

ProfiPACK edition

Mimořádně obratný, ale náročný na pilotáž. Tato jediná věta charakterizuje Sopwith Camel, jeden z nejznámějších stíhacích letounů první světové války, velmi dobře. Byl účinnou zbraní v rukou zkušených pilotů, ale nebezpečný pro nováčky.

Sopwith Camel byl odpovědí na potřebu rychlejšího a obratnějšího stíhacího letounu, než jaký měly britské letectvo a námořnictvo v roce 1916 k dispozici. Firma Sopwith měla za sebou již několik úspěšných konstrukcí, které přispěly k jejímu dobrému jménu. Nový „Fighter 1“, zkráceně označovaný jako F.1, byl navržen pod vedením šéfkonstruktéra Herberta Smitha, který pracoval s koncepcí navrženou T. Sopwithem, F. Sigristem a H. Hawkerem. Jejich záměrem bylo soustředit co nejvíce hmotnosti na relativně malém prostoru a vytvořit tak mimořádně obratný letoun. Konstrukční práce probíhaly rychle i díky tomu, že konstrukční kancelář firmy Sopwith byla velmi jednoduchá. Základní konstrukční výkresy se kreslily křídou přímo na podlaže dílny v měřítku 1:1 bez jakýchkoli statických či aerodynamických výpočtů.

Konvenční, přesto jiný

První ze tří prototypů podstoupil koncem roku pozemní přejímací zkoušky a 22. prosince 1916 byl oddělením firmy zodpovědným za stavbu prototypů prohlášen za letuschopný. Předpokládá se, že prototyp poprvé vzlétl téhož dne s Harrym Hawkerem za řízením (některé prameny uvádějí 26. prosince), poháněn motorem Clerget 9Z o výkonu 110 k. Hawker se o letových vlastnostech vyjadřoval pochvalně, i když ve skutečnosti bylo zřejmé, že má nový letoun velmi citlivé řízení a je poměrně nestabilní. Dalším zdrojem obav pilotů se stal velmi silný gyrokopický efekt rotačního motoru a vrtule, což ovládání letounu ještě více ztěžovalo. Obětí letových vlastností Camelu se později stalo mnoho méně zkušených a začínajících pilotů. Na druhou stranu, v rukách zkušených pilotů byl Camel v boji velmi účinným stíhačem.

Konstrukce Camelu byla konvenčníjší než jeho koncepce. Trup byl vyroben z dřevěné příhradové konstrukce s drátěnými výtuhami. Boky kokpitu byly překlízkové, motorový prostor měl hliníkový kryt. Zbytek trupu byl potažen látkou, stejně jako křídla a ocasní plochy. Pro usnadnění sériové výroby postrádalo horní křídlo vzepětí. V jeho centroplánu byl úzký otvor. Spodní křídlo dostalo vzepětí 5°. Výzbroj tvořily dva synchronizované kulomety Vickers ráže 0,303 palce umístěné u „hrbu“ před pilotní kabinou. Původní kryt kulometu neumožňoval přístup k rukojeti závěru podávacího systému, protože oba kulomety měly vedení munice zprava. To znemožňovalo uvolnění zaseknutého náboje v pravém kulometu za letu. K překonání tohoto problému byl v krytu nad závěrovým mechanismem pravého kulometu vyříznut otvor. Tato úprava byla standardizována 28. července 1917 u No. 2 Aircraft Depot a vyžádala si přidání čelního štítku.

Motory a výrobní obtíže

Námořnictvo zadalo svou první objednávku na 50 letadel ještě před zalétáním prototypů, zatímco ministerstvo války čekalo až do konce května. Díky tomu se námořní Camely začaly dostávat k jednotkám již v polovině května 1917, zatímco No. 70 squadron RFC získala své Camely až koncem června. Byly to také první Camely nasazené do boje u RFC. A zatímco námořní Camely byly poháněny motorem Admiralty Rotary No. 1 o výkonu 150 koní (později přejmenovaný na Bentley Rotary No. 1), RFC používaly své Camely s licenčně vyráběnými motory Clerget 9B, které nejenže vykazovaly nižší výkon oproti



francouzským originálům, ale také jej ztrácely již po zhruba 10 hodinách provozu. Řešením byla instalace méně výkonných, ale spolehlivějších motorů Le Rhône 9J o výkonu 110 k. Později se používaly také motory Clerget 9Bf 140 k a Camely dodávané jednotkám USAAC byly vybaveny motorem Gnome Monosoupape o výkonu 150 koní. Navzdory některým nedostatkům konstrukce a potížím s motory a zbraněmi byl letoun, který dostal jméno Camel díky hrbu na přední, objednáván jak RFC, tak RNAS ve velkém množství. Společnost Sopwith nebyla schopna všechny objednávky plnit, a tak byly licenční výrobou pověřeny jiné firmy. Byly to Ruston, Proctor & Co, Clayton & Shuttleworth, William Beardmore, Boulton & Paul, British Caudron, Hooper & Co, March, Jones & Cribb, Nieuport & General Aircraft a Portholme Aerodrome. Mezi letouny těchto továren byly drobné technické rozdíly, větší byly z hlediska kvality výroby. Zejména Camely pocházející z výroby Ruston, Proctor byly ve srovnání s ostatními výrobky výrazně horší ve výkonech.

Pro různé účely

Do konce války bylo vyrobeno 5597 Camelů. Dvanáct denních squadron RFC (No. 3, 28, 43, 45, 46, 54, 65, 66, 70, 71, 73 a 80) létalo s Camely na západní frontě a tři z nich se po určitou dobu zapojily také do bojů v Itálii (No. 28, 45 a 66). Ve Francii působily s Camely také dvě noční letky RFC (No. 151 a 152). RNAS měla k dispozici osm squadron Camelů (No. 1, 3, 4, 8, 9, 10, 12 a 13). Home Defence používala Camely u sedmi squadron (č. 37, 44, 50, 61, 87, 112 a 143). Ty byly používány k boji proti nočním náletům německých těžkých bombardérů a vzducholoďů útočících na britské ostrovy v letech 1917 a 1918. Některé z těchto nočních stíhaček byly přestavěny na verzi „Comic“. Další speciální verzi Camelu byla 2F.1, používaná jako palubní letoun. Tato verze měla skládací trup pro snadnější skladování letounů na palubách. Také USAS měla dvě squadrony Camelů (No. 17 a 148), dalšími kdo obdrželi Camely ještě za války, byli Belgičané. Několik letectev je pak používalo po válce.

Ačkoli byl Camel stíhací letoun, byl používán také jako stíhací bombardér. V této roli používal závěsník pro čtyři 20lb (11kg) pumy. Tyto nálety v malých výškách byly sice poměrně účinné, ale pro piloty také velmi nebezpečné. Celkem piloti Camelů sestřelili během první světové války asi 1543 nepřátelských letadel a 120 balonů. Dalších 1086 nepřátelských letadel bylo nahlášeno jako „ztráta kontroly“ (Out-of-Control), což byly pravděpodobné sestřely.

Tato stavebnice: Sopwith F.1 Camel (Clerget)

Camely s motorem Clerget byly mezi piloty nejoblíbenější a velmi žádané. Bentleyova konstrukce sice vycházela z motoru Clerget 9B, ale měla válce z lehké slitiny a byla nejen výkonnější, ale díky dvojitému zapalování také spolehlivější. Zajímavé je, že BR.1 byl i levnější, protože licenční platby za Clergety tyto jednotky dost prodražovaly. Vyššího výkonu bylo u BR.1 dosaženo zvýšením zdvihu válce, což zvětšilo průměr motoru. Ten se sice vešel do krytu určeného pro Clerget, nicméně existoval také specifický kryt pro motor BR.1. Ten se ale používal poměrně málo. BR.1 byl standardem námořních Camelů, ale protože se nevyráběl v potřebném množství, většina pilotů RFC se musela spokojit s Clergety.



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 započítím 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. SYMBOLY

