

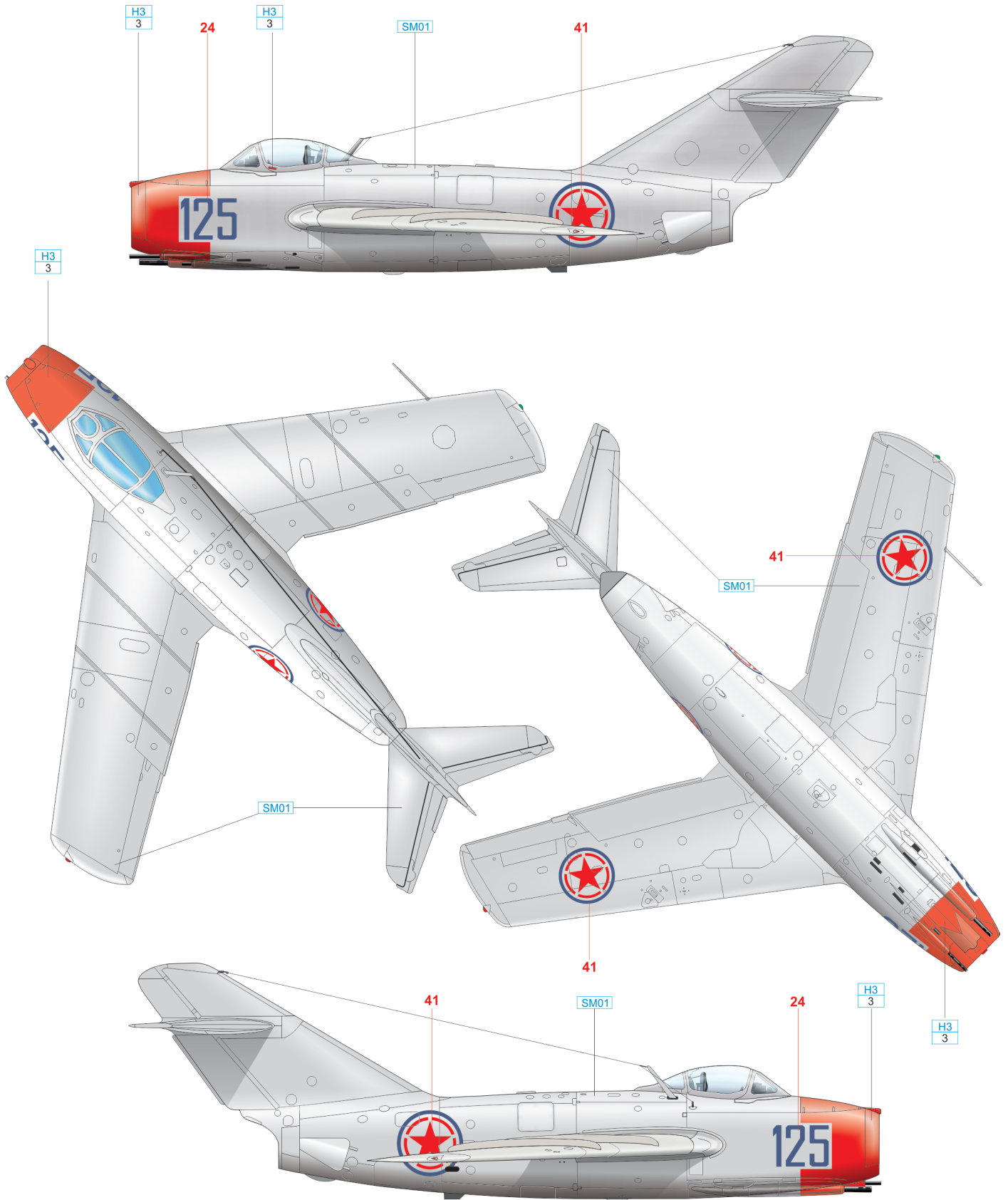
MiG-15

COLORS & MARKINGS

1 MiG-15, c/n 111025, Flown by 1st Lt. Anatoliy P. Gogolev, 2nd Flight, 176th GIAP, 324. GIAD, Antung Air Base, 1951

This Soviet air unit supported the communist regime in the Korean War and the aircraft flown by Soviet pilots flew with Korean national insignia. Gogolev is credited with three victories. He downed two F-80s – the first one on April 10, 1951 and the second on September 12 of the same year. The third of Gogolev's victims was an F-86 Sabre downed on January 6, 1952.

Sovětské letecké jednotky operovaly v Koreji na straně komunistického režimu. Letouny sovětských pilotů byly označeny korejskými výsostnými znaky. Gogolev má v korejské válce přiznány tři sestřely. Dne 10. dubna 1951 si připsal sestřel F-80 a 12. září téhož roku pak vítězství nad stejným typem letounu. Třetí sestřel zaznamenal 6. ledna 1952 a jeho obětí se stal F-86 Sabre.



SILVER SM01 RED H3 3

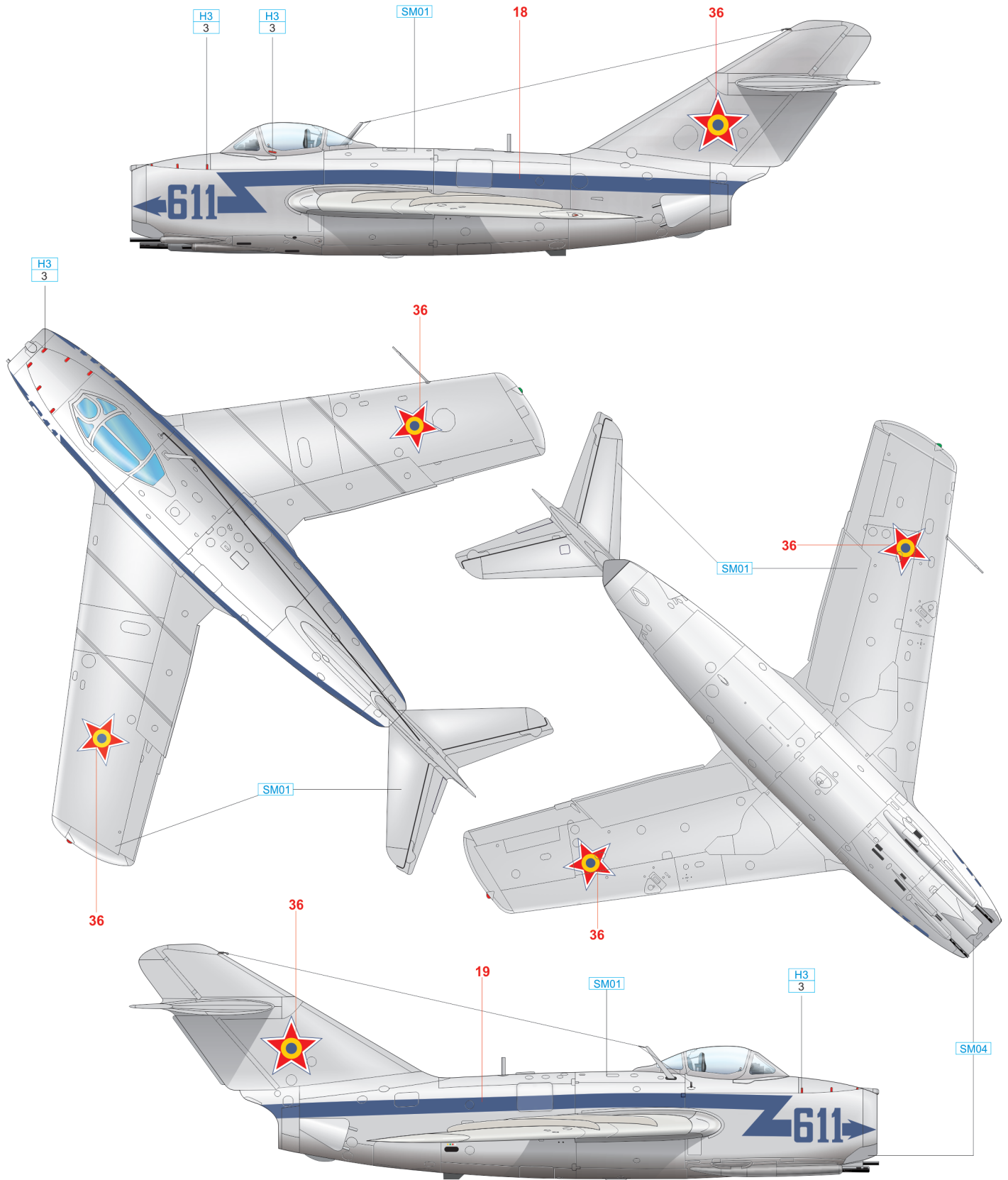
2 MiG-15, s/n 231611, Romanian Air Force, Late 1950s

Manufactured by Aero Vodochody in Czechoslovakia, this MiG-15 was handed over to Romanian representatives on September 23, 1953. Romania purchased a total of 204 MiG-15s in the period from 1952 to 1954.

The blue arrow was painted on the aircraft for a movie shoot.

Tento letoun byl vyroben v Československu a do rumunských rukou byl předán 23. září 1953. V letech 1952 až 1954 odebralo Rumunsko z Československa celkem 204 MiGů-15.

Modrý blesk se na letounu objevil v souvislosti s natáčením filmu.

