

9. 1:72 AERO C-3A

TECHNICKÝ POPIS

Aero C-3A je samonosný celokovový dolnoplošník s dvojitými svislými ocasními plochami. Polovytužený, hydraulicky zatahovatelný podvozek se ukládá do zadní části motorových gondol. Ostruha není zatahovatelná. Žebrování křížné, geometricky křížené křídlo s nosným duralovým potahem je opatřeno křídélky smíšené konstrukce a vztlakovými klapkami, které jsou přichyceny k zadnímu nosníku křídla pomocí pianového závěsu. Celokovový trup skořepinové konstrukce se skládá z pěti montážních celků. Pohonnou jednotku tvoří dva vzhledem chlazené invertní dvánáctiválcové V M-411 (Argus As-411R) o vzletovém výkonu 426,59 kW (580 k) při 3300 ot/min. Palivo je nesené ve čtyřech křídlových nádržích s celkovým obsahem 1094 litrů. Dvoulistá dřevěná vrtule VH-411 potažená plátnem je stavitelná za letu.

Rozpětí	21,28 m
délka	11,95 m
výška	4,28 m
nosná plocha	46,00 m ²
hmotnost prázdného letounu	3960 kg
vzletová hmotnost	5400 kg
plošné zatížení	117 kg/m ²
max. přípustná rychlost	380 km/h
max. rychlost u země	330 km/h
cestovní rychlost ve výšce 2000 m	220 km/h

praktický dolet	7500 m
max. dolet na čtyři nádrže	1410 km
max. dolet na dvě nádrže	890 km

1. Letoun s imatrikulací OK-ZDJ byl jedním ze tří „Sibílů“, které létaly v KA SVAZARM v Olomouci v padesátých letech. Sloužily k dalšímu výcviku pilotů, hlavně však byly používány k výcviku sportovců-výsadkářů. Létaly v původním vojenském zbarvení – povrch tmavě zelený, spodní plochy světle modré. Podvozkové šachty a vnitřní prostory byly šedé, sedadla v barvě kůže. Dřevěné vrtule byly potaženy tmavozeleným plátnem. Nátěr krytu kabiny dle obrázku na boku krabíčky.

2. Jeden z letounů používaných na linkách Československých aerolinií (ČSA) s imatrikulací OK-ZDE, slavnostně zahájil dne 31. května 1947 pravidelnou leteckou dopravu na lince Praha–Olomouc. Celý povrch letounu byl nastříkan šedozelenou barvou. Na bocích trupu a směrovkách byl modrý, bíle lemovaný pás. Tento byl i na vnitřních plochách směrovek. Přední kryty motorů a vrtulové kužely byly modré, podvozkové šachty a vnitřní prostory v šedé barvě. Dřevěné vrtule byly potaženy tmavozeleným plátnem. Nátěr krytu kabiny dle obr. na boku krabíčky.

3. V Prostějově létal s imatrikulací UB-72 letoun Aero C-3 ve standardní kamufláži, používané vojenským letectvem Československé lidové armády v padesátých letech. Povrch letounu byl tmavozelený, spodní plochy světle modré. Podvozkové šachty a vnitřní prostory byly šedé, pilotní sedadla v hnědobarvě kůže. Dřevěné vrtule byly potaženy tmavozeleným plátnem. Provedení nátěru kabiny viz titulní obrázek.

TECHNICAL DESCRIPTION

The airplane C-3A is a self-supporting, all-metal low wing monoplane with double vertical tail planes. A half-stiffened, hydraulic retractable undercarriage is embedded into the back part of the engine nacelles. The spur is unretractable. A rib-beam, geometric crossed wing with a supporting dural cover is equipped by little wings of mixed construction and up-lift flaps, attached to the rear wing-beam by means of a long hanger. The all-metal fuselage of a shell construction consists of five mounting units. The driving unit is built by two air cooled invert 12 cylinders M-411 arranged in V-form (Argus As-411R) with the take-off power of 426,59 kW (580 HP) at 3300 rev/min. The fuel is carried in four tanks on the wings with the total volume of 1094 litres. A double-blade airscrew VH 411 covered with linen is adjustable during the flight.

Span	21,28 m
length	11,95 m
height	4,28 m
wing area	46,00 m ²
empty weight	3960 kg
loaded weight	5400 kg
surface load	117 kg/m ²
maxim. speed	380 km/h
maxim. speed at ground	330 km/h
travel speed in altitude 2000 m	220 km/h
practical climb rate	7500 m
maximal range with 4 tanks	1410 km
maximal range with two tanks	890 km

1. The airplane with the marking OK-ZDJ was one of the three „Siebel“ flying in KA SVAZARM in OLOMOUC in Czechoslovakia in the fiftieth. These planes were used for training of pilots, but mainly for the training of sportsmen-parachutes. They were flying with the original military painting – the upper parts being dark green, the lower parts pale blue. The undercarriage shafts and inner areas were grey, the seats with the colour of leather. The wooden airscrews were covered with dark green linen. The painting of the covering of the cabin see the drawing on the side of the box.

