RODEN

ІГРАШКА. ДЛЯ ДІТЕЙ ВІД 10 РОКІВ

ЗБІРНА МОДЕЛЬ / MODEL KIT / MODELLBAUSATZ

Масштаб / Scale / Maßstab

1:32

№ 607

RAF S.E.5a (w/Wolseley Viper)

Історія найуспішнішого Британського винищувача Першої Світової війни розпочалася в 1916 році, коли талановиті інженери Г.Фолланд, Дж.Кенворсі та Ф.Гудден з фірми Royal Aircraft Factory вирішили застосувати на літаку нової конструкції новий французький 150-сильний двигун Hispano Suiza. Перший політ прототипа RAF SE5 відбувся в останні дні 1916 року, а в квітні 1917 року перші машини надійшли до складу 56-го Дивізіону Кролівського Повітряного Корпусу. Пізніше літак модифікували - він отримав більш потужний 200-сильний двигун Hispano Suiza і назву RAF SE5a. Льотні показники нового винищувача більш ніж задовольняли військових - RAF SE5a виявився дуже успішним, проте кількість вироблених літаків була незначною через проблеми із двигуном. 200-сильний Hispano Suiza виявився занадто недоведеним, а його виробництво у великих кількостях постійно зіштовхувалося із безліччю проблем. До того ж, цей двигун був потрібен для французьких винищувачів SPAD.

На теренах Об'єднаного Королівства ліцензію на побудову двигуна Hispano Suiza отримала фірма Wolseley Motors Ltd. Незначна кількість SE5a мала двигун Wolseley Adder, котрий, в дійсності, був копією Hispano Suiza, але він теж виявився ненадійним. Інженерам фірми Wolseley Motors довелося суттєво вдосконалити конструкцію Hispano Suiza - при значній зовнішній схожості із попередником це був новий двигун, який отримав назву Wolseley Viper. Потужність двигуна залишилась незмінною, проте тепер його робота під час польоту була стабільною і надійною. Нарешті наприкінці 1917 року Королівський Повітряний Корпус отримав справжню машину для завоювання переваги у небі. RAF SE5a із двигуном Wolseley Viper дещо відрізнявся від попередника - його радіатор був більш "прямокутним" і мав жалюзі нової форми. Характеристики SE5a із двигуном Wolseley Viper теж покращилися - зросла максимальна швидкість та швидкість підйому. За маневреністю SE5a дещо поступався свому найближчому конкурентові Sopwith Camel, проте за іншими показниками вони були майже "на рівних". Наприкінці 1917 року літак почав надходити до підрозділів Королівського Повітряного Корпусу, при цьому чимало раніш вироблених RAF SE5a із двигуном Hispano Suiza при капітальному ремонті отримували новий двигун Viper.

В середині 1918 року RAF SE5a відігравав значну роль на Західному Фронті - 15 дивізіонів мали на озброєнні цей винищувач. Ще три дивізіони воювали на Македонському фронті, два - на Близькому Сході, один - в Месопотамії. До лав Протиповітряної Оборони теж передали деяку кількість RAF SE5a, вони служили у чьотирьох підрозділах ППО.

За досить короткий час RAF SE5a набув репутації справжнього літака-солдата. Німецькі пілоти прозвали його „прямокутноносим" і завжди з особливою обережністю вступали в двобій із ним. Найвідоміші аси Британської Імперії Мік Меннок, Джеймс МакКадден, Біллі Бішоп, Ендрю Бьюкемп Проктор та багато інших отримали велику кількість повітряних перемог, пілотуючи SE5a.

Окрім Королівських ВПС, RAF SE5a отримали Американські Експедиційні сили, що воювали на Західному Фронті. Ще декілька машин передали у Британські Домініони - Австралію, Канаду та Південно-Африканський Союз. Під час Громадянської війни у більшовицькій Росії в 1919-1920 рр. Принаймні два RAF SE5a потрапили до рук більшовиків та воювали із чорними зірками на фюзеляжі та крилах.Після закінчення Великої Війни чимало RAF SE5a потрапили до США, де вони застосовувалися аж до середини 1920-х років. Одразу після закінчення озброєння англійські машини дуже швидко пішли на злам, у той час як американські RAF SE5a потрапили до приватних власників і застосовувалися ще довгий час у якості поштових, кур'єрських та „акробатичних". Чимало з них мали кінематографічну кар"єру, приймаючи участь у багатьох голлівудських кінострічках (як, наприклад, у епічному фільмі Говарда Хьюза "Hells Angels"). Ще під час війни незначна кількість RAF SE5a була перероблена на двомісний учбовий літак для навчання майбутніх пілотів.

Загалом було вироблено 5205 літаків починаючи із перших SE5 і до найбільш вдалих SE5a із двигуном Wolseley Viper. Без жодного сумніву, RAF SE5a був, є, і залишається однією із найвеличніших сторінок історії авіації XX сторіччя.

RAF S.E.5a (w/Wolseley Viper)

The history of the most successful British fighter of the First World War began in 1916, when the Royal Aircraft Factory's talented engineers, H.P. Folland and J. Kenworthy, decided to employ the new French 150 h.p. Hispano Suiza engine in a plane of new design. The first flight of the prototype RAF S.E.5 in the hands of test pilot F.W. Goodden took place towards the end of 1916, and in April 1917 the first machines were delivered to 56 Squadron of the Royal Flying Corps. Later the design was modified; it received the more powerful 200 h.p. Hispano Suiza engine and became the RAF S.E.5a.

The performance of the new fighter more than satisfied the military: the S.E.5a was to be very successful, however its mass production was continually affected by problems with the newly developed Hispano Suiza 200 h.p. engine. There were many difficulties involved in manufacturing it in sufficient quantity and, in addition, this engine was required by the French SPAD fighters.

In the United Kingdom the license for construction of the Hispano Suiza engine was acquired Wolseley Motors Ltd. An insignificant number of the S.E.5a had the Wolseley Adder engine which, actually, was a copy of the Hispano Suiza, but it too appeared unreliable. Wolseley Motors engineers were obliged to improve the basic Hispano Suiza design. Externally similar to its predecessor, the new engine was named the Wolseley Viper. The capacity of the engine remained constant, however now its running during flight was stable and reliable. So at last, at the end of 1917, the Royal Flying Corps had received the right machine to gain an advantage in the sky. The RAF S.E.5a with the Wolseley Viper engine differed somewhat from the earlier version, its radiator being noticeably more rectangular.

