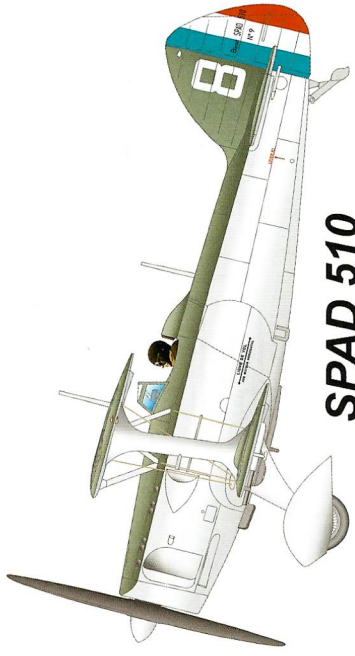


Scheme C

- A Kaki Mat
- B Aluminium Mat
- C Noir
- Matte Khaki
- Matte Aluminium
- Black
- H81/C55 70%
- H/C8
- H12/C33
- H/C305 30%



## SPAD 510 Instructions

### FR Historique:

Historique : le SPAD 510 (plus exactement Blériot-SPAD 510 C1) est le dernier chasseur biplan français. Il est le seul concurrent biplan face à dix monoplanes, proposés en réponse à un programme de 1930. La « politique des prototypes », initiée par Albert Caquot, amène la commande et la fabrication d'un prototype qui effectue son premier vol le 6 janvier 1933.

Le Dewoitine 500, vainqueur du concours, est commandé en 1934, mais Blériot obtient toutefois une commande complémentaire de 60 SPAD 510, probablement pour assurer le maintien de l'activité, alors même que l'appareil apparaît dépassé avant sa mise en service. Le premier appareil de série sort de l'usine de Suresnes au début 1936.

La 7<sup>ème</sup> Escadre de Chasse, basée à Dijon, reçoit des SPAD 510 à partir de la mi-mai 1937 (GC II/7), puis GC II/7 (juillet 1937). L'appareil, très maniable, est utilisé dans des fêtes aériennes à l'été 1937 mais le train d'atterrissage est cause de nombreux accidents. Le SPAD 510 commence à être remplacé par des Morane 405 en juin 1938. Les avions récupérés de la 7<sup>ème</sup> Escadre sont transférés à d'autres unités, en Afrique du Nord, ou servent dans les écoles.

Dès le 27 août 1939, à la mobilisation, l'Escadrille Régionale de Chasse 3/561 prend position à St Inglevert, entre Boulogne et Calais, pour couvrir la côte. Elle est équipée de SPAD 510 et de quelques NiD 622. L'escadrille démantée fin octobre pour le terrain du Havre-Océville, où elle est rejointe par la 4/561, elle aussi équipée principalement de SPAD 510. Les NiD 622 et les SPAD sont peu à peu remplacés par des Bloch 151 ou 152, à partir de décembre 1939 mais certains suivent l'unité jusqu'au bout, et on en trouve encore un le 20 juin 1940, abandonné à Bergerac.

Les SPAD 510 surnuméraires sont envoyés au dépôt de Châteauroux où à Romilly S/Seine, à l'école de Pilotage, avant d'être réaffectés. Le n°9 est livré au Dépôt d'Instruction de l'Aviation Polonoise, et est détruit à Corbas le 26 mai 1940. Les SPAD 510 n°39 et 60 sont aussi affectés au DIAP.

Une comparaison avec des appareils similaires (derniers chasseurs biplans) donne les éléments suivants : URSS Polikarpov I-153 (1939) 426 km/h, 800 cv, Royaume Uni Gloster Gladiator (1937), 414 km/h, 850 cv, Italie Fiat CR-42 (1939) 430 km/h, 840 cv.

Spécifications : chasseur monomoteur biplan de construction métallique. Moteur : un Hispano-Suiza 12 XBS de 12 cylindres en V, de puissance 690 cv, entraînant une hélice Chauvière bipale en bois. Envergure 8,84 m, longueur 7,46 m. Vitesse maximum : 372,5 km/h à 4 150 m. Plafond : 10 100 m. Rayon d'action : 875 km à vitesse de croisière. Armement : 4 mitrailleuses MAC 34, possibilités d'emport d'une bombe éclairante Michelin sous fuselage et d'une photo-mitrailleuse sur aile inférieure gauche.

### EN History:

History: The Blériot-SPAD 510 C1 was to be the last French biplane fighter, and as such, is comparable to the USSR's Polikarpov I-153 (1939), the UK's Gloster Gladiator (1937), and Italy's Fiat Cr 42 (1939), amongst others.

The SPAD 510 was the only biplane proposal in response to a 1930 fighter specification where the other ten competitors were all monoplanes. The prototype made its first flight on 6 January 1933.

The Dewoitine 500 won the competition and was ordered in 1934. But Blériot, nevertheless, obtained an order for 60 SPAD 510s. The SPAD 510s were built at Suresnes, with the first one leaving the assembly line in early 1936.

The very maneuverable SPAD 510 first appeared at air shows in summer of 1937. The 7<sup>ème</sup> Escadre de Chasse, based in Dijon, received SPAD 510s from mid-May 1937. GC II/7 followed, from July 1937. The SPAD 510 began to be replaced by Morane 405s at GC II/7 in June 1938. The GC II/7 still had 17 SPAD 510s on May 1st, 1939. The SPAD 510s removed from the 7<sup>ème</sup> Escadre were transferred to other units in North Africa or used in schools, in particular to train reserve pilots.

