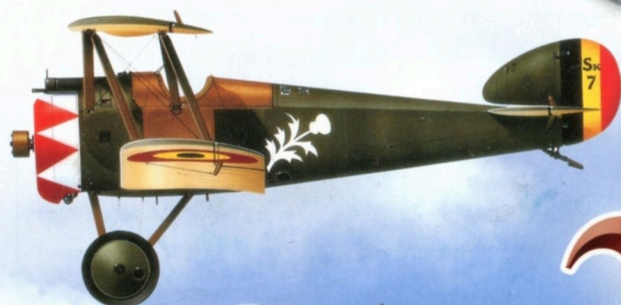


KOLEKCE KOVOVÝCH MODELŮ

# VOJENSKÁ LETADLA

Cena: 129,90 Kč / 6 €\*

S TÍMTO ČÍSLEM MODEL  
SOPWITH CAMEL



# 20

\*Cena platná pouze pro Slovensko

ISBN 978-83-252-1338-1



20

# VOJENSKÁ LETADLA

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

## KAŽDÝCH 14 DNÍ NOVÉ MODEL Y

V KOLEKCI NAJDETE MEZI JINÝMI:

MESSERSCHMITT ME 262	DE HAVILLAND VAMPIRE FB.9
ROYAL AIRCRAFT FACTORY SE.5A	FAIREY SWORDFISH MK. I
P-51B MUSTANG	FAIRCHILD A-10A
DOUGLAS A-4M SKYHAWK	GLOSTER GLADIATOR MK. I



**V příštím čísle  
MESSERSCHMITT  
ME 262**

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

**Generální dodavatel titulu pro český a slovenský trh:**  
AMERCOM SA, O/POZNAN  
Grochowce 6, 61 752 Poznań, Polsko  
Tel.: +48 618 515 147

**Zákaznický servis v ČR:**  
AMER MEDIA s. r. o.  
Modřanská 11, 143 00 PRAHA 4  
Zákaznická linka: (+420) 296 188 900 (9–17 hod.)  
Mobilní tel. kontakt: (+420) 725 600 872  
E-mail: amercom@amercom.cz  
[www.amercom.cz](http://www.amercom.cz)

**Příprava pro tisk:**  
PRESS-PYGMALION, s. r. o.  
Mánesova 536, 737 01 Český Těšín  
Redaktor: Milan Bronclík  
Odborná spolupráce: Stanislav Komárek, Miloš Kmeř, 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](http://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: 978-83-252-1338-1  
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  
příložených modelů.

Model vyroben v ČR.



**Poříd'te si celou  
úžasnou sbírku  
kovových modelů!**

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

# I SOPWITH CAMEL

**SOPWITH CAMEL PATŘÍ MEZI NEJZNÁMĚJŠÍ LETADLA NEJEN Z OBDOBÍ PRVNÍ SVĚTOVÉ VÁLKY, ALE V CELÉ HISTORII LETECTVÍ. PO TECHNICKÉ STRÁNCE PŘITOM NEPŘINESL NIC NOVÉHO A SVÝMI VÝKONY TAKÉ VÝRAZNĚ NEPŘEVYŠOVAL JINÉ KONSTRUKCE. OBJEVIL SE VŠAK NA FRONTĚ V PRAVÉ CHVÍLI, BYL DOBŘE VYZBROJEN A VYZNAČOVAL SE MIMOŘÁDNOU OBRATNOSTÍ. O „VELBLOUDÍ“ STÍHAČCE POSLÉZE VZNIKLY DVĚ LEGENDY. OSLAVNÁ CHVÁLILA VYNIKAJÍCÍ LETADLO VÍTĚZÍCÍ NAD KAŽDÝM SOUPEŘEM. KRITICKÁ SE ZMIŇOVALA O NEPŘÍJEMNÉM LETOUNU S OBTÍŽNÝM STARTEM A PŘISTÁNÍM, PONĚVADŽ STROJ BYL VELMI CITLIVÝ NA SEBEMENŠÍ POHYBY KORMIDEL A MĚNĚ ZKUŠENÝM PILOTŮM NEPROMÍJEL ŽÁDNÉ CHYBY. PŘES TYTO VÝHRADY BYL SOPWITH CAMEL NATOLIK KVALITNÍ STÍHAČKOU, ŽE DOKÁZAL DO KONCE VÁLKY ÚSPĚŠNĚ BOJOVAT S NEJNOVĚJŠÍMI LETADLY PROTIVNÍKA.**

