

Sopwith 1.B1

Одразу після появи у середині 1916 року літака Sopwith 1 1/2 Strutter військово керівництво Франції виявило інтерес до цієї новітньої британської розробки, оскільки переважна більшість фронтової авіації французьких ВПС складалася із морально застарілих типів "Farman" та "Breget". Доводеність на ліцензійне виробництво Sopwith 1 1/2 Strutter недовго була досягнута, але через низькі темпи впровадження серійна побудова літаків цього типу поки не була масовою і спочатку Франція закуповувала 1 1/2 Strutter, вироблені у великій Британії.

Вже наприкінці 1916 року до виробництва залучили фірми "Анріо", "Моран-Сольєр", "Сальмон", "Ньюпорт" та інші. Не зважаючи на те, що всі ці виробники мали свої власні розробки літаків аналогічного класу, їм довелося будувати 1 1/2 Strutter, який тепер називається Sopwith 1.B1 (односімейна версія) та Sopwith 1.B2 (домісина версія). За досить короткий проміжок часу (до осені 1917 року) французькі виробники встигли побудувати біля 4 тисяч літаків обох типів.

Ліцензійні Sopwith 1.B1 майже не відрізнялися від своїх британських попередників окрім способу завантаження та кріплення бомб у середині фюзеляжу. На переважну більшість з них встановлювали двигун Le Rhone 9Jb, у той час як основним двигуном для машин британської побудови був Clerget 9Z.

На момент свого бойового дебюту взимку 1916/1917 років літак все ще був конкурентоздатним для виконання бойових місій, що було доведено під час численних бомбардувальних місій на німецькі індустріальні центри. Але навесні 1917 року французькі бомбардувальники перестали вилітати на завдання без суттєвого винищувального прикриття через неприйнятно високі втрати. Поява аналогічного за класом літака Breguet 14.B2, який перевершував 1 1/2 Strutter за усіма показниками довела, що Sopwith 1.B1 та Sopwith 1.B2 є передчасно застарілими і такими, що мають бути знятіми із бойової служби.

На цей момент кількість вже вироблених та переданих до льотних підрозділів Sopwith 1.B1 та Sopwith 1.B2 була настільки значною, що відомитись в один момент від їх використання не здавалося можливим. Пілоти не любили цей літак через низьку швидкість та майже повну відсутність захисного озброєння (єдиний кулемет знаходився над крилом на відміну від англійського Тип 9700 і це не давало можливість перезаряджати його під час польоту). Попри це все будівництво французьких 1 1/2 Strutter не припиняли до квітня 1918 року, не зважаючи на те, що всі машини пізньої побудови одразу ж потрапляли виключно до учбових частин або ж перепродувалися у треті країни.

Sopwith 1.B1

The Sopwith 1 1/2 Strutter appeared in the middle of 1916, and right after that the French Military Command became very interested in this new British development, since the French Air Force mostly had obsolete Farman and Breguet types in service. Agreement for license production of Sopwith 1 1/2 Strutter was quickly reached; however, due to the slow speed of development, the type was not appearing in great quantity, and in the beginning France purchased 1 1/2 Strutters produced in Great Britain.

By the end of 1916 the following companies were involved in production of the plane: Hanriot, Morane-Saulnier, Salmson, Nieuport and some others. In spite of the fact that all of these companies had developed similar aircraft of their own, they had to produce the 1 1/2 Strutter, which now had the type names Sopwith 1.B1 (one-seat version) and Sopwith 1.B2 (two-seat version). French manufacturers managed to build about four thousand aircraft of both versions in quite a short period of time (until autumn 1917).

There was almost no difference between the licensed Sopwith 1.B1 and its British counterpart except for the way bombs were loaded and fixed in the middle of the fuselage. The Le Rhone 9Jb engine was installed in the majority of these planes, while British-built aircraft had a Clerget 9Z engine.

