



MiG-15 byl jednou z nejúspěšnějších 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.

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 mo-

torem 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 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 devítí 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 pilotován 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.

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). Přepracovány byly brzdicí 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.



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
VOLBA



BEND
OHNOU



SAND
BROUST



OPEN HOLE
VYVRTAT OTVOR



SYMETRICAL ASSEMBLY
SYMETRICKÁ MONTÁŽ



REMOVE
ODRÍZNOUT



REVERSE SIDE
OTOČIT



APPLY EDUARD MASK
AND PAINT
POUŽÍT EDUARD MASK
NABARVIT

PARTS



DÍLY



TEILE

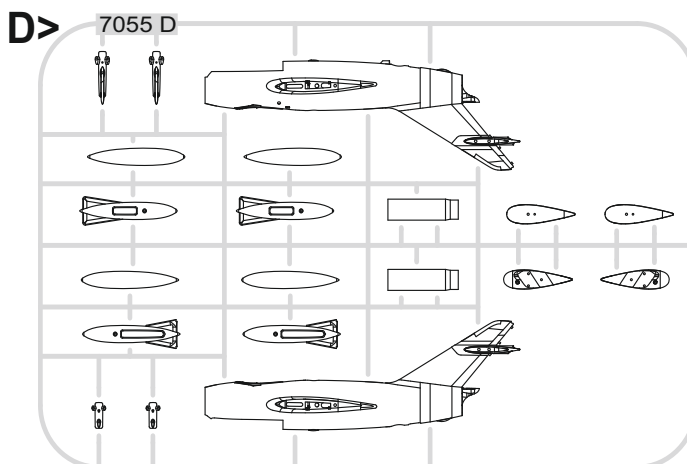
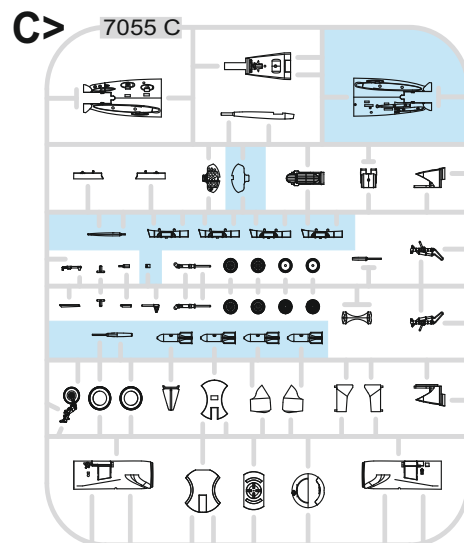
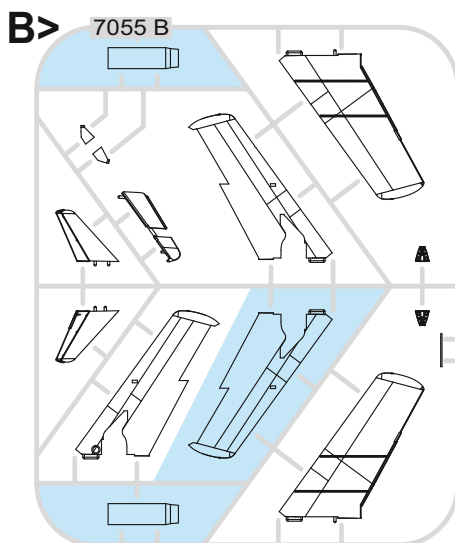
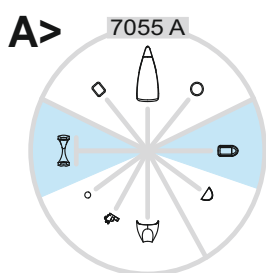


PIÈCES



部品

PLASTIC PARTS



-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



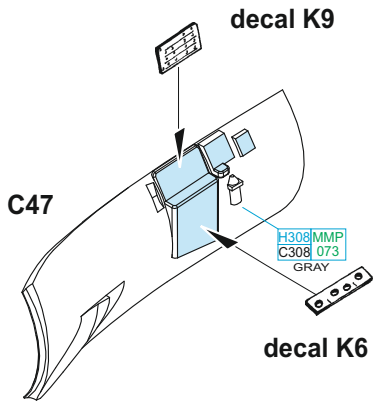
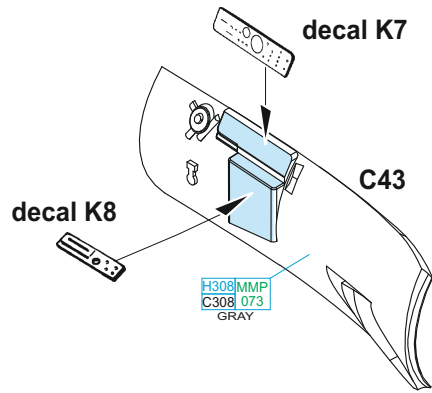
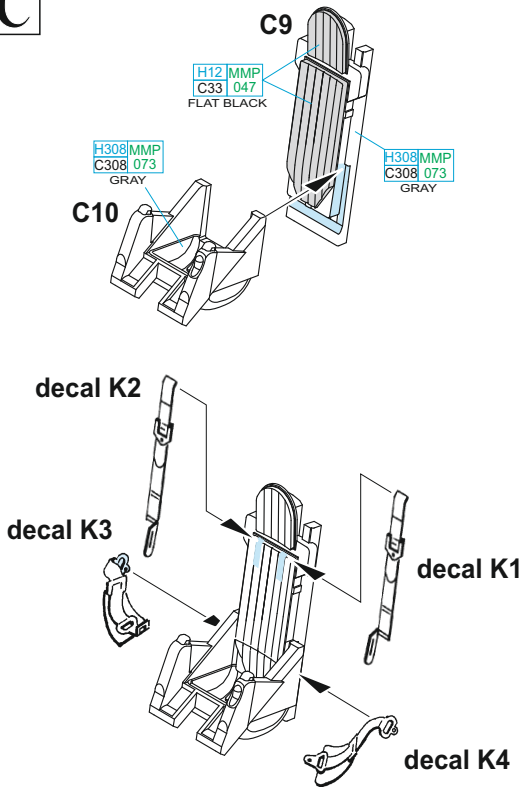
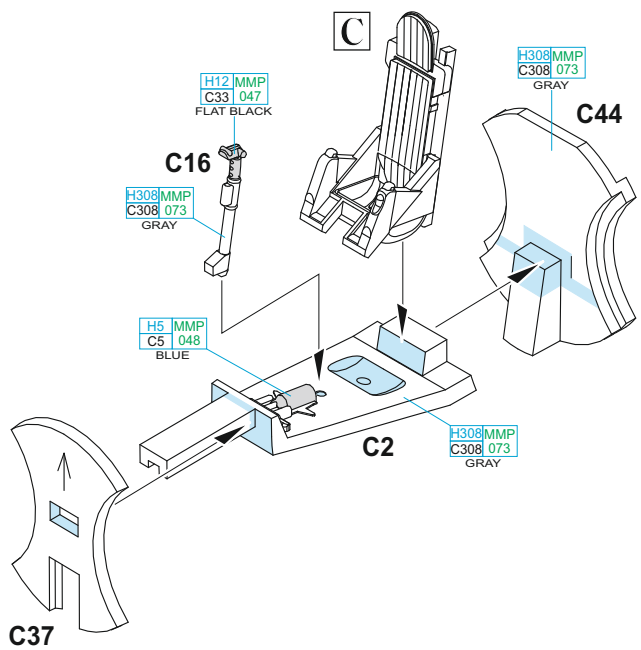
PEINTURE



色

GSI Creos (GUNZE)		MISSION MODELS	
AQUEOUS	Mr.COLOR	PAINTS	
H3	C3	MMP-003	RED
H5	C5	MMP-048	BLUE
H12	C33	MMP-047	FLAT BLACK
H26	C66		BRIGHT GREEN
H77	C137	MMP-040	TIRE BLACK
H308	C308	MMP-073	GRAY
H328	C328		BLUE

GSI Creos (GUNZE)		MISSION MODELS	
AQUEOUS	Mr.COLOR	PAINTS	
H340	C340		FIELD GREEN
Mr.METAL COLOR		METALLICS	
MC214		MMM-001	DARK IRON
MC218		MMM-003	ALUMINIUM
Mr.COLOR SUPER METALLIC		METALLICS	
SM201		MMC-001	SUPER FINE SILVER
SM206		MMC-001	CHROME SILVER

A**B****C****D**

SM201
MMC
001
FINE SILVER

A

step 2

step 3

step 1

C42

C21

C11

H308/MMP
C308 073
GRAY

B

SM201
MMC
001
FINE SILVER



C45

E

MC214
MMM
001
DARK IRON

MC218
MMM
003
ALUMINIUM

MC214
MMM
001
DARK IRON

C45

D8

D8

F

C7

H308MMP
C308 073
GRAY

H12 MMP
C33 047
FLAT BLACK

OPTIONAL:
decal K5

B6

D3

H308MMP
C308 073
GRAY

E

∅ - 0,6 mm

F

H308MMP
C308 073
GRAY

D

H308MMP
C308 073
GRAY

D14

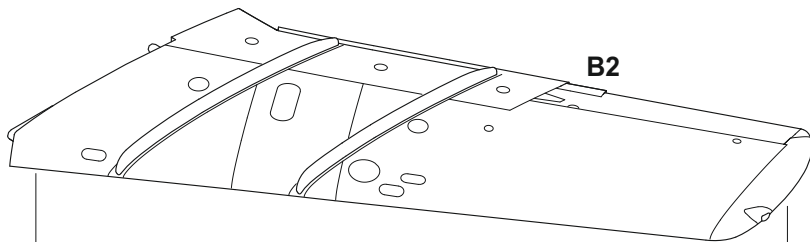


Don't forget
to add the nose
weight balance!

