

ProfiPACK edition



item No. 82175

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 šéfkonstruktera 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 podlaze 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 gyroskopický 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 konvenčnější než jeho koncepce. Trup byl vyroben z dřevěné příhradové konstrukce s drátěnými výztuhami. Boky kokpitu byly překližkové, 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 v „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 vyrábě-

nými 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 přídi, 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. Zjména Camely pocházející z výroby Ruston, Proctor byly ve srovnání s ostatními výrobci 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 působili 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 vzducholodí v letech 1917 a 1918. Některé z těchto 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.

Tato stavebnice: Sopwith Camel Comic

Jméno Comic bylo původně přiděleno letounům Sopwith Strutter konvertovaným na noční verzi u No. 78 (HD) Squadron. V případě Camelu bylo hlavním cílem takové úpravy zamezit oslepení pilota zášlehy od kulometů umístěných v trupu před ním. Proto byly trupové kulomety Vickers odstraněny a nahrazeny kulomety Lewis na baldachýnu horního křídla podobně, jako je měly montovány například Se.5a. Camely Comic měly ale montovány dvě zbraně. Aby je mohl pilot obsluhovat, byl jeho kokpit posunut o jedno příhradové pole vzad a palivová nádrž byla přemístěna naopak vpřed, před kokpit. Závěsy Foster pro upevnění kulometů umožňovaly sklopení zbraní pro výměnu zásobníků za letu, také bylo možno jeden nebo oba kulomety zafixovat pro střelbu vzhůru. Camely Comic vznikaly konverzí standardních Camelů F.1 a byly označovány F.1/3. Velkého rozšíření ani obliby se ale nedočkaly. Většina pilotů preferovala i pro noční stíhání standardní verzi F.1 a zhruba stovka vyrobených Camelů Comic postupně od jednotek vymizela. Ze všech jednotek určených k nočnímu stíhání je jejich služba doložena pouze u No. 44 (HD) Sqn, No. 78 (HD) Sqn, No. 151 Sqn a No. 152 Sqn. Používaly se také u cvičných No. 189 Sqn nebo u australské No. 8 Sqn.



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. SYMBOLY

*

INSTRUKTION SINNBILDEN

*

SYMBOLES

*

記号の説明

OPTIONAL
VOLBA

BEND
OHNOUT

SAND
BROUST

OPEN HOLE
VYVRTAT OTVOR

SYMETRICAL ASSEMBLY
SYMETRICKÁ MONTÁŽ

REMOVE
ODRÍZNOUT

REVERSE SIDE
OTOČIT

APPLY EDUARD MASK
AND PAINT
POUŽIT EDUARD MASK
NABARVIT

PARTS

*

DÍLY

*

TEILE

*

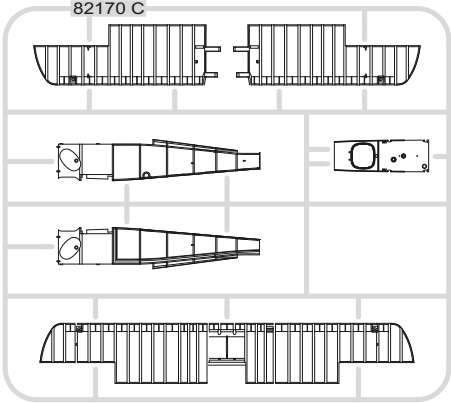
PIÈCES

*

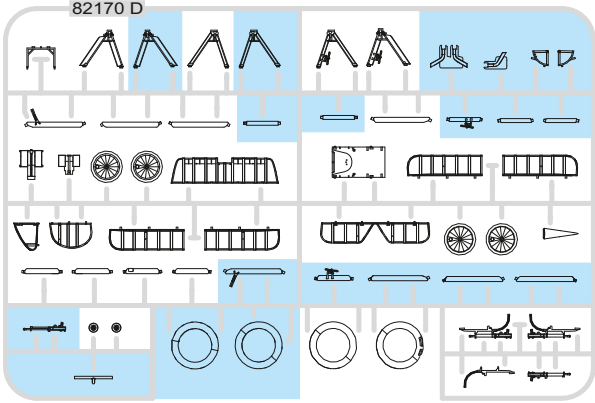
部品

PLASTIC PARTS

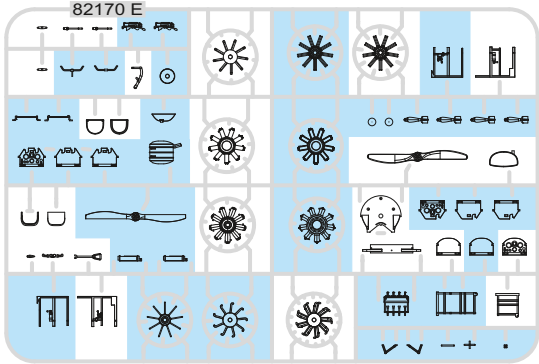
C>



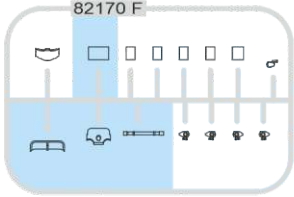
D>



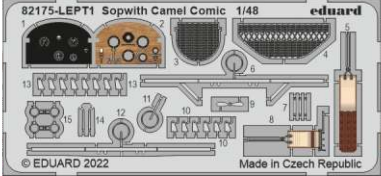
E>



F>



PE - PHOTO ETCHED DETAIL PARTS



-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

*

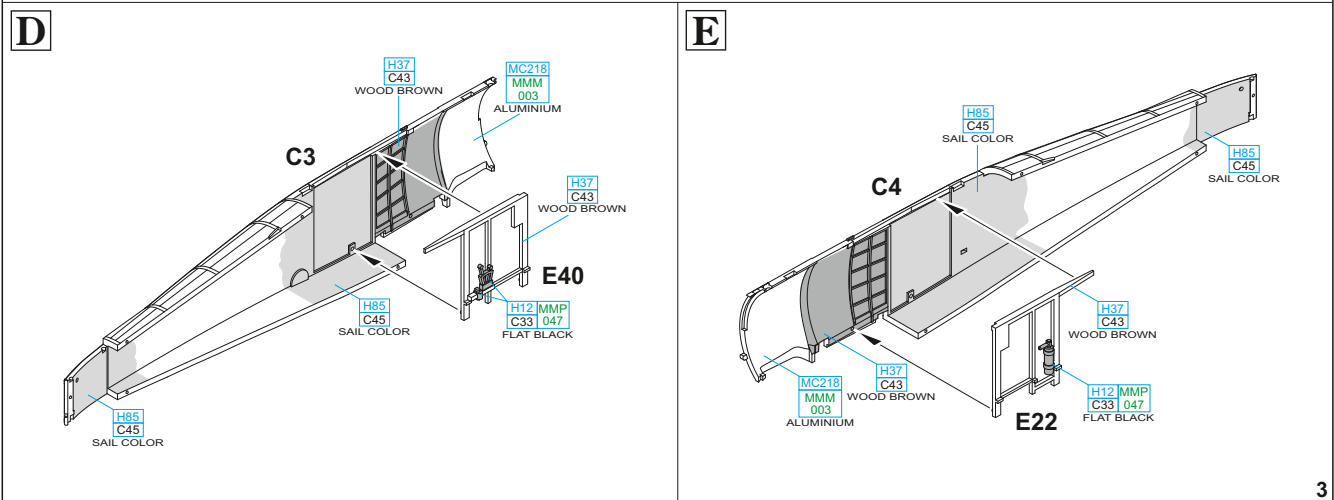
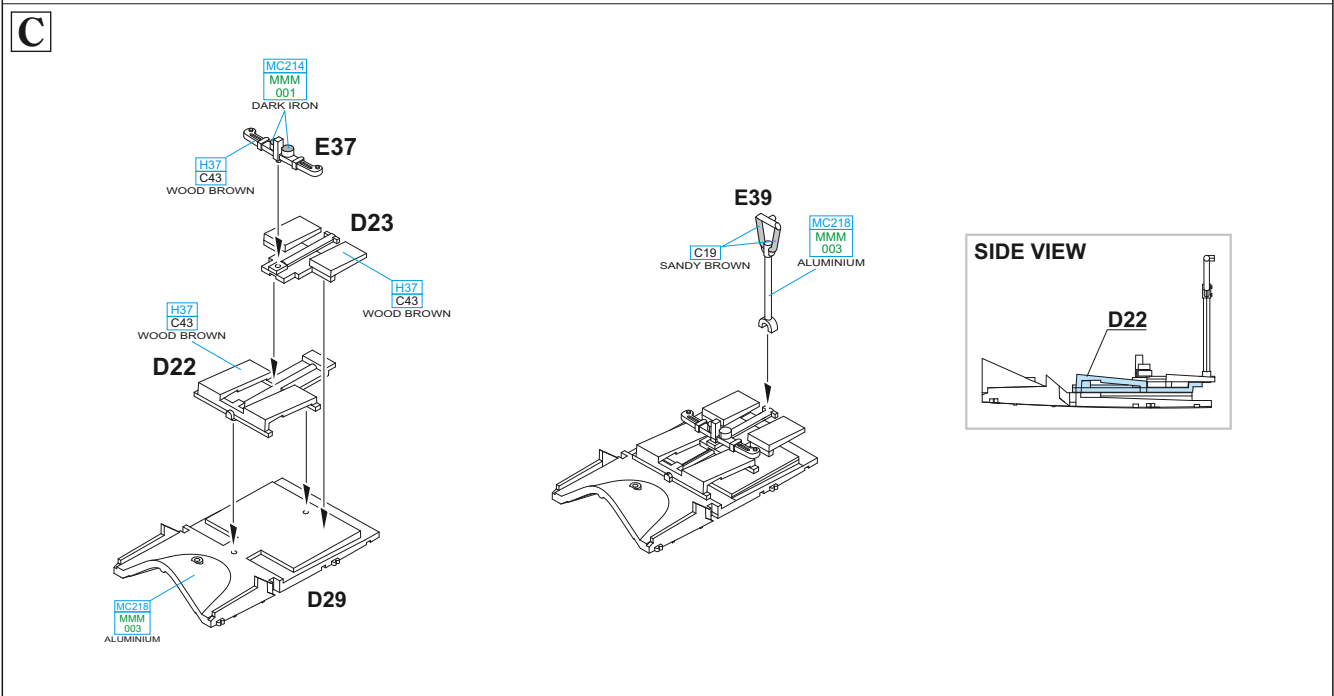
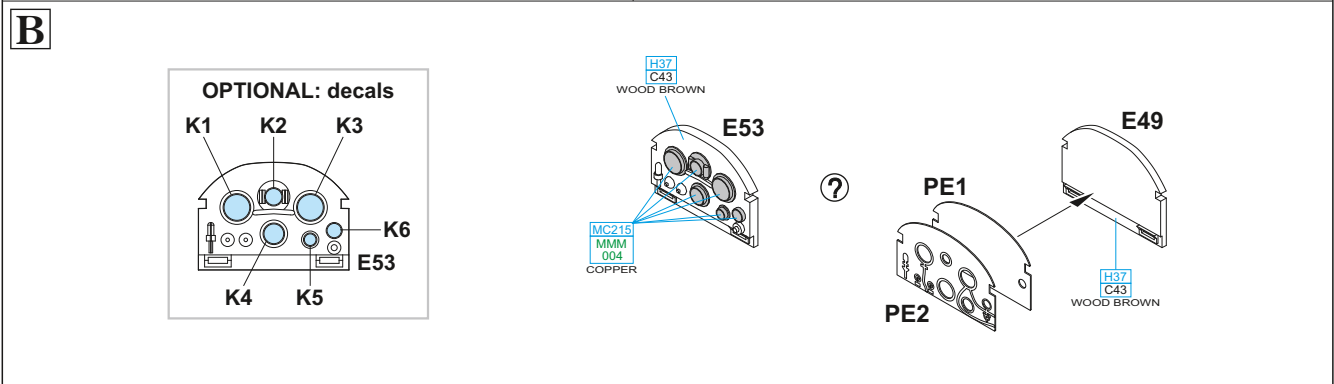
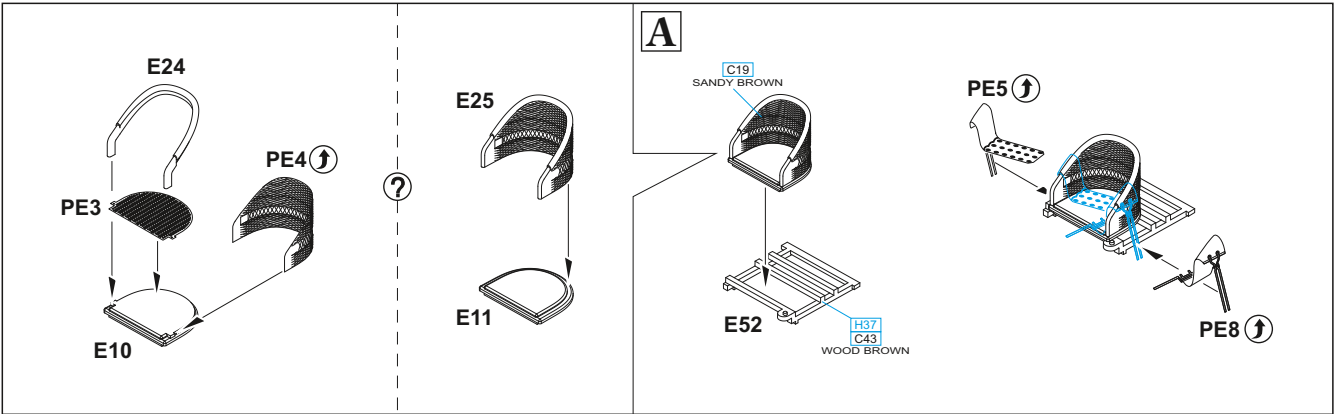
PEINTURE

