

## 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.

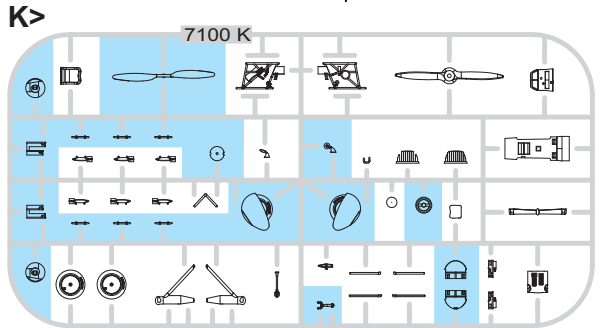
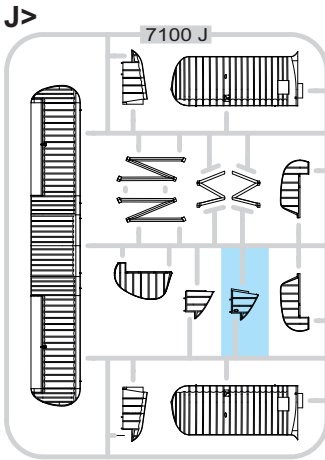
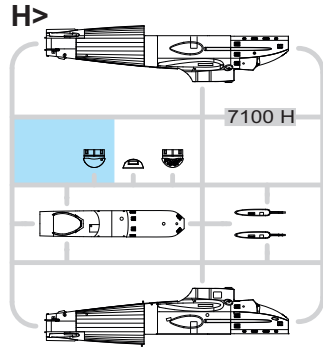
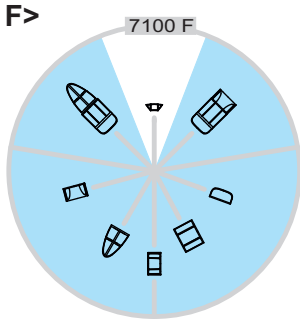
Ta zvítězila v roce 1934 v tendru vojenského letectva na novou standardní stíhačku, a v červenci 1934 dostala Avia první objednávku na 34 kusů. Objednávky byly postupně rozšiřovány až na konečných 568 kusů, vyrobených v několika výrobních blocích.

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 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 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.

V této stavebnici přinášíme B-534 I. série. Ve standardu I. série vzniklo celkem 100 kusů (výrobní čísla 2 až 101). Jejich výzbroj tvořily dva kulomety vz. 30 na bocích trupu a dva stejné kulomety montované v malých gondolách na spodním křídle. Tyto gondoly však byly záhy z Avii sejmuty a od kusového čísla 48 již byly letouny dodávány pouze s trupovými zbraněmi. První stroje obdrželo československé vojenské letectvo na podzim roku 1935. Vzhledem k rostoucímu napětí s Německem byly dodávány přednostně Leteckým plukům 1 a 4 dislokovaným v Čechách, následně je dostaly další stíhací útvary umístěné na Moravě, případně na Slovensku.

# PLASTIC PARTS



GUNZE		
H5	C5	BLUE
H8	C8	SILVER
H12	C33	FLAT BLACK
H28	C78	METAL BLACK
H37	C43	WOOD BROWN
H47	C41	RED BROWN
H64	C17	DARK GREEN
H77	C137	TIRE BLACK
H81	C55	KHAKI

