

SOVIET FIGHTER 1:72 SCALE PLASTIC KIT



ProfiPACK



eduard

intro

MiG-15 fighter aircraft has become one of the post-WW2 aircraft development symbols, especially the one of the communist block led by Soviet Union. It played crucial role in the Korean War, took part of the Suez Crisis as well as in other less important conflicts in Asia, Africa, Caribbean etc. The key part of the aircraft – the engine and the swept wing – were not developed in Soviet Union but in other countries. The swept wing was elaborated by German researchers and found its way to Soviet Union as a part of the war prize. The engine, under licence built Rolls Royce Nene, was created by British engineers. The specifications that led to the MiG-15 birth were issued in 1947. Temporary Soviet attempts to develop their own jet engine failed and captured German Jumo 004 and BMW 003 jet engines became obsolete. Under such a situation Soviet Union decided to buy few tens of British Nene I, Nene II and Derwent V engines. The licence to build these engines was built also. Three types of the fighter airplanes were built using these engines. The Derwent was the heart of Yak-23 with straight wing and Nene found its way to Lavochkin 168 and MiG-15, both with the swept wing and horizontal stabilizer. Soviets believed that at least one of two different wing designs will fulfil the requirements. Finally Yak-23 and MiG-15 entered the serial production but only the latter became world-wide known thanks to its performance and high numbers of airplanes manufactured. The first prototype under I-301 designation was finished on December 19 and made its maiden flight on December 30, 1947. The second prototype powered by more powerful Nene II engine flew for the first time on May 27, 1948. The third prototype joined previous two ones afterwards but test flight was so satisfying that serial production of the aircraft under designation MiG-15 was ordered on July 17, 1948. The first production aircraft was assembled in June, 1949 and the serial production was step by step launched in many facilities across the Soviet Union. The production MiG-15 was powered by RD-45F engine and armed with two 23mm cannons NS-23KM and one 37mm cannon N-37. The various bombs and unguided air-to-ground missiles (LR-130 and S-21) could be attached to the hardpoints on the wing undersurface. A bit later, in 1950 – 1951 the production of MiG-15bis began. Powered by VK-1 engine with the higher output these were easily recognizable thanks to the modified aerial brakes on the tail. The „bises“ were produced till 1953 when the MiG-17 replaced them on the assembly lines. The Fifteens were manufactured outside the Soviet Union. The Aero and Let facilities in Czechoslovakia and PZL Mielec in Poland built them in relatively high numbers. The two-seaters were built by Chinese also. Apart of the fighters more variants were built. The two-seater UTI MiG-15 was flown as a training aircraft. The majority of them left the production line in Czechoslovakia. In Czechoslovakia many MiG-15s and bises were under the modification to the fighter-bomber MiG-15SB and MiG-15bisSB version with four underwing pylons. The MiG-15R / MiG-15bisR was the recon version with cameras and MiG-15T served as a target-towing aircraft. The Fifteens were given with the NATO code designation. The single-seaters were coded Fagot A for MiG-15 and Fagot B for MiG-15bis. The two-seater UTI MiG-15 was known under the codename Midget.

úvodem

Stíhací letoun MiG-15 se stal jedním z symbolů rozmachu poválečného letectví, zejména pak vývoje techniky na straně vojenského bloku pod kuratelou Sovětského svazu. Zásadní roli hrál ve válce v Koreji, účastnil se bojů během Suezské krize a řady dalších více, či méně významných konfliktů. Za klíčové součásti letounu – motor a šípové křídlo – však Sověti vděčí jiným národům. Šípové křídlo vzniklo na základě výzkumných prací německých konstruktérů a do Sovětského svazu putovaly jako válečná kořist. Motor, licenční Rolls Royce Nene, pak vznikl na půdě Velké Británie. Zadání směřující k MiG-15 se datuje do roku 1947. Dosavadní pokusy s proudovými motory domácí provenience skončily neúspěchem a kořistní německé Jumo 004 a BMW 003 svými výkony již nestačily. Proto se Sovětský svaz odhodlal k nákupu britské licence na výrobu motorů Nene a Derwent a několika desítek již hotových kusů motorů Nene I, Nene II a Derwent V. Zatímco okolo Derwentu byl postaven Jak-23 s přímým křídlem, okolo Nene vznikly Lavochkin 168 a MiG-15 se šípovými křídly a ocasními plochami. Rozdílné pojetí konstrukcí mělo zajistit, že v případě neúspěchu jedné bude možné využívat druhou. Nakonec se do sériové výroby dostal Jak-23 a MiG-15, ale MiG-15 svého konkurenta zcela zastínil. Jak počtem vyrobených kusů, tak celosvětovou slávou. Prototyp MiG-15 pod značením I-301 byl dokončen 19. prosince 1947 a poprvé se vznesl do vzduchu 30. prosince téhož roku. Druhý prototyp již dostal výkonnější motor Nene II a první let vykonal 27. května 1948. Záhy je doplnil ještě třetí prototyp, ale zkoušky probíhaly natolik uspokojující, že již 17. července 1948 padlo rozhodnutí o sériové výrobě typu pod označením MiG-15. První sériový letoun byl dokončen v červnu 1949 a postupně se rozeběhla výroba v několika továrnách po celém Sovětském svazu. MiG-15 poháněl motor RD-45F, což byl licenční Nene II. Výzbroj tvořila dvojice 23mm kanonů NS-23KM a jeden 37mm kanon N-37. Pod křídlo bylo možné podvěsit pumy a neřízené protizemní rakety (LR-130 a S-21). Záhy, již v letech 1950 – 1951 začaly z montážních linek sjíždět MiGy-15bis. Poháněl je výkonnější motor VK-1 a vizuálně se odlišovaly mj. jiným tvarem aerodynamických brzd na zádi trupu. Výroba bisů probíhala až do roku 1953, kdy je nahradily MiGy-17. Produkci patnáctek se zabývaly i továrny mimo Sovětský svaz. Jednalo se o československé závody Let a Aero, polský PZL Mielec a dvoumístná verze byla stavěna také v Číně. Vznikla řada verzí a variant. Nejpokročnější zastoupený byl cvičný dvoumístný UTI MiG-15. Vyráběly se zejména v Československu. V této zemi vynikla také stíhací bombardovací verze MiG-15SB a MiG-15bisSB se čtyřmi závěsníky pod křídlem. Vyráběly se též průzkumné MiGy-15R / MiG-15bisR a pro tahání cvičných terčů určené MiG-15T. Typ dostal v systému kódových označení NATO jména Fagot A a Fagot B pro MiG-15 a MiG-15bis. Označení Midget patřilo dvoumístnému UTI MiG-15.

ATTENTION



UPOZORNĚNÍ



ACHTUNG



ATTENTION



注意



Carefully read instruction sheet before assembling. When you use glue or paint, do not use near open flame and use in well ventilated room. Keep out of reach of small children. Children must not be allowed to suck any part, or pull vinyl bag over the head.



Před započatím stavby si pečlivě prostudujte stavební návod. Při používání barev a lepidel pracujte v dobře větrané místnosti. Lepidla ani barvy nepoužívejte v blízkosti otevřeného ohně. Model není určen malým dětem, mohlo by dojít k požití drobných dílů.

