

## Avia B.534

The Czechoslovak factory Avia was a producer of a successful line of sporting and fighter aircraft. The one of the last fighters produced by Avia was B.534. In the course of service with the Czechoslovak Air Force the Avia B.534 became a symbol of the strength of the Cs. A. F. and a principal link of the anti-aircraft defence system.

The first aircraft in this series culminating in the B.534 was the Avia B.34; design work on this type commenced in 1931 and initial test flights in 1932. The design work on B.534 took place during the first half of 1933 and during August 1933 first prototype B.534-1 was flown. The trials of the Good results of the trials determined and production orders were placed on behalf of the Czechoslovak Army. The Cs. A. F. took delivery of the first machines in the second half of 1933. The particular production series were modified and improved. The fourth and final series (which is a subject of the kit) was fitted with an enclosed cockpit, metal propellers and aerodynamic covers for the main undercarriage wheels. This improvement raised the maximum speed. The handling qualities of the B.534 were said to be excellent and most pilots liked this type. The public had opportunity to admire this type at International Air Meetings. In 1937 four Avia B.534 aircraft was delivered to Greece and fourteen to Yugoslavia, some of them served at the time of the German invasion in 1941.

When German forces occupied Bohemia and Moravia in March 1939, large quantities of the B.534 aircraft and spares were seized. These were used by the Luftwaffe as fighter trainers and glider-guns for DFS 230 gliders.

About 65 of B.534s became the property of the newly formed Slovak Air Force. The Germans in 1941 supplied 46 B.534 aircraft to Bulgaria and some B.534 to Croatia.

In August 29 1944, the people of Slovakia rose up against the German-controlled government. In a weak collection of obsolete aircraft in the Combined Squadron, available to the insurgents, were two Avia B.534 and one Bk.534. The Bk.534 was a version with 20 mm cannon, firing between engine cylinder banks. At last, in the Slovak National Uprising, the B.534 was able to fight for Czechoslovakia, but regrettably, by this time, the type was hopelessly obsolete for air combat. The B.534 was used for strikes against the Germans targets and the pilot Cyrillich flying a B.534 was managed to shoot down an Hun-garian Ju 52m.

**THE TECHNICAL DESCRIPTION.**

The Avia B.534 had all-metal structure which was assembled only by rivets and bolts. The ailerons were fitted on the upper wing. The forward part of the fuselage was covered with detachable metal panels and the rear with fabric.

The B.534 was powered by a Avia-built Hispano-Suiza 12 Ydrs twelve-cylinder Vee water-cooled engine, rated at 850 h. p. max. power at 2400 r. p. m. and 750 h. p. nominal power.

The engine, rated at 850 h. p. max. power at 2400 r. p. m. and 750 h. p. nominal power. The aircraft of the third and fourth series were equipped with four 7.62 mm model 30 machine-guns with 300 rounds per gun, two guns on each side of the forward fuselage, enclosed by a common Span. Six 22 lb. (10 kg.) or four 44 lb. (20 kg.) bombs could be carried beneath the wings.

Span	30 ft. 10 in. (9.4 m.)
Length	26 ft. 8 in. (8.1 m.)
Wing area	107 ft. 2 in. (3.1 m.)
Weight loaded	3005.5 sq. ft. (273.5 sq. m.)
Weight speed	4,376 lb. (1985 kg.)
Cruising speed	252 m. p. h. (406 km./hod.)
Maximum speed	106 m. p. h. (300 km./h.)
Climb rate	55 ft./sec. (15 m./sec.)
Service ceiling	36,100 ft. (11,000 m.)
Normal range	373 mi. (600 km.)

