

SE.5a Night Fighter

eduard

BRITISH WWI FIGHTER

1/48 SCALE PLASTIC KIT

ProfiPACK
edition

#82133



ÚVODEM

Royal Aircraft Factory SE.5a je považován za jeden z nejrychlejších a nejúčinnějších 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 sedadla 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 umístěném 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) a 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. Příměří 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. Účitnou výhodou představovalo i netradiční uspořádání výzbroje s kulometem na horním křídle, který umožňoval pilotům přiblížit se nepozorovaně výše letícím nepříteli zesponu a výkopným Lewisem na něj zaútočit. Někteří piloti však tuto výzbroj zpochybovali 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 přebíhání vcelku snadné, nicméně výměna zásobníku a vysunutí kulometu zpět do palébné 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 Francouzi 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 přebytků a veřejnosti byly nabýzeny k odkoupení i vojenské letouny. SE.5a byly mezi nimi, prodávaly 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. Řada z nich ale byla skutečně odkoupena a provozována při leteckých závodech, nebo při „psaní na oblohu“, což byl v meziválečných letech populární způsob reklamy.

82133 - 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 MONTÁŽREMOVE
ODRÍZNOUTREVERSE SIDE
OTOČITAPPLY EDUARD MASK
AND PAINT
POUŽIT EDUARD MASK
NABARVIT

PARTS



DÍLY



TEILE

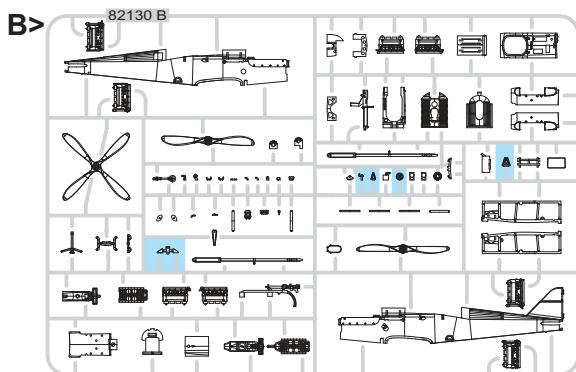
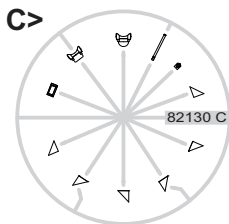
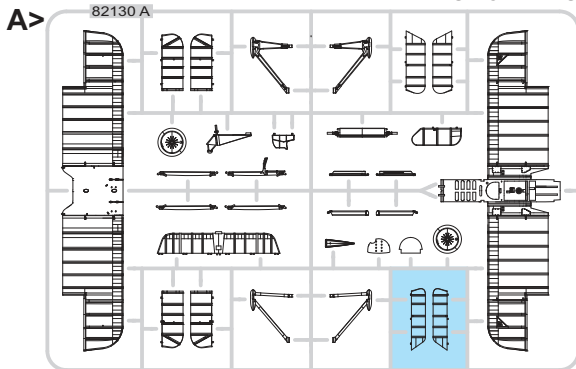
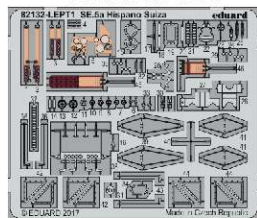


PIÈCES



部品

PLASTIC PARTS

PE- PHOTO ETCHED
DETAIL PARTS

RP - RESIN PARTS



R29

R30

R32
2 pcs.

R33

R34



-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



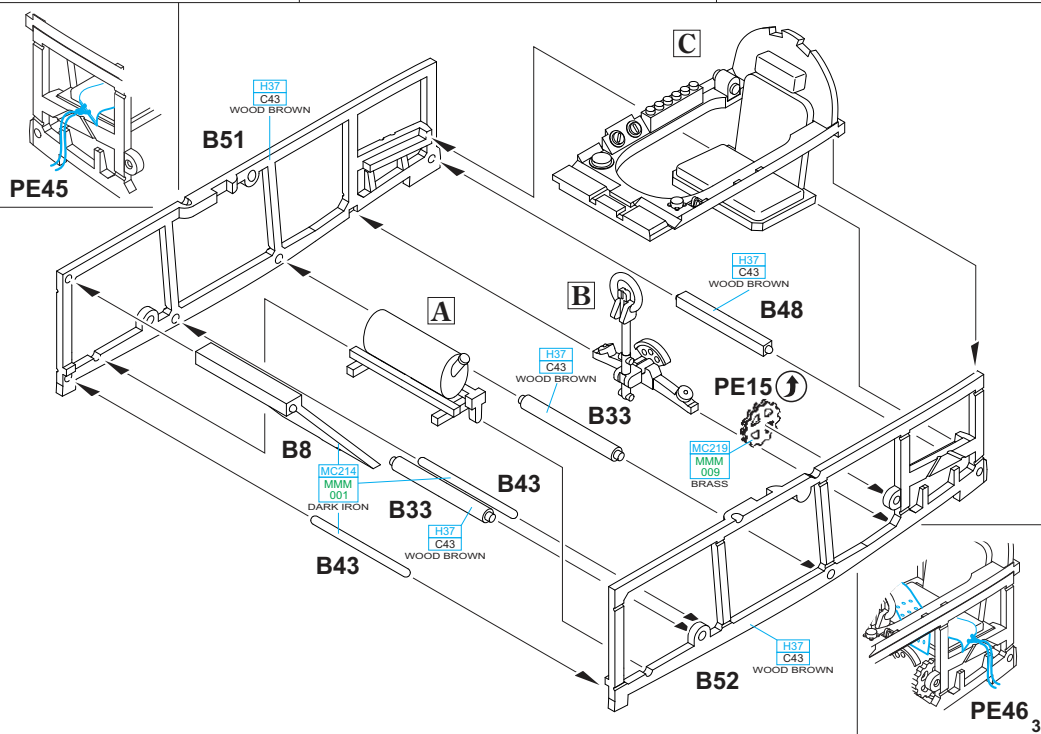
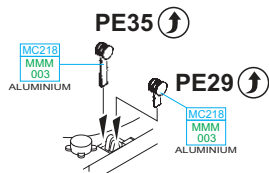
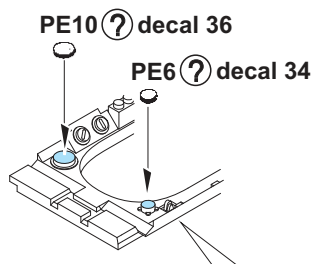
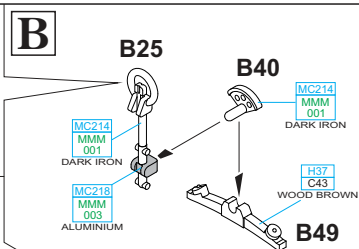
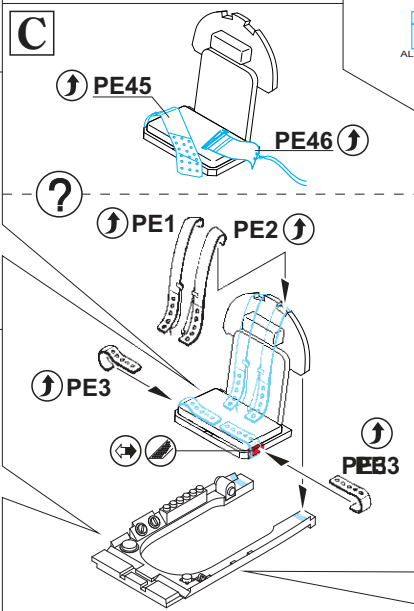
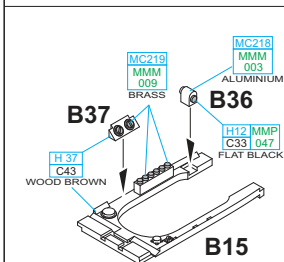
PEINTURE



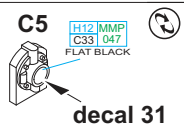
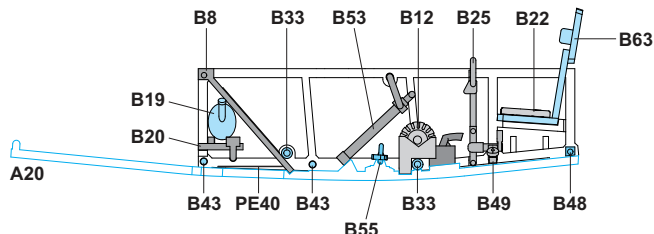
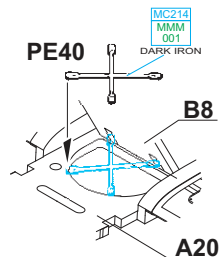
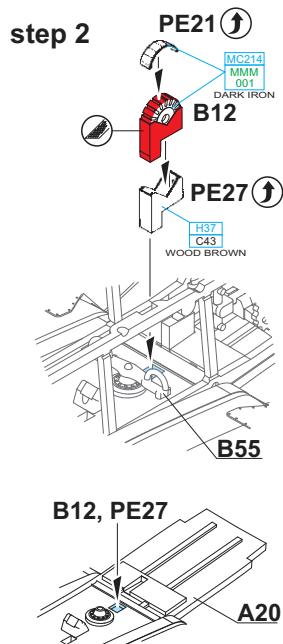
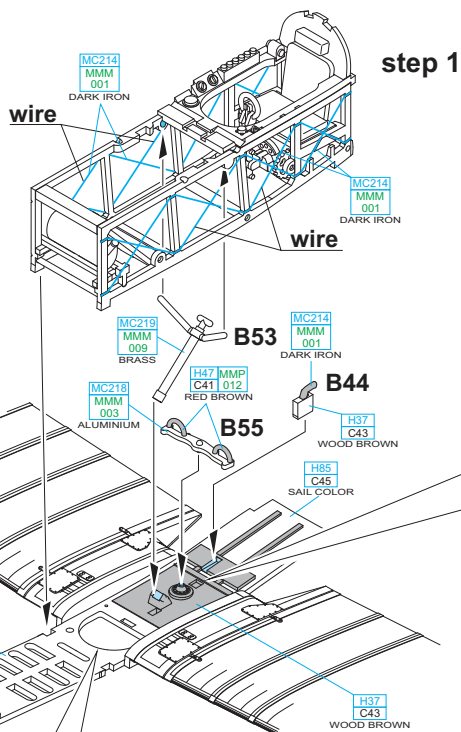
色

GSI Creos (GUNZE)		MISSION MODELS	
AQUEOUS	Mr.COLOR	PAINTS	
H11	C62	[MMP-001]	FLAT WHITE
H12	C33	[MMP-047]	FLAT BLACK
H37	C43		WOOD BROWN
H47	C41	[MMP-012]	RED BROWN
H51	C11	[MMP-063]	LIGHT GULL GRAY
H65	C18	[MMP-088]	BLACK GREEN
H85	C45		SAIL COLOR

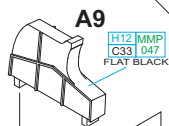
GSI Creos (GUNZE)		MISSION MODELS	
AQUEOUS	Mr.COLOR	PAINTS	
[H309]	C309	[MMP-031]	GREEN
[H334]	C334	[MMP-102]	BARLEY GRAY
Mr.METAL COLOR		METALLICS	
[MC214]		[MMM-001]	DARK IRON
[MC218]		[MMM-003]	ALUMINIUM
[MC219]		[MMM-009]	BRASS



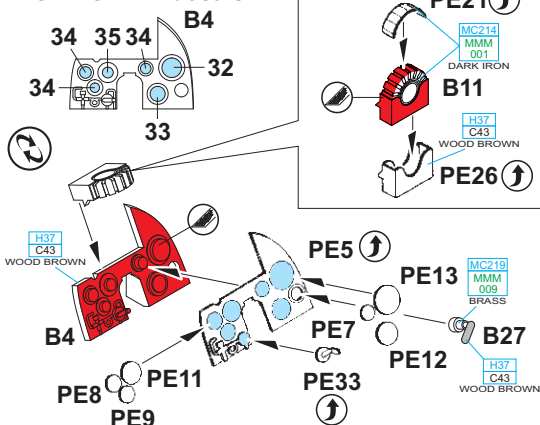
D

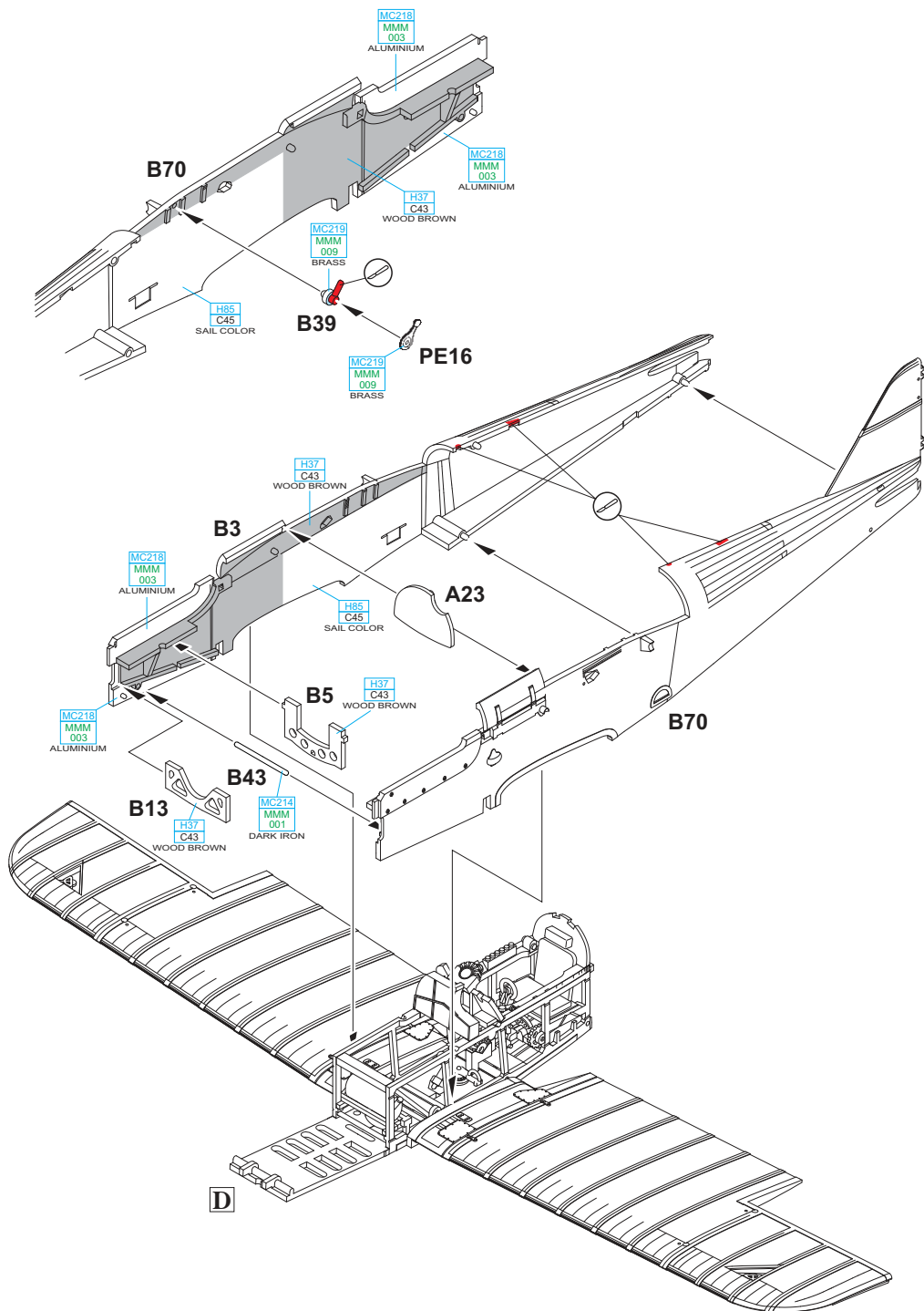


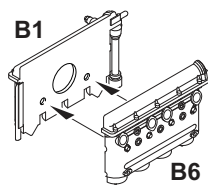
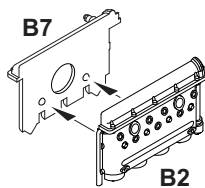
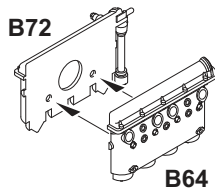
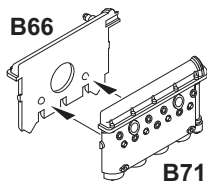
decals 31



OPTIONAL: decals

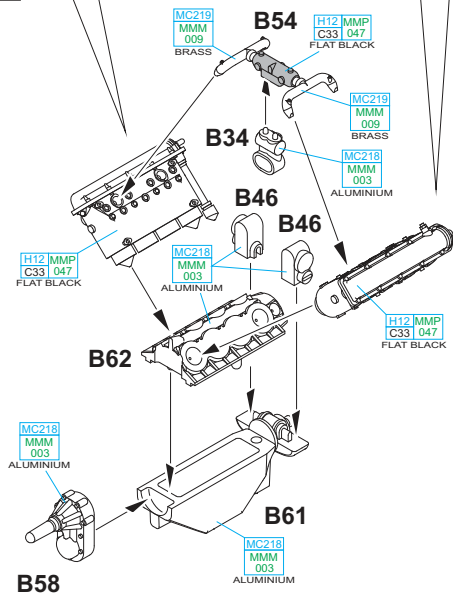






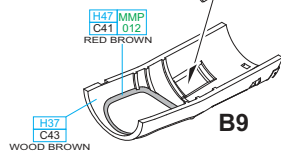
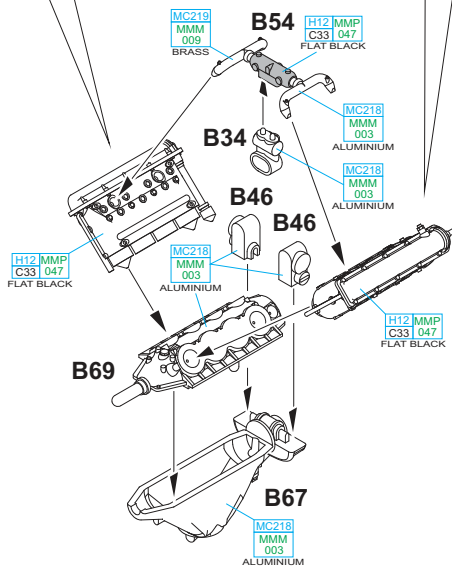
E

MARKINGS A, C, D



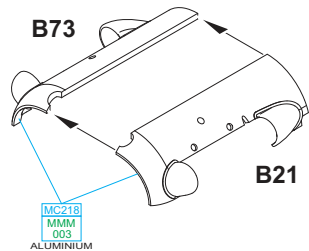
?

