



## **Bristol M.1C "Wartime Colours"**

### **Historie**

**CZ**

Kapitán F.S. Barnwell zkonstruoval u firmy Bristol v roce 1916 nový stíhací jednoplošník označený M.1A. Při jeho konstrukci se možná nechal inspirovat francouzským Morane-Saulnierem Type N.

První prototyp byl zalétán 14.7.1916. Proti francouzskému typu měl nový Bristol vynikající výkony. Při výkonu 110 Hp (81kW) rotačního hvězdicového motoru Clerget 9Z dosahoval v té době rekordní rychlosti 212 km/h, i ostatní parametry byly vynikající. Zkušební pilot F.P. Raynham s M.1A podlétl i most nedaleko Filtonu.

Ministerstvo války bylo ale od roku 1912 zaujato proti jednoplošníkům (v říjnu 1912 havarovaly smrtelně tři jednoplošníky RFC krátce po sobě). Až v říjnu 1916 koupilo prototyp a objednalo čtyři mírně upravené exempláře M.1B s různými motory. Jeden z vyrobených M.1B byl krátce úspěšně testován na frontě ve Francii u několika squadron. A i když se pověst o výkonech nového stroje pojmenovaného Bullet bleskurychle rozšířila mezi piloty, velitel RFC ve Francii gen. H Trenchard nové stroje odmítl. Díky jinému generálu, W.H.G Salmontovi, se ale nové Bristoly přece jen dočkaly bojového nasazení.

Gen. Salmont velel jednotkám RFC na Blízkém východě. U jeho jednotek byly nejen otestovány dle jeho přání zbylé tři M.1B, ale díky němu se rozeběhla výroba 125 kusů definitivní verze M.1C s motorem Le Rhone 9J. Část z nich se stala výzbrojí několika Salmontových squadron v Mezopotámii a v Makedonii. S úspěchy zasáhly do bojů proti Turkům. M.1C byly nasazeny jak proti letadlům, tak i k útokům na pozemní cíle. Je jen škoda, že se nedočkaly výraznějšího bojového nasazení. Zbylé M.1C se staly výzbrojí leteckých škol RFC, jak v Británii, tak v Egyptě. Jako cvičné sloužily ještě několik let po válce. Několik kusů se dostalo k civilním uživatelům.

Bristol M.1C byl také exportován, dokonce ještě během Velké války. V roce 1917 bylo dodáno šest kusů do Chile, jako částečná náhrada za zabavené chilské lodě rozestavěné v britských loděnicích. Na jednom z nich poručík D. Godoy 12.12.1918 jako první pilot přelétl Andy. Stejný výkon zopakoval o několik měsíců později poručík A. Cortínez.

### Technická data:

rozpětí: 9,37 m, délka: 6,24 m, max. rychlost u země / ve 4570 m: 208 km/h / 167 km/h, výstup do 3050 m / 6095 m: 10 min, 25 s / 41 min, 35 s, dostup: 6095 m, vytrvalost: 1,75 hod.

### **History**

**EN**

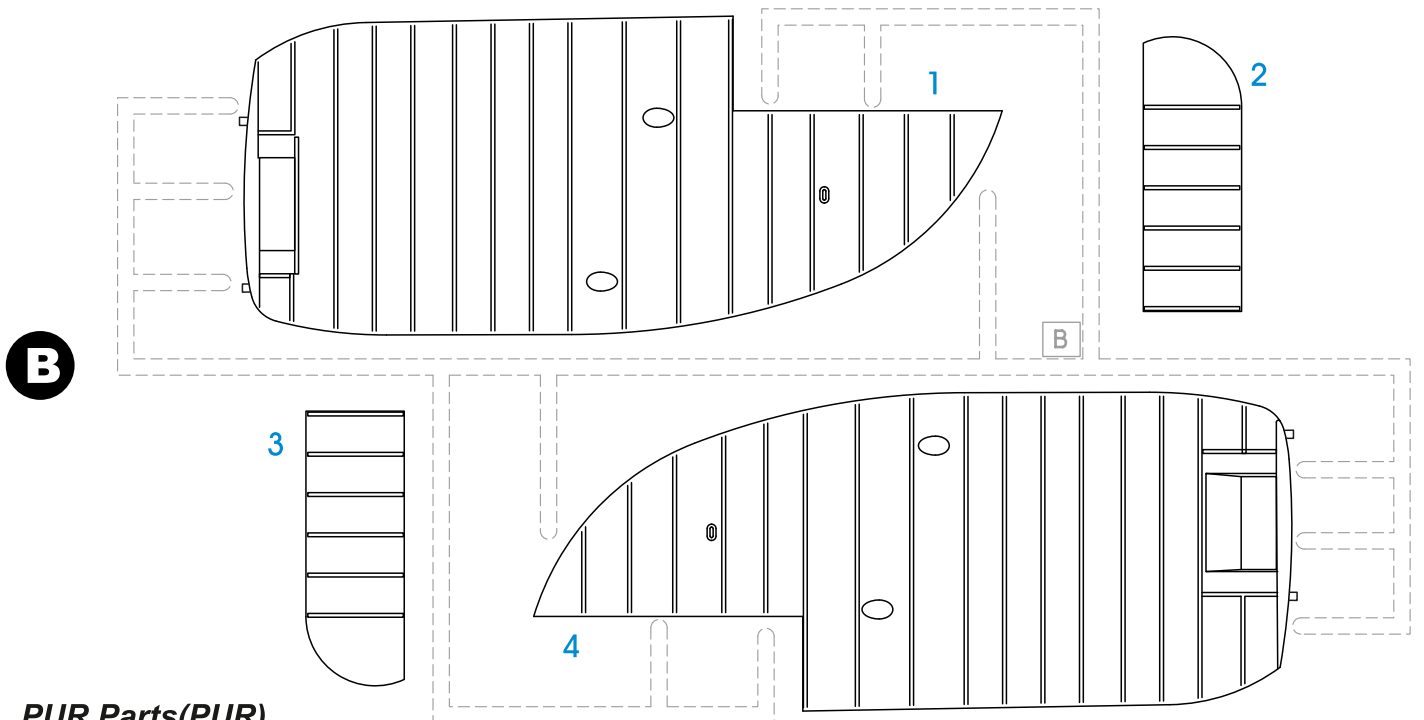
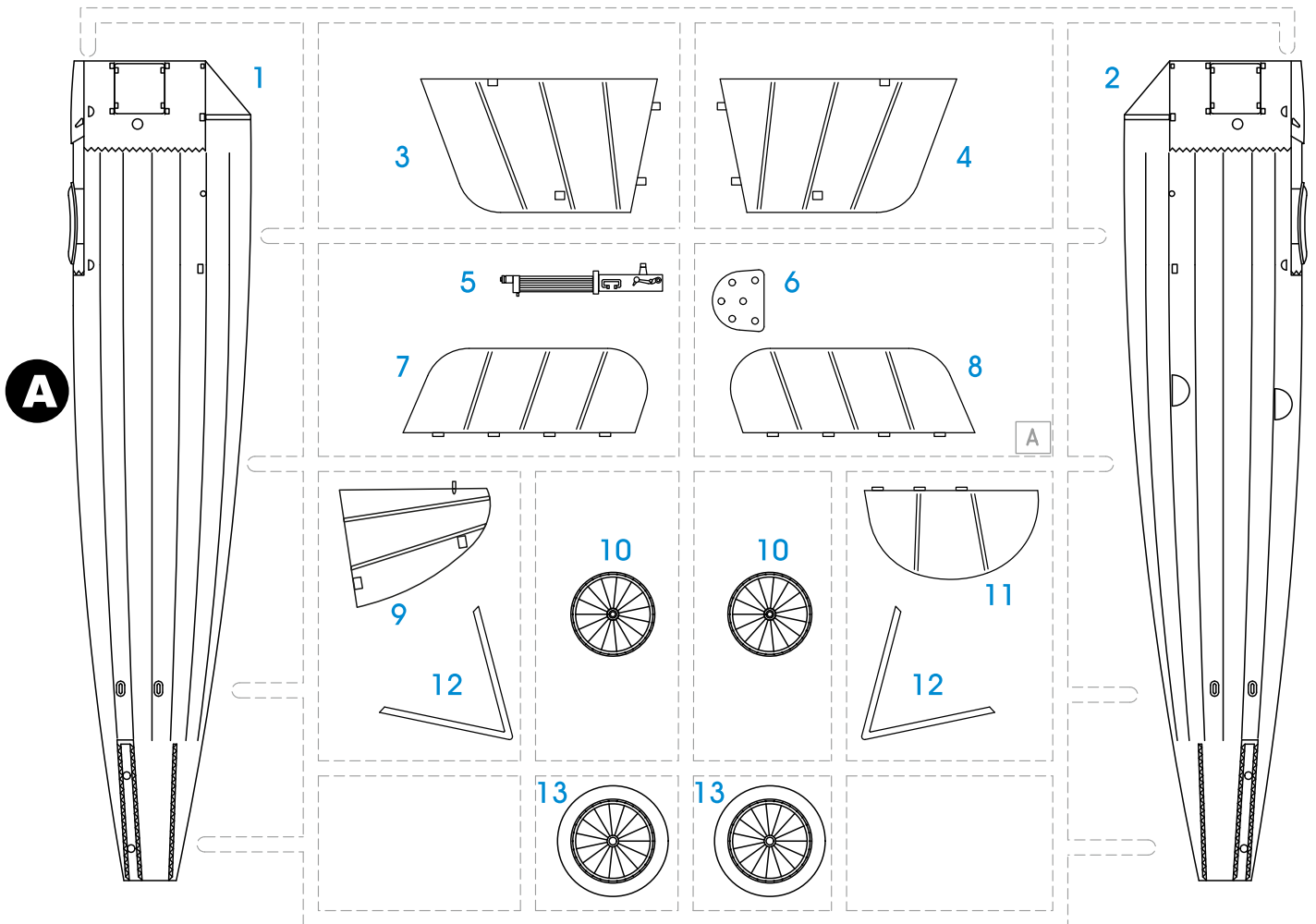
In 1916 while being at Bristol Company, Captain F.S. Barnwell designed new fighter monoplane designated M.1A. F.S. Barnwell may had been inspired by French Morane-Sulnier Type N while designing M.1A. The first prototype took off for the first time on July 14, 1916. Unlike the French type, new Bristol aircraft reached excellent performance. With its 110 Hp (81 KW) Clerget 9Z rotary radial engine Bristol reached, at that time, record speed of 212 Km/h and the other parameters were also outstanding. Test pilot F.P. Raynham flew through the arc of the bridge near Filton with Bristol M.1A.

