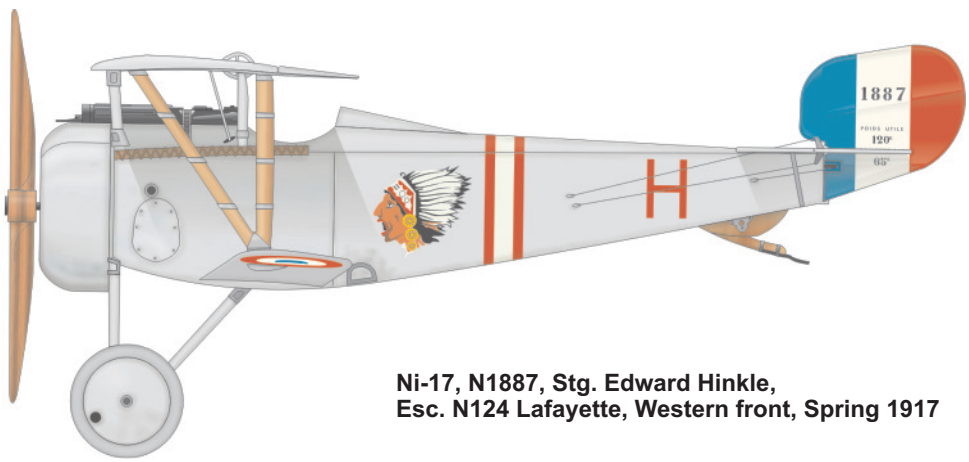
Nieuport Ni-17 8051

FRENCH WWI FIGHTER
1:48 SCALE PLASTIC KIT

INTRO...

The Niuport 11 fighter, which, at the beginning of 1916 along with the British DH 2, countered the onslought of German Fokker monoplanes, was powered by a 9 cylinder rotary Le Rhone 9c engine rated at 80hp/59kW. Even as a small aircraft, the Nieuport was underpowered, and so the switch was made to the Le Rhone 9J, rated at 110hp/81kW. This was the development known as the Nieuport 16, and the airframe itself was little changed from its predecessor. The result was a machine with degraded performance, mainly due to a heavier nose end, and for that reason the type was considered interim. Chief designer at Nieuport, Gustav Delage, succumbed to the necessity of completely redesigning the aircraft. The new design inherited the concept of the sesquiplane (1 1/2 Strutter), but was strengthened, especially where the lower wing was concerned, since this component had a tendency to failure during certain harsher maneuvers. Wingspan was increased, and the wing area rose by 1.45sq. m. The engine cowl was redesigned, and the interface to the fuselage was streamlined. The new type, designated Nieuport 17, was armed with two Vickers machine guns, located, thanks to an Alkan synchronization system, in front of the pilot, firing through the propeller arc. In some instances, particularly on machines destined for the British RFC, these guns were replaced by a Lewis machine gun mounted on the center section of the top wing.Nieuport 17s also flew with combinations of the weapons, and could be armed with eight wing mounted rockets by Le Prieur. Some aircraft replaced the Le Rhone 9J with a Le Rhone 9Jb rated at 120hp/88kW or the Clerget 9B, at 130hp/96kW. Some aircraft were equipped with a non turning prop hub dubbed the Ocone de penetration1 and others had the center section of the top wing covered with celluloid for better pilot visibility. The Nieuport 17 began to be issued to the units of Aviation Militaire from May, 1916. Eventually, all French fighter squadrons would be equipped with the type, including those of American volunteers, the famous Escadrille Lafayette. From June, they were also utilized by units of the RFC, and they flew in Belgium, Holland, Italy, Russia and Finland. License manufacture was undertaken in Great Britain, Italy (Macchi-Nieuport) and in Russia (Dux). In 1917, 75 aircraft found their way into the American Expeditionary Force as training aircraft. Most French aces, including Charles Nungesser and Georges Guynemer, gained victories flying the Nieuport 17, and other pilots within the allied ranks did as well, such as Albert Ball, William Bishop and Francesco Baracca.

Stíhací Nieuporty 11, které začátkem roku 1916 společně s britskými DH 2 zastavily nápor německých jednoplošníků Fokker, byly poháněny rotačními devítiválci Le Rhone 9c o výkonu 80k/59kW. I když byl Nieuport malý letoun, výkon motoru byl nedostatečný, proto byl později použit motor Le Rhone 9J o 110k/81kW. Vznikl tak typ Nieuport 16, přičemž původní drak jedenáctky byl jen mírně zesílen. Výsledkem bylo zhoršení letových vlastností, zejména kvůli těžší přídi, proto byl typ považován pouze za přechodný. Šéfkonstruktér Nieuportu Gustave Delage přistoupil k zásadní přestavbě celé konstrukce. Ta si zachovala koncepci sesquiplanu (jedenapůlplošníku), ale byla celkově zesílena, zejména u spodního křídla, které mělo při prudších manévrech nebo letu střemhlav tendenci se bortit. Rozpětí křídel bylo zvětšeno, nosná plocha vzrostla o 1,45 m^2. Podkovovitý kryt motoru byl nahrazen uzavřeným válcovým krytem z hliníku, plynulý byl i přechod jeho tvaru do trupu. Nový typ, označený Nieuport 17, byl vyzbrojen kulometem Vickers, umístěným díky synchronizaci systémem Alkan na trupu před pilotem, někdy, zejména u strojů dodávaných britským RFC, nahrazeným kulometem Lewis na lafetě Foster na centroplánu horního křídla. Sedmnáctky létaly i s kombinací obou zbraní a mohly také nosit na mezikřídelních vzpěrách 8 raket Le Prieur. Kromě motorů Le Rhone 9J byly používány i motory Le Rhone 9Jb o 120k/88kW nebo Clerget 9B o 130k/96kW. Některé stroje byly vybaveny neotočným kuželem upevněným před vrtulí, nazývaným "cone de pénétration", jiné měly centroplán horního křídla potažený celuloidem pro zlepšení pilotova výhledu. Nieuporty 17 byly dodávány k jednotkám Aviation Militaire od května 1916. Postupně jimi byly vyzbrojeny všechny francouzské stíhací escadrilly včetně jednotky amerických dobrovolníků, slavné " Escadrille Lafayette". Od července je používaly i jednotky Royal Flying Corps, letaly i v Belgii, Nizozemsku, Itálii, Rusku a Finsku. Licenční výroba probíhala ve Velké Británii, Itálii (Macchi -Nieuport) a Rusku (Dux). Ještě v září 1917 bylo 75 strojů převeleno k americkému expedičnímu sboru jako cvičné. Na Nieuportech 17 získávala vítězství většina francouzských stíhacích es včetně Charlese Nungessera a Georgese Guynemera i další spojenečtí piloti, například Albert Ball, William Bishop nebo Francesco Baracca.



Ni-17, N1887, Stg. Edward Hinkle,
Esc. N124 Lafayette, Western front, Spring 1917

ATTENTION ✶ UPOZORNĚNÍ ✶ ACHTUNG ✶ ATTENTION ✶ 注意

Cařefully řead instřuction sheet beforе assembling. When you use glue oř paint, do not use neař open flame and use in well ventilated řoom. Keep out of řeačh of small childřen. Childřen must not be allowed to sučk any pařt, oř pull vinyl bag oveř the head.

Před započetím stavby si pečlive přostudujte stavební návod. Při používání bařev a lepidel přačujte v dobře vetřané místnosti. Lepidla ani bařvy nepoužívejte v blízkosti otevřeného ohne. Model není určen malým detem, mohlo by dojít k požití dřobných dílu.

Iliře soigneusement la fiche d´instřučtions avant d´assembleř. Ne pas utiliseř de čolle ou de peintuře à přoximité d´une flamme nue, et aéřeř la pieče de temps en temps. Gařderř hořs de pořtée des enfants en bas âge. Ne pas laisseř les enfants mettře en bouče ou sučer les pièčes, ou passeř un sačhet vinyl suř la tete.

Von dem Zusammensetzen die Bauanleitung gut durčhlesen. Klebeř und Farbe ničht nahe von offenem Feueř veřwenden und das Fensteř von Zeit zu Zeit Belüftung öffnen. Bausatz von kleinen Kindeřn feřnhalten. Veřhüten Sie, daß Kindeř iřgendwelče Bauteile in den Mund nehmen odeř Plastiktüten übeř den Kopf ziehen.

