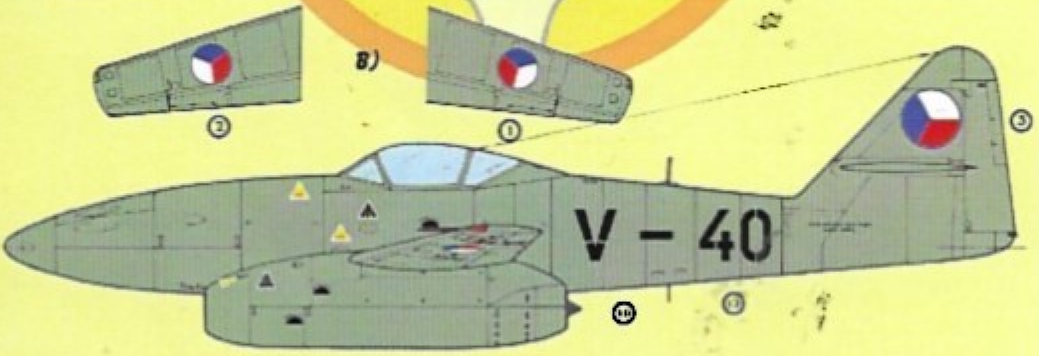
AVIA S-92 TURBÍNA
FIRST CZECHOSLOVAK JET AIRCRAFT

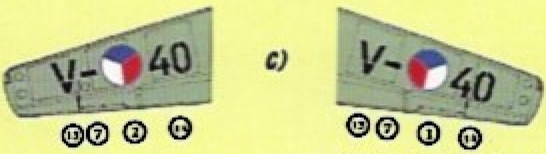
PART I.

A,B,C) S-92 5.FIGHTER SQUADRON PRAGUE-KBELY AIRFIELD 1949-50

B)



C)



ŠEDÁ
GREY
GRAU RLM 02

DEC 72.181 KORA DECALS

KORA MODELS - J. WOLKERA 874 ROŽNOV P.R. 756 61
E-MAIL: KORA-MODELS@POST.CZ WWW.LFMODELS.CZ

A,B,C)

A)

FOR HELLER/SMĚR, HASEGAWA, ACADEMY, HOBBY BOSS, REVELL KIT

Avia S-92 (Me-262A-1a) „Turbína“ - Československo 1.díl

Messerschmitt Me-262 Schwalbe (vlaštovka) byl první stíhačkou s reaktivním pohonem zavedenou do řadové služby u německé *Luftwaffe* a tím i na světě. Vývoj započal již v roce 1938 a letoun poprvé vzlétl poháněný výhradně tryskovými motory 18.7.1942. Sériová výroba započala v listopadu 1943 a operační zkoušky začaly koncem dubna 1944. V červnu 1944 se letoun stal plně operačním a pro letectva Spojenců nastala nepříjemná situace. Letoun svou rychlostí překonával všechny stíhačky nepřítele a zahájil tím novou éru v historii letectví. Přesto se ale pilotům Me-262 nepodařilo zvrátit situaci na evropském válčišti. Letounů bylo relativně velmi málo (maximum nasazených v jednom okamžiku u útvarů bylo kolem 200. ale ne všechny byly letuschopné). dále chybělo palivo, zkušení piloti a celková situace Třetí říše byla již v této fázi války katastrofální. Letoun limitovaly i nekonečné problémy s motory Jumo 004, které oproti pístovým motorům vydržely jen velmi omezený počet letových hodin a jejichž dílenské zpracování bylo mnohdy velmi špatné. Podařilo se vyrobit kolem 1400 kusů všech verzí a po válce letoun zkoušely všechny vítězné velmoci. V SSSR dokonce zvažovali výrobu, ale v té době se díky překotnému vývoji již jednalo o zastaralý letoun.

