

14. 1:72 AVIA C-2

Letouny Avia C-2 patřily v poválečném období k nejpoužívanějším v československém letectvu. Plně vyhovovaly pro pokračovací a bojový výcvik mladých pilotů v leteckém učilišti a LVA a pro udržování techniky pilotáže a bojové připravenosti stíhacích pilotů z války. Sloužily k ostrým střelbám na vzdušné a pozemní cíle, vzdušné boje, nízké létání, nácvičku bombardování, průzkumu, k fotografování pevnou i ruční kamerou a pro létání v oblacích a v noci. Pro své dobré letové vlastnosti byly používány také u bezpečnostního letectva a v době „studené války“ byly používány k sestřelování balónů se štvavými letáky, které ohrožovaly leteckou dopravu.

Výroba C-2 navázala po druhé světové válce na výrobu Arado Ar-96, která byla zavedena za okupace v leteckých závodech Avia a Letov. Do roku 1949 bylo vyrobeno celkem 394 kusů.

C-2 sloužily v leteckém učilišti do 12. prosince 1955, kdy po závěrečném přezkoušení žáků byly zrušeny a začátkem roku začalo přeškolení učitelů na nový typ Jak-11. Poslední C-2 B1 létal u VZLÚ Letňany ještě

v roce 1958. Mimo jiné úkoly byl používán k vleklým kluzáků a zjišťování jejich maximálních rychlostí. C-2 byl do nízkých letounů, samonosné celokovové konstrukce, vybavený zatahovacím podvozkiem, kulometem MG-17, zaměřovačem REVI C-12, pumovými závěsníky, fotokulometem, radiostanicí LR-16 se zařízením pro cílový let a světlomětem. Fotokulomet byl v aerodynamickém krytu po pravé straně trupu. Motor Argus As-410 A byl vzduchem chlazený, invertní dvouřadový dvanáctiválec s obsahem 12 l. Vrtule L-22 byla automatická a držela otáčky ve dvou polohách při vzletu 3100 ot/min. a při ostatních režimech letu 2820 ot/min. Regulátor, udržující stále otáčky vrtule byl umístěn v kuželu vrtule a poháněn větrníkem.

Technická data:	
Rozpětí	10,96 m
Délka	9,13 m
Výška	2,59 m
Hmotnost	1433 kg
Max. rychlost	355 km/hod.
Cest. rychlost	280 km/hod.

The Avia C-2 was the most frequently used advanced two-seat trainer of the Czechoslovakian Air Force in the post-war years. C-2s were very useful for advanced flight-training in Central Flying School, Air Force Academy and by Air Regiments for condition flying of former wartime pilots. The excellent flight characteristics enabled the practice of simulated air-battles, air gunnery, bombing, blind and night flying, reconnaissance and photography by both fixed and hand-operated cameras. For good performances C-2s were accepted also for service by 'Air Guard' units. In the period of 'Cold War' they were active by shooting down propaganda balloons from the West, which bore and dropped unfriendly leaflets. The balloons threatened the air traffic over Czechoslovakia.

The series production of C-2 was based on the wartime production of Arado Ar-96B, which was introduced by Germans in Avia and Letov factories in Prague. In 1949, when the production ceased, a total of 394 C-2s were completed. The last flights with C-2s by the Central Flying School were flown on 12th December 1955. They were replaced by YAK-11 trainers. However one C-2 was in service by VZLÚ (Air Research and Test Institute) in Prague-Letňany, as late as 1958. It was used there as an glider-tug plane for testing gliders at their max. speeds.

The Avia C-2 was a low-wing, all metal two-seater with retractable undercarriage, powered by Argus As-410A inverted twelve-cylinder engine. The automatic L-22 propeller secured constant RPMs for takeoff (3100 RPM) and at all other flight regimes (2820 RPM). The RPM was placed in the spinner and powered by a 'wind-mill'.

