

KOLEKCE KOVOVÝCH MODELŮ

VOJENSKÁ LETADLA

Cena: 129,90 Kč / 6 €*

S TÍMTO ČÍSLEM MODEL
SOPWITH 1.B1



*Cena platná pouze pro Slovensko

ISBN 978-83-252-1215-5



0 6

9 788325 212308

VOJENSKÁ LETADLA

V KAŽDÉM ČÍSLE MODEL LETADLA S PEČLIVĚ
PROVEDENÝMI DETAILS KONSTRUKCE A V ORIGINÁLNÍ
KAMUFLÁŽI. MODELY TÉTO KOLEKCE REPREZENTUJÍ
VŠECHNA VÝVOJOVÁ OBDOBÍ VE VOJENSKÉM
LETECTVÍ – OD 1. SVĚTOVÉ VÁLKY AŽ DO SOUČASNOSTI.

KAŽDÝCH 14 DNÍ NOVÉ MODELY

V KOLEKCI NAJDETE MEZI JINÝMI:

SPAD S.VII C. 1	MESSERSCHMITT BF 109F
HAWKER HURRICANE MK IIB	SOPWITH CAMEL
F/A-18F SUPER HORNET	MIG 29
BRISTOL BULLDOG	JU 87B
DASSAULT MIRAGE 2000C	ALBATROS D.V

V příštím čísle
MiG 29

Vydavatel:

Oxford Educational Sp. z o.o.
Grunwaldzka 2A, Słupsk, Polsko

Generální dodavatel titulu pro český a slovenský trh:

AMERCOM SA, O/POZNAŃ
Grochowe Łąki 6, 61 752 Poznań, Polsko
Tel.: +48 618 515 147

Zastoupení v ČR:

AMER MEDIA s. r. o.
Modřanská 11, 143 00 PRAHA 4
Zákaznická linka: (+420) 296 188 900 (9–17 hod.)
E-mail: amercom@amercom.cz
www.amercom.cz

Příprava pro tisk:

PRESS-PYGMALION, s. r. o.
Mánesova 536, 737 01 Český Těšín
Redaktor: Milan Bronclík
Odborná spolupráce: Joanna Kiszka Rybicka, Miloš Kmeč, Jiří Rataj

Předplatné v ČR:

A.L.L. production, s. r. o.
P. O. BOX 732, 111 21 PRAHA 1
Tel.: 840 306 090
E-mail: predplatne@predplatne.cz
Předplatné je možné objednat od 3. čísla. Předplatitelé obdrží každý
měsíc v jedné zásilce dvě čísla magazínu.
Pololetní předplatné (12 čísel) – cena 1 548 Kč.
Roční předplatné (24 čísel) – cena 3 096 Kč

Objednávky předplatného v SR:

MAGNET PRESS, SLOVAKIA s. r. o.
P. O. BOX 169
830 00 Bratislava
Tel.: 02/67 20 19 31-33
Fax: 02/67 20 19 30
E-mail: predplatne@press.sk
www.press.sk
Předplatné je možné objednat od 3. čísla. Předplatitelé obdrží
každý měsíc v jedné zásilce dvě čísla magazínu.
Předplatné za 6 čísel – 34,20 €
Předplatné za 12 čísel – 68,40 €
Předplatné za 24 čísel – 136,80 €

ISBN: 978-83-252-1215-5

Série: 978-83-252-1230-8

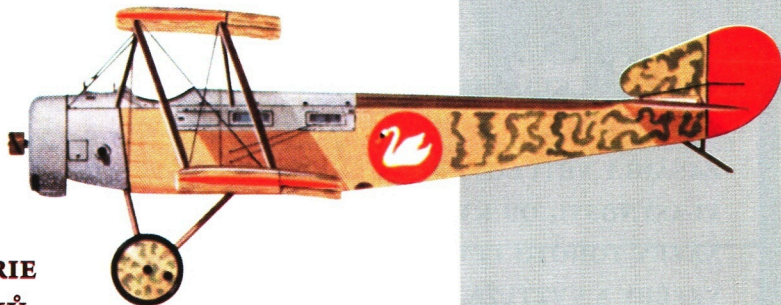
Pozor! Model není hračka. Je určen pro osoby starší 14 let.
Naše modely se mohou v detailech lišit od originálních letadel.
Vydavatel si vyhrazuje právo na změnu počtu čísel a pořadí
přiložených modelů.

V KAŽDÉM ČÍSLE KOVOVÝ MODEL LETADLA
S PEČLIVĚ PROVEDENÝMI DETAILS KONSTRUKCE.

Poříd'te si celou
úžasnou sbírku
kovových modelů!

