



MiG-15 byl jednou z neúspěšnějších konstrukcí své doby a mnoho expertů, ty západní nevyjímaje, se shoduje, že byl skutečnou špičkou mezi stíhacími letouny díky svým letovým charakteristikám, silné výzbroji a finanční dostupnosti. Své kvality dokázal v řadě konfliktů, především v průběhu války v Koreji.

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 vznikl 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 motorem RD-500 o výkonu 15,6 kN statického tahu (vývoj Derwentu 5). I-310 vzlétl 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 vzlétl 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 přídatné palivové nádrže o objemu 300 l.

Letem světem

Výroba nového proudového letounu byla svěřena Kujbyševskému závodě 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 křídlem.

MiG-15 se rozšířil téměř po celém světě a zaznamenal značné úspěchy během korejské války, kdy – zpočátku tajně pilotovanými sovětskými piloty – způsobil značné ztráty americkým bombardérům. Americký Lockheed Thunderjet se 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.

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
POUŽÍT EDUARD MASK
NABARVIT

PARTS



DÍLY



TEILE



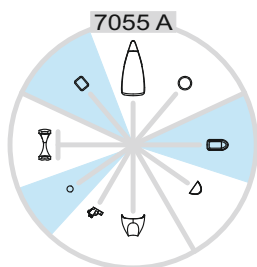
PIÈCES



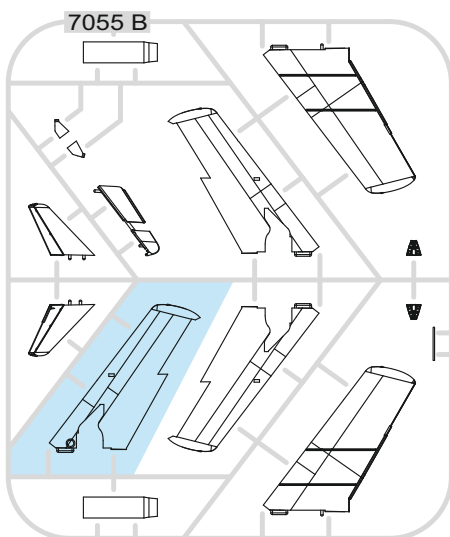
部品

PLASTIC PARTS

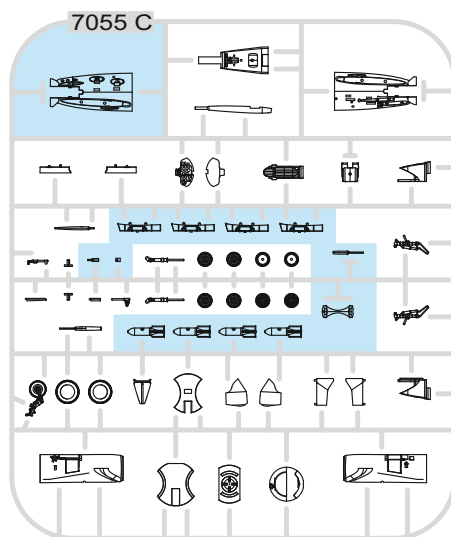
A>



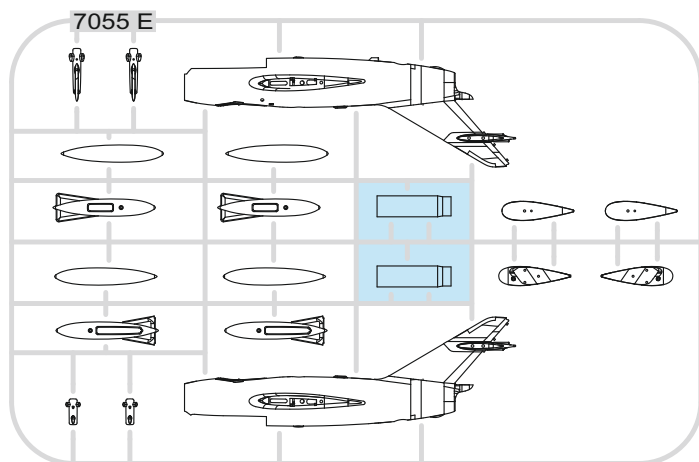
B>



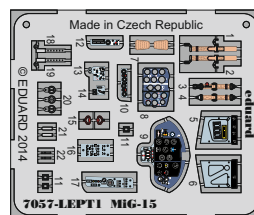
C>



E>



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



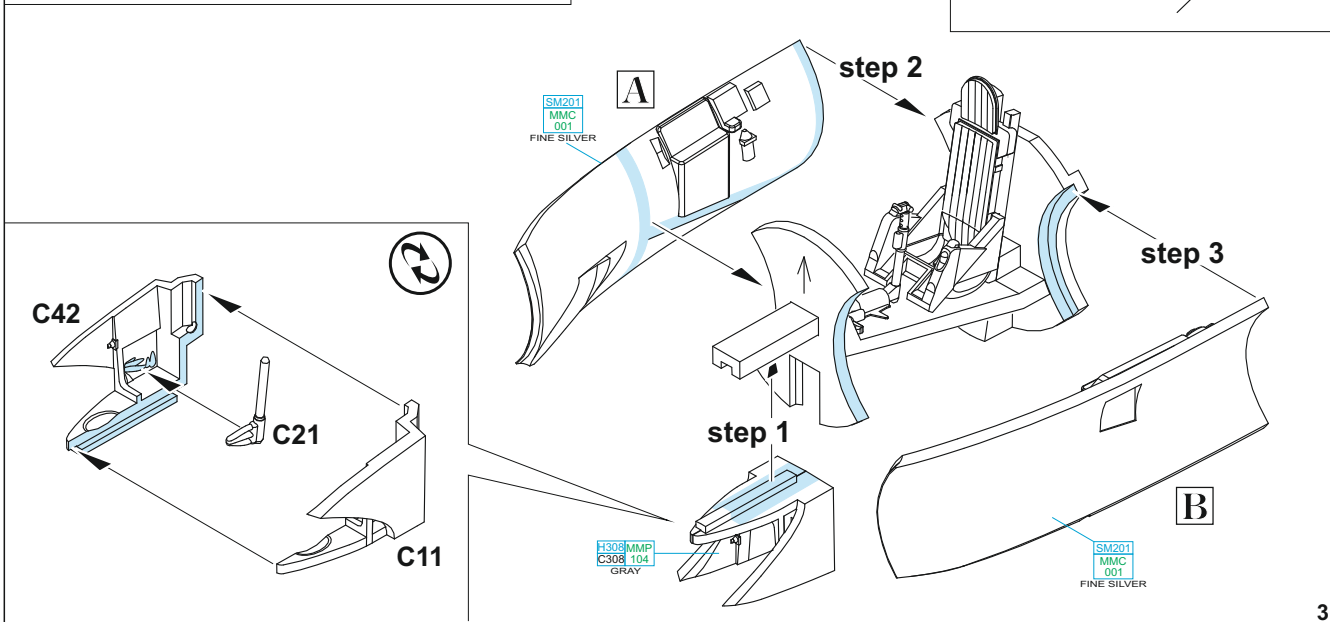
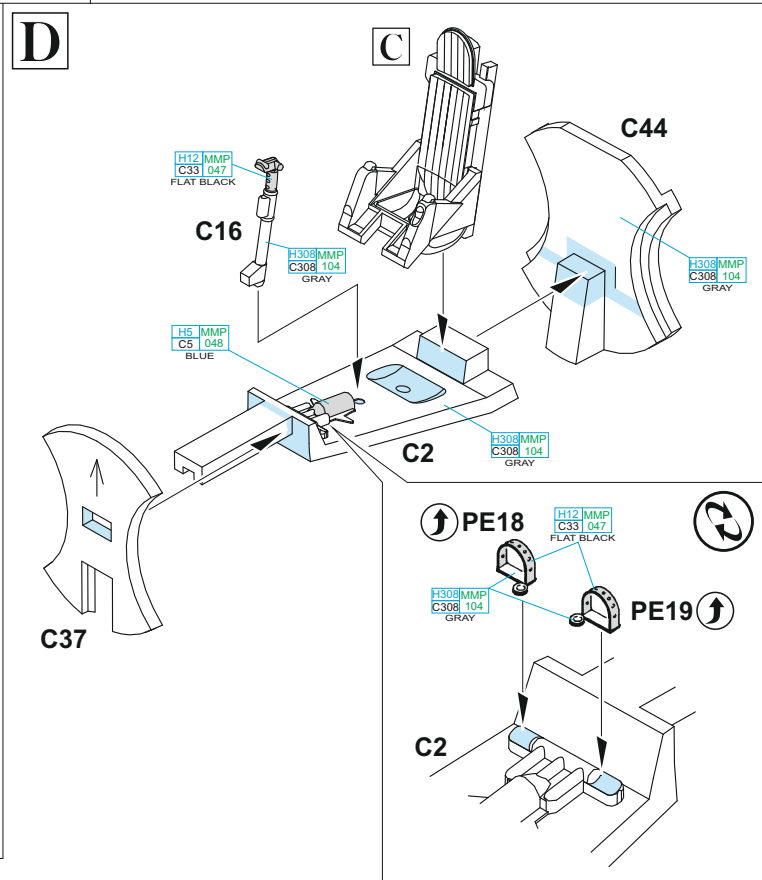
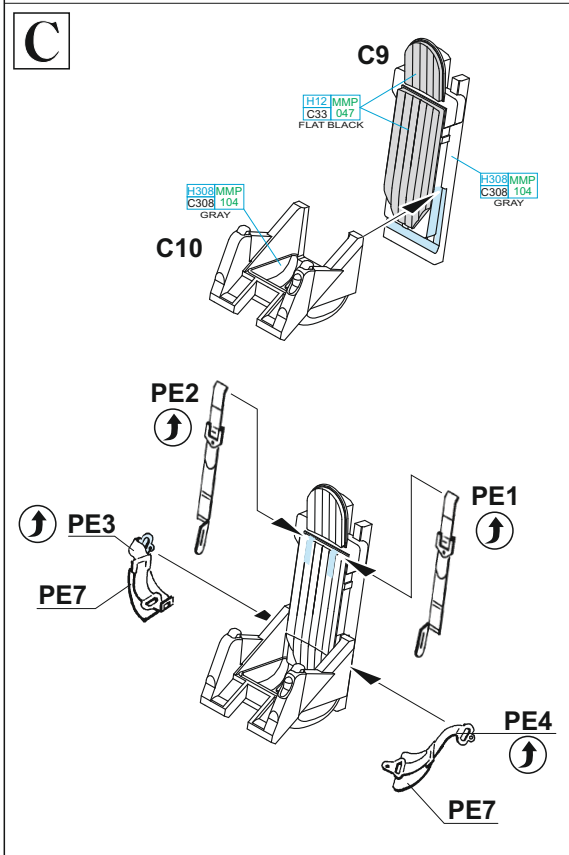
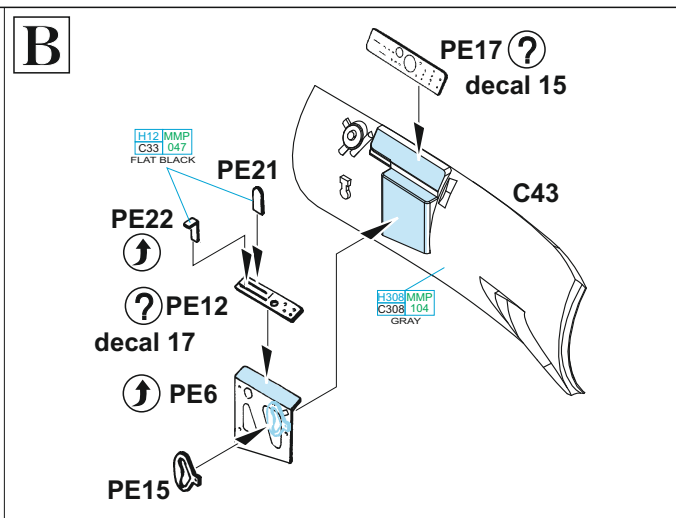
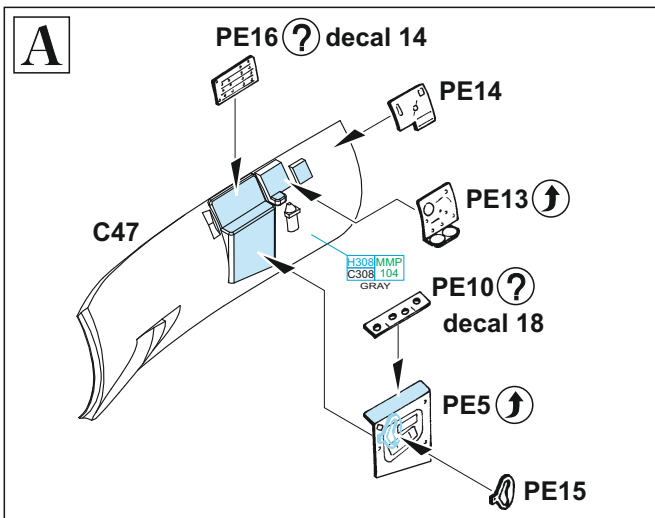
PEINTURE

