



**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 také finanční dostupnosti. Své kvality prokázal v řadě konfliktů, především pak během 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 letounů 2. generace do výzbroje v zájmu získání náskoku před protivníky. Sovětský svaz měl rovněž výstřední zájem o takové stíhací letouny. Jenže bez vhodného motoru se z pohledu konstruktérů jednalo o neřešitelný úkol a SSSR v této oblasti za světem 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 vojenskými zkouškami, byl v závodě č. 45 zaveden do výroby.

#### Vzniká postrach nepřátel

Oficiální specifikace pro reaktivní stíhací letoun druhé generace, který se měl stát standardním typem VVS na několik následujících let, byla vydána 11. března 1947. Požadovala 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 ztížených 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 s šípovým křídlem, a Jak-23 s přímým křídlem a menším motorem 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 a typovém označení MiG-15. V kódovém systému NATO dostal letoun název „Fagot“. Výzbroj odpovídala hlavnímu zamýšlenému úkolu, 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 přidavné palivové nádrže o objemu 300 l.

#### Letem světem

Výroba nového reaktivního stíhacího letounu byla svěřena Kujbyševskému závodě č. 1. Protože po něm byla mimořádně vysoká poptávka, byl v letech 1949 až 1951 postupně zaveden do výroby devíti 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 letounů MiG-15 a MiG-15bis úpravou na stíhací bombardovací verze MiG-15SB a MiG-15bisSB se čtyřmi zbraňovými 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 či Karibiku a 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  
OHNOUSAND  
BROUSITOPEN HOLE  
VYVRTAT OTVORSYMETRICAL ASSEMBLY  
SYMETRICKÁ MONTÁŽREMOVE  
ODRÍZNOUTREVERSE SIDE  
OTOČITAPPLY EDUARD MASK  
AND PAINT  
POUŽÍT EDUARD MASK  
NABARVIT

PARTS



DÍLY



TEILE



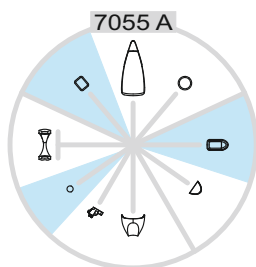
PIÈCES



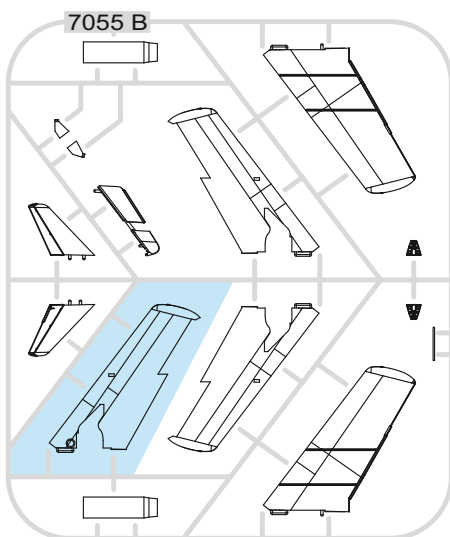
部品

## PLASTIC PARTS

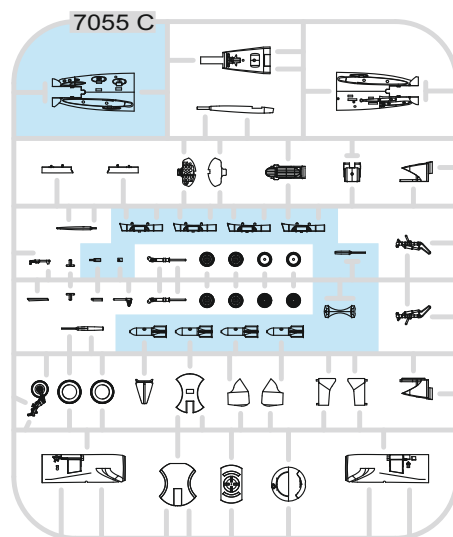
A&gt;



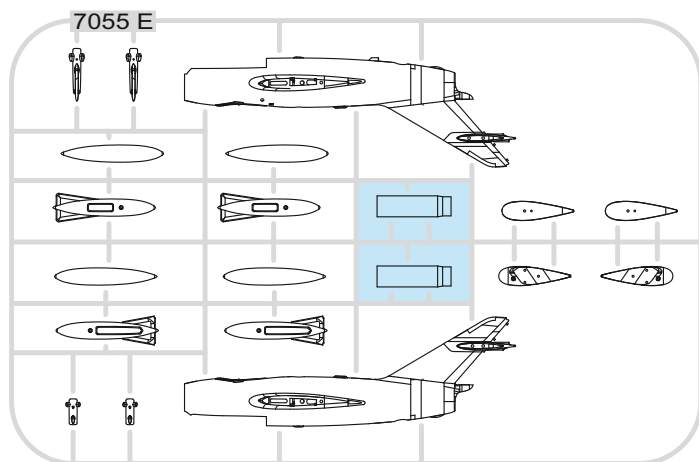
B&gt;



C&gt;



E&gt;



-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



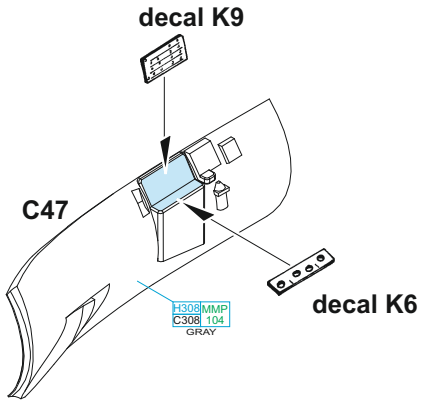
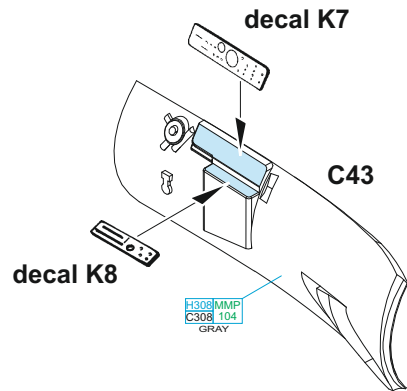
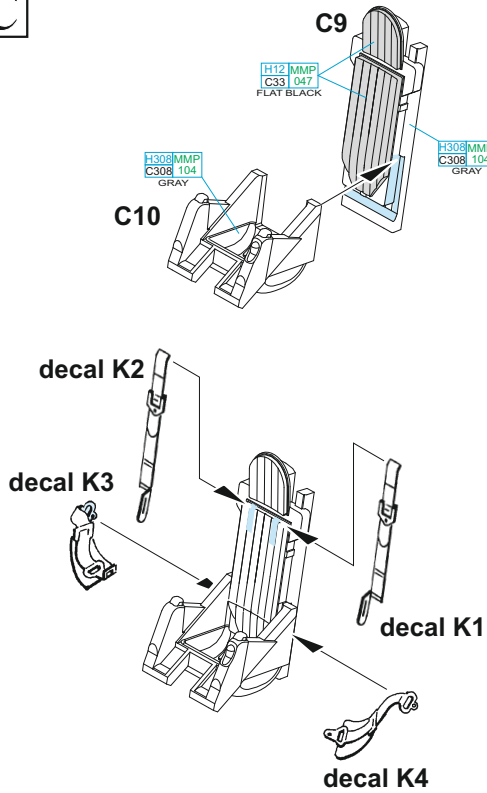
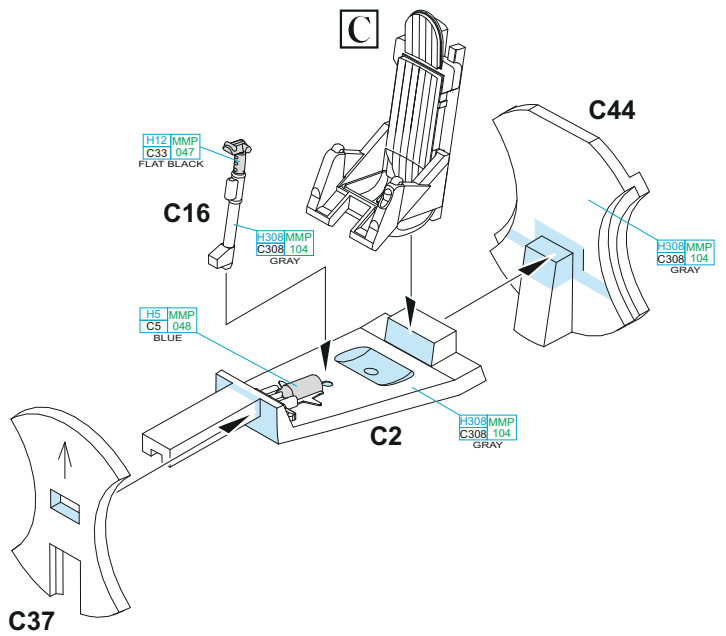
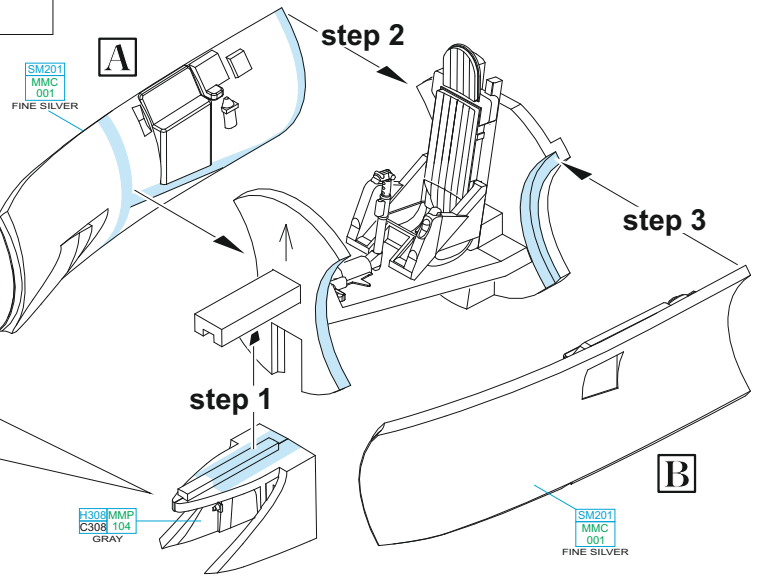
PEINTURE



