



# 11. 1:72 AVIA CS-199

Spolu s kompletací stíhacích letounů S-99z dle typu Me 109G-6 a G-14 zbylých z válečné výroby na našem území, bylo nutné vyrobit i cvičnou dvoumístnou verzi s dvojnásobným prožkem a instruktora. Za základ posloužily letouny Me 109G-12. Továrna Avia dodala první dvoumístné letouny CS-99 a původními trupy a další byly upravovány z jednomístných po provedení povrchových zkoušek. Podobně jako letouny jednomístné S-99, tak i dvoumístné CS-99 měly motory DB 605. Z důvodu velké poruchovosti a nakonec nedostatku těchto motorů byla provedena přestavba na motor Jumo 211. Tak vznikl vzorec S-199 a jeho dvoumístný prototyp CS-199, jehož první let provedl letecký továrník Avia A. Kraus dne 24. 1. 1949. První letoun nesl výrobní číslo 501 a poslední v Avii vyrobený CS-199 měl výrobní číslo 582 a byl zalétán dne 12. 9. 1950. Během výroby a oprav došlo na letounech k několika úpravám. Ze vzletové neještější byla oprava překrytí kabiny. Původní překrytí odtápěné doprava byly nahrazeny odsávanými z letounu C-2 (Ar 96B). Stejně jako na nahrazených letounech byl upraven podvozek zvláštním úhlu roviny kola k ose nosy podvozku. Letouny CS-199 byly přidělovány ke školním útvarům pro výcvik stíhacích pilotů, do Vojenské letecké akademie a v menším počtu i k bojovým útvarům pro kontrolní lety stíhacích pilotů, jeden letoun CS-199 stouží též u letectva SNB (Bezpečnostní letectvo).

Spolu s příchodem stíhacích proudových letounů MiG-15, nahrazujících stíhací S-199 byly k útvarům dodávány i dvoumístné MiG-15 UTI (CS-102), které nahrazovaly CS-199. K tomu došlo v plném rozsahu v polovině padesátých let.

#### Technický popis

Avia CS-199 byl cvičný a hač, dvoumístný, jednomotorový dolnoplošník samonosné celokovové konstrukce s klasickým dvoukolejovým podvozkem zatahováním směrem od trupu do křídla a prvního ostruhu. Trup byl kovový, nosné plochy a výškové průřezky, kabina

měla čelní kryt hranatého tvaru se silným rámem. Kabina nebyla přetlakována. Křídlo bylo jednomístné s duralovým potahem, dělené u trupu, lichoběžníkového půdorysu se zaoblenými koncovými oblouky. Bylo vybaveno mechanicky ovládanými vztlakovými klapkami, automatickými sloty a křídlovými potahovými plátnem. Radiovýbavení bylo stejné jako u letounu S-199. Tvořila je radiostanice LR-16 pro obousměrné spojení doplněná radiokompasem a identifikační přístroj LR-25. Použít motor M-211 (Jumo 211F nebo 211J) byl invertní dvoučlenný dvanactiválec s reduktorem, chlazený kapalinou. Maximální vzletová výkonnost verze F byla 985 kW (1340 kJ) při otáčkách 2300/min., verze J 1045 kW (1420 kJ) při otáčkách 2650/min. Maximální trvalá cestovní výkonnost byla u verze F 670 kW (910 kJ) a u verze J 707 kW (960 kJ) při otáčkách 2250/min. Třístíla, za letu svislema vrtule VS-11 měla široké dvě, oválné, plátěné potahové listy. Zásoba paliva v trupu byla protidrána na 240 l, proto všechny letouny CS-199 letaly s přídavnou palivovou nádrží pod trupem. Výzbroj letounu tvořily dva kulomety vz. 131 (MG 131) ráže 13 mm uložené nad motorem. Křídlo bylo bez výzbroje a kulomety nad motorem nebyly většinou montovány a výstřelné otvory byly zastřešeny.