SOPWITH 1½ STRUTTER

SOPWITH LCT (LAND CLERGET TRACTOR – POZEMNÍ S TAŽNÝM MOTOREM CLERGET), SPÍŠE ZNÁMÝ JAKO 1½ STRUTTER (ONE-AND-A-HALF-STRUTTER), BYL PRVNÍ KONSTRUKCÍ FIRMY SOPWITH, KTERÁ SE VYRÁBĚLA VE VELKÉM. DŘÍVE SE STAVĚLY KRÁTKÉ SÉRIE RŮZNÝCH NÁMOŘNÍCH LETOUNŮ, 137 DRAKŮ TYPU SCHNEIDER A 286 TYPY BABY. ÚSPĚCH LETOUNU LCT VÝRAZNĚ OVLIVNIL DALŠÍ ČINNOST PODNIKU. I NÁSLEDUJÍCÍ ZNÁMÉ KONSTRUKCE PUP, TRIPLANE A CAMEL VZNIKLY VYUŽITÍM ZKUŠENOSTÍ ZE STAVBY LCT. OBECNĚ POUŽÍVANÝ NÁZEV 1½ STRUTTER NEBYL NIKDY OFICIÁLNĚ SCHVÁLEN. JE ODVOZEN OD KONSTRUKCE LETOUNU, KDY HORNÍ A DOLNÍ KŘÍDLO BYLY NA KAŽDÉ STRANĚ LETOUNU NA SVÝCH KONCÍCH SPOJENY PÁREM KLASICKÝCH ÚPLNÝCH VZPĚR, ZATÍMCO POLOVIČNÍ ŠIKMÉ VZPĚRY SPOJOVALY CENTROPLÁN S TRUPEM PŘED A ZA PILOTNÍ KABINOU.



BOMBARDÉR 1½ STRUTTER
V NIZOZEMSKÉ KAMUFLÁŽI,
LUCHTVAART AFDELING.

PROTOTYP

Inspirací ke stavbě prototypu LCT byl menší dvoumístný dvojplošník známý jako Sigrist Bus. Tento letoun poháněný rotačním motorem Gnome o výkonu 59,6 kW (80 HP) byl dokončen v prosinci roku 1914 jako soukromý projekt továrny Sopwith. Autorem návrhu byl Fred Sigrist. Byl to první letoun v této továrně, u kterého byly k připojení střední části horní nosné plochy k trupu použity šikmé vzpěry. Při pohledu zepředu konstrukce připomínala písmeno W. V tomto letounu stanovil Harry Hawker 6. června 1915 nový britský výškový rekord, když dosáhl výšky 5606 m (barograf však ukazoval více než 6000 m).

Část řešení použil hlavní konstruktér továrny Sopwith Herbert Smith při navrhování dvoumístného letounu na objednávku námořního letectva RNAS (Royal Naval Air Service – Královská námořní letecká služba). Především použil trupové vzpěry horní nosné plochy ve tvaru písmene W, které mnohem lépe přenášely zatížení. To zároveň umožnilo vzdát se baldachýnu a ponechat horní křídlo složené ze dvou polovin.

12. prosince 1915 byla ve vývojovém oddělení továrny Sopwith ukončena stavba dílů letounu LCT. O čtyři dny později byl drak letounu č. 3686 dokončen a připraven k prvnímu vzletu. Jako pohonná jednotka byl použit rotační motor Clerget 9Z o výkonu 82 kW (110 HP) umístěný v uzavřeném morovém krytu. Konstrukce letounu byla dřevěná s kovovými prvky. Přední část trupu byla potažena hliníkovým plechem. Horní část u pilotní kabiny byla z překližky, celek byl potažen plátnem. Mezi kokpity členů osádky byla umístěna hlavní palivová nádrž o objemu 182 l. Během prvních zkoušek nebyl

letoun vyzbrojen, počítalo se ale se synchronizovaným kulometem pro pilota a kulometem na otočném kruhu pro pozorovatele.

Protože měl drak letounu tzv. čistou linii, předpokládalo se, že bude mít vysokou přistávací rychlost a dlouhou přistávací dráhu. Aby se tomu předešlo, byly použity výklopné aerodynamické brzdy na spodní ploše u pilotní kabiny. Po výrobních zkouškách byl letoun 24. ledna 1916 předán do CFS v Upavonu. Testy dopadly příznivě. Nevyzbrojený letoun dosahoval maximální nadzemní rychlosti 169 km/h. I letové vlastnosti byly dobré. Jediné připomínky se týkaly upevnění nosných ploch a vibrací vznikajících během použití aerodynamických brzd. V dubnu 1916 byl prototyp č. 3686 vrácen námořnímu letectvu.

VÝROBA

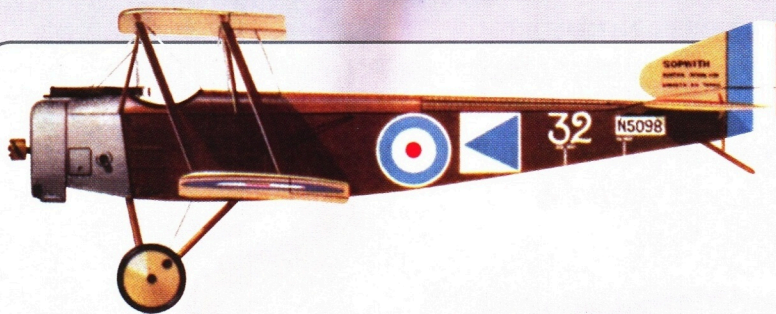
První objednávka válečného námořnictva zněla na 156 strojů s termínem dodání v dubnu 1916. V rám-

DVA LETOUNY „BÍLÉHO“ LETECTVA
Z OBDOBÍ OBČANSKÉ VÁLKY
V RUSKU UKOŘISTĚNÉ ODDÍLEM
„RUDÝCH“ KOZÁKŮ – V POPŘEDÍ
SOPWITH 1½ STRUTTER, ZA NÍM
BRANDENBURG C-1.

