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.

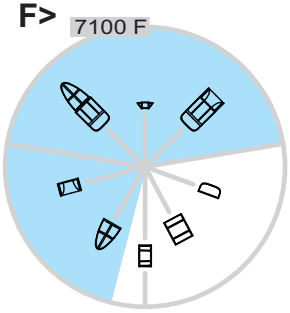
Pokus Bulharů z roku 1943 o zásah proti americkým Liberatorům útočícím na Ploesti, skočil jednoznačným neúspěchem. Avie nedokázaly ani vystoupat do operační výšky Liberatorů. Jak na Slovensku, tak v Bulharsku čekal Avie osud většiny vysloužilých stíhaček, přešly nejprve k bitevním úkolům a poté k pomocným 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.

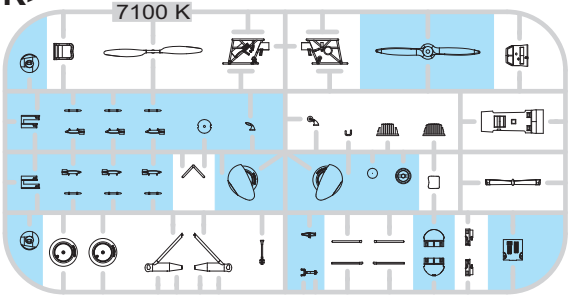
Do 15. března 1939, kdy byl i zbytek okleštěného území Česko-Slovenska po předchozím záboru tzv. Sudet obsazen německými vojsky, převzalo československé letectvo pouze tři sériové stroje, zbytek produkce už přebíraly německé okupační orgány.

PLASTIC PARTS

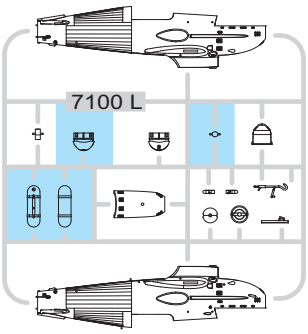
F> 7100 F



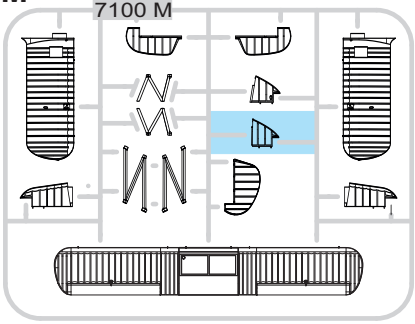
K> 7100 K



L>



M> 7100 M



GUNZE		
H8	C8	SILVER
H12	C33	FLAT BLACK
H28	C78	METAL BLACK
H47	C41	RED BROWN
H77	C137	TIRE BLACK
H81	C55	KHAKI
H334	C334	BARLEY GRAY
H414	C114	RED

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

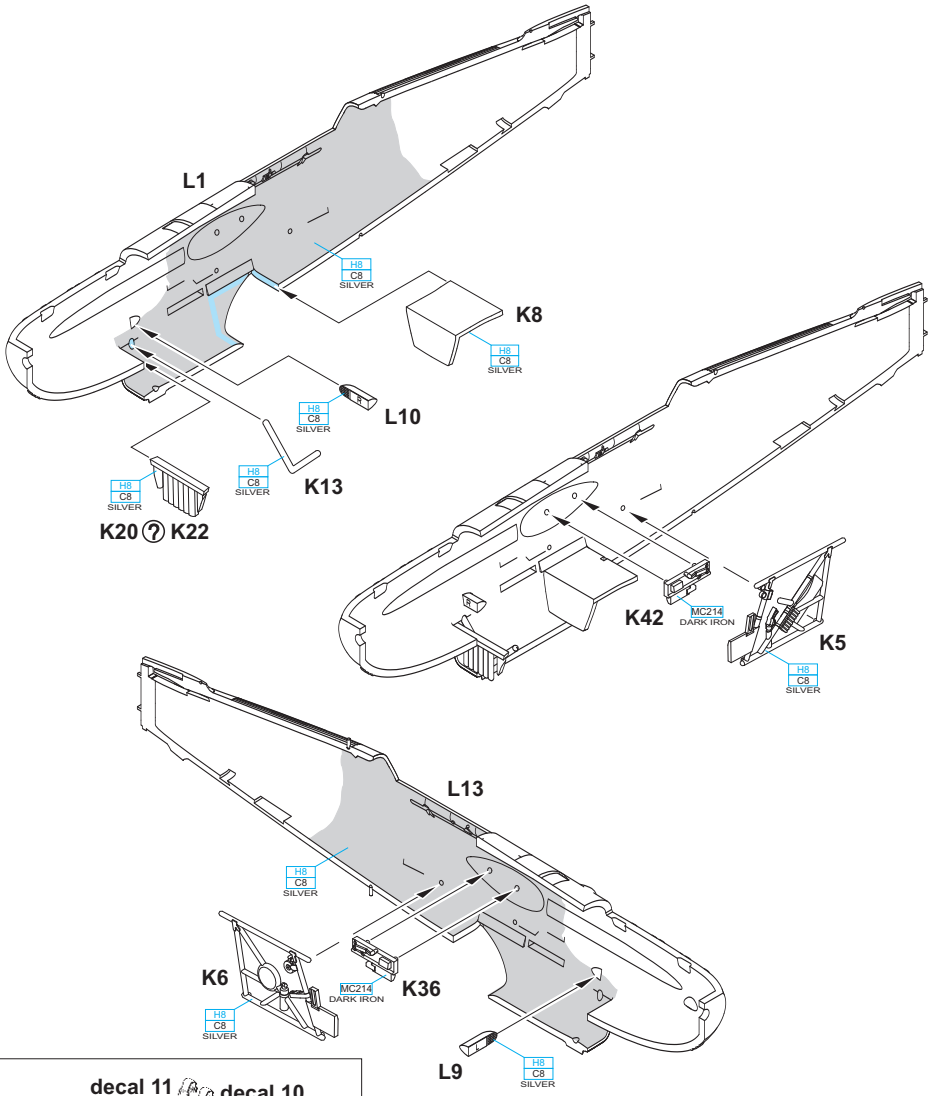
(GB) Carefully read instruction sheet before assembling. When you use glue or paint, do not use near open flame and use in well ventilated room. Keep out of reach of small children. Children must not be allowed to suck any part, or pull vinyl bag over the head.

