



Royal Aircraft Factory S.E. 5a

04323-0389

© 2007 BY REVELL GmbH & Co. KG

PRINTED IN GERMANY



Royal Aircraft Factory S.E. 5a

Die SE5 (Scout Experimental 5) der Royal Aircraft Factory in Farnborough, Großbritannien, flog am 2. November 1916 zum ersten Mal. Den Anstoß für die Entwicklung der SE5 gab die Verfügbarkeit des neuen leichten, leistungsfähigen und 150 PS starken spanischen Hispano-Suiza V-8-Motors mit Direktantrieb, der dem neuen Jäger hervorragende Eigenschaften verleihen sollte. Viel Entwicklungsarbeit am Entwurf und insbesondere des Motors, wobei man zu einem 200 PS starken Hispano-Suiza-Motor mit Untersetzungsgetriebe wechselte, führte zur verbesserten Version SE5a, die Mitte 1917 ihren Erstflug absolvierte. In der Zwischenzeit waren bereits Maschinen des Typs SE5 beim Royal Flying Corps in Frankreich in Dienst gestellt und mit Erfolg bei den schweren Kampfhandlungen im April 1917 eingesetzt worden. Kontinuierliche Rückmeldungen führten zu vielen Verbesserungen, die in die Serienfertigung der SE5a einflossen. Die frühen SE5a hatten Vierblatt-Propeller, die später im Regelfall durch standardmäßige Zweiblatt-Propeller ersetzt wurden. Außerdem wurden die schwachen Fahrgestellverbreitungen verstärkt. Etliche weitere Hersteller nahmen in großem Umfang die Serienproduktion auf, aber aufgrund der hohen Ausfallrate der in Großbritannien hergestellten Hispano-Suiza-Motoren wurde der Transport der Maschinen an die Westfront erheblich verzögert. Wolsley Motors entwickelte den 200 PS starken Viper-Motor mit Direktantrieb, der zum Standard-Antrieb der SE5a wurde, für den aber aufgrund des niedriger angesetzten Propellers und damit niedrigeren Schublinie die Triebwerksverkleidung umgebaut werden musste. Lieferschwierigkeiten mit diesem Motor und die Probleme mit dem Hispano-Suiza-Motor führten dazu, dass 400 Flugzeugzellen Ende 1917 ungenutzt auf Halde lagen. Bald darauf waren jedoch verlässliche Motorversionen beider Typen erhältlich, so dass die Squadrons des RFC (und, ab 1. April 1918, die der neu formierten Royal Air Force) ein hervorragende Flugzeug dieses Typs gebaut. Viele berühmte Piloten erzielten mit ihm hohe Schusszahlen, zwei der bekanntesten sind Captain Albert Ball, VC, und Major E.C. „Mick“ Mannock. Mit den beiden Versionen, die in diesem Bausatz enthalten sind, können eine Maschine mit Hispano-Suiza-Motor der No. 111 Squadron des RFC mit Vierblatt-Propeller gebaut werden oder wahlweise ein Flugzeug mit Wolsley Viper-Motor der No. 143 (Home Defence) Squadron der RAF mit Zweiblatt-Propeller. Die SE5a erreichte eine Höchstgeschwindigkeit von 209 km/h (130 mph) auf 3.048 m Höhe (10.000 ft). Spannweite: 8,10 m (26 ft 7,4 in.). Länge: 6,34 m (20 ft 11 in.), Höhe: 2,89 m (9 ft 6 in.).

