

SPAD VIIc1

У 1916 році французька авіабудівельна фірма SPAD створила один з найуспішніших бойових літаків Першої Світової війни SPAD VIIc1, котрий став поруч із іншими відомими машинами свого часу справжньою іконою та використовувався аж до кінця Великої Війни. На хвилі успіху розробники вирішили ще більш вдосконалити конструкцію літака, не змінюючи її концептуально. Так в квітні 1917 року з'явився SPAD XIIIc1 - це один літак-ікона, котрий застосовувався у ВПС не лише Франції а й багатьох інших країн, а його застосування тривало і в післявоєнні роки.

В цілому новий винищувач у багатьох моментах дуже нагадував свого улавленого попередника, проте його розміри були більшими, змінилися форми капоту а також підпорок центроплану верхнього крила. Також змінилася форма руля напрямку, дещо іншим було скло кабіни пілота. Літаки раннішої побудови мали характерні заокруглені закінцівки верхнього та нижнього крил.

Перший політ нової машини відбувся 4 квітня 1917 року, літак випробовував один з найвідоміших французьких асів Рене Дорм. Літак розвив швидкість в 217 км за годину, а саме швидкість на той момент вважалась головною характеристикою винищувача, і цей показник виявився більш ніж задовільним.

Оскільки нові винищувачі, так само як і попередні вдалі розробки, були необхідні для фронту у значних кількостях, виробництво було розгорнуте не лише на потужностях фірми SPAD, а й на заводах фірм Bleriot, Bernard, Kellner, Nieuport та деяких інших. Загалом було замовлено близько 17 тисяч літаків цього типу, проте до кінця війни встигли виробити лише близько 8 тисяч, а всі інші контракти були анульовані одразу по закінченні війни.

Вже через декілька місяців після появи винищувача розпочалося серійне будівництво більш вдосконаленої його модифікації. Головною візуальною відмінністю були закінцівки крил спрямовані форми (на відміну від скруглених на ранніших машинах). Також новими були решітчасті радіатори та бічні жалюзі капотів.

Окрім ВПС Франції літак був запропонований Королівським ВПС Великої Британії, котрі використовували його попередника, проте, не зважаючи на укладені угоди, постачання цих літаків до Англії суттєво затягнулося, і лише поодинокі дивізіони Королівських ВПС використовували SPAD XIII. Іншим важливим експлуатантом цього літака були новостворені ВПС США, котрі на той час майже не мали літаків власної розробки і закуповували авіаційну техніку, передусім у Франції, у значних кількостях. Загалом літаками SPAD XIII було екіповано 16 ескадриль ВПС США. Також винищувачі цього типу були передані до ВПС Італії, на одному з них воював найкращий італійський ас Франческо Баракка.

Головною проблемою SPAD XIII була нестача більша робота нового двигуна Hispano Suiza 8Bc. Окрім проблеми із перегріванням, котру вдалося перемогти, додавалася інша - вібрація двигуна, котра зважала стабільному льоту. Через неї серійне виробництво час від часу призупинялося, що негативно впливало на імідж літака в цілому на фоні нових розробок інших виробників, котрі в останній період війни запропонували більш сучасні та вдосконалені винищувачі. Не зважаючи на це, SPAD XIII залишався у бойових підрозділах багатьох країн не лише до кінця війни, а й і у перші повоєнні роки.

SPAD VIIc1

In 1916, the French aircraft construction company SPAD created one of the most successful combat aircraft of the First World War, the SPAD VIIc1, which became a real icon alongside other famous machines of its time and was used until the end of the Great War. On the wave of success, the developers decided to further improve the design of the aircraft, without changing it conceptually. Thus, in April 1917, the SPAD XIIIc1 appeared - another iconic aircraft, which was used in the Air Force not only of France, but also of many other countries, and its use continued in the post-war years.

In general, the new fighter at many points was very similar to its glorified predecessor, but its dimensions were larger, the shape of the hood changed, as well as the support of the center plane of the upper wing. The shape of the rudder also changed, the glass of the cockpit was slightly different. Airplanes of early construction had typical rounded tips of the upper and lower wings.

The first flight of the new machine took place on April 4, 1917, the plane was tested by one of the most famous French aces, René Dorm. The plane developed a speed of 217 km per hour, and namely the speed at that time was considered the main characteristic of the fighter, and this indicator turned out to be more than satisfactory.

Since new fighters, as well as previous successful developments, were needed for the front in significant quantities, production was deployed not only at the facilities of the SPAD company, but also at the factories of Bleriot, Bernard, Kellner, Nieuport and some others. In total, about 17,000 aircraft of this type were ordered, but only about 8,000 were produced by the end of the war, and all other contracts were canceled immediately after the end of the war.

A few months after the appearance of the fighter, serial construction of its more advanced modification began. The main visual difference was the ends of the wings of a straightened shape (in contrast to the rounded ones on earlier cars). Also new were the grille, radiators, and side blinds of the hoods.

In addition to the French Air Force, the aircraft was offered by the Royal Air Force of Great Britain, which used its predecessor, however, despite the agreements, the delivery of these aircraft to England was significantly delayed, and only isolated divisions of the Royal Air Force used the SPAD XIII. Another important operator of this aircraft was the newly created US Air Force, which at that time had almost no aircraft of its own design and purchased aviation equipment, primarily from France, in significant quantities. In total, 16 squadrons of the US Air Force were equipped with SPAD XIII aircraft. Fighters of this type were also transferred to the Italian Air Force, the best Italian ace Francesco Barakka fought on one of them.

The main problem of the SPAD XIII was the unstable operation of the new Hispano Suiza 8Bc engine. In addition to the problem of overheating, which was overcome, another was added - the vibration of the engine, which interfered with stable flight. Because of it, serial production was suspended from time to time, which negatively affected the image of the aircraft as a whole against the background of new developments by other manufacturers, who in the last period of the war offered more modern and improved fighters. Despite this, the SPAD XIII remained in the combat units of many countries not only until the end of the war, but also in the first post-war years.

SPAD VIIc1

Im Jahr 1916 entwickelte der französische Flugzeughersteller SPAD mit der SPAD VIIc1 eines der erfolgreichsten Jagdflugzeuge des Ersten Weltkriegs. Es zählte zu den berühmten Flugzeugen seiner Zeit und wurde bis zum Ende des Krieges eingesetzt. Mit diesem Erfolg im Rücken beschlossen die Konstrukteure, das Flugzeug weiterzuentwickeln, ohne das Grundkonzept zu verändern. So erschien im April 1917 mit der SPAD XIIIc1 ein weiteres berühmtes Flugzeug, welches nicht nur von den französischen, sondern auch von den Luftstreitkräften vieler anderer Länder genutzt wurde - auch noch in den ersten Nachkriegsjahren.

Im Allgemeinen ähnelte der neue Jäger stark dem berühmten Vorgänger, hatte jedoch größere Abmessungen. Die Form der Motorabdeckungen und die Streben des oberen, mittleren Abschnitts der Tragflächen wurden verändert. Das Seitenrudder wurde modifiziert und die Windschutzscheibe des Piloten war ebenfalls anders geformt. Frühe Serienmaschinen der SPAD XIII wiesen abgerundete Enden an den Tragflächen auf.

Der Erstflug des neuen Typs fand am 4. April 1917 statt und René Dorm, eines der berühmtesten französischen Fliegerasse, war der Pilot. Die Maschine erreichte eine Höchstgeschwindigkeit von 217 km/h. Zu einer Zeit, als Geschwindigkeit ein Hauptmerkmal von Jagdflugzeugen war, galt dieser Wert als mehr als zufriedenstellend.

Da man neue Jagdflugzeuge, die SPAD, ebenso sowie andere erfolgreiche Neuentwicklungen, in großen Mengen an der Front benötigte, wurde die Produktion nicht nur der Firma SPAD aufgenommen, sondern auch in den Werken von Bleriot, Bernard, Kellner, Nieuport und einigen weiteren. Insgesamt wurden etwa 17.000 Flugzeuge dieses Typs bestellt. Bis Kriegsende konnten davon jedoch nur etwa 8.000 Stück davon fertiggestellt werden. Die noch offenen Lieferungen wurden nach dem Ende der Feindseligkeiten umgehend storniert.

Einige Monate nach dem Erscheinen des Jägers nahm man erste Modifikationen oder Verbesserungen vor. Der wichtigste optische Unterschied bestand in einer eher eckigen Form der Tragflächenenden (im Gegensatz zu den abgerundeten Enden bei den früheren Maschinen). Ebenfalls neu waren der Kühlergrill, die Kühler und die Seitenverkleidungen des Motors.

