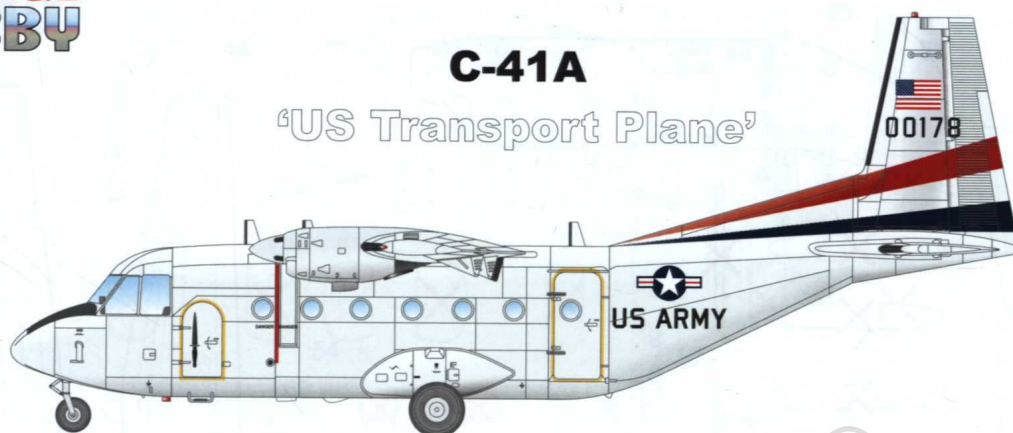


C-41A

'US Transport Plane'



CZ

Na konci šedesátých let hledalo španělské letectvo náhradu za dosud používané transportní letouny, z nichž nejstarší byly třímotorové Ju-52 z třicátých let. Připravilo požadavky na nový transportní víceúčelový letoun. Firma CASA zareagovala návrhem dvoumotorového turbopropového hornoplošníku s pevným podvozkem a vlastnostmi STOL. Navrhovaný celokovový letoun dostal vysoko posazené ocasní plochy před kterými jsou v šikmé zádi vyklápěcí vrata, pro nájezd lehkých vozidel, nákladku rozměrných nákladů a výskok parašutistů. Projekt s označením CASA C.212 Aviocar byl přijat a v roce 1971 postupně vzletly dva prototypy. Vhodnost nového typu si španělské letectvo ověřilo na zkušební sérii osmi kusů. Aviocar dostal ve Španělsku vojenské označení T.12. Na základě objednávek z celého světa se rozeběhla sériová výroba, včetně licenční v Indonézii. Postupně byly vyráběny verze C.212-100 s motory TPE331-5-251C, C.212-200 s výkonnějšími motory TPE331-10-501C, C.212-300 s prodlouženou přídělí, křídlem s winglety, motory TPE331-10R-513C opět o zvýšeném výkonu a jinými vrtulemi. O roku 1998 je vyráběna verze C.212-400 s motory TPE331-12JR-701C s modernizovanou avionikou a zvýšeným užitečným zatížením.

Velký počet zákazníků a různorodost jejich požadavků vedla ke vzniku mnoha verzí, lišících se vybavením, umístěním vstupních dveří. Samotné španělské letectvo, vedle předseriových strojů, přestavěných později na fotogrammetrické, objednalo letouny Aviocar v několika verzích, od VIP transportních (C.212 AV/T.12C), přes transportní T.12B až po námořní hlídkové s rozměrnými radary a čidly na přídi a nad ocasní plochou (T.12D). Ale o letounu C.212 lze říci, že létá na všech kontinentech. Vyjmenovávat civilní uživatele ani nelze. V rámci vojenských letectev létají C.212 Severní Americe v USA (C.41), v Mexiku, ve Střední a Jižní Americe například v Panamě, Chile, Ekvádoru, Kolumbii či Argentině. Uživateli v Evropě byly nebo jsou Švédsko, Španělsko, Portugalsko, Francie a Malta. V Africe létají C.212 od severu, až po úplný jih, uživateli jsou nebo byli Čad, Jižní Afrika, Botswana, Zimbabwe a další státy. Austrálie používá své C.212 doma pro výcvik červených bareť a v rámci The Australian Antarctic Division ministerstva životního prostředí operují C.212 v Antarktidě. V Asii létají C.212 samozřejmě v Indonézii, ale uživateli je víc, například Thajsko, Vietnam či Filipíny.

rozpětí: 19,0 m, délka: 15,16 m, max. rychlost: 374 km/h, dostup: 8535 m, dolet: 1760 km

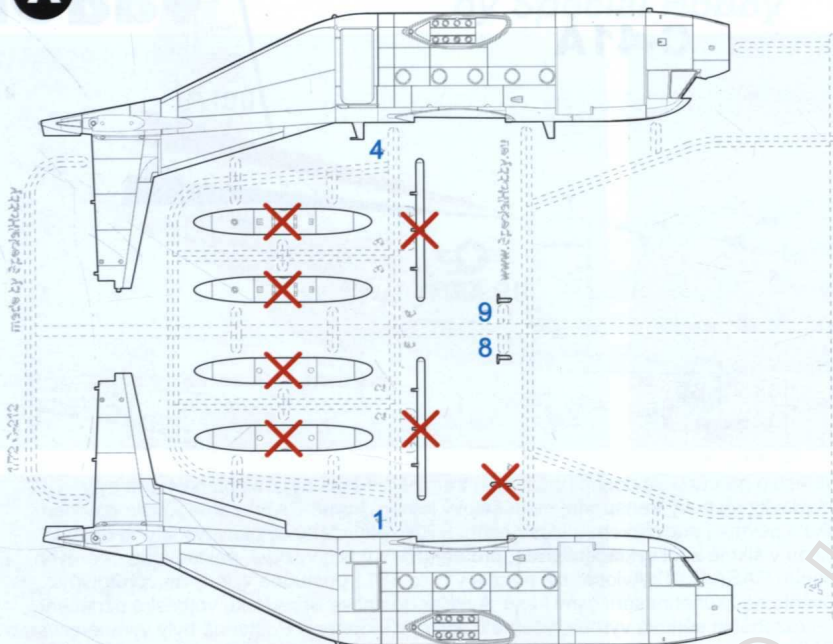
GB

In the late 1960s, the Spanish Air Force or Ejército de Aire, was seeking a new transport aircraft type which was to replace outdated types such as the three-engined Ju-52, which had been used since the 1930s, so specifications for the new transport and multi-purpose aircraft were issued. In order to meet the air force's needs, Spanish company CASA (Construcciones Aeronáuticas SA) proposed a twin-engined, turboprop-powered, high-wing, non-retractable undercarriage cargo aircraft with STOL capabilities. The all-metal construction airframe had the empennage rather high behind the inclined rear fuselage section with hinged tailgate ramp enabling either light military vehicles to be embarked on the board, loading of large-sized cargo or paratroopers to jump out of the plane. The project known as the CASA C-212 Aviocar was eventually accepted and a pair of prototype machines took off for the first time in 1971. The Spanish Military assessed the suitability of the C-212 while using a small pre-production batch of eight aircraft. The type received military designation the T.12. Large scale production was commenced based on huge number of orders from almost all around the world and the type was also licence-built in Indonesia. Several consequent versions were also designed and built, differing by the type of engines used, elongated front fuselage section, larger tailplanes or added winglets. The original C-212-100 was equipped with TPE331-5-251C engines, the follow-up subversions were the C-212-200 with more powerful TPE331-10-501C power units, the C-212-300 with longer nose, winglets and fitted with even more powerful TPE331-10R-513C units and different style of propellers. Since 1984, the C-212-400 has been produced, having TPE331-12JR-701C powerplants, modernised avionic systems and increased payload.

