

Zbarvení & Označení
Colours & Markings



AVIA CS-199 „bílá 14“, IDF/IAF, 1948
Některé Avie CS-199 obdržely v Izraeli kamufláž složenou z polí hnědé a modré barvy, spodní plochy pak byly šedé.

1

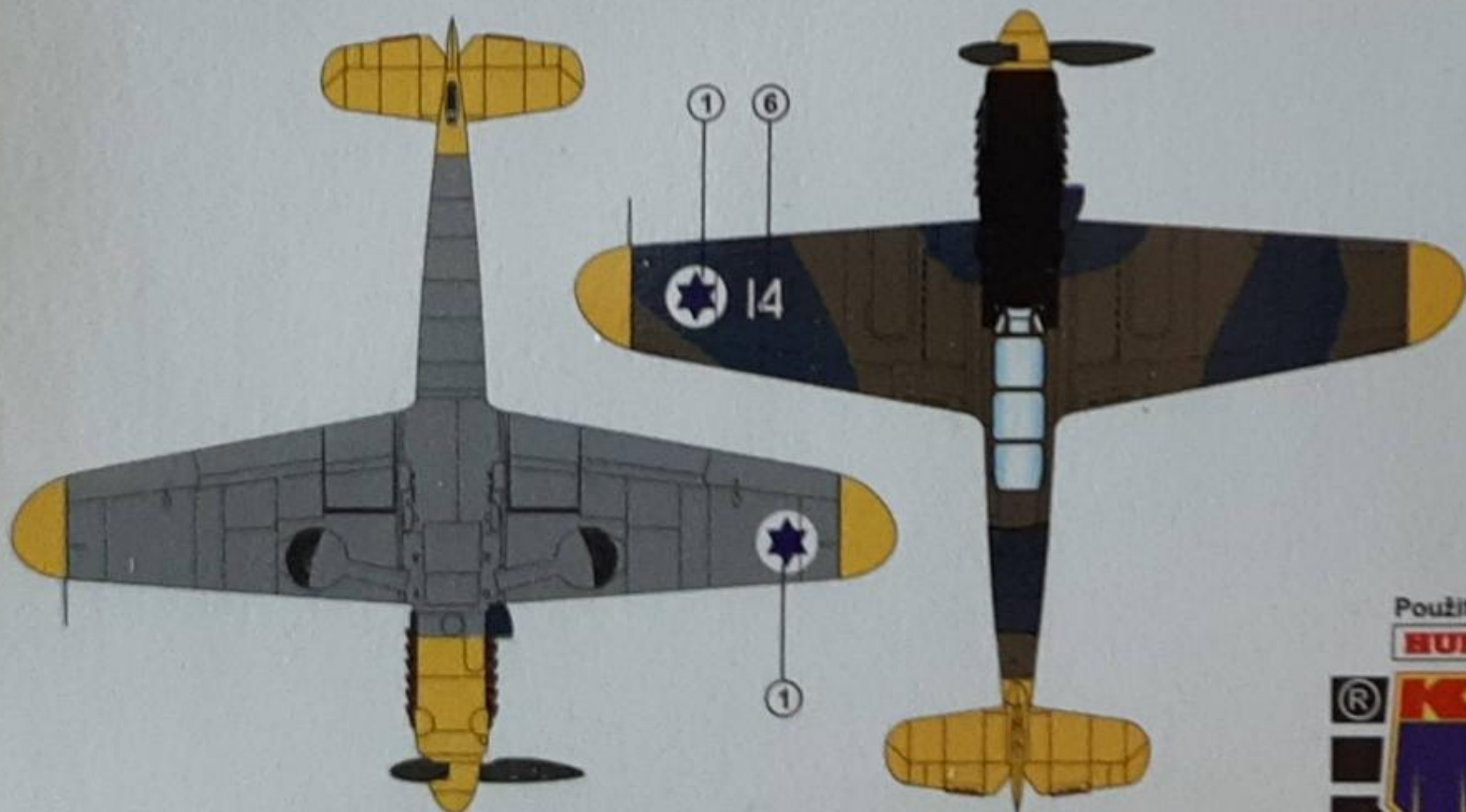
AVIA CS-199 „White 14“, IDF/IAF, 1948
Some CS-199 got the typical Israeli camouflage of Brown/Blue over Light Grey.



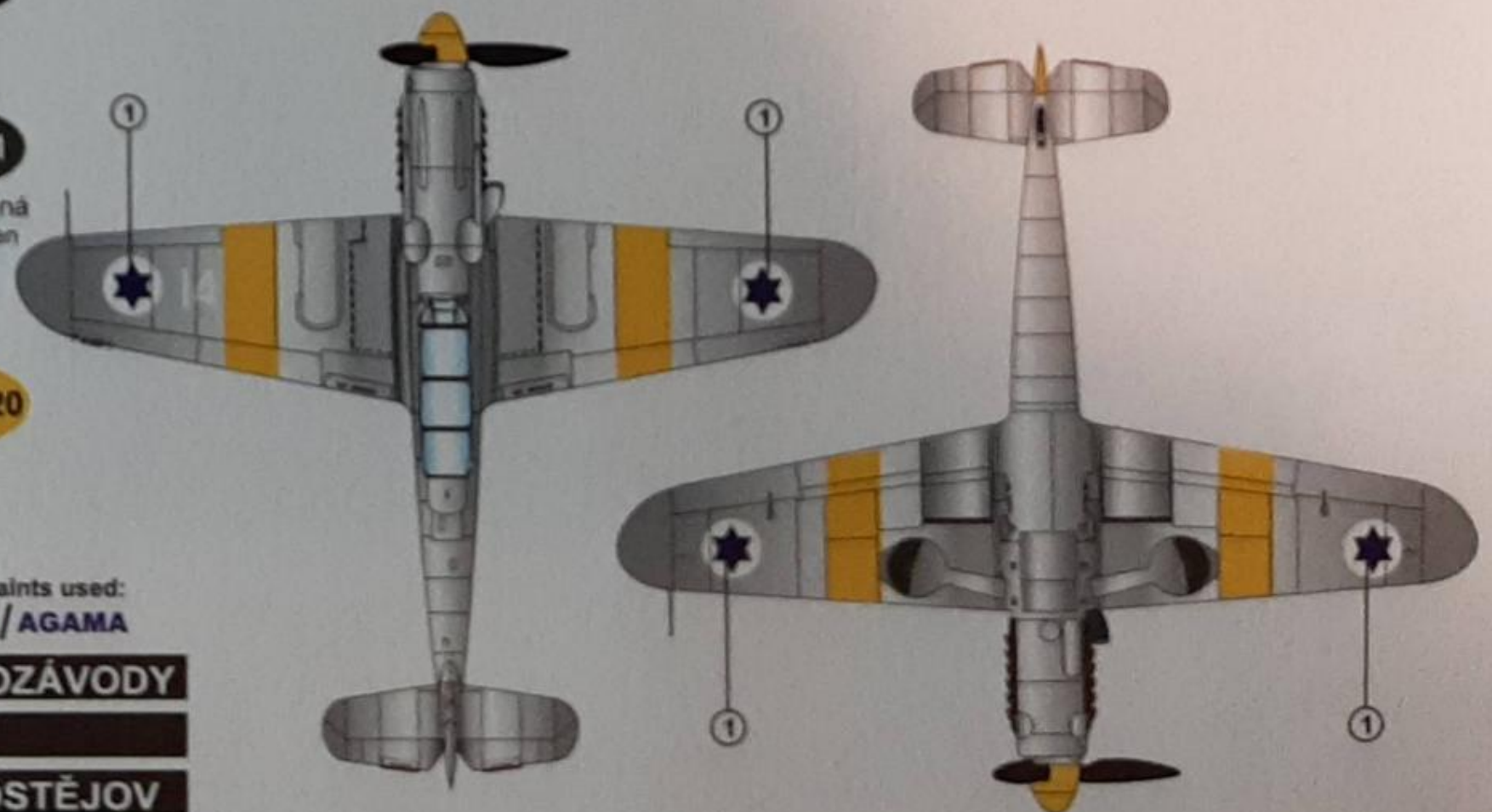
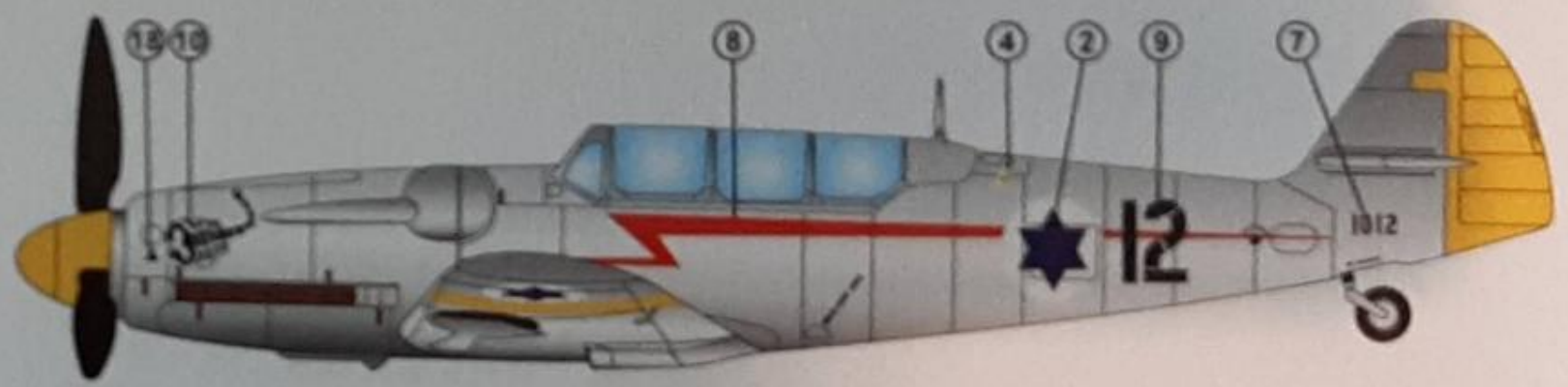
AVIA CS-199 „černá 12“, IDF/IAF, 1950
Letoun zbavený nátěru létal ozdoben červeným bleskem jako spojovací a kondiční stroj.

