



MiG-15 was one of the most successful designs in the world, and many experts, including Western ones, agree that at the time it was a world-class fighter thanks to its flying characteristics, heavy armament and affordability.

Na konci druhé světové války se první generace proudových stíhaček (a dokonce i bombardérů) dostala do výzbroje RAF, Luftwaffe a USAF (Američané je však již nepoužili v boji). Bylo jasné, že proudová technologie je cestou ke zvýšení rychlosti, a tak začal závod o zavedení nových proudových letounů druhé generace do výzbroje v zájmu získání náskoku před protivníky. Sovětský svaz měl rovněž výsostný zájem o takové stíhací letouny. Jenže bez vhodného motoru se z pohledu konstruktérů jednalo o neřešitelný úkol a SSSR v této oblasti za světem silně zaostával...

Motor v centru zájmu

Nejpokročilejší motory měli v té době ve Velké Británii. Motor Rolls-Royce Nene I dosahoval tahu 22,3 kN a byl etalonem své doby. V Sovětském svazu bylo v červnu 1956 rozhodnuto, že se zakoupí deset těchto motorů a stejné množství menších motorů Derwent 5. Současně byla založena nová konstrukční kancelář OKB-117, která měla pracovat na vývoji proudových motorů. V prosinci 1946 odcestovala sovětská delegace do Velké Británie, aby jednala o nákupu. Britové sice souhlasili s prodejem omezeného počtu motorů, ale zdráhali se poskytnout informace o technologii výroby jednotlivých součástí a složení slitin, z nichž byly vyrobeny. Členové sovětské delegace proto během návštěvy továrny ukradli lopatku turbíny pro pozdější analýzu. Nakonec však zástupci Spojeného království souhlasili s dodávkou 30 motorů Derwent 5 a 25 motorů Nene I. První z nich dorazil do SSSR 21. března 1947 a celý kontrakt byl dokončen v červnu téhož roku. Posledních pět motorů Nene bylo nakonec dodáno ve výkonnější verzi Nene II. A protože sovětské letectvo na nové proudové motory velmi spěchalo, bylo v únoru 1947 rozhodnuto o jejich okamžité výrobě bez vyjednávání o licenci. Nene I tak byl zaveden pod označením RD-45 do výroby v moskevském závodě č. 45. První motor byl vyroben koncem ledna 1948. Krátce poté byly zahájeny práce na sovětském protějšku motoru Nene II a výsledný motor dostal označení RD-45F. Poté, co prošel v prosinci 1948 vojskovými zkouškami, byl v závodě č. 45 zaveden do výroby.

Jak vznikal postrach

Oficiální specifikace pro proudový stíhací letoun druhé generace, který se měl stát standardním typem VVS na několik následujících let, byla vydána 11. března 1947. Byla požadována rychlost 1050 km/h ve výšce 5000 m a vytrvalost nejméně jednu hodinu. Nová konstrukce měla plnit úkoly za denních a normálních povětrnostních podmínek s omezenou schopností operovat i za špatných povětrnostních podmínek. Navíc byla požadována snadná výroba a údržba spolu s letovými vlastnostmi vhodnými pro průměrné piloty. Požadované rychlosti mělo být dosaženo díky šípovitému křídlu, jehož konstrukce se do značné míry opírala o předchozí německé výzkumy.

Konkurenti prototypu I-310 kanceláře MiG byli dva, La-168, rovněž se střemhlavým křídlem, a Jak-23 s přímým křídlem a menším mo-

torem RD-500 o výkonu 15,6 kN statického tahu (vývoj Derwentu 5). I-310 vzletl poprvé 30. prosince 1947 a během zkoušek uskutečnil celkem 38 letů. Druhý prototyp I-310, označený S-2, se lišil instalací motoru Nene II. S-2 poprvé vzletl 5. dubna 1948 a během zkoušek uskutečnil celkem 13 zkušebních letů. Výkony byly velmi slibné, konstrukce nabízela i snadnou údržbu. Díky tomu byl I-310 pánů Mikojana a Gurjeviče prohlášen za vítěze a 10. května 1948 byly zahájeny státní zkoušky. Ještě před nimi bylo rozhodnuto o zahájení sériové výroby letounu MiG-15, podle kódového označení NATO „Fagot“. Výzbroj odpovídala hlavnímu úkolu MiGu-15, kterým měl být boj s nepřátelskými bombardéry. Tvořil ji jeden 37mm kanón N-37 a dva 23mm kanóny NS-23KM. Na dva podvěsy bylo možno připevnit dvě 250kg bomby nebo přídavné palivové nádrže o objemu 300 l.

Letem světem

Výroba nového proudového letounu byla svěřena Kujbyševskému závodu č. 1. Protože po novém proudovém letounu byla mimořádně vysoká poptávka, byl v letech 1949 až 1951 postupně zaveden do výroby devět závodů v šesti verzích. Kromě základních frontových stíhaček MiG-15 a MiG-15bis byly vyvinuty stíhací MiG-15Pbis, taktický průzkumný MiG-15Rbis a doprovodný MiG-15Sbis. Pro výcvikové účely byl zaveden také MiG-15UTI (kódové označení NATO „Midget“). V Československu prošla řada MiGů-15 a MiG-15bis úpravou na stíhací bombardovací verzi MiG-15SB a později MiG-15bisSB se čtyřmi závěsníky pod křídly.

MiG-15 se rozšířil téměř po celém světě a zaznamenal značné úspěchy během korejské války, kdy – zpočátku tajně pilotován sovětskými piloty – způsobil značné ztráty americkým bombardérům. Americký Lockheed Thunderjet s MiGu-15 nemohl rovnat, situaci vyrovnaly až později letouny North American Sabre. MiGy-15 se účastnily také Suezské krize a mnoha lokálních konfliktů v Asii, Africe, Karibiku atd. MiGy-15 sloužily u některých leteckých sil ještě dlouho do 70. let jako bitevní letouny nebo jako stíhačky určené k zachycení pomalých cílů. Údajně je stále používá severokorejské letectvo. Výroba MiGů-15 v SSSR dala 11 000 kusů, dalších 7000 bylo postaveno v licenci, především v Československu a Polsku.

Tato stavebnice: MiG-15bis

Jakmile byl k dispozici nový sovětský motor Klimov VK-1 se statickým tahem 26,47 kN, který byl vývojem RR Nene II, došlo k jeho použití v konstrukci MiGu-15. Kvůli většímu průměru motoru bylo nutné přepracovat zadní oddělitelnou konstrukci trupu. Upraven byl také palivový systém zmenšením objemu zadní palivové nádrže o 60 l (kvůli většímu průměru výtokové roury). Přepracování byly brzdič klapky a konstrukce draku byla zesílena v souladu se sovětskými normami z roku 1947. Pilot se nyní mohl spolehnout na nový zaměřovač typu ASP-3N namísto ASP-1N a k dispozici měl kanóny NR-23 s vyšší kadencí. Byly také zvětšeny přídavné palivové nádrže (nyní 400 l) a změněno jejich uchycení. Došlo také k četným „neviditelným“ změnám systémů a konstrukčních celků.

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
OHNOUTSAND
BROUSITOPEN HOLE
VYVRTAT OTVORSYMETRICAL ASSEMBLY
SYMETRICKÁ MONTÁŽREMOVE
ODRÍZNOUTREVERSE SIDE
OTOČITAPPLY EDUARD MASK
AND PAINT
POUŽÍ EDUARD MASK
NABARVIT

PARTS



DÍLY



TEILE

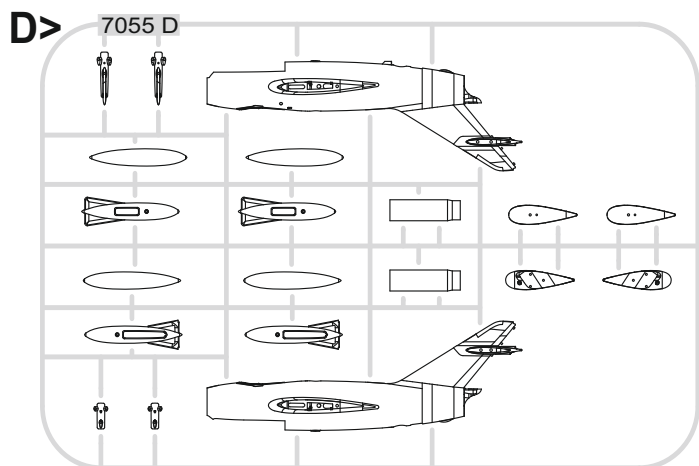
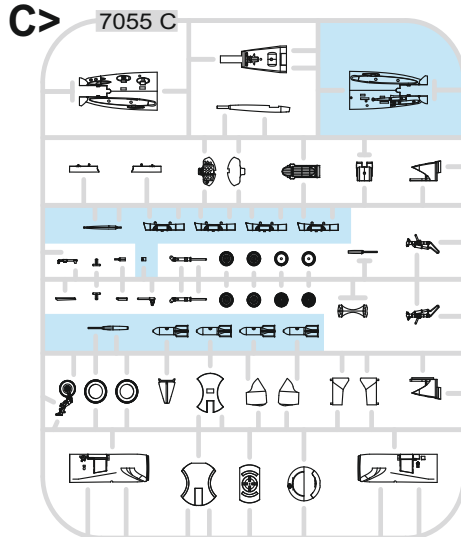
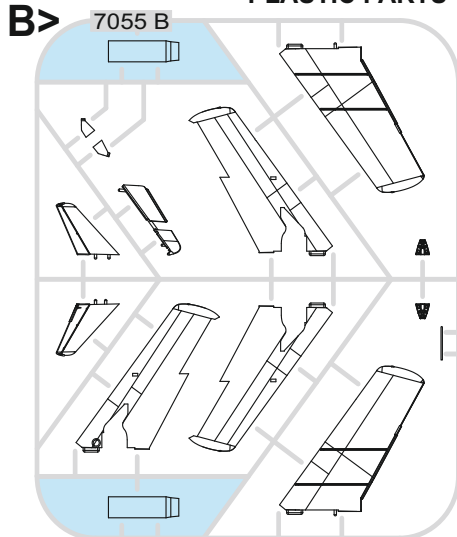
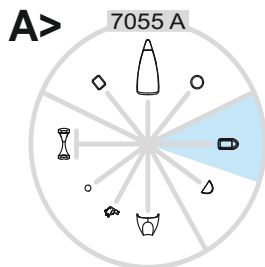


PIÈCES

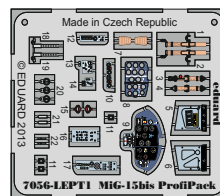
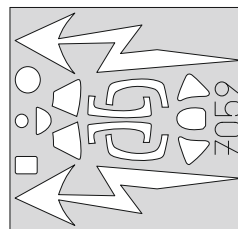


