

### ProfiPACK edition



item No. 82173

**Mimořádně obratný, ale náročný na pilotáž. Tato věta velmi výstižně charakterizuje 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 šéfkonstruktéra 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 kancelář firmy Sopwith byla velmi jednoduchá. Základní 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 vzletl 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.

Trup byl 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.

#### 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 Camelů začaly dostávat k jednotkám již v polovině května 1917, zatímco No. 70 squadron RFC získala své Camelů až koncem června. Byly to také první Camelů nasazené do boje u RFC. A zatímco námořní Camelů byly poháněny motorem Admiralty Rotary No. 1 o výkonu 150 koní (později přejmenovaný na Bentley Rotary No. 1), RFC používaly své Camelů s licenčně vyráběnými motory Clerget 9B, které nejenže vykazovaly nižší výkon oproti francouzským originálům, ale také je 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 Camelů 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 hrbe na přídi, objednávan 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 & Shuttlesworth, 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.

#### Pro různé účely

Do konce války bylo vyrobeno 5597 Camelů. Dvanáct denních squadron RFC létalo s Camelů na západní frontě a tři z nich se po určitou dobu zapojily také do bojů v Itálii. Ve Francii působily s Camelů také dvě noční letky RFC. RNAS měla k dispozici osm squadron Camelů a Home Defence používala Camelů u sedmi squadron 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 Camelů 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 Camelů ještě za války, byli Belgičané.

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 pravděpodobně sestřely.

#### Tato stavebnice: Sopwith 2F.1 Camel

Protože si admirálita přála nahradit hydroplány Sopwith Baby výkonnějšími letouny, rozhodla se firma Sopwith upravit svůj zbrusu nový Camel. Byly postaveny dva prototypy, N4 a N5, přičemž N4 byl vybaven plováky a při zkouškách havaroval. Prototyp N5 měl již kolový podvozek. Prototypy se od standardního Camelu lišily oddělitelnou zadní částí trupu pro snadnější uskladnění na lodní palubě, odpovídajícím způsobem bylo změněno také ovládání ocasních ploch s vnějšími ovládacími vahadly po obou stranách trupu. Změnila se i výzbroj. V přídi zůstal jen jeden synchronizovaný kulomet Vickers, zatímco druhý (ten napravo) byl nahrazen Lewisem montovaným na baldachýnu horního křídla. Vzpěry střední sekce byly ocelové místo dřevěných. První kontrakt na 2F.1, jak byl námořní Camel označen, byl zadán firmě Sopwith 8. září 1917.

Většina 2F.1 byla postavena s motorem BR.1, první dodávky byly uskutečněny koncem října 1917. Mnohé 2F.1 byly přiděleny na palubu velkých plavidel a byly vypouštěny z malých plošin na dělových věžích s využitím techniky, která byla průkopnickky zavedena u RNAS pro Sopwith Pup. Byl vyvinut i další způsob vzletu, při němž byl letoun vypouštěn z plovoucí plošiny vlečené torpédoborcem. Obě tyto možnosti nabízely pouze dvě možnosti přistání: na pevnině, nebo na hladině moře. První letadlové lodě totiž nebyly schopny umožnit bezpečné přistání. Letoun se z vody vyprošťoval pomocí jeřábu, a proto byly k tomuto účelu na horní část horního křídla přidány čtyři kotevní body pro lana.



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  
OHNOU



SAND  
BROUSIT



OPEN HOLE  
VYVRTAT OTVOR



SYMETRICAL ASSEMBLY  
SYMETRICKÁ MONTÁŽ



REMOVE  
ODŘÍZNOUT



REVERSE SIDE  
OTOČIT



APPLY EDUARD MASK  
AND PAINT  
POUŽIT EDUARD MASK  
NABARVIT

**PLEASE, CHECK THE LATEST VERSION OF THE INSTRUCTIONS ON [www.eduard.com](http://www.eduard.com)**

## PARTS



## DÍLY



## TEILE



## PIÈCES

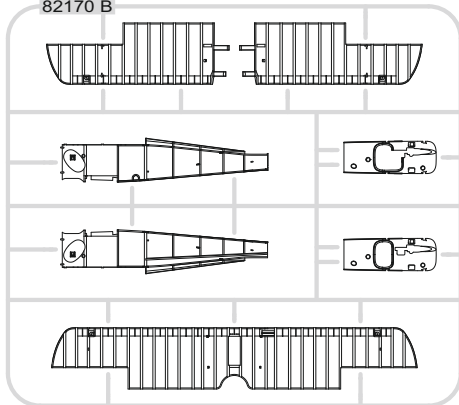


## 部品

## PLASTIC PARTS

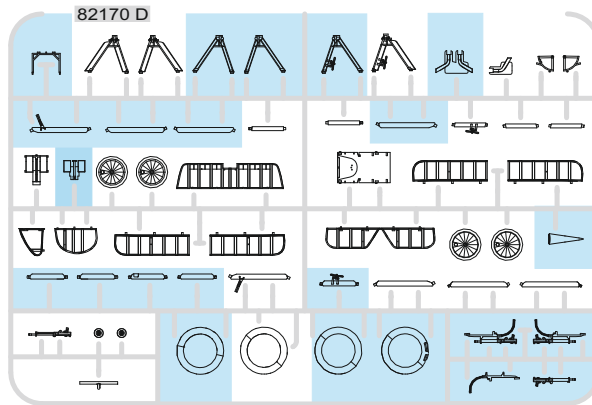
B&gt;

82170 B



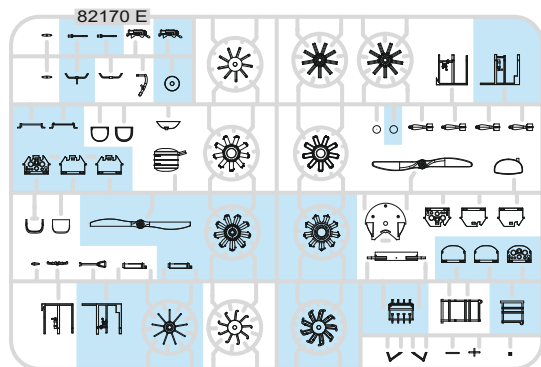
D&gt;

82170 D



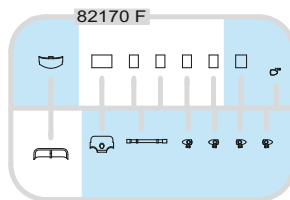
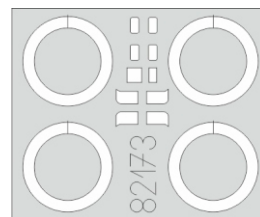
E&gt;

82170 E

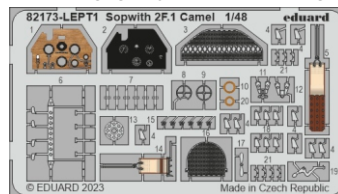


F&gt;

