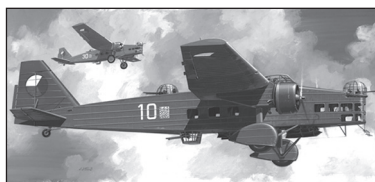


1/72

Aero
MB-200**Stručná historie letounu:**

Bloch MB.200 byl navržen v roce 1932 jako reakce na poptávku po novém denním a nočním bombardovacím letadle pro francouzské letectvo. Podmínky pro vývoj nového bombardéru byly několikrát změněny, ale konstruktér Marcel Bloch se jim vždy dokázal přizpůsobit. Výhoda letadla byla v tom, že bylo konstrukčně a výrobně jednoduché, a proto bylo vybráno pro sériovou výrobu.

Československo před druhou světovou válkou trpělo nedostatkem kvalitních bombardovacích letadel, proto se v roce 1935 rozhodlo ministerstvo národní obrany zakoupit licenci letounu Bloch MB.200.

Ještě v témže roce dodala firma Potez kompletní výkresovou dokumentaci letecké továrně Aero. Licenční výroba měla probíhat v továrnách Aero a Avia. První sériový letoun Aero MB-200 byl předán VTLÚ až v únoru 1937 a od dubna 1937 začala první letadla přejímat vojenská správa. V této době již tento typ letounu začínal zastarávat, ale přesto byl schopen plnit úkoly jako noční bombardér. Pro svou robustnost a spolehlivost byl ovšem mezi letci oblíbený.

Nová letadla přicházela k těžkým bombardovacím letkám leteckého pluku 5 v Brně a k pluku 6 v Praze.

Celkem bylo vyrobeno 73 letadel (Avie vyrobila 12 kusů a Aero 61 kusů). Poslední 3 stroje ovšem již přebírali němečtí okupanti.

Po 15. 3. 1939 padly všechny stroje do rukou Němců, kteří několik z nich dále prodali Rumunsku, Bulharsku a Chorvatsku. Jeden letoun zůstal ve výzbroji samostatného Slovenského štátu.

Základní technické údaje:

Aero MB-200 je střední čtyř až šestimístný bombardér hornoplošné celokovové konstrukce s trupem obdélníkového průřezu, poháněný dvojicí dvouhvězdicových motorů Walter K-14-I. Letoun měl mohutný pevný podvozek s ostruhou opatřenou kolem a uzavřený kokpit pro piloty. Obranná výzbroj se skládala z pěti kulometů umístěných ve střeleckých věžích – přední, hřbetní a spodní. Letadlo mělo v trupu osm komor, do kterých mohly být zavěšeny pumy do hmotnosti 100 kg. Další šest závěšů pro pumy se nacházelo pod trupem, a pod křídly mohlo být zavěšeno až 10 osvětlovacích bomb o hmotnosti 10 kg.

• Pohonná jednotka:

2x dvouhvězdicový čtrnáctiválec Walter K-14-I (551 kW)

• Rozměry:

Rozpětí:	22,45 m
Délka:	16,00 m
Výška:	3,92 m
Nosná plocha:	67 m ²

• Hmotnosti:

Prázdného letounu:	4 195 kg
Maximální vzletová:	7 200 kg

• Výkony:

Maximální rychlost:	280 km/h ve výšce 4 300 m
Cestovní rychlost:	215 km/h ve výšce 3 500 m
Dostup:	6 500 m
Dolet:	1 000 km

• Výzbroj:

5x kulomet Zbrojovka Strakonice vz. 30 ráže 7,92 mm a až 1 440 kg bomb umístěných v trupové pumovnici a na závěsnících pod trupem a křídly.

A Brief History:

Bloch MB.200 was designed in 1932 as a response to the demand for a new day and night-time bomber for the French air force. The requirements for the development of this new bomber had been changed several times, but design engineer Marcel Bloch was always able to conform to them. The advantage of the airplanes is that they were structurally simple and easy to build, and therefore were chosen for mass production.

Before the Second World War, Czechoslovakia suffered from a lack of quality bombers, and therefore in the year 1935, the Ministry of National Defence decided to buy a license for the Bloch MB-200 airplane.

It was in that same year that the Potez company supplied the Aero airplane factory with the complete blueprint documentation. Licensed production was to occur in the factories of Aero and Avia. The first mass-produced airplane, the Aero MB-200, wasn't submitted to the Military Technical and Aviation Institute (VTLÚ) until February 1937, and it was April 1937 when the first airplanes began to be acquired by the military administration. At that time, this type of aircraft had started to become outdated, although it was able to fulfill tasks such as those of a night-time bomber. It was admired by pilots due to its robustness and reliability.

New airplanes were assigned to heavy bomber flyers of the 5th regiment of Brno and the 6th regiment of Prague. A total of 73 airplanes were made (Avie produced 12 pieces and Aero 61 pieces). The last 3 craft were, however, taken by German occupiers.

On 15 March 1939, all the aircraft had fallen into the hands of the Germans, who then sold several of them to Romania, Bulgaria, and Croatia. One airplane remained in the armoury of the independent Slovak state.

Basic Technical Data:

The Aero MB-200 is a mid-sized four to six seat bomber with an upper all-steel construction with a fuselage with a rectangular cross-section, driven by dual radial Walter K-14-I engines. The airplane had a massive undercarriage with spurs fitted around and an enclosed cockpit for pilots. The defensive armament is composed of five machine-gun turrets placed in firing towers – front, top and underbody. The plane had 8 chambers in the fuselage, which could hold fragmentation bombs with a weight of up to 100 kg. Another 6 carriers for bombs were located under the fuselage, and up to 10 flash bombs weighing of up to 10 kg each could be placed under the wings.

• Power plant:

2x radial fourteen-valve Walter K-14-I (551 kW)

• Dimensions:

Span:	22.45 m
Length:	16.00 m
Height:	3.92 m
Wing area:	67 sq. m

• Weights:

Empty airplane:	4,195 kg
Maximum take-off weight:	7,200 kg

• Performances:

Maximum speed:	280 km/h at an altitude of 4,300 m
Cruising speed:	215 km/h at an altitude of 3,500 m
Ceiling:	6,500 m
Maximum range (according to armament):	1,000 km

• Armament:

5x machine guns of Zbrojovka Strakonice pattern a 30 calibre 7.92 mm and up to a 1,440 kg bomb located in the fuselage bomb bay and hung on carriers under the fuselage and wings.