組み立てる前に必ず説明書をお読み下さい。接着剤や塗料をご使用の際は、窓を開けて十分な換気をおこない、火のそばでは使用しないで下さい。小さな子供の手の届かない所に必ず保管してください。部品や破片を噛んだり、なめたり、飲んだりすると大変危険です。又、部品を取り出した後のビニール袋は、小さな子供が頭から被ったりすると窒息する恐れがありますので、破り捨てて下さい。

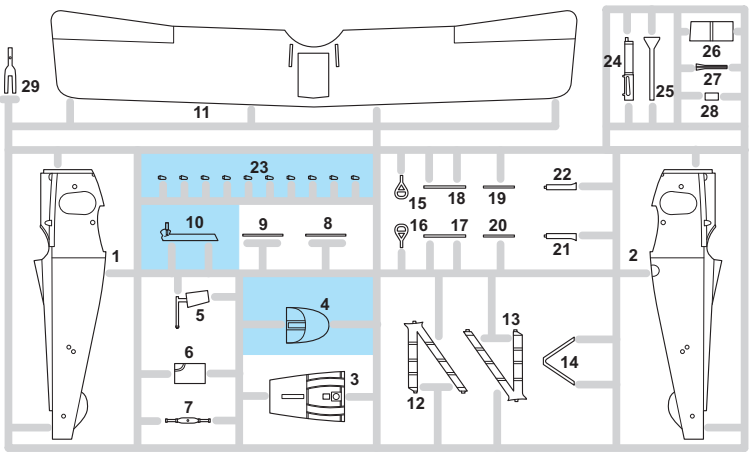
INSTRUCTION SIGNS ✶ INSTR. SYMBOLY ✶ INSTRUKTION SINNBILDEN ✶ SYMBOLES ✶ 記号の説明

OPTIONAL VOLBA FACULTATIF NACH BELIEBEN 選択する	BEND OHNOUT PLIER SIL VOUS PLAIT BITTE BIEGEN 折る	OPEN HOLE VYVRTAT OTVOR FAIRE UN TROU OFFNEN 穴を開ける	SYMETRICAL ASSEMBLY SYMETRICKÁ MONTÁŽ MONTAGE SYMÉTRIQUE SYMMETRISCHE AUFBAU 左右均等に組み立てる	NOTCH ZÁŘEZ L INCISION DER EINSCHNITT 切る	REMOVE ODŘÍZNOUT RETIRER ENTFERNEN 移す	APPLY EDUARD MASK AND PAINT POUŽÍT EDUARD MASK NABARVIT