Nevertheless, since 1912 the Air Ministry was very averted against monoplanes (there were three RFC monoplane fatal crashes in October 1912 in quick succession). Only in October 1916 the War Office purchased one prototype and ordered four slightly modified M.1B specimens with various engines. Several French based squadrons successfully combat tested one of the manufactured M.1Bs at the frontline. Even though the word about the excellent performance of the new aircraft nicknamed "Bullet" spread quickly among the pilots, RFC Commander in France General H. Trenchard refused this new type. Thanks to the other General W.H.G. Salmont new Bristol fighters eventually reached the combat assignment.

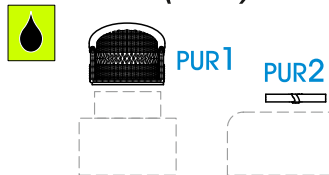
General Salmont was in charge of the RFC troops in the Middle East. According to his desire the remaining three M.1Bs were tested by his units and thanks to his decision the production of the final version M.1C was started. In total 125 machines of M.1C version was produced, powered by Le Rhone 9J engine. Several Salmont's squadrons based in Mesopotamia and Macedonia were equipped with part of the produced M.1Cs. They successfully participated in aerial dogfights and even were deployed for the ground attacks. It is a pity that Bristol M.1Cs did not find more distinctive combat deployment. The remaining M.1Cs were assigned to RFC flying schools both in Britain and in Egypt. These trainers served couple of years after the end of World War 1. Several machines reached civilian users. Bristol M.1C was also exported, even during the Great War. As a partial compensation for the confiscated Chilean ships under construction in British shipyards were six machines delivered to Chile in 1917. On December 12, 1918 Lt. D. Godoy as the first pilot flew over the Andes mountain range with one of the aircraft. Same deed was repeated by Lt. A Cortinez couple of months later.

### Technical Data:

Wingspan: 9.37 m, Length: 6.24 m, Maximum Speed (at sea level/ at 4570 m): 208 km/h / 167 km/h, Climb to 3,050 m / 6,095 m: 10 mins, 25 sec / 41 mins, 35 sec, Service Ceiling: 6,095 m, Endurance: 1 hr 45 mins.



**PUR Parts(PUR)**



**NOTE:**

For complete camouflage scheme C of machine no. C4965, please visit our website: [www.cmkkits.com](http://www.cmkkits.com) or [www.mpmkits.com](http://www.mpmkits.com).  
 Kompletní kamufláž C pro stroj C4956 najdete na našich stránkách [www.cmkkits.com](http://www.cmkkits.com) or [www.mpmkits.com](http://www.mpmkits.com).

**SYMBOLS**

- 

MOŽNOST VOLBY  
OPTIONAL  
NACH BELIEBEN  
OPTION
- 

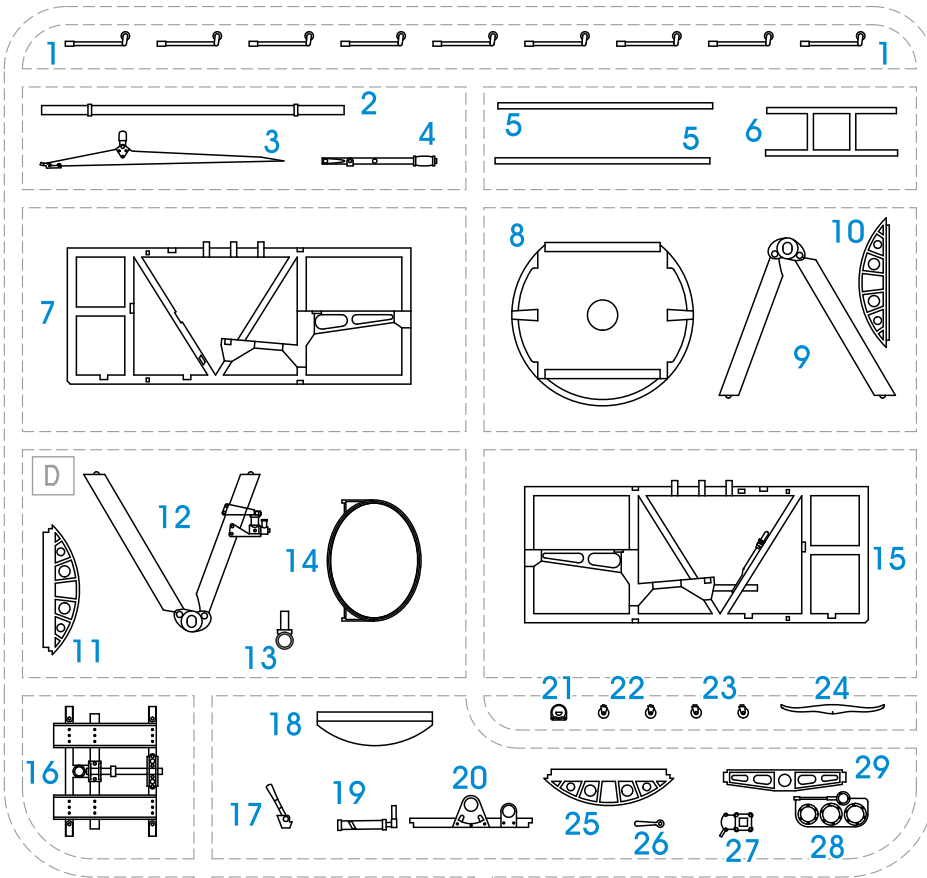
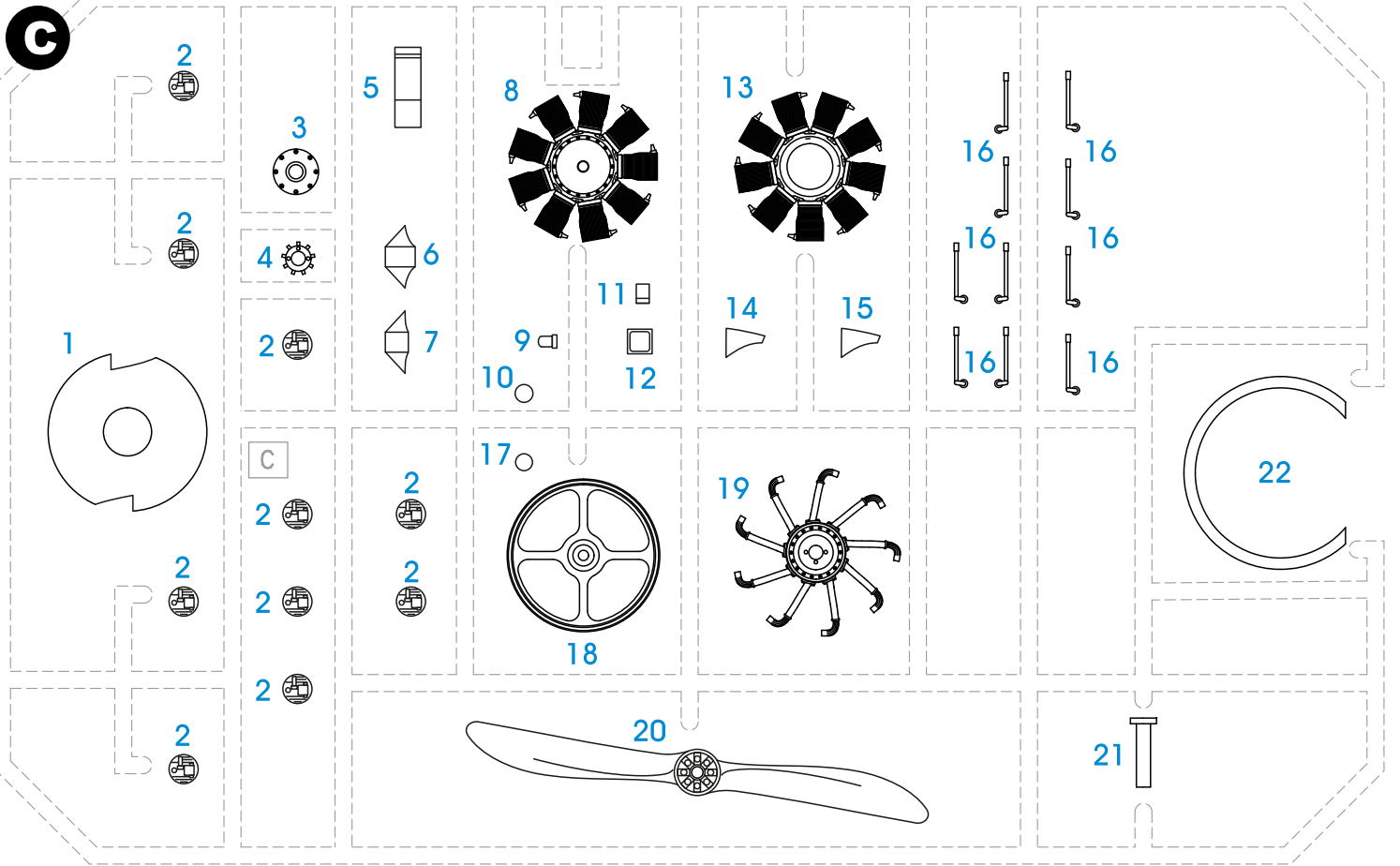
POUŽÍŤ KYANOAKRYLÁTOVÉ LEPIDLO  
INSTANT CYANOACRYLATE GLUE  
ZYANOAKRYLÁTKLEBER  
ADHÉSIF CYANOACRYLAT
- 