#### Technická data:

Rozpětí	9,924 m
Delka	8,940 m
Nosná plocha	16,5 m <sup>2</sup>
Hmotnost prázdn. let.	cca 2700 kg
Max. vzlet. hmotnost	cca 3400 kg
Max. rychlost u země	440 km/hod.
Max. dosah	9500 m

Uvedené hodnoty výkonu jsou převzaty z letounu S-199, protože výkony CS-199 nejsou známy. Předpokládáme však, že se neliší

In connection with the assembly of a small series of S-99 fighters (Bf 109G-6 and G-14) from the airframes and engines which remained on the territory of Czechoslovakia in 1945, Avia Factory in Prague completed also some few two-seat fighter trainers, based on the Bf 109G-12, which bore the designation CS-99. Both S-99 and CS-99 were powered by Daimler-Benz DB 605 engines. Due to shortage of this original engine, there was realised an adaptation of JUMO-211 engines for the airframe of Bf 109G-6, G-14 and G-12 respectively. So two new versions of Bf 109 were born, bearing the designation S-199 and CS-199. The maiden flight of CS-199 fighter trainer was realised on 24th January 1949 with test pilot A. Kraus at controls. The serials of CS-199s were 501-582. The last one of the series was test flown on 12th September 1950. During the series production several changes in construction and details were introduced. For example, the original canopies, which were opened to side, were replaced by sliding canopies of Anado Ar 96B type, the angle of wheel axis was changed.

CS-199s served with fighter training units of the Cz. A. F. in small numbers with fighter regiments, and one with the National Security Guard. In mid-fifties CS-199s were replaced by MiG-15UTI (or CS-102) jet trainers.

#### Technical description

Avia CS-199 was a two-seat, single engine monoplane of metal construction, with classic style two-wheel retractable undercarriage with fixed tail wheel. The fuselage formed a metal semi-skin of elliptic shape. The cabin was not pressurized. The two-part wing was of one main spar construction, covered with metal sheets. The flaps were operated mechanically while the slots automatically. The ailerons and rudders were fabric covered. The radio equipment consisted of LR-15 (originally FuG-16ZY) for air-to-air and air-to-ground communications and LR-25 (or FuG-25a) I. F. F. radio equipment (identification trans and fox). Power plant: one Junkers JUMO 211F 12-cylinder inverted-vee liquid cooled engine with reduction gear, rated at 1340 h.p. by 2600 r.p.m., or JUMO 211J rated at 1420 h.p. by 2600 r.p.m. The wooden three blade airscrew operated hydraulically. The fuel capacity of the fuselage tank was, in comparison with S-199, lower and rated 240 litres. However most CS-199s carried a belly drop tank with 300 litres capacity. Armament: two 13mm Rheinmetall-Borsig MG-131 fuselage mounted machine guns, however this were in most cases omitted and the openings in cowling were covered with fabric.

#### Technical data

span	9,924 m
length	8,940 m
wing area	16,5 sq. m
weights: empty	2700 approx.
max.	3400 approx.
max. speed by ground	440 km/h
service ceiling	9500 m

Zusammen mit der Fertigstellung der S-99 aus Teilen der Me 109G-6 und G-14, die aus der Kriegproduktion auf unserem Gebiet verblieben waren, war es notwendig, eine zweiseitzige Übungsversion mit Doppelsteuer für Lehrer und Schüler zu erzeugen. Als Muster diente die Me 109G-12. Das Werk Avia lieferte die ersten zweiseitzigen Flugzeuge CS-99 mit den ursprünglichen Rümpfen und weitere wurden nach der Durchführung von Festigkeitsversuchen aus Einsitzern umgebaut. Ähnlich wie die Einsitzer S-99 hatten auch die zweiseitzigen CS-99 den Motor DB 605. Auf Grund der starken Störungsanfälligkeit und schnell einsetzenden Mangels an diesen Motoren wurde die Umrüstung auf den Motor Jumo 211 durchgeführt. So entstand die bekannte S-199 und ihr doppelsteitziges Gegenstück CS-199, deren Erstflug der Chefpilot des Werkes Avia am 24. 1. 1949 durchführte. Das erste Flugzeug hatte die Werknummer 501 und das letzte von Avia erzeugte Exemplar die Werknummer 582 und wurde am 12. 9. 1950 eingeflogen. Im Laufe der Erzeugung und Verbesserung kam es zu einigen Änderungen. Im Außerlich die größte war die Änderung der Kabinenabdeckung. Die ursprünglich nach rechts aufzuklapende Abdeckung wurde durch eine Schiebendecke einer C-2 (Ar 96B) ersetzt. Gleich wie bei den einseitigen Flugzeugen wurde das Fahrwerk durch die Vergrößerung des Winkels der Flächen der Räder zur Achse der Fahrwerksbeine geändert. Die CS-199 wurden den Ausbildungseinheiten zur Jagdfliegerausbildung zugeleitet, dann an die Flieger-Militärakademie und in kleinen Zahlen auch an die Einsatzinheiten für die Überprüfungsfähige von Jagdpiloten. Ein Flugzeug diente auch beim Flugwesen des SNB (Polizeiwehen). Gleichzeitig mit dem Eintreten der MiG-15, die die Jagdflugzeuge S-199 ersetzten, erhielten die Einheiten auch die zweiseitzige MiG-15UTI (CS-102). Der CS-199 folgte. Das erfolgte im vollen Umfang Mitte der fünfziger Jahre.