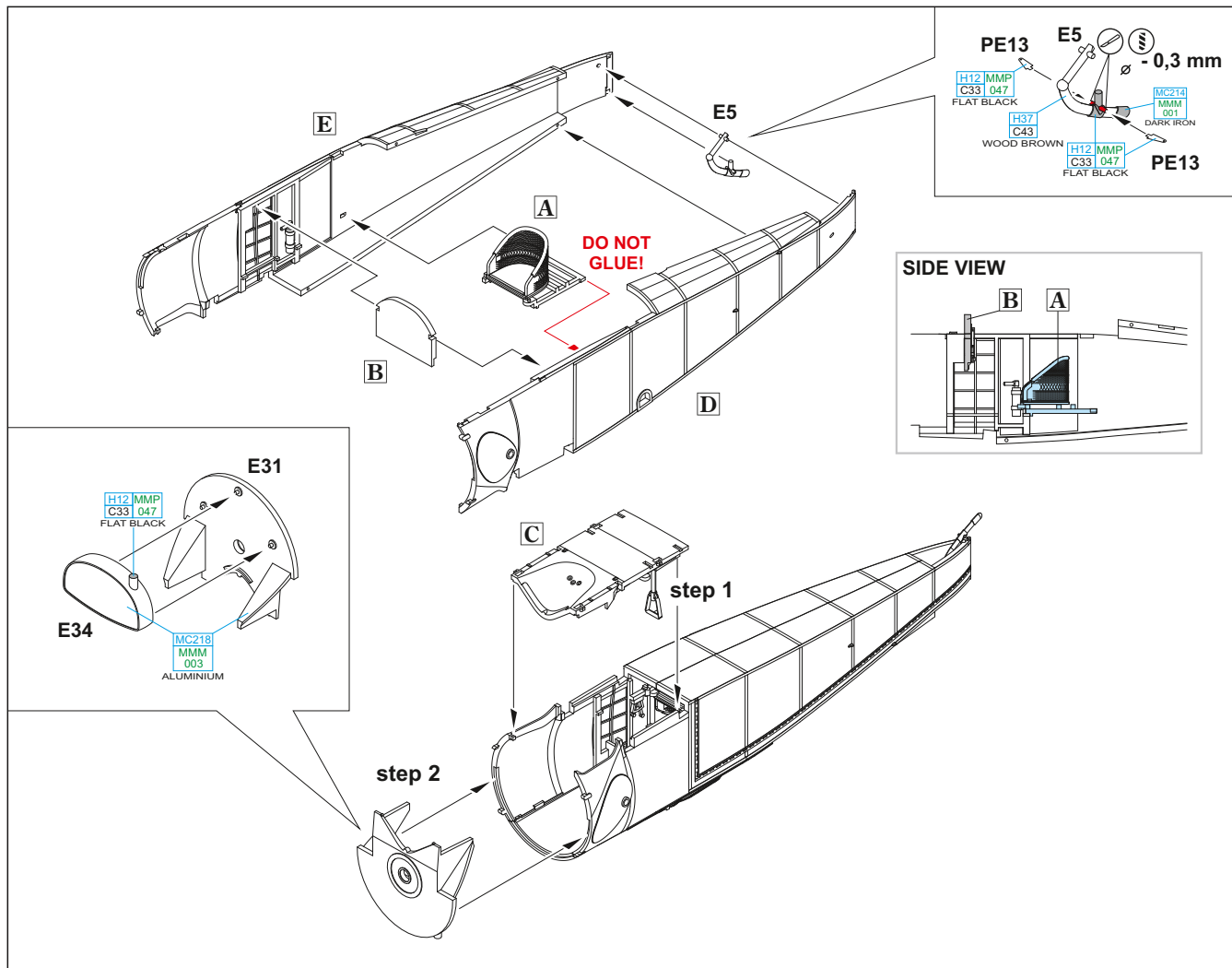
*

色

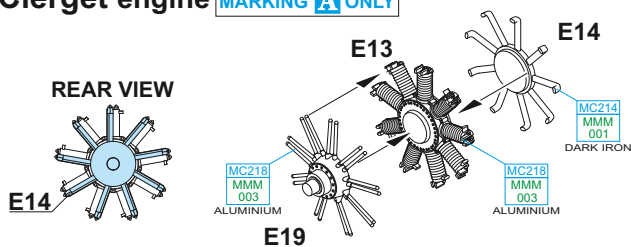
GSI Creos (GUNZE)		MISSION MODELS	
AQUEOUS	Mr.COLOR	PAINTS	
H8	C8		SILVER
H11	C62	MMP-001	FLAT WHITE
H12	C33	MMP-047	FLAT BLACK
H15	C65		BRIGHT BLUE
H25	C34		SKY BLUE
H37	C43		WOOD BROWN
H47	C41	MMP-012	RED BROWN
H51	C11	MMP-063	LIGHT GULL GRAY
H78	C38		OLIVE GREEN
H83	C32		DARK GRAY (2)
H85	C45		SAIL COLOR
H90	C47		CLEAR RED

GSI Creos (GUNZE)		MISSION MODELS	
AQUEOUS	Mr.COLOR	PAINTS	
H94	C138		CLEAR GREEN
H309	C309	MMP-031	GREEN
H326	C326		BLUE
H327	C327	MMP-101	RED
H338	C338	MMP-116	LIGHT GRAY
	C19		SANDY BROWN
Mr.METAL COLOR		METALLICS	
MC214		MMM-001	DARK IRON
MC215		MMM-004	COPPER
MC218		MMM-003	ALUMINIUM
Mr.COLOR SUPER METALLIC		METALLICS	
SM201		MMC-001	SUPER FINE SILVER 2

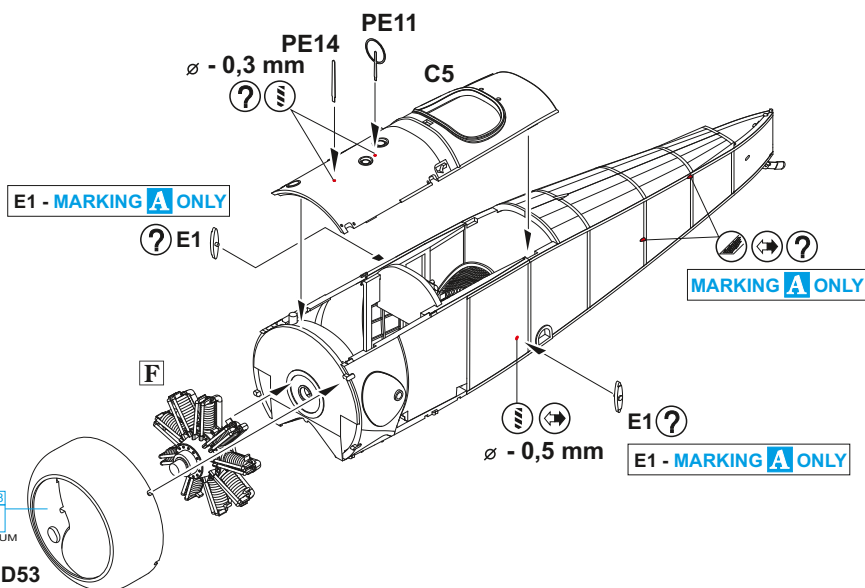
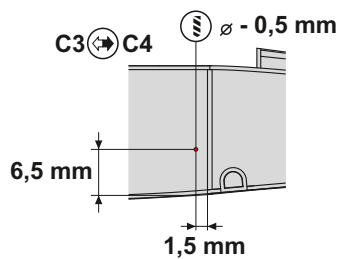
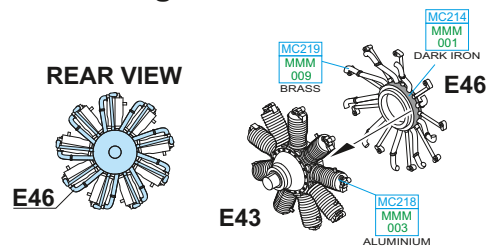


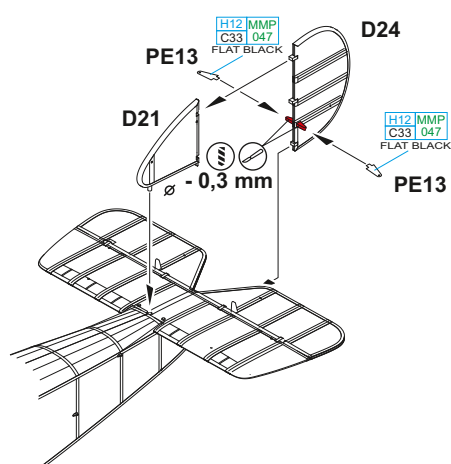
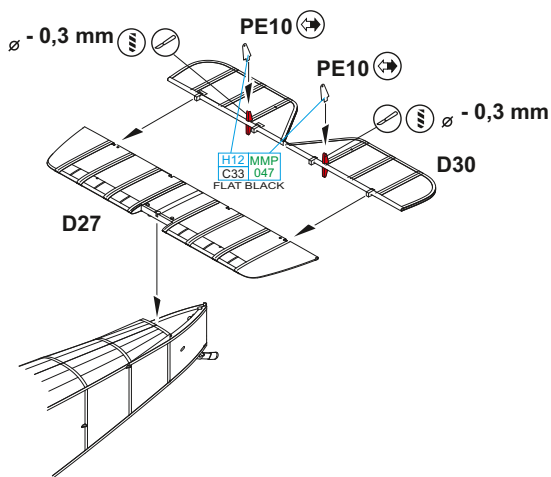


F Clerget engine MARKING A ONLY

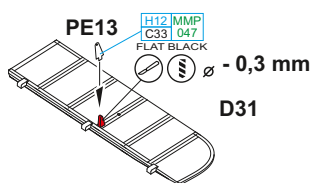


Le Rhône engine

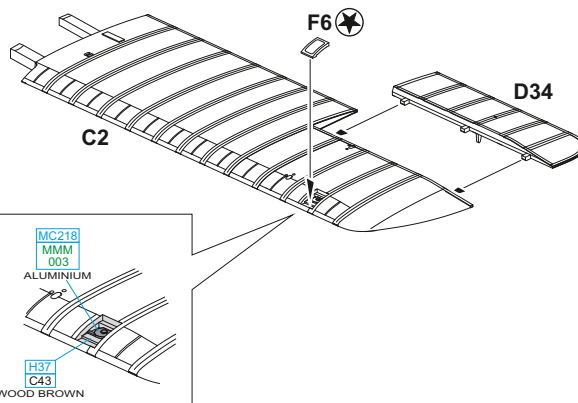
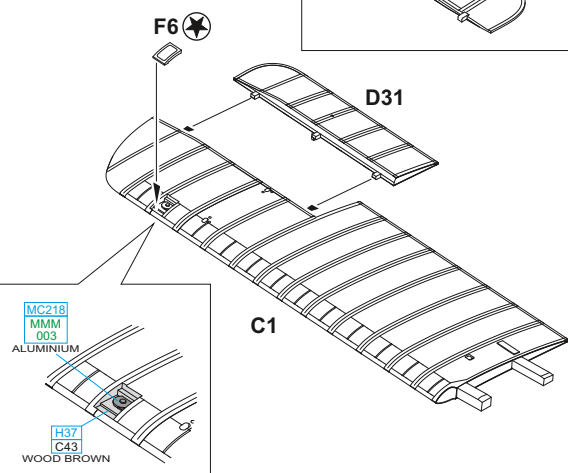
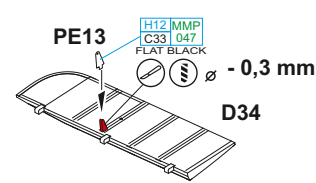




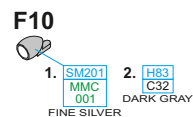
G



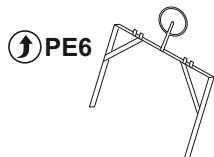
H



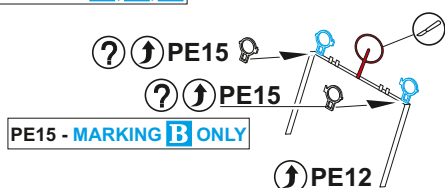
F10 - MARKINGS A, C, D, E ONLY



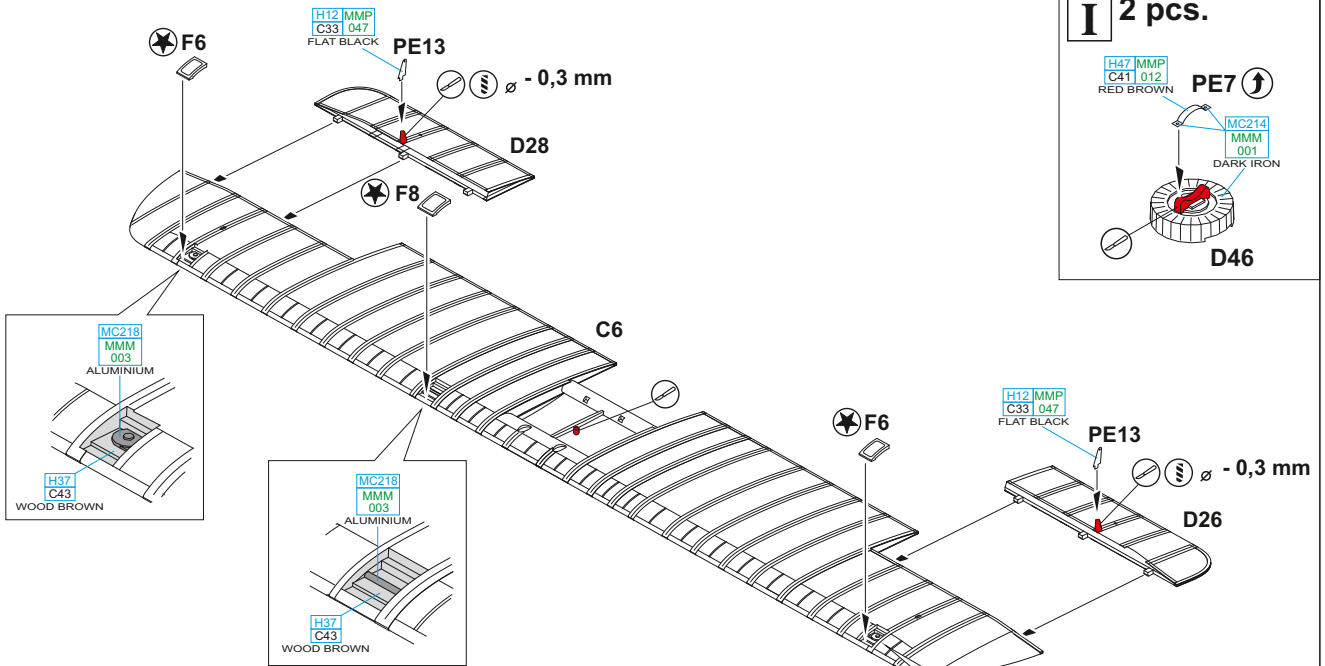
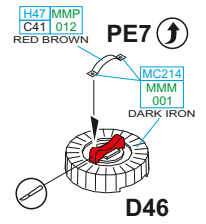
MARKINGS C, D, E



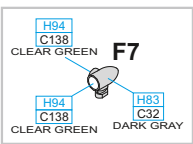
MARKINGS A, B, F



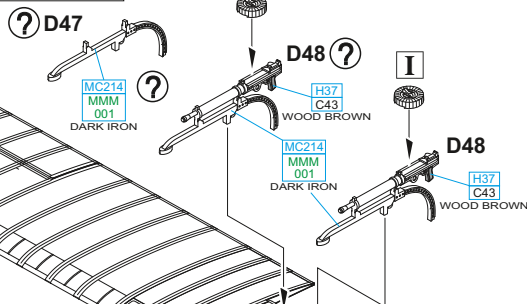
I 2 pcs.



