



Airco DH-2 byl stíhací dvouplošník s tlačnou vrtulí, který umožňoval britským pilotům čelit tehdy dominantním německým Fokkerům, vybaveným synchronizovaným kulometem.

DH-2 byl druhou konstrukcí Geoffreyho de Havillanda s tlačnou vrtulí pro společnost Airco a jednalo se o nástupce předchozího dvoumístného DH-1. Tlačné uspořádání s motorem a vrtulí za pilotem umožňovalo vést palbu na nepřitele z kulometu v přidi, aniž by bylo zapotřebí synchronizace. Tu ještě neměli Britové tou dobou k dispozici, což bylo v bojích s německými jednoplošnými stíhačkami Fokker skutečným problémem. Po zhodnocení nové konstrukce letectvem v Hendonu 22. června 1915 uskutečnil prototyp DH-2 svůj první let v červenci 1915 a následně byl odeslán do Francie ke zkouškám u No. 5 Squadron. Prototyp však byl počátkem srpna 1915 sestřelen a jeho pilot zahynul. Němci ale letoun opravili a zkoumali.

Obecně byl DH-2 přijat stíhacími piloty RFC dobře a do výzbroje byl zaveden v únoru 1916. Hbitý letoun pak setrval v prvoliniové službě téměř rok a půl. Teprve když jej v polovině roku 1917 začaly výrazněji překonávat nové německé stíhačky, byl následně nahrazen francouzskými Nieuporty 17 nebo typem Airco DH.5.

Nerušený výhled i střelba

Když vypukla Velká válka, byl Geoffrey de Havilland již zkušeným leteckým konstruktérem. Pracoval na experimentálních letounech Royal Aircraft Factory F.E.1, RAF F.E.2 a Blériot Scout B.S.1, který byl ve své době nejrychlejším britským letounem. V červnu 1914 odešel de Havilland z Royal Aircraft Factory do společnosti Airco, kde začal pracovat na letadlech tlačné koncepce, podobných letounu F.E.2. Po dvoumístném DH-1 se pustil do konstrukce tolik potřebného stíhacího letounu, schopného neomezené palby vpřed. Bez synchronizačního zařízení bylo tlačné uspořádání jedním z řešení, zatímco druhým byl kulomet umístěný na horním křídle, střílející mimo vrtulový disk. Díky tlačné koncepci měli piloti nerušený výhled dopředu i do stran s možností rovněž nerušené střelby. Ve skutečnosti nebyl přitom DH-2 ničím jiným, než zmenšeným DH-1.

Vývoj DH-2 nebyl reakcí na nadvládu Fokkerových Eindeckerů v průběhu roku 1915, neboť byl zahájen ještě před zavedením těchto německých stíhaček do služby. Sériový letoun byl v zásadě podobný prototypu, jedinými většími změnami byl palivový systém a upravené uspořádání montáže kulometu. Dodávky nového typu byly zahájeny v druhé polovině roku 1915 a ještě před koncem tohoto

roku již bylo ve Francii operačně nasazeno několik těchto nových letounů.

První letkou vybavenou DH-2 a první letkou RFC létající pouze na jednomístných stíhačkách byla No. 24 Sqn, která dorazila do Francie počátkem února 1916. Nakonec létalo na DH-2 sedm squadron, které se ukázaly být pro Fokkery velmi nebezpečnými protivníky.

Z technického hlediska

Letoun měl dřevěný drak, který byl na většině ploch, s výjimkou přídě gondoly a horní paluby, vyztužen drátovými tahy a potažen plátnem. Výzbroj tvořil jediný kulomet Lewis ráže 7,7 mm, který byl umístěn na pohyblivém závěsníku před pilotem. Protože se však piloti naučili, že je snazší mířit celým letounem, než měnit za letu polohu zbraně, byl následně fixován pro palbu vpřed. Později byl zaveden závěsník s rychlozámkem, který pilotům umožnil volit mezi pevným a pohyblivým kulometem. Autorem tohoto řešení slavný major Lanoe Hawker, který také dokončil zaměřovač.

Většina DH-2 byla poháněna devítiválcovým, vzduchem chlazeným rotačním motorem Gnôme Monosoupape o výkonu 100 k (75 kW). Tyto jednotky se však ukázaly jako problematické, a tak některé exempláře z pozdější výroby dostaly motor Le Rhône 9J o výkonu 110 k (82 kW). Také palivový systém se u jednotlivých letounů lišil. Obvykle se používala gravitační palivová nádrž, která však mohla být umístěna buď na centroplánu horního křídla, nebo vlevo od něj, a to buď shora nebo zespod křídla. Společnost Airco vyrobila celkem 453 letounů DH-2.

Esa na DH-2

Na DH-2 získalo celkem čtrnáct pilotů status stíhacího esa. Byli mezi nimi Harry Wood, Sidney Cowan, Hubert Jones, William Curphey, Maxmillian Mare-Montembault, Patrick Anthony Langan-Byrne, Eric Pashley nebo Selden Long.

Nejúspěšnějším z pilotů, kteří strávili alespoň část kariéry v kokpitu DH-2, byl James McCudden, který se s tímto letounem stal esem a nakonec zaznamenal celkem 57 vítězství. Lanoe Hawker, velitel No. 24 Squadron, byl rovněž pilotem DH-2, ale žádné ze svých sedmi vítězství s tímto letounem nezískal, neboť se před jeho dosažením stal obětí Manfreda von Richthofena.



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 započatím 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. SYMBOLY

*

INSTRUKTION SINNBILDEN

*

SYMBOLLES

*

記号の説明

- OPTIONAL
VOLBA
- BEND
OHNOUT
- SAND
BROUSIT
- OPEN HOLE
VYVRTAT OTVOR
- SYMETRICAL ASSEMBLY
SYMETRICKÁ MONTÁŽ
- REMOVE
ODŘÍZNOUT
- REVERSE SIDE
OTOČIT
- APPLY EDUARD MASK
AND PAINT
POUŽÍT EDUARD MASK
NABARVIT