Mr. METAL COLOR	
MC214	DARK IRON
MC215	COPPER

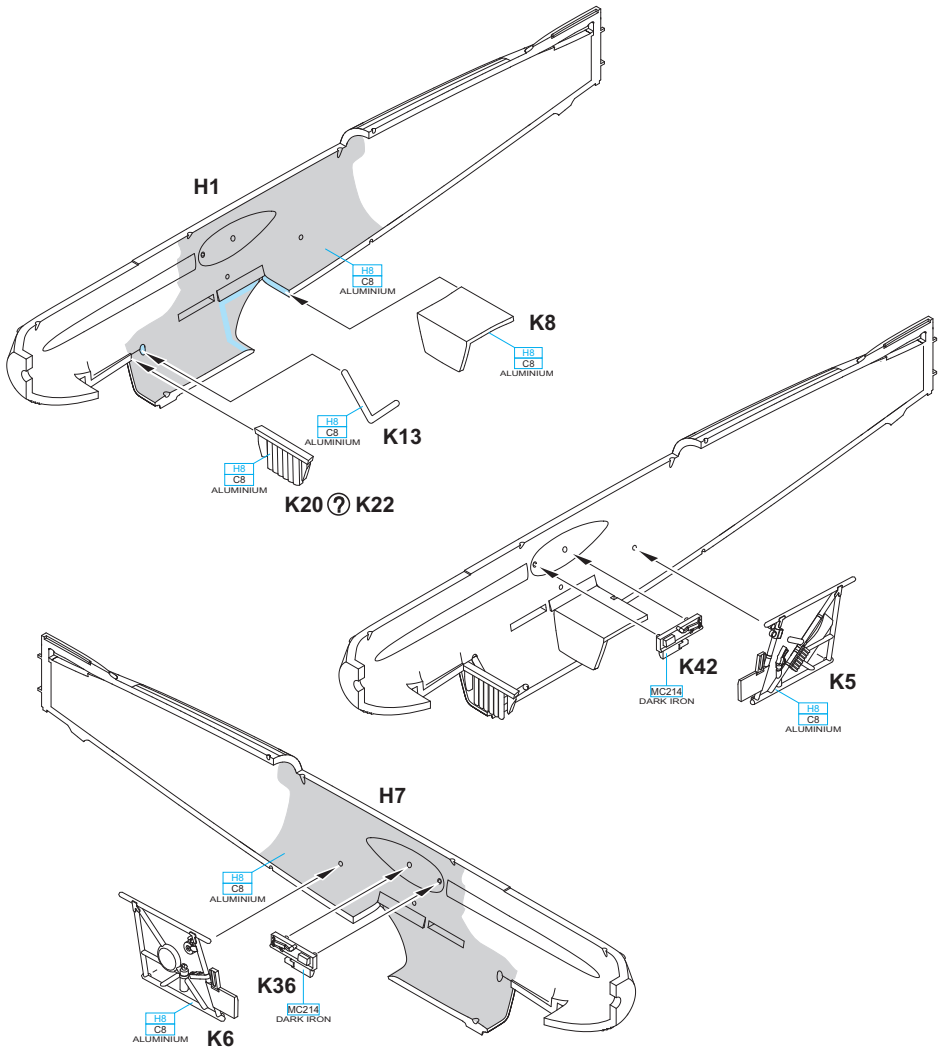
-Parts not for use. -Teile werden nicht verwendet. -Pièces à ne pas utiliser. -Tyto díly nepoužívejte při stavbě. - 使用しない部品

## ATTENTION \* UPOZORNĚNÍ \* ACHTUNG \* ATTENTION

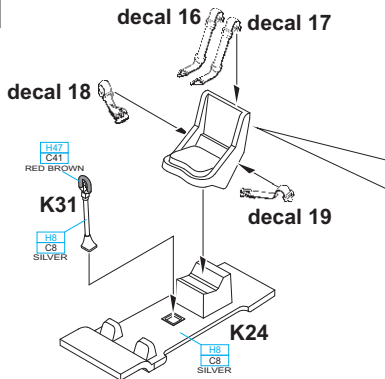
- (GB)** Carefully read instruction sheet before assembling. When you use glue or paint, do not use near open flame and use in well ventilated room. Keep out of reach of small children. Children must not be allowed to suck any part, or pull vinyl bag over the head.
- (CZ)** Před započetím stavby si pečlivě 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.
- (D)** Vor dem Zusammenbau die Bauanleitung gut durchlesen. Kleber und Farben nicht in der Nähe von offenem Feuer verwenden und für eine ausreichende Belüftung sorgen. Den Bausatz von kleinen Kindern fernhalten. Vermeiden Sie, dass Kinder Bauteile in den Mund nehmen oder sich Plastiktüten über den Kopf ziehen.
- (F)** 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.

## INSTRUCTION SIGNS \* INSTR. SYMBOLY \* INSTRUKTION SINNBILDEN \* SYMBOLES

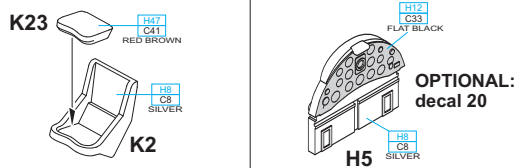
- OPTIONAL VOLBA
- BEND OHNOUT
- OPEN HOLE VYVRTAT OTVOR
- SYMETRICAL ASSEMBLY SYMETRICKÁ MONTÁŽ
- REMOVE ODŘÍZNOUT
- REVERSE SIDE OTOČIT

