

SE.5a Wolseley Viper

eduard

BRITISH WWI FIGHTER

1/48 SCALE PLASTIC KIT

ProfIPACK
edition

#82131



ÚVODEM

Royal Aircraft Factory SE.5a je považován za jeden z nejrychlejších a neúčinnějších stíhacích letounů 1. světové války. Nicméně příběh tohoto „Spitfiru Velké války“, jak je SE.5a někdy označován, rozhodně nebyl bezproblémový. SE.5 (Scout Experimental 5) zkonstruovali Henry Folland, John Kenworthy a major Frank Gooden jako stíhací letoun poháněný novým motorem V8 Hispano-Suiza 8Aa o maximálním výkonu 150 koní (110 kW). Jak se rotační motory blížily maximu svého vývojového potenciálu, byly právě řadové, kapalinou chlazené pohonné jednotky považovány za slibnou cestu k dalšímu zvyšování výkonů. První prototyp se poprvé vznesl 22. listopadu 1916, čímž byla zahájena poněkud trnitá cesta k jednomu z nejlepších letounů 1. světové války. Nový motor měl technické problémy, dalšími problémy trpěla konstrukce draku, především křídla. Dva první prototypy byly ztraceny při haváriích, z nichž jedna stála život i továrního šéfpilota společnosti RAF a jednoho z konstruktérů F. W. Goodena (28. ledna 1917). Problémy konstrukce byly částečně vyřešeny u třetího prototypu, který se již stal předobrazem první produkční verze nového stíhače.

SE.5 byly zavedeny do výzbroje nejprve u 56. squadrony RFC v dubnu 1917. Tato jednotka byla domovem celé řady stíhacích es. Jedním z nich byl Albert Ball, který se stal hybnou silou proměny SE.5 ve skutečně vynikající letoun. Nový stíhač byl totiž přijat s rozpaky kvůli nezvykle vysoké pozici sedačky pilota, velkému větrnému štítu, který jej měl chránit, a výzbrojí sestávající z kulometu Vickers ráže 7,7 mm montovaném na trupu a Lewisem stejně ráže umístěným na horním křídle. Ball pracoval společně se svým mechanikem po nocích a odstraňoval menší i větší problémy, na které piloti postupně přicházeli. Většina modifikací byla následně na úrovni squadrony přijata. Velký větrný štít byl nahrazen klasickým a pozice sedadla se snížila na obvyklou úroveň. I tak si piloti pochvalovali dobrý výhled do všech stran. Změny navržené piloty 56. squadrony byly záhy zavedeny také do sériové výroby. Poslední kusy SE.5, vyrobené v červenci 1917, byly navíc vybaveny výkonnější verzí motoru Hispano-Suiza 8Ab s výkonem 200 koní (150 kW), což dalo vzniknout verzi SE.5a. Výroba SE.5 tak byla zastavena po pouhých 77 vyrobených kusech a naplno se rozběhla výroba verze SE.5a v celkem šesti továrnách: Vickers (2164 kusů), Austin Motors (1650 kusů), Air Navigation and Engineering Company (560 kusů), Wolseley Motors Limited (431 kusů), Martinside (258 kusů) and Royal Aircraft Factory (200 kusů). Americký Curtiss Aeroplane and Motor Company postavil jeden exemplář, který byl vzorovým kusem pro zamýšlenou výrobu tisícovky SE.5a, které měly primárně zamířit k americkým squadronám bojujícím v rámci Amerického expedičního sboru. Přibližně však znamenalo konec tohoto plánu.

SE.5a je často porovnáván s jiným slavným britským stíhačem té doby, Sopwith Camelem, posledním významným britským letounem s rotačním motorem. Vzhledem k principiálně rozdílným pohonným jednotkám se však jednalo o velmi odlišné letouny. Camel byl nesmírně obratný díky těžišti posunutému extrémně dopředu a také díky obrovskému reakčnímu momentu motoru Clerget, který umožňoval provádět velmi rychlé pravé zatáčky. Jenže Camel byl také letoun náročný na pilotáž, pro nezkušené piloty vysloveně nebezpečný. SE.5a byl naproti tomu nejen rychlý, ale také velmi stabilní a snadno ovladatelný. Nebyl tak hbitý jako Camel, nicméně stále dostatečně hbitý pro manévrový boj, navíc ve výškách nad 3000 m měl již jasně navrch nejen nad Camelem, ale hlavně nad téměř všemi stroji protivníka. Určitou výhodou představovalo i netradiční uspořádání výzbroje s kulometem na horním křídle, který umožňoval pilotům blížit se nepozorovaně výše letícím nepříteli zespu a výkopným Lewisem na něj zaútočit. Někteří piloti však tuto výzbroj zpochybňovali a dali by přednost dvěma trupovým Vickersům. Nicméně problémy provázející zpočátku synchronizaci Constantinesco hovořily proti. Pro piloty SE.5a bylo stažení kulometu z křídla dolů pro přebití vcelku snadné, nicméně výměna zásobníku a vysunutí kulometu zpět do palebné pozice, to už bylo něco zcela jiného. Proud vzduchu mohl dokonce vmést uvolněný prázdný zásobník pilotovi do tváře. Letci se nicméně naučili, jak dostat z SE.5a to nejlepší. Cestu přitom ukazovali ti nejlepší z nejlepších. Po Albertu Ballovi to byl například James McCudden, bývalý ženista a letecký mechanik, později eso s 57 sestřely, který využil svých znalostí motorů k vyladění svého SE.5a tak, aby mohl osamoceně napadát vysoko létající pozorovací Rumpley. Zatímco pro běžné SE.5a byl hraniční dostup 5200 m, McCuddenův stroj stoupal až do 6100 m. A jiný ze slavných mužů RFC Edward C. Mannock vyvinul taktiku boje, která umožňovala maximálně využívat předností SE.5a.

Hisso a Viper

Problémy s dodávkami a spolehlivostí motorů Hispano-Suiza, kterým se zkráceně přezdívalo „Hisso“, provázely SE.5a po celou jejich službu. Výsledkem byla spousta modifikací pohonných jednotek jak u Francouzů dodávaných Hispano-Suiza, tak u britských motorů Wolseley, které byly obvykle pouze dalším vývojem agregátů Hispano-Suiza. U ranějších verzí byl motor osazen reduktorem a vrtule se otáčela z pilotova pohledu doleva. Pozdější motory již měly spolehlivější přímý náhon a vrtule se otáčela doprava. Protože firma Hispano-Suiza dodávala většinu motorů s reduktorem, byly tyto verze SE.5a hovorově označovány jako „Hisso“, ať už motor pocházel od francouzského dodavatele, nebo od britského. U motorů s přímým náhonem zase převládaly dodávky motorů Wolseley Viper a proto byly tyto stroje označovány jako „Viper“, opět bez rozlišování dodavatele. Po uzavření příměří organizovala britská vláda velký výprodej válečných přebyteků a veřejnosti byly nabízeny k odkoupení i vojenské letouny. SE.5a byly mezi nimi, prodávány se po pěti librách šterlinků, což je dnes zhruba ekvivalent 1500 liber šterlinků. Někteří piloti, kteří neměli to štěstí si s SE.5a za války zalétat, stroj zakoupili, provedli s ním jeden testovací let a se slevou jej zase vrátili. Takovou měl na konci války SE.5a pověst, že byli ochotni zaplatit za to, aby si jej mohli aspoň vyzkoušet. Rada z nich ale byla skutečně odkoupena a provozována při leteckých závodech, nebo při „psaní na oblohu“, což byl v meziválečných letech populární způsob reklamy.

82131 - NAV1

ATTENTION



UPOZORNĚNÍ



ACHTUNG



ATTENTION



注意



Carefully read instruction sheet before assembling. When you use glue or paint, do not use near open flame and use in well ventilated room. Keep out of reach of small children. Children must not be allowed to suck any part, or pull vinyl bag over the head.



Před započítím stavby si pečlivě prostudujte stavební návod. Při používání barev a lepidel pracujte v dobře větrané místnosti. Lepidla ani barvy nepoužívejte v blízkosti otevřeného ohně. Model není určen malým dětem, mohlo by dojít k požití drobných dílů.

INSTRUCTION SIGNS * INSTR. SYMBOL * INSTRUKTION SINNBILDEN * SYMBOLES * 記号の説明

OPTIONAL
VOLBABEND
OHNOUTOPEN HOLE
VYVRTAT OTVORSYMETRICAL ASSEMBLY
SYMETRICKÁ MONTÁŽNOTCH
ZÁREZREMOVE
ODRIZNOUTAPPLY EDUARD MASK AND PAINT
POUŽIT EDUARD'S MASK NABARVIT

PARTS



DÍLY



TEILE

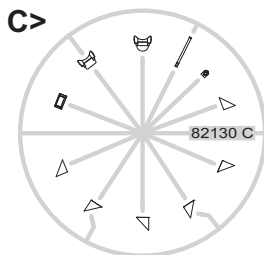
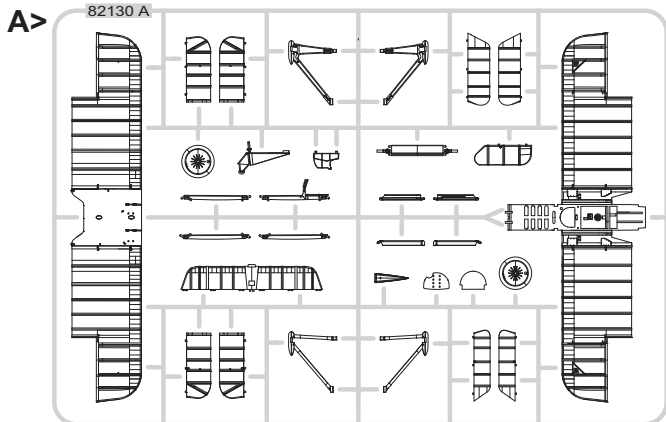