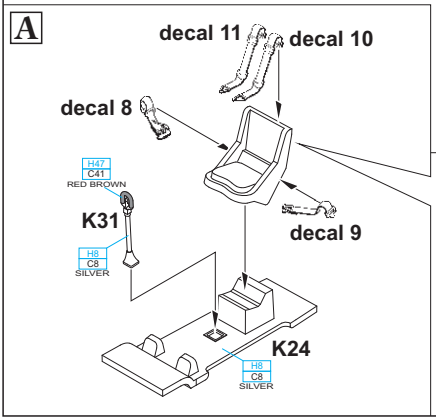
(CZ) Před započetím stavby si pečlivě prostudujte stavební návod. Při používání barev a lepidel pracujte v dobře větrané místnosti. Lepidla ani barvy nepoužívejte v blízkosti otevřeného ohně. Model není určen malým dětem, mohlo by dojít k požití drobných dílů.

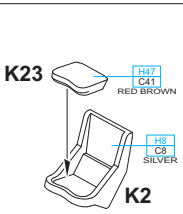
(D) Vor dem Zusammenbau die Bauanleitung gut durchlesen. Kleber und Farben nicht in der Nähe von offenem Feuer verwenden und für eine ausreichende Belüftung sorgen. Den Bausatz von kleinen Kindern fernhalten. Vermeiden Sie, dass Kinder Bauteile in den Mund nehmen oder sich Plastiktüten über den Kopf ziehen.

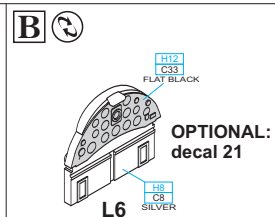
(F) lire soigneusement la fiche d´instructions avant d´assembler. Ne pas utiliser de colle ou de peinture à proximité d´une flamme nue, et aérer la piece de temps en temps. Garder hors de portée des enfants en bas âge. Ne pas laisser les enfants mettre en bouche ou sucer les pièces, ou passer un sachet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

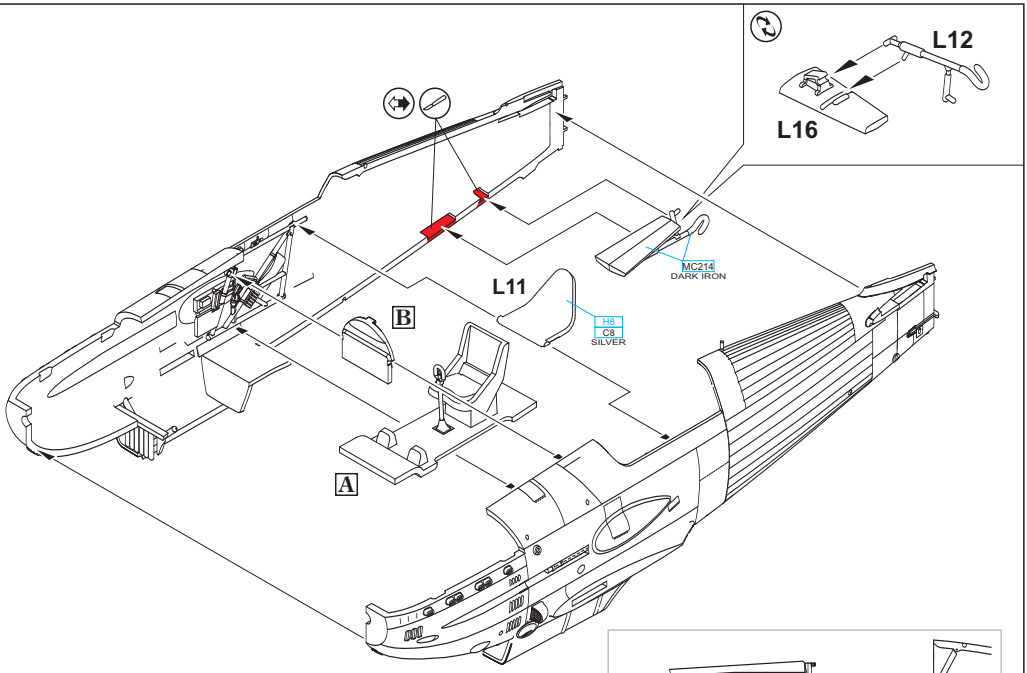
INSTRUCTION SIGNS ✶ INSTR. SYMBOLY ✶ INSTRUKTION SINNBILDEN ✶ SYMBOLES

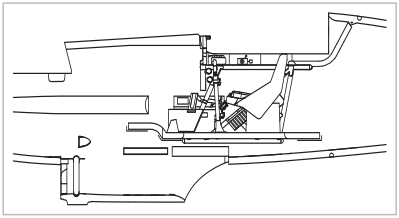

L1
H8
C8
SILVER
K8
H8
C8
SILVER
H8
C8
SILVER
L10
H8
C8
SILVER
H8
C8
SILVER
K13
K20 ? K22
K42
MC214
DARK IRON
K5
H8
C8
SILVER
L13
H8
C8
SILVER
K6
H8
C8
SILVER
MC214
DARK IRON
K36
L9
H8
C8
SILVER

