



**МиГ-15:**

1 – фотопулемёт С-13; 2 – люк радиоотсека; 3 – козырёк фонаря кабины; 4 – сдвижная часть фонаря в открытом положении; 5 – тросовая радиоантенна; 6 – секции руля поворота; 7 – тормозной щиток; 8 – антенна радиовысотомера; 9 – колесо основной стойки шасси; 10 – щиток ниши уборки колеса основной стойки; 11 – колесо передней стойки шасси; 12 – пушки НР-23; 13 – киль; 14 – штыревая радиоантенна; 15 – радиоантенна; 16 – сдвижная часть фонаря в закрытом положении; 17 – пушка Н-37Д; 18 – аэродинамические гребни; 19 – эксплуатационный люк двигателя; 20 – триммер руля поворота; 21 – секция стабилизатора; 22 – посадочный щиток; 23 – элерон; 24 – ПВД; 25 – рулѐжная фара; 26 – АНО; 27 – пулемёт А-12,7 (УБК-12,7); 28 – сдвижная часть фонаря; 29 – откидная часть фонаря; 30 – триммер руля высоты; 31 – руль высоты; 32 – триммер; 33 – эксплуатационные крыльевые лючки; 34 – ПТБ ёмкостью 300 литров; 35 – стойка основного шасси; 36 – гидроцилиндр уборки и выпуска шасси; 37 – носовая стойка

**Лётно-технические характеристики истребителей МиГ-15**

Характеристики	И-310 (С-01)	МиГ-15	МиГ-15бис	УТИ МиГ-15
Двигатель	НИН-1	РД-45Ф	ВК-1	РД-45Ф
Тяга, кг	2040	2270	2700	2270
Размах крыла, м	10,08	10,08	10,08	10,08
Длина, м	10,20	10,10	10,11	10,11
Высота, м	3,10	3,70	3,70	3,70
Площадь крыла, м <sup>2</sup>	20,6	20,6	20,6	20,6
Масса пустого, кг	3175	3273	3628	3617
Взлетная масса, кг	4840	4915	4987	4788
Запас топлива, л	1538	1451	1390	1110
Скорость, км/час:				
у земли	905	1044	1068	1010
на высоте 5000 м	1028	1024	1040	1004
на высоте 10 000 м	972	976	992	958
Скороподъёмность, м/с				
у земли	42	40	46,5	38,5
на высоте 5000 м	30	27,28	32,4	26,4
на высоте 10 000 м	17,8	14,55	18,3	14,5
Практический потолок, м	15 200	14 750	15 500	14 150
Дальность полёта, км (без ПТБ)	1395	1295	1180	950
Дальность полёта, км (с ПТБ)	–	1920	1505	1340
Вооружение	1х Н-37 2х НС-23	1х Н-37 2х НС-23	1х Н-37 2х НС-23	1х УБК

средств спасения Сергей Николаевич Люшин.

Должное внимание при проектировании самолёта уделялось эксплуатационной технологичности. Эксплуатационный разѐм фюзеляжа, делящий его на носовую и хвостовую части, был разработан в виде легкоразѐмного соединения, обеспечивающего удобный монтаж и демонтаж двигателя. Такое деление фюзеляжа впоследствии использовалось на всех самолётах Микояна и Гуревича, вплоть до МиГ-27 включительно.

Опыт, накопленный при решении проблем, связанных с размещением артиллерийского вооружения, с которыми столкнулось ОКБ в процессе испытаний МиГ-9, не пропал даром. На МиГ-15 размещение оружия было выбрано настолько рационально, что позволило не только свести к минимуму воздействие пороховых газов на работу двигателя, но и значительно упростить обслуживание. Лёгкость эксплуатации вооружения была достигнута благодаря хорошему подходу к пушкам и их агрегатам, размещённым на специальном лафете, который входил в силовую схему носовой части фюзеляжа, и, при необходимости, мог опускаться, при помощи встроенных лебѐдок. Снятие и установка всех пушек, включая открытие и закрытие капотов, подъѐм и опускание лафета, занимали всего 15 – 20 минут работы у двух человек.

