

AVIA B-534 IV.série

8192

1:48



eduard

NĚKOLIK SLOV 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 Avii dobré výkony, díky nimž lze nasazení na východě považovat za vrchol kariéry Avie B-534. O rok později už ale Avii 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 Avii čekal poslední boj, v rámci bulharského letectva při plnění bitevních úkolů v Maďarsku, na slovenské Avie pak několikátý denní vystoupení při protiněmeckém povstání na Slovensku. I zde převážně útočily na pozemní cíle, nicméně jedna z Avii 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 nepřítelův osudu se Avie B-534, díky déle své služby i historickému období, kdy ve službě byla, stala jedním ze symbolů československého letectva. A to symbolem jednoznačně pozitivním.

Náš model reflektuje všechny tyto skutečnosti. K jeho tvorbě jsme přistupovali velmi zodpovědně a nasadili jsme k tomu nejmodernější technické prostředky, které jsme měli k dispozici. Z tohoto hlediska jsme postupovali stejně, jako svého času firma Avia při konstrukci skutečného stroje, a nám nezbyvá než doufat, že náš model nebude ztrácet své přednosti stejně rychle, jako jeho velký vzor.

FIRST, A FEW WORDS.

The Avia B-534 was developed in 1934 as an extension of the B-34 fighter. In this incarnation, which was produced in small numbers for the Czechoslovak Air Force (the majority of which were attached to No.3 Fighter Regiment in Slovakia at the beginning of the Second World War), there were several engine/airframe combinations tried. The B-234 prototype served as the basis for the re-engined (Hispano Suiza 12 Ydrs for the original Avia R-29 radial) type that became the true B-534. This was the 1934 victor in a tender for a new standard fighter for the air force, and in June of that year, Avia received an order for an initial 34 aircraft. The orders accumulated to a total of 568 units, built in several production blocks.

Assessments of the aircraft are somewhat variable. At the time of its development, it was an aircraft that was technically sound and utilized progressive construction techniques, but by the time of the Munich Crisis, the technology was slowly but surely entering the realm of the obsolete. To top it off, the politics of the situation during the Crisis disallowed the chance of combat. The chance for combat missions to be flown didn't occur until a few years later, in 1941, in the services of the Slovak State, fighting for the side that had previously been the aggressor against which they were to stand. Slovak pilots flying the B-534 on the Eastern Front gained good results, and these can be viewed upon as being the climax of the career of the type. A year later, it was apparent that replacement by more modern types was necessary, and inevitable. Bulgarian attempts to combat Ploesti raiding B-24 Liberators with the B-534 was a failure, and the aging planes were not able to climb to the Liberator's operational altitudes. In Slovakia, as in Bulgaria, the type was destined for second line relegation. Some of the remaining B-534s were destined for final operations within the Bulgarian Air Force in operations over Hungary in 1944, and with Slovakia during the several weeks long uprising against Germany (late August - early November 1944). During the Slovak National Uprising, the type was used primarily in the ground attack role, and one did manage a kill to become what is the last aerial victory of a biplane in history. It should be noted that the kill in question was that of a Hungarian transport. The fact remains that the Slovak National Uprising did end up being the swansong of the Avia B-534. Certainly, it can be said that due to the era and climate of the service of this aircraft, and the length of service it was able to achieve, the Avia B-534 has become one of the most profound symbols of Czechoslovak aviation history, a very positive symbol.

Our model was influenced by these facts, and what the type means to us. We developed the kit with diligence and scrutiny, employing the most modern manufacturing technology at our disposal. In that sense, we have something in common with the original developers of the type all those years ago, and we hope that this fact will make our tribute to this aesthetically pleasing type longer lasting than the older big brother.

TECHNICAL SPECIFICATIONS: Avia B-534

Span: 9.400 m
Length: 8.100 m
Empty Weight: 1,460 kg
Take-Off Weight: 1,980 kg
Maximum Speed: 380 km/h
Ceiling: 10,600m
Range: 600km
Powerplant: One Hispano-Suiza 12 Ydrs,
860 hp (632 kw) 12 cylinder in-line engine
Armament: four machine guns vz.30 calibre 7,92 mm, six 10 kg bo

TECHNICKÁ DATA AVIA B-534

rozpětí: 9,40 m
délka: 8,10 m
prázdná váha: 1460 kg
vzletová váha: 1980 kg
maximální rychlost: 380 km/h
dostup: 10 600 m
dolet 600 km
motor: Hispano-Suiza 12 Ydrs o výkonu 860 k (632 kW)
výzbroj: 4 kulomety vz.30 ráže 7,92 mm, 6x bomba 10kg



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 započatím 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 částí.



lire soigneusement la fiche d'instructions avant d'assembler. Ne pas utiliser de colle ou de peinture à proximité d'une flamme nue, et aérer la pièce de temps en temps. Garder hors de portée des enfants en bas âge. Ne pas laisser les enfants mettre en bouche ou sucer les pièces, ou passer un sachet vinyl sur la tête.



Von dem Zusammensetzen die Bauanleitung gut durchlesen. Kleber und Farbe nicht nahe von offenem Feuer verwenden und das Fenster von Zeit zu Zeit Belüftung öffnen. Bausatz von kleinen Kindern fernhalten. Verhüten Sie, daß Kinder irgendwelche Bauteile in den Mund nehmen oder Plastiktüten über den Kopf



組み立てる前に必ず説明書をお読み下さい。接着剤や塗料をご使用の際は、窓を開けて十分な換気をおこない、火のそばでは使用しないで下さい。小さな子供の手の届かない所に必ず保管してください。部品や破片を噛んだり、なめたり、飲んだりすると大変危険です。又、部品を取り出した後のビニール袋は、小さな子供が頭から被ったりすると窒息する恐れがありますので、破り捨てして下さい。