部品

PLASTIC PARTS



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



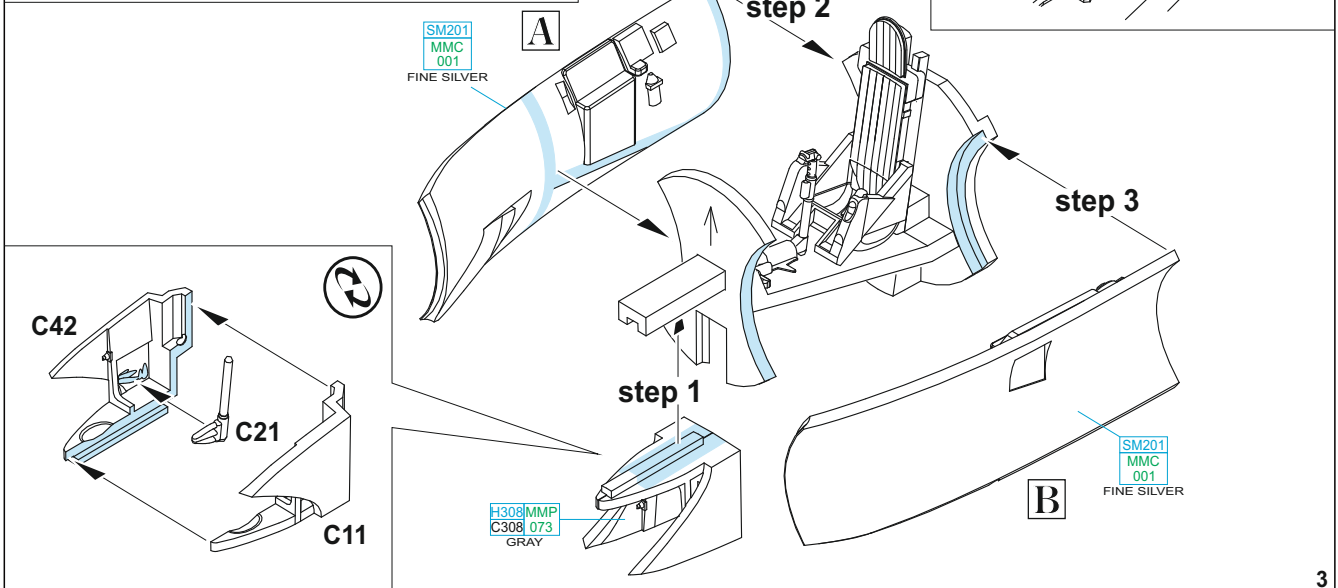
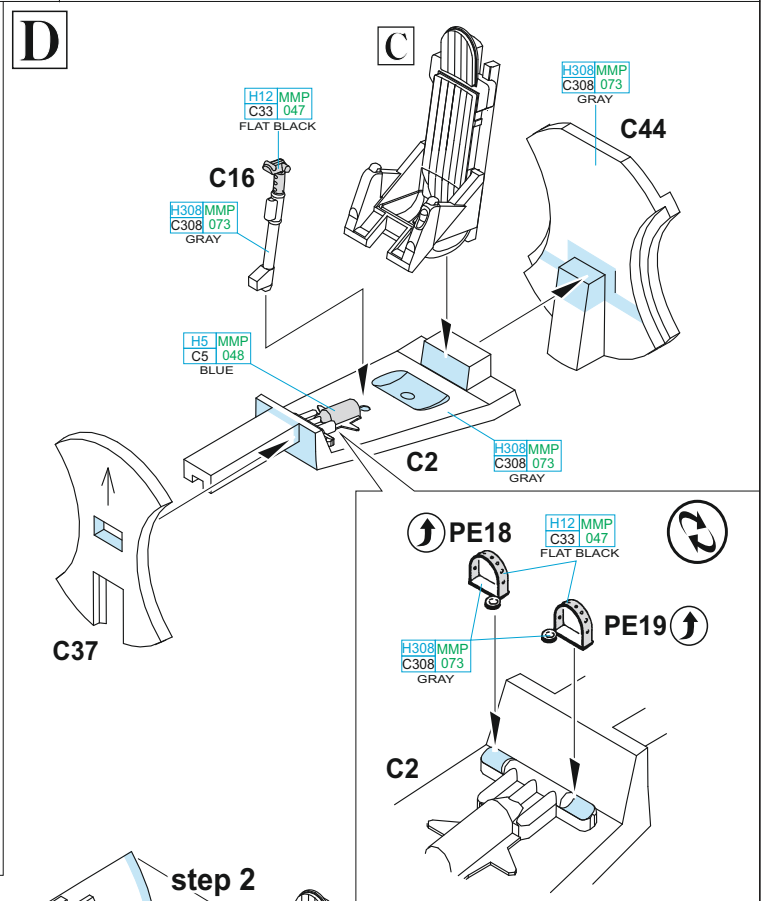
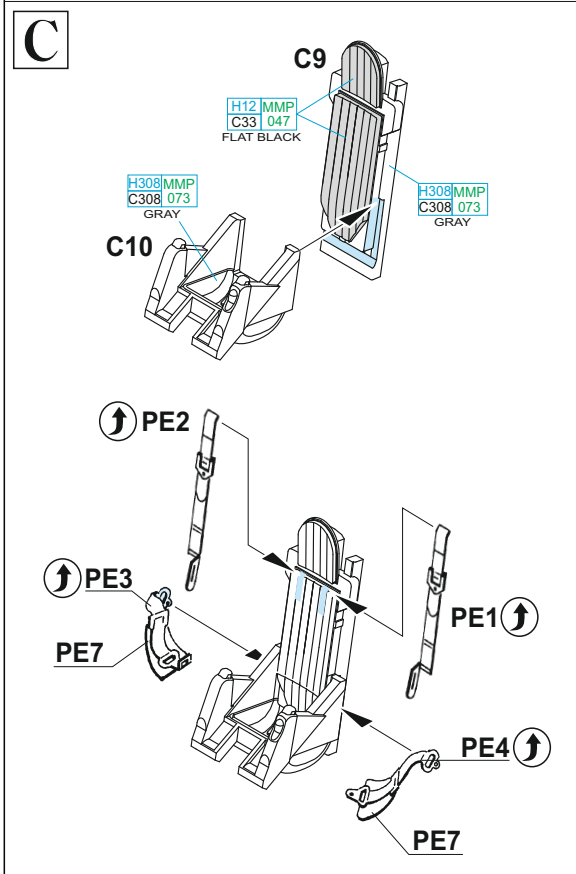
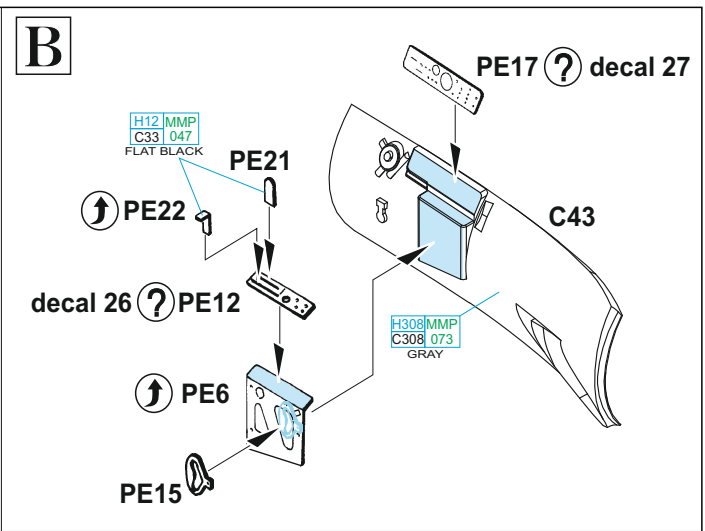
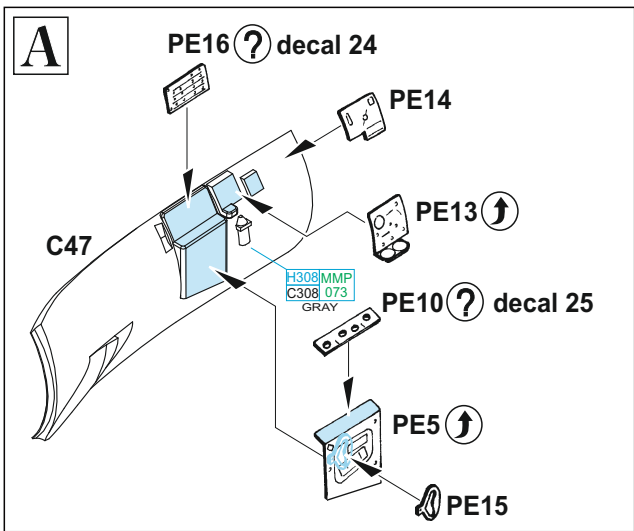
PEINTURE



色

GSI Creos (GUNZE)		MISSION MODELS	
AQUEOUS	Mr.COLOR	PAINTS	
H3	C3	MMP-003	RED
H5	C5	MMP-048	BLUE
H6	C6	MMP-004	GREEN
H12	C33	MMP-047	FLAT BLACK
H18	C28	MMM-002	STEEL
H25	C34		SKY BLUE
H26	C66		BRIGHT GREEN
H47	C41	MMP-012	RED BROWN
H66	C119	MMP-119	SANDY YELLOW
H67	C115	MMP-057	LIGHT BLUE
H77	C137	MMP-040	TIRE BLACK
H305	C305	MMP-084	GRAY

GSI Creos (GUNZE)		MISSION MODELS	
AQUEOUS	Mr.COLOR	PAINTS	
H308	C308	MMP-073	GRAY
H340	C340		FIELD GREEN
	C367	MMP-061	BLUE GRAY
	C523		GRASS COLOR
Mr.METAL COLOR		METALLICS	
	MC214	MMM-001	DARK IRON
	MC218	MMM-003	ALUMINIUM
Mr.COLOR SUPER METALLIC		METALLICS	
	SM201	MMC-001	SUPER FINE SILVER
	SM204		SUPER STAINLESS
	SM206	MMC-001	CHROME SILVER





