

CZECHOSLOVAK FIGHTER 1:72 SCALE PLASTIC KIT



eduard

DUAL COMBO!



úvodem

MiG-15 se zapsal do historie československého letectví nesmazatelným písmem. Nebyl sice prvním proudovým letounem ve výzbroji našeho letectva, navazoval na Avie S-92 a Jaky-23, bezpochyby mu však patří postavení prvního masově užívaného proudového stroje československého letectva.

Jako první se do výzbroje dostaly MiGy-15, v československém letectvu označované jako S-102. Kromě cca 64 převzatých v červenci 1951 od sovětské strany bylo v Československu vyrobeno 821 kusů této verze, z nichž 525 létalo v rámci čs. letectva. Zbytek šel na export do Rumunska, Bulharska a Polska.

V roce 1954 se do služby začaly dostávat MiGy-15bis (čs. označení S-103). Malý počet, 25 kusů, byl dodán ze Sovětského svazu, dalších 620 pak vzniklo v letech 1954 až 1957 na našem území. Do cizích zemí zamířilo 175 z nich, létaly v Bulharsku, Německé demokratické republice, Egyptě a v Sýrii.

Po příchodu MiGů-19 přišly patnáctky o roli prvoliniové stíhačky. Řada strojů pak byla přestavěna na stíhací bombardéry. Přestavbu, která mimo jiné spočívala v instalaci čtveřice závěsníků pod křídlo, absolvovala řada strojů. První MiGy-15SB přišly do služby v létě 1961, celkem je potvrzeno 154 přestavěných letounů. Stejný osud čekal také MiGy-15bis. V letech 1969 až 1978 prošlo přestavbou na standard MiG-15bisSB minimálně 72 strojů. Poslední z nich dosloužily u 30. sbolp k 1. dubnu 1983.

Na našem nebi se objevily ještě další verze. Kromě MiGu-15bisT určeného k vlečení terčů to byla též průzkumná varianta MiG-15bisR a zejména dvoumístné UTI MiG-15 (čs. označení CS-102). Dvoumístné cvičné stroje se v Československu též stavěly v licenci a v letech 1954 až 1961 vzniklo celkem 2019 kusů. Ačkoliv bylo čs. letectvo jejich druhým největším uživatelem, většina spárků šla na export, zejména pak do Sovětského svazu, dále pak do Egypta, Sýrie, Indonésie.

Typ MiG-15 se v našem letectvu objevil zejména díky plánování třetího celosvětového konfliktu ze strany Sovětského svazu. Do té doby užívané typy, zejména německé konstrukce S-99 a S-199 (Me 109G-10 a jeho mutace s motorem Jumo 211), nebyly schopny čelit americkým letounům nacházejícím se za naši západní hranici. Naši potenciální protivníci mohli takřka beztretně narušovat československý vzdušný prostor. Situace se zlepšila až s příchodem MiGů-15. Ty již za americkými typy F-80, F-84 či F-86 nezaostávaly, jak ostatně ukázaly v korejské, komunisty vyvolané válce. Ačkoliv se na naší obloze neválečilo, napětí mezi oběma stranami bylo zřejmé a projevovalo se různým „popichováním“ na hranici, vzdušný prostor nevyjímaje. Vše vyvrcholilo sestřelením F-84 Thunderjet od 36th FBG příslušníkem 5. stíhacího leteckého pluku poručíkem Jaroslavem Šrámkem dne 10. března 1953.

intro

As could be expected, the MiG-15 played a very important role in the Czechoslovak Air Force. Though not the very first jet aircraft in Czechoslovak use, coming after the Avia S-92 (Me 262 assembled after the war) and the Yak-23, they were no doubt the first significant type in service in terms of quantity.

The very first MiG-15s in Czechoslovak service were imported from the Soviet Union. Approximately 64 aircraft arrived in July, 1951. The Czechoslovak aircraft industry produced the MiG-15 under license, with 821 MiG-15s built in total, 525 for domestic use, with the remainder being sold to Rumania, Bulgaria and Poland.

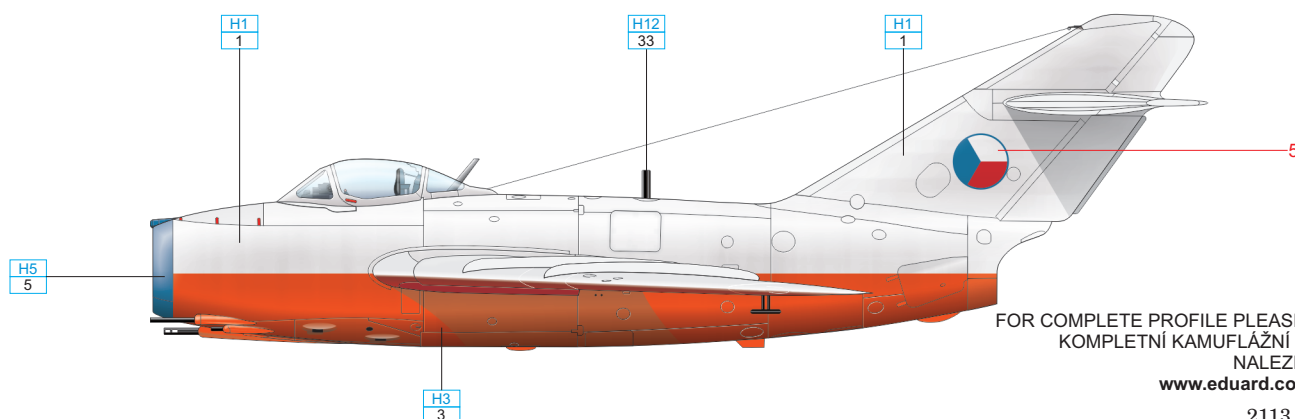
In 1954, the MiG-15bis entered service (designated S-103 in Czechoslovakia). Only a few were obtained from the Soviet Union, but 620 bis versions were manufactured here from 1954 to 1957. Bulgaria, East Germany, Egypt and Syria purchased a total of 175.

The arrival of the MiG-19 signaled the end of a successful career for the MiG-15 as a frontline fighter aircraft. Many 'fifteens' were modified for the fighter-bomber role. The modification is easily recognizable by a pair of additional underwing pylons. The MiG-15SB entered service in the summer of 1961, with 154 examples known to have been modified. The MiG-15bis underwent a similar mod. At least 72 of them were modified as the MiG-15bisSB in the period from 1969 to 1978. The last of these served with the 30th Fighter-Bomber Regiment and were finally retired on April 1, 1983.

More versions of the 'Fifteen' appeared in the skies over Czechoslovakia. Apart of the MiG-15bisT target tug and the recce MiG-15bisR, the two-seat UTI MiG-15 (Czechoslovak designation CS-102) was produced in high numbers. These trainers were manufactured under licence and 2,019 examples left the production line between 1954 and 1961. Most of them found their homes abroad - especially in the Soviet Union, Egypt, Syria and Indonesia.

The MiG-15 served with the Czechoslovak Air Force primarily due to the 'Third World War' plans initiated by the Soviet Union. Previous fighters, such as the obsolete S-99 and S-199 (former German Bf 109G-10 and the same type with the Jumo 211 engine), were not able to face modern US jets based along the Czechoslovak border. The modern jets could cross the border without any threat to stop them. The situation changed when the MiG-15s arrived - the new fighter was equal or superior to the F-80, F-84 and F-86 as demonstrated in the Korean War. However, and fortunately, there was no 'hot war' in the Czechoslovak sky, although the tension between East and West was apparent and numerous less important skirmishes occurred along the border, with the sky being no exception. The peak came on March 10, 1953 when MiG-15 pilot Lt. Jaroslav Sramek, a member of 5th Fighter Regiment, downed an F-84 Thunderjet of the 36th FBG in a clash over the German - Czechoslovak border.

K MiG-15bis, kpt. František Garaja, 6. sbolp, letiště Sliach, 29. srpen 1964



FOR COMPLETE PROFILE PLEASE REFER
KOMPLETNÍ KAMUFLÁŽNÍ SCHÉMA
NALEZNETE NA
www.eduard.com/s/2113

2113 - NAV1a



Carefully read instruction sheet before assembling. When you use glue or paint, do not use near open flame and use in well ventilated room. Keep out of reach of small children. Children must not be allowed to suck any part, or pull vinyl bag over the head.



Před započítím stavby si pečlivě prostudujte stavební návod. Při používání barev a lepidel pracujte v dobře větrané místnosti. Lepidla ani barvy nepoužívejte v blízkosti otevřeného ohně. Model není určen malým dětem, mohlo by dojít k požití drobných dílů.

INSTRUCTION SIGNS * INSTR. SYMBOLS * INSTRUKTION SINNBILDEN * SYMBOLES * 記号の説明



OPTIONAL
VOLBA



BEND
OHNOU



OPEN HOLE
VYVRTAT OTVOR



SYMMETRICAL ASSEMBLY
SYMETRICKÁ MONTÁŽ



REMOVE
ODŘÍZNOUT



REVERSE SIDE
OTOČIT



APPLY EDUARD MASK
AND PAINT
POUŽÍT EDUARD MASK
NABARVIT

PARTS



DÍLY



TEILE



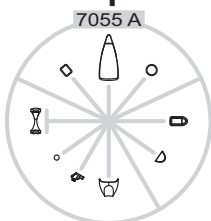
PIĘCES



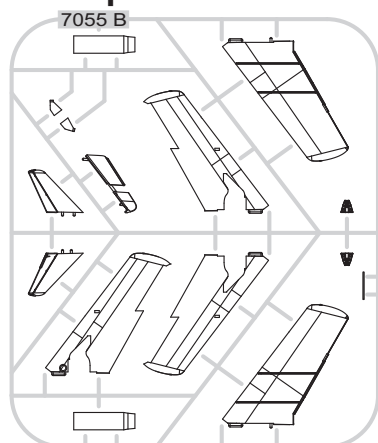
部品

PLASTIC PARTS

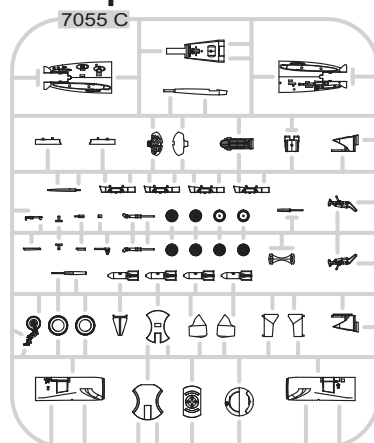
A> 2 pcs.



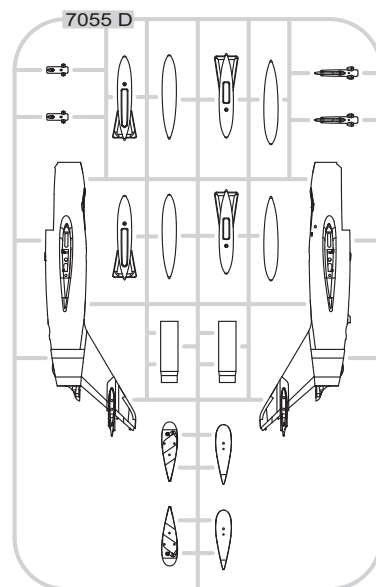
B> 2 pcs.



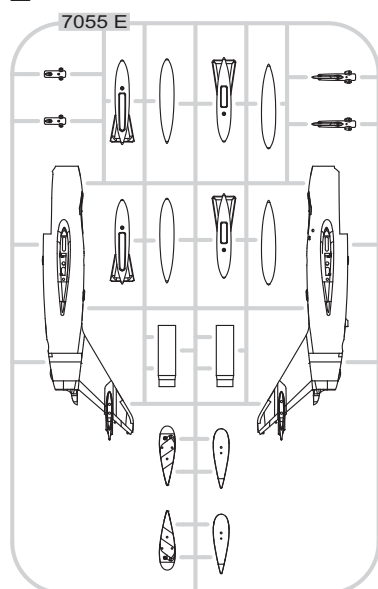
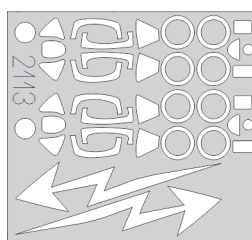
C> 2 pcs.



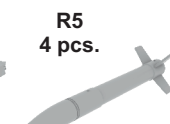
D>



E>

eduard
MASKPE - PHOTO ETCHED
DETAIL PARTSeduard
BRASSIN

RP - RESIN PARTS

R1
2 pcs.R2
2 pcs.R3
2 pcs.R4
2 pcs.R5
4 pcs.