2. One of these planes used on the lines of the Czechoslovak Airlines (ČSA) with the insignia OK-ZDE inaugurated on 31st of May 1947 the ceremony opening of the regular flights on the line Prague–Olomouc. The whole surface of the plane was sprayed with a green-grey colour. On the sides of the fuselage and tail planes there was a blue white bordered band. This band was also on the inner areas of the tail planes. The front hoods of the engines and cones of the airscrews were blue, the undercarriage shafts and inner areas grey. The wooden airscrews were covered with dark green linen. The painting of the covering of the cabin see the drawing on the side of the box.

3. In the town PROSTĚJOV flew the airplane AERO C-3 with the insignia UB-72 in a standard camouflage used by the military Czechoslovak Air Force in the fiftieth. The surface of the plane was dark green, the lower parts pale blue. The undercarriage shafts and inner areas were grey, the pilot seats in the colour of leather. The wooden airscrew were covered by a dark green linen. The painting of the covering of the cabin see the title drawing.

TECHNISCHE BESCHREIBUNG

Das Flugzeug AERO C-3A ist ein selbsttragender ganzmetallener Tiefdecker mit doppeltem vertikalen Ruder. Das halbversteifte, hydraulisch einziehbare Fahrgerüst wird in den hinteren Teil der Motorgondolen eingezogen. Der Schwanzsporn ist nicht einziehbar. Ein Flügelrippen mit Holz geometrisch gekreuzt und mit tragfähigen Bezug aus Hartaluminium ist mit Flügelchen einer gemischten Konstruktion und Auftriebsklappen ausgestattet, die mittels eines Scharniers zu dem hinteren Holz des Flügels befestigt sind. Ein ganzmetallener Rumpf einer Schalenkonstruktion besteht aus 5 Montageeinheiten. Die Antriebsmaschine bilden zwei luftgekühlte invertierte 12 Zylinder M-411 (Argus As-411R) mit Aufstiegsleistung von 426,59 kW (580 PS) bei 3300 U/min. Der Treibstoff wird in vier Flügel tanks mit Gesamtvolumen von 1094 Liter getragen. Ein 2-Blatt Propeller VH-411 aus Holz mit Leinwand bezogen, ist während des Fluges einstellbar.

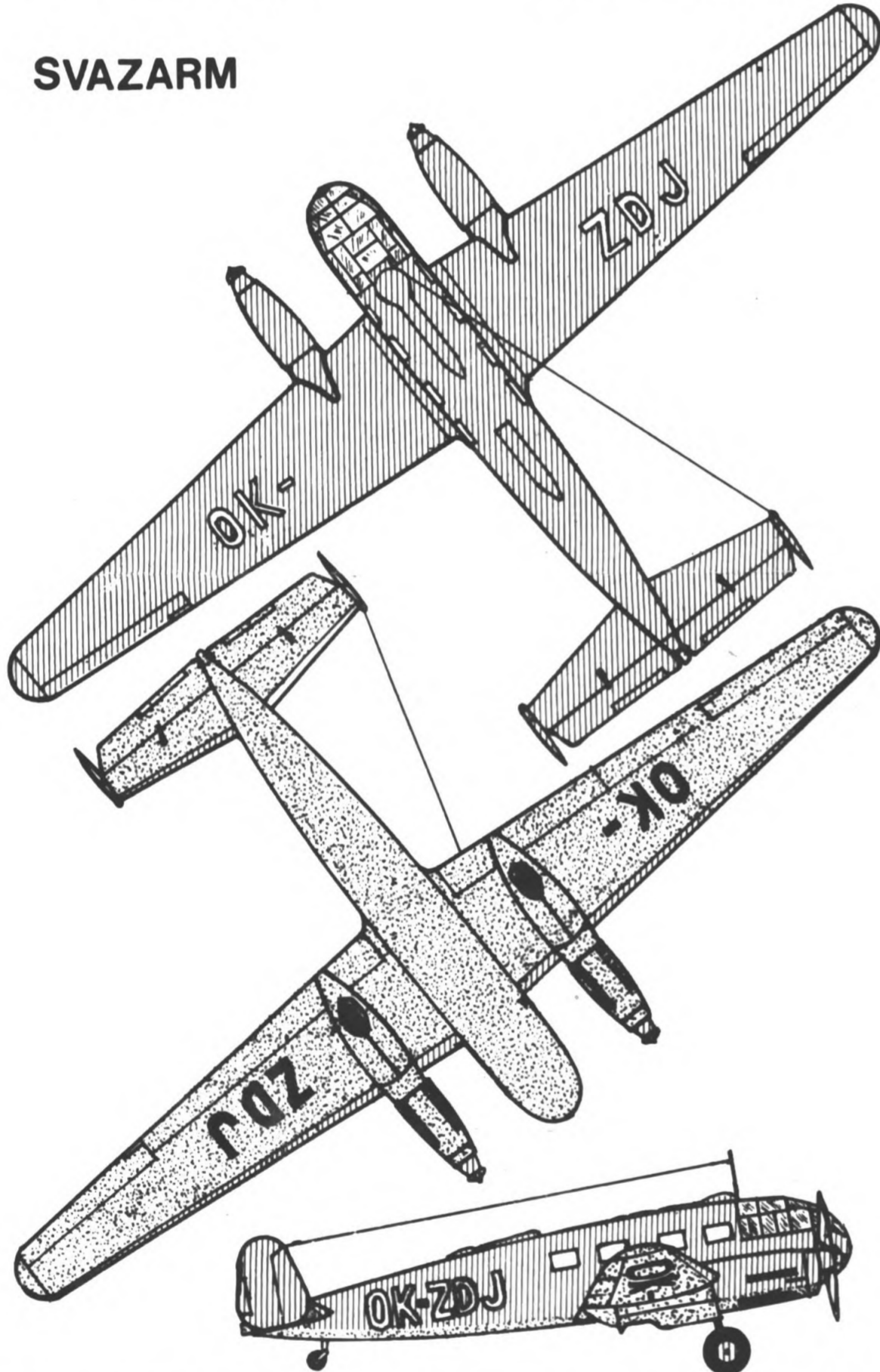
Spannweite	21,28 m
Länge	11,95 m
Höhe	4,28 m
Flügelfläche	46,00 m ²
Leergewicht	3960 kg
Startgewicht	5400 kg
Flächenbelastung	117 kg/m ²
Maximale Geschwindigkeit	380 km/h
Höchstgeschwindigkeit in Bodennähe	330 km/h
Fluggeschwindigkeit in Höhe von 2000 m	220 km/h
Gipfelhöhe (max.)	7500 m
Reichweite mit vier Tanks	1410 km
Reichweite mit zwei Tanks	890 km

