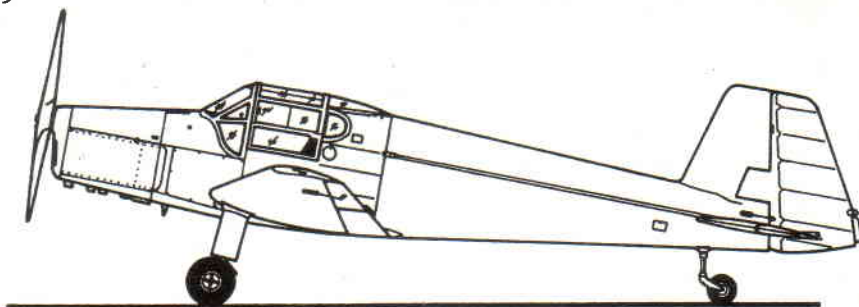




MPM 7205

Modely Plastikovým Modelářům
Models for Plastic Modellers
Modelle für Plastikmodellbauer



PLASTIKOVÝ MODEL LETOUNU
PLASTIC AIRCRAFT KIT
PLASTIK FLUGZEUG MODELLBAUSATZ

1/72 BÜCKER BÜ-181/
Z-181(C-6)

HISTORIE

Firma Bücker si získala po uchvácení moci nacisty v Německu velmi rychle postavení úspěšného výrobce školních a akrobatických letounů. V únoru 1939 byl zalétán prototyp školního letounu Bü 181 Bestmann. Byl to samonosný dolnoplošník smíšené, převážně dřevěné konstrukce, s uzavřenou kabinou se dvěma sedadly vedle sebe. V témže roce se rozeběhla velkosériová výroba v továrně Rangsdorf u Berlína. Bestmann se stal co do počtu nejrozšířenějším strojem pro elementární výcvik Luftwaffe. Letoun byl poháněn vzduchem chlazeným motorem Hirth HM 504 A (77 kW/105 k). Úspěšná konstrukce jej předurčila nejen ke stavbě 5 900 kusů v Německu, ale také k licenční stavbě 125 letounů u švédské firmy Hagglund pod označením Sk 25 a 708 kusů u holandského Fokkeru.

V době okupace Československa se Bückery vyráběly rovněž ve Zlínských leteckých závodech, a. s. v Otrokovicích. Produkce 783 strojů byla zahájena v roce 1942 a běžela až do konce války. Po osvobození se ve výrobě pokračovalo, nejdříve typem Z - 181 (vojenské označení C-6) s motorem HM 504 A (180 ks), pak Z-281 s motorem Toma 4 (100 ks), poslední úpravou byl Z-381 (C-106) poháněný motorem Walter Minor 4-III (184 ks). Větší část letounů odebrali vojáci pro vojenské letecké učiliště, kde byli vycvičeni první piloti v osvobozené republice. Z-281 byly dodány aeroklubům, kde sloužily hlavně k vlečení větronů. Naše Zliny byly také úspěšně exportovány - do Jugoslávie, Maďarska, Egyptu (označeny byly Gomhouriah 1), Belgie a Rumunska.

Technický popis Bü 181

Byl to dvoumístný dolnoplošník s pevným dvoukolejovým podvozkem. Křídlo mělo dřevěnou konstrukci s překližkovým potahem přední části, zbytek potažen plátnem. Přední část trupu, svařená z ocelových trubek, byla kryta plechy, zadní část tvořila dřevěná poloskfepína. Ocasní plochy byly dřevěné, potažené překližkou, kormidla plátnem.