Neben der französischen Luftwaffe wurde das Flugzeug auch dem britischen Royal Flying Corps angeboten, das bereits den Vorgängertyp einsetzte. Trotz der Vereinbarungen verzögerte sich die Lieferung dieser Flugzeuge an Großbritannien jedoch derart, dass nur zwei RFC-Staffeln überhaupt die SPAD XIII flogen. Ein weiterer wichtiger Betreiber dieses Flugzeugs war der neu geschaffene US Army Air Service, der zu dieser Zeit kaum Flugzeuge aus eigener Fabrikation besaß und die benötigte Ausrüstung in erheblichen Mengen zumeist aus Frankreich bezog. Insgesamt wurden so 16 Staffeln der USAAS mit der SPAD XIII ausgerüstet. Zusätzlich wurden Jagdflugzeuge dieses Typs an das italienische Corpo Aeronautico Militare geliefert. Auch Francesco Baracca, das erfolgreichste italienische Fliegerass, flog den Typ.

Das Hauptproblem der SPAD XIII bestand im unzuverlässigen, neuen Hispano Suiza 8Bc-Triebwerk. Neben dem Problem der Überhitzung, das gelöst werden konnte, kam ein weiteres hinzu - eine Vibration des Triebwerks, was einen ruhigen Flug störte. Daher wurde die Produktion zeitweise eingestellt, was dem allgemeinen Ruf des Flugzeugs schadete - besonders im Vergleich mit den Neuentwicklungen anderer Hersteller, die in der zweiten Kriegshälfte modernere und bessere Jagdflugzeuge im Angebot hatten. Trotzdem blieb die SPAD XIII nicht nur bis zum Kriegsende, sondern auch bis in die ersten Nachkriegsjahre hinein in den Flieger-einheiten vieler Länder im Einsatz.

Технічні характеристики

Розмах крила, м	8.24
Довжина загальна, м	6.25
Висота загальна, м	2.60
Площа крила, м кв	20.20
Вага власна, кг	601
Вага зльотна, кг	856
Швидкість максимальна, км/год	222
Дальність польоту, км	405
Практична стеля, м	6500
Озброєння	2 x 7.7mm Lewis
Двигун	1 x 220 к.с. Hispano Suiza 8Bc
Екіпаж, осіб	1

Performances

Wingspan, m	8.24
Length, m	6.25
Height, m	2.60
Wing area, sq. m.	20.20
Empty weight, kg	601
Max. take-off weight, kg	856
Max. speed, km/h	222
Flight range, km	405
Service ceiling, m	6500
Arming	2x7.7mm Lewis
Engine	1x200 h.p. Hispano Suiza 8Ba
Crew	1

Technische Charakteristik

Spannweite, m	8.24
Länge, m	6.25
Höhe, m	2.60
Flügelfläche, m²	20.20
Leergewicht, kg	601
Max. Startgewicht, kg	856
Höchstgeschwindigkeit, km/h	222
Reichweite, km	405
Dienstgipfelhöhe, m	6500
Bewaffnung	2x7.7 mm Lewis
Triebwerk	1x200 h.p. Hispano Suiza 8Ba
Besatzung	1

Інструкція
УВАГА - Прочитати обов'язково!

Перед початком роботи уважно вивчіть інструкцію для складання моделі. Деталі з рамок вирізати за допомогою гострого ножа або гострозубців. Нумери 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.

Instructions
ATTENTION - Useful advice!

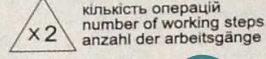
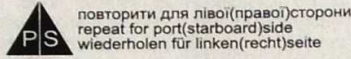
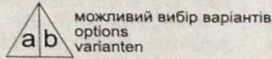
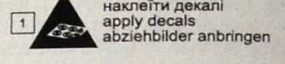
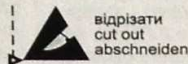
Read the instructions carefully prior to assembly. Remove parts from frame with a sharp knife or a pair of scissors and trim away excess plastic. Do not pull off parts. Numbers of parts are marked figures: 1, 2, 3... Frames, in which the part is situated, are marked by capital letters: A, B, C... For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

Instruction
ACHTUNG - Ein nützlicher Rat!

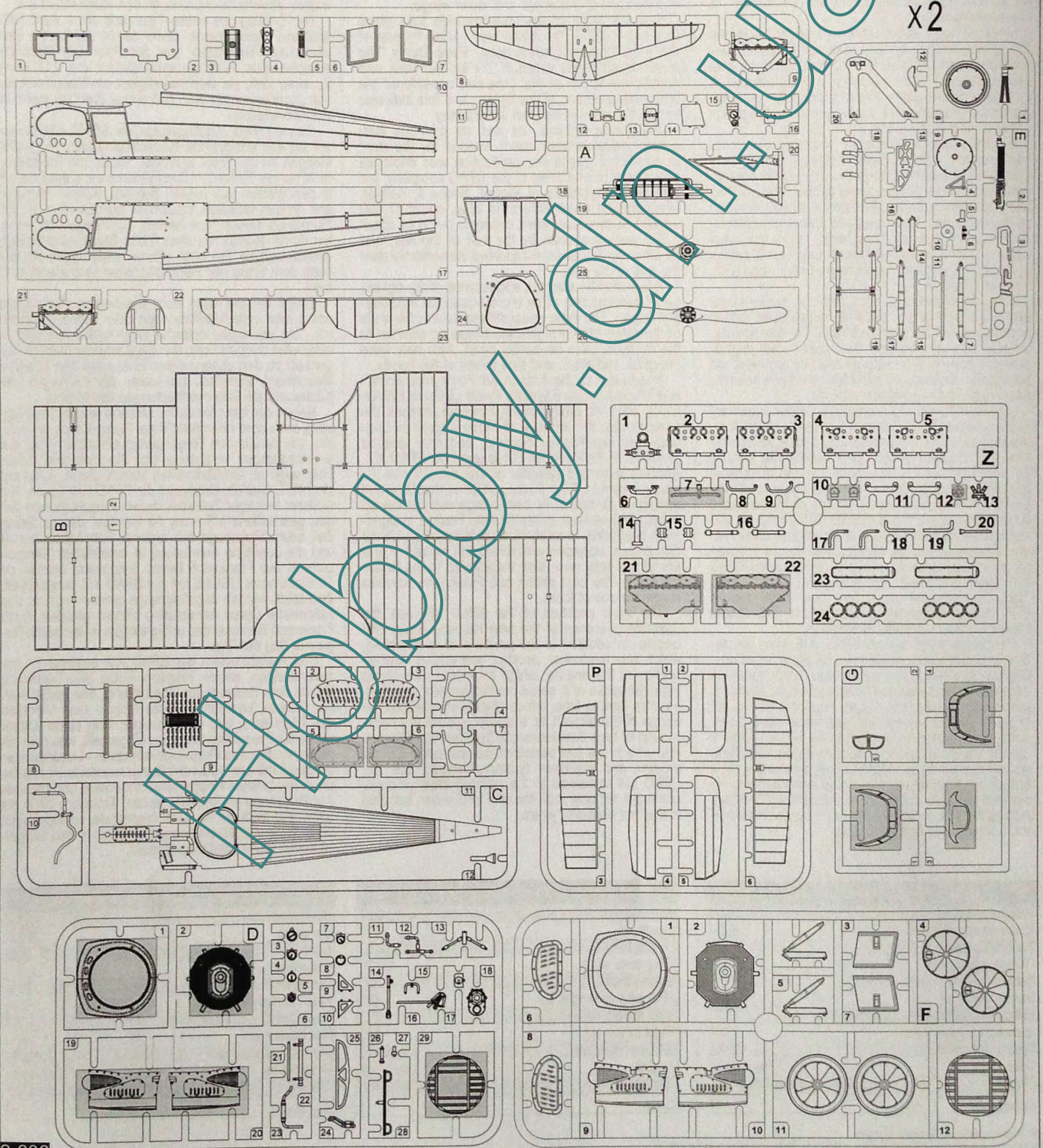
Von der Montage die Zeichung aufmerksam studieren. Die einzelnen Montageteile mit einem Messer oder einer Schere vom Spritzling sorgfältig entfernen. Nummern der Einzelteile sind als Ziffer: 1, 2, 3... Der Rahmen, in welchem sich der Einzelteil befindet, wird als grosser Latienbuchstabe angegeben: A, 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 abheben. Um eine bessere Haftung zu erzielen, die Abziehbilder mit einem reinen Tuch andrücken.

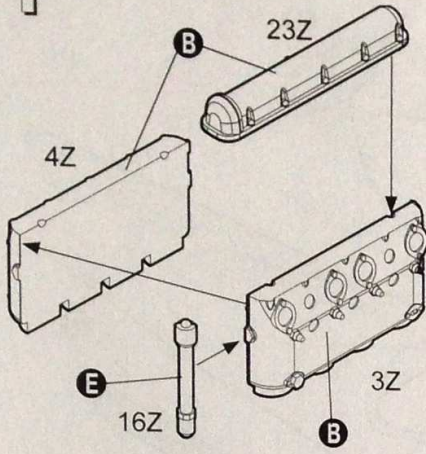


Комплектність іграшки: Рамки – 10 шт. Інструкція – 1 шт. Кольорова вкладка – 1 шт. Декаль – 1 шт. Коробка – 1 шт.