PLEASE, CHECK THE LATEST VERSION OF THE INSTRUCTIONS ON www.eduard.com

PARTS

*

DÍLY

*

TEILE

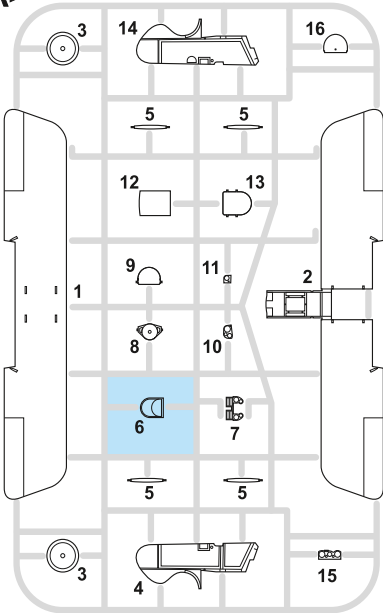
*

PIÈCES

*

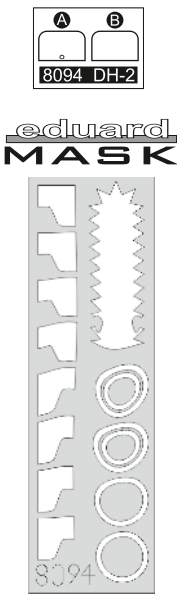
部品

A>

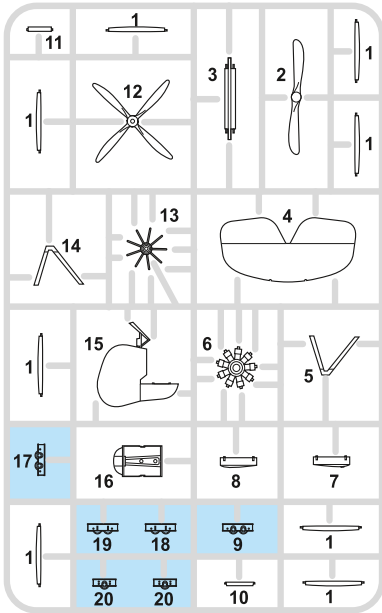


PLASTIC PARTS

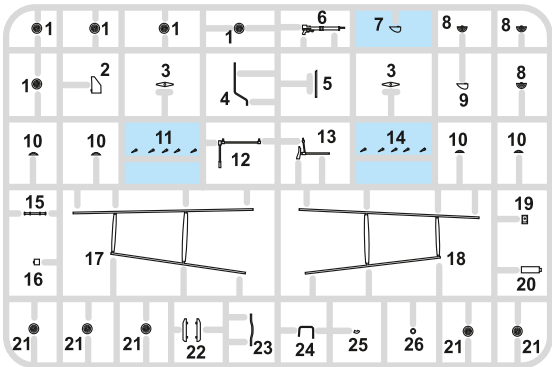
FILM



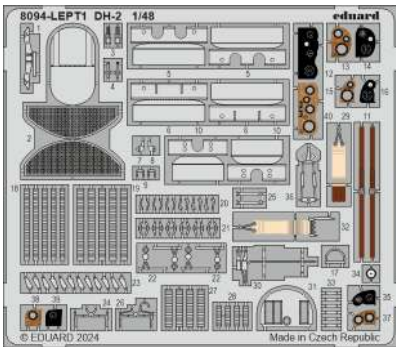
B>



C>



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

*

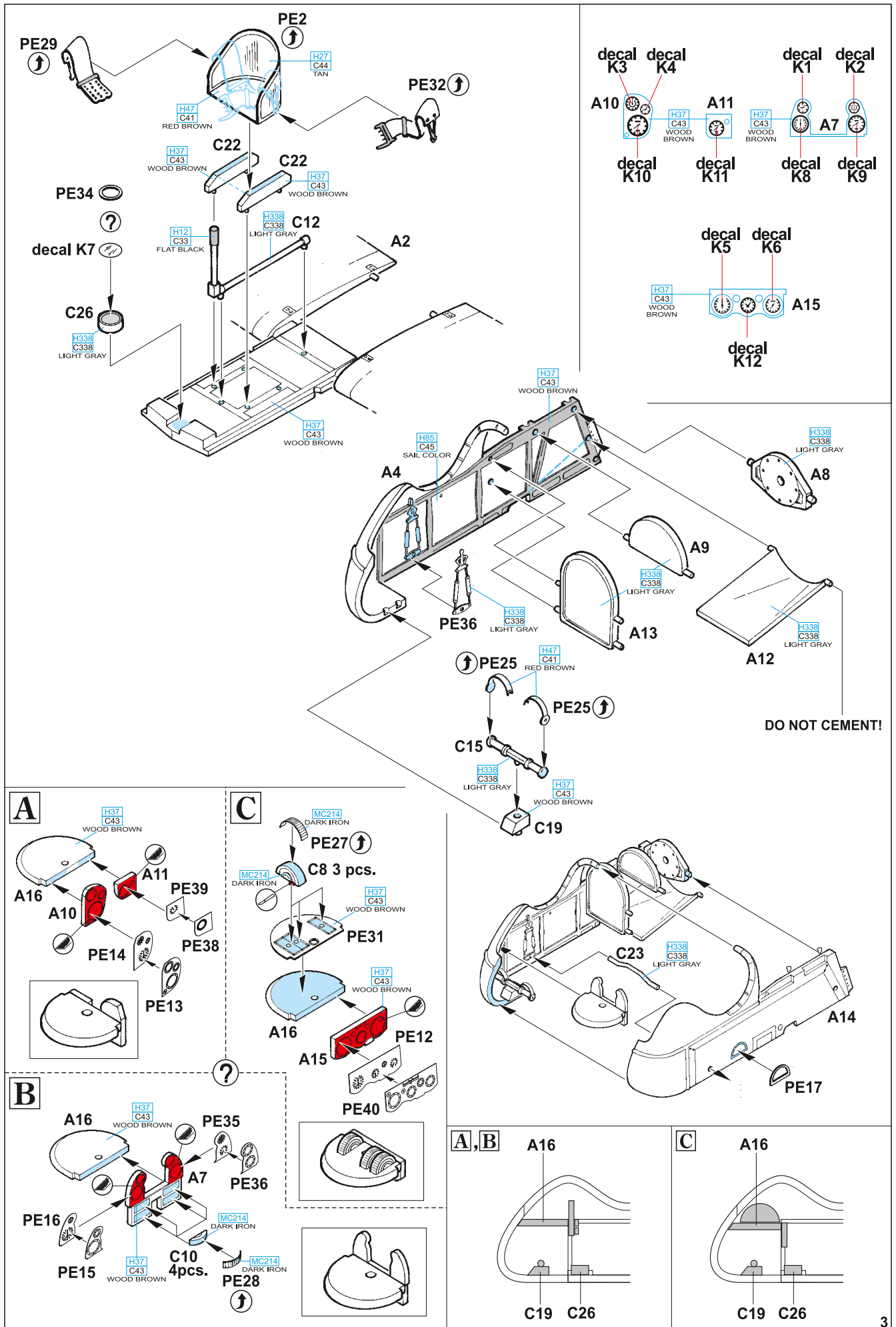
PEINTURE

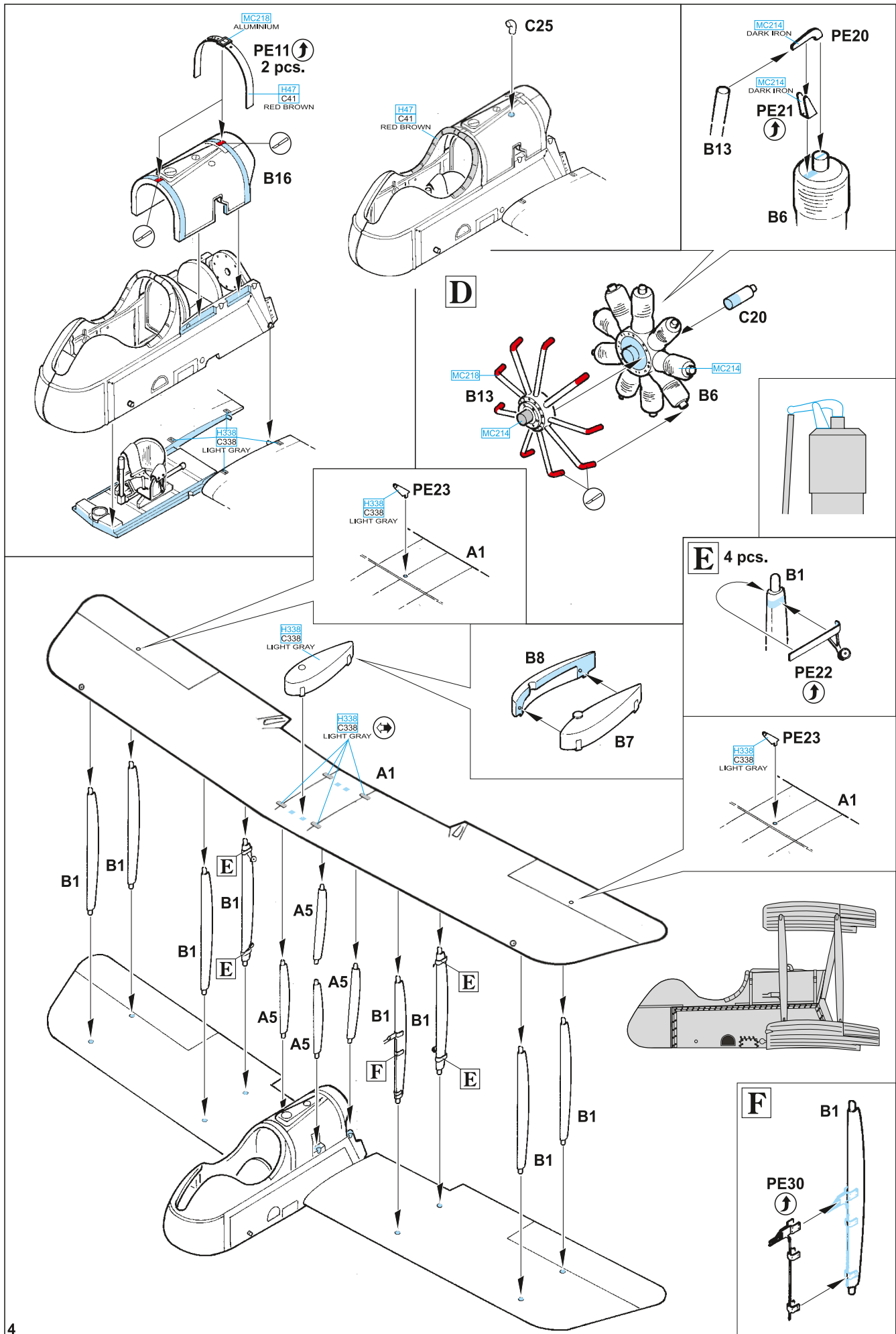
*

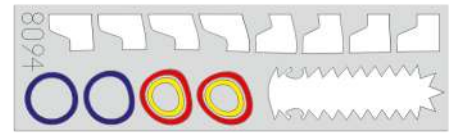