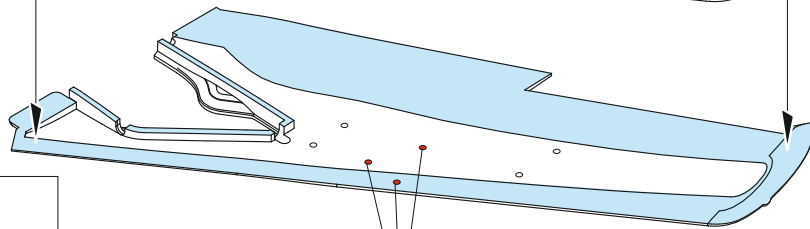
H308MMP
C308 073
GRAY

G

10,5 mm



B2

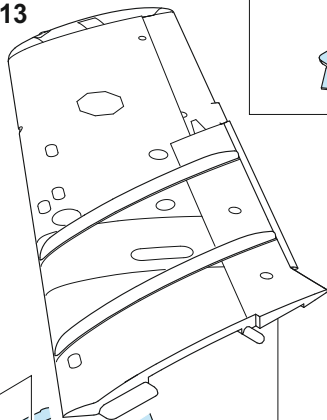


⊕ ⊖ ∅ - 0,8 mm
EXTERNAL FUEL TANK

B10

B13

B14



∅ - 0,8 mm

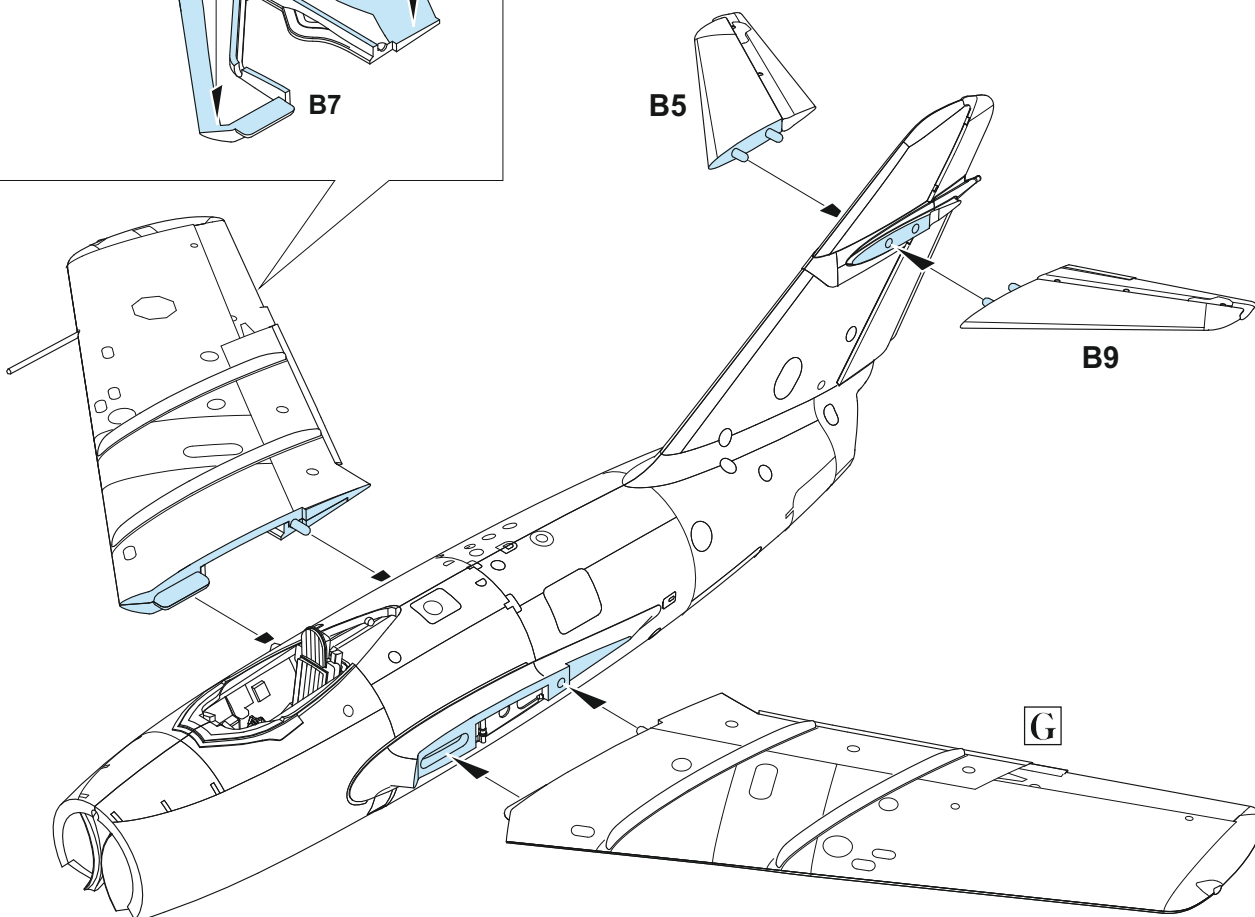
⊕ ⊖
EXTERNAL FUEL TANK

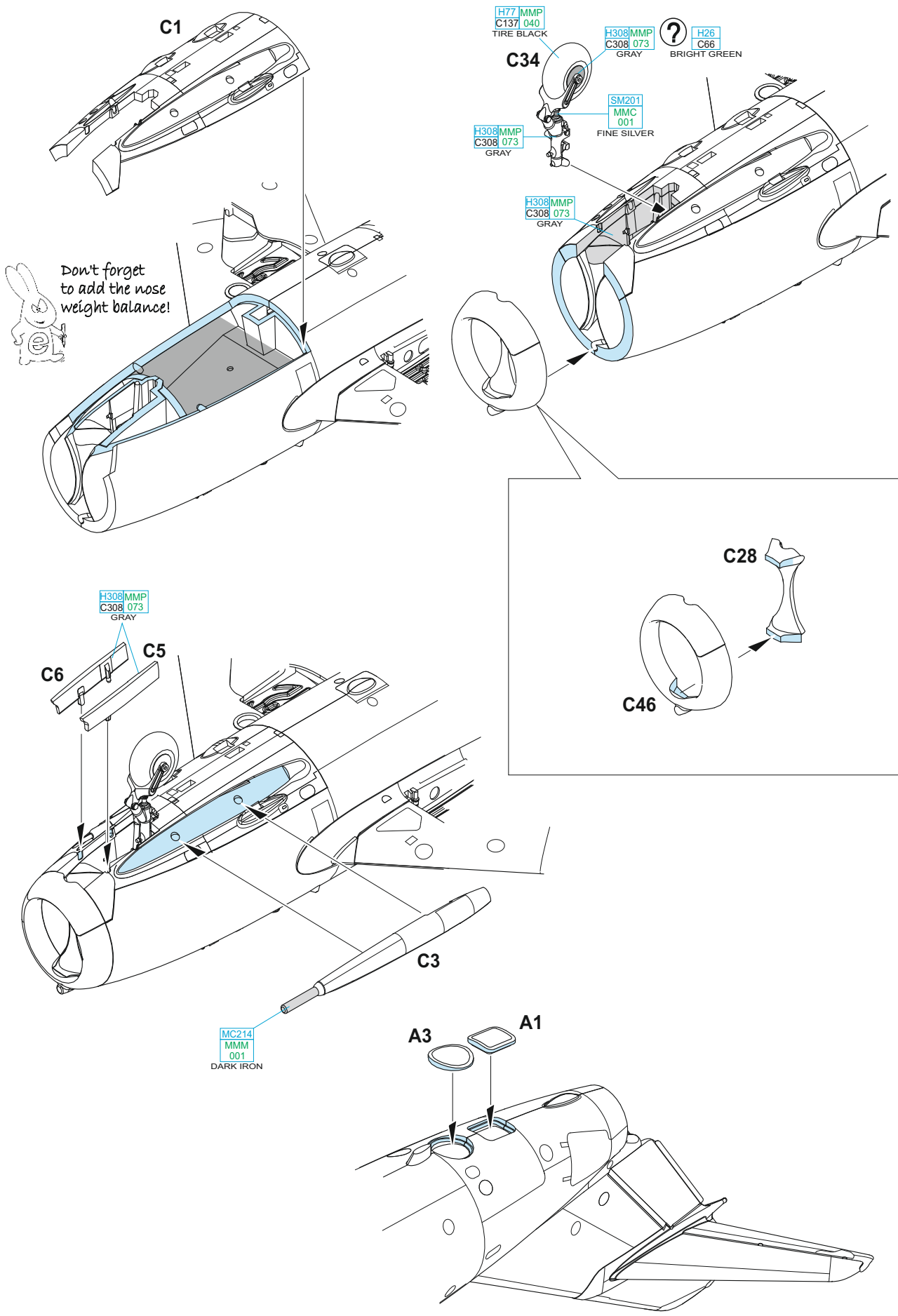
B7

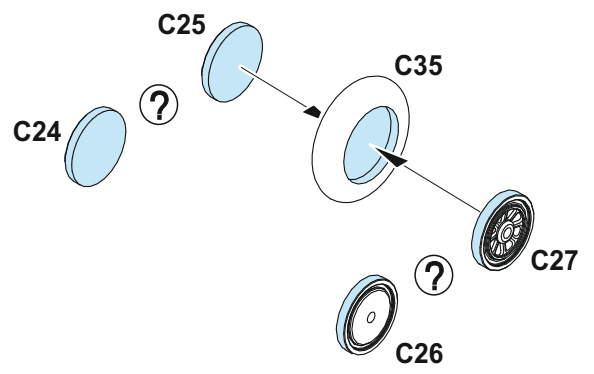
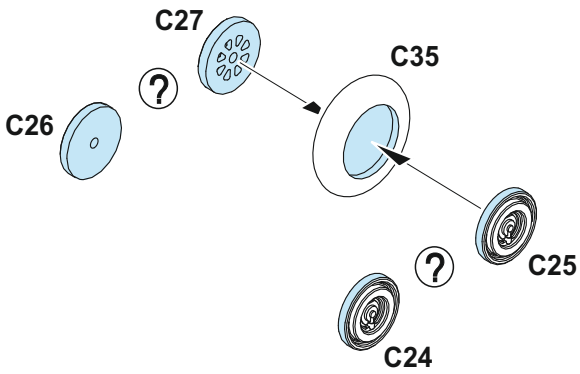
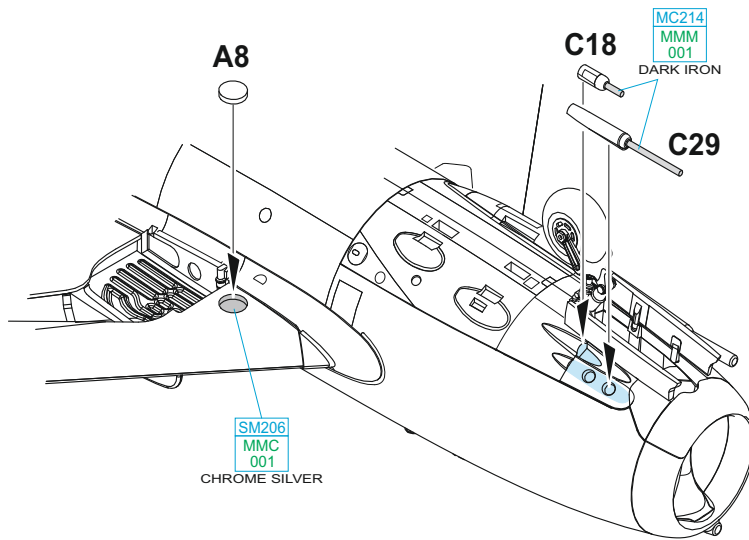
B5