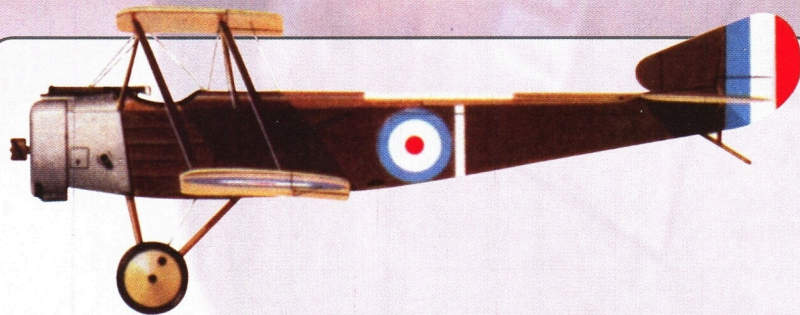


I SOPWITH 1½ STRUTTER

SOPWITH 1½ STRUTTER BYL PRVNÍ BRITSKÝ LETOUN VYBAVENÝ KULOMETEM SE SYNCHRONIZAČNÍM ZAŘIŽENÍM, KTERÝ UMOŽŇOVAL STŘÍLET, ANIŽ BY NÁBOJE ZASÁHLY VRTULOVÝ LIST. CHARAKTERISTICKOU VLASTNOSTÍ, OD KTERÉ JE ODVOZEN I ANGLICKÝ NÁZEV TOHOTO LETOUNU, JSOU ZESÍLENÉ PŘEDNÍ VZPĚRY A VYZTUŽENÉ ZADNÍ VZPĚRY KŘÍDEL PŘENÁŠEJÍCÍ MENŠÍ ZATÍŽENÍ. SPOLEČNĚ VYTVÁŘEJÍ TVAR PÍSMENE W.



SOPWITH 1½ STRUTTER VE VERZI JEDNOMÍSTNĚHO BOMBARDÉRU. Stroj na obrázku létal v roce 1916 u 3. křídla Royal Navy Air Service ze základny v La Bellevue ve Francii. Letoun je označen taktickým číslem 32, jeho sériové číslo je N5098. Shora byl natřen barvou khaki PC10, zdola byl ponechán v přírodní barvě plátna.

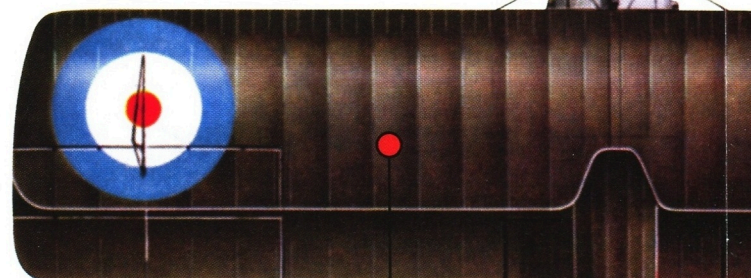


SOPWITH 1½ STRUTTER VE VERZI JEDNOMÍSTNĚHO BOMBARDÉRU 2. křídla Royal Navy Air Service, řecká fronta, druhá polovina roku 1916. Na trupu se za znakem státní příslušnosti nachází bílá čára. Stejnou čáru najdeme i na horní ploše trupu. Letoun je shora natřen barvou khaki PC10, zdola je ponechán v přírodní barvě plátna.

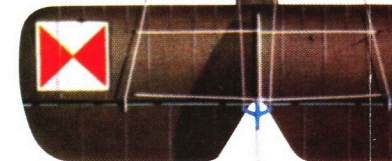
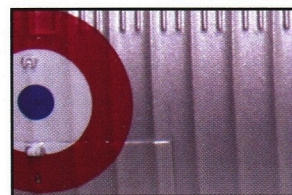


LETOUN JE VYZBROJEN KULOMETEM VICKERS RÁŽE 7,7 MM UPEVNĚNÝM NAD HORNÍM KRYTEM MOTORU. DÍKY

SYNCHRONIZÁTORU TYPU SCARFF-DIBOVSKI NEBO VICKERS-CHALLENGE MOHL STŘÍLET OKRUHEM VRTULE.



LETOUN MĚL CELODŘEVĚNOU KONSTRUKCI POTAŽENOU PLÁTNEM S PLECHOVÝM KRYTEM MOTORU. KŘÍDĚLKA SE NACHÁZELA NA OBOU NOSNÝCH PLOCHÁCH, SPODNÍ PLOCHA BYLA NAVÍC VYBAVENA MENŠÍMI VZTLAKOVÝMI KLAPKAMI.