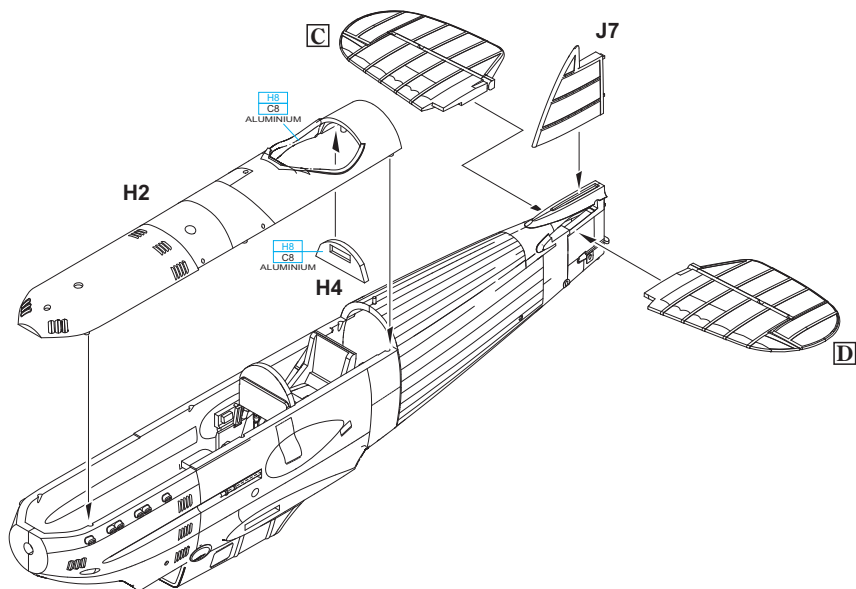
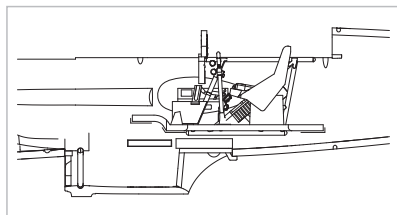
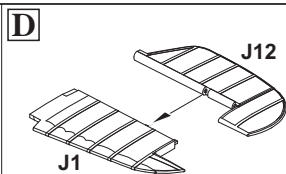
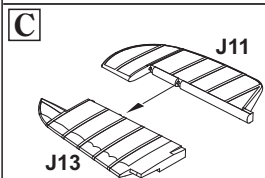
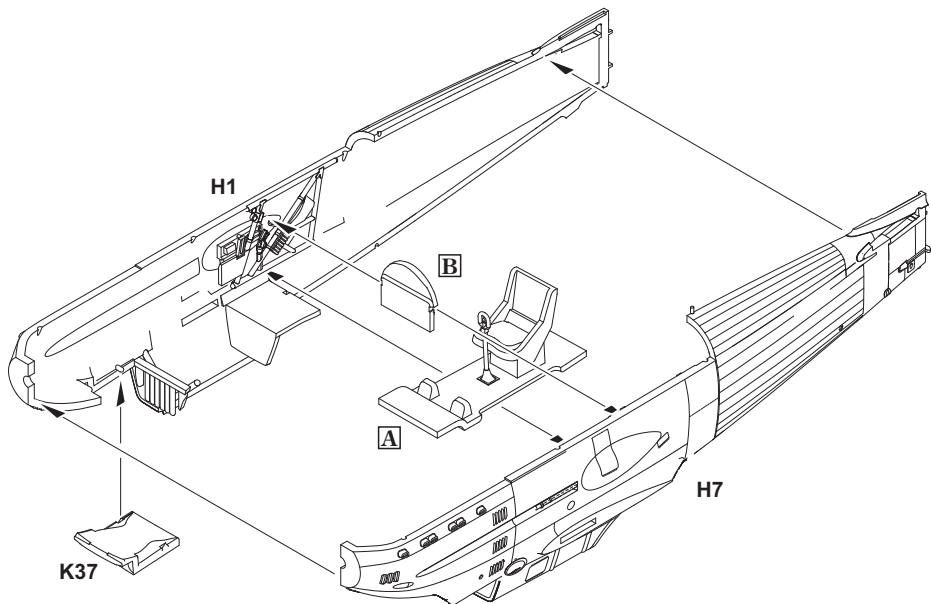