C45

E

MC214
MMM
001
DARK IRON

MC218
MMM
003
ALUMINIUM

MC214
MMM
001
DARK IRON

C45

D8

D8

F

C8

H12 MMP
C33 047
FLAT BLACK

C7

H308 MMP
C308 073
GRAY

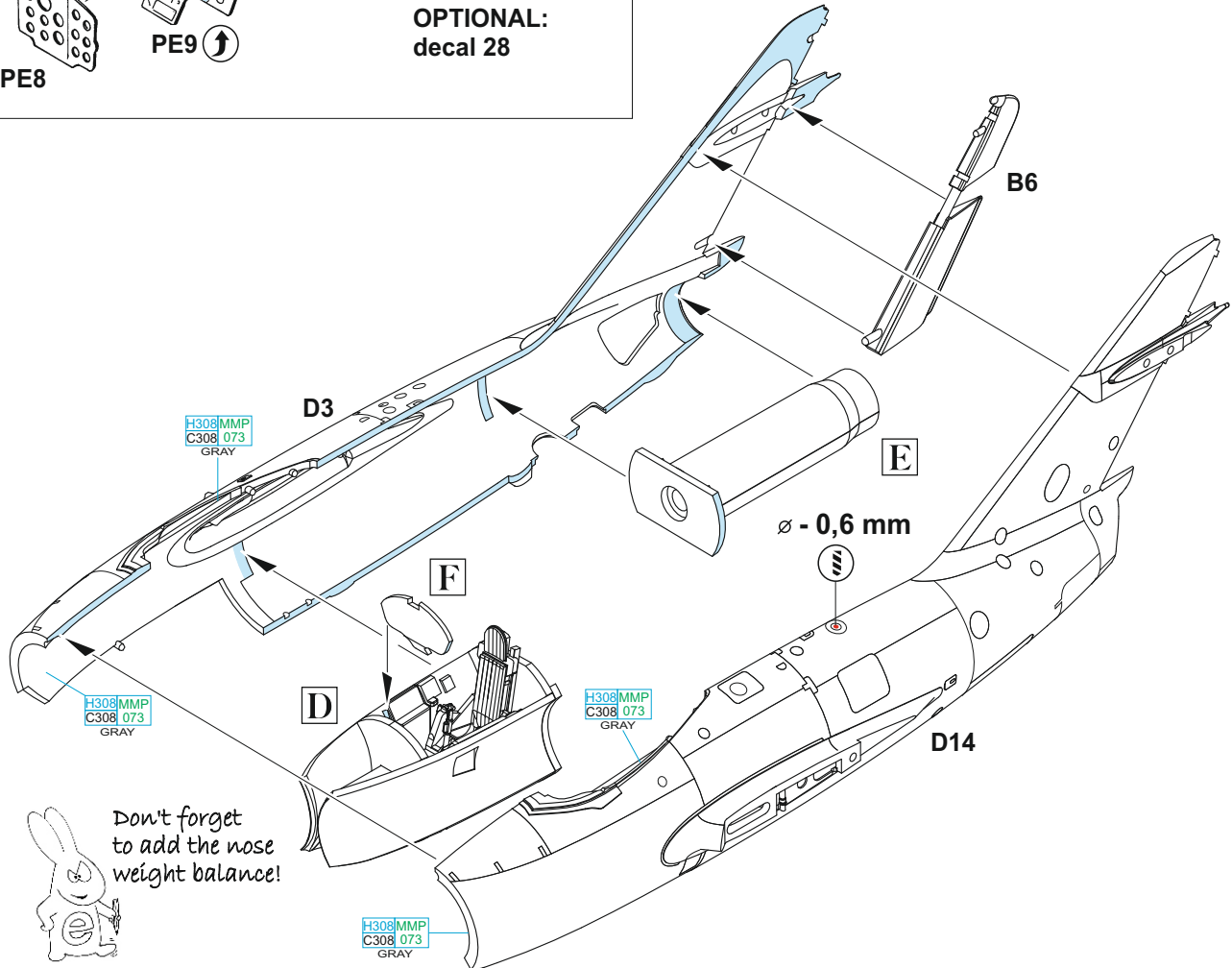


H12 MMP
C33 047
FLAT BLACK

OPTIONAL:
decal 28

PE8

PE9



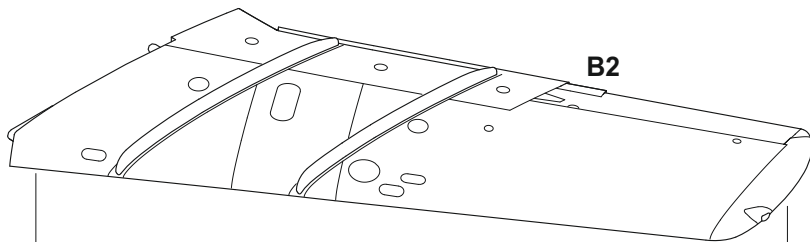
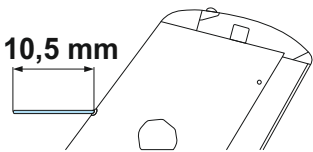
Don't forget
to add the nose
weight balance!



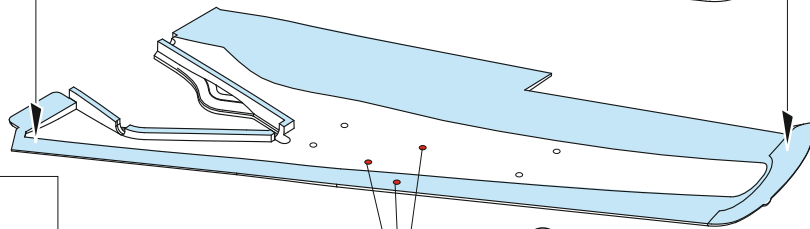
H308 MMP
C308 073
GRAY

G

10,5 mm



B2



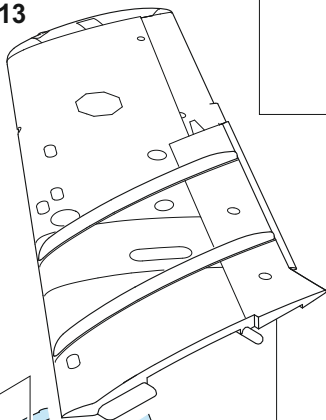
⊘ - 0,8 mm
EXTERNAL FUEL TANK

B10 ⊘ **B11**

B10 - MARKINGS B;C;D;E

B11 - MARKING A

B13



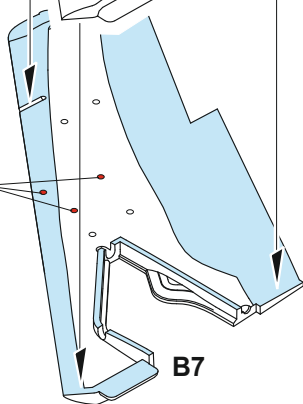
B14



⊘ - 0,8 mm

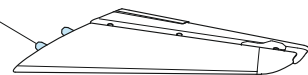
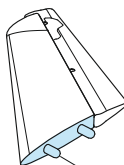


EXTERNAL FUEL TANK



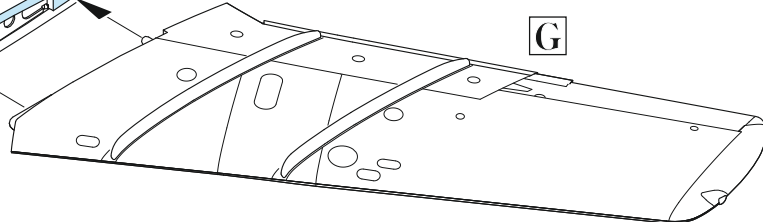
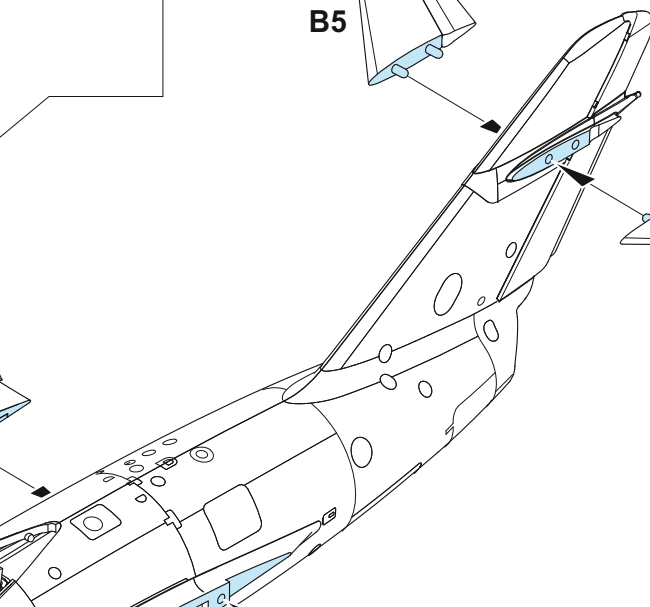
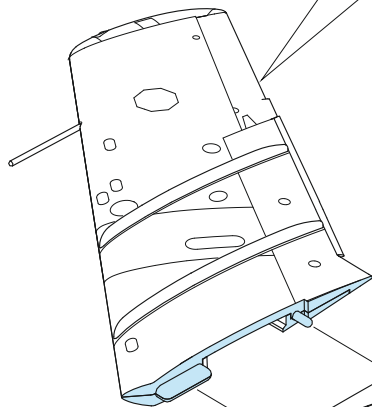
B7

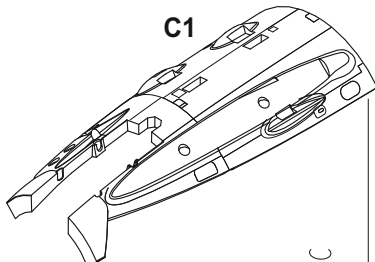
B5



B9

G





H77 MMP
C137 040
TIRE BLACK

H308 MMP
C308 073
GRAY

H26
C66
BRIGHT GREEN

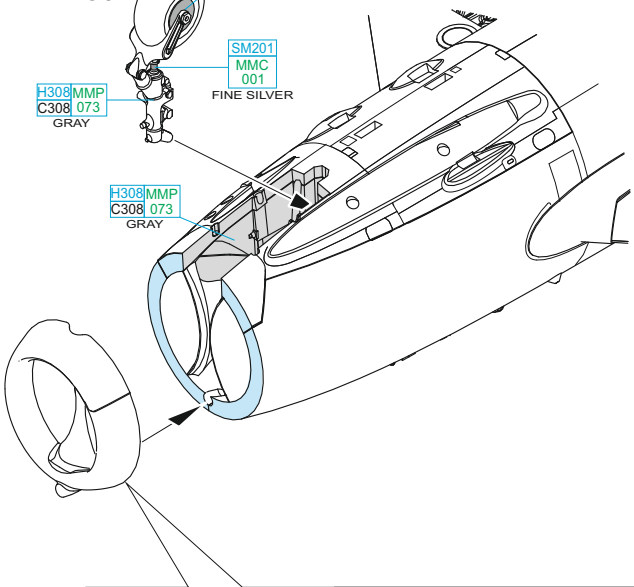
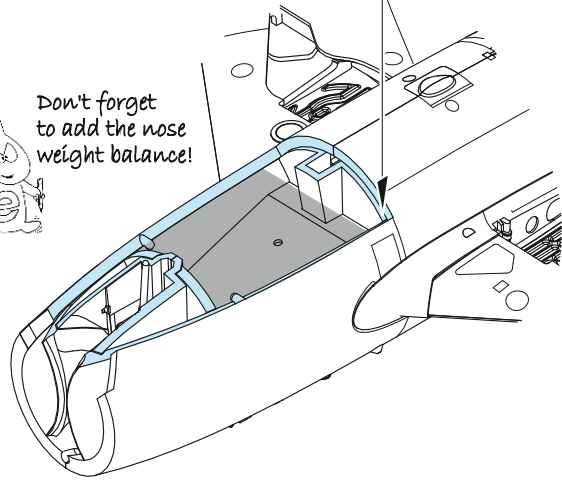
C34

SM201
MMC
001
FINE SILVER

H308 MMP
C308 073
GRAY



Don't forget
to add the
weight balance!