PIĚCES

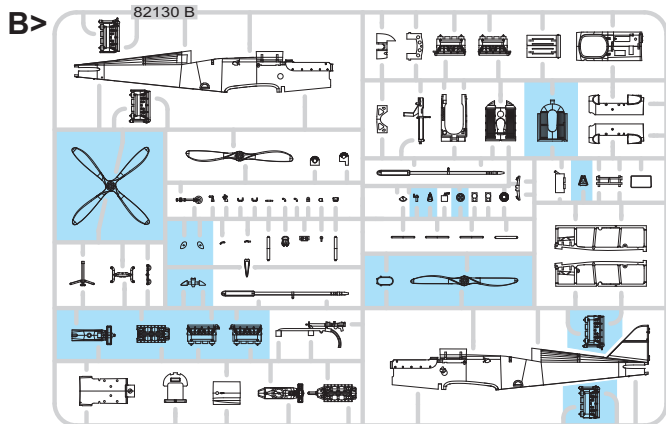
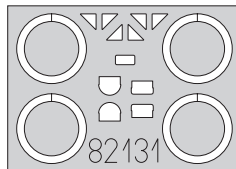
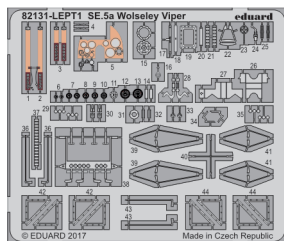


部品

PLASTIC PARTS



eduard
MASK

PE- PHOTO ETCHED
DETAIL PARTS

-Parts not for use. -Teile werden nicht verwendet. -Pièces à ne pas utiliser. -Tyto díly nepoužívejte při stavbě. - 使用しない部品

COLOURS



BARVY



FARBEN



PEINTURE

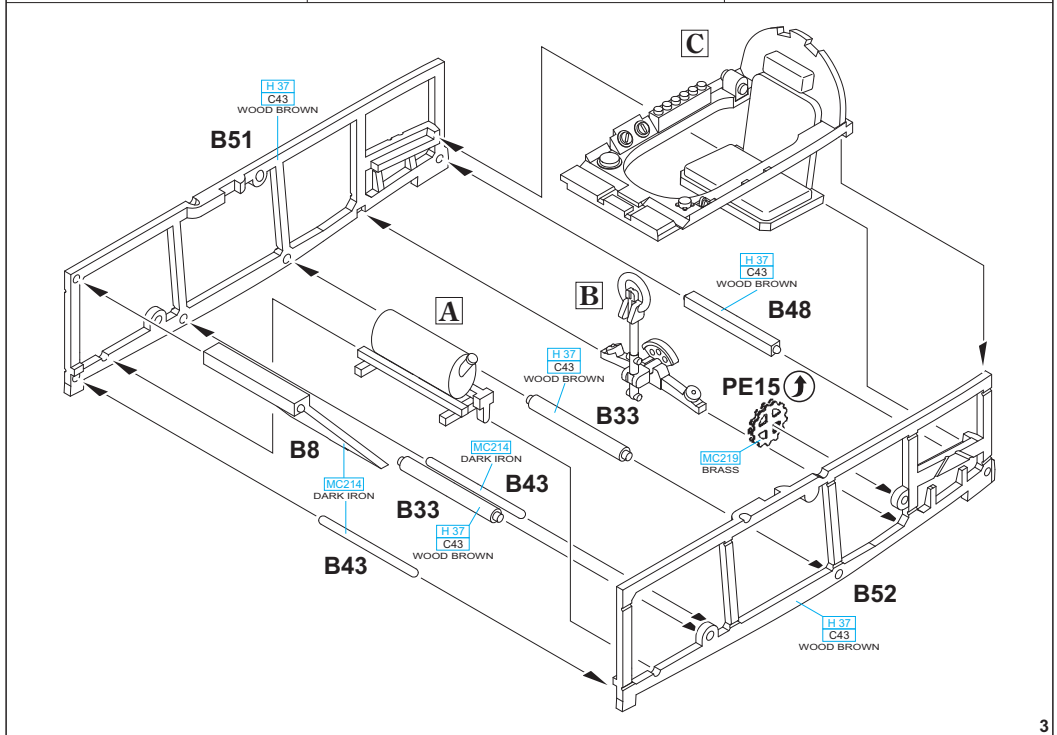
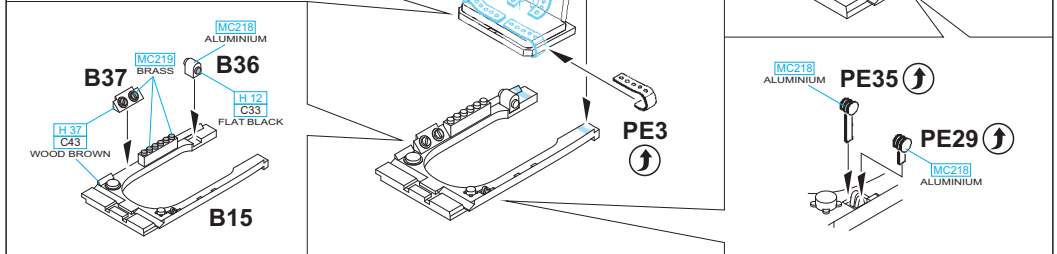
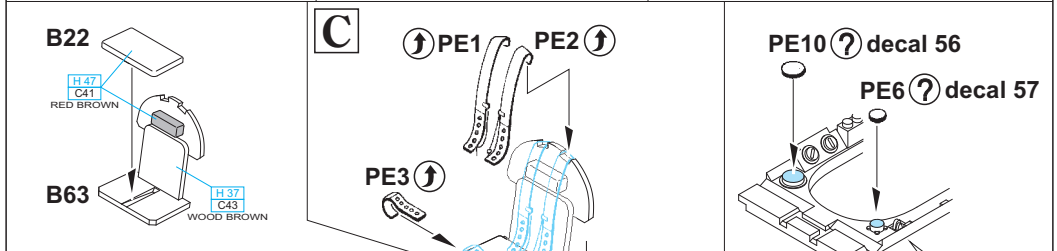
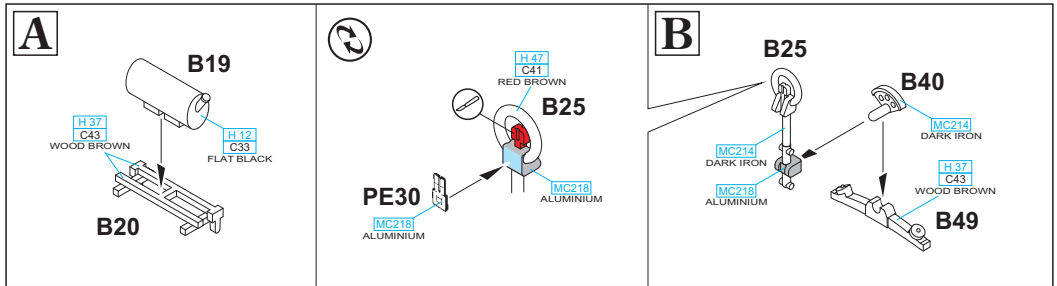


色

GSI Creos (GUNZE)		
AQUEOUS	Mr.COLOR	
H.3	C3	RED
H.5	C5	BLUE
H.11	C82	WHITE
H.12	C33	FLAT WHITE
H.33	C81	RUSSET

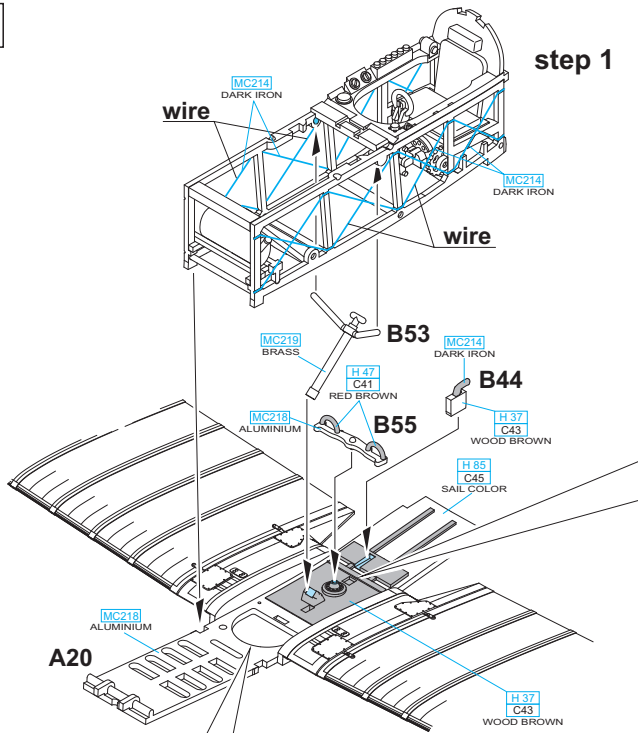
AQUEOUS	Mr.COLOR	
H.47	C43	WOOD BROWN
H.47	C41	RED BROWN
H.51	C11	LIGHT GULL GRAY
H.52	C12	OLIVE DRAB
H.55	C45	SAIL COLOR
H.309	C309	GREEN

Mr.METAL COLOR		
MCPT4		DARK IRON
MCPT6		ALUMINIUM
MCPT8		BRASS

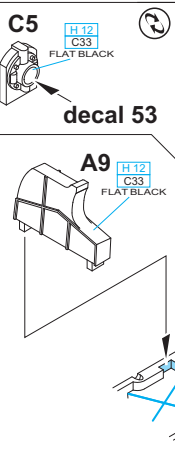
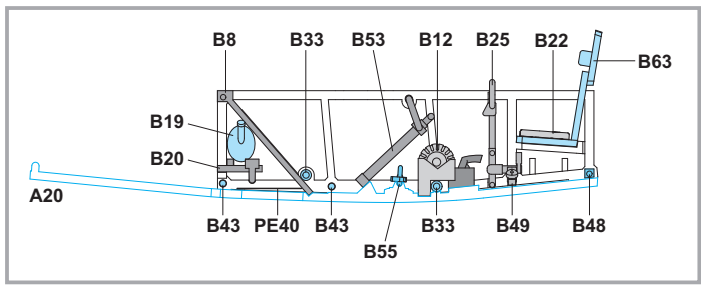
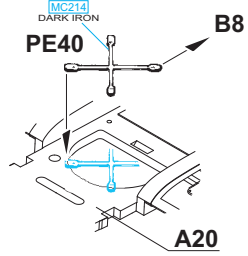
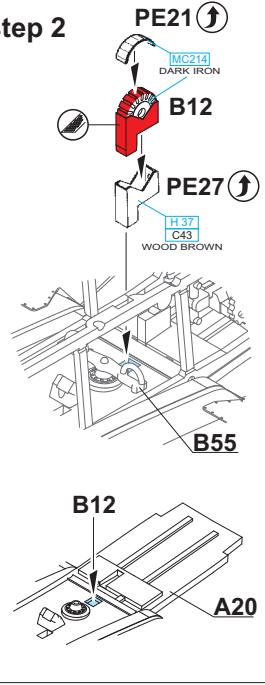


