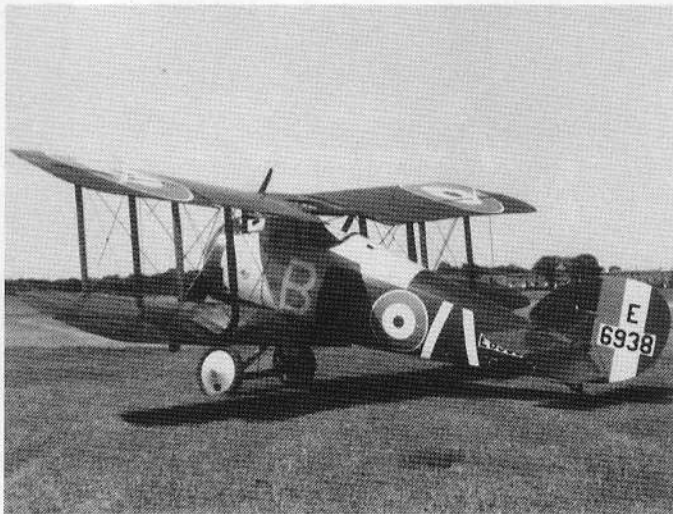


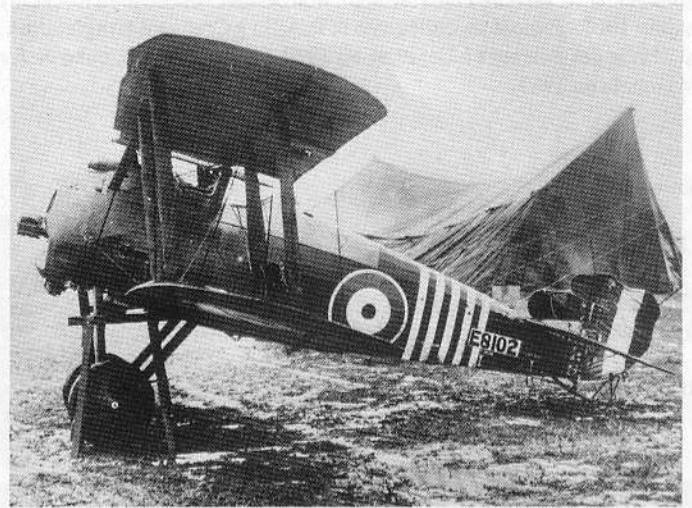
## LE SOPWITH SNIPE 7F.1 ( No. DE SÉRIE E6938)

Thomas Octave Murdoch Sopwith est légendaire dans l'aviation britannique. Après avoir brièvement tenté de devenir un aéronaute, il trouva sa vocation auprès des avions, et fit son premier vol solo en 1910, dans un monoplan Howard Wright. Il participa à des courses et à des expositions d'avions en Europe et aux États-Unis, obtenant quelques succès, avant d'instituer l'École de pilotage Sopwith, à Brooklands, en février 1912. Le personnel de l'école, en sus d'offrir l'instruction de vol, s'occupa de modifier, dessiner et construire des aéronefs. Ainsi, on vendit deux biplans tracteurs à la Royal Navy, les nos. 27 et 33, dont les revenus servirent à acheter une patinoire récemment fermée, à Kingston-on-Thames. Enregistré au début de 1913, la société Sopwith Aviation exposa des avions lors de l'Olympia Aero Exhibition, tenue en février, et à nouveau en mars 1914, lorsqu'elle se constitua en société à responsabilité limitée. Ses débuts furent heureux, suite à la deuxième course pour le trophée Schneider, à Monaco, le 20 avril 1914, et gagnée par un hydravion à flotteurs Tabloid, piloté par Howard Pixton, à une vitesse moyenne de 85,5 m/h.

Pendant la Première Guerre mondiale quelque douze types de Sopwith furent manufacturés en grand nombre par la société-mère, aidée par une trentaine de sous-traitants. Environ 18 000 avions furent construits. Le plus fameux avion Sopwith fut le Camel, auquel on assigne le plus grand nombre d'avions ennemis abattus, et qui fut piloté par de fameux pilotes de chasse canadiens, tels les Barker, Brown, Collishaw et MacLaren.