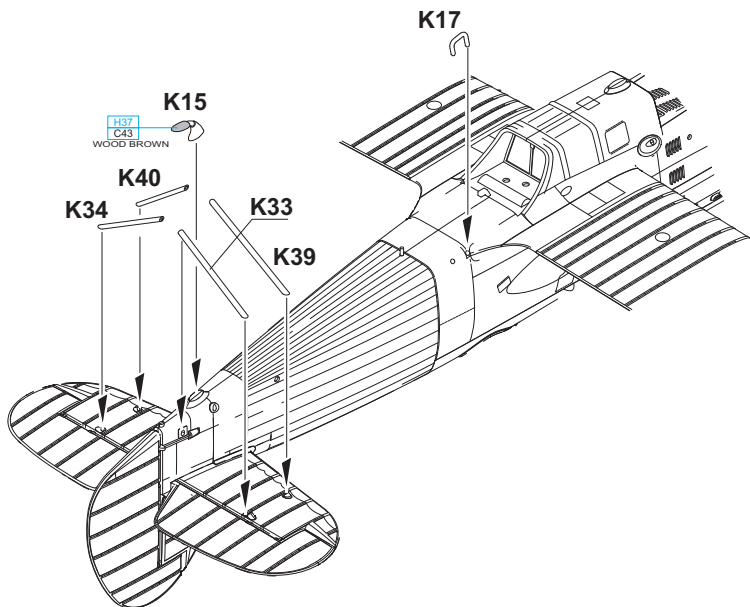
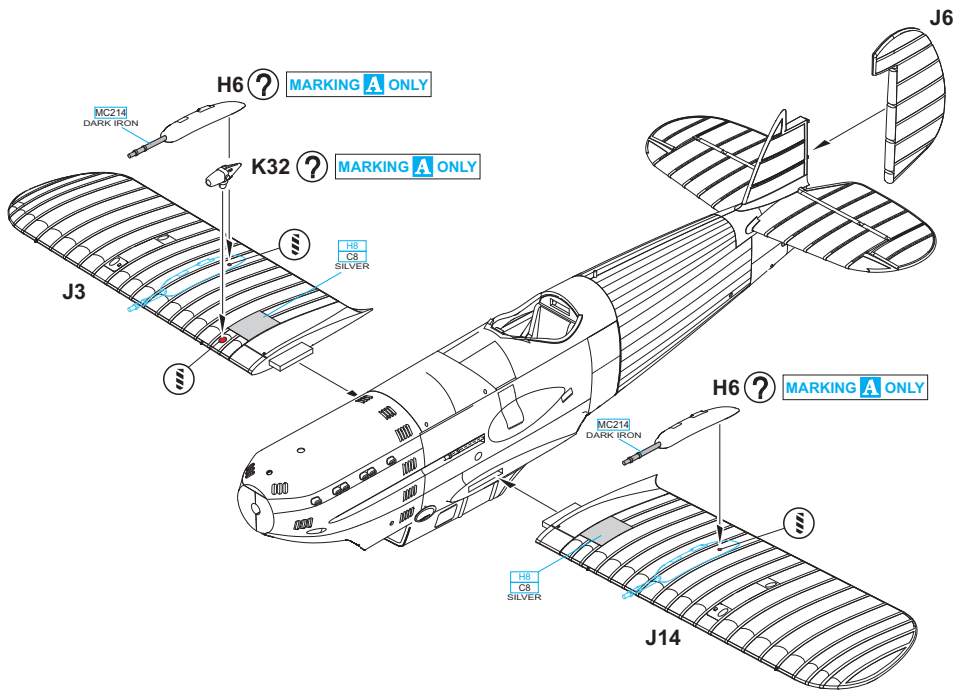
**A**

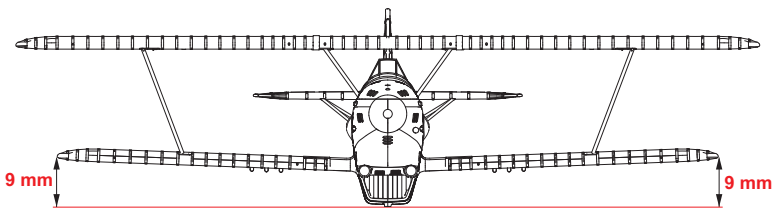
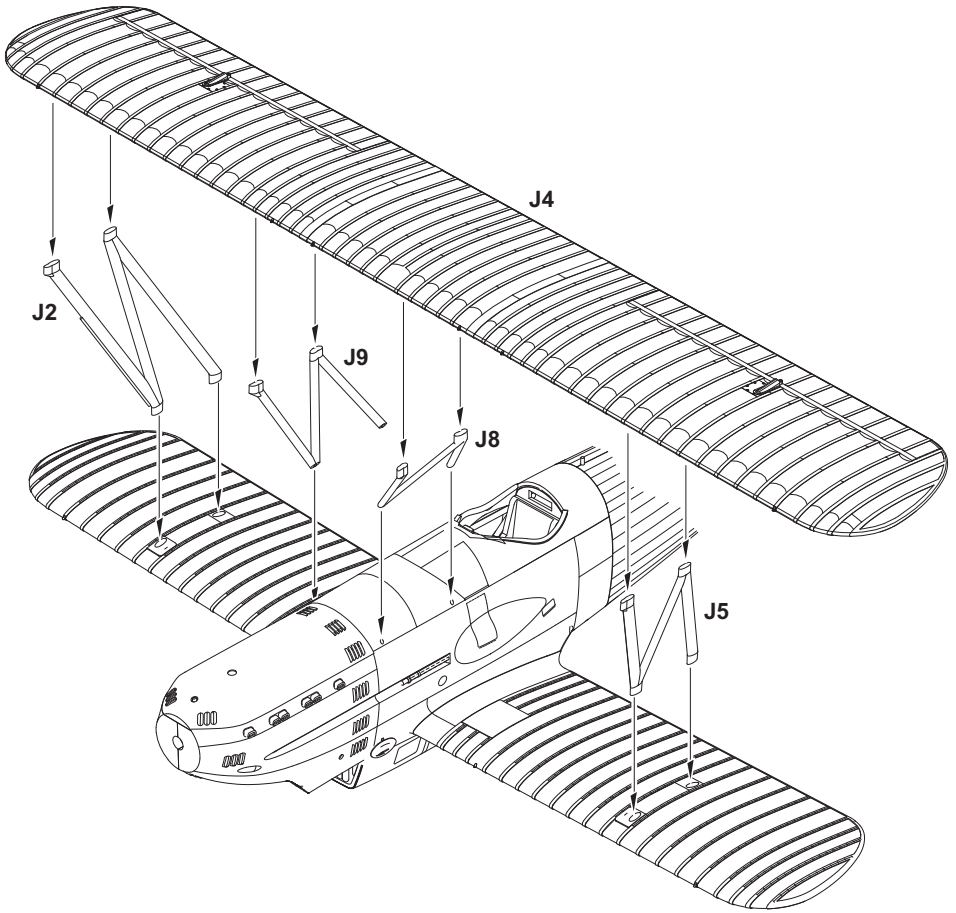


