



Stíhací Avia B.534 je symbolem předválečného československého letectva. Již v době svého vzniku byla zastaralá, přesto se k ní upínaly naděje československého lidu v době Mnichovské krize.

Na sklonku roku 1929 odešli z firmy Avia úspěšní konstruktéři Pavel Beneš a Miroslav Hajn. Jejich pozici zaujali František Novotný a Robert Nebesář, který vedl konstrukční oddělení zaměřené zejména na dvoumotorové letouny. František Novotný se věnoval jednomotorovým strojům a po úspěšných akrobatických Avii Ba.122 až B.422 se pustil do konstrukce nového stíhacího letounu, poháněného motorem Hispano Suiza 12Nbr o výkonu 478 kW. Vznikl typ B.34, v jehož konstrukci využil Ing. Novotný své zkušenosti nabyté u britské firmy Hawker. Projevilo se to na celokovové kostře trupu z kovových trubek se šroubovými spoji namísto svarů, což zajišťovalo vyšší míru opravitelnosti. Na tento základ byly umístěny prvky nesoucí vnější potah, který tvořilo v zadní části plátno, zatímco před byla kapotována plechovými díly. Prototyp byl zalétán 2. února 1932 a ihned se projevilo několik nedostatků. Patřily mezi ně neuspokojivé chlazení motoru, nízká účinnost řízení a celková letová těžkopádnost. Spíše z milosti nakonec zadalo MNO objednávkou na stavbu upravených strojů ve dvanáctikusové sérii, dodané v létě 1934.

Vítězství síly

Již v době, kdy konstruktéři řešili problémy s B.34 se Avii, respektive koncernu Škoda, pod který spadala, podařilo vyjednat dodávky moderního motoru HS 12Ydrs o maximálním výkonu 632 kW. Mělo se jednat o budoucí standardní pohonnou jednotku letounů československého letectva. Konstruktéři použili pro stavbu prvního prototypu nedokončený projekt B.234 zamýšlený pro pohon hvězdicovým motorem, i tento prototyp nicméně vycházel z upravené konstrukce B.34. Proto dostal první prototyp nového letounu označení B.34.2, které se až později změnilo na B.534.1.

Tento první prototyp vzletl 25. května 1933 a v průběhu následných zkoušek prošel několika úpravami. Ve VTLÚ (Vojenském technickém leteckém ústavu) byl poté testován armádními piloty a porovnán s konkurenčními prototypy Letov Š.231 a Praga E.44, stejně jako se standardním stíhacím typem té doby, Avii Ba.33.

Všechny tři továrny, které usilovaly o dodávky nových stíhacích letounů armádě, připravily vzhledem k až příliš konzervativním preferencím MNO dvouplošný smíšené konstrukce, pouze Avia však měla k dispozici výkonný motor HS 12Ybbs (o stejném výkonu jako standardně používaná verze Ydrs). Konkurenční boj byl tvrdý a mocná Škodovka blokovala dodávku motoru řady HS 12Y továrně Praga. Konstruktor Pragy Jaroslav Šlechta svůj stíhací E.44 pro tento motor koncipoval, ale nakonec se musel spokojit s agregátem Kestrel o výkonu 478 kW, což bylo o 154 kW méně, než poskytoval motor v Avii B.534. I přesto výkony elegantní E.44 za B.534.1 příliš nezaostávaly, stoupavost, dolet nebo obratnost byly dokonce lepší. Ani její volba být s motorem HS 12Y by ale nic nezměnila na tom, že MNO nakoupilo pro letectvo stroj zastarávající koncepce.

Čtyři provedení a jedno navíc

Avia B.534 se tedy stala vítězem soutěže a MNO přidělilo továrně objednávkou č.j. 1031-V/3 na stavbu 147 kusů B.534. Stroje č. 2 až 101 byly dodány v tzv. 1. verzi, tedy s otevřeným kokpitem a výzbrojí dvou kulometů vz. 30 ráže 7,92 mm v přídí. Až do stroje č. 48 měly letouny také dva kulometry vz. 30 ve spodním křídle, ale u jednotek bývaly odstraňovány. První kusy B.534 obdrželo letectvo na podzim 1935. V provozu se záhy projevila konstrukční vada křídla, u kterého

se při vybírání prudšího klesání odtrhoval příliš tenký krycí plech náběžné hrany. Hrozila ztráta ovladatelnosti letounu, a dokonce i kompletní destrukce křídla. Tři piloti za to zaplatili životem, než začala Avia tuto konstrukční chybu napravit.

Od letounu č. 102 dostala B.534 čtveřici kulometů v trupu. Jejich instalace si vyžádala zvětšení boulí na bocích trupu, kryjících mechanismus zbraní. V roce 1936 pak objednalo MNO dalších 46 kusů B.534 (č. 148–173). Jednalo se o takzvanou 3. verzi či sérii, která se od druhé odlišovala změnou přívodu vzduchu ke kompresoru. Zatímco dosavadní stroje měly po jednom menším vstupu na každé straně přídě, nyní je nahradil jeden větší, centrální, umístěný zespod přídě hned za vrtulovým kuzelem. Přibyla také kapotáž kol podvozku. Útvary tyto stroje přebíraly v březnu a dubnu 1937.

Poslední úprava B.534 značně pozměnila vzhled letounu, neboť došlo k instalaci překrytu kabiny, s čím souviselo zvýšení hřbetu zadní části trupu. Kokpit byl vytápěn vzduchem odebíraným od chladiče vody. Nově byla také zavedena kovová vrtule Letov Hd-43. Takto upravené stroje (od v. č. 174) se označují jako 4. verze/série a byly dodávány od dubna 1937. Sílicí hrozba ze strany nacistického Německa přinutila MNO objednat nakonec celkem 271 letounů tohoto provedení (až do č. 445). Od stroje č. 194 dostaly B.534 namísto kluzné patky ostruhové kolečko, byla přidána poziční světla na kýlovku a spodní křídlo a další vybavení pro lety v noci jako osvětlení příst. desky a kování na křídle pro nosič osvětlovací pumy. Stroje v. č. 194–377 tak byly označovány i jako Bn.534 („n“ jako noční).

Díky motoru HS 12Ybbs s dutou hřídelí vznikla také kanónová Avia Bk-534 pro kterou byl původně určen kanón Hispano 402 ráže 20 mm. Kulometná výzbroj byla redukována na dvě zbraně. Bylo objednáno 54 ks (stroje č. 501–554), a těsně před Mnichovskou krizí dalších 60 ks (č. 555–620). Kvůli tomu, že MNO trvalo na změně kanónu za Oerlikon FFS-20, který vyžadoval konstrukční změny, nelétaly Bk.534 nikdy s kanónem. Problém se totiž až do okupace nepodařilo vyřešit. Namísto něj se instaloval pouze třetí kulomet.

Ve službě

Avie B.534 tvořily páteř československého stíhacího letectva, ale nebylo jim umožněno zvládnout proti nepříteli k obraně vlasti. Po okupaci Československa Německem byly veškeré letouny zkonfiskovány, s výjimkou těch na území Slovenska, které vytvořilo fašistický Slovenský štát. Jeho letectvo pak bojovalo po boku Luftwaffe proti Polsku a SSSR a slovenští stíhači dosáhli na B.534 několika úspěchů. Svůj první sestřel si B.534 připsala 29. července 1941 při souboji 12. letky SVZ se skupinou sovětských P-40. Dalších tří dosáhli její piloti 7. a 8. září. Již na správné straně bojovaly B.534 během Slovenského národního povstání, kdy minimálně čtyři působily v rámci Kombinované letky. Zde také dosáhl rtm. František Cyprich posledního doloženého sestřelu dosaženého ve 2. sv válce dvouplošníkem. Jeho obětí se stal maďarský Ju 52/3m.

Luftwaffe zkoušela na B.534 různé úpravy, jako kapkový překryt kabiny, instalaci záhytného háku pro přistávání na letadlové lodi, nebo osazení vlečným zařízením pro kluzák DFS 230A. Standardní letouny byly používány pro výcvik. Celkem 77 kusů B.534 odprodalo Německo do Bulharska (76 ks 4. série a 1 ks 2. série s kapkovým překrytem kabiny). Tam sloužily pod jménem Dogan, žádný souboj, natož sestřel však nezaznamenaly.