Le Sopwith Snipe E6938 tel qu'il fut reconstitué. Il porte les insignes du 208<sup>e</sup> Escadron de la R.A.F., laquelle s'appropriait à remplacer ses avions Camel par des avions Snipe, à la veille de l'armistice du 11 novembre 1918. MNA 10195



Le Sopwith Snipe E8102 fut construit par la Sopwith Aviation Co., sur commande de trois cents avions. Cet avion est celui qui avait été piloté par le major W.G. Barker lors de son fameux exploit du 27 octobre 1918, et pour lequel il fut décoré de la Croix de Victoria. L'avion paraît tel qu'il était, peu après avoir été recouvert de l'endroit où il avait atterri avant de capoter. Notez les dommages causés à l'empennage, qui est du modèle de production préalable. Le fuselage du E8201, qui fut donné au Canada, se trouve au Musée canadien de la guerre. Le moteur, qui fut malheureusement enlevé, a disparu. MNA 269644

Le Snipe, qui allait remplacer le Camel, suscitait de grands espoirs lorsque l'armistice mit fin à sa carrière de chasseur. Tel le Camel, le Snipe avait été dessiné par Herbert Smith. On en construisit 2103, dont 560 par la société-mère et le reste par les sous-traitants: Bolton & Paul (415), Coventry Ordnance Works (150), Nieuport & General (100), Portholme (100) et Ruston Proctor (498).

La Royal Air Force employa l'avion Snipe dans ses escadrons de chasse jusqu'en 1926. L'Aviation canadienne fit l'acquisition de trois d'entre eux en 1919 et 1920, mais ils ne furent pas mis en service.

L'avion E6938, dans la collection du Musée national de l'aviation, fut un de la centaine construite par la société Nieuport & General Co. Ltd., créée au début de 1914 dans le but de construire des Nieuports en Grande-Bretagne. Tous les avions Snipe construits par cette société, et numérotés de E6937 à E7036, furent livrés après la guerre, de sorte que le E6938 ne fut pas piloté en action. Il fut d'abord expédié au 2<sup>e</sup> AAP, à Hendon, puis au 37<sup>e</sup> Escadron, le 31 janvier 1919. On ignore le reste de son histoire sauf qu'il fut acheté en 1926 par l'acteur cinématographique et ancien pilote du Royal Flying Corps, Reginald Denny, qui le fit venir à Los Angeles, en Californie. L'avion fit partie de scènes terrestres dans le film "Hell's Angels", et possiblement dans d'autres films. Depuis le milieu des années 1930 jusqu'en 1942 il fut prêté au musée du comté de Los Angeles, puis déménagé à la base d'aviation Norton, en Californie. Il fut exposé au

Recherche originale par Phil Markham, Traduction: Jean Pariseau

Photos: Imperial War Museum, Archives nationales du Canada, Musée national de l'aviation

