



Nieuport 17 byl jedním z nejslavnějších francouzských stíhacích strojů 1. sv. války. Obratný letoun byl pokračováním vývoje konstrukcí Gustava Déléageho a získal si mezi piloty značnou oblibu. Někteří z nich si Ni-17 ponechali i v době, kdy už byly k dispozici novější typy.

Období první světové války označované v angličtině jako Fokker Scourge (pohroma, nebo metla Fokker) bylo pro spojence velmi obtížné. Fokkerovy „Eindeckery“ skutečně devastovaly své oponenty, především díky svému pevnému, vpřed střídajícímu synchronizovanému kulometu. Tím byl dán na dlouhá léta optimální koncept stíhacího letounu. Francouzští a britští konstruktéři museli urychleně reagovat, aby dostali své letce zpět do hry. Jedna z odpovědí měla své kořeny v předválečné konstrukci Gustava Déléageho, muže, který začal pro společnost Sociétés Anonyme des Établissements Nieuport pracovat v lednu 1914. Jeho dvoumístný Nieuport 10 byl navržen pro účast v závodech o Gordon-Bennetův pohár, ale kvůli vypuknutí války se z něj nakonec stal vojenský letoun. Z dvoumístné verze Ni-10 byla vytvořena i jednomístná verze Ni-10 C1, neboť velení francouzské armády žádalo již v rané fázi války o stíhací letouny. Déléage jednomístný Ni-10 C1 zmenšil a upravil, čímž vznikl typ Ni-11, kterému se říkalo Bébé (mimino) kvůli jeho malým rozměrům a křehkému vzhledu. Velmi obratný stíhač byl také na svou dobu rychlý (asi 152 km/h) a dobře stoupal, i když byl podmotorovaný; devítiválcový rotační motor Le Rhône 9C měl maximální výkon jen 59 kW (80 koní). Vyzbrojený jedním kulometem Hotchkiss, nebo Lewis umístěným na horním křídle Nieuportu 11 pomohl spojencům vyvážit síly v bojích s Fokkery. A jak se německé stroje vyvíjely, vyvíjely se i Nieuporty...

Vyzrávání konceptu

S Ni-17 pokračoval Déléage v konstrukční filozofii jeden a půl plošník (sesquiplane), tedy letounu, který má sice dvě nosné plochy, ale spodní křídlo je výrazně menší než horní. Tento koncept se vyvinul z původního záměru bratří Nieuportů, kteří chtěli před válkou vyrábět jednoplošné stroje, ale narazili na problémy strukturální pevnosti křídla, neboť samonosná koncepce ještě nebyla před válkou používána. Spodní křídlo bylo spíše základnou pro ukotvení vzpěr než zdrojem vztlaku, což také pomáhalo snížení celkového aerodynamického odporu.

Vzhledem k úspěšnosti Ni-11 nebylo divu, že Déléage jeho koncepci rozvíjel dále. Aby z ní dostal vyšší výkony, použil výkonnější motor Le Rhône 9JB o výkonu 88 kW (120 k) a mírně modifikoval příd. Zbytek konstrukce zůstal víceméně nezměněn. Výsledkem byl bohužel letoun, jehož výkony se ve skutečnosti v některých parametrech oproti předchůdci zhoršily, a to hlavně kvůli těžší přídi. Z toho důvodu byl typ označený Ni-16 považován pouze za přechodný. Přesto byl používán ve významných počtech nejen francouzskými či britskými, ale také italskými, belgickými nebo ruskými piloty.

Jakmile získali Francouzi svůj vlastní synchronizační systém (jednalo se o provedení Alkan-Hamy určené pro rotační motory, které bylo v zásadě modifikací Fokkerova systému), pochopil Déléage, že je čas na radikálnější zásah do původní konstrukce. Celou

strukturu draku výrazně zpevnil a soustředil co nejvíce hmotnosti blízko těžiště stroje. Zvětšil rozpětí, plocha křidel díky tomu narostla o 1,45 m². Zesíláno bylo i spodní křídlo, které mělo tendenci se při prudkých manévrech bortit. Kryt motoru byl také přepracován a jeho napojení na trup bylo nyní aerodynamičtější.

Výsledný letoun byl větší, pevnější a výkonnější než jeho předchůdci, přesto si zachoval jejich obratnost. Nový Ni-17 byl původně poháněn motorem Le Rhône 9J o výkonu 81 kW, ale používány byly také Le Rhône 9JB nebo výkonnější Clerget 9B poskytující až 96 kW. Standardní výzbroj tvořil jeden synchronizovaný kulomet Vickers ráže 7,7 mm umístěný na hřbetu trupu před kokpitem. Francouzské stroje jej měly umístěny přímo v ose trupu, britské jej měly posunutý mírně vpravo (také používaly odlišný synchronizační systém Vickers-Challenger). Hlavní trupový kulomet byl někdy doplněn ještě jedním Lewisem na horním křídle. Britští piloti jej preferovali, protože britský synchronizační systém neměli v přílišné oblibě. Existovaly i další modifikace podle přání pilotů, jako například dva kulometry Vickers na trupu. Kromě toho mohly Nieuporty 17 nosit také osm střel Le Prieur uchycených na vnějších vzpěrách.

Některé stroje byly vybaveny nepohyblivým aerodynamickým krytem náboje vrtule, kterému se říkalo "Cône de Pénétration" (pronikací kužel), dalším rozdílem mezi jednotlivými stroji bylo provedení baldachýnu. U některých strojů byl potažen celuloidem namísto plátna pro lepší výhled pilota vzhůru.

