



DUAL COMBO!



intro

The Royal Aircraft Factory SE.5a is credited with being one of the fastest and deadliest aircraft of World War I. But the story of this 'Spitfire of Great War', as it is sometimes referred to, is not so straightforward. The SE. 5 (Scout Experimental 5) was designed by Henry Folland, John Kenworthy and Frank Goodden as a fighter powered by the new 150hp V8 Hispano-Suiza 8Aa engine. As the rotary engines neared their limitations, in-line liquid cooled engines were supposed to be a more promising way to fly faster and higher. The first prototype of the new fighter made its maiden flight on November 22nd, 1916 and began a somewhat intricate journey from miserable testing to combat proven glory. The new engine was troublesome and the wing design of the plane had glitches. The first two prototypes were lost in crashes, with chief test pilot at the Royal Aircraft Factory and one of the aircraft's designers, Major F. W. Goodden, losing his life on January 28th, 1917. The problems were partly solved thanks to modifications adopted on the third prototype, thus creating the first production variant of the new fighter.

The SE.5 entered service with No.56 Sqn RFC, during April 1917. The squadron was home to several famous aces. One of them, Albert Ball, was instrumental in honing the SE.5 into a formidable airplane. The new fighter was received with mixed emotions because of its unusually high seat position, large windscreens and armament layout that was composed of fuselage mounted 0.303 Vickers and upper wing mounted 0.303 Lewis machine guns. Ball, together with his mechanic, worked during the nights to address smaller as well as bigger glitches of the new design and most of the changes they made to the design were adopted for all SE.5s at squadron level. The large windscreens were dispensed with and the pilots lowered their seats to a more normal position. But, they always prayed for good visibility from the cockpit. The changes made by No.56 Sqn were shortly adopted for production. The final few SE.5 aircraft built in July 1917 were fitted with a more powerful 200hp Hispano-Suiza 8Ab engine, effectively setting the SE.5a standard. Production of the SE.5 ended after only 77 examples being built. The SE.5a was then produced in high quantities by six manufacturers: Vickers (2164), Austin Motors (1650), Air Navigation and Engineering Company (560), Wolseley Motors Limited (431), Martinside (258) and Royal Aircraft Factory (200). The American Curtiss Aeroplane and Motor Company built one example, as production of some 1000 aircraft was considered there. The US Army Squadrons of the American Expeditionary Force were among those receiving the SE.5a, and the Curtiss supplies would equip them. But the armistice ended this plan.

The SE.5a is frequently compared to another famous WWI fighter, the Sopwith Camel, the last formidable British fighter with a rotary engine. Because of the different engine construction philosophy, the two fighters were very different aircraft. The Camel was highly maneuverable thanks to the centre of gravity pushed very far forward and also because of the sheer inertia of the rotating engine, which made it very fast in a right turn. But the Camel was an unforgiving airplane, dangerous to less experienced pilots. The SE.5a, although very fast, was to the contrary a very stable and forgiving fighter. It was not as agile as the Camel, but still agile enough. And above 10,000 ft it was clearly superior not only to the Camel, but also to most enemy aircraft. Furthermore, the armament of one fixed, fuselage mounted Vickers machine gun, supplemented by a Lewis machine gun affixed to the top of the upper wing made it possible for pilots to attack a high-flying enemy, sneaking up beneath it unobserved. Some pilots questioned this armament arrangement, with two fixed Vickers suggested as a better solution, but early problems with the Constantinesco synchronizing gear spoke against it. In the end, the SE.5 was the first fighter with two machine guns. The Camel entered the field later in 1917. For SE.5a pilots, it was quite easy to pull down the wing mounted Lewis machine gun for reloading, but changing the drum and pushing the weapon back into firing position was a different story. The slipstream could even ram the removed drum into the pilot's face. But, pilots learned how to get the best from the SE.5a, the best of them leading the way. Apart from the aforementioned Albert Ball, there was, for example, James McCudden, a former sapper and air mechanic, later an ace with 57 kills, who used his skills to optimise the engine of his SE.5a for use in high level solo patrols against high-flying Rumpier observers. While 17,000 ft was the ceiling for the usual SE.5a, McCudden was capable of sorties of up to the 20,000 ft level. Another of the more famous men of the RFC, Edward C. Mannock, developed tactics which allowed extraction of the best of the SE.5a's capabilities.

Hisso and Viper

Problems with both supply and reliability of the 200hp Hispano-Suiza (nicknamed 'Hisso') engines troubled the SE.5a throughout its service career. As a result, there were a number of engine modifications installed in the SE.5a, both from the French supplier of the Hispano-Suiza, as well as from the British Wolseley firm, whose engines were usually further developments of Hispano-Suiza designs. With the earlier geared engines, the prop shaft was driven by a reduction gear and the propeller rotated counter clockwise (from the pilots perspective). The later direct drive engines had the propeller rotating clockwise. As Hispano Suiza supplied most of the early engines, the nickname 'Hisso' was used for all the planes with the geared engine, whether it came from Hispano-Suiza or Wolseley. For later production, the more reliable direct drive Wolseley Viper became the standard engine and aircraft so equipped were nicknamed 'Viper', again without distinction between suppliers. After the armistice a great sale of army surplus was held, and many planes were offered to the public, including the SE.5a. The price of one airworthy plane was 5 £, which translates to some 1,500 £ at today's values. Some retired pilots, who never flew the SE.5a during the war, brought one just to make one test flight, returning the plane with a discount. Such was the reputation of the SE.5a, enticing the pilots to try them, even if it did cost them a sizeable amount of money! Many of SE.5as were actually sold and were used in air races and also for 'Sky-Writing' purposes in advertising.

úvodem

Royal Aircraft Factory SE.5a je považován za jeden z nejrychlejších a nejúčinnějších 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 vývojového potenciálu, byly právě řadové, kapalnou chlazené pohonné jednotky považovány za slibnou cestu k dalšímu zvyšování výkonů. 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 stejné ráže umístěném 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 zamířit 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 nepříteli zespuza a výkopným Lewisem na něj zaútočit. Někteří piloti však tuto 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 velku 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 osamocené napadnout vysoké 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 Francouzů 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 slevou 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.

ATTENTION



UPOZORNĚNÍ



ACHTUNG



ATTENTION



注意



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.



Před započítím stavby si pečlivě prostudujte stavební návod. Při používání barev a lepidla 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.

INSTRUCTION SIGNS * INSTR. SYMBOLS * INSTRUKTION SINNBILDEN * SYMBOLES * 記号の説明

OPTIONAL
VOLBABEND
OHNOUOPEN HOLE
VYVRTAT OTVORSYMMETRICAL ASSEMBLY
SYMETRICKÁ MONTÁŽREMOVE
ODŘÍZNOUTREVERSE SIDE
OTOČITAPPLY EDUARD MASK
AND PAINT
POUŽÍT EDUARD MASK
NABARVIT

PARTS



DÍLY



TEILE



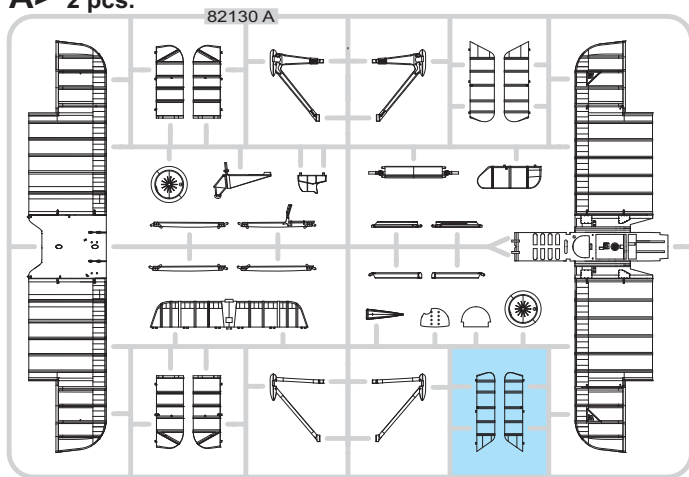
PIÈCES



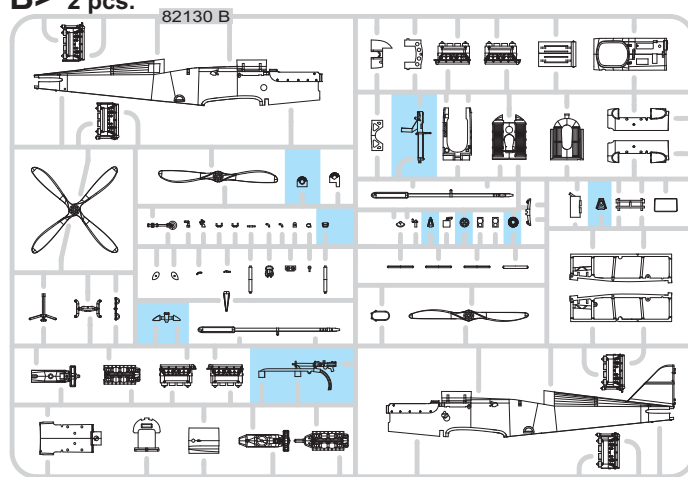
部品

PLASTIC PARTS

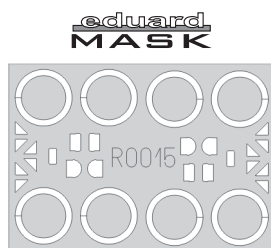
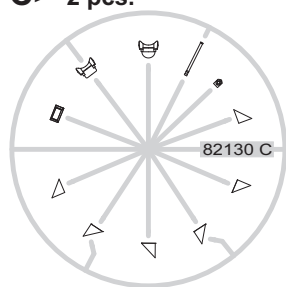
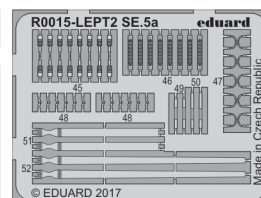
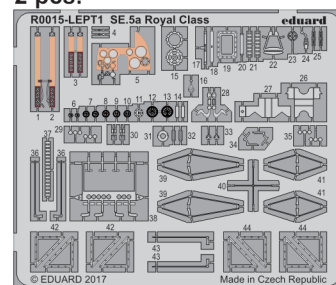
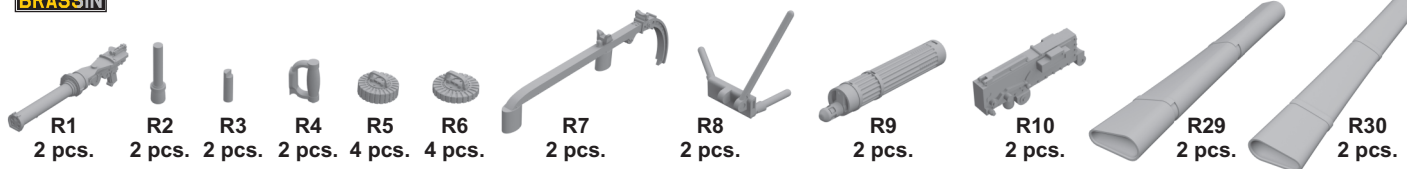
A> 2 pcs.



B> 2 pcs.



C> 2 pcs.

PE - PHOTO ETCHED DETAIL PARTS
2 pcs.eduard
BRASSIN RP - RESIN PARTS

-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

COLOURS



BARVY



FARBEN



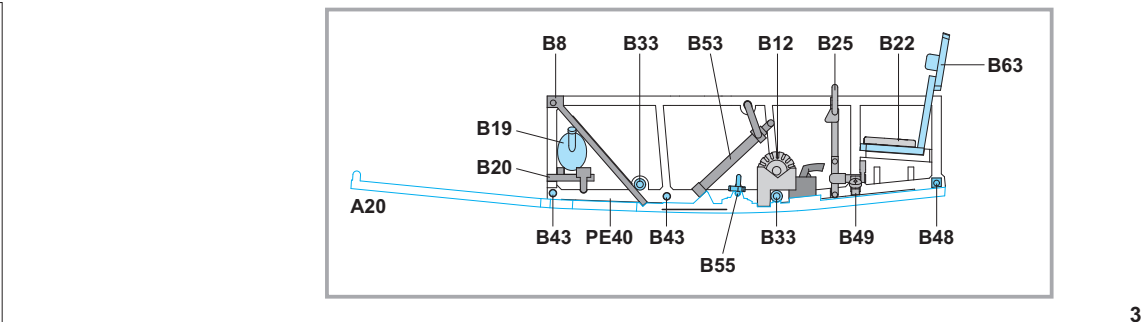
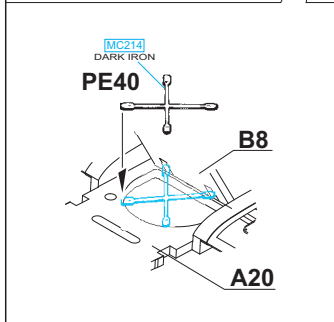
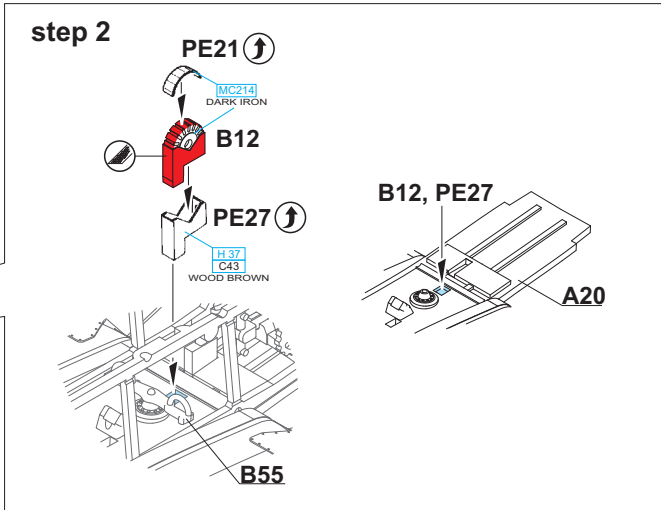
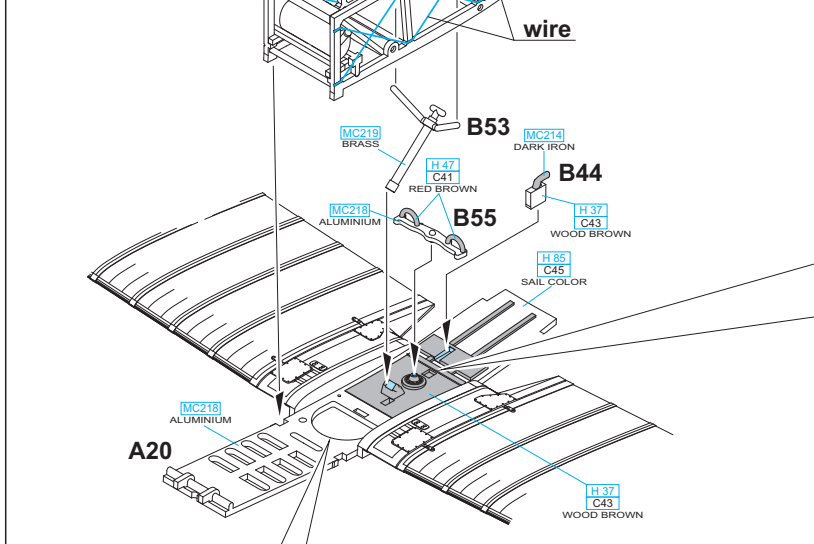
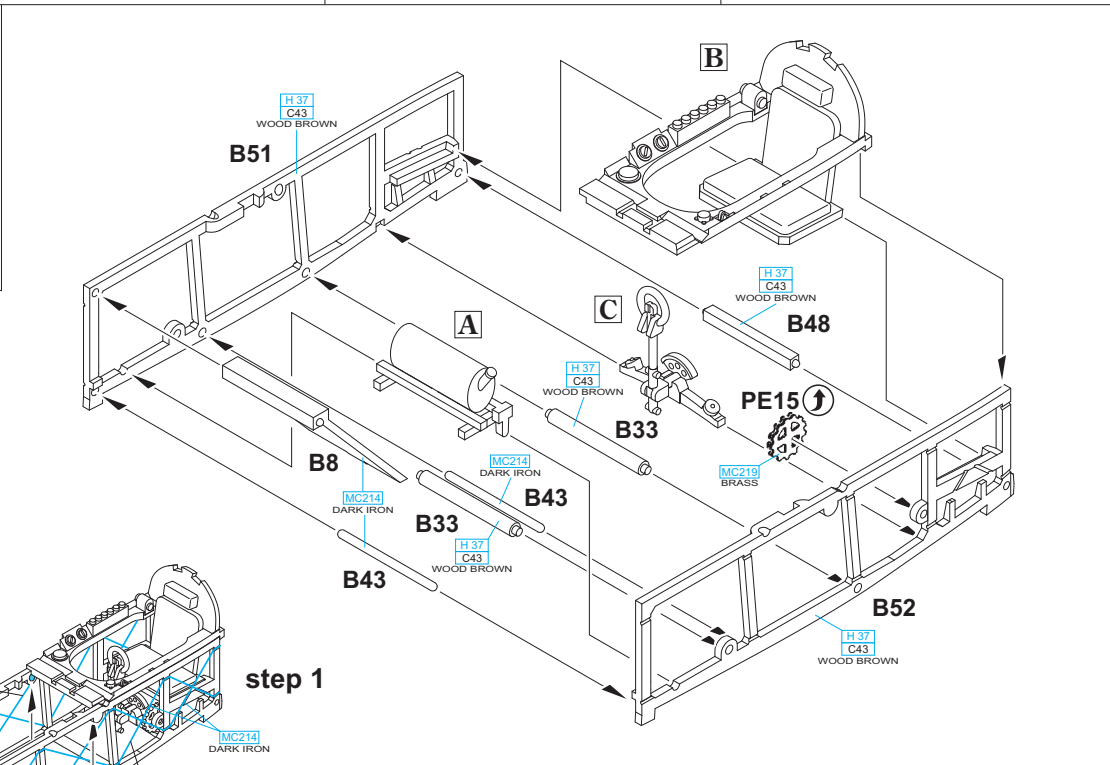
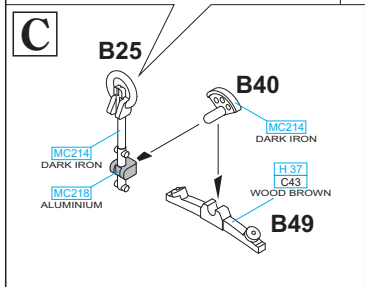
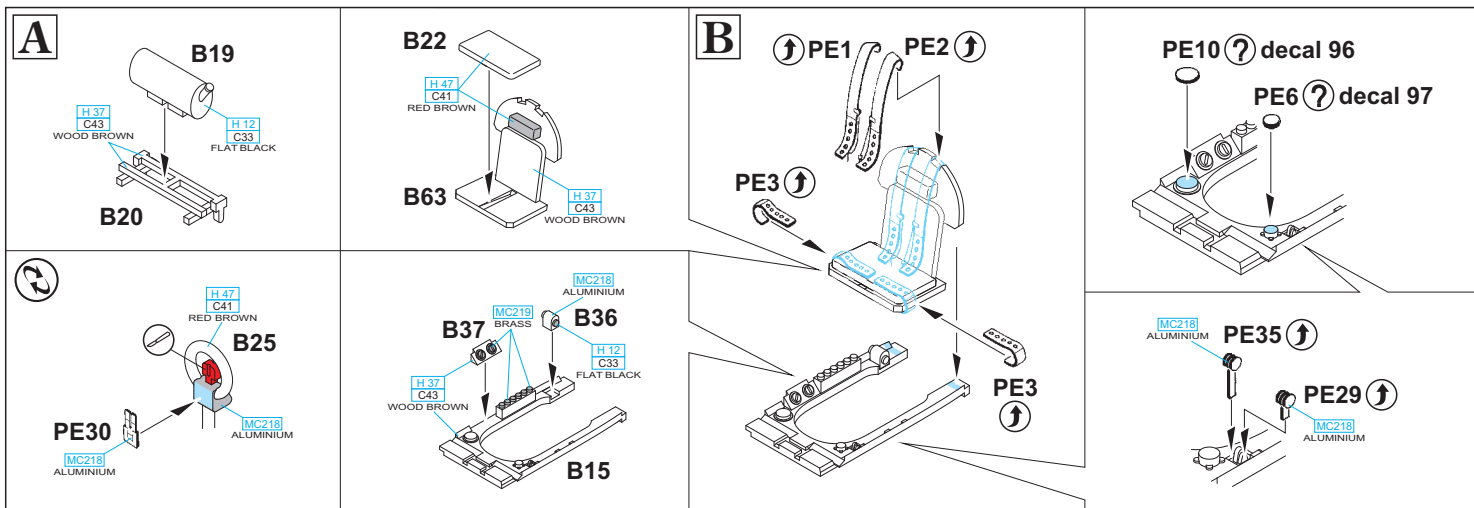
PEINTURE

