung erwog man seine Lizenzproduktion in unseren Werken. Während dieser Zeit kam es zu einer sich überschlagenden Entwicklung von Strahlflugzeugen, deren Leistungen rasch anstiegen. Zu dieser Zeit flog in der Sowjetunion bereits die Jak-23 für die tschechoslowakischen Fliegergruppen wurde eine Serie von 11 Stück Jak-23 angekauft, die den Polizeifliegern zugeteilt wurden, wie sie die S-99 und die Spitfire LF Mk.IXE ersetzten. Erst später erhielt die Armee neun Stück Jak-23, die als S-101 bezeichnet wurden. Ihr „Fliegerleben“ beendete die Jak-23 in Brünn in den Jahren 1955–56. Es kam auch nicht zur geplanten Lizenzherstellung, da die Sowjetunion der tschechoslowakischen modernen Düsenjäger MiG-15 anbot, dessen Produktion in der CSR aufgenommen wurde.

In größeren Zahlen dienten die Jak-23 in den übrigen Armeen der sozialistischen Staaten. Um überall waren sie wegen ihrer einfachen und mühelosen Steuerbarkeit, großen Wendigkeit und guten Steigfähigkeit beliebt.

Für ihre Zeit waren sie sehr modern, Ganzmetallkonstruktion und als erstes sowjetisches Flugzeug mit einem Schleuderstart ausgerüstet. Die Kabine war mit einem Sauerstoffatemgerät ausgerüstet und ohne Druckausstattung. In ihrer Form und Anordnung unterschied sie sich nicht von den vorhergehenden Typen, war aber mit allen Flug- und Kontrollinstrumenten, Funkgerät und einem optischen Zielergerät für die Bordwaffen ausgerüstet. An den Flügel spitzen konnten Zusatzbehälter mit je 190 Liter Inhalt aufgehängt werden.

Der Rumpf war eine Schalenkonstruktion mit der Ansaugöffnung in der Nase und dem Luftausstoß unter dem Rumpf. Der ganze Rumpfvorderteil war für einen bequemen Zugang zum Motor abnehmbar. Das Fahrwerk bestand aus einem pneumatisch einziehbaren Dreibeinfahrgestell.

Technische Daten:

Spannweite	8,69 m
Länge	8,16 m
Höhe	3,31 m
Triebwerk	RD-500
Höchstgeschwindigkeit	950 km/h
Bewaffnung	2 MGs 23 mm

Technische Daten:

Spannweite	8,69 m
Länge	8,16 m
Höhe	3,31 m
Triebwerk	RD-500
Höchstgeschwindigkeit	950 km/h
Bewaffnung	2 MGs 23 mm