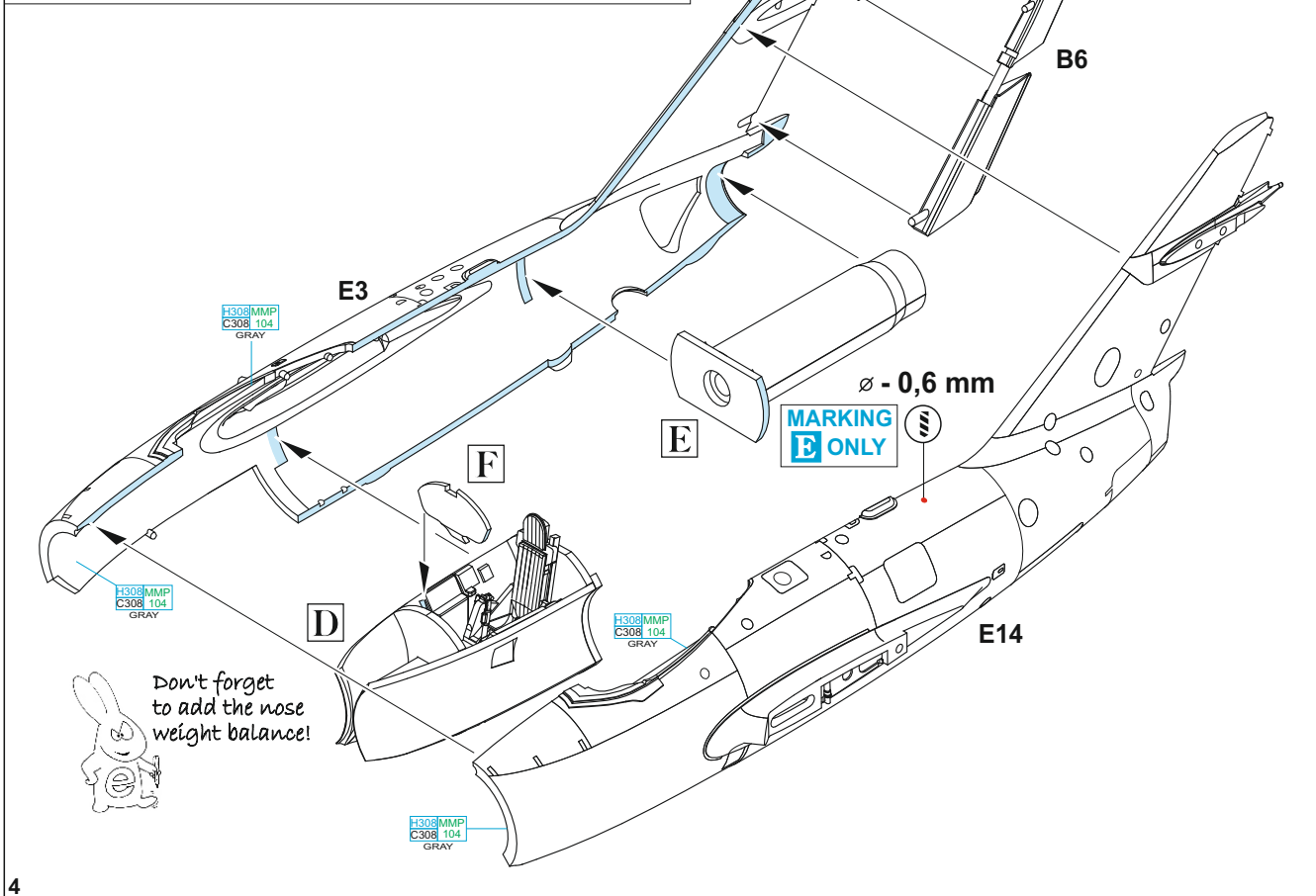
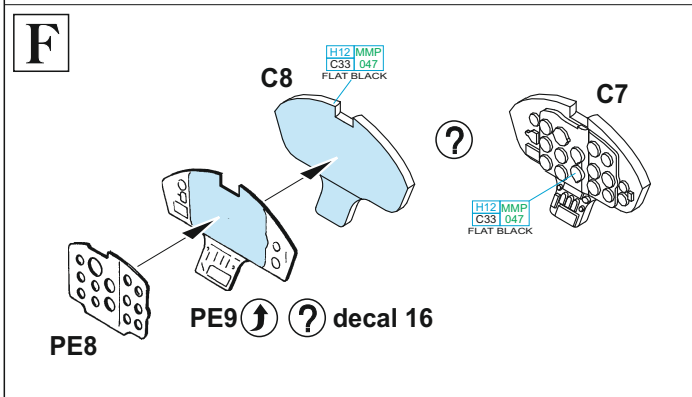
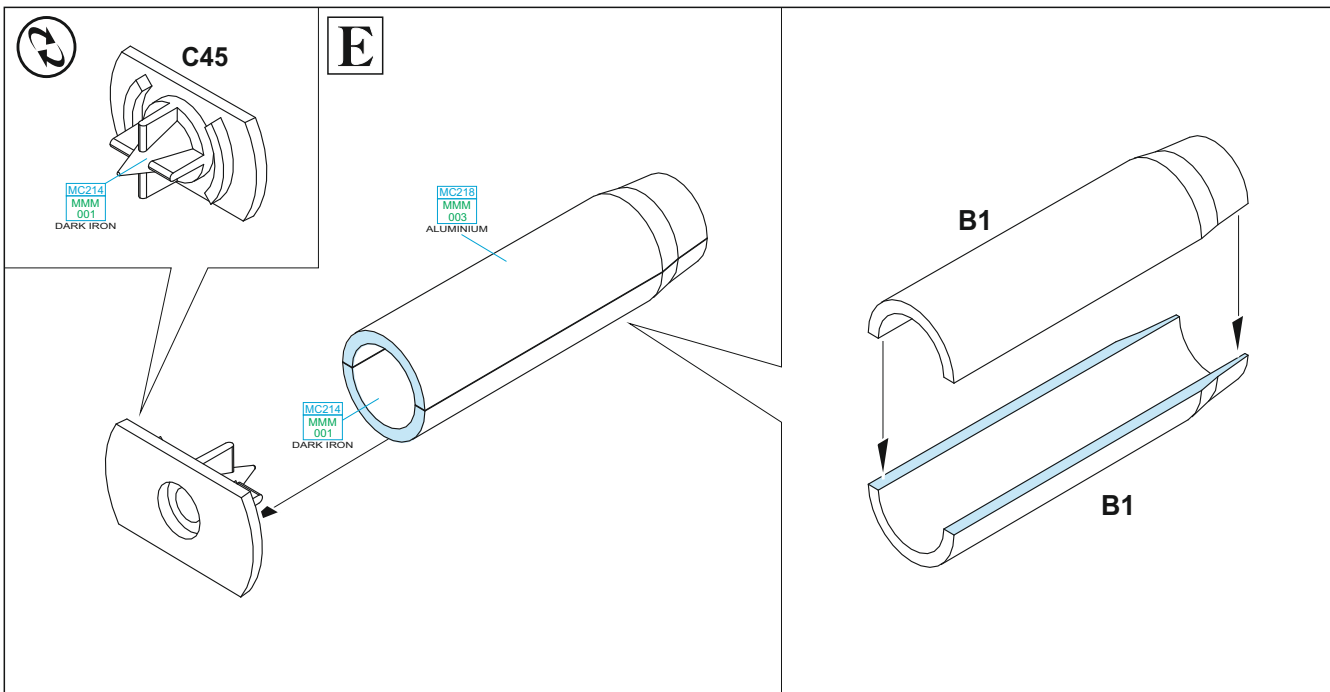


色

GSI Creos (GUNZE)		MISSION MODELS	
AQUEOUS	Mr.COLOR	PAINTS	
H5	C5	MMP-048	BLUE
H12	C33	MMP-047	FLAT BLACK
H13	C3	MMP-003	FLAT RED
H26	C66		BRIGHT GREEN
H77	C137	MMP-040	TIRE BLACK
H308	C308	MMP-073	GRAY
H316	C316	MMP-104	WHITE
H328	C328		BLUE

Mr.METAL COLOR		METALLICS	
MC214		MMM-001	DARK IRON
MC218		MMM-003	ALUMINIUM
Mr.COLOR SUPER METALLIC		METALLICS	
SM201		MMC-001	SUPER FINE SILVER 2
SM204			SUPER STAINLESS 2
SM208		MMC-001	SUPER CHROME SILVER 2