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
H3	C3	MMP-003	RED

GSI Creos (GUNZE)		MISSION MODELS	
AQUEOUS	Mr.COLOR	PAINTS	
H4	C4	MMP-007	YELLOW
H11	C62	MMP-001	FLAT WHITE
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
SM206		MMC-001	SUPER CHROME SILVER 2

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

C42

C21

C11



C45

E

MC214  
MMM  
001  
DARK IRON

MC218  
MMM  
003  
ALUMINIUM

MC214  
MMM  
001  
DARK IRON

B1

B1

F

C8

H12 MMP  
C33 047  
FLAT BLACK

C7



H12 MMP  
C33 047  
FLAT BLACK

decal K5

B6

E3

H308 MMP  
C308 104  
GRAY

E

F

D

H308 MMP  
C308 104  
GRAY

H308 MMP  
C308 104  
GRAY

E14

⊘ - 0,6 mm

MARKINGS A;D ONLY



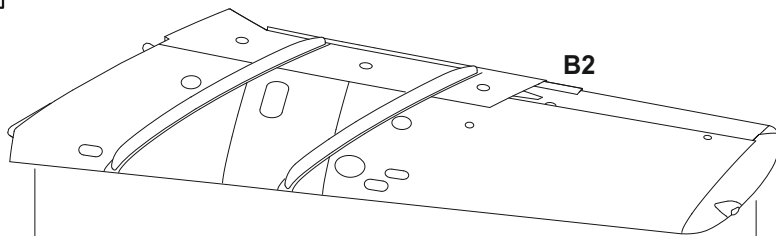
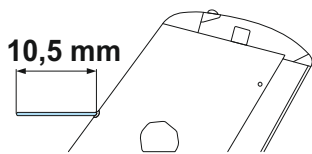
Don't forget  
to add the nose  
weight balance!

H308 MMP  
C308 104  
GRAY

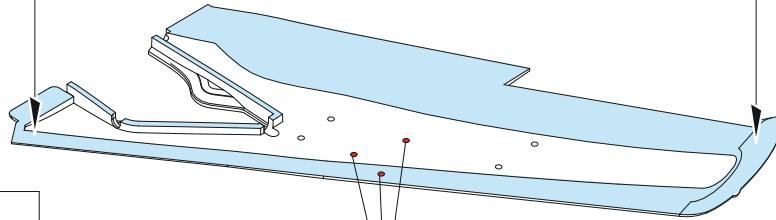


**G**

10,5 mm



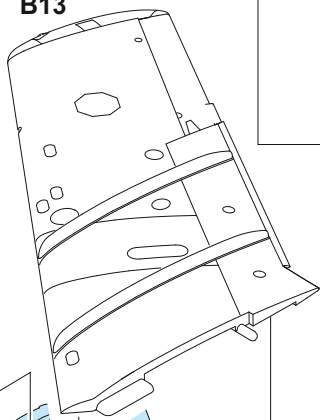
B2



B11

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

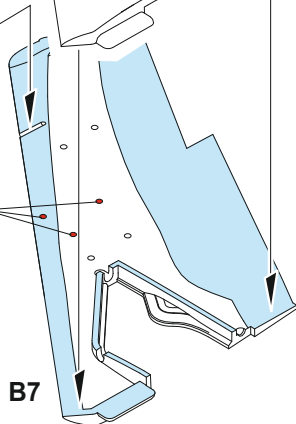
B13



B14

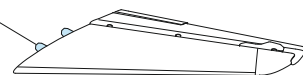
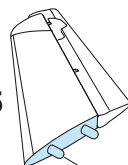
 $\varnothing - 0,8 \text{ mm}$ 

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

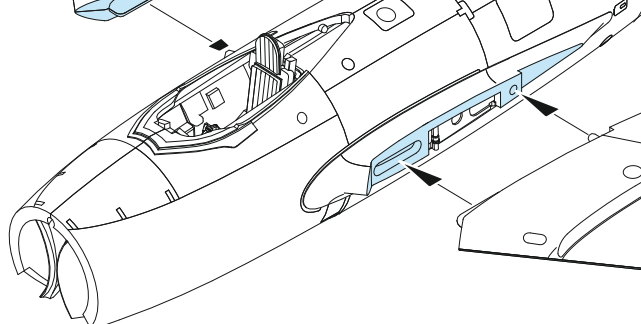
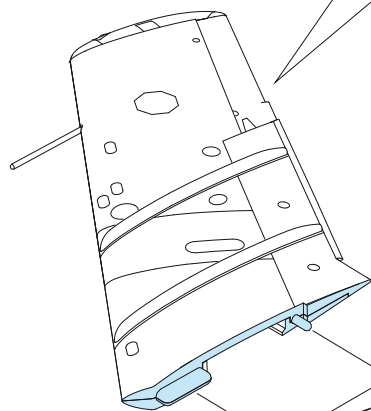


B7

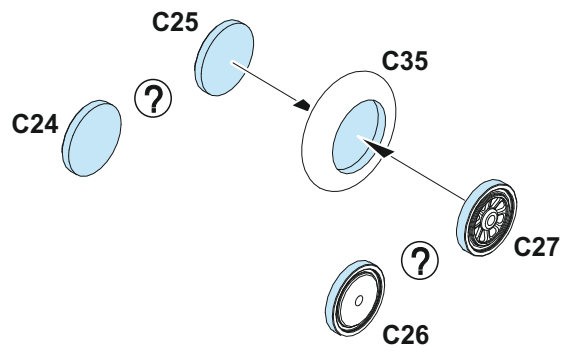
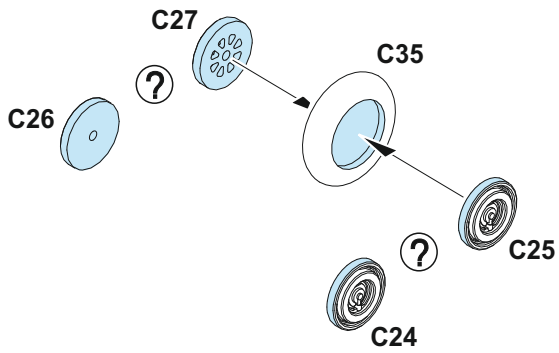
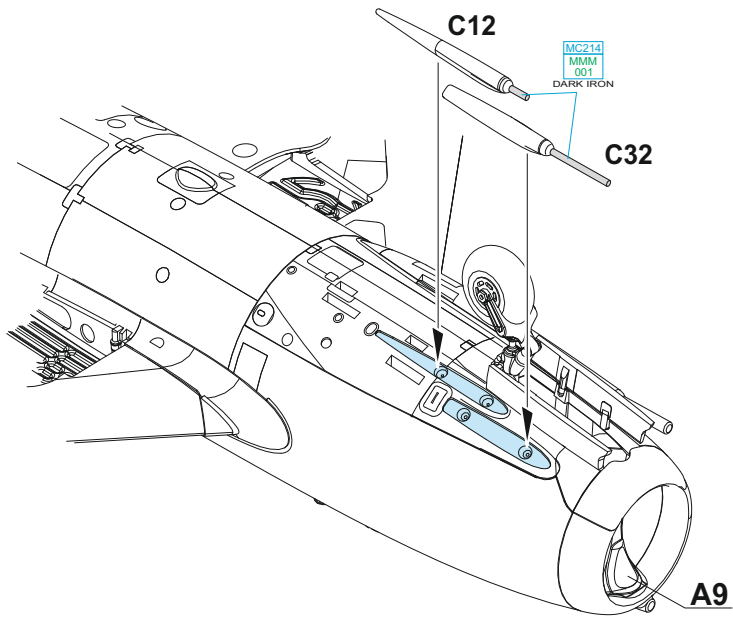
B5



