

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 vývojeového potenciálu, byly právě řadové, kapalinou chlazené pohonné jednotky považovány za slibnou cestu k dalšímu zvyšování výkonu. 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 zamlžit k americkým squadronám bojujícím v rámci Amerického expedičního sboru. Příměří však znamenalo konec tohoto plánu.

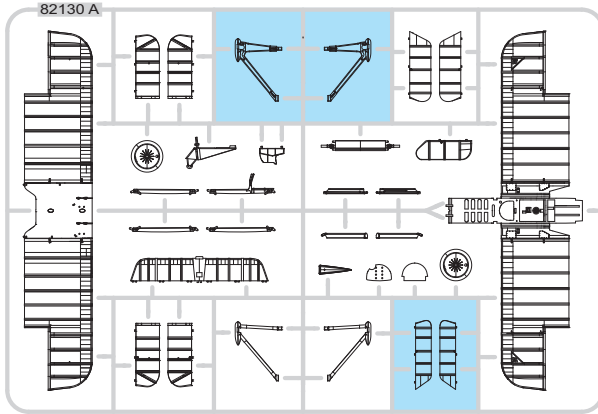
SE.5a je často porovnáván s jiným slavným britským stíhačem té doby, Sopwith Camelem, posledním významným britským letounem s rotačním motorem. Vzhledem k principiálně rozdílným pohonným jednotkám se však jednalo o velmi odlišné letouny. Camel byl nesmírně obratný díky těžišti posunutému extrémně dopředu a také díky obrovskému reakčnímu momentu motoru Clerget, který umožňoval provádět velmi rychlé pravé zatáčky. Jenže Camel byl také letoun náročný na pilotáž, pro nezkoušené 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 přiblížit se nepozorovaně výše letícím nepříтели zesopu a výklopným Lewisem na něj zaútočit. Někteří piloti však tyto 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 osamocně napadnout vysoko létající pozorovací Rumplery. 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

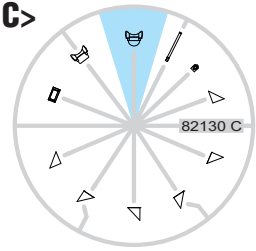
Problémy s dodávkami a spolehlivostí motorů Hispano-Suiza, kterým se zkráceně přezdívalo „Hisso“, provázely SE.5a po celou jejich službu. Výsledkem byla spousta modifikací pohonných jednotek jak u Francouzi dodávaných Hispano-Suiza, tak u britských motorů Wolseley, které byly obvykle pouze dalším vývojem 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 nabízeny 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 slouvou 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.

PLASTIC PARTS

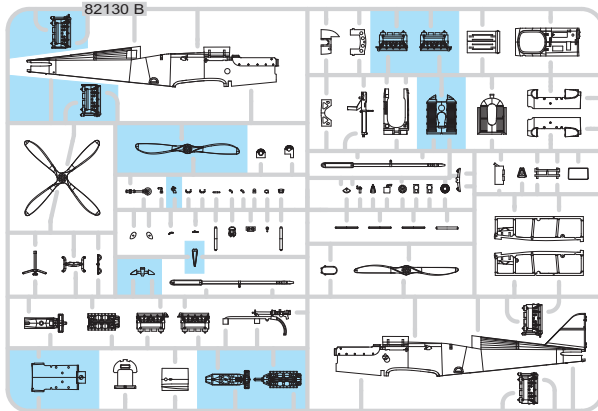
A>



C>



B>



GUNZE	MISSION MODELS		
H12	C33	MMP-047	FLAT BLACK
H37	C43		WOOD BROWN
H47	C41	MMP-012	RED BROWN
H51	C11	MMP-063	LIGHT GULL GRAY
H79	C39		DARK YELLOW
H85	C45		SAIL COLOR
H309	C309	MMP-031	GREEN
METAL		METALLICS	
MC214	MMM-001		DARK IRON
MC218	MMM-003		ALUMINIUM
MC219	MMM-009		BRASS

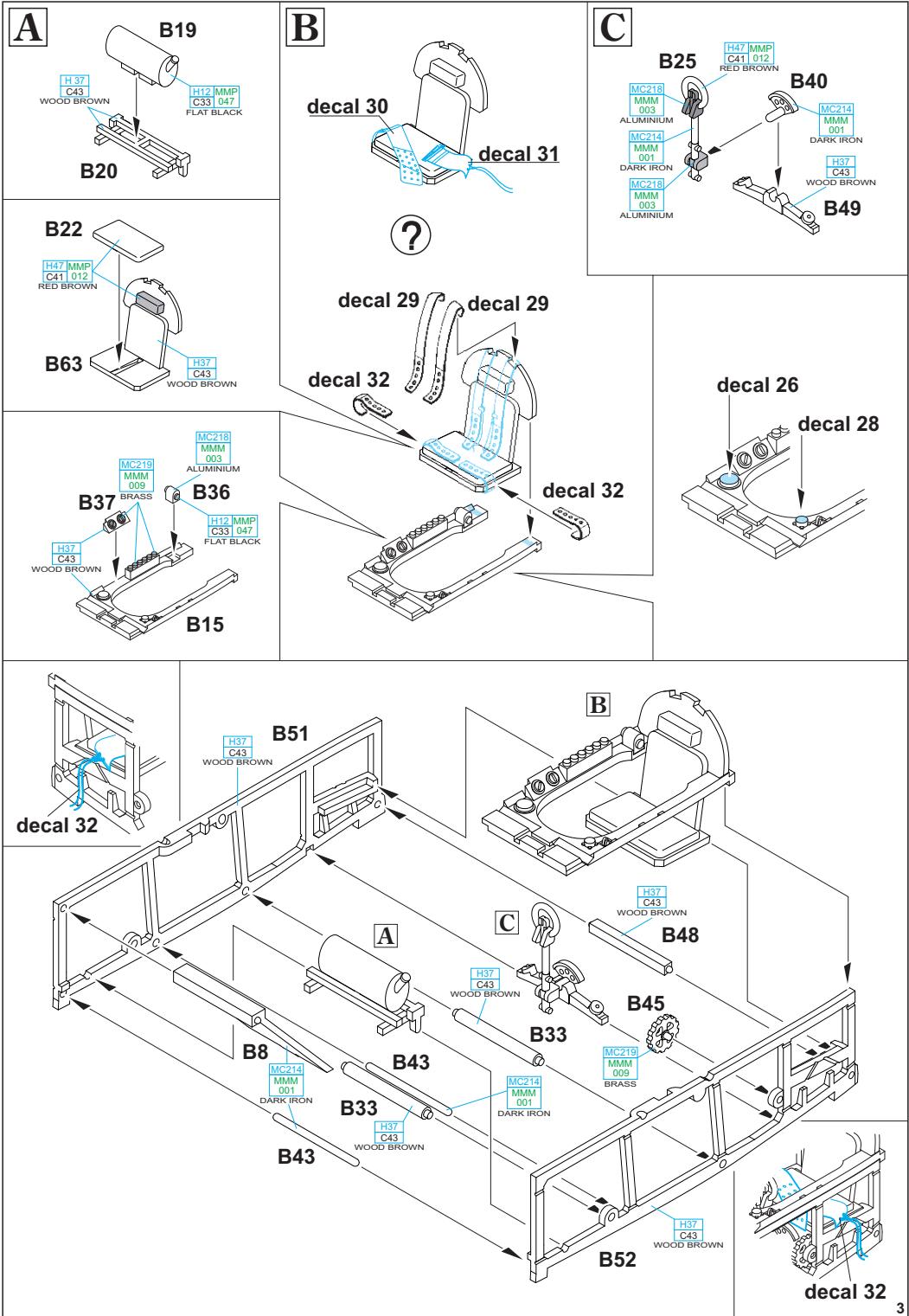
-Parts not for use. -Teile werden nicht verwendet. -Pièces à ne pas utiliser. -Tyto díly nepoužívejte při stavbě. - 使用しない部品