COLOURS



BARVY



FARBEN



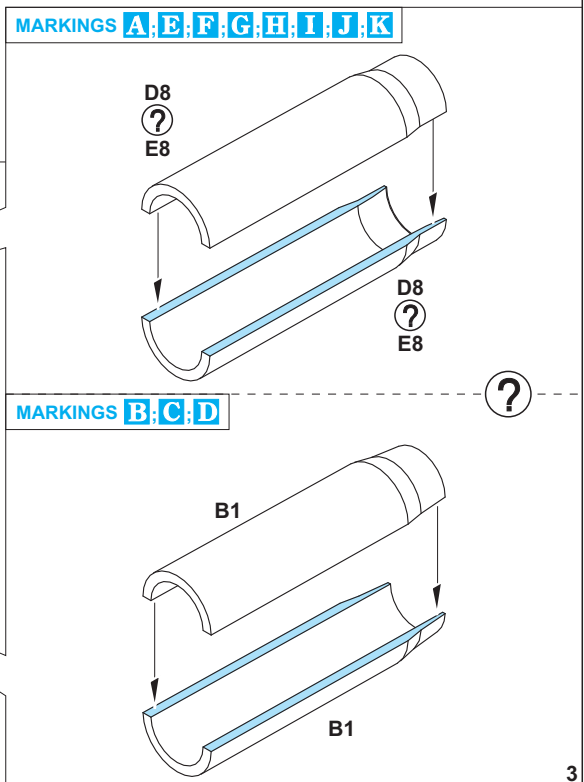
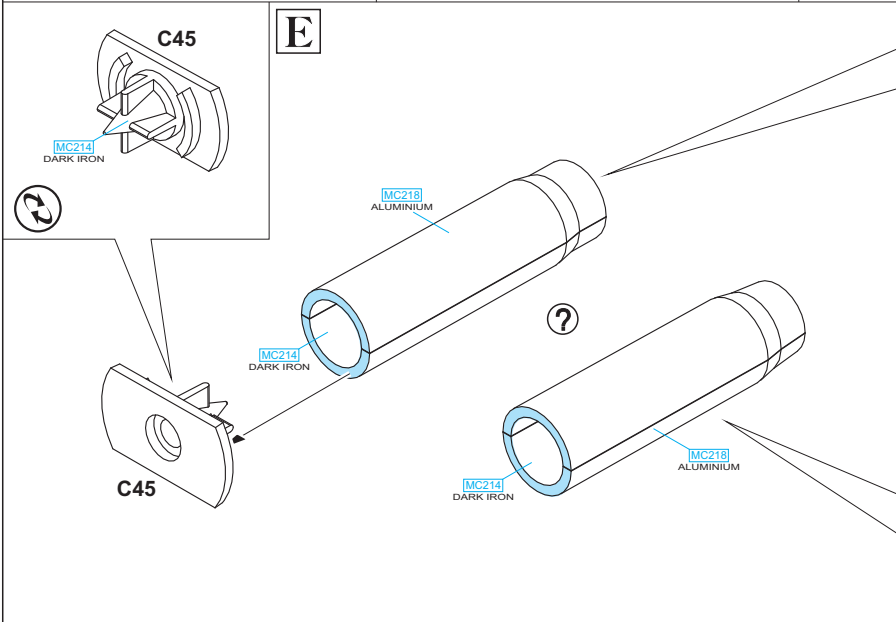
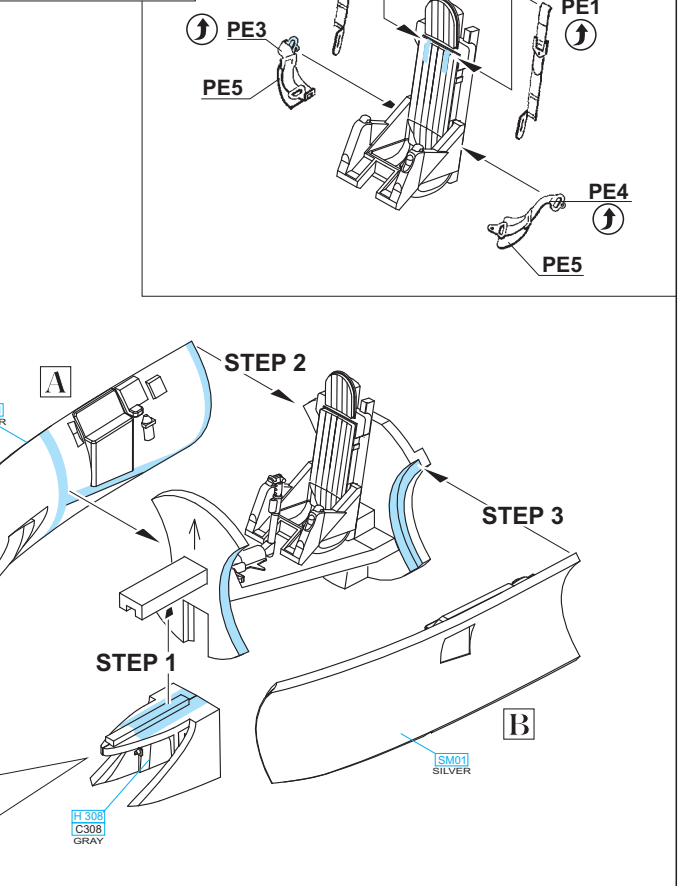
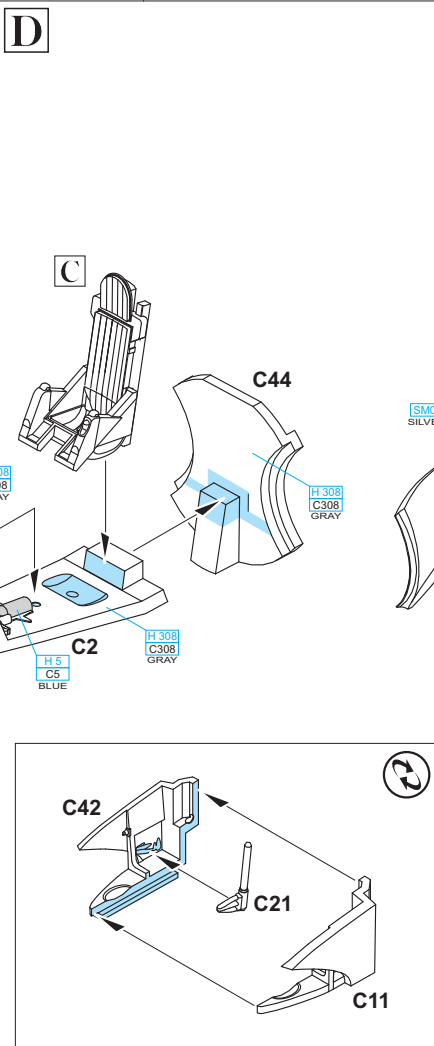
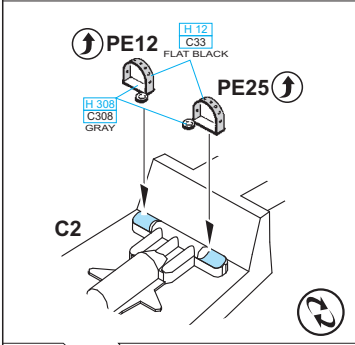
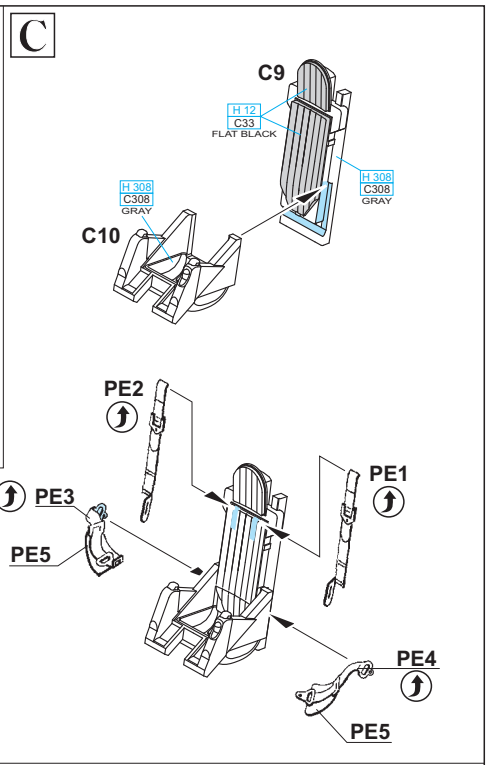
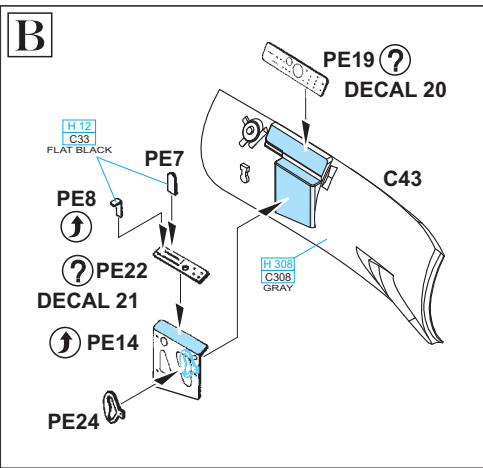
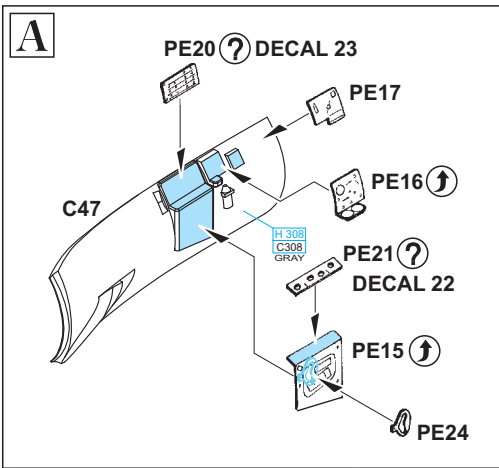
PEINTURE

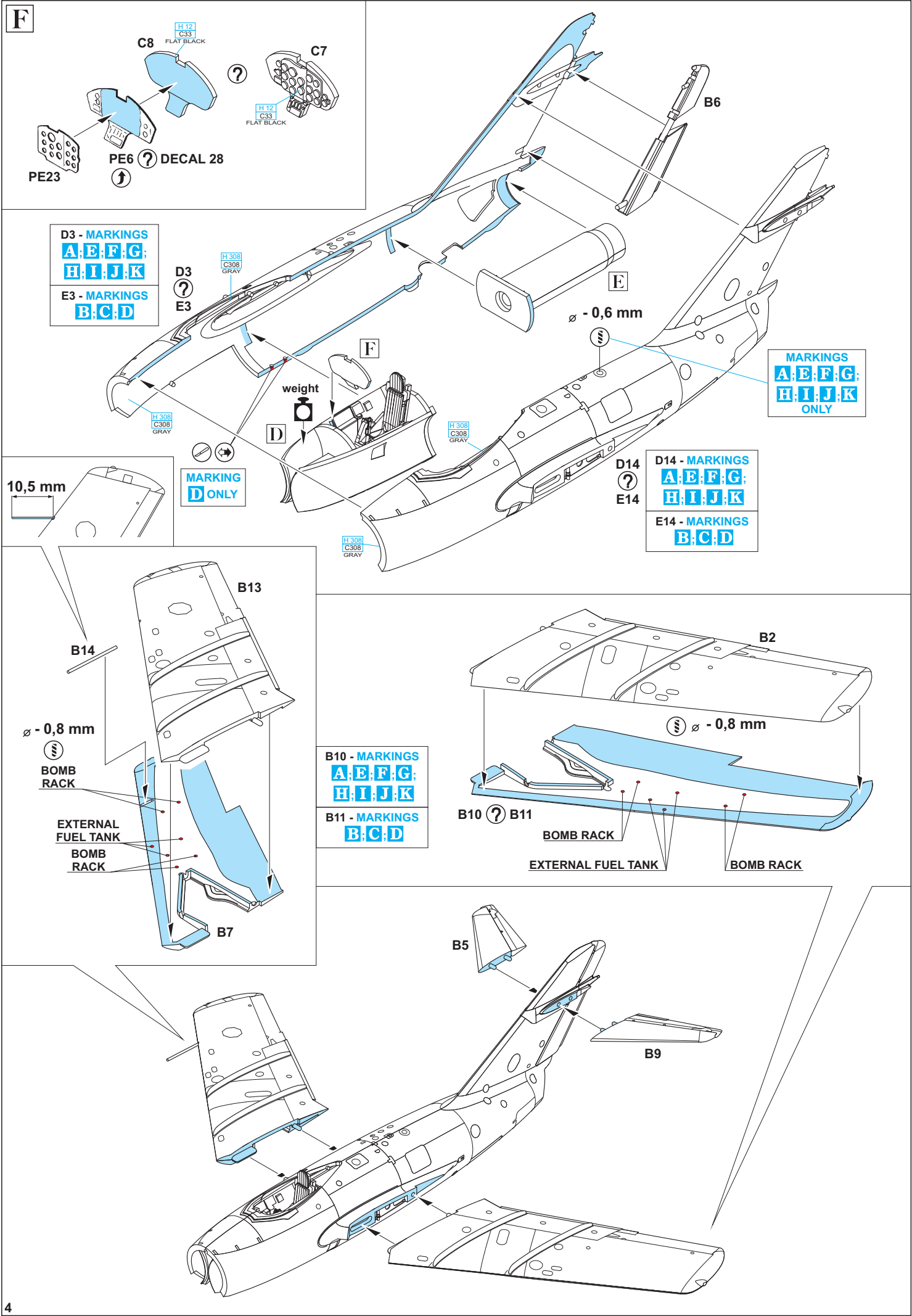


色

GSI Creos (GUNZE)		
AQUEOUS	Mr.COLOR	
[H 1]	[C001]	WHITE
[H 3]	[C003]	RED
[H 4]	[C004]	YELLOW
[H 5]	[C005]	BLUE
[H 6]	[C006]	GREEN
[H 12]	[C018]	FLAT BLACK
[H 13]	[C003]	RED
[H 25]	[C034]	SKY BLUE
[H 26]	[C066]	BRIGHT GREEN
[H 45]	[C323]	LIGHT BLUE
[H 77]	[C137]	TIRE BLACK

GSI Creos (GUNZE)		
AQUEOUS	Mr.COLOR	
[H 80]	[C054]	KHAKI
[H 308]	[C308]	GRAY
Mr.COLOR SUPER METALLIC		
[SM01]		SUPER FINE SILVER
[SM04]		SUPER STAINLESS
[SM06]		CHROME SILVER
Mr.METAL COLOR		
[MC211]		CHROME SILVER
[MC214]		DARK IRON
[MC218]		ALUMINIUM





F

C8
H 12
C33
FLAT BLACK

C7
H 12
C33
FLAT BLACK

PE6 ? **DECAL 28**

PE23

B6

D3 - MARKINGS
A;E;F;G;
H;I;J;K

E3 - MARKINGS
B;C;D

D3 ?
E3

E
∅ - 0,6 mm

MARKINGS
A;E;F;G;
H;I;J;K
ONLY

weight

D

H 308
C308
GRAY

D14 ?
E14

D14 - MARKINGS
A;E;F;G;
H;I;J;K

E14 - MARKINGS
B;C;D

10,5 mm

MARKING
D ONLY

B13

B14

∅ - 0,8 mm

BOMB RACK

EXTERNAL FUEL TANK

BOMB RACK

B7

B10 - MARKINGS
A;E;F;G;
H;I;J;K

B11 - MARKINGS
B;C;D

B10 ? **B11**

BOMB RACK

EXTERNAL FUEL TANK

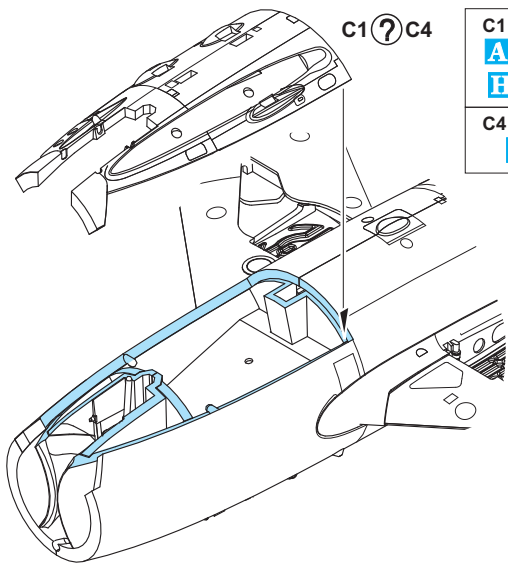
BOMB RACK

B2

∅ - 0,8 mm

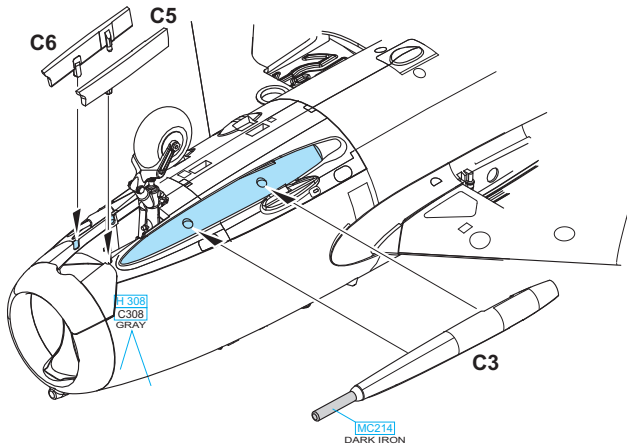
B5

B9



C1 ? C4

C1 - MARKINGS
A;E;F;G;
H;I;J;K
C4 - MARKINGS
B;C;D

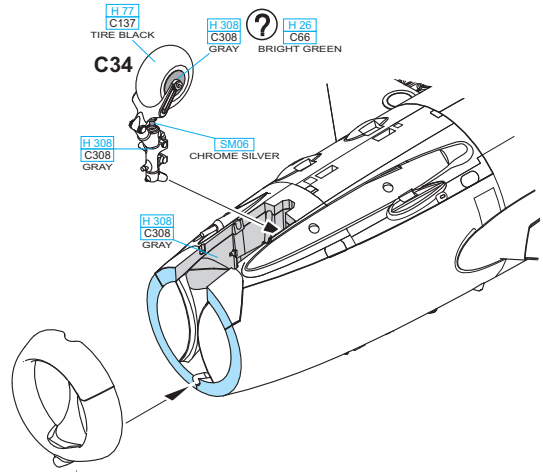


C6 C5

H 308
C308
GRAY

C3

MC214
DARK IRON



H 77
C137
TIRE BLACK

H 308
C308
GRAY

H 26
C66
BRIGHT GREEN

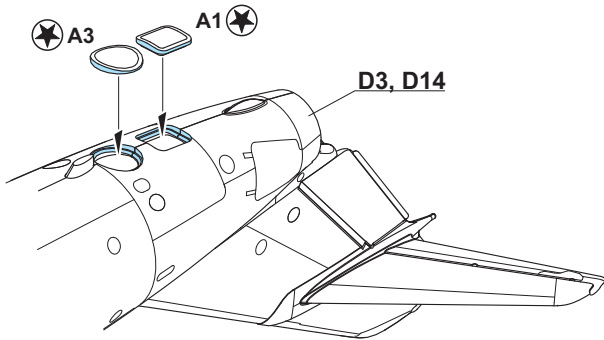
C34

H 308
C308
GRAY

SM06
CHROME SILVER

H 308
C308
GRAY

MARKINGS **A;E;F;G;H;I;J;K**



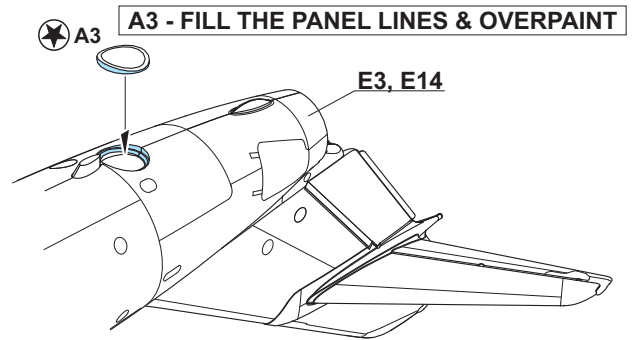
A3

A1

D3, D14

MARKINGS **B;C;D**

?