D

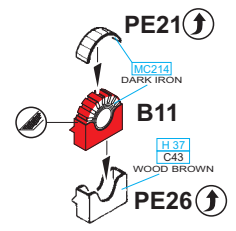
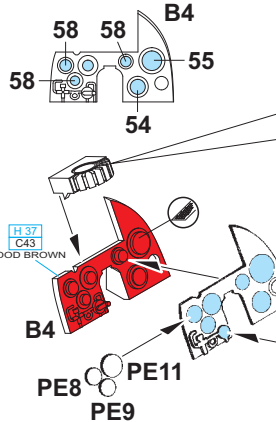
step 1

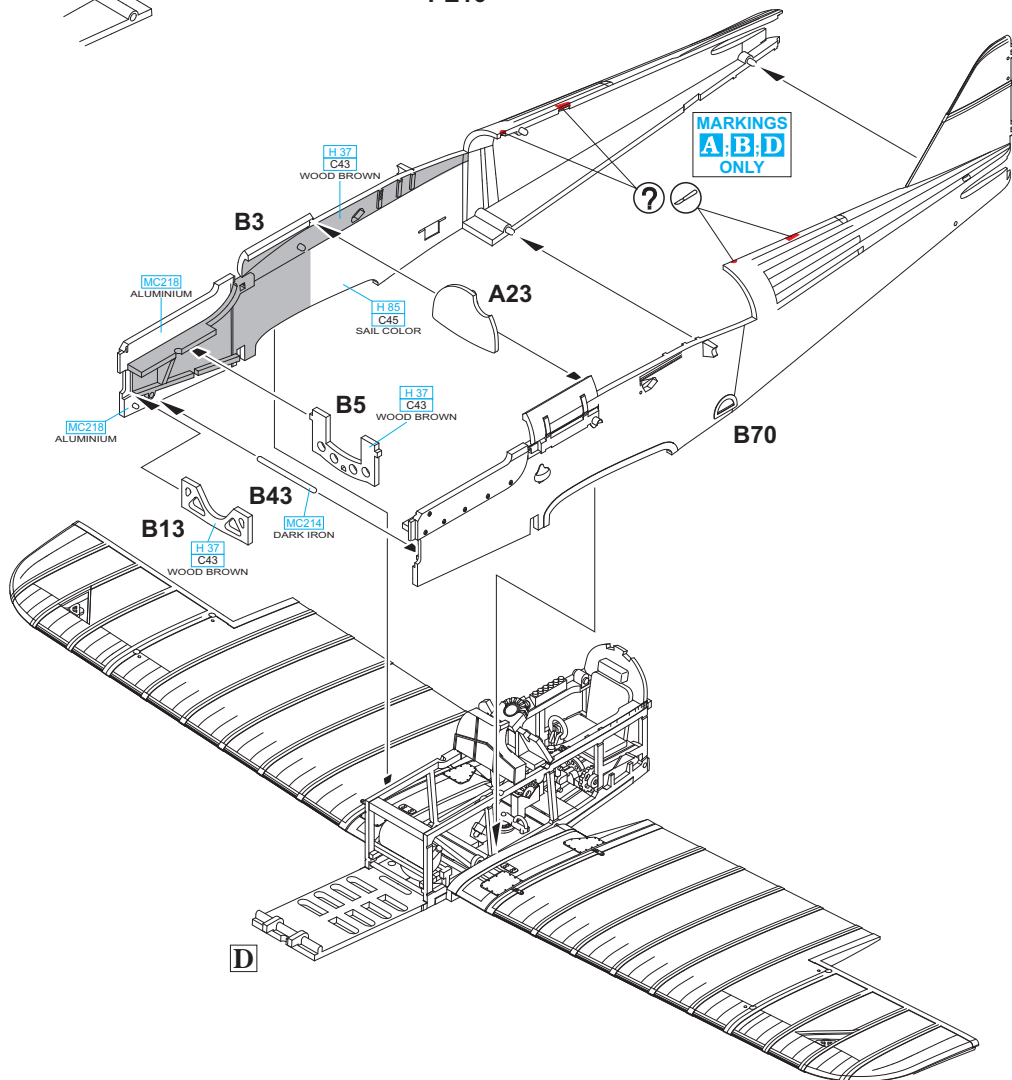
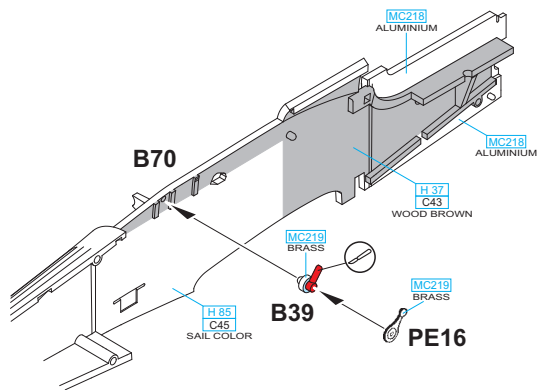


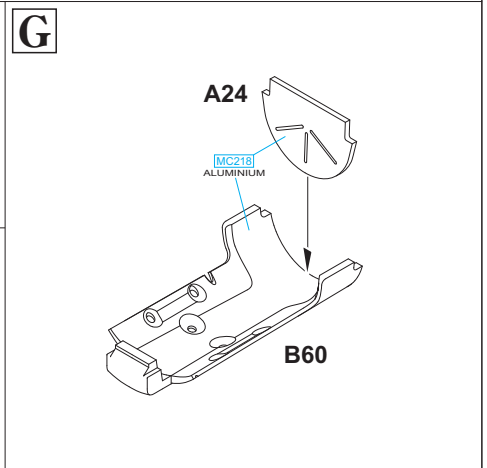
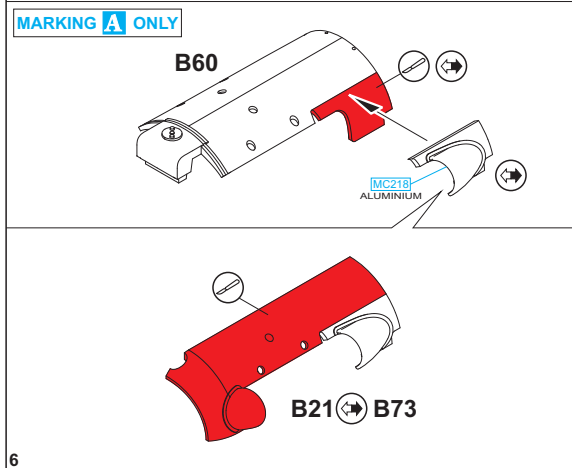
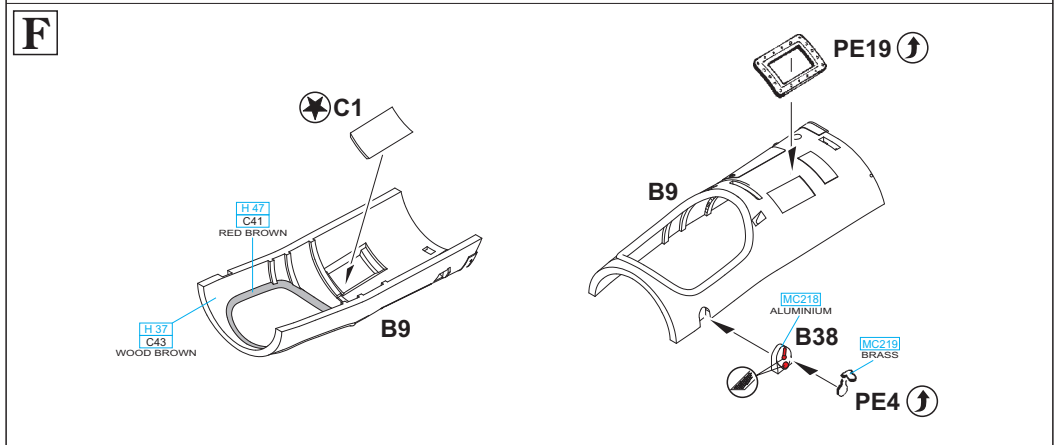
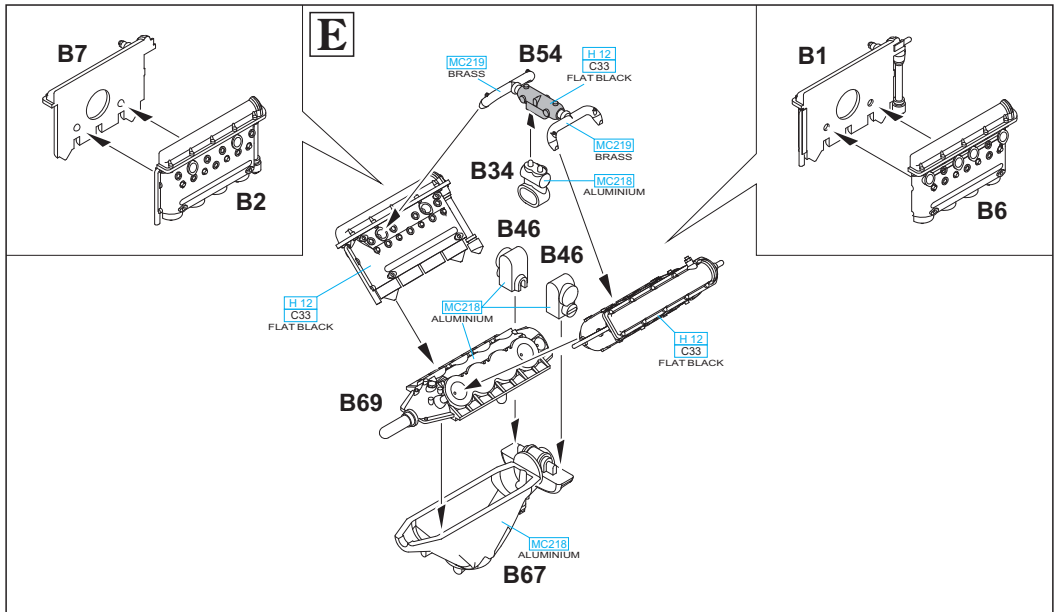
step 2