Flight characteristics of the S.E.5a with the Wolseley Viper engine also improved both maximum speed and rate of climb. In maneuverability the S.E.5a did concede something to its nearest competitor, the Sopwith Camel; however, in other respects they were almost on equal terms. The plane began its operational service in Royal Flying Corps squadrons at the end of 1917. Thus many RAF S.E.5a were produced with the Hispano Suiza engine and saw a lot of action before they received the new engine at major overhaul. By the middle of 1918 the S.E.5a was playing a significant role on the Western Front - 15 squadrons were armed with this fighter. Three more squadrons were at war on the Macedonian front, two in the Near East, and one in Mesopotamia. A quantity of S.E.5a were also transferred to Home Defence, where they served in 4 squadrons.

In very quick time the RAF S.E.5a gained a reputation it keeps to the present day. German pilots always took extra care before entering into a duel with it. Famous British Empire aces - Mick Mannock, James McCudden, Billy Bishop, Andrew Beauchamp-Proctor and many others - achieved plenty of victories piloting the S.E.5a.

Apart from the Royal Flying Corps, the RAF S.E.5a was delivered to the American forces which were at war on the Western Front. Some more machines were transferred to the British Dominions - Australia, Canada and the South African Union. During the Civil War in Russia in 1919-20, at least two S.E.5a came into the hands of the Bolsheviks and went to war with black stars on their fuselage and wings. After the termination of the Great War many S.E.5a found their way to the USA where they were operated right up to the mid 1920s. After being disarmed most English machines quickly went to the breaker's yard, but many American S.E.5a went into private hands and were used for a long time in postal service and for acrobatics. A lot of them had cinema careers, taking part in many Hollywood films (for example, Howard Hughes's epic film 'Hells Angels'). During the war and afterwards, a small quantity of S.E.5a were converted to two seaters for the training of future pilots. Overall, 5,205 planes - from the first S.E.5 up to the most successful S.E.5a with Wolseley Viper engine - were produced. Without any doubt, the RAF S.E.5a was, and is, deservedly prominent in the pages of the history of Twentieth Century aviation.

RAF S.E.5a (w/Wolseley Viper)

Die Geschichte dieses erfolgreichsten britischen Jägers aus der Zeit des 1. Weltkrieges begann im Jahr 1916. Da entschlossen sich die Konstrukteure H.P. Folland und J. Kenworthy von der „Royal Aircraft Factory", das neue 150 PS Hispano Suiza Triebwerk in einem neuen Flugzeugentwurf zu verwenden. Der erste Flug des Prototyps der RAF S.E.5, mit dem Testpiloten F.W. Goodden am Steuer, fand Ende 1916 statt und im April 1917 wurden die ersten Maschinen an das 56. Squadron des Royal Flying Corps geliefert. Nach weiteren Modifikationen und dem Einbau des stärkeren 200 PS Hispano Suiza Motors entstand daraus die S.E.5a. Mit den Leistungsdaten des neuen Jägers war das Militär sehr zufrieden: die S.E.5a wurde sehr erfolgreich, obwohl die Serienproduktion immer wieder durch Probleme mit dem neu entwickelten 200 PS Hispano Suiza Motor beeinträchtigt wurde. Er konnte kaum in ausreichenden Stückzahlen produziert werden, zumal er auch für die französischen Spad Jäger verwendet wurde.

Im Vereinigten Königreich erwarb Wolseley Motors Ltd. die Lizenz zum Bau dieses Hispano Suiza Motors. Eine kleine Anzahl von S.E.5a wurde mit dem Wolseley Adder Motor versehen, der eine Kopie des Hispano Suiza Triebwerk war und sich ebenfalls als unzuverlässig erwies. Die Konstrukteure der Firma Wolseley überarbeiteten daher das Triebwerk nochmals und dieser erhielt die Bezeichnung Wolseley Viper. Die Leistungen des Motor blieb die gleiche, jedoch lief er nun zuverlässig. So erhielt nun Ende 1917 das Royal Flying Corps endlich die Maschine, mit der es die Luftüberlegenheit erlangen konnte. Die RAF S.E.5a mit dem Wolseley Viper Motor unterschied sich etwas von früheren Versionen der Kühler hatte eine etwas rechteckigere Form.

Die Flugeigenschaften der RAF S.E.5a mit dem Wolseley Viper Triebwerk verbesserten sich nochmals besonders die Höchstgeschwindigkeit und die Steigrate. Die Wendigkeit war im Vergleich mit der Sopwith Camel etwas geringer, jedoch waren beide Maschinen sonst in etwa vergleichbar. Ende 1917 begann der Einsatz der Maschine beim Royal Flying Corps und etliche andere S.E.5a wurden nach dem Einsatz bei einer großen Überholung mit dem neuen Triebwerk ausgerüstet. Mitte 1918 spielte die S.E.5a eine wichtige Rolle an der Westfront 15 Squadrons flogen diesen Typ. Drei weitere Einheiten flogen ihn in Mazedonien und zwei weitere im Nahen Osten. Eine Anzahl von S.E.5a, wurden auch an die Einheiten der Home Defence geliefert 4 Squadrons waren damit ausgerüstet.

In kurzer Zeit erwarb sich die S.E.5a einen guten Ruf, der sich bis heute gehalten hat. Deutsche Piloten überlegten es sich zweimal, bevor sie sich auf einen Kampf gegen diesen Flugzeugtyp einließen. Viele Asse des britischen Empires, darunter Mick Mannock, James McCudden, Billy Bishop, Andrew Beauchamp-Proctor und viele andere, erzielten mit der S.E.5a zahlreiche Luftsiege.