82170 F

eduard  
MASK

## 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



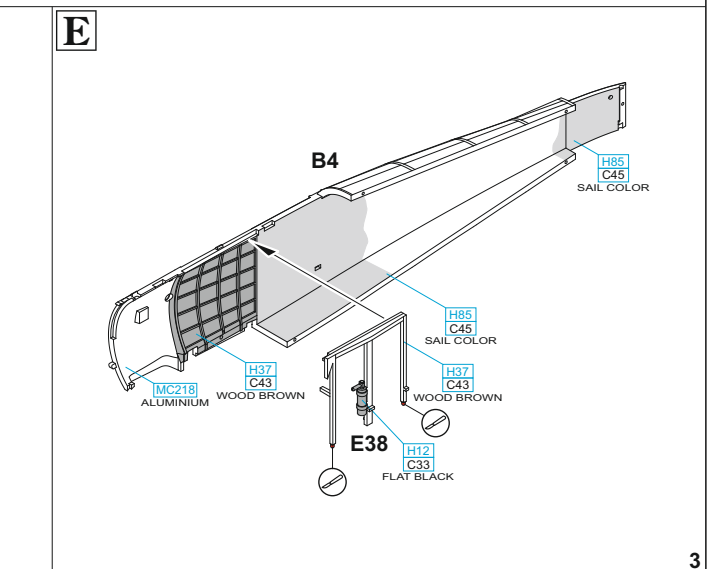
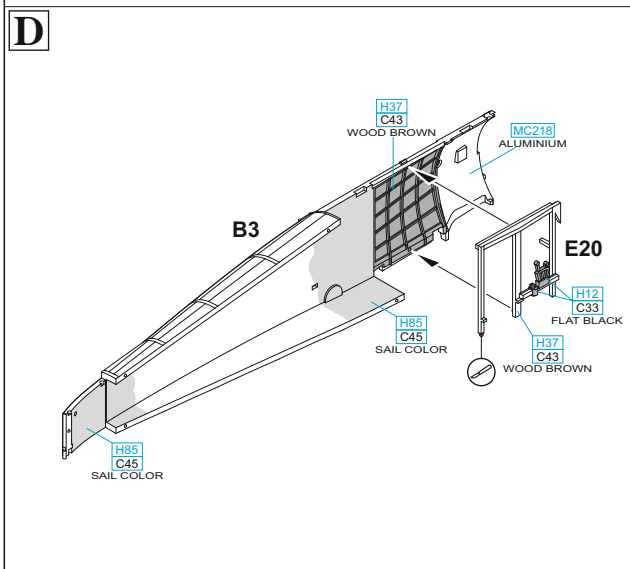
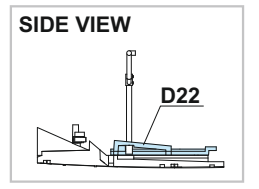
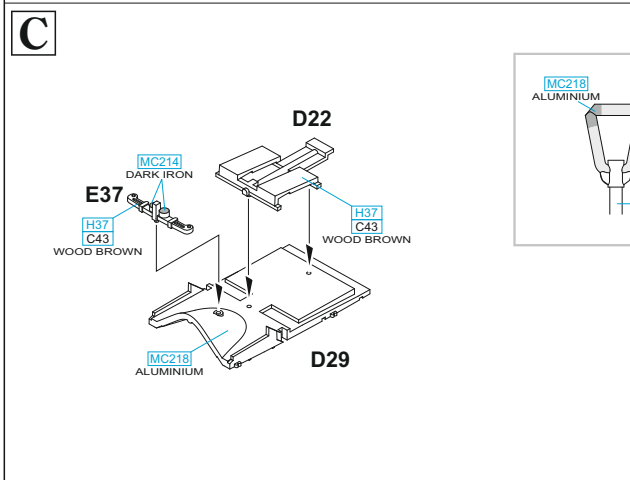
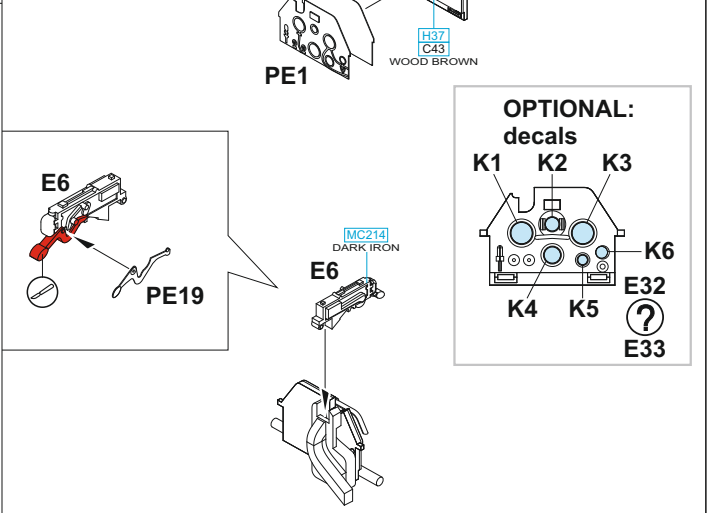
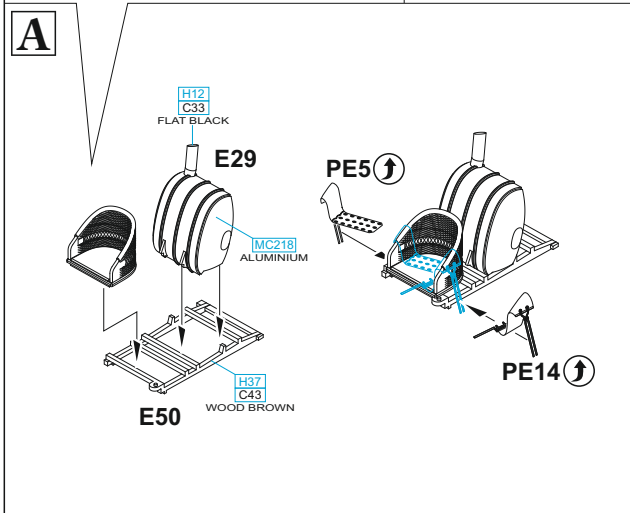
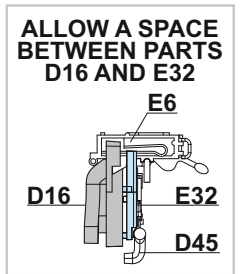
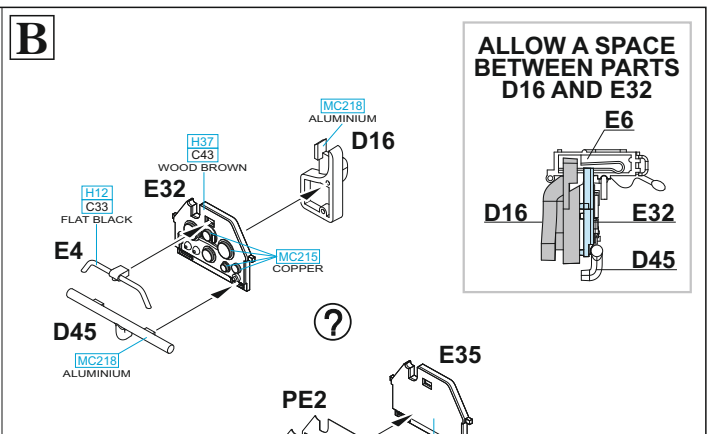
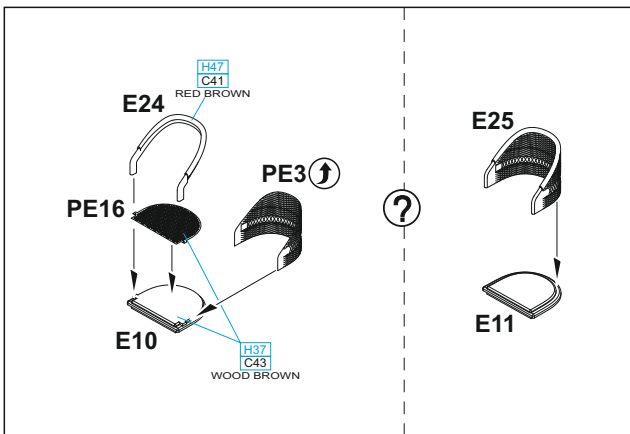
## PEINTURE



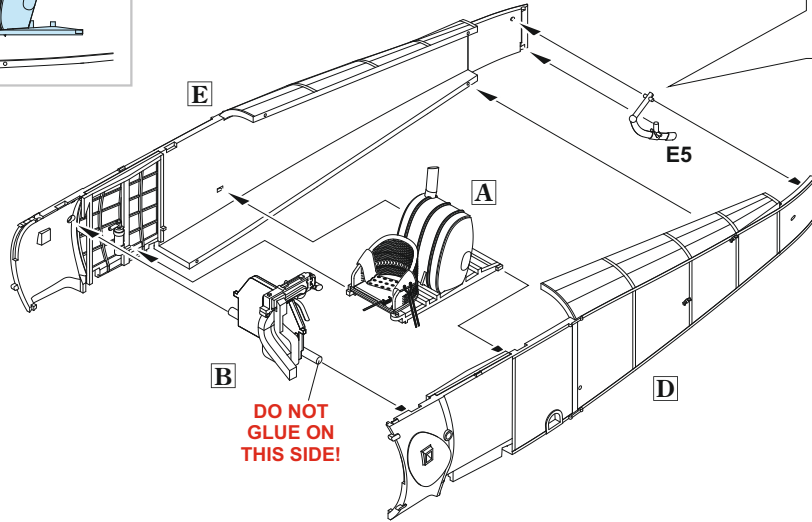
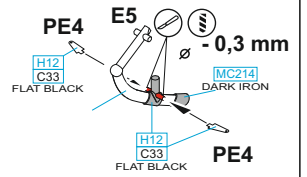
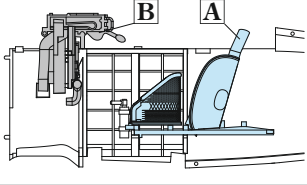
## 色

GSI Creos (GUNZE)		
AQUEOUS	Mr.COLOR	
H4	C4	YELLOW
H11	C62	FLAT WHITE
H12	C33	FLAT BLACK
H37	C43	WOOD BROWN
H47	C41	RED BROWN
H51	C11	LIGHT GULL GRAY
H53	C13	NEUTRAL GRAY
H78	C38	OLIVE GREEN
H84	C42	MAHOGANY
H85	C45	SAIL COLOR

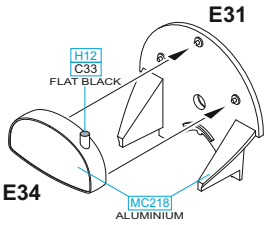
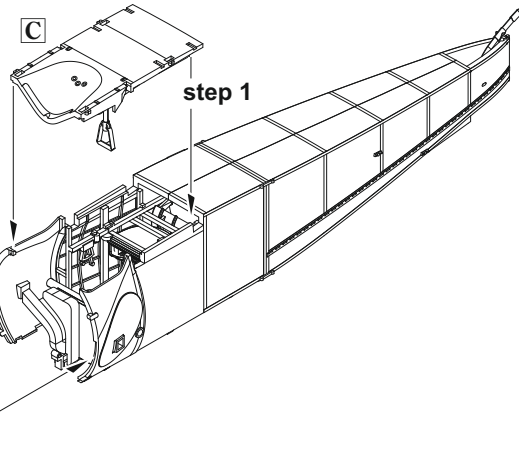
GSI Creos (GUNZE)		
AQUEOUS	Mr.COLOR	
	C19	SANDY BROWN
	C74	AIR SUPERIORITY BLUE
Mr.METAL COLOR		
	MC214	DARK IRON
	MC215	COPPER
	MC218	ALUMINIUM
Mr.COLOR SUPER METALLIC		
	SM203	SUPER IRON 2



**SIDE VIEW**

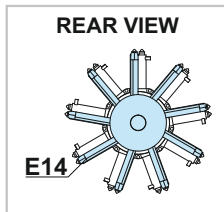
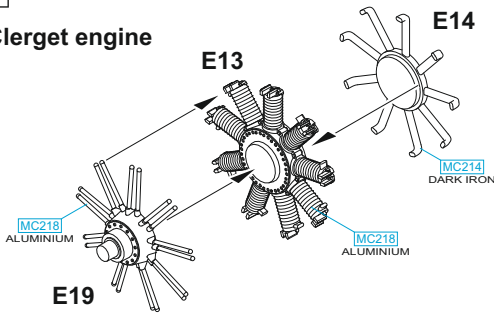


**DO NOT  
GLUE ON  
THIS SIDE!**

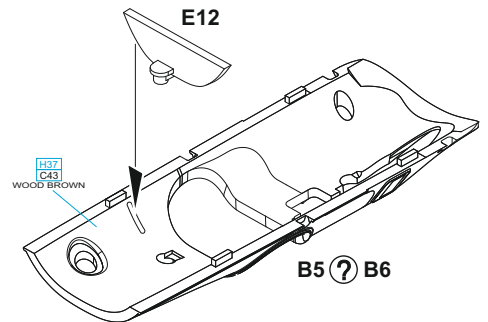


**F MARKING F ONLY**

**Clerget engine**

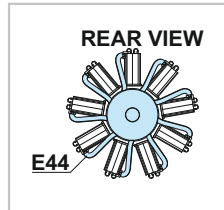
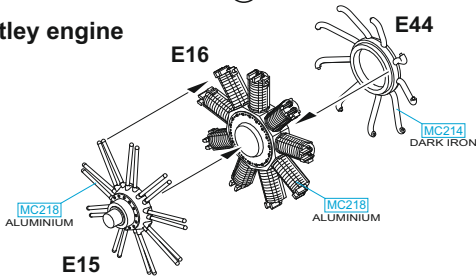


