

# AVIA B-534 III.série

8191

1:48



## 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 doletala 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 několikátýdenní 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 nepřizeň 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.

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 nezbývá 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 Squadron 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.

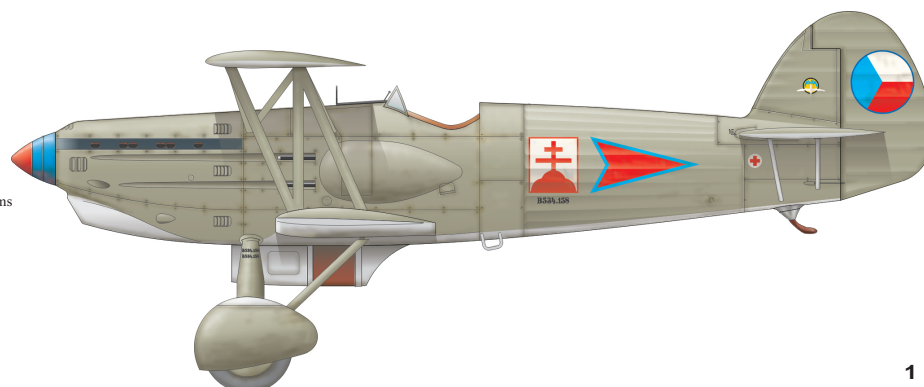
Our model was influenced by these facts, and what the type means to us. We developed the kit with diligence and scrutiny, employing the most modern manufacturing technology at our disposal. In that sense, we have something in common with the original developers of the type all those years ago, and we 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 bombs

### 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 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 pro malé děti, 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