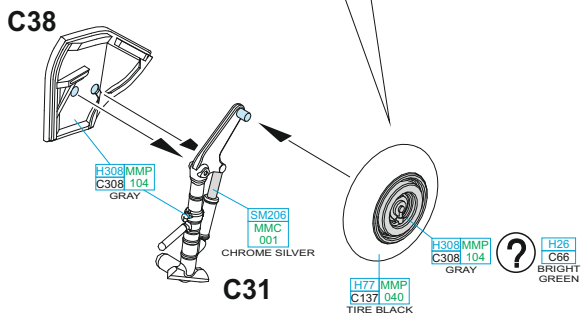
B9

**G**

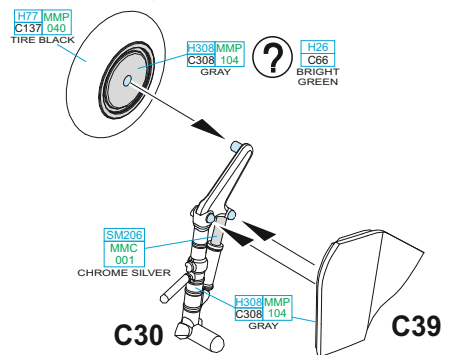


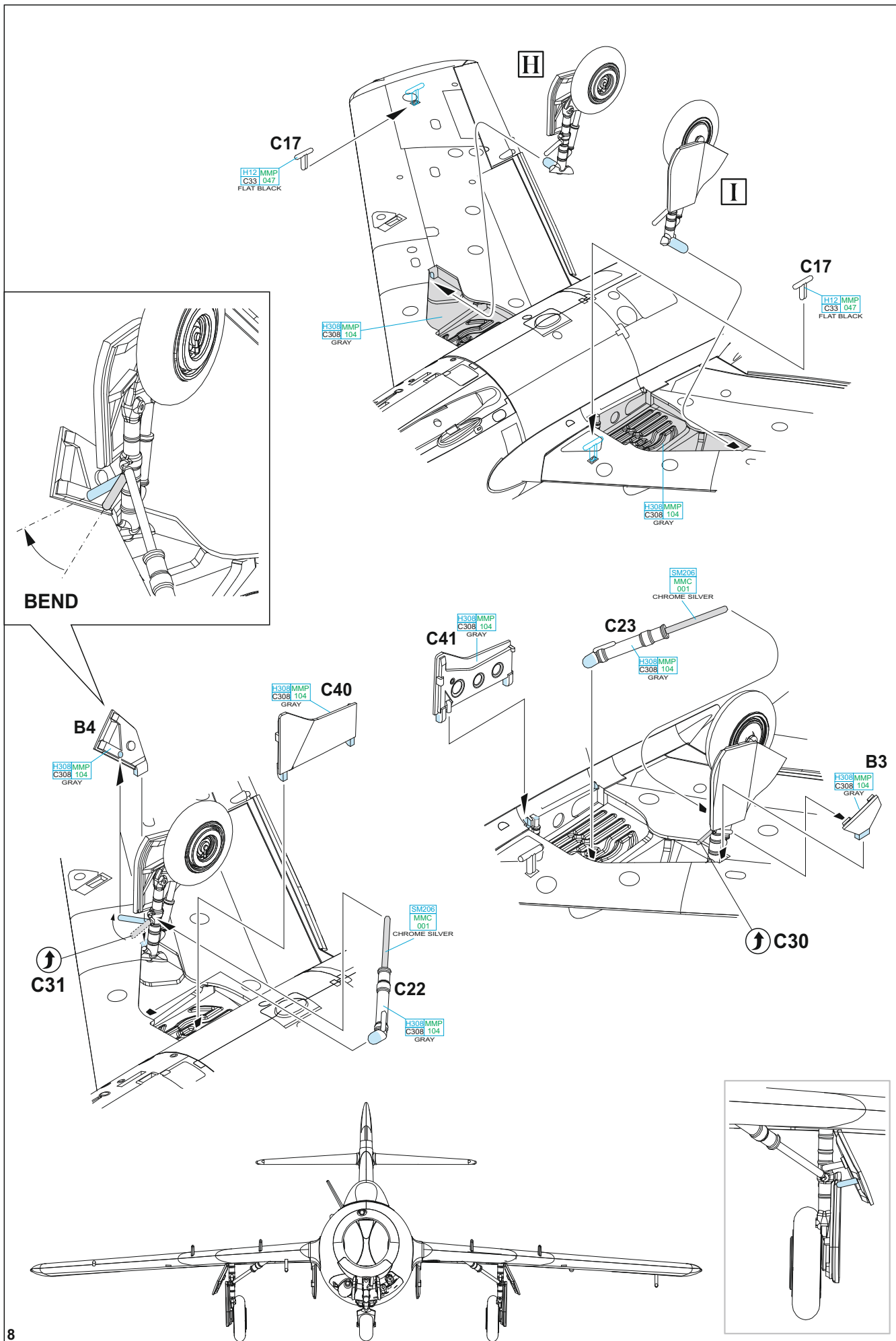


**H**

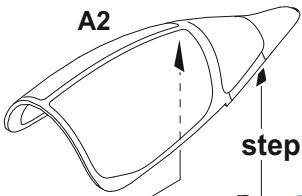


**I**





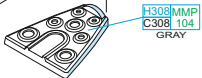
**J**



step 1

step 2

A5



B8 CLOSED CANOPY

?

B12 OPEN CANOPY

**J** CLOSED CANOPY  
A2, A5, B8

C19 - MARKINGS A; D ONLY

C19 ?

H308 MMP  
C308 104  
GRAY C36

C15

A6

A7

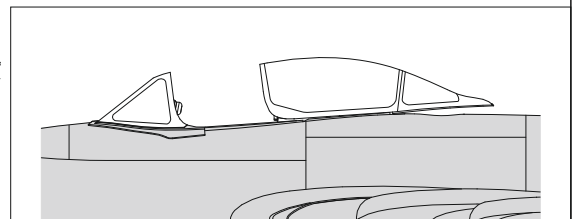
H12 MMP  
C33 047  
FLAT BLACK

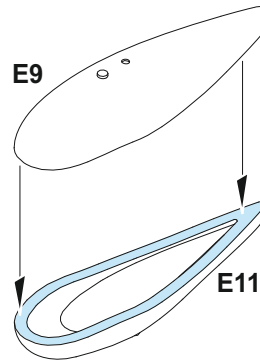
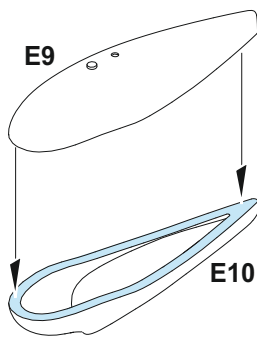
C19 - MARKINGS A; D ONLY