B9

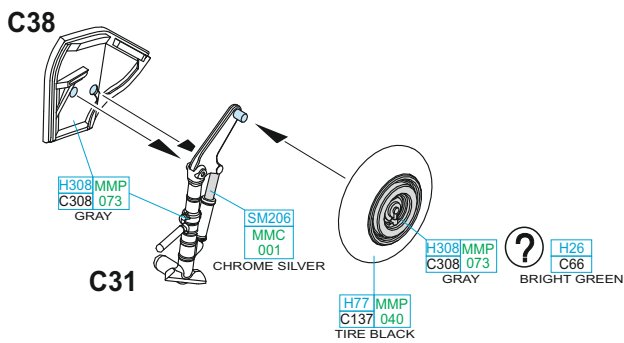
G



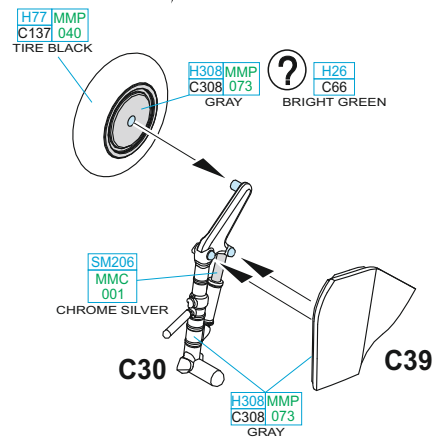


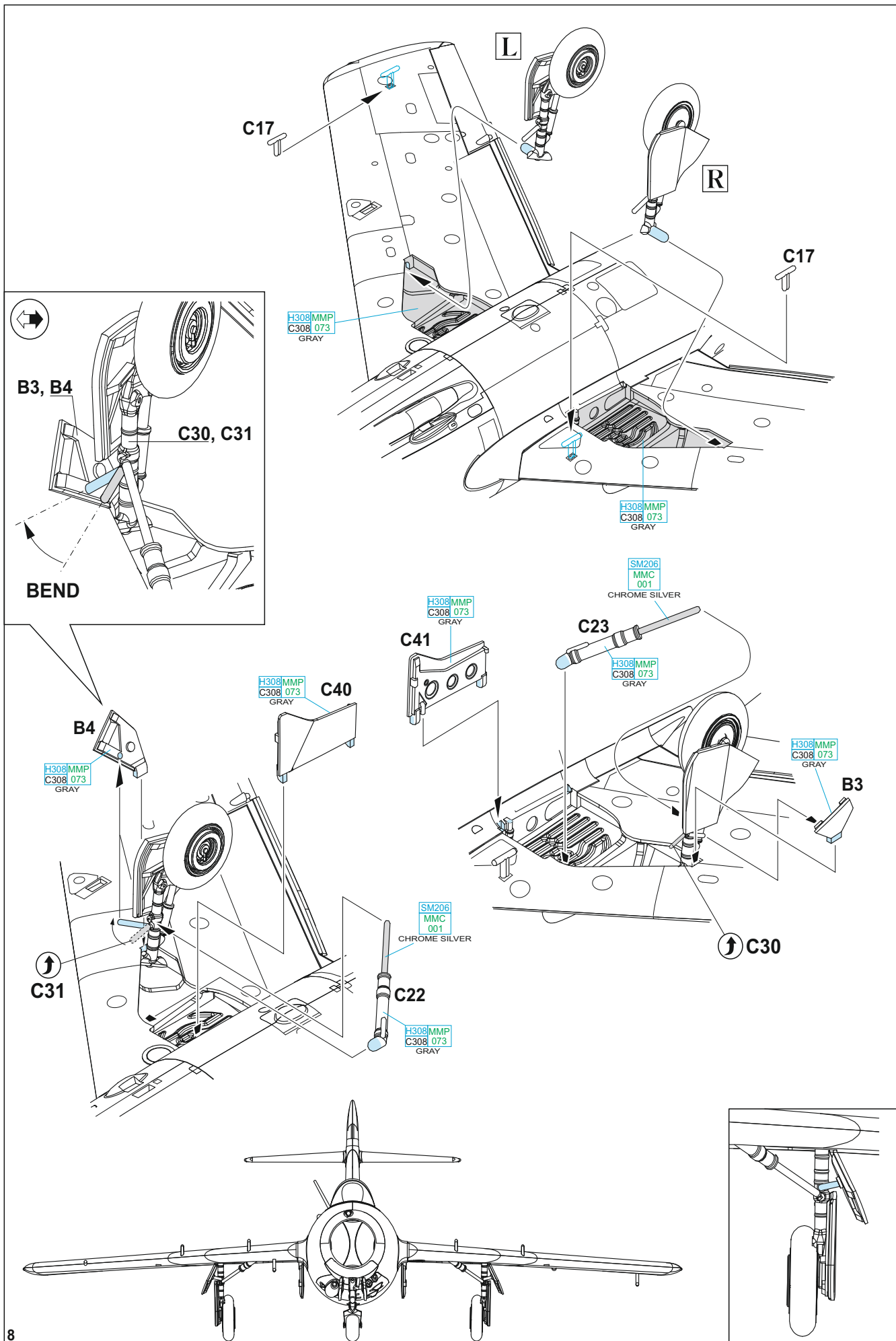


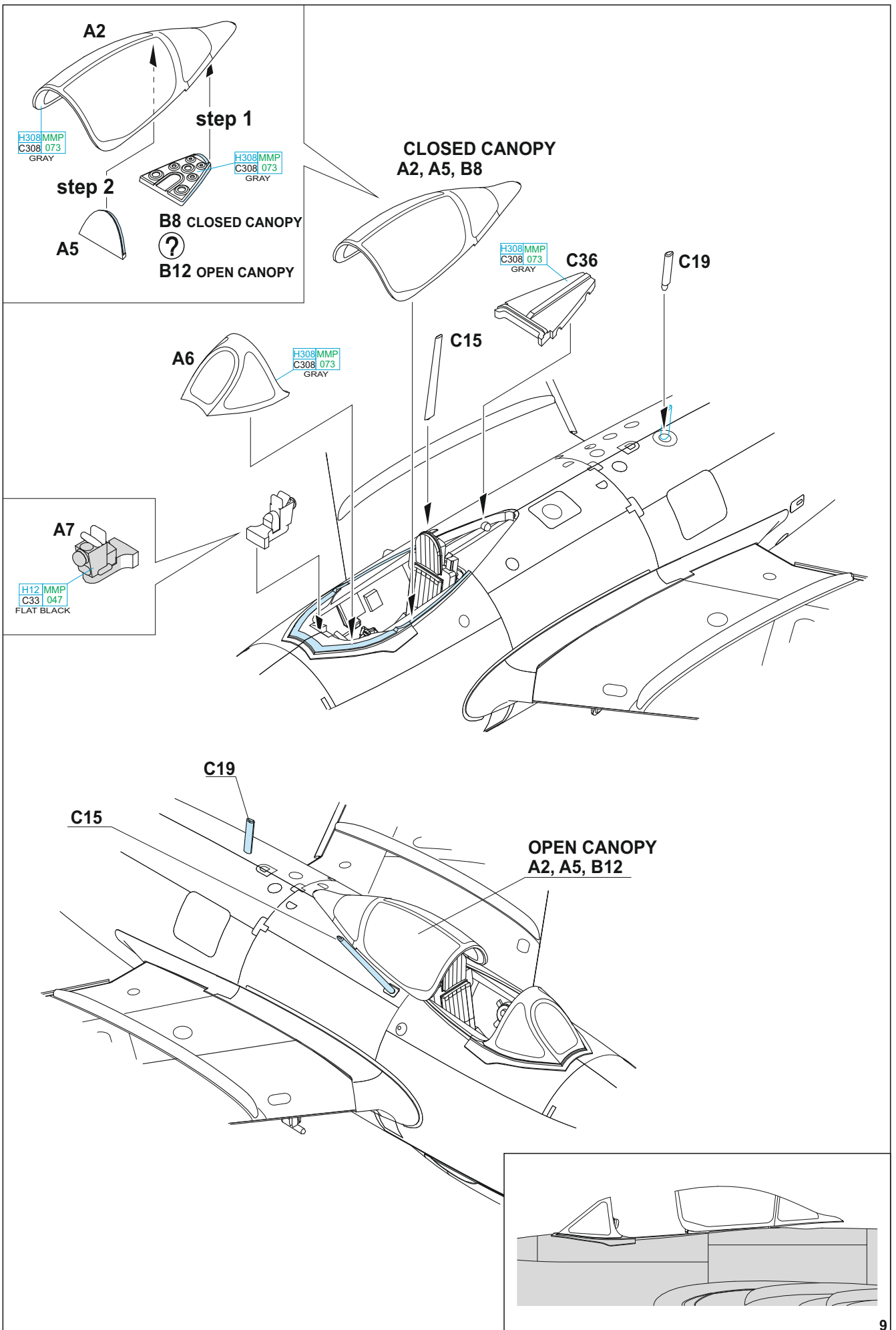
L

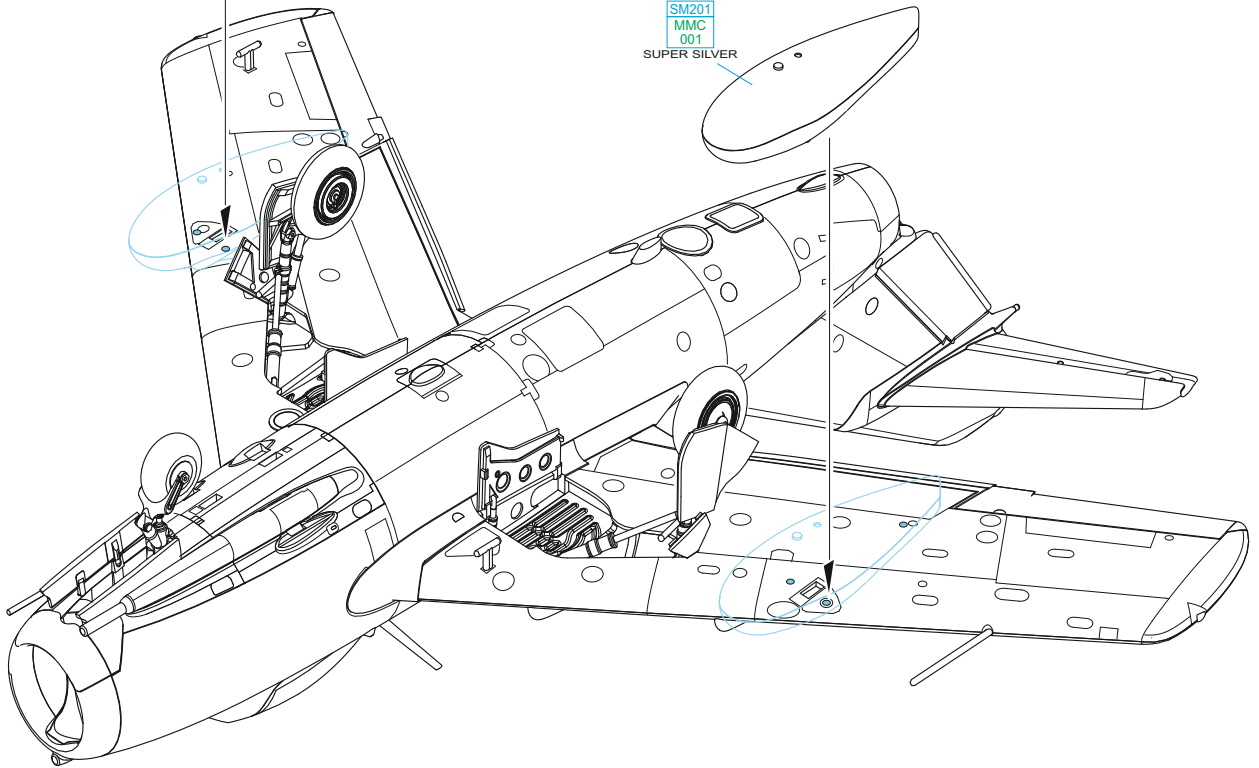
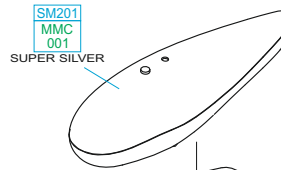
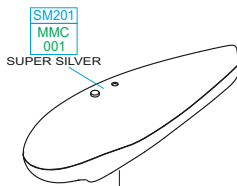
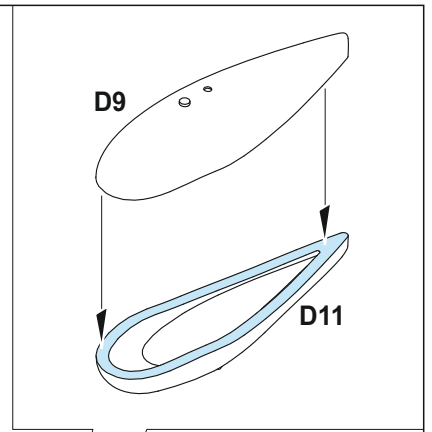
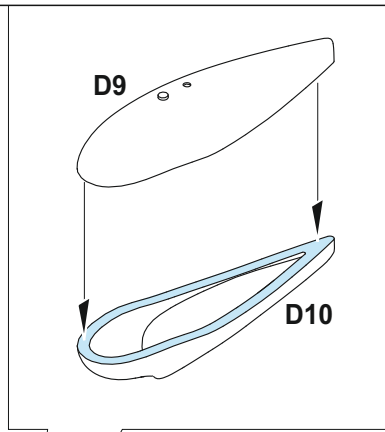