## KAMUFLÁŽ A OZNAČENÍ

## CAMOUFLAGE AND MARKING

## BEMALUNG UND KENNZEICHEN



ČERVENÁ  
RED  
ROT



ČERNÁ  
BLACK  
SCHWARZ



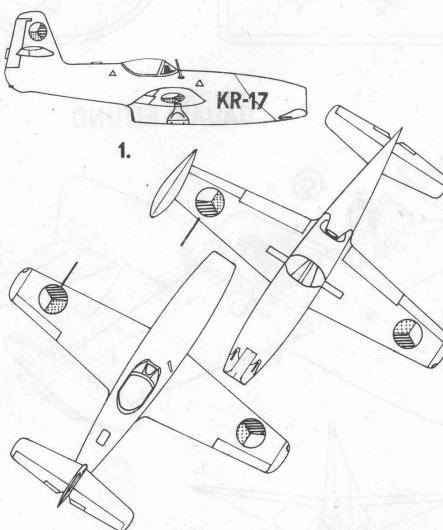
STŘÍBRNÁ  
SILVER  
SILBER



ŠEDÁ  
GREY  
GRAU



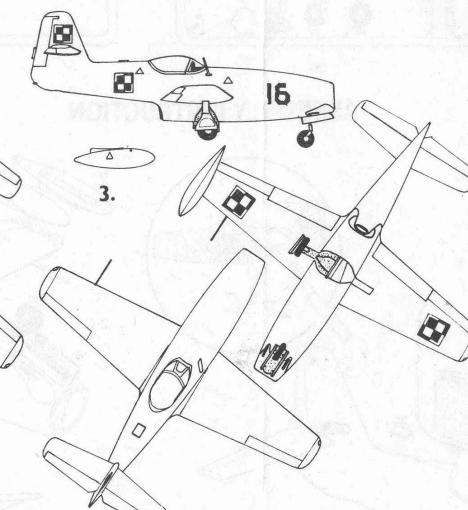
MODRÁ  
BLUE  
BLAU



1. Jak-23 (S-101) československého letectva s imatrikulací HX-57 nebo KR-17 je v barvě hliníku. Podvozkové nohy, podvozkové šachty, vnitřek kabiny a palubní deska jsou v šedé barvě. Plechy okolo výstupů z motoru jsou z nerezu. Mimo označení HX a krátkého čísla stroje označeny písmeny IF s příslušným číslem.

2. V Polsku létal Jak-23 s civilním označením SP-GLK (Instytut Lotnictwa), umístěným na obou stranách trupu, na horní části pravého křídla a spodní části levého křídla. Na přídi a směrovce byl z obou stran znak Instytutu Lotnictwa. Na zadní části levé strany trupu byl umístěn znak LZR. Ing. Andrej Abramowitze se s tímto letounem zapsal ještě v roce 1957 do tabulky světových rekordů – dosáhl výšky 6000 m za 3 min 17 sec.

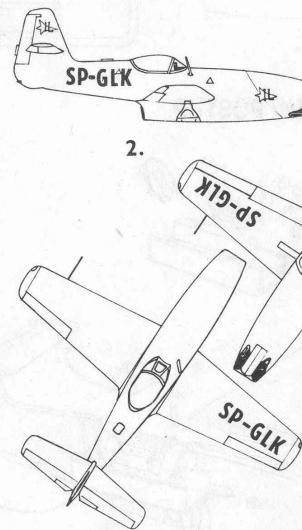
3. Ve sbírkách muzea letectví a kosmonautiky v Krakově (Muzeum Lotnictwa i Astronautyki, Kraków) je letoun Jak-23 polského letectva. Polské výrobní znaky jsou umístěny na trupu a směrovce z obou stran a na koncích spodní části křídel. Číslo 16 je umístěno na obou stranách přední části trupu.



1. YAK-23 (S-101) of the Czechoslovakian A.F. with code letters HX-57 or KR-17 was in the colour of duralumin on all surfaces. The undercarriage legs and stores, inside of cockpit and instrument panels were medium grey. The metal sheet panels around guns and behind the jet exhaust were of stainless steel. Alternative code letters were also IF plus two numerals.

2. One of the Polish YAK-23s bore the civil registration SP-GLK, placed on each side of the fuselage and on the underside of port wing. The emblem of Air Institut was on both sides of the nose and fin. On the rear left part of the fuselage was placed the badge of LZR. Ing. Andrzej Abramowitze succeeded with this plane the breaking of worlds record by reaching the altitude 6000 m in 3 min 17 sec.

3. YAK-23 of the Polish Air Force, exhibited in the Museum of Aviation and Aeronautics in Krakow, Poland. The national insignia are placed on fuselage sides, fin and wing undersides. The numerals '16' are placed on both sides of aircraft nose.



1. Jak-23 (S-101) der tschechoslowakischen Fliegertruppe mit der Kennung HX-57 oder KR-17 ist aluminiumfarben. Die Fahrstellschäfte, Fahrwerkschächte und Instrumentenbrett sind grau. Die Bleche um die Durchbrüche der Waffen und hinter der Triebwerksdüse sind rostfrei. Außer der Bezeichnung HX und KR waren weitere Flugzeuge mit den Buchstaben IF oder einer dazugehörigen Ziffer bezeichnet.