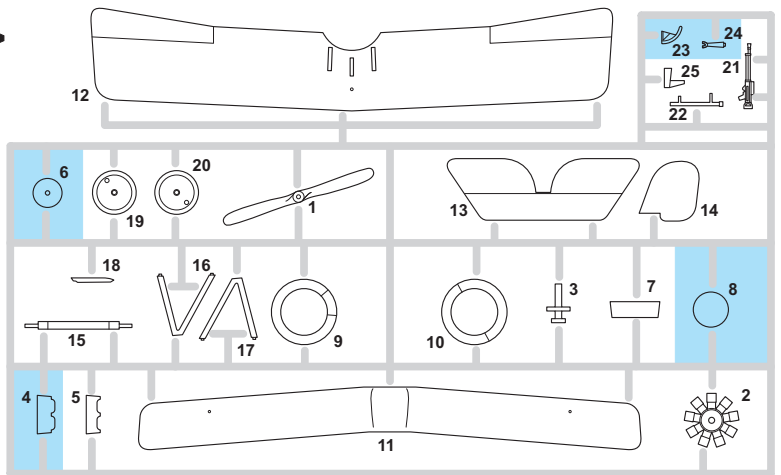
PARTS ✶ DÍLY ✶ TEILE ✶ PIÈCES ✶ 部品

PLASTIC PARTS

A>

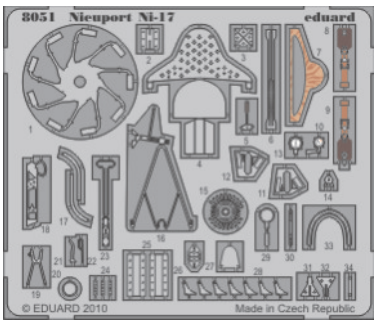


B>

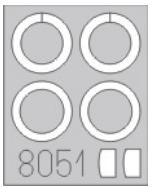


C>

PE - PHOTO ETCHED DETAIL PARTS



eduard MASK

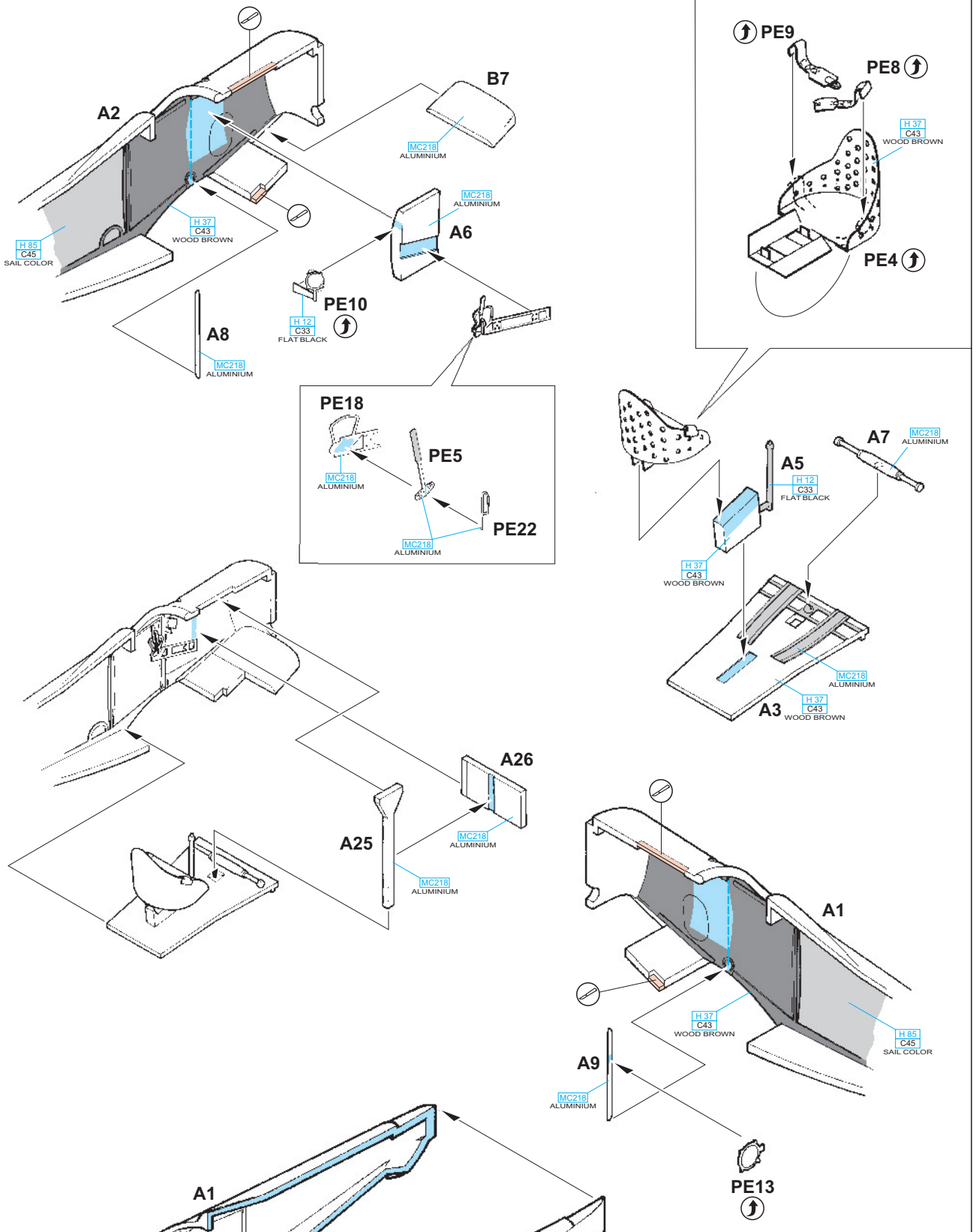


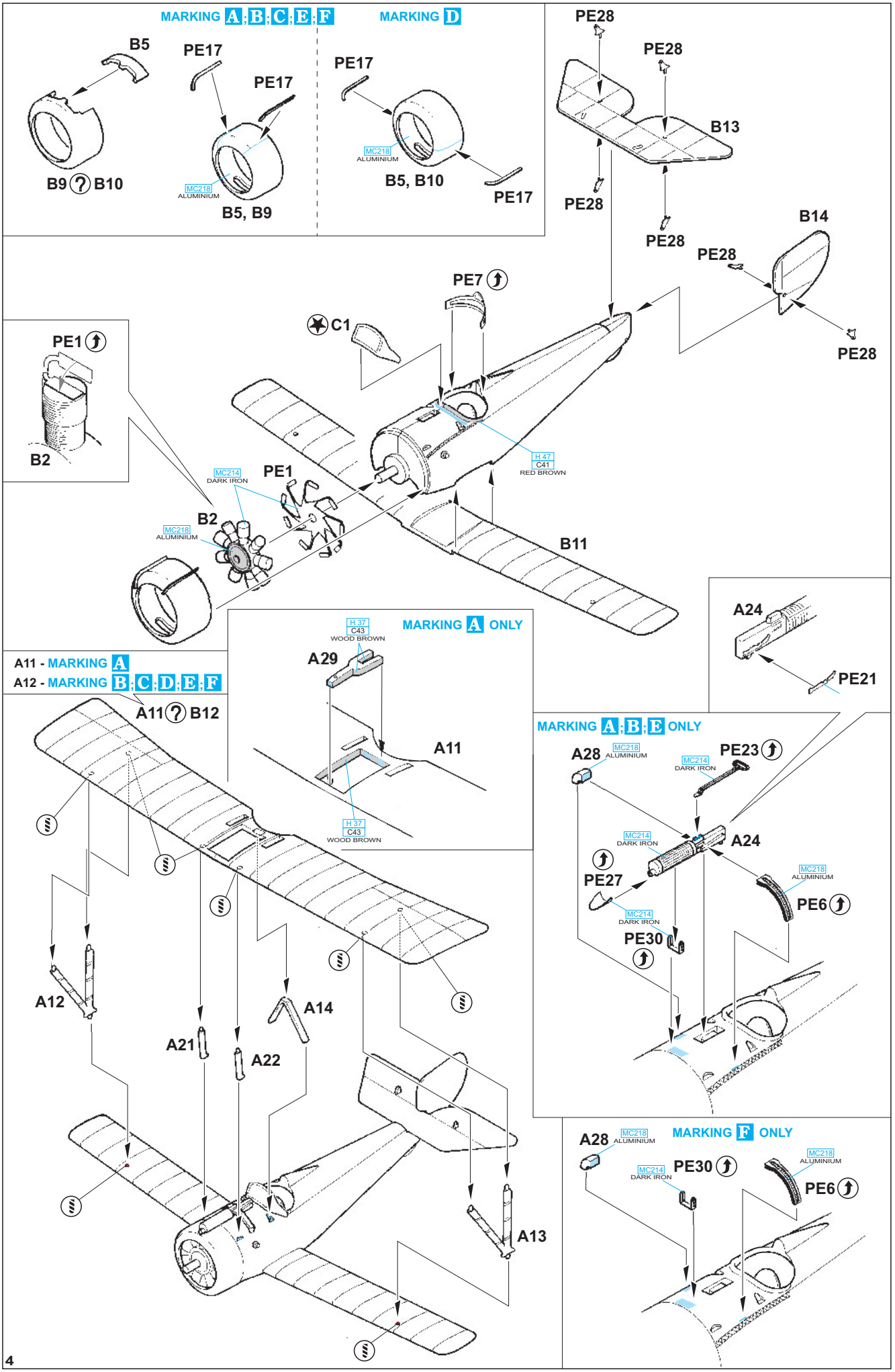
-Parts not for use. -Teile werden nicht verwendet. -Pièces à ne pas utiliser. -Tyto díly nepoužívejte při stavbě. - 使用しない部品

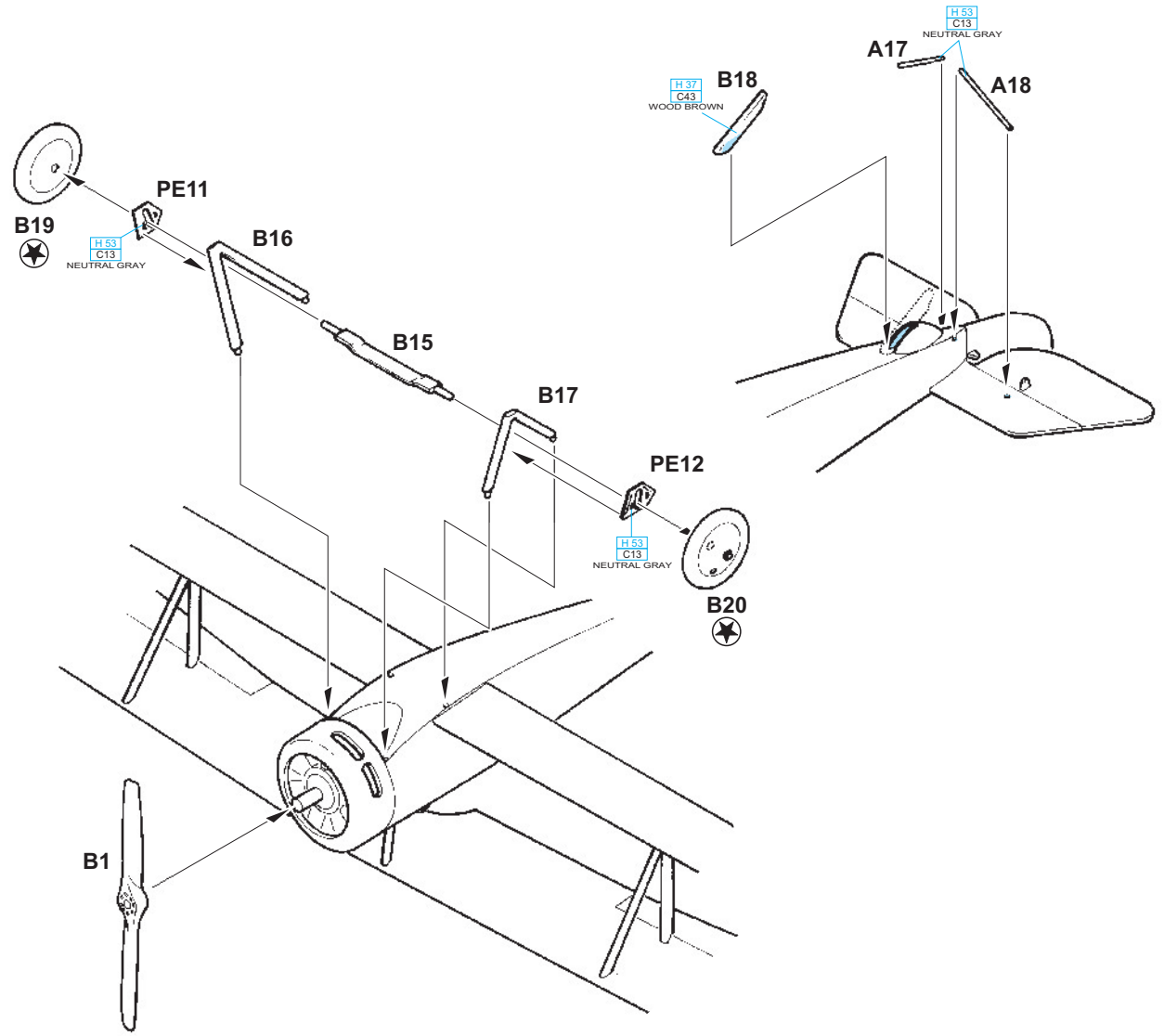
COLOURS ✶ BARVY ✶ FARBEN ✶ PEINTURE ✶ 色

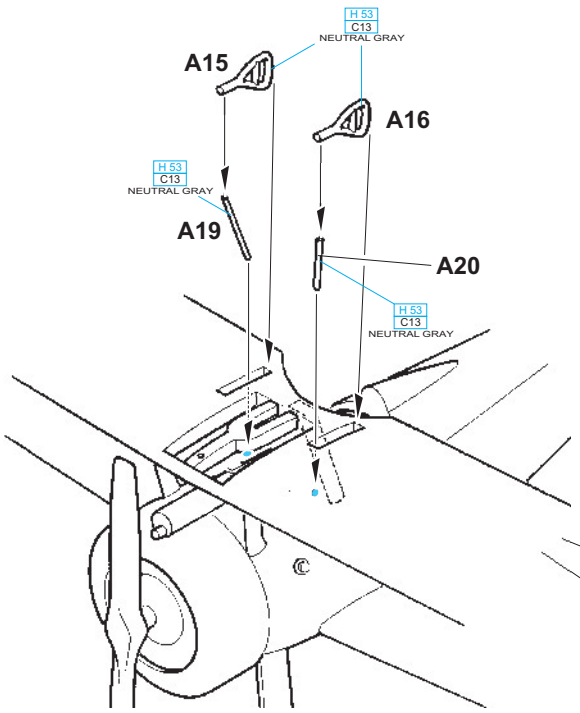
GSi Creos (GUNZE)		
AQUEOUS	Mr.COLOR	
H 6	6	GREEN
H 8	8	ALUMINIUM
H 12	33	FLAT BLACK
H 13	3	RED
H 37	43	WOOD BROWN
H 47	41	RED BROWN

