

čís.2. Avia B.534 1:72

Ceskoslovenská továrna Avia měla na počátku své činnosti dobré výsledky ve stavbě akrobatických a stíhačích letadel. Jedna z posledních stíhaček, která vyšla z dílen Avie, byla B.534. Během své služby se stala letadlem, symbolizujícím sílu našeho letectva a hlavním článkem v protivzdušné obraně Československa.

Vývoj těchto stíhaček započal v roce 1931, kdy v Avii postavili první prototyp B 34. Prošel tvrdými vojenskými zkouškami, stejně jako prototyp B.534.1, zalétaný v roce 1933. Zkoušky prototypu B.534.1 skončily v roce 1934 úspěchem a v tomtéž roce utvořil tovární pilot Avie Kočí na druhém prototypu B.534.11. nový rychlostní rekord výkonem 365 km/hod. Tyto výsledky rozhodly o přijetí Avie B.534 do výzbroje čs. letectva. Sériové Avie B.534 byly dodávány k jednotkám od roku 1935. Sériová výroba prošla obvyklým vývojeřným procesem, jak byly ve výrobě uplatňovány zkušenosti v provozu, či přímo modernizační návrhy konstrukce. V provedení 4. série měly již Avie zakryté pilotní prostory, kryty podvozkových kol a kovové vrtule (Avia B.534 čtvrté série je vzorem pro stavebníci). Dosáhly vrcholu i svými výkony a osvědčily je účastí na mezinárodních leteckých soutěžích.

Přišel rok 1938 — okupace ČR. Všechny Avie se dostaly do rukou německé Luftwaffe, aniž proti ní uskutečnily jediný bojový start. Luftwaffe samotná používala B.534 jen k druhoradým účelům; byly umístěny ve stíhačích školách a zkoušely se při vlekaním nákladních kluzáků DFS 230.

Až 60 Avíí B.534 zůstalo též ve službách letectva tzv. Slovenského štátu.

Dvě B.534, spolu s jednou Bk 534 — poslední verzí výzbroje — nosaném — vydržely až do Slovenského národního povstá-

ní v roce 1944. V rámci činnosti povstalecké Kombinované letky se konečně dostaly k tomu, k čemu byly původně vyráběny. Ač byly v té době již beznadějně zastaralé, uskutečnily řadu bitovních náletů na podporu povstaleckých jednotek a pilot Cypriák na B.534 sestřelil Junkerse Ju 52. SNP však znamenalo také konec éry této stíhačky, pro čs. letectvo tak významné.

TECHNICKÝ POPIS

Avie B.534 měla celokovovou kostru spojenou výhradně nýtováním a šroubováním. Křídla měla křídélka jen na horních nosných plochách. Trup opatřený v zadní části lehkou dřevěnou tvarovou karoséří byl s celou kostrou potažen plátnem. Motor a přední část trupu až za sedadlo pilota zakrývaly duralové panely.

Pohonnou jednotkou byl dvanáctiválec do V, Hispana Suiza 12 Ydra, vyráběný v licenci v Avii a CKD o maximálním výkonu 850 k při 2400 ot./min., jmenovitěm 750 k.

Výzbroj tvořily 4 kulometry vs. 30, ráže 7,62 mm, umístěné na bocích trupu tak, že je pilot mohl obsluhovat přímo z pilotního prostoru. Nábojová schránka pro jeden kulomet obsahovala 250 až 300 nábojů. Pomocné závěsníky mohly nést buď 6 desetikilogramových, nebo 4 dvacetikilogramové bomby.

Rozpětí	9,4 m	Max. rychlost	406 km/h
Délka	8,1 m	Cest. rychlost	300 km/h
Výška	3,1 m	Stoupavost	16 m/sec
Nosná plocha	23,5 m ²	Dostup	10 000 m
Letová váha	1985 kg	Dolet	600 km

DŘÍVE NEŽ ZAČNETE:

1. Prostudujte návod stavby a zkontrolujte jednotlivé části podle náčrtku A a seznamte se s číslováním jednotlivých částí.