Die tschechoslowakische Fabrik Avia hatte zu Beginn ihrer Tätigkeit gute Ergebnisse im Bau der Kunstflug- und Jagdflugzeuge. Eines von den letzten Jagdflugzeugen, das aus den Avia-Werkstätten kam, war B.534. Im Verlauf seiner Dienste wurde es zu dem Flugzeug, das die Luft der CSF Luftwaffe und das Hauptglied in der Luftabwehr der Tschechoslowakie symbolisierte. Die Entwicklung dieser Jagdflugzeuge begann im Jahre 1931, als in den Avia-Werken der erste Prototyp B 34 gebaut wurde. Dieser wurde harten militärischen Prüfungen unterzogen, ebenso wie Prototyp B.534.1 der im Jahre 1933 eingeflogen wurde. Die Prüfungen des Prototyps B.534.1 wurden im Jahre 1934 mit Erfolg beendet und im selben Jahre stellte der Fabrikchef der Avia Kocí auf dem zweiten Prototyp B.534-II, einen neuen Weltgeschwindigkeitsrekord mit der Leistung von 406 km/h auf. Die Erfahrungen des Betriebes oder direkt die Modernisierungswörter der Konstruktion Pilotenruhr, verdeckte Fahrgestellränder und Metallpropeller (Avia B.534 der vierten Serie ist das diese auch mit der Beteiligung an den internationalen Fluggewerben.

Es kam das Jahr 1939 - die Okkupation der CSR. Avia Maschinen gelangten in die Hände der deutschen Luftwaffe, ohne dass sie gegen diese einen Kampfstark durchführten. Die Cyrillich selbst verwendete die B.534 nur zu untergeordneten Zwecken, die wurden in der Jagdflugschulen eingedreht und wurden bei dem Schleppen der Gleitflugzeuge DFS 230 geprüft.

Unglückfall 60 Avia B.534 blieben auch in den Diensten der Luftwaffe des sog. Slowakischen Staates. Zwei B.534 zusammen mit einer Bk 534 - der letzten mit einer Kanon - ausgetesteten Version kämpften bis zu dem Slowakischen Volksaufstand im Jahre 1944 aus. Im Rahmen der Tätigkeit der ausländischen Konstrukteure, die während der Kämpfe im schliesslich dazu, wozu es ursprünglich Avia B.534 war, wurde es für die tschechoslowakische Volksaufstand bedeutet auch die Reihe der Art der für die tschechoslowakische Luftwaffe so bedeutsamen Jagdflugzeuge.

**TECHNISCHE BESCHREIBUNG**

Die B.534 hatten ein Ganzmetallgerüst, verbunden ausschliesslich durch Vernietung und Verschraubung. Die Tragflächen hatten nur auf der oberen Tragflächen Querschnitt. Die im hinteren Teil mit einer leichten geförmten Holzkarosserie versehen Rumpf war mit dem ganzen Gerippe mit verdeckten Durbanne. Den Motor und den vorderen Teil des Rumpfes bis hinter den Pilotensitz die Antreibereinheit war der Zwölfzylinder in V. Hispano Suiza 12 Ydrs, hergestellt in Lizenz im Pilotenruhr und GKD mit der Wellleistung von 625 kW bei 2400 U/min., der Nennleistung von 550 kW.

Die Ausrüstung bildeten 4 Maschinengewehre Muster 30, Kaliber 7,62 mm, angeordnet so in den Rumpfeinsten, das sie der Pilot direkt aus dem Pilotenruhr bedienen konnte. Der Patronenkanal für ein Maschinengewehr enthielt 250 bis 300 Patronen. Die Bombenaufhängungen konnten entweder 8 Zehnkg Bomben oder 4 Zwanzigkg Bomben tragen.

Spannweite	9,4 m
Länge	8,1 m
Höhe	3,1 m
Tragfläche	273,5 m <sup>2</sup>
Fluggewicht	1985 kg
Max. Geschwindigkeit	406 km/h
Reisegeschwindigkeit	300 km/h
Steigfähigkeit	15 m/s
Flughöhe	10 000 m
Reichweite	600 km

Československá továrna Avia měla na počátku své činnosti dobré výsledky ve stavbě akrobatických a stíhacích letadel. Jedna z posledních stíhaček, která vzlétla s piloty Avie, byla B.534. Během své obrany Československa.