**B**









MARKING A ONLY

3 pcs. K11

H12  
C33  
H14  
C17  
FLAT BLACK DARK GREEN

K11 3 pcs.

K28  
K29

K25

K30

K27

MARKING B ONLY

K7

K19

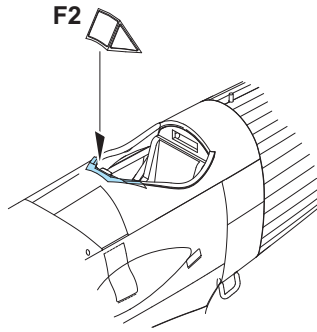
MARKING B ONLY

MARKING B ONLY

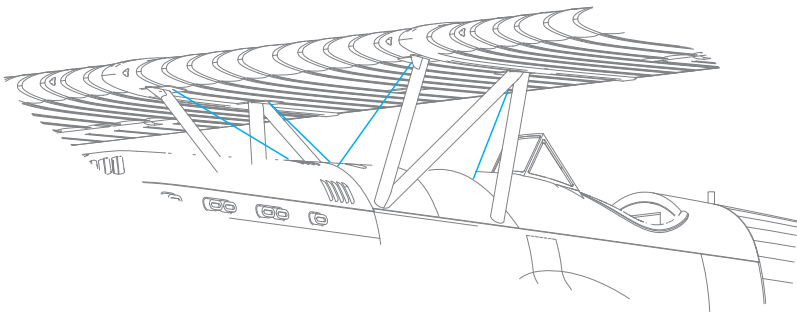
K7

decal 15

K19

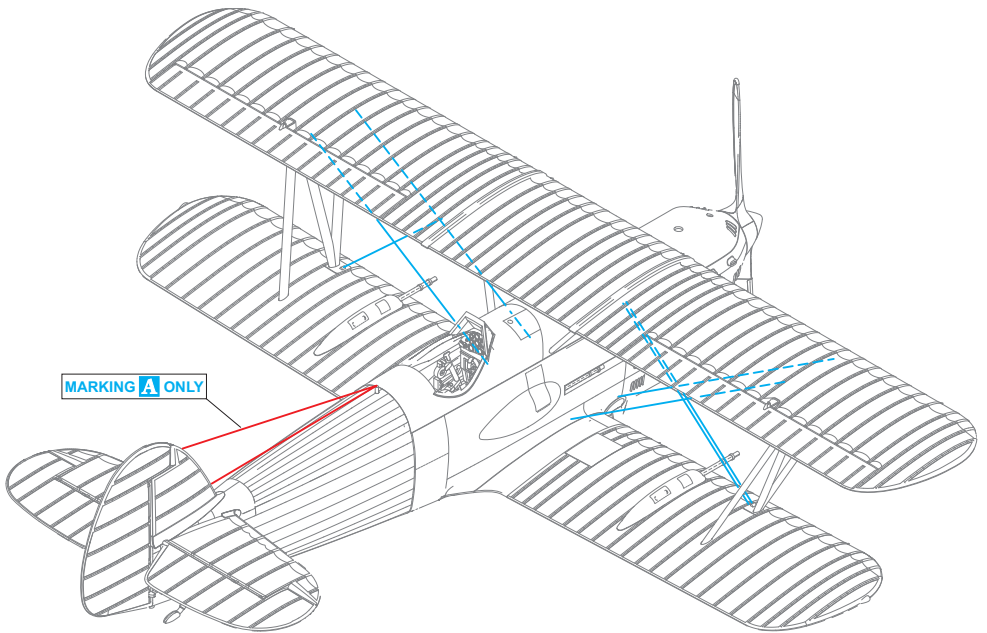
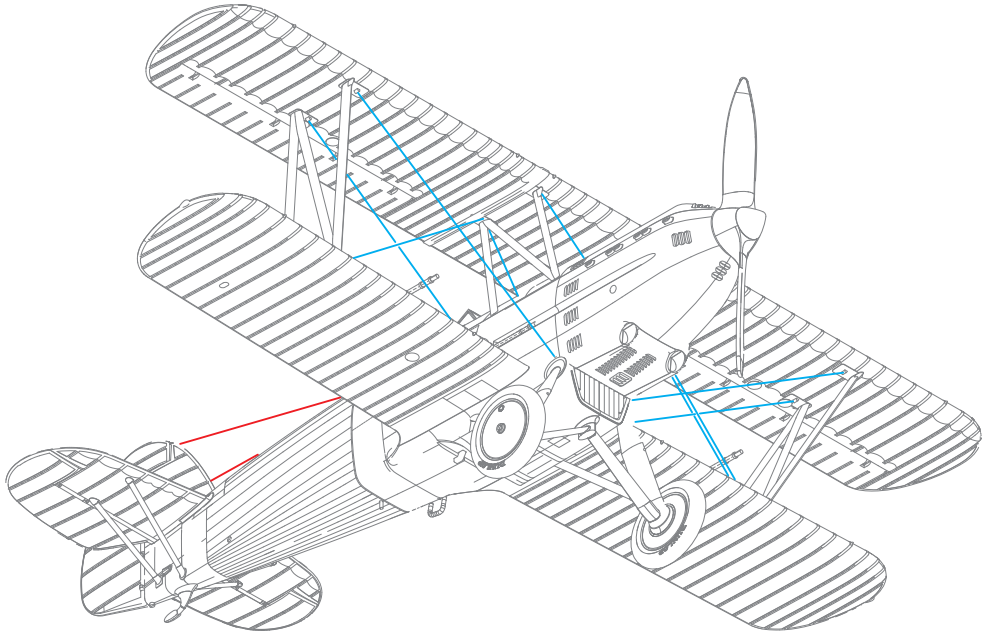