A9 - MARKINGS **A**; **C**;
C28 - MARKINGS **B**; **D**; **E**

H308 MMP
C308 073
GRAY

C6

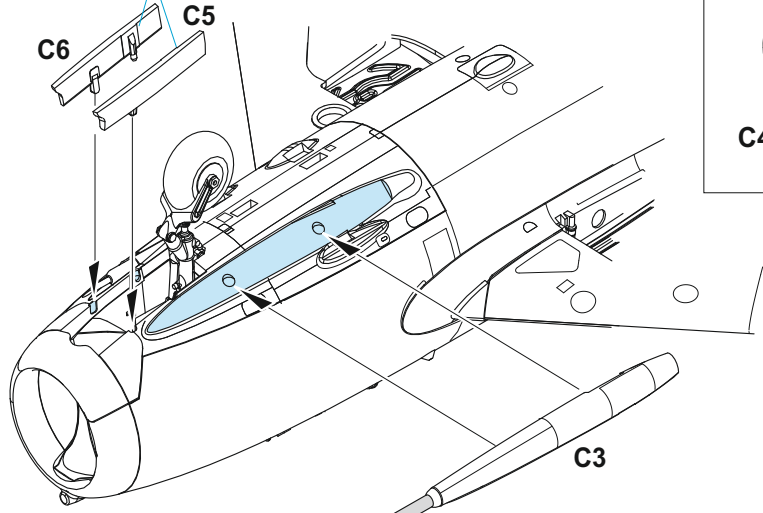
C5

C28

C46

A9

SM206
MMC
001
CHROME SILVER

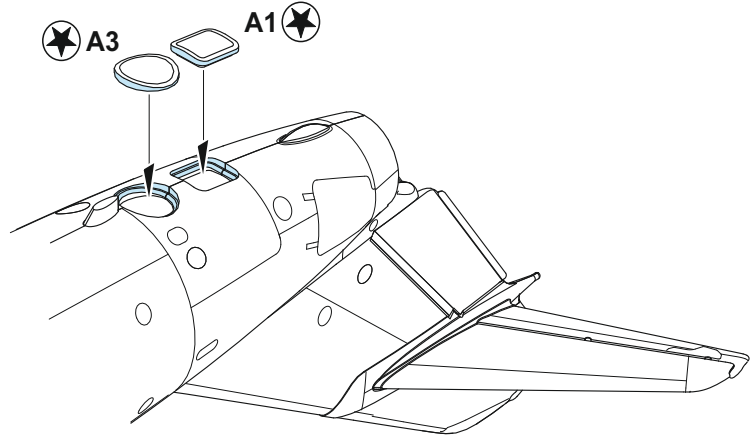


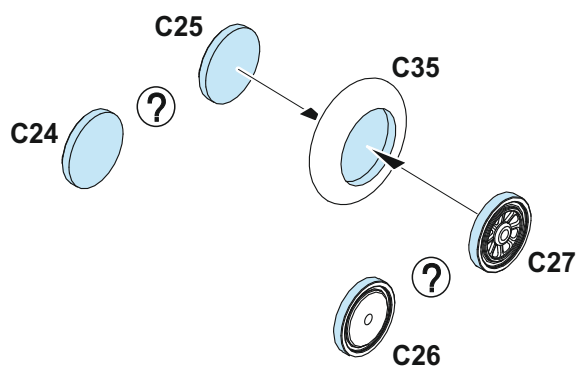
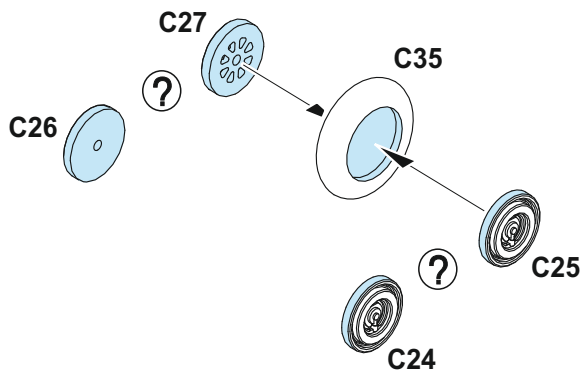
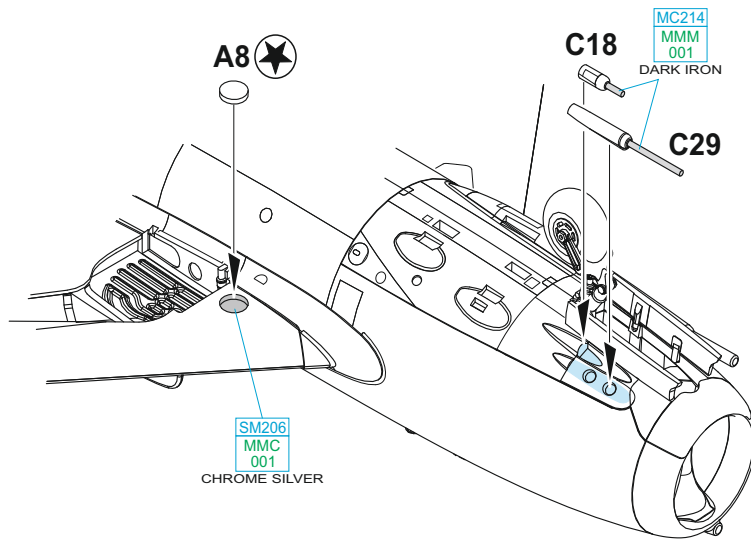
C3