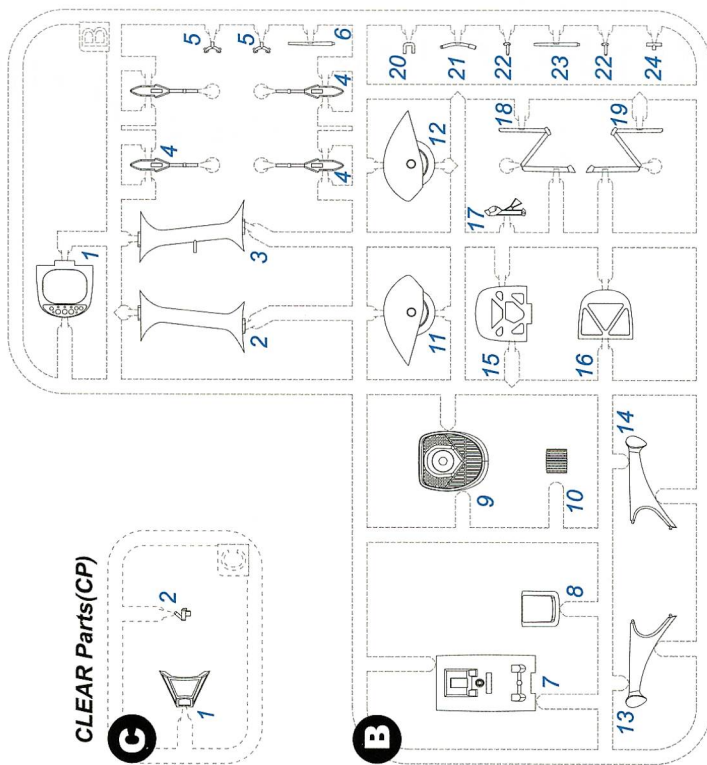
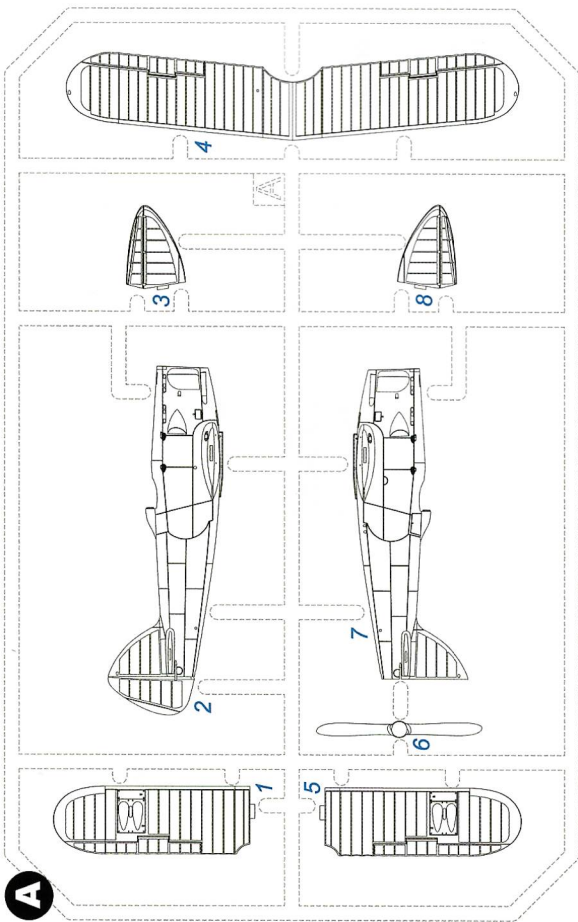
From August 27th, 1939, following mobilization, the Escadrille Régionale de Chasse (ERC) 3/561 was based at St Inglevert, between Boulogne and Calais, to protect the Channel coast. The unit was equipped with SPAD 510s and some NiD 622s. The escadrille moved at the end of October to Le Havre-Océville airfield, where it was joined by ERC 4/561, also equipped mainly with SPAD 510. On January 18th 1940, GARC II/561 became GCII/10. The NiD 622s and SPAD 510s were gradually replaced by Bloch 151s or 152s, from December 1939 onwards, but some remained with the unit as it moved to various locations until the end when one was found on 20 June 1940, abandoned at Bergerac.

The supernumerary SPAD 510s were assigned to the Châteauroux depot or to the pilot school at Romilly S/Seine, before being reassigned. Nr 9 was delivered to the DIAP (Polish School in France), and was destroyed at Lyon-Corbas on 26th May 1940. SPAD 510 Nr 39 and 60 were also assigned to the DIAP.

Engine power and top speeds for last biplane fighters of some other nations mentioned earlier can be compared the SPAD 510's 372 km/h, 690 cv; Polikarpov I-153 426 km/h, 800 cv; Gloster Gladiator, 414 km/h, 850 cv; Fiat CR-42 430 km/h, 840 cv.

Specifications: Single-engine biplane fighter of metal construction. Engine: inline Hispano-Suiza 12 XBS rated at 690 cv, driving a two-bladed wooden Chauvière propeller. Wingspan 8.84 m, length 7.46 m. Maximum speed: 372.5 km/h at 4,150 m. Ceiling: 10,100 m. Range: 875 km at cruising speed. Armament: 4 MAC 34 machine guns, and capable of carrying a Michelin flare bomb under the fuselage.