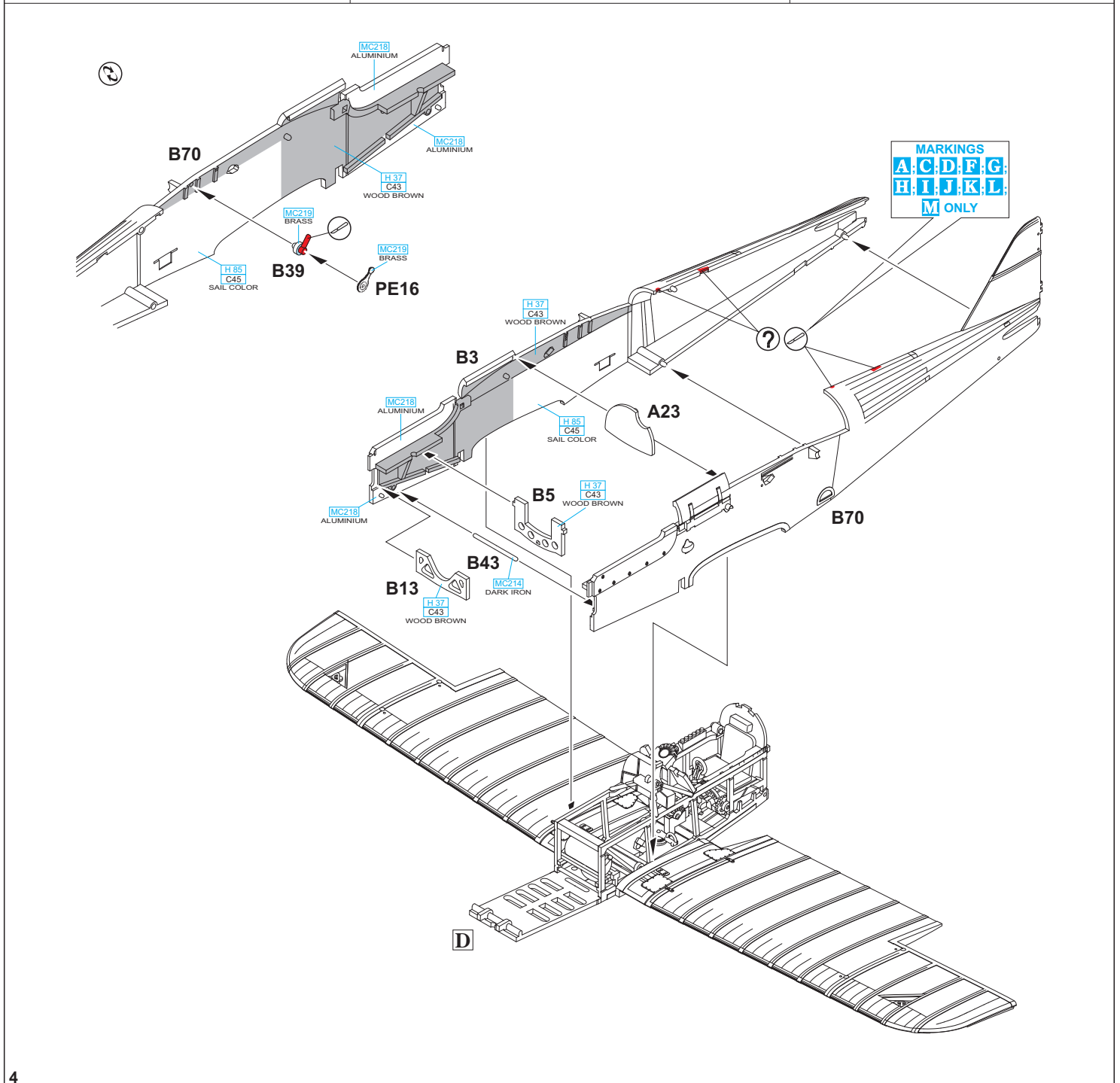
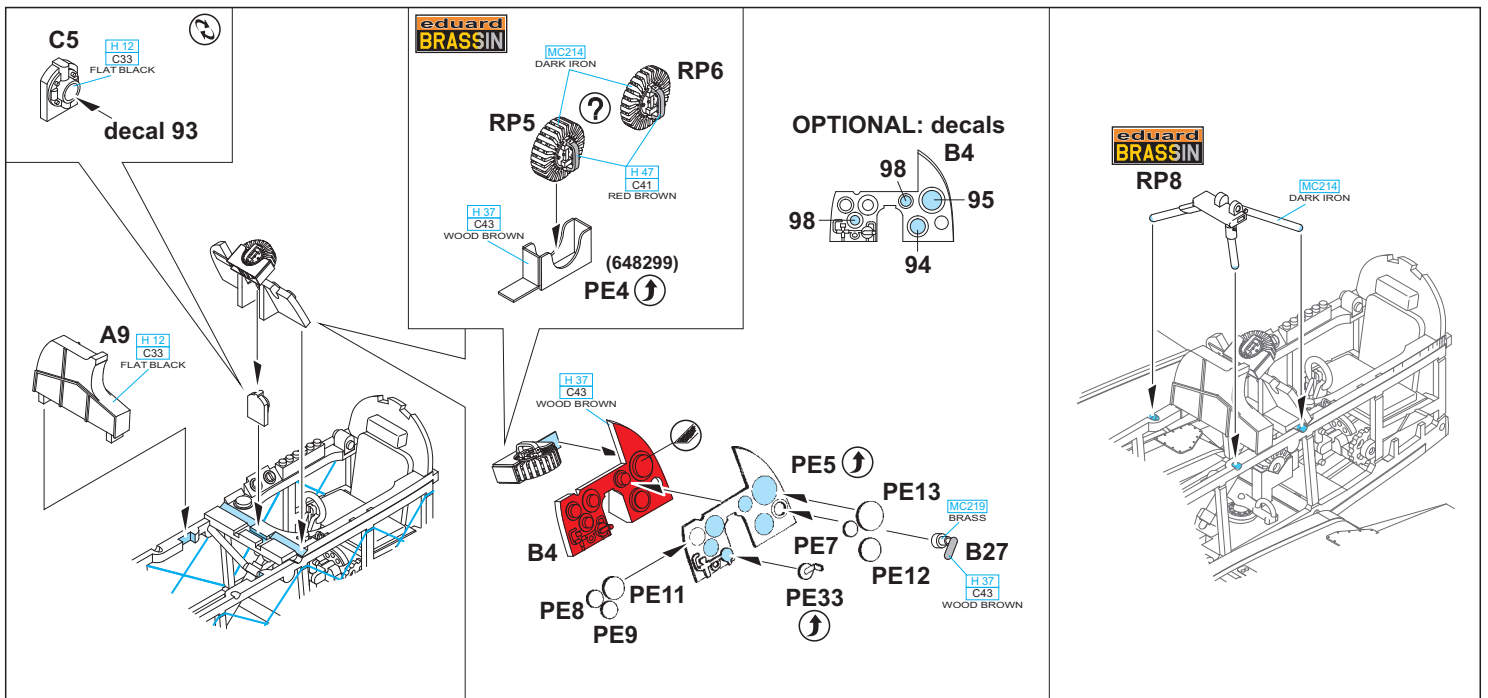