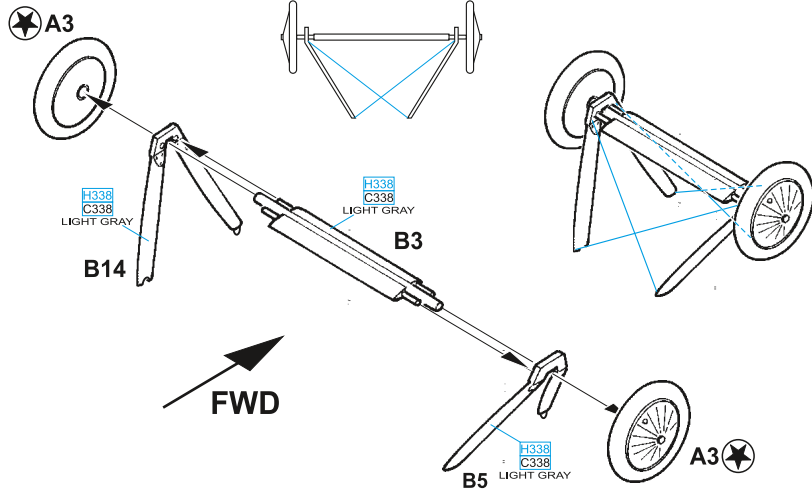
色

GSI Creos (GUNZE)		
AQUEOUS	Mr.COLOR	
H11	C62	FLAT WHITE
H12	C33	FLAT BLACK
H13	C3	FLAT RED
H27	C44	TAN
H37	C43	WOOD BROWN
H47	C41	RED BROWN
H51	C11	LIGHT GULL GRAY

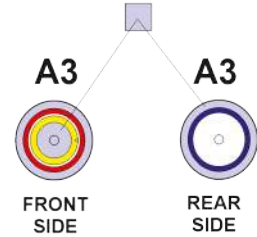
GSI Creos (GUNZE)		
AQUEOUS	Mr.COLOR	
H85	C45	SAIL COLOR
H309	C309	GREEN
H338	C338	LIGHT GRAY
Mr.METAL COLOR		
MC214		DARK IRON
MC218		ALUMINIUM
MC219		BRASS







LIQUID MASK



MARKING
C
ONLY

C2



MARKING
B
ONLY

C9



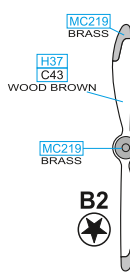
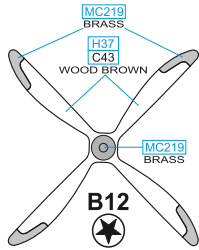
MARKING
A
ONLY