C19

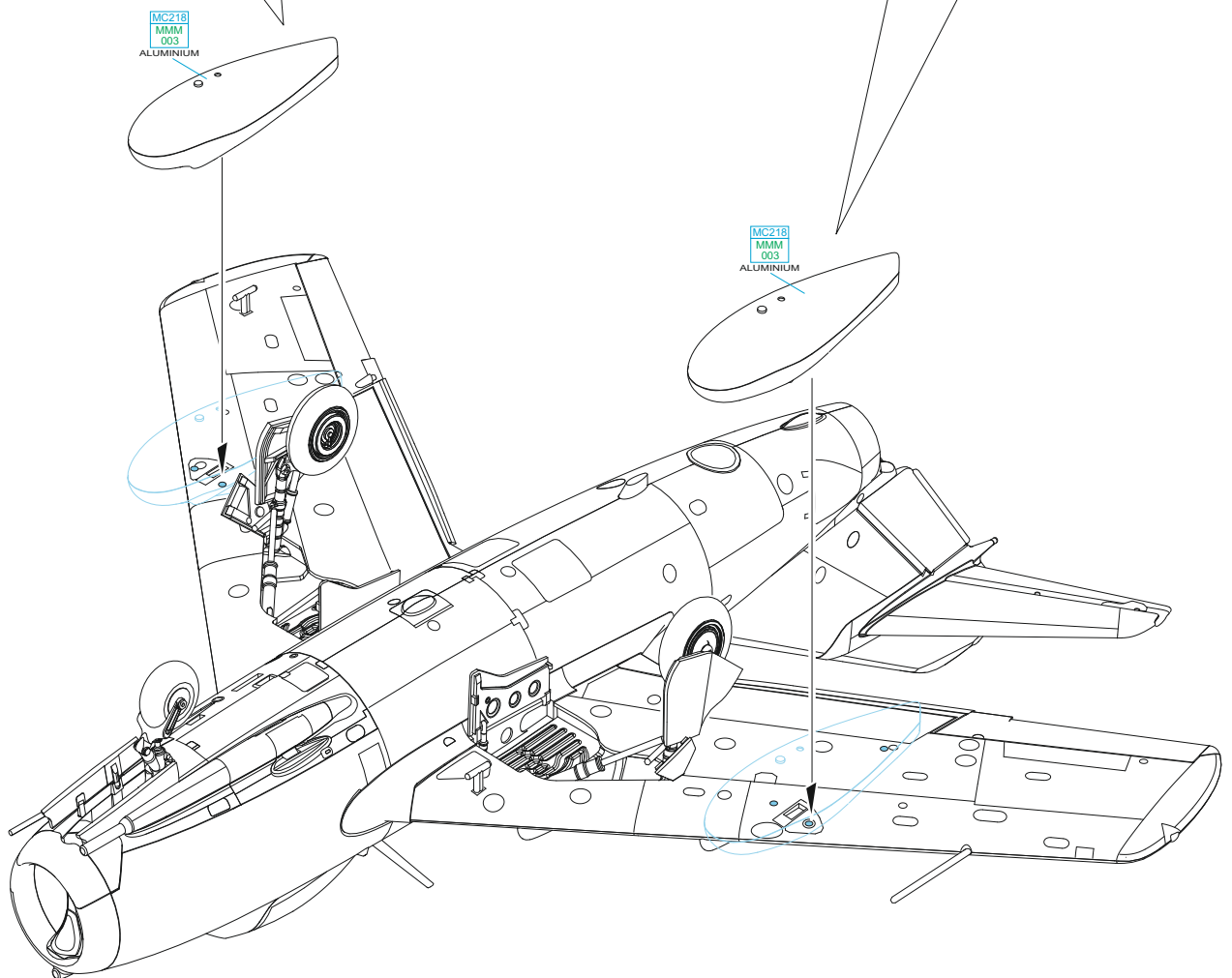
C15

**J** OPEN CANOPY  
A2, A5, B12

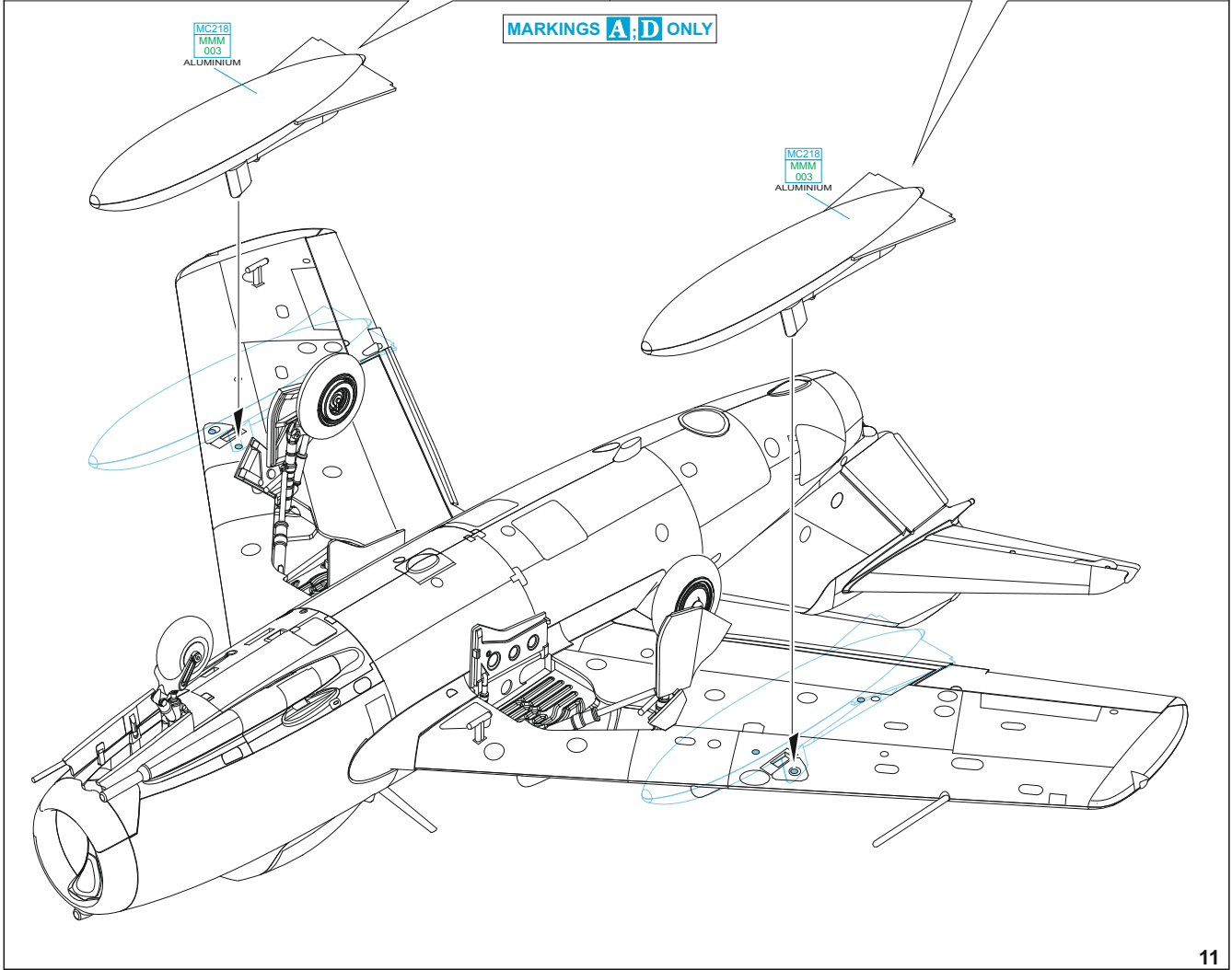
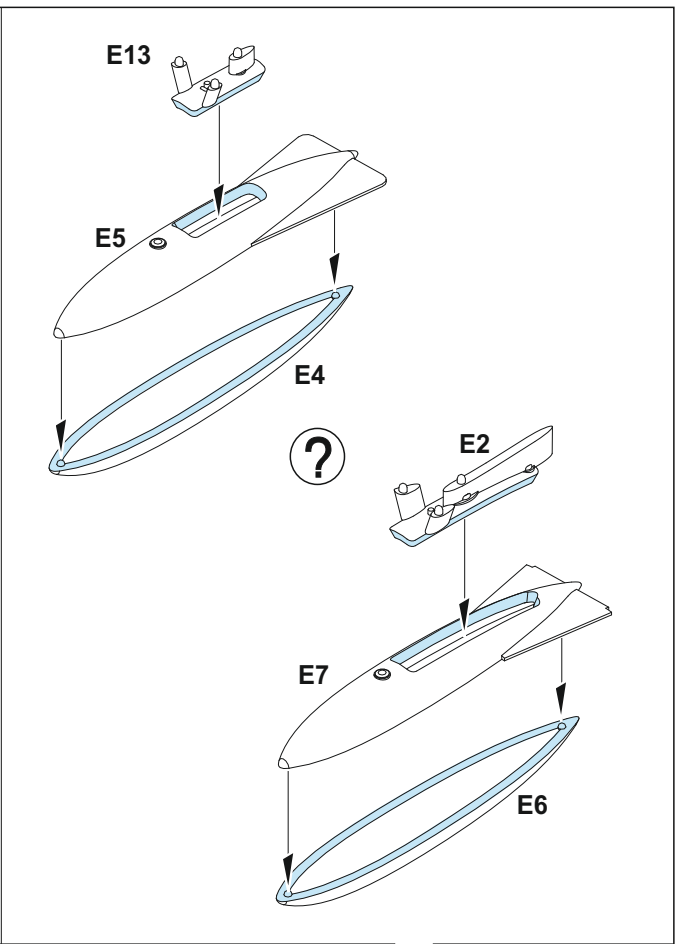
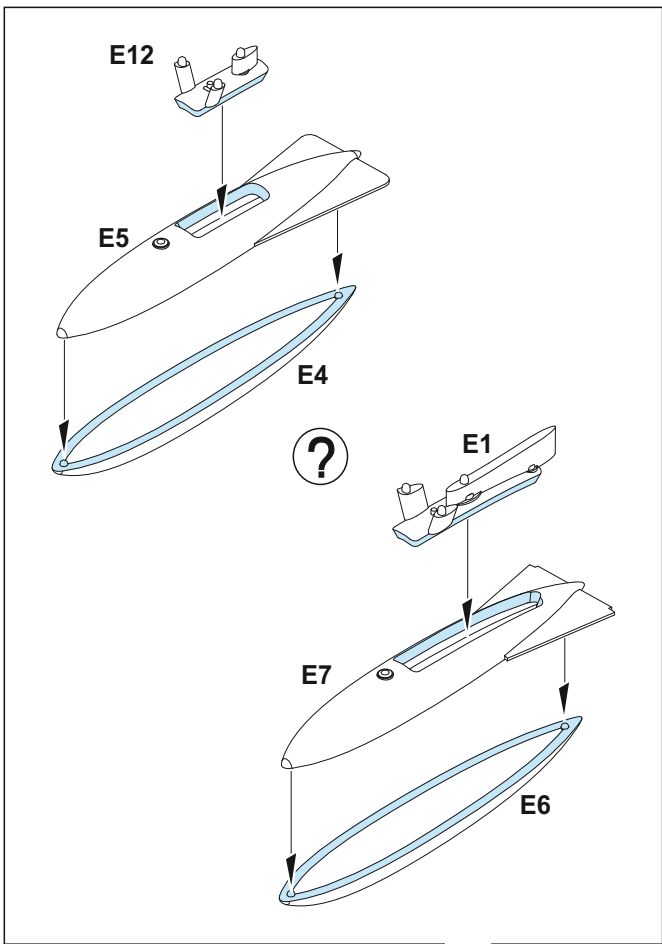