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 dílů.

INSTRUCTION SIGNS

*

INSTR. SYMBOLY

*

INSTRUKTION SINNBILDEN

*

SYMBOLES

*

記号の説明

OPTIONAL
VOLBA

BEND
OHNOUT

SAND
BROUST

OPEN HOLE
VYVRTAT OTVOR

SYMETRICAL ASSEMBLY
SYMETRICKÁ MONTÁŽ

REMOVE
ODŘÍZNOUT

REVERSE SIDE
OTOČIT

APPLY EDUARD MASK
AND PAINT
POUŽÍT EDUARD MASK
NABARVIT

PARTS

*

DÍLY

*

TEILE

*

PIÈCES

*

部品

PLASTIC PARTS

A>

8190A

B>

8190B

C>

8190C

E>

8190E

F>

8190F

8192

PE - PHOTO ETCHED
DETAIL PARTS

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

COLOURS

*

BARVY

*

FARBEN

*

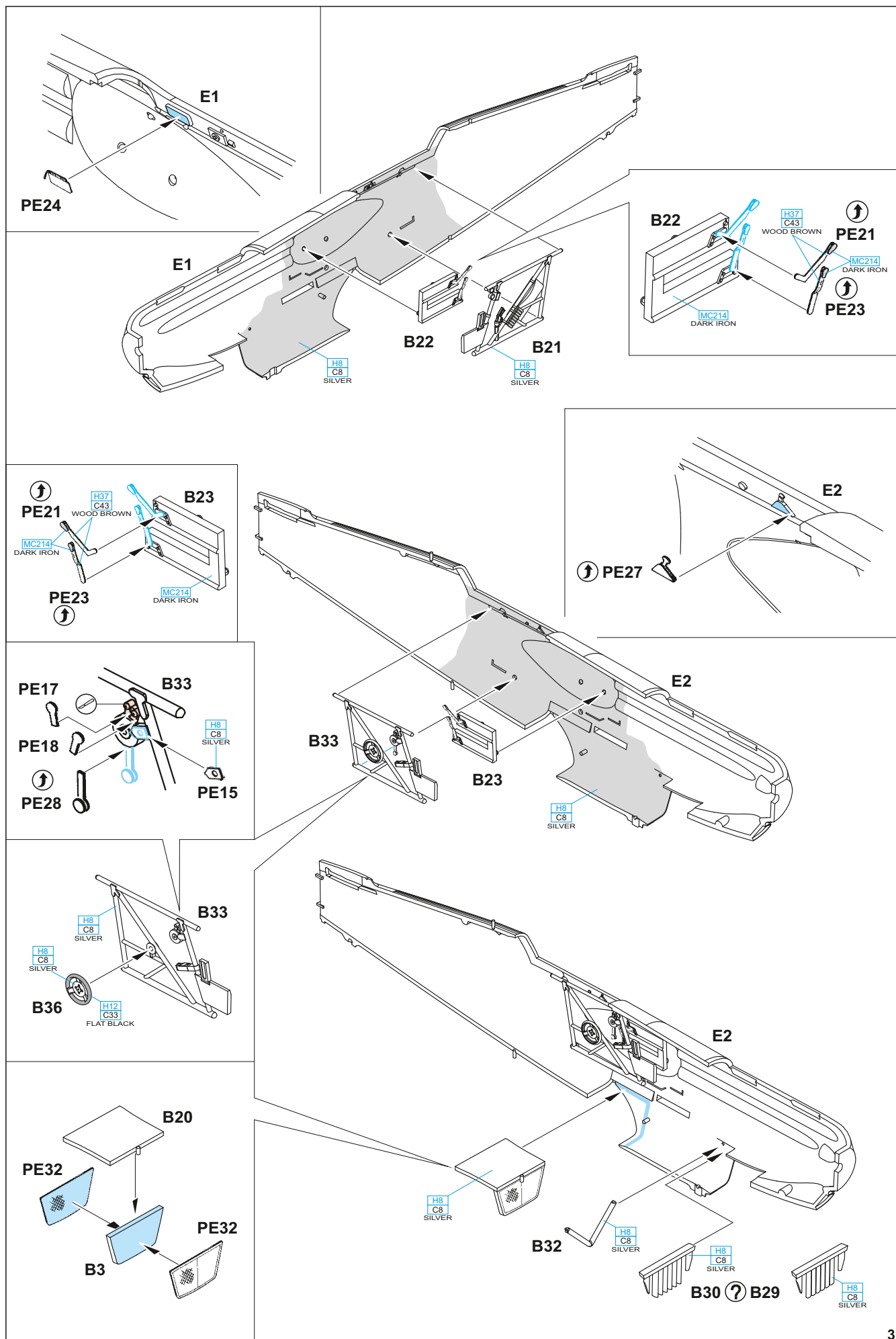
PEINTURE

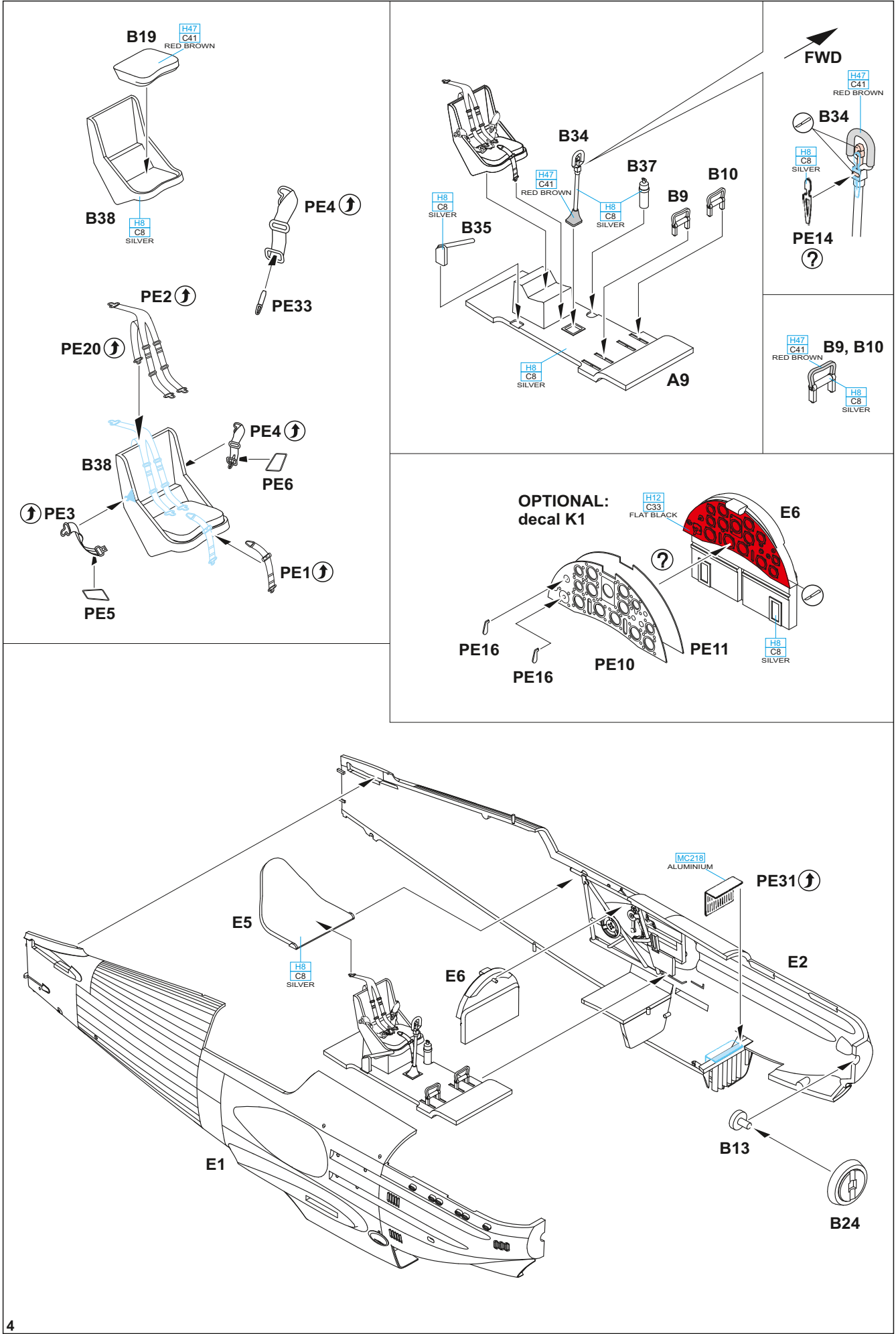
*

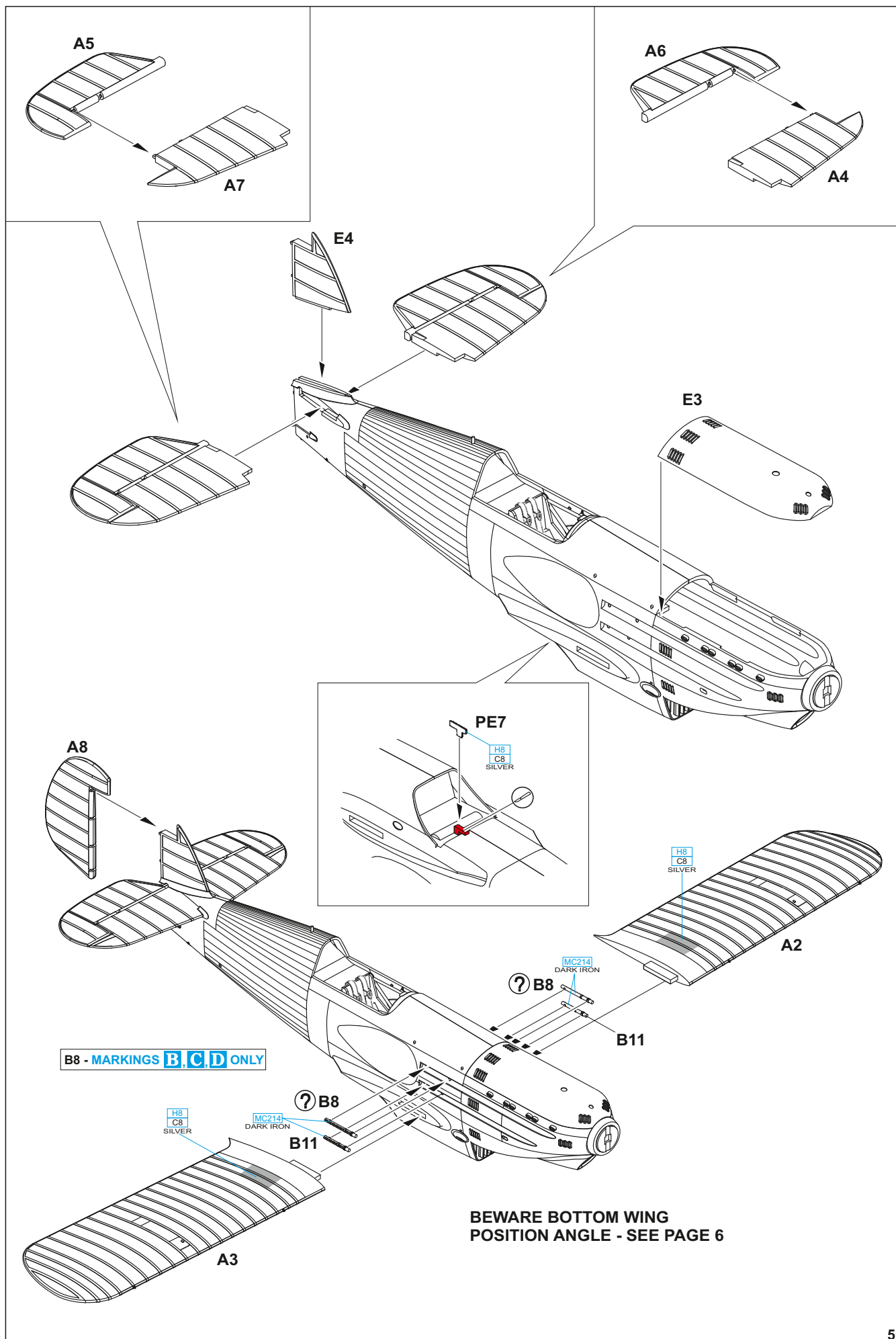
色

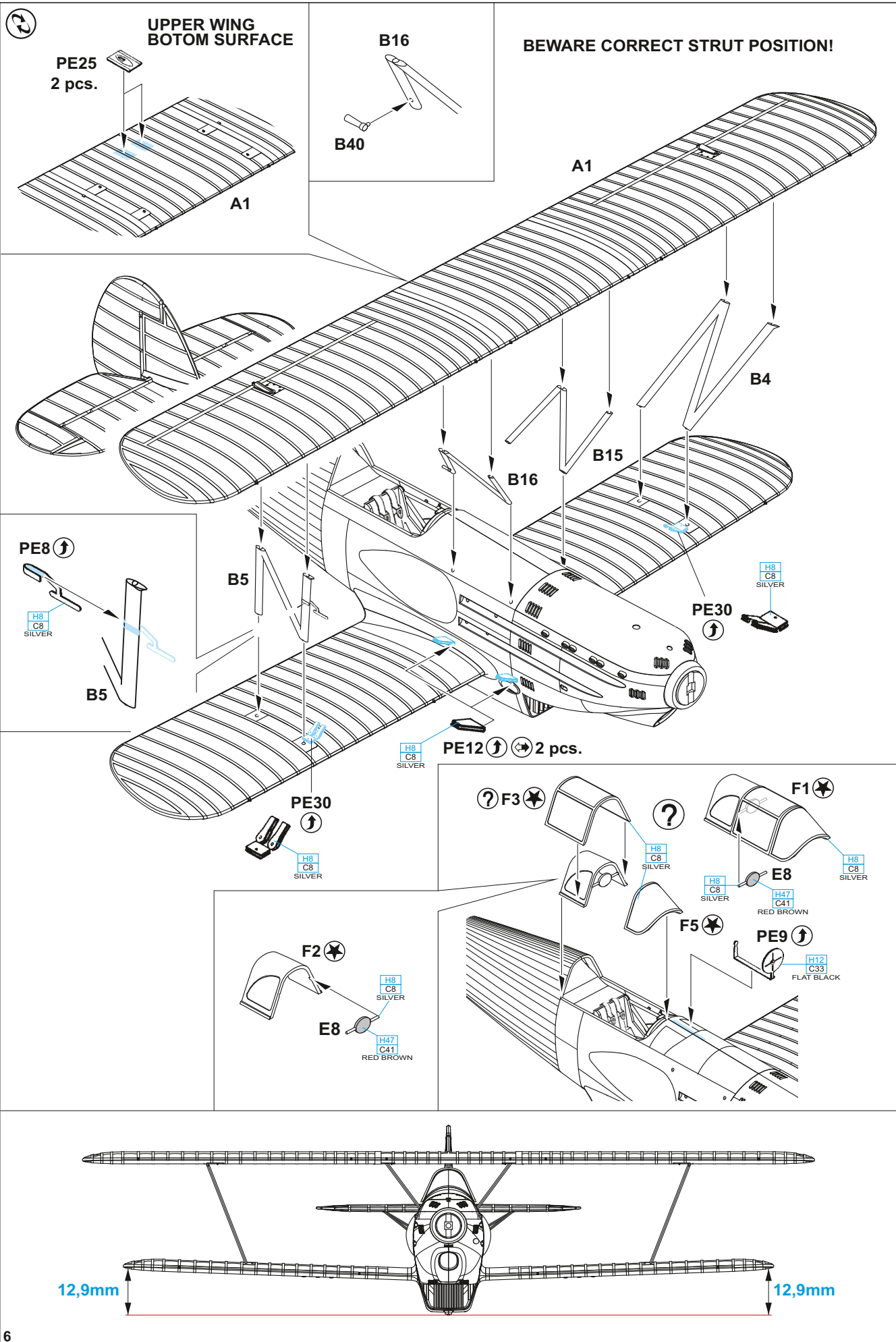
GSi Creos (GUNZE)		
AQUEOUS	Mr.COLOR	
H5	C5	BLUE
H6	C6	GREEN
H8	C8	SILVER
H12	C33	FLAT BLACK
H28	C78	METAL BLACK
H37	C43	WOOD BROWN
H47	C41	RED BROWN
H64	C17	RLM71 DARK GREEN