*

INSTRUKTION SINNBILDEN

*

SYMBOLES

*

記号の説明

OPTIONAL
VOLBA

BEND
OHNOUT

SAND
BROUSIT

OPEN HOLE
VYVRTAT OTVOR

SYMETRICAL ASSEMBLY
SYMETRICKÁ MONTÁŽ

REMOVE
ODŘÍZNOUT

REVERSE SIDE
OTOČIT

APPLY EDUARD MASK
AND PAINT
POUŽÍT EDUARD MASK
NABARVIT

PLASTIC PARTS

A>

82170 A

D>

82170 D

E>

82170 E

F>

82170 F

82172

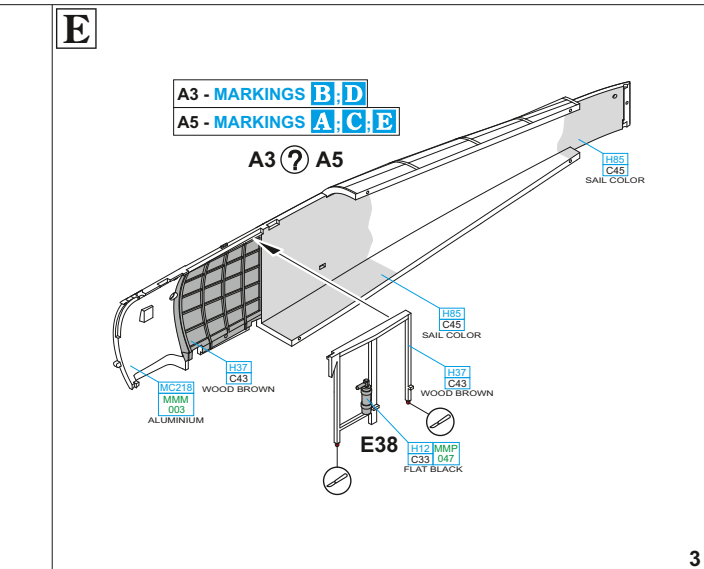
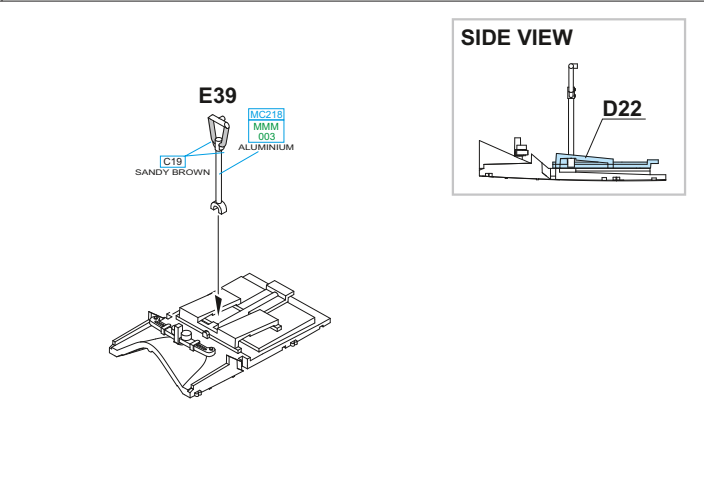
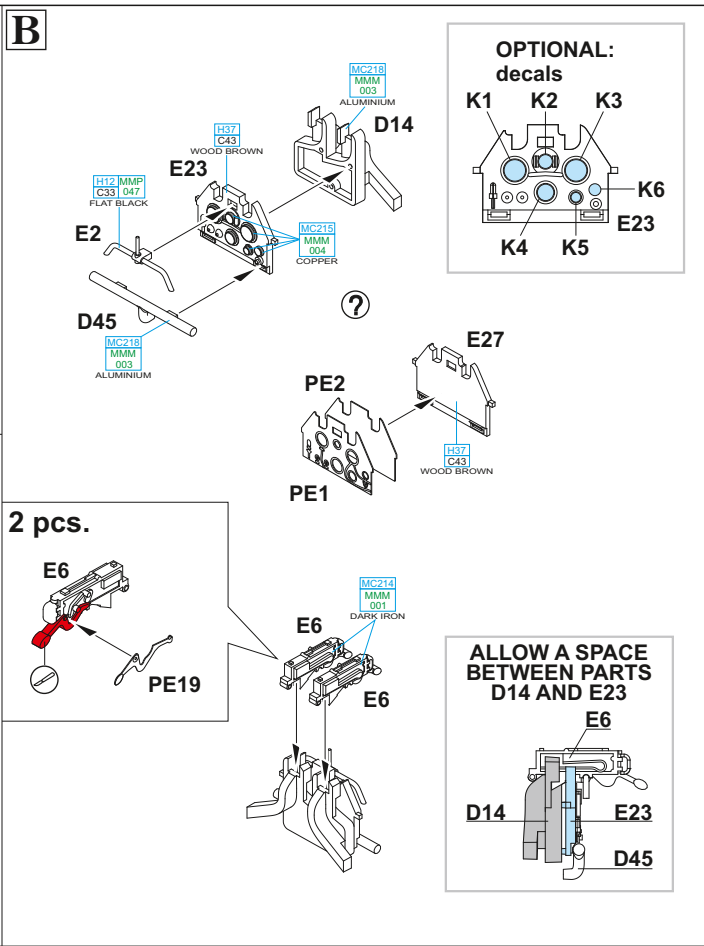
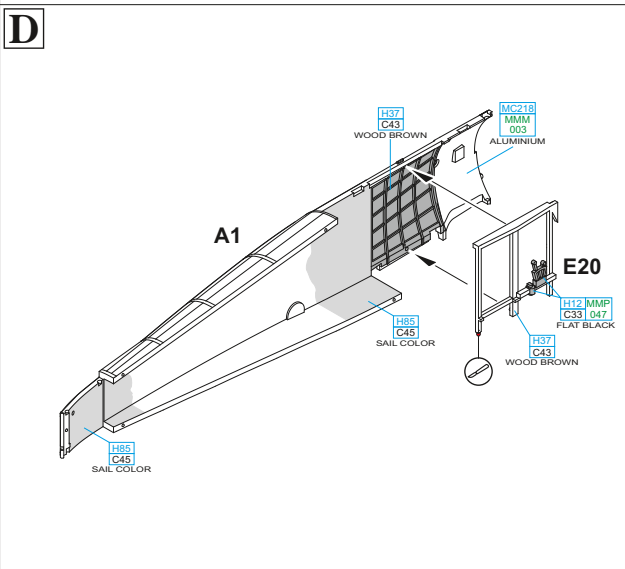
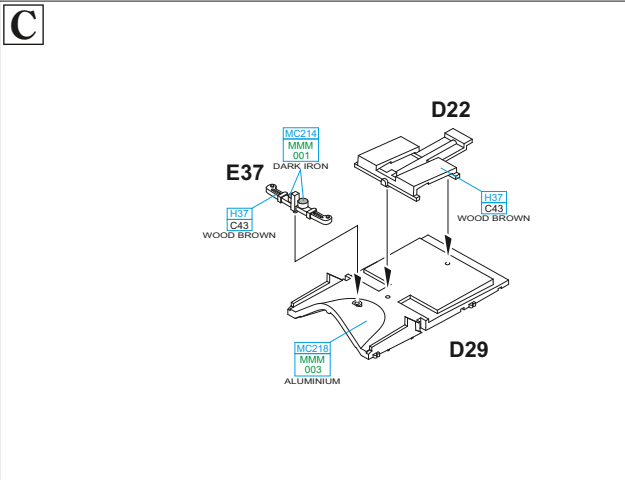
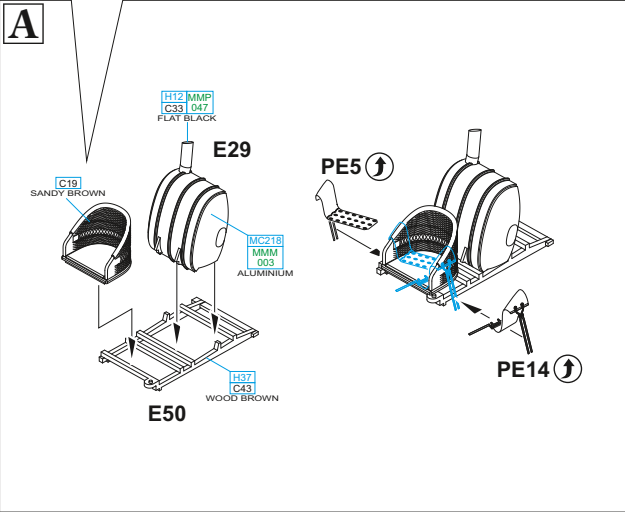
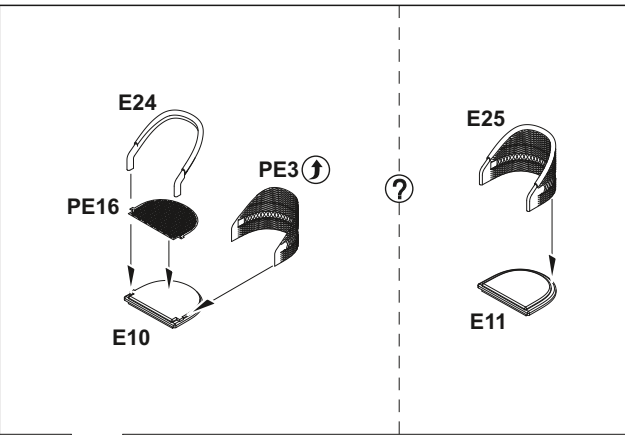
PE - PHOTO ETCHED DETAIL PARTS