At the moment of its fighting debut in the winter of 1916/1917 the plane was still competitive in fighting missions. This was proved by numerous missions bombing German industrial centers.

However, in spring 1917 French bombers stopped flying their missions without sufficient fighter cover. The appearance of the Breguet 14.B2, in the same class but superior to the 1 1/2 Strutter in every respect, proved the Sopwith 1.B1 and Sopwith 1.B2 to be obsolete, and they were taken out of service.

At that moment the Sopwith 1.B1 and Sopwith 1.B2 were very numerous, and it was impossible to stop their use straight away. Pilots did not like the type due to its low speed and lack of protective armament (the only machine gun was mounted over the wing - unlike the British type 9700 - and such a position did not allow its rearming in flight). Nevertheless, production of French 1 1/2 Strutters did not end until April 1918. All of the late-built machines were transferred to training units or sold to third countries.

Sopwith 1.B1

Sopwith 1.B1 (französischer einsitziger Bomber) Die Sopwith 1 1/2 Strutter erschien Mitte 1916 und dieser englische Entwurf weckte sofort das Interesse des französischen Militärs, da die französischen Luftstreitkräfte zumeist veraltete Farman und Breguets einsetzen. Schnell wurde ein Abkommen zur Lizenzfertigung der 1 1/2 Strutter geschlossen, jedoch wurden aufgrund der langsamen Entwicklung zu Beginn keine großen Stückzahlen gefertigt. Daher wurden Anfangs in England gebaute 1 1/2 Strutter beschafft.

Ende 1916 wurden die folgenden Firmen in die Produktion des Flugzeuges einbezogen: Hanriot, Morane-Saulnier, Salmson, Nieuport und andere. Trotz der Tatsache, dass diese Firmen eigene Entwürfe dieser Art entwickelt hatten, mussten sie die 1 1/2 Strutter bauen. Der Typ wurde als Sopwith 1.B1 (Einsitzer) und 1.B2 (Zweisitzer) hergestellt. Die französischen Hersteller fertigten in kurzer Zeit (bis Herbst 1917) etwa 4000 Maschinen beider Versionen.

Es gab fast keine Unterschiede zwischen den in Lizenz gebauten Sopwith 1.B1 und ihrem britischen Gegenstück, mit Ausnahme der Bombenaufhängungen in der Rumpfmittle. Das Le Rhone 9Jb Triebwerk wurde in der Mehrzahl dieser Flugzeuge eingebaut, während die britischen Maschinen den Clerget 9Z hatten.

Zum Zeitpunkt ihrer ersten Einsätze im Winter 1916/17 war das Flugzeug im Einsatz immer noch aktuell, was sich in vielen erfolgreichen Bombenangriffen auf deutsche Industriezentren zeigte.

Trotzdem flogen die französischen Bomber im Frühjahr 1917 keine Einsätze mehr, wenn nicht genügend Jäger als Begleitschutz zur Verfügung standen. Das Erscheinen der Breguet 14.B2 (ein Flugzeug derselben Kategorie, jedoch der 1 1/2 Strutter in jeder Hinsicht überlegen) ließ die Sopwith 1.B1 und 1.B2 als veraltet erscheinen und sie wurden aus dem Einsatz genommen.

Da zu diesem Zeitpunkt von der Sopwith 1.B1 und 1.B2 große Zahlen vorhanden waren, war die sofortige Außerdienststellung unmöglich. Piloten mochten das Flugzeug nicht aufgrund der niedrigen Höchstgeschwindigkeit und dem Mangel an ausreichender Verteidigungswaffnung (das einzige MG war über der Tragfläche montiert im Gegensatz zur britischen Type 9700 und konnte in dieser Position nicht nachgeladen werden). Trotzdem endete die Produktion der französischen 1 1/2 Strutter nicht vor April 1918. Alle diese spät gebauten Flugzeuge wurden entweder an Flugschulen abgegeben oder aber an andere Länder verkauft.