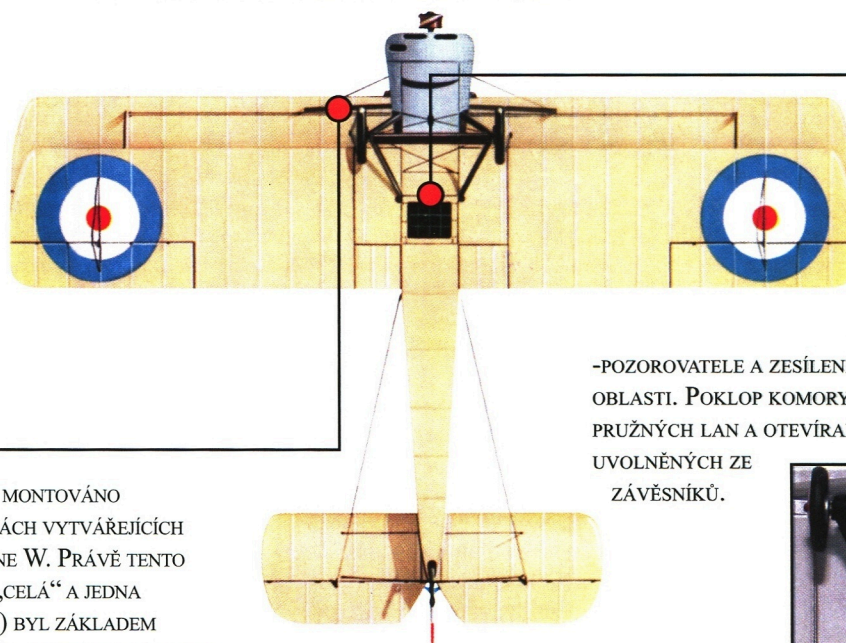
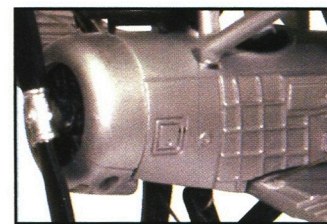
SOPWITH 1.B1
MĚŘÍTKO 1:72

Náš model znázorňuje letoun francouzské výroby SOP. 1.B1 v kamufláži Escadrille SOP 107, Francie, 1917. Letoun je celý natřen hliníkovou barvou.

VOJENSKÁ LETADLA

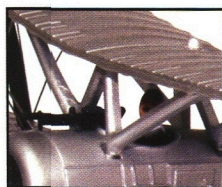


LETOUN BYL POHÁNĚN DEVĚTIVÁLCOVÝM MOTOREM CLERGET 9Z O VÝKONU 82 kW (110 HP) NEBO CLERGET 9Bb O VÝKONU 100,6 kW (135 HP). OBA MOTORY BYLY CHLAZENÉ VZDUCEM A UMOŽŇOVALY VYVINOUT RYCHLOST KOLEM 155 km/h VE VÝŠCE 1 900 m. PODLE TVRZENÍ UŽIVATELŮ VŠAK BYL VÝKON MOTORU NA TAK VELKÝ LETOUN PŘÍLIŠ SLABÝ. ZA ZMÍNKU STOJÍ VELMI PEČLIVÉ PROVEDENÍ KAPOTÁŽE MOTORU S OHLEDEM NA AERODYNAMIKU. VERZE VYROBENÉ VE FRANCII BYLY VYBAVENY I JINÝMI MOTORY, NAPŘ. LE RHÔNE.

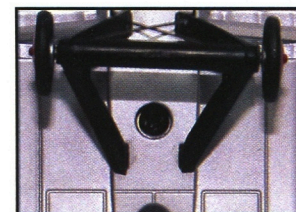


BOMBOVNICE, JEŽ BYLA NAVRŽENA PRO JEDNOMÍSTNOU VERZI BOMBARDÉRU, VZNIKLA ODSTRANĚNÍM MÍSTA PRO STŘELCE-

-POZOROVATELE A ZESÍLENÍM TRUPU V TĚTO OBLASTI. POKLOP KOMORY BYL ZAVŘEN POMOCÍ PRUŽNÝCH LAN A OTEVÍRAL SE TÍHOU BOMB UVOLNĚNÝCH ZE ZÁVĚSNÍKŮ.



HORNÍ KŘÍDLO BYLO MONTOVÁNO NA DVOJITÝCH VZPĚRÁCH VYTVÁŘEJÍCÍCH TYPICKÝ TVAR PÍSMENE W. PRÁVĚ TENTO PRVEK (TEDY JEDNA „CELÁ“ A JEDNA „POLOVIČNÍ“ VZPĚRA) BYL ZÁKLADEM ANGLICKÉHO POJMENOVÁNÍ TOHOTO LETOUNU.



SOPWITH 1½ STRUTTER VE VERZI JEDNOMÍSTNÉHO BOMBARDÉRU SÉRIOVÉHO ČÍSLA N5107 ZE 3. KŘÍDLA RNAS SE ZÁKLADNOU V OCHEY VE FRANCII, 1917.

Letoun je označen taktickým číslem 36, horní a boční plochy jsou natřené barvou khaki PC10, spodní plochy jsou ponechány v přírodní barvě plátna.

TECHNICKÉ ÚDAJE SOPWITH 1½ STRUTTER (TYPE 9400) / SOP. 1.B1

Typ: britské verze – dvoumístný stíhací letoun, dvoumístný bombardér; francouzská verze – jednomístný bombardér. Letoun celodřevěné konstrukce s kovovým kováním. Potažení trupu kovové, překližkové a plátěné, potažení křídel a kormidlových ploch plátěné. Nezatahovací podvozek s ocasní ostruhou.

Motor: devítiválcový rotační hvězdicový Clerget 9Z o výkonu 82 kW (110 HP) / Clerget 9Bb o výkonu 100,6 kW (135 HP) nebo Le Rhône 9 v různých verzích o výkonu 59,6 kW (80 HP), 82 kW (110 HP) a 97 kW (130 HP), všechny chlazené vzduchem.