INSTRUCTION SIGNS * INSTR. SYMBOLS * INSTRUKTION SINNBILDEN * SYMBOLES * 記号の説明

OPTIONAL
VOLBABEND
OHNOUTOPEN HOLE
VYVRTAT OTVORSYMMETRICAL ASSEMBLY
SYMETRICKÁ MONTÁŽNOTCH
ZÁŘEZREMOVE
ODRÍZNOUTAPPLY EDUARD MASK
AND PAINT
POUŽÍ EDUARDS MASK
NABARVIT

PARTS



DÍLY



TEILE



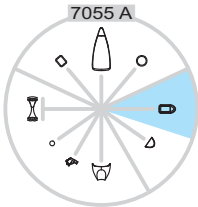
PIĚCES



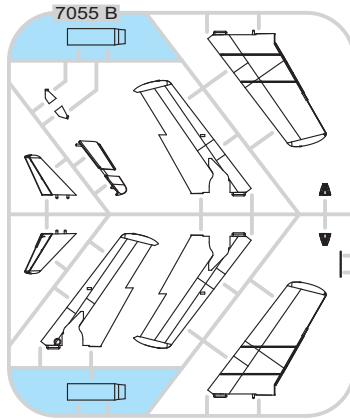
部品

PLASTIC PARTS

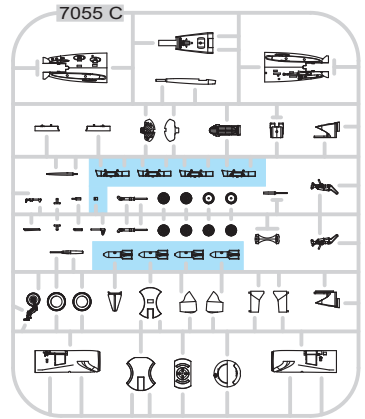
A>



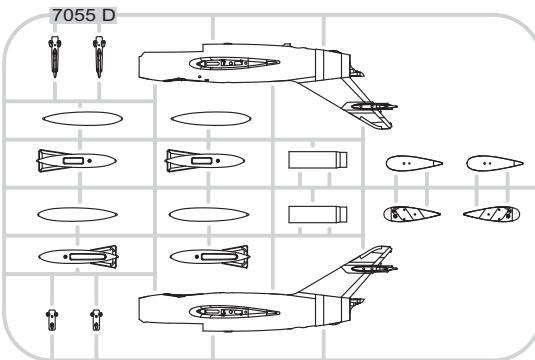
B>



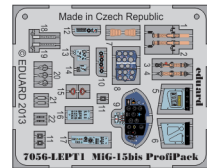
C>



D>



PE - PHOTO ETCHED DETAIL PARTS

eduard
MASK

-Parts not for use. -Teile werden nicht verwendet. -Pièces à ne pas utiliser. -Tyto díly nepoužívejte při stavbě. - 使用しない部品

COLOURS



BARVY



FARBEN



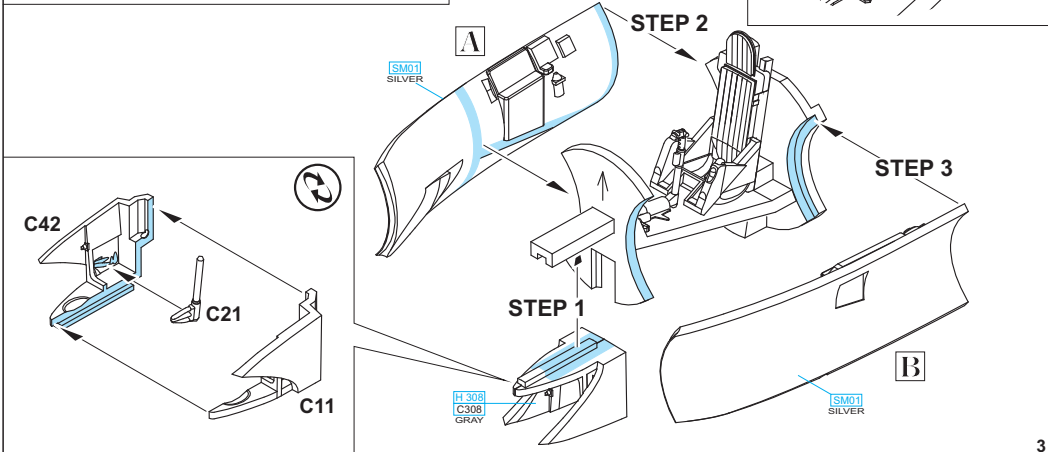
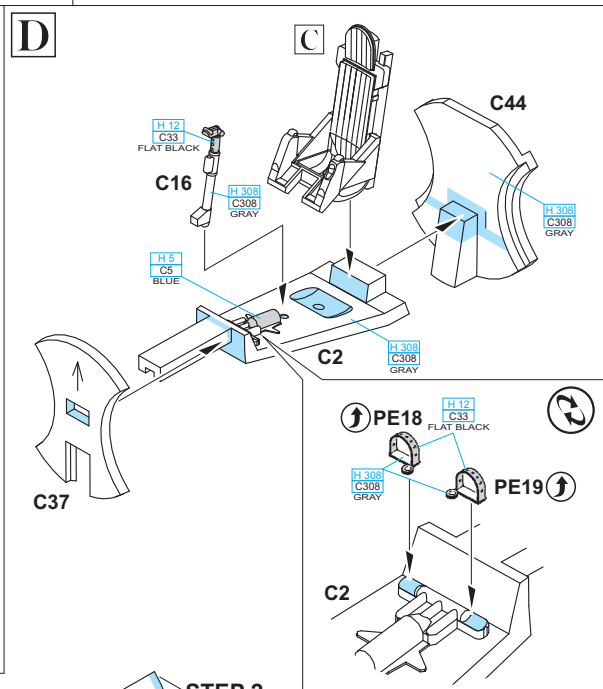
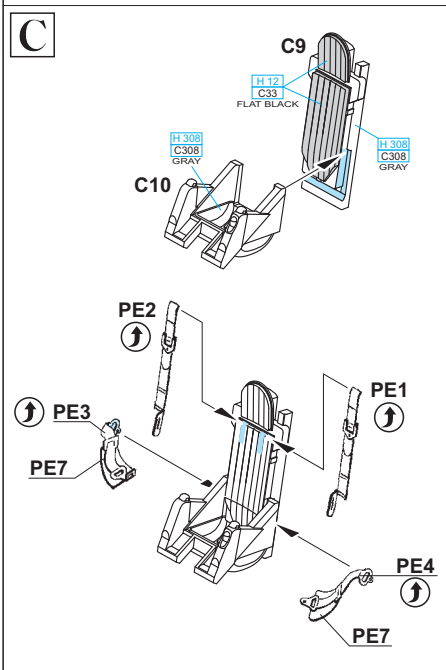
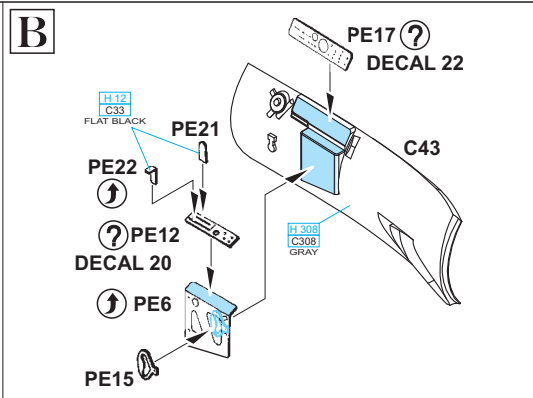
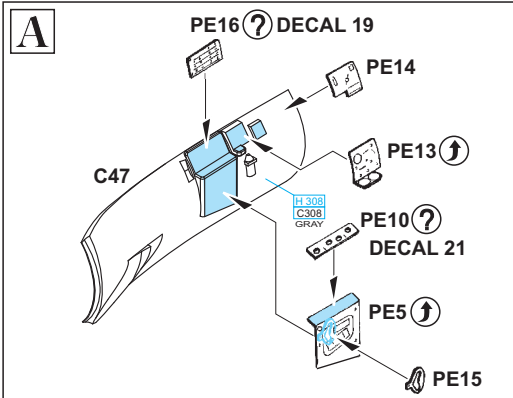
PEINTURE