AVIA CS-199 „Black 12“, IDF/IAF, 1950
Aircraft in NMF finish with Red lightning bolt was used as liaison or condition flights.

2



Alternativní markiny/Alternative Markings



14 18

Střední modrá
Mid Blue

MIX

Modrá RAL 5008
Blue RAL 5008

MIX

Hnědá RAL 8000
Brown RAL 8000

165 B6

Střední šedá
Medium Sea Grey

56 46

Hliník
Aluminium

33 07

Černá
Black

91 N1

Černozelená
Black Green

24 N20

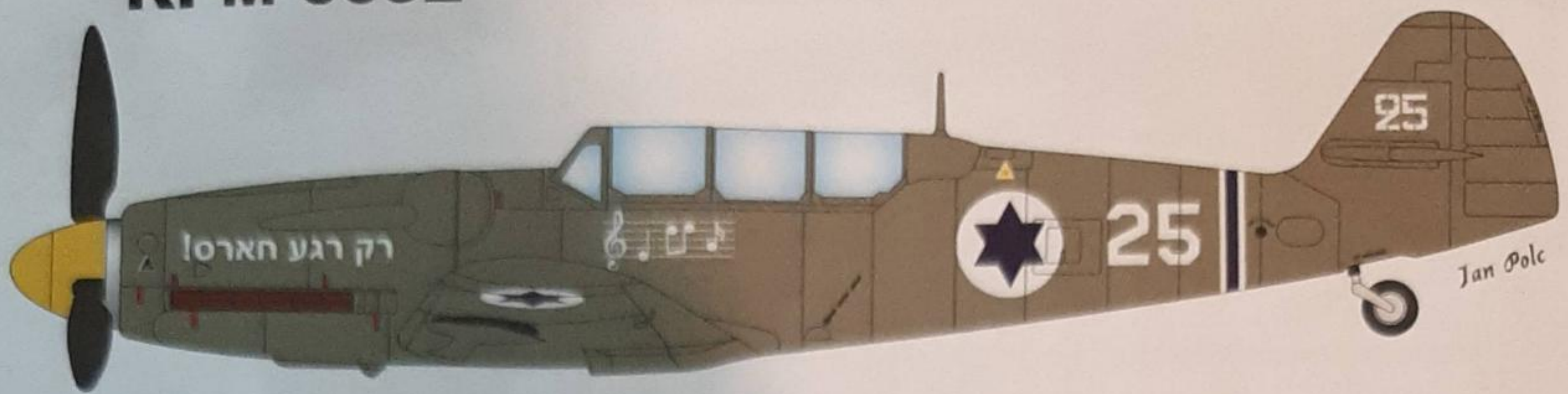
Žlutá
Yellow

Použité barvy: / Paints used:

HUMBROL / AGAMA



KPM 0092



AVIA CS-199

Po skončení druhé světové války zůstalo na našem území velké množství draků německých stíhacích letounů Messerschmitt Bf 109 verze G a K, stejně jako zásoba motorů Daimler-Benz DB 605. Hlavním skladem kořistní techniky, kde se nacházela prakticky celá zásoba motorů DB, byl objekt bývalého cukrovaru v Krásném Březně. Když tento objekt vyhořel (důvod požáru byl stanoven jako sabotáž), vznikl problém, kde vzít nový motor. Bylo rozhodnuto adaptovat drak Bf 109 pro motor Jumo 211 (čs. označení M-211) včetně vrtulí, používaných pro bombardéry Heinkel He 111.

Výkony nových letounů Avia S-199 byly ale velmi problematické, a tak si Avie u československých pilotů vysloužily přezdívku „Mezek“. Proto vznikla dvoumístná cvičná verze CS-199. V letech 1947-1951 bylo postaveno 450 kusů jednomístných S-199 a 82 dvoumístných CS-199. Avie S-199 se staly standardními stíhacími letouny čs. letectva až do první poloviny padesátých let. Poslední z nich dosloužily v roce 1957. Asi třicet strojů sloužilo u Bezpečnostního letectva.

Když v roce 1948 vznikl stát Izrael, OSN zakázala dovoz zbraní do oblasti Blízkého východu. Izraelský stát dohodl s tehdejší Československem zbrojní dodávku, která vedle kulometů, pušek a munice obsahovala i 25 letounů Avia S 199. Ty byly poprvé bojově nasazeny už 29. května 1948, kdy skupina čtyř letounů napadla egyptskou tankovou kolonu, pouhých 30 kilometrů od Tel Avivu a zastavila její postup. O několik dní později, 3. června 1948 dosáhl s Avia S 199 pilot Modi Alon prvního izraelského vzdušného vítězství na tomto bojišti, když sestřelil dva egyptské letouny C-47 Dakota, které bombardovaly Tel Aviv.

Kvůli svým letovým vlastnostem si Avie S 199 vysloužily u československých pilotů přezdívku „Mezek“, zatímco v Izraeli jim říkali „Messer“.

Avia continued building Messerschmitt Bf 109G-6s after the war, but soon ran out of the 109's Daimler-Benz DB 605 engine after many were destroyed during an explosion at a warehouse in Krásné Březno. The S-199 continued to use the Bf 109G airframe but, with none of the original engines available, an alternative engine had to be used. It was decided that as a replacement for the original engine, the aircraft would use the same engine (Junkers Jumo 211 F) and propeller as the Heinkel He 111 bomber.

The resulting combination of parts was an aircraft with extremely poor handling qualities. That's way there was built a number of two seat armed trainers designated CS-199. Around 550 S-199s were built, including two seat conversions. The first flight took place in March 1947, and production ended in 1949. The last examples were withdrawn from Czechoslovak service (with their National Security Guard) in 1957.

On May 1948 there was declared the establishment of a Jewish state, to be known as the State of Israel. Neighboring Arab armies invaded Palestine on the next day and fought the Israeli forces. By mid-May the new state had purchased from Czechoslovakia 25 Avias S 199, heavy machine guns, light machine guns, rifles, and millions rounds of ammunition. Delivered aircraft were sent into combat for the first time on May 29, attacking the Egyptian army between Isdud and the Ad Halombridge, south of Tel Aviv. A few days later, on June 3, the type scored the Israeli Air Force's first aerial victories, when pilot Modi Alon shot down a pair of Royal Egyptian Air Force C-47s which had just bombed Tel Aviv.

Czechoslovak pilots nicknamed it Mezek ("Mule"), while in Israel they were called "Messer".

Technické parametry/Technical Data:

| | |
|---|--|
| Osádka/Crew: | 1 |
| Pohon/Powerplant: | 1x motor Junkers Jumo 211F |
| Výkon motoru: | 880 kW |
| Rozpětí/Wingspan: | 9,92 m |
| Délka/Length: | 9,10 m |
| Výška/Height: | 2,59 m |
| Nosná plocha/Wing area: | 16,20 m ² |
| Hmotnost prázdného stroje/Empty weight: | 2650 kg |
| Vzletová hmotnost/Max. takeoff weight: | 3740 kg |
| Maximální rychlost/Max. speed: | 590 km/h |
| Dostup/Rate of climb: | 8686 m |
| Dolet/Combat radius: | 850 km |
| Výzbroj/Armament: | 2x kulomety/machine guns 13 mm MG 131 2x kanóny/cannons MG 151/20, 1x bomba/bombs 250 kg or 4x bomba/bombs 70 kg |

POUŽITÉ PODKLADY / REFERENCES USED:

Miroslav Irra - „MEZEK“ Avia S/CS-199 1. a 2. díl
František Kořán, Michal Ovčáčík - WWP Avia S-199
and Avia CS-199
Letectví a Kosmonautika
Zlín
Osobní sbírky/Personal collections:
Michal Ovčáčík, Jaroslav Berger, Yoav Efrati
Internet

Realizační tým KP velmi děkuje za velkou pomoc a asistenci při přípravě tohoto modelu panu Yoavu Efratimu z Izraele.

The KP realization team gratefully acknowledges the co-operation of Mr Yoav Efrati from Israel.

