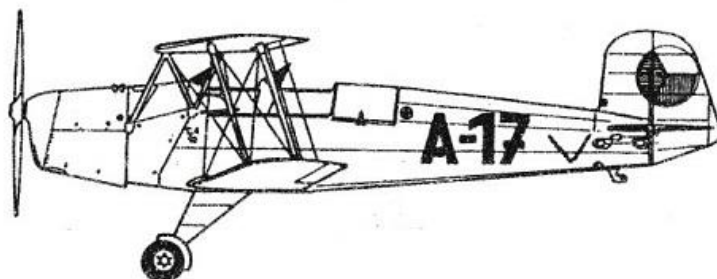




BÜCKER BÜ-131 „JUNGMANN“ (C-4)

Modely Plastikovým Modelářům
Models for Plastic Modellers
Modelle für Plastikmodellbauer

PLASTIKOVÝ MODEL LETOUNU
PLASTIC AIRCRAFT KIT
PLASTIK FLUGZEUG MODELLBAUSATZ



HISTORIE

Začátkem 30. let se zrodil u firmy Bucker Flugzeugbau v Berlíně projekt cvičného letounu, schopného úplné akrobacie. 27. 4. 1933 vzletl jeho prototyp, označený BÜ-131 Jungmann. Poháněl jej motor Hirth HM 60R, poskytl mu varze měly HM 504A (105 k/77 kW).

Na 14. pařížském aerosalonu v roce 1934 se letoun představil veřejnosti. O letoun projevil zájem Fada států, některé zakoupily i licenční práva. Prvním zahraničním uživatelem bylo v roce 1936 Švýcarsko. Od roku 1938 se BÜ 131B německy vyráběly v Japonsku, jako Watanabe K 9W1 (217 ks) a Nippon Kokusai jako Ki-86 (1037 ks). V roce 1936 licenční zakoupila rovněž Československá firma Ringhoffer-Tatra.

Celkem bylo vyrobeno 35 letounů Tatra T-131. Další letouny létaly ve Španělsku, Brazílii, Chile a Uruguayi. Výroba v mateřském závodě Rangedorf skončila v r. 1941 a dala více než 3500 kusů všech verzí. Za okupace byla výroba BÜ 131 D-2 zavedena v podnikové továrně Aero.

Po válce byla výroba obnovena pro potřeby čs. letectva. Letouny nesly označení Aero C-4 (shodně s BÜ 131 D včetně motoru) a byly zařazeny do Letecké vojenské akademie pro základní výcvik.

V roce 1946 byl do trupu zastavěn motor Walter Minor 4-III (105 k/77 kW), vznikl tak typ C-104. Letouny létaly úspěšně nejen ve vojenském letectvu, u Sboru národních bezpečností, ale také v aeroklubech Svazarmu.

Do současnosti se dochovala v letuschopném stavu řada letounů, jež jsou poutavou atrakcí na různých leteckých dnech, zejména v západní Evropě a USA.

Technický popis BÜ-131

Byl to dvoumístný dvoudobník, konstrukcí trojřídla kostra s ocelovými trubkami a tvarovou karosérií a plátěný potahem. Dvoumístná dřevěná křídla měla plátěný potah a byla vzájemně vyměnitelná. Ocasní plochy měly ocelovou konstrukci, potaženou plátnem.

HISTORY

In the early thirties, the Company Bucker Flugzeugbau in Berlin, Germany, designed a training aeroplane, able to perform aerobatics as well. The prototype, designated BÜ-131 Jungmann, took off on 27th April 1933. It was powered by the Hirth HM 60R engine, and the following versions by the HM 504A (105 hp/77 kW).

This aircraft was presented to the public on the 14th Aircraft Show in Paris, 1934. Many countries were interested in this type, and some of them bought its licence. The first foreign user was Switzerland, 1936. Since 1938, the type BÜ-131B has been produced in Japan by the Company of Watanabe as K 9W1 (217 pieces) and by Nippon Kokusai as Ki-86 (1037 pieces). In 1936, the licence was bought by Czechoslovakia too, the Company of Ringhoffer-Tatra.