1. Das Flugzeug mit Hoheitszeichen OK-ZDJ war einer der Siebel, die in den fünfziger Jahren im KA SVAZARM in Olomouc betrieben wurden. Sie dienten zum weiteren Ausbildung der Piloten, hauptsächlich wurden sie aber zur Ausbildung von Sportlern-Fallschirmspringer benutzt. Sie flogen mit der ursprünglichen militärischen Bemalung – die Oberfläche war dunkelgrün, die unteren Flächen waren hellblau. Die Fahrgerüstschichten und die inneren Räume waren grau, die Sitze in Farbe des Leders. Holzpropeller waren mit dunkelgrüner Leinwand bezogen. Der Anstrich der Kabinenhaube siehe Bild auf der Seite der Schachtel.

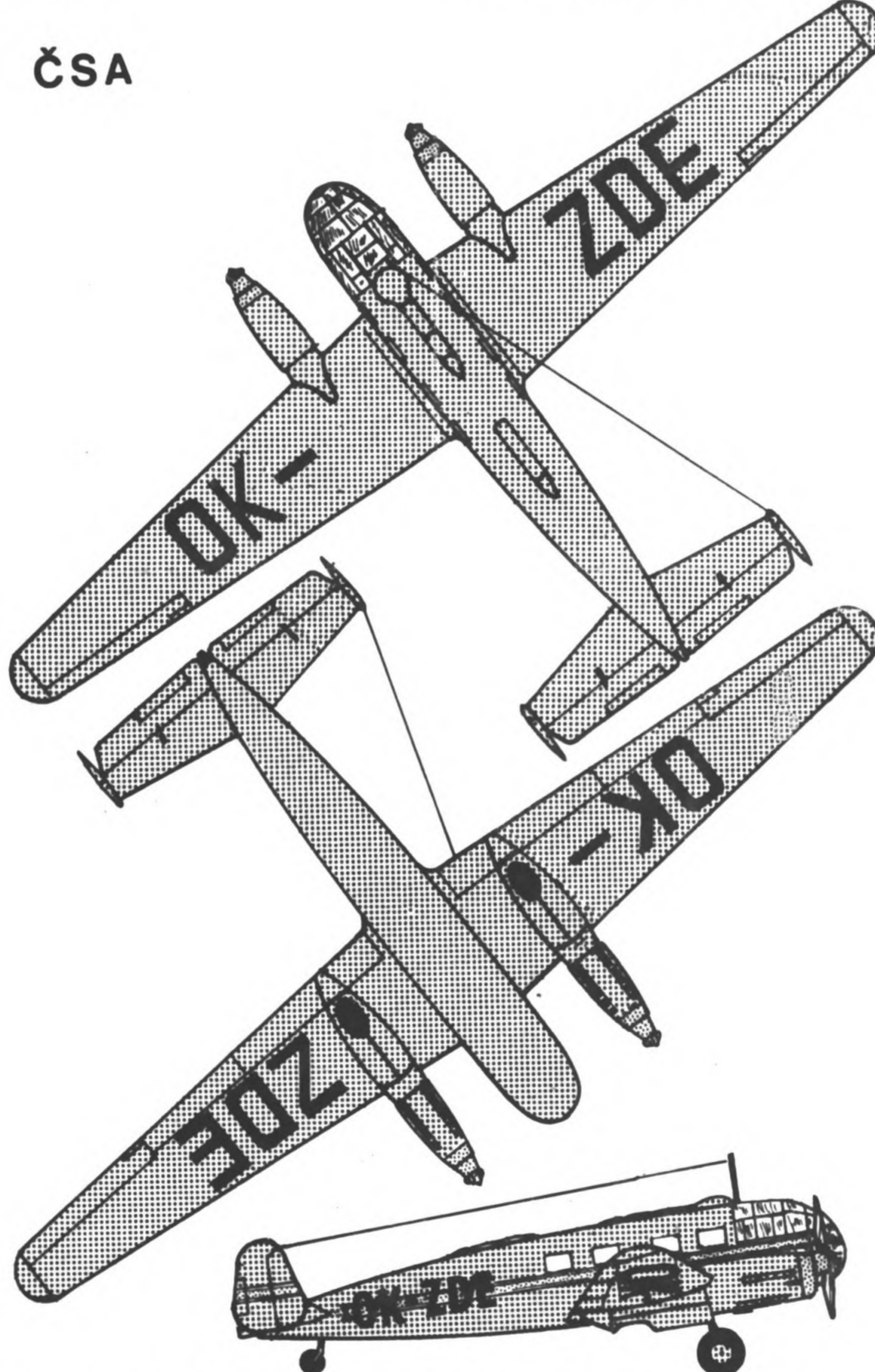
2. Eins von den Flugzeugen die auf den Linien der tschechoslowakischen Fluggesellschaft (ČSA) mit der Kennzeichnung OK-ZDE benutzt wurden, eröffnete feierlich am 31. Mai 1947 die regelmäßige Flugverbindung Prag–Olmütz. Die ganze Oberfläche des Flugzeuges war mit graugrüner Farbe bespritzt. Auf den Rumpfsseiten und den Seitenrudern war ein blaues weissumrandetes Band. Dieses Band war auch auf den Innenflächen der Seitenrunder. Die vorderen Motorgehäuse und die Propellerkegel waren blau, die Fahrgerüstschichten und die Innenräume waren grau, die Sitze in Farbe des Leders. Holzpropeller waren mit dunkelgrüner Leinwand bezogen. Der Anstrich der Kabine siehe Bild auf der Seite der Schachtel.