Kromě SSSR, USA, Británie a Francie provozovalo Me-262 po válce i Československo. Na konci války útvary vyzbrojené těmito letouny používaly letiště v Protektorátu Čechy a Morava a letouny se na území Čech i částečně vyráběly. Po skončení 2. světové války a plném obnovení Československé republiky se započalo s výstavbou nového vojenského letectva. Výzbroj byla směsí letounů britské a sovětské provenience s níž se vrátili naši letci z Británie a ze SSSR. Nemalou část výzbroje pak tvořily letouny zanechané u nás poraženou *Luftwaffe*. Jedním z typů, na něž se soustředila pozornost byl i Me-262. Podařilo se získat 18 draků včetně jednoho dvojmístného, několik desítek motorů Jumo 004 a další součástky. Po velmi pečlivé přípravě a zkouškách první československý Messerschmitt Me-262A-1a vzlétl 27.8.1946. Záhy byl sice ztracen při havárii, ale to nezabránilo dokončení dalších 9 kusů včetně jednoho dvojmístného stroje. Letoun dostal československé označení Avia S-92 (dvojmístný CS-92) a neoficiálně se mu říkalo „Turbina“. Tato přezdívka vznikla již za války, neboť na protektorátním nebi byly Me-262 častým hostem. Letoun byl od počátku brán jen jako přechodový spíše cvičný typ až do doby, kdy se podaří zkonstruovat či jinak získat jeho plnohodnotnou náhradu. Na „Turbínách“ měli získat zkušenosti konstruktéři, piloti, mechanici i dělníci, kteří jej sestavovali v továrně Avia. Právě proto byly později dvě S-92 přestavěny na dvojmístné CS-92. Koncem čtyřicátých let byla založena *5. stíhací letka* vyzbrojená právě těmito letouny. U útvaru ovšem sloužily krátce, neboť záhy po zařazení sovětských proudových typů do výzbroje, byly „Turbiny“ uzemněny a staly se z nich učební pomůcky. Poslední Avie S-92/CS-92 byly vyřazeny brzy po květnu 1951. Většina „Turbín“ skončila v hutích až na jednu S-92 výrobního čísla 4 a jednu CS-92 výrobního čísla 5, které jsou nyní umístěny v muzeu ve Kbelích.

Kamufláž:

A) Avia S-92.2 „V-33“ ze stavu *5. stíhací letky* na letišti Praha-Kbely v letech 1949-1950. Celý letoun byl v barvě šedozelené (RLM 02). Výsostné znaky byly na šesti pozicích na křídle a směrovce. Na trupu a na křídle zespoda byly černé kódy „V-33“. Letoun nebyl ozbrojen.

B) Avia S-92.4 „V-34“ ze stavu *5. stíhací letky* na letišti Praha-Kbely v letech 1949-1950. Celý letoun byl v barvě šedozelené (RLM 02). Výsostné znaky byly na šesti pozicích na křídle a směrovce. Na trupu byly černé kódy „V-34“. Na směrovce bylo malé černé číslo „S.92-4“. Letoun nebyl ozbrojen.

C) Avia S-92.9 „V-40“ ze stavu *5. stíhací letky* na letišti Praha-Kbely v letech 1949-1950. Celý letoun byl v barvě šedozelené (RLM 02). Výsostné znaky byly na šesti pozicích na křídle a směrovce. Na trupu a na křídle zespoda byly černé kódy „V-40“. Letoun nebyl ozbrojen.