## PROTOTYPY

Vznik nového letadla firmy Sopwith si vynutila překotně se měnící situace na frontě. Britské stíhačky Sopwith Pup a Sopwith Triplane vyslané k prvosledovým útvarům na podzim a na začátku zimy 1916 byly zdařilými, leč nedostatečně vyzbrojenými stroji. Jeden synchronizovaný kulomet neposkytoval dostatečnou palebnou sílu ve srovnání s německým standardem – dvěma dopředu střelícími kulomety. Letadlo, které by vyrovnalo německou palebnou převahu, bylo zapotřebí co nejdříve, proto nebylo vyvíjeno od základu, ale byla využita hoto-  
 vá konstrukční řešení, především z modelu Pup (štěně). Umožnilo to dokončit prototyp pod označením F.1 (F = fighter – stíhačka, 1 = jednomístná) již 22. prosince 1916. Hlavním konstruktérem nového typu stíhačky byl Herbert Smith. I když celkové parametry konstrukce byly podobné, změnilo se rozložení hmotnosti in trupu, jenž byl navíc o poznání hlubší. Motor s dalšími technickými komponenty, výzbroj, pilotní kabina a nádrže na palivo a olej zabíraly jednu třetinu trupu, což zajišťovalo značnou koncentraci hmotnosti v předí a výsledně neobvyčejnou obratnost – zejména neuvěřitelně rychlý obrat doprava poskytoval pilotům značnou výhodu. Vr-  
 tule velkého průměru poháněná rotačním motorem dosahovala velmi rychlých otáček. Dva kulomety Vickers na krytu motoru obdržely charakteristický vypouklý kryt chránící pilota před spalínami a oslněním záblesky výstřelů. Podle tohoto „hrbu“ se novému letadlu začalo říkat Camel (velbloud).

Původní plán počítal s použitím identických nosných ploch jako u typu Pup s výkrojem ve střední části baldachýnu, ale nakonec bylo kvůli zjednodušení konstrukce vyráběno celé horní křídlo vcelku. Dolní křídla měla vzepětí +5°. Obě nosné plochy byly opatřeny krátkými křídélky. K pohonu prvního prototypu byl použit devítiválcový rotační motor Clerget 9Z o výkonu 82 kW (110 HP). Tento exemplář byl stavěn z vlastní iniciativy

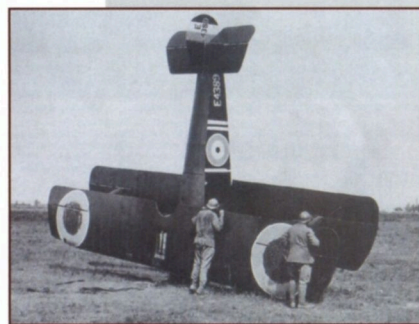


firmy Sopwith a neměl vojenské evidenční číslo. Během letových zkoušek se ukázalo, že má tendenci sklánět před a zatáčet doprava, což bylo způsobeno silnými reakčními momenty rotačního motoru.

Navzdory tomu, že činnost britských konstrukčních kanceláří v době první světové války je relativně dobře zdokumentována, přesný postup prototypů Sopwithu Camel není znám. Druhý prototyp, snad pod označením F.1/2, měl poněkud modifikovaný kryt kulometů a lehčí zadní část trupu. Byl přidán rovněž malý větrný štítek a hrb na horní straně trupu byl o něco snížen kvůli lepšímu výhledu z kabiny. Pohonnou jednotkou tohoto letadla byl nejpravděpodobněji motor Clerget 9B o výkonu 97 kW (130 HP). Třetí prototyp F.1/3 se lišil pouze další verzí krytu výzbroje, která byla nakonec použita pro sériové stroje. Toto letadlo vyvolalo značný zájem francouzské vlády, proto byl do Francie odeslán jeden z prototypů, patrně F.1/2 přestavěný na standard F.1/3. Po obdržení letadla v květnu 1917 do něj Francouzi instalovali motor Le Rhône 9J o výkonu 82 kW (110 HP), avšak již na začátku testů zkušební letec podporučík Canivet letadlo úplně rozbil. Zakrátko, již 27. června, byl do Francie dopraven sériový exemplář č. B2301 a za nějakou dobu ještě č. B3891 z druhé výrobní série. Stroje byly testovány s motory Clerget o výkonu 97 kW (130 HP) a 138 kW (185 HP), Gnome Monosoupape a Le Rhône o výkonu 126,8 kW

SOPWITH CAMEL č. B6230 KANADSKÉHO STÍHAČÍHO ESA FREDA EVERESTA BANBURYHO Z 9. PERUTĚ RNAS, NA NĚMŽ DOSÁHL ŠESTI ZE SVÝCH CELKOVÝCH 11 VÍTĚZSTVÍ (9 Z NICH NA CAMELECH).