2. Jednotlivé části oddělte těsně před použitím. Všechny části si před slepením vyzkoušejte na suchu, odstraňte všechny otřepty vzniklé lisováním a pak :eprve přistupte k lepení.

3. Stavebnice je zhotovena z polystyrenu, k lepení použijte lepidel na polystyren (dostanete je v Drogeriích) Polistyro cement, nebo Igetex, případně toluen či xylen, nebo směs toluenu a xylenu v poměru 1:1.

4. S lepidlem pracujte velmi opatrně, nanášejte je pouze na vnitřní plochy lepených součástí, zamezte tomu, aby se dostalo na vnější plochy, které by mohlo poškodit.

5. Malování provádějte barvami na polystyren. Vhodné jsou barvy sady Industrol (tj. email syntetický vrchní venkovní S 2013), jsou k dostání v Drogeriích, můžete také použít i další syntetické emaly jiných řad. Užívejte-li barev Unicol pracujte s maximální opatrností, protože nepatrně porušují natíraný povrch z polystyrenu.

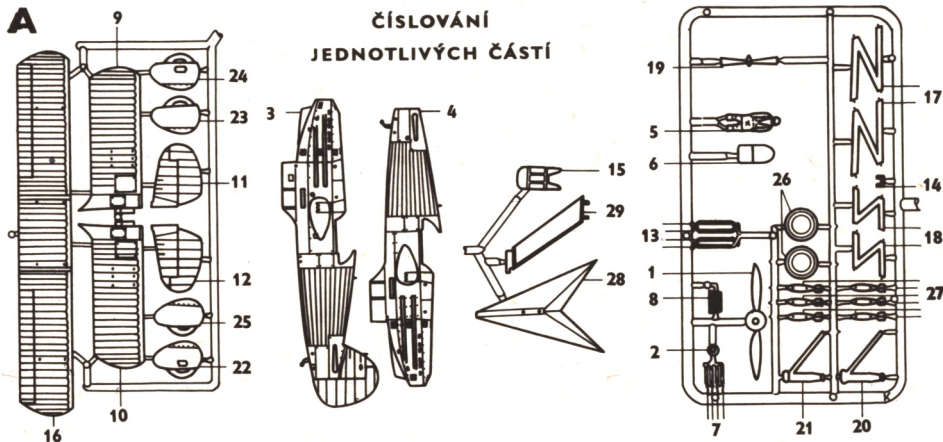
6. Podle velikosti natírané plochy volte velikost štětce. Vyzkoušejte si předem doby schnutí vašich barev; s namalovanými částmi pracujte až po důkladném zaschnutí barev.

7. Malé součásti je vhodné malovat před oddělením, velké slepené části malujte až po dokončení stavby. Řiďte se pokyny v části o kamuflážích a návodem.

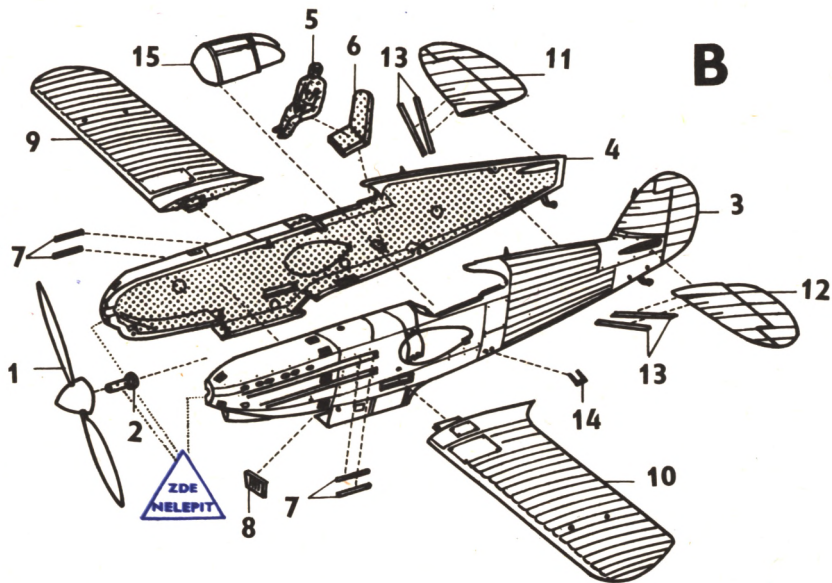
8. Obtisky nanášejte až po úplném sestavení modelu na namalovaný nebo odmaštěný povrch. Jednotlivé znaky pečlivě odstraňujte, ponořte na několik vteřin do vlažné vody, jemným tlakem prstů obtisky sesuňte z podložního papíru na patřičné místo asavým papírem nebo molitanovou houbou pečlivě přitiskněte na povrch.

