

PLT285

1:32



Bücker Bü 181 Bestmann

CZ – Historie

Bücker Bü 181 navázal konstrukčně na úspěšně sportovní a cvičné dvouplošné Bücker Bü 131 a Bü 133. Na rozdíl od nich byl ale Bü 181 dolnoplošník s pevným podvozkem a zakrytou kabinou. Konstrukce křídla a ocasních ploch byla dřevěná, částečně potažená překližkou, zbylé části plátnem. Přední část trupu byla tvořena trubkovou konstrukcí s plátným potahem a zadní dřevěnou skořepinou s překližkovým potahem. Dvoučlenná posádka seděla vedle sebe. Prototyp s označením D-ERBV zalétal v únoru 1939 Arthur Benitz. Vlastnosti nového stroje byly vynikající a po důkladných testech Říšského ministerstva letectví byl Bü 181 vybrán jako standardní cvičný letoun Luftwaffe. Dostal oficiální pojmenování Bestmann. Sériová výroba Bü 181 byla zahájena v roce 1940 a vyráběny byly verze B a C, lišící se variantami motoru Hirth HM 500 A a B. Vzhledem k potřebě cvičných letounů se během války Bü 181 vyráběly v továrně Bücker v Rangsdorfu, ale i v holandské továrně Fokker a ve Zlíně v tehdejší Protektorátu Böhmen und Mähren. Ve Zlíně pokračovala výroba i po válce pro československé letectvo i civilní sektor v několika verzích s různými typy motorů. Během války byly vyráběny Bü 181 v licenci ve Švédsku jako Sk 25. V roce 1950 koupil Egypt československou licenci Z-381 (Bücker Bü 181 s motorem Walter Minor 4-III). Firma Heliopolis je vyráběla jako typ Gomhouria.

Během války byly stroje Luftwaffe užívány jako cvičné, ale na konci války se zapojily do obranných bojů nad stále zmenšujícím se územím Říše. Do bojů byly nasazeny stroje vybavené čtyřmi panzerfausty nebo závěsníkem na pumu o váze 50 kg. Během války bylo několik strojů ukořistěno všemi hlavními členy spojenecké koalice. Švédské, československé a egyptské stroje létaly do šedesátých let, několik strojů létá dodnes.

Rozmět: 10,60 m, délka: 7,85 m, max. rychlost: 215 km/h, dolet: 800 km, dostup: 5000 m.

EN – History

The Bücker Bü 181 was of similar design and construction to its predecessors, the famous and successful German sporting and training aircraft the Bucker Bu 131 and 133 but that was where the similarity ended as the new type was a monoplane with an enclosed cockpit canopy protecting the crew of two who sat side by side. The low mounted wing was of wooden construction with plywood and fabric skinning while the fuselage mid section consisted of tubular steel framework covered with fabric and the rear fuselage was a wooden shell.

The prototype bore the German civil registration D-ERBV and was taken aloft for the first time during February 1939 with Arthur Benitz at the controls. The flying qualities of the new machine were found to be excellent and, following thorough flight testing by the German Ministry of Aviation (Reichsluftfahrtministerium) it was introduced into service with the Luftwaffe as their standard training aircraft with official name 'Bestmann'. Production commenced in 1940 and there were two main versions, the B and C which differed due to their powerplant being either a Hirth HM 500 A or B. The need for training aircraft grew as the war progressed so the type was not only produced by the parent Bücker company in Rangsdorf, but Fokker in the Netherlands and Zlin in the then Protectorate of Bohemia and Moravia also set up production lines too. After the end of the war, the Bucker Bestmann continued to be produced in liberated Czechoslovakia for the military and also civil aviation markets, with several different powerplants installed. During the war licence production of the Bestmann was also carried out in Sweden as the Sk 25 and in 1950 Egypt's Heliopolis Aircraft Works obtained licence rights from Czechoslovakia to produce its own version known as the Z-381 Gomhouria (or "Republic") powered by a Walter Minor 4-III engine.

Although it was primarily a trainer the Bü 181 Bestmann was also used for light liaison duties but towards the end of the war as things proved more desperate for the German's it was even pressed into action as a ground attack aircraft armed with either four anti-tank grenade launchers or Panzerfausts, with two mounted on each wing, or even three 50kg bombs carried in a special rack. A large number of Bestmann's were pressed into service with the British Air Forces of Occupation (BAFO) immediately after the war as light liaison aircraft and were later passed on to the French. Those machines of Swedish, Czechoslovak and Egyptian origin flew until the 1960s and some of them can be seen in the sky even today.

Wingspan: 10.60 m, Length: 7.85 m, Top Speed: 215 km/h, Range 800 km, Ceiling: 5000 m.

K lepení použijte kyanoakrylátové lepidlo! Díly ohnuté, popř. pokroucené vlivem teplotních změn a stárnutí materiálu mohou být narovnány do požadovaného tvaru pomocí proudu teplé vody nebo vzduchu (fén na vlasy). Kontaktní plochy doporučujeme před lepením odmastit.

For best glueing results use cyanoacrylate glue! Parts slightly distorted and bended owing to temperature changes or due to material ageing can be straightened to requested shape by hot water or hot air jet. This process can be repeated till result is entirely satisfactory. Before glueing degreasing is recommended.