SYMMETRICAL 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

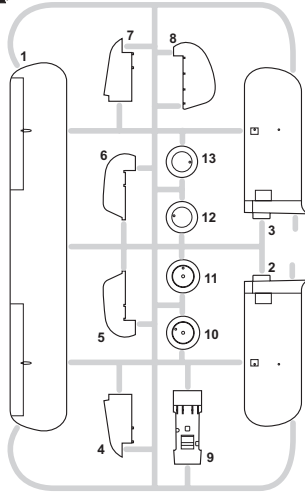


PIÈCES

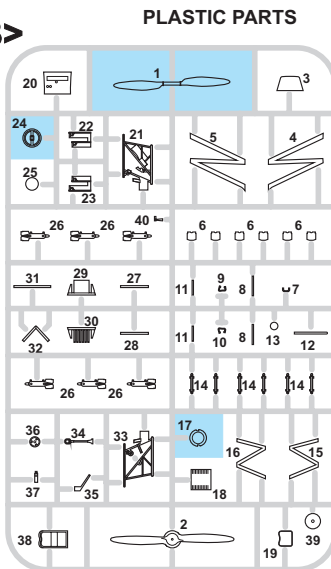


部品

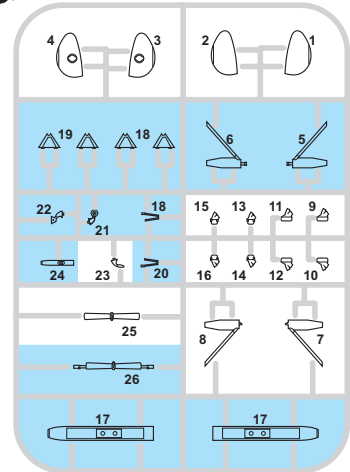
A>



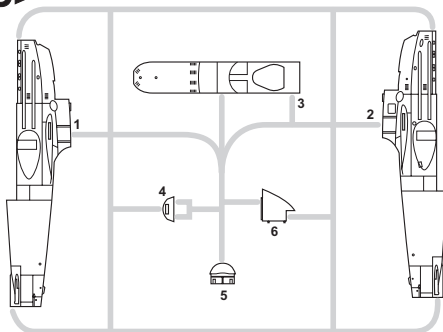
B>



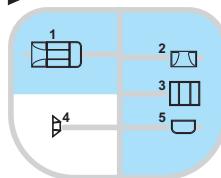
C>



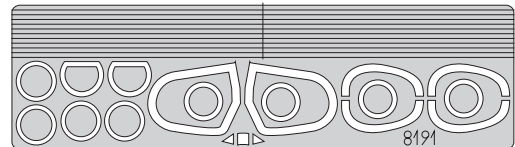