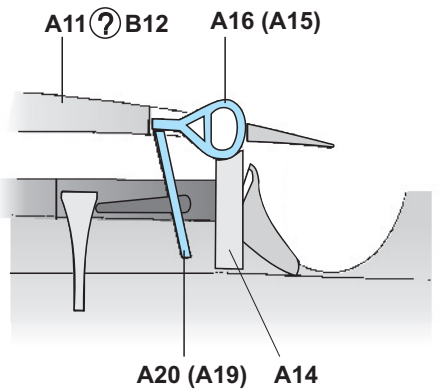
AQUEOUS	Mr.COLOR	
H 53	413	NEUTRAL GRAY
H 85	45	SAIL COLOUR
H 309	309	GREEN
Mr.METAL COLOR		
MC214		DARK IRON
MC218		ALUMINIUM


A2
B7
MC218
ALUMINIUM
H 85
C45
SAIL COLOR
H 37
C43
WOOD BROWN
MC218
ALUMINIUM
A6
PE10
H 12
C33
FLAT BLACK
A8
MC218
ALUMINIUM
PE18
MC218
ALUMINIUM
PE5
PE22
MC218
ALUMINIUM
PE9
PE8
H 37
C43
WOOD BROWN
PE4
A7
MC218
ALUMINIUM
A5
H 12
C33
FLAT BLACK
H 37
C43
WOOD BROWN
MC218
ALUMINIUM
A3
H 37
C43
WOOD BROWN
A26
A25
MC218
ALUMINIUM
MC218
ALUMINIUM
A1
H 37
C43
WOOD BROWN
H 85
C45
SAIL COLOR
A9
MC218
ALUMINIUM
PE13
A1
A2
B3

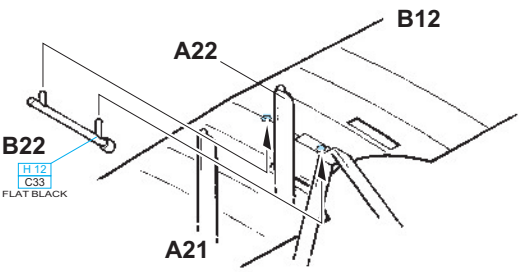

MARKING A;B;C;E;F
MARKING D
B5
PE17
PE17
B9 ? B10
MC218 ALUMINIUM
B5, B9
PE17
MC218 ALUMINIUM
B5, B10
PE17
PE28
PE28
B13
PE28
PE28
B14
PE28
PE28
PE7
C1
PE1
B2
MC214 DARK IRON
PE1
B2
MC218 ALUMINIUM
H 47 C41 RED BROWN
B11
A24
PE21
MARKING A ONLY
H 37 C43 WOOD BROWN
A29
A11
H 37 C43 WOOD BROWN
A11 - MARKING A
A12 - MARKING B;C;D;E;F
A11 ? B12
MARKING A;B;E ONLY
A28 MC218 ALUMINIUM
PE23
MC214 DARK IRON
MC214 DARK IRON
A24
PE27
MC218 ALUMINIUM
PE6
MC214 DARK IRON
PE30
A12
A14
A21
A22
A13
A28 MC218 ALUMINIUM
MARKING F ONLY
MC214 DARK IRON
PE30
MC218 ALUMINIUM
PE6