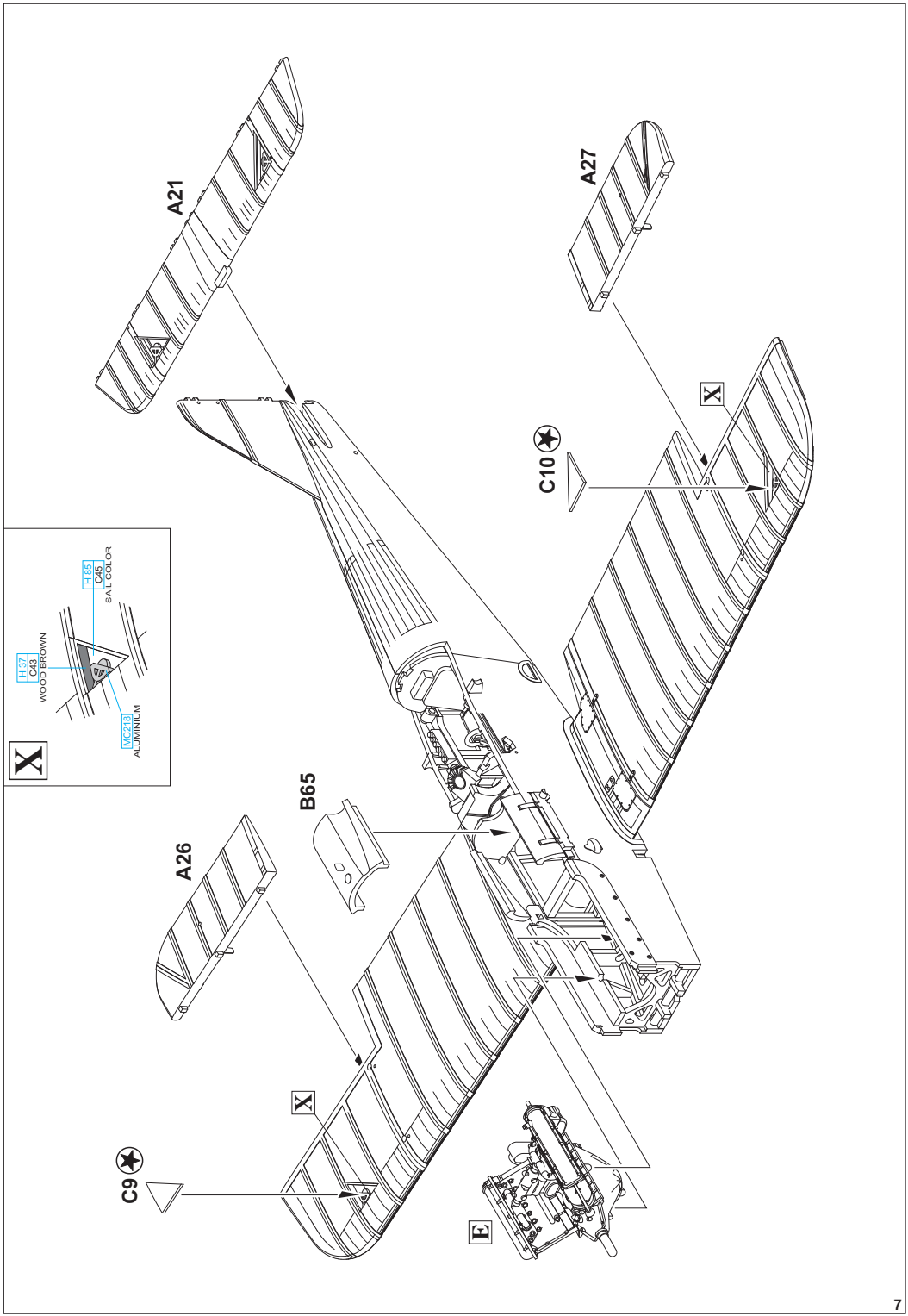


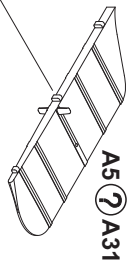
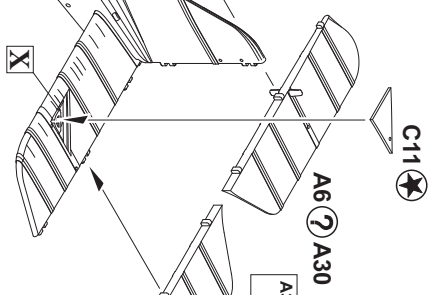
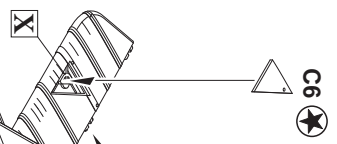
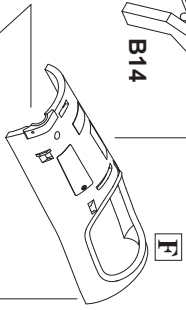
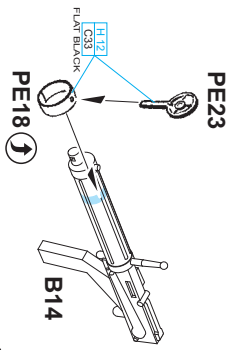
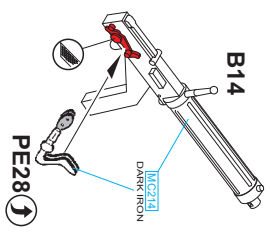
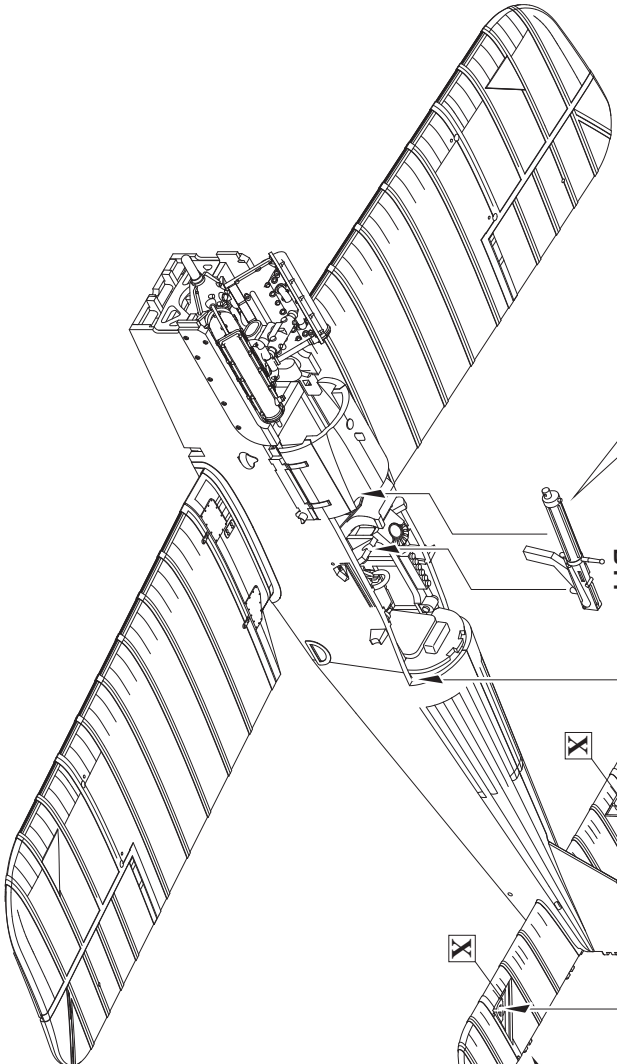
OPTIONAL: decals











