

## 1/72 SCALE PLASTIC KIT

**ProfiPACK**  
edition

**#7059**



### INTRO

MiG-15 fighter aircraft has become one of the post-WW2 aircraft development symbols, especially the one of the communist block lead by Soviet Union. It played crucial role in the Korean War, took part of the Suez Crisis as well as in other less important conflicts in Asia, Africa, Caribbean etc. The key parts of the aircraft – the engine and the swept wing – were not developed in Soviet Union but in other countries. The swept wing was elaborated by German researchers and found its way to Soviet Union as a part of the war prize. The engine, under licence built Rolls Royce Nene, was created by British engineers. The specifications that led to the MiG-15 birth were issued in 1947. Temporary Soviet attempts to develop their own jet engine failed and captured German Jumo 004 and BMW 003 jet engines became obsolete. Under such a situation Soviet Union decided to buy few tens of British Nene I, Nene II and Derwent V engines. The licence to build these engines was built also. Three types of the fighter airplanes were built using these engines. The Derwent was the heart of Yak-23 with straight wing and Nene found its way to Lavochkin 168 and MiG-15, both with the swept wing and horizontal stabilizer. Soviets believed that at least one of two different wing designs will fulfil the requirements. Finally Yak-23 and MiG-15 entered the serial production but only the latter became world-wide known thanks to its performance and high numbers of airplanes manufactured. The first prototype under I-301 designation was finished on December 19th and made its maiden flight on December 30th, 1947. The second prototype powered by more powerful Nene II engine flew for the first time on May 27th, 1948. The third prototype joined previous two ones afterwards but test flight were so satisfying that serial production of the aircraft under designation MiG-15 was ordered on July 17th, 1948. The first production aircraft was assembled in June 1949 and the serial production was step by step launched in many facilities across the Soviet Union. The production MiG-15 was powered by RD-45F engine and armed with two 23mm cannons NS-23KM and one 37mm cannon N-37. The various bombs and unguided air-to-ground missiles (LR-130 and S-21) could be attached to the hardpoints on the wing undersurface. A bit later, in 1950 – 1951 the production of MiG-15bis begun. Powered by VK-1 engine with the higher output these were easily recognizable thanks to the modified aerial brakes on the tail. The „bises“ were produced till 1953 when the MiG-17 replaced them on the assembly lines. The Fifteens were manufactured outside the Soviet Union. The Aero and Let facilities in Czechoslovakia and PZL Mielec in Poland built them in relatively high numbers. The two-seaters were built by Chinese also. Apart of the fighters more variants were built. The two-seater UTI MiG-15 was flown as a training aircraft. The majority of them left the production line in Czechoslovakia. In Czechoslovakia many MiG-15s and bises were underwent the modification to the fighter-bomber MiG-15SB and MiG-15bisSB version with four underwing pylons. The MiG-15R / MiG-15bisR was the recon version with cameras and MiG-15T served as a target-towing aircraft. The Fifteens were given with the NATO code designation. The single-seaters were coded Fagot A for MiG-15 and Fagot B for MiG-15bis. The two-seater UTI MiG-15 was known under the codename Midget.

### ÚVODEM

Stíhací letoun MiG-15 se stal jedním ze symbolů rozmachu poválečného letectví, zejména pak vývoje techniky na straně vojenského bloku pod kuratelou Sovětského svazu. Zásadní roli hrál ve válce v Koreji, účastnil se bojů během Suezské krize a řady dalších více či méně významných konfliktů. Za klíčové součásti letounu – motor a šípové křídlo – však Sověti vděčí jiným národům. Šípové křídlo vzniklo na základě výzkumných prací německých konstruktérů a do Sovětského svazu putovaly jako válečná kořist. Motor, licenční Rolls Royce Nene, pak vznikl na půdě Velké Británie. Zadání směřující k MiGu-15 se datuje do roku 1947. Dosavadní pokusy s proudovými motory domácí provenience skončily neúspěchem a kořistní německé Jumo 004 a BMW 003 svými výkony již nestačily. Proto se Sovětský svaz odhodlal k nákupu britské licence na výrobu motorů Nene a Derwent a několika desítek již hotových kusů motorů Nene I, Nene II a Derwent V. Zatímco okolo Derwentu byl postaven Jak-23 s přímým křídlem, okolo Nene vznikly Lavochkin 168 a MiG-15 se šípovým křídlem a ojedinělými plochami. Rozdílné pojetí konstrukcí mělo zajistit, že v případě neúspěchu jedné bude možné využívat druhou. Nakonec se do sériové výroby dostal Jak-23 a MiG-15, ale MiG-15 svého konkurenta zcela zastínil. Jak počtem vyrobených kusů, tak celosvětovou slávou. Prototypy MiGu-15 pod značením I-301 byl dokončen 19. prosince 1947 a poprvé se vyznesl do vzduchu 30. prosince téhož roku. Druhý prototyp již dostal výkonnější motor Nene II a první let vykonal 27. května 1948. Záhy je doplnil ještě třetí prototyp, ale zkoušky probíhaly natolik uspokojivě, že již 17. července 1948 padlo rozhodnutí o sériové výrobě typu pod označením MiG-15. První sériový letoun byl dokončen v červnu 1949 a postupně se rozeběhla výroba v několika továrnách po celém Sovětském svazu. MiG-15 poháněl motor RD-45F, což byl licenční Nene II. Výzbroj tvořila dvojice 23 mm kanonů NS-23KM a jeden 37 mm kanon N-37. Pod křídlo bylo možné podvěsit pumy a neřízené protizemní rakety (LR-130 a S-21). Záhy, již v letech 1950 – 1951 začaly v montážních linek sjíždět MiGy-15bis. Poháněl je výkonnější motor VK-1 a vizuálně se odlišovaly mj. jiným tvarem aerodynamických brzd na zádi trupu. Výroba bisů probíhala až do roku 1953, kdy je nahradily MiGy-17. Produkci patnáctek se zabývaly i továrny mimo Sovětský svaz. Jednalo se o československé závody Let a Aero, polský PZL Mielec a dvoumístná verze byla stavěna také v Číně. Vznikla řada verzí a variant. Nejpočetněji zastoupený byl cvičný dvoumístný UTI MiG-15. Vyráběly se zejména v Československu. V této zemi vynikla také stíhací bombardovací verze MiG-15SB a MiG-15bisSB se čtyřmi závěsníky pod křídlem. Vyráběly se též průzkumné MiGy-15R / MiG-15bisR a pro tahání cvičných terčů určené MiG-15T. Typ dostal v systému kódových označení NATO jména Fagot A a Fagot B pro MiG-15 a MiG-15bis. Označení Midget patřilo dvoumístnému UTI MiG-15.

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 započítím 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. SYMBOLY \* INSTRUKTION SINNBILDEN \* SYMBOLES \* 記号の説明

OPTIONAL  
VOLBABEND  
OHNOUTSAND  
BROUSITOPEN HOLE  
VYVRTAT OTVORSYMMETRICAL ASSEMBLY  
SYMETRICKÁ MONTÁŽREMOVE  
ODRŽNOUTREVERSE SIDE  
OTOCITAPPLY EDUARD MASK  
AND PAINT  
POUŽIT EDUARD MASK  
NABARVIT

PARTS

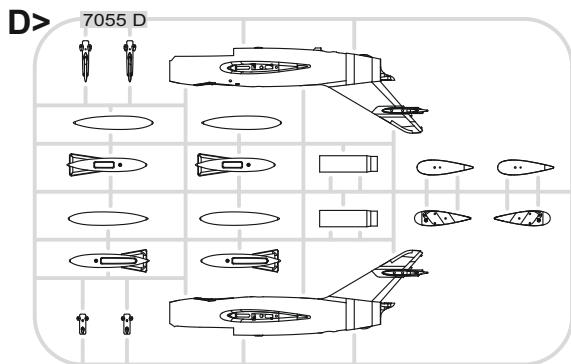
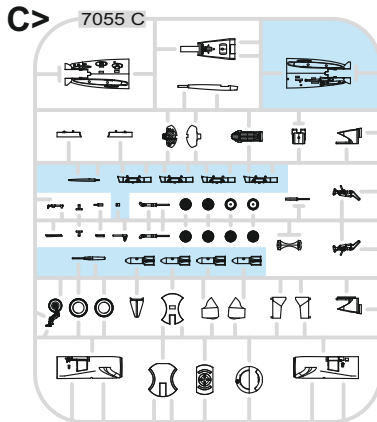
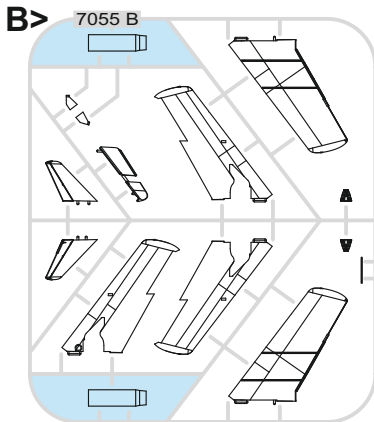
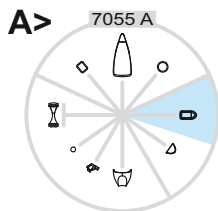
\* DÍLY