OHNOUT  
BEND  
BIEGEN  
COURBER
- 

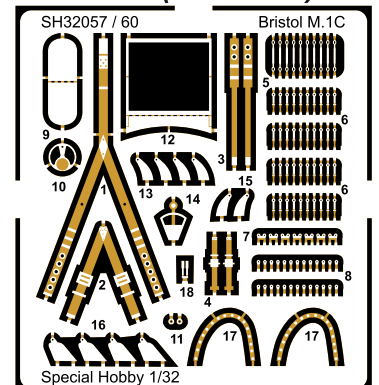
ZHOTOVIT NOVÉ  
SCRATCH BUILD  
FERTIGSTELLEN  
ACHEVER
- 

ŘEZAT/VRTAT  
CUT OFF/DRILL  
ENTFERNEN  
DETACHER
- 

GSI   
colours code
- NATRÍT  
COLOUR  
FARBEN  
PEINDRE

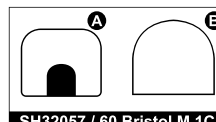


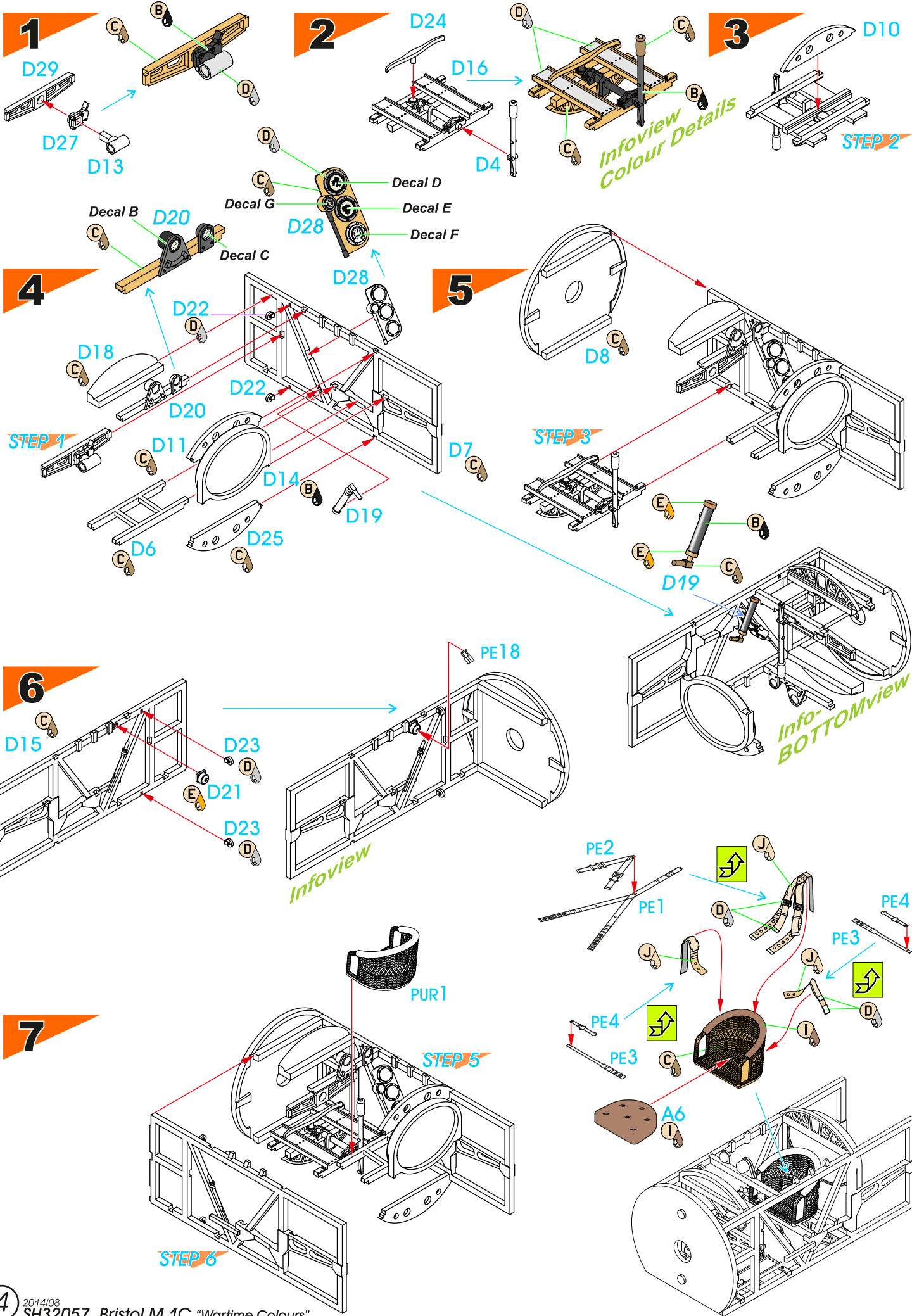
**PHOTO-ETCHED  
Parts (PE1-PE18)**



**FILM**

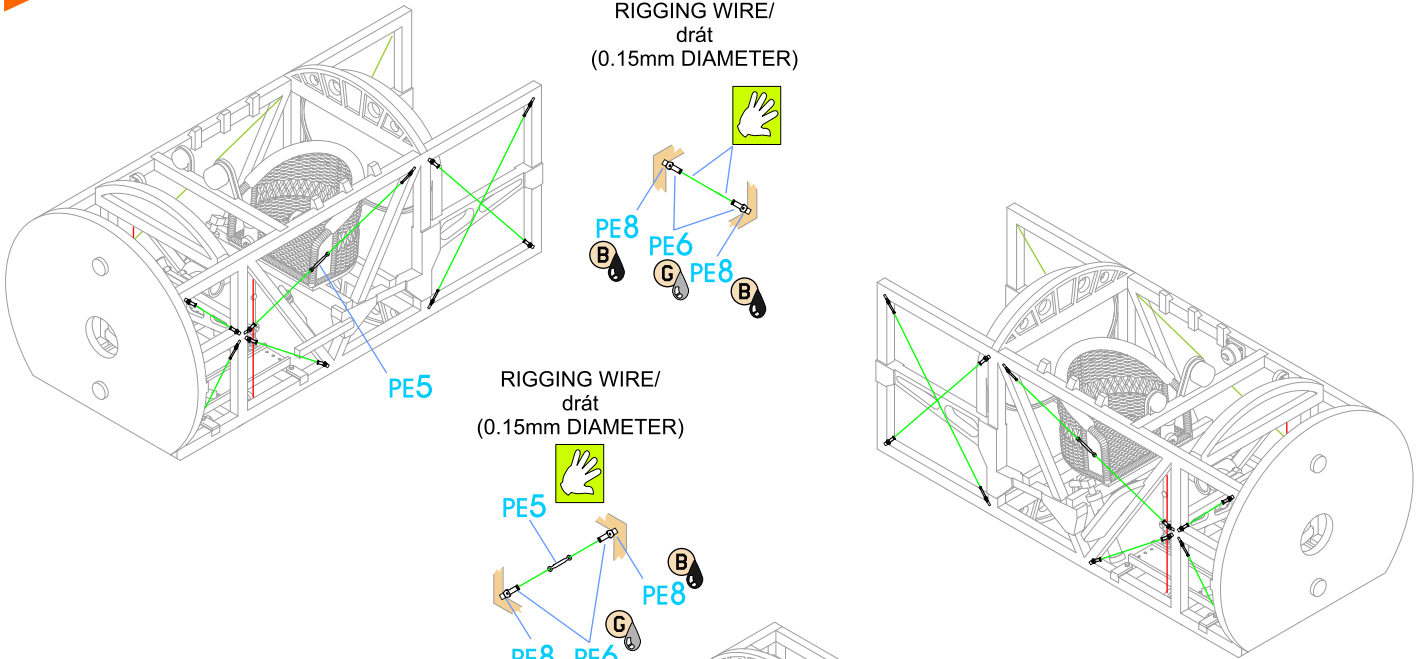
FILMA  
FILMB



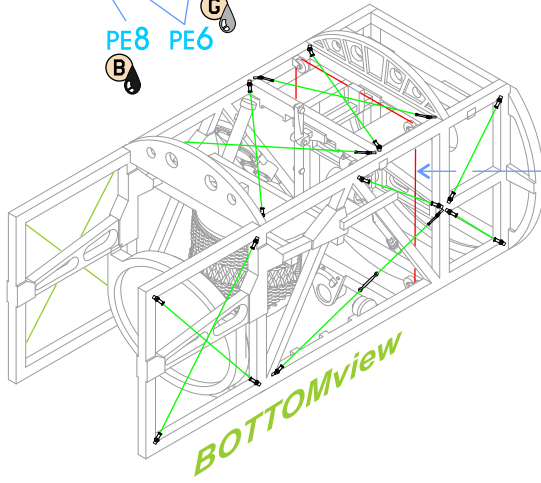


8

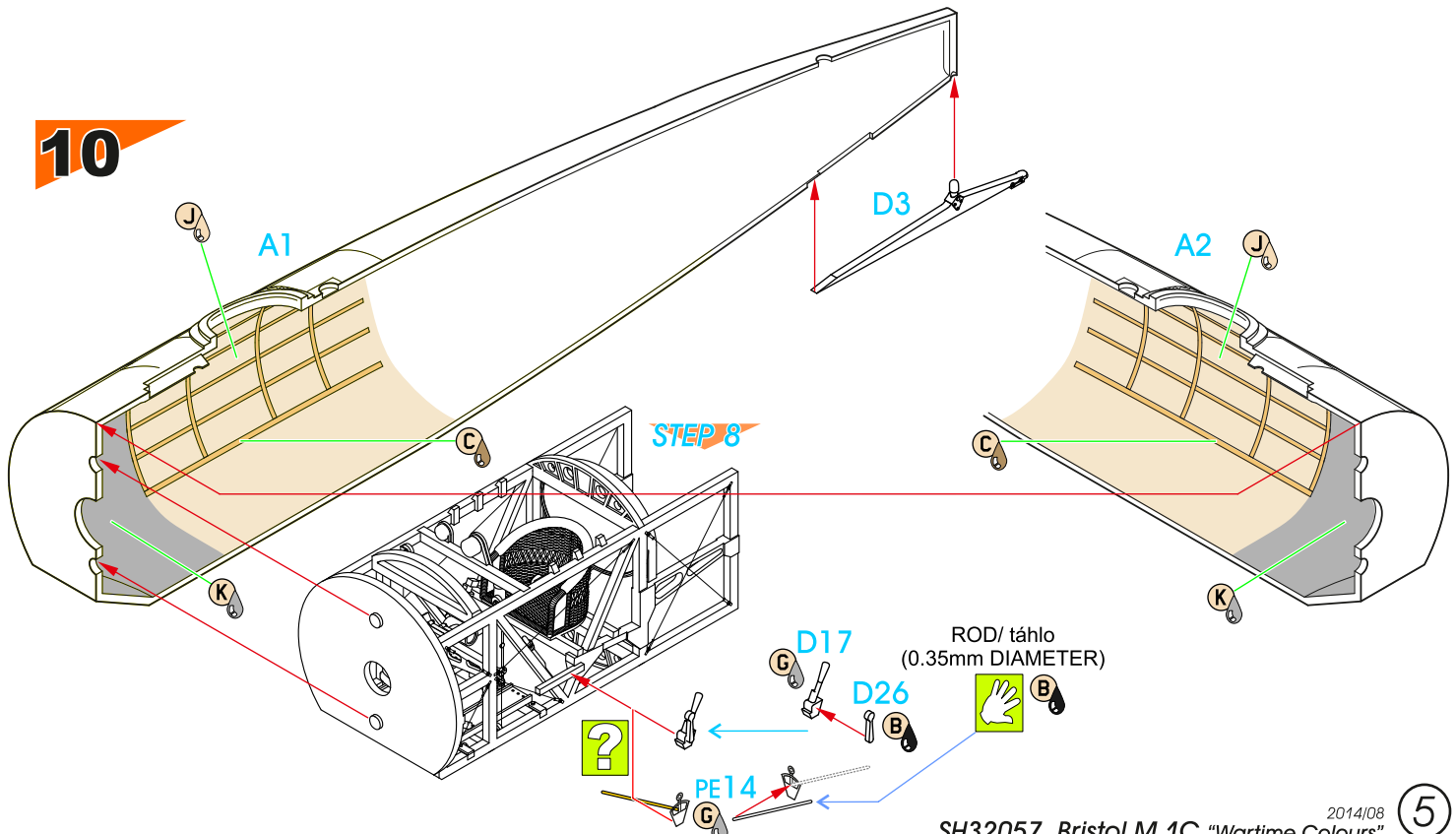
### RIGGING DIAGRAM RIGGING WIRES (0.15mm DIAMETER) NOT INCLUDED