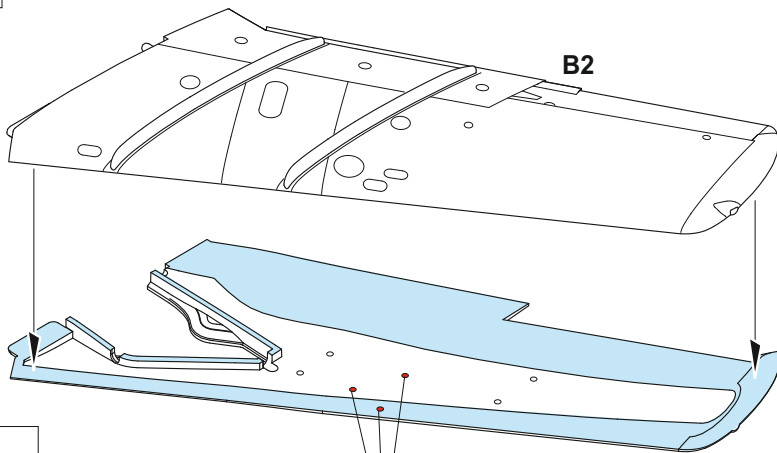




G

10,5 mm

B2



B11

∅ - 0,8 mm
EXTERNAL FUEL TANK

B13

B14

∅ - 0,8 mm

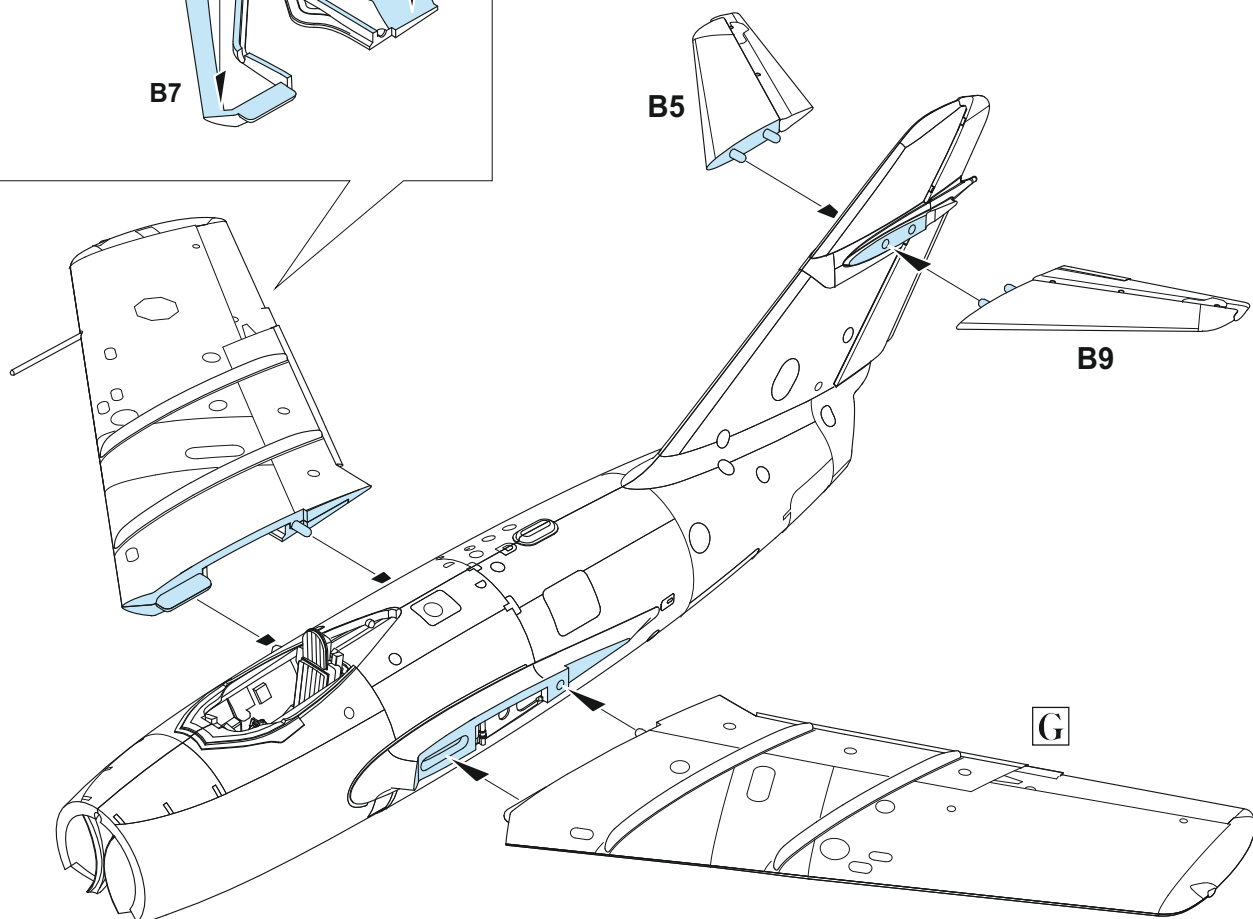
EXTERNAL FUEL TANK

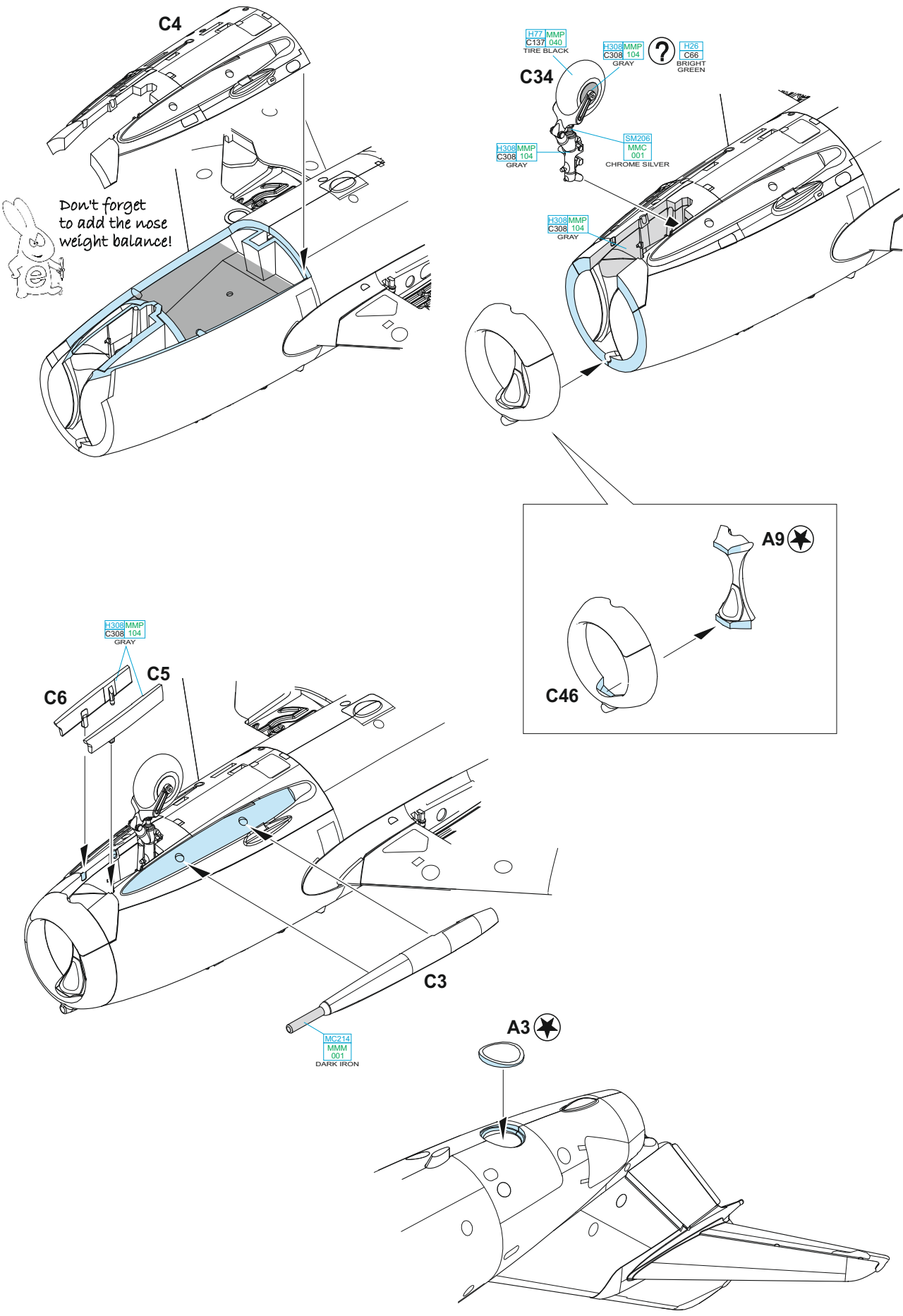
B7

B5

B9

G





C4

Don't forget to add the nose weight balance!

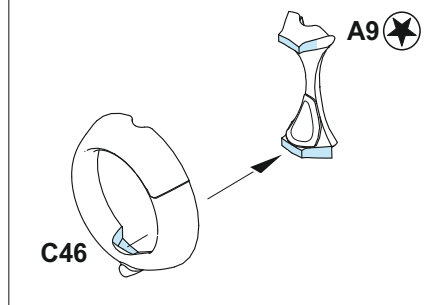


H177 MMP C137 049 TIRE BLACK
 H308 MMP C308 104 GRAY
 H26 C86 BRIGHT GREEN

C34

H308 MMP C308 104 GRAY
 SM206 MMC 001 CHROME SILVER
 H308 MMP C308 104 GRAY

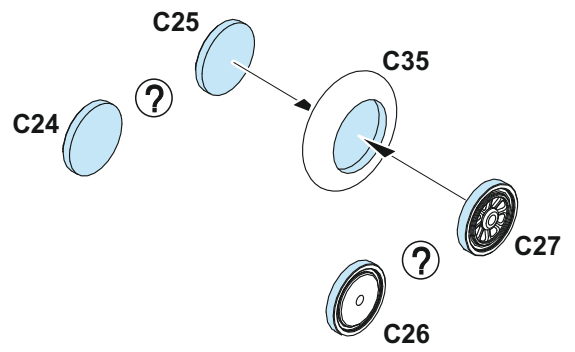
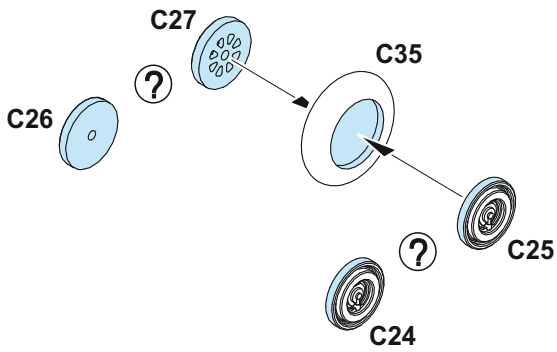
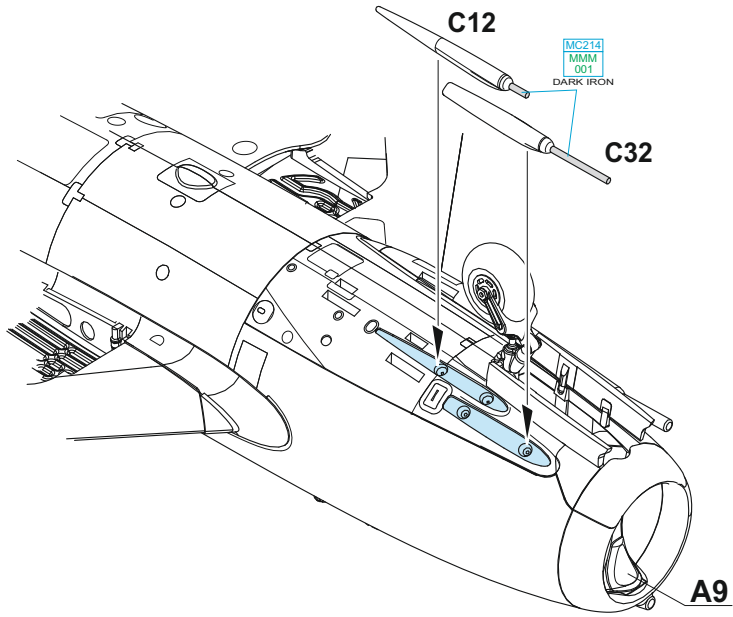
H308 MMP C308 104 GRAY
C6
C5



C3

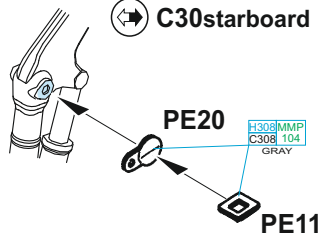
MC214 MMM 001 DARK IRON

A3 ★

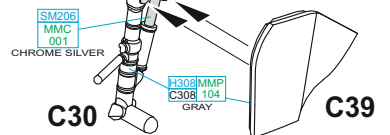
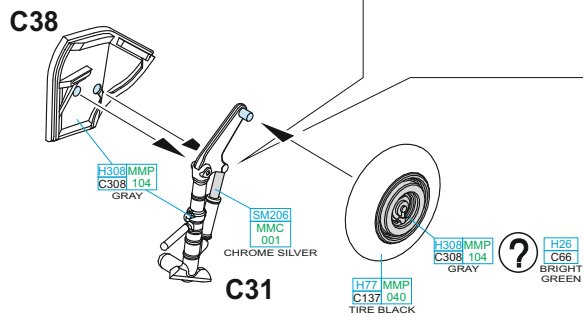