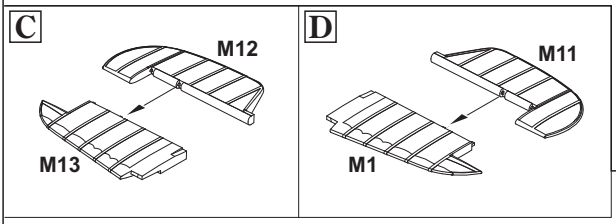

A
decal 11
decal 10
decal 8
H47
C41
RED BROWN
K31
H8
C8
SILVER
decal 9
K24
H8
C8
SILVER

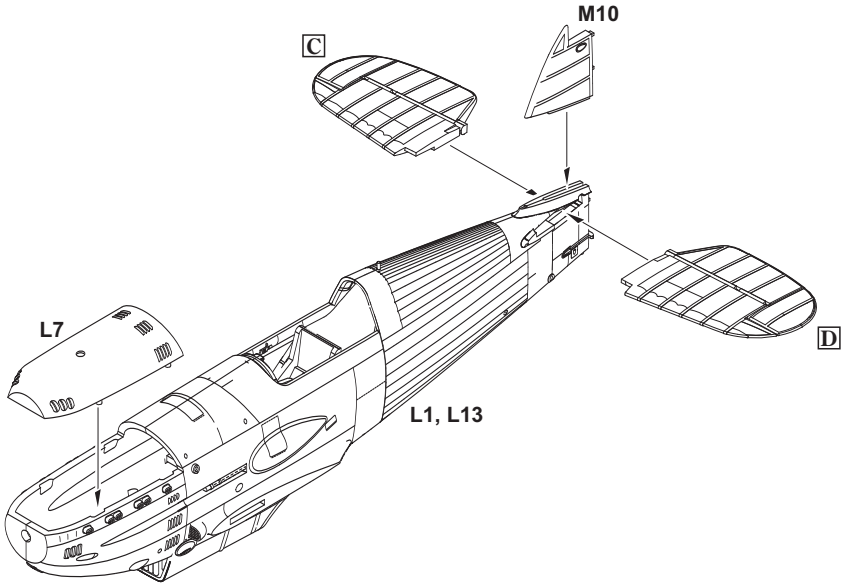

K23
H47
C41
RED BROWN
H8
C8
SILVER
K2

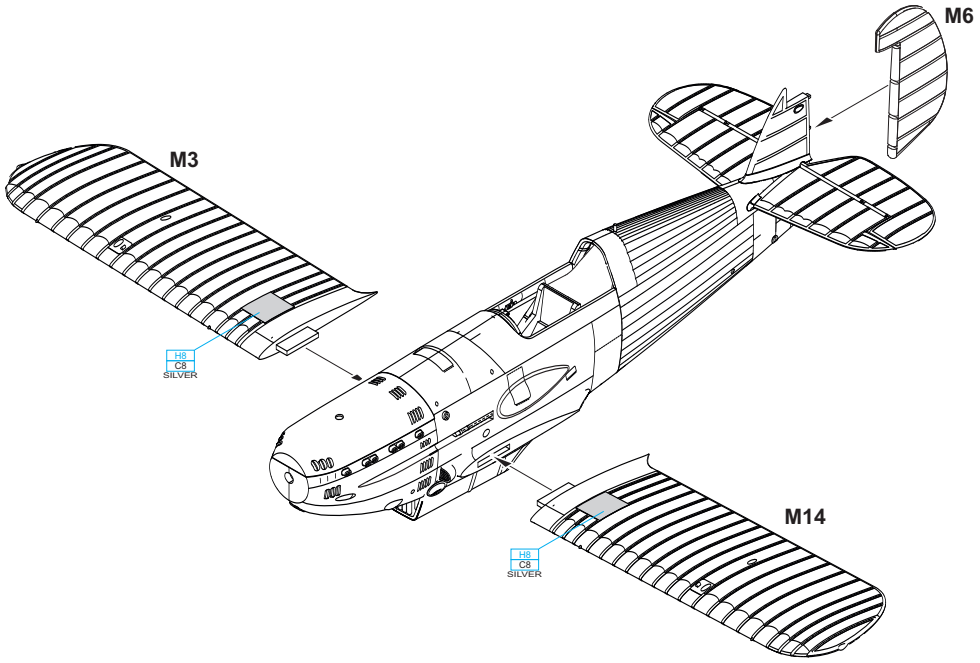