Технічні характеристики

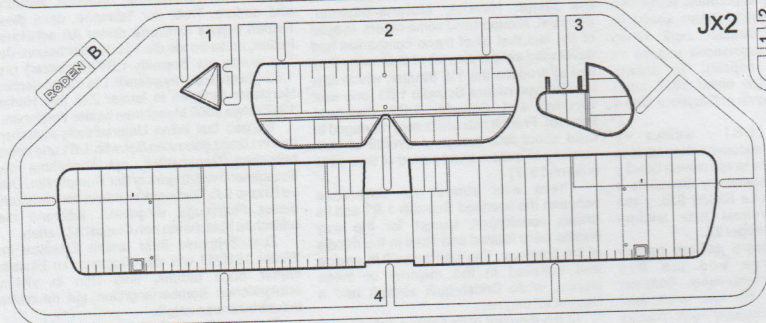
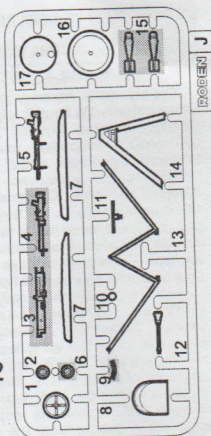
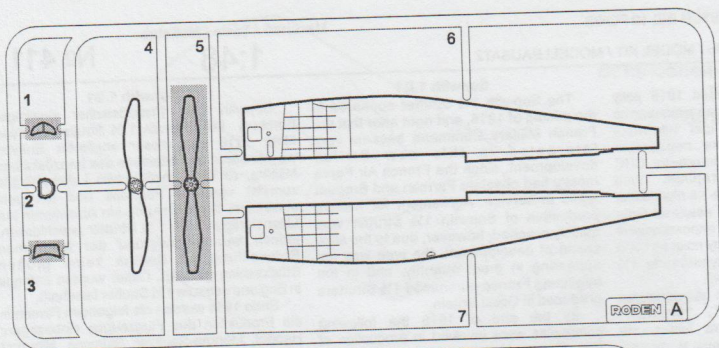
Розмах крила	10,21 м
Довжина	7,60 м
Швидкість максимальна	160 км/ч
Час підйому на 2000 м	9 хв
Зльотна вага	1062 кг
Практична стеля	3900 м
Двигун	130 к.с. Le Rhone 9Jb
Озброєння	1х7.69мм Lewis над крилом
Бомби	18 одиниць калібру 120мм, або 6 одиниць калібру 155 мм, або 12 одиниць 120мм калібру 155мм, або менші бомби тієї ж загальної ваги.

Performances

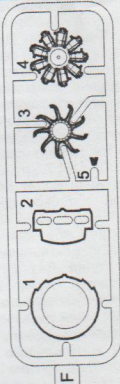
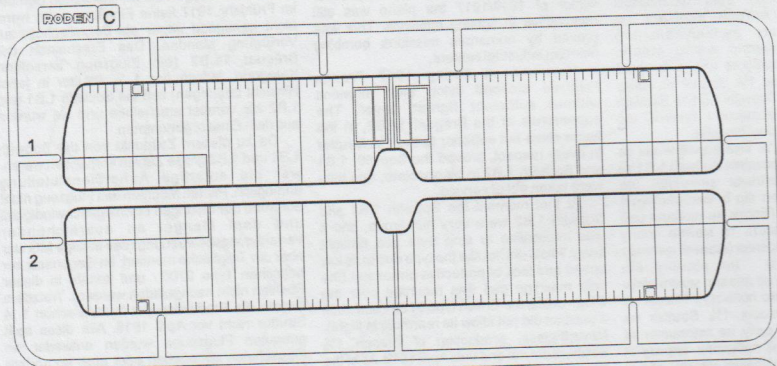
Wingspan	10,21 m
Length	7,60 m
Speed, max	160 km/h
Time of 2000 m reaching	9 min
Take off weight	1062 kg
Service ceiling	3900 m
Powerplant	130 hp Le Rhone 9Jb
Bombs	18 pcs of 120mm caliber, or 6 pcs of 155 mm caliber, or 12 pcs of 120mm caliber plus 2 pcs of 155mm caliber.
Machine-guns	1x7.69mm Lewis under the wing.