## RIGGING DIAGRAM



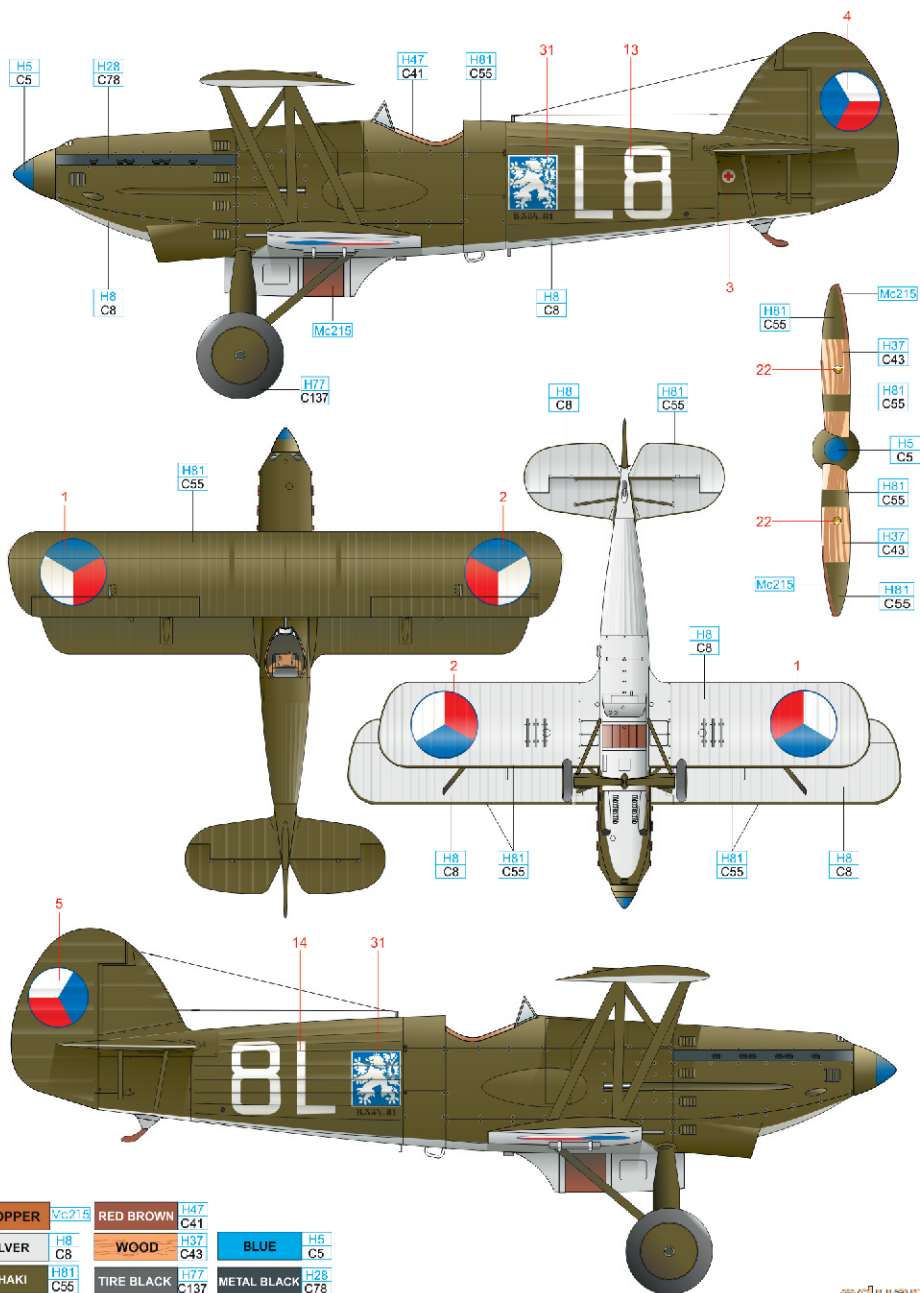


# RIGGING DIAGRAM



# A B.534.81, 44. letka, Letecký pluk 1, Užhorod, červen 1936

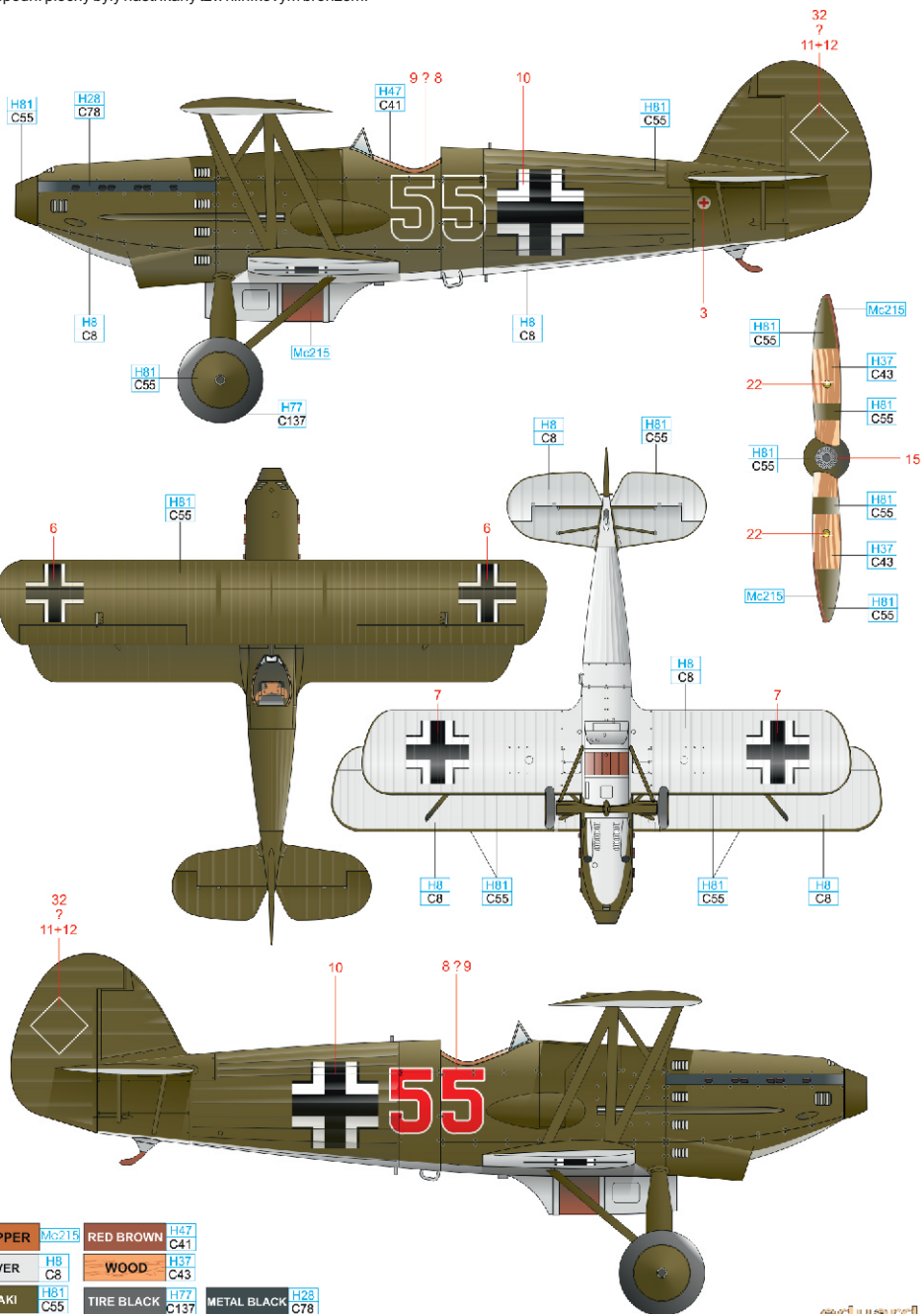
Účastník zahraničního odboje, k němuž se připojil ve Francii, kam byl Ministerstvem národní obrany vyslán na stáž na Vysokou válečnou leteckou školu v Paříži, rodák z Horní Cerekve, Jan Pernikář, létal na Hurricanech ve Velké Británii u 245. peruť RAF do roku 1941. Poté zastával různé štábní funkce. Po německém útoku na SSSR byl vyslán do Moskvy, kde se podílel na zformování československých pozemních jednotek. Spolu s nimi se zúčastnil i Slovenského národního povstání. Po válce učil na vysoké škole v Praze vojenskou techniku. V roce 1949 byl postaven mimo službu, následně zatčen a téměř rok vězněn. Se zobrazeným strojem měl tehdejší kapitán letectva Jan Pernikář nehodu dne 19. června 1936 na letišti v Užhorodě. Stroj je na horních a bočních plochách kamuflovaný barvou khaki, spodní plochy nastříkány tzv. hliníkovým bronzem.