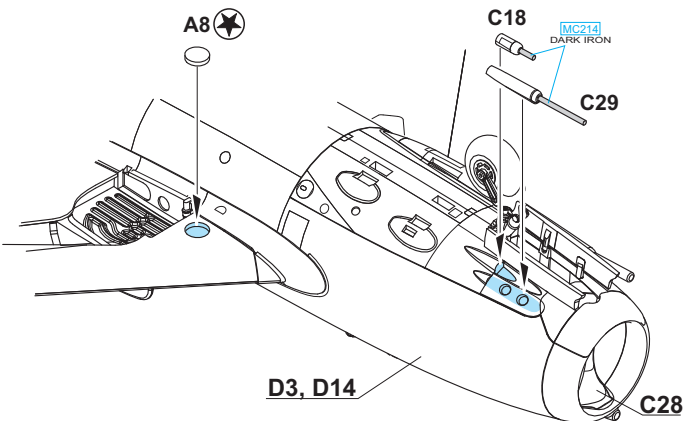


A3

A3 - FILL THE PANEL LINES & OVERPAINT

E3, E14

MARKINGS **A;E;F;G;H;I;J;K**



A8

C18

MC214
DARK IRON

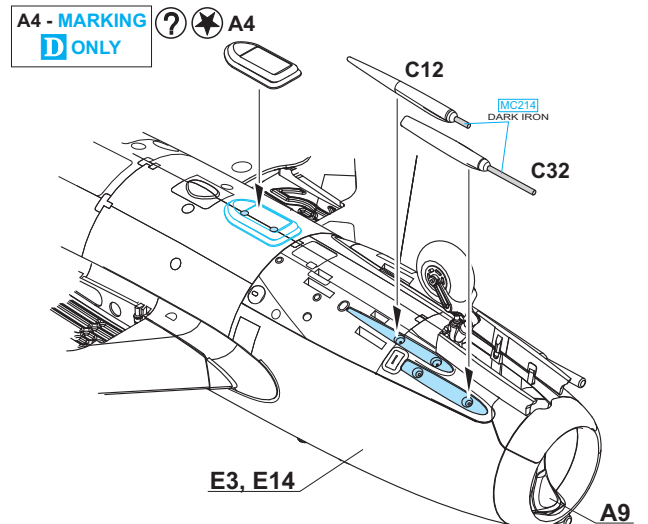
C29

D3, D14

C28

MARKINGS **B;C;D**

?



A4 - MARKING
D ONLY

?

A4

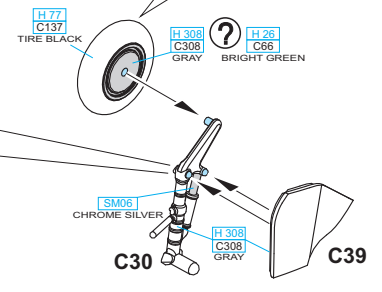
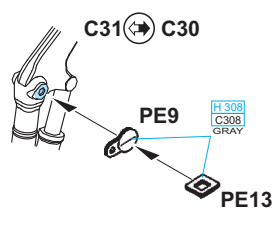
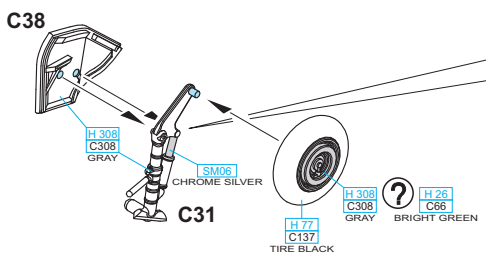
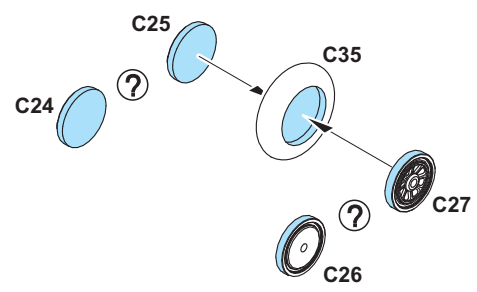
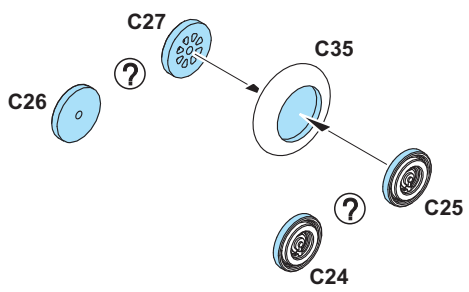
C12

MC214
DARK IRON

C32

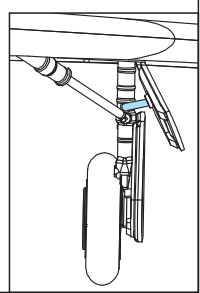
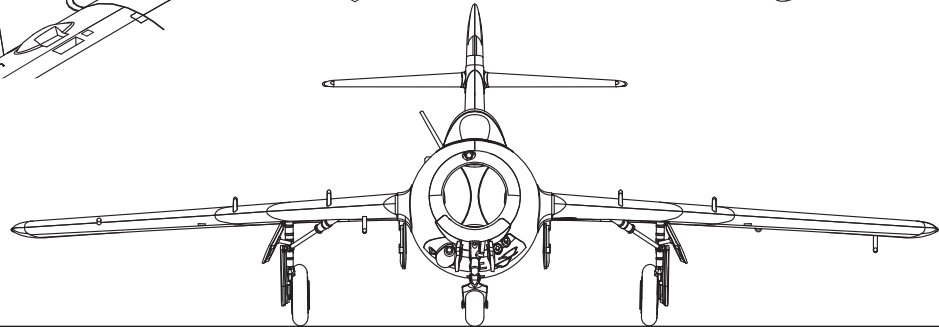
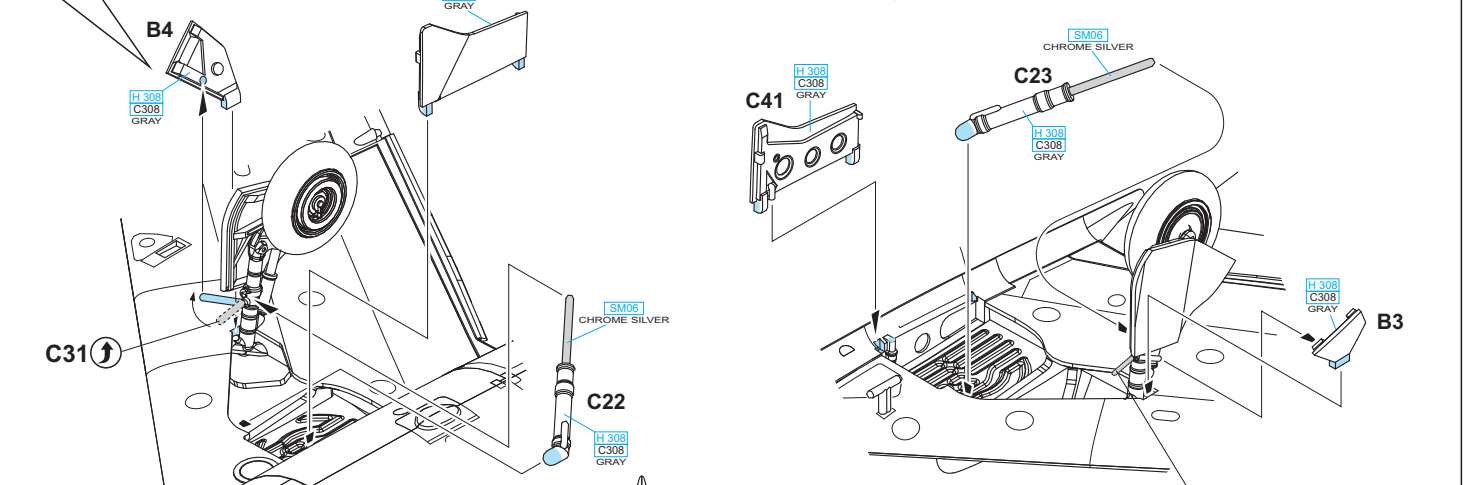
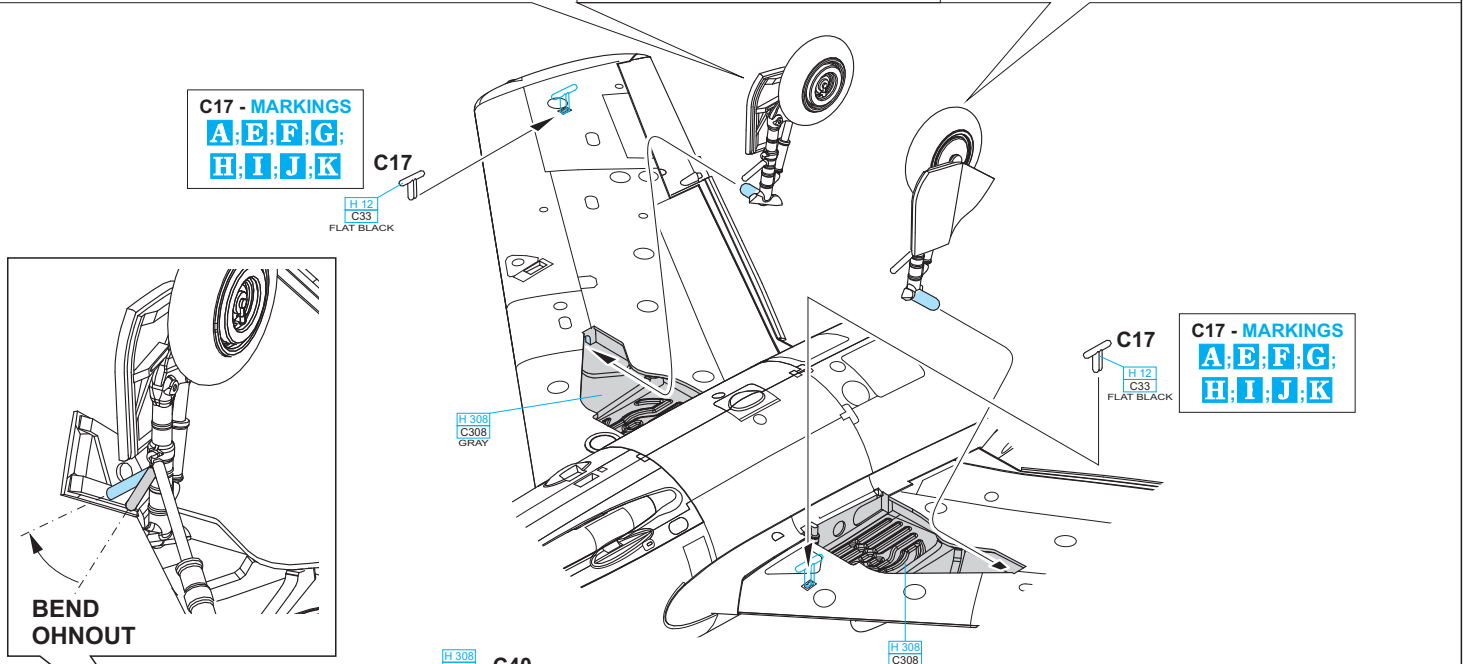
E3, E14

