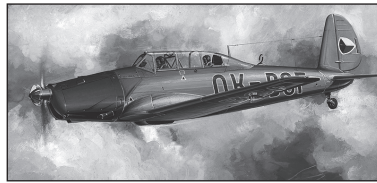


1/72 AVIA C-2



Stručná historie letounu:

Avia C-2 je pokračováním výroby letadla Arado Ar 96, které bylo za druhé světové války vyráběno v továrnách Avia a Letov.

Arado Ar 96 bylo německé cvičné letadlo po pokračovací výcvik z období druhé světové války.

Letoun vznikl na požadavek Luftwaffe na moderní typ celokovového jednoplošníku. Arado Ar 96 navrhl Walter Blume s využitím ve své době mnoha lehkých kovů. Instruktor a žák seděli v tandemu v dlouhé prosklené kabině. První prototyp byl zalétán v roce 1938 a první sériová letadla začala být dodávána o rok později. První letadla byla vybavena motorem Argus As 10C, který ovšem svými výkony nedostačoval požadavkům letců, a proto byl nahrazen výkonnějším dvanáctiválcovým, vzduchem chlazeným motorem s válci do V Argus As 410A-1.

Po druhé světové válce bylo zjištěno, že letadlo zcela vyhovuje pro pokračovací a bojový výcvik mladých pilotů a také na udržování techniky pilotáže a bojové připravenosti pilotů z války.

V poválečném období patřilo k nejpoužívanějším letadlům v československém letectvu.

Sloužily k ostrým střelbám na vzdušné i pozemní cíle, pro nácvik nízkých letů, k nácviku bombardování, průzkumu, k fotografování pevnou i ruční kamerou a v neposlední řadě pro nácvik létání v noci a v mracích. Pro své dobré letové vlastnosti byly používány bezpečnostním letectvem k sestřelování balónů s propagandistickými letáky, které ohrožovaly leteckou dopravu. Letadla byla vyráběna do roku 1948 v neozbrojené cvičné a civilní verzi C-2 a vyzbrojené cvičné verzi C-2B. Stroje C-2 sloužily v Leteckém učilišti až do 12. prosince 1955, kdy byly po závěrečném přezkoušení žáků vyřazeny a začátkem roku se začalo s přeškolením instruktorů na nový typ Jakovlev Jak-11 (C-11). Poslední C-2 létal ve VZLÚ Letňany ještě v roce 1958. Mimo jiné se používal k vlečení kluzáků a zjišťování jejich maximální rychlosti. Letadla sloužila nejen v československém letectvu, ale byla dodávána také do Maďarska a Bulharska.

Technický popis:

Avia C-2 byl dvoumístný cvičný jednomotorový samonosný dolnoplošník celokovové konstrukce se zatahovacím podvozkem a dvoulistou stavitelnou vrtulí Argus nebo Letov L-21.

Výzbroj byla u verze C-2B jeden pevný kulomet ráže 7,92 mm MG 17 a dvě 70 kg pumy na podkřídelních závěsnících. Dále bylo letadlo vybaveno (verze C-2) fotokulometem na pravé straně trupu, radiostanicí LR-16 pro cílový let a světlometem.

• Motor:	
Dvanáctiválcový, vzduchem chlazený motor s válci do V Argus As 410A-1	
• Rozměry:	
Rozpětí křidel:	10,96 m
Délka:	9,13 m
Výška:	2,60 m
Nosná plocha:	17,30 m ²
• Hmotnosti:	
Prázdný letoun:	1 412 kg
Max. vzletová hmotnost:	1 700 kg
• Výkony:	
Maximální rychlost:	310 km/h
• Dostup:	
Maximálně:	7 100 m
• Dolet:	
	685 km
• Výzbroj:	
1x kulomet ráže 7,92 mm a až 140 kg bomb	

A Brief History:

The Avia C-2 is the continuation of the Arado Ar 96 aircraft, which was produced in the Avia and Letov factories during World War II.

