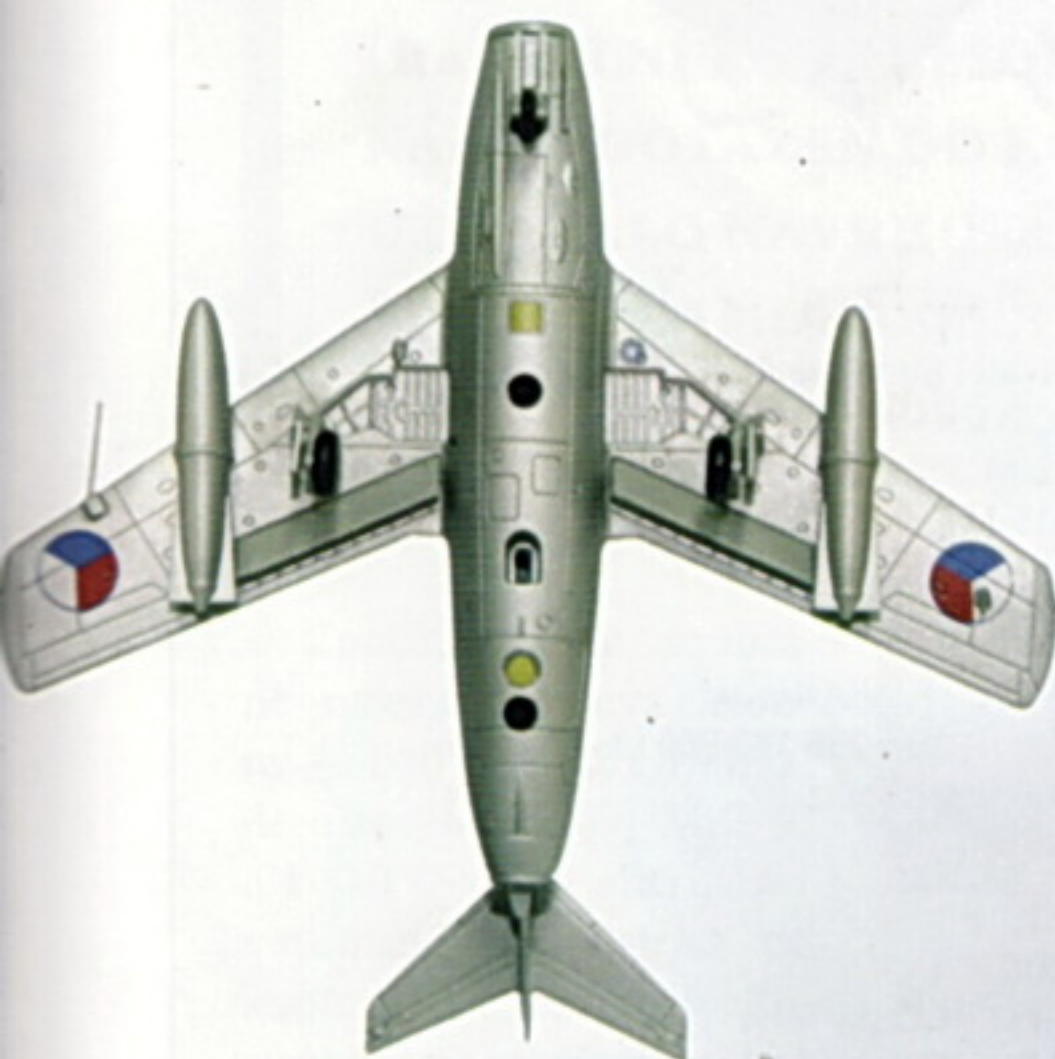


KOLEKCE KOVOVÝCH MODELŮ

VOJENSKÁ LETADLA

Cena: 129,90 Kč / 6 €*

S TÍMTO ČÍSLEM MODEL
MIG-15BIS



3

*Cena platná pouze pro Slovensko

ISBN 978-83-252-0480-8



9 788325 212308

03

VOJENSKÁ
LETADLA

V KAŽDÉM ČÍSLE MODEL LETADLA S PEČLIVĚ
PROVEDENÝMI DETAILS KONSTRUKCE A S ORIGINALNÍ
KAMUFLÁŽÍ. MODELY TÉTO KOLEKCE REPREZENTUJÍ
VŠECHNA VÝVOJOVÁ OBDOBÍ VE VOJENSKÉM
LETECTVÍ – OD 1. SVĚTOVÉ VÁLKY AŽ DO SOUČASNOSTI.

KAŽDÝCH 14 DNÍ NOVÉ MODELY

V KOLEKCI NAJDETE MEZI JINÝMI:

| | |
|-------------------------|-----------------------|
| SPAD S.VII C. 1 | MESSERSCHMITT BF 109F |
| HAWKER HURRICANE MK IIB | SOPWITH B1B |
| F/A-18F SUPER HORNET | MIG 29 |
| BRISTOL BULLDOG | JU 87B |
| DASSAULT MIRAGE 2000C | MICUBIŠI A6M ZERO |



Vydavatel:

Oxford Educational Sp. z o.o.
Grunwaldzka 2A, Słupsk, Polsko

Generální dodavatel titulu pro český a slovenský trh:

AMERCOM SA, O/POZNAŃ
Grochowe Łąki 6, 61 752 Poznań, Polsko
Tel.: +48 618 515 147

Zastoupení v ČR:

AMER MEDIA s. r. o.
Modřanská 11, 143 00 PRAHA 4
Zákaznická linka: (+420) 296 188 900 (9–17 hod.)
E-mail: amercom@amercom.cz
www.amercom.cz

Příprava pro tisk:

PRESS-PYGMALION, s. r. o.
Mánesova 536, 737 01 Český Těšín
Redaktor: Milan Bronclík
Odborná spolupráce: Joanna Kiszka Rybicka, Miloš Kmeť, Jiří Rataj

