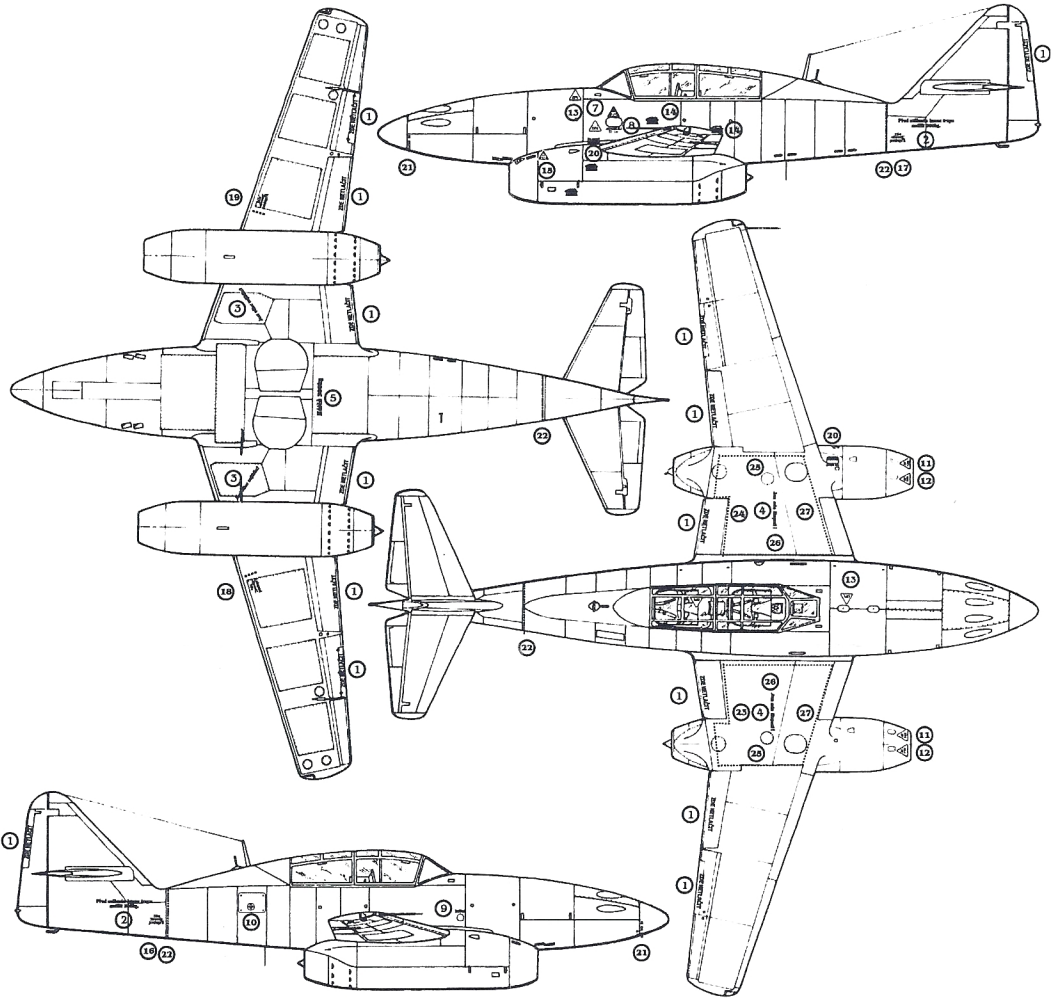




DECALS

# AVIA CS-92 STENCILS



- 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 aviačním křeslem trupu  
nařítí 500kg.

Před aviačním křeslem trupu  
nařítí 500kg.

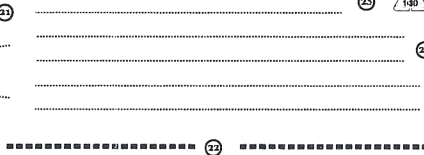
Ještě válec najítěna? ③

Ještě válec najítěna? ③

④ Jen zde šlapni!  
Jen zde šlapni!