SOPWITH CAMEL Z 209. PERUTĚ RAF, KTERÝ HAVAROVAL 12. SRPNA 1918 PŘI NOUZOVÉM PŘISTÁNÍ PO BOJI S NĚMECKÝMI STÍHAČKAMI V OKOLÍ FRANCOUZSKÉ VESNICE VILLERS-LÈS-ROYE.

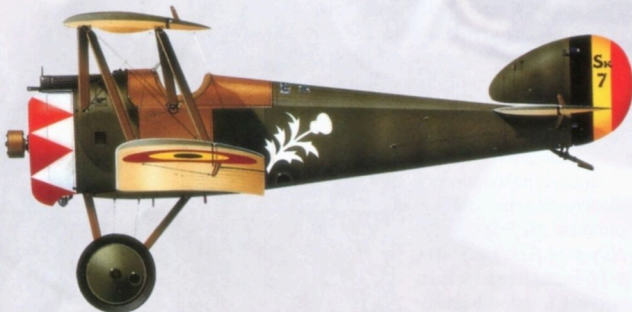


# SOPWITH CAMEL

BRITSKÁ STÍHAČKA SOPWITH CAMEL DOSTALA SVŮJ NÁZEV PODLE CHARAKTERISTICKÉHO „VELBLOUDIHO“ HRBU NAD PŘÍDOVÝMI KULOMETY. NA ZÁPADNÍ FRONTĚ PRVNÍ SVĚTOVÉ VÁLKY SE OBJEVILA JAKO ODPOVĚĎ NA DRITIVOU TECHNICKOU PŘEVAHU NĚMECKÝCH LETADEL VYZBROJENÝCH JIŽ DVĚMA KULOMETY (NAPŘ. TYPY HALBERSTADT ČI ALBATROS) A MĚLA STÁTŮM DOHODY POMOCI VYDOBÝT VYTOUŽENOU VZDUŠNOU NADVLÁDU.



**SOPWITH 2F.1 CAMEL KAPITÁNA CLAUDA EMERYHO (RAF) Z ESTONSKÉ LETECKÉ ROTY, LETIŠTĚ BJÖRKÖ, 1919.** Tato dobrovolnická polovojenská jednotka pomáhala bránit nezávislost Estonska před bolševickou ofenzivou. Stroj č. N6616 původně operoval z letadlového křižníku HMS *Vindictive*. Letadlo má původní britskou kamufláž – horní a boční plochy jsou tmavozelené, spodní plochy zůstaly v přírodní barvě plátna potaženého cellonem (průhledným nehořlavým acetátem celulózy).



**SOPWITH F.1 CAMEL PORUČÍKA JANA OLIESLAGERSE (6 SESTRĚLŮ) Z 9. STÍHAČÍ LETKY BELGICKÉHO LETECTVA, LETIŠTĚ MOERKERKE, PODZIM 1918.** Tento vynikající předválečný motocyklový závodník měl na svém kontě kromě šesti potvrzených vítězství dalších 18 neoficiálních sestřelů hluboko nad územím obsazeným Němci.

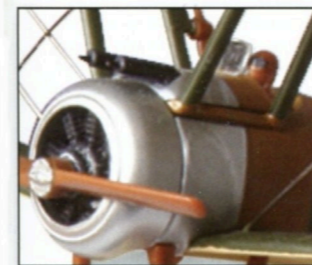
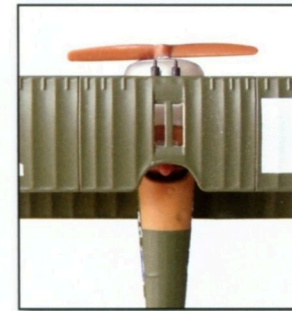
VZHLEDEM K SOUSTŘEDĚNÍ VĚTŠINY HMOTNOSTI LETADLA V JEHO PŘEDNÍ ČÁSTI (MOTOR, VÝZBROJ, PILOT, MUNICE, PALIVO) BYL SOPWITH CAMEL VELMI CITLIVÝ NA ŘÍZENÍ A MĚL TENDENCI PRUDCE SKLÁNĚT PŘEDEK PŘI PRAVOTOČIVÉ ZATÁČCE.



**MODEL SOPWITH CAMEL  
MĚŘITKO 1:72**

Model představuje Sopwith F.1 Camel z 28. perutě RFC, s nímž větší část své vojenské kariéry létal kanadský pilot a letecké eso italské fronty William George Barker (50 sestřelů, 46 na camelu). Za svůj osamělý boj se šedesáti Němci, v němž čtyři z nich sestřelil a sám byl těžce raněn, se stal jedním z mála nositelů Viktoriina kříže, který jím nebyl vyznamenán in memoriam.

