

**RAF S.E.5a w/Wolseley Viper**

Найуспішніший британський винишувач Першої Світової війни, S.E.5a був створений в 1917 році одразу ж після жорстокої поразки Королівського Повітряного корпусу під час "кривавого квітня". Його попередник, S.E.5, мав потенційно високі льотні характеристики, але малопотужний 150 к.с. двигун Hispano Suiza, не дозволяв розкрити можливості літака.

Перший політ S.E.5a з більш потужним (200 к.с.) двигуном Hispano Suiza відбувся в травні 1917 року, а через півтора місяці серійні S.E.5a почали надходити до бойових підрозділів. Окрім фірми RAF замовлення на побудову S.E.5a отримали вісім фірм-субконтракторів (Austin, Vickers, Martinsyde, Wolseley та інші). До кінця 1917 року мали збудувати 1300 винишувачів, але лише близько 800 одиниць були передані до Повітряного корпусу. 200-сильний двигун Hispano Suiza виявився занадто недоведеним і його виробництво супроводжувалося постійними проблемами. Спроби закупити аналогічні двигуни у Франції також не дали бажаного результату: французькі винишувачі SPAD так само потребували Hispano Suiza у великій кількості.

Фірма Wolseley Motors Ltd мала ліцензію на побудову Hispano Suiza; дещо модифікований двигун цього типу, Wolseley Adder, був встановлений на невеликій кількості S.E.5a але без будь-якого успіху. Інженери фірми Wolseley модифікували конструкцію 200-сильного Hispano Suiza 8A; цей двигун, що отримав назву Viper, мав розв'язати проблеми S.E.5a. Вже в вересні 1917 року S.E.5a (B4862) з двигуном Viper пройшов випробування і отримав найкращі відгуки, швидкість зростає на 10км/год, зростає швидкість підйому. Керівництво Повітряного корпусу визначило Viper як єдиний стандартизований двигун для всіх S.E.5a (деякі з раніше збудованих літаків з Hispano Suiza пройшли капітальний ремонт, двигуни були замінені на Wolseley Viper). "Новий" S.E.5a візуально вирізнявся від попередника радіатором нової, більш спрямованої форми з двома рядами жалюзі; через більш низьке розташування осі двигуна крилової інсталяція Foster встановлювалася безпосередньо на верхньому крилі. Деякі інциденти з крилами у польоті зумовили посилення конструкції літака.

В середині 1918 року 25 дивізіонів мали на озброєнні S.E.5a: 15 - на Західному Фронті, 3 - на Македонському, 2 - на Близькому Сході, 1 - в Месопотамії; 4 дивізіони захищали небо Британії у складі ППО (Home Defence). Найвідоміші британські аси - Мік Меннок, Джеймс МакКадден, Біллі Бішоп, Ентоні Бюкемп-Проктор отримали значну кількість повітряних перемог, пілотируючи S.E.5a. Окрім Королівського Повітряного корпусу, S.E.5a мали на озброєнні Американські Експедиційні сили у Європі.

Після закінчення війни S.E.5a швидко зникли з першої лінії (їх змінив більш сучасний 7F1 Snipe). У Сполучених Штатах армія застосовувала S.E.5a до середини 20-х років, а потім літаки потрапили до численних "повітряних цирків" та приймали участь у численних голлівудських стрічках.

**RAF S.E.5a w/Wolseley Viper**

The most successful British fighter of WWI was developed in 1917 right after the severe defeat of the RFC during Bloody April. Its predecessor, the S.E.5, had very good technical parameters, except for an unreliable 150 hp engine Hispano Suiza which did not allow for a full demonstration of this aircraft's potential.

The first flight of the S.E.5a with the more powerful 200 hp Hispano Suiza engine was conducted in May 1917. One and a half months later the first mass-production S.E.5a fighters arrived at the Front. Orders for S.E.5a development were received by several companies: the Royal Aircraft Factory, and eight sub-contractor firms (Austin, Vickers, Martinsyde, Wolseley and others). By the end of 1917, 1300 of these fighters were due to be built; however, only about 800 planes were completed. The Hispano Suiza 200 hp engine turned out to have many drawbacks and its manufacture was continually affected by various problems. Attempts to purchase the engine in France failed because French SPAD fighters also required the Hispano Suiza in large quantities.

Wolseley Motors Ltd. had a license for building the Hispano Suiza in the United Kingdom. Wolseley's version of this engine with the name Adder was installed in a small quantity of S.E.5a's, however without success.

Wolseley's engineers modified the design of the 200 hp Hispano Suiza 8A. This engine, given the name Viper, was expected to solve the problems of the S.E.5a. In September 1917 an S.E.5a (B4862) with the Viper engine was tested and received a favorable evaluation - its maximum speed was increased by 7mph, and its rate of climb improved as well. The RFC specified the Viper as the standard engine for the S.E.5a (some previously built planes with Hispano Suiza engines going through major overhaul had their engines changed to the Wolseley Viper). The 'new' S.E.5a differed visually from its predecessor with a radiator of a new straightened form, with two sets of horizontal shutters. The Foster gun mounting now fitted directly onto the upper wing. Several flight accidents that were caused by wing failure led to airframe strengthening.

In the middle of 1918, twenty five RFC squadrons were equipped with the S.E.5a - 15 on the Western Front, 3 in Macedonia, 2 in the Middle East, 1 in Mesopotamia, and 4 squadrons in Home Defence. Some of the most successful aces of the British Empire, including Mick Mannock, James McCudden, Billy Bishop, and Anthony Beauchamp-Proctor, scored many victories flying this type. Thirty eight S.E.5a's were delivered to the American Expeditionary Force.

After the end of the Great War the S.E.5a quickly disappeared from the front line, being replaced by the Sopwith 7F1 Snipe.

