

Samolot szkolno-treningowy MiG-15 UTI

Samolot szkolno-treningowy MiG-15 UTI



MiG-15UTI w barwach lotnictwa radzieckiego

Radziecki samolot szkolno-treningowy oparty o konstrukcję odrzutowego samoloty myśliwskiego rodziny MiG-15.

Historia konstrukcji











Autor – zdjęcia: Dawid Kalka

Kraków, Muzeum Lotnictwa Polskiego

Po wprowadzeniu do uzbrojenia samolotów MiG-15 i MiG-15bis zaistniała potrzeba uzupełnienia tych maszyn w wersję szkolną o zbliżonych parametrach. W listopadzie 1948 roku zaczęły się prace nad dwumiejscową wersją szkolno-treningową, mimo że oficjalne polecenie skonstruowania takiej maszyny wydano w kwietniu 1949 roku. Wstępny projekt I-312 (ST) gotowy był w lutym 1949 roku, prototyp oblatano w dniu 15. 05. 1949 roku. Zmodernizowano seryjny samolot MiG-15. Modernizacja obejmowała instalację paliwową i znaczną przebudowę kadłuba oraz układu sterowania, ponieważ za kabiną pilota pojawiła się druga

kabina: przeznaczona dla instruktora. Próby w locie trwały od maja do sierpnia 1949 roku. Osiągi uzyskane podczas prób w wielu przypadkach przewyższały zakładane wartości. Mimo szeregu niedostatków samolot przeznaczono do produkcji seryjnej, pod oznaczeniem MIG-15UTI (spotkać można także oznaczenia UTI MiG-15 oraz UT MiG-15, w kodzie NATO otrzymał nazwę kodową „Midget”). Początkowo nowa maszyna uzbrojona była w lotniczy wielkokalibrowy karabin maszynowy typu UBK-E kalibru 12,7 mm i działko lotnicze NR-23 kalibru 23 mm, które w związku z montażem urządzenia do ślepego pilotażu OSP-48, zostało usunięte. Pierwszy lot tak wyposażonego samolotu, oznaczonego ST-2, wykonano w dniu 04. 04. 1950 roku, a zmiany w konstrukcji uwzględnione zostały w produkcji seryjnej. MIG-15UTI produkowany był od 1950 roku w trzech zakładach (Nr. 1 w Kujbyszewie, Nr. 153 w Nowosybirsku i Nr. 135 w Charkowie). Łącznie w latach 1950-1954 wyprodukowano 2316 egzemplarzy. Pod koniec produkcji, z powodu braku lotniczych wielkokalibrowych karabinów maszynowych UBK-E, zakłady Nr. 153 wypuściły 99 egzemplarzy z zainstalowanym wielkokalibrowym karabinem lotniczym typu A-12,7 kalibru 12,7 mm. W Czechosłowacji podjęto produkcję licencyjną samolotu szkolno-treningowego MIG-15UTI pod własnym oznaczeniem CS-102.

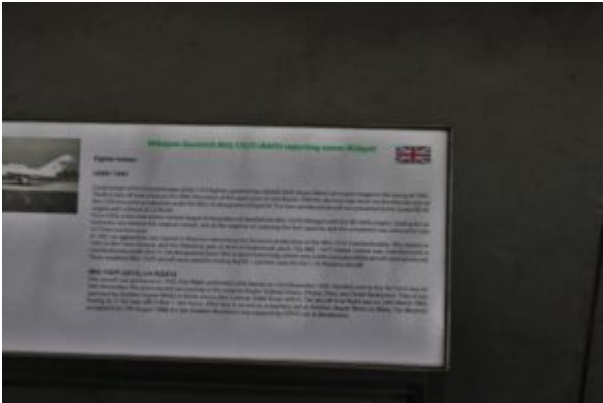
Nowy samolot odznaczał się dobrymi własnościami lotnymi i spełniał wymagania stawiane maszynom szkolno-treningowym, toteż szybko wszedł na uzbrojenie pułków lotniczych. Oprócz uzbrojenia strzeleckiego UTI MiG-15 posiadał dwa zamki bombowe oraz wyposażenie do lotów rozpoznawczych. UTI MiG-15 stał się na długie lata podstawowym samolotem szkolno-treningowym lotnictwa radzieckiego i wielu innych krajów. Począwszy od lat 50.-tych UTI MiG-15 wykorzystywane były także do lotów doświadczalnych. Z ich udziałem przeprowadzano próby nowych systemów awaryjnego opuszczania statków powietrznych, uzbrojenia, itp. W celu przeszkolenia pilotów na nowy sprzęt radiolokacyjny, w OKB Mikojana przygotowano w 1953 roku dwa samoloty ST-7 (MiG-15P UTI), będące wersją MiG-15UTI z radarem

Izmrud. Podobnym samolotem był ST-8 z radarem Izmrud-3. Radiolokator współpracował z celownikiem ASP-3NM. Zbudowano niewielką serię tych maszyn, które otrzymały wojskowe oznaczenie UTI MiG-15P. Doświadczalny samolot ST-10, przystosowany był do prób foteli katapultowych. Był też wariant specjalnie wyposażony do zdalnego sterowania samolotem-celem Jak-25MSz. W ramach programu badań przyszłych kosmonautów zaistniała potrzeba wykonywania lotów dla uzyskania długotrwałego stanu nieważkości. W 1959 roku na specjalnie przygotowanym UTI MiG-15 wypróbowano optymalną trajektorię lotu tzw. parabolę Keplera, pozwalającą uzyskać stan nieważkości w odpowiednio długim czasie.



W barwach lotnictwa fińskiego

Samoloty UTI MiG-15 używane były od 1951 roku i pochodziły bezpośrednio z Związku Radzieckiego, a także z Czechosłowacji (model CS-102). Początkowo Wojska Lotnicze dysponowały tylko 20-stoma samolotami szkolno-treningowymi UTI MiG-15, co było kroplą w morzu potrzeb przy ogromnej ilości samolotów bojowych Lim-1/Lim-2. UTI MiG-15 używane były min. w: 34 pułku lotnictwa myśliwskiego Marynarki Wojennej, 39 pułku lotnictwa myśliwskiego. Polski przemysł nie produkował wersji treningowych od podstaw, a jedynie modernizował samoloty jednomiejscowe na szkolno-bojowe SBLim-1 i SBLim-2. Wykorzystywane były do szkolenia pilotów oraz podtrzymywania nawyków pilotowania w różnych warunkach meteorologicznych.







Autor – zdjęcia: Dawid Kalka

Czechy, Praga-Kbely – Muzeum Awiacji

Uzbrojenie

UTI MiG-15: 1 stałe działko NR-23 kalibru 23 mm i 1 stały karabin maszynowy UBK-E kalibru 12,7 mm, później tylko 1 stały karabin maszynowy UBK-E lub karabin maszynowy A-12,7 kalibru 12,7 mm. Samolot mógł przenosić pod skrzydłami 2 bomby o wagomiarze 50 kg lub 100 kg lub dodatkowe zbiorniki paliwa.



Latający eksponat z Polski

Wyposażenie

UTI MiG-15: urządzenie do ślepego pilotażu OSP-48, celownik ASP-IN, radiostacja RSI-6K, radiopółkompas RPK0-10M, rozmównica pokładowa SPU-2M, przyrząd tlenowy KP-14, aparat fotograficzny AFA-1M, fotokarabin S-13. W późniejszym okresie na wyposażenie weszła radiostacja RSIU-3M, celownik ASP-3N i urządzenie rozpoznawcze Barij-M, automatyczny radiopółkompas ARK-5, sygnalizator przelotu MRP-48P.

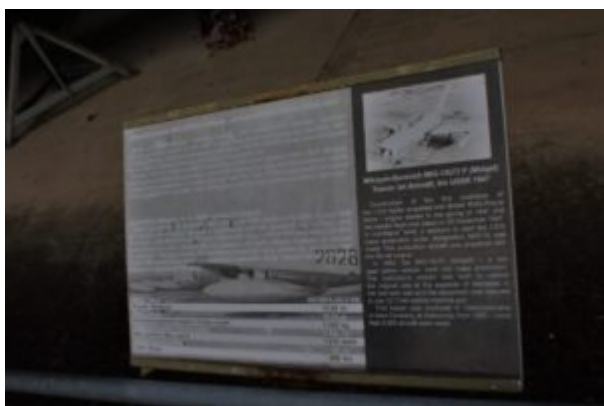


Samolot szkolno-bojowy Mikojan MiG-15UTI w barwach węgierskiego lotnictwa wojskowego

Zastosowany silnik

MiG-15UTI- RD-45FA o ciągu 22,25 kN (2270 kG).

Podstawowe dane taktyczno-techniczne





Autor – zdjęcia: Dawid Kalka

Czechy, Praga-Kbely – Muzeum Awiacji

- Rozpiętość skrzydeł – 10 080 mm

- Długość samolotu – 10 100 mm
- Wysokość samolotu – 3700 mm
- Powierzchnia nośna skrzydeł – 20,6 m²
- Masa własna – 3500 kg
- Masa użyteczna normalna – 1350 kg
- Masa całkowita – 4850 kg
- Prędkość maksymalna – 1015 km/h
- Prędkość przelotowa – 820 km/h
- Wznoszenie samolotu – do 38,5 m/s
- Pułap praktyczny – do 14 825 metrów
- Zasięg samolotu bez dodatkowych zbiorników paliwa – do 950 km
- Zasięg maksymalny z dodatkowymi zbiornikami paliwa – do 1340 km
- Maksymalny czas lotu – 2 godziny 18 minut

Bibliografia

1. <http://www.samolotypolskie.pl/samoloty/1852/126/Mikojan-MiG-15>
2. http://muzeumlotnictwa.pl/zbiory_sz.php?ido=210&w=p
3. <https://pl.wikipedia.org/wiki/MiG-15>