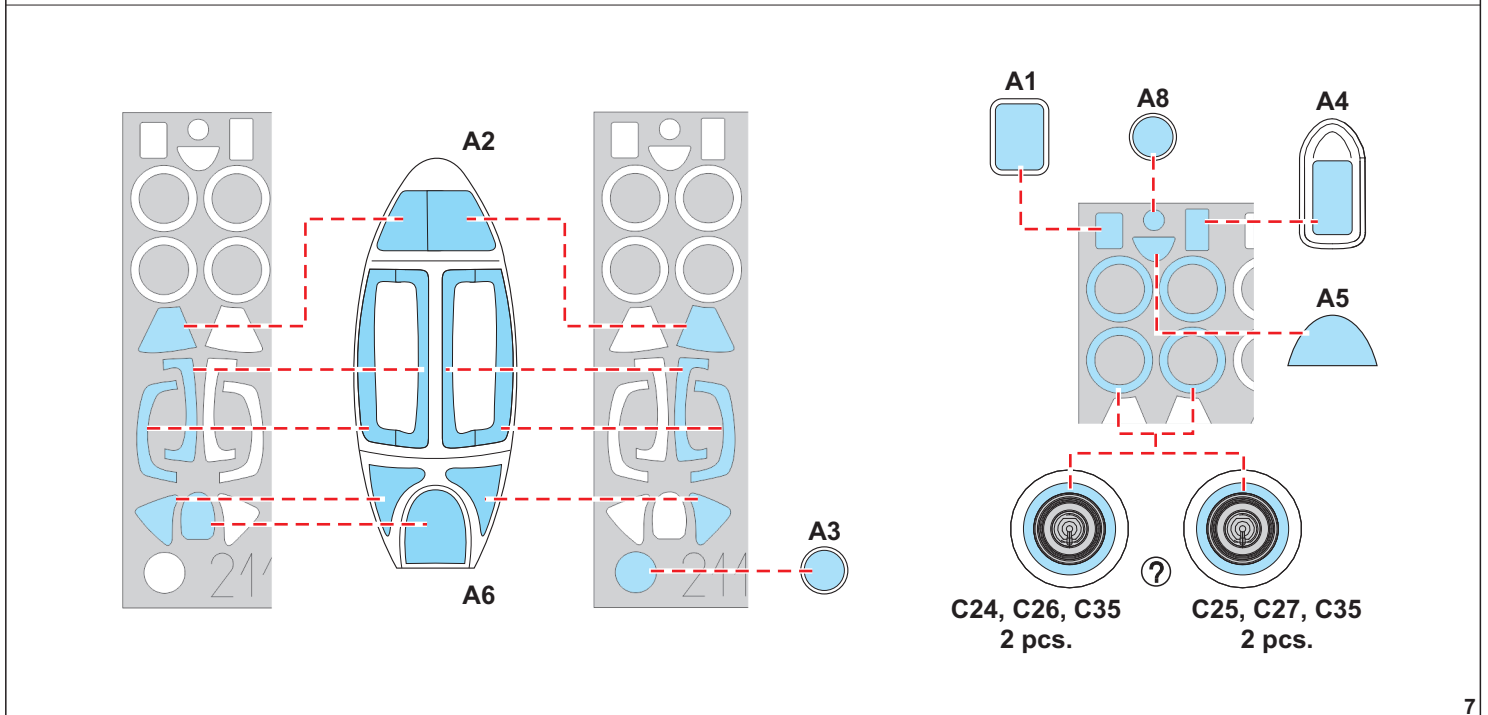
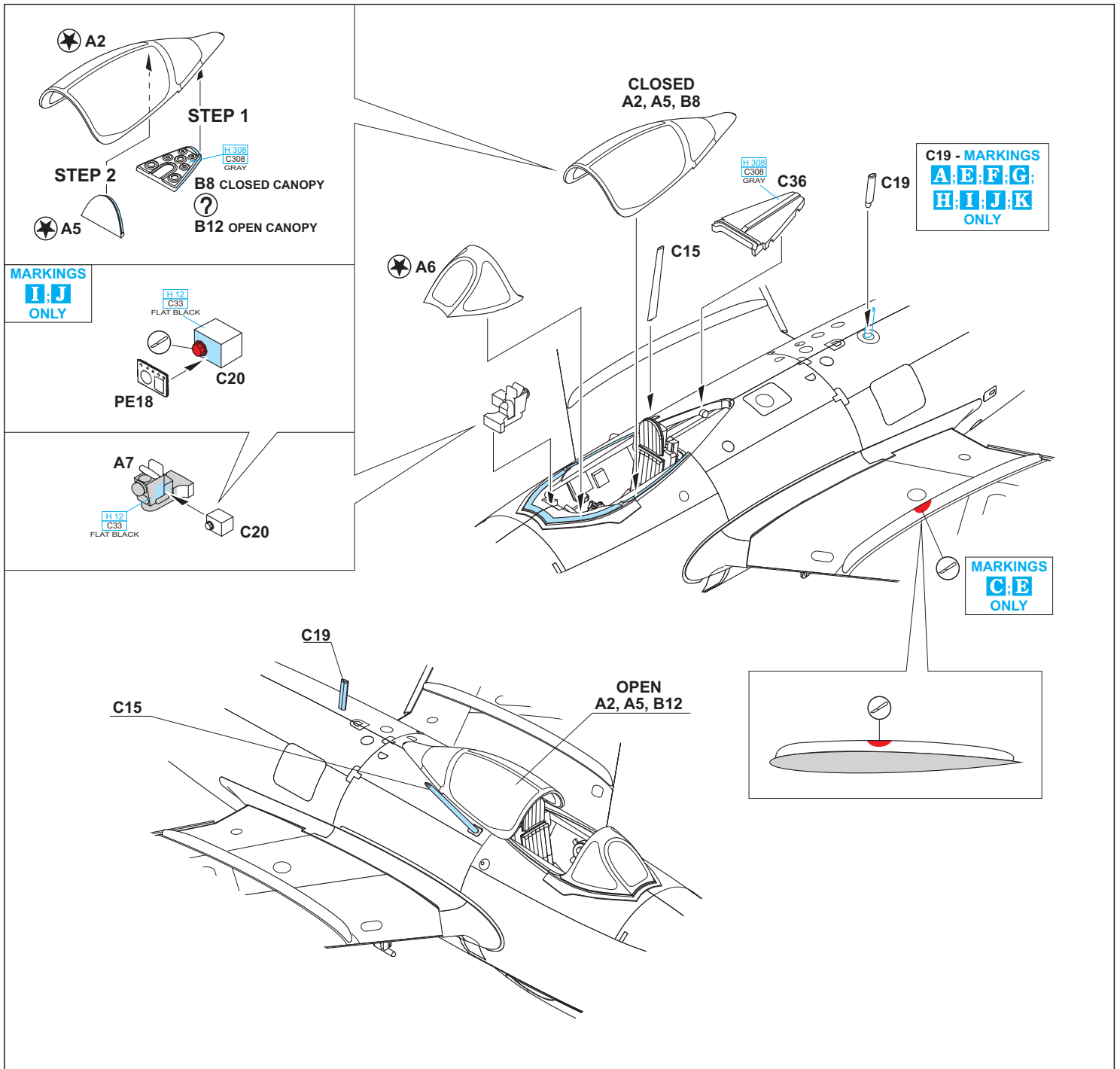
A9



C17 - MARKINGS
A; E; F; G;
H; I; J; K

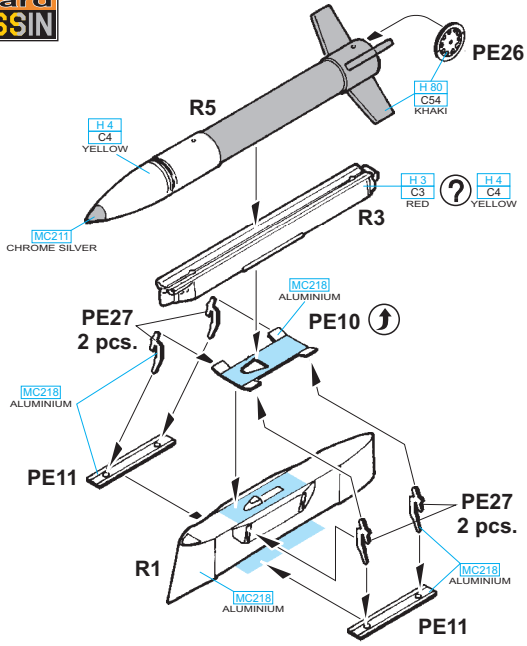
C17 - MARKINGS
A; E; F; G;
H; I; J; K





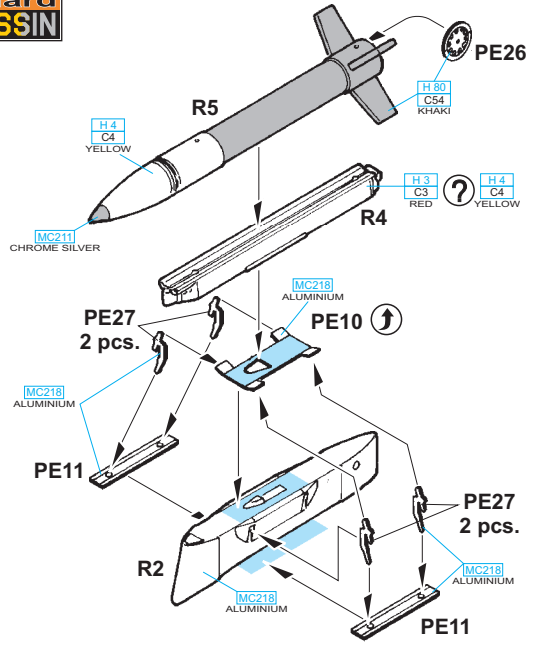
2 pcs.

eduard
BRASSIN

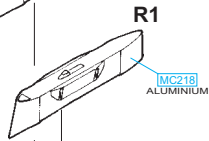


2 pcs.

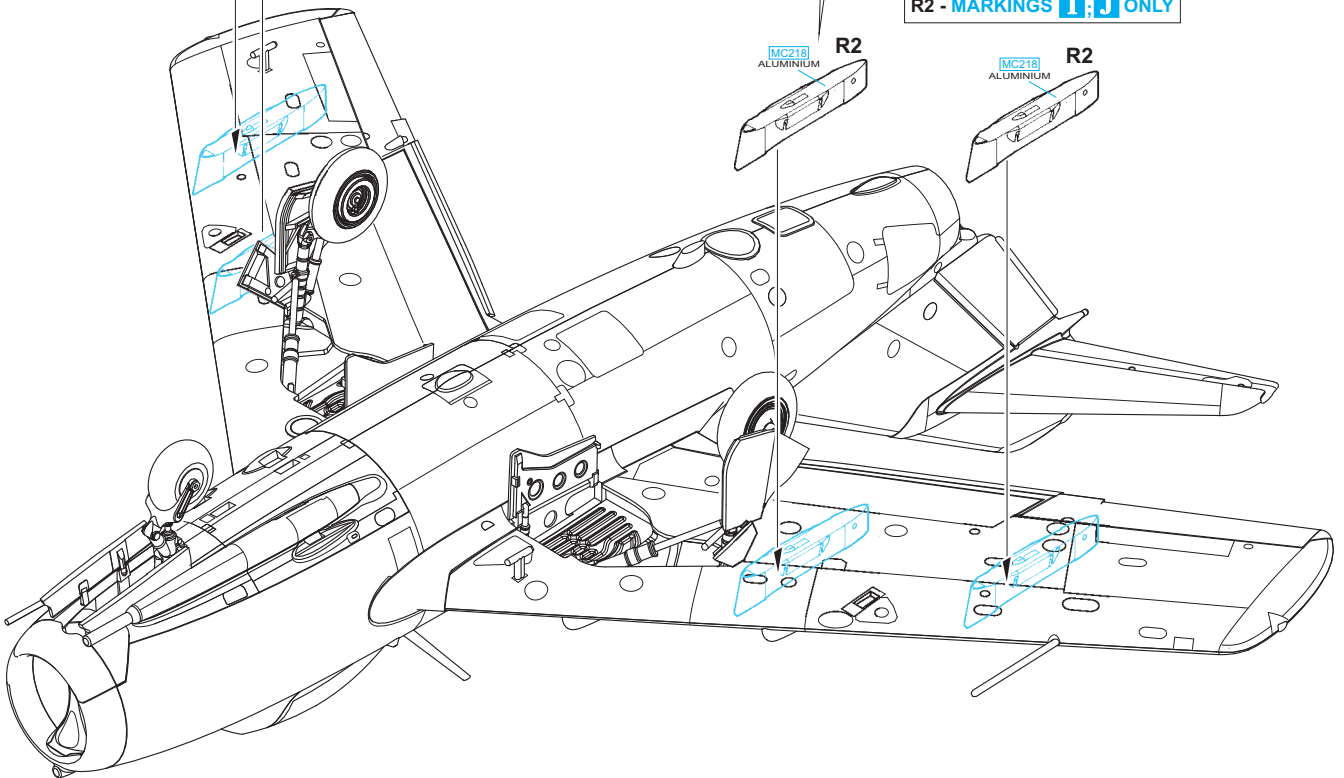
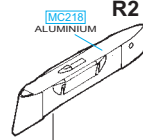
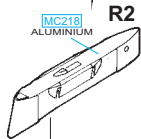
eduard
BRASSIN

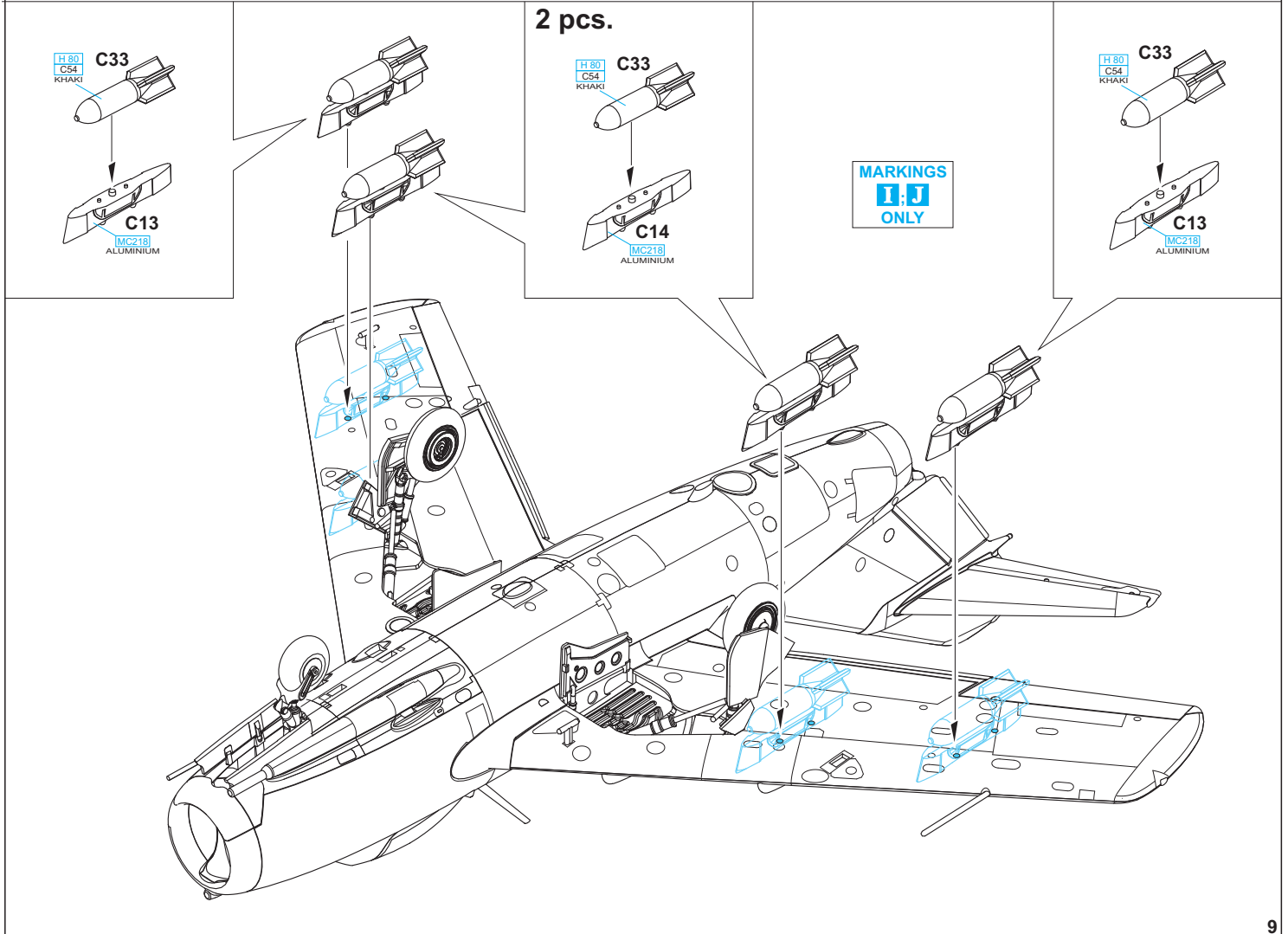
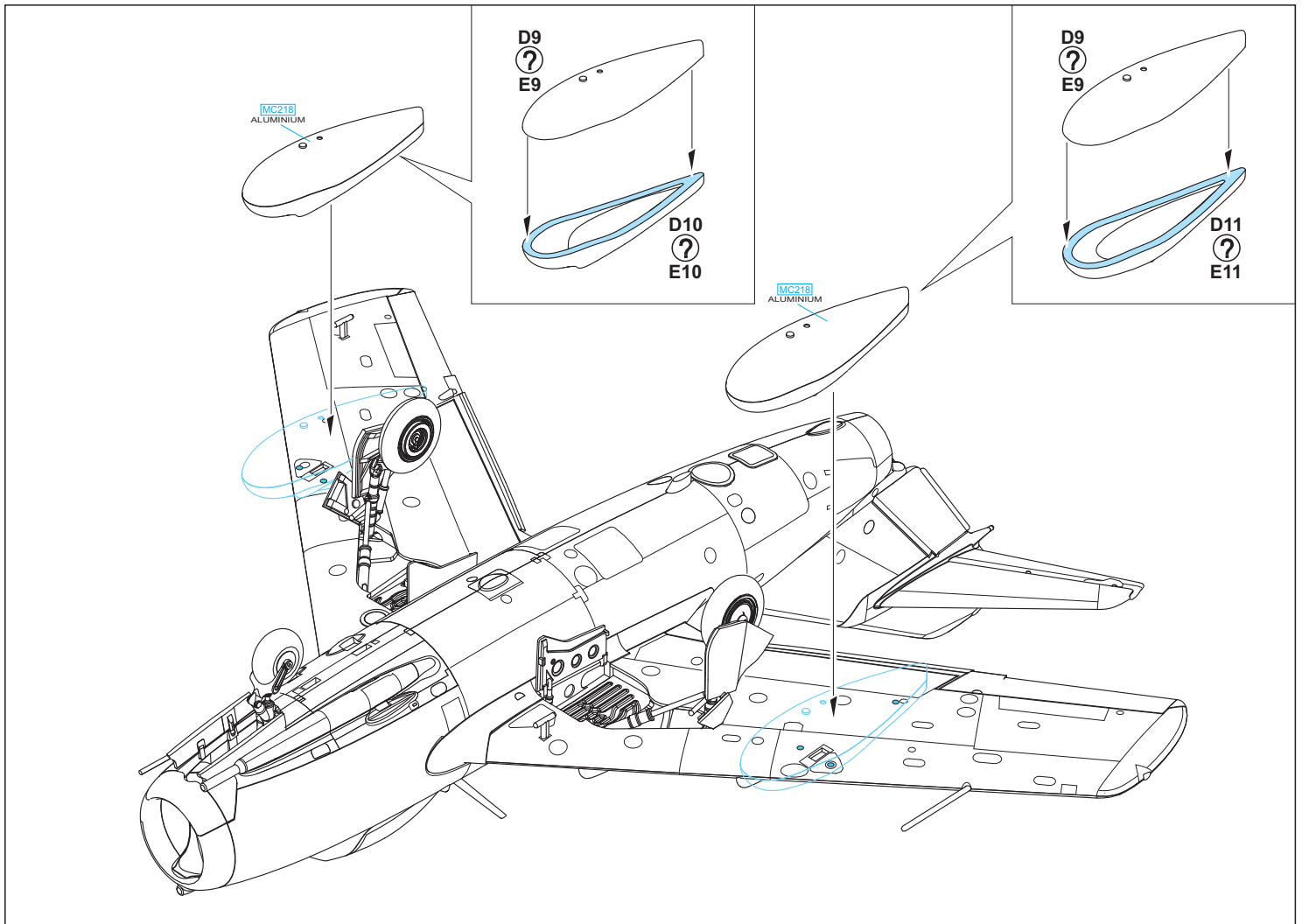