Technical data:

span	10,96 m
length	9,13 m
height	2,59 m
weight	1433 kg
max. speed	355 km/h
cruising speed	280 km/h

Die Flugzeuge des Typs Avia C-2 gehörten in der Nachkriegszeit zu den am meisten verwendeten Flugzeugen im tschechoslowakischen Flugwesen. Sie entsprachen voll für die Fortgeschrittenen- und Kampfausbildung junger Piloten an den Fliegerschulen und LVA sowie für die Erhaltung der Flugtüchtigkeit und Kampfbereitschaft der Jagdflieger aus dem Krieg. Sie dienten zu Übungen im scharfen Schuß gegen Luft- und Bodenziele, Luftkämpfe, Tiefflüge, Bombenwurf- und Aufklärungsausbildung, Fotografieren mit eingebauten und mit Handkameras sowie Bild- und Nachtfly. Infolge ihrer guten Flugeigenschaften wurden sie auch von den Polizeifliegern verwendet und während der Zeit des Kalten Krieges wurden sie zum Abschießen von Ballons mit Propagandaflygblättern verwendet.

Die Herstellung der C-2 schloß nach dem Zweiten Weltkrieg an die Produktion der Arado Ar 96 an, die während der Okkupation in den Flugzeugwerken Avia und Letov im Serienbau stand. Bis 1949 wurden insgesamt 394 Stück gebaut. Die C-2 diente bis zum 12. Dezember 1955 bei den Fliegerschulen, wo sie nach der Abschlußprüfung der Schüler außer Dienst gestellt wurden, und zu Jahresbeginn begann die Umschulung der Fluglehrer auf den neuen Typ Jak-11. Die letzte C-2 B1 flog beim VZLÚ Letňany noch im Jahre 1958. Abgesehen von anderen Aufgaben wurde sie zum Schleppen von Segelflugzeugen und zur Feststellung von deren Maximalgeschwindigkeit verwendet.

Die C-2 war ein Tiefdecker in freitragender Ganzmetallkonstruktion mit Einziehfahrwerk, einem Maschinengewehr MG 17 und einem Zielgerät REVI C-12, Bombenaufhängung, MG-Kamera, Funkgerät RL-16 und mit Einrichtung für Zielanflug und Landescheinwerfer. Die MG-Kamera befand sich in einer aerodynamischen Abdeckung an der rechten Seite des Rumpfes. Der Motor Argus As410A war ein luftgekühlter zweireihiger 12-Zylindermotor mit 12 l Hubraum. Der Propeller L-22 war automatisch und hielt die Drehzahl in zwei Ebenen – beim Start 3100 U/min und unter sonstigen Flugbedingungen 2820 U/min. Der Regler, der die konstante Drehzahl des Propellers einhielt, war im Spinner untergebracht und wurde durch einen Propeller angetrieben.

Technische Daten:

Spannweite	10,96 m
Länge	9,13 m
Höhe	2,59 m
Fluggewicht	1433 kg
Höchstgeschwindigkeit	355 km/h
Reisegeschwindigkeit	280 km/h

