

Zlín Z - 181/C-6

Letoun Bů 181 byl pokračováním řady započaté dvojpláštníkem Bücker Bů 131. První prototyp (imatrikulace D-ERBV) tentokrát jednoplošného stroje byl zalétán v únoru 1939. Křídlo letounu a ocasní plochy měly dřevěnou konstrukci potaženou překližkou a plátnem. Letoun měl pevný podvozek s ostruhovým kolem. Sériově se Bů 181 A začal vyrábět koncem roku 1939. Verze Bů 181 B obdržela zvětšenou SOP, pozměněnou kapotáž motoru a upravené zasklení kabiny. Ceikem bylo do května 1945 vyrobeno 5900 kusů v mateřské továrně v Rangsdorfu u Berlína a dalších 708 kusů ve firmě Fokker v Amsterdamu, včetně částečně modifikovaných Bů 181 D. Od roku 1942 pak běžela produkce tohoto letounu i u Zlínských leteckých a.s. v Otrokovicích.

V letech 1944-46 se letouny Bücker Bů 181 vyráběly ve Švédsku, kde firma AB Haggglund vyprodukovala pro Flygvapnet 125 kusů jako Sk 25. Po ukončení druhé světové války se letouny začaly vyrábět i v Československu ve firmě Moravan Otrokovice. Bylo zde vyrobeno 783 letounů, z toho 180 kusů typu Z-181, 100 kusů typu Z-281 (čtyřválcový invertní motor Toma 4), 184 kusů typu Z-381 (77 kW čtyřválcový řadový motor Walter Minor 4-III) pro civilní uživatele a 319 kusů typu C-6 a C-106 pro vojenské letectvo Československé armády. V 50. letech byla licence letounu Zlín Z-381 prodána do Egypta. Firma Egyptian Heliopolis Aircraft Works tyto stroje pod názvem Gomhouria (جمهورية arabsky „Republika“) produkovala pro potřeby egyptského letectva i dalších arabských zemí do roku 1954.

The Bücker Bů 181 was named *Hestmann* after a German maritime term designating a member of the deck crew on coastal or fishing vessels. The prototype Bů 181 (D-ERBV) made its maiden flight in February 1939 with Chief Pilot Arthur Benitz at the controls. After thorough works and official flight testing by the Reichsluftfahrtministerium (RLM) the Bů 181 was nominated to be the standard primary trainer for the Luftwaffe. Series production of the Bů 181 commenced in 1940. The production types were designated B to C with only slight variations between each, and could be powered by the Hirth HM 500 A or B.

The Bů 181 was also built by Zliner Flugzeugwerke AG plant at Zlín, in the Bohemia & Moravia Protectorate and after the German withdrawal the production continued after the war in the same Zlín works, now denominated as the C.6 and C.106 for the Czechoslovak Air Force and as the Zlín Z.281 and Z.381 in various versions for civil use. 783 aircraft were built. Between 1943 and 1945, Haggglund & Söner AB in Sweden built 120 Bů 181's under license with the Swedish military designation Sk 25.

During the 1950s the Heliopolis Aircraft Works of Egypt acquired a Czechoslovakian licence to produce the Zlín Z-381 with a 105 hp Walter-Minor engine. It was produced for the Egyptian Air Force as the *Heliopolis Gomhouria* (meaning "Republic") and subsequent versions were supplied to other Arab air forces. At least 300 Gomhourias were built. In all, 3,400 aircraft were built but only a handful survives today.