INSTRUKTION SIGNS * INSTR. SYMBOL * INSTRUKTION SINNBILDEN * SYMBOLES * 記号の説明



OPTIONAL
VOLBA
FACULTATIF
NACH BELIEBEN
選択する



BEND
OHNOUT
PLIER SIL VOUS PLAÎT
BITTE BIEGEN
折る



OPEN HOLE
VYVRTAT OTVOR
FAIRE UN TROU
OFFNEN
穴を開ける



SYMETRICAL ASSEMBLY
SYMETRICKÁ MONTÁŽ
MONTAGE SYMÉTRIQUE
SYMMETRISCHE AUFBAU
左右均等に組み立てる



NOTCH
ZÁŘEZ
L'INCISION
DER EINSCHNITT
切る



REMOVE
ODŘÍZNOUT
RETIRER
ENTFERNEN
移す



APPLY EXPRESS MASK
POUŽÍT EXPRESS MASK
NABARVIT PŘED SLEPENÍM
AND PAINT BEFORE
GLUING

PARTS



DÍLY



TEILE

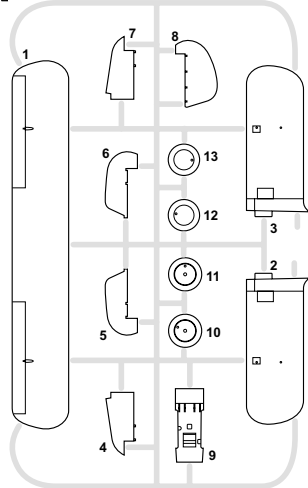


PIÈCES



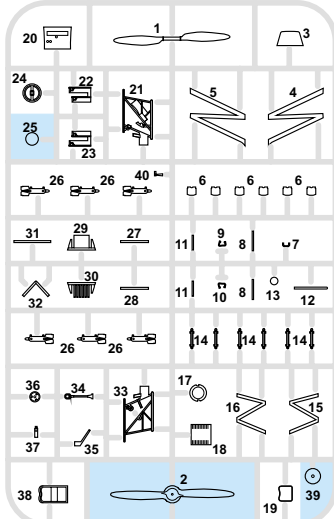
部品

A>

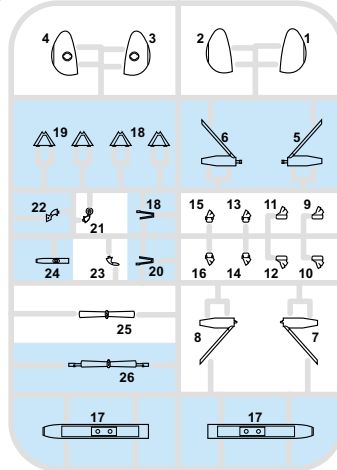


B>

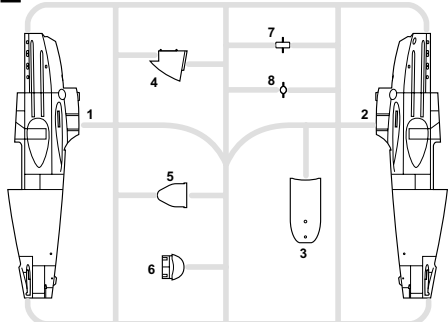
PLASTIC PARTS



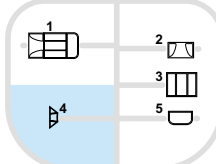
C>



E>



F>

eduard
MASKPE - 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



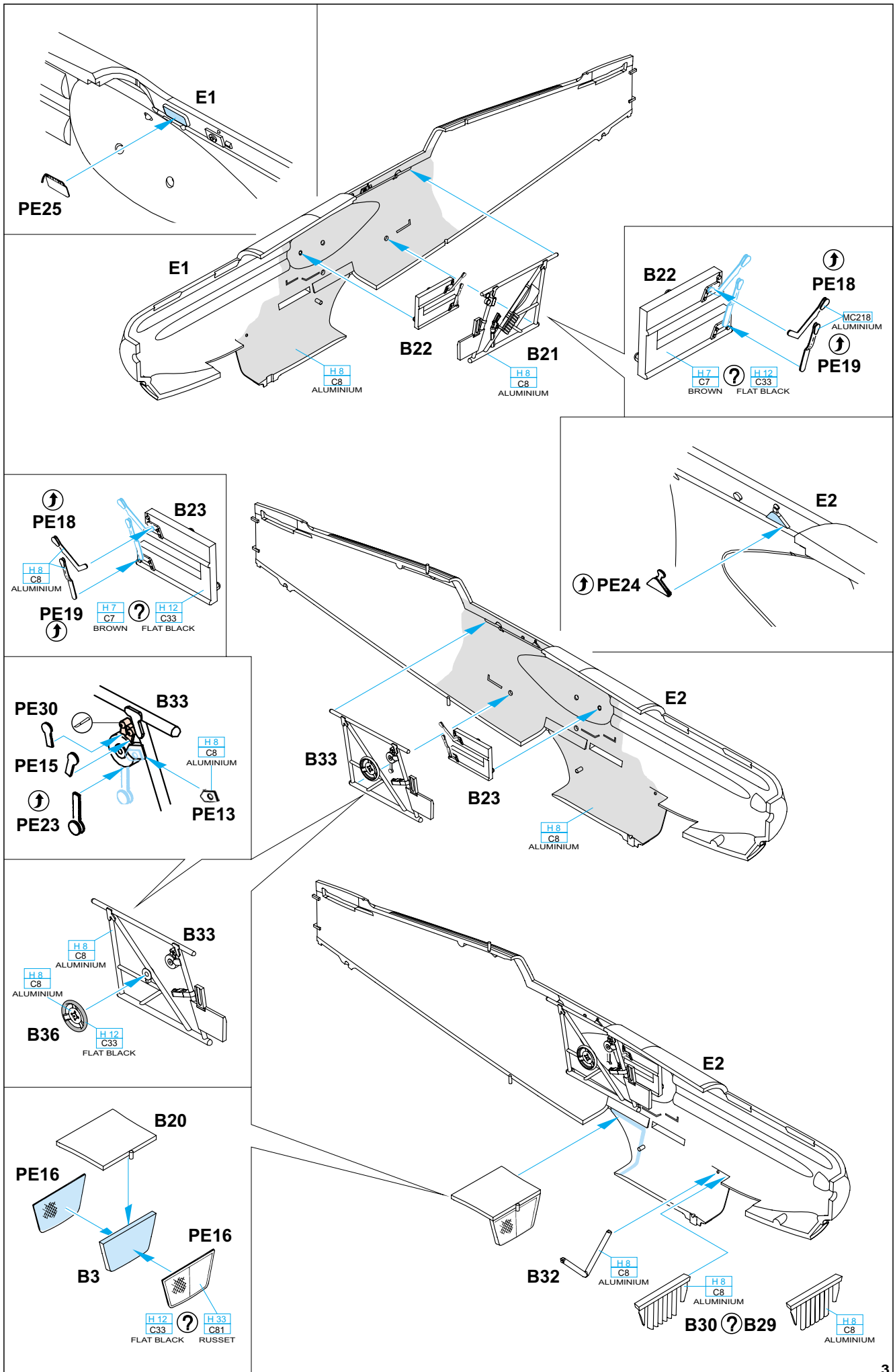
PEINTURE

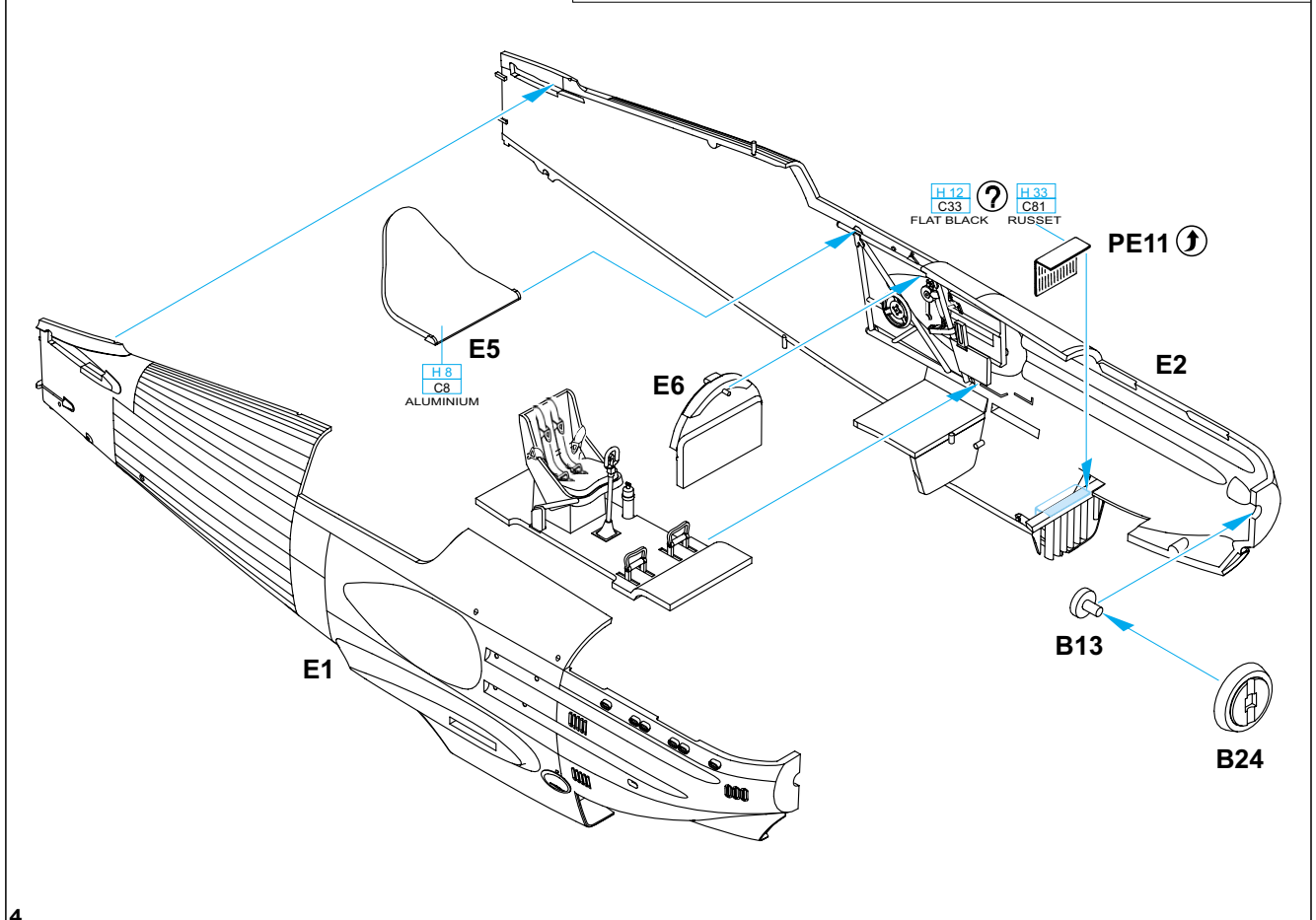
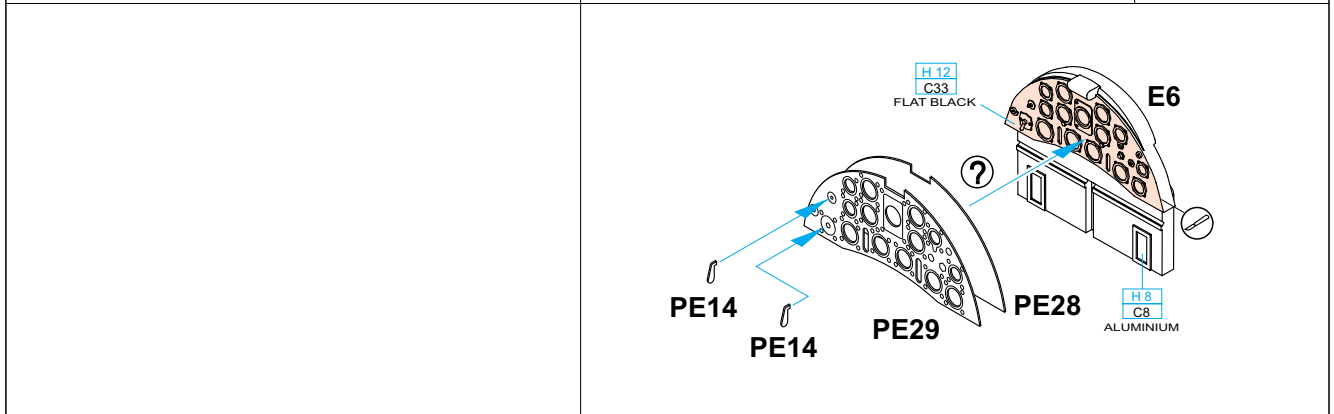
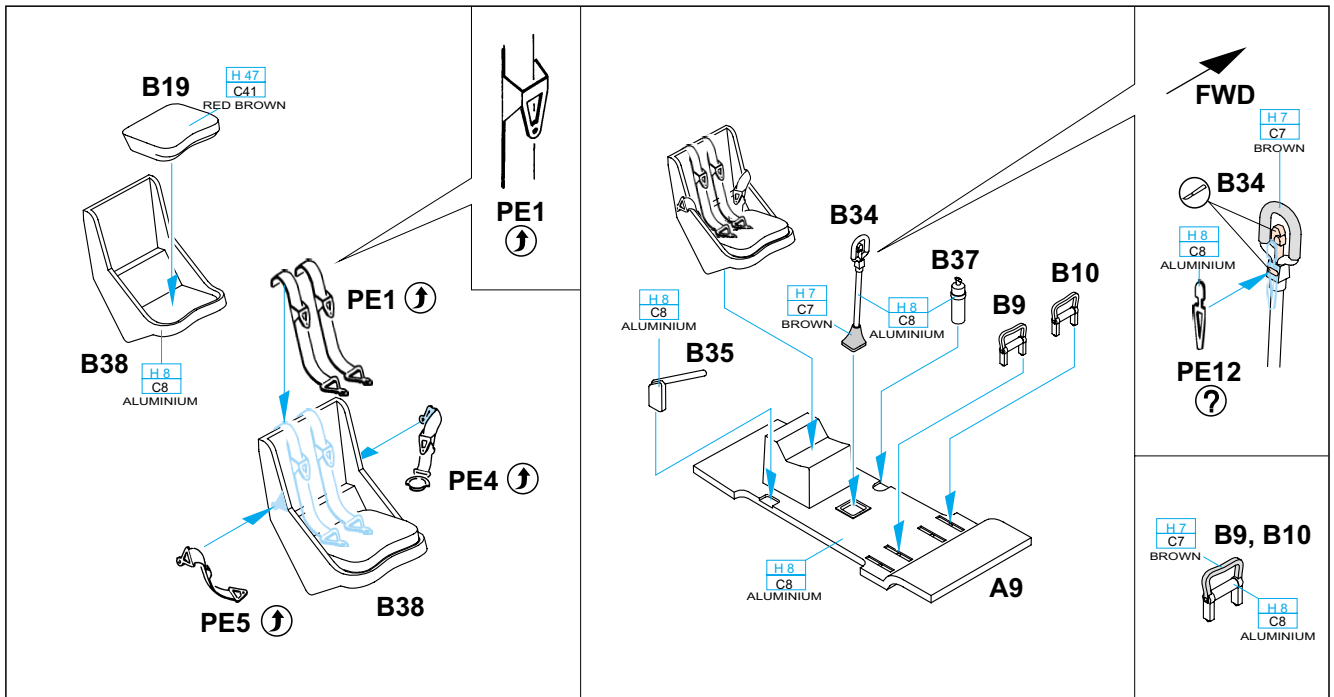