Předplatné v ČR:

A.L.L. production, s. r. o.
P. O. BOX 732, 111 21 PRAHA 1
Tel.: 840 306 090
E-mail: predplatne@predplatne.cz
Předplatné je možné objednat od 3. čísla. Předplatitelé obdrží každý měsíc v jedné zásilce dvě čísla magazínu.
Pololetní předplatné (12 čísel) – cena 1 548 Kč.
Roční předplatné (24 čísel) – cena 3 096 Kč

Objednávky předplatného v SR:

MAGNET PRESS, SLOVAKIA s. r. o.
P. O. BOX 169
830 00 Bratislava
Tel.: 02/67 20 19 31-33
Fax: 02/67 20 19 30
E-mail: predplatne@press.sk
www.press.sk
Předplatné je možné objednat od 3. čísla. Předplatitelé obdrží každý měsíc v jedné zásilce dvě čísla magazínu.
Předplatné za 6 čísel – 34,20 €
Předplatné za 12 čísel – 68,40 €
Předplatné za 24 čísel – 136,80 €

ISBN: 978-83-252-0480-8

Série: 978-83-252-1230-8

Pozor! Model není hračka. Je určen pro osoby starší 14 let.
Naše modely se mohou v detailech lišit od originálních letadel.
Vydavatel si vyhrazuje právo na změnu počtu čísel a pořadí příložených modelů.



Poříd'te si celou
úžasnou sbírku
kovových modelů!

V KAŽDÉM ČÍSLE KOVOVÝ MODEL LETADLA
S PEČLIVĚ PROVEDENÝMI DETAILS KONSTRUKCE.

MIg-15BIS

VÁLKA DONUTILA SOVĚTSKÝ LETECKÝ PRŮMYSL TĚMĚŘ ÚPLNĚ POZASTAVIT PRÁCE NA VÝVOJI TRYSKOVÉHO POHONU, COŽ V ROCE 1945 ZPŮSOBILO, ŽE SOVĚTSKÝ SVAZ ZŮSTAL DALEKO VZADU ZA SPOJENÝMI STÁTY A VELKOU BRITÁNIÍ. DOHÁNĚNÍ ZTRÁT PŘI POUŽITÍ ZÍSKANÉ NĚMECKÉ TECHNOLOGIE A ZAJATÝCH SPECIALISTŮ MĚLO VÝSLEDKY POUZE PŘI STAVBĚ DRAKŮ LETOUNŮ. NĚMECKÉ TRYSKOVÉ MOTORY VŠAK MĚLY PŘILÍŠ MALÝ VÝKON A NÍZKÝ POČET LETOVÝCH HODIN, COŽ NEUMOŽŇOVALO POSTAVIT STROJE, KTERÉ BY BYLY SCHOPNY KONKUROVAT ZÁPADNÍM KONSTRUKCÍM. SITUACE SE ZMĚNILA AŽ PŘI ZAKOUPENÍ SÉRIE 10 MOTORŮ ROLLS-ROYCE NENE (RADIÁLNÍ KOMPRESOR) A DERVENT (AXIÁLNÍ KOMPRESOR). NEŽ BYL NÁKUP DOTAŽEN DO KONCE, NĚKOLIK KONSTRUKČNÍCH KANCELÁŘÍ UŽ ZAČALO NAVRHOVAT DRAKY LETOUNŮ PRO OBA TYPY MOTORŮ. MEZI NĚ SAMOZŘEJMĚ PATŘILA I UPŘEDNOSTŇOVANÁ MIKOJANOVA KANCELÁŘ OKB-155.

Zpočátku byly souběžně navrhovány dva letouny – I-320 (FN), což byl modernizovaný sériový MiG-9, a I-310 (S) jako alternativa v případě jeho slabých výkonů. Volba nakonec padla na konstrukčně pokročilejší I-310 se šípovitými křídly. Návrh se začal připravovat ještě na podzim roku 1946 před nákupem britských motorů. V březnu 1947 byly upřesněny technické požadavky. Rychlost měla dosahovat 1 020 km/h v 5 000 m, stoupání do této výšky mělo trvat 3,2 min, praktický dostup měl činit 13 000 metrů a dolet 1 200 km. Předpokládanou výzbrojí byly dva automatické kanony ráže 23 mm a jeden kanon ráže 45 mm. Oficiální objednávku stavby dvou prototypů obdržela OKB-155 15. dubna 1947. 30. dubna byly schváleny konečné technické údaje a nerealistická ráže 45 mm byl změněna na 37 mm. Křídlo letounu svíralo s trupem letadla úhel 35° na 10,3 % střední aerodynamické tělívky. Novinkou byl také navigační systém OSP-48, který



umožňoval manévrování v obtížných atmosférických podmínkách. V květnu začala továrna číslo 45 vyrábět ruské kopie motoru Nene označené jako RD-45.

První prototyp I-310 s označením S-1 (S-01) byl poháněn britským motorem Nene I o tahu 21,9 kN. Stavba letounu se protáhla (bylo potřeba prodloužit trup) a první let byl možný až 30. prosince 1947. Podnikl jej Viktor Juganov. Výrobní zkoušky trvaly do konce března, ale již 15. března továrna č. 1 v Kujbyševu započala sériovou výrobu. Letoun S-1 sloužil po modernizaci ke zkouškám výzbroje.

15. dubna 1948 vystartoval druhý prototyp, S-2 (S-02), poháněný motorem Nene II o tahu 22,3 kN. Toto letadlo mělo modifikovaná křídla přesunutá o 80 mm dopředu. Bylo zde také možné zavěšení přídatných palivových nádrží. Výrobní zkoušky trvaly do 25. května, dva dny nato začaly státní zkoušky. Ty skončily 25. srpna, avšak již o dva dny dříve byl letoun přijat do výzbroje a byl označen MiG-15. Jeho sériovou výrobu měly kromě továrny č. 1 začít i továrny č. 153 v Novosibirsku a č. 381 v Moskvě. Během dalších zkoušek tento prototyp havaroval a zkušební pilot Fjodor Bogdanov zahynul.

