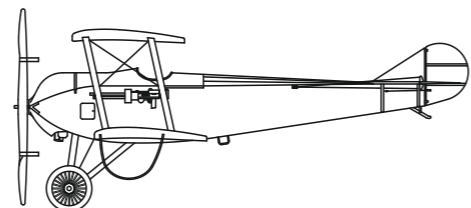
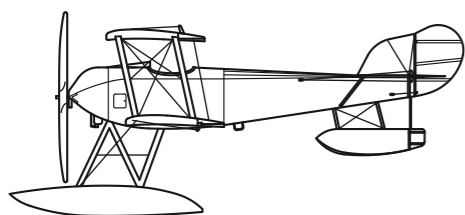


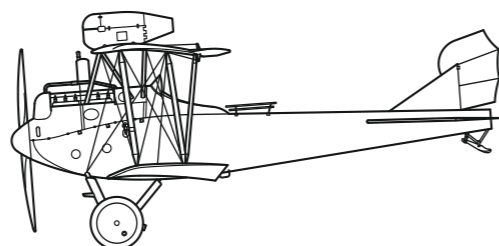
SH48010 SPAD VIII.1 "RFC & US service" 1/48



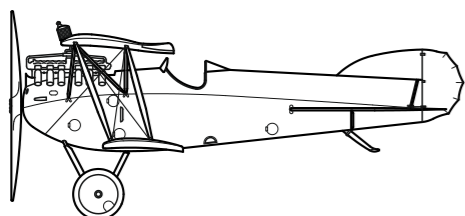
SH48011 Sopwith Tabloid 1/48



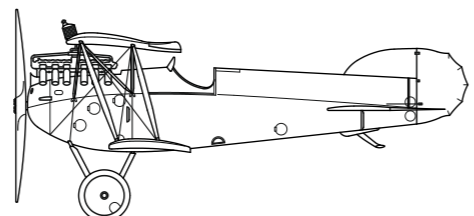
SH48012 Sopwith Schneider 1/48



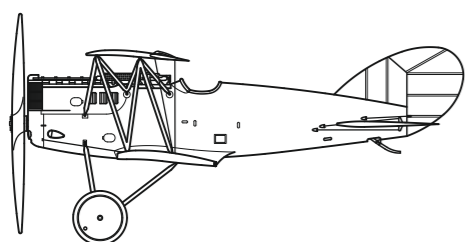
SH48013 Lloyd C.V 1/48



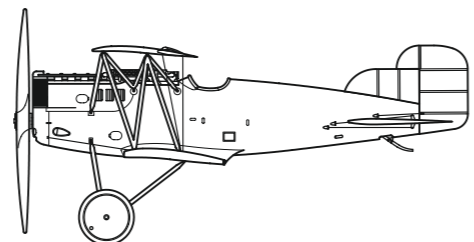
SH48027 Phönix D.I 1/48



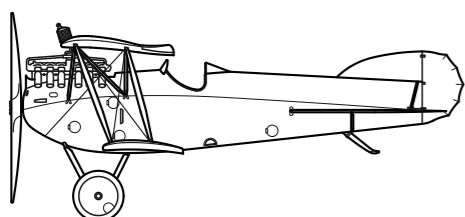
SH48036 Phönix D.II/D.IIa 1/48



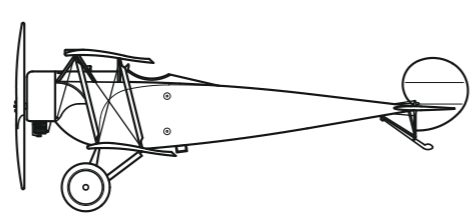
SH48024 Pfalz D.XII 'late version' 1/48



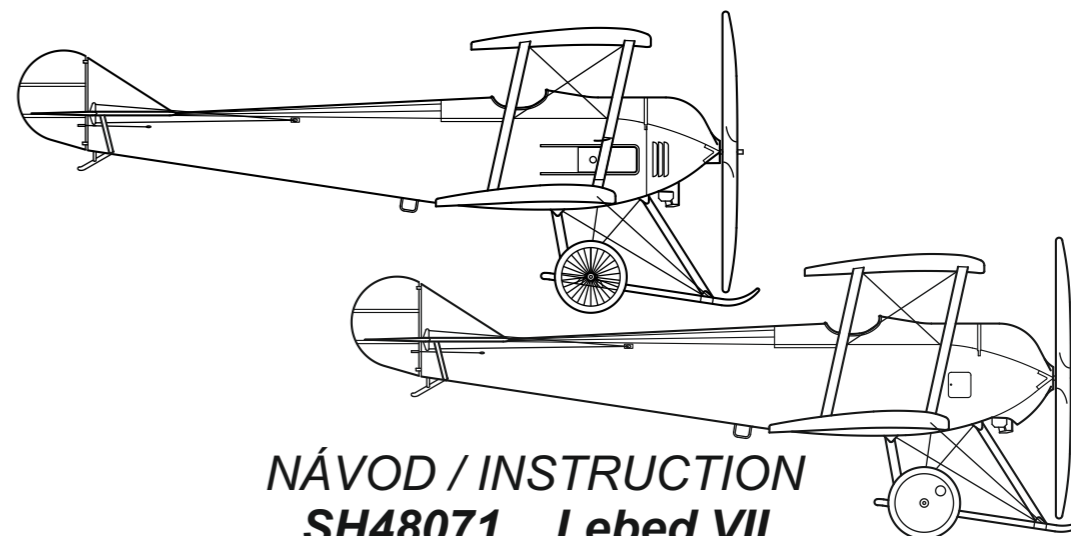
SH48026 Pfalz D.XII 'early version' 1/48



SH48059 Phönix D.I "K.u.K. Kriegsmarine" 1/48



SH48040 Fokker B.II serie 03.6 "K.u.K. Fighter and Trainer Plane" 1/48



NÁVOD / INSTRUCTION SH48071 Lebed VII

CZ - Historie

Před první světovou válkou byla letadla považována nejprve za hračky poštelců a pak za nářadí pro sportovně založené odvážné muže. V roce 1913 zkonstruovala továrna Sopwith dvojmístný letoun označený St.B (Sporting Biplane), jemuž se začalo říkat Tabloid. Překvapil na svou dobu vysokými výkony. To už letadla zajímala i armádu a proto RFC objednal jednomístnou verzi SS (Speedy Scout). Stejně stroje objednalo i R.N.A.S. . Před vypuknutím války jeden Tabloid přestavěný na plovákový vyhrál v druhém ročníku Schneider Trophy (plovákové verze dostaly jméno Schneider a Baby).

Po vypuknutí válečného konfliktu byly stroje R.F.C. i R.N.A.S odeslány na frontu na kontinent. Sloužily hlavně jako rychlé průzkumné a bombardovací. Piloti také používali osobní zbraně.

Lebed VII má svůj původ právě v letounu Sopwith Tabloid. V roce 1914 si ruský konstruktér Vladimír A. Lebeděv objednal jeden letoun Sopwith Tabloid na zkoušky a případnou licenční výrobu. Letoun byl objednan 8. června a navzdory blížící se válce byl dodán 30. července. Lebed VII byl stavěn v malém množství továrnou Lebeděvova letecká společnost a.s. sídlící u Petrohradu. Není přesně známo, kolik letounů Lebed VII bylo postaveno, jisté však je, že bylo u Sopwithe objednáno nejméně 16 rychloměrů pro tyto letouny Lebed. Záznamy o nasazení těchto strojů jsou také strohé. Na jaře 1915 byl stroj pilotovaný por. Seměnovem přidělen k detašované letecké jednotce Grodněnské pevnosti. Další letoun sloužil v prosinci 1916 u 7. detašované letecké jednotky jako cvičný stroj, později s ním por. Jančenko havaroval. 5. února 1917 byl při přistání na letišti Kačinského leteckého učiliště poškozen jeden z posledních letounů Lebed VII výrobního č. 52. V kokpitu seděl por. Cirgiladze.

