



MIG - 15

&

F-86 „SABRE”



Fly Model

Nr 56

ISSN 1233-9423

WYDANIE II

F - 86 F S A B R E

Początki projektowania samolotu zaczęły się jesienią 1944r. w North American Aviation Company U.S. Air Force zgłosił zapotrzebowanie na dzienny myśliwiec średniego zasięgu, który mógłby pełnić także rolę samolotu eskortującego i bombowego. Powstał projekt myśliwca odrzutowego XFJ-1. Siły powietrzne nadały mu oznaczenie XP-86. Początkowo wydawało się, że skończy się tylko na wykonaniu makiety ze względu na niewystarczające osiągi. Zespół konstruktorów przebudował jednak projekt z mocniejszym silnikiem i skończeni skrzydłami, który został zaakceptowany przez armię. Pierwszy prototyp został oblatany 1.10.1947r. W dniu 26.04.1948r. XP-86 przekroczył barierę dźwięku, jednak ze względu na bezpieczeństwo prędkość została ograniczona do 1086 km/h.

Pierwszy seryjny myśliwiec F-86A oblatany został 20.05.1948r. a Pierwsza Grupa Myśliwska stacjonująca w Kalifornii otrzymała samoloty.

Wśród pilotów rozpisano konkurs na nazwę samolotu i ostatecznie nazwano go SABRE (Szybko). Na bazie F-86A powstały ulepszone wersje, były to serie: BEF i wersja H uzbrojona w 4 działka M-39 kal. 20mm.

Samolot F-86A i E był produkowany na licencji w Kanadzie dla Sił Powietrznych

DANE TAKTYCZNO-TECHNICZNE

Rozpiętość	11,31 m
Długość	11,43 m
Wysokość	4,47 m
Masa max	7359 kg
Prędkość max	1086 km/h
Uzbrojenie	6 k.m. 12 mm, Kolt drewniany M-3

Mig - 15

Samolot myśliwski Mig-15 został skonstruowany przez zespół konstruktorów pod kierunkiem A. Mikojana i M. Gurewicza. Prototyp oznaczony S-01 został oblatany oficjalnie 30.12.1947r. Podobnie jak w F-86 do czasu rozpoczęcia produkcji seryjnej dokonano szeregu przeróbek i poprawek. Po serii testów i prób został przyjęty na uzbrojenie wojsk lotniczych pod oznaczeniem Mig-15 (w kodzie NATO Fagot później zmieniony na Falcon). Mig-15 został zmodernizowany w 1949r. i otrzymał oznaczenie Mig-15bis, a wersja treningowa dwumiejscowa z 1950r. Mig-15 UTI. Mig-15 był produkowany licencyjnie przez niektóre państwa socjalistyczne, w Polsce pod oznaczeniem Lim-1 i Lim-2.

DANE TAKTYCZNO-TECHNICZNE

Rozpiętość	10,08 m
Długość	10,10 m
Wysokość	3,70 m
Masa max	4806 kg
Prędkość max	1050 km/h
Uzbrojenie	1 działko N-37 kal. 37 mm 2 działka Nr-23 kal. 23 mm

Udział Mig-15 i F-86F w Wojnie Koreańskiej

Wojna Koreańska była najgroźniejszym konfliktem zbrojnym po zakończeniu II Wojny Światowej.

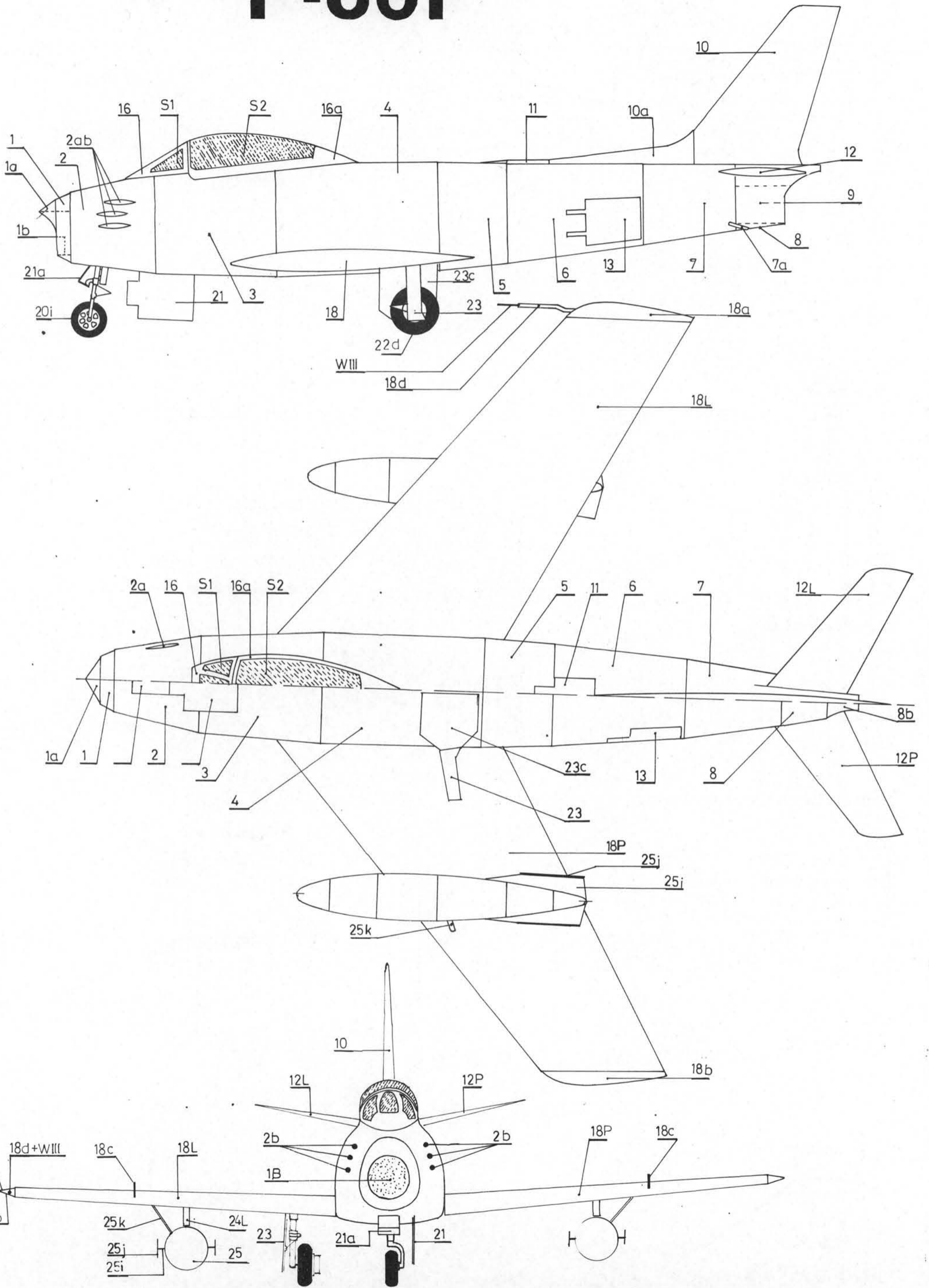
Rozpoczęła się 25.06.1950r. po zaatakowaniu przez wojska północy, południowej części półwyspu. 27. 06.1950r. po rezolucji Narodów Zjednoczonych USA oficjalnie przystąpiły do wojny. Do listopada lotnictwo USA panowało niepodzielnie w powietrzu. W listopadzie do walki weszły pierwsze Mig-15 pilotowane przez ochotników chińskich. Migi były dużym zaskoczeniem dla lotnictwa USA. Dysponowały dużą siłą ognia i zwrotnością o czym przekonali się Amerykanie gdy 8.11.1950r. cztery F-80C zostały bardzo szybko zestrzelone. Mig-15 był bardzo groźny dla latających fortec B-29, które często stawały się łupem srebrnych migów. Amerykanie w szybkim tempie przeczucili do Korei myśliwce F-86A a F-86E i F od lipca 1952r. Do pierwszego spotkania doszło 17.12.1950r. Został wtedy zestrzelony 1 Mig, a 22.12.1950r. amerykańskie Sabre poszły na ziemię 6 Migów. Mig i Sabre pod względem osiągnięć prezentowały porównywalny poziom, jednak w lotnictwie amerykańskim latali piloci o większym doświadczeniu w dużej części z czasów II Wojny i górowali wyszkoleniem nad pilotami chińskimi.