# PARTS LIST



## SYMBOLS

MOŽNOST VOLBY  
OPTIONAL BUILD  
OPTION

POUŽÍTE KYANOKRYLÁTOVÉ LEPIDLO  
INSTANT CYANOACRYLATE GLUE  
ADHESIF CYANOACRYLÁT

OHNOUT  
BIESEN  
COURBER

ZHOTOVIT NOVÉ  
SEKALY  
ACHÉVER

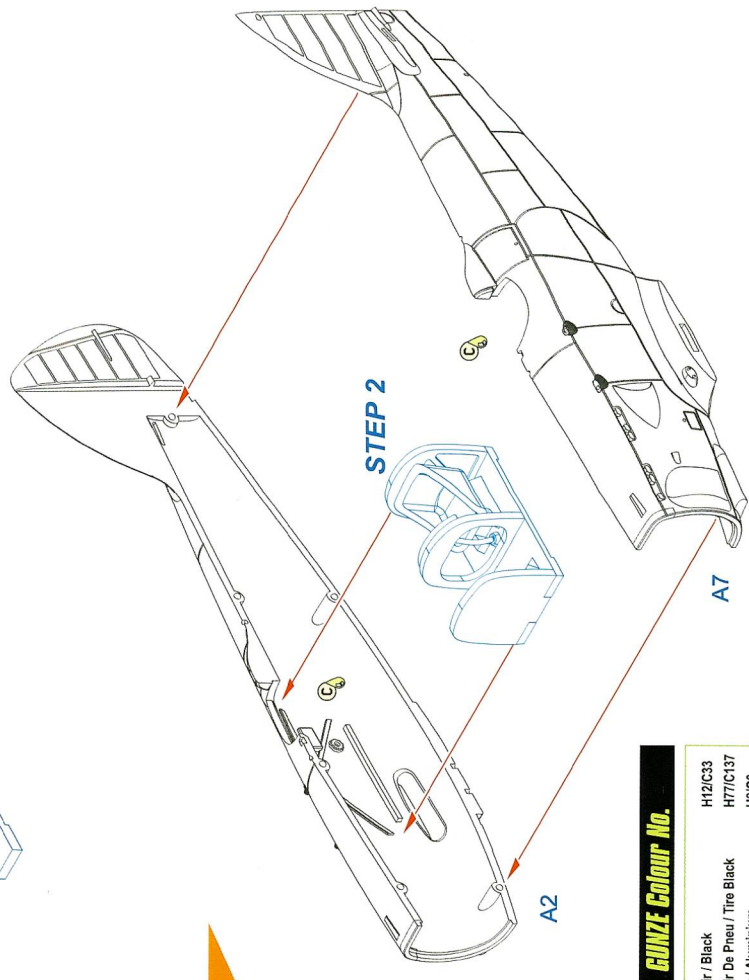
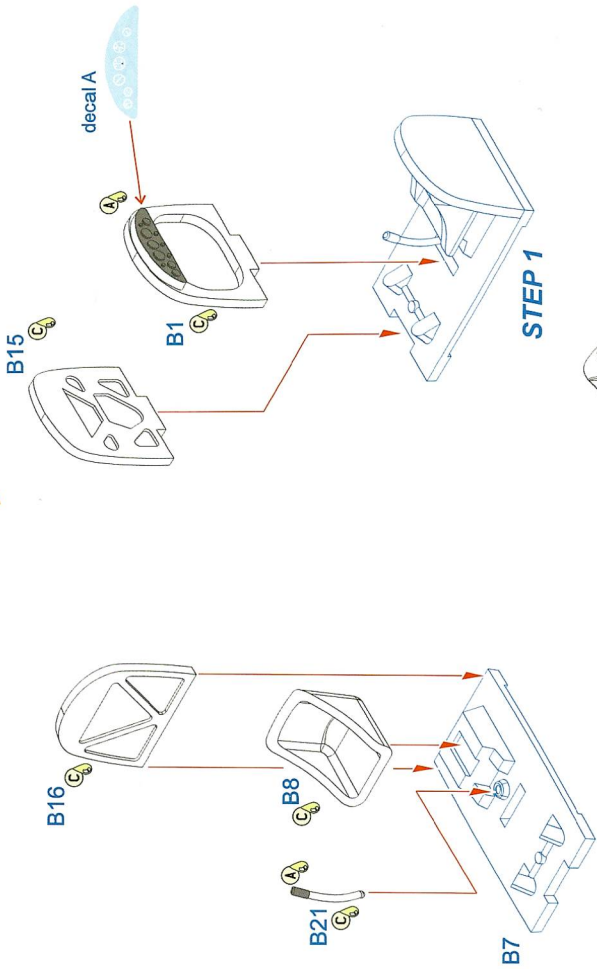
REZATVŮR  
DUPPLIKÁT  
DETACHER

NATRÍT  
KOLOROVAT  
FARBEN  
PEINDRE

1

2

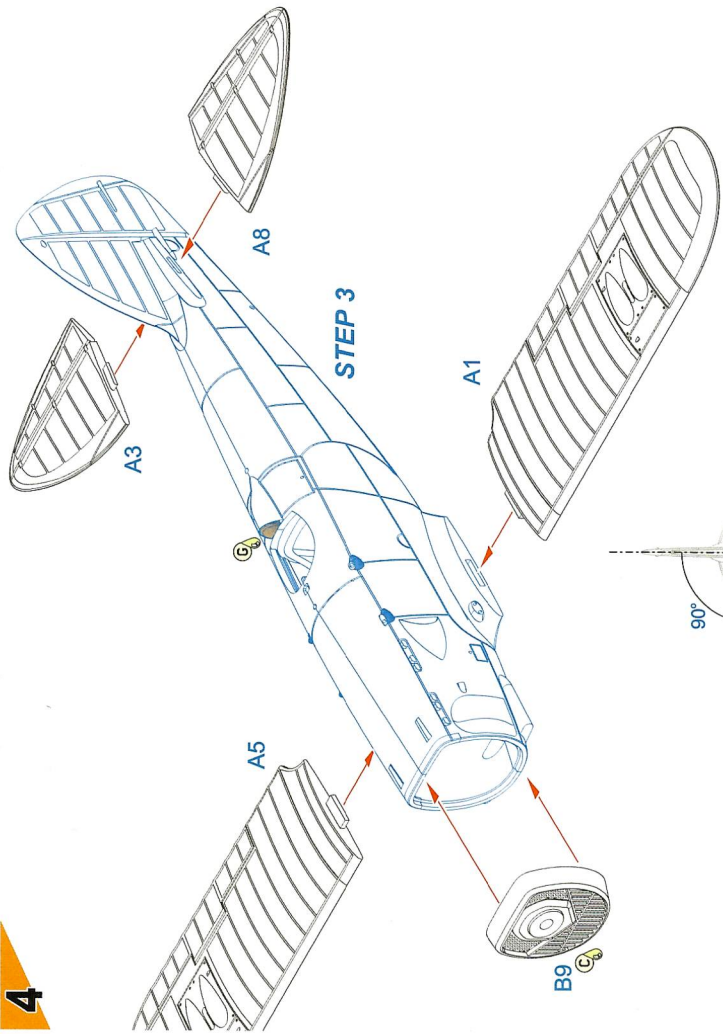
3



## GUNZE Colour No.

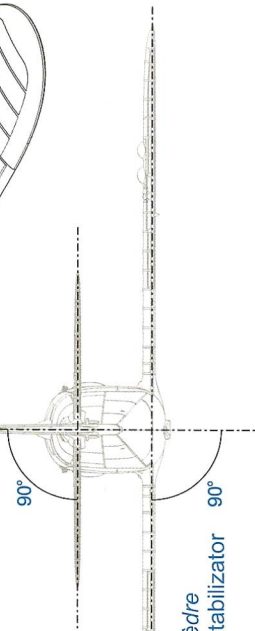
(A)	Noir / Black	H12/C33
(B)	Noir De Preu / Tie Black	H77/C137
(C)	Alu / Aluminium	H8/C8
(D)	Métal Carbonisé / Burnt Iron	H76/C61
(E)	Rouge Transparent / Clear Red	H90/C47
(F)	Vert Transparent / Clear Green	H94/C138
(G)	Cuir / Leather	H47/C41

4

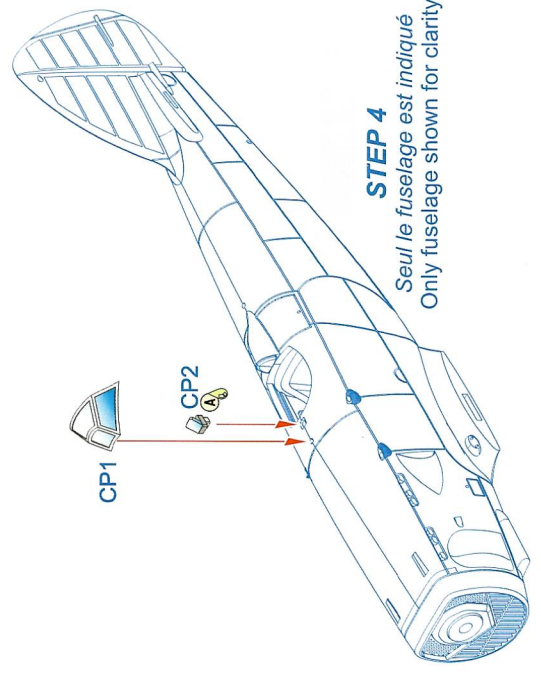


Vue de l'arrière  
Rear view

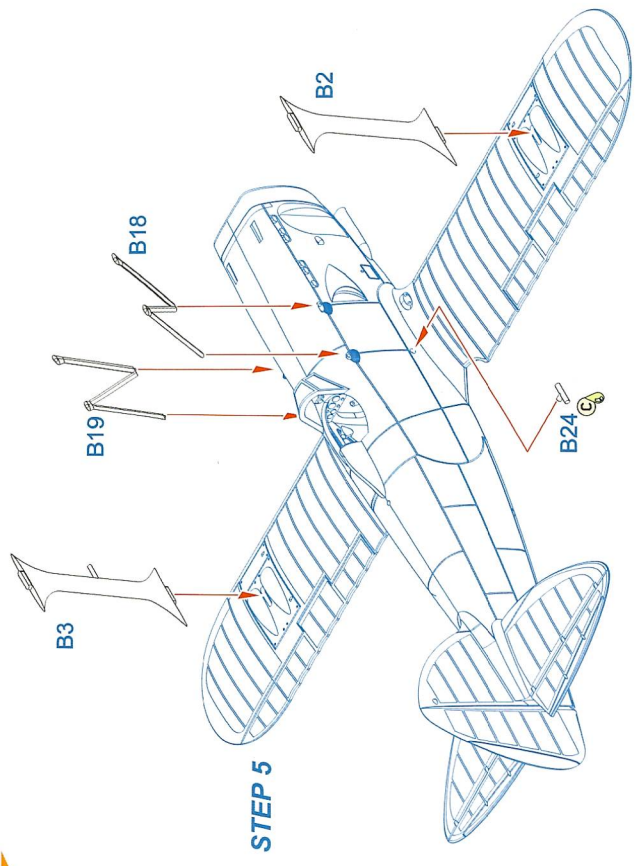
Ailes et stabilos: pas de dièdre  
no dihedral on wings and stabilizer