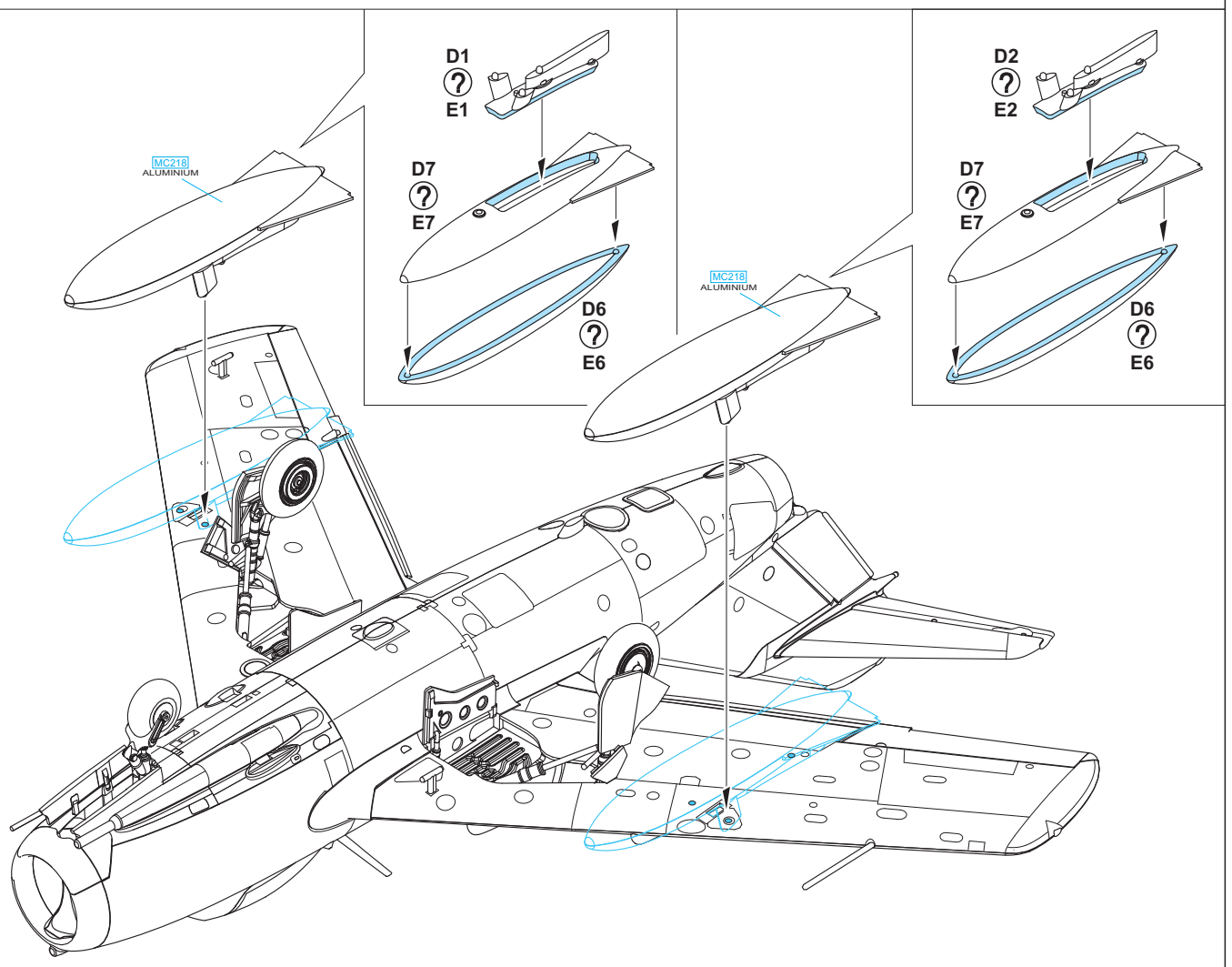
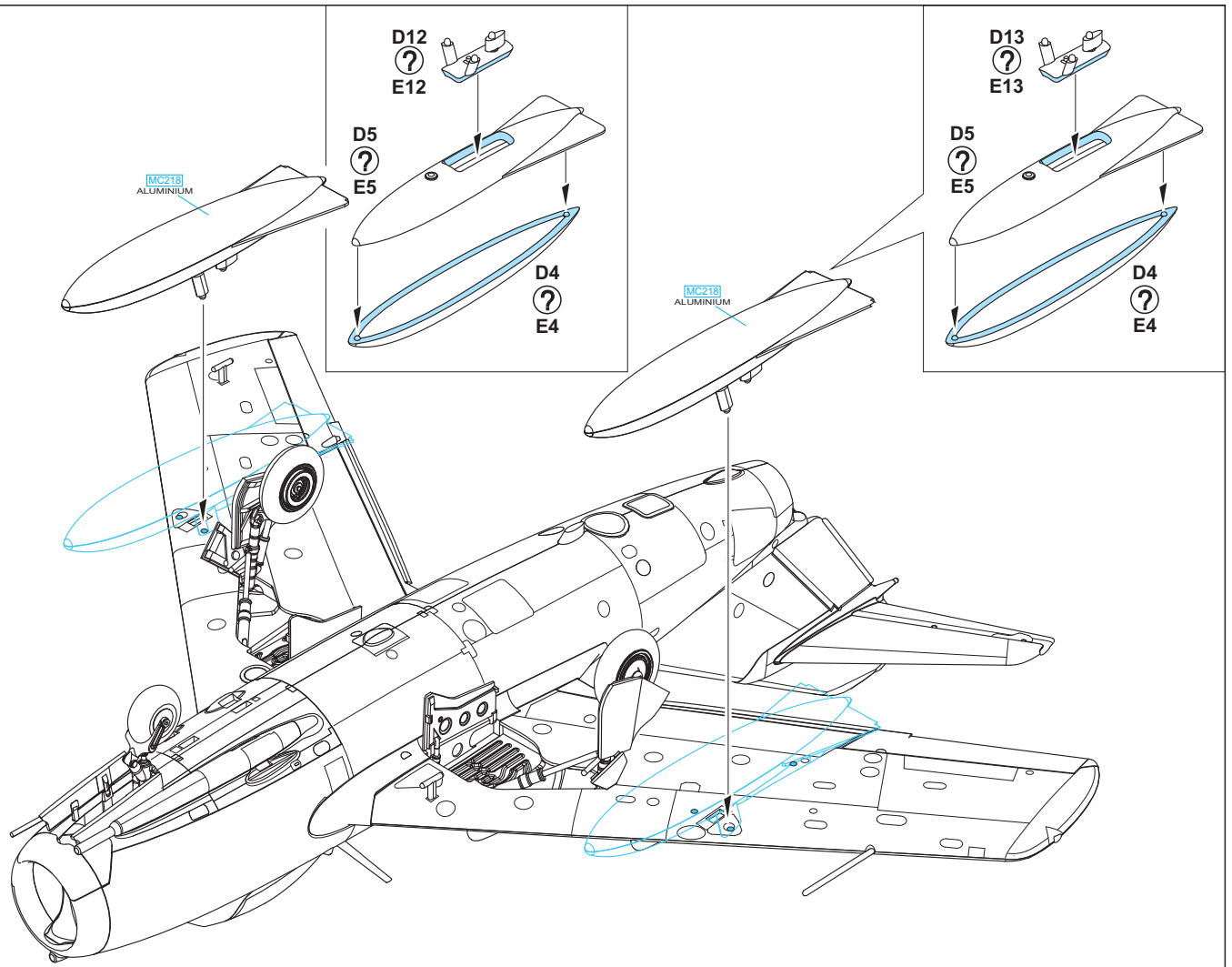
R1 - MARKINGS I; J ONLY



R2 - MARKINGS I; J ONLY



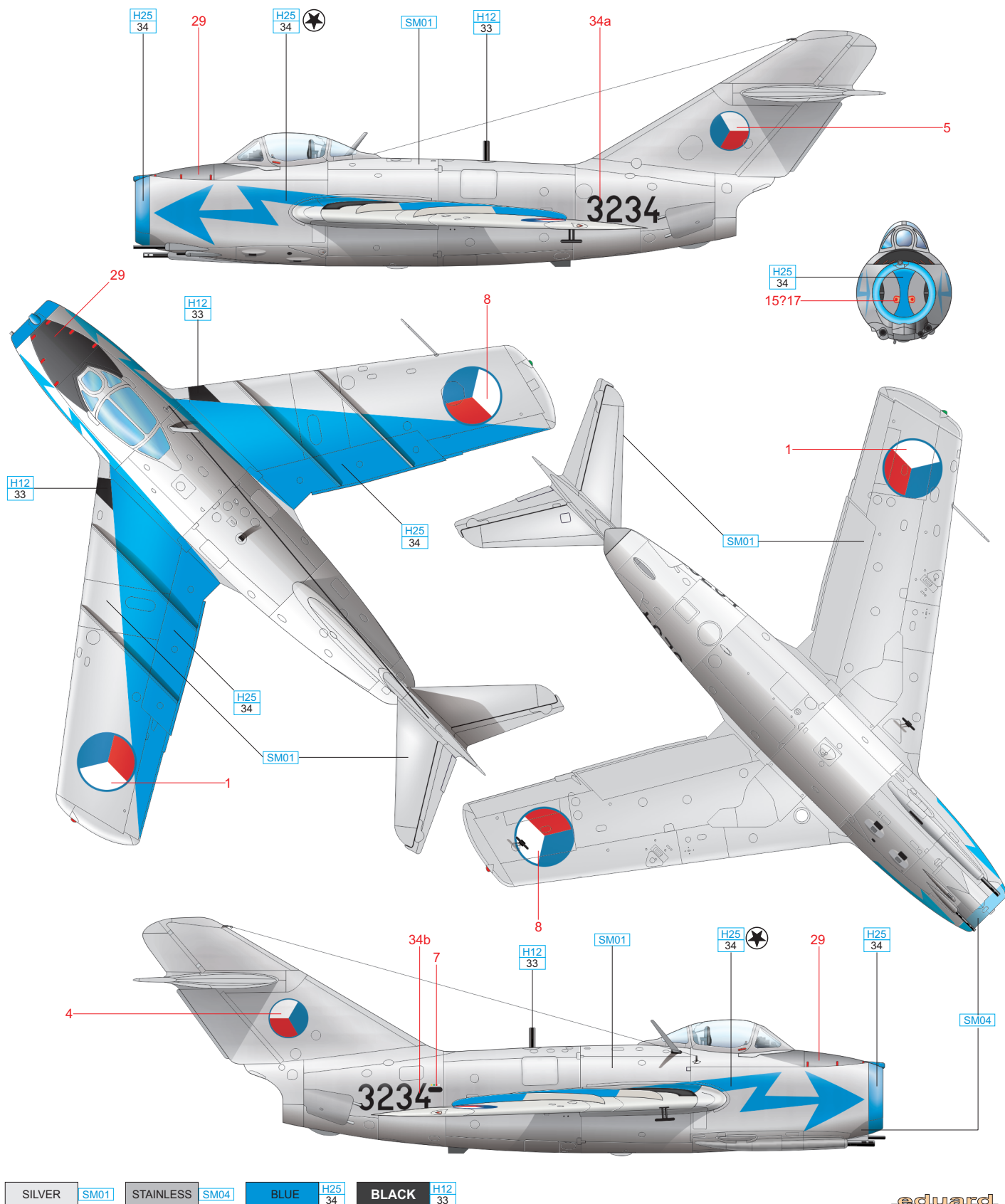




A MiG-15bis, v.č. 613234, kpt. Oldřich Paldus, 15. slp, letiště Cottbus, Německá demokratická republika, 30. srpna až 1. září 1957

II. kulturních a sportovních slavností ve východoněmeckém Cottbusu se na přelomu srpna a září 1957 zúčastnila také trojice MiG-15bis ze stavu 15. slp ze základny Žatec. Při této příležitosti dostaly všechny tři stroje slušivý kabát z modrých doplňků. Během ukázkového letu došlo málem k tragédii, když se srazily stroje 3234 a 3233. Letoun 3234 to odnesl ураženým kusem levé poloviny VOP, nicméně vystoupení všechny tři MiGy zdárně dokončily. Interpretace čb dobových fotografií připouští, že příd' letounu mohla být zbarvena červenou místo modré barvy. V roce 1958 byl 15. slp zrušen a členové akrobatické skupiny Oldřich Paldus a Václav Polášek přešli k 11. slp dislokovanému na témže letišti. V roce 1959 s nimi létal také kpt. Jaromir Palečný zvaný "Chachar". Poněkud menší tělesný vzrůst všech tří pilotů této akrobatické skupiny stál za familiárním názvem „Trio Prckos“.