3. In Prostějov flog ein Flugzeug AERO C-3 mit der Kennzeichnung UB-72 in Standardtarnung, die von der Luftwaffe der tschechoslowakischen Volksarmee in den fünfziger Jahren benutzt wurde. Die Oberfläche des Flugzeuges war dunkelgrün, die unteren Flächen waren hellblau. Die Fahrgerüstschichten und Innenflächen waren grau, die Pilotensitze in der Farbe des Leders. Der Holzpropeller war mit dunkelgrüner Leinwand bezogen. Die Ausführung des Kabinenanstriches siehe das Titelbild.

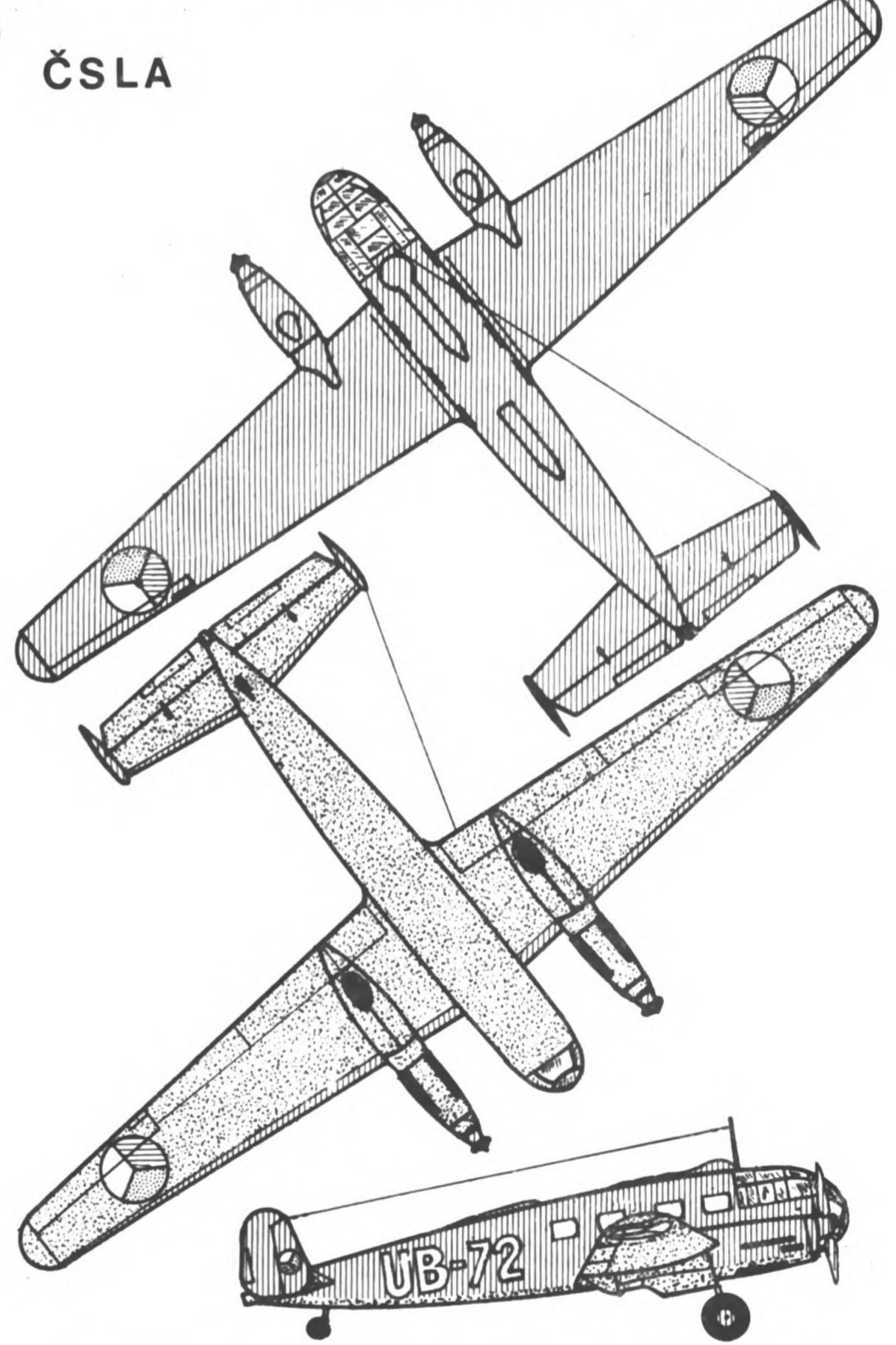
SVAZARM



ČSA



ČSLA



	TMAVĚ ZELENÁ DARK GREEN DUNKEL GRÜN		ZELENOŠEDÁ GREENISH GREY GRÜNGRAU		SVĚTLE MODRÁ PALE BLUE HELLBLAU		ČERNÁ BLACK SCHWARZ		ČERVENÁ RED ROT		MODRÁ BLUE BLAU		BÍLÁ WHITE WEISS
--	--	--	--	--	--	--	----------------------------------	--	------------------------------	--	------------------------------	--	-------------------------------

Letoun C-3A s dvojitým řízením byl v poválečném období používán československým vojenským letectvem k výcviku pilotů vícemotorových letadel. Příslušně upravené letouny C-3A, případně C-3AN s řízením pouze na levé straně kabiny sloužily k výcviku radiotelegrafistů a navigátorů. Další obměna C-3B byla určena k výcviku osádek bombardovacích letounů. Letoun mohl nést pumovou nebo jinou speciální výzbroj v pumovníci v trupu a na dvou vnějších závěsnících do celkové hmotnosti 1000 kg. Bombardovací zaměřovač vz. 45 zaujmul místo pravého řízení. Verze C-3B se na první pohled odlišovala od letounu C-3A hřbetní střeleckou věží s kulometem 131N a stejným kulometem v kloubové lafetě na pravé straně trupu. Dva kulometry 131N mohly být ještě zamontovány v přední podlahu kabiny. Letouny C-3BV byly vybaveny zařízením pro vlek terčů k nácviku vzdušné střelby pilotů stíhacích letounů a obsluh PLD.

Pro dopravu výsadků i materiálu byly některé letouny C-3A modifikovány na standard verze C-3D známé také pod označením D-44. Ojedinelé existovaly letouny této verze s odlišnou vnitřní úpravou odpovídající přepravě významných osobností. Na vnitřní lince Československých aerolinií se dostaly letouny C-3D s označením C-103. Interiér trupu byl upraven pro přepravu osmi až devíti cestujících mimo dvoučlenné osádky. Pouhý počet verzí nemůže plně postihnout šíři úkolů, ke kterým