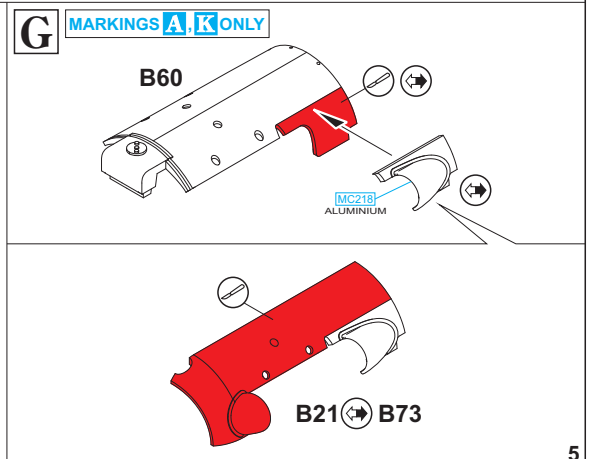
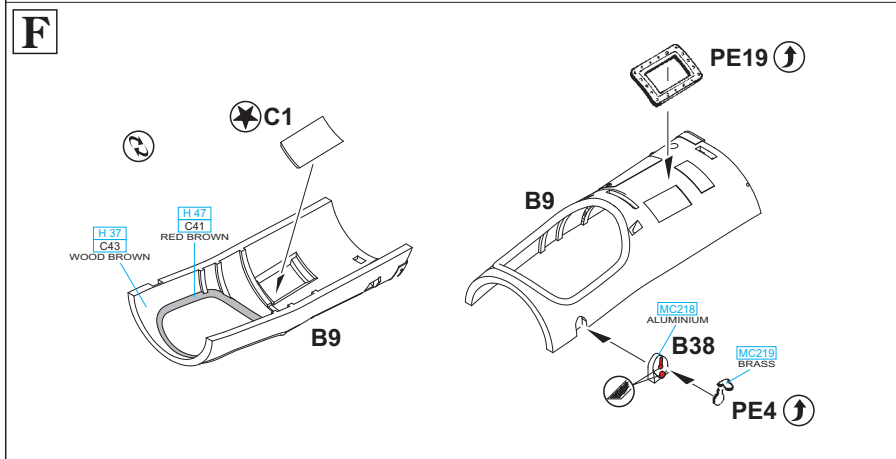
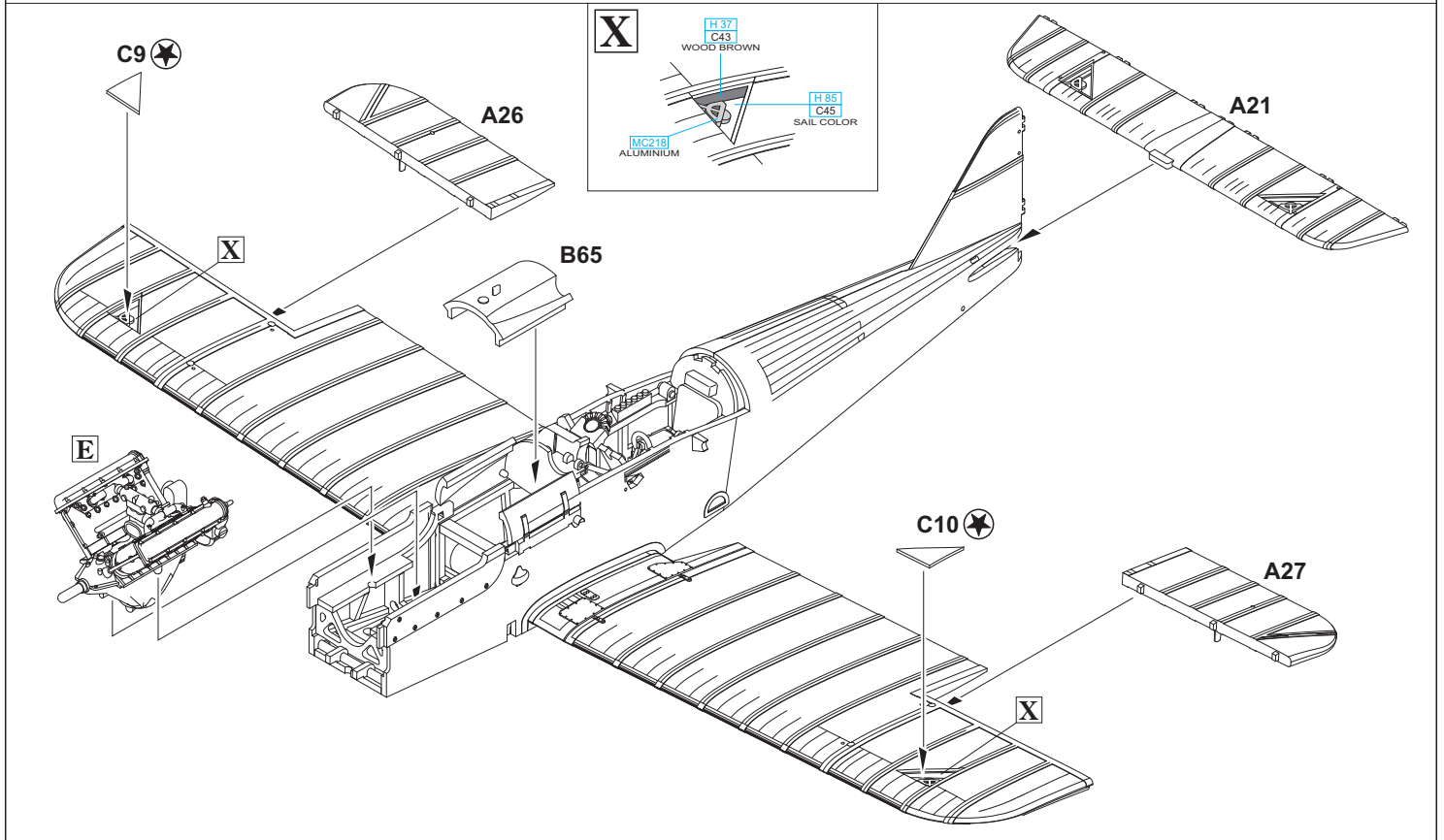
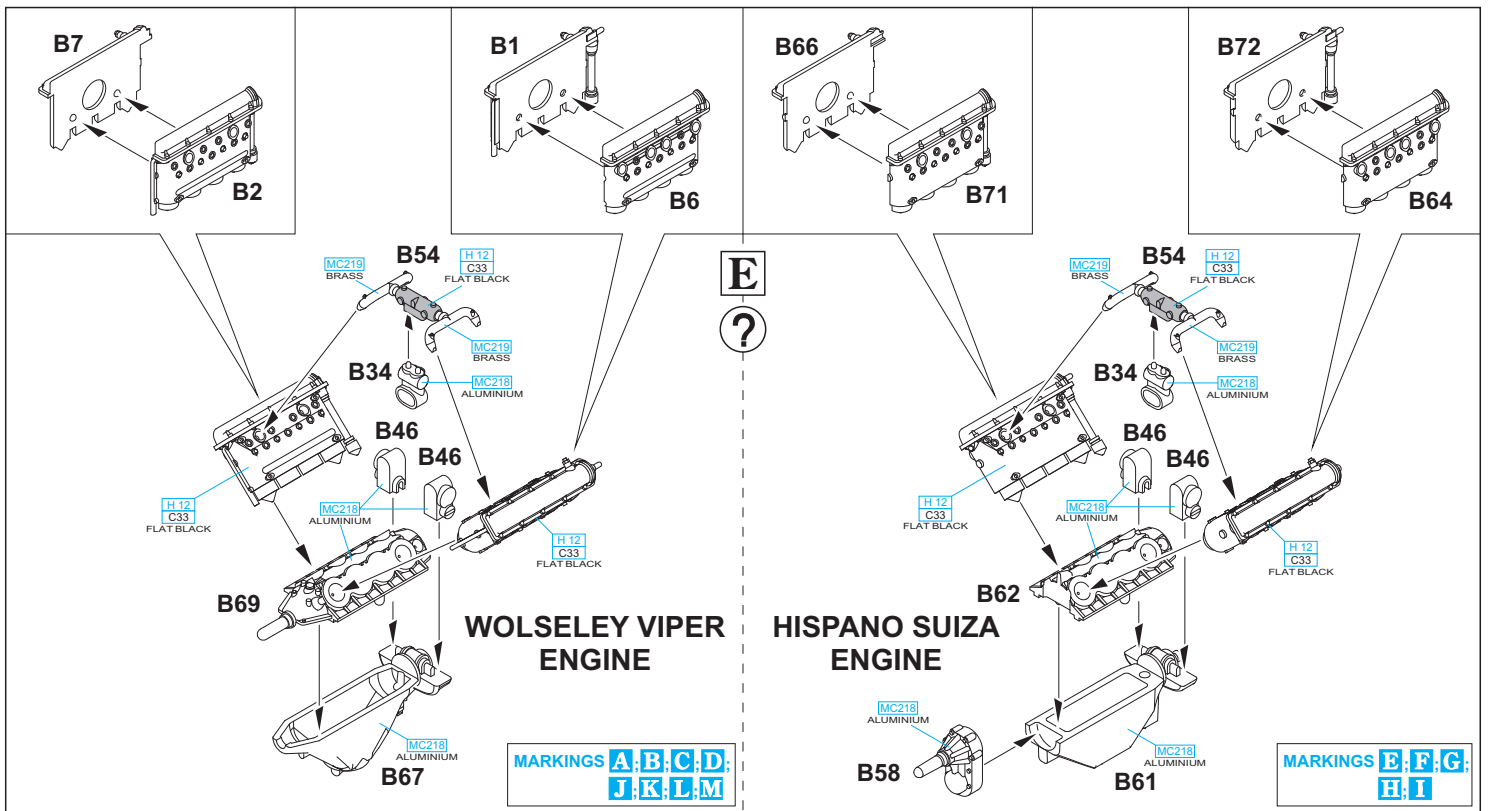
色

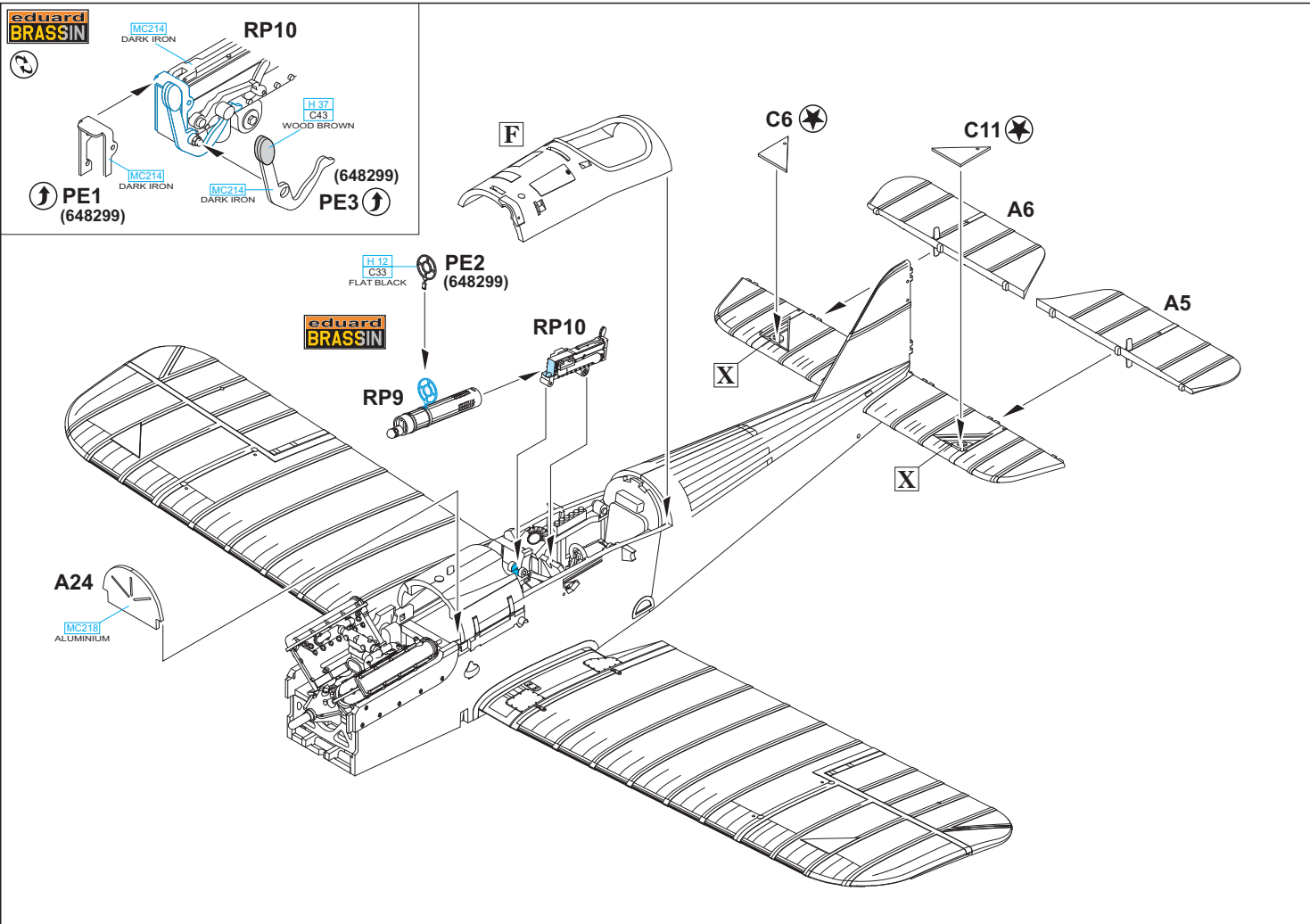
GSI Creos (GUNZE)		
AQUEOUS	Mr.COLOR	
H 3	C3	RED
H 4	C4	YELLOW
H 5	C5	BLUE
H 8	C8	SILVER
H 11	C62	WHITE
H 12	C33	FLAT BLACK
H 33	C81	RUSSET
H 37	C43	WOOD BROWN

AQUEOUS	Mr.COLOR	
H 47	C41	RED BROWN
H 51	C11	LIGHT GULL GRAY
H 65	C18	BLACK GREEN
H 85	C45	SAIL COLOR
H 309	C309	GREEN
Mr.METAL COLOR		
	MC214	DARK IRON
	MC218	ALUMINIUM
	MC219	BRASS



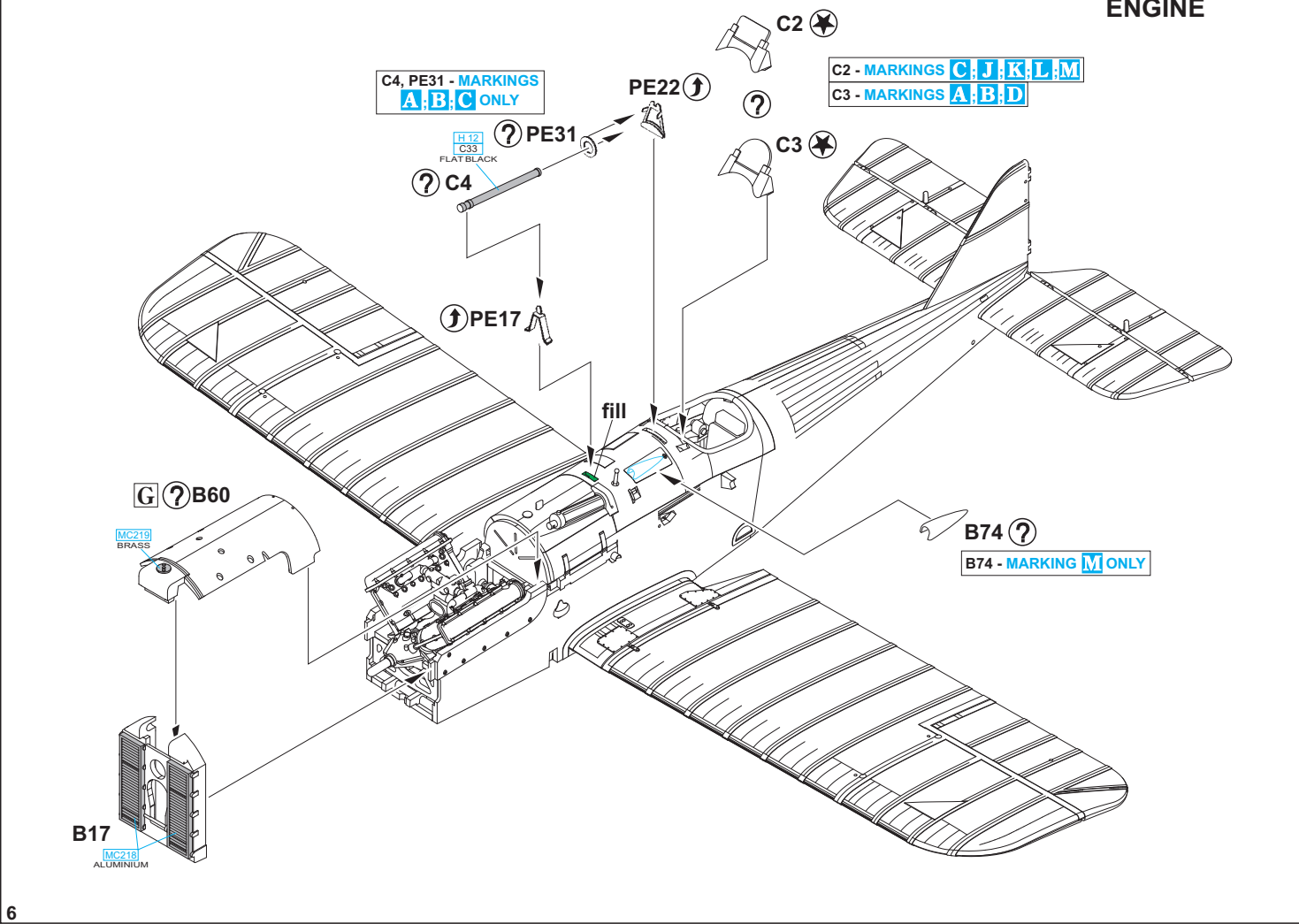






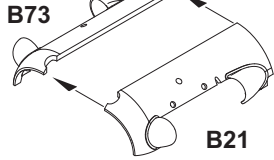
MARKINGS **A, B, C, D, J, K, L, M**

SE.5a - WOLSELEY VIPER ENGINE



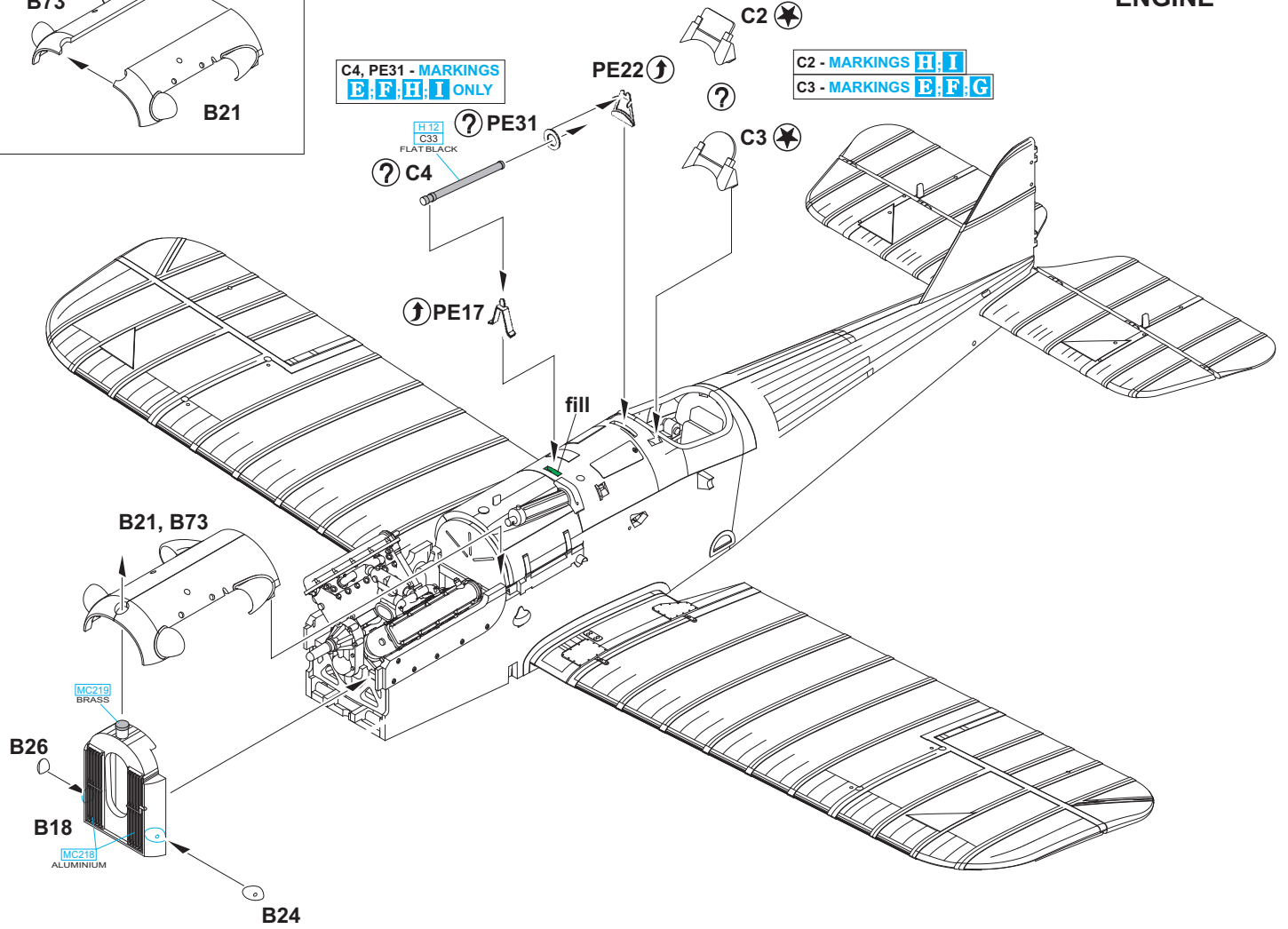
SE.5a - HISPANO SUIZA ENGINE

MARKINGS **E, F, G, H, I**

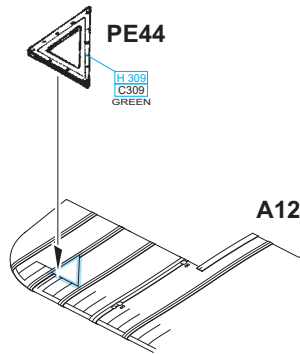
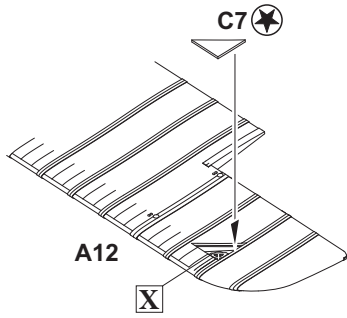