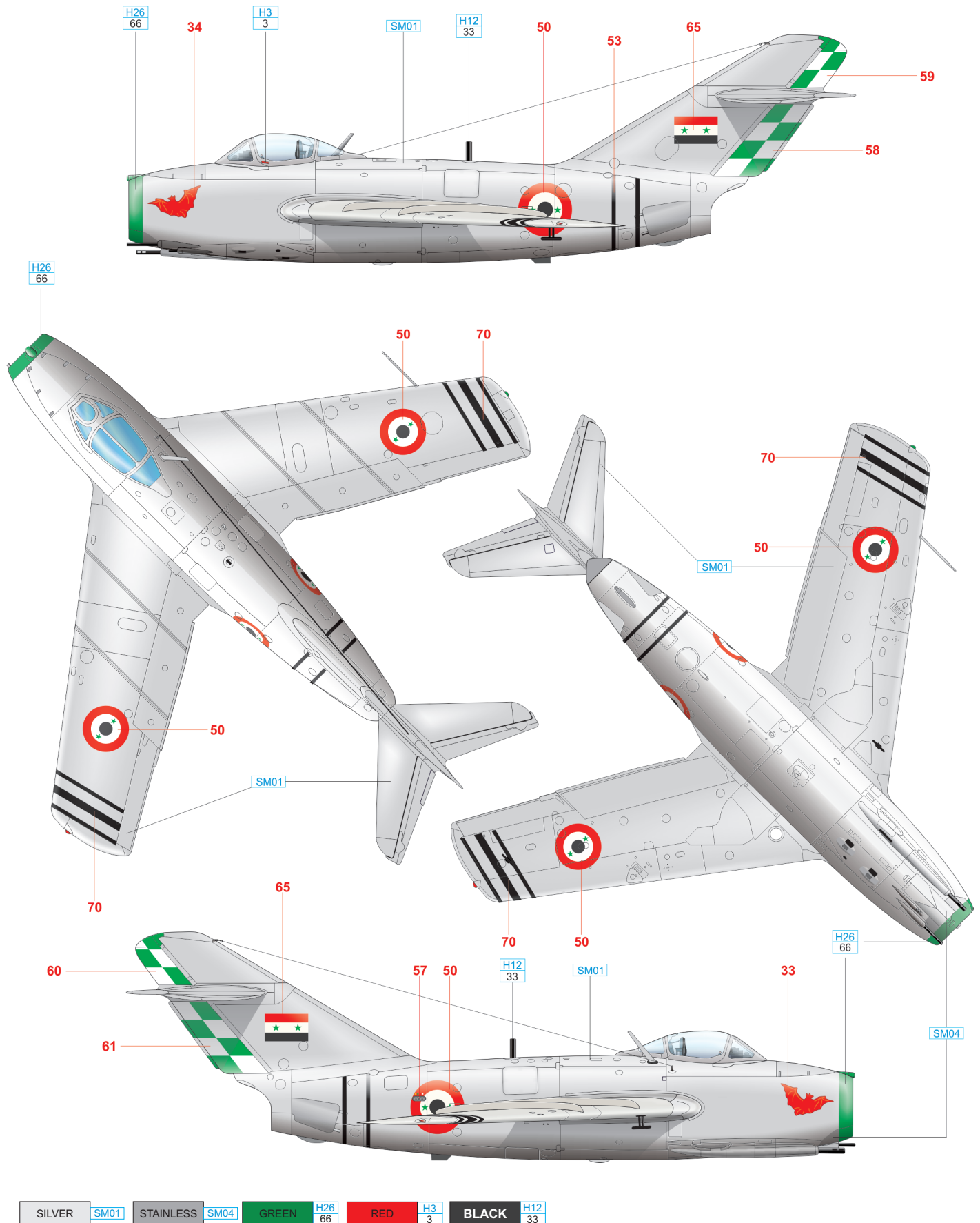


SILVER SM01 STAINLESS SM04 RED H3 3

3 MiG-15bis, No. 20 Squadron, Egypt., Late 50s / Early 1960s

Egypt purchased a total of 110 MiG-15bis aircraft from Czechoslovakia. This particular aircraft served with No. 20 Squadron of the United Arab Republic Air Force. The United Arab republic was a federation of Egypt and Syria that lasted from 1958 to 1961. Egypt kept this name till 1971. No. 20 Squadron was based at Deversoir, El Qabrit and Inshas air bases.

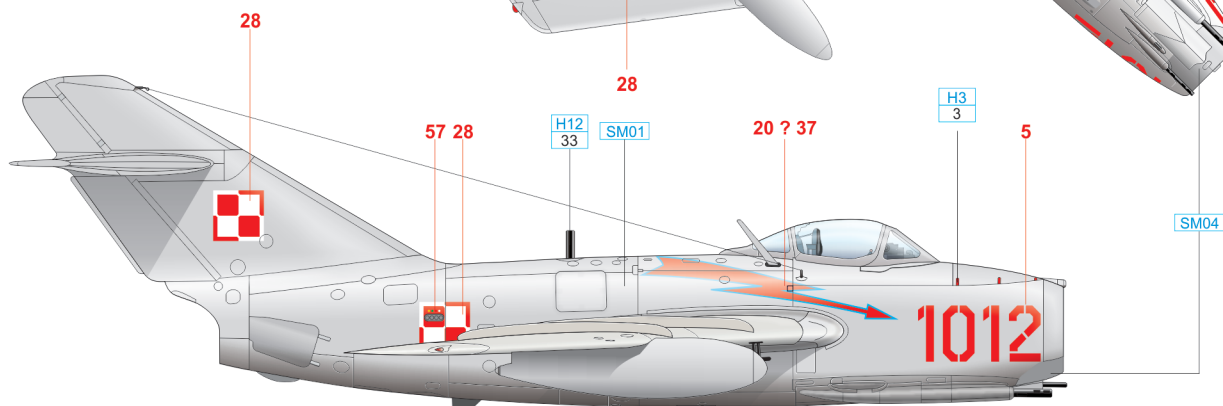
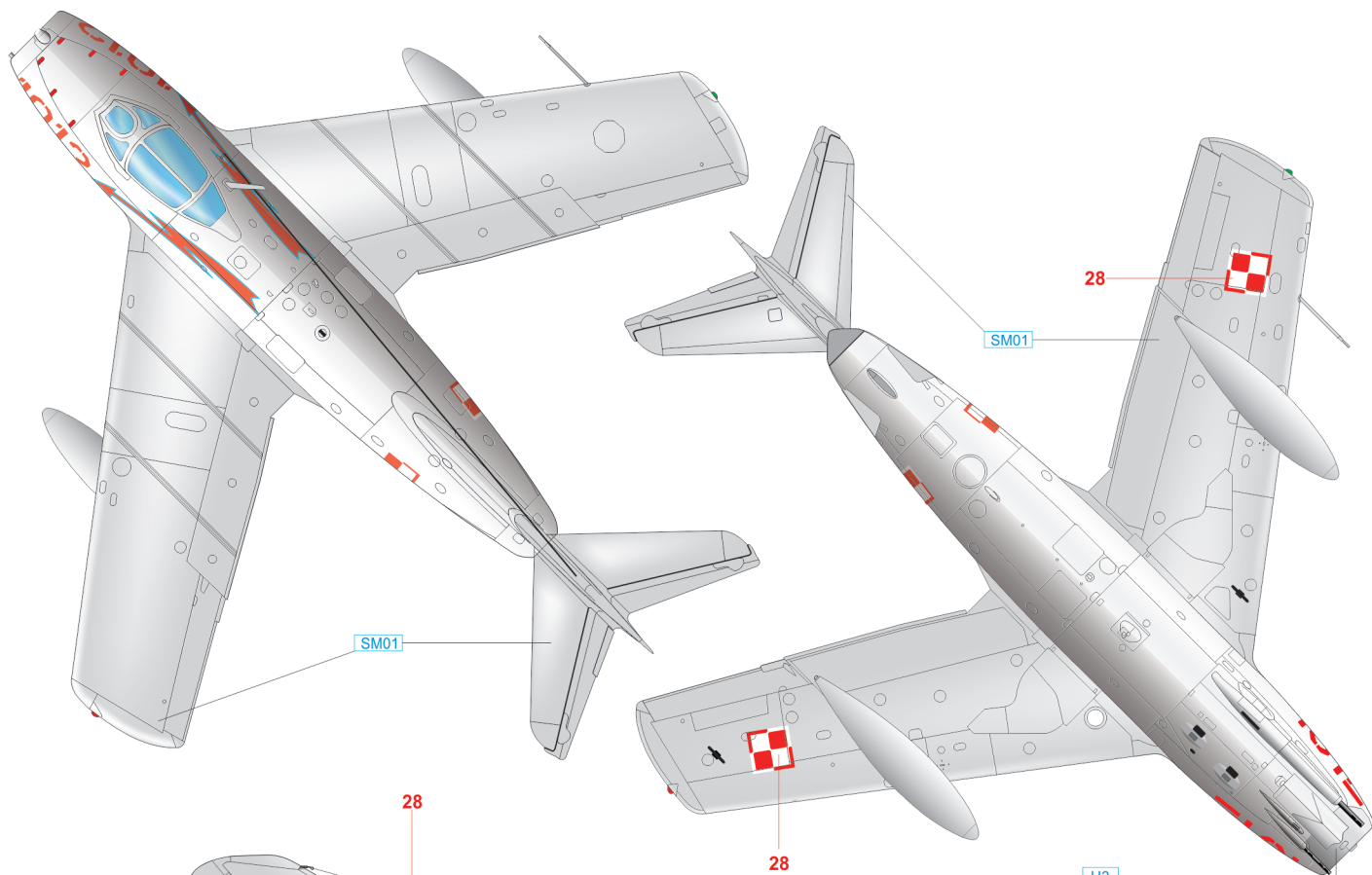
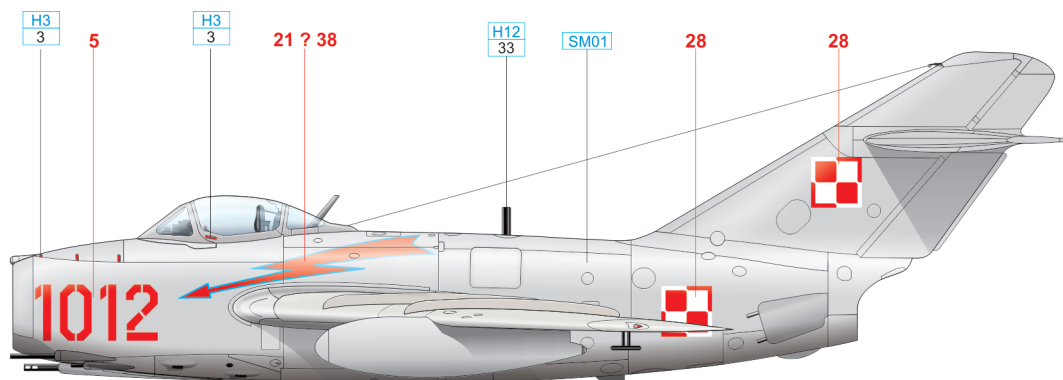
Egypt dostal z Československa celkem 110 MiGů-15bis. Tento letoun patřil do stavu 20. squadrony letectva Sjednocené arabské republiky, jak se nazývalo dočasné spojení Egypta a Sýrie. Trvalo od roku 1958 do roku 1961 a Egypt používal tento název až do roku 1971. 20. squadrona používala letiště Deversoir, El Qabrit a Inshas.



4 MiG-15bis, Flown by Capt. Ryszard Grundman, 1st Fighter Regiment, Bemowo Air Base, Poland, 1954

The red lightning bolt was reserved for aircraft flown by pilots awarded the 'Outstanding Pilot' title. The color of the lightning bolt is not fully clear, but according to a Ministry of Defence order issued in 1951, it should be red. Some contemporary photos allow yellow as an interpretive possibility. Ryszard Grundman led the 1st Fighter Regiment in the period from 1964 to 1973.

Červený blesk na trupu si mohli na svůj stroj namalovat pouze letci, kteří se pyšili titulem Vynikající pilot. Barva blesku není zcela jasná, dle rozkazu Ministerstva obrany z roku 1951, který tuto praxi zaváděl, by měl být červený. Některé dobové snímky však dovolují interpretovat barvu jako žlutou. Ryszard Grundman velel 1. stíhacímu leteckému pluku v letech 1964-1973.