There were produced 35 licensed aeroplanes, designated Tatra T-131. Other planes operated in Spain, Brazil, Chile and Uruguay.

The production in Bucker's main works at Rangedorf, Germany, was finished in 1941; a total amount was in excess of 3500 planes of all versions. During the occupation of Czechoslovakia, the production of BÜ-131 D-2 was introduced in Aero Company, in its Prague factory.

After the World War II, the production was restarted for the use of the Czechoslovak Air Force. The aircraft was designated Aero C-4 (congruent with BÜ-131 D, including the engine). This type was used in the Military Flying Academy as primary trainers.

In 1946, the engine Walter Minor 4-III (105 hp/77 kW) was built in the fuselage; this type was designated C-104. These planes met with success not only in the military air force, but also in the National Security Units as well as in Svazarm Aeroclubs.

Many of these planes are functioning up to the present times; they belong to the most interesting attractions on various air shows, especially in Western Europe and the United States.

Technical description of BÜ-131

It was a two-seat biplane; its construction consisted of a steel framework with a shaped body and a fabric covering. The two-spar wooden wings had fabric coverings and were interchangeable. The tail planes had a steel structure and a fabric covering.

HISTORIE

Am Anfang der 30-er Jahre entstand in der Firma Bucker Flugzeugbau Berlin ein Projekt des Übungsflugzeugs, das auch Kunstfliegen ausführen kann. Sein Prototyp, bezeichnet als BÜ-131 Jungmann, flog am 27.4.1933 ab. Als Antrieb diente der Motor Hirth HM 60R, spätere Versionen verwendeten den HM 504A (105 PS/77 kW).

In der 14. Flugzeug-Ausstellung in Paris, 1934, wurde das Flugzeug der Öffentlichkeit vorgestellt. Viele Länder zeigten ihr Interesse daran, manche haben auch Lizenz gekauft. Der erste ausländische Benutzer war die Schweiz, 1936. Seit 1938 wurden die BÜ 131B in Japan hergestellt; in der Firma Watanabe als K 9W1 (217 Stück) und in der Nippon Kokusai als Ki-86 (1037 Stück). Im Jahre 1936 kaufte die Lizenz auch die tschechoslowakische Firma Ringhoffer-Tatra.

Insgesamt wurden 35 Flugzeuge Tatra T-131 hergestellt. Weitere Flugzeuge waren in Spanien, Brasilien, Chile und Uruguay zu finden.

Die Herstellung in Stammbetrieb Rangedorf wurde 1941 beendet. Es wurden mehr als 3500 Stück aller Versionen gebaut. Während der Okkupation der Tschechoslowakei wurde in der Prager Fabrik Aero mit der Produktion von BÜ 131 D-2 begonnen.