HISTORY

After the usurpation of the power in Germany by the Nazis, the Bücker company quickly gained the position of successful manufacturer of light training and aerobatic aircraft. In January, 1939, the prototype of training Bü 181 A Bestmann was flown. It was cantilever monoplane of mixed construction, mainly of wooden structure, with large enclosed cockpit with two seats side-by-side. In that year mass production was started at the factory in Rangsdorf near Berlin. As regards the quantity, Bestmann became the Luftwaffe's most widely used type for elementary training. The aircraft was powered by Hirth HM 504A engine (77 kW/105 k). Its successful construction predestined the aircraft not only for the large production run of 5 900 in Germany, but also for licence under Hagglund company in Sweden as Sk 25 (125 units built) and in Dutch Fokker factory (708 units).

During occupation of Czechoslovakia, Bückers were made also in Zlin aviation factory in Otrokovice - since 1942 till the end of war 783 airplanes were built. After the liberation the production continued as Z-181 (military designation C-6) with HM 504 A engine (180 units), then Z-281 followed with Toma 4 engine (100 units), the last engine modification being with Walter Minor 4-III as Z-381 (184 units). Majority of aircraft were taken over by the Air Force. There the first pilots were trained at Military Aviation Establishment. Z-281 went directly to aeroclubs, where they served mainly for towing the sailplanes. Our Zlins were also exported to Yugoslavia, Hungary, Egypt (as the Gomhouriah 1), Belgium and Rumania.

Technical description of Bü 181 :

It was two-seat low-wing aircraft with fixed u/c. Wing was of wooden construction, with plywood covering of the leading edge upto the main spar of the wing, rest being fabric-covered. Front part of the fuselage was welded from steel tubes, covered by metal panels, rear part was of wooden semimonocoque construction. Tailplanes were of wooden construction, covered by plywood, the ailerons had fabric covering.

HISTORIE

Firma Bücker ist nach der Machtübernahme durch die Nazis sehr schnell zum erfolgreichen Hersteller der Schul- und Kunstflugzeuge geworden. Im Februar 1939 wurde ein Prototyp der Bü 181 Bestmann eingeflogen. Dies war ein selbsttragender Tiefdecker gemischter Konstruktion, überwiegend aus Holz gebaut, mit geschlossenem Führerraum und zwei nebeneinander eingebauten Sitzen. Im Jahre 1939 begann die Grossserienfertigung in der Fabrik Rangsdorf bei Berlin. Hinsichtlich der Menge ist Bestmann zu den meist verbreiteten Maschinen für die elementare Ausbildung der Luftwaffe geworden. Dieses Flugzeug hatte ein luftgekühltes Triebwerk Hirth HM 504 A / 77 kW/105 PS. Dank der erfolgreichen Konstruktion waren in Deutschland 5900 Maschinen gebaut, und darüber hinaus, waren in der schwedischen Firma Hagglund 125 Flugzeuge mit der Bezeichnung Sk 25 und in der holländischen Firma Fokker 708 Maschinen in der Lizenz hergestellt.