MARKING B

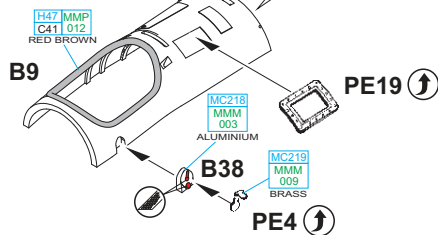


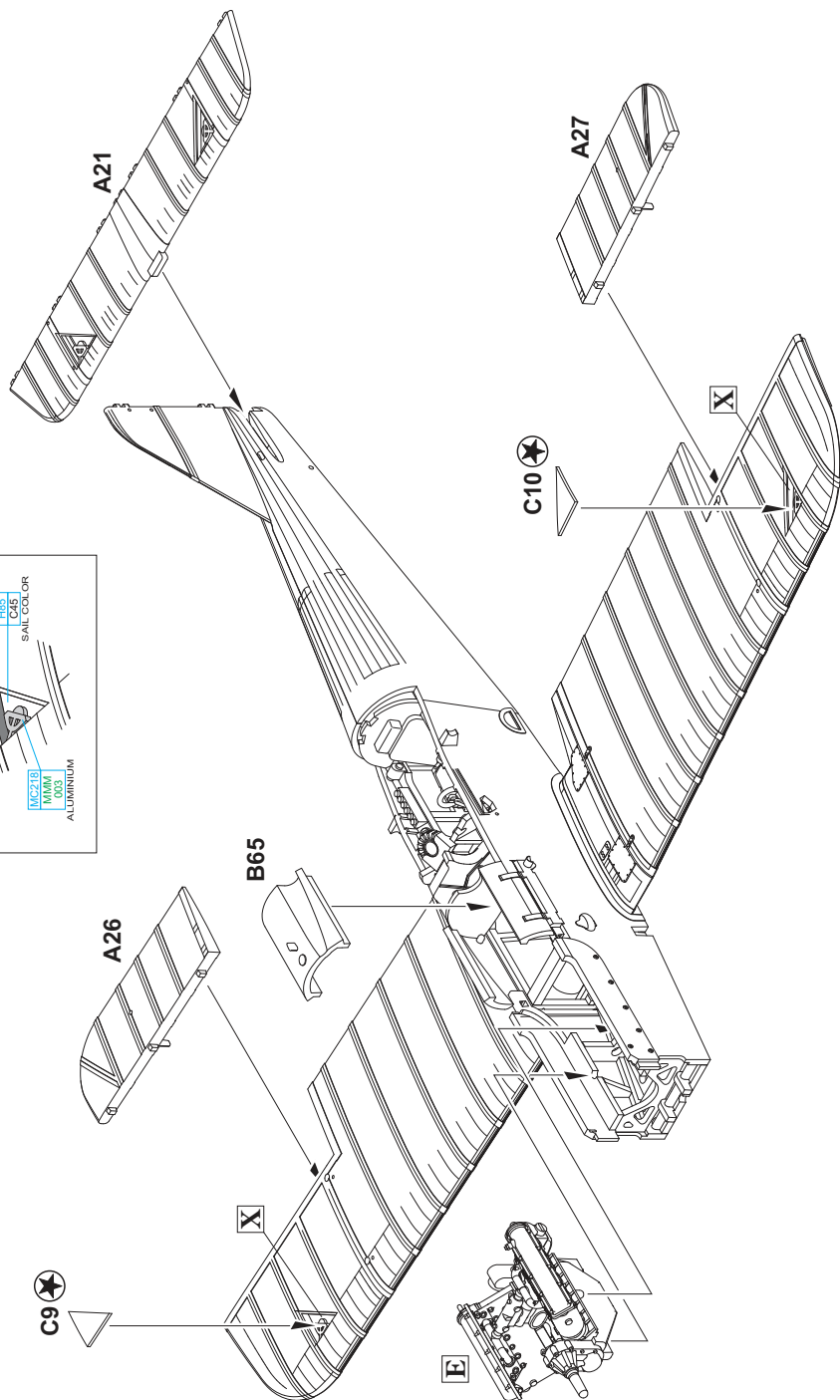
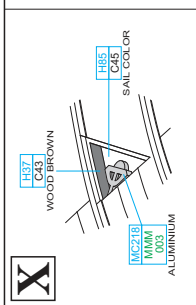
G

MARKINGS A, C, D

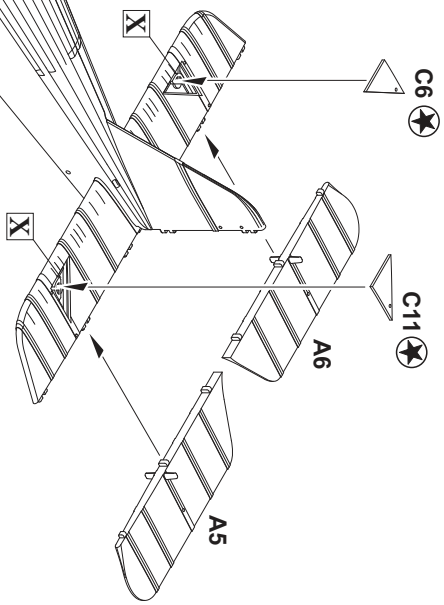
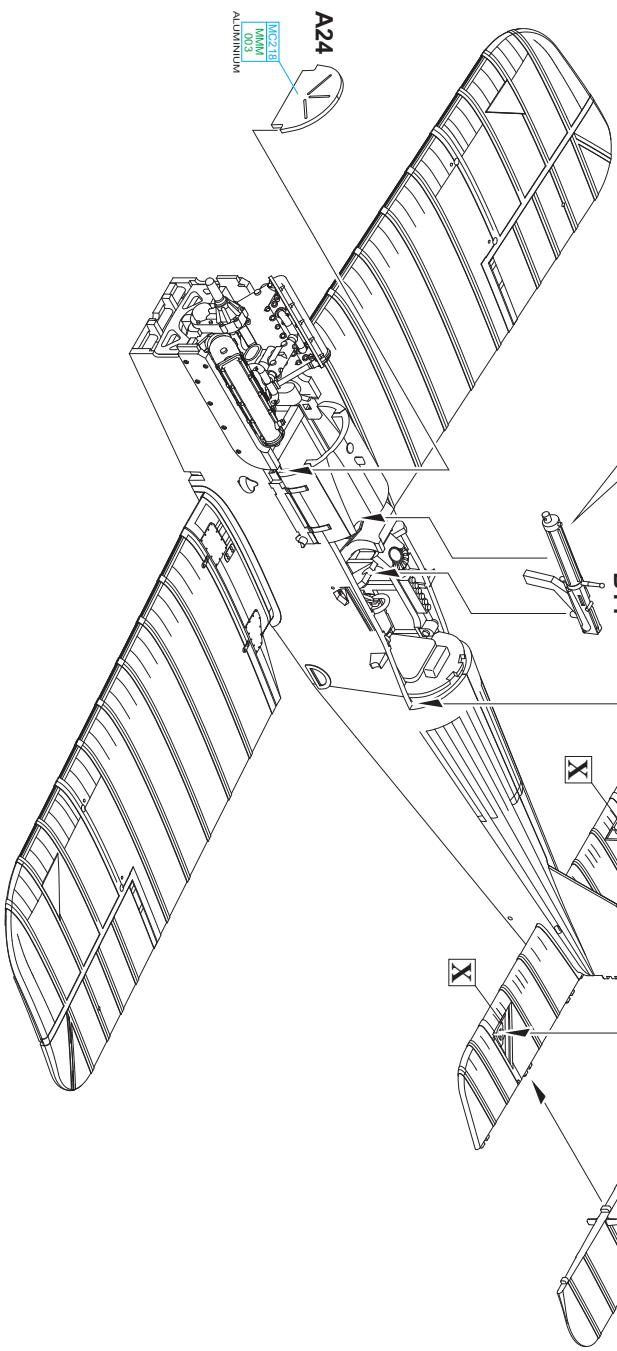
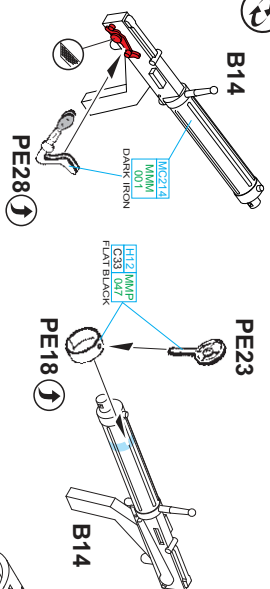