MC214
MMM
001
DARK IRON

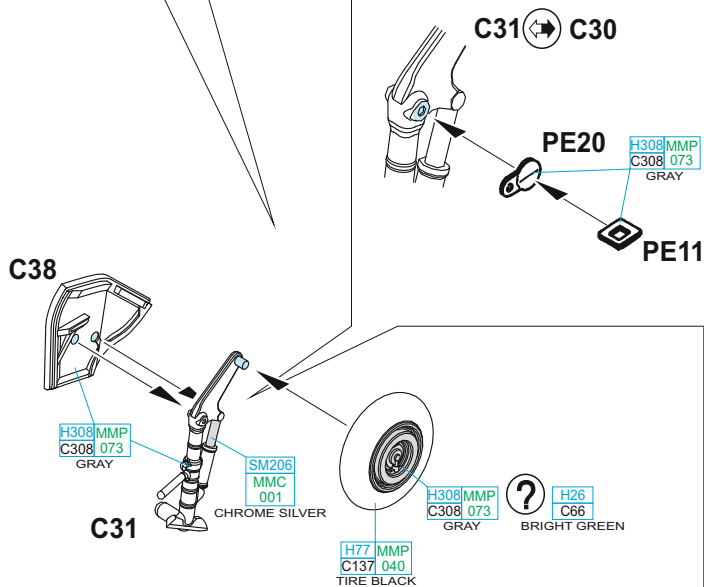
★ A3

A1 ★

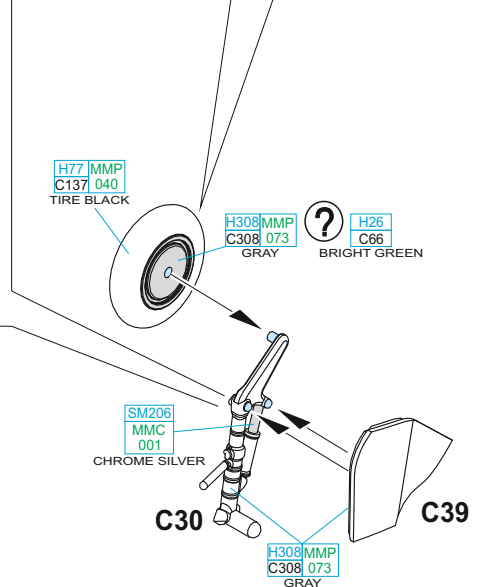


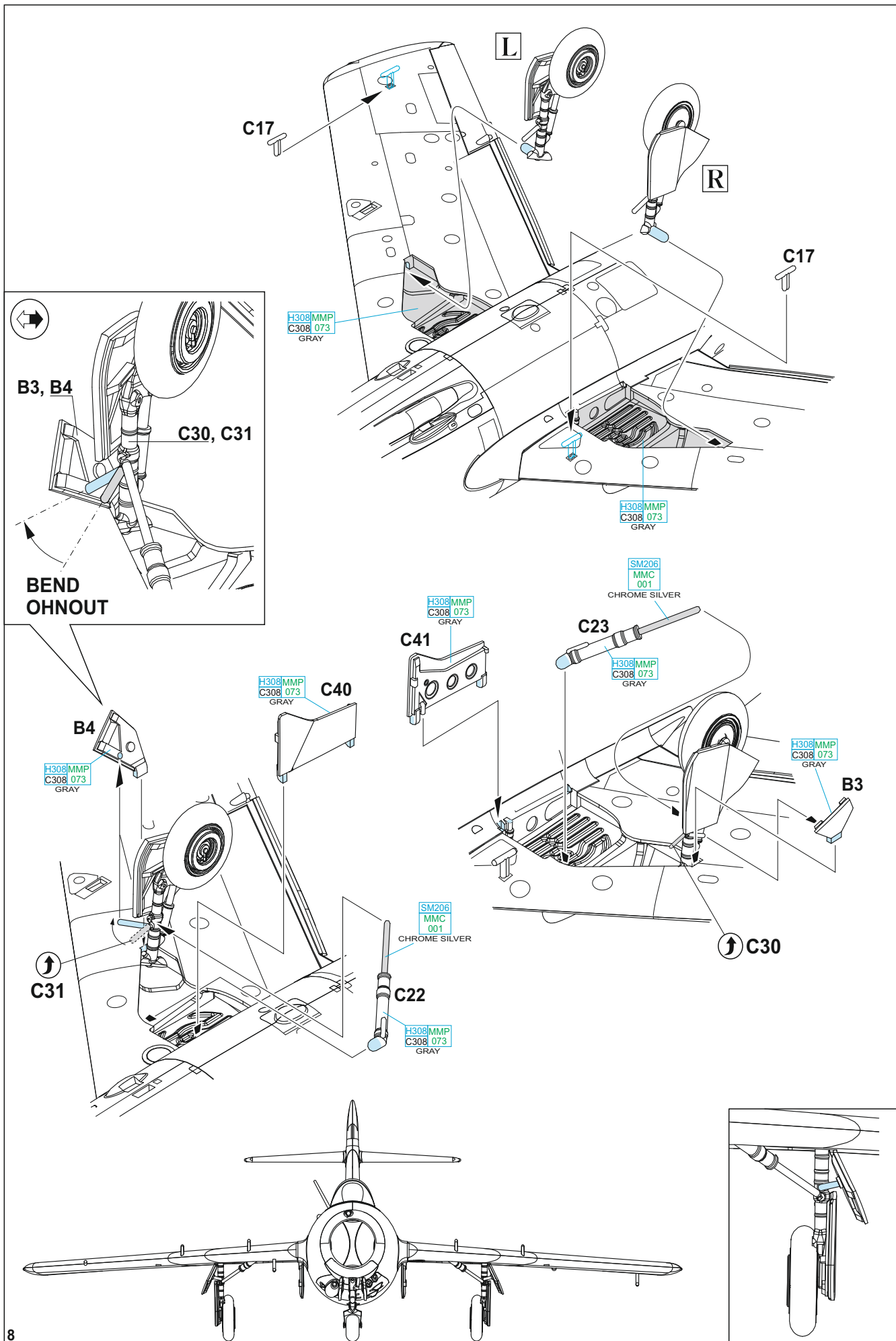


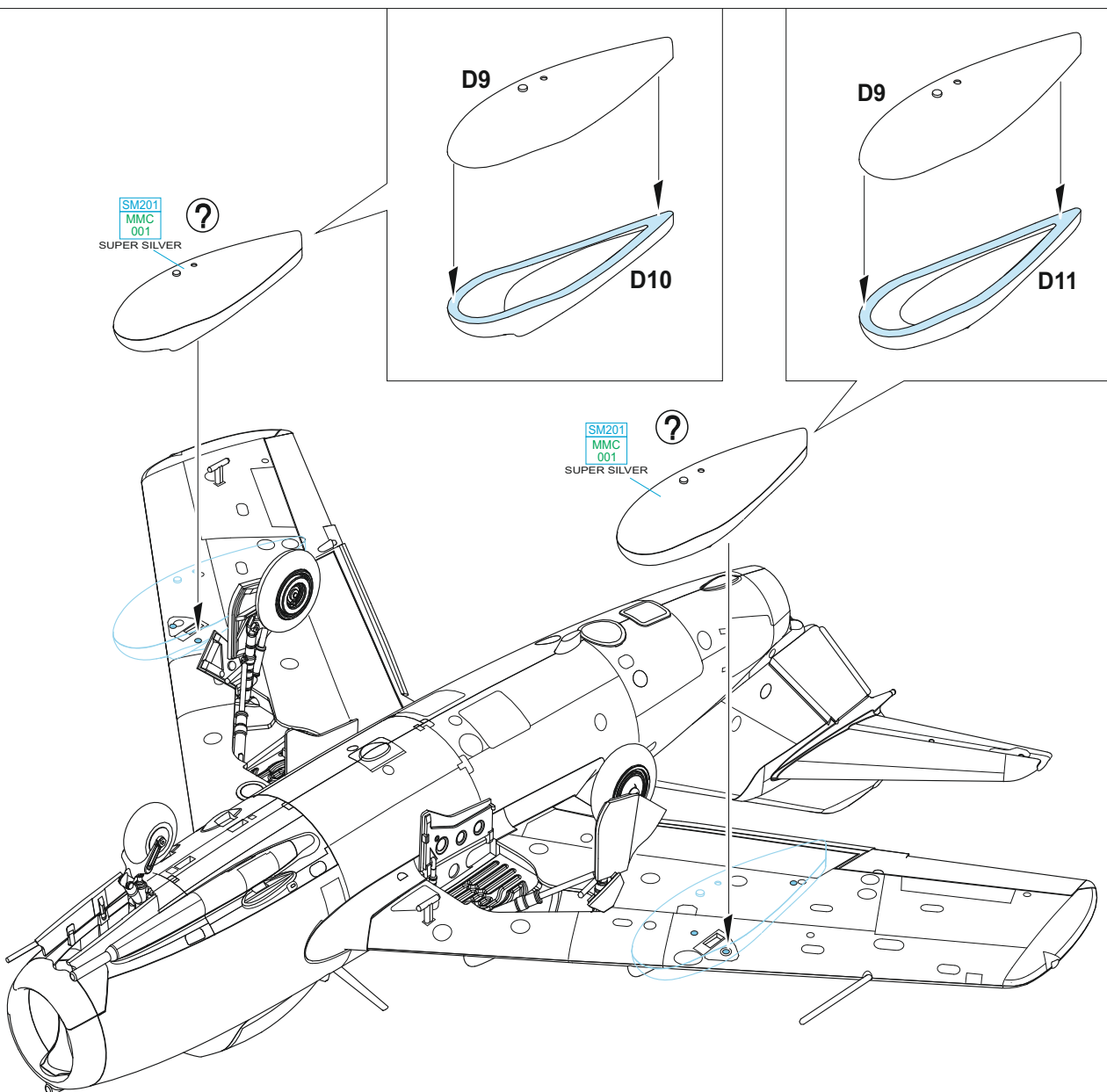
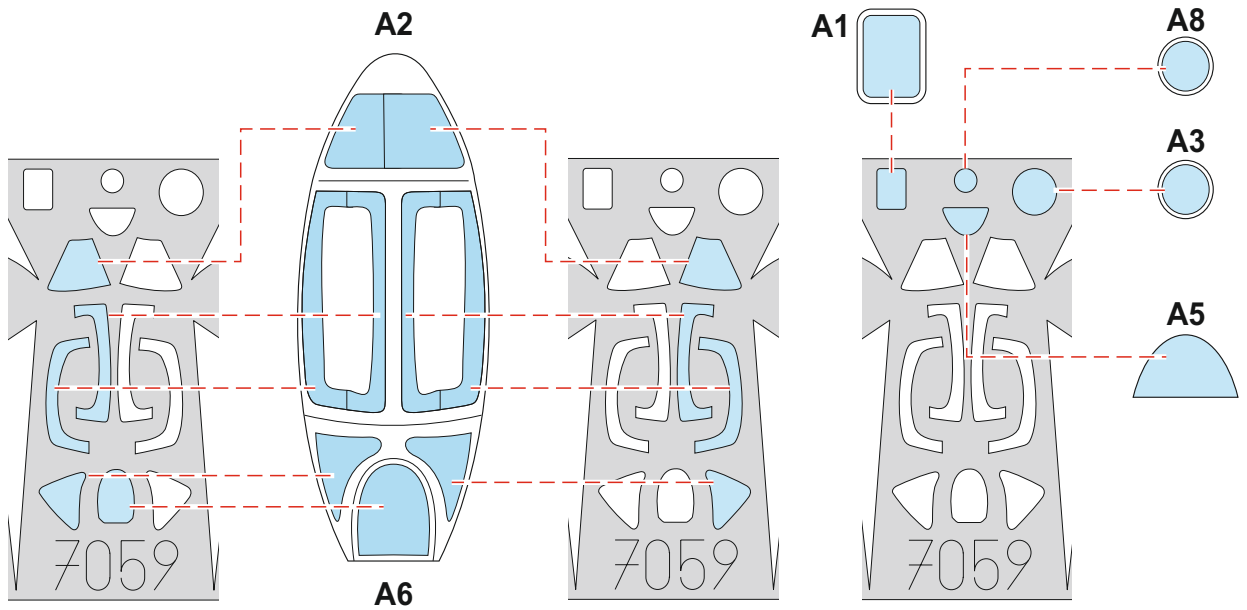
L

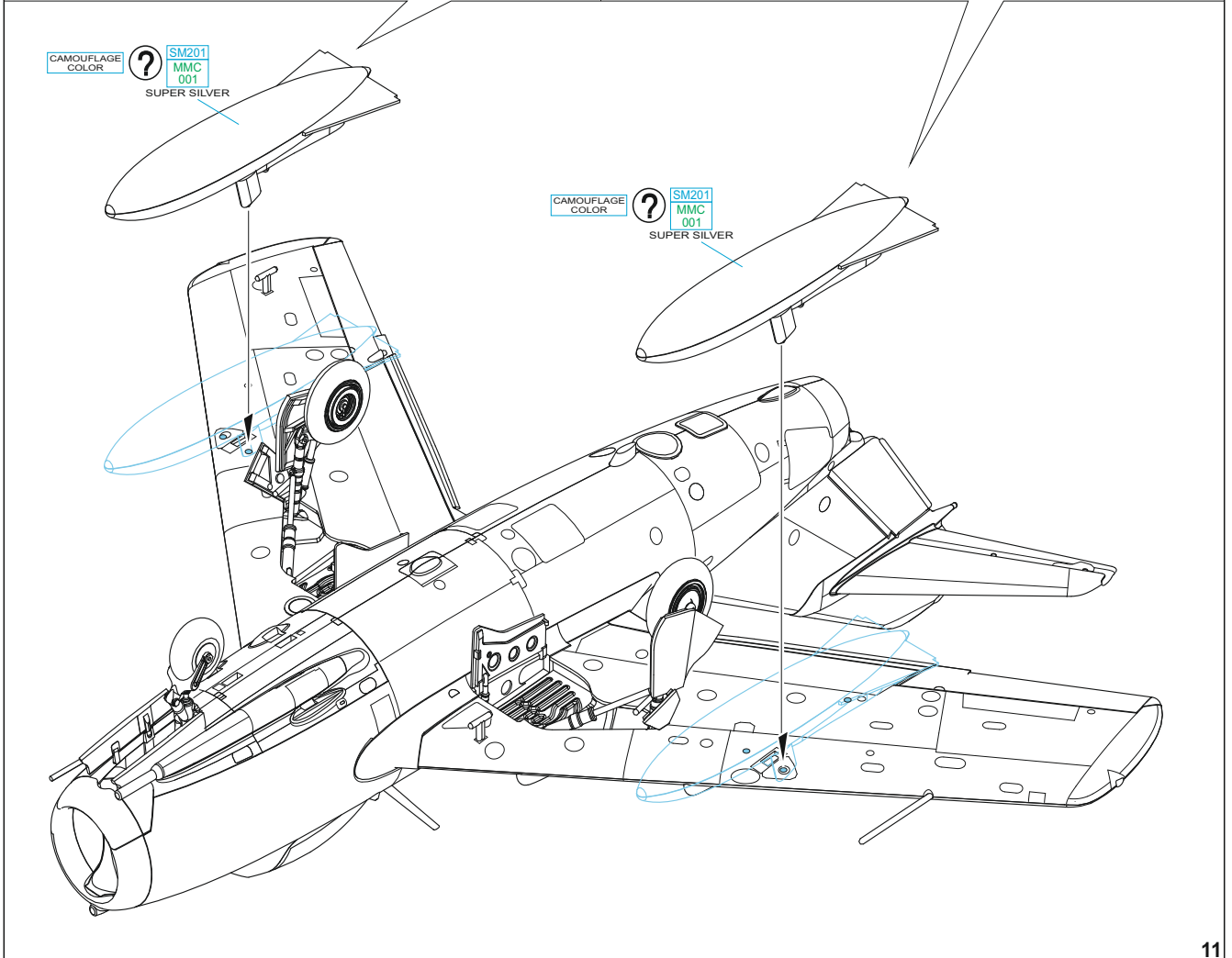
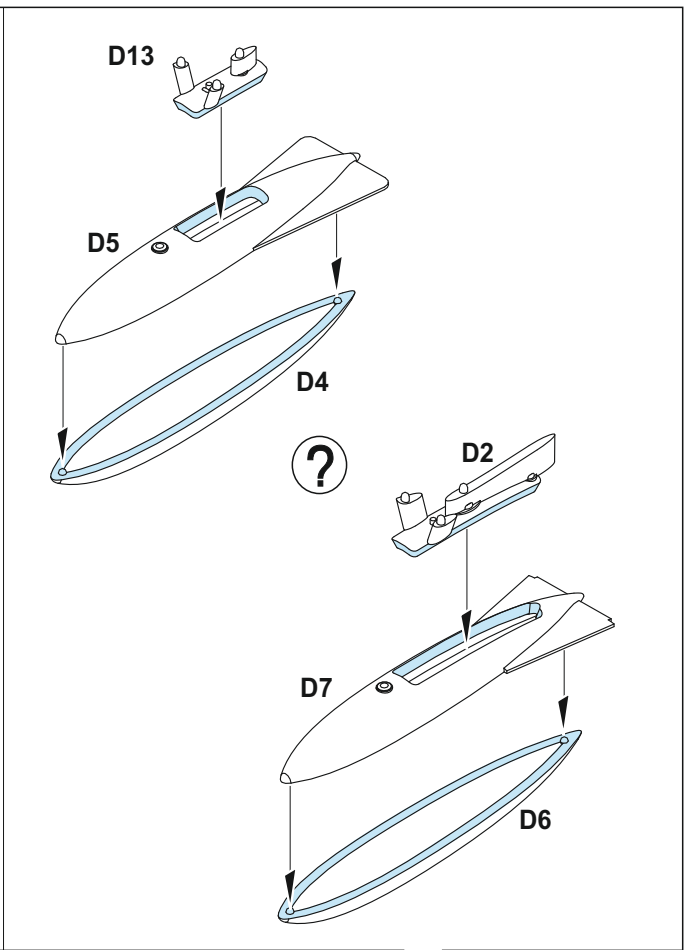
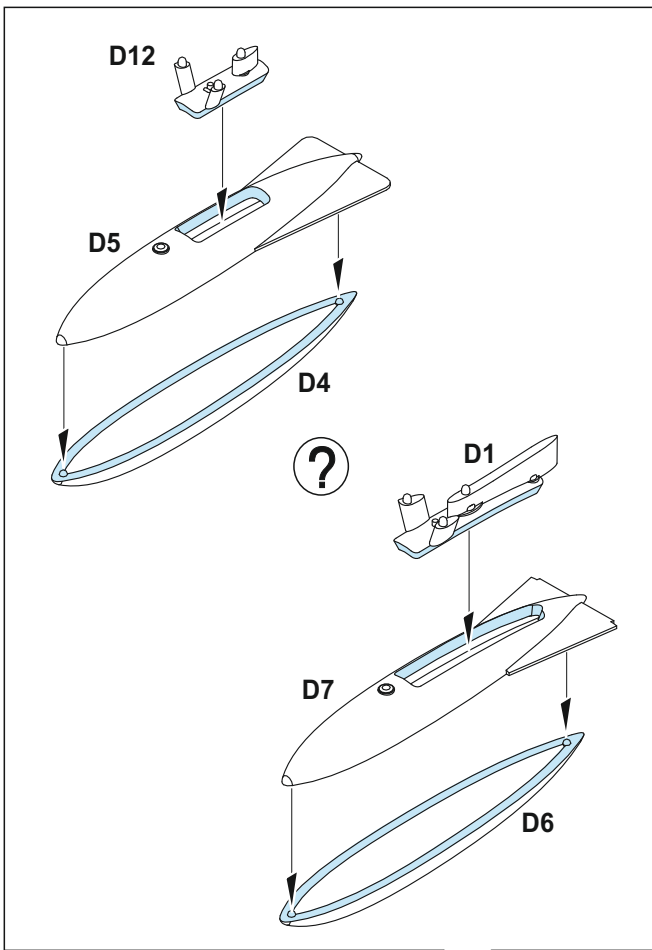