\* TEILE

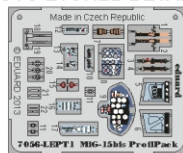
\* PIĘCES

\* 部品

## PLASTIC PARTS

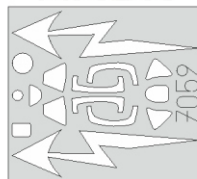


## PE - PHOTO ETCHED DETAIL PARTS



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

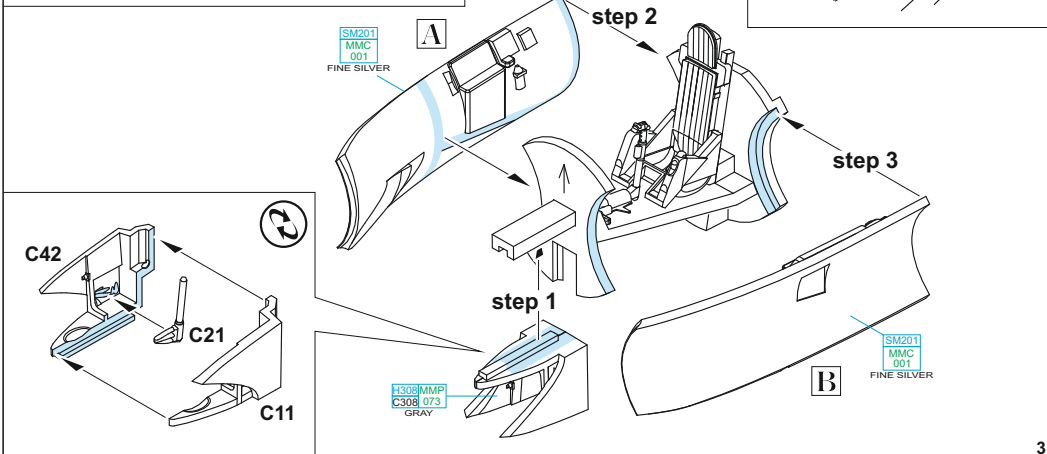
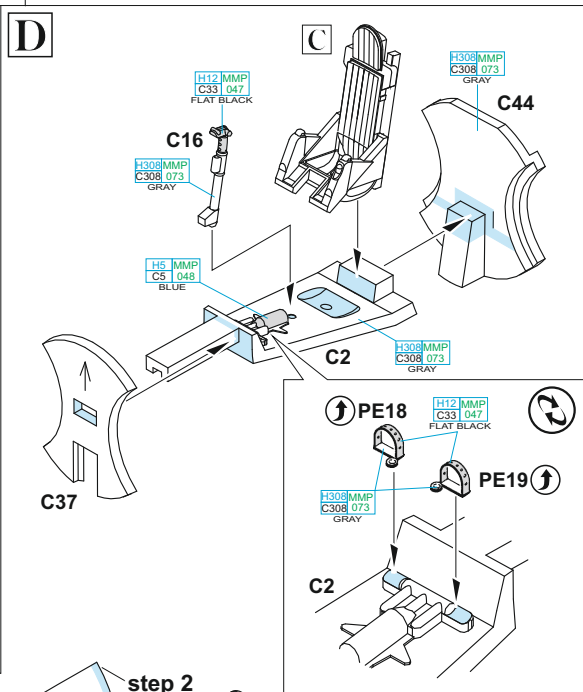
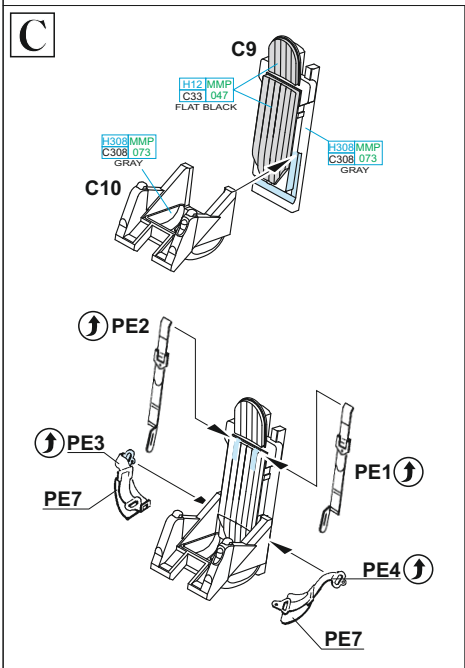
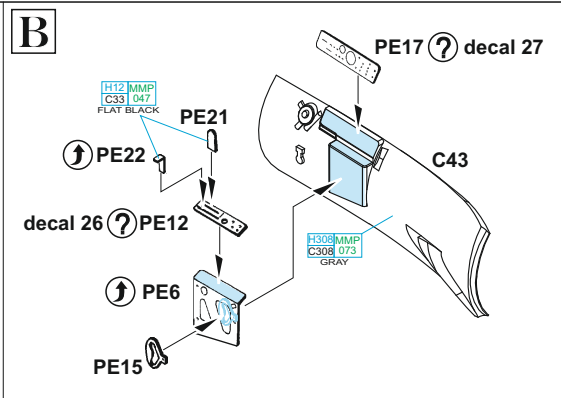
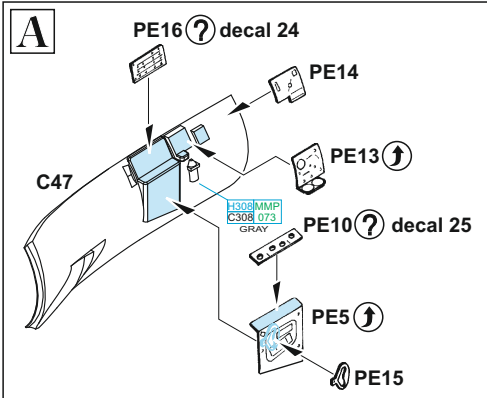
\* FARBEN

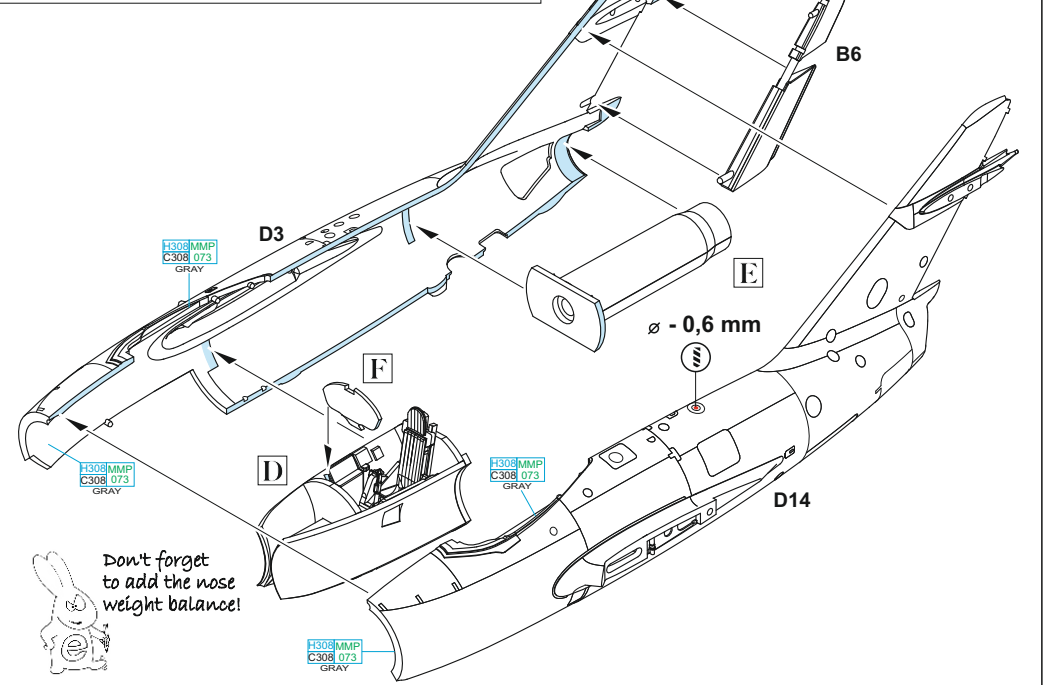
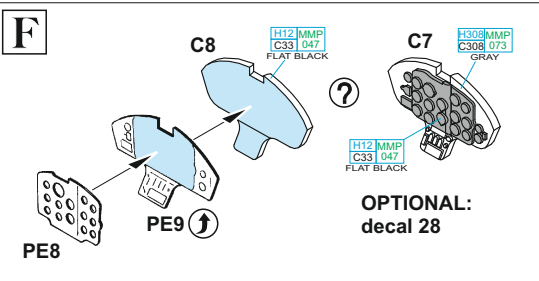
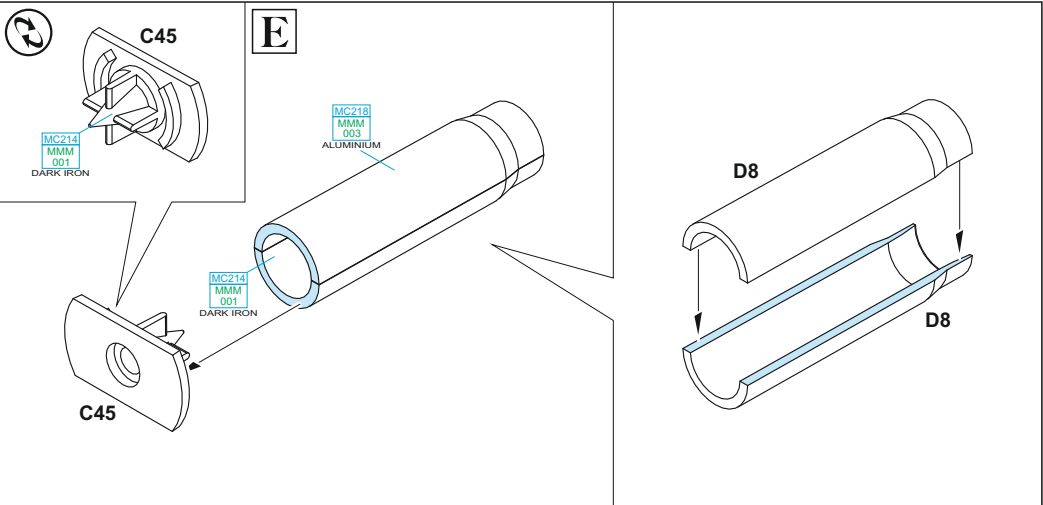
\* PEINTURE