Технічна характеристика

Шаннweite	10,21 м
Лänge	7,60 м
Нöchstgeschwindigkeit	160 км/Ст
Аufsteigen 2000 м	9 мін
Startgewicht	1062 кг
Практиске Гөпфелhöhe	3900 м
Motor	130 PS Le Rhone 9Jb
Bombenlast	18 x 120 mm Durchmesser, oder 6x155 mm oder 12 x 120 mm plus 2 x 155 mm Durchmesser
Maschinengewehre	ein 7,69 mm Lewis

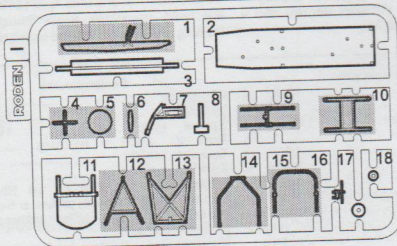
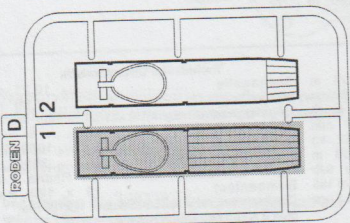


JX2



Майстер-модель
виготовлена І. Коваленко.
Історико-технічний
супровід опрацювали
Т. Штык та О. Кривич.

The master-model
is made by I.Kovalenko.
Historical and
technical assistance by
Taras Shytyk and
Alex Krivchik.



Special Thanks to:
Albatros Publications (UK)

Комплектність іграшки:
1. Рамки з деталями-8 шт.
2. Інструкція-1 прим.
3. Декалі-1 прим.
4. Коробка-1 шт.

Деталі, що
не використовуються
Parts not for use
Nicht benötigte Teile

Інструкція / The instruction / Instruktion

УВАГА - Прочитати обов'язково!

Перед початком роботи уважно вивчіть інструкцію для складання моделі. Деталі з рамок вирізати за допомогою гострого ножа або гострозубців. Номери деталей позначені цифрами: 1, 2, 3... Рамки, в яких знаходяться деталі, позначені великими латинськими літерами: А, В, С... Для деталей, які необхідно фарбувати перед складанням, вказано колір фарби: ①, ②, ③... З'єднати деталі за допомогою клею Plastic CEMENT 3991, 3992, 3999 або FIX 44601, 44602, 44607.

Вказівка для наклеювання декалей: вирізати з аркуша потрібні декалі (на схемі номери декалей вказано цифрами у квадратах); покласти їх у посуд з чистою водою приблизно на ½ хвилини; накласти декалі на модель, а потім зсунути їх з аркуша. Для кращого прилипання притиснути їх чистою тканиною.

ATTENTION - Useful advice!










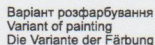
Read the instructions carefully prior to assembly. Remove parts from frame with a sharp knife or a pair of scissors and trim away excess plastic. Do not pull off parts. Numbers of parts are marked figures: 1, 2, 3... Frames, in which the parts are situated, are marked by capital letters: A, B, C... For parts, which should be painted before mounting, are given colors of paint: ①, ②, ③... Use plastic cement ONLY.

Directions for applying the decals: cut out from the sheet the necessary decals (numbers of decals are marked by figures in squares); plunge them into a vessel with pure water for about ½ minute; apply the decals on the kit, letting them slide from the paper. For a better adhesion, press them by means of clean rag.

ACHTUNG - Ein zünftlicher Rat!