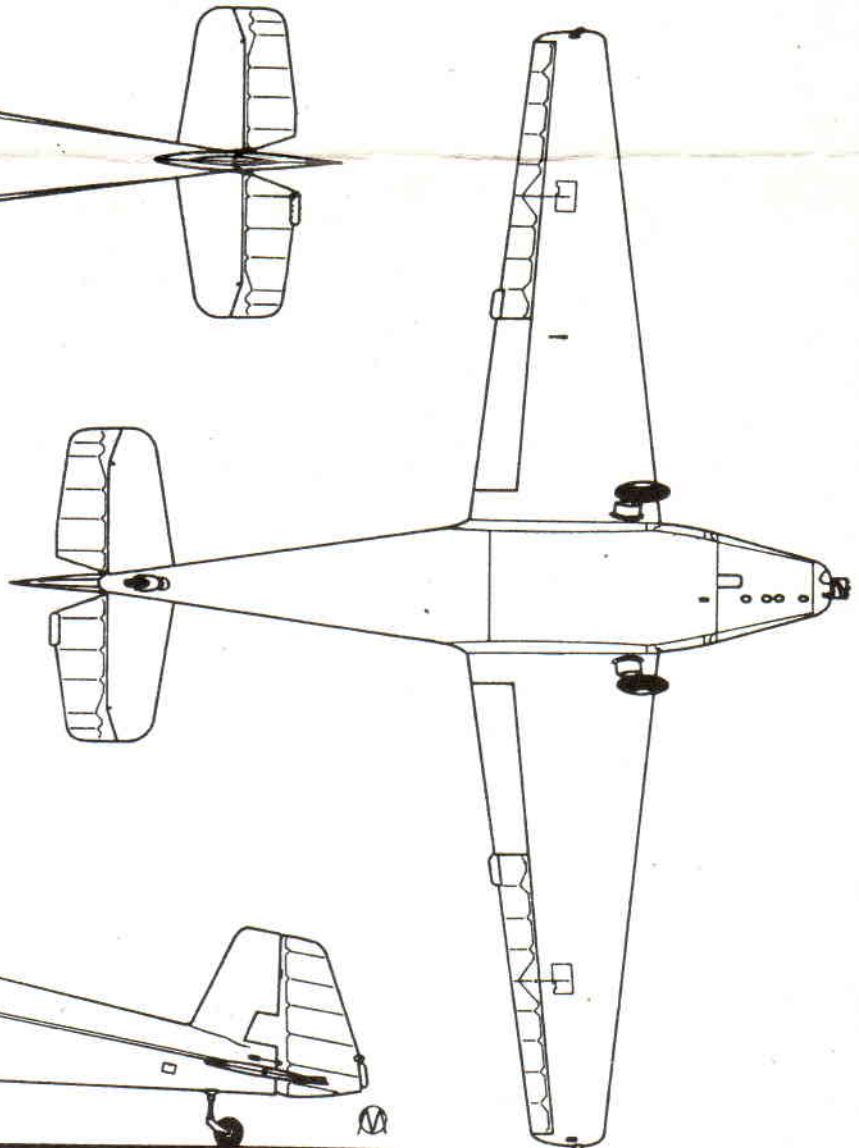
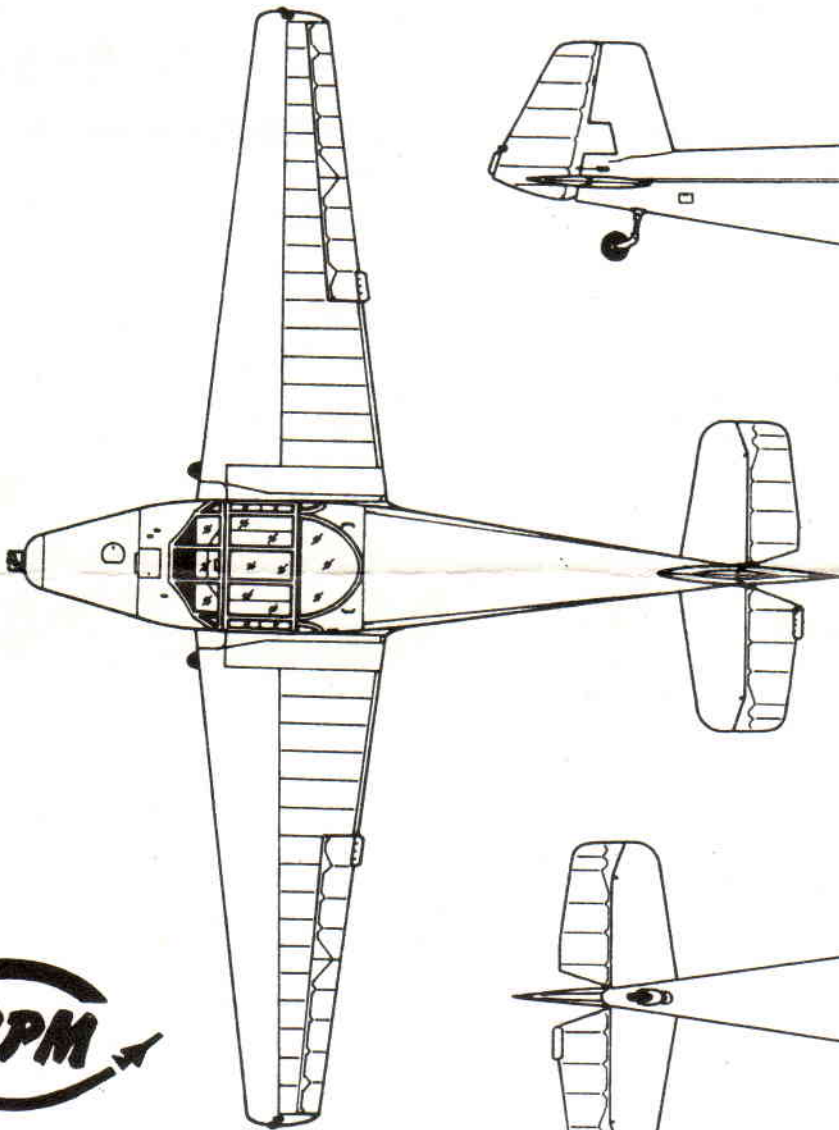
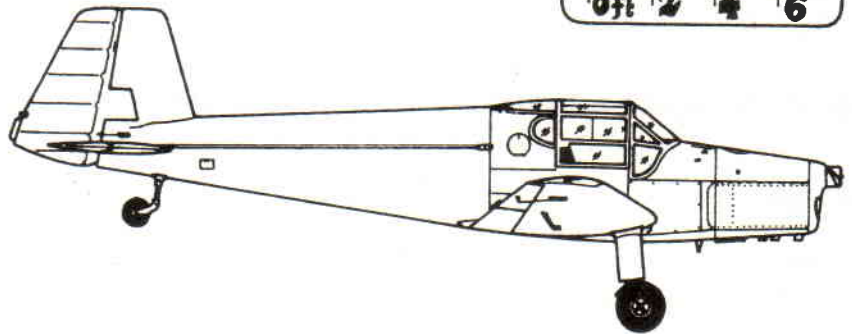
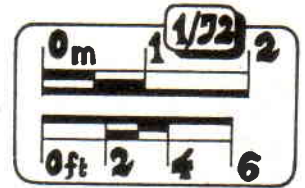
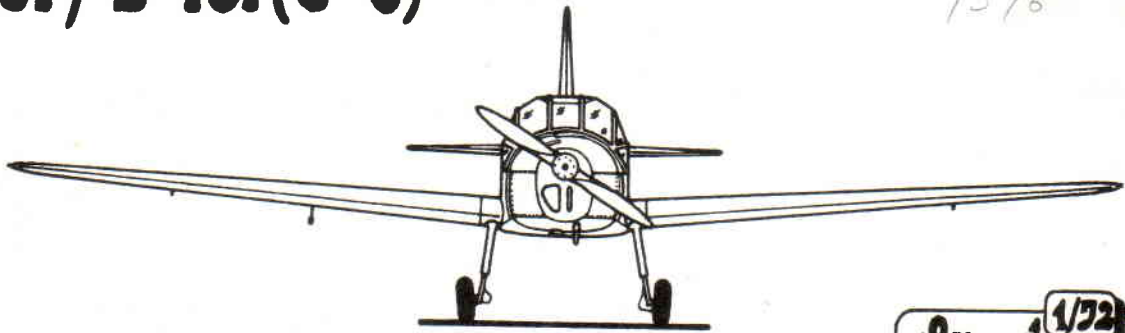
Die Bücker waren auch im Protektorat Böhmen und Mähren, in der Zlin-Flugzeugfabrik in Otrokovice hergestellt. Die Fertigung begann 1942 und lief bis Ende des Weltkrieges. In dieser Zeit waren insgesamt 783 Maschinen hergestellt. Nach dem Krieg wurde die Fertigung fortgesetzt: als erster kam der Typ Z-181 / militärische Kennzeichnung C-6/ mit dem Triebwerk HM 504 A / 180 Maschinen/, dann Z-281 mit dem Triebwerk Toma 4 / 100 Stück/ und als letzter kam der Typ Z-381 / C-106/ mit dem Triebwerk Walter Minor 4-III / 184 Stück/. Die Mehrheit der Flugzeuge war für Armees bestimmt, und zwar für die Militärische Fliegerschule, in der die ersten Flieger der befreiten Tschechoslowakei ausgebildet wurden. Die Z-281 waren in Aeroklubs geliefert, wo sie vor allem als Schleppflugzeuge für Segler eingesetzt wurden. Unsere Zlins sind auch in verschiedene Länder ausgeführt worden: nach Jugoslawien, Ungarn, Ägypten /unter Bezeichnung Gomhouriah 1/, Belgien und Rumänien.