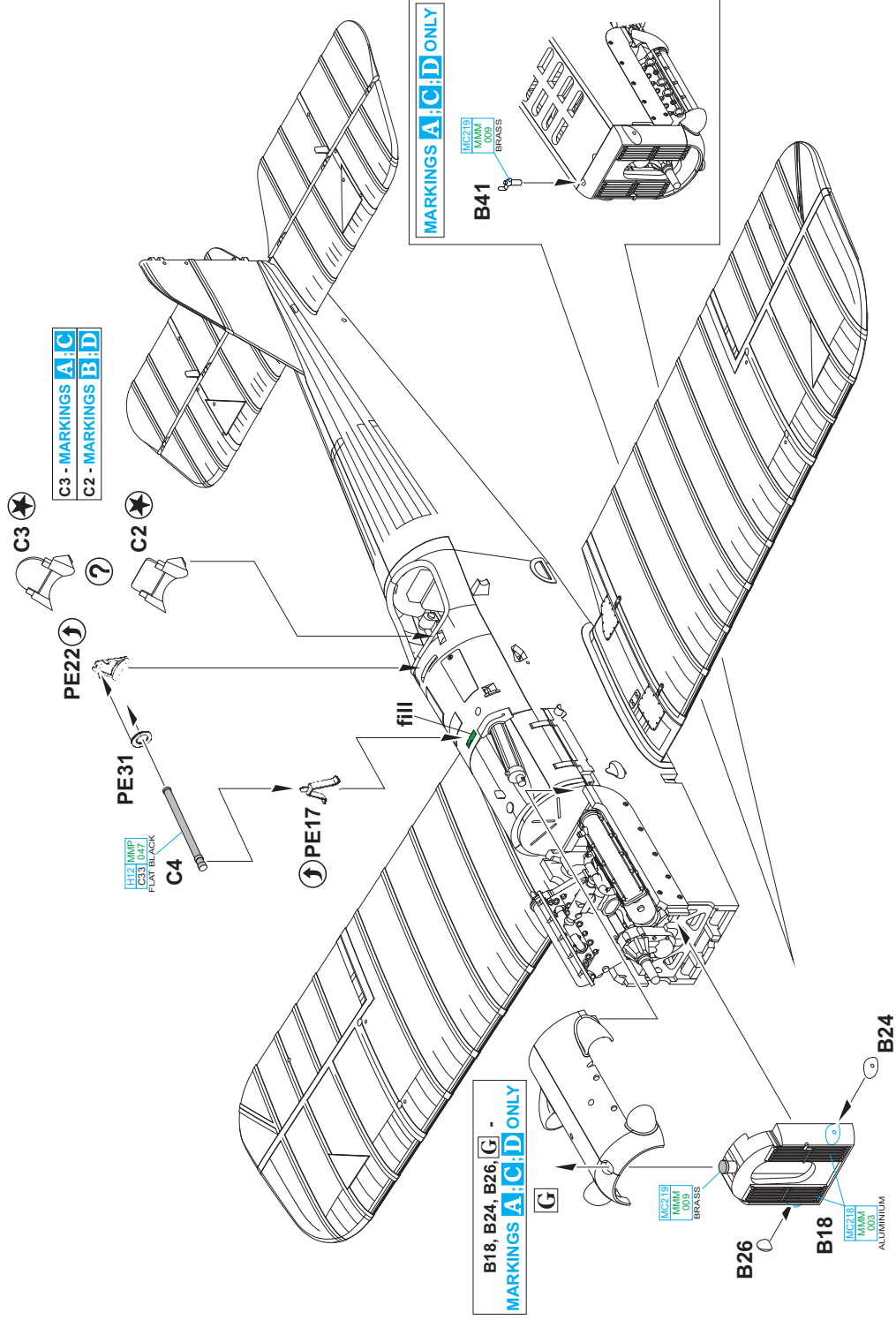
F



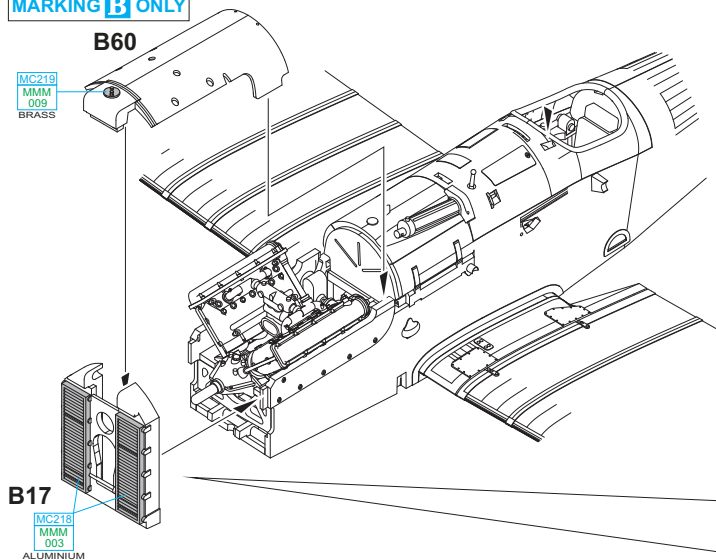


2

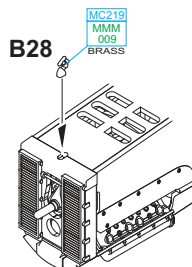




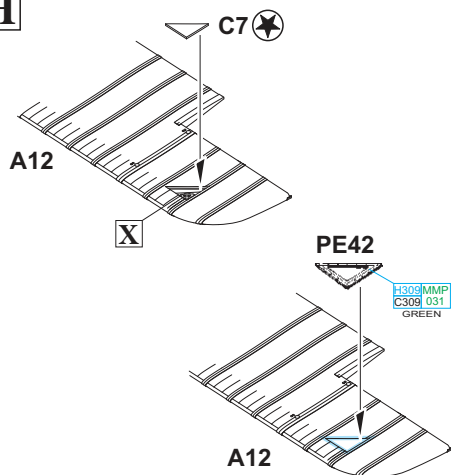
**B17, B60 -
MARKING B ONLY**



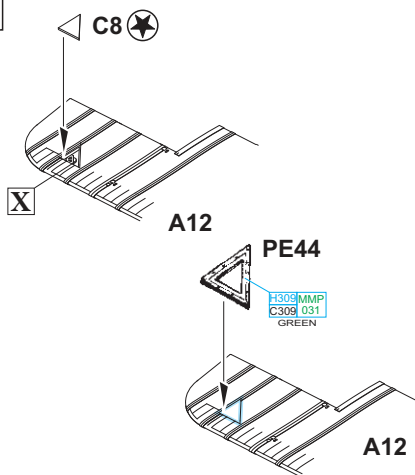
MARKING B ONLY



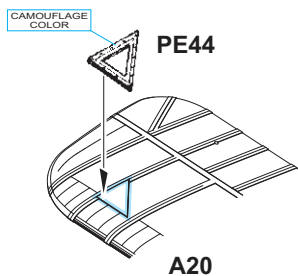
H



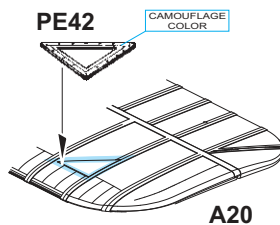
I

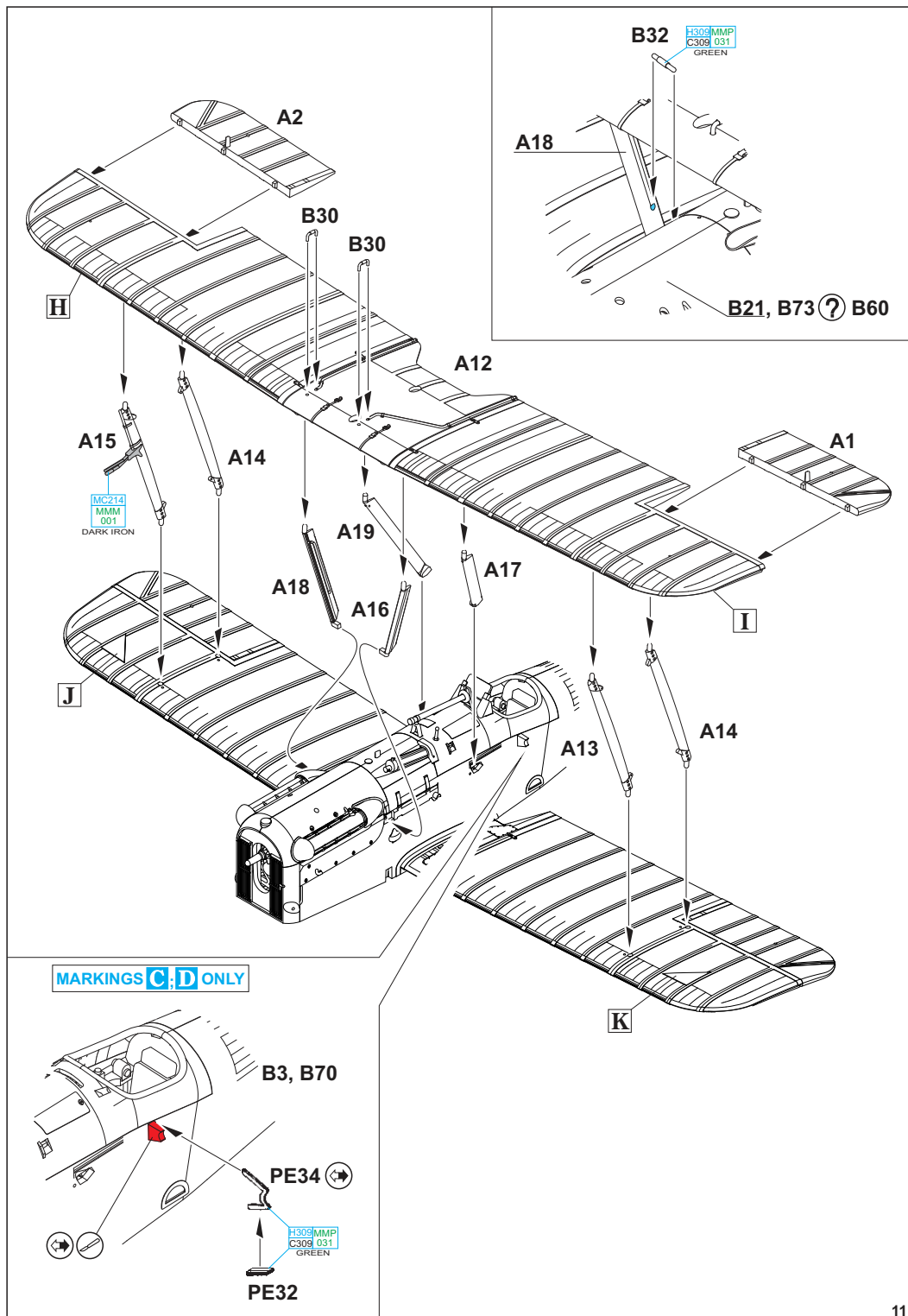


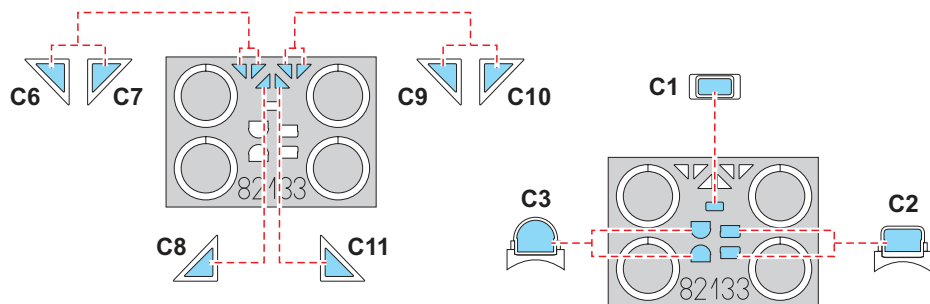
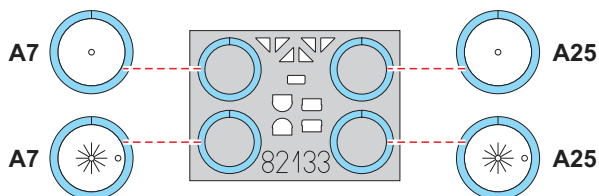
J



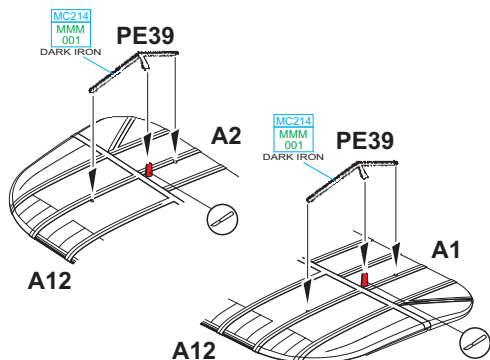
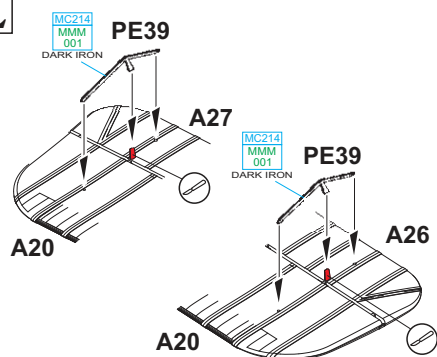
K



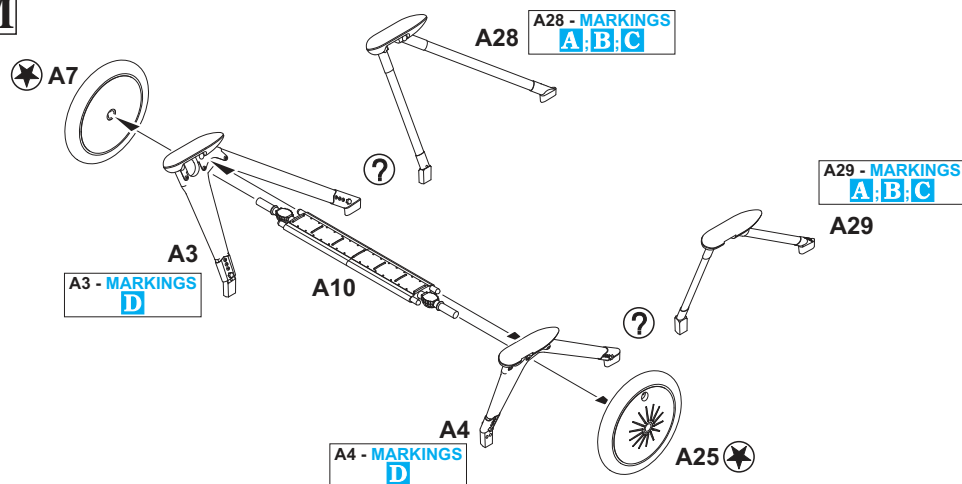




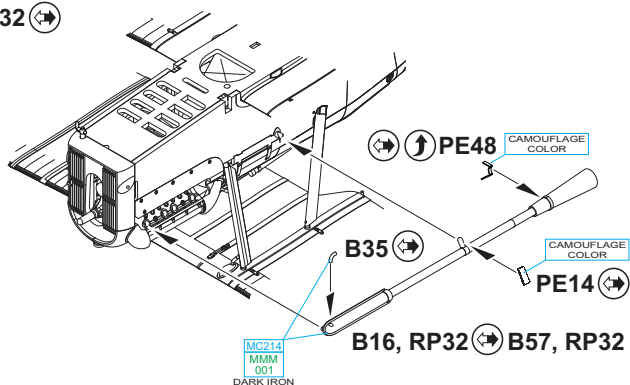
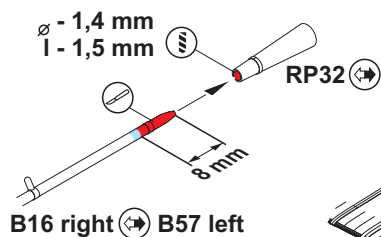
L



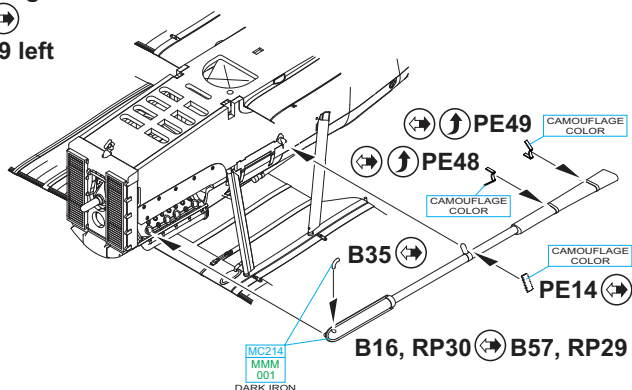
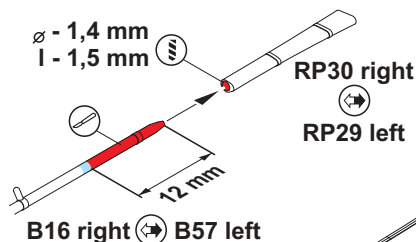
M



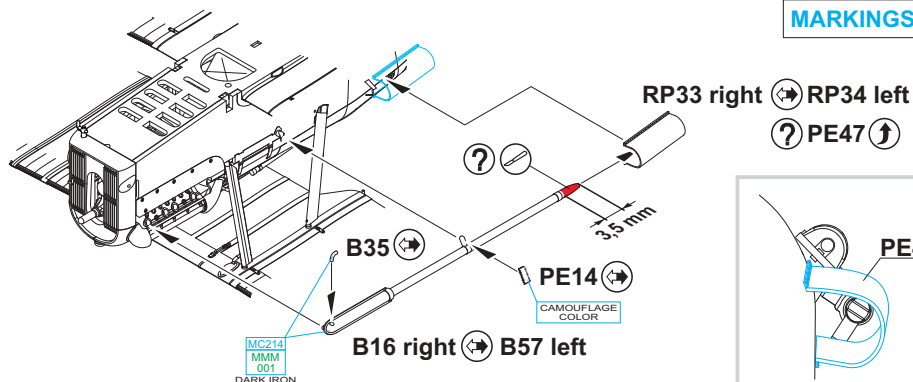
MARKING A



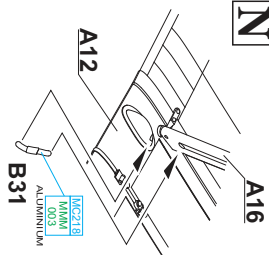
MARKING B



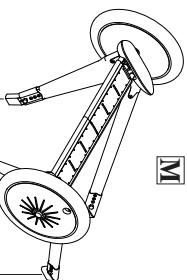
MARKINGS C, D



N



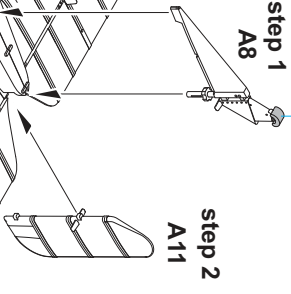
M



step 1
A8

MCM218
MCM
001
DARK IRON

step 2
A11

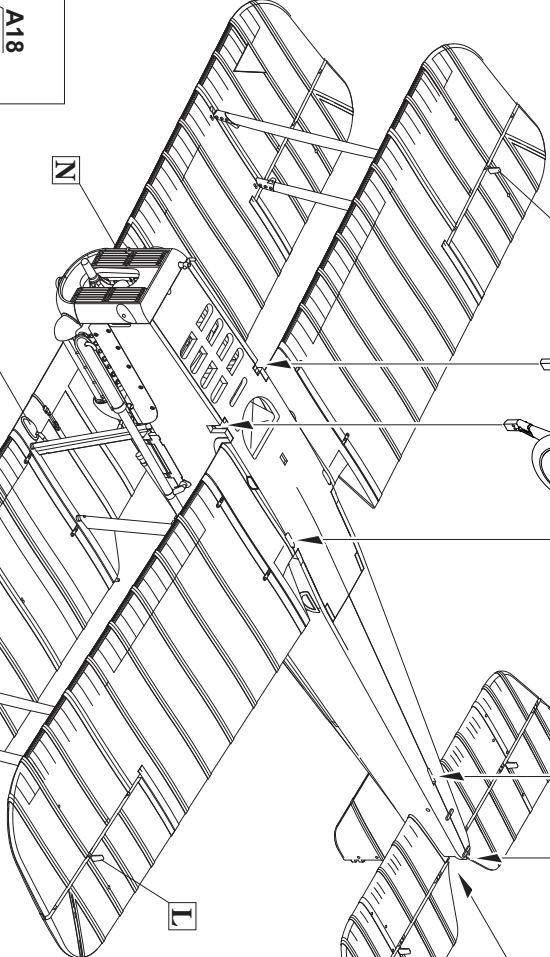


L

L

N

O



O

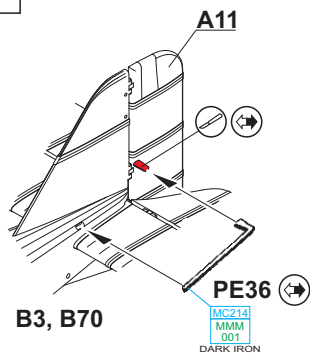
MCM218
MCM
003
ALUMINUM

B29

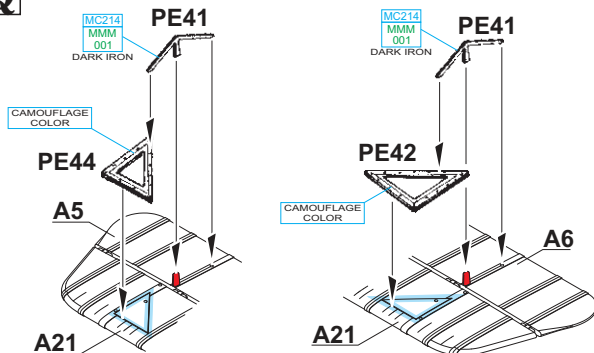
A12

A18

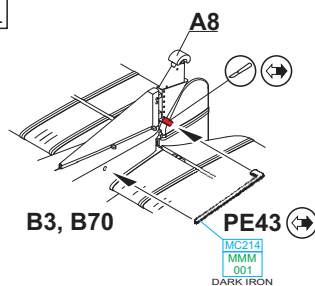
P



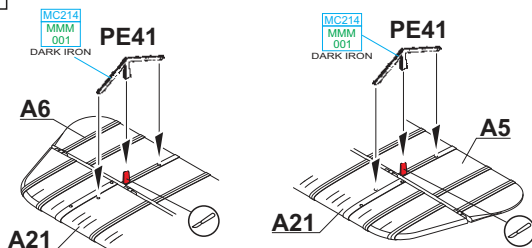
Q



R

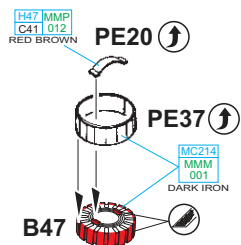


S



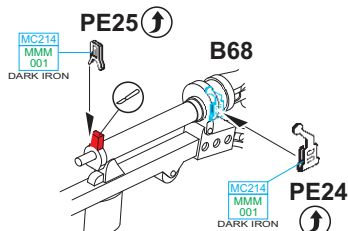
T

MARKINGS **B;C;D** ONLY

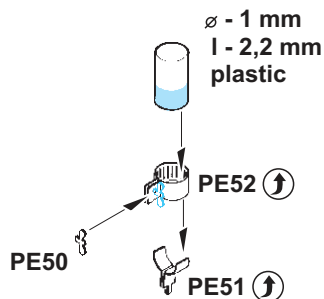


U

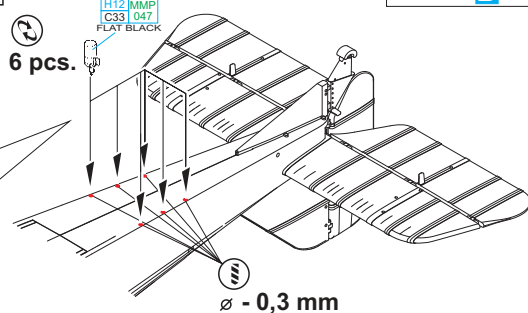
MARKINGS **B;C;D** ONLY



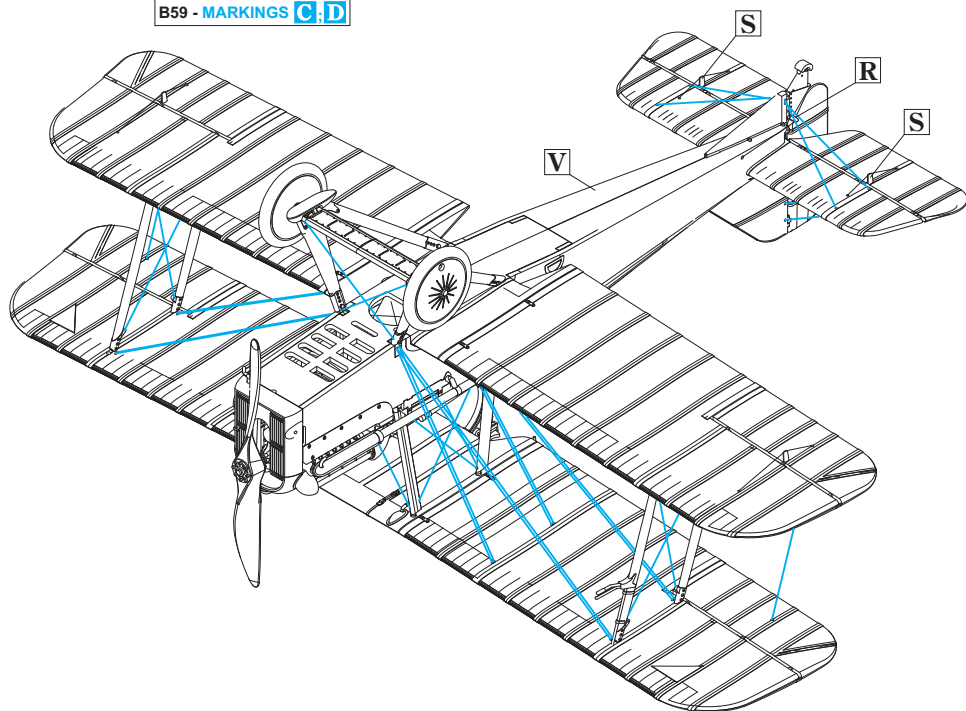
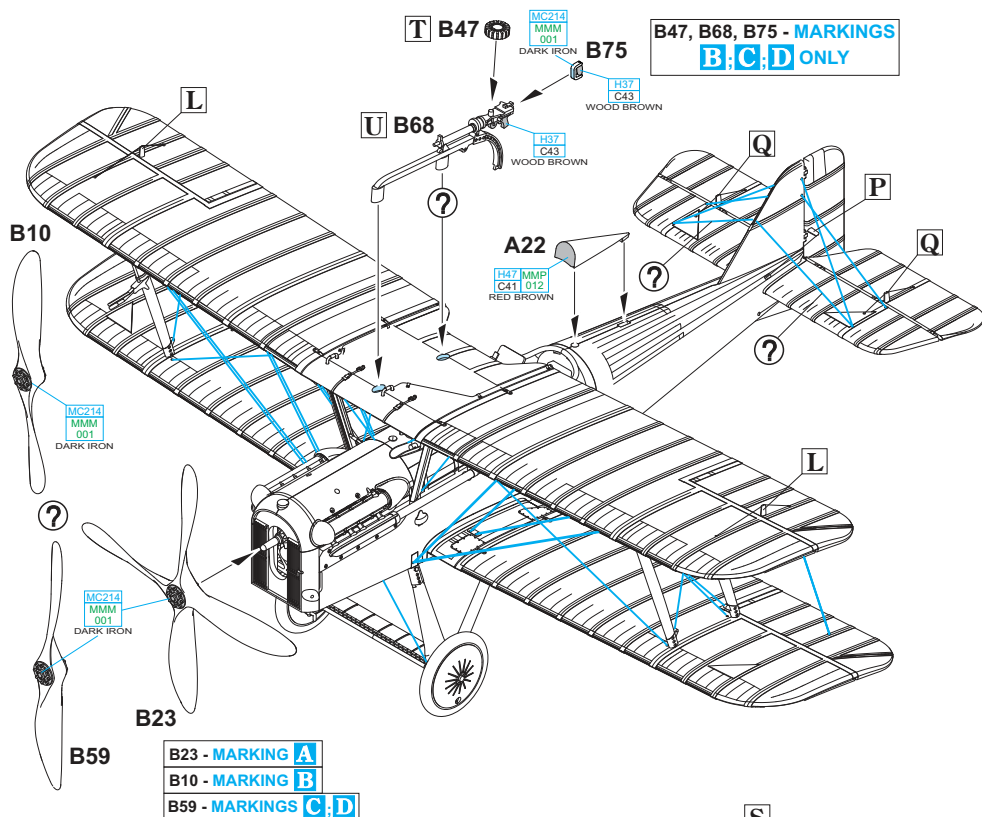
6 pcs.



