

SPAD VII c.1 with Russian Skies

На початку 1916 року серед авіабудівельних фірм Франції був оголошений конкурс на проект винищувача, який здатен був би протистояти новому німецькому літаку Fokker E.II Eindecker. Один із літаків, котрий був представлений на змагання, мав новий автомобільний V-подібний двигун Hispano Suiza розробки швейцарського інженера Марка Біркігта. Біплану коробку заповнили з літака SPAD A2, відмовившись про цьому від передньої кабіни. Цей літак, що мав назву SPAD V, досяг непоганих результатів на випробуваннях, зокрема, його швидкість сягала майже 215 км/год, дуже значної позначки на той момент. Після внесення низки змін до конструкції новий винищувач вже під індексом SPAD VII c1 почав надходити до ВПС Франції у масових кількостях. Значна міцність конструкції (у порівнянні із Ньюпорами), гарна швидкість підйому на висоту зробили його фаворитом французьких часів. Крім самої фірми SPAD цей винищувач масово вироблявся за ліцензією декількома французькими заводами, в тому числі "Блеріо". Машинною швидко зацікавилися союзники Франції, і невдовзі серійне виробництво SPAD VII c1 розпочалося у Великій Британії фірмою Манн Егертон, в Італії, а також у царській Росії, де ліцензія на виробництво винищувача отримала московська фабрика "Акціонерне товариство ДУКС". Крім цього Франція, котра була пов'язана із Росією угодою Антанти, поставила ці винищувачі безпосередньо з французьких заводів.

Початково на літаки російської побудови встановлювали 150-сильні двигуни, проте пізніше перейшли на більш потужні 180-сильні, що значно покращило характеристики літака. Загалом акціонерне товариство ДУКС виробило лише 100 машин цього типу - досить мізерна цифра у порівнянні із майже 4000 виробленими у Франції, проте разом із французькими "родичами" ці літаки залишили досить вагомий слід у історії становлення російської авіації. Вони повоювали спочатку у небі Першої Світової на німецько-російському фронті, а після жовтневого завоюлу 1917 році доля розділила їх поміж ворогуючими сторонами у братовбивчій громадянській війні. Дещо пізніше, в 1920 році, радянські SPAD VII зустрілися у небі Російсько-Польського конфлікту пліч-о-пліч із такими самими машинами, котрі Польща закупила у Франції, щойно отримавши незалежність від Російської Імперії. Ще однією цікавою сторінкою у долі SPAD VII була їх служба у складі новоствореної Повітряної Армії Української Народної Республіки.

Ще під час першого року служби у складі ВПС царської Росії пілоти зіткнулися із проблемою зльоту та посадки у засніжений зимовий період. Літаки на звичайному колісному шасі гзули у снігу, що призводило до катастроф. Очевидним рішенням було тимчасове переобладнання із коліс на лижі, що й було не один раз виконано у декількох підрозділах. При цьому лижі були двох типів: більшого розміру, власне для цього типу літака, та звичайні, такі як встановлювали на Ньюпори. Проте ця інновація не була масовою на загал.

Принаймні один літак побудови заводу ДУКС потрапив до ВПС Фінляндії, де в зимовий період також переобладнувався на лижі, що за конструкцією в цілому були майже ідентичні до російських.

Останні машини цього типу прослужили у ВПС РСЧА до початку 1920-х років.

SPAD VII c.1 with Russian Skies

In early 1916 a competition was announced among French aircraft builders to design a fighter which would be able to counter the new German Fokker E.II Eindecker. One of the aircraft presented in the competition had an engine derived from the new V-shaped Hispano Suiza automobile engine developed by the Swiss engineer Marc Birkigt. The biplane box was borrowed from the SPAD A2, now freed from that aircraft's forward cabin. This plane was called the SPAD V, and it achieved quite good results in tests, its speed in particular reaching nearly 215 km/h, a very important mark at that time. After making some changes to the design and becoming the SPAD VIIc.1, the new fighter started arriving in the French Air Force in large numbers. The considerable durability of its design (in comparison with Nieuports) and its impressive rate of climb made it the favourite of the French aces. Apart from SPAD, the fighter went into series production under license in several French factories, including that of Blériot. French allies quickly became interested in the machine, and soon production of the SPAD VIIc.1 began in Great Britain by the Mann Egerton firm, in Italy, and also in Russia where a license for production of the fighter was obtained by the Moscow factory of the Dux joint-stock company. Additionally France, linked with Russia in the Triple Entente, delivered a number of these fighters directly from French plants.

Initially the Russian-built planes had 150 hp engines installed, but later these were switched for the more powerful 180 hp unit which very much improved the plane's performance. In total the Dux plant produced only 100 airplanes of this type, which is a rather small number in comparison with the almost 4,000 built in France; however together with the French-built machines they left a strong and noteworthy trace in the history of the development of Russian aviation. They took part in the combat on the German-Russian front in World War I, and after the 1917 October Revolution destiny divided them between the opposing sides in the Civil War. A little later, in 1920, Soviet SPAD VIIc.1 met the very same type in the sky during the Russo-Polish conflict, machines which Poland had bought in France, having just received its independence from the Russian Empire. Another interesting page in the story of the SPAD VII describes their service in the Air Army of the Ukrainian National Republic.

During the first year of its service as a part of the Air Force of Imperial Russia pilots faced a problem with take off and landing during the snowy winter period. Aircraft on a standard wheeled chassis stuck in the snow, leading to disaster. The obvious solution was a temporary conversion from wheels to skis, which was done several times in various places. The skis were of two types: one, the same as was typically installed on Nieuports; and more usually a bigger size, suited for this type of aircraft. However this innovation was not a general one.

At least one plane of Dux construction found its way to the Air Force of Finland where during the winter period it too was fitted with skis, which were almost identical to the Russian ones.

The last few machines of this type served in the Air Force of the Red Army up until the 1920s.

SPAD VII c.1 with Russian Skies

Anfang 1916 wurde ein Wettbewerb unter den französischen Flugzeugherstellern ausgerufen, mit dem Ziel, ein dem deutschen Fokker E.III Eindecker zumindest ebenbürtiges Jagdflugzeug zu entwickeln. Eines der dabei vorgestellten Flugzeuge hatte einen aus dem Automobilbau der Firma Hispano-Suiza übernommenen V-Motor als Antrieb, der vom schweizer Konstrukteur Marc Birkigt entwickelt worden war. Die Zelle des Flugzeugs wurde von der Spad A2 übernommen, wobei man auf die vorne angebrachte Gondel verzichtete. Das Flugzeug erhielt die Bezeichnung Spad V und es erzielte in den Erprobungen recht gute Ergebnisse - besonders bemerkenswert war damals die Höchstgeschwindigkeit von 215 km/h. Nach einigen Änderungen entstand hieraus die SPAD VIIc.1 und das neue Jagdflugzeug wurde schon bald in großen Stückzahlen an die französischen Luftstreitkräfte ausgeliefert. Aufgrund der (im Vergleich mit der Nieuport) großen Robustheit und der ausgezeichneten Steigrate war der Typ bei den Fliegerassen sehr beliebt. Neben SPAD und Blériot nahmen auch andere französische Firmen die Serienproduktion auf. Auch die Verbündeten Frankreichs interessierten sich für die Maschine und schon bald begann die Produktion der SPAD VIIc.1 in Großbritannien (bei Mann Egerton), in Italien und auch in Russland (als Lizenzfertigung durch die Firma Dux). Zusätzlich lieferte Frankreich seinem Verbündeten auch Jagdflugzeuge aus französischer Produktion.