REALIZAČNÍ TÝM / REALISATION TEAM:

| | |
|--------------------------|---|
| Předlohový model: | |
| Master model: | |
| Formy a výroba: | |
| Moulds and production: | Pavel Vandělík |
| Titulní kresba: | |
| Boxart: | Zdeněk Macháček |
| Návod: | |
| Instructions: | Jarda Š |
| Grafika a návrh obtisků: | |
| Graphic design, decals: | Jan Polc |
| Tisk obtisků: | |
| Decal printer: | Jiří Bodeček |
| Konzultanti: | |
| Consultants: | Slavomír Goldemund Miroslav Balous Václav Šorel Jaroslav Velc Michal Ovčáčík Petr Šafra Pavel Šipka |



VOLITELNÉ
OPTIONAL



VYVRTAT
DRILL HOLE



TMEL
PUTTY

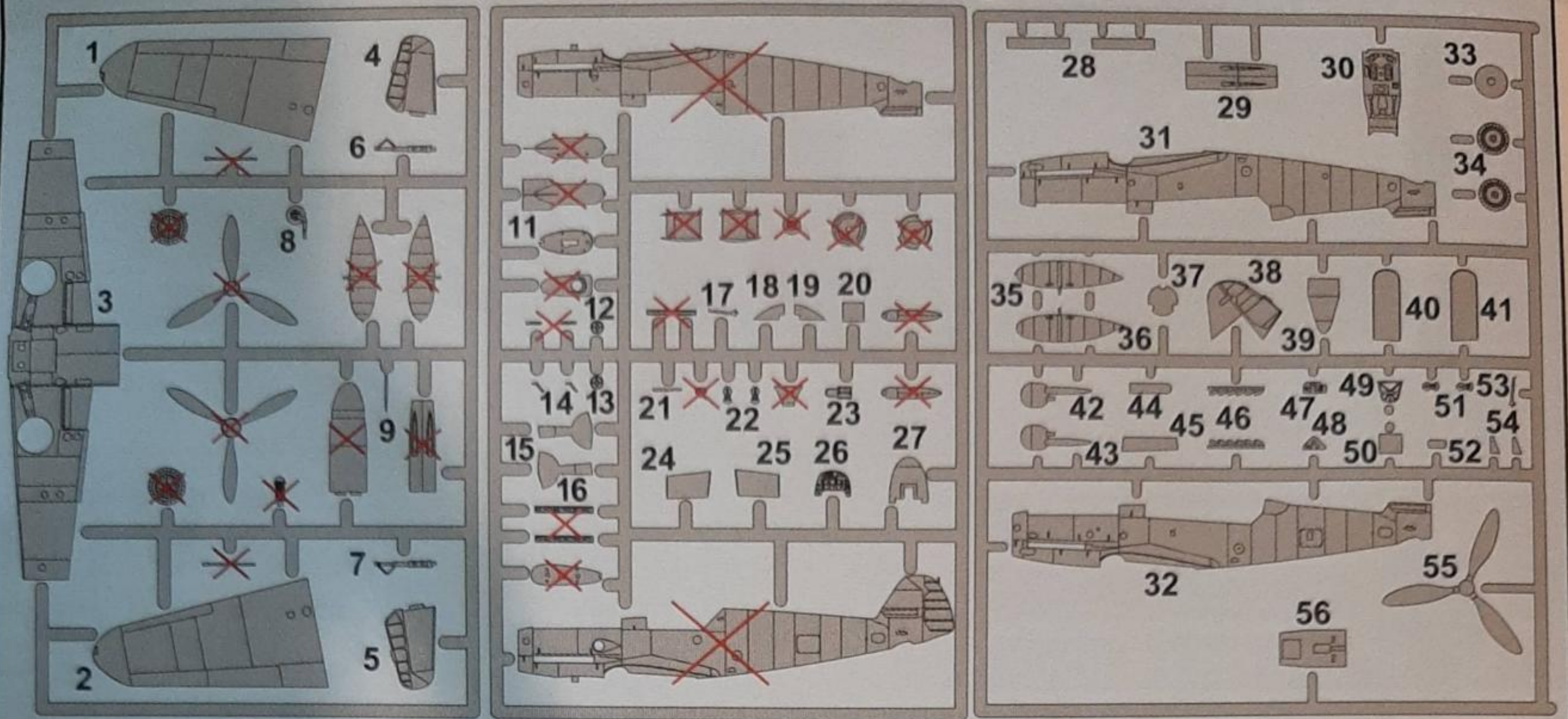


ODSTRANIT
REMOVE

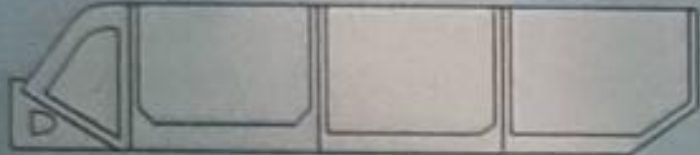
Používejte pouze vhodné nářadí, lepidlo a barvy. Během práce nejezte a nepijte.
POZOR - obsahuje malé součásti, které mohou mít ostré hrany. Není vhodné pro děti.

Use proper tools, glue and paints. Do not eat and drink during the work.
WARNING - contains small parts with possible sharp edges. Not suitable for children.