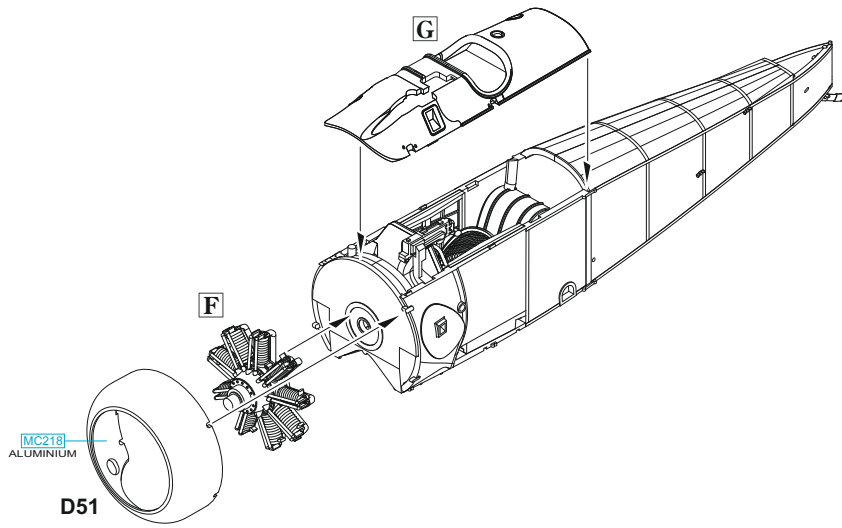
**G**



**B5 - MARKING F**  
**B6 - MARKINGS A, B, C, D, E**

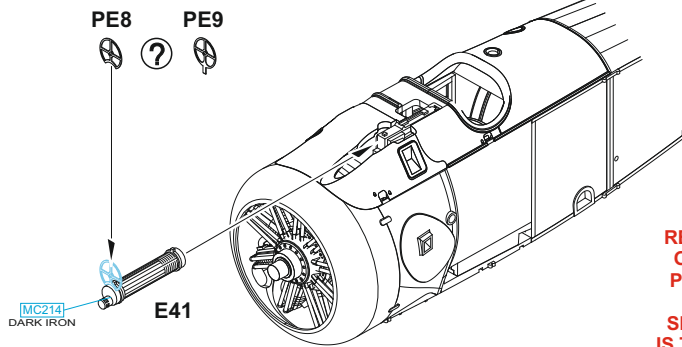
**Bentley engine**



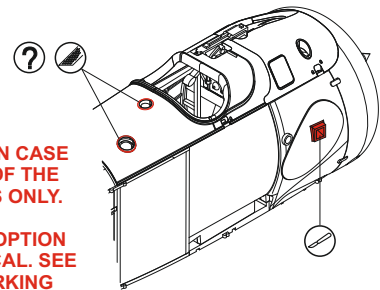


PE8 - MARKINGS **B, C, D, F**

PE9 - MARKINGS **A, E**



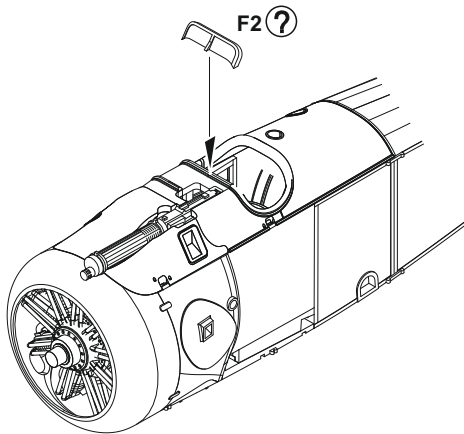
STEP 1



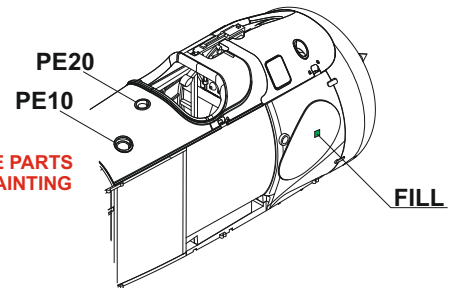
REMOVE IN CASE OF USE OF THE PE PARTS ONLY.

SECOND OPTION IS THE DECAL. SEE THE MARKING SCHEMES.

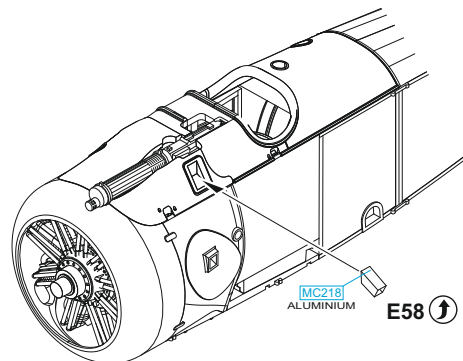
F2 - MARKINGS **A, B, C, D, E ONLY**

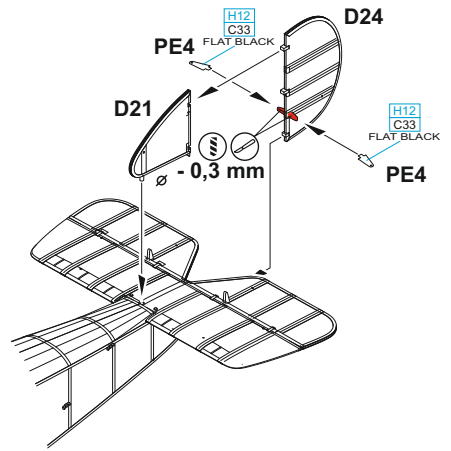
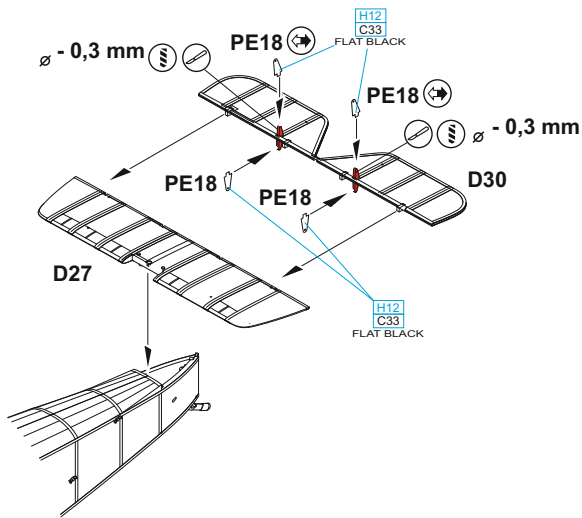


STEP 2

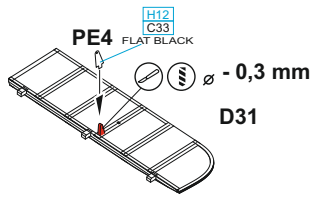


APPLY PE PARTS AFTER PAINTING

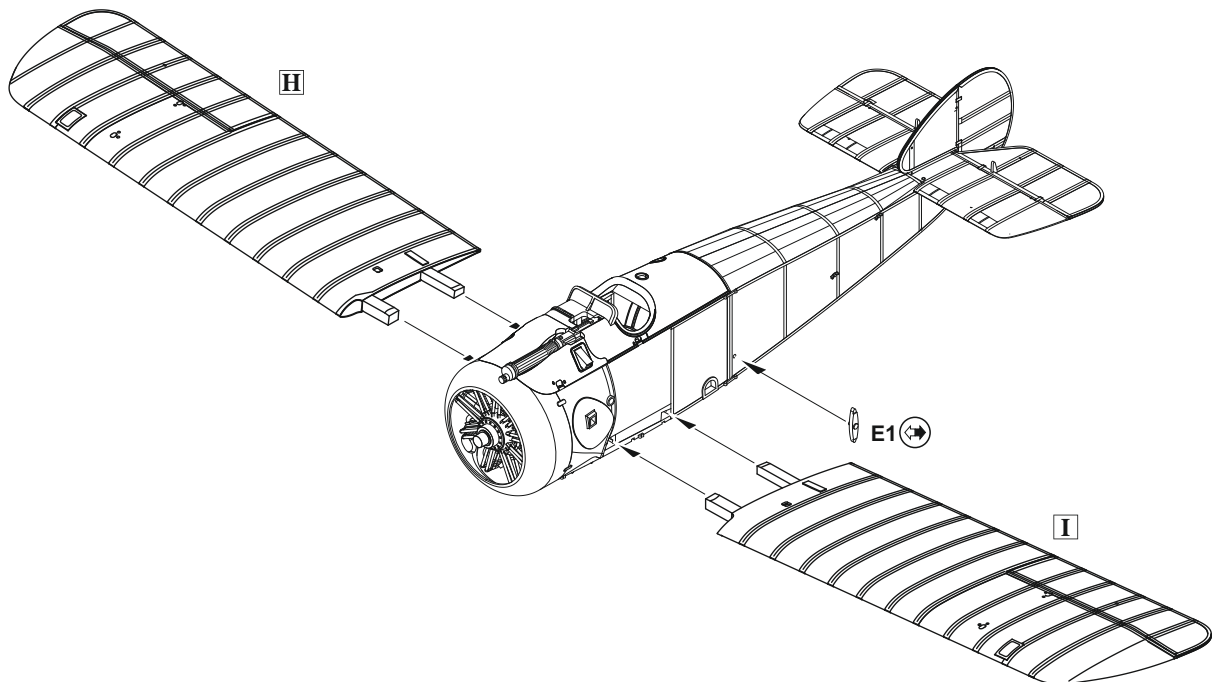
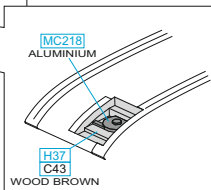
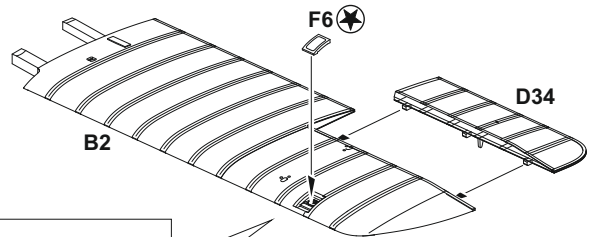
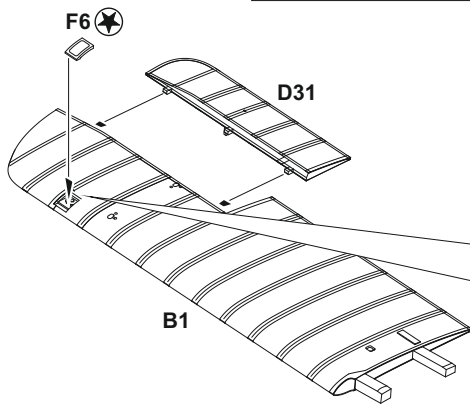
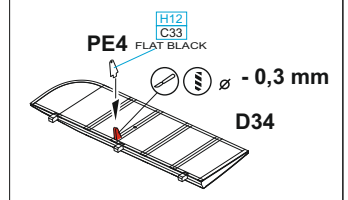


