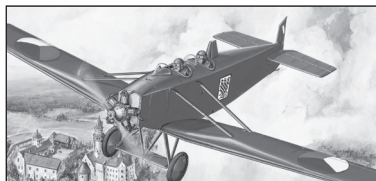


# 1/48 AVIA BH 11



## Stručná historie letounu:

Jen málo letounů z počátku československé letecké historie se proslavilo tak, jako známé „bosky“ továrny Avia. Tyto vyztužené dolnoplošníky s tlustým profilem křídla vděčí za své přívzvisko slavné BH-5 JUDr. Zdeňka Lhoty, jehož letoun byl imatrikulován L-BOSA.

Školní, spojovací a sportovní letouny Avia BH-9 a Avia BH-11 vznikly v letech 1923 až 1924 na základě zkušeností s letounem Avia BH-5 jeho úpravou. V obou případech šlo o dvoumístné vyztužené dolnoplošníky s tlustým profilem křídla, snižujícím se nejen ke koncům křídel, ale také k trupu.

Oba typy letounů zaznamenaly mnoho úspěchů i významných vítězství v domácích i zahraničních závodech. Pro různá použití a určení byly, zejména stroje BH-11, dále vyvíjeny a upravovány. Značné konstrukční změny zaznamenala verze Avia BH-11c, postavená v roce 1926 ve dvou kusech (v. č. 17: L-BONI a v. č. 18: L-BONK) pro mezinárodní závod turistických letadel na letišti Orly u Paříže, zejména však pro závěrečný závod o putovní pohár Coppa d'Italia. V obou závodech tato československá letadla v silné mezinárodní konkurenci přesvědčivě zvítězila. Vítězství Československa v závodech o pohár Coppa d'Italia patřilo k největším v celé historii našeho letectví, i když bylo poznamenáno bolestnou ztrátou našeho vynikajícího pilota JUDr. Zdeňka Lhoty, který přes varování konstruktérů provedl s letounem BH-11c v. č. 17 (L-BONI) manévr, pro který stroj nebyl dimenzován a spolu s mechanikem Volejníkem zahynul v troskách Avie. Vítězný letoun Avia BH-11c v. č. 18 (L-BONK) byl zachráněn v západočeském muzeu v Plzni, předán do leteckých sbírek Vojenského muzea, kde byl zrestaurován a znovu upraven do podoby, v jaké vyhrál mezinárodní letecké závody v roce 1926. V současné době je vystaven v expozici letectva a kosmonautiky na letišti Praha-Kbely.

## Technický popis:

<b>• Motor:</b>	
Hvězdicový, vzduchem chlazený pětiválec Walter NZ-60 o výkonu 44,1 kW (60 k).	
<b>• Rozměry:</b>	
Rozpětí křídel:	9,72 m
Délka:	6,64 m
Výška:	2,53 m
Nosná plocha:	13,60 m <sup>2</sup>
<b>• Hmotnosti:</b>	
Prázdná:	351 kg
Startovací (podle zátěže):	567–579 kg
<b>• Výkony:</b>	
Maximální rychlost (při zemi):	155 km/h
Cestovní rychlost:	125 km/h
Stoupavost: do 1 000 m	za 4 min.
do 2 000 m	za 12 min.
<b>• Dostup:</b>	
Maximálně:	4 500 m
<b>• Dolet:</b>	
	600 km

## A Brief History:

*Only a few aircraft built at the dawn of the Czechoslovak history of aeronautics became famous – the well-known “Boska” of Avia-Works was one of them. Those reinforced low-winged aircraft with a thick wing section were named after the famous BH-5 piloted by JUDr. Zdeněk Lhota whose machine was coded L-BOSA.*

*The Avia BH-9 and Avia BH-11 school, courier and sporting aeroplanes were designed in the period 1923-1924 on the basis of experience done with Avia BH-5. Both versions were double-seated low-winged reinforced machines with a thick wing section.*