D>



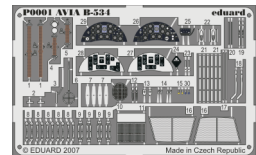
F>



eduard  
MASK



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



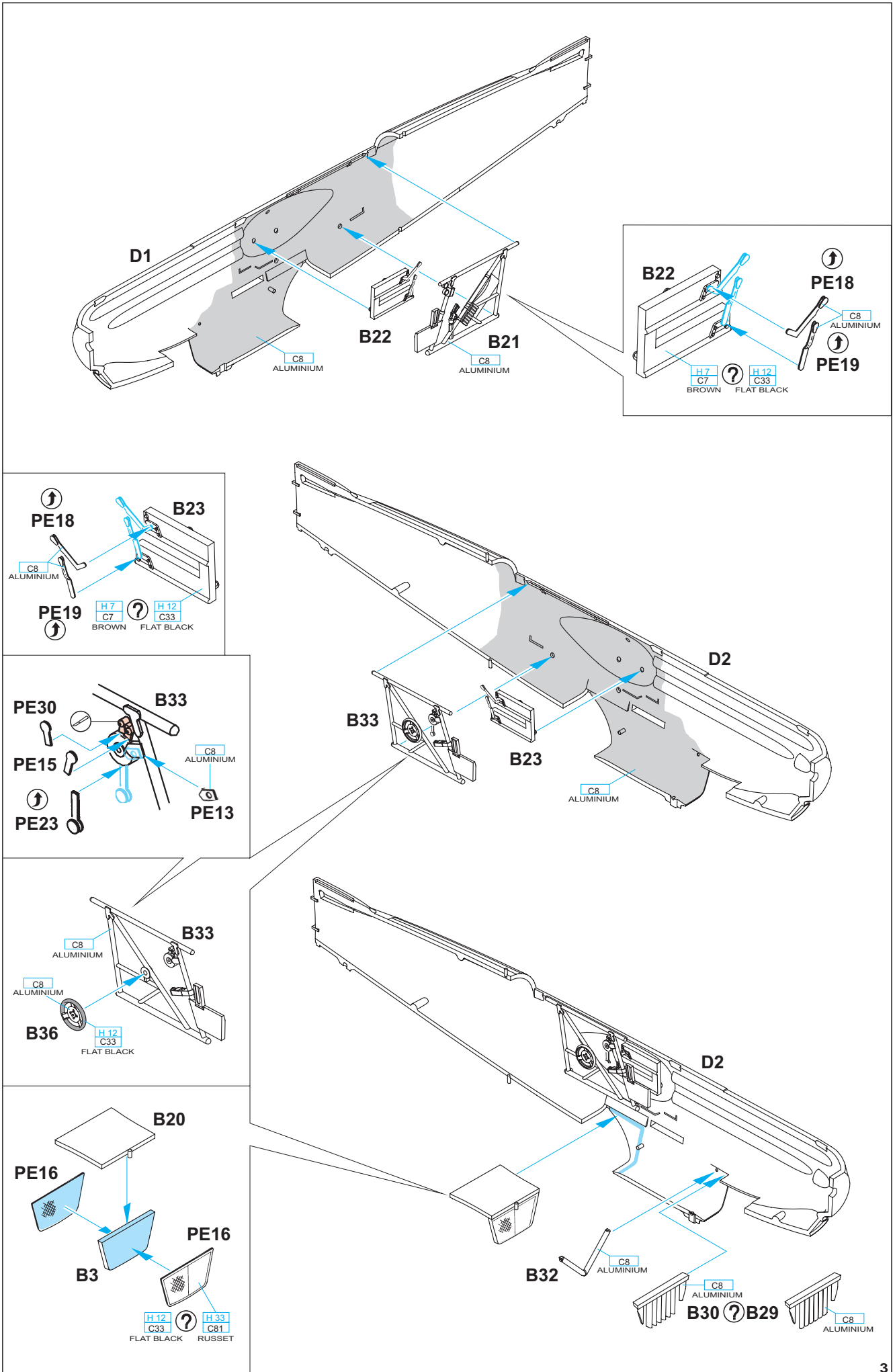
PEINTURE

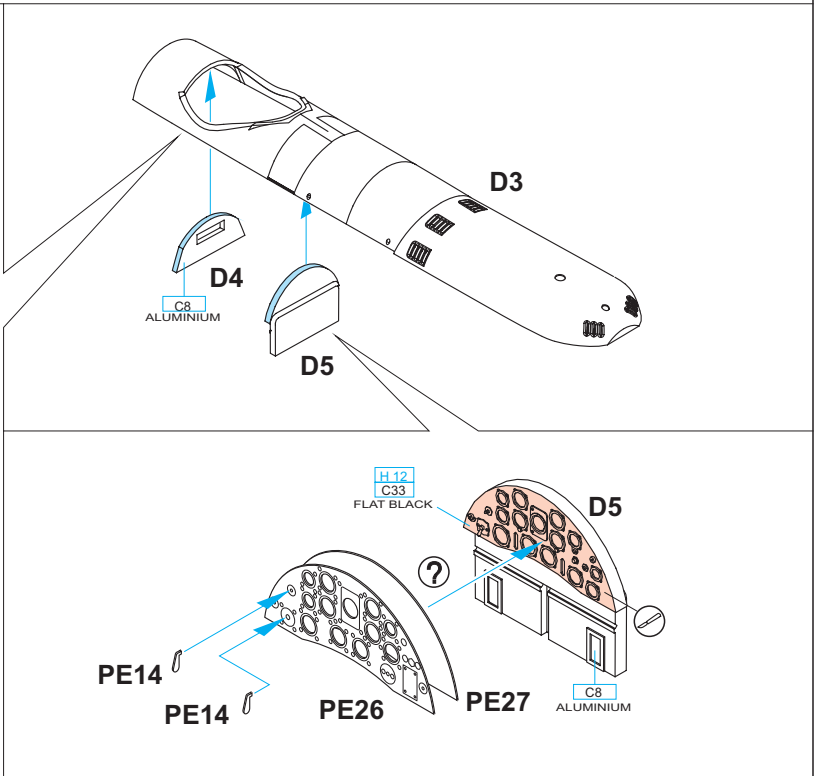
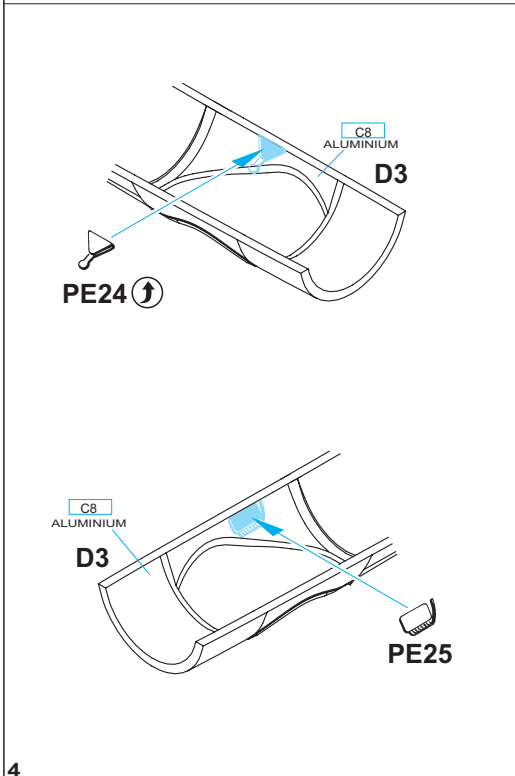
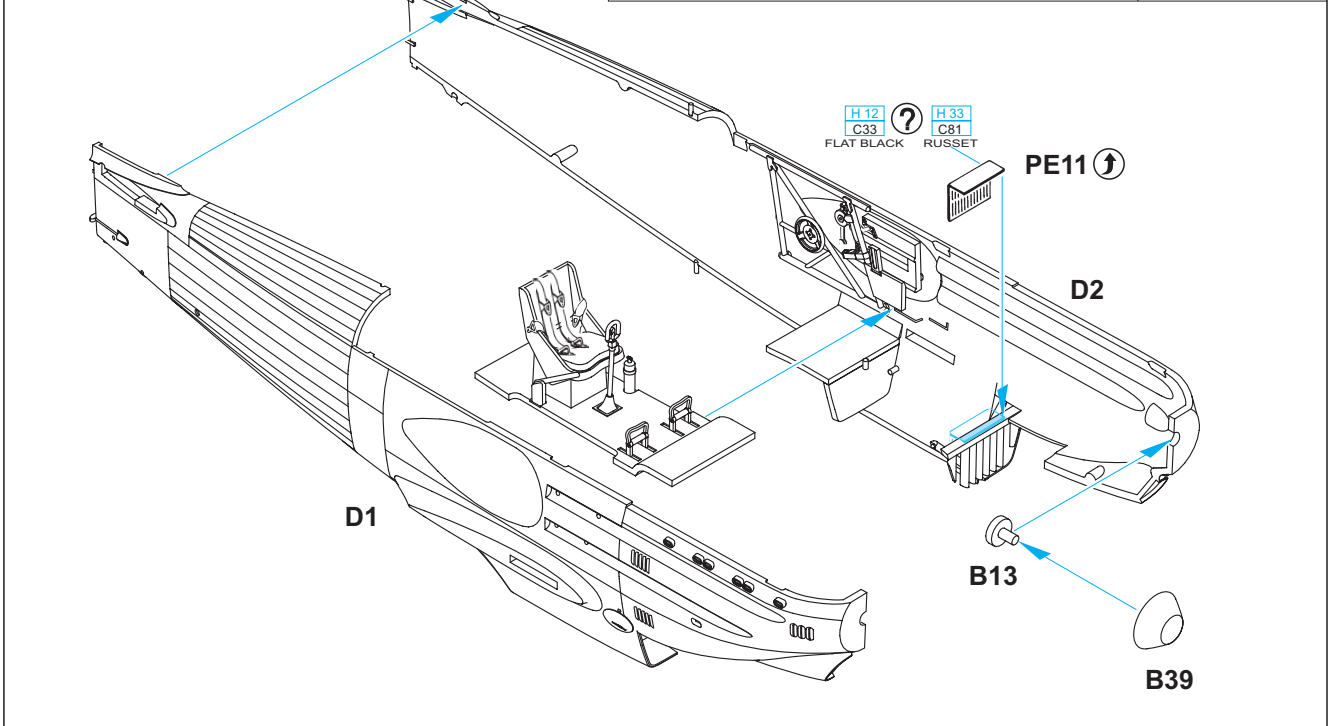
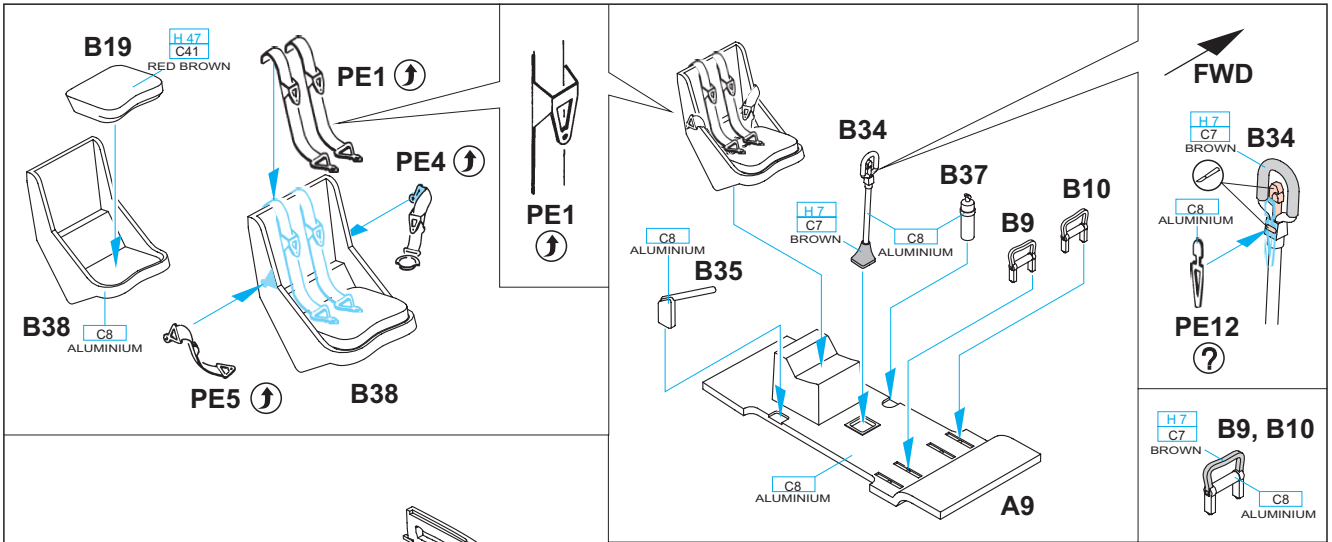