Nedostatky a vady konstrukce, které se ukázaly u prvních dvou prototypů, byly odstraněny u třetího prototypu S-3 odzkoušeného 17. července 1948. U draku byla zesílena konstrukce a vzadu na trupu byly přidány aerodynamické brzdy. Ocasní plochy byly po-

LETOUN SB LIM-2ART ZE 7. SPECIÁLNÍHO LETECKÉHO PLUKU VOJENSKÉHO NÁMOŘNICTVA V SIEMIROVICÍCH, POLSKO 1988. NA SMĚROVCE JE SOVA S KOTVOU, ZNAK 1. LETKY. JEDNÁ SE O STROJ LIM-1, POZDĚJI PŘESTAVĚNÝ NA DVOJMÍSTNOU VERZI S NAMONTOVANOU ZADNÍ ČÁSTÍ Z LIM-2.

JEDNOU ZE ZEMÍ, KDE SE LETOUNY MIg-15 POUŽÍVALY VE VELKÉM, BYLO POLSKO (VERZE VYRÁBĚNÁ V TOVÁRNĚ WSK-MIELEC BYLA OZNAČENA LIM-1/LIM-2). PO RŮZNÝCH MODIFIKACÍCH BYLY POUŽÍVÁNY K PRŮZKUMNÝM LETŮM AŽ DO POZDNÍCH 80. LET MINULÉHO STOLETÍ.

I MiG-15

MIG-15 JE JEDEN Z PRVNÍCH SOVĚTSKÝCH STÍHACÍCH LETOUNŮ S TRYSKOVÝM POHONEM. SLOUŽIL VE VÝZBROJI VZDUŠNÝCH SIL MNOHA ARMÁD VARŠAVSKÉ SMLOUVY A ZEMÍ VE SFÉRE VLIVU SSSR. ÚČASTNIL SE MNOHA KONFLIKTŮ STUDENÉ VÁLKY, MEZI NEJZNAMĚJŠÍ PATŘÍ KOREJSKÁ VÁLKA A SUEZSKÁ KRIZE.



MIG-15 LETECTVA ČÍNSKÉ LIDOVÉ ARMÁDY.

Letoun ve skutečnosti patřil 72. gardovému stíhacímu leteckému pluku 151. gardové letecké divize vojenského letectva SSSR. Stroj byl bez kamufláže, pouze na směrovém kormidle měl vodorovné červené pruhy, taktické číslo bylo také červené. Létal s ním sovětský pilot Nikolaj Strojkov, který v něm ve vzdušném boji během korejské války dosáhl jeden potvrzený sestřel.



S-102 (LICENČNÍ MIK-15) 1. LETKY 7. STÍHACÍHO LETECKÉHO PLUKU ČESKOSLOVENSKÉHO LETECTVA.

Letoun s imatrikulací IF-14 nemá ochranný nátěr, je ponechán v barvě kovu. Barevné pruhy a doplňky na přídi letounu jsou označením „modrých“ z vojenského taktického cvičení.



MIK-15BIS VZDUŠNÝCH SIL KILDR

Stroj ve skutečnosti patřil 878. stíhacímu leteckému pluku 216. letecké divize vojenského letectva SSSR. Letoun nese taktické číslo 919 a létal v něm sovětský pilot Nikolaj Zameskin – stíhací eso, jež během korejské války získalo sedm potvrzených sestřelů. Kamufláž tvoří nepravidelné pruhy v pískové, světlé a tmavě zelené barvě.



VÝZBROJ:
MIK-15 BYL
VYZBROJEN
KANONEM N-37
RÁŽE 37 MM
SE ZÁSOBOU
40 NÁBOJŮ

A DVĚMA KANONY RÁŽE 23 MM SE ZÁSOBOU
80 NÁBOJŮ NA ZBRAŇ.



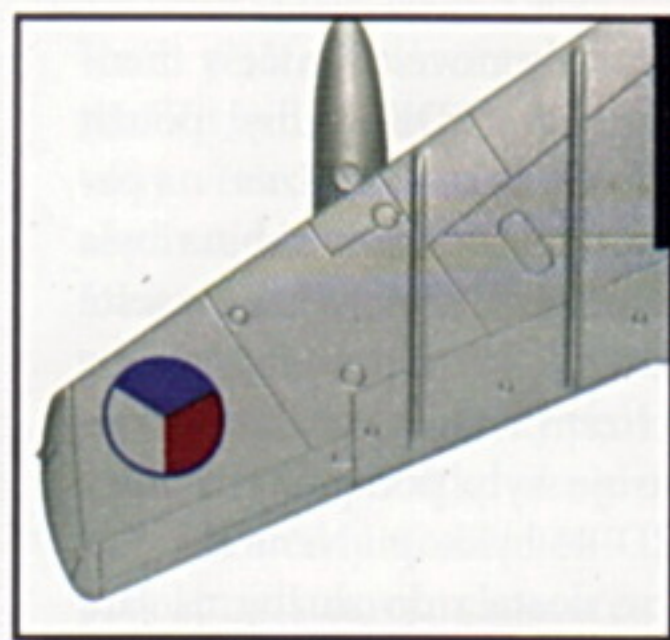
POHON:
MIK-15BIS
BYL POHÁNĚN

PROUDOVÝM TURBOKOMPRESOROVÝM MOTOREM
VK-1A O TAHU 26,48 kN. DÍKY TOMU DOSAHOVAL
MAXIMÁLNÍ RYCHLOSTI 1 076 KM/H NAD HLADINOU
MOŘE.