*Both versions were very successful and notched up a lot of victories in local as well as international conquests. BH-11 underwent further development and was adopted to different applications. A model called Avia BH-11c was profoundly modified. In 1926 two pieces of the model (ser. No. 17: L-BONI and ser. No. 18: L-BONK) were built for an international conquest of tourist aircraft held at Orly in Paris as well as for a final conquest of Coppa d'Italia Cup. The Czechoslovak aircraft won both of them in the teeth of the strong international competition. The victory of Czechoslovakia in the Coppa d'Italia Cup was one of the greatest victories in the history of Czechoslovak aeronautics despite of the tragic death of JUDr. Zdeněk Lhota. Paying no attention to warnings of Avia designers he carried out a manoeuvre unfit for the aircraft and died together with his mechanic Volejník in the debris of his Avia. The victorious aircraft Avia BH-11c ser. No. 18 (L-BONK) was preserved in the West Bohemian museum in Pilsen and later on transferred to the collection of the Military Museum. It was refurbished there and its 1926 appearance was restored. At present it can be found at the Museum at Praha-Kbely.*

## Technical Description:

<b>• Engine:</b>	
44,1 kW (60 HP) air-cooled five-cylinder radial engine Walter NZ-60	
<b>• Dimensions:</b>	
Span:	9.72 m
Length:	6.64 m
Height:	2.53 m
Lifting surface:	13.60 sq. m
<b>• Weights:</b>	
Landing weight:	351 kg
Take-off weight:	567–579 kg
<b>• Performances:</b>	
Max. speed (above the ground):	155 km p. h.
Cruising speed:	125 km p. h.
Climbing ability: to 1,000 m	within 4 min.
to 2,000 m	within 12 min.
<b>• Ceiling:</b>	
Maximum:	4,500 m
<b>• Range:</b>	
	600 km

## Die Geschichte des Flugzeuges im Grundriss:

Nur wenige Flugzeuge vom Anfang der tschechoslowakischen Luftfahrtsgeschichte war ebenso berühmt wie die bekannten „Boskas“ der Avia Werken. Dieser verstreute Tiefdecker mit dem dicken Flügelprofil verdankt seinen Namen der berühmten BH-5 von JUDr. Zdeněk Lhota, dessen Maschine als L-BOSA immatrikuliert wurde.

Die Schul-, Kurier- und Sportflugzeuge Avia BH-9 und Avia BH-11 entstanden in den Jahren 1923-24 auf Grunde der Ergahrungen mit dem Flugzeug Avia BH-5 und durch seine Umarbeitung. Die beiden Versionen waren zweisitzige verstreute Tiefdecker mit dem dicken Flügelprofil, das in der Richtung gegen die Enden der Flügel, sowie gegen den Rumpf erniedrigte.

Die beiden Typen erreichten viele Erfolge und siegten in mehreren Wettbewerben im In- und Ausland. Die Version Avia BH-11c wurde gründlich umkonstruiert und in 1926 wurden zwei Maschinen dieses Typs (Fabrikationsnummer 17: L-BONI und Fabrikationsnummer 18: L-BONK) für einen internationalen Wettbewerb auf dem Flugplatz Orly bei Paris und vor allem für den letzten Wettbewerb in der Serie Coppa d'Italia gebaut. In den beiden Wettbewerben besiegte diese tschechoslowakische Flugzeuge die starke Konkurrenz. Der Sieg der Tschechoslowakei in Coppa d'Italia gehörte zu den größten in der tschechoslowakischen Luftfahrtsgeschichte, obwohl dieser mit dem schmerzhaften Verlust des tschechoslowakischen Spitzenpiloten JUDr. Zdeněk Lhota verbunden wurde. Trotz Warnungen der Konstrukteure führte JUDr. Lhota mit einem Flugzeug BH-11c (Fertigungsnummer 17 – L-BONI) ein Manöver durch, für das seine Maschine durchaus nicht dimensioniert wurde, und kam gemeinsam mit seinem Mechaniker Volejnik in Trümmer der Avia ums Leben. Das andere Siegesflugzeug Avia BH-11c (Fertigungsnummer 18 – L-BONK) wurde im Westböhmischen Museum in Pilsen aufbewahrt und später in die Flugzeugsammlung des Militärmuseums deponiert, in dem es wiederhergestellt wurde und seine Aussehen aus dem Jahre 1926 gewann.

