



FSC 036

Resin Bausatz im Maßstab 1/72

BLERIOT SPAD-510



Geschichte :

Die Blériot-SPAD 510 wurde auf Anfrage der französischen Regierung entwickelt im „C1-Programm“, dessen Ziel es war, die Luftwaffen-Kampfeinheiten neu auszurüsten, um den Nieuport Delage NiD 62 zu ersetzen.

Blériot-SPAD (Erbe der SPAD-Fabriken des Ersten Weltkriegs) nahm am Wettbewerb mit Flugzeugen anderer Hersteller teil: ANF Les Mureaux 170, Bernard 260, GourdouLeseurre 482, Hanriot Biche 110, Loire 43, Morane Saulnier 325, Nieuport Delage 121, Nieuport Delage 122 und Wibault 313. André Hérbemont war der Ingenieur, der für das Prototypendesign bei Blériot-SPAD verantwortlich war.

Der Erstflug der S.510 fand am 6. Januar 1933 statt, fast sechs Monate nach dem der D.500 (Juni 1932). Tests ergaben, dass das Flugzeug instabil war und der Hersteller strukturelle Änderungen vornehmen musste: Vergrößerung des Leitwerks, Verlängerung des Rumpfes. So stabilisiert wurde das Flugzeug für die französischen Militärbehörden interessant.

In den Augen des Militärs weniger effizient als die D.500, erhielt die S.510 jedoch im August 1935 einen Regierungsauftrag. Ein Vergleich mit der D.500 ergab, dass das Flugzeug sehr wendig war, eine Qualität, die während dieser Zeit sehr gefragt war.

Die Blériot-SPAD S.510 war ein Doppeldecker mit einer Monocoque-Struktur aus Metall. Der hintere Teil des Rumpfes bestand aus Duraluminium, die Tragflächen und Steuerflächen waren

mit Segeltuch bespannt. Das feste Fahrwerk bestand aus zwei Hauptbeinen mit ausgeformten Verkleidungen und einem Sporn.

Der Pilot nahm im offenen Cockpit Platz, vor sich eine kleine Windschutzscheibe. Als Antrieb diente ein 690 PS starker Hispano-Suiza, ein flüssigkeitsgekühlter Motor mit Frontkühler, sowie ein zweiflügeliger Holzpropeller. Die Bewaffnung bestand aus vier leichten Maschinengewehren des Kalibers 7,5 mm.

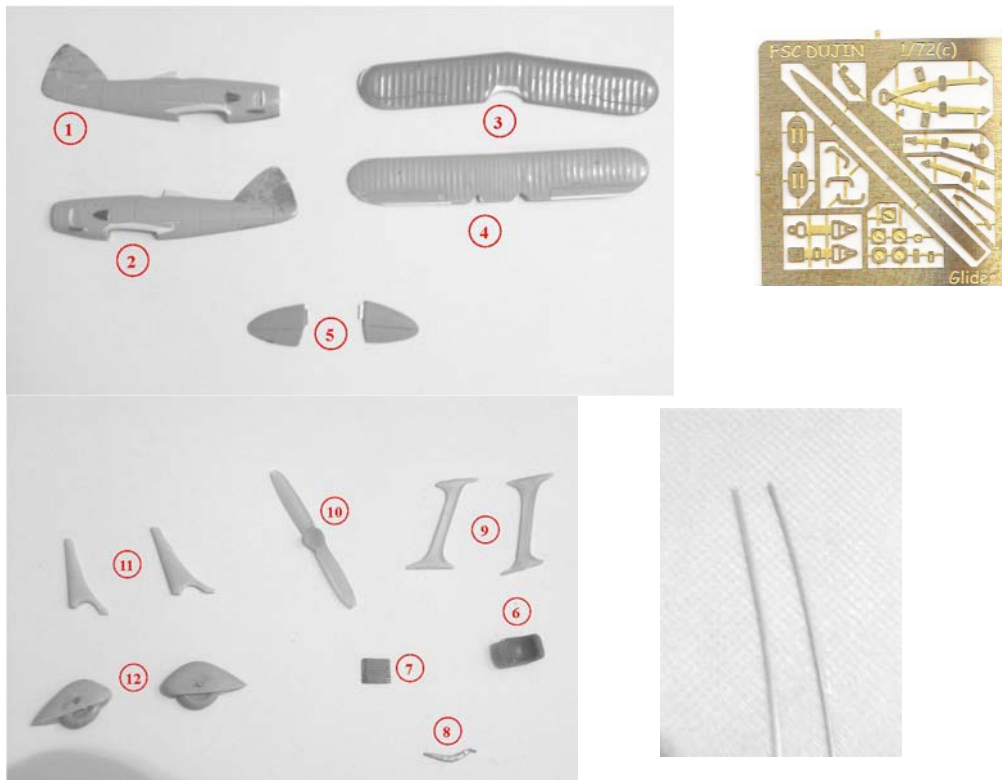
Bausatz überarbeitet im Andenken an Jean Pierre Dujin und seine Leistungen im Modellbau