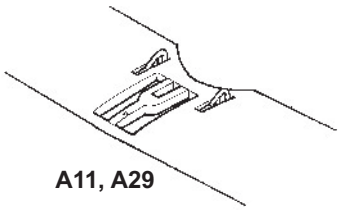




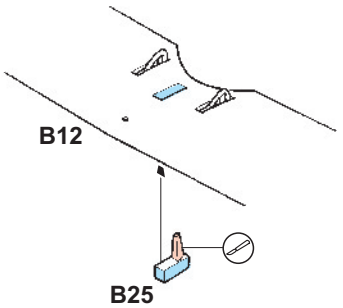
MARKING C ; D ONLY



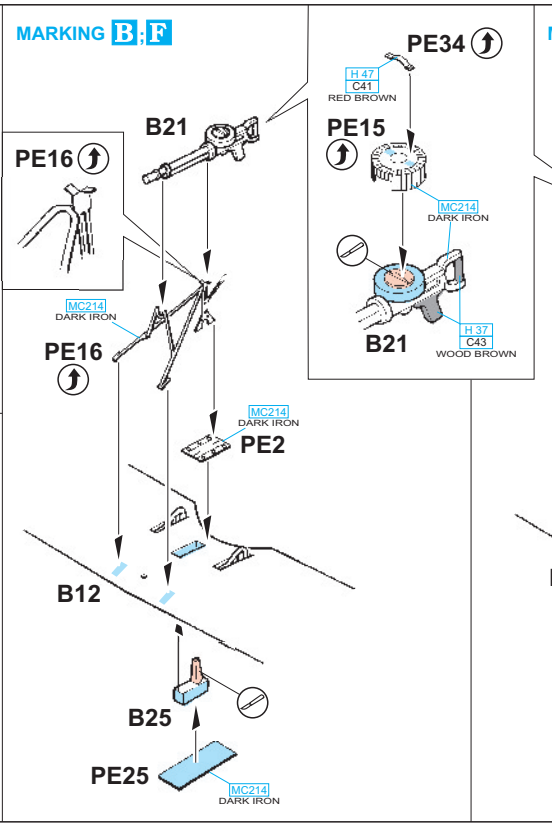
MARKING A



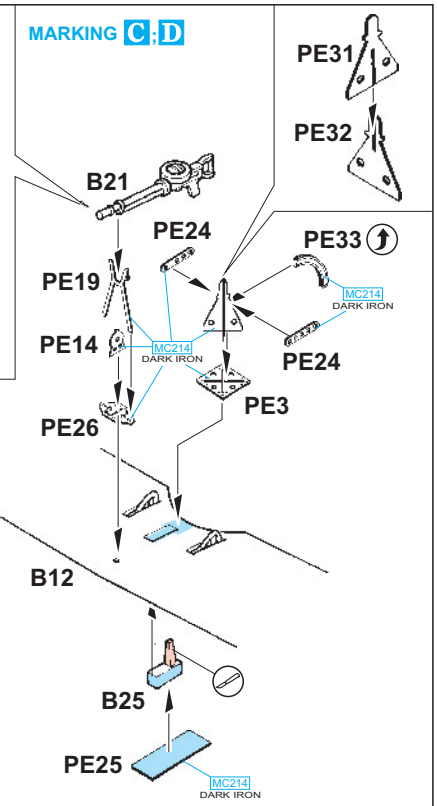
MARKING E

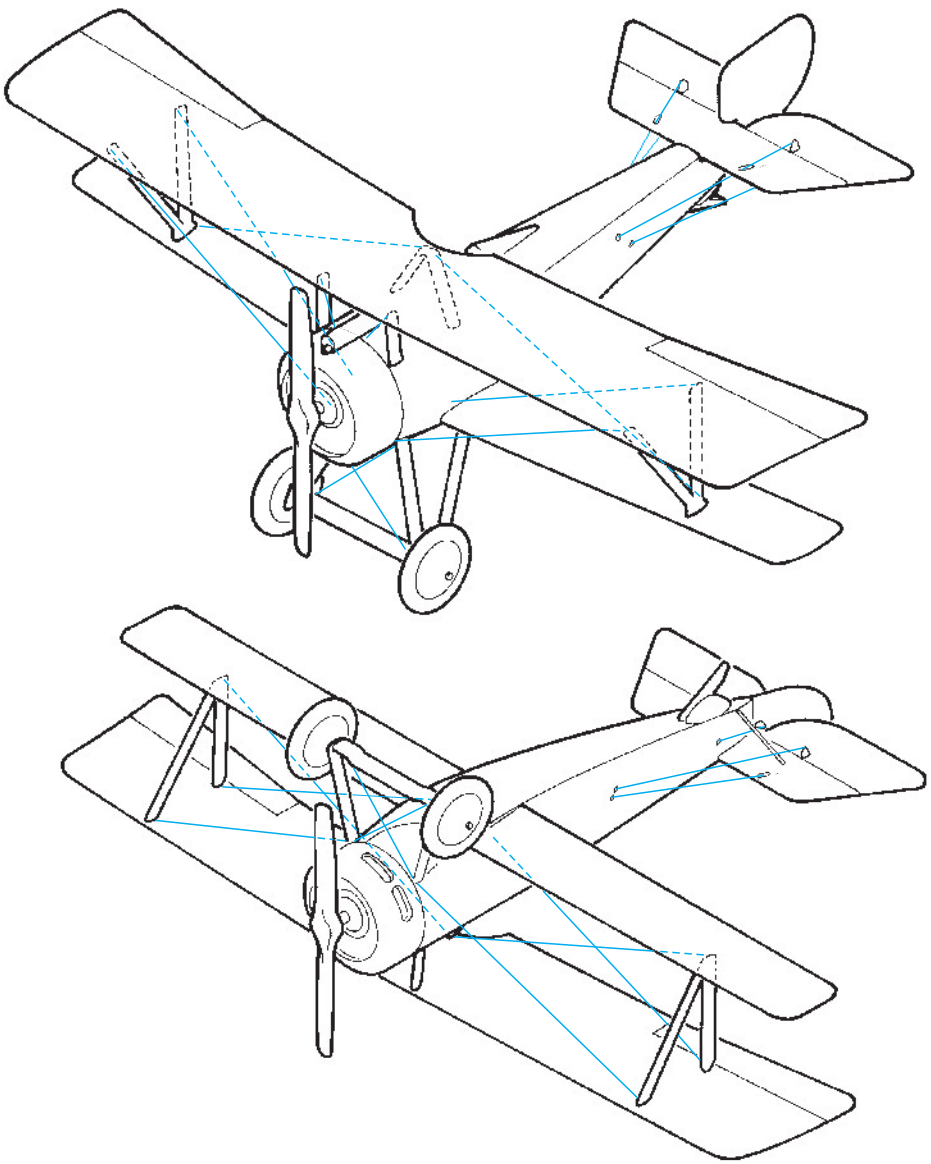


MARKING B;F



MARKING C;D

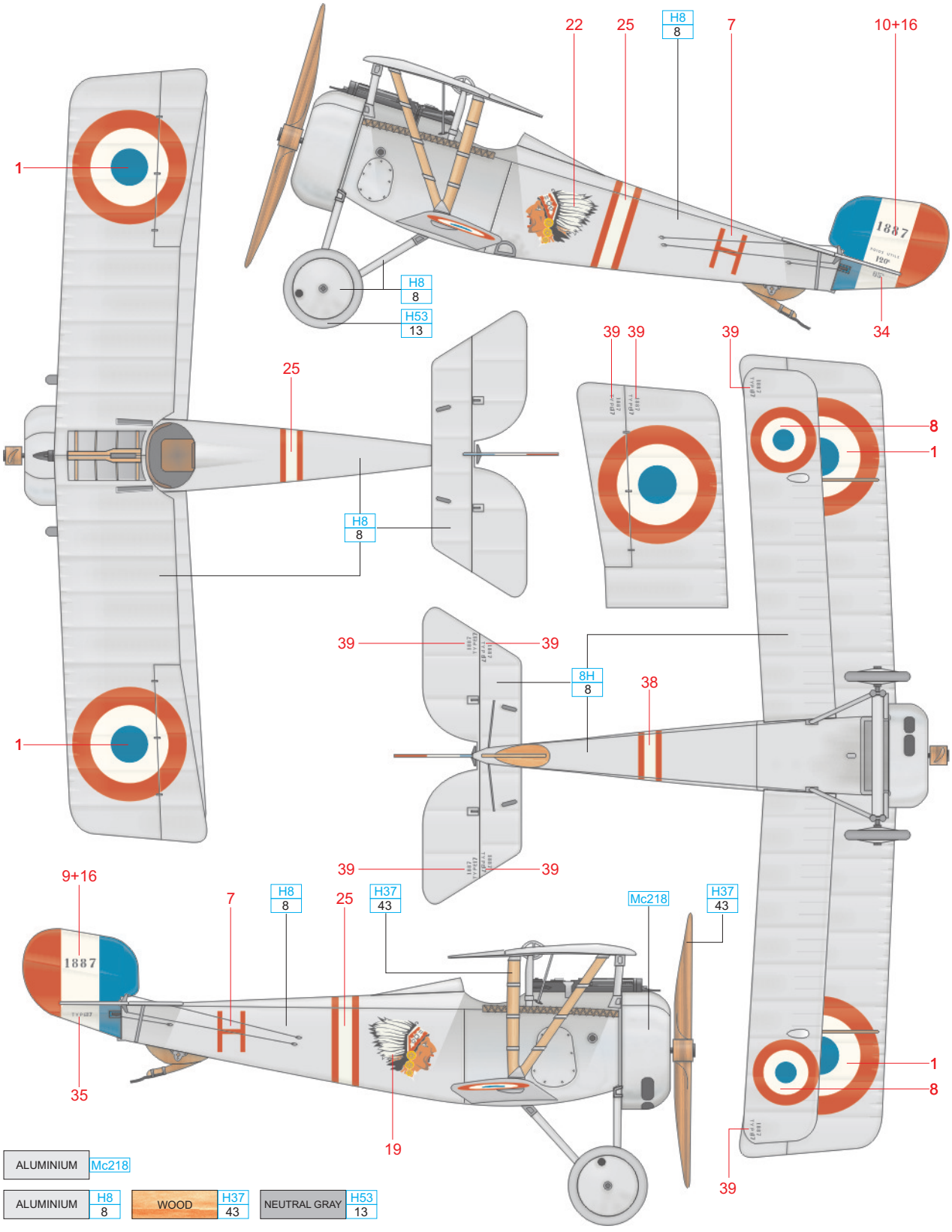




A Ni-17, N1887, Stg. Edward Hinkle, Esc. N124 Lafayette, Western Front, Spring 1917

This Nieuport enjoyed a relatively long service career with the American unit flying within the French air force. It was taken on charge with Escadrille Lafayette in November, 1916. First, it was flown by Willis Haviland, and, in the following spring, by Edward Hinkle. At that time, the aircraft also received its final guise, which is the one you see on this page. At the end of April, 1917, the aircraft was placed in storage.