**A30, A31 - MARKING
 A ONLY**



C2 - MARKINGS **B** **D**
C3 - MARKINGS **A** **C** **E**

PE22 ↻



C4, PE31 - MARKINGS **A** **B** **C** **E** ONLY

? PE31

HT12
C33
FLAT BLACK

? C4



PE17 ↻

fill

G

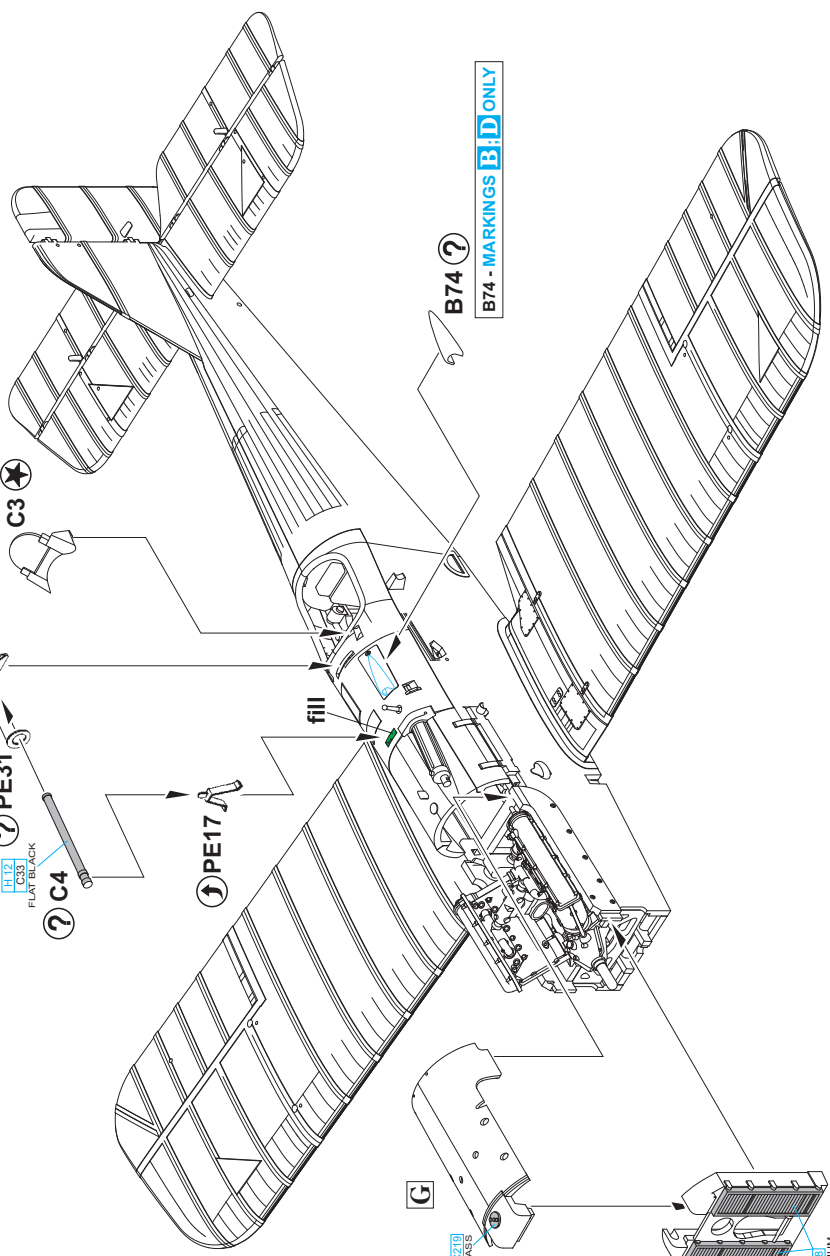
MC21B
BRASS

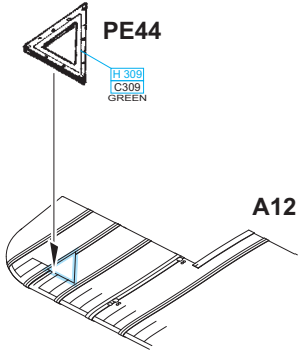
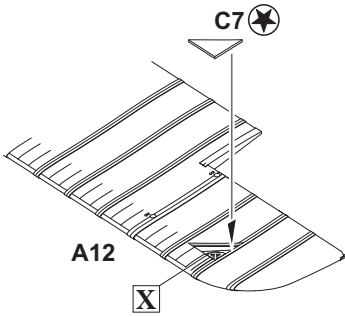
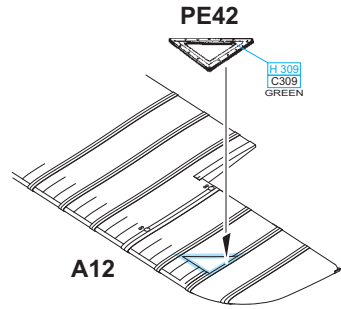
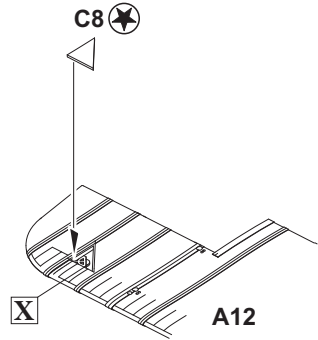
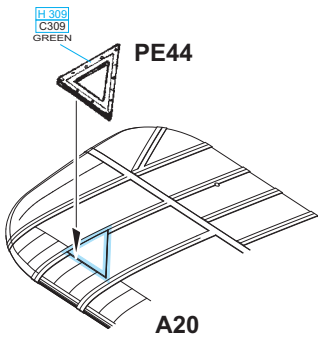
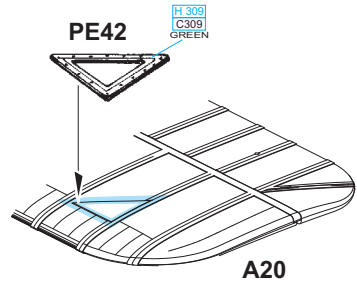
B17

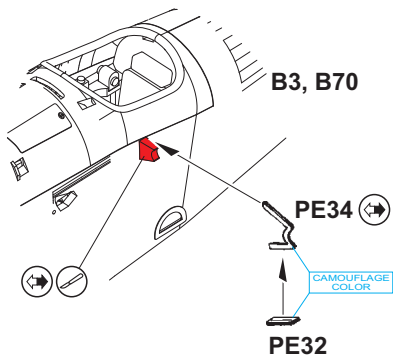
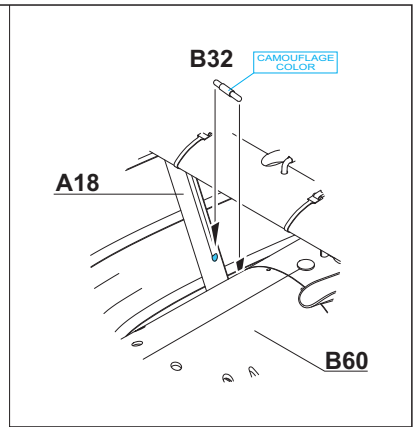
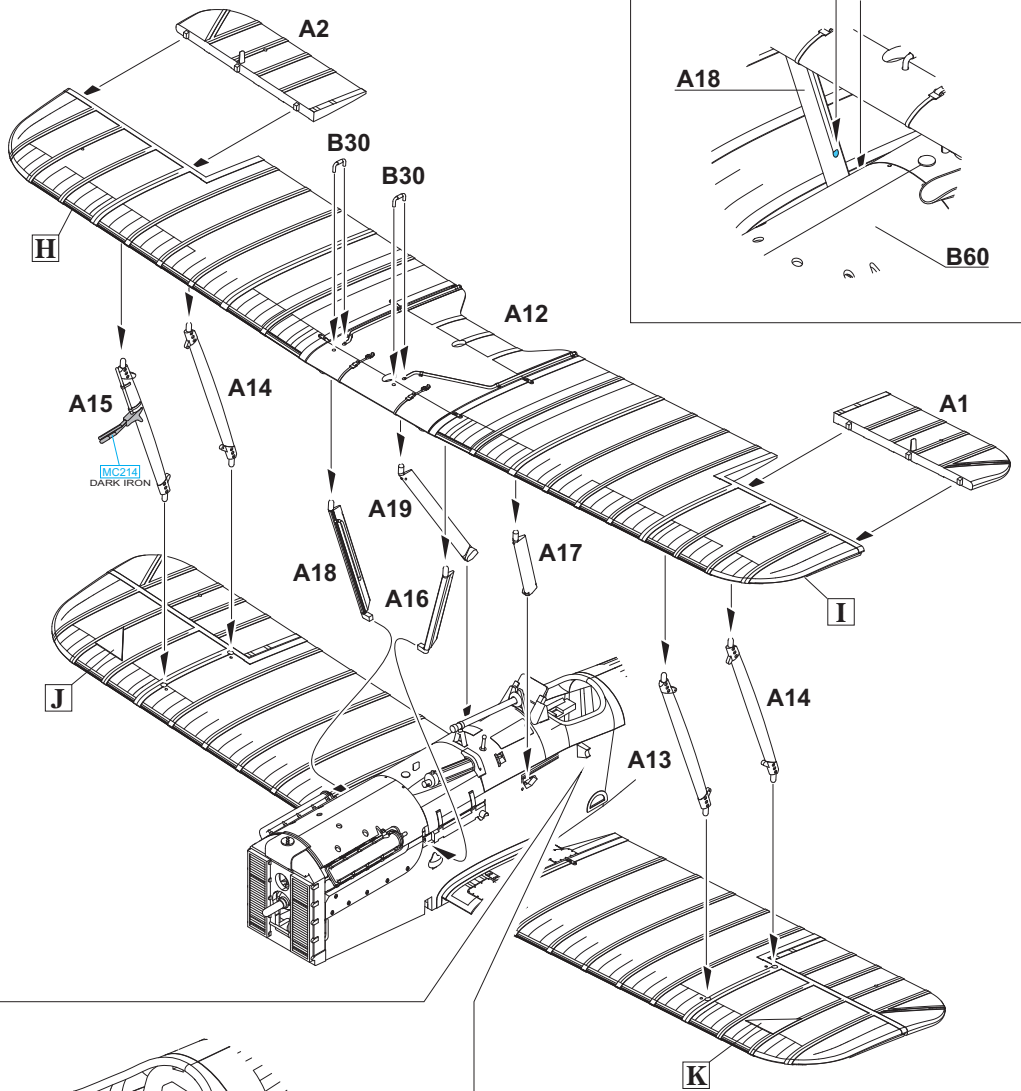
MC21B
ALUMINIUM

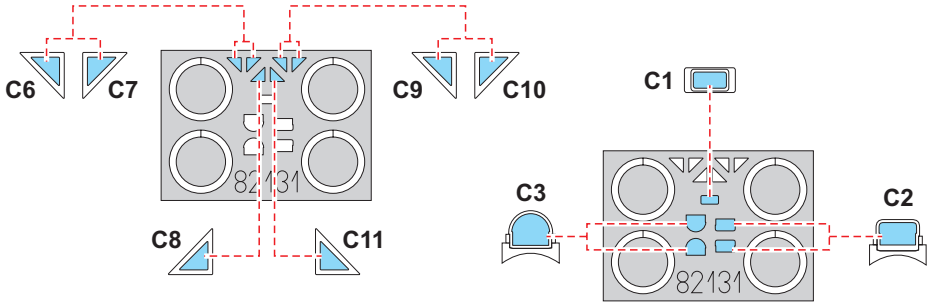
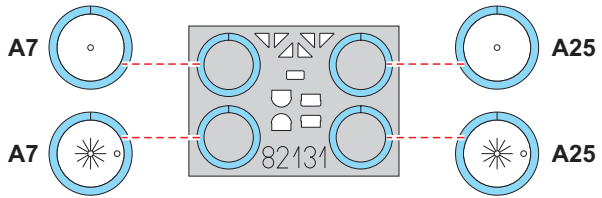
B74 ?