Der Bausatz ist hergestellt und vermarktet von JFR Team Neufgrange (57) jfrteam.neufgrange@gmail.com

Ab Anfang des Jahres 1936 wurden 60 Exemplare ausgeliefert. Sie rüsteten zwei Kampfgruppen des 7. Jagdgeschwaders aus, die GC I / 7 und II / 7. Diese Flugzeuge sollten vor der Auslieferung neuer Flugzeuge eine Übergangsrolle spielen. Sie wurden auch von der Kunstflugstaffel des "Cirque Weiser" eingesetzt.

Die Blériot-SPAD S.510 war der letzte Doppeldecker, der in der französischen Luftwaffe gedient hat.

ZUSAMMENSETZUNG DES KITS



Da die Dokumente und Fotos der Details des Geräts ziemlich rar sind, haben wir für dieses Kit keine spezifischen Fotoätzteile erstellt. Um das Cockpit dekorieren zu können, finden Sie ein Metallteile, die für Segelflugzeuge erstellt wurden. Sie finden dort das Notwendige, um den Sitz und das Armaturenbrett zu verbessern.

Bausatz überarbeitet im Andenken an Jean Pierre Dujin und seine Leistungen im Modellbau

Der Bausatz ist hergestellt und vermarktet von JFR Team Neufgrange (57) jfrteam.neufgrange@gmail.com

MONTAGESCHRITTE

Das Kit besteht aus Harz und photogätzten Metallteilen. Verwenden Sie zum Zusammenbau der verschiedenen Elemente Cyanacrylatkleber oder Epoxidkleber. Die Glasteile können entweder mit Cyanacrylatkleber (Vorsicht vor Dämpfen, die einen weißen Schleier hinterlassen können) oder mit Holzleim zusammengebaut werden.

Führen Sie nach dem Entgraten und Reinigen aller Teile die folgenden Schritte aus (die Nummern in () entsprechen den Teilenummern auf den Fotos oben).