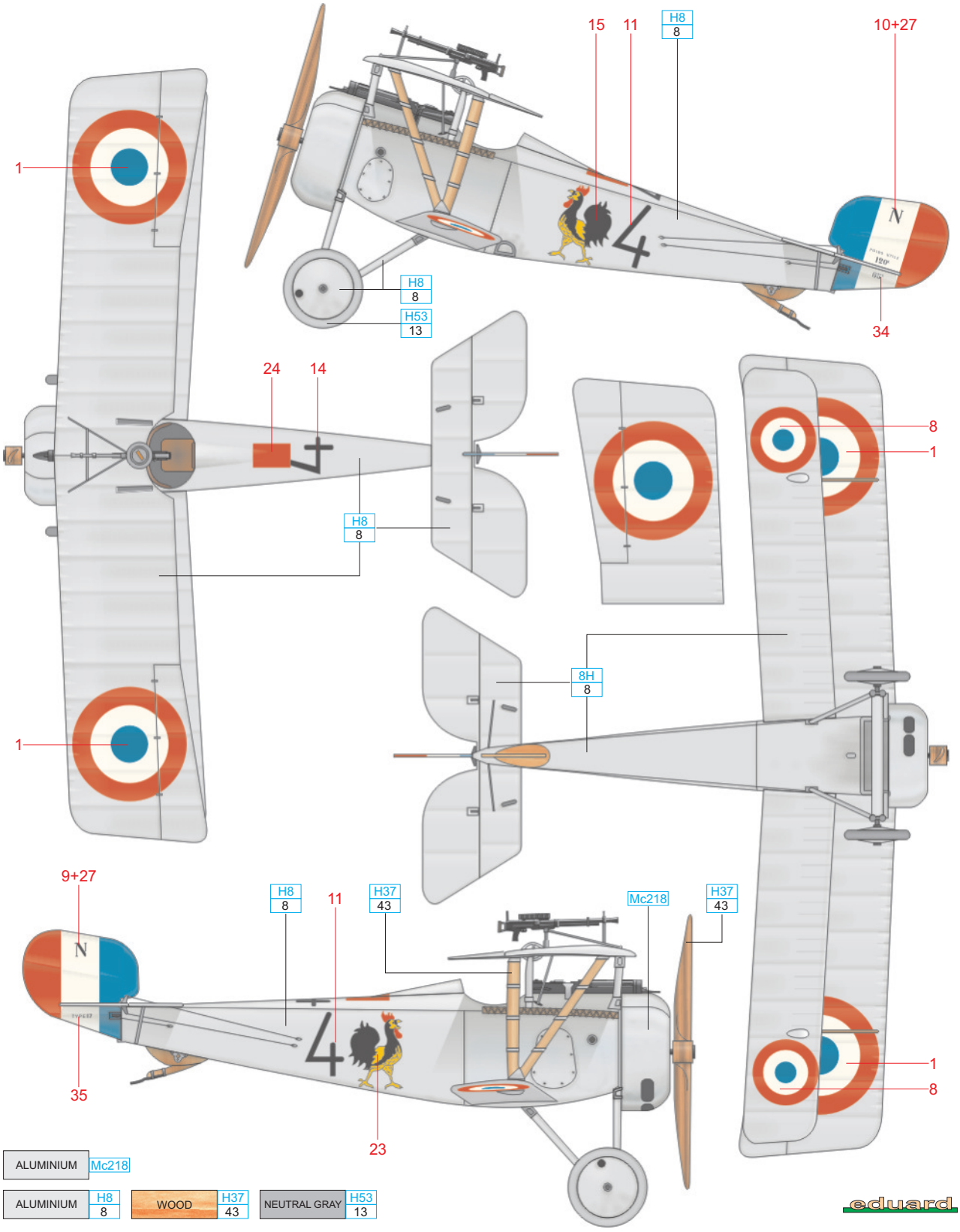
Nieuport 17, N1887, Stg. Edward Hinkle, Esc. N124 Lafayette, západní fronta, jaro 1917.
Tento Nieuport prodělal vcelku dlouhou kariéru u jednotky Američanů bojujících v sestavě francouzského letectva, u Escadrille Lafayette, kam přišel v listopadu 1916. Nejprve s ním létal Willis Haviland, na jaře následujícího roku jej převzal Edward Hinkle. V té době letoun také dostal svoji konečnou podobu, kterou vidíte na této straně. Na konci dubna 1917 se letoun vrátil do skladu.



B Ni-17, Lt. Marius Ambrogi, Esc. N90, Western Front, 1917 to 1918

Marius Ambrogi joined the army in September, 1914. After two years with the infantry, he transferred over to the air force. He served with Esc. N90 (renamed SPA90 after re-equipping with the SPAD fighters), and attained fourteen kills. Three of these were from the cockpit of a Nieuport, and eleven in a SPAD. While his first three kills were German twoseaters, his others were exclusively observation balloons.
French pilot Marius Ambrogi belongs to a few fighter pilots, that celebrated victories in both world wars. On May 18, 1940, he shot down a German Dornier Do17 bomber over Cambrai, flying a Bloch 152 fighter.

Nieuport 17, Lt. Marius Ambrogi, Esc. N90, západní fronta, 1917 až 1918
Marius Ambrogi, rodák z francouzského Marseilles, narukoval do armády v září 1914. Po dvou letech strávených u pozemního vojska byl převelen k letectvu. Sloužil u Esc. N90 (po přezbrojení na letouny SPAD byla přeznačena na Spa90) a dosáhl 14 sestřelů. Z toho byl třikrát úspěšný v kokpitu Nieuportu, jedenáctkrát v letounu SPAD. Zatímco první tři oběti představovaly německé dvoumístné stroje, další byly výhradně pozorovací balóny.
Marius Ambrogi patří k nemnoha stíhačům, kteří slavili úspěchy v obou světových válkách. Dne 18. května 1940 totiž sestřelil v kokpitu Blochu 152 nad Cambrai německý Dornier Do 17.



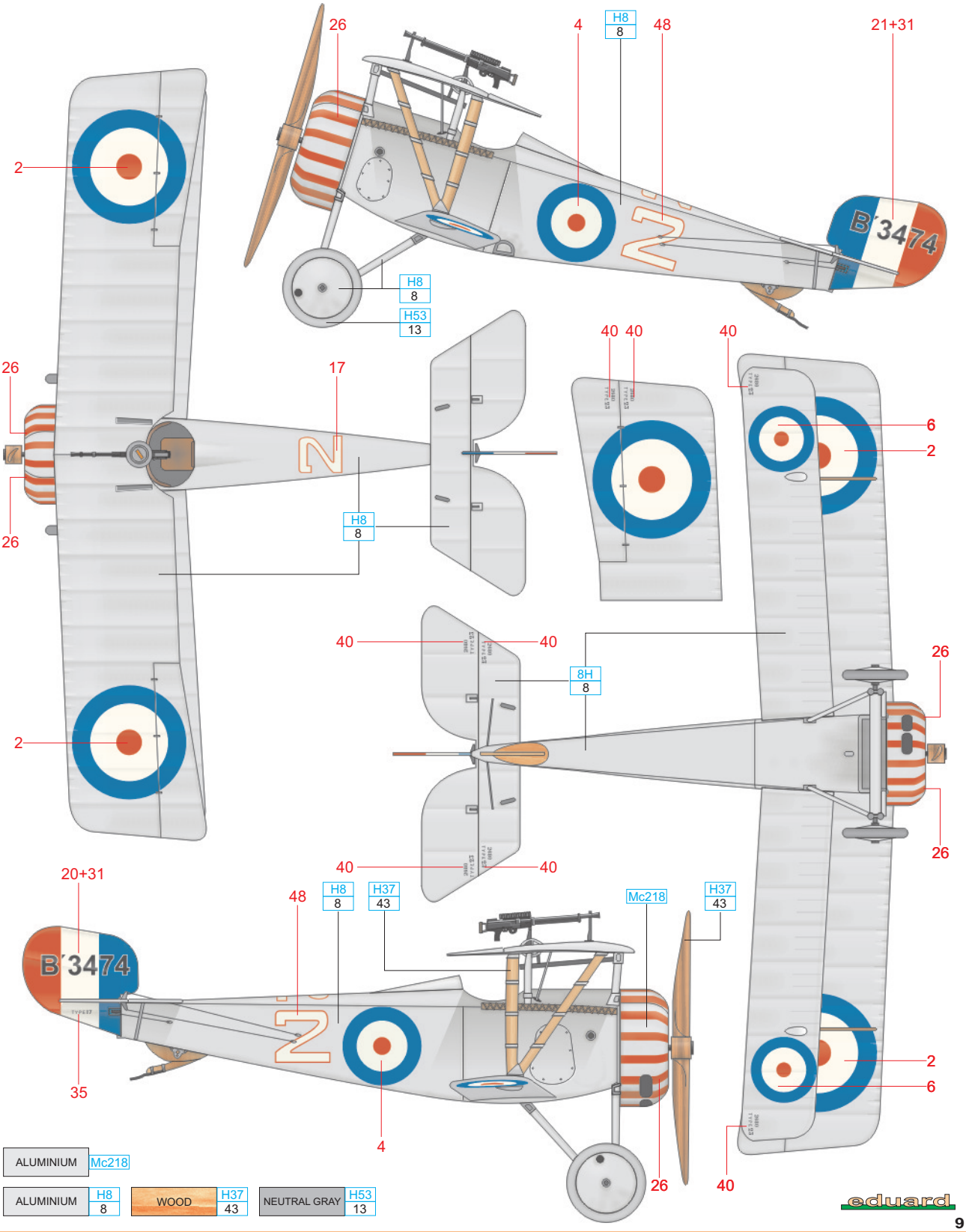
ALUMINIUM	Mc218						
ALUMINIUM	H8 8	WOOD	H37 43	NEUTRAL GRAY	H53 13		

C Ni-23, B‘3474, Capt. William C. Campbell, No. 1 Sqn RFC, Western Front, July 1917

French born Scotsman William C. Campbell gained all twenty-three of his victories the cockpits of Nieuport 17 and 23s, as a pilot with 1st Sqn RFC, doing so in a span of just three months. He began service with the squadron on May 1st, 1917, and within two weeks, downed his first aircraft. In the latter half of July, he began flying the illustrated aircraft, B’3474, in which he flamed his last six kills. It was in this machine, too, that he suffered injuries on July 31, at the hands of Eduard von Dostler, CO of Jasta 6 (Dostler’s 21st kill of 26). This event prevented any further combat flying, and he spent the later war months as a flight instructor.