B74 - MARKINGS **B** **D** ONLY

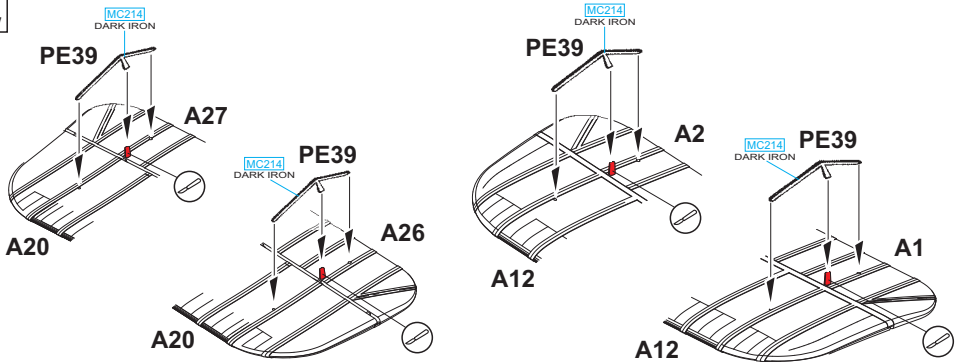


H**I****J****K**

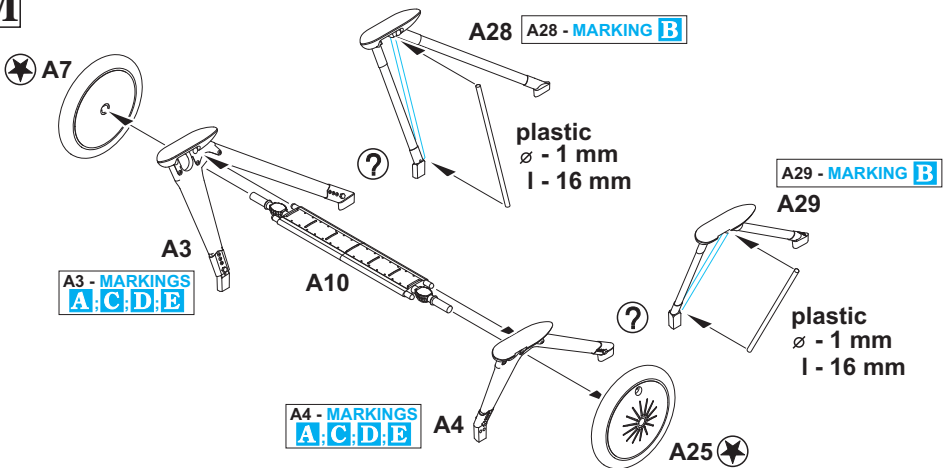


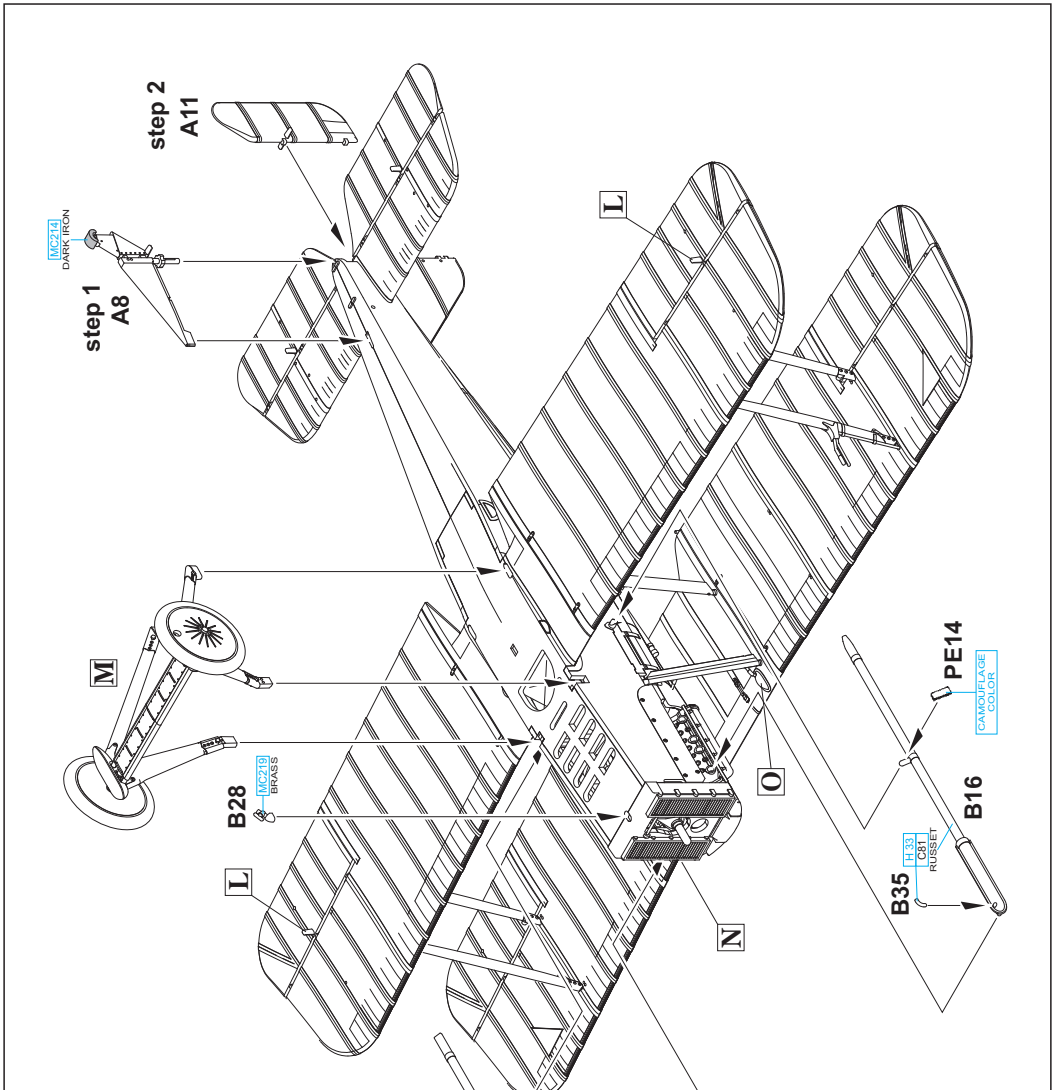
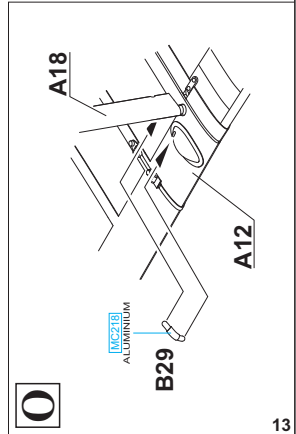
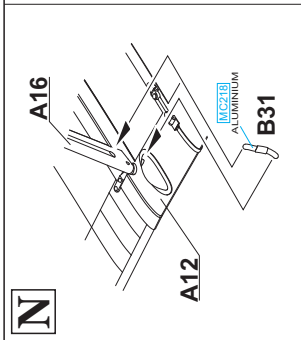


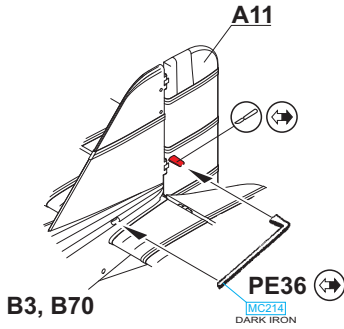
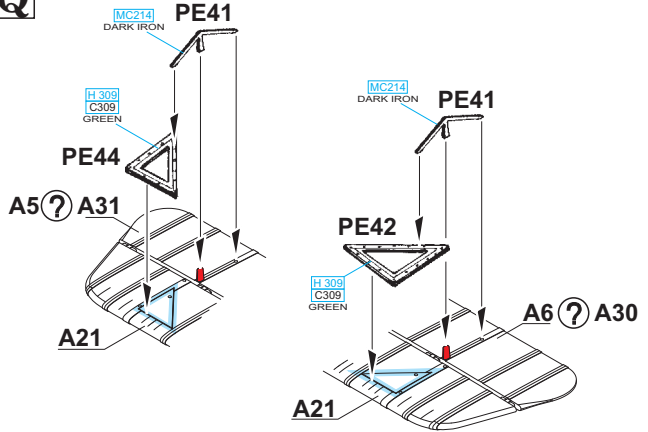
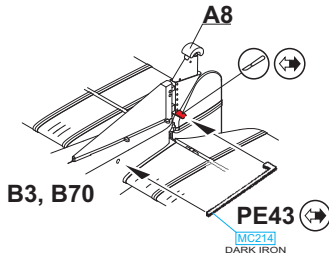
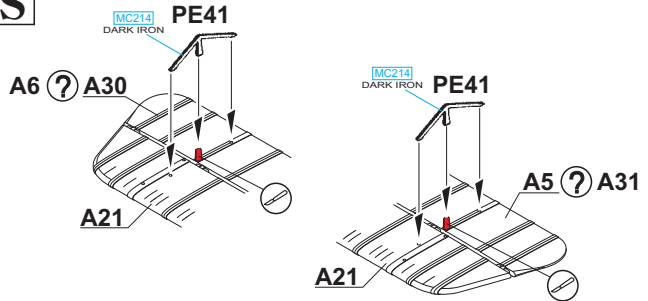
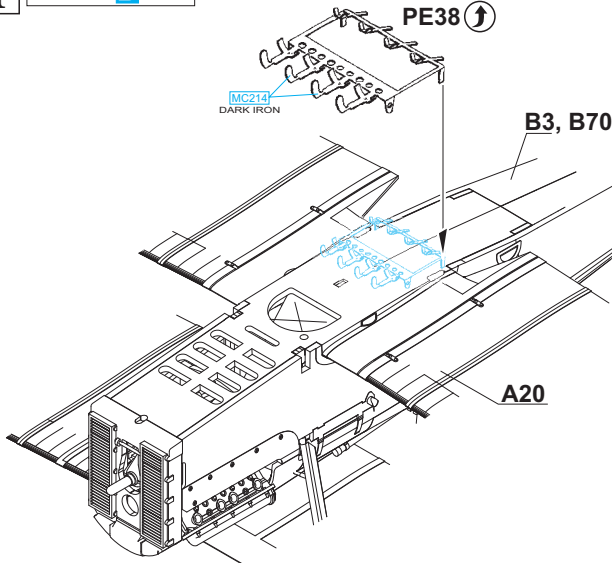
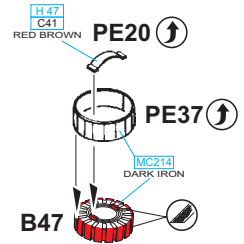
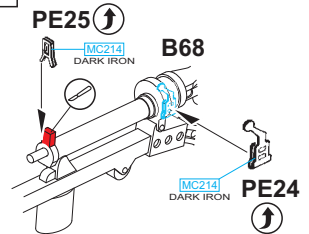
L