C4, PE31 - MARKINGS **E, F, H, I** ONLY

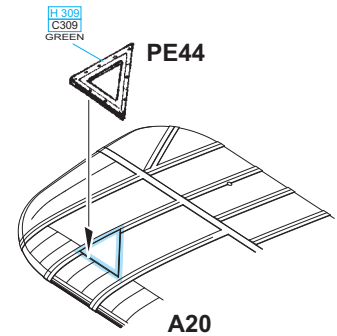
C2 - MARKINGS **H, I**
C3 - MARKINGS **E, F, G**



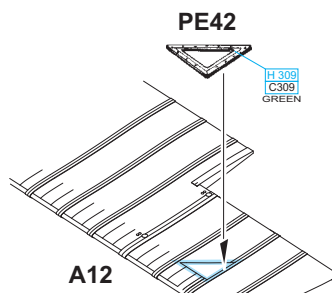
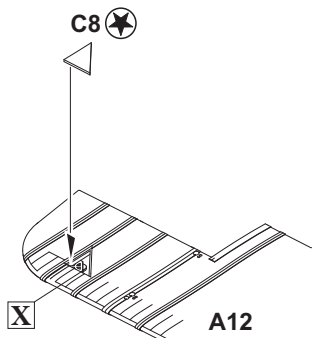
H (star)



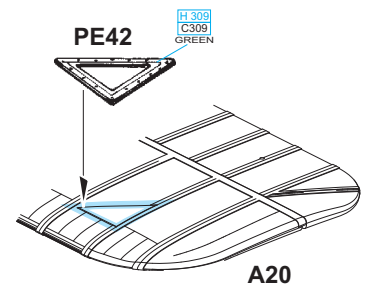
I

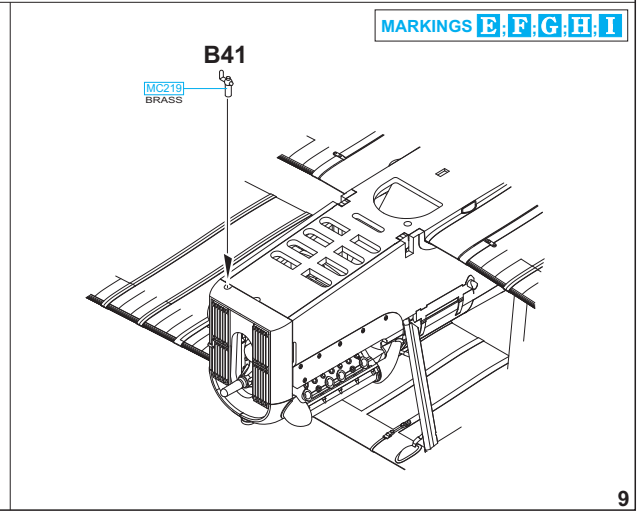
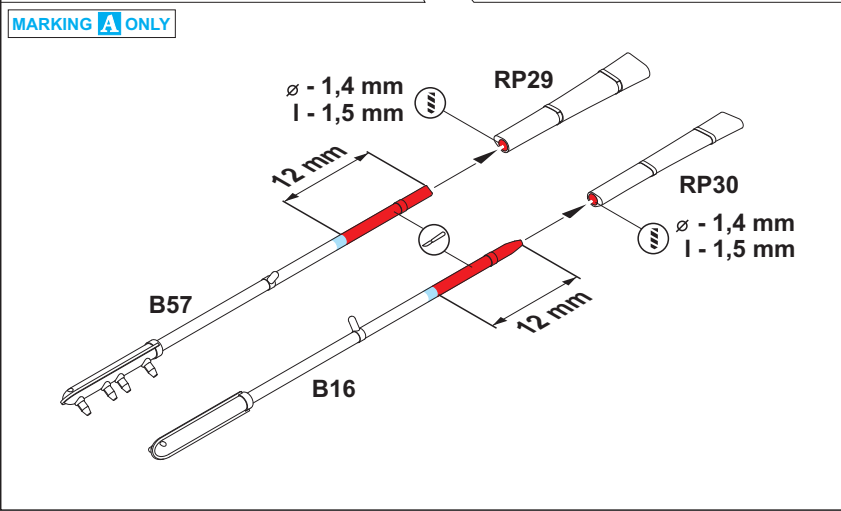
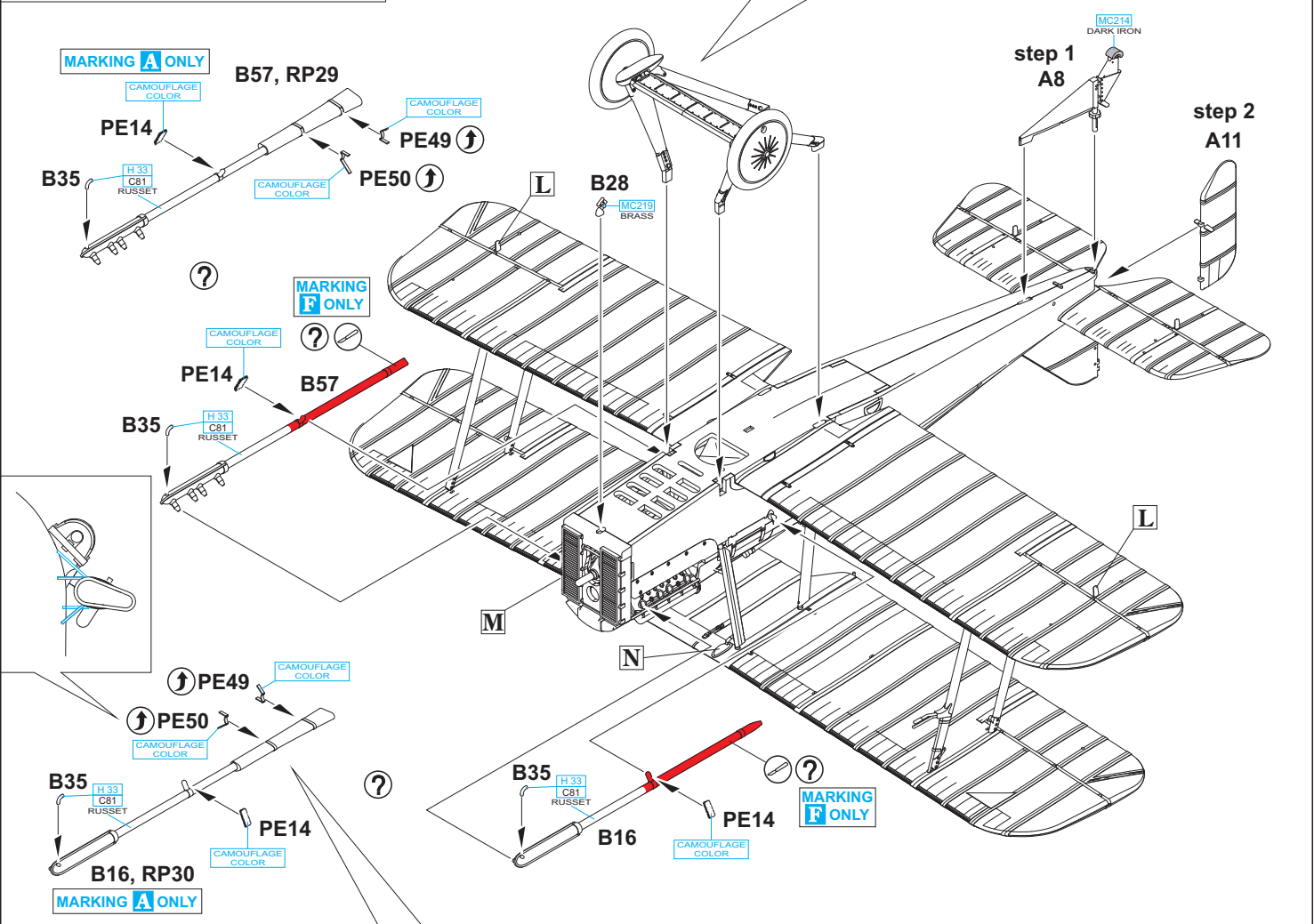
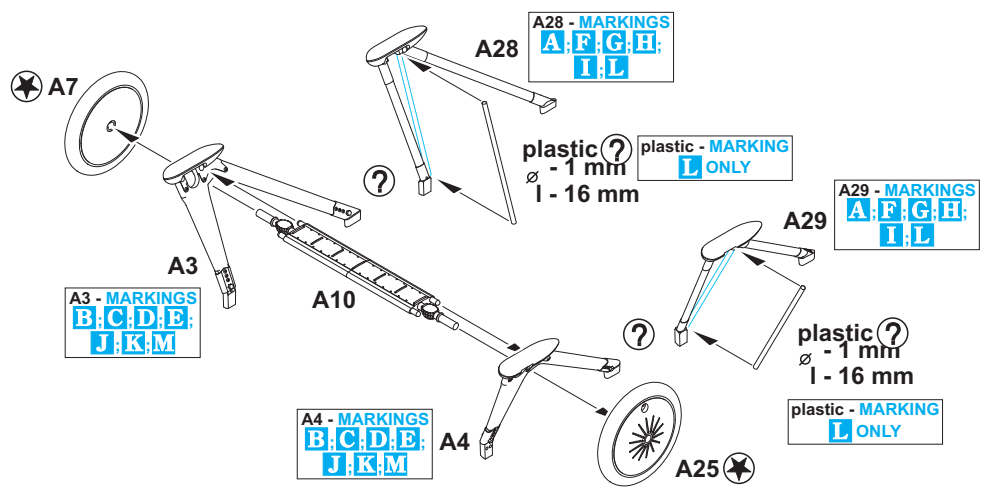
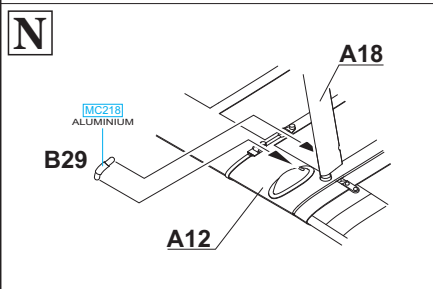
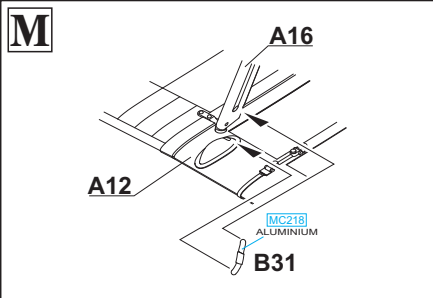


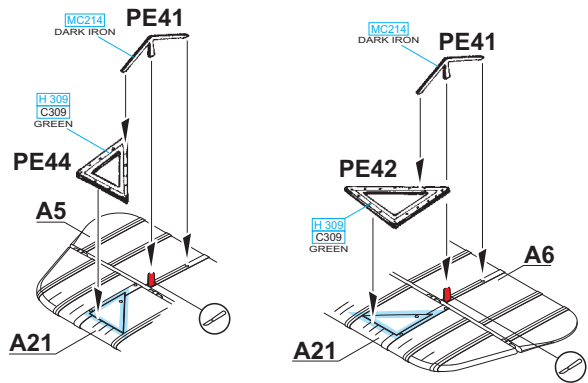
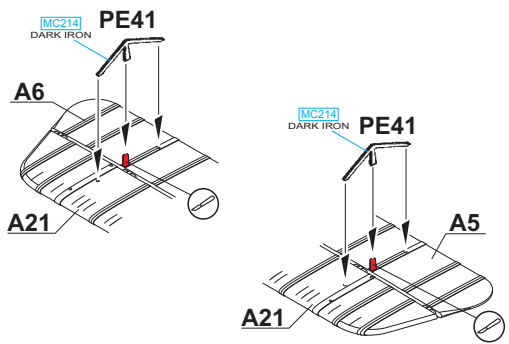
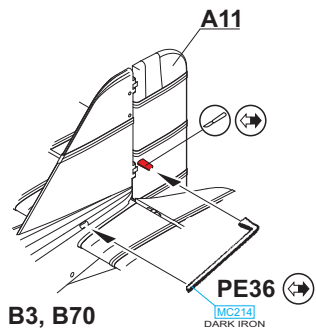
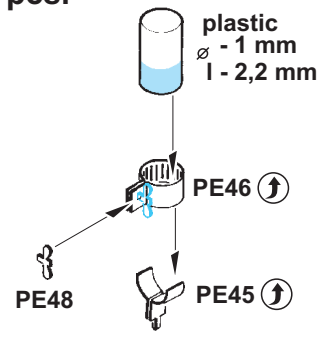
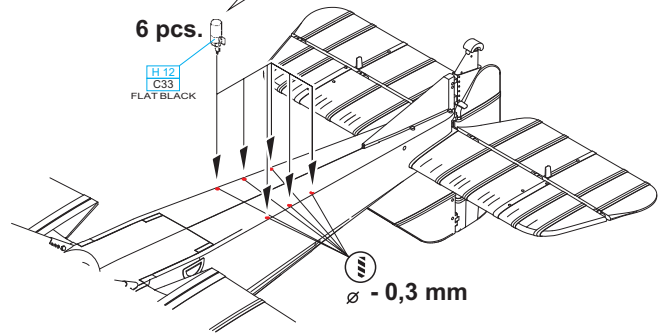
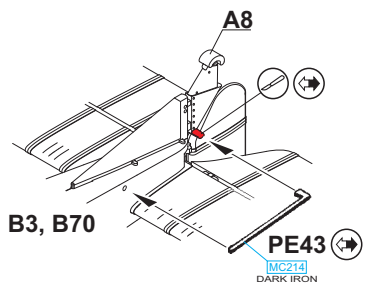
J (star)