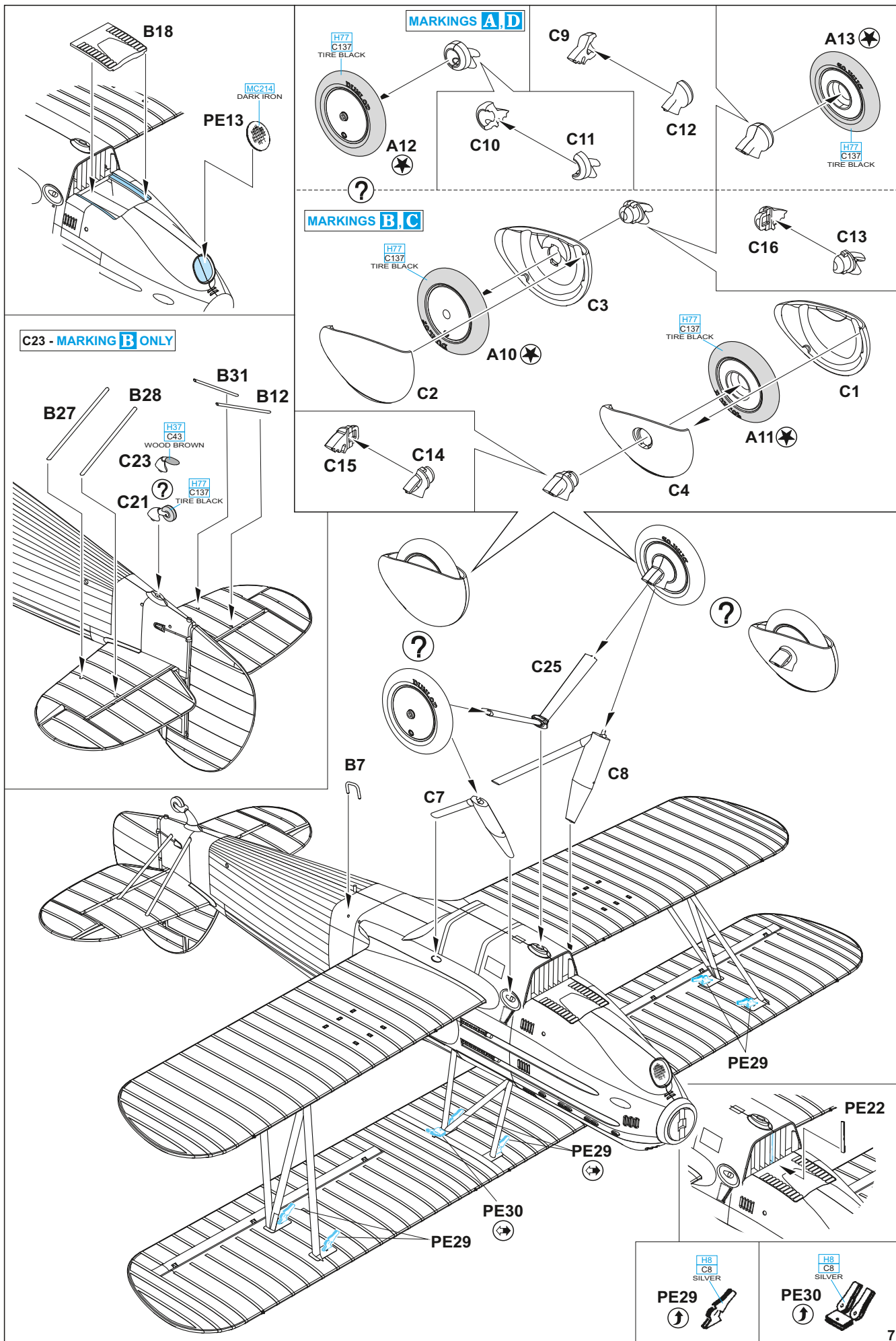
GSi Creos (GUNZE)		
AQUEOUS	Mr.COLOR	
H77	C137	TIRE BLACK
H413	C113	YELLOW
	C121	RLM81 BROWN VIOLET
	C530	IDF GRAY
Mr.METAL COLOR		
	MC214	DARK IRON
	MC215	COPPER
	MC218	ALUMINIUM



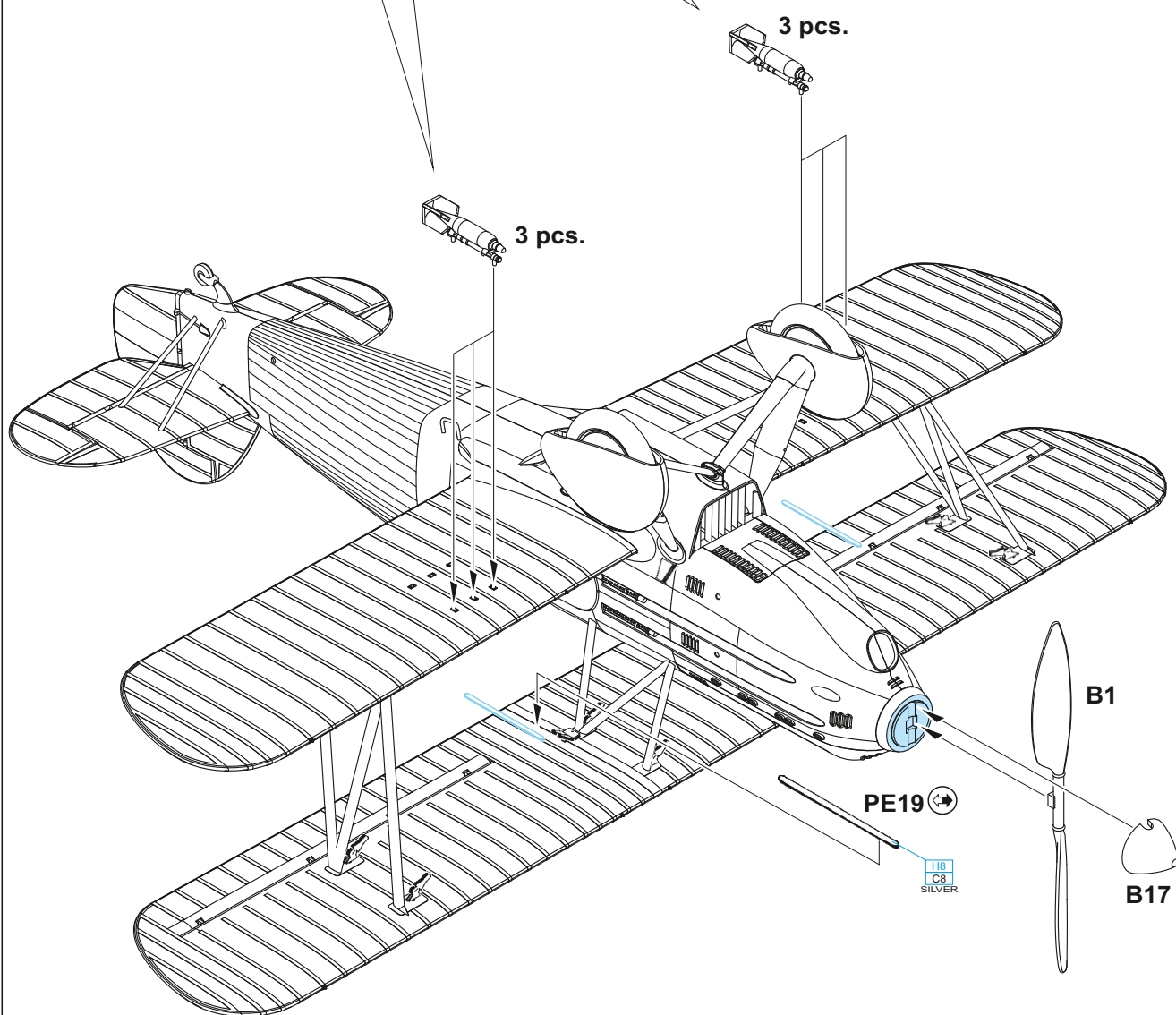
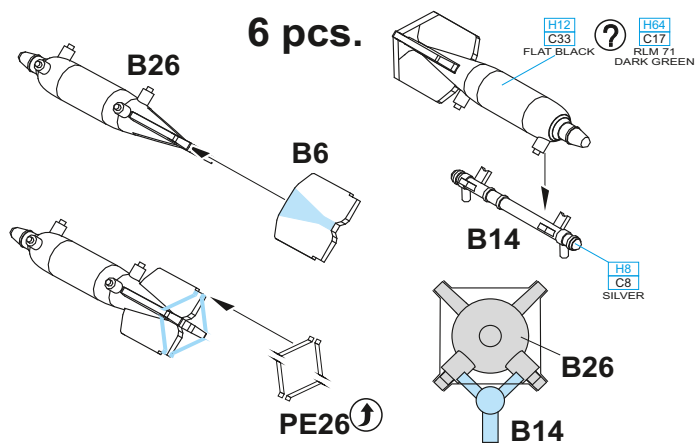