ČÁST LETADEL TOHOTO TYPU BYLA POD NEOFICIÁLNÍM JMÉNEM COMIC POUŽÍVÁNA JAKO NOČNÍ STÍHAČKY. TYTO LETOUNY LZE ROZEZNAT PODLE DVOU KULOMETŮ LEWIS NAMONTOVANÝCH NA HORNÍM KŘÍDLĚ, ABY ZÁBLESKY VÝSTŘELŮ VE TMĚ NEOSLŇOVALY PILOTA.



DVOJICE SYNCHRONIZOVANÝCH KULOMETŮ NA KRYTU MOTORU PŘED PILOTNÍ KABINOU BYLA KRYTA CHARAKTERISTICKÝM „HRBEM“, PODLE NÍŽ DOSLALA STÍHAČKA SVŮJ NÁZEV CAMEL (VELBLOUD).

**LETADLO NA ILUSTRACI JE SOPWITH F.1 CAMEL Z BRITSKÉ 65. PERUTĚ RFC.** Letoun je ve standardní kamufláži britského letectva z konce války, dva svislé bílé pruhy jsou identifikačním znakem jednotky. Tento stroj se zachoval do dnešních dnů a je exponátem muzea RAF v Hendonu.

## TECHNICKÉ ÚDAJE LETOUNU SOPWITH CAMEL

**Typ:** jednomístní stíhací dvouplošník celodřevěné konstrukce s plátěným potahem a s pevným podvozkiem s ocasní ostruhou.

**Motor:** vznětový hvězdicový rotační devitiválec chlazený vzduchem; používány následující typy: Clerget 9B o výkonu 97 kW (130 HP), Clerget 9Bf o výkonu 104,4 kW (140 HP), Le Rhône 9J o výkonu 82 kW (110 HP), Bentley BR1 o výkonu 111,9 kW (150 HP), Gnome Monosoupape 9B-2 o výkonu 74,6 kW (100 HP) a Gnome Monosoupape 9N o výkonu 111,9 kW (150 HP).

**Výkony:** maximální rychlost 185 km/h (s motorem Clerget), 190 km/h (Le Rhône), 179 km/h (BR1); stoupavost do výšky 1 980 m – 6 min (Clerget 9B); dostup 5 490 m (Clerget), 7 315 m (Le Rhône), 6 100 m (BR1); vytrvalost 2,5 hod.

**Hmotnost:** prázdného letadla – 434 kg (Clerget 9B), 421 kg (Clerget 9Bf), 443 kg (BR1), 403 kg (Le Rhône); vzletová – 660 kg (Clerget 9B), 659 kg (Clerget 9Bf), 684 kg (BR1), 645 kg (Le Rhône).

**Rozměry:** rozpětí 8,53 m; délka 5,71 m (Clerget a Le Rhône), 5,64 m (BR1), 5,69 m (Le Rhône a Monosoupape); výška 2,59 m; nosná plocha 21,46 m<sup>2</sup>.

**Výzbroj:** 2× kulomet Vickers ráže 7,7 mm nebo Vickers a Lewis ráže 7,7 mm, lodní verze 2× Lewis ráže 7,7 mm, bomby 2× 9 kg.



SOPWITH CAMEL č. F5234 z polské 7. STÍHAČÍ LETKY (7. ESKADRA MYŚLIWSKA), KDE SLOUŽIL KE ZKUŠEBNÍM LETŮM. JEDINÝ STROJ TOHOTO TYPU V POLSKU BYL ZNIČEN 1. SRPNA 1921, KDYŽ S NÍM HAVAROVAL MAJOR LUDOMIL ANTONI RAYSKI, POZDĚJŠÍ VELITEL POLSKÉHO VOJENSKÉHO LETECTVA (1926–1939).

(170 HP), nakonec však francouzské letectvo tento typ letadla neobjednalo.

V únoru 1917 byl prototyp F.1/3 s evidenčním číslem B381 předán Královskému leteckému sboru (RFC – Royal Flying Corps) a poslán na testování do Martlesham Heath. Dne 23. května do něj byl namontován motor Le Rhône. V roce 1918 dostalo letadlo třídílnou horní nosnou plochu a kabina byla posunuta dozadu, což si vyžádala stavba noční verze Sopwithu Camel, neoficiálně zvané Comic. Později byl exemplář č. B381 používán k testování kamuflážních schémat.