byly letouny C-3 využívány. „Sibily“, jak byly letouny C-3 důvěrně nazývány, se osvědčily i při postřiku lesů proti mšicím stejně jako při bombardování ledů na Dunaji. Některé letouny se odlišily zástavbou vnitřního vybavení proměnlivě v létající zkušebny. Obdobně se vyzkoušely i jiné pohonné jednotky a vrtule, včetně hvězdicových motorů M-21 (AŠ-21).

V padesátých letech se dostaly „Sibily“ mezi leteckou techniku aeroklubů SVAZARMU. S původním vojenským zbarvením a civilní imatrikulací letouny C-3 dovršily ve SVAZARMU svojí kariéru letounu, na který vzpomínají pamětníci s lehkou nostalgií.

Letoun C-3 je původní německý Siebel Si-204D, jehož výroba byla za okupace zavedena v roce 1943 do továrny Aero a ČKD-Praga. Po osvobození se navázalo na válečnou výrobu, takže mohlo být vyrobeno dalších 179 letounů v letech 1945–1949. Za války byla výroba Si-204D předisponována i do francouzské továrny Hanriot. Po roce 1945 pokračovala továrna se změněným názvem SNCA du Centre ve výrobě letounů s označením NC 701 pro potřeby francouzského vojenského letectva a v poněkud modifikované formě byl letoun označený NC 702 Martinet nabízen civilním společnostem. Třílisté vrtule byly typickým znakem „Sibily“ vyrobených ve Francii.

The airplane C-3A with double-control was in the period after the World War Two used by the Czechoslovak Air Force for training of pilots for multiengine planes. Proper arranged airplanes C-3A, resp. C-3AN with the control only on the left side of the cabin were used for the training of wireless operators and navigators. Another variant C-3B was determined for the training of bomber-crews. The airplane was able to carry bombs or another special equipment in the bomb rack of the fuselage and on the two outer hangers up to 1000 kg. The bomb dial sight typ 45 was installed in the place of the right control. The version C-3B differed at first sight from the airplane C-3A with the shoot firsers tower with a machinegun 131 N and the same machinegun in a joint on the right side of the fuselage. It was possible to install another two machineguns 131 N under the floor of the cabin. The airplanes C-3BV were equipped by a device for aerotow of targets for the training of airshooting of fighter-pilots and for A. A. F.