MARKING **B** ONLY

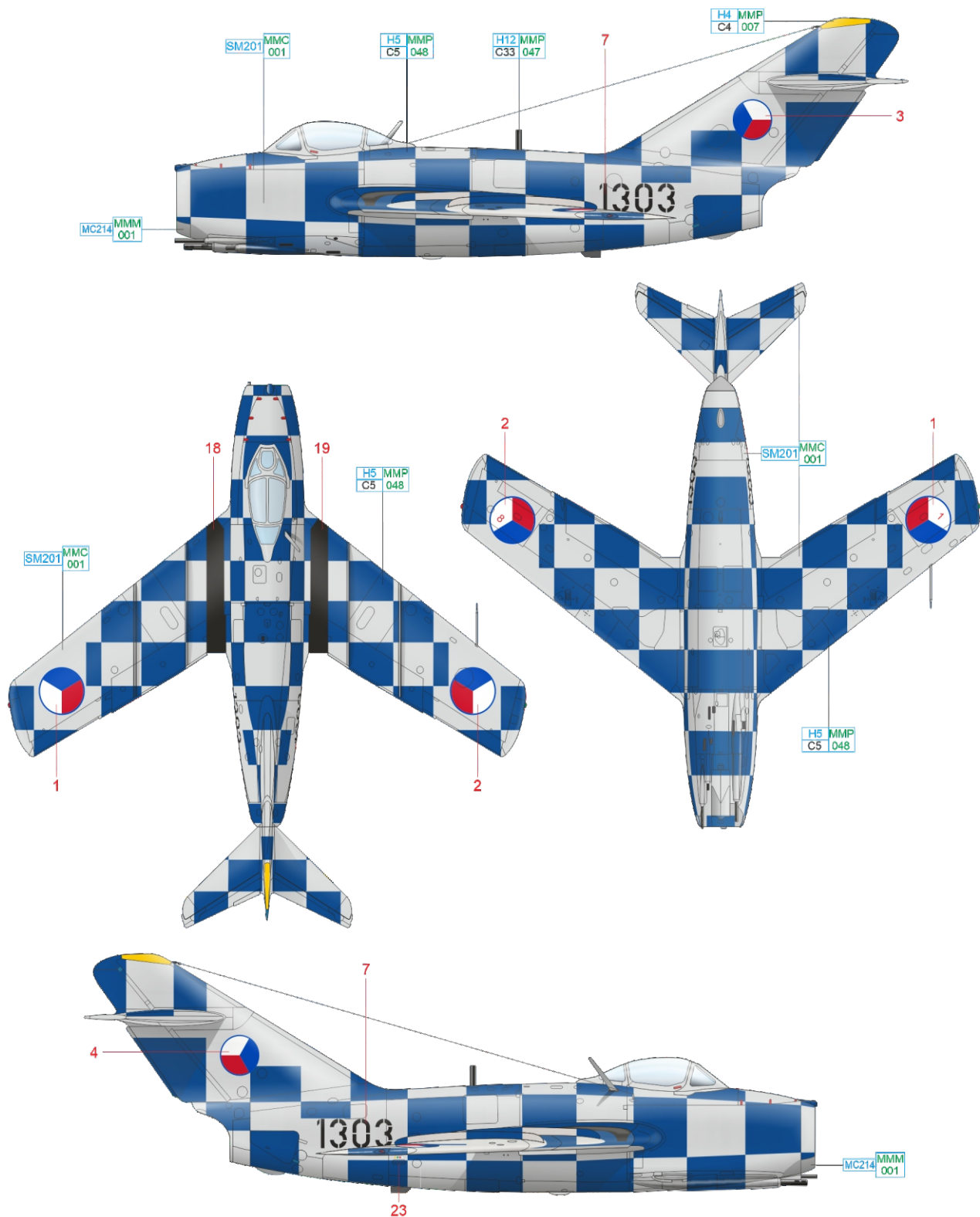






# A MiG-15, vč. 141303, 3. slp, Brno-Tuřany, cca 1958

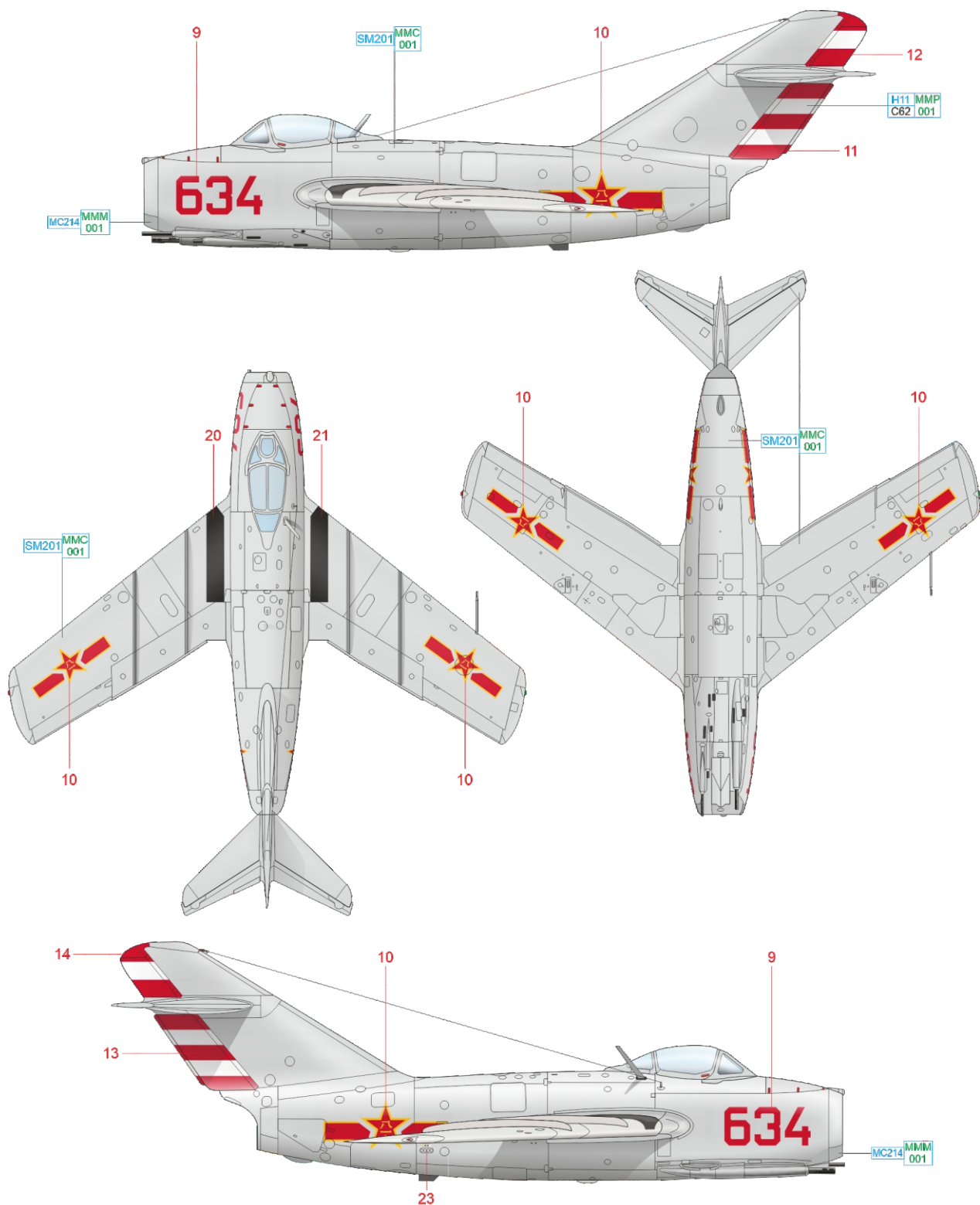
Jeden z nejpestřeji zbarvených československých MiGů-15 létal v této podobě po určitý čas v roli cílového letounu pro protiletadlové dělostřelectvo. Do výzbroje ČSLA byl tento stroj zařazen 4. listopadu 1954, nejpozději od listopadu 1955 byl přidělen k 1. letce 3. slp v Brně a nesl označení FZ-11, které bylo v únoru 1957 změněno na FZ-17. Ještě toho roku, pravděpodobně v červnu, nebo v červenci bylo označení změněno v souladu s novým systémem používajícím poslední čtyřčíslí výrobního čísla stroje na 1303. K opatření letounu opticky výrazným zbarvením došlo pravděpodobně v průběhu roku 1958. Modrá barva čtverců je pravděpodobná, ale není potvrzena. Kdy přesně bylo toto zbarvení odstraněno, se neví. Letoun byl později přestavěn na verzi MiG-15bisSB a létal u 18. sbolp. Byl zničen při tragické srážce tří strojů této jednotky 17. února 1964 nad Sezemicemi. Ve strojích 1554 a 0526 zahynuli mjr. Jan Jeřábek a npor. Jaroslav Pikal, z 1303 se katapultoval a se zraněním vyvázl kpt. Jurečka.