The Arado Ar 96 was a German training aircraft designed for follow-up training during World War II.

The aircraft was created per Luftwaffe's request for a modern all-metal modern monoplane type. The Arado Ar 96 was designed by Walter Blume who utilized multiple then light metals. The instructor and his student formed a tandem in a long glass cockpit. The first prototype was flown in 1938, and the first serial aircraft were delivered one year later. The first aircraft featured their Argus As 10C engine; however, its performance did not meet the pilots' requirements; therefore, it was replaced by a more powerful twelve-cylinder, air-cooled Argus As 410A-1 with its V cylinder configuration.

After World War II, it became clear that the aircraft was perfectly suited for follow-up training and combat training of young pilots, as well as for maintaining piloting skills and combat readiness of the war pilots.

In the post-war period, it was one of the most frequently flown aircraft of the Czechoslovak Air Force.

This aircraft was used against both air and ground targets, low-altitude flight training, bombing and flight surveillance training, fixed and manual camera shooting, and, last but not least, for training flights at night and in clouds. Due to its great flight characteristics, the Defence Air Force used this aircraft to shoot down air balloons with propaganda flyers that threatened air transportation. The aircraft was manufactured until 1948, both in its C-2 unarmed training and civilian version and armed C-2B training version. The C-2 machines served in the Air Force School until December 12 1955 when they were decommissioned after the students' graduation check-rides. In the beginning of the year, the instructors' training in the new Jakovlev Jak-11 type (C-11) started. The last C-2 still flew in VZLÚ Letňany 1958. Among other things, it was used for the gliders of towing and their maximum speed determination. The aircraft served not only in the Czechoslovak Air Force, but it was also delivered to Hungary and Bulgaria.

Technical Description:

The Avia C-2 was a two-seat single-engine self-propelled all-metal monoplane with retractable landing gear and two-blade adjustable Argus or Letov L-21 propeller.

Its C-2B version was armed with the fixed 7.92 mm calibre MG 17 machine gun and two 70 kg bombs under its wings. Furthermore, the aircraft (C-2 version) was equipped with its machine gun camera on the right side of the fuselage, LR-16 radio station for cross-country flights, and a light.

• Engine:	
12-cylinder air-cooled inverted V engine Argus As 410A-1	
• Dimensions:	
Wingspan:	10.96 m
Length:	9.13 m
Height:	2.60 m
Wing area:	17.30 sq. m
• Weights:	
Empty aircraft:	1,412 kg
Max. take-off weight:	1,700 kg
• Performances:	
Max. speed:	310 km p. h.
• Ceiling:	
Maximum:	7,100 m
• Range:	
	685 km
• Armament:	
1 x 7.92 mm calibre machine gun and up to 140 kg of bombs	

Die Geschichte des Flugzeuges im Grundriss:

Der Avia C-2 ist die Fortsetzung der Herstellung des Flugzeuges Arado Ar 96, der während des zweiten Weltkriegs in der Werken Avia und Letov hergestellt wurde.

Der Arado Ar 96 war das deutsche Ausbildungsflugzeug für die Fortsetzungsausbildung während des zweiten Weltkrieges.

Das Flugzeug entstand nach der Anforderung der Luftwaffe an den modernen Typ eines Ganzmetalleindeckers. Der Arado Ar 96 wurde von Walter Blume bei Verwendung in seiner Zeit mit vielen Leichtmetallen entworfen. Der Ausbilder und der Schüler haben im langen verglasten Cockpit im Tandem gesessen. Der erste Prototyp wurde in 1938 eingeflogen und die Lieferungen der ersten Serienflugzeuge begannen um ein Jahr später. Die erste Flugzeuge waren mit dem Motor Argus As 10C ausgestattet, der mit dessen Leistungen die Anforderungen der Flieger jedoch nicht erfüllt hat und deshalb wurde er mit dem leistungsfähigeren luftgekühlten Zwölfzylindermotor Argus As 410A-1 mit der V-Zylinderanordnung ersetzt.

Nach dem zweiten Weltkrieg wurde festgestellt, dass das Flugzeug vollkommen der Fortsetzungs- und Kampfausbildung der jungen Piloten sowie zur Erhaltungstechnik der Flugzeugführung und der Kampfbereitschaft der Flieger während des Krieges entspricht.

In der Nachkriegszeit gehörte es zu den meist benutzten Flugzeugen in den tschechoslowakischen Luftstreitkräften.

Sie haben zum Scharfschießen sowohl auf die Luft- als auch Bodenziele, zur Einübung der niedrigen Flüge, Bombardierung, Aufklärung, zum Fotografieren sowohl mit fester sowie Handkamera und nicht zuletzt zur Einübung des Fliegens in der Nacht und in Wolken gedient. Für ihre guten Flugeigenschaften wurden sie durch die Sicherheitsluftstreitkräfte zum Anschießen der Luftballons mit Propagandaflugblättern, die den Luftverkehr gefährdet haben, eingesetzt. Die Flugzeuge wurden bis zum Jahr 1948 in der unbewaffneten Übungs- und Zivilversion C-2 sowie bewaffneten Übungsversion C-2B hergestellt. Die Maschinen C-2 dienten in der Fliegerlehranstalt bis zum 12. Dezember 1955, als sie nach der Abschlussprüfung der Absolventen außer Betrieb gesetzt wurden und am Anfang des Jahres die Umschulung der Ausbilder auf den neuen Typ Jakovlev Jak-11 (C-11) begann. Der letzte C-2 ist in VZLÚ Letňany noch im Jahr 1958 geflogen. Unter anderem wurde es zum Schleppen von Gleitern und zum Feststellen deren maximalen Geschwindigkeit benutzt. Die Flugzeuge haben nicht nur in den tschechoslowakischen Luftstreitkräften gedient, sie wurden auch nach Ungarn und Bulgarien geliefert.

Technische Grundangaben:

Der Avia C-2 war der zweiseitige selbsttragende Einmotor-Ausbildungs-eindecker in der Ganzmetallkonstruktion mit einführbarem Fahrwerk und Zweiblattverstellpropeller Argus oder Letov L-21.

Die Bewaffnung wurde bei der Version C-2B durch einen festen Maschinengewehr; Kaliber 7,92 mm MG 17 und zwei 70 kg Bomben auf den Unterflügelabhängungen gebildet. Weiterhin war das Flugzeug (Version C-2) mit Fotomaschinengewehr auf der rechten Rumpfsseite, mit Radiostation LR-16 für Zielflug und Scheinwerfer ausgerüstet.

• **Triebwerk:**

Luftgekühlter Zwölfzylindermotor Argus As 410A-1 mit V-Zylinderanordnung

• **Abmessungen:**

Spannweite: 10,96 m
Länge: 9,13 m
Höhe: 2,60 m
Flügelfläche: 17,30 m²

• **Massen:**

Leermasse: 1412 kg
Max. Startmasse: 1700 kg

• **Leistungen:**

Höchstgeschwindigkeit: 310 km/h

• **Dienstgipfelhöhe:**

Maximal: 7100 m

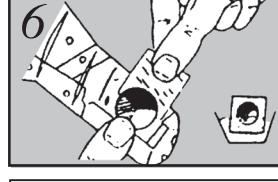
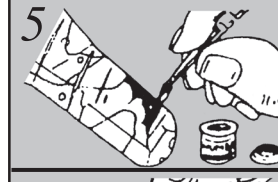
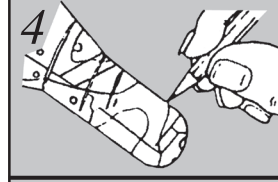
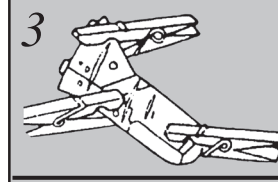
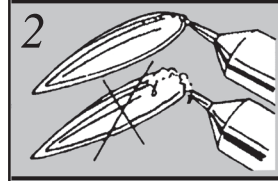
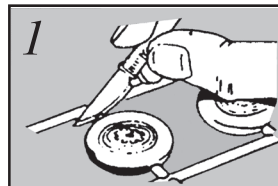
• **Reichweite:**

685 km

• **Bewaffnung:**

1 × Maschinengewehr; Kaliber 7,92 mm und bis 140 kg Bomben

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

- K fixaci používejte kličky 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.
- Složité zbarvení si predmalujte 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.

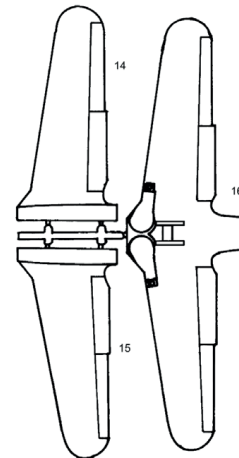
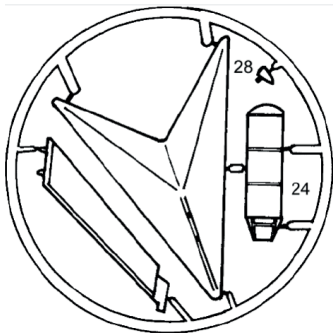
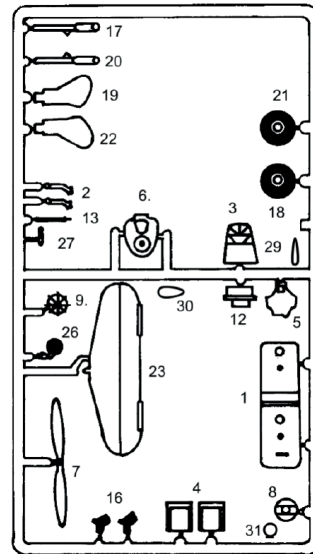
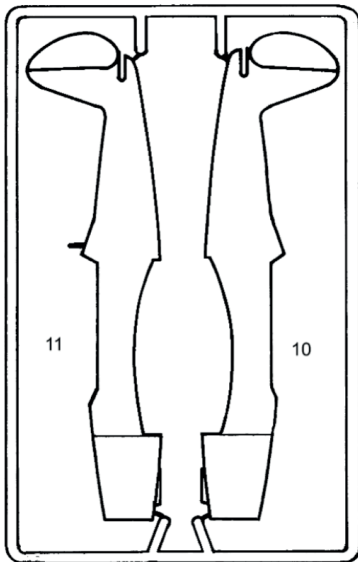
- K malování používejte barvy, které neleptají polystyren.
- Na maľovanie používajte farby, ktoré neleptajú polystyrén.
- Use only paints suitable for plastic, i. e. not cellulose based.

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

SYMBOLY

	Odfiznout Cut off	Abschneiden Retirer	Separar por corte Odciać	Отрезать Odrezať
	Možnost volby Optional	Wahlweise Facultatif	Opcional Wariant wykonania	Вариант Možnosť volby
	Barvení Paint	Sterbend Mourant	Morente śmierci	умирающий Farbenie
	Nelepit Do not cement	Nicht kleben à ne pas coller	No engomar Nie kleic	Неклеить Nelepit'
	Zatížit Weight	Belasten Encombrer	Obcaviare Obciążyc	Обременять Zatážit
	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 Applique decalomanie Zastosuj naklejki	Применить наклейки Апiкуват обтачки	
	Opakovaná operace Repeated operation Wiederholte Operationen	Opérations répétées Operazioni ripetute Powtarzane operacje	Повторные операции Опакovaná operácie	

SEZNAM DÍLŮ / PLASTIC PARTS

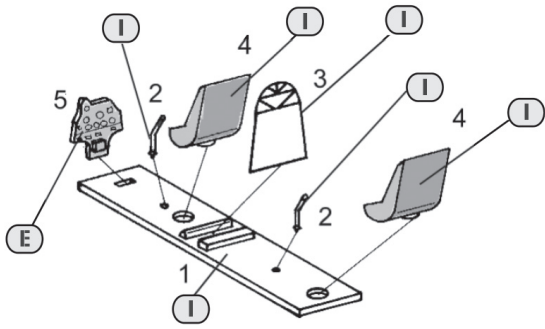


BARVY / COLOURS

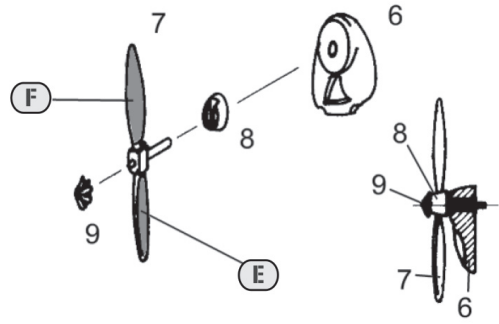
A	White	34
B	Yellow	99
C	Red	60
D	Green	101
E	Black	33
F	Silver	11
G	Gunmetal	53
H	Exhaust tubs	113
I	Grey	~31

POUŽITY PŘIBLIŽNÉ ODSŤÍNY BARVEV HUMBROL

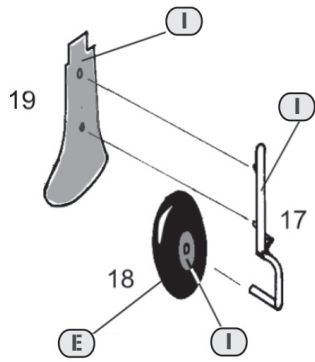
1



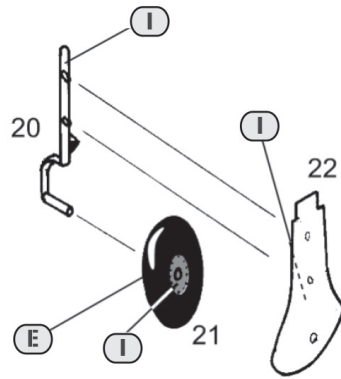
2



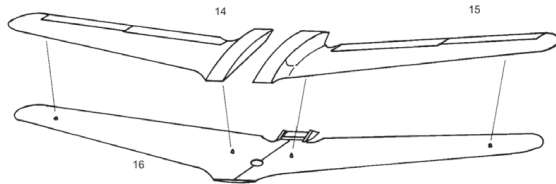
3



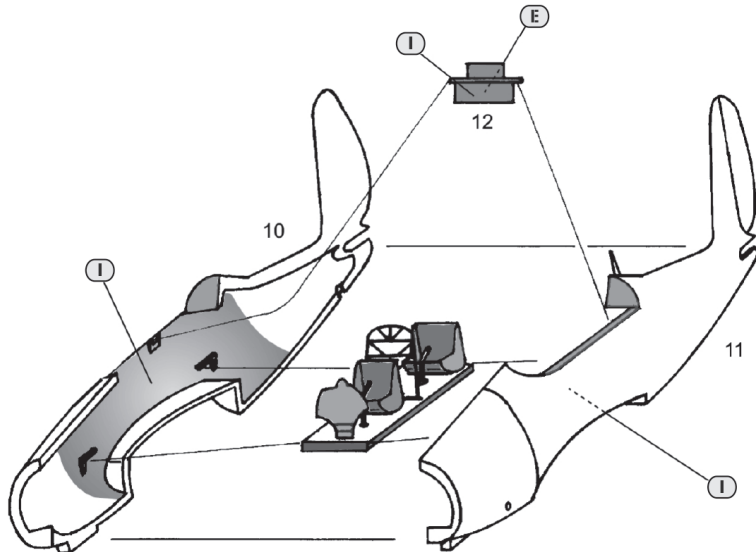
4



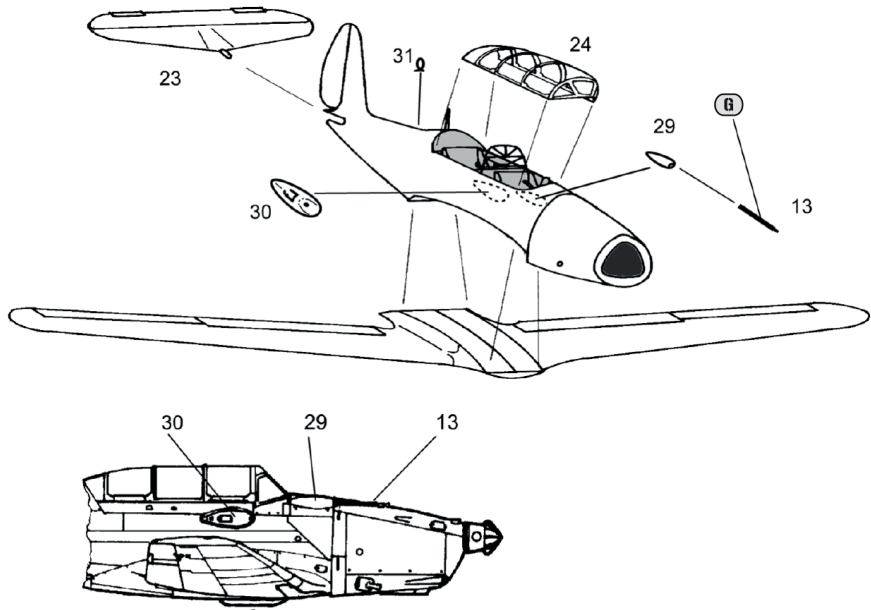
5