\* 色

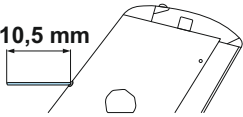
GSI Creos (GUNZE)		MISSION MODELS	
AQUEOUS	Mr.COLOR	PAINTS	
H3	C3	[MMP-003]	RED
H4	C5	[MMP-048]	BLUE
H6	C6	[MMP-004]	GREEN
H12	C33	[MMP-047]	FLAT BLACK
H18	C28	[MMM-002]	STEEL
H25	C34		SKY BLUE
H26	C66		BRIGHT GREEN
H47	C41	[MMP-012]	RED BROWN
H86	C119	[MMP-119]	SANDY YELLOW
H87	C115	[MMP-057]	LIGHT 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
[SM209]		[MMC-001]	CHROME SILVER

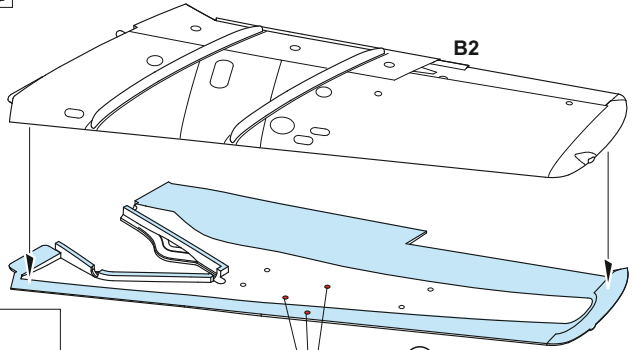




10,5 mm



**G**



**B2**

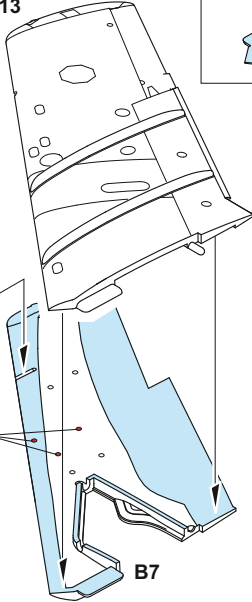
**B13**

**B14**

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



**EXTERNAL FUEL TANK**



**B7**

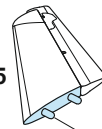
$\varnothing - 0,8 \text{ mm}$   
**EXTERNAL FUEL TANK**

**B10** **B11**

**B10 - MARKINGS B; C; D; E**

**B11 - MARKING A**

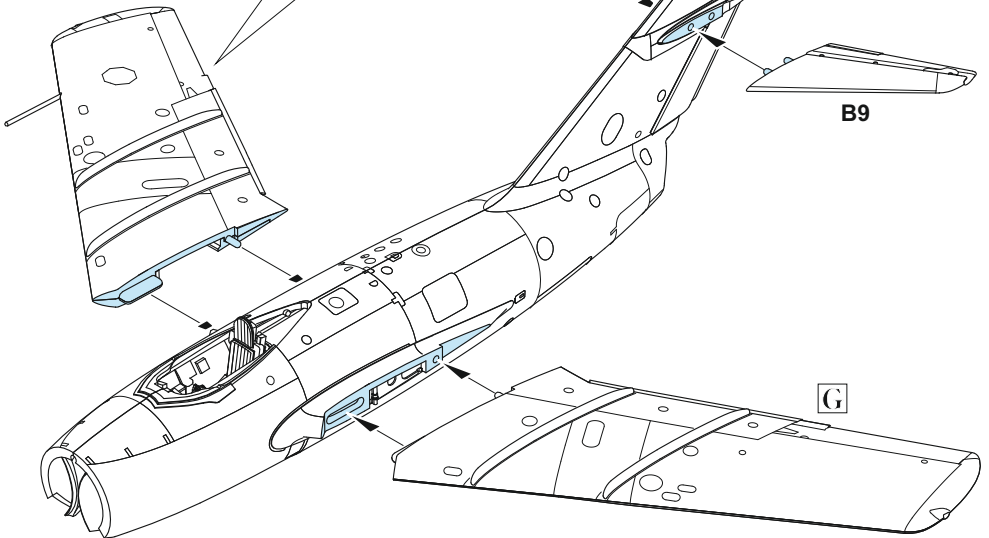
**B5**

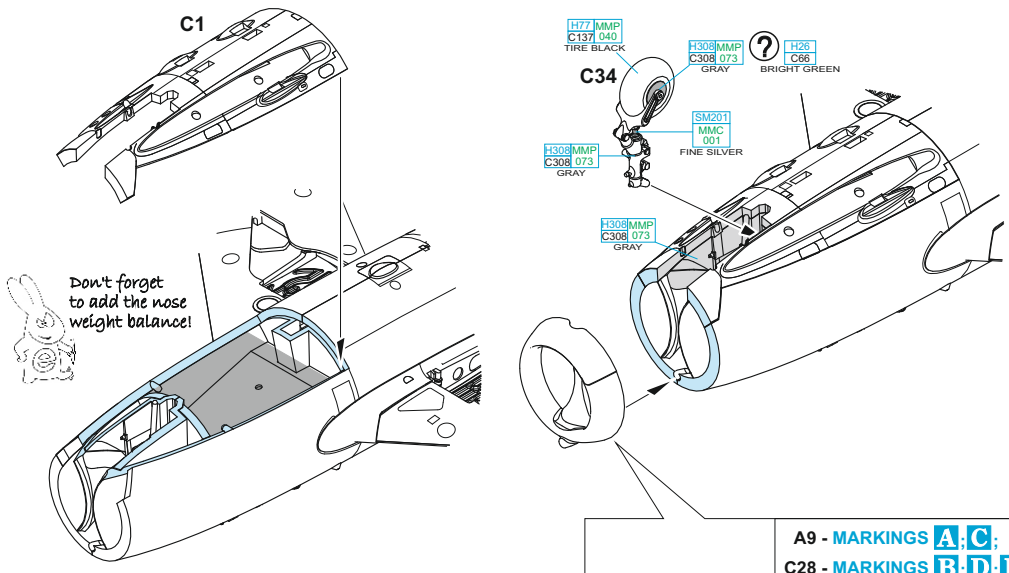


**B9**

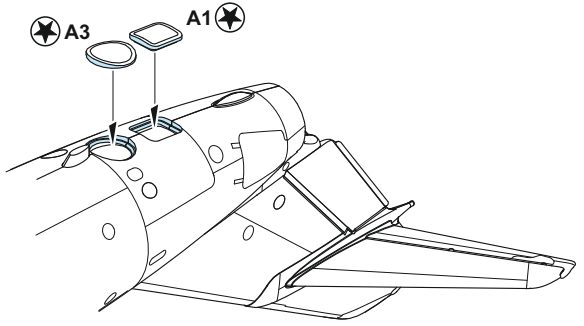
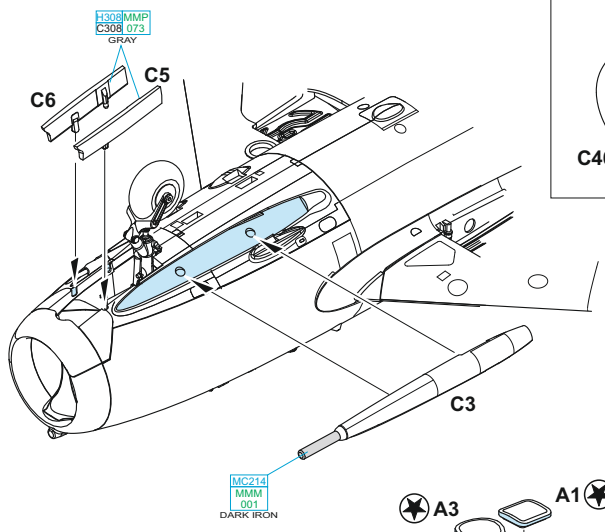
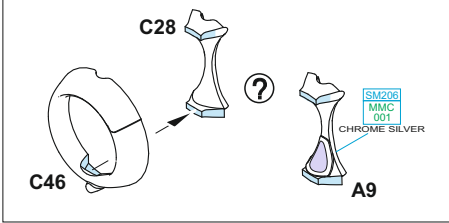


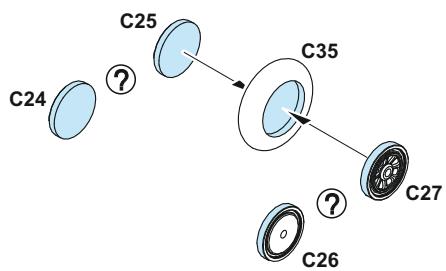
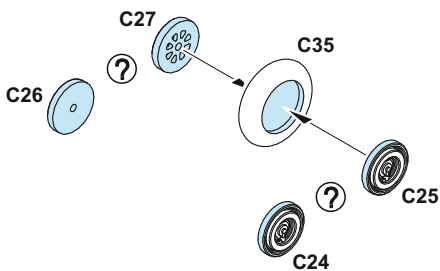
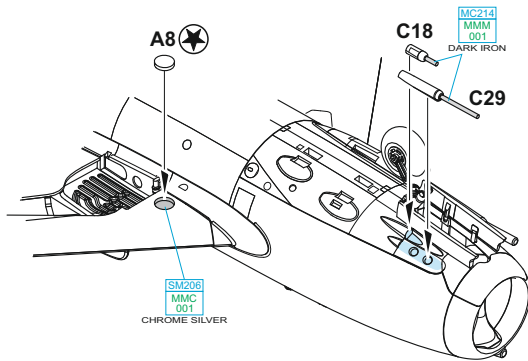
**G**