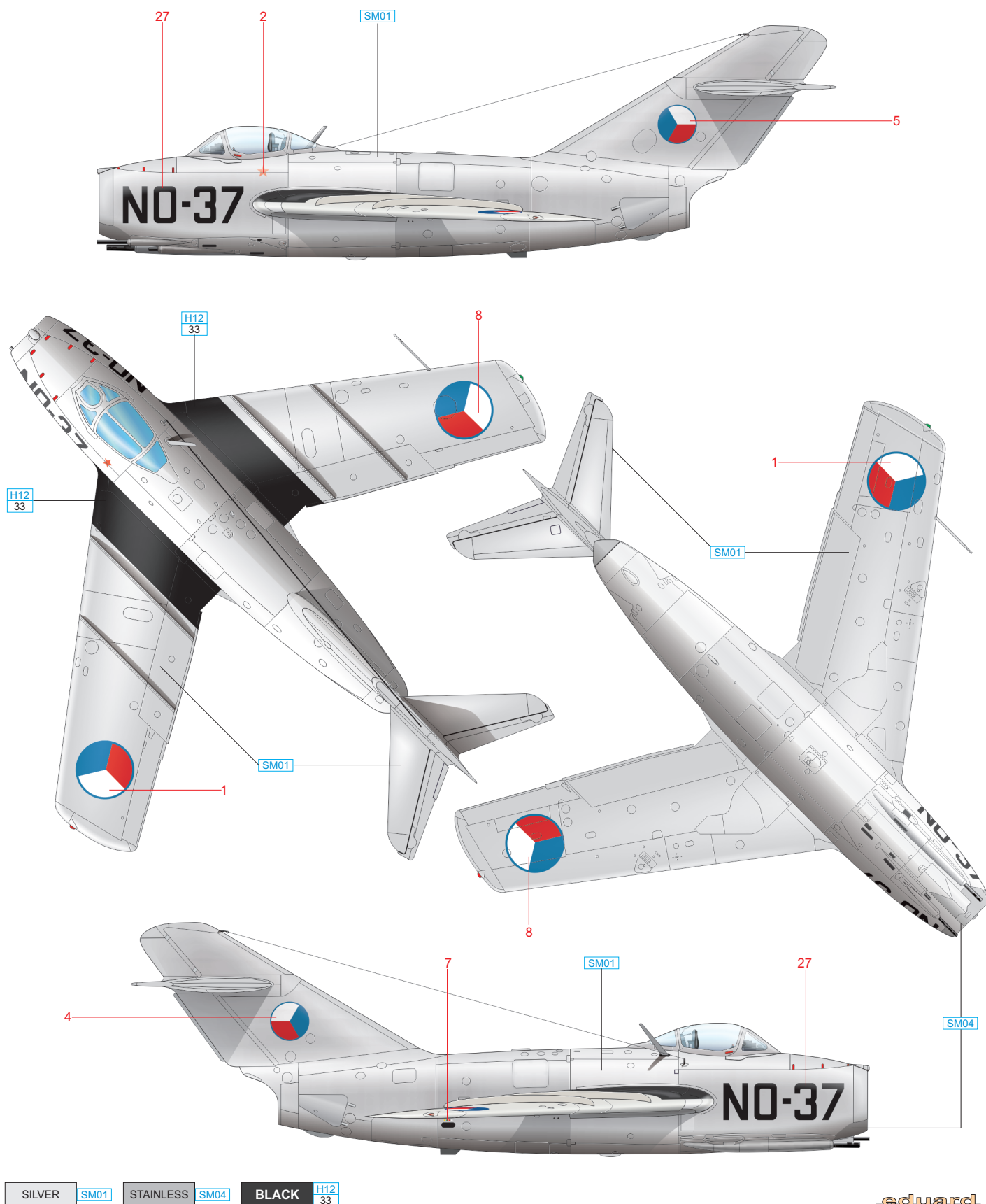
A group of three MiG-15bis from 15th FR, Zatec Air Base, took part in the 2nd Cultural and Sport Celebration that was organized in Cottbus, German Democratic Republic in late August, early September, 1957. The distinctive blue marking was applied on these aircraft especially for this event. During the display, a tragedy nearly occurred when MiGs 3234 and 3233 collided in mid-air. 3234 lost the tip of its left horizontal stabilizer, but the pilot managed to maintain control over the aircraft till he could set it down. Two of pilots of this display team, Oldrich Paldus and Vaclav Polasek headed to 11th FR in 1958, when 15th FR was disbanded. In 1959 Capt. Jaromir Palecny joined them – all three pilots were not tall at all, so the team was unofficially dubbed 'Trio Prckos' ('The Three Squirts' in English!).



B MiG-15, por. Jaroslav Šrámek, 2. letka, 5. slp, základna Plzeň – Líně, konec března 1953

Poručík Jaroslav Šrámek se zapsal do dějin našeho poválečného vojenského letectva sestřelem amerického letounu F-84 Thunderjet. Na americký stroj byl dne 10. března 1953 naveden jako na narušitele čs. stáních hranic a celý incident skončil zničením Thunderjetu z 36th FBG pilotovaného 1stLt. Warrenem G. A. Brownem. Rudá hvězdička pod kokpitem symbolizuje Šrámkův úspěch. Chodníčky u kořene křídla mohly být černé, či světle šedé.

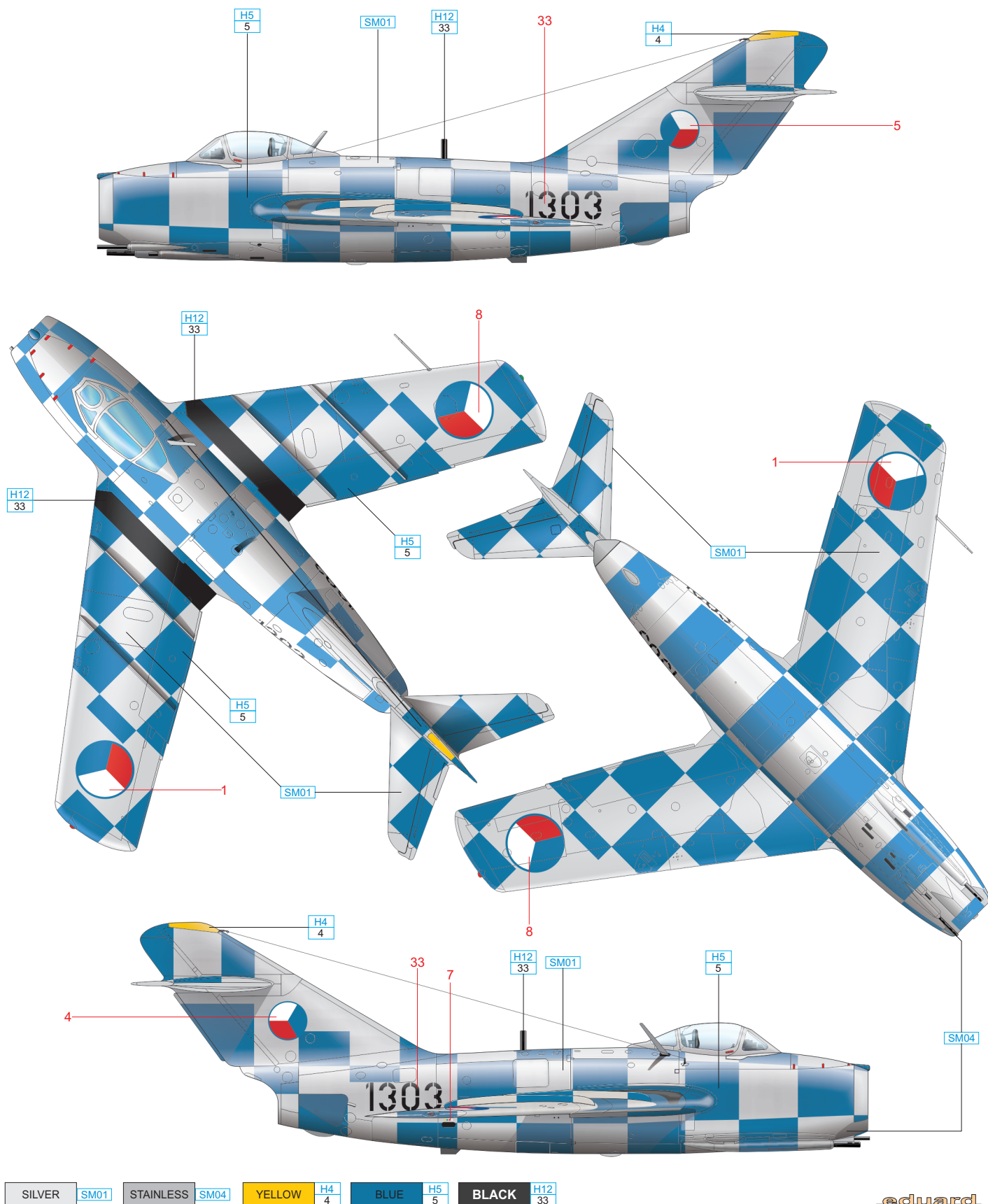
Lt. Jaroslav Sramek left a significant mark on post-war Czechoslovak Air Force history, shooting down a USAF F-84 Thunderjet belonging to the 36th FBG. He was vectored to the target that (probably) crossed the border on March 10, 1953 and gained the kill. The US pilot, 1st Lt. Warren G. A. Brown, took to his parachute. The small red star under the cockpit symbolizes Sramek's victory.



D MiG-15, vč. 141303, 3. slp, letiště Brno - Tuřany, cca 1958 - 1964

Patrně nejpestřejší československý MiG-15 byl do výzbroje ČSLA zařazen 4. listopadu 1954. Nejméně od listopadu 1955 již létal v řadách 1. letky 3. slp v Brně a nesl označení FZ-11. Později, v únoru 1957 pak měl označení FZ-17. Někdy na začátku léta téhož roku však bylo označení letounu změněno na 1303 a nejspíš během roku 1958 dostal stroj výrazný marking z modrých čtverců. Sloužil s optickým zvýraznění stroje, protože létal jako cílový letoun pro protiletadlové dělostřelce v prostoru Brno-Lesná. Letoun byl zničen 17. února 1964, kdy se z něj katapultoval kpt. Jan Jurečka. V té době již sloužil ve verzi SB u 18. sbolp v Pardubicích.

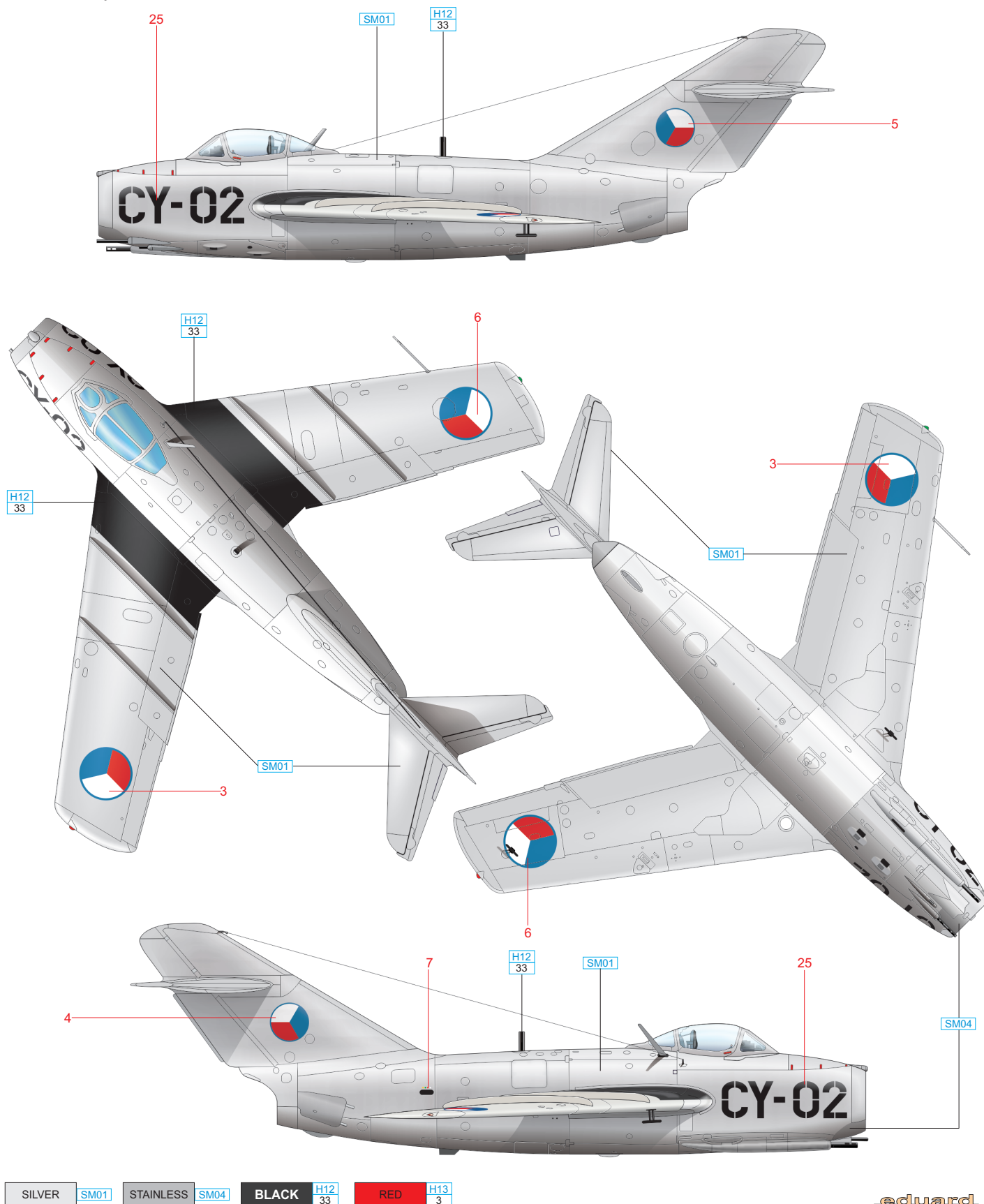
The most colorful MiG-15 was accepted by Czechoslovak Air Force on November 4, 1954. At least till November, 1955, it was flown by the 1st Squadron, 3rd Fighter Regiment in Brno and was coded FZ-11. Later, in February 1957, the code was changed to FZ-17. Sometime in the early summer of 1957, the code was changed again to 1303, and in early 1958, the large blue squares were painted on the entire aircraft. '1303' served as a target airplane for AA gunners and such a marking helped them to recognize 'their' aircraft. This MiG-15 was destroyed on February 17, 1964 when Capt. Jan Jurečka, a member of 18th Fighter-Bomber Regiment, required the use of the hot seat. At that time, the MiG was modified to the SB standard.



E MiG-15bis, velitelský roj 1. Ip, základna České Budějovice, 1954 - 1955

1. letecký pluk používal prokazatelně několik letounů s označením CY-02. Dva z nich byly zničeny při haváriích – jednalo se o S-102 (tedy MiGy-15). V prvním z nich zahynul dne 19. března 1953 kpt. Jan Červený a stal se tak prvním letcem, který zahynul na tomto typu letounu. Druhý poškodil 20. září 1954 při přistání v pražských Kbελích por. Oto Drázký. Třetím zdokumentovaným je tento S-103. Typický kovový povrch doplňovaly pouze předpisové, modře lemované výsostné znaky, černé chodníčky a označení na přídí. Chodníčky u kořene křídla mohly být také světle šedé. 1. leteckému pluku velel od 9. srpna 1962 do 1. srpna 1967 pplk. Jaroslav Šrámek, známý sestřelem amerického F-84 Thunderjet.