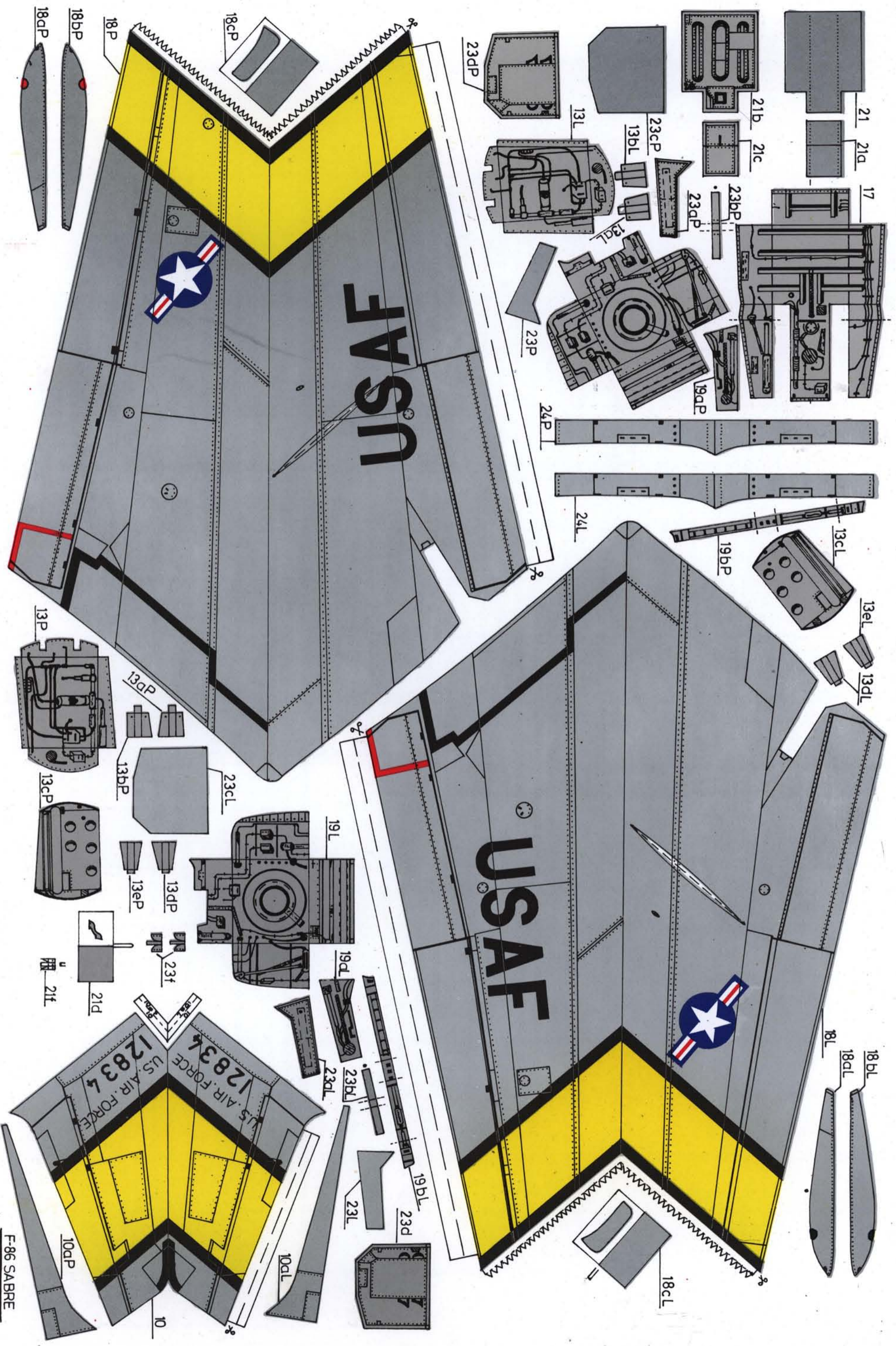
Od roku 1952 dochodziło do walk powietrznych coraz większych formacji samolotów i obie strony starały się wypracować najlepsze sposoby walki. Rosta także siła obrony przeciwlotniczej KRL-D. Doszło do tego, że B-29 musiały prowadzić bombardowania tylko w nocy. Do historii przeszła tzw. Aleja Migów znajdująca się wzdłuż granicy z ChRL nad rzeką Amnok. Doszło tam do wielu bitew powietrznych i tam też po 12 miesiącach walk skończyło się panowanie Miga-15.

F-86 był używany pod koniec 1952r. i w 1953r. do osłony grup bombowych i sporadycznych walk z samolotami przeciwnika. Bardzo silna obrona przeciwlotnicza i tzw. bierne systemy obrony stosowane przez wojska KRL-D zmusiły do bardzo dużej ostrożności w czasie lotów. Amerykanie bardzo starali się zdobyć nieuszkodzonego Mig-15 i dopiero latem 1953r. nagroda 100000\$ zniechęciła dezertera do ucieczki na stronę Amerykanów.

W czasie wojny koreańskiej straty przedstawiały się następująco. Amerykanie stracili 78 F-86 Sabre

F-86F

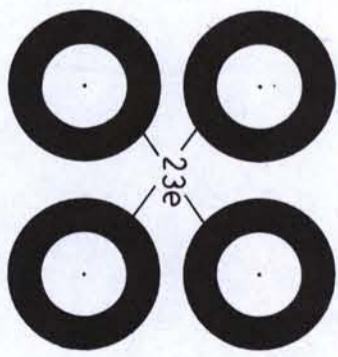
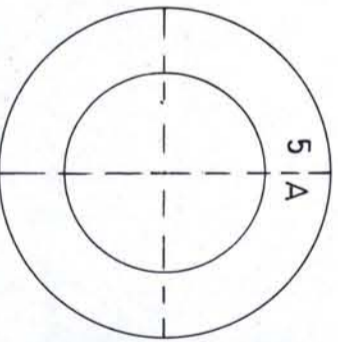
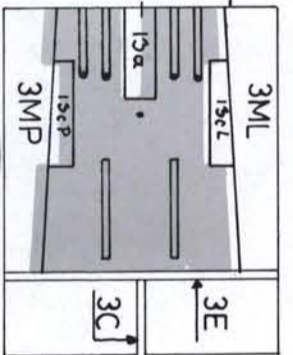
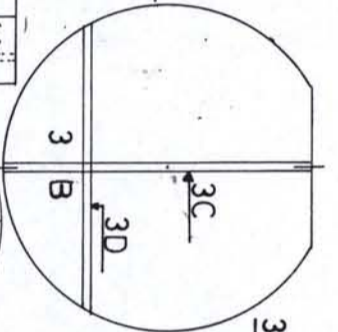
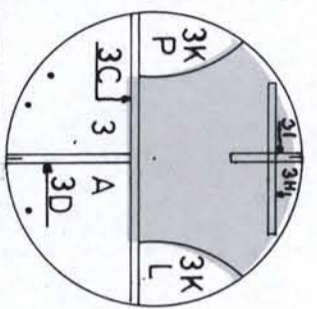
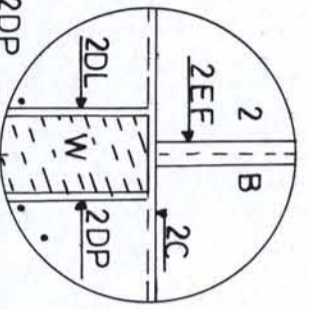
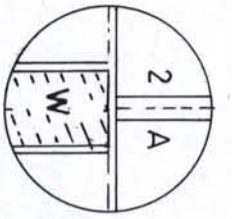
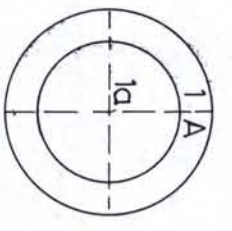




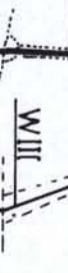
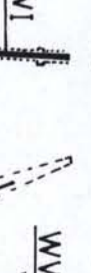
F-86 SABRE