R



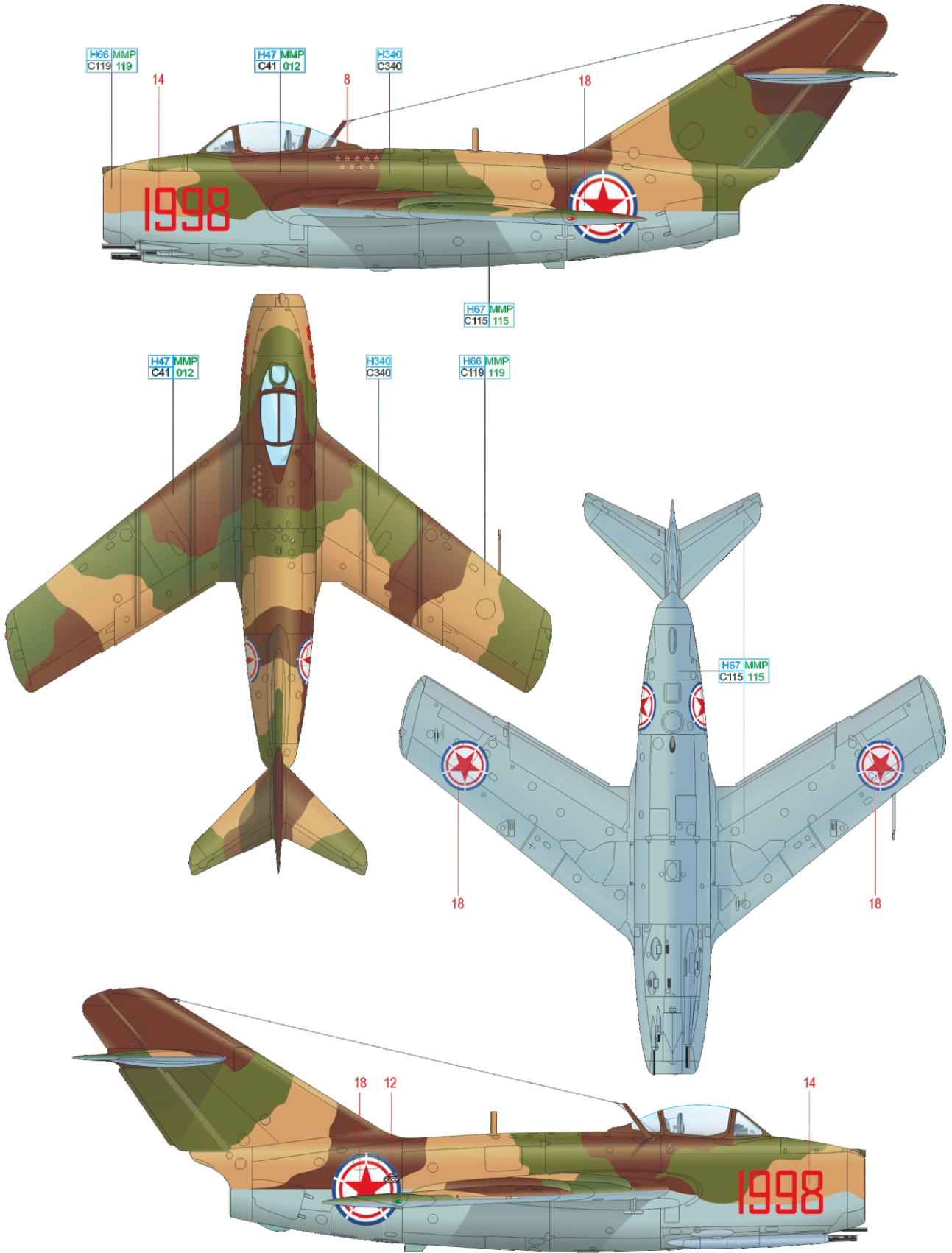






A Maj. Michajl Ivanovič Michin, 518. IAP, Severní Korea, květen 1953

Michajl Michin se narodil 25. října 1923 a po ukončení střední školy započal letecký výcvik, který ukončil na konci roku 1944. V bojích 2. světové války nestihl žádný bojový let, zapojil se až do bojů nad Koreou, kam byl odeslán v červenci 1952 celý 518. IAP. Pluk zde zůstal až do konce války, major Michin sestřelil celkem devět nepřátelských letadel (7x F-86 + 2x F-84), za což obdržel 14. července 1953 vyznamenání Hrdina Sovětského svazu. I po Korejské válce zůstal ve službách leteckých sil Rudé armády, do důchodu odešel v roce 1980 v hodnosti generálmajora. Zemřel 25. března 2007 v Petrohradě.