Die Geschichte des Flugzeuges im Grundriss:

Die Bloch MB.200 wurde im Jahr 1932 als Reaktion auf die Nachfrage nach einem neuen Bombenflugzeug für den Tages- und Nachtinsatz für die französischen Luftstreitkräfte konstruiert. Die Bedingungen für die Entwicklung des neuen Bombers wurden mehrfach geändert, jedoch vermochte sich ihnen der Konstrukteur Marcel Bloch stets anzupassen. Der Vorzug des Flugzeugs war, dass es von der Konstruktion her und produktionstechnisch einfach war, sodass es für die Serienproduktion ausgewählt wurde.

Die Tschechoslowakei hatte vor dem Zweiten Weltkrieg zu wenige Bombenflugzeuge, sodass das Ministerium für nationale Verteidigung 1935 die Entscheidung traf, die Lizenz des Flugzeugs Bloch MB-200 zu kaufen.

Noch im selben Jahr lieferte das Unternehmen Potez die komplette Zeichnungsdokumentation an die Flugzeugfabrik Aero. Die Lizenzproduktion sollte in den Werken Aero und Avia erfolgen. Das erste Serienflugzeug Aero MB-200 wurde dem Aeronautischen Forschungs- und Prüfungsinstitut (VTLÚ) erst im Februar 1937 übergeben, wobei ab April 1937 die ersten Flugzeuge durch die Militärverwaltung übernommen wurden. Zu jener Zeit blieb dieser Flugzeugtyp bereits zusehends hinter der Entwicklung der Flugtechnik zurück. Dennoch war er in der Lage, seine Aufgaben als Nachtbomber zu erfüllen. Wegen seiner Robustheit und Zuverlässigkeit war er allerdings unter den Fliegern beliebt.

Die neuen Flugzeuge wurden bei den schweren Bomberstaffeln des Fliegerregiments 5 in Brünn und beim Regiment 6 in Prag eingesetzt.

Insgesamt wurden 73 Flugzeuge hergestellt (Avie produzierte 12 Stück und Aero 61 Stück). Die letzten 3 Maschinen wurden jedoch bereits durch die deutschen Okkupanten übernommen.

Nach dem 15.03.1939 fielen alle Maschinen in die Hände der Deutschen, die mehrere von ihnen an Rumänien, Bulgarien und Kroatien verkauften. Ein Flugzeug verblieb in der Ausrüstung der selbstständigen Slowakei.

Grundlegende technische Daten:

Die Aero MB-200 ist ein mittelschweres vier- bis sechssitziges Bombenflugzeug einer Hochdecker-Vollmetallkonstruktion mit einem Rumpf von rechteckigem Querschnitt, das von zwei Walter K-14-I Sternmotoren angetrieben wird. Das Flugzeug hatte ein mächtiges, festes Fahrwerk mit einem Spornrad sowie ein geschlossenes Cockpit für die Piloten. Die Bewaffnung bestand aus fünf Maschinengewehren in den drehbaren Schützentrümen am Bug, auf und unter dem Rumpf. Das Flugzeug hatte im Rumpf acht Kammern, in denen Bomben bis zu einem Gewicht von 100 kg eingeklinkt werden konnten. Weitere sechs Aufhängungen für die Bomben befanden sich unter dem Rumpf, wobei unter den Tragflächen bis zu 10 Leuchtbomben mit 10 kg Gewicht angehängt werden konnten.

• Triebwerk:

2x Vierzylinder-Sternmotor Walter K-14-I (551 kW)

• Abmessungen:

Flügelspannweite: 22,45 m
Länge: 16,00 m
Höhe: 3,92 m
Flügelfläche: 67 m²

• Gewichte:

Leergewicht: 4.195 kg
Fluggewicht: 7.200 kg

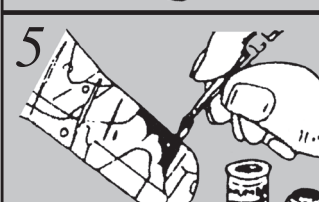
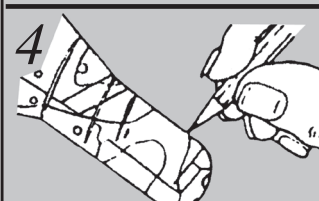
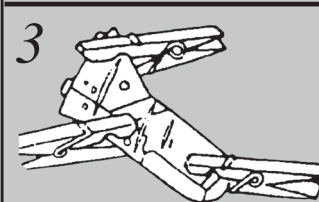
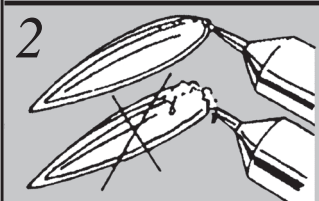
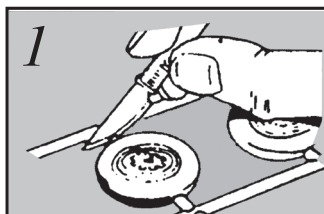
• Leistungen:

Höchstgeschwindigkeit: 280 km/h in 4.300 m Höhe
Normalgeschwindigkeit: 215 km/h in 3.500 m Höhe
Dienstgipfelhöhe: 6.500 m
Reichweite: 1.000 km

• Bewaffnung:

5 Maschinengewehre Zbrojovka Strakonice Muster 30 Kaliber 7,92 mm und bis zu 1.440 kg Bomben in der Bombenkammer des Rumpfes sowie an den Aufhängungen unter dem Rumpf und unter den Tragflächen.

Stavební postup / Stavebný postup Assembly



- K oddělování dílů používejte ostrý nůž.
- Na oddelovanie použite ostrý nôž.
- Detach parts from the stem only as they are needed using a sharp knife or blade.

- Lepidlo nanášejte v tenké vrstvě.
- Lepidlo nanášajte v tenkej vrstve.
- Do not use too much cement to join parts.
Use only cement for polystyrene plastic.

- K fixaci používejte kolíčky nebo gumičky.
- Na fixáciu používajte štipce alebo gumičky.
- Use tweezers to pick up and hold the small parts and rubber band or tape to hold parts together until the cement dries.

- Složitě zbarvení si předmalujte tužkou.
- Komplikované zafarbenie si predkreslite ceruzkou.
- In case the camouflage is more complex draw the outlines with pencil first, then paint parts according to the assembly diagram.

