Avia Bk.534

eduard

CZECHOSLOVAK BIPLANE FIGHTER

1/72 SCALE PLASTIC KIT

ProfiPACK edition

#70105

ÚVODEM

Avia B.534 vznikla v roce 1934 vývojem základního typu B.34. Z této konstrukce, která byla vyrobena v malé sérii pro československé letectvo (většina vyrobených strojů sloužila u Leteckého pluku 3 na Slovensku a později dolétala ve službách Slovenského státu na začátku 2.světové války), bylo odvozeno několik motorových variant. Z prototypu B.234 vznikla záměnou motoru (Hispano Suiza 12 Ydrs za původní hvězdicový Avia R-29) právě B.534. Ta zvítězila v roce 1934 v tendru vojenského letectva na novou standardní stíhačku, a v červenci 1934 dostala Avia první objednávku na 34 kusů. Objednávky byly postupně rozšiřovány až na konečných 568 kusů, vyrobených v několika výrobních blocích.

Hodnocení výkonů Avie B.534 je poněkud rozporné. Ač to byl stroj v době svého vzniku technicky jistě na výši doby a využíval progresivní konstrukční prvky, v době Mnichovské krize už pomalu, ale jistě zastarával. Vzhledem k politickým okolnostem navíc piloti nedostali příležitost zasáhnout do boje, k jehož vedení byli cvičeni a motivováni. Do skutečného boje se Avie dostaly až o několik let později, v roce 1941, ve službách slovenských vzdušných zbraní, tedy de facto na straně původního protivníka. Na Východní frontě předvedli slovenští piloti v kabinách Avií dobré výkony, díky nimž lze nasazení na východě považovat za vrchol kariéry Avie B.534. O rok později už ale Aviím zvonila hrana, a přišel čas jejich náhrady modernějšími stroji.

Pokus Bulharů z roku 1943 o zásah proti americkým Liberatorům, útočícím na Ploesti, skočil jednoznačným neúspěchem. Avie nedokázaly ani vystoupat do operační výšky Liberatorů. Jak na Slovensku, tak v Bulharsku čekal Avie osud většiny vysloužilých stíhaček, přešly nejprve k bitevním úkolům a poté k pomocným rolím. Na několik zbylých Avií čekal poslední boj, v rámci bulharského letectva při plnění bitevních úkolů v Maďarsku, na slovenské Avie pak několikatýdenní vystoupení při protiněmeckém povstání na Slovensku. I zde převážně útočily na pozemní cíle, nicméně jedna z Avií zaznamenala poslední sestřel dosažený tímto typem, a pravděpodobně vůbec poslední sestřel dosažený dvouplošníkem v dějinách. Je ovšem nutné dodat, že šlo o sestřel neozbrojeného dopravního letounu, což je záležitost, vzhledem ke všem okolnostem této události, poněkud diskutabilní. Službou v SNP se fakticky historie Avie B.534 uzavírá. Přes zmíněnou nepřízeň osudu se Avie B.534, díky délce své služby i historickému období, kdy ve službě byla, stala jedním ze symbolů československého letectva. A to symbolem jednoznačně pozitivním.

Již při instalaci motoru Hispano Suiza 12 Ydrs, jež byl vestavěn ve všech Aviích B.534, se uvažovalo i o možnosti vyzbrojení těchto stíhaček nejen kulomety, ale i 20 mm kanónem Hispano. Pro instalaci kanonu však bylo nutné mít motor Hispano Suiza 12 Ycrs. Již v roce 1936 byla tato verze motoru instalována do druhého prototypu Avie B.534 a intenzivně testována. Protože MNO trvalo na instalaci jiného kanónu, Oerlikonu FFS-20, bylo potřeba množství změn, které zkoušky protáhly. Tyto všechny změny se zkoušely až na stroji Bk.534.501, prvním letounu této verze, jenž poprvé vzlétl 29. dubna 1938. V roce 1937 bylo objednáno 54 strojů (Bk.534.501 – Bk.534.554), objednávka dalších 60 strojů následovala v době před Mnichovskou krizí. Výroba sériových Bk.534 začala v létě 1938, v té době však stále nebylo vyřešeny všechny problémy s uložením kanónu, a proto místo něj byl montován třetí kulomet. Od strojů B.534 IV. série se „kanonové“ avie odlišovaly absencí vstupu vzduchu na spodní straně motorového krytu. Přibyly naopak malé vstupy vzduchu na bocích motoru. Protože byla redukována výzbroj na bocích trupu na dva kulomety, kryly je na bocích trupu menší boule.

Do 15. března 1939, kdy byl i zbytek okleštěného území Česko-Slovenska po předchozím záboru tzv. Sudet obsazen německými vojsky, převzalo československé letectvo pouze tři sériové stroje, zbytek produkce už přebíraly německé okupační orgány.

ATTENTION ✶ UPOZORNĚNÍ ✶ ACHTUNG ✶ ATTENTION ✶ 注意

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.

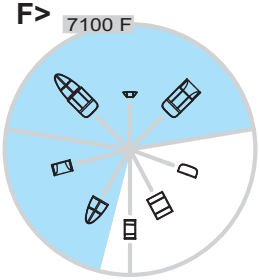
Před započetím stavby si pečlivě prostudujte stavební návod. Při používání barev a lepidel pracujte v dobře větrané místnosti. Lepidla ani barvy nepoužívejte v blízkosti otevřeného ohně. Model není určen malým dětem, mohlo by dojít k požití drobných dílů.