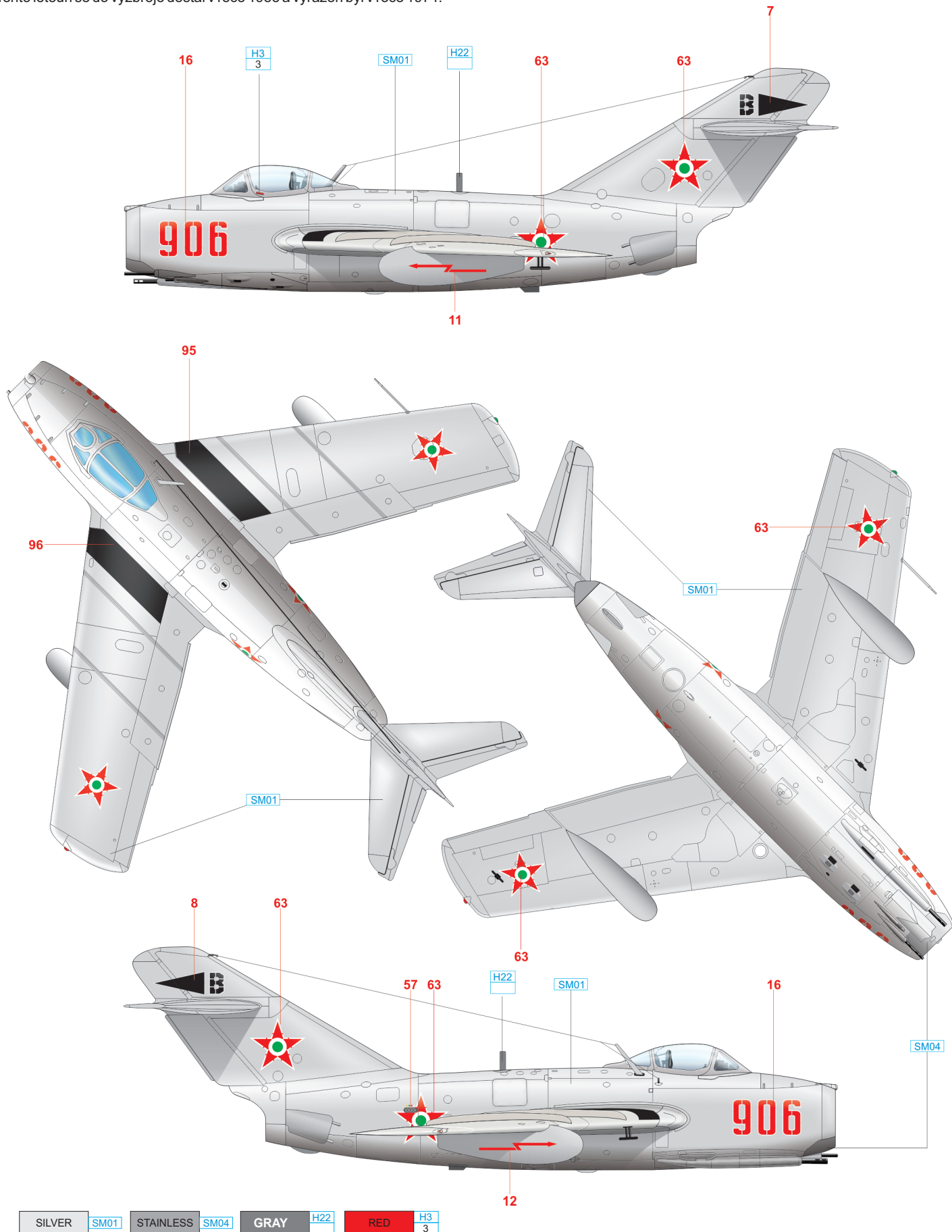


SILVER	SM01	STAINLESS	SM04	RED	H3 3	BLACK	H12 33
--------	------	-----------	------	-----	------	-------	--------

5 MiG-15bis, s/n 31530906, 25th Fighter Division, 35th Fighter Regiment, Tazsar Air Base, Hungary, 1954 – 1955

Hungarian MiG-15s based in Tazsar wore a black identification code on the fin and rudder through the mid 50s. The letter B & the triangle identified aircraft flown by the 35th Fighter Regiment. Other letters were used: A and a triangle for the 24th FR, C and a triangle for the 50th FR and D and a triangle for FD HQ. This aircraft was accepted by the HuAF in 1953 and was written off in 1974.

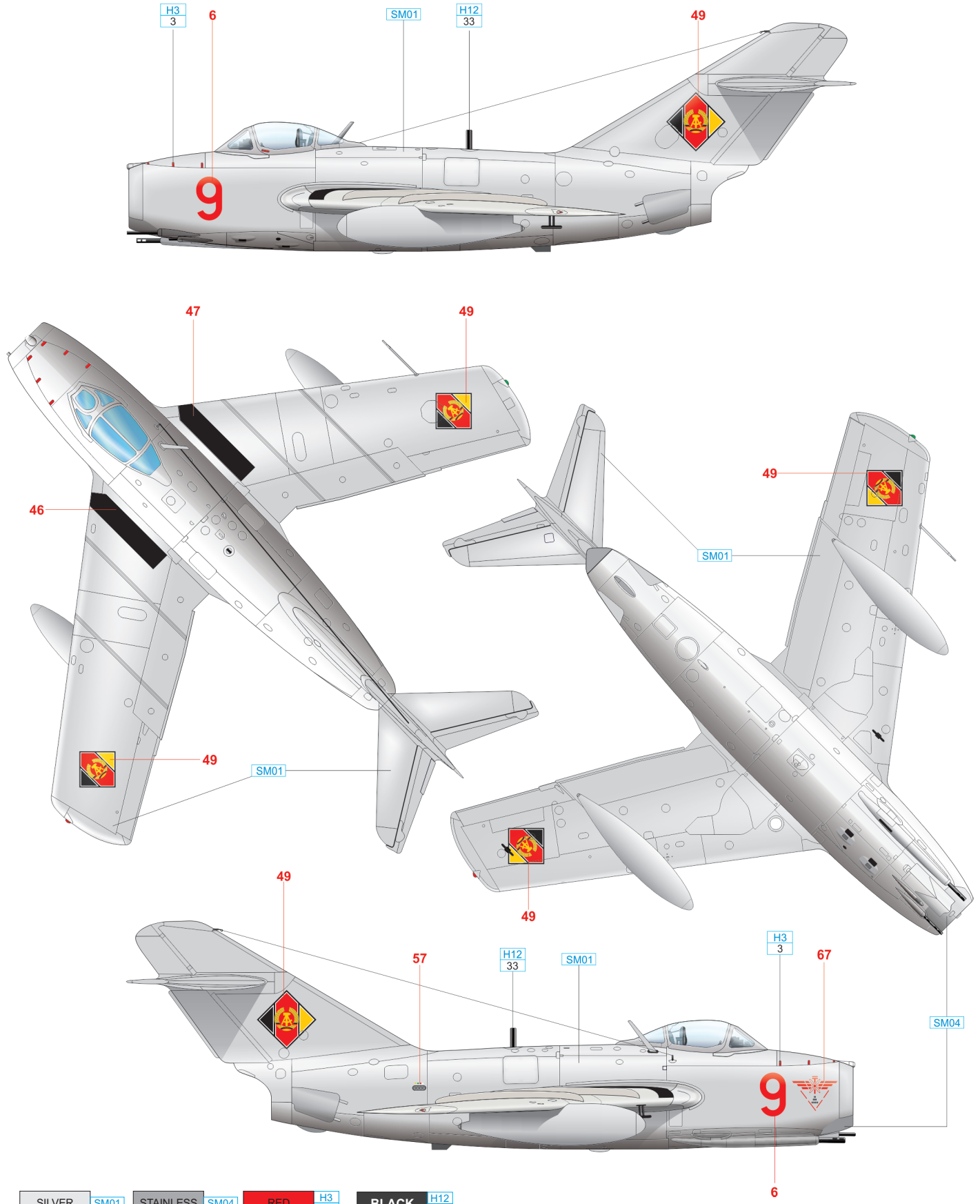
Maďarské MiGy-15 púsobíci ze základny Tazsár nesly v polovině 50. let na vrcholu SOP černé, bílé lemované označení příslušnosti k jednotkám. Písmeno B s trojúhelníkem měly letouny 35. stíhacího pluku. Dále se používalo písmeno A (24. stíhací pluk), C (50. stíhací pluk) a D (štáb divize), vždy s trojúhelníkem. Tento letoun se do výzbroje dostal v roce 1953 a vyřazen byl v roce 1974.



6 MiG-15bis, s/n 623766, FAG 2 Training Regiment, Trollenhagen Air Base, German Democratic Republic, 1956

Fliegerausbildungsgeschwader 2 (FAG 2 – Training Air Regiment 2) was one of six East German Air Force regiments focused on training fighter pilots. Its home was Bautzen Air Base. The badge on the nose was painted on every aircraft maintained by the ground crew to a standard with outstanding service results.

Fliegerausbildungsgeschwader 2 (FAG 2), jejímž úkolem byl výcvik pilotů, byla jednou ze šesti jednotek východoněmeckého letectva s podobným zaměřením. Jejím domovským letištěm byl Bautzen. Znak na přední stroje identifikoval letoun v osobní péči pozemního personálu s vynikajícími výsledky.