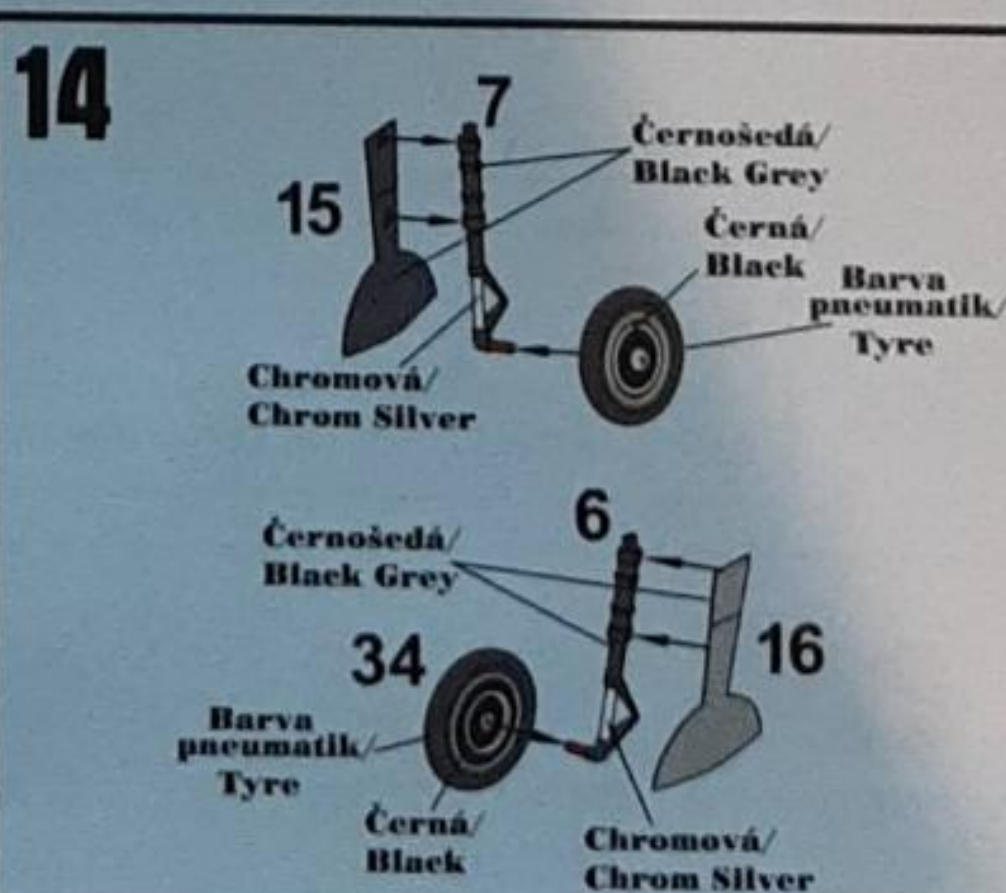
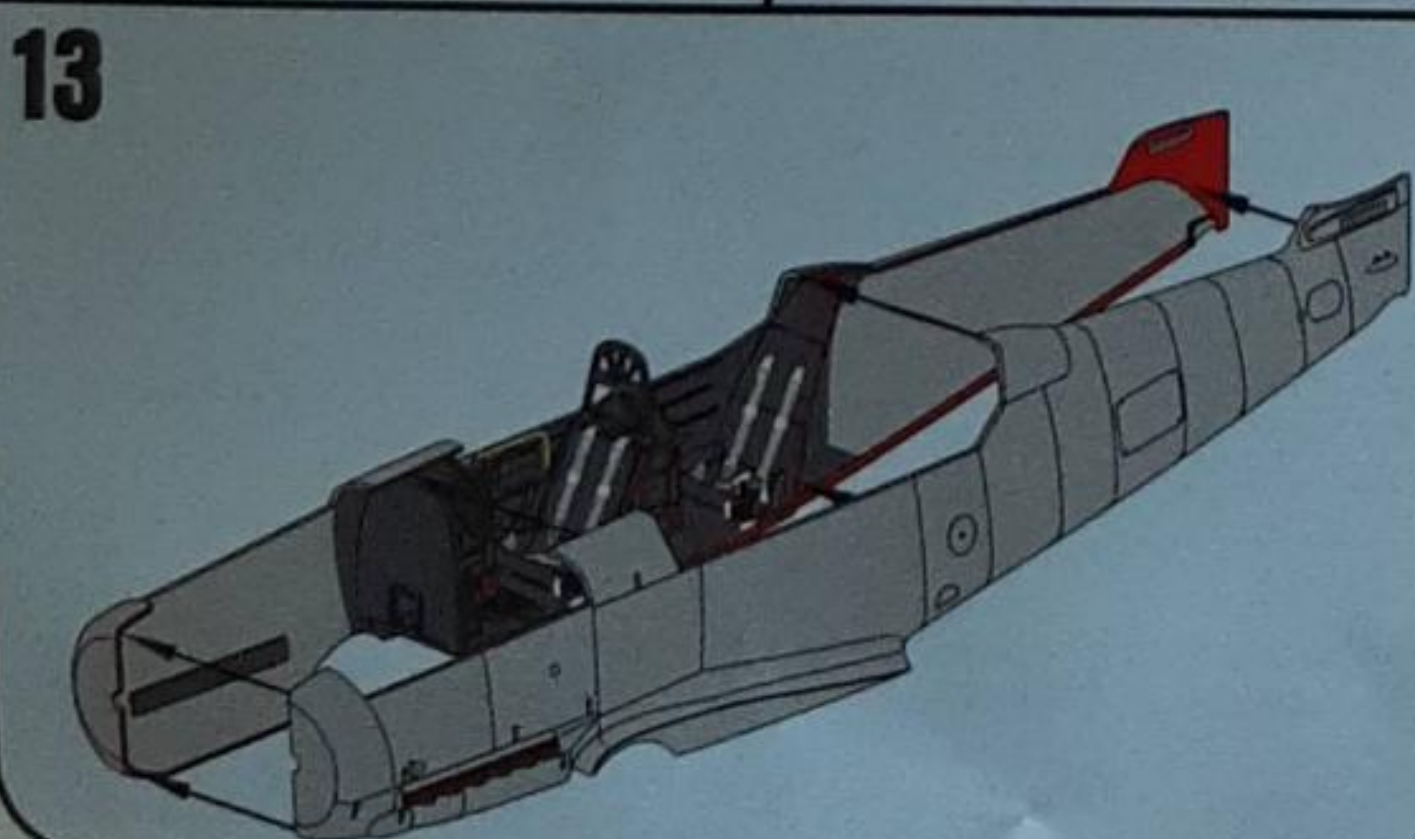
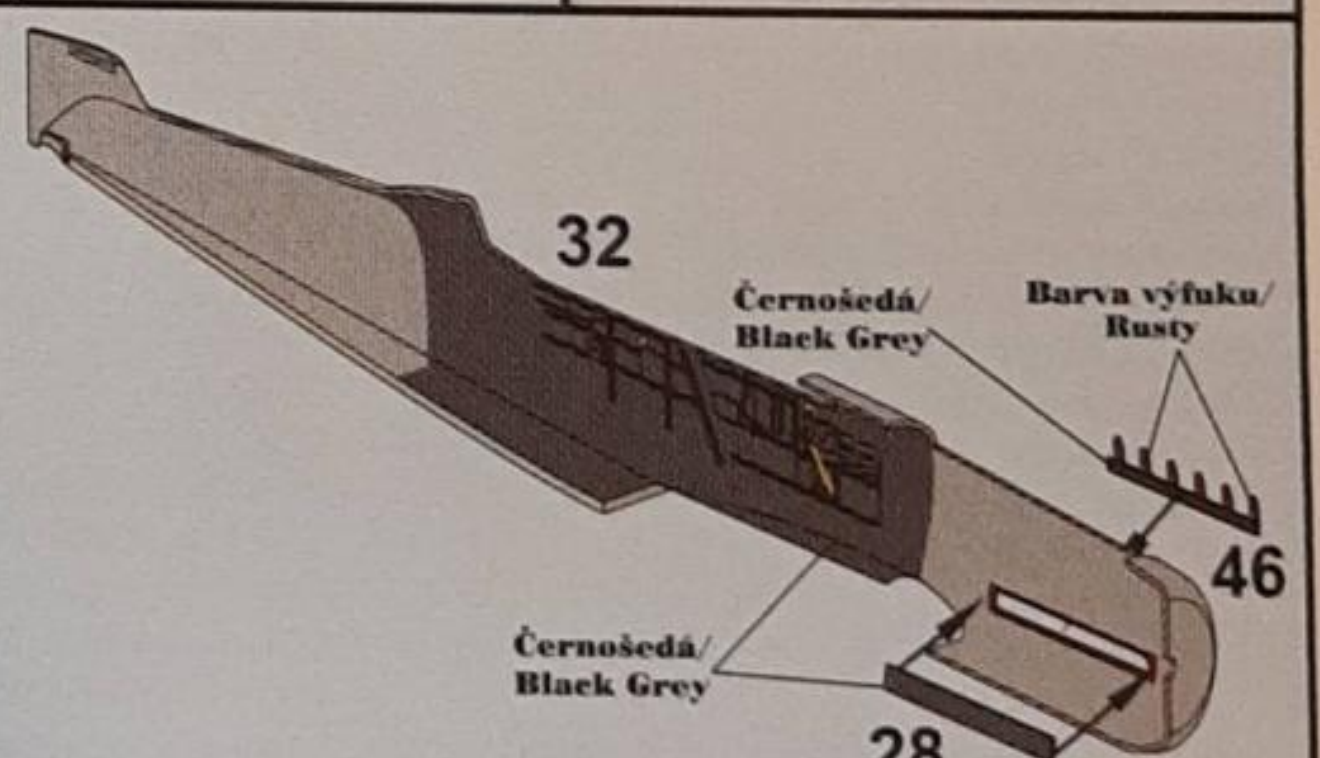
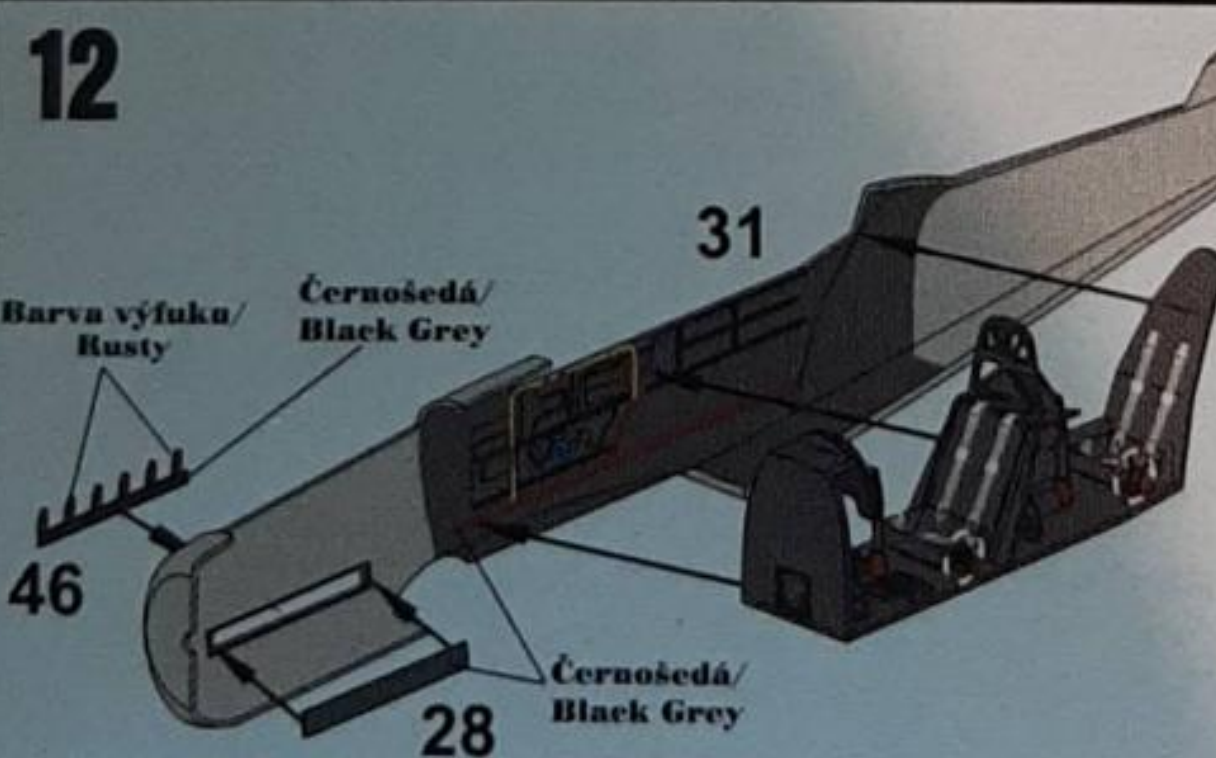
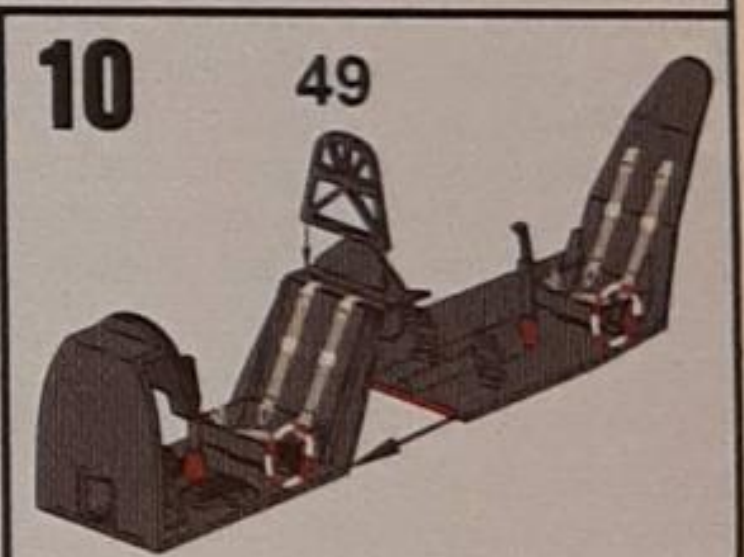