INSTRUCTION SIGNS ✶ INSTR. SYMBOLY ✶ INSTRUKTION SINNBILDEN ✶ SYMBOLES ✶ 記号の説明

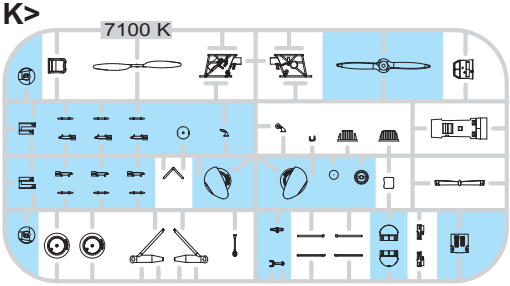
PARTS ✶ DÍLY ✶ TEILE ✶ PIÈCES ✶ 部品

PLASTIC PARTS

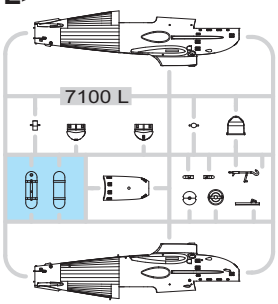
F>



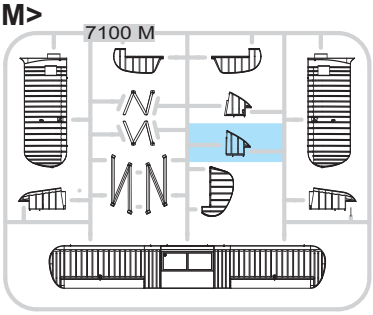
K>



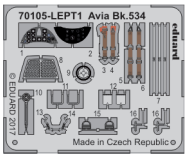
L>

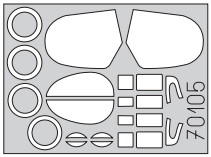


M>



PE - PHOTO ETCHED DETAIL PARTS



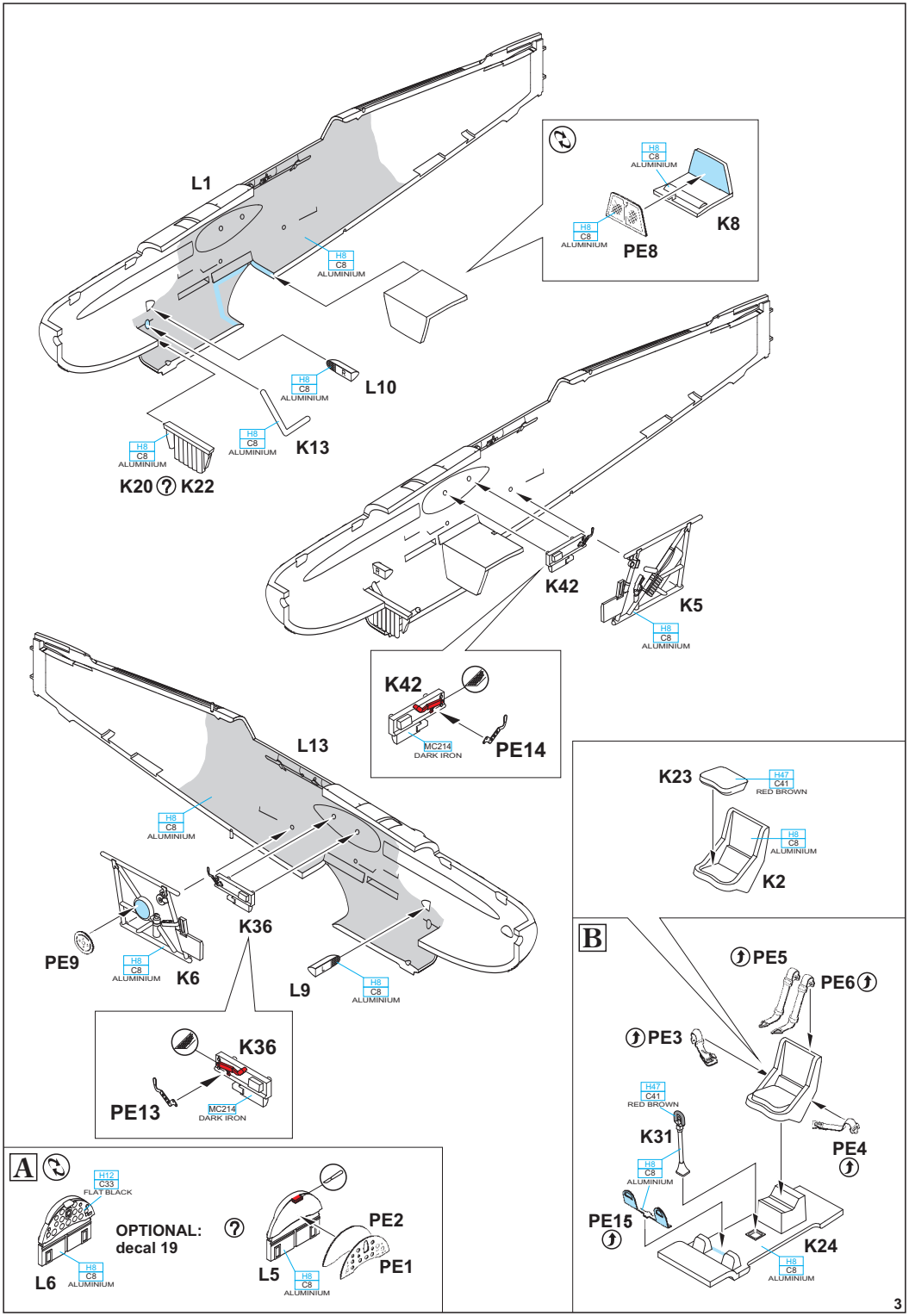


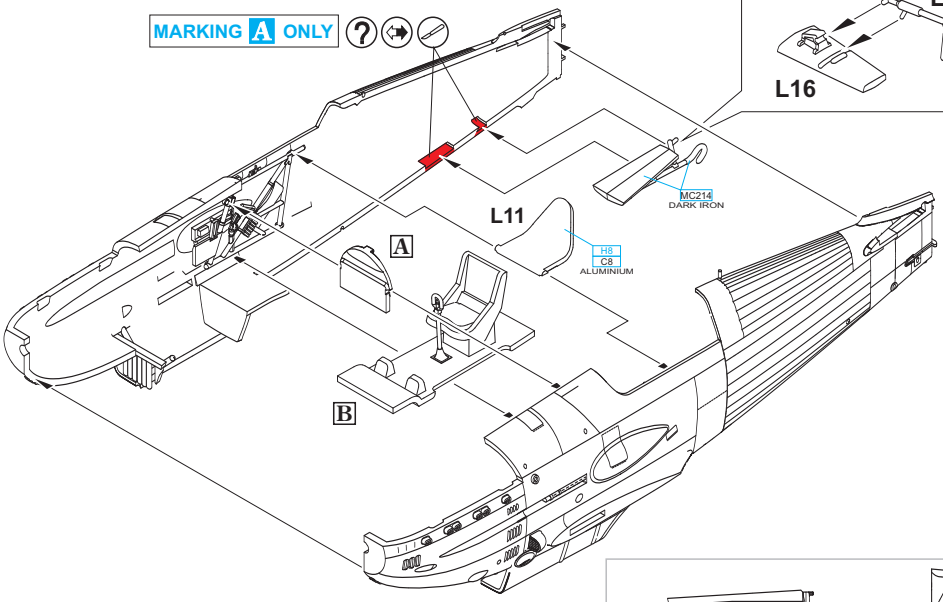
-Parts not for use. -Teile werden nicht verwendet. -Pièces à ne pas utiliser. -Tyto díly nepoužívejte při stavbě. - 使用しない部品

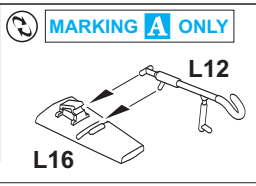
COLOURS ✶ BARVY ✶ FARBEN ✶ PEINTURE ✶ 色

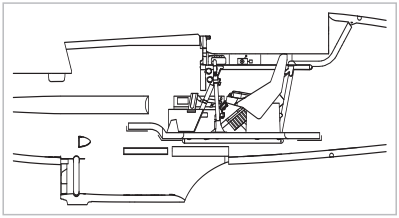
GSi Creos (GUNZE)		
AQUEOUS	Mr.COLOR	
H8	C8	SILVER
H12	C33	FLAT BLACK
H28	C78	METAL BLACK
H47	C41	RED BROWN
H70	C60	GRAY RLM02
H77	C137	TIRE BLACK
H81	C55	KHAKI

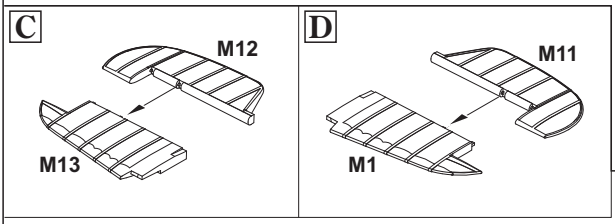
AQUEOUS	Mr.COLOR	
H334	C334	BARLEY GRAY
H413	C113	YELLOW RLM04
H414	C114	RED RLM23
Mr.METAL COLOR		
MC214		DARK IRON
MC215		COPPER
Mr.COLOR SUPER METALLIC		
SM01		SUPER FINE SILVER

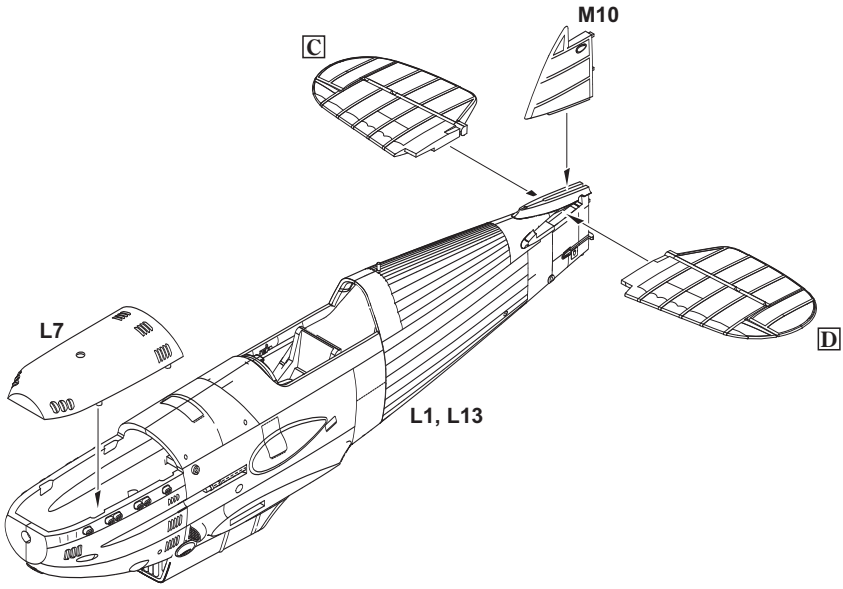

L1
H8
C8
ALUMINIUM
K8
PE8
L10
K13
K20
K22
K42
K5
L13
K36
PE9
K6
L9
PE14
MC214
DARK IRON
PE13
K23
H47
C41
RED BROWN
K2
B
PE5
PE6
PE3
K31
PE4
PE15
K24
A
H12
C33
FLAT BLACK
L6
OPTIONAL:
decal 19
PE2
L5
PE1