1. Bemalen Sie den Sitz (6) und fügen Sie die Details hinzu (Metallteile)
2. Erstellen Sie einen Instrumententräger aus Sheet, fügen Sie die Zifferblätter für die Instrumenten aus Metall hinzu und bemalen Sie es
3. Bemalen Sie die Innenseite des Rumpfes (siehe Hinweise zu den Farben im 3-Seiten Riss).
4. Kleben Sie den Sitz in die Rumpfsseiten (1) oder (2) und fügen Sie einen Griff hinzu (dünner Draht oder gezogener Gußast)
5. Kleben Sie die beiden Seiten des Rumpfes zusammen (1) und (2)
6. Kleben Sie die unteren Flügel (4) an
7. Montieren Sie das Höhenleitwerk (5)
8. Kleben Sie die Stiele (Flügelmasten) auf den unteren Flügel (9).
9. Montieren Sie den oberen Flügel (3)
10. Fügen Sie die Stützen zwischen Rumpf und oberer flache hinzu (beigefügte Profile auf die richtige Länge schneiden)
11. Bauen Sie die Verspannung ein (Angeldraht, elastisches Nähgarn oder Was Sie vorziehen) gemäß dem 3-Seiten Riss!! Bitte nur vom Rumpf bis zur Spitze der Stiele !!
12. Kleben Sie den Kühler (7) unter die Vorderseite des Rumpfes (Position siehe 3-Seiten Riss).
13. Kleben Sie die Fahrwerksbeine (Vorsicht, der abgerundete Teil befindet sich oben !!) (11) an den Rumpf
14. Montieren Sie die Räder (12) und den Sporn (8).
15. Montieren Sie den Propeller (10)

FARBGEBUNG UND AUFKLEBER

Siehe nächste Seite

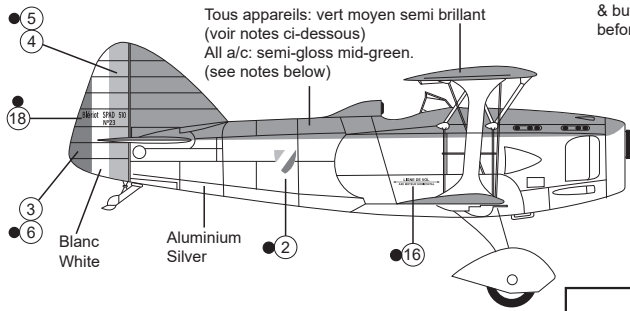
Frédéric SCHAEFFER : Formenbau, Resinguß, Verpackungsdesign, Beschreibung
Stéphane CORBEAUX : Formenbau, Fotoätzteile
André ROY : RechercheDocumentation, Formenbau
Model Art Decal System : Aufkleber, 3-Seiten Ansicht

Bausatz überarbeitet im Andenken an Jean Pierre Dujin und seine Leistungen im Modellbau

Der Bausatz is hergestellt und vermarktet von JFR Team Neufgrange (57) jfrteam.neufgrange@gmail.com

N201 / N°23

EC7 - 'Patrouille de Dijon' / Cdt Weiser
Meeting de Strasbourg - 1937



Tous appareils: vert moyen semi brillant
(voir notes ci-dessous)
All a/c: semi-gloss mid-green.
(see notes below)

TOUS APPAREILS:

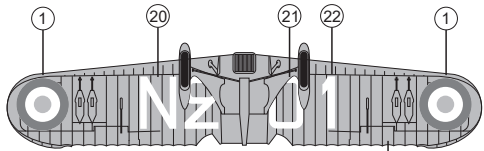
Intérieur (voir notes ci-dessous): Siège noir avec coussins marron & harnais brun clair. Hélice noir semi-mat. Peindre le gouvernail en blanc avant de poser les décalques 3, 4, 5 & 6.
ALL AIRCRAFT:
Interior surfaces (see notes below). Black seat, brown cushions & buff harness. Semi-matt black propeller. Paint rudder white before applying decals 3, 4, 5 & 6.

Cône d'hélice
métal poli
Polished metal
spinner

** IMPORTANT **

Matricules fournis en noir & en blanc pour donner un choix de réalisation selon les recherches personnelles.
Underwing serial numbers supplied in black & white to suit preferences & research.