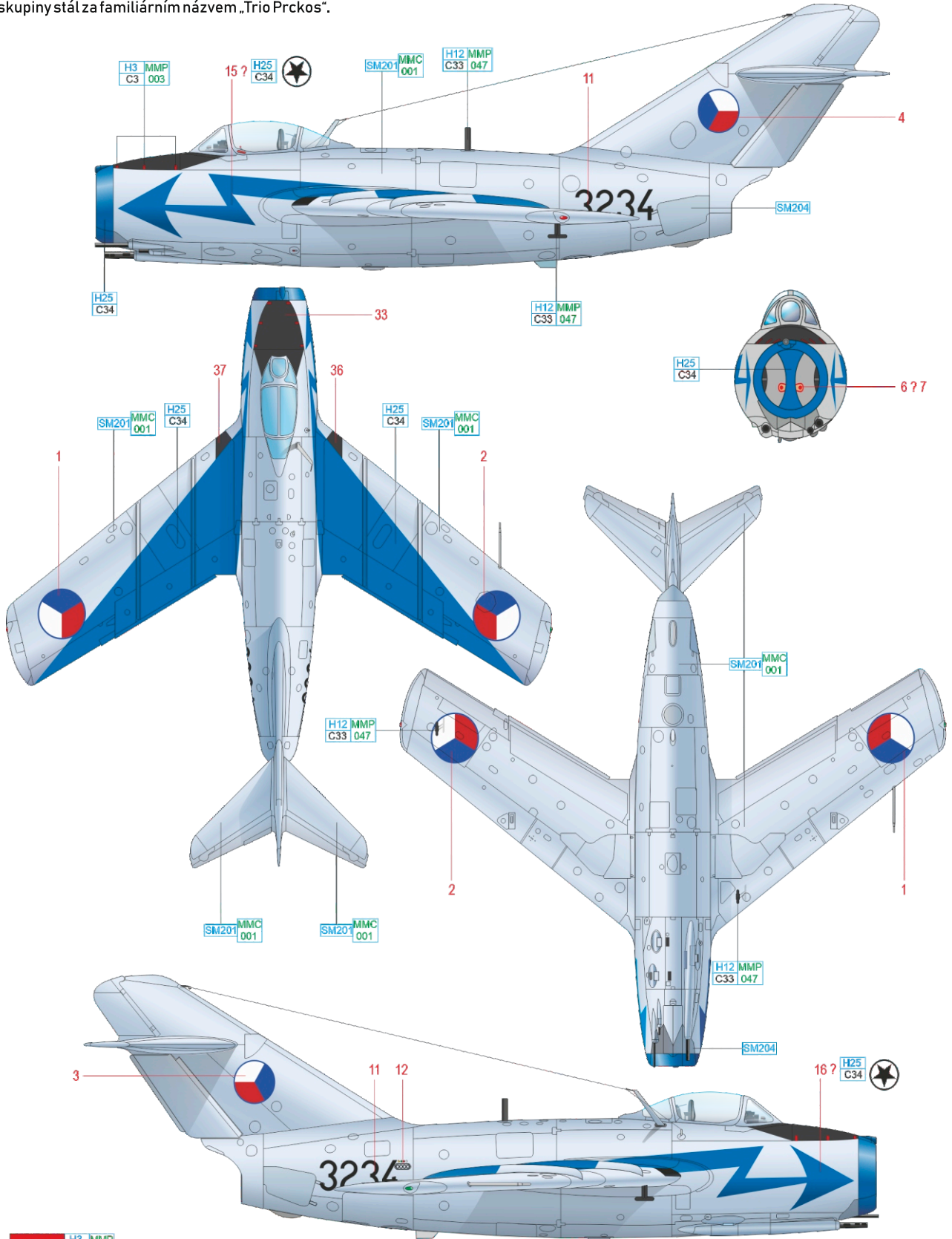


BROWN H47 MMP C41 012 GREEN H340 C340 SAND H66 MMP C119 119 BLUE H67 MMP C115 115

eduard

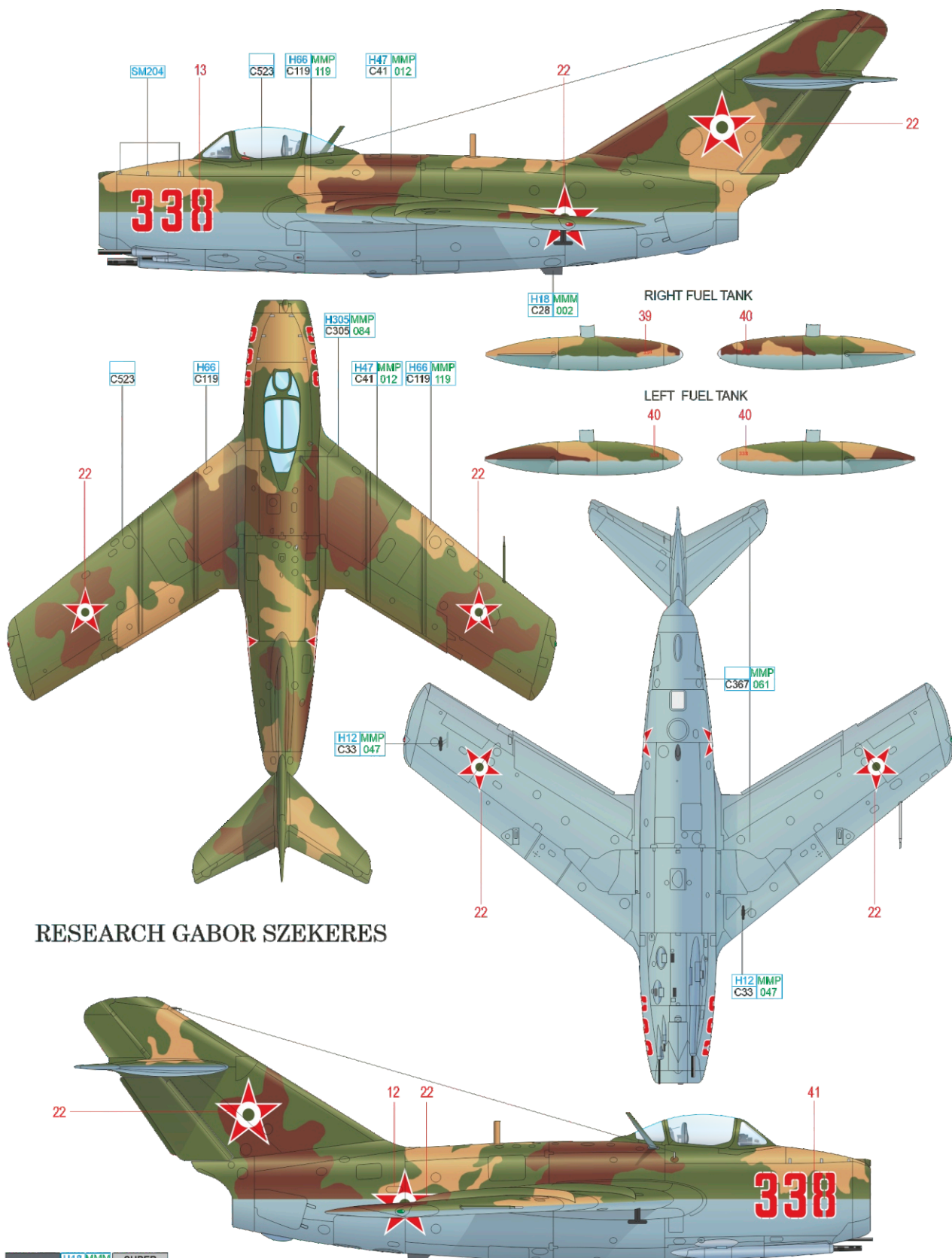
B v.č. 613234, kpt. Oldřich Paldus, 15. slp, letiště Cottbus, Německá demokratická republika, 30. srpna až 1. září 1957

II. kulturních a sportovních slavností ve východoněmeckém Cottbusu se na přelomu srpna a září 1957 zúčastnila také trojice MiGů-15bis ze stavu 15. slp ze základny Žatec. Při této příležitosti dostaly všechny tři stroje slušivý kabát z modrých doplňků. Během ukázkového letu došlo málem k tragédii, když se srazily stroje 3234 a 3233. Letoun 3234 to odnesl uraženým kusem levé poloviny VOP, nicméně vystoupení všechny tři MiGy zdárně dokončili. Interpretace černobílých dobových fotografií připouští, že před letounu mohla být zbarvena červenou místo modré barvy. V roce 1958 byl 15. slp zrušen a členové akrobatické skupiny Oldřich Paldus a Václav Poláček přešli k 11. slp dislokovanému na témže letišti. V roce 1959 s nimi létal také kpt. Jaromír Palečný zvaný "Chachar". Poněkud menší tělesný vzrůst všech tří pilotů této akrobatické skupiny stál za familiárním názvem „Trio Prckos“.



RED	H3 MMP C3 003	BLACK	H12 MMP C33 047	SUPER STAINLESS	SM204	SUPER FINE SILVER	SM201 MMC 001
BLUE	H25 C34						

Tento MiG byl dodán společně s dalšími 29 stroji v dubnu 1962. Jednalo se o stroje, které původně sloužily u sovětských vzdušných sil a po revizi byly v barvě kovu dodány do Maďarska. Během revizí dostal stroj 032138 křídlo z novější produkce se světlotemetem u levé podvozkové šachty. Tento světlotmet byl později zakryt plechem. Tento stroj se zúčastnil v srpnu 1968 invaze vojsk Varšavské smlouvy (kromě Albánie a Rumunska) do tehdejšího Československa. Před vpádem obdržel označení invazních strojů v podobě červených pruhů, které byly později odstraněny. Stroj byl v březnu 1970 přestříkán kamuflážními barvami, včetně všech popisek. V září 1975 byl stroj vyřazen ze služby po nalétání 1535 hodin a ponechán na základně Szolnok.

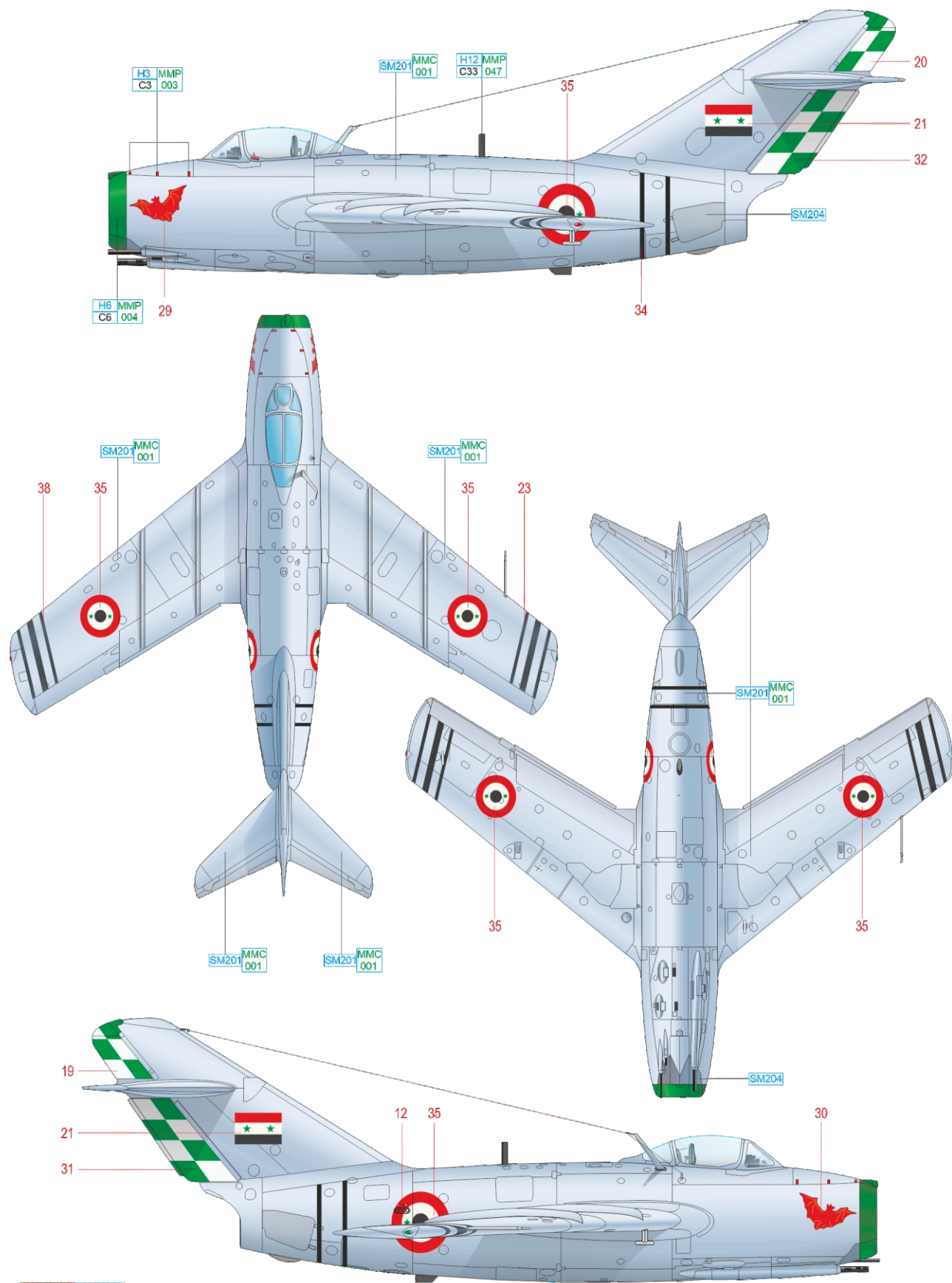


RESEARCH GABOR SZEKERES

STEEL	H18 MMM C28 002	SUPER STAINLESS	SM204
BLACK	H12 MMP C33 047	BROWN	H47 MMP C41 012
	GREEN	C523	SAND
		H66 MMP C119 119	BLUE GRAY
			MMP C367 061
			GRAY
			H305 MMP C305 084

D MiG-15bis, No. 20 squadron, Egypt, konec padesátých let / začátek šedesátých let