For the transport of parachutes and material some of these planes were modified to the standard version C-3D known also as D-44. Sporadic existed airplanes of this version with a diverse inner arrangement corresponding to the transport of prominent personalities. On the domestic lines of the Czechoslovak Airlines came these airplanes C-3D with the marking C-103. The interior of the fuselage was arranged for the transport of eight or nine persons (passengers) except for the two-member crew. An enumeration of these versions cannot fully cover the whole range of tasks for which these airplanes were used. The „Siebel“, as these airplanes were called, qualified themselves also by cropdusting of woods against insects and also for bombardment of ice-floes on the Danube. Some of these planes with a different arrangement of the inner equipment were used as flying test-devices. Analogical also other driving units and airscrews were tested, inclusive radial engines M-21 (AŠ-21). In the fiftieth these „Siebels“ supplemented the aircraft technique of the aeroclub SVAZARM. With the origin painting and a civil marking these airplanes C-3 compiled in SVAZARM their career which is remembered by witnesses with a light nostalgia.

The plane C-3 is an original german Siebel Si-204D, whose production was initiated during the german occupation in 1943 in the factories AERO and ČKD PRAGA. After liberating the war production continued so, that there could be produced another 179 airplanes in the years 1945–1949. During the war the production of Si-204D was overhanded also to the french factory Hanriot. After 1945 the factory continued to produce these planes with the marking NC 701 for the use of the french Air Force, and in a little modified version was this airplane marked NC 702 MARTINET offered to civil societies. The three blade airscrews were the typical signe of the „Siebel“ produced in France.

Das Flugzeug C-3A mit doppelter Steuerung wurde in der Zeit nach dem Krieg durch die tschechoslowakischen Luftstreitkräfte zur Ausbildung von Piloten mehrmotoriger Flugzeuge benutzt. Diesbezüglich hergerichtete Flugzeuge C-3A gegenbenfalls C-3AN mit Steuerung lediglich auf der linken Kabinenseite dienten zur Ausbildung von Funkern und Orten. Eine weitere Modifizierung C-3B war zur Ausbildung der Besatzung von Bombern bestimmt. Das Flugzeug konnte Bomben oder eine andere spezielle Ausstattung in dem Bombenabwurfschacht im Rumpf und auf zwei Bombenhängern bis zu insgesamt 1000 Kg tragen. Das Bombenzielgerät Typ 45 nahm den Platz der rechten Steuerung ein. Die Version C-3B unterscheidete sich auf den ersten Blick vom Flugzeug C-3A durch den Rückenschussturm mit Maschinengewehr 131 N und gleichem Maschinengewehr im Gelenkbett auf der rechten Rumpfsseite. Es konnten noch 2 Maschinengewehre 131 N auf dem Bug-untar dem Fussboden der Kabine einmontiert werden. Die Flugzeuge C-3BV waren mit einer Einrichtung zum Flugschleppen von Zielen für die Ausbildung des Luftschießens der Piloten der Jagdflieger und der FLAK-Besatzungen ausgestattet.

Zum Transport der Fallschirmjäger und deren Material wurden manche Flugzeuge C-3A zur Standard-Version C-3D, bekannt auch unter der Bezeichnung D-44, modifiziert. Vereinzelt existierten Flugzeuge dieser Version mit unterschiedlichem inneren Arrangement zum Transport für prominente Persönlichkeiten. Auf inländischen Linien der tschechoslowakischen Fluggesellschaft kamen die Flugzeuge C-3D mit der Bezeichnung C-103. Das Innere des Rumpfes war zum Transport von 8–9 Passagiere ausser der 2-Mannbesatzung hergerichtet. Eine Aufzählung der Versionen kann niemals den ganzen Bereich der Aufgaben bei welchen die Flugzeuge C-3 ausgenutzt wurden, beschreiben. Die „Siebel“ wie diese Flugzeuge C-3 vertraut genannt wurden, bewährten sich sowohl bei dem Bespritzen der Wälder gegen Insekten als auch bei der Bombardierung von Eisschollen auf der Donau. Einige Flugzeuge mit veränderter Adaptation der inneren Ausstattung wurden zu fliegenden Test-Einrichtungen verändert. Gleichfalls wurden auch andere Triebwerke und Propeller inklusive Sternmotoren M-21 (AŠ-21) ausgeprüft.

In den fünfziger Jahren gelangten die „Siebel“ unter die Flugtechnik der Aeroklubs SVAZARM. Mit der ursprünglichen militärischen Bemalung und ziviler Imatrikulation gelangten die Flugzeuge C-3 im SVAZARM an den Höhepunkt ihrer Karriere, worauf die Zeitgenossen mit leichter Nostalgie zurückdenken.

Das Flugzeug C-3 ist ein ursprünglicher deutscher Siebel Si-204D, dessen Herstellung während der Okkupation im Jahre 1943 in die Fabriken AERO und ČKD-Praga eingeführt wurde. Nach der Befreiung wurde die Produktion aus dem Krieg erneut wiederhergestellt, sodass weitere 179 Flugzeuge in den Jahren 1945–1949 erzeugt wurden. Während des Krieges wurde die Herstellung der Si-204D auch in die französische Fabrik Hanriot überdisponiert. Nach dem Jahre 1945 fuhr die Fabrik mit geändertem Namen SNCA du Centre in der Herstellung der Flugzeuge mit der geänderten Benennung NC 701 für die französische Flugstreitkräfte fort, und in einer ein wenig modifizierten Form wurde das Flugzeug mit der Kennzeichnung NC 702 MARTINET zivilen Fluggesellschaften angeboten. Die Dreiblatt-Propeller waren ein typisches Kennzeichen der „Siebel“, die in Frankreich hergestellt wurden.