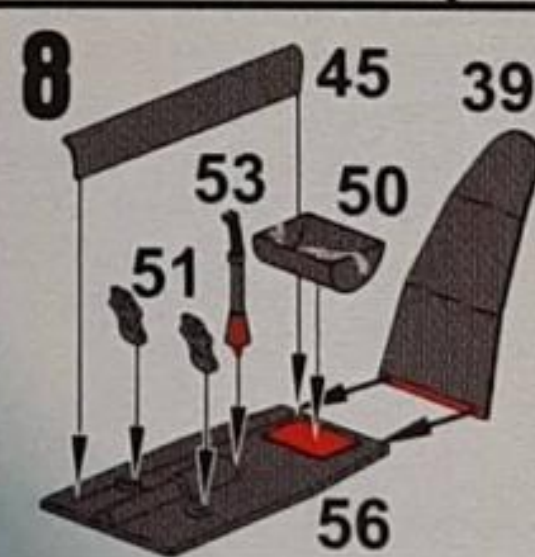
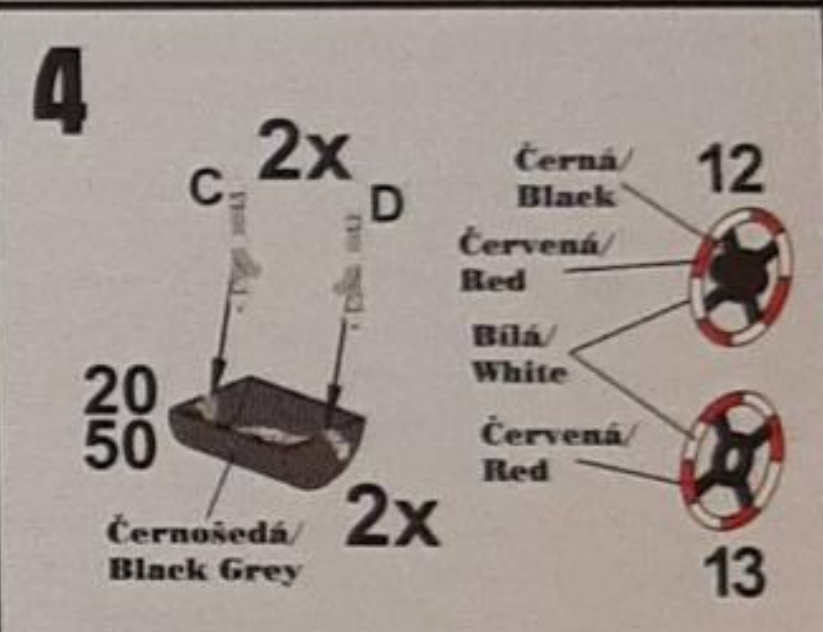
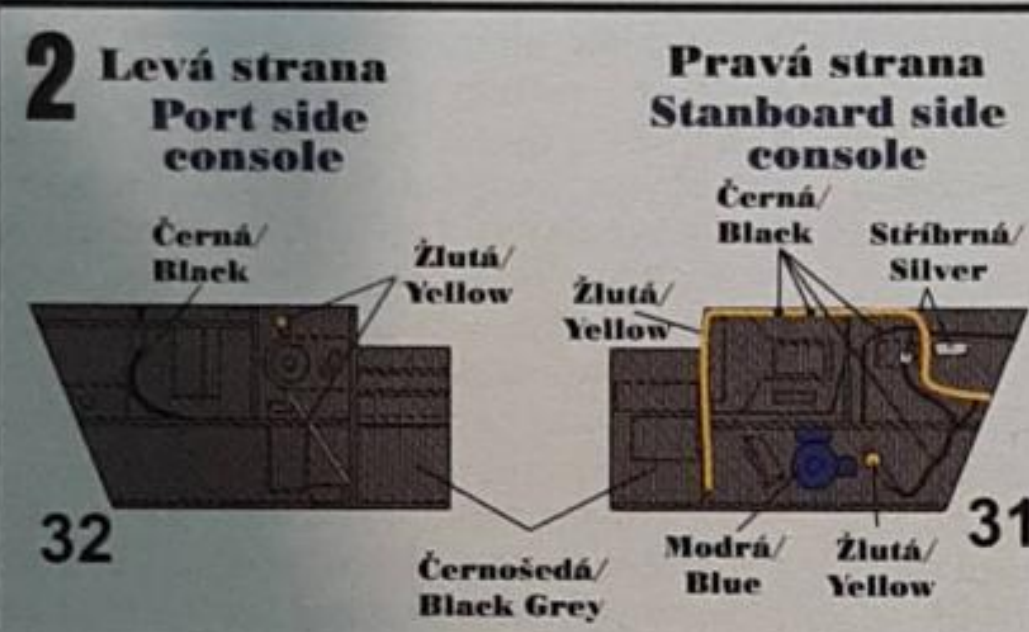
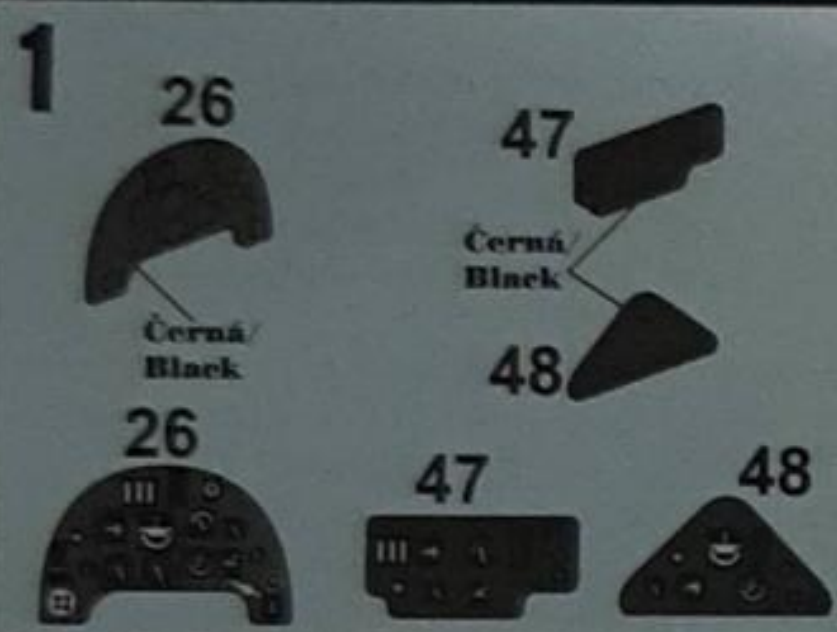
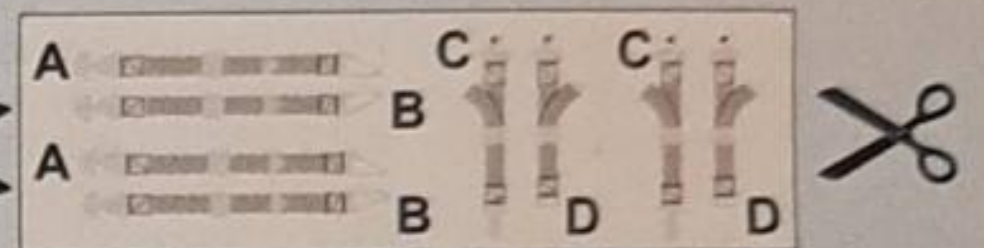
Plastikové díly/ Plastic parts



