

## 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.

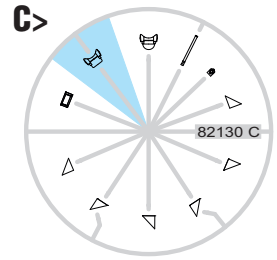
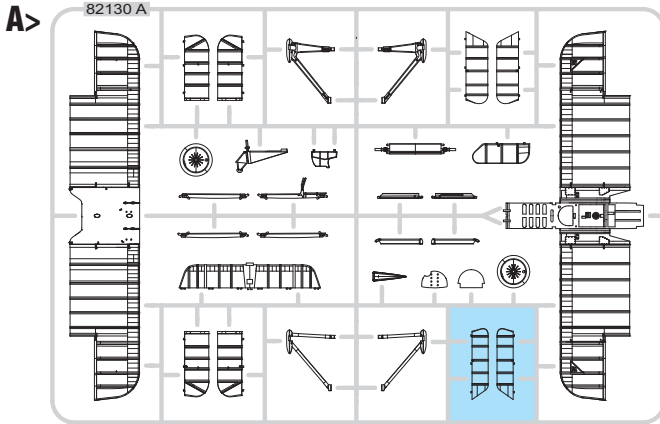
SE.5 byly zavedeny do výzbroje nejprve u 56. squadrony RFC v dubnu 1917. Tato jednotka byla domovem celé řady stíhacích es. Jedním z nich byl Albert Ball, který se stal hybnou silou proměny SE.5 ve skutečně vynikající letoun. Nový stíhač byl totiž přijat s rozpaky kvůli nezvykle vysoké pozici sedačky 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), Wolsley 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 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 přiblížit se nepozorovaně výše letícím nepříтели zesopdu a výklopným Lewisem na něj zaútočit. Někteří piloti však tyto výzbroj zpochybňovali a dali by přednost dvěma trupovým Vickersům. Nicméně problémy provávající 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 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.

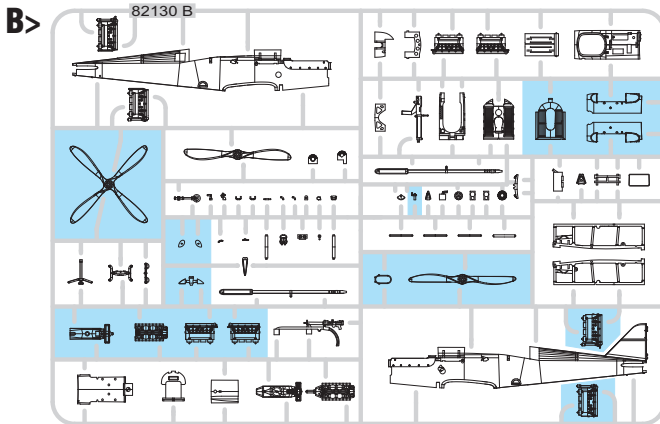
## Hisso a Viper

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 Wolsley, 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 Wolsley 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



GUNZE		
H3	C3	RED
H11	C62	WHITE
H12	C33	FLAT BLACK
H33	C81	RUSSET
H37	C43	WOOD BROWN
H47	C41	RED BROWN
H51	C11	LIGHT GULL GRAY
H52	C12	OLIVE DRAB
H85	C45	SAIL COLOR
H309	C309	GREEN
Mr. METAL COLOR		
MC214	DARK IRON	
MC218	ALUMINIUM	
MC219	BRASS	



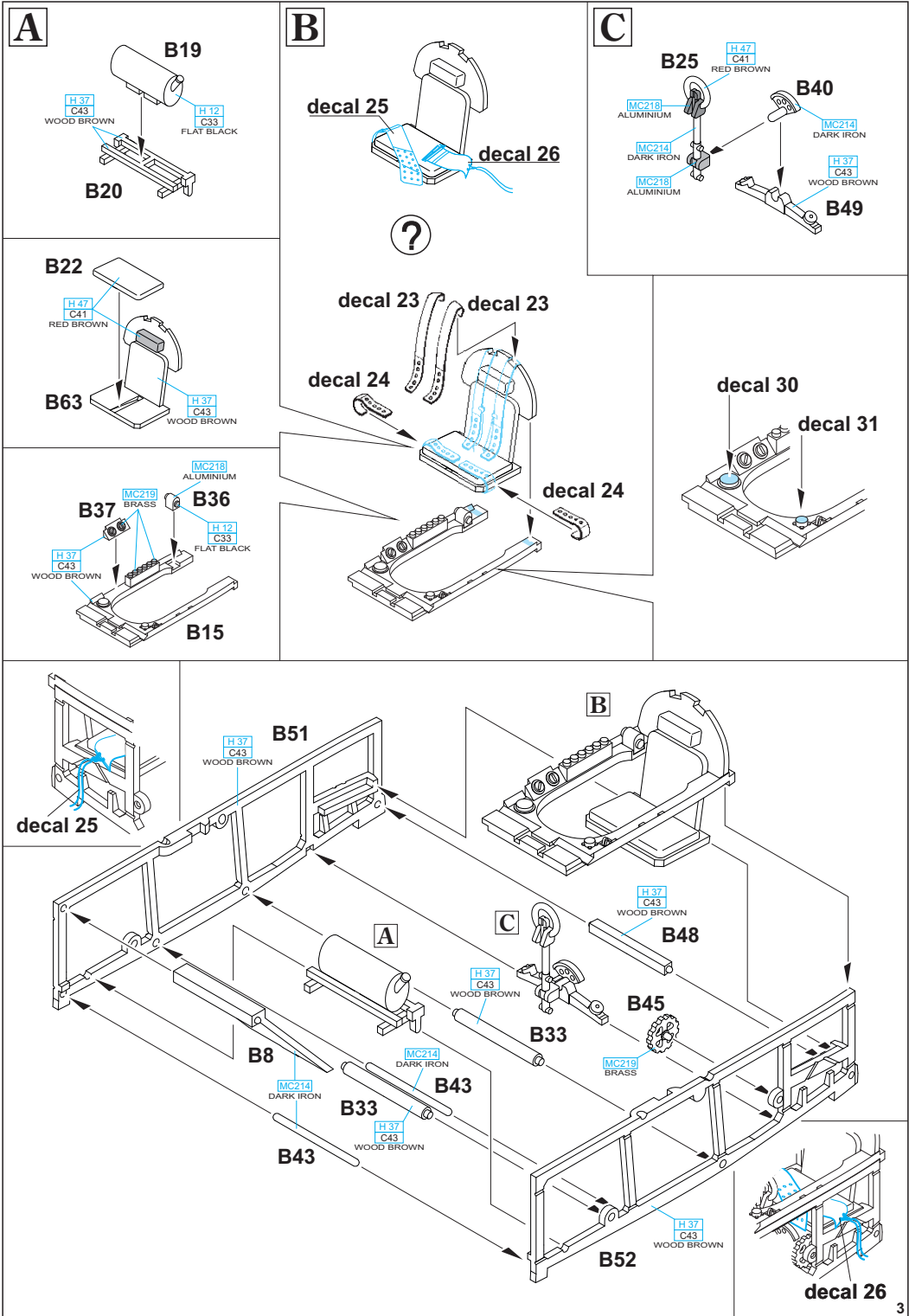
 -Parts not for use. -Teile werden nicht verwendet. -Pièces à ne pas utiliser. -Tyto díly nepoužívejte při stavbě. - 使しない部品