色

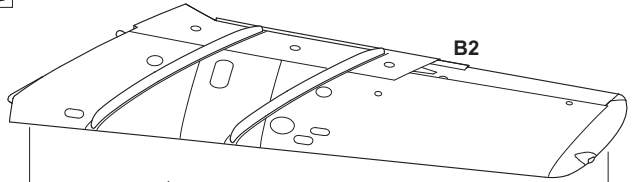
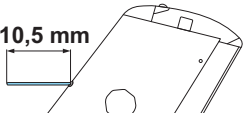
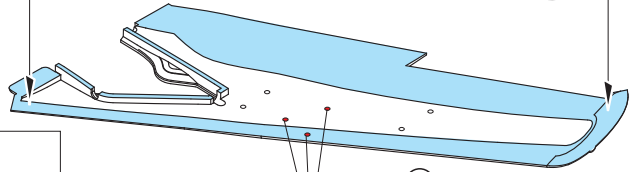
GSI Creos (GUNZE)		
AQUEOUS	Mr.COLOR	
H 5	C005	BLUE
H 12	C018	FLAT BLACK
H 13	C003	RED
H 26	C066	BRIGHT GREEN
H 77	C137	TIRE BLACK
H 308	C308	GRAY


Mr.COLOR SUPER METALLIC		
SM01		SUPER FINE SILVER
SM04		SUPER STAINLESS
SM06		CHROME SILVER
Mr.METAL COLOR		
MC214		DARK IRON
MC218		ALUMINIUM

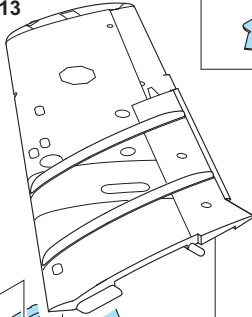


G

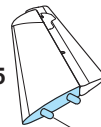
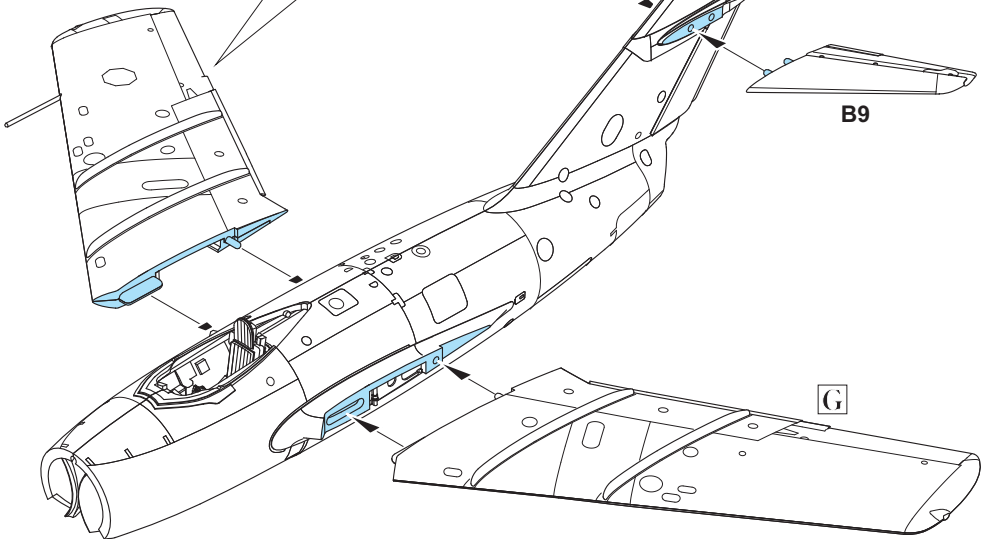
10,5 mm

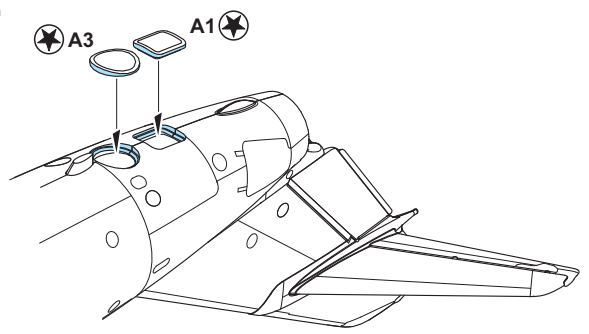
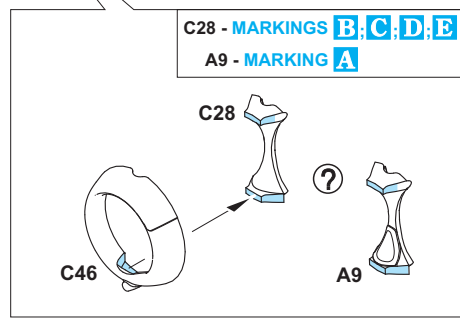
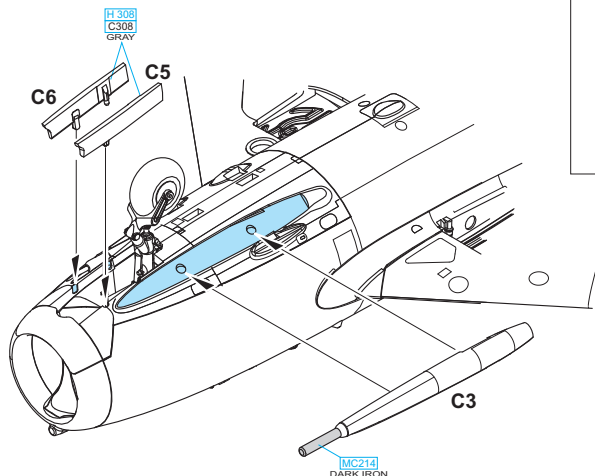
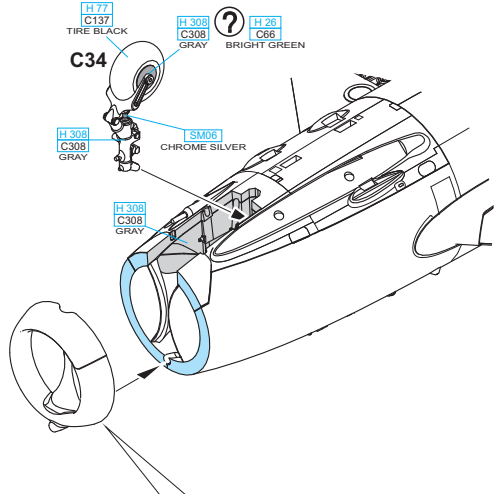
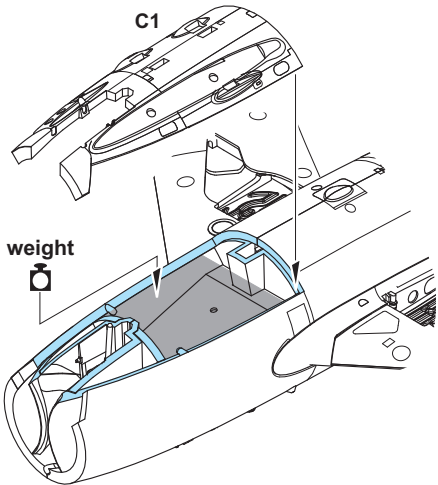
**B2**