Technische Beschreibung Bü-181

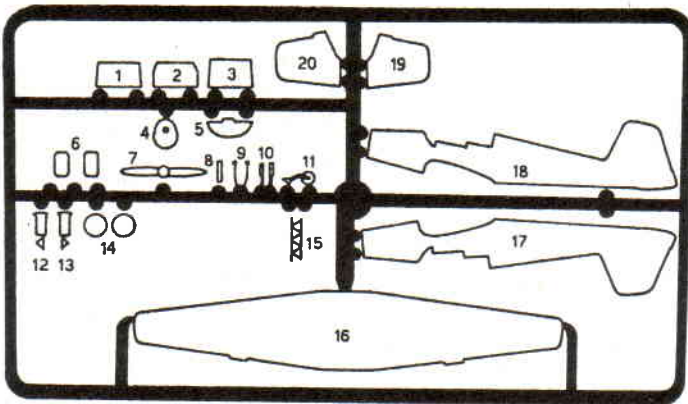
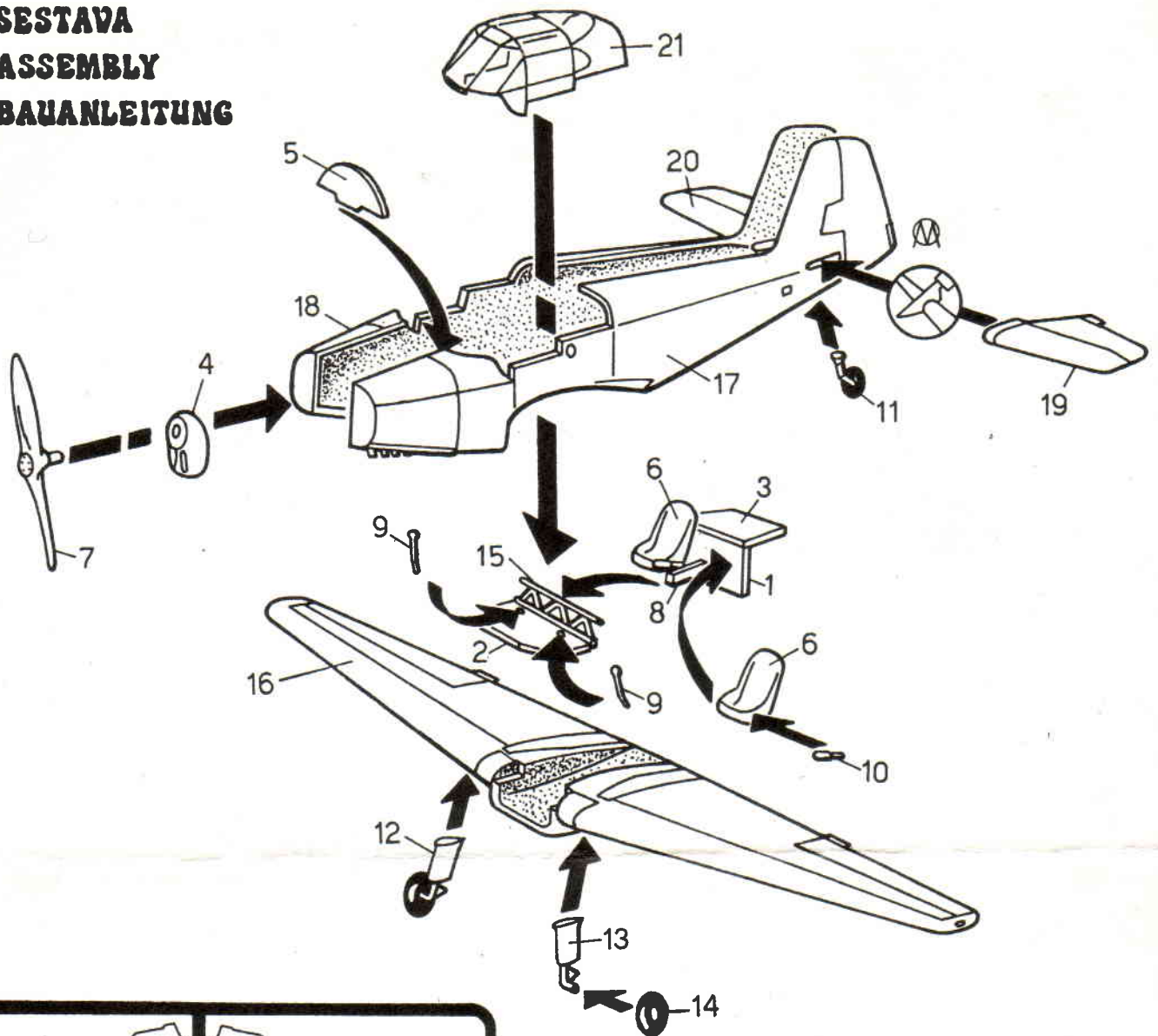
Es war ein Zweisitz - Tiefdecker mit festem Doppelrad - Fahrgestell. Die Flügel waren aus Holz gebaut, ihr vorderer Teil wurde mit Furnierholz, und der restliche Teil mit Leinwand bezogen. Der vordere aus Stahlrohren geschweisste Rumpfteil war mit Blech versehen, während den Hinterteil hölzerne Halbschalenbaumweie bildete. Die Schwanzflächen waren aus Holz, mit Furnierholz bezogen, die Ruder waren mit Leinwandbezug versehen.