## ATTENTION \* UPOZORNĚNÍ \* ACHTUNG \* ATTENTION

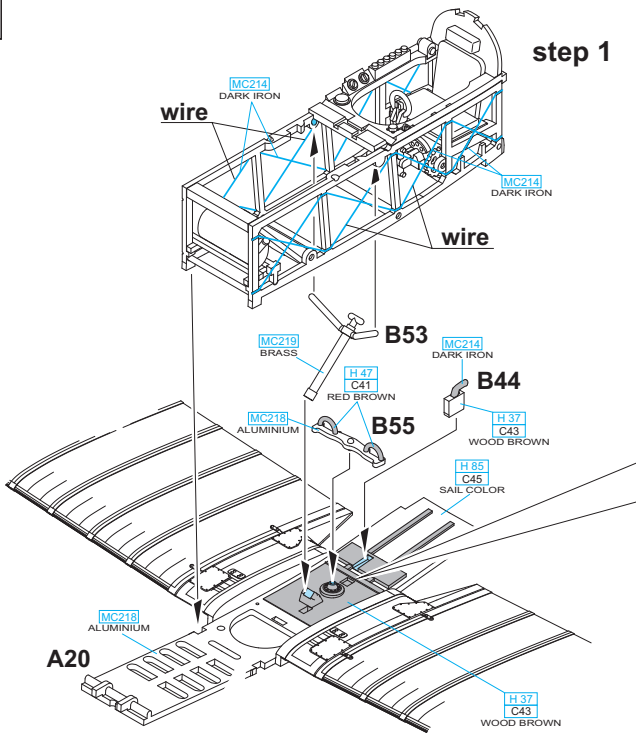
- (GB)** Carefully read instruction sheet before assembling. When you use glue or paint, do not use near open flame and use in well ventilated room. Keep out of reach of small children. Children must not be allowed to suck any part, or pull vinyl bag over the head.
- (CZ)** Před započatím stavby si pečlivě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

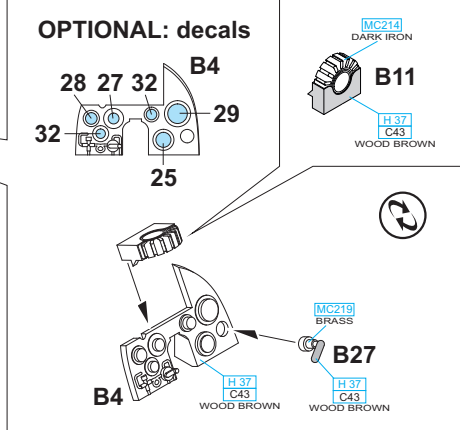
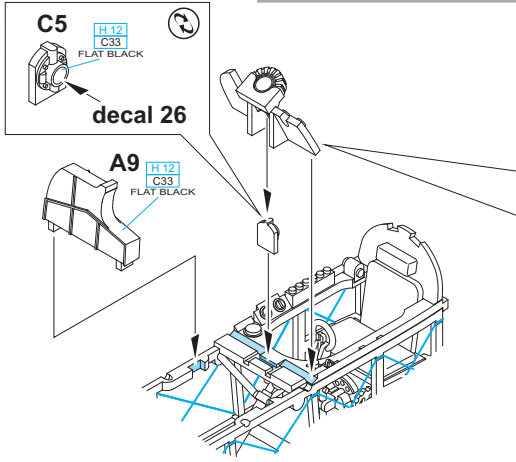
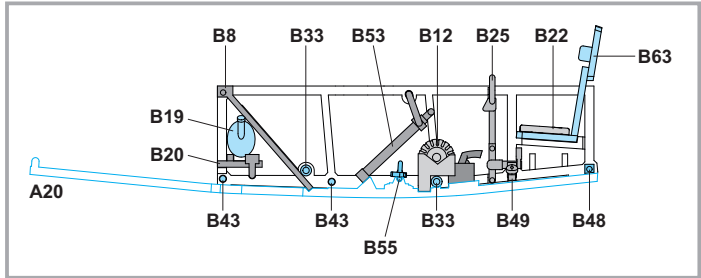
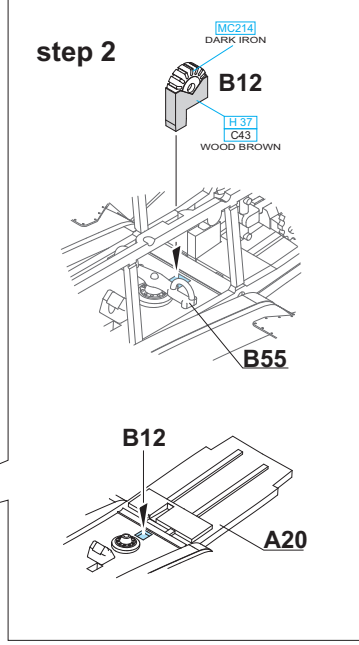
-  OPTIONAL VOLBA
-  BEND OHNOUT
-  OPEN HOLE VYVRTAT OTVOR
-  SYMETRICAL ASSEMBLY SYMETRICKÁ MONTÁŽ
-  REMOVE ODŘÍZNOUT
-  REVERSE SIDE OTOČIT