SUPER FINE SILVER SM201 MMC 001    DARK IRON MC214 MMM 001    YELLOW H4 MMP C4 007    BLACK H12 MMP C33 047    BLUE H5 MMP C5 048

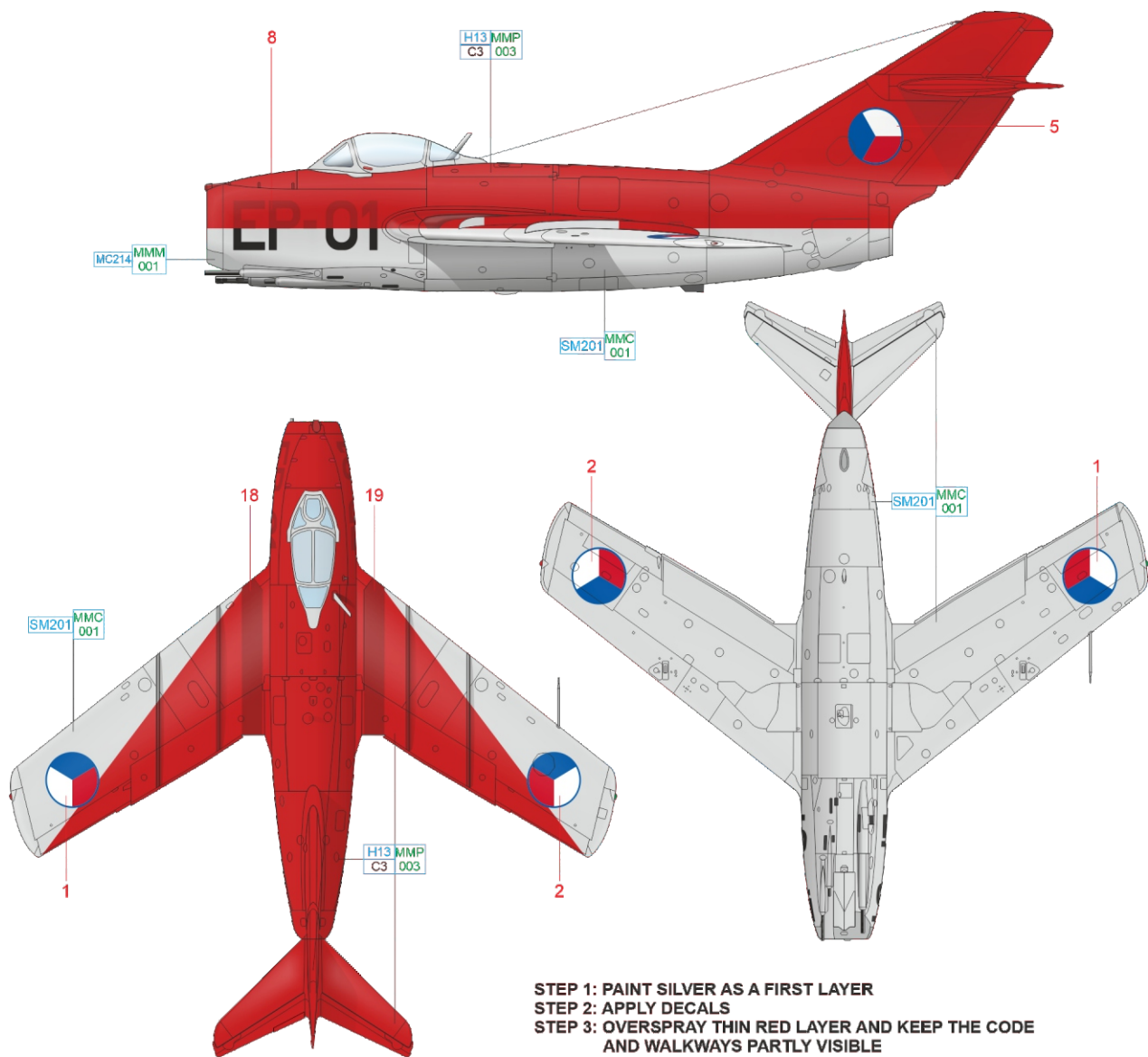
# B MiG-15, 0615334, maj. V. I. Koljadin, 28 GIAP, 151 GIAD, 64 IAK, Mukden, Čína, prosinec 1950

Viktor Ivanovič Koljadin bojoval ve 2. svět. válce od června 1941 nejprve jako pilot 289. bitevního pluku, poté 597. nočního lehkého bombardovacího pluku, kde létal s Po-2. Zde bojoval až do roku 1943, kdy byl povýšen na poručíka a přeškolen na stíhače. V červnu 1944 nastoupil k 68. gardovému stíhacímu pluku (GIAP), u kterého setrval do konce války a připsal si 15 sestřelů. Dne 29. června 1945 mu byl udělen titul Hrdina Sovětského svazu. Po válce pokračoval ve službě u 28. GIAP, nejprve jako zástupce velitele a poté jako velitel. S touto jednotkou se také po vypuknutí války v Koreji přemístil do Číny. V Mukdenu se 151. gardová stíhací divize (GIAD) usadila na dvou místních letištích Anshan a Liaoyang. Koljadin i v Koreji pokračoval v úspěšné dráze stíhače a stal se v pořadí druhým esem celého 64. stíhacího leteckého křídla. V období od listopadu 1950 do konce března 1951 uskutečnil asi 40 vzletů, zúčastnil se dvou desítek vzdušných bojů a sestřelil šest nepřátelských letadel. Později byl jmenován zástupcem velitele 4. armády protivzdušné obrany a v roce 1973 odešel v hodnosti generálmajora do zálohy. Zemřel 6. listopadu 2008 v Sevastopolu.



SUPER FINE SILVER SM201 MMC 001 DARK IRON MC214 MMM 001 BLACK H12 MMP C33 047 WHITE H11 MMP C62 001

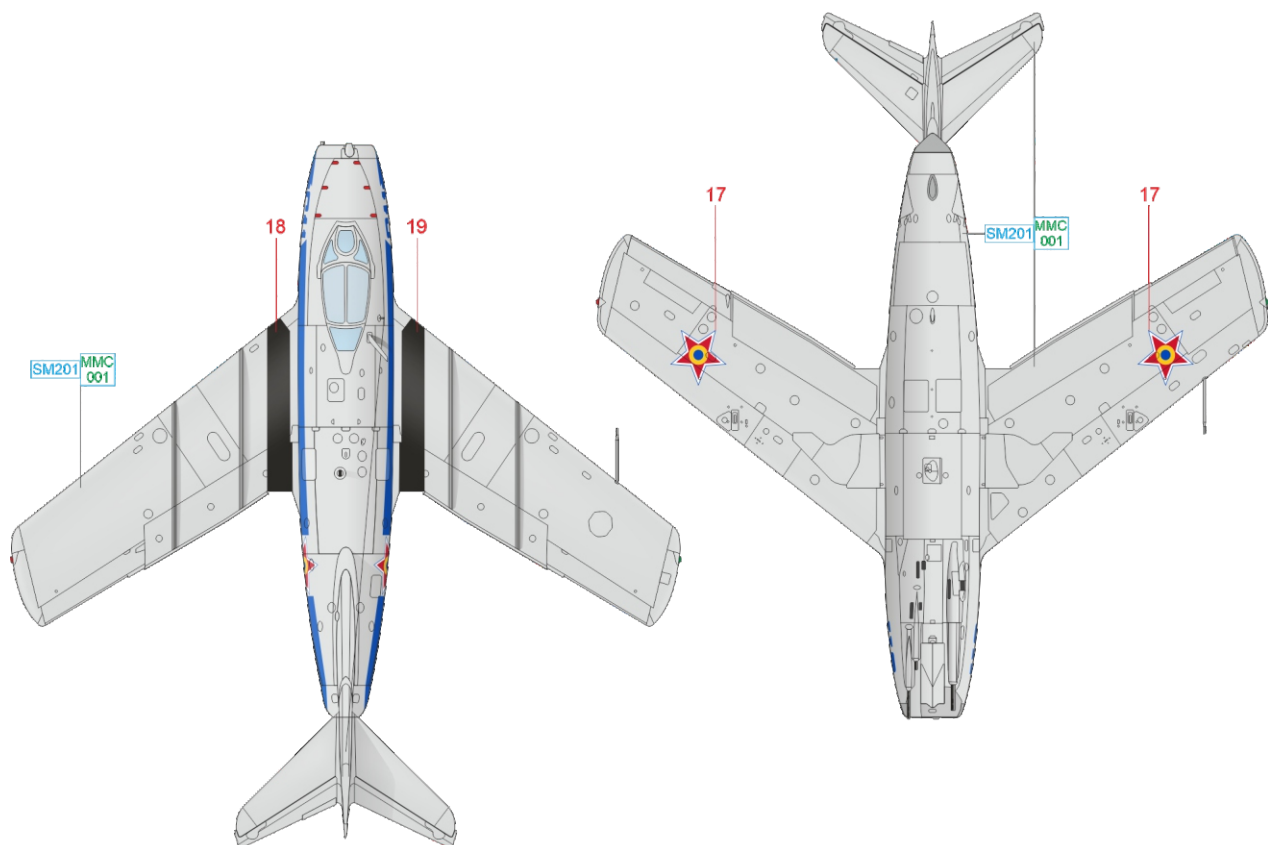
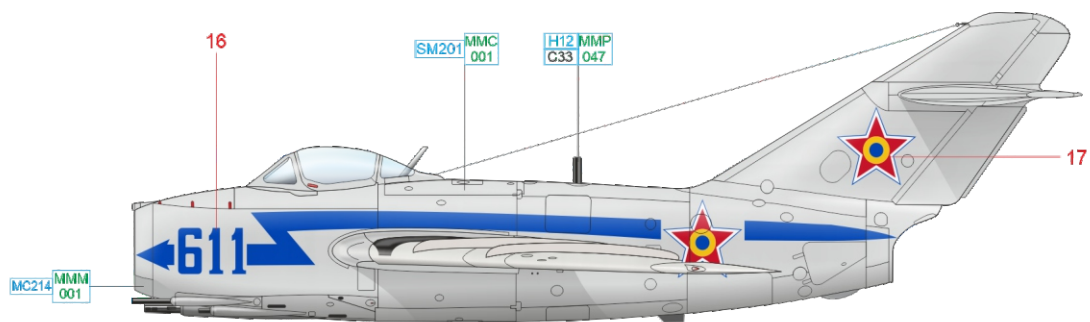
Se strojem EP-01 létal vedoucí pětičlenné akrobatické skupiny 1. stíhací letecké divize podplukovník Jozef Kúkel, který se stal později velitelem 10. letecké armády. Stal se posledním generálem našeho letectva s bojovými zkušenostmi z 2. sv. války. Během ní sloužil rodák z Banskej Hodruše v řadách letectva Slovenského štátu, po vypuknutí SNP se však zapojil jako pilot Š-328 do bojových operací v řadách kombinované letky na letišti Tri Duby. Poté se po přesunu na osvobozené polské území přihlásil k 1. čs. armádnímu sboru a bojoval v řadách 1. čs. smíšené letecké divize. Nejprve u 2. čs. stíhacího leteckého pluku a poté u 3. čs. bitevního leteckého pluku, se kterým se také účastnil bojových operací na Ostravsku. Po vpádu vojsk Varšavské smlouvy do ČSSR v roce 1968 byl pro své postoje zbaven velení 10. let. armády, na konci roku pak utrpěl při autonehodě těžké zranění, po kterém zůstal na invalidním vozíku. V 80. letech byl plně rehabilitován, zemřel 16. 6. 1994 v Hradci Králové. Letouny jeho akrobatické skupiny byly pro zvýšení efektu vystoupení, které skupina předvedla na leteckém dnu v září 1955 na letišti v Ruzyni, opatřeny červeným nátěrem smytlou barvou na horních plochách. Pod barvou výrazně prosvítalo označení letounu a „chodníčky“ na křídle. Zajímavostí je v případě EP-01 také starší typ výsostných znaků na směrovce o větší průměru. Označení EP příslušelo velitelskému roji 1. lsd.





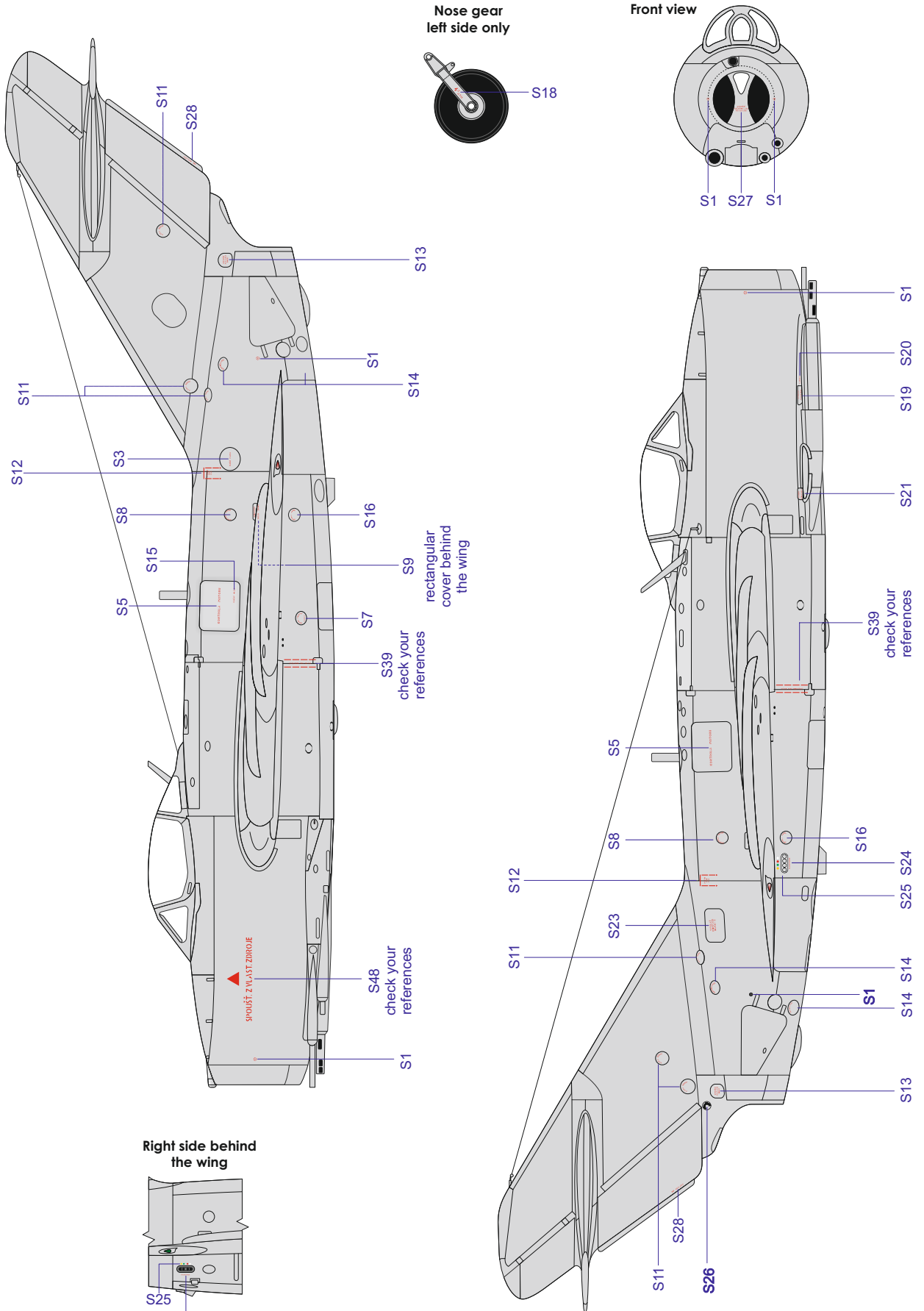
# D MiG-15, s/n 231611, Vzdušné síly Rumunska, pozdní 50. léta

Tento letoun byl vyroben v Československu a rumunskému letectvu byl předán 23. září 1953. Rumunské Forțele Aeriene Române nejprve odebralo 58 letounů v roce 1952 přímo ze Sovětského svazu, poté započaly dodávky z Československa, které probíhaly v letech 1952 až 1954. Celkem odebralo Rumunsko 204 kusů licenčně vyrobených MiGů-15. Zobrazený letoun byl jedním z těch, které v rámci natáčení filmu obdržely modrý blesk na trupu.



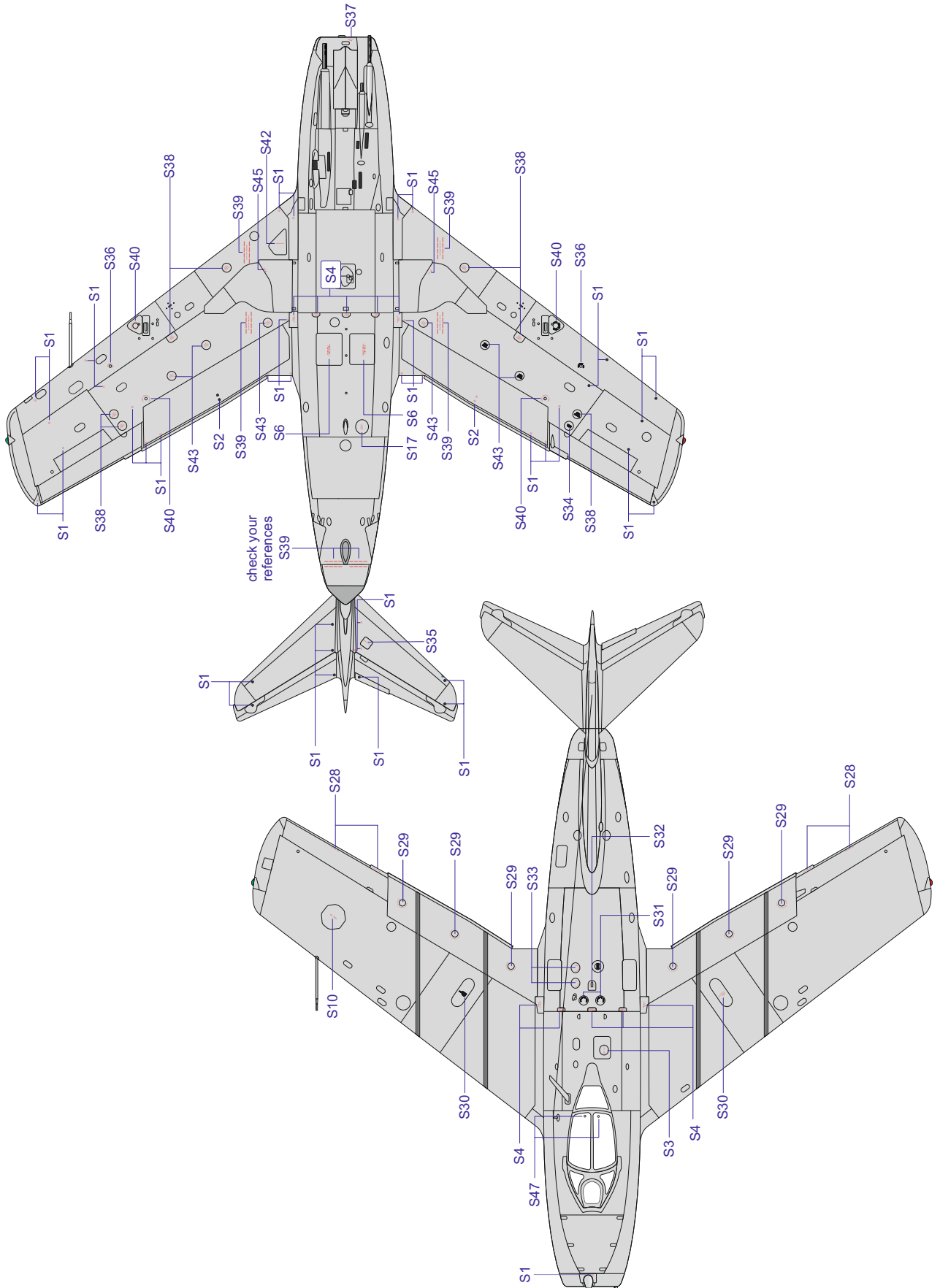
SUPER FINE SILVER SM201 MMC 001 DARK IRON MC214 MMM 001 BLACK H12 MMP C33 047