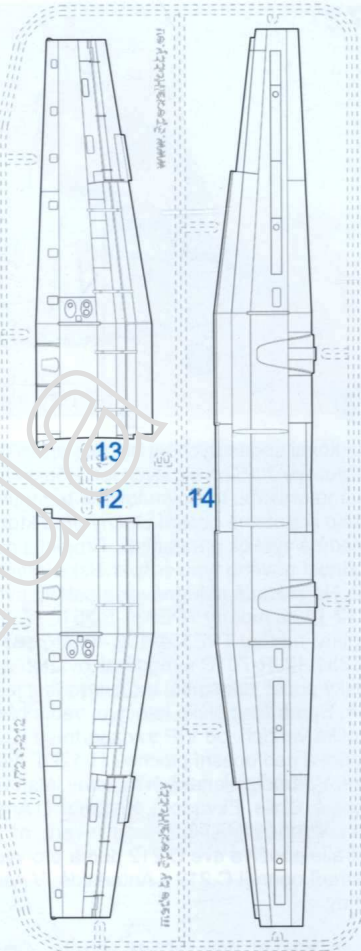
The great number of customers and the wide variety of their requirements was the story behind why so many versions have been in production so far, which differ not only by the powerplants as described above, but more visibly by having many different styles of side fuselage sections and entrance doors. The Ejército del Aire alone, besides the pre-production batch T-12B airframes which would be later converted for photo-reconnaissance missions and known as the TR-12A, saw service of several other C-212 versions, ranging from the VIP transport type C-212 AV/T.12C through to maritime patrol airframes with large radomes and/or sensors in the front fuselage and on top of the tail fin (T.12D). It is obvious that the C-212 has been in service throughout the world and over all continents and the number of all civil sector users seems to be indefinite. In North America, the C-212 was used with the military of the United States (C-41 type), in Central and South America, air forces of Mexico, Panama, Chile, Ecuador, Colombia and Argentina. The Casa is also flying still in Europa, with air forces of Sweden, Spain, Portugal, France and Malta. In Africa, the Casa can be seen from the very north down to the southernmost territories, the users were or still are for instance Chad, South Africa, Botswana, Zimbabwe and others. Down under, the Australian Army use their C-212s in training of the Red Beret Parachute Display Team, and the Australian Department of the Environment use their C-212s as a part of the Australian Antarctic Division over Antarctica. In Asia, the type is operated of course by Indonesia, but among other users there might be mentioned also Thailand, Vietnam or the Philippines.

Wingspan: 19,0 m, Length: 15,16 m, Max. Speed: 374 km/h, Ceiling: 8535 m, Range: 1760 km

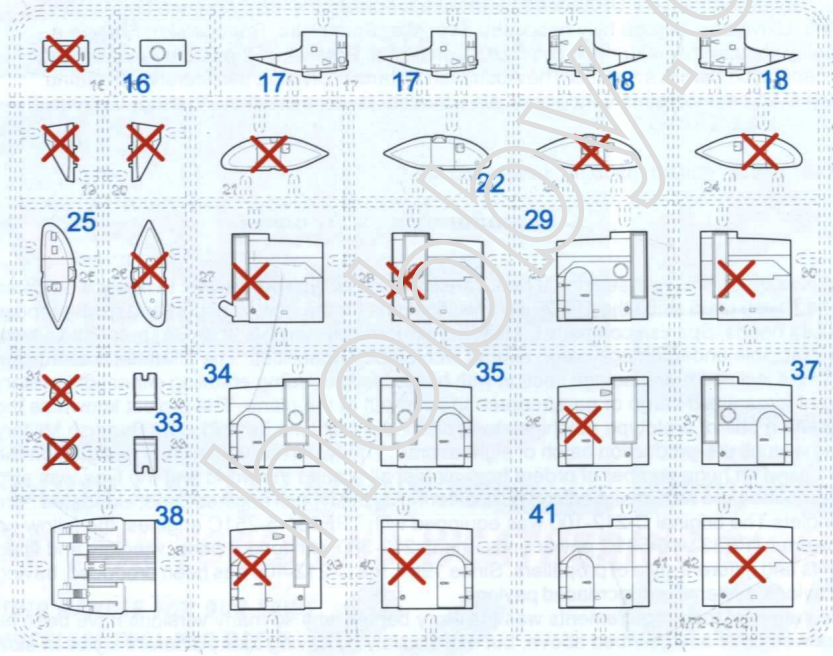
A



B



C



Barvy GUNZE/ GUNZE Colour No.

A	Černá / BLACK	H12/C33
B	Sv. šedomodrá / LT. GULL GRAY	H51/C11
C	Olivová / OLIVE	H78/C38
D	Barva pneu / TIRE BLACK	H77/C137
E	Hliník / ALUMINIUM	H8/C8
F	Opálený kov / BURNT IRON	H76/C61
G	Červená čirá / CLEAR RED	H90/C47
H	Zelená čirá / CLEAR GREEN	H94/C138
I	Lesklá bílá / WHITE	H1/C1
J	Hnědočervená / LEATHER	H47/C41
K	Červená / RED	H3/C3