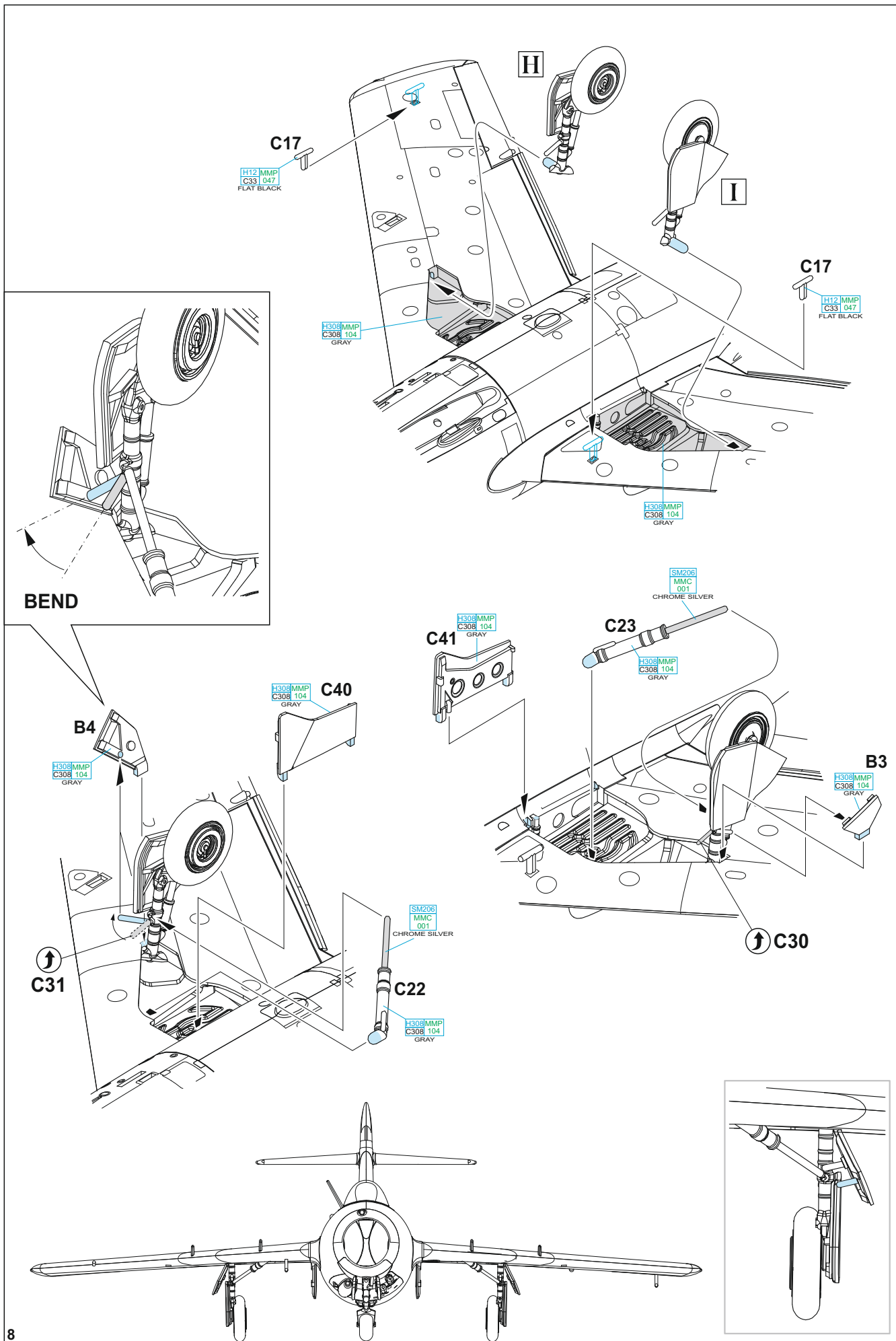
H

C31 port side
 ⇌ **C30 starboard**



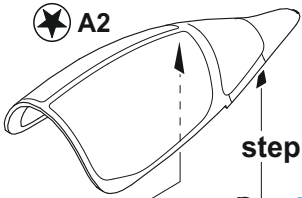
I





J

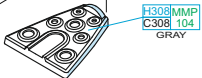
★ A2



step 1

step 2

★ A5

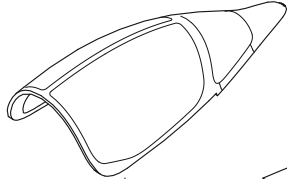


B8 CLOSED CANOPY

?

B12 OPEN CANOPY

J CLOSED CANOPY
A2, A5, B8



H308 MMP
C308 104
GRAY C36

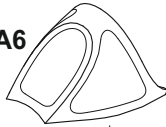
C19 - MARKING
E ONLY

C19



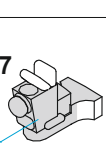
C15

★ A6



A7

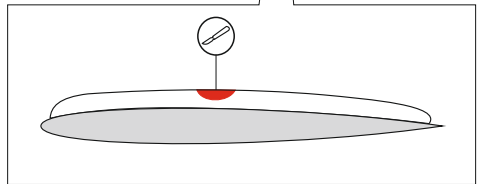
H12 MMP
C33 047
FLAT BLACK



MARKINGS
D, E ONLY

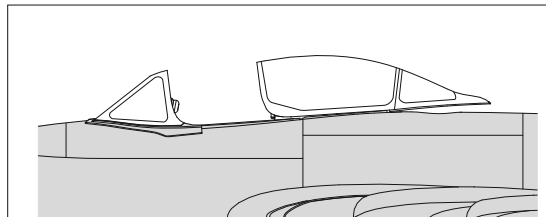
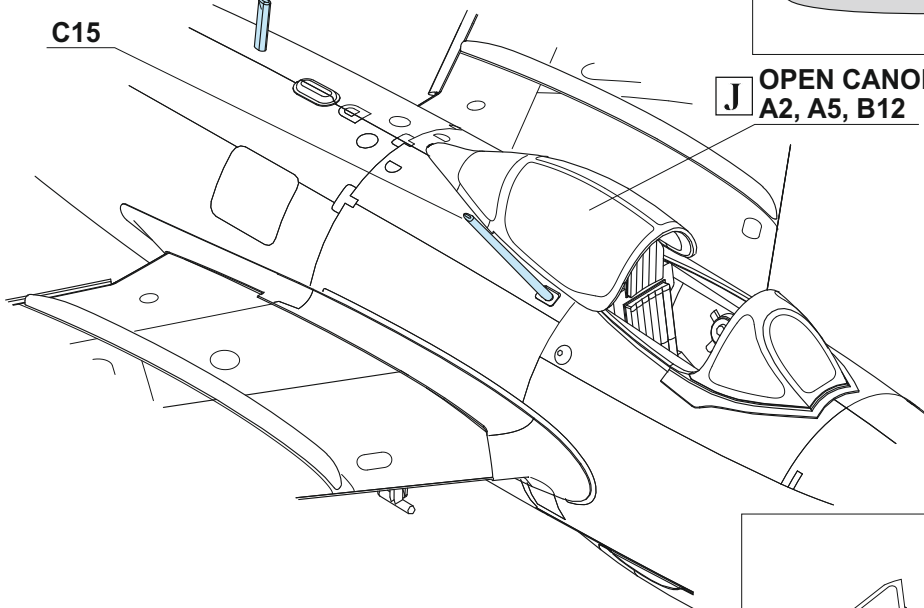
C19 - MARKING
E ONLY

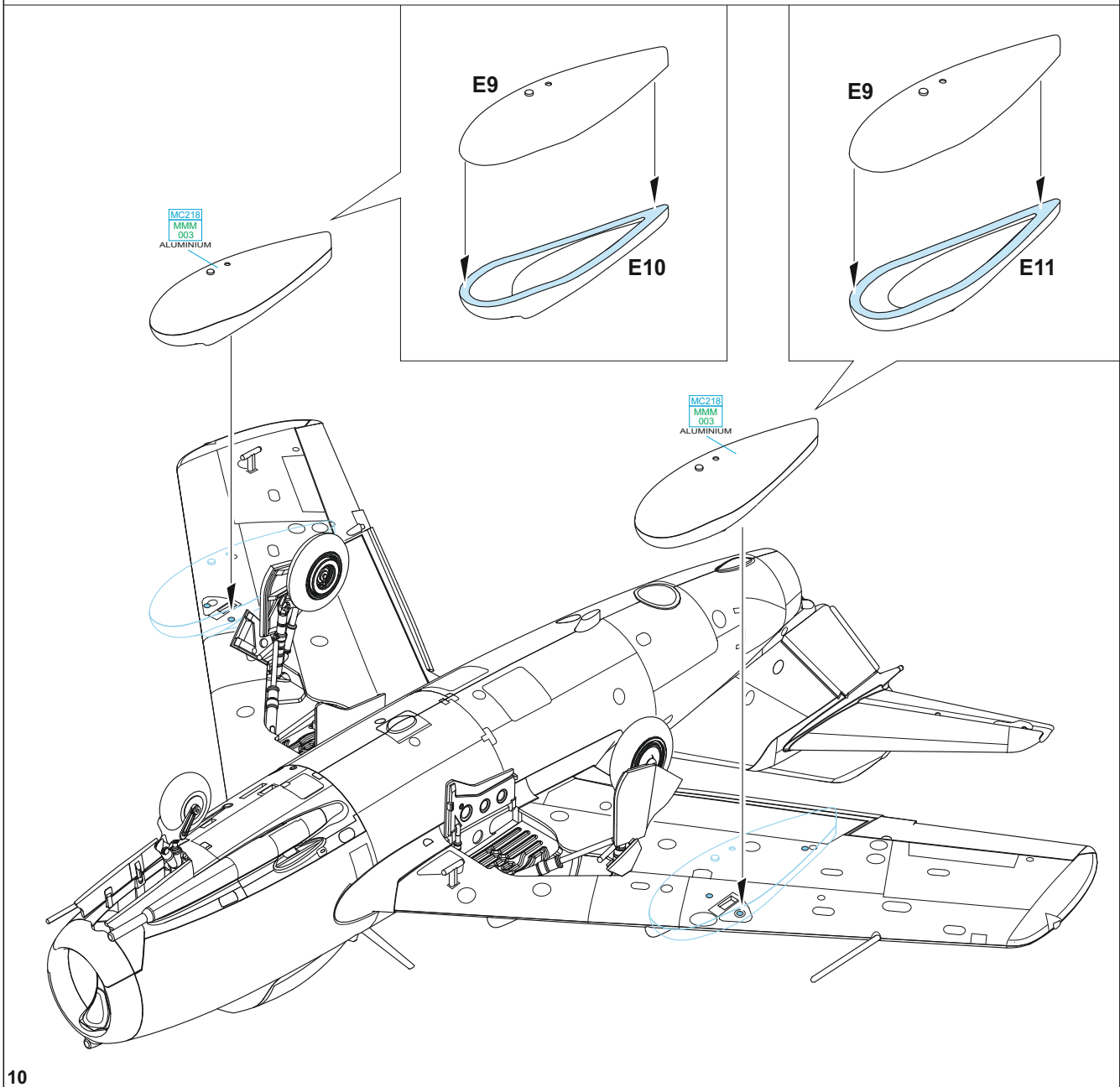
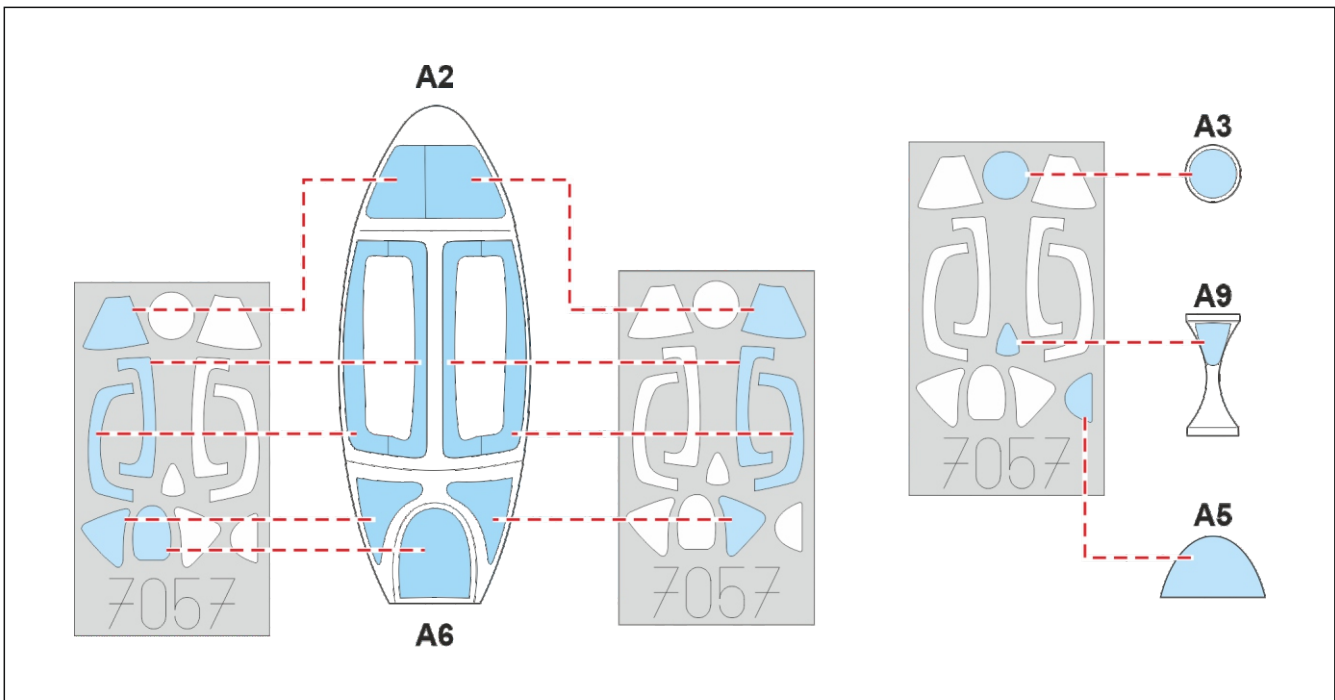
C19