2. In Polen flog die Jak-23 mit der zivilen Kennung SP-GLK (Instytut Lotnictwa), die auf beiden Seiten des Rumpfes, der Oberseite der rechten und der Unterseite der linken Tragfläche angebracht war. Auf der Rumpfspitze und dem Seitenleitwerk war auf beiden Seiten das Wappen des Instytutu Lotnictwa. Auf dem hinteren Teil der linken Rumpfseite befand sich das Zeichen LZR (–o–). Ing. Andrzej Abramowitze schrieb sich mit diesem Flugzeug noch im Jahre 1957 in die Liste der Weltrekorde ein – er erreichte eine Höhe von 6000 m in 3 min 17 sec.

3. In der Sammlung des Luftfahrt- und Raumfahrtmuseums (Muzeum Lotnictwa i Astronautyki, Kraków) befindet sich eine Jak-23 der polnischen Fliegertruppen. Das polnische Höheitszeichen befindet sich auf dem Rumpf und der Seitenflosse auf beiden Seiten sowie an den Außenstellen der Flügelunterseiten. Die Zahl 16 befindet sich auf beiden Seiten des Rumpfvorderdecks.

## DŘÍVE NEŽ ZAČNETE:

- Prostudujte stavební postup a seznamte se s čísly na náčrtku číslování jednotlivých částí.
- Části oddělujte až před použitím, odstraňte otipy vzniklé lisováním a vždy před lepením si je vyzkoušejte na sucho a pokud je to nutné, upravte.
- Protáhněte výlisky jsou z polystyrenu, použijte k lepení pouze lepidlo na polystyren (Igetex, xylen, toluen). Doporučujeme lepidlo Styrofix, které vyrábí Druchema Praha.
- Lepidlo opatrně nanášejte stétekem nebo kolíčkem pouze na styčné plochy lepených částí, dostane-li se na vnější plochy, poleptá je.
- Části z rámečku oddělujte nožem, nůžkami nebo štipacími kleštěmi, otipy odstraněte plnícíkem. Malé části si přidržujte pinzetou. Slepění části k sobě skrástněte gumíčkou, kolíčkem na rámeček nebo isolepou a nechte dostatečně dlouho v klidu před dalším opracováním.
- Malování provádějte barvami na plastové stavebnice. Vhodné jsou barvy Unicol Model. (K dostání v modelářských prodejnách a drogerích.)
- Vyzkoušejte si doby schnutí Vašich barev a podle velikosti natíráne plochy volte štětec. S namalovanými částmi pracujte až po dokončení zaschnutí barev.
- Malé součásti malujte před oddělením částí, velké plochy až po dokončení stavby. Viz kamufláž.
- Obtísky nanášejte až po sestavení na nařízený model. Suchý obtísek neprohýbejte, jednotlivé obtísky odstraněte a ponorte na několik vteřin do horké vody. Obtísek se zkrouť a opět sám narovná. Jemným tlakem prstů obtísky sesutíte z podložky na patřičné místo a kouskem molitanové hooby jej pečlivě přitiskněte k modelu.
- Pracujete pečlivě, nespěchejte, dokonalý vzhled modelu záleží jen na Vás.

## READ BEFOR YOU BEGIN:

- Read instructions and study exploded drawings to become familiar with all model parts. Numbers of parts are in drawing-Numerals of particular parts.
- 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 lift of each part before you cement in into place.
- Since this model is moulded of styrene plastic, use only styrene cement for assembly.
- Apply cement on inside surfaces only. Use a small amount of cement to avoid damage of your model. Apply cement with small paint brush or pin.
- 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.
- Use enamels or paints for plastic only.
- Larger areas are best covered with soft, wider brush, small areas with thin brush. Allow time for paint to dry thoroughly before further handling.
- 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.
- 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.
- Please take your time, do not hurry. You will find that your finished model will reflect your time, work and patience. Enjoy your kit.