Dělešloužící tahoun

Dodávky Nieuportů 17 jednotkám francouzského letectva byly zahájeny v květnu 1916. Nakonec je obdržely všechny stíhací jednotky, a to včetně americké dobrovolné Escadrille Lafayette. Od června 1916 byly zařazovány také do výzbroje britských RFC, používala je také letectva Belgie, Nizozemska, Itálie, Ruska nebo Finska. Licenční výroba byla zahájena ve Velké Británii, Itálii (Macchi-Nieuport) a v Rusku (Dux). Celkem 75 strojů bylo v září 1917 dodáno také americkému expedičnímu sboru. Většina francouzských stíhacích es, včetně Charlese Nungessera nebo Georgese Guynemera získala významnou část svých vítězství právě na Ni-17, totéž platilo pro esa ostatních spojeneckých letectev. Albert Ball, jeden z nejslavnějších britských stíhačů, dával Ni-17 přednost před S.E.5a až do své smrti v květnu 1917. Není tedy divu, že na něm také dosáhl většiny ze svých 44 vítězství. Charles Nungesser nebo Paul Tarascon zase upřednostňovali Ni-17 před Spady VII, které se dostaly na frontu během podzimu 1916. Mnoho dalších es létalo velmi úspěšně jak s Ni-17, tak s jeho následovníky Ni-21 a Ni-23, které měly téměř totožnou konstrukci. Mnoho exemplářů sloužilo i po skončení války, a to nejen v řadě letectev, ale také jako soukromé stroje pro předvádění v tehdy velmi populárních leteckých cirkusech.



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 započatím stavby si pečlivě prostudujte stavební návod. Při používání barev a lepidel 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
VOLBA