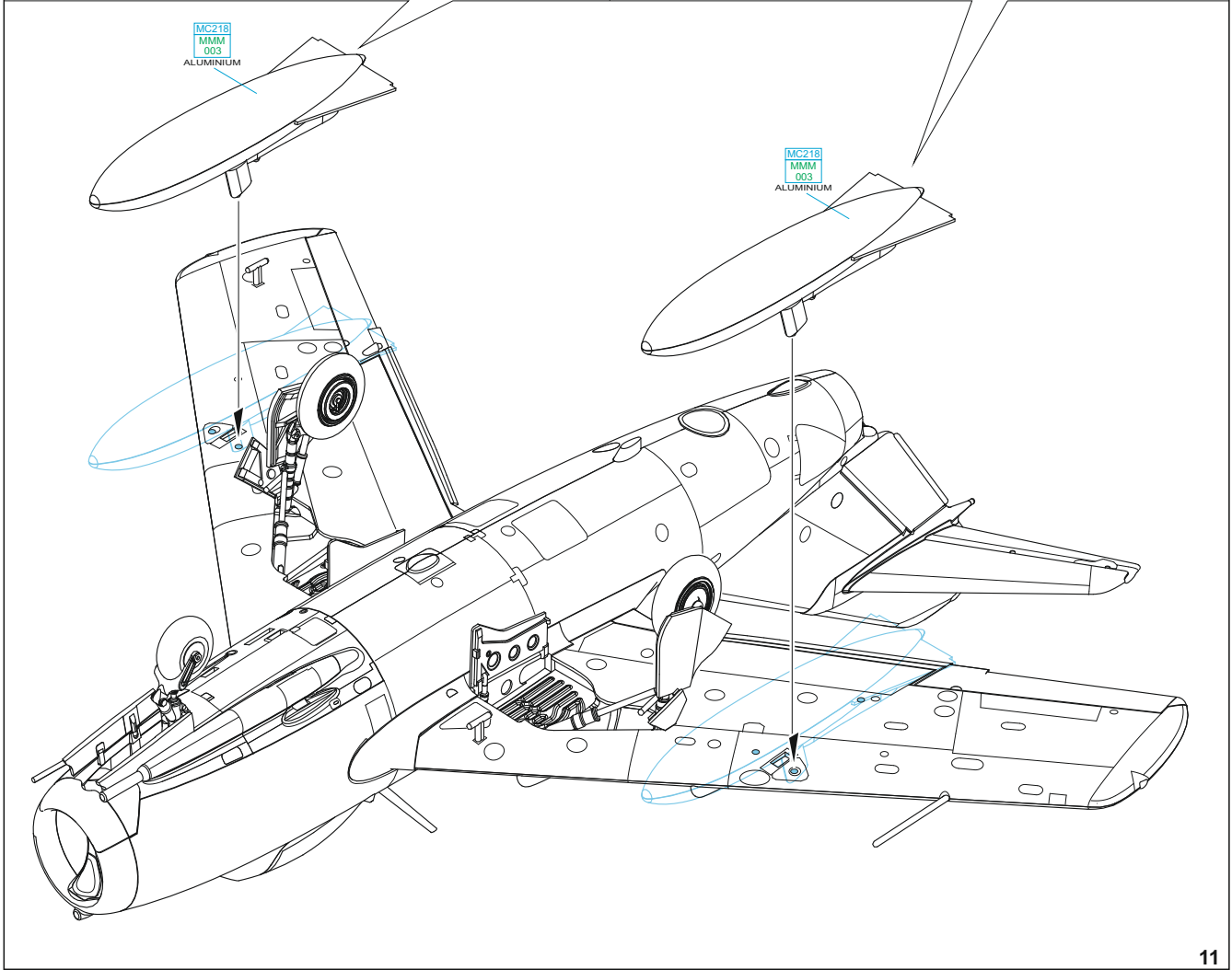
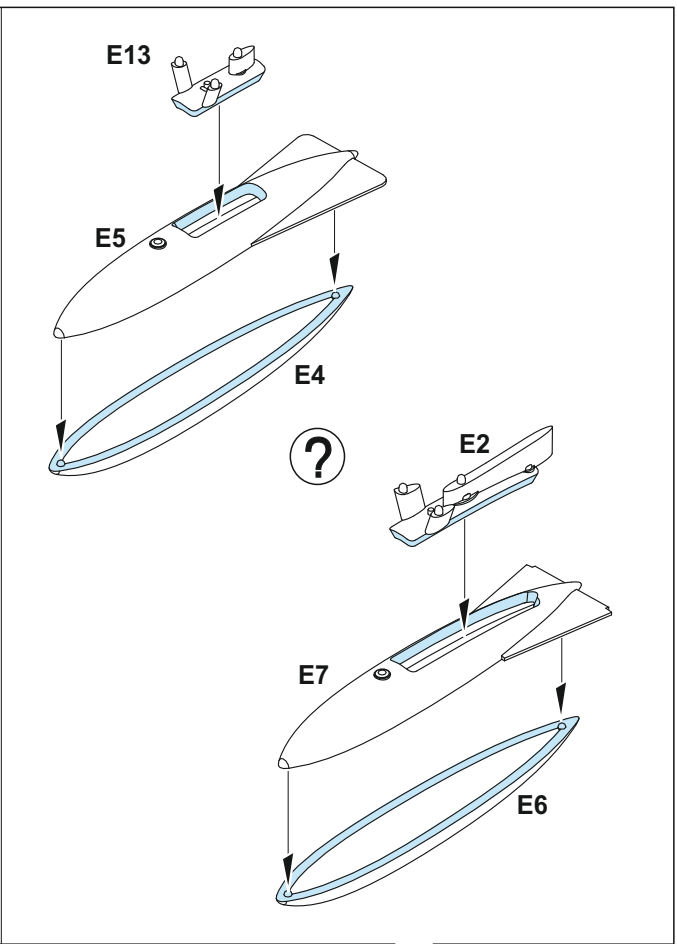
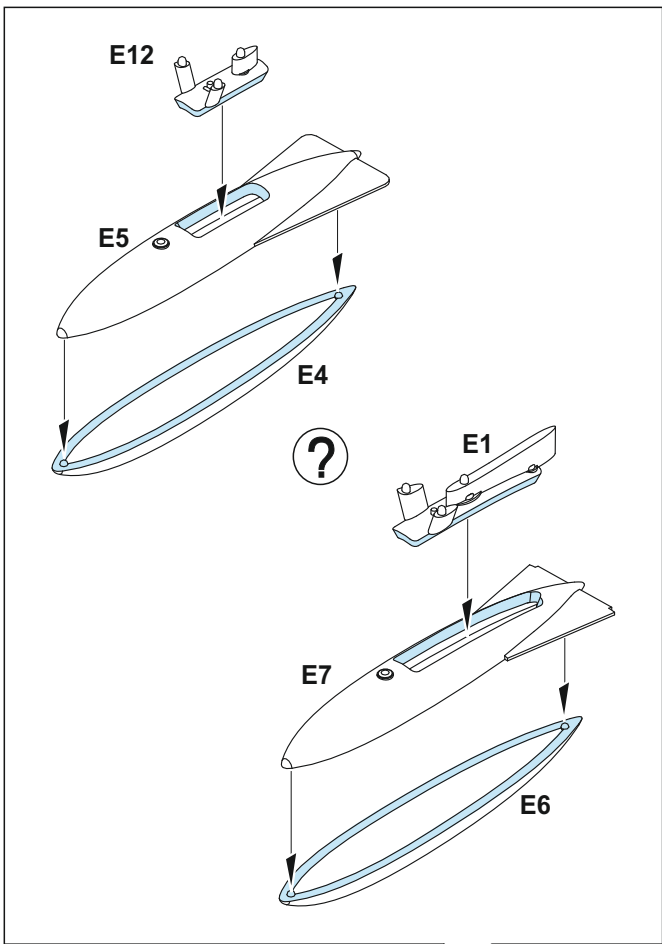