Ursprünglich hatten die in Russland gebauten Flugzeuge 150 PS starke Motoren. Später jedoch fanden Triebwerke mit 180 PS Verwendung, was die Flugleistungen stark verbesserte. Insgesamt stellte Dux nur 100 Maschinen dieses Typs (eine nur geringe Anzahl im Vergleich mit den 4.000 in Frankreich gefertigten Maschinen), jedoch hinterließen sie durchaus ihre Spuren in der frühen russischen Geschichte der Fliegerei. Sie fochten über deutsch-russischen Front während des 1. Weltkrieges und nach der Oktoberrevolution 1917 kamen sie bei den verfeindeten Parteien des russischen Bürgerkrieges zum Einsatz. Kurze Zeit später trafen sowjetische SPAD VII während des russisch-polnischen Krieges 1920 auf polnische Maschinen des gleichen Typs. Diese hatte sich Polen in Frankreich gekauft, nachdem es seine Unabhängigkeit vom Russischen Reich erklärt hatte. Eine weitere interessante Geschichte ist die Nutzung der SPAD VII bei den Luftstreitkräften der Ukrainischen Volksrepublik.

Im ersten Einsatzjahr sahen sich die Piloten der kaiserlich russischen Luftstreitkräfte mit dem Problem des Startens und Landens während des Winters konfrontiert. Die üblichen Radfahrwerke blieben im Schnee stecken, was zu Unfällen führte. Die offensichtliche Lösung des Problems war die zeitweilige Umrüstung von Rädern auf Kufen. Diese Kufen gab es in zwei Varianten: solche, die üblicherweise bei Maschinen des Herstellers Nieuport verwendet wurden und eine größere Version, die besser für den Typ geeignet war. Zumindest eine von Dux produzierte Maschine gelangte in den Besitz der finnischen Luftwaffe, die sie im Winter ebenfalls mit Kufen ausrüstete, die mit den russischen Versionen fast identisch waren. Die letzten paar Maschinen dieses Typs wurden von den Luftstreitkräften der Roten Armee bis in die 1920er Jahre hineingenutzt.

Технічні характеристики	Performances	Technische Charakteristik
Довжина 6,08м	Length 6.08m	Румпфліänge 6.08m
Розмах крила 7,822м	Wingspan 7.822m	Flügelspannweiten 7.822m
Висота 2,20м	Height 2.20m	Нöhe 2.20m
Площа крила 17,85м²	Wing area 17.85m²	Wing area 17.85m²
Вага 500кг	Empty weight 500kg	Leergewicht 500kg
Максимальна зльотна вага 705кг	Max takeoff weight 705kg	Max. Startgewicht 705kg
Двигун 1xHispano-Suiza 8Aa, 150к.с.	Engine 1xHispano-Suiza 8Aa, 150hp.	Triebwerke 1xHispano-Suiza 8Aa, 150hp.
або 1xHispano-Suiza 8Ab, 180к.с.	or 1xHispano-Suiza 8Ab, 180hp.	oder 1xHispano-Suiza 8Ab, 180hp.
Максимальна швидкість 200км/ч	Maximum speed 200km/h	Höchstgeschwindigkeit 200St/h
Практична стеля 5335м	Service ceiling 5335m	Praktische Gipfelhöhe 5335m
Час підйому на 2000м 4хв 40с	Time to altitude to 2000m 4min 40s	Aufsteigens 2000m 4min 40s
Кулемет 1x.303-cal.Vickers	Armament 1x.303-cal. Vickers machine gun	Maschinengewehre 1x.303-cal. Vickers
Екіпаж 1 чол	Crew One	Besatzung 1 Mann

клеїти / glue / kleben
 не клеїти / don't glue / nicht kleben
 відіізати / cut out / abschneiden
 свердлити / drill / bohren
 фарбувати / paint / färben
 наклеїти декалі / apply decals / abziehbilder anbringen
 можливий вибір варіантів / options / varianten
 повторити для лівої(правої) сторони / repeat for port(starboard) side / wiederholen für linken(recht)seite
 кількість операцій / number of working steps / anzahl der arbeitgänge

Інструкція

УВАГА - Прочитати обов'язково!

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

Вказівка для наклеювання декалей: вирізати з аркуша потрібні декалі (на схемі номери декалей вказано цифрами у квадратах); покласти їх у посуд з чистою водою приблизно на 1/2 хвилини; накласти декалі на модель, а потім зсунути з аркуша. Для кращого прилипання притиснути їх чистою тканиною.

ATTENTION - Useful advice!

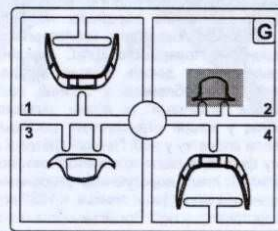
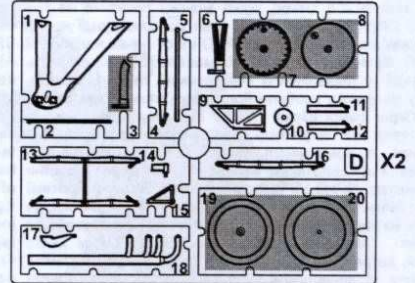
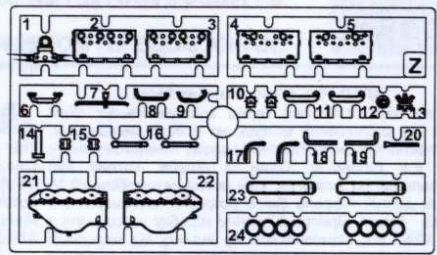
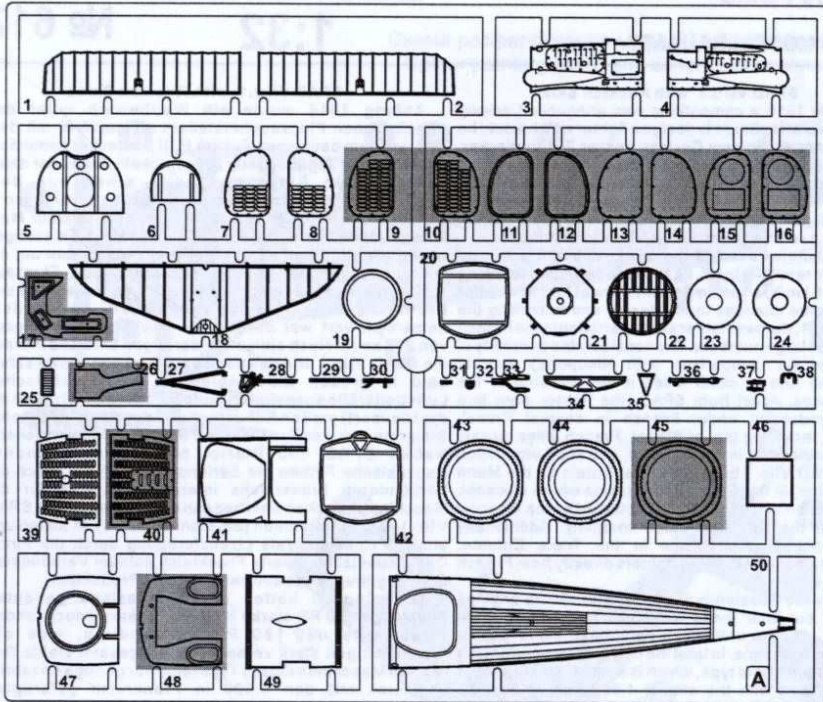
Read the instructions carefully prior to assembly. Remove parts from frame with a sharp knife or a pair of scissors and trim away excess plastic. Do not pull off parts. Numbers of parts are marked figures: 1, 2, 3... Frames, in which the part is situated, are marked by capital letters: A, B, C... For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