U.S. AIR FORCE
12834

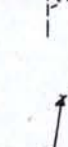
U.S. AIR FORCE
12834



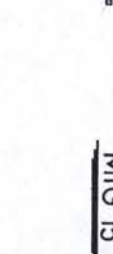
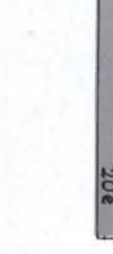
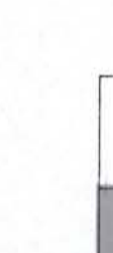
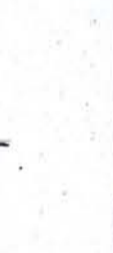
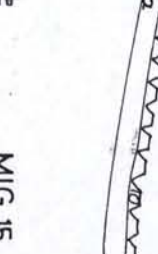
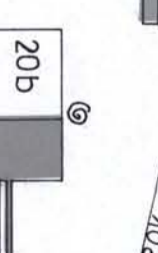
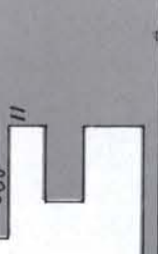
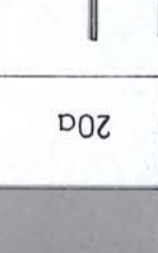
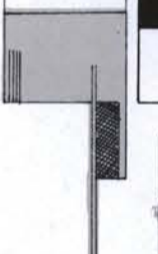
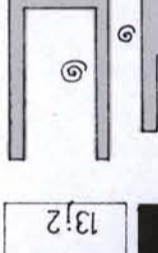
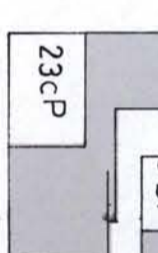
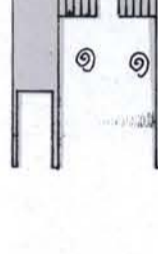
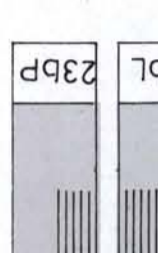
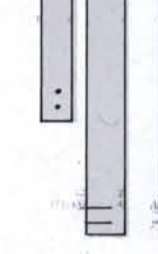
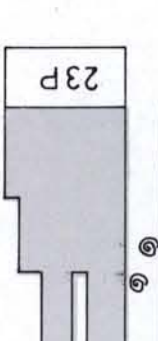
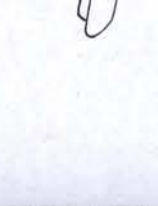
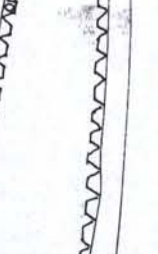
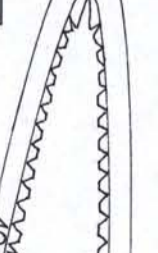
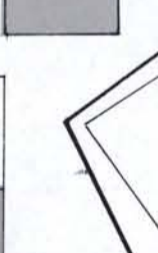
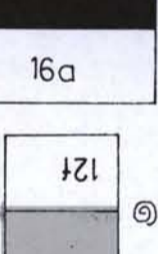
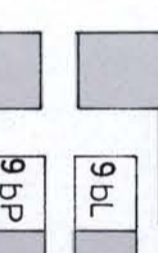
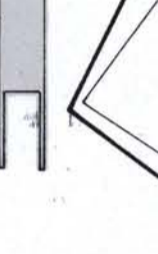
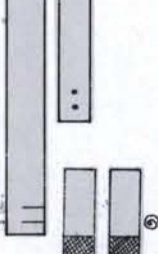
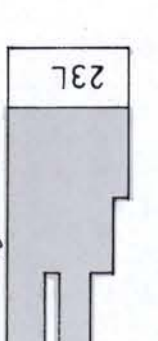
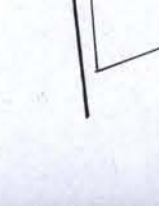
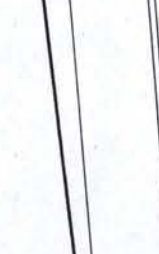
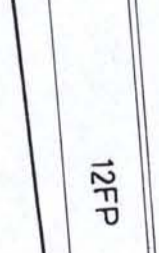
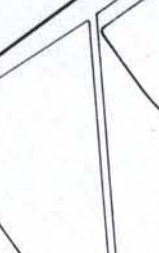
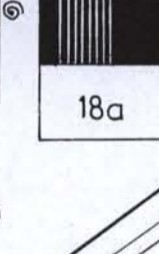
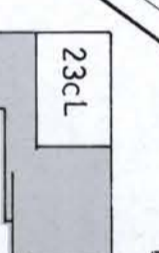
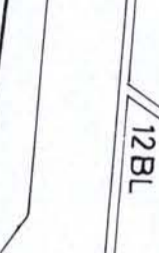
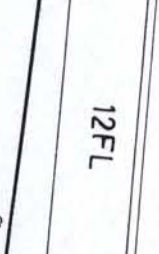
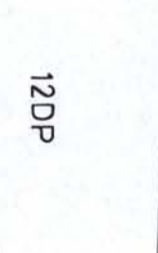
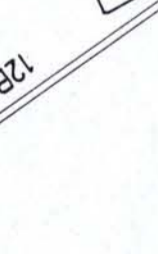
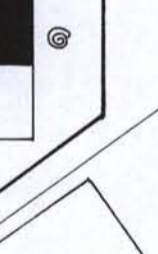
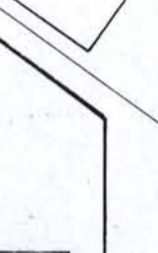
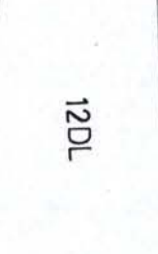
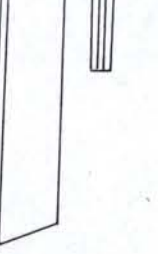
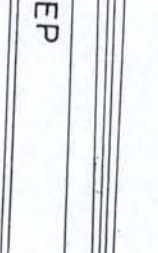
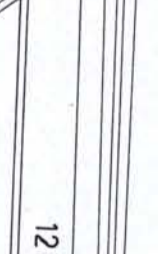
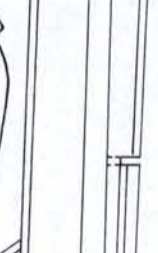
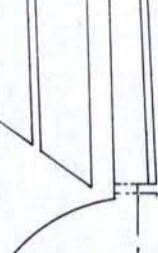
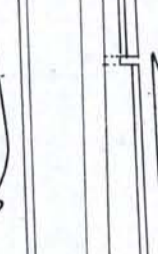
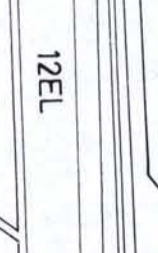
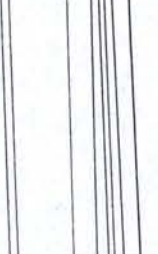
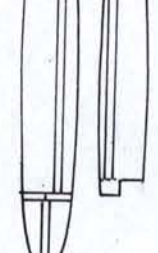
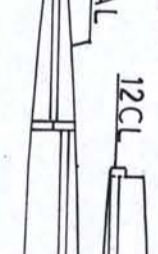
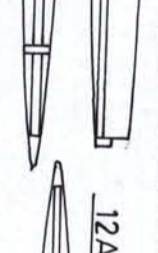
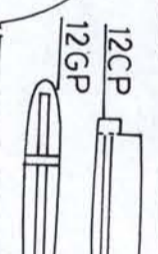
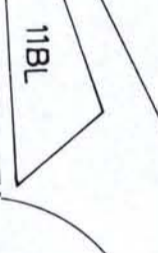
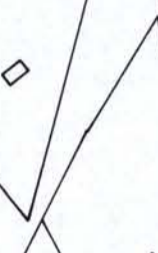
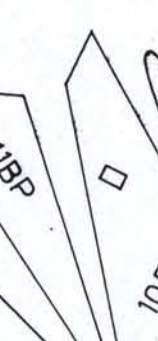
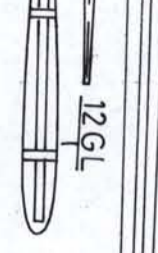
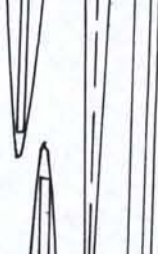
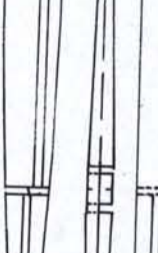
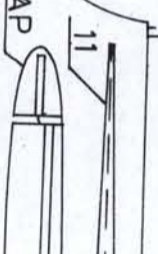
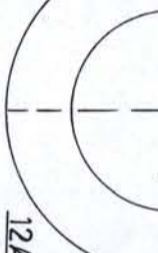
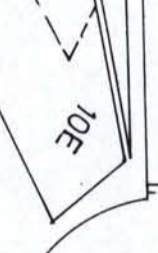
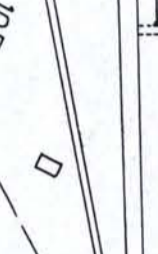
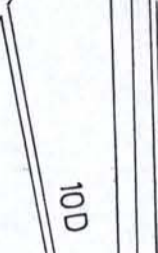
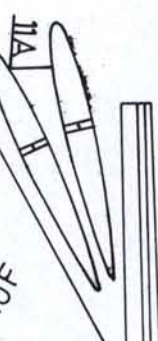
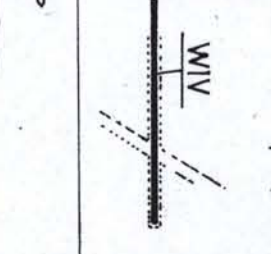
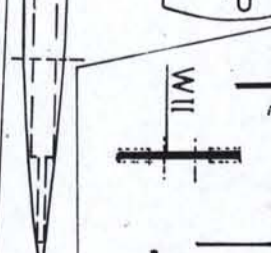
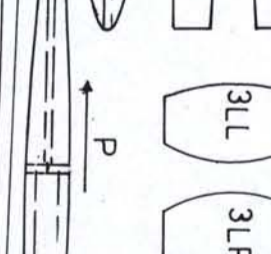
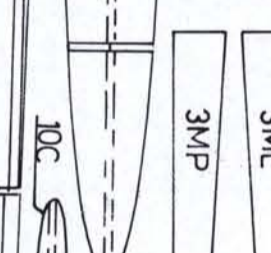
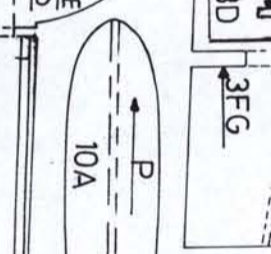
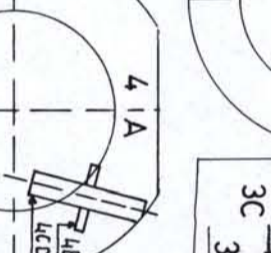
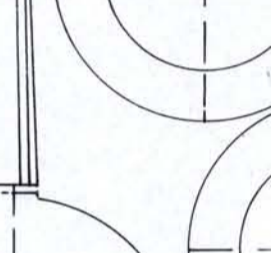
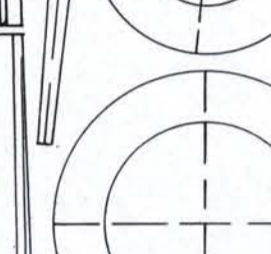
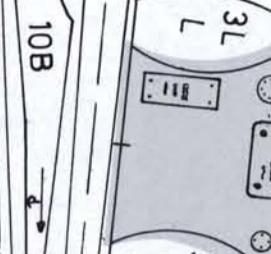
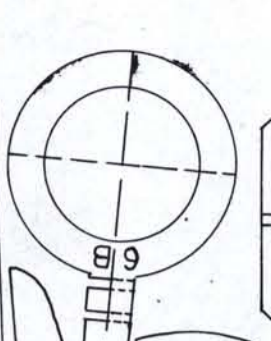
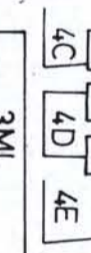
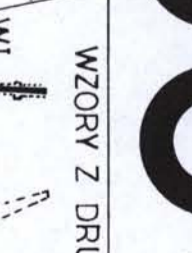
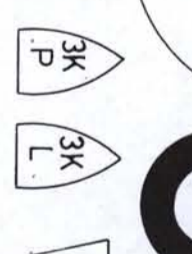
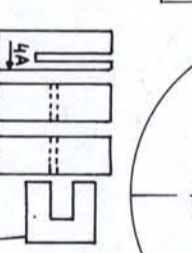
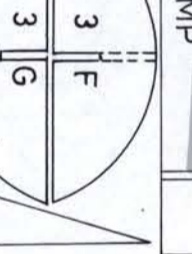
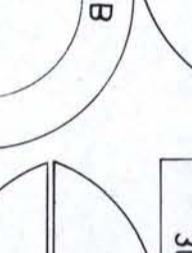
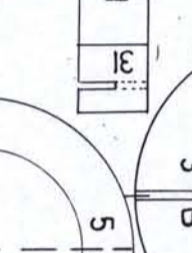
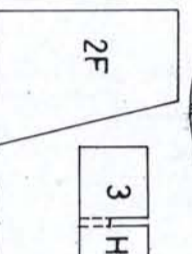
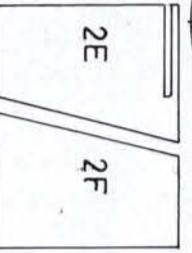
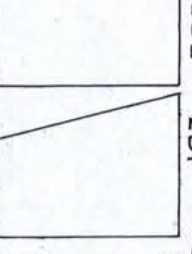
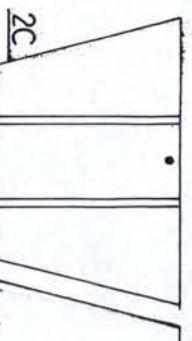
WZORY Z DRUTU