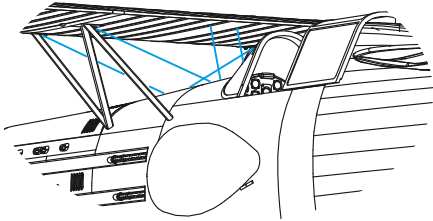
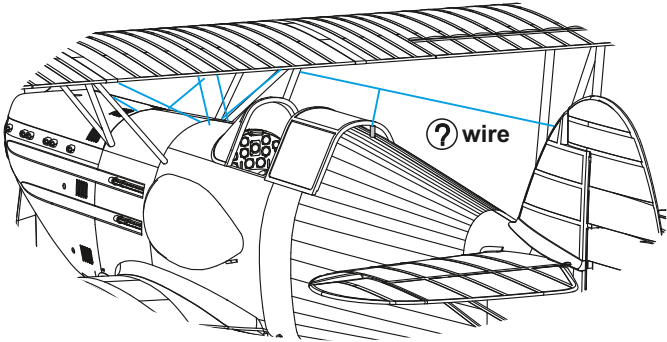
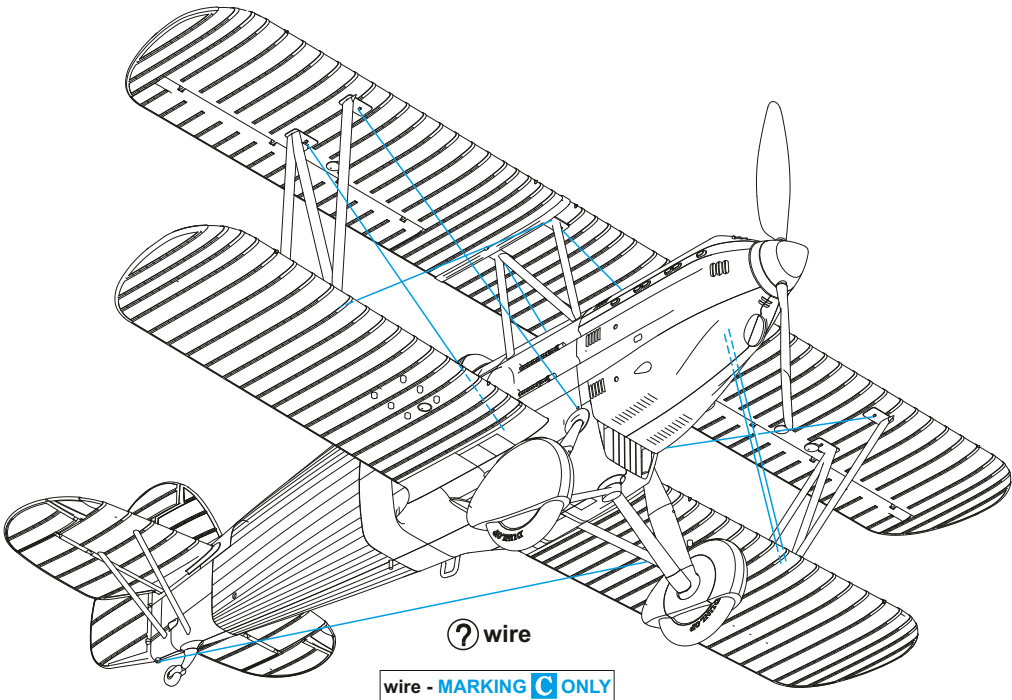