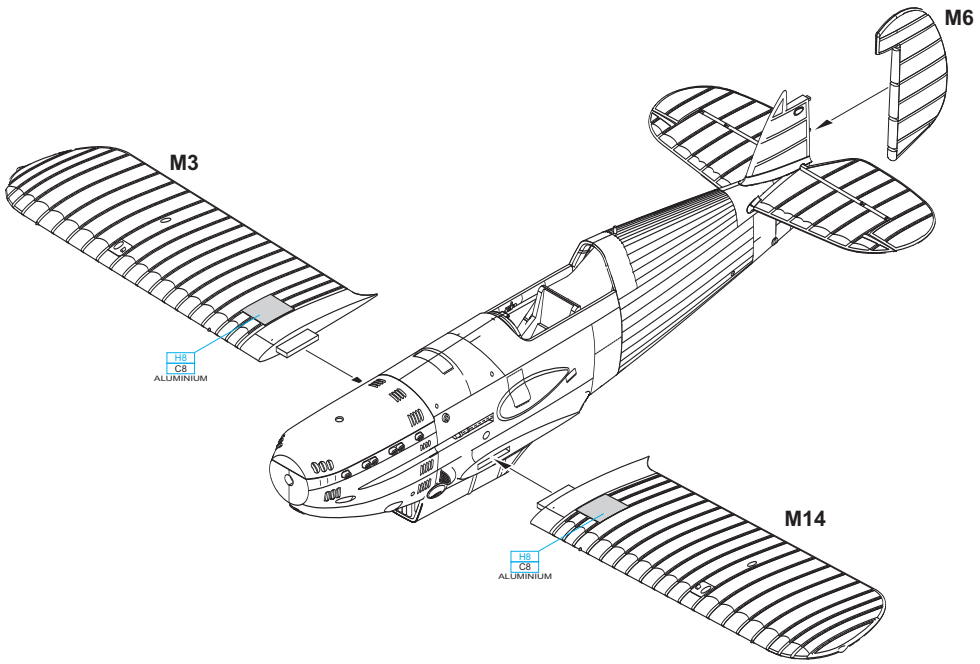

MARKING A ONLY
L11
A
B
MC214
DARK IRON
H8
C8
ALUMINIUM

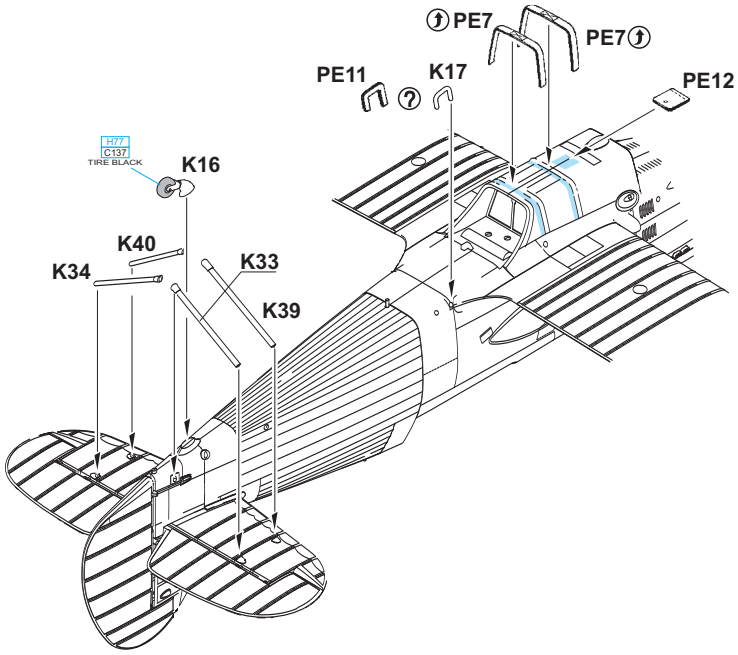

MARKING A ONLY
L12
L16

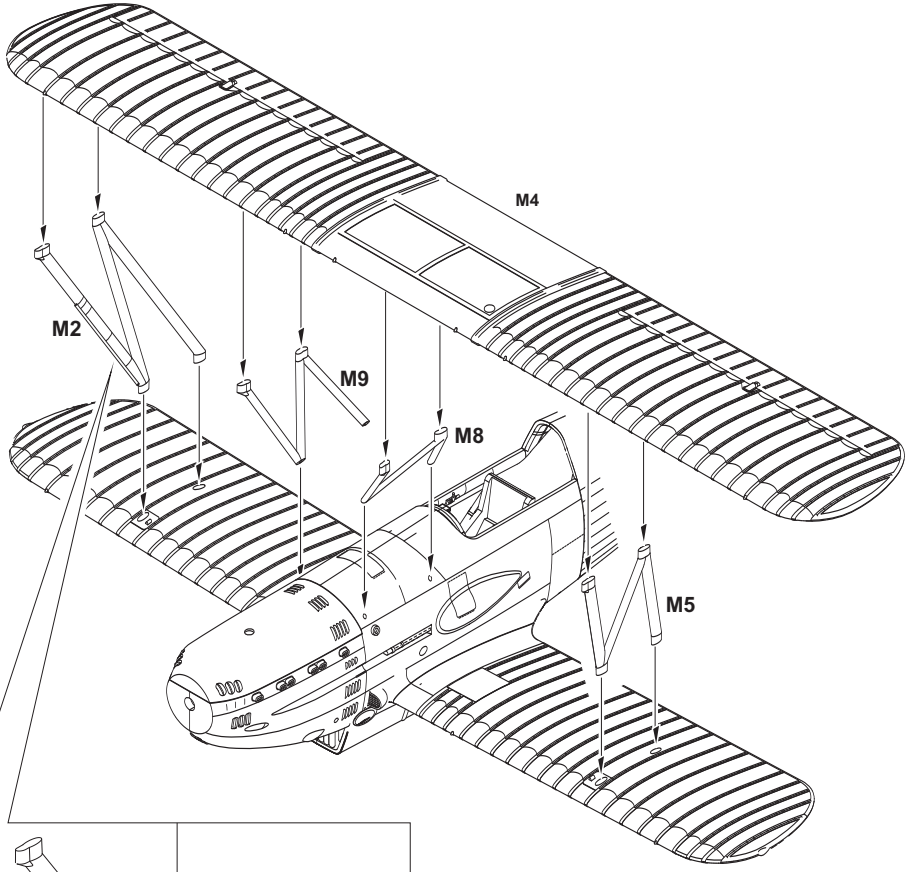


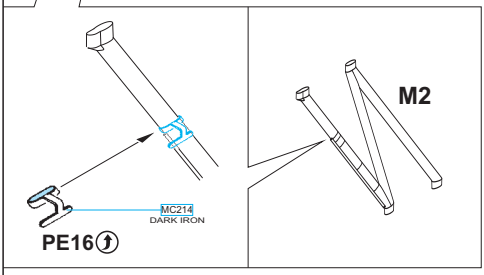

C
M12
M13
D
M11
M1

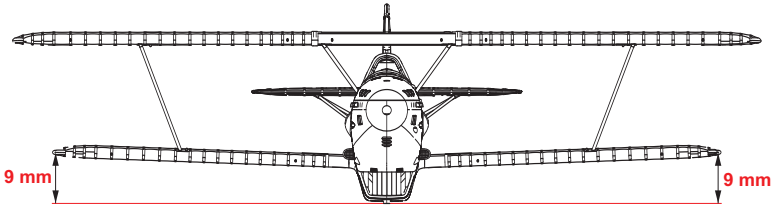

M10
C
L7
L1, L13
D

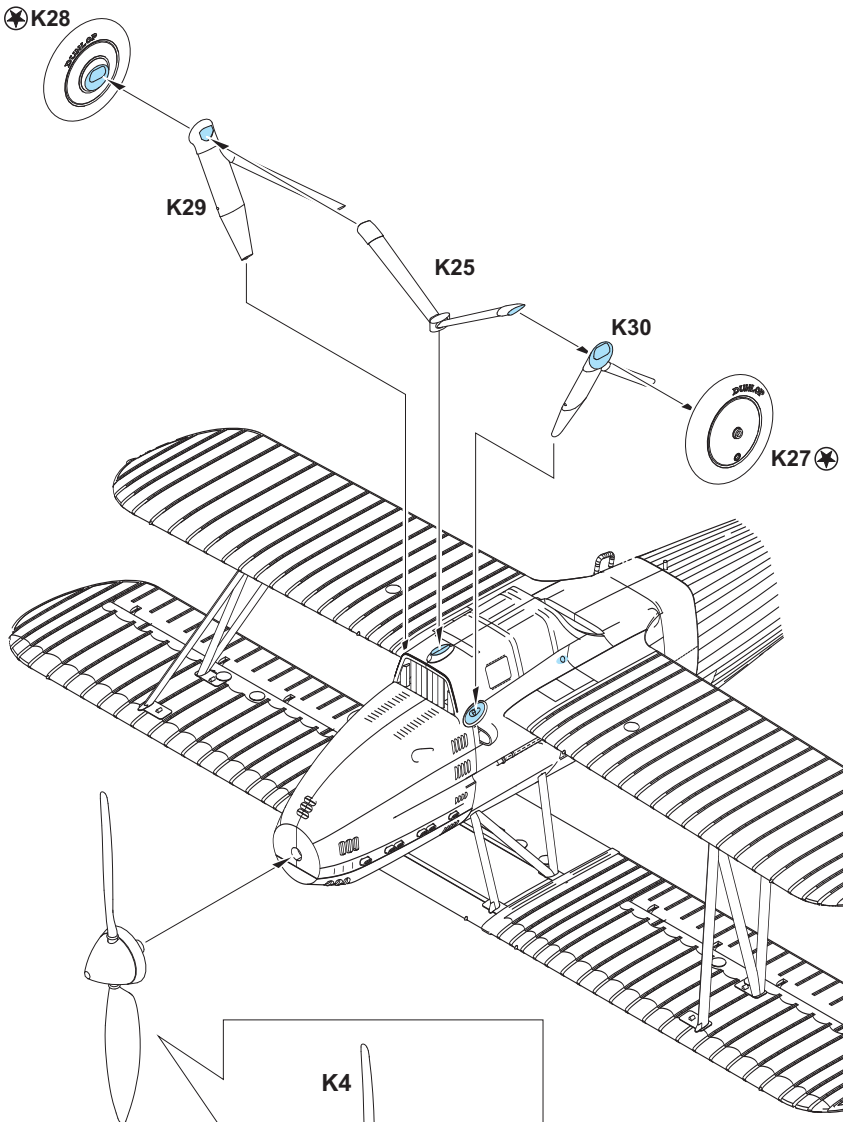

M6
M3
H8
C8
ALUMINIUM
M14
H8
C8
ALUMINIUM

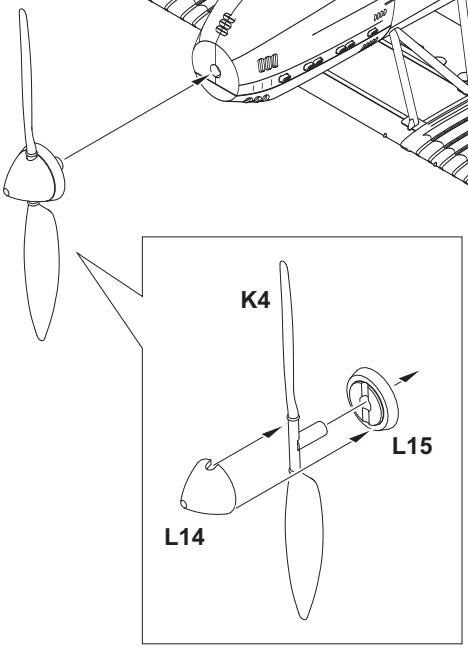

PE7
PE7
PE11
K17
PE12
H77
C137
TIRE BLACK
K16
K40
K34
K33
K39


M4
M2
M9
M8
M5


M2
MC214
DARK IRON
PE16


9 mm
9 mm

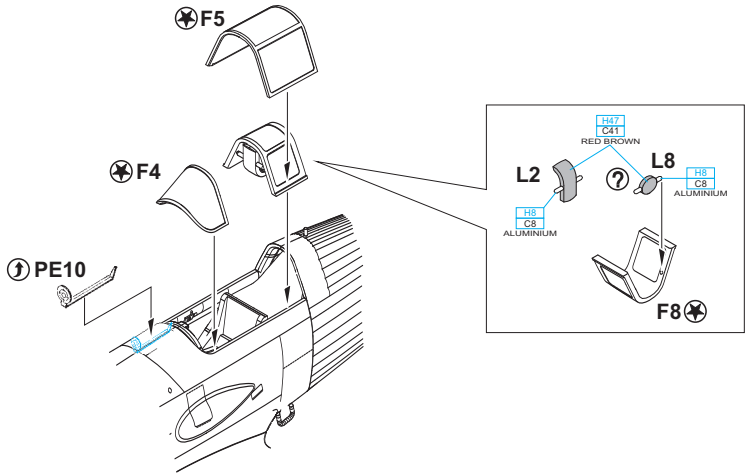


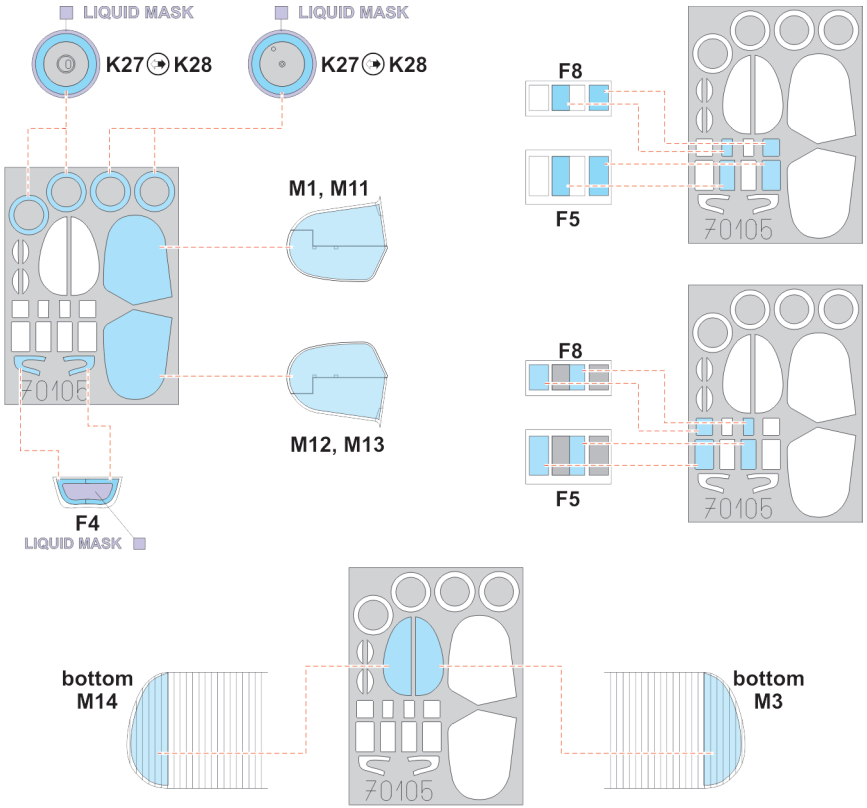


PROPELLER COLOR

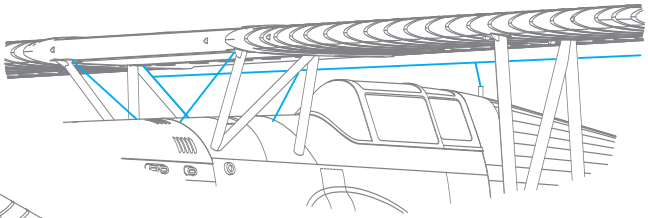
	front	back
MARKING A	SM01 SUPER FINE SILVER	H12 C33 FLAT BLACK
MARKING B	SM01 SUPER FINE SILVER	H12 C33 FLAT BLACK
MARKING C	H12 C33 FLAT BLACK	H12 C33 FLAT BLACK
MARKING D	H12 C33 FLAT BLACK	H12 C33 FLAT BLACK
MARKING E	SM01 SUPER FINE SILVER	H12 C33 FLAT BLACK