- K malování používejte barvy, které neleptají polystyren.
- Na maľovanie používajte farby, ktoré neleptajú polystyrén.
- Use only paints suitable for plastic, i. e. not cellulose based.

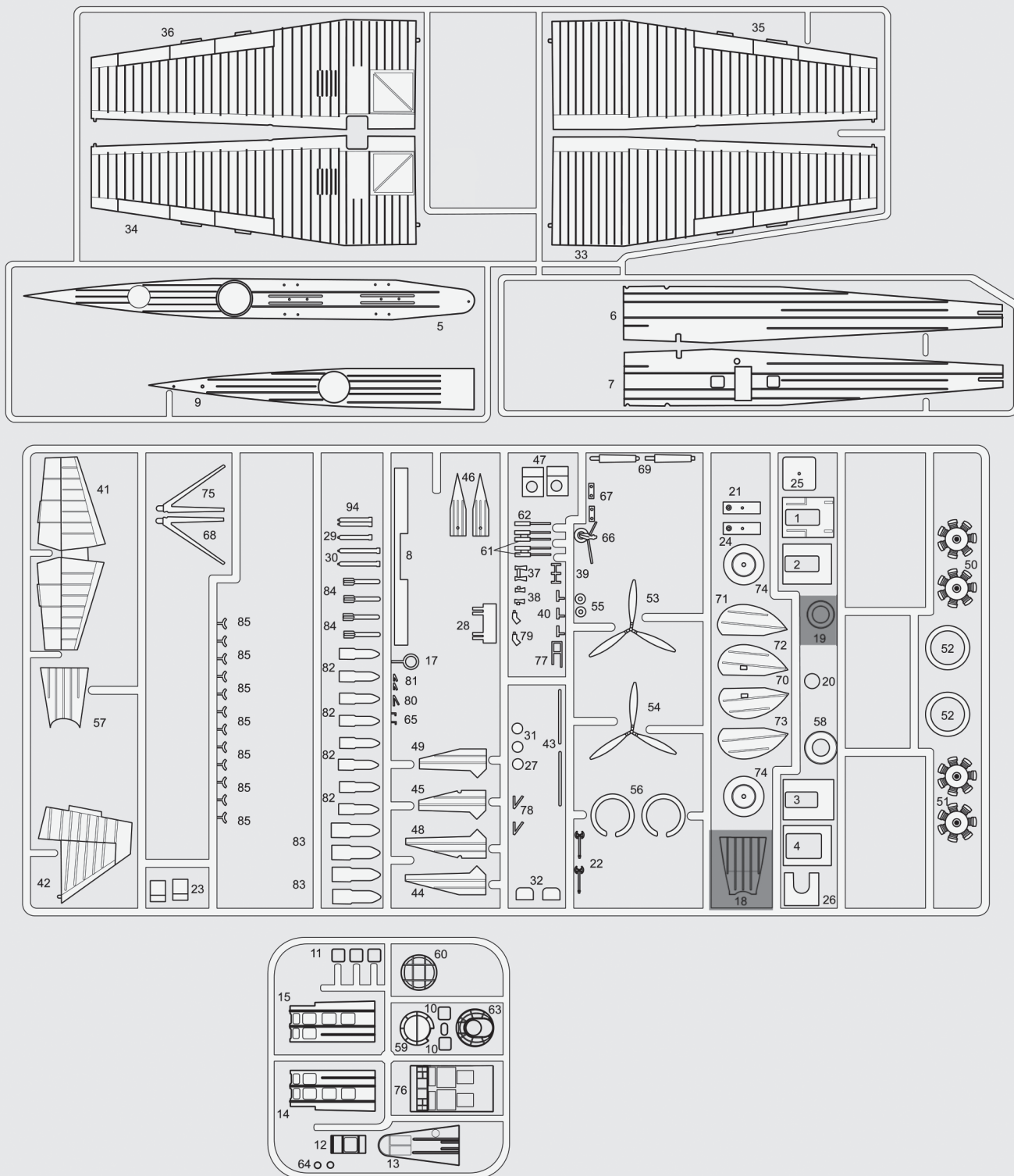
- Obtisky nanášejte až na vybarvený model.
- Obliacky nanášajte na vyfarbený model.
- Decals apply after assembly and painting.

SYMBOLY

	Odříznout Cut off	Abschneiden Retirer	Separar por corte Odciać	Отрезать Odrezať
	Možnost volby Optional	Wahlweise Facultatíf	Opcional Wariant wykonania	Вариант Možnosť volby
	Barvení Paint	Sterbend Mourant	Morente šmierci	умирающий Farbenie
	Nelepit Do not cement	Nicht kleben à ne pas coller	No engomar Nie kleic	Неклеить Nelepiť
	Zatížit Weight	Belasten Encombrer	Gravare Obciążyc	Обременять Zaťažiť
	Vyvrát otvor Drill a hole Bohren Sie ein Loch	Percez un trou Praticare un foro Wywiercić otwór		Просверлите отверстие Vyvráť otvor
	Aplikovat obtisky Apply decal Bewerben Abziehbilder	Appliquer des décalques Applica decalcomanie Zastosuj naklejki		Применить наклейки Aplikovať obliacky
	Opakovaná operace Repeated operation Wiederholte Operationen	Opérations répétées Operazioni ripetute Powtarzane operacje		Повторные операции Opakovaná operácie

