

# MiG-15 UTI

## Samolot szkolny MiG-15 UTI

### Historia konstrukcji



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

Po wprowadzeniu do uzbrojenia samolotów MiG-15 i MiG-15bis zaistniała potrzeba uzupełnienia tych maszyn w wersję szkolną o zbliżonych parametrach. W listopadzie 1948 r. zaczęły się prace nad dwumiejscową wersją szkolno-treningową, mimo że oficjalne polecenie skonstruowania takiej maszyny wydano w kwietniu 1949 r. Wstępny projekt I-312 (ST) gotowy był w lutym 1949 r., prototyp oblatano 15.05.1949 r. Zmodernizowano seryjny samolot MiG-15. Modernizacja obejmowała instalację paliwową i znaczną przebudowę kadłuba oraz układu sterowania, ponieważ za kabiną pilota pojawiła się druga- dla instruktora. Próby w locie trwały od maja do sierpnia 1949 r. 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 "Midget"). Początkowo nowa maszyna uzbrojona była w karabin UBK-E i działko NR-23, które w związku z montażem urządzenia do ślepego pilotażu OSP-48 usunięto. Pierwszy lot tak wyposażonego samolotu, oznaczonego

ST-2, wykonano 4.04.1950 r., a zmiany w konstrukcji uwzględnione zostały w produkcji seryjnej. MIG-15UTI produkowany był od 1950 r. w trzech zakładach (Nr 1 w Kujbyszewie, Nr 153 w Nowosybirsku i Nr 135 w Charkowie). Łącznie w latach 1950-54 wyprodukowano 2316 egz. Pod koniec produkcji, z powodu braku karabinów UBK-E, zakłady Nr 153 wypuściły 99 egz. z karabinem A-12,7. W Czechosłowacji podjęto produkcję licencyjną 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 1950-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 r. 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 r. na specjalnie przygotowanym UTI MiG-15 wypróbowano optymalną trajektorię lotu tzw. parabolę Keplera, pozwalającą uzyskać stan nieważkości w odpowiednio długim czasie.

Samoloty UTI MiG-15 używane były od 1951 r. i pochodziły bezpośrednio z ZSRR, a także z Czechosłowacji- CS-102.

Początkowo Wojska Lotnicze dysponowały tylko 20-ma 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 plm MW, 39 plm. 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.





## Muzeum Polskiego Lotnictwa Polskiego

### Uzbrojenie:

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

### 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.

Zastosowany silnik:

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

Podstawowe dane taktyczno-techniczne:

Rozpiętość- 10,08 m, długość- 10,1 m, wysokość- 3,7 m, powierzchnia nośna- 20,6 m<sup>2</sup>. Masa własna- 3500 kg, masa użyteczna normalna- 1350 kg, masa całkowita- 4850 kg. Prędkość max- 1015 km/h, prędkość przelotowa- 820 km/h, wznoszenie- 38,5 m/s pułap- 14825 m, zasięg- 950 km, zasięg max- 1340 km, czas lotu- 2 h 18'.

**Autor: Dawid Kałka**

## **Bibliografia**

1. Muzeum Polskiego Lotnictwa
2. <http://www.samolotypolskie.pl/samoloty/1852/126/Mikojan-MiG-15>
3. [http://muzeumlotnictwa.pl/zbiory\\_sz.php?ido=210&w=p](http://muzeumlotnictwa.pl/zbiory_sz.php?ido=210&w=p)