

Sopwith Camel



STRUČNÁ HISTORIE LETOUNU

Britský jednomístný stíhací letoun Sopwith Camel (Velbloud) patřil k nejlepším a také k nejnámějším spojeneckým letounům první světové imperialistické války. Jeho konstruktérem byl Herbert Smith, známý svými stíhačkami Sopwith PUP a Sopwith Triplane. A právě stíhačka Sopwith PUP z r. 1915 byla přímým předchůdcem pozdějšího Camela, jehož první prototyp startoval dne 22. prosince 1916. Zalétání letounu proběhlo úspěšně, takže mohla být bez velkých úprav zahájena sériová výroba. Mateřská továrna Sopwith company v Kingstonu a dalších devět závodů, které se na výrobě podílely, vyrobily celkem 5695 Camelů, což je jistě na svoji dobu počet pozoruhodný a zcela mimořádný. Letouny byly určeny pro britské pozemní i námořní letectvo, operující na západní frontě, ve středomoří i na Středním východě.

Za své jméno Camel (Velbloud), pod kterým se stal rychle známým na celém světě, vděčil letoun zvláštnímu, hrbu podobnému krytu na hřbetě trupu za motorem, který byl zároveň krytem zadních částí kulometů. Camel byl vybaven rotačním motorem, který mimo jiné umožňoval, s ohledem na silný gyroskopický účinek, prudké pravé zatáčky. Letoun vynikal celkově mimořádnou obratností,

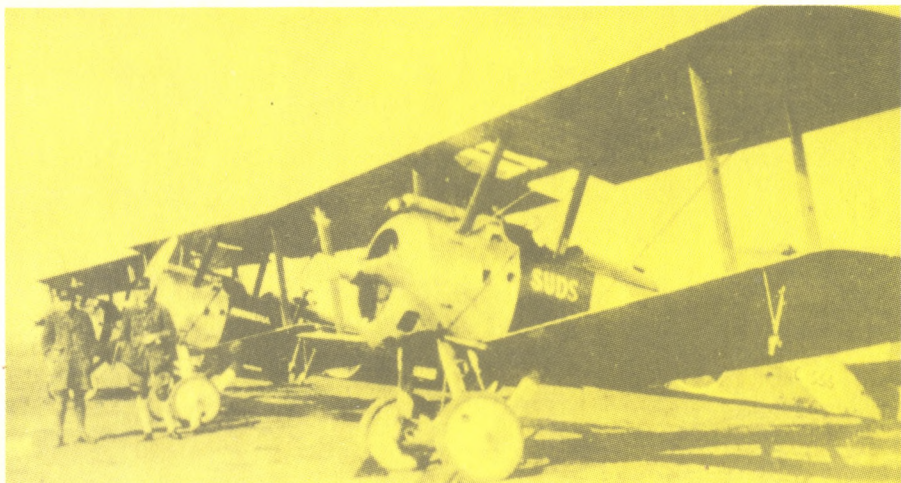
krátkým startem a prudkou počáteční stoupavostí — a to vše při dobré strukturální pevnosti. Tyto vlastnosti činily z něj v rukou dobrého a zkušeného pilota obávanou, pro protivníka nebezpečnou a velmi účinnou zbraň. Pro méně zkušené piloty byly však jeho vlastnosti často nebezpečné a někteří na ně doplatili svým životem.

Camely byly po první bojově nasazeny v červenci 1917 na francouzsko-německé frontě v bitvě u Yprů. Byla jimi tehdy vyzbrojena 70. peruť britského královského letectva. Brzy nato byly těmito stíhacími letouny vyzbrojeny také 3., 54., 70., 71., 73. a 80. peruť. Camely se však záhy objevily také na italské frontě, kde jimi byly jako první vyzbrojeny 28. a 66. peruť. Od svého prvního bojového nasazení až do konce první světové války v listopadu 1918 bylo piloty Camelů všech verzí sestřeleno 1294 nepřátelských letadel, několik vzducholodí a značný počet pozorovacích balonů. Na těchto úspěších se ovšem podíleli vedle britských letců i letci belgického, amerického a kanadského letectva, kteří stíhačky Camel měli rovněž ve výzbroji. A právě letounem tohoto typu číslo B 7270, pilotovaným kapitánem A. R. Brownem od 209. kanadské peruť, byl např. sestřelen 21. dubna 1918 nejlepší německý stíhač Manfred von Richthofen.