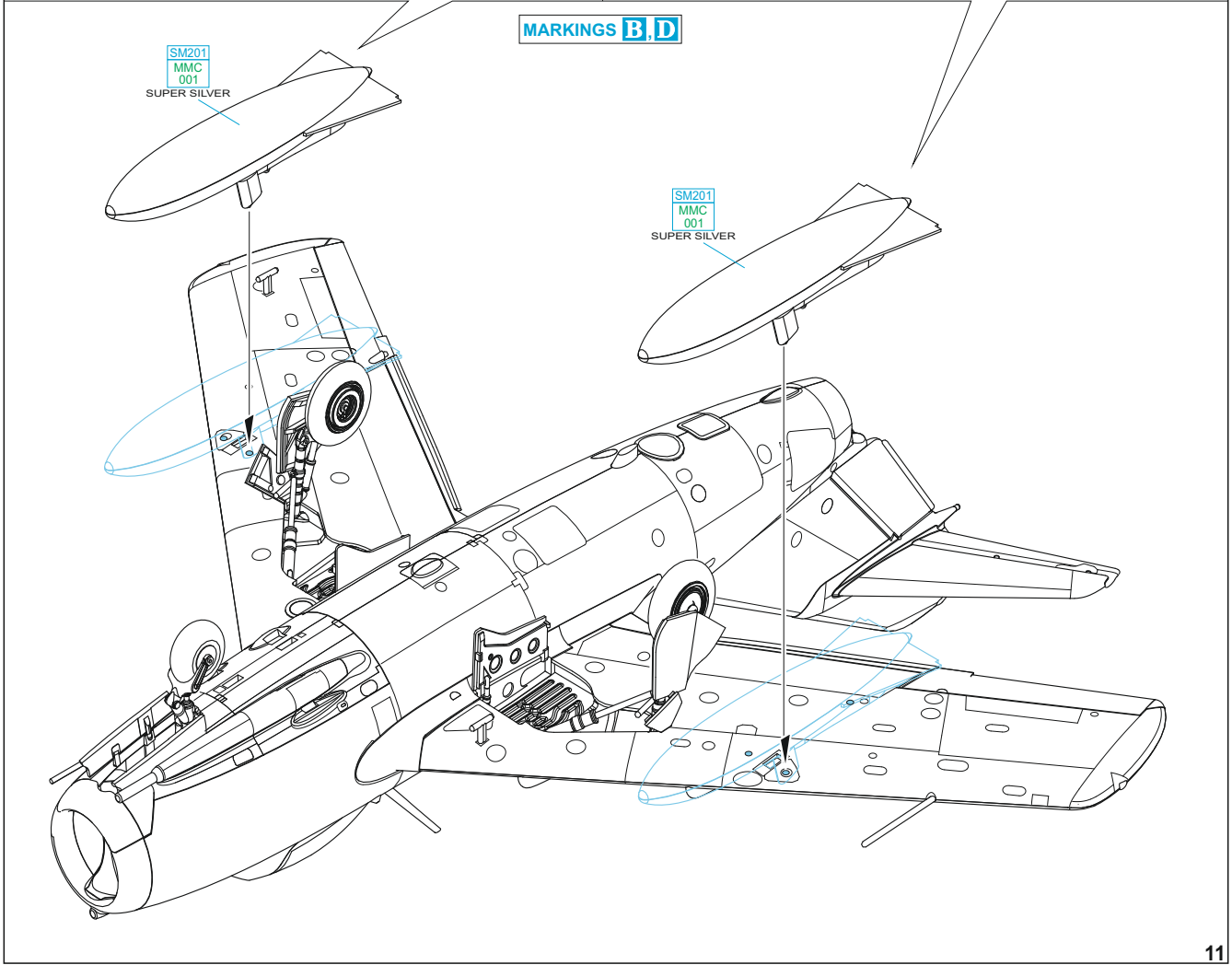
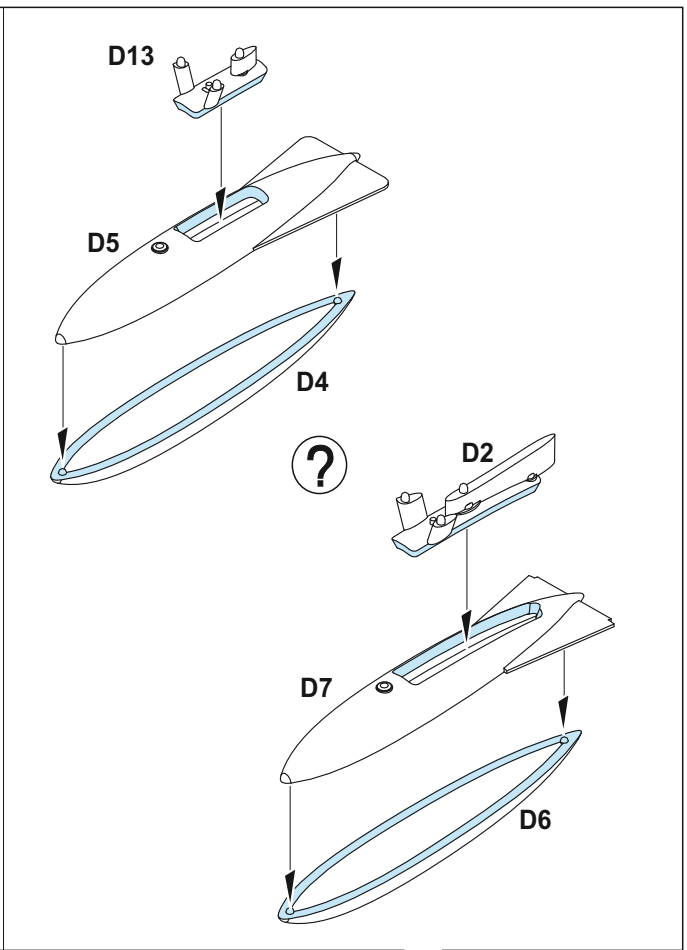
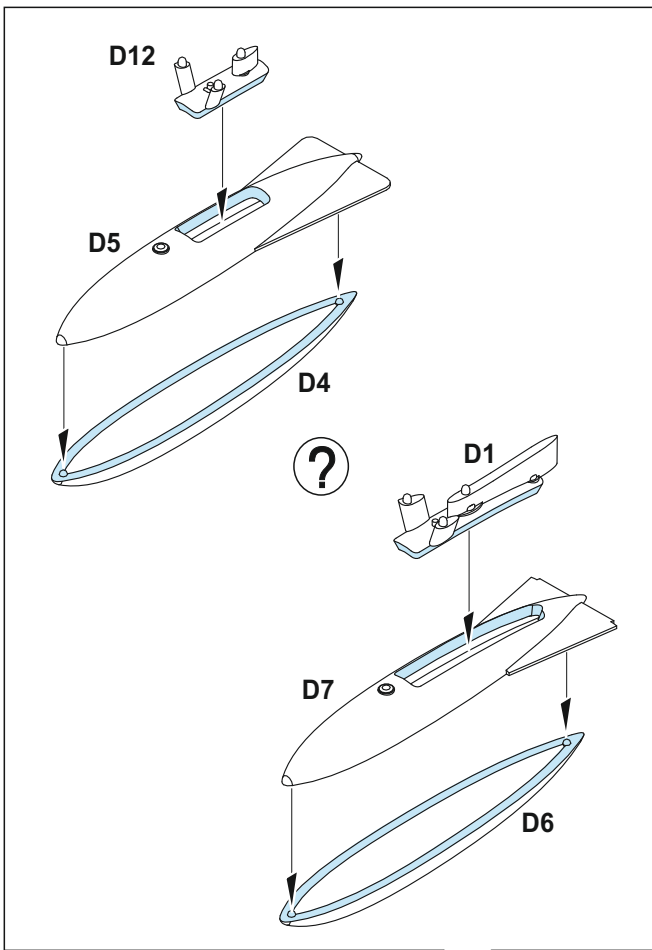
R