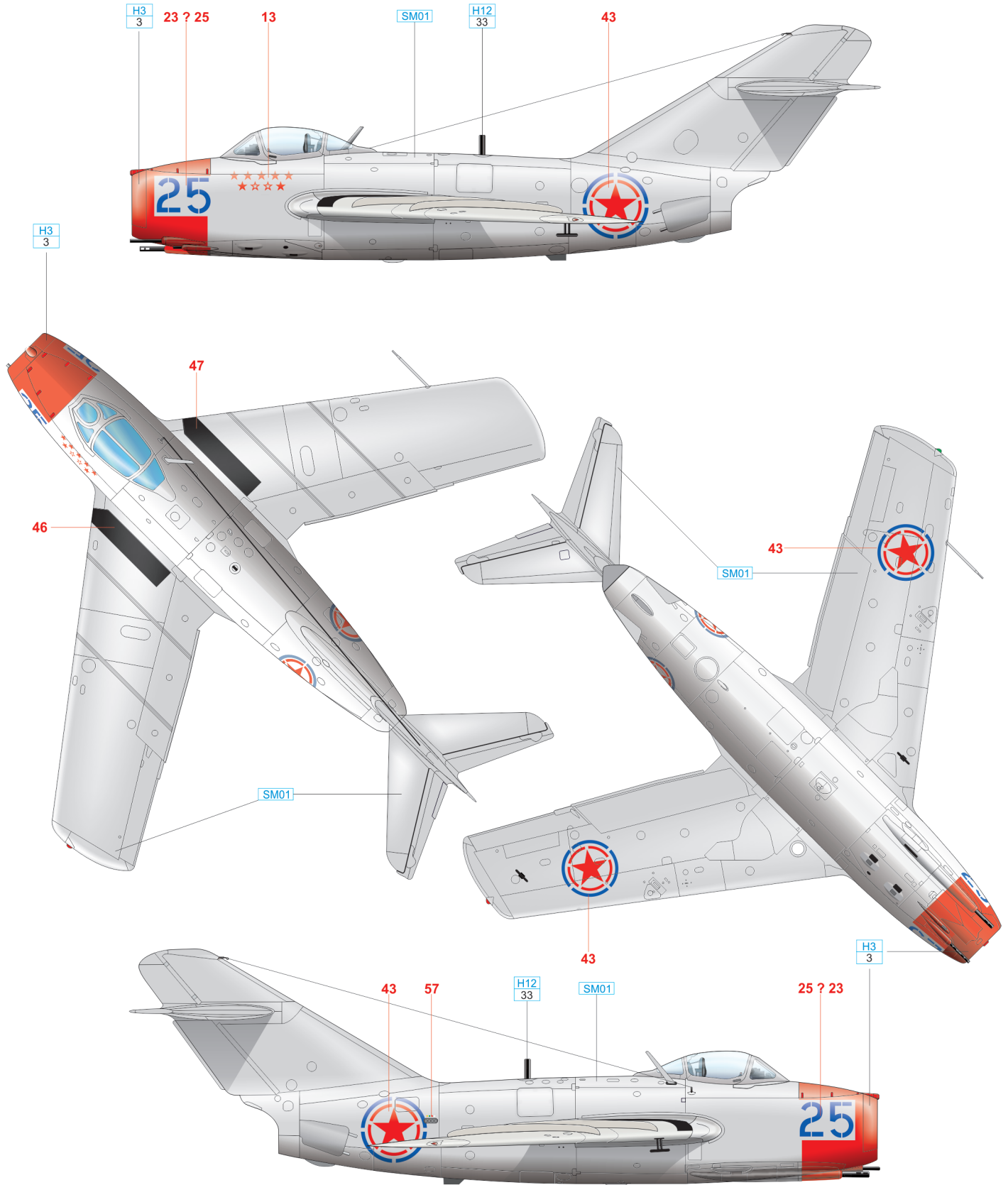


SILVER	SM01	STAINLESS	SM04	RED	H3 3	BLACK	H12 33
--------	------	-----------	------	-----	------	-------	--------

7 MiG-15bis, Flown by Zhao Baotong, 3rd Air Division, Korea, 1952

Zhao Baotong was the first Chinese pilot that achieved ace status during the Korean War. He is credited with nine aerial victories in total. The first two, F-84s, Zhao downed on November 4, 1951 with two more on November 23. He added three F-86s on December 2 and two F-80s on January 11, 1952. He was downed at least twice himself. A MiG-15bis painted as Zhao's aircraft is exhibited at Datangshan Airport.

Žao Baotong se jako první čínský pilot v Koreji dosáhl statusu esa. Jeho celkové skóre činí 9 vítězství. První dva F-84 sestřelil 4. listopadu 1951, dva 23. listopadu, tři F-86 dne 2. prosince, dva F-80 si připsal 11. ledna 1952. Sám byl v boji nejméně dvakrát sestřelen. Letoun, jehož zbarvení připomíná Žaův letoun, je vystavován v muzeu na čínském letišti Datangshan.

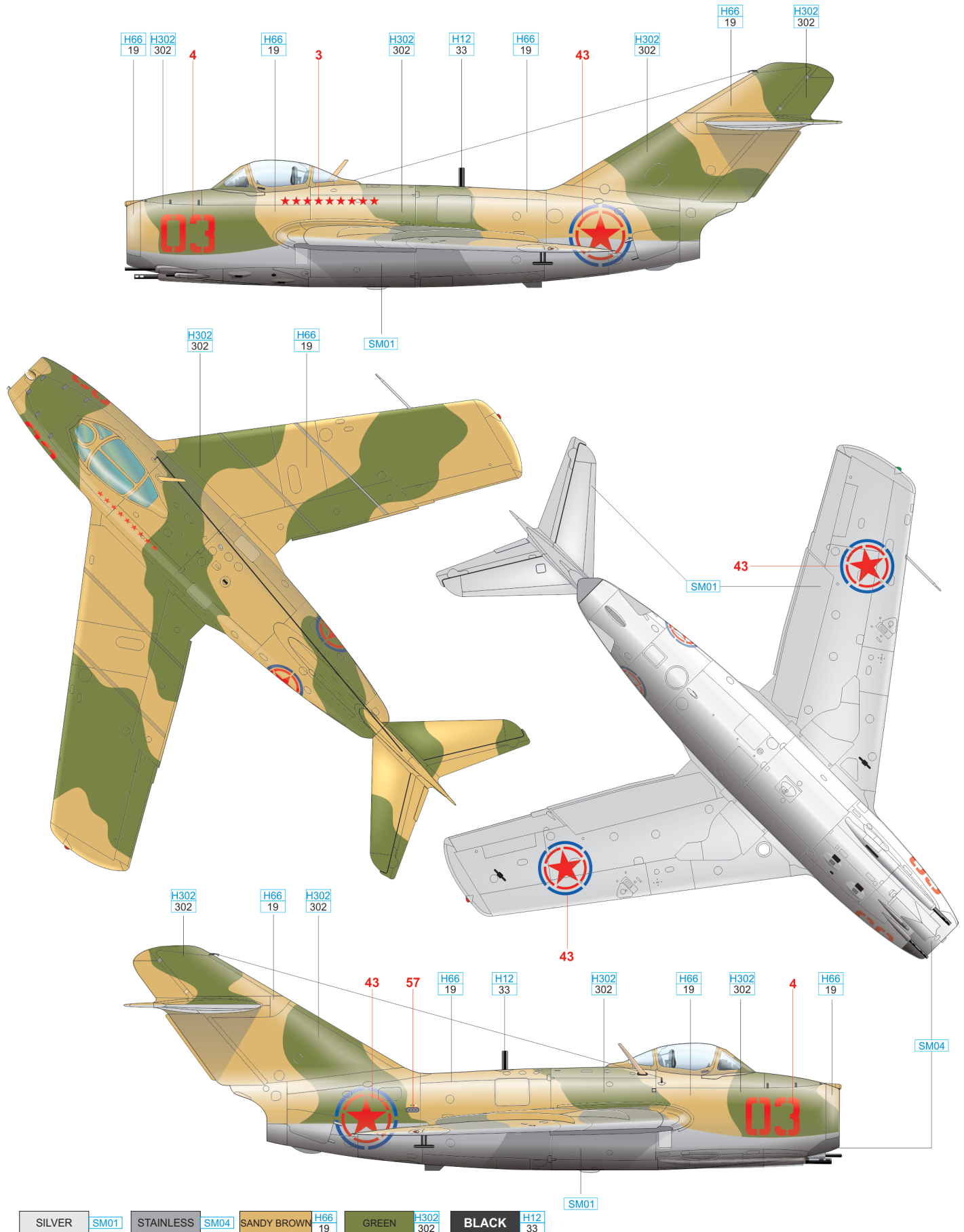


SILVER	SM01	STAINLESS	SM04	RED	H3 3	BLACK	H12 33
--------	------	-----------	------	-----	------	-------	--------

8 MiG-15bis, Flown by Nikolay I. Shkodin, 147th GIAP, 133rd IAD, Tatung-cao Air Base, China, July, 1953

One of the Soviet pilots that fought in the Korean skies was Nikolay Shkodin. Various sources credit him with either three or five aerial victories. Two previous kills were achieved during WWII. MiG-15s entered the Korean War with a natural metal surface. The camouflage colors were applied during later phases of the conflict.

Jedním ze sovětských letců, kteří působili na korejském nebi, byl Nikolaj Škodin. Různé prameny mu v Koreji připisují tři či pět sestřelů. Další dva letouny má přiznané z 2. světové války. Z počátku nasazení v Koreji létaly MiGy-15 jen v barvě kovu. Kamuflážní nátěry se na nich začaly objevovat až později.



9 MiG-15bis, Korea, 1952

This aircraft appeared in a wartime propaganda movie and was flown by members of the Joint Air Force. The JAA was formed from Chinese and North Korean units. Chinese soldiers that fought in the Korean War were called 'volunteers' by Chinese representatives. Note the white lightning bolt and field applied camouflage.

Tento letoun se objevil na propagandistických snímcích z korejské války. Patřil do společných čínsko-korejských sil. Zajímavostí je bílý blesk a v polních podmínkách aplikovaná kamufláž. Čínské ozbrojené síly prohlašovaly své vojáky působící v Koreji za „dobrovolníky“.

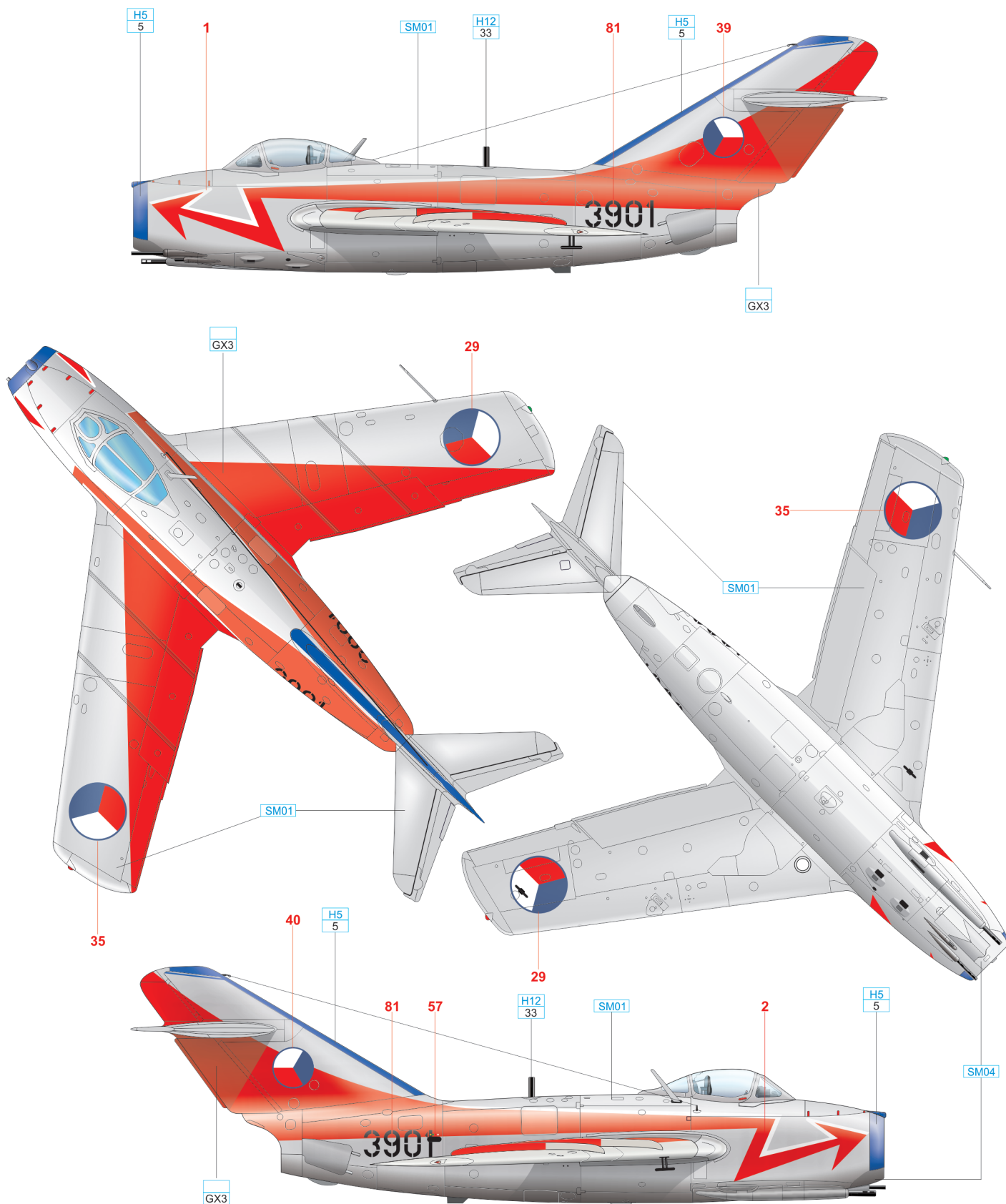


SILVER	SM01	STAINLESS	SM04	GREEN	H302 302	BLACK	H12 33
--------	------	-----------	------	-------	-------------	-------	-----------