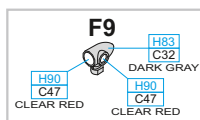
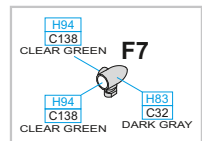
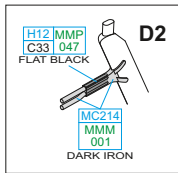
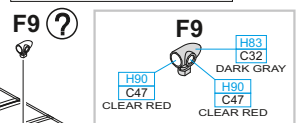
F7 - MARKING C ONLY

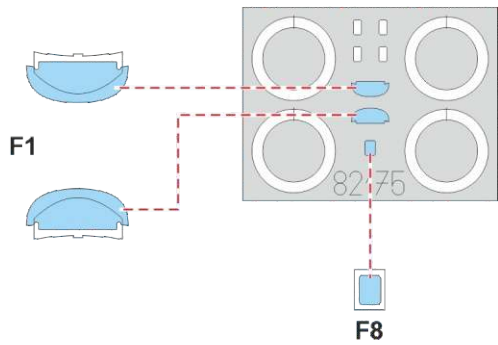
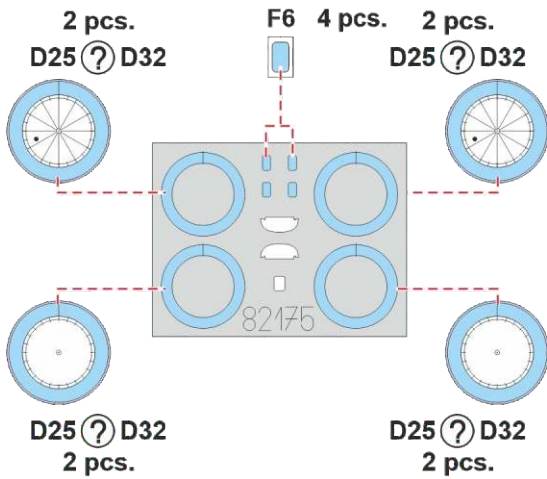
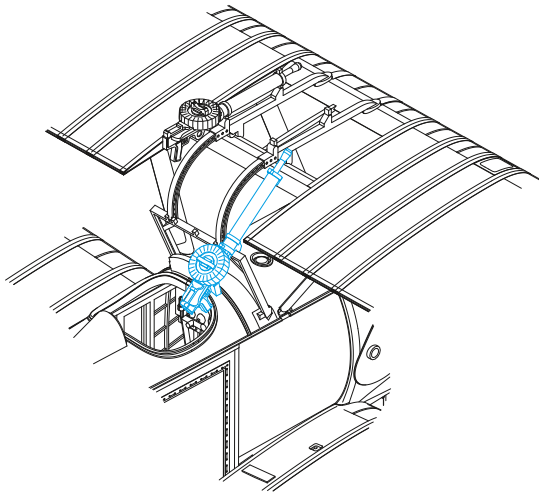
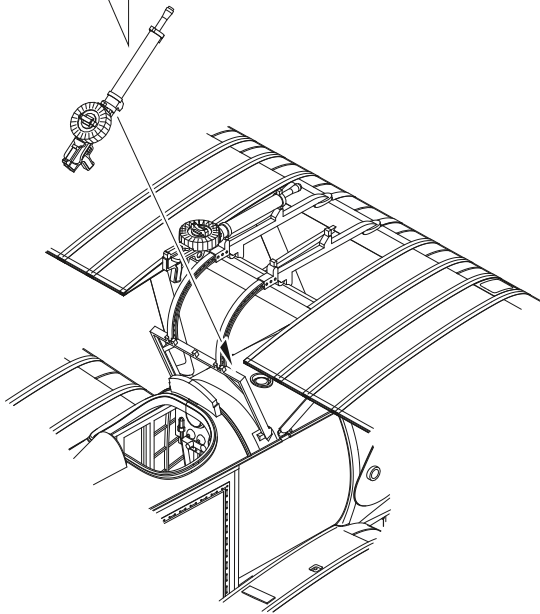
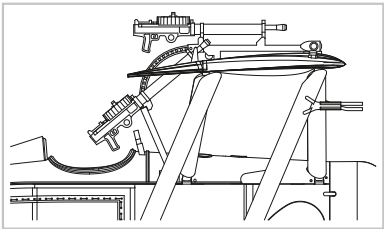
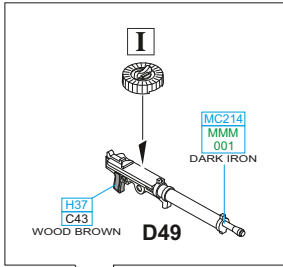


D47 - MARKINGS C, D, E ONLY



F9 - MARKING C ONLY



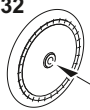


D25 - MARKINGS B, F
D32 - MARKINGS A, C, D, E

D3 - MARKINGS A, B, D, E
D7 - MARKINGS C, F

D25 ? D32

D7



?

D3

E47

?

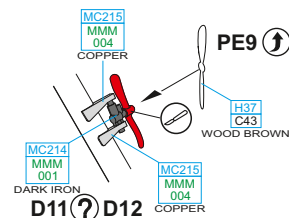
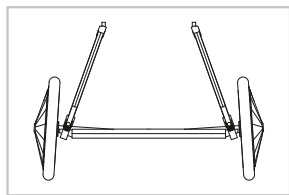
D11

D11 - MARKINGS C, F
D12 - MARKINGS A, B, D, E

D12

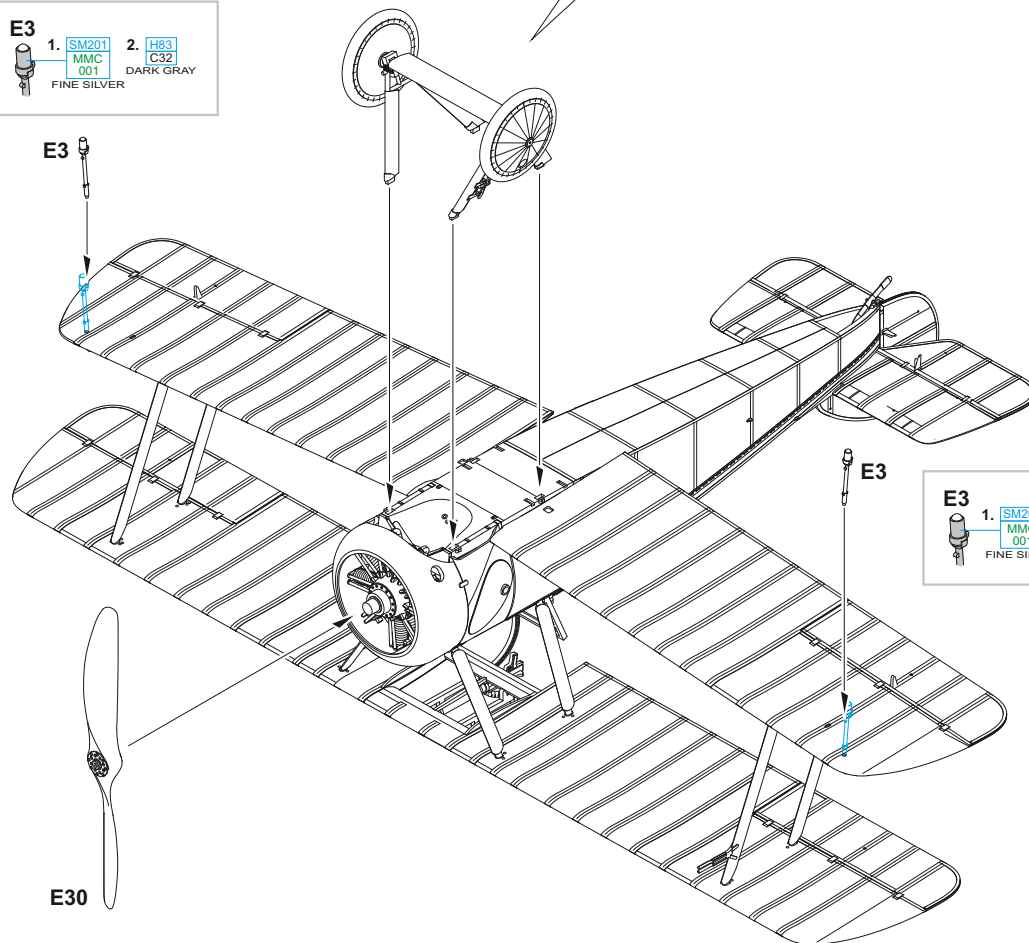
D25 ? D32

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



E3
1. SM201
MMC
001
FINE SILVER
2. H83
C32
DARK GRAY

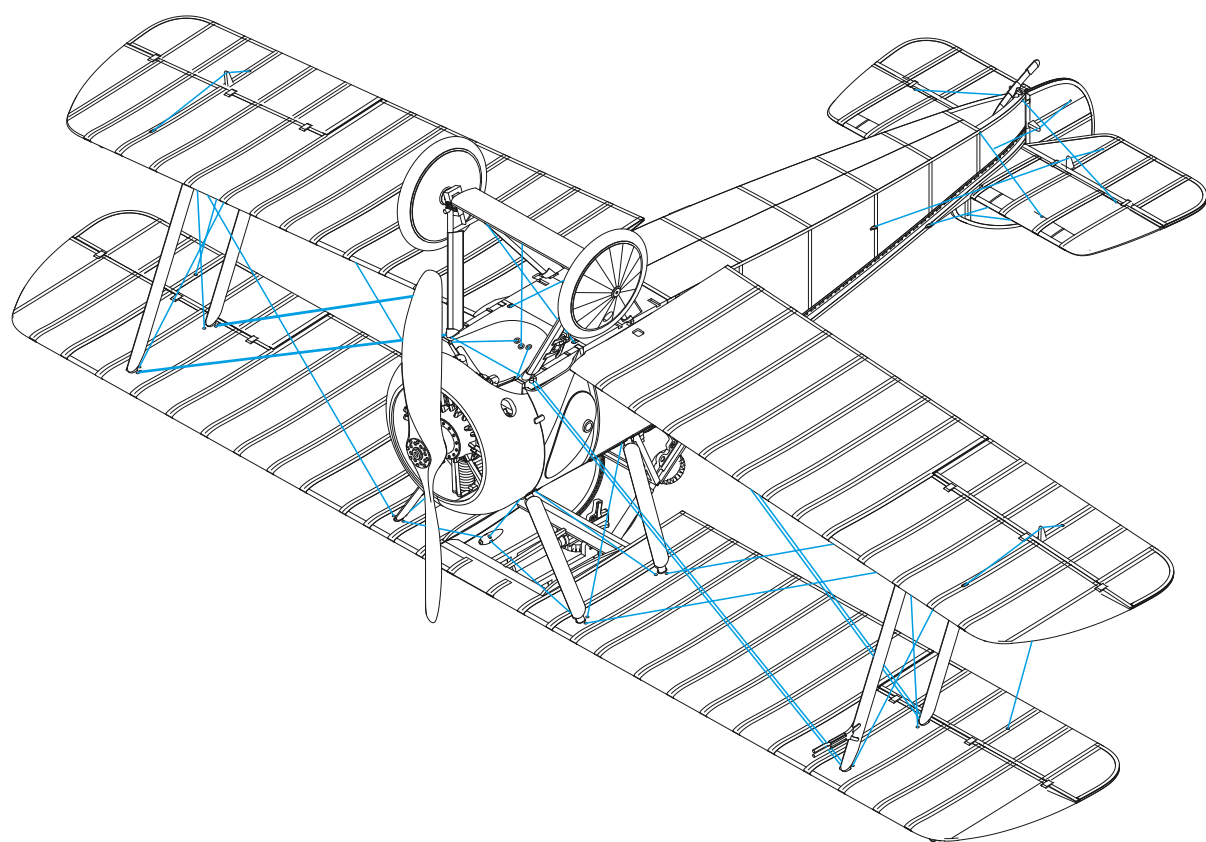
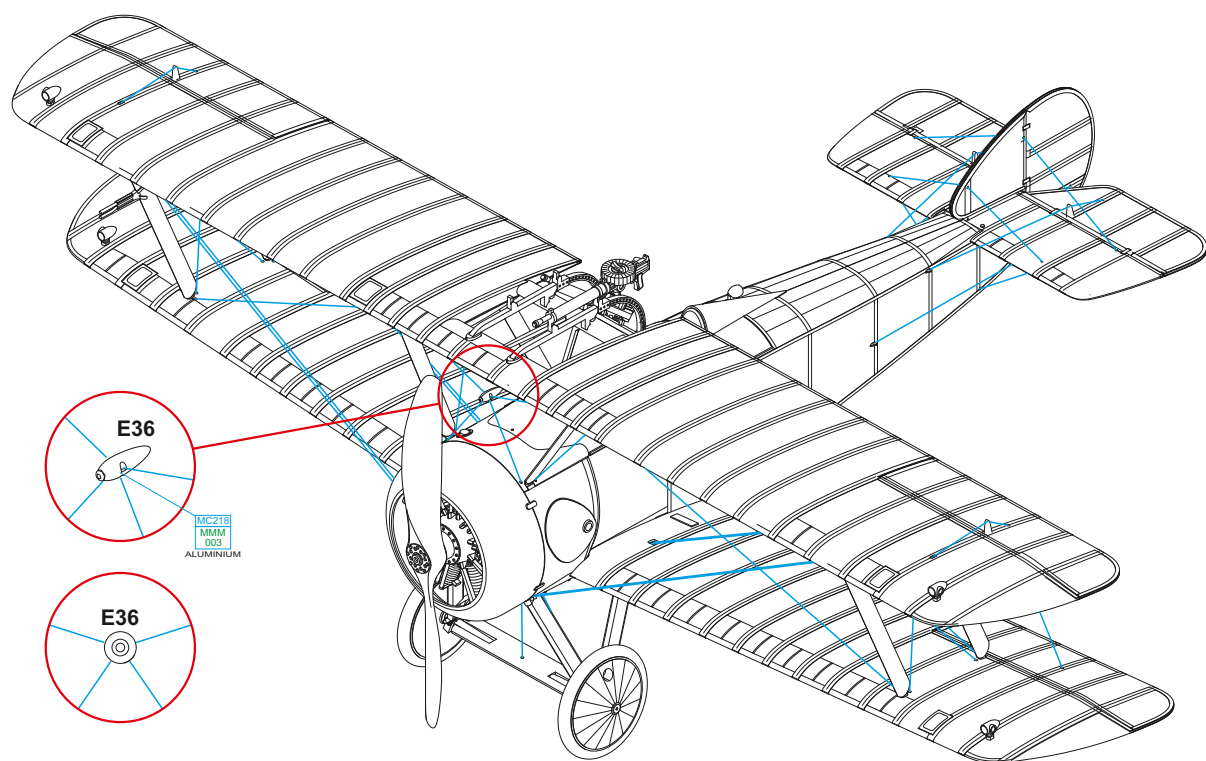
E3



E3

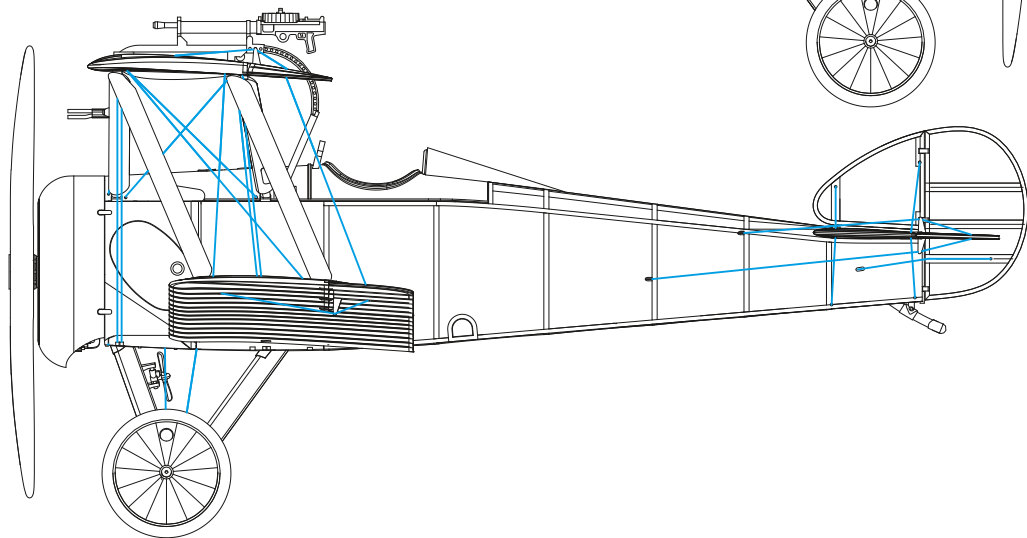
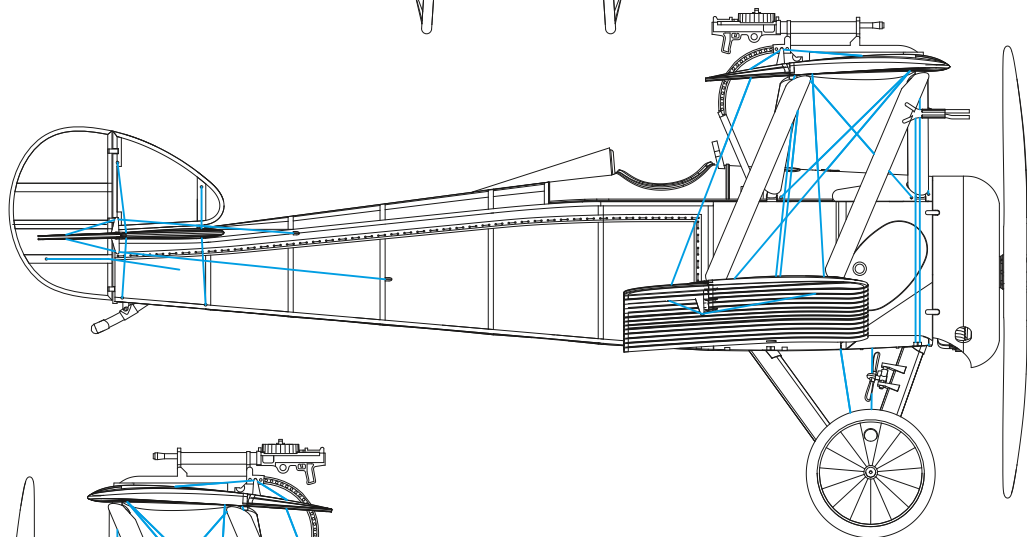
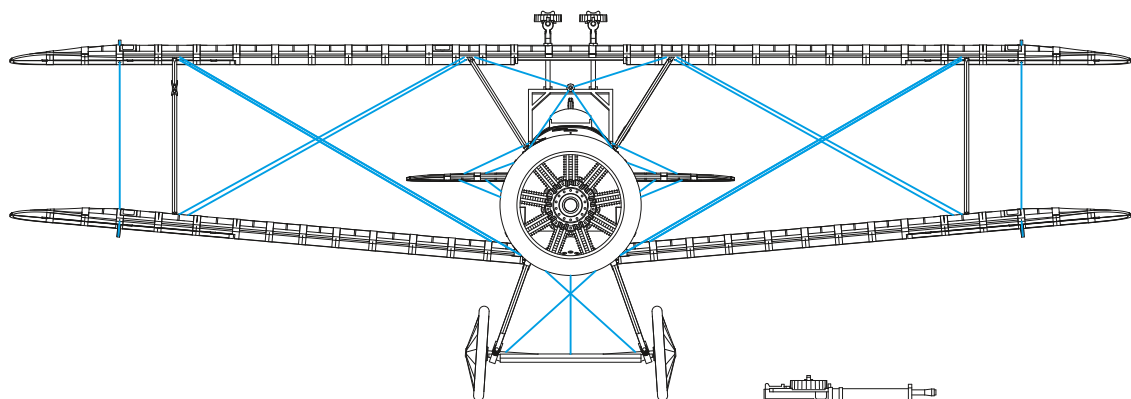
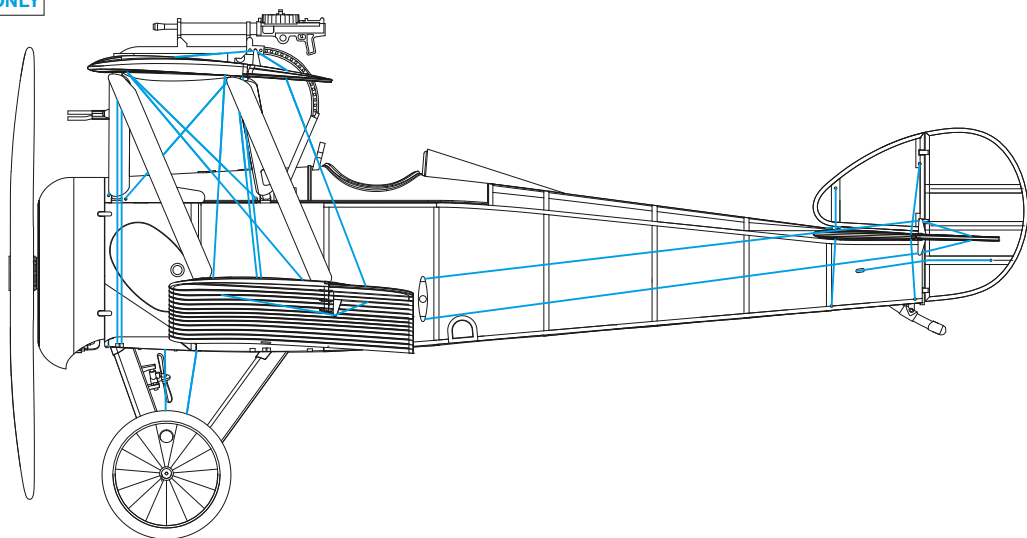
E3
1. SM201
MMC
001
FINE SILVER
2. H83
C32
DARK GRAY