Technická data: rozpětí 7,77 m, délka 6,20 m, max rychlost 148 km/h, dostup 4572 m, výdrž 3,5 hod

EN - History

Before World War I, aeroplanes were at first considered to be the toys of crackpot inventors and only later the flying machines for adventurous sportsmen. In 1913 Sopwith Company designed a two-seater Sporting Biplane which became known as Tabloid. Tabloid's performance was considered at that time as amazing. By that time the military was starting to take an interest in flying machines and RFC [Royal Flying Corps] put in an order for a single-seat version SS or Speedy Scout. RNAS also put in an order for these planes. Just before the World War I broke out, one of the Tabloid planes had been fitted with floats and this version went on to win the Schneider Trophy, the race which then had been organised for a second successive year. There were later two versions of Tabloid planes with floats which were called Schneider and Baby.

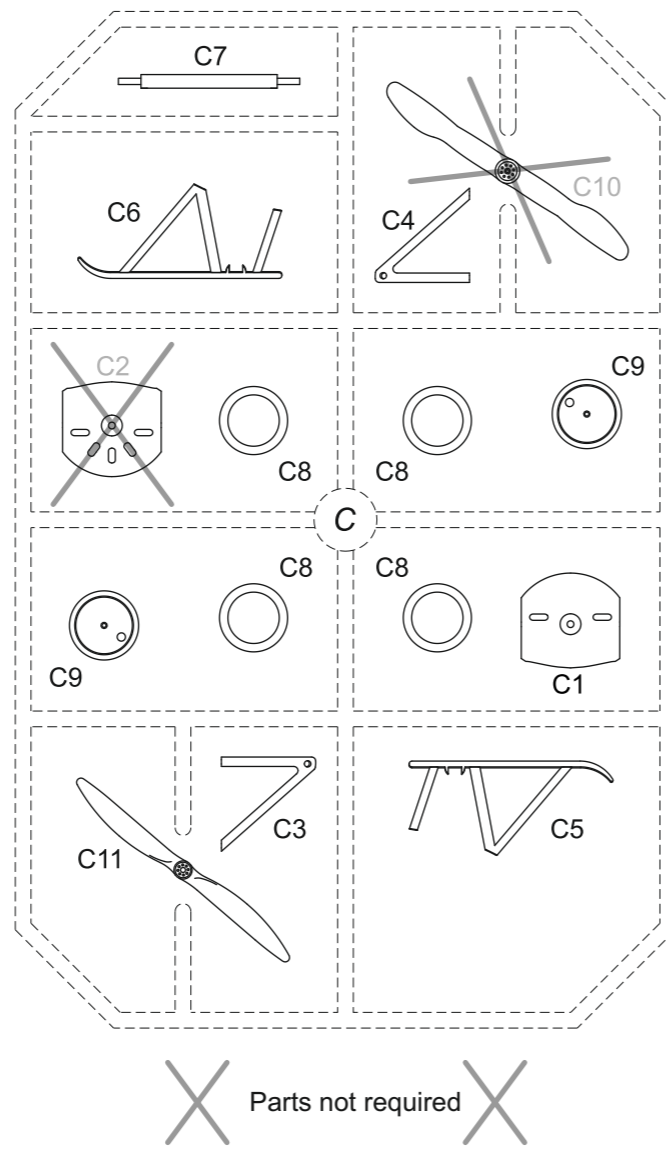
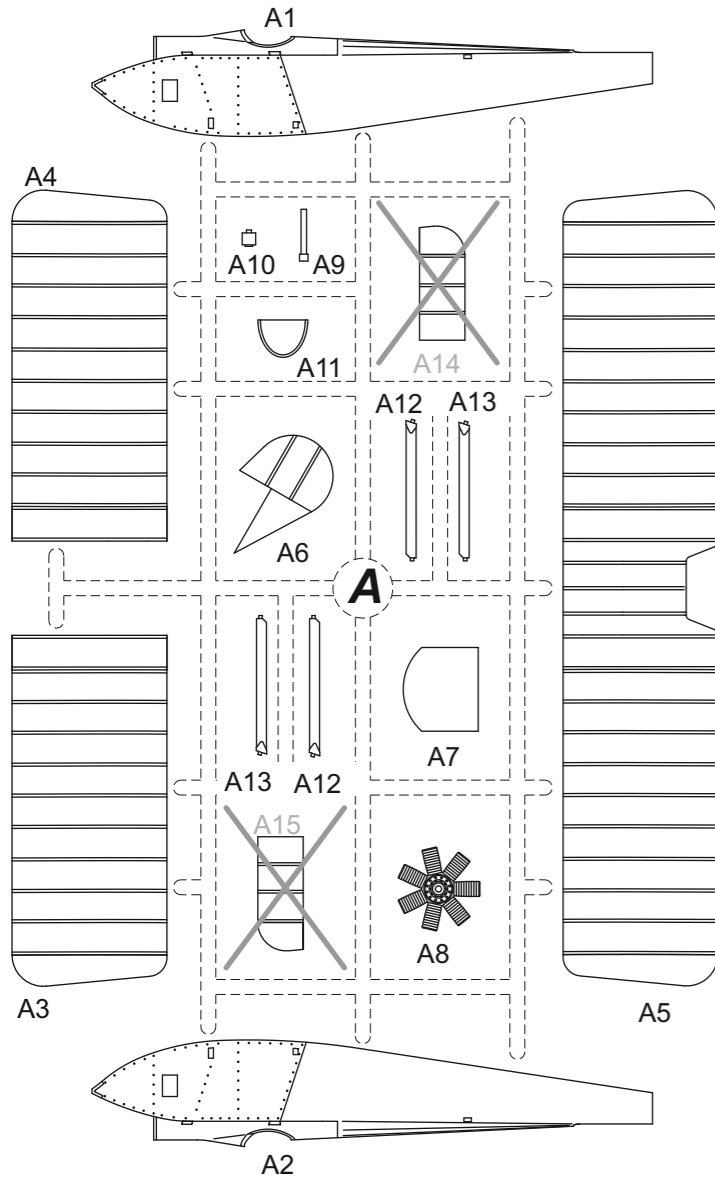
When the war started both the RFC and RNAS used these planes on the Western front in Europe. They were mainly used as reconnaissance and bomber planes and their pilots used their own personal weapons in the aerial combat.

Lebed VII has its origin in Sopwith Tabloid. In 1914 Russian aircraft designer Vladimir A. Lebedev had ordered one Sopwith Tabloid for evaluation and possible license production. The aircraft was ordered on June 8 and in spite of the coming war it was delivered on July 30. Lebed VII was built in small quantity by Aktsionerhoe obshchestvo vozdukhoplavaniy V. A. Lebedeva (Lebedev's joint stock aeronautic company) located near Petersburg. It is not known how many Lebed VIIs were built but at least 16 tachometers were ordered from Sopwith for Lebed aircraft. Records of aircraft assignment are sparse. In the spring of 1915, one Lebed VII flown by Lieutenant Semenov was assigned to the Grodnensky fortress air detachment. Another Lebed VII went to the Seventh Fighter Air Detachment in December 1916 for training, but crashed with Ensign Janchenko at the controls. Lieutenant Tsirgiladze damaged one of the last Lebed VII aircraft, works number (WN) 52, while landing at the Gatchina flying school on February 5, 1917.

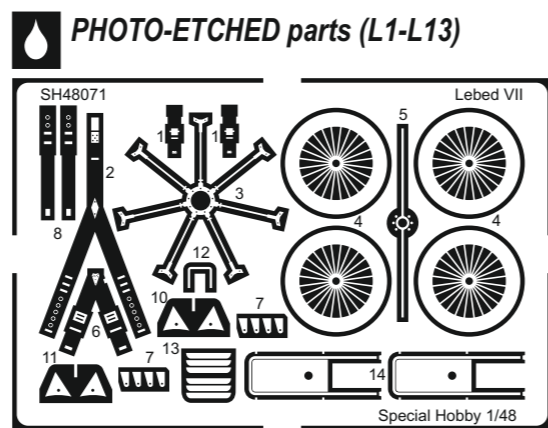
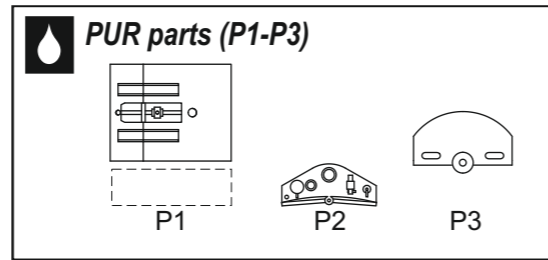
Technical data: Wingspan: 7.77 m, Length 6.20 m; Max. Speed 148 kmh, Max. Service Ceiling: 4,572 m; Max. Flying time: 3.5 hours.