⑤ Zátěž 500kg

Zde uchopit



⑦	⑪	⑮	⑰
⑧	⑫	⑯	⑱
⑨	⑬	⑰	⑲
⑩	⑭	⑰	⑲
⑫	⑰	⑲	⑳
⑬	⑱	⑳	㉑
⑭	⑲	㉑	㉒
⑮	㉑	㉒	㉓
⑯	㉒	㉓	㉔
⑰	㉓	㉔	㉕
⑱	㉔	㉕	㉖
㉑	㉕	㉖	㉗
㉒	㉖	㉗	㉘
㉓	㉗	㉘	㉙
㉔	㉘	㉙	㉚
㉕	㉙	㉚	㉛
㉖	㉚	㉛	㉜
㉗	㉛	㉜	㉝
㉘	㉜	㉝	㉞
㉙	㉝	㉞	㉟
㉚	㉞	㉟	㊱
㉛	㉟	㊱	㊲
㉜	㊱	㊲	㊳
㉝	㊲	㊳	㊴
㉞	㊳	㊴	㊵
㉟	㊴	㊵	㊶
㊱	㊵	㊶	㊷
㊲	㊶	㊷	㊸
㊳	㊷	㊸	㊹
㊴	㊸	㊹	㊺
㊵	㊹	㊺	㊻
㊶	㊺	㊻	㊼
㊷	㊻	㊼	㊽
㊸	㊼	㊽	㊾
㊹	㊽	㊾	㊿
㊺	㊾	㊿	㋀
㊻	㊿	㋀	㋁
㊼	㋀	㋁	㋂
㊽	㋁	㋂	㋃
㊾	㋂	㋃	㋄
㊿	㋃	㋄	㋅
㋀	㋄	㋅	㋆
㋁	㋅	㋆	㋇
㋂	㋆	㋇	㋈
㋃	㋇	㋈	㋉
㋄	㋈	㋉	㋊
㋅	㋉	㋊	㋋
㋆	㋊	㋋	㋌
㋇	㋋	㋌	㋍
㋈	㋌	㋍	㋎
㋉	㋍	㋎	㋏
㋊	㋎	㋏	㋐
㋋	㋏	㋐	㋑
㋌	㋐	㋑	㋒
㋍	㋑	㋒	㋓
㋎	㋒	㋓	㋔
㋏	㋓	㋔	㋕
㋐	㋔	㋕	㋖
㋑	㋕	㋖	㋗
㋒	㋖	㋗	㋘
㋓	㋗	㋘	㋙
㋔	㋘	㋙	㋚
㋕	㋙	㋚	㋛
㋖	㋚	㋛	㋜
㋗	㋛	㋜	㋝
㋘	㋜	㋝	㋞
㋙	㋝	㋞	㋟
㋚	㋞	㋟	㋠
㋛	㋟	㋠	㋡
㋜	㋠	㋡	㋢
㋝	㋡	㋢	㋣
㋞	㋢	㋣	㋤
㋟	㋣	㋤	㋥
㋠	㋤	㋥	㋦
㋡	㋥	㋦	㋧
㋢	㋦	㋧	㋨
㋣	㋧	㋨	㋩
㋤	㋨	㋩	㋪
㋥	㋩	㋪	㋫
㋦	㋪	㋫	㋬
㋧	㋫	㋬	㋭
㋨	㋬	㋭	㋮
㋩	㋭	㋮	㋯
㋪	㋮	㋯	㋰
㋫	㋯	㋰	㋱
㋬	㋰	㋱	㋲
㋭	㋱	㋲	㋳
㋮	㋲	㋳	㋴
㋯	㋳	㋴	㋵
㋰	㋴	㋵	㋶
㋱	㋵	㋶	㋷
㋲	㋶	㋷	㋸
㋳	㋷	㋸	㋹
㋴	㋸	㋹	㋺
㋵	㋹	㋺	㋻
㋶	㋺	㋻	㋼
㋷	㋻	㋼	㋽
㋸	㋼	㋽	㋾
㋹	㋽	㋾	㋿
㋺	㋾	㋿	㌀
㋻	㋿	㌀	㌁
㋼	㌀	㌁	㌂
㋽	㌁	㌂	㌃

# Avia CS-92 (Me-262B-1a) „Turbína“ - Československo

Messerschmitt Me-262 Schwalbe (vřetavka) 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 válčišti. Letoun byl 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. 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 vyrábely. 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 a s níž se vrátili naši letci z Británie a ze SSSR. Nemalou 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 protektorátní 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 „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.

## Kamufáž:

**A) Avia CS-92.3 „V-31“** . Letoun byl prezentován jugoslávským pilotům na letišti Zatec v květnu 1947. Později v roce 1948 byl ve stavu *ITLU*. Celý letoun byl v barvě šedoželené (RLM 02). Výsostné znaky byly na šesti pozicích na křídle a směrovce. Na trupu a na křídle zespoda byly černé kódy „V-31“. Letoun nebyl ozbrojen.

**B) Avia CS-92.5 „V-35“** ze stavu 5. *stíhací letky* na letišti Praha-Kbely v letech 1949-1950. Celý letoun byl v barvě šedoželené (RLM 02). Výsostné znaky byly na šesti pozicích na křídle a směrovce. Na trupu a na křídle zespoda byly černé kódy „V-35“. Na směrovce bylo malé černé číslo „CS.92-5“. Letoun nebyl ozbrojen.

## Doporučená literatura:

M Balous, J Rajlich Messerschmitt Me-262, Sagitta, 1995  
M Itra, ČESKOSLOVENSKÉ VOJENSKÉ LETECTVÍ VO 1945-1950 - I díl, Svět křídlet, Cheb, 2006  
J Rajlich Soumrak krále vzduchu, Ares/Deus, Praha 2000  
[http://www.nmc.cz/walkaround/s92\\_cs92.php](http://www.nmc.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 CS-92.3 „V-31“**. This aircraft was presented Yugoslav pilots on airfield Zatec in May 1947. This aircraft was later in institute *ITLU* in year 1948. Whole aircraft was in greygreen colour (RLM 02). National insignias were on six positions on wing and rudder. Codes „V-31“ were on the fuselage and below the wing in black colour. This aircraft was unarmed.

**B) Avia CS-92.5 „V-35“** 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-35“ were on the fuselage and below the wing in black colour. Small black number „CS-92.5“ was on the rudder. This aircraft was unarmed. This aircraft is now in *Aviation Museum Prague-Kbely*.

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