Královská námořní letecká služba (RNAS – Royal Navy Air Service) podala oficiální objednávku na prototypy v lednu 1917 již společně s objednávkou na 50 sériových letadel. Oba „námořní“ prototypy obdržely 24. února 1917 evidenční čísla N517 a N518 a téhož dne byly objednány další dva prototypy – jeden pro RFC, druhý pro francouzské letectvo. Zachovaly se též fotografie dvou dalších prototypových exemplářů vycházejících z konstrukce F.1. Jeden z nich má jednoduchou a druhý třídílnou nosnou plochu. Prototyp č. N517 byl 26. února otestován na letišti Brooklands a poté odeslán do Dunkerque. Dne 29. června byl tento exemplář zničen při havárii. Prototyp č. N518 byl předán RFC a na letišti Martlesham Heath sloužil k testování motorů. V květnu byl do něj namontován prototyp motoru BR1 (Bentley Rotary) o výkonu 111,9 kW (150 HP).

Následující prototyp předaný ke zkouškám v květnu 1917 dostal označení F.1/4. Toto letadlo mělo zcela novou konstrukci křídla s třetivou zkrácenou z 1,52 m

tadel měly tyto první stroje nábojové pásy v bubnech a zřejmě také schránky na vystřelené nábojnice. Celá první série byla objednána s motory Clerget 9B o výkonu 97 kW (130 HP), ale 11 posledních kusů již dostalo první sériové motory BR1. U sériových letadel byl pro zlepšení výhledu vyřezán otvor v baldachýnu horního křídla. Již koncem května byly první camely, hlavně s motory Bentley BR1, vyslány na frontu do Francie. První boj svedl nový typ 4. června a jeho německý protivník byl označen za „out of control“. Následujícího dne byl zaznamenan prokazatelný sestřel v prostoru belgického Oostende.

Letnová objednávka na 50 kusů s čísly N6530–N6579 byla odvolána a další letadla F.1 vyráběla firma Sopwith pro RFC. Dne 9. června bylo objednáno 450 letadel s čísly B3751–B3950 a B6201–B6450, z nichž první byla dodána již na konci června. Do letadel této série byly montovány jak motory Clerget, tak Bentley. Část strojů byla předána RNAS. Vzhledem k použití motoru BR1 o větším průměru musel být zvětšen také kryt motoru. Vedle uvedených sérií bylo v podniku Sopwith vyrobeno ještě 50 lodních camelů s čísly N6600–N6649.

Jelikož zpočátku mělo být hlavním odběratelem námořní letectvo, byla výroba strojů pro armádní letectvo předána partnerskému dodavateli. Pro tento úkol byla vybrána firma Ruston Proctor & Co. Ltd. a objednávka na 250 letadel jí byla předána 2. března 1917. V první sérii byly vyrobeny stroje v číselné řadě B2301–B2550. První z nich byl předán RFC 1. června a za 13 dnů již byl ve Francii. Zpočátku neměly stíhačky této série zeměrovače, které byly zavedeny až od exempláře B2308. Od čísla B2354 expedovaného 29. srpna bylo do strojů montováno palivové čerpadlo poháněné větrákem. Zprvu se i v těchto stíhačkách používaly bubny na střelivo, později byla výzbroj modernizována a usnadněn přístup k pravému kulometu. Vystřelené nábojnice byly vyhazovány ven. Od čísla B2391 byly na levé vzpěry mezi horním křídlem a trupem instalovány hliníkové lišty chránící před poškozením.

Další série vyráběná v přidruženém podniku měly následující číselníky: B5551–B5650, B7281–B7480, C8201–C8300, D1776–D1975, D8101–D8250, E1401–E1600, E7137–E7336, F2008–F2082 i F3968–F4067. Celkem se jednalo o 1575 letadel (část pramenů uvádí počet 1573 kusů). Od exempláře B7388 se začala používat nová ocasní ostruha, ale neosvědčila se a nakonec byla nahrazena ostruhou kovovou. Kvalita letadel vyráběných firmou Ruston nebyla nejlepší a po několika haváriích bylo třeba změnit konstrukci spodní nosné plochy. Tato úprava byla zavedena od exempláře C8218. Od čísla C8258 expedovaného 23. února byl používán nový větrný štítek. Do strojů z tohoto podniku bylo montováno několik typů rotačních motorů, ale nejčastěji Clerget 9B o výkonu 97 kW (130 HP) a Clerget 9Bf o výkonu 104,4 kW (140 HP). Od čísla D1801 byla upravena cirkulace vzduchu kolem motoru. Dne 1. dubna 1918 bylo letectvu předáno letadlo D8249 – tisíc exemplářů vyrobených firmou Ruston. Posledním letadlem expedovaným před uzavřením příměří bylo číslo F4037, další stroje byly dokončeny až po válce. Motory Clerget byly používány proto, neboť je firma Ruston zároveň vyráběla v licenci. Pro veškeré stíhačky Camel