#### Technische Beschreibung

Die Avia CS-199 war ein zweiseitziges einmotoriges Jagdschulflugzeug in Tiefdecker Ausführung, freitragender Ganzmetallkonstruktion mit klassischem Zweiradfahrwerk, in Richtung vom Rumpf zu den Flügeln einziehbar und festen Spornrad. Der Rumpf war eine Metall-Halbschale mit ovalen Querschnitt. Die Kabine hatte eine Stürmscheibe mit eckiger Form mit starkem Rahmen. Keine Druckkabine. Der Flügel war einholmig mit Verkleidung aus Duraluminium, geteilt durch den Rumpf, einseitiger Umrissen, an den Flügelenden abgerundet. Er war mit mechanisch betriebenen Klappen, automatischen Slots und Vorträgeln, mit Leitwand bespannt ausgeführt. Die Funkausrüstung war die gleiche wie bei der S-199. Sie bestand aus einer Funkstation LR-16 für die gegenseitige Verständigung, ergänzt durch einen Radiokompaß und ein Erkennungsgerät LR-25. Der verwendete Motor M-211 (Jumo 211F oder 211J) war ein umgekehrter zweiseitiger Zweitzylinde-Motor mit Unterbrechung und Flüssigkeitskühlung. Die maximale Startleistung der Version F war 985 kW (1340 PS) bei 2600 U/min., die der Version J 1045 kW (1420 PS) bei 2600 U/min. Die maximale Dauerleistung war bei der Version F 670 kW (910 PS) und bei der Version J 707 kW (960 PS) bei 2250 U/min. Der im Flug verstellbare Dreiblattpropeller VS-11 hatte breite, hölzerne, mit Leitwand überzogene Blätter. Der Treibstoffvorrat im Rumpf wurde gegenüber der einseitigen S-199 durch den Einbau des hinteren Sitzes auf 240 l verringert, daher tragen sämtliche CS-199 mit einem Zusatztank unter dem Rumpf. Die Bewaffnung bestand aus zwei Maschinengewehren Typ 131 (MG 131) mit einem Kaliber von 13 mm, die über dem Motor gelagert waren. Der Flügel war ohne Bewaffnung und die Maschinengewehre über dem Motor waren meistens nicht eingebaut und die Ausschuböffnungen waren verschlossen.

#### Technische Daten:

Spannweite	9,940 m
Länge	8,940 m
Flügelfläche	16,5 m <sup>2</sup>
Leergewicht	ca 2700 kg
max. Fluggewicht	ca 3400 kg
Höchstgeschwindigkeit in 0 m	440 km/h
Gipfelhöhe	9500 m

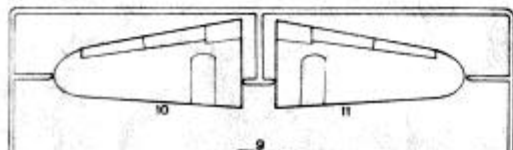
Die angeführten Daten sind von der S-199 übernommen, da die Leistungen der CS-199 nicht bekannt sind. Wir setzen jedoch voraus, daß sie sich nicht unterscheiden.