BEND
OHNOUT



SAND
BROUSIT



OPEN HOLE
VYVRTAT OTVOR



SYMETRICAL ASSEMBLY
SYMETRICKÁ MONTÁŽ



REMOVE
ODRÍZNOUT



REVERSE SIDE
OTOČIT



APPLY EDUARD MASK
AND PAINT
POUŽÍT EDUARD MASK
NABARVIT

PARTS



DÍLY



TEILE



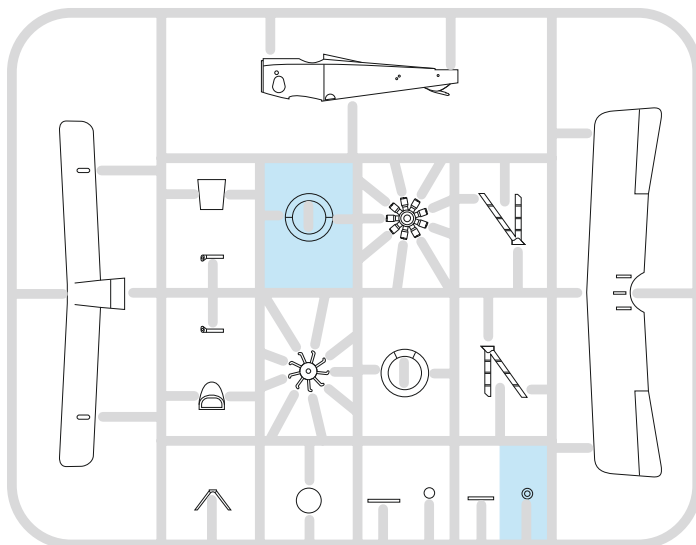
PIÈCES



部品

PLASTIC PARTS

A>

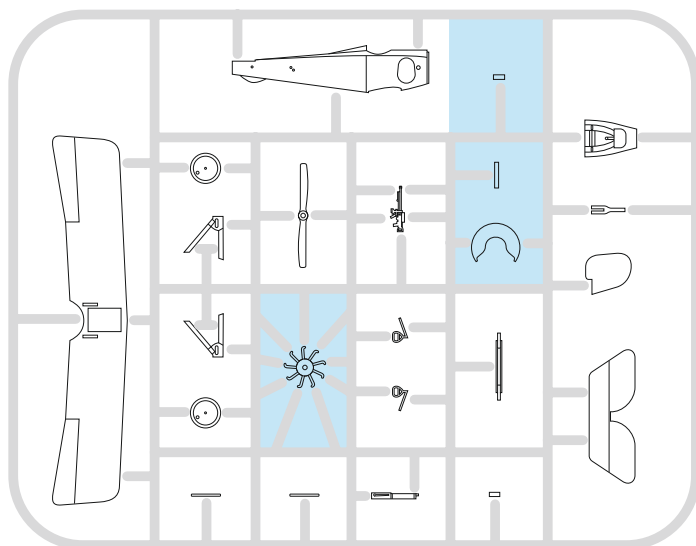


CLEAR PART>



1

B>



-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



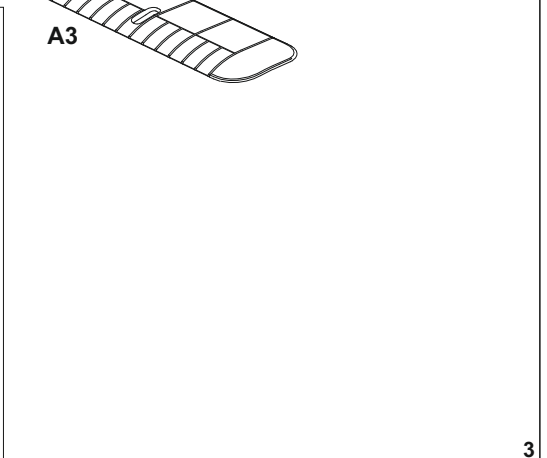
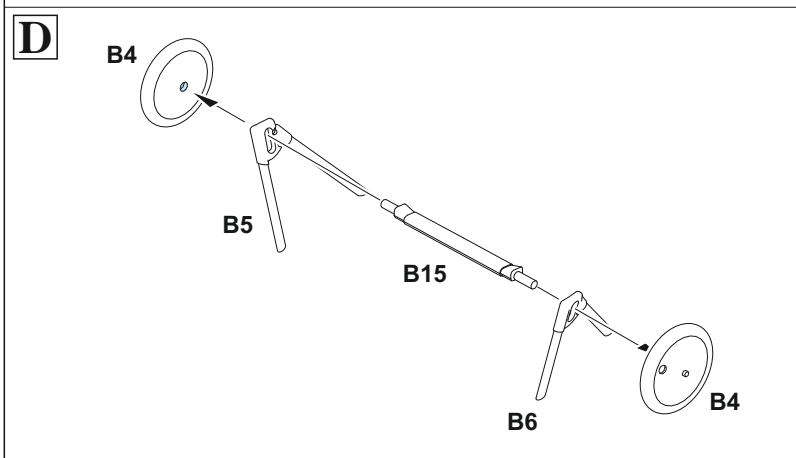
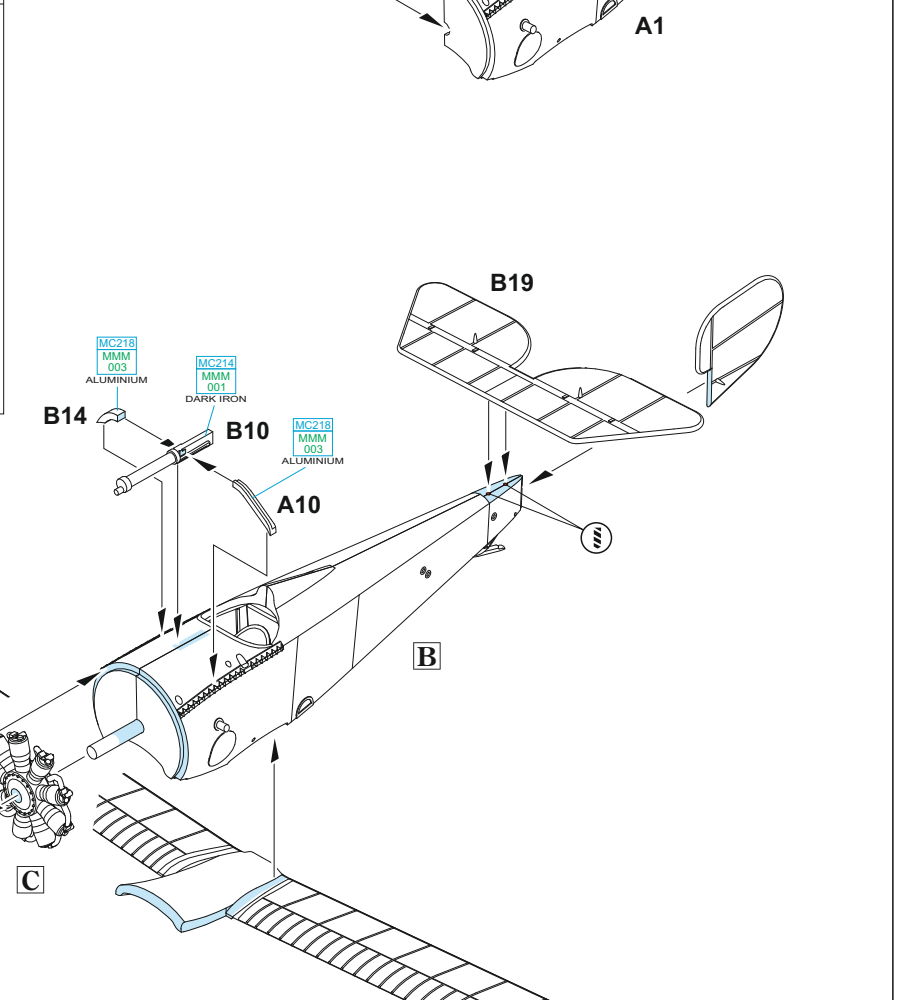
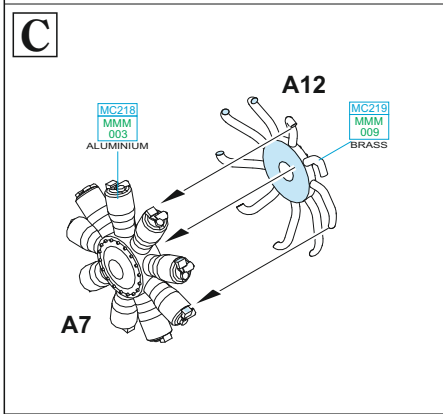
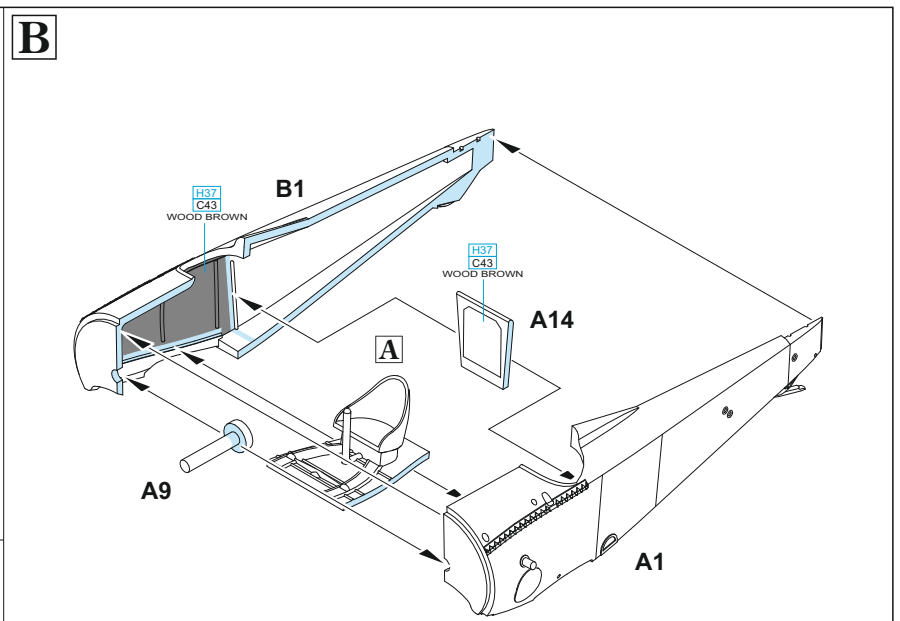
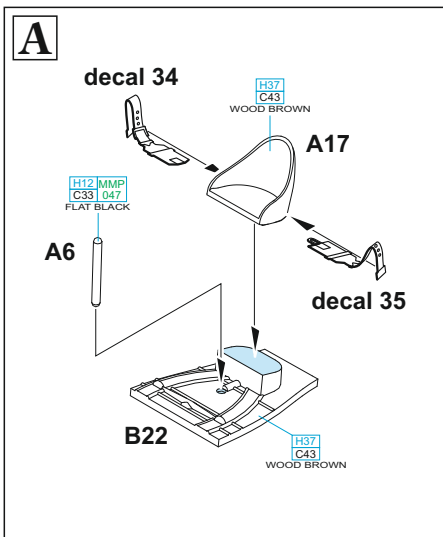
PEINTURE

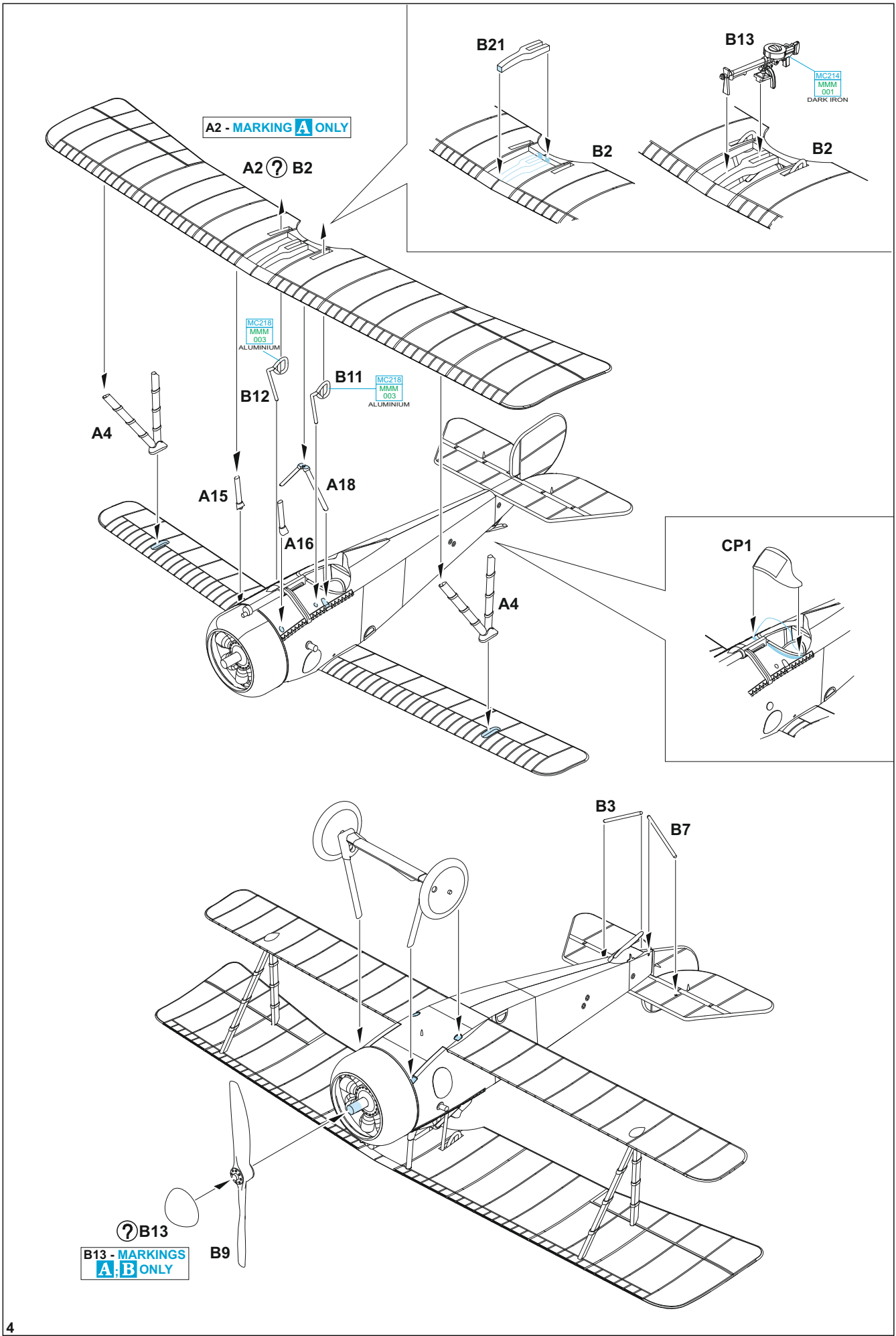


色

GSI Creos (GUNZE)		MISSION MODELS	
AQUEOUS	Mr.COLOR	PAINTS	
H8	C8		SILVER
H11	C62	MMP-001	FLAT WHITE
H13	C3	MMP-003	FLAT RED
H37	C43		WOOD BROWN
H51	C11	MMP-063	LIGHT GULL GRAY
H84	C42		MAHOGANY