SEZNAM DÍLŮ / PLASTIC PARTS

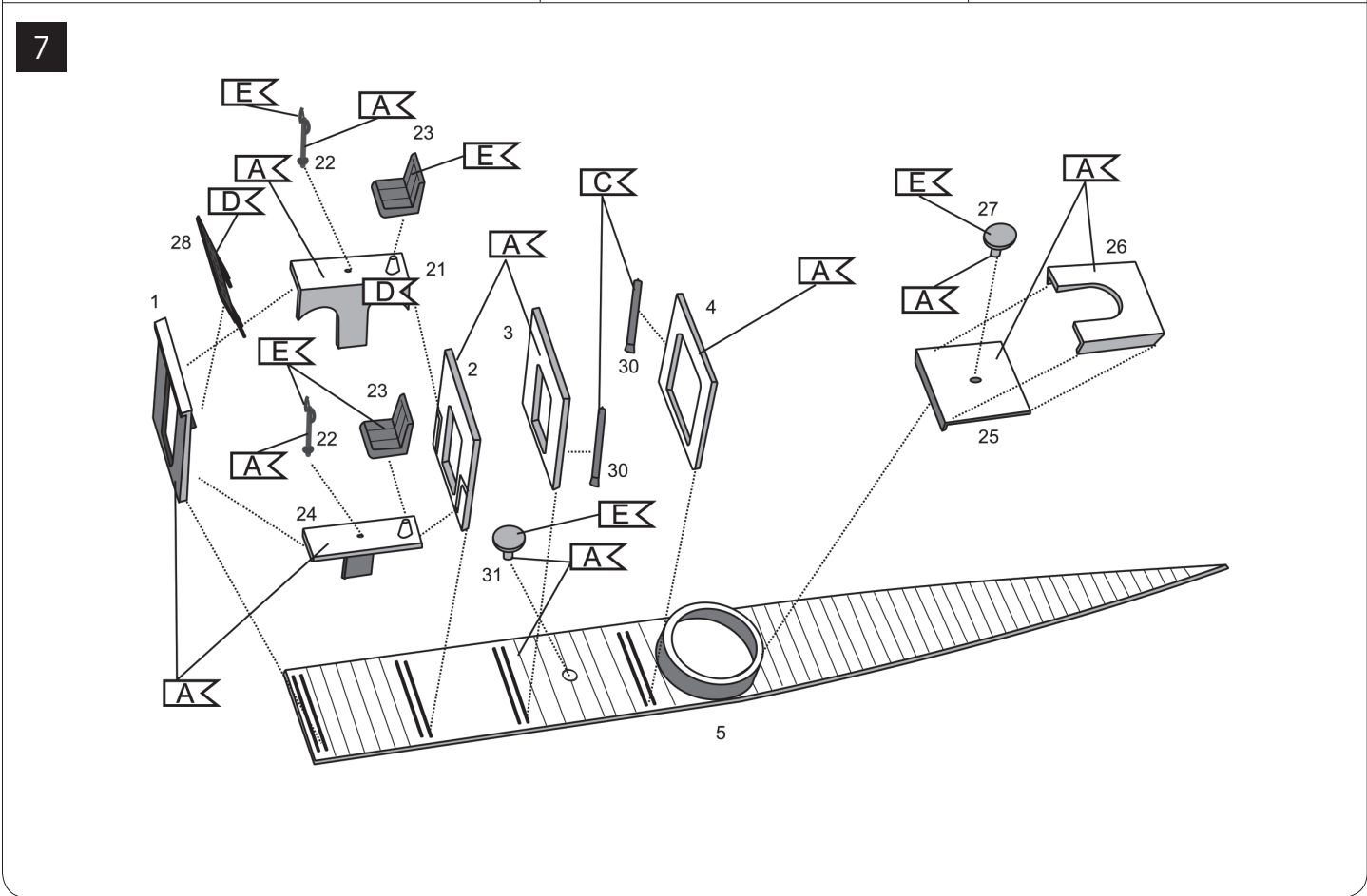
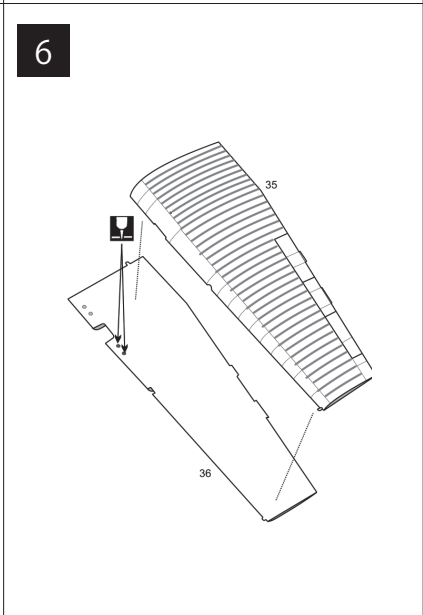
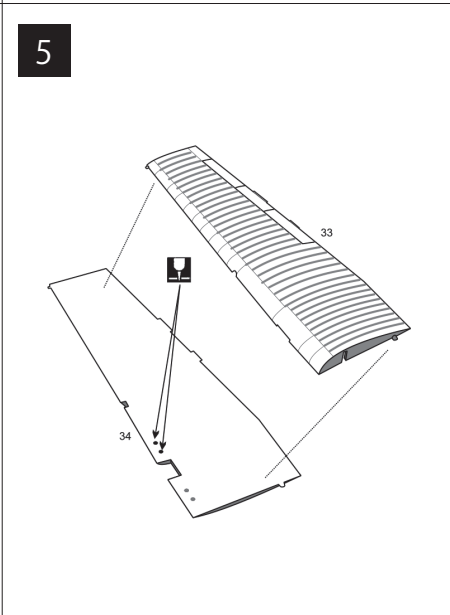
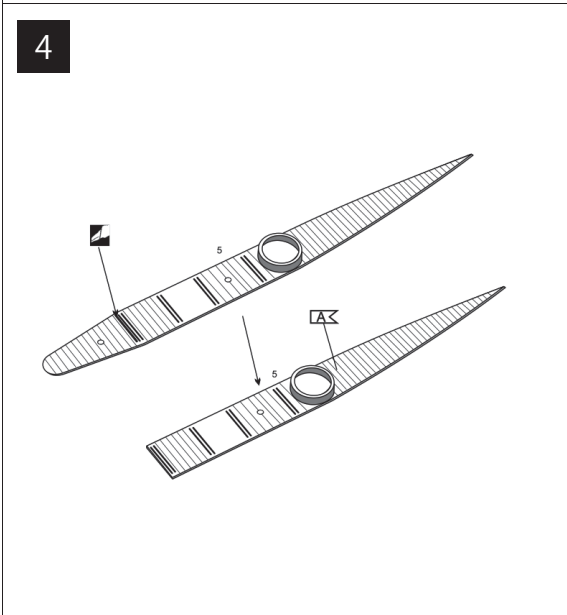
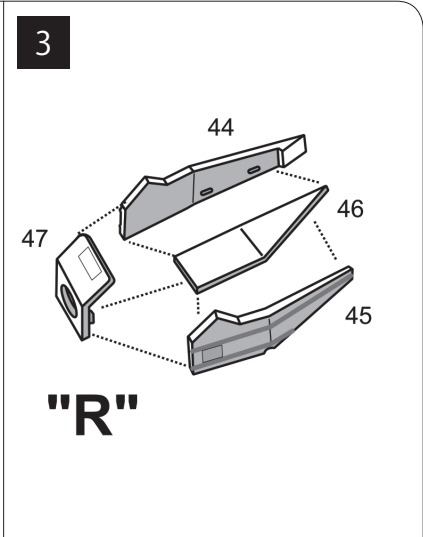
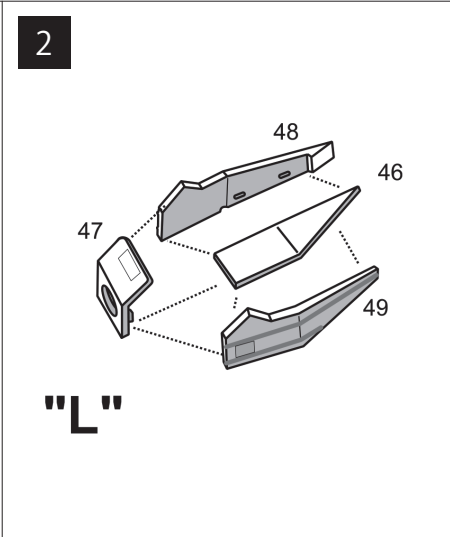
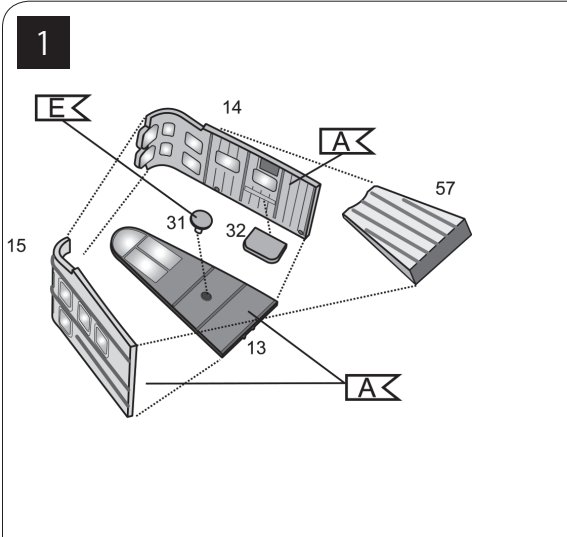
DÍLY NEPOUŽITÉ PŘI STAVBĚ PARTS NOT FOR USE