DÍLY - PARTS



Parts not required



SYMBOLS



MOŽNOST VOLBY
OPTIONAL
NACH BELIEBEN
OPTION



POUŽÍT LEPIDLO NA KOV
INSTANT GLUE FOR METAL
METALLKLEBER
COLLE A METAL



ŘEZAT/VRTAT
CUT OFF/DRILL
ENTFERNEN
DETACHER



ZHOTOVIT NOVÉ
SCRATCH BUILD
FERTIGSTELLEN
ACHEVER



OHNOUT
BEND
BIEGEN
COURBER

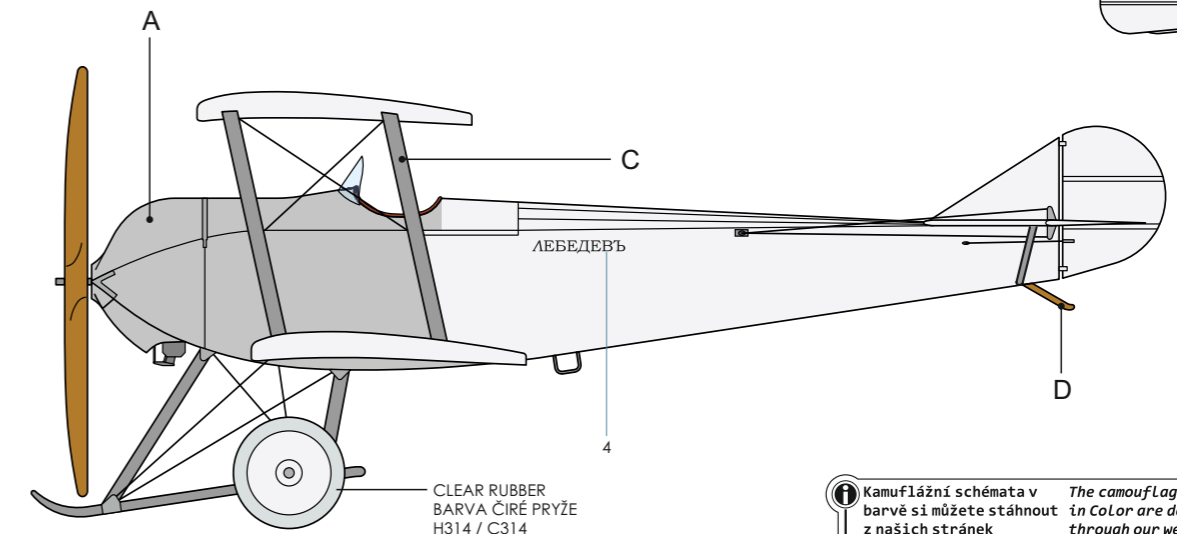
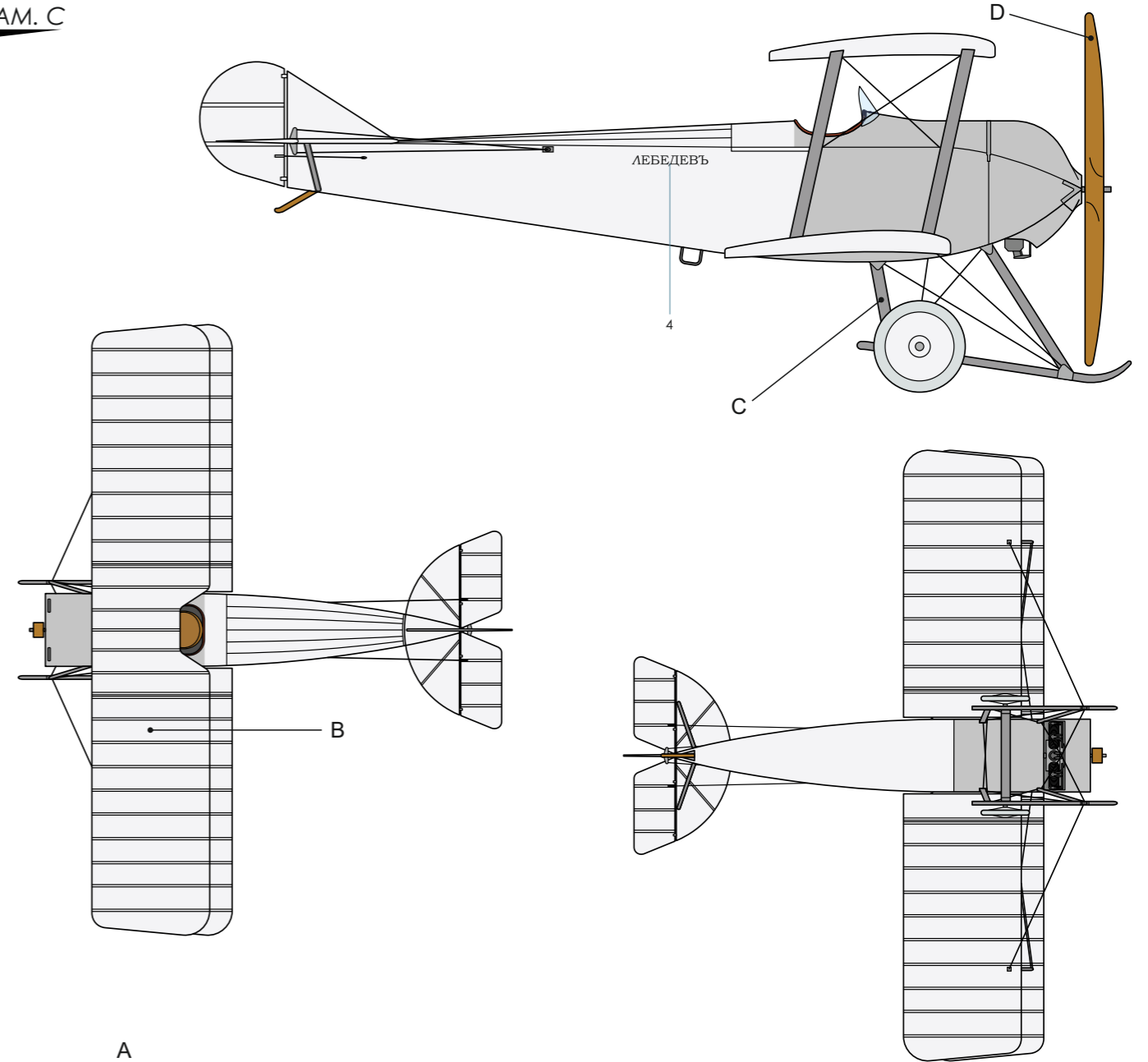
2008/11

SH48071 Lebed VII ②

Lebed VII, dle některých pramenů první vyrobený kus ,někde v Rusku, druhá polovina roku 1914. Letoun měl ještě spodní díl krytu motoru, ale neměl svislé výdechové kryty a přístupové kryty na bocích trupu.

CAM. C

Lebed VII, according to some sources the first produced machine, somewhere in Russia, second half of 1914. The aircraft had the under-cowling mounted but lacked the later utilized vertical louvres and access points on the fuselage sides.



CLEAR RUBBER
BARVA ČIRÉ PRYŽE
H314 / C314

Kamuflážní schémata v
barvě si můžete stáhnout
z našich stránek
The camouflage schemes
in CoLoR are downLoadable
through our website
www.cmkkits.com

- A Barva kovu
Natural Metal
H8/C8
- B Světlá šedá
Light Grey
H338/ C338
- C Tmavě šedá
Dark Grey
H301/ C301
- D Barva dřeva
Wood Color
H37/ C43



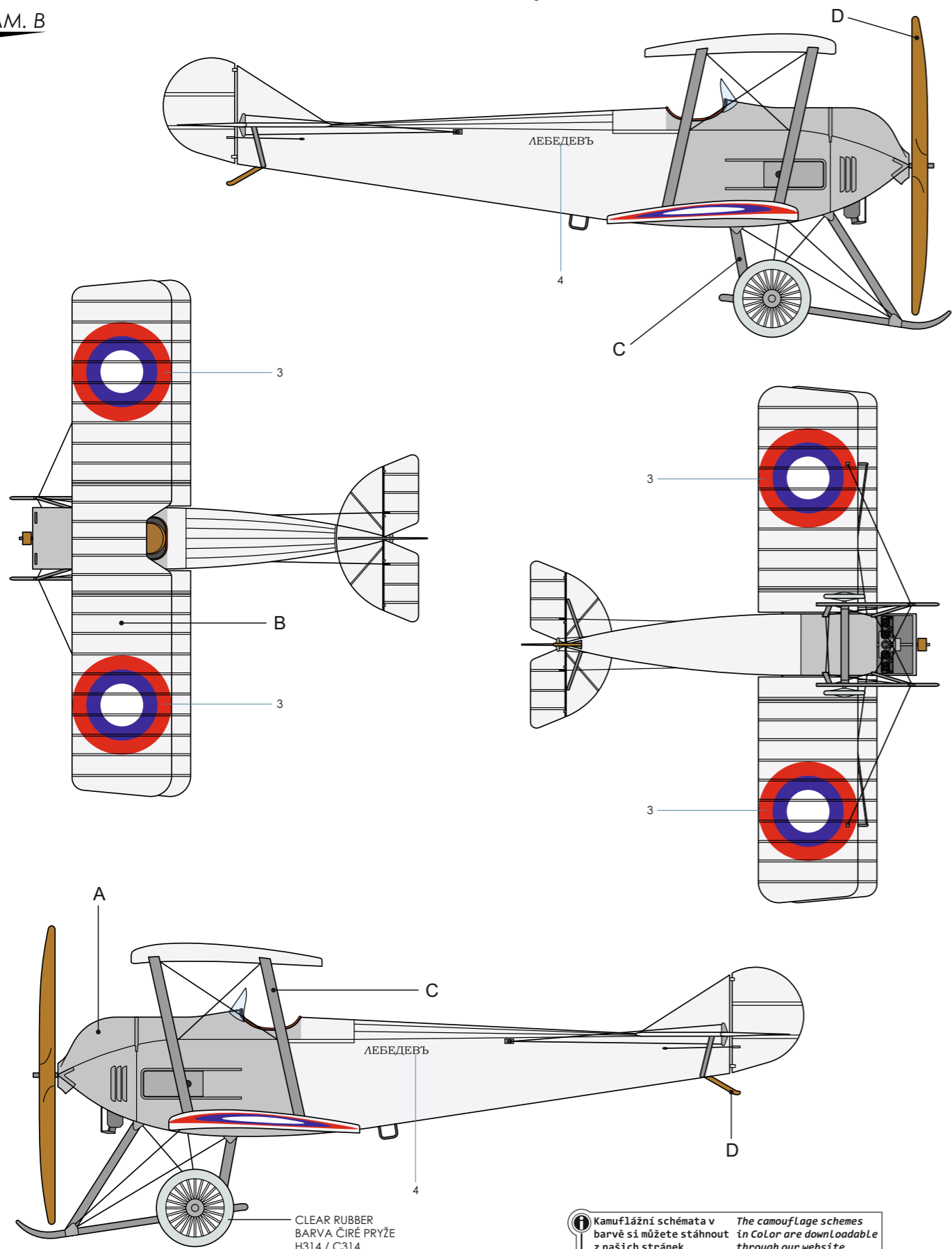
2008/11

SH48071 Lebed VII ⑨

Lebed VII, stroj bez označení, někde v Rusku, konec roku 1914. Letoun již neměl spodní díl krytu motoru, ale přibýly mu svislé výdechy motoru a přístupové kryty na bocích trupu.

Lebed VII, unidentified machine, Somewhere in Russia, end of 1914. The aircraft didn't have the under-cowling mounted but featured vertical louvres and access points on the fuselage sides.