Výkony: maximální rychlost 154 km/h; 160 km/h ve výšce 1 981 m; doba stoupání na 1 981 m – 10 min 50 s / 10 min 40 s; dostup 4 420 m / 2 440 m; vytrvalost letu 4 h / 4,5 h.

Hmotnost: prázdného letadla 571 kg / 600 kg; vzletová 975 kg / 1 096 kg.

Rozměry: rozpětí 10,21 m; délka 7,72 m / 7,6 m; výška 3,12 m; nosná plocha 32,2 m².

Výzbroj: kulomet Vickers ráže 7,7 mm pro pilota, kulomet Lewis ráže 7,7 mm pro pozorovatele, 45,4 kg bomb / kulomet Vickers, 136 kg bomb v různých kombinacích.



LETOUNY SOPWITH LCT LÉTALY NA POČÁTKU SVÉ SLUŽBY BEZ VÝZBROJE.

ci této objednávky se nacházela i malá série šesti draků s čísly 9892–9897, jejichž určení je obtížné zjistit. Hlášení ze zkušebních letů se dostalo i do rukou velitelství letectva pozemní armády RFC (Royal Flying Corps – Královský letecký sbor), které po tomto letounu ihned ztoužilo. Protože byla mateřská továrna vázána smlouvou s Admirálitou, dostala v březnu 1916 příkaz ke stavbě 50 draků společnost Ruston, Proctor and Co. z Lincolnu. RNAS začala dostávat letouny v únoru 1916. Zpočátku letouny postrádaly jakoukoli výzbroj, později byly vyzbrojeny kulomety Lewis ráže 7,7 mm na otočném kruhu v kabině pozorovatele. V části letounů byl kulomet umístěn na sloupku, ale u většiny letadel byl použit oběžný kruh Eteve. Kabina pozorovatele byla vybavena i speciálním sedadlem, což umožňovalo střelení v sedě. Letouny vyráběné od února 1916 byly vyzbrojeny synchronizovaným kulometem Vickers ráže 7,7 mm před pilotní kabinou. Byly použity dva typy synchronizátorů – Scarff-Dibovski pro RNAS a Vickers-Challenger pro RFC. Za zmínku stojí, že 1½ Strutter byl první britský letoun se synchronizačním zařízením.

TYPE 9400

Většina prvních letounů s čísly 9376–9425 postavených v továrně Sopwith Aviation Co. Ltd., Canbury Park Road, Kingstone-on-Thames připadla 5. peruti RNAS v Coudekerque. Pro zjednodušení názvu byl letoun v RNAS podle čísla prostředního draku v sérii označen jako Type 9400S. Písmeno S znamenalo stíhací letoun s krátkým doletem. Letouny s čísly 9651–9750 z druhé dodávky se vyskytovaly ve třech verzích – 9400S, 9400L a 9700. U verze 9400L s dlouhým doletem byla navíc mezi kabinami přidána gravitační palivová nádrž.

TYPE 9700

Tato verze představovala jednomístný bombardér bez kabiny pro pozorovatele. Letoun měl silně změněnou konstrukci trupu. Za pilotní kabinou byly odstraněny prv-

ky příhradové konstrukce spodní části trupu a ve spodní části byl na každém boku příhradové konstrukce přidán zpevňující nosník, čím vznikla bombovnice. Její poklop byl udržován v zavřené pozici pomocí pružných lan a otvíral se vahou bomb uvolněných ze závěsníků. U letounu byla instalována i nová trupová palivová nádrž a změn doznaly také aerodynamické brzdy.

V březnu 1916 byly některé letouny typu 9700 z 5. křídla RNAS odeslány do Francie. Ke konci dubna se na frontě nacházely tři letouny tohoto typu, v září necelých 10. Většina strojů 5. křídla i nadále používala různé typy starších francouzských letounů.

SOPWITH SCHOOL TRACTOR BIPLANE

Jednalo se o letoun výr. č. 9891 s motorem Gnome o výkonu 59,6 kW (80 HP), který měl být prototypem cvičné verze. Protože přistávací rychlost 1½ Strutteru byla považována za příliš vysokou, měl letoun sloužit k pokračovacímu výcviku pilotů. Nakonec byl předán 3. křídlu v Manstonu, kde byl používán do října 1916. Sériová letadla nebyla objednána.