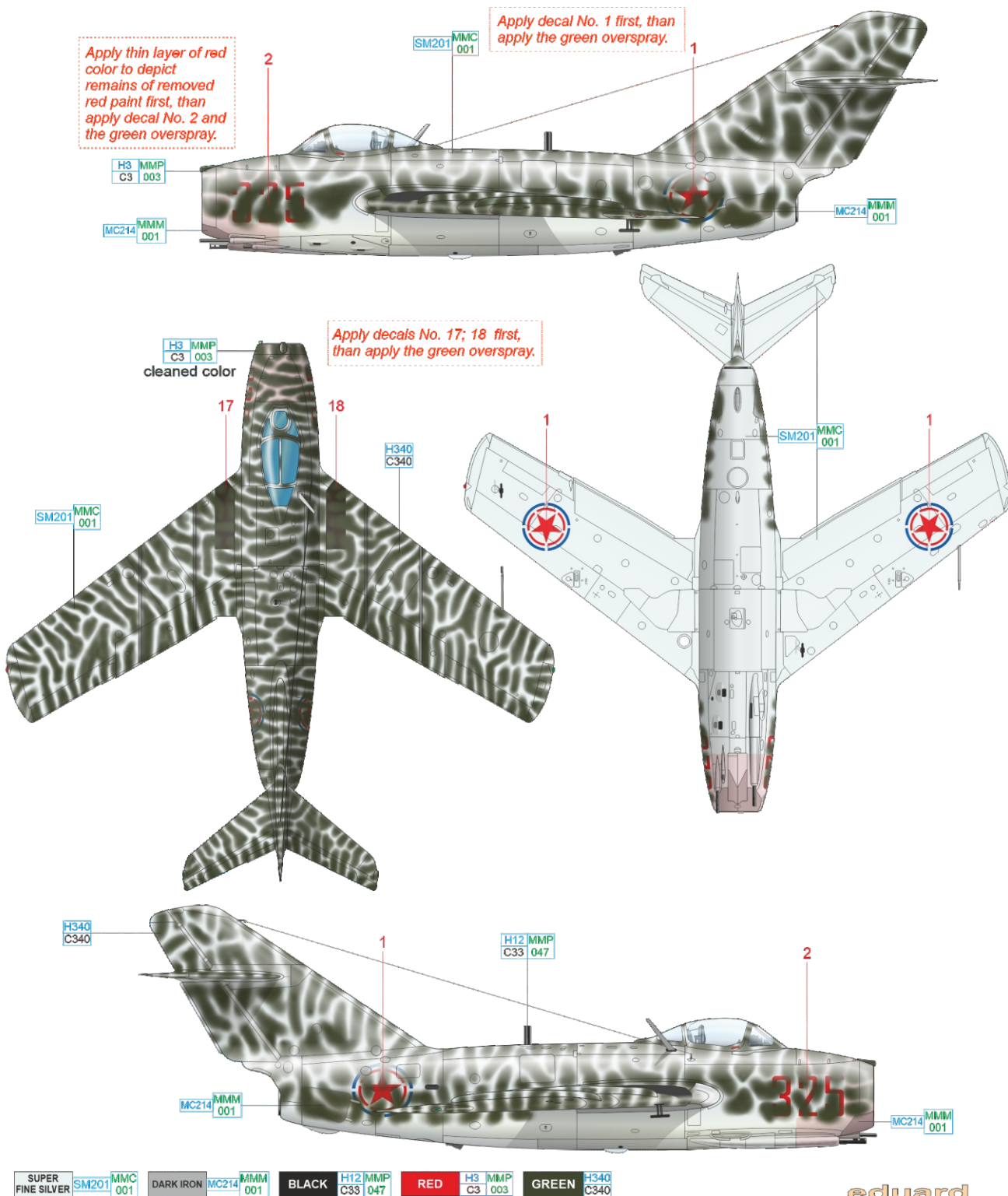






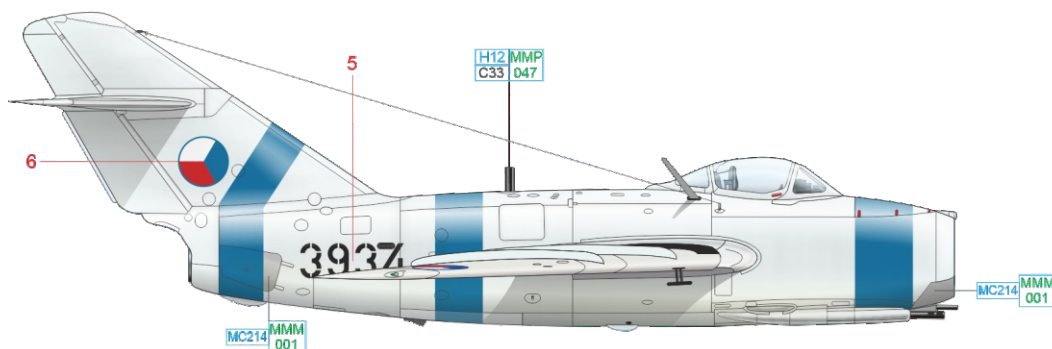
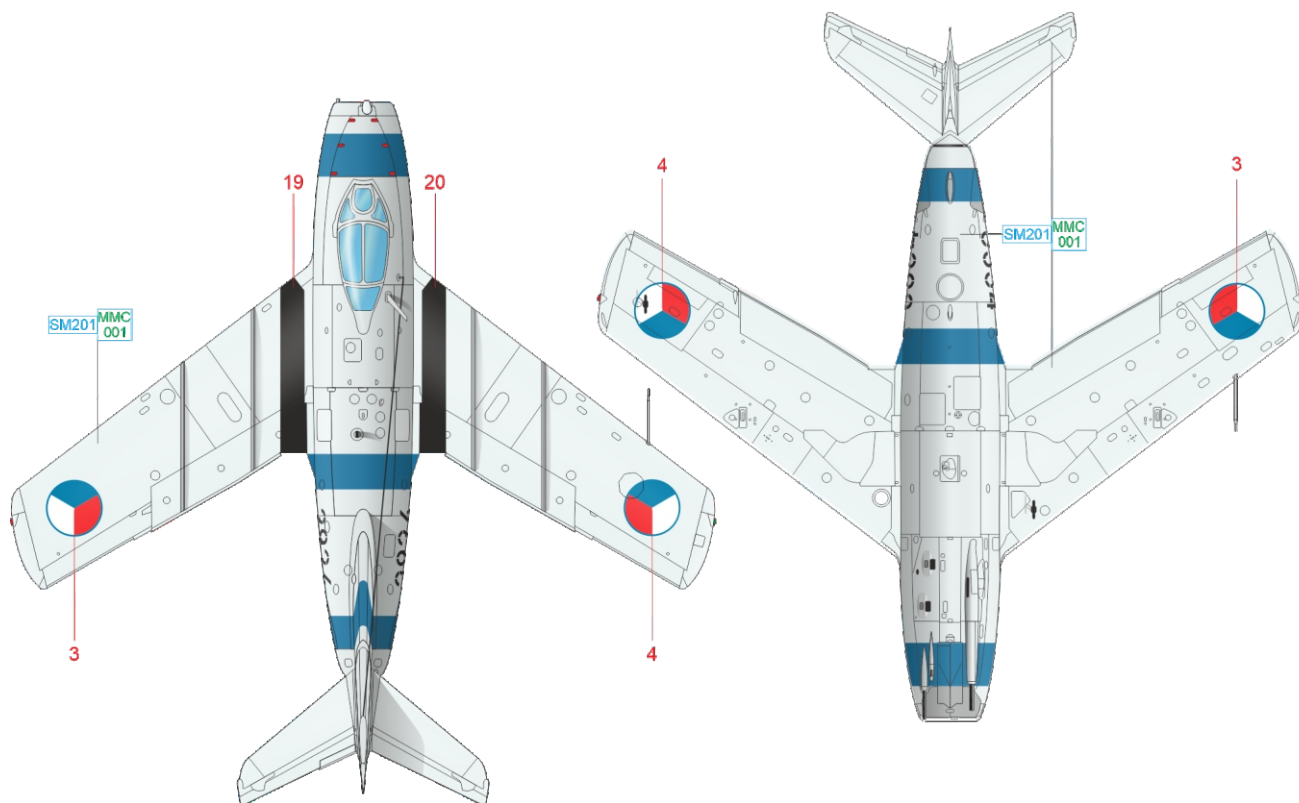
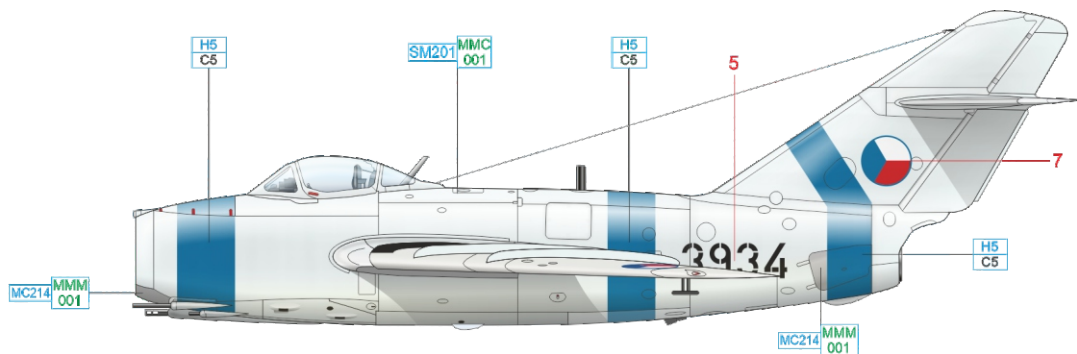


Anatolij Michajlovič Karelin se narodil 16. července 1922. V roce 1941 absolvoval leteckou školu v Krasnodaru a od 31. prosince 1944 létal bojově jako pilot 203. samostatného leteckého průzkumného pluku. V říjnu 1946 se stal velitelem roje u 89. gardového stíhacího pluku (GIAP) a v dubnu 1948 se přesunul jako příslušník 304. IAP na Dálný východ. Dne 9. června 1951 byl jmenován zástupcem velitele a letovodem 351. IAP (106. IAD, 64. IAK). V té době se již účastnil bojových operací v Koreji a setrval tam až do února 1953. Během této doby absolvoval asi 50 bojových misí a deset vzdušných bojů, ve kterých sestřelil šest letounů a dva poškodil. Jeho oběťmi byly vesměs B-29 nebo RB-29. Za příkladné plnění povinností byl major Karelin vyznamenán 14. července 1953 titulem Hrdina Sovětského svazu. Po návratu z Číny vystřídal řadu vysokých funkcí, tou poslední bylo velení 14. divizi PVO. Službu ukončil v březnu 1970, tři roky nato v Petrohradě zemřel. Svůj MiG-15bis s taktickým číslem 325 zdědil po veliteli 196. IAP J. G. Pepljajevovi, který na něm dosáhl osmnácti potvrzených sestřelů. Karelin přidal další dva v noci na 10. 7. 1952, kdy sestřelil dvě B-29. V té době již měl letoun odstraněn červený nátěr přídě (zbytky barvy ale byly patrné), červené, bílé lemované číslo bylo zachováno a stejně jako korejské výsostné znaky bylo přestříkáno nepravidelnými „širokými pruhy zelené barvy. Je ale možné, že na tyto pruhy byla použita kombinace více barev (zelená, okrová a hnědá).



B č. 3934, 20. stíhací letecký pluk, Čáslav, Československo, 1957–1958

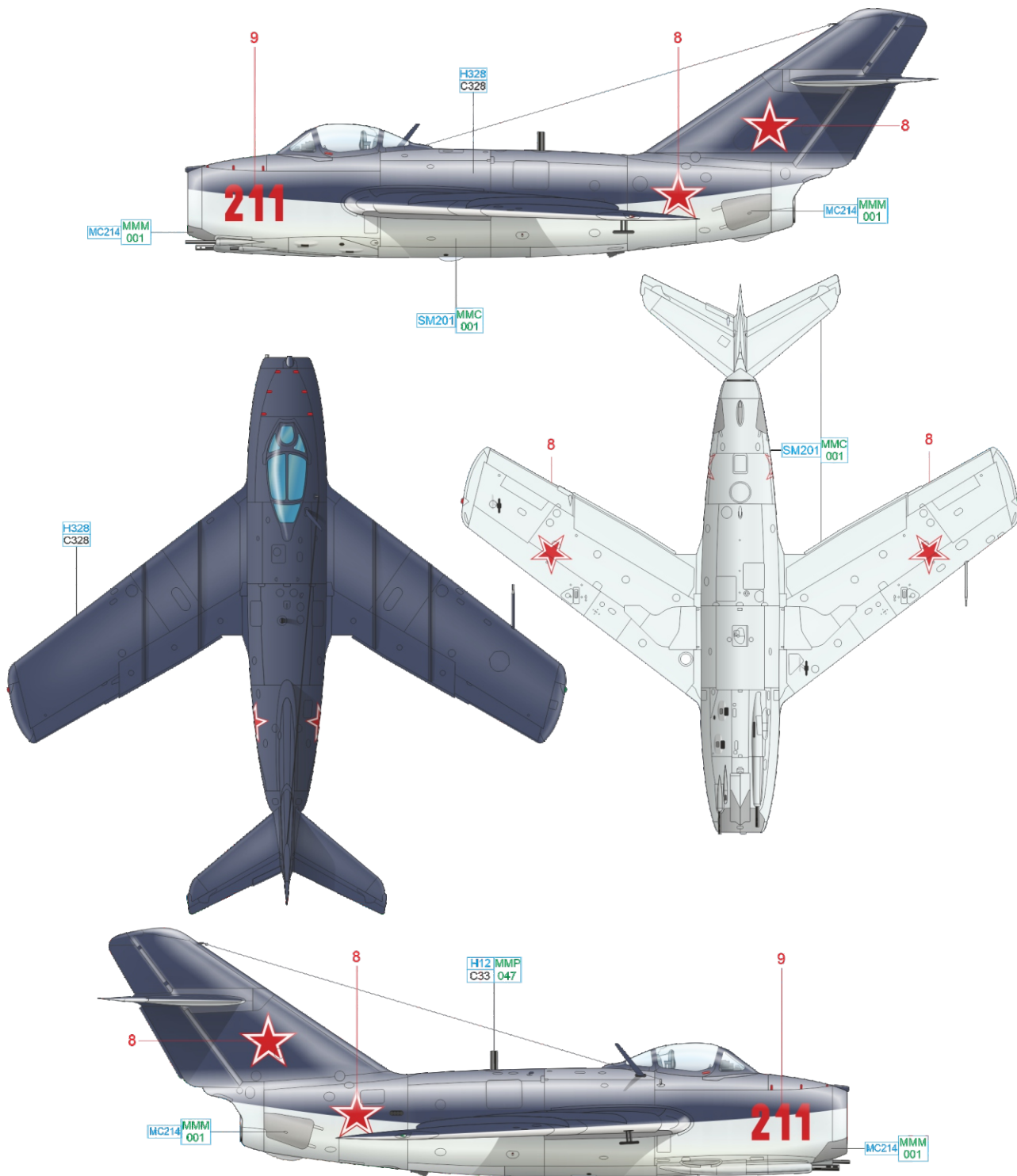
Tento letoun byl vyroben v prosinci 1956 a 11. ledna 1957 jej převzal 18. slp v Padubicích, aby jej vzápětí poskytl 2. lšp pro potřeby akce A-105, což bylo přeškolení egyptských pilotů na tento typ. Dne 21. března jej poškodil při pojiždění por. Samir Abed Elrazek, když narazil do letounu MiG-15UTI č. 2045. Na sklonku roku (pravděpodobně) byl letoun předán 20. slp. Standardní vzhled našich MiGů-15bis byl u letounu č. 3934 doplněn někdy v roce 1958 modrými pruhy, které označovaly protivníka v rámci vojenského cvičení. Letoun byl vyřazen v roce 1972, tou dobou se nacházel ve stavu 30. sbolp v Hradci Králové. Nikdy však nebyl přestavěn na verzi MiG-15bisSB. Stroj byl po zrušení nejprve vystaven v obci Josefodol (část Světlé nad Sázavou), poté jej odkoupil majitel veterán bazaru v obci Chotusice. Tam letoun dlouhá léta chátral, než byl v roce 2017 získán sběratelem ze Znojma. Dnes je vystaven v tamním muzeu motorismu, ovšem s nepůvodním trupovým číslem 4393, kterým jej zřejmě opatřil již předchozí majitel. Žádný MiG-15 ani MiG-15bis s tímto číslem v našem letectvu nesloužil.



SUPER FINE SILVER SM201 MMC 001 DARK IRON MC214 MMM 001 BLACK H12 MMP C33 047 BLUE H5 C5

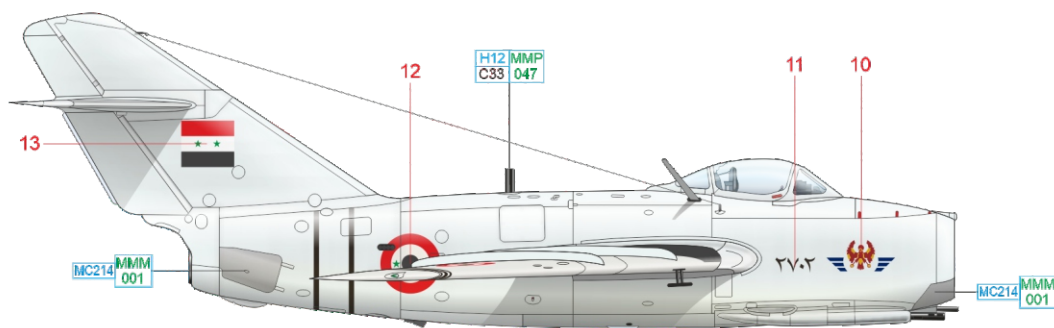
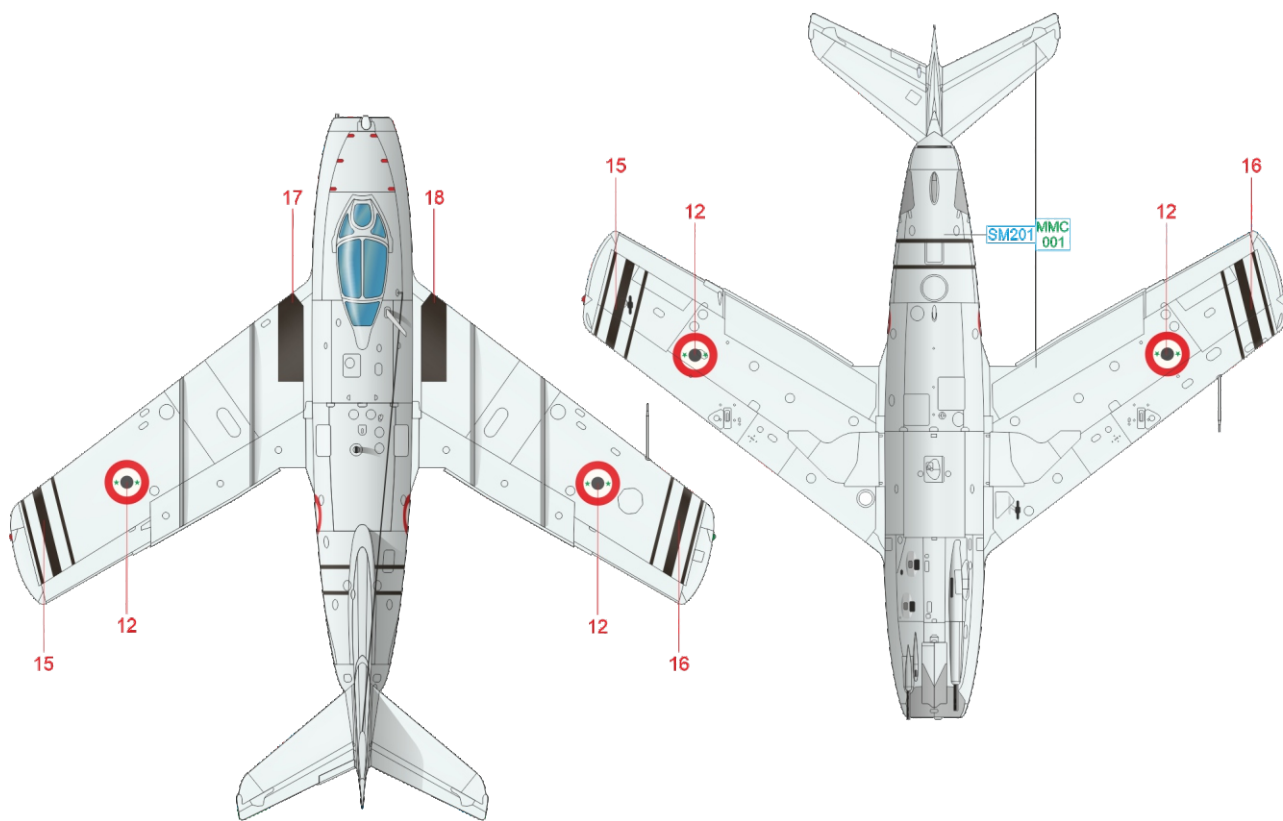
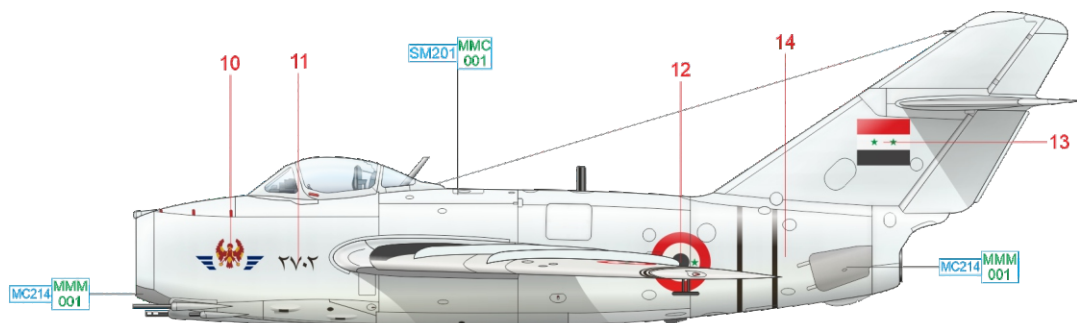
eduard

V bývalém SSSR létalo několik předváděcích skupin, které spíše než akrobacii předváděly ukázkovou skupinovou slétanost. Většina z nich nebyla ani nijak pojmenována. Skupina ze základny Kubinka, pro kterou byli vybíráni piloti z jednotek na ní dislokovaných, byla jednou z výjimek, říkalo se jí po vzoru předválečné skupiny rudě zbarvených I-16 „Rudá pětka“ (Krasnaja pjatěrka, Красная пятерка). V době, kdy vystupovala s MiGy-15, byla známa také jako Babajevova skupina podle svého tehdejšího vedoucího, plukovníka A. I. Babajeva. Letoun s modrým zbarvením horních a bočních ploch ovšem do její sestavy navzdory některým tvrzením nepatřil, jednalo se o jeden z dvojice strojů, na kterých předváděli své umění majoři V. S. Lapšin a V. M. Fokin. Lapšin vystupoval nejprve s ukázkami sólové akrobacie, v rámci dne sovětského letectví v Tušinu 1950 již měl ale připravenou sestavu ve dvojici s J. G. Pepeljaevem, budoucím esem korejské války. Vystoupení se však kvůli počasí nekonalo a o rok později, kdy už byl Pepeljaev se svým 196. IAP v Číně, vytvořil Lapšin dvojici s Fokinem. Společně pak vystupovali až do roku 1953. Čísła strojů se měnila, nicméně při vystoupení v roce 1951 měl Lapšinův stroj taktické číslo 11 a horní plochy červené, zatímco Fokinova 211 byla shora tmavě modrá. O rok později vedli v Tušinu dokonce dvě trojice letounů (Fokin vedl modré a Lapšin červené), které předváděly opět vstřícné průlety, doplněné skupinovou akrobacií.