DŘÍVE NEŽ ZAČNETE

1. Prostudujte stavební postup a seznámte se s čísly na náčrtku číslování jednotlivých částí.
2. Části odděľujte 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. Doporučujeme lepidlo STY-ROFIX, které je speciálně připraveno pro naše stavebnice. Pokud je nedostanete v prodejnách ve svém okolí, zašleme je na dobírku přímo z Kovožavody Prostějov, případně i s barvami UNICOL MODEL a stavebnicemi, které Vám z naší kolekce chybí.
4. Lepidlo opatrně nanášejte štětečkem nebo količkem pouze na styčné plochy lepených částí, dostane-li se na vnější plochy – poleptá je.
5. Části z rámečků odděľujte nožem, nůžkami nebo štipacímí kleštěmi, otřepy odstraňte pilníčkem. Malé části si přidržujte pinzetou. Spleené části k sobě stiskněte gumičkou, količkem 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 pečlivě odstříhnete a ponořte do horké vody na několik vteřin. 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, 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 trockenen 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:

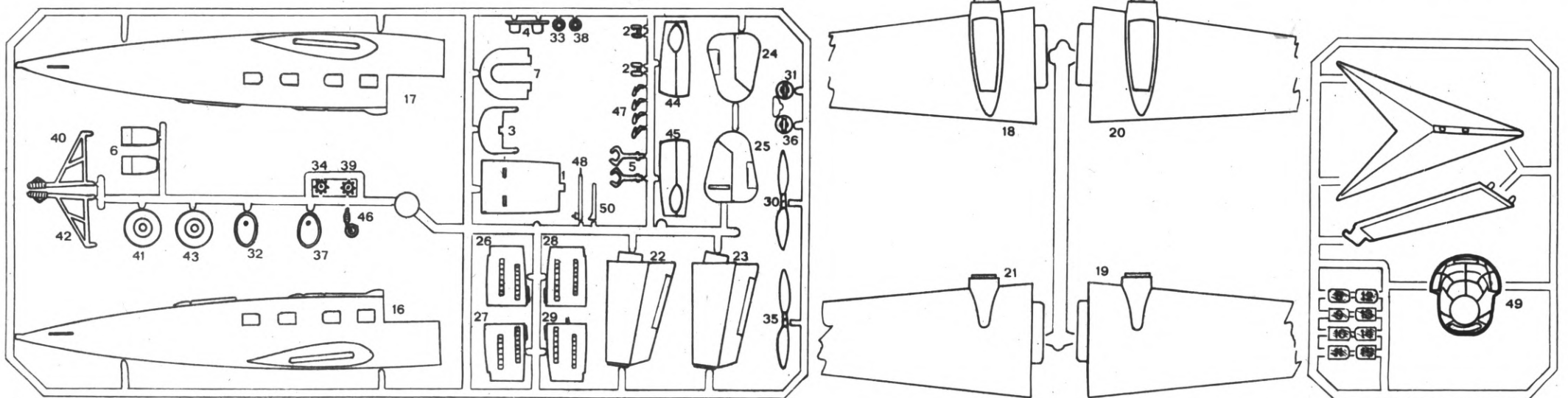
Aero L-29 Delfin
Avia B-534
IL-10 (Avia B-33)
MiG-19
Letov Š-328
La-7
MiG-17
Avia B-35
Polikarpov Po-2
Aero C-3A