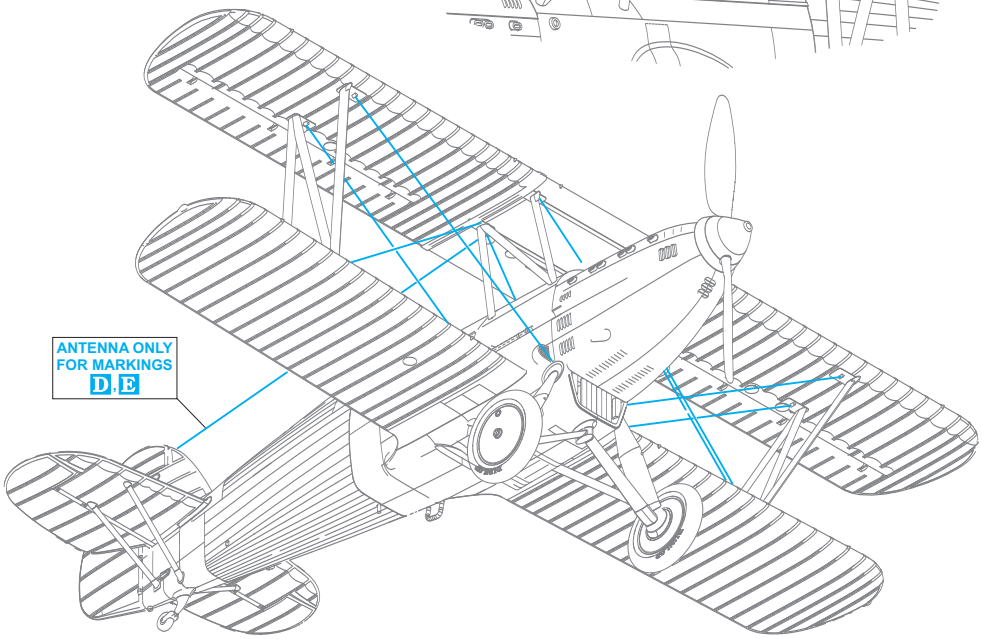
DESIGNED FOR OPEN CANOPY ONLY

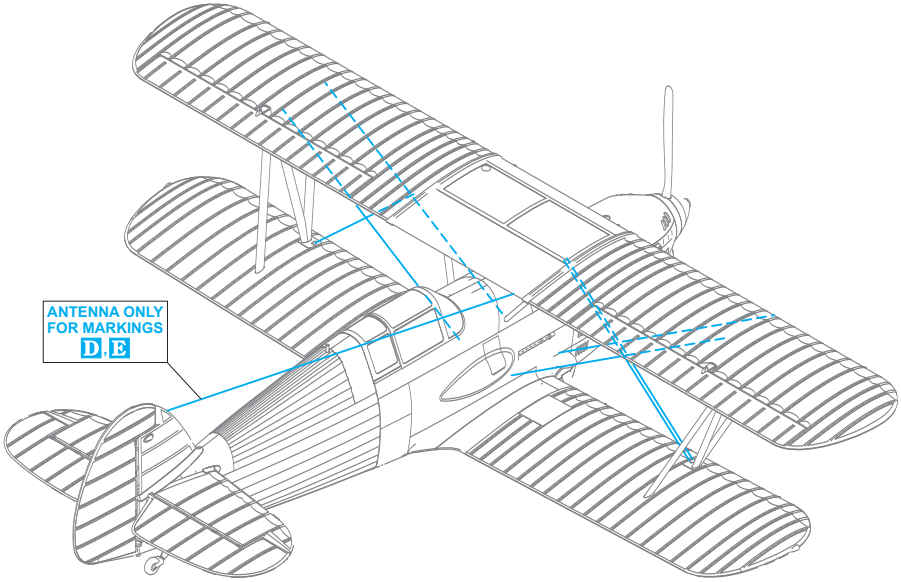




RIGGING DIAGRAM

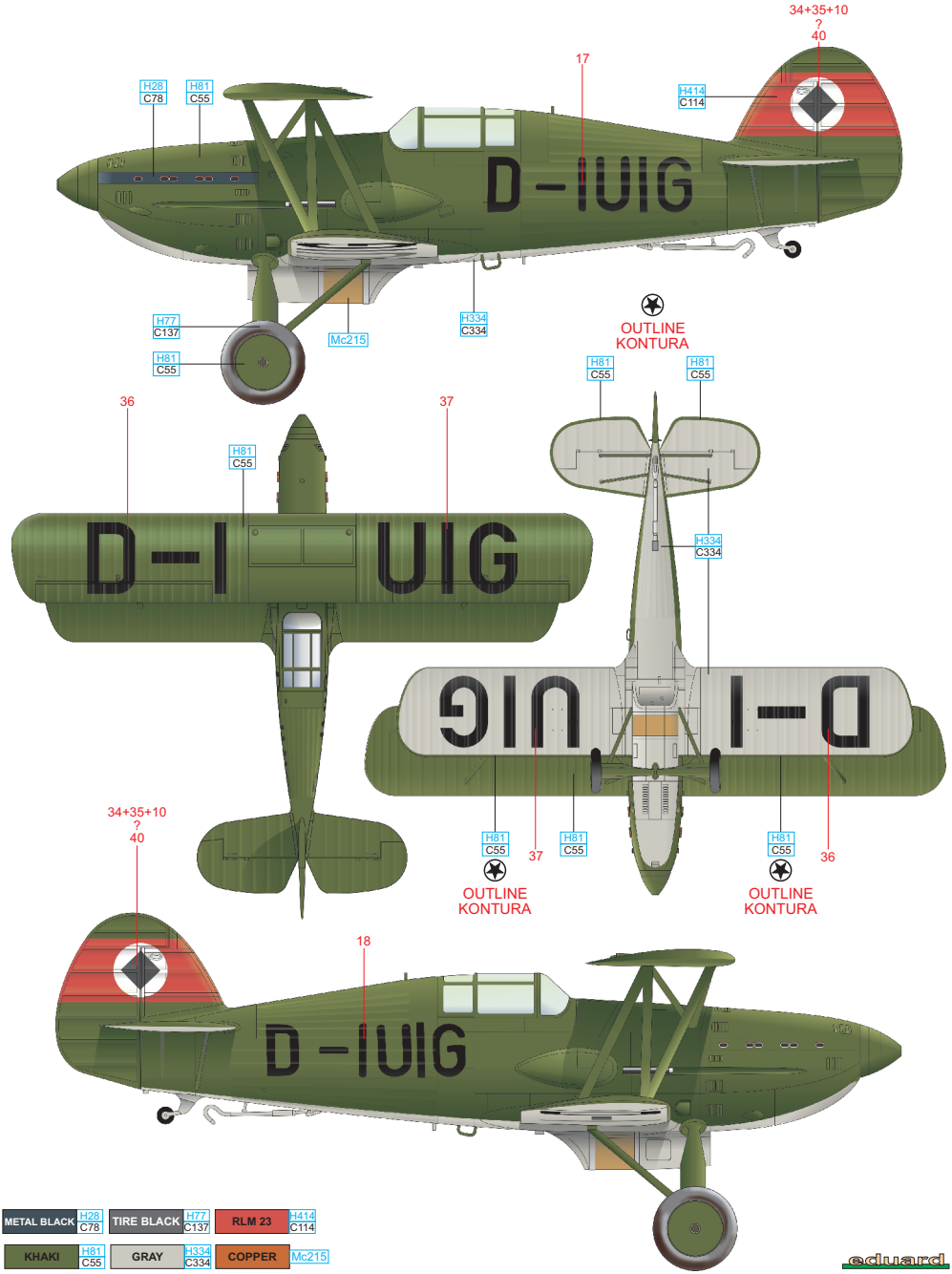






A v.č. 592, Erprobungsstelle Travemünde, Travemünde, Německo, 1940/ 1941

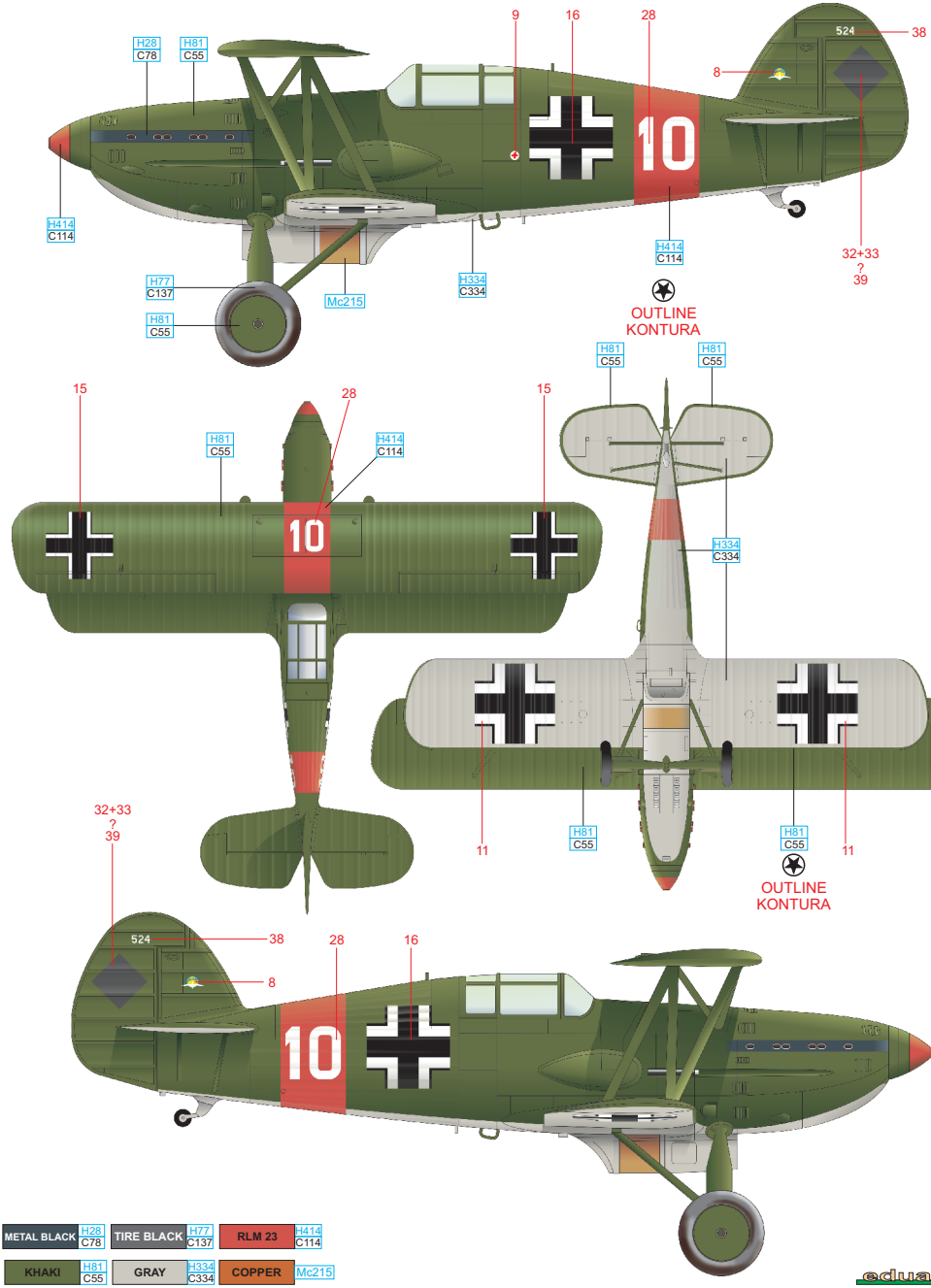
V roce 1940 obdržela letecká továrna v Kunovicích objednávku na úpravu tří Avií Bk. 534 pro službu na letadlové lodi. Pravděpodobně se jednalo o testování některých konstrukčních prvků pro připravované Bf 109T určené pro stavěnou letadlovou loď Graf Zeppelin. Jedním z těchto strojů byla i Avia Bk. 534 výrobního čísla 592. Zřejmě nesla kamufláž strojů používaných v předválečném Československu. Podle předpisu byla označena civilní registrační značkou, jež se nacházela na obou bocích trupu a zeshora i zespodu na křídlech. Pod svastikou na svislé ocasní ploše by měl být červený pruh, z dochovaných fotografií jej však nelze jednoznačně doložit.



