



WEEKEND
edition

Mimořádně obratný, ale náročný na pilotáž. Takový byl Sopwith Camel, jeden z nejznámějších stíhacích letounů první světové války. 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 Smithe, 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 gyroskopický efekt rotačního motoru a vrtule, což ovládání letounu ještě více ztěžovalo. Oběti 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 centrolánu 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 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 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. Zejména 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 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 vzducholodí 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 (BR.1)

Camely s motorem BR.1 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 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. SYMBOL

*

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

PARTS

*

DÍLY

*

TEILE

*

PIÈCES

*

部品

PLASTIC PARTS

A>

82170 A

D>

82170 D

E>

82170 E

F>

82170 F

-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

*

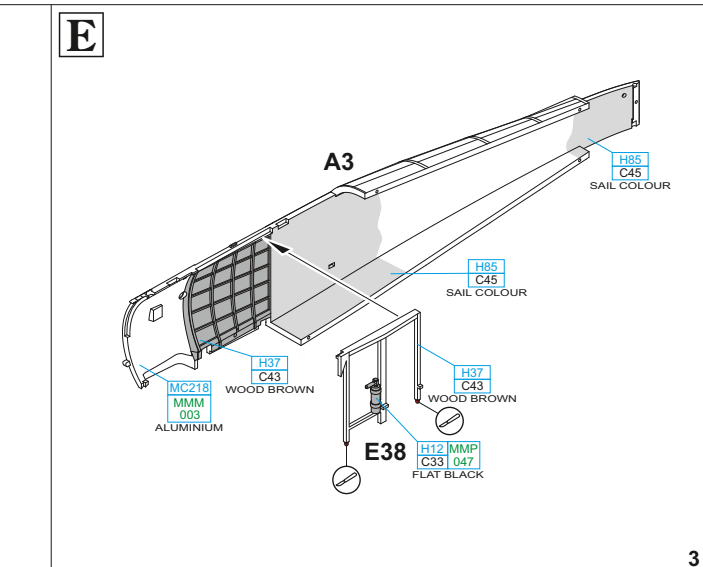
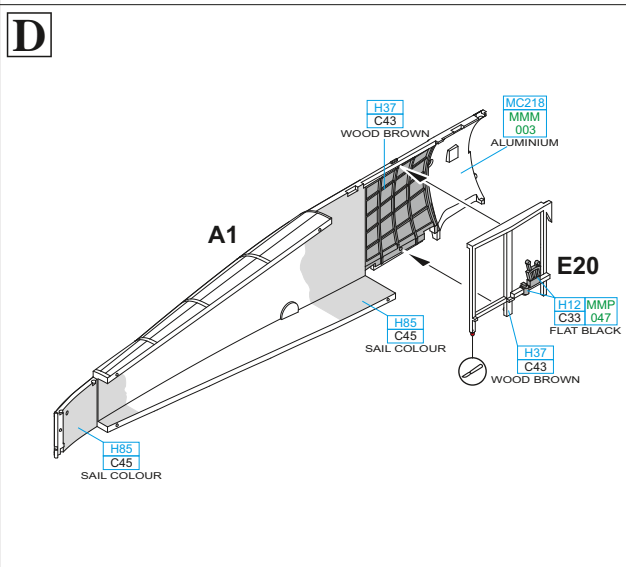
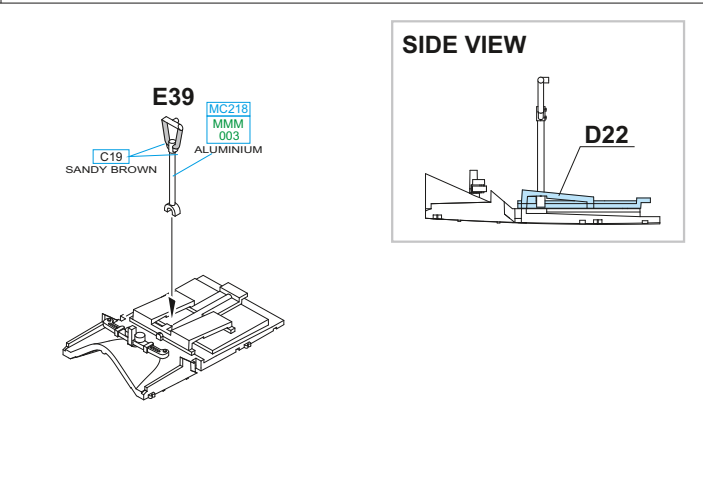
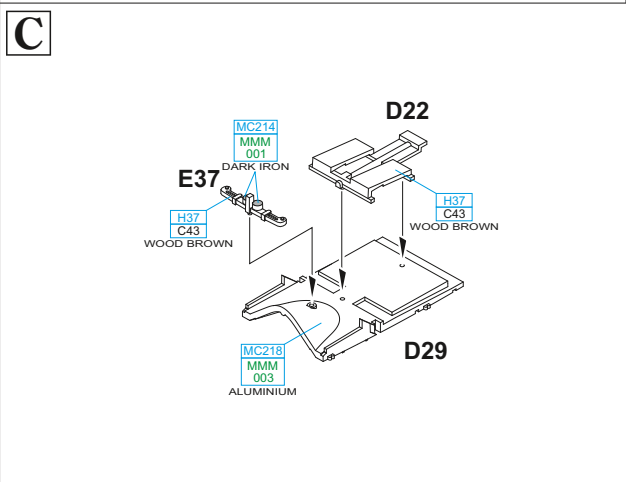
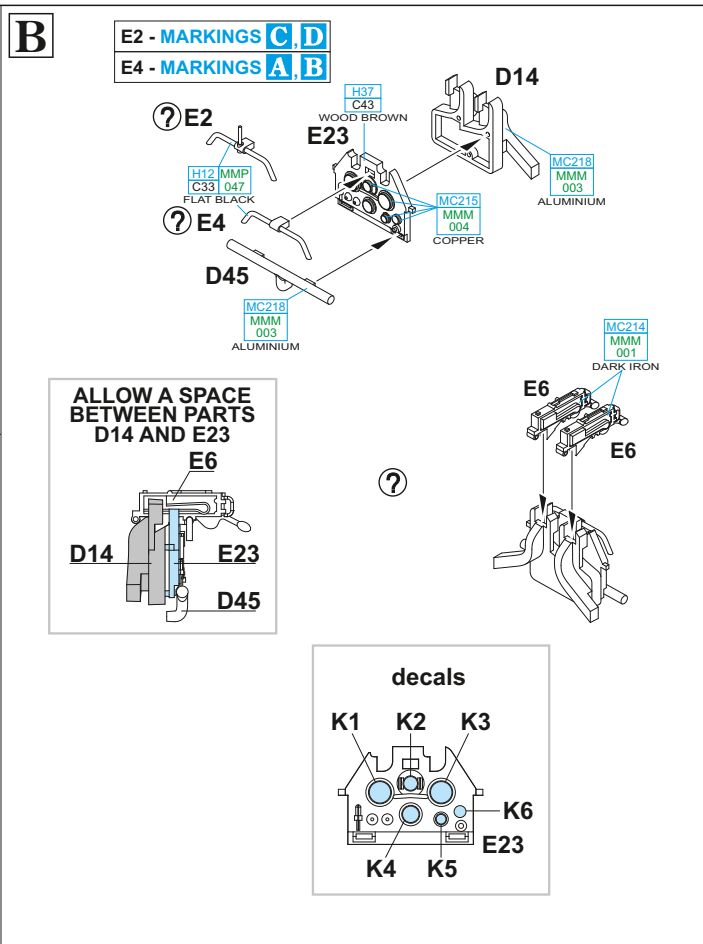
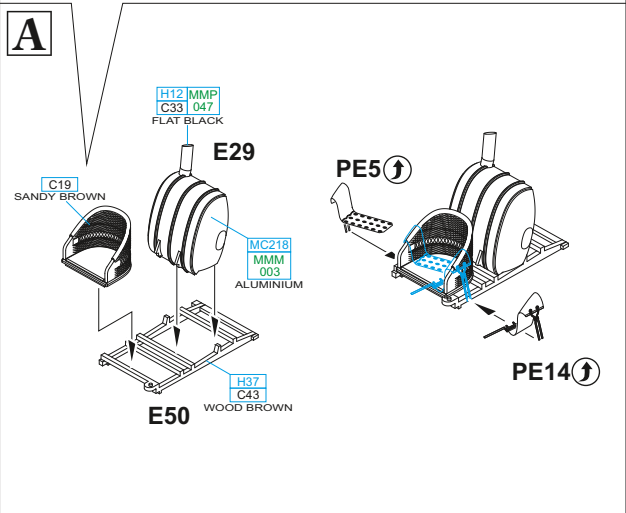
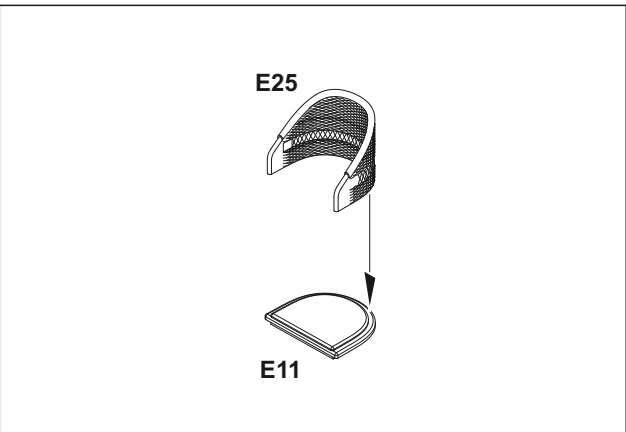
PEINTURE