82172-LEPT1 Sopwith F.1 Camel (Clerget) 1/48

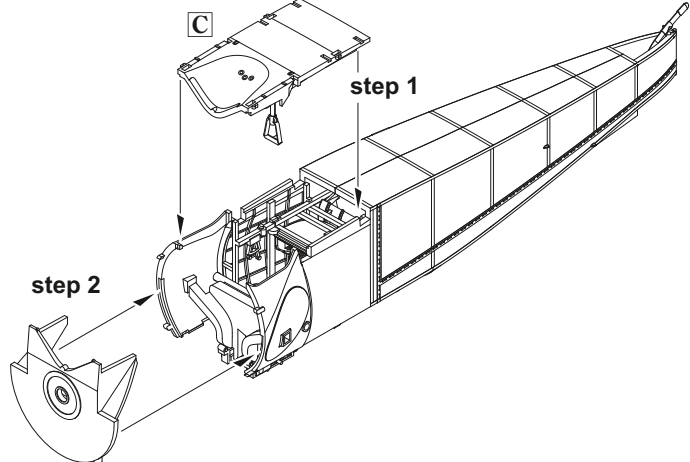
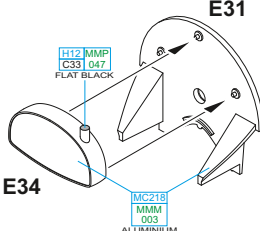
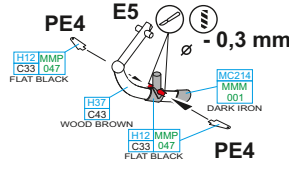
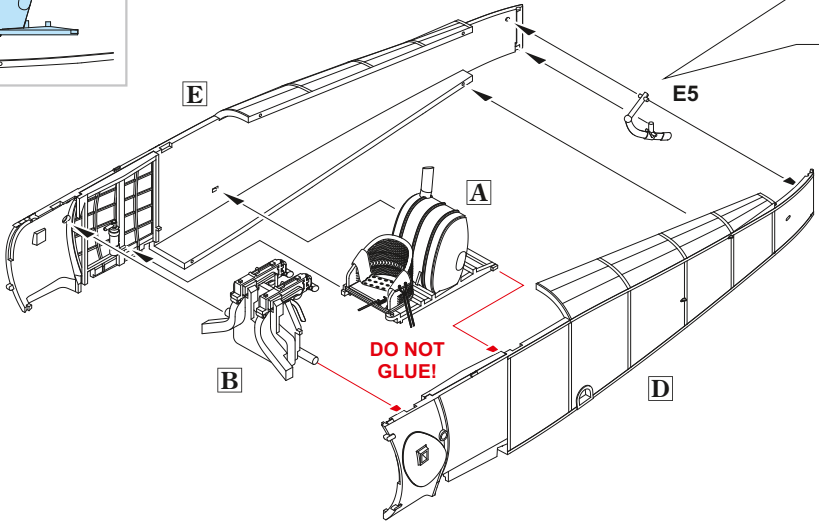
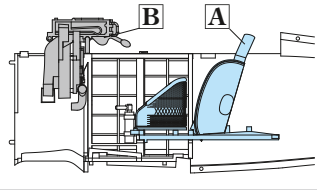
-Parts not for use. -Teile werden nicht verwendet. -Pièces à ne pas utiliser. -Tyto díly nepoužívejte při stavbě. - 使用しない部品

GSI Creos (GUNZE)		MISSION MODELS	
AQUEOUS	Mr.COLOR	PAINTS	
H8	C8		SILVER
H11	C62	MMP-001	FLAT WHITE
H12	C33	MMP-047	FLAT BLACK
H13	C3	MMP-003	FLAT RED
H37	C43		WOOD BROWN
H51	C11	MMP-063	LIGHT GULL GRAY
H53	C13		NEUTRAL GRAY
H78	C38		OLIVE GREEN

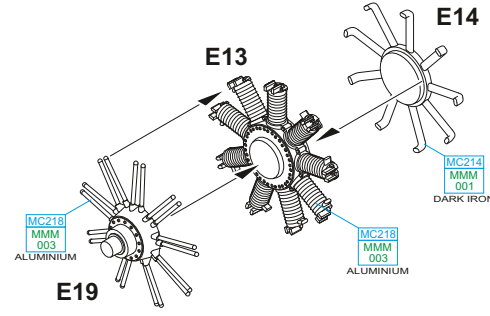
GSI Creos (GUNZE)		MISSION MODELS	
AQUEOUS	Mr.COLOR	PAINTS	
H84	C42		MAHOGANY
H85	C45		SAIL COLOR
H308	C308	MMP-073	GRAY
	C19		SANDY BROWN
Mr.METAL COLOR		METALLICS	
MC214		MMM-001	DARK IRON
MC215		MMM-004	COPPER
MC218		MMM-003	ALUMINIUM



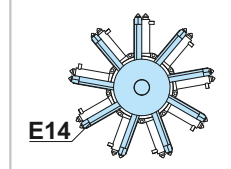
SIDE VIEW



F Clerget engine

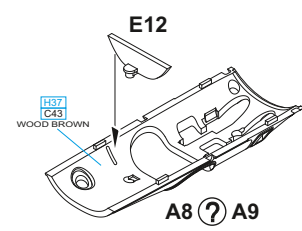
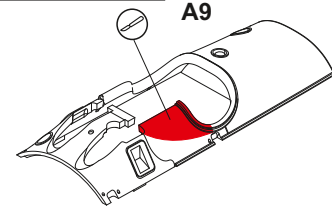


REAR VIEW

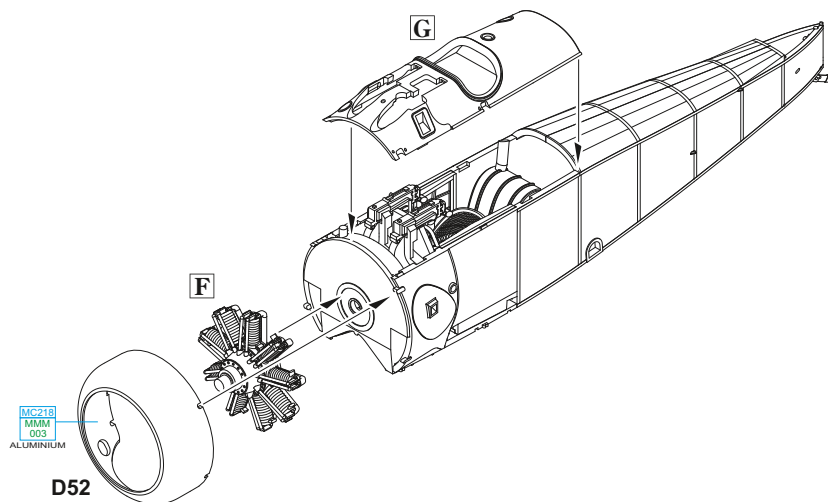


G

MARKING A ONLY



A8 - MARKINGS C,D,E
A9 - MARKINGS A,B



PE9 ? PE9 - MARKING A

PE8 ? PE8 - MARKINGS B, C, D, E
PE8 ? PE8 - MARKING A ONLY

E41
MC214
MMM
001
DARK IRON

H MARKING A ONLY

∅ - 1 mm
plastic
∅ - 3 mm
plastic
2,5 mm

I MARKING D ONLY

∅ - 3 mm
plastic
6 mm

DO NOT GLUE!

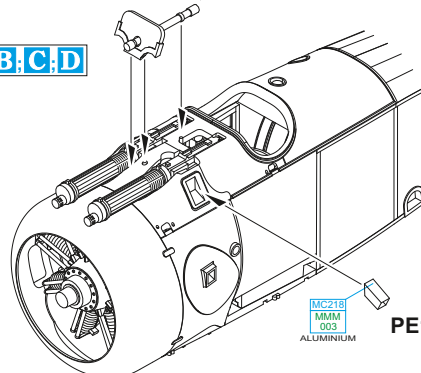
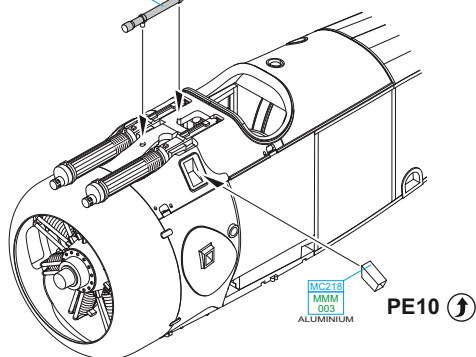
F4 F5
H12 MMP C33 047
FLAT BLACK
MC218
MMM
003
ALUMINIUM

MARKINGS A, B, C, D

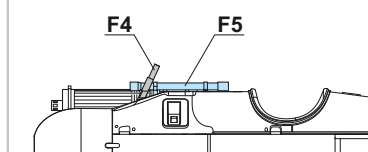
MARKING E

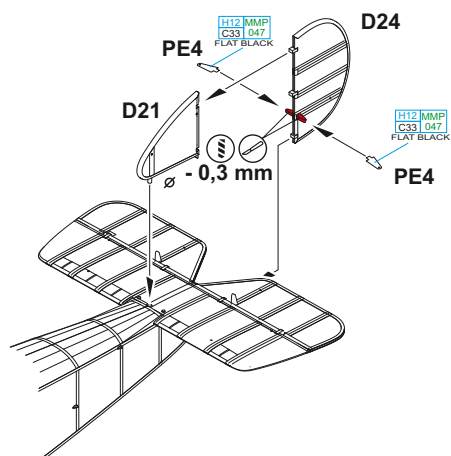
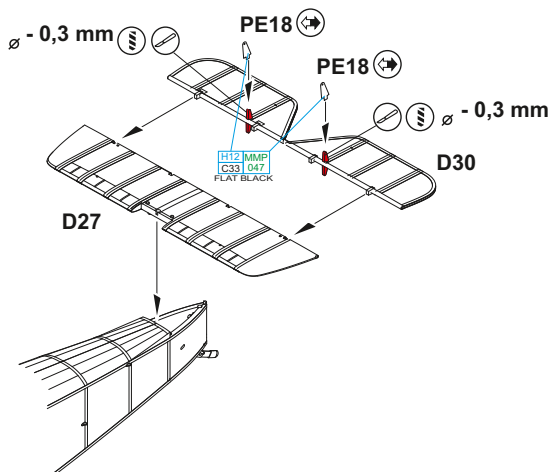
H12 MMP C33 047
FLAT BLACK