OZNAČENÍ A KAMUFLÁŽ * MARKING AND CAMOUFLAGE * BEMALUNG UND KENNZEICHEN



ČERVENÁ
RED
ROT



KHAKI



SVĚTLE MODRÁ
PALE BLUE
HELLBLAU



ČERNÁ
BLACK
SCHWARZ



STŘÍBRNÁ
SILVER
SILBER



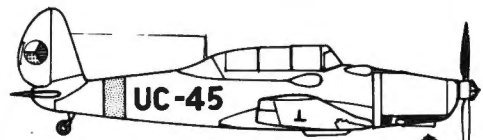
ŠEDÁ
GREY
GRAU



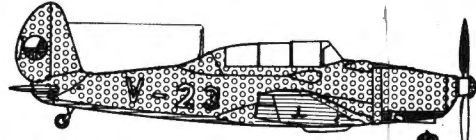
MODRÁ
BLUE
BLAU



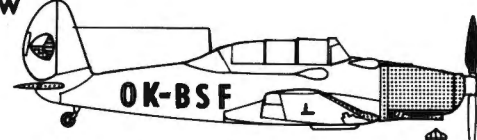
ŽILUTÁ
YELLOW
GELB



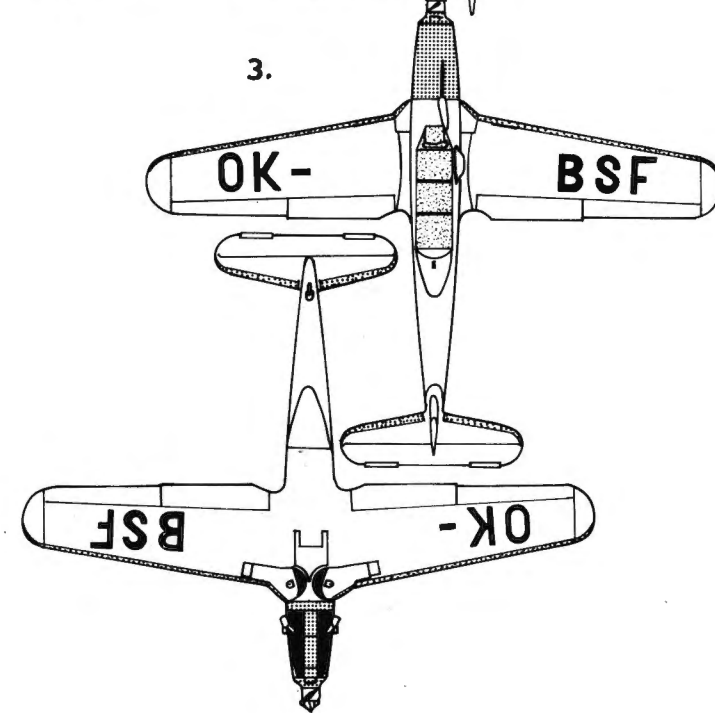
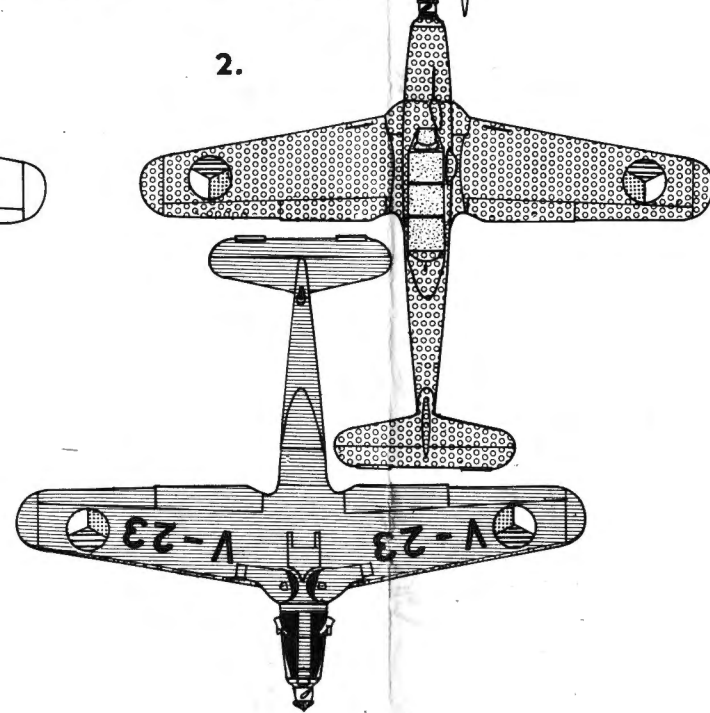
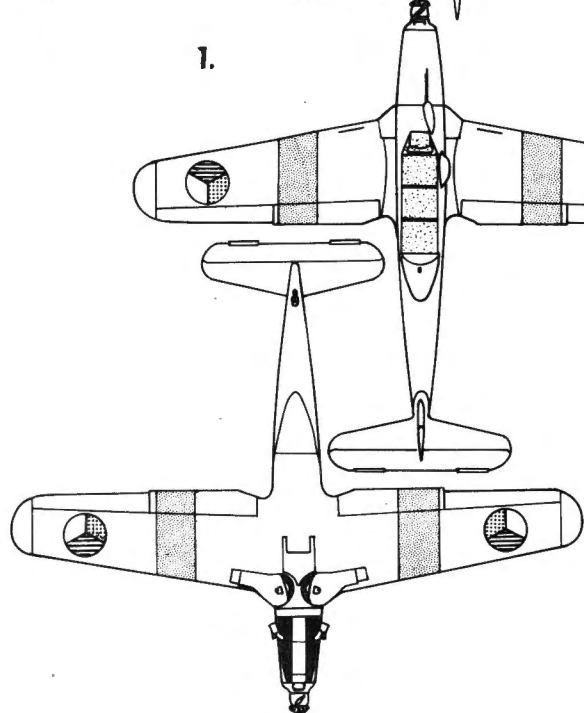
1.