*

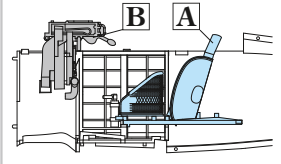
色

GSI Creos (GUNZE)		MISSION MODELS	
AQUEOUS	Mr.COLOR	PAINTS	
H4	C4	MMP-007	YELLOW
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

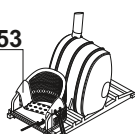
GSI Creos (GUNZE)		MISSION MODELS	
AQUEOUS	Mr.COLOR	PAINTS	
H53	C13		NEUTRAL GRAY
H78	C38		OLIVE GREEN
H85	C45		SAIL COLOR
H327	C327	MMP-101	RED
	C19		SANDY BROWN
Mr.METAL COLOR		METALLICS	
MC214		MMM-001	DARK IRON
MC215		MMM-004	COPPER
MC218		MMM-003	ALUMINIUM



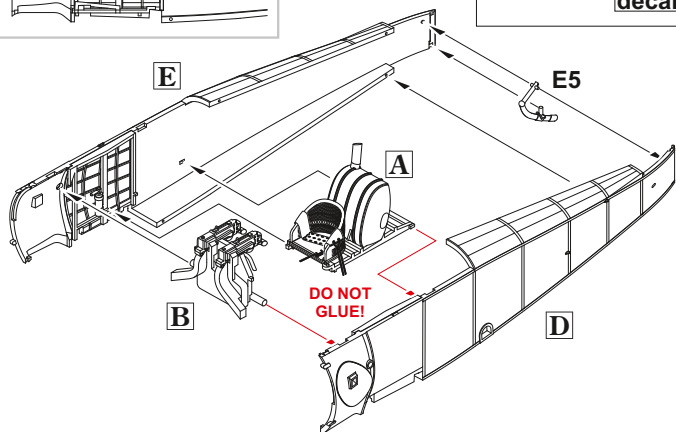
SIDE VIEW



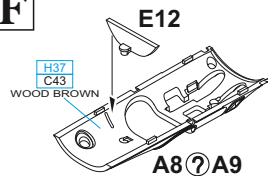
decal 53



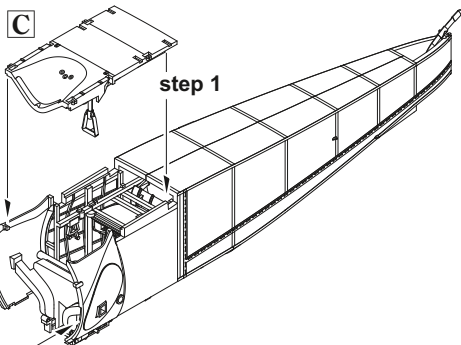
decal 52



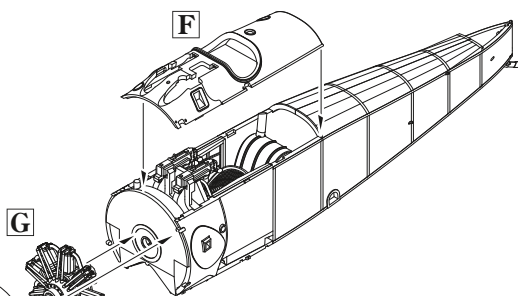
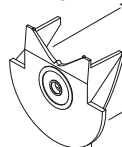
F