M





P**Q****R****S****T****MARKING B ONLY****U****V**

U B47

MC214
DARK IRON

B75

H37
C43
WOOD BROWN

B47, B68, B75 - MARKINGS
A, B, C, D ONLY

V B68

H37
C43
WOOD BROWN

A22 - MARKINGS
A, B, D ONLY

? A22

H47
C41
RED BROWN

L

Q

P

Q

? fill

MARKING E ONLY

L

B10

MC214
DARK IRON

S

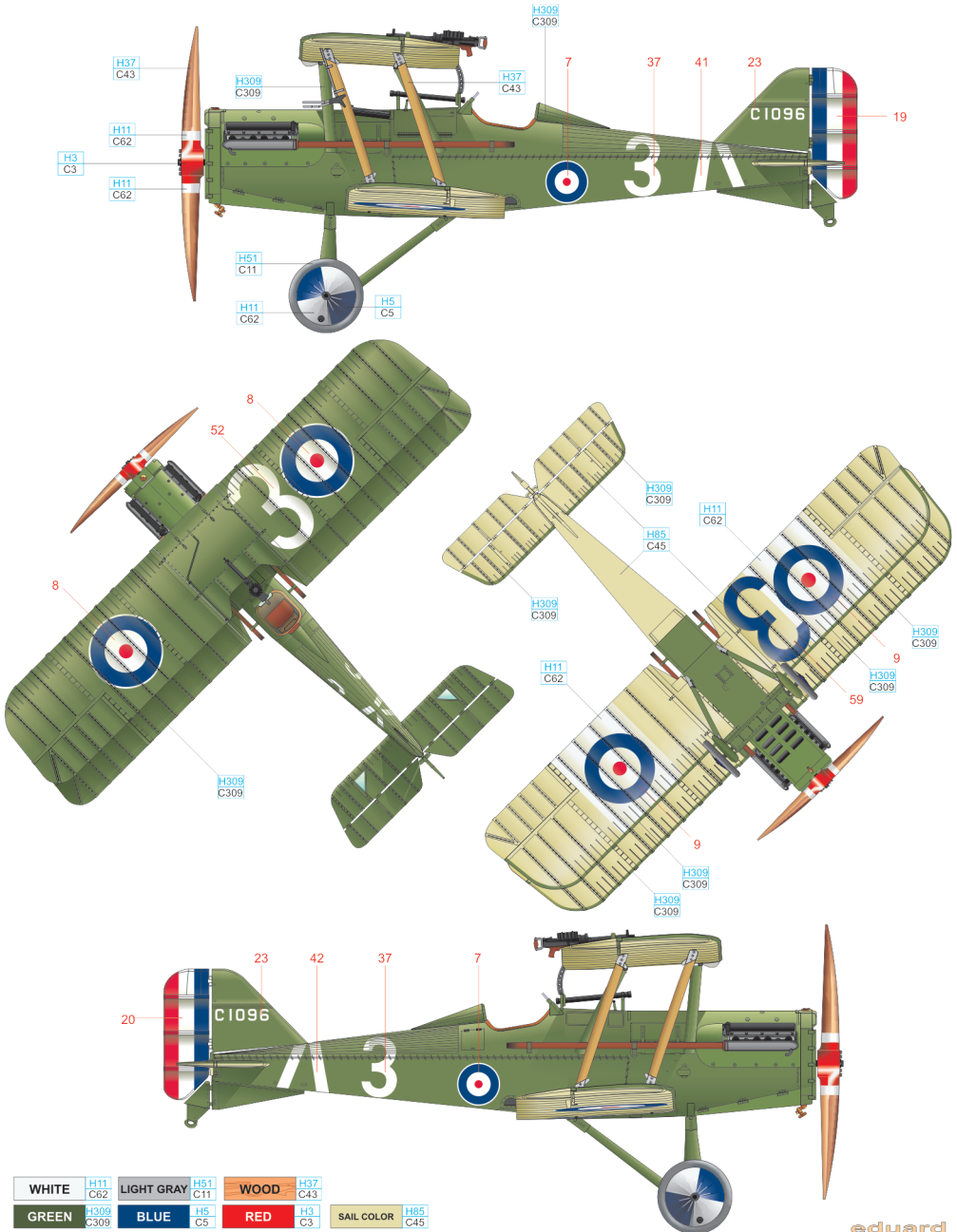
R

S

T

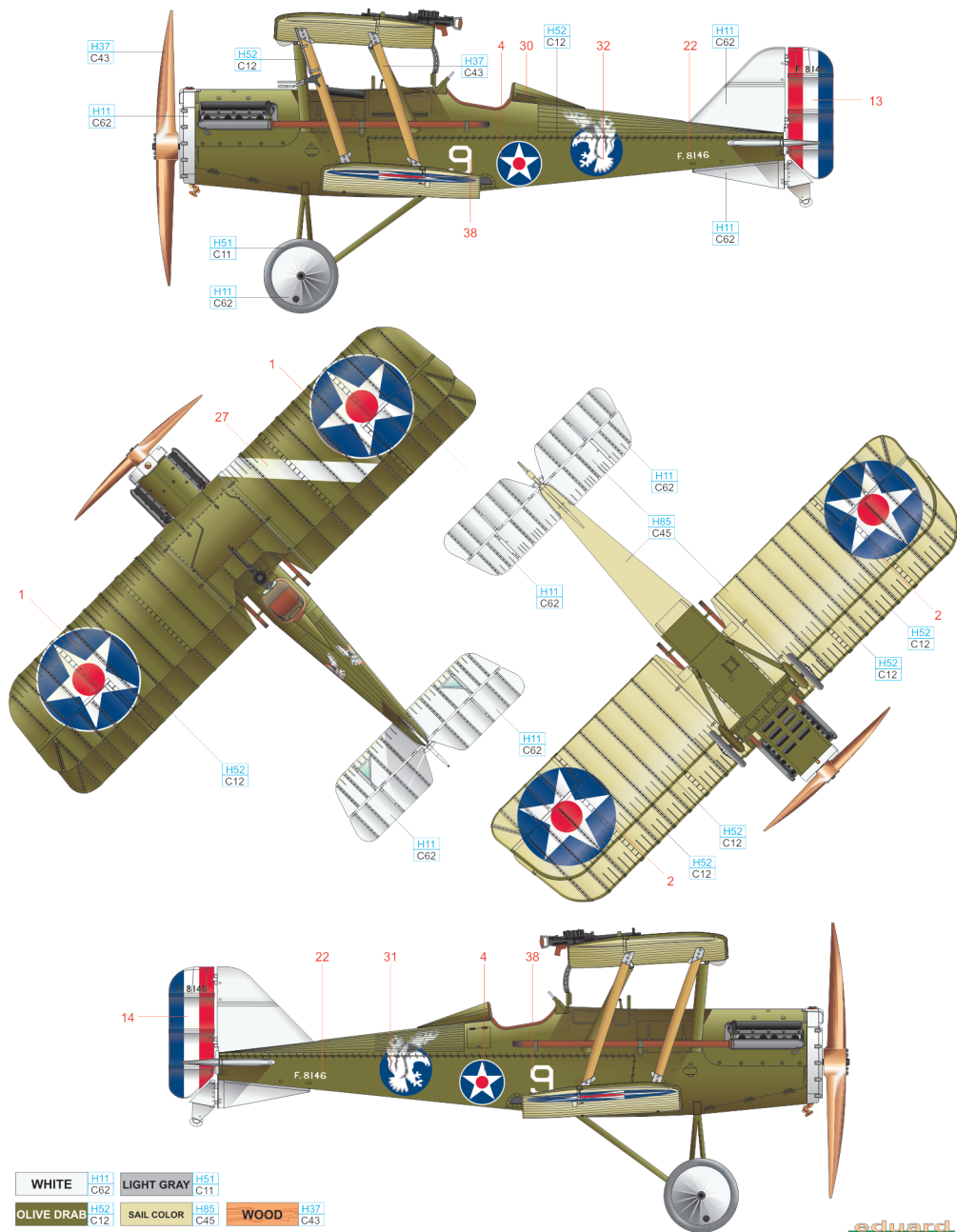
A C1096, Lt. H. J. Burden, 56. squadrona, Valheureux, Francie, jaro 1918

První kanadský stíhací eso Henry John Burden se narodil 28. dubna 1894 v Torontu a poprvé se přiblížil bojům Velké války v polovině roku 1916 v jednotce Canadian Forestry Battalion ve Francii. Původně se tato jednotka věnovala dodávkám dřeva jako strategické suroviny britské vládě. Do řad RFC vstoupil v dubnu 1917, po leteckém výcviku se v únoru 1918 stal příslušníkem 56. squadrony RFC vyzbrojené letouny SE.5a. Do konce války sestřelil celkem 16 nepřátelských letadel, za což obdržel vyznamenání DSO a DFC. Letoun „bílá 3“, s nímž létal poručík Burden na začátku roku 1918, nesl standardní kamuflážní schéma britských letadel. Horní a boční plochy byly zbarveny khaki barvou, označovanou PC 10. Spodní plochy zůstaly v barvě plátna. PC 10 částečně zasahovala v podobě lemu také na spodní plochy. První série SE.5a vyrobená v RAF, do níž patřil také tento stroj, byla charakteristická odlišnou pozicí kokard na křídlech.