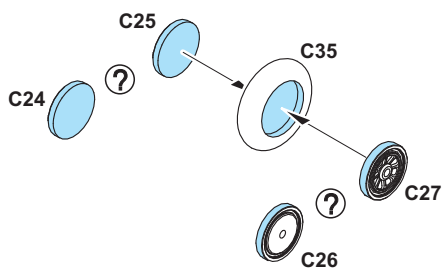
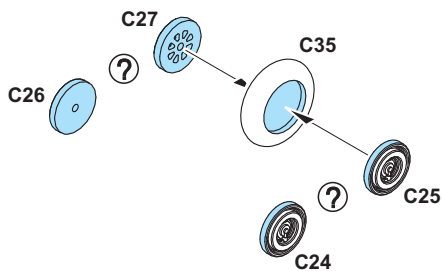
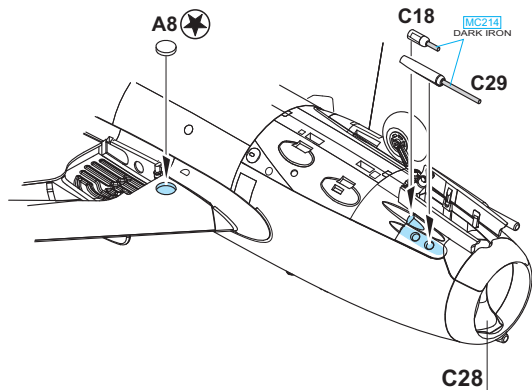
 $\varnothing - 0,8 \text{ mm}$
 EXTERNAL FUEL TANK

B10  **B11****B10 - MARKINGS B; C; D; E****B11 - MARKING A****B13****B14** $\varnothing - 0,8 \text{ mm}$ 

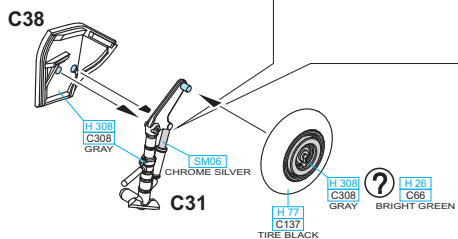
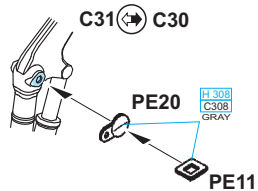
EXTERNAL
 FUEL TANK

B7**B5****B9****G**

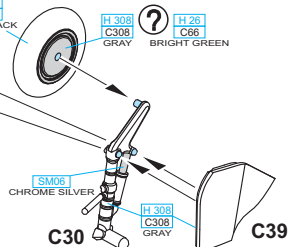
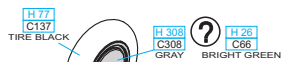


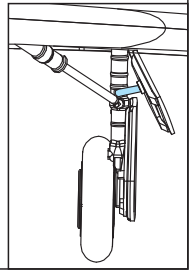
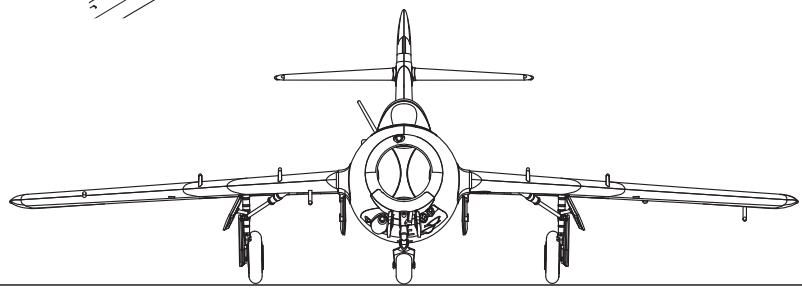
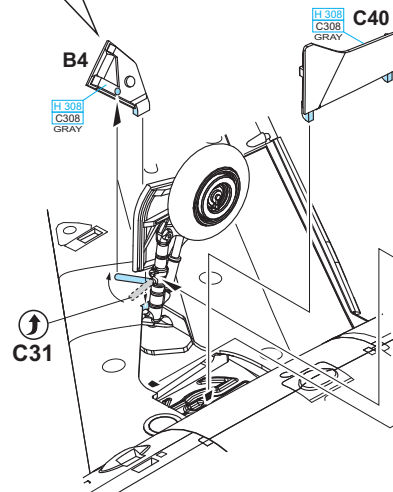
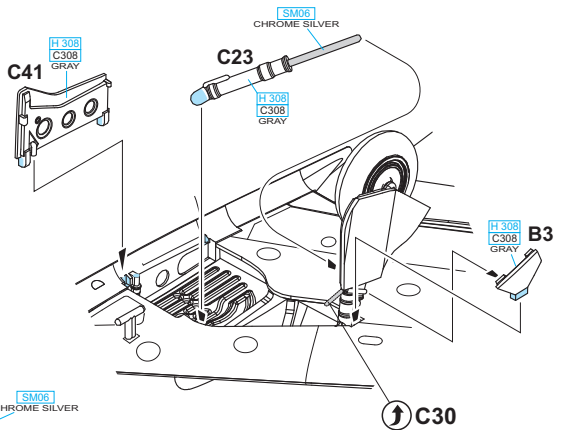
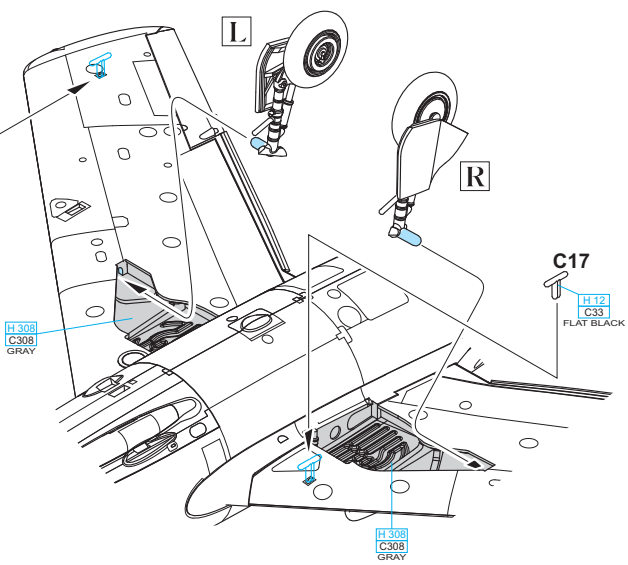
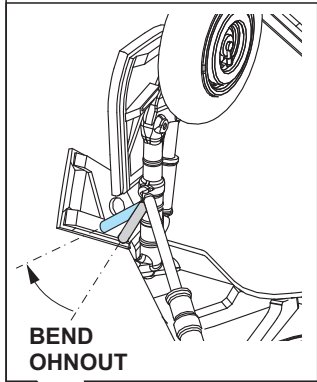