Первый экземпляр МиГ-15 (обозначение в КБ С-01) был передан на лётные испытания 19 декабря 1947 г. Погодные условия долго не позволяли поднять самолёт в воздух, и только 30 декабря, в последний день установленного Сталиным срока, лётчик-испытатель В.Н. Юганов совершил на новом истребителе первый полёт.

Заводские испытания продолжались до 25 мая 1948 года. Было выполнено

38 полѐтов на первом экземпляре и 13 – на втором (С-02). Но ещё до их завершения, постановлением Совета Министров № 790-255 от 15 марта 1948 года истребитель запустили в серийное производство под обозначением МиГ-15 с двигателем РД-45 (советское обозначение Nene).

После окончания этапа заводских испытаний обе опытные машины передали на госиспытания в ГК НИИ ВВС.

Во время госиспытаний, проходивших с 27 мая по 28 августа 1948 года, самолёт МиГ-15 получил неплохую оценку лётчиков и инженеров. Отмечалось, что это лучший из когда-либо испытывавшихся в ГК НИИ ВВС истребителей. Лётчики-испытатели указывали, что по технике пилотирования МиГ-15 особой сложности не представляет и может быть легко освоен лётным составом строевых частей. Наземное обслуживание МиГ-15 не представляло трудностей для технического состава, имевшего опыт эксплуатации реактивных самолѐтов. В качестве недостатков, которые необходимо было устранить, отмечались отсутствие тормозных щитков, недостаточная эффективность элеронов и ряд других, которые предполагалось устранить ещё до запуска самолёта в серию. В целом самолёт МиГ-15 прошѐл испытания с удовлетворительной оценкой.

23 августа 1948 года вышло постановление Совета Министров СССР № 3210-1303 о принятии МиГ-15 на вооружение и запуске его в массовое производство сразу на трёх заводах. Вместе с тем, от КБ потребовали устранить недостатки истребителя и представить улучшенную машину на испытания к 1 июля 1949 года.

Первые серийные МиГ-15 передали на войсковые испытания в 29-й ГвИАП на подмосковную авиабазу в Кубинке, ко-

торые проходили с 20 мая по 15 сентября. Строевые лётчики высоко оценили новую машину. Отмечалось, что: «Самолёт МиГ-15 по своим лётным и боевым качествам является одним из лучших современных реактивных истребителей». Положительные отзывы получил самолёт и со стороны инженерно-технического состава. В отчёте указывалось: «Наземная эксплуатация самолёта МиГ-15 с двигателем РД-45Ф проще, чем эксплуатация реактивного самолёта Як-17 и поршневых самолѐтов Ла-9 и Як-9».

Вместе с тем в конструкцию самолёта рекомендовалось внести некоторые изменения. В частности, установить систему запуска двигателя в воздухе, установить систему автономного запуска двигателя на земле, доработать топливную систему и систему аварийного покидания, обеспечив при катапультировании автоматическое отделение лётчика от кресла и раскрытие парашюта. Всё это было выполнено в кратчайший срок. После указанных доработок МиГ-15 стал полноценным реактивным истребителем советских ВВС и ВВС дружественных стран.

Участие в корейской войне явилось главным событием в биографии МиГ-15. По сути, с этого момента КБ Микояна и Гуревича получило заслуженное мировое признание. Произошло то же, что и с КБ Поликарпова после войны в Испании.

Первые части, вооружённые истребителями МиГ-15, прибыли в Корею в конце октября 1950 года.

8 ноября 1950 г. состоялся первый бой между реактивными самолѐтами. Четвѐрка 28-го ГвИАП провела бой с четвѐркой истребителей F-80С. МиГи, пользуясь превосходством в скорости и скороподъѐмности, оторвались от F-80 и, выполнив боевой разворот, атаковали