

11. 1:72 AVIA CS-199

Spolu s kompletací stíhacích letounů S-99 z dílu letounů Me 109G-6 a C-14 zbylých z válečné výroby na našem území, bylo nutné vyrobit i cvičnou dvoumístnou verzi s dvojitým řízením pro žáka a instruktora. Za základ posloužil letoun Me 109G-12. Továrna Avia dodala první dvoumístné letouny CS-99 s původními trupy a další byly upravovány z jednomístných pro provedení pevnostních zkoušek. Podobně jako letouny jednomístné S-99, tak i dvoumístné CS-99 měly motory DB 605. Z důvodů velké poruchovosti a nakonec i nedostatku těchto motorů byla provedena přestavba na motor Jumo 211. Tak vznikl známý S-199 a jeho dvoumístný protějšek CS-199, jehož první let provedl šéfpilot továrny Avia A. Kraus dne 24. 1. 1949. První letoun nesl výrobní číslo 501 a poslední v Avii vyrobený CS-199 měl výrobní číslo 582 a byl zalétán dne 12. 9. 1950. Během výroby a oprav došlo na letounech k několika úpravám. Ze vzhledové největších byla úprava překrytí kabiny. Původní překrytí odklápné doprava byly nahrazeny odsunovatelnými z letounu C-2 (Ar 96B). Stejně jako na jednomístných letounech byl upraven podvozek zvětšením úhlu roviny kola k ose nohy podvozku. Letouny CS-199 byly přidělovány ke školním útvarům pro výcvik stíhacích pilotů, do Vojenské letecké akademie a v menším počtu i k bojovým útvarům pro kontrolní lety stíhacích pilotů. Jeden letoun CS-199 sloužil též u letectva SNB (Bezpečnostní letectvo).

Spolu s příchodem stíhacích proudových letounů MiG-15, nahrazujících stíhací S-199 byly k útvarům dodávány i dvoumístné MiG-15 UTI (CS-102), které nahrazovaly CS-199. K tomu došlo v plném rozsahu v polovině padesátých let.

Technický popis:

Avia CS-199 byl cvičný stíhací, dvoumístný, jednomotorový dolnoplošník samonosné celokovové konstrukce s klasickým dvoukolovým podvozkem zatahovaným směrem od trupu do křídel a pevnou ostruhou. Trup byl kovová poloskorepina oválného průřezu. Kabina

měla čelní kryt hranatého tvaru se silným rámem. Kabina nebyla předlaková. Křídlo bylo jednosnosikové s duralovým potahem, dělené u trupu, lichoběžníkového půdorysu se zaoblenými koncovými oblouky. Bylo vybaveno mechanicky ovládanými vztlakovými klápkami, automatickými sloty a křídélky potaženými plátnem. Radiovybavení bylo stejné jako u letounů S-199. Tvůřila je radiostanice LR-16 pro oboustranné spojení doplněná radiokompassem a identifikační přístroj LR-25. Použít motor M-211 (Jumo 211F nebo 211J) byl invertní dvouřadový dvanáctiválec s reduktorem, chlazený kapalinou. Maximální vzletová výkonnost verze F byla 986 kW (1340 k) při otáčkách 2300/min., verze J 1045 kW (1420 k) při otáčkách 2600/min. Maximální trvalá cestovní výkonnost byla u verze F 670 kW (910 k) a u verze J 707 kW (960 k) při otáčkách 2250/min. Trilista, za letu stavitelná vrtule VS-11 měla široké dřevěné, plátnem potažené listy. Zásoba paliva v trupu byla proti jednomístnému S-199 snížena vzhledem k instalaci zadního sedadla na 240 l, proto všechny letouny CS-199 létaly s přídatnou palivovou nádrží pod trupem. Vyzbroj letounu tvořily dva kulometry vz. 131 (MG 131) ráže 13 mm uložené nad motorem. Křídlo bylo bez vyzbroje a kulometry nad motorem nebyly většinou montovány a výstřelné otvory byly zaslepeny.

Technická data:

Rozpětí	9,924 m
Délka	8,940 m
Nosná plocha	16,5 m ²
Hmotnost práz. let.	cca 2700 kg
Max. vzlet. hmotnost	cca 3400 kg
Max. rychlost u země	440 km/hod.
Max. dostup	9500 m

Uvedené hodnoty výkonů jsou převzaty z letounu S-199, protože výkony CS-199 nejsou známy. Předpokládáme však, že se nelišily.