10 MiG-15bis, Flown by Capt. Jaromir Palecny, 11th Fighter Regiment, Zatec Air Base, 1960

This aircraft was one of five 11th Fighter Regiment MiG-15s that took part in the Prague – Ruzyne air show on September 4, 1960. The red arrow was painted using washable paint and was stripped from the aircraft shortly after the show. Capt. Jaromir Palecny served with the Czechoslovak / Czech Air Force for 26 years and logged ca 2500 hrs. Besides the MiG-15, he flew the MiG-17, MiG-19, and MiG-21, among other aircraft. He was awarded the 'Distinguished Military Pilot of the Czechoslovak Socialist Republic' title and a medal for bravery.

Tento letoun je jedním z pěti MiGů-15bis z 11. slp, které se představily na leteckém dni konaném 4. září 1960 na pražském ruzyňském letišti. Červené doplňky byly natřeny smylnou barvou a na letounu zřejmě dlouho nevydržely. Pplk. Jaromír Palečný nalétal během 26 let služby ve vojenském letectvu 2500 hodin. Kromě MiGů-15 létal také na typech MiG-17, MiG-19 a MiG-21. Je držitelem titulu Zasloužilý vojenský letec ČSSR, byl vyznamenán medailí Za statečnost.

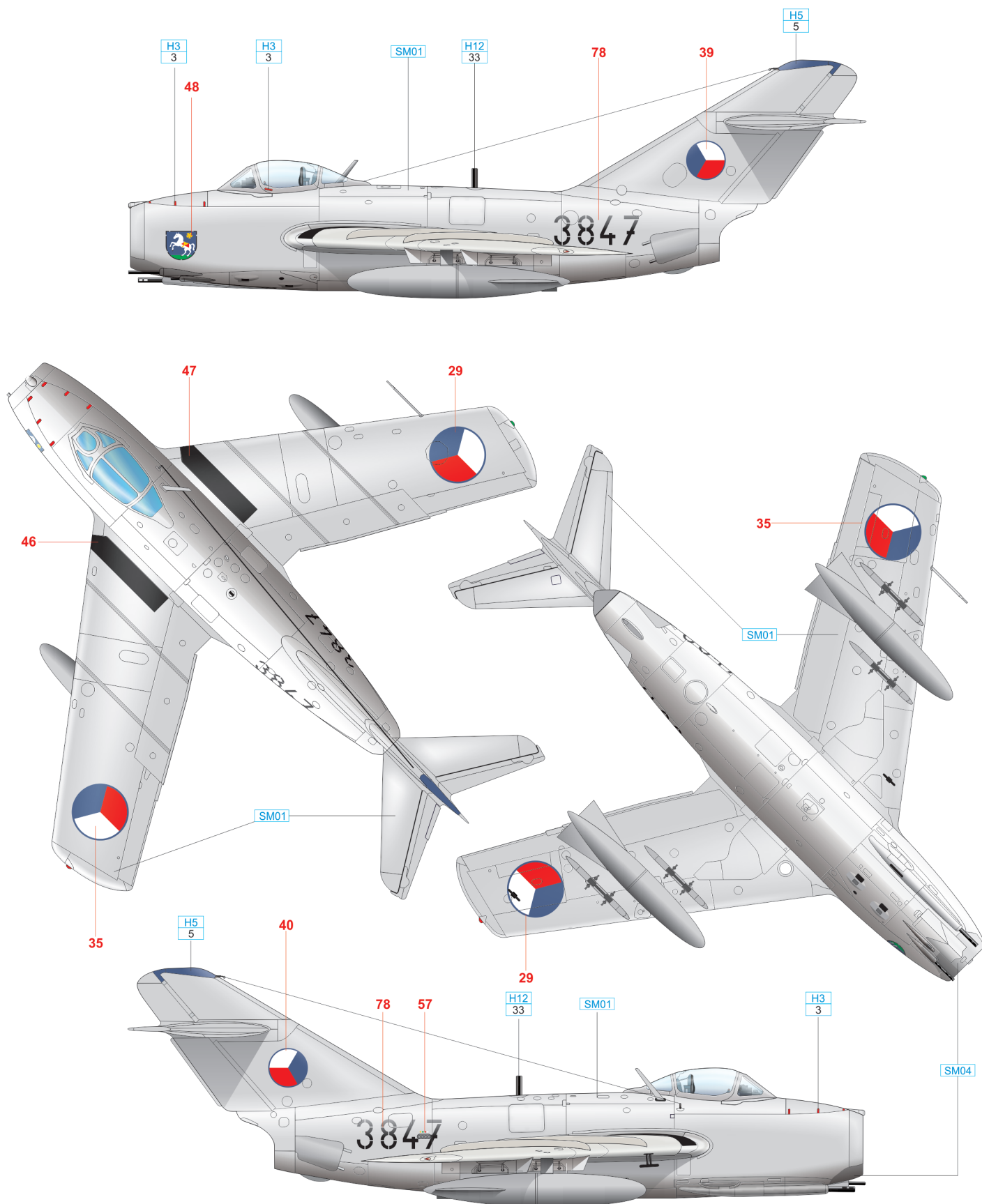


SILVER	SM01	RED	GX3	BLACK	H12 33	STAINLESS	SM04	BLUE	H5 5
--------	------	-----	-----	-------	--------	-----------	------	------	------

11 MiG-15bisSB, 30th Fighter-Bomber Regiment, Hradec Kralove / Pardubice Air Base, Czechoslovakia, 1970s

Towards the end of their service life with the Czechoslovak Air Force, Mig-15bis's were re-designed for the fighter-bomber role. Two racks were installed under each wing for the carriage of bombs or unguided rockets. The Ostrava city crest is painted on the nose, and the regiment carried the city's name.

V závěru kariéry v československém letectvu byly MiGy-15bis přestavěny na stíhací bombardéry. Na každou polovinu křídla přibyla dvojice závěsníků pro pumy či neřízené rakety. Ostravský městský znak na přídí odkazuje na název 30. stíhacího bombardovacího leteckého pluku (Ostravský).

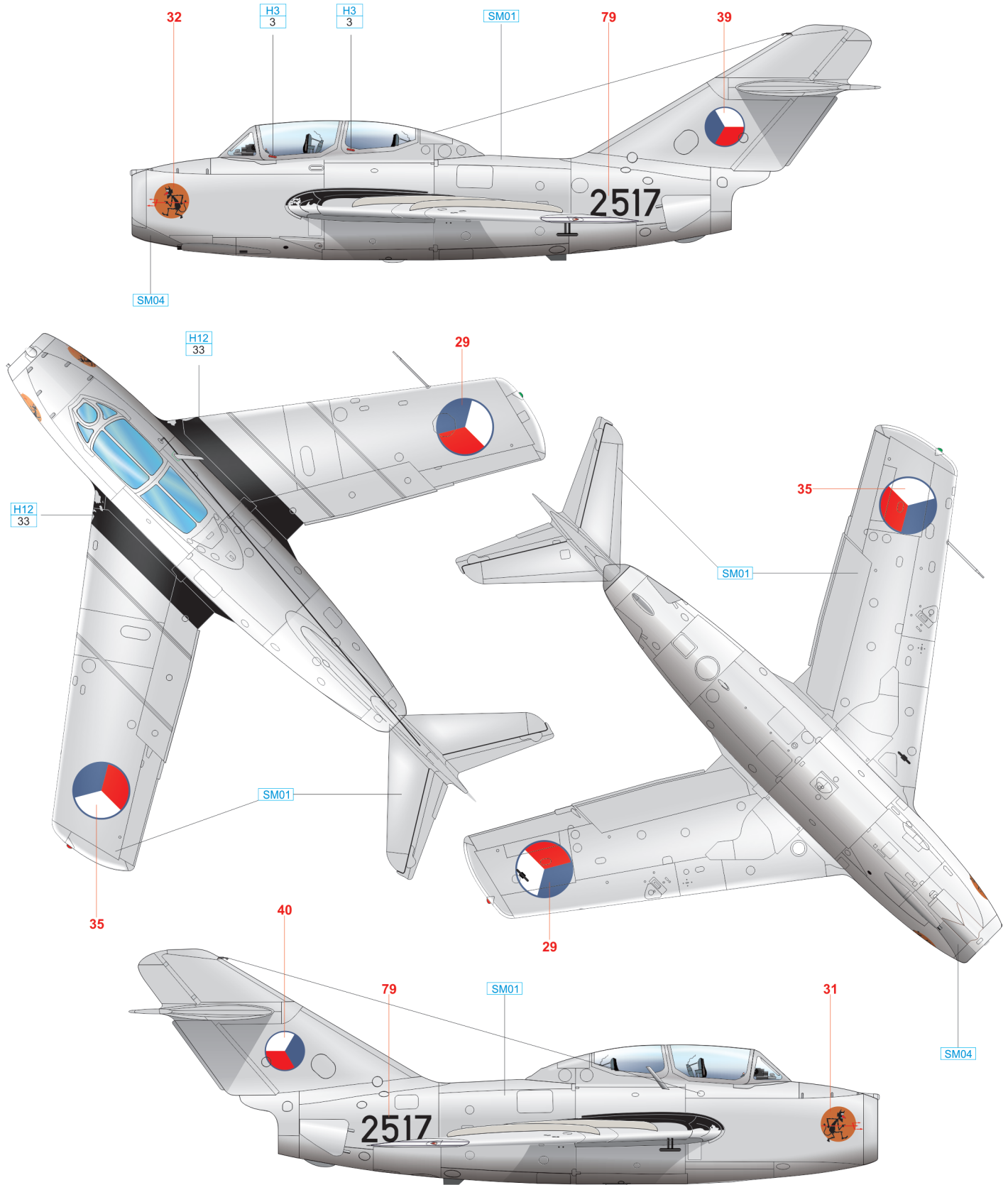


SILVER	SM01	STAINLESS	SM04	BLUE	H5 5	RED	H3 3	BLACK	H12 33
--------	------	-----------	------	------	------	-----	------	-------	--------

12 UTI MiG-15, 1st Fighter Regiment, 2nd Squadron, Plana Air Base, Czechoslovakia, Summer, 1969

This aircraft appeared in the Czechoslovak movie *Pes u boudy* (Dog by the Doghouse) that was made in 1969 at Plana Air Base near Ceske Budejovice. The brick-orange disc behind the devil artwork identifies this aircraft as serving with the 2nd Squadron of the Regiment.