COPPER	Vc216	RED BROWN	H47 C41
SILVER	H8 C8	WOOD	H37 C43
KHAKI	H81 C55	TIRE BLACK	H77 C137
		METAL BLACK	H28 C78
		BLUE	H5 C5

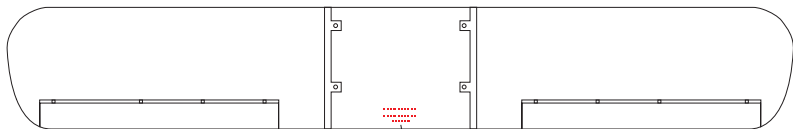
# B B.534, Jagdfliegerschule 4, Luftwaffe, Fürth, Německo 1940

Piloti, kteří ukončili základní výcvik a byli určeni k pilotování stíhacích letounů, podstoupili pokračovací výcvik u jedné ze sedmi Jagdfliegerschule (JFS), trvající čtyři měsíce. Zde jim byly vštěpovány základy létání ve formaci, letecká střelba a akrobacie. Jednotky byly vybaveny směrnicí německých cvičných, případně kořistních strojů zabavených leteckým silám okupovaných zemí. Jedním z typů používaných u JFS byly i Avie B. 534. Většinou si ponechaly zbarvení předchozího uživatele, tedy letectva ČSR. Kamufáž stroje tedy tvořila na horních a bočních plochách barvy khaki, zatímco spodní plochy byly nastříkány tzv. hliníkovým bronzem.



COPPER	Mc215	RED BROWN	H47 C41
SILVER	H8 C8	WOOD	H57 C43
KHAKI	H81 C55	TIRE BLACK	H77 C137
		METAL BLACK	H28 C78

## LOWER SURFACE OF TOP WING



21

BENZIN. NÁDRŽ HLAV. 257 L  
BENZIN. NÁDRŽ SPAD. 90 L  
OLEJ. NÁDRŽ 38 L

PLNĚNÍ VODY

23

ZDE ZVEDATI

30

PLNĚNÍ OLEJE

24

ZDE DRŽETI PŘI MOTOROVÉ ZKOUŠCE

29

SPOUŠTĚNÍ MOTORU

BRZDA

27

ZDE ZVEDATI

30

ZDE DRŽETI PŘI MOTOROVÉ ZKOUŠCE

29

PLNĚNÍ HASIČIHO PŘÍSTROJE

26

PLNĚNÍ PALIVA

28

ČISTIČ VODY  
LEVÉ HŘEBLO CHLAZIČE

25