Technické parametry/Technical Data:

Hmotnost/ Empty Weight: 495 kg
 Vzletová hmotnost/Take-off Weight: 760 kg
 Rozpětí/Wingspan: 10,60 m
 Délka/Length: 7,85 m
 Výška/Height: 2,06 m
 Pohon/Propulsion: Walter Minor 4-III o výkonu 77 kW/105 k
 Maximální rychlost/Maximum Speed: 196 km/h v ? m
 Cestovní rychlost/Cruise Speed: 180 km/h
 Operační dostup/Service Ceiling: 4500 m
 Dolet/Range: 960 km

REALIZAČNÍ TÝM / REALISATION TEAM:

Koordinace výroby: Production coordination:	Petr Muzikant
Technologie výroby: Production technology:	Štěpán Stránský
Titulní kresba: Box art:	Carlos Alonzo
Návod: Instruction leaflet:	Gustav Hýbner
Grafika a návrh obtisků: Graphic design, decals:	Jan Polc
Tisk obtisků: Decal printer:	KP
Konzultanti: Consultants:	Slavomír Goldemund
	Miroslav Balous
	Jaroslav Velc
	Michal Ověčáčík
	Pavel Šipka



VOLITELNÉ
OPTIONAL



VYVRTAT
DRILL HOLE



SYMETRICKY
SYMMETRICAL



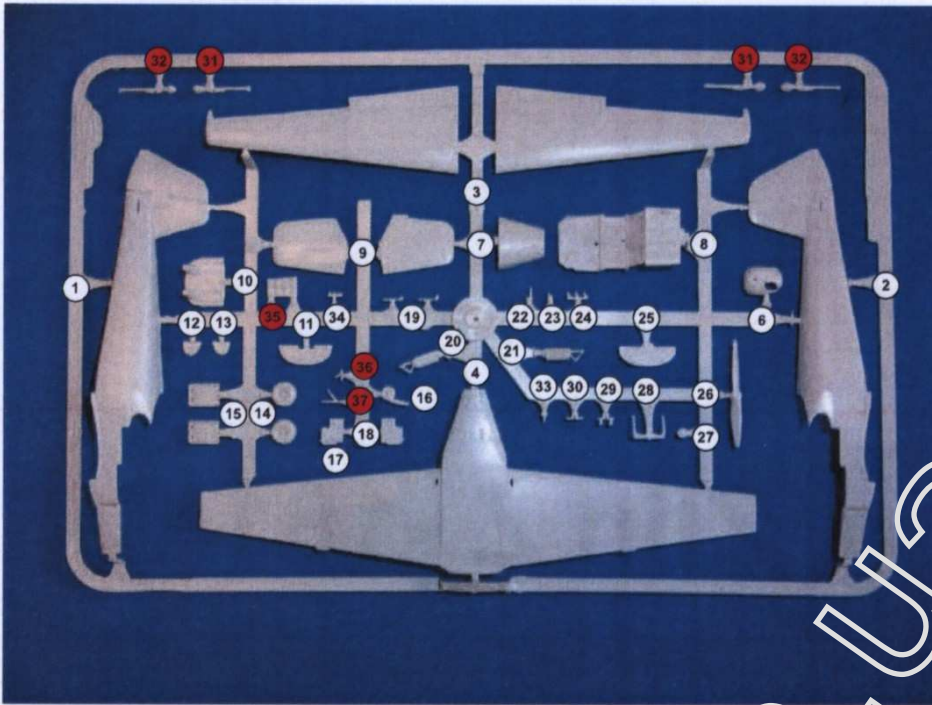
ODSTRANIT
REMOVE

Před zahájením stavby si prostudujte návod. Používejte pouze vhodné nářadí, lepidlo a barvy. Během práce nejezte a nepijte. POZOR - obsahuje malé součásti, které mohou mít ostré hrany. Není vhodné pro děti.

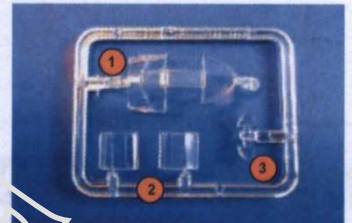
Read carefully the instruction leaflet before assembly. Use proper tools, glue and paints. Do not eat and drink during the work. WARNING - contains small parts with possible sharp edges. Not suitable for children.