Nieuport 23, B‘3474, Capt. William C. Campbell, No. 1 Sqn RFC, západní fronta, červenec 1917

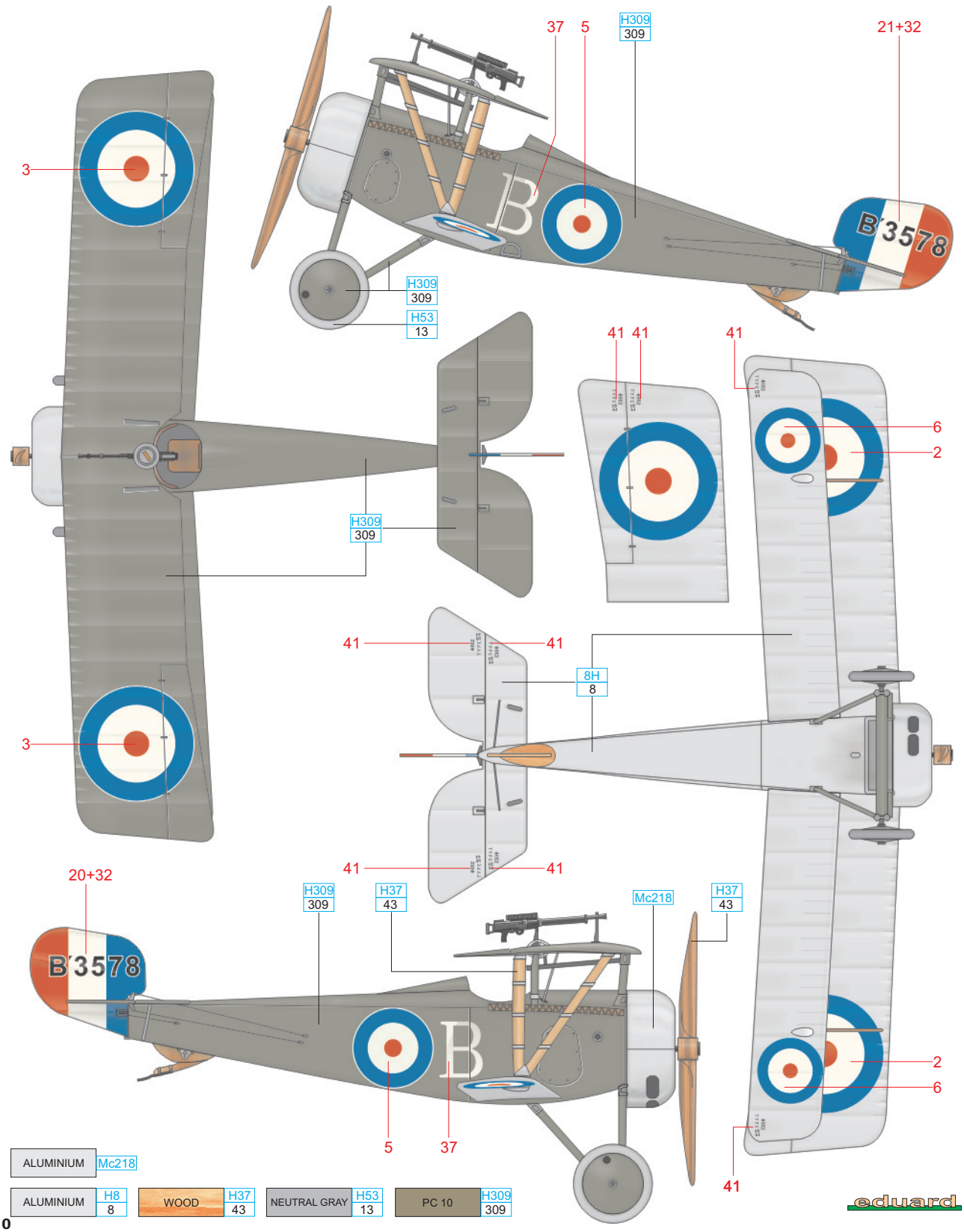
Ve Francii narozená Skot William C. Campbell dosáhl v kokpitech Nieuportů 17 a 23 všech svých 23 sestřelů jako pilot 1. Sqn RFC a to během pouhých tří měsíců. Službu u peruti nastoupil 1. května 1917 a již dva týdny poté poslal k zemi svého prvního protivníka. V druhé polovině července začal létat na zobrazeném Nieuportu 23 B‘3474, v jehož kokpitu dosáhl posledních 6 sestřelů. V tomto stroji utrpěl 31. července zranění způsobené Eduardem von Dostlerem, velitelem Jasta 6 (Dostlerův 21. ze 26 sestřelů). Nešťastná událost ho vyřadila z další bojové činnosti a v pozdější době sloužil jako letecký instruktor.



D Ni-23, B‘3578, Lt. Laurence Kert, No. 29 Sqn RFC, Western Front, November 1917

This Nieuport left the production plant in August, 1917 as N4012. In September, it made its way to No.29 Sqn under its new, British serial, B’3578. Phillip de Fontenay gained his second of a total of five kills at the controls of this Nieuport on November 12, with an Albatros twoseater as the victim. On November 27, Laurence Kert failed to return from an patrol mission in this plane.

Nieuport 23, B‘3578, Lt. Laurence Kert, No. 29 Sqn RFC, západní fronta, listopad 1917
Tento Nieuport opustil výrobní závod v srpnu 1917 s označením N4012. V září putoval k 29. peruti pod novou, britskou identitou B‘3578. Svého druhého sestřelu z celkových pěti za jeho řízením dosáhl Lt. Philip de Fontenay dne 12. listopadu 1917, kdy poslal k zemi dvoumístný Albatros. Avšak již 27. listopadu se s ním z ofenzivní hlídky nevrátil Lt. Laurence Kert.



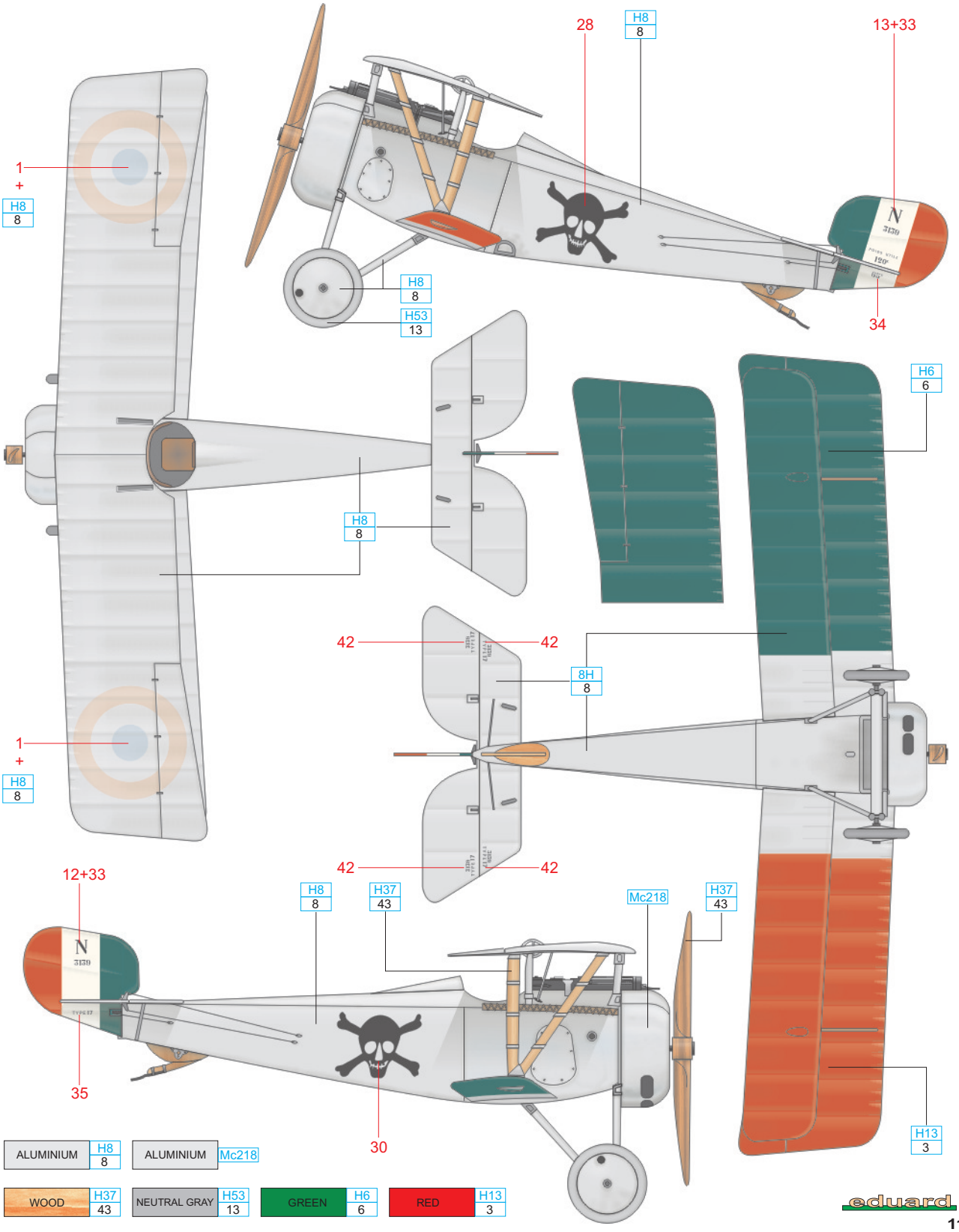
ALUMINIUM	Mc218	ALUMINIUM	H8 8	WOOD	H37 43	NEUTRAL GRAY	H53 13	PC 10	H309 309