Stíhací letoun Sopwith Camel byl použit skutečně

v masovém měřítku. Sloužil především jako denní a doprovodný stíhač, ale byl též používán k nočnímu stíhání nepřátelských letadel a německých vzducholodí, které své bojové akce prováděly převážně v noci. Byl též nasazen k bombardování a k odstřelování pozemních cílů z přízemního letu. Ve výzbroji ho mělo také britské námořní letectvo, které ho používalo k operacím z válečných lodí. Není bez zajímavosti, že byl dokonce zkoušen jako parasitní stíhací letoun pro ochranu vzducholodí. Zkoušky byly prováděny ze speciálních podvěsů britské vzducholodí R-33.

Ještě po první světové imperialistické válce sloužil Camel v různých státech. Mimo britského královského letectva, které ho používalo poměrně krátkou dobu, byl ve výzbroji letectva belgického, řeckého, polského, kanadského a letectva amerického vojenského námořnictva.



Sopwith Camel

NÁVOD KE STAVBĚ SOPWITH CAMEL

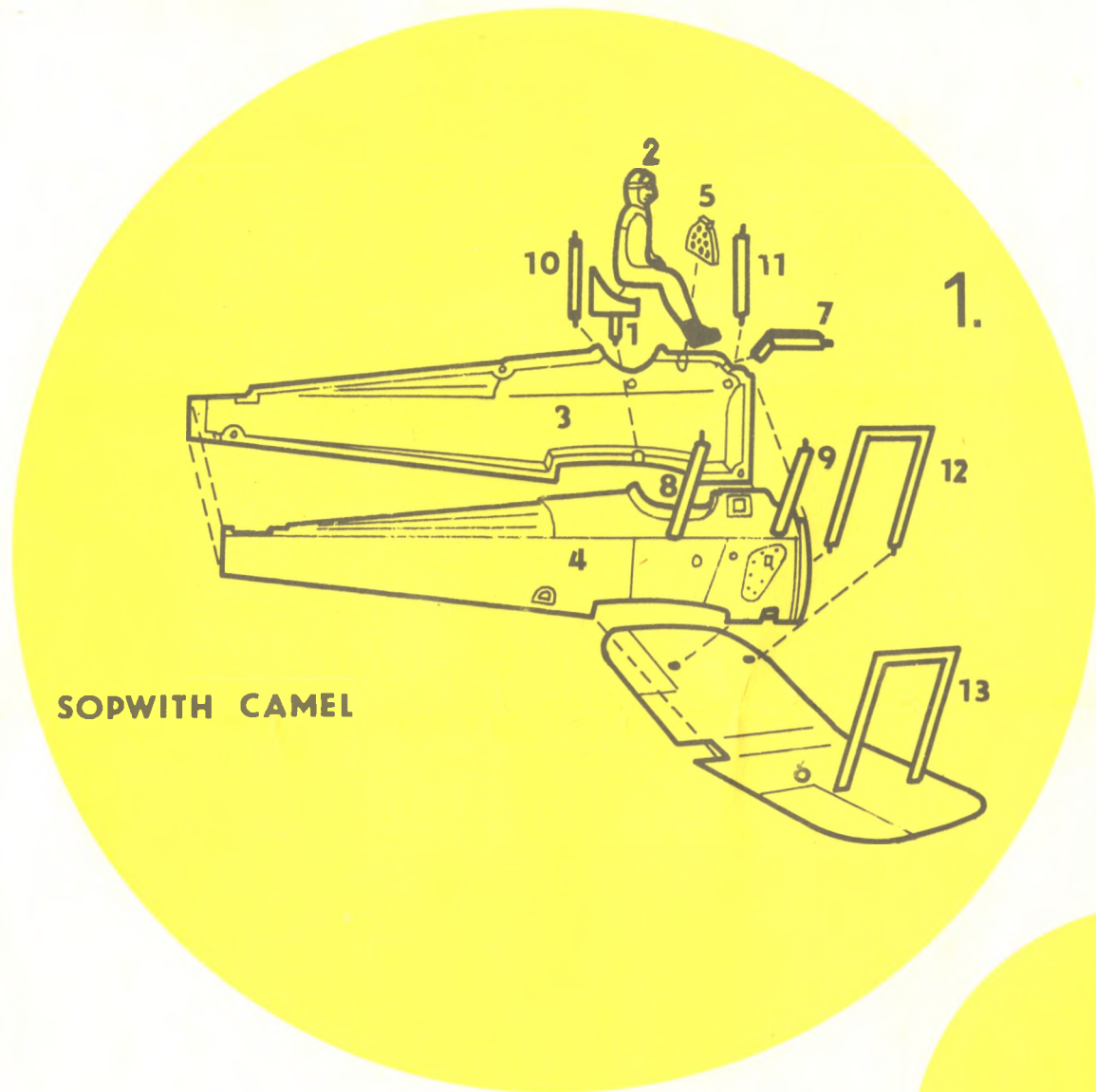
Dříve než začnete se stavbou, měli byste se alespoň ve stručnosti seznámit s několika všeobecnými radami.