Neben dem Royal Flying Corps, wurde die S.E.5a auch von dem Amerikanern an der Westfront geflogen. Weitere Maschinen wurden an die britischen Dominions abgegeben - Australien, Kanada und die Südafrikanische Union. Während des russischen Bürgerkrieges (1920-22) fielen zwei S.E.5a in die Hände der Bolschewiken und wurden, mit schwarzen Sternen an Rumpf und Tragflächen, von ihnen eingesetzt. Nach Kriegsende gelangten viele S.E.5a in die Vereinigten Staaten, wo sie bis Mitte der Zwanziger Jahre geflogen wurden. Die meisten englischen S.E.5a wurden bald verschrottet, während sie in den USA noch lange im Postdienst, bei Flugschauen oder aber von Privatleuten geflogen wurden. Einige wurden mit Kameras ausgerüstet und in Hollywoodfilmen verwendet (darunter auch Howard Hughes Werk „Hells Angels"). Während und nach dem Krieg wurde eine Anzahl von S.E.5a zu Zweisitzern für Schulungszwecke umgebaut. Insgesamt wurden 5.205 Maschinen gebaut von der ersten S.E.5 bis zur erfolgreichen S.E.5a mit Wolseley Viper Motor. Ohne Zweifel hat sich die S.E.5a ihren Ehrenplatz in der Geschichte der Fliegerei des 20. Jahrhunderts verdient.

Технічні характеристики		Performances		Technische Charakteristik	
Розмах крила, м	8,11	Span, m	8,11	Spannweite, m	8,11
Довжина загальна, м	6,37	Lenth, m	6,37	Länge, m	6,37
Площа крила, м²	22,83	Wing area, m²	22,83	Flugelflache, m²	22,83
Швидкість, макс., км/год.	203	Speed max, km/h	203	Hochtstgeschwindigkeit, km/St	203
Час підйому на 3000м, хв,сек.	12,20	Climb 3000m, min.sec	12,20	Aufsteigens 3000m, min.s	12,20
Вага зльотна, кг	895	Take-off weight, kg	895	Startgewicht, kg	895
Час у польоті, год	2,5	Time in fly, h	2,5	Flugzeit, St	2,5
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

Зроблено в Україні / Made in Ukraine

ТОВ Інструментальний завод "Роден", 03062, м.Київ, вул. Невська 7а, оф.35

Інструкція
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 фарбувати 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 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 wich the part is situated, are marked by capital letters: **A, B, C**... For parts, wich 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 einzeinen Montageteile mit einem Messer oder einer Schere vom Spritzling sorfälling entfemen. 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 Plastikkleibstoff verwenden.

Anweisungen für Abziehbilder-Anbringung: Die benötigten Abziehbilder vom Blatt abschneiden, in einGlas 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.