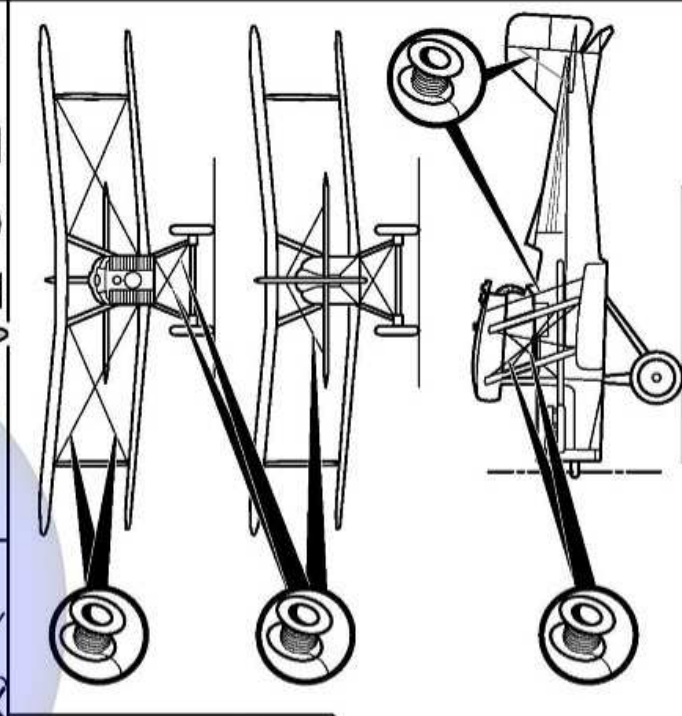
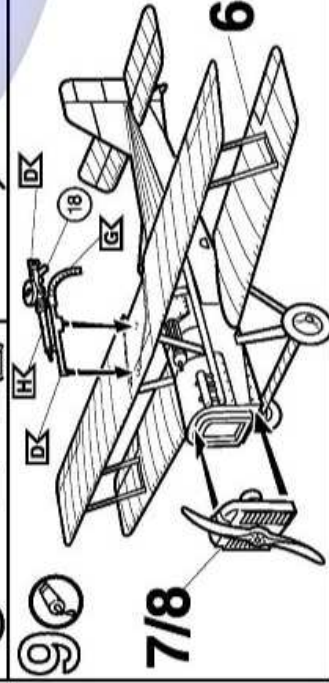
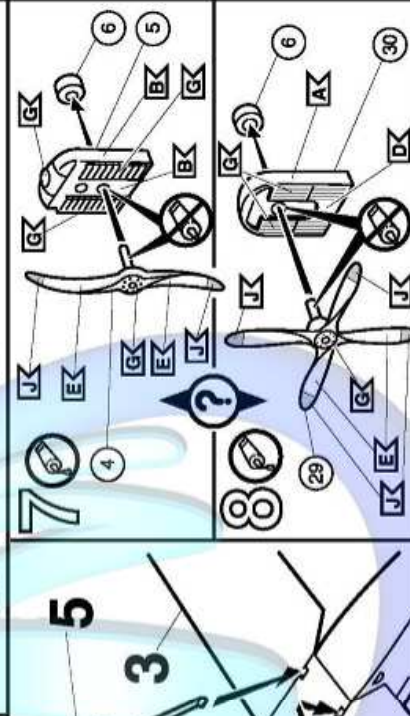
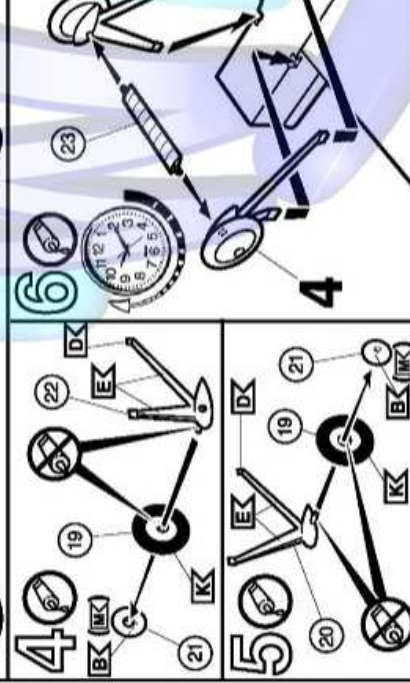
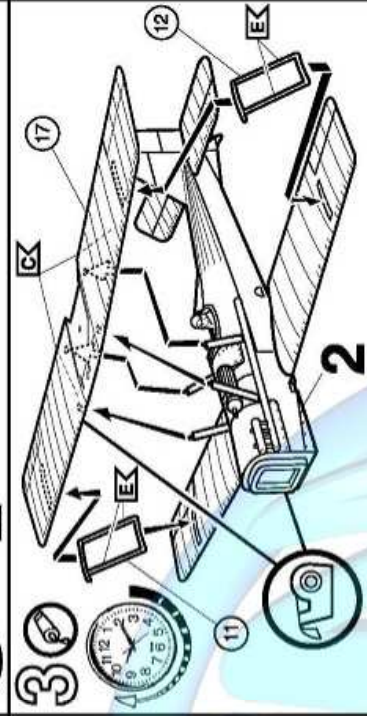
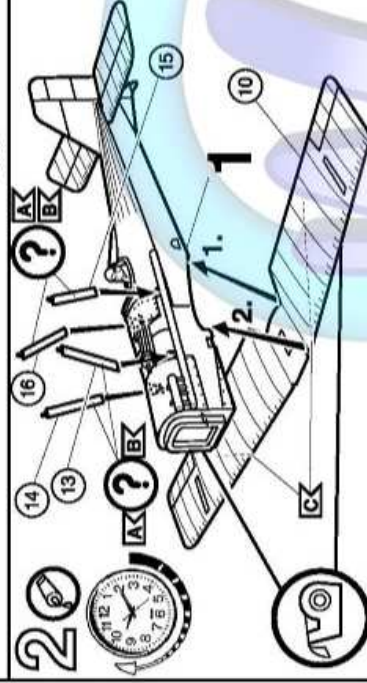
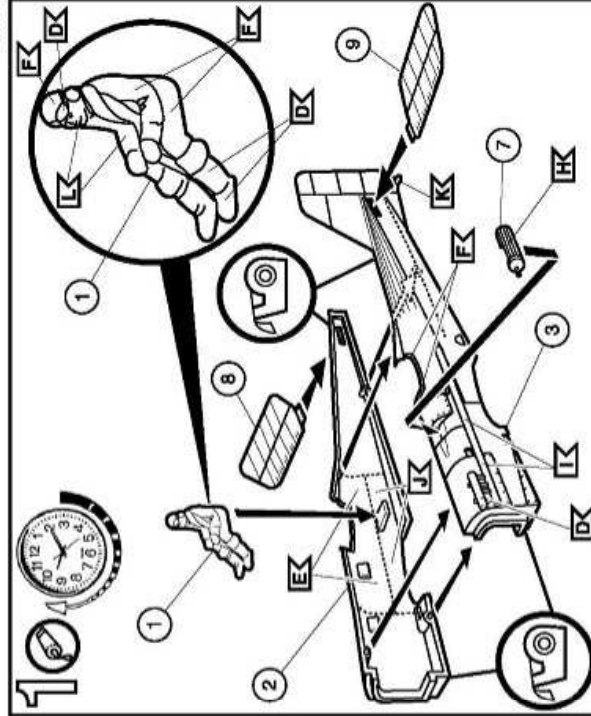
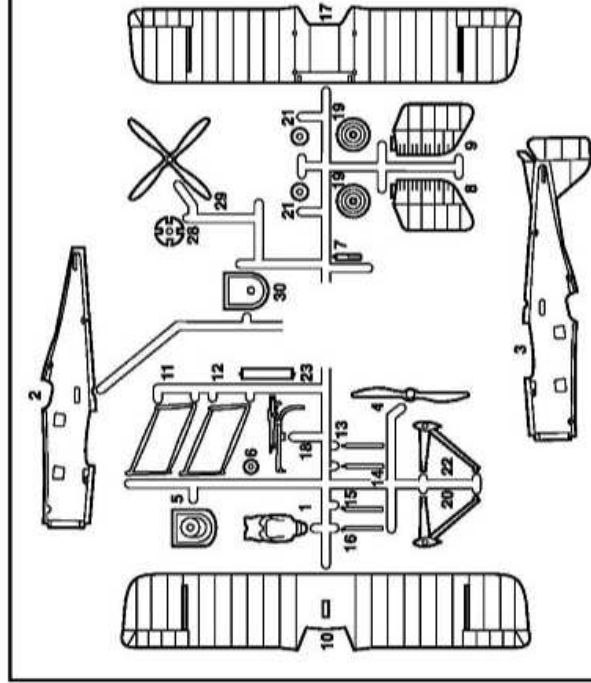
Royal Aircraft Factory S.E. 5a