**OZNAČENÍ A KAMUFLÁŽ \* MARKING AND CAMOUFLAGE \* BEMALUNG UND KENNZEICHEN**

## DRÍVE NEŽ ZAČNETE

1. Prostudujte stavební postup a seznámte se s čísly na náčrtku číslování jednotlivých částí.
2. Části oddělujte až před použitím, odstraňte otřepty vzniklé lisováním a vždy před lepením si je vyzkoušejte na suchu a pokud je to nutné, upravte.
3. Protože vylisky jsou z polystyrenu, použijte k lepení pouze lepidla na polystyren (Igetex, xylen, toluen). Doporučujeme lepidlo Styrofix, které vyrábí Druchema Praha.
4. Lepidlo opatrně nanášejte štětečkem nebo kuličkem pouze na styčné plochy lepených částí, dostane-li se na vnější plochy, poleptá je.
5. Části z rámečků oddělujte nožem, nůžkami nebo štipacími kleštěmi, otřepty odstraňte pilníčkem. Malé části si přidržujte pinzetou. Slepěné části k sobě stiskněte gumičkou, kuličkem na gradlo nebo isolepou a nechtejte dostatečně dlouho v klidu před dalším opracováním.
6. Malování provádějte barvami na plastické stavebnice. Vhodné jsou barvy Unicol Model. (K dostání v modelářských prodejnách a drogeriích).
7. Vyzkoušejte si doby schnutí Vašich barev a podle velikosti natírané plochy volte štětec. S namalovanými částmi pracujte až po dokladném zaschnutí barev.
8. Malé součásti malujte před oddělením částí, velké plochy až po dokončení stavby. Viz kamufláže.
9. Obtisky nanášejte až po sestavení na natřený model. Suchý obtisk neprohybejte, jednotlivé obtisky odstříhnete a ponořte na několik vteřin do horké vody. Obtisk se zkroutí a opět sám narovná. Jemným tlakem prstu obtisk sesuňte z podložky na patřičné místo a kouskem molitanové houby jej pečlivě přitiskněte k modelu.
10. Pracujte pečlivě, nespěchejte, dokonalý vzhled modelu závisí jen na Vás.

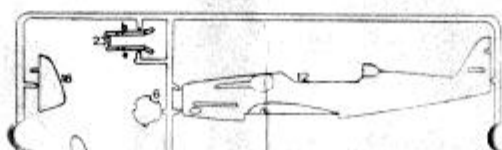
## ČÍSLOVÁNÍ ČÁSTÍ



## READ BEFORE YOU BEGIN

1. Read instructions and study exploded drawings to become familiar with all model parts. Numbers of parts are in drawing-Numbers of particular parts.
2. Carefully remove each part from its bar only when that part is to be used. Carefully trim any excess of plastic from part before assembling. Check the fit of each part before you cement it into place.
3. Since this model is moulded of styrene plastic, use only styrene cement for assembly.
4. Apply cement on inside surfaces only. Use a small amount of cement to avoid damage of your model. Apply cement with small paint brush or pin.
5. Break part from its bar with sharp knife, scissors or pincers, as well as any excess of plastic, and flash trim by smooth file. Use tweezers to pick up and hold small parts. Use rubber bands or tape to hold parts together until cement dries. Allow time for cement to dry thoroughly before further handling.
6. Use enamels or paints for plastic only.
7. Larger areas are best covered with soft, wider brush, small areas with thin brush. Allow time for paint to dry thoroughly before further handling.
8. Paint small parts before detaching from bars. Start with lighter colours. Scrape of paint where cement is to be applied, cement will not work on paint.
9. After assembly and painting apply decals. Cut each design from sheet as needed and dip in lukewarm water for a few seconds. Use a small brush to wet your model and slide decal from paper into correct position. Do not touch decal with fingers, press down with blotter.
10. Please take your time, do not hurry. You will find that your finished model will reflect your time, work and patience. Enjoy your kit.

## NUMBERS OF PARTS

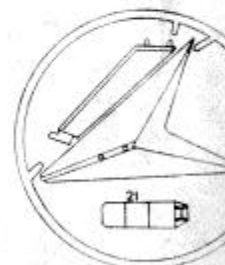


## BEVOR SIE BEGINNEN

1. Studieren Sie die Bauanleitung und machen Sie sich auf der Skizze mit den Nummern der einzelnen Teile vertraut.
2. Trennen Sie die Teile erst vor der Verwendung ab, entfernen Sie die Gußüberstände und passen Sie die Teile vor dem Kleben immer trocken aneinander und passen Sie sie, wenn notwendig, ein.
3. Da die Preßteile aus Polystyrol bestehen, verwenden Sie zum Kleben nur Klebstoff für Polystyrol.
4. Tragen Sie den Klebstoff vorsichtig mit einem Pinsel oder einem Stäbchen nur auf die Kontaktflächen auf. Gelangt er auf die Außenflächen, werden diese verätzt.
5. Trennen Sie die Teile mit einem Messer, einer Schere oder einer Zwickzange vom Rahmen. Gußüberstände entfernen Sie mit einer kleinen Feile. Kleine Teile werden mit einer Pinzette festgehalten. Zusammengelebte Bauteile pressen Sie mit einem Gummiring, einer Wascheklammer oder einem Klebeband aneinander und lassen Sie sie vor der weiteren Bearbeitung ausreichend lange in Ruhe.
6. Die Bemalung führen Sie mit Farben durch, die Polystyrol nicht angreifen.
7. Erproben Sie vorher die Trockenzeit ihrer Farben und wählen Sie nach der Größe der zu bemalenden Flächen die Pinsel. Mit dem Bemalen der Details beginnen Sie erst nach vollständigem Trocknen der Farben.
8. Kleinteile bemalen Sie vor dem Abtrennen vom Rahmen, große Flächen, z. B. Tarnbemalung, erst nach dem Zusammenbau.
9. Die Abziehbilder bringen Sie erst nach dem Zusammenbau auf das bemalte Modell auf. Knicken Sie die trockenen Abziehbilder nicht, schneiden Sie sie einzeln sorgfältig ab und tauchen Sie sie einige Sekunden in heißes Wasser. Das Abziehbild krümmt sich zuerst und blättert sich dann von selbst. Schieben Sie das Abziehbild mit leichtem Fingerdruck von der Unterlage auf den vorgesehenen Platz und pressen Sie es mit einem Schwamm vorsichtig an die Oberfläche des Modells.
10. Arbeiten Sie sorgfältig, überhasten Sie nichts, schließlich hängt das Aussehen des Modells von Ihnen ab.

## Plastikové stavebnice letadel vyráběné Kovožavody Prostějov

Aero L-29 Delfin  
Avia B-534  
Il-10 (Avia B-33)  
MiG-19  
Letov Š-328  
La-7  
MiG-17  
Avia B-35  
Polikarpov Po-2  
Aero C-3A  
Avia S-199  
Avia CS-199