ATTENTION * UPOZORNĚNÍ * ACHTUNG * ATTENTION

- (GB)** 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.
- (CZ)** 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.
- (D)** Vor dem Zusammenbau die Bauanleitung gut durchlesen. Kleber und Farben nicht in der Nähe von offenem Feuer verwenden und für eine ausreichende Belüftung sorgen. Den Bausatz von kleinen Kindern fernhalten. Vermeiden Sie, dass Kinder Bauteile in den Mund nehmen oder sich Plastiktüten über den Kopf ziehen.
- (F)** lire soigneusement la fiche d'instructions avant d'assembler. Ne pas utiliser de colle ou de peinture à proximité d'une flamme nue, et aérer la pièce de temps en temps. Garder hors de portée des enfants en bas âge. Ne pas laisser les enfants mettre en bouche ou sucer les pièces, ou passer un sachet vinyl sur la tête.

INSTRUCTION SIGNS * INSTR. SYMBOLY * INSTRUKTION SINNBILDEN * SYMBOLES

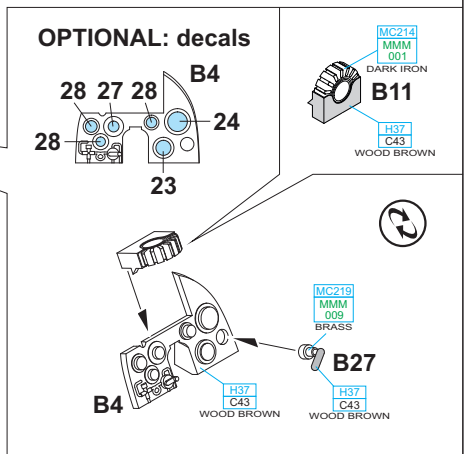
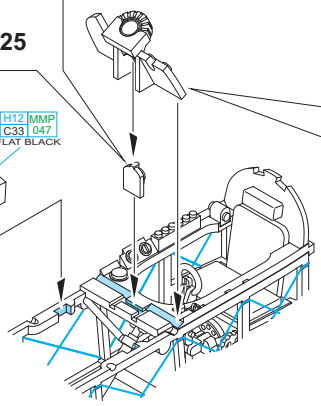
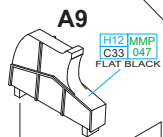
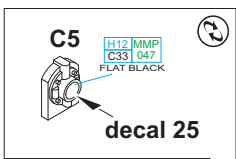
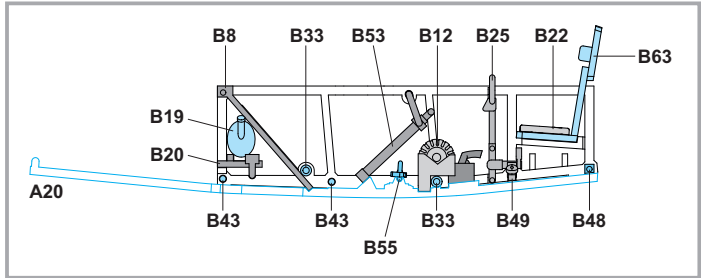
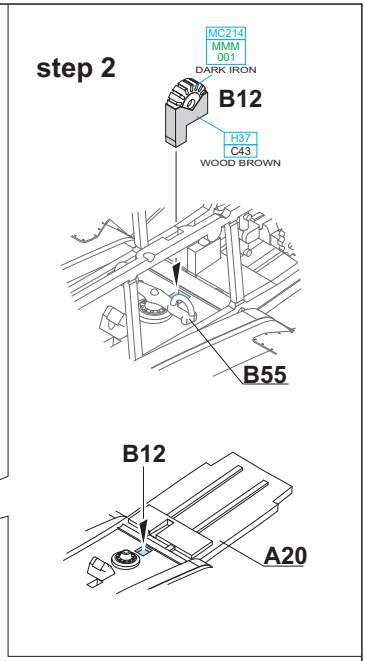
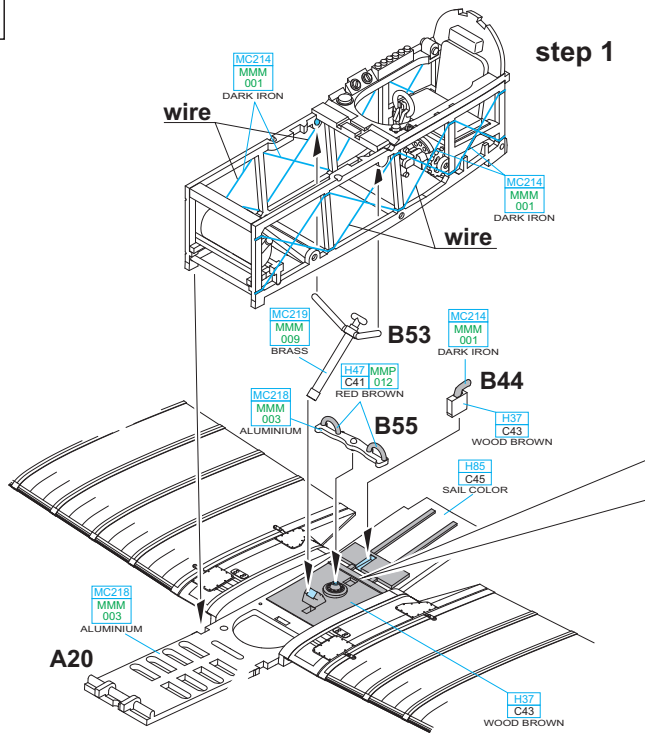
- OPTIONAL VOLBA
- BEND OHNOUT
- OPEN HOLE VYVRTAT OTVOR
- SYMETRICAL ASSEMBLY SYMETRICKÁ MONTÁŽ
- REMOVE ODŘÍZNOUT
- REVERSE SIDE OTOČIT