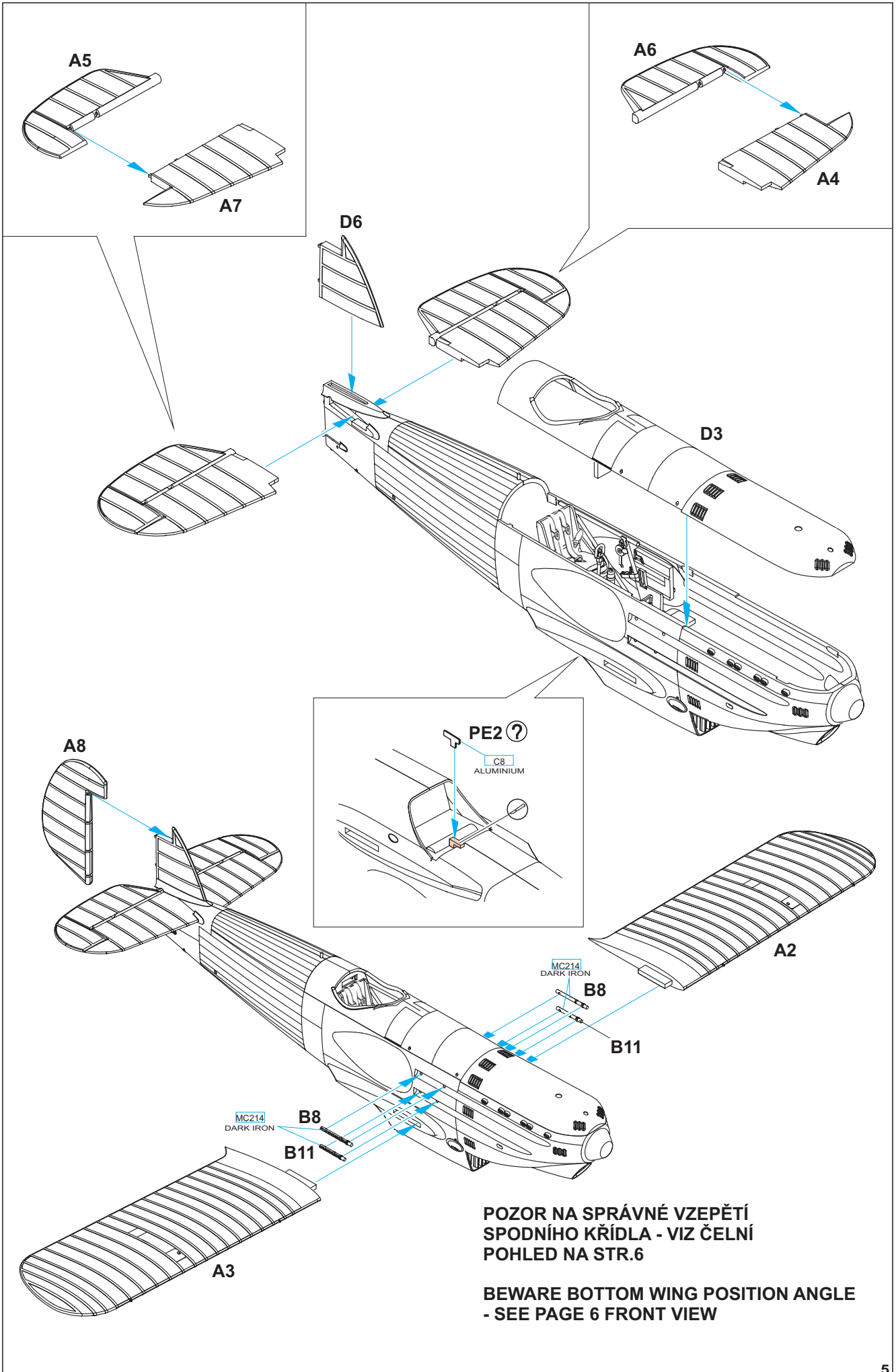
色

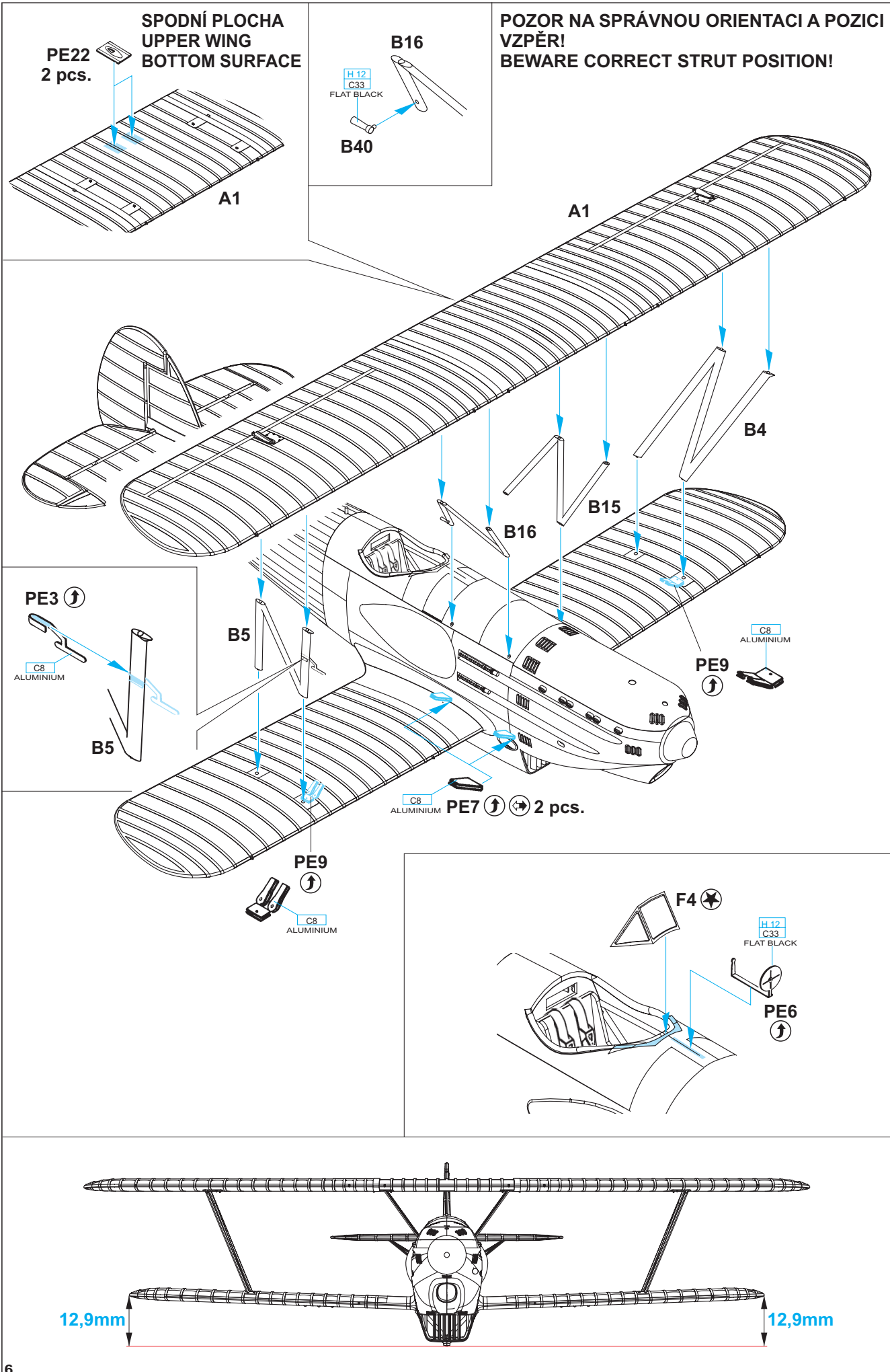
GSI Creos (GUNZE)		
AQUEOUS	Mr.COLOR	
H 3	3	RED
H 6	6	GREEN
H 7	7	BROWN
H 11	62	FLAT WHITE
H 12	33	FLAT BLACK
H 28	78	METAL BLACK
H 33	81	RUSSET
H 37	43	WOOD BROWN
H 47	41	RED BROWN