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



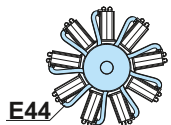
step 2



D52

G

REAR VIEW



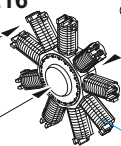
E44

E16

E44



E15

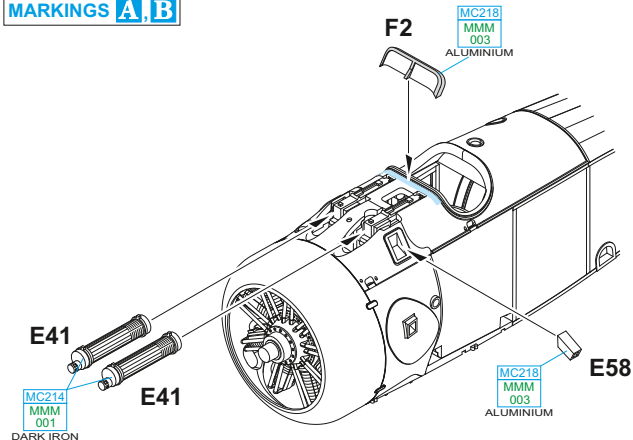


MC218
MMM
003
ALUMINIUM



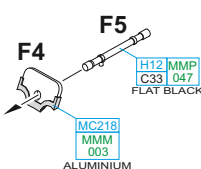
MC214
MMM
001
DARK IRON

MARKINGS A, B

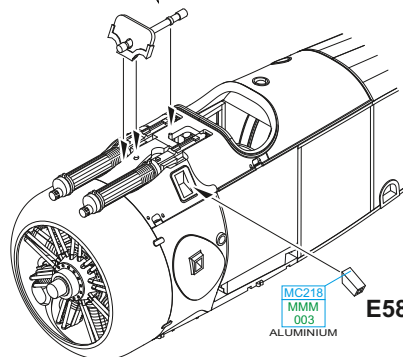


?

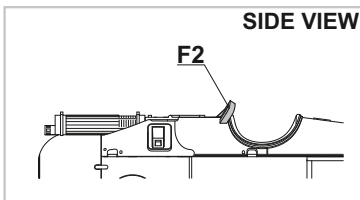
DO NOT GLUE!



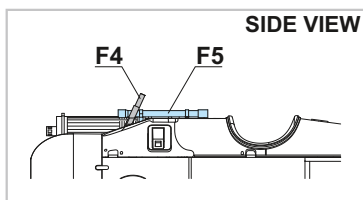
MARKINGS C, D

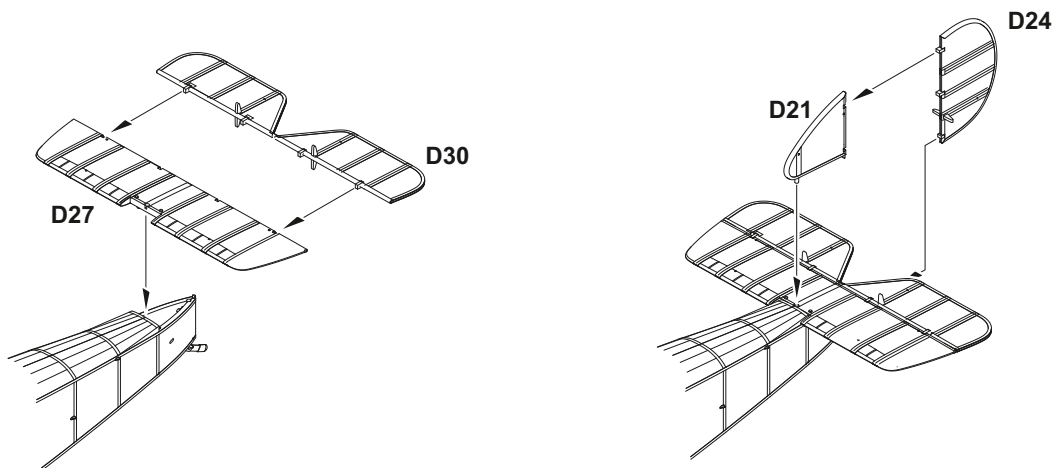


SIDE VIEW

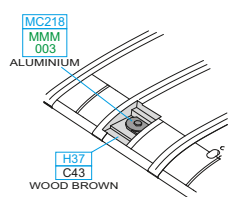
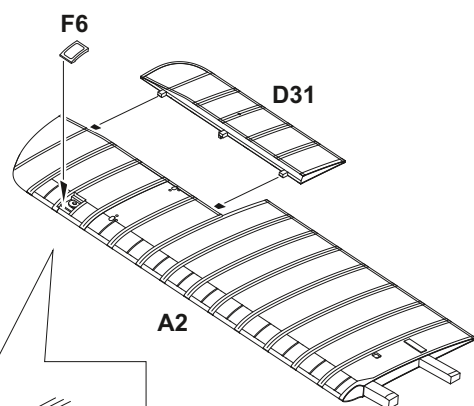


SIDE VIEW

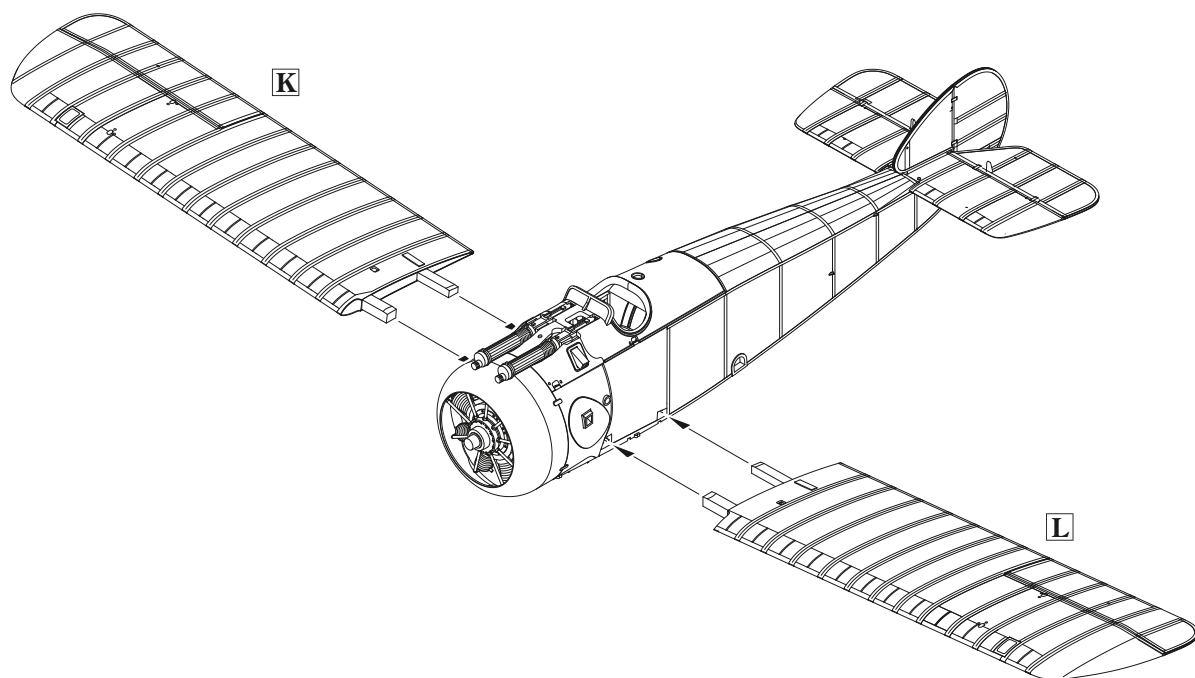
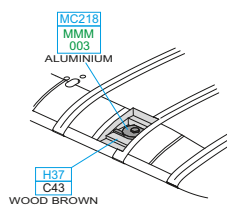
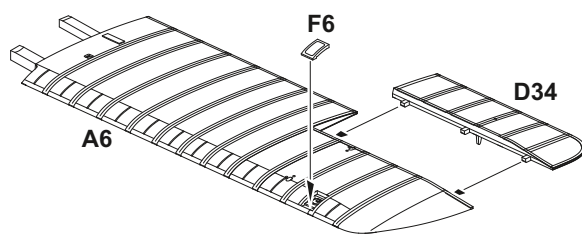