Vývoj těchto stíhaček začal v roce 1931, kdy v Avii postavili první prototyp B 34. Prošel tvrdými vojenskými zkouškami, stejně jako prototyp B.534-1, zainstalovaný v roce 1933. Zkoušky rozhodly o přijetí Avie prototypu B.534-II. Nový rychlostní rekord vytvořeno 365 km/h. Tyto výsledky rozhodly o vývoji B.534 do výrobce cs. letectva. Série Avie B.534 byly odovány k jednotkám od roku 1935. Good results of the trials determined and production orders were placed on behalf of the Czechoslovak Army. The Cs. A. F. took delivery of the first machines in the second half of 1933. The particular production series were modified and improved. The fourth and final series (which is a subject of the kit) was fitted with an enclosed cockpit, metal propellers and aerodynamic covers for the main undercarriage wheels. This improvement raised the maximum speed. The handling qualities of the B.534 were said to be excellent and most pilots liked this type. The public had opportunity to admire this type at International Air Meetings. In 1937 four Avia B.534 aircraft was delivered to Greece and fourteen to Yugoslavia, some of them served at the time of the German invasion in 1941.

Pháse rok 1938 - okupace CSR. Všechny Avie se dostaly do rukou německé Luftwaffe, a proti n uskutečnily jediný boj proti Luftwaffe samotná používala B.534 jen k druhohátní úkolům; byly Avie B.534 používány k úkolům jako piloti národních kůzku DFS 230.

Dvě B.534 spolu s jednou Bk.534 - poslední ze výrobného kanónem - vylétaly až do Slovenského národního povstání v roce 1944. V rámci činnosti povstalecké Kombinované letky se uskutečnilo také bitvě národních kůzku DFS 230. Dostali vrtulníky a svými vrtulnicemi a používají je při vlékání národních kůzku DFS 230. Avie B.534 zůstalo též ve službě letectva tzv. Slovenského štátu.

**TECHNICKÝ POPIS**

Avie B.534 měla celokovovou kosru spojovanou výhradně nýlováním a šroubováním. Křídla měla karosérii by s celou kosrou potožen plátnem. Motor a přední část trupu až za sedadlo pilota zakryvaly durálové panely.

Trup poháněl dvoutaktový V. Hispano Suiza 12 Ydrs, vyráběný v licenci v Avii a CKD o maximálním výkonu 625 kW při 2400 ot./min., jmenovitým 550 kW. Výběr tvořily 4 kulomety vz. 30 ráže 7,62 mm, umístěné na bočích trupu tzv. tzv. Je pilot moh odstranit přímo z plátniného prostoru. Nábojový schránka pro jeden kulomet obsahovala 250 až 300 nábojů. Původně zavěšený mohl být i dva deseti kilogramové, nebo 4 dvacet kilogramové bomby.

Span	9,4 m
Length	8,1 m
Wing area	3,1 m
Weight loaded	1985 kg
Weight speed	406 km/h
Cruising speed	300 km/h
Climb rate	15 m/s
Service ceiling	10 000 m
Normal range	600 km

### WARNING!

- Paint and cement for children over eight years of age only. - For use under adult supervision.
- CAUTION!** - Read the instructions before use, follow them and keep them for reference. SAFETY
- GLUE!**
- Keep younger children under the specified age limit and animals away from the activity area.
- Store children toys out of reach of young children. - Wash hands after carrying out activities.
- Clean all equipment after use.
- Do not use any equipment which has not been supplied with the set or recommended in the instructions for use.
- Do not eat, drink or smoke in the activity area. - Flammable. Keep away from ignition sources.
- Do not allow cement to come into contact with the skin, eyes and mouth. - In the case of skin contact: Wash affected area with plenty of water.
- In case of eye contact: Wash out eyes with plenty of water, holding eye open. Seek immediate medical advice.
- Do not swallow material.
- If swallowed: Wash out mouth with water, drink some fresh water. DO NOT INDUCE VOMITING. Seek immediate medical advice.
- Do not inhale fumes.
- In case of inhalation: Remove person to fresh air. - Keep all materials away from mouth.
- CEMENT (GLUE)**
- For use on most polystyrene plastic (not foam or expanded polystyrene). Apply thinly to surface and keep under pressure until set. Keep out of reach of young children.