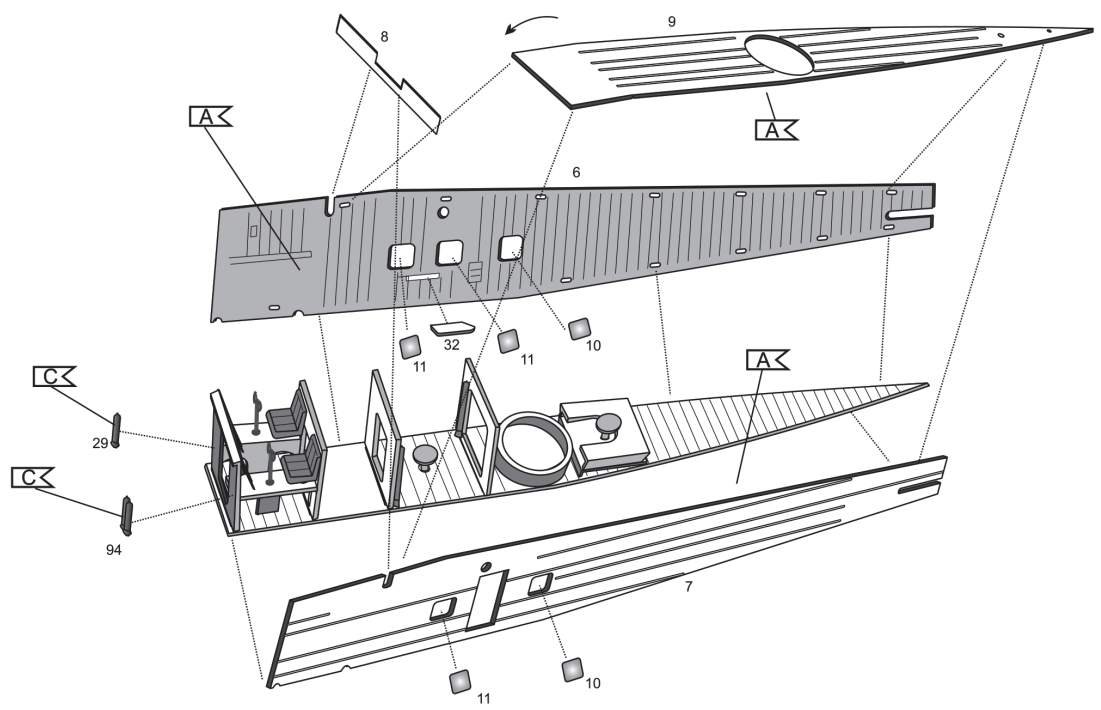
BARVY / COLOURS

POUŽITY PŘIBLIŽNÉ ODSTÍNY BAREV HUMBROL

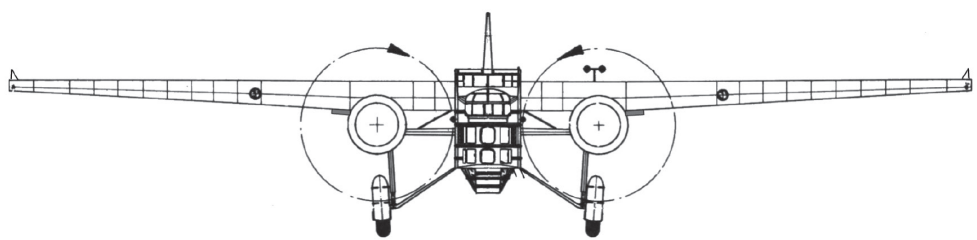
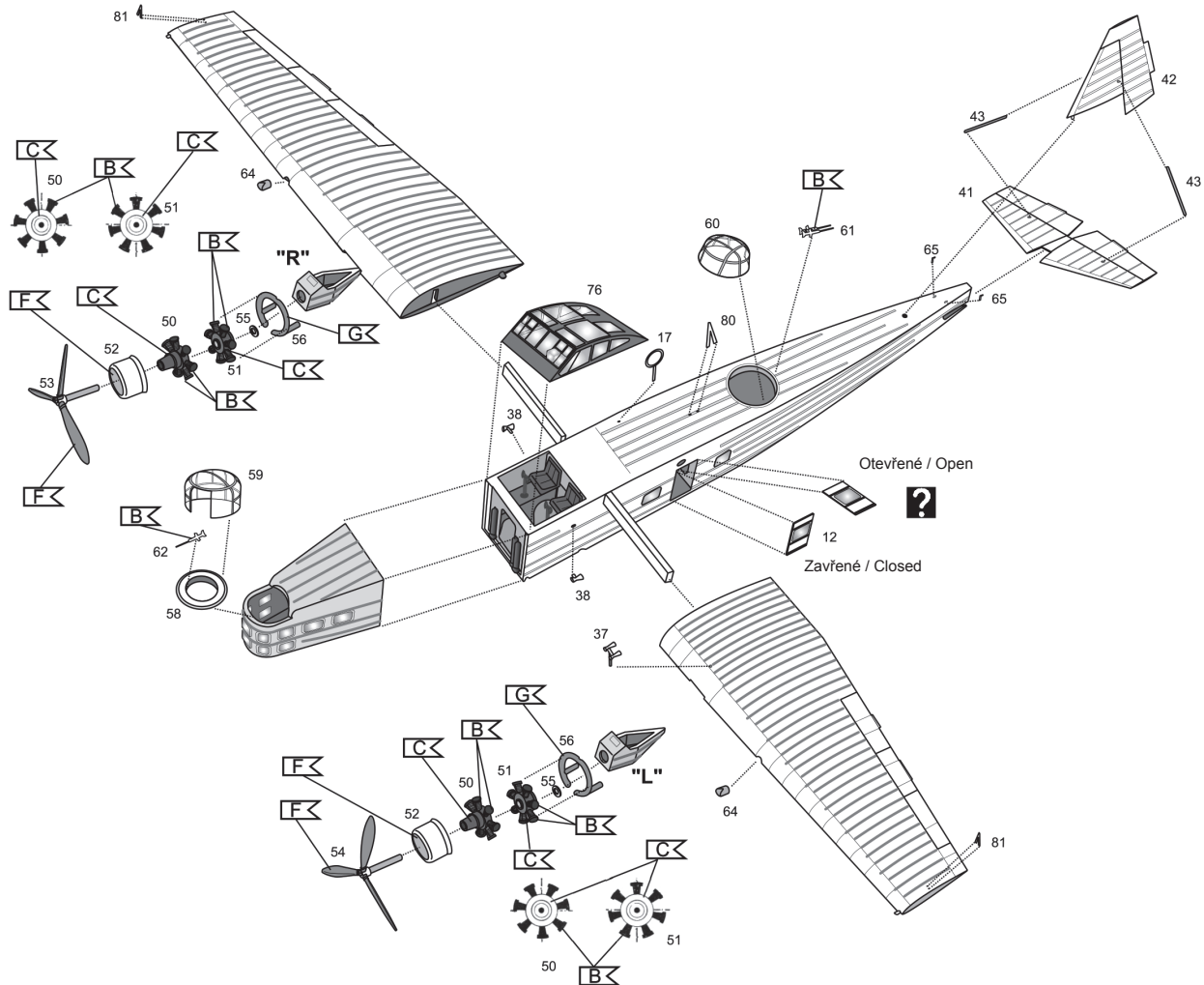
		HUMBROL		HUMBROL
A	Light grey	175	F	Silver
B	Gunmetal	53	G	Rust
C	Steel	27003	H	Dark khaki
D	Black	33	I	Light blue
E	Leather	62		



8

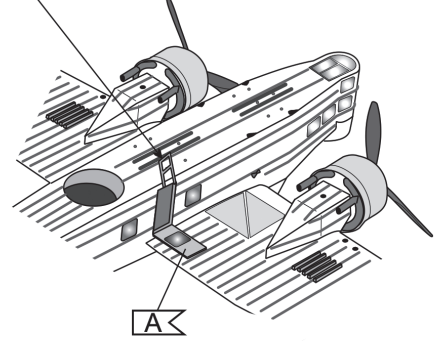


9

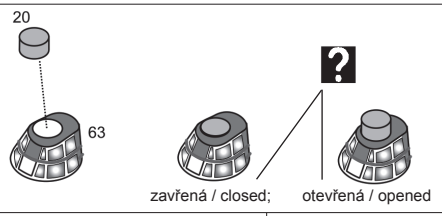


10

Díl č. 77 použít pouze pokud budou dveře otevřeny
Part No. 77 use only when the doors are opened