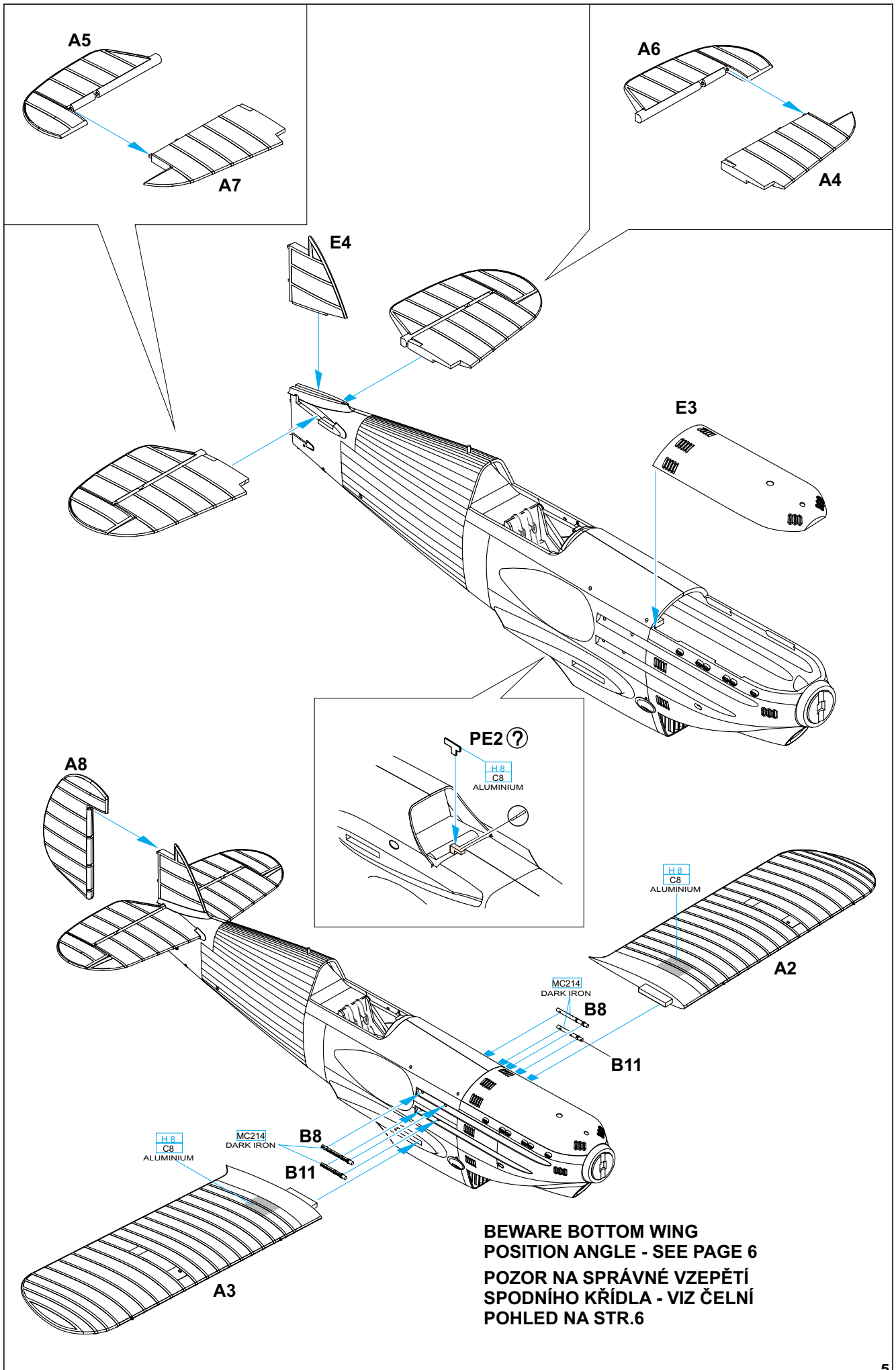
色

GSi Creos (GUNZE)		
AQUEOUS	Mr.COLOR	
H 4	C4	RED
H 5	C5	BLUE
H 6	C6	GREEN
H 7	C7	BROWN
H 8	C8	ALUMINIUM
H 12	C33	FLAT BLACK
H 28	C78	METAL BLACK
H 33	C81	RUSSET

AQUEOUS	Mr.COLOR	
H 47	C41	RED BROWN
H 51	C11	LIGHT GRAY
H 64	C17	BLACK GREEN
H 77	C137	TIRE BLACK
H 80		KHAKI GREEN
Mr.METAL COLOR		
MC211		CHROM SILVER
MC214		DARK IRON

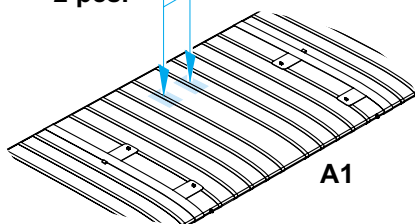






**UPPER WING
BOTOM SURFACE
SPODNÍ PLOCHA**

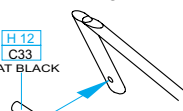
PE22
2 pcs.



B16

H 12
C33
FLAT BLACK

B40



**BEWARE CORRECT STRUT POSITION!
POZOR NA SPRÁVNOU ORIENTACI A POZICI
VZPĚR!**

A1

B4

B15

B16

B5

PE3

H 8
C8
ALUMINIUM

B5

PE9

H 8
C8
ALUMINIUM

H 8
C8
ALUMINIUM

PE7 2 pcs.