C16



PE23
H338
C338
LIGHT GRAY

A2



PE23
H338
C338
LIGHT GRAY

A2

B11
H37
C43
WOOD BROWN

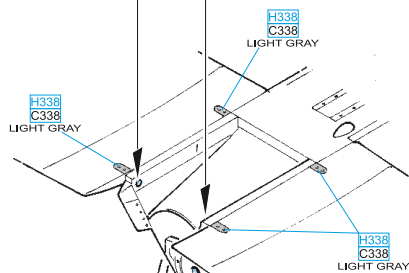
MARKING
D

B2



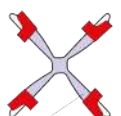
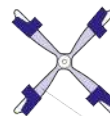
B12

D



FRONT
SIDE

REAR
SIDE



B12



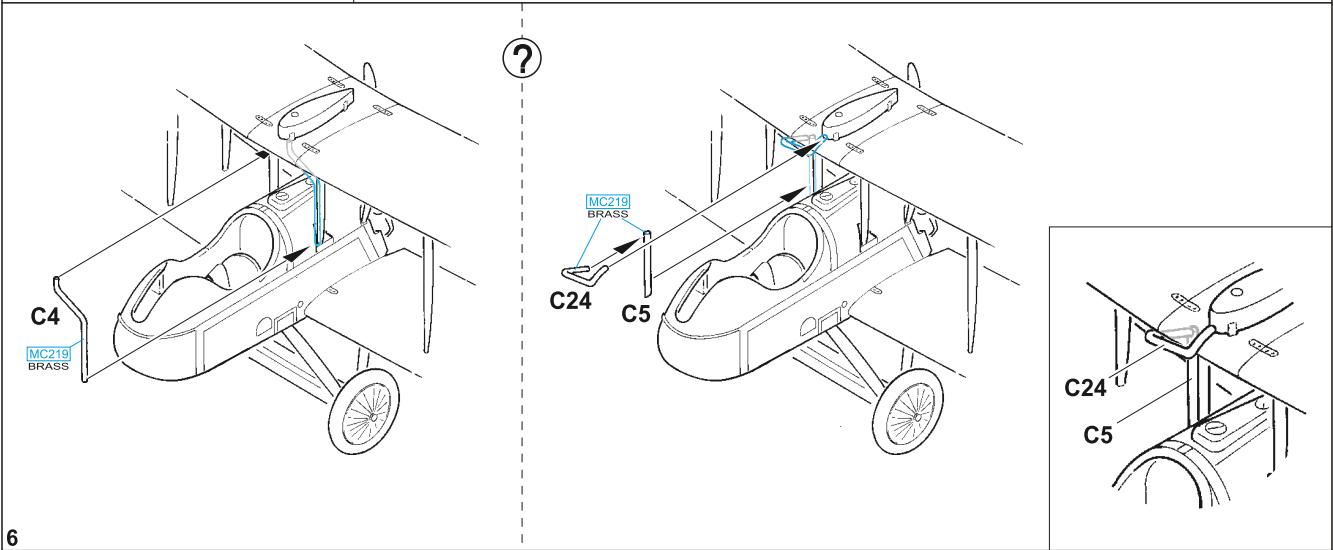
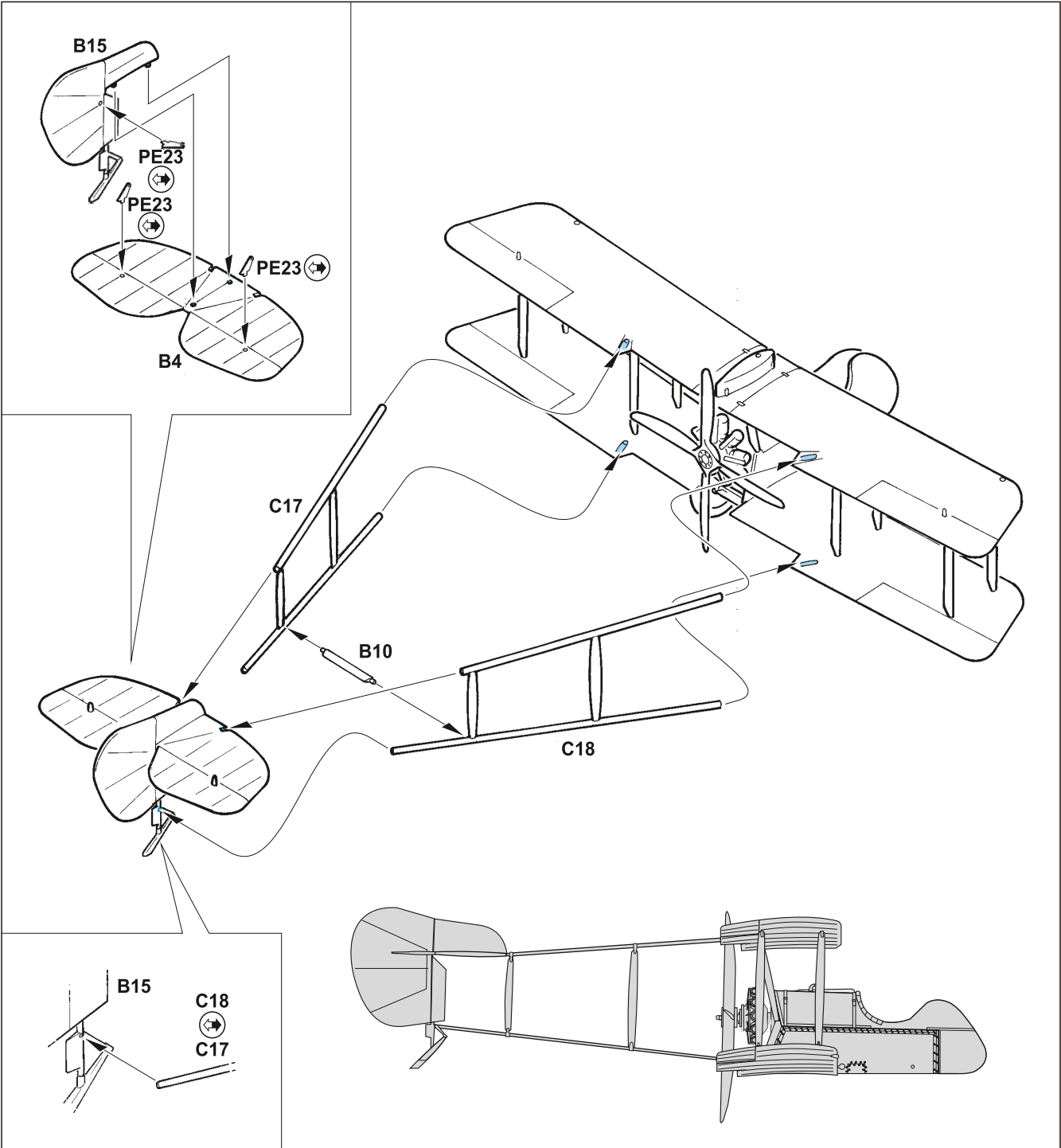
LIQUID
MASK