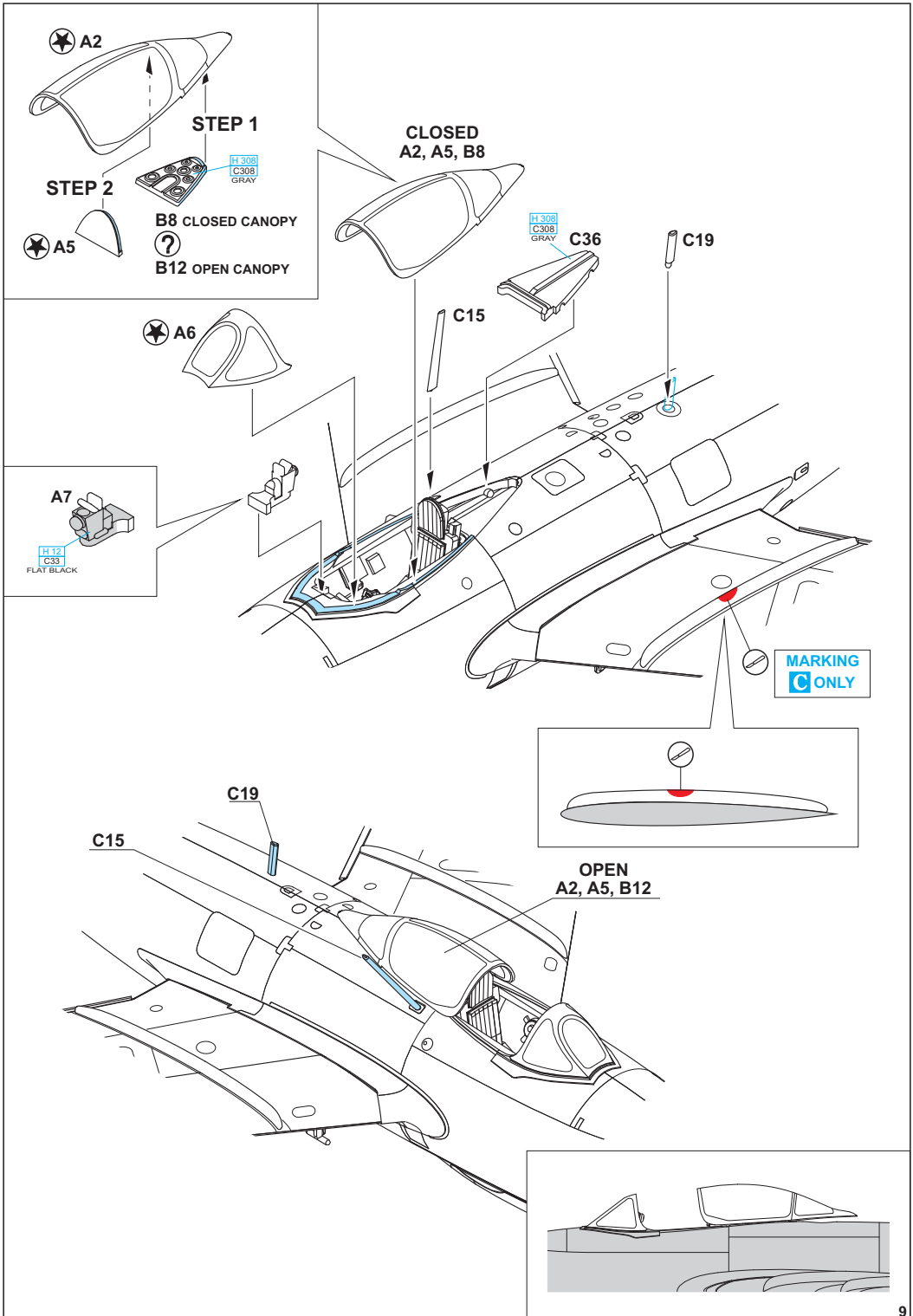
L

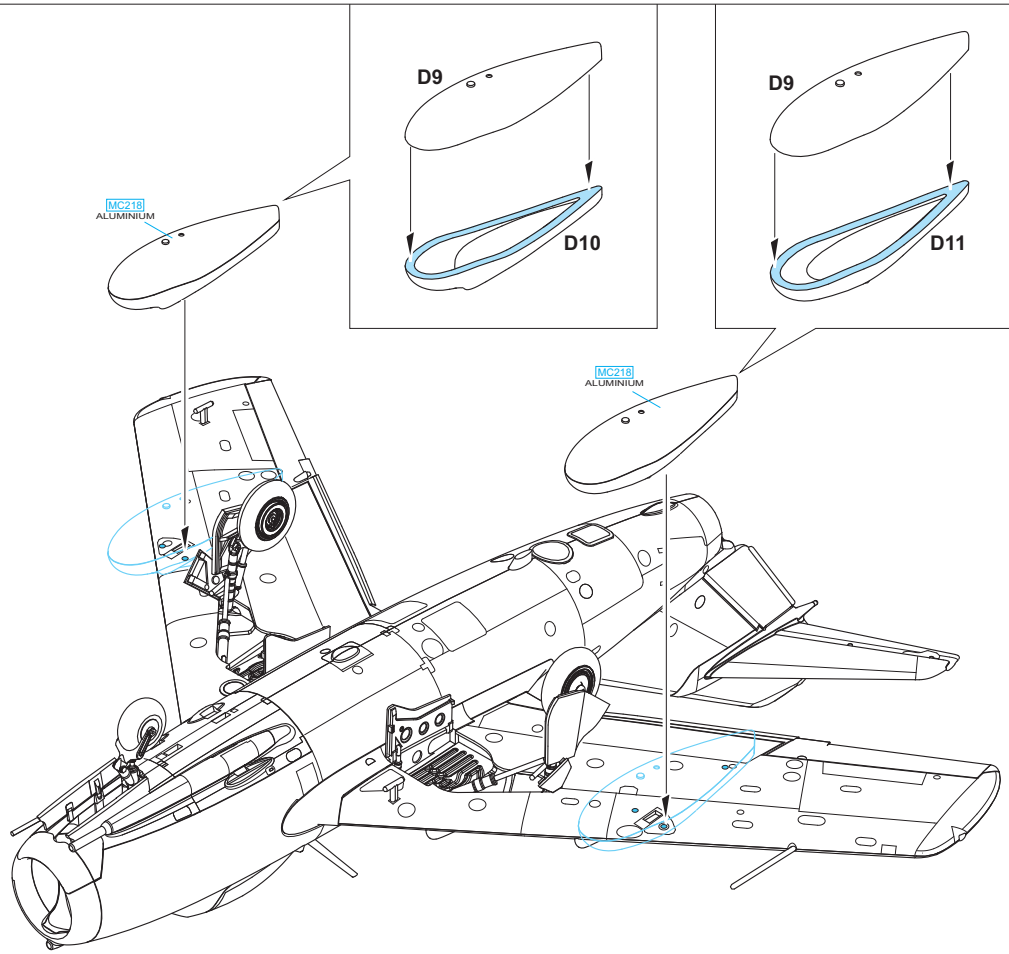
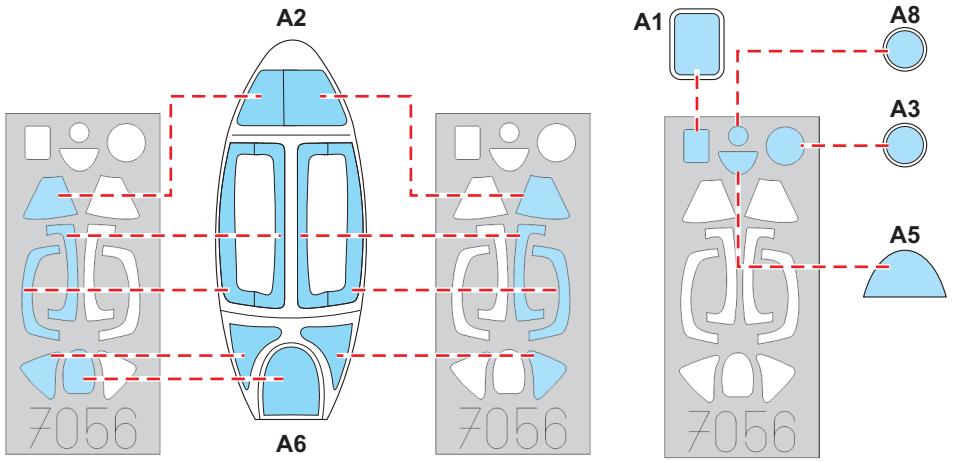