PE9

H 8
C8
ALUMINIUM

F2

H 8
C8
ALUMINIUM

E8

E7

MC218
ALUMINIUM

H 47
C41
RED BROWN

F3

F1

F5

E8

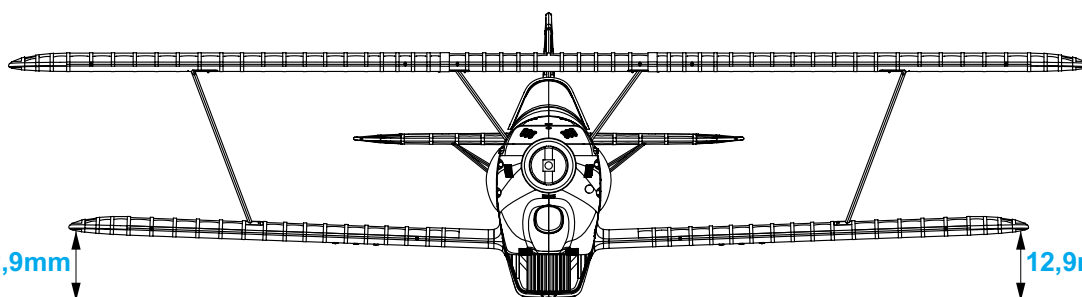
E7

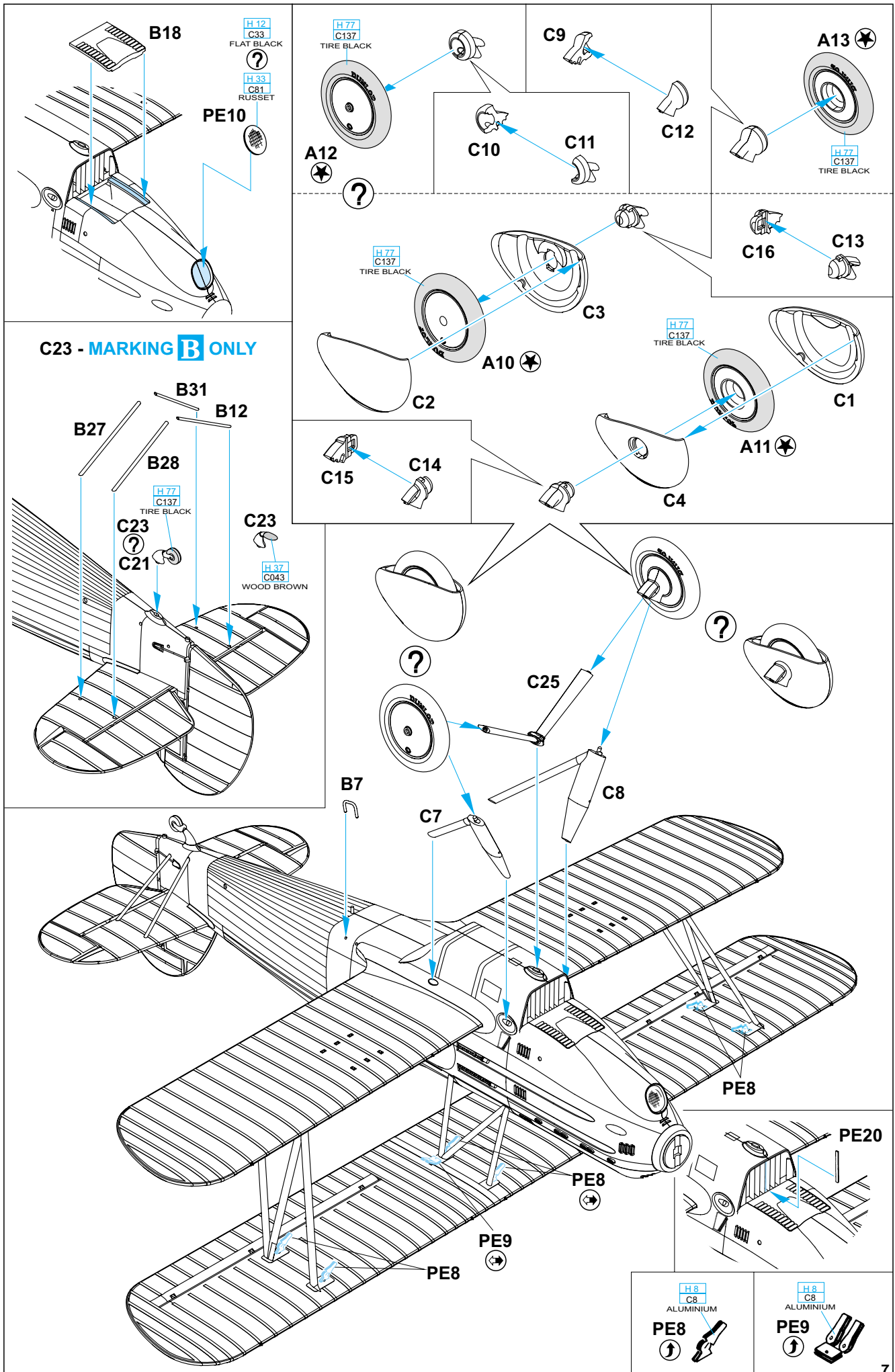
PE6

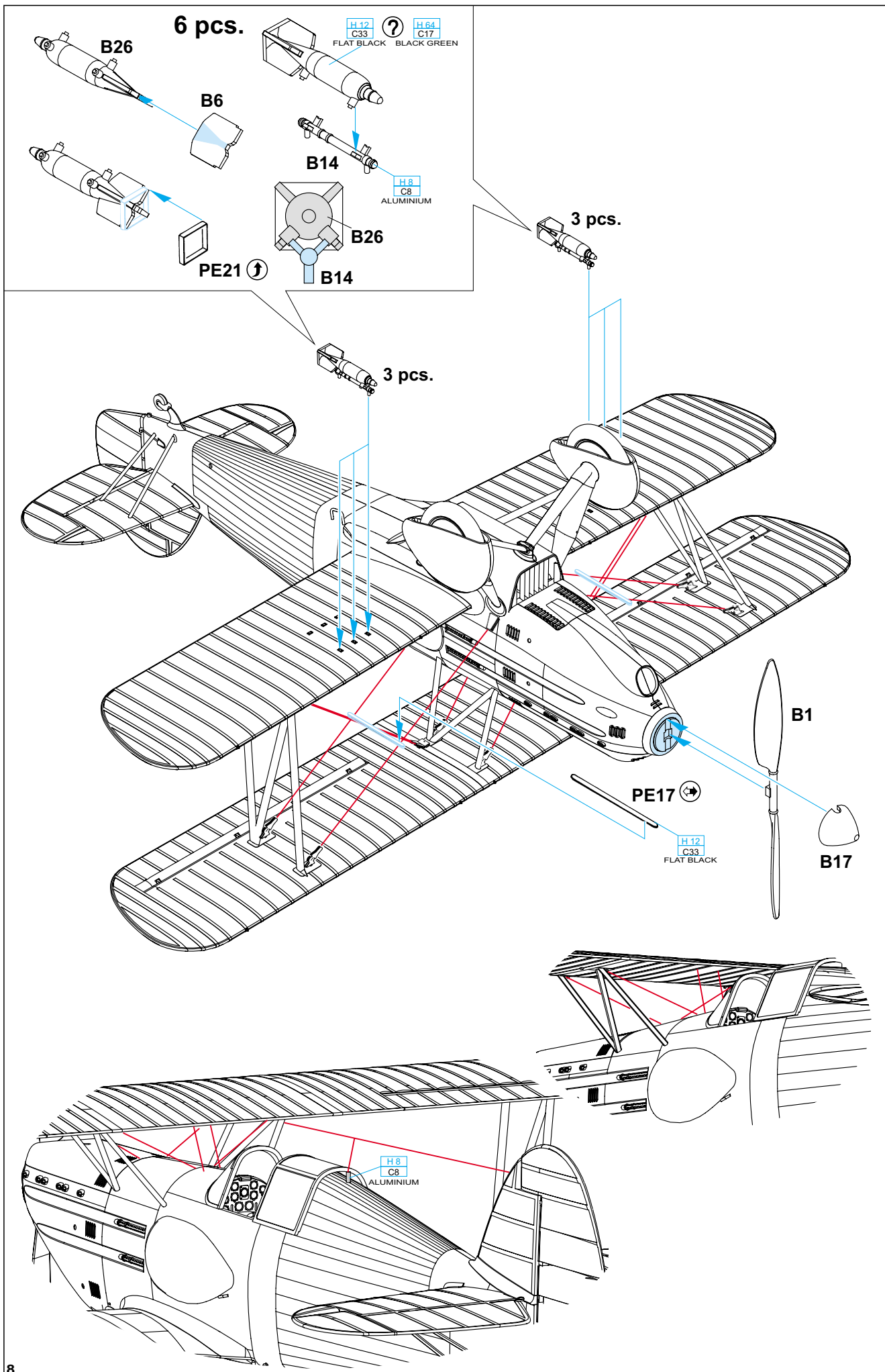
H 12
C33
FLAT BLACK

12,9mm

12,9mm







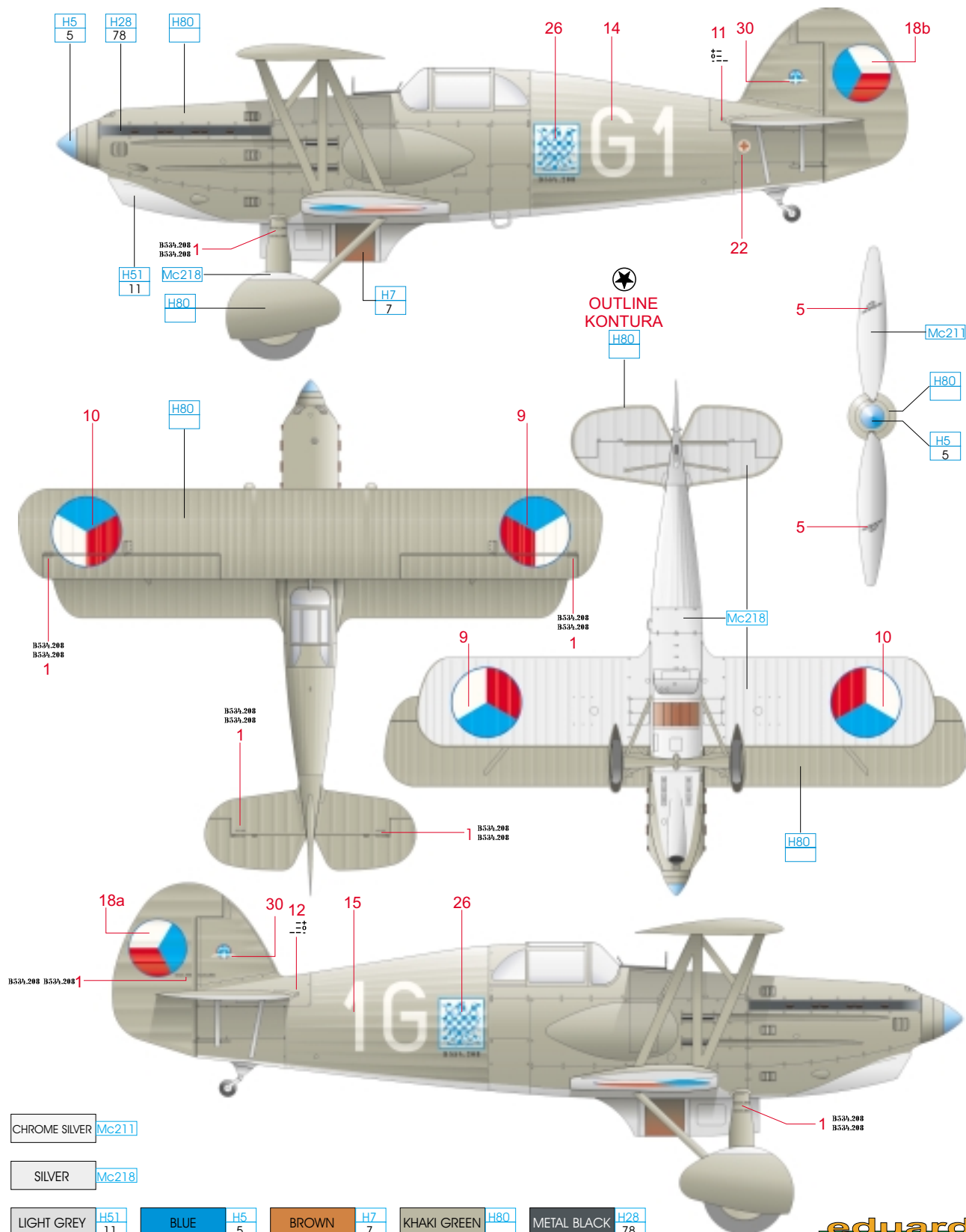
A B 534.208

36. letka, Letecký pluk 2, Olomouc, podzim 1937

Tento stroj reprezentuje zbarvení československých Avii na konci 30. let, před Mnichovskou krizí. Horní plochy jsou v barvě khaki, spodní stříbrné (spíše matnější). Spodní plocha horního křídla je také v barvě khaki. Modro-bílá moravská orlice je znakem leteckého pluku 2, písmeno G určuje příslušnost k letce, číslo 1 je číslem letounu v letce. Modrá špička vrtulového kužele je rovněž znakem příslušnosti k letce, zbarvení vrtulových kuželů však nebylo oficiálním označením. Stroj je znám z havárie dne 6. 9. 1937, kdy se, pilotován četařem Juliusem Zaoralem, srazil ve vzduchu s jinou Avií, B 534.35, za jejímž řízením seděl svobodník Jaroslav Šodek.