F5

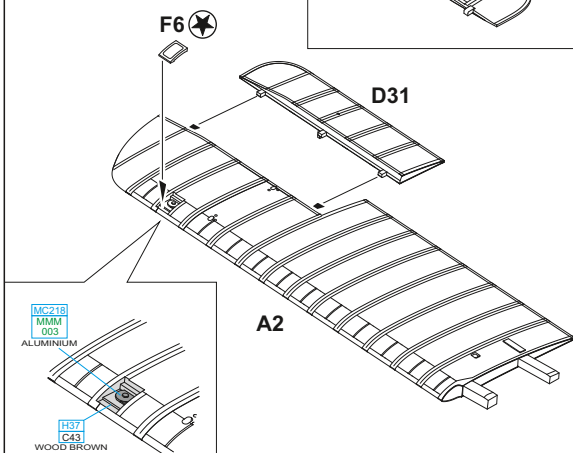
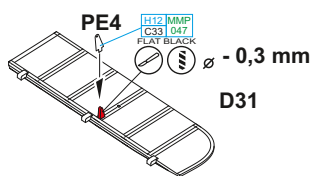


SIDE VIEW

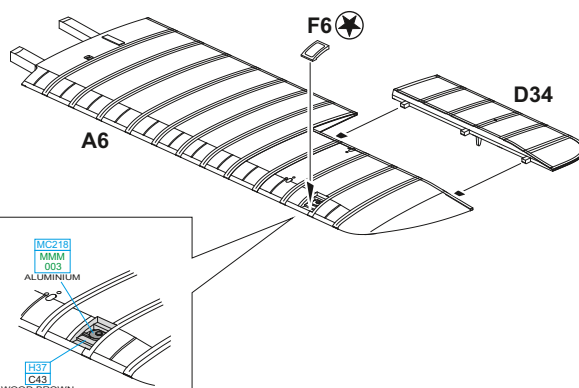
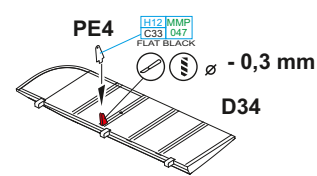




J

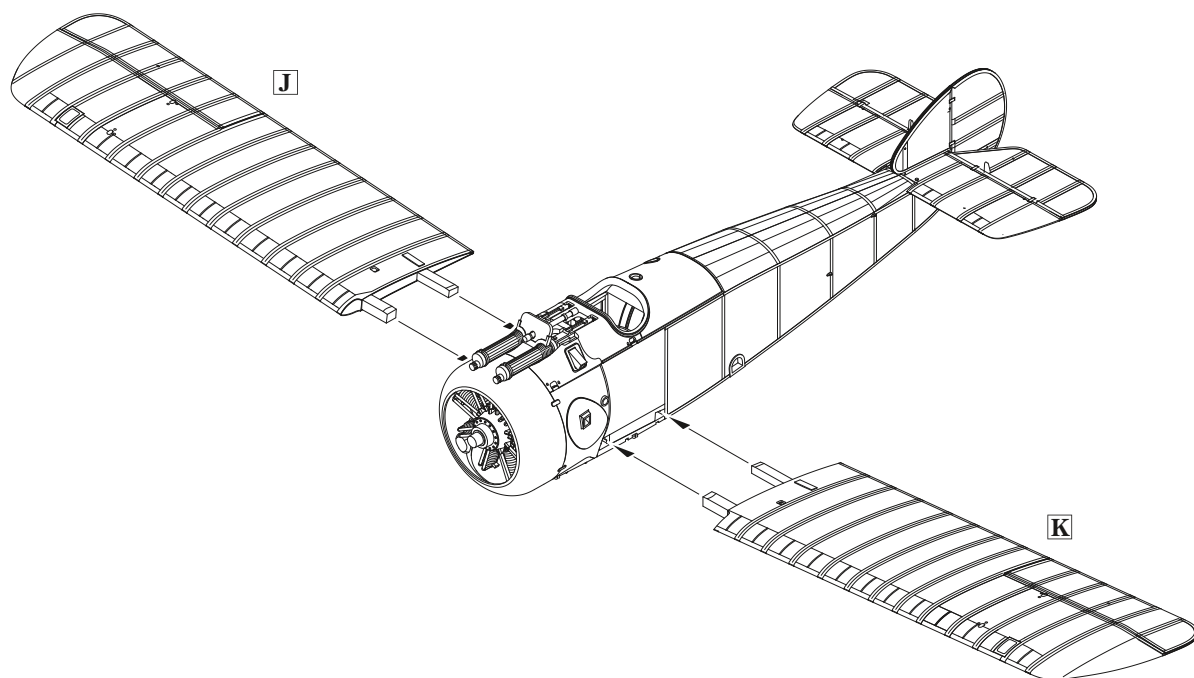


K



J

K



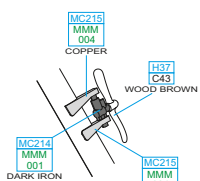
D25 - MARKINGS A,E
D32 - MARKINGS B,C,D

D25 ? D32 ★

D7

D3 - MARKING D

D7 - MARKINGS A,B,C,E



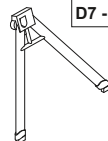
D11 ? D12



D3

?

E47



D9

?

D11

?

D5 - MARKING A

D11 - MARKINGS B,C,E

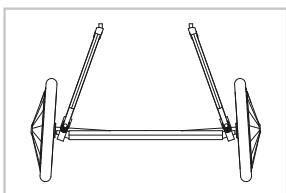
D12 - MARKING D

D12

D25 ? D32 ★

D25 - MARKINGS A,E

D32 - MARKINGS B,C,D



L MARKING A ONLY

PE7 ⬆ 4 pcs.

H12 MMP
C33 047
FLAT BLACK

PE6 ⬆

4 pcs.



PE15

E21 4 pcs.