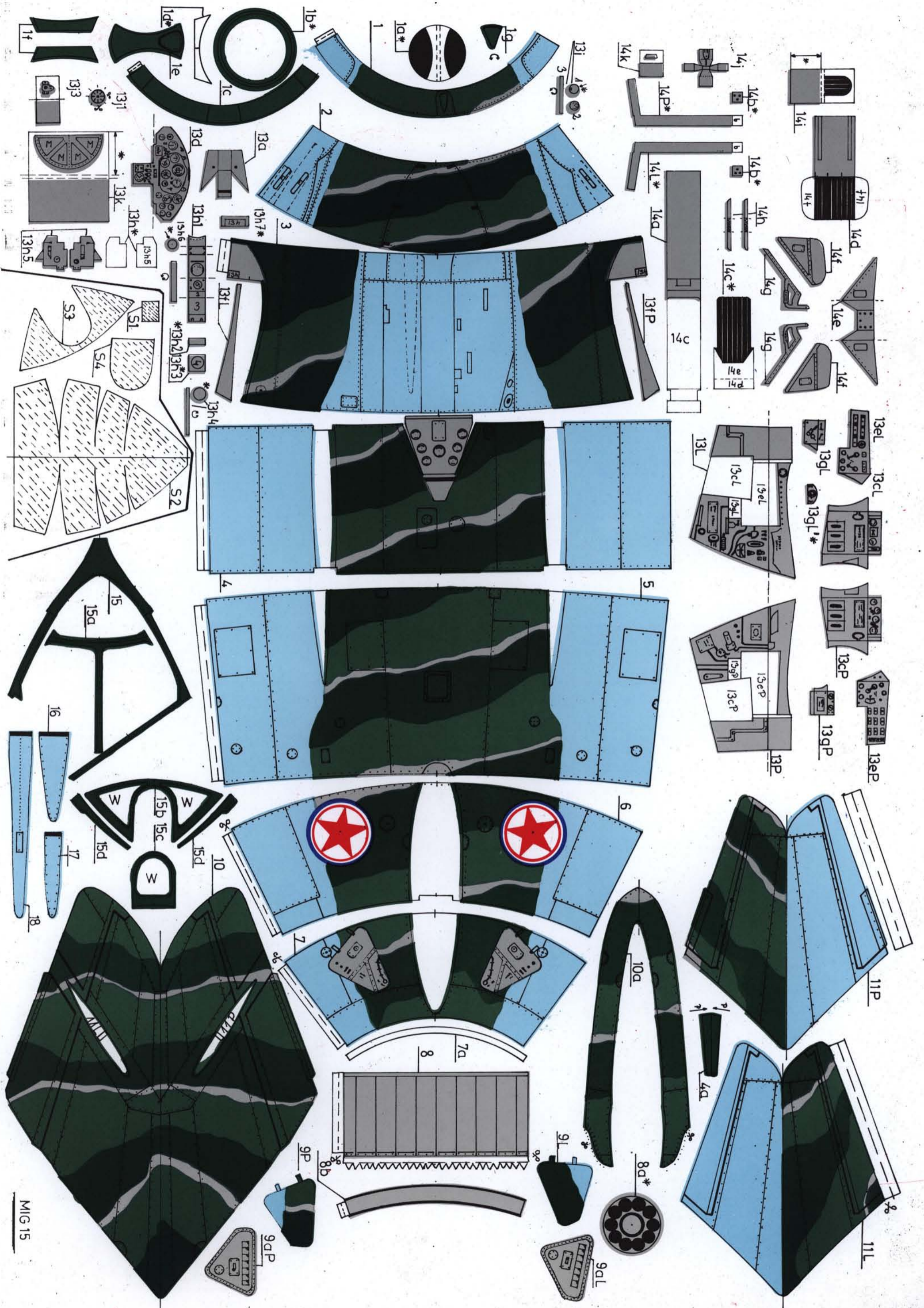
WV 2szł



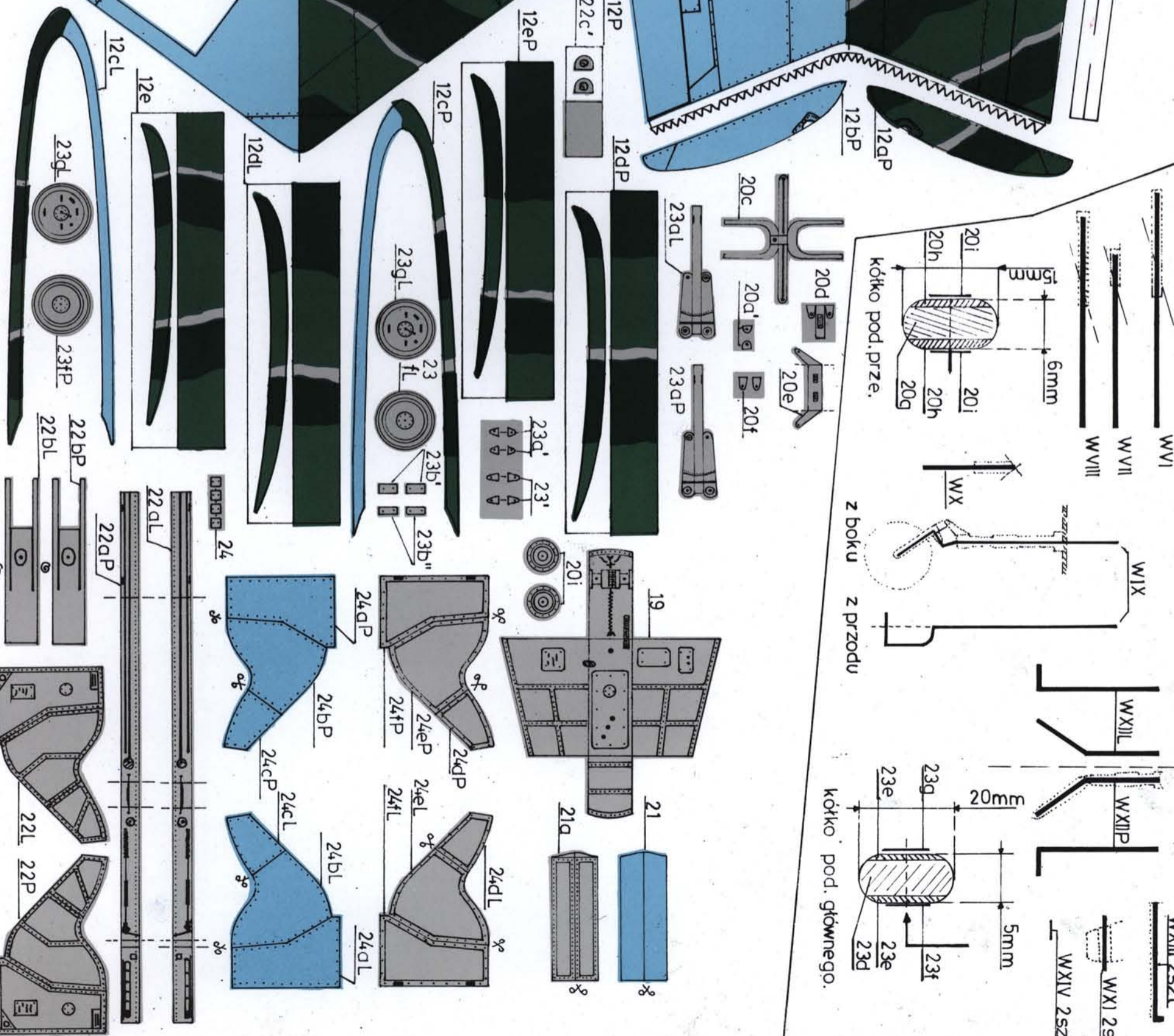
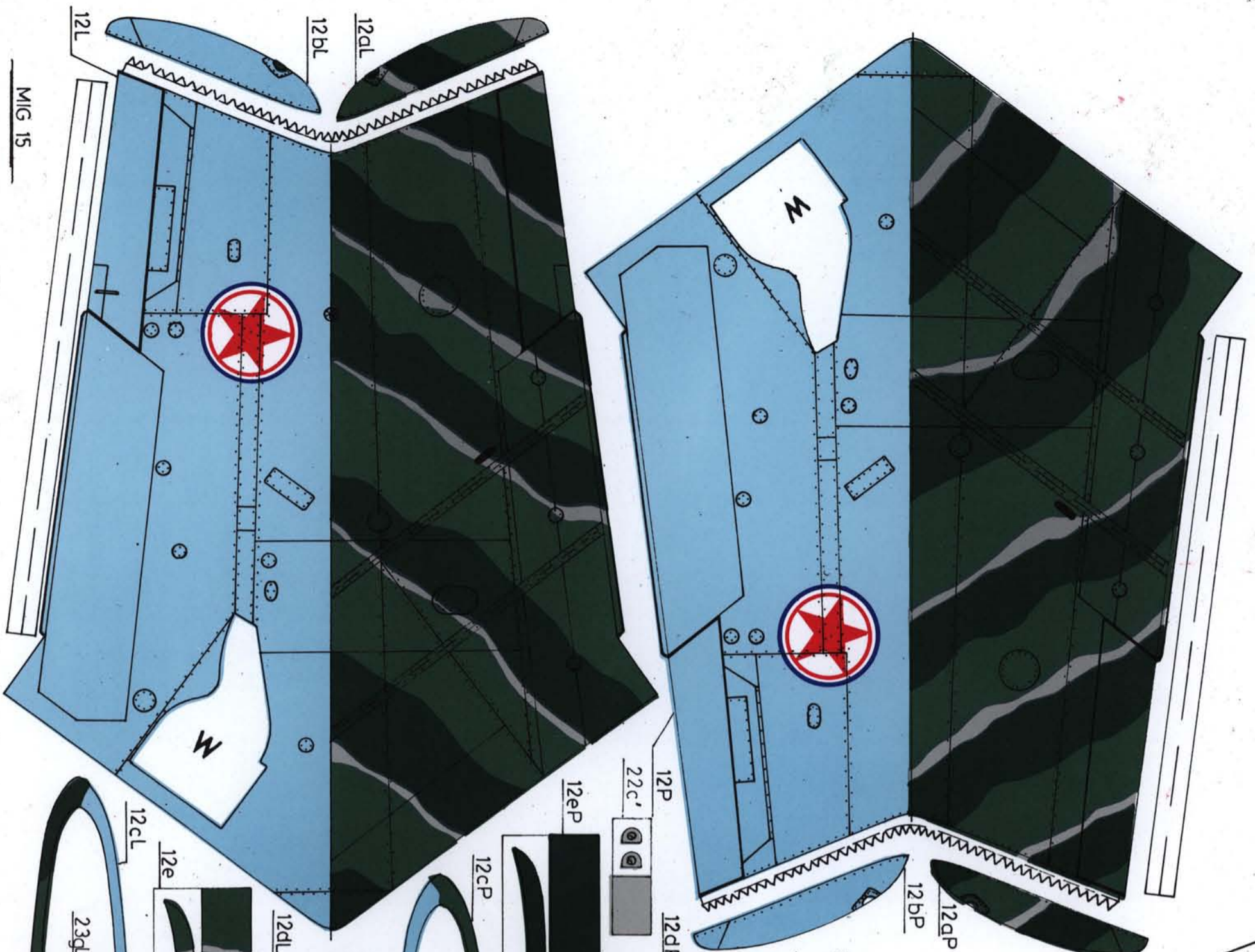
Aspirować