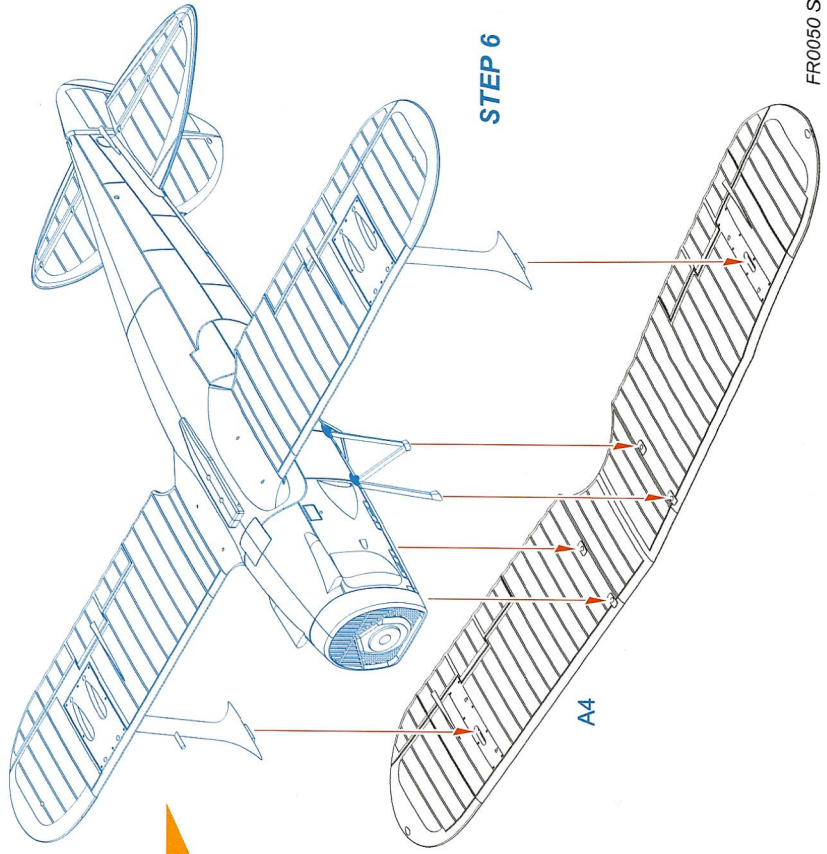
5

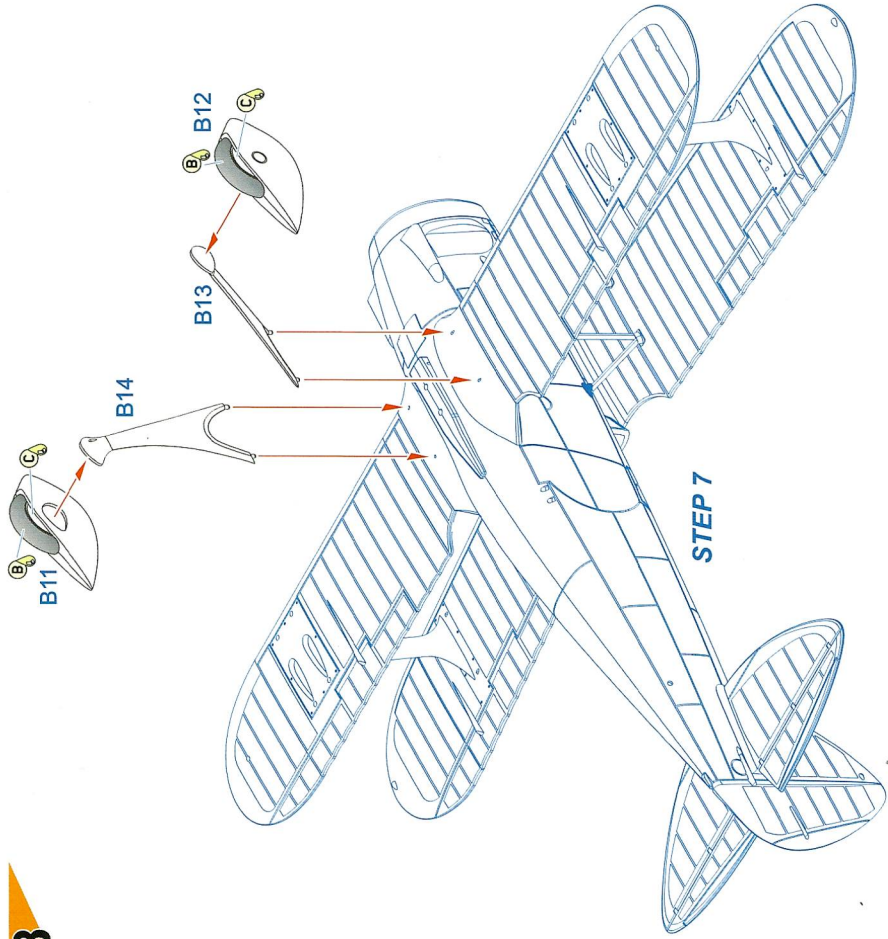


6



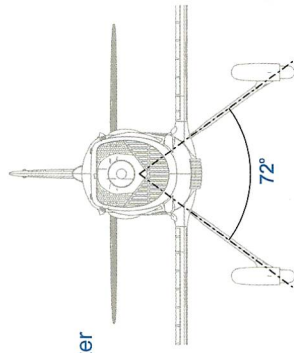
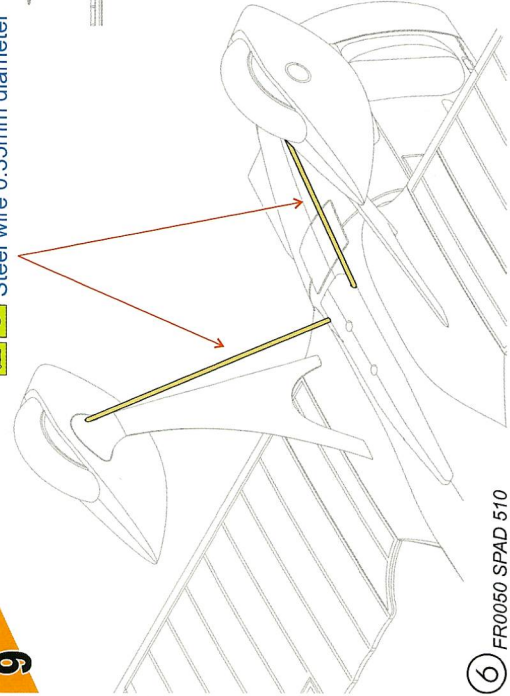
7