MOŽNOST VOLBY
OPTIONAL
NACH BELIEBEN
OPTION



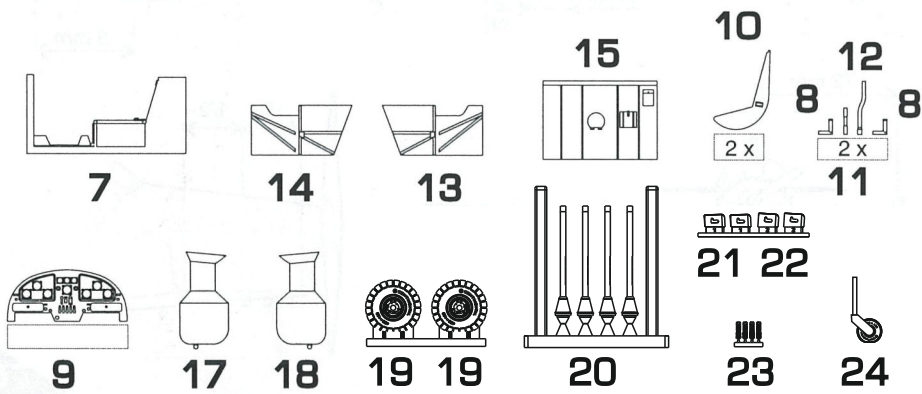
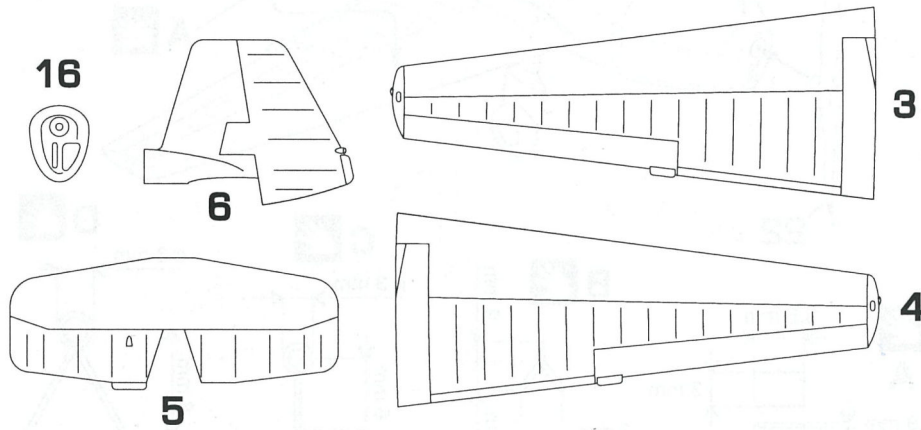
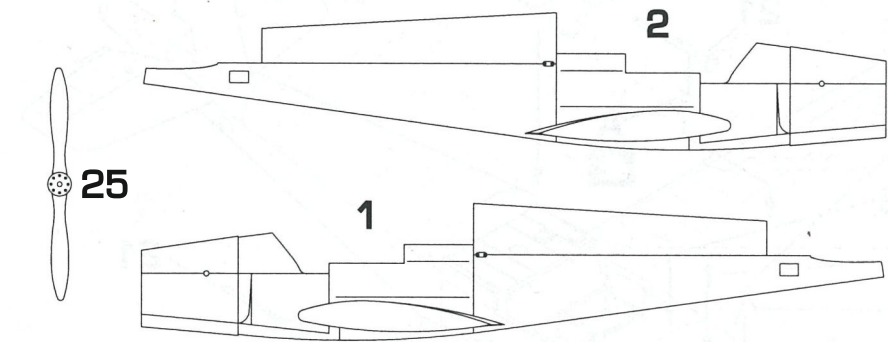
OHNOUT
BEND
BIEGEN
COURBER