Zur Zeit befindet sich es in der Exposition von Flugfahrt und Kosmonautik auf dem Flugplatz in Kbely.

## Technische Beschreibung:

### • **Triebwerk:**

Luftgekühlter Fünfzylinder Sternmotor Walter NZ-60 mit der Leistung von 44,1 kW (60 PS)

### • **Abmessungen:**

Spannweite: 9,72 m  
Länge: 6,64 m  
Höhe: 2,53 m  
Flügelfläche: 13,60 m<sup>2</sup>

### • **Massen:**

Leermasse: 351 kg  
Rüstmass (nach der Belastung): 567–579 kg

### • **Leistungen:**

Höchstgeschwindigkeit: 155 km/h  
Reisegeschwindigkeit: 125 km/h  
Steigleistung: bis zu 1 000 m in 4 Min.  
bis zu 2 000 m in 12 Min.

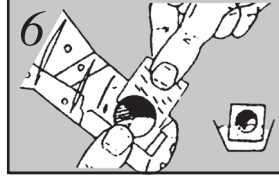
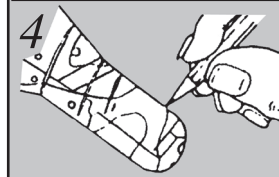
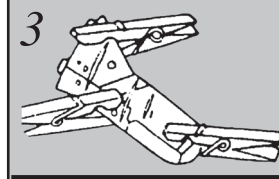
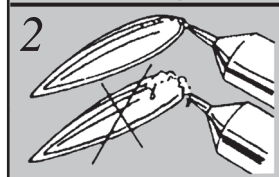
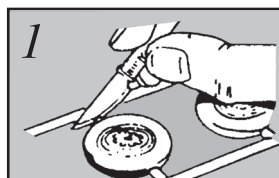
### • **Dienstgipfelhöhe:**

Maximal: 4 500 m

### • **Reichweite:**

600 km

## Stavební postup / Stavebný postup Assembly



- K oddělování dílů používejte ostrý nůž.
- Na oddelovanie použite ostrý nôž.
- Detach parts from the stem only as they are needed using a sharp knife or blade.

- Lepidlo nanášajte v tenké vrstve.
- Lepidlo nanášajte v tenkej vrstve.
- Do not use too much cement to join parts.
- Use only cement for polystyrene plastic.

- K fixaci používejte kolíčky nebo gumičky.
- Na fixáciu používajte štipce alebo gumičky.
- Use tweezers to pick up and hold the small parts and rubber band or tape to hold parts together until the cement dries.

- Složitě zbarvení si předmalujte tužkou.
- Komplikované zafarbenie si predkreslite ceruzkou.
- In case the camouflage is more complex draw the outlines with pencil first, then paint parts according to the assembly diagram.

- K malování používejte barvy, které neleptají polystyren.
- Na maľovanie používajte farby, ktoré neleptajú polystyrén.
- Use only paints suitable for plastic, i. e. not cellulose based.

- Obtišky nanášajte až na vyfarbený model.
- Obtiľacky nanášajte na vyfarbený model.
- Decals apply after assembly and painting.