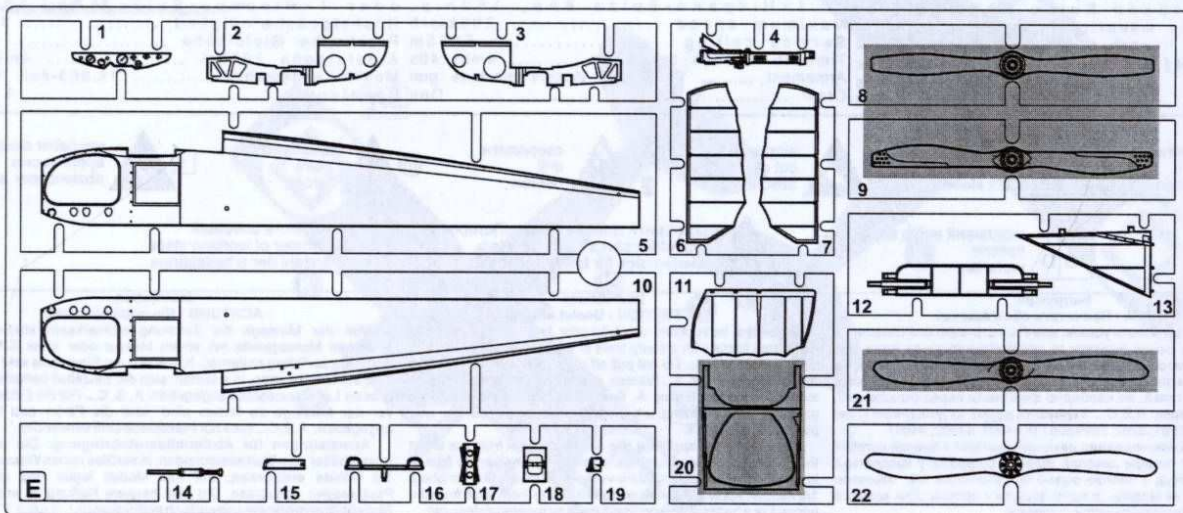
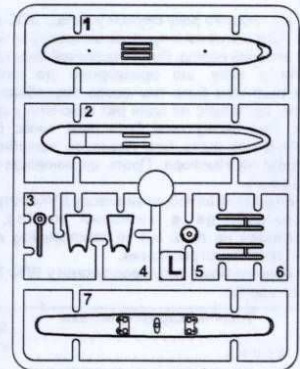
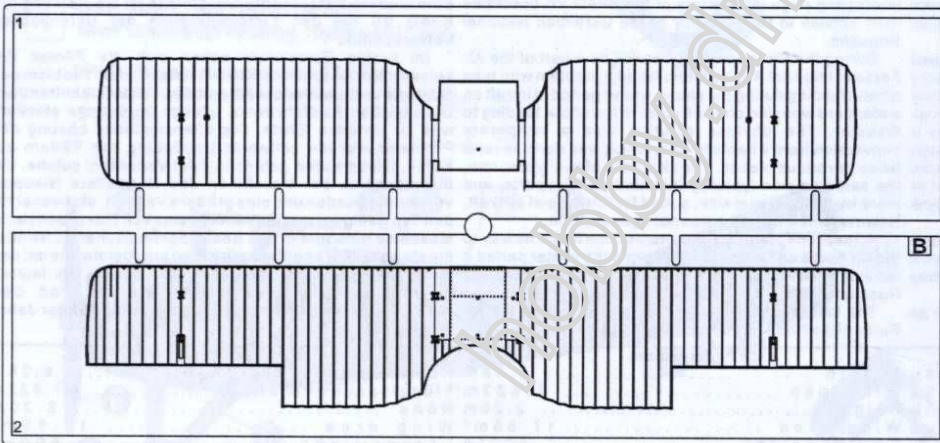
Von der Montage die Zeichnung aufmerksam studieren. Die einzelnen Montageeile mit einem Messer oder einer Schere vom Spritzling sorgfältig entfernen. Nummern der Einzelteile sind als Ziffer: 1, 2, 3... Der Rahmen, in welchem sich der Einzelteil befindet, wird als grosser Lateinbuchstabe angegeben: A, 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.

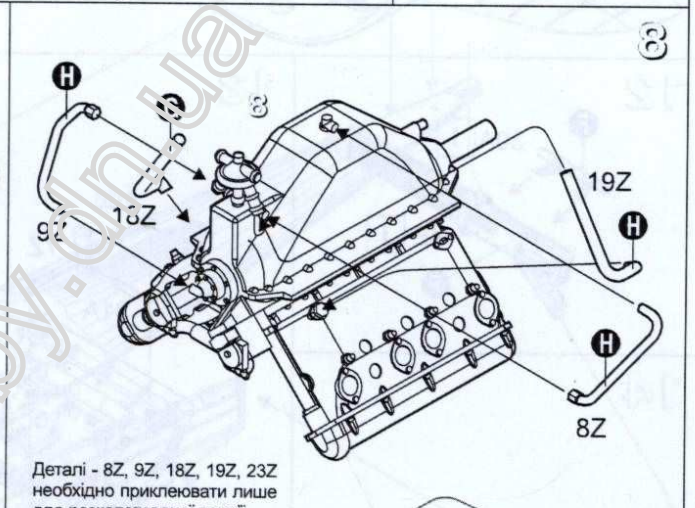
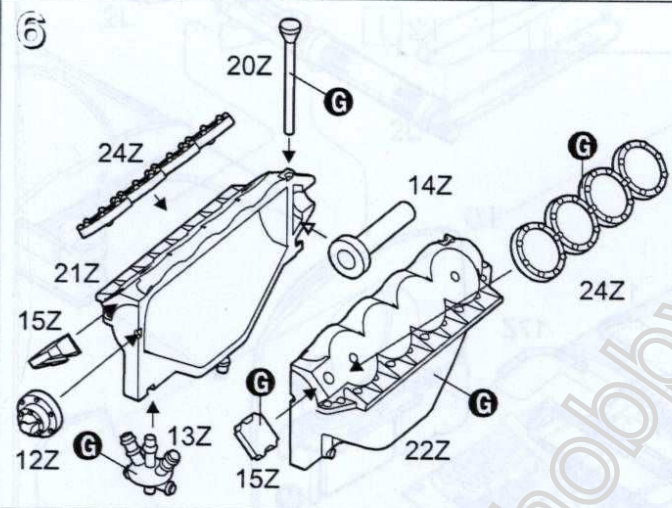
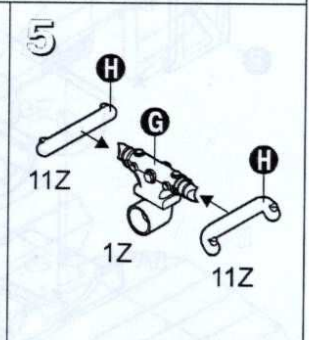
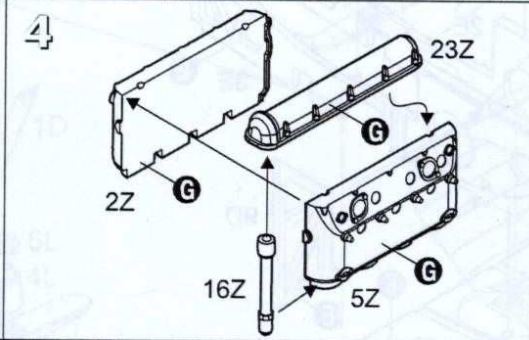
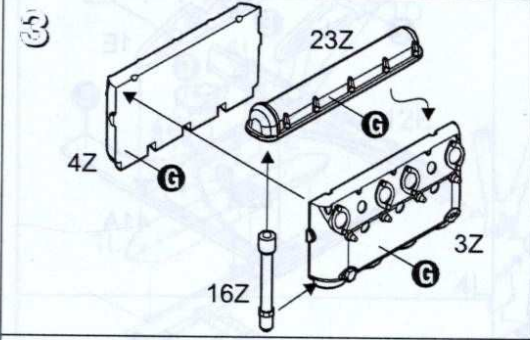
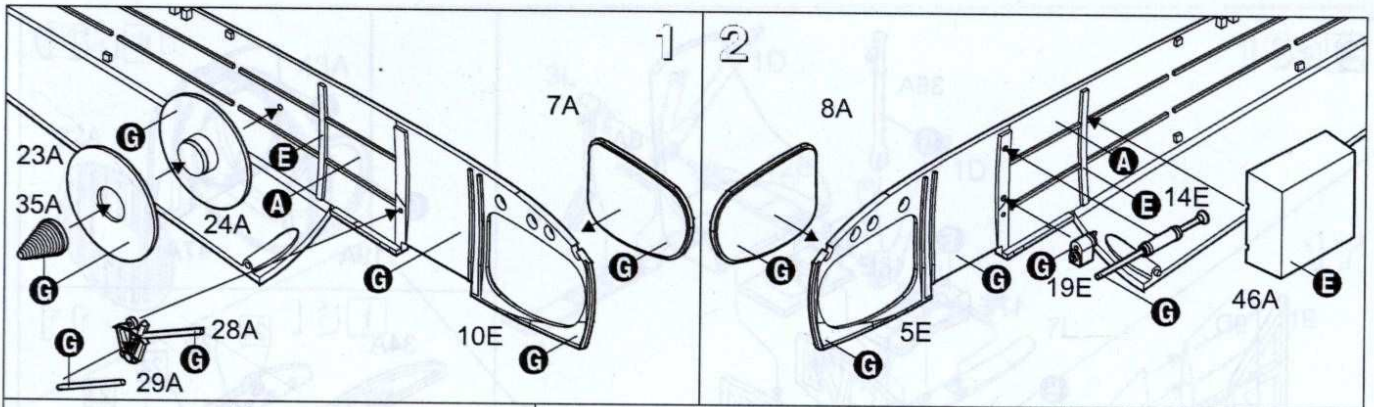
Anweisungen für Abziehbilder-Anbringung: Die benötigten Abziehbilder vom Blatt abschneiden, in ein Glas reines Wasser für etwa 1/2 Minute eintauchen, auf das Modell legen und dann vom Papierbogen abnehmen. Um eine bessere Haftung zu erzielen, die Abziehbilder mit einem reinen Tuch andrücken.