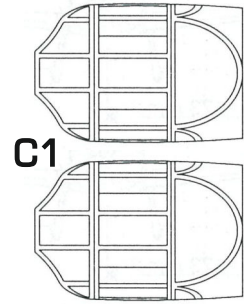
ZHOTOVIT NOVĚ
SCRATCH BUILD
FERTIGSTELLEN
ACHEVER



ŘEZAT/VRTAT
CUT OFF/DRILL
ENTFERNEN
DETACHER

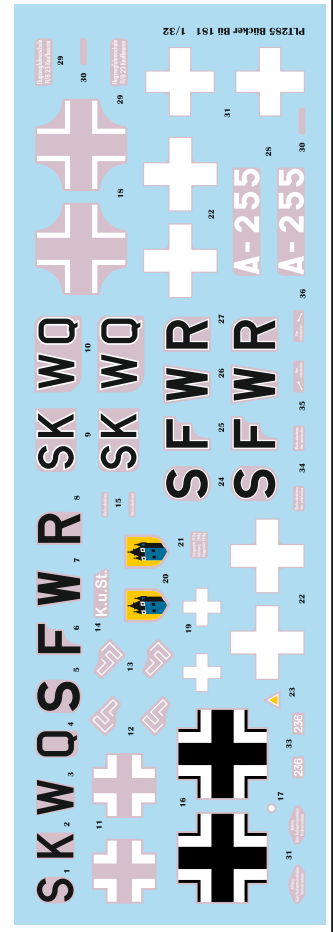


Vacuformed clear parts

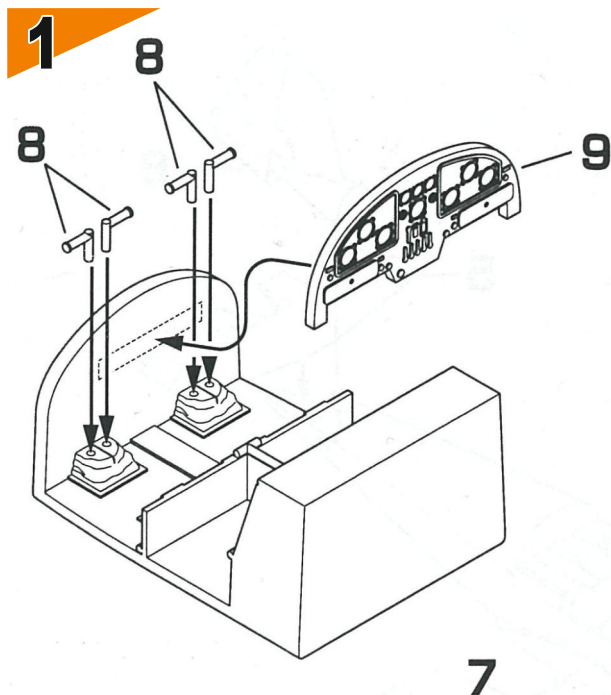


Vacuformové číré díly

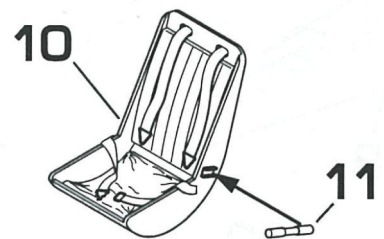