L

PE13

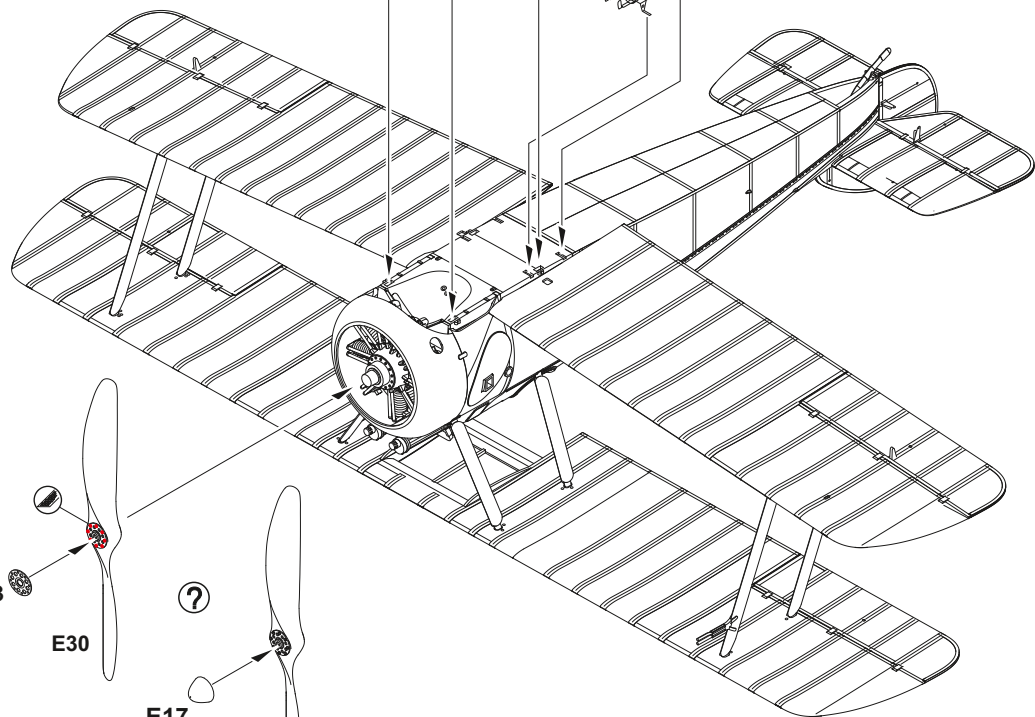
E30

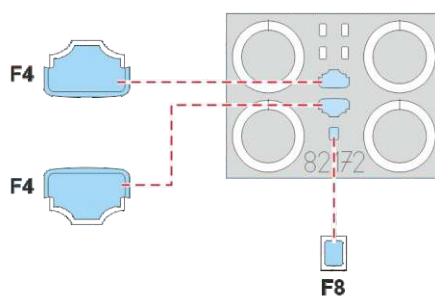
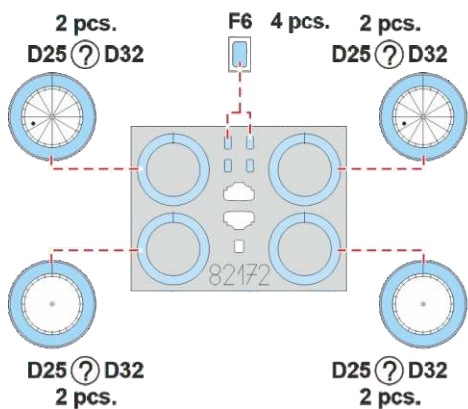
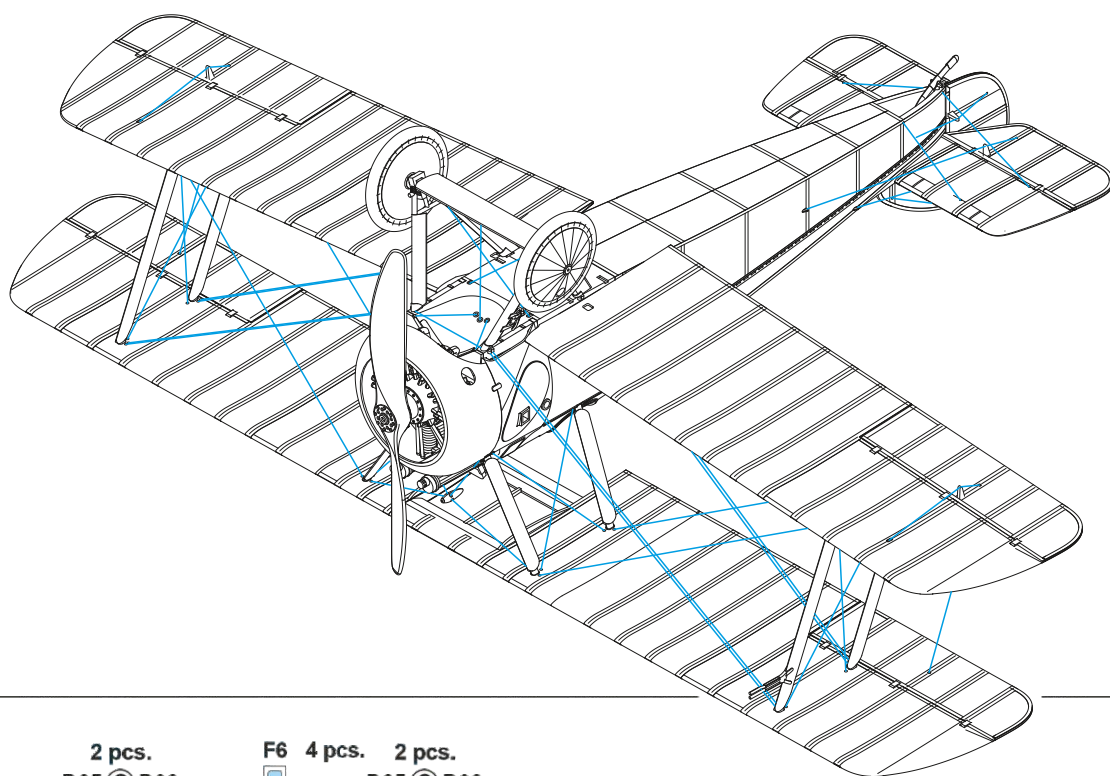
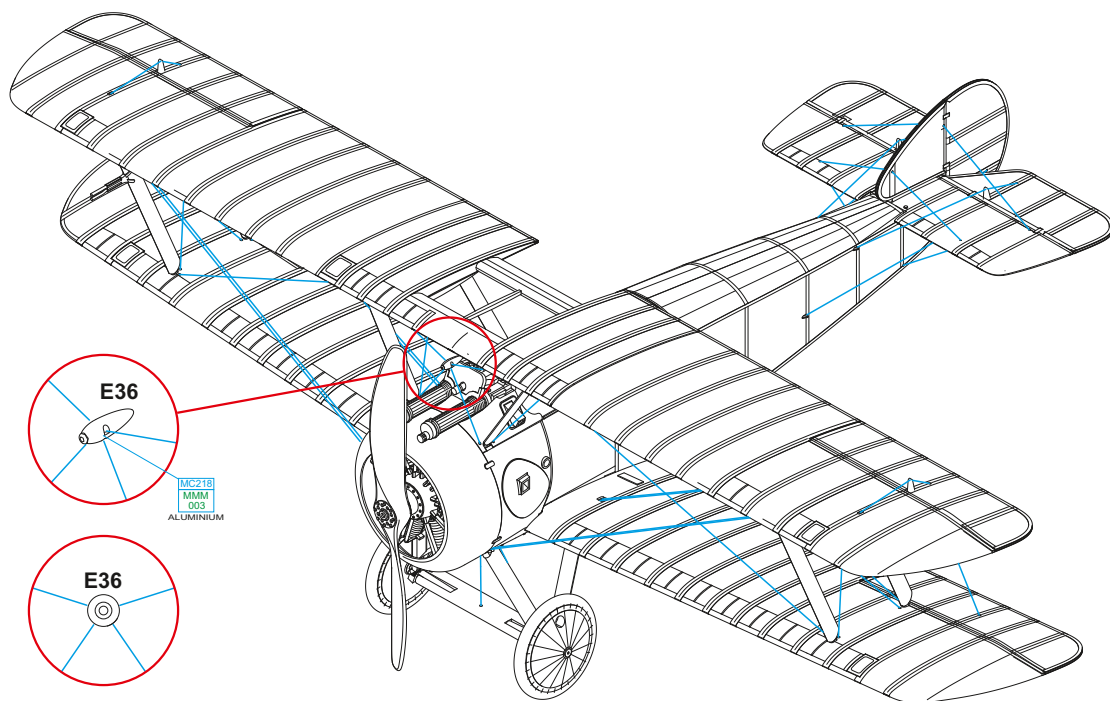
?

E17

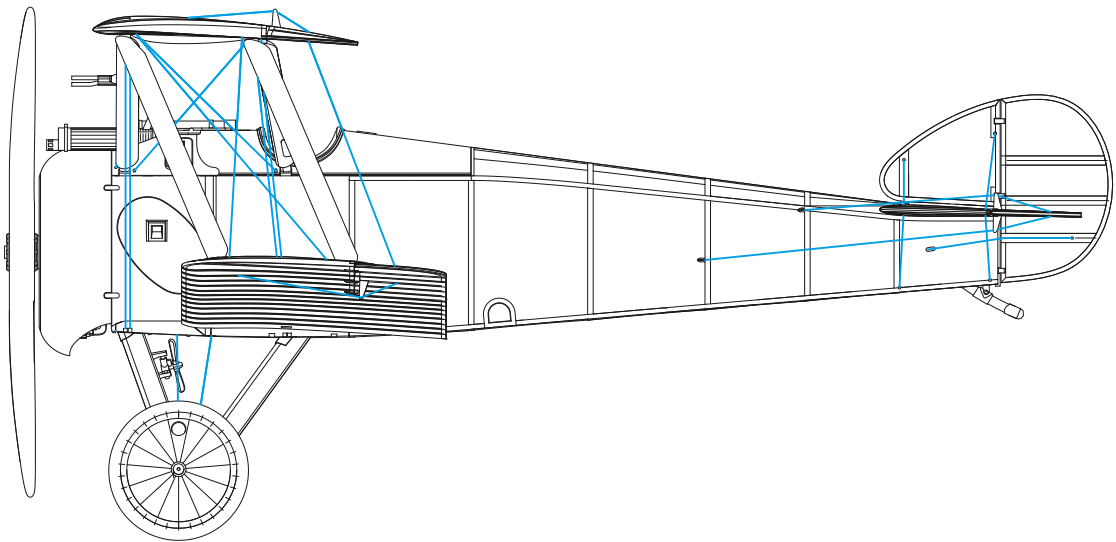
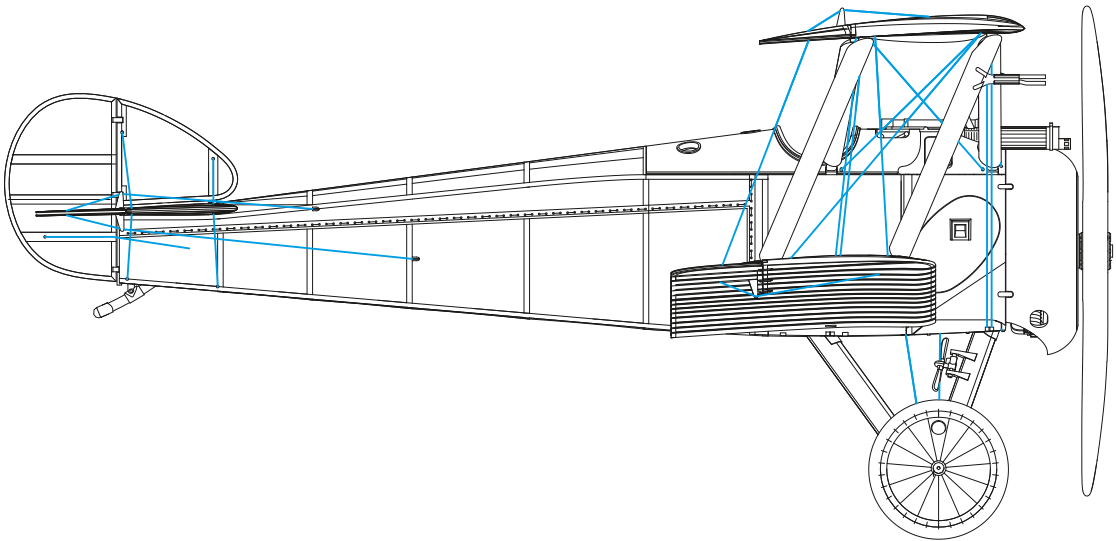
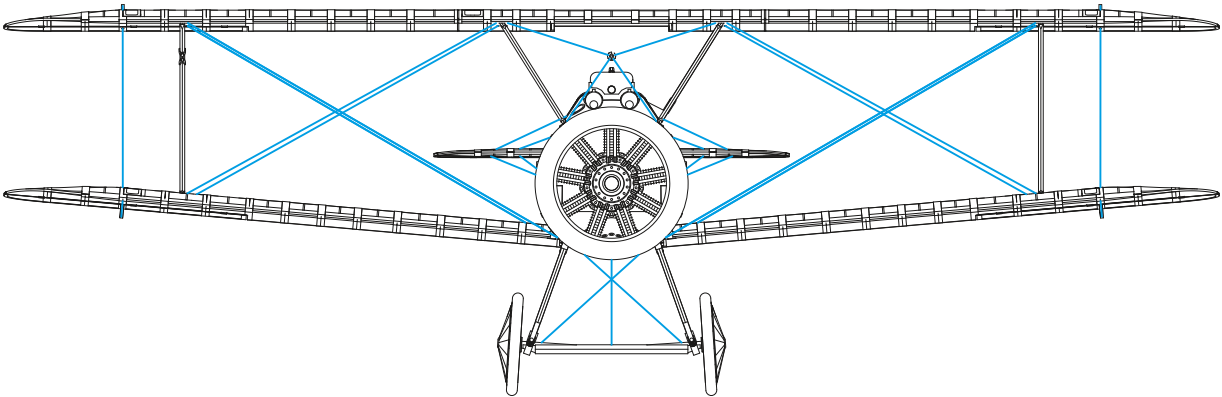
E30

