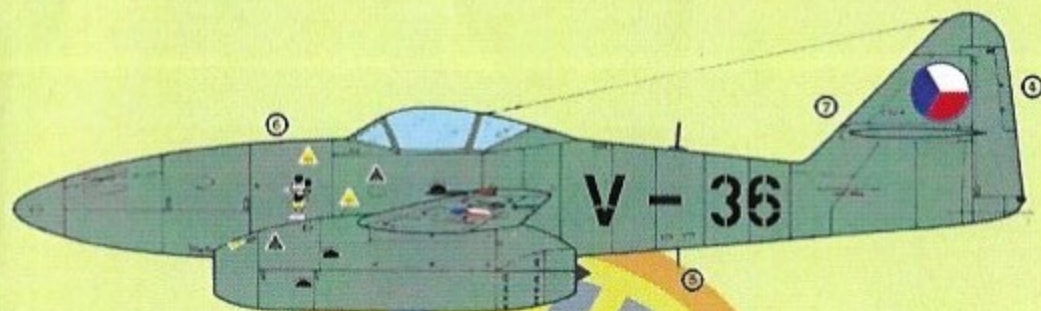


# AVIA S-92 TURBINA

## FIRST CZECHOSLOVAK JET AIRCRAFT

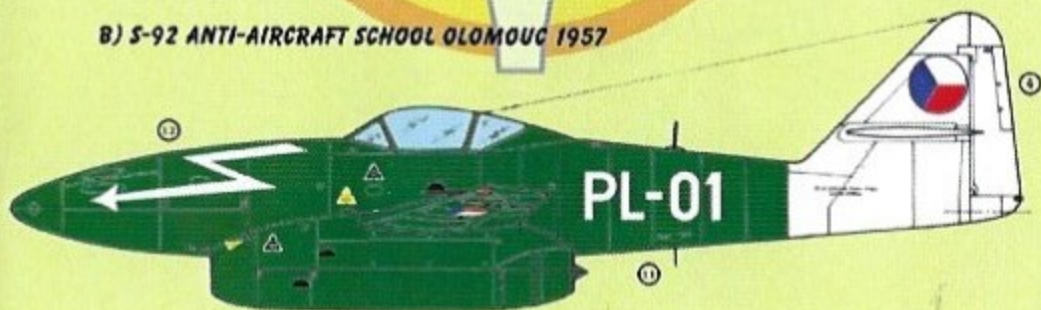
PART II.