Designed by the Royal Aircraft Factory at Farnborough, England, the SE5 (Scout Experimental 5) made its first flight on 2 November 1916. The stimulus for the SE5 design was provided by the availability of the powerful new lightweight Spanish Hispano-Suiza direct-drive V-8 engine developing 150hp, which would give the new fighter an excellent performance. Much work on many aspects of the design, especially the engine installation which changed to a 200hp Hispano-Suiza geared engine, led to the improved SE5a which first flew in mid 1917. Meanwhile, SE5s had already entered operational service with the Royal Flying Corps in France, successfully taking part in the heavy actions of April 1917. Continuous feedback led to many improvements for the production SE5a. Early models of the SE5a were fitted with four-bladed propellers, usually replaced later with standard two-blade units and the weak undercarriage struts were strengthened. Large scale production was also undertaken by several other manufacturers but serious delays in getting these aircraft to the squadrons on the Western Front were caused by numerous failures in the British-built Hispano Suiza engines. Wolsley Motors developed the direct-drive 200hp Viper engine, which was to become a standard power plant for the SE5a; this had a lower thrust line, which led to a revised front cowling. Delays in delivering this engine, combined with the problems of the Hispano-Suiza engine, led to there being 400 airframes lying idle by the end of 1917. However, reliable engines of both types did become available soon after, enabling the squadrons of the RFC (and, from 1 April 1918, the new Royal Air Force) to fight with a superb aircraft; nearly 5,500 of the type were built. Many famous pilots achieved high scoring victories, two of the best known being Capt. Albert Ball, VC and Major E.C. "Mick" Mannock. The two versions included in this kit are for a Hispano-Suiza engined machine of No.111 Sqn., RFC, with a four-bladed propeller, the optional version being a Wolsley Viper engined aircraft of No.143 (Home Defence) Squadron, RAF fitted with a two bladed propeller. The SE5a had a maximum speed of 209km/h (130mph) at 3,048m (10,000ft). Wing span: 8.10m (26ft 7.4in.) Length: 6.34m (20ft 11in.) Height: 2.89m (9ft 6in.)