V

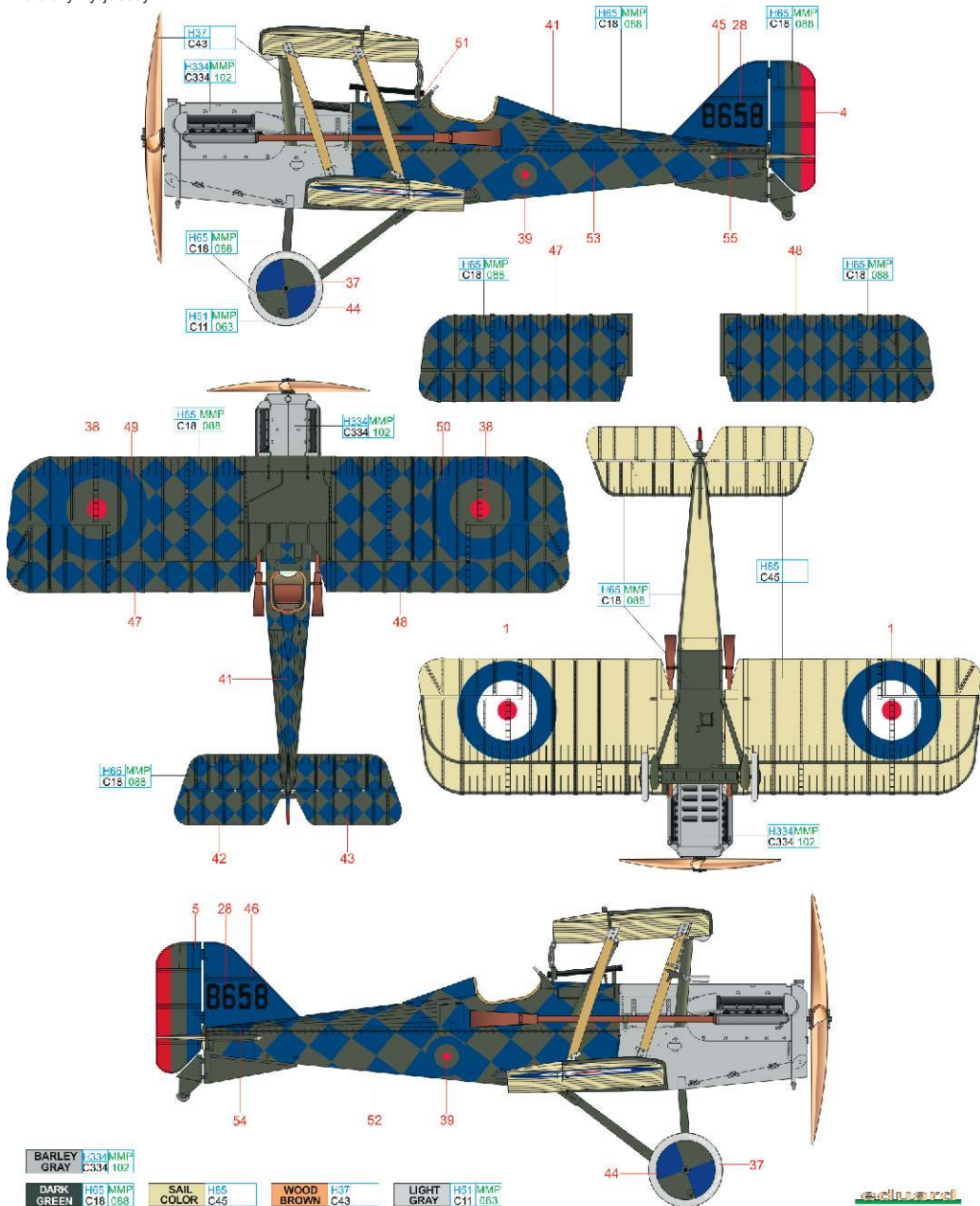


MARKING **B** ONLY



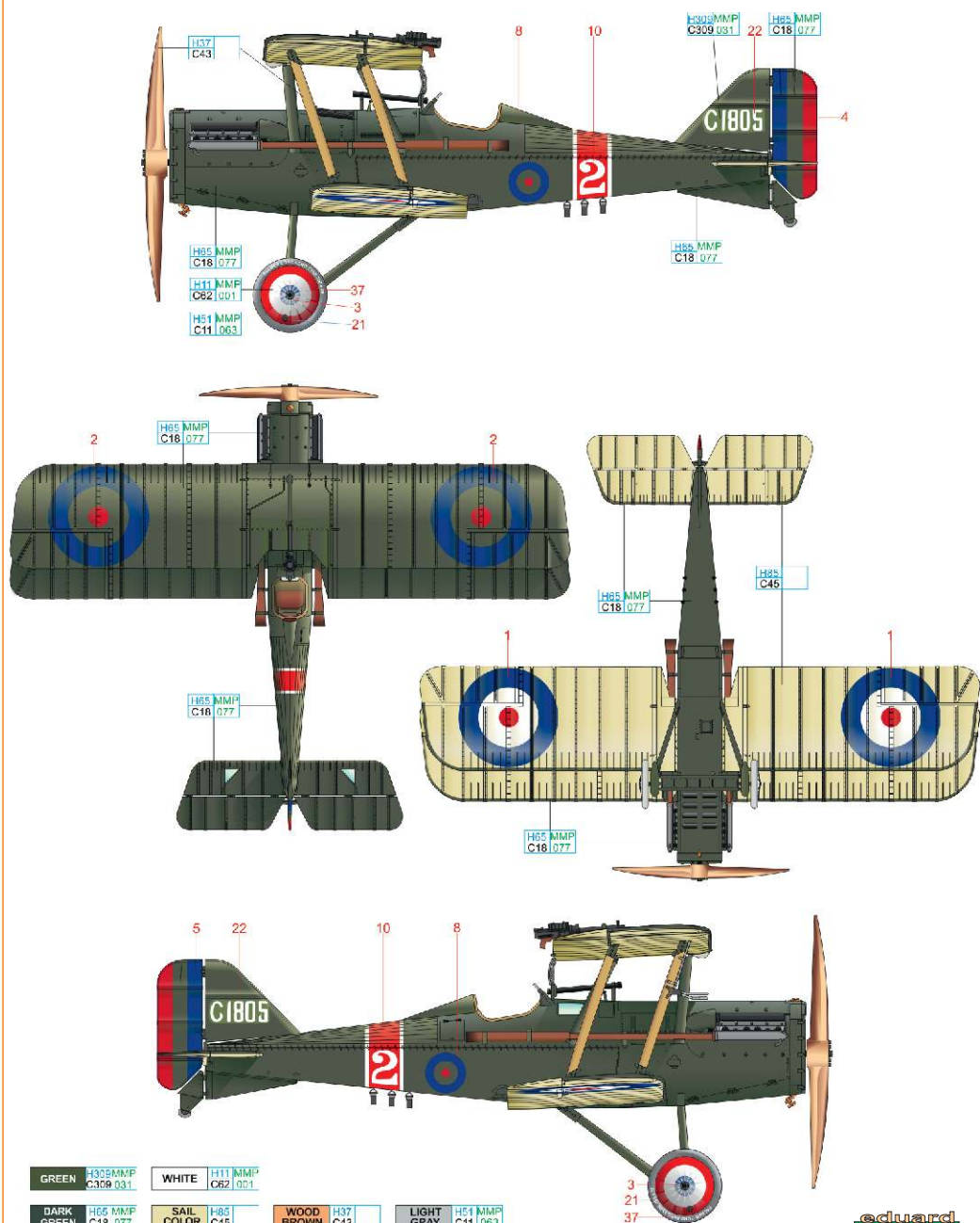
A B658, Capt. Cecil Lewis, 61. (Home Defence) squadrona, Rochford, Velká Británie, leden 1918