A) S-92 5. FIGHTER SQUADRON 1950



B) S-92 ANTI-AIRCRAFT SCHOOL OLOMOUC 1957



C) S-92 NATIONAL TECHNICAL MUSEUM PRAGUE END OF SIXTIES

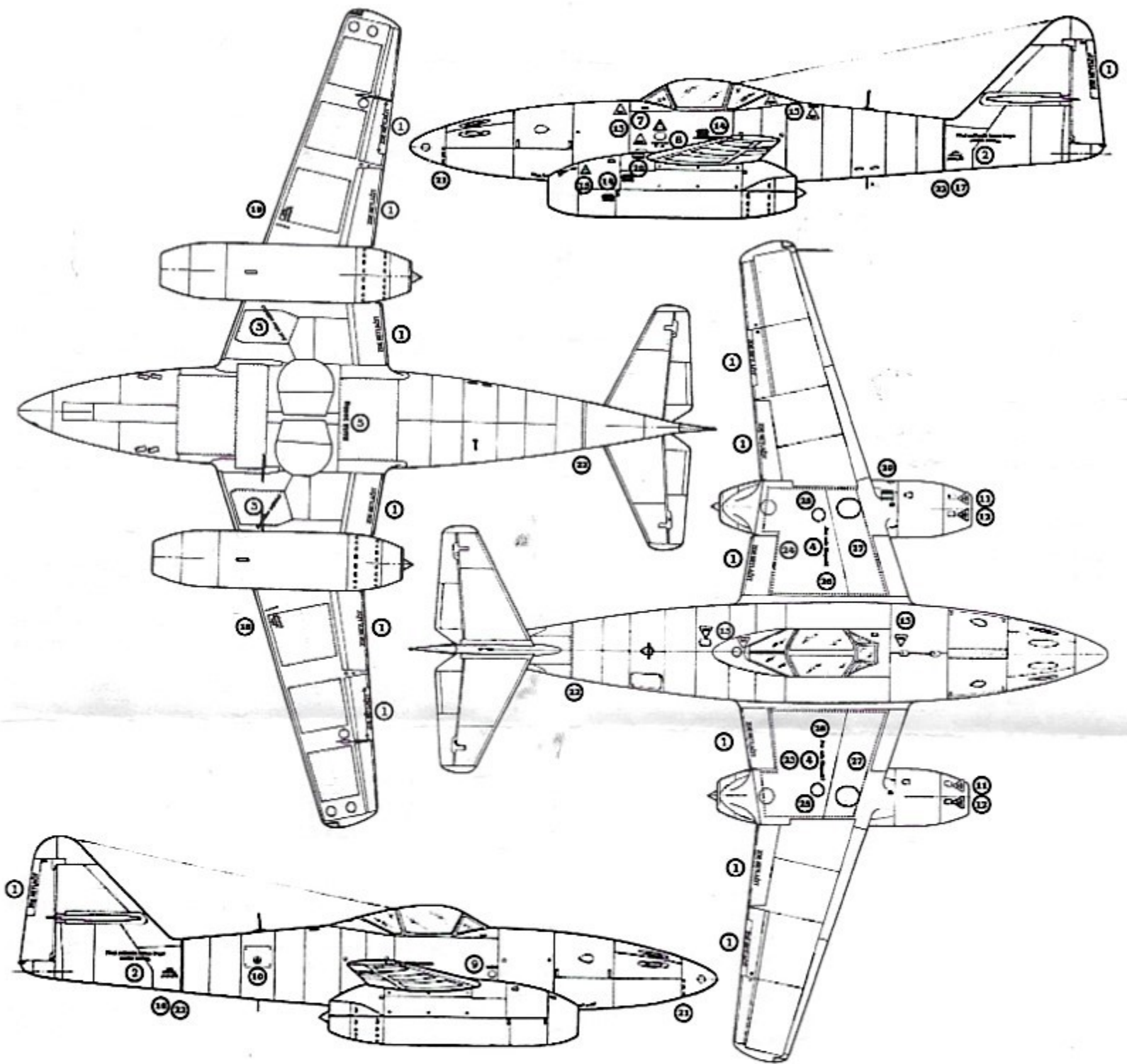
	HLINÍK ALUMINIUM H 56		BÍLÁ WHITE H 34		ZELENÁ GREEN H 101		ŠEDÁ GREY GRAU RLM 02
---	-----------------------------	---	-----------------------	---	--------------------------	---	-----------------------------

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

DEC 72.182

 DECALS

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



① ZDE NETLAČIT    ZDE NETLAČIT    ZDE NETLAČIT  
 ZDE NETLAČIT    ZDE NETLAČIT    ZDE NETLAČIT  
 ZDE NETLAČIT    ZDE NETLAČIT    ZDE NETLAČIT  
 ZDE NETLAČIT    ZDE NETLAČIT    ZDE NETLAČIT  
 ZDE NETLAČIT    ZDE NETLAČIT    ZDE NETLAČIT  
 ZDE NETLAČIT    ZDE NETLAČIT    ZDE NETLAČIT

② Před prvními křídly trupu  
 snížit 500kg.

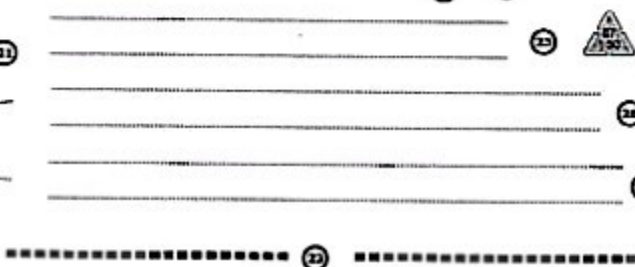
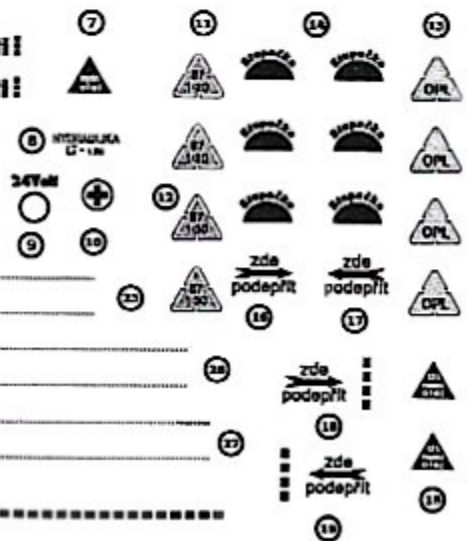
Před druhými křídly trupu  
 snížit 500kg.