Decals



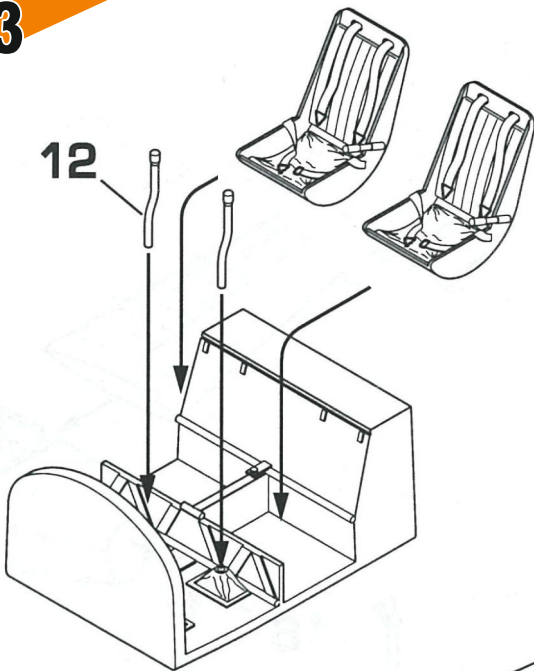
Obtisky



2
2x

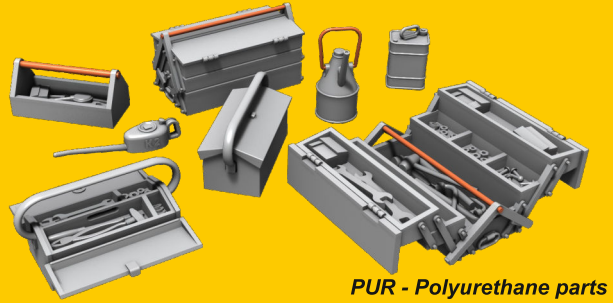


3



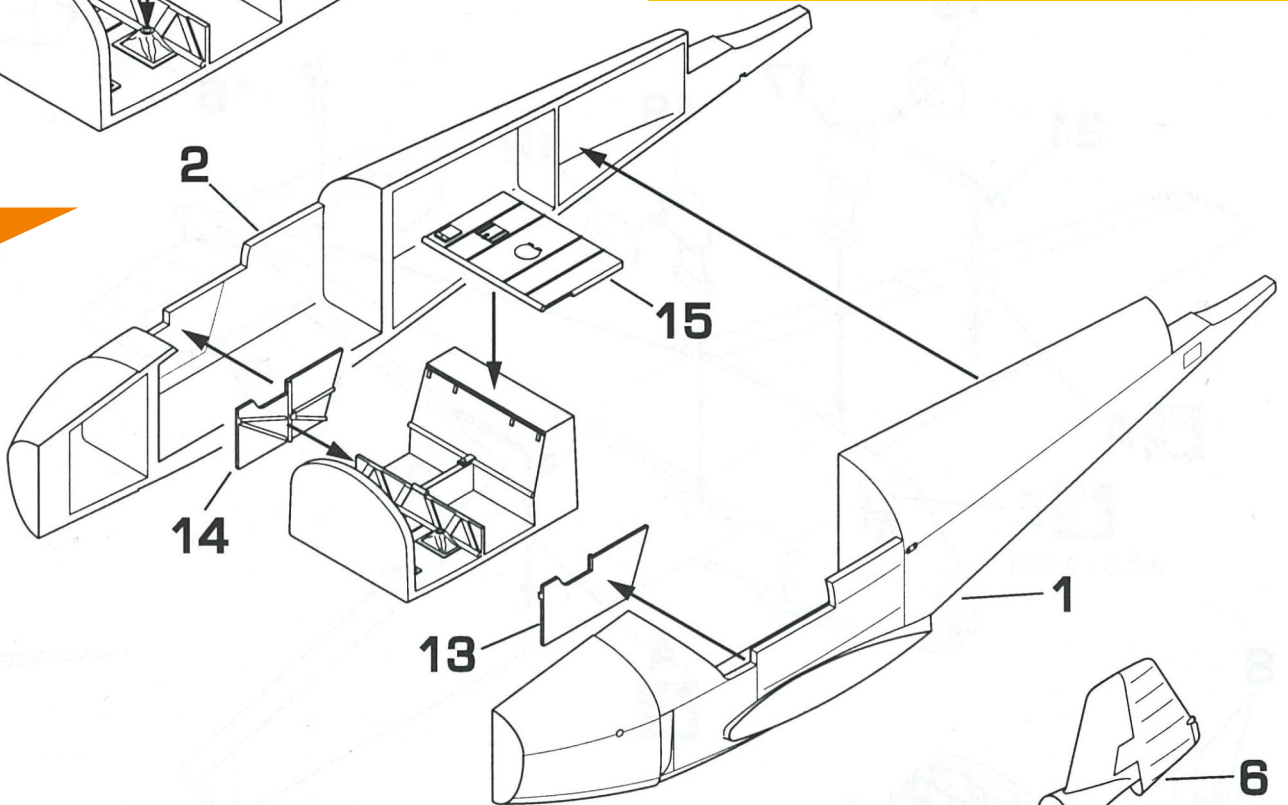
Step 2

**Special Hobby offer
for 1/32 german planes kits
5145 German WWII Aircraft
Maintenance Toolbox**

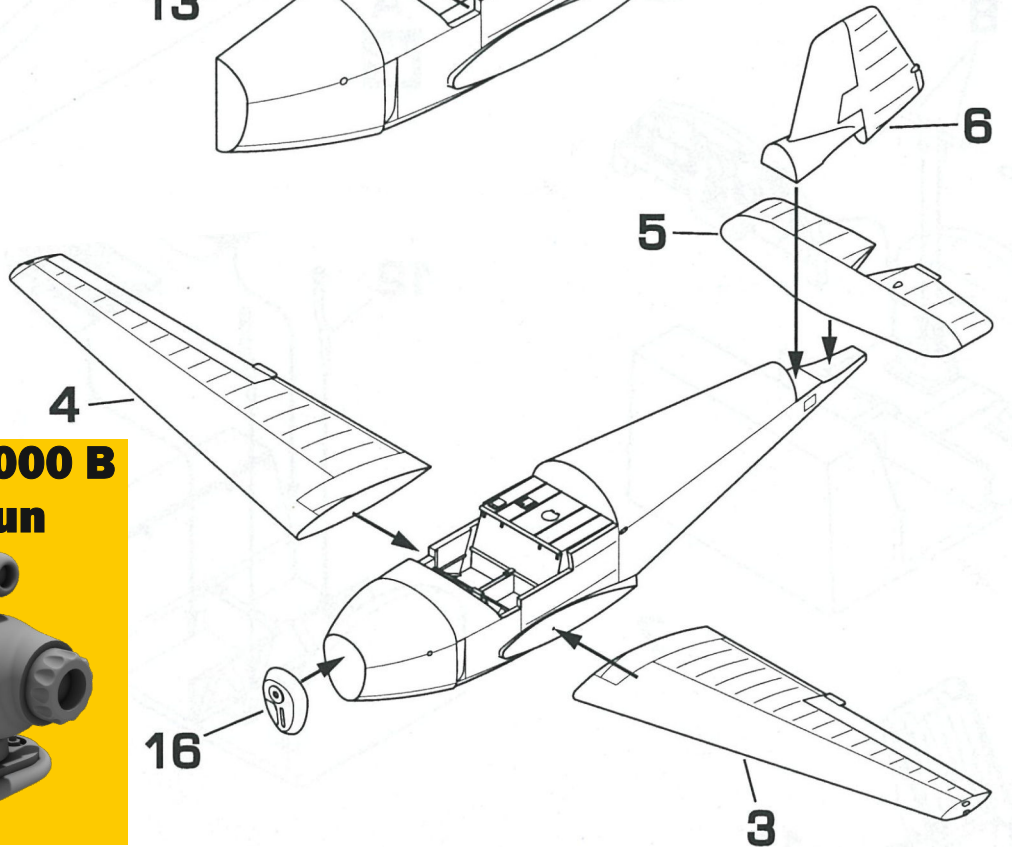


PUR - Polyurethane parts