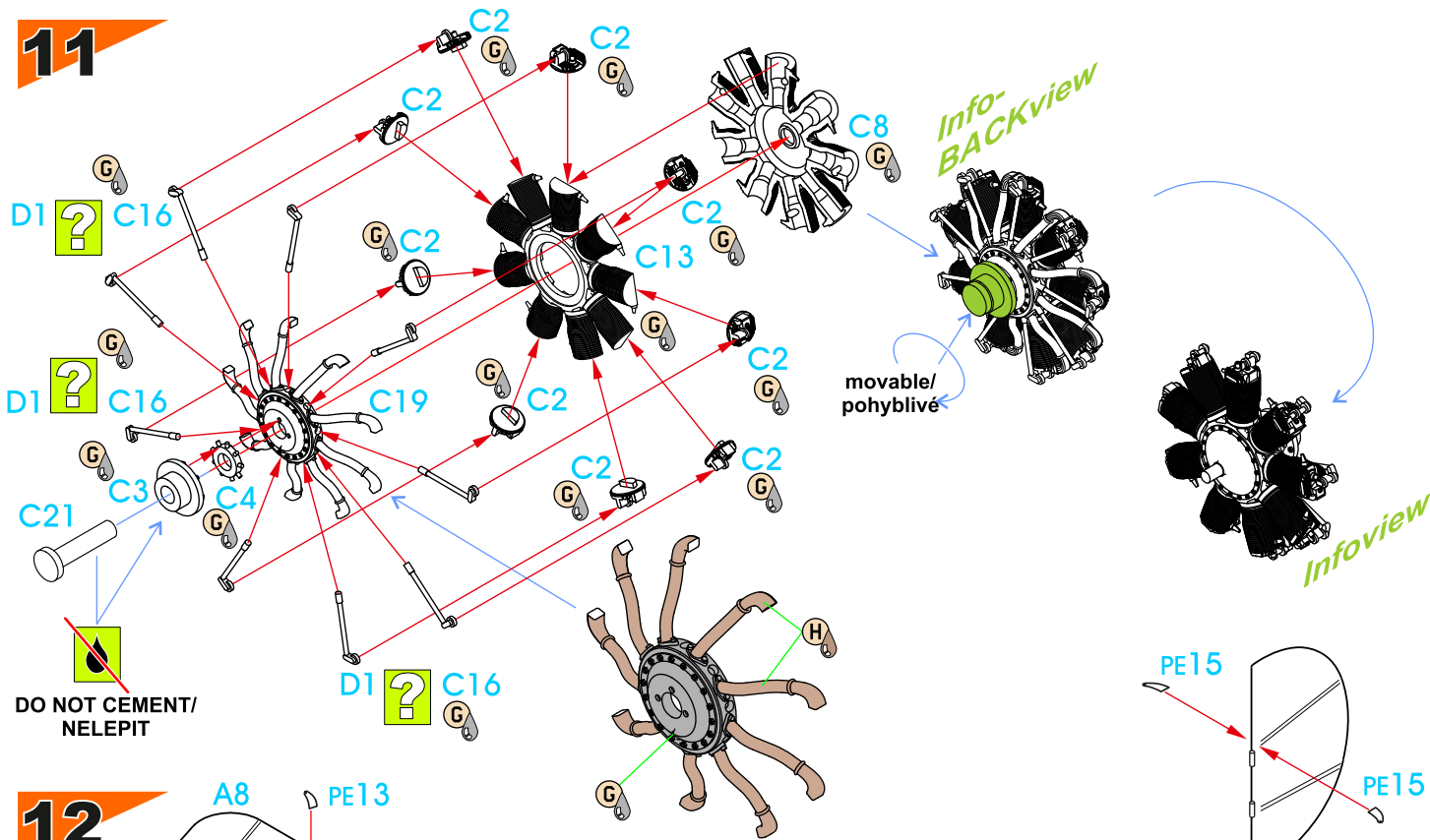
9



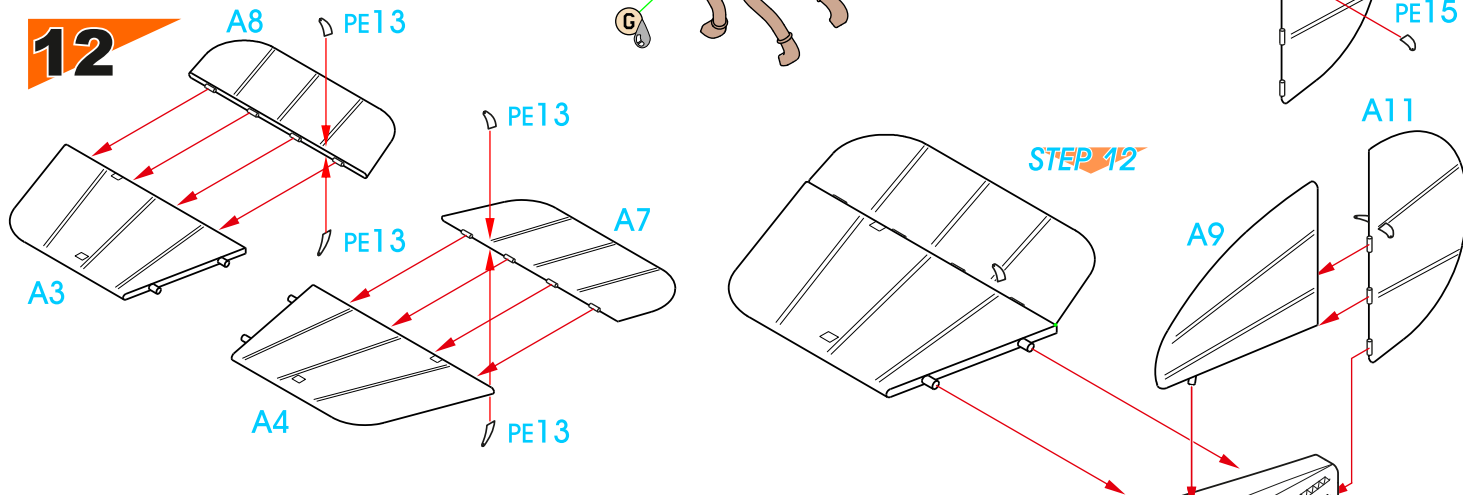
10



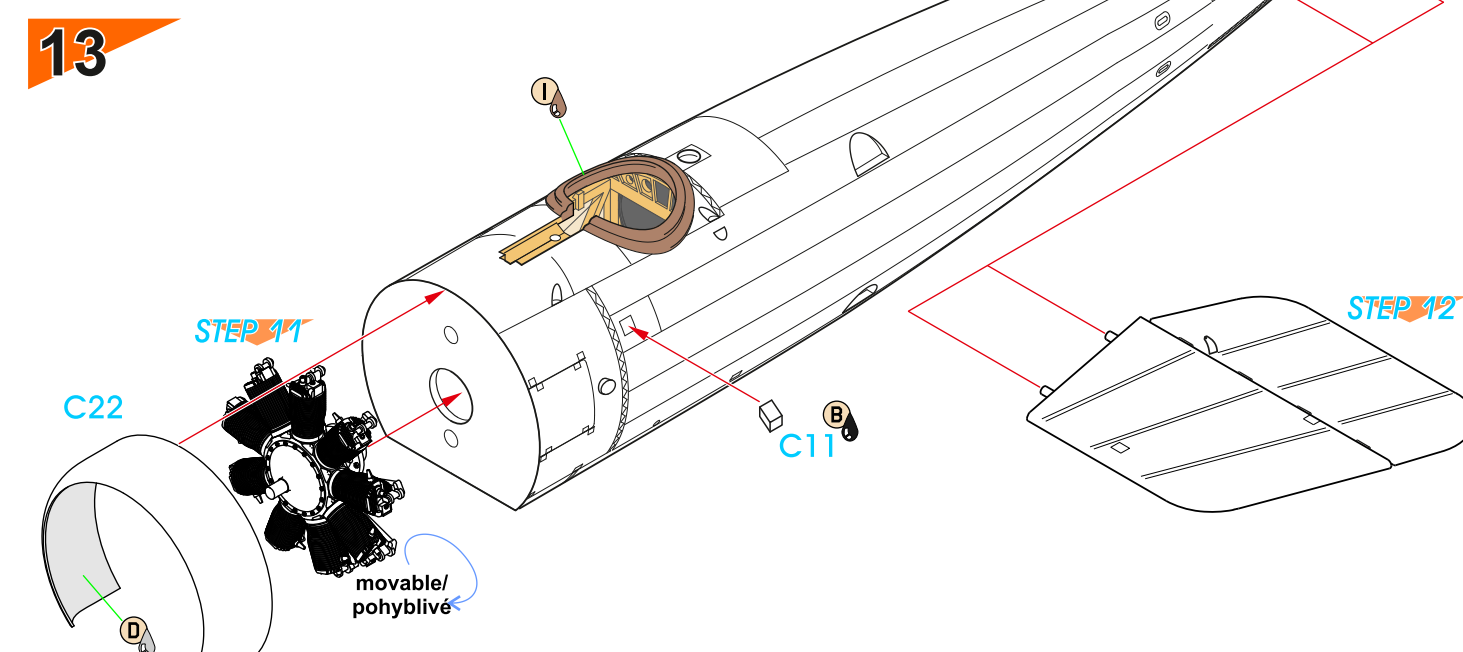
# 11



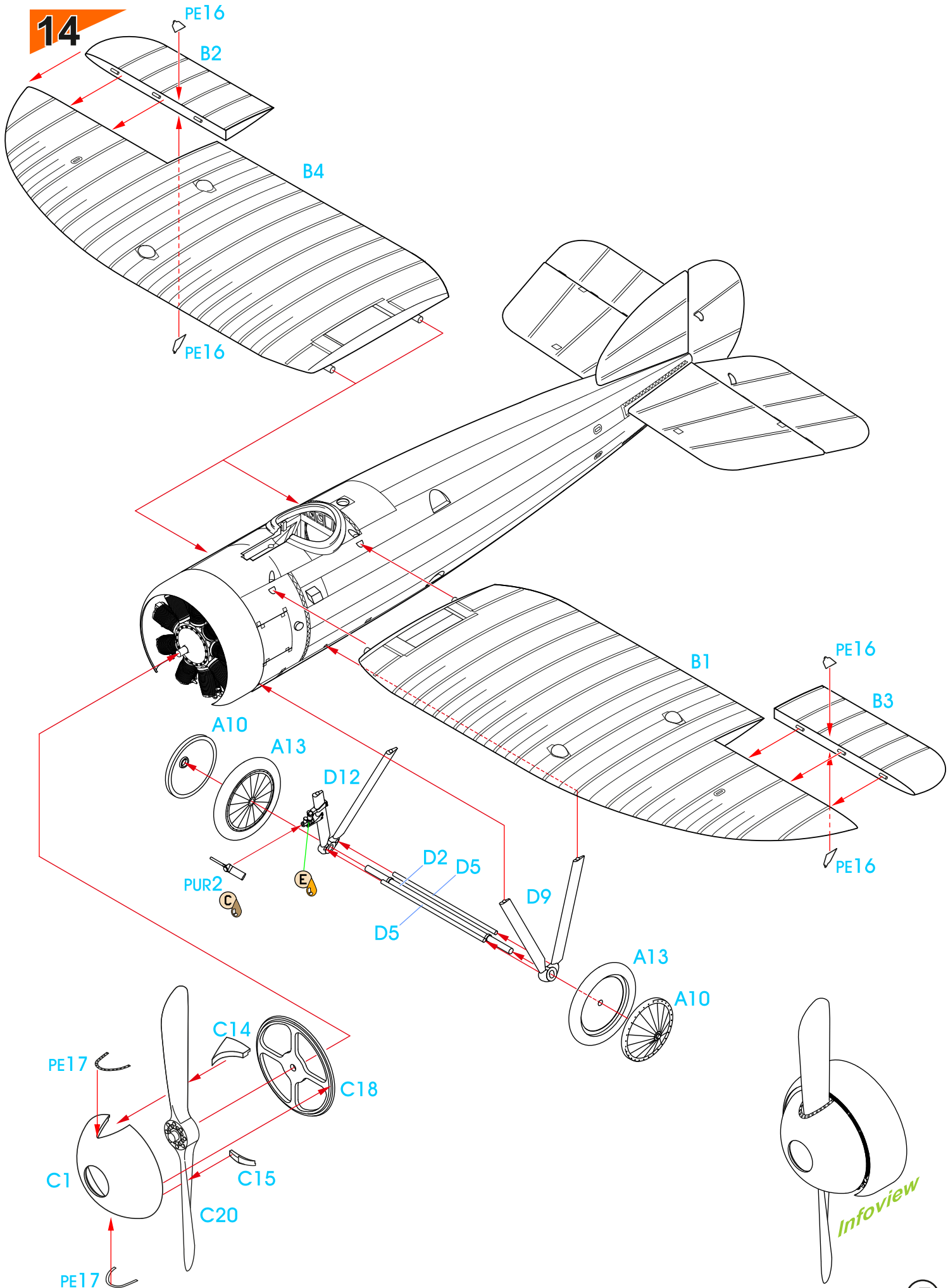
# 12



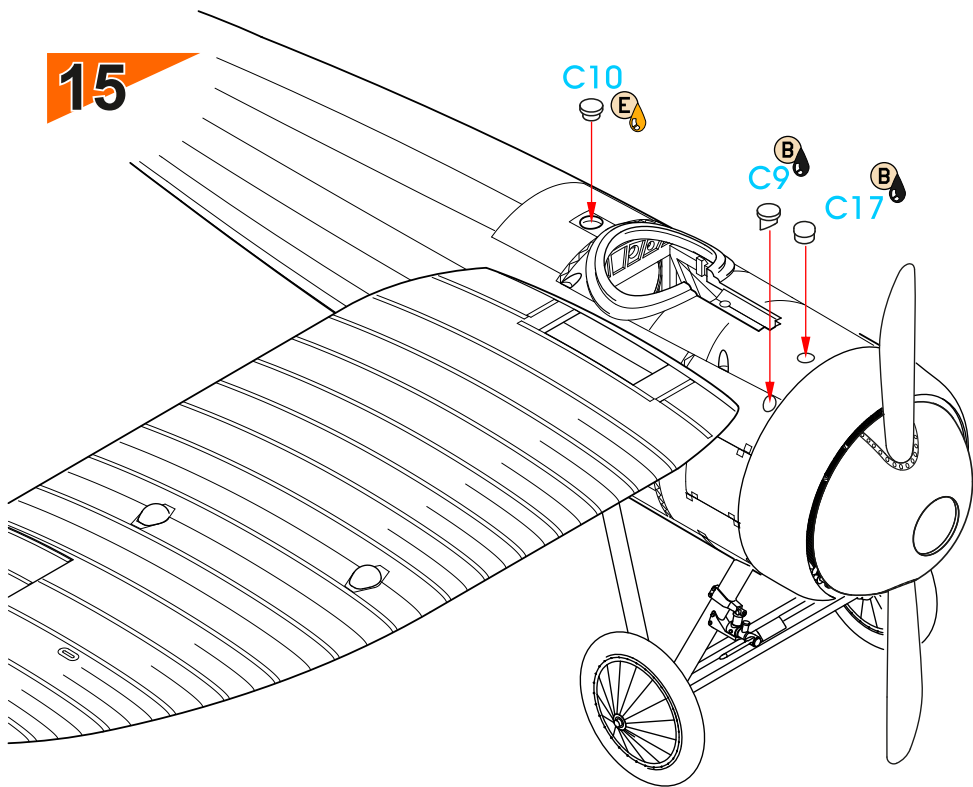