X = Tento díl nepoužít
Do not use this part

SYMBOLS

? MOŽNOST VOLBY
OPTIONAL
NACH BELIEBEN
OPTION

POUŽIT KYANOAKRYLÁTOVÉ LEPIDLO
INSTANT CYANOACRYLATE GLUE
ZYANOAKRYLÁTKLEBER
ADHÉSIF CYANOACRYLAT

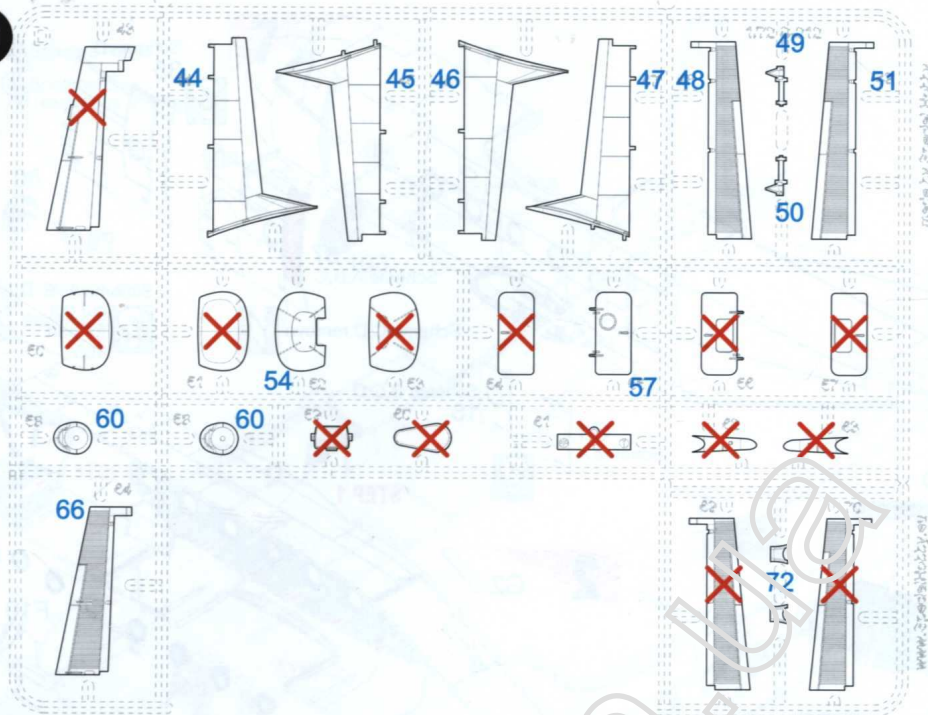
OHNOUT
BEND
BIEGEN
COURBER

ZHOTOVIT NOVÉ
SCRATCH BUILD
FERTIGSTELLEN
ACHEVER

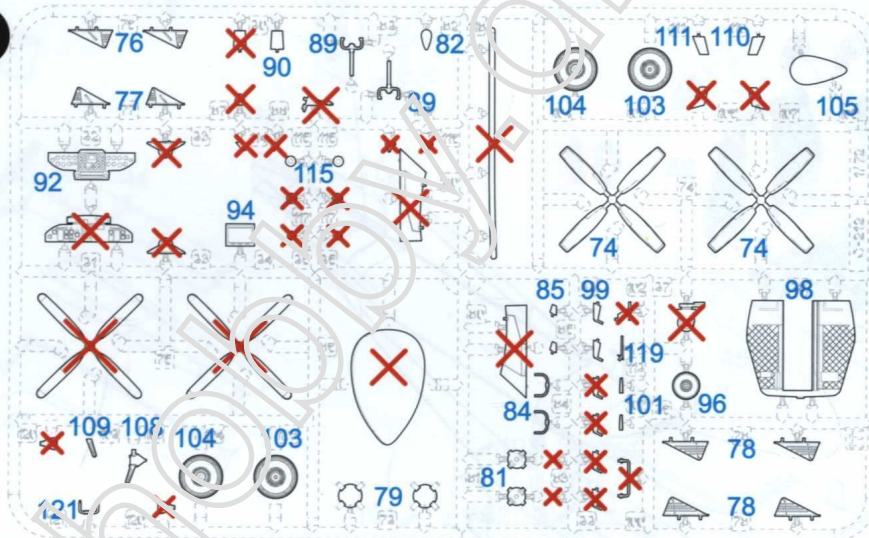
ŘEZAT/VRTAT
CUT OFF/DRILL
ENTFERNEN
DETACHER

GSI **A** **NATRÍT**
COLOURS CODE **COLOUR**
FARBEN
PEINDRE

D



E

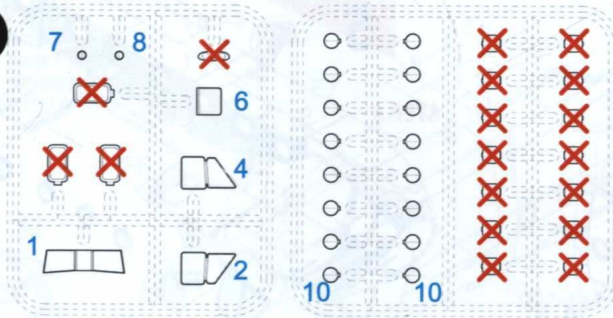


Tento díl nepoužít
Do not use this part

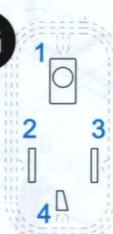


CLEAR Parts

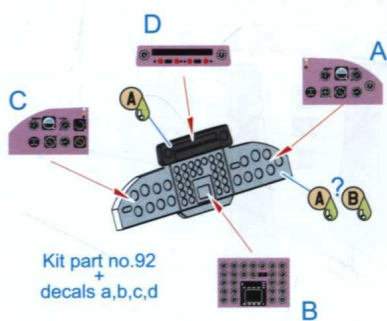
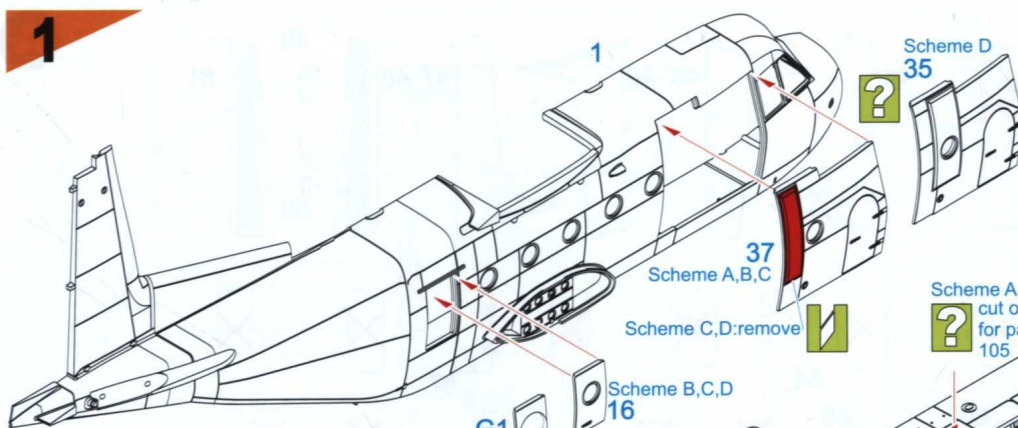
F



