



FSC 036

Maquette résine au 1/72^{ème}

BLERIOT SPAD-510



Historique :

Le Blériot-SPAD 510 fut conçu en réponse à une demande du gouvernement français, « programme C1 » dont l'objectif était de rééquiper les unités de chasse de l'Armée de l'Air en remplacement du Nieuport Delage NiD 62.

Blériot-SPAD (héritière des usines SPAD de la Première Guerre Mondiale) y participa en concurrence avec d'autres appareils : ANF Les Mureaux 170, Bernard 260, GourdouLeseurre 482, Hanriot Biche 110, Loire 43, Morane Saulnier 325, Nieuport Delage 121, Nieuport Delage 122 et Wibault 313. André Hérbement fut l'ingénieur en charge de la conception du prototype chez BlériotSpad.

Le premier vol du S.510 eut lieu le 6 janvier 1933, presque six mois après celui du D.500 (juin 1932). Les essais révélèrent que l'appareil était instable, le constructeur se vit dans l'obligation d'apporter des modifications structurelles : agrandissement de l'empennage, allongement du fuselage. Plus stable l'avion attira l'attention des autorités militaires françaises.

Moins performant aux yeux des militaires que le D.500, le S.510 reçut cependant une commande gouvernementale en août 1935. Un comparatif mené avec le D.500 démontra que l'avion était très manœuvrant, qualité très recherchée durant cette période.

Le Blériot-SPAD S.510 était un chasseur biplan à structure monocoque, construit en métal. La partie arrière du fuselage, était composée de Duralumin, les ailes et les gouvernes étaient

Maquette rééditée en hommage à Jean Pierre Dujin, pour la pérennité de l'œuvre de l'artiste

Maquette fabriquée et distribuée par l'association JFR Team Neufgrange (57) jfrteam.neufgrange@gmail.com

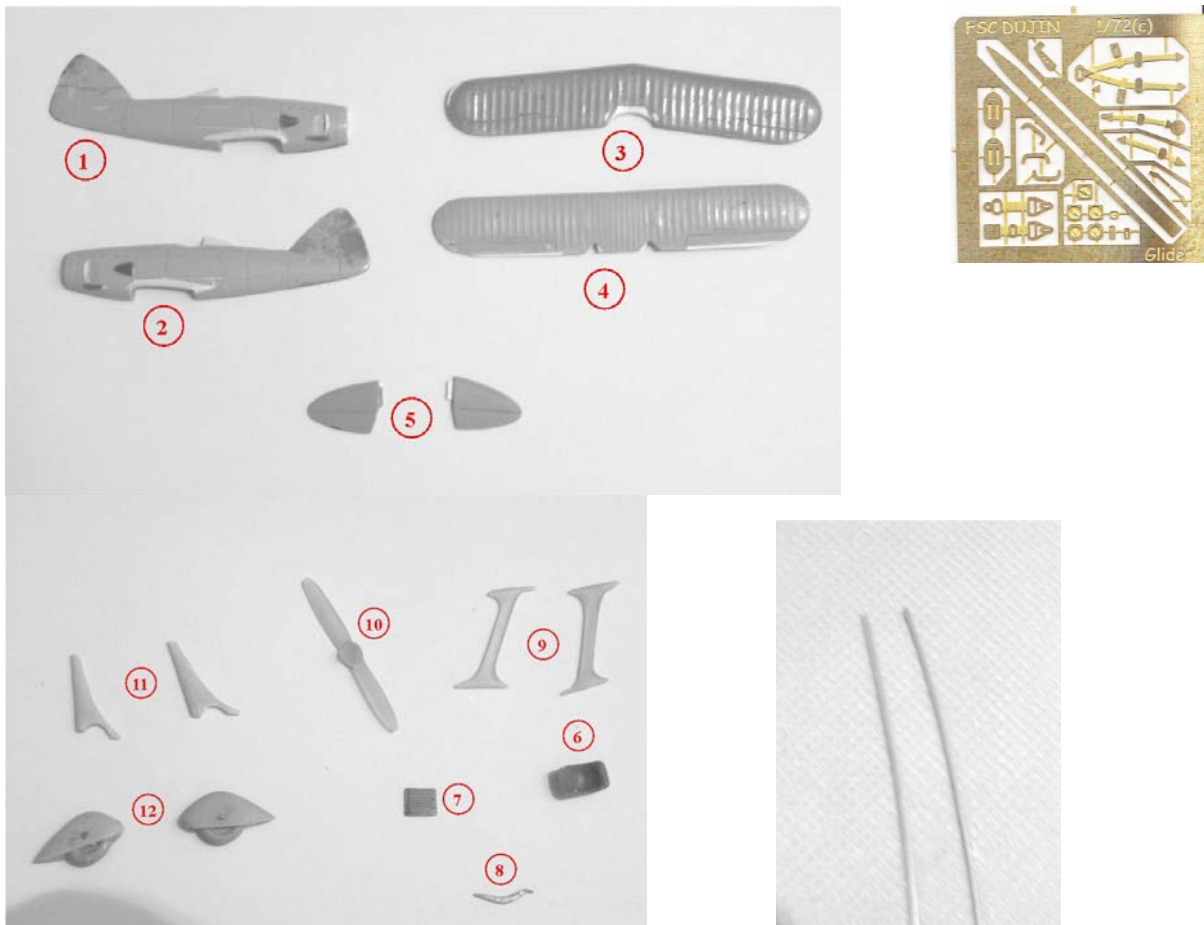
entoilées. Le train d'atterrissage fixe se composait de deux jambes principales, pourvues de carénages profilés, et d'une béquille de queue.