клеїти / glue / kleben

не клеїти / don't glue / nicht kleben

відрізати / cut out / abschneiden

свердлити / drill / bohren

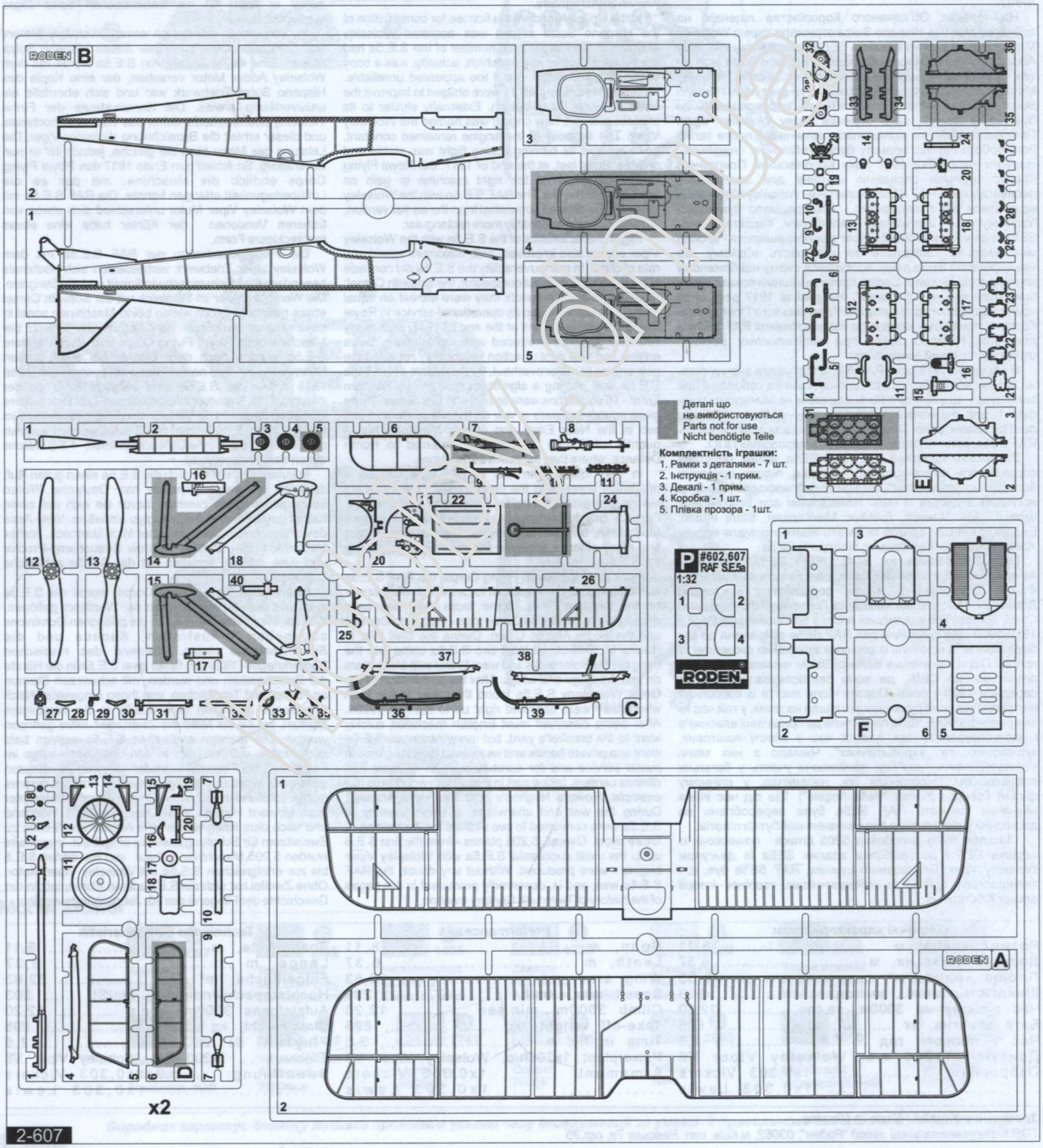
фарбувати / paint / färben

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

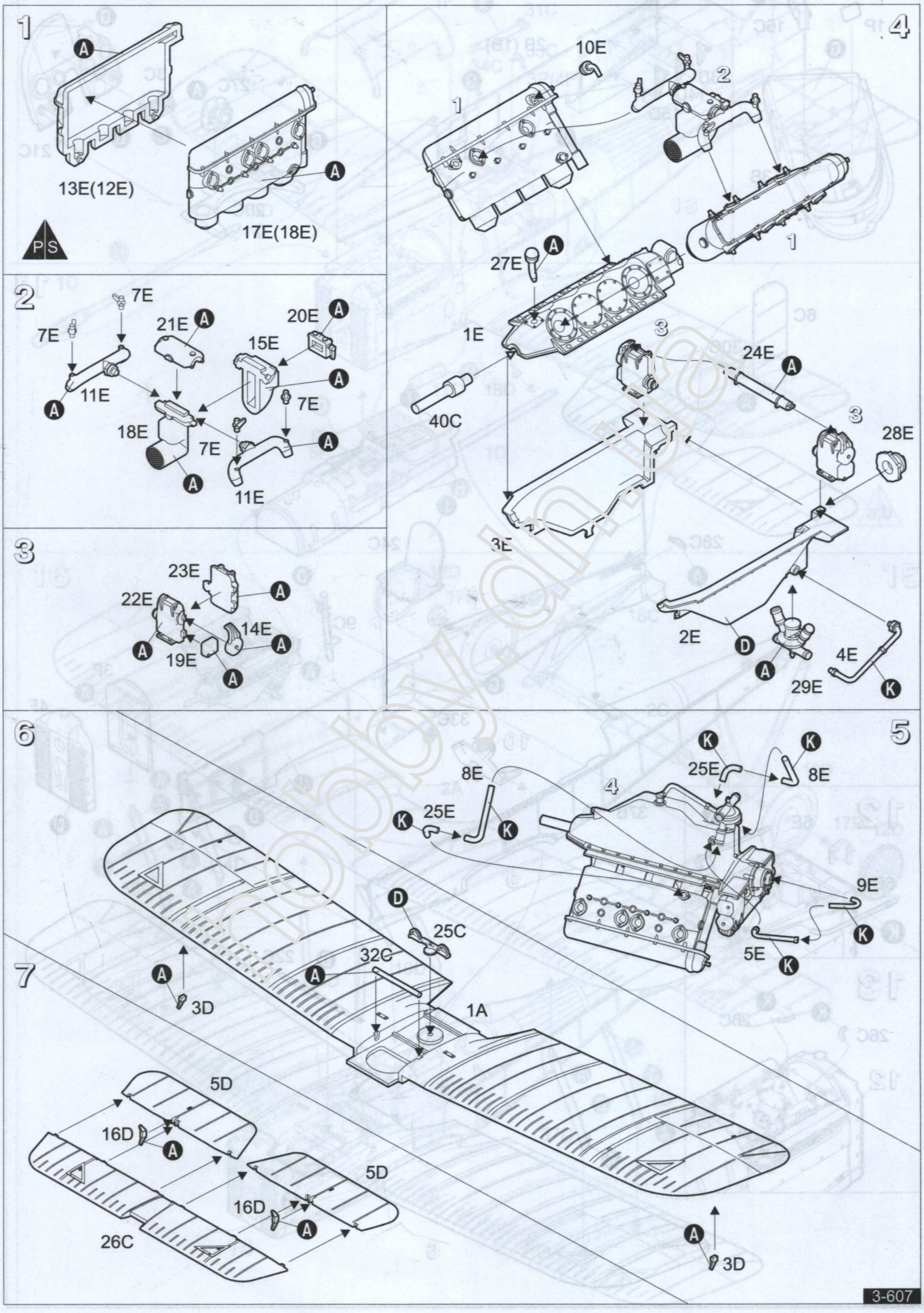
кількість операцій / number of working steps / anzahl der arbeitsgänge



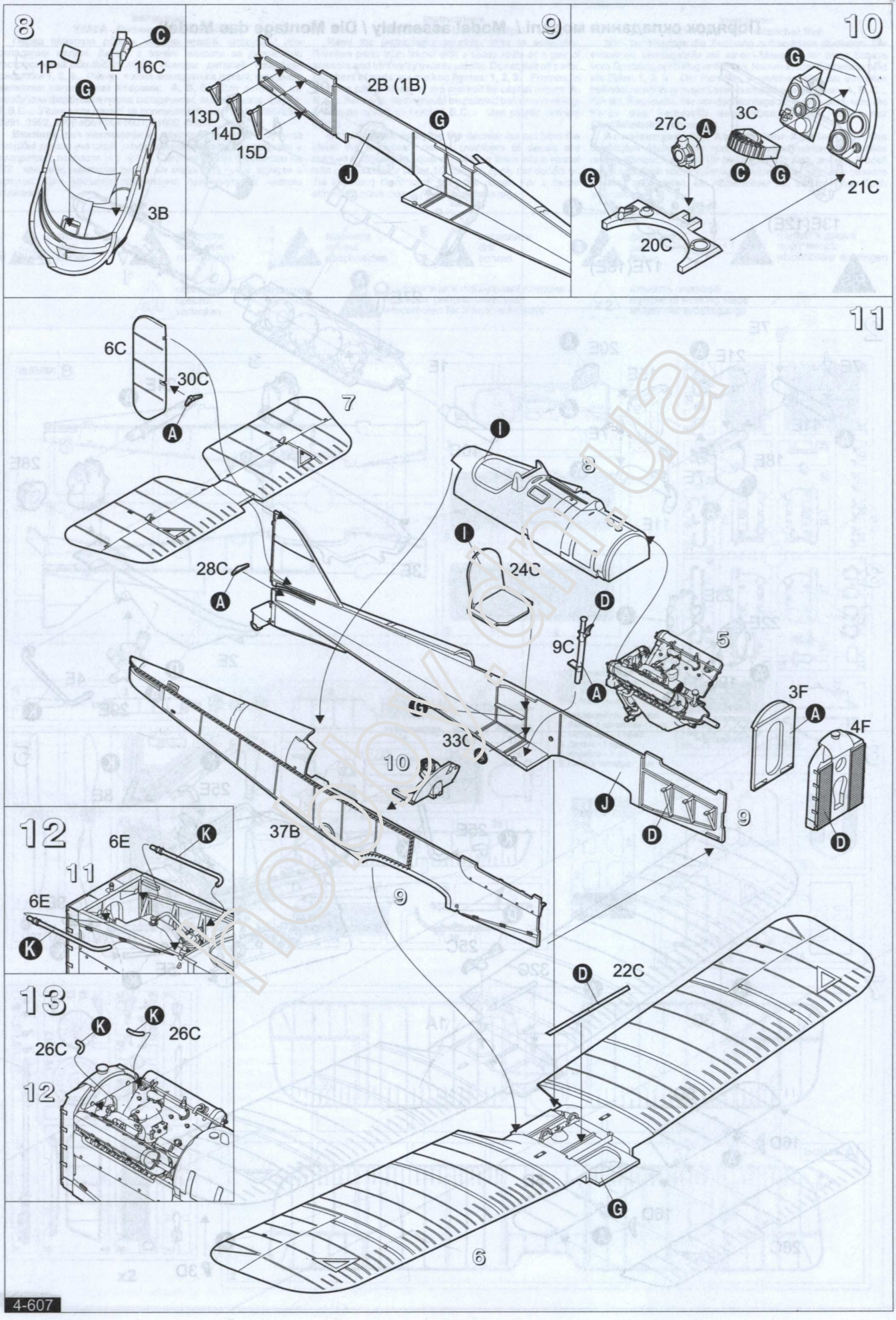
Деталі що не використовуються
Parts not for use
Nicht benötigte Teile