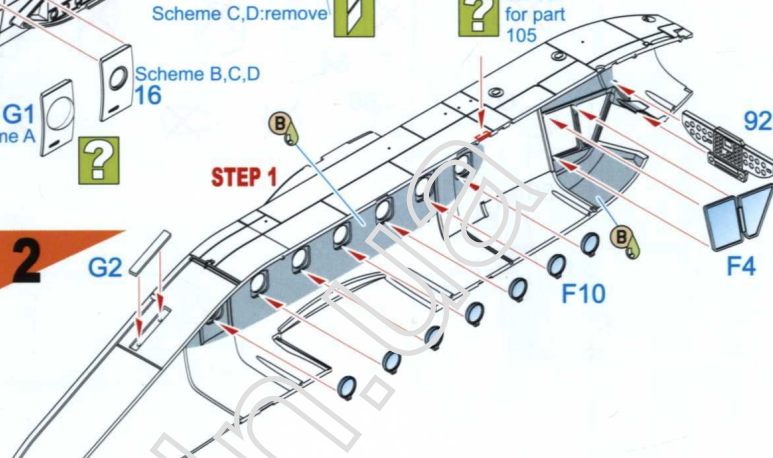
G



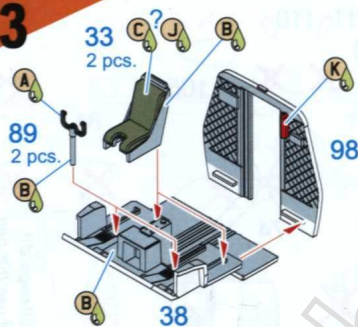
1



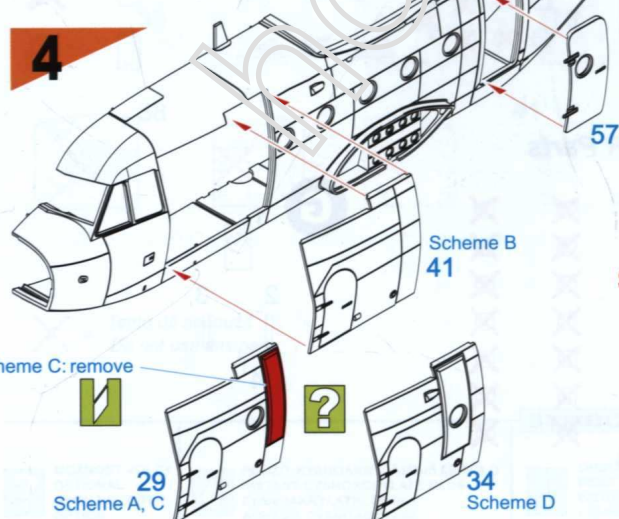
2



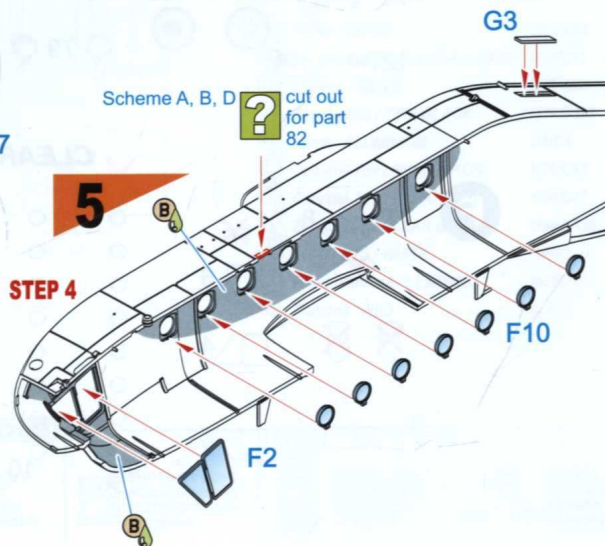
3

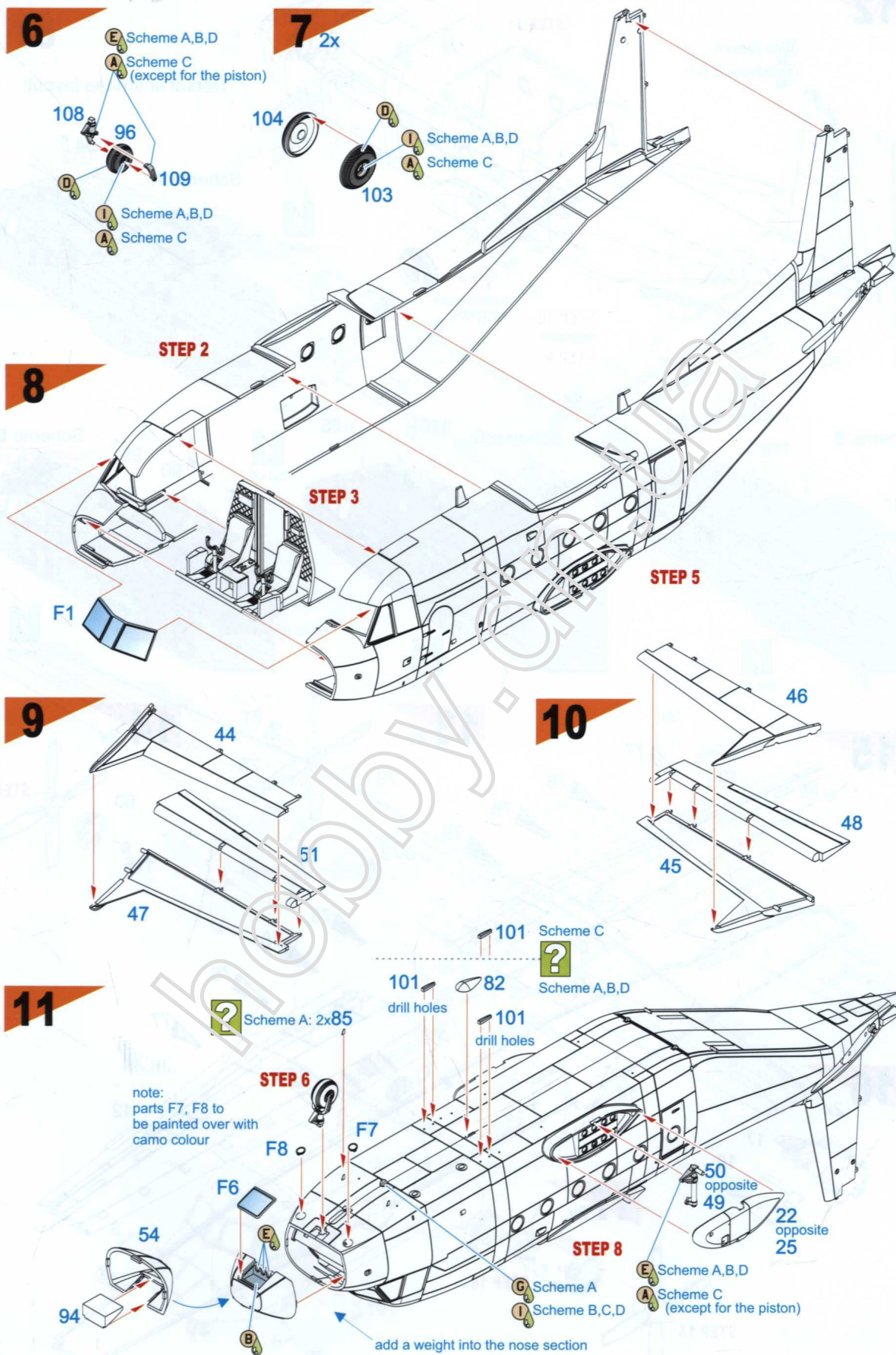


4

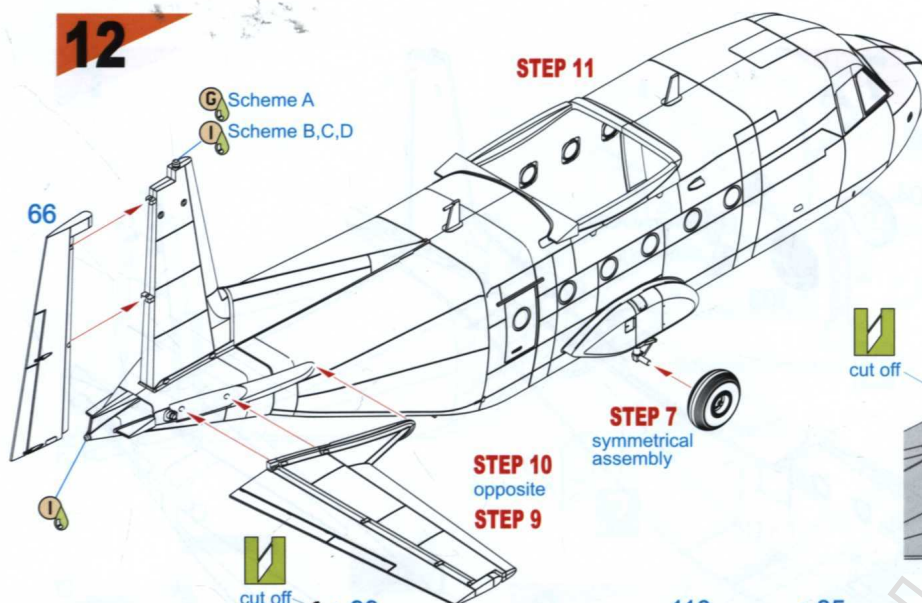


5





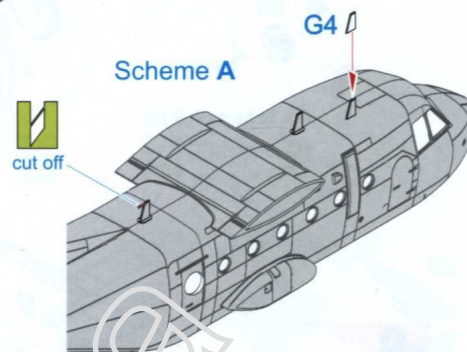
12



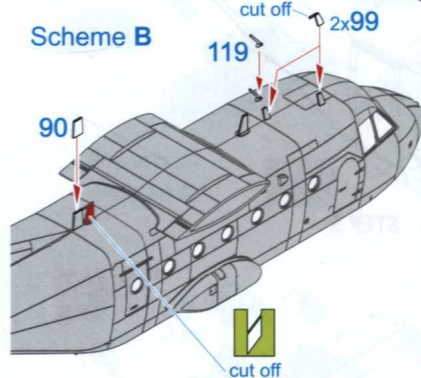
STEP 11

Dorsal antennae layout:

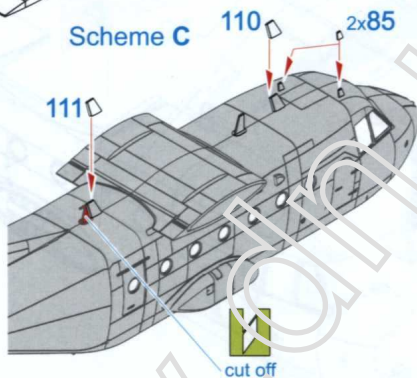
Scheme A



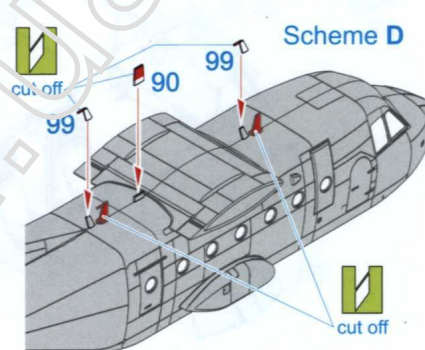
Scheme B



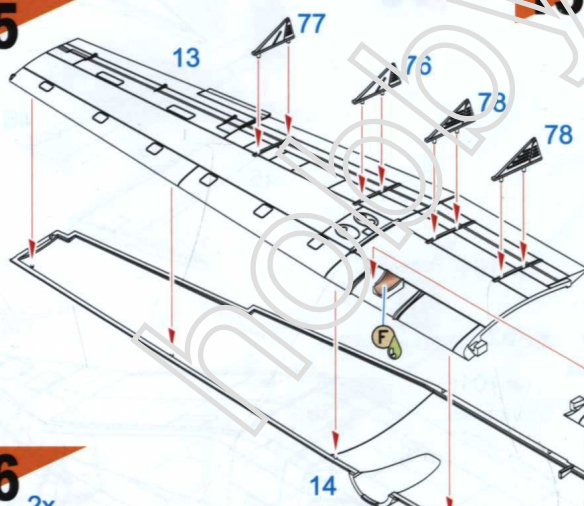
Scheme C



Scheme D



15



13



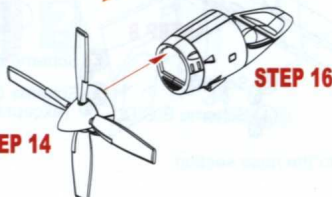
14



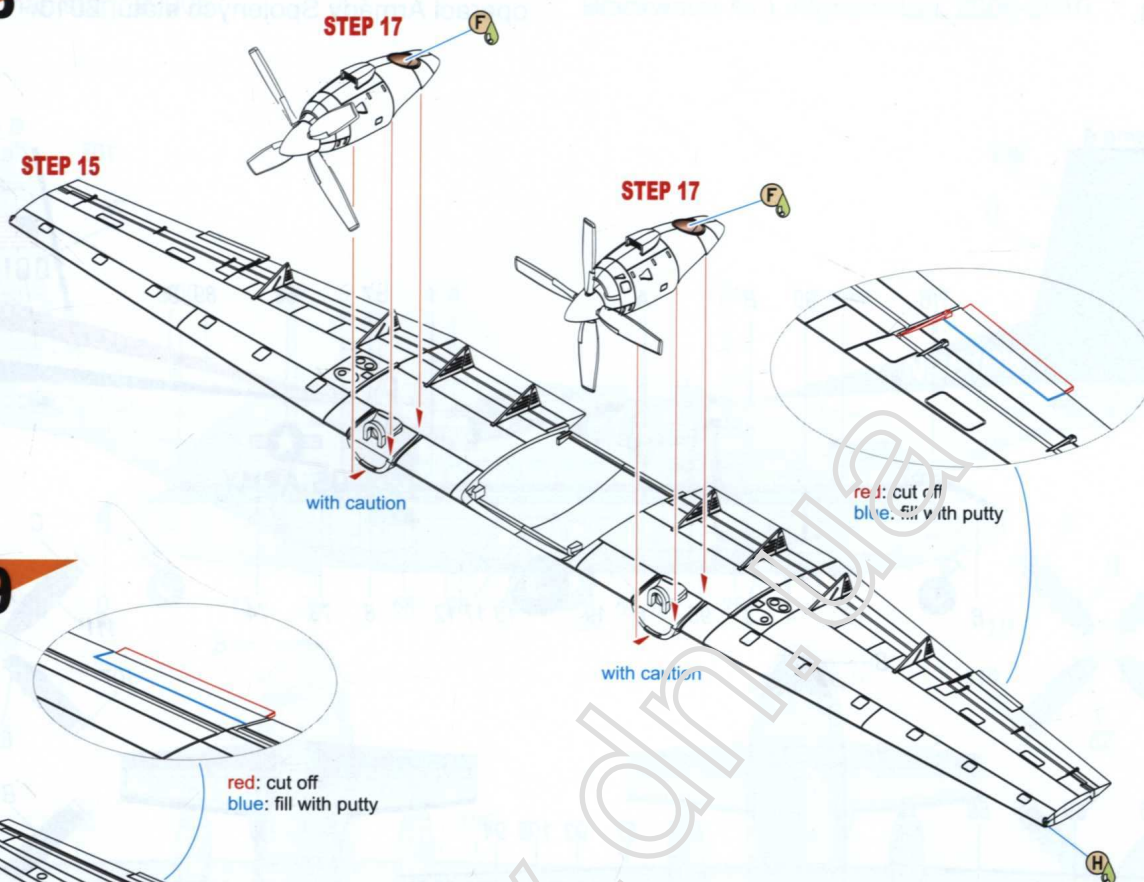
16



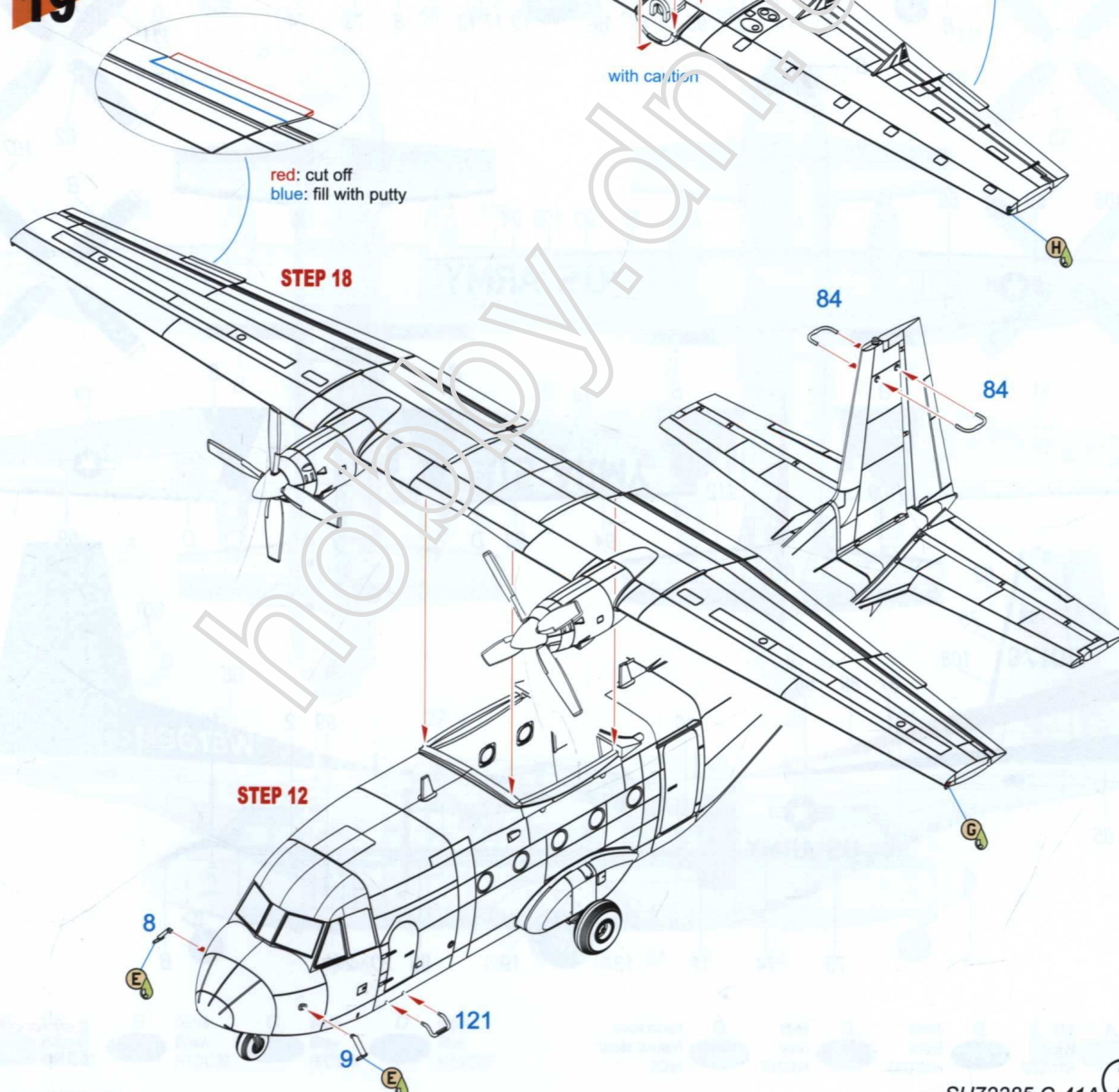