In connection with the assembly of a small series of S-99 fighters (Bf-109G-6 and G-14) from the airframes and engines which remained on the territory of Czechoslovakia in 1945, Avia Factory in Prague completed also some few two-seat fighter trainers, based on the Bf-109G-12, which bore the designation CS-99. Both S-99 and CS-99 were powered by Daimler-Benz DB-605 engines. Due shortage of this original engines, there was realised an adaptation of JUMO-211 engines for the airframe of Bf-109G-6, G-14 and G-12 respectively. So two new versions of Bf-109 were born, bearing the designation S-199 and CS-199. The maiden flight of CS-199 fighter trainer was realised on 24th January 1949 with test pilot A. Kraus at controls. The serials of CS-199s were 501-582. The last one of the series was test flown on 12th September 1950. During the series production several changes in construction and details were introduced. For example, the original canopies, which were opened to side, were replaced by sliding canopies of Arado Ar-96B type, the angle of wheel axis was changed.

CS-199s served with fighter training units of the Cz. A. F., in small numbers with fighter regiments and one with the National Security Guard. In mid-fifties CS-199s were replaced by MiG-15UTI (or CS-102) jet trainers.

Technical description:

Avia CS-199 was a two-seat, single engined monoplane of metal construction, with classic style two-wheel retractable undercarriage with fixed tail wheel. The fuselage formed a metal semiskin of elliptic shape. The cabin was not pressurised. The two-part wing was of one mainspar construction, covered with metal sheets. The flaps were operated mechanically while the slots automatically. The ailerons and rudders were fabric covered. The radio equipment consisted of LR-16 (originally FuG-16ZY) for air-to-air and air-to-ground communications and LR-25 (or FuG-25a) I. F. F. radio equipment (identification friend and foe). Power plant: one Junkers JUMO 211F 12cylinder inverted-vee liquid cooled engine with reduction gear, rated at 1340 h. p. by 2600 r. p. m., or JUMO 211J rated at 1420 h. p. by 2600 r. p. m. The wooden three blade airscrew operated hydraulically. The fuel capacity of the fuselage tank was, in comparison with S-199, lower and rated 240 litres. However most CS-199s carried a belly drop tank with 300 litres capacity. Armament: two 13mm Rheinmetall-Borsig MG-131 fuselage mounted machine guns, however this was in most cases omitted and the openings in cowling were covered with fabric.

Technical data:

span	9,924 m
length	8,940 m
wing area	16,5 sq. m
weights: empty	2700 approx.
max.	3400 approx.
max. speed by ground	440 km/h
service ceiling	9500 m

Zusammen mit der Fertigstellung der S-99 aus Teilen der Me 109G-6 und G-14, die aus der Kriegserzeugung auf unserem Gebiet verblieben waren, war es notwendig, eine zweisitzige Übungsversion mit Doppelsteuer für Lehrer und Schüler zu erzeugen. Als Muster diente die Me 109G-12. Das Werk Avia lieferte die ersten zweisitzigen Flugzeuge CS-99 mit den ursprünglichen Rümpfen und weitere wurden nach der Durchführung von Festigkeitsversuchen aus Einstitzer umgebaut. Ähnlich wie die Einsitzer S-99 hatten auch die zweisitzigen CS-99 den Motor DB 605. Auf Grund der starken Störungsanfälligkeit und schließlich infolge des Mangels an diesen Motoren wurde die Umrüstung auf den Motor Jumo 211 durchgeführt. So entstand die bekannte S-199 und ihr doppelstizigen Gegenstück CS-199, deren Erstflug der Chefpilot des Werkes Avia am 24. 1. 1949 durchführte. Das erste Flugzeug hatte die Werknummer 501 und das letzte von Avia erzeugte Exemplar die Werknummer 582 und wurde am 12. 9. 1950 eingeflogen. Im Laufe der Erzeugung und Verbesserung kam es zu einigen Änderungen. Außerlich die größte war die Änderung der Kabinenabdeckung. Die ursprünglich nach rechts aufzuklappende Abdeckung wurde durch eine Schiebhaube einer C-2 (Ar 96B) ersetzt. Gleich wie bei den einsitzigen Flugzeugen wurde das Fahrwerk durch die Vergrößerung des Winkels der Flächen der Räder zur Achse der Fahrwerksbeine geändert. Die CS-199 wurden den Ausbildungseinheiten zur Jagdfliegerausbildung zugeteilt, dann an die Flieger-Militärakademie und in kleinen Zahlen auch an die Einsatzeinheiten für die Überprüfungsflüge von Jagdpiloten. Ein Flugzeug diente auch beim Flugwesen des SNB (Polizeiflieger). Gleichzeitig mit dem Eintreffen der MiG-15, die die Jagdflugzeuge S-199 ersetzten, erhielten die Einheiten auch die zweisitzige MiG-15UTI (CS-102), die der CS-199 folgte. Dies erfolgte im vollen Umfang Mitte der fünfziger Jahre.