The S.E.5a served in the U.S. Army until the mid-1920s. Later, these planes were used in numerous 'flying circuses' and even took part in Hollywood movies like 'Hells Angels'.

**RAF S.E.5a w/Wolseley Viper**

Dieses sehr erfolgreiche britische Jagdflugzeug wurde 1917 nach den schweren Niederlagen des RFC während des „blutigen Aprils“ entwickelt. Ihre Vorgängerin, die S.E.5, zeigte zwar sehr gute Leistungsdaten, litt jedoch an einem unzuverlässigen 150 PS Hispano-Suiza Motor, der das vorhandene Potential des Entwurfs nicht ausfüllen konnte.

Der erste Flug der S.E.5a mit dem stärkeren 200 PS Hispano-Suiza Triebwerk fand im Mai 1917 statt. Anderthalb Monate später wurden bereits die ersten Serien-S.E.5a an Einheiten an der Front ausgeliefert. Es wurden Produktionsaufträge an verschiedene Hersteller vergeben: die Royal Aircraft Factory, sowie acht weitere Lizenznehmer (Austin, Vickers, Martinsyde, Wolseley und andere). Ende 1917 war 1300 S.E.5a bestellt, von denen lediglich 800 fertiggestellt worden waren. Es erwies sich, dass der 200 PS starke Hispano-Suiza Motor an gravierenden Mängeln litt und das auch in der Herstellung kontinuierlich Probleme auftraten. Der Versuch, Motoren in Frankreich zu kaufen scheiterte daran, dass auch die französischen Spad-Jagdflugzeuge dieses Triebwerk in großen Zahlen benötigten.

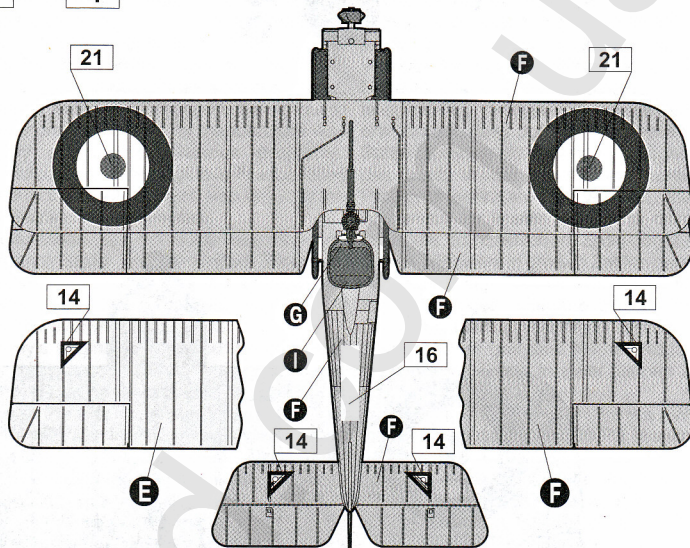
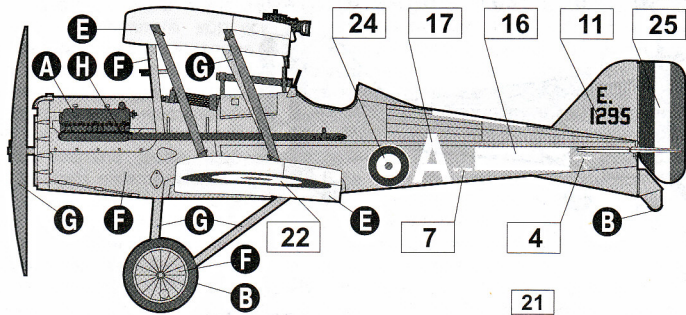
Die Wolseley Motors Ltd. hatte die Lizenz zum Bau des Hispano-Suiza Motors in Großbritannien. Wolseleys eigene Version dieses Motors (mit dem Namen Adder) wurde ohne großen Erfolg in einer kleinen Zahl von S.E.5a eingebaut.

Die Ingenieure der Firma Wolseley modifizierten dann den 200 PS Hispano-Suiza 8A. Dieses Motor, dem der Name Viper gegeben wurde, sollte die Probleme mit der S.E.5a lösen. Im September 1917 wurde eine S.E.5a (B-4862) mit einem Viper Triebwerk getestet und erhielt eine günstige Beurteilung. Die Höchstgeschwindigkeit stieg um 7 mph (ca. 10 km/h) und auch die Steigrate war besser. Das RFC erklärte den Viper Motor zum Standardtriebwerk für die S.E.5a (einige vorher gebaute Flugzeuge mit Hispano-Suiza Motoren wurden im Lauf von Überholungen und Reparaturen auf den Wolseley Viper umgerüstet). Rein optisch unterschied sich die „neue“ S.E.5a von den Vorgängern durch einen anders geformten Kühler und zwei Reihen horizontaler Kühlerklappen. Die Foster-MG-Befestigung wurde jetzt direkt auf der oberen Tragfläche montiert. Weiterhin wurde das Flugwerk verstärkt, nachdem einige Flugunfälle wegen Tragflächenbrüchen passiert waren.

Mitte 1918 waren 25 Squadrons des RFC mit der S.E.5a ausgerüstet - 15 an der Front in Frankreich, 3 auf dem Balkan, 2 im Mittleren Osten, 1 im Irak und weitere 4 bei der Home Defence in Südeuropa. Einige der erfolgreichsten Fliegerasse der Britischen Empire (Mick Mannock, James McCudden, Billy Bishop, Anthony Beauchamp-Proctor, u.a.) erzielten viele Luftsiege auf diesem Flugzeugtyp. Auch die American Expeditionary Force erhielt 38 S.E.5a.