2.



3.



1. Letouny C-2, zařazené v LU v Prostějově k nimž patřil i letoun s imatrikulací UC-45, měly hladký povrch, zapuštěné nity a plechy přesně slícované. Celý letoun byl v barvě hliníku. Zadní strana vrtule, palubní desky, plechy kolem výfuků a imatr. písmena byly v černé barvě. Podvozkové nohy, vnitřky kabin, podvozkové šachty byly opatřeny šedým nátěrem. Od roku 1954 měly letouny LU na křídlech z obou stran a vzadu na trupu žluté pásy. Špička kuželu vrtule byla červená, větrník žlutý. Listy vrtule měly mosazné kování náběžných hran. Výsostné znaky byly lemovány bílou barvou.

2. Ve VZLÚ létal letoun C-2 s imatrikulací V-23. Jeho horní plochy byly v barvě khaki, spodní plochy světle modré. Ostatní barvy jako u letounů LU. Výsostné znaky byly s modrým lemováním.

3. C-2 bezpečnostního letectva byly celé v barvě hliníku, kryt motoru a náběžné hrany křidel a výškovky byly červené. Ostatní barvy jako u C-2 z LU. Imatrikulací písmena OK-BSF červená, bíle lemovaná.

1. C-2 trainers used by Central Flying School in Prostějov, to which also C-2 coded UC-45 belonged, had a smooth surface in colour of natural metal (duralumin). The rear part of propeller blades, instrument panels, metal plates around exhausts and code letters were black. The cockpit interiors, undercarriage legs and shafts were grey. Since 1954 all aircraft of Central Flying School bore yellow stripes on the wings and rear fuselage. The spinner was red with yellow 'wind-mill'. The leading edge of propeller blades was brass. The roundels were outlined blue.

2. C-2 of the VZLÚ (Air Research and Test Institute) coded V-23. Upper surfaces were khaki-green, undersurfaces pale blue. The roundels were outlined white. Other colour details as above.

3. C-2 of the Air Guard. All surfaces in the colour of natural metal. The nose of the plane, leading edges of wings and stabiliser were dark red. The code letters OK-BSF were red, white outlined. Other details similar with UC-45.

1. Die C-2, die bei der Fliegerschule Prostějov eingeteilt waren, hatten eine glatte Oberfläche, versenkte Nieten und genau zusammengepaßte Paneele. Das ganze Flugzeug mit der Kennung UC-45 war aluminiumfarben. Die hintere Seite des Propellers, die Instrumentenbretter, die Paneele um den Auspuff und die Kennung waren schwarz. Die Fahrgestellbeine, die Innenseite der Kabine und die Fahrwerksschächte waren mit einem grauen Anstrich versehen. Ab 1954 hatten die Flugzeuge der Fliegerschule auf beiden Seiten des Flügels und am Rumpheck gelbe Streifen. Die Hoheitszeichen waren mit weißer Farbe umrandet.

2. Beim VZLÚ flog die C-2 mit der Kennung V-23. Ihre Oberseiten waren khakifarben, die Unterseiten hellblau. Die übrigen Farben wie bei den Flugzeugen der Fliegerschule. Die Hoheitszeichen waren blau umrandet.

3. Die C-2 der Polizeiflieger waren aluminiumfarben über alles, die Motorabdeckung und die Vorderkanten der Flügel und der Höhenflosse rot. Die übrigen Farben wie bei den C-2 der Fliegerschule. Kennung OK-BSF rot, weiß umrandet.

DRÍVE NEŽ ZAČNETE:

1. Prostudujte stavební postup a seznamte se s čísly na náčrtku číslování jednotlivých částí.
2. Části oddělujte až před použitím, odstraňte otěpy vzniklé lisováním a vždy před lepením si je vyzkoušejte na sucho a pokud je to nutné, upravte.
3. Protože výlisky jsou z polystyrenu, použijte k lepení pouze lepidla na polystyren (Igetex, xylen, toluen). Doporučujeme lepidlo Styrofix, které vyrábí Druchema Praha.
4. Lepidlo opatrně nanášejte štětečkem nebo kuličkou pouze na styčné plochy lepených částí, dostane-li se na vnější plochy, poleptá je.
5. Části z rámečků oddělujte nožem, nůžkami nebo štípacími kleštěmi, otěpy odstraňte pilníčkem. Malé části si přidržujte pinzetou. Slepěné části k sobě stiskněte gumíčkou, kuličkou na prádlo nebo isolepou a nechte 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 přitisknete k modelu.
10. Pracujte pečlivě, nespěchejte, dokonalejší 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 lift 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:

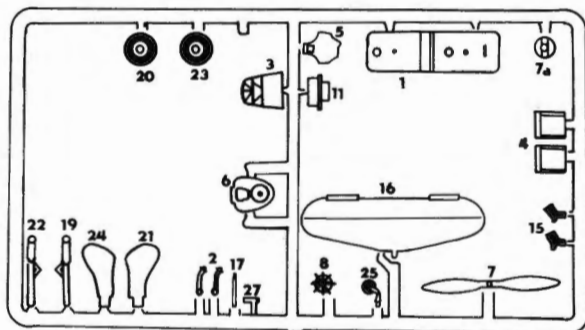
1. Studieren Sie die Bauanleitung und machen Sie sich auf der Skizze mit den Nummern der einzelnen Teile vertraut.
2. Trennen Sie die Teile erst vor der Verwendung ab, entfernen Sie die Gußüberstände und passen sie die Teile vor dem Kleben immer trocken aneinander und passen Sie sie, wenn notwendig, ein.
3. Da die Prtteile 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. Gelengt 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. Zusammengeklebte 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:

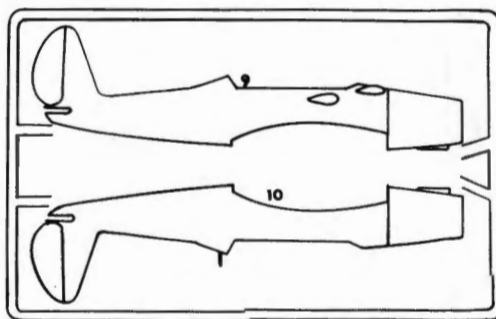
Aero L-29 Delfín
Avia B-534
Il-10 (Avia B-33)
MiG-19
Letov Š-328
La-7
MiG-17
Avia B-35
Polikarpov Po-2
Aero C-3A
Avia S-199
Avia CS-199
MiG-15
MiG-15 UTI
AVIA C-2



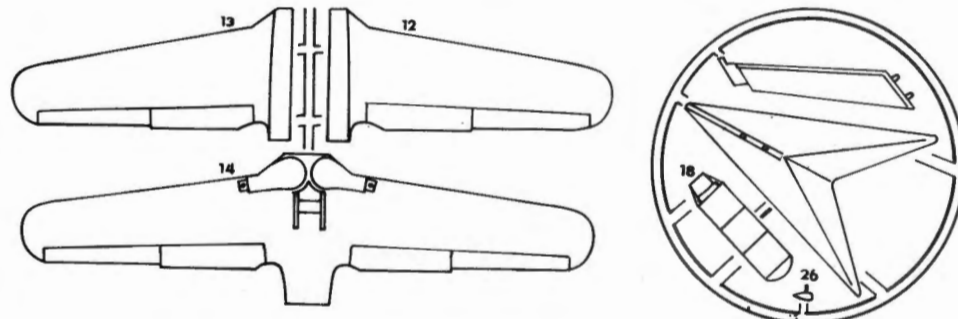
ČÍSLOVÁNÍ ČÁSTÍ



NUMBERS OF PARTS



NUMERIERUNG DER TEILE



STAVEBNÍ POSTUP

ASSEMBLY INSTRUCTION

BAUANLEITUNG