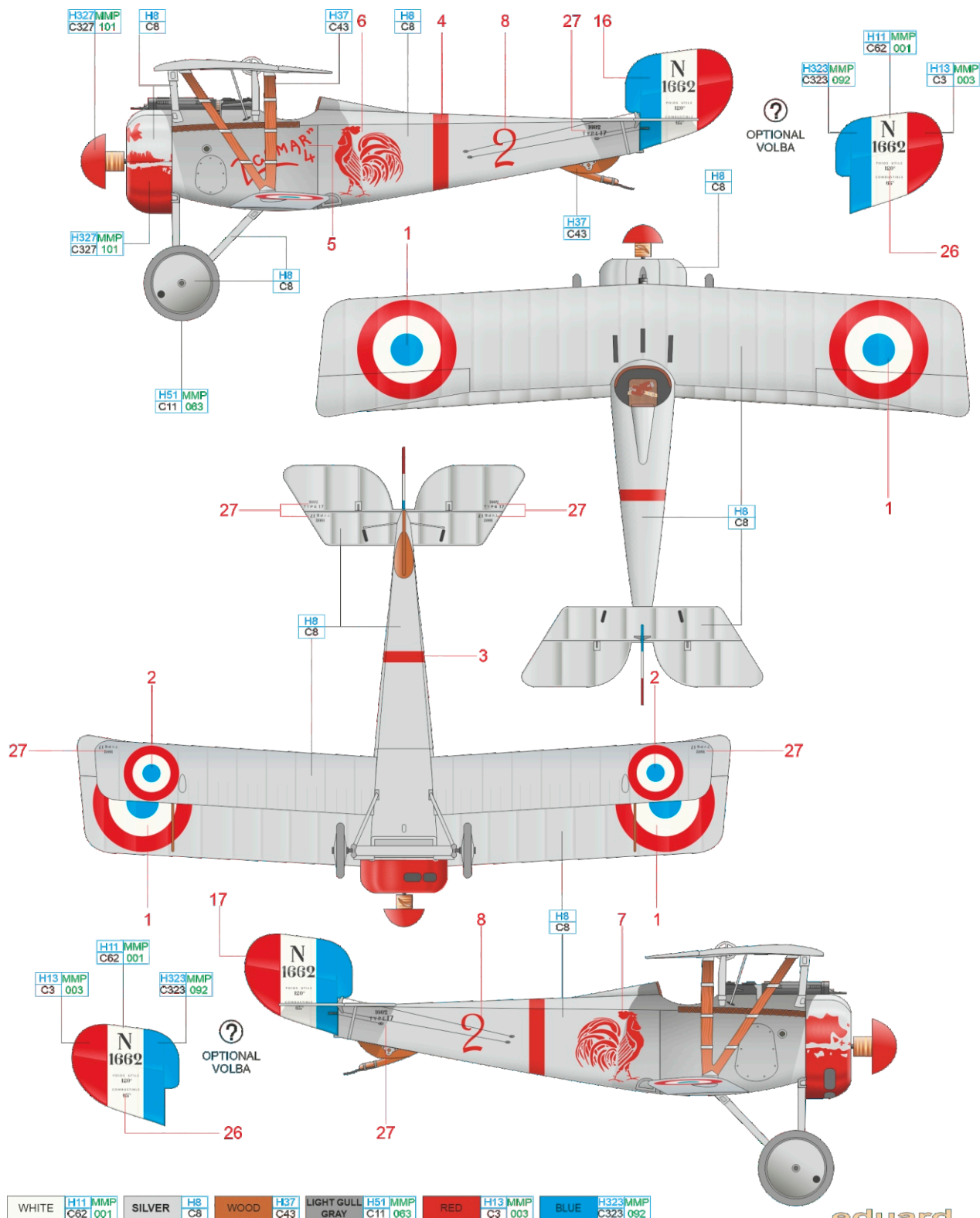
GSI Creos (GUNZE)		MISSION MODELS	
AQUEOUS	Mr.COLOR	PAINTS	
H323	C323	MMP-092	LIGHT BLUE
H340	C340		FIELD GREEN
Mr.METAL COLOR		METALLICS	
	MC214	MMM-001	DARK IRON
	MC218	MMM-003	ALUMINIUM
	MC219	MMM-009	BRASS