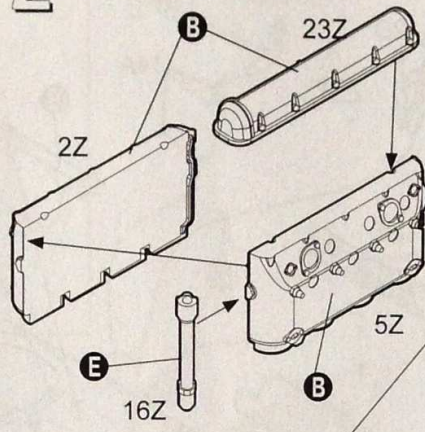
Деталі, що не використовуються –



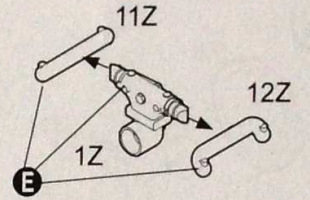
1



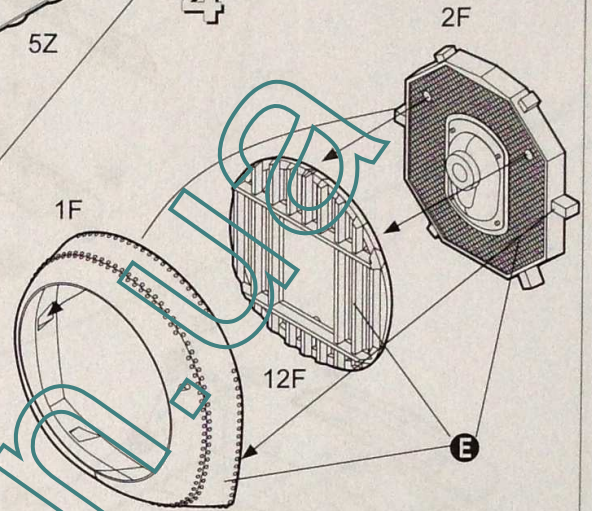
2



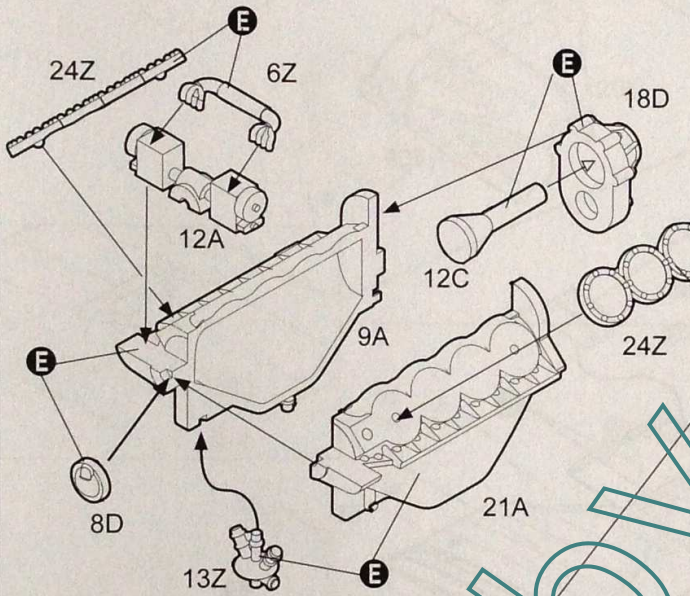
3