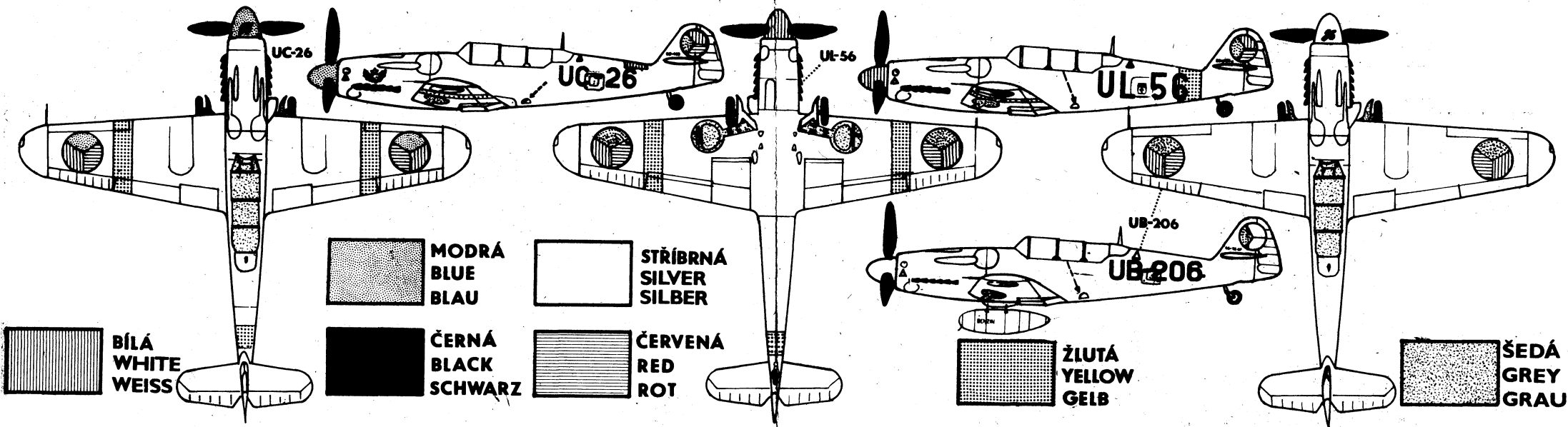
Technische Beschreibung:

Die Avia CS-199 war ein zweisitziges einmotoriges Jagdschulflugzeug in Tiefdeckeranführung, freitragender Ganzmetallkonstruktion mit klassischem Zweiradfahrwerk, in Richtung vom Rumpf zu den Flügeln einziehbar, und festem Spornrad. Der Rumpf war eine Metall-Halbschale mit ovalem Querschnitt. Die Kabine hatte eine Stirnscheibe mit eckiger Form mit starkem Rahmen. Keine Druckkabine. Der Flügel war einholmig mit Verkleidung aus Duraluminium, geteilt durch den Rumpf, trapezförmigen Umrisen, an den Flügelen abgerundet. Er war mit mechanisch betätigten Klappen, automatischen Slots und Vorflügeln, mit Leinwand bespannt ausgerüstet. Die Funkenrüstung war die gleiche wie bei der S-199. Sie bestand aus einer Funkstation LR-16 für die gegenseitige Verständigung, ergänzt durch einen Radiokompaß und ein Erkennungsgerät LR-25. Der verwendete Motor M-211 (Jumo 211F oder 211J) war ein umgekehrter zweireihiger Zwölfzylinder-Motor mit Untersezung und Flüssigkeitskühlung. Die maximale Startleistung der Version F war 986 kW (1340 PS) bei 2600 U/min, die der Version J 1045 kW (1420 PS) bei 2600 U/min. Die maximale Dauerleistung war bei der Version F 670 kW (910 PS) und bei der Version J 707 kW (960 PS) bei 2250 U/min. Der im Flug verstellbare Dreiblattpropeller VS-11 hatte breite, hölzerne, mit Leinwand überzogene Blätter. Der Treibstoffvorrat im Rumpf wurde gegenüber der einsitzigen S-199 durch den Einbau des hinteren Sitzes auf 240 l verringert, daher flogen sämtliche CS-199 mit einem Zusatztank unter dem Rumpf. Die Bewaffnung bestand aus zwei Maschinengewehren Typ 131 (MG 131) mit einem Kaliber von 13 mm, die über dem Motor gelagert waren. Der Flügel war ohne Bewaffnung und die Maschinengewehre über dem Motor waren meistens nicht eingebaut und die Ausschüßöffnungen waren verschlossen.