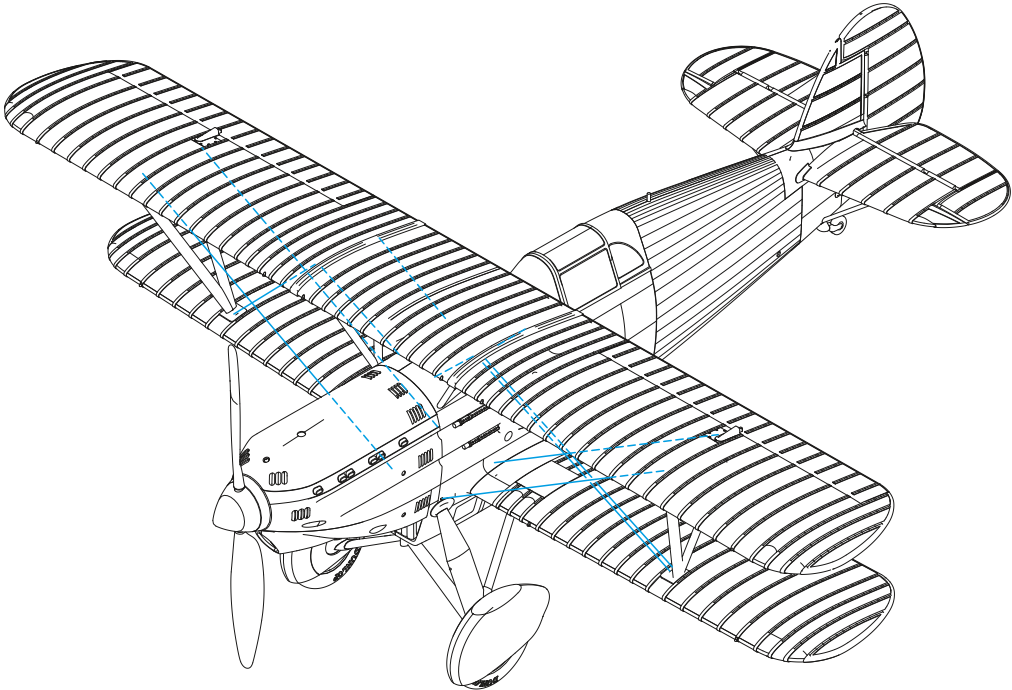


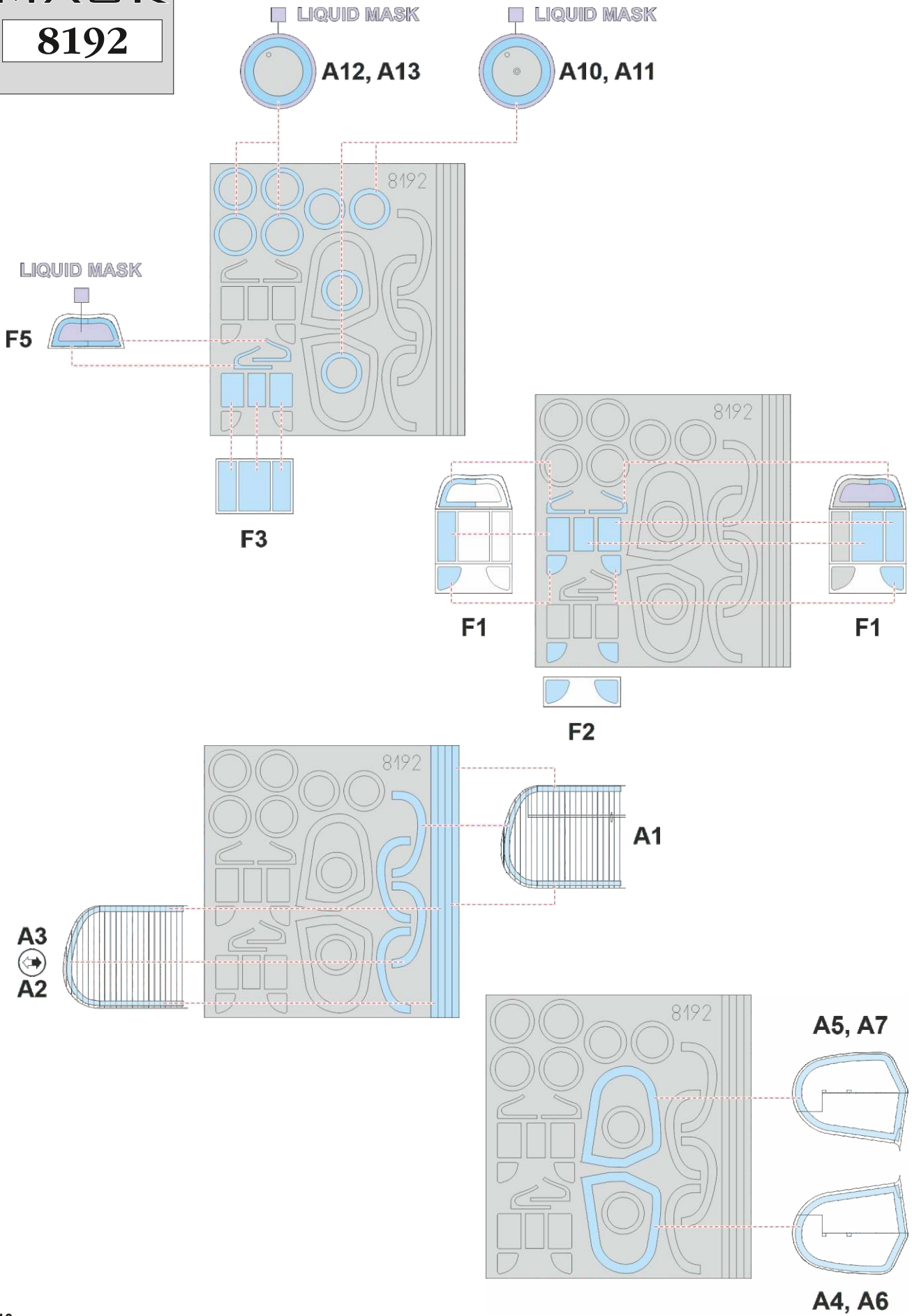
? MARKING B ONLY





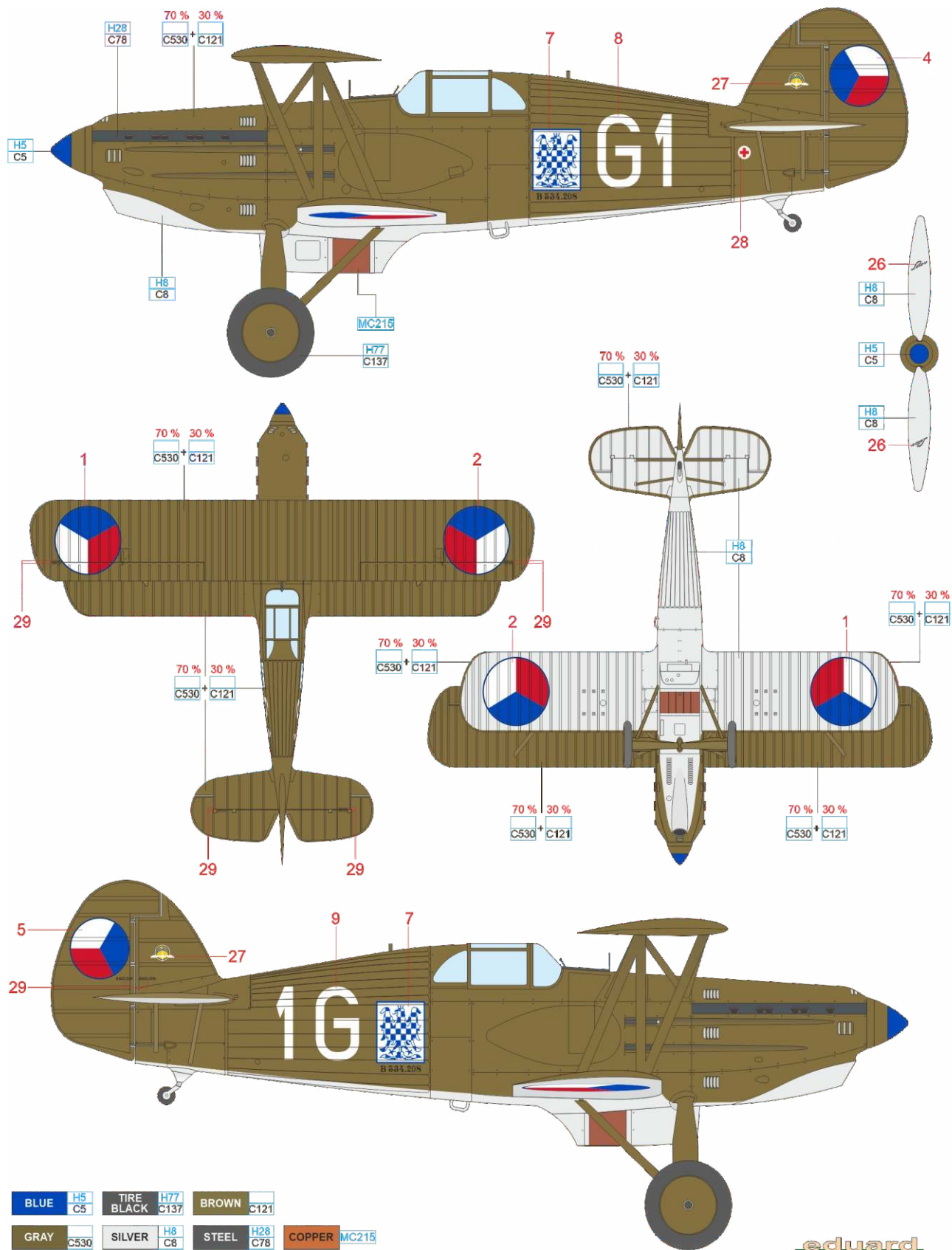
wire - MARKING A ONLY





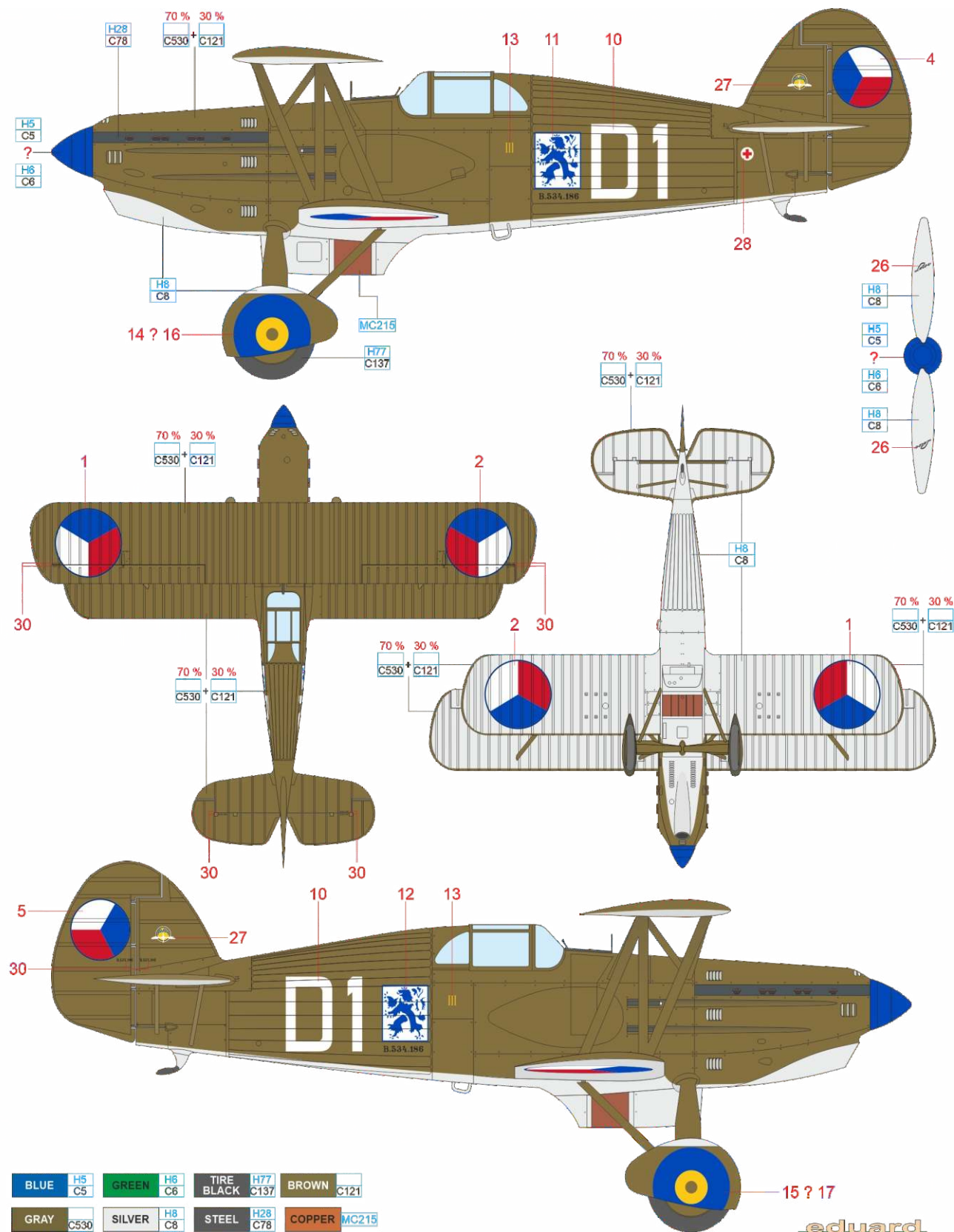
A B.534.208, 36. letka, Letecký pluk 2, letiště Olomouc, Československo, podzim 1937

Tento stroj reprezentuje zbarvení československých Avíí na konci třicátých let, před Mnichovskou krizí. Horní plochy jsou v barvě khaki, spodní nastříkané hliníkovým bronzem. 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. září 1937, kdy se, pilotován četařem Juliem