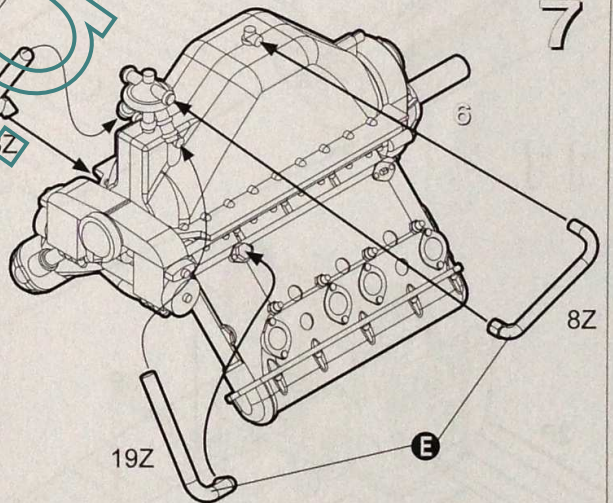
4



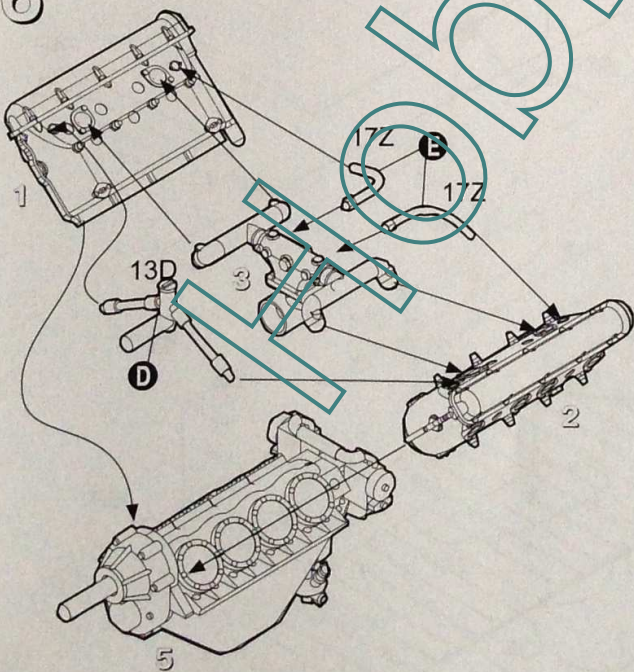
5



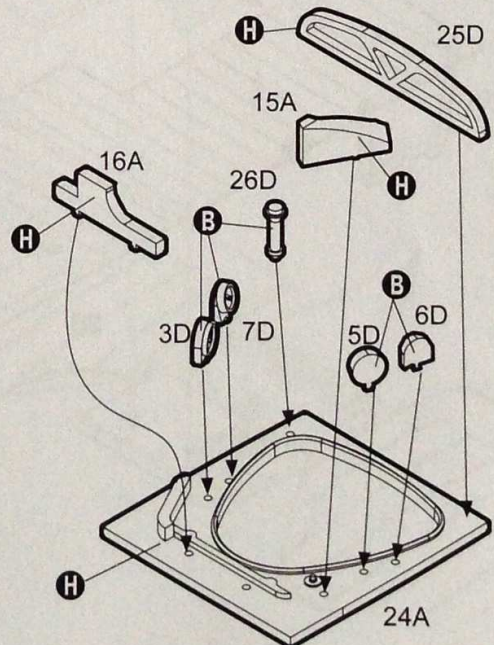
7



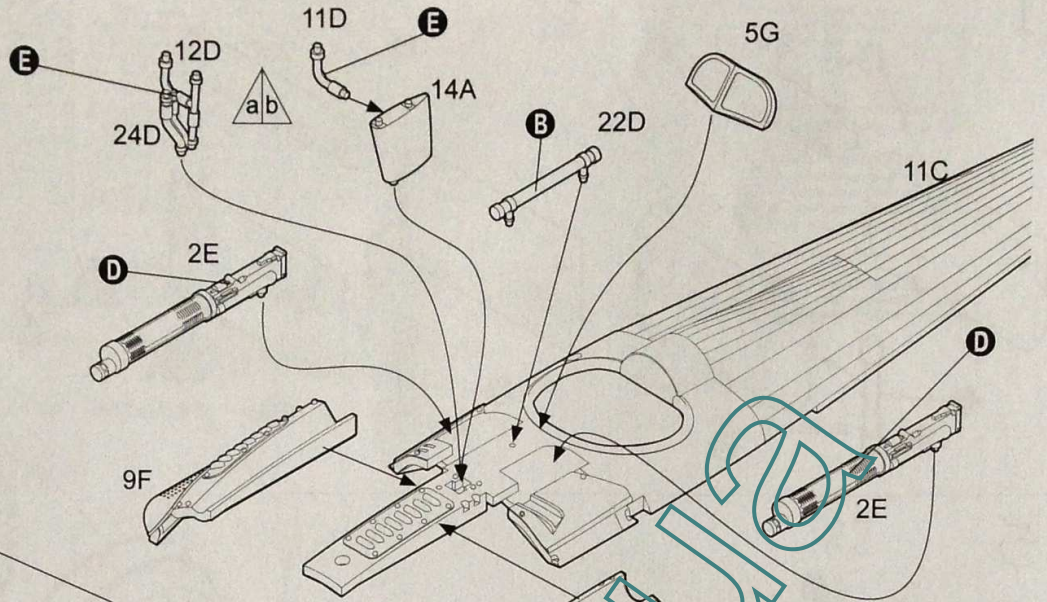
6



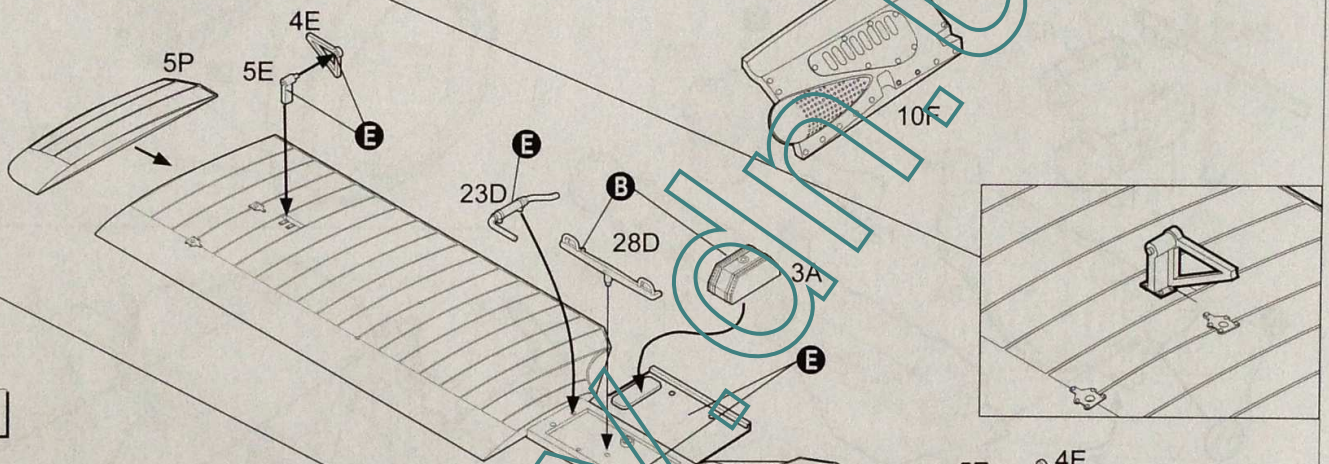
8



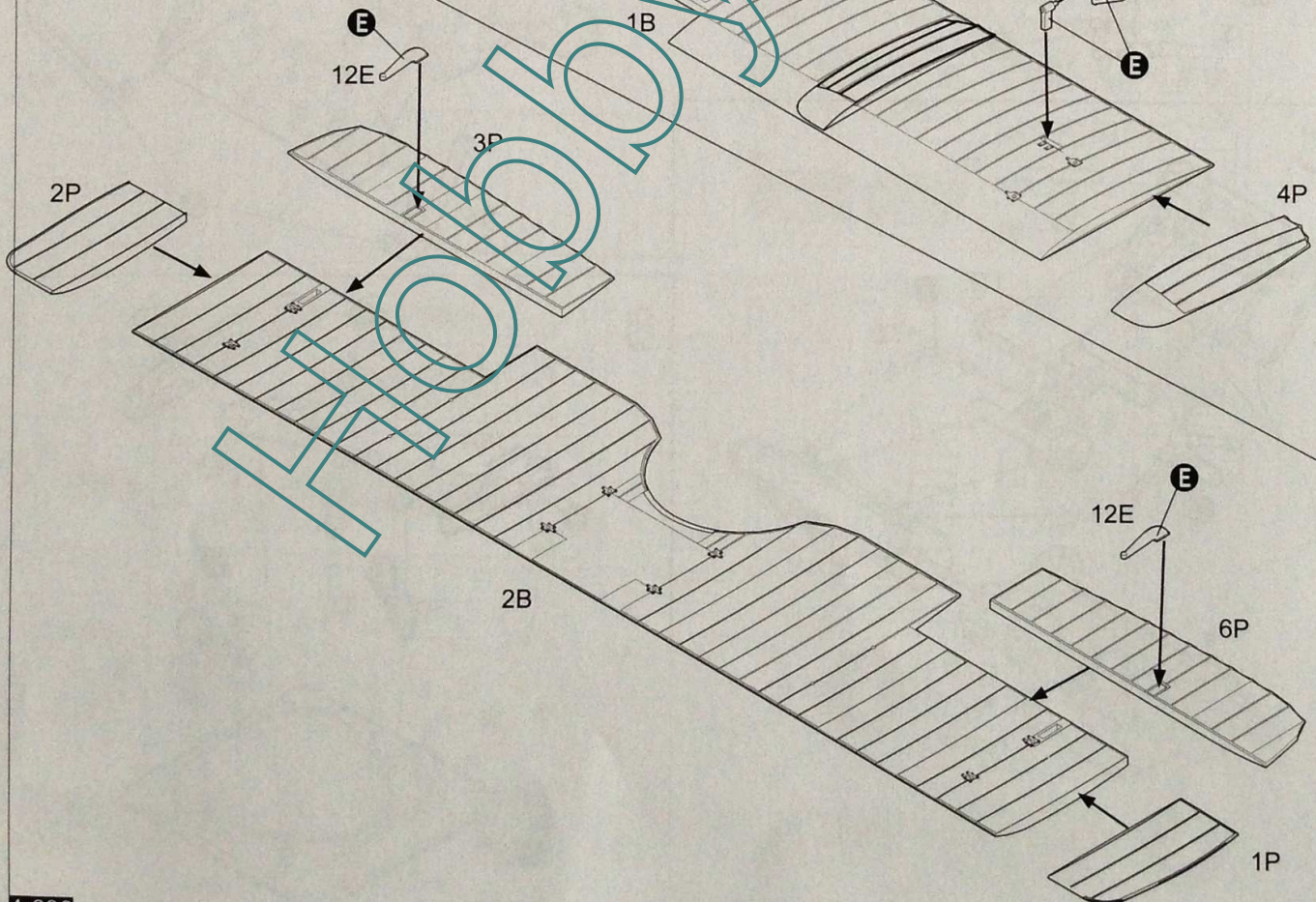