LETOUNY PRO RNAS

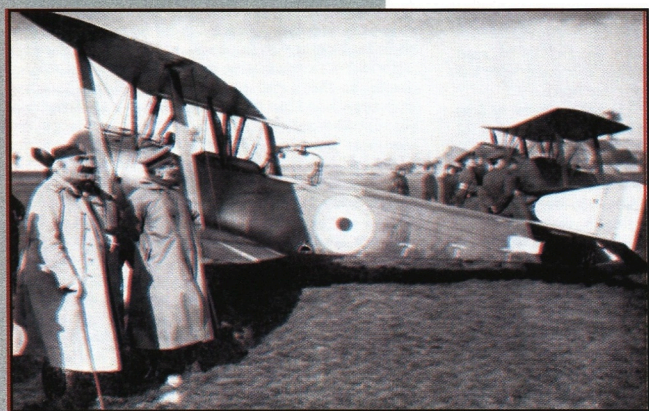
Poptávka po letounu tohoto typu neustále stoupala. Mateřská továrna postavila další sérii 100 letounů (N5080–N5179). Zároveň však byla zrušena smlouva na dodání 33 letadel, včetně osmi určených pro belgické vojenské letectvo (Aviation Militaire Belge). Mezi výrobce se zařadily další firmy. Továrna Westland Aircraft Works z Yeovilu postavila 25 kusů (N5600–N5624). Stejná série vznikla v továrně Mann, Egerton & Co. v Norwichi (N5200–N5249 a N5630–N5654). Firma Oakley & Co. z Ilfordu dostala objednávku na 30 kusů, ale odřekla ji kvůli výrobě Sopwithu Triplane. Všechny tyto stroje objednané v listopadu 1916 se zároveň staly posledními letouny 1½ Strutter dodanými RNAS.

Předpokládalo se, že celé 5. křídlo bude vyzbrojeno letouny LCT, avšak tento plán se neuskutečnil. Britský expediční sbor požadoval na RFC použití účinných bojových letounů a podle dohody z 15. května 1916 bylo nutné předat mu 40 letadel. Zároveň se letouny LCT začalo vyzbrojovat 3. křídlo, které bylo odesláno do Francie na jižní úsek fronty. Plán kompletně vyzbrojit každé z těchto dvou křídel necelou stovkou letounů však nebyl dokončen, protože v září 1916 bylo dalších 30 kusů LCT předáno RFC. Přibližně od srpna 1916 byly některé LCT u RNAS vybaveny motory Clerget 9B o výkonu 97 kW (130 HP), což zvýšilo rychlost letounu ze 140 na 158,5 km/h ve výšce 1 982 m. Od dubna 1917 začaly být letouny 1½ Strutter RNAS používány ke spolupráci se vzducholoděmi při pronásledování německých ponorek; jednalo se o stroje typu 9400 i 9700.

LETOUNY PRO RFC

Dohoda o dodávce letounů Sopwith LCT pro armádní letectvo RFC uzavřená na začátku roku 1916 začala být realizována v dubnu. Do Farnborough

NÁVŠTĚVA ČERNOHORSKÉHO KRÁLE MIKULÁŠE I. NA ZÁPADNÍ FRONTĚ. KRÁL PROVÁDÍ INSPEKCI 70. PERUTĚ VYZBROJENÉ LETOUNY SOPWITH 1½ STRUTTER, COŽ BYLA PRVNÍ JEDNOTKA LÉTAJÍCÍ NA TĚCHTO STROJÍCH. LETADLO NA FOTOGRAFII MÁ V ZADNÍ KABINĚ PRO POZOROVATELE OBĚŽNÝ KRUH SCARFF. POZDĚJI SE TENTO TYP KRUHŮ STAL STANDARDNÍ VÝBAVOU VĚTŠINY LETOUNŮ TOHOTO TYPU. SÉRIOVÉ ČÍSLO NA TRUPU LETADLA BYLO VYMAZÁNO CENZUROU.



byly odeslány draky č. 9381, 9386, 9387, 9389 a 9391–9393, jejichž výrobní čísla byla v RFC změněna na 7942, 5719–5721 a 7998–8000. Dále byly RFC předávány draky typu 9400S a ostatní verze byly ponechány RNAS. Letouny LCT byly v rámci RFC zpočátku pojmenovány Sopwith Two-Seater. Poprvé je použila 70. perut ve Francii. Tyto letouny byly jako první vyzbrojeny kulometem Vickers se synchronizátorem Vickers-Challenger pro pilota; kulomet Lewis určený pro pozorovatele byl upevňován různě, hlavně však na sloupku nebo na oběžném kruhu Eteve. První kompletně vyzbrojený dvoumístný letoun RFC s tažnou vrtulí podnikl první bojový let 24. května 1916. Později začaly být používány synchronizátory Scarff-Dibovski. Před spalovacími ze střílení měl pilota chránit čelní průhledný štítek, mělo se však za to, že omezuje viditelnost. U některých letounů byl místo synchronizovaného kulometu Vickers montován nad křídlem kulomet Lewis.

Skupina výrobců byla rozšířena o další podniky. Nejdříve, v červnu a červenci, začala letouny dodávat továrna Ruston, Proctor and Co. z Lincolnu. Zpočátku tento podnik postavil 50 draků (7762–7811). Továrna Fairey Aviation Co. z Haynesu obdržela objednávku na 100 strojů (A954–A1053), stejný počet letounů byl objednan i u Vickers Ltd. v Crayfordu (A1054–A1153). Firma Hooper & Co. Ltd. z Chelsea dostala objednávku na 50 kusů (A1511–A1560) a společnost Wells Aviation Co. Ltd. rovněž z Chelsea na 100 kusů (A5238–A5337). Další smlouvy pak uzavřely Vickers na 50 kusů (A8744–A8793) a Ruston, Proctor and Co. na 300 strojů (A2381–A2430, A8141–A8340, B2551–B2600).