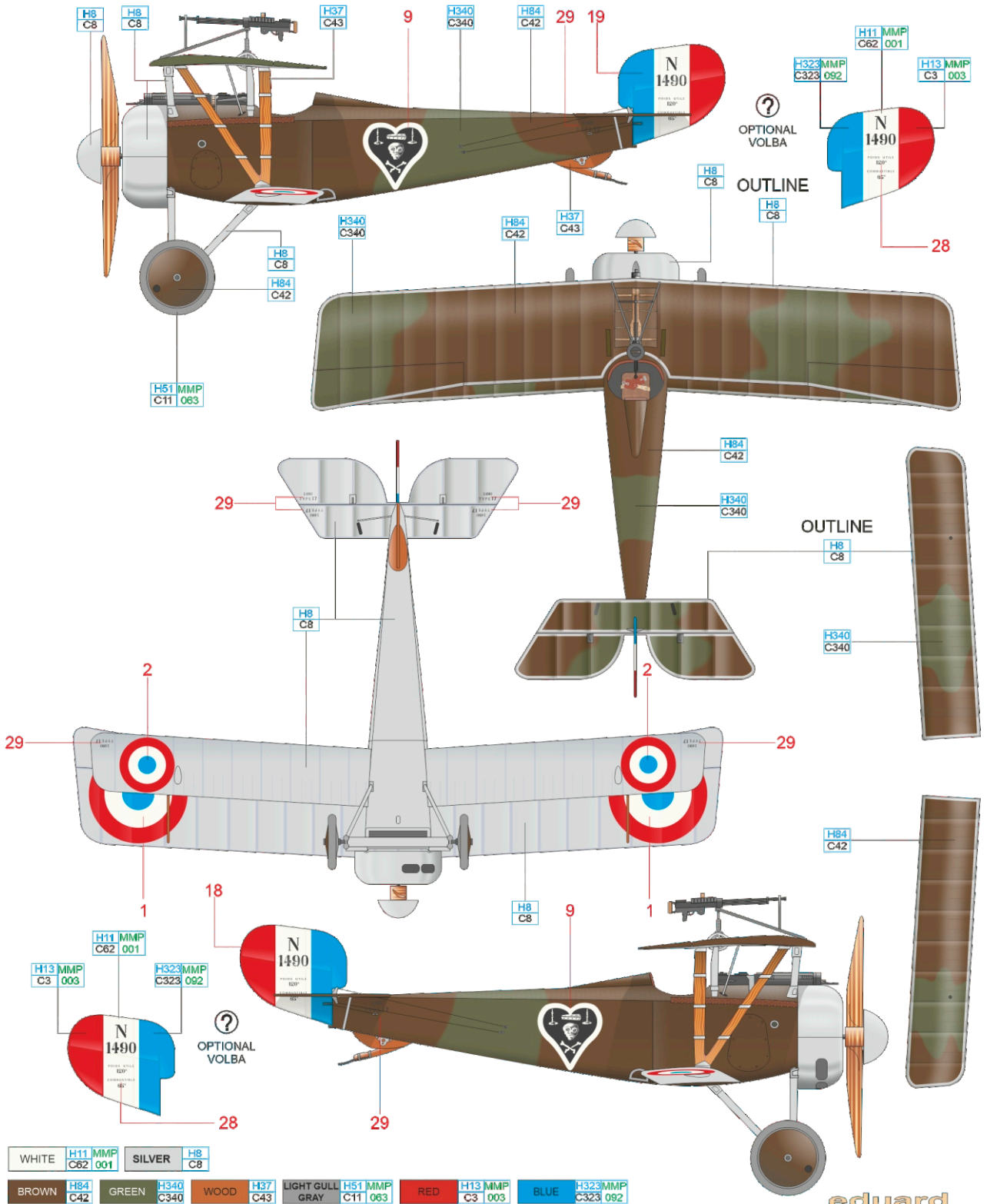
A Nieuport Ni-17; N.1662; Paul Tarascon, Escadrille N.62, Chipilly, Francie, listopad 1916

Paul Albert Pierre Tarascon byl působivou osobností nejen pro svých dvanáct sestřelů (plus deset pravděpodobných), ale také díky své nezlomnosti. Ještě před válkou přišel během civilního leteckého výcviku o nohu při havárii s Blériotem XI v roce 1911. I přes toto zranění se nakonec stal pilotem a navzdory svému handicapu byl na začátku války přijat do řad francouzského letectva. Jeho kolegové mu později říkali "l'as la jambe de bois" (eso s dřevěnou nohou). Nejprve ovšem sloužil jako instruktor v letecké škole. V této roli působil během roku 1915, ale 6. října byl na vlastní žádost poslán k bojové jednotce. Začínal u Escadrille N.31, poté krátce působil u N.3, aby zakotvil u N.62, kam byl převelen v květnu 1916 spolu s několika dalšími piloty na vlastní žádost. Po necelých dvou měsících byl jmenován dočasným velitelem jednotky a v této roli působil od 11. července do konce měsíce. V tomto období také zaznamenal svůj první sestřel (15. července 1916). Krátce poté začal Tarascon pojmenovávat své stroje a zvolil jméno Zígomar. Jednalo se o fiktivní románovou postavu zločince, který terorizoval se svými kumpány Francii i celou Evropu (jakási obdoba pozdějšího Fantomase). S tímto Nieuportem 17 létal Tarascon na podzim roku 1916. Stroj nesl tovární stříbrný nátěr, červeně natřený kryt motoru měl v době, kdy byl letoun vyfocen, již značně oprýskanou barvu. Nezlomný Tarascon působil za druhé světové války ve francouzském hnutí odporu (Marquis). Zemřel ve věku 94 let 11. června 1977.