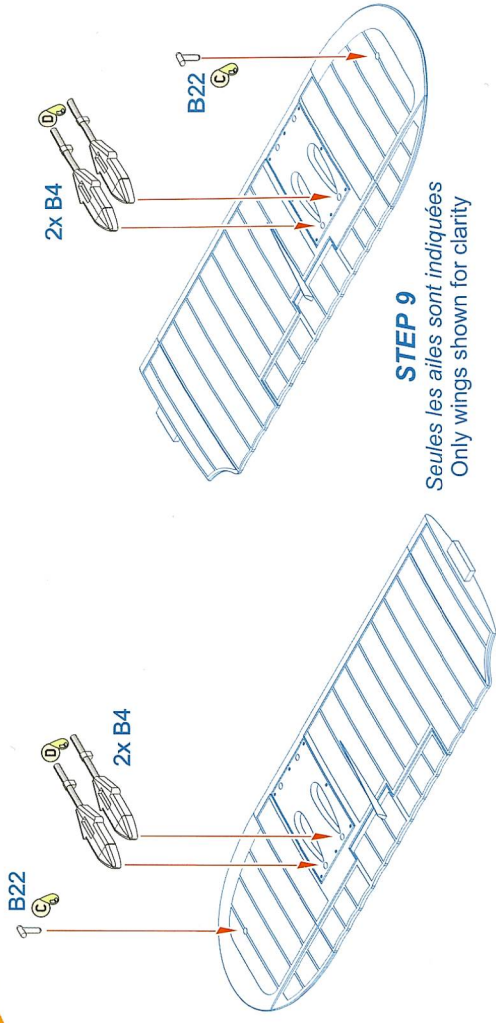
STEP 7

  Câble 0,35 mm diamètre  
Steel wire 0.35mm diameter



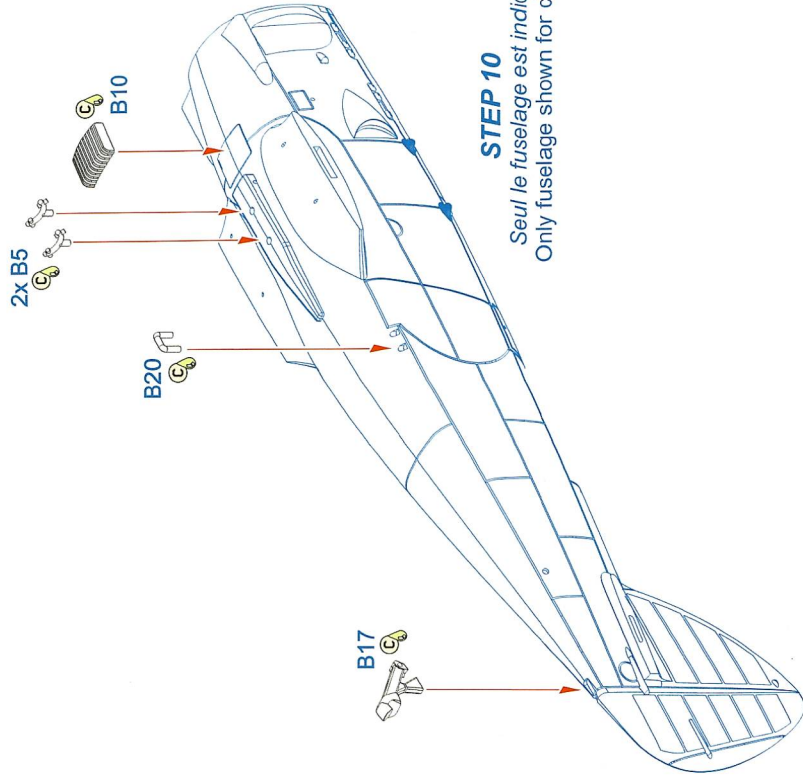
72°  
Vue de face  
Front view

Position des jambes de train  
U/c legs correct position



STEP 9

Seules les ailes sont indiquées  
Only wings shown for clarity



STEP 10

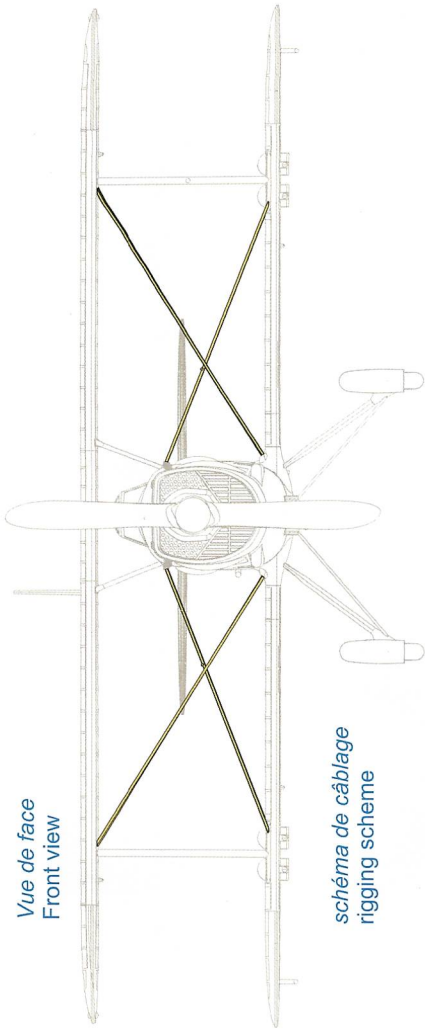
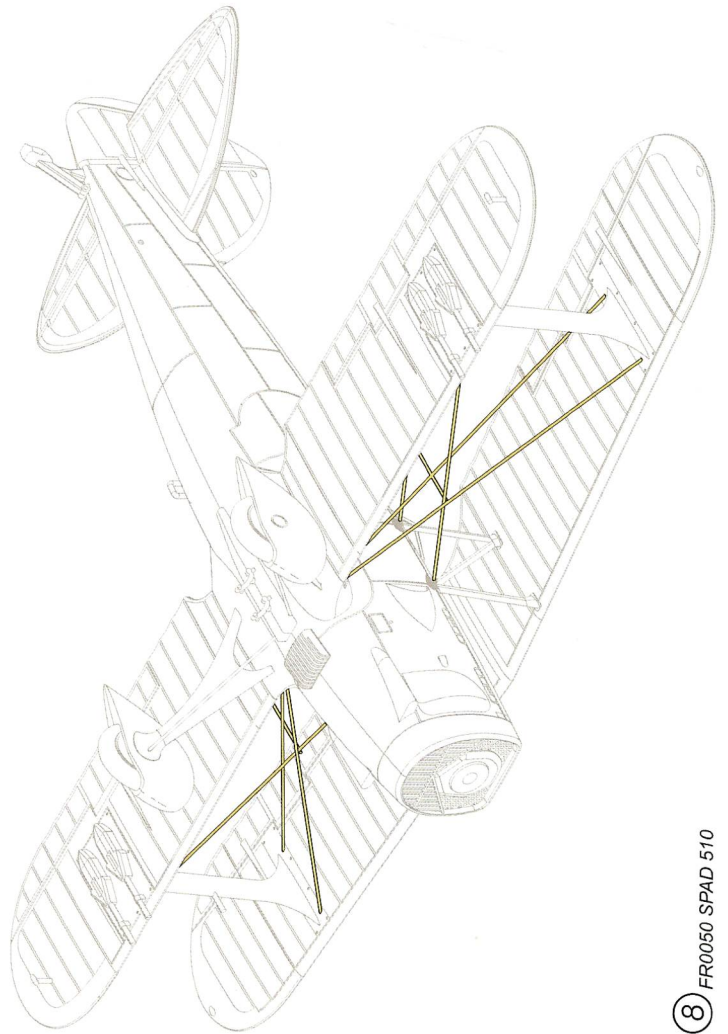
Seul le fuselage est indiqué  
Only fuselage shown for clarity