Von der Montage die Zeichung aufmerksam studieren. Die einzelnen Montageteile mit einem Messer oder einer Schere vom Spritzling sorgfältig entfernen. Einzelteile sind als Ziffer: 1, 2, 3... Der Rahmen, in welchem sich der Einzelteil befindet, wird als grosser Latienbuchstabe angegeben: A, B, C... Für die Einzelteile, die vor der Montage zu färben sind, wird die Farbe des Farbstoffs angegeben: ①, ②, ③... Bitte nur Plastikklebstoff verwenden.

Anweisungen für Abziehbilder-Anbringung: Die benötigten Abziehbilder vom Blatt abschneiden, in ein Glas reines Wasser für etwa ½ Minute eintauchen, auf das Modell legen und dann vom Papierbogen abnehmen. Um eine bessere Haftung zu erzielen, die Abziehbilder mit einem reinen Tuch andrücken.

 клеїти glue kleben	 не клеїти don't glue nicht kleben	 ① фарбувати paint färben	 ② не фарбувати don't paint nicht färben	 1 наклеїти декалі apply decals abziehbilder anbringen
 повторити для лівої(правої)сторони repeat for left(right)side wiederholen für linken(recht)seite	 відрізати cut out abschneiden	 свердлити drill bohren	 X2 кількість операцій number of working steps anzahl der arbeitsgänge	
		 Варіант розфарбування Variant of painting Die Variante der Färbung		

HUMBROL

 ① 32	 ② 53	 ③ 56	 ④ 74	 ⑤ 110	 ⑥ 153	 ⑦ 180
Темно-сірий Dark Grey Dunkelgrau, matt	Чорно-сталевий Gunmetal Eisen, metallic	Дюраль Aluminium Aluminium, metallic	Полотняний Matt Linen Beige, matt	Натуральне дерево Matt Natural Wood Naturholz, matt	Червоний Insignia Red Signalrot, matt	Червона шкіра Red Leather Rotbraun

Фототравлені деталі / Photo-etched parts / Photoätzteile können

УВАГА!

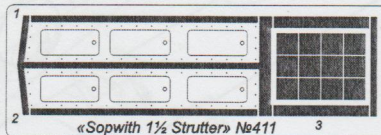
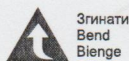
Фототравлені деталі повинні приклеюватися за допомогою цианоакрилатового клею. Роботи проводити лише у гарно провітрюваному приміщенні. Запобігати вдиханню випаровувань цианоакрилату, бо це може призвести до шкоди здоров'ю. Обов'язково мити руки після закінчення роботи. В разі попадання цианоакрилату в очі негайно промити їх теплою водою.

CAUTION!

Photo-etched parts can only be glued with cyanoacrylate glue. Work in a well ventilated area. Do not inhale vapors since these can be harmful. Wash your hands after using.

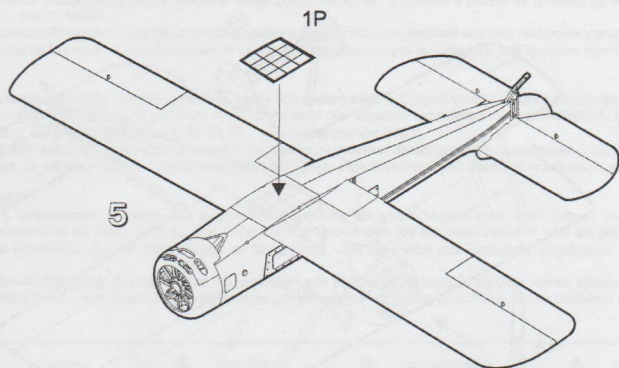
ACHTUNG!

Photoätzteile können nur mit einem Sekundenkleber befestigt werden. Nur in gut belüfteten Räumen arbeiten. Dampf nicht einatmen, da diese gesundheitsschädigend sein können. Nach Gebrauch Hände waschen.