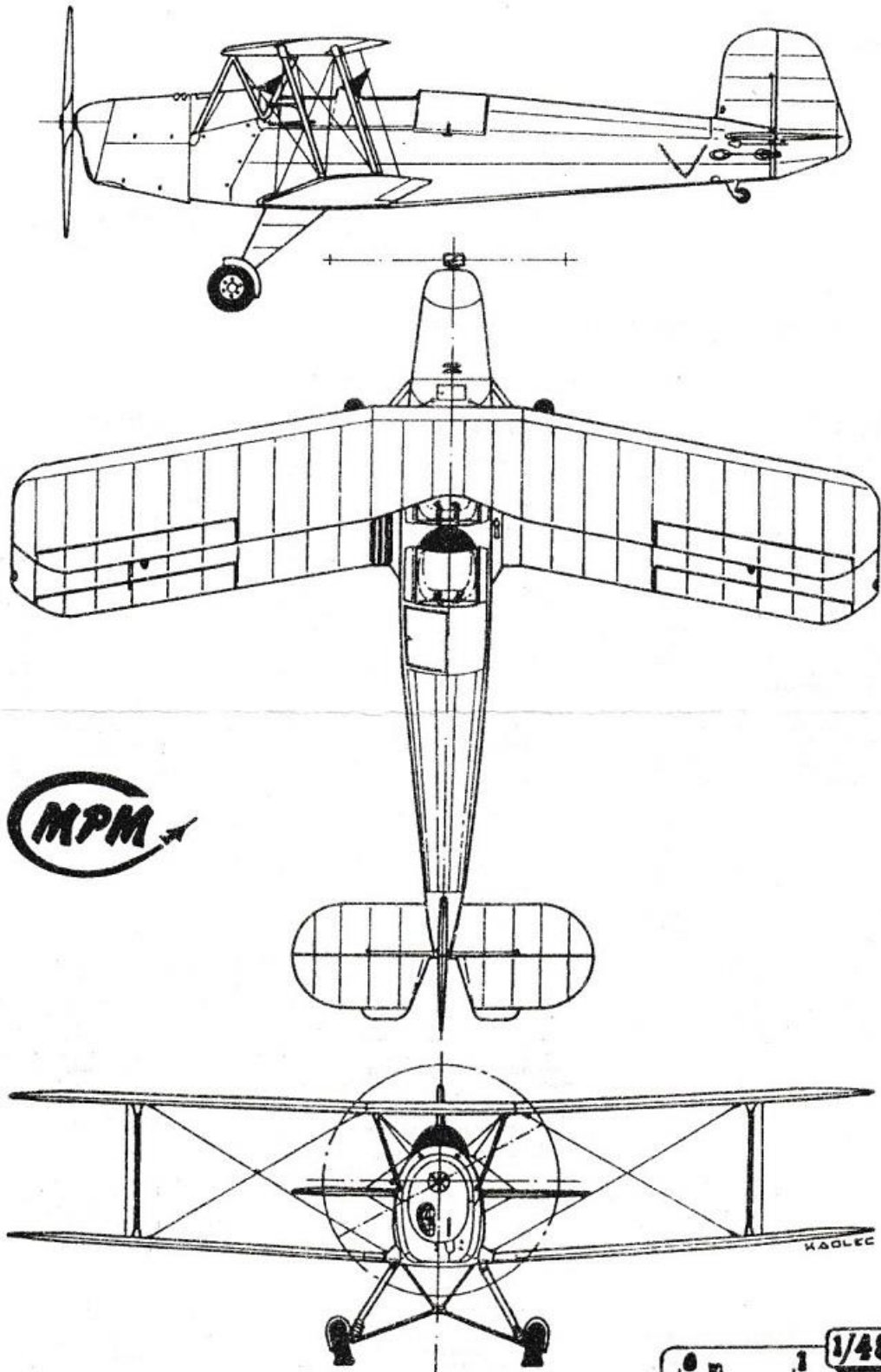
Nach dem 2. Weltkrieg wurde die Herstellung für den Gebrauch der tschechoslowakischen Luftstreitkräfte erneuert. Die Flugzeuge wurden Aero C-4 bezeichnet (gleich wie BÜ 131 D, einschließlich des Motors) und in der Militärischen Fliegerakademie für Übungsflüge verwendet.

Im Jahre 1946 wurde in den Rumpf der Motor Walter Minor 4-III (105 PS/77 kW) eingebaut, und der neuentstandene Typ war als C-104 bezeichnet. Diese Flugzeuge waren nicht nur in der militärischen Luftwaffe erfolgreich eingesetzt, sondern auch im Korps der Nationalen Sicherheit sowie in den Aeroclubs des Sportverbandes Svazarmu.

Bis heute sind viele Flugzeuge betriebsfähig erhalten geblieben; sie gehören zu interessanten Attraktionen anlässlich diversen Flugtagen, besonders dann in Westeuropa und in den Vereinigten Staaten.