METAL BLACK	H28 C78	TIRE BLACK	H77 C137	RLM 23	H414 C114		
KHAKI	H81 C55	GRAY	H334 C334	COPPER	Mc215		

B v. č. 524, Jagdfliegerschule 3 nebo 4, Německo, 40. léta

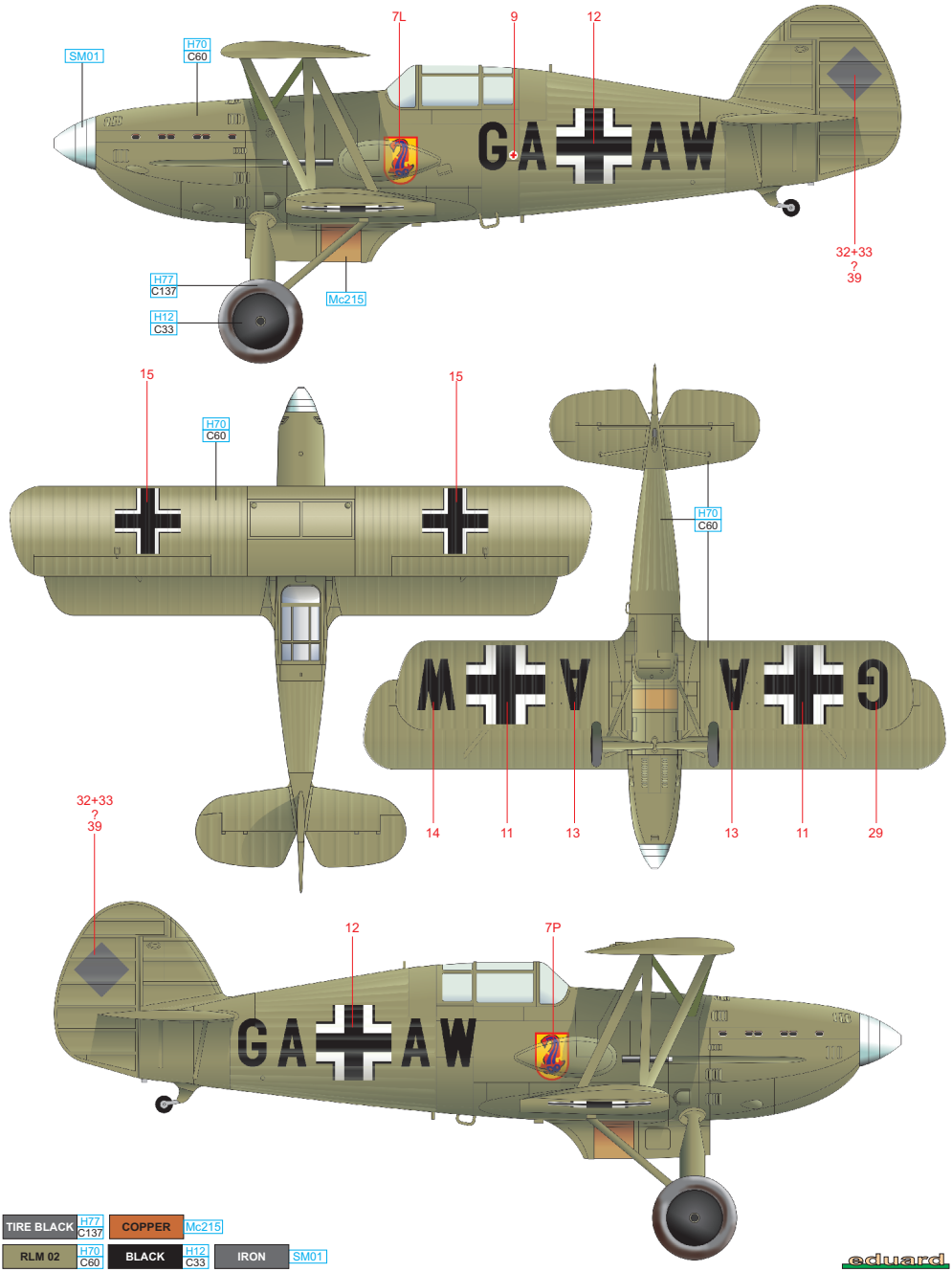
Po úspěšném ukončení základního výcviku u jedné z Flugzeugführerschule byly žáci přiděleni k pokračovacímu výcviku. Ti, kteří měli nastoupit ke stíhacím jednotkám, podstoupili další výcvik v jedné ze sedmi Jagdfliegerschule (JFS), trvající čtyři měsíce, v němž jim byly vštěpovány základy létání ve formaci, letecká střelba a akrobacie. Tyto jednotky byly vybaveny směsicí německých cvičných, případně kořistních strojů zabavených leteckým silám okupovaných zemí. Jedním z typů, používaných u JFS byly i Avie Bk. 534. Většinou si ponechaly zbarvení předchozího uživatele, tedy letectva ČSR. Kamufláž stroje v. č. 524 byla doplněna červeným pruhem před ocasními plochami, stejnou barvou byl natřen i baldachýn horního křídla a pravděpodobně i vrtulový kužel.