## NUMERIERUNG DER T

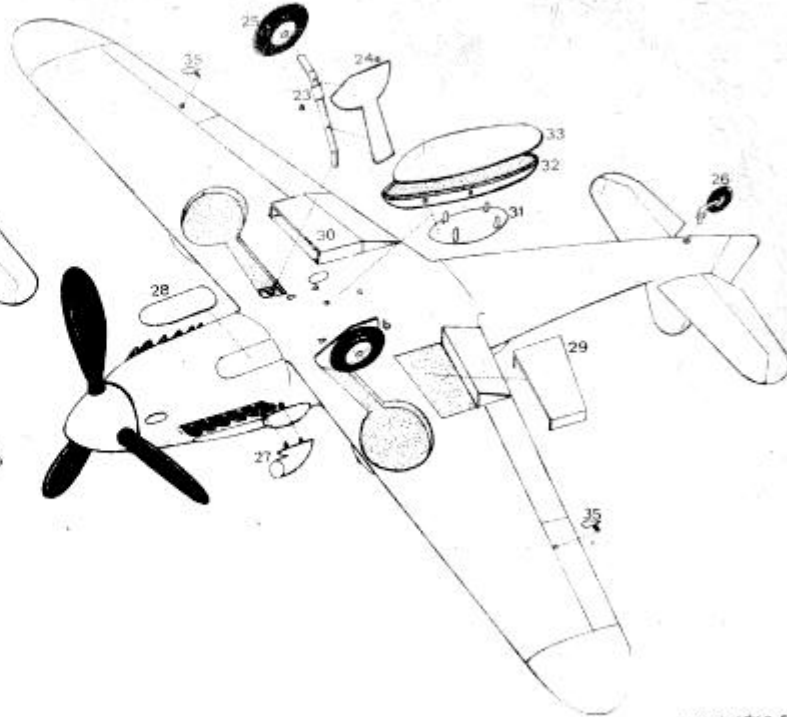
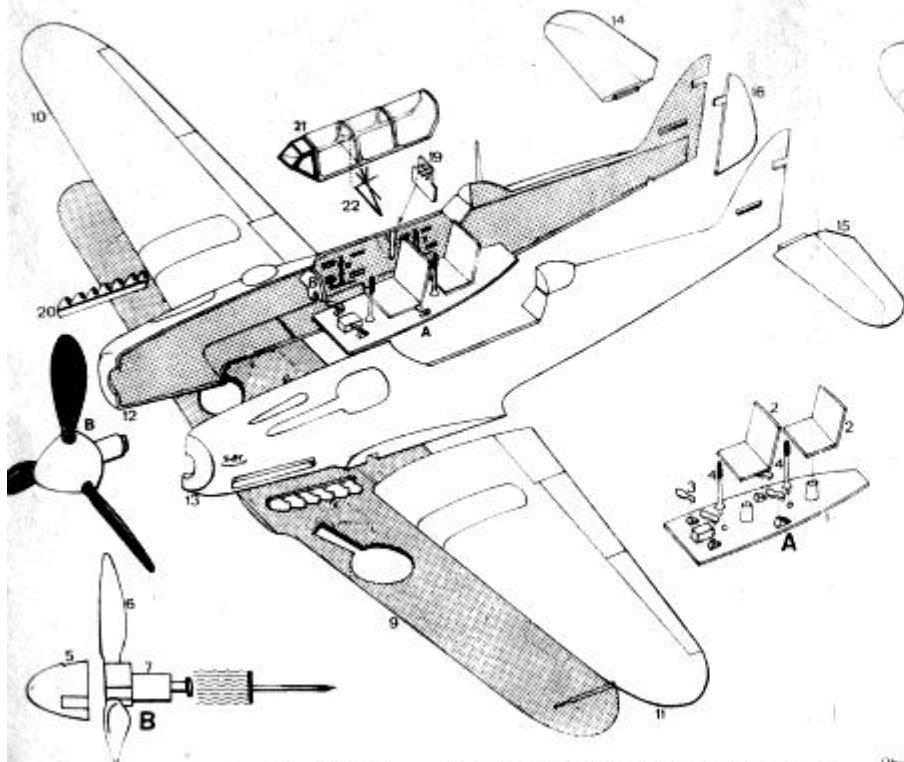