### ACHTUNG:




Nur für Kinder über 8 Jahre!  
Benutzung unter Aufsicht von Erwachsenen empfohlen.  
Zur Vermeidung von Unfällen sind Gebrauchsregeln, befeigen und nachschlages bereit halten. Bausteine und Zubehör außer Reichweite von Kleinkindern (unter 36 Monaten) und Tieren halten entfernt. Die Erde und die Werkzeuge nach dem Basteln waschen. Bitte nur das dem Bausatz bei Gegende oder in der Gegend benutzen.  
Beim Basteln bitte nicht essen, trinken oder rauchen. Von Zündquellen fernhalten. Material nicht mit den Augen, Haut und Mund in Berührung bringen oder verschlucken. Dämpfe nicht einatmen. Im Falle der Berührung mit dem Auge Sofort gründlich mit fließendem Wasser spülen und umgehend ärztliche Hilfe in Anspruch nehmen. Im Falle des Verschluckens nicht mit Wasser spülen, sondern frisches Wasser trinken. Ein Erbrechen ist nicht herbeizuführen. Umgehend ärztliche Hilfe in Anspruch nehmen.

### UPOZORNĚNÍ:

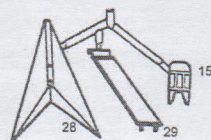
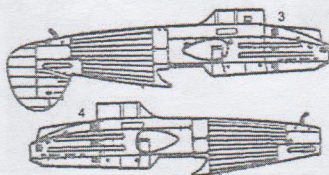
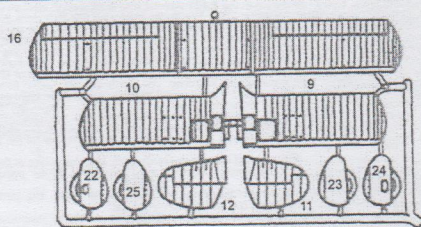
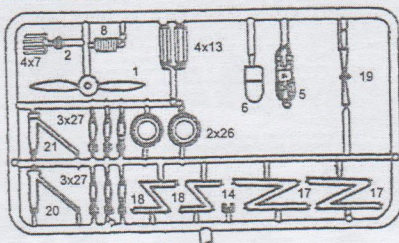
Pouze pro děti starší 8 let! Doporučuje se pracovat pod dohledem dospělých.  
POZOR! Před začátkem práce prostudujte stavební návod, řiďte se jím a mějte jej připravený u sebe.  
Stavební soupravy a příslušenství držet mimo dosah dětí mladší než 36 měsíců) a zvířat. Ruce a nástroje po skončení sestavování umýt. Používejte jen příslušenství, které je přiloženo ke stavební soupravě nebo které je doporučováno v návodu k použití. Při sestavování pomocí nejist, neplat ani nekouřte. Vybíjená se zdírnou ohně. Chraňte oči, pokud je v kontaktu s materiálem nemusíte, nevydechujte páry. V případě, že došlo ke kontaktu s očima: ihned důkladně umýt a zabránit spolknutí. Nevydechovat páry. V případě, že došlo ke kontaktu s ušima: ihned důkladně umýt a zabránit spolknutí. V případě, že došlo ke kontaktu s ústmi: ihned důkladně umýt a zabránit spolknutí. V případě, že došlo ke kontaktu s ústmi: ihned důkladně umýt a zabránit spolknutí. V případě, že došlo ke kontaktu s ústmi: ihned důkladně umýt a zabránit spolknutí.



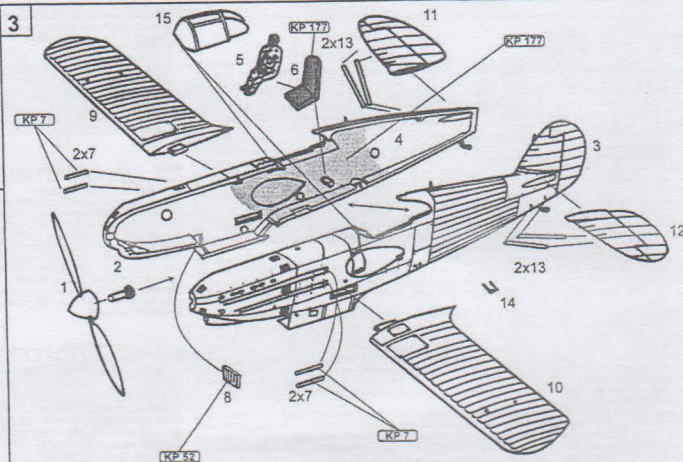
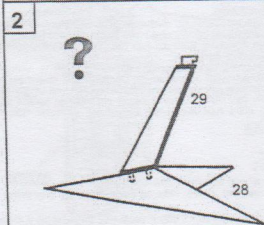
## Colour Code KOPRO

				Federal Standard	Testor	Humbrol	Revell	Tamiya	Gunze Sangyo	Agama
KP 1	White	Weiss	Bílá	37875	1768	34	5	XF 2	H11	O1
KP 4	Red	Rot	Červená	32199	1550	60	36	XF 7	H13	O4
KP 7	Black	Schwarz	Černá	37038	1749	33	8	XF 1	H12	O7
KP 31	Flesh	Hautfarbe	Pleťová	32516	1516	61	35	XF 15	H44	25
KP 35	Leather	Leder	Kůže	30215	1736	62	85	XF 64	H66	30
KP 52	Silver	Silber	Sříbrná		1781	56	99	XF 16	H218	46
KP 144	Dark Grey	Dunkelgrau	Tmavě šedá	36118	2084	27	77	XF 54	H68	N 4
KP 177	Khaki	Khaki	Khaki	33070	~1715	159	~361		~H52	C 4
KP 248	Yellow	Gelb	Žlutá	33538	2072	154	15		113	N 20
KP 269	Pale Blue	Hellblau	Světle modrá	35414	2078	65	55	XF 23	H67	N 5

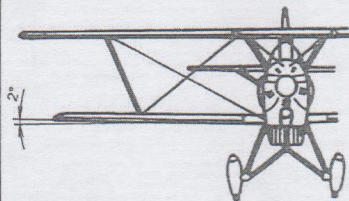
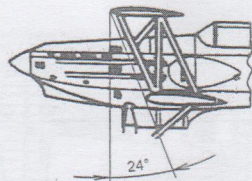
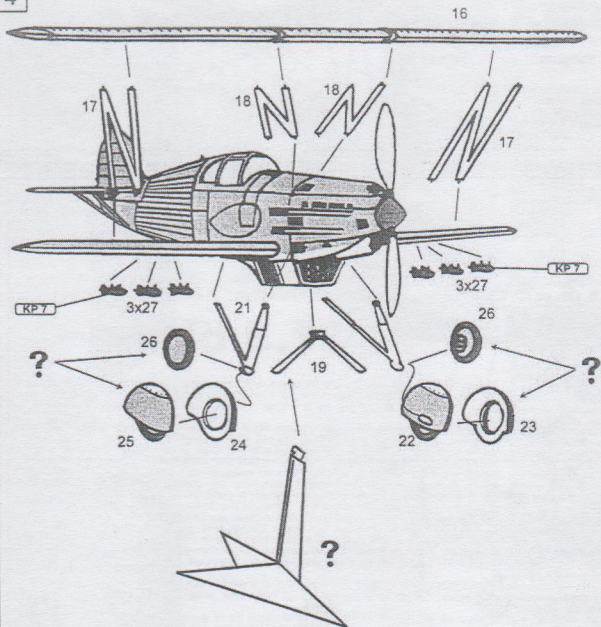
## Parts locating diagram