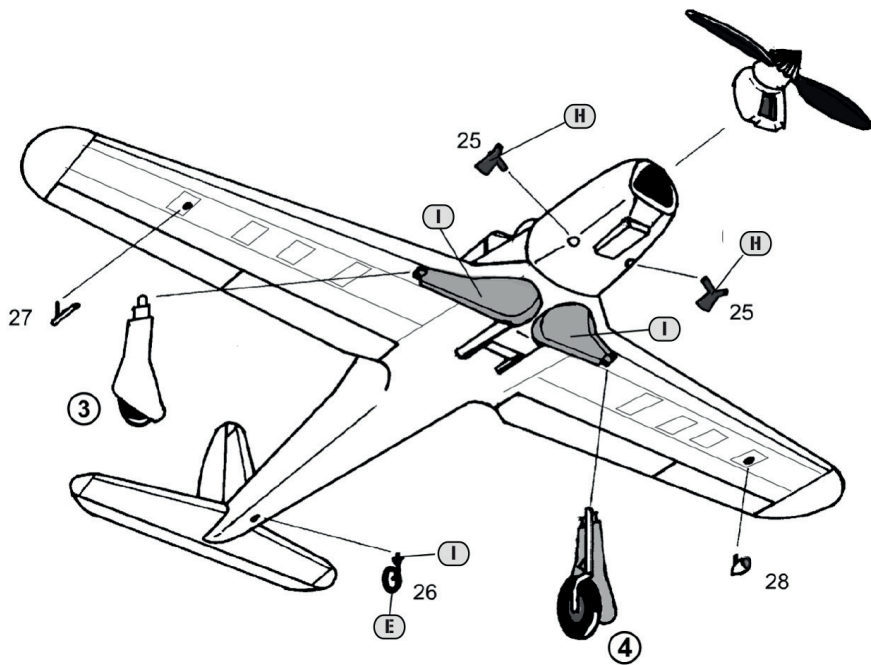
6



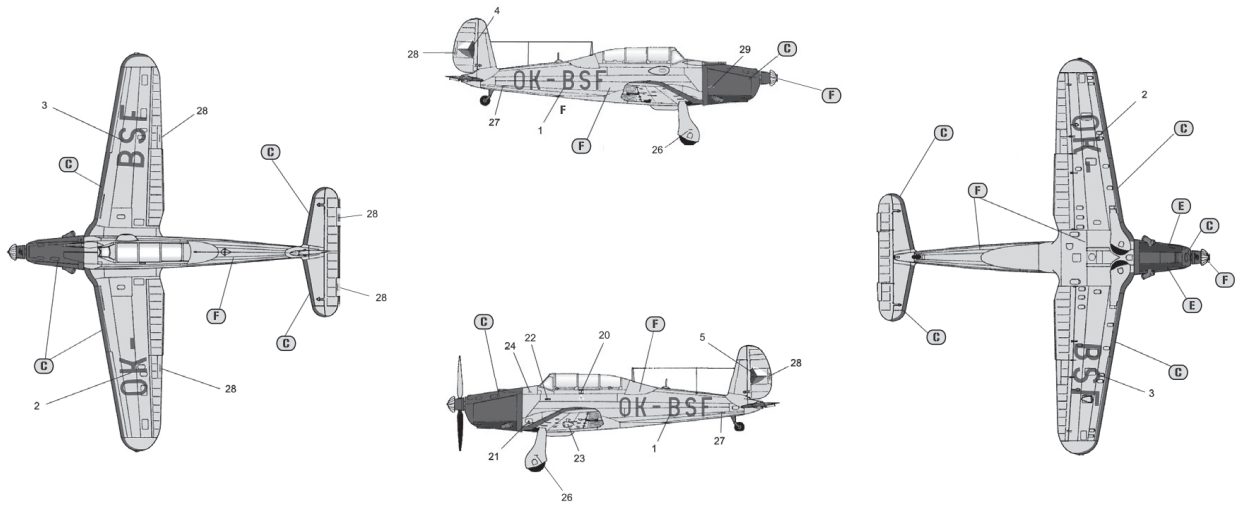
7



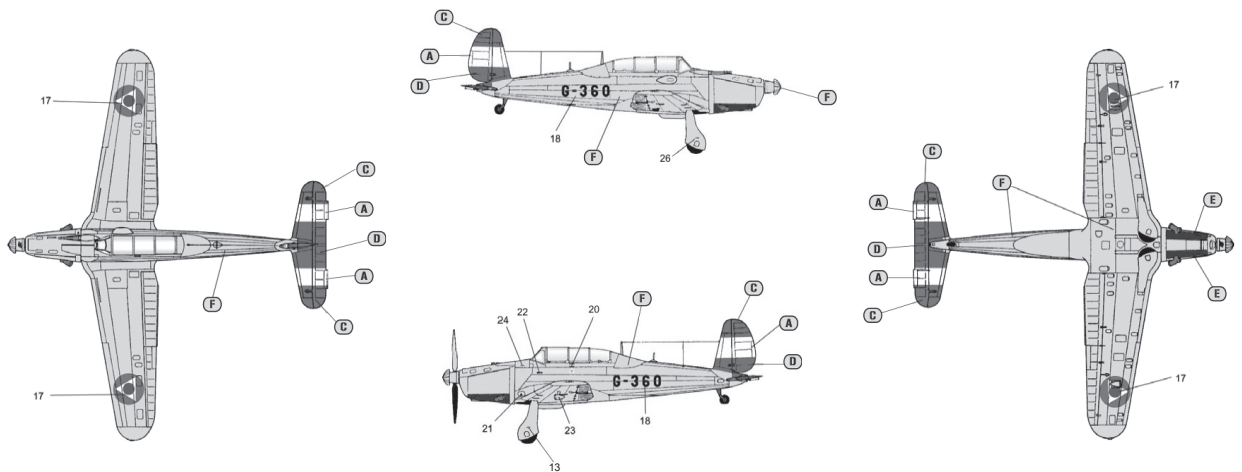
8



1 THE C-2 OF NATIONAL SECURITY CORPS (SNB)



2 THE C-2 DELIVERED TO HUNGARY WITH INSIGNIA FROM 1948-1949 PERIOD



3 C-2 CENTRAL FLYING SCHOOL IN PROSTEJOV