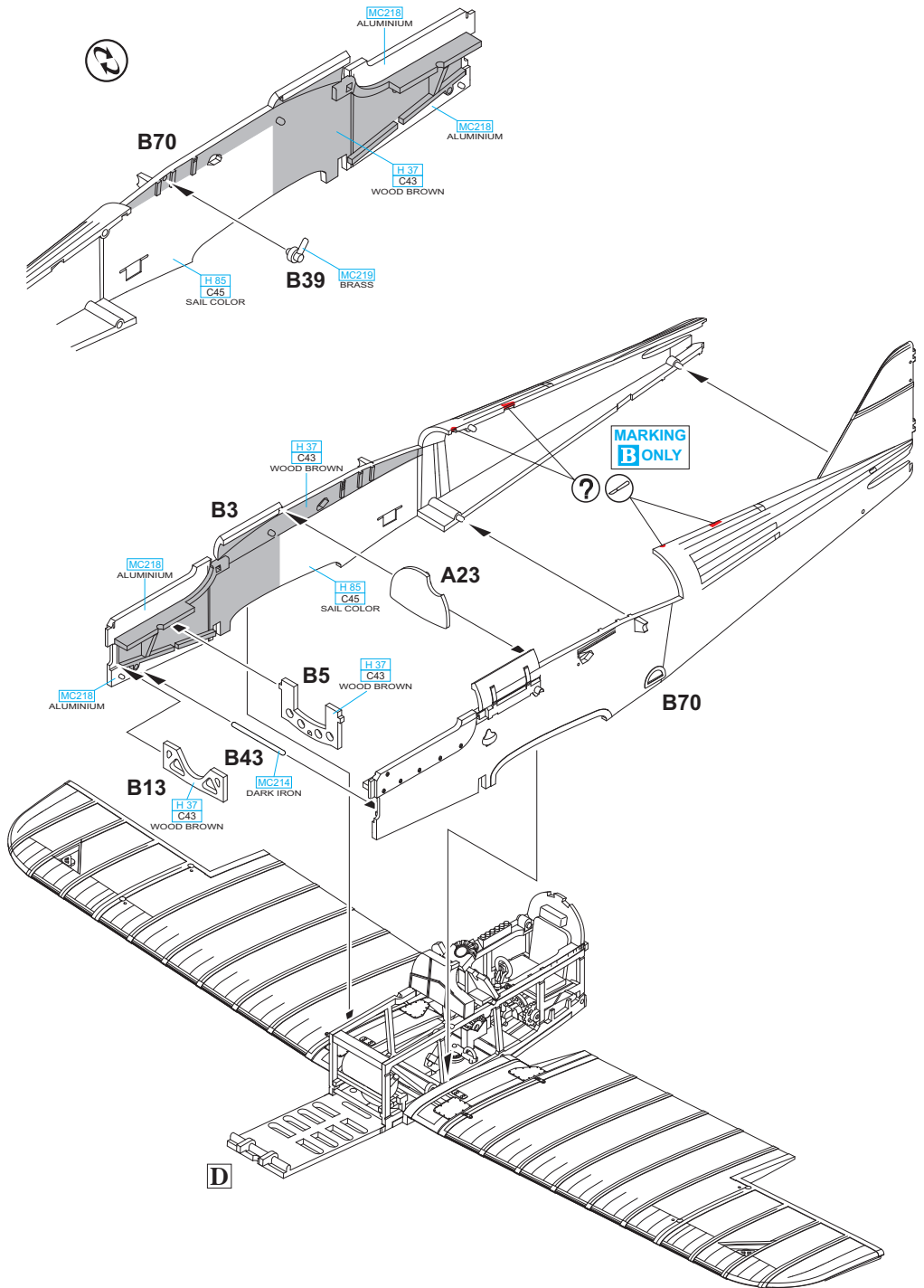
step 1

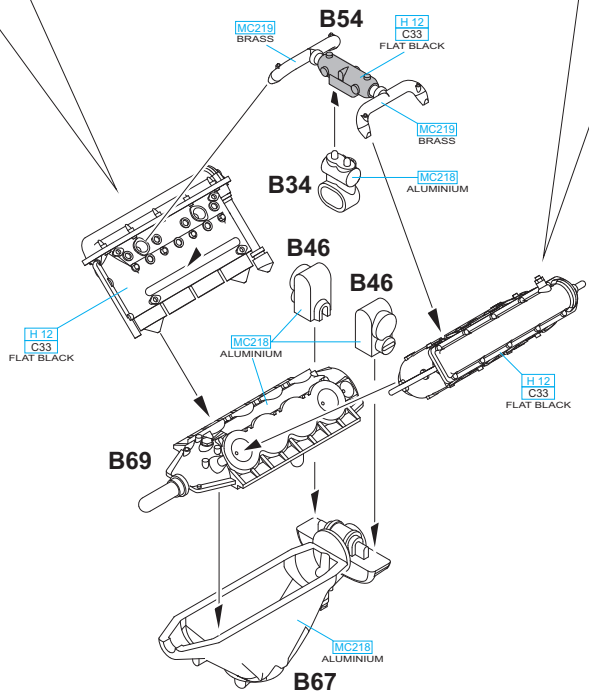
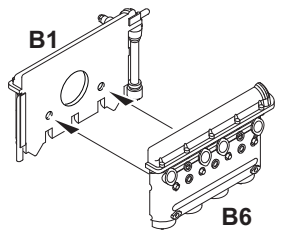
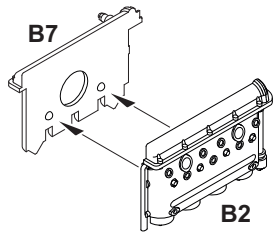
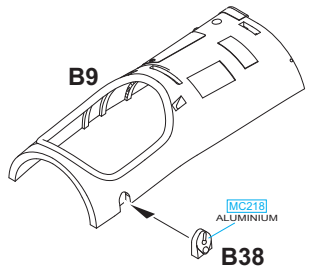
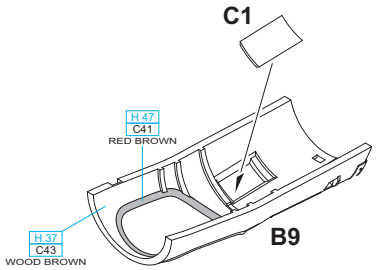