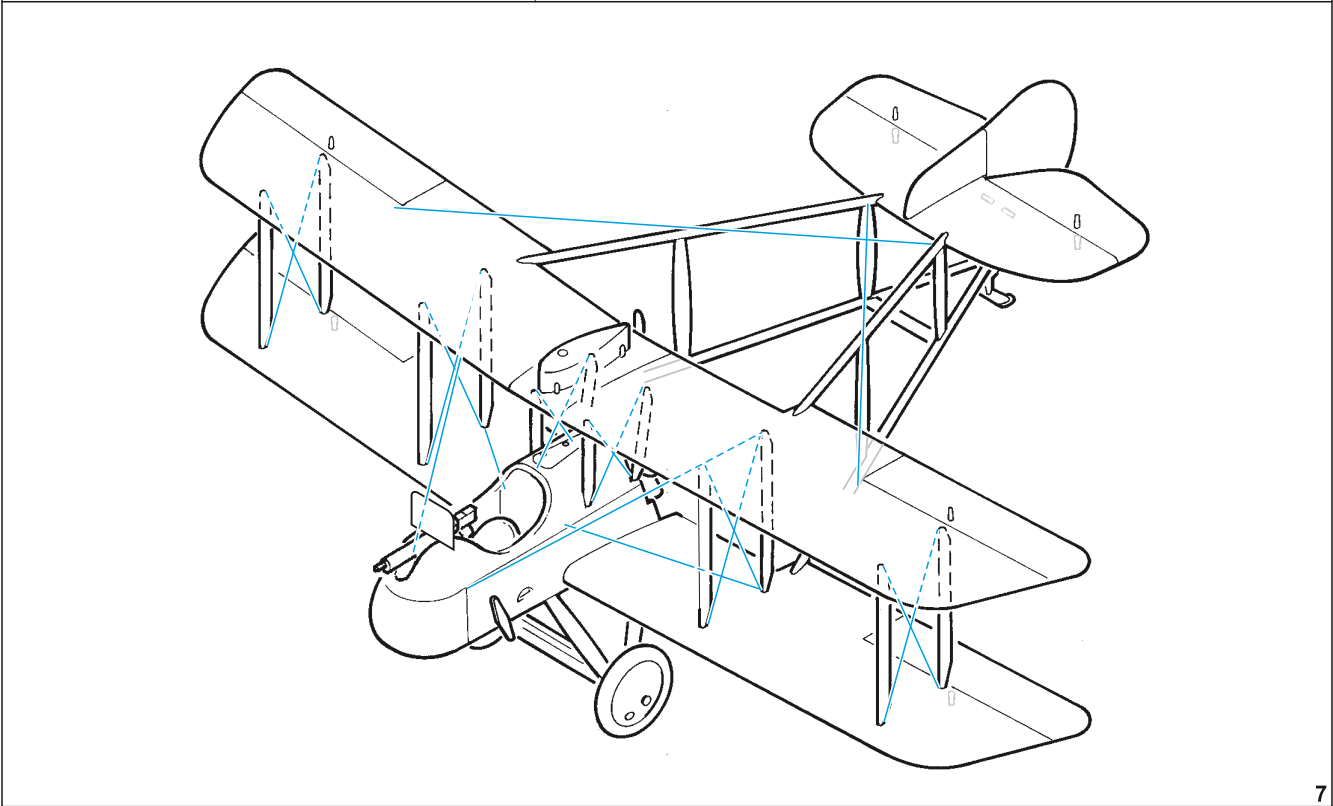
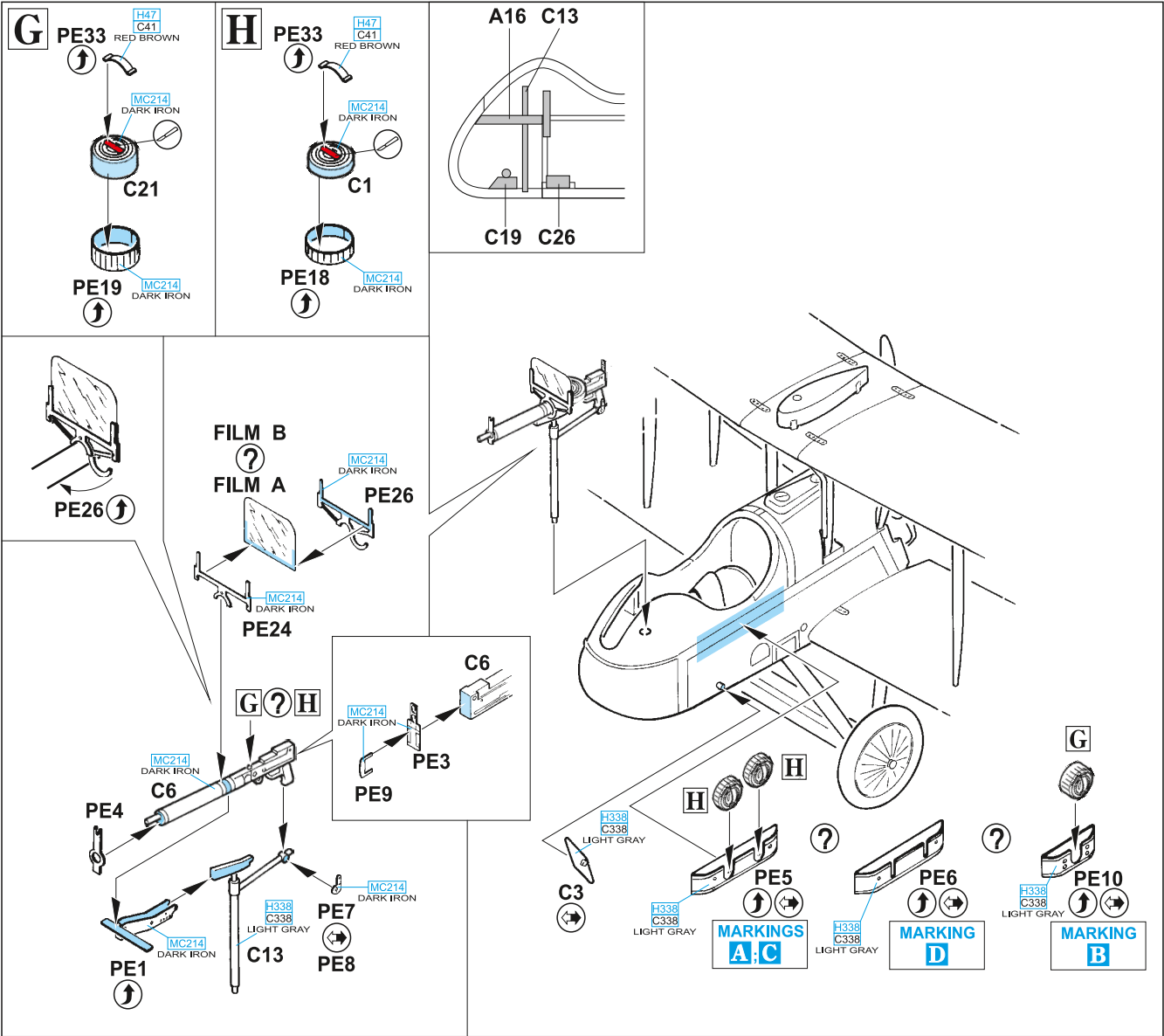
B2