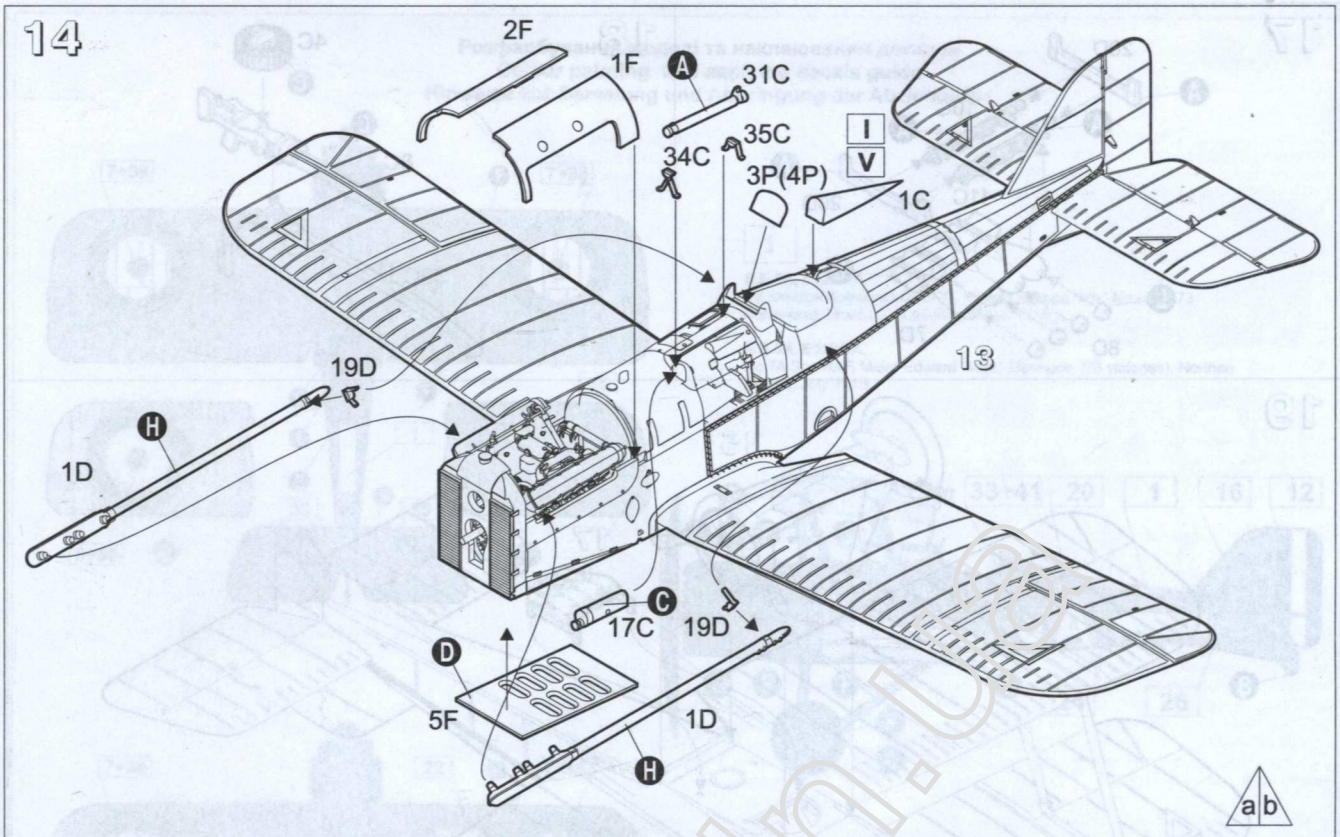
Комплектність іграшки:
1. Рамки з деталями - 7 шт.
2. Інструкція - 1 прим.
3. Декалі - 1 прим.
4. Коробка - 1 шт.
5. Плівка прозора - 1шт.