Průhledný díl/Clear part

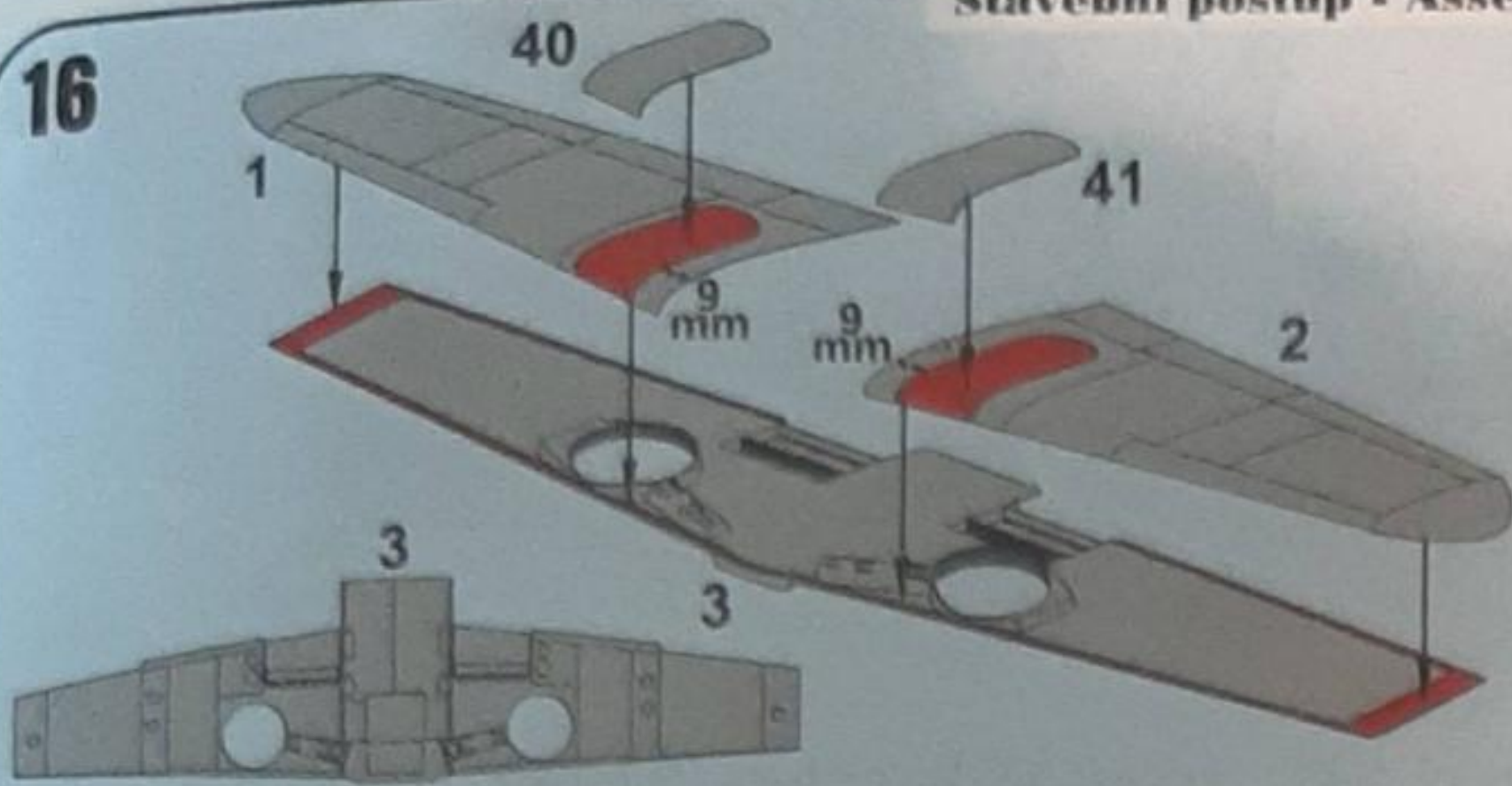


Poutací pásy
Seatbelts

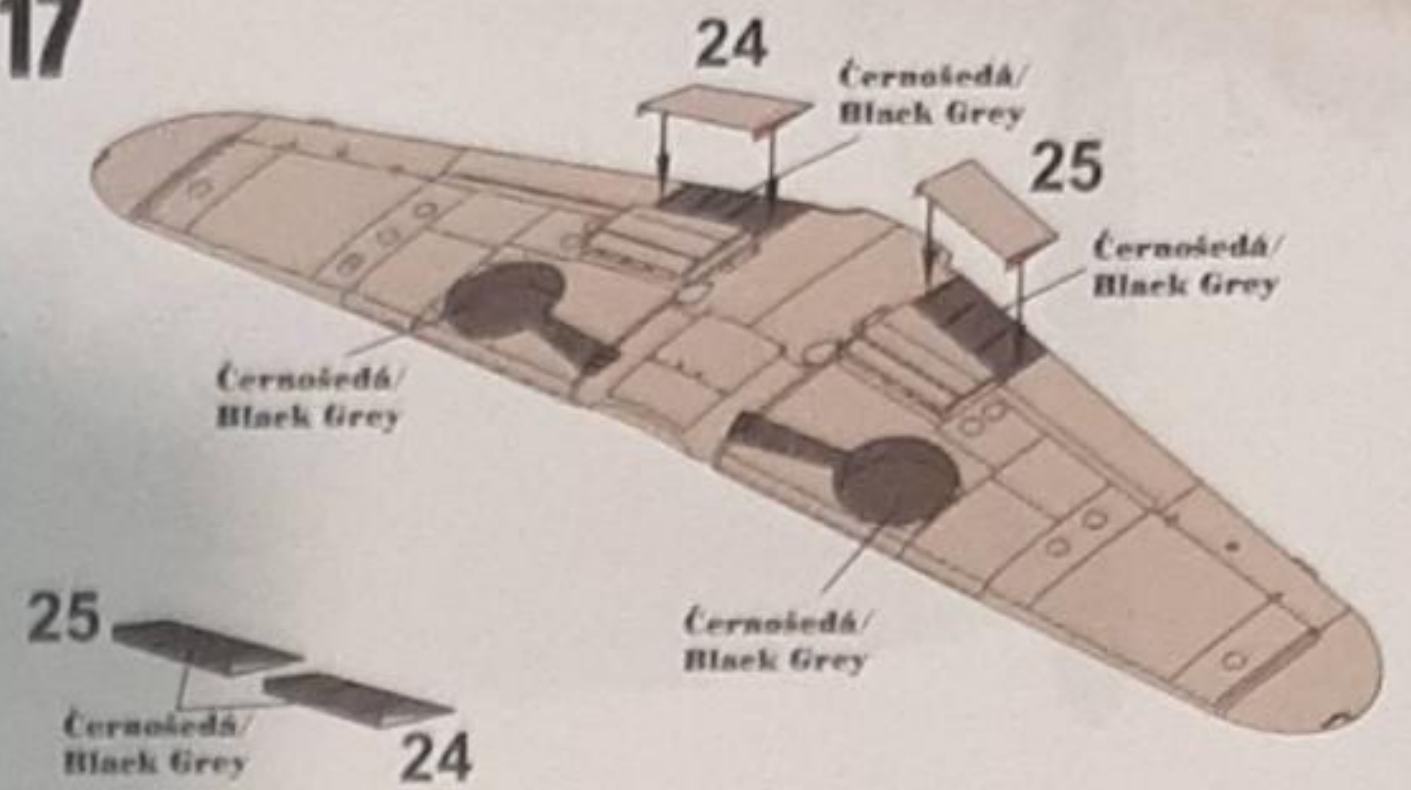


Stavební postup - Assembly instructions

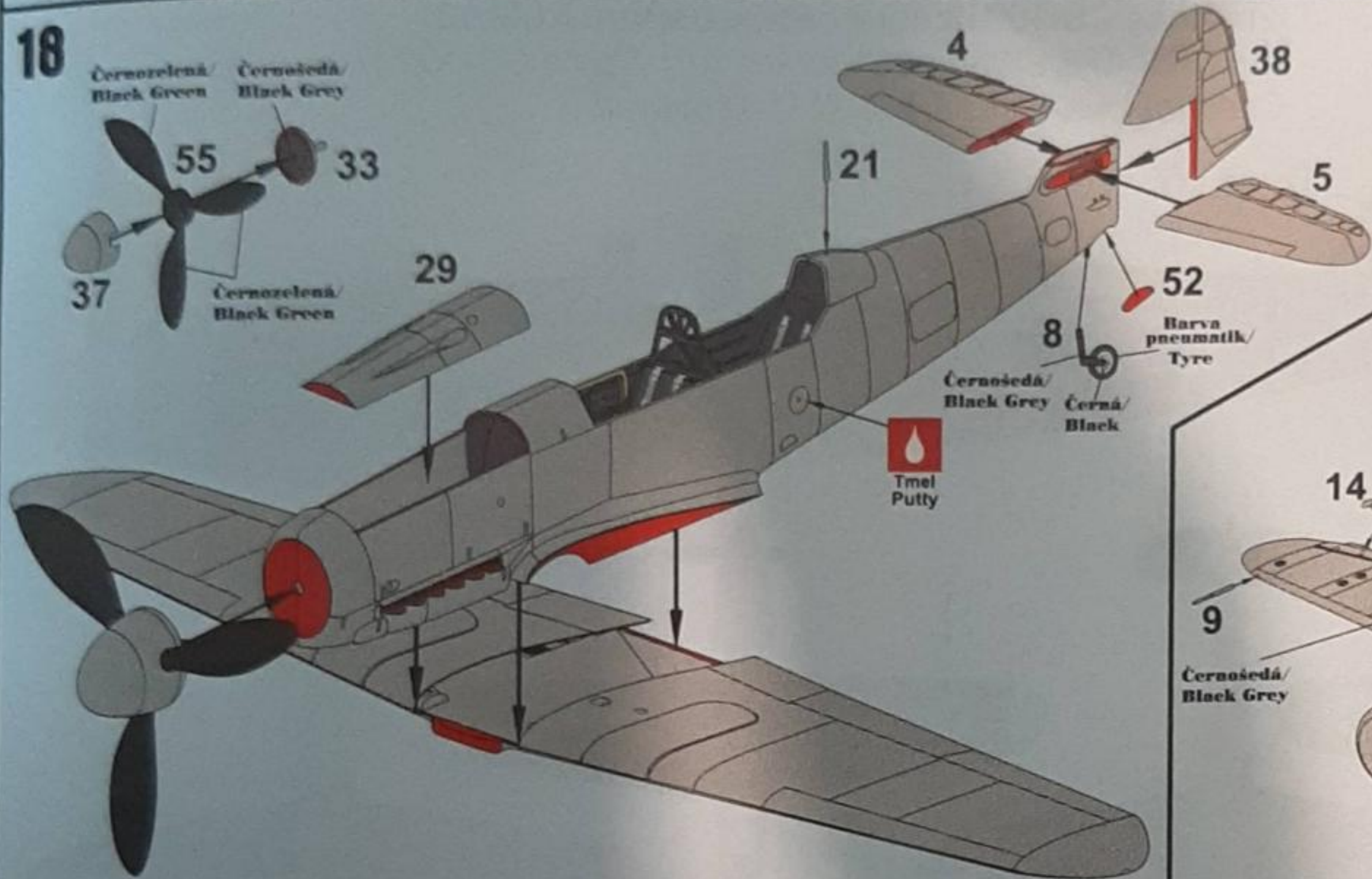
16