## BEVOR SIE BEGINNEN:

- Studieren Sie die Bauanleitung und machen Sie sich auf der Skizze mit den Nummern der einzelnen Teile vertraut.
- Trennen Sie die Teile erst vor der Verwendung ab, entfernen Sie die Gußüberstände und passen sie die Teile vor dem Kleben immer trocken aneinander und passen Sie sie, wenn notwendig, ein.
- Da die Teile aus Polystyrol bestehen, verwenden Sie zum Kleben nur Klebstoff für Polystyrol.
- Tragen Sie den Klebstoff vorsichtig mit einem Pinsel oder einem Stäbchen nur auf die Kontaktflächen auf. Gelengter auf die Außenflächen werden diese verätz.
- Trennen Sie die Teile mit einem Messer, einer Schere oder einer Zwickzange vom Rahmen, Gußüberstände entfernen Sie mit einer kleinen Teile. Kleine Teile werden mit einer Pinzette festgehalten. Zusammengeklebte Bauteile pressen Sie mit einem Gummiring, einer Wäscheklammer oder einem Klebeband aneinander und lassen Sie sie vor der weiteren Bearbeitung ausreichend lange in Ruhe.
- Die Bemalung führen Sie mit Farben durch, die Polystyrol nicht angreifen.
- Erproben Sie vorher die Trockenzeit Ihrer Farben und wählen Sie nach der Größe der zu bemaltenen Flächen die Pinsel. Mit dem Bemalen der Details beginnen Sie erst nach vollständigem Trocknen der Farben.
- Kleintele bemalen Sie vor dem Abtrennen vom Rahmen, große Flächen, z. B. Tarnbemalung, erst nach dem Zusammenbau.
- Die Abziehbilder bringen Sie erst nach dem Zusammenbau auf das bemalte Modell auf. Knicken Sie die trockenen Abziehbilder nicht, schneiden Sie sie einzeln sorgfältig ab und tauchen Sie sie einige Sekunden in heißes Wasser. Das Abziehbild krümmt sich zuerst und blättert sich dann von selbst. Schieben Sie das Abziehbild mit leichtem Fingerdruck von der Unterlage auf den vorgesehenen Platz und pressen Sie es mit einem Schwamm vorsichtig an die Oberfläche des Modells.
- Arbeiten Sie sorgfältig, überhasten Sie nichts, schließlich hängt das Aussehen des Modells von Ihnen ab.

Plastikové stavebnice letadel  
vyráběná Kovozávody Prostějov:

Aero L-29 Delfín

Avia B-534

II-10 (Avia B-33)

MiG-19

Letov Š-328

La-7

MiG-17

Avia B-35

Polikarpov Po-2

Aero C-3A

Avia S-199

Avia CS-199

MiG-15

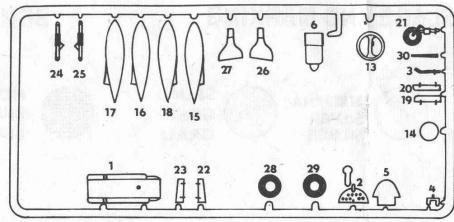
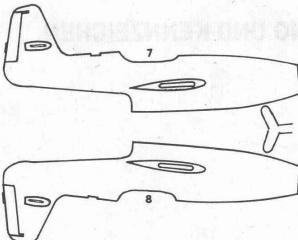
MiG-15 UTI

Avia C-2

Jak-23

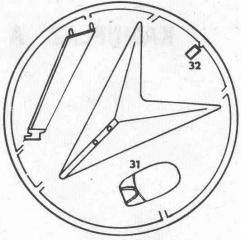
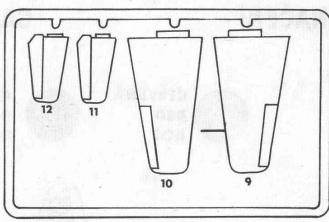