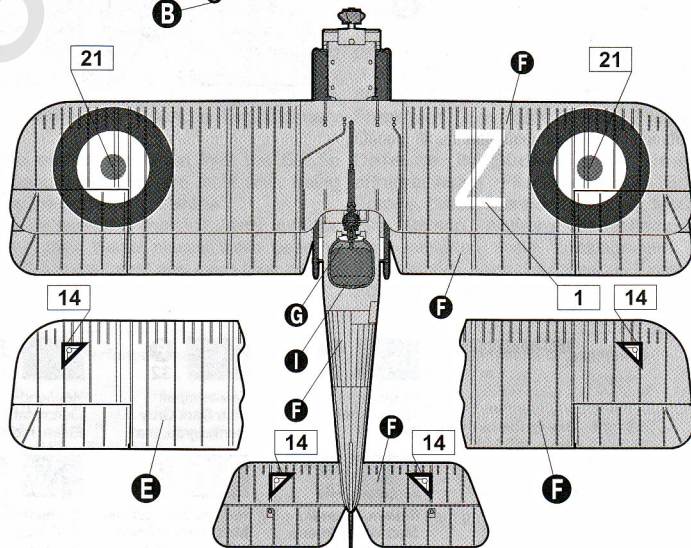
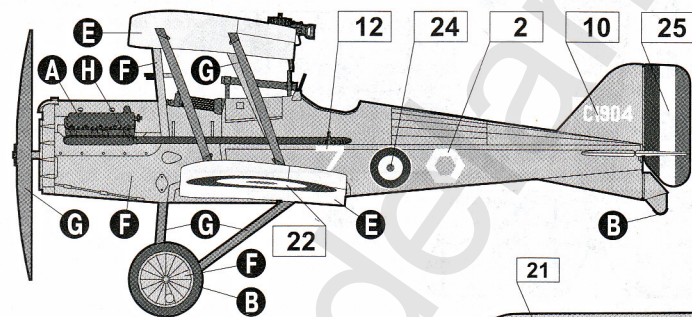
Технічні характеристики	Performances	Technische Charakteristik
Розмах крила, м	Span, m	Spannweite, m
Довжина загальна, м	Length, m	Länge, m
Площа крила, м²	Wing area, m²	Flugelfläche, m²
Швидкість, макс., км/год	Speed max, km/h	Hochtstgeschwindigkeit, km/St
Час підйому на 3000м, хв.сек.	Climb 3000m, min.sec	Aufsteigen 3000m, min.s
Вага зльотна, кг	Take-off weight, kg	Startgewicht, kg
Час у польоті, год	Time in fly, h	Flugzeit, St
Двигун 1x200 к.с. Wolseley Viper V8	Powerplant 1x200h.p. Wolseley Viper V8	Triebwerk 1x200 P.S. Wolseley Viper V8
Озброєння: 1x0,303 Vickers	Armament: 1x0,303 Vickers	Bewaffnung: 1x0,303 Vickers
1x0,303 Lewis	1x0,303 Lewis	1x0,303 Lewis

Розфарбування моделі та наклеювання декалей  
 Colour painting and applying decals guide  
 Hinweise zur Bemalung und Anbringung der Abziehbilder



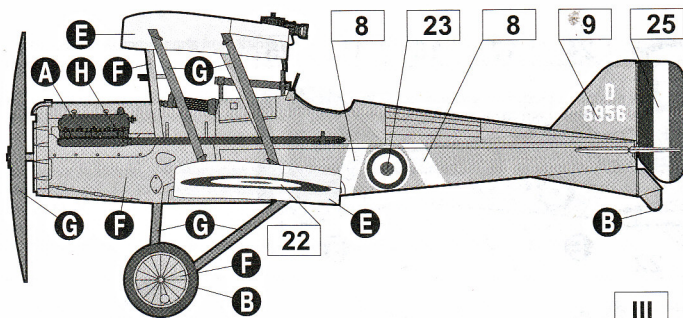
I

**S.E.5A, E1295/A,**  
 74 дивізіон Королівських ВПС,  
 Майор Едвард "Мік" Меннок  
 (73 перемоги), Північна Франція,  
 липень 1918 р.  
**S.E.5A, E1295/A,**  
 No 74 Sqn RAF,  
 Major Edward "Mick" Mannock,  
 (73 victories), Northern France,  
 July 1918.



II

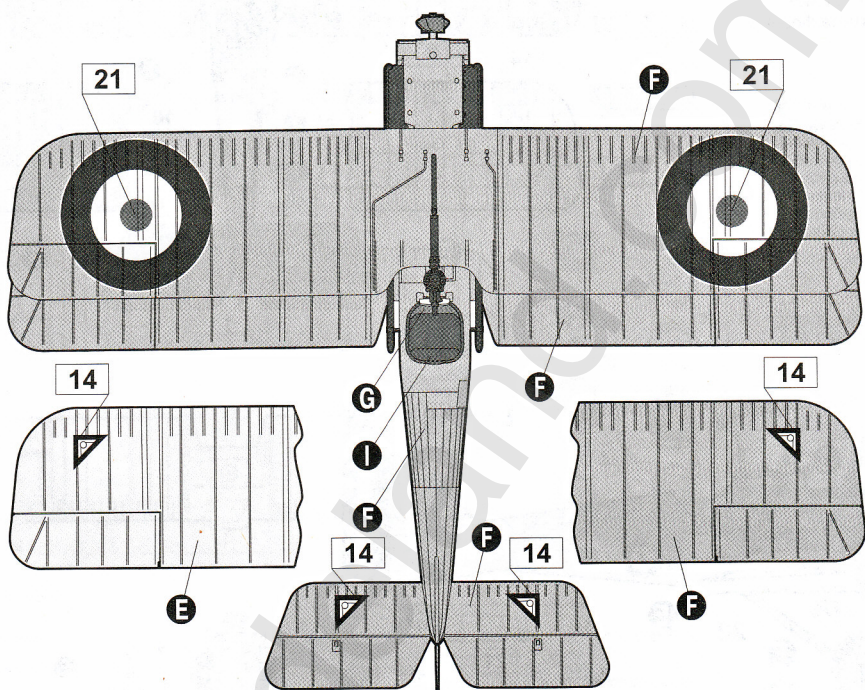
**S.E.5A, C1904/Z,**  
 85 дивізіон Королівських ВПС,  
 пілот - Біллі Бішоп,  
 (72 перемоги), Франція,  
 літо 1918 р.  
**S.E.5A, C1904/Z,**  
 No 85 Sqn RAF,  
 flown by Billie Bishop,  
 (72 victories),  
 Summer 1918, France.



### III

**S.E.5A**, D6856,  
84 дивізіон Королівських ВПС,  
капітан Ендрю Бьюкемп-Проктор  
(54 перемоги), 1918.

**S.E.5A**, D6856,  
No 84 Sqn RAF,  
Capt. A. Beauchamp-Proctor  
(54 victories), 1918.



## HUMBROL



Чорний  
Gloss Black  
Schwarz



Темно зелений  
Matt WWI Green  
WWI grün, matt



Темно-сірий  
Matt Dark Grey  
Dunkelgrau, matt



Натуральне дерево  
Matt Natural Wood  
Naturholz, matt



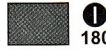
Чорно-стал.  
Gunmetal  
Eisen, metallic



Іржавий  
Matt Rust  
Rostbraun, matt



Дюраль  
Aluminium  
Aluminium, metallic



Червона шкіра  
Red Leather  
Rotbraun



Полотняний  
Matt Linen  
Beige, matt



Світло-сірий  
Light Grey  
Hell grau

# Інструкція / Instructions / Instruktion

## УВАГА - Прочитати обов'язково!

Перед початком роботи уважно вивчіть інструкцію для складання моделі. Деталі з рамок вирізати за допомогою гострого ножа або гострозубців. Номери деталей позначені цифрами: 1, 2, 3... Рамки, в яких знаходяться деталі, позначені великими латинськими літерами: A, B, C... Для деталей, які необхідно пофарбувати перед складанням, вказано колір фарби: A, B, C... З'єднувати деталі за допомогою клею Plastic CEMENT 3991, 3992, 3999 або FIX 44601, 44602, 44607.

**Вказівка для наклеювання декалей:** вирізати з аркуша потрібну декаль (на схемі номер декалі вказан цифрою у квадраті); покласти її у посуд з чистою водою приблизно на 1/2 хвилини; накласти декаль на модель, а потім зсунути з аркуша. Для кращого прилипання притиснути її м'якою тканиною.

## ATTENTION - Useful advice!

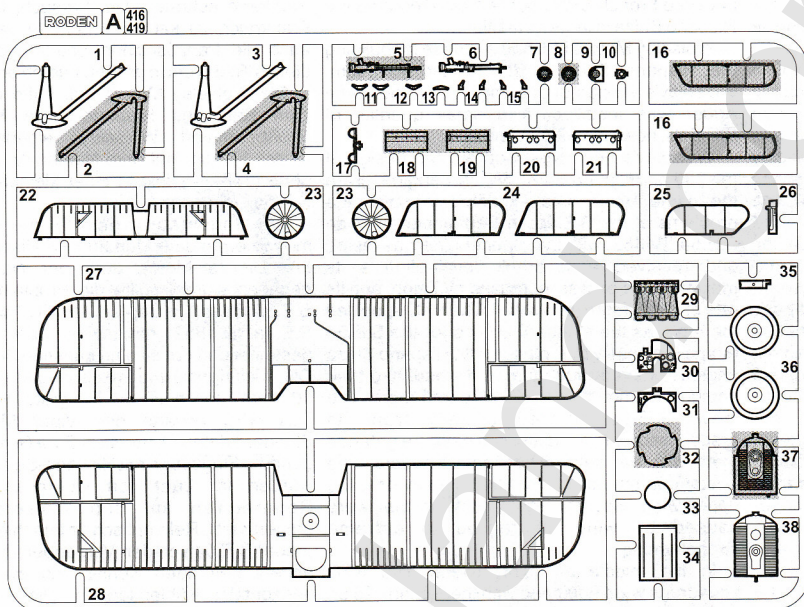
Read the instructions carefully prior to assembly. Remove parts from frame with a sharp knife or a pair of scissors and trim away excess plastic. Do not pull off parts. Numbers of parts are marked figures: 1, 2, 3... Frames, in which the part is situated, are marked by capital letters: A, B, C... For parts, which should be painted before mounting, are given colors of paint: A, B, C... Use plastic cement ONLY.

**Directions for applying the decals:** cut out from the sheet the necessary decals (numbers of decals are marked by figures in squares); plunge them into a vessel with pure water for about 1/2 minute; apply the decals on the kit, letting them slide from the paper. For a better adhesion, press them by means of clean rag.

## ACHTUNG - Ein nützlicher Rat!

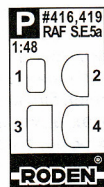
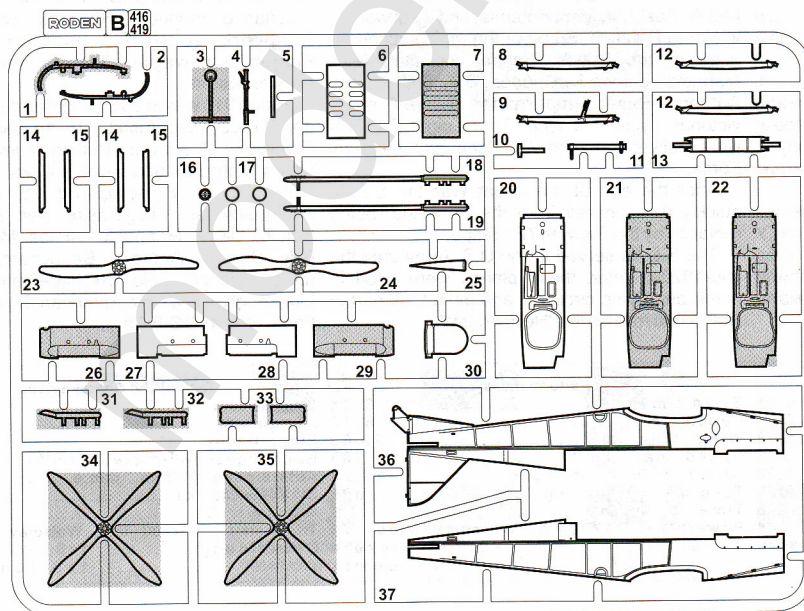
Von der Montage die Zeichnung aufmerksam studieren. Die einzelnen Montageteile mit einem Messer oder einer Schere vom Spritzling sorgfältig entfernen. Nummern der Einzelteile sind als Ziffer: 1, 2, 3... Der Rahmen, in welchem sich der Einzelteil befindet, wird als grosser Lateinbuchstabe angegeben: A, B, C... Für die Einzelteile, die vor der Montage zu färben sind, wird die Farbe des Farbstoffs angegeben: A, B, C... Bitte nur Plastikklebstoff verwenden.

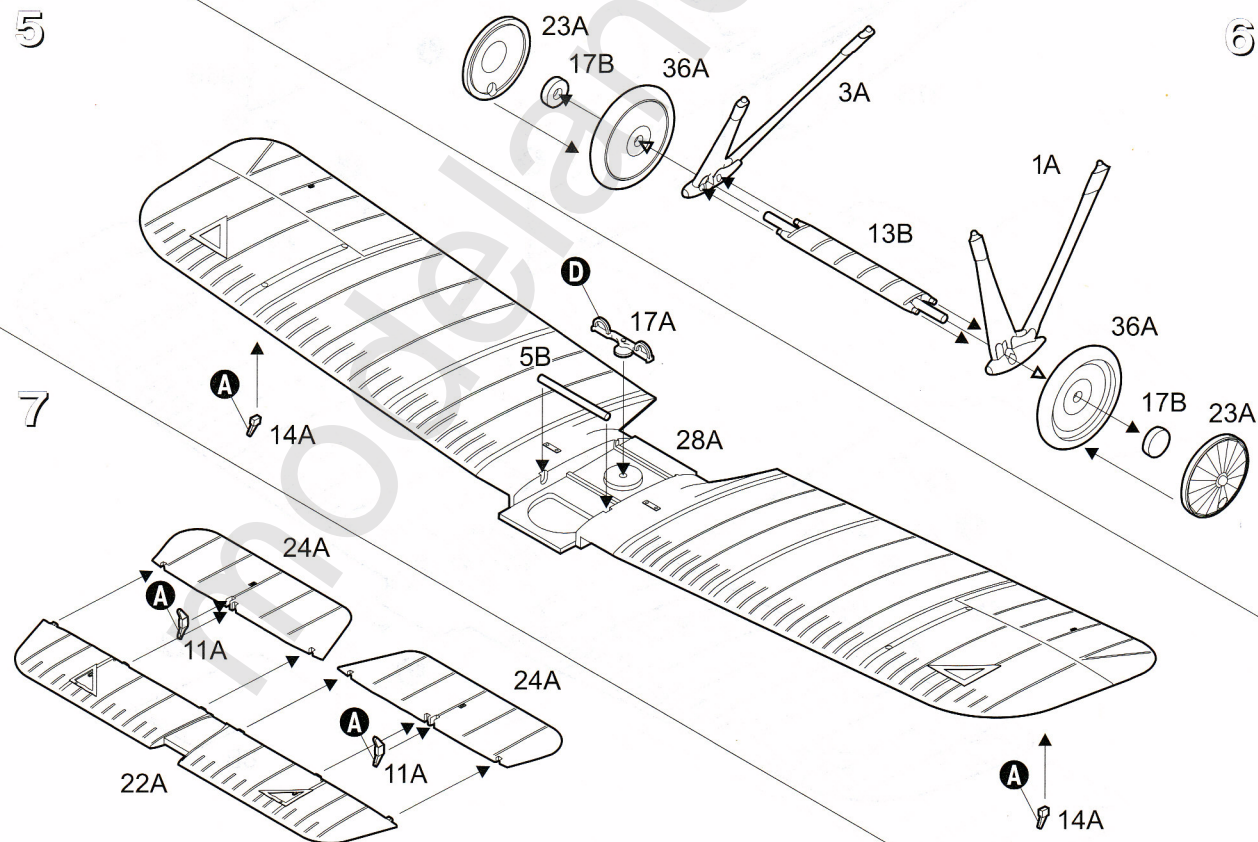
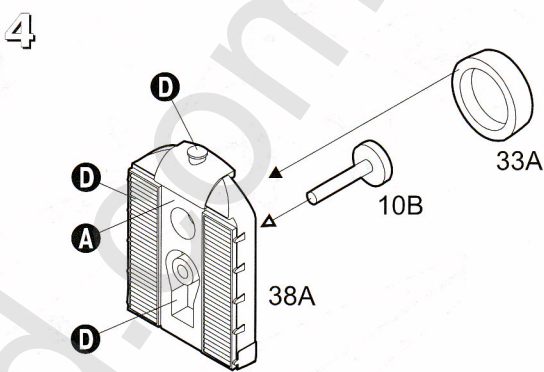
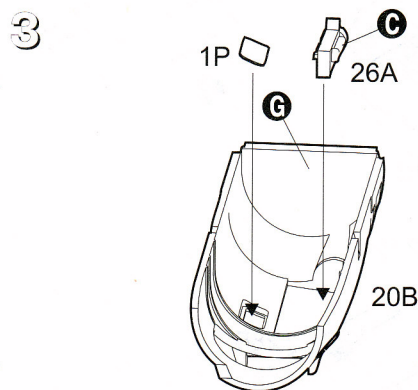
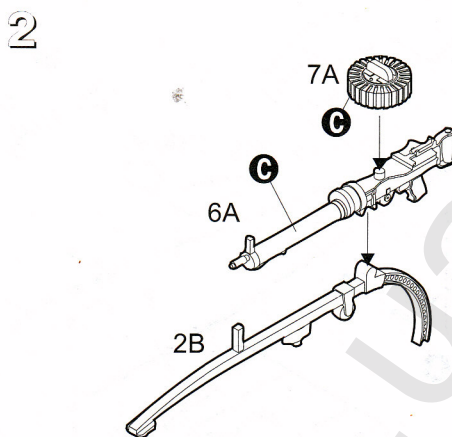
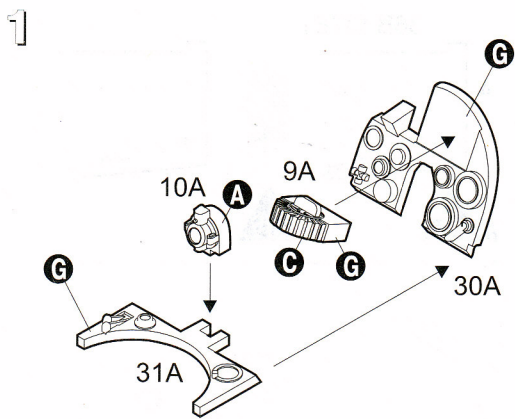
**Anweisungen für Abziehbilder-Anbringung:** Die benötigten Abziehbilder vom Blatt abschneiden, in ein Glas reines Wasser für etwa 1/2 Minute eintauchen, auf das Modell legen und dann vom Papierbogen abnehmen. Um eine bessere Haftung zu erzielen, die Abziehbilder mit einem reinen Tuch andrücken.

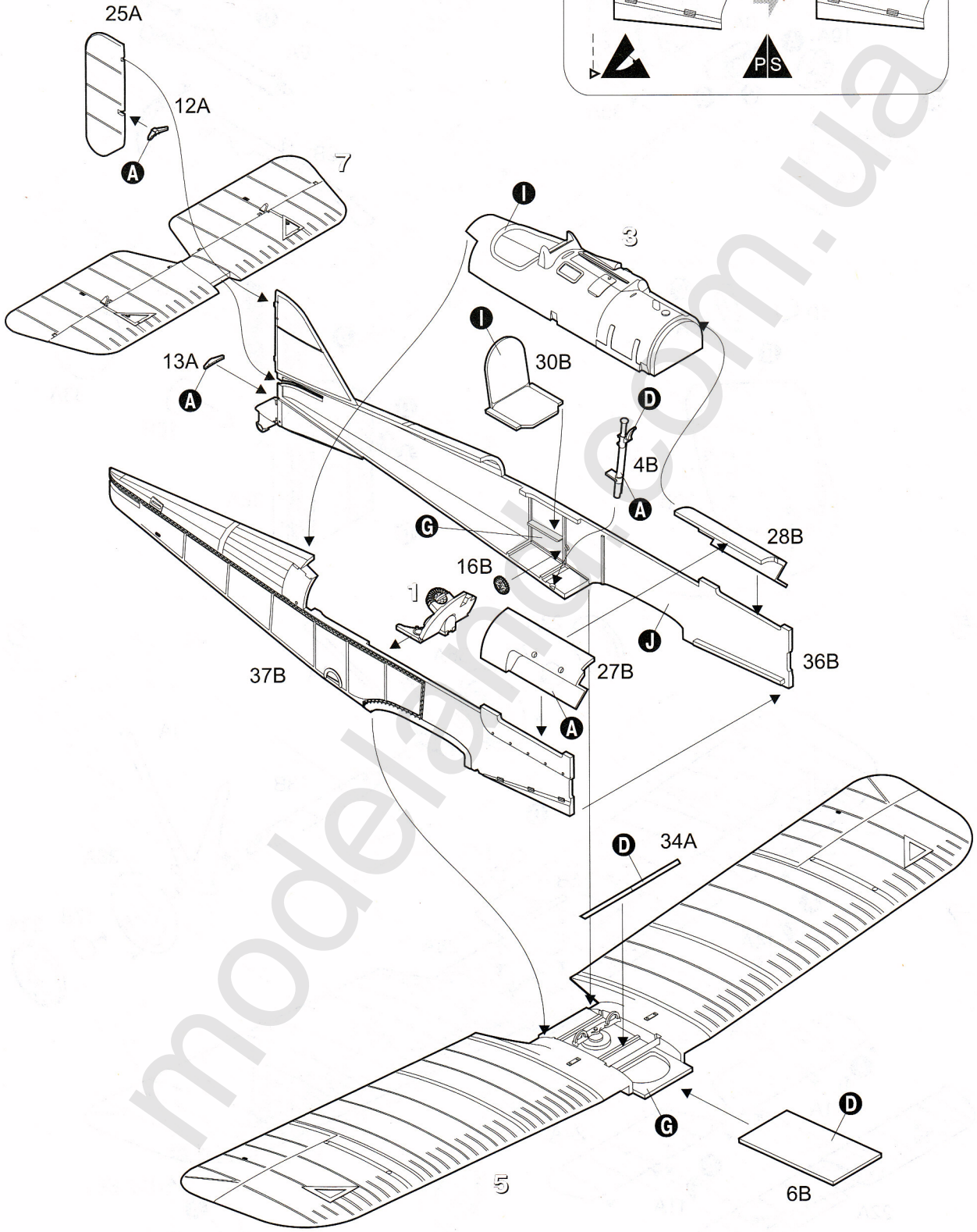
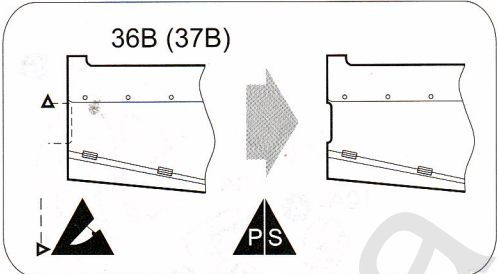


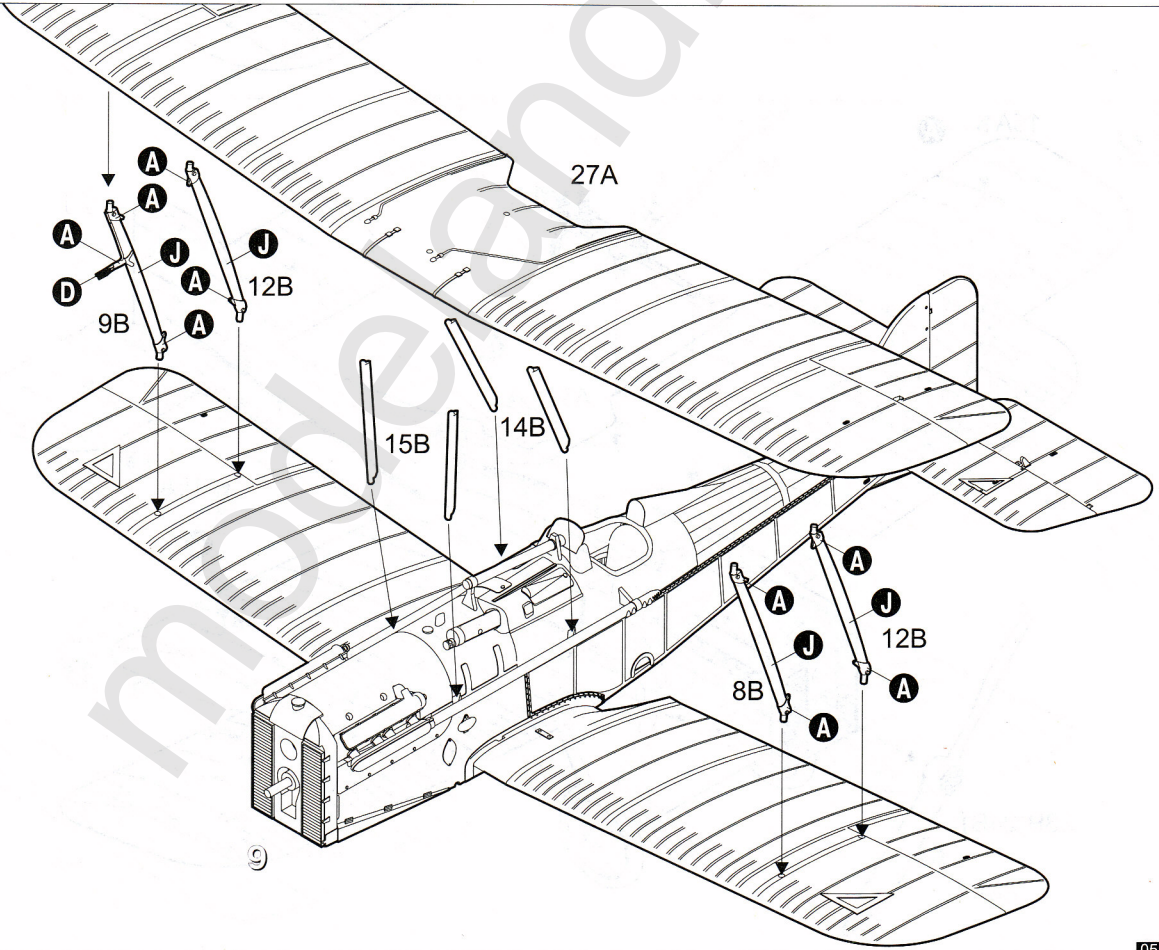
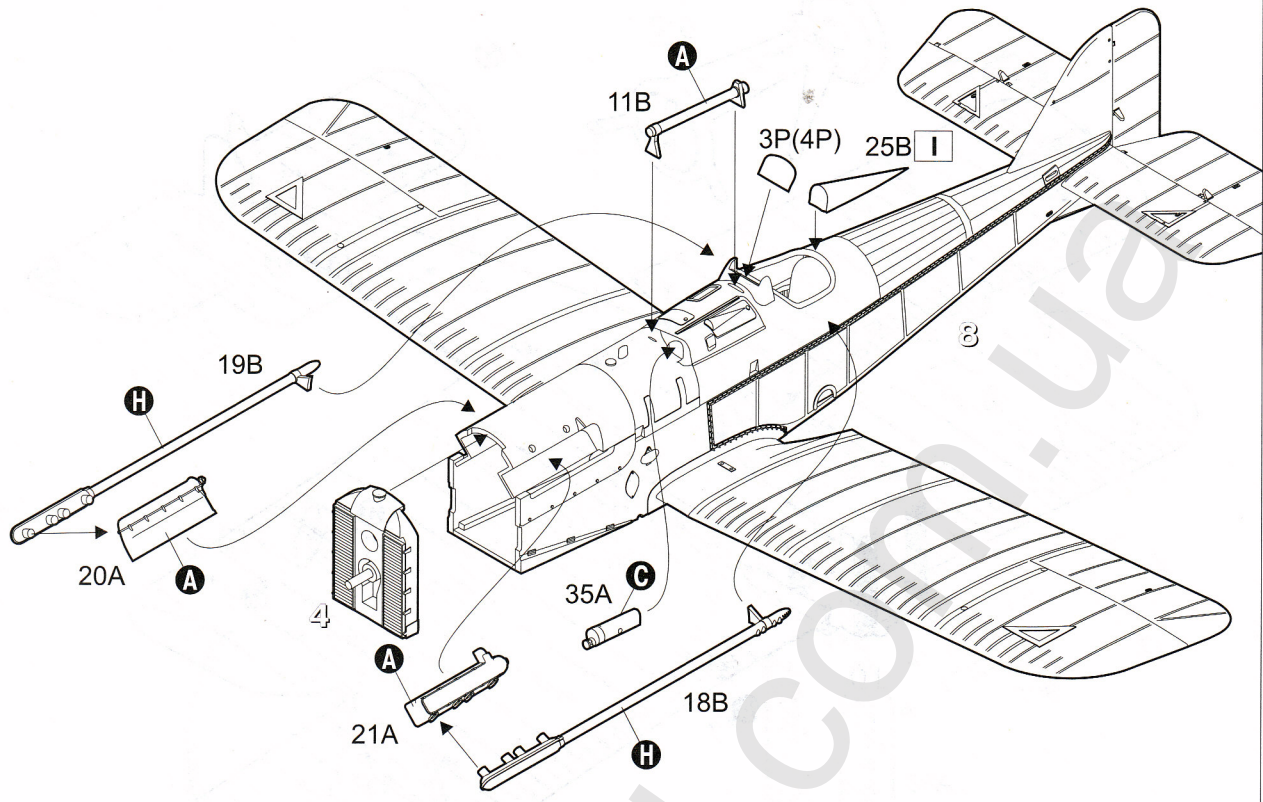
- Комплектність іграшки:**
1. Рамки з деталями - 2 шт.
  2. Інструкція - 1 прим.
  3. Декалі - 1 прим.
  4. Коробка - 1 шт.
  5. Плівка прозора - 1 шт.