**ŠTAVEBNÍ POSTUP**

**ASSEMBLY INSTRUCTIONS**

**BAUANLEITUNG**

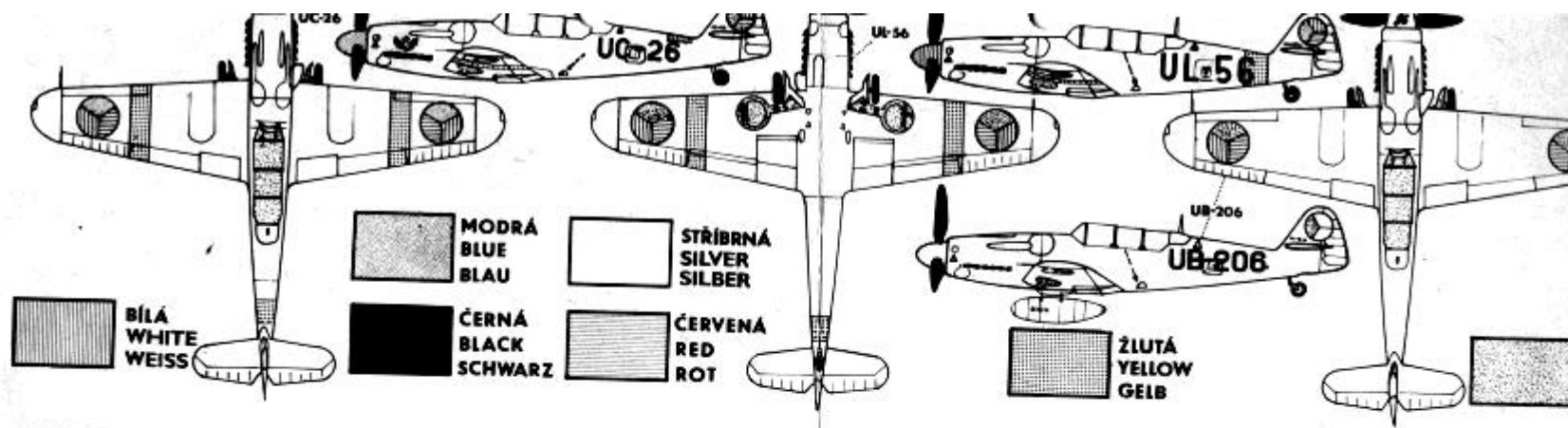


Stíhací letoun Avia CS-199 najdete v leteckých muzeích v Praze a v Brně.

The fighter trainer Avia CS-199 is exhibited at Air Exhibitions in the Military Museum at the Praha-Kelov Airport with the Avia Museum at the Brno-Kotelov Airport.

Übungs-Jagdflugzeug Avia CS-199 ist in der Ausstellung des Flugwesens und PVDS des Militär-Museums auf dem Flughafen Prag-Kelov und im Avia-Museum auf dem Flughafen Brno-Kotelov ausgestellt.

Křivozávodý o. p. s.  
Zátkerova 25  
736 93 Prostějov



1. CS-199.508 zalétl v továrně pilot A. Kraus s technikem na palubě dne 17. 7. 1950. Vojenská přijímací komise ho převzala dne 20. 7. 1950. Byl přidělen do pilotní školy čs. voj. letectva na letišti Prostějov II, kde dostal označení UB-206 v černé barvě umístěné po obou stranách trupu. Celý byl nastříkan v barvě hliníku. Výsostné znaky byly lemovány modře. Letoun byl bez vyzbroje a létal s přidavnou palivovou nádrží.

2. Dne 5. 7. 1950 zalétla posádka továrny Avia Široký-Lang letoun CS-199.568 a Vojenská správa ho převzala o 8 dní později. Zařazen byl do pilotní školy čs. voj. letectva na letišti Prostějov I, kde sloužil k výcviku stíhacích pilotů. Po vyřazení ze služby byl umístěn do školy v Čelechovicích na Haně. Odtud byl odevzen k opravě a umístěn ve sbírkách VHÚ v leteckém muzeu ve Kbelích. Nese označení útvárově příslušnosti UC-26 v černé barvě po obou stranách trupu. Je nastříkan v barvě hliníku, výsostné znaky jsou lemovány modře. Na trupu a na obou polovinách křídla jsou žluté identifikační pruhy - znak školních letounů. Na přídi je znak „V socialistickém vlastnictví“, symbolizující hnutí, kdy byly jednotlivé letouny přidělovány mechanikům trvale do osobní péče k obsluze a údržbě.

3. CS-199.574 vyrobený též v továrně Avia vzletěl pilotován P. Širokým dne 11. 8. 1950. Vojenskou správou byl převzat a přidělen do pilotní školy čs. voj. letectva, kde dostal označení útvárově příslušnosti UL-56, které bylo v černé barvě a umístěné po obou stranách trupu. Letoun byl celý v barvě hliníku s modře lemovanými výsostnými znaky. Žluté identifikační pruhy na zadní části trupu a na obou polovinách křídla označovaly příslušnost letounu ke školní jednotce. Na snímku, podle kterého bylo rekonstruováno označení i s barevné provedení je havarovaný poblíž Trenčína.