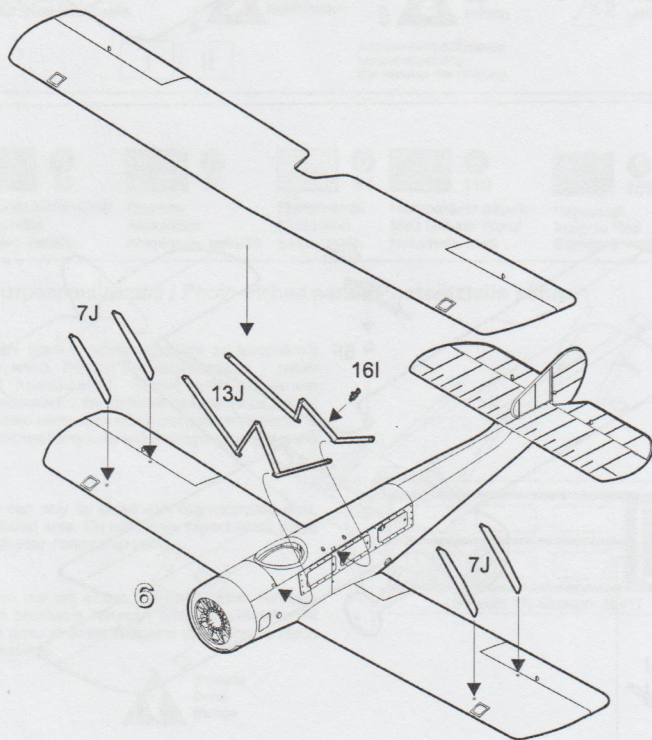


P

6

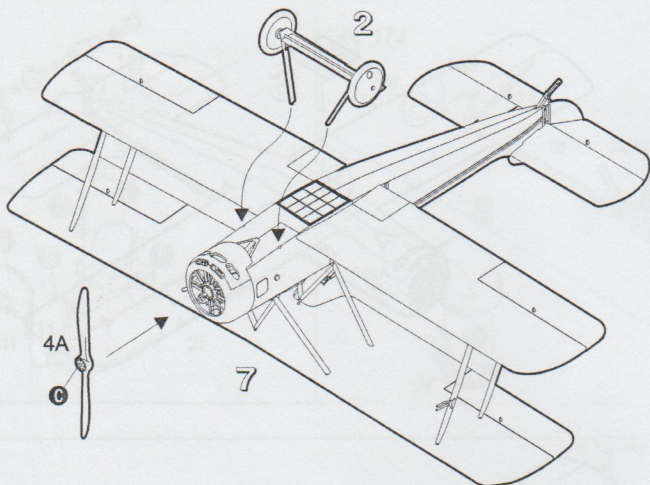


7

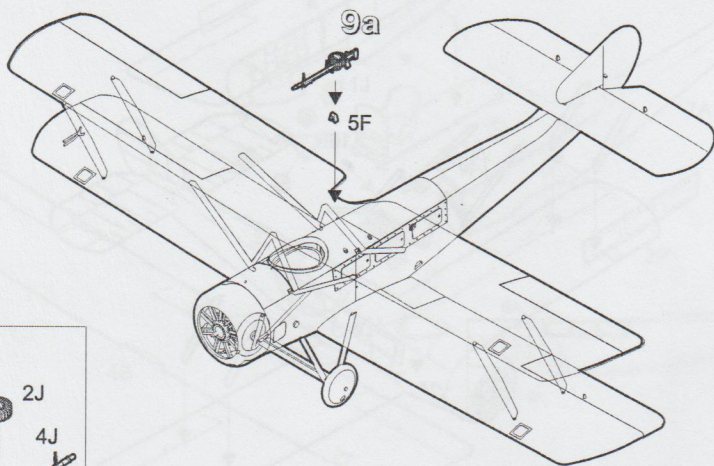


8

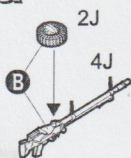
Remove the propeller and install the motor assembly (See Storage and Model)