MIK-15BIS SB (V KÓDU NATO „FAGOT“) MĚŘÍTKO 1:72



Náš model nese označení československého 30. stíhacího-bombardovacího leteckého pluku „Ostravského“ z roku 1958. Na přídi nese znak města Ostravy.



KŘÍDLA: TECHNICKOU NOVINKOU STÍHAČKY MiG-15 BYLA JEJÍ ŠÍPOVITÁ KŘÍDLA O ÚHLU 35°, KTERÁ VÝRAZNĚ ZVYŠOVALA HODNOTU KRITICKÉ RYCHLOSTI OBTĚKÁNÍ A ZLEPŠOVALA TAK OBRATNOST A STABILITU STROJE PŘI RYCHLOSTECH BLÍŽÍCÍCH SE RYCHLOSTI ZVUKU. DÍKY TOMUTO ŘEŠENÍ BYL MiG-15 OBRATNĚJŠÍ A RYCHLEJŠÍ NEŽ KONKURENČNÍ STÍHAČKY F-80 SHOOTING STAR A F-84 THUNDERJET AMERICKÉHO LETECTVA V POČÁTEČNÍ FÁZI KOREJSKÉHO KONFLIKTU.



AERODYNAMICKÉ PLŮTKY: MiG-15 BYL JEDNÍM Z PRVNÍCH LETOUNŮ VYBAVENÝCH USMĚRŇOVAČI PROUDŮ VZDUCHU NA KŘÍDLECH. TY ZLEPŠOVALY JEHO STABILITU BĚHEM LETU VE VYSOKÝCH RYCHLOSTECH. V POČÁTEČNÍM OBDOBÍ BYLY TYTO HŘEBENY CENZUROU Z FOTOGRAFIÍ ČASTO ODSTRAŇOVÁNY, PROTOŽE ŠOVĚTI MĚLI ZA TO, ŽE USA JEŠTĚ NA TOTO ŘEŠENÍ NEPŘIŠLY.

LETOUN MiG-15BIS LETECTVA KLDK; LETOUN VE SKUTEČNOSTI PATŘIL 18. GARDOVÉMU STÍHACÍMU PLUKU 303. LETECKÉ DIVIZE VOJENSKÉHO LETECTVA SSSR.

V tomto stroji létal Alexandr Smorčkov, jedno ze stíhacích es v korejské válce; během tohoto konfliktu přidal ke svým 2 sestřelům z 2. světové války dalších 12 potvrzených sestřelů. Letoun je ponechán v barvě kovu s červeným taktickým číslem a koncovou částí svislé ocasní plochy a s červeně orámovaným nasávacím otvorem přívodu vzduchu do motoru.

TECHNICKÉ ÚDAJE LETOUNU MiG-15BIS

Typ: stíhací, stíhací-bombardovací letoun s celokovovou konstrukcí a zatahovacím podvozkem přídového typu.

Osádka: 1 osoba.

Motor: turbokompresorový jednohřídelové koncepce, s radiálním kompresorem, devíti přímoproudými spalovacími komorami a jednostupňovou axiální turbínou, VK-1A o tahu 26,48 kN při 11 560 ot./min.

Výkony: max. rychlost 1 076 km/h nad zemí; max. rychlost 1 044 km/h ve výšce 3 000 m; stoupavost 50 m/s; čas výstupu do výšky 5 000 m – 1,95 min; čas výstupu do výšky 10 000 m – 4,9 min; praktický dostup 15 500 m; dolet 1 200 km; dolet s přídatnými nádržemi 2 × 260/300/600 l – 1 861/1 976/2 520 km.

Hmotnost: prázdného letounu 3 582 kg; vzletová 4 960–6 105 kg.

Rozměry: rozpětí 10 080 mm; délka 10 110 mm; výška 3 700 mm; nosná plocha 20,60 m².

Výzbroj: kanon N-37 ráže 37 mm (40 nábojů), 2 kanony NR-23 ráže 23 mm (2 × 80 nábojů), dvě pumy PTB-260/300/400 nebo FAB-100 nebo PROSAB-100 nebo FAB-250 nebo RBK-250, v sovětském letectvu navíc 2 × neřízená střela S-21.



LETOUN MiG-15UTI, v KÓDU NATO „MIDGET“ (TRPASLÍK) – DVOJMÍSTNÁ CVIČNÁ VERZE LETOUNU MiG-15 SOVĚTSKÉHO LETECTVA.

někud pozmeněny a byl zvětšen záporný úhel sklonu křídla z -1° na -2° . Pod křídlo bylo možné zavěsit bomby. Výrobní zkoušky trvaly do 15. října a státní od 4. listopadu do 3. prosince. Tento letoun se stal předlohou pro výrobu sériových strojů.