9



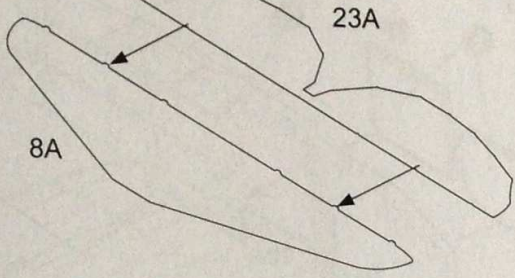
10



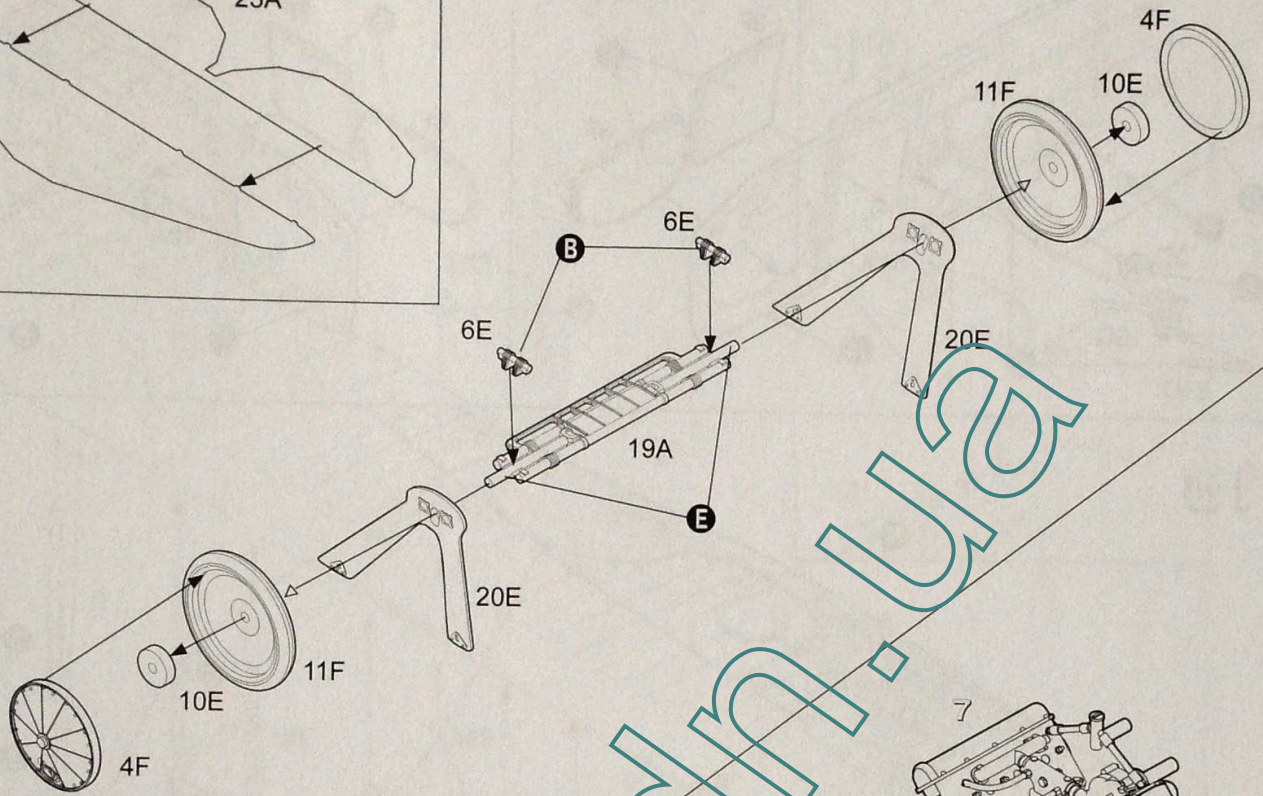
11



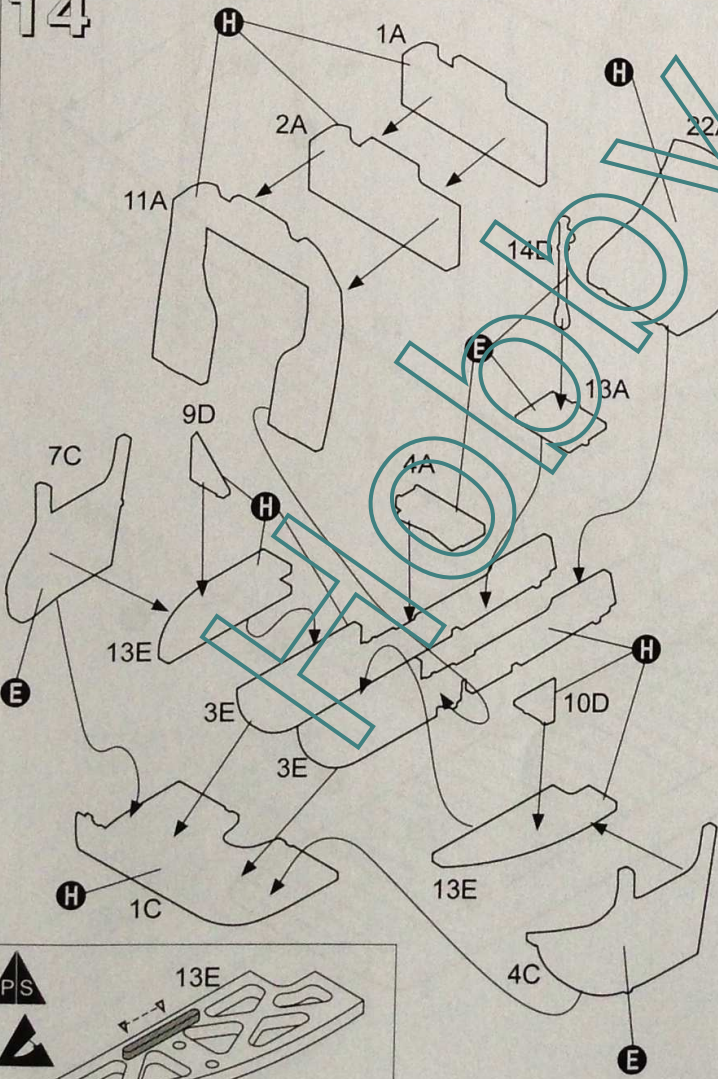
12



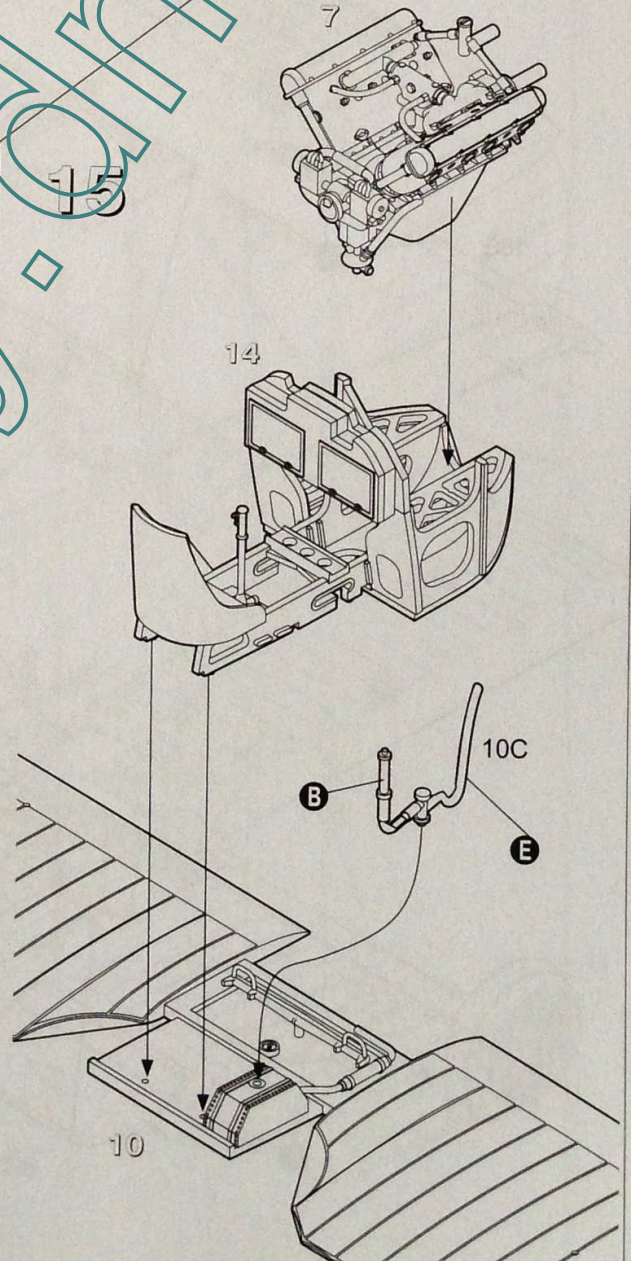
13

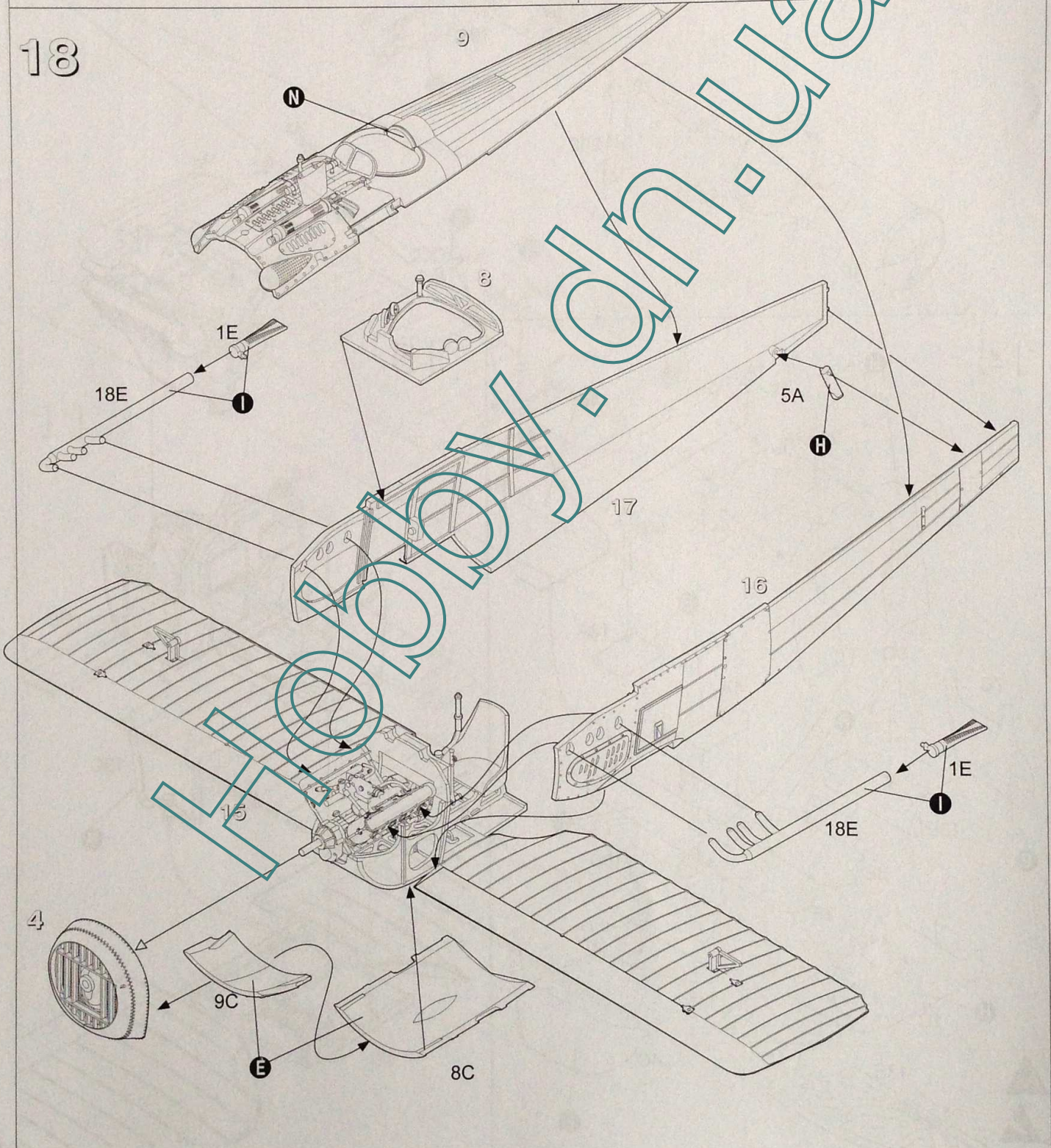