Деталі що не використовуються
Parts not for use
Nicht benötigte Teile

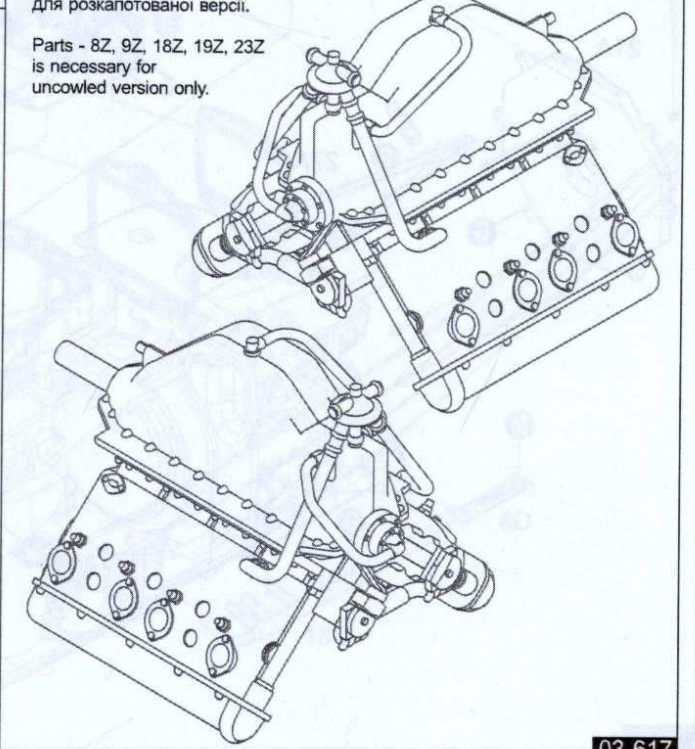
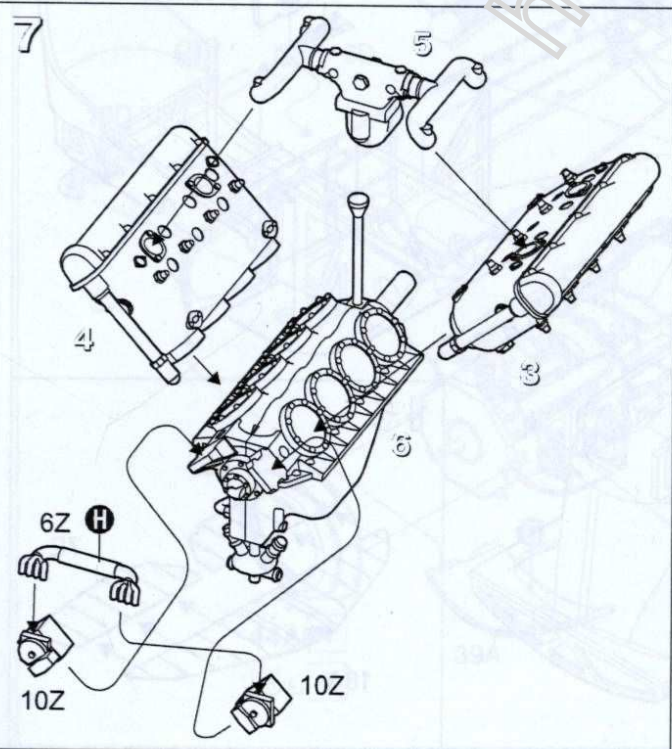
Комплектність іграшки:
1. Рамки з деталями - 9 шт.
2. Інструкція - 1 прим.
3. Декали - 1 прим.
4. Коробка - 1 шт.