4



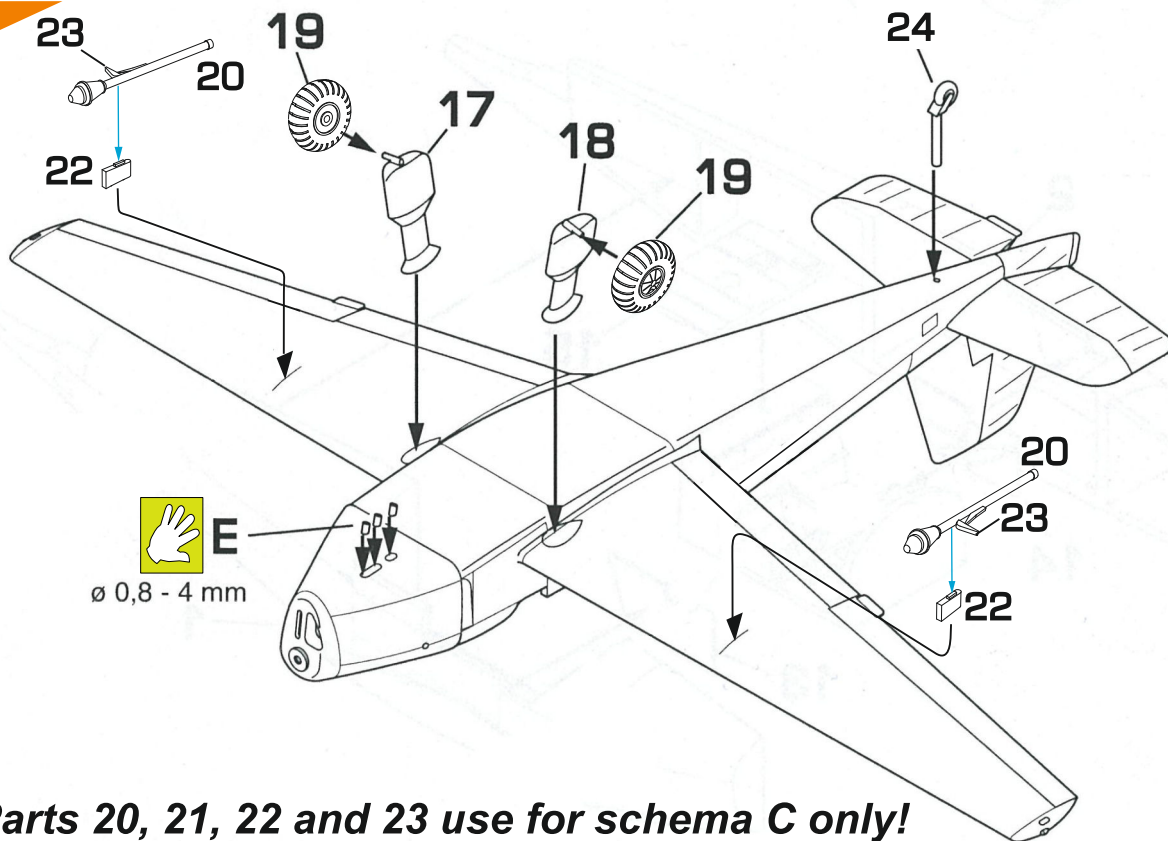
5



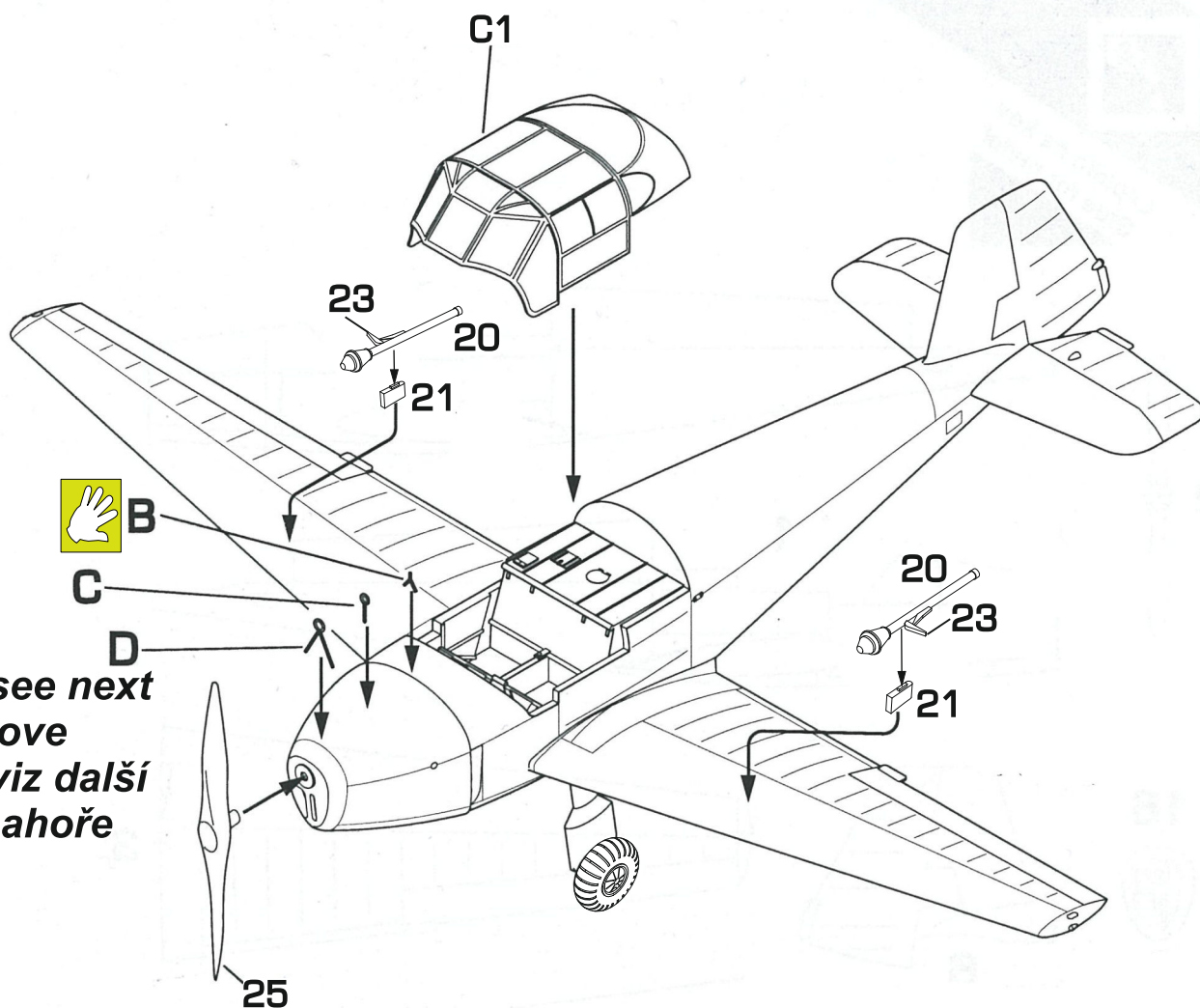
**and 5133 ESK 2000 B
German WWII Gun
Camera**



*PUR
- Polyurethane parts*

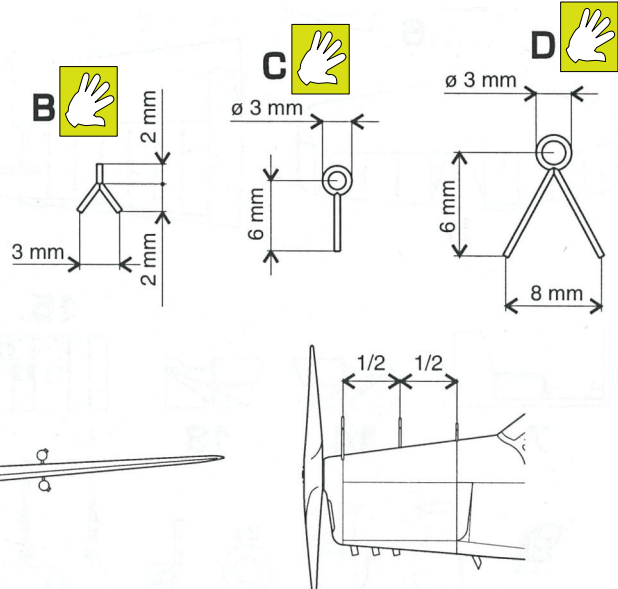
6

Parts 20, 21, 22 and 23 use for schema C only!
Díly 20, 21, 22 a 23 použij jen pro schéma C!

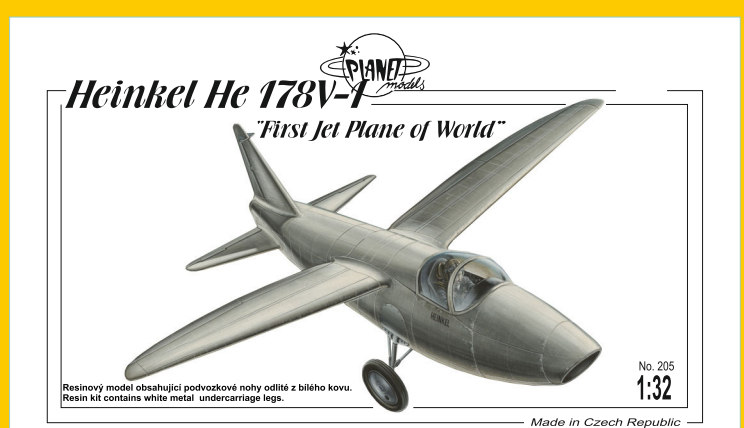
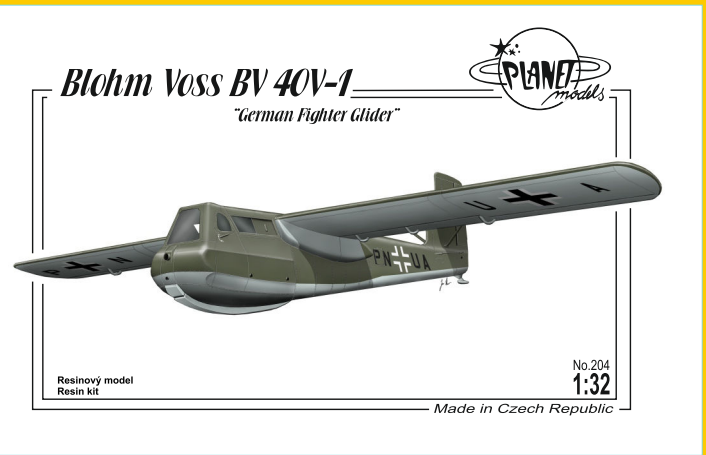
7

B, C, D see next page above
B, C, D viz další strana nahore

scratch build - schema C only
 vyrob sám - jen schéma C



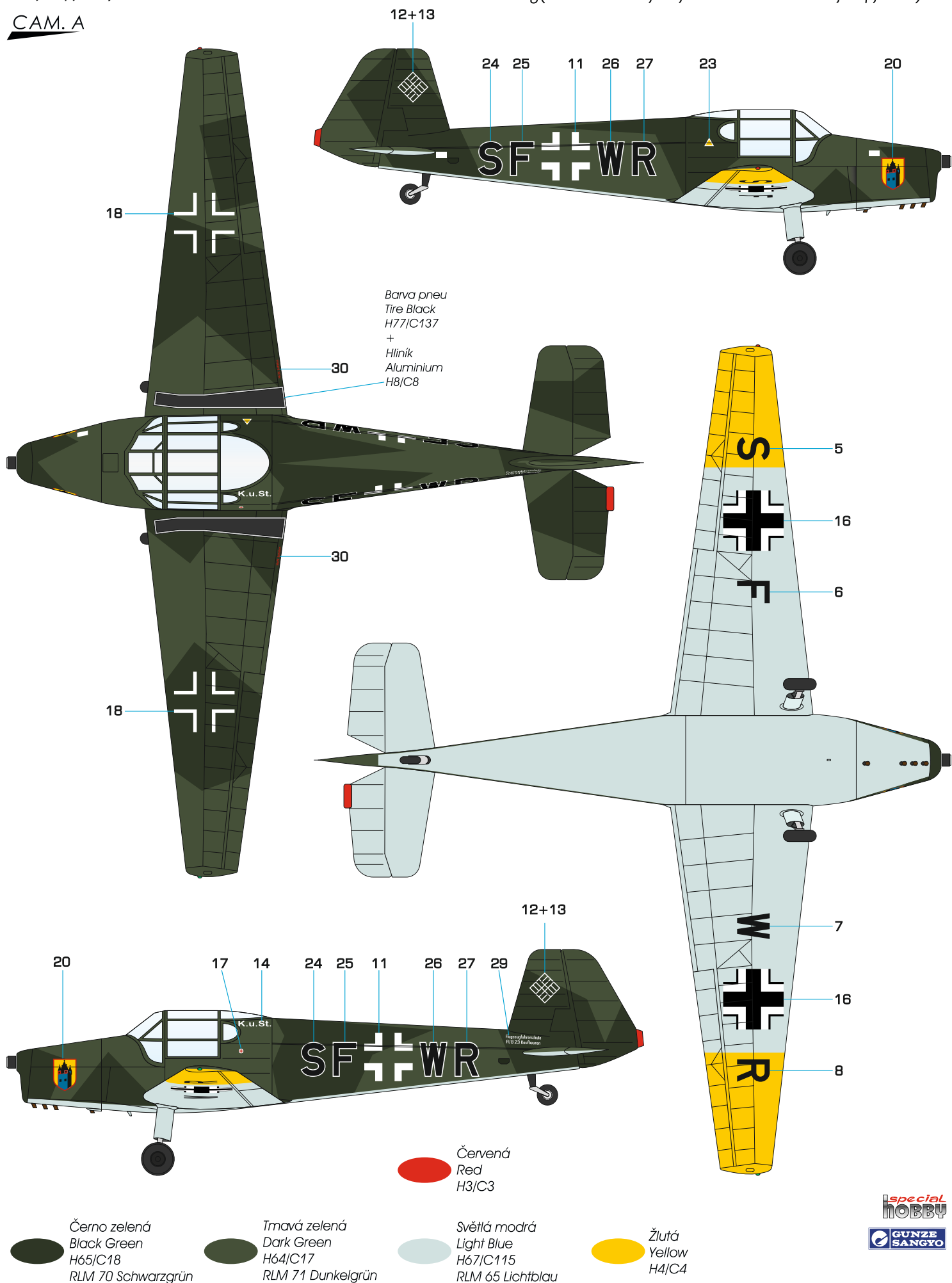
1/32 attractive plastic, resin and 3D printed kits, figures and set by Special hobby



Bücker Bü 181, SF+WR, letecká škola FFS A/B 23, základna Kaufbeuren, Německo, léto 1943. Stroj, v barvách RLM 70/71 shora a RLM65 zespoda, nesl na motorovém krytu znaky školy (kaufbeurenskou městskou věž zvanou Fünfknopfturm).

Bücker Bü 181, SF+WR, Flugzeugführerschule (Pilot Training School) FFS A/B 23, Kaufbeuren, Germany, Summer 1943. Painted in RLM 70/71 on top surfaces and RLM 65 below, the machine wore the FFS unit badge on its engine cowling (it was the town of Kaufbeuren tower called "Fünfknopfturm")

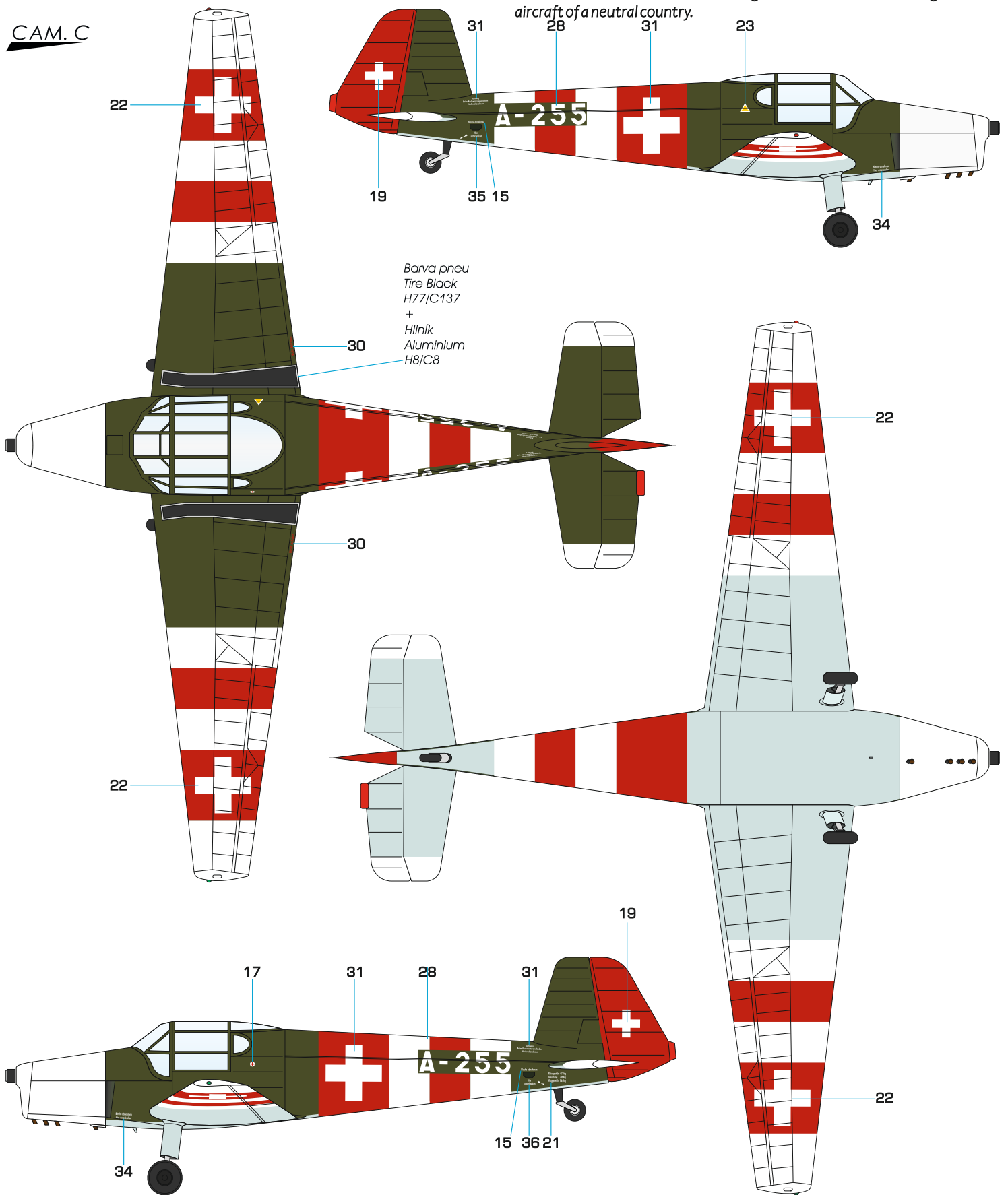
CAM. A



Bücker Bü 181B, W.Nr. 021/0141, Schweizer Luftwaffe (švýcarské vojenské letectvo), základna Dubendorf, 1950. Tento původně německý stroj s označením TP+WC byl internován po přistání na švýcarském území 26.dubna 1945 a zařazen do výzbroje, podobně jako dalších šest Bü 181B. Bückery dostaly výrazné označení, podobně jako jiné švýcarské stroje, aby bylo na první pohled zřejmé, že jde o letouny neutrálního státu.