Plastic parts

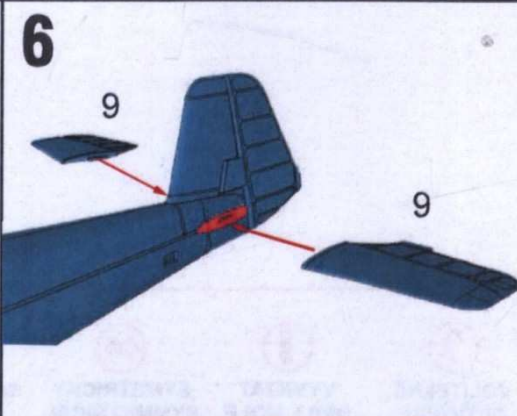
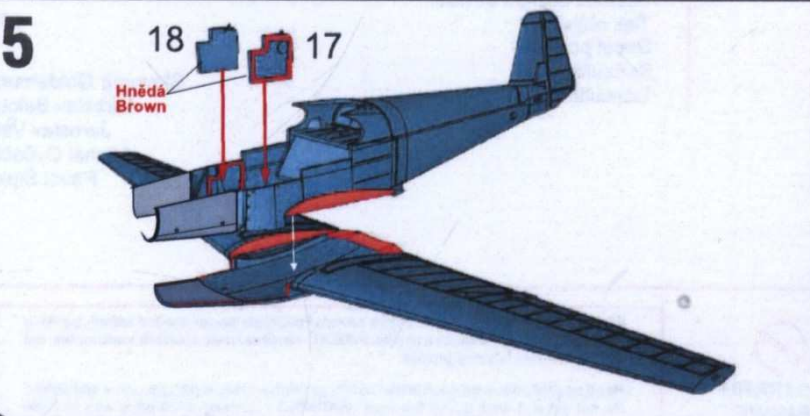
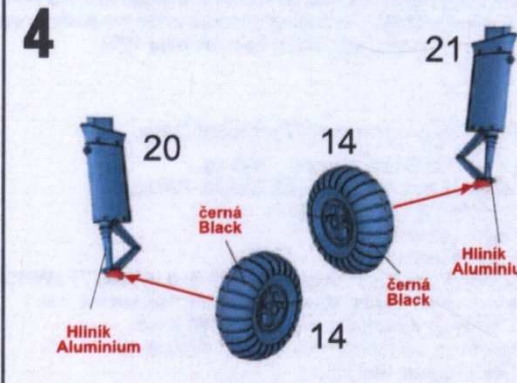
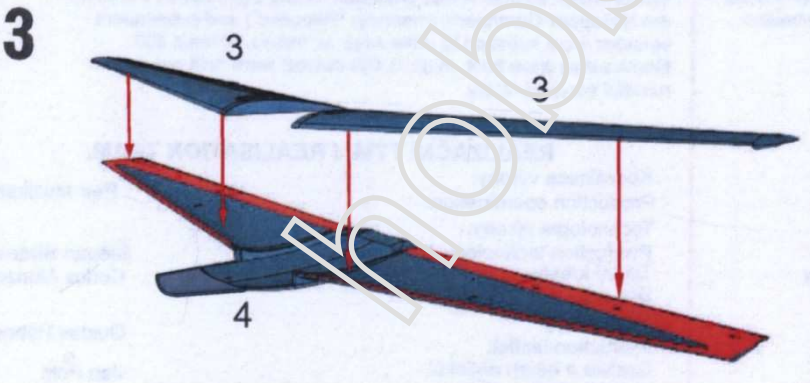
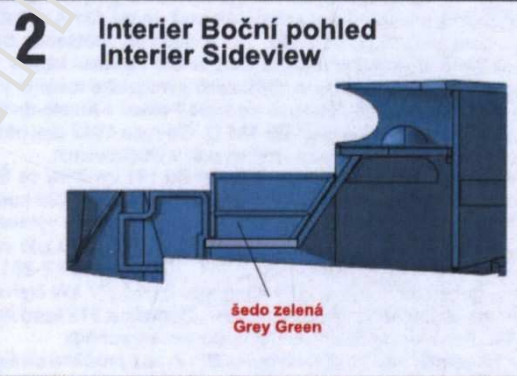
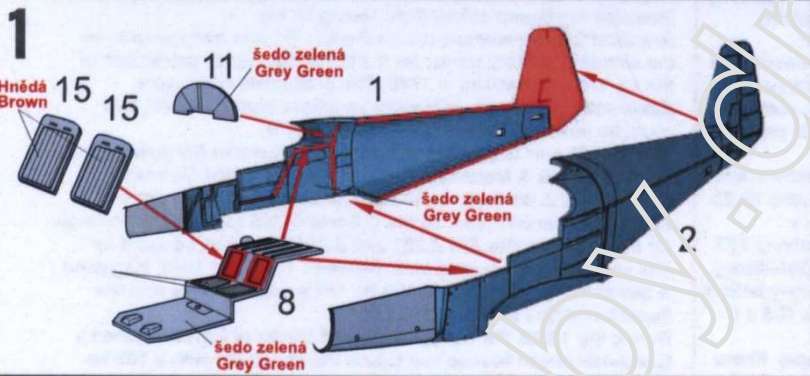
Assembly instructions