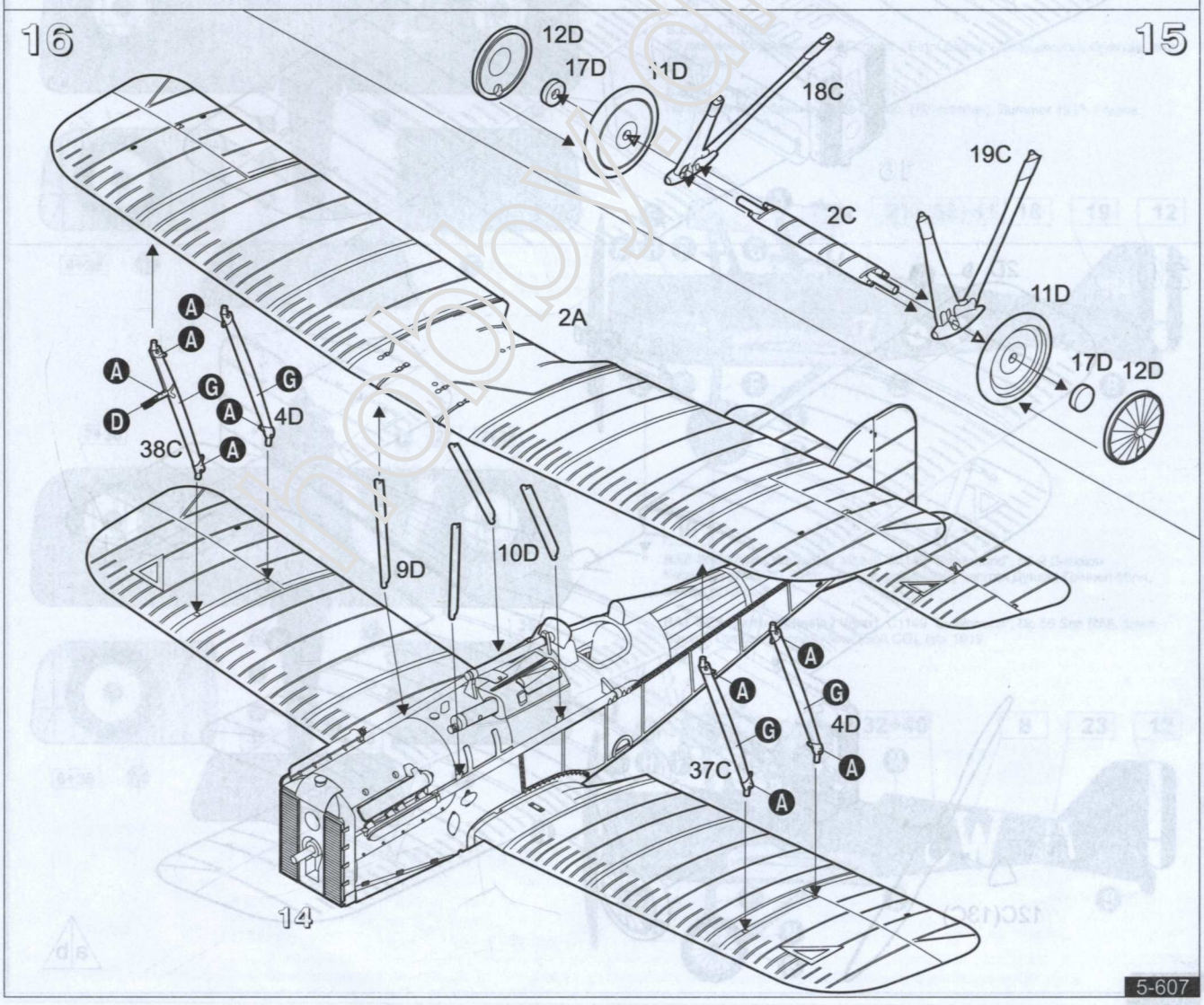
Порядок складання моделі / Model assembly / Die Montage das Modell



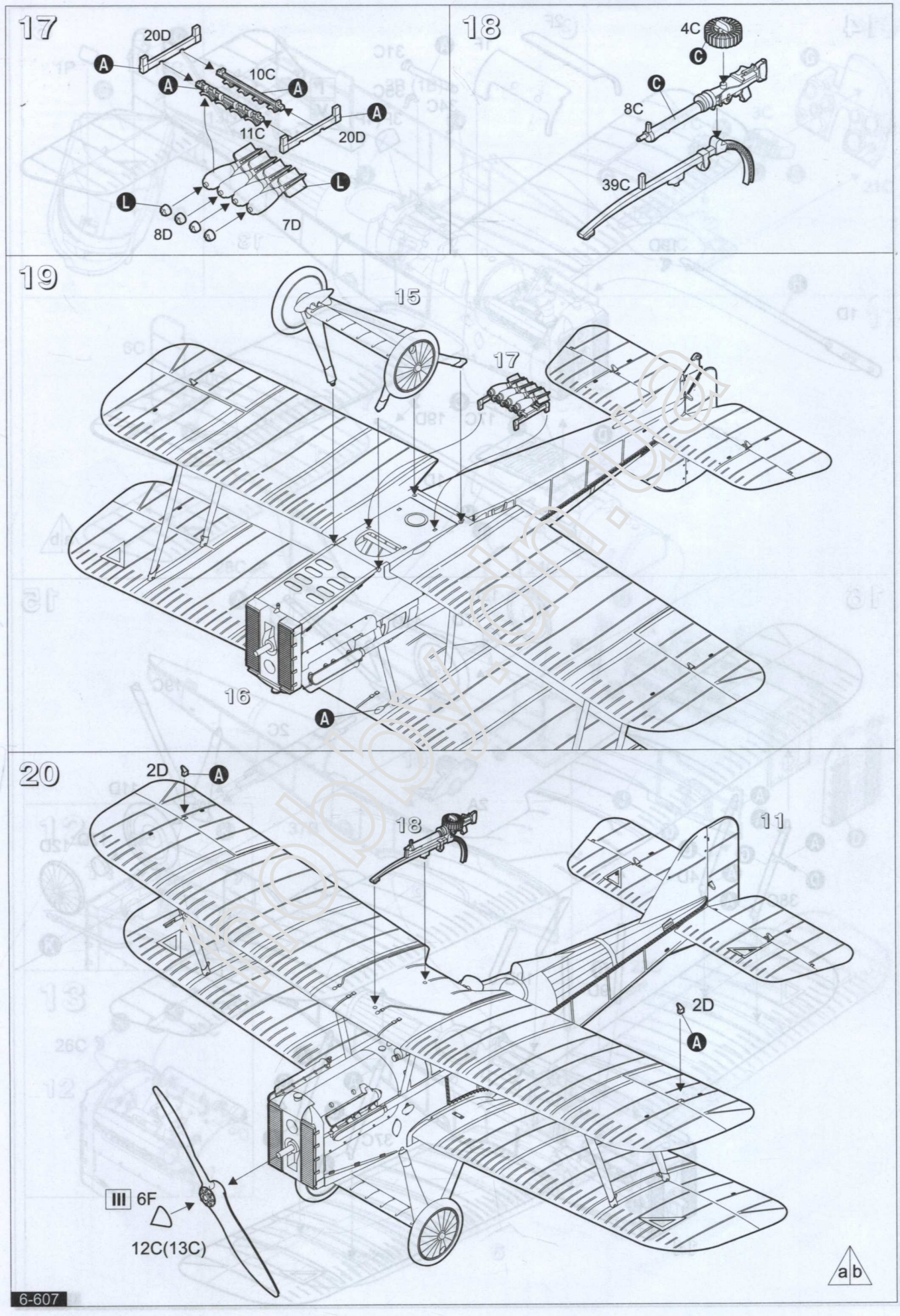
hobby.dn.ua


8
1P
16C
C
G
3B
9
2B (1B)
13D
14D
15D
G
J
10
G
27C
A
3C
C
G
21C
G
20C
11
6C
30C
A
7
I
8
I
24C
28C
A
D
9C
A
5
3F
A
4F
D
G
33C
10
J
D
9
37B
9
12
6E
K
11
6E
K
13
K
K
26C
26C
12
D
22C
G
6
4-607

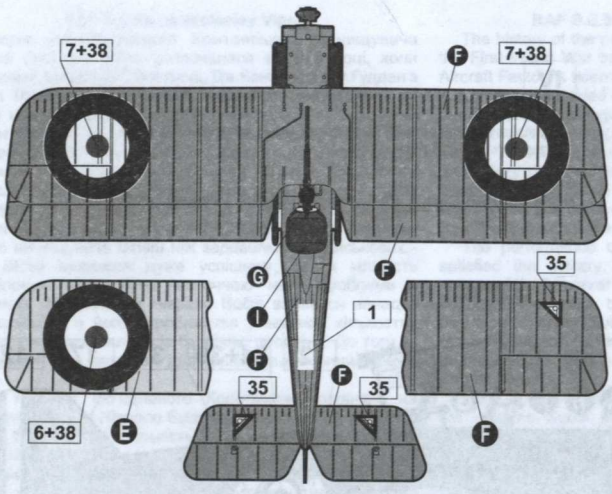

14
2F
1F
A
31C
35C
34C
3P(4P)
I
V
1C
13
19D
H
1D
C
17C
19D
D
5F
1D
H
a b


16
15
12D
17D
11D
18C
19C
2C
11D
17D
12D
2A
A
A
A
G
G
D
A
4D
38C
A
9D
10D
A
A
G
G
4D
A
37C
A
14

hobby.dn.ua


17
20D
A
A
10C
A
A
11C
20D
L
L
8D
7D
18
4C
C
C
8C
39C
19
15
17
16
A
20
2D
A
18
11
2D
A
III 6F
12C(13C)
a b
6-607

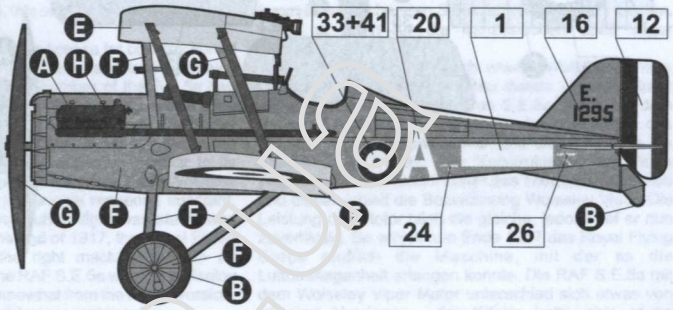
Розфарбування моделі та наклеювання декалей
Colour painting and applying decals guide
Hinweise zur Bemalung und Anbringung der Abziehbilder

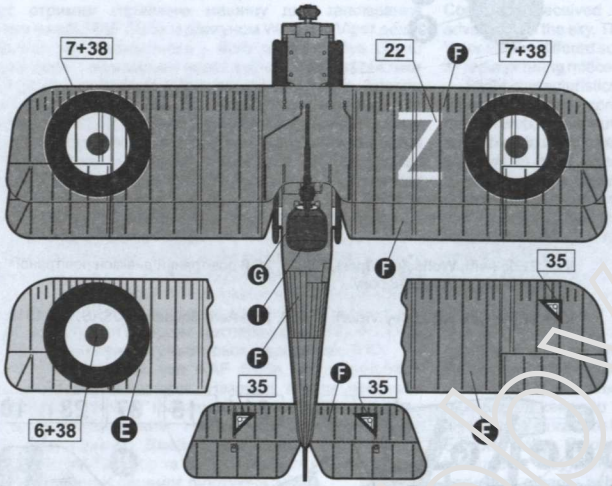


I

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), Northen France, July 1918.

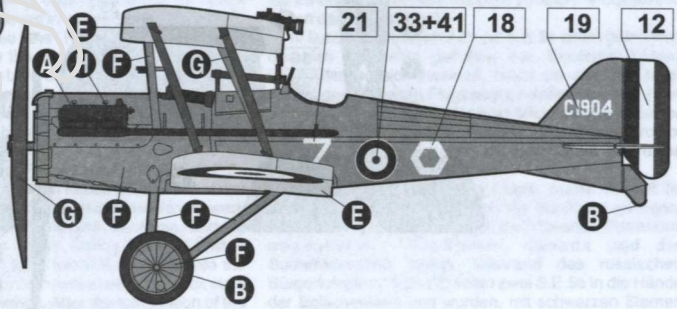


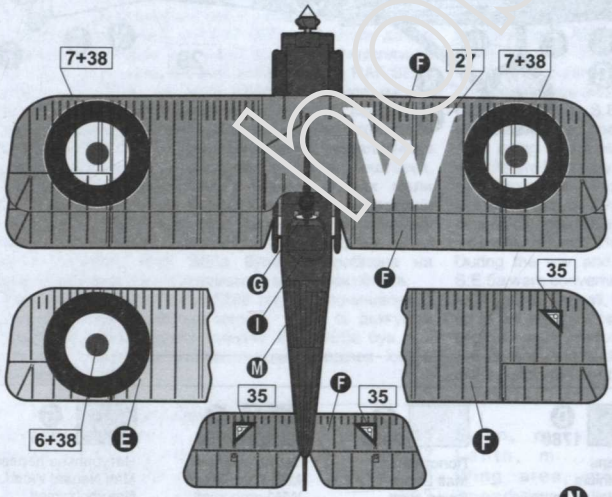


II

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.