 Schéma de câblage, utilisez des fils de 0,35 mm de diamètre  
 Rigging arrangement, use 0.35mm diameter thread or wire



**STEP 11**

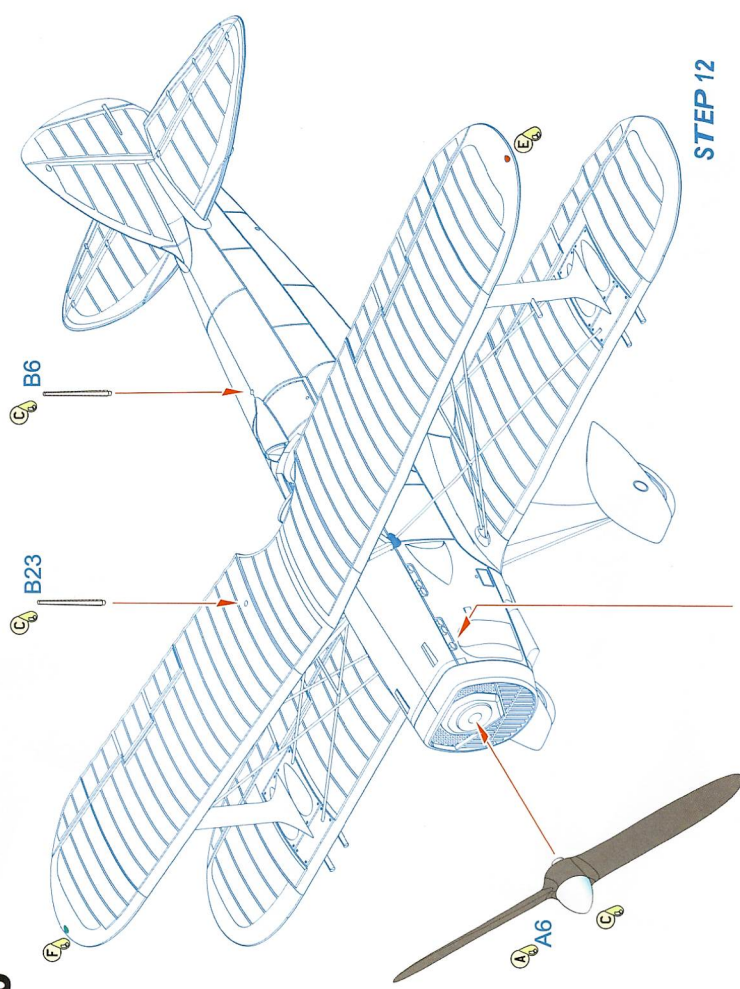
Aile supérieure ôtée pour une meilleure compréhension  
 Top wing omitted for clarity