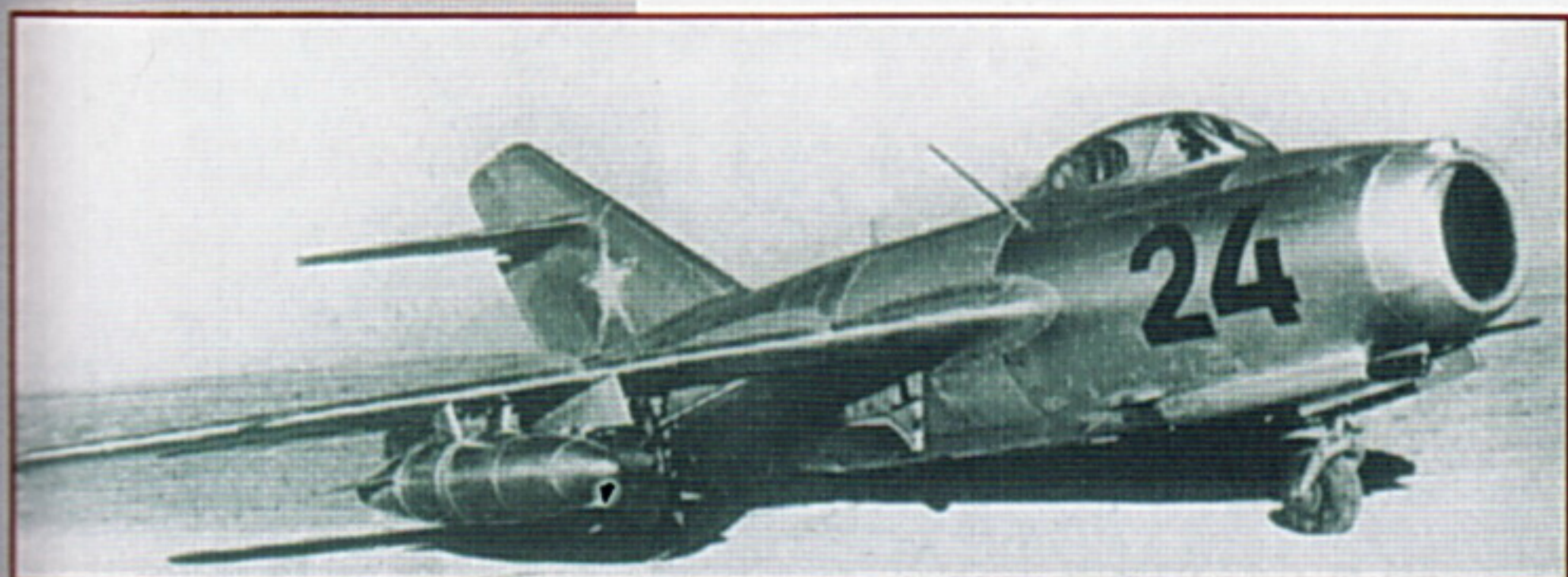
SÉRIOVÁ VÝROBA

Přestože ani u třetího prototypu nebyly odstraněny všechny konstrukční vady, byla zahájena sériová výroba a změny měly být zavedeny u letadel první série. Letouny MiG-15 a jejich následné verze nakonec vznikaly v osmi továrnách. Továrna č. 1 postavila v letech 1949 až 1953 3 378 letounů, v továrně č. 21 vzniklo v období 1950–1952 2 450 strojů a továrna č. 31 postavila v letech 1951–1952 celkem 225 letounů MiG-15bis. V továrně č. 126 vzniklo v letech 1950–1952 832 letounů MiG-15bis a jeden MiG-15, v továrně č. 99 bylo v letech 1951–1959 postaveno 1 017 strojů MiG-15UTI, továrna č. 153 vyrobila v období 1949–1954 3 797 letounů. Továrna č. 135 postavila v letech 1950–1954 511 letadel MiG-15UTI, v továrně č. 292 vzniklo v letech 1950 až 1952 1 045 strojů. Celkem bylo vyrobeno 13 030 letounů všech verzí; po přičtení strojů vyrobených v zahraničí vzroste toto číslo na impozantních 17 211 letounů.

VERZE LETOUNU MiG-15

MiG-15 (SV) bylo označení předvýrobní série, jejíž stavba byla započata v červenci 1949. Jako první obdržel toto označení třetí stroj této série, ve kterém byly zavedeny různé změny před jejich použitím u sériových strojů. U tohoto letounu byly kanony NS-23 vyměněny za NR-23 a zaměřovač ASP-1N za ASP-3N (u prvních letadel byly montovány kanony NS-23). Byl u něj také zaveden hydraulický posilovač křídélek BU-7 a zlepšeno aerodynamické vyvážení výškových kormidel. Přední noha podvozku byla vybavena tlumičem vibrací

STÍHAČÍ-BOMBARDOVACÍ VERZE MiG-15SB BYLA VYRÁBĚNA HLAVNĚ PŘESTAVBAMI OPRAVOVANÝCH LETADEL.



a hlavní nohy podvozku dostaly nové tlumiče s menším tlakem. Místo gyrokompasu PDK 45 byl použit DGMK-3 a bylo pozmeněno rozmístění zařízení na palubní desce. Hermeticky uzavřená pilotní kabina byla vybavena pancéřovou stěnou. První sériová letadla ještě nebyla vybavena systémem OSP-48. V průběhu výroby byl zdokonalován systém řízení letadla a některé konstrukční prvky. Sériové stroje byly poháněny motory RD-45F (Nene II; motor RD-45 byl kopií Nene I).

První letadla MiG-15 se dostala do služby na jaře roku 1950. První pluk (29 GIAP) vybavený těmito letouny byl odvelen do Číny, kde měl zajistit ochranu Šanghaje. Ke konci roku 1950 bylo do Koreje (tehdy v podstatě do Číny) odveleno pět pluků vybavených letouny MiG-15 se sovětskými piloty „dobrovolníky“. Později bylo tryskovými stíhačkami vyzbrojeno čínské letectvo a ke konci korejské války i severokorejské komunisté. Zpočátku byl MiG-15 rozhodně lepší než F-80 Shooting Star a F-84 Thunderjet. Teprve obratnější a stejně rychlé F-86 umožnily koalici OSN ovládnout situaci ve vzduchu. Během bojů bylo sestřeleno přibližně 500 strojů MiG-15 a 15bis (včetně 335 sovětských) při ztrátě mírně převyšující 100 letounů F-86.

MiG-15 (SA) byla série 4 letadel ze začátku výroby vybavených systémem OSP-48. Zadní palivová nádrž byla menší a dvoudílná, což umožňovalo instalaci radiokompasu ARK-5 a přijímače signálů z radiomajáku MRP-48. Kamera AFA-1m byla demontována. Letouny této verze sloužily k proškolení pilotů. SA-4 se systémem OSP-48 byl vybaven motory RD-45F. Navíc v něm byl namontován kompas KI-11 a zařízení M-95, které automaticky vysouvalo aerodynamické brzdy po překročení rychlosti 1 133 km/h (0,95 M). Motor bylo možné nastartovat během letu. Letoun SA-4 byl zkoušen v srpnu 1950, pak byl předán k dispozici NII VVS. Změny provedené v SA-3 a SA-4 byly použity u sériově vyráběných strojů. V továrnách č. 1, 126, 153 a 292 bylo postaveno celkem 1 267 letadel MiG-15.

Na základě verze SV vzniklo několik experimentálních konstrukcí. Letoun Mig-15 SO s kanony NR-23 byl v roce 1950 vybaven novým neprůstřelným sklem o tloušťce 105 mm místo 64 mm a pancéřovým záhlavím silným 16 mm. Zaměřovač ASP-3N umístěný na kloubu měl chránit pilota před zraněním během nuceného přistávání. Letoun Mig-15 SU byl vyzbrojen systémem V-1-25-Š-3 se dvěma pohyblivými kanony Š-3 ráže 23 mm, které měly náměr od -70° do $+110^\circ$ a byly řízeny elektrickým motorem. Stavba letadla skončila 29. prosince 1950. Výrobní zkoušky trvaly do 27. března a zkoušky v NII VVS do 10. srpna 1951. Řešení bylo považováno za úspěšné, do sériové výroby však zavedeno nebylo. Na dvou letounech označených Mig-15 SŠ byla instalována výzbroj sestávající s jednoho kanonu N-37 a dvou kanonů Š-3-23 konstruktéra Špitalného. Letoun byl zkoušen v roce 1950.

MODERNIZOVANÁ VERZE MiG-15BIS

Letoun MiG-15bis (SD) s motorem VK-1 o tahu 26,5 kN měl změněnou konstrukci trupu a výbavu.

Kvůli větší výtokové trysce nového motoru bylo nutné rozšířit zadní část trupu letounu. Zároveň byly instalovány větší aerodynamické brzdy. I když výzbroj měla sestávat z kanonů NR-23, na začátku výroby byly instalovány kanony NS-32. Řídicí systém byl modernizován a panel pro spuštění motoru byl umístěn v draku letounu. Výrobní zkoušky prototypu letadla přestavěného z MiG-15 a zpočátku označeného jako MiG-15 s VK-1 byly ukončeny 9. září 1949. Jelikož se vyskytly mnohé problémy s novým motorem, sériová výroba v továrnách č. 292, 31 a 21 byla možná až v roce 1950.

MiG-15bis (SA-1) byla verze letadla se systémem přistávání bez vidu OSP-48 a rádiovou stanicí RSIU-3 místo RSI-6 a se systémem SRO-1 vyráběná od konce roku 1950. V zadní části trupu se nacházela dvoudílná palivová nádrž. Kvůli snížení hmotnosti byla odinstalována kamera AFA-1M, signalizátor poklesu tlaku SOPD, výškový signalizátor VS-46, počítadlo spotřeby nábojů a část pancéřové ochrany.

MiG-15bis (SD-ET) byl zkušební stroj s modernizovaným kontrolním systémem motoru s možností automatického spuštění. Konstrukce křídla a lafety kanonů 23 mm byly zesíleny a byl modernizován hydraulický systém. Tyto změny se zavedly do sériové výroby.

MiG-15S (SD-UPB) byl stíhací letoun pro doprovod bombardérů Il-28 a Tu-14. Pro zvýšení doletu na 2500 km byly pro tento letoun vyrobeny přídavné palivové nádrže o objemu 1170 l, ale rychlost s nimi poklesla na 650 km/h. Na závěsnících BD2-48MiG bylo možné podvěšovat i bomby. V roce 1950 byly prove-

deny zkoušky s novými šestisetlitrovými přídavnými nádržemi, které zajišťovaly dolet 2520 km. Maximální rychlost s nádržemi vzrostla na 820 km/h. Sériová letadla byla značena MiG-15Sbis.

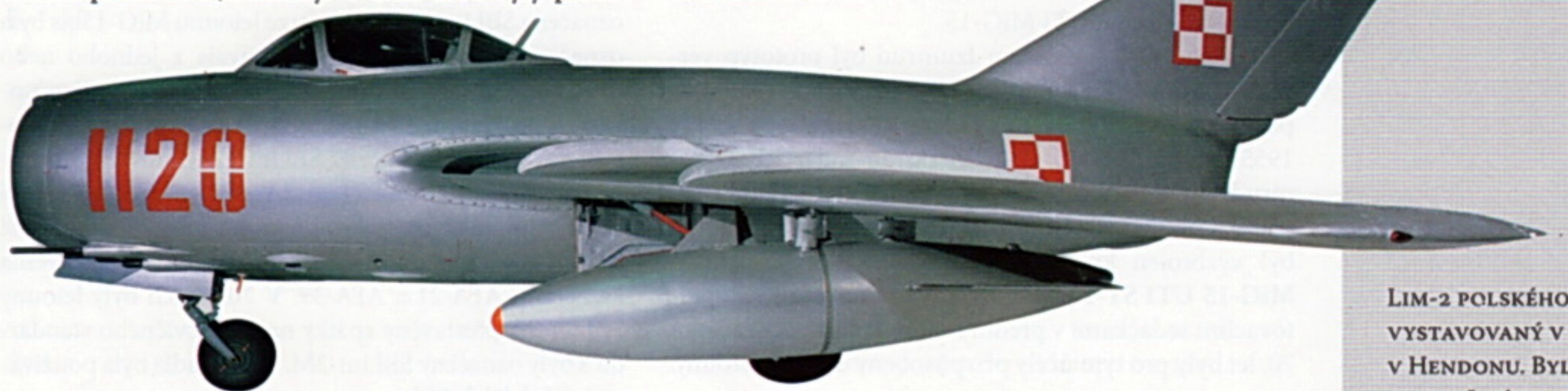
zbroj byla omezena na jeden kanon N-37D. Letoun byl postaven na začátku roku 1949. Zkoušky trvaly od 23. dubna 1949 do 20. ledna 1950. Obsluha radaru byla velmi složitá, bylo postaveno pouze pět sériových strojů. Jeden stroj (SP-2) byl zkušebně přestavěn s radarem Koršun. Druhý letoun s radarem, **MiG-15Pbis (SP-5)**, byl vybaven radiolokátorem RP-1 Izumrud se dvěma anténami na přední části trupu. Výzbroj sestávala ze dvou kanonů NR-23. Letové zkoušky proběhly od 22. srpna do 9. září 1950. Radiolokátor byl instalován až 30. července 1951. Letoun nebyl sériově vyráběn.

MiG-15bis (SL-5) sloužil ke zkouškám motoru VK-5 s radiálním kompresorem. Drak letounu měl novou zadní část trupu. Letové zkoušky proběhly od 15. srpna do 31. října 1951. Letoun **MiG-15bis (SJa)** s křídly o tenším profilu a novou vodorovnou ocasní plochou byl postaven pouze ve třech exemplářích.

Označení **MiG-15bis SDK-5, SDK-5s a SDK-7** nesly bezpilotní stroje, které měly úlohu létajícího cíle nebo sloužily k testování okřídlených střel KS-10. **MiG-15bis** systému „**Burlak**“ sloužil k pokusům s tažením za bombardérem Tu-4, později byl používán k pokusům s tankováním ve vzduchu. Tyto experimenty se zkoušely i na přizpůsobených sériově vyráběných letounech. **MiG-15bis (SI)** neboli **MiG-15bis 45°** či **I-330** byl vlastně již prototypem letounu MiG-17.



AMERIČANY UKOŘISTĚNÝ MiG-15 PŘED TESTOVACÍM LETEM NA OKINAWĚ, 1953.



deny zkoušky s novými šestisetlitrovými přídavnými nádržemi, které zajišťovaly dolet 2520 km. Maximální rychlost s nádržemi vzrostla na 820 km/h. Sériová letadla byla značena MiG-15Sbis.

MiG-15bis (SR) byl průzkumný letoun s OSP-48. Jeho výzbroj sestávala z jednoho kanonu N-37 a jednoho NR-23. Místo druhého kanonu byla instalována kamera AFA-BA/40. Zkoušky letounu proběhly ke konci roku 1950 a začátkem následujícího roku. Při sériové výrobě byl letoun označen MiG-15Rbis (SR-1).

EXPERIMENTÁLNÍ VERZE LETOUNU MiG-15BIS

Ke zkouškám s palubními radiolokátory byly vytvořeny dvě experimentální verze. **MiG-15Pbis (SP-1)** byl vybaven radiolokátorem Torij-A, který pracoval v centimetrovém frekvenčním pásmu. Letoun měl přední část s anténou nad nasávacím otvorem o 120 mm delší. Vý-

POKUSY S VÝZBROJÍ

V letounu **MiG-15bis (SD-21)** byly zkoušeny neřízené rakety ARS-212 na adaptérech pod křídlem. Navíc mohl letoun vzít i dvě přídavné palivové nádrže po 300 l. Rakety byly následně užívány i na sériových letadlech. V letadle **MiG-15bis (SD-57)** se prováděly pokusy se dvěma raketnicemi ORO-57 po 12 raketách ARS-57 ráže 57 mm. Na **SD-5** byly testovány raketnice s osmi raketami ARS-57. Na **SD-25** se testoval bombový závěsník D4-50 pro bomby PROSAB-250 a PROSAB-100, které byly určeny k rozbíjení formací bombardérů. Jednalo se o kopie německé bomby z období války. PROSAB-100 byla přijata do výzbroje.

DALŠÍ VERZE

Verze **MiG-15SB** byl stíhací-bombardovací letoun, který vznikl v roce 1958 adaptací ze standardní stíhačky. Měl šest bombových závěsníků, dvě starto-

LIM-2 POLSKÉHO LETECTVA, NYNÍ VYSTAVOVANÝ V MUZEU RAF V HENDONU. BYL TO PRVNÍ LETOUN ZE ZEMĚ VÝCHODNÍHO BLOKU VYSTAVENÝ NA STÁLO V MUZEU VE VELKÉ BRITÁNII.

vací rakety a brzdicí padák. Mohl nést různé kombinace raket, raketnic, bomb a přídavných nádrží. Od roku 1968 byly na tento standard přestavovány letouny MiG-15bis. Tato verze byla označena **MiG-15bis SB**. **MiG-15T** a **MiG-15bis T** byla letadla bez výzbroje sloužící k tažení vzdušných cílů, **MiG-15bis R** byl průzkumný letoun se dvěma nebo jedním kanonem NR-23 a kamerami. Jeden MiG-15bis sloužil k testování řízených střel R-3S.

DVOJMÍSTNÉ VERZE

MiG-15 UTI (ST-1, ST-2) byla dvojmístná verze postavená na základě draku S určená k výcviku. Zadní kabina pro instruktora byla zřízena na úkor palivové nádrže, čímž byla silně zmenšena zásoba paliva. Jako pohon byl použit motor RD-45FA. Výzbroj sestávala z kanonu NR-23 a kulometu 12 mm UBK-E. Letoun byl schopen s sebou vzít 1 123 l pa-

liva v trupu a pod křídlem měl dvě přídavné nádrže s objemem 260 l nebo 300 l. Prototyp ST-1 se začal stavět koncem května 1949. Výrobní zkoušky probíhající od 22. července do 18. srpna 1949 i následné státní zkoušky od 27. srpna do 25. září byly úspěšné. Druhý prototyp ST-2 byl vybaven systémem přistávání bez vidu OSP-48 a jeho výzbroj byla redukována na kulomet ráže 12,7 mm. Celkem bylo postaveno 3 333 dvojmístných letounů UTI MiG-15.

Letoun **ST-7** s radarem Izumrud byl prototyp verze UTI MiG-15P s kulomety UBK-E. V roce 1959 byly postaveny dva exempláře s radary RP-1 a RP-5. V roce 1955 byl na MiG-15 UTI instalován radar RP-3 Izumrud, což vyžadovalo změny v konstrukci přední části trupu a použití silnějších elektrických zdrojů. Prototyp byl vyzbrojen kulomety A-12,7 (TKB-495). Letadlo **MiG-15 UTI ST-10** bylo určeno k pokusům s katapultovacími sedačkami v přední i zadní kabině. Na začátku 70. let byly pro tyto účely přizpůsobeny další tři letouny.

VERZE STAVĚNÉ MIMO SOVĚTSKÝ SVAZ

Přípravy na další světovou válku vyžadovaly, aby Sovětský svaz dozbrazil i armády svých satelitů. Jeho průmysl, který pracoval na plné obrátky, nestačil pokrýt celou poptávku a část výroby musela být přenesena mimo Sovětský svaz. Pouze v Polsku a bývalém Československu existovaly továrny, které mohly ve velkém stavět trysková letadla.

Licenci na výrobu letounu MiG-15 dostalo Československo 17. dubna 1951. Vzorový exemplář byl dodán 6. května a 6. září bylo na letišti Kbely smontováno první z desíti letadel dodaných v podobě jednotlivých dílů. Na začátku roku 1952 byla zahájena výroba v továrně Letov, kde bylo postaveno 160 strojů. Od července 1953 výroba pokračovala v továrně AERO ve Vodochodech.

Letouny MiG-15 vyrobené v Československu nesly označení S-102 a jejich pohonné jednotky byly značeny jako M-05 (RD-45F). Dohromady bylo postaveno 821 letounů S-102, ze kterých československé letectvo převzalo 527, polské 60, rumunské 204 a bulharské 30 strojů.

Poté byla spuštěna výroba letadel MiG-15bis označených jako S-103 s motory M-06 (VK-1). První letoun byl odzkoušen 4. ledna 1954. Stavba 620kusové série trvala do června 1957. 445 strojů převzalo československé letectvo, 15 Bulharsko, 30 NDR, 110 Egypt a 20 Sýrie.

Ještě v roce 1954 se začala vyrábět verze MiG-15UTI s označením CS-102. Výroba byla ukončena 5. ledna 1961 po dokončení 2 013 letounů, které byly většinou určeny pro export. Československé letectvo jich převzalo 154, sovětské 1 418, polské 96, rumunské 42, bulharské 47, maďarské 15, letectvo NDR 96, egyptské 43, syrské 4, čínské 83 a indonéské 15. Navíc bylo vyrobeno 5 094 motorů M-05 (RD-45) a 1 028 motorů M-06 (VK-1).

Polsko obdrželo technickou dokumentaci a vzorový exemplář letounu MiG-15 v květnu 1951. Výroba byla spuštěna ve WSK Mielec. První letadlo bylo hotovo 17. července 1952. Do konce srpna 1954 bylo postaveno 227 letadel označených Lim-1 s motory Lis-1 (RD-45F). Dále byl vyráběn MiG-15bis s označením Lim-2. Motory VK-1A byly označeny Lis-2. Do roku 1956 bylo postaveno 500 exemplářů. Letouny Lim-1 s radarovou výbavou z Lim-2 byly značeny Lim-1,5. Průzkumná verze Lim-2R byla vybavena kamerou AFA-21 ve skřínce pod trupem. Ke konci 50. let byly jednomístné MiG-15 přestavěny na cvičné dvojmístné s kanonem NR-23. Tato verze byla označena SBLim-1. Cvičná verze letounu MiG-15bis byla označena SBLim-2. Výzbroj sestávala z jednoho nebo dvou kanonů ráže 23 mm. Dvojmístná letadla přizpůsobená k průzkumu a ke spolupráci s dalekonosným dělostřelectvem byla označena SBLim-1A (Lim-1A, SBLim-1Art) nebo SBLim-2A (Lim-2A, SBLim-2Art). Výzbroj obou typů sestávala z dvou kanonů ráže 23 mm. Starší typ byl vybaven jednou kamerou AFA-21, novější dvěma kamerami AFA-21 a AFA-39. V 70. letech byly letouny SBLim-2A přestavěny zpátky na verzi cvičného standardu a byly označeny SBLim-2M. Tato letadla byla používána ještě dalších 10 let.

V Číně se nevyráběly letouny MiG-15, ale přestavbou jednomístných strojů tam vznikla čínská dvojmístná verze Senjang JJ-2 (FT-2 pro export).

Uživatelé letounů MiG-15, MiG-15bis a MiG-15UTI: Afghánistán, Albánie, Alžírsko, Angola, Bangladéš, Bulharsko, Československo, Čína, Egypt, Finsko, Guinea, Indonésie, Irák, Jižní Jemen, Kambodža, KLDLR, Kuba, Libye, Maďarsko, Malgašská republika, Mali, Maroko, Mongolsko, Mosambik, Nigérie, NDR, Pákistán, Polsko, Rumunsko, Severní Jemen, Somálsko, Sovětský svaz, Šrí Lanka, Súdán, Sýrie, Tanzanie, Uganda a Vietnam.



LETOVÝ ZÁBĚR DVOJMÍSTNÉ CVIČNÉ VERZE MiG-15UTI.

SB LIM-2A, KTERÝ V SOUČASNOSTI LÉTÁ V USA, V MARKINGU Z DOBY OKUPACE ČESKOSLOVENSKA ARMÁDAMI VARŠAVSKÉ SMLOUVY V SRPNU 1968. DVA ČERVENÉ PRUHY NA ZÁDI TRUPU LETADLA SLOUŽILY K RYCHLÉ IDENTIFIKACI LETOUNU.