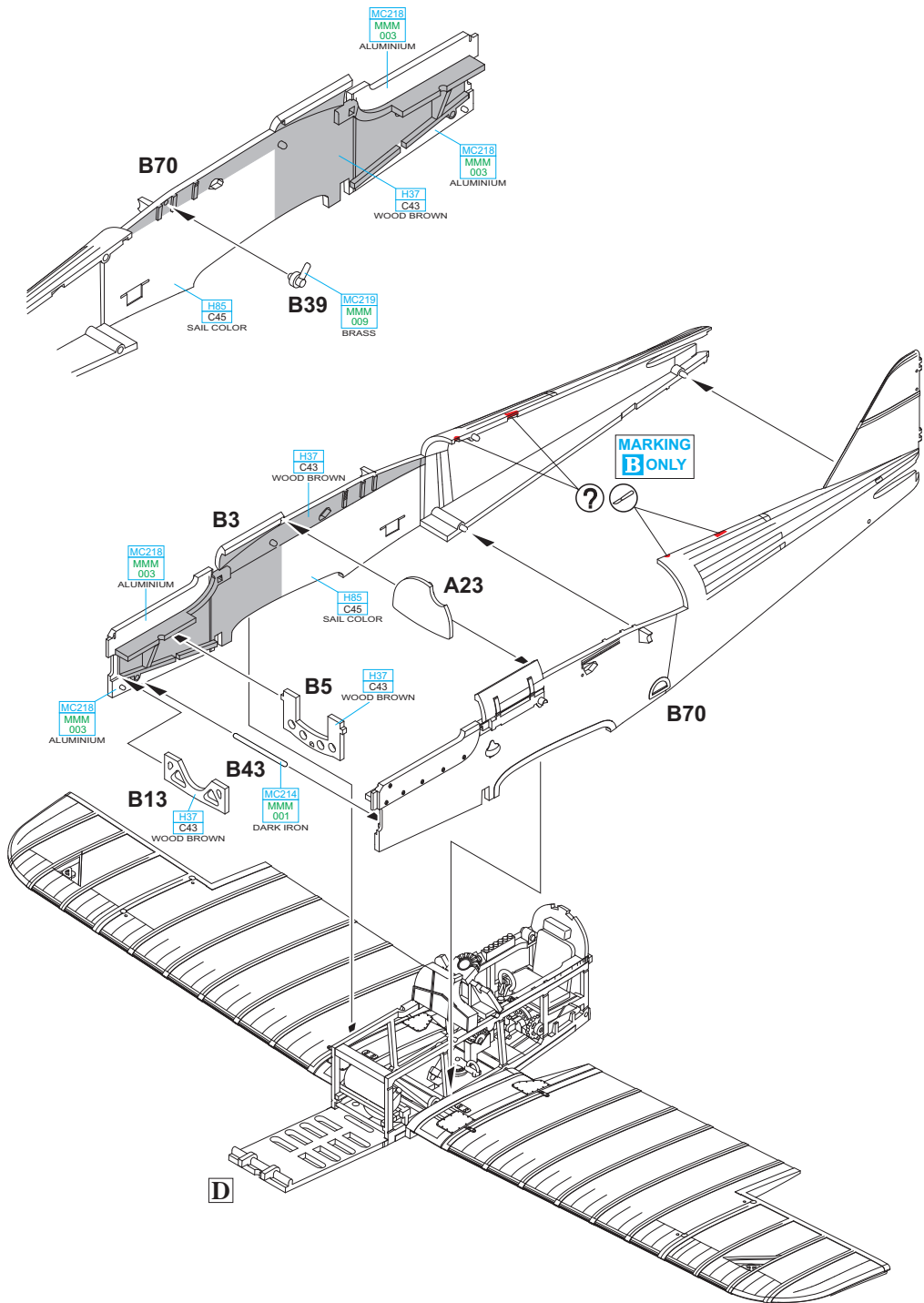


D

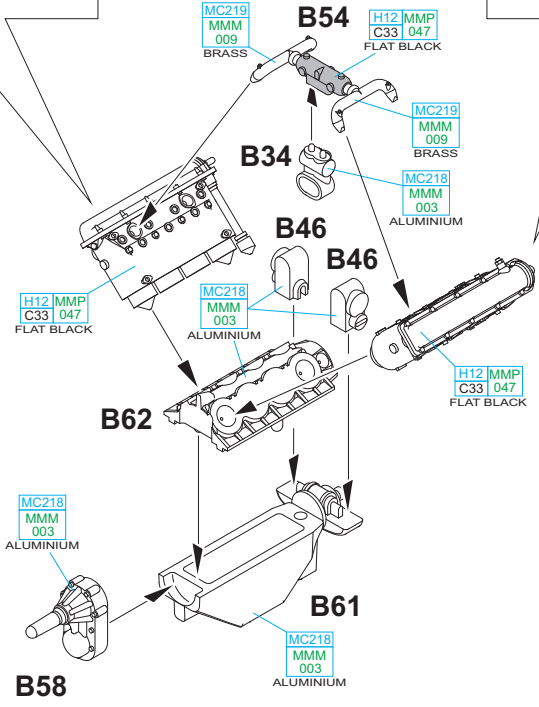
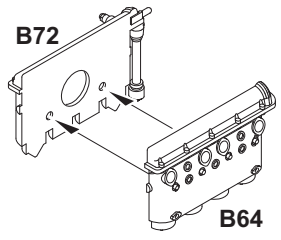
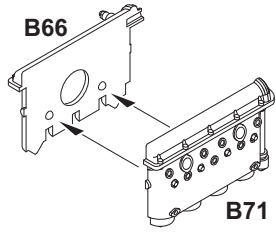
step 1