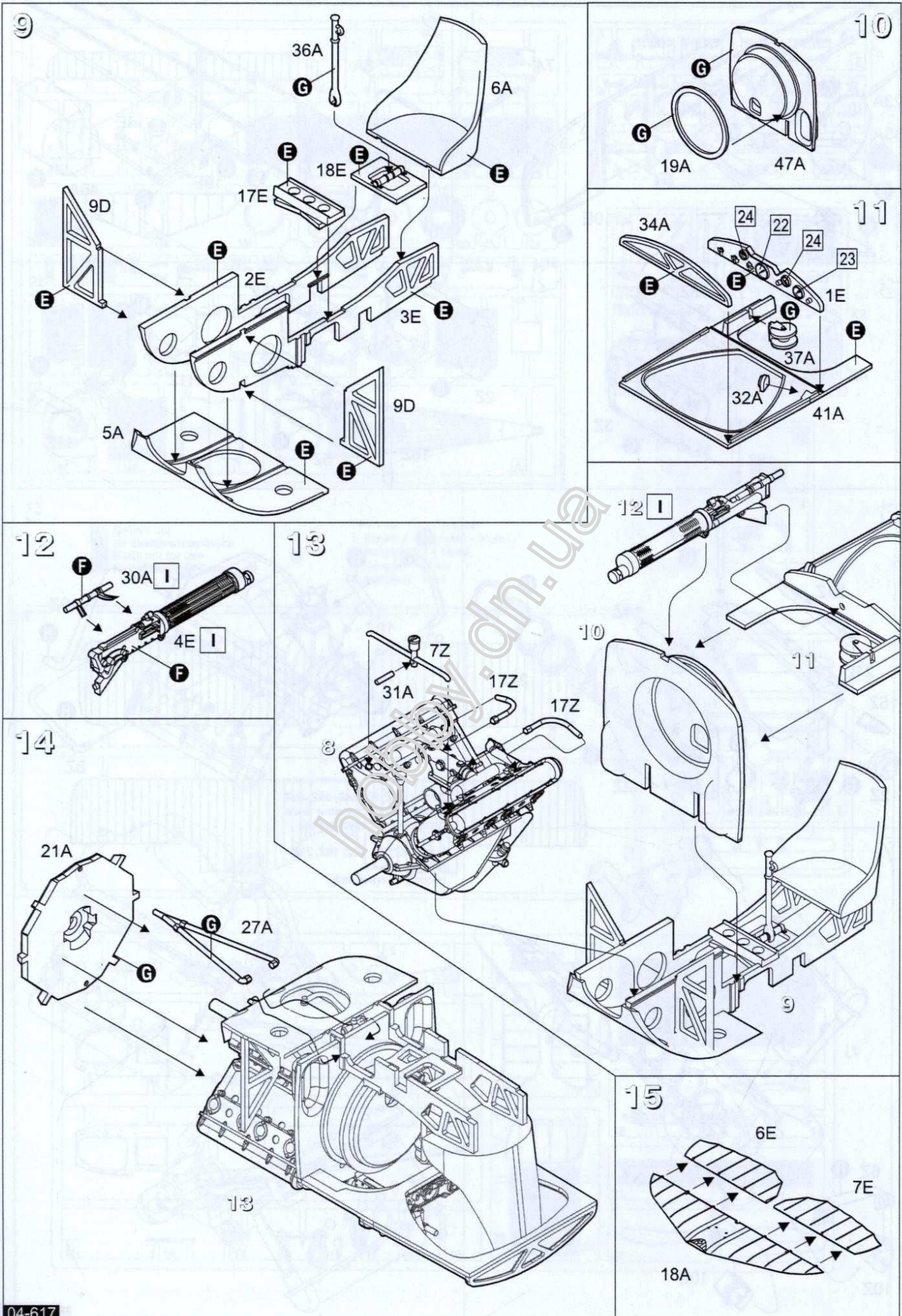




Деталі - 8Z, 9Z, 18Z, 19Z, 23Z
необхідно приклеювати лише
для розкапотованої версії.

Parts - 8Z, 9Z, 18Z, 19Z, 23Z
is necessary for
uncowled version only.



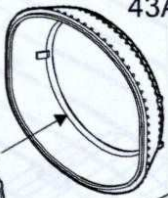


15a II

22A

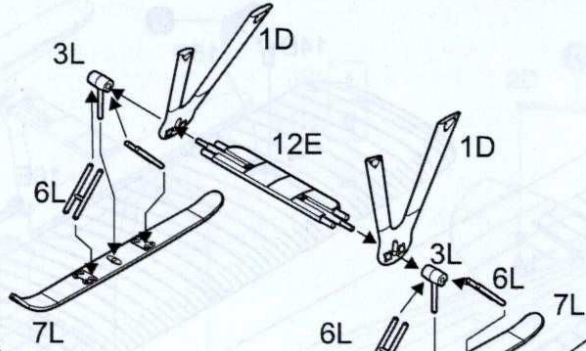


43A

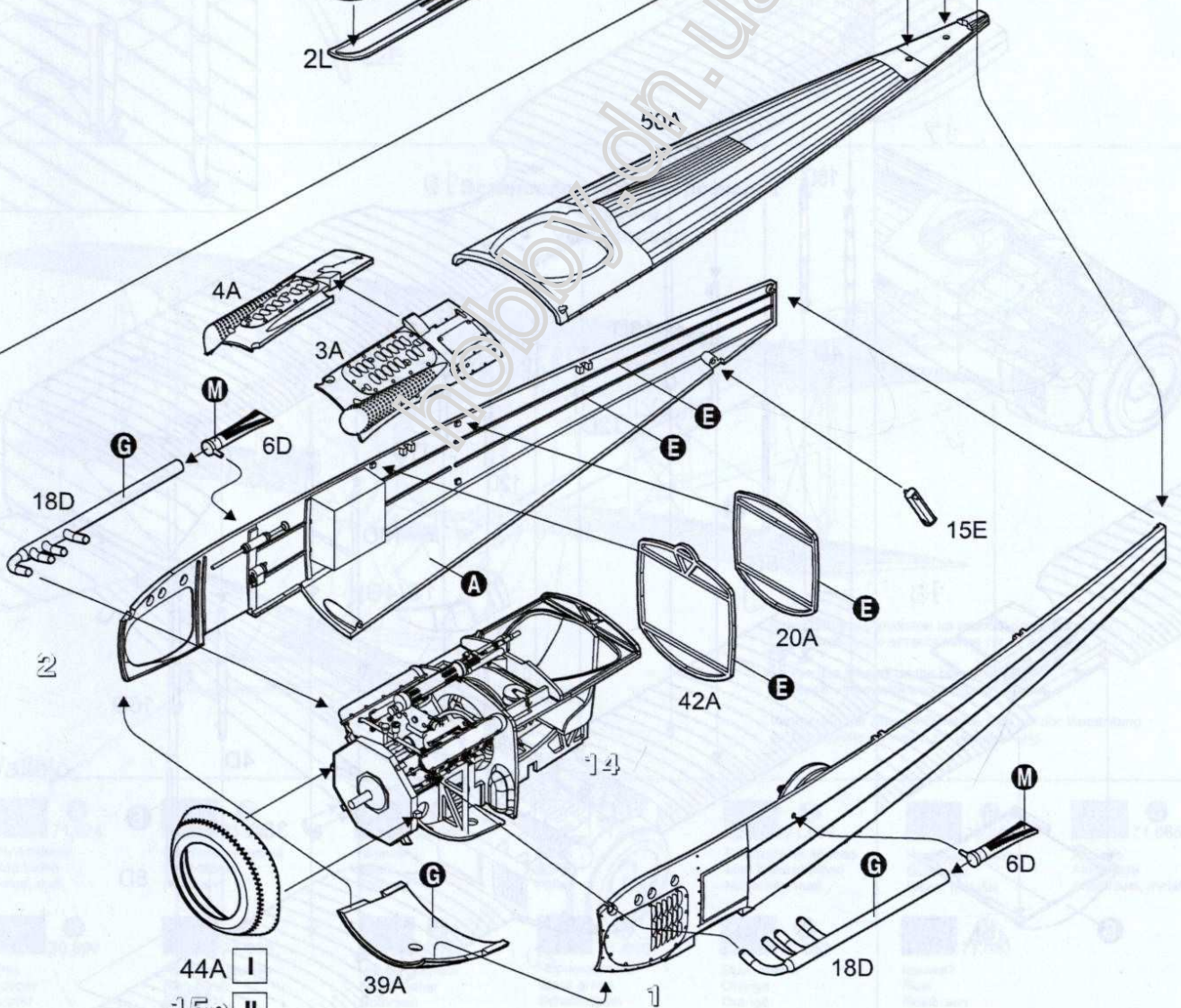
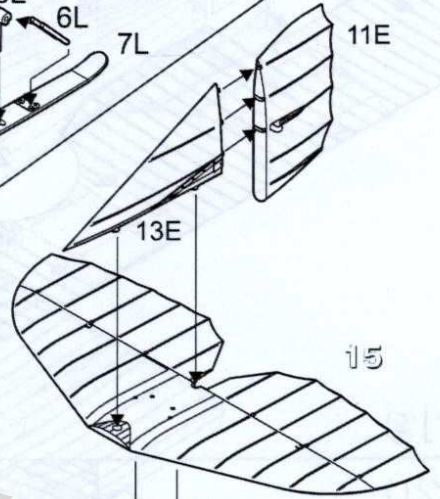
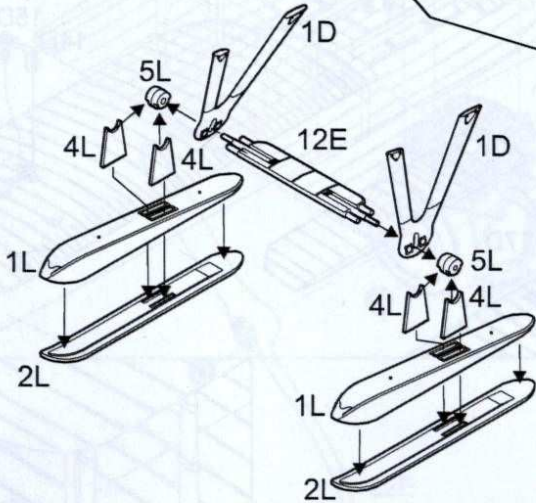
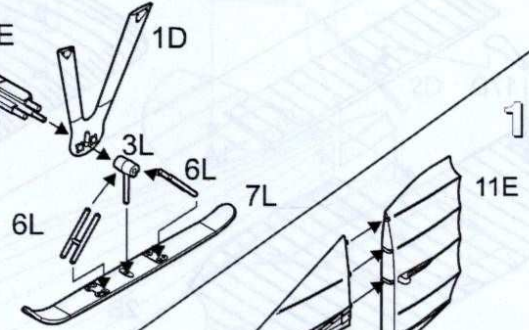