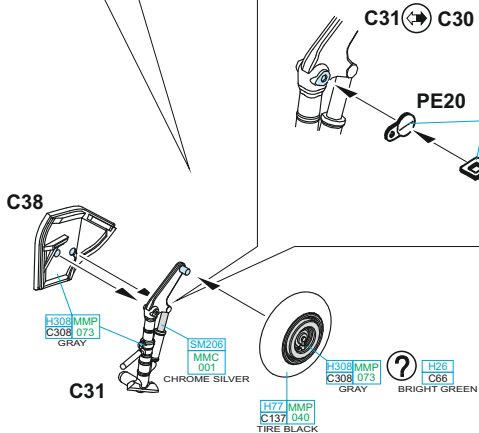


**A9 - MARKINGS A; C;**  
**C28 - MARKINGS B; D; E**

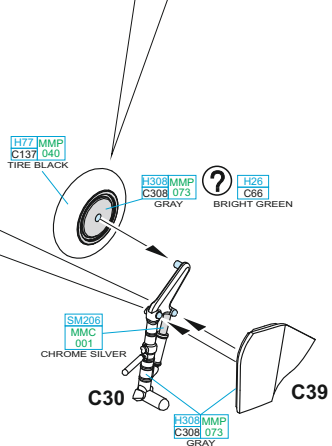


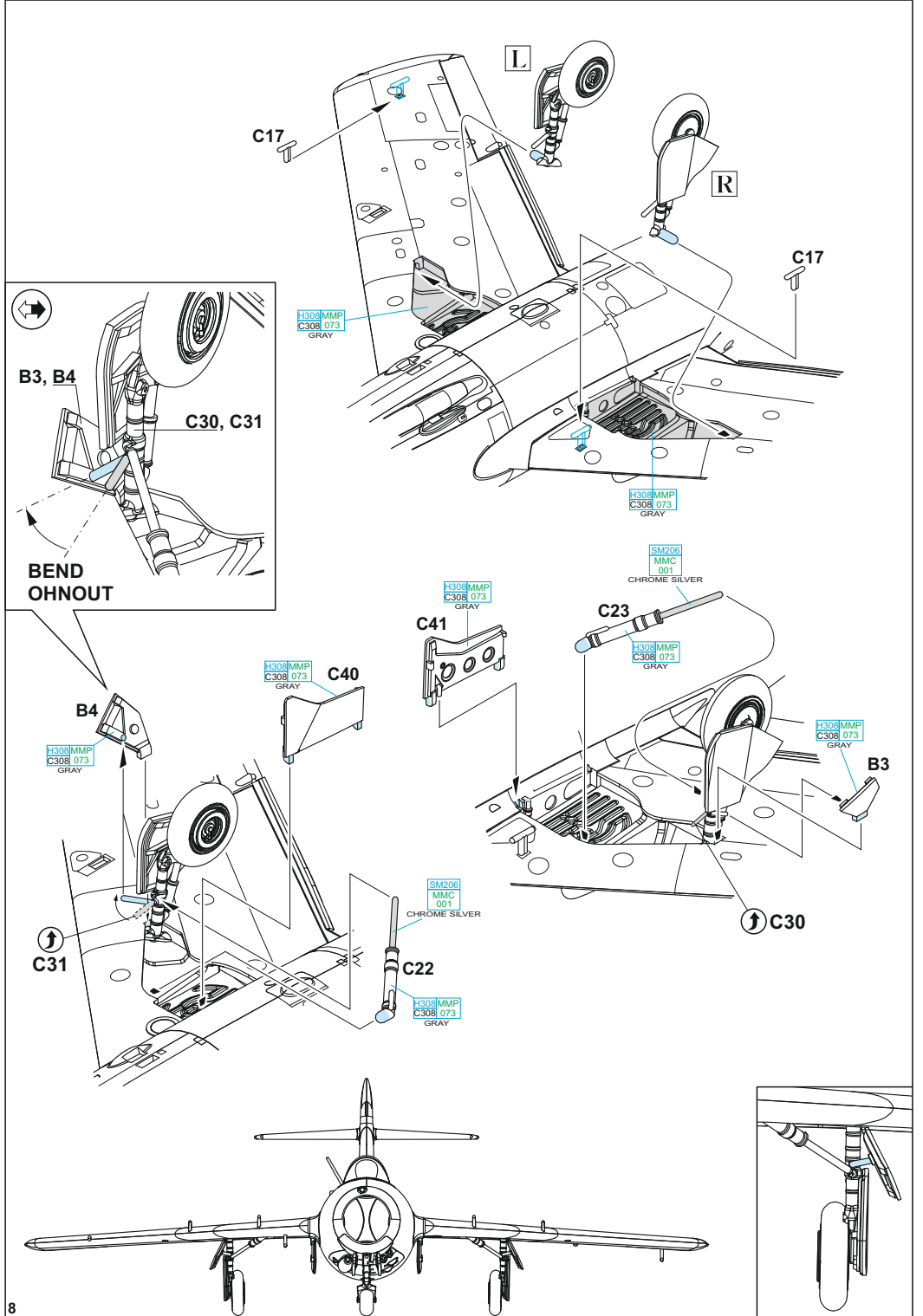


**L**

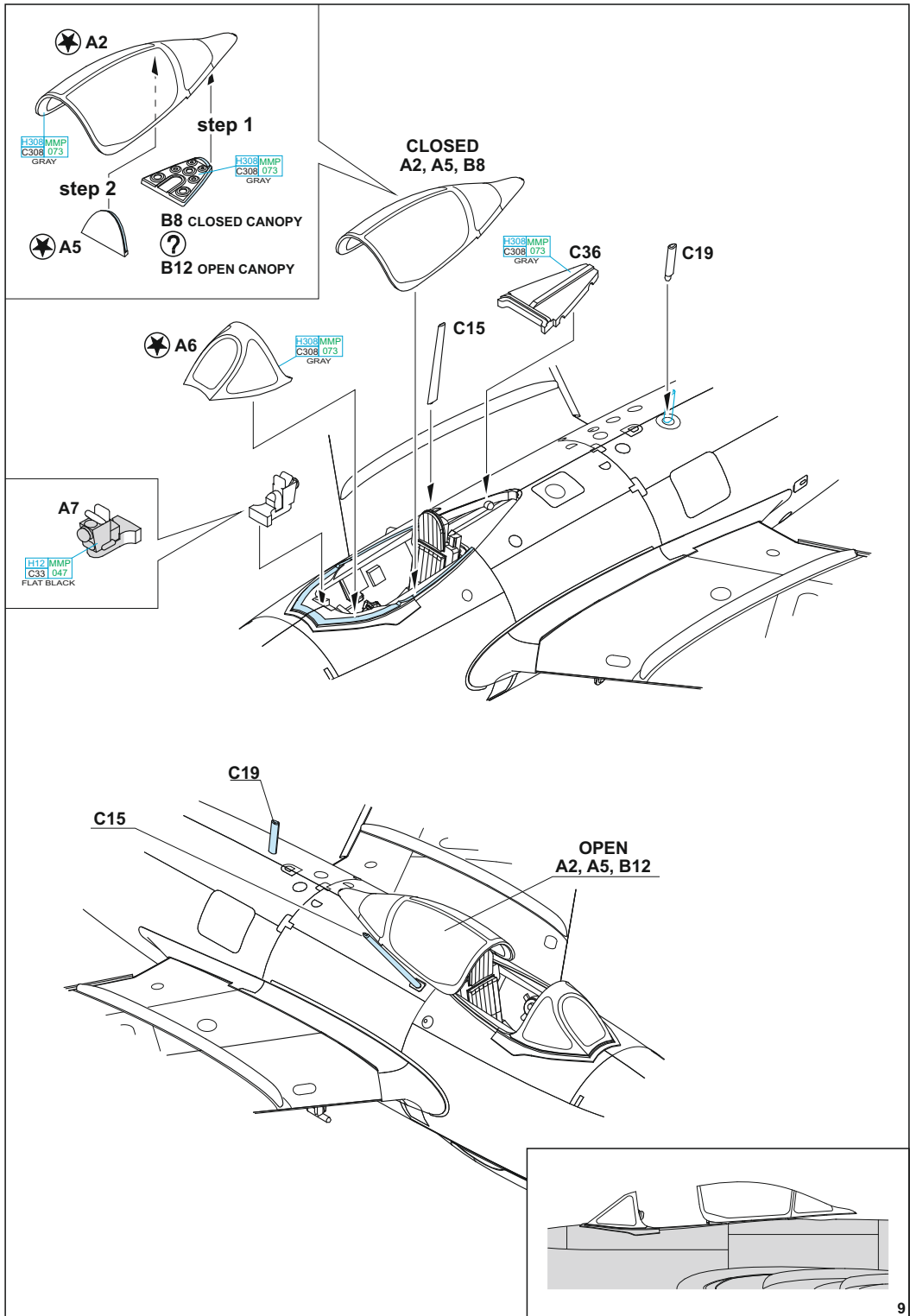


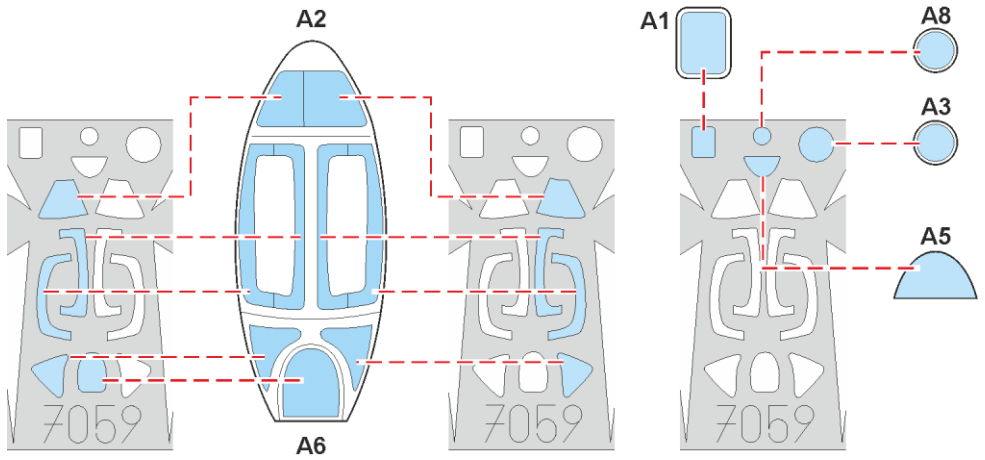
**R**







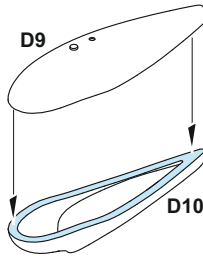