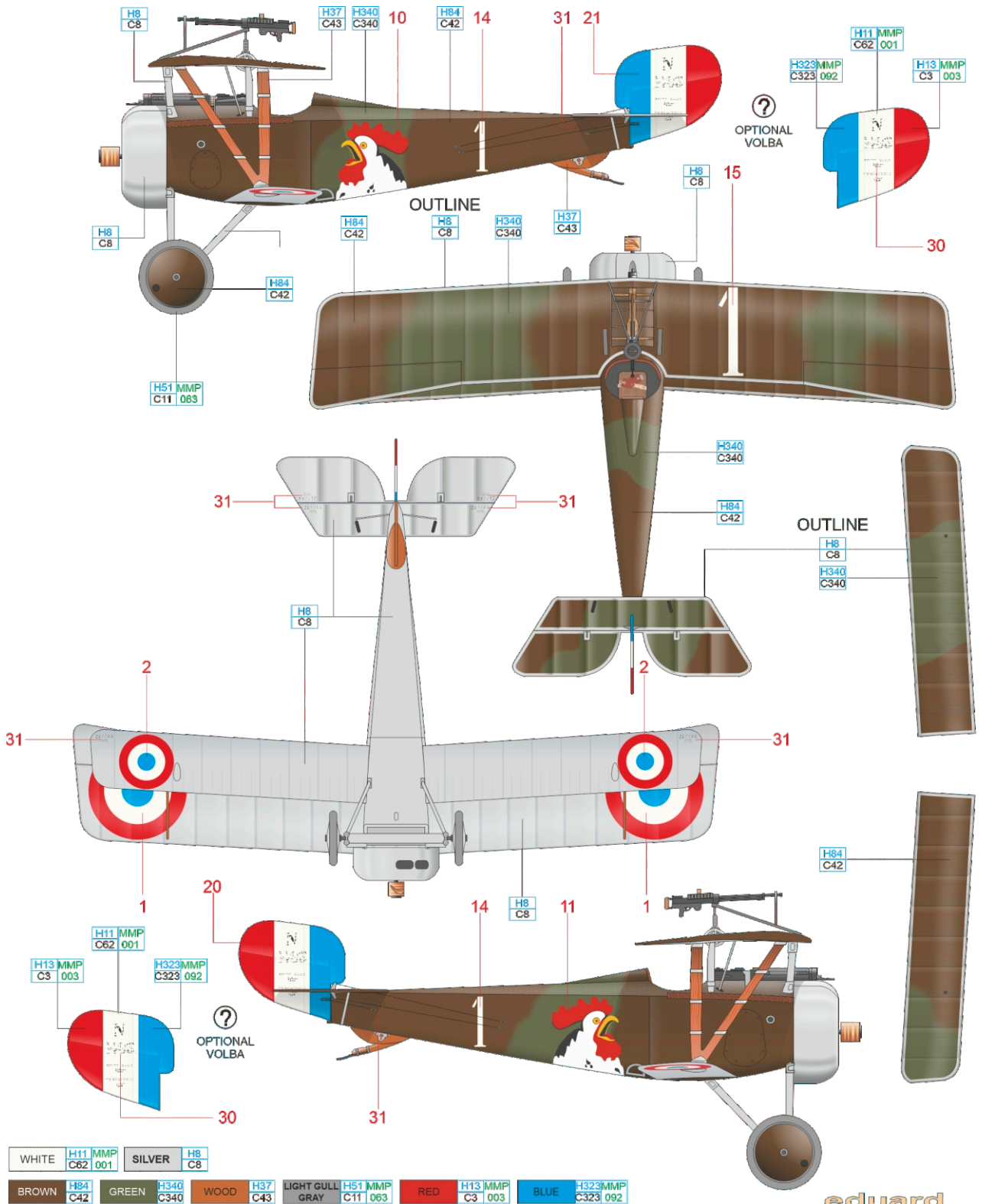
B Nieuport Ni-17; N.1490; Charles Nungesser, Escadrille N.124, Bar-le-duc - Béhone, Francie, červenec 1916

Charles Nungesser byl jedním z nejvýraznějších francouzských stíhacích es první světové války. Společně se svým přítelem Jeanem Navarrem byli postrachem pařížských klubů, barů i nočních podniků. Jeho záliba ve víně, krásných ženách a všemožných dobrodružstvích z něj udělala veřejně populární osobnost (s výjimkou nadřízených důstojníků), zatímco jeho pilotní schopnosti, odvaha a instinkt mu umožnily dosáhnout 43 sestřelů a stát se tak třetím nejúspěšnějším francouzským esem první světové války. Do armády se Nungesser přihlásil dobrovolně a narukoval 18. května 1914. Byl přidělen k letectvu, absolvoval letecký výcvik a od dubna 1915 odlétal 53 bombardovacích misí u Escadrille VB.106. Po výcviku na stíhacích Nieuportech byl zařazen k N.65 a po jednom z mnoha zranění, které během války utřil, byl dočasně přeřazen k N.124 Escadrille La Fayette (od 2. července do 12. srpna 1916). Důvodem byla nedaleká nemocnice, ve které si mohl nedočkavý Nungesser, který chtěl létat co nejdříve, doléčovat svá zranění. Nungesserovy stroje nesly znak, sestávající z černého srdce, ve kterém se nacházely morbidní motivy (lebka se zkříženými hnaty mezi dvěma pohřebními svícemi a rakví). Nesl jej i tento kamuflovaný Ni-17 z období služby u La Fayette. Nungesser zůstal u létání a dobrodružných aktivit i po válce, jeho snaha o první přelet Atlantiku ale skončila tragicky. Během letu s dvojplóšníkem Levasseur PL 8 zmizel 8. května 1927 společně se svým druhým pilotem Francoisem Colim neznámo kde.