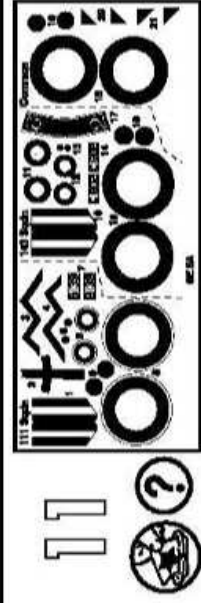
Form hergestellt und im Eigentum von Revell GmbH & Co. KG. Weitervertriebliche Nachbildungen werden getriggert vertrieht.
Op produit et propriété de la société Revell GmbH & Co. KG. Toute réimpression ou duplication frauduleuse des objets de propriété de la société sera poursuivie en justice.
Modello y en propiedad de Revell GmbH & Co. KG. Imitaciones ilícitas serán perseguidas por la ley.
Forma proprietà della Revell GmbH & Co. KG. È di proprietà della stessa impresa, la quale procederà legalmente contro ogni imitazione abusiva.
Mail on Revell GmbH & Co. KG. valdizitama jē anadurta. Lūdzamies kopijoties tālruni jautat jautamam atbilstošām tām.
Forme et produit et en la Revell GmbH & Co. KG. Toute réimpression ou duplication frauduleuse des objets de propriété de la société sera poursuivie en justice.
Produkt je pravou vlastnou firmu Revell GmbH & Co. KG. Neopovolená podoba je per zadržaná pod správnou právnou ochranou.
Model Revell GmbH & Co. KG. Emisiam valdizitama jē anadurta. Kautu jētin tālruni jautat jautamam atbilstošām.
A forma edifiția je a tulajdonosának Revell GmbH & Co. KG. A jogellenes utóiratás és másolás jogilag eltiltás alatt áll.