Bücker Bü 181B, W.Nr. 021/0141, Schweizer Luftwaffe (Swiss Air Force), Dubendorf, 1950. It was an ex-German machine with TP+WC marking. On 26 April, 1945, following a landing on Swiss soil, it was interned and put on strength of the Schweizer Luftwaffe along another six machines of the same type. These Bückers, as well as another military aircraft in Swiss service, received distinctive national markings to make them well recognisable as aircraft of a neutral country.

CAM. C



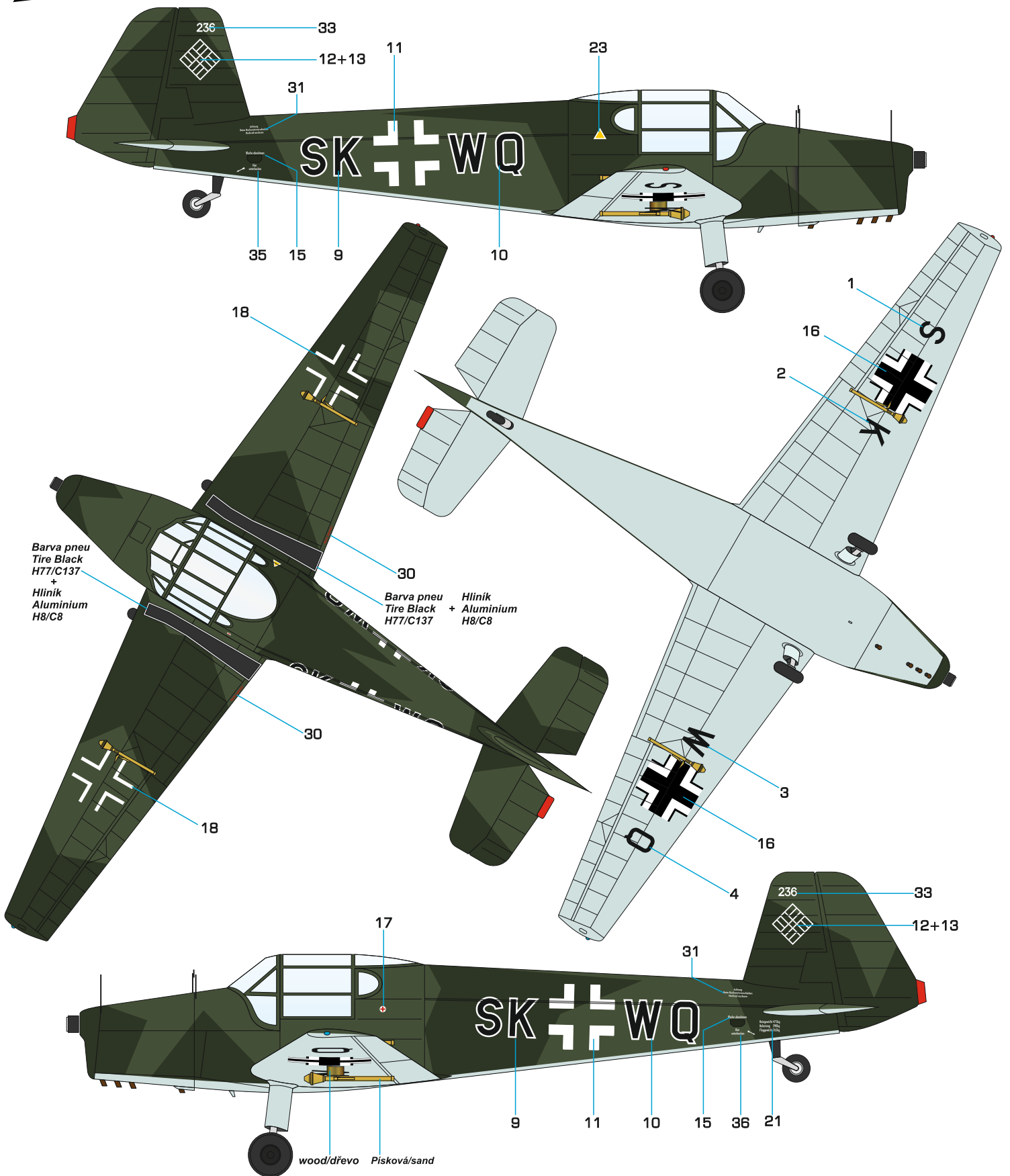
Švýcarská Khaki/ Green
Swiss Khaki/ Grün
H81/C55 90%
H312/C312 10%

Světlá modrá
Light Blue
H67/C115
RLM 65 Lichtblau

Bílá
White
H1/C1

Červená
Red
H3/C3

CAM. A



Černozelená
Black Green
H65/C18
RLM 70 Schwarzgrün

Tmavá zelená
Dark Green
H64/C17
RLM 71 Dunkelgrün

Světlá modrá
Light Blue
H67/C115
RLM 65 Lichtblau

Červená
Red
H3/C3

Písková
Sand
H403/C403