METAL BLACK	H28 C78	TIRE BLACK	H77 C137	RLM 23	H414 C114		
KHAKI	H81 C55	GRAY	H334 C334	COPPER	Mc215		

C Flugzeugführerschule A/B 115, Wels, Německo, červen 1942

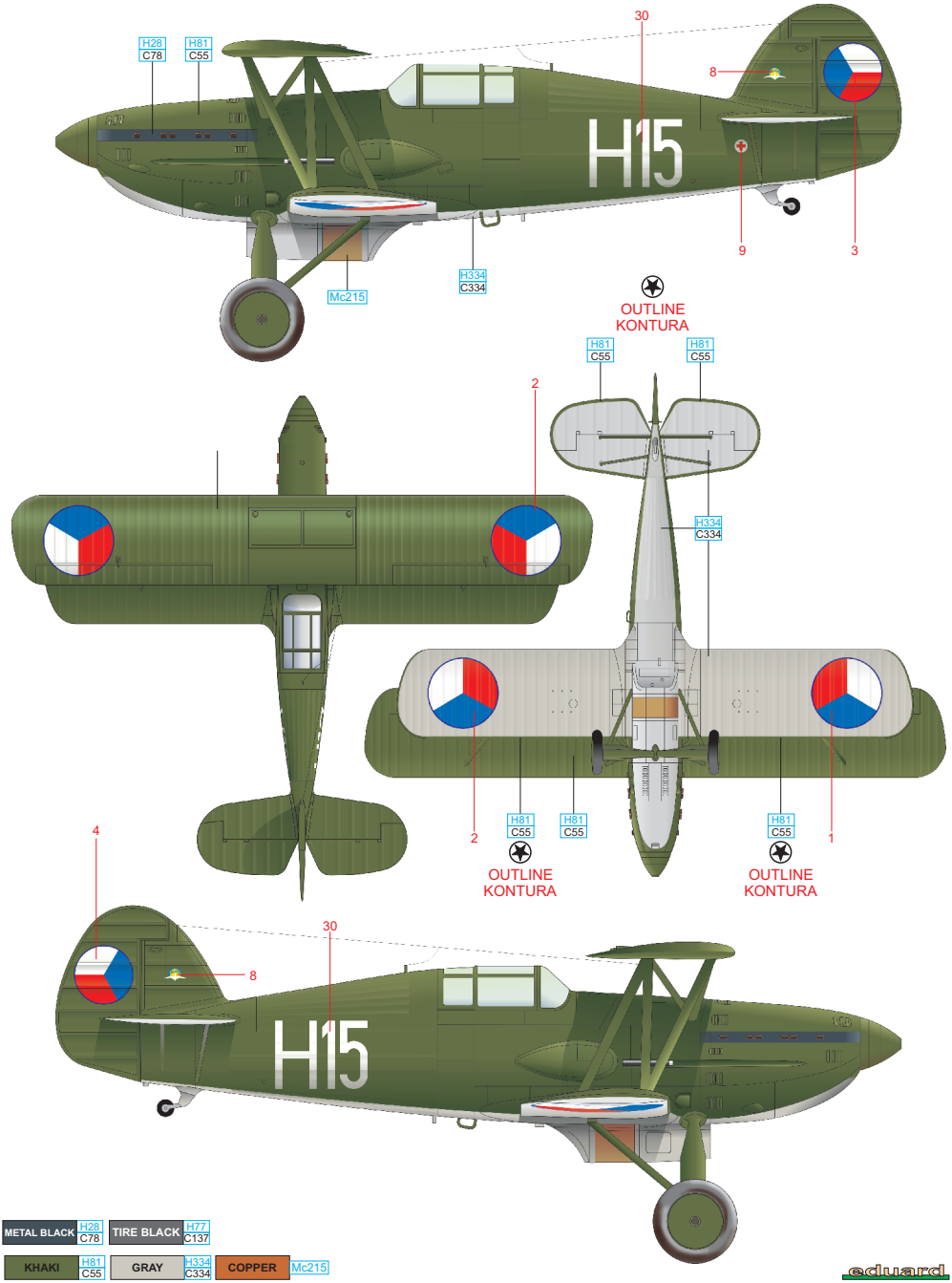
Flugzeugführerschule A/B 115 (FFS A/B 115) vznikla ve Welsu v prosinci 1939 a základ jí položilo několik NSFK (Nationalsozialistischen Fliegerkorps). Povodní označení FFS A/B Wels bylo na FFS A/B 115 změněno v lednu 1940. Jednotka byla rozpuštěna 15. března 1945. Jednalo se o základní leteckou školu, která připravovala pilotní žáky nejen po stránce pilotní, ale dávala jim i základy v meteorologii, navigaci, nauce o materiálech a motorech, přičemž tento výcvik trval 11 – 12 měsíců. Stroj je na všech plochách zbarven barvou RLM 02, pouze disky kol jsou černé. Pod kabinou nese znak jednotky.



TIRE BLACK	H77 C137	COPPER	Mc215		
RLM 02	H70 C60	BLACK	H12 C33	IRON	SM01

D Letecký pluk 4, Praha – Kbely, Česko-Slovensko, březen 1939

Před 15. březnem 1939, kdy byl na našem území okupováno a pod německou okupační správou druhý den vytvořen Protektorát Čechy a Morava, obdrželo československé letectvo pouze tři stroje z objednaných sto čtrnácti. Tyto tři stroje byly zařazeny do stíhacího letectva a byly připravena bránit území tzv. Druhé republiky. Avie Bk. 534 československého letectva byly na horních a bočních plochách nastříkány barvou khaki, stejný nátěr dostala také spodní plocha horního křídla. Spodní plochy trupu a spodního křídla byly kamuflovány šedou barvou s modrým nádechem.

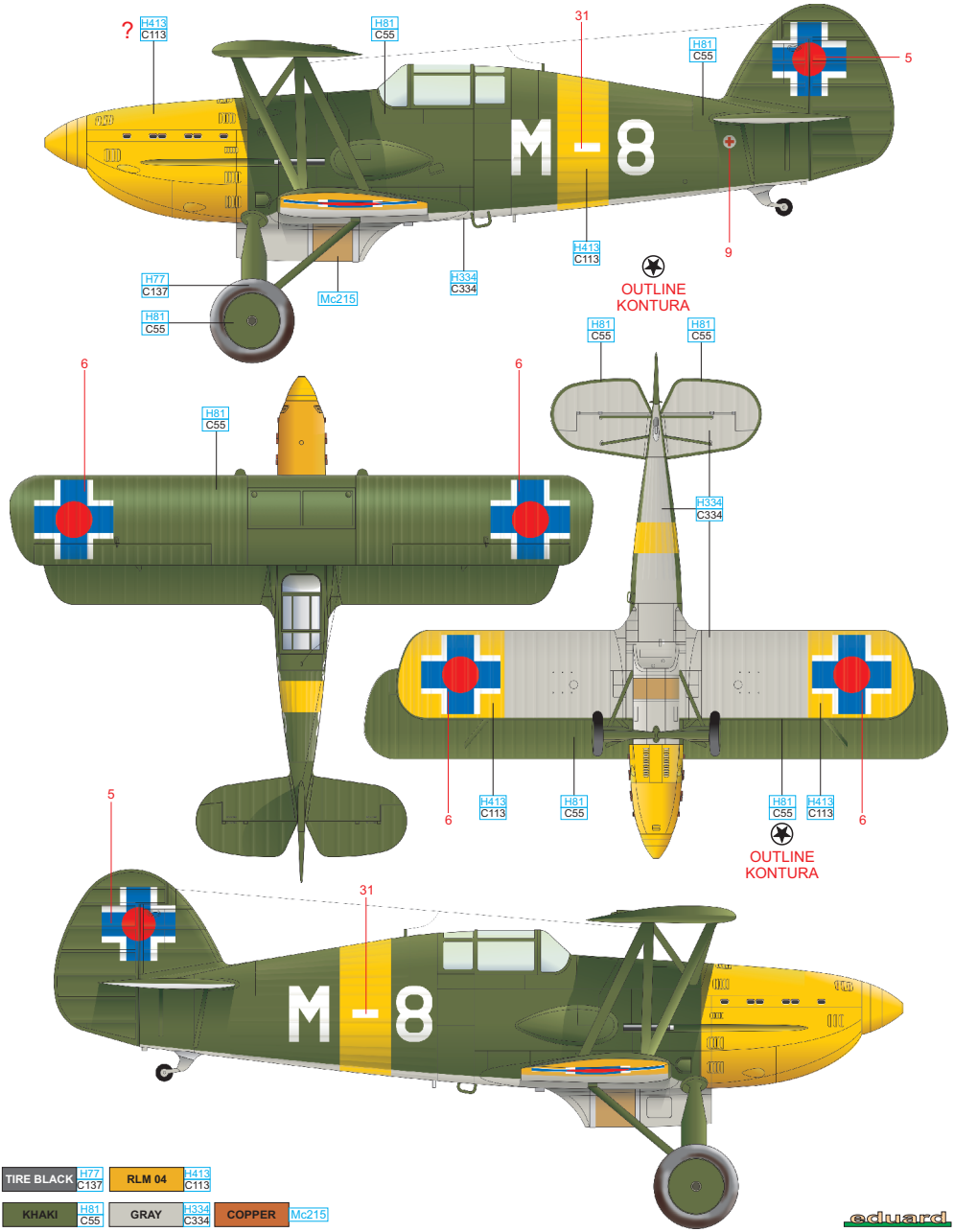


METAL BLACK H28 C78 | TIRE BLACK H77 C137

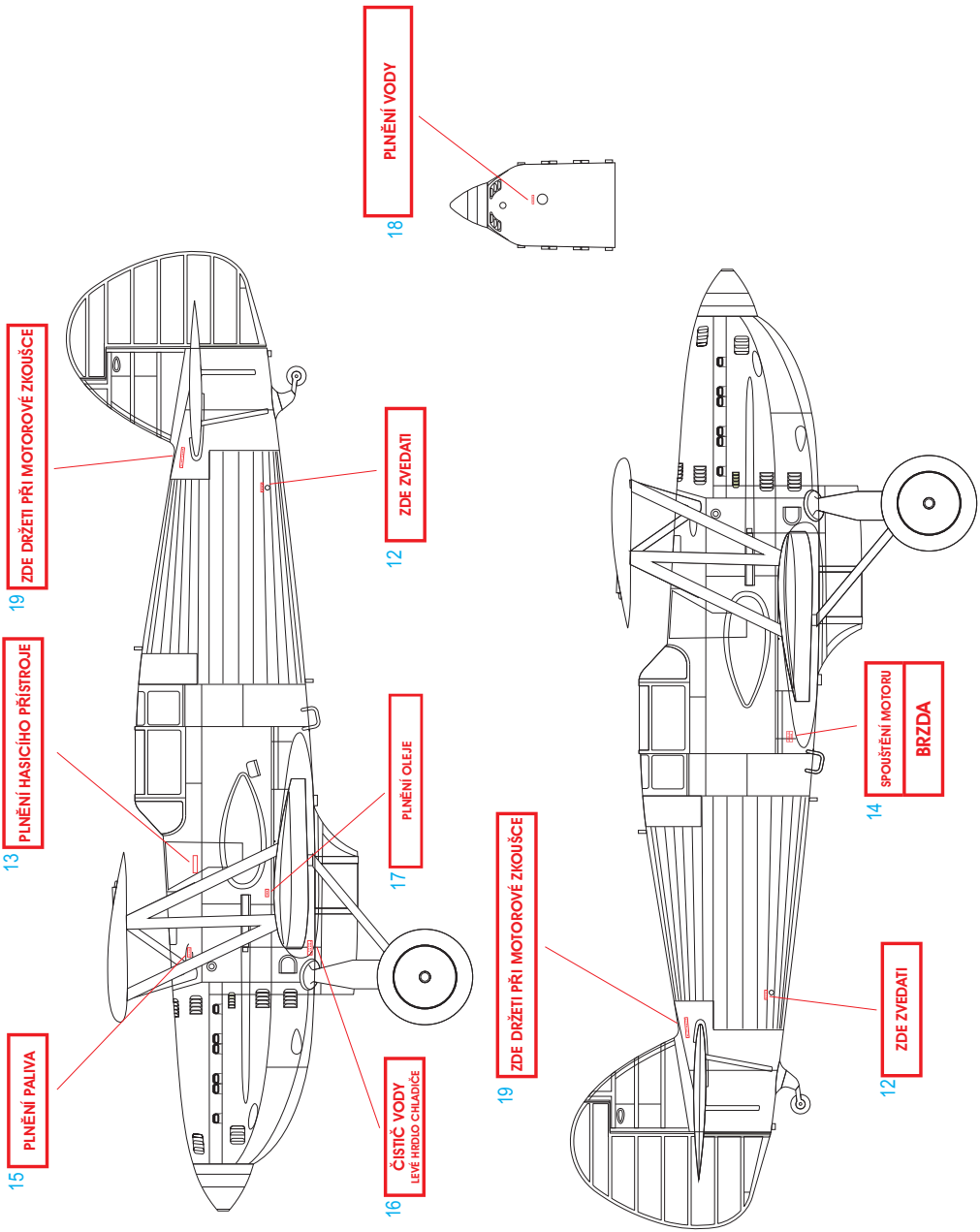
KHAKI H81 C55 | GRAY H334 C334 | COPPER Mc215

E v. č. 519, letka 13, Spišská Nová Ves, Slovenský štát, 1941

Dne 14. března 1939 došlo ke vzniku Slovenského štátu. Tímto aktem bylo dokonáno rozbití Česko-Slovenské republiky po předchozím okleštění záborem tzv. Sudet (území, na němž žilo německé obyvatelstvo) brannou mocí Německé říše. Hned následující den, 15. března 1939, byl i zbytek Čech a Moravy obsazen německými vojsky a vznikl Protektorát Čechy a Morava (Reichsprotektorat Böhmen und Mähren). Po osamostatnění zbylo na Slovensku větší množství výzbroje, kterou nově vzniklý stát převzal do své armády, případně později odkoupil od německé okupační správy. Kromě 68 Avií Bk.534 používali piloti sVz také 13 kusů Avií Bk. 534, jež intenzivně používali jak pro výcvik, tak v bojích po boku Německé říše proti Sovětskému Svazu. Letoun v původním zbarvení obdržel slovenské výsostné označení. Později přibyly také žluté doplňky, které používala Luftwaffe během bojů na východní frontě – žluté konce spodního křídla a pruh na trupu. Z fotografií se zdá, že žlutou barvou byl natřen také celý motorový kryt.



TIRE BLACK	H77 C137	RLM 04	H413 C113		
KHAKI	H81 C55	GRAY	H334 C334	COPPER	Mc215


18 PLNĚNÍ VODY
19 ZDE DRŽETI PŘI MOTOROVÉ ZKOUŠCE
12 ZDE ZVEDATI
13 PLNĚNÍ HASICÍHO PŘÍSTROJE
17 PLNĚNÍ OLEJE
15 PLNĚNÍ PALIVA
16 ČISTIČ VODY LEVÉ HŘÍDLO CHLADIČE
14 SPOUŠTĚNÍ MOTORU BRZDA

Avia B.534 III. serie

Cat. No. 70101

eduard

ProfiPACK edition

Avia B.534 early series

Dual combo

Cat. No. 70103

www.eduard.com

ProfiPACK edition