Clear parts

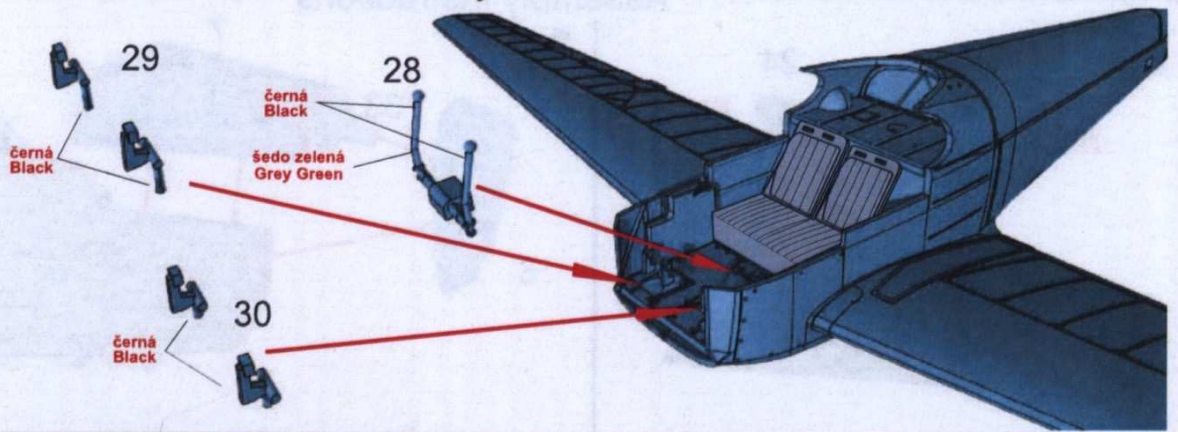


32 nepoužité díly
used parts

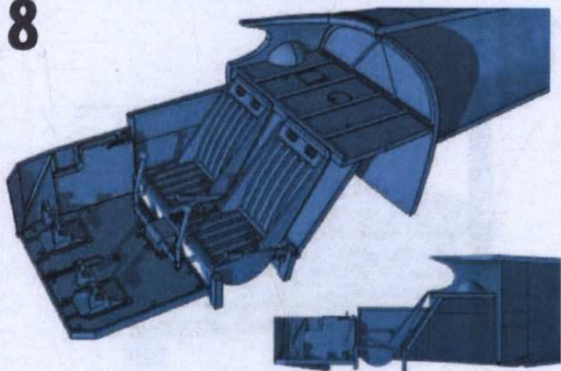


Assembly instructions

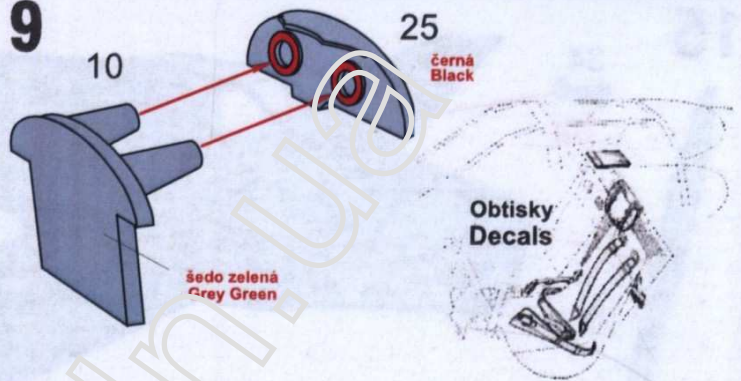
7



8

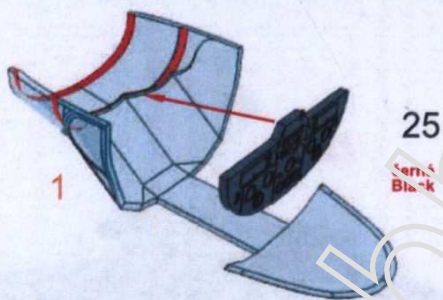


9



10

pozice palub. desky (bod 12)
instrument panel positiony (step12)