Bü-181 / Z-181 (C-6)

73%



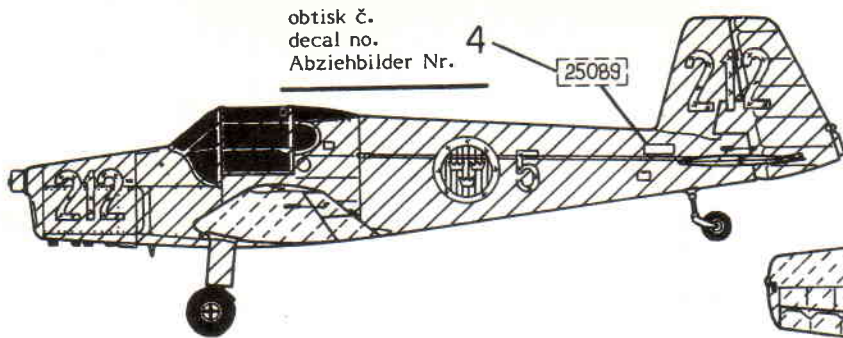
**SESTAVA
ASSEMBLY
BAUANLEITUNG**



**TECHNICKÉ ÚDAJE
TECHNICAL DATA
TECHNISCHE DATEN**

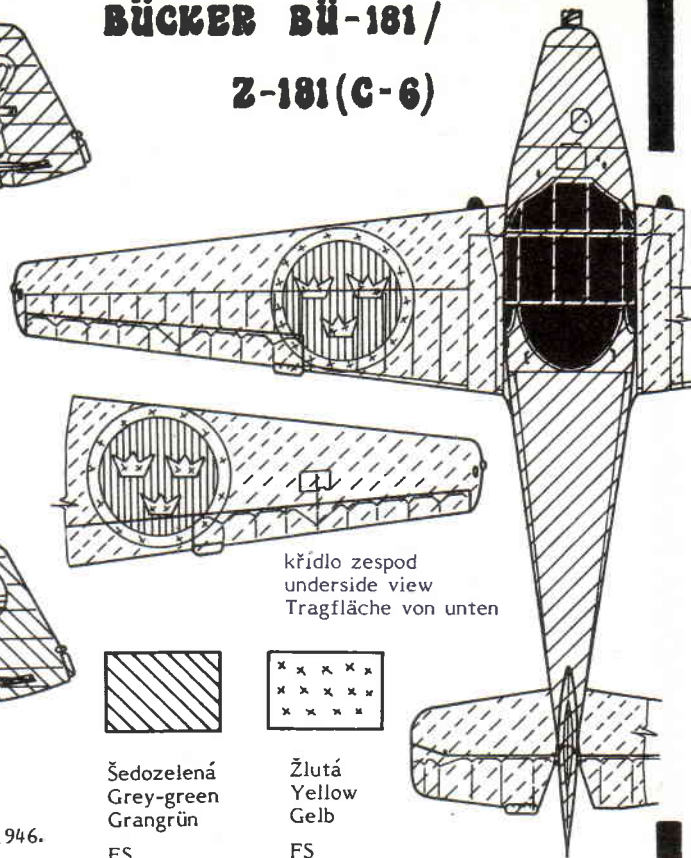
Rozpětí /Span/ Spannweite	10,60 m
Délka /Length/ Länge	7,85 m
Nosná plocha /Wing area/ Flügelfläche	13,50 m
Vzletová hmotnost /Max. weight/ Abflugmasse	765 kg
Max. rychlost /Max. speed/ Höchstgeschwindigkeit	210 km/h
Stoupavost /Climbing/ Steigung	4,65 m/s
Dostup /Service ceiling/ Dienstgipfelhöhe	5 000 m
Dolet /Range/ Reichweite	850 km

BÜCKER Bü-181 / Z-181(C-6)



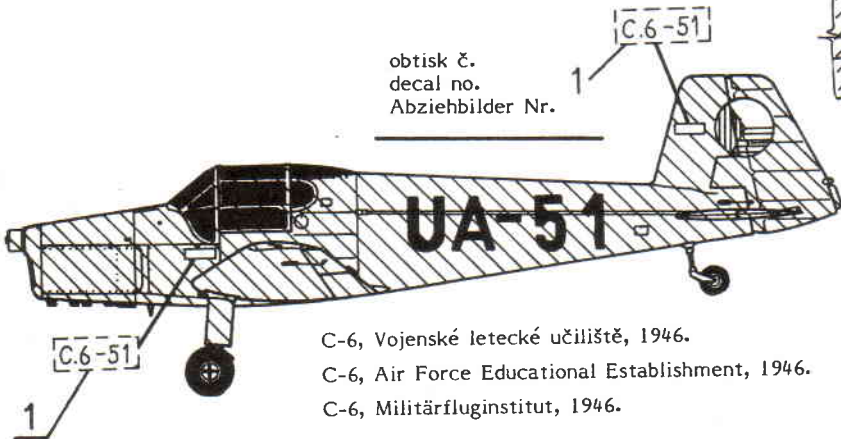
obtisk č.
decal no.
Abziehbilder Nr.

Sk 25 Švédského letectva, cvičná jednotka F5, Ljungbyhed, 1944.
Swedish AF Sk 25, training unit F5, Ljungbyhed, 1944.
Sk 25 der Swedische Luftwaffe, Übungsschule F5, Ljungbyhed, 1944.