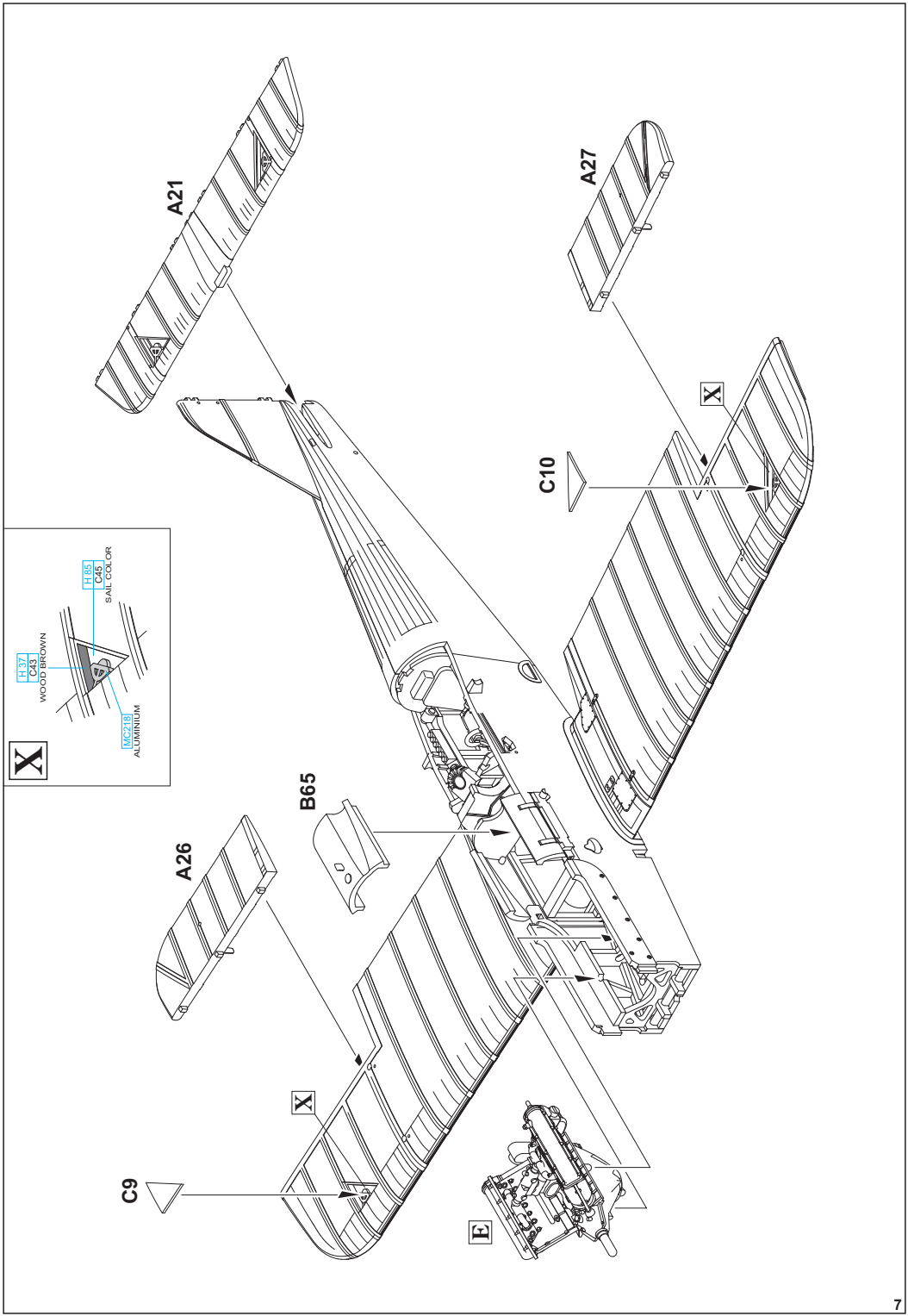
step 2

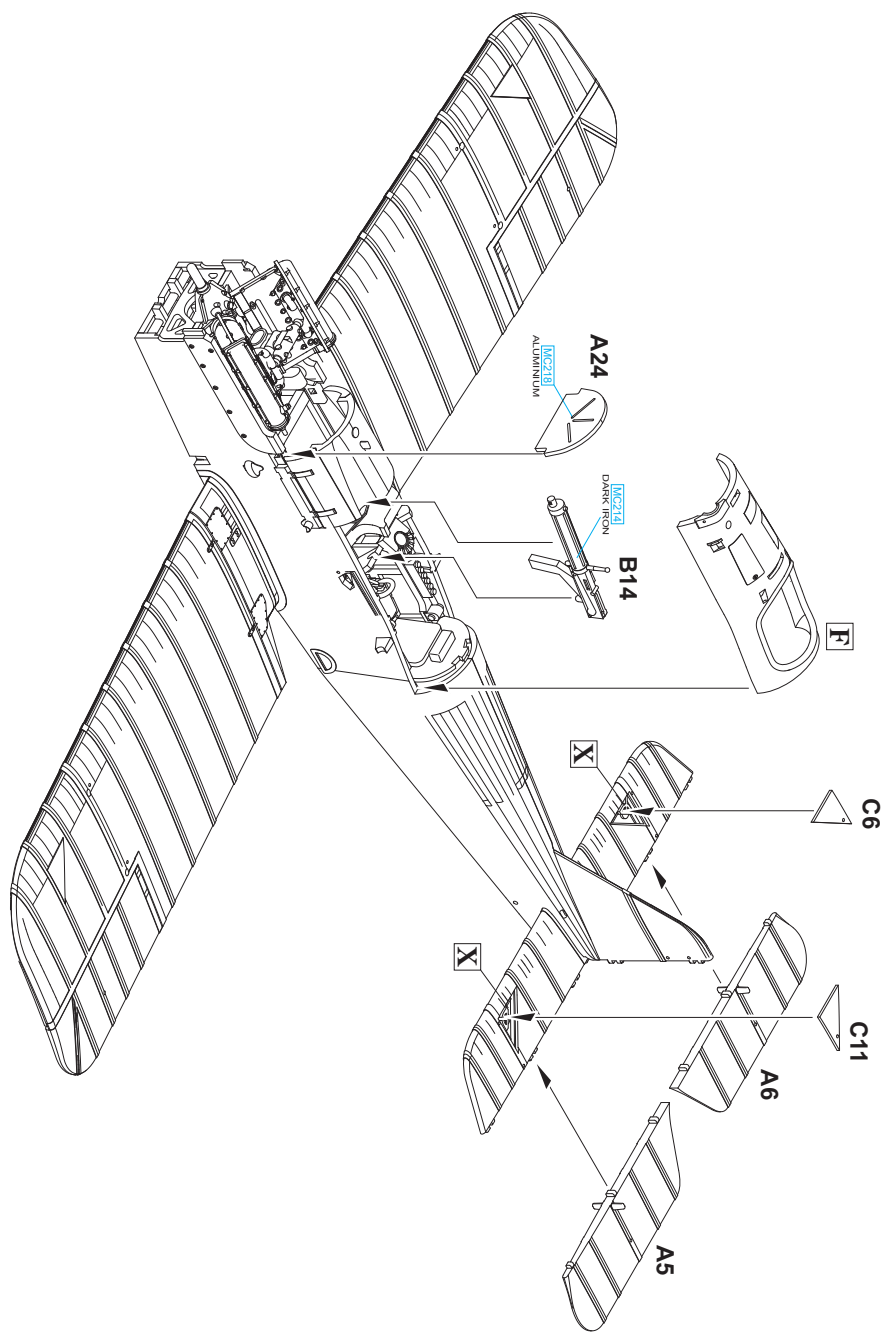






**E****F**





C2 - MARKING B  
C3 - MARKING A

C2

?

C3

B50

MC215  
MC216  
FLAT BLACK

C4

B42

B74 ?

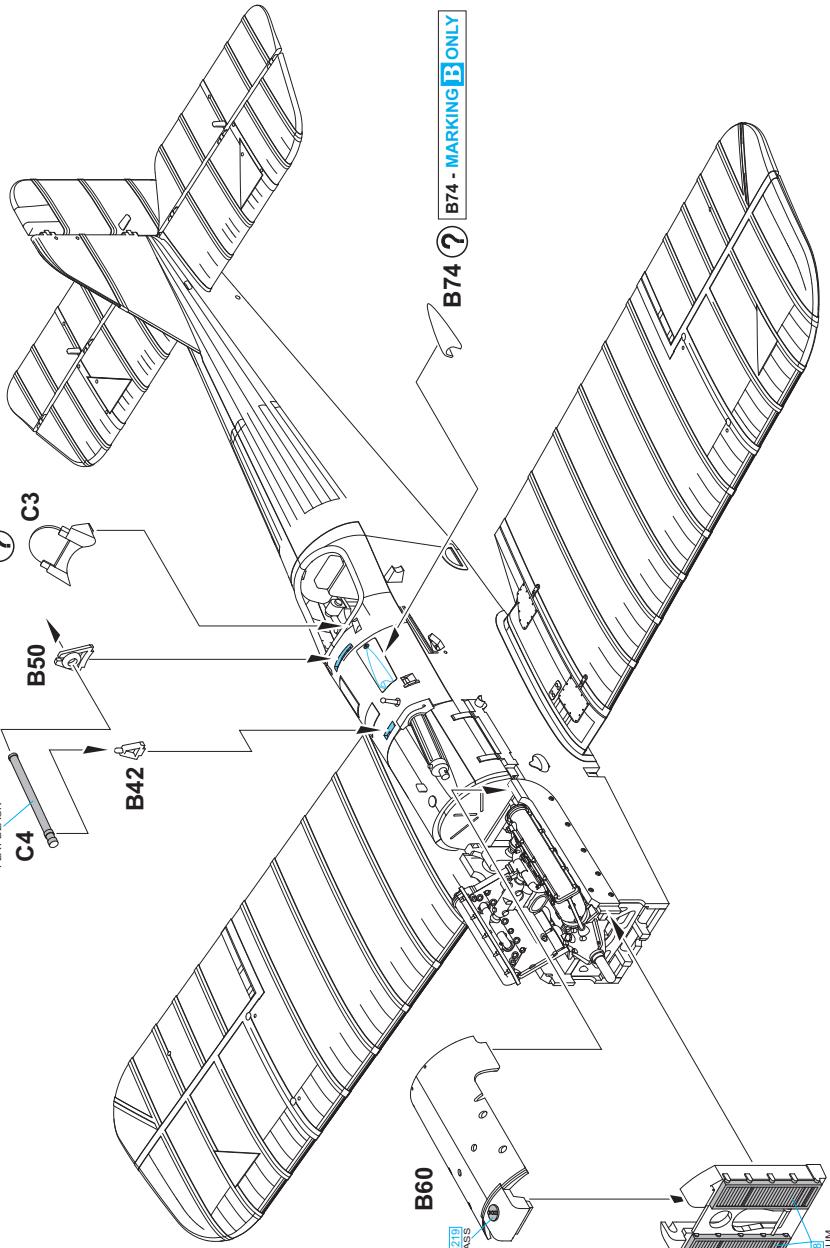
B74 - MARKING B ONLY

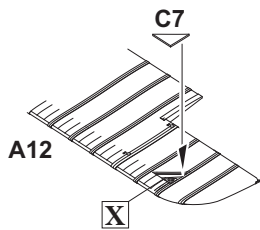
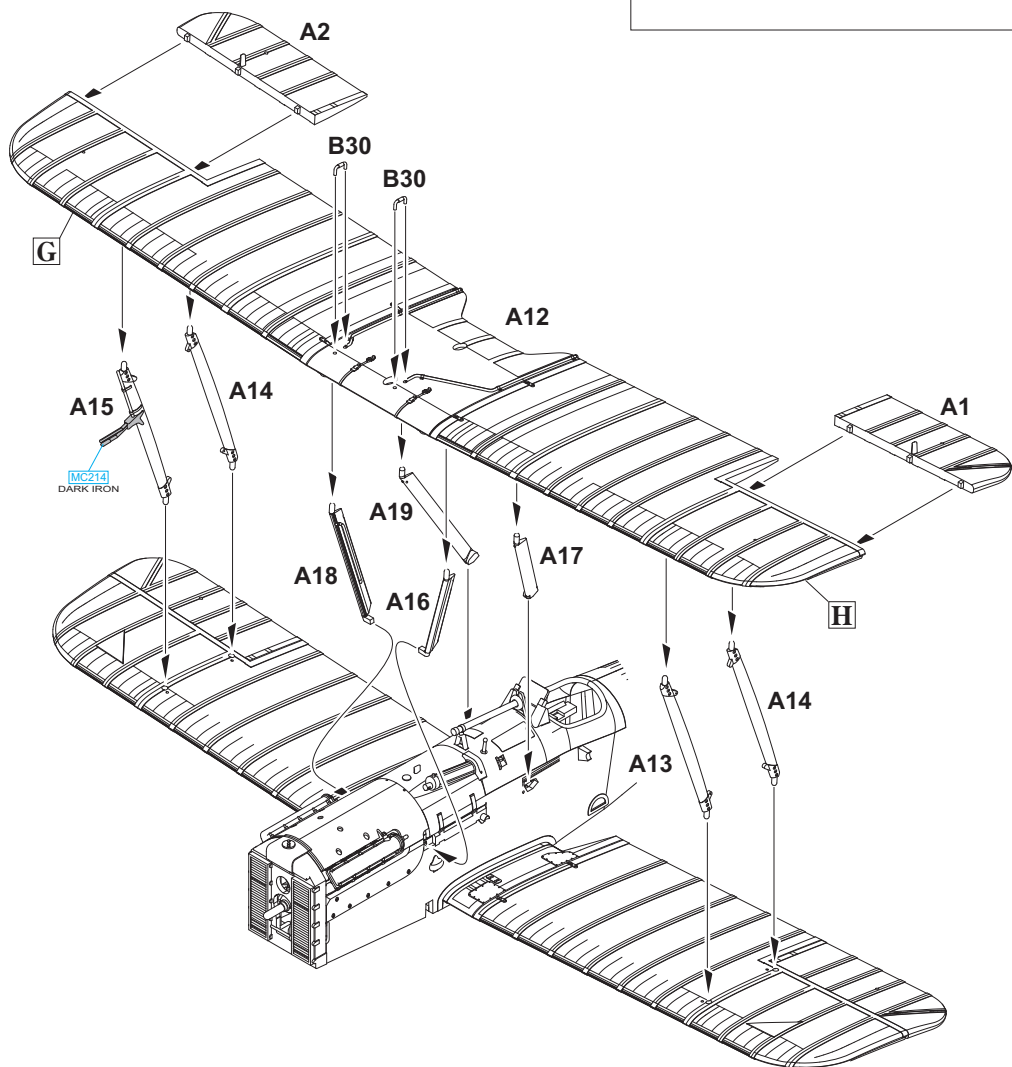
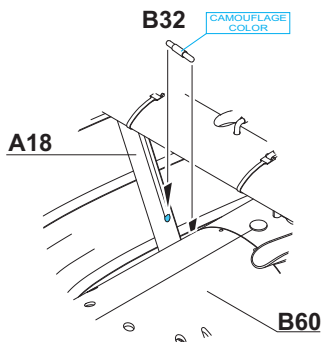
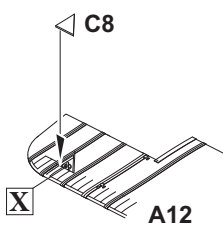
B60