step 2

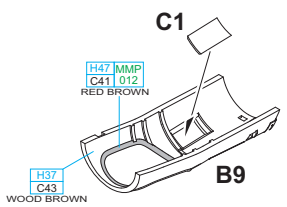




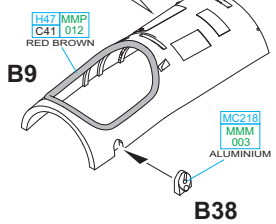
E



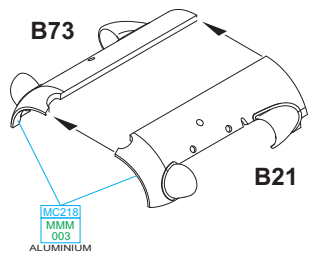
F

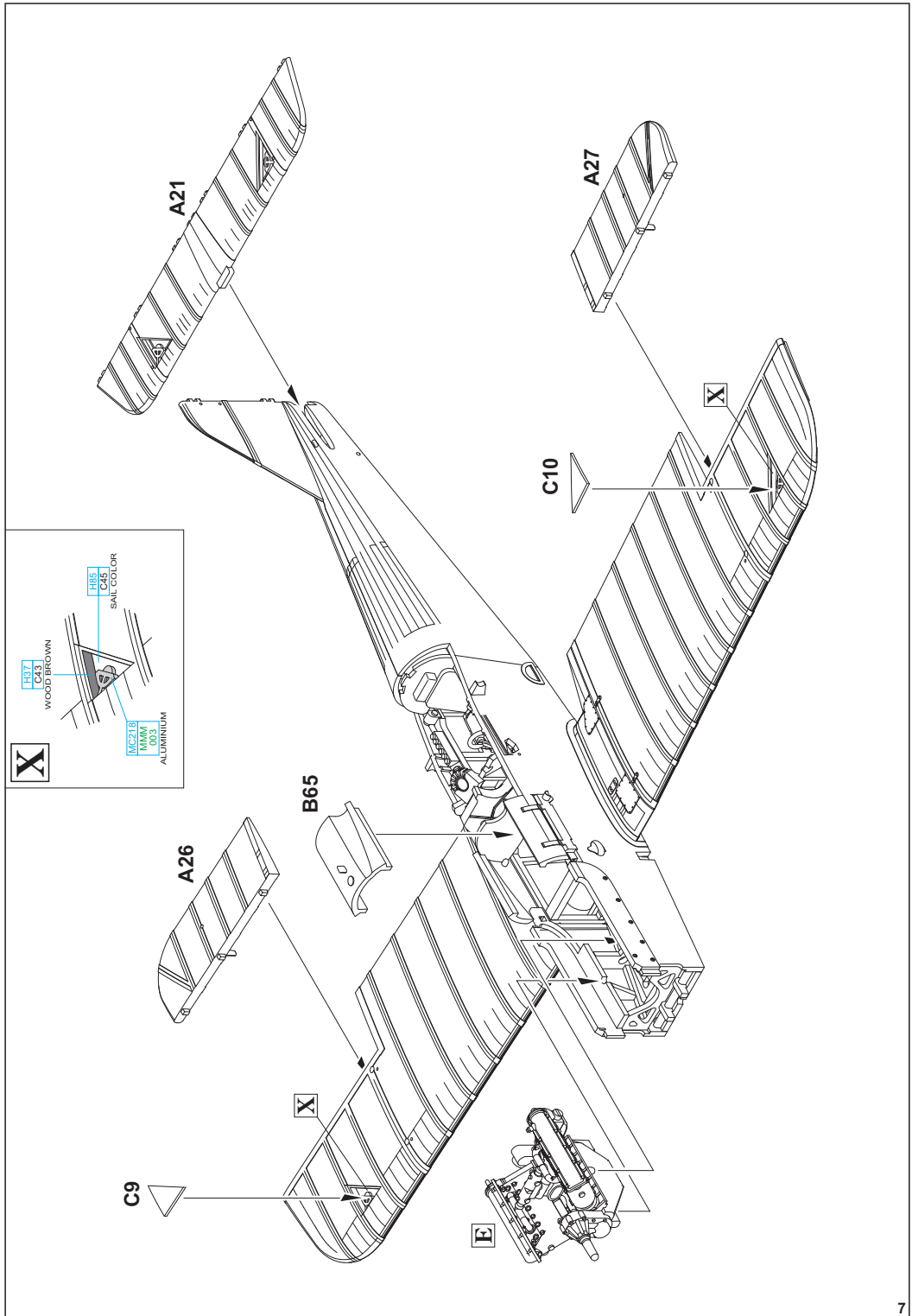


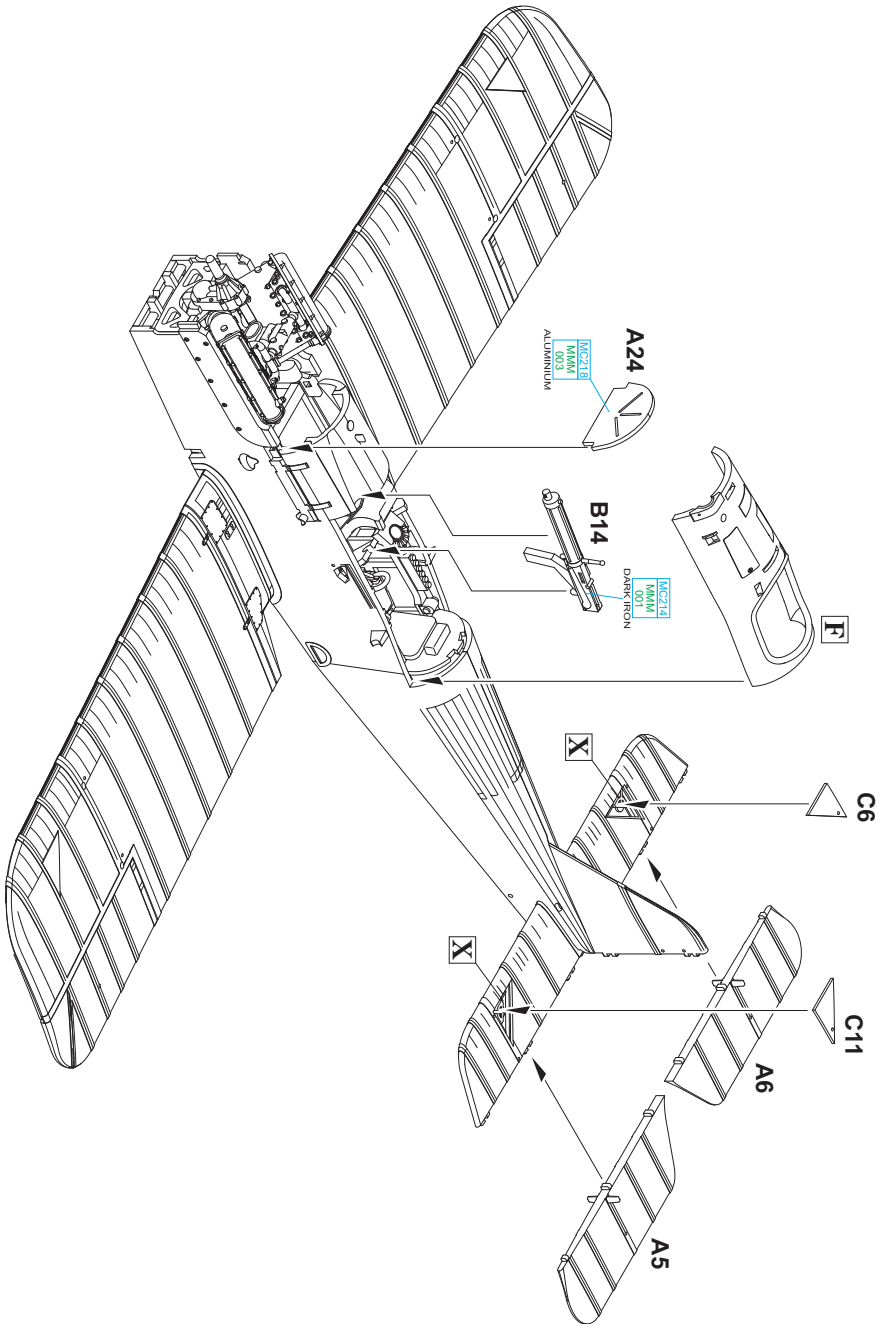