D No. 2702, No. 18 Squadron UARAF, základna Abu Sueir, Egypt 1958

Oblastí, ve které se MiG-15 dočkal mnoha bojů, byl vedle Koreje také Střední východ. Egypt zakoupil celkem 110 letounů MiG-15bis československé výroby (původně jich mělo být 80) v rámci „Akce 105“. První dodávka 80 letounů dorazila do Egypta na sklonku roku 1955 na palubě nákladní lodi Stalingrad a egyptské letectvo tyto letouny poprvé bojově použilo během Suezské krize na podzim 1956. Celkem používalo „patnáctky“ šest squadron (č. 1, 5; 18; 20; 24; 30). Do konce roku 1956 bylo dodáno 108 letounů, letuschopných jich však bylo tou dobou okolo šedesáti. Jen během Suezské krize ztratili Egyptané až 16 strojů, řada dalších byla zničena při haváriích, jiné byly odstaveny kvůli závadám. Většina zbylých egyptských MiGů-15bis pak byla zničena na zemi během šestidenní války s Izraelem v červnu 1967. V roce 1958 došlo ke spojení Egypta a Sýrie do Sjednocené arabské republiky, čímž vzniklo také nové pojmenované letectvo (United Arab Republic Air Force). Došlo ke změně výsostných znaků ze zeleno-bílých na černo-červeno-bílé a na letounech se nově objevila taktická čísla v arabských znacích vycházející zřejmě z posledního čtyřčíslí sériového čísla letounu. Na přídě byl z obou stran vyveden znak No 18. Squadron. Identifikační pruhy na trupu a křídle byly černé.

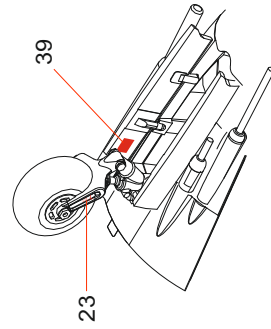
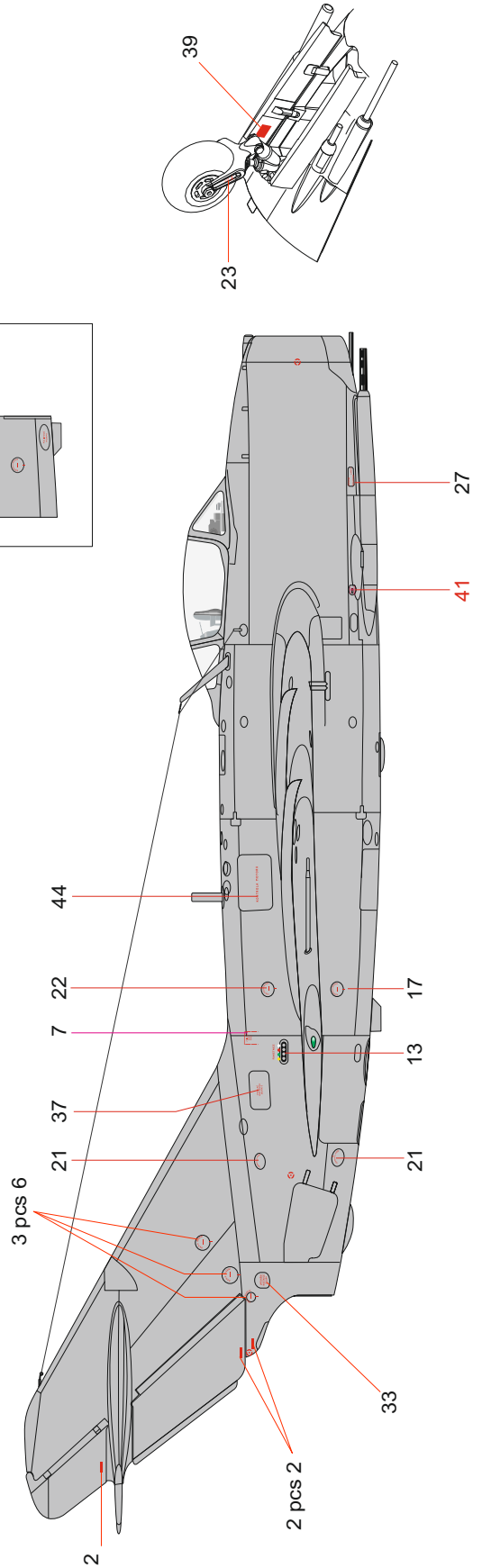
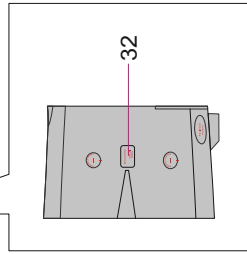
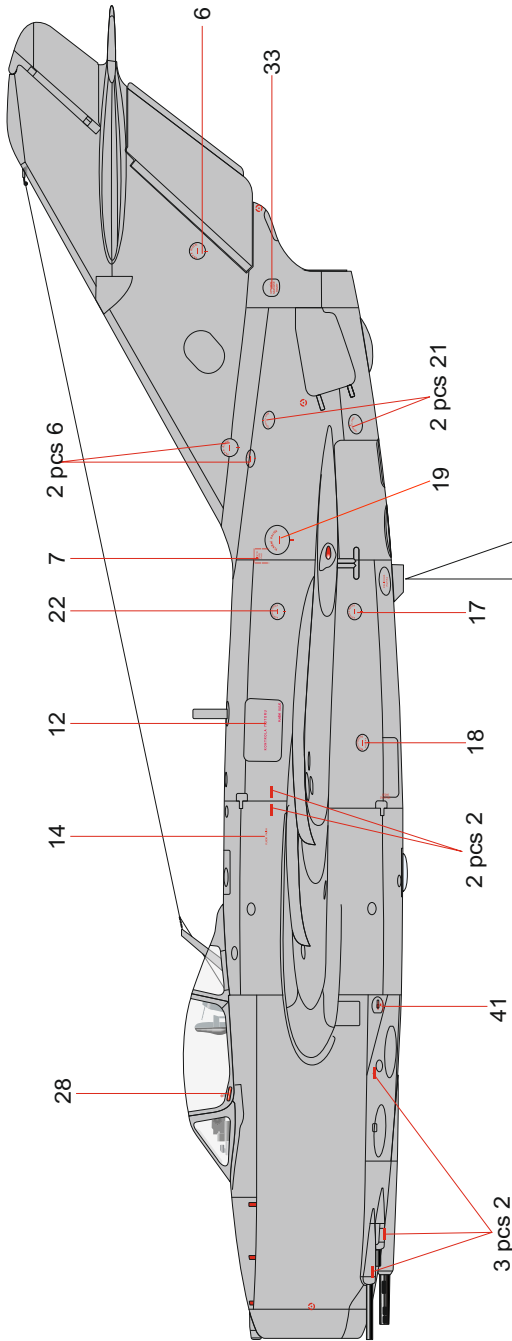
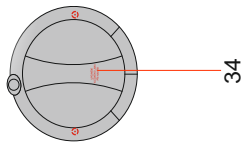