16 I

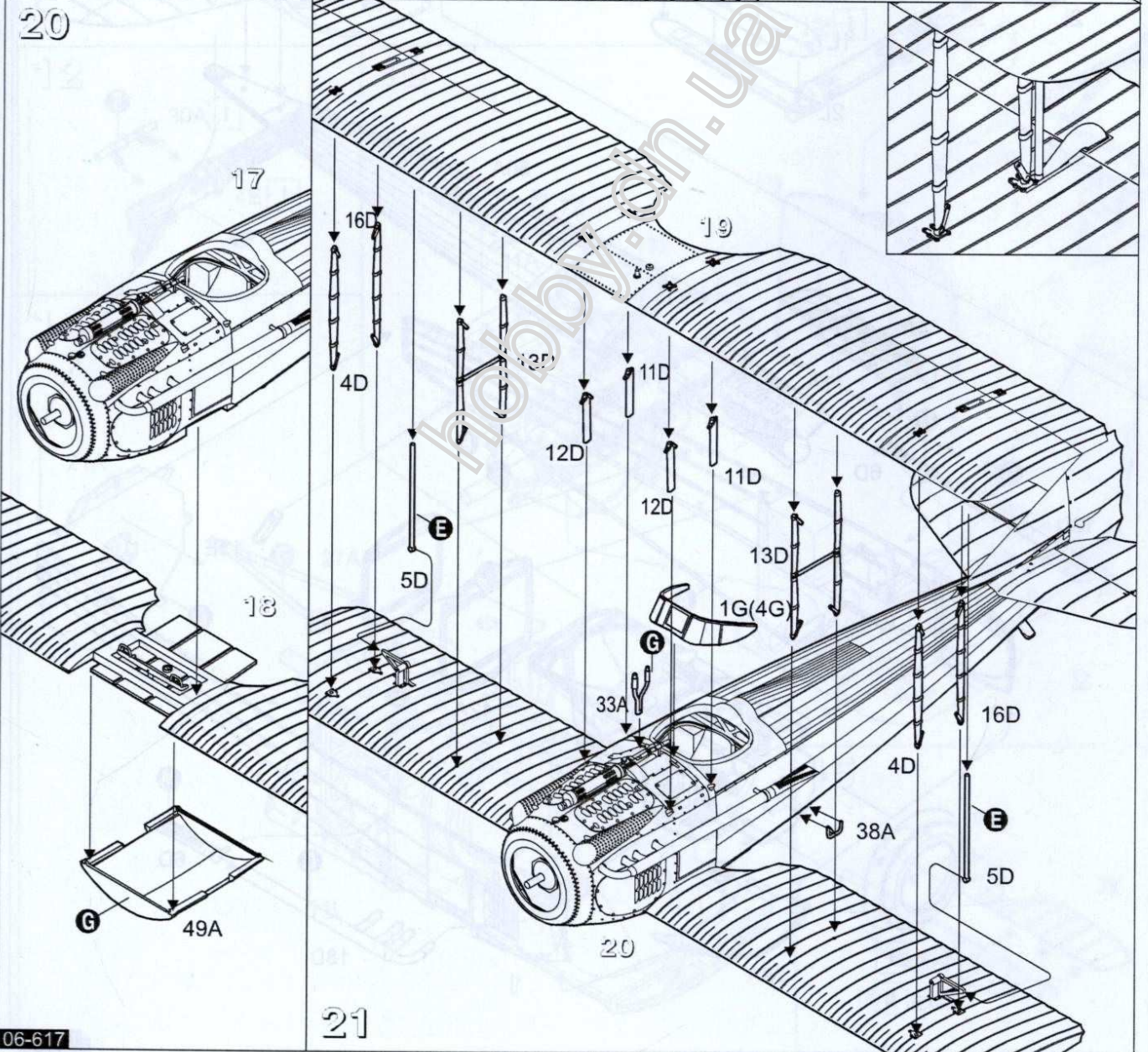
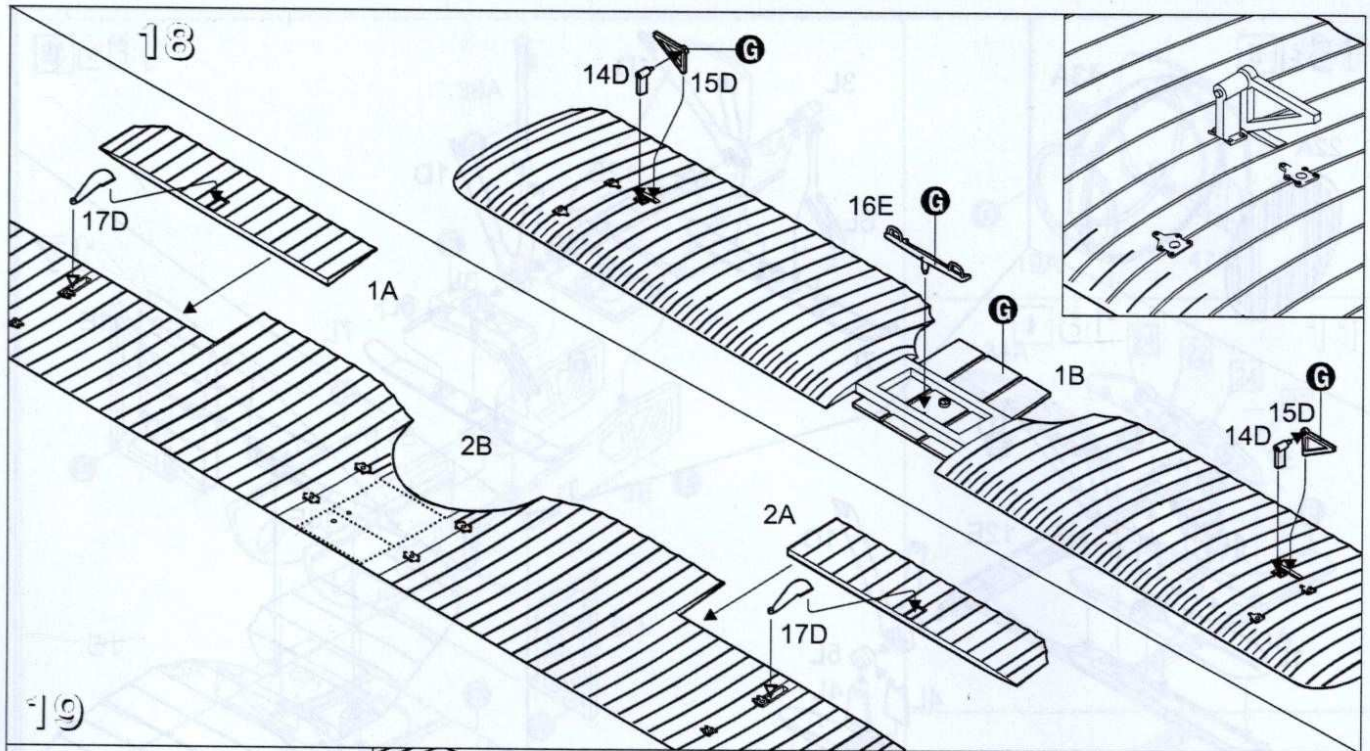
16a II