F

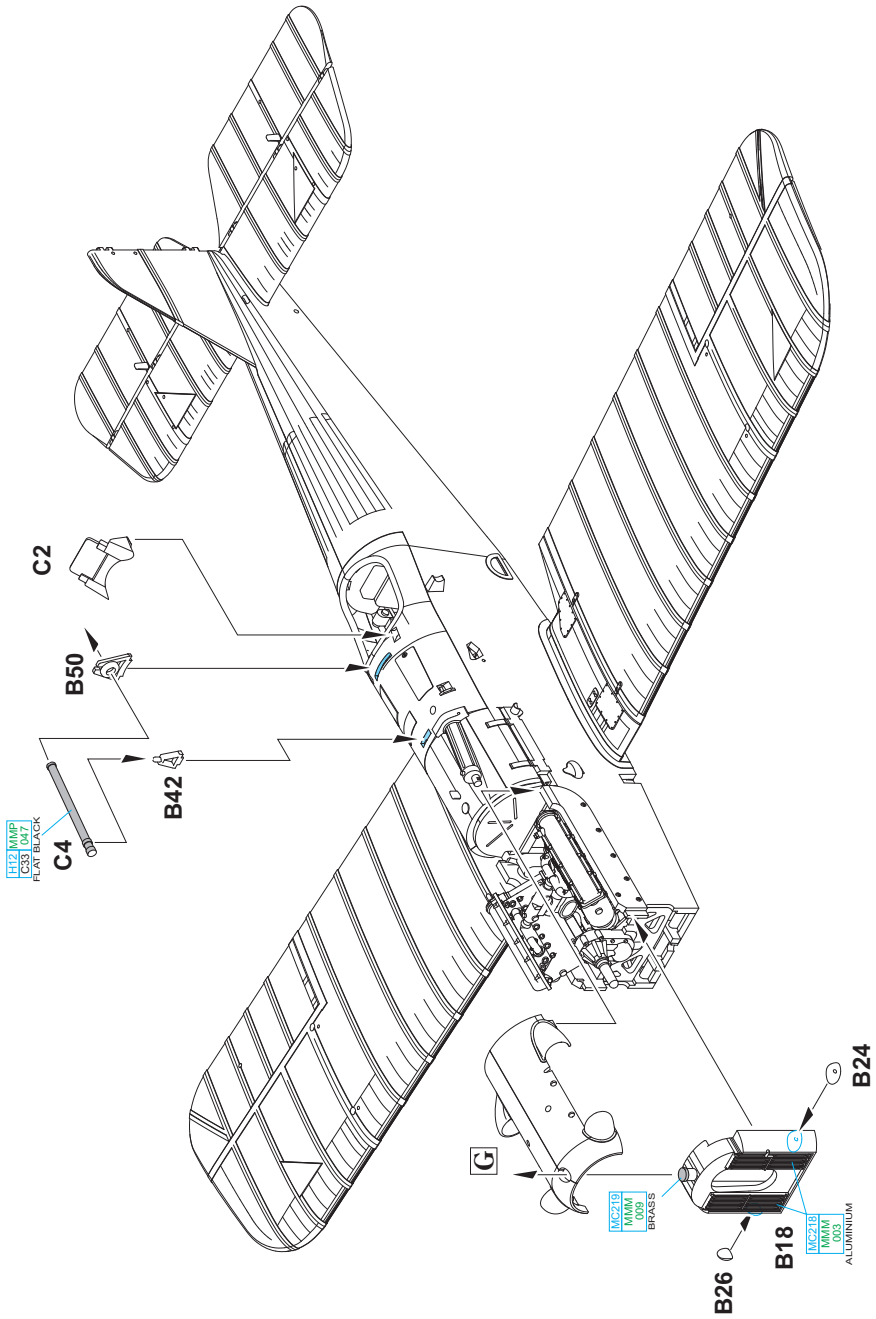


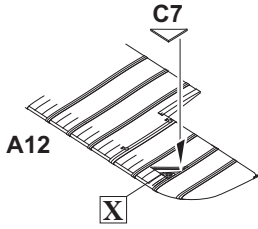
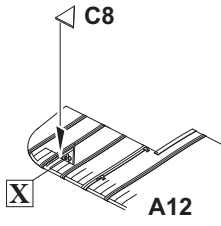
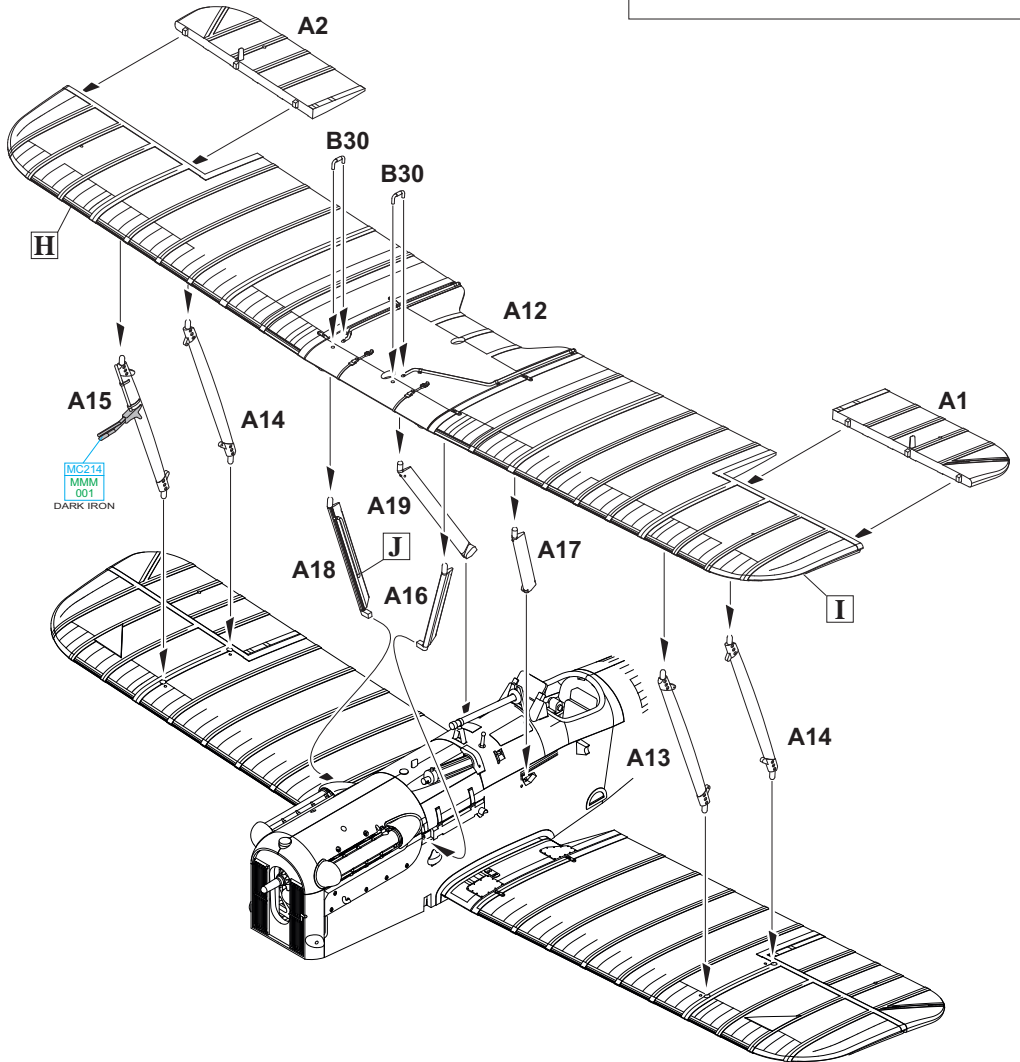
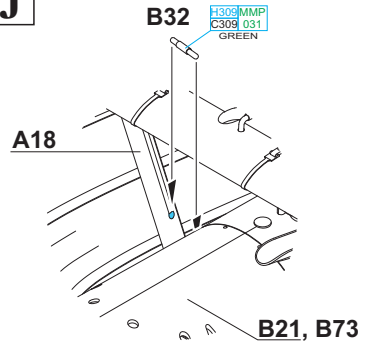
G