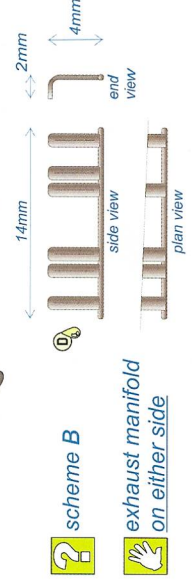
Vue de face  
Front view

schéma de câblage  
rigging scheme

**13**

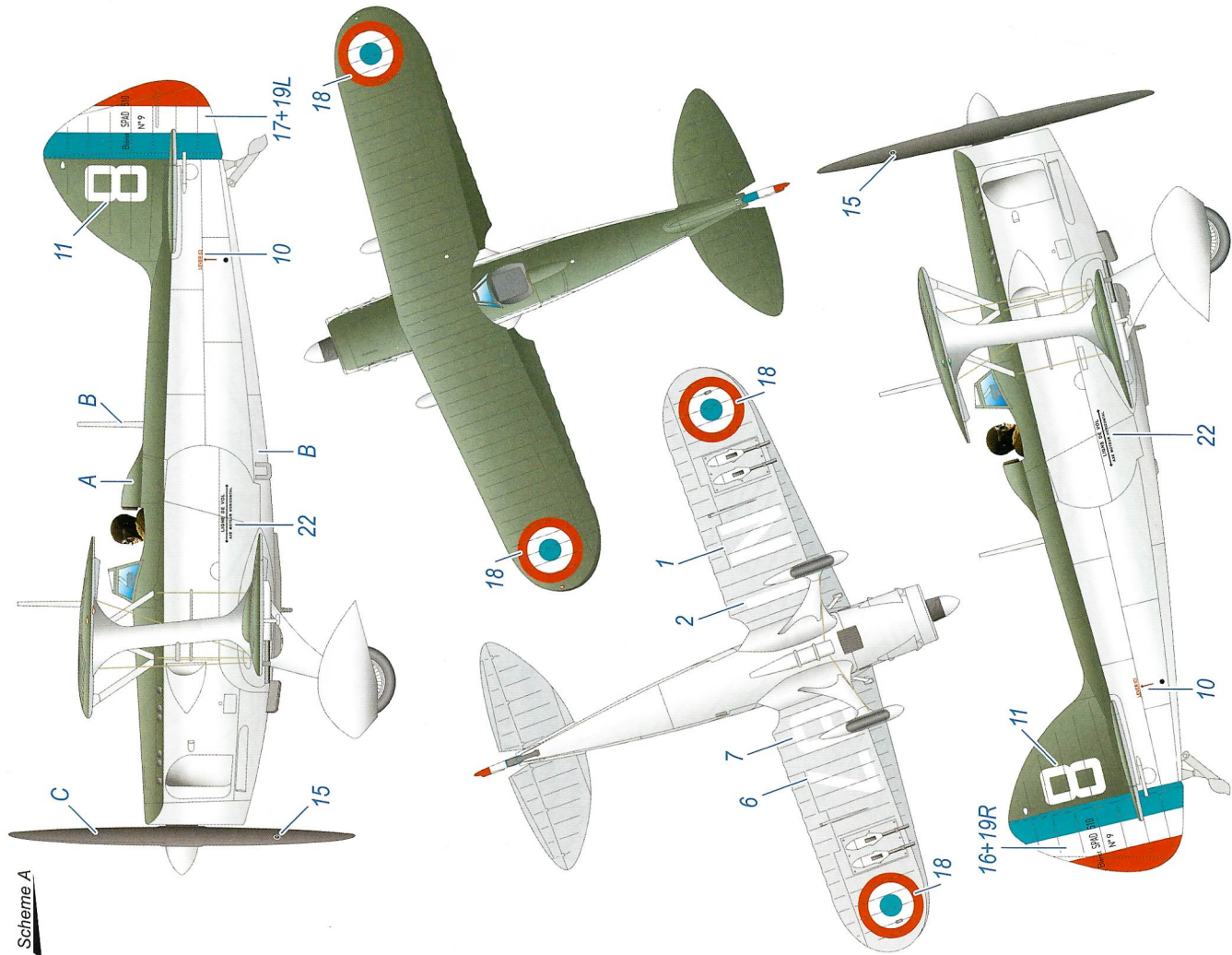


**STEP 12**



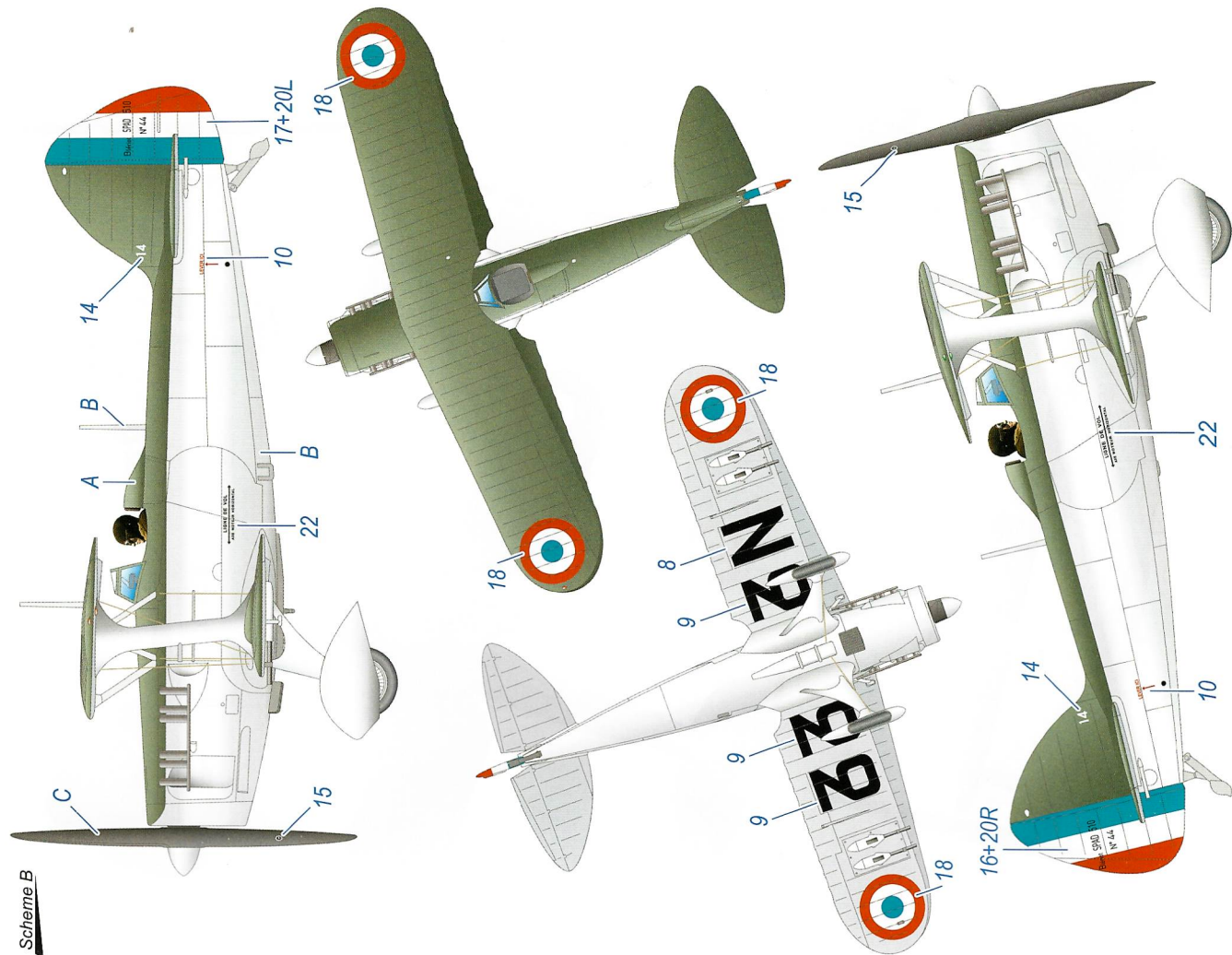
 **?** scheme B

 **👉** exhaust manifold on either side



Scheme A

- A Kaki Mat  
Mat Khaki  
H81/C55 70%  
H1C305 30%
- B Aluminium Mat  
Mat Aluminium  
H1C8
- C Noir  
Black  
H12/C33



Scheme B

- A Kaki Mat  
Mat Khaki  
H81/C55 70%  
H1C305 30%
- B Aluminium Mat  
Mat Aluminium  
H1C8
- C Noir  
Black  
H12/C33