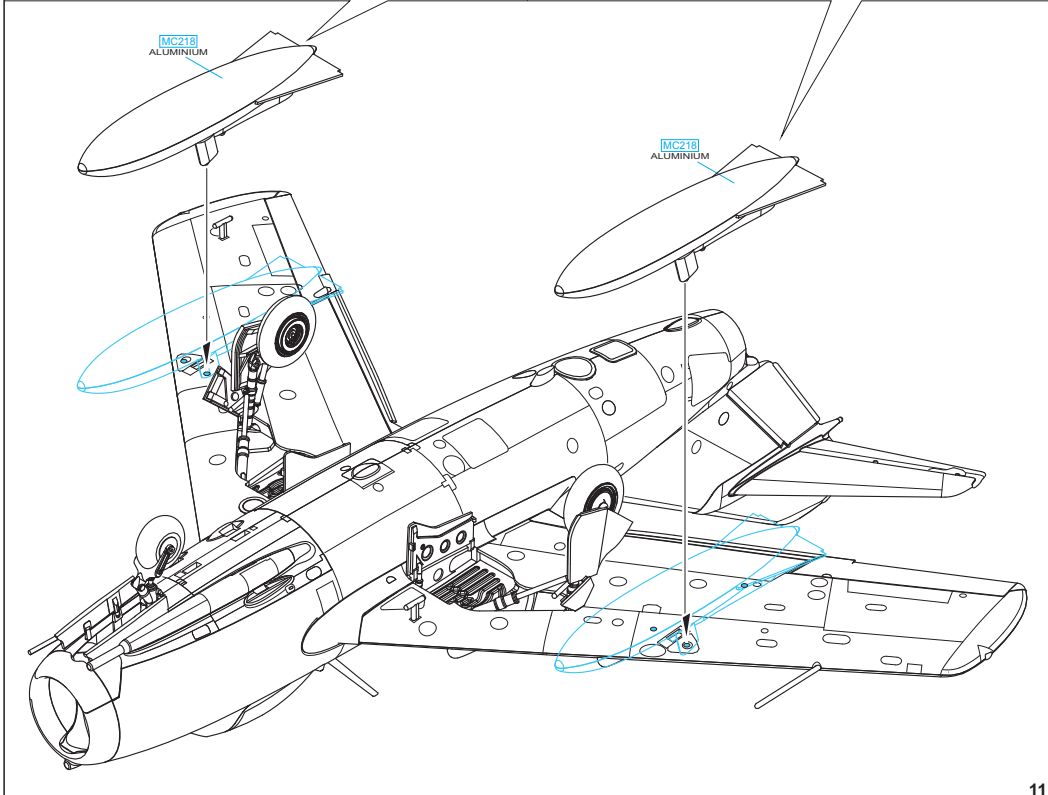
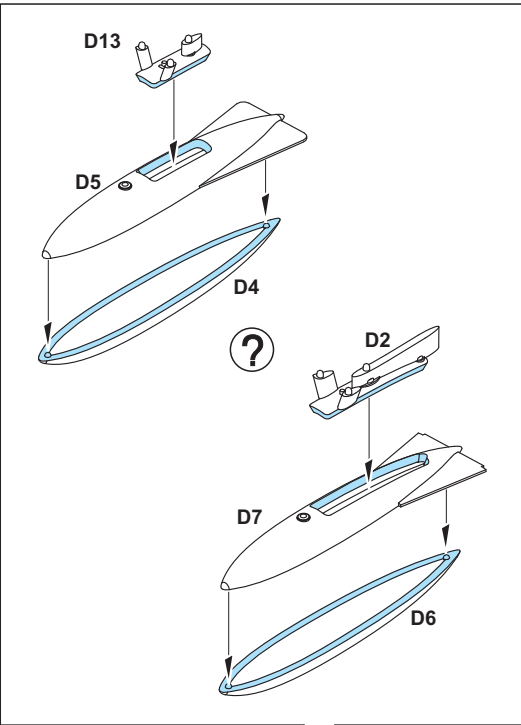
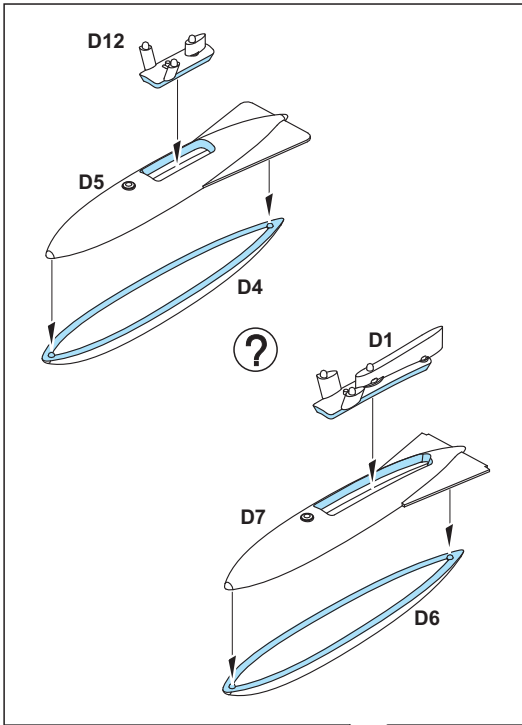
R



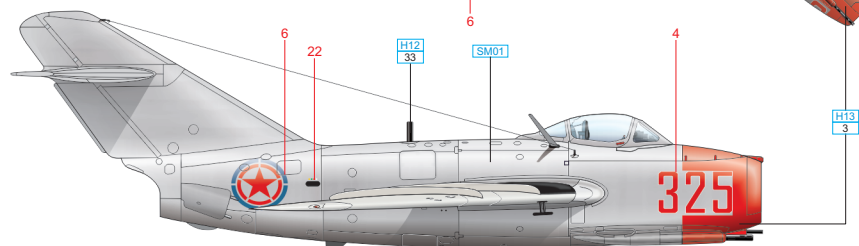
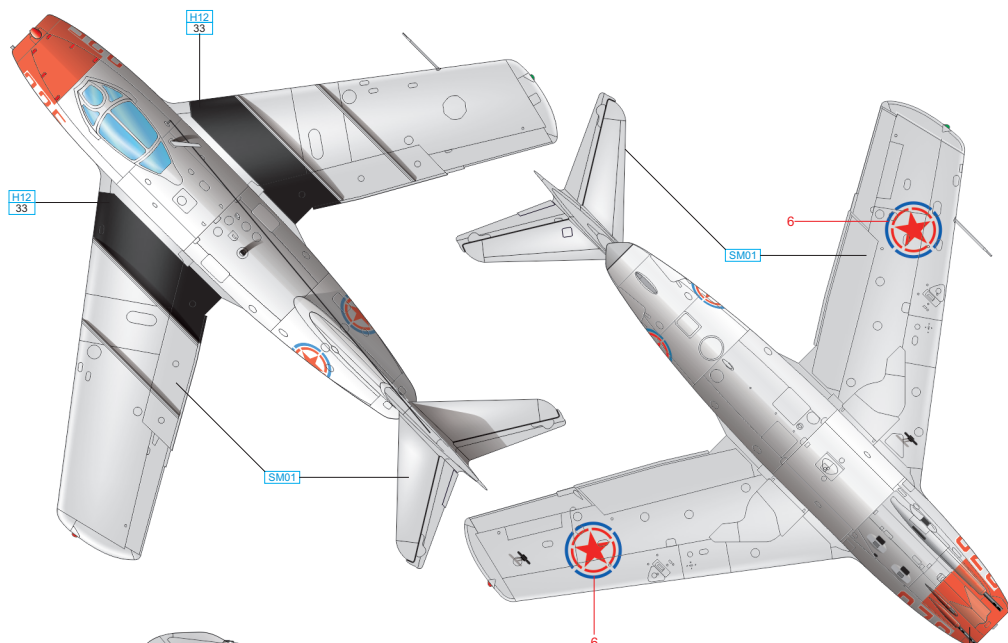
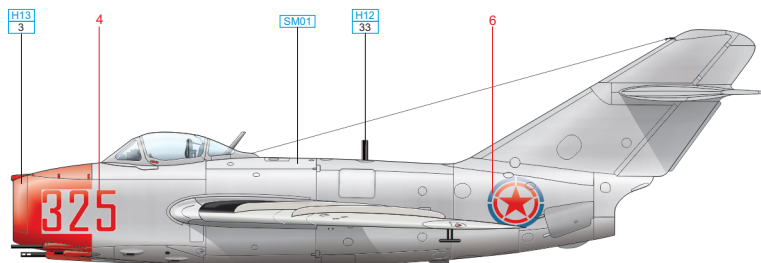








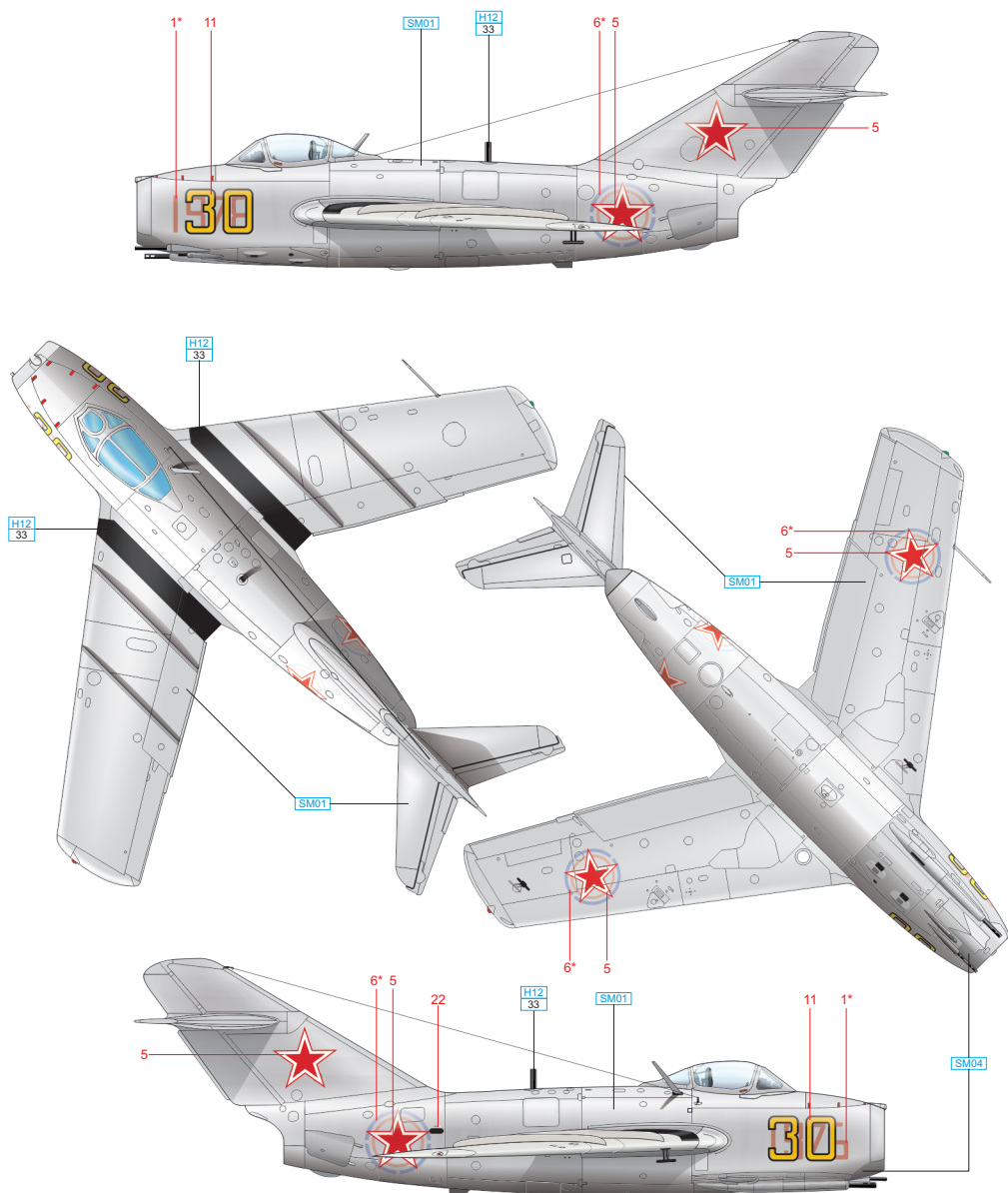
Na tomto stroji plk. Jevgenij G. Pepeljajev sestřelil dne 6. října 1951 z korejského nebe F-86A Sabre z 334th FIS / 4th FIW. Celkem zachovaly vrak sestřeleného amerického stroje se dostal do rukou Sovětů. Pepeljajev během svého působení v Koreji dosáhl 19 jistých a 4 pravděpodobných sestřelů. Uvedený Sabre byl jeho sedmnáctou obětí. Za účast v bojích obdržel v roce 1952 titul Hrdina Sovětského svazu. Na tomto letounu létal také zástupce velitele 351. IAP kpt. A. M. Karelin, který v jeho kokpitu v noci 10. června 1952 sestřelil dva B-29 a třetí poškodil. Celkem si v Koreji připsal šest potvrzených sestřelů. Červená příd byla zavedena v prosinci 1950 jako prvek rychlé identifikace MiGů-15 a nosily je letouny patřící 324. IAD, stroje 303. IAD měly červenou také horní polovinu SOP.



SILVER SM01 RED H13 3 BLACK H12 33

B MiG-15bis, v/č 1315376, ex-64th IAK, Sovětský svaz, polovina 50. let

Tento letoun se do Sovětského svazu vrátil po misi v korejském konfliktu. V úsilí o okupaci celého Korejského poloostrova nosil trupové číslo 1976. V sovětských ozbrojených silách pak bylo toto označení přetřeno na žlutou 30. Stejně tak na letounu zůstal starší severokorejský výstnný znak, přes nějž byla namalována sovětská rudá hvězda. Severokorejské výstnné znaky vznikly pouhou úpravou sovětských a jsou fotograficky dokumentovány pouze na trupu. Je však možné, že se nacházely také na spodní straně křídla.

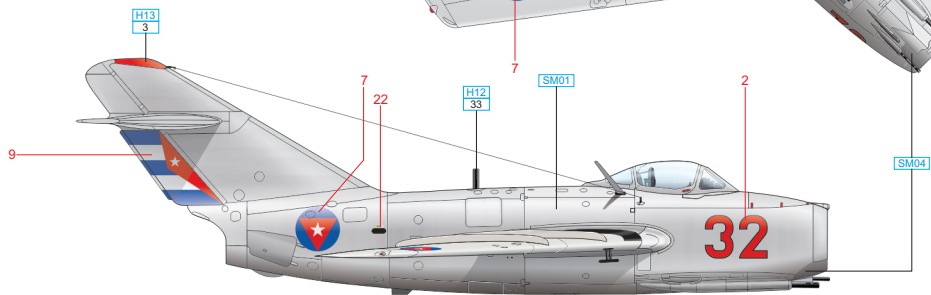
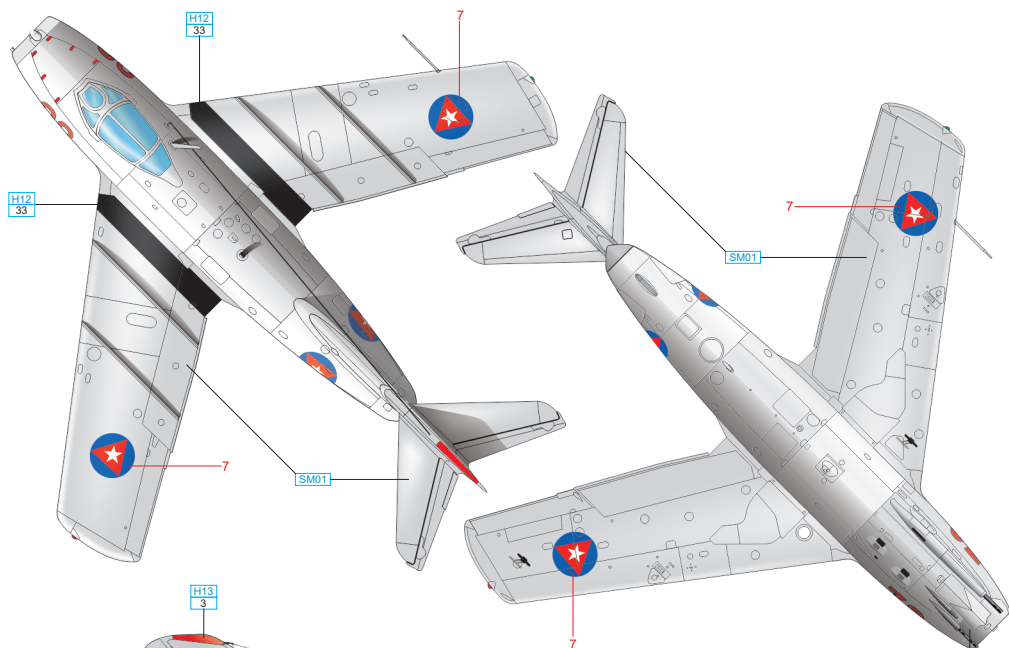
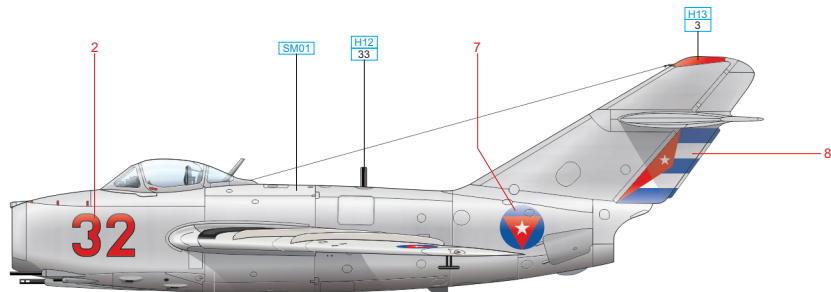