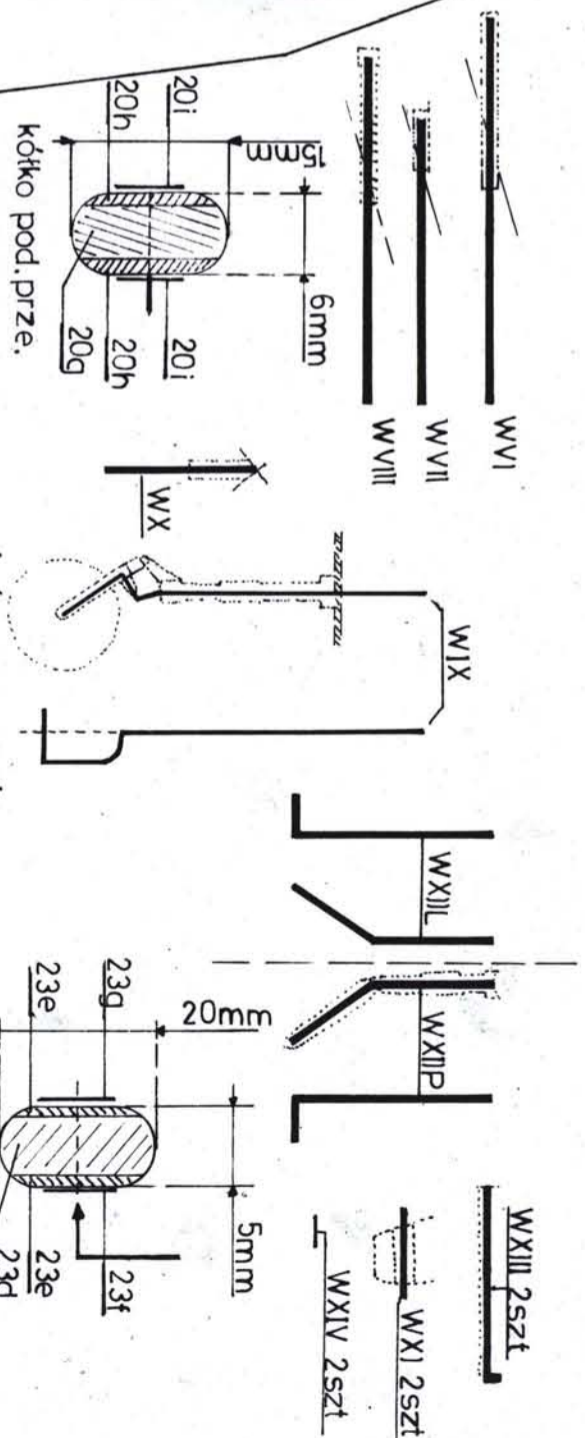
MIG 15

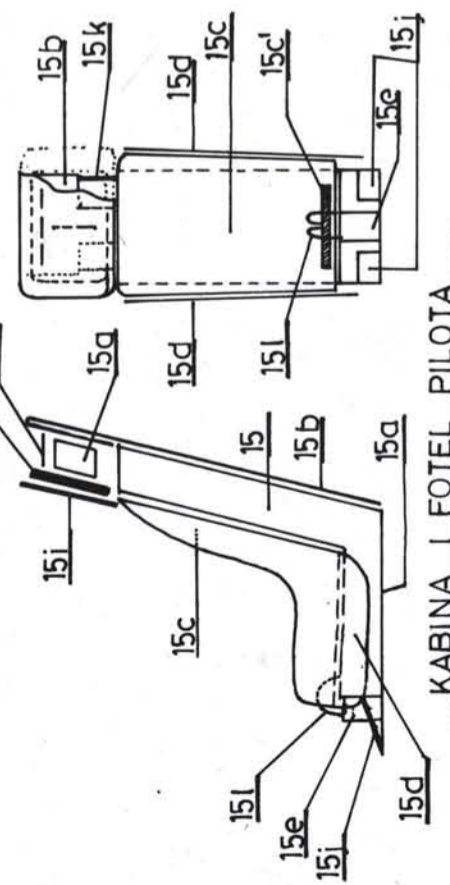
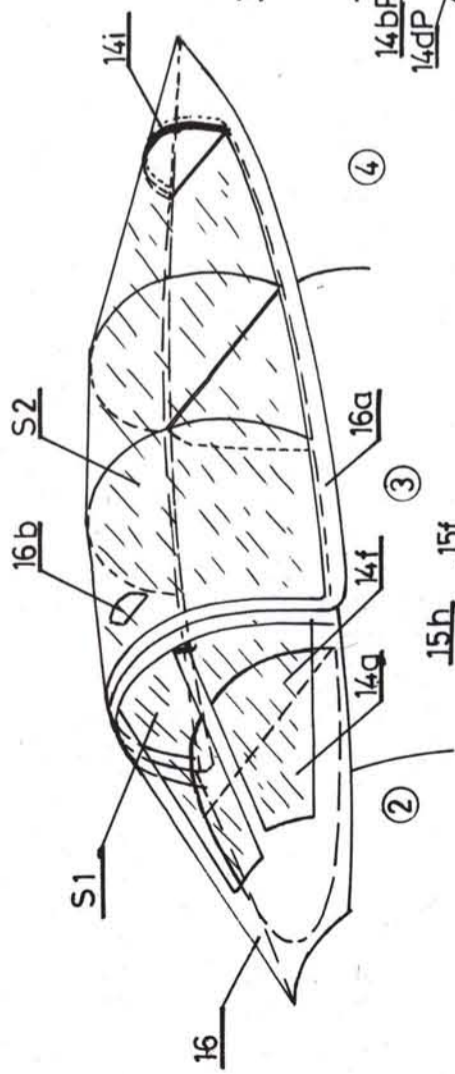