C15

J OPEN CANOPY
A2, A5, B12

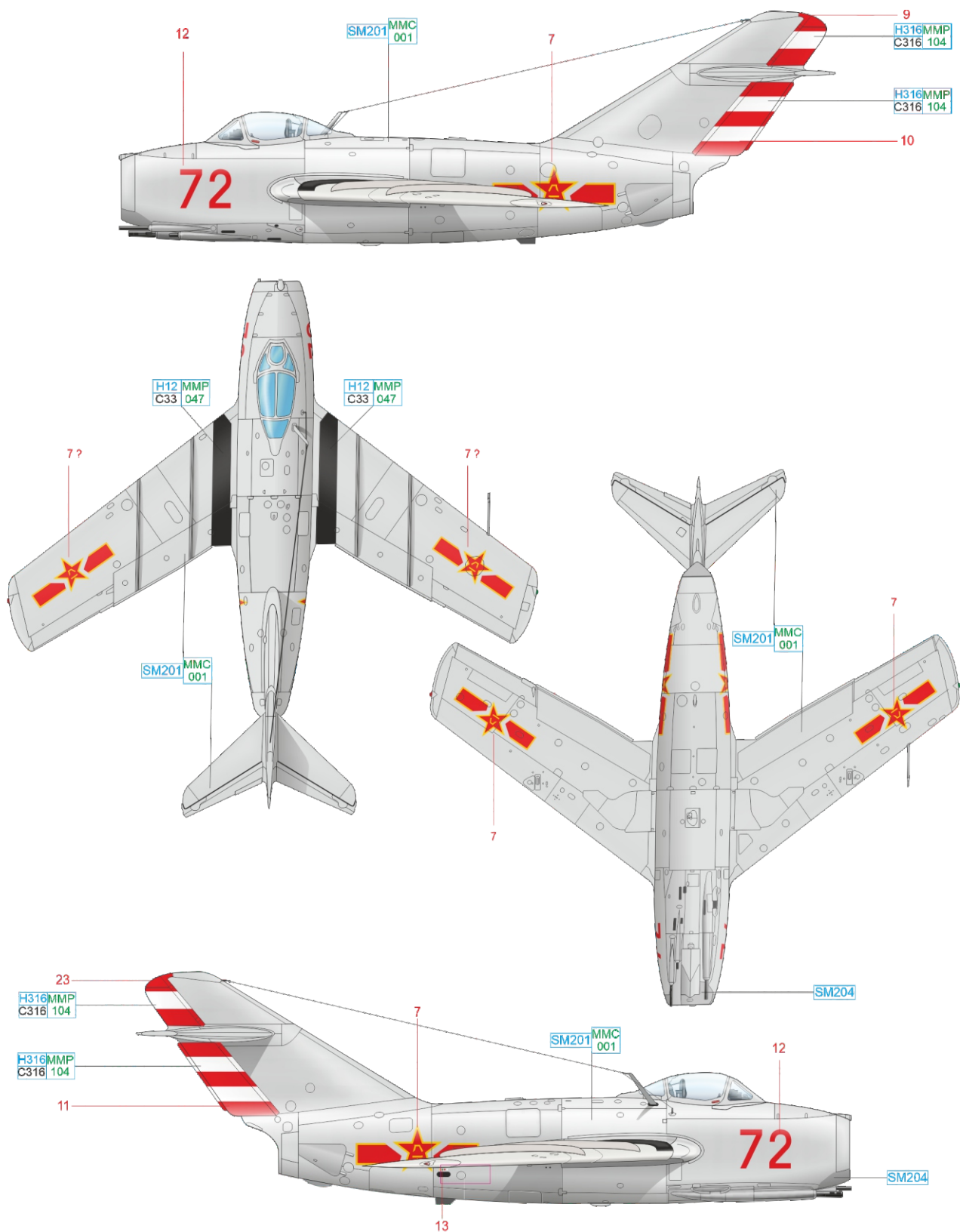






A 29. GIAP, základna Dachang, Šanghaj, Čína, jaro – léto 1950

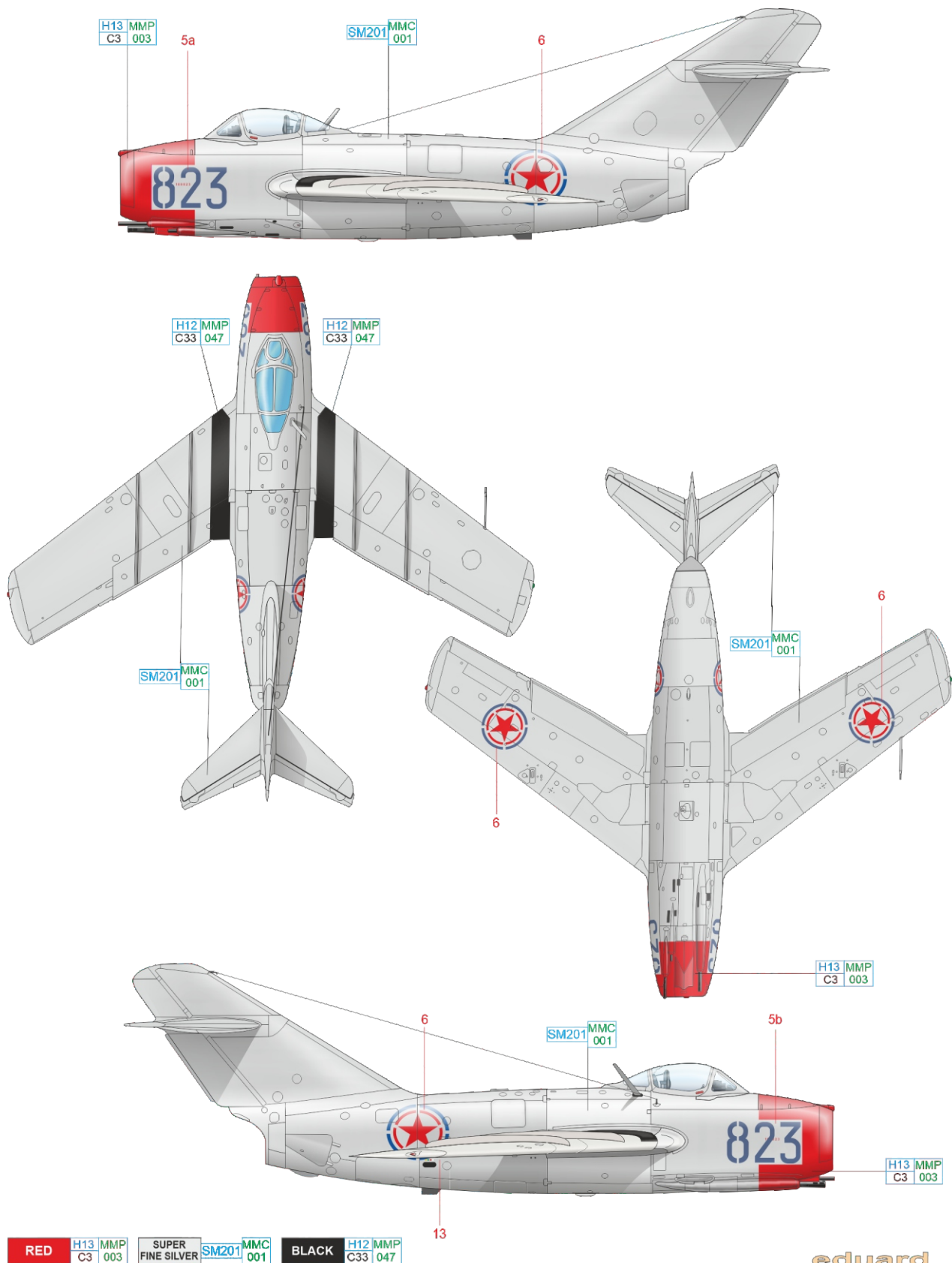
Na jaře 1950 se do Šanghaje přemístil ze Sovětského svazu 29. GIAP i se svými MiGy-15. Úkolem pilotů bylo ochránit čínské město před útoky Tchaj-wanu a zabránit tchajwanským lodím vplout do ústí řeky Jang-c'-t'iang. Ze šanghajského letiště Dachang pluk působil od dubna do října 1950 a jeho letcům se s MiGy-15 podařilo sestřelit dva tchajwanské stroje - průzkumný F-5E Lightning a bombardér B-24. Letouny nosily čínské výsostné znaky 29. GIAP je při svém odchodu v říjnu 1950 předal do čínských rukou. Od listopadu 1950 do začátku února 1951 pak pluk působil v korejské válce. Zda byly výsostné znaky také na horní ploše křídla, není fotograficky potvrzené.



WHITE H316 MMP C316 104 SUPER STAINLESS 2 SM204 SUPER FINE SILVER SM201 MMC 001 BLACK H12 MMP C33 047

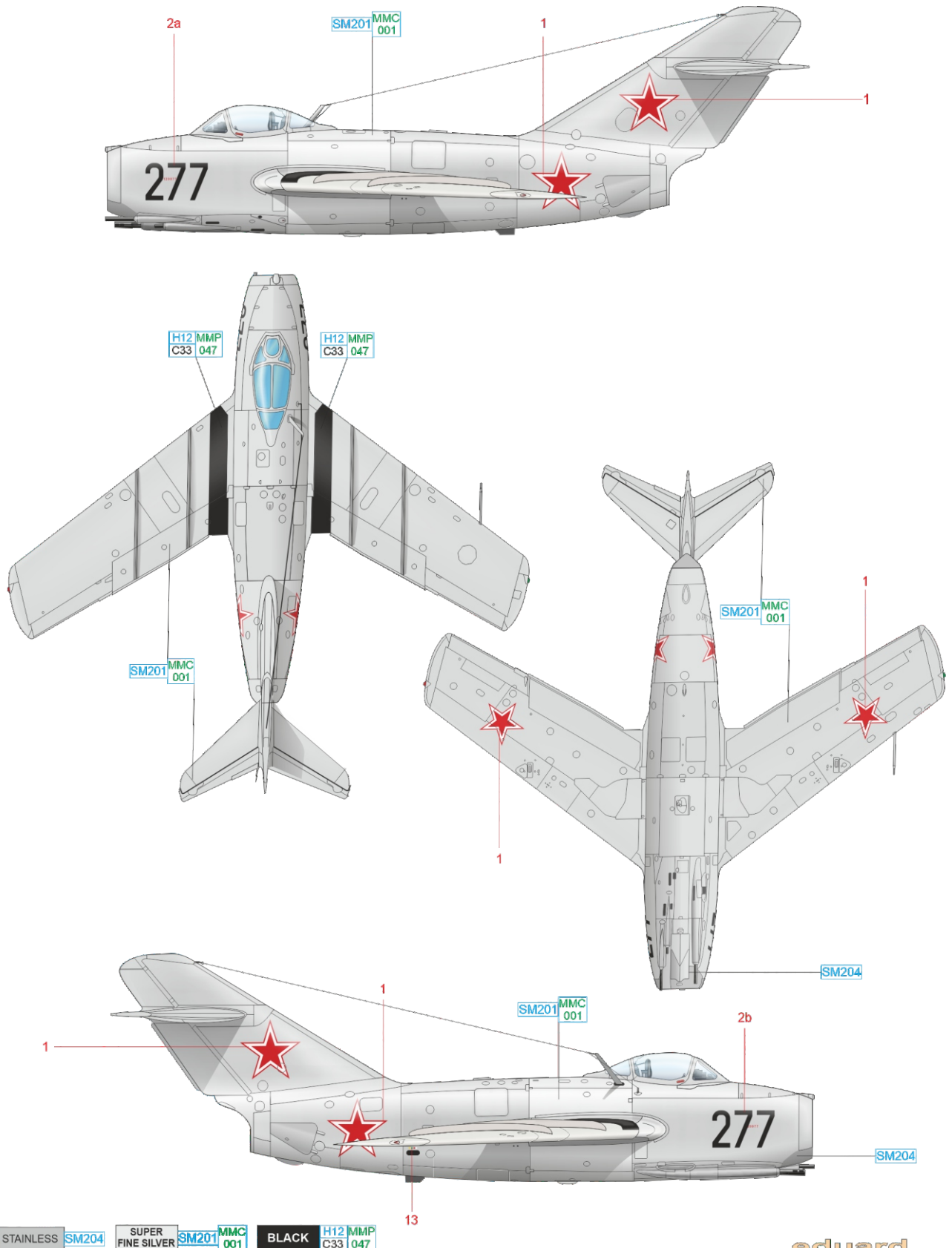
B výr. č. 108023, 176. IAP, základna Antung, Korea, duben 1951

Tento letoun byl vyfotografován bez demontovaného křídla a části ocasních ploch poté, co byl 12. dubna 1951 poškozen ve vzdušném boji. Sovětským pilotům se toho dne podařilo sestřelit tři B-29. MiG „823“ byl jedním z pěti, které utrpěly poškození. Červené výrazné zbarvení přídě bylo typické pro letouny ze stavu 324. IAD, do níž 176. IAP organizačně patřil. Divizi velel Ivan N. Kožedub, nejúspěšnější stíhací sovětské eso druhé světové války (64 v.), a v Koreji působila od počátku dubna 1951 do konce ledna 1952.



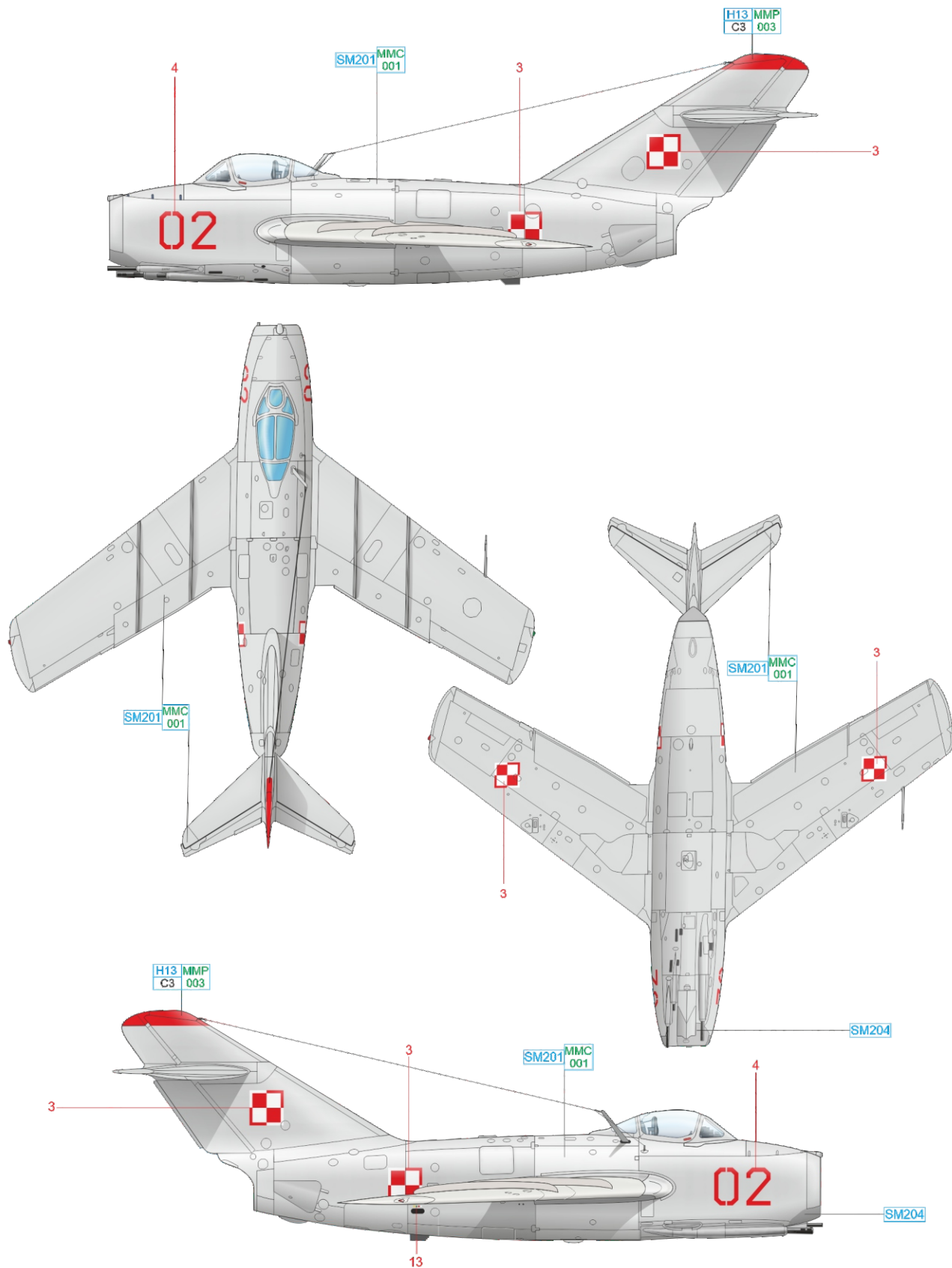
C výr. č. 120077, major Alexej A. Mikojan, velitel 274. IAP, základna Kubinka, Sovětský svaz, začátek 50. let