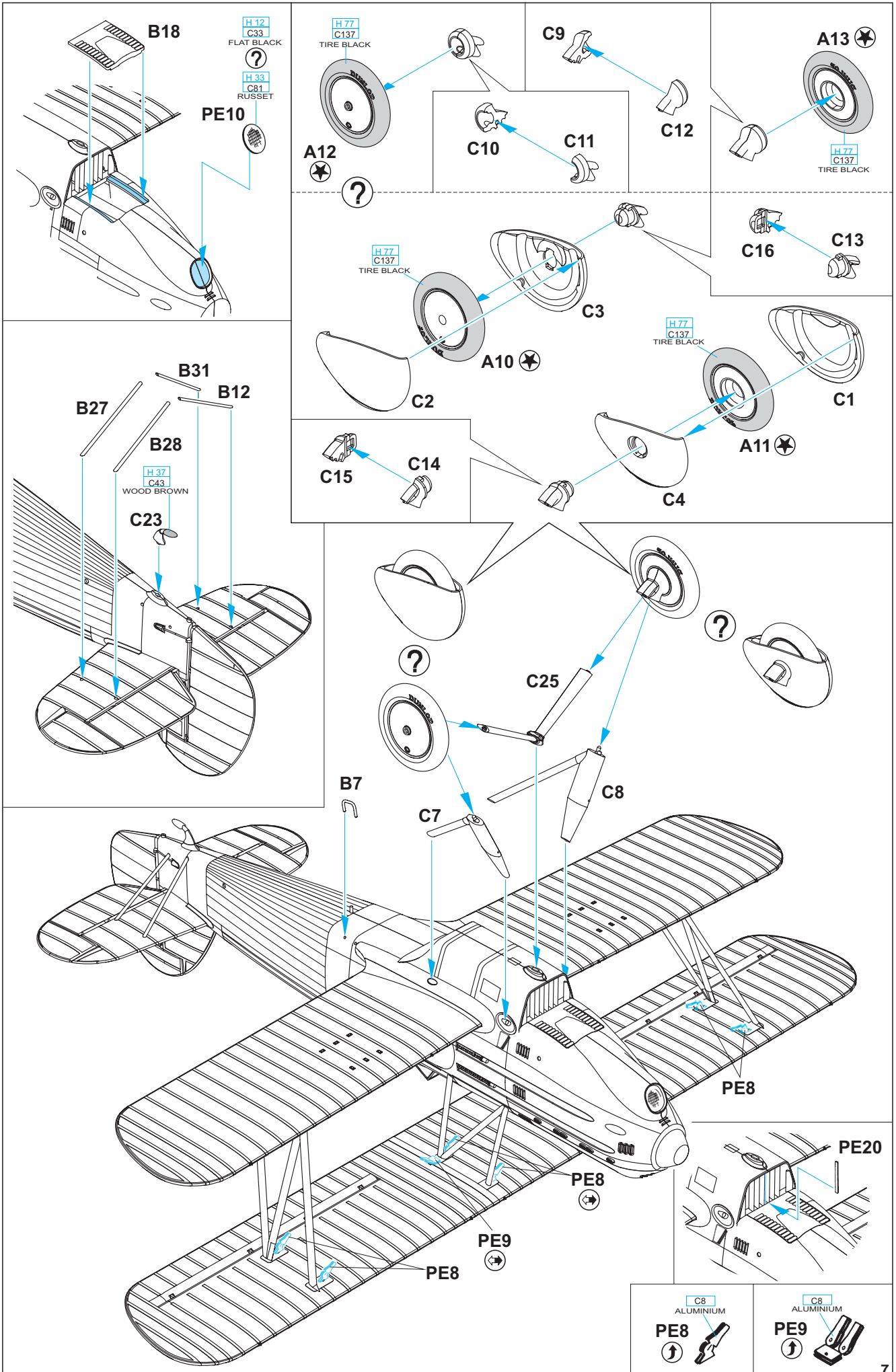
AQUEOUS	Mr.COLOR	
H 51	11	LIGHT GRAY
H 64	17	BLACK GREEN
H 77	137	TIRE BLACK
H 80		KHAKI GREEN
Mr.METAL COLOR		
MC211		CHROM SILVER
MC214		DARK IRON
MC215		COPPER
C8		ALUMINIUM

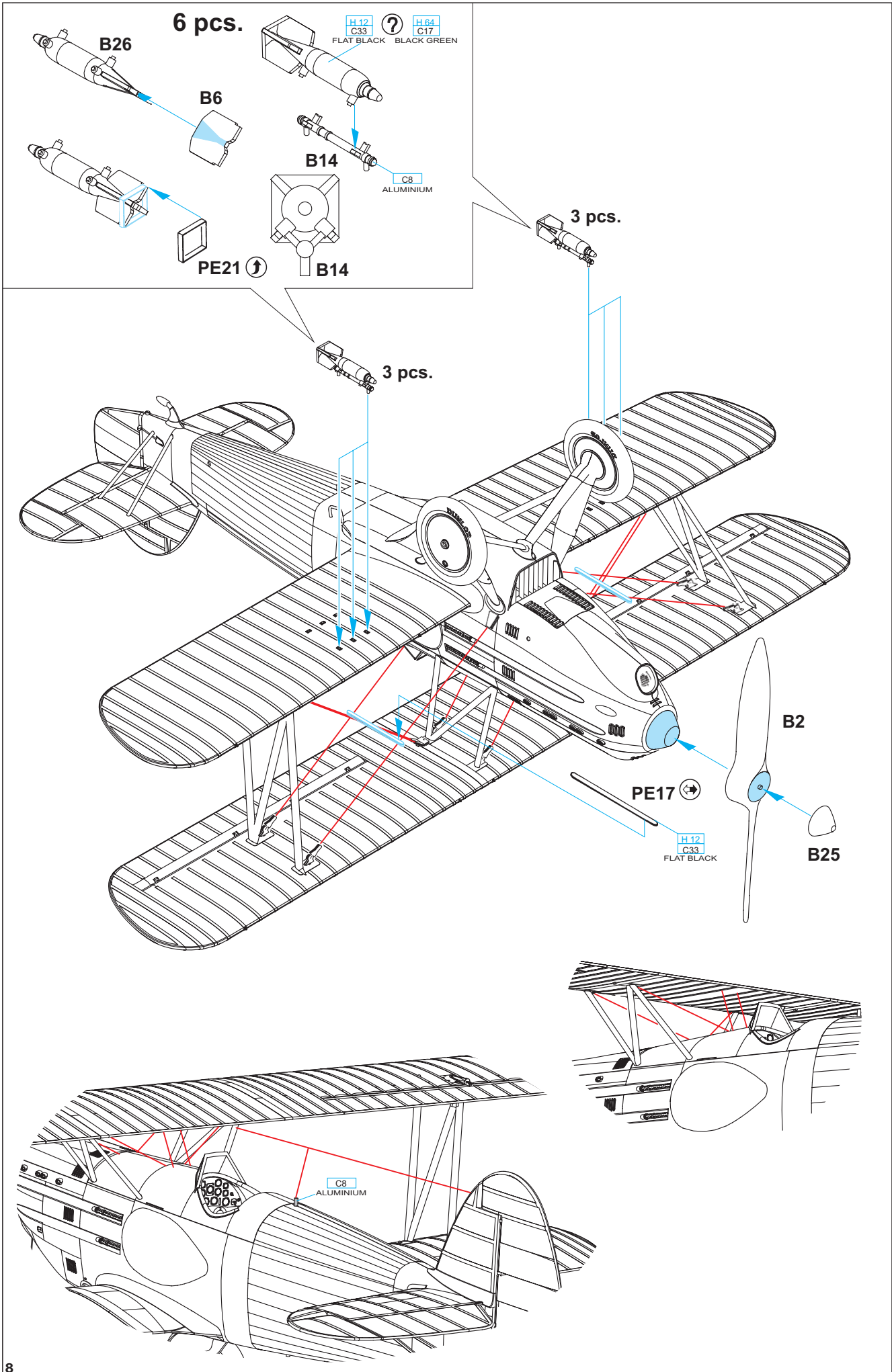














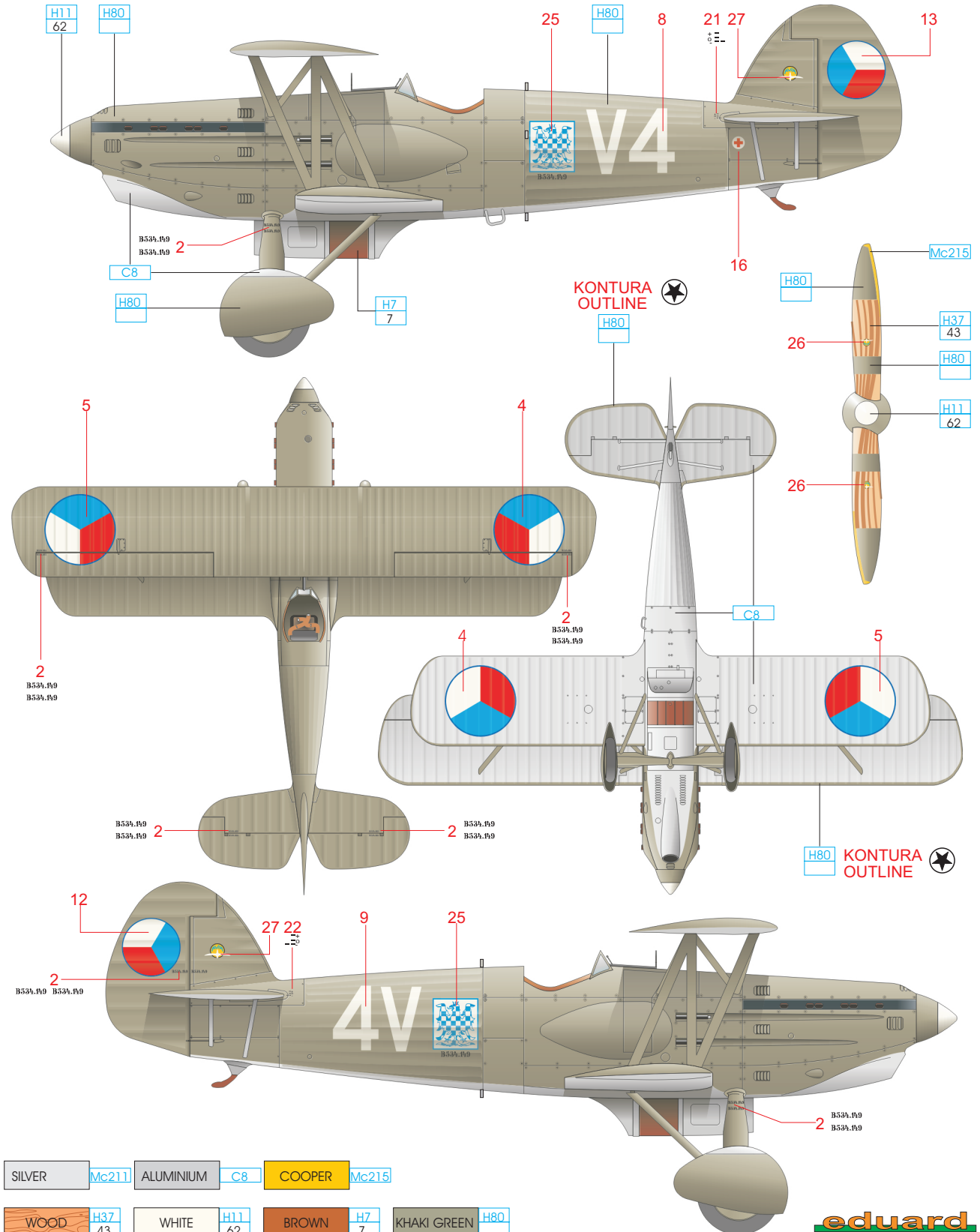
# A. Avia B-534.149

## Letecký pluk 2, 51. stíhací letka, Olomouc, Československo, květen 1937 – březen 1939

Tento stroj skvěle reprezentuje zbarvení československých Avii na konci 30. let, před Mnichovskou krizí. Horní plochy jsou v barvě khaki, spodní stříbrné (spíše matnější). Modro-bílá moravská orlice je znakem leteckého pluku 2, písmeno V určuje příslušnost k letce, číslo 4 je číslem letounu v letce. Bílá špička vrtulového kužele je rovněž znakem příslušnosti k letce, zbarvení vrtulových kuželů však nebylo oficiálním označením.

## No.2 Air Regiment, 51st Fighter Flight, Olomouc, Czechoslovakia, May 1937 March 1939

This aircraft illustrates very well the camouflage painting of Czechoslovak Avias at the end of the