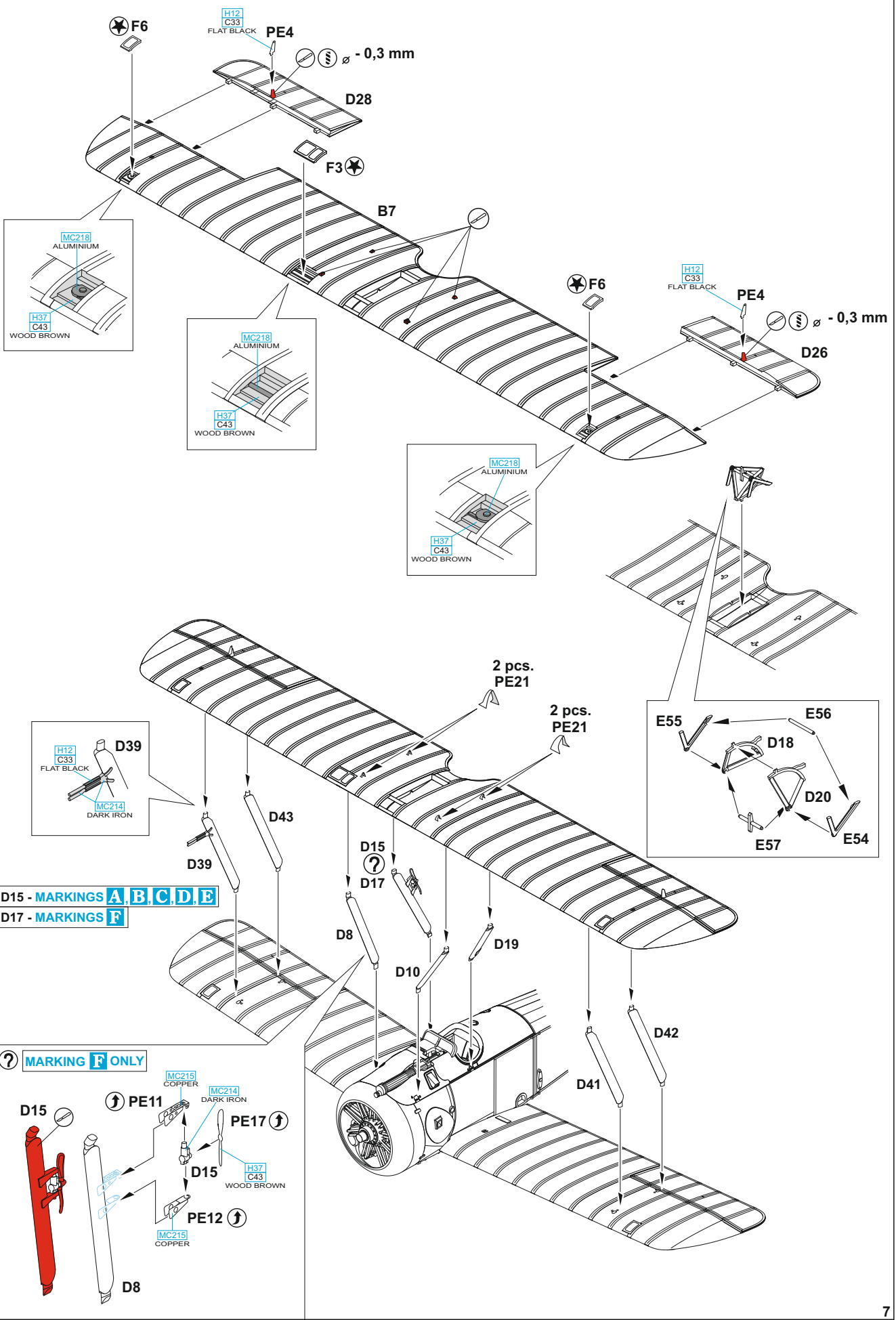


**H**



**I**

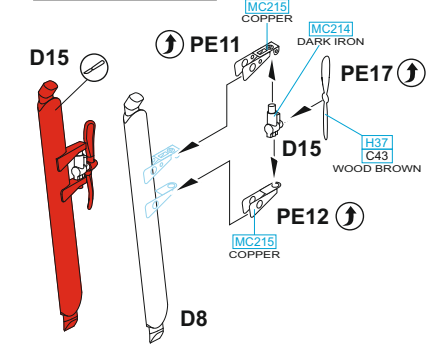




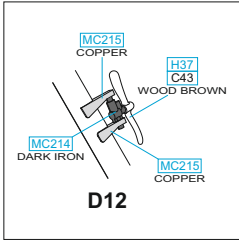
D15 - MARKINGS **A, B, C, D, E**

D17 - MARKINGS **F**

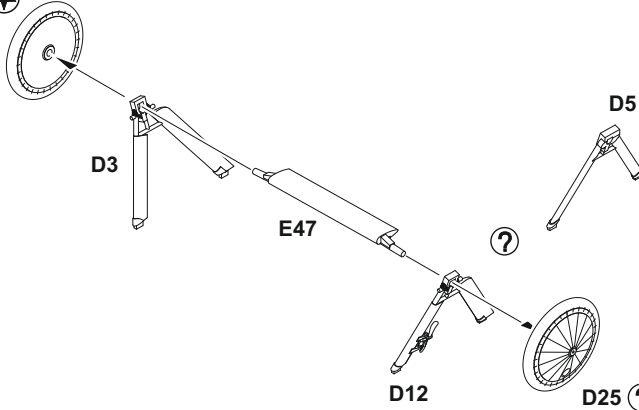
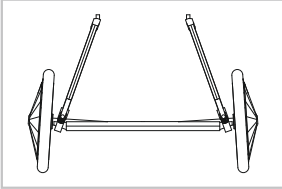
**?** MARKING **F** ONLY



D25 - MARKINGS B;D  
 D32 - MARKINGS A;C;E;F  
 D25 ? D32 \*



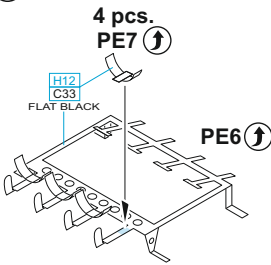
D12



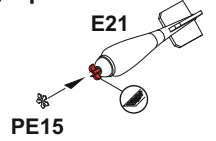
D5 - MARKINGS B;C;D;E;F  
 D12 - MARKING A

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

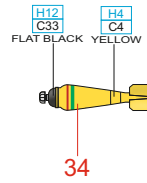
J ?



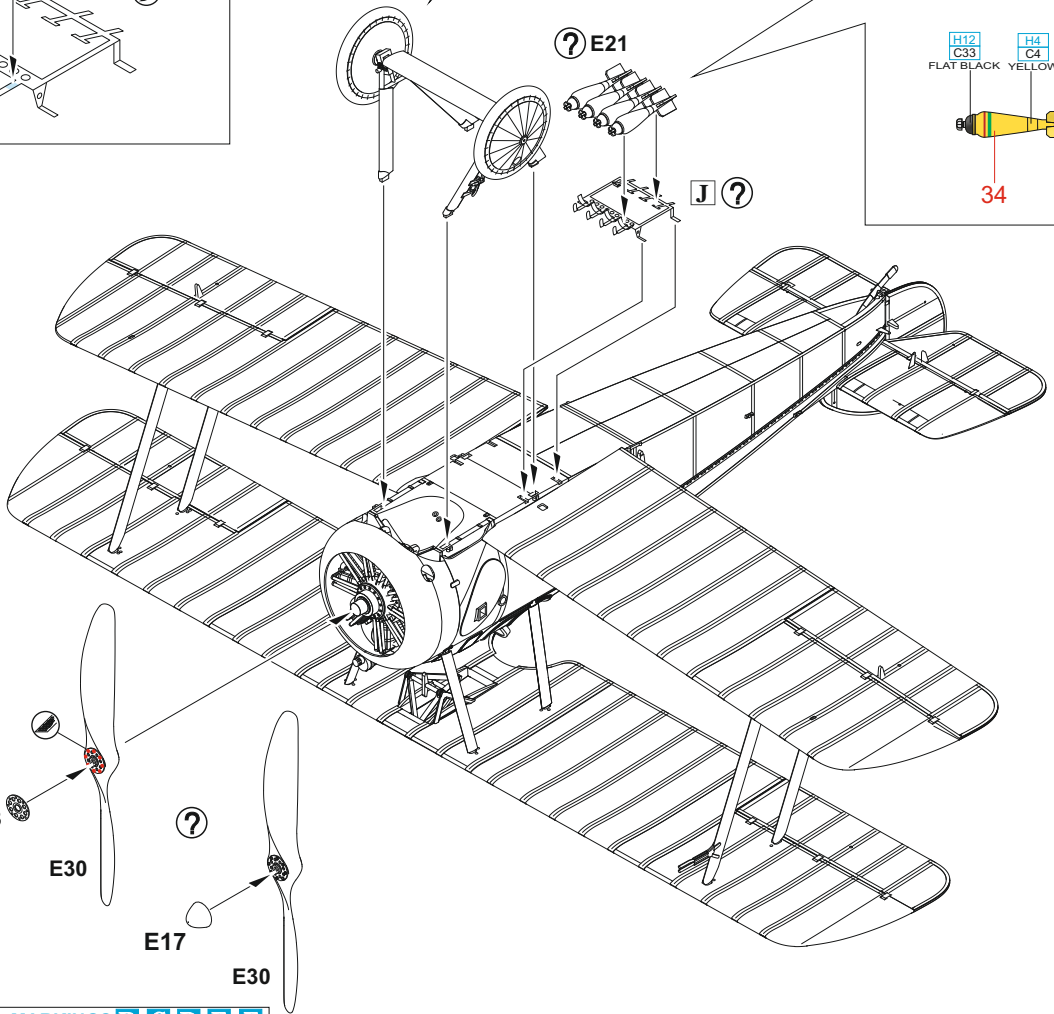
? 4 pcs.