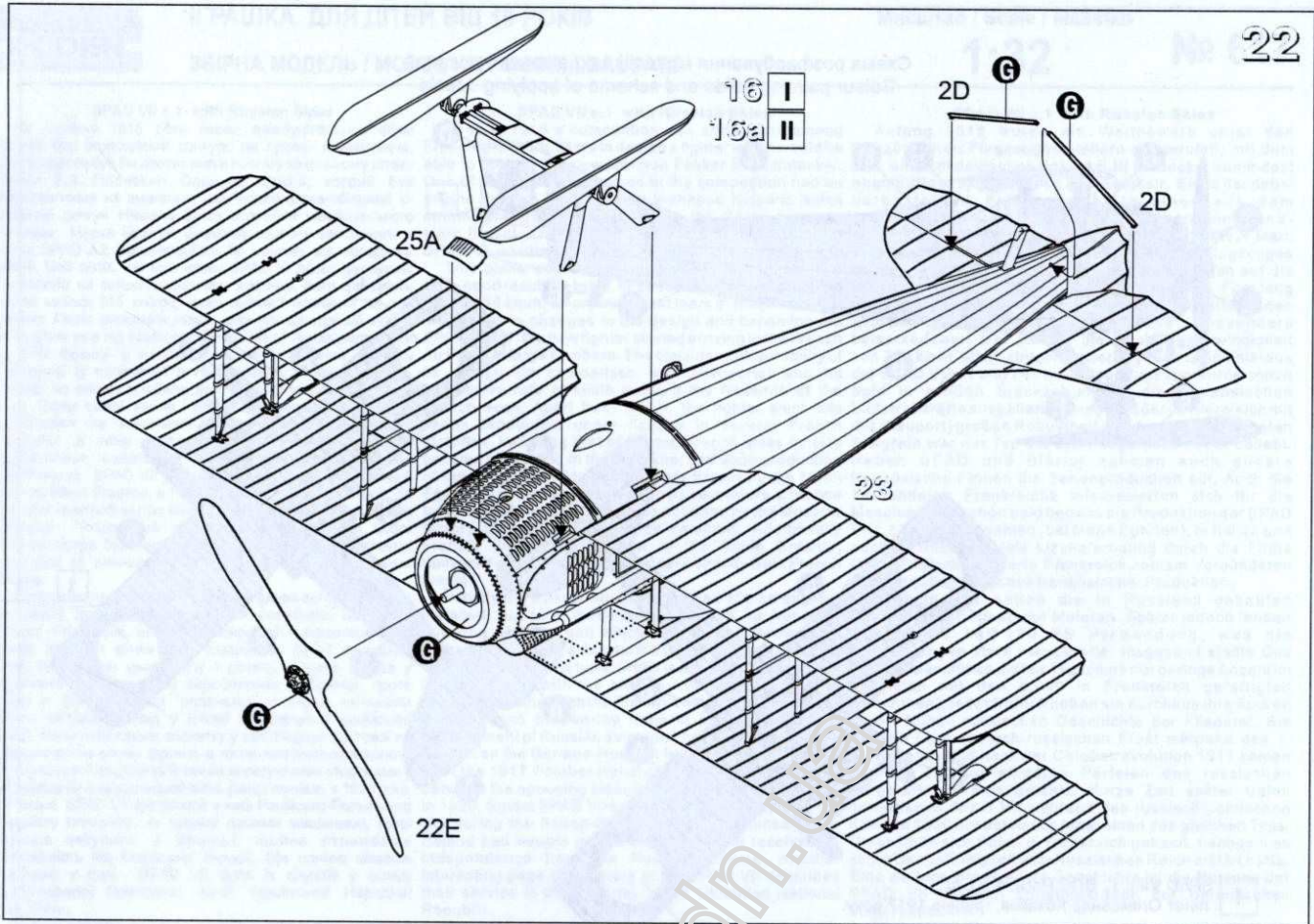


17

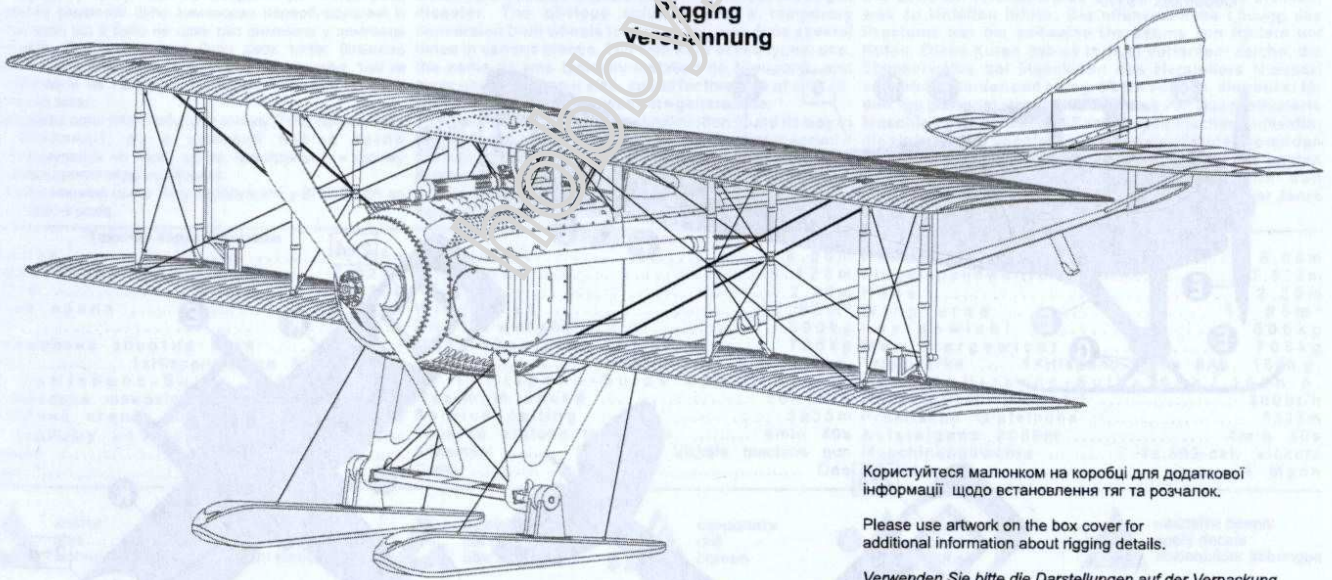


44A I
15a II





Встановлення тяг та розчалок
Rigging
Verspannung



Користуйтеся малюнком на коробці для додаткової інформації щодо встановлення тяг та розчалок.

Please use artwork on the box cover for additional information about rigging details.