Technische Daten:

Spannweite	9,940 m
Länge	8,940 m
Flügelfläche	16,5 m ²
Leergewicht	ca. 2700 kg
max. Fluggewicht	ca. 3400 kg
Höchstgeschwindigkeit in 0 m	440 km/h
Gipfelhöhe	9500 m
Die angeführten Daten sind von der S-199 übernommen, da die Leistungen der CS-199 nicht bekannt sind. Wir setzen jedoch voraus, daß sie sich nicht unterscheiden.	

OZNAČENÍ A KAMUFLÁŽ * MARKING AND CAMOUFLAGE * BEMALUNG UND KENNZEICHEN



1. CS-199.508 zalétl v továrně pilot A. Kraus s technikem na palubě dne 17. 7. 1950. Vojenská převjímací komise ho převzala dne 20. 7. 1950. Byl přidělen do pilotní školy čs. voj. letectva na letišti Prostějov II, kde dostal označení UB-206 v černé barvě umístěné po obou stranách trupu. Celý byl nastříkan v barvě hliníku. Výsostné znaky byly lemovány modře. Letoun byl bez výzbroje a létal s přídatnou palivovou nádrží.

2. Dne 5. 7. 1950 zalétla posádka továrny Avia Široký-Lang letoun CS-199.565 a Vojenská správa ho převzala o 8 dní později. Zařazen byl do pilotní školy čs. voj. letectva na letišti Prostějov I, kde sloužil k výcviku stíhacích pilotů. Po vyřazení ze služby byl umístěn do školy v Čelechovicích na Hané. Odtud byl odvezen k opravě a umístěn ve sbírkách VHÚ v leteckém muzeu ve Kbelích. Nese označení útvarové příslušnosti UC-26 v černé barvě po obou stranách trupu. Je nastříkan v barvě hliníku, výsostné znaky jsou lemovány modře. Na trupu a na obou polovinách křídla jsou žluté identifikační pruhy – znak školních letounů. Na přídi je znak „V socialistickém vlastnictví“, symbolizující hnutí, kdy byly jednotlivé letouny přidělovány mechanikům trvale do osobní péče k obsluze a údržbě.

3. CS-199.574 vyrobený též v továrně Avia vzletl pilotován P. Širokým dne 11. 8. 1950. Vojenskou správou byl převzat a přidělen do pilotní školy čs. voj. letectva, kde dostal označení útvarové příslušnosti UL-56, které bylo v černé barvě a umístěno po obou stranách trupu. Letoun byl celý v barvě hliníku s modře lemovanými výsostnými znaky. Žluté identifikační pruhy na zadní části trupu a na obou polovinách křídla označovaly příslušnost letounu ke školní jednotce. Na snímku, podle kterého bylo rekonstruováno označení a barevné provedení je havarovaný poblíž Trenčína.

1. AVIA CS-199.565 was test flown on 5th July 1950 by the crew Široký-Lang. Date of delivery to Cz. A. F. was 13th July 1950. The plane served as fighter-trainer by the Military Flying School in Prostějov. After retirement from the military service the plane was presented to a primary school in the village Čelechovice, near Prostějov. After a time it was taken over by Air Force Museum in Prague and restored to near perfect condition. By now this CS-199 is on public exhibition in Prague-Kbely. Colours: aluminium-silver overall, codes UC-26 black, national insignia is outlined blue. Yellow identification stripes on fuselage and wings. The badge on the cowling-sides with the inscription 'In Socialist Property'.

2. AVIA CS-199.508 was test flown on 17th July 1950 by test pilot A. Kraus with a technician aboard. The date of delivery to the Cz. A. F. was 20th July 1950. The plane served with the Military Flying School in Prostějov, Moravia, coded UB-206. Colours: aluminium silver overall, codes black, national insignia outlined blue.

3. AVIA CS-199.574 was test flown on 11th August 1950 by Petr Široký and delivered to an advanced flying school. Colours: aluminium-silver overall, codes UL-56 black, national insignia outlined blue. Yellow identification stripes on fuselage and wings. The photograph depicts UL-56 after a crash-landing near Trenčín, Slovakia.

1. Die CS-199.508 flog im Werk der Pilot A. Kraus mit einem Techniker an Bord am 17. 7. 1950 ein. Die militärische Übernahmskommission übernahm sie am 20. 7. 1950. Sie wurde der Pilotenschule der tschechoslowakischen Fliegertruppen auf dem Flugfeld Prostejov II zugeteilt, wo sie das Kennzeichen UB-206 erhielt. In Schwarz war es auf beiden Seiten des Rumpfes angebracht. Das Flugzeug war zur Gänze aluminiumfarben gespritzt. Die Hoheitszeichen waren blau eingerahmt. Das Flugzeug war ohne Bewaffnung und flog mit Zusatztank.