## SYMBOLY



Lepidlo na polystyren

Polystyrene cement

Plastik Kleber

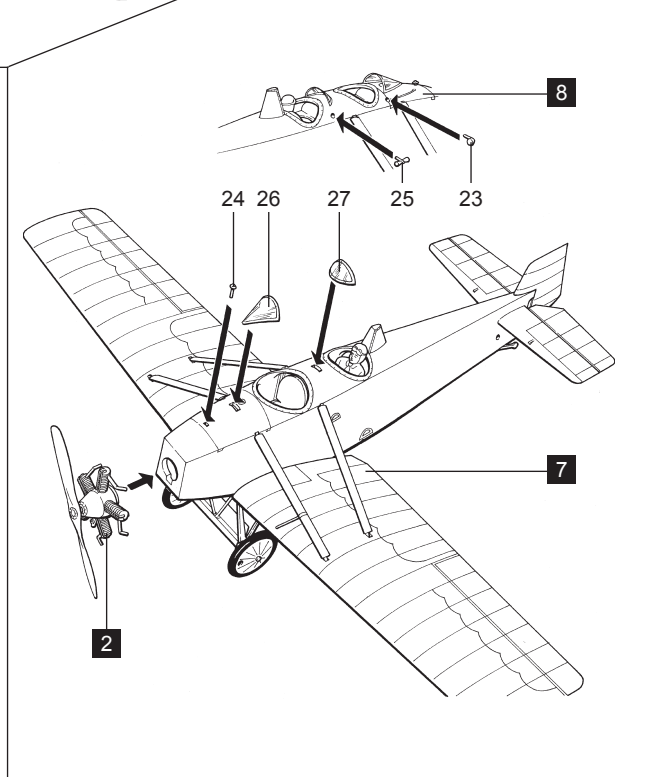
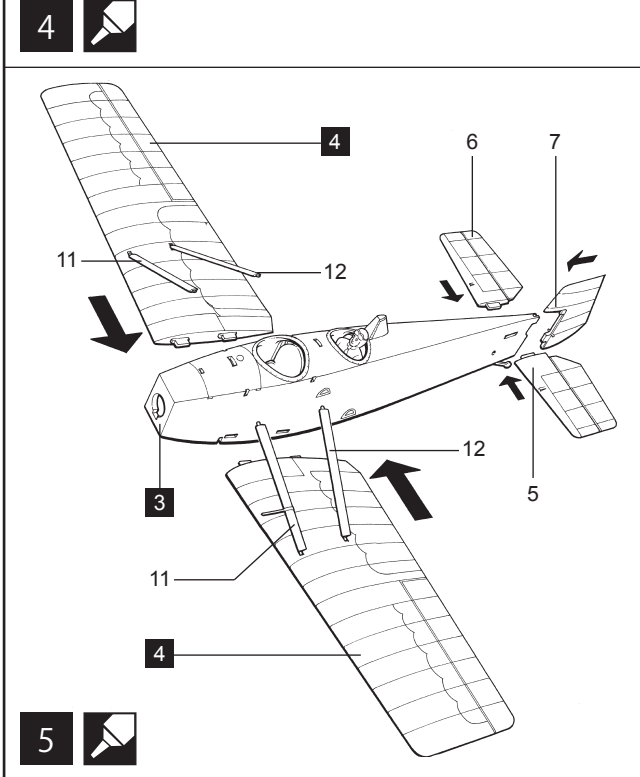
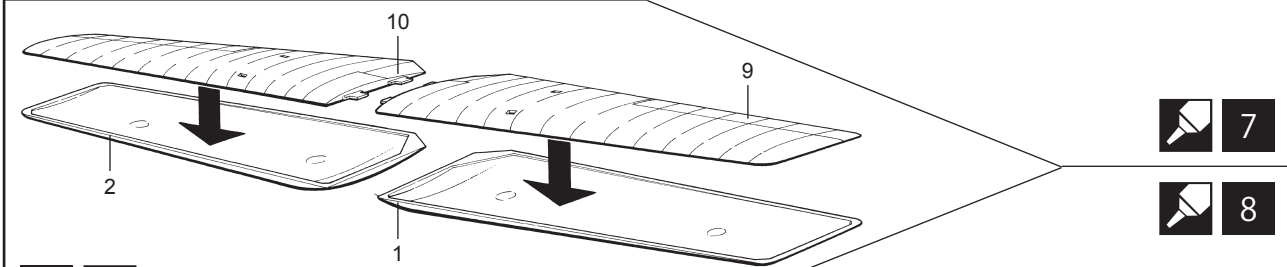