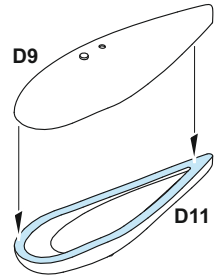
SM201  
MMC  
001  
SUPER SILVER



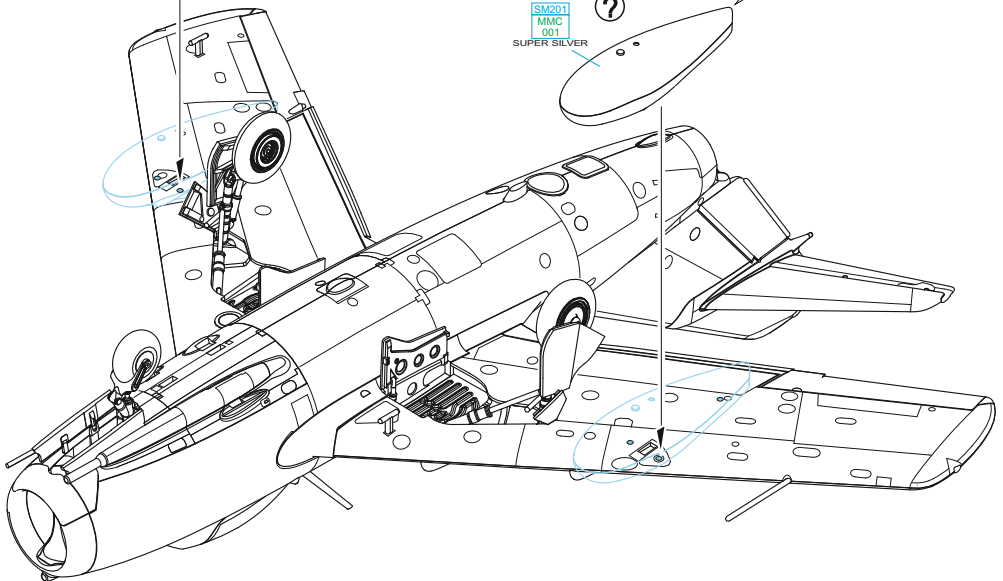
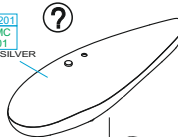
D9

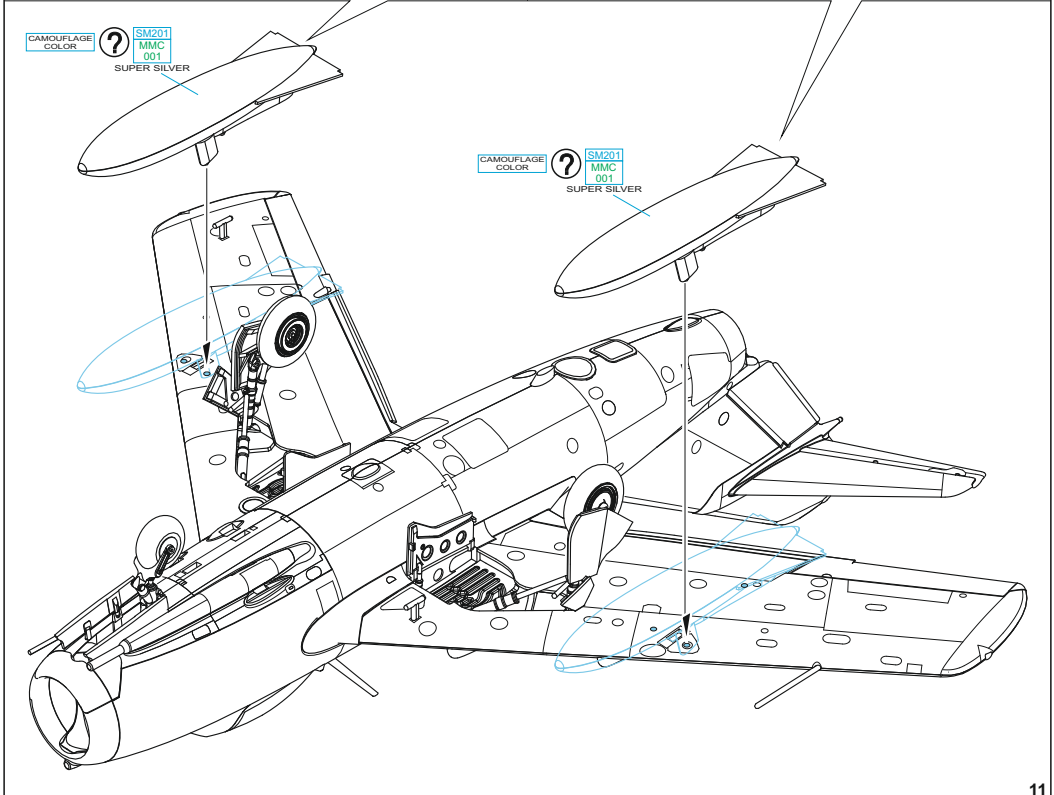
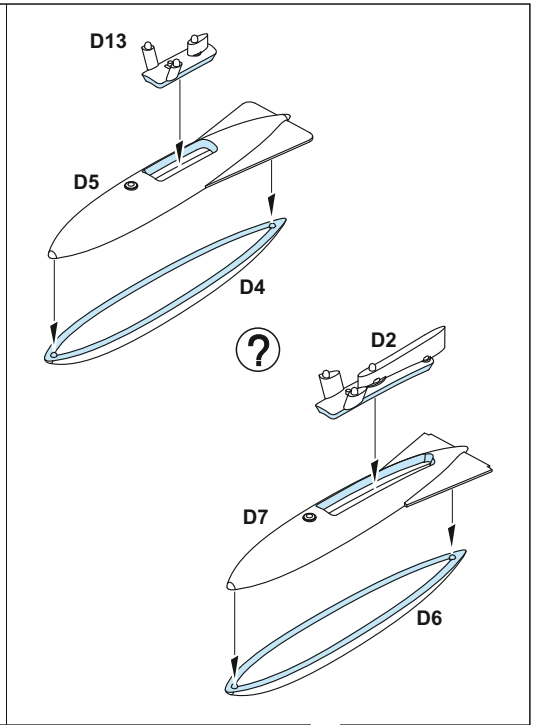
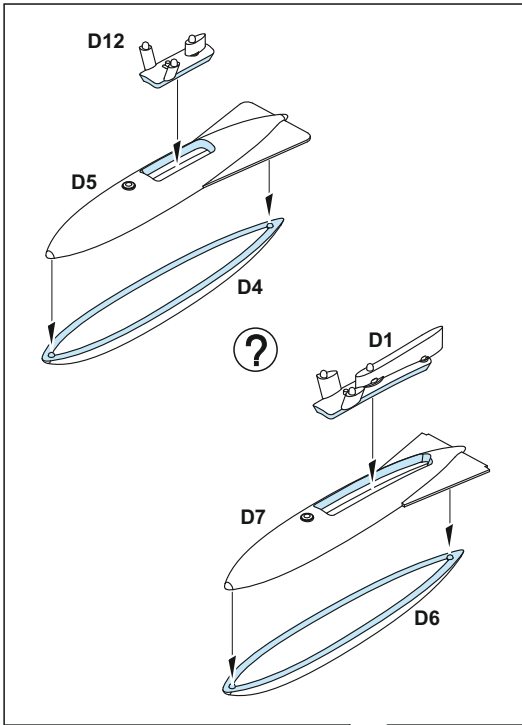