B F8146, 27th Aero Squadron, U.S.A., 1922

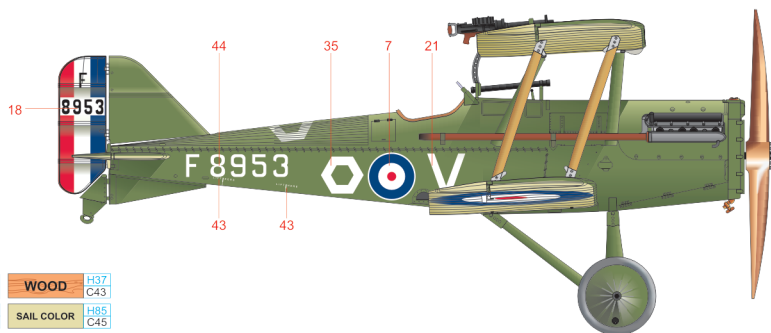
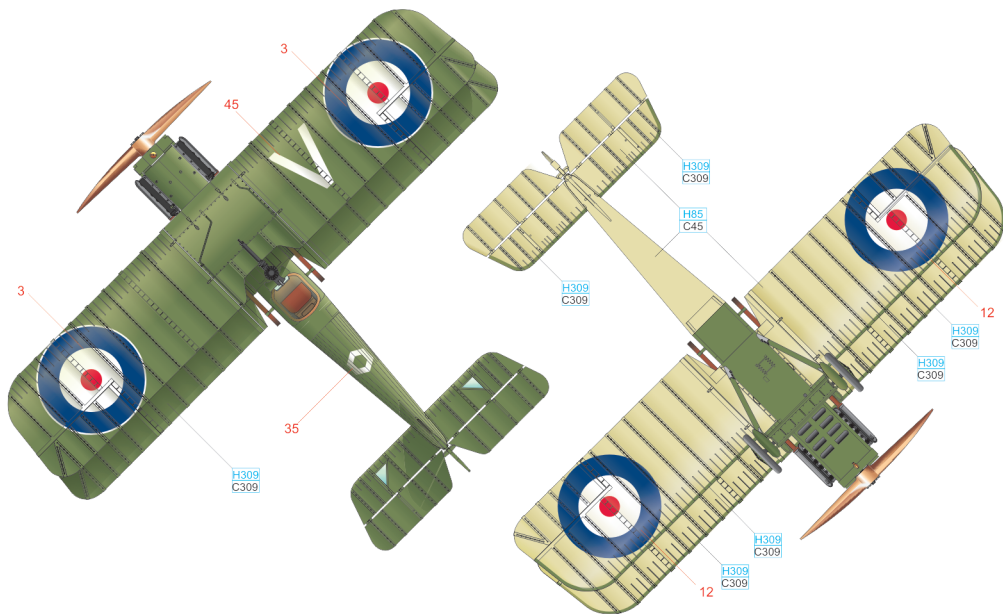
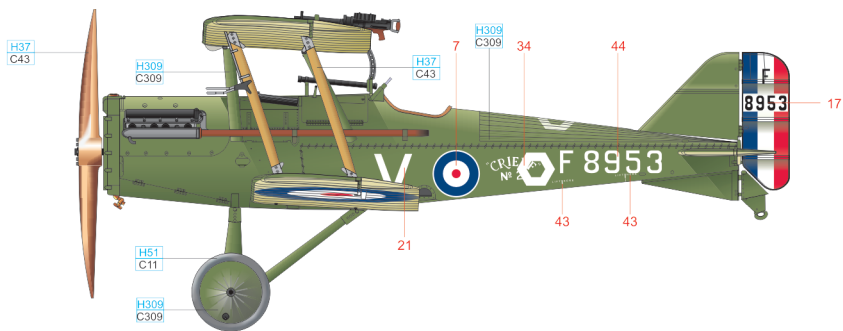
27th Aero Squadron byla založena 8. května 1917 v Texasu, později se přesunula do Toronta v Kanadě, kde prošla výcvikem podle stanov RFC. Do Francie dorazila 18. března 1918 a první bojové zkušenosti začala sbírat 2. června 1918. Po ukončení bojů se vrátila se zpět do U.S.A. V letech 1919 až 1922 byla vyzbrojena stroji SE.5a a SE.5e. Později se název squadrony změnil na 27th Fighter Squadron a pod tímto označením působí dodnes. V současnosti je vyzbrojena letouny F-22, s nimiž dosáhla vůbec jako první operačního statusu. Letadla používaná v USA byla na horních plochách zbarvena olivovou barvou, spodní plochy dostaly pouze nátěr bezbarvým lakem. Výsostné znaky zůstaly na stejných pozicích jako britské kokardy. Bílou pěticípou hvězdu na modrém podkladu s červeným středem letadla U.S.A. používají jako výsostné označení od srpna 1919. Za trupovým označením je znak peruti.



WHITE	H11 C62	LIGHT GRAY	H51 C11
OLIVE DRAB	H52 C12	SAIL COLOR	H85 C45
		WOOD	H37 C43

C F8953, 2nd Lt. S. C. Elliot, 85. squadrona, Ascq, Francie, prosinec 1918

85. squadrona RFC byla založena na letišti Upavon ve Velké Británii dne 1. srpna 1917 a během května 1918 se přesunula na bojiště Velké války, do Francie. Nejprve létala se Sopwith Dolphin a následně byla přezbrojena na typ SE.5a. Letoun používaný Kanadanem Stuartem C. Elliotem byl zakoupen za prostředky věnované obyvateli městečka Crieff, což dokládá věnovací nápis za kokardou na levém boku trupu. Nápis částečně překrývá označení letadel 85. squadrony, bílý šestúhelník.



LIGHT GRAY	H51 C11	WOOD	H37 C43
GREEN	H309 C309	SAIL COLOR	H85 C45

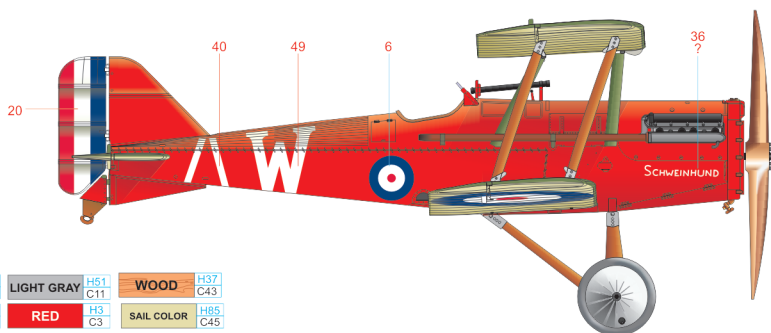
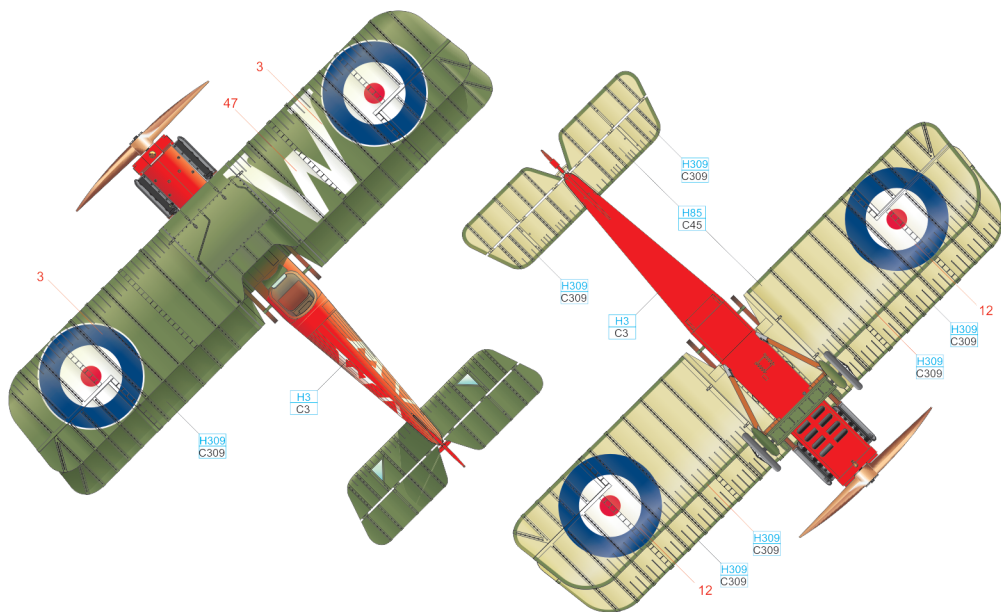
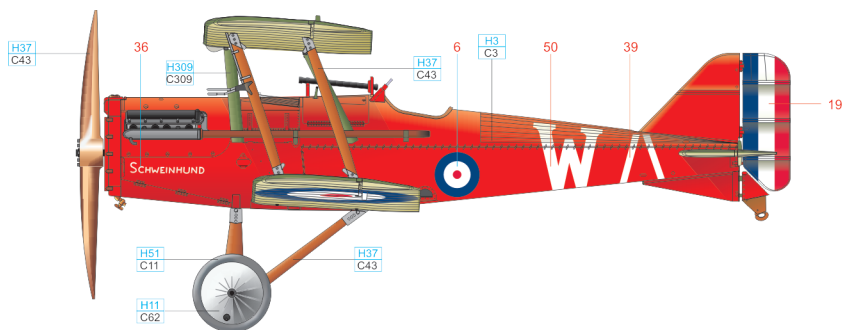
D F8038, 25th Aero Squadron, listopad 1918

Historie 25th Aero Squadron se začala psát 7. května 1917 na letišti Kelly Field v Texasu. Po jejím přesunu přes Atlantik v lednu 1918 následoval výcvik ve Velké Británii, po jehož ukončení se squadrona přesunula do Francie. Zároveň byla vyzbrojena letouny SE.5a. Dne 10. listopadu 1918 se poprvé zúčastnila letů na německou stranu frontové linie. V červnu následujícího roku byla na letišti Mitchell Field, New York rozpuštěna. Tento stroj nesl standardní kamuflážní schéma britských letadel. Americké letouny nosily během operačního nasazení výsostné označení v podobě kokard. Bylo zavedeno kvůli možnosti záměny původního znaku ve tvaru pěticípé hvězdy na modrém podkladu s červeným středem s křížem na německých letounech. Kat v černém obleku, maskou a velkou sekerou v bílém oválu za kokardou na trupu je znakem 25th Aero Squadron.



E C1149, Capt. D. W. Grinnell-Milne, 56. squadrona, Béthencourt, Francie, leden 1919

Britské letecké eso Duncan William Grinnell-Milne se narodil 6. srpna 1896 v Londýně a ve třinácti letech vstoupil do řad 5th Battalion Rifle Brigade (Prince Consort's Own). Po vypuknutí války byl shledán příliš mladý pro frontovou službu a ponechán na Ostrovech. Následně byl převelen k RFC a prošel pilotním výcvikem. Dne 29. září 1915 obdržel rozkaz, jímž se stal příslušníkem 16. squadrony RFC. V jejich řadách se zapojil do bojů, ale 1. prosince 1915 byl sestřelen a zajat. V dubnu 1918 se mu povedlo ze zajetí uprchnout, vrátit se na britskou stranu fronty. Poté byl převelen k 56. squadroně, vyzbrojené letouny SE.5a. Dne 17. prosince 1918 byl jmenován velitelem této squadrony. Trup svého SE.5a nechal přetřít červenou barvou a pojmenoval jej Schweinhund jako vzpomínku na dobu strávenou v německém zajetí.



WHITE	H11 C62	LIGHT GRAY	H51 C11	WOOD	H37 C43
GREEN	H309 C309	RED	H3 C3	SAIL COLOR	H85 C45

eduard