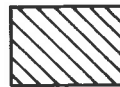


obtisk č.
decal no.
Abziehbilder Nr.

křídlo zespod
underside view
Tragfläche von unten



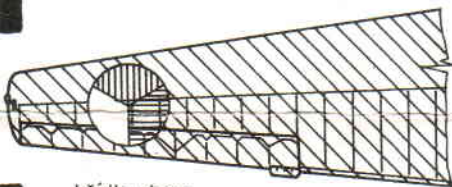
C-6, Vojenské letecké učiliště, 1946.
C-6, Air Force Educational Establishment, 1946.
C-6, Militärfluginstitut, 1946.



Šedozelená
Grey-green
Grangrün
FS
34 424

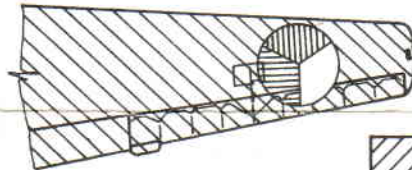


Žlutá
Yellow
Gelb
FS
23 655



křídlo shora
topside view
Tragfläche von oben

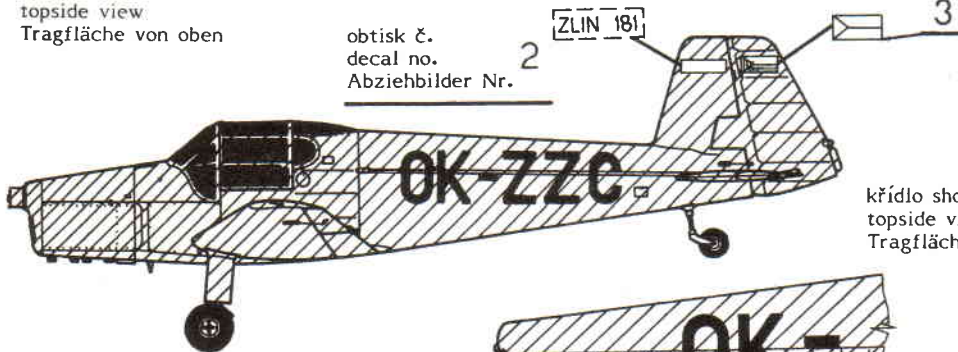
křídlo zespod
underside view
Tragfläche von unten



Tmavě zelená
Dark-green
Dunkelgrün
FS
34 128



Žlutooranžová
Yellow-orange
Gelborange
FS
23 538



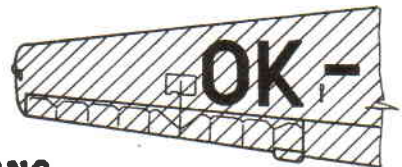
obtisk č.
decal no.
Abziehbilder Nr.

křídlo shora
topside view
Tragfläche von oben

Z-181 Aeroklubu Svazarmu, konec 40. let.
Z-181 of Svazarm Aeroclub, late 40 s.
Z-181 der Aeroklub Svasarm, Ende 40-en Jahren.



ZBARVENÍ A OZNAČENÍ CAMOUFLAGE AND MARKING TARNUNG UND KENNUNG



křídlo zespod
underside view
Tragfläche von unten



Červená
Red
Rot
FS
31 302



Modrá
Blue
Blau
FS
35 056



Bílá
White
Weiss
FS
37 925

Zbarvení detailů :
Interiér kabiny, sedačky, disky kol -
šedá RLM 02.
Přístrojová deska, vrtule - černá.

Detail colours :
Cockpit interior, seats, wheel disc -
- RLM 02 grey.
Instrument panel, propeller - black.

Detailfarben :
Führerraum, Pilotensitzen, Radnilt -
- RLM 02 grau.
Piloteninstrumentpanel, Propeller -
- schwarz.