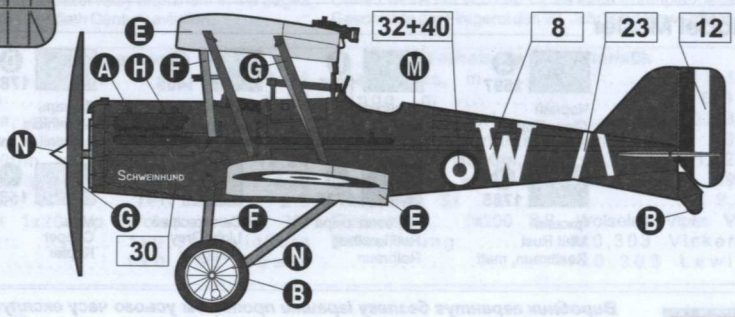


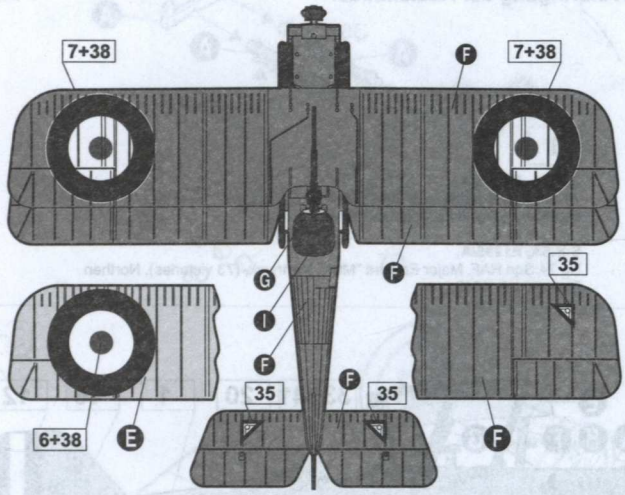


III

RAF SE5a (with Wollseley Viper), C1149 "Sweinhund", 56-й Дивізіон Королівських ВПС, пілот командир Дивізіону капітан Дункан Гріннел-Мілн, кінець 1918 року

RAF SE5a (with Wollseley Viper), C1149 "Sweinhund", No.56 Sqn RAF, flown Captain Duncan Grinnell-Milne (Sqn CO), late 1918.

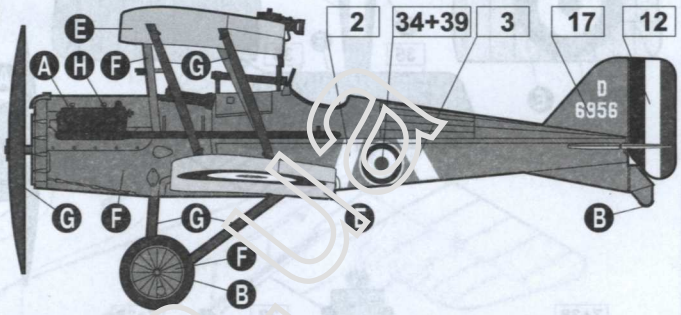


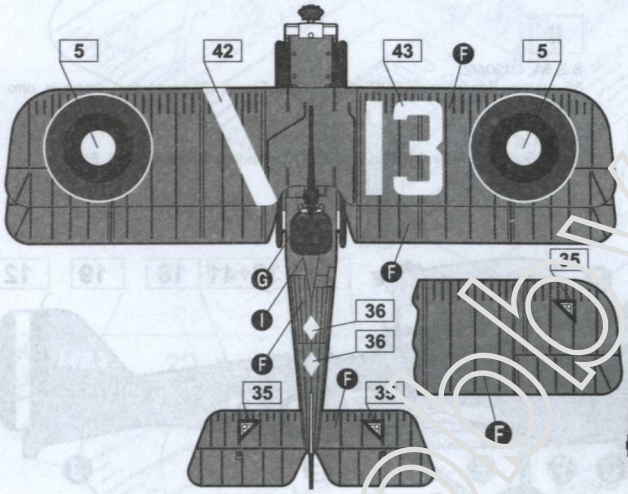


IV

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

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

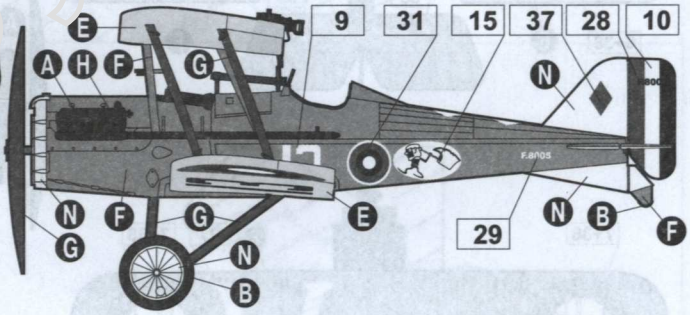


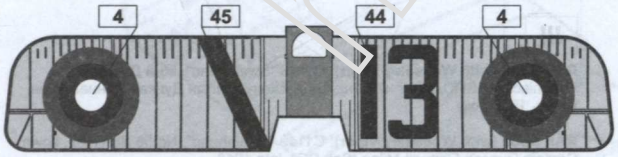


V

RAF SE5a (with Wollseley Viper), F.8005, 25-й повітряний дивізіон повітряної служби США, кінець 1918 року.

RAF SE5a (with Wollseley Viper), F.8005, 25th Aero Squadron, USAS, late 1918.





Model Master

A 1597 Чорний Gloss Black Schwarz	B 1592 Темно-сірий Matt Dark Grey Dunkelgrau, matt	C 1405 Чернено-стал. Gunmetal Eisen, metallic	D 1780 Дюраль Aluminium Aluminium, metallic	E 2053 Полотняний Matt Linen Beige, matt	F 2050 Темно зелений Matt WWI Green WWI grun, matt	G 1735 Натуральне дерево Matt Natural Wood Naturholz, matt
H 1785 Іржавий Matt Rust Rostbraun, matt	I 1736 Червона шкіра Red Leather Rotbraun	J 1741 Світло-сірий Light Grey Hell grau	K 1551 Мідь Copper Kupfer	L 2063 Жовтий Yellow Gelb	M 1550 Червоний Matt Scarlet Scharlachrot, matt	N 1768 Білий матовий Matt White Mattweiß

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