

WSK Lim-1

Samolot myśliwski WSK Lim-1

Eksponat muzealny

Samolot o numerze seryjnym 1A 07-012 i bocznym 712 został zbudowany w roku 1952. W latach 1952–67 był użytkowany w polskim lotnictwie wojskowym. Po kasacji w 1967 r. przekazany do zbiorów MLiA w Krakowie. Samolot „wystąpił” w cyklu dokumentalnym-fabularyzowanym „Wielkie ucieczki”. Na potrzeby filmu Lim otrzymał nr boczny 364 jako samolot ppor. Franciszka Jareckiego, który w 1953 r. na MiG-15 uciekł z PRL na wyspę Bornholm.



Opis konstrukcji

Doskonały radziecki myśliwiec odrzutowy pierwszej generacji wstawiony udziałem w wojnie koreańskiej 1950–1953. 11 marca 1947 roku Rada Ministrów Związku Sowieckiego zatwierdziła plan budowy nowych samolotów doświadczalnych. Odpowiednie zlecenia na nowy odrzutowy samolot myśliwski zostały skierowane do wszystkich biur konstrukcyjnych zajmujących się takim tematem. Wśród nich znalazło się Biuro Doświadczalno-Konstrukcyjne nr 155 Artiomu Mikojana i Guriewicza. Otrzymano tam polecenie zaprojektowania nowego myśliwca frontowego wyposażonego w kabinę ciśnieniową, wykonania go w 2 egzemplarzach oraz skierowania go do prób lotnych w grudniu 1947 roku. Dla nowej konstrukcji zarezerwowano oznaczenie I-310. 30 kwietnia 1947

roku Radzieckie Siły Powietrzne zatwierdziły warunki taktyczno-techniczne nowego myśliwca.

Nowe plany i decyzje Rady Ministrów były możliwe dzięki zakupom najnowocześniejszych w tym czasie angielskich silników turboodrzutowych powstałych w zakładach Rolls Royce. Pod koniec 1946 roku do Wielkiej Brytanii wyjechała radziecka delegacja handlowa, w skład której wchodził też konstruktorzy samolotów A. Mikojan i silników lotniczych W. Klimow. Efektem przeprowadzonych negocjacji był między innymi zakup wspomnianych wyżej silników turboodrzutowych Nene i Nene II. Była to wielka szansa dla rozwoju nowoczesnych konstrukcji samolotów bojowych w ZSRR, dotąd skutecznie hamowanego przez brak napędów o dużym ciągu. Angielska „pomoc” miała decydujący wpływ na wkroczenie radzieckiej techniki lotniczej na drogę ku nowoczesności i szybkie ustawienie się w światowej czołówce lotniczej.

Głównym problemem, przed jakim stanęli konstruktorzy był wybór konfiguracji aerodynamicznej nowego samolotu, mającej wpływ na uzyskanie możliwie największej prędkości lotu. W tym czasie można to było uzyskać dzięki skosowi skrzydeł i usterzenia, którego zastosowanie mogło zmniejszyć opór falowy i ograniczyć intensywność zjawisk kryzysowych, zachodzących przy prędkościach przydźwiękowych. Lotnictwo wkraczało w nowy świat nieznanych dotąd zjawisk aerodynamicznych.

30 grudnia 1947 roku doświadczalny samolot S-1 ze skrzydłem o skosie 35°, napędzany angielskim silnikiem Nene odbył pierwszy lot. Próby wykazały konieczność wykonania wielu zmian technicznych i technologicznych, wprowadzanych stopniowo w drugim prototypie S-2 (silnik Nene II). Oba samoloty zademonstrowały bardzo dobre osiągi, stawiające je w czołówce radzieckich konstrukcji lotniczych. W marcu 1948 roku wykonano jeszcze jeden egzemplarz doświadczalny S-3. Udoskonalenia w nim wprowadzone miały na celu poprawienie osiągow i właściwości eksploatacyjnych, między innymi zamontowano hamulce aerodynamiczne (przewidywane w projekcie, ale

niestosowane na S-1 i S-2). Próby przeprowadzone w listopadzie i grudniu 1948 roku doprowadziły wreszcie do uznania S-3 za wzór do produkcji seryjnej.