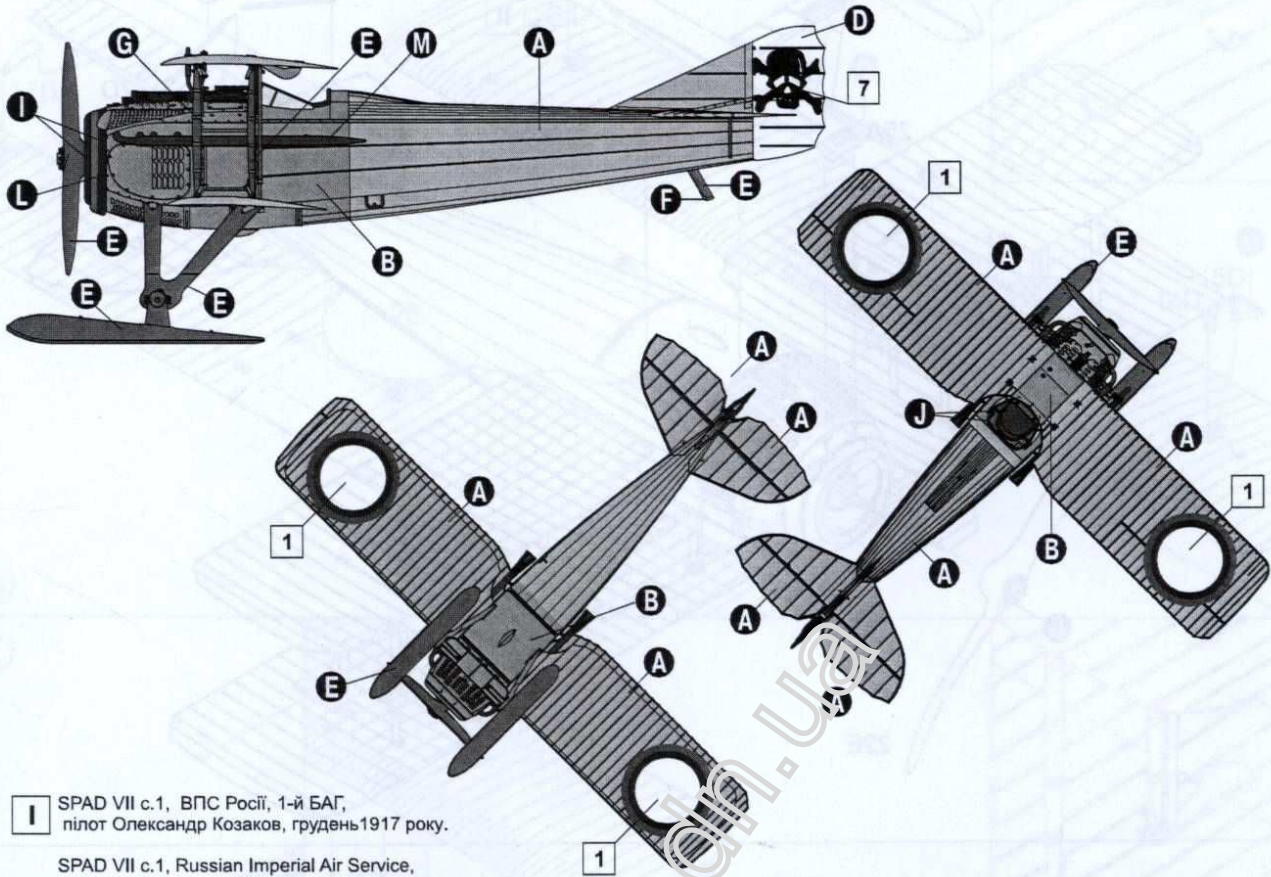
Verwenden Sie bitte die Darstellungen auf der Verpackung für zusätzliche Hinweise zur Verspannung.

Vallejo

A 71.074 Полотняний Matt Linen Beige, matt	B 71.026 Світлокоричневий Light brown Hellbraun	C 70.950 Чорний Black Schwarz	D 71.001 Білий White Weiss	E 71.077 Натуральне дерево Matt Natural Wood Naturholz, matt	F 70.863 Чорно-сталевий Gunmetal Eisen, metallic	G 71.065 Дюраль Aluminium Aluminium, metallic
H 70.999 Мідь Copper Kupfer	I 71.036 Червоне дерево Red wood Rotholz	J 70.018 Червона шкіра Red Leather Rotbraun	K 71.018 Чорно-зелений Black green Schwarzgrün	L 71.083 Оранжевий Orange Orange	M 71.080 Іржавий Rust Rostbraun	

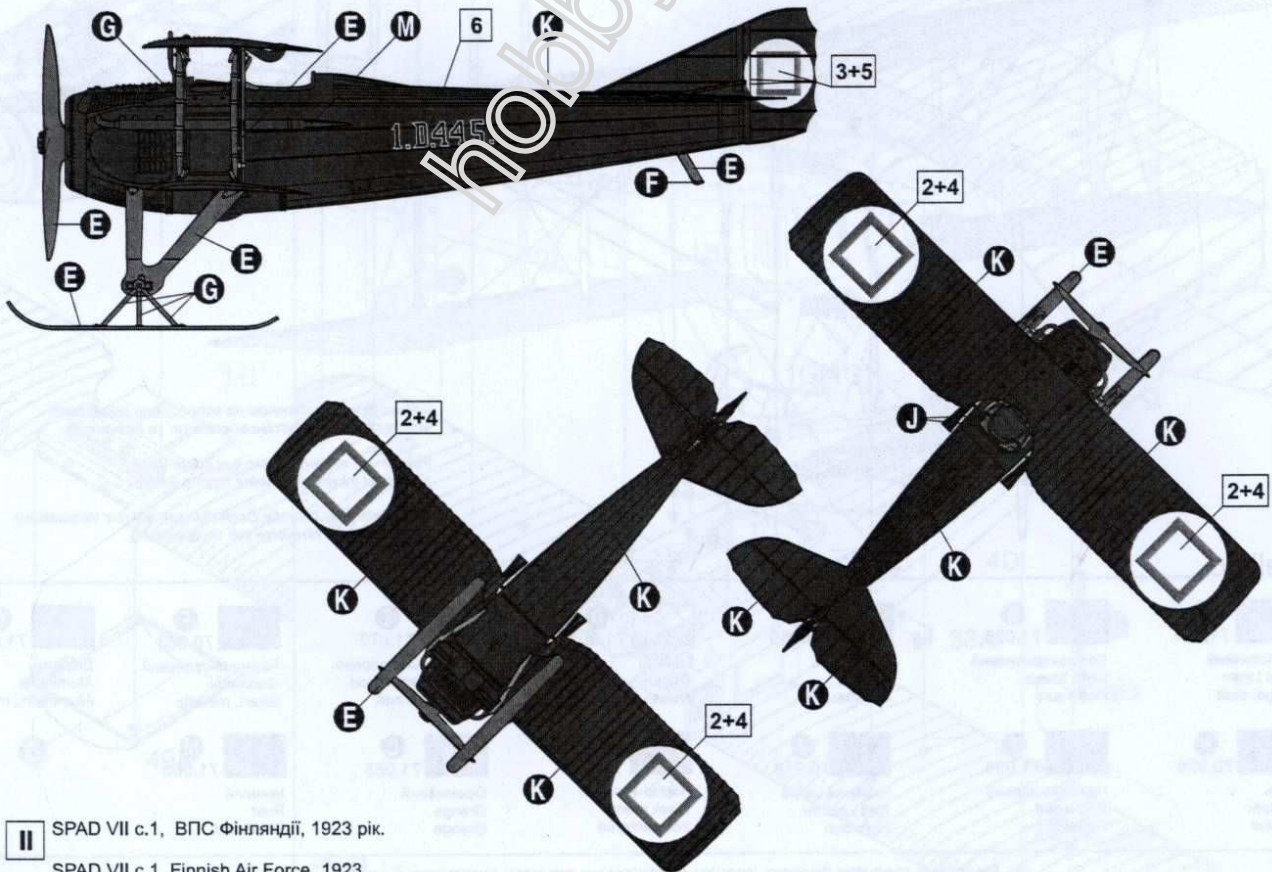
Виробник гарантує безпеку іграшки протягом усього часу експлуатації за умови її правильного використання і зберігання.

Схема розфарбування моделі і наклеювання декалей
 Colour painting guide and scheme of applying decals



I SPAD VII c.1, ВПС Росії, 1-й БАГ,
 пілот Олександр Козаков, грудень 1917 року.

SPAD VII c.1, Russian Imperial Air Service,
 1st Battle Airgroup, flown by Alexandr Kozakov,
 December 1917.



II SPAD VII c.1, ВПС Фінляндії, 1923 рік.
 SPAD VII c.1, Finnish Air Force, 1923.