Budete potřebovat modelářské nářadí: nůžky, ostrý nožík nebo skalpel, jemný pílníček (stačí na nehty), několik kolíčků na prádlo, malý štěteček na lepidlo (stačí příp. seříznutá špejle, zápalka apod.), podle potřeby několik gumiček a samolepicí pásku Isolepa.

Lepidlo používejte jen takové, které je k lepení stavebnic doporučeno. Nejlepší je Styrofix (vyrábí a prodává Druchema), není-li, postačí směs toluenu a xylenu 1:1, či každá z chemikálií zvlášť. Možno použít též čistič skvrn Čikuli, v němž rozpustíte trochu odpadu z licí větvičky. Se všemi lepidly pracujte opatrně a dobře větrejte, páry ve větší koncentraci škodí zdraví. Dbejte, abyste si při práci nepotřísnili lepidlem ruce, šaty apod., nebo aby se lepidlo nedostalo mimo lepené plochy — narušuje totiž povrch hmoty. Spleené části nechte dobře zaschnout, podle potřeby k sobě díly stáhněte pomocí kolíčků na prádlo, gumičkou nebo Isolepou. Při stavbě se řiďte pokyny a nákresy plánu.

Každou součástku opatrně odstříhňte od licí větvičky, otřepy zarovnejte ostrým nožkem a začistěte pílníčkem. Podobně upravte případné nepřesnosti vzniklé při lisování. Nepřipravujte si všechny součástky najednou, mohly by se poplést nebo poztráct.

Pozor! Drobné součásti, jako například motor, sedačku, pilota atd., malujte před splením.

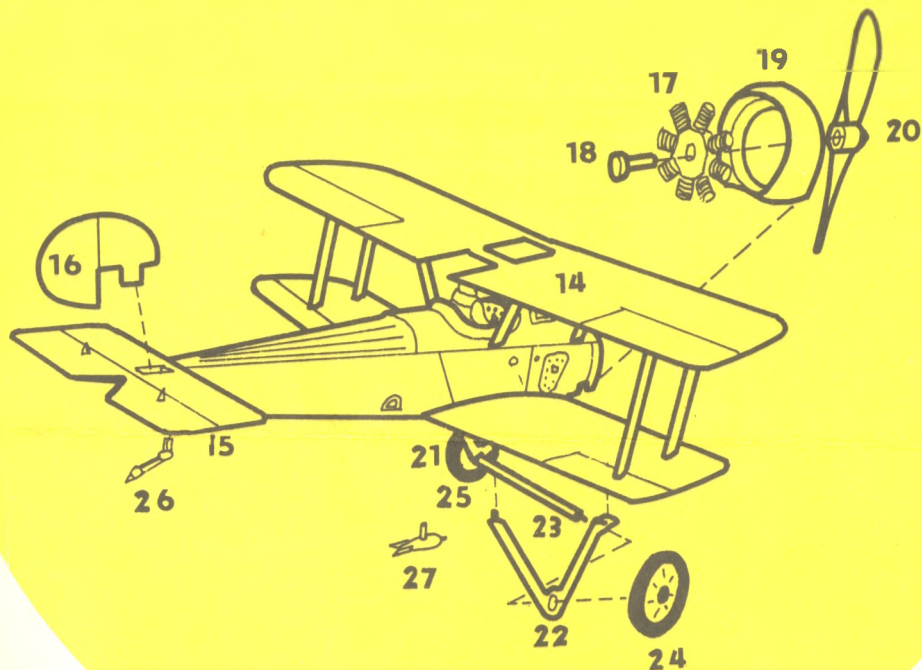


SOPWITH CAMEL

Do sedačky (1) vlepte pilota (2) a nohu sedačky přilepte do poloviny otvoru na vybrání pro křídlo v levé půlce trupu (3). Před pilota přilepte přístrojovou desku (5). — Zub na jejím horním okraji zapadá do menšího výřezu na okraji pilotního prostoru. Přilepte k sobě poloviny trupu (3, 4) a po zaschnutí trupovou sestavu přilepte na spodní křídlo (6). Do příčného výřezu vpředu na trupu vlepte spojené kulometry (7). Čtyři trupové vzpěry (8—11) přilepte do otvorů po stranách kabiny a vpředu po stranách kulometů. Směrem vzhůru se mají rozcházet asi pod úhlem 45° do stran, čepy na horní straně však musí stát kolmo. Na spodní křídlo do příslušných otvorů vlepte křídelní vzpěry (12, 13) tak, aby čněly šikmo vpřed.

A





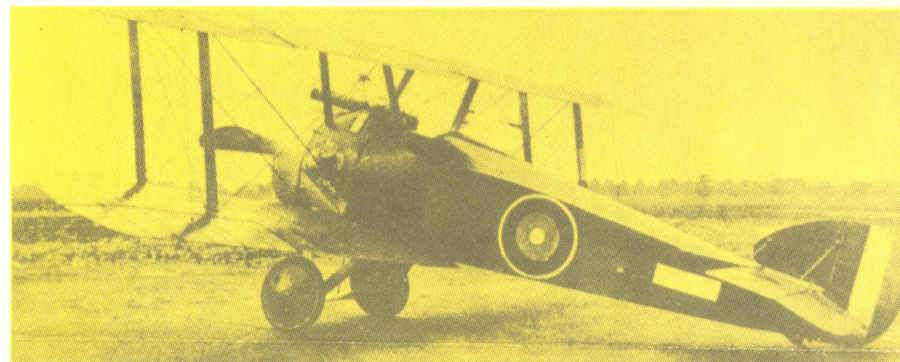
2.

Na vzpěrový systém pečlivě přilepte horní křídlo (14), do jehož žlábků na spodní straně musí přesně zapadnout vodorovné části křídelních vzpěr (12, 13). Vodorovnou ocasní plochu (15) vlepte do vybraní v zadní části trupu — pozor na střední obdélníkový otvor; musí se přesně krýt se stejným na trupu. Do tohoto otvoru zasajte čep svislé ocasní plochy se směrovým kormidlem (16). Sestavte pohonnou jednotku. Středem motoru (17) provlečte osu vrtule (18) a motor opatrně přilepte do prstencového krytu (19). Dejte pozor, aby se lepidlo nedostalo na osu, vrtule by se netočila. Vrtuli (20) opatrně přilepte k ose — opět dbejte zvýšené opatrnosti, aby lepidlo nepřišlo do styku s motorem a osou. Prstenec s motorem a vrtulí při-

lepte vpředu na trup. Do otvorů po stranách trupu za motorem vlepte „botky“ podvozkových vzpěr (21, 22), které tvoří část obrysu trupu. Zadní nohy vlepte do předních otvorů ve spodním křídle. Kroužky podvozkových vzpěr provlečte osu kol (23) a přilepte. Na osu navlečte kola (24, 25) a přečnávající konec osičky zploštěte nahřátým nožem nebo šroubovákem do podoby hlavičky hřebíku — (viz detail A). Kolečka se tak mohou otáčet. Do otvoru pod ocasní částí trupu vlepte ostruhu (26) a pod střed dolního křídla pumy (27).