23 sierpnia 1948 roku Rada Ministrów podjęła decyzję o wprowadzeniu samolotu do produkcji seryjnej i na uzbrojenie pod nazwą MiG-15. Zrobiono to w pośpiechu, nie czekając na koniec prób. Ciągłe zmiany w dokumentacji technicznej powodowały wielkie marnotrawstwo, przeróbki wymuszały wyrzucanie na złom ogromnej ilości już wyprodukowanych elementów konstrukcji. W 1949 roku pierwsze MiG-15 trafiły do pułków lotniczych. Eksploatacja nowych myśliwców ujawniła kolejne problemy techniczne. Biuro Konstrukcyjne natychmiast na to reagowało i szybko wprowadzało kolejne poprawki i zmiany. Samolot był napędzany silnikiem RD-45F będącym kopią angielskiego Nene II. W czasie trwania produkcji zamontowano wzmacniacz hydrauliczny włączony w sterowanie lotkami oraz panel rozruchowy ułatwiający uruchomienie silnika na ziemi. Uzbrojenie strzeleckie samolotu składało się z 2 działek NS-23 kal. 23 mm i 1 działka N-37 kal. 37 mm, stanowiąc w tamtych czasach niezwykle silne uzbrojenie myśliwca. Pod skrzydłami można było podwiesić 2 dodatkowe zbiorniki paliwa lub 2 bomby po 50 lub 100 kg każda. MiG-15 był produkowany w ZSRR seryjnie w latach 1949–50 przez 5 wytwórni w ilości 1344 samolotów. W 1951 roku rozpoczęto licencyjną produkcję w Czechosłowacji, którą zakończono w 1954 roku po zmontowaniu 821 egzemplarzy. W 1950 roku samoloty MiG-15, pilotowane przez rosyjskich pilotów, po raz pierwszy użyto operacyjnie w ograniczonych działaniach bojowych na terenie Chin w czasie trwającej tam wojny domowej.

Niezwykle trudny egzamin bojowy przyszło zdawać MiGom w czasie wojny w Korei w latach 1950–53. Działania w powietrzu były twardym sprawdzianem konstrukcji samolotu. Rosjanie byli zaangażowani w wojnie w Korei na wielką skalę. Użycie regularnych jednostek radzieckiego lotnictwa było wiele lat skrętnie ukrywaną przez władze sowieckie tajemnicą. Bardzo

szybko piloci skierowali do konstruktorów samolotu całą listę koniecznych zmian w konstrukcji i wyposażeniu samolotu. Szereg z nich błyskawicznie wprowadzono do produkcji, niektóre znalazły się dopiero w następnych, nowych konstrukcjach myśliwców. W 1949 roku pojawiła się ulepszona wersja MiG-15bis.

Pojawienie się MiG-15 było dużym zaskoczeniem dla wojsk Organizacji Narodów Zjednoczonych. Stany Zjednoczone Ameryki błyskawicznie zareagowały na ten fakt dostarczając do Korei swoje najnowocześniejsze myśliwce North American F-86 Sabre pilotowane przez doświadczonych pilotów. Toczone pojedynki powietrzne potwierdziły skuteczność części zastosowanych rozwiązań technicznych, udowodniły też niesłuszność wielu założeń. Rosyjski MiG-15 miał większą od amerykańskiego F-86 prędkość w locie poziomym na dużej wysokości, dysponował też szybszym wznoszeniem. Przy wykonywaniu manewrów poziomych MiG-15 ustępował samolotowi amerykańskiemu (dał się tutaj odczuć brak mechanizacji skrzydeł), za to przewyższał swojego przeciwnika w tzw. manewrach pionowych. Na uwagę zasługiwała też duża siła broni strzeleckiej rosyjskiego myśliwca.

W Polsce w latach 1952-54 wyprodukowano w zakładach lotniczych w Mielcu (we współpracy z wytwórnią w Świdniku) 227 egzemplarzy MiG-15 pod nazwą Lim-1 (Licencyjny myśliwiec 1). W tym czasie rozpoczęto również w wytwórni w Rzeszowie licencyjną produkcję silnika RD-45F pod nazwą Lis-1 (Licencyjny silnik 1). W polskim lotnictwie oprócz Lim-1 rodzimej produkcji, znalazły się również myśliwce produkcji rosyjskiej oraz 60 maszyn kupionych w Czechosłowacji. Samolot o numerze seryjnym 1A 07-012 i bocznym 712 został zbudowany w roku 1952. W latach 1952-67 był użytkowany w polskim lotnictwie wojskowym. Po kasacji w 1967 r. przekazany do zbiorów MLIa w Krakowie. Samolot „wystąpił” w cyklu dokumentalnym-fabularyzowanym „Wielkie ucieczki”. Na potrzeby filmu Lim otrzymał nr boczny 364 jako samolot ppor. Franciszka Jareckiego, który w 1953 r. na MiG-15 uciekł z PRL na wyspę

Bornholm.





Podstawowe dane taktyczno-techniczne

Rozpiętość: 10,08 m

Długość: 10,1 m

Masa startowa: 4806 kg

Maksymalna prędkość: 1031 km/h

Pułap: 15200 m

Zasięg: 1505 km (z dodatkowymi zbiornikami)

Uzbrojenie: 2 działka NS-23 kal. 23 mm i działko N-37 kal. 37 mm; bomby 50 lub 100 kg lub dodatkowe zbiorniki paliwa na dwóch zamkach podskrzydłowych

Silnik: turbodrzutowy Lis-1 (lic. RD-45F) o ciągu 2,270 kG

Autor: Dawid Kałka

Bibliografia

1. <http://muzeumlotnictwa.pl/muzeum/pl/>
2. <http://www.samolotypolskie.pl/samoloty/2281/126/Lim-1-Lim-22>
3. <https://pl.wikipedia.org/wiki/MiG-15>