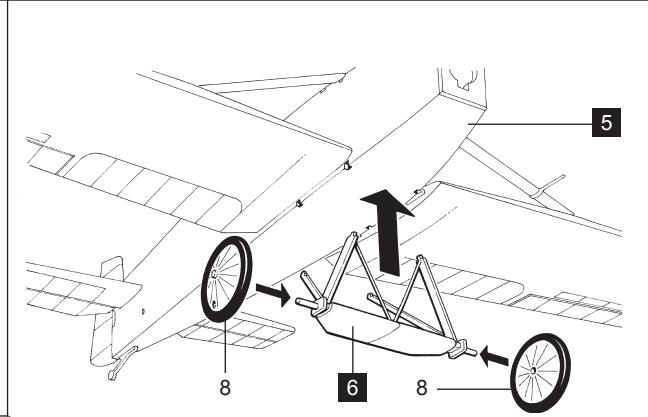
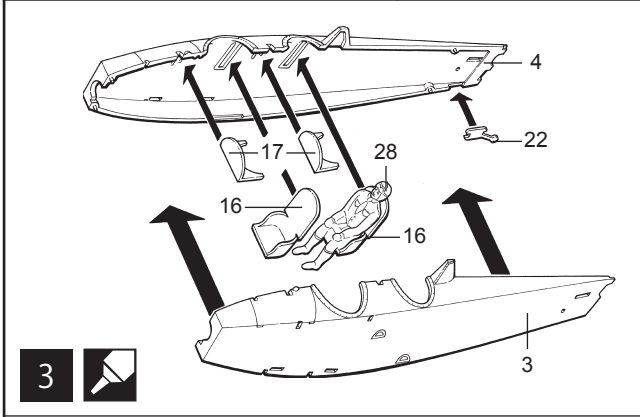
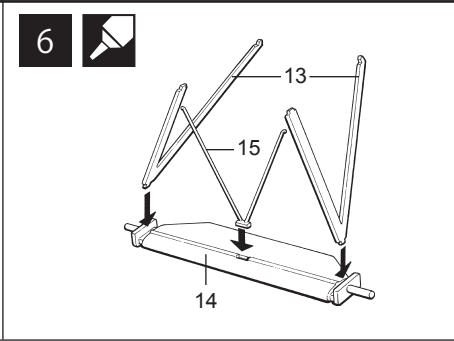
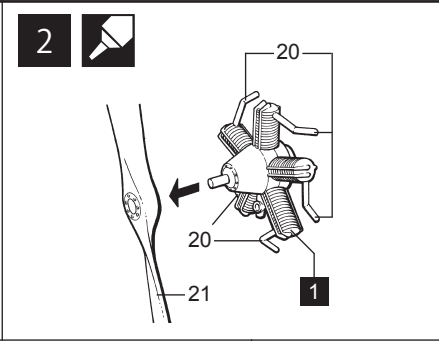
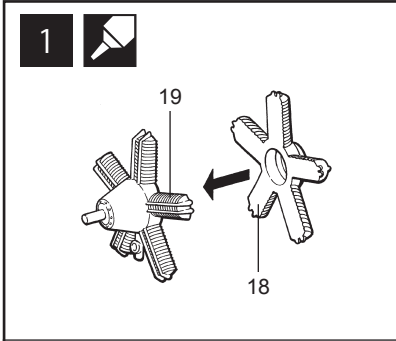
Coller à styrene