thirties, immediately prior to the Munich Crisis. Upper surfaces are in khaki, bottom surfaces being silver doped (more matt than typical). The blue and white Moravian eagle was the marking of the 2nd Air Regiment, and the letter V indicated the Flight affiliation. The number 4 referred to the aircraft within the Flight. The white tipped spinner was also affiliated with the Flight, although this was not an official marking.



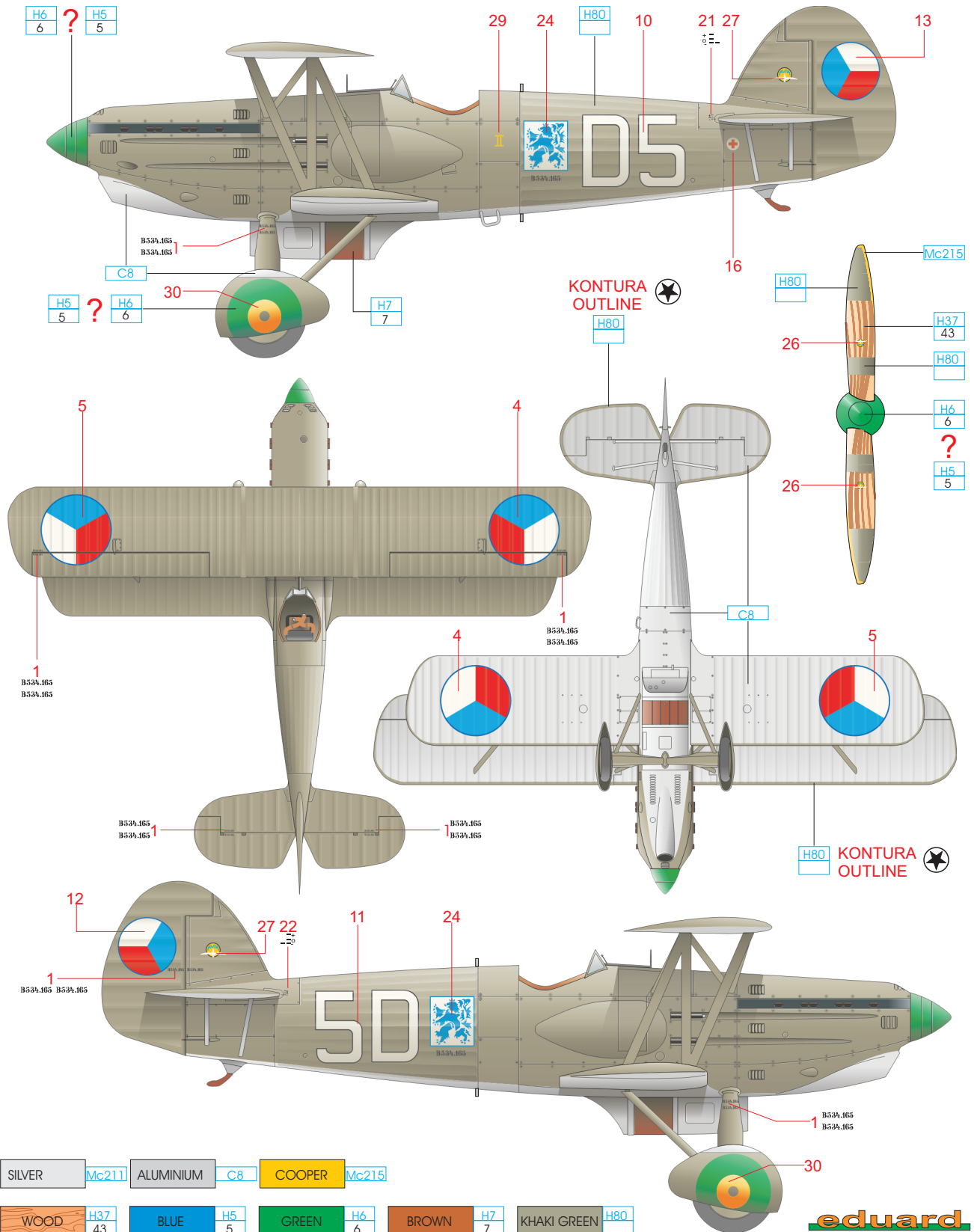
# B. Avia B-534.165

## Letecký pluk 4, 34. stíhací letka, Hradec Králové, Československo, srpen 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. Doplnky mohly být buď modro-žluté, nebo zeleno-žluté. Vždy se shoduje barva mezikruží na podvozkových kapotách a barva kužele (zelená nebo modrá). Také vnitřní bandáž vrtule byla pravděpodobně ve stejné barvě.