Zaoralem, srazil ve vzduchu s Avíí B.534.35, za jejímž řízením seděl svobodník Jaroslav Šodek.



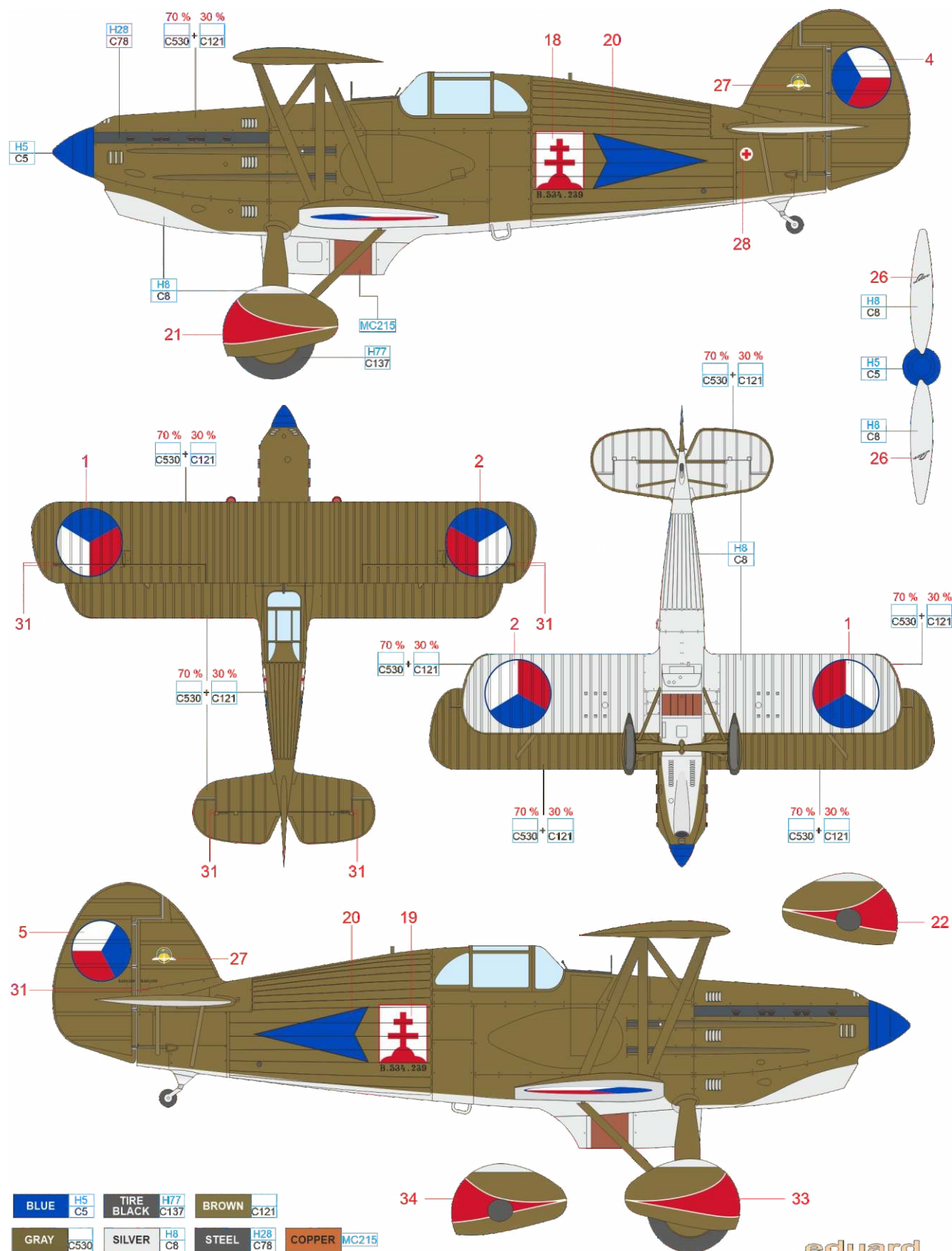
B B.534.186, 34. letka, Letecký pluk 4, letiště Hradec Králové, Československo, léto 1937.

Avie Leteckého pluku 4 patří k nejpestřejším letounům předválečného československého letectva. Barva doplňků kamufláže není známa. Nejistota pramení z nejasností v přeznačování letek na konci třicátých let. Doplňky 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. 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 v barvě hliníkového bronzu.