36th Fighter Flight, Air Regiment No.2, Olomouc, Czechoslovakia, fall 1937

This aircraft is representative of the camouflage scheme used by Avia at the end of the thirties, prior to the Munich Crisis. Upper surfaces are khaki, lower are silver doped, typically a matted shade. The lower surface of the upper wing is also khaki. The blue and white Moravian eagle identifies the aircraft as belonging to the 2nd Air Regiment, while the letter G identifies membership within the 36th Squadron, and the numeral 1 specifies the aircraft within the squadron. The blue tipped spinner was also a squadron identifier, although this was not an official marking. This aircraft is known to have crashed on September 6th, 1937, piloted by Sergeant Julius Zaoral, following a collision with another Avia, B.534.35, with private First Class Jaroslav Sodek at the controls.

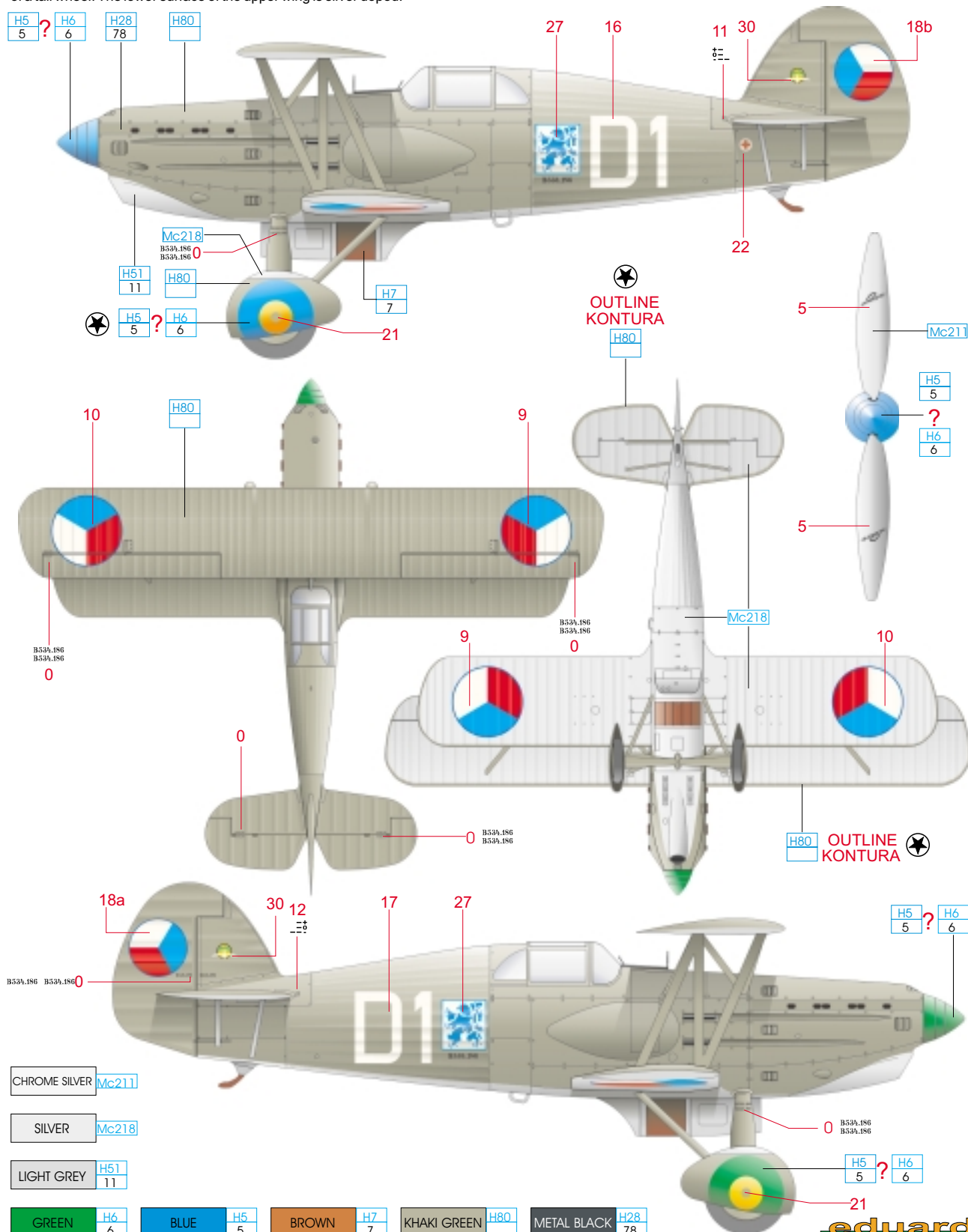


34. letka, Letecký pluk 4, Hradec Králové, léto 1937.

Avie Leteckého pluku 4 patří k nejpestřejším letounům předválečného československého letectva. Barva barevných doplňků není jistá, nejistota pramení z nejasností v přeznačování letek na konci 30. let. Doplňky mohly být buď modro-žluté, nebo zeleno-žluté. Vždy se shoduje barva mezikruží na podvozkových kapotách a barva kuzele (zelená nebo modrá). Také vnitřní bandáž vrtule byla pravděpodobně ve stejné barvě. Tento stroj je známý z fotografie, pravděpodobně pořízené v roce 1937, kdy příslušel k 34. letce, která používala modro-žluté doplňky. Ta byla v lednu 1938 přeznačena na 50. letku, s trupovým kódem K. Kód D byl pak přidělen 42. letce, která používala zeleno-žluté doplňky. Stroj nemá ostruhové kolečko, ale kluznou patku. Spodní plocha horního křídla je ve stříbrné barvě.

34th Fighter Flight, Air Regiment No.4, Hradec Kralove, Czechoslovakia, summer 1937

B.534s of the 4th Air Regiment are among the more striking within the pre-war Czechoslovak Air Force. The color details are not known for certain, and this arises from uncertainties regarding the remarking of squadrons at the end of the thirties. These could have been either blue and yellow or green and yellow. The colors on the wheel spats would be consistent, and so would, likely, the lower prop blade bandaging. This aircraft is known from photographs likely taken during the course of 1937, when attached to No.34 Squadron, which utilized blue and yellow trimming. In January, 1938, she was re-designated as belonging to No.50 Squadron, with the fuselage code K. Coded D, she was then attached to No.42 Squadron, which used green and yellow colors. The aircraft has a tail skid instead of a tail wheel. The lower surface of the upper wing is silver doped.



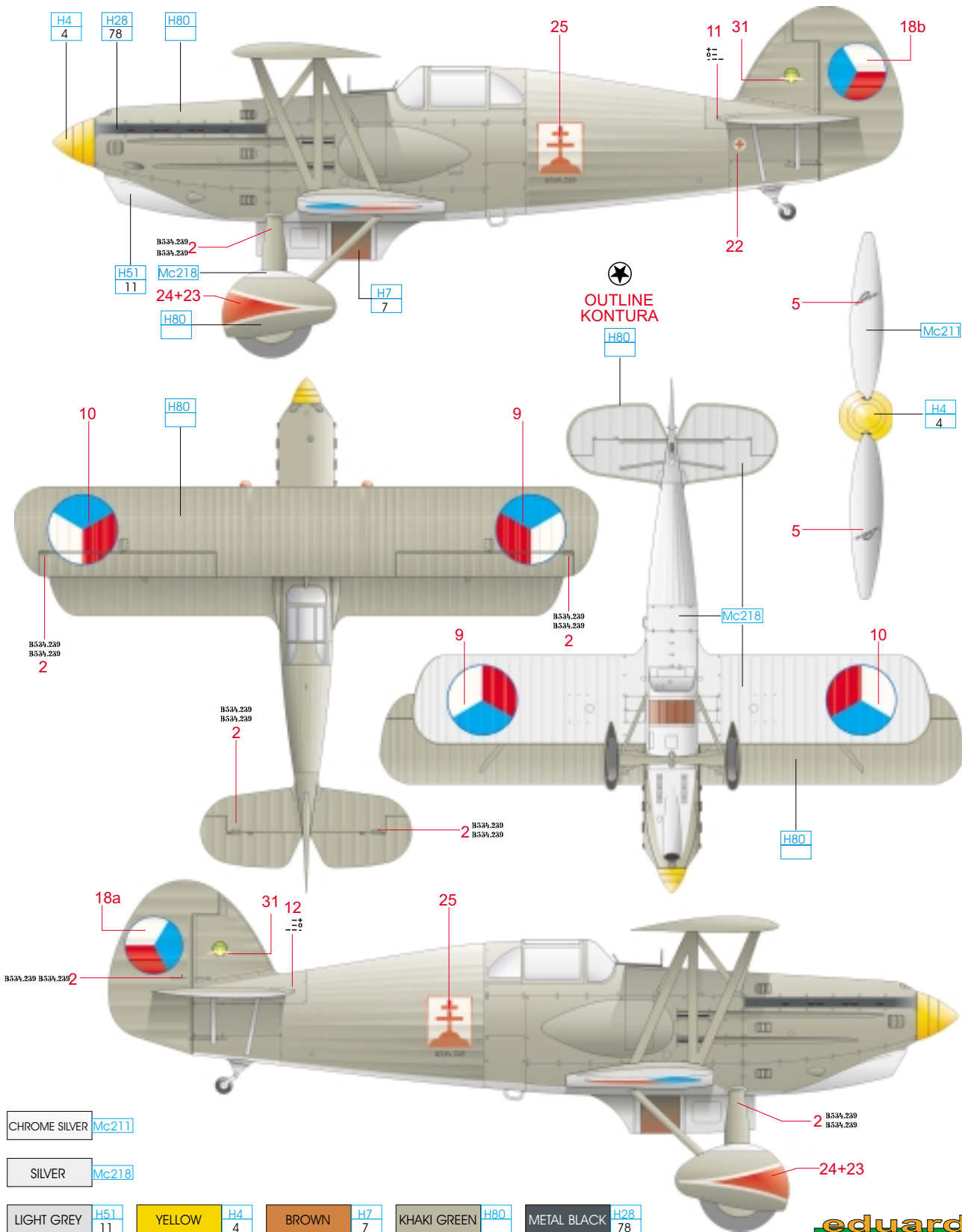
C B 534.239

45. letka, Letecký pluk 3, Piešťany, červenec 1938.

Tento stroj opět nese standardní kamufláž čs. letadel z konce 30. let. Spodní plocha horního křídla je v barvě khaki, vrtulový kužel žlutý. Stroj je znám z fotografie datované 14. 7. 1938, kdy s ním lehce havaroval desátník Baláš. V té době nebyly na letadle namalované letkové kódy. LP 3 byl jediný pluk předválečného čs. letectva, dislokovaný na Slovensku. Po rozdělení republiky a vzniku samostatného Slovenského státu byly letouny LP 3 převedeny do stavu nově vzniklých Slovenských Vzdušných zbraní. V rámci SVZ se pak Slovenské Avie účastnily bojů v Polsku, později pak v Rusku. V srpnu 1944 vypuklo na Slovensku protiněmecké povstání, v němž se angažovali i zbylé slovenské Avie B-534.

45th Fighter Flight, Air Regiment No.3, Piestany, Czechoslovakia, July 1937

This aircraft also carries the standard Czechoslovak camouflage scheme from the late thirties. The lower surface of the upper wing is in khaki, and the spinner is yellow. The aircraft was documented on a photograph dated July 14th, 1938, when she suffered light damage while piloted by corporal Balas. At the time, these aircraft carried no squadron codes. The 3rd Air Regiment was the only one that, prior to the outbreak of war, was located in Slovakia. After the dissolution of Czechoslovakia, 3rd Air Regiment aircraft were incorporated into the services of the newly formed Slovak Air Force. In this service, Avia B.534s took part in combat operations in Poland and, later, the Soviet Union. In August, 1944, the Slovak National Uprising saw the remaining Avias take part in anti-German ops.



D B 534.217

Kombinovaná letka, SNP, září 1944

Na podzim 1944 používalo Slovenské povstalecké letectvo několik Avii B-534. Toto je jediná povstalecká Avie, na níž je bezpečně dokumentované použití tzv. povstaleckých výsostných znaků. Ty tvořila původní čs. kokarda doplněná slovenským dvouramenným křížem. Čs. znaky jsou nesprávně orientované s červenou výšecí vně osy letounu na pravé polovině křídla a modrou nahore na směrovce. Není jisté, zda znaky na spodních křídlech byly kompletní povstalecké, nebo zda šlo jen o původní československé bez slovenského kříže uvnitř znaku. Stroj nese standardní kamufláž khaki na horních a stříbrou na spodních plochách (šedá je pro tento stroj nepravděpodobná), s khaki spodní plochou horního křídla. Stroj má značně opotřebovaný povrch. Špička vrtulového kužele byla buď khaki, nebo také značně olétaná. Listy vrtule černé z obou stran. Vrchní část přídě rovněž pravděpodobně khaki, ne žlutá. Pohyblivý překryt kabiny chybí na všech známých fotografiích tohoto stroje v období SNP.

Combined Flight, Slovak National Uprising, September 1944

In the fall of 1944, the Slovak National Uprising saw the use of several Avia B.534s. This specific aircraft is the only one so far, where it has been photographically documented, to carry the national markings used during the uprising. These were composed of the original Czechoslovak roundels with the addition of the Slovak two-pronged cross. The markings on the right wing are oriented incorrectly with the red field facing away from the fuselage, and the blue field pointing upwards on the rudder. It has not been conclusively determined whether or not the lower wing markings lacked the Slovak crosses. The aircraft carries the typical camouflage scheme of khaki upper surfaces and silver doped lower (gray respray of the lower surfaces for this machine are unlikely), and with khaki undersurface of the top wing. The aircraft was noted to have been rather heavily weathered. The tip of the spinner was either khaki or possibly also heavily weathered. Propeller blades were black on both sides. The top of the nose was likely also khaki, and not yellow. All photographic evidence suggests that the sliding portion of the canopy was missing at the time of the Slovak National Uprising.