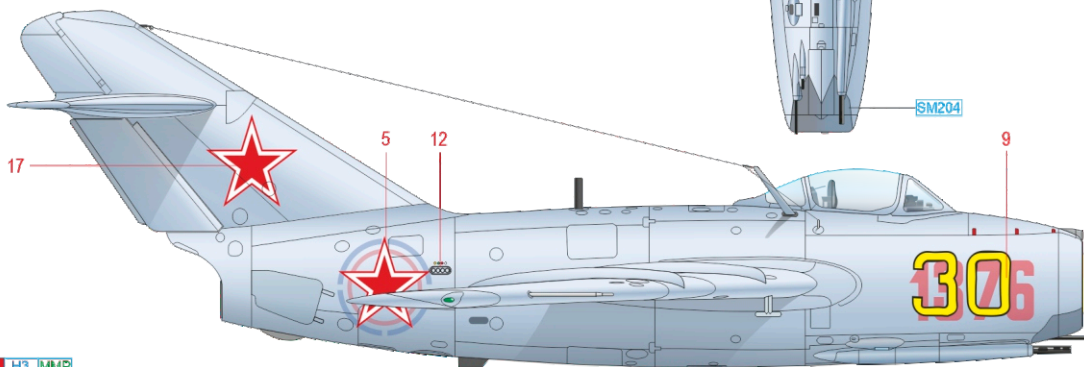
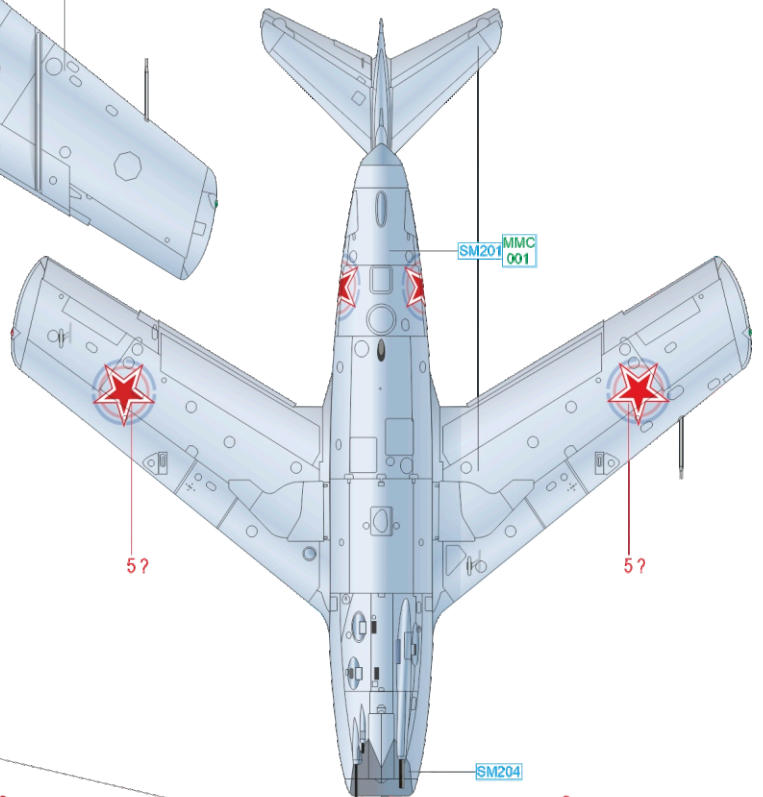
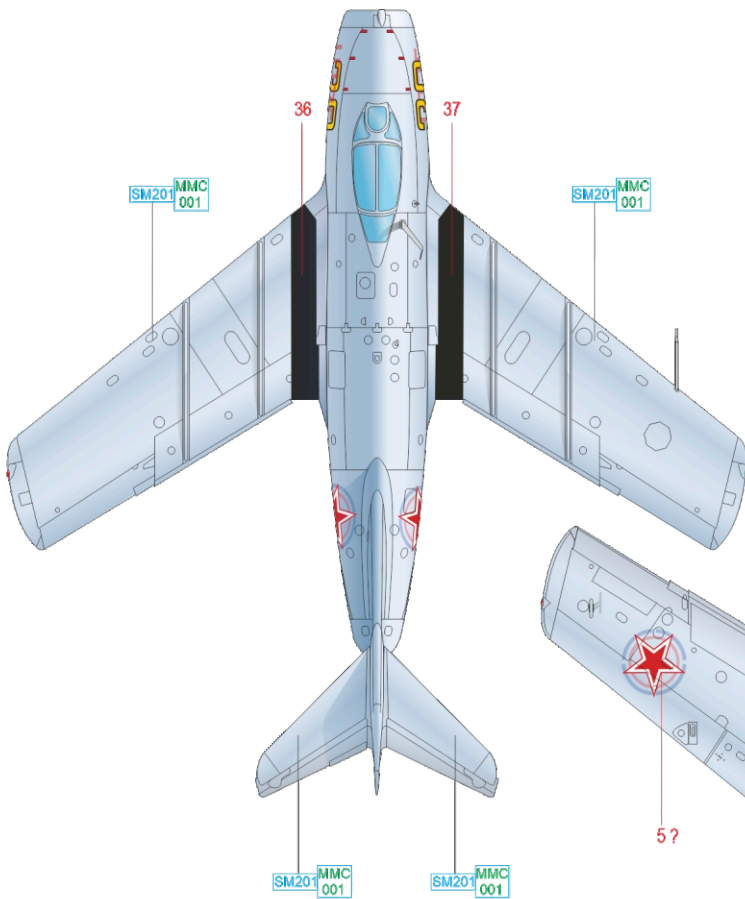
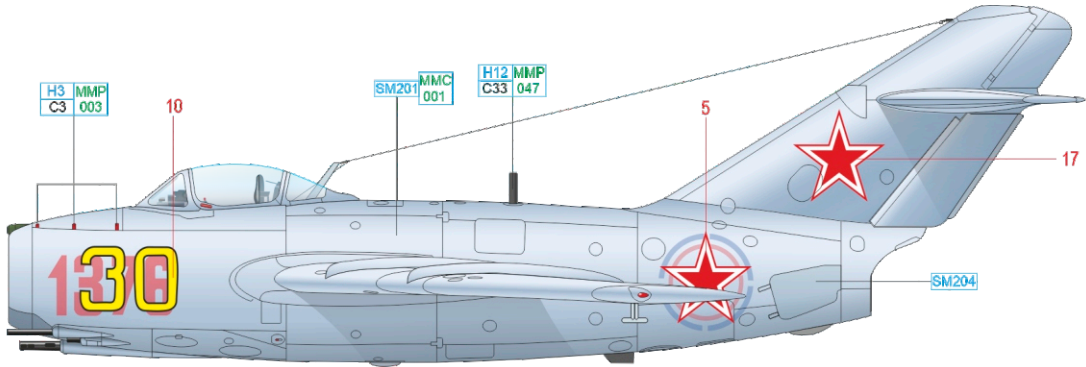
Egypt dostal z Československa celkem 110 MiGů-15bis. Tento letoun patřil do stavu No. 20 squadron letectva Sjednocené arabské republiky, jak se nazývalo dočasné spojení Egypta a Sýrie. Trvalo od roku 1958 do roku 1961 a Egypt používal tento název až do roku 1971. No. 20 squadron používala letiště Deversoir, El Qabrit a Inshas.



RED	H3 MMP C3 003	BLACK	H12 MMP C33 047	SUPER STAINLESS	SM204	SUPER FINE SILVER	SM201 MMC 001
GREEN	H6 MMP C6 004						

E v/č 1315376, ex 64. IAK, Sovětský svaz, polovina 50. let

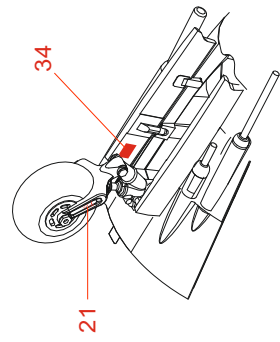
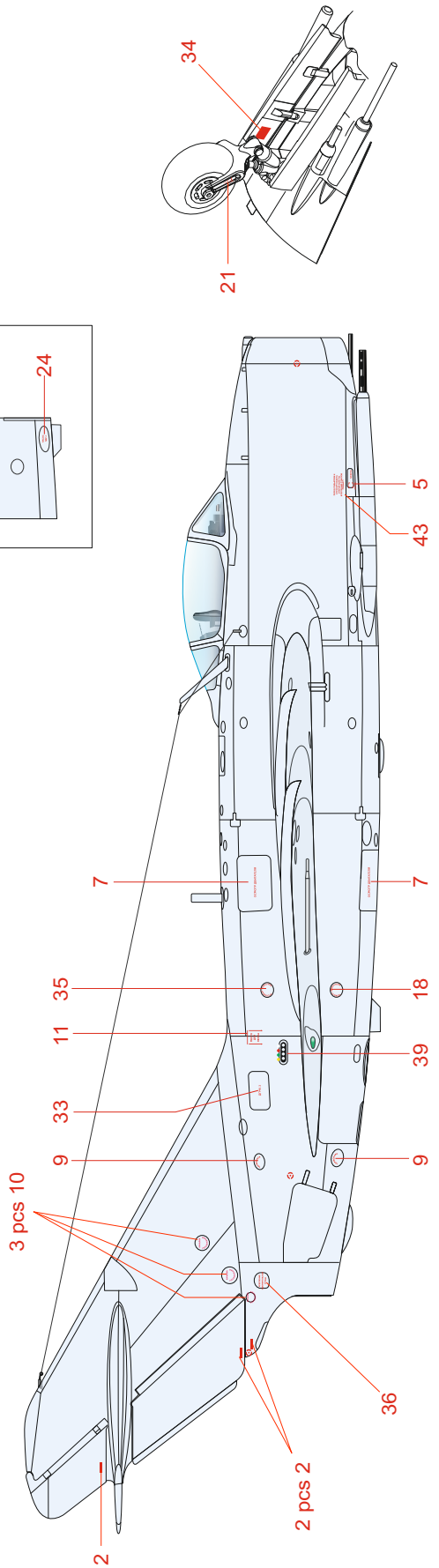
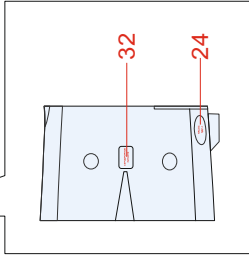
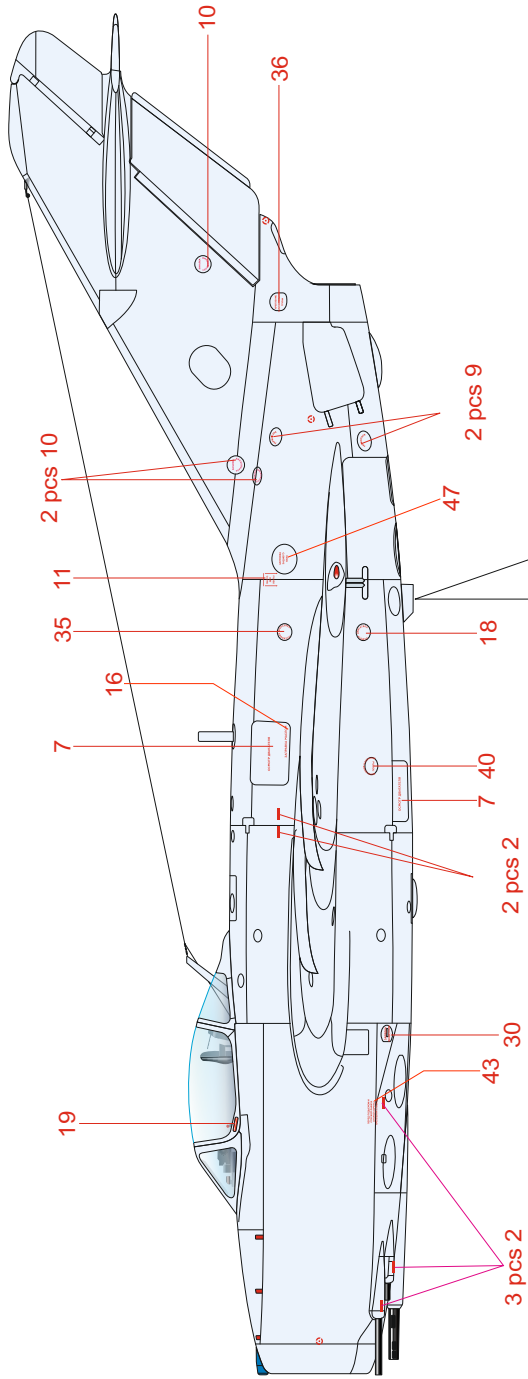
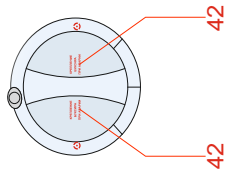
Tento letoun se do Sovětského svazu vrátil po misi v korejském konfliktu. Během úsilí o okupaci celého Korejského poloostrova nosil trupové číslo 1976. V sovětských ozbrojených silách pak bylo toto označení přetřeno na žlutou 30. Stejně tak na letounu zůstal starší severokorejský výsostný znak, přes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



RED	H3	MMP
	C3	003
BLACK	H12	MMP
	C33	047
SUPER STAINLESS	SM204	
SUPER FINE SILVER	SM201	MMC 001

MARKING ONLY

Leveling points
1 ↻



MARKING  ONLY