* Obtisk lehce přestříkat aluminiovou barvou / Thin layer of the aluminium color over the decal

SILVER SM01 STAINLESS SM04 BLACK H12 33

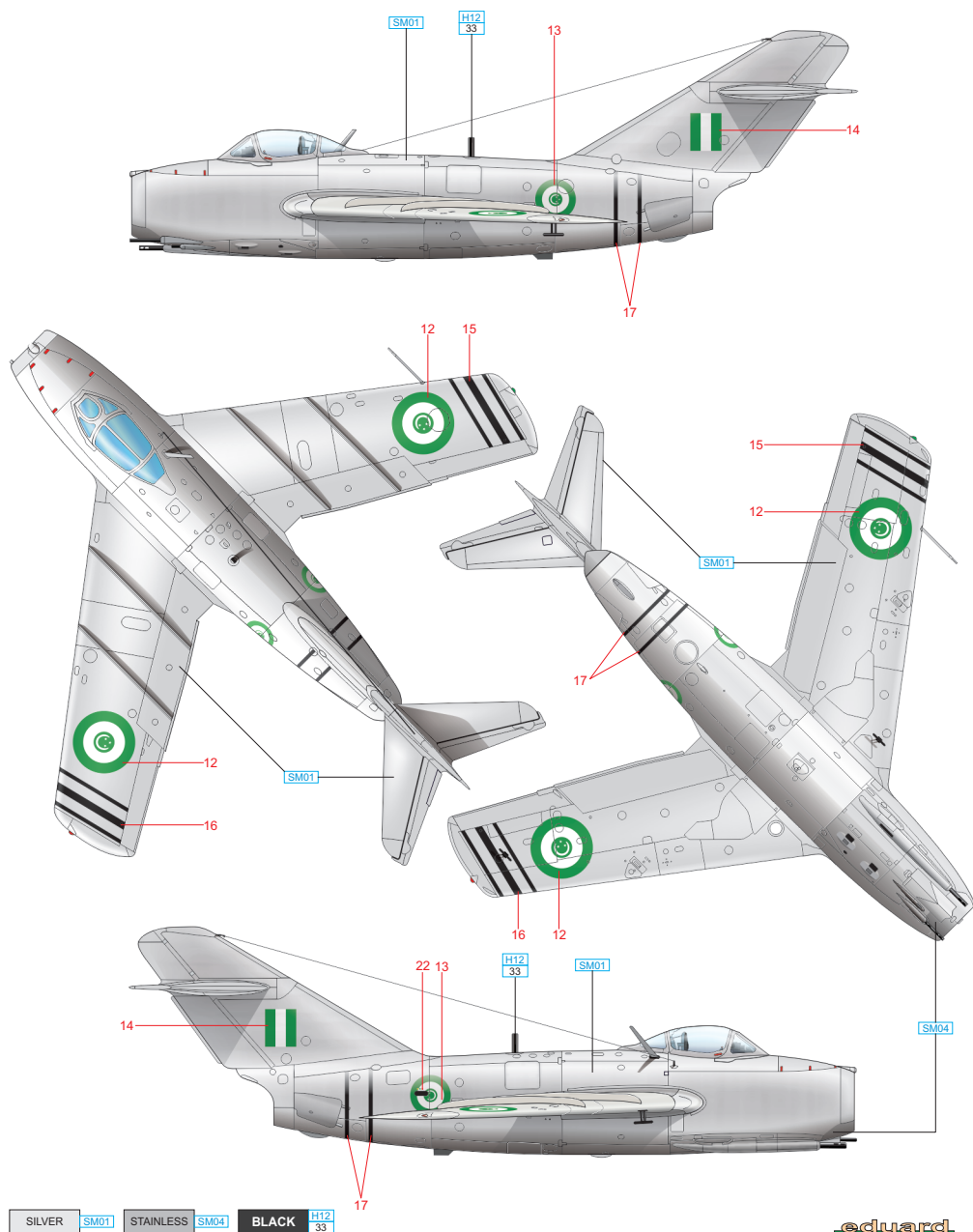
eduard

MiGy-15bis se na Kubu dostaly v květnu 1961, měsíc po pokusu o vylodění v Zátocě svini. Obrany proti tomuto neúspěšnému pokusu o svržení režimu komunistického diktátora Fidela Castra se tedy nezúčastnily. Na tomto stroji létal Henry Perez, jeden z neznámějších kubánských pilotů. Později, v 80. letech se stal členem kubánského kontingentu na straně komunistů v africké Angole odlétal na 430 misí. Zde byl 30. října 1983 nad městem Luau v kokpitu MiGu-21 sestřelen protiletadlovou obranou. Perez, autor autobiografické knihy „Piloto Maestro“ je považován za nejzkušenějšího a nejvíce vyznamenaného kubánského pilota.



D MiG-15bis, Egyptské letectvo, říjen 1956

Tento MiG-15bis byl dne 31. října 1956 poškozen v souboji s izraelskou Mystéře, kterou pilotoval zástupce velitele 101. squadrony Jákob Nevo. Poškození letounu donutilo egyptského pilota k nouzovému přistání v Bordavil na Sinajském poloostrově. Zde se podařilo tento letoun ukořistit izraelským ozbrojeným silám. Jedná se o jeden ze tří egyptských MiGů-15bis sestřelených během tzv. Suezské krize. Letoun pochází z výroby v Československu. Černé pruhy na křídle a trupu jsou prvky rychlé identifikace. Výsostné znaky v této podobě se používaly až do roku 1958.



JAG 11 (Jagdfliegerausbildungsgeschwader) byla jednou ze čtyř východoněmeckých výcvikových jednotek, které na sklonku 60. let používaly MiGy-15bis. Tento letoun pocházel z československé výroby a nesl výrobní číslo 623768. Raná podoba výsostného znaku bez kružítka a kladiva byla používána do roku 1956.