Jestliže si chcete vystavit model v „letové“ poloze na stojánku, je třeba proříznout ostrým nožem na spodku trupu přibližně v těžišti podélnou rýhu, do níž přijde zasadit rameno stojánku.

K věrnému vzhledu modelu přispějete také tím, že jej podle návodu nabarvíte. Použijte syntetické emaily sady Industrol, barev Rewell nebo Humbrol. Jiné barvy nedoporučujeme. Na trhu se též objeví speciální barvy určené k barvení modelů.



Sopwith Camel

SEZNAM SOUČÁSTEK

1 - sedačka	(1 ks)	13 - svislá ocasní plocha	(1 ks)
2 - pilot	(1 ks)	17 - motor	(1 ks)
3 - levá polovina trupu	(1 ks)	18 - osa vrtule	(1 ks)
4 - pravá polovina trupu	(1 ks)	19 - prstencový kryt	(1 ks)
5 - přístrojová deska	(1 ks)	20 - vrtule	(1 ks)
6 - dolní křídlo	(1 ks)	21, 22 - vzpěry podvozku	(2 ks)
7 - kulometry	(1 ks)	23 - osa podvozku	(1 ks)
8-11 - trupové vzpěry	(4 ks)	24, 25 - kola	(2 ks)
12, 13 - křídelní vzpěry	(2 ks)	26 - ostruha	(1 ks)
14 - horní křídlo	(1 ks)	27 - pumy	(4 ks)
15 - vodorovná ocasní plocha	(1 ks)		

Přesto, že věnujeme velkou péči kompletaci našich stavebnic, nemůžeme zcela vyloučit případné přehlédnutí drobného nedostatku. Sdělte-li nám na korespondenčním lístku

1. číslo neb název modelu

2. číslo neb název vadné — chybějící součástky

obdržíte od nás potřebný díl obratem pošty.

Předem Vám děkujeme za pochopení.