SOPWITH CAMEL BYL JEDNÍM Z NEPOČETNĚJŠÍCH LETADEL BRITSKÉHO LETECTVA Z KONCE PRVNÍ SVĚTOVÉ VÁLKY, KDY JEJ MĚLO VE VÝZBROJI 19 PERUTÍ RFC A 10 PERUTÍ RNAS.

na 1,07 m. Mezi křídly byly umístěny jednoduché silné vzpěry. K pohonu byl použit motor Clerget 9B. Prototyp F.1/4 byl pouze o 13,6 kg těžší než F.1/3, přičemž výkony obou typů byly srovnatelné. Letadlo bylo opět postaveno z vlastní iniciativy výrobního podniku, a přestože v prosinci 1917 byla s firmou Sopwith uzavřena smlouva AS34594 na dodání dalších čtyř strojů, nakonec nebyla jejich výroba vůbec zahájena, jelikož stroj byl uznán za nadbytečný.

## SÉRIOVÁ VÝROBA

Firma Sopwith Aviation Co. Ltd. v Kingstonu-on-Thames vyrobila první sérii camelů s čísly N6330–N6379 pro RNAS v květnu 1917. Na rozdíl od pozdějších le-

z roku 1917 bylo objednáno 1546 motorů Clerget a 540 motorů Le Rhône britské výroby, 879 motorů Clerget a 1314 motorů Le Rhône francouzské výroby a pouze 269 motorů Bentley. Již od zahájení produkce bylo známo, že poptávka po camelech bude mimořádně velká, proto vyvstala nutnost rozšíření počtu výrobců. Objednávku č. 87/A/1836 na dodání

50 letadel v číselné řadě B4601–B4650 dostala 2. června firma Portholme Aerodrome. Rovněž druhá smlouva byla na 50 letadel s čísly B7131–B7180 a následně vyrobila tato firma dalších 200 kusů s čísly D9531–D9580, E5129–E5178 a F.1958–F2007. Dalším producentem se stala společnost March, Jones & Cribb z Leedsu, která získala kontrakt č. AS29339 na dodání 175 letadel ve dvou číselných řadách (C8301–C8400 a F5174–F5248). Do strojů uvedených výrobců byly montovány převážně motory Le Rhône 9J o výkonu 82 kW (110 HP).

Dalším velkým producentem camelů se stala firma Boulton & Paul Ltd. v Kingstonu-on-Thames. První objednávku na 100 letadel s čísly B5151–B5250 obdržela v roce 1917. Zanedlouho následovaly další a nakonec tento podnik dodal 1550 exemplářů v číselných řadách B9131–B9330, C1601–C1700, C3281–C3380, D6401–D6700, D9381–D9530, F1301–F1550, F1883–F1957, F6301–F6500, F8646–F8695 a H2646–H2745. Z poslední partie však bylo dokončeno pouze 75 letadel.

Londýnská firma British Caudron stačila z objednávky na 150 letadel vyrobít 100 kusů s čísly C6701–C6800. Firmě Clayton & Shuttleworth Ltd. z Lincolnu byla podána první objednávka ke konci roku 1917 a první camel z její továrny byl předán již 12. prosince. Celkem tam bylo vyrobeno 550 strojů tohoto typu a 25 strojů lodní verze. Dostaly čísla B5651–B5750, B7181–B7280, D3326–D3425, D9581–D9680, E4374–E4423, F3096–F3145 a F4974–F5073 (z této poslední řady bylo dokončeno pouze 50 kusů) a N8180–N8229 (lodní verze – dokončeno 25 kusů). Firma Hooper & Co. Ltd. z Londýna obdržela objednávku na 370 strojů pro armádní letectvo a 50 strojů pro námořní letectvo. V číselných řadách B5401–B5450, C1551–C1600, F2083–F2182, H734–H833, H7343–H7412 a N8130–N8179 bylo nakonec vyrobeno 321 letadel pozemní verze a 30 letadel lodní verze. Firma Nieuport & General Aircraft Co. Ltd. z Londýna dostala první objednávku 20. srpna 1917, ale k její realizaci přikročila až na začátku následujícího roku a většinu letadel dodala až ve druhém pololetí 1918. Celkem se jednalo o 400 camelů s čísly C1–C200, F3196–F3245, F3918–F3967 a po uzavření příměří ještě F8496–F8595. Celkem bylo vyrobeno 5469 sériových stíhaček Camel verze F.1 z 5695 objednaných, kterým již byla přidělena sériová čísla.

V srpnu 1917 se na letadle B3811 uskutečnily zkoušky s motorem Gnome Monosoupape o výkonu 74,5 kW (100 HP), ale kvůli značnému poklesu výkonů byla letadla s těmito motory přidělována pouze výcvikovým střediskům. V prosinci 1917 byly na Camelu zahájeny zkoušky motoru Gnome Monosoupape o výkonu 111,8 kW (150 HP). Přestože se hmotnost letadla zvýšila

o 37,2 kg, výkony zůstaly na stejné úrovni. Tento typ motoru byl montován do části stíhaček určených pro americké letectvo. Poslední pohonnou jednotkou testovanou na camelu byl motor Le Rhône 9R o výkonu 126,7 kW (170 HP), avšak do sériových strojů se již nedostal, poněvadž krátce po skončení válečných akcí byla výroba letadla ukončena. Je zaznamenáno, že k 31. říjnu 1918 mělo nově založené britské letectvo

RAF (Royal Air Force) 385 letadel tohoto typu s motory Bentley, 1342 letadel s motory Clerget a 821 letadel s motory Le Rhône nebo Monosoupape.

Došlo též k pokusu postavit bitevní verzi camelu se dvěma kulomety Lewis namířenými směrem dolů. Na verzi TF.1 (Trench Fighter = zákopová stíhačka) byl upraven exemplář B9278 osazený motorem Le Rhône o výkonu 82 kW (110 HP), ale k sériové výrobě této protipěchotní verze nedošlo. Na třech letadlech byly testovány nafukovací plováky, které jim měly umožnit udržet se na hladině po eventuálním nouzovém přistání.

## CVIČNÁ LETADLA

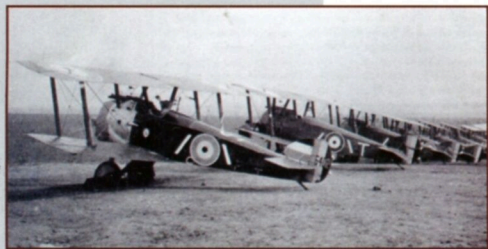
Jelikož pilotáž camelu nebyla rozhodně jednoduchá, bylo výcvikovým střediskům předáno jen málo jednomístných letadel. Šest strojů z druhé série (B3799–B3804) určených pro RFC se dostalo do ústřední letecké školy CFS (Central Flying School) v Upavonu. Stejný počet strojů



SOPWITH F.1 CAMEL – POHLED SHORA.

SOPWITH 2F.1 CAMEL – LODNÍ VERZE SE OD POZEMNÍ STÍHAČKY NA PRVNÍ POHLED ODLIŠOVALA MONTÁŽÍ JEDNOHO KULOMETU LEWIS NAD HORNÍM KRÍDLEM.





STÍHAČKY SOPWITH CAMEL ZE 43. PERUTĚ RAF V ROCE 1918 VE FRANCII. V POPŘEDÍ STROJ Č. D6402, NA NĚMŽ LÉTAL HENRY WINSLOW WOOLLETT (35 SEŠTŘELŮ, Z TOHO 30 NA CAMELECH).

SOPWITH CAMEL B6372 ZE 45. PERUTĚ RAF – OSOBNÍ STROJ KAPITÁNA MATTHEWA BROWNA FREWA (23 SEŠTŘELŮ, Z TOHO 18 NA CAMELECH).

SOPWITH CAMEL HAROLDA FRANCISE STACKARDA (15 SEŠTŘELŮ, Z TOHO 12 NA CAMELECH) Z 9. PERUTĚ RNAS (VLEVO). SNÍMEK BYL POŘÍZEN 27. ŘÍJNA 1917, KDY TENTO BRITSKÝ PILOT DOSÁHL SVÉHO POSLEDNÍHO VÍTEZSTVÍ. VPRAVO JE CAMEL ARTHURA WILLIAMA WOODA (11 SEŠTŘELŮ).



určených pro RNAS dostala střediska Eastchurch a Manston. V červenci 1918 bylo ukončeno organizování náborové a výcvikové stanice TDS (Training Depot Station). Z 61 výcvikových center jich disponovalo camely pouze pět – Lopcombe Corner, Montrose, Shotwick, Chattis Hill a Hounslow. Aby za těchto okolností bylo vůbec možno zajistit základní výcvik letců na strojích tohoto typu,