B
H12
C33
FLAT BLACK
OPTIONAL:
decal 21
H8
C8
SILVER
L6

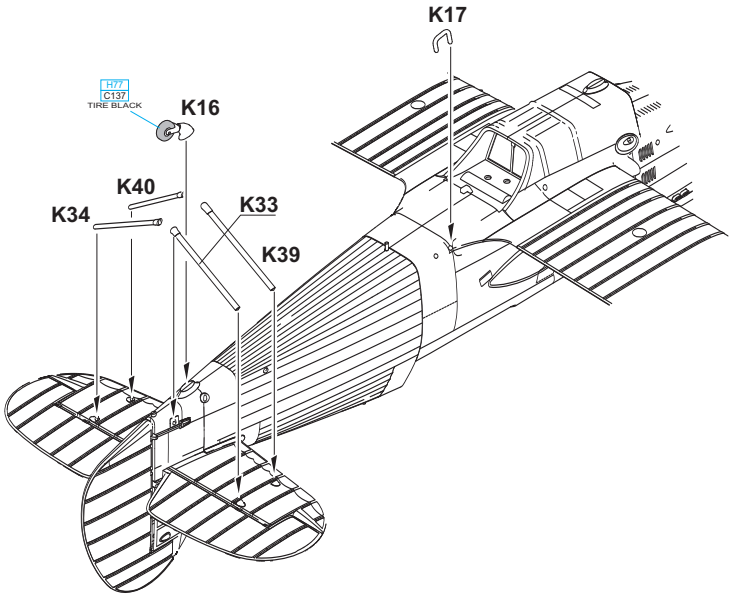

L12
L16
L11
MC214
DARK IRON
H8
C8
SILVER
B
A

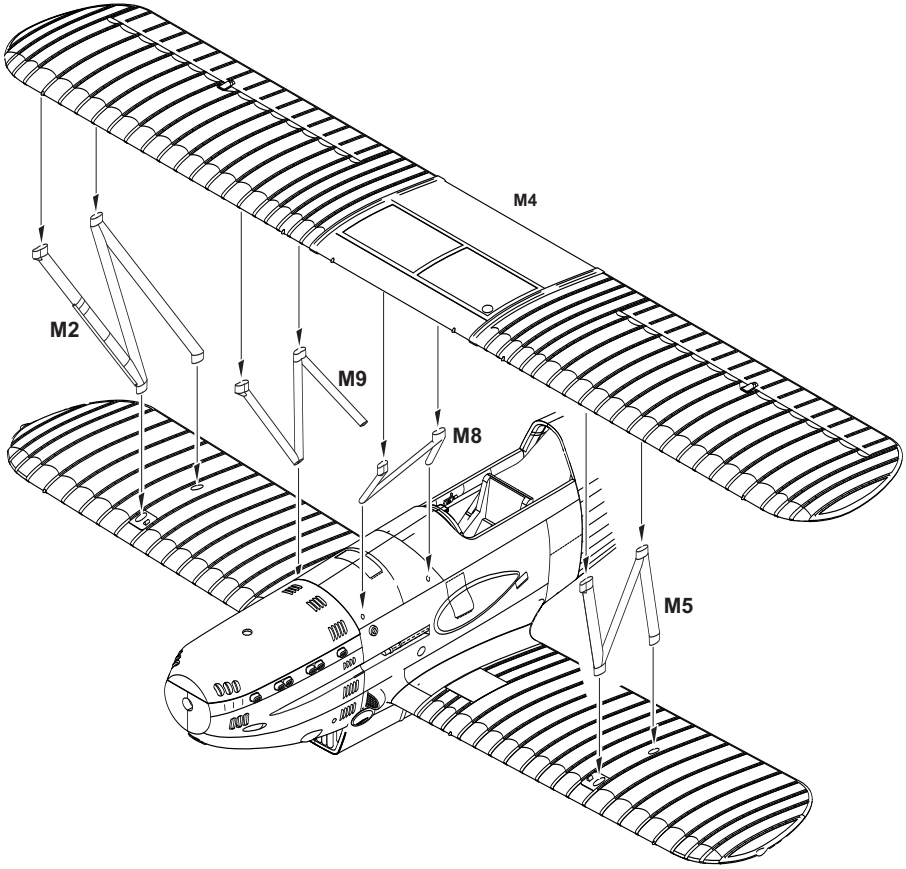


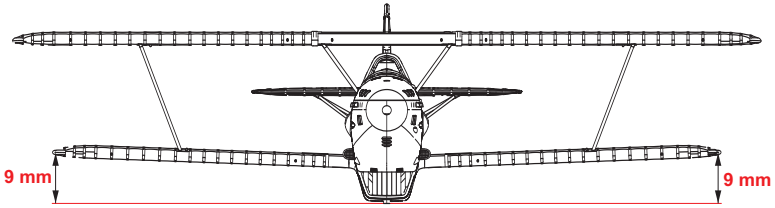

C
M12
M13
D
M11
M1

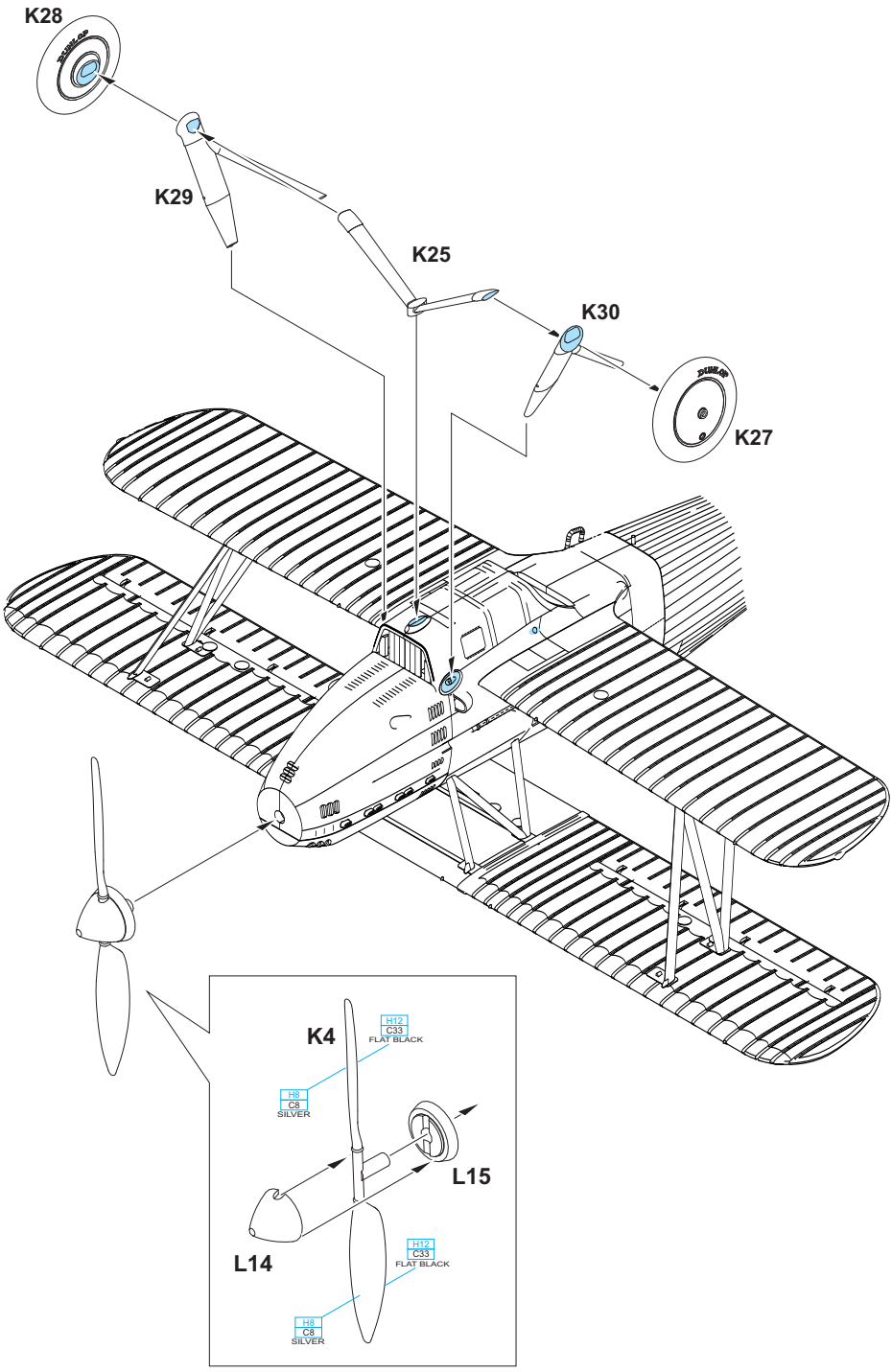

M10
C
L7
L1, L13
D


M6
M3
H8
C8
SILVER
M14
H8
C8
SILVER

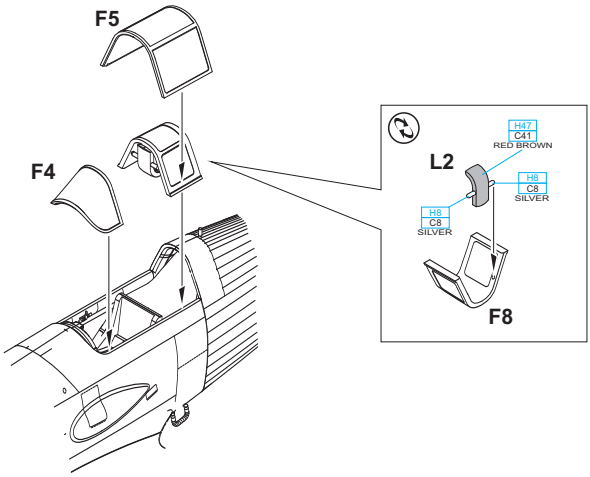

K17
H77
C137
TIRE BLACK
K16
K40
K34
K33
K39


M4
M2
M9
M8
M5

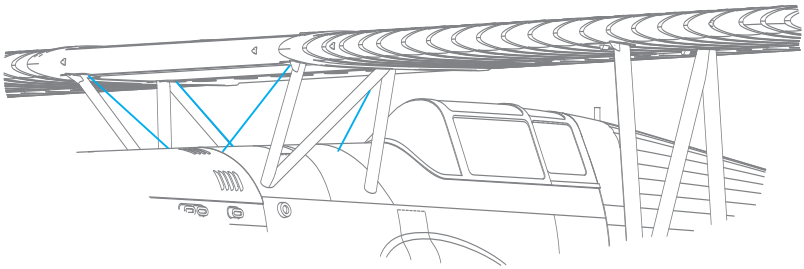

9 mm
9 mm


K28
K29
K25
K30
K27
K4
H12
C33
FLAT BLACK
H8
C8
SILVER
L15
L14
H12
C33
FLAT BLACK
H8
C8
SILVER

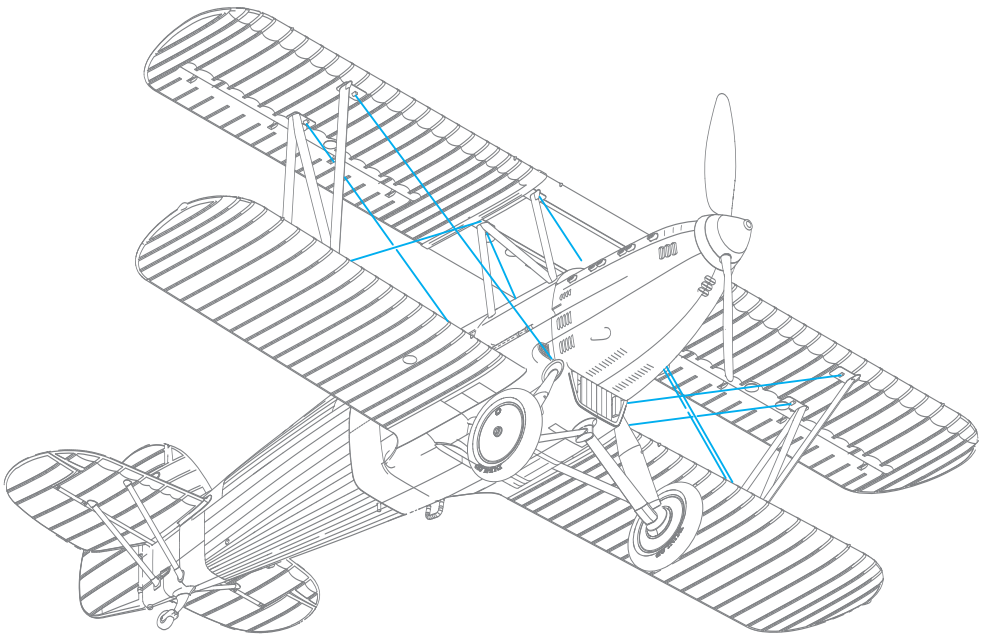
DESIGNED FOR OPEN CANOPY ONLY