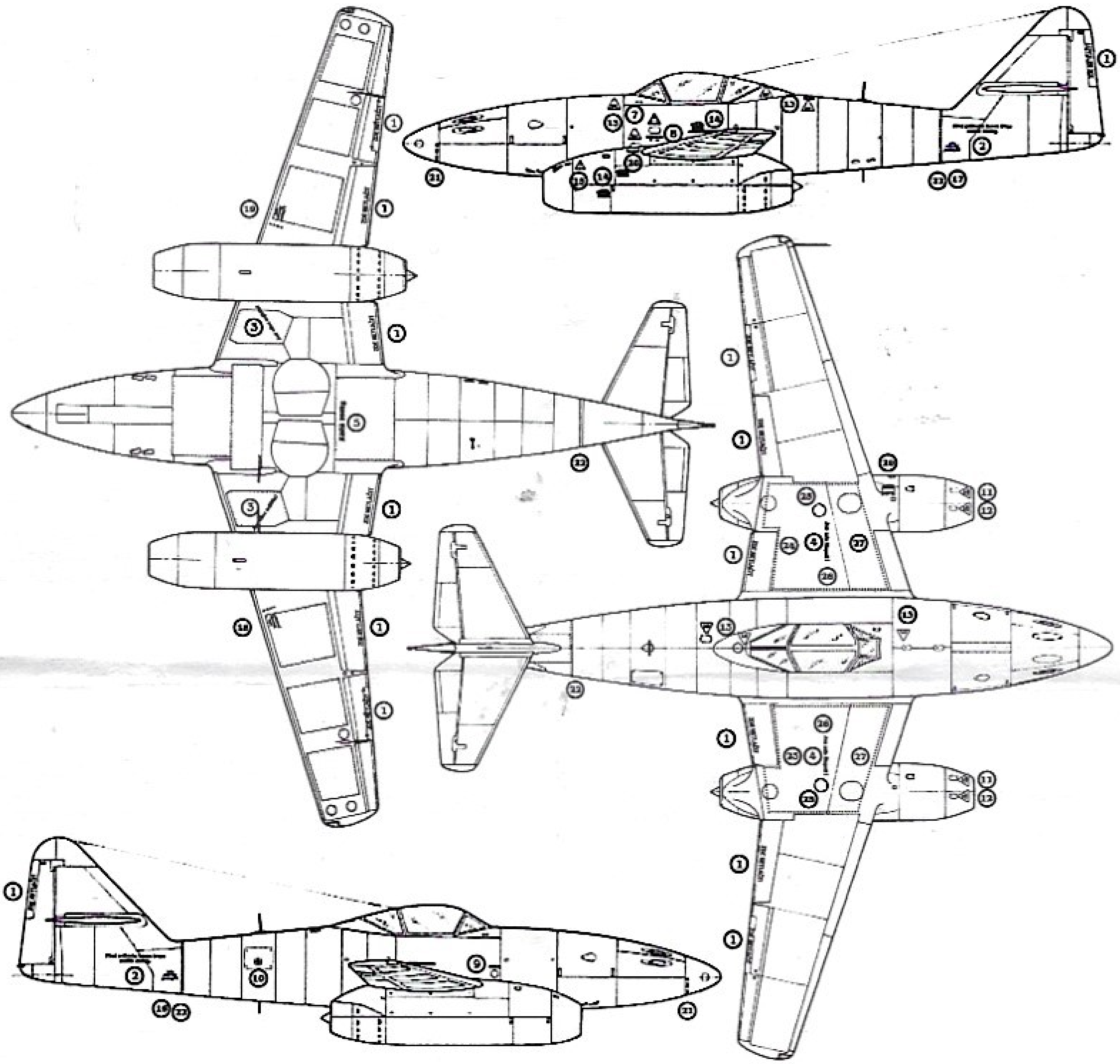
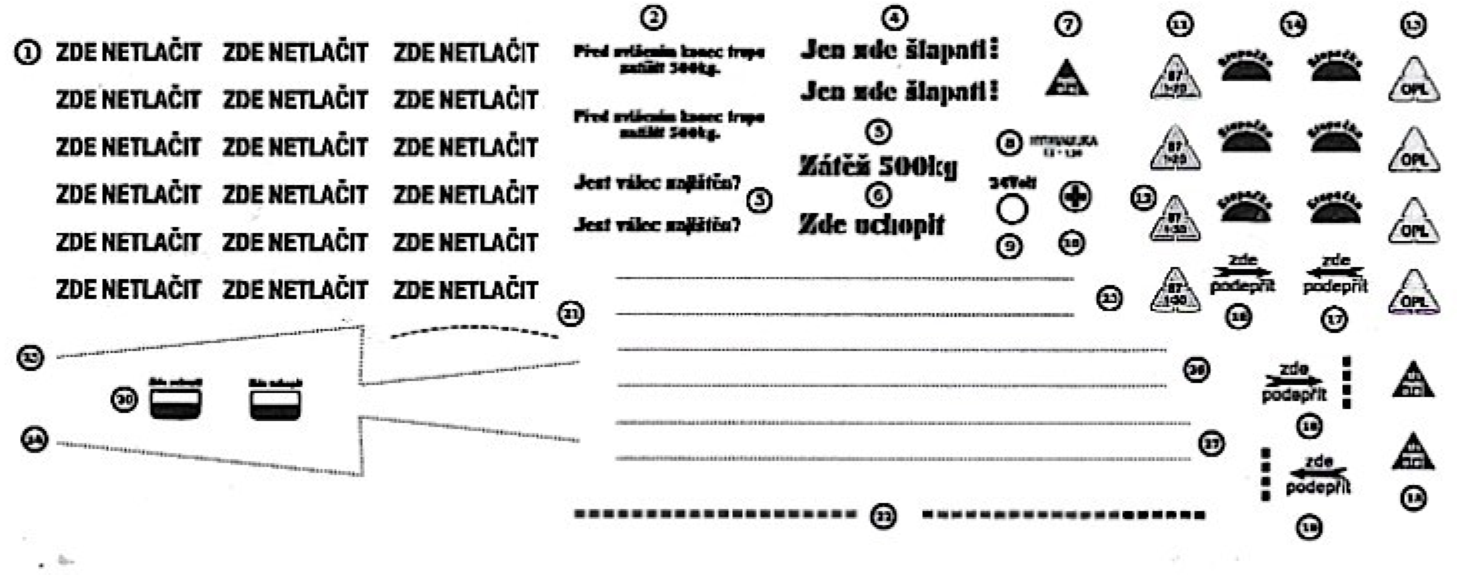
Doporučená literatura:

M.Balous,J.Rajlich.Messerschmitt Me-262, Sagna, 1995
M.Irra: ČESKOSLOVENSKÉ VOJENSKÉ LETECTVO 1945-1950 - I díl,Svět křídel,Cheb,2006
J.Rajlich,Soumrak králů vzduchu,Ares/Deus,Praha 2000
http://www.tnmc.cz/walkaround/s92_cs92.php
http://www,modelforum.cz/viewtopic.php?f=51&t=52827
REVI 40,
L+K 1976/19,20
Air Magazine 26
Archiv KORA Models

A) Avia S-92.2 „V-33“ was assembled as second piece in factory Avia. This aircraft served later in *5. Fighter squadron* on airfield Prague-Kbely in years 1949-1950. Whole aircraft was in greygreen colour (RLM 02). National insignias were on six positions on wing and rudder. Codes „V-33“ were on the fuselage and bellow the wing in black colour. This aircraft was unarmed.

B) Avia S-92.2 „V-34“ from *5. Fighter squadron* on airfield Prague-Kbely in years 1949-1950. Whole aircraft was in greygreen colour (RLM 02). National insignias were on six positions on wing and rudder. Codes „V-34“ were on the fuselage in black colour. Small black number "S-92.4" was on the rudder. This aircraft was unarmed. This aircraft is now in Aviation Museum Prague-Kbely.

C) Avia S-92.2 „V-40“ from *5. Fighter squadron* on airfield Prague-Kbely in years 1949-1950. Whole aircraft was in greygreen colour (RLM 02). National insignias were on six positions on wing and rudder. Codes „V-40“ were on the fuselage and bellow the wing in black colour. This aircraft was unarmed.

Notice; "Turbina" (turbine) was unofficial nickname of Avia S/CS-92 in Czechoslovakia.

KORA DECALS AVIA S-92 STENCILS