17



18



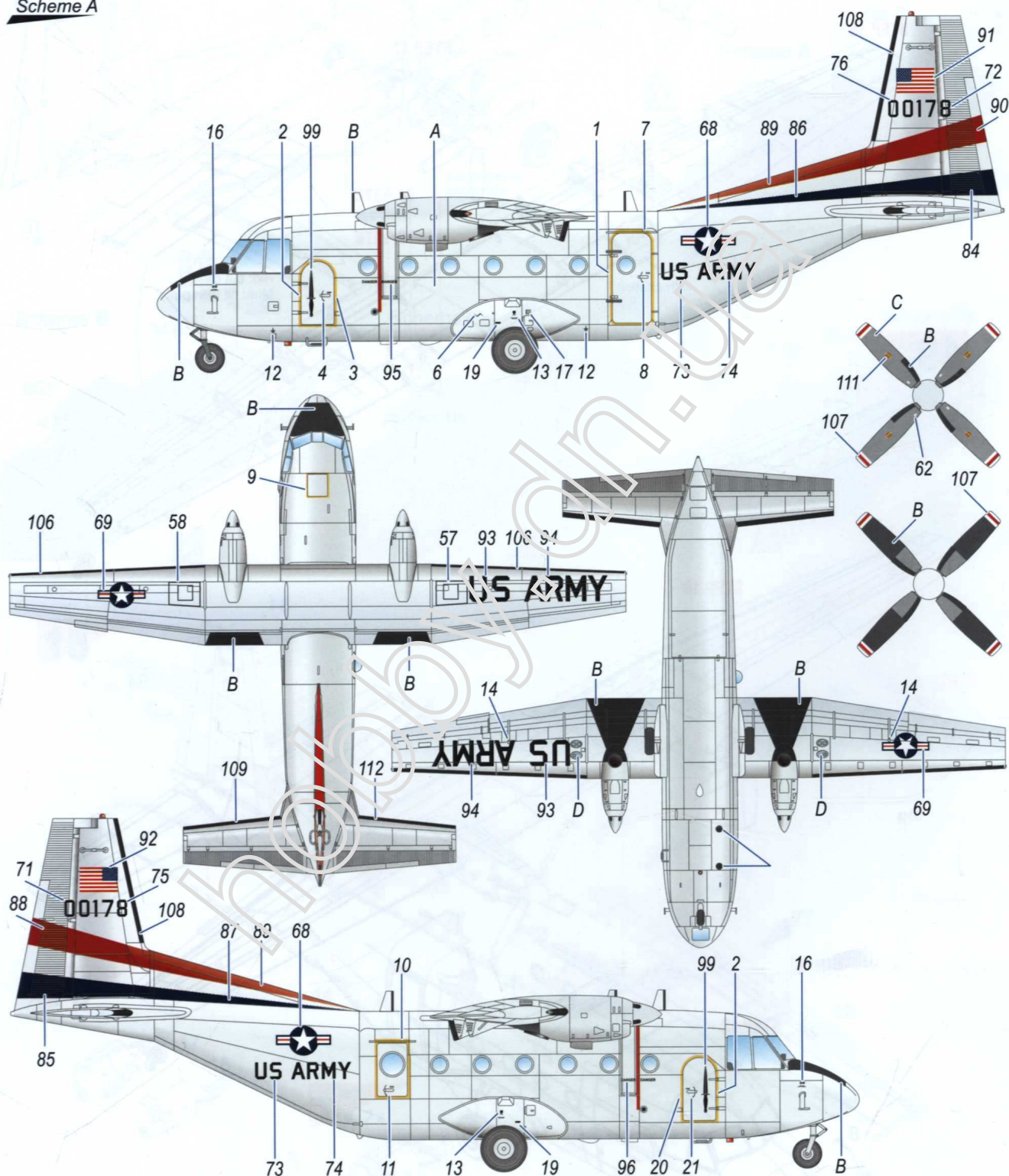
19



C-41A / CASA 212-200, c/n 344, s/n 90-0178
US Army Special Operations Aviation Command,
2013.

C-41A / CASA 212-200, výr.č. 344, sér.č. 90-0178
USASOAC - Velitelství zvláštních leteckých
operací Armády Spojených států, 2013.

Scheme A



A bílá White H11/C62
B černá Black H12/C33
C šedá Grey H/C315
D barva kovu Natural Metal H/C8

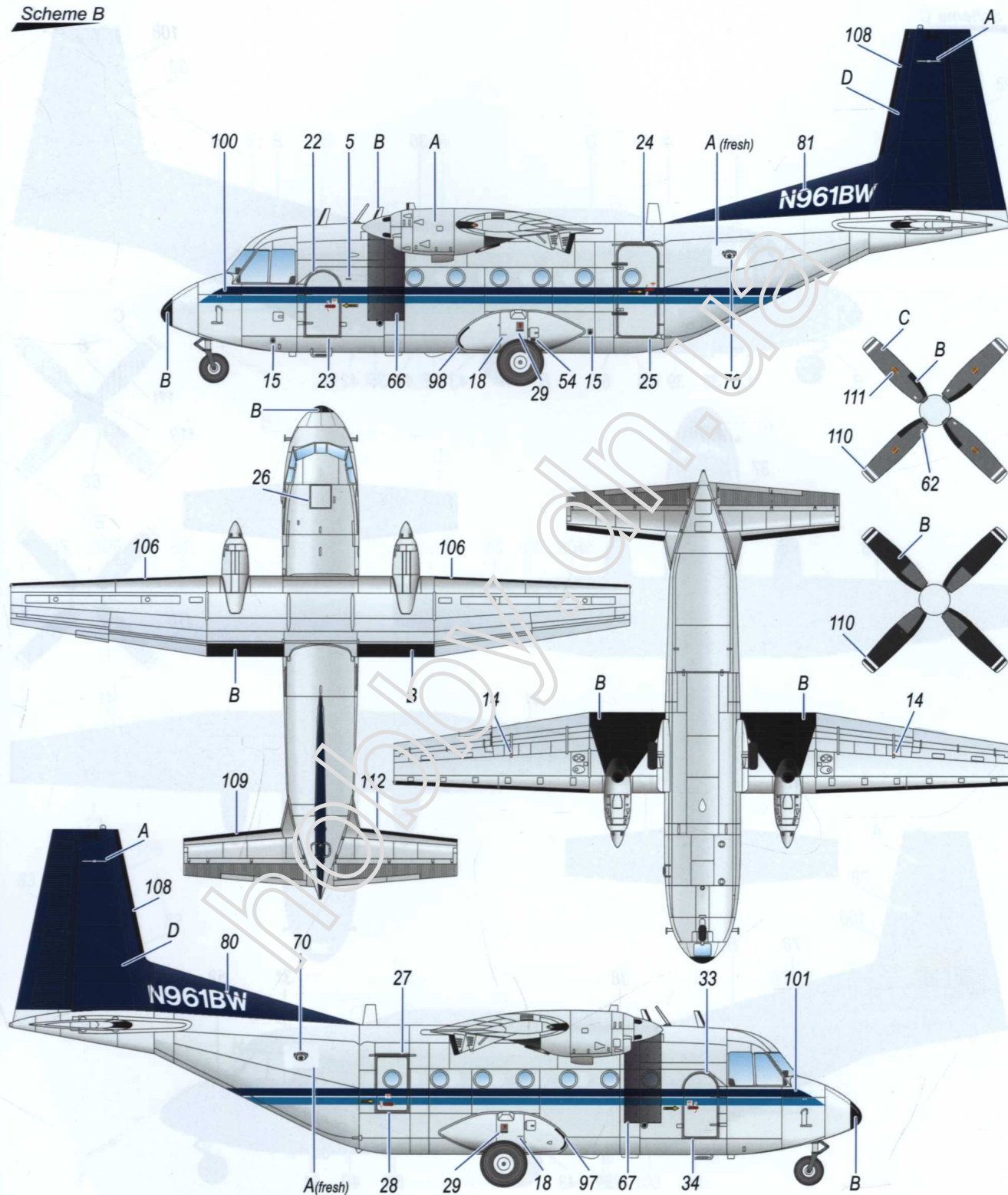
special
HOBBY

SH72385 C-41A

C-41A / CASA 212-200, c/n 248, N961BW
Aviation Worldwide Services (formerly Blackwater
Av.), Afghanistan, 2000s.

C-41A / CASA 212-200, c/n 248, N961BW
Aviation Worldwide Services (původně
Blackwater Av.), Afghanistan, 2000-2010.

Scheme B



A bílá White H11/C62	B černá Black H12/C33	C šedá Grey H/C315	D modrá Blue H15/C65
-----------------------------------	------------------------------------	---------------------------------	-----------------------------------

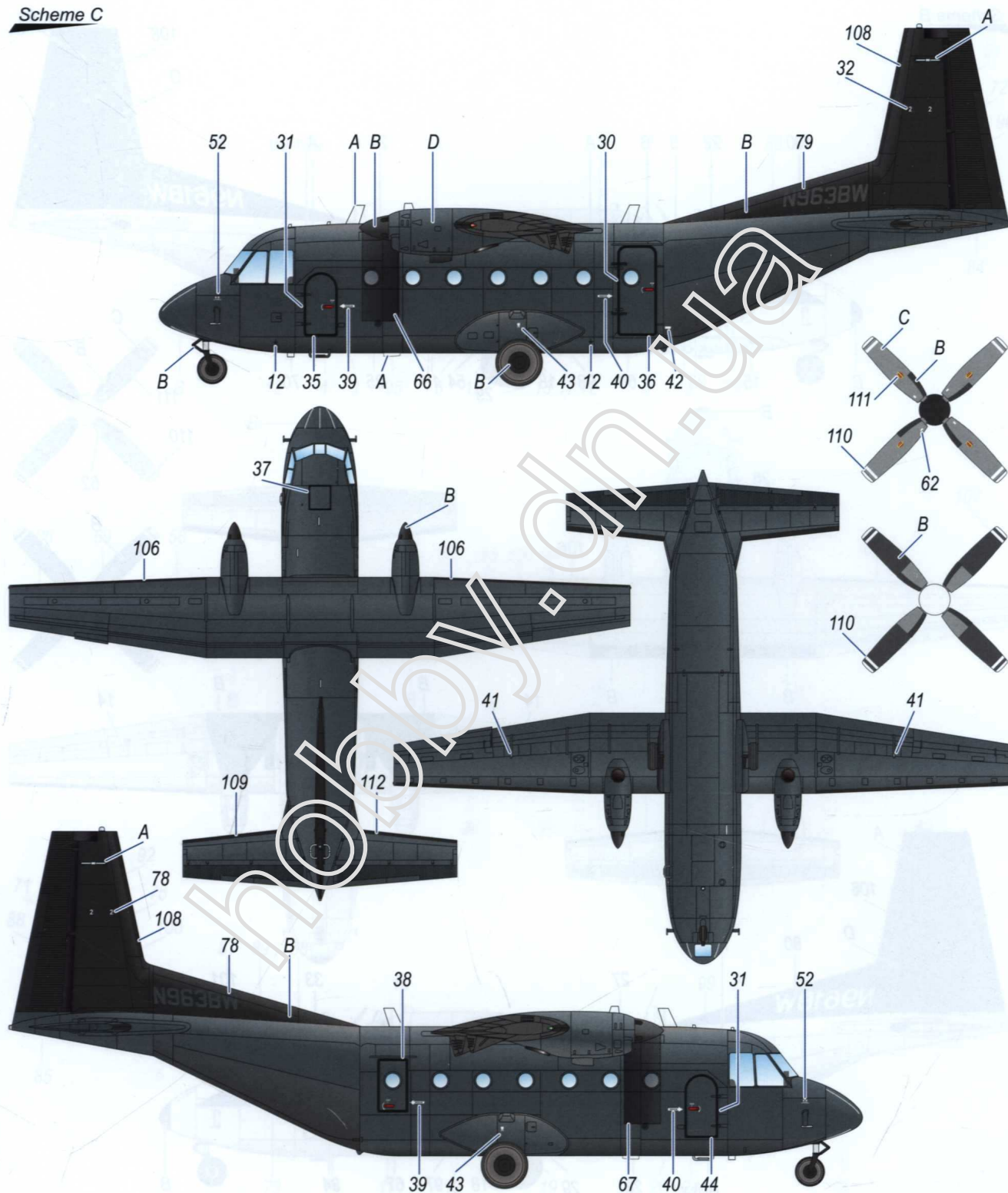
**special
HOBBY**

SH72385 C-41A

C-41A / CASA 212-200, c/n 320, N963BW
Xe Services (formerly Blackwater Av.), 2000s.