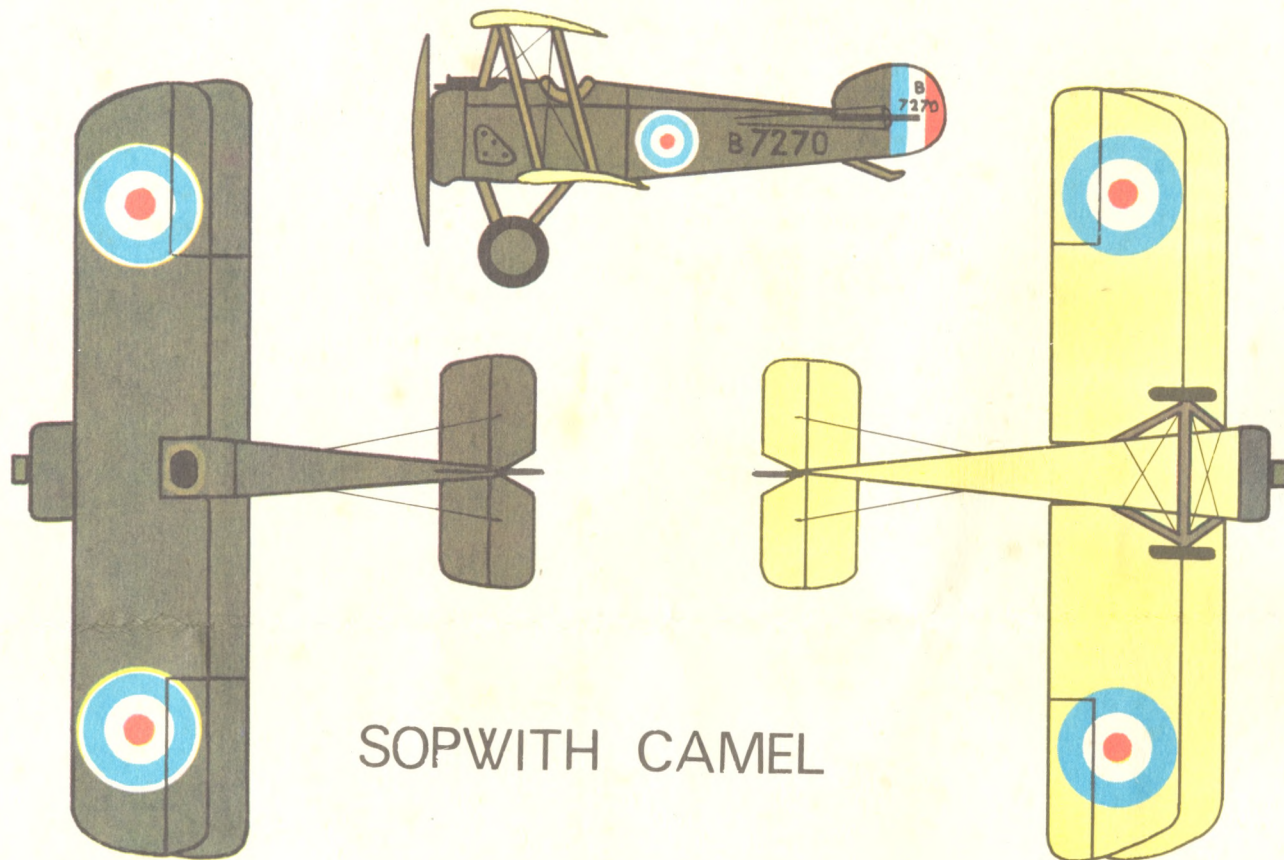
DRUŽSTVO SMĚR, PRAHA 1, JILSKÁ 9

TECHNICKÝ POPIS

Sopwith Camel byl jednomístný, jednomotorový dvouplošník s jednoduchými ocasními plochami a pevným dvoukolým podvozkem s ostruhou. Byla vyráběna i dvoumístná verze, určená pro výcvik.

Křídla — většinou dřevěné konstrukce — byla při pohledu zpředu charakteristického tvaru: horní křídlo bylo rovné, spodní lomené do poměrně silného „V“. Trup byl klasické, příhradové, dřevěné konstrukce.

- Motor:** rotační, různých typů: prototyp měl motor typu Clerget 9Z o výkonu 110 k. Sériové letouny měly rotační motory Clerget 9B (130 k), Clerget 9 Bf (140 k), Le Rhône 9J (110 k), Le Rhône 9R (170 k), Gnôme Monosoupape (100 k), Gnôme Monosoupape 150 k a B. R. 1 (150 k)
- Rozměry letounu:** rozpětí křidel 8,53 m
délka letounu (podle typu): 5,48 až 5,72 m
výška letounu: 2,59 m
nosná plocha: 21,4 m²
- Hmotnost:** prázdná 432 kg
v letu 660 kg
- Výkony letounu:** maximální rychlost 181 km/hod.,
ve výšce 3000 m 168 km/hod.
stoupavost: do 3000 m za 8,5 min.
dostup: 5800 až 7200 (max.) m
(podle typu motoru)
dolet: asi 400 km
vytrvalost letu: 2,5 hod.
- Výzbroj:** 2 synchronizované kulometry Vickers ráže 7,7 mm, umístěné na hřbetě trupu před pilotem. Původní, plátěné, nábojové pásy, které byly příčinou častého selhání kulometů ve vzdušném boji (vínou vzpříčení náboje v nábojové komoře), byly velmi záhy nahrazeny nábojovými pásy kovovými. Letoun mohl nést pod spodním křídlem na pumových závěsnících až 4 pumy po 12,5 kp.



SOPWITH CAMEL

Plný úspěch při stavění modelu, spojený s mnoha příjemnými chvílemi Vám přeje





B



B 7270



B

B 7270