MIG 15

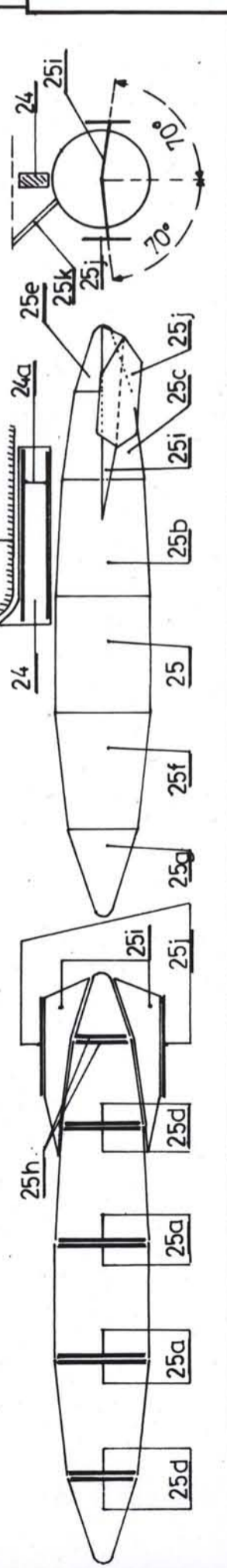


MIG 15

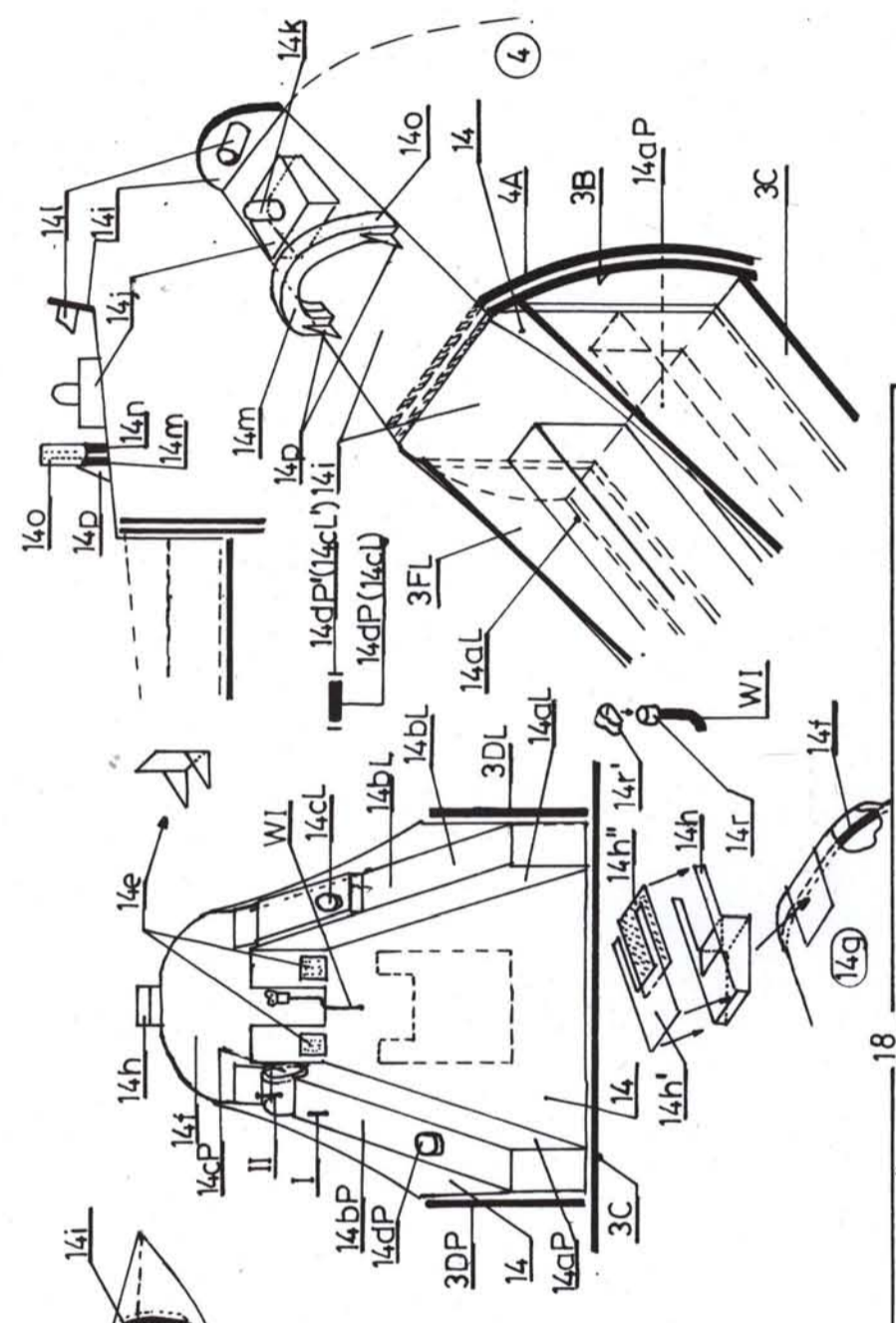




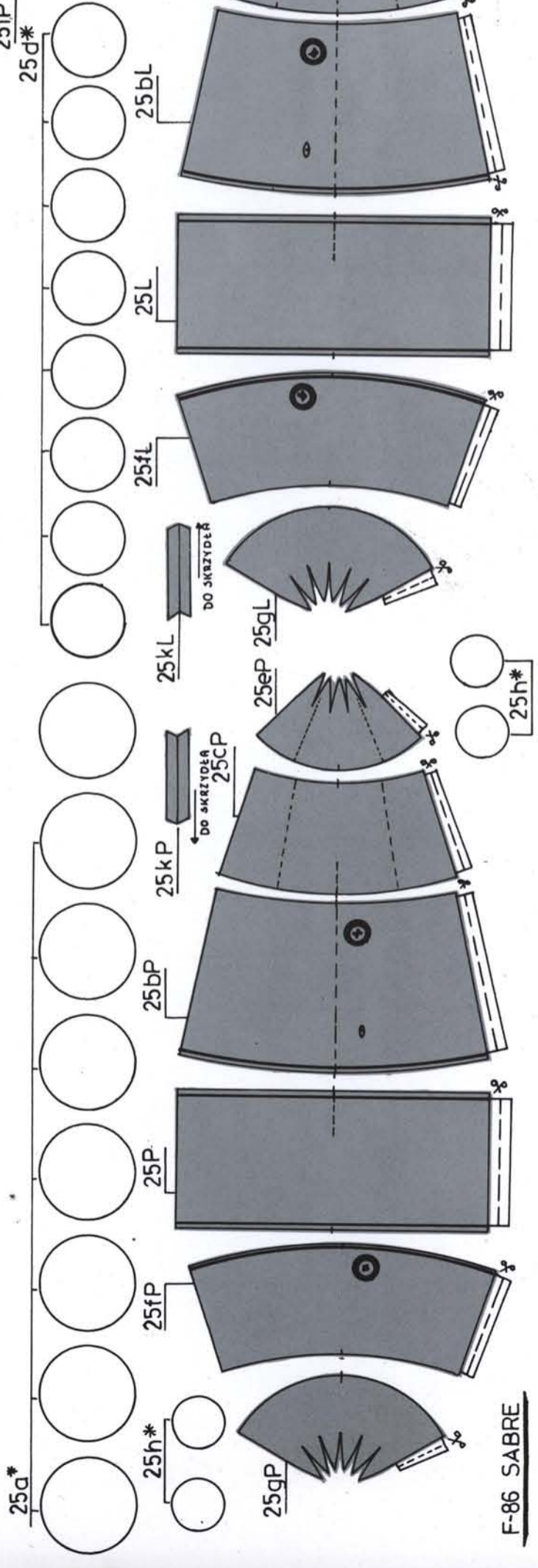
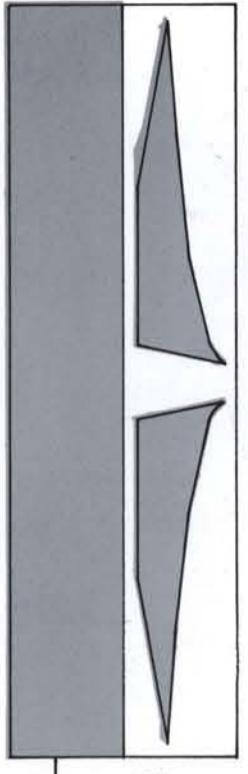
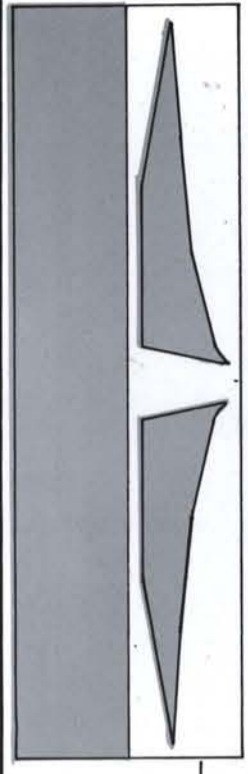
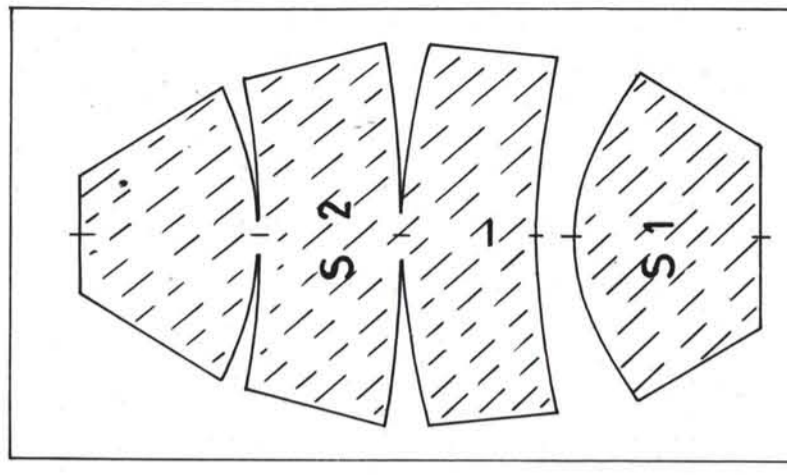
KABINA I FOTEL PILOTA



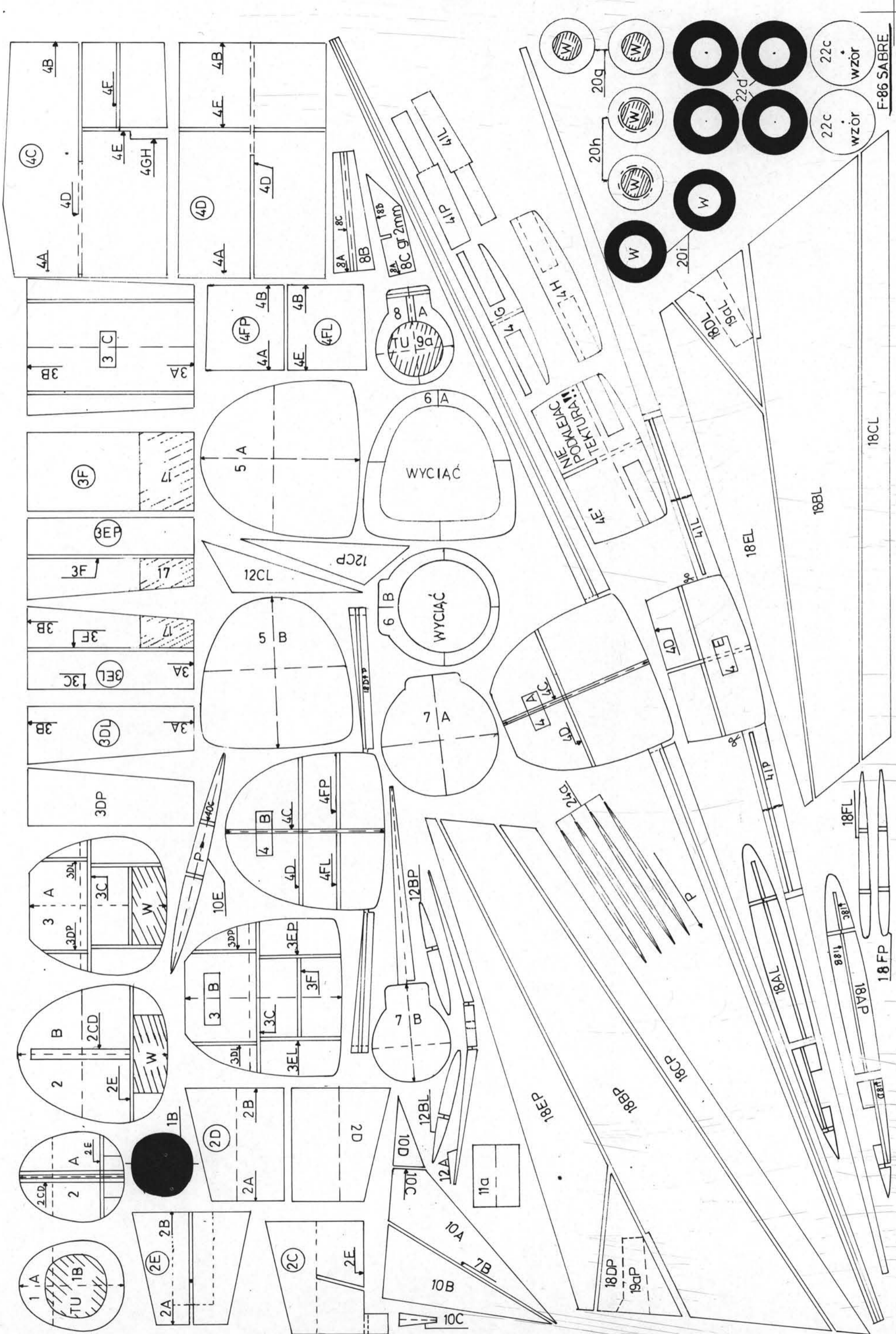
18

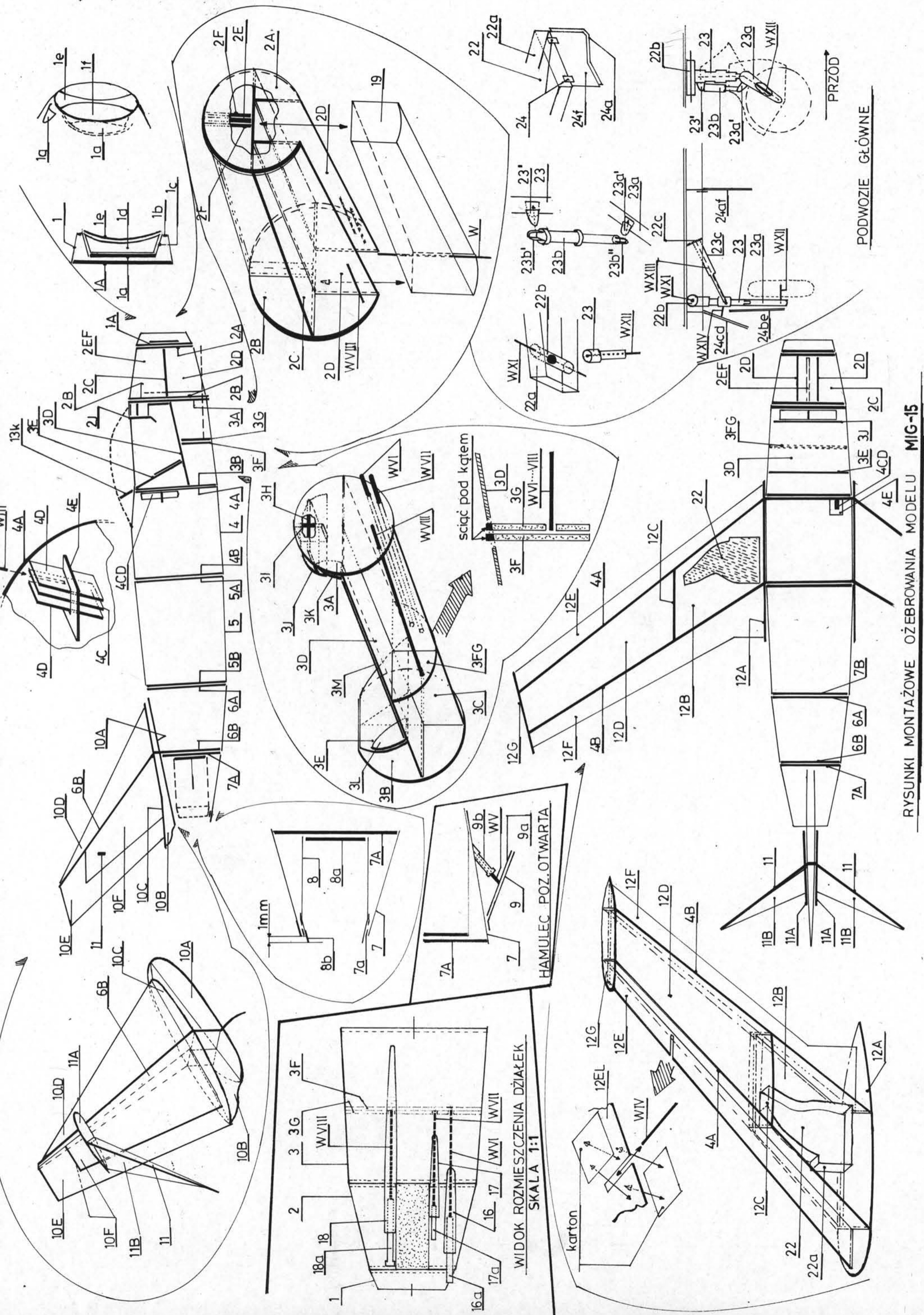


FOLIA KRESLARSKA



F-86 SABRE





RYSENKI MONTAŻOWE OZĘBOWANIA MODELU MIG-15

PODWOZIE GŁÓWNE

PRZOD

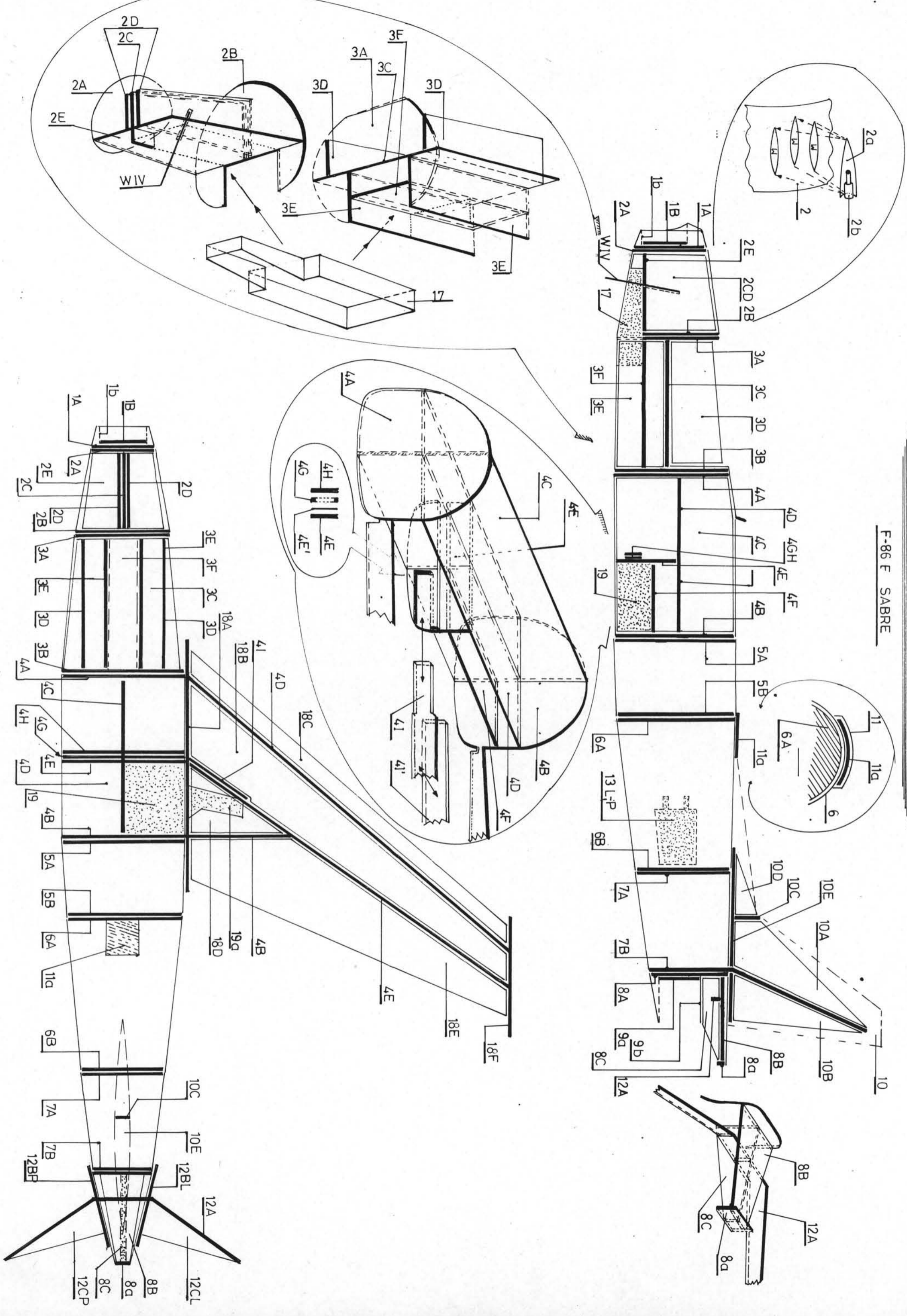
WIDOK ROZMIESZCZENIA DZIAŁEK
SKALA 1:1

HAMULEC POZ. OTWARTA

ściąg pod kątem

karton

F-86 F SABRE



w walkach powietrznych a kilkadziesiąt innych zestrzeliła bardzo silna obrona p-lot. Lotnictwo KRL-d i ochotnicy chiński stracili łącznie w walkach z Sabre 792 Mig-15.

WSKAZÓWKI OGÓLNE

1. Przed sklejaniem modelu należy zapoznać się z opisem budowy i rysunkami montażowymi.
2. Części oznaczone literami P i L sklejaamy identycznie.
3. Stosujemy zasadę pasowania części na sucho.

4. Model budowany jest metodą podwójnych wręg, wymaga todoszlifowania dwóch sąsiadujących ze sobą wręg.

Dodatkowo w przypadku klejenia danej wręgi w mocno zwięzające się poszycie kadłuba trzeba ją zeszlifować do kąta odpowiadającego kątowi zwięzania się segmentu. Płaszczyzny styku segmentów kadłuba przeszlifować na papierze ściernym przyklejonym do równej powierzchni.

5. Części oznaczone * oraz elementy wyznaczające kształt naklejamy na tekturę o grubości 1mm.

6. Litery P i G oznaczają odpowiednio przód i górę modelu.

7. Wszystkie elementy W I, II... dokładnie odwzorowujemy zachowując ich kształt, wielkość i grubość.

8. Drobne elementy wyposażenia kadłuba przyklejamy na samym końcu celem uniknięcia ich przypadkowego zniszczenia.

9. Model po sklejeniu ewentualnie retuszujemy odpowiednimi farbami i malujemy lakierem bezbarwnym dla ochrony i jednoczesnego wzmocnienia konstrukcji.

OPIS BUDOWY F-86 SABRE

Budowę modelu rozpoczynamy od sklejenia kadłuba. Bardzo starannie należ uformować i skleić segmenty nr cz. 2, 3, i 4. Wymagają one dużej staranności wykonania. Segment 2 i 3 zawiera wnękę podwozia przedniego cz. 17. Segment nr 3 jest także wnęką kabiny pilota cz. 14. W segmentcie nr 4 montujemy wnęki podwozia głównego cz. 19L i 19P oraz stanowii mocowania płatu skrzydła z wnękami podwozia głównego. Wszystkie trzy segmenty sklejaamy w całości po wklejeniu odpowiednich wnęk. Następnie sklejaamy 2, 3 i 4 razem z zachowaniem symetrii kadłuba. Przed wykonaniem segmentu nr 6 wybieramy wariant; z zamkniętymi lub otwartymi hamulcami aerodynamicznymi. W wersji zamkniętej wykonujemy segment tradycyjnie. Gdy wykonujemy jako otwarte postępujemy następująco: część nr 6 formujemy do odpowiedniego kształtu nadanego przez wręgę i dopiero wówczas wycinamy zewnętrzne pokrywy hamulców z cz. 6, wklejamy wnękę wg. rysunków i przyklejamy odpowiednio uformowane pokrywy zewnętrzne ustalając jednakowe położenie strony lewej i prawej. Sklejaamy cz. 7 i cz. 8 wraz z dźwiesz silnika cz. 9. Sklejaamy statecznik pionowy cz. 10 oraz stateczniki poziome cz. 12L i 12P. Sklejaamy teraz wg. rysunków kabinę pilota cz. 14, fotel cz. 15 i zaklejaamy osłonę cz. 16 oraz wykonanymi z celulooidu S1 i S2. Cz. 16b podklejamy od niezadrukowanej strony srebrną folią imitującą lustertko i przyklejamy na cz. S2. Montujemy teraz skrzydła cz. 18L i 18P oraz wnęki skrzydłowe cz. 19aL i 19aP. Montujemy teraz podwozie przednie i główne. Rysunki podwozia narysowane są w skali 1:1. Kółko podwozia przedniego możemy wykonać w dwóch wersjach. Wersja 2 jest trudniejsza w wykonaniu, ale bardziej wierna oryginałowi. Przyklejamy następnie osłony wnęk. Sklejaamy teraz zbiorniki paliwa cz. 25 i przyklejamy z zaczepem cz. 24 do skrzydła.