11

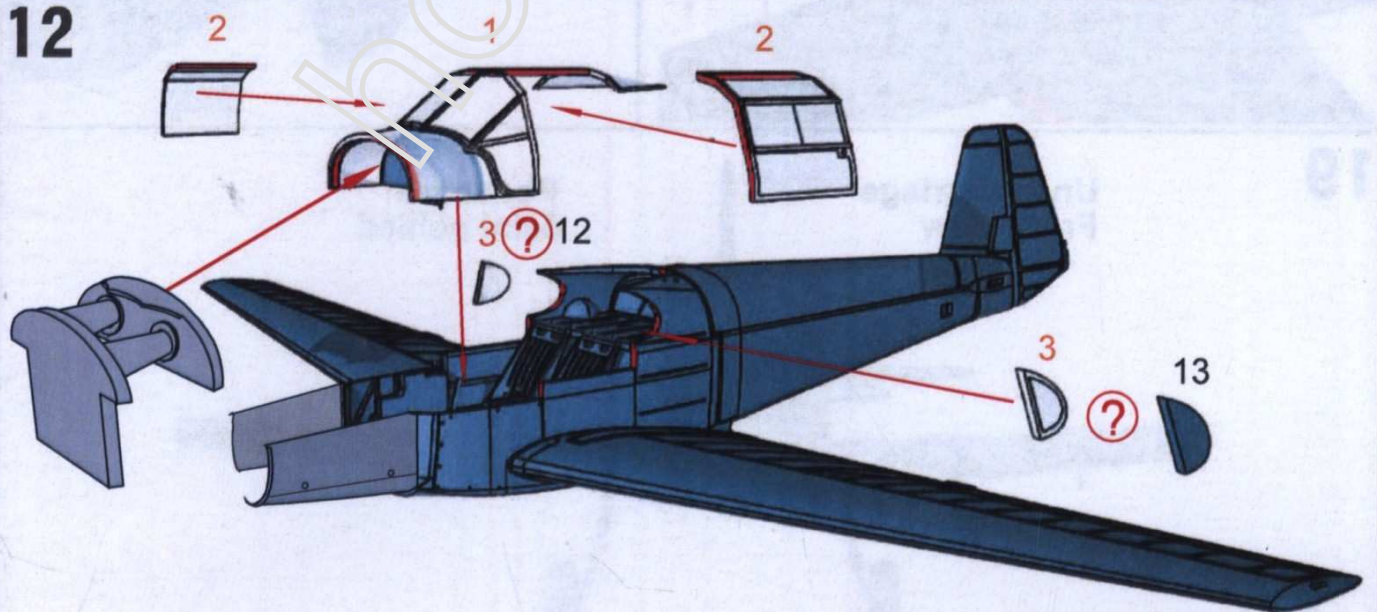
o. evřené dveře
open door



zavřené dveře
closed door



12

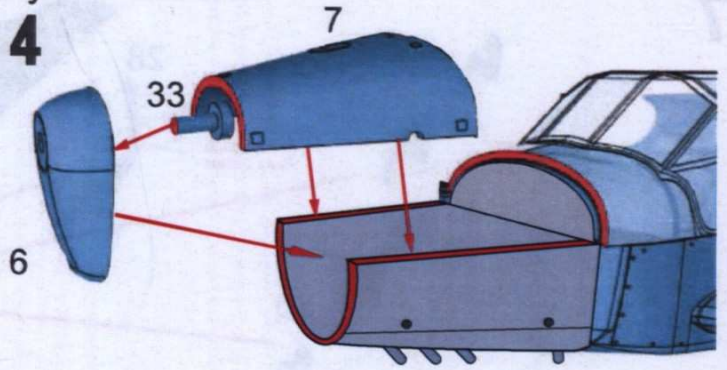


Assembly instructions

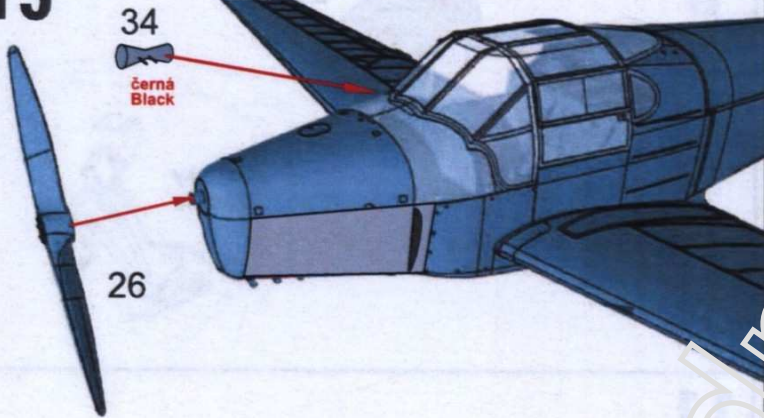
13



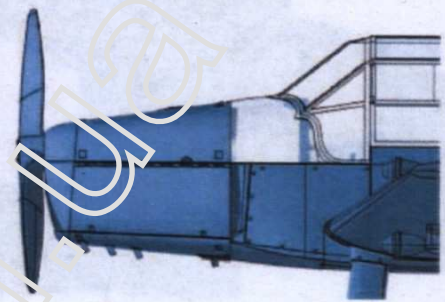
14