Technische Beschreibung BÜ-131

Es war ein zweisitziger Doppeldecker; seine Konstruktion bestand aus Stahlrohrrückgrat mit geformter Karosserie und Leinwandbezug. Holzflügel mit Doppelstringern wurden mit Leinwand bezogen und waren gegeneinander austauschbar. Schwanzflächen hatten eine Stahlkonstruktion, mit Leinwand bezogen.

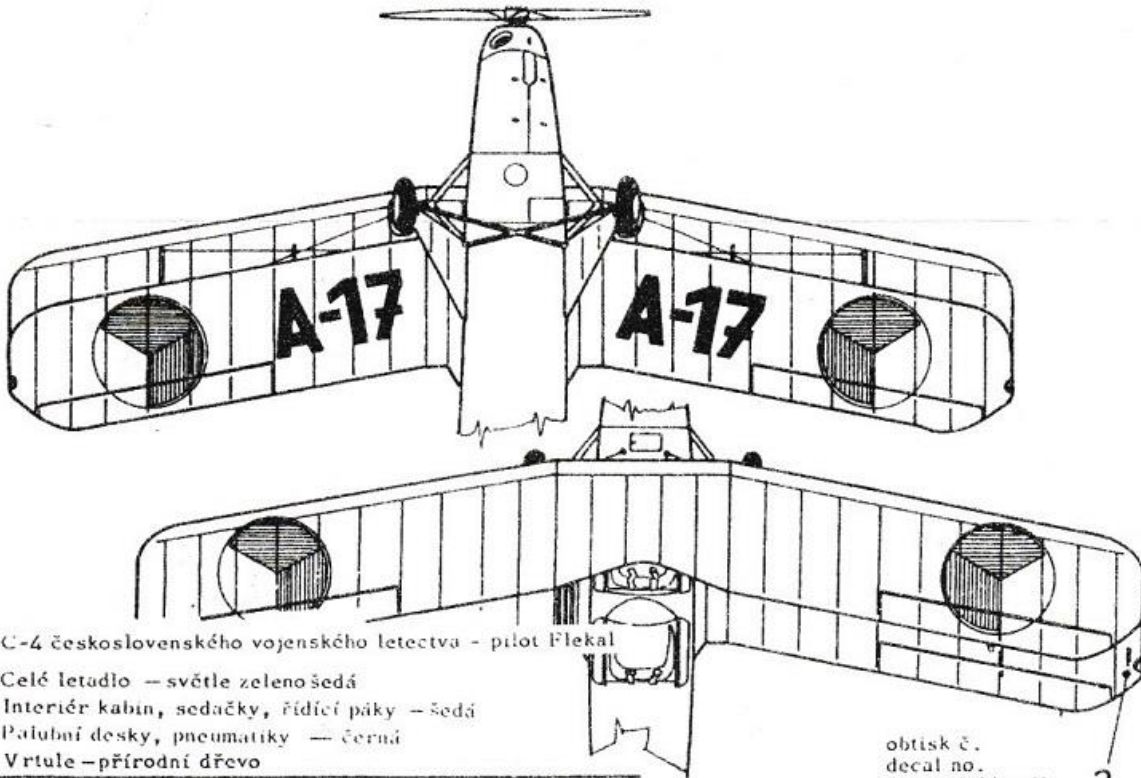
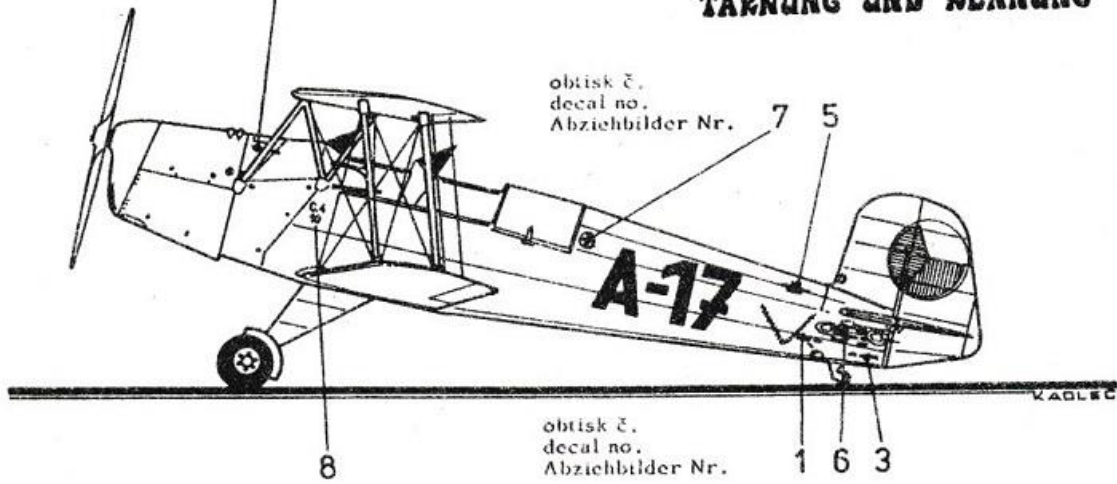