E17, E30 - MARKING A ONLY



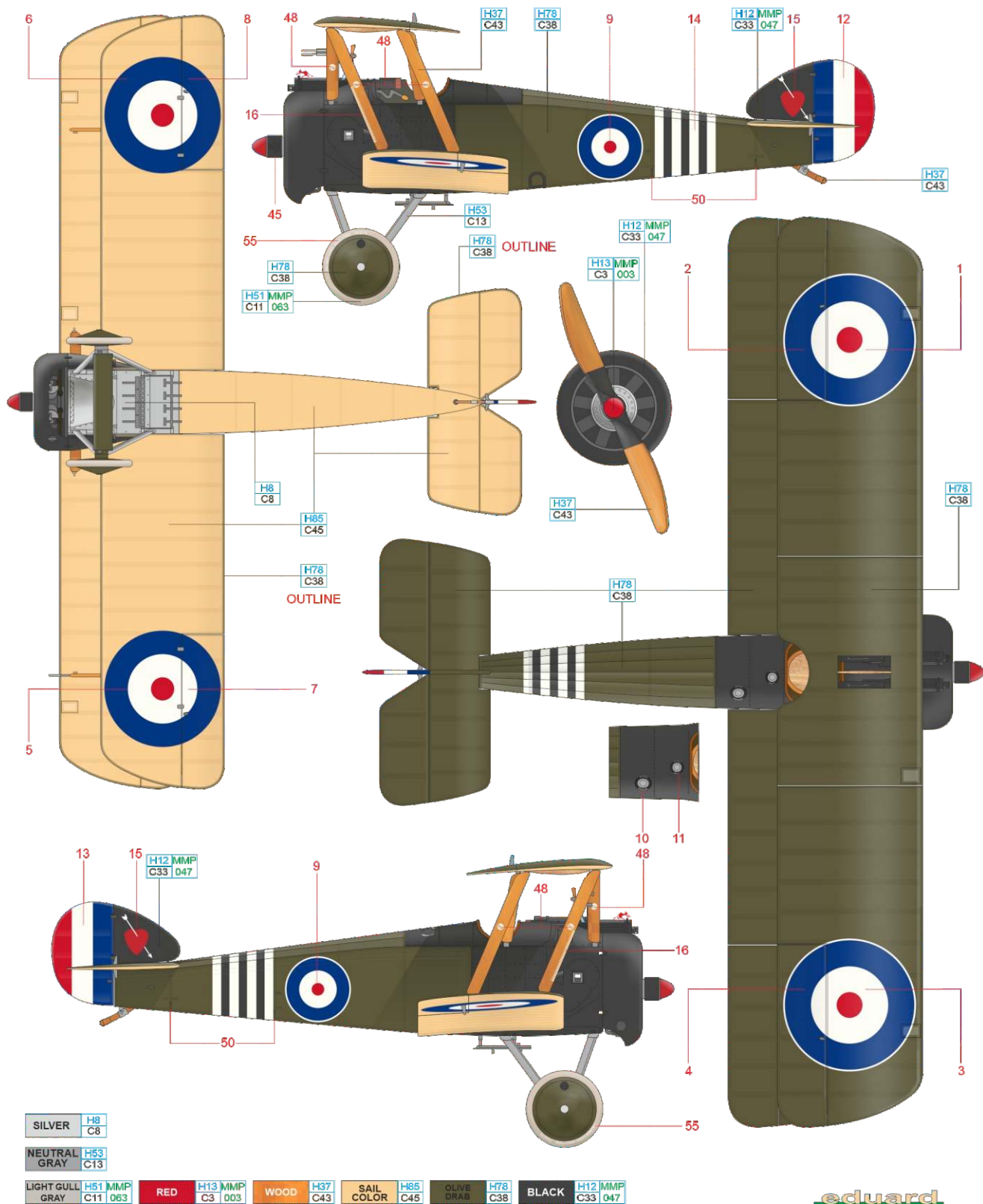


RIGGING DIAGRAM



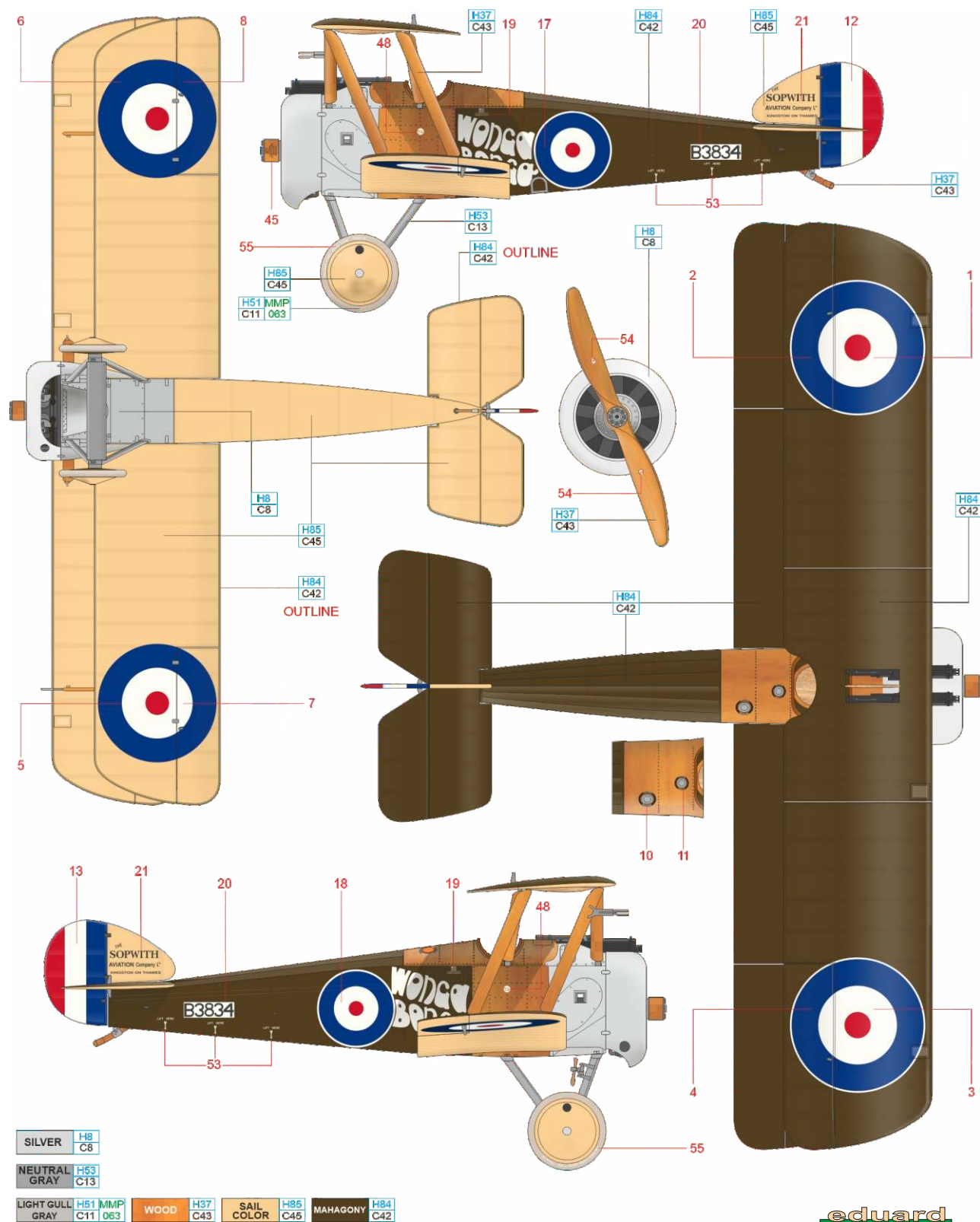
A B6313, Maj William G. Barker, No. 139 Squadron, Villaverla, Itálie, červenec 1918

Barkerův B6313 je pravděpodobně nejslavnějším Camelem, neboť se jedná o nejúspěšnější stíhací letoun Velké války. V období od října 1917 do září 1918 na něm Barker dosáhl 46 ze svých 50 vítězství. Letoun během té doby prošel několika generálními opravami a repasemi, tato podoba odpovídá stavu, v jakém byl krátce poté, co se Barker stal velitelem No. 139 Squadron, která létala s novými dvoumístnými Bristolů F.2B Fighter. Barker si vzal svého dlouholetého společníka s sebou a přidal mu na zadní část trupu černé a bílé pruhy, což bylo označení perutě. Není stoprocentně jisté, že příd a svislý stabilizátor byly natřeny na černo. Existuje teorie o přemalování těchto částí jiným kamuflážním odstínem (PC12), ale snímek původního svislého stabilizátoru, vystavený v muzeu v Hendonu, je velmi tmavě zelený. Na druhou stranu se jedná o část letounu z jiného období, protože špičaté srdce namalované na něm má jiný tvar a polohu. Na známých fotografiích působí příd a směrový stabilizátor stejně tmavě jako černé pruhy na trupu. Levá strana kokpitu měla nestandardní výřez a otvory pro přívod vzduchu ke karburátoru byly osazeny improvizovanými nasávacími.