PE15



34



PE13

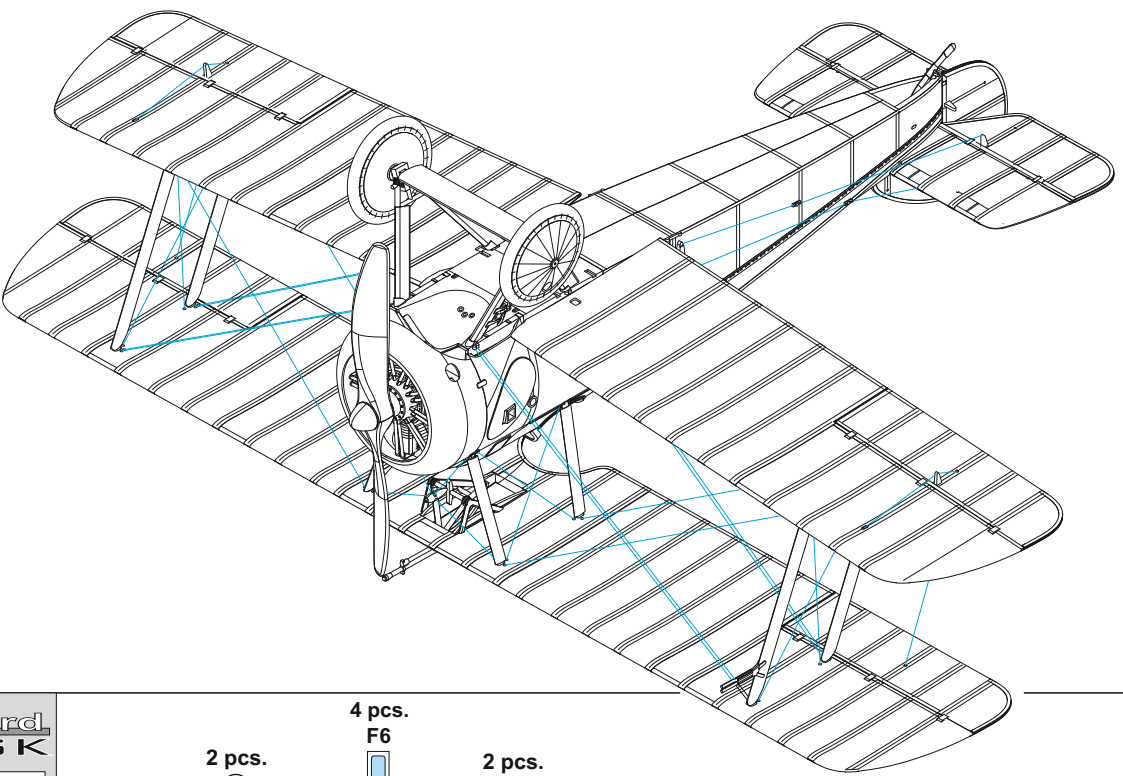
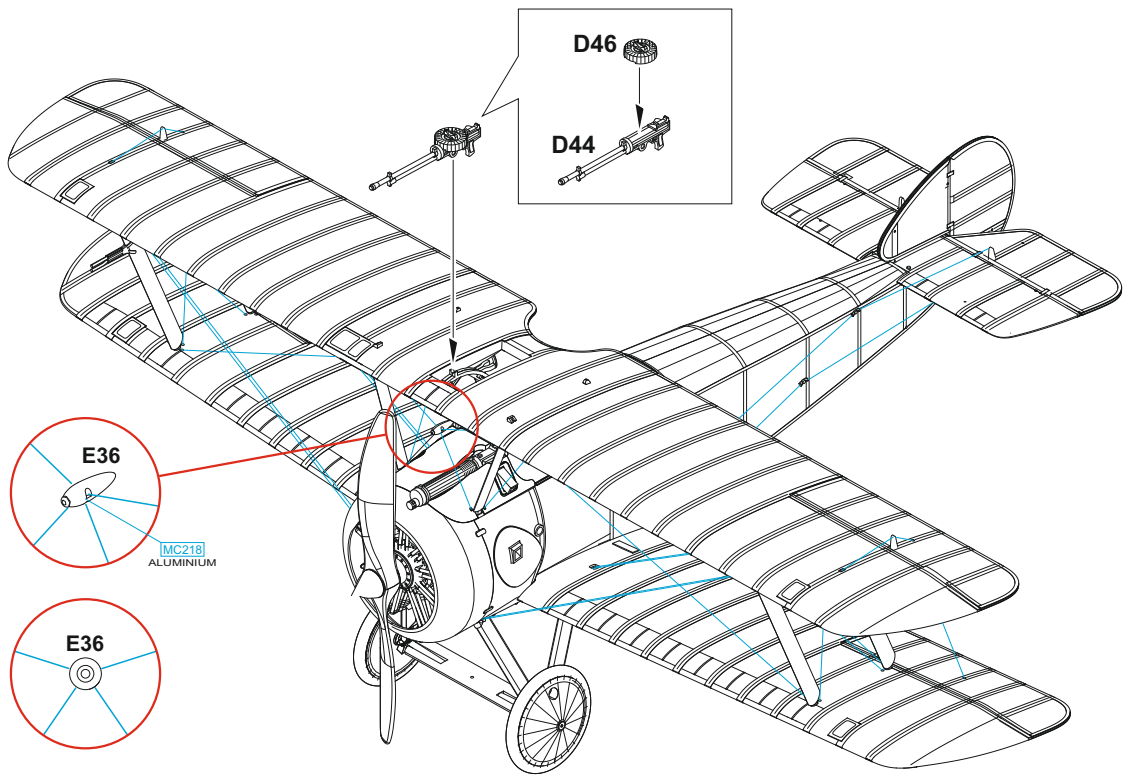
E30

E17

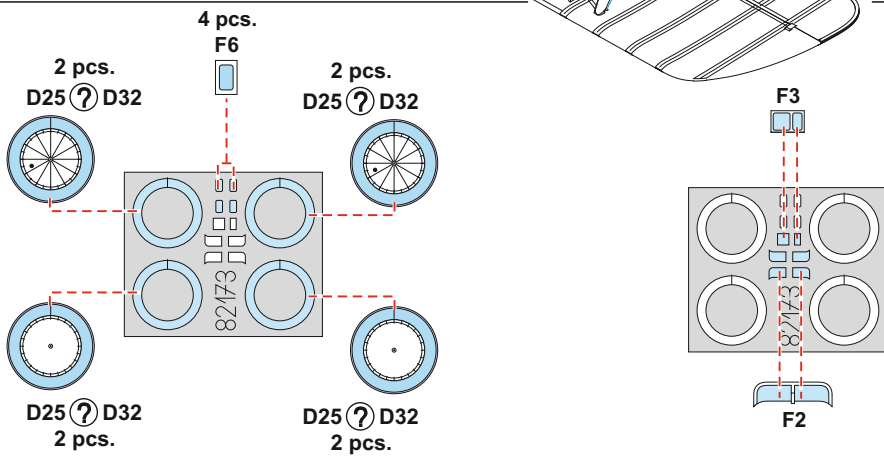
E30

E30, PE13 - MARKINGS B;C;D;E;F  
 E17, E30 - MARKING E

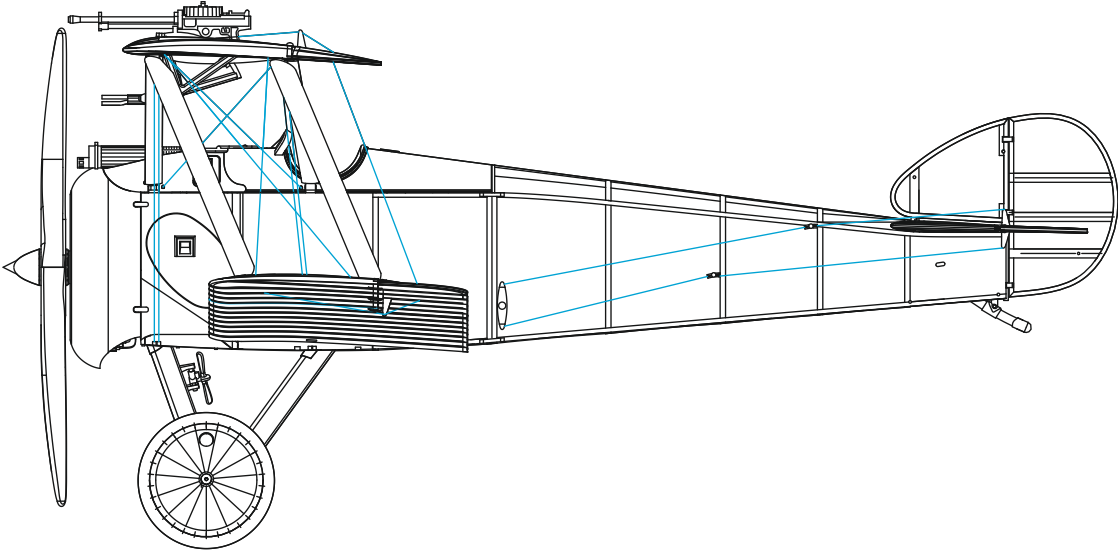
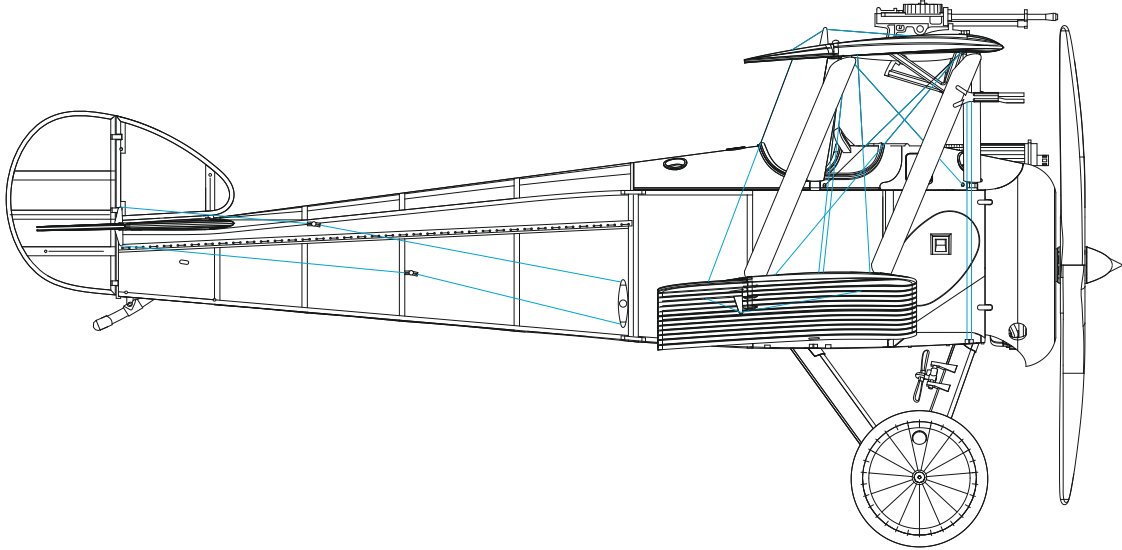
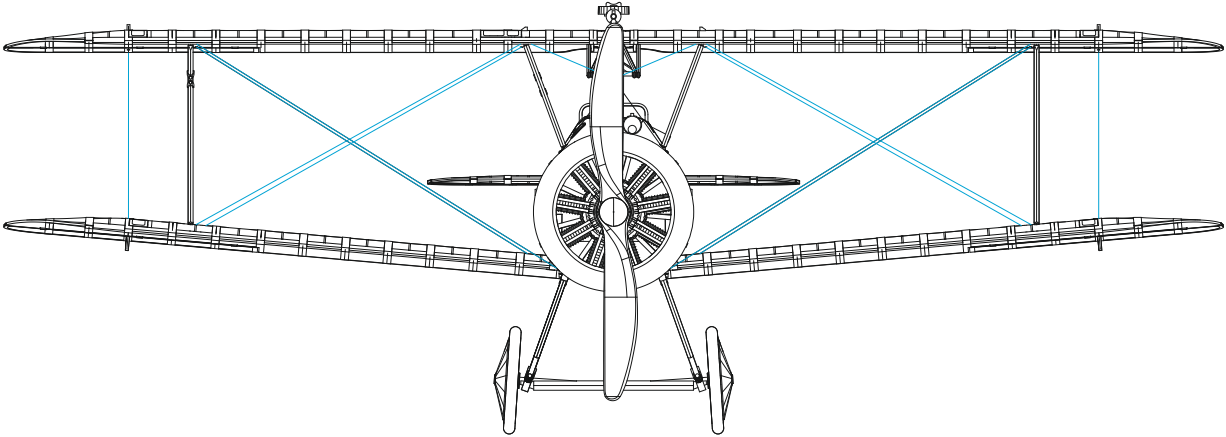




eduard  
MASK  
82173

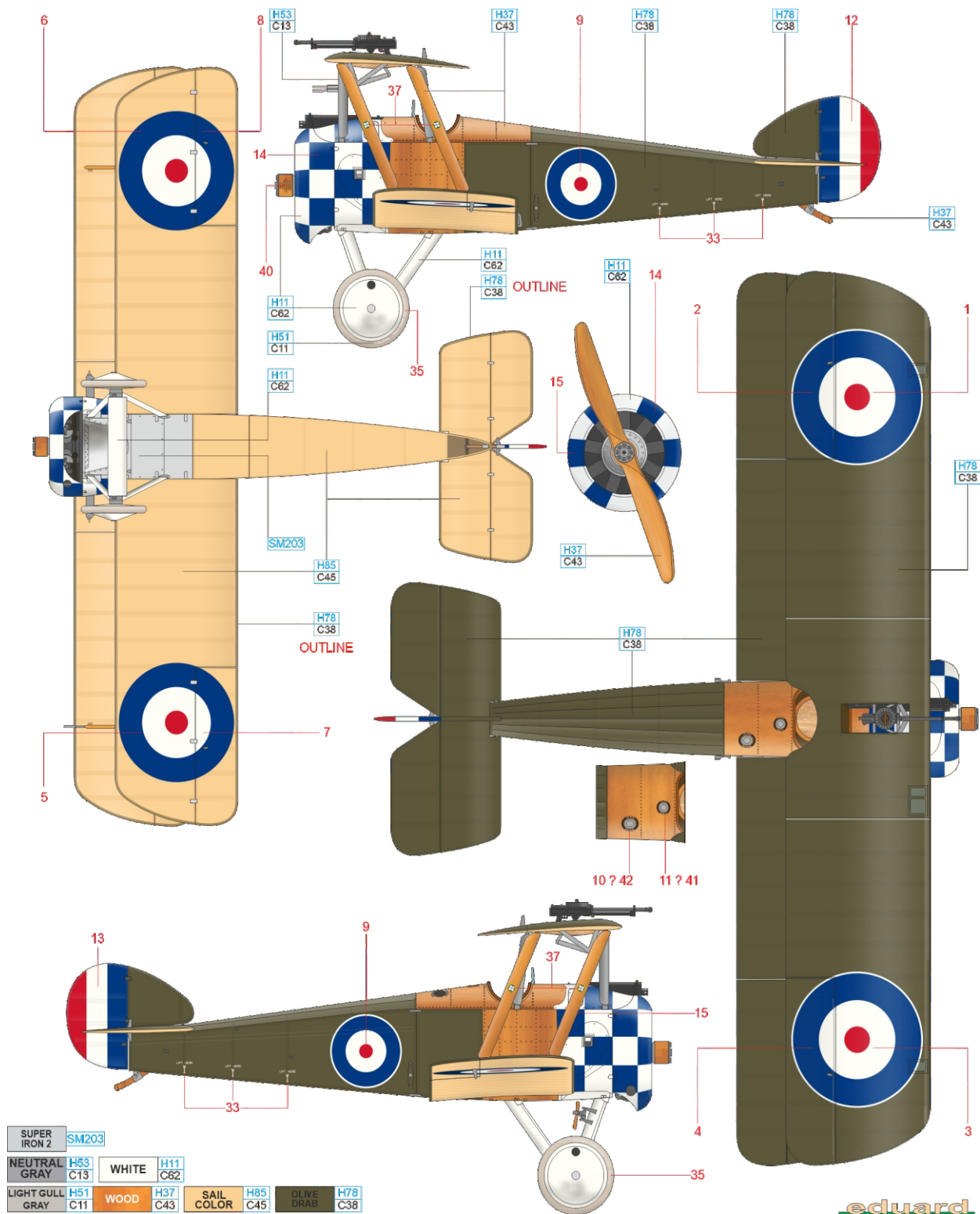


# RIGGING DIAGRAM



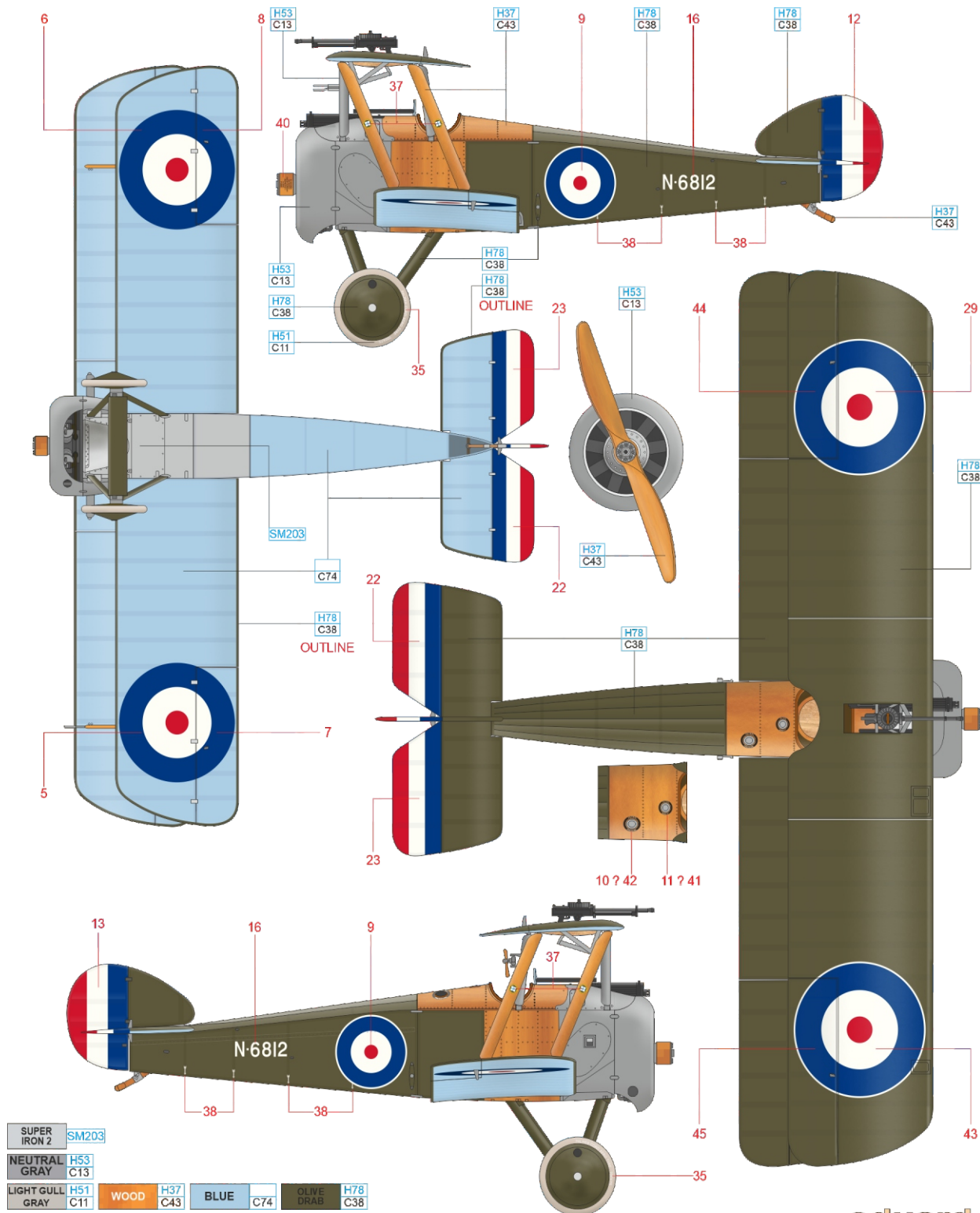
# A N6755, Capt. Bernard A. Smart, HMS Furious, červenec 1918