2

BÜCKER BÜ-131 „JUNGMANN“ (C-4)

**ZBARVENÍ A OZNAČENÍ
CAMOUFLAGE AND MARKING
TARNUNG UND KENNUNG**

obtisk č.
decal no.
Abziehbilder Nr. 4



C-4 československého vojenského letectva - pilot Flekal

Celé letadlo — světle zelenošedá
Interiér kabin, sedačky, řídicí páky — šedá
Palubní desky, pneumatiky — černá
Vrtule — přírodní dřevo

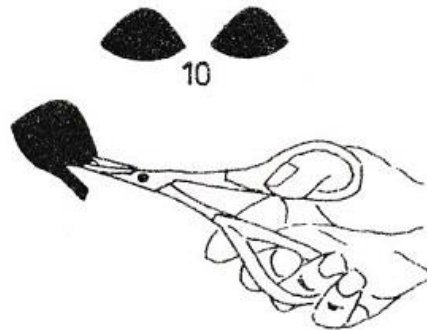
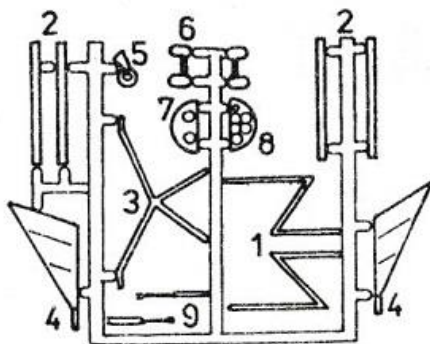
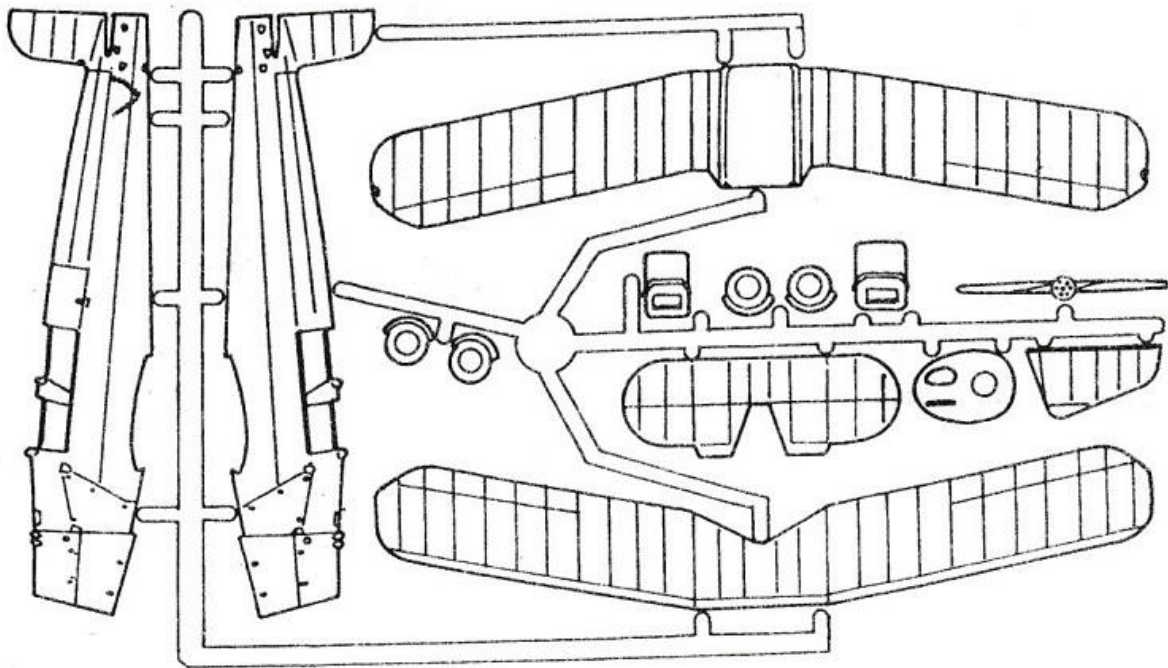
C-4 of the Czechoslovak Air Force - pilot Flekal