E30



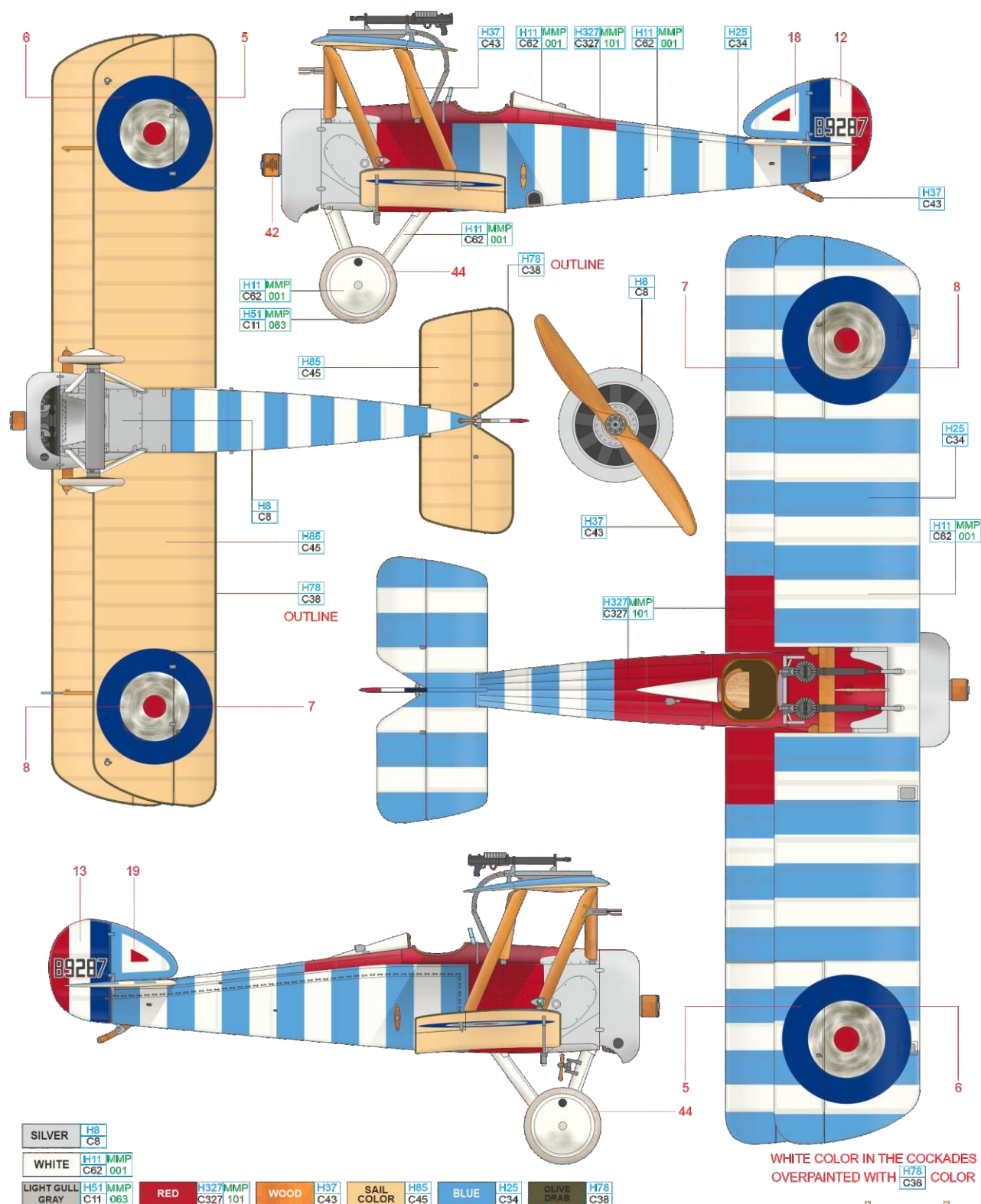
RIGGING DIAGRAM

MARKING **A** ONLY



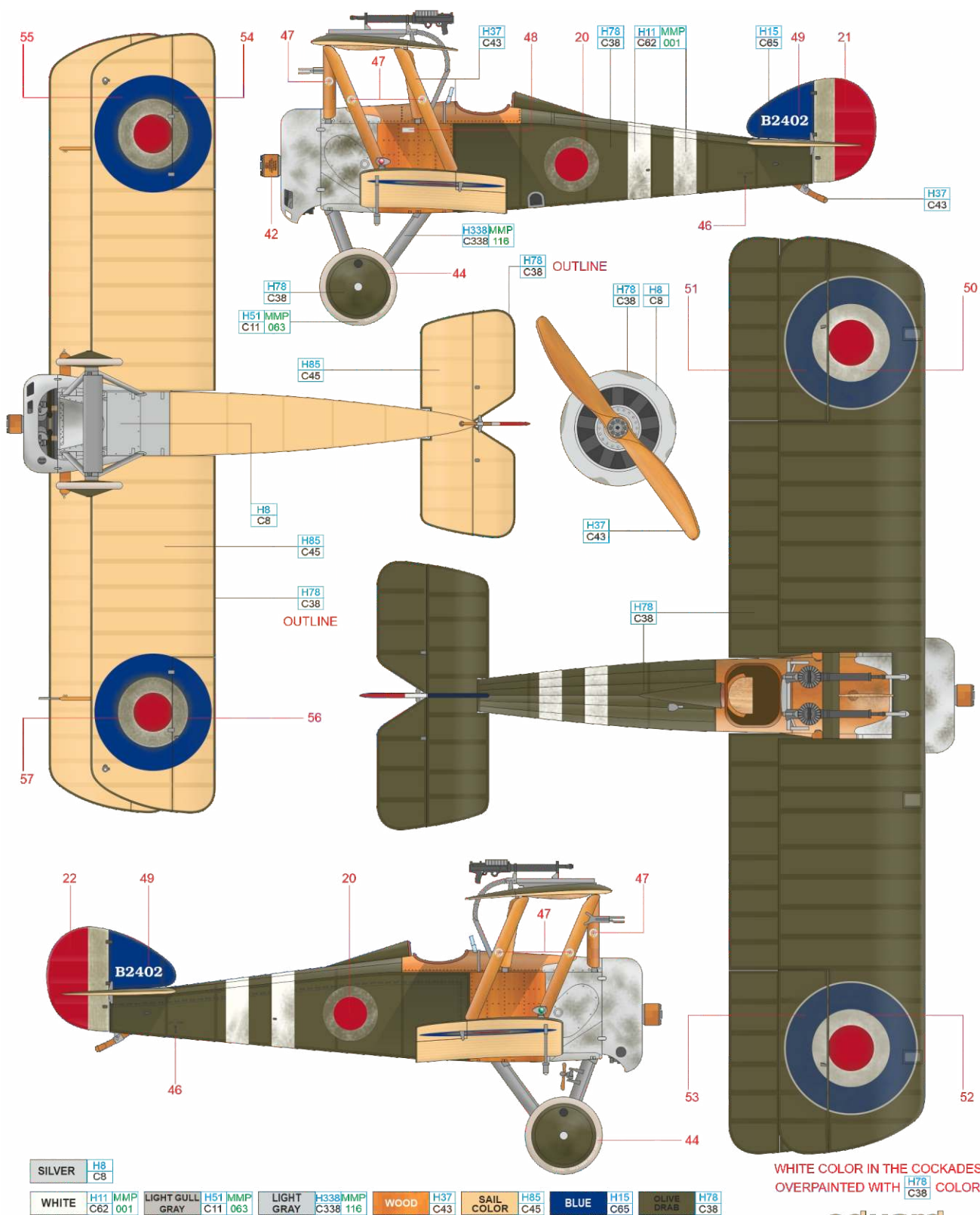
A B9287, No. 78 (HD) Squadron, Sutton's Farm, Velká Británie, jaro 1918

Vyroben u firmy Boulton & Paul jako standardní Camel F.1 v rámci objednávky z 2. srpna 1917. Letouny této série byly většinou vybaveny motorem LeRhône 9J 110 hp, některé ale dostaly Clerget 9B 130 hp. B9287 byl následně konvertován na F.1/3 Comic a zařazen do služby u No. 78 Squadron operující z letiště Sutton's Farm. Podobně jako některé další stroje této jednotky (např. letoun Capt. Luxmoora) obdržel světle modré zbarvení, doplněné navíc bílými pruhy. Z dostupných fotografií není známo, zda byly pruhované i spodní plochy, přikládáme se k jejich ponechání v barvě plátna. Možnost jejich nátěru modrou, bílou nebo oběma barvami však nelze vyloučit. Střední část trupu, hřbet za kokpitem i horní plocha spodního křídla až ke třetímu žeburu byly zbarveny jednotnou tmavou barvou, pravděpodobně červenou, další možností by mohla být černá. Účel zbarvení části spodního křídla touto barvou zůstává nejasný. Kokardy na křídlech měly minimálně shora mírně ztmavené bílé pole, zřejmě zelenou, ale možná že modrou barvou. S tímto pestrým zbarvením sloužil B9287 zřejmě pouze k cvičným letům, pro bojové použití letoun následně dostal zelený nátěr. Pravděpodobně k tomu ale došlo až u No. 44 Squadron. Tam s ním v květnu při startu havaroval Lt. H. J. L. Taylor. Pilot byl vážně zraněn, letoun odepsán.