## No.4 Air Regiment, 34th Fighter Flight, Hradec Kralove, Czechoslovakia, August, 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.



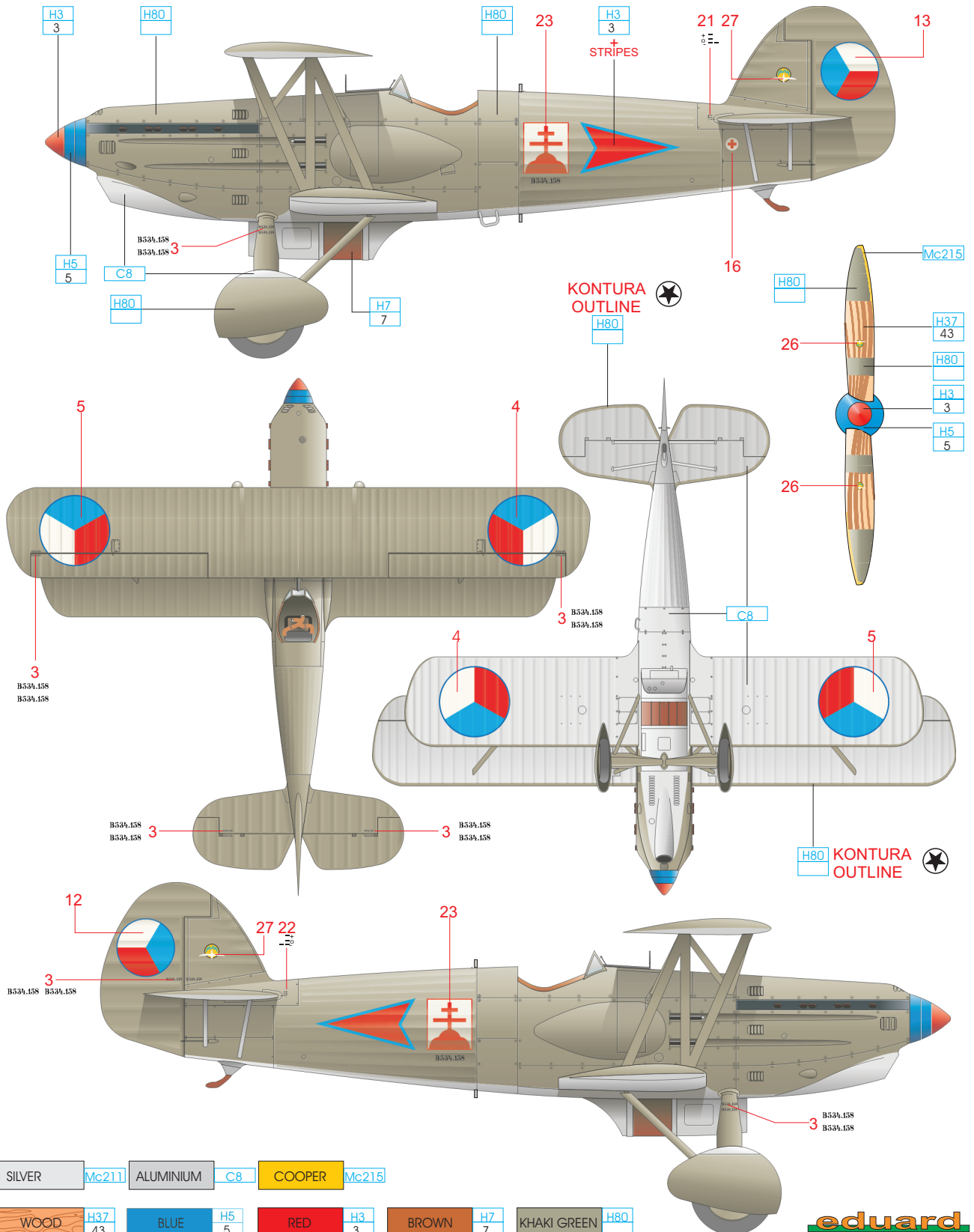
# C. Avia B-534.158

## Letecký pluk 3, 37. stíhací letka, Piešťany, Československo, léto 1938

Stroj nese standardní kamufláž, khaki na horních plochách, doplněnou československými výstostnými znaky a znakem LP 3, červeným slovenským dvojamenným křížem na bílém štítě. LP 3 používal v létě 1938 pro své letky barevné trojúhelníkové symboly místo letkových kódů (písmeno+číslo). Je pravděpodobné, že vrtulový kužel byl dvoubarevný, s modrou základnou a červenou špičkou.

## No. 3 Air Regiment, 37th Fighter Flight, Piestany, Czechoslovakia, summer, 1938

This aircraft carries the standard scheme of khaki upper surfaces and silver doped undersides. Czechoslovak national insignia is carried in the usual places, and the insignia of No.3 Air Regiment, a red Slovak two pronged cross on a white field. No.3 AR, in the summer of 1938, used the colored geometric shapes for its Flights in lieu of the letter and number combination. It is likely that the spinner was two toned, with a blue base and red tip.



# D. Avia B-534.158

## Letka 11 Slovenských Vzdušných zbraní, Piešťany, zima 1939/1940

Stejný stroj jako v předchozím případě, po rozpadu Československa, ve službě Slovenských Vzdušných zbraní. Čs.výsostné znaky jsou nahrazeny slovenskými znaky prvního typu. V období polské kampaně v září 1939, které se Slovensko účastnilo jako spojenc Německa, byly slovenské výsostné znaky doplněny německými trávovými kříži. Na trupu prosvítá zatřené původní československé označení Leteckého pluku 3.

## 11th Flight, Slovak Air Force, Piestany, winter, 1939/1940.

The same aircraft as above, now after the dissolution of Czechoslovakia, and in the services of the Slovak State. The Czechoslovak roundels have been replaced with Slovak insignia of the first type. During the Polish campaign of September, 1939, in which Slovakia participated as a German ally, national markings were supplemented with German national crosses. The original Czechoslovak No.3 marking can be seen through the overspray, applied when the markings were changed.