Frontová služba tohoto stroje byla relativně krátká. Letouny LCT byly ve Francii používány jako stíhací-průzkumné nebo doprovodné ještě v roce 1917. Když se však v létě 1917 na západní frontě objevily výkonnější německé letouny, byly jimi LCT doslova decimovány. Stažení z první linie ovšem přišlo až v září, když už byl tento letoun silně zastaralý a ztráty poměrně vysoké. Do tohoto okamžiku ztratil RFC v těchto letadlech 146 pilotů; všechny tři perutě pak byly přezbrojeny na Sopwith Camel.

Naproti tomu v oblasti Středozemního moře letoun 1½ Strutter úspěšně létal od jara 1917 a až do konce války byl používán i na italsko-rakouské frontě.

Už na začátku služby u RFC byly motory těchto letounů považovány za příliš slabé pro stroj této velikosti. Zkoušeny proto byly i motory Clerget 9B, zřejmě však pouze v podobně malém rozsahu jako v RNAS. V červenci 1917 byl na exempláři č. A8194 testován motor Le Rhône 9J o výkonu 82 kW (110 HP) a na letounu č. 9712 americký desítiválcový hvězdicový motor Smith Sta-



tic o výkonu 112 kW (150 HP), výsledky zkoušek však nebyly uspokojivé.

SOPWITH BOMBER

Jednomístná verze bombardéru pro RFC byla pojmenována Sopwith Bomber. Objednávku na tento typ obdržely továrny Morgan & Co. z Leighton Buzzardu a Hooper & Co. z Chelsea. Celkem bylo postaveno 300 draků (A5950–A6149, A6901–A7000), žádný však nebyl v RFC použit pro válečné operace. Příčinou byl nástup strojů D.H.4, jež se pro službu v první linii hodily mnohem lépe. Letouny Sopwith Bomber tedy byly nabídnuty ruskému letectvu. Na začátku roku 1917 mu bylo předáno po jednom exempláři typů 9700 a 9400S. Rusko pak objednalo 214 letounů, část z nich s motory Le Rhône 9J o výkonu 82 kW (110 HP). Ostatní letouny byly předány letkám druhé linie nebo k výcviku; část z nich byla vybavena dvojitým řízením.

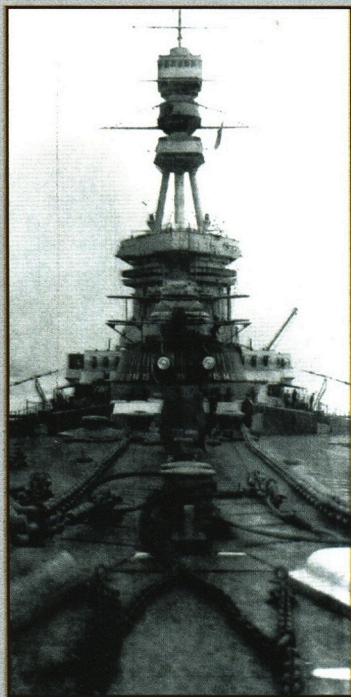
SOPWITH COMIC

Když v létě 1917 zahájilo německé letectvo denní útoky na Anglii, byly k obraně mimo jiné určeny i letouny 1½ Strutter stažené z první linie (56 dvoumístných a 3 jednomístné). Staly se výzbrojí 37. letky a od konce léta začaly být používány jako noční stíhačky známé pod názvem Sopwith Comic. Letouny byly přestavěny na jednomístné a v Southern Aircraft Repair Depot ve Farnborough byla provedena adaptace jednomístného letounu č. B762 (označení po přestavbě) pro noční lety. Pilotní kabina byla přesunuta dozadu a palivová nádrž byla umístěna před ní. Výzbroj sestávala ze dvou kulometů Lewis na horním křídle. Po zkouškách bylo upraveno dalších 11 letounů, v nichž však byl ponechán původní kulomet Vickers. Tyto letouny patřily do výzbroje 78. letky až do února 1918.

DRAK LETOUNU SHIP STRUTTER S ČÍSLEM A5992 JE PŘEVÁŽEN NA PRVNÍ BRITSKOU LETADLOVOU LOĎ HMS FURIOUS.



SOPWITH 1½ STRUTTER 1. LETKY KUBÁŇSKÝCH KOZÁKŮ, JIŽNÍ RUSKO V ROCE 1919.



LETADLA SOPWITH 1 1/2 STRUTTER SLOUŽILA NA LODÍCH V PRŮZKUMNÉ ROLI. LETOUN NA SNÍMKU JE PŘIPRAVEN NA KATAPULTU NA VĚŽI A BRITSKÉ BITEVNÍ LODĚ, PRAVDĚPODOBNĚ HMS RENOWN.

► DVOUMÍSTNÝ BOMBARDÉR SOPWITH 1.B2 FRANCOUZSKÉHO LETECTVA.

DVOUMÍSTNÝ SOPWITH 1 1/2 STRUTTER RNAS. NAD KOVŮVÝM PRSTENCEM MOTORU JE KULOMET VICKERS SE SYNCHRONIZAČNÍM ZAŘÍZENÍM.

Celkem bylo postaveno asi 1 439 draků britských letounů 1 1/2 Strutter všech verzí.