Tento letoun se objevil ve filmu *Pes u boudy*, který byl natáčen v létě 1969 na letišti Planá u Českých Budějovic. Cihlově zbarvený terč, v němž je nakreslen čert, značí, že stroj patřil do 2. letky pluku.

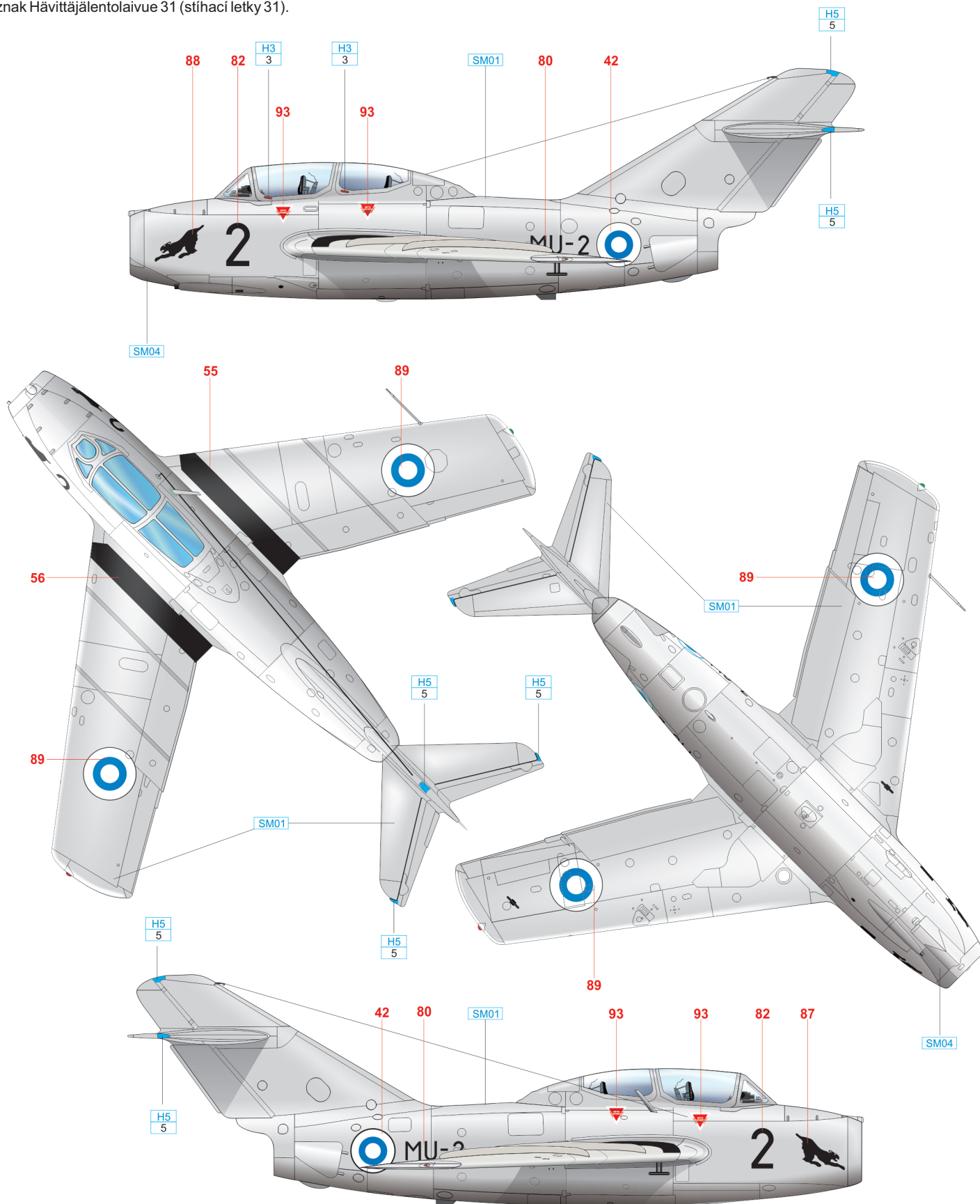


SILVER SM01 STAINLESS SM04 RED H3 3 BLACK H12 33

13 UTI MiG-15, s/n 822028, Hävittäjälentolaivue 31, Rissala Air Base, Finland, May, 1973

This aircraft was manufactured in Czechoslovakia in the second half of 1958, handed over to the Soviet Union, and sold to Finland in November, 1962. It was flown for the first time in Finland on January 12, 1963, the pilot being Veikko Tähtinen. Its last flight was performed on June 24, 1976 and Black '2' was taken out of inventory on May 30, 1979 with 714 hrs 56mins and 1661 landings logged. Currently, it can be seen in the museum in Vesivehmaa. The lynx silhouette places this aircraft with Hävittäjälentolaivue 31 (Fighter Squadron 31).

Tento stroj byl vyroben v druhé polovině roku 1958 v Československu, předán do Sovětského svazu, odkud byl finskému letectvu dodán 10. listopadu 1962. Na finském nebi se poprvé objevil 12. ledna 1963, pilotoval jej Veikko Tähtinen. K poslednímu letu odstartoval 24. června 1976 a vyřazen byl 30. května 1979 s náletem 741 hod a 56 minut. Po dobu své kariéry absolvoval 1661 přistání. Dnes je k vidění v muzeu ve Vesivehmaa. Na přídě je namalovaná silueta rysa, znak Hävittäjälentolaivue 31 (stíhací letky 31).

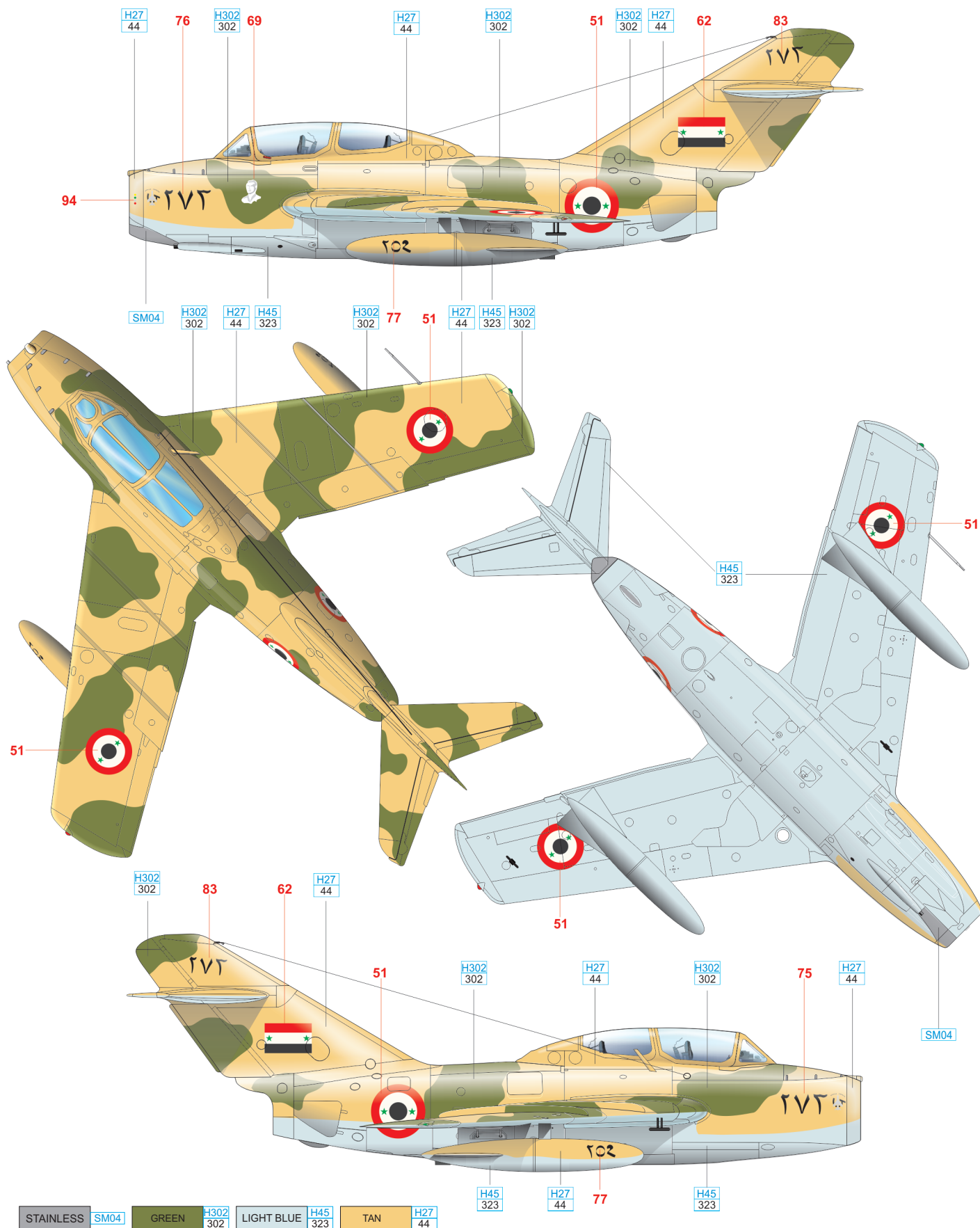


SILVER	SM01	STAINLESS	SM04	BLUE	H5 5	RED	H3 3
--------	------	-----------	------	------	------	-----	------

14 UTI MiG-15, Syrian Air Force

This aircraft was a part of the Damascus Military Museum exhibition. It was manufactured in Czechoslovakia. Four two-seaters were delivered to Syria directly from Czechoslovakia, more were purchased from Poland. They were still in service during the 90s.