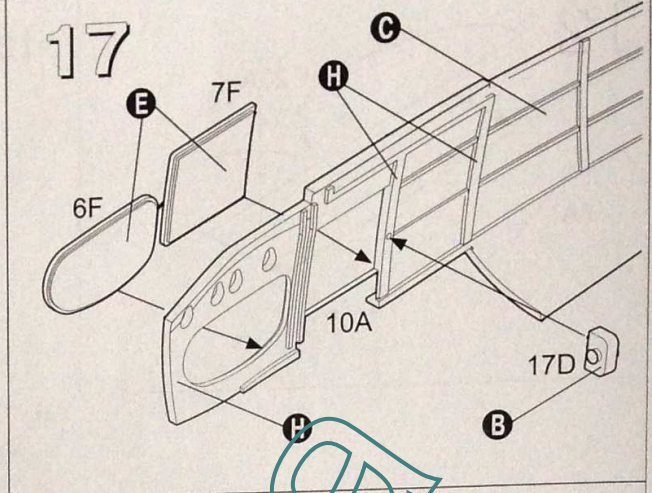
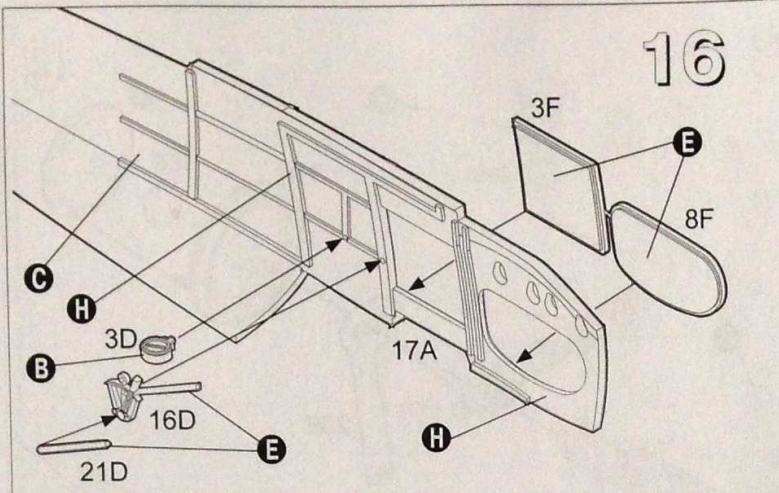


14



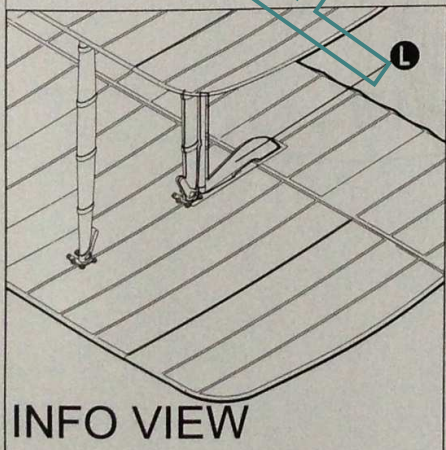
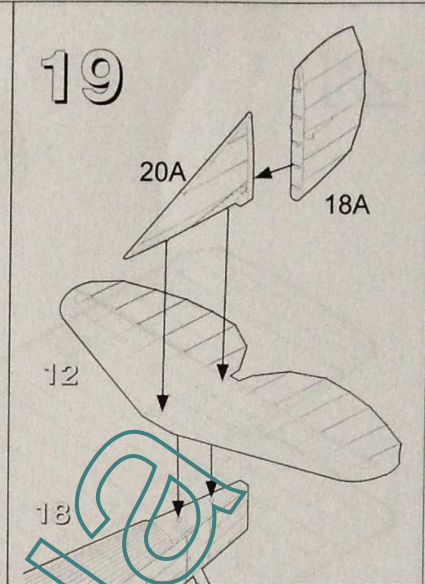
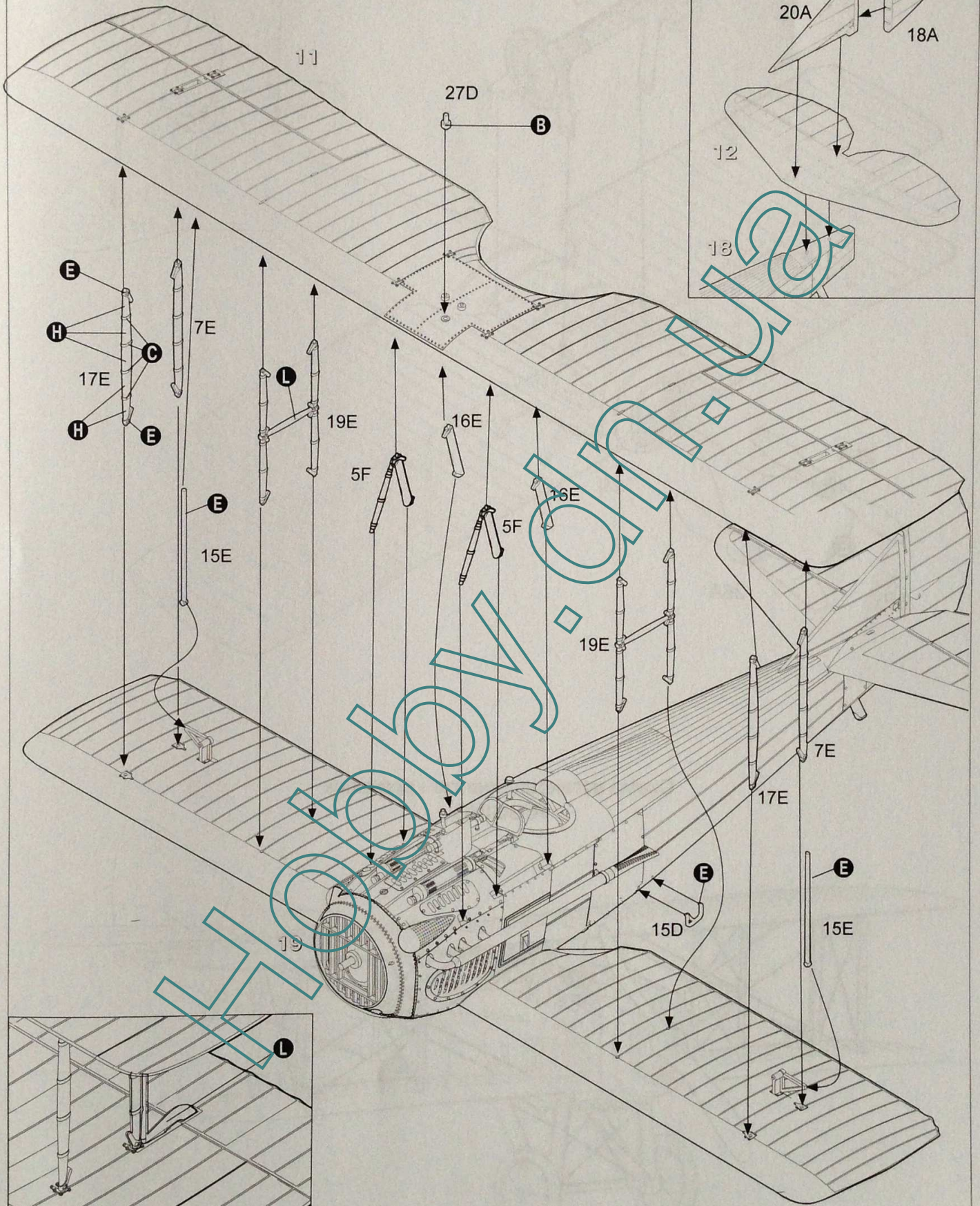
15