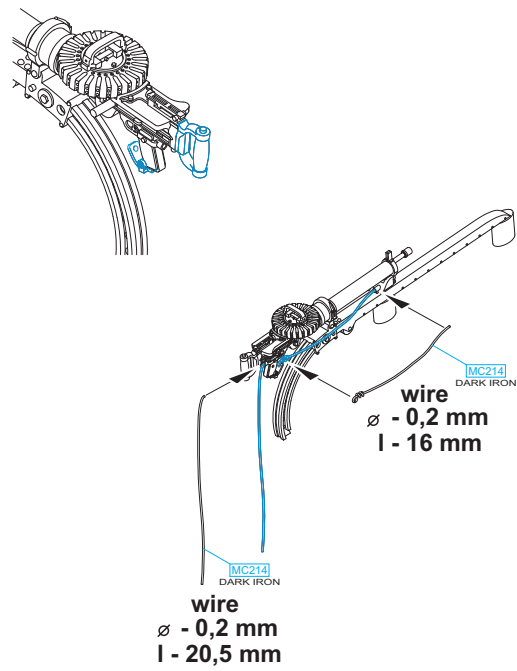
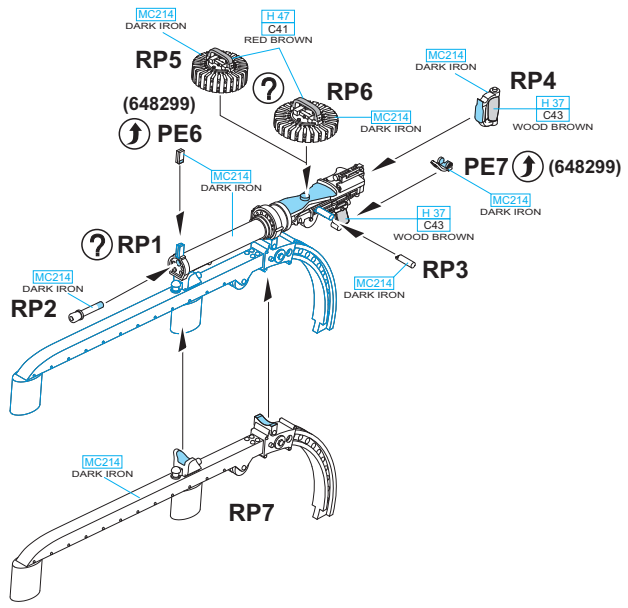
K

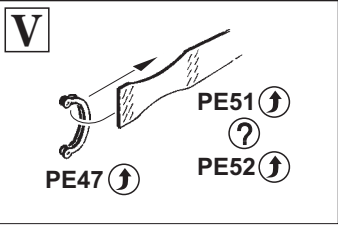




O**P****R****6 pcs.****T** MARKING A ONLY**S****U**

PE6, PE7, RP1, RP2, RP3, RP4, RP5 ? RP6 - MARKINGS
A, B, C, D, E, F, H, I, J, M ONLY





A22 - MARKINGS
A; C; D; F; G; H; I;
J; K; L; M ONLY

PE47, 52 - MARKING
A ONLY

PE47, 51 - MARKING
M ONLY

A22 ?

H47
C41
RED BROWN

edward
BRASSIN

PE47, 52 - MARKINGS
B; D; F; M ONLY

PE47, 51 - MARKING
M ONLY

MC214
DARK IRON

MC214
DARK IRON

B59

B59 - MARKING E

B10

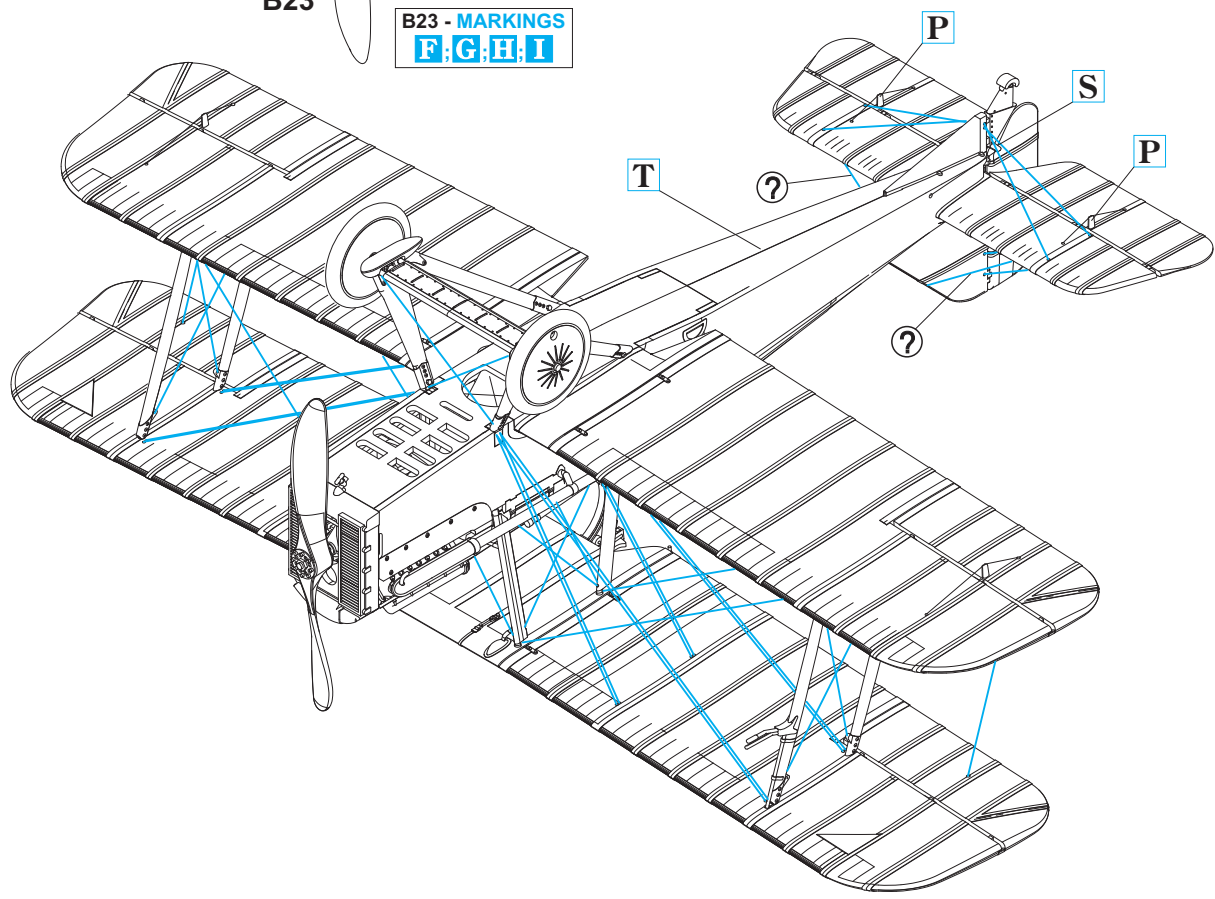
B10 - MARKINGS
A; B; C; D; J;
K; L; M ONLY

B10 - PROPELLER FOR WOLSELEY VIPER ENGINE
B23, B59 - PROPELLERS FOR HISPANO SUIZA ENGINE

MC214
DARK IRON

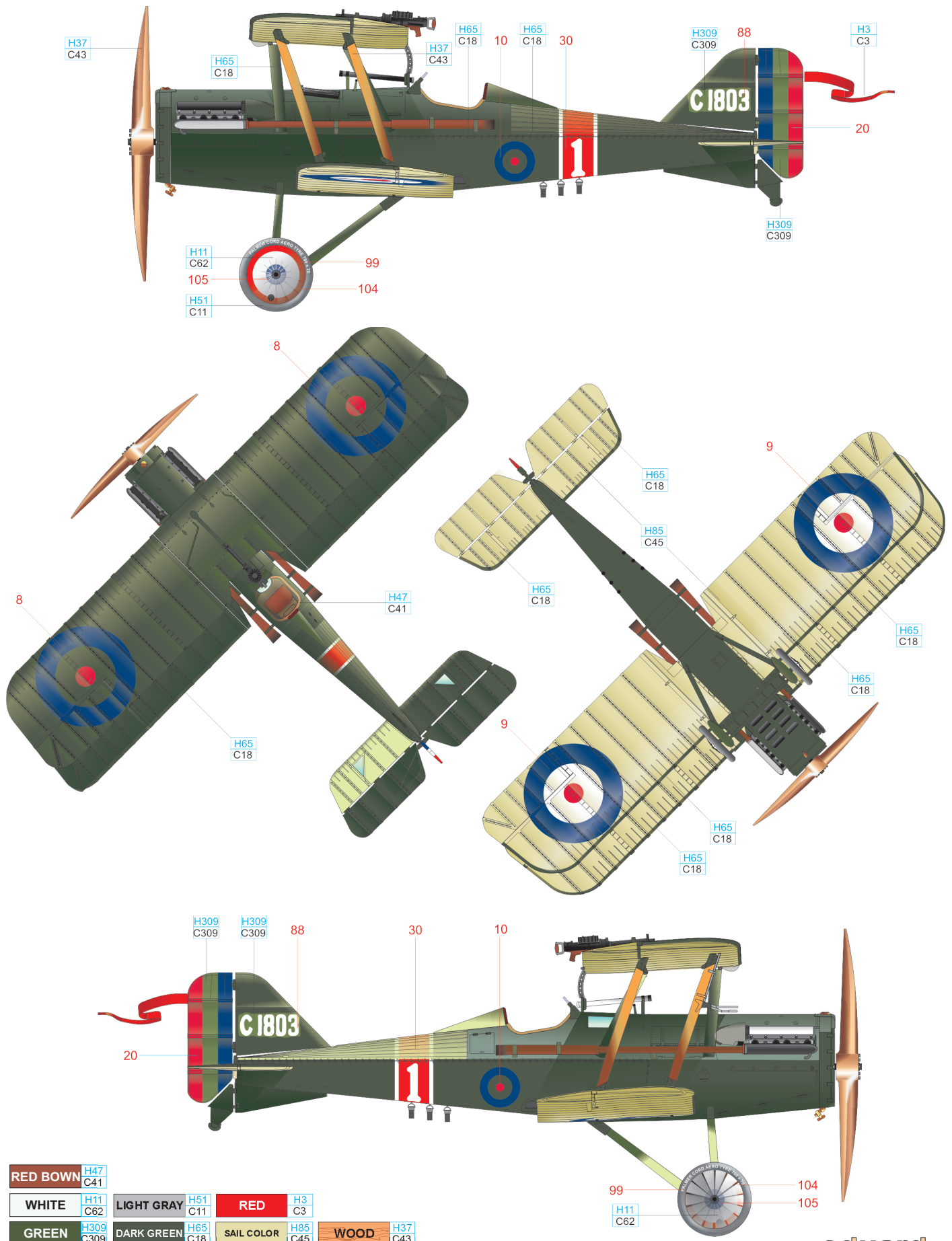
B23

B23 - MARKINGS
F; G; H; I



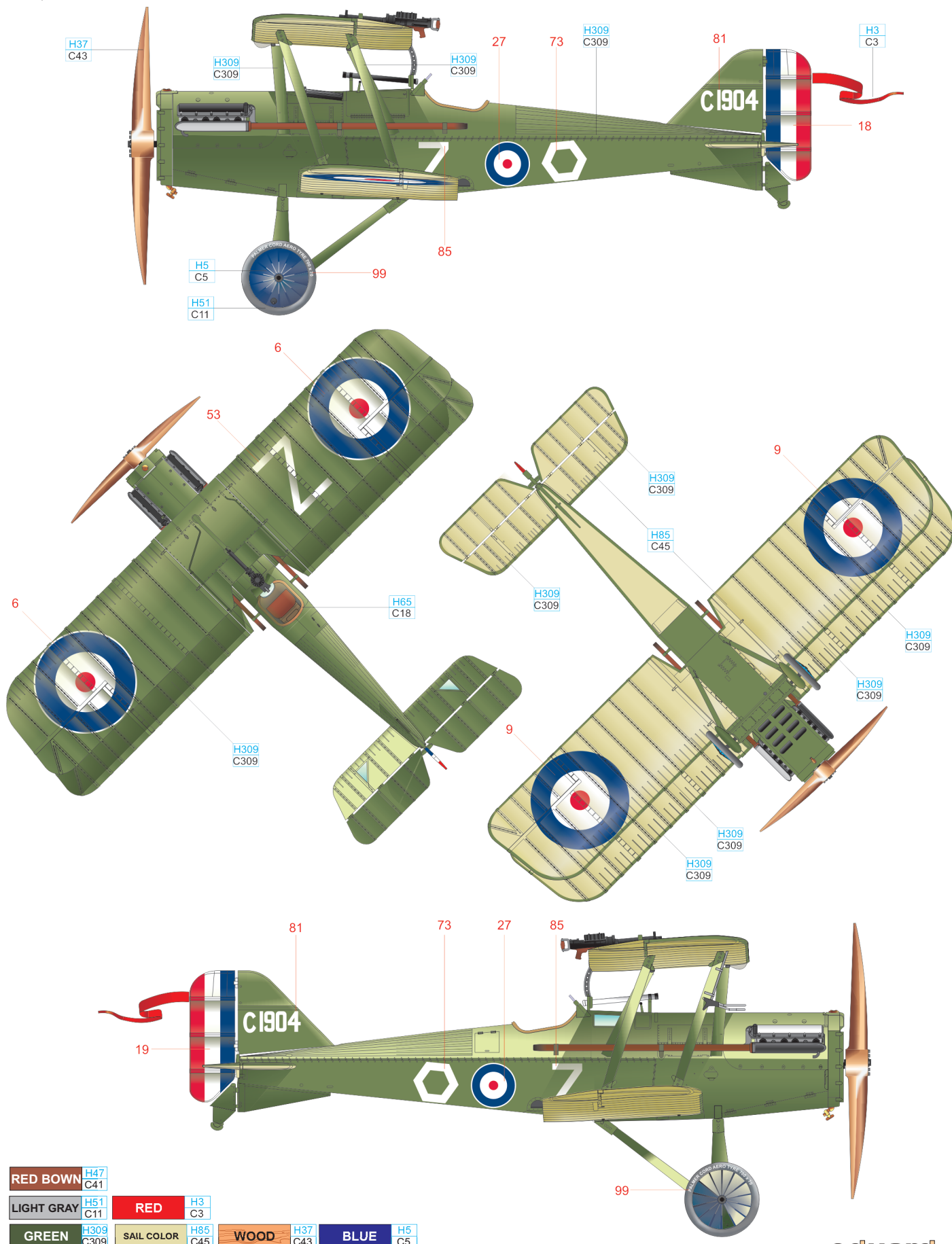
A C1803, Capt. C. J. Truran, 143. squadrona, Detling, Velká Británie, květen 1918

143. squadrona byla založena 1. února 1918 v Throwley a její výzbroj tvořily letouny Armstrong Whitworth F.K.8. Již v březnu téhož roku byla přezbrojena na SE.5a a přesunuta do Detlingu. V noci z 19. na 20. května se účastnila útoku proti prvnímu náletu německým bombardovacím strojem Gotha na Londýn. „Noční stíhací“ SE.5a byly na horních a bočních plochách kamuflovány speciálním nátěrem nazvaným NIVO (Night Invisible Varnish Orfordness). Touto barvou byla zatřena také bílá mezikruží na kokardách. Bílý pruh trikolory na kormidle byl pravděpodobně přetřen barvou PC-10. Pod trupem je šest držáků světlic Holt.



B C1904, Maj. W. A. Bishop, 85. squadrona, Petit Synthe, Francie, červen 1918

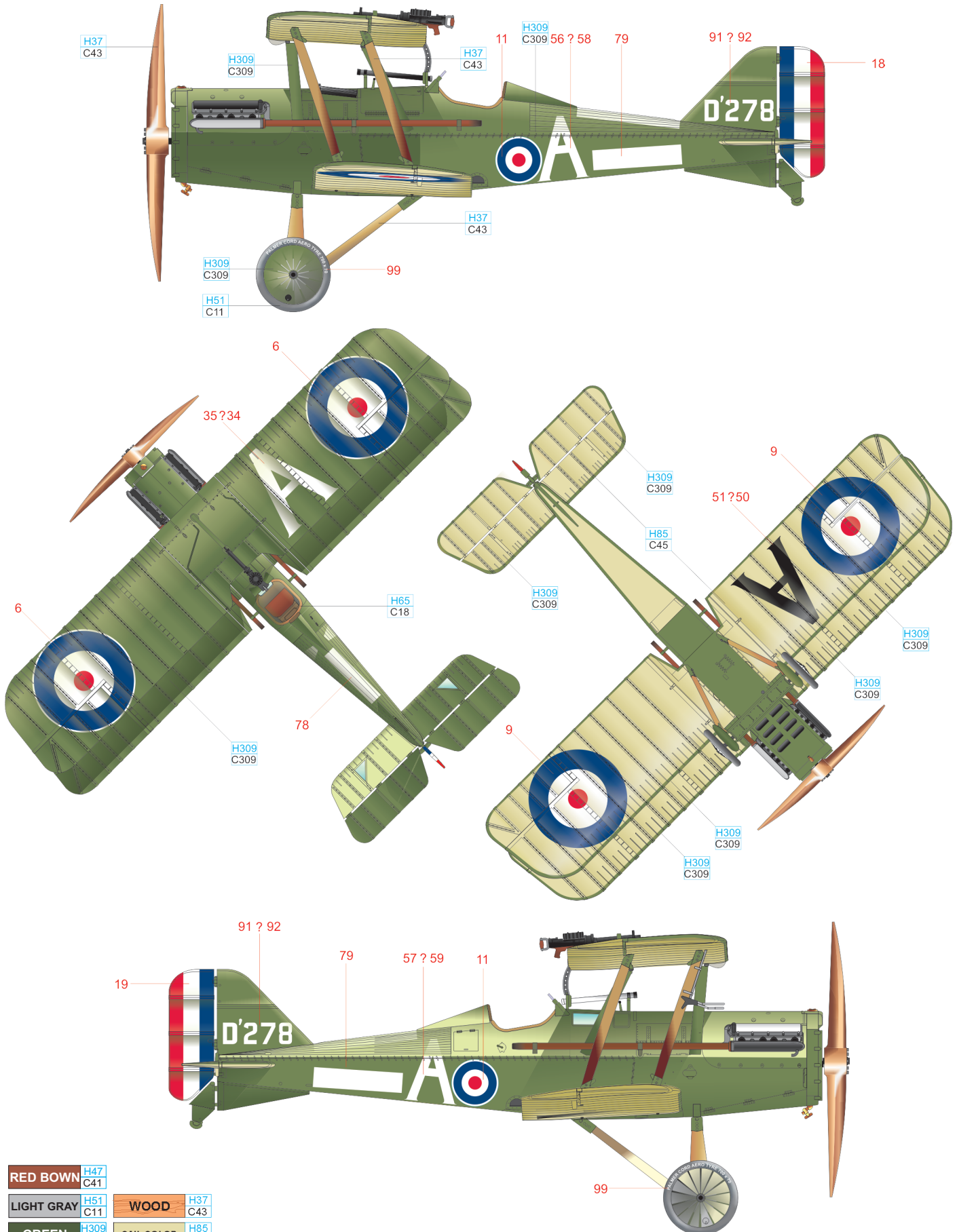
Kanadské eso William Avery „Billy“ Bishop se narodil 8. února 1894 v Owen Sound v kanadské provincii Ontario. V První světové válce sloužil nejprve jako pěšák, po přijetí do RFC jako pozorovatel. Po zranění, které utrpěl během startu, a následném zotavení byl v září 1916 zařazen do pilotního výcviku. Se stíhačkami SE.5a se seznámil v červenci 1917 během služby u 60. squadrony. Po návratu z cesty po Kanadě, která měla pozvednout morálku obyvatel, mu bylo svěřeno velení nově založené 85. squadroně, vyzbrojené také letouny SE.5a. Na konci 1. světové války měl na svém kontě 72 vzdušných vítězství, vyznamenán byl Victoria Cross, Distinguished Flying Cross, Distinguished Service Order & bar. „Billy“ Bishop zemřel 11. září 1956 ve West Palm Beach na Floridě, USA. Na tomto stroji Maj. Bishop dosáhl 13 vítězství nad nepřítelem. Bílé šestiúhelníky na bocích trupu značily příslušnost letounu k 85. squadroně.



RED BROWN	H47 C41	RED	H3 C3	WOOD	H37 C43	BLUE	H5 C5
LIGHT GRAY	H51 C11			SAIL COLOR	H85 C45		
GREEN	H309 C309						

C D278, Capt. E. Mannoek, 74. squadrona, Clairmarais North, Francie, duben 1918

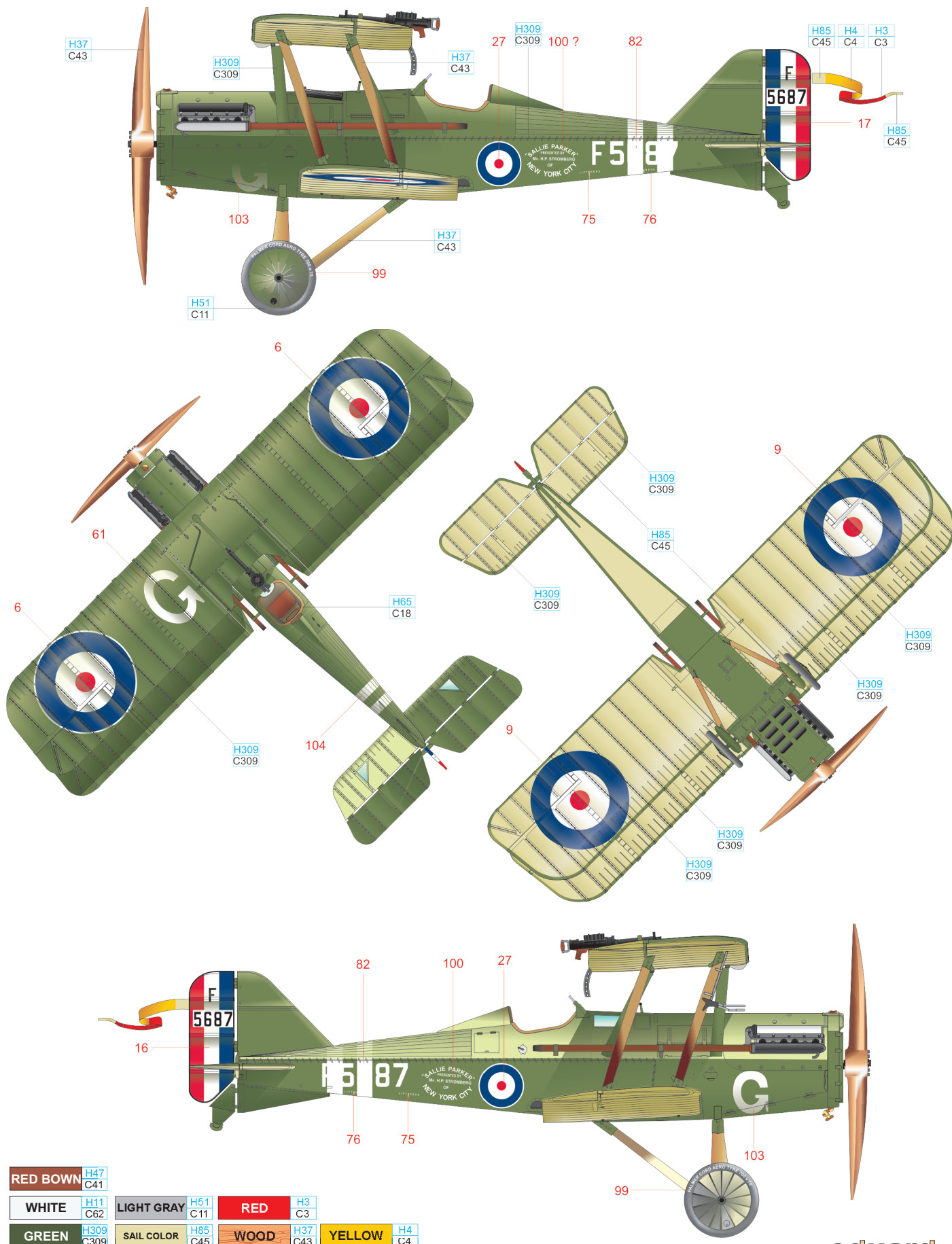
Edward Corringham „Mick“ Mannoek se narodil 24. května 1887 v Aldershot ve Velké Británii. Válku začal velice netradičně, a to jako turecký zajatec. V říjnu 1914, kdy se Turecko zapojilo do války po boku Německa, pracoval u Britské telefonní společnosti v Turecku, jenž se 30. října 1914 připojilo k mocnostem Dohody. V roce 1915 byl ale kvůli špatnému zdraví repatriován. Přestože byl na jedno oko slepý, úspěšně absolvoval vstupní lékařskou prohlídku a v dubnu 1917 získal pilotní diplom a nastoupil ke 40. squadroně. V únoru 1918 byl převelen jako velitel letky k nově vytvořené 74. squadroně, 5. července 1918 převzal velení nad 85. squadronou, ale již 26. července 1918 byl jeho SE.5a sestřelen a zabit. Mick Mannoek na tomto stroji získal 17 ze svých celkových 61 sestřelů. Označením strojů 74. squadrony byly bílé obdélníky na trupu.



RED BROWN	H47 C41	WOOD	H37 C43
LIGHT GRAY	H51 C11	SAIL COLOR	H85 C45
GREEN	H309 C309		

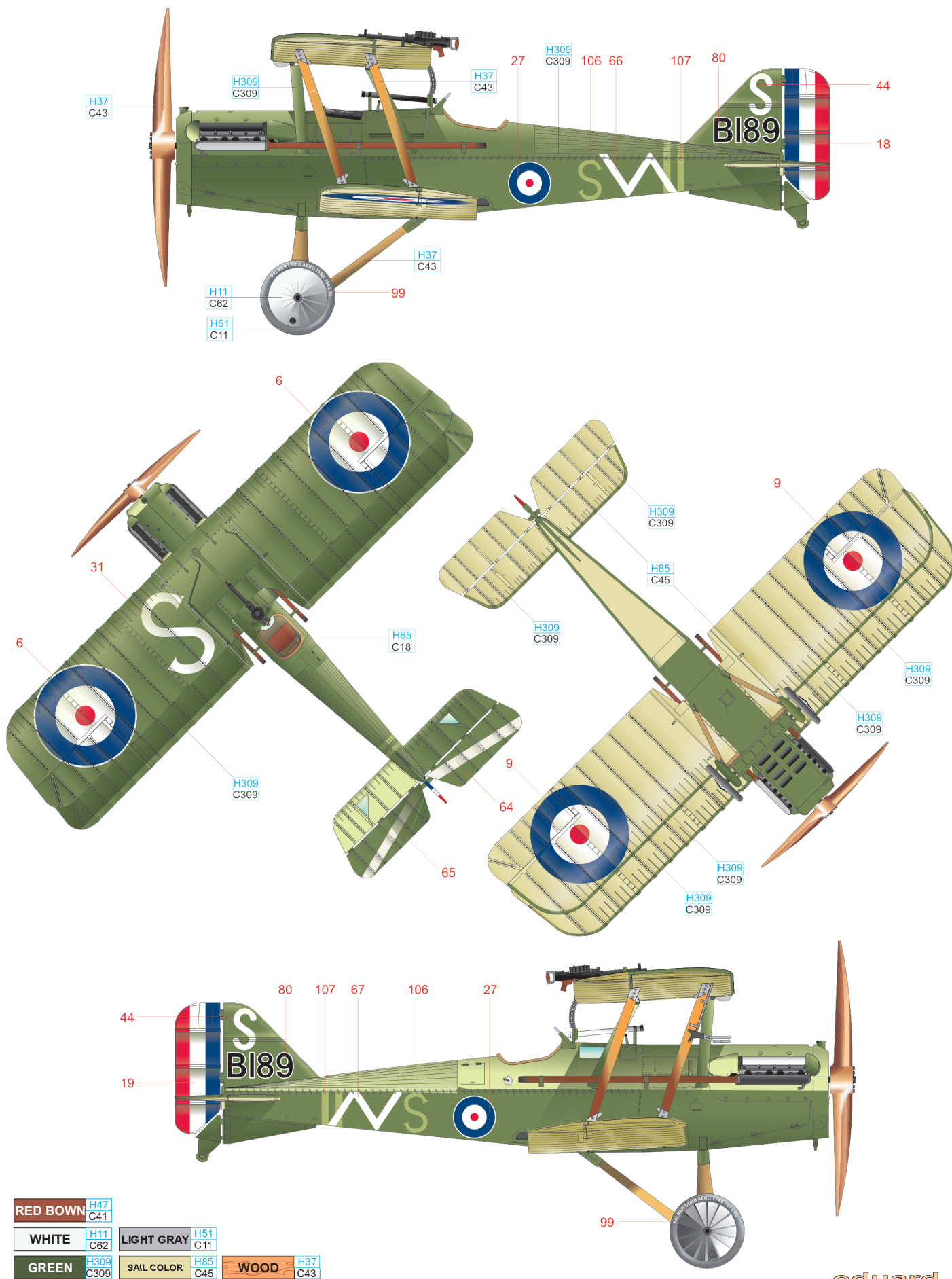
D F5687, Lt. J. A. Roth, 60. squadrona, Quiévy, Francie, listopad 1918

60. squadrona RFC obdržela první stroje SE.5, což byl předchůdce strojů SE.5a se slabším motorem Hispano, v červenci 1917 a zařadila se tak mezi další uživatele těchto vynikajících britských stíhaček. Následovaly dodávky vylepšených SE.5a s nimiž piloti této squadrony vybojovala další vítězství. Během bojů 1. světové války sloužilo u 60. squadrony celkem 25 leteckých es (např. Albert Ball nebo William Avery Bishop), její piloti během války sestřelili celkem 320 nepřátelských letadel. Dne 7. listopadu 1918 obdržela 60. squadrona stroj F5687 s věnovacím nápisem od Sallie Parkerové z New Yorku. Na stíhačce přibýlo také označení strojů 60. squadrony, dva bílé pruhy na konci trupu. Stroj letky B nesly svá individuální označení písmenem na bocích motorového krytu.



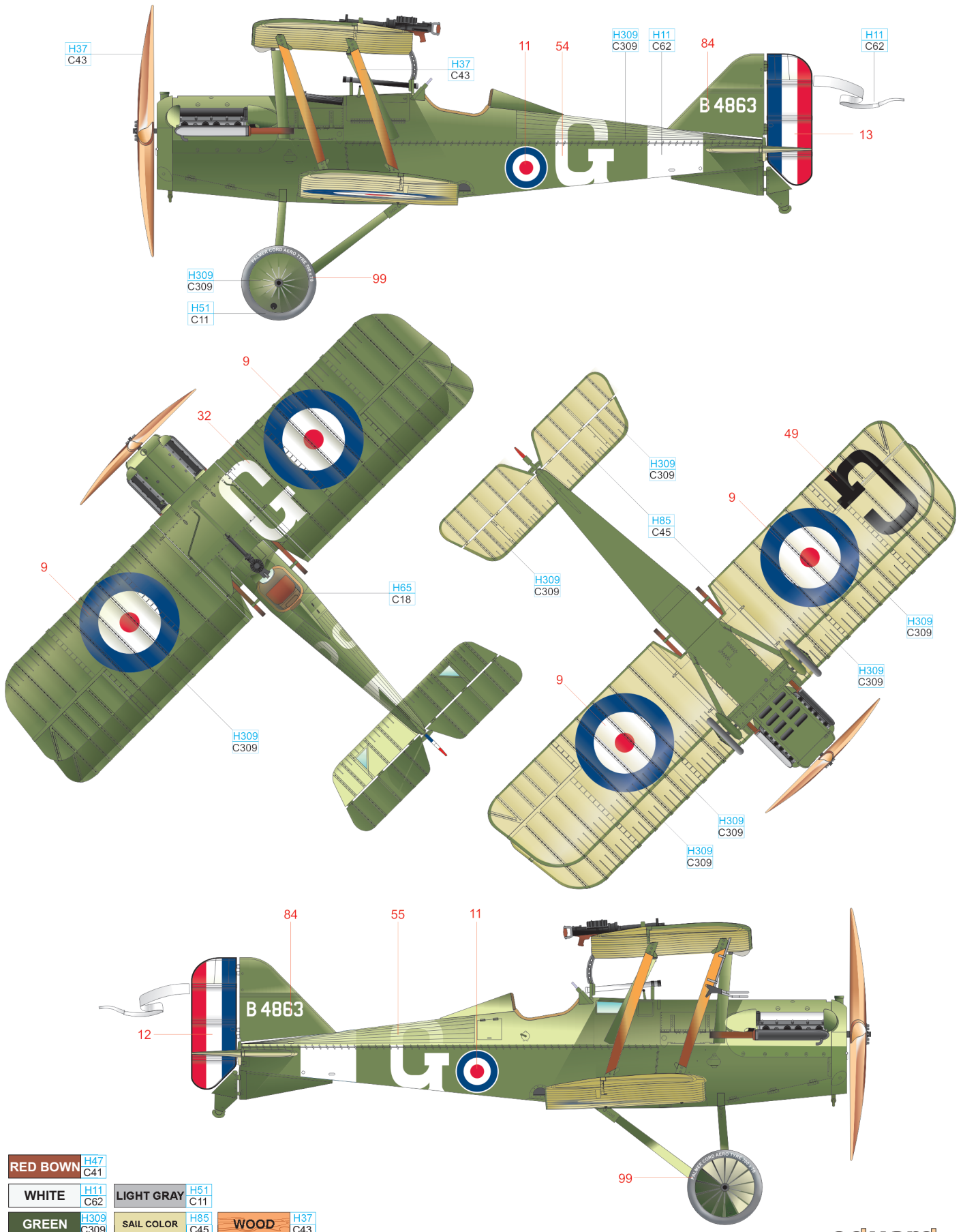
E B189, Capt. J. H. Tudhope, 40. squadrona, Bruay, Francie, duben 1918

Kanaďan John Henry „Tud“ Tudhope se s celkem deseti sestřelenými nepřátelskými letadly se u 40. squadrony zařadil do společnosti takových jmen jako jsou Edward Mannock či Roderick Dallas. 40. squadrona byla založena v Gosportu v roce 1916, k jejímu rozpuštění došlo až v roce 1957. Stroje 40. squadrony nesly až do 22. března 1918 označení tvořené dvěma rovnoběžnými svíslými pruhy na zadní části trupu. K uvedenému datu bylo nahrazeno klikatou čarou. Zároveň se písmeno stroje přesunulo z boku trupu na vrchol kýlovky. Na výšková kormidla přibyl diagonální bílý pruh.



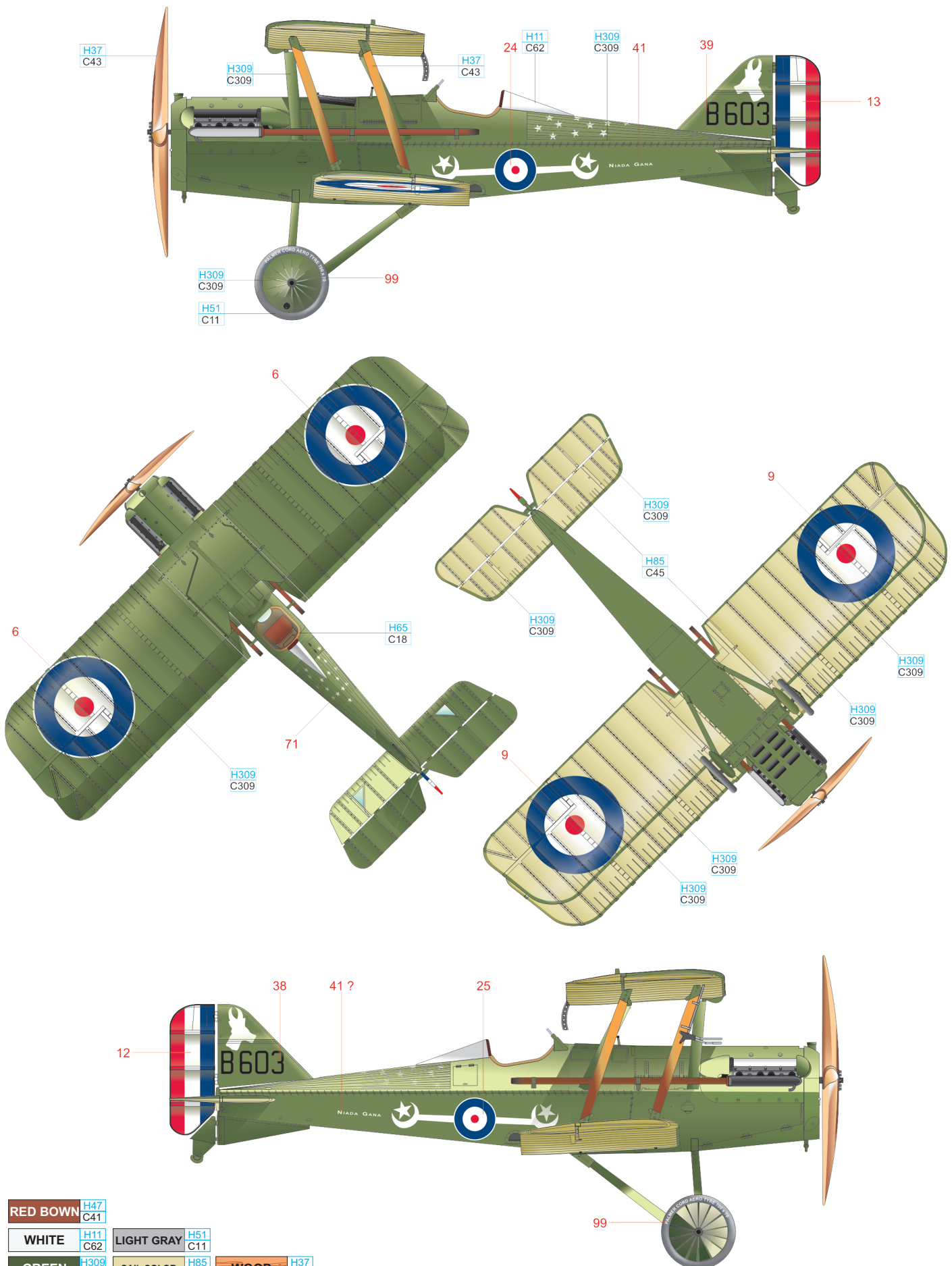
F B4863, Capt. J. T. B. McCudden, 56. squadrona, Estrée Blanche, Francie, září 1917

James Thomas Byford „Mac“ McCudden VC, DSO & bar, MC & bar, MM, stíhací eso s 57 sestřely na kontě, se narodil v Gillinghamu v hrabství Kent a přestože se od mládí zajímal o létání, v rámci rodinné tradice vstoupil v roce 1910 do armády. V roce 1913 byl přijat do řad Royal Flying Corps, nejprve jako mechanik a následně jako pozorovatel. Dne 22. února 1916 zahájil pilotní výcvik, aby se již 8. července téhož roku zapojil do válečného úsilí jako stíhač u 20. squadrony. V srpnu 1917 byl převelen k 56. squadroně, vyzbrojené stíhačkami SE.5. Zde létal společně s Albertem Ballem (44 vítězství) či Arthurem Rhys-Davidsem (27 vítězství). Smrt jej zastihla 9. července 1918, krátce po startu z letiště Auxi-le-Chateau během návratu z Velké Británie, aby převzal velení nad 60. squadronou. McCuddenův stroj B4863 byl kamuflován na horních a bočních plochách barvou PC-10, spodní plochy zůstaly v barvě plátna. Stroje z počáteční fáze výroby byly vybaveny motory Hispano a kokardy na křídlech měly umístěny dále od koncových oblouků křídla.



G B603, cvičná jednotka, Velká Británie, 1918

Neobvyklý marking nesl stroj z pravděpodobně školní jednotky dislokované na Britských ostrovech. Stroj vyrobila továrně Vickers a poháněl jej motorem Hispano-Suiza se čtyřlístou vrtulí. Fotograficky je letoun zdokumentován pouze zleva, podoba markingu na pravé straně trupu je rekonstrukcí.



RED BROWN H47
C41

WHITE H11
C62

GREEN H309
C309

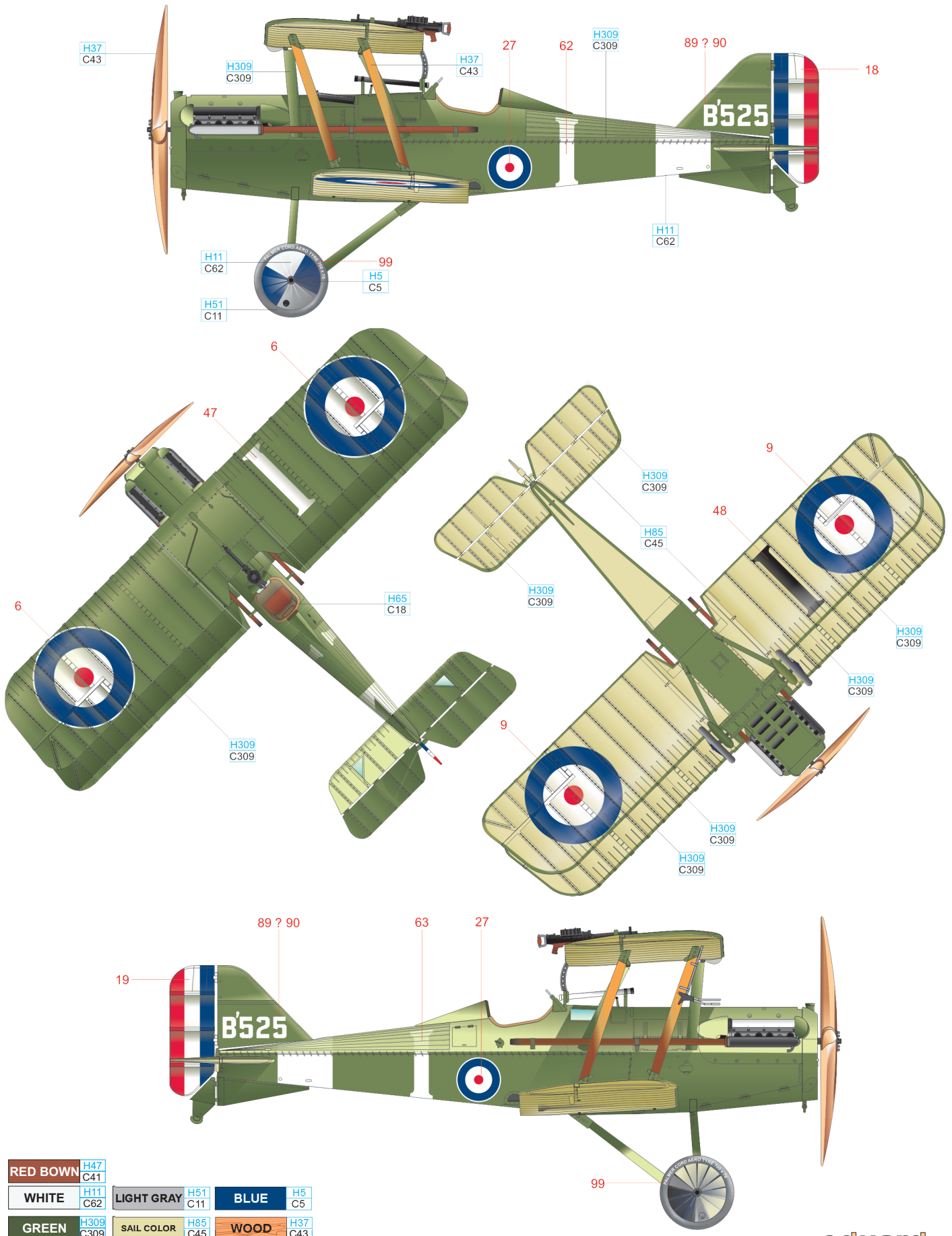
LIGHT GRAY H51
C11

SAIL COLOR H85
C45

WOOD H37
C43

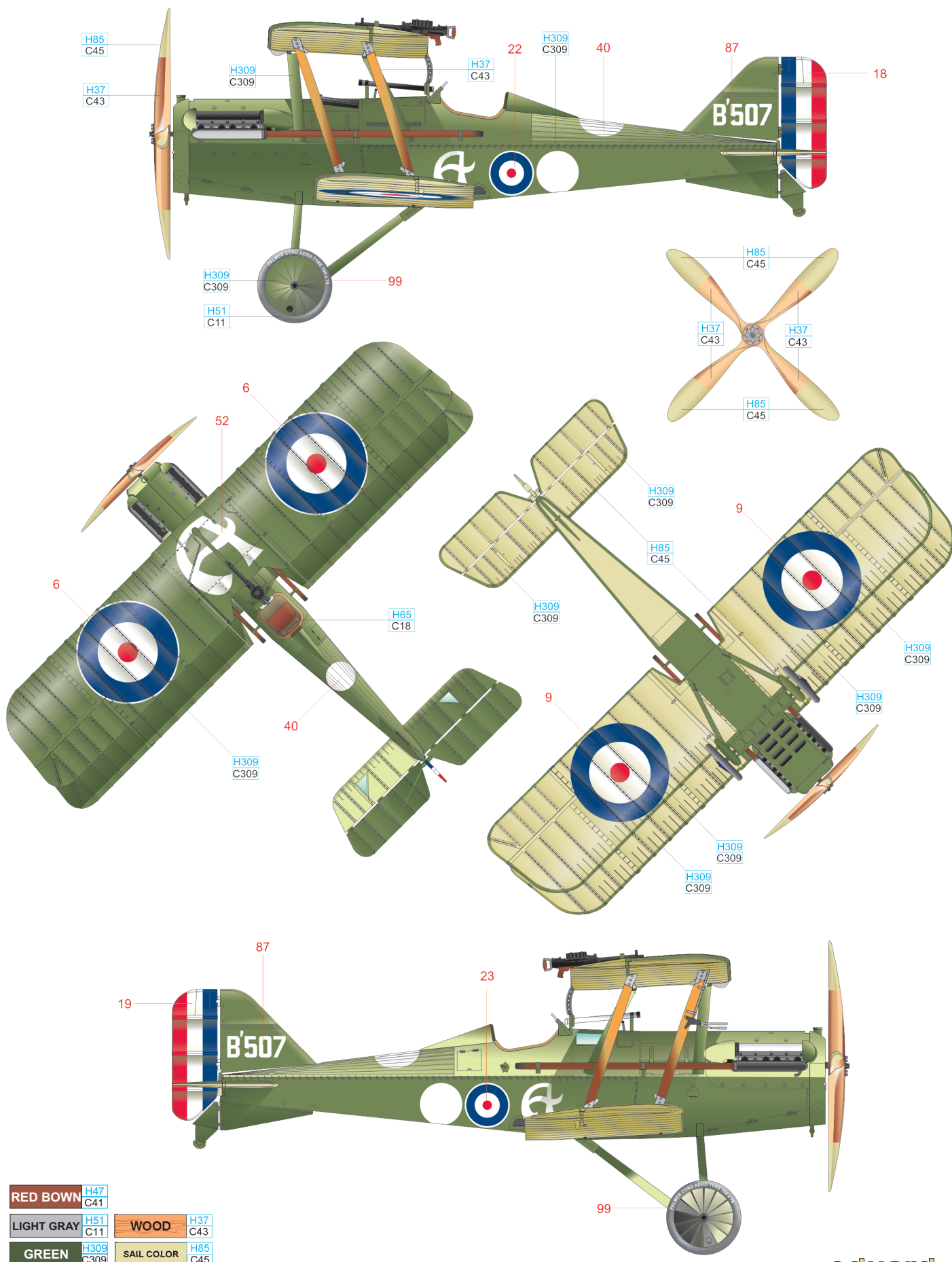
H B525, Lt. A. P. F. Rhys - Davids, 56. squadrona, Estrée Blanche, Francie, říjen 1917

Arthur Percival Foley Rhys - Davids, britské stíhací eso s 27 sestřely, se narodil 26. září 1897 v jižní části Londýna. V polovině roku 1916 narukoval k Royal Flying Corps a od 28. srpna zahájil pilotní výcvik. Po jeho ukončení výcviku byl odvelen k 56. squadrony, která se stala jeho jediným působištěm. Břehy britských ostrovů opustil 7. dubna 1917. Postupně se vypracoval na vynikajícího pilota a 23. září 1917 byl jedním z pilotů, kteří přemohli Wernera Vosse v jeho Fokkeru F.I. Válečné štěstí se od něj odvrátilo 11. listopadu 1917, kdy byl naposledy spatřen východně od Roulers pronásledovaný stíhacím Albatrosem... SE.5a létající u 56. squadrony nosily široký bílý pruh na zádi trupu. Od září 1917 do března 1918 měly navíc modro-bílý výseče na vnější straně disků kol.