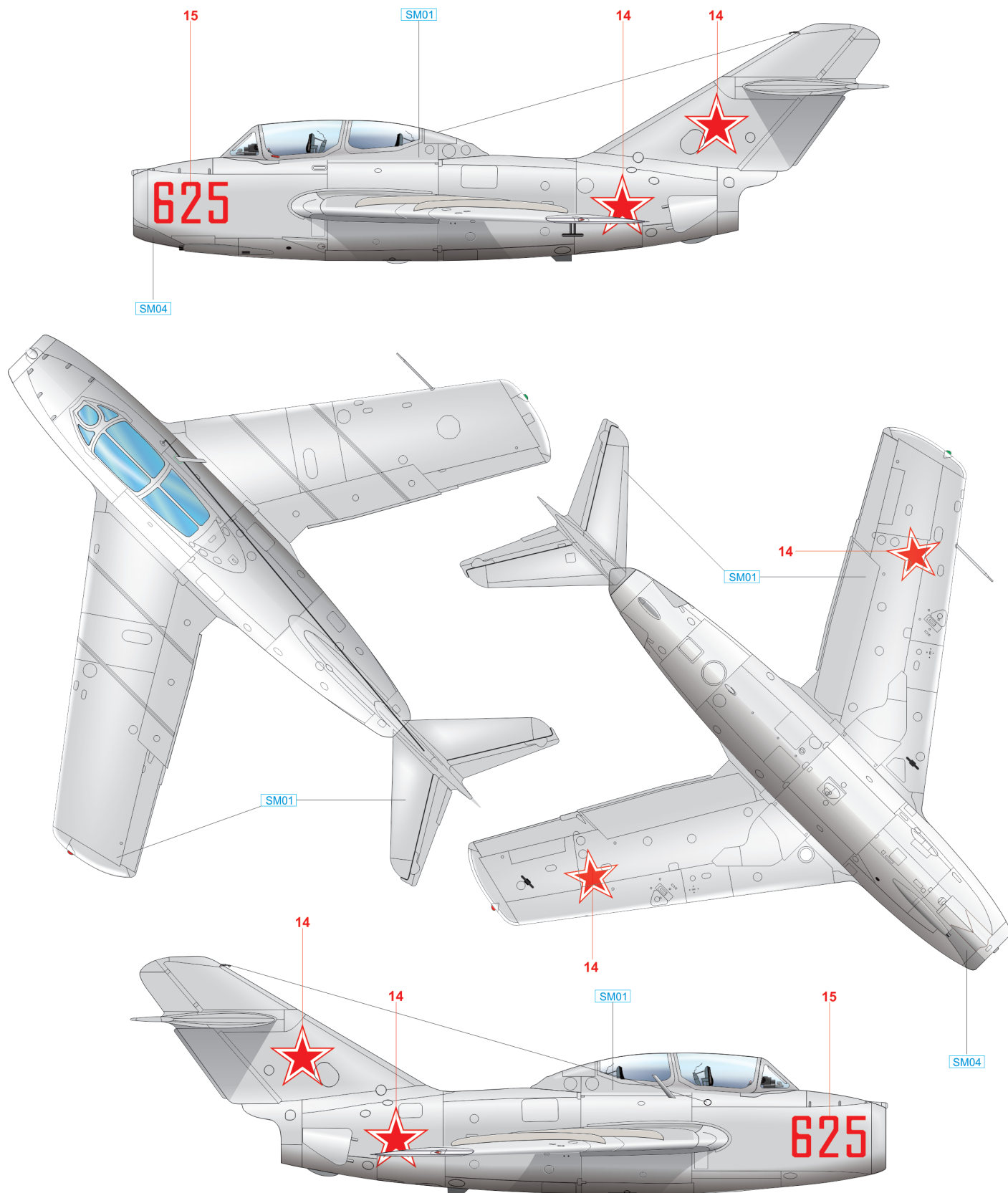
Tento letoun se stal exponátem vojenského musea v Damašku. Jde o jeden ze strojů z československé výroby. Čtyři byly dodány přímo a další stroje se do Sýrie dostaly z Polska. Používaly byly až do 90. let.



15 UTI MiG-15, c/n 612739, Flown by Yuri Gagarin / Vladimir Seryogin, Space Training Centre, Chkalovskiy Airfield, Soviet Union, March 27, 1968

UTI MiG-15 c/n 612739 was manufactured by Aero Vodochody in Czechoslovakia and delivered to the Soviet Union on March 19, 1956. It was flown by Yuri Gagarin and Vladimir Seryogin during a training flight on March 27, 1968. Around 1031h local time, the aircraft hit the ground in the vicinity of Novoselovo village, killing both pilots. Despite various theories, the cause of the crash remains a mystery, as does the appearance of the aircraft. One of the possibilities is a natural metal finish with a red 625 fuselage number (call sign of the flight).

Letoun výr.č. 612739 byl vyroben v Aero Vodochody a sovětské straně byl předán 19. března 1956. Dne 27. března 1968 na něm odstartovala k cvičnému letu dvojice Jurij Gagarin a Vladimir Serjogin. Okolo 10.31 letoun však poblíž vesnice Novoselovo narazil do země, pohřbil ve svých troskách oba letce. Příčina havárie je dodnes předmětem spekulací, stejně jako zbarvení letounu a jeho trupové číslo. Jednou z možných podob trupového čísla je volací znak letounu 625.

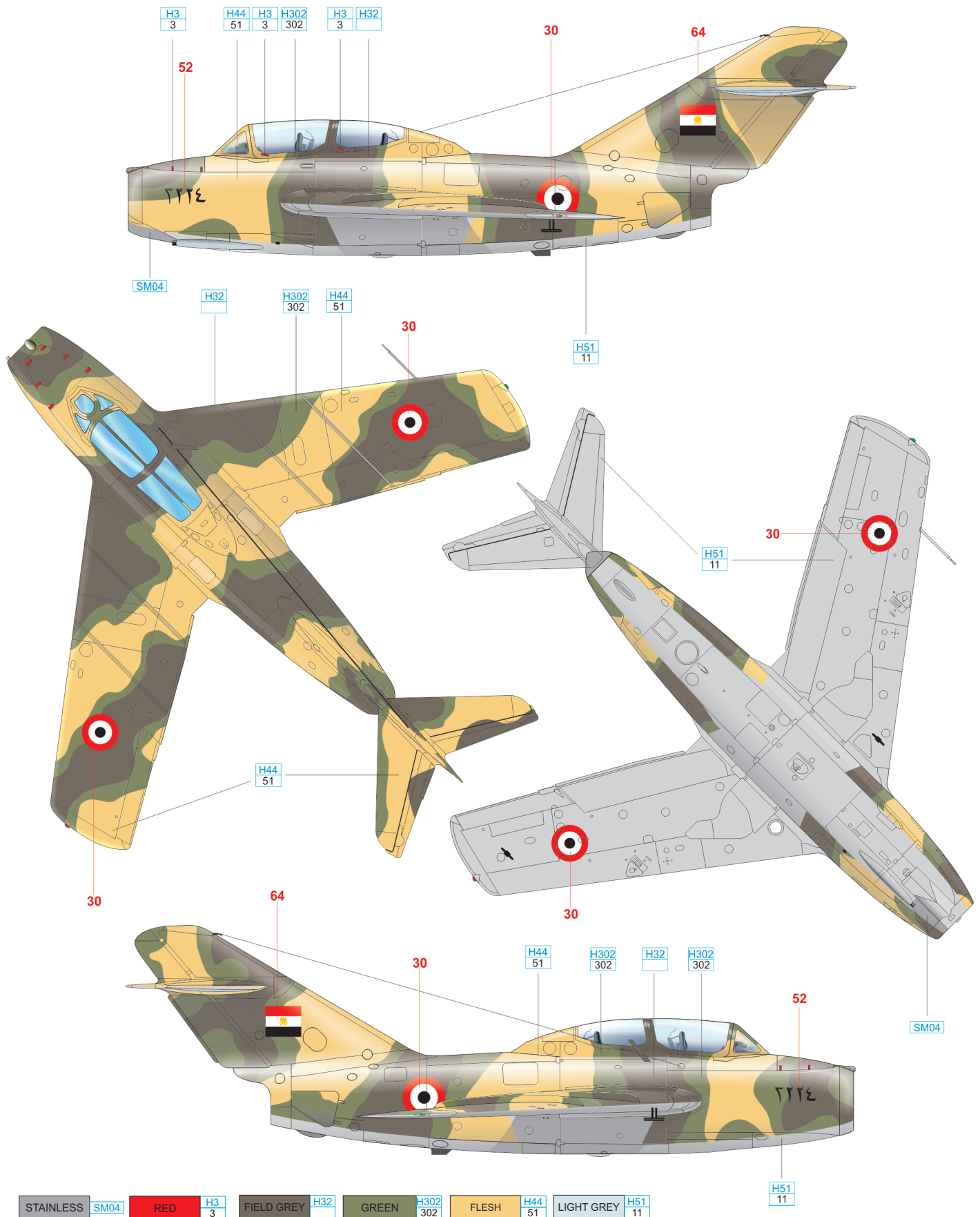


SILVER SM01 STAINLESS SM04

16 UTI MiG-15, Egyptian Air Force, 1970s – 80s

Egyptian MiG-15s that survived the Six-Day War were camouflaged using a three-tone camouflage scheme. One of these aircraft was No. 2334. The national insignia depicted on this particular aircraft was used post 1971, when the United Arab Republic was officially disbanded.

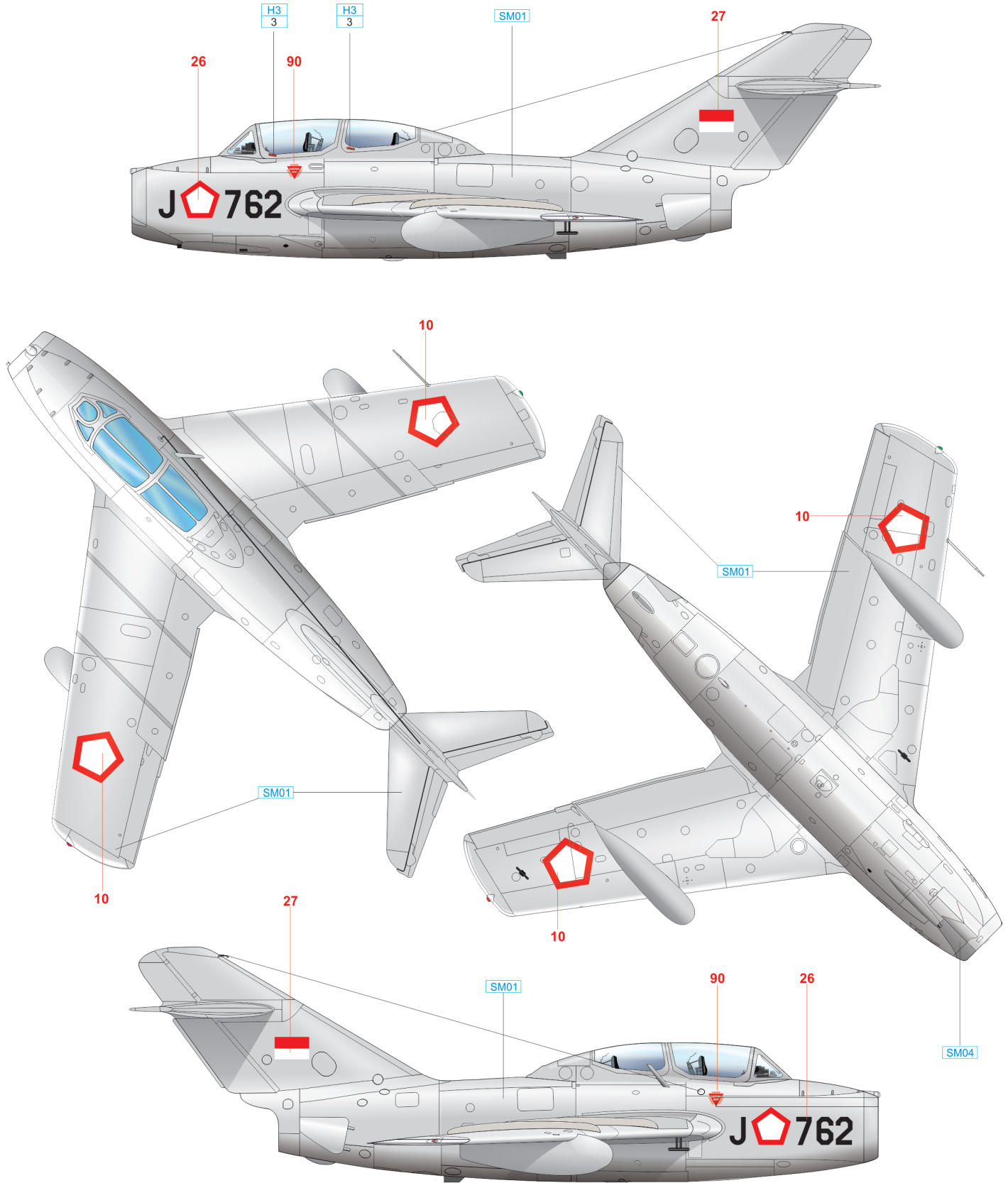
Egyptské MiGy-15, které přežily šestidenní válku, začaly dostávat třibarevnou kamufláž. Jedním z nich je také stroj č. 2334. Výsostné znaky v této podobě se na letounech objevily letouny po oficiálním zániku Sjednocené arabské republiky, k němuž došlo v roce 1971.