S tímto letounem létal zástupce velitele 274. IAP major Alexej Mikojan. V roce 1951 pak převzal velení tohoto pluku. Jednotka vznikla v roce 1951 a Mikojan se stal jejím v pořadí druhým velitelem. Alexej Mikojan byl příslušníkem elitní komunistické rodiny. Jeho otec Anastas I. Mikojan zastával vrcholné stranické funkce, v polovině 60. let byl také předsedou Prezidia Nejvyššího sovětu, což byl nejvyšší orgán státní moci v bývalém Sovětském svazu. Alexejův strýc (bratr jeho otce) Arťom I. Mikojan pak byl vedoucím konstrukční kanceláře MiG, kde vznikl také MiG-15. Alexej tak létal na stroji, jenž vznikl pod taktovkou jeho strýce.



D Polské letectvo, 1. PLM, základna Varšava – Babice, Polsko, 1951

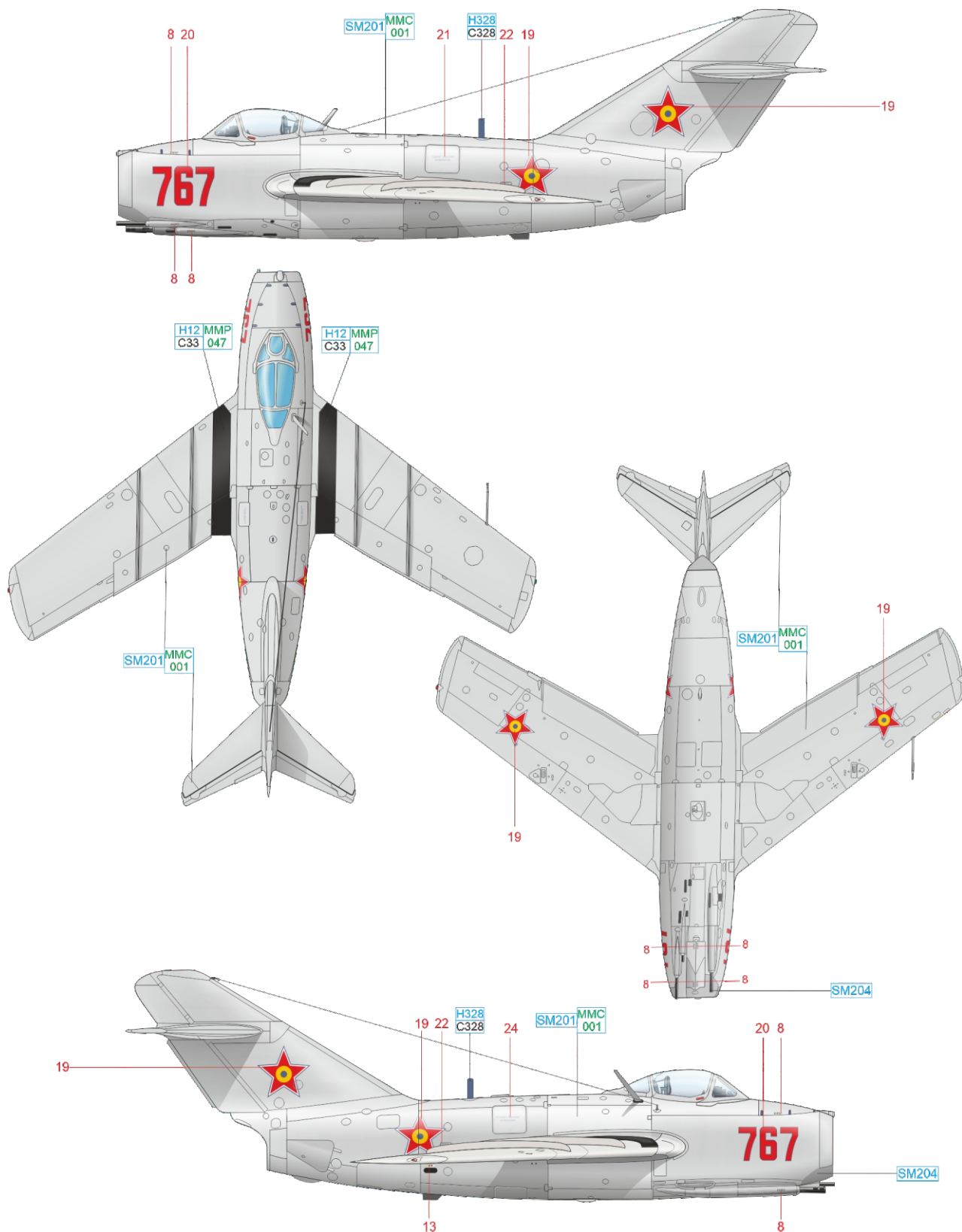
Tento letoun je jedním v prvních pěti MiGů-15 dodaných polskému letectvu a sloužil u 1. PLM (stíhací letecký pluk). Všech pět strojů pocházelo ze sovětské výroby a z montážní linky sjely v roce 1949. Na varšavské letišti Babice (Bemowo) přilétl 19. července 1951 z některé ze sovětských základen v okolí Berlína. Polské veřejnosti byly nové letouny představeny na letecké přehlídce, která se konala 26. srpna 1951 na varšavském mezinárodním letišti Okecie. Zajímavostí je absence chodníků na kořenech křídla.



STAINLESS SM204 SUPER FINE SILVER SM201 MMC 001 BLACK H12 MMP C33 047 RED H13 MMP C3 003

E výr. č. 231767, Rumunské letectvo, základna Deveselu, Rumunsko, 1962

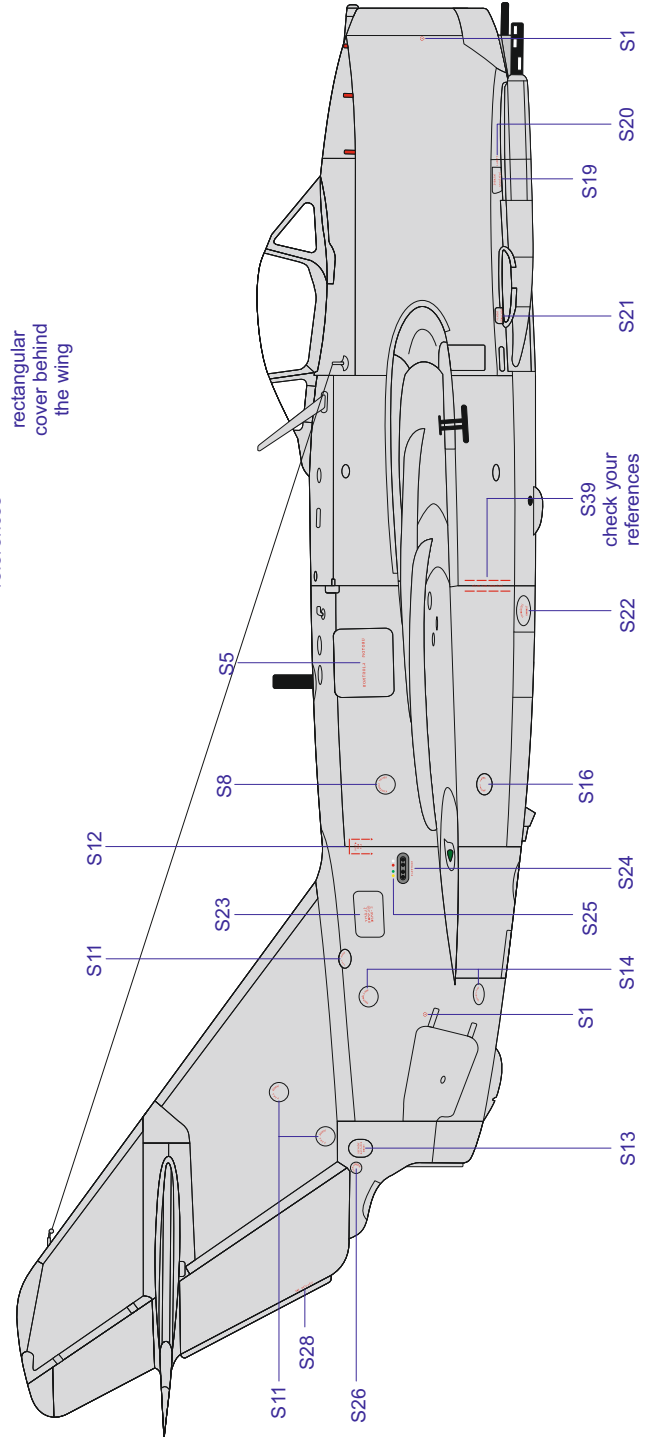
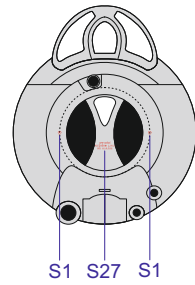
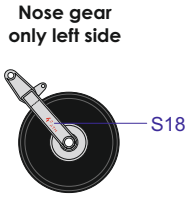
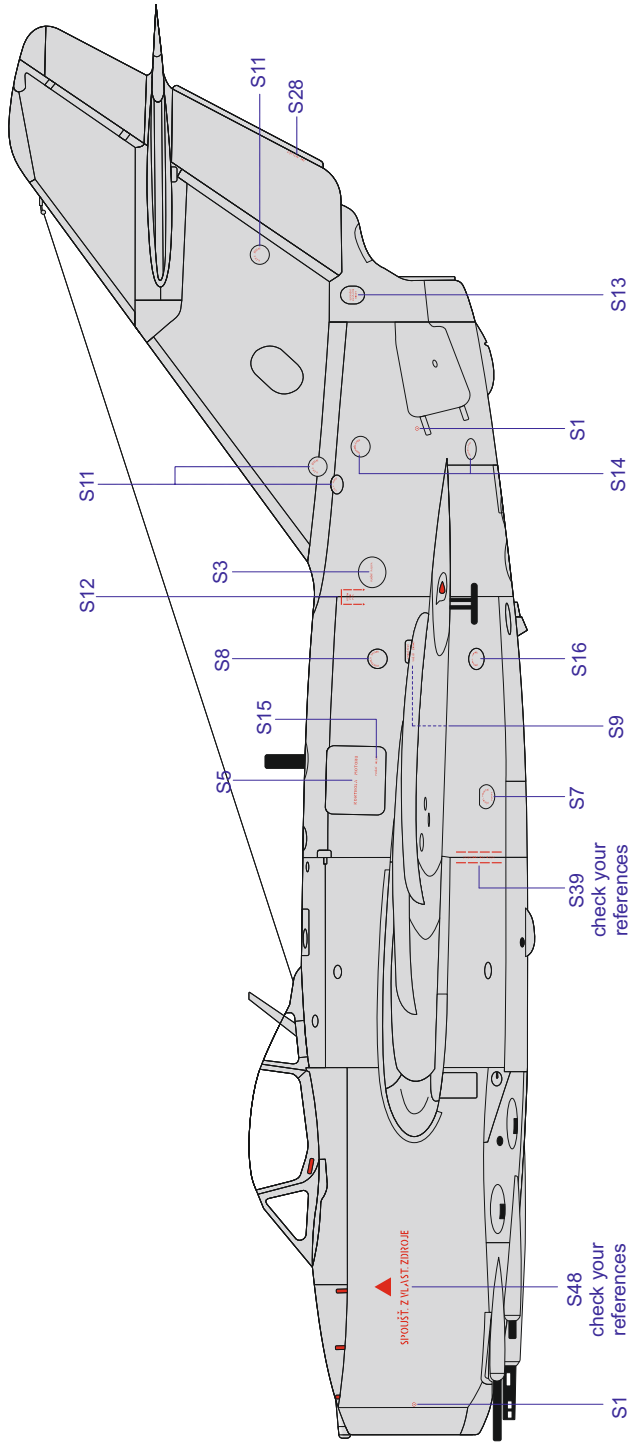
Rumunské letectvo používalo celkem 204 MiGů-15. Pocházely z československé výroby, byly dodány v období od prosince 1952 do září 1954 a Rumuni se tak stali pro československého výrobce Aero nejvýznamnějším odběratelem tohoto typu. Tento letoun byl součástí dodávky 34 MiGů-15, jež rumunská strana převzala 24. března 1954. Výsostné označení ve formě pěticípé hvězdy používalo rumunské letectvo od roku 1949 do roku 1985.