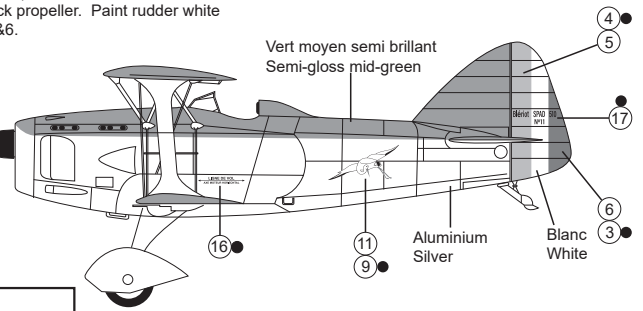
** Voir revue 'AVIONS' (N°126, 127 & 128) pour une excellente documentation.
** See 'AVIONS' magazine for an excellent series of articles.



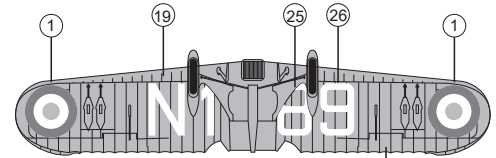
Intrados entièrement argent
U/surfaces overall silver dope

N189 / N°11

GCII/7 - 3ème Escadrille
DIJON - 1937



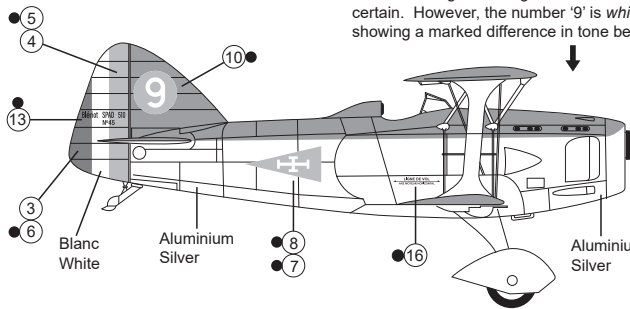
Vert moyen semi brillant
Semi-gloss mid-green



Intrados entièrement argent
U/surfaces overall silver dope

N223 / N°45

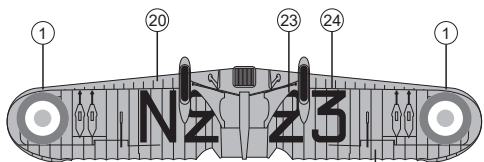
GC I/7 - 2ème Escadrille
DIJON - 1937



Les documents relatifs à la 2ème Escadrille sont rares et peu complets et leur interprétation reste sujette à caution. Il *semblerait* que le matricule soit noir comme il l'a été sur certains appareils. De plus, cette immatriculation est *possible* - correcte pour le numéro constructeur mais quelque peu incertaine. Par contre, le numéro '9' est *blanc* et non jaune comme suggéré sur certains dessins, la photo d'origine montrant une tonalité nettement différente entre ce numéro et le jaune de la Croix de Jérusalem.
Photos of 2nd Escadrille are rare and often incomplete. Thus, their interpretation is difficult. It would *seem* that the u/wing serial might be black as it was on some aircraft. Similarly, this serial is *possible* rather than certain. However, the number '9' is *white* and not yellow as shown on some profiles, the original photograph showing a marked difference in tone between the '9' and the yellow of the 'Jerusalem Cross'.

NOTE:

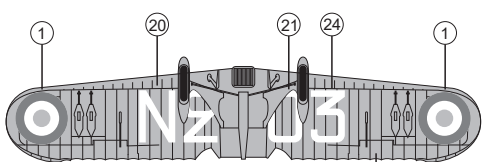
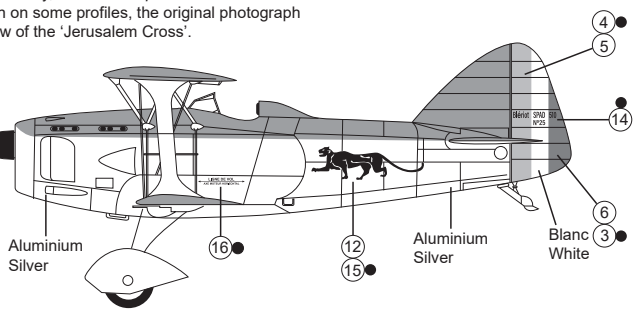
L'intrados des ailes *pourrait* avoir été noir sur certains appareils mais cette note relève plus d'une opinion personnelle que d'une certitude. Si possible, se référer à des photos d'époque.....
Wing u/surfaces *might* have been black on some aircraft but this is more an opinion than a certainty. If at all possible, refer to original documents.....