9. Pro odstraňování součástí z výlisků používejte nože, nůžek, nebo jemných štípacích kleští, otřepty odstraňte jemným pílníkem. Malé části si přidržíte pinzetou. Slepené části stáhněte k sobě gumičkou, proužkem samolepící pásky (isolepou), nebo kuličkou na prádlo. Slepené části nechte dostatečně dlouho v klidu před další prací. Lepidlo nanášejte drobným štětečkem nebo kuličkou.

10. Při práci postupujte pečlivě, nespěchejte, dokonalý vzhled modelu Avie B.534 záleží jen na vás.



NÁVOD PRO STAVBU



B

1. Do otvoru v zadní stěně vrtulového náboje (1) dejte malou kapku lepidla a vmáčkněte tenčí konec osy vrtule (2) do otvoru s lepidlem. Nasadte [NELEPTE!] osu vrtule do otvoru v čelní stěně levé poloviny trupu (3) a slepte levou a pravou polovinu trupu (4) k sobě. Pracujte pečlivě, poněvadž přítomnost lepidla v prostoru vrtule může způsobit, že se vrtule nebude točit! Přejete-li si mít model na stojánku, vyřzněte před slepováním trupu na dolních stranách obou polovin trupu, v místě za chladičem, obdélníček, naznačený zesílením stěny.

2. Vlepte pilota (5) na sedadlo (8) a po zaschnutí, pomocí pinzety, vlepte sedadlo i s pilotem do kabiny, na kolký v bocích trupu. Do konců výštlých kanálků na bocích trupu nalepte čtyři klímety (7), do vstupního otvoru chladiče vlepte mřížku (8).

3. Do trupu vlepte pravé spodní křídlo (9) i levé spodní křídlo (10). Křídla mají mírné vzepětí (viz

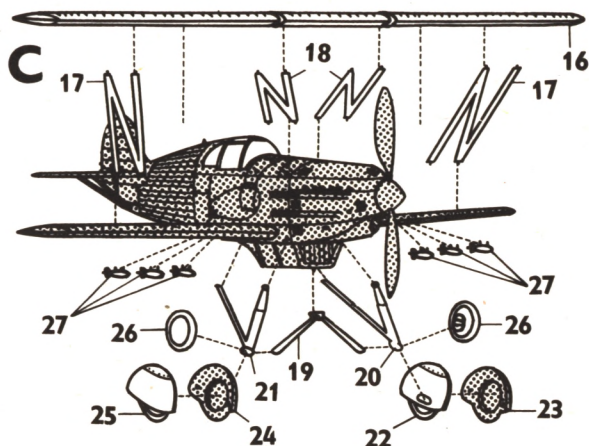
návrh D). Vlepte do trupu pravou polovinu (11) i levou polovinu výškovky (12) tak, že po nanesení lepidla vmáčkněte obě poloviny výškovky do trupu proti sobě, až dosednou navzájem k sobě na styčné plochy. Do důlků na spodních stranách výškovky a trupu přilepte z každé strany jeden pár vzpěr (13).

4. Na značky na levou straně trupu pod kabinou přilepte šikmo k trupu stupačku (14). Opatrně přilepte kryt kabiny (15).

Návrh C

5. Do důlků na spodní ploše horního křídla (16) přilepte dvě vzpěry tvaru N (17) a dvě vzpěry (18). Při jejich lepení se řiďte nákresey C, D, E. Po mírném zaschnutí lepidla vlepte spodní konce vzpěr (17) do důlků na bocích trupu před kabinou. Výslednou vzájemnou polohu křídel kontrolujte podle nákrešů C, D, E.

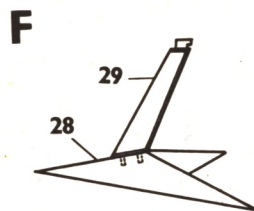
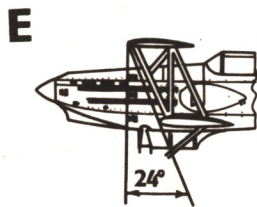
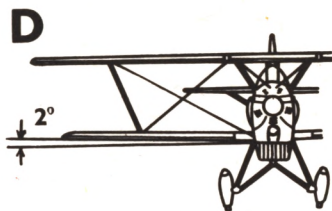
6. Na výstupek na chladiči přilepte střední vzpěru (19), na levou stranu trupu na značku nad chladičem a pod křídlo přilepte levou podvozkovou nohu



se vzpěrou (20). Přilepte k sobě levý konec vzpěry (19) a podvozkovou nohu (20), na druhé straně náliksu pro uchycení kola (viz náčrt C, D). Postupujte úplně shodně při lepení pravé podvozkové nohy (21). Výslednou polohu vzpěr podvozku pečlivě kontrolujte podle uvedených náčrtů.

7. Volba jednotlivých kol závisí na vašem výběru. Při stavbě modelu s kapotovanými koly pečlivě a s rozvahou slepte k sobě obě části kapotovaného levého kola (22, 23), a úplně shodně obě části kapotovaného pravého kola (24, 25). Vlepte je na oválné náliksy na koncích jednotlivých podvozkových noh. Kapoty směřují šikmo dolů od trupu. Při stavbě modelu bez kapotovaných kol (letadlo použité v SNP), nalepte na oválné náliksy na koncích jednotlivých podvozkových noh samotná kola (28).

8. Chcete-li, vlepte do důlků na spodních křídlech zespad šest bomb (27), po třech na každé křídlo. Většinou však Avie létaly bez nich.



9. Stavíte-li model se stojánkem, slepte podstavec stojánku (28) a rameno stojánku (29) podle náčrtu F.

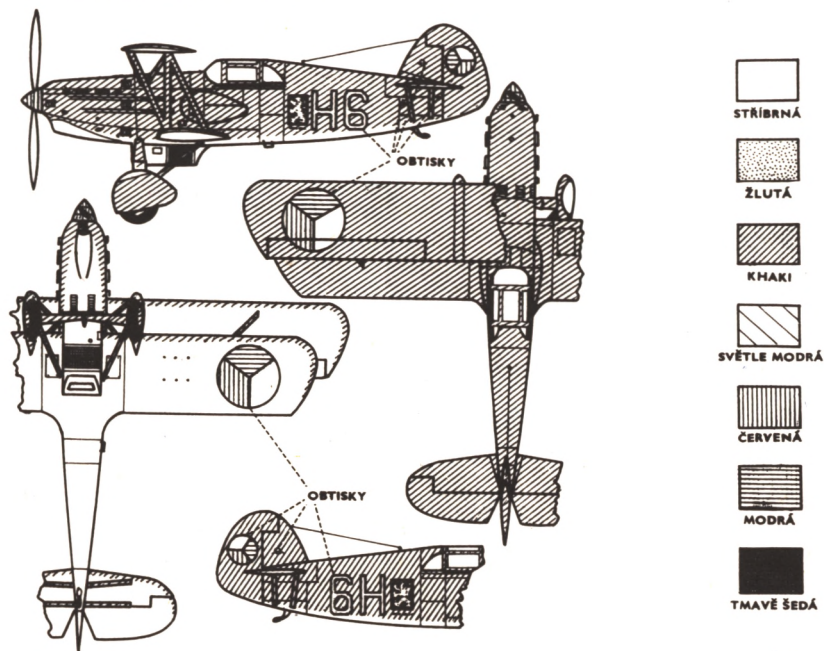
10. Podle vámi zvolené verze proveďte konečnou barevnou úpravu modelu.