bylo zapotřebí dvoumístné verze. Nápad na stavbu takového letadla vznikl na začátku roku 1918 u 23. cvičného křídla (No 23 Training Wing) v South Carltonu a jeho autorem byl podplukovník Louis Arbon Strange. První exemplář přestavěný na dvoumístnou cvičnou verzi měl číslo B3801 a přesné datum konverze není známo. Jako druhé bylo přestavěno letadlo číslo D1928. V tomto případě je známo, že k tomu došlo v červnu a že byl tento exemplář vyzbrojen kulometem Lewis namontovaným v zadní kabině a střílejícím dozadu. V létě 1918 byla ve větším počtu přestavována frontová letadla. Byla z nich demontována výzbroj a přední kabina byla nepatrně vyvýšena, neboť to vyžadovala změna polohy potrubí vedoucího do karburátoru. Spádová nádrž a hlavní nádrž byly odstraněny a na jejich místo byla umístěna druhá kabina se sedadlem a kompletem řízení. Nevelké nádrže paliva a oleje, jež byly instalovány před přední přístrojovou deskou, umožňovaly pouze 20 minut letu. Kabiny byly odděleny, jedině v exempláři číslo B5575 byla kabina společná. Na dvoumístnou verzi pravděpodobně nebylo přestavěno mnoho letadel, ovšem přesné údaje se nezachovaly.

## NOČNÍ STÍHAČKA

V červenci 1917 zahájilo námořní letectvo RNAS denní bojové lety camelů proti německým bombardérům podnikajícím útoky na britské území. První exemplář nasazený jako záhytná stíhačka měl číslo B3774. Po počátečních úspěších bylo rozhodnuto, že z 54 camelů, které měly být v červenci předány RFC, bude 24 kusů přiděleno jednotkám domácí obrany (Home Defence). Po ztrátách utrpených během srpna přešlo německé letectvo k nočním náletům. Odpovědí Home Defence bylo přizpůsobení camelů novým podmínkám – na křídla byla přidána navigační světla a pod ně vrhače světel. Jelikož kulometry na přední trupu pilota při noční střílbě oslňovaly, byla výzbroj tvořená dvojicí kulometů Lewis přemístěna na horní nosnou plochu. Hlavní palivová nádrž o objemu 136,2 l byla odstraněna a na její místo

byla posunuta kabina. Před ní byla instalována nová nádrž o objemu 81,7 l. Tato noční stíhačka dostala název Comic (komik), avšak toto jméno nebylo nikdy oficiálně uznáno. Existovalo několik atypických modifikací s kulometry Lewis namontovanými na pravé straně trupu, případně na obou, a namířeny vzhůru v úhlu 45°. Na jednom letadle zůstaly oba kulometry Vickers, ale byly posunuty zároveň s kabinou; současně dostal tento stroj na pravý bok i jeden kulomet Lewis. První noční stíhačky poháněly motory Clerget, které byly posléze vyměněny za Le Rhône. Na konci října 1918 sloužilo u Home Defence 181 nočních camelů. Z toho lze soudit, že bylo na tuto verzi přestavěno více než 200 strojů.

## SOPWITH 2F.1 – LODNÍ CAMEL

Jednalo se o verzi, jež měla operovat ze startovních a přistávacích ploch instalovaných na velkých válečných lodích a později rovněž z palub prvních letadlových lodí. Letadlo verze Ships Camel mělo zesílenou konstrukci a kvůli lepšímu hangárování byl jeho trup z kabinou rozpojitelný na dvě části. Uvnitř trupu byly rozmístěny vzduchové polštáře zabraňující rychlému potopení. Jeden z trupových kulometů Vickers byl odstraněn a namísto něho byl na horní křídlo namontován kulomet Lewis stejně ráže schopný značné elevace. Zpočátku byl



vyroben jako hydroplán FS1 opatřený vedle plováků rovněž kolovým podvozkem. Byly připraveny dva rozdílné prototypy – N4 a N5. Exemplář N4 začal být testován 24. března 1917, ale už za tři dny byl rozbit. Zkoušky prototypu N5 byly zahájeny 3. března. Dne 8. září obdržela firma Sopwith objednávku na prvních 50 sériových letadel. Na pozdější sériové výrobě se vedle mateřského podniku podílely také firmy Clayton & Shuttlesworth, Hooper & Co. a Beardmore, přičemž poslední uvedená společnost pak ještě převedla část své výroby do podniku Arrol-Johnston Ltd. Objednávky pro poslední dvě firmy obsahovaly číselné řady N6750–N6849 a N7100–N7149, ale posledních 10 strojů vyrobila továrna Arrol. V ní měla být vyrobena rovněž letadla s čísly N7140–N7149 a N7350–N7389, ale v druhé řadě bylo dokončeno pouze 25 kusů. Veškerá výroba jmenovaných firem dosáhla celkem 285 kusů. Do sériových letadel Sopwith 2F.1 byly montovány výhradně motory Bentley BRI.

Letadla Sopwith Camel používaly vedle již zmíněného amerického letectva rovněž letecké síly australské a kanadské, letectvo belgické (36 kusů) a nizozemské. Později byla dodána také do Estonska, Lotyšska, Řecka a Švédska. Jeden kus se dostal do polského letectva a na camelech létali rovněž „bílé“ Rusové v době občanské války.