Cecil Arthur Lewis se narodil 29. března 1898 a do RFC vstoupil v roce 1915. Působil u 3. squadrony na strojích Morane Parasol, během května a června 1917 létal na SE.5a u známé 56. squadrony. Následovala služba u jednotek Home Defence, ale v druhé polovině roku 1918 byl zpět ve Francii u noční stíhací 152. squadrony vyzbrojené stroji Sopwith Camel. Po válce demobilizoval, byl jedním ze zakladatelů BBC, u níž psal, produkoval a působil ve funkci ředitele. V roce 1938 obdržel Oscara za scénář k filmu Pygmalion. Na začátku 2. světové války vstoupil do řad RAFVR a sloužil v Jižní Evropě. V roce 1947 založil v Jižní Africe firmu, do Velké Británie se vrátil v roce 1950. Od roku 1956 pracoval jako reportér u Daily Mail. Po odchodu do důchodu se odstěhoval na ostrov Korfu, kde strávil zbytek svého života, přičemž nepřestal psát. Zemřel 27. ledna 1997 v Londýně. Kamufáž stroje tvořená na horních a bočních plochách speciálním nátěrem NIVO je doplněna o čtverce pravděpodobně modré barvy používané na výsostném označení. Barvou NIVO byla zatřena také bílá mezikruží na kokardách a bílý pruh na trikolech a směrových kormidle. Motorový kryt je šedý.



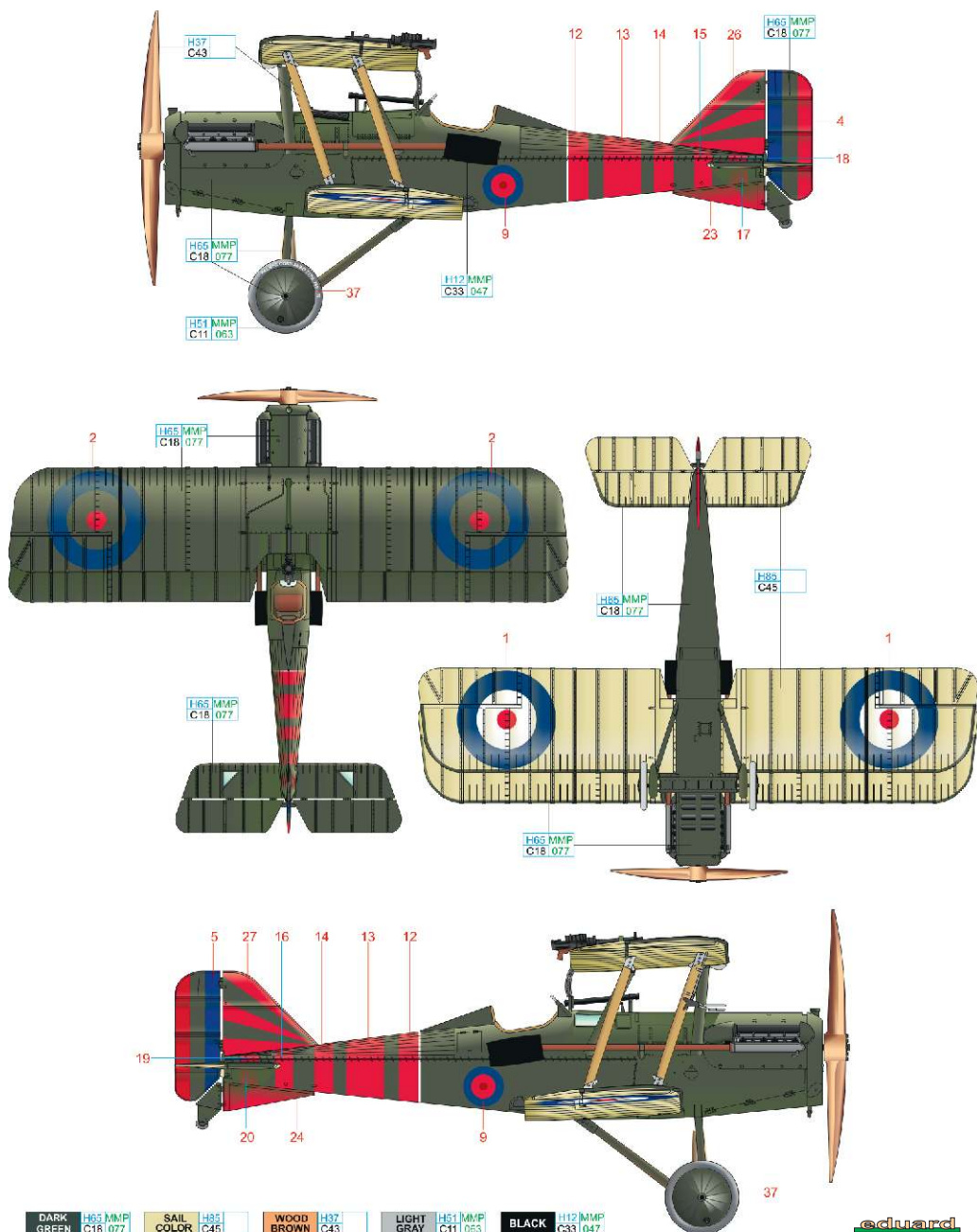
B C1805, Lt. W. R. Oulton, 143. (Home Defence) squadrona, Detling, Velká Británie, květen 1918

143. squadrona byla založena 1. února 1918 v Throwley a její výzbroj tvořily letouny Armstrong Whitworth F.K.8. Již v březnu téhož roku byla přezbrojena na SE.5a a přemístěna do Detlingu. V noci z 19. na 20. května se účastnila útoku proti prvnímu náletu německých bombardovacích strojů Gotha na Londýn. „Noční stíhači“ SE.5a byly na horních a bočních plochách kamuflOVány speciálním nátěrem nazvaným NIVO (Night Invisible Varnish Orfordness). Touto barvou byla zatřena také bílá mezikruží na kokardách. Bílý pruh trikolory na kormidle byl pravděpodobně přetřen stejnou barvou. Pod trupem je šest držáků světelné Holty.



C Capt. Gilbert Insall VC, 50. (Home Defence) squadrona, Bekesbourne, Velká Británie, květen - červenec 1918

Gilbert Insall vstoupil do řad RFC 14. března 1915 v hodnosti 2nd Lieutenant a byl zařazen do 11. squadrony. Za záchranu svého stroje Vickers FB.5 Gunbus dne 7. listopadu 1915 mu byl udělen Victoria Cross, který mohl převzít až 27. září 1917 po svém útěku ze zajetí, do něhož padl 14. prosince 1915 poté, co byl sestřelen. Po návratu byl zařazen do stavu 50. squadrony v níž velel Flightu A. Po 1. světové válce zůstal vojenským pilotem, z RAF odešel do důchodu 30. července 1945. Zemřel 17. února 1972, jeho Victoria Cross je součástí sbírek RAF muzea v Hendonu. Bílá mezikruží na kokardách na horním křídle a bílý pruh trikolory na kormidle byly zatřeny kamuflážní barvou NIVO, která je použita ke kamuflování horních a bočních ploch letounu. Na trupové kokardě bylo bílé mezikruží přetřeno červenou barvou.



D

50. squadrona RFC byla založena 15. května 1916 v Doveru a vyzbrojena stroji RAF BE.2 a BE.12. Jejím úkolem byla obrana britských ostrovů proti náletům německých vzdušných a bombardérů. Na počátku roku 1918 obdržela stroje Sopwith Camel a SE.5a, s kterými létala až do svého rozpuštění 13. června 1919. V roce 1937 byla reaktivována, tentokrát jako bombardovací jednotka, její činnost s krátkými přestávkami pokračovala až do roku 1984. Stroj je kamuflován na horních a bočních plochách barvou PC10, spodní plochy zůstaly v barvě plátna. Bílá barva na kokardách na horním křídle byla přetřena kamuflážní barvou, směrovka nese nestandardní pruhy modré a červené barvy. Konce výfuků pod pilotním prostorem zakrývají u jednotky vyrobené kryty, v noci zabírající oslnění pilota zášlehy plamenů.