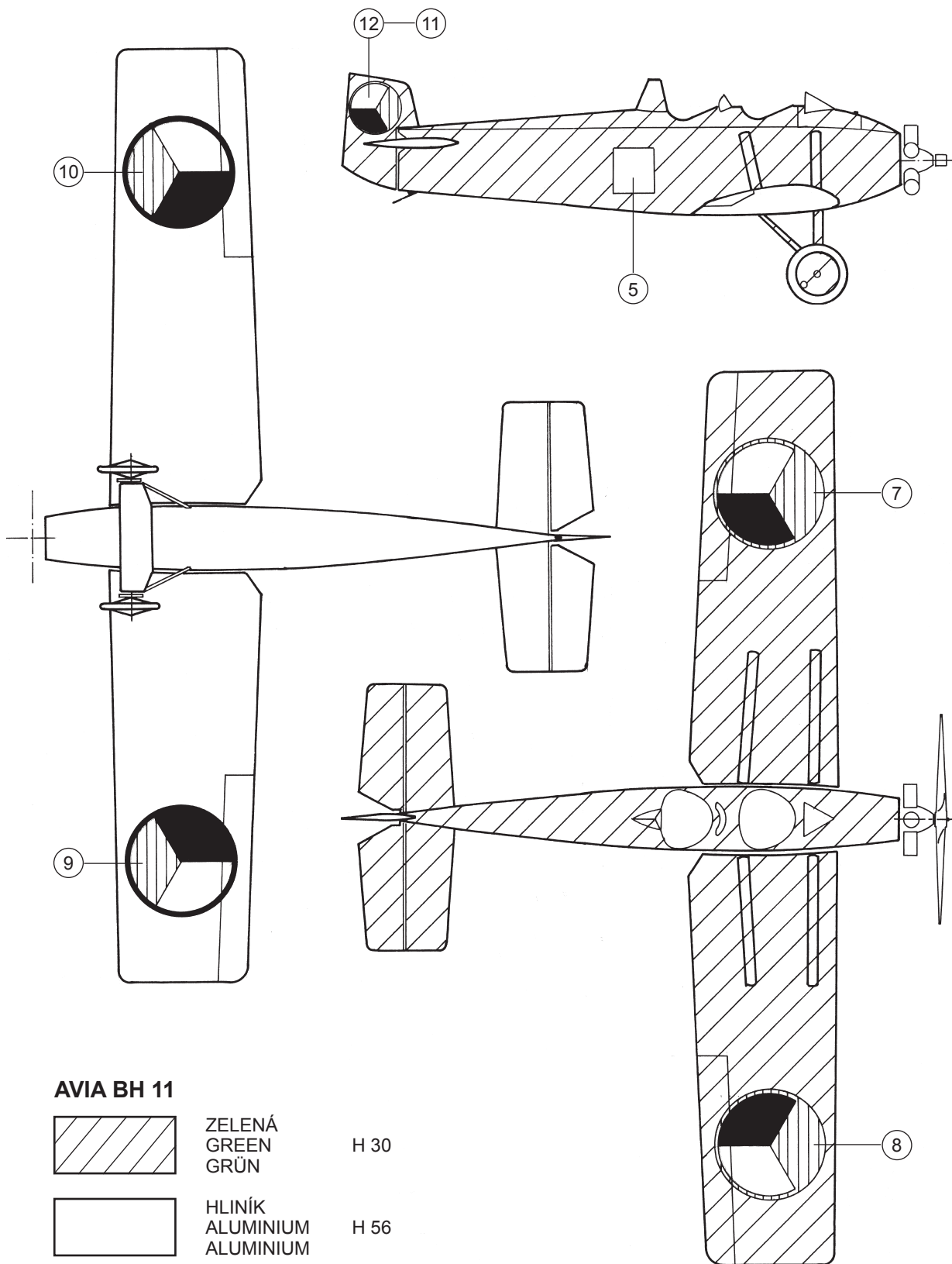
Styrene cemento

Klej na plastyk

Клей для пластмассы

Lepidlo na polystyrén





**AVIA BH 11**



ZELENÁ  
GREEN  
GRÜN

H 30



HLINÍK  
ALUMINIUM  
ALUMINIUM

H 56

Použity přibližné odstíny barev HUMBROL