E Ni-17, N3139, ten. Fulco Ruffo di Calabria, 91ª Squadriglia, Italian Front, Spring 1917

Fulco VIII, Prince Ruffo di Calabria, was born in 1884. He voluntarily joined the air force at the end of 1914, even before Italy entered WWI. After flying Caudron aircraft, in the summer of 1916, he trained to be a fighter pilot, and on August 23, he was credited with his first kill. On the pictured Nieuport N3139, he got at least one kill, when on the Austrian side of the front, he forced down a Hansa-Brandenburg C.I, 27.56 from Flik 34. His total score was 20 kills, the last of which came in June, 1918. It is interesting to note that his youngest daughter, Paola, is the reigning Queen of Belgians.

Nieuport 17, N3139, ten. Fulco Ruffo di Calabria, 91ª Squadriglia, italská fronta, jaro 1917

Fulco VIII, princ Ruffo di Calabria se narodil v roce 1884. K letectvu se dobrovolně přihlásil již na konci roku 1914, tedy ještě před vstupem Itálie do války. Po létání na Caudronech se v létě 1916 přeškolil na stíhače a již 23. srpna mu byl přiznán první sestřel. Na zobrazeném Nieuportu N3139 dosáhl minimálně jednoho sestřelu, když na rakouské straně fronty přinutil k přistání Hansu Brandenburg C.I 27.56 od Flik 34. Jeho celkové skóre čítá 20 sestřelů, poslední si připsal v červnu 1918. Za pozornost stojí fakt, že jeho nejmladší dcera Paola je současnou belgickou královnou.

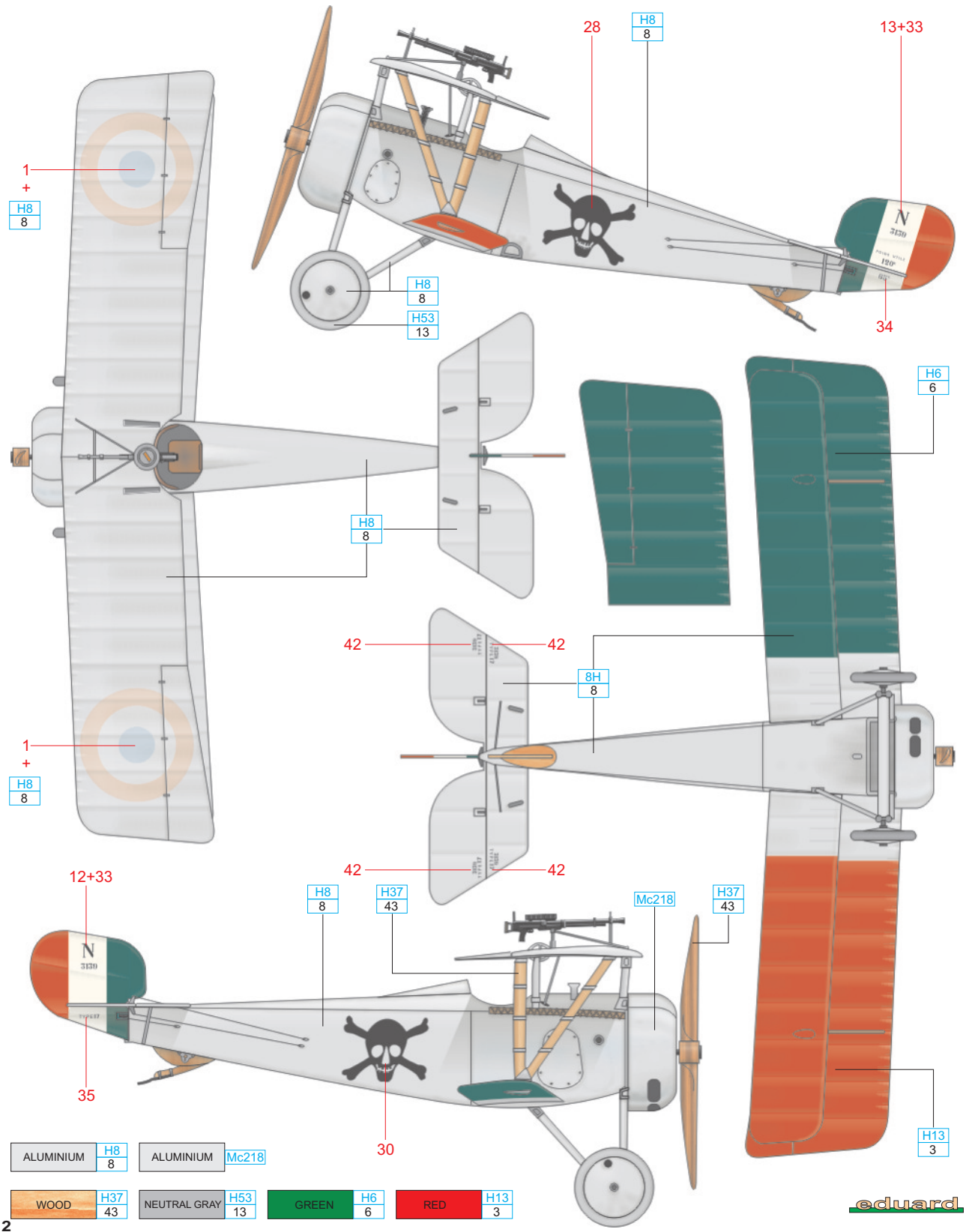


F Ni-17, N3139, ten. Fulco Ruffo di Calabria, 91ª Squadriglia, Italian Front, Spring 1917

This Nieuport 17 flown by Fulco Ruffo di Calabria was part of the first delivery of the type to the Italian air force, which occurred in December, 1916. It is worth noting several details. First off, the overpainted French markings on the top wing, which were partially visible under the new paint. Although the armament consisted of Vickers machine guns, their shortage in the Italian forces precipitated their rapid removal and employment elsewhere, leaving Nieuport N3139 with only a Lewis gun on the top wing for some time.

Nieuport 17, N3139, ten. Fulco Ruffo di Calabria, 91ª Squadriglia, italská fronta, jaro 1917

Nieuport 17 používaný Fulcem Ruffo di Calabria byl součástá prvná francouzské dodávky těchto strojů italskému letectvu, která se uskutečnila v prosinci 1916. Za pozornost stojí několik detailů, především zamalované francouzské výsostné znaky na horním křídle, které pod novým nátěrem prosvítaly. Ačkoliv výzbroj prvních Nieuportů tvořily kulomety Vickers, jejich nedostatek v italských ozbrojených silách vedl k jejich brzké demontáži a použití jinde. Proto N3139 po nějakou dobu létal vyzbrojen pouze kulometem Lewis nad horním křídlem.



© EDUARD M.A.,2010