# 13



14



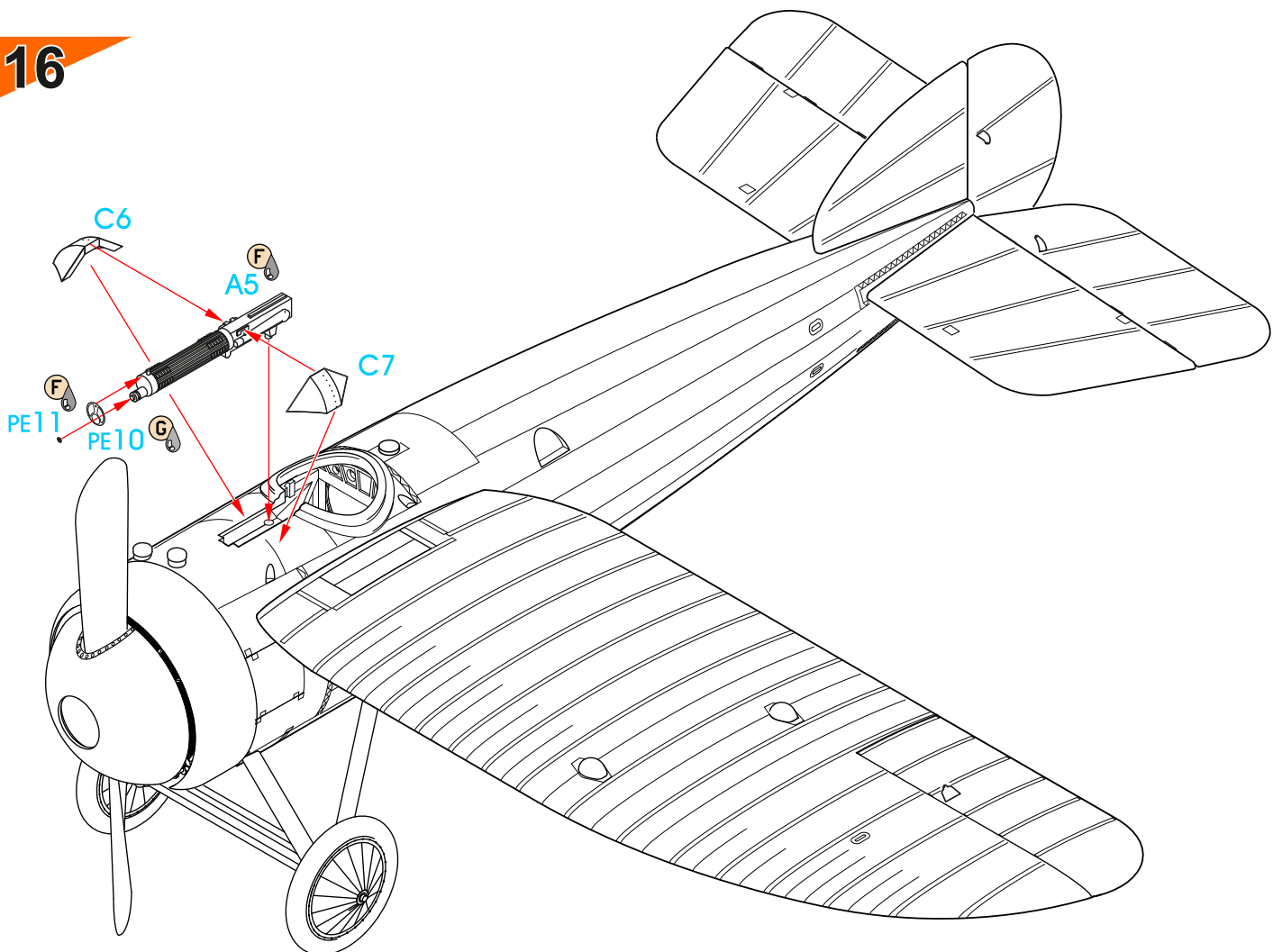
15



**Barvy GUNZE/ GUNZE Colour No.**

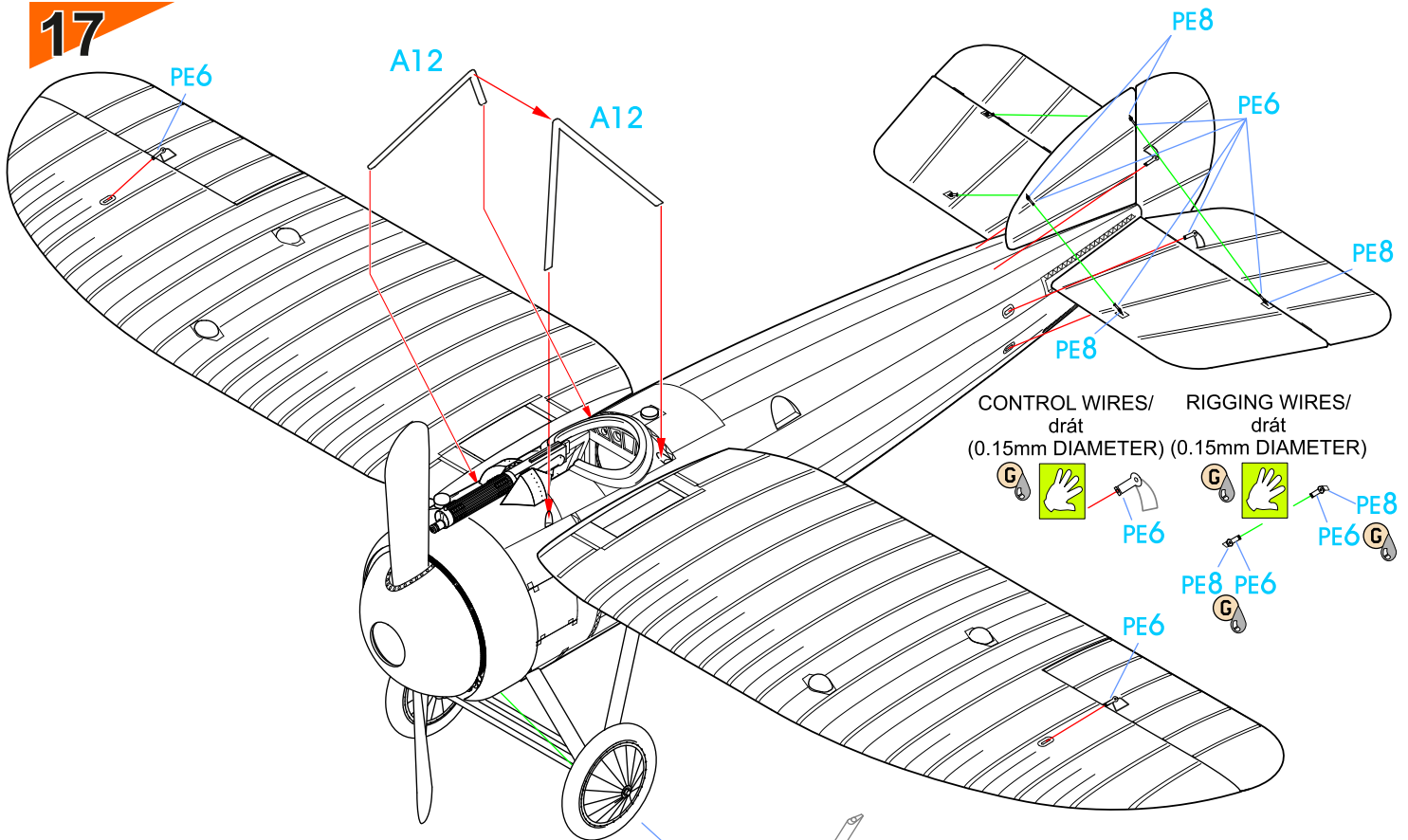
A	Bílá/ White	H1/C1
B	Černá/ Semi Gloss Black	H2/C2
C	Dřevo/ Wood Brown	H37/C43
D	Hliník/ Aluminium	MC218
E	Mosaz/ Brass	MC219
F	Železo tmavé/ Dark Iron	MC214
G	Ocel/ Steel	H18/C28
H	Ohořelý kov/ Burnt Iron	H76/C61
I	Červenohnědá/ Red Brown	H47/C41
J	Žlutohnědá/ Tan	H27/C44
K	Šedá/ Grey	H51/C13