SUPER FINE SILVER SM201/MMC 001 DARK IRON MC214/MMM 001 BLACK H12/MMP C33 047

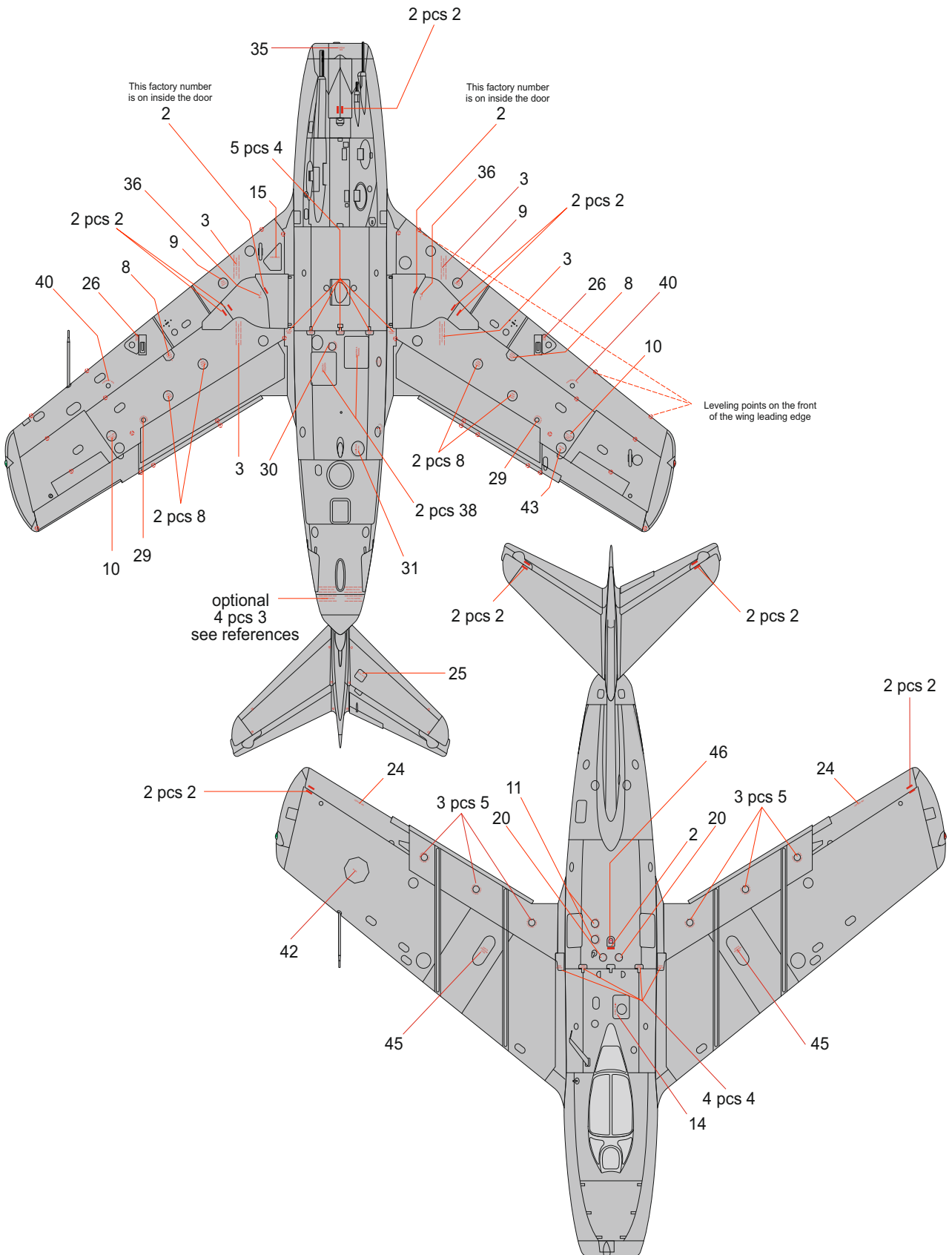
MARKINGS B, D

Leveling points

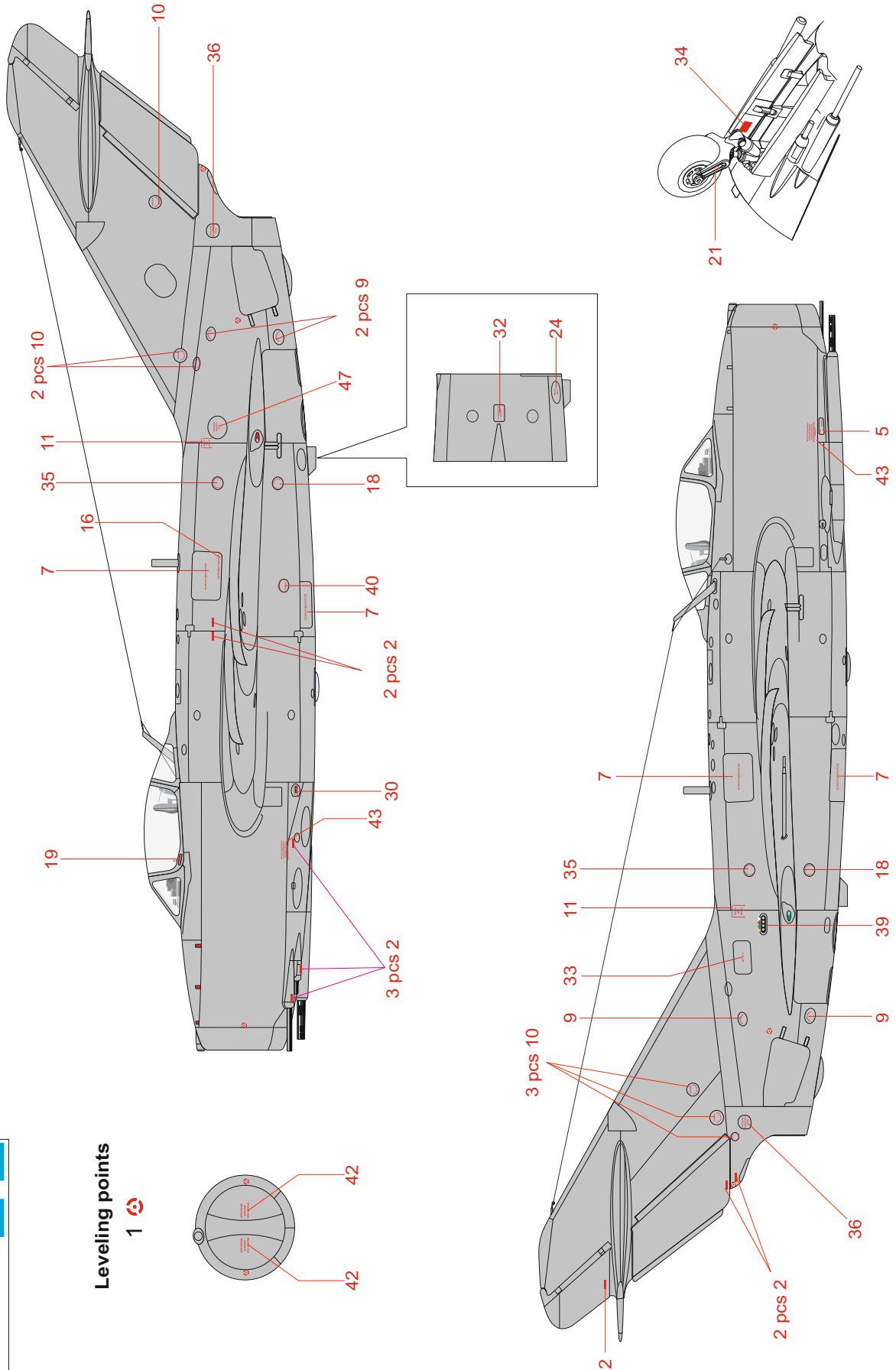
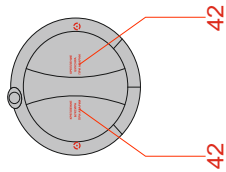
1



MARKINGS **B, D**



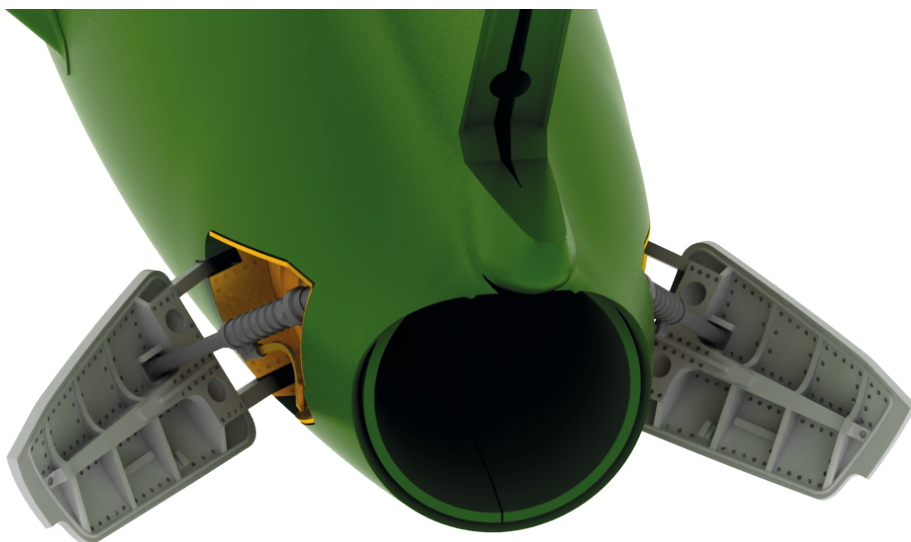
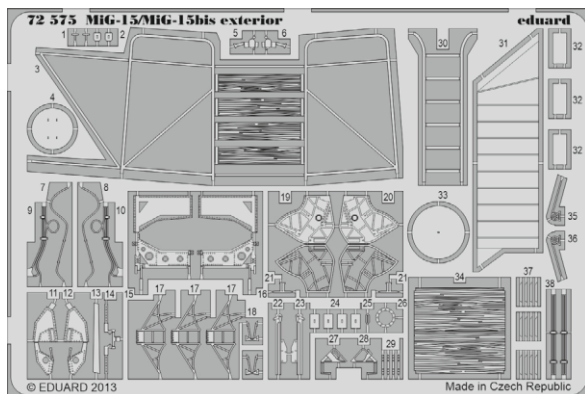
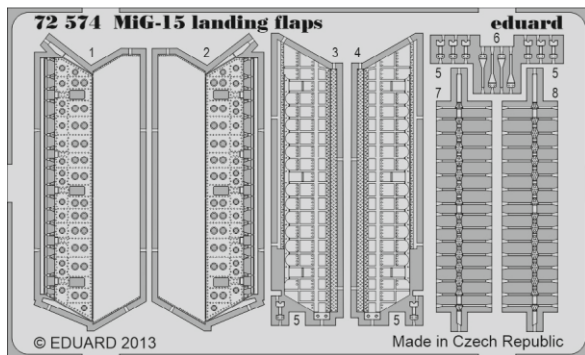
Leveling points
1 ↻



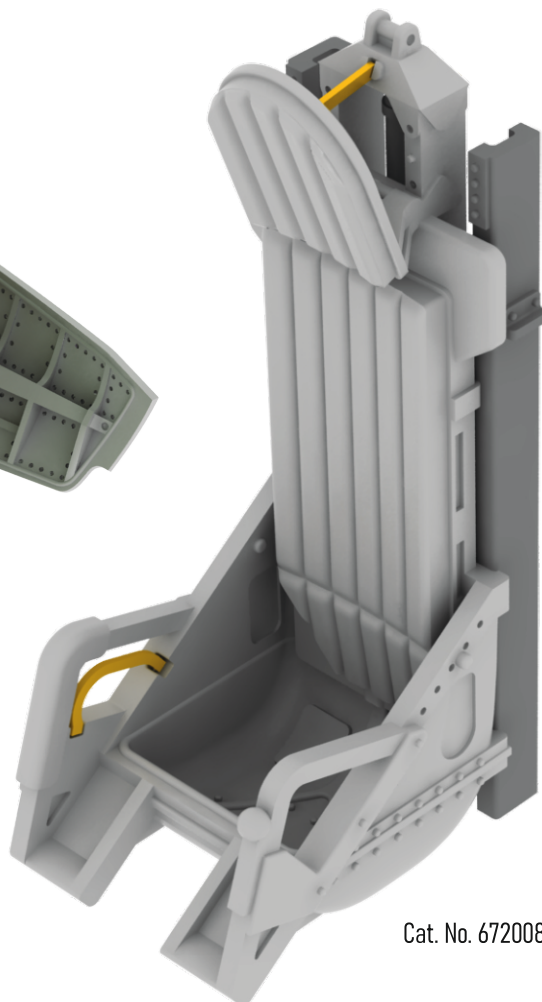
Eduard goodies for

MiG-15bis 1/72

- 672007 MiG-15 wheels (Brassin)
- 672008 MiG-15 ejection seat (Brassin)
- 672020 MiG-15bis airbrakes (Brassin)
- 672024 MiG-15bis cockpit (Brassin)
- 72574 MiG-15 landing flaps (PE-set)
- 72575 MiG-15/MiG-15bis exterior (PE-set)
- D72007 MiG-15/MiG-15bis stencils (Decal set)



Cat. No. 672020



Cat. No. 672008