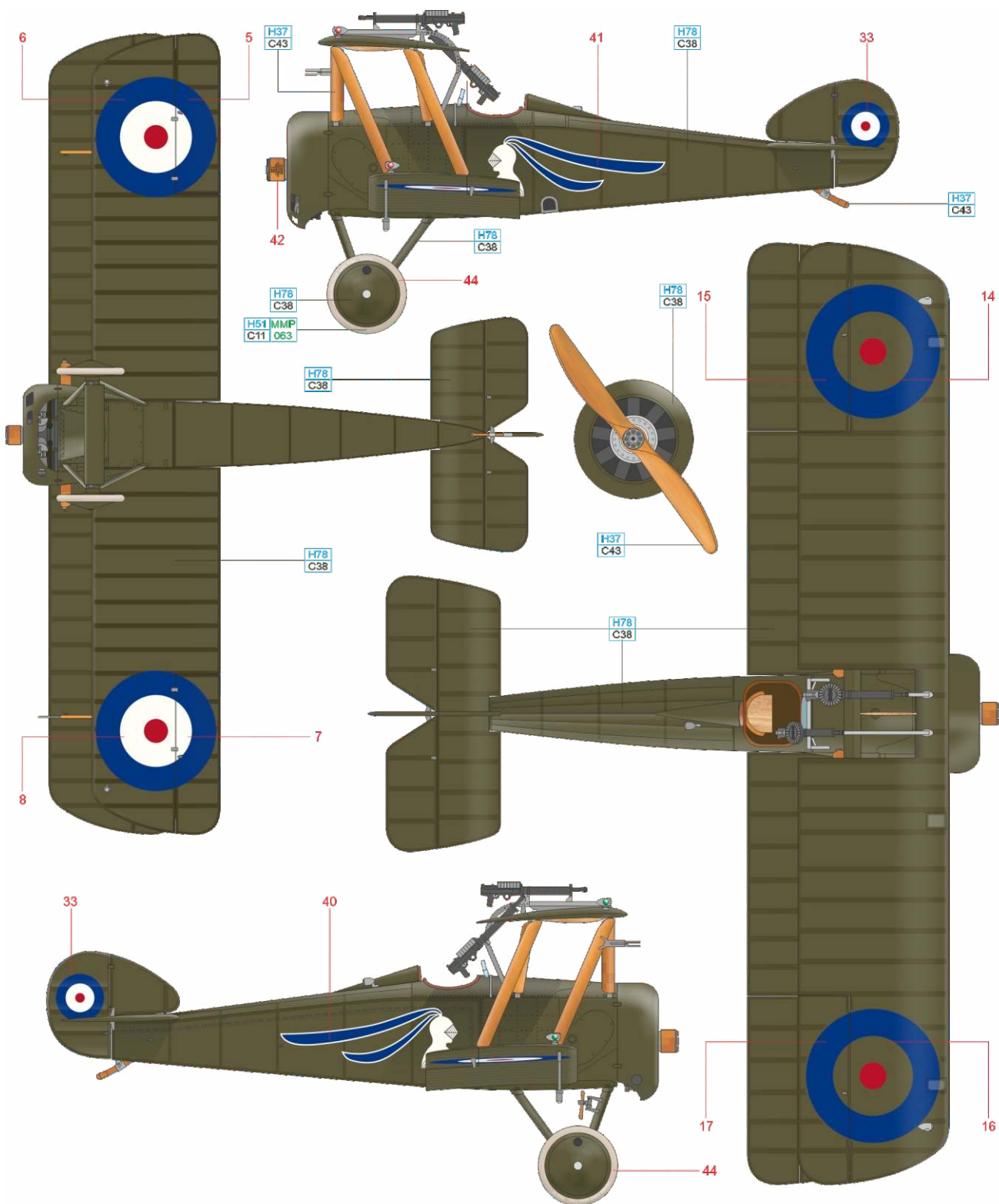
B B2402 No. 44 (HD) Squadron, B Flight, Hainault Farm, Velká Británie, leden 1918

Původně se jednalo o Camel verze F.1 z továrny Ruston Proctor. Záhy byl přestavěn na F.1/3 Comic a sloužil u No. 44 (HD) Squadron, která byla zformována 24. července 1917 na letišti Hainault Farm jako jednotka pro obranu Londýna. S BZ402 létal Capt. George Henry Hackwill, který měl na kontě dva sestřely z dob, kdy létal u No. 22 Squadron s FE2b. Po období, kdy sloužil jako instruktor, byl přidělen k No. 44 (HD) Squadron jako velitel roje (Flight Commander). V noci z 28. na 29. ledna sestřelil u Wickfordu (Essex) ve spolupráci s Lt. Charlesem Chaplinem Banksem (letěl s B3827) Gothu G.V sériového čísla 938/16. Hackwill, který pocházel z Langtree v Devonu, později létal na konvenčních Camelech ve Francii jako velitel roje u 54. perutě. Tam zvýšil počet svých vítězství na devět a obdržel vyznamenání Military Cross. Jeho letoun měl silně modifikované kokardy na trupu. Modré pole bylo zcela zatřeno, červený střed měl zvětšený průměr a ztmavené, ale prosvítající bílé pole. Stejně byly zřejmě upraveny horní výsostné znaky. Podoba kokard na křídlech je rekonstrukcí podle jiných známých strojů. Kovová část přídě byla zřejmě mírně ztmavena fleky zelené barvy.



C No. 44 (HD) Squadron, C flight, Hainault Farm, Velká Británie, říjen 1918

Comic neznámého výrobního čísla sloužil u No. 44 Squadron, konkrétně u jejího roje C (C Flight). Původně měly stroje No. 44 (HD) Squadron označení bílými čísly, ta však byla po zařazení k nočním stíhacím jednotkám přetřena, upraveno bylo také výsostné označení. Tento letoun dostal nestandardní malou kokardu na směrové kormidlo, namísto trupových kokard byl namalován po obou stranách znak v podobě hlavy rytíře v přilbici s chocholem. U No. 44 (HD) Squadron sloužilo celkem 13 Camelů Comic (B2402, B2517, B3815, B3816, B3827, B3852, B4614, B5192, B5206, B5411, B5412, B9287, C6712). Kresba rytíře byla znakem roje C.

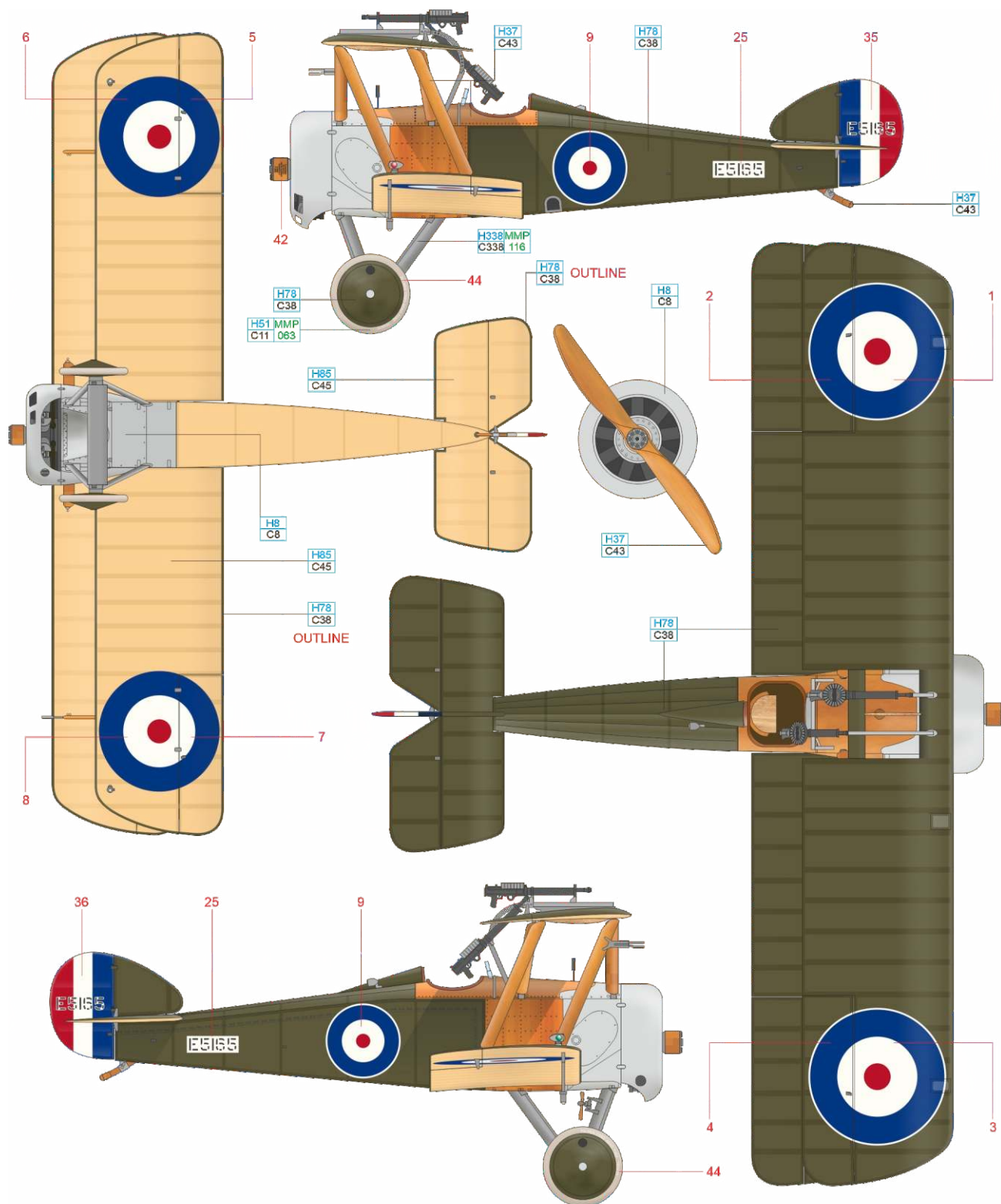


LIGHT GULL GRAY H51 MMP C11 063 WOOD H37 C43 OLIVE DRAB H78 C38

eduard

D E5165 No. 8 (Training) Squadron AFC, Leighterton, Velká Británie, září 1918

Tento Camel byl vyroben jako standardní verze F.1 s motorem LeRhône u firmy Portholme Aerodrome. Následně byl konvertován a přidělen k výcvikové jednotce No. 8 (Training) Squadron Australian Flying Corps bázející na základně Leighterton. Jednalo se o jednu ze čtyř výcvikových squadron australského letectva (No. 5; 6; 7; 8) a služba u nich nebyla pro piloty ani letouny tak snadná a bezpečná, jak by se mohlo zdát. Podle statistik zničil v průměru každý pilotní žák šest podvozků a dva kompletní letouny... Na konci války čítaly australské ztráty při výcviku 25 letců. Všichni jsou pochováni na hřbitově nedaleko Leightertonu.