Model manufactured by and property of Revell GmbH & Co. KG. Illegal imitations are subject to prosecution.
Vorm vervaardigd door en eigendom van Revell GmbH & Co. KG. Overname van nabootsing worden gerechtvaardigd vervolgd.
Forma produsida e de proprietate de la Revell GmbH & Co. KG. Copia de autorizata seriei procesate juridicament como desmarcado de la ki
Modelen tillverkad av och tillhör Revell GmbH & Co. KG. All kopiering behövs enligt lagen om upphovsrätt.
Forma e produsita e a suverana infirma Revell GmbH & Co. KG. Orice reproducere a produsului este strict interzisă.
H jopki empovalutamine na revellje myi dompde RS Revell GmbH & Co. KG. O reproducere jurtice, te embejante, sovunaj;
Tut ty vyroben firmo Revell GmbH & Co. KG. je jijn nadejate. Post nadejnyj upodobenije je tute zstopaj suoj sadoj.
Forma je proizvedena in je vlasništvo Revell GmbH & Co. KG. Neovlašćene kopije bodo pravno kaznjene.

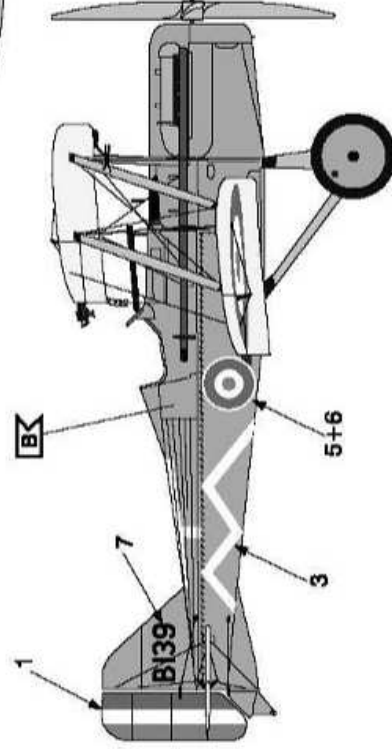
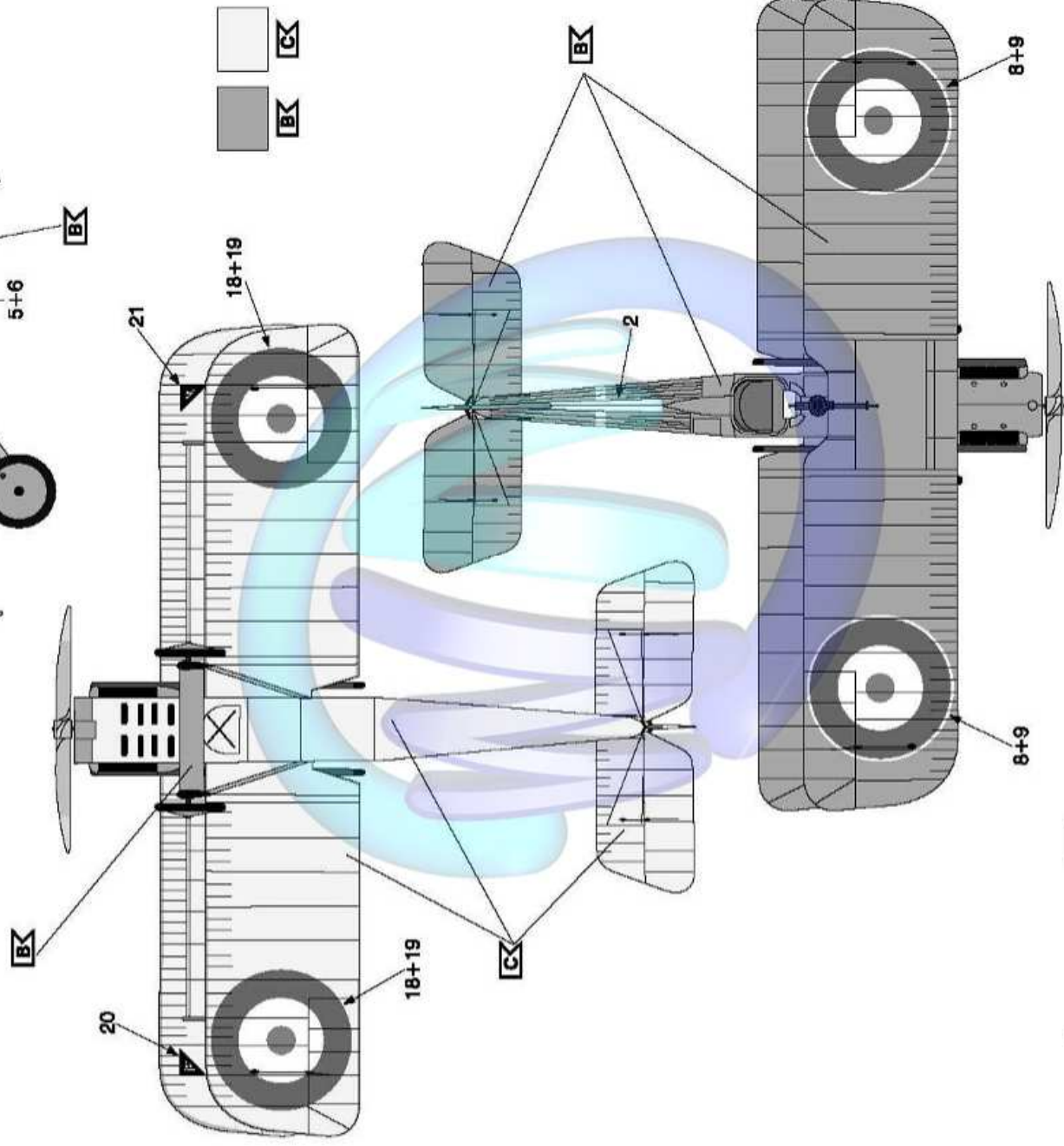
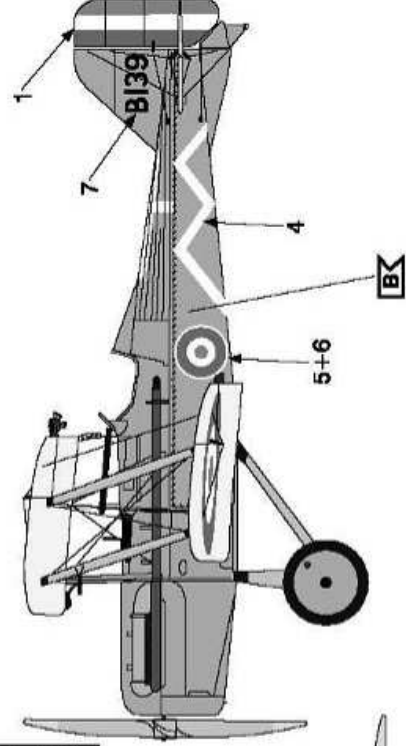
PAGE 4