ČÍSLOVÁNÍ ČÁSTÍ

NUMBERS OF PARTS

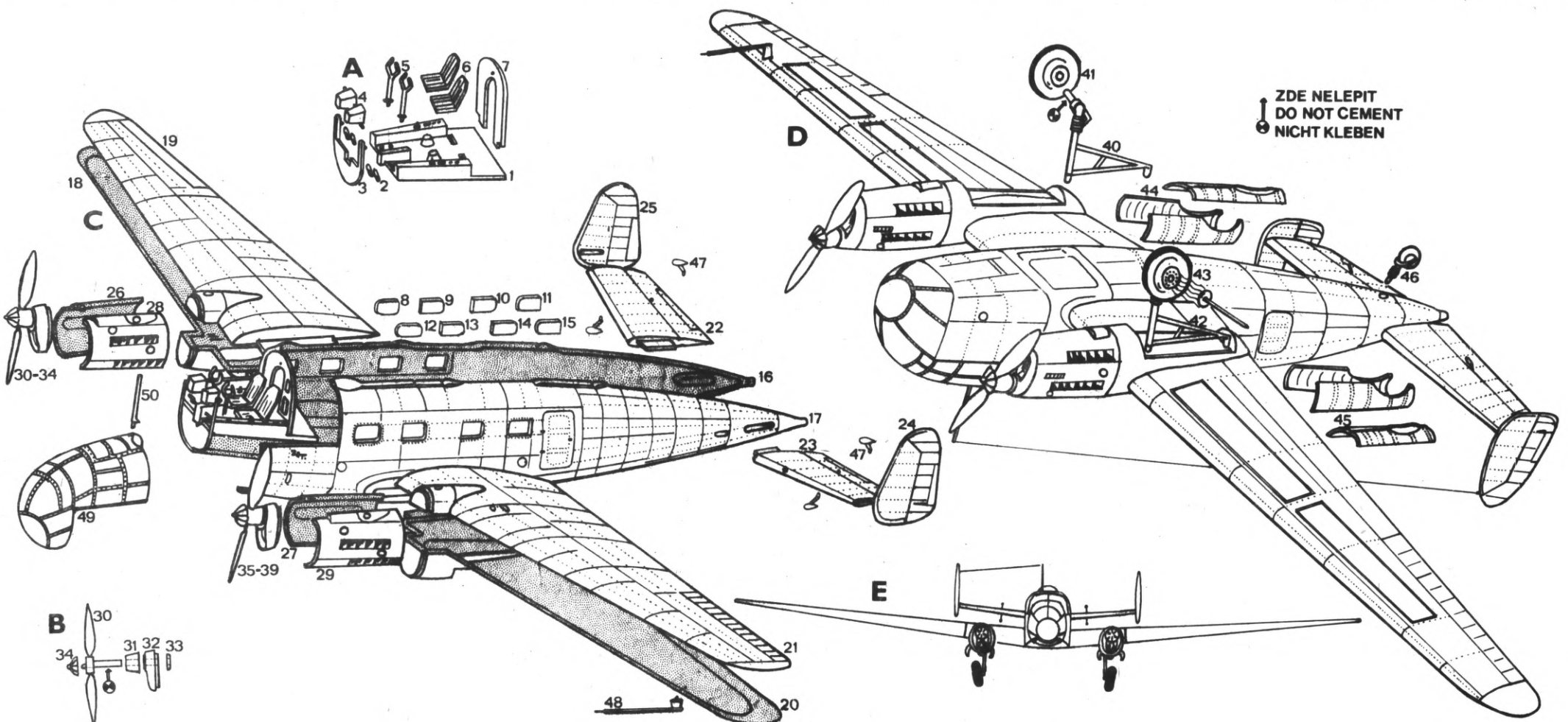
NUMERIERUNG DER TEILE



STAVEBNÍ POSTUP

ASSEMBLY INSTRUCTIONS

BAUANLEITUNG



Položte si obě poloviny trupu na rovnou plochu a zevnitř nalepte okénka tak, aby byla v rovině s povrchem trupu. Sestavte si celek pilotního prostoru (obr. A) a vlepťe do trupu. Běžným způsobem sestavte ostatní díly – řiďte se obrázky. Pokud stavíte model s otevřeným podvozkem, rozřízněte dle naznačené rýhy kryty podvozku (44; 45) a přilepte dle obrázku. Osy kol po nasazení kol rozmáčkněte nahřátou havičkou hřebíku tak, aby kola byla volně otočná. Stavíte-li model na stojánek, prořízněte před spleněním trupu naznačený otvor v obou polovinách trupu.

Put both halves of the fuselage on an even area and cement from inside the windows so, that they are in level with the surface of the fuselage. Assemble the pilot cabin (drawing A) and cement it into the fuselage. By common method assemble also the other parts – see the drawings. If you will use a stand, cut out before cementing the fuselage the marked hole in both halves. If you are building a model with non-retracted undercarriage, cut the shafts of the undercarriage (44; 45) in the indicated groove and cement them in compliance with the drawing. Slide the wheels on the axis and by means of a heated tip of a nail clinch carefully the axis so, that the wheels are free rotating.

Legen sie die beiden Rumpfhälften auf eine ebene Fläche und kleben sie von innen die Fenster so ein, dass sie mit der Rumpfoberfläche eine Ebene bilden. Stellen sie den Pilotenraum zusammen (Bild A) und kleben sie ihn in den Rumpf ein. Stellen sie mit gebräuchlicher Methode die anderen Teile zusammen – siehe Bilder. Falls sie ein Modell mit herausgezogenem Fahrgestell bauen, zerschneiden sie laut angezeigten Rillen die Fahrgestellschächten (44; 45) und kleben sie sie laut Bild an. Die Räderachsen werden mittels einer erwärmten Nagelspitze so zusammengedrückt, dass sich die Räder mit vorhergehendem Aufsetzen drehen können. Wenn sie das Modell auf den Ständer setzen, zerschneiden sie vor dem Zusammenkleben des Rumpfes die angezeigte Öffnung in beiden Rumpfhälften.

Podrobnější popis, výkres, fotografie a barevná schémata dalších kamufláží najdete v časopise Letectví a kosmonautika, číslo 22, ročník 1976.

Detailed history, drawings, description, photographs and further colour camouflages were published in the Czechoslovak aviation magazine – Letectví a kosmonautika (Flying-Astronautics) No. 22, volume 1976

Eine nähere Beschreibung, Zeichnungen, Fotografien und Farbschemen weiterer Tarnanstriche sind in der Zeitschrift Letectví a kosmonautika, Nr. 22/1976 veröffentlicht.