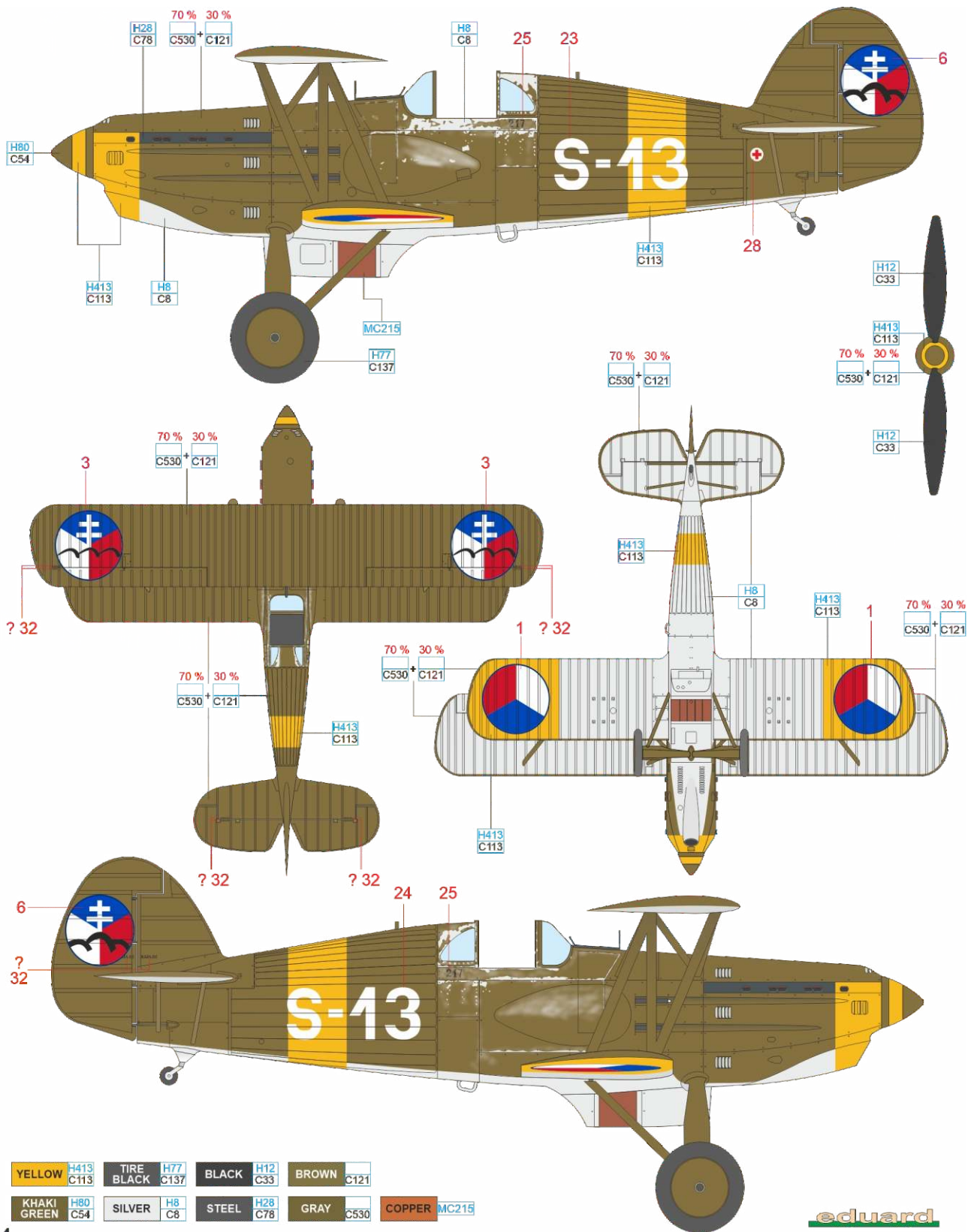
C B.534.186, 45. letka, Letecký pluk 3, letiště Piešťany, Československo, červenec 1938

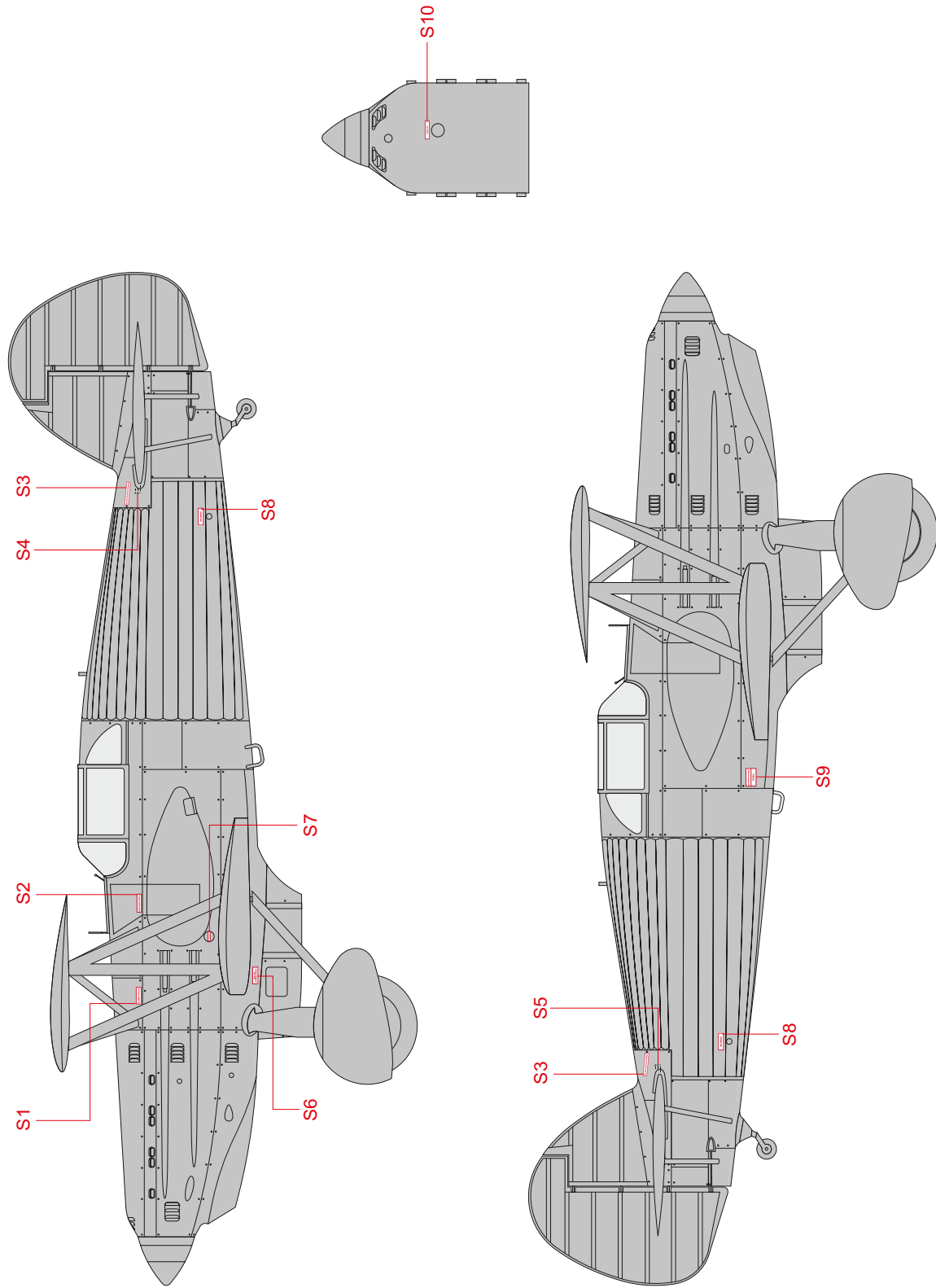
Tento stroj opět nese standardní kamufláž čs. letadel z konce třicátých let. Spodní plocha horního křídla je v barvě khaki, vrtulový kužel žlutý. Stroj je znám z fotografie datované 14. července 1938, kdy s ním lehce havaroval desátník Baláš. V té době nebyly na letadle namalované letkové kódy. LP 3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



D

Na podzim 1944 používalo Slovenské povstalecké letectvo několik Avíí 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. Některé znaky jsou nesprávně orientované. Červená výseč směřuje na pravé polovině křídla od trupu a na směrovce zase směřuje modrá výseč vzhůru. Není jisté, zda znaky na spodních křídlech byly kompletní povstalecké, nebo zda šlo jen o původní československé bez slovenského kříže uvnitř znaku. Stroj nesl standardní kamufláž khaki na horních a stříbrnou na spodních plochách (šedá je pro tento stroj nepravděpodobná), v barvě khaki byla také spodní plocha horního křídla. Stroj měl značně opotřebovaný povrch. Špička vrtulového kužele byla buď khaki, nebo také značně olétaná. Listy vrtule byly černé z obou stran. Vrchní část přídě byla rovněž pravděpodobně khaki, ne žlutá. Pohyblivý překrýt kabiny chybí na všech známých fotografiích tohoto stroje v období SNP.





More aircraft of Czechoslovak pilots in 1/48 scale can be found in these kits:



Cat. No. 11167



Cat. No. 82158



Cat. No. 11162



Cat. No. 11163



Cat. No. 82181



Cat. No. 84154