2. Am 5. 7. 1950 flog die Werksbesatzung von Avia Široký-Lang das Flugzeug CS-199.565 ein und die Militärverwaltung übernahm es acht Tage später. Eingeteilt wurde es zur Fliegerschule der tschechoslowakischen Fliegertruppe auf dem Flugfeld Prostejov I, wo es zur Jagdfliegerschulung diente. Nach der Außerdienststellung kam es in die Schule von Čelechovice na Hané. Von dort wurde es zur Überholung abtransportiert und in die Sammlung des VHÚ im Fliegermuseum in Kbely eingegliedert. Es trägt das Geschwaderkennzeichen UC-26 in schwarzer Farbe auf beiden Seiten des Rumpfes. Es ist aluminiumfarben gestrichen, die Hoheitszeichen sind blau eingerahmt. Auf dem Rumpf und auf beiden Flügelhälften befinden sich gelbe Identifikationsstreifen – das Zeichen der Schulflugzeuge. Auf dem Vorderteil befindet sich das Zeichen „In sozialistischem Eigentum“ und symbolisiert die Bewegung, in der einzelne Flugzeuge Mechanikern auf Dauer zur persönlichen Obsorge für die Wartung und Erhaltung zugeteilt wurden.

3. CS-199.574, ebenfalls im Werk Avia erzeugt, wurde am 11. 8. 1950 von P. Široký eingeflogen. Es wurde von der Militärverwaltung übernommen und der Fliegerschule der tschechoslowakischen Fliegertruppen zugeteilt, wo es das Geschwaderkennzeichen UL-56 erhielt, das in schwarzer Farbe auf beiden Seiten des Rumpfes angebracht wurde. Das Flugzeug war zur Gänze aluminiumfarben mit blau eingefassten Hoheitszeichen. Gelbe Identifikationsstreifen auf dem hinteren Teil des Rumpfes und auf beiden Flügelhälften bezeichnen die Zugehörigkeit des Flugzeuges zu einer Schuleinheit. Auf dem Photo, nach dem die Kennzeichen und die Farbangaben rekonstruiert wurden, ist das Flugzeug in der Nähe von Trenčín havariert.

DŘÍVE NEŽ ZAČNETE

1. Prostudujte stavební postup a seznamte se s čísly na náčrtku číslování jednotlivých částí.
2. Části oddělujte až před použitím, odstraňte otřepy vzniklé lisováním a vždy před lepením si je vyzkoušejte na suchu a pokud je to nutné, upravte.
3. Protože výlisky jsou z polystyrenu, použijte k lepení pouze lepidla na polystyren (Igletex, xylen, toluen). Doporučujeme lepidlo Styrofix, které vyrábí Druchema Praha.
4. Lepidlo opatrně nanášejte štětečkem nebo kuličkem pouze na styčné plochy lepených částí, dostane-li se na vnější plochy, poleptá je.
5. Části z rámečků oddělujte nožem, nůžkami nebo štipacími kleštěmi, otřepy odstraňte pilníčkem. Malé části si přidržujte pinzetou. Slepěné části k sobě stiskněte gumičkou, kuličkem na prádlo nebo isolepou a nechejte dostatečně dlouho v klidu před dalším opracováním.
6. Malování provádějte barvami na plastické stavebnice. Vhodné jsou barvy Unicol Model. (K dostání v modelářských prodejnách a drogeriích).
7. Vyzkoušejte si doby schnutí Vašich barev a podle velikosti natírané plochy volte štětec. S namalovanými částmi pracujte až po důkladném zaschnutí barev.
8. Malé součásti malujte před oddělením částí, velké plochy až po dokončení stavby. Viz kamufláže.
9. Obtisky nanášejte až po sestavení na natřený model. Suchý obtisk neprohýbejte, jednotlivé obtisky odstříhnete a ponořte na několik vteřin do horké vody. Obtisk se zkroutí a opět sám narovná. Jemným tlakem prstů obtisk sesuňte z podložky na patřičné místo a kouskem molitanové houby jej pečlivě přitiskněte k modelu.
10. Pracujte pečlivě, nespěchejte, dokonalý vzhled modelu záleží jen na Vás.