B507, 2/Lt J. J. Fitzgerald, 60. squadrona, Sainte-Marie-Cappel, začátek října 1917

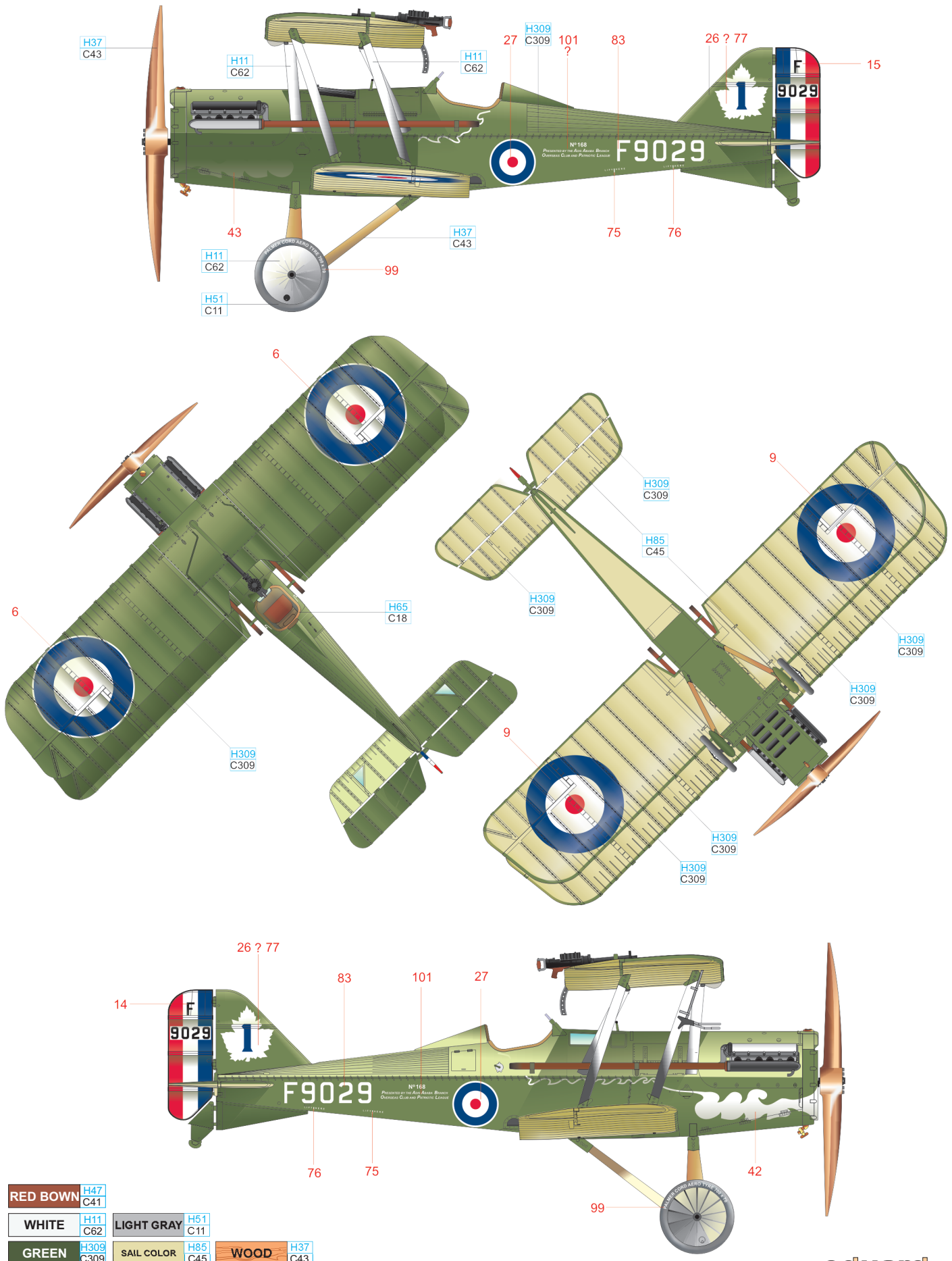
60. squadrona RFC byla založena 30. dubna 1916 v Gosportu a vyzbrojena stíhacími Morany Saulnier Type N. Po Bitvě na Sommě, kde utrpěla těžké ztráty, byla přezbrojena na Nieuporty 17 a v červenci 1917 obdržela nové stíhačky britské výroby, SE.5. Stroj B507 sloužil nejprve u 56. squadrony, kde na něm Lt. L. M. Barlow sestřelil několik protivníků. Dne 22. srpna 1917 jej 2/Lt A. P. F. Rhys-Davids poškodil. Po opravě byl na začátku září přidělen k 60. squadroně. Dne 5. října 1917 s ním po selhání motoru přistál 2/Lt J. J. Fitzgerald na letišti používaném Jasta 18 a byl zajat.



RED BOWN	H47 C41	WOOD	H37 C43
LIGHT GRAY	H51 C11	SAIL COLOR	H85 C45
GREEN	H309 C309		

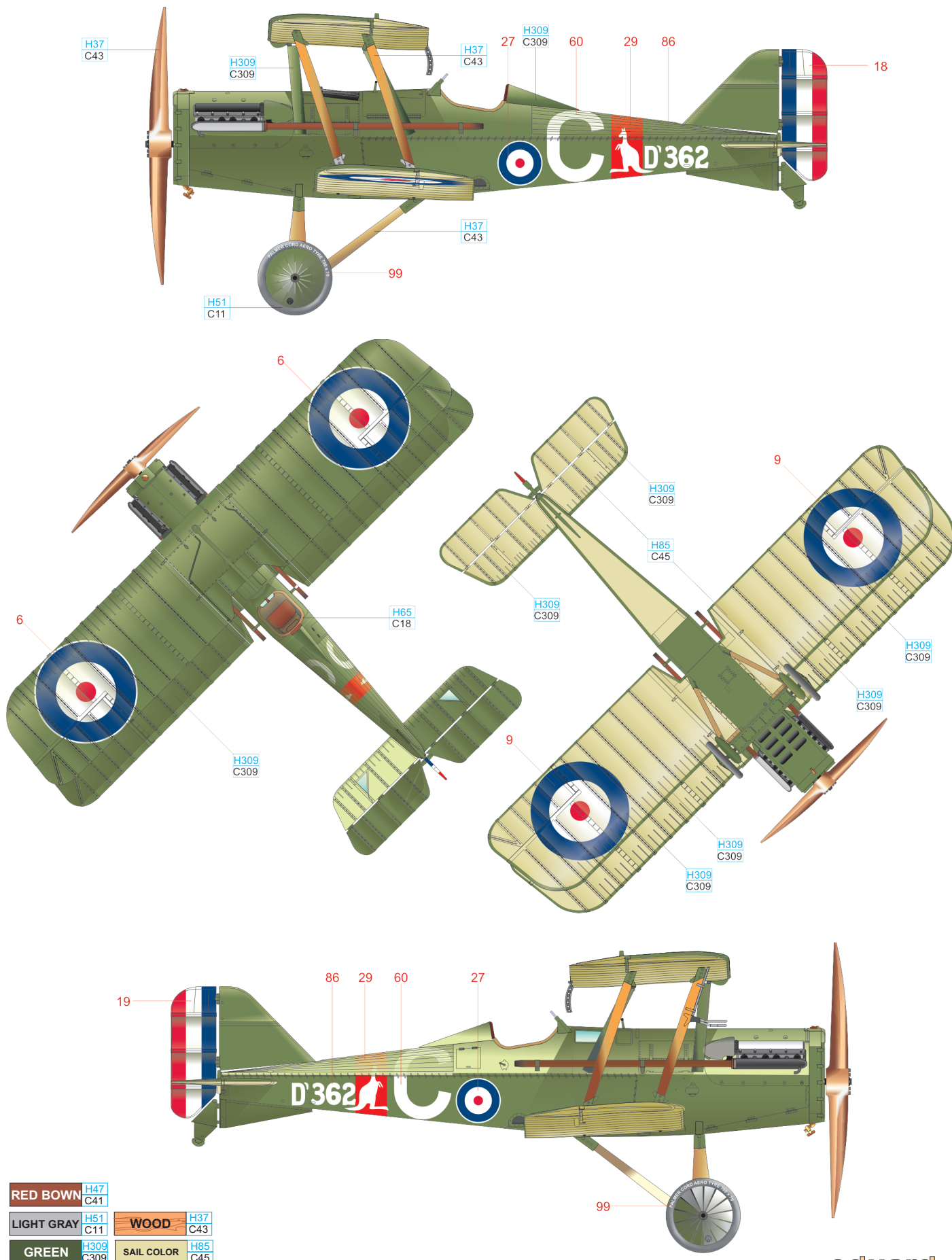
J F9029, 1. squadrona Canadian Air Force, Shoreham, Velká Británie, 1919

1. squadrona Canadian Air Force byla založena 20. listopadu 1918 na letišti Upper Heyford v hrabství Oxfordshire, 1. dubna 1919 se nacházela na letišti Shoreham, vyzbrojena letouny SE.5a a Sopwith Dolphin. Stroj F9029, zařazený do stavu 1. squadrony CAF, patří do objednávky 200 strojů, kterou plnila firma Vickers. Část z nich byla dodána ke konci války, ale většina strojů až po válce. Na znamení příslušnosti ke kanadským vzdušným silám nese na kýlovce javorový list, přední část této SE.5a je ozdobena pravděpodobně osobním markingem.



K D362, 5th and 6th Training Squadron, Australian Flying Corps, Minchinhampton, Velká Británie, 1918/1919

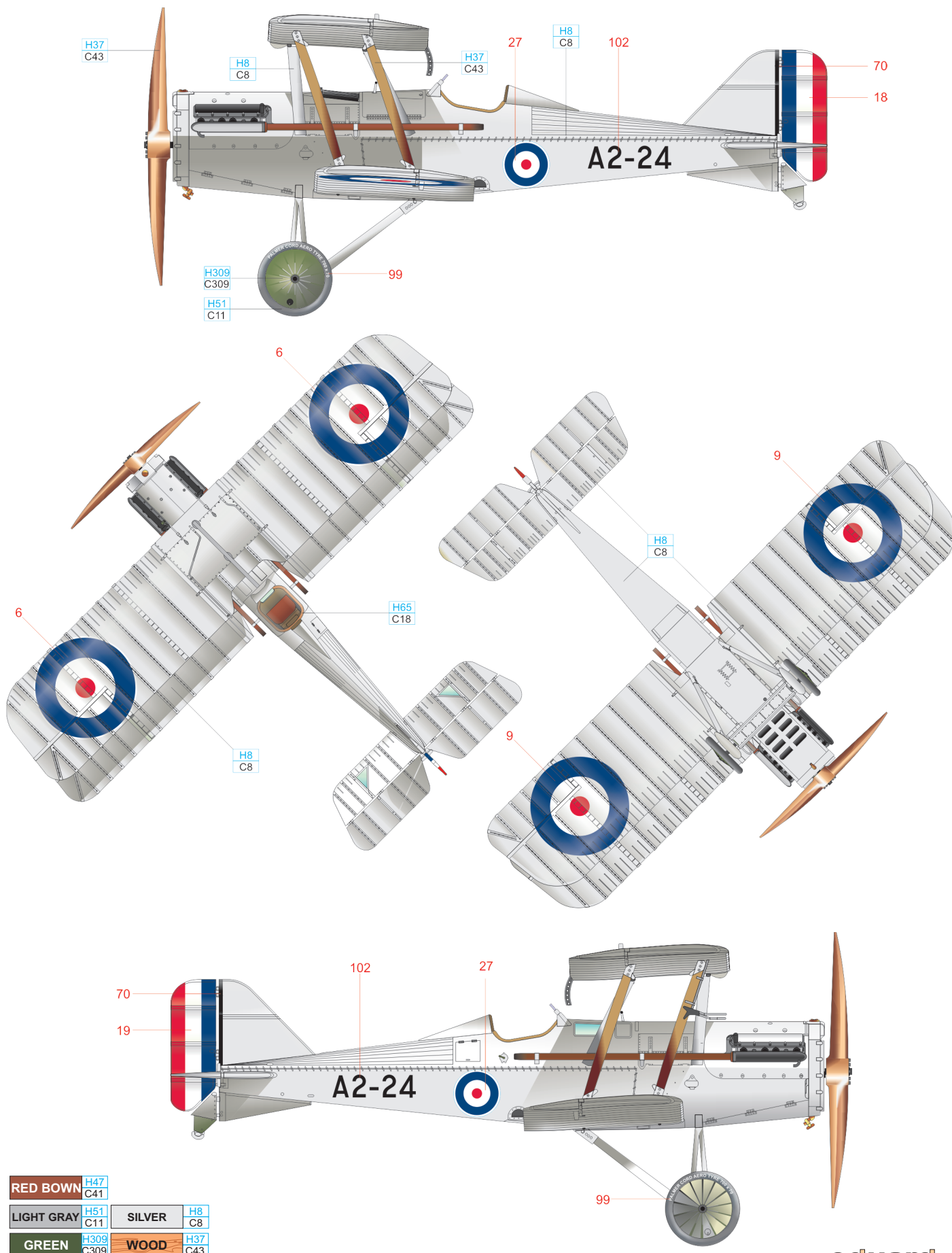
Do bojů nad frontami 1. světové války se zapojili také letci původem z Austrálie. V průběhu roku 1916 založené bojové squadrony čísel 67, 68, 69 a 71 byly v lednu a únoru 1918 přeznačeny na 1. až 4. squadronu Australian Flying Corps. Zároveň byly pro výcvik nových pilotů založeny 29th a 30th (Australian) Training Squadron (obě v červnu 1917) a 32th a 33th (Australian) Training Squadron (obě v říjnu 1917), které byly v lednu 1918 přeznačeny na 5th až 8th Training Squadron Australian Flying Corps. 5th a 6th Training Squadron Australian Flying Corps působily na letišti Minchinhampton v hrabství Gloucestershire. Bílý klokan symbolizoval národnost leteckého personálu.



RED BROWN	H47 C41	WOOD	H37 C43
LIGHT GRAY	H51 C11	SAIL COLOR	H85 C45
GREEN	H309 C309		

A2-24, F/O F. C. Even, 3. squadrona Australian Air Force, Canberra, Austrálie, začátek května 1927

Dne 4. června 1919 obdržela Austrálie darem od Velké Británie letadla, mezi nimiž se nacházelo i 35 nových strojů ze skladů ve Velké Británii. SE.5a byly po připlutí do Austrálie nejprve uskladněny v obilných halách ve Spotswoodu poblíž Melbourne. Po založení Australian Air Force dne 31. března 1921 se staly prvními letouny Australských ozbrojených sil. Obdržely označení A2-1 až A2-35. SE.5a A2-24 (původní označení C8995) byl skladován až do roku 1926. Poté sloužil nejprve u 1. a následně u 3. squadrony. Dne 9. května 1927, během slavnostního otevření budovy australského federálního parlamentu s ním při slavnostním defilé havaroval F/O F. C. Even. Havárii nepřežil.



M F8005, Capt. R. G. Landis, 25th Aero Squadron, Collombey-les-Belles, Francie, listopad 1918

Historie 25th Aero Squadron se začala psát 7. května 1917 na letišti Kelly Field v Texasu. V lednu 1918 se přesunula přes Atlantik a ve Velké Británii podstoupila výcvik. Po jeho ukončení se squadrona přesunula do Francie a zároveň byla vyzbrojena letouny SE.5a. Dne 10. listopadu 1918 se poprvé zúčastnila letů nad německou stranu frontové linie. V červnu následujícího roku byla na letišti Mitchel Field, New York rozpuštěna. Capt. Reed G. Landis, dříve pilot 40. squadrony RFC, byl v srpnu 1918 jmenován velitelem 25th Aero Squadron. Znakem 25th Aero Squadron je kresba káta v černém obleku, maskou a velkou sekerou. Landisův osobní stroj kromě něj nesl velitelský marking – červený kosočtverec na kýlvovce a dva bílé kosočtverce na horní straně trupu.