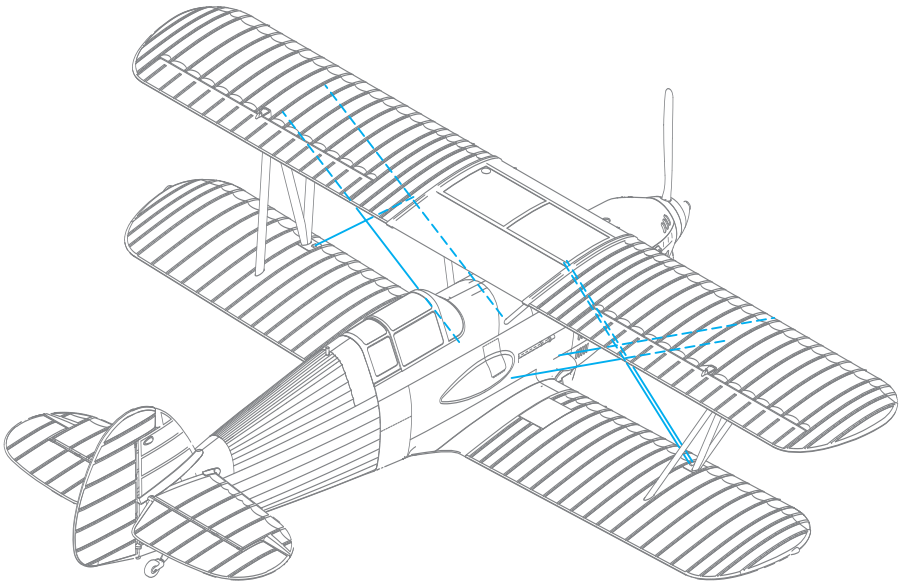


RIGGING DIAGRAM



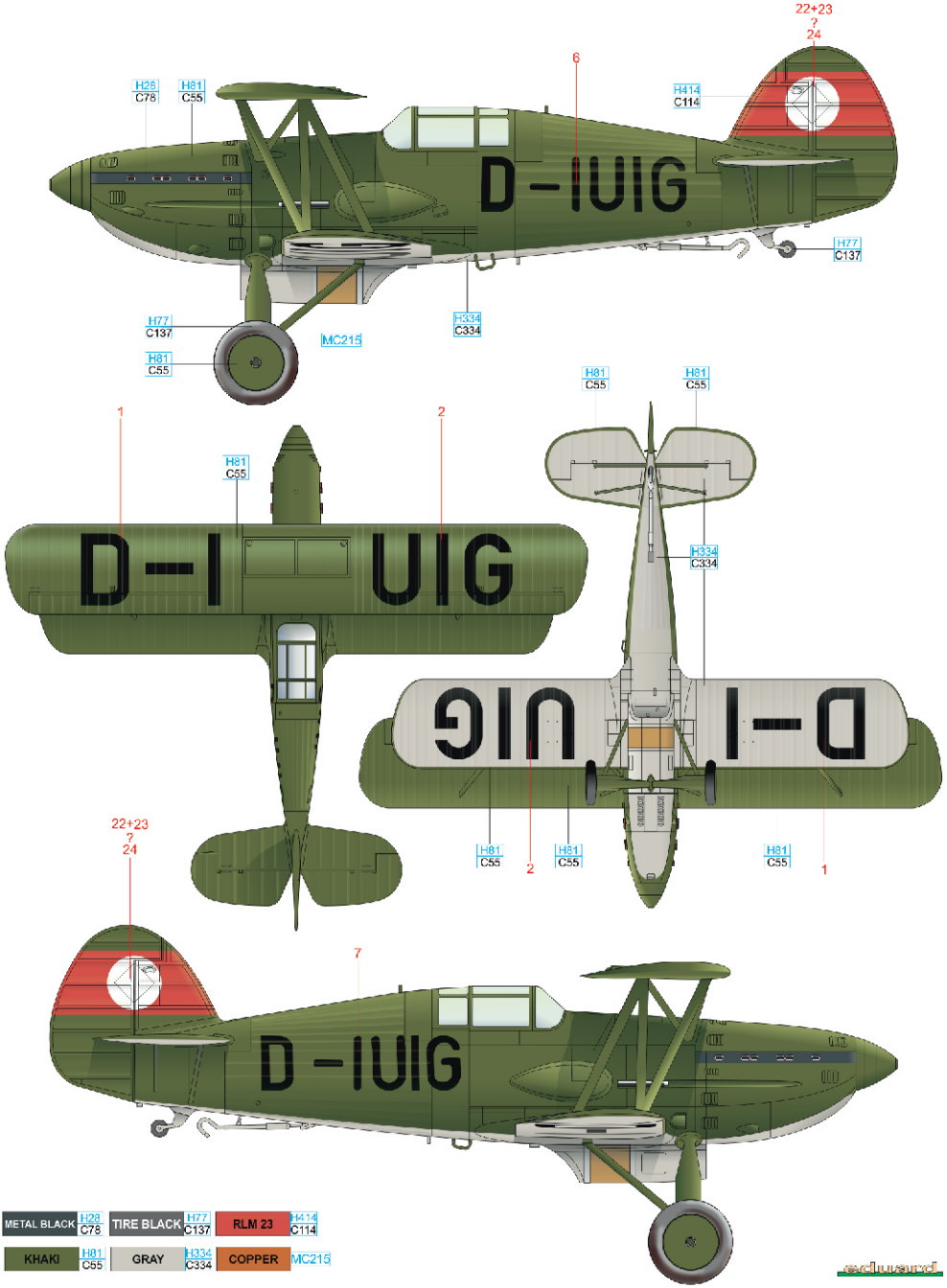
RIGGING DIAGRAM





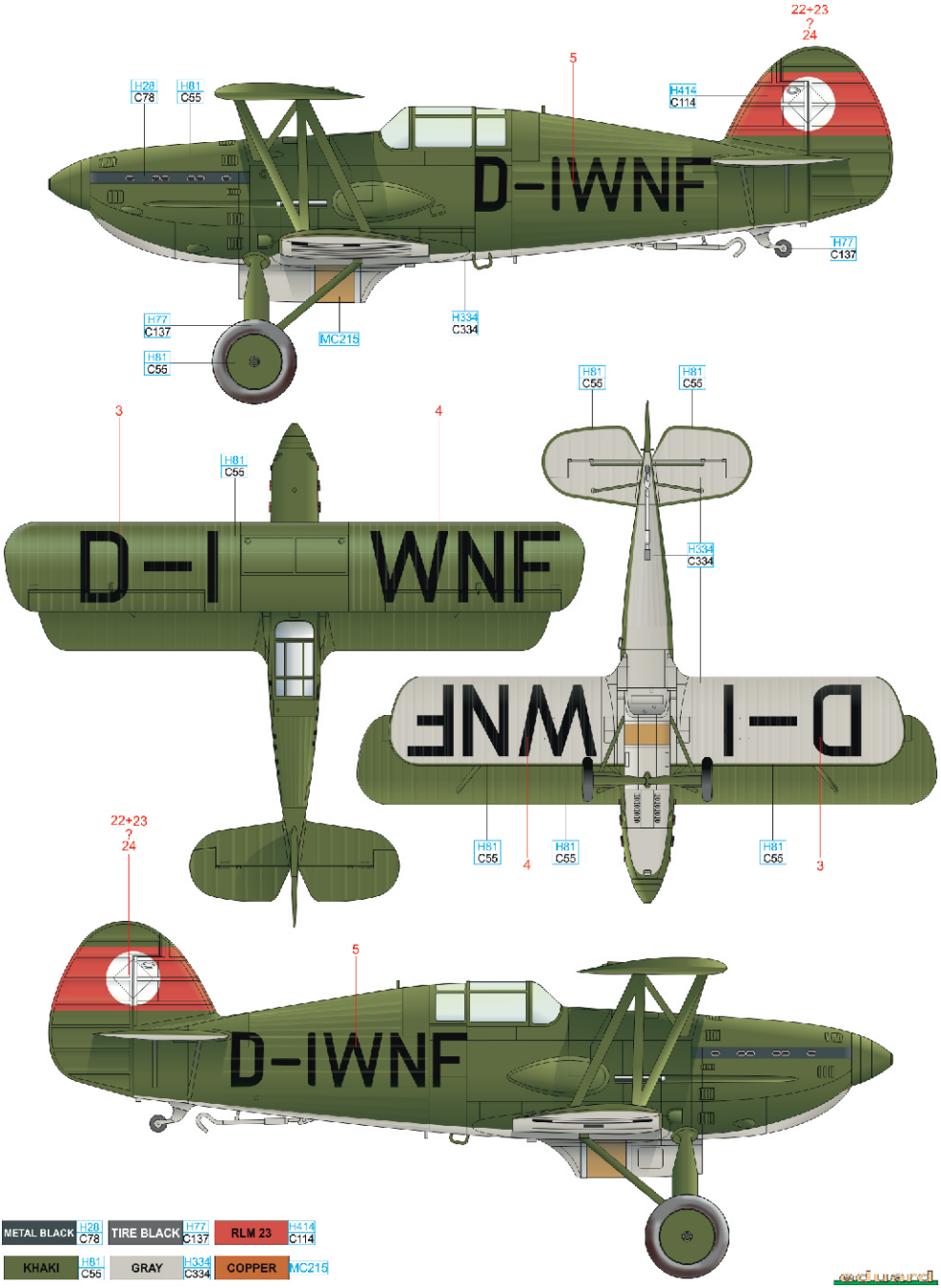
A v.č. 592, Erprobungsstelle Travemünde, Travemünde, Německo, 1940/ 1941