Деталі що не використовуються  
Parts not for use

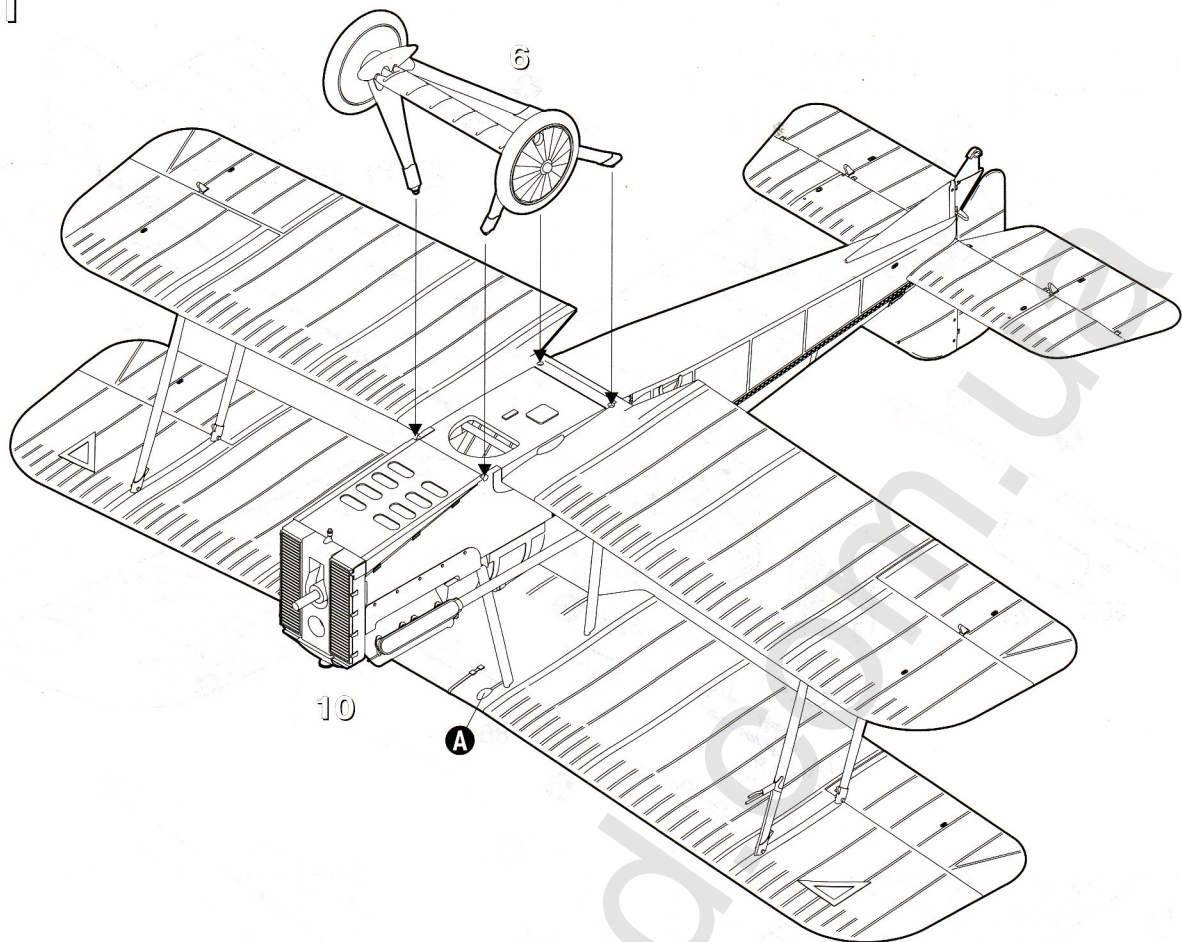








11



12