16



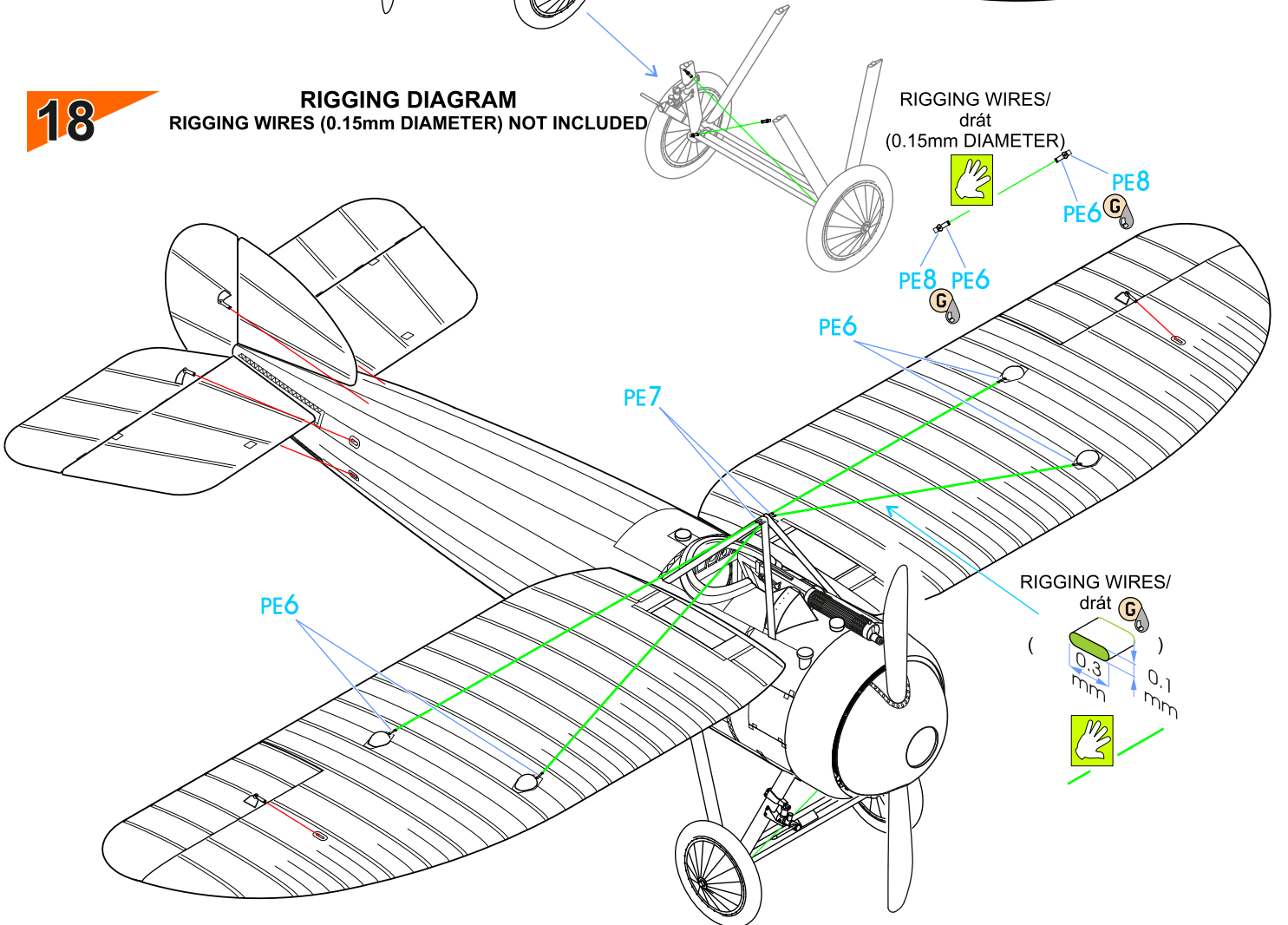


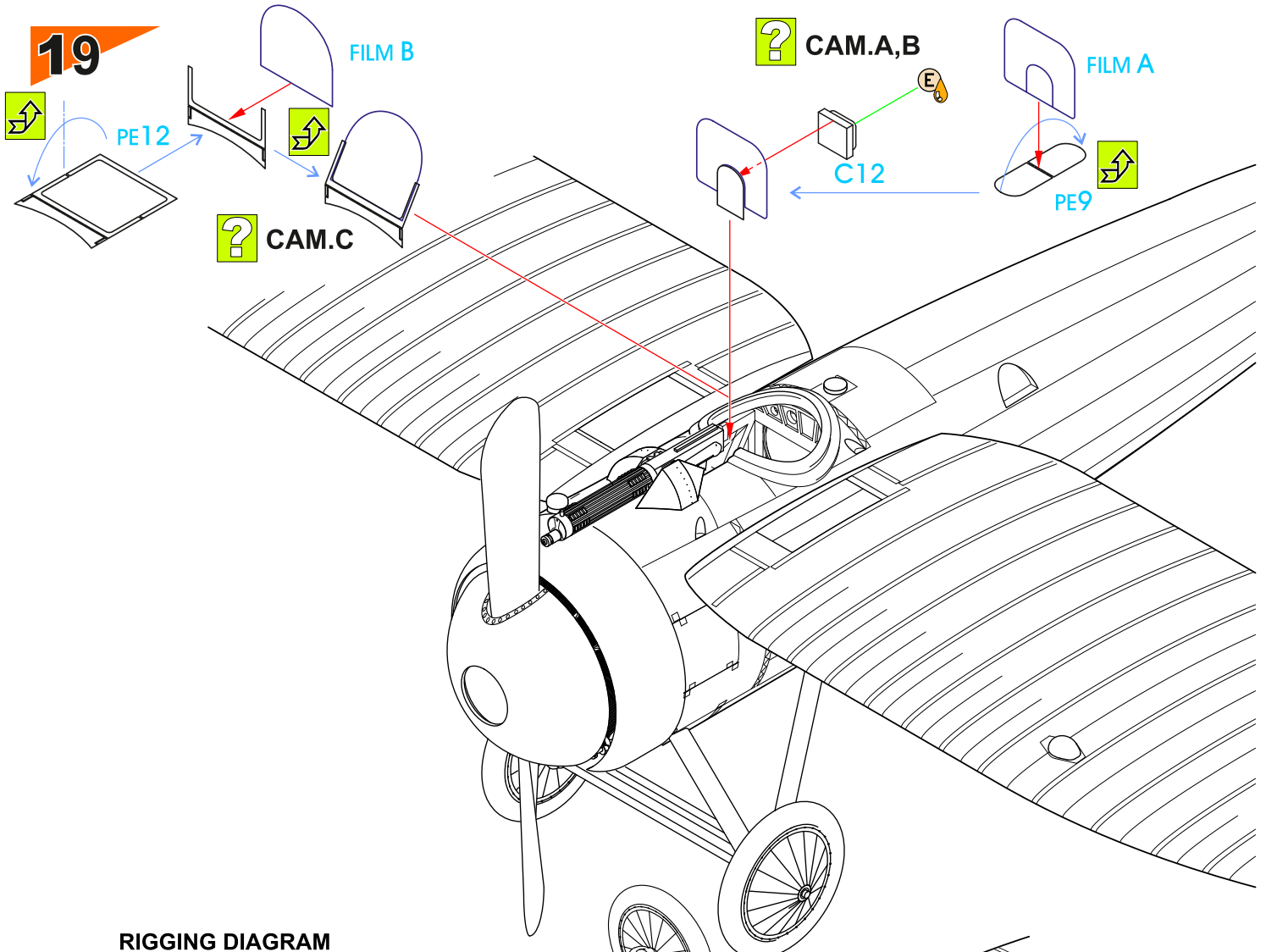
# 17



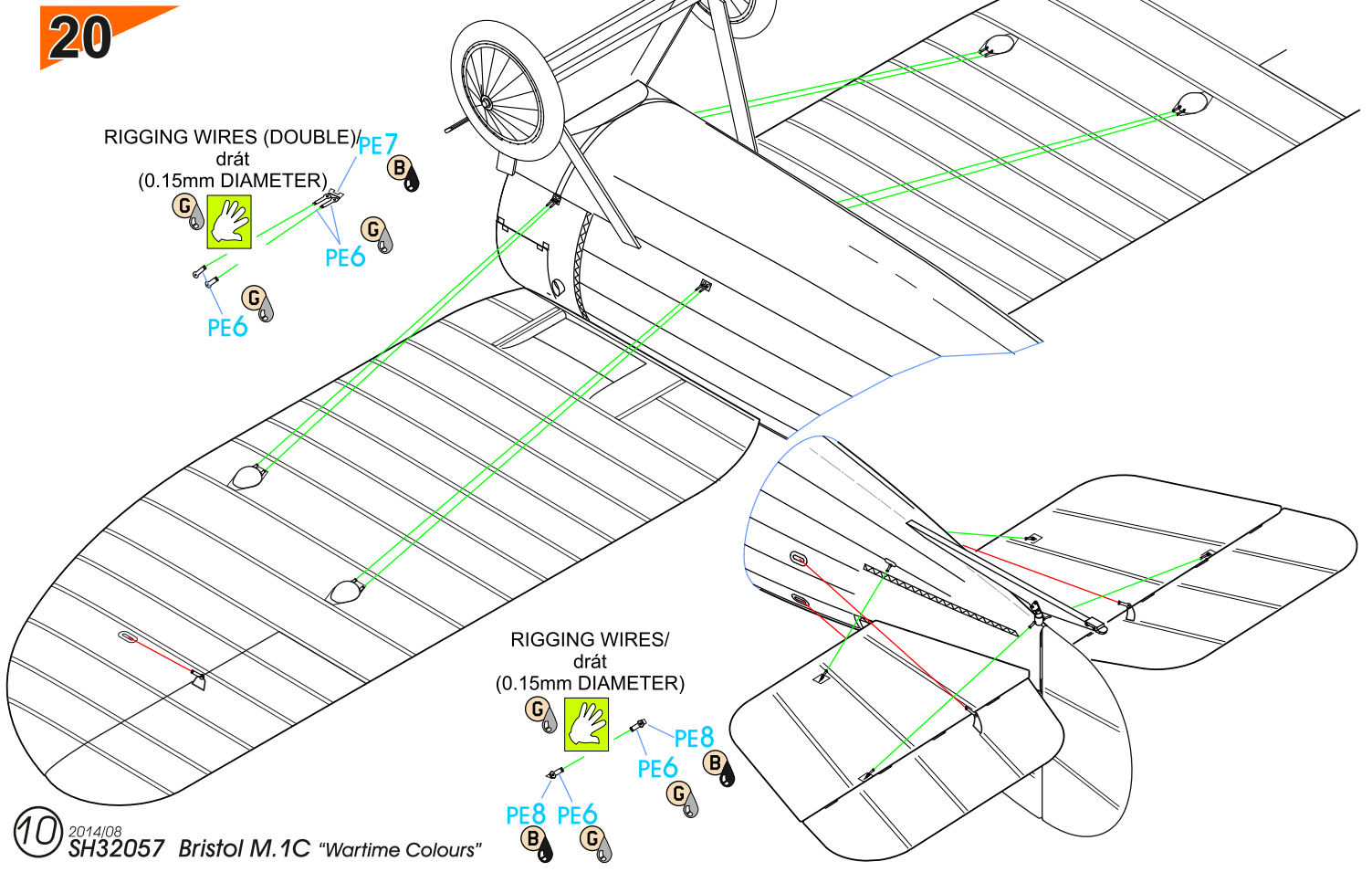
# 18

## RIGGING DIAGRAM RIGGING WIRES (0.15mm DIAMETER) NOT INCLUDED





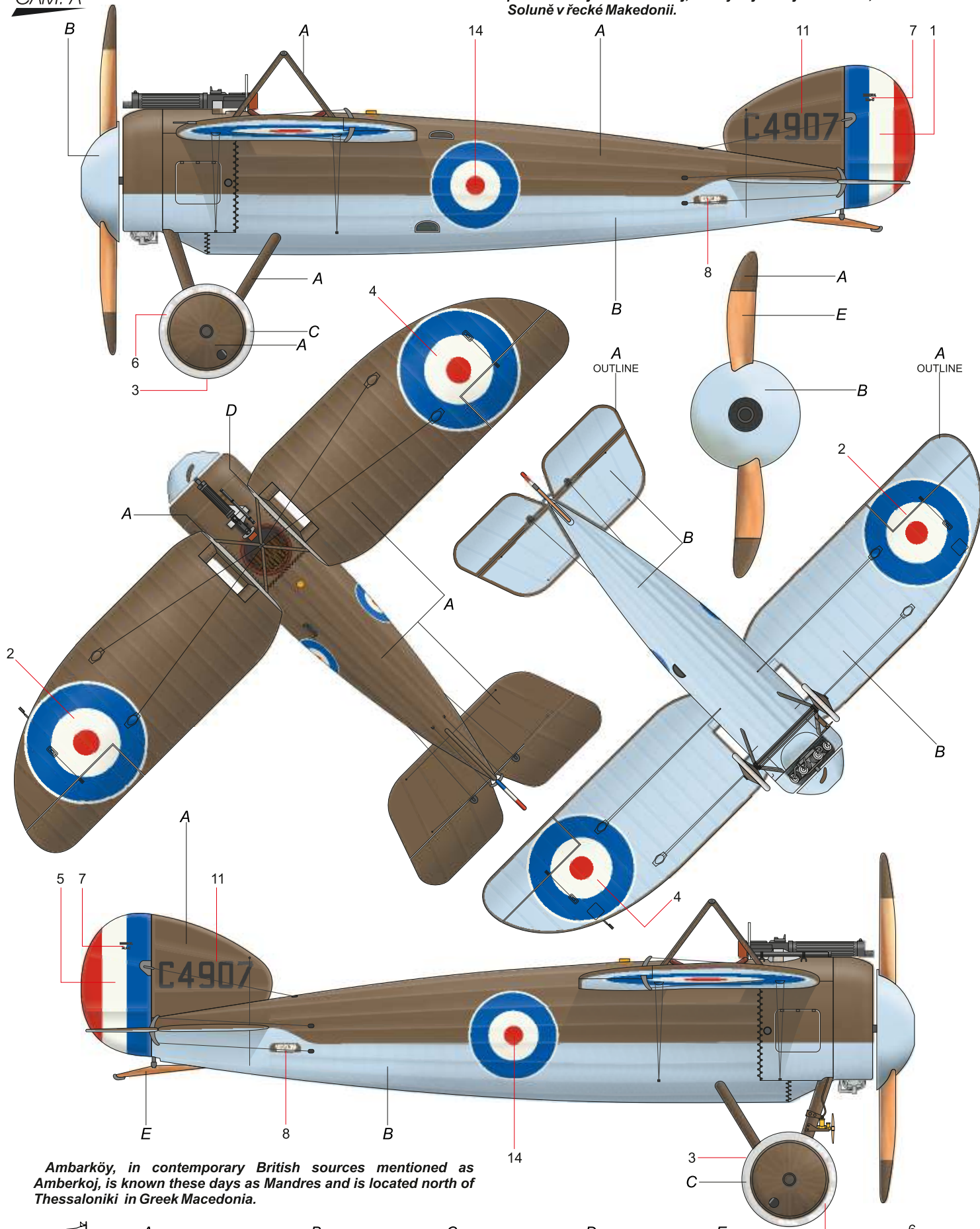
**RIGGING DIAGRAM**  
**RIGGING WIRES (0.15mm DIAMETER) NOT INCLUDED**



**Bristol M.1C, C4907, RAF No. 150 Squadron, Amarköy airbase, Macedonia, autumn of 1918. On July 9 Lt. K.B. Moseley in the cockpit of this aircraft scored a victory over Albatros D.V (the enemy machine fell uncontrolled); Later on September 1 and 2 Lt. J. P. Cavers scored two victories when he shot down two LVGs (enemy machines fell in flames).**

**CAM. A**

**Bristol M.1C, C4907, 150. squadrona RAF, základna Amarköy, Makedonie, podzim roku 1918. Na tomto stroji dosáhl 9. července vítězství nad Albatrosem D.V Lt. K.B. Moseley (nepřátelský stroj padal neřízen) a 1. a 2. září na něm dvakrát zvítězil Lt. J. P. Cavers, sestřelil dva LVG (nepřátelský letoun padal v plamenech). Amarköy, uváděný v britských pramenech jako Amberkoj, se nyní jmenuje Mandres, leží severně od Soluně v řecké Makedonii.**



**Amarköy, in contemporary British sources mentioned as Amberkoj, is known these days as Mandres and is located north of Thessaloniki in Greek Macedonia.**



**A** Hnědá PC12  
Brown PC12  
H310/310



**B** Sv. modrá  
Light Blue  
H45/ C323



**C** Sv. šedá  
Light Grey  
H51/ C11

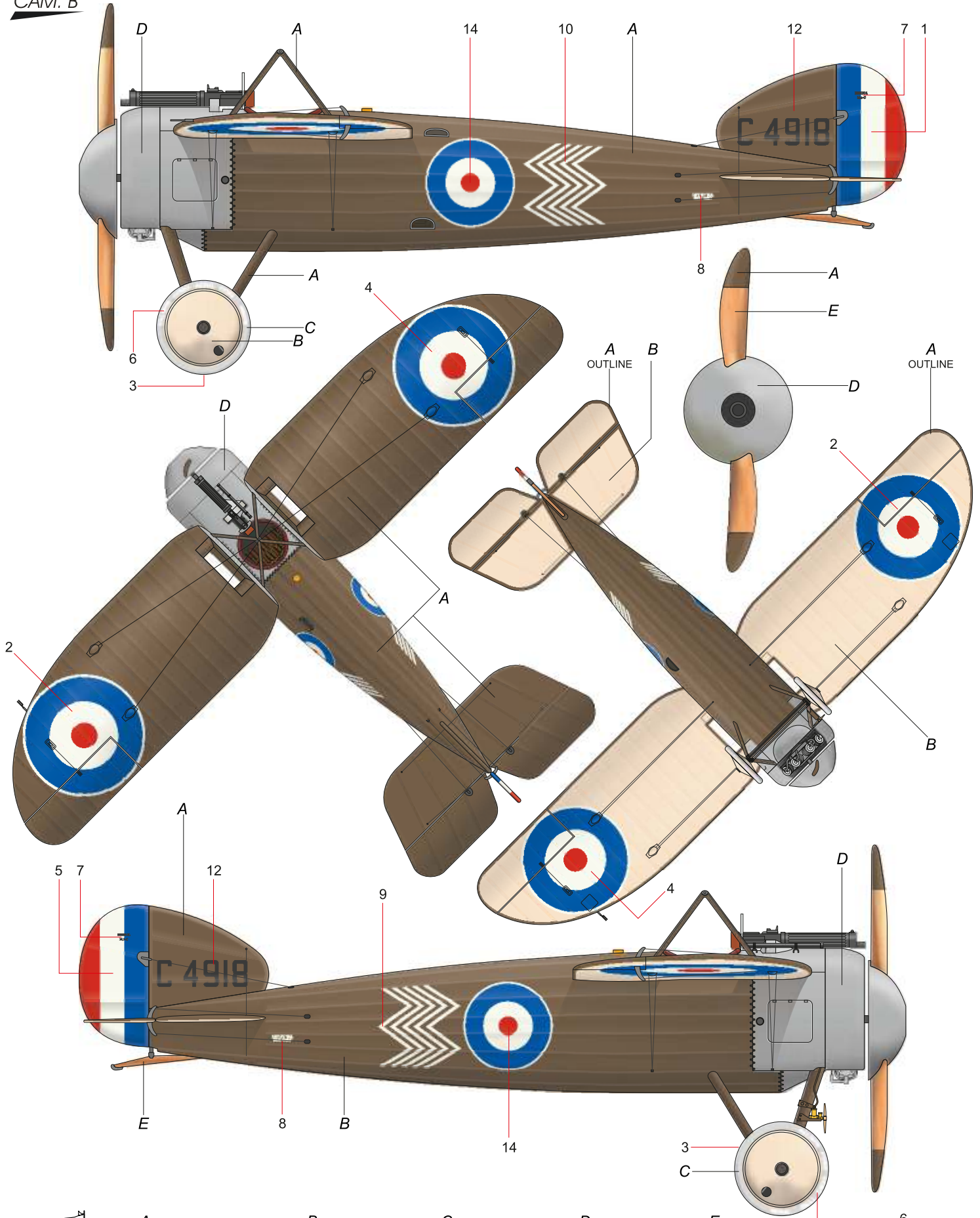


**D** Šedá  
Grey  
H51/ C13



**E** Dřevo  
Wood  
H37/ C43

CAM. B



**A**  
Hnědá PC12  
Brown PC12  
H310/310



**B**  
Plátno  
Sail Color  
H85/ C45



**C**  
Sv. šedá  
Light Grey  
H51/ C11



**D**  
Šedá  
Grey  
H51/ C13



**E**  
Dřevo  
Wood  
H37/ C43