## ČÍSLOVÁNÍ ČÁSTÍ

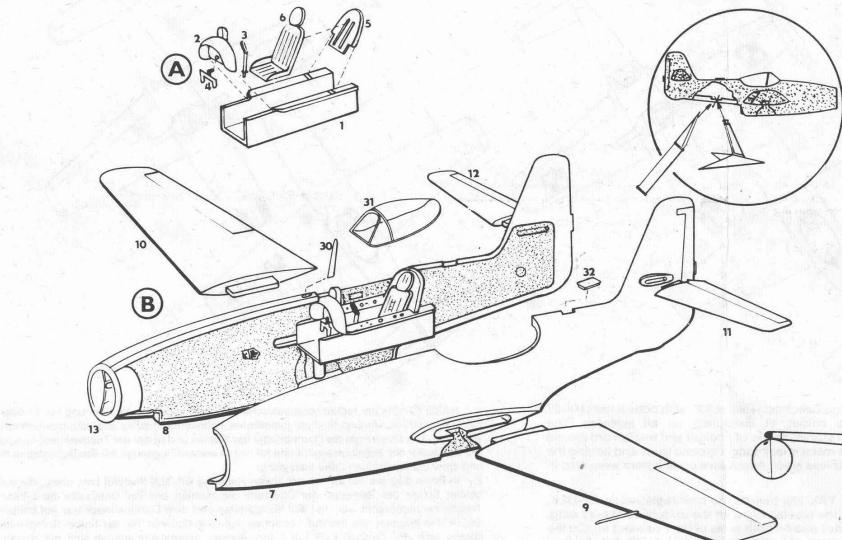


## NUMBERS OF PARTS

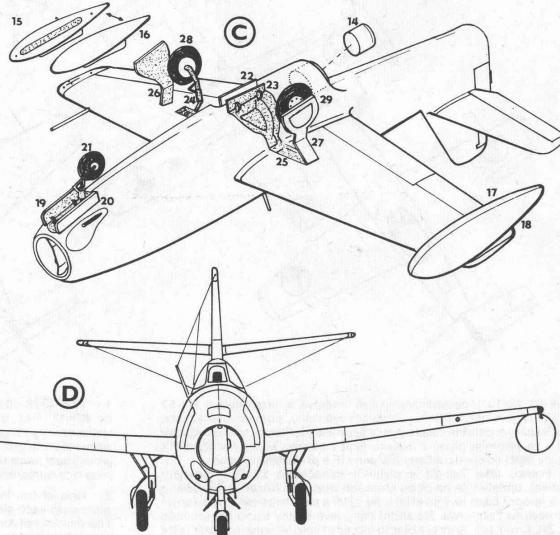
## NUMERIERUNG DER TEILE



## STAVEBNÍ POSTUP



## ASSEMBLY INSTRUCTION



## BAUANLEITUNG

The YAK-23 is exhibited in the Air Museum of Military Historical Institute in Prague-Kbelky, Czechoslovakia. Exhibited is there also the predecessor, YAK-17. For public the museum is opened from May to October each day, with the exception of Mondays.

Letoun Jak-23 je vystaven v expozici leteckva VHÚ na letišti Praha-Kbelky. Najdete zde i jeho předchůdce Jak-17. Sbírky jsou otevřeny v květnu až říjnu denně mimo pondělí.

Ein Flugzeug Jak-23 ist in der Luftfahrtausstellung des Militärmuseums auf dem Flugplatz Praha-Kbelky ausgestellt, wo Sie auch seinen Vorgänger Jak-17 finden. Die Sammlung ist von Mai bis Oktober täglich außer Montag geöffnet.

Kovozávody o. p. s.  
Walkerova 25  
796 93 Prostějov