## Construction method

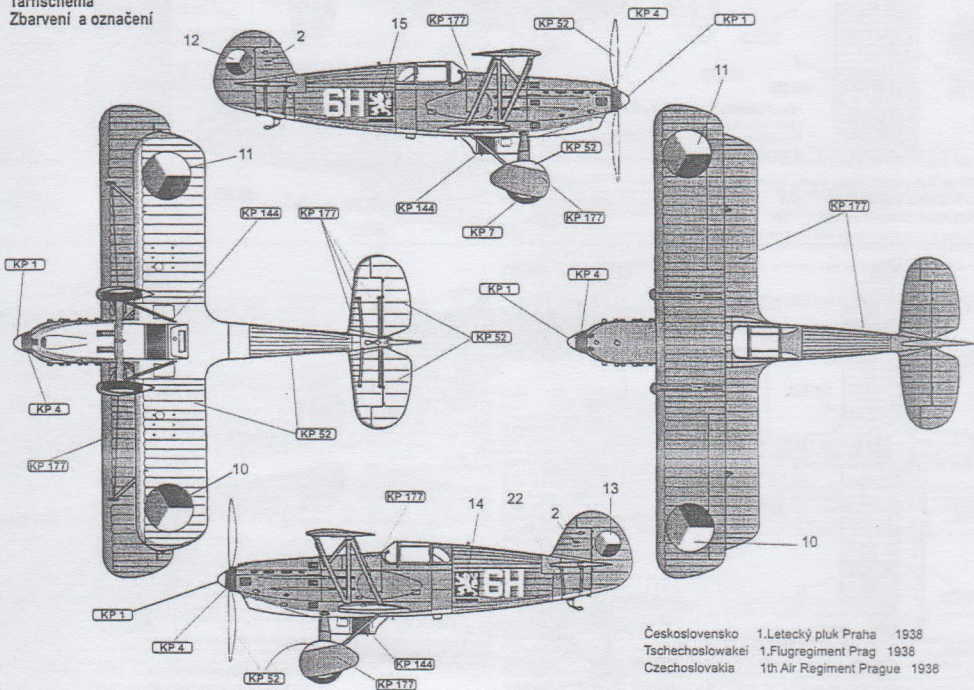






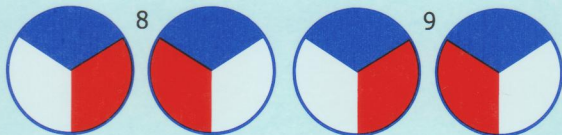
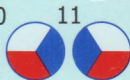
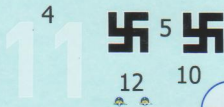
## Marking & Painting

Tarnschema  
Zbarvení a označení

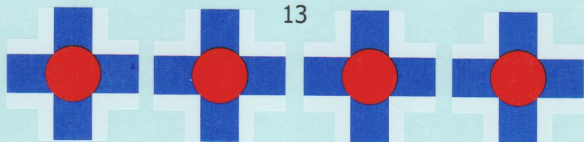




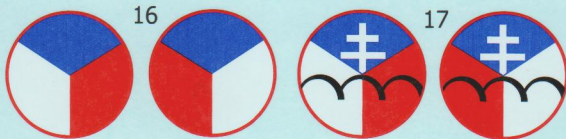




22 *šarov šarov*  
21 +  
20 217 217



M 4 M 4 S-13 S-13



**kopro**®

Avia B.534 Luftwaffe  
Kit No. 73142 1/72  
Czech Republic ©2010