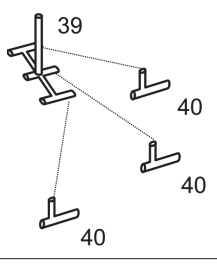


11

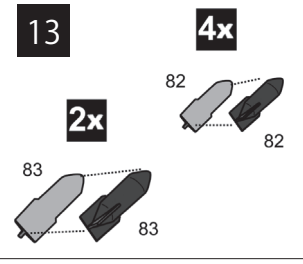


zavřená / closed; otevřená / opened

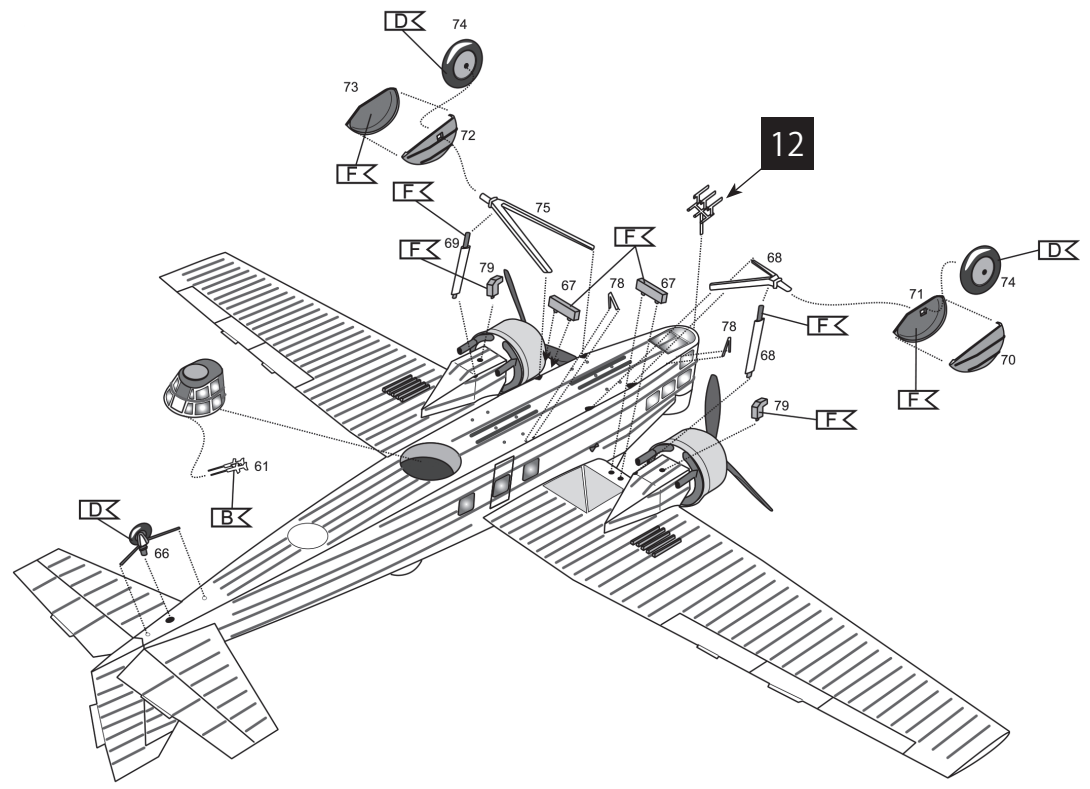
12



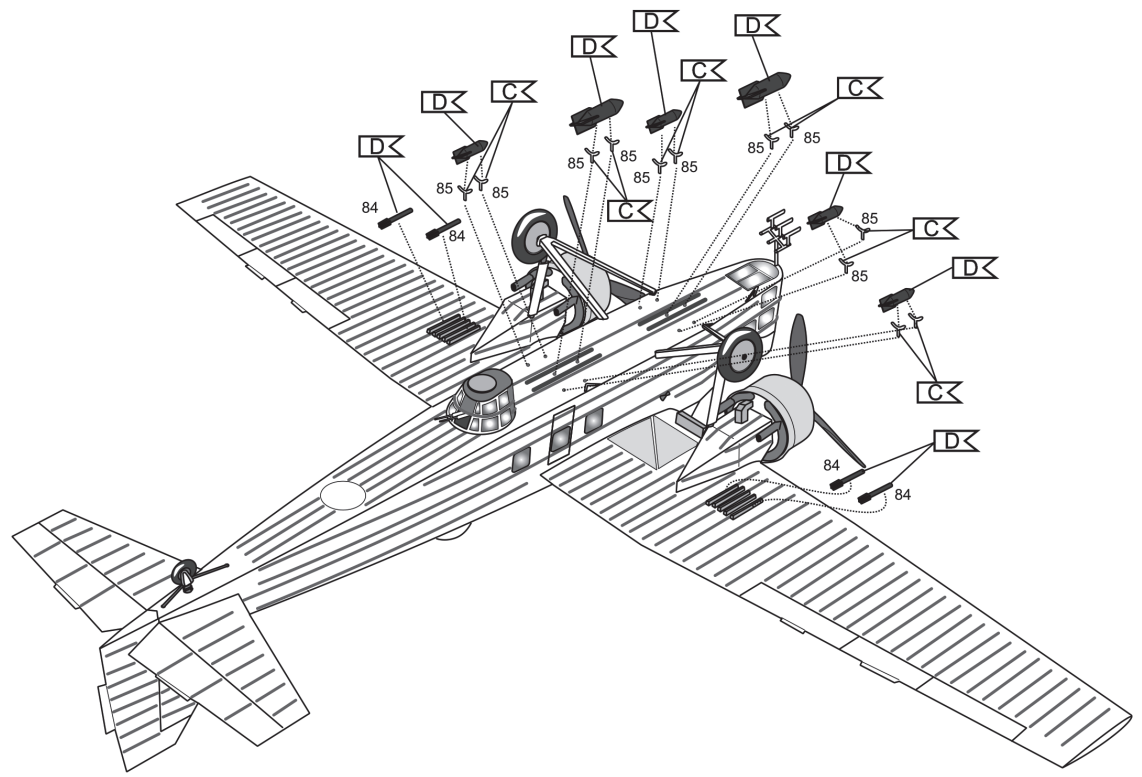
13



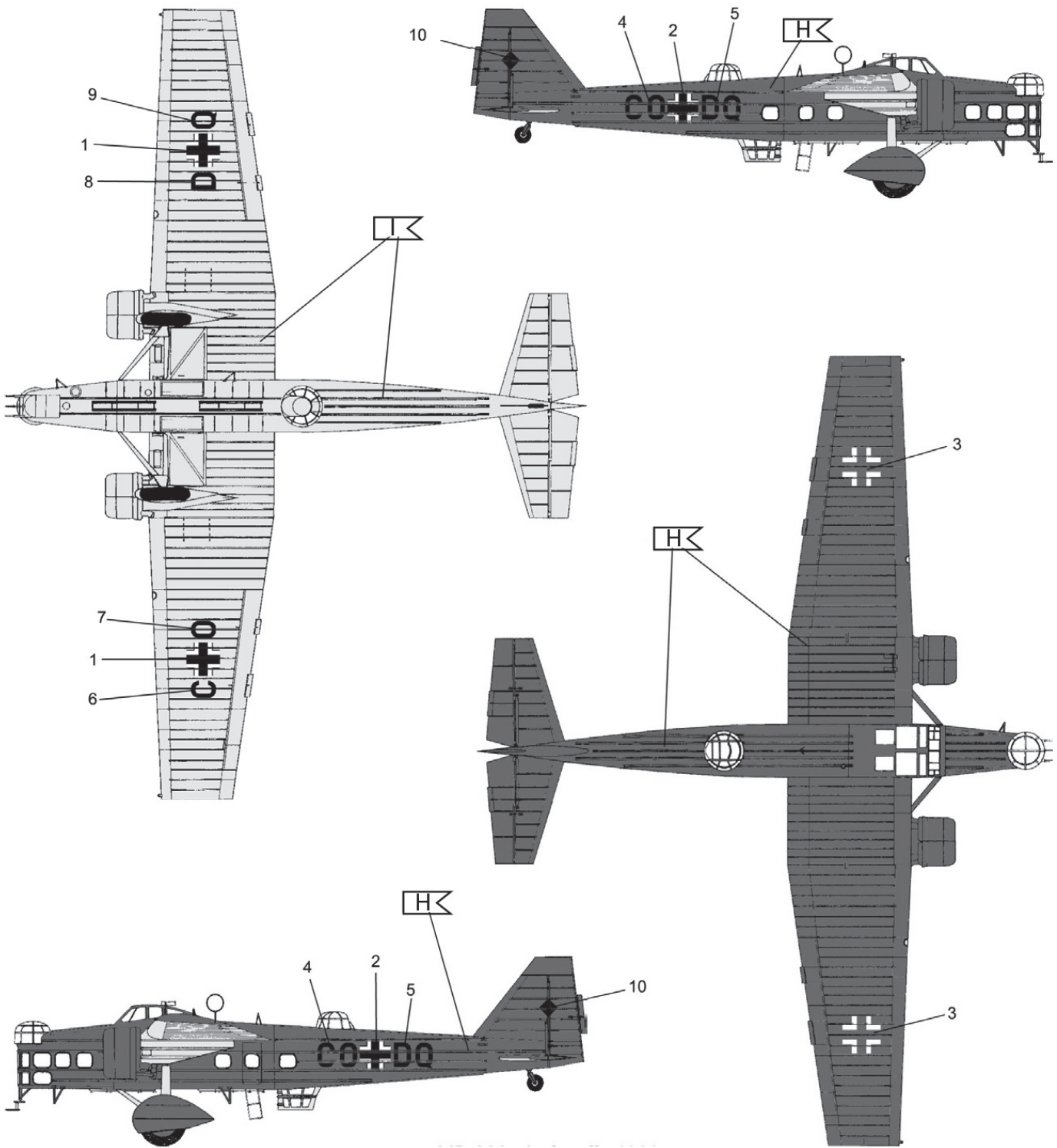
14



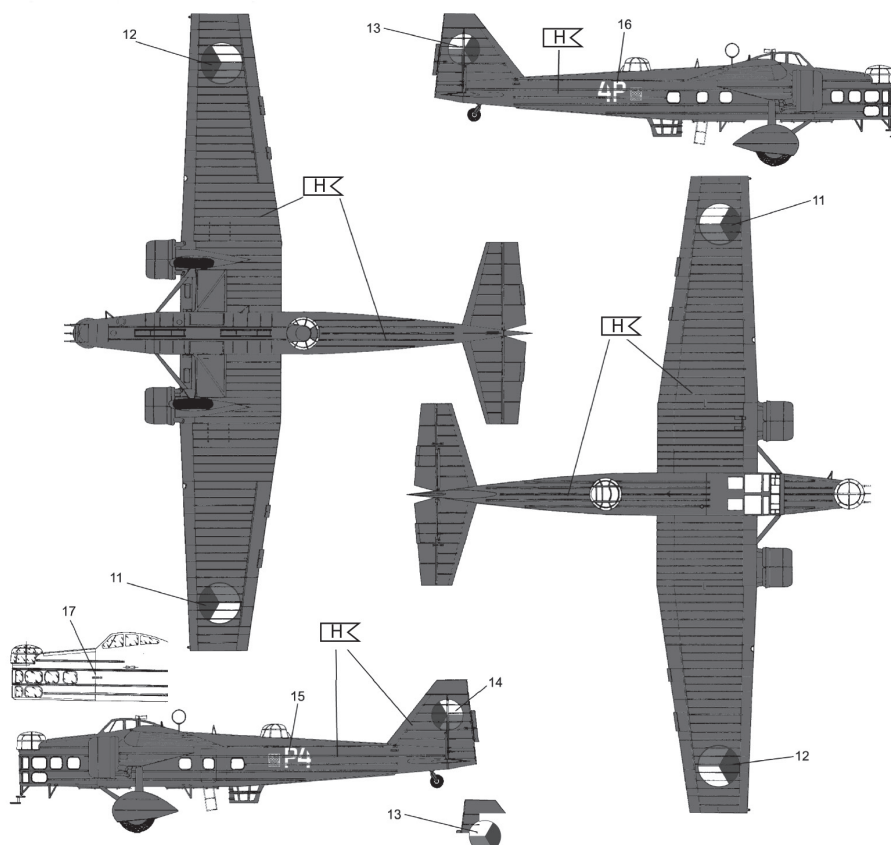
15



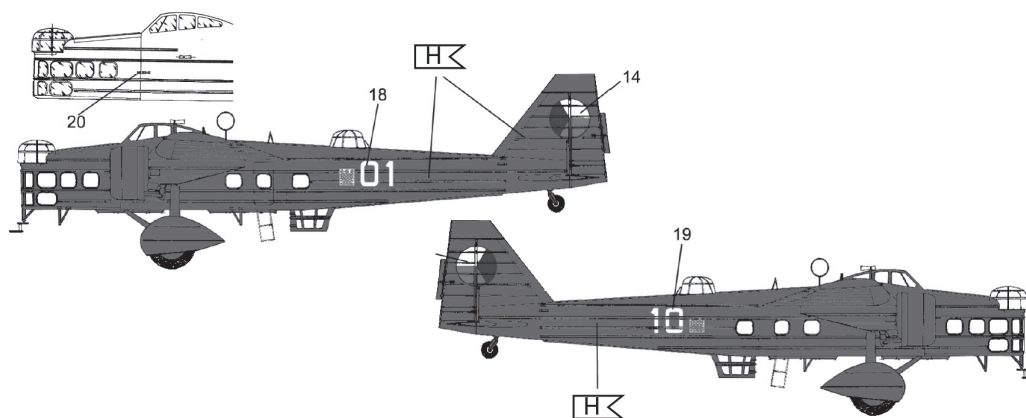
1 MB-200 - LUFTWAFFE 1939 /



**2 MB-200 - 83. LETKA, 5. LETECKÝ PLUK BRNO, ČESKOSLOVENSKO /
/ MB-200 - 83TH SQUADRON, 5TH AIR REGIMENT BRNO, CZECHOSLOVAKIA**



**3 MB-200 - 84. LETKA, 5. LETECKÝ PLUK BRNO, ČESKOSLOVENSKO /
/ MB-200 - 84TH SQUADRON, 5TH AIR REGIMENT BRNO, CZECHOSLOVAKIA**



**4 MB-200 - 85. LETKA, 6. LETECKÝ PLUK PRAHA, ČESKOSLOVENSKO /
/ MB-200 - 85TH SQUADRON, 6TH AIR REGIMENT PRAGUE, CZECHOSLOVAKIA**