SHIP STRUTTER

V roce 1918 bylo pro potřeby palubního letectva postaveno navíc 58 letounů (F2210–F2229, F7547–F7584) přizpůsobených ke startování z prvních letadlových lodí třídy Furious a z plošin (případně katapultů) na bitevních lodích. K přistávání na letadlových palubách bylo přizpůsobeno 14 letounů s normálním podvozkem. Na části ostatních draků byly namontovány dřevěné plováky umožňující přistávání na vodě. Všechny takto upravené draky námořních letounů měly v trupu vestavěny vzduchové plováky zabraňující potopení stroje při nouzovém přistání v moři.

RUSKÁ LETADLA

Do Ruska byly kromě letounů 1 1/2 Strutter britské výroby dodávány i stroje z Francie. V roce 1917 byla spuštěna licenční výroba v závodech Dux a Lebeděv. Po revoluci výroba pokračovala a do roku 1923 bylo pro sovětské letectvo postaveno 100 kusů s motory Clerget 9B o výkonu 97 kW (130 HP) a Le Rhône 9J o výkonu 82 kW (110 HP). Letouny používali všichni účastníci občanské války v Rusku.

SOP. 1

Zájem Francouzů o toto letadlo se projevil už při zahájení jeho výroby. Speciálně pro francouzské vojenské letectvo (Aéronautique Militaire) bylo postaveno šest draků a dalších devět bylo předáno z prvních 150 objednaných pro RNAS. Jednalo se o dvoumístný 9413 a jednomístné 9651, 9655, 9657, 9661, 9664, 9666, 9720 a 9742. Na jaře roku 1917 bylo předáno dalších 53 letounů z rozpuštěného 3. křídla RNAS. Dva z prvních předaných letounů provedly 24. září 1916 nálet na Essen. Letěli v nich piloti kapitán L. de Beauchamp a poručík P. Daucourt. Za šest hodin přeletěli 800 km. 17. listopadu zaútočil de Beauchamp v jednomístné verzi na Mnichov. Tento let trval 8 hodin. Licence na výrobu letounu byla prodána ještě v roce 1916. První letouny

byly 4. Groupe de Bombardement v Luxeuil-les-Bains dodány začátkem září. Francouzská výroba byla trojnásobně vyšší než britská. Celkem bylo 12 dodavatelů draků vyrobeno přibližně 4 200–4 500 kusů. K výrobcům patřili mezi jinými Amiot, Bessonneau, Darracq, Hanriot, Sarazin Frères a REP. Licenci zakoupili i Lioré et Olivier a letadla vyráběli pod označením LeO 1. Francouzi vyráběli letoun ve třech základních verzích. SOP. 1.A2 byl dvoumístný průzkumný letoun pro řízení dělostřelecké palby, SOP. 1.B2 byl dvoumístný bombardér s krátkým doletem a SOP. 1.B1 byl jednomístný bombardér, ekvivalent k typu 9700. Dvoumístné letouny byly vybaveny oběžným kruhem Eteve a kulometu pro pozorovatele a zpočátku se u nich nepředpokládalo použití kulometu Vickers pro pilota. V pozdějších sériích byla použita základna této zbraně, avšak kulomet byl montován jen zřídka. U těchto letounů se používal i oběžný kruh Scarff vyráběný jako TO3 a TO4. Dvoumístné verze létaly s francouzskými motory Clerget 9Bc o výkonu 106,6 kW (145 HP) nebo Le Rhône 9Jb o výkonu 99,3 kW (135 HP). Verze SOP. 1.B1 měla motor Clerget 9Bb o výkonu 99,3 kW (135 HP) nebo Le Rhône 9Jby. Verze SOP. 1.B2 unesla 4 bomby hmotnosti 11,3 kg. Jednomístný bombardér SOP. 1.B1 unesl následující kombinace munice: 18 bomb hmotnosti 11,3 kg; 6 bomb hmotnosti 29,4 kg nebo 12 bomb hmotnosti 11,3 kg a 2 bomby hmotnosti 29,4 kg. Výroba byla ukončena v dubnu 1918, když firma Darracq předala



poslední drak ze 753, jež postavila. Letoun se vyráběl téměř po celou dobu války a na jejím konci byl již beznadějně zastaralý. Poslední jednotkou vyzbrojenou stroji SOP. 1.B2 byla SOP 134 vytvořená v lednu 1918, již v dubnu však byla přezbrojena na letouny Breguet 14B.2.

Po válce byly francouzské verze Sopwith 1 1/2 Strutter po přestavbě používány v leteckých školách. Část draků dostala slabší motory Le Rhône 9C o výkonu 58,8 kW (80 HP).

UŽIVATELÉ LETOUNU

Během 1. světové války používala tento letoun kromě Velké Británie a Francie i vojenská letectva Austrálie (pouze k výcviku), Belgie a USA. Spojené státy měly 384 dvoumístných a 130 jednomístných letounů francouzské výroby. Většina letounů, které používalo Japonsko, pocházelo rovněž z Francie. Bombardéry zde byly pojmenovány So-Šiki Model 1 a průzkumné verze nesly název So-Šiki Model 2. Několik let po válce byl Sopwith 1 1/2 Strutter používán také letectvy Afghánistánu, Brazílie, Estonska, Japonska, Litvy, Lotyšska, Nizozemska, Polska, Rumunska, Řecka, SSSR a Ukrajiny. Některé stroje byly po válce upraveny pro civilní uživatele a létaly v Argentině (2), Francii (55), Japonsku (7), Švédsku (1), Švýcarsku (2) a Velké Británii (1).