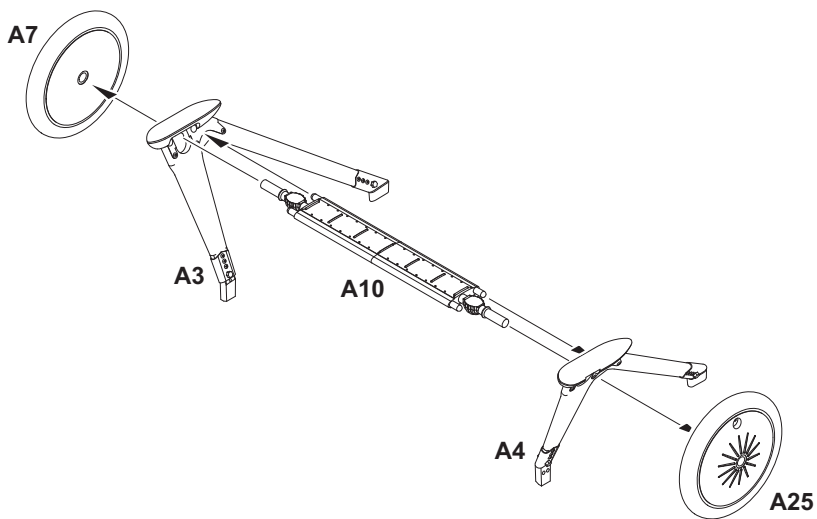
MC219  
BRASS

B17

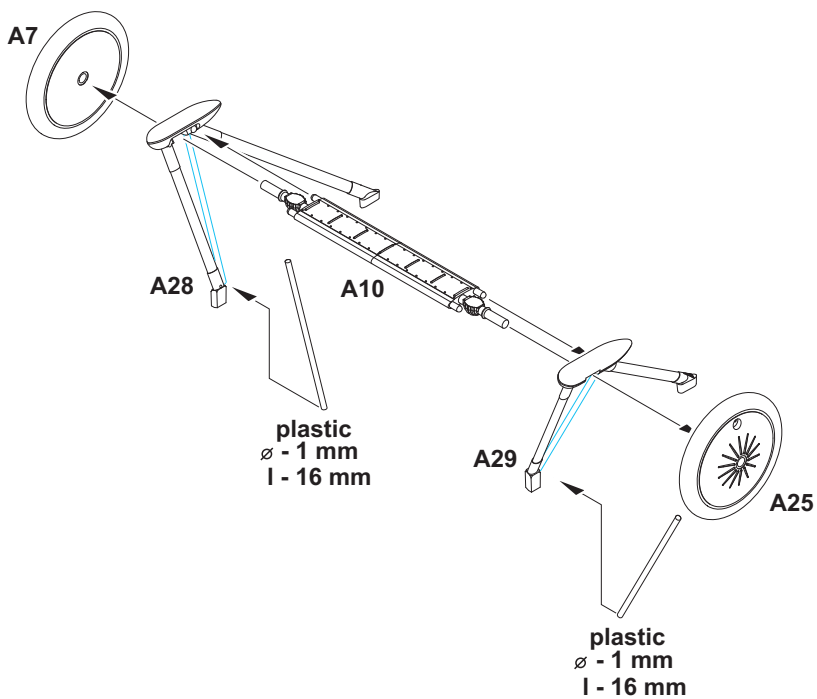
MC217  
ALUMINIUM