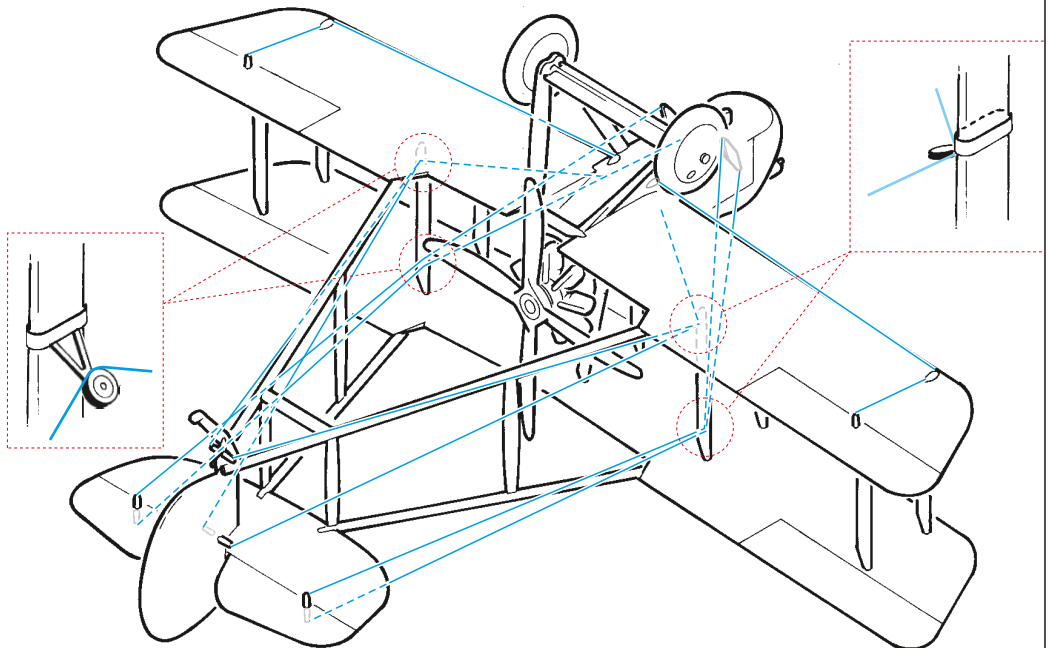
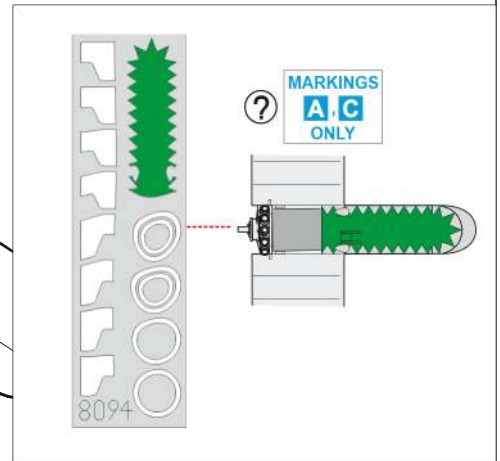
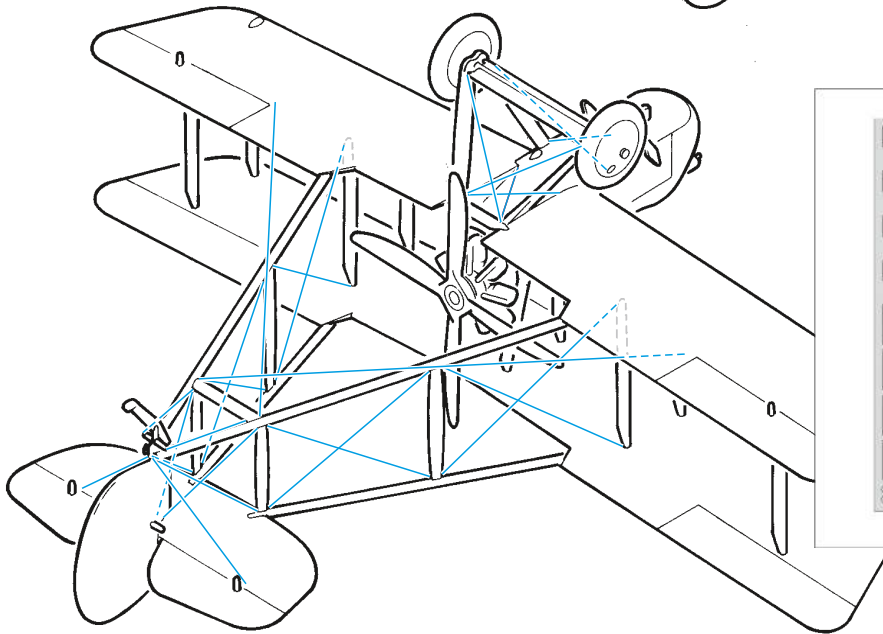
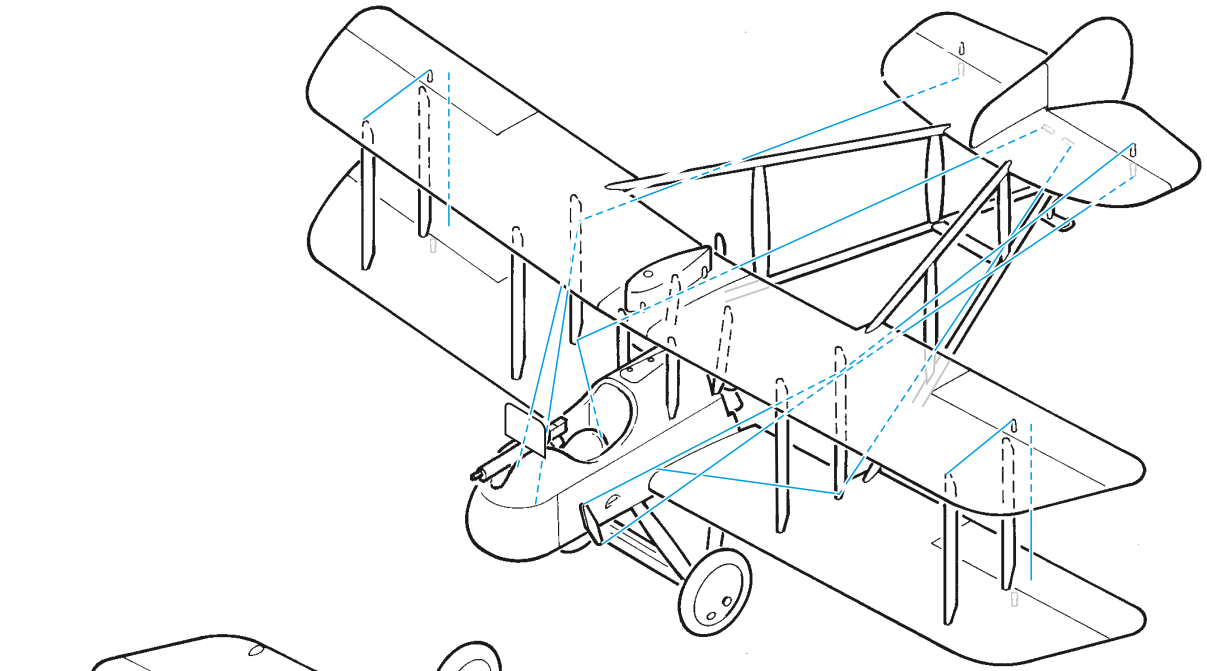
FRONT
SIDE

REAR
SIDE

MARKINGS
A, B, C

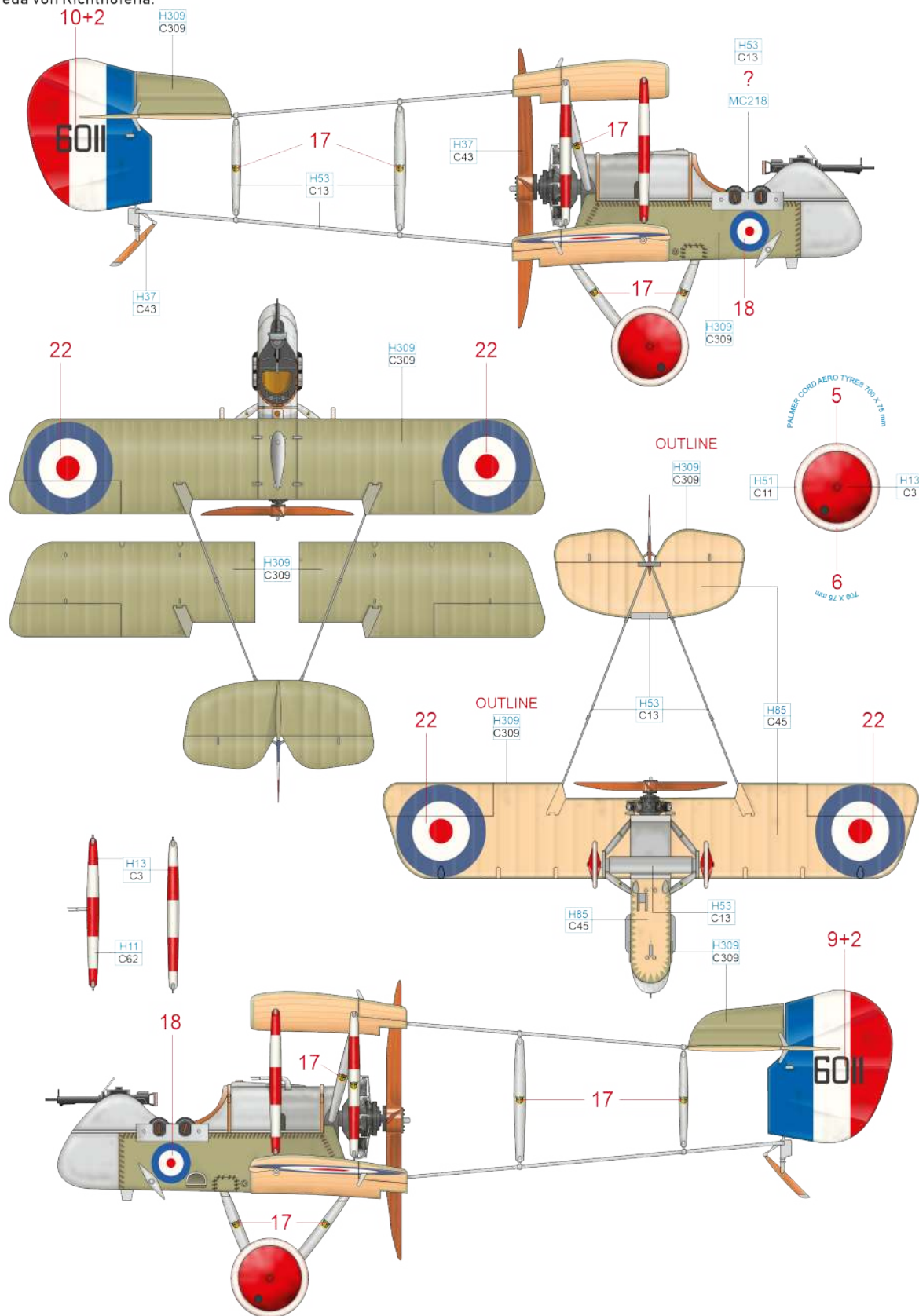






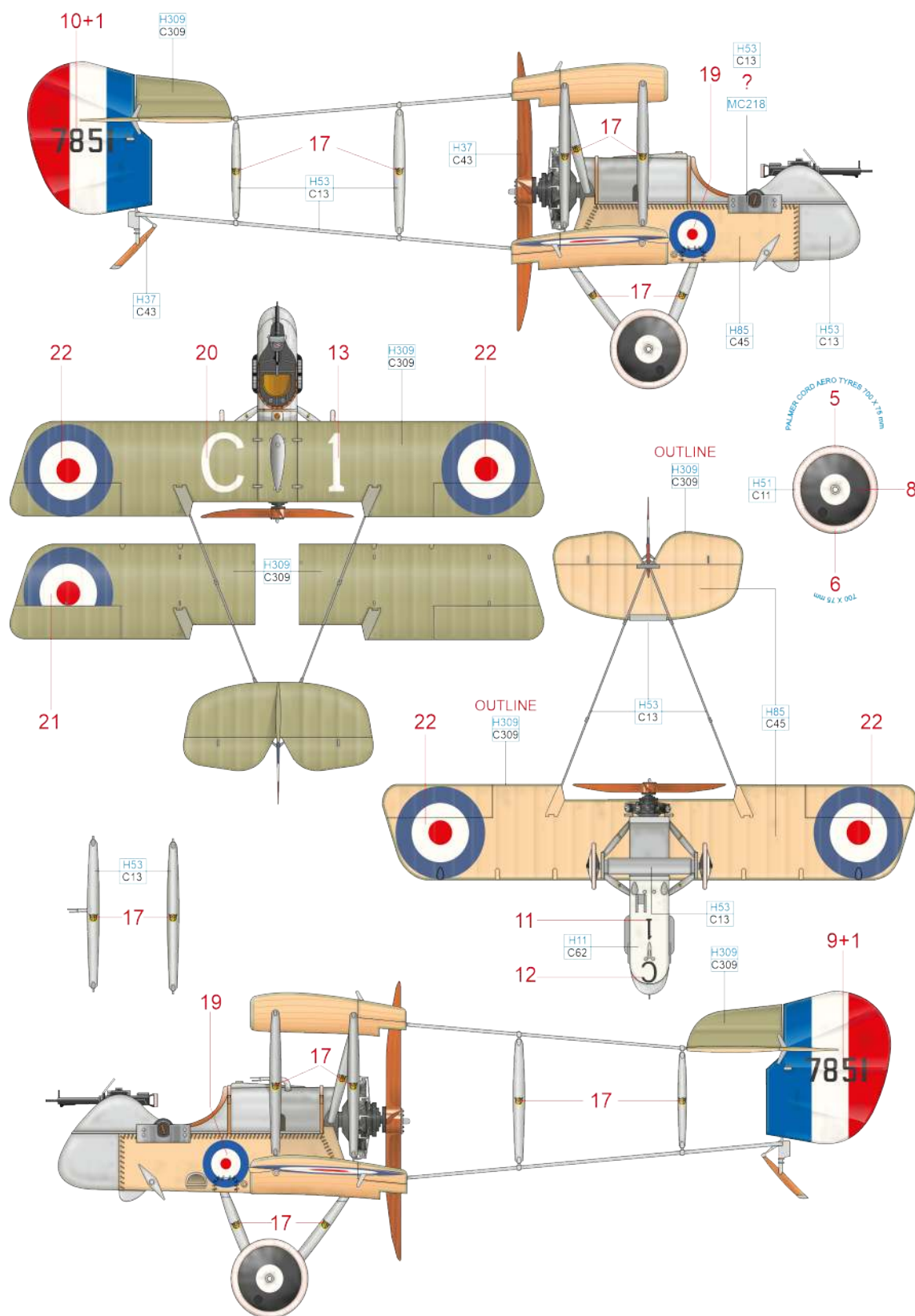
A No. 6011, Capt. Arthur G. Knight, No. 24 Squadron RFC, Francie, 1916

Arthur Gerald Knight získal na tomto letounu 22. června 1916 své první vzdušné vítězství. Jeho oběť byla identifikována jako dvoumístný německý LVG, zničený v okolí Courcellette ve Francii. Knight do okamžiku své smrti sestřelil osm nepřátelských letadel, přičemž všech vítězství dosáhl na DH-2. Dne 28. října 1916 se zúčastnil boje, během kterého došlo ke smrtelné srážce mezi velitelem Jasta 2 Oswaldem Boelckem a jeho kolegou Erwinem Böhmem. Dne 20. prosince 1916 Knight sám zahynul, neboť se stal třináctou obětí německé legendy Manfreda von Richthofena.



B No. 7851, Capt. William G. S. Curphey, No. 32 Squadron RFC, Francie, 1916

William George Sellar Curphey získal sestřel identifikovaný jako dvoumístný LVG dne 22. srpna 1916, když letěl na tomto letounu. Do své smrti 15. května 1917 sestřelil celkem šest nepřátelských letadel. Všechny své vítězství dosáhl s DH-2 a No. 32 Sqn. Existence tohoto letounu skončila 7. ledna 1917 ve 1230, kdy jej sestřelil Lt. d. R. Erwin Boehme z Jasta 2. V té době jej pilotoval E. G. S. Wagner, příslušník No 32 Sqn, který sestřel nepřežil a stal se Böhmeho devátou obětí (Böhme dosáhl do konce války celkem 24 sestřelů). Černé disky kol s bílými středy a kód C1 identifikují tento letoun jako součást C Flightu od No. 32 Squadron.



SAIL COLOR	H85 C45	NEUTRAL GRAY	H53 C13	WOOD BROWN	H37 C43	LIGHT GULL GRAY	H51 C11	GREEN	H309 C309	FLAT WHITE	H11 C62	ALUMINIUM	MC218
------------	---------	--------------	---------	------------	---------	-----------------	---------	-------	-----------	------------	---------	-----------	-------

$10+3$ 

SAIL COLOR	H85 C45	NEUTRAL GRAY	H53 C13	WOOD BROWN	H37 C43	LIGHT GULL GRAY	H51 C11	GREEN	H309 C309	RED	H13 C3	FLAT WHITE	H11 C62	ALUMINIUM	MC218
---------------	------------	-----------------	------------	---------------	------------	--------------------	------------	-------	--------------	-----	-----------	---------------	------------	-----------	-------

D

Celé jméno tohoto pilota od No. 24 Sqn znělo Robert Henry Magnus Spencer Saundby. Během první světové války dosáhl celkem pěti sestřelů, z toho tři zaznamenal v kokpitu DH-2, se kterým získal také své první vítězství. Dne 31. července 1916 si nárokoval sestřel německého Fokkeru Eindecker, a ten mu byl připsán jako OOC (Out of Control). V průběhu téhož boje, který se údajně odehrál východně od Roiselu, byl ale sám zraněn. Zřejmě to nebylo příliš vážné, protože se 6. srpna podle záznamů podělil o další sestřel s Johnem O. Andrewsem. Později byl Saundby převelen k No. 41 Sqn a jeho poslední obětí se stala vzducholodě Zeppelin L48. Během druhé světové války se jako člen štábu Bomber Command RAF účastnil plánování koobercových náletů na německá města. Obdržel řadu britských i zahraničních vyznamenání, byl povýšen do rytířského stavu a službu opustil v roce 1946 jako vicemarsál letectva.