11. Podle přípojeného schématu kamufláží naneste obtisky zvolené verze.

12. A nyní je váš model předválečné československé stíhačky Avia B.534 v měřítku 1:72 hotov.



ČESKOSLOVENSKÁ VERZE



Avia B.534 je na horních plochách křídla a na horní a bočních stranách trupu (vyznačeno šrafováním na nákrese) v barvě khaki (hnědozelené). Stejnou barvu mají také: vzpěry mezi křídly, vzpěry výškovky, nohy, kryty a vzpěry podvozku.

Spodní plochy křídla, výškovky a trupu jsou stříbrné (na křídlech a výškovce khaki barva částečně přesahuje na spodní strany). Stříbrné jsou rovněž horní části krytů podvozkových kol. Střední část chladiče pod trupem, který je jinak stříbrný, je tmavě šedé barvy. Vrtulový kužel je červený, vrtele stříbrná. Disky kol mají barvu khaki, pneumatiky černou. Kulometry, bomby, patka ostruhy a výfuky

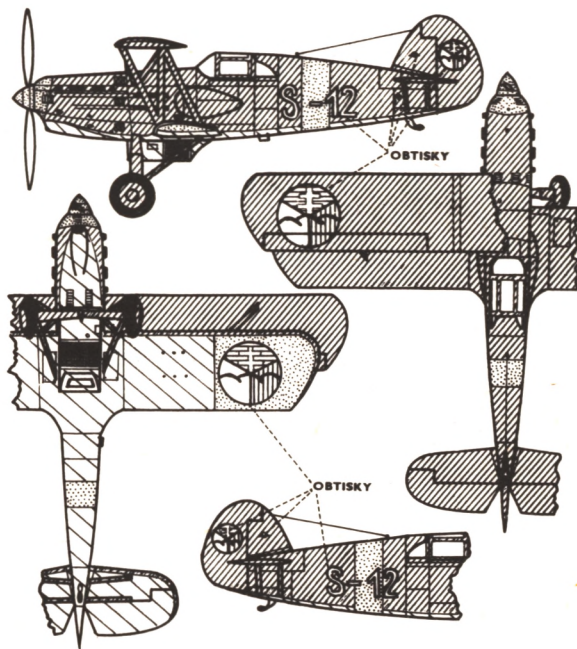
jsou černé.

Pilotní prostor je v barvě khaki, přístrojová deska je černá. Pilot má kombinézu v barvě hnědé kůže.

Československé výsostné znaky jsou umístěny na obou polovinách horních a spodních křídla, červenou výšečí vždy ke trupu, a na pohyblivé části směrového kormidla, zde jsou znaky vždy červenou dolů. Umístění plukovních znaků a čísel letky na bocích trupu, je patrné z nákrese.

Poznámka: V době mobilizace v září 1938 byly z letadel odstraněny plukovní znaky, písmena a čísla zůstala.

VERZE SLOVENSKEHO NARODNIHO POVSTANI



Zbarvení letounu je stejné jako u čs. verze s několika odchylkami. Spodní plochy dolních křidel, výškovky a trupu jsou světle modré. Spodní plochy horního křídla jsou celé v barvě khaki. Přední část trupu včetně vrtulového kuzele, pruh za kabinou na trupu a konce spodních ploch dolního křídla jsou žluté. Stříbrné zůstávají pouze horní části krytů podvozku a vrtule. Všechny ostatní detaily zůstávají shodné s čs. verzí.

Umístění znaků povstaleckého letectva na křídlech a směrovce je obdobné, jako u čs. verze a je patrné z nákresu. Znaků SNP byly na křídlech modrou výsečí dopředu, na směrovce směrem nahoru.

Zároveň upozorňujeme na Letecké sbírky Vojenského muzea na letišti Praha-Kbely a na sbírky Národního technického muzea v Praze, kde naleznete také mnoho informací o Avii B.534.

Podrobnější popis, fotografie a barevná schémata dalších kamufláží byla uveřejněna v časopise Letectví + Kosmonautika, čísla 1 i 2, ročník 1971.

Plastikové stavebnice letadel v měřítku 1:72 vyráběné KOVOZÁVODY PROSTĚJOV

čís. 1.



čís. 2.