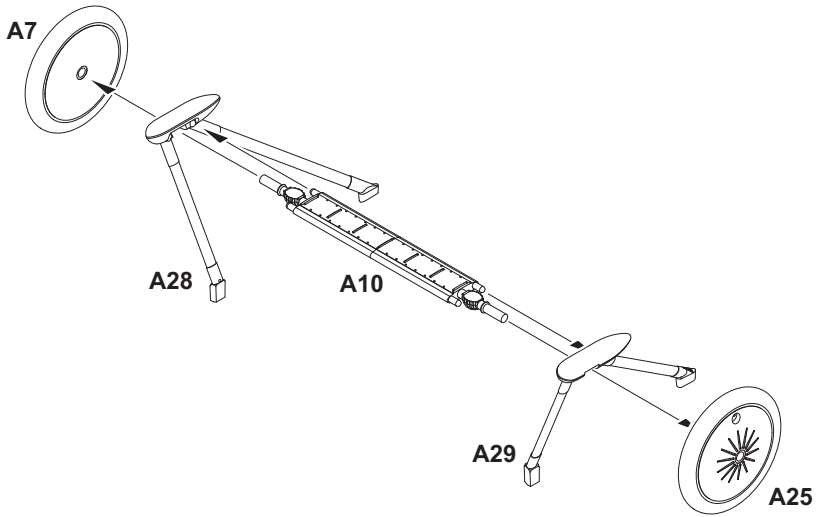


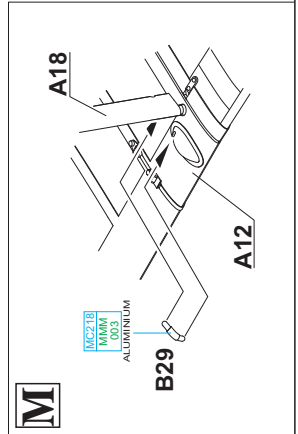
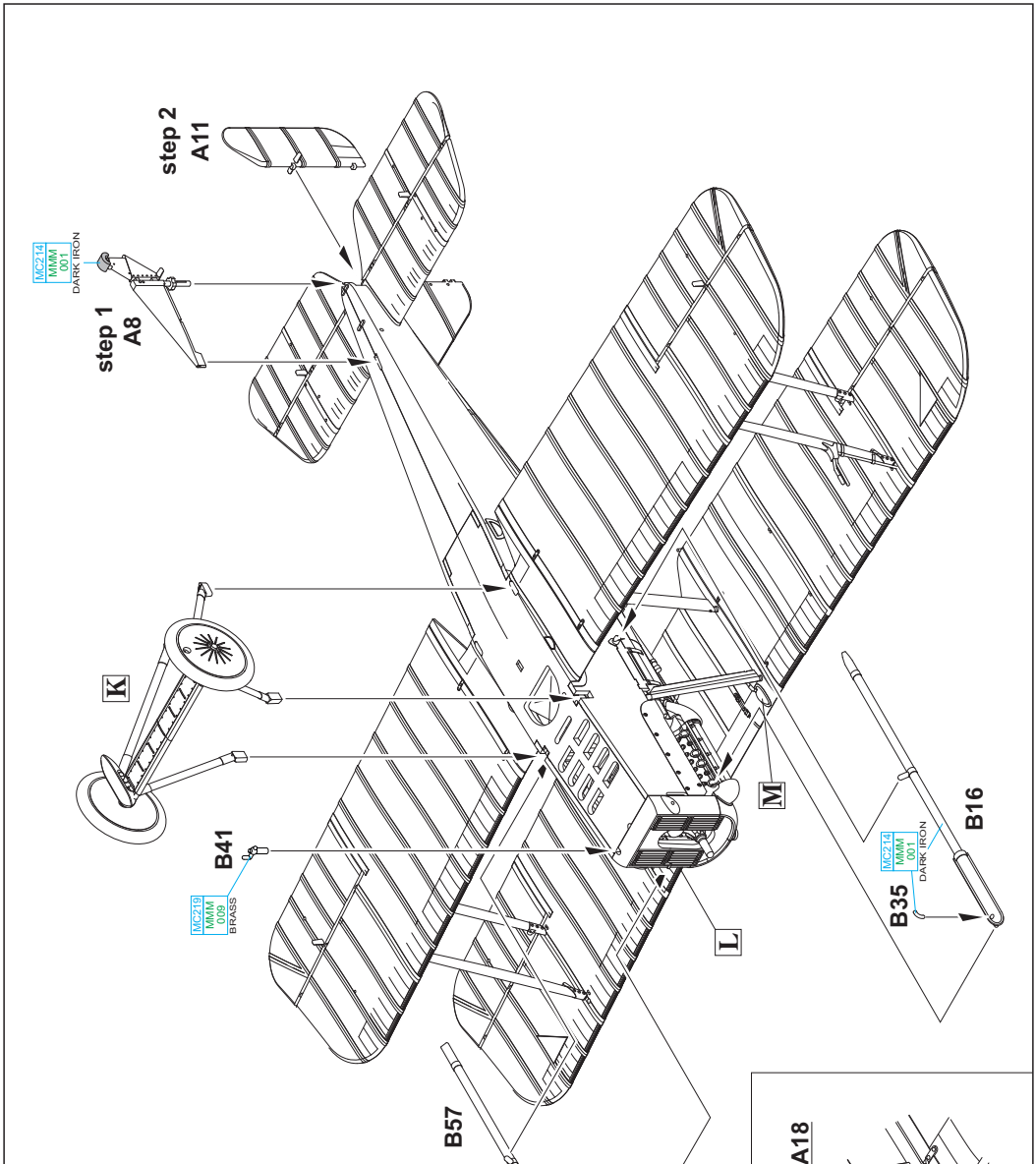
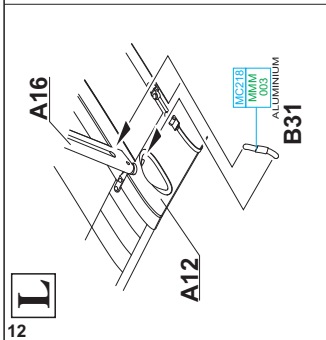