Je-li váleček zaplácán?

Je-li váleček zaplácán?

③ Jen zde šlapat!  
 Jen zde šlapat!

④ Zátěž 500kg  
 Zde uchopit



## Avia S-92 (Me-262A-1a) „Turbína“ - Československo 2.díl

Messerschmitt Me-262 Schwalbe (vlaštovka) byl první stíhačkou s reaktivním pohonem zavedenou do řadové služby u německé *Lufwaffe* a tím i na světě. Vývoj započal již v roce 1938 a letoun poprvé vzletl 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 nepřijemná situace. Letoun svou rychlostí překonával všechny stíhačky nepřítelů a zahájil tím novou éru v historii letectví. Přesto se ale pilotům Me-262 nepodařilo zvrátit situaci na evropském válčisti. Letounů bylo relativně velmi málo (maximum nasazených v jednom okamžiku u útvarů bylo kolem 200, ale ne všechny byly letuschopné), dále chybělo palivo, zkušenosti pilotů a celková situace Třetí říše byla již v této fázi války katastrofální. Letouny 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 letouny zkoušely všechny vítězné velmoci. V SSSR dokonce zvažovali výrobu, ale v té době se díky překročnému 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 proveniencí s níž se vrátili naši letci z Británie a ze SSSR. Nemačlou část výzbroje pak tvořily letouny zanechané u nás poraženou *Lufwaffe*. 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 vzletl 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 „Turbína“. 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 začátku sovětských proudových typů do výzbroje byly „Turbíny“ 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-92.6 „V-36“** ze stavu *5. stíhací letky* na letišti Praha-Kbely v letech 1949-1950. Celý letoun byl v barvě šedozeleň (RLM 02). Výsostné znaky byly na šesti pozicích na křídle a směrovce. Na trupu byly černé kódy „V-36“. Na levé straně trupu byl „Mickey Mouse“. Letoun nebyl ozbrojen. Vzhled letounu není doložen fotografií. Jde o rekonstrukci na základě informací pilota Osvalda.

**B) Avia S-92 „černá PL-01“** ze stavu *Protiletadlového učiliště* v Olomouci v roce 1957. Letoun sloužil jako statická výcviková pomůcka a nikdy nelétal!!! Celý letoun byl v barvě hliníku (stříbrný). Výsostné znaky byly na šesti pozicích na křídle a směrovce. Na trupu byly černé kódy „PL-01“. Na přídí byly červené blesky. Letoun byl ozbrojen.

**C) Avia S-92 „bílá PL-01“** ze stavu *Národního technického muzea* v Praze v šedesátých letech. Letoun v této podobě nikdy nelétal. Celý letoun byl v tmavě zelené barvě. Ocasní plochy byly bílé. Výsostné znaky byly na šesti pozicích na křídle a směrovce. Na trupu byly bílé kódy „PL-01“. Na přídí byly bílé blesky. Letoun nebyl ozbrojen.

### **Doporučená literatura:**

M. Balous, J. Rajlich: Messerschmitt Me-262, Sagita, 1995

M. Ira: ČESKOSLOVENSKÉ VOJENSKÉ LETECTVO 1945-1950 - 1.díl, Svět křidel, Cheb, 2006

J. Rajlich: Soumrak králů vzduchu, Arcs/Deus, Praha 2000

[http://www.tnmc.cz/walkaround/s92\\_cs92.php](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-92.6 „V-36“** 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-36“ were on the fuselage in black colour. This aircraft was unarmed. This scheme is only reconstruction and it based on the information the pilot Osvald. The look of the plane isn't provable by photos.

**B) Avia S-92 „black PL-01“** from *Antiaircraft school* in Olomouc in year 1957. This aircraft in this form will never fly. This aircraft was only static teaching aid. Whole aircraft was in aluminium (silver) colour. National insignias were on six positions on wing and rudder. Codes „PL-01“ were on the fuselage in black colour. Red lightings were on the nose of aircraft. This aircraft was armed.

**C) Avia S-92 „white PL-01“** from *National technical museum* in Prague in sixties. This aircraft in this form will never fly. Whole aircraft was in dark green colour. National insignias were on six positions on wing and rudder. Codes „PL-01“ were on the fuselage in white colour. This aircraft was unarmed.

Notice: „Turbína“ (turbine) was unofficial nickname of Avia S/CS-92 in Czechoslovakia.