D9



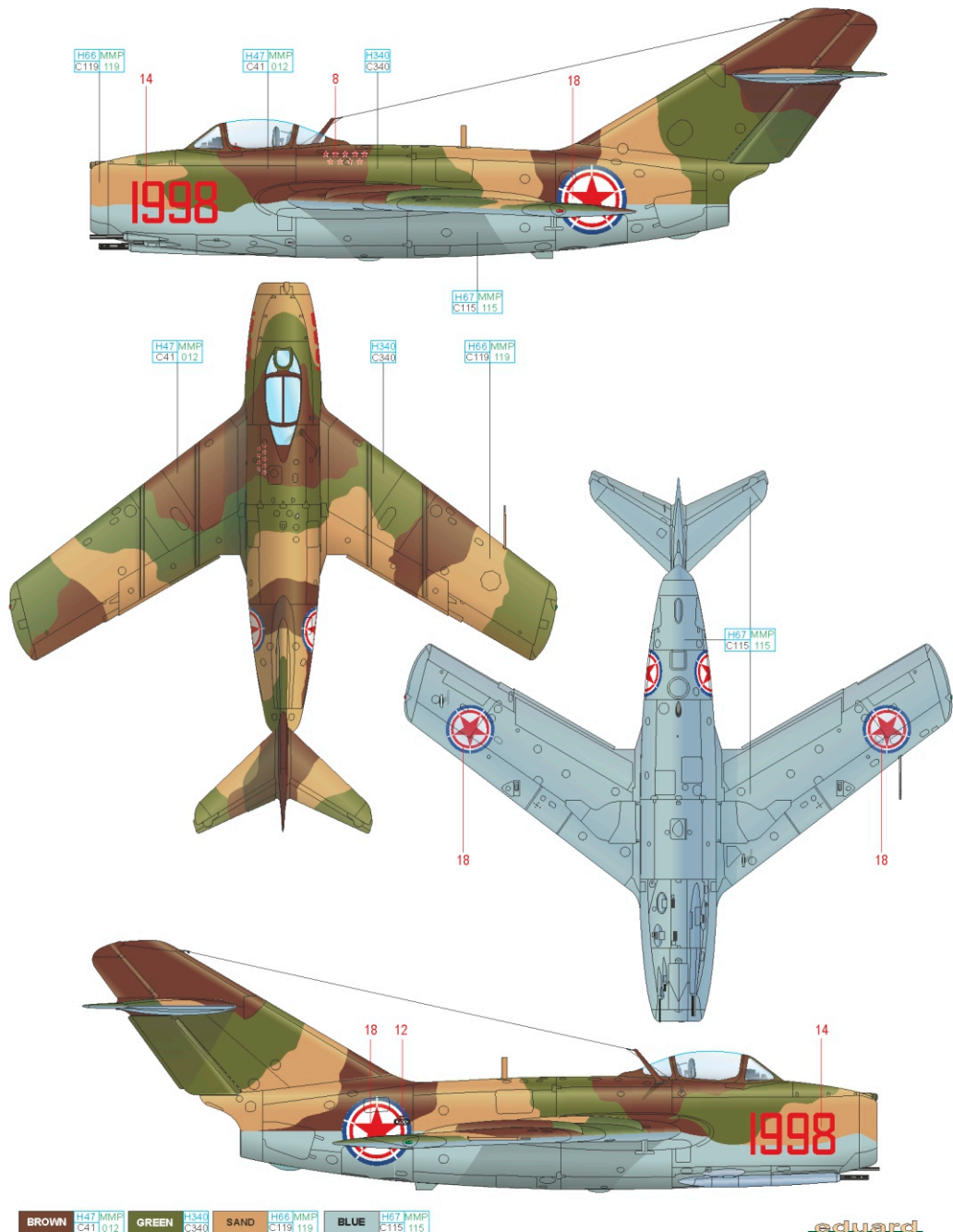
SM201  
MMC  
001  
SUPER SILVER





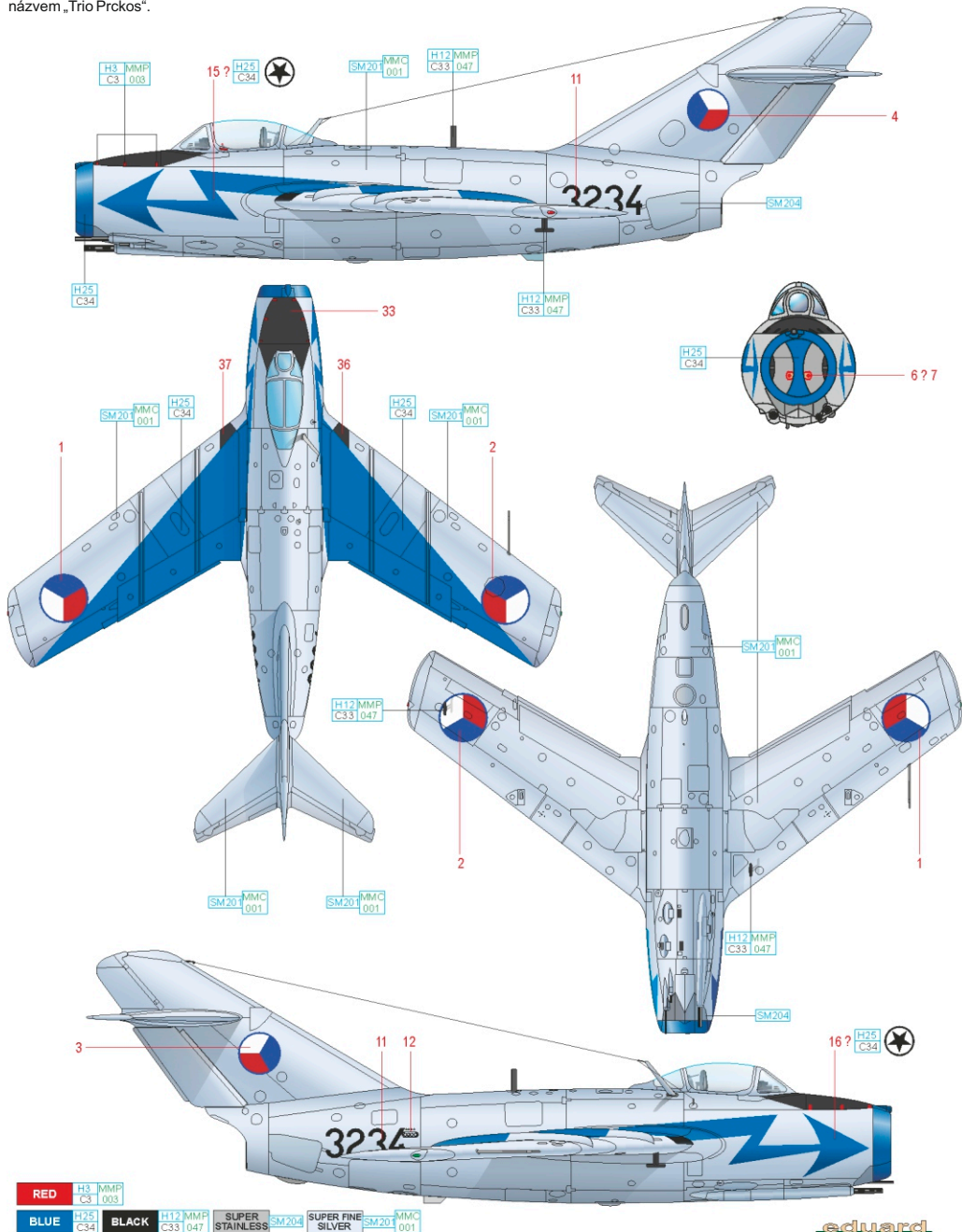
## A Maj. Michajl Ivanovič Michin, 518. IAP, Severní Korea, květen 1953

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 celým 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.

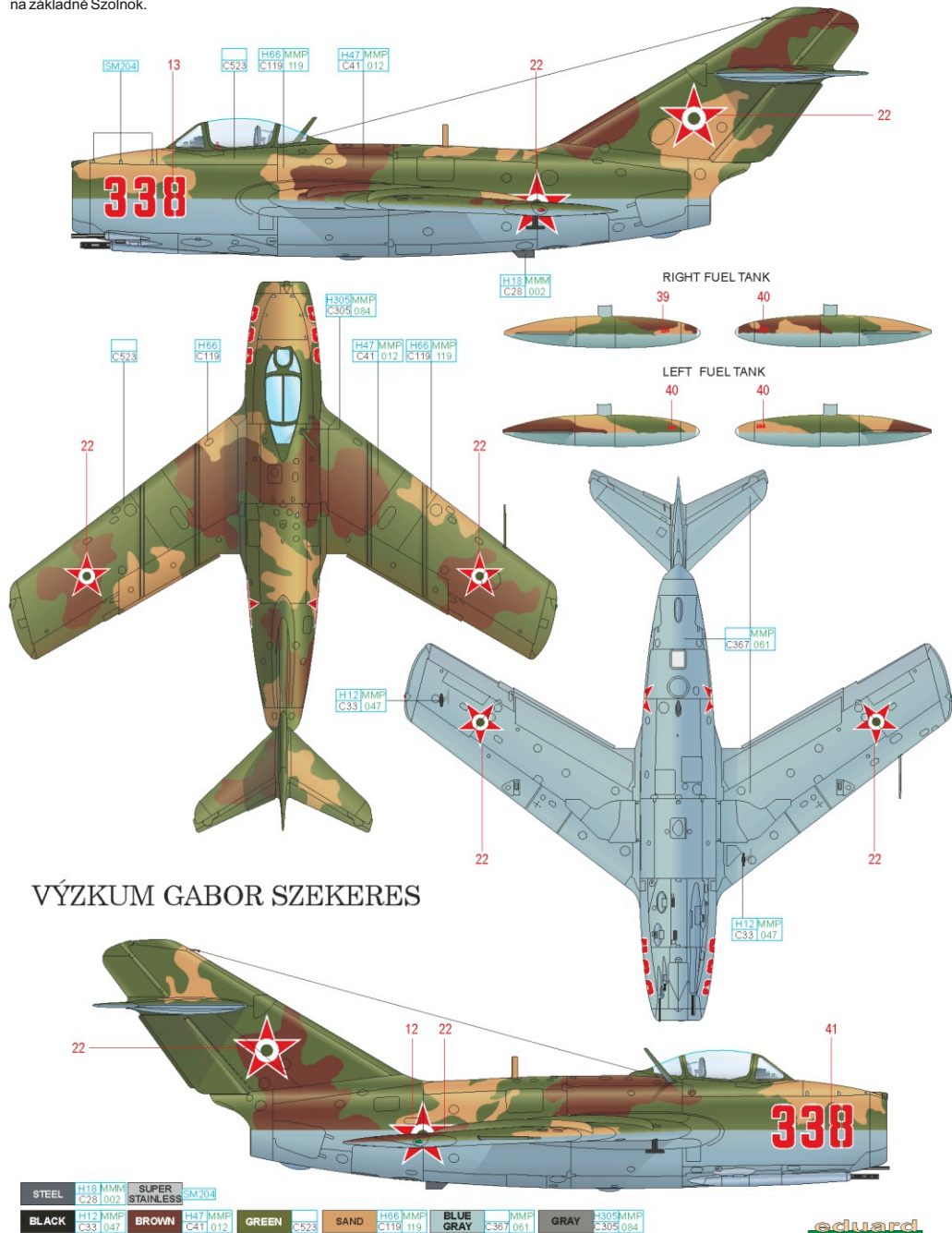


**B** v.č. 613234, kpt. Oldřich Paldus, 15. slp, letiště Cottbus, Německá demokratická republika, 30. srpna až 1. září 1957

II. kulturních a sportovních slavností ve východoněmeckém Cottbusu se na přelomu srpna a září 1957 zúčastnila také trojice MiG-15bis ze stavu 15. slp ze základny Zatec. 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 též 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 „Trió Prckos“.