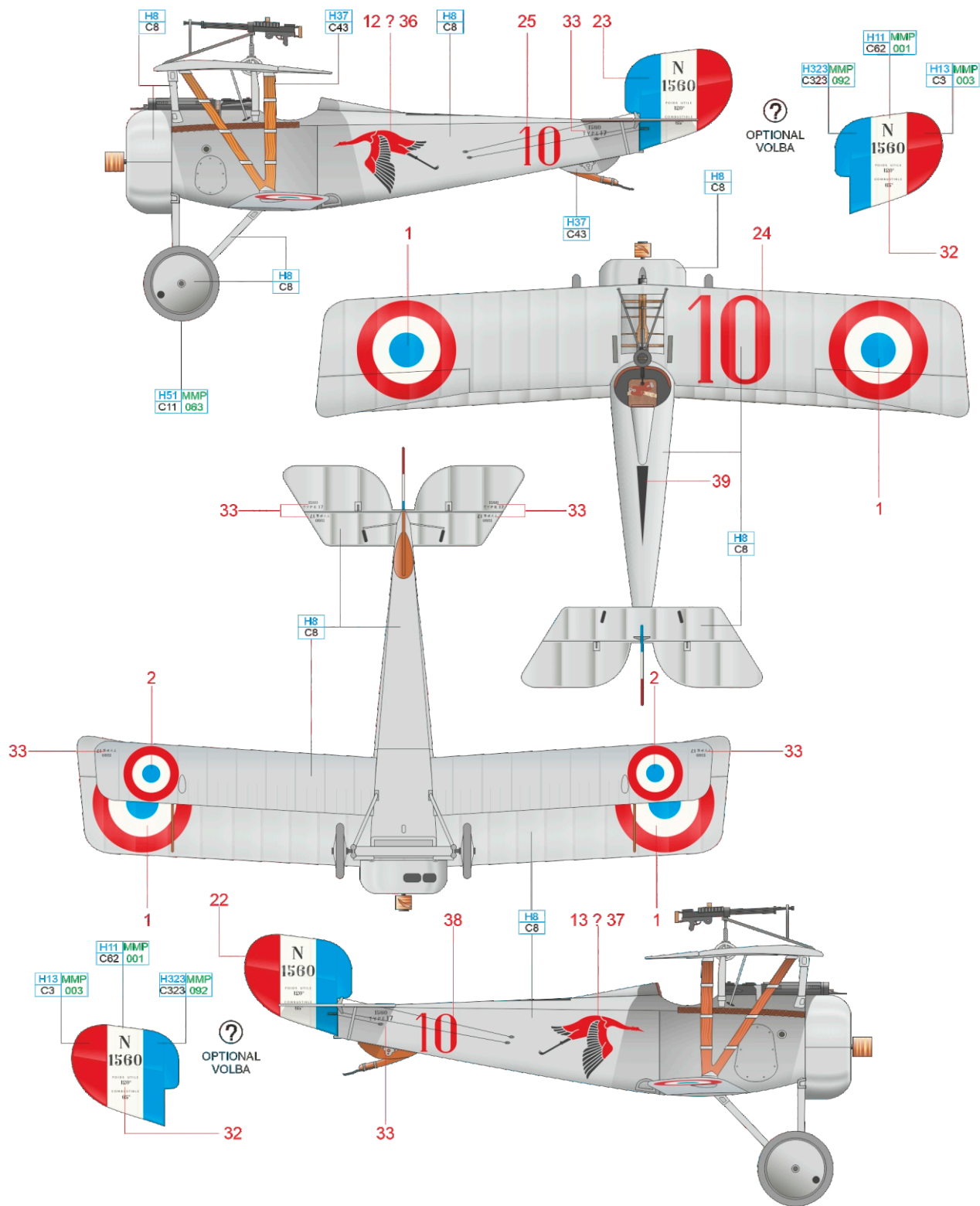
C Nieuport Ni-17; číslo neznámé, Jean Matton, Escadrille N.48, Lunéville, Francie, červenec 1916

Jean Matton sloužil na začátku první světové války u jízdy, ale na sklonku roku 1915 se přihlásil k letectvu a absolvoval výcvik v letecké škole v Pau. Výcvik úspěšně završil 14. ledna 1916, byl odeslán k Escadrille N.57, ale zároveň dočasně převelen k MF20 (jako MF byly označeny jednotky používající letouny Mauriceho Farmana) kde zůstal do 23. července 1916. Svě první vítězství zaznamenal pět dní po návratu k N.57, ale musel se o něj podělit s Georgesem Lachmannem a Georgesem Flachairem. Jejich společnou obětí byl Albatros C.I. Matton se ujal 8. října 1916 velení N.57 a vedl ji až do své smrti 10. září 1917. Během tohoto období pokračoval v navyšování svého konta. Osmé a deváté (a poslední) vítězství zaznamenal 6. července 1917 a sdílel je obě s Armandem de Turenem. V pozdním odpoledni 10. září 1917 vedl patrolu Spadů (sám letěl na stroji SPAD VII N.2416) a nedaleko Couckelaere (Belgie) došlo k boji s piloty Jasta 7. Jean Matton byl v jeho průběhu sestřelen v 19:05 a je pravděpodobné, že se stal obětí německého esa Carla Jacobse, pro kterého se jednalo o sedmé z celkových 48 vítězství. Mattonův Nieuport 17 z léta 1916 byl opatřen dvoutónovou kamufláží, sestávající ze zelené a hnědé barvy. Spodní plochy byly buď ponechány v tovární stříbrné barvě, nebo mohly dostat světle modrý nátěr. Hlava kohouta, symbol jednotky, byla nakreslena bez obvyklého kruhového lemu.



D Nieuport Ni-17; N.1560; Mathieu Tenant de la Tour, Escadrille N.3, Cachy, Francie, srpen 1916

Stíhač s devíti sestřely, Mathieu Tenant de la Tour, byl členem slavné „černé bandy“ (Bande noire), kterou založili v červnu 1916 čtyři přátelé. Kromě něj to byli Alfred Hertaux (21 sestřelů), Albert Deullin (20 sestřelů) a nejslavnější z nich – Georges Guynemer (53 sestřelů). Stroje všech členů tohoto neoficiálního „bratrstva“ nesly na hřbetu úzký černý trojúhelník. I když de la Tour zahájil svou vojenskou kariéru u jezdeckva, nechal se přefadit k letectvu a 6. května 1915 získal pilotní licenci. Pokračoval stíhacím vycvikem, během něhož měl 30. srpna 1915 havárii. Od 29. prosince byl přidělen k Escadrille N.57 a jako svůj první sestřel si připsal 25. ledna 1916 pozorovací balón. Po zranění z 25. dubna byl převelen k N.3, slavným „čápům“ („Les Cigognes“), kde začal létat s Nieuporty. Mezi červencem a zářím 1916 sestřelil pět nepřátel a další balón. Poté, co byl povýšen na poručíka, opět změnil jednotku, neboť byl jmenován do funkce velitele N.26, kde také zaznamenal své poslední vítězství. Když předváděl 17. prosince 1917 akrobacii v Auchel (Pas-de-Calais), ztratil nad svým Spadem XIII kontrolu a zahynul při havárii. Jeho Ni-17 z léta 1916 nesl známou kresbu čápa na trupu. Ten mohl být buď celý červený, další možností je červené provedení s černými letkami.



WHITE	H11 MMP C62 001	SILVER	H8 C8	WOOD	H37 C43	LIGHT GULL GRAY	H51 MMP C11 063	RED	H13 MMP C3 003	BLUE	H323 MMP C323 092
-------	-----------------	--------	-------	------	---------	-----------------	-----------------	-----	----------------	------	-------------------

eduard