9



9a

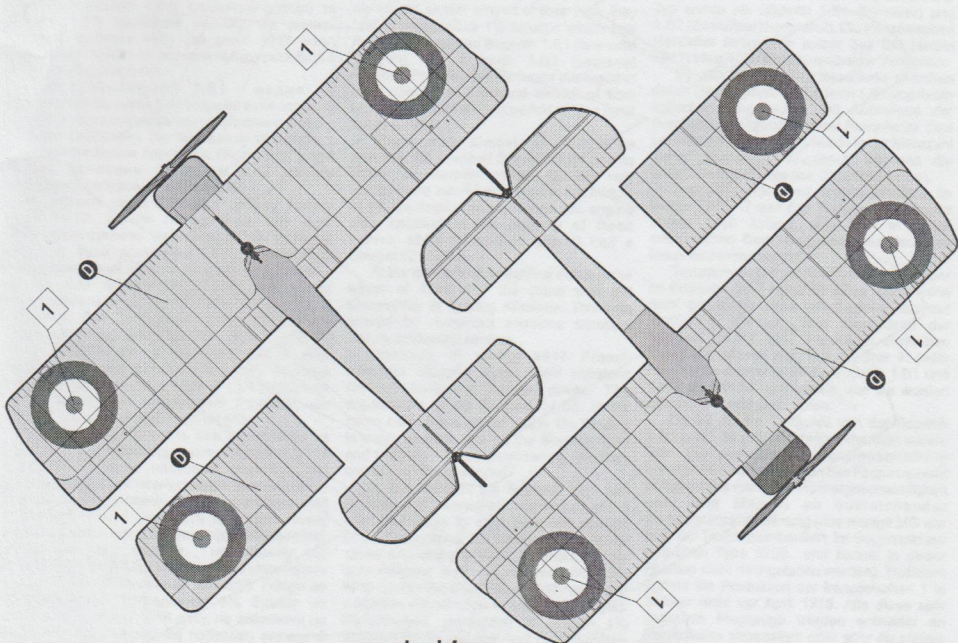
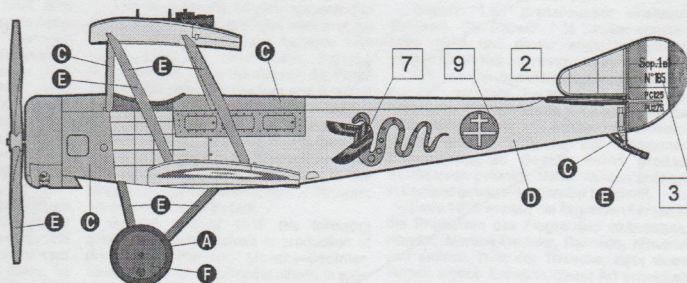


Розфарбування моделі та наклеювання декалей
 Colour painting and applying decals guide

I

Sopwith 1.B.1
 з ескадрильї SOP.107,
 ВПС Франції, 1917 рік.

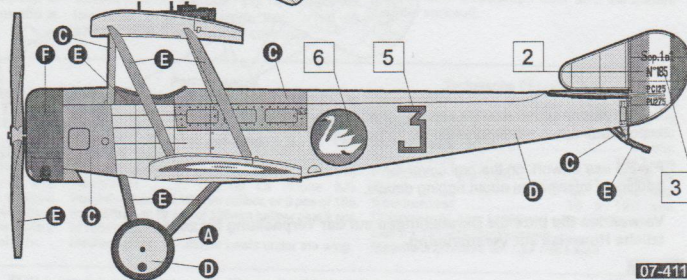
Sopwith 1.B.1
 of Escadrille SOP.107,
 French Air Force, 1917.