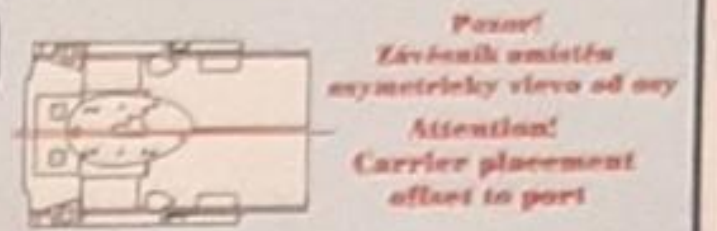
17



18

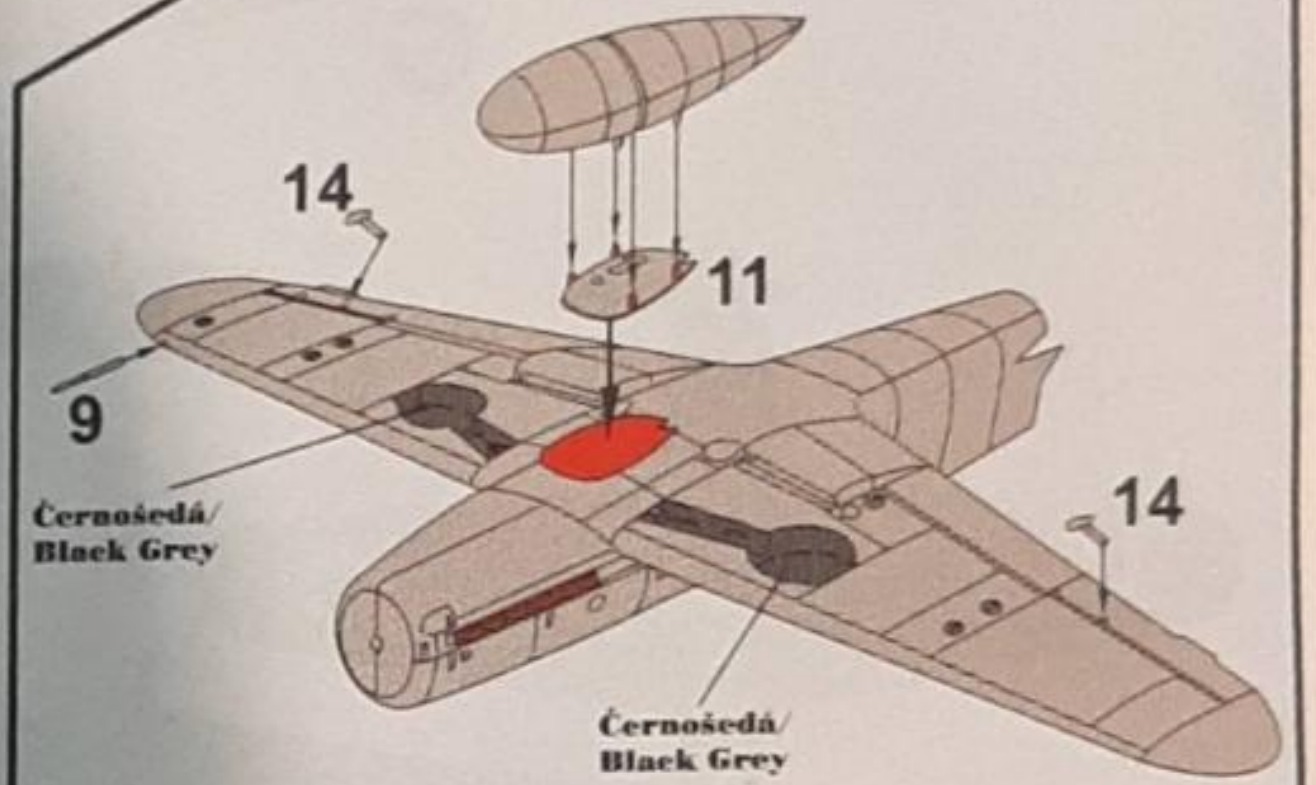


19

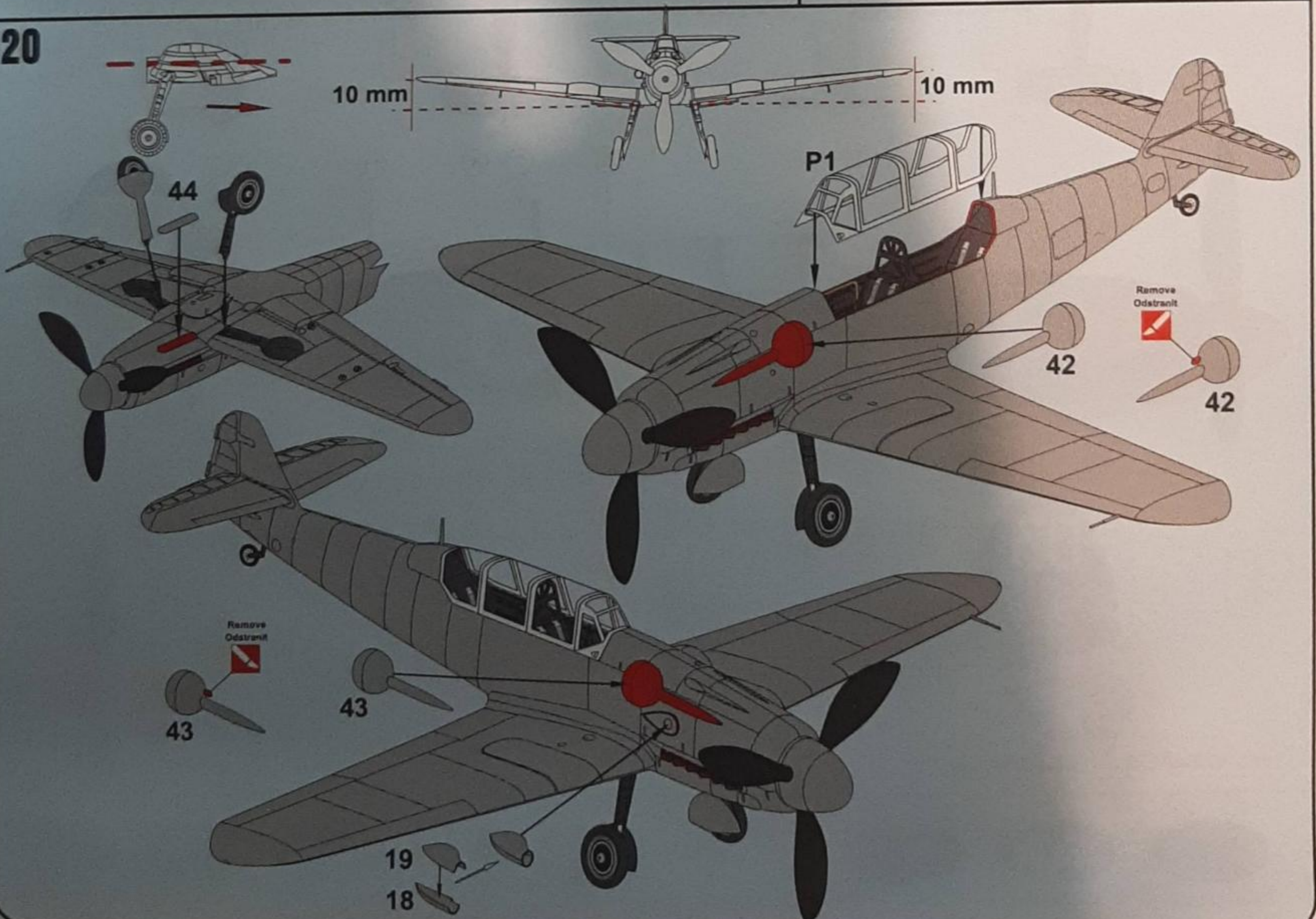


Pozor!
Závěsník umístěn
asymetricky vlevo od osy
Attention!
Carrier placement
offset to port