Le pilote prenait place dans un cockpit ouvert, avec un petit pare-brise à l'avant. L'appareil était équipé d'un moteur, Hispano-Suiza de 690 ch, à refroidissement liquide et radiateur frontal, entraînant une hélice bipale en bois. L'armement était composé de quatre mitrailleuses légères, de calibre 7,5 mm.

Soixante exemplaires furent livrés, à partir du début de l'année 1936. Ils équipèrent deux groupes de chasse de la 7^e Escadre de Chasse, les GC I/7 et II/7. Ces avions devaient assurer un rôle de transition, avant la livraison d'avions plus récents. Ils furent également utilisés par la patrouille acrobatique du "Cirque Weiser".

Le Blériot-SPAD S.510 fut le dernier chasseur biplan ayant servi au sein de l'Armée de l'Air.

COMPOSITION DU KIT



Les documents et photos de détails de l'appareil étant plus que limités nous n'avons pas fait de planche de photodécoupe spécifique pour ce kit. Pour pouvoir agrémenter le poste de pilotage vous trouverez une planche de photodécoupe créée pour les planeurs, vous y trouverez le nécessaire pour améliorer le siège et le tableau de bord

Maquette rééditée en hommage à Jean Pierre Dujin, pour la pérennité de l'œuvre de l'artiste

Maquette fabriquée et distribuée par l'association JFR Team Neufgrange (57) jfrteam.neufgrange@gmail.com

ETAPES DE MONTAGE

Le kit est composé de pièces en résine et en métal photodécoupé. Pour assembler les différents éléments utiliser de la colle cyanoacrylate ou de la colle époxy. L'assemblage des parties vitrées peut se faire soit à la colle cyanoacrylate (attention aux vapeurs qui risquent de laisser un voile blanc) soit à la colle à bois.

Après ébavurage et nettoyage de toutes les pièces procéder suivant les étapes suivantes (les numéros entre () correspondent aux numéros des pièces sur les photos ci-dessus)

1. Peindre le siège (6) et y ajouter le brelage (photodécoupe)
2. Fabriquer un tableau de bord en carte plastique y ajouter les cadrans en photodécoupe et le peindre
3. Peindre l'intérieur du fuselage (voir notes sur les couleurs dans le plan 3 vues)
4. Coller le siège des côtés de fuselage (1) ou (2) y ajouter un manche en fil étiré
5. Coller les deux côtés de fuselage ensemble (1) et (2)
6. Coller les ailes inférieures (4)
7. Coller l'empennage horizontal (5)
8. Coller les mats d'ailes sur l'aile inférieure (9)
9. Coller l'aile supérieure (3)
10. Ajouter les mâts de cabane (en profil à découper à la bonne dimension)
11. Coller les haubans (en fil de pêche, fil élastique ou autres suivant vos habitudes) en s'aidant du plan 3 vues !! attention uniquement du fuselage vers le haut des mâts !!
12. Coller le radiateur (7) sous l'avant du fuselage (voir plan 3 vues pour l'emplacement)
13. Coller les jambes de train (attention la partie arrondie est en haut !!) (11) sur le fuselage
14. Colle les roues (12) ainsi que la béquille de queue (8)
15. Coller l'hélice (10)

SCHEMA DE PEINTURE ET DECALS

Voir page suivante

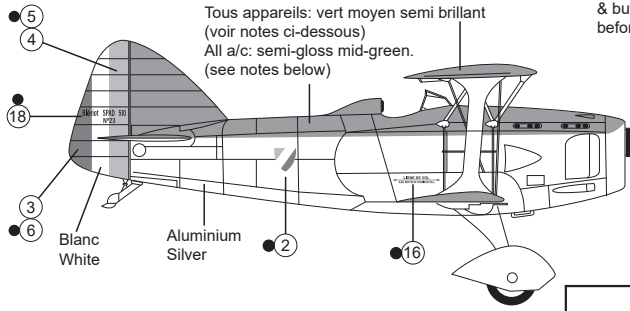
Frédéric SCHAEFFER : Moulage, résine, box art, notice
Stéphane CORBEAUX : Moulage, photo-découpe
André ROY : Recherches, documentation, moulage
Model Art Decal System : Décals, notice 3 vues

Maquette rééditée en hommage à Jean Pierre Dujin, pour la pérennité de l'œuvre de l'artiste

Maquette fabriquée et distribuée par l'association 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:

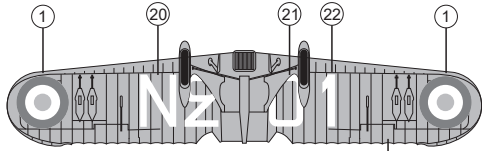
Intérieur (voir notes ci-dessous): Siège noir avec coussins marron & harnais brun clair. Hélice noir semi-mat. Peindre le gouvernail en blanc avant de poser les décalques 3, 4, 5 & 6.
ALL AIRCRAFT:
Interior surfaces (see notes below). Black seat, brown cushions & buff harness. Semi-matt black propeller.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

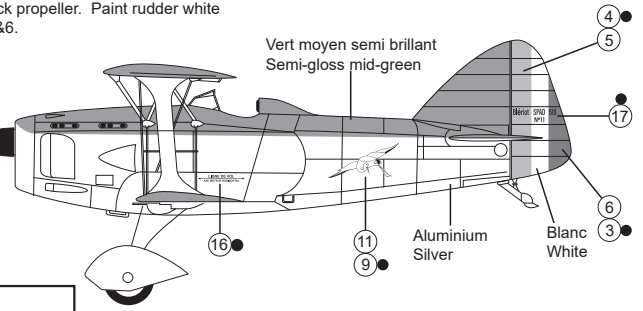
** Voir revue 'AVIONS' (N°126, 127 & 128) pour une excellente documentation.
** See 'AVIONS' magazine for an excellent series of articles.



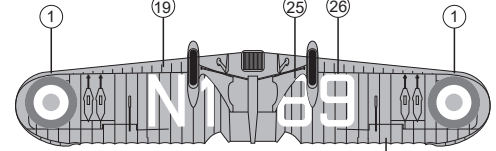
Intrados entièrement argent
U/surfaces overall silver dope

N189 / N°11

GCII/7 - 3ème Escadrille
DIJON - 1937



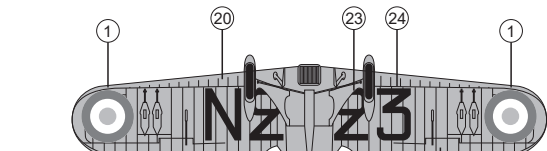
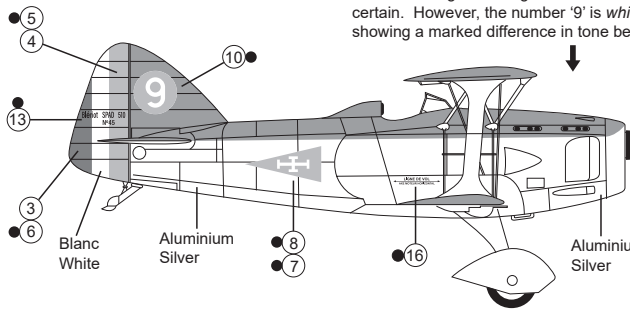
Vert moyen semi brillant
Semi-gloss mid-green



Intrados entièrement argent
U/surfaces overall silver dope

N223 / N°45

GC I/7 - 2ème Escadrille
DIJON - 1937



Intrados entièrement argent
U/surfaces overall silver dope

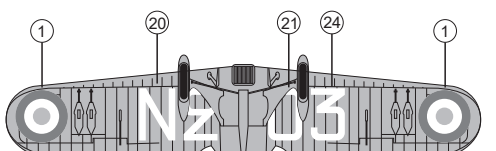
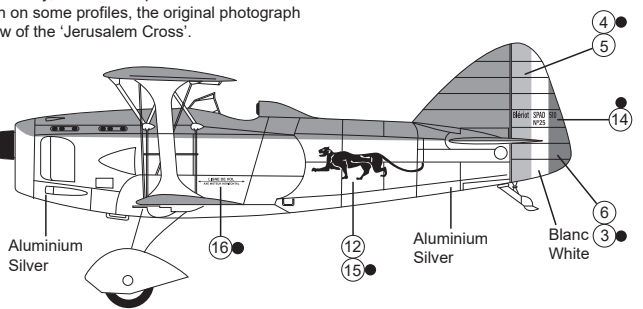
Les documents relatifs à la 2ème Escadrille sont rares et peu complets et leur interprétation reste sujette à caution. Il *semblerait* que le matricule soit noir comme il l'a été sur certains appareils. De plus, cette immatriculation est *possible* - correcte pour le numéro constructeur mais quelque 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.....

N203 / N°25

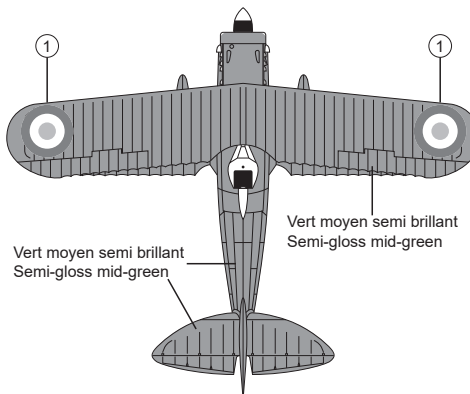
GC I/7 - 4ème Escadrille
DIJON - 1937



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.



Vert moyen semi brillant
Semi-gloss mid-green

Vert moyen semi brillant
Semi-gloss mid-green

© 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 extrados 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.