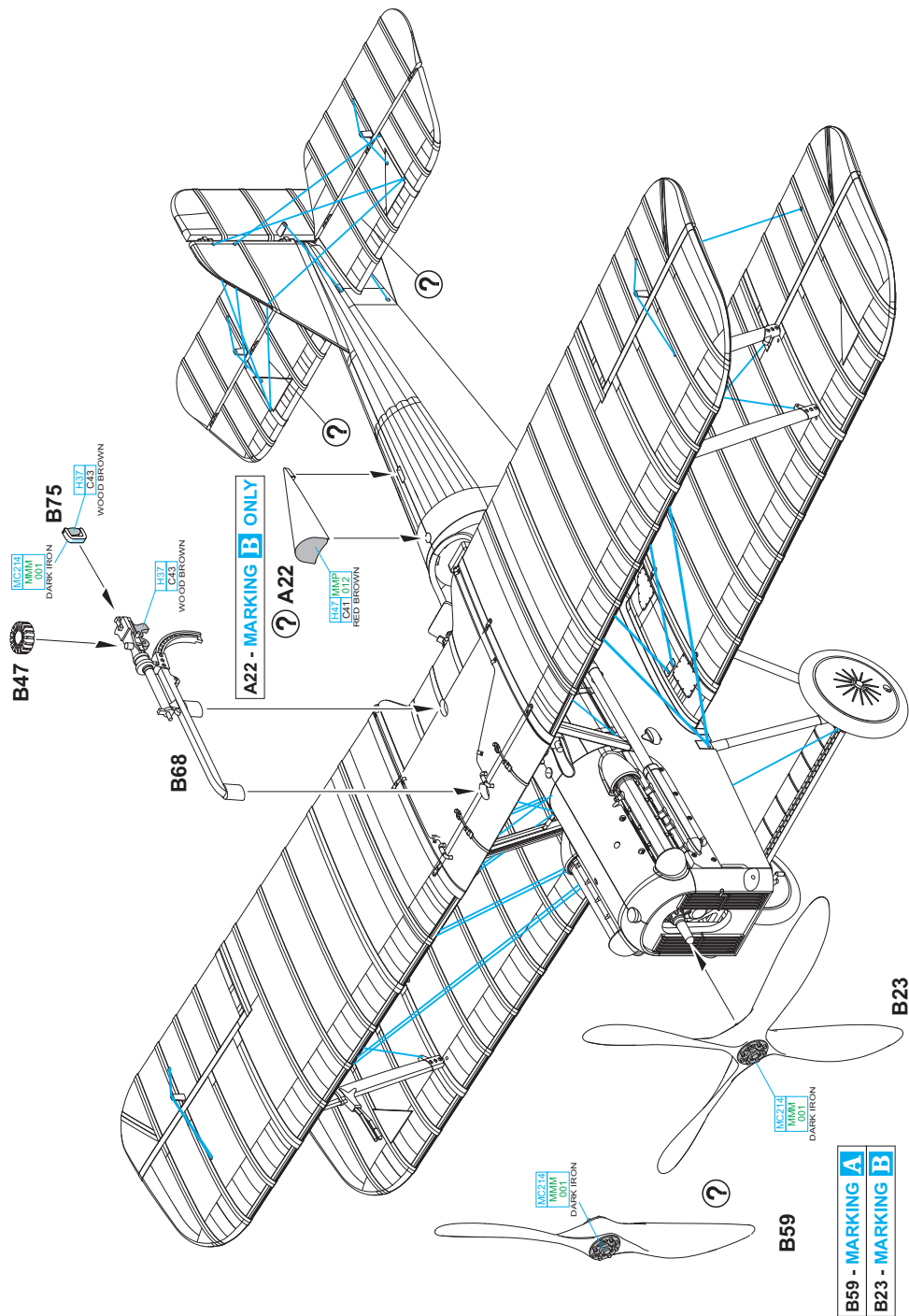




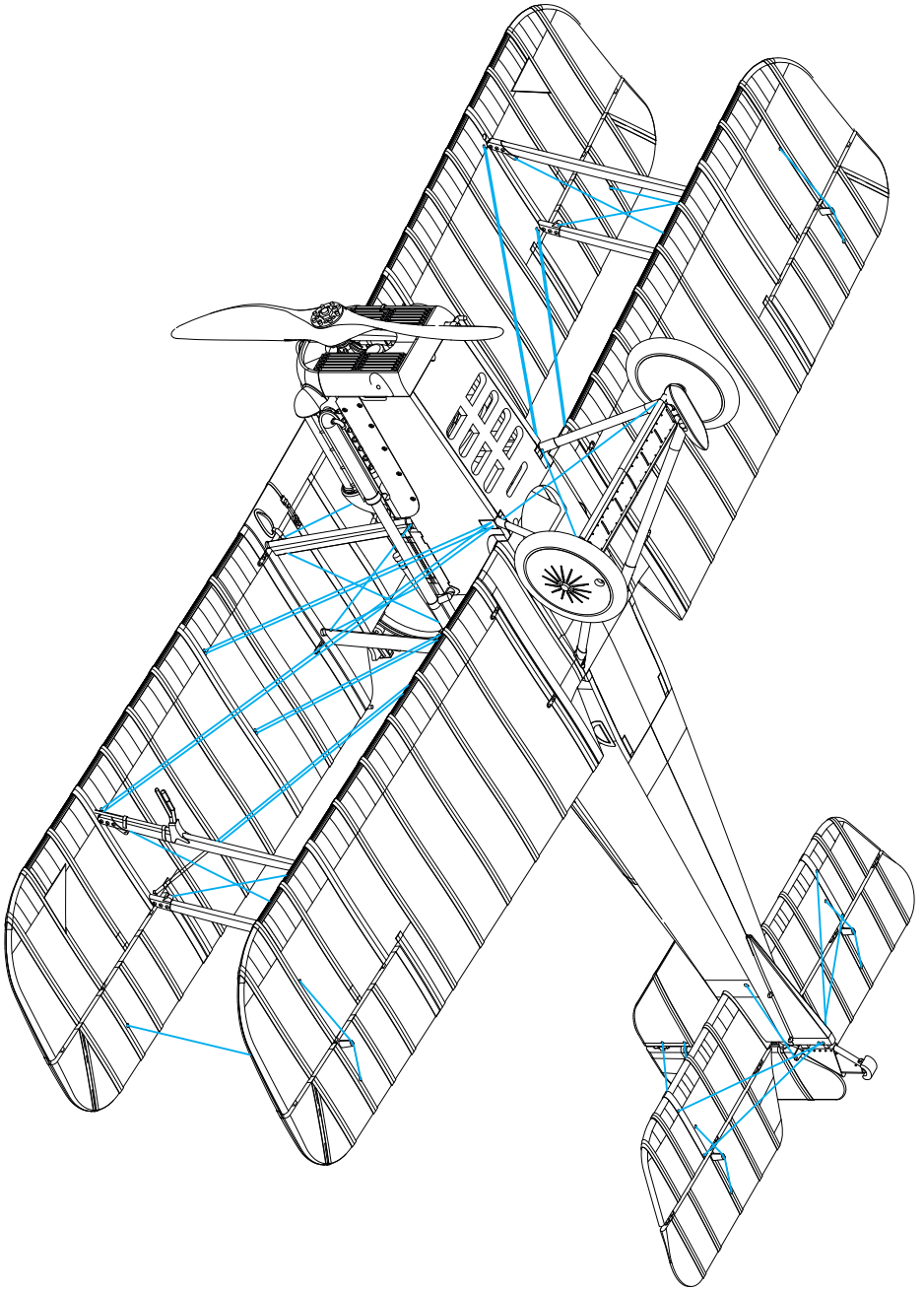
H**I****J**





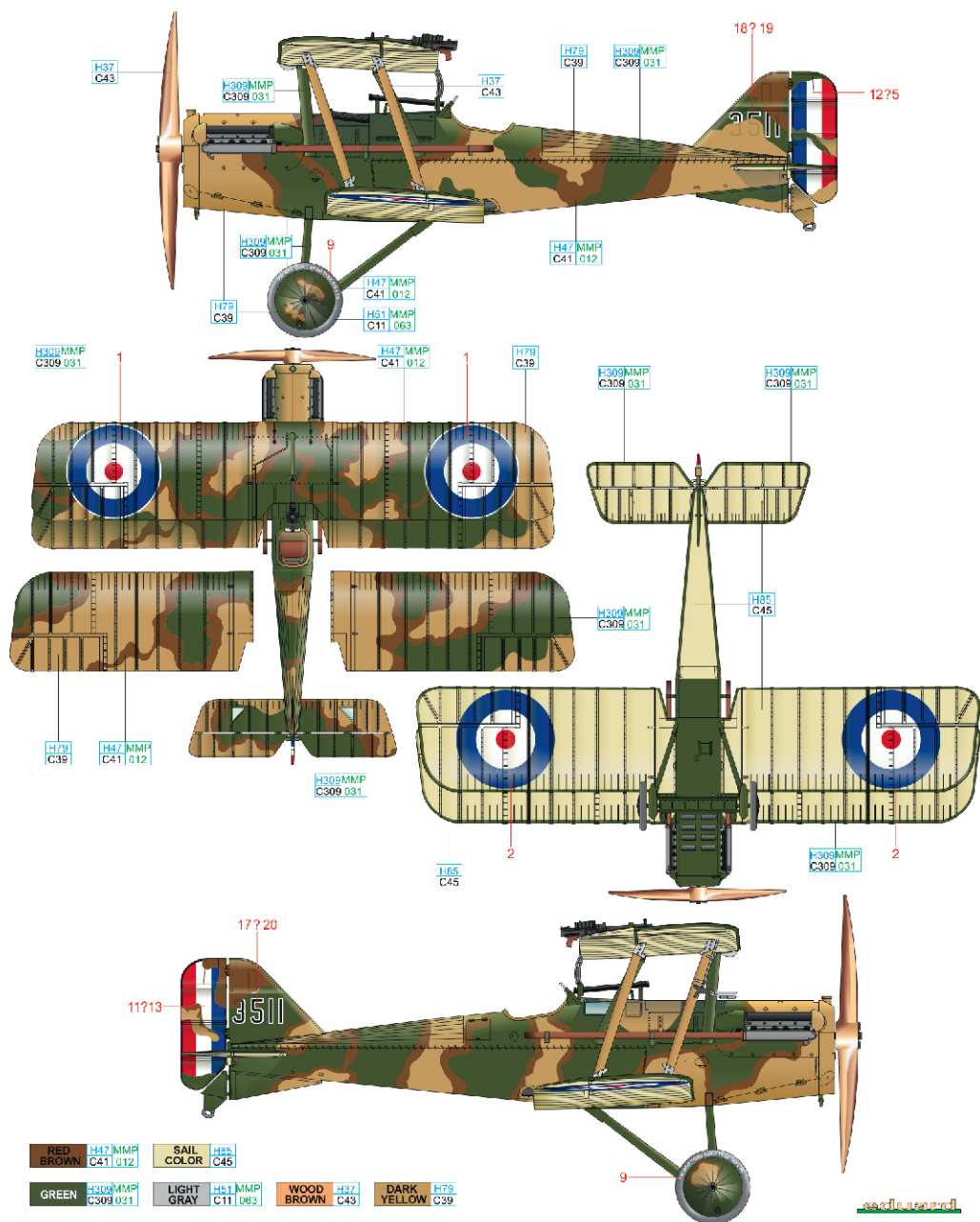


B59 - MARKING A
B23 - MARKING B



A D3511, Maj. Roderic Stanley Dallas, 40. squadrona, letiště Bruay, Francie, květen 1918

Roderic Stanley Dallas DSO & bar, DSC, Croix de Geuerre avec Palme se narodil 30. července 1891 v Mount Stanley nedaleko města Esk v Queenslandu v Austrálii. Po odmítnutí vstupu do RFC vstoupil do RNAS a po ukončení výcviku byl na konci roku 1915 zařazen do stavu 1st Naval Wingu, jehož velitelem se stal 14. června 1917. Ještě před sloučením Royal Flying Corps a Royal Naval Air Service do Royal Air Force v dubnu 1918 byl jmenován velitelem 40. squadrony RFC vyzbrojené stíhacími SE.5a. Dne 1. června 1918 se mu stalo osudným setkání se třemi Fokkery Dr.I od Jasta 14, kdy byl sestřelen Lt. Johannesem Wernerem. V té době měl na kontě oficiálně 39 vítězství (některé zdroje uvádějí 32), což jej řadí na druhé místo mezi australskými piloty. Standardní kamufláž SE.5a byla na stroji velitele 40. squadrony na horních a bočních plochách doplněna poli čokoládově hnědé (PC12) a okrově žluté. Částečně přetřena byla i sériová čísla, kokardy byly ponechány pouze na křídlech.



B B536, 2nd Lt. Kenneth William Junor, 56. squadrona, Baizieux, Francie, březen 1918

Kenneth Junor se narodil 3. srpna 1894 v Torontu, v roce 1915 po studiu na torontské univerzitě vstoupil do kanadské armády, s níž v červenci 1916 bojoval u Sommy. V dubnu 1917 byl přijat k britskému letectvu (Royal Flying Corps), prošel výcvikem a v prosinci 1917 byl přidělen k 56. squadroně. Zde sloužil až do 23. dubna 1918, kdy jej sestřelil Lt. Egon Koepsch od Jasta 4. Zraněním Kenneth Junor podlehl. Během 1. světové války Junor sestřelil osm německých letadel. Stroj, na němž Ken Junor dosáhl dvou sestřelů, nesl standardní kamufláž SE.5a, tvořenou barvou označovanou PC10 na horních a bočních plochách, spodní plochy zůstaly v barvě plátna. Stíhačky 56. squadrony nesly od konce září 1917 až do konce března 1918 označení v podobě širokého bílého pruhu na zádi trupu (nezasahoval na spodní částí trupu a nebyl spojen na hřbetě trupu).