C-41A / CASA 212-200, výr.č. 320, N963BW
Xe Services (původně Blackwater Av.), 2000-2010.

Scheme C



A bílá White H11/C62
B černá Black H12/C33
C šedá Grey H/C315
D tmavě šedá Dk. Grey H/C331

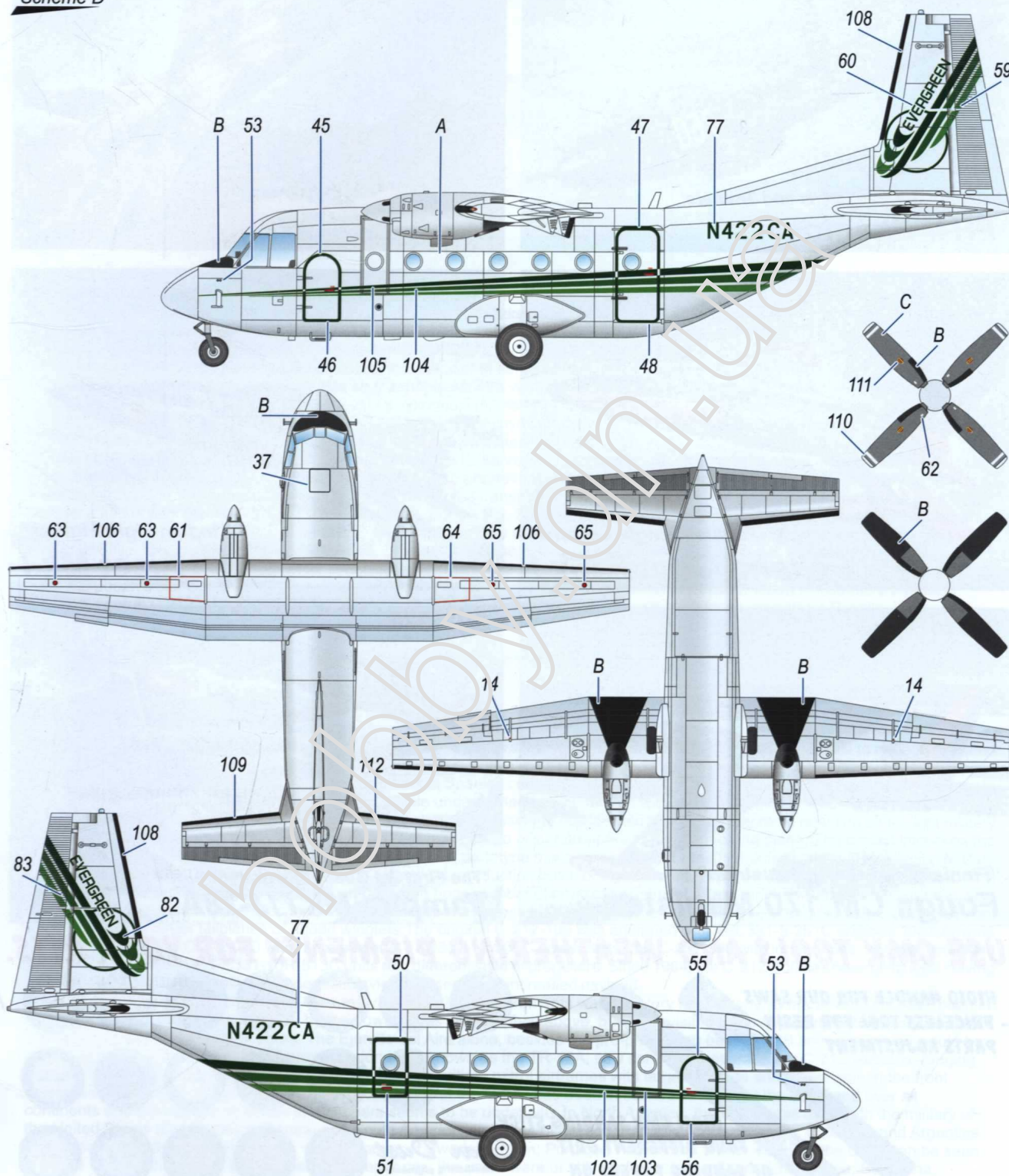
special
HOBBY

SH72385 C-41A

C-41A / CASA 212-200, c/n 238, N422CA
Evergreen Intl. Airlines, operated by CIA, 2000s.

C-41A / CASA 212-200, výr.č. 238, N422CA
Evergreen Intl. Airlines, provozovaná CIA, 2000-2010.

Scheme D



A	B	C
bilá	černá	šedá
White	Black	Grey
H11/C62	H12/C33	H/C315

special
HOBBY

SH72385 C-41A

**special
HOBBY**

Attractive 1/72 scale models offered
by Special Hobby

**special
HOBBY**

SH72297



'Demonstration Teams and Trainers'
FH-1 Phantom

SH72347



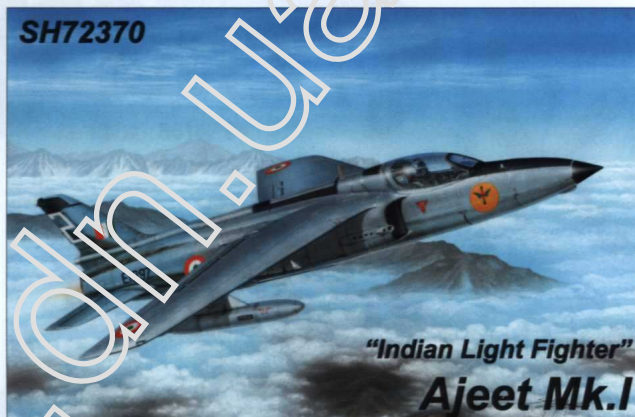
Mirage F.1C

SH72322



"British Single Seaters"
Folland Gnat F Mk.I

SH72370



"Indian Light Fighter"
Ajeet Mk.I

SH72373



"Finnish, German and Austrian"
Fouga CM.170 Magister

SH72339



'The First Jet Guardians of Neutrality'
Vampire Mk.I / J-28A

USE CMK TOOLS AND WEATHERING PIGMENTS FOR YOUR KITS.

H1010 HANDLE FOR OUR SAWS
- PRICELESS TOOL FOR RESIN
PARTS ADJUSTMENT



H1011 CMK SANDING STICK
- FOUR DIFFERENT GRIT
OF SANDING PAPERS ON
ONE SANDING STICK.



ALL OF THE ABOVE ITEMS CAN BE FOUND AND ORDERED WWW.SPECIALHOBBY.EU
VIA OUR OFFICIAL WEBSITE AND E-SHOP..... WWW.CMKKITS.COM