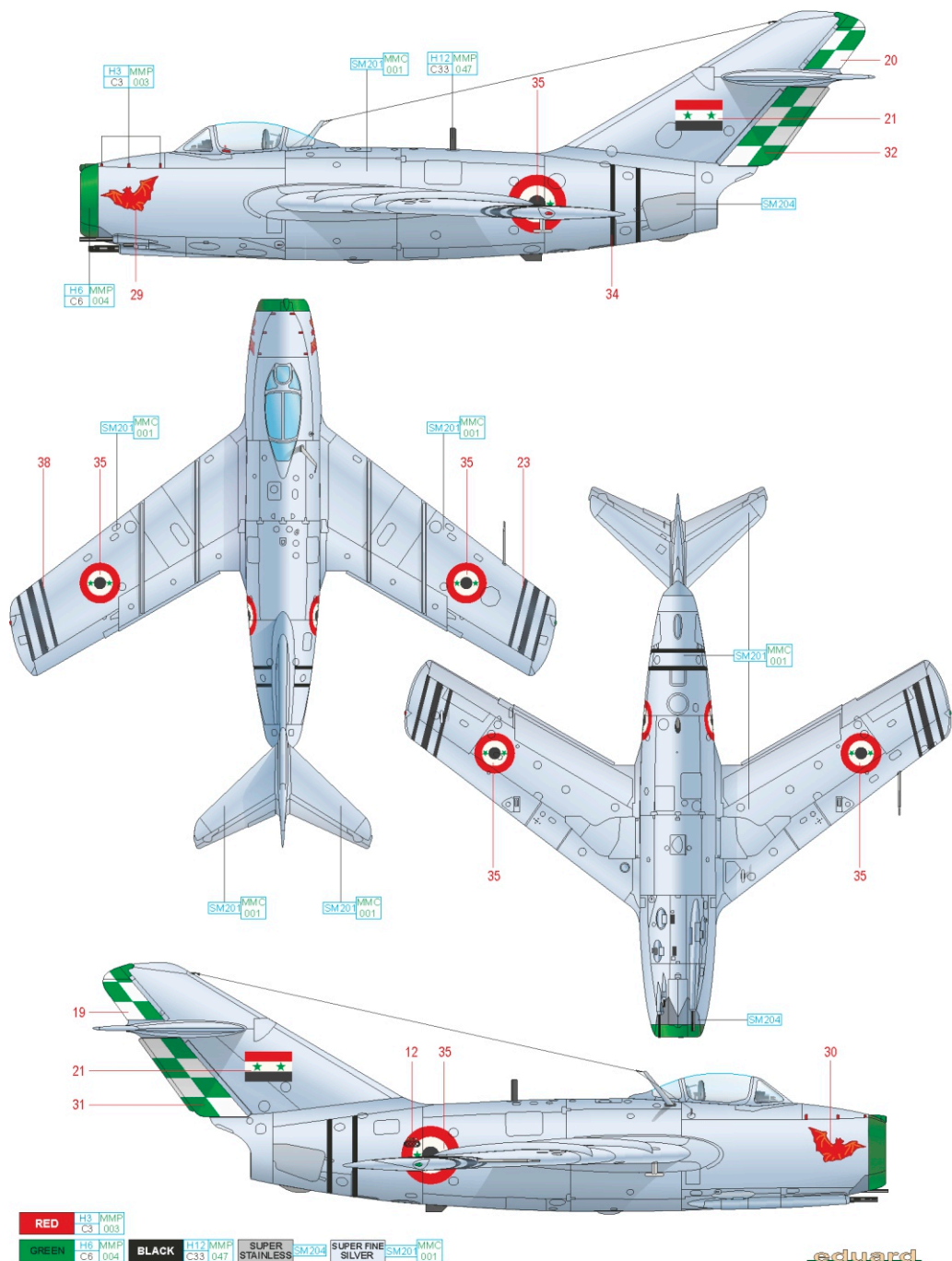


Tento MiG byl dodán společně s dalšími 29 stroji v dubnu 1962. Jednalo se o stroje, které původně sloužily v sovětských vzdušných sil a po revizi byly v barvě kovu dodány do Maďarska. Během revize dostal stroj 032138 křídlo z novější produkce se světlometem v levé podvozkové šachtě. Tento světlomet byl později zakrytý 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 přestříkan včetně všech popisek kamuflážními barvami. V září 1975 byl stroj vyřazen ze služby po nalétání 1535 hodin a ponechán na základně Szolnok.

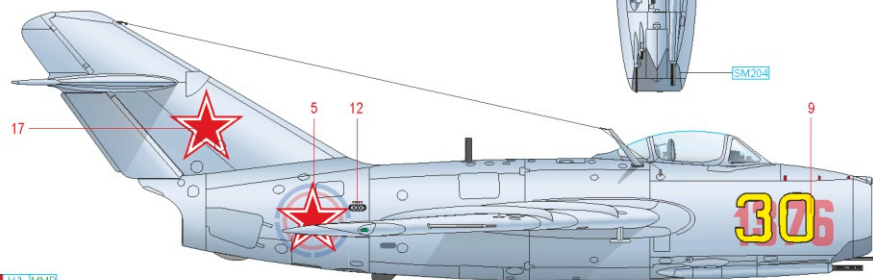
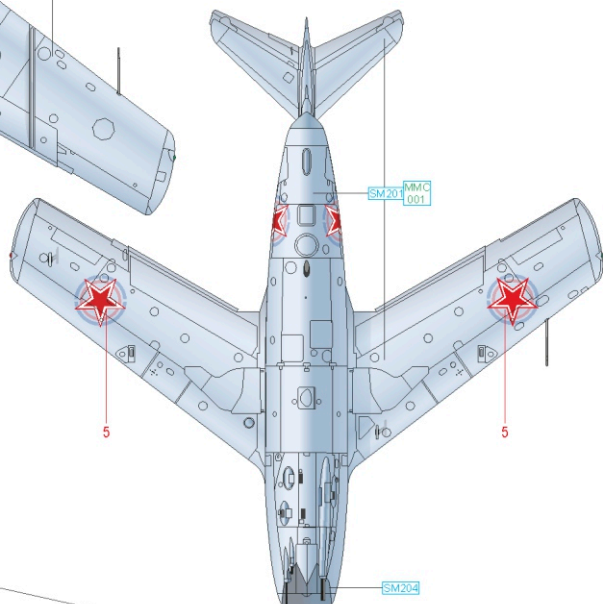
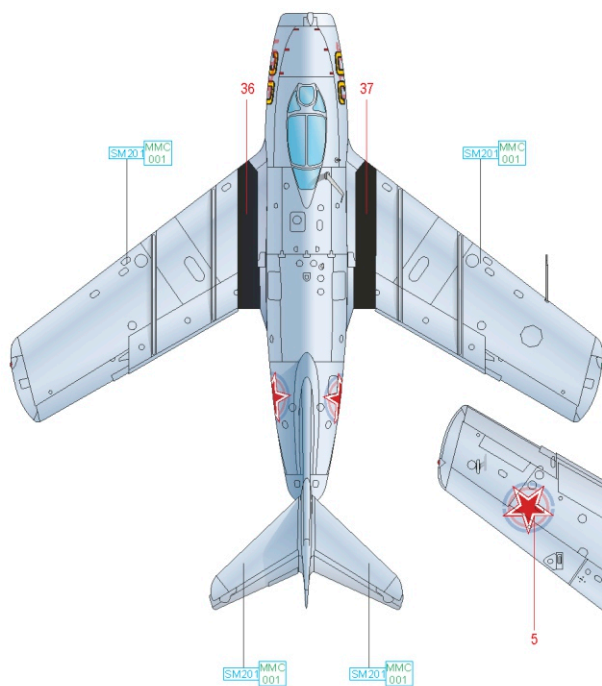
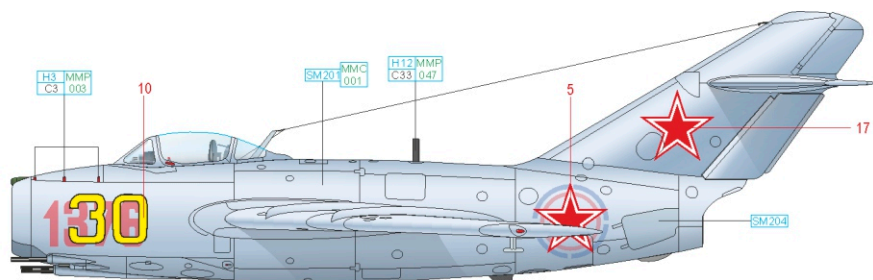


## D 20. squadrona, Egypt, konec padesátých let/ začátek šedesátých let

Egypt dostal z Československa celkem 110 MiGů-15bis. Tento letoun patřil do stavu 20. squadrony letectva Sjednocené arabské republiky, jak se nazývalo dočasně spojení Egypta a Sýrie. Trvalo od roku 1958 do roku 1961 a Egypt používal tento název až do roku 1971. 20. squadrona používala letiště Deversoir, El Qabrit a Inshas.



Tento letoun se do Sovětského svazu vrátil po misi v korejském konfliktu. V 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.