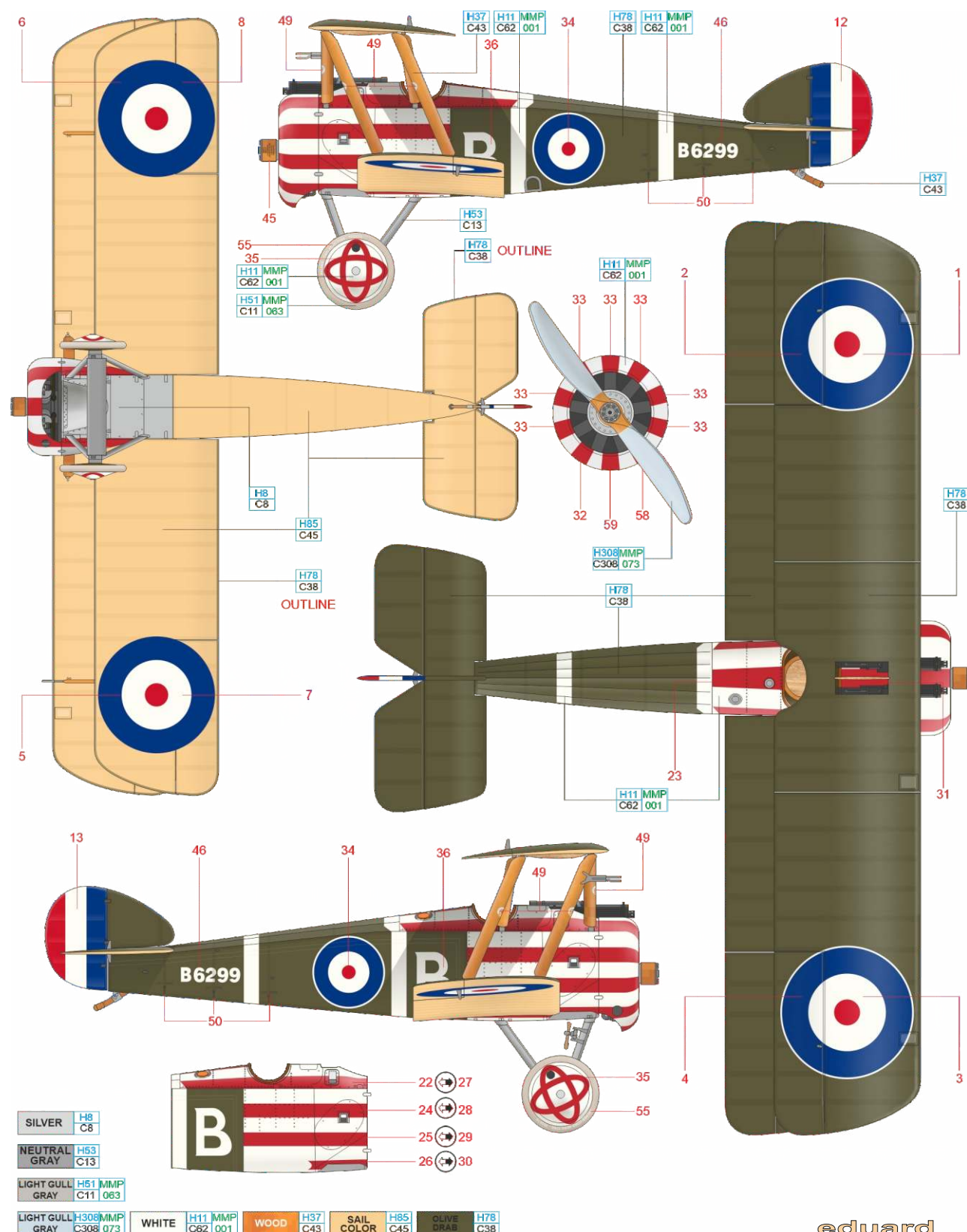
B

Náp
byl u
dvou
Brat
(N53
Goth
mus
až d



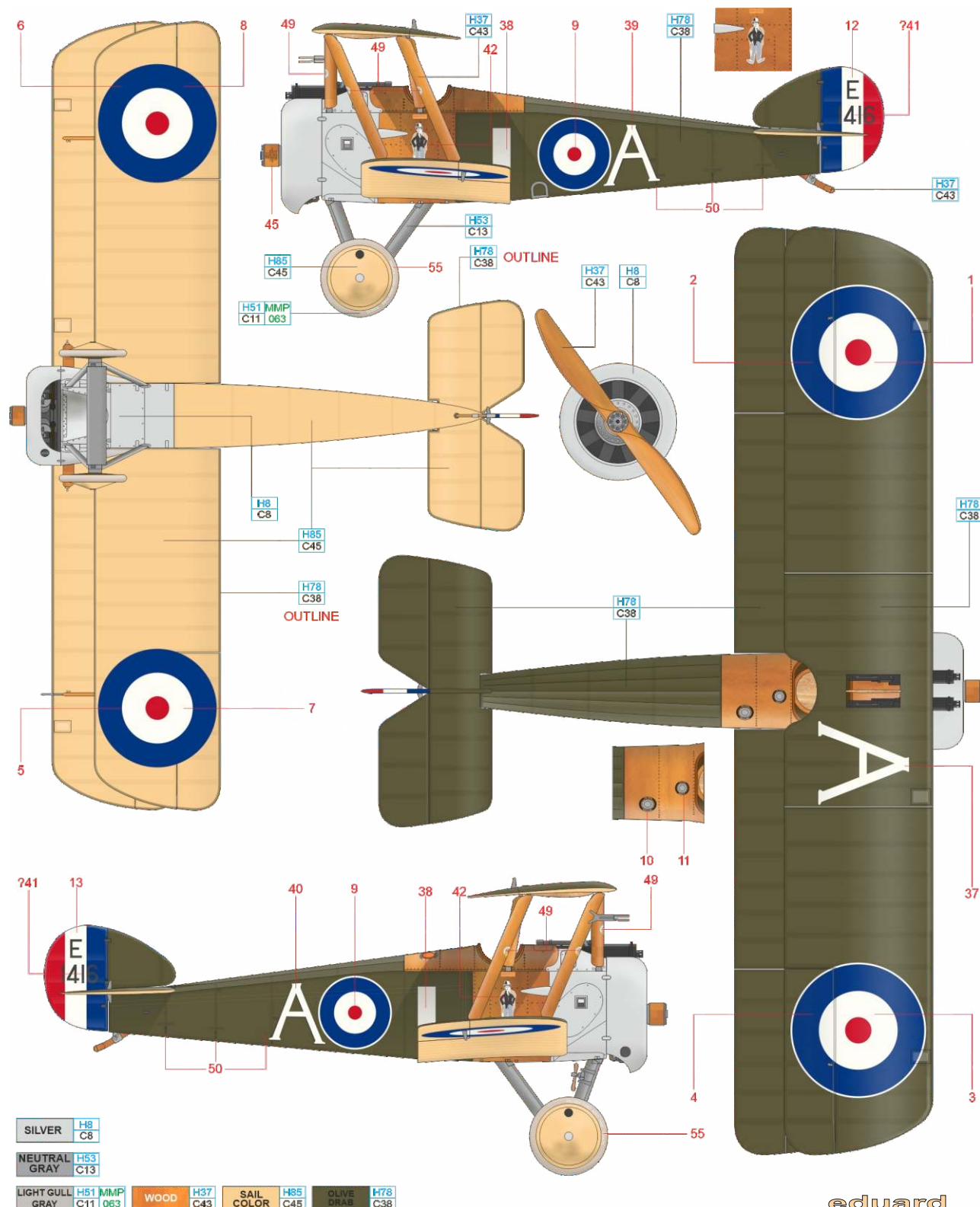
C B6299, FL Norman M. MacGregor, No. 10 Squadron RNAS, Tétéghem, Francie, listopad 1917

Norman Miers MacGregor vstoupil do královského námořnictva v únoru 1916 a svou službu započal na palubě HMS President. V roce 1917 byl přidělen k No. 6 Squadron a zaznamenal zde čtyři sestřely. Poté se přesunul k No. 10 Squadron. Jeho první vítězství u této jednotky bylo jeho nejvýznamnější, neboť 15. září sestřelil vůbec první Fokker Dr.I během Velké války. Za jeho řízením byl Kurt Wolff, vítěz 33 soubojů a velitel Jasta 11. MacGregor přidal další dvě vítězství, obě již na tomto Camelu. Během války nalétal 325 operačních letových hodin a 10. ledna 1919 byl z RAF propuštěn v hodnosti kapitána. Později byl 10. dubna 1921 reaktivován v hodnosti poručíka a sloužil do 5. června. Jeho Camel B6299 nesl barvy B Flightu No. 10 (Naval) Sqn, tj. bílé a červené pruhy na přední letounu a výrazné bílé písmeno B na obou stranách trupu. Později letoun krátce sloužil u No. 9 (Naval) Sqn, než byl přesunut k výcvikové jednotce v Chingfordu.