READ BEFORE YOU BEGIN

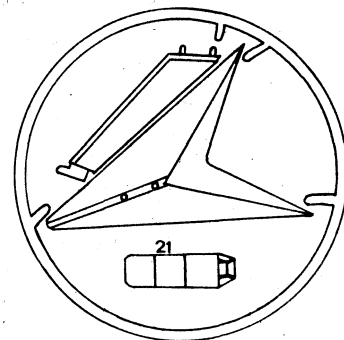
1. Read instructions and study exploded drawings to become familiar with all model parts. Numbers of parts are in drawing-Numbers of particular parts.
2. Carefully remove each part from its bar only when that part is to be used. Carefully trim any excess of plastic from part before assembling. Check the fit of each part before you cement it into place.
3. Since this model is moulded of styrene plastic, use only styrene cement for assembly.
4. Apply cement on inside surfaces only. Use a small amount of cement to avoid damage of your model. Apply cement with small paint brush or pin.
5. Break part from its bar with sharp knife, scissors or pincers, as well as any excess of plastic, and flash trim by smooth file. Use tweezers to pick up and hold small parts. Use rubber bands or tape to hold parts together until cement dries. Allow time for cement to dry thoroughly before further handling.
6. Use enamels or paints for plastic only.
7. Larger areas are best covered with soft, wider brush, small areas with thin brush. Allow time for paint to dry thoroughly before further handling.
8. Paint small parts before detaching from bars. Start with lighter colours. Scrape of paint where cement is to be applied, cement will not work on paint.
9. After assembly and painting apply decals. Cut each design from sheet as needed and dip in lukewarm water for a few seconds. Use a small brush to wet your model and slide decal from paper into correct position. Do not touch decal with fingers, press down with blotter.
10. Please take your time, do not hurry. You will find that your finished model will reflect your time, work and patience. Enjoy your kit.

BEVOR SIE BEGINNEN

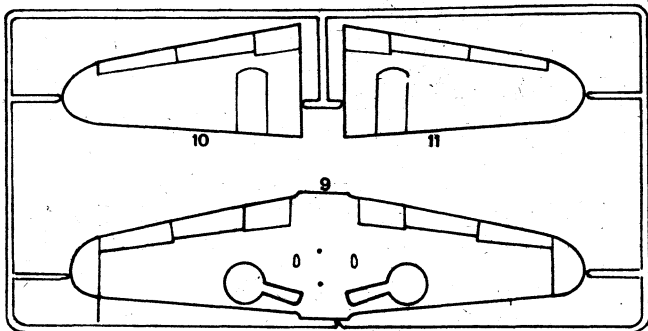
1. Studieren Sie die Bauanleitung und machen Sie sich auf der Skizze mit den Nummern der einzelnen Teile vertraut.
2. Trennen Sie die Teile erst vor der Verwendung ab, entfernen Sie die Gußüberstände und passen Sie die Teile vor dem Kleben immer trocken aneinander und passen Sie sie, wenn notwendig, ein.
3. Da die Preßteile aus Polystyrol bestehen, verwenden Sie zum Kleben nur Klebstoff für Polystyrol.
4. Tragen Sie den Klebstoff vorsichtig mit einem Pinsel oder einem Stäbchen nur auf die Kontaktflächen auf. Gelangt er auf die Außenflächen werden diese verätzt.
5. Trennen Sie die Teile mit einem Messer, einer Schere oder einer Zwickzange vom Rahmen, Gußüberstände entfernen Sie mit einer kleinen Feile. Kleine Teile werden mit einer Pinzette festgehalten. Zusammengelebte Bauteile pressen Sie mit einem Gummiring, einer Wäscheklammer oder einem Klebeband aneinander und lassen Sie sie vor der weiteren Bearbeitung ausreichend lange in Ruhe.
6. Die Bemalung führen Sie mit Farben durch, die Polystyrol nicht angreifen.
7. Erproben Sie vorher die Trockenzeit Ihrer Farben und wählen Sie nach der Größe der zu bemalenden Flächen die Pinsel. Mit dem Bemalen der Details beginnen Sie erst nach vollständigem Trocknen der Farben.
8. Kleinteile bemalen Sie vor dem Abtrennen vom Rahmen, große Flächen, z. B. Tarnbemalung, erst nach dem Zusammenbau.
9. Die Abziehbilder bringen Sie erst nach dem Zusammenbau auf das bemalte Modell auf. Knicken Sie die getrockneten Abziehbilder nicht, schneiden Sie sie einzeln sorgfältig ab und tauchen Sie sie einige Sekunden in heißes Wasser. Das Abziehbild krümmt sich zuerst und blättert sich dann von selbst. Schieben Sie das Abziehbild mit leichtem Fingerdruck von der Unterlage auf den vorgesehenen Platz und pressen Sie es mit einem Schwamm vorsichtig an die Oberfläche des Modells.
10. Arbeiten Sie sorgfältig, überhasten Sie nichts, schließlich hängt das Aussehen des Modells von Ihnen ab.