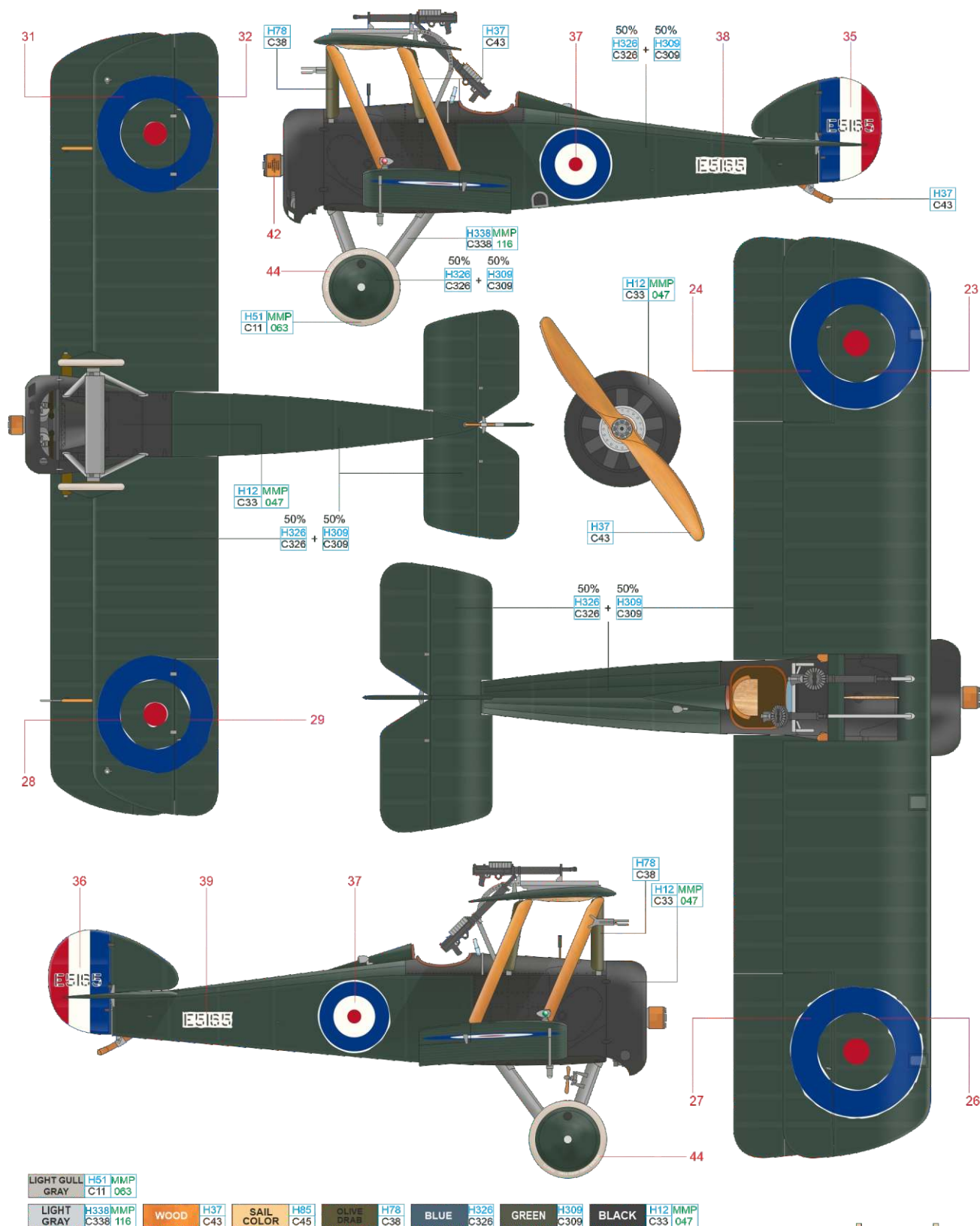


SILVER	H8 C8	LIGHT GULL GRAY	H51 MMP C11 063	LIGHT GRAY	H338 MMP C338 116	WOOD	H37 C43	SAIL COLOR	H85 C45	OLIVE DRAB	H78 C38
--------	----------	--------------------	--------------------	---------------	----------------------	------	------------	---------------	------------	---------------	------------

eduard

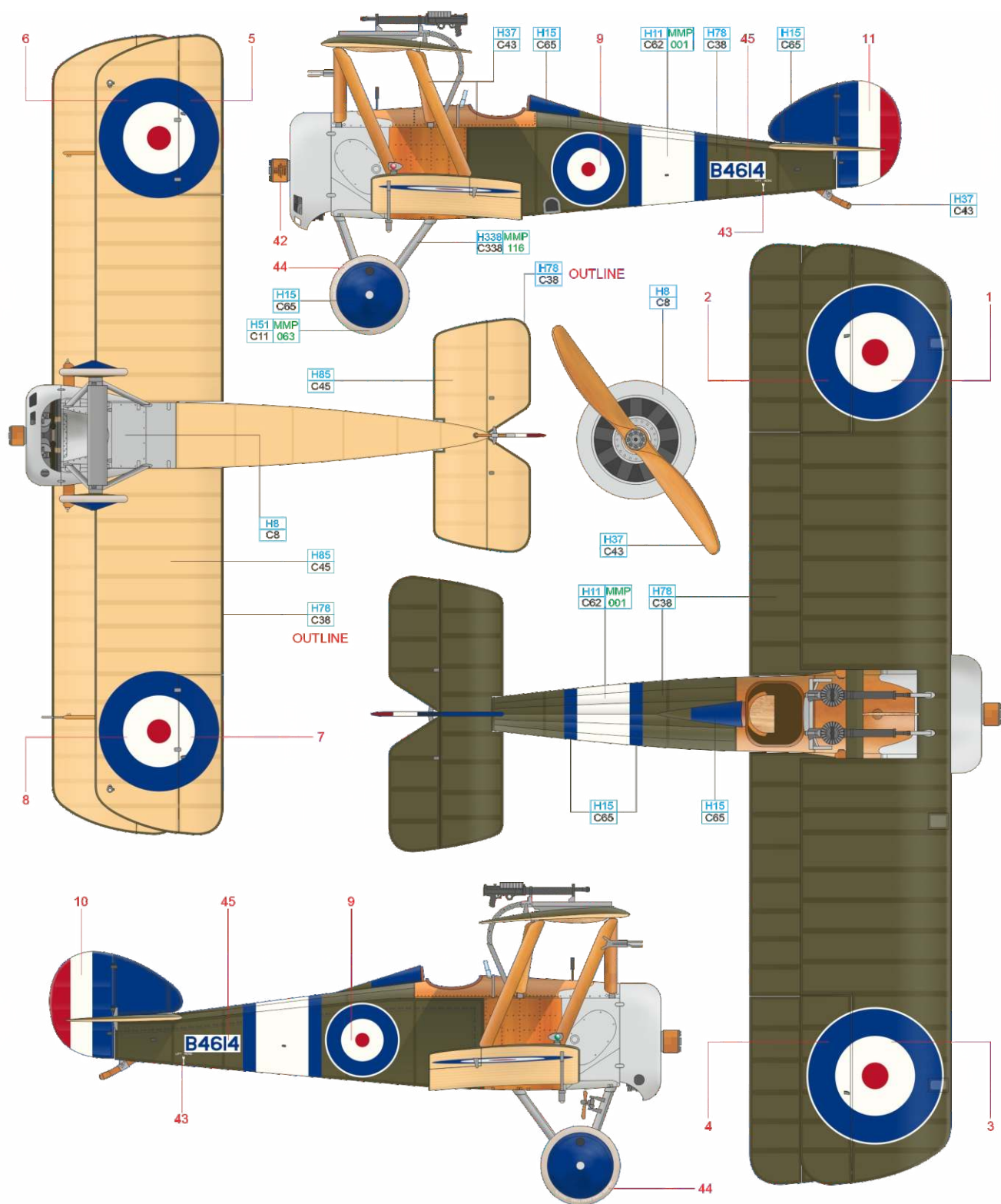
E E5165, Lt. L. C. Sheffield, No. 151 Squadron RAF, Vignacourt, Francie, září 1918

Comic E5165 byl od No. 8 (Training) Squadron AFC předán k No. 151 Squadron, která byla zformována teprve 12. června 1918 jako první ofenzivní noční stíhací jednotka. Vytvořily jí tři roje, po jednom od No. 44, No. 78 a No. 112 Sqn, velení se ujal major Murlis-Green. Jejím úkolem bylo napadat německé noční bombardéry již ve Francii. E5165 tam od 13. 9. sloužil společně s E5164 také ke zkouškám nového nočního zbarvení za použití barvy NIVO (Night Invisible Varnish Oxfordness). Nouzové přistání 19. 9. v tomto případě zkoušky ukončilo, pilot Lt. L. C. Sheffield vyvázl bez zranění. Poškozený letoun byl dopraven 20. 9. do Aircraft Service Depot k opravě, 2. 10. 18 byl ale vyřazen. V době zkoušek měl zachovány trupové a zřejmě i křídelní kokardy, jejich okraje však nesly stopy nepravidelnosti kvůli nedbalému přetření letounu. Tmavá před byla buď černá, nebo také v barvě NIVO. Tato barva nakonec nebyla během války operačně používána, stala se však standardem zbarvení poválečných nočních bombardovacích letounů RAF. Její používání bylo ukončeno v polovině třicátých let.



F B4614, No. 44 (HD) Squadron, B flight, Hainault Farm, Velká Británie, únor 1918

Tento Comic byl vyroben jako standardní Camel F.1 u firmy Portholme Aerodrome a následně konvertován. U No. 44 (HD) Squadron sloužil od 16. února 1918, hned druhého dne se účastnil noční Anti-Gotha patroly, letoun pilotoval Lt. R. G. H. Adams. Další operační let s tímto letounem je doložen z 19. května 1918, kdy letoun pilotoval Lt. W. E. Nicholson. Přestože sloužil tento Comic k nočním operačním letům, měl minimálně na trupu podle dostupných fotografií zachovány standardní kokardy i sériové číslo, které se na fotografii jeví jako modré, nikoli standardně černé. Podoba křídelních kokard je nejasná, mohly být standardní, jako ty trupové, nebo nějak ztmavené.



SILVER H8 C8

WHITE H11 MMP C62 001

LIGHT GULL GRAY H51 MMP C11 063

LIGHT GRAY H338 MMP C338 116

WOOD H37 C43

SAIL COLOR H85 C45

OLIVE DRAB H78 C38

BLUE H15 C65

eduard