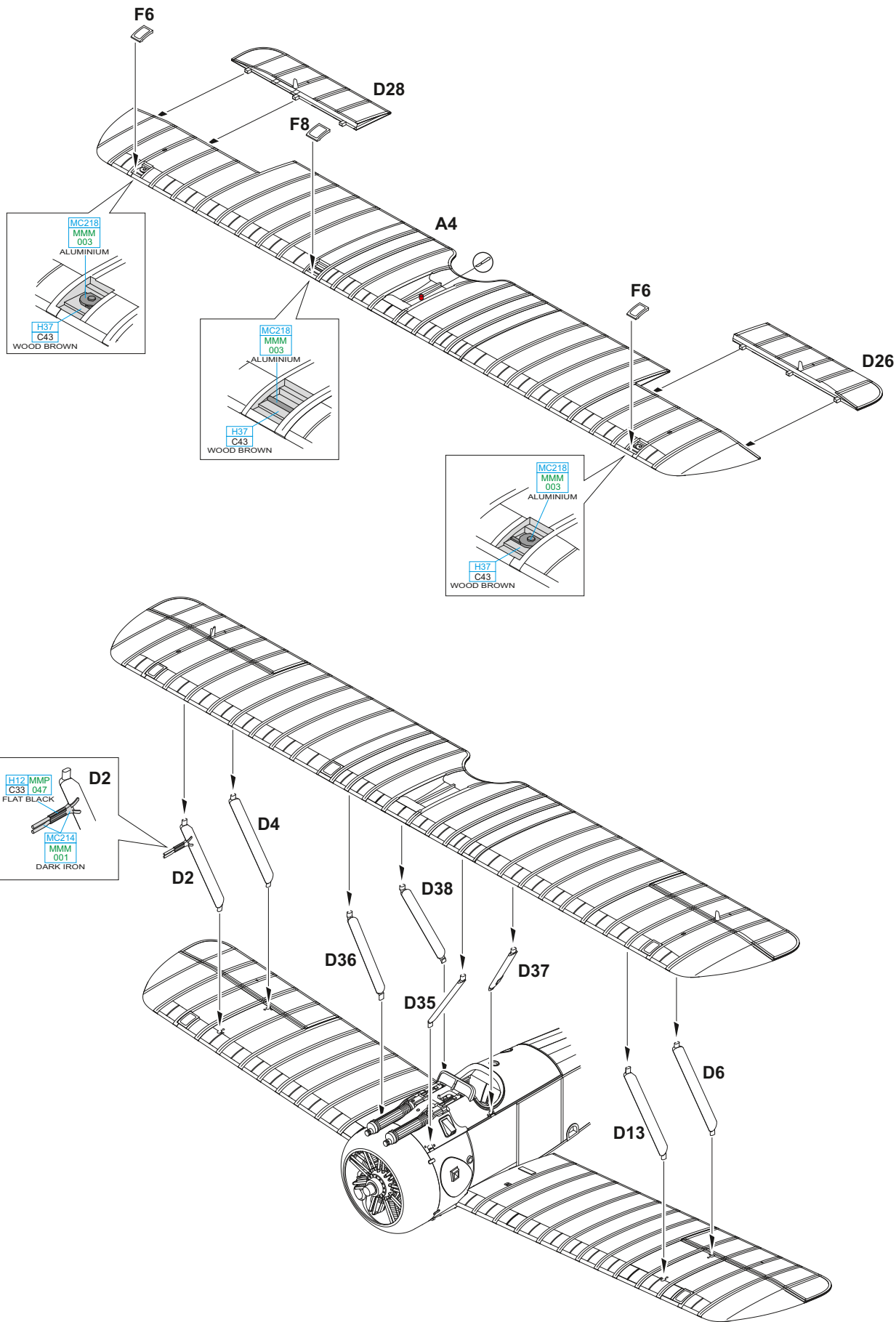


K



L





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

D3 - MARKINGS **A**
D7 - MARKINGS **B,C,D**

D25 ? D32

D7

D11

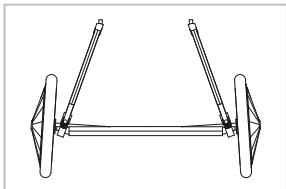
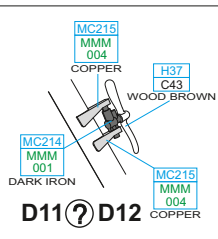
D11 - MARKINGS **B,C,D**
D12 - MARKINGS **A**

E47

D12

D25 ? D32

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

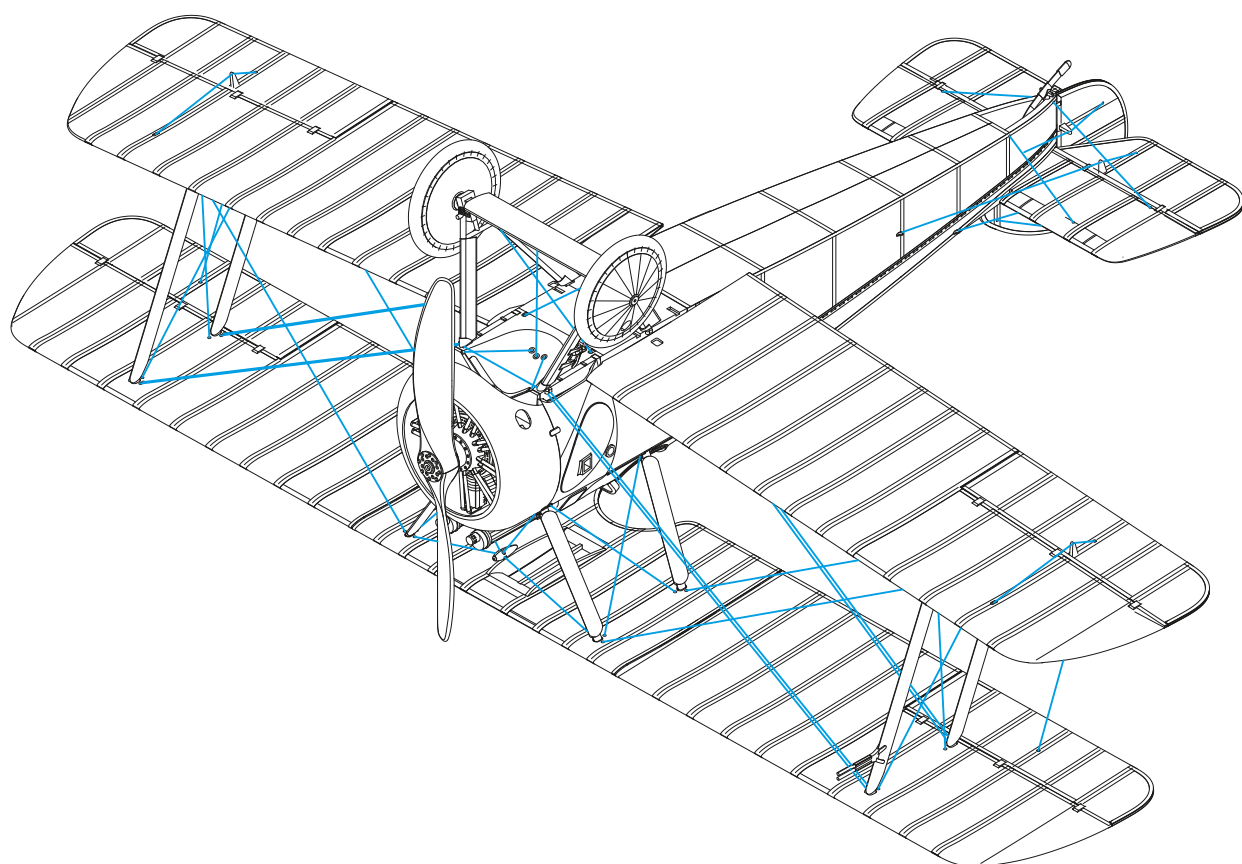
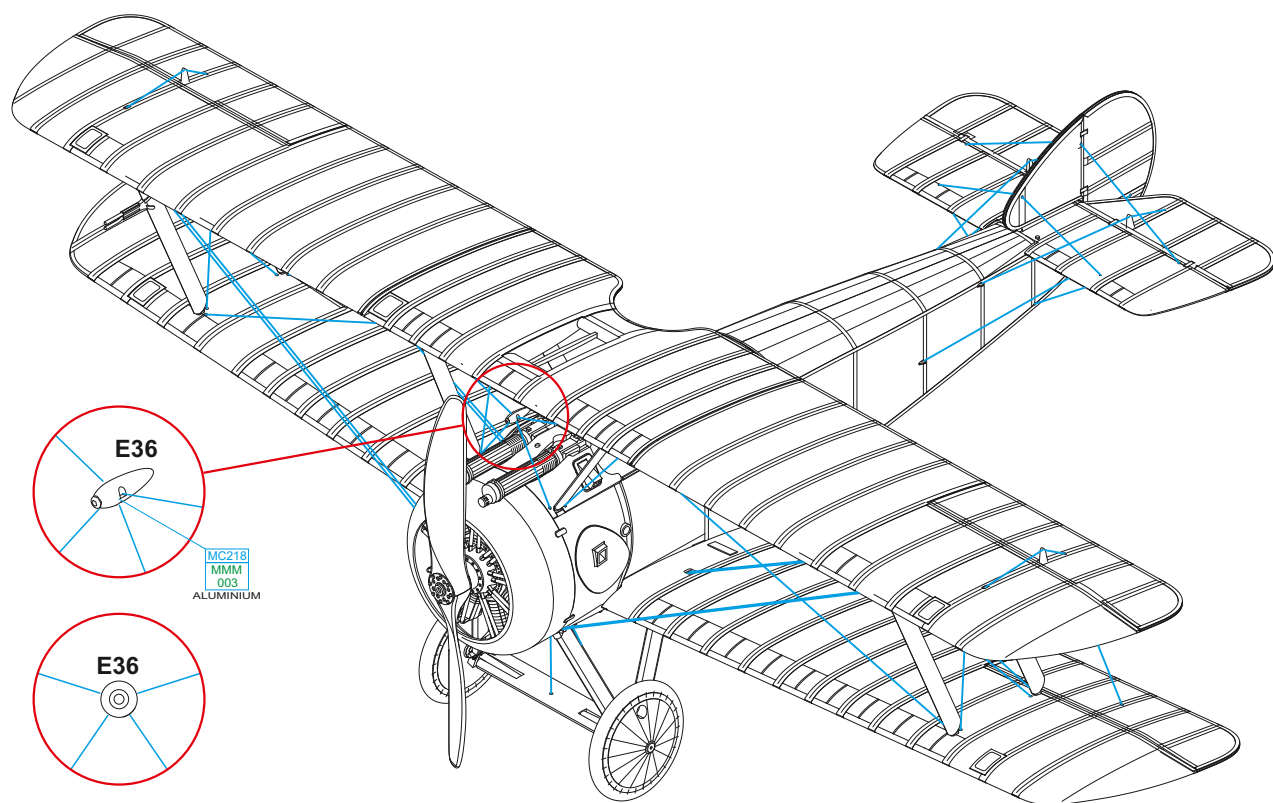


E21 4 pcs.