1. AVIA CS-199.565 was test flown on 5th July 1950 by the crew Široký-Lang. Date of delivery to Cz. A. F. was 13th July 1950. The plane served as fighter-trainer by the Military Flying School in Prostějov. After retirement from the military service the plane was presented to a primary school in the village Čelechovice, near Prostějov. After a time it was taken over by Air Force Museum in Prague and restored to near perfect condition. By now this CS-199 is on public exhibition in Prague-Kbelý. Colours: aluminium-silver overall, codes UC-26 black, national insignia is outlined blue. Yellow identification stripes on fuselage and wings. The badge on the cowling-sides with the inscription 'In Socialist Property'.

2. AVIA CS-199.508 was test flown on 17th July 1950 by test pilot A. Kraus with a technician aboard. The date of delivery to the Cz. A. F. was 20th July 1950. The plane served with the Military Flying School in Prostějov, Moravia, coded UB-206. Colours: aluminium silver overall, codes black, national insignia outlined blue.

3. AVIA CS-199.574 was test flown on 11th August 1950 by Petr Široký and delivered to an advanced flying school. Colours: aluminium-silver overall, codes UL-56 black, national insignia outlined blue. Yellow identification stripes on fuselage and wings. The photograph depicts UL-56 after a crash-landing near Trenčín, Slovakia.

1. Die CS-199.508 flog im Werk der Pilot A. Kraus mit einem Techniker am 17. 7. 1950 ein. Die militärische Übernahmekommission übernahm sie am 20. 7. 1950. Sie wurde der Pilotenschule der tschechoslowakischen Fliegertruppe auf dem Flugfeld Prostějov II zugeteilt, wo sie das Kennzeichen UB-206 erhielt. In Schwarz war es auf beiden Seiten des Rumpfes angebracht. Das Flugzeug war zur Gänze aluminiumfarben gespritzt. Die Hoheitszeichen waren eingrahmt. Das Flugzeug war ohne Bewaffnung und flog mit Zusatztanken. Am 5. 7. 1950 flog die Werksbesatzung von Avia Široký-Lang das Flugzeug CS-199.565 ein und die Militärverwaltung übernahm es acht Tage später. Eingeteilt wurde es zur Fliegerschule der tschechoslowakischen Fliegertruppe auf dem Flugfeld Prostějov I, wo es zur Jagdfliegerschulung diente. Nach Außerdienststellung kam es in die Schule von Čelechovice na Haně. Von dort wurde es zur Überholung abtransportiert und in die Sammlung des VHÚ Fliegermuseum in Kbelý eingegliedert. Es trägt das Geschwaderkennzeichen UC-26 in schwarzer Farbe auf beiden Seiten des Rumpfes. Es aluminiumfarben gestrichen, die Hoheitszeichen sind blau eingrahmt, dem Rumpf und auf beiden Flügelhäften befinden sich gelbe Identifikationsstreifen - das Zeichen der Schulflugzeuge. Auf dem Vorderteil befindet sich das Zeichen „In sozialistischem Eigentum“ und symbolisiert die Bewegung, in einzelne Flugzeuge Mechanikern auf Dauer zur persönlichen Obsorge für Wartung und Erhaltung zugeteilt wurden.

3. CS-199.574, ebenfalls im Werk Avia erzeugt, wurde am 11. 8. 1950 von Petr Široký eingeflogen. Es wurde von der Militärverwaltung übernommen und der Fliegerschule der tschechoslowakischen Fliegertruppen zugeteilt, wo es das Geschwaderkennzeichen UL-56 erhielt, das in schwarzer Farbe auf beiden Seiten des Rumpfes angebracht wurde. Das Flugzeug war zur Gänze aluminiumfarben mit blau eingefassten Hoheitszeichen. Gelbe Identifikationsstreifen auf dem hinteren Teil des Rumpfes und auf beiden Flügelhäften bezeichneten die Zugehörigkeit des Flugzeuges zu einer Schuleneinheit. Auf dem Foto, nach dem die Kennzeichen und die Farbangaben rekonstruiert wurden, ist das Flugzeug in der Nähe von Trenčín havariert.