CAM. B



A Barva kovu
Natural Metal
H8/C8

B Světlá šedá
Light Grey
H338/ C338

C Tmavě šedá
Dark Grey
H301/ C301

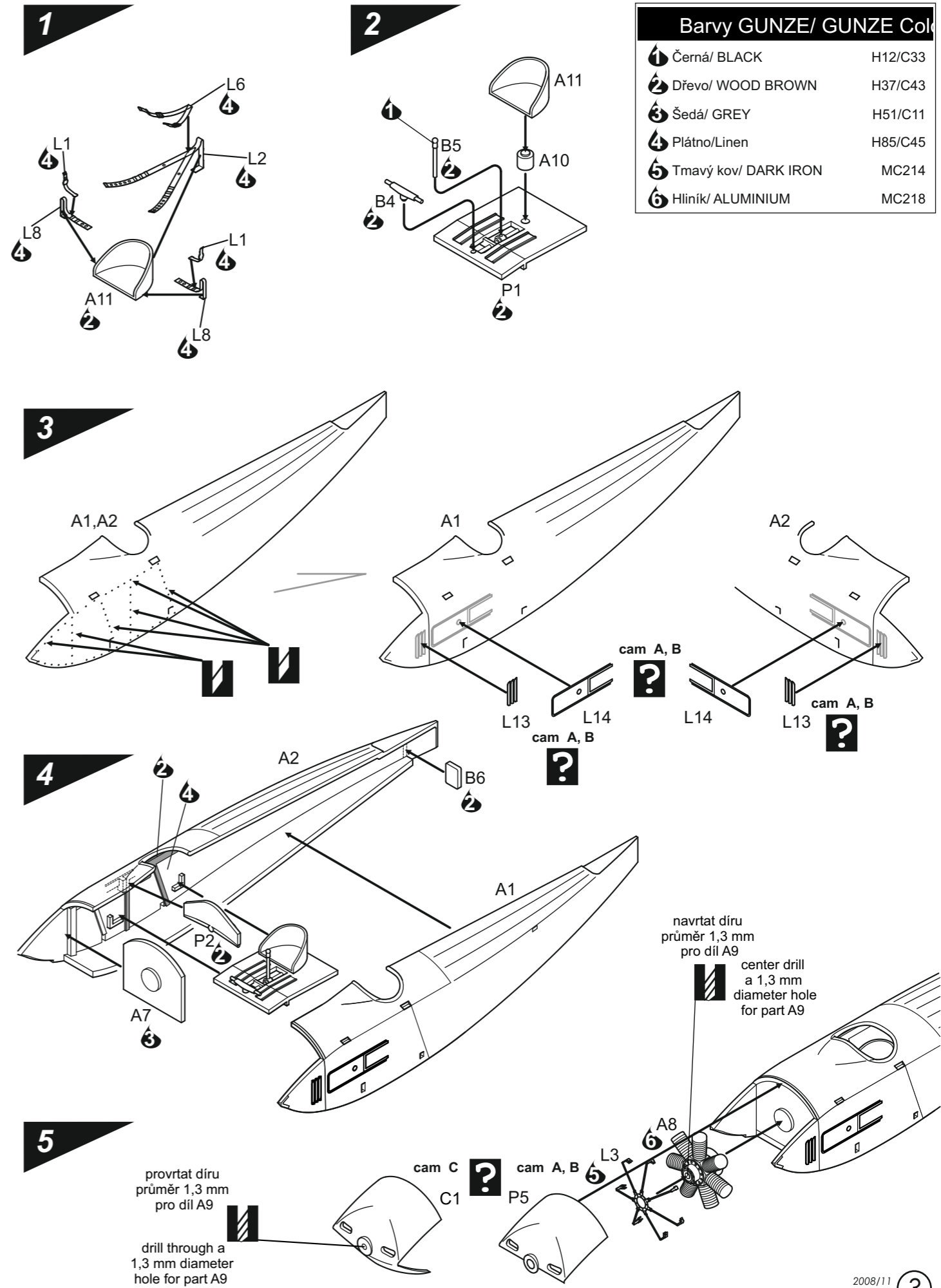
D Barva dřeva
Wood Color
H37/ C43



2008/11 SH48071 Lebed VII ⑧

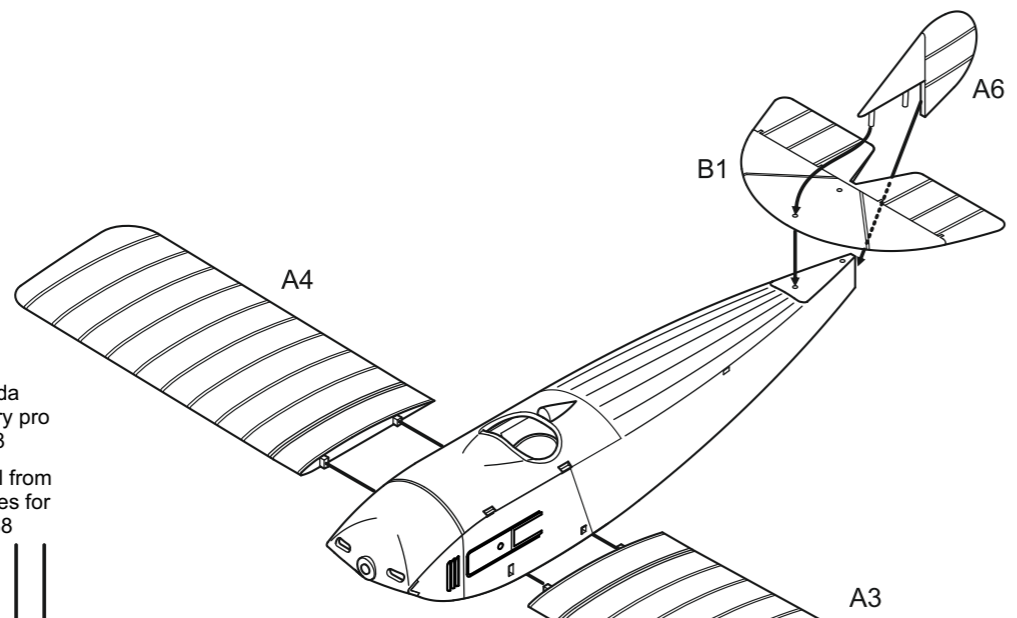
SESTAVA - ASSEMBLY

Barvy GUNZE/ GUNZE Color		
1	Černá/ BLACK	H12/C33
2	Dřevo/ WOOD BROWN	H37/C43
3	Šedá/ GREY	H51/C11
4	Plátno/Linen	H85/C45
5	Tmavý kov/ DARK IRON	MC214
6	Hliník/ ALUMINIUM	MC218