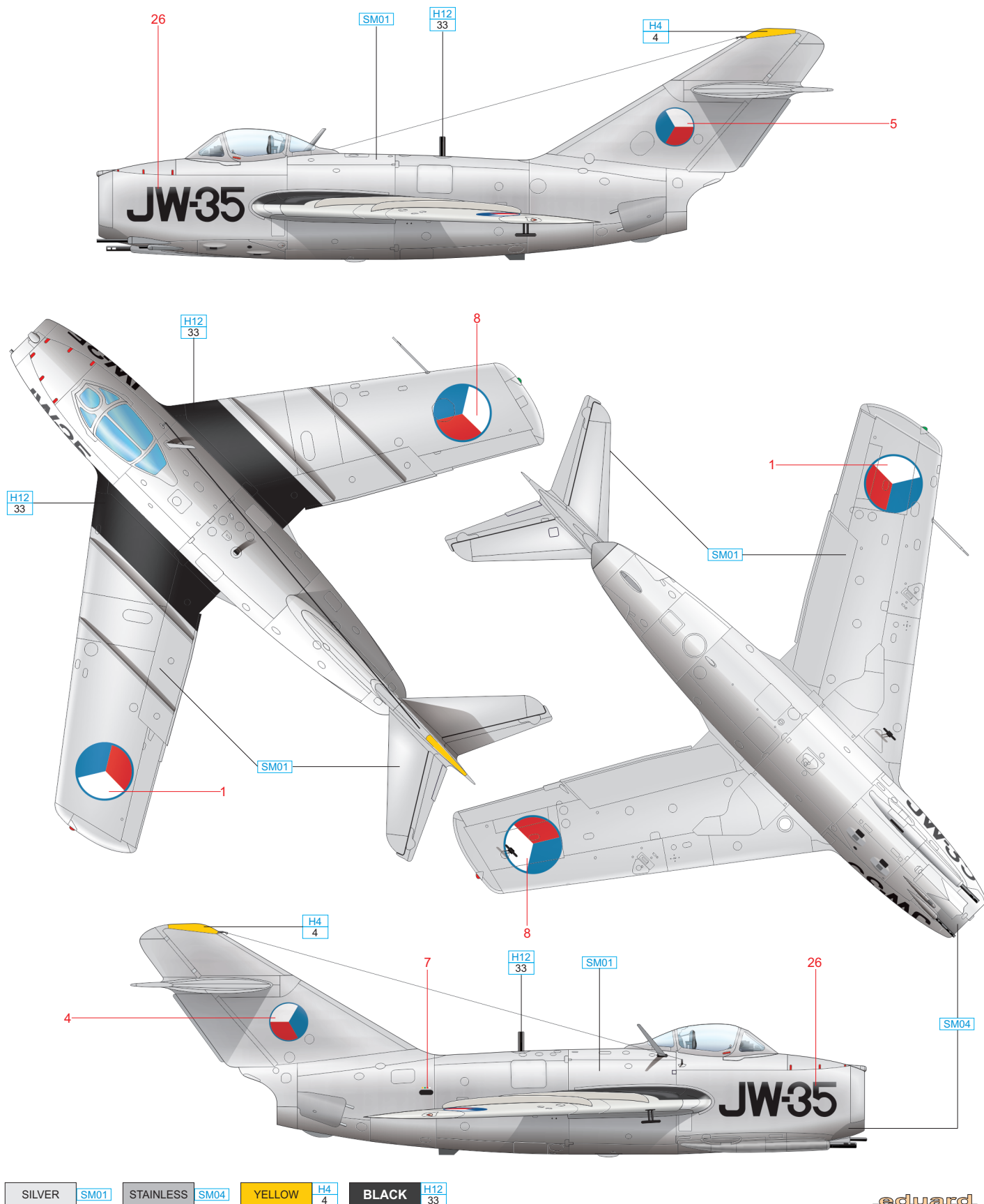
1st Fighter Regiment flew at least three „Fifteens“ coded CY-02. Two of them – the S-102s (MiG-15s) – were destroyed in crashes. The first one hit the ground on March 19, 1953 with Capt. Jan Cerveny at the controls. Capt. Cerveny thus became the first Czechoslovak MiG-15 casualty. The second one was destroyed on September 20, 1954 when Lt. Oto Drazsky overran the landing strip in Prague – Kbely and hit the railway embarkment. Pilot survived. The third CY-02 was this MiG-15bis (Czechoslovak code S-103). The typical natural metal finish with standard Czechoslovak national insignia was topped with large black walkways and aircraft codes. 1st Fighter Regiment was led by LtCol. Jaroslav Sramek from August 9, 1962 to August 1, 1967, who became famous for his F-84 Thunderjet kill.



F MiG-15bis, 2. letka, 1. slp, České Budějovice, 50. léta

Typické zbarvení československé patnáctky představuje povrch v barvě kovu doplněný výsostnými znaky a označením stroje. Až do roku 1957 se označení letounů skládalo ze dvou písmen a dvou čísel na přední letounu a označovalo příslušnou letku, resp. roj. Po roce 1957 se označení přesunulo na zadní stroje a skládalo se ze čtyřciferného čísla. Chodníčky u kořene křídla mohly být černé, či světle šedé.

The Czechoslovak MiG-15s typically wore an overall natural metal finish with national insignia and the black individual aircraft code. Up to 1957 the individual code consisted of two characters and two digits in accordance to the particular unit that operated the aircraft. After 1957, the aircraft code was moved from the nose on the rear fuselage and changed to a four-digit designation.

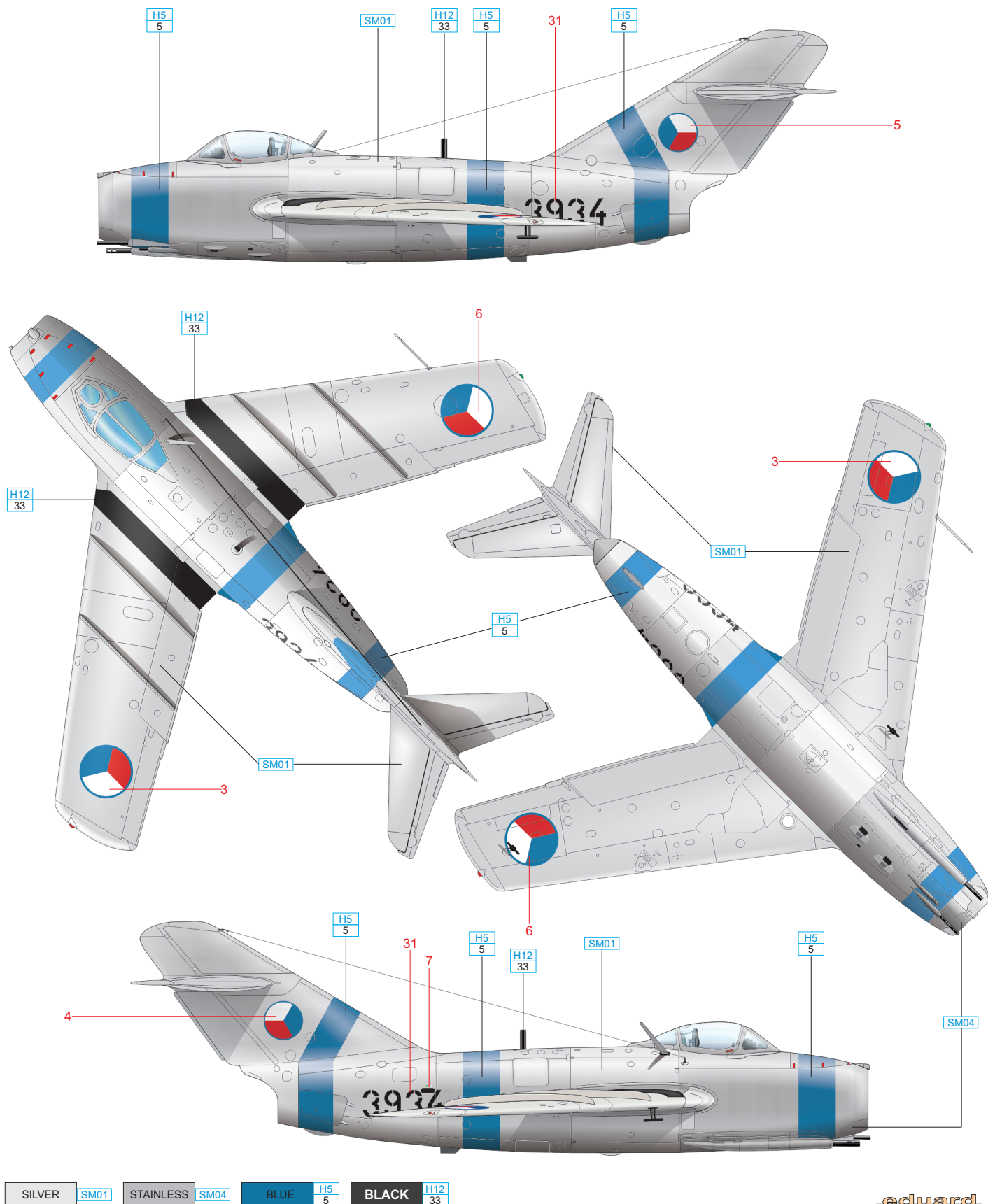


SILVER SM01 STAINLESS SM04 YELLOW H4 4 BLACK H12 33

G MiG-15bis, 11. slp, cca 1957 – 1958

Neobvyklý marking tvořený modrými pruhy nesla tato patnáctka při příležitosti některého z vojenských cvičení. Označovaly se tak stroje patřící k jedné ze soupeřících stran. Celá před letounu byla čerstvě přetřena, zřejmě hliníkovou barvou. Nový nátěr pravděpodobně zakrýval starší označení letounu.

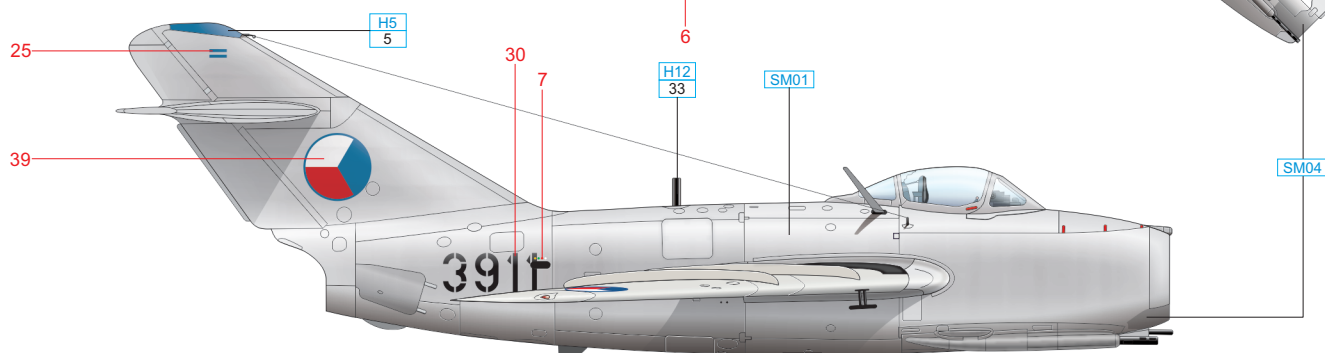
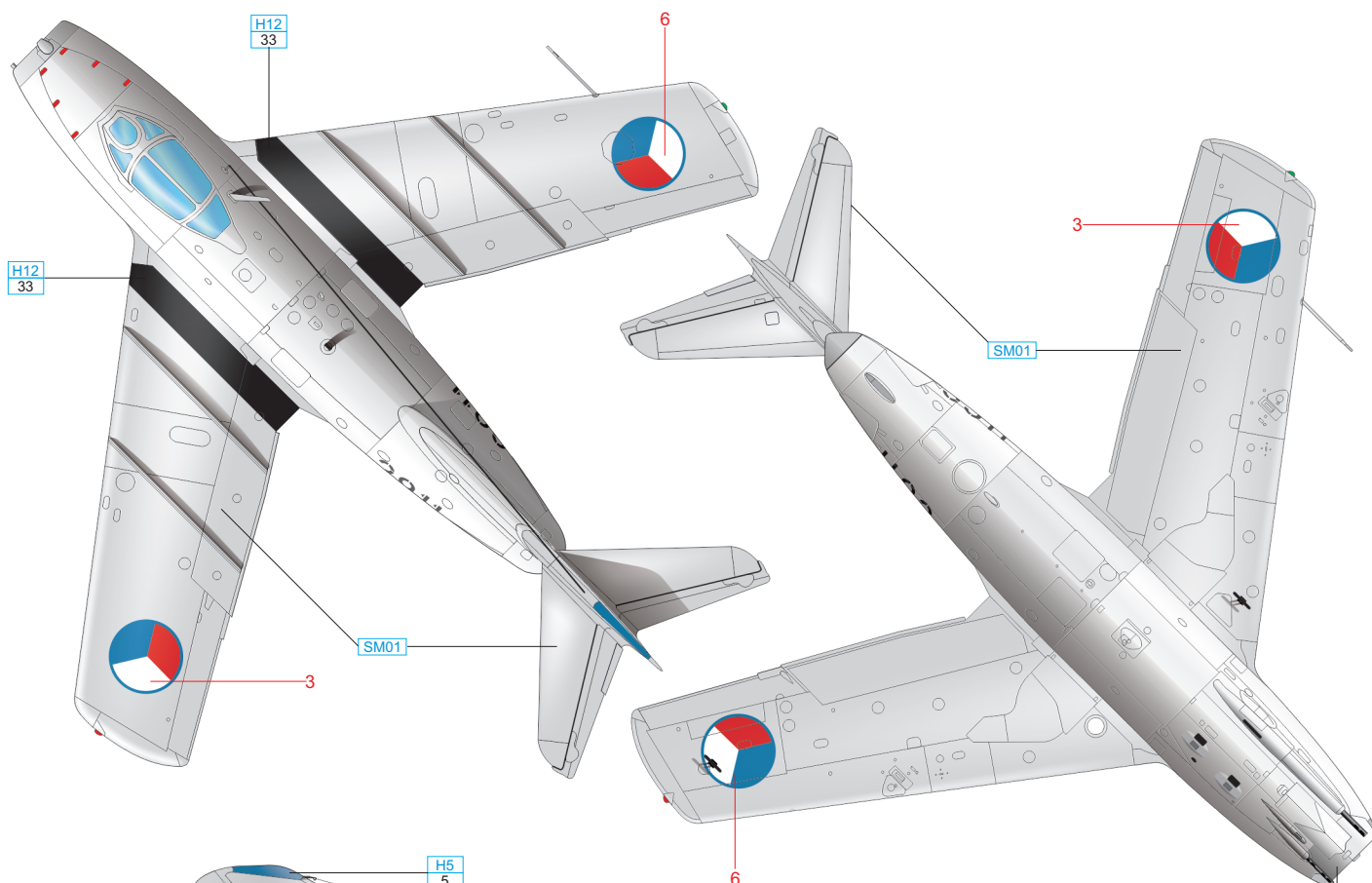
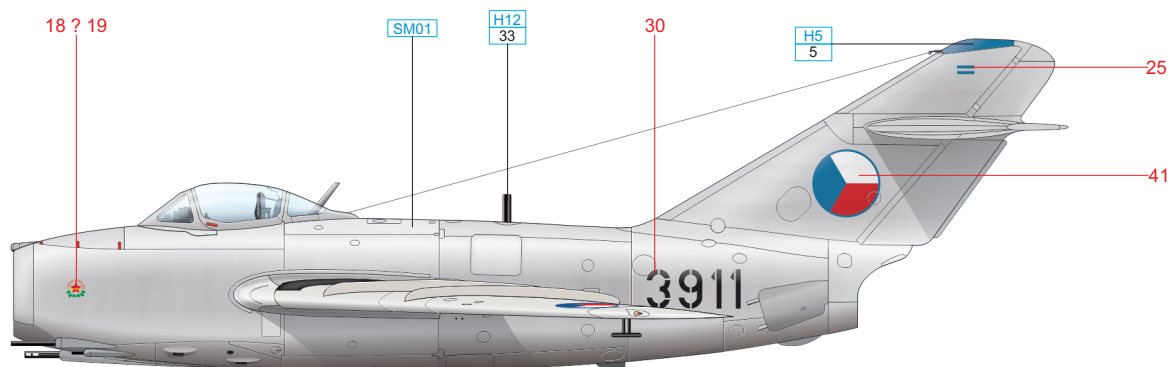
This rare marking was applied to this MiG-15bis during one of the exercises in the late fifties. The blue stripes identified one of the competing sides. The whole aircraft nose, likely with the old-style code, was repainted with fresh aluminium paint.



H MiG-15bis, 9. slp, základna Bechyně, 1958-1959

V průběhu padesátých let létaly československé stíhací letouny v poměrně uniformním zbarvení, které čas od času zpestřila vojenská cvičení. Marking se omezoval na trupové označení letounu a výsostné znaky. Jen zřídka je na patnáctkách objevilo cokoli jiného. Jednou z čestných výjimek byl znak „V socialistické péči“. Byl umístěn na levé straně přídě letounu a je zdokumentován na několika letounech včetně tohoto bisu. V praxi to znamenalo, že pozemní personál se o tento stroj staral co nejlépe a bez požadavku na finanční odměnu.

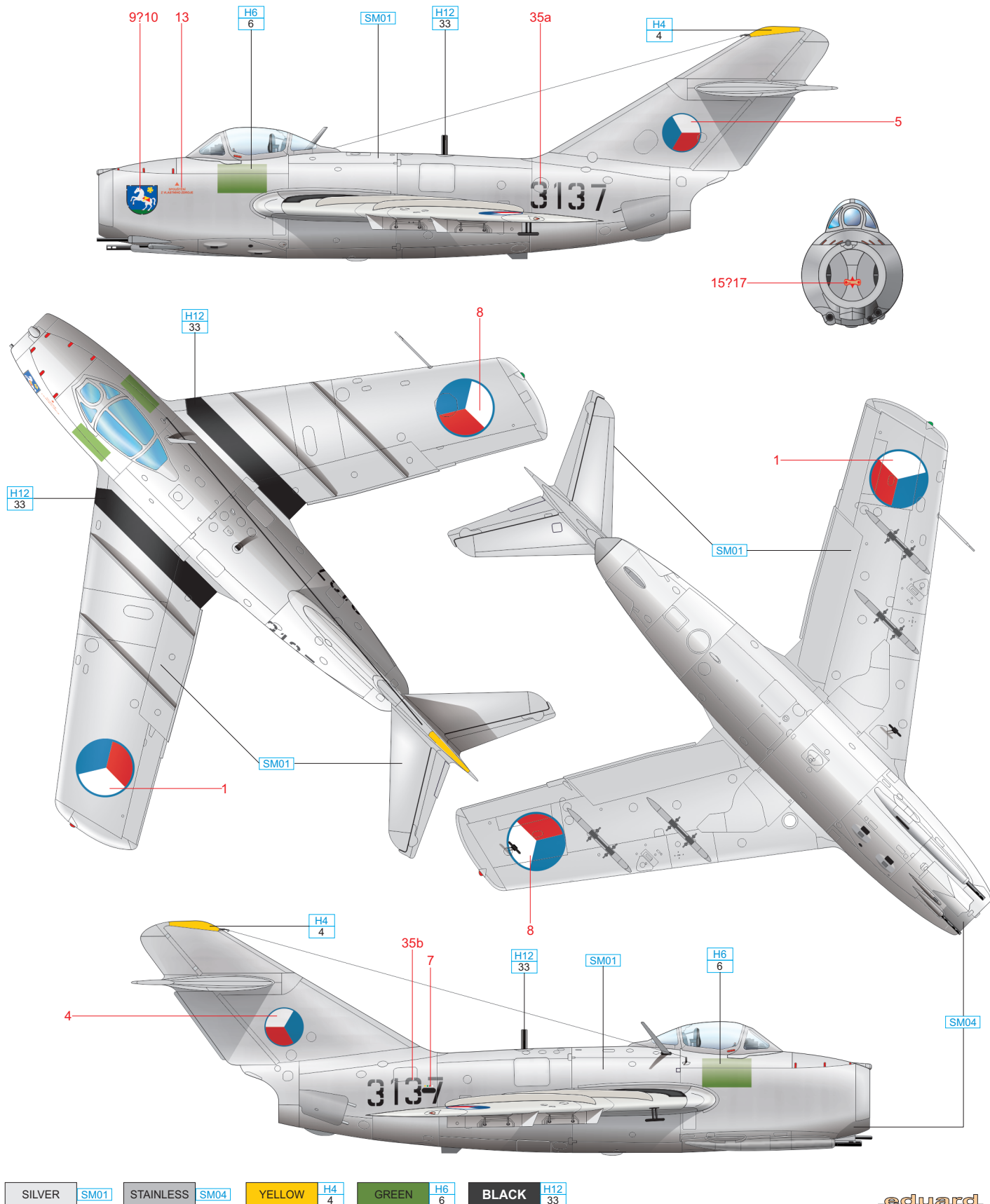
Czechoslovak aircraft wore a fairly unified color scheme, with colorful exceptions being offered up by the occasions of military maneuvers. On these occasions, various badges and motifs were seen. One of the exceptions was this 'V socialistické péči' badge (Under Socialistic Care) on the left side on the nose. This badge meant that the ground crew maintained a standard, and for free, while servicing this particular aircraft.



MiG-15bisSB, 30. sbolp, Hradec Králové / České Budějovice, 70. léta

V závěru své kariéry v československém letectvu létaly patnáctky u stíhacích-bombardovacích pluků. Tento stroj patřil do 30. sbolp, který nesl čestný název „Ostravský“. Název pluku symbolizoval městský znak Ostravy na levém boku přídě. Patnáctky tohoto pluku byly od října 1975 do dubna 1983 detašovány v Českých Budějovicích, kde byly v rámci 1. slp nasazovány proti pomalu letícím cílům. Dne 23. května 1978 jeden z těchto strojů donutil k přistání rakouský vrtulník Augusta Bell AB 204.B, který narušil čs. státní vzdušný prostor.

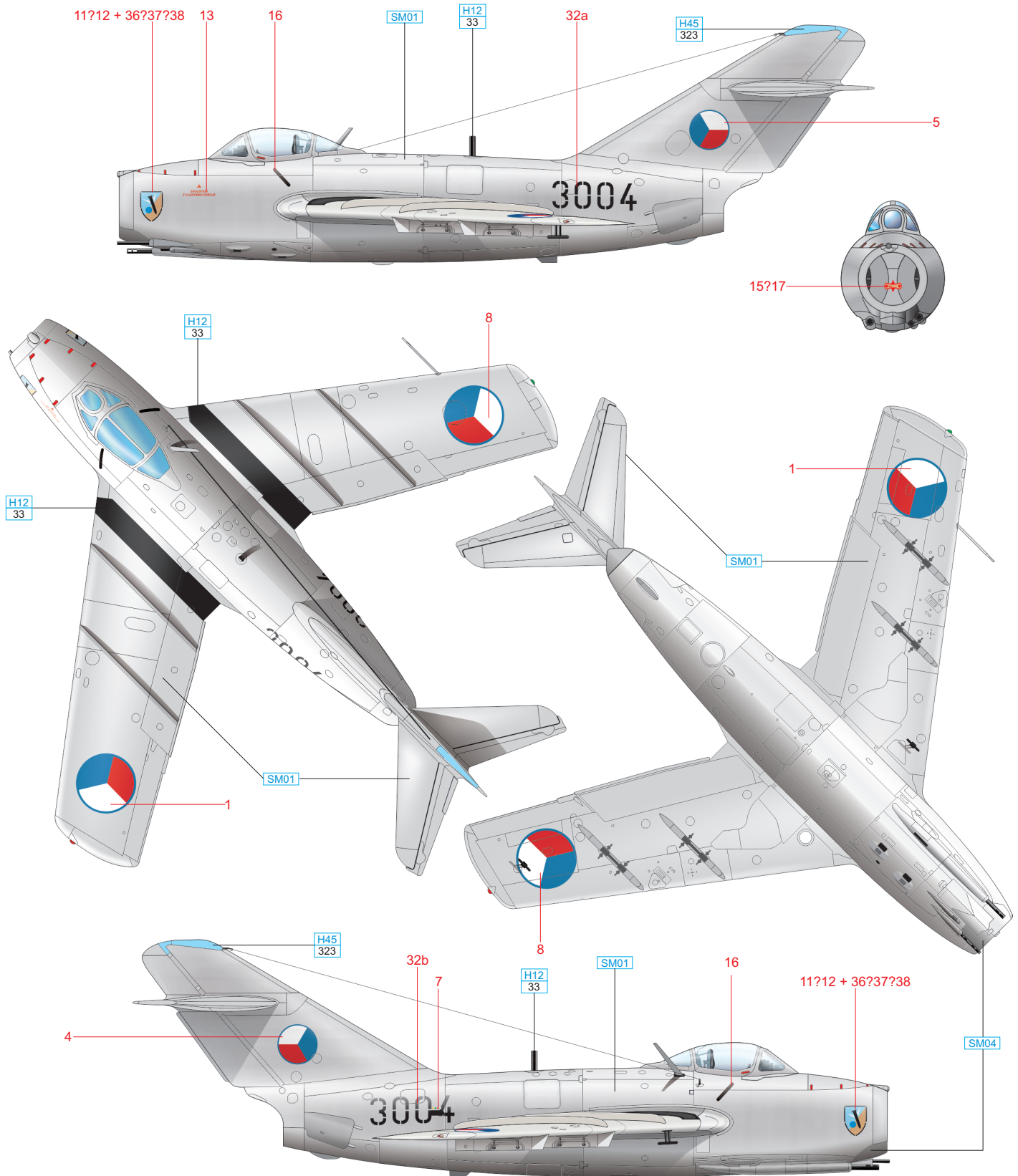
During the closing days of MiG-15's career in the Czechoslovak Air Force it was used primarily by the fighter-bomber regiments. This airplane belonged to the 30th FBR, carrying the name of Ostrava city. The name is symbolized by the Ostrava city crest on the left side of the nose. The 30th FBR MiGs were detached to Ceske Budejovice Air Base between October 1975 and April 1983. They served as part of the 1st Fighter Regiment and flew against low-speed enemy aircraft. One of these MiGs forced an Austrian Augusta Bell AB 204.B chopper to land that crossed the Czechoslovak border without permission.



J MiG-15bisSB, 6. sbolp, základna Přerov, přelom 60. a 70. let

Letouny 6. stíhacího-bombardovacího pluku nosily v letech 1968 až 1972 na přídi znak jednotky. S touto ozdobou byl vyfotografován mimo jiné také během cvičení Štít 72. Patnáctky v té době již byly u stíhacích pluků nahrazeny modernějšími stroji a dosluhovaly ve verzi SB, tedy se závěsníky pod křídlem. Znak jednotky na přídi se u jednotlivých letek lišil barvou terče – 1. letka měla červený, 2. letka modrý a 3. letka žlutý.

The aircraft of 6th Fighter-Bomber Regiment sported a unit badge on their noses in the period from 1968 to 1972. Photos taken during Stit '72 (Shield '72) exercises show the unit's MiGs with this badge. At that time, MiG-15s and MiG-15bis aircraft were being replaced with modern fighters and served in the fighter-bomber role (SB version) with additional underwing bomb racks. The unit badge differed from squadron to squadron - the dot inside the badge was red for the 1st Squadron, blue for the 2nd Squadron and yellow for the 3rd Squadron. Also, the badge colors are not clear from the b&w photos - we offer two variants noted in various sources.



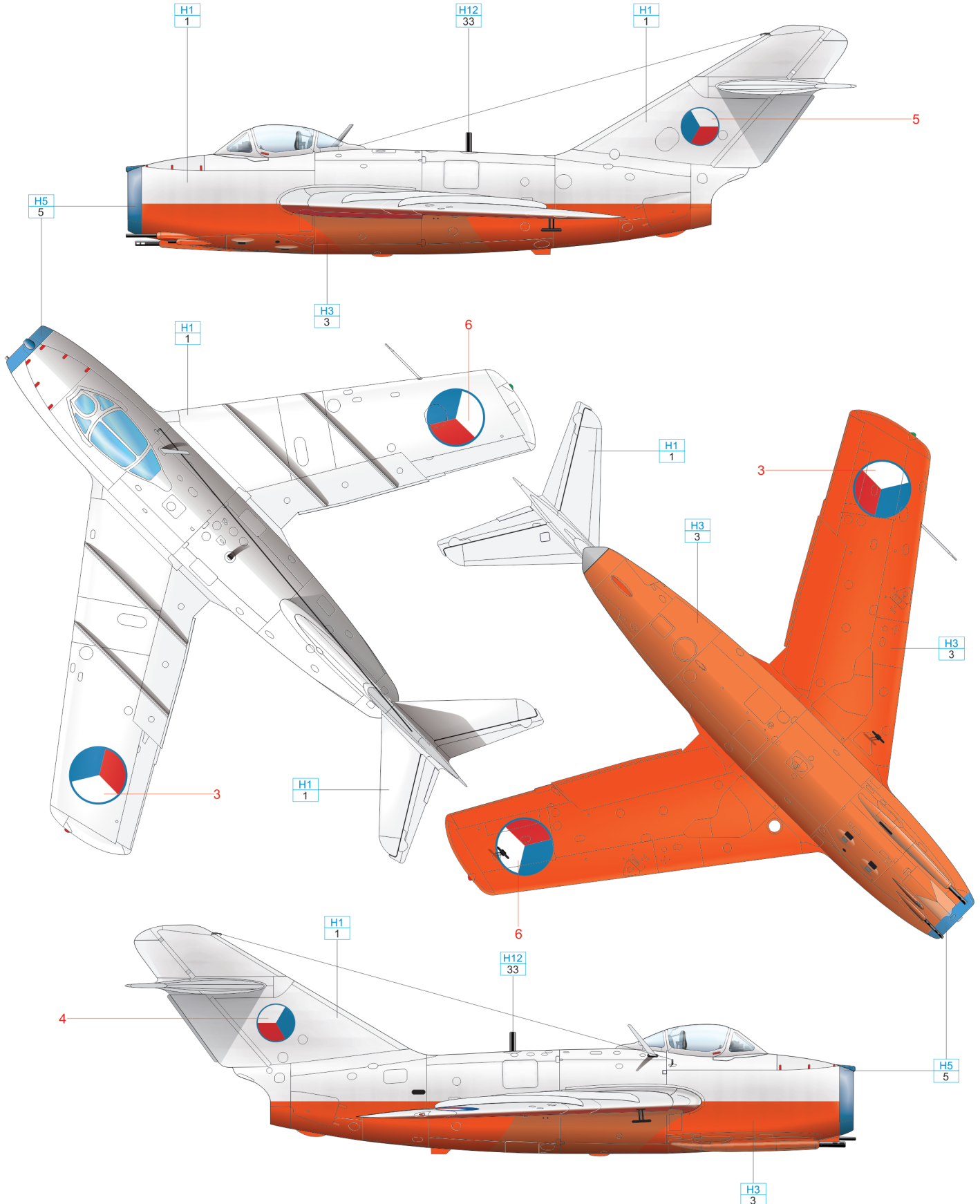
SILVER SM01 STAINLESS SM04 LIGHT BLUE H45 323 BLACK H12 33

eduard

K MiG-15bis, kpt. František Garaja, 6. sbolp, letiště Sliach, 29. srpen 1964

Ve speciálním zbarvení se s tímto bisem zúčastnil leteckého dne při příležitosti oslav 20. výročí Slovenského národného povstání (SNP) příslušník 6. sbolp kapitán František Garaja. Letecký den proběhl na slovenském letišti Sliach, které se pod názvem Tri Duby nesmazatelně zapsalo do dějin československého letectví jako nejdůležitější povstalecké letiště z doby SNP. Existují pouze černobílé závěry letounou, které se tradičně interpretují jako bílo-červeno-modrá kombinace. Spodní plocha vodorovné ocasní plochy mohla být též červená, nicméně dobový filmový záběr není zcela čitelný a plocha se zdá být poměrně světlá.

Capt. Garaja, a member of 6th FBR, flew this MiG-15bis during the air show at Sliac airbase on August 29, 1964. The air show celebrated 20th anniversary of Slovak National Uprising and Sliac airbase (former Tri Duby airfield) played very important role as a main rebel's airbase. The horizontal stabilizer undersides could be red as well. The vintage newsreel footage that shows this aircraft in flight is not clear in this aspect. But the stabilizer surface seems to be quite light.



WHITE	H1 1	RED	H3 3	BLUE	H5 5	BLACK	H12 33
-------	---------	-----	---------	------	---------	-------	-----------