Entire plane — light green grey
Colours of details:
Cockpit interior, seats, control levers — grey
Instrument boards, tyres — black
Propeller — natural wood colour

C-4 der Tschechoslowakischen Militärluftkräfte - Pilot Flekal

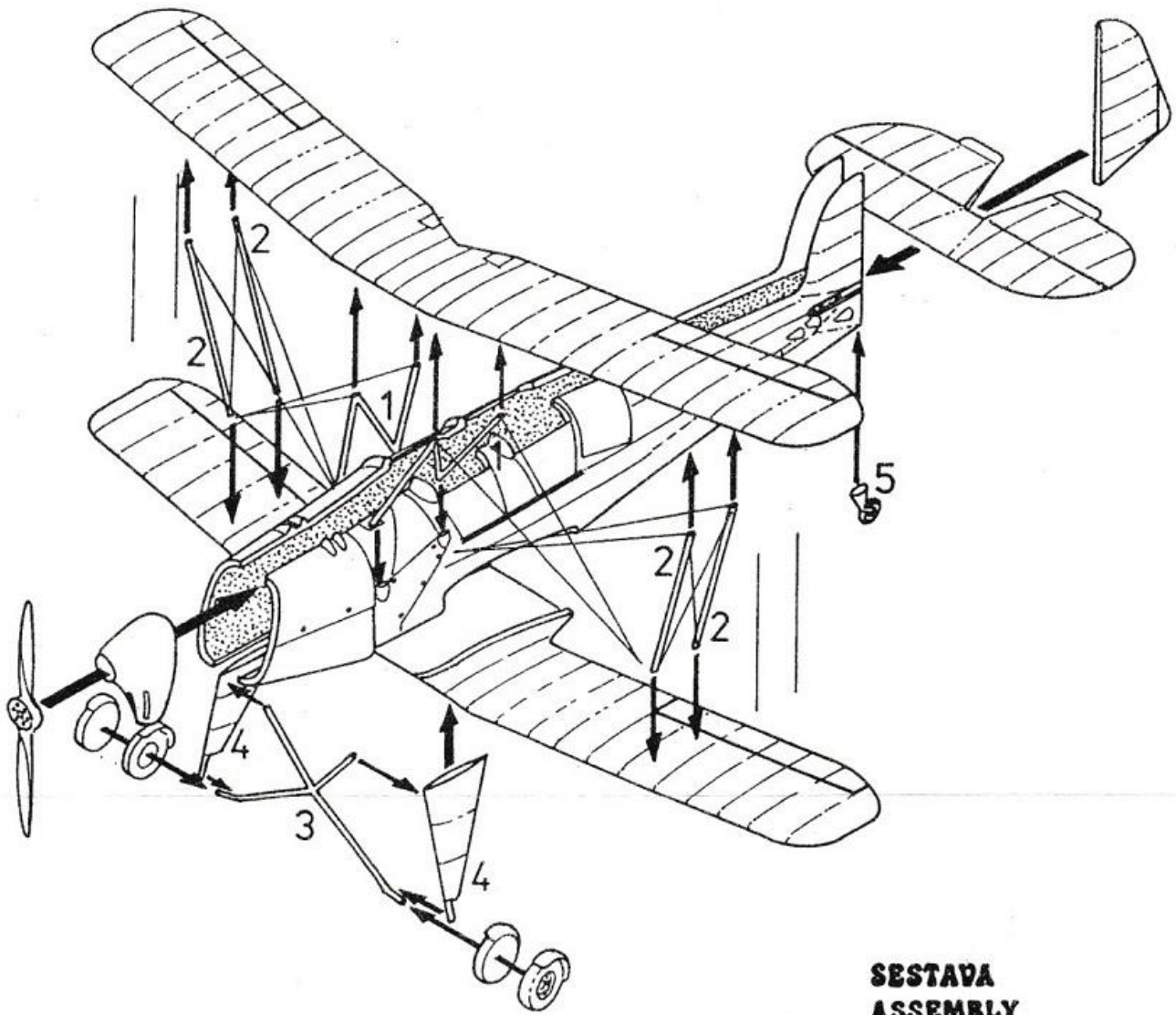
Gesamtes Flugzeug — hellgrüngrau
Farbe der Details:
Kabininnenraum, Sitze, Lenkhebel — grau
Bordgerädebrette, Pneus — schwarz
Luftschraube — Naturholzfärbung