E48

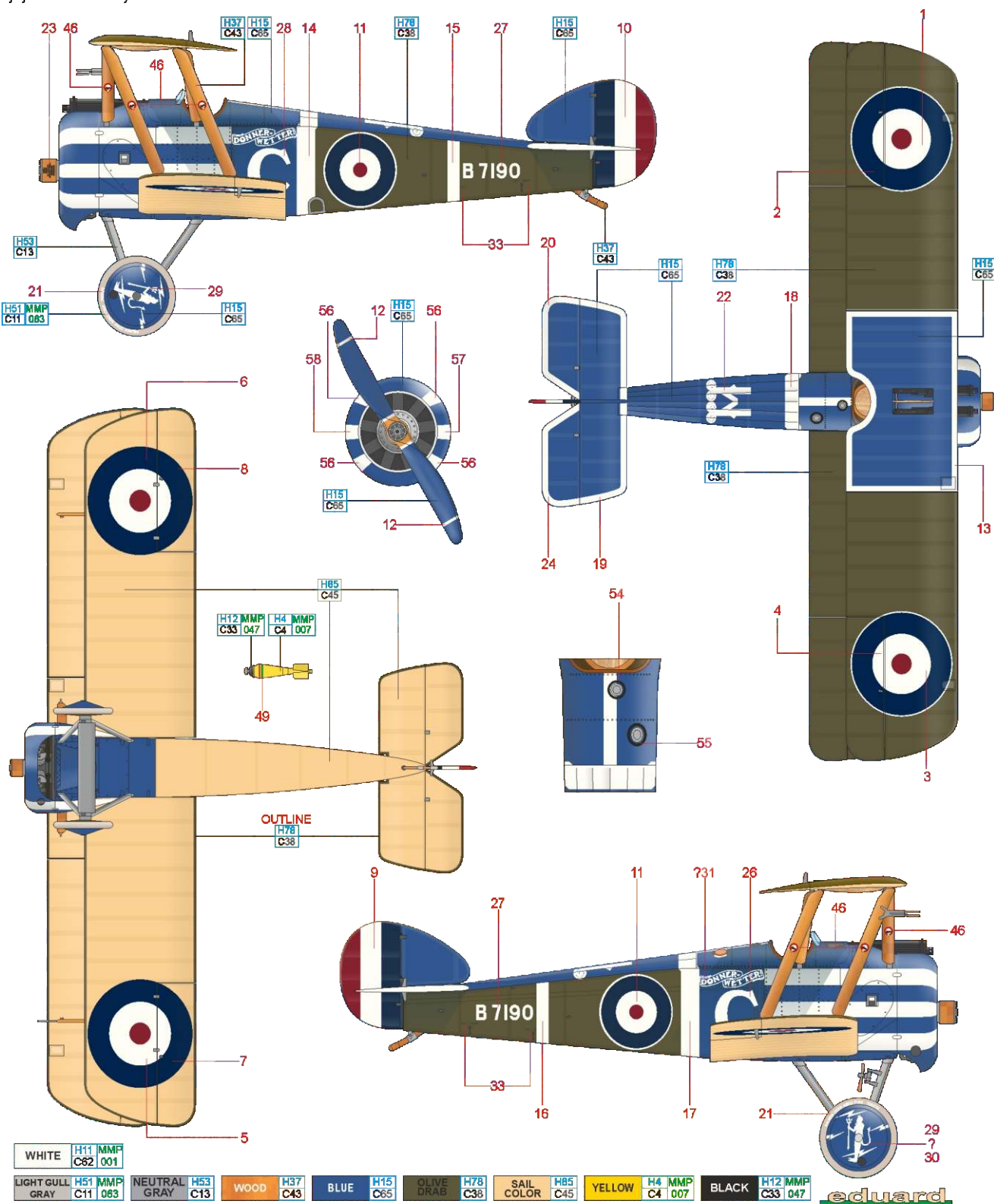
MC218
MMM
003
ALUMINIUM

E30



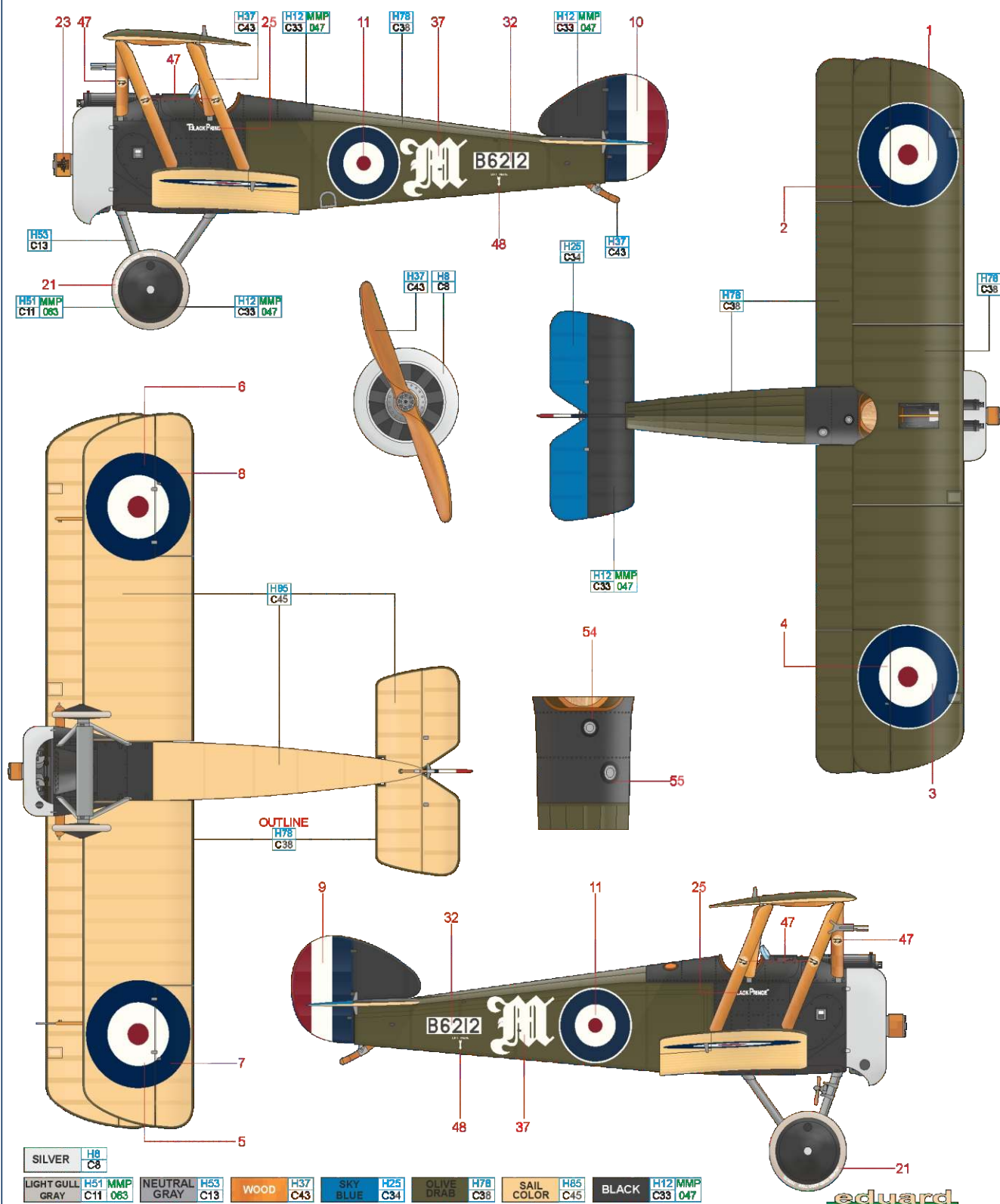
A B7190, Capt. Walter G. R. Hinchliffe, C Flight, No. 10(N) Sqn RNAS, Téguehem, Francie, březen 1918