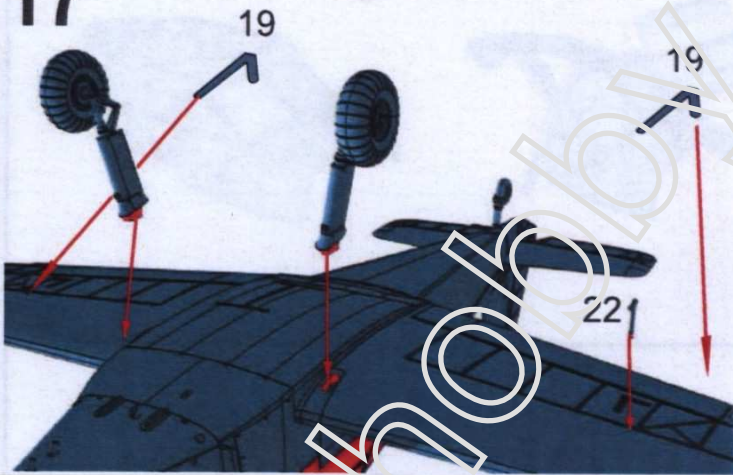
15



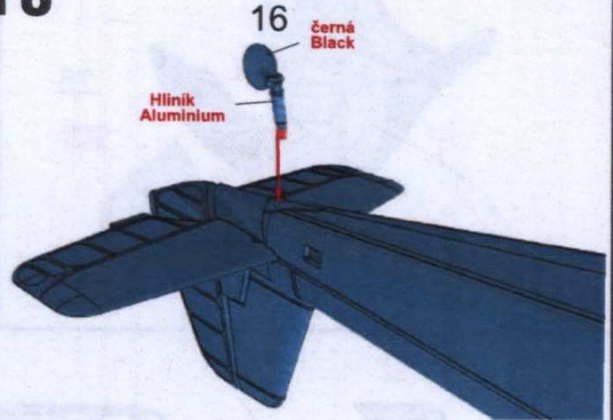
16



17



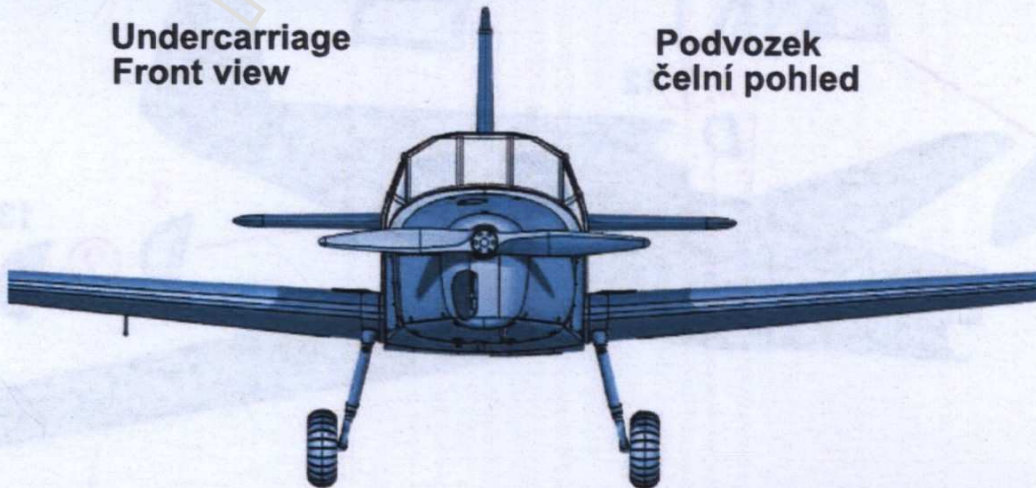
18



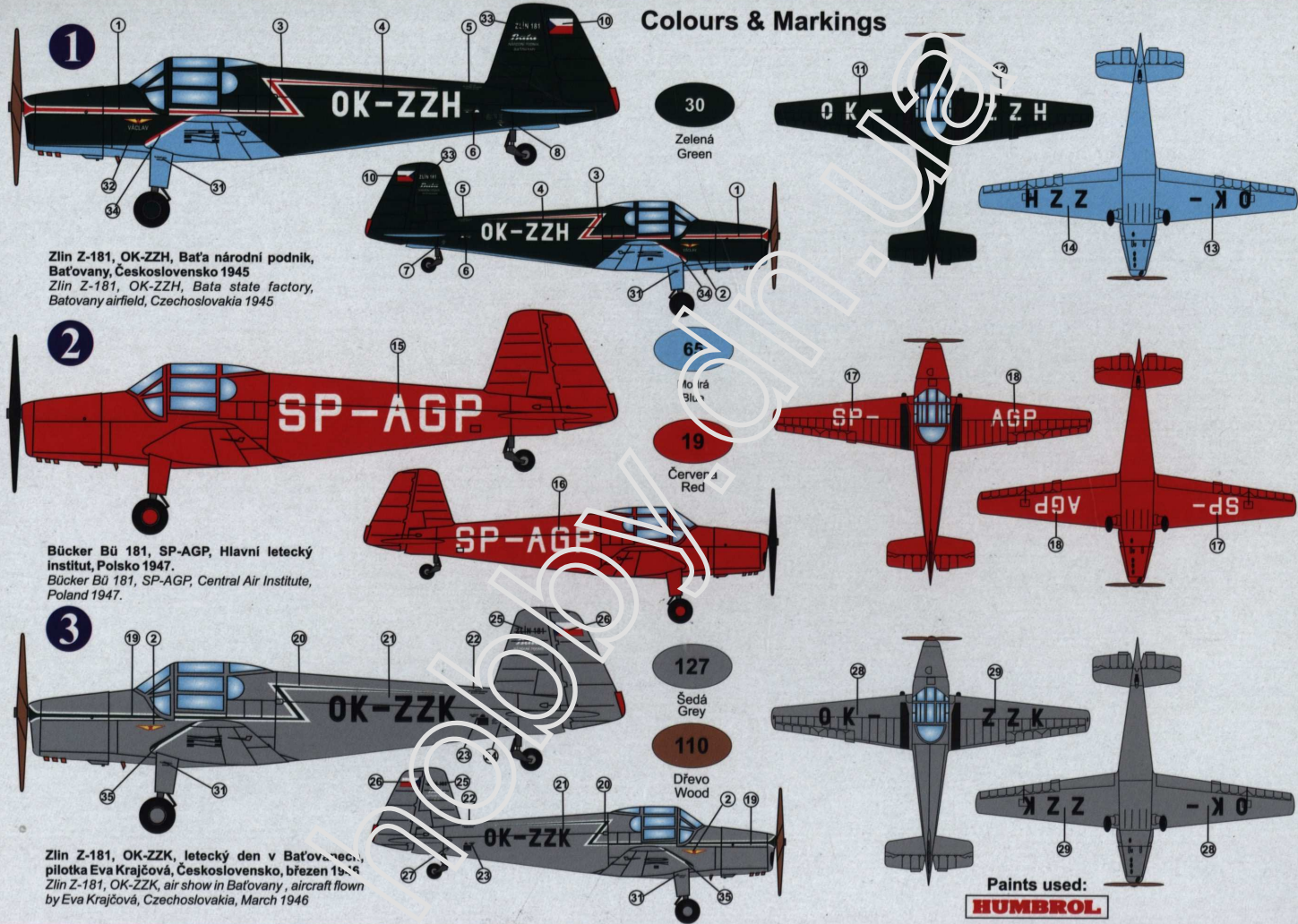
19

Undercarriage
Front view

Podvozek
čelní pohled



Colours & Markings



1
Zlin Z-181, OK-ZZH, Baťa národní podnik, Baťovany, Československo 1945
Zlin Z-181, OK-ZZH, Bata state factory, Baťovany airfield, Czechoslovakia 1945

2
Bücker Bü 181, SP-AGP, Hlavní letecký institut, Polsko 1947.
Bücker Bü 181, SP-AGP, Central Air Institute, Poland 1947.

3
Zlin Z-181, OK-ZZK, letecký den v Baťovanech, pilotka Eva Krajičová, Československo, březen 1946
Zlin Z-181, OK-ZZK, air show in Baťovany, aircraft flown by Eva Krajičová, Czechoslovakia, March 1946

30
Zelená
Green

65
Modrá
Blue

19
Červená
Red

127
Šedá
Grey

110
Dřevo
Wood

Paints used:
HUMBROL