20

19



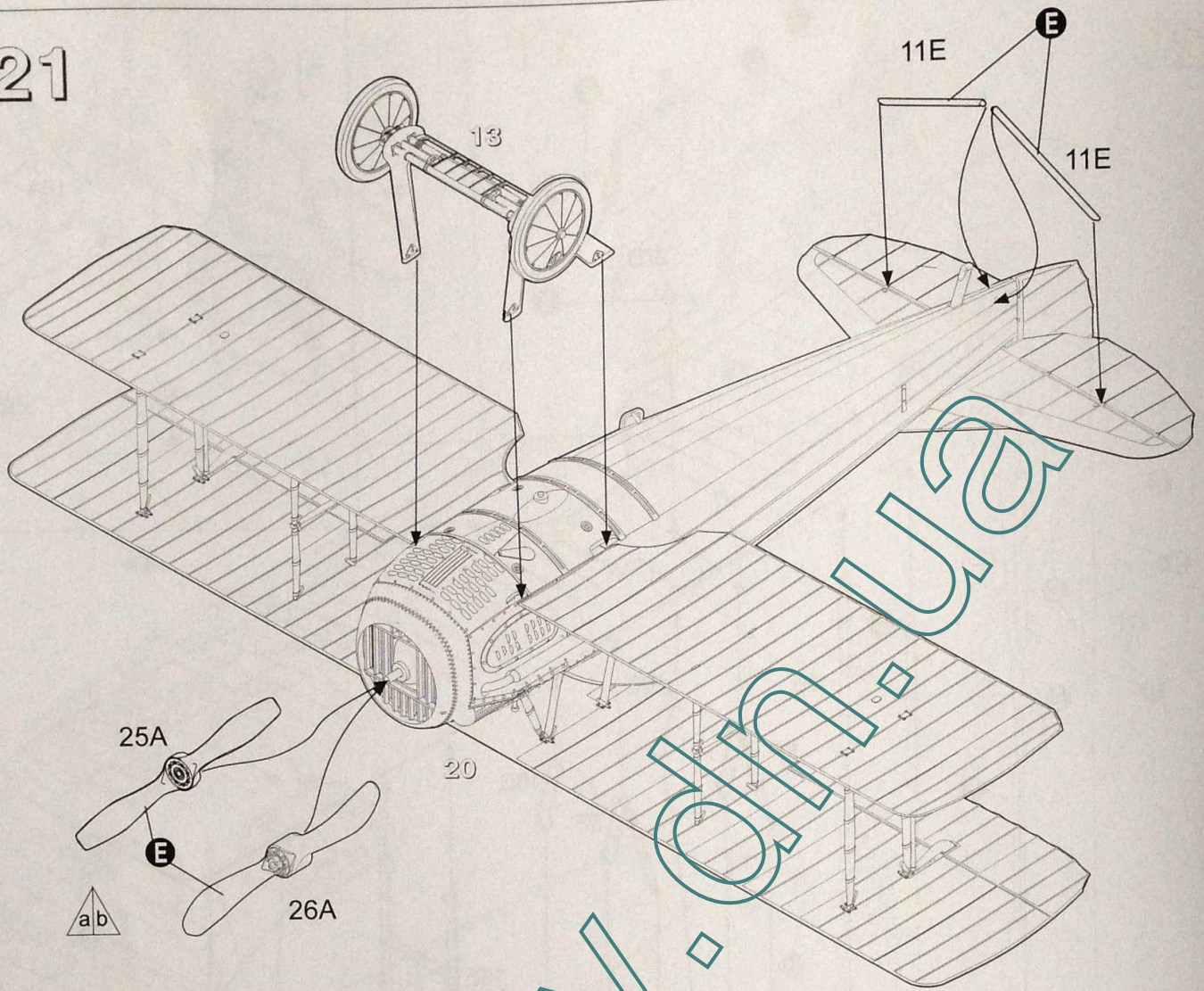


Схема встановлення тяг і розчалок
RIGGING

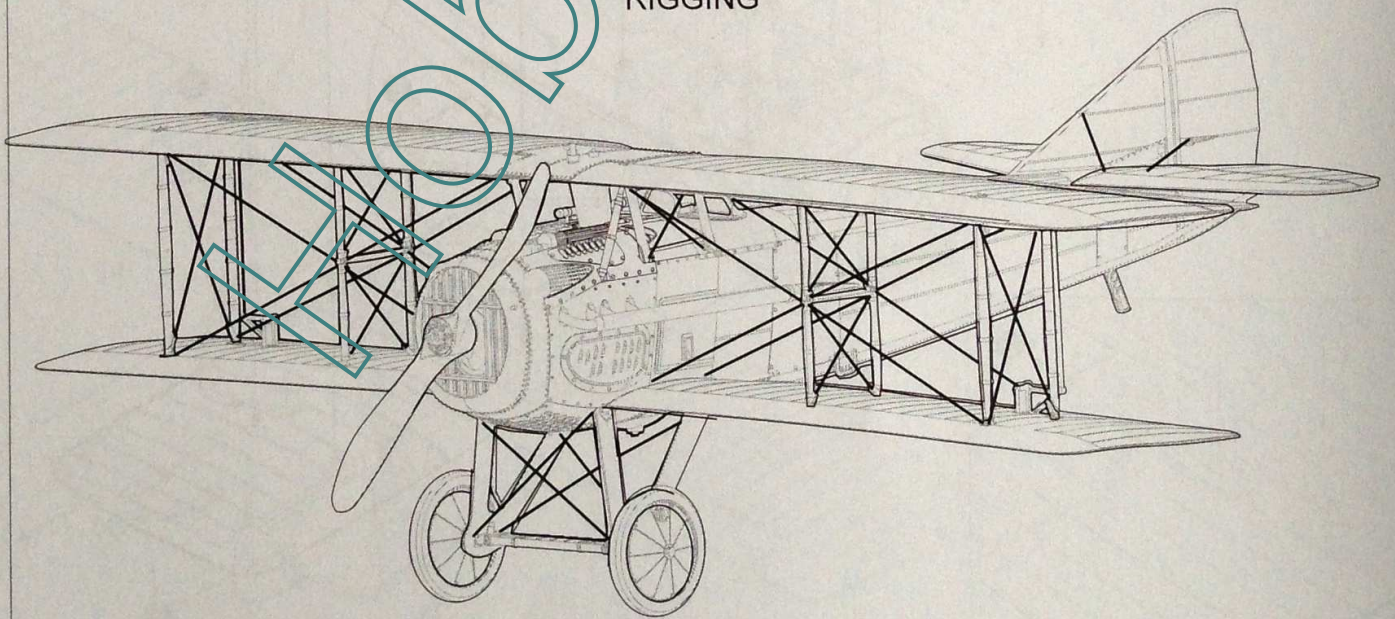


Схема розфарбування моделі і наклеювання декалей Colour painting guide and scheme of applying decals

vallejo

I SPAD XIII c.1 S. 15202; Військово-повітряні сили США в Європі, 1-а група перехоплення, 27-й авіаційний підрозділ, пілот: лейтенант Френк Люк, летовище Ремберкур, Франція, вересень 1918 року

SPAD XIII c.1 S. 15202; USAAF, AEF, 1st Pursuit Group, 27th Aero Squadron, pilot: Lt. Frank Luke, Rembercourt Airfield, France, September 1918



II SPAD XIII c.1 S 4523; Військово-повітряні сили США в Європі, 1-а група перехоплення, 94-й авіаційний підрозділ, пілот: капітан Едвард Вернон Рікенбакер, летовище Фукокурт, Франція, липень 1918 року

SPAD XIII c.1 S 4523; USAAF, AEF, 1st Pursuit Group, 94th Aero Squadron, pilot: Capt. Edward Vernon Rickenbacker, Foucaucourt Airfield, France, July 1918