„Hinch“, jak se Walteru Hinchliffovi říkalo, dosáhl za 1. světové války šesti sestřelů, všech na Camelu. Na stroji sériového čísla B7190 sestřelil svou druhou a třetí oběť. Na začátku války sloužil Hinchliffe u dělostřelectva, teprve v roce 1916 vstoupil do řad RNAS (Royal Navy Air Service). Absolvoval pilotní výcvik a po jeho skončení působil jako instruktor na základně RNAS v Cranwellu. Tam během třinácti měsíců nalétal neuvěřitelných 1250 hodin. Až v lednu 1918 se dostal k No. 10 Sqn RNAS (od 1. dubna No. 210 Sqn RAF). Prvního sestřelu dosáhl 3. února, když „sundal“ Albatros D.V., naposledy si připsal vzdušné vítězství 19. května. Dne 3. června utrpěl po havárii vážná zranění obličeje a přišel o levé oko. Po válce létal jako dopravní pilot. V roce 1928 se pokusil o přelet Atlantiku. Odstartoval 13. března z letiště Cranwell, druhým pilotem byla Elsie Mackay. Od té doby je již nikdo nikdy nespatriil... „Hinchův“ Camel nesl atraktivní zbarvení s modrobílými pruhy na přídi a modrým hřbetem trupu. Horní a boční plochy byly pravděpodobně v barvě PC10. Na discích kol byla kresba čerta, za kokpitem po stranách nápis DONNERWETTER (pravděpodobně z obou stran) a na hřbetu trupu symbol, který podle jediné známé fotografie zřejmě znázorňuje stylizované spojení písmen W a H. Camel B7190 byl vyroben firmou Clayton & Shuttleworth a poháněl jej motor Bentley B.R.1.



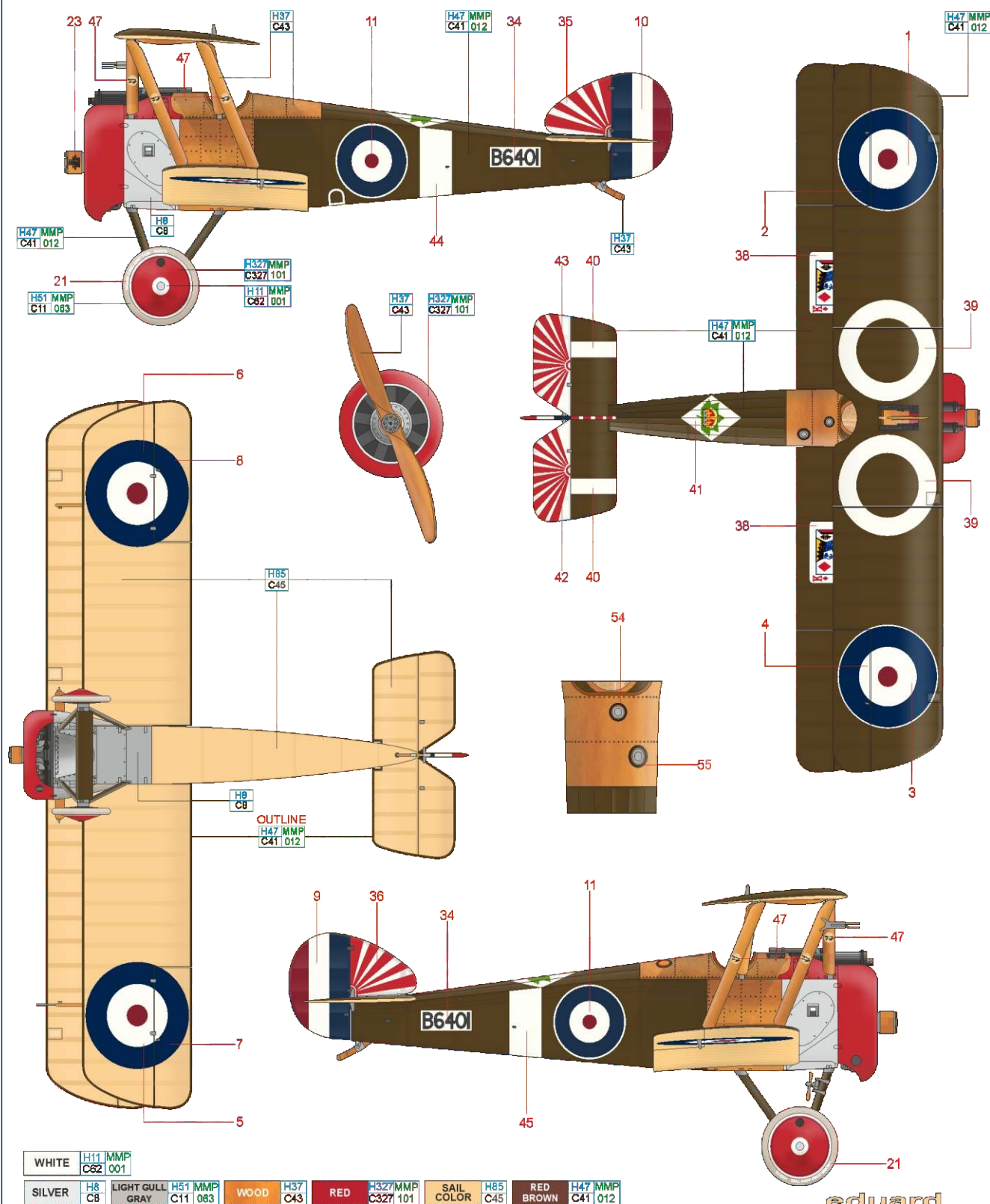
B B6212, William John MacKenzie, No. 13(N) Sqn RNAS, Dunkerque, Francie, únor 1918

Camel B6212 byl vyroben v mateřské továrně Sopwith a předán 22. srpna 1917 No. 11(N) Sqn RNAS. Již 2. září byl ale odeslán do leteckého parku v Dunkerque, odkud putoval 22. října k SDS, tedy letce určené k obraně plovákových letounů (Seaplane Defence Squadron), kde dostal kódové označení M vyvedené velmi zdobným písmem. Letoun byl přidělen FSL W. J. MacKenziem, který jej pojmenoval „Black Prince“ a 19. února 1918 s ním havaroval u Bergues. V té době již nesla jednotka označení No. 13(N) Squadron. Poškozený letoun putoval do opravy a posléze byl přidělen k No. 203 Sqn RAF (bývalá No. 3(N) Sqn RNAS). William J. Mackenzie, rodák z amerického Memphisu, vstoupil v dubnu 1917 v Kanadě do řad Royal Naval Air Service a po přesunu do Británie a výcviku byl 30. listopadu převelen k SDS. Odtud putoval 1. března k No. 9(N) Sqn a byl jedním z pilotů, kteří se zúčastnili osudového souboje, při kterém byl 21. dubna 1918 sestřelen Manfred von Richthofen. MacKenzie byl v tomto boji zraněn a po uzdravení se 8. října vrátil ke své původní jednotce, nyní již vedené jako No. 213 Sqn RAF. Celkem odlétal během války 250 operačních hodin a dosáhl osmi vzdušných vítězství.