17 UTI MiG-15, Indonesian Air Force, Jakarta – Kemajoran Air Base, 1965

Indonesia purchased fifteen UTI MiG-15s from Czechoslovakia in 1958. These were used for MiG-17 and MiG-19 pilot training. In 1966, General Soeharto became the president of Indonesia and, thanks to his anti-communist policies, support from the Warsaw pact was interrupted. The lack of spares soon made the MiGs unserviceable and UTI MiG-15s were replaced with Lockheed T-33As in 1973.

Indonésie zakoupila v roce 1958 v Československu celkem patnáct UTI MiG-15. Využívány byly k výcviku pilotů MiG-17 a MiG-19. Poté, co se moci ujal generál Suharto, byly zprůtrhány vztahy s komunistickými zeměmi a letouny ze zemí Varšavské smlouvy brzy neměly pro svůj provoz náhradní díly a byly vyřazeny. UTI MiG-15 tak byly v roce 1973 nahrazeny americkými Lockheedy T-33A.

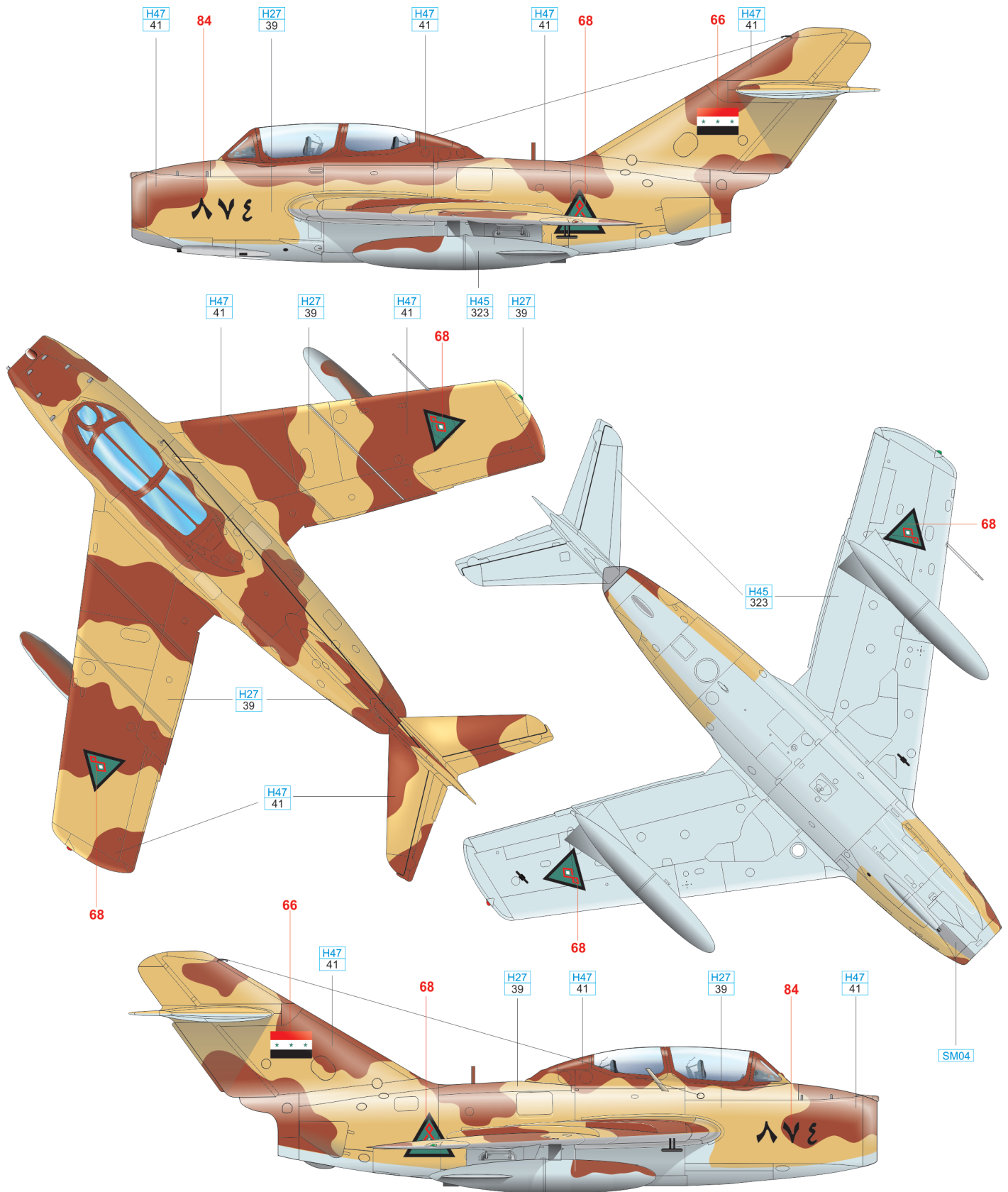


SILVER SM01 STAINLESS SM04 RED H3 3

18 UTI MiG-15, Iraqi Air Force, 1980s

This aircraft was manufactured in Czechoslovakia and was probably one of the surplus aircraft sold by Czechoslovakia to Iraq in the early seventies. No. 874 remained in service until the late 1980s. Aircraft No. 874 was overhauled in Czechoslovakia in 1987.

Tento letoun byl vyroben v Československu. Zřejmě se jedná o jeden ze strojů, které byly na počátku 70. let prodány z Československa do Iráku. Ve službě vydržel ještě v druhé polovině 80. let. V roce 1987 prošel generální opravou v Československu. Trupové číslo je 874.



STAINLESS SM04 LIGHT BLUE H45 323 TAN H27 39 RED BROWN H47 41

eduard

SINGLE SOURCE SOLUTION

Eduard plastic kit production line is supplemented with a wide range of both Brassin and photo-etched accessories.

BRASSIN ACCESSORIES

- 672008 MiG-15 ejection seat
- 672007 MiG-15 wheels
- 672021 MiG-15 airbrakes
- 672022 MiG-15 cockpit
- 672020 MiG-15bis airbrakes
- 672024 MiG-15bis cockpit
- 672028 SR-55 rocket pod
- 672023 OFAB-100 bomb
- 672009 S-21 Soviet unguided rocket

PHOTO-ETCHED ACCESSORIES

- 72575 MiG-15/ MiG-15bis exterior
- 72574 MiG-15 landing flaps

PAINTING MASK

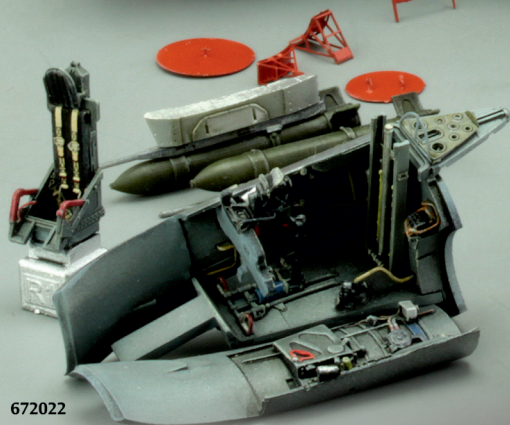
- CX375 MiG-15 Weekend



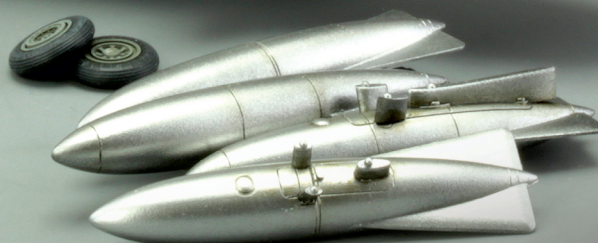
672020



672007

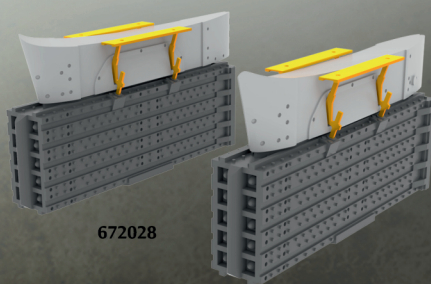


672022

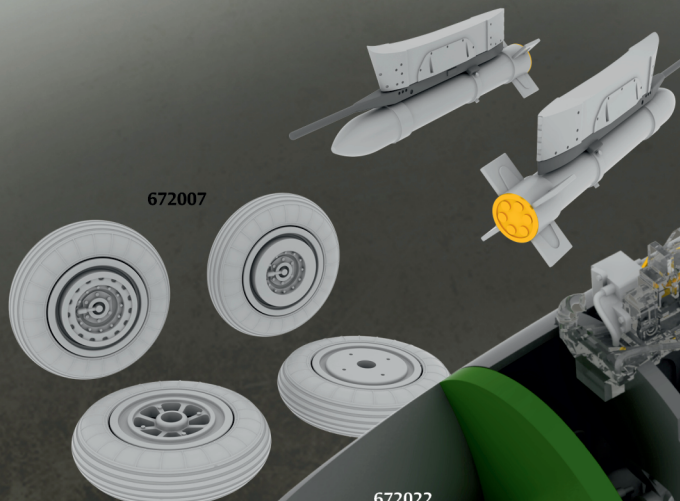


672023

MiG-15 1/72



672028



672007

672009

672022

eduard

www.eduard.com