Plastikové stavebnice letadel
vyráběné Kovožavody Prostějov:

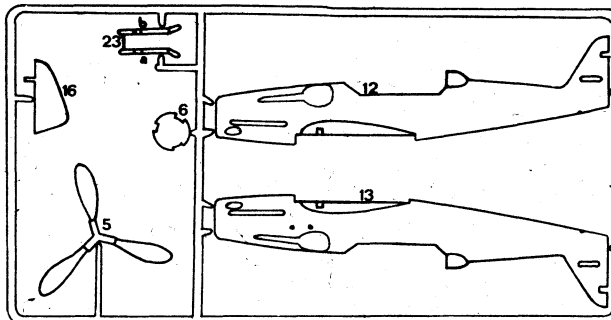
Aero L-29 Delfin
Avia B-534
Il-10 (Avia B-33)
MiG-19
Letov Š-328
La-7
MiG-17
Avia B-35
Polikarpov Po-2
Aero C-3A
Avia S-199
Avia CS-199



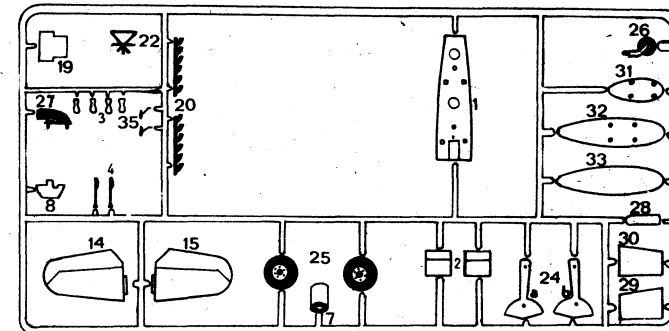
ČÍSLOVÁNÍ ČÁSTÍ



NUMBERS OF PARTS



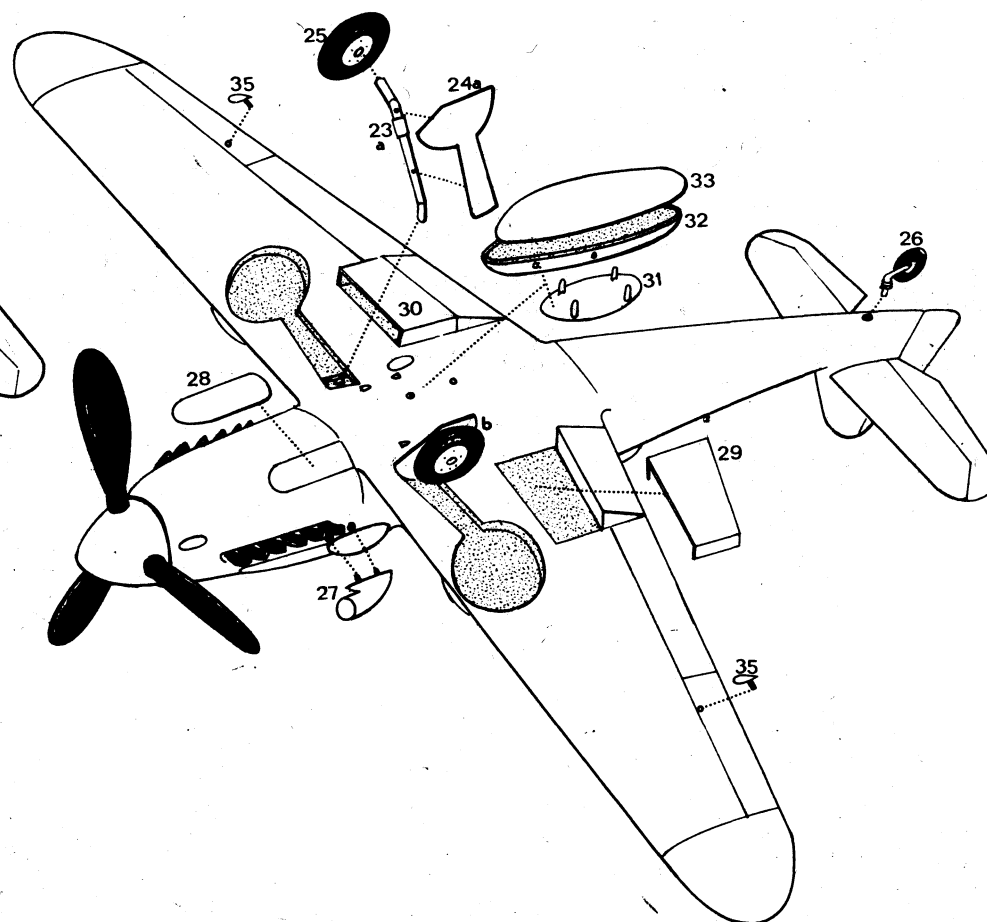
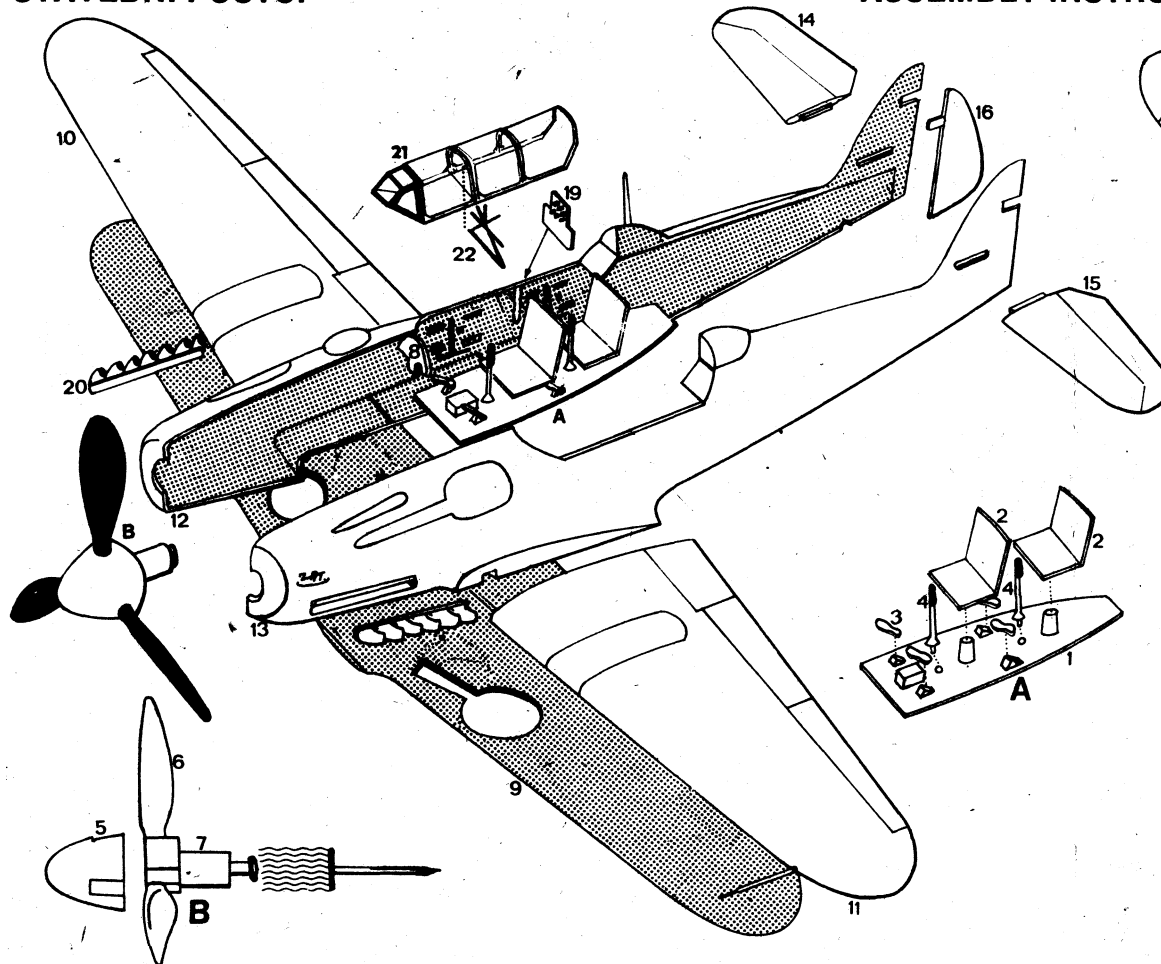
NUMERIERUNG DER TEILE



STAVEBNÍ POSTUP

ASSEMBLY INSTRUCTIONS

BAUANLEITUNG



Cvičný stíhač letoun Avia CS-199 najdete v leteckých sbírkách VHU na letišti Praha-Kbely s původním označením UC-26

The fighter trainer Avia CS-199 is exhibited at Air Exhibition of the Military Museum at the Praha-Kbely airport with the marking UC-26.

Übungs-Jagdflugzeug Avia CS-199 ist in der Ausstellung des Flugwesens und PVOS des Militärmuseums auf dem Flughafen Prag-Kbely mit ursprünglicher Bezeichnung UC-26 ausgestellt.

Kovozávody o. p. p.
Wolkerova 25
796 93 Prostějov

UB-206

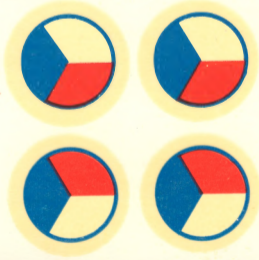
UL-56

BENZIN

UB-206

UL-56

BENZIN



UC-26

UC-26



1:72 AVIA CS-199