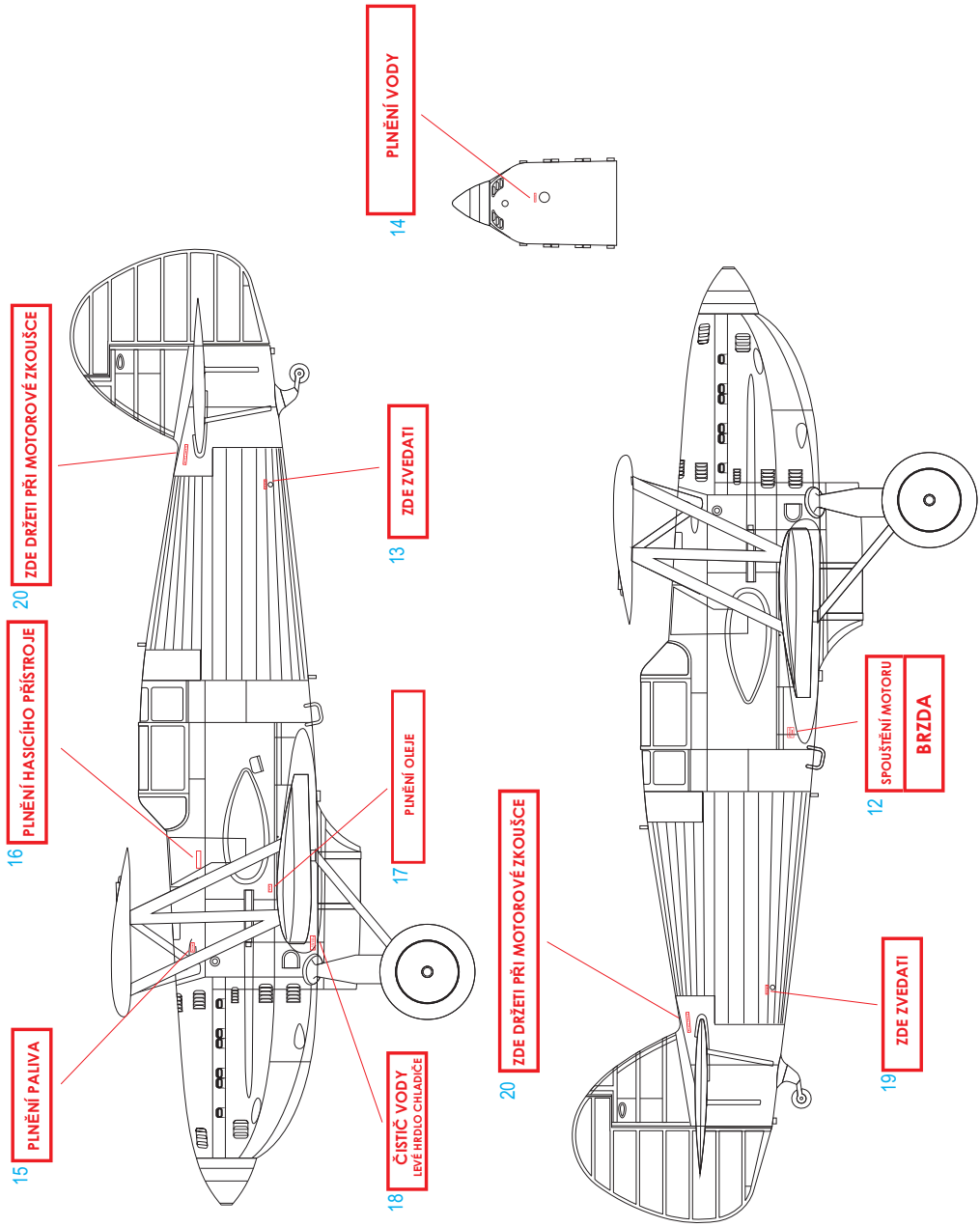
V roce 1940 obdržela letecká továrna v Kunovicích objednávku na úpravu tří Avií Bk. 534 pro službu na letadlové lodi. Pravděpodobně se jednalo o testování některých konstrukčních prvků pro Bf 109T určené pro stavěnou letadlovou loď Graf Zeppelin. Jedním z těchto strojů byla i Avia Bk. 534 výrobního čísla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



B v.č. 594, Erprobungsstelle Travemünde, Travemünde, Německo, 1940/ 1941

Další Bk.534, používaným ke zkouškám konstrukčních prvků pro připravované Bf 109T, byl stroj výrobního čísla 594 s civilní registrací D-IWNF. Kromě tří Bk.534 se těchto zkoušek zúčastnily i dvě B.534. Další osudy těchto „navalizovaných" Avií nejsou známy. Je pravděpodobné, že stejně jako Avia Bk.534 v. č. 592, nesl tento stroj kamufláž používanou v předválečném Československu. Civilní registrační značka D-IWNF se opět objevila na bocích trupu a na křídlech.





© EDUARD M.A. 2018