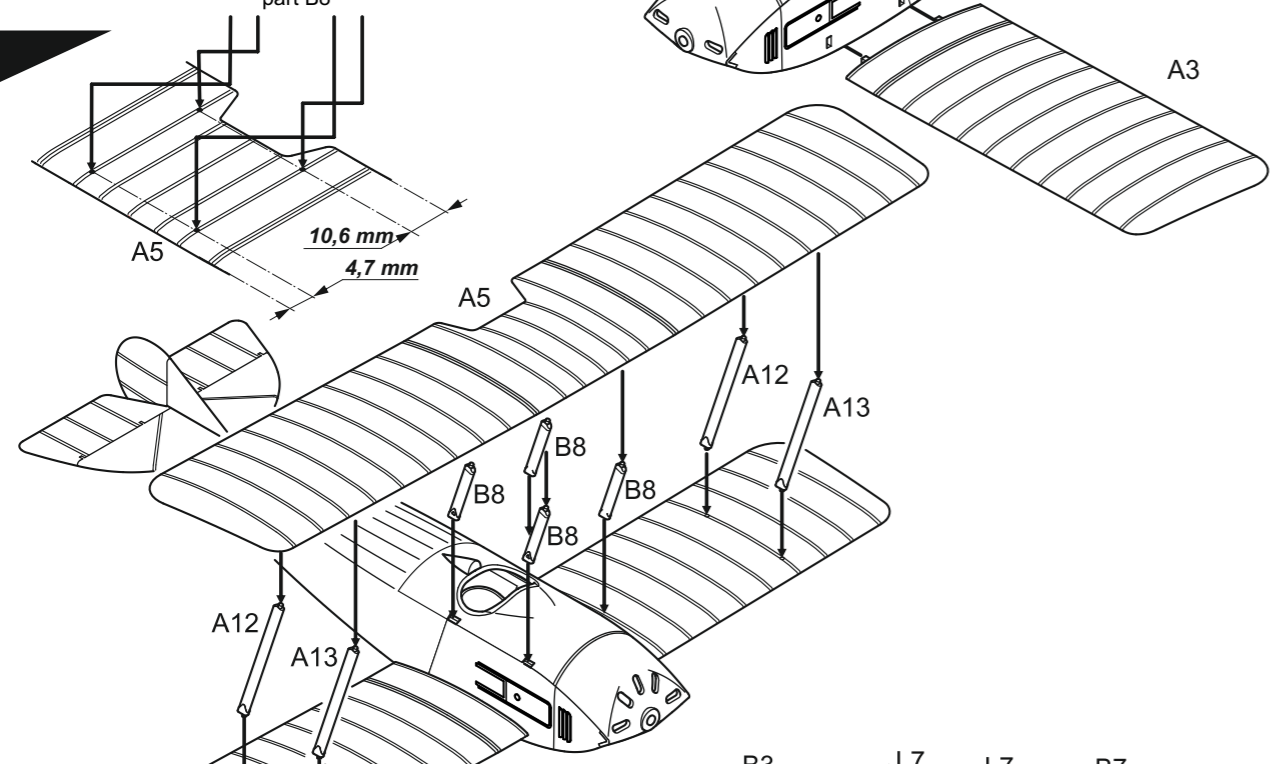


2008/11 SH48071 Lebed VII ③

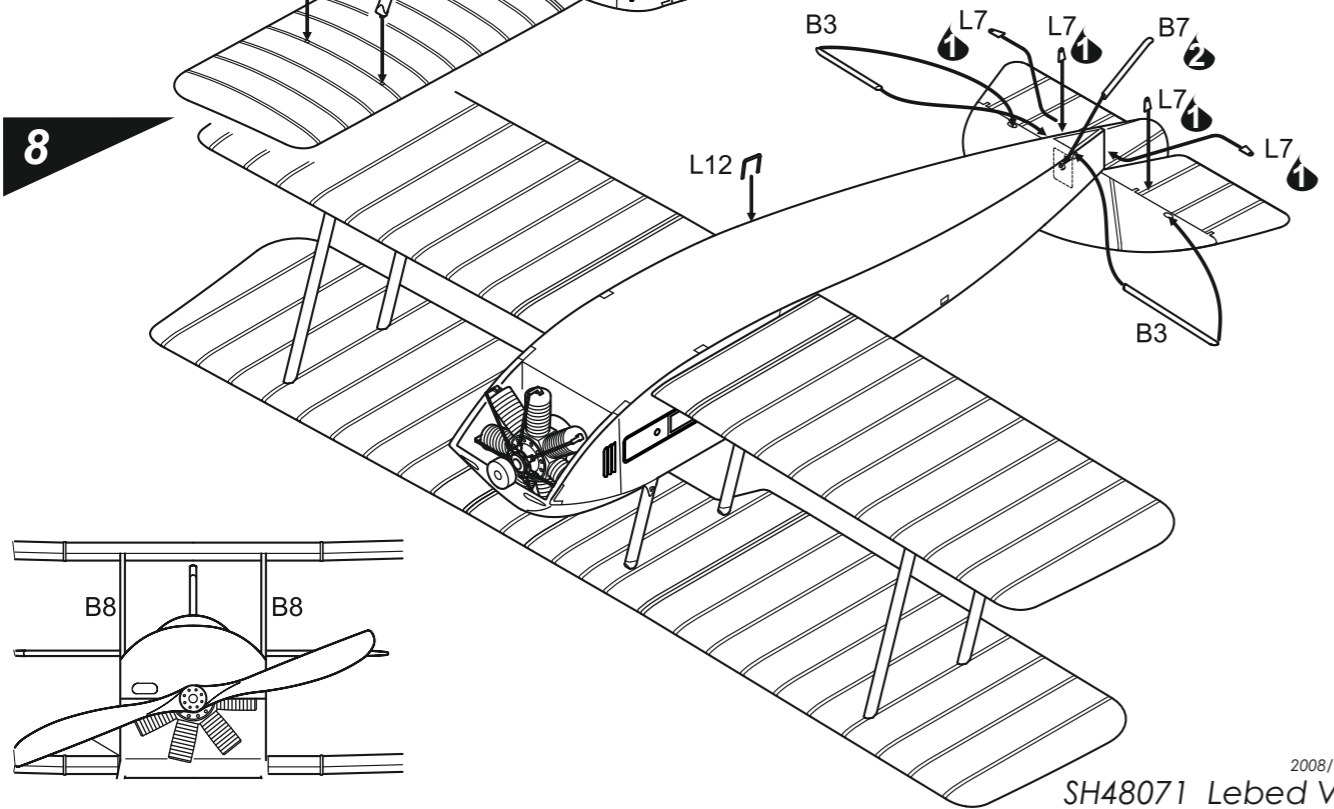
6



7



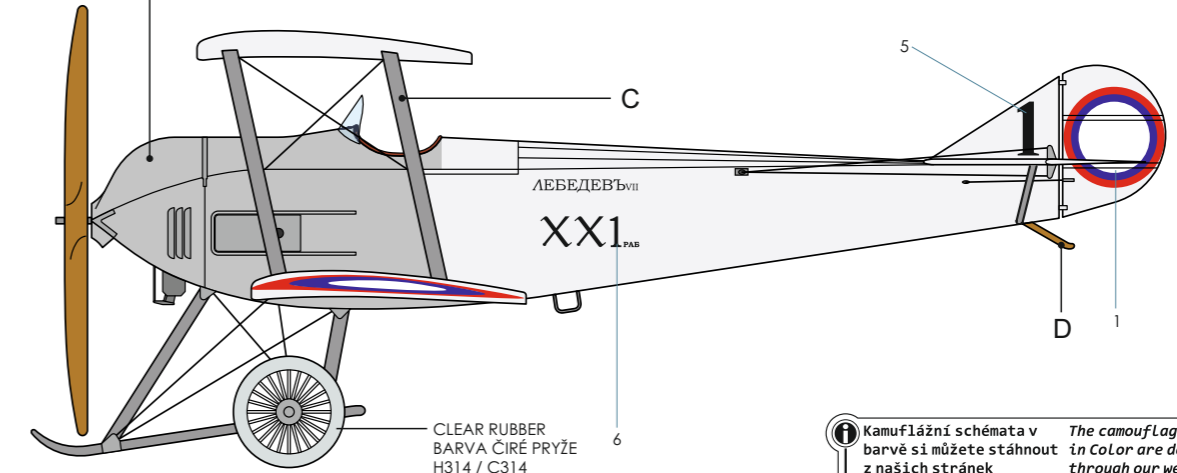
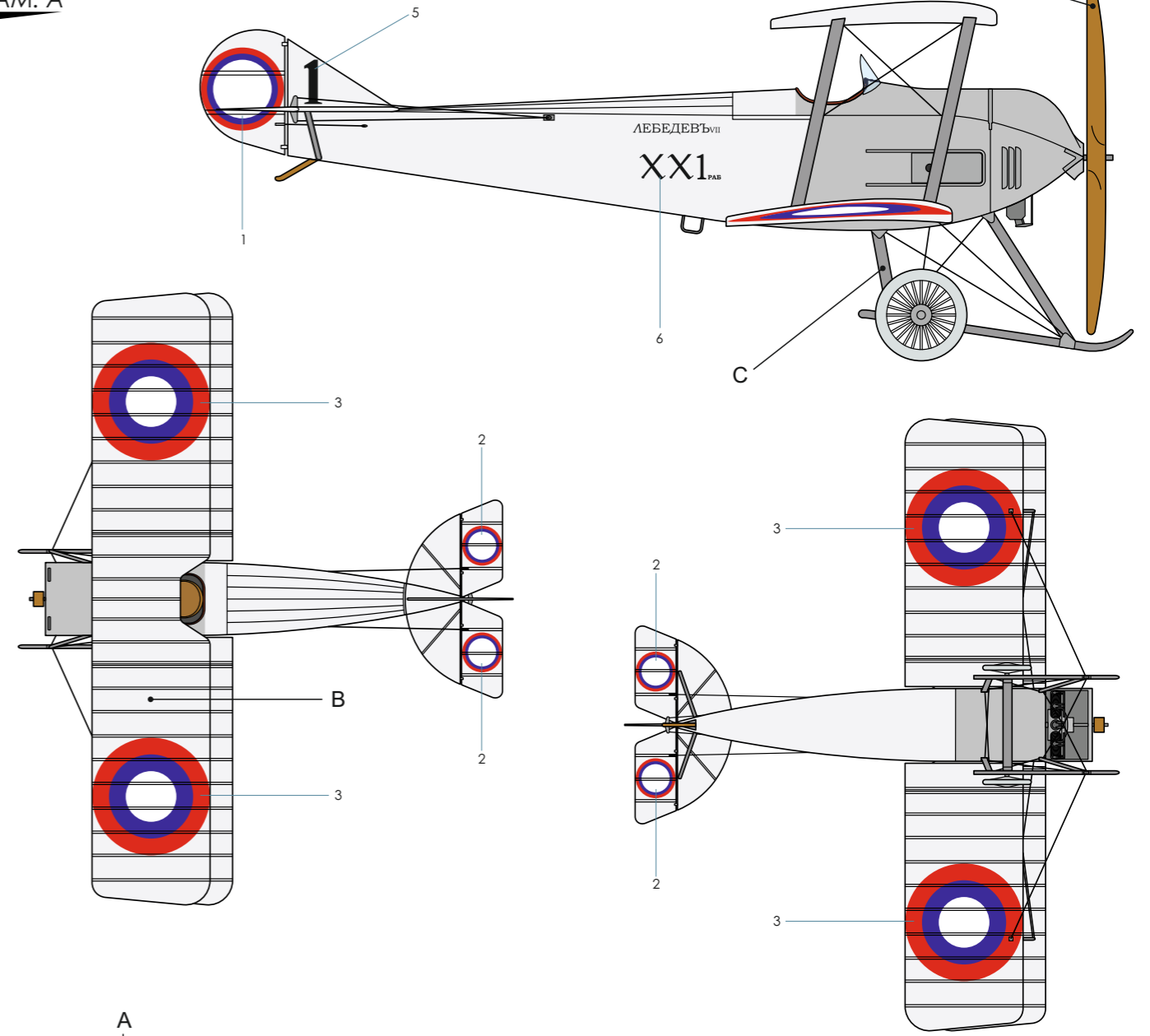
8



Lebed VII, černá 1, 21. sborový letecký oddíl, někde v Rusku, konec roku 1914. Letoun již neměl spodní díl krytu motoru, ale přibýly mu svislé výdechové kryty na bocích trupu. Tento stroj byl vyfotografován stojící na vrtuli po nezdařeném přistání.

CAM. A

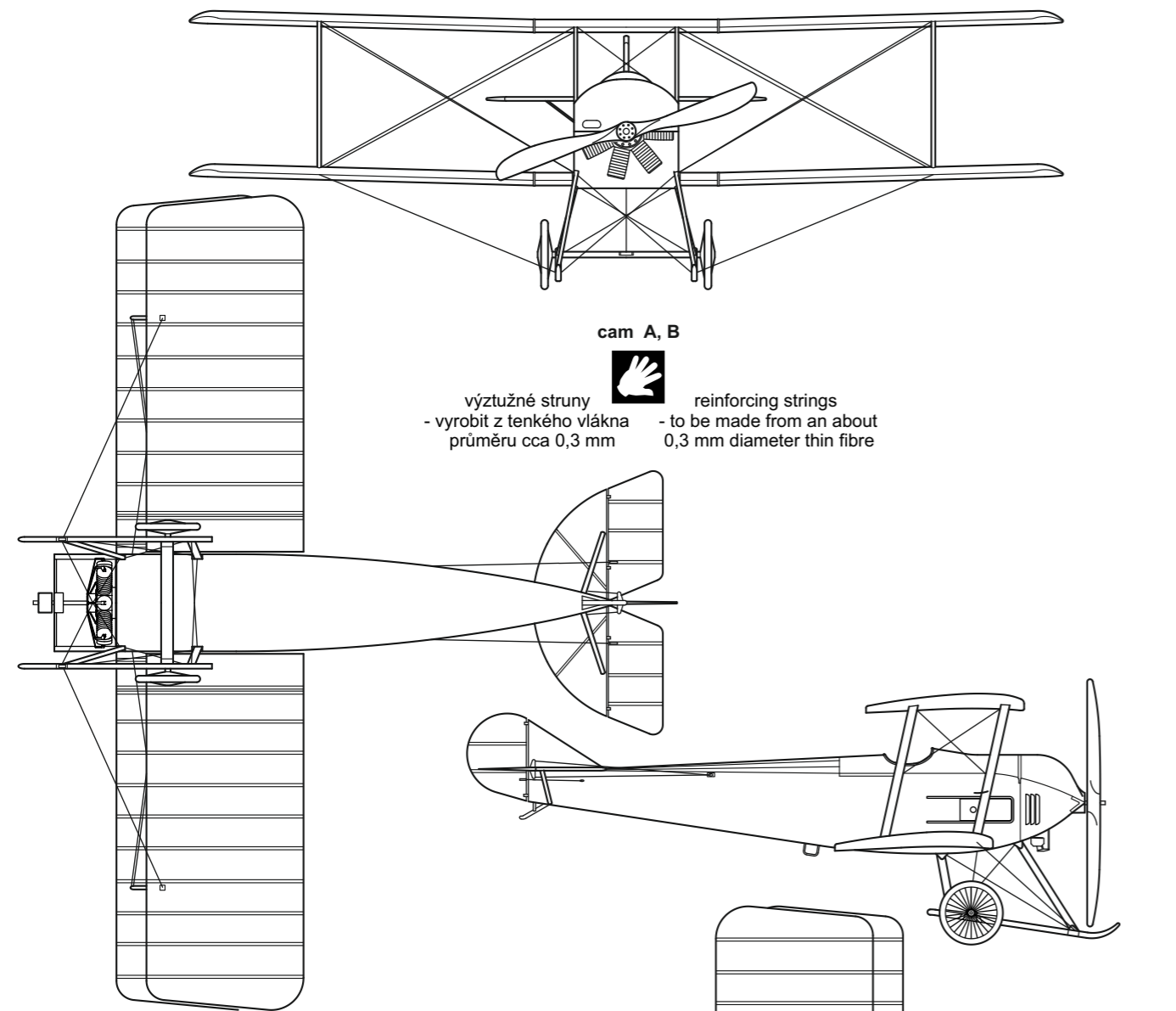
Lebed VII, Black 1, 21. aircraft detachment, Somewhere in Russia, end of 1914. The aircraft didn't have the under-cowling mounted but featured vertical louvres and access points on the fuselage sides. This machine was photographed ditched on the propeller after unsuccessful landing.



- A Barva kovu Natural Metal H8/C8
- B Světlá šedá Light Grey H338/ C338
- C Tmavě šedá Dark Grey H301/ C301
- D Barva dřeva Wood Color H37/ C43

Kamuflážní schémata v barvě si můžete stáhnout z našich stránek www.cmkkits.com

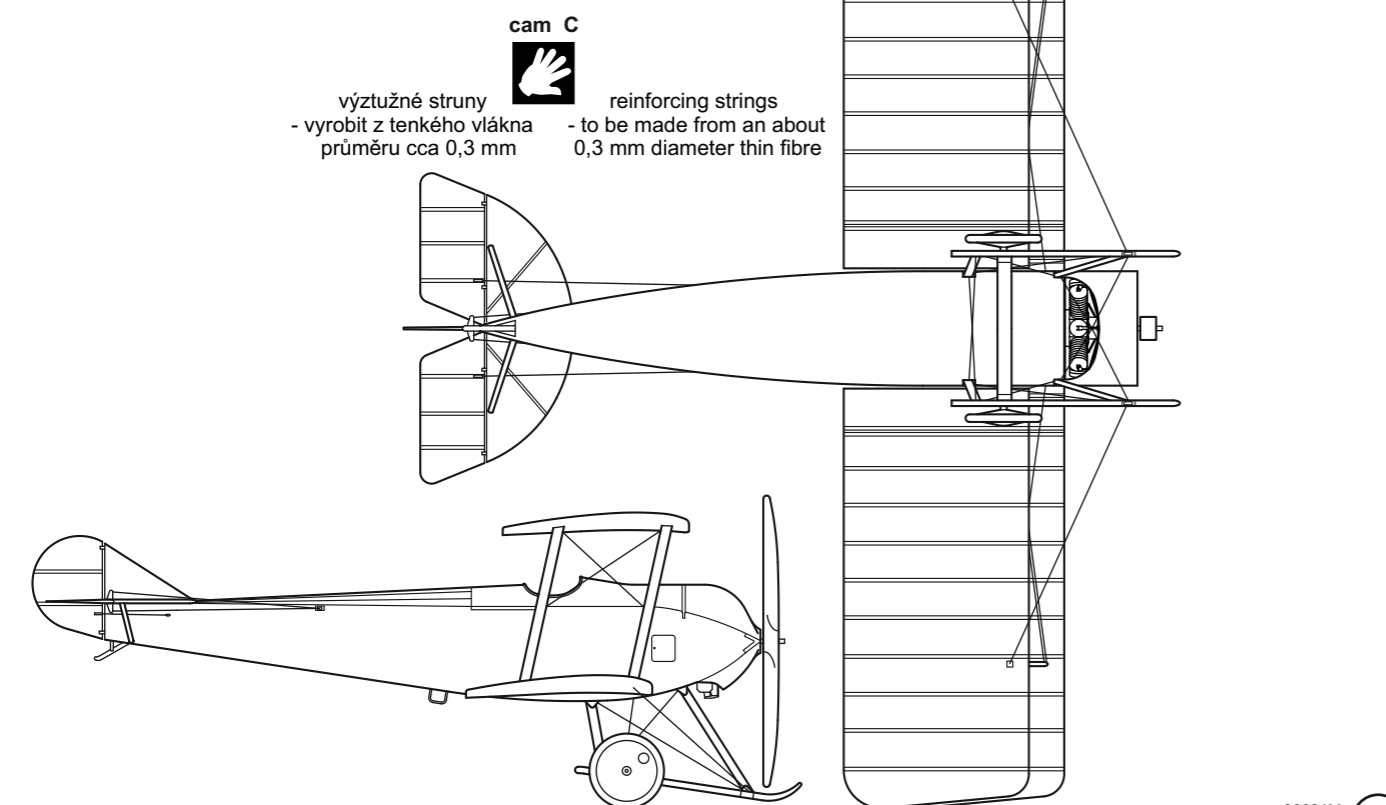




cam A, B



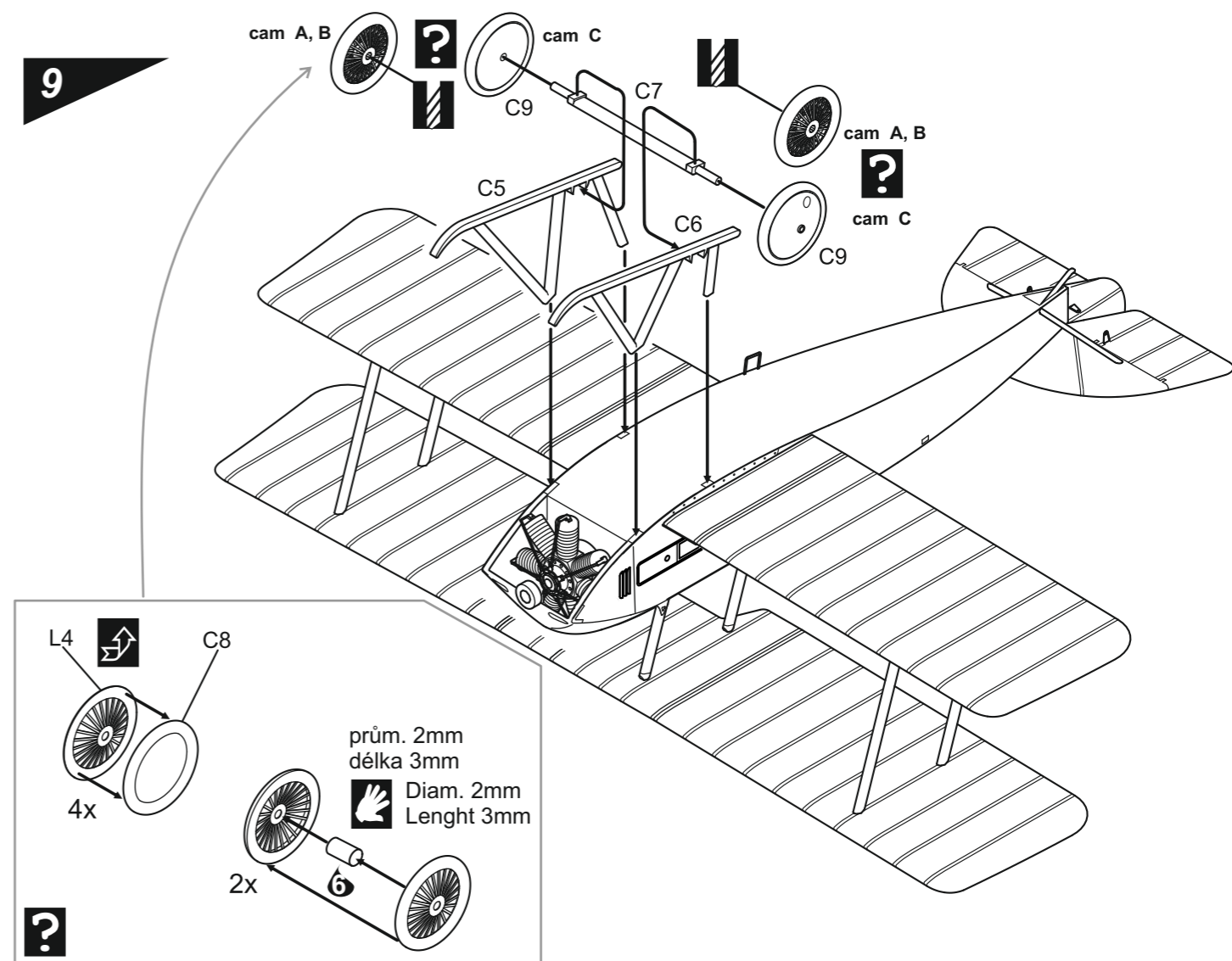
výztužné struny reinforcing strings
 - vyrobiť z tenkého vlákna - to be made from an about
 průměru cca 0,3 mm 0,3 mm diameter thin fibre



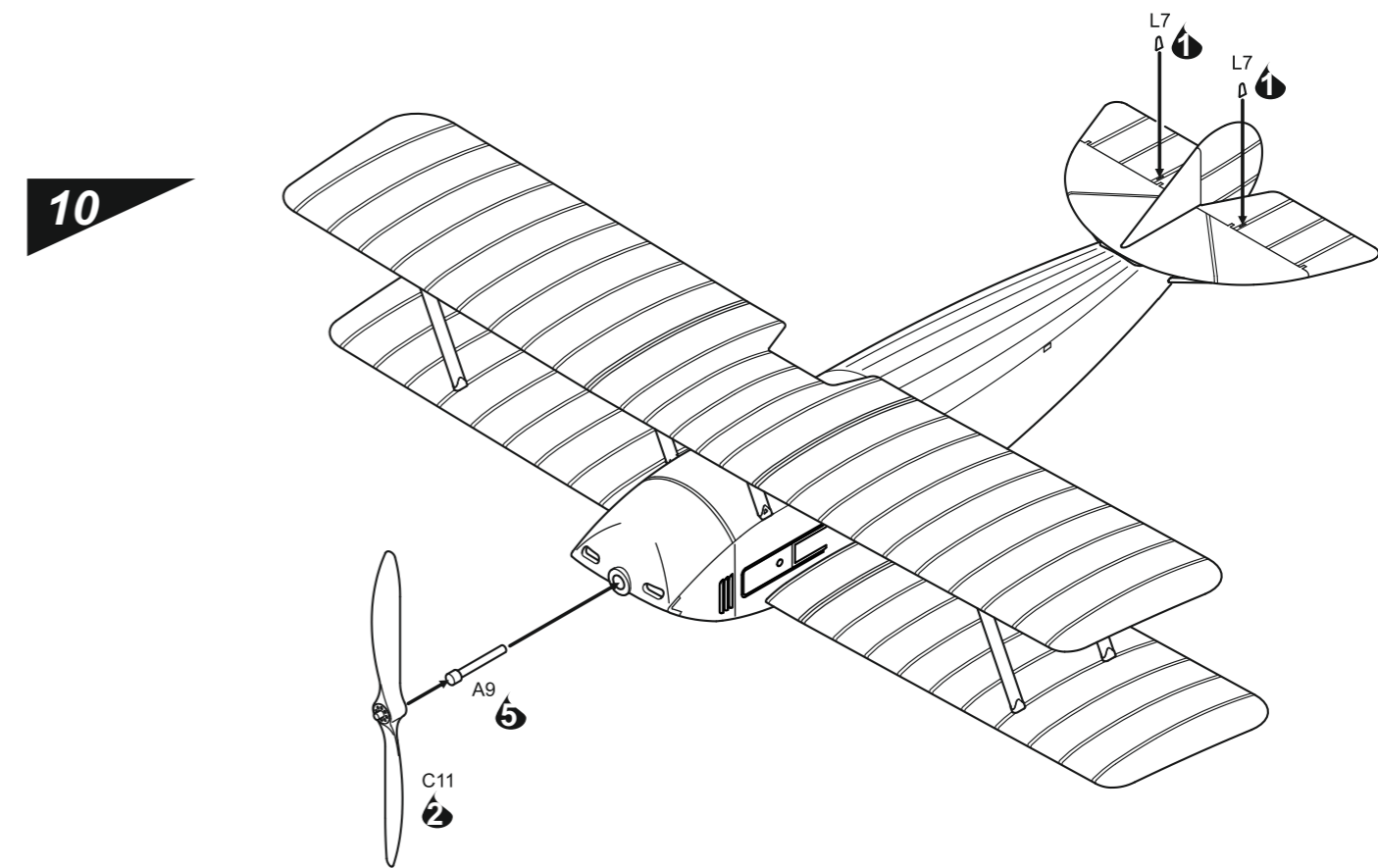
cam C



výztužné struny reinforcing strings
 - vyrobiť z tenkého vlákna - to be made from an about
 průměru cca 0,3 mm 0,3 mm diameter thin fibre



9



10