## Czech stencils

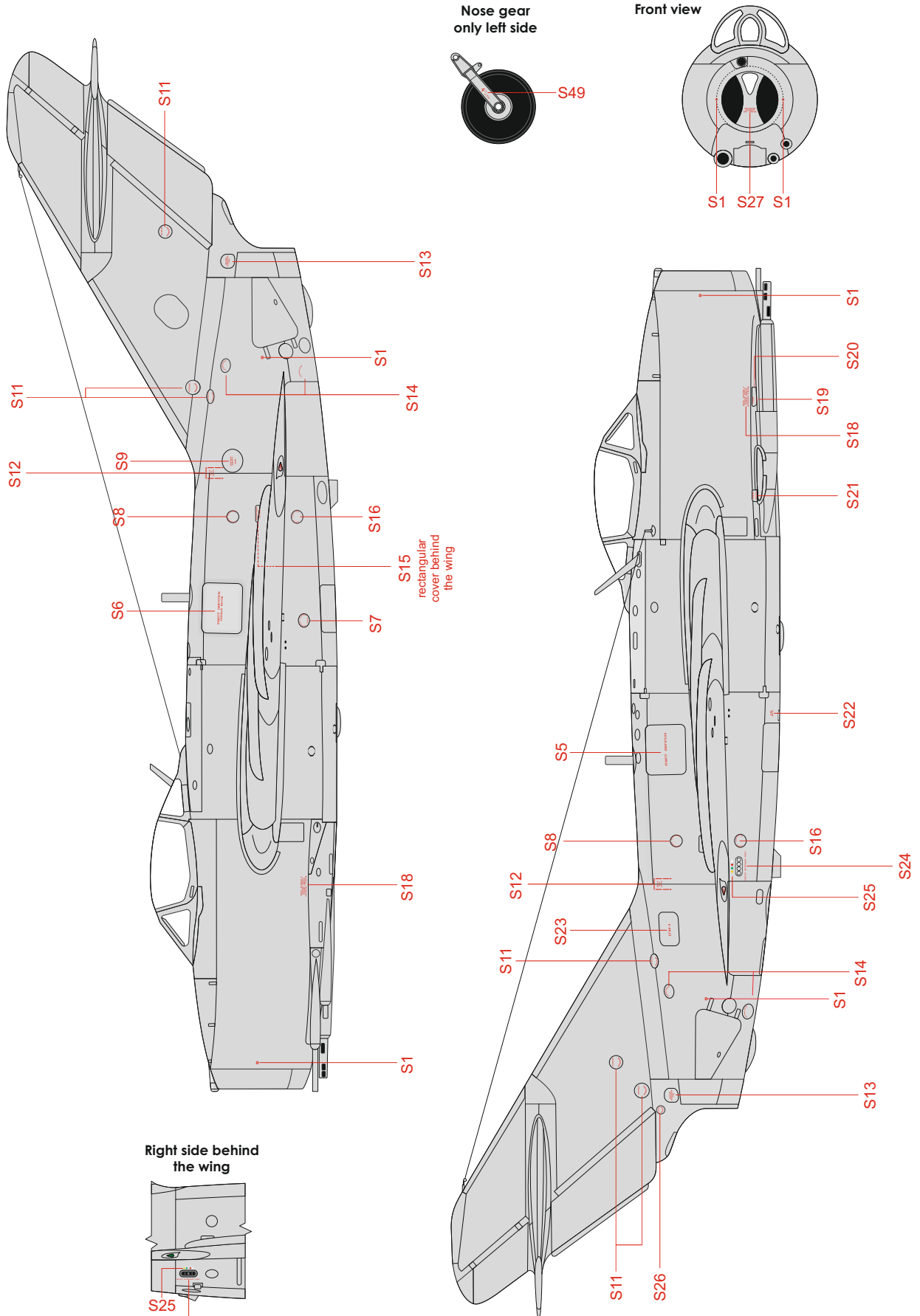




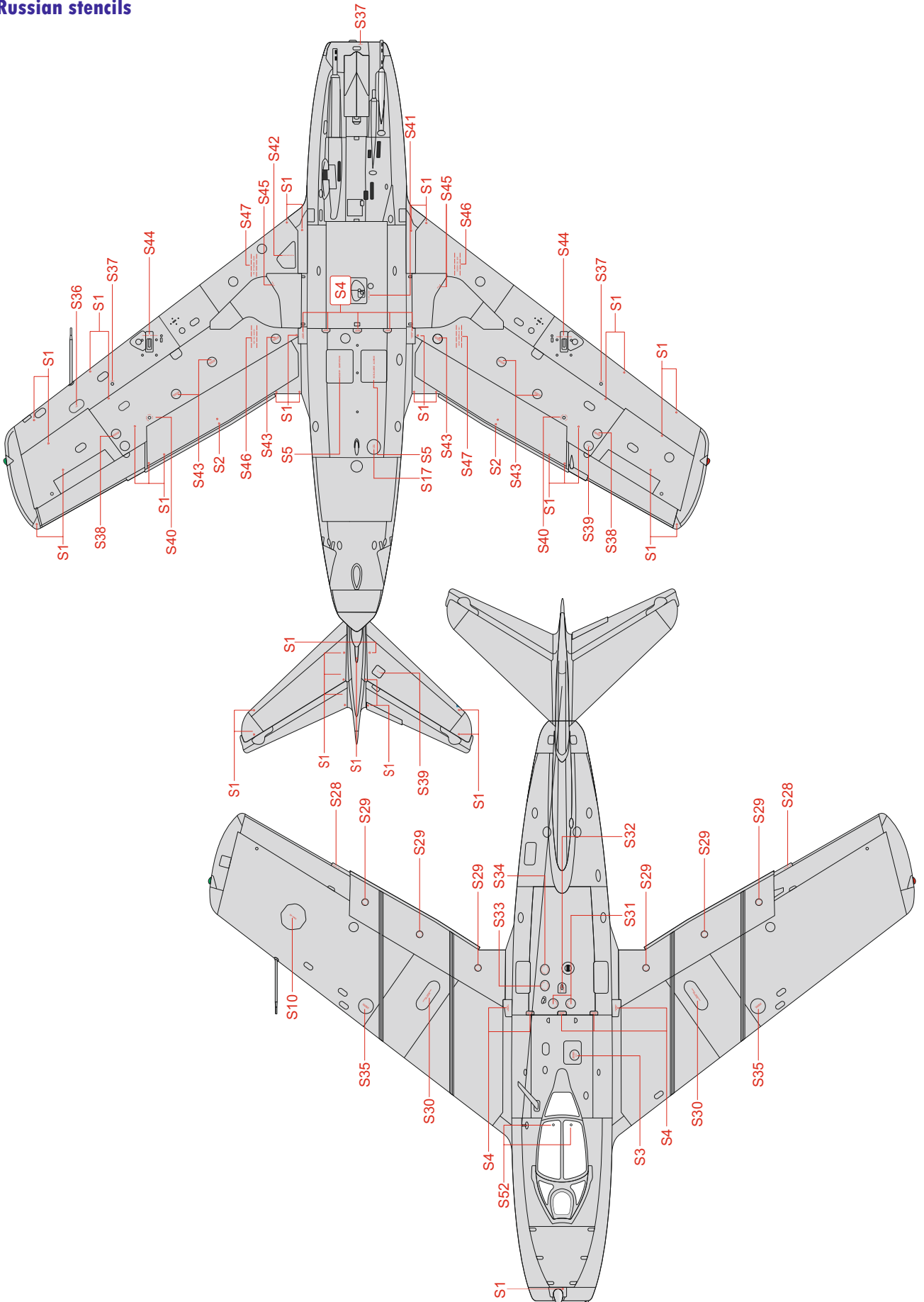
## Czech stencils



## Russian stencils



## Russian stencils



# Eduard goodies for

# MiG-15 1/72

- 72574 MiG-15 landing flaps (PE-Set)
- 72575 MiG-15/MiG-15bis exterior (PE-Set)
- 672007 MiG-15 wheels (Brassin)
- 672008 MiG-15 ejection seat (Brassin)
- 672021 MiG-15 airbrakes (Brassin)
- D72007 MiG-15 / MiG-15bis stencils (Decal Set)