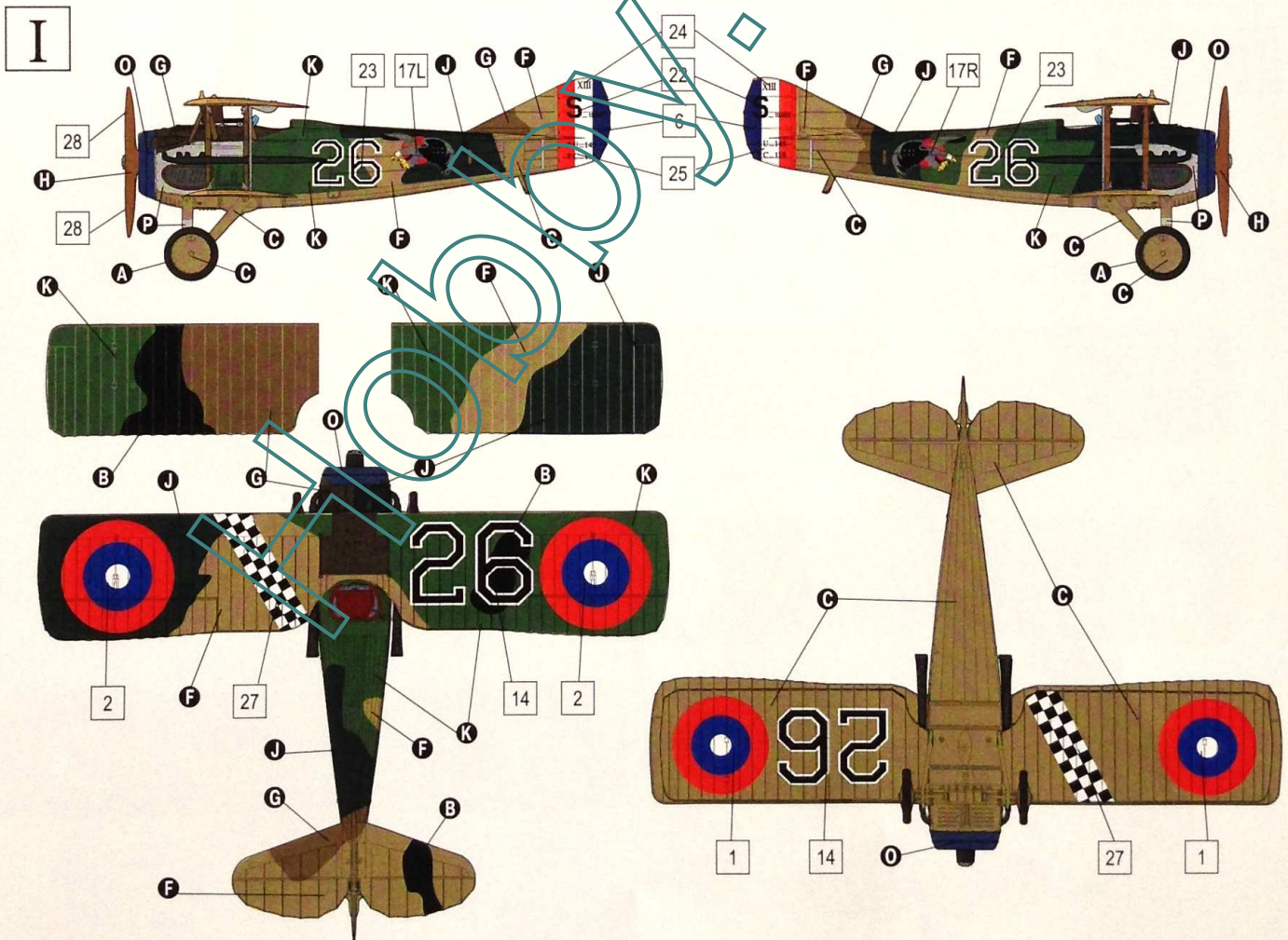


III SPAD XIII c.1 S. 10039, «Lt. Verdier»; Військово-повітряні сили Франції, авіаційний підрозділ GC 13/Spa 65, пілот: лейтенант Шарль Нунгессер, летовище Вільє-Сен-Жорж, Франція, серпень 1918 року

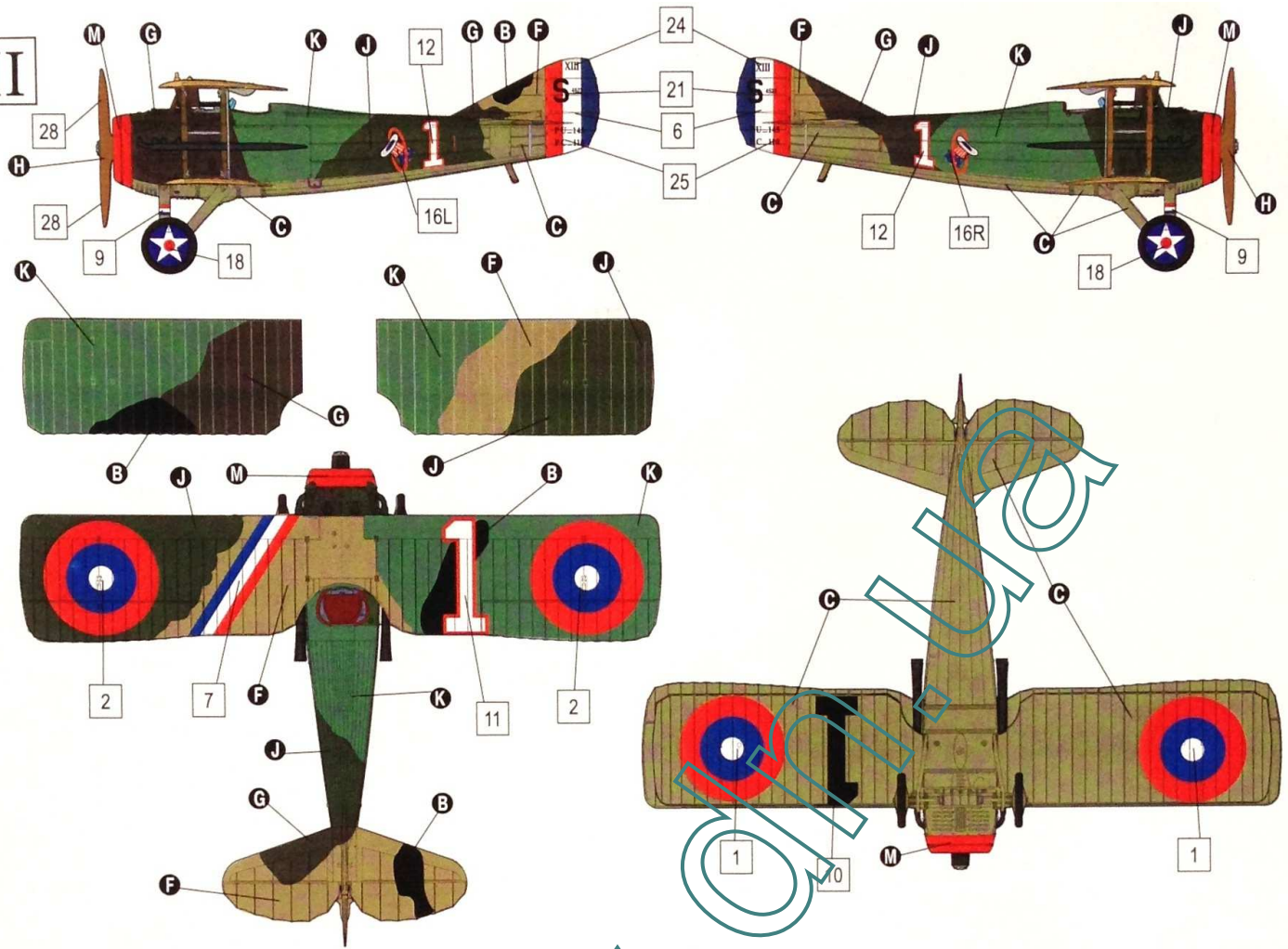
SPAD XIII c.1 S. 10039, «Lt. Verdier», French Armed Forces, GC 13/Spa 65, pilot: Lt. Charles Nungesser, Villes-Saint George Airfield, France, August 1918



A	70.862	Dark Grey	Темно-сірий
B	70.950	Black	Чорний
C	70.074	Linen	Полотняний
D	70.863	Gunmetal	Чорно-сталевий
E	70.864	Steel	Сталевий
F	70.917	Satin Oak	Брудно-жовтий
G	70.941	Chocolate	Шоколадний
H	71.077	Natural Wood	Дерево
I	71.080	Rust	Ржавий
J	70.891	Dark Green	Темно-зелений
K	70.974	Pale Green	Світло-зелений
L	70.886	Pale Stone	Сіро-коричневий
M	70.817	Red	Червоний
N	70.818	Leather	Шкіра
O	70.930	Dark Blue	Синій
P	71.062	Aluminium	Алюміній



II



III