Model samolotu F-86F Sabre został opracowany w skali 1:33 na podstawie materiałów zamieszczonych w Aircraft Archive tom II

Opracowanie graficzne i opisowe - Zbigniew Sajdak - Stalowa Wola

OPIS BUDOWY MIG-15

Budowę kadłuba proponuję zacząć od segmentu nr 3. Wycinamy wręgi 3A-3M. Przy sklejaniu ich razem należy zwrócić uwagę na równe i symetryczne sklejenie bez przekoszeń i zwichrowań. Po wyschnięciu kleju wklejamy wnętrze kabiny tj. panele boczne 13L i 13cL oraz 13P i 13cP i cz. 13a, b oraz wzór W II oraz deskę rozdzielczą cz. 13d. We wręgach 2B, 3A i 3G wykonujemy w miejscach czarnych punktów otwory o średnicy wzorów W VI - W VII. Oklejaamy całość poszyciem cz. 3. Sklejaamy segment nr 2, mieści się w nim wnęka podwozia przedniego cz. 19, którą należy wkleić przed zamknięciem segmentu. Wklejamy także obciążenie np. z otowiu, plasteliny i dopiero oklejaamy całość cz. 2. Przed sklejaniem cz. 1 należy odpowiednio zeszlifować wręgę nr 1A. Można pominąć cz. 1b należy wtedy ponaciąć brzegi cz.1 i 1c na głębokość 1mm i odpowiednio zaokrąglone skleić na styk. Sklejaamy części 4, 5, 6 z wręgami w kształt walców. Sklejaamy dźwiesz silnika cz.8 i przyklejamy do wręgi 7A. Oklejaamy poszyciem cz.7 i 7a od wewnętrznej strony. Hamulce aerodynamiczne możemy wykonać jako zamknięte, przyklejamy wtedy cz. 9L i 9P w oznaczonym miejscu na cz. 7. Pozycję wychyloną obrazuje rysunek. Proponuję przyklejenie ich po zakończeniu budowy modelu. Sklejaamy statecznik pionowy cz.10 oraz poziomy cz.11L i 11P. Wręgę 10A należy odpowiednio ukształtować dostosowując jej wygięcie do krzywizny kadłuba. Sklejaamy teraz płaty główne. Najpierw sklejaamy ożebrowanie cz.12A-12G i wklejamy wnęki skrzydłowe 22L i 22P. Cz. 22b zwijamy ciasno na drucie. W XIV scinamy do kształtu wnęki w tym miejscu i sklejaamy bardzo mocno z cz.22a. Dopiero teraz przyklejamy płat cz.22L i 22P oraz cz.22a-22f. Kończymy sklejać wyposażenie kabiny pilota 13a-13k oraz fotel cz.14 w oznaczone miejsce i zamykamy całość owiewką części 15-15d i S2-S4. Sklejaamy działka cz.16, 17, 18 ich wzajemne odległości narysowane są w naturalnej wielkości. Odpowiednio scinamy cz.16a, 17a, 18a w miejscu ich styku z krzywizną kadłuba. Podwozie przednie i główne narysowane jest w naturalnej wielkości. Cz.23P i 23L po zwinieniu w miejscu styku z cz.22b szlifujemy na półokrągło w celu zapewnienia dobrego przylegania. Koła sklejaamy, profilujemy i zaczerniamy. Przyklejamy osłony wnęk podwozia cz.21 i 24. Przyklejamy na koniec cz.4a z W III i rozciągamy antenę wykonaną z nitki wg. rysunku ogólnego.

Model samolotu Mig-15 został wykonany w skali 1:33 na podstawie planów zamieszczonych w miesięczniku Modelistkonstruktor nr 3/1984r. oraz TBU nr 17.

Opracowanie graficzne i opisowe - Zbigniew Sajdak - Stalowa Wola

Opracowanie okładki - Andrzej Cieśllicki - Łódź

FLY MODEL

skr. poczt. 50

09-500 Gostynin

tel. 58-78