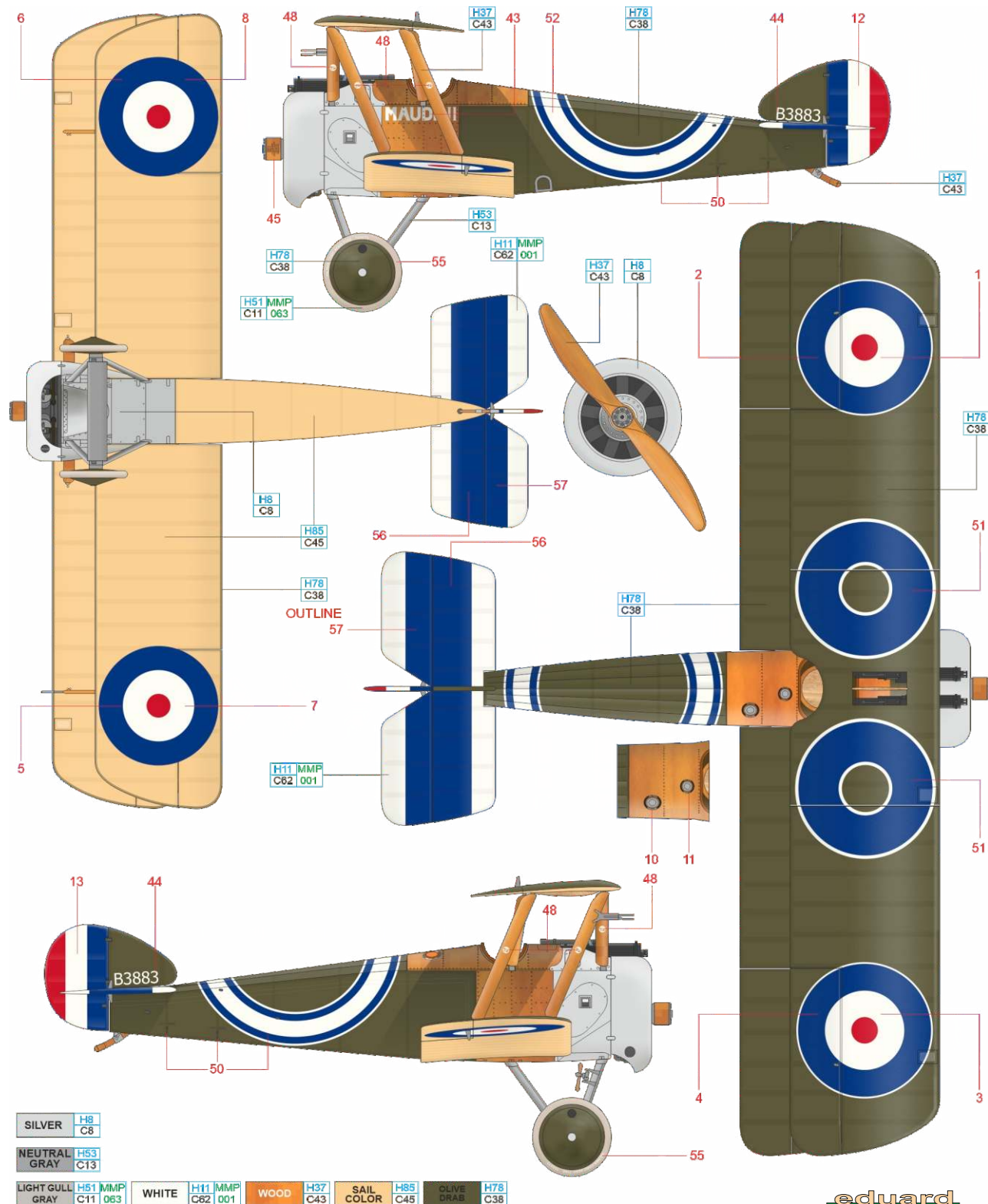
D E1416, Capt. Arthur H. Cobby, No. 4 Squadron AFC, Serny, Francie, září 1918

Camel č. E1416 byl posledním z řady letounů tohoto typu Arthura Henry Cobbyho a sloužil mu dobře, neboť na něm dosáhl osmi ze svých 29 vzdušných vítězství. Jednou z těchto obětí byl i pozorovací balón, poslední z pěti, které zničil tento velmi úspěšný australský stíhací pilot. Cobby byl vlastně nejúspěšnějším australským esem létajícím s australskou jednotkou v první světové válce, svých vítězství dosáhl nejméně se čtyřmi různými Camely. Nechal si vyrobit figurky Charlieho Chaplina z (pravděpodobně) hliníkového plechu a na své letouny je připevňoval z obou stran kokpitu. Kromě toho měl jeho Camel standardní kamufláž (pravděpodobně barvou PC10 na horních stranách) a označení, nicméně měl nestandardní vylepšení sání vzduchu ke karburátoru. Cobby, uznávaný jako národní hrdina, vstoupil v roce 1921 do nově vzniklého Královského australského letectva a postupně byl povýšen až do hodnosti Wing Commandera. Odešel do výslužby, ale sloužil dál u Citizen Air Force (záložní letectvo RAAF). V roce 1939 byl znovu aktivován a zastával vysoké funkce v RAAF, přičemž dosáhl hodnosti Air Commodora. Do konce války pak velel australské No. 1 Tactical Air Force operující v oblasti jihozápadního Pacifiku s přibližně 20 000 vojáky připravenými jít do akce podle jeho rozkazů. Arthur Henry Cobby zemřel 11. listopadu 1955.



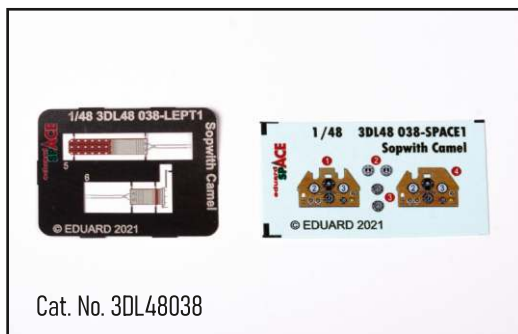
E B3883, FSL Harold F. Stackard, No. 9 Squadron RNAS, září 1917

Harold Francis Stackard dosáhl během Velké války 15 vzdušných vítězství. Svou vojenskou kariéru zahájil jako juniorský důstojník sloužící na HMS Orotava ve Francii a na Gallipoli. V říjnu 1916 byl převelen k Royal Naval Air Service a o dva měsíce později byl povýšen do hodnosti Flight Sub-Lieutenant (podporučík). Stackard strávil celý zbytek války u No. 9. (Naval) Squadron. Svého prvního vítězství dosáhl 2. května 1917 na letounu Sopwith Pup. Dne 3. září 1917 zaznamenal své první vítězství za řízení letounu Sopwith Camel a čtvrté celkově. S B3883 později přidal šest (možná sedm) vítězství, což znamená, že to byl jeho nejúspěšnější letoun. FL J. Fall si na něm připsal další tři sestřely. B3883 létal nejprve bez jakéhokoli výrazného barevného markingu, pouze s bílým číslem 2 na bocích trupu. Byl poškozen a po opravě dostal jméno Maude II vyvedené v bílé barvě pod kabinou, velký prstenec v modré a bílé barvě na trupu a dva modré disky s bílým lemem na horním křídle. Později byl trupový prstenec (a pravděpodobně i výškovka) doplněn červenou barvou a nápis Maude II byl přemalován modrou barvou s bílým stínováním, což byl pravděpodobně pozůstatek původního nápisu. V roce 1918 byl Stackard instruktorem na základně RAF Cranwell v Lincolnshiru. V lednu téhož roku byl povýšen na poručíka a v červenci byl převelen k nové No. 157 Squadron Královského letectva. Krátce po válce odešel do zálohy.

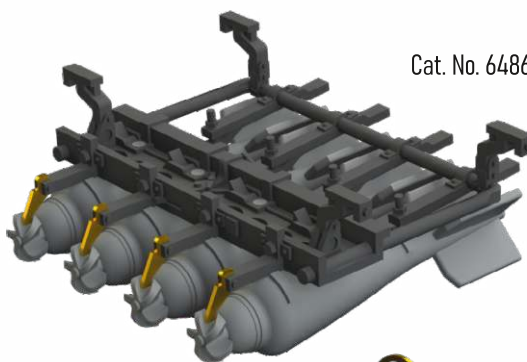


eduard

- FE1215 Sopwith Camel seatbelts STEEL (PE-Set)
- 644116 Sopwith Camel LööK (Brassin)
- 648657 Sopwith Camel wheels type 1 (Brassin)
- 648658 Sopwith Camel wheels type 2 (Brassin)
- 648659 Sopwith Camel seat (Brassin)
- 648660 Sopwith Camel Vickers Mk.I gun (Brassin)
- 648662 Sopwith Camel 20lb bomb carrier (Brassin)
- 648674 Sopwith Camel Rotherham air pumps (Brassin)
- 648676 Sopwith Camel Clerget engine (Brassin)
- 3DL48038 Sopwith Camel SPACE (3D Decal Set)



Cat. No. 648659



Cat. No. 648662



Cat. No. 648660



Cat. No. 648674



Cat. No. 648676