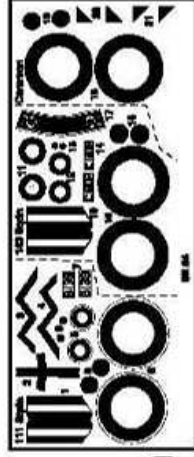


Nicht enthalten	Schwarzen Faden benutzen
Not included	Use black thread
Non furni	Employer la fili noir
Behoort niet tot de levering	Gebruik zwarte draad
No incluido	Utilizar hilo color negro
Non compresi	Utilizar fio preto
Não incluido	Usare filo nero
Ikke medsendt	Använd svart tråd
Ingrä ej	Käytä mustaa lankaa
Ikke inkludert	Benyt en sort
Enviä sisälly	Bruk svart
Δεν συμπεριλαμβάνεται	Μην χρησιμεύετε σκούρο νήμα
He coespisurca	Użyć czarnej nici
Nem tartalmazza	Yongamusemle tny kaej juijupou
Nie zawiera	Kahverengi siyah iplik kullan
Ni vsebovano	Použit černe vlákna
Ispisidine būlunnamaktadr	barma tekste tonalat kell használni
Nanti obsaženo	Uporabljati črni



SE5a, No.111 Squadron, Royal Flying Corps,
Jullis, Palestine, early 1918.





Technical drawing of the rear view of a MiG-17 aircraft. The drawing shows the tail fin with the marking 'C1812' (10), the fuselage with the marking '2' (14) and '12+13' (12+13), and the engine exhaust with the marking '11' (11) and '12+13' (12+13). The aircraft is shown in a side profile view, facing right.