Bernard Arthur Smart se narodil 24. prosince 1891 v Lutonu. Dne 24. července 1916 získal kvalifikaci pilota Královského námořního letectva a postupně dosáhl hodnosti Captain. Proslavil se sestřelením německé vzducholodi Zeppelin L23, kterého dosáhl s letounem Sopwith Pup 21. srpna 1917. Vzlétl s ním z plošiny na dělové věži lodi HMS Yarmouth a dosáhl tak vůbec prvního vzdušného vítězství s letounem vypuštěným z plavidla. Sedmnáctičlenná osádka vzducholodi vedená Oblt. Bernhardem Dinterem zahynula. Druhý Smartův významný den přišel 19. července 1918, kdy vedl druhou vlnu námořních Camelů při náletu na německou základnu vzducholodí v Tondernu (dnes Tønder, Dánsko). Jednalo se o první bombardovací nálet provedený z paluby lodi královského námořnictva. Sedm Camelů 2F.1 odstartovalo z HMS Furious a podařilo se jim zničit dvě vzducholodě (L54 a L60) ukryté v největším hangáru, pojmenovaném Toska. Rovněž byl zničen kořistní balón v hangáru Tobias. Sériové číslo N6755 je pouze pravděpodobné a vyobrazené zbarvení znázorňuje letoun před náletem na Tondern. Pro účely mise byly kokardy na horním křídle i na trupu, stejně jako směrovce barevně utlumeny přestříkáním barvou PC10 nebo PC12, takže byly barvy znaků jen stěží patrné. Některé zdroje uvádějí, že také spodní strany těchto letounů byly přestříkány jednou z výše uvedených barev, ale fotografie jednoho z Camelů, který přistál při návratu z akce v Dánsku, ukazuje, že tomu tak nebylo. Není známo, zda byla u N6755 zastríkána také šachovnice na přídi.



# B N6812, FSL Stewart D. Culley, Special Flight, NS Felixstowe, červenec 1917

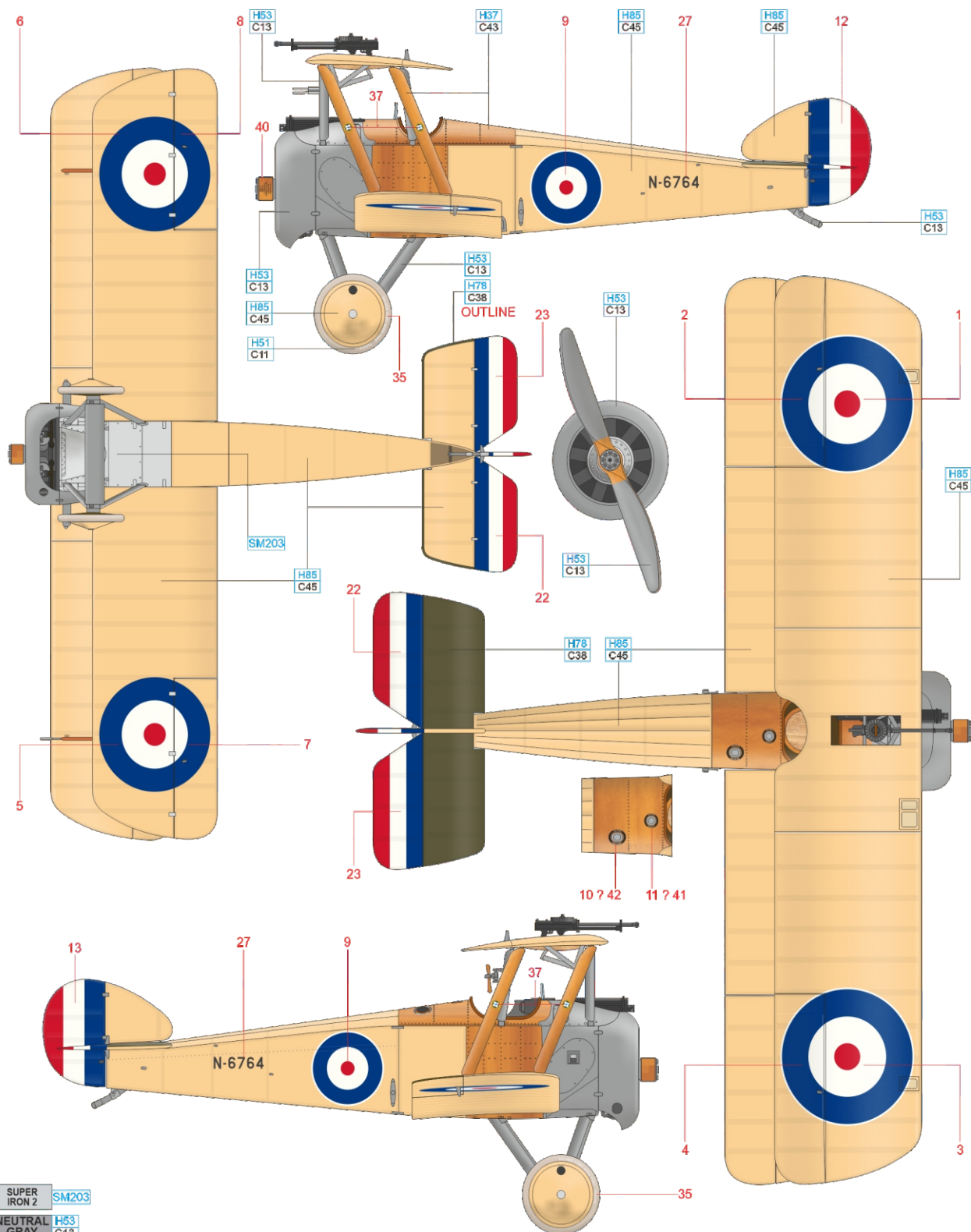
Stewart Douglas Culley se narodil 23. srpna 1895 v Omaze jako syn anglického otce a kanadské matky. Po studiích v Kalifornii a Vermontu nastoupil 19. dubna 1917 k RNAS v Ottawě. O měsíc později dorazil do Velké Británie a po výcviku sloužil na námořních základnách Calshot a Falmouth, než se přesunul na základnu Felixstowe. Tam provedl první úspěšný pokus o vzlet Camelu 2F.1 z plošiny vlečené rychlostí asi 36 uzlů torpédoborcem. Stalo se tak 31. července 1918 a použil k tomu právě N6812, který se odpoutal z plošiny H3. Již v neděli 11. srpna byl Culley se svým Camellem na palubě plošiny tažené HMS Redoubt jako součást Harwich Strike Force, která měla za úkol bránit britské východní pobřeží. Když byla spatřena vzducholoď, Culley odstartoval a trvalo mu asi hodinu, než dosáhl výšky své kořisti. Zaútočil nezpozorován zespod a i když se mu jeden z kulometů zasekl, vyprázdnil zásobník druhého a vzdušného obra zapálil. Jeho obětí byl L53, devatenáctičlenná osádka, které velel Kapitänleutnant Eduard Pröiss, zahynula. Krátce před touto akcí byl N6812 upraven tak, že namísto jednoho kulometu Lewis měl na horním křídle namontovaný dva. Kulomet Vickers byl z přídělí trupu odstraněn, přibyl naopak zaměřovač Aldis. Později letoun sloužil u No. 212 Sqn RAF a následně byl věnován Imperial War Museum, kde je vystaven dodnes. Původně nesly spodní plochy letounu světle modrou barvu, po renovaci bylo rozhodnuto ponechat je v barvě plátna.





# D N6764, HMS Lion, duben-červen 1918

Tento Camel byl vyroben společností Sir William Beardmore & Co LTD v lednu 1917 a byl dokončen ve standardním barevném provedení. Z nějakého důvodu bylo někdy v období mezi dubnem a červnem 1918 zapotřebí trup a křídla znovu potáhnout plátnem a N6764 byl v této podobě vyfotografován na palubě HMS Lion. Nový potah byl ponechán v barvě plátna, pouze horizontální stabilizátor si zachoval původní kamuflážní barvu a výškové kormidlo trikolóru, která byla typickým znakem letounů vyráběných firmou Sir William Beardmore & Co LTD. Letoun sloužil také na leteckých základnách Donibristle a Rosyth.



SUPER IRON 2 SM203

NEUTRAL GRAY H53 C13

LIGHT GULL GRAY H51 C11

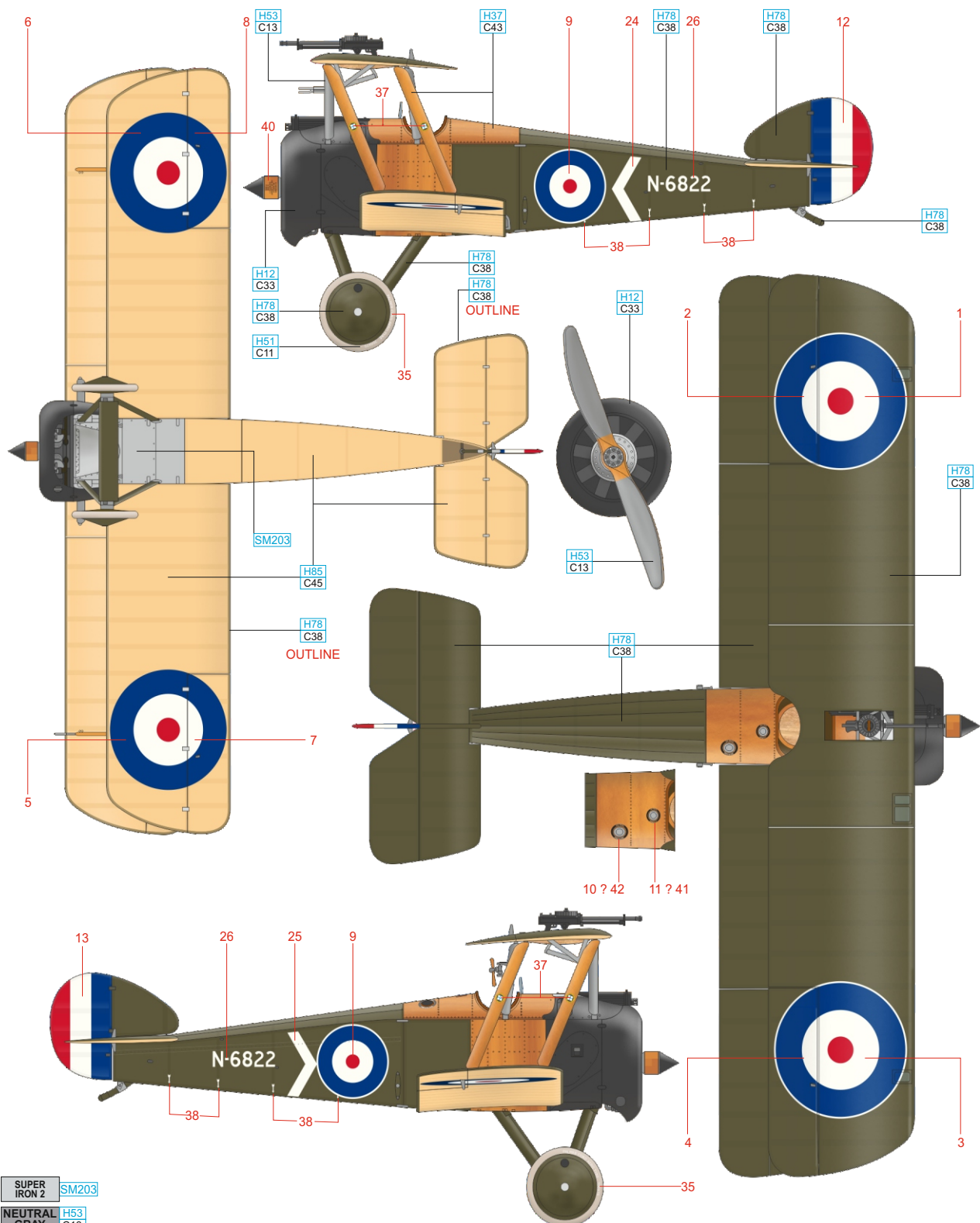
WOOD H37 C43

SAIL COLOR H85 C45

OLIVE DRAB H78 C38

# E N6822, HMAS Sydney, 1918

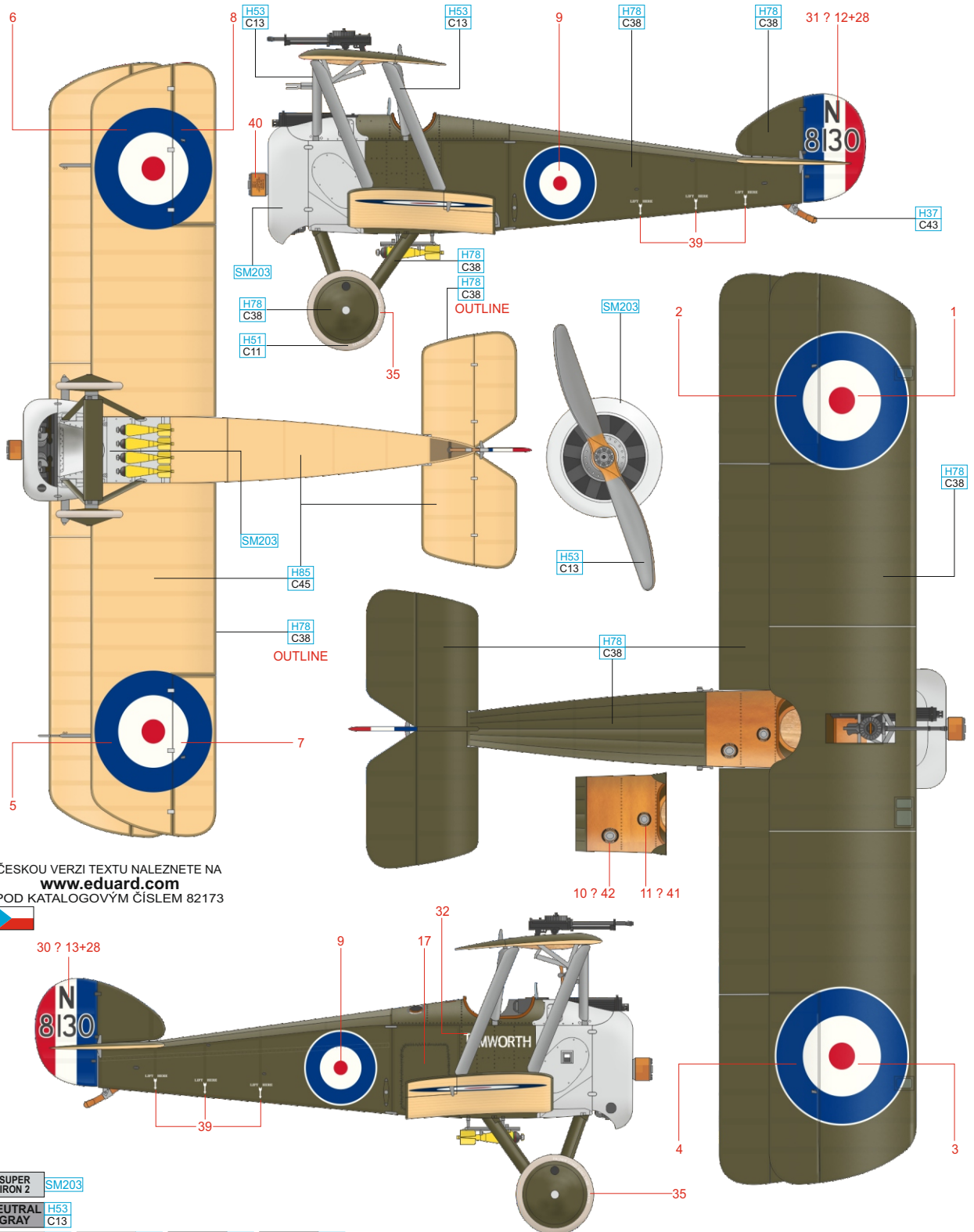
Tento námořní Camel byl jedním z těch, které byly vyrobeny společností Sir William Beardmore & Co LTD a měl výškové kormidlo zbarveno trikolórou, jak bylo u tohoto výrobce zvykem. Jednalo se o letoun poháněný motorem Bentley BR.1, který byl dodán do Aviation Acceptance Park v Renfrew 20. června 1918. Odtud byl následně odeslán na lehký křižník HMAS Sydney australského námořnictva. Tam sloužil s několika přestávkami kvůli údržbě (nebo z jiných důvodů) na pevninských základnách až do 21. listopadu 1918.



SUPER IRON 2	SM203
NEUTRAL GRAY	H53 C13
LIGHT GULL GRAY	H51 C11
WOOD	H37 C43
SAIL COLOR	H85 C45
OLIVE DRAB	H78 C38
BLACK	H12 C33

# F N8130, HMS Vindictive, Koivisto, Finsko, říjen 1919

N8130 byl letoun vyrobený společností Hooper & Co Ltd jako jeden z 50 Camelů 2F.1 z předposlední objednávky tohoto typu podle smlouvy č. 38a/906/C947 & A.S.37354/18. Jako první letoun této série byl původně určen pro prezentační účely a dostal jméno Tamworth podle města v hrabství Staffordshire. Dne 19. května 1919 byl odeslán na palubu HMS Argus a poté se na palubě HMS Vindictive plavil do Baltského moře, odkud spolu s dalšími sedmi Camely bojoval proti ruským bolševikům v roli stíhacího bombardéru. Po návratu sloužil u No. 203 Squadron a vrátil se na palubu HMS Argus. Nápis Tamworth byl zcela jistě na pravé straně trupu, která je fotograficky zdokumentována. Zda byl i na levé, není známo, obtisky ale obsahují dva tyto nápisy. Na pravé straně trupu je na fotografii patrné obšíř velké části potahového plátna. Pravděpodobně se jednalo o opravu poškození potahu.



ČESKOU VERZI TEXTU NALEZNETE NA  
[www.eduard.com](http://www.eduard.com)  
 POD KATALOGOVÝM ČÍSLEM 82173



SUPER IRON 2	SM203	WOOD	H37	SAIL COLOR	H85	OLIVE DRAB	H78
NEUTRAL GRAY	H53		C43		C45		C38
LIGHT GULL GRAY	H51		C11				

**eduard**