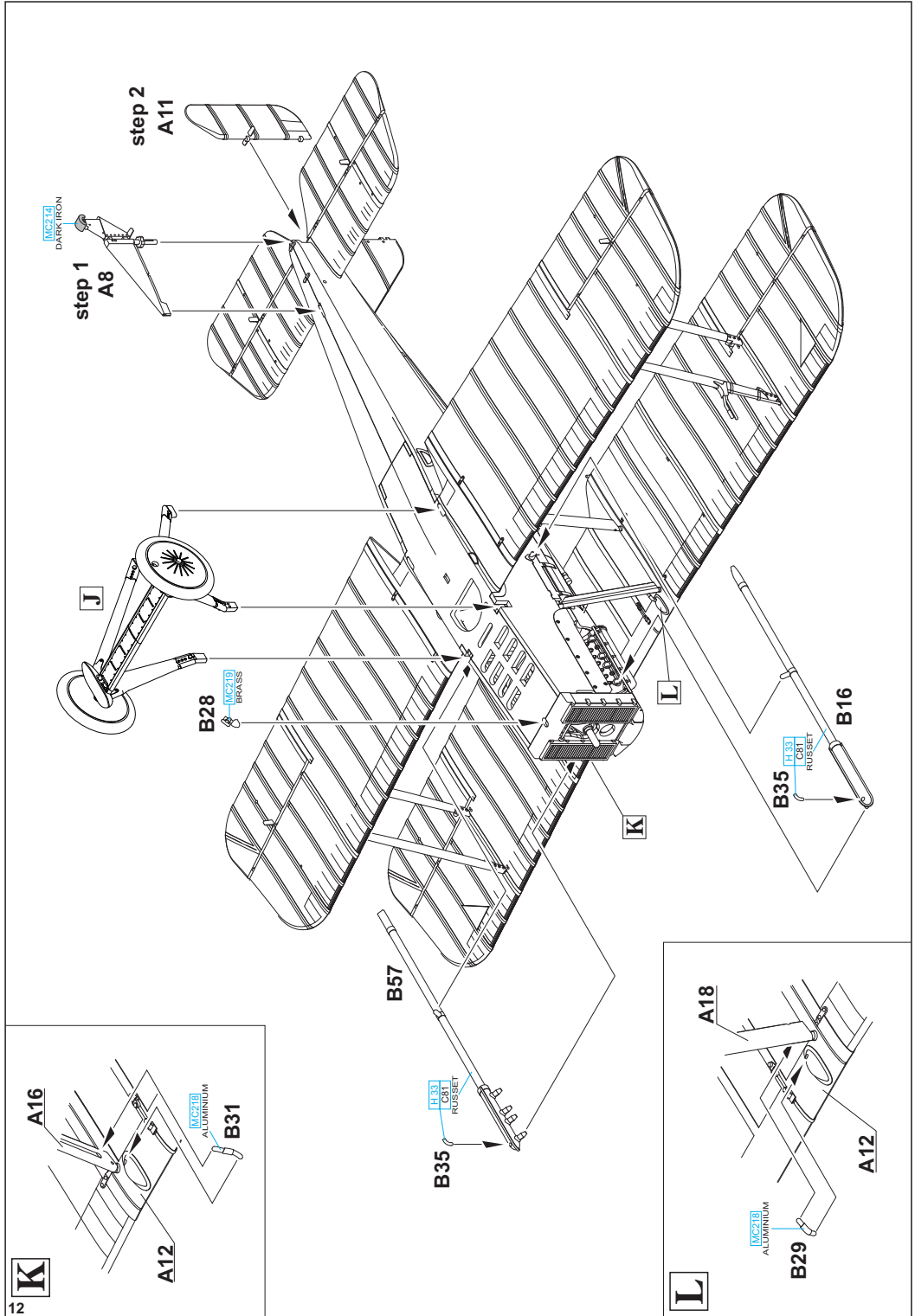
**G****H**

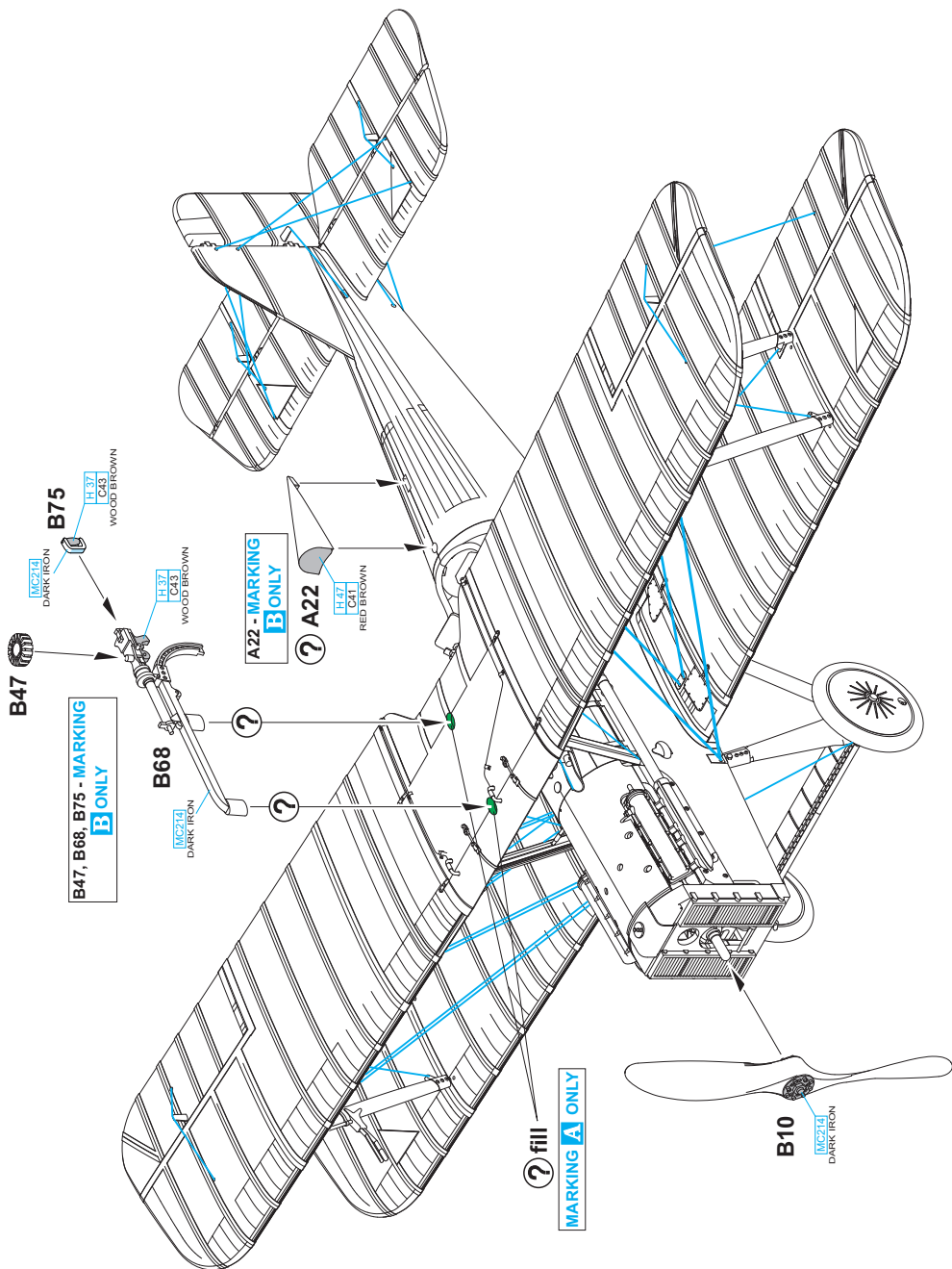
**J****MARKING A**

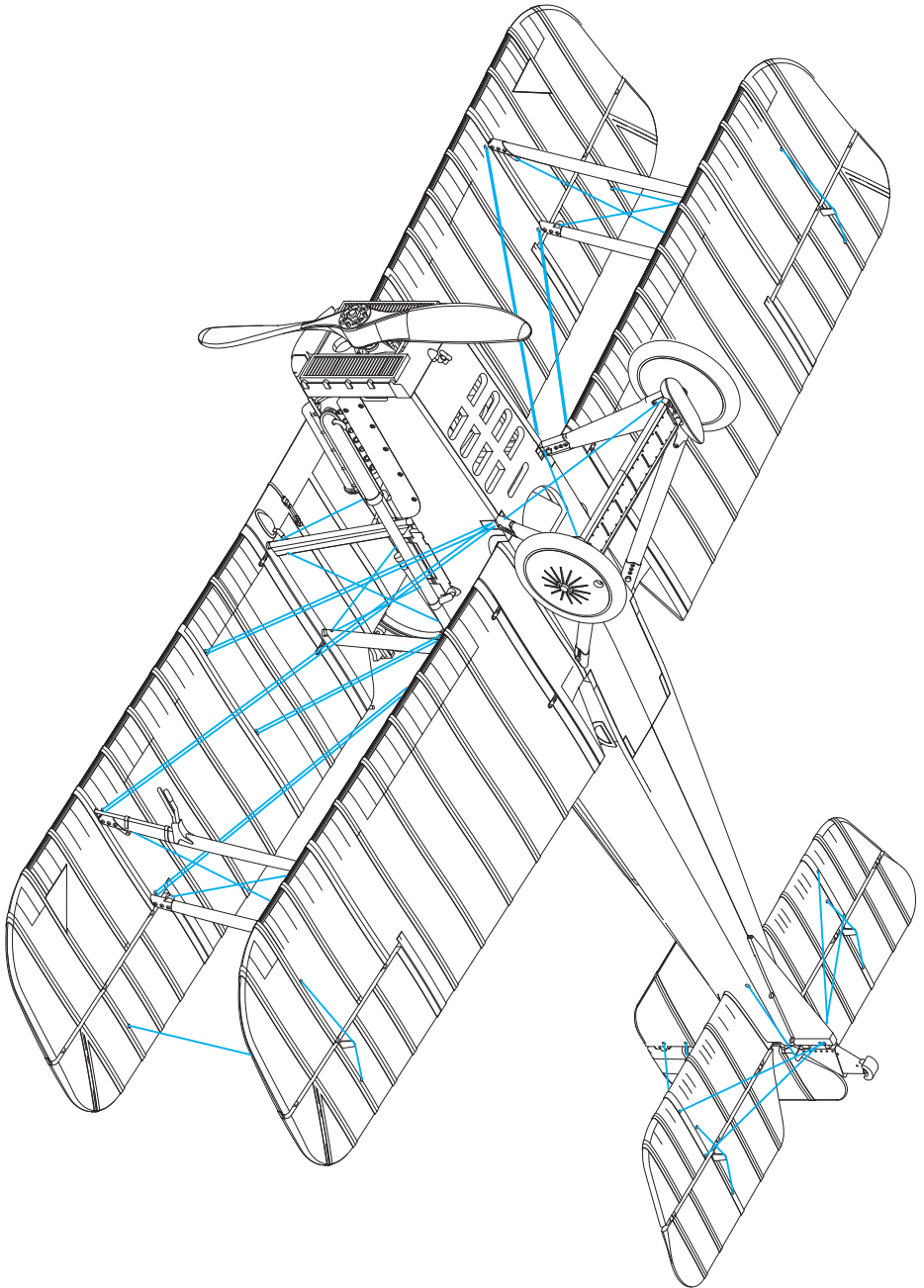
?

**MARKING B**











# 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.