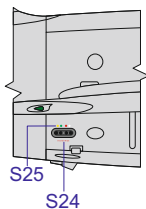
STAINLESS SM204 SUPER FINE SILVER SM201 MMC 001 BLACK H12 MMP C33 047 BLUE H328 C328

eduard

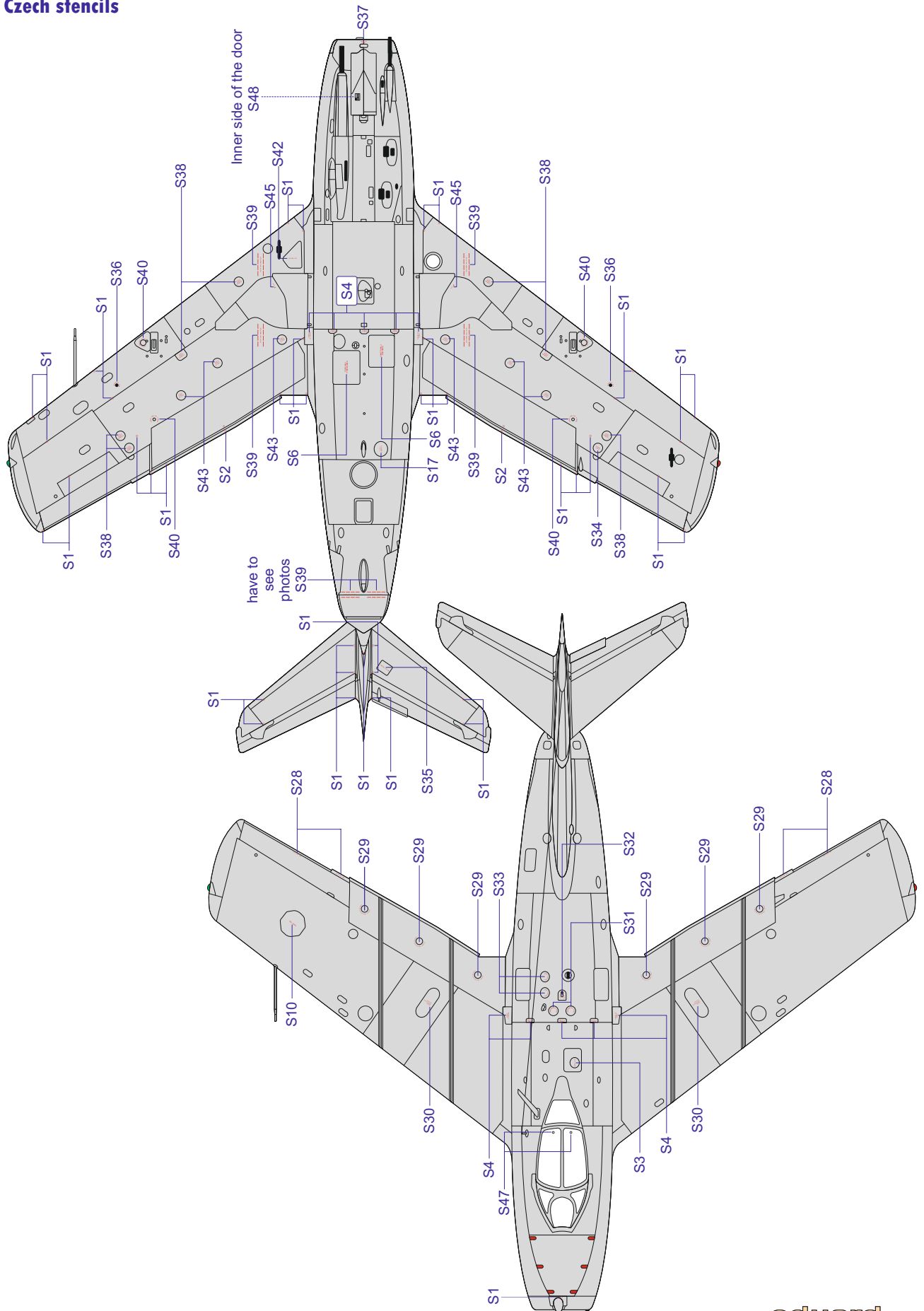
Czech stencils



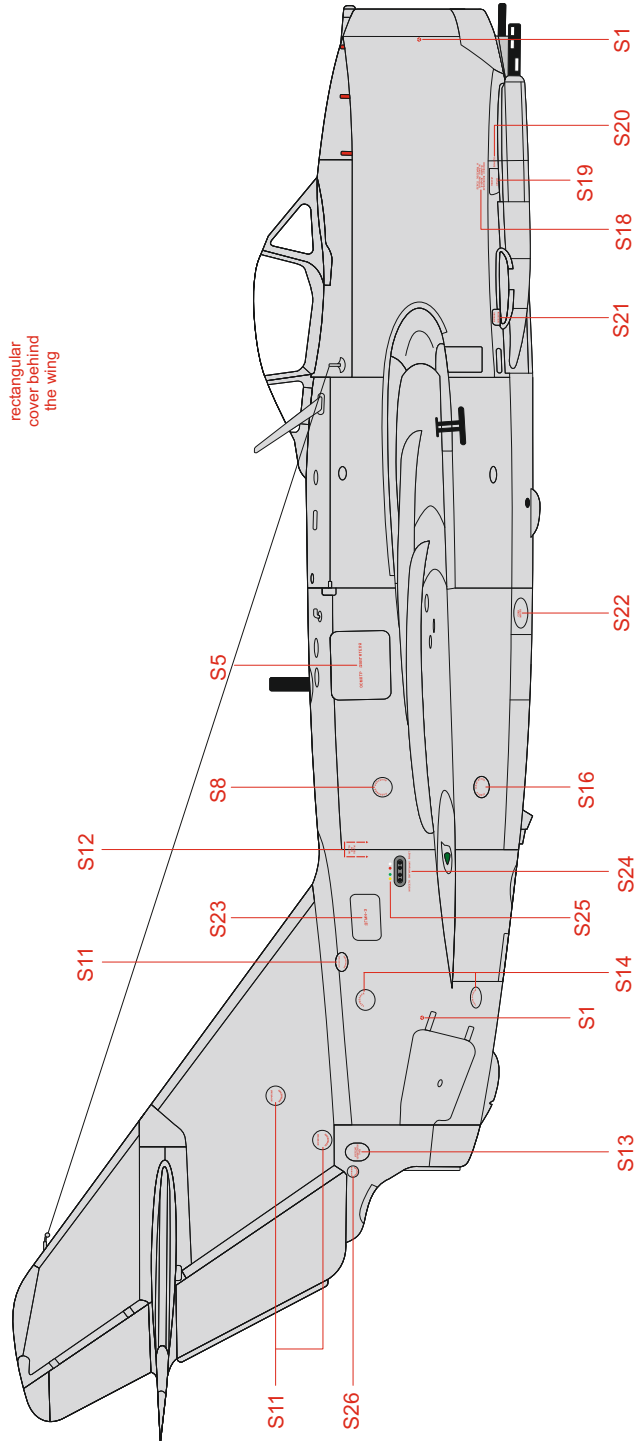
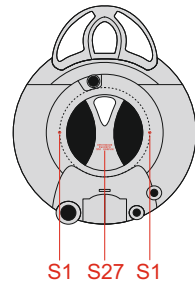
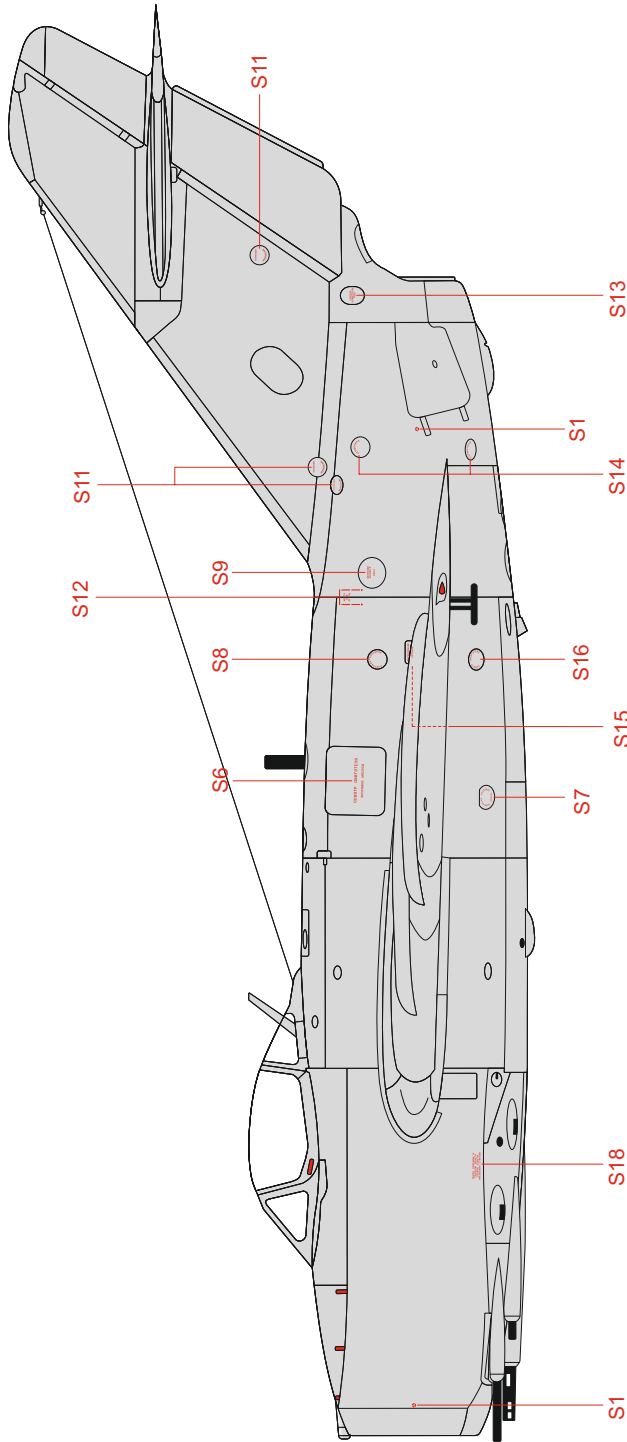
Right side behind the wing



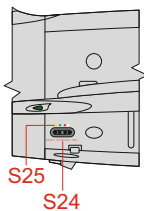
Czech stencils



Russian stencils



Right side behind the wing



Russian stencils