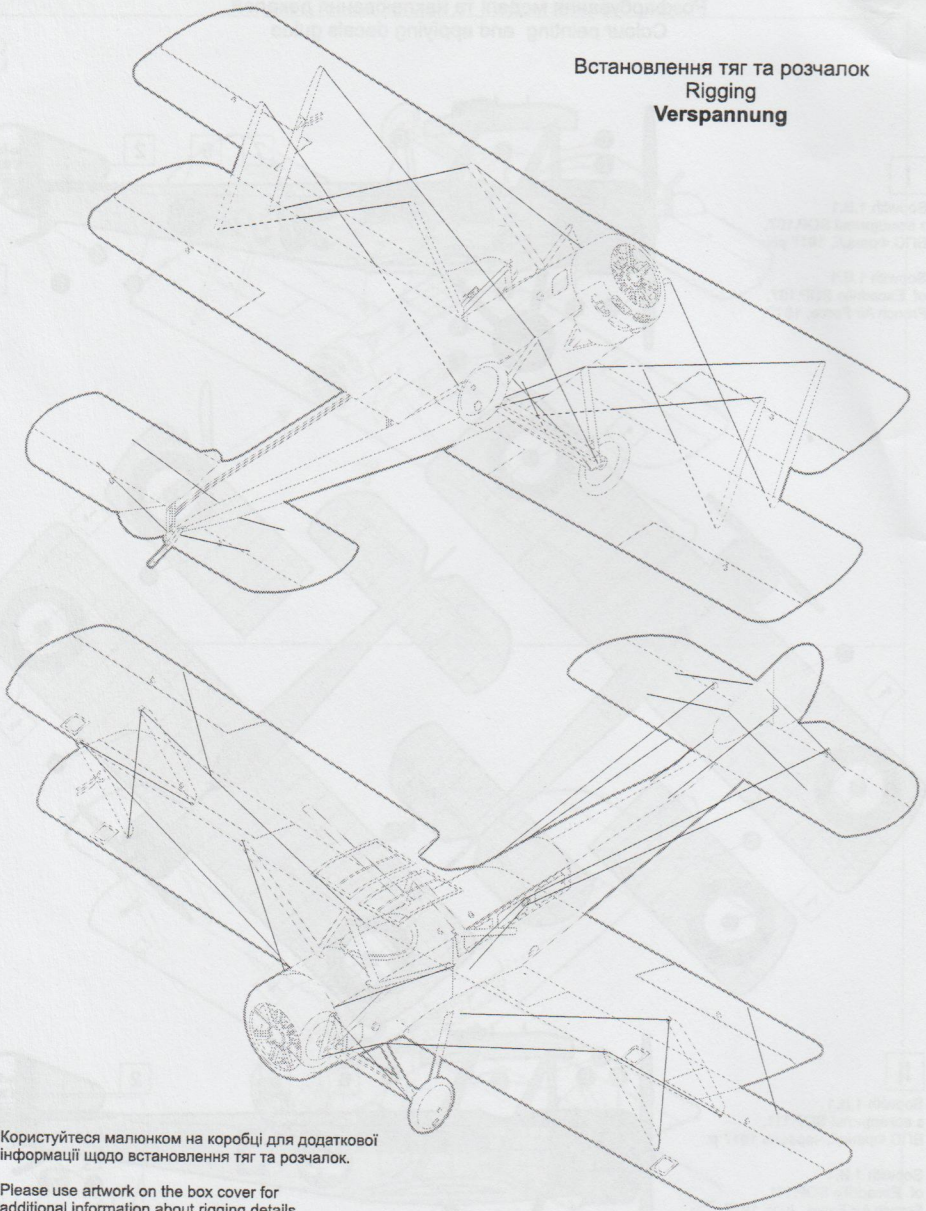
II

Sopwith 1.B.1
 з ескадрильї SOP.111,
 ВПС Франції, червень 1917 р.

Sopwith 1.B.1
 of Escadrille SOP.111,
 French Air Force, June 1917.



Встановлення тяг та розчалок
Rigging
Verspannung



Користуйтеся малюнком на коробці для додаткової інформації щодо встановлення тяг та розчалок.

Please use artwork on the box cover for additional information about rigging details.

Verwenden Sie bitte die Darstellungen auf der Verpackung für zusätzliche Hinweise zur Verspannung.