Intrados entièrement argent
U/surfaces overall silver dope

N203 / N°25

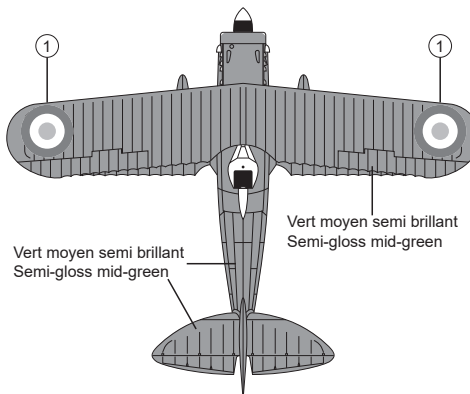
GC I/7 - 4ème Escadrille
DIJON - 1937



Intrados entièrement argent
U/surfaces overall silver dope

** NOTES SUR L'APPAREIL / NOTES ON THE AIRCRAFT **

Le SPAD 510 fut le dernier chasseur biplan de l'Armée de l'Air. Son fuselage est entièrement métallique et la voilure entoilée. Le moteur Hispano-Suiza entraîne une hélice en bois à pas fixe. L'armement consiste en une variété de choix à savoir quatre mitrailleuses sous le plan inférieur ou deux canons d'intrados ou encore un canon dans l'axe du moteur et deux mitrailleuses sous l'aile inférieure. Néanmoins cet équipement est souvent difficile à discerner sur les photos d'époque. L'avion entre en service à la 7ème Escadre de Chasse en 1933. Celle-ci se compose de 2 groupes, le GC I/7 (1ère & 2ème Escadrilles) et le GC II/7 (3ème & 4ème Escadrilles) qui n'effectueront aucune mission de guerre. The SPAD 510 was the last biplane to see service with the Armée de l'Air. It had an entirely metal fuselage while the wings were fabric-covered. Armement varied from machine-guns to canons or a combination of both. However, these are often difficult to ascertain on many aircraft. The aircraft entered service in 1933 within the 7th Wing which comprised 2 groups - GC I/7 (1st & 2nd Escadrilles) and GC II/7 (3rd & 4th Escadrilles). Although the a/c did not see action in WW2, it remained in service with Regional Units.



© JFR TEAM 2020

** NOTES SUR LES COULEURS / NOTES ON COLOURS **

Le fuselage, le train d'atterrissage et l'intrados de la voilure sont alu avec toutefois des différences entre les parties entoilées de la voilure et les surfaces métalliques du fuselage et du train. Les extradors des ailes sont verts et certainement 'vert émaillite' - qui n'a jamais existé officiellement mais qui résultait d'un mélange de peinture verte à la cellulose qui assurait la tension de la toile. On notera que la finition est relativement brillante. La couleur (parfois donnée comme FS34159) reste à la discrétion de chacun. Les teintes de l'habitacle sont tout aussi incertaines et peuvent varier du Chamois Clair au Bleu Nuit en passant par le Vert Pomme. The fuselage, landing gear & u/wing surfaces are aluminium with differences between the metallic and fabric-covered areas. Upper surfaces of the wings and fuselage are green, often referred to as 'vert émaillite', a colour which never existed officially but resulted from a mix of green paint with cellulose dope which as well as ensuring tension for the fabric also provided some 'camouflage'. Sometimes given as FS34159, it remains a modeller's choice as to its final appearance which must be relatively glossy. Cockpit interior colours are just as uncertain and may vary between Light Buff, Midnight Blue and Apple Green.