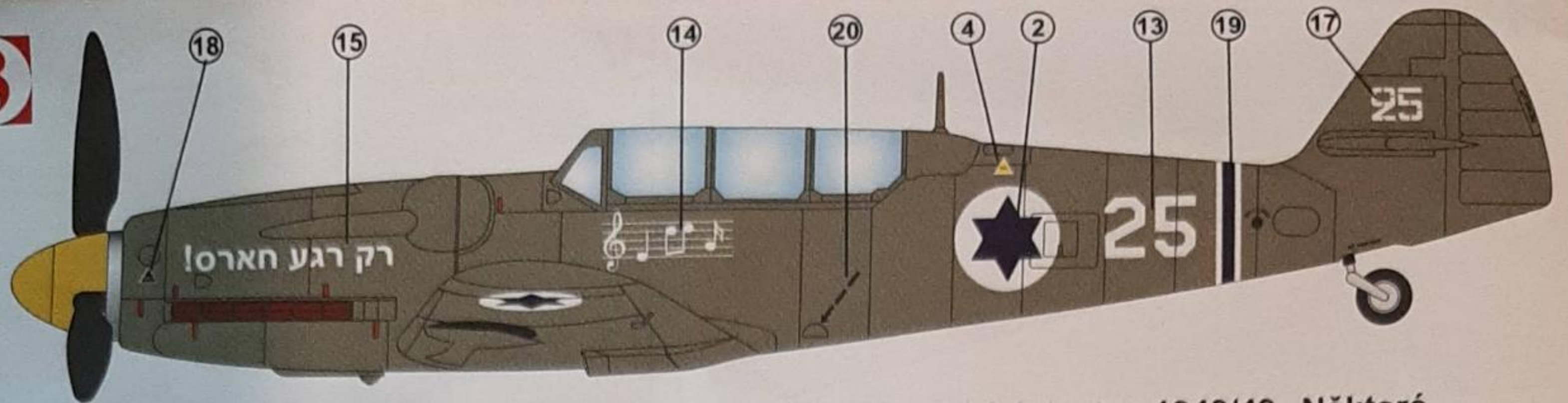
Nádrž zvolte podle kamufláže,
nebo podle fotografie.
Ne všechny CS-199 je nosily.
Choose the type of drop tank
according to marking or photograph.
Not all CS-199s carried the tanks.



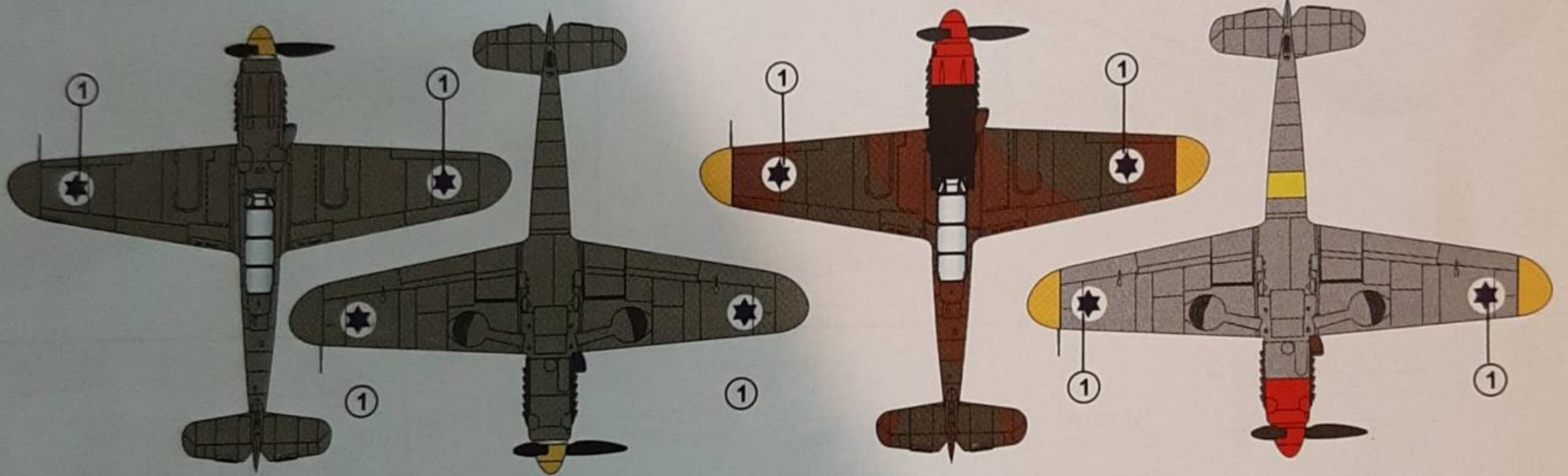
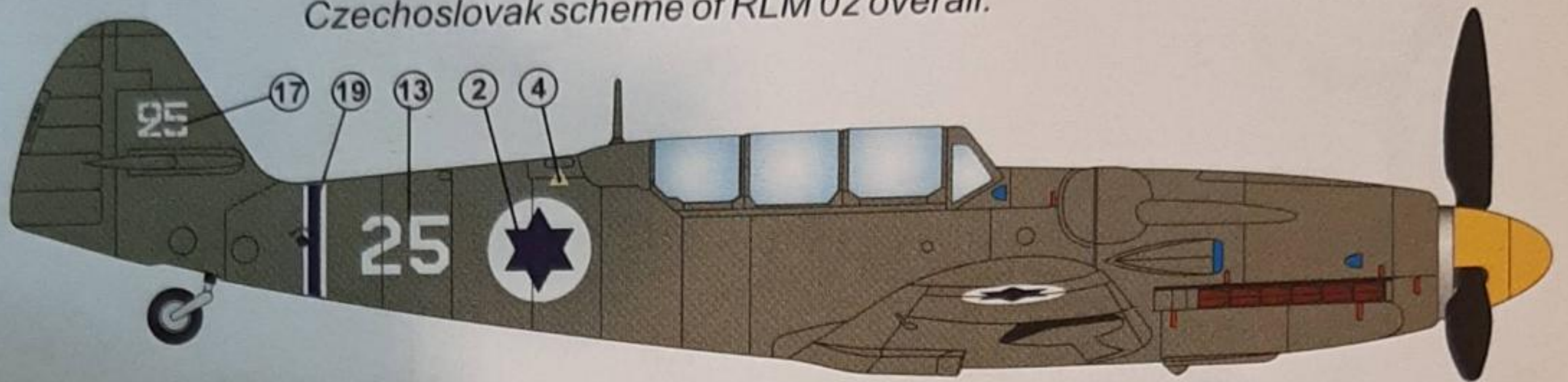
20



3

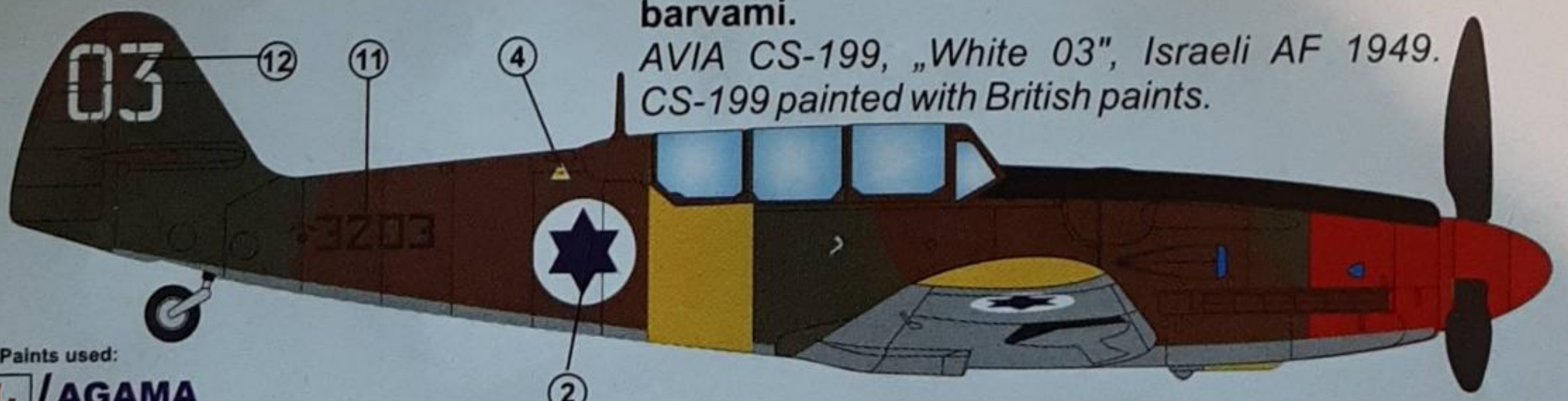


AVIA CS-199, „bilá 25“, izraelské letectvo 1948/49. Některé izraelské CS-199 létaly v nátěru barvou RLM 02.
 AVIA CS-199, „White 25“, Israeli AF. Some CS-199 wore original Czechoslovak scheme of RLM 02 overall.



AVIA CS-199, „bilá 03“, izraelské letectvo 1949. CS-199 s kamufláží britskými barvami.
 AVIA CS-199, „White 03“, Israeli AF 1949. CS-199 painted with British paints.

4



Použité barvy: / Paints used:

HUMBROL / **AGAMA**



Střední modrá
Mid Blue



Tmavá zemitá
Dark Earth



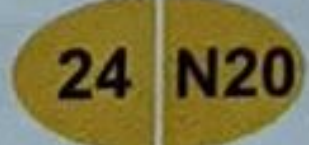
Tmavá zelená
Dark Green



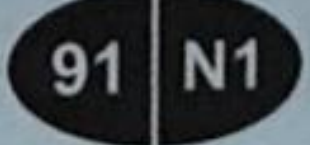
Světlešedá
Light Grey



Šedá RLM 02
RLM 02 Grey



Žlutá
Yellow



Černozelená
Black Green



Červená
Red



Černá
Black