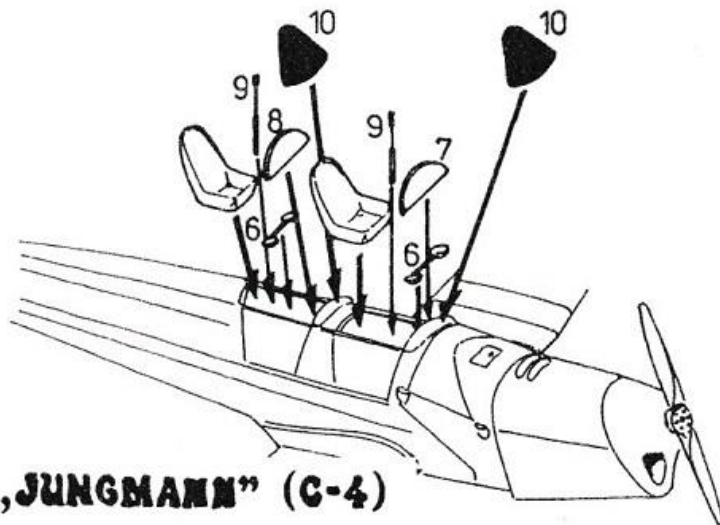


TECHNICKÉ ÚDAJE
TECHNICAL DATA
TECHNISCHE DATEN

Rozpětí/ Span/ Spannweite	7,40 m
Délka/Length/Länge	6,76 m
Nosná plocha/Wing area/Flügelfläche	13,50 m ²
Vzletová hmotnost/Max. weight/	680 kg
Anflugmasse	
Max. rychlost/Max. speed/	185 km/h
Höchstgeschwindigkeit	
Dostup/Service ceiling/	4100 m
Dienstgipfelhöhe	
Dolet/Range/Reichweite	650 km



**SESTAVA
ASSEMBLY
BAUANLEITUNG**



BÜCKER BÜ-131 „JUNGMANN“ (C-4)