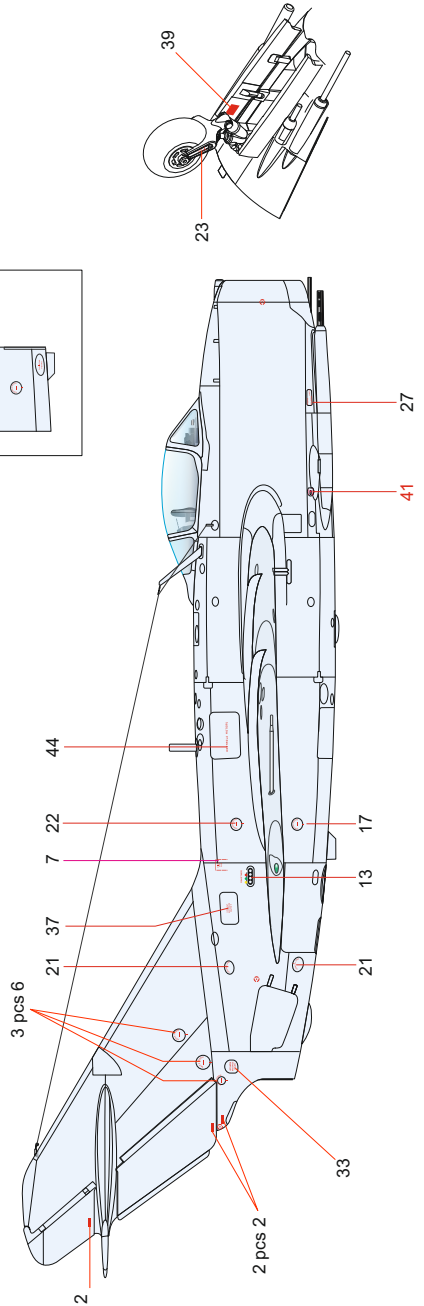
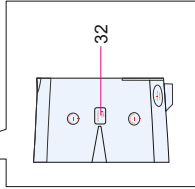
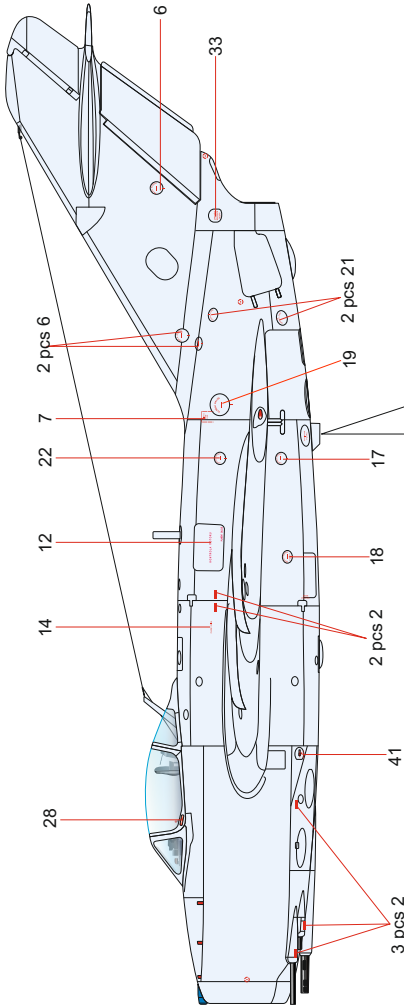
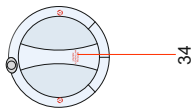
RED	H3 MMP C3 003	SUPER STAINLESS	SM204	SUPER FINE SILVER	SM20 MMC 001
BLACK	H12 MMP C33 047				



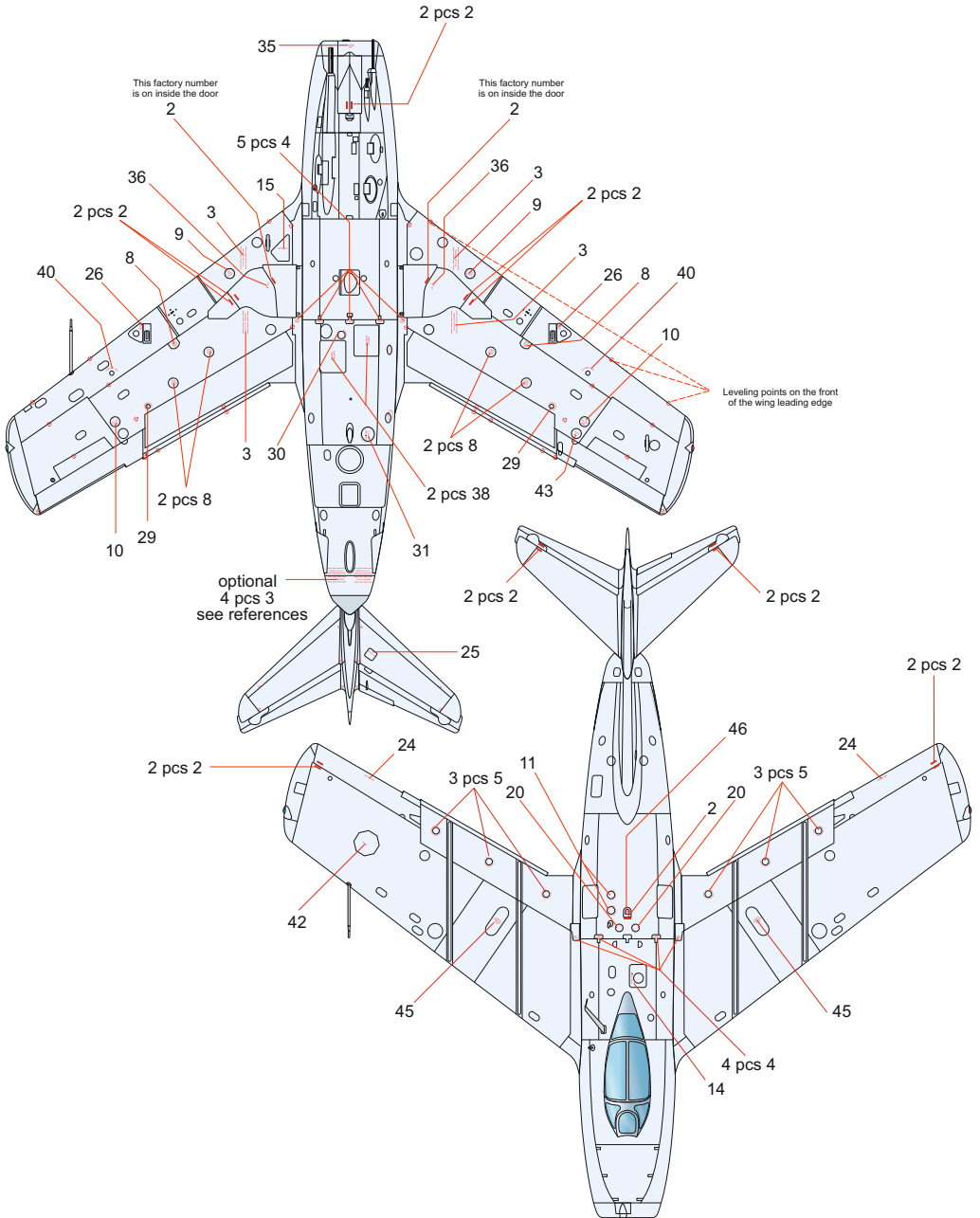
MARKING **B** ONLY

Leveling points

1



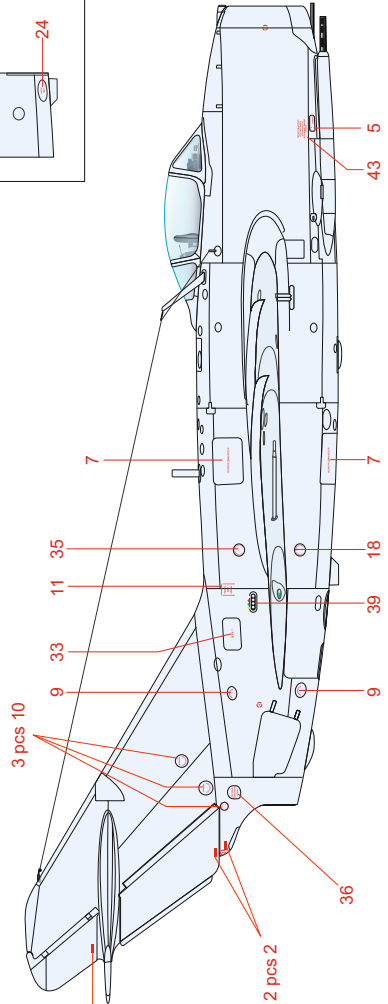
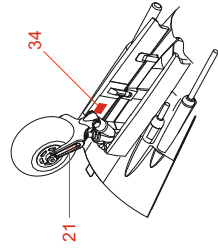
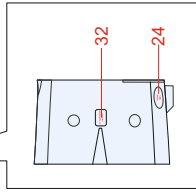
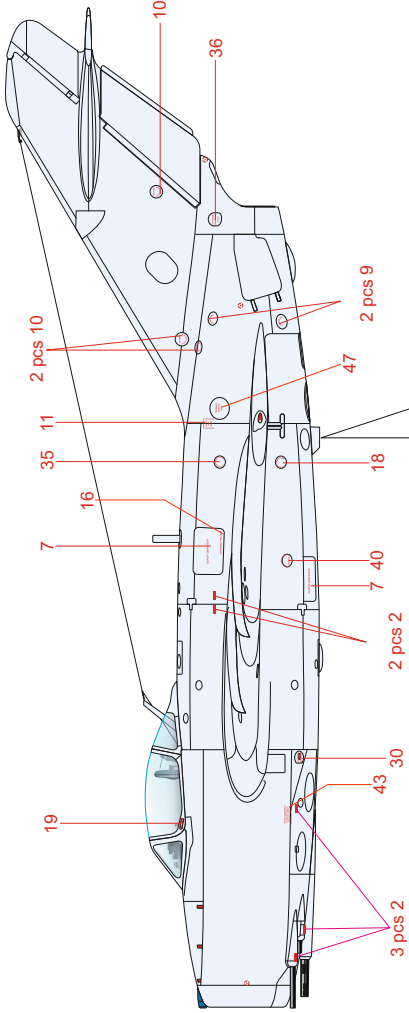
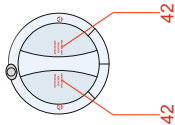
**MARKING B ONLY**



MARKING  ONLY

Leveling points

1 



MARKING ONLY

