

WSK Lim-2

Samolot myśliwski WSK Lim-2



Samoloty Lim-2 polskiego lotnictwa wojskowego. (Źródło: Skrzydłata Polska nr 27/1963).

Historia konstrukcji

Wersja rozwojowa MiG-15 wyposażona w mocniejszy silnik. W maju 1949 roku w ZSRR rozpoczęto prace mające na celu adaptację myśliwca MiG-15 do nowego silnika WK-1 o ciągu 2700 kG (będącego dalszym rozwinięciem RD-45F o ciągu 2270 kG). Przewidywano wzrost prędkości w locie poziomym i prędkości wznoszenia. Nowy samolot dostał kryptonim SD, początkowo przewidywano wprowadzić go na uzbrojenie jako MiG-17, w końcu dostał nazwę MiG-15bis. Zmieniono w nim tylną część kadłuba i powiększono powierzchnię hamulców aerodynamicznych. W czasie prób pojawiły się problemy z niewłaściwą, nierównomierną pracą silnika (tzw. pompaż). Pojawiło się też inne niezwykle niebezpieczne zjawisko aerodynamiczne: w czasie lotu z dużą prędkością samolot tracił stateczność, w niekontrolowany sposób zwał się na skrzydło i przechodził w locie odwróconym w nurkowanie. Przyczyna tego leżała w złej jakości wykonania skrzydeł oraz braku sztywności ich konstrukcji.



Produkowany na licencji ZSRR w zakładach WSK Mielec odrzutowy samolot myśliwski Lim-2. (Źródło: archiwum).

Zaradzono temu wzmacniając konstrukcję płatów i dodając na krawędzi spływu skrzydła przynitowane duralowe pasy tzw. noże. W czasie remontów poprawiano też w taki sposób wcześniej wyprodukowane samoloty. W przekazanej do Polski dokumentacji technicznej MiG-15 ta innowacja była już zastosowana. W ostatnich seriach MiG-15bis zastosowano fabryczną regulację asymetrii skrzydeł. Uzbrojenie było podobne do MiG-15, w trakcie produkcji zamieniono działka NS na NR kal. 23 mm o większej szybkostrzelności, można było podwieszać zbiorniki paliwa nowego typu o zwiększonej pojemności albo 2 bomby po 100 lub 250 kg każda. Przeprowadzono też próby z niekierowanymi rakietami różnych kalibrów.

W 1950 roku pojawiła się w ZSRR potrzeba dostosowania samolotu do zadań fotograficznego rozpoznania. W latach 1951–52 wyprodukowano w tym celu 364 maszyny nazwane MiG-15Rbis. Aparat fotograficzny umieszczono w przedziale uzbrojenia, w miejscu środkowego działka kal. 23 mm. W 1952 roku opracowano myśliwiec eskortujący dużego zasięgu MiG-15Sbis, wyprodukowany w ilości 49 sztuk. Wprowadzane zmiany w konstrukcji i wyposażeniu zwiększyły czas lotu. W tym samym czasie przeprowadzano również eksperymenty w kierunku wydłużenia zasięgu MiG-15bis przez tankowanie w powietrzu oraz wykonano próby holowania za eskortowanym bombowcem. Badano też możliwość zastosowania w samolocie celownika radiolokacyjnego i wykorzystania go jako myśliwca przechwytyjącego działającego w nocy oraz niezależnie od warunków atmosferycznych.



MiG-15bis był w latach 1950–52 produkowany w ZSRR w 6 wytwórniach w ilości 7936 egzemplarzy. W Czechosłowacji w latach 1954–57 wyprodukowano na licencji 620 samolotów tego typu. Wycofywane z uzbrojenia samoloty były przebudowywane na cele latające kierowane zdalnie sygnałami radiowymi (MiG-15bisM, M-15).

W latach 1954-56 polski przemysł lotniczy wyprodukował na podstawie licencji 500 MiG-15bis pod nazwą Lim-2. Podjęto również produkcję silnika WK-1 pod nazwą Lis-2. Należy też wspomnieć o samolocie nazywanym nieoficjalnie Lim-1,5 (Lim-półtora). Był to Lim-1 z nowszym wyposażeniem radiotechnicznym pochodzącym z myśliwca Lim-2. Samoloty MiG-15 i -15bis brały udział w wielu konfliktach zbrojnych rozgrywanych w Afryce i Azji.





Kraków – Muzeum Lotnictwa Polskiego

Podstawowe dane taktyczno-techniczne

Rozpiętość: 10,08 m

Długość: 10,11 m

Masa startowa: 4987 kg

Maksymalna prędkość: 1075 km/h

Pułap: 15500 m

Zasięg: ze zbiornikami dodatkowymi 1505 km

Uzbrojenie: opis w tekście

Silnik: WK-1 o ciągu 2700 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>