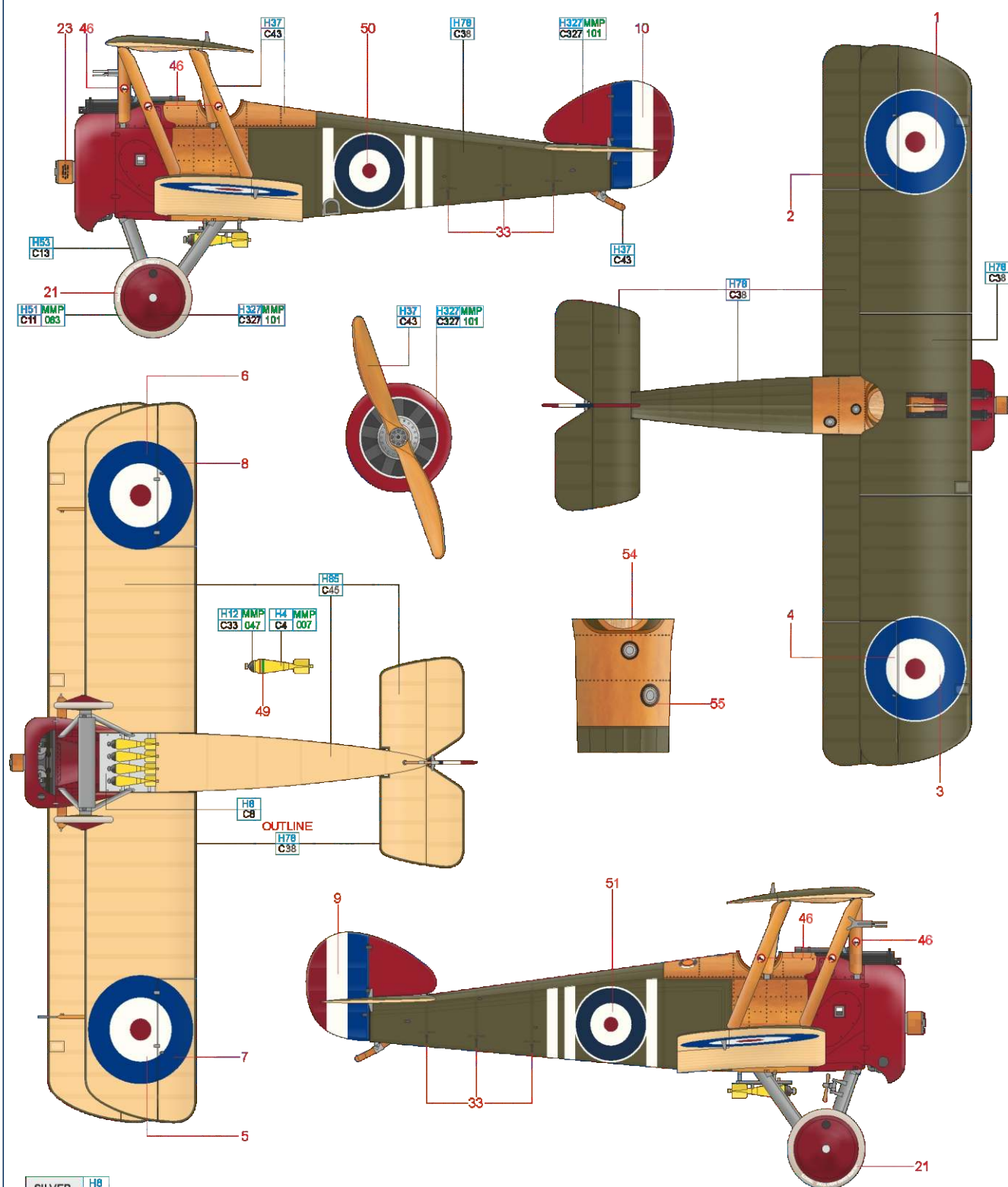
C B6401 F/Cdr. Leonard H. Rochford, No. 3(N) Sqn RNAS, Dunkerque, Francie, leden 1918

Camel B6401 pocházel z výroby továrny Sopwith a k No. 3(N) Sqn byl odeslán 20. listopadu 1917. Zde byl tento letoun ozdoben symboly vycházejícího slunce na výškovém kormidle a směrovém stabilizátoru. Na křídlech byly namalovány hrací karty (pikový král) a na hřbetu trupu královská koruna v javorovém listu. Leonard W. Rochford se pokusil vstoupit do řad RNAS hned na začátku války, ale protože mu ještě nebylo 18 let, byl odmítnut. Učil se tedy létat v královském aeroklubu a zahájil univerzitní studia. Nicméně 14. května 1916 již byl potvrzen v hodnosti Flight Sub-Lieutenant jako pilot RNAS a přidělen k No. 3(N) Sqn. Zde dosáhl svých prvních tří vítězství za řízení Sopwithu Pup, do konce války jich pak přidal na patnácti různých Camelech dalších 26. S tímto letounem létal během ledna a února 1918 a dosáhl na něm dvou sestřelů. Jednalo se o jeho šestý a sedmý sestřel. Později s tímto letounem létal u No. 213 Sqn také její nejúspěšnější pilot, Kanadán Lt. George C. Mackay, který s ním 12. srpna sestřelil jednu ze svých osmnácti obětí.



D D3328, 2Lt Wilfried Reid May, No. 209 Sqn RAF, Bertangles, Francie, duben 1918

Camel D3328 byl vyroben v továrně Clayton Shuttleworth a od 12. března 1918 sloužil u No. 9(N) Sqn RNAS, která byla od 1. dubna přeznačena na No. 209 Sqn RAF. Dne 21. dubna 1918 se s tímto strojem zúčastnil „Wop“ May epického souboje, ve kterém byl sestřelen Manfred von Richthofen. Měl být právě tím pilotem, na kterého Rudý baron útočil, než byl sám zasažen palbou Capt. Browna, pozemních kulometčíků nebo obou. Zbarvení letounu je rekonstrukcí, neexistuje foto celého letounu, na jedné fotografii je ale May v kabině letounu s nápisem Lucy, který spadá do období druhé poloviny dubna. Je tedy možné, že byl takto pojmenován právě stroj D3328. Na jiné fotografii je prvním v řadě letoun s kombinací rozlišovacích bílých pruhů a trupové kokardy. Některé stroje No. 209 Sqn měly na trupu jenom pruhy, rozhodli jsme se k Mayovu stroji přiřadit atraktivnější verzi... Sériová čísla byla u letounů, která je měly umístěny na směrovém stabilizátoru, zatřena červenou barvou, která byla spolu s červenou přidí znakem squadrony.



SILVER H8 C8

LIGHT GULL GRAY H51 MMP C11 063

NEUTRAL GRAY H53 C13

WOOD H37 C43

RED H327/MMP C327 101

OLIVE DRAB H78 C38

SAIL COLOR H85 C45

YELLOW H4 MMP C4 007

BLACK H12 MMP C33 047

H12 MMP C33 047

eduard