Publié par Les Amis du Musée canadien de la guerre

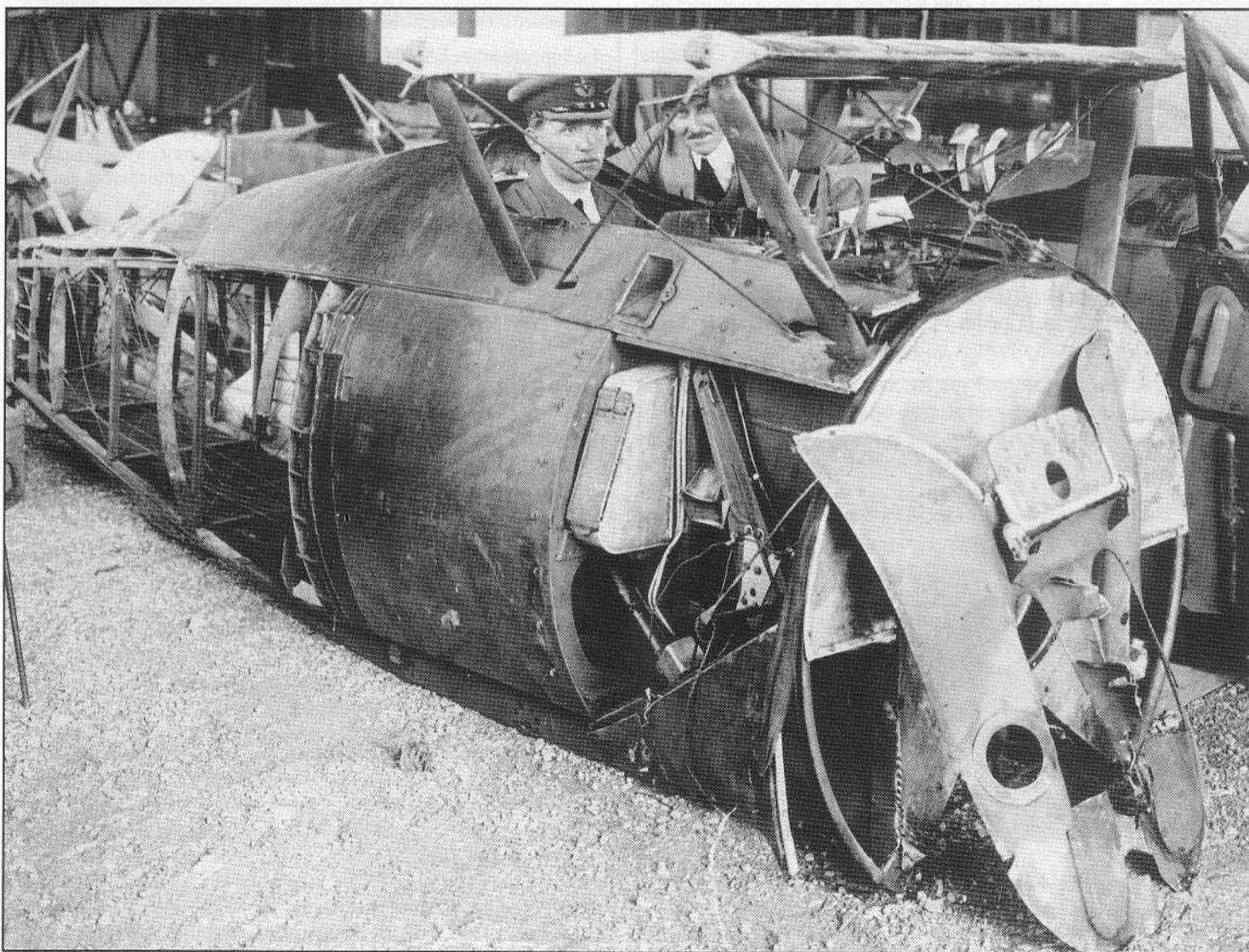
National Orange Show, à San Bernadino, en mars 1950, et à l'aéroport international de Los Angeles, en février 1953. Entre 1953 et 1960, il fut restauré par Jack D. Canary, à Pacific Palisades, en Californie, piloté une seule fois à l'aéroport municipal de Torrence, et prêté au musée de l'Aviation américaine, sur la base Wright-Patterson, à Dayton, en Ohio, de 1961 à 1963. Acheté par le Musée canadien de la guerre, le 7 février 1964, il fit son premier vol au Canada à Rockcliffe, le 21 mai 1964, piloté par le commandant d'escadre Paul Hartman. Son dernier vol eut lieu à Rockcliffe, en juin 1967. Exposé au collège de la R.A.F., à Cranwell [Angleterre], et au Musée des Sciences à Londres, en 1970, le E6938 fut radoubé de fond en comble en 1987.

#### Sources:

J.M. Bruce, Profile Publications, No. 50.  
 "The Sopwith 7F1 Snipe", 1965.  
 J.M. Bruce, British Aeroplanes 1914-1918, Putnam, 1957.  
 O.J. Thetford and E.J. Riding, Aircraft of the 1914-1918 War,  
 Harborough, 1954.  
 Bruce Robertson, Sopwith — The Man and his Aircraft,  
 Air Review Ltd., 1970.

#### Caractéristiques distinctives

Moteur: Bentley BR2A, 230 cv, 9 cylindres rotatifs, No. 50131  
 Hélice: Lang 4040, diam. 9 pieds, 1 pouce, 2 lames  
 Construction: Principalement en bois, recouvert de toile  
 Dimensions: Envergure - 30 pieds, 1 pouce  
 Longueur - 19 pieds, 10 pouces  
 Hauteur - 9 pieds, 6 pouces  
 Chorde - 5 pieds  
 Brèche ou Intervalle - 4 pieds, 3 pouces  
 Superficie: Ailes - 271 pieds carrés  
 Stabilisateur - 15 pieds carrés  
 Poids: Vide - 1312 livres  
 Chargé - 2020 livres  
 Charge militaire - 185 livres  
 Carburant et huile - 343 livres  
 Charge claire: Ailes - 4,84 livres/pied carré  
 Puissance - 5,87 livres/pied carré  
 Capacité du réservoir: 38,5 gallons imp.  
 Vitesse maximale - 121 m/h à 10 000 pieds et 113 m/h à 19 500 pieds  
 Autonomie - 3 heures  
 Plafond de fonctionnement - 20 000 pieds  
 Armement: 2 mitrailleuses fixes Vickers de ,303 pouce



Le Lieutenant-colonel W.G. Barker, assis dans l'avion Snipe E8102, pris à Leaside (Ontario), en mai 1919. Chef de file du Sopwith Camel, Barker fut bien desservi par son avion personnel, le B6313, dans les 28<sup>e</sup>, 66<sup>e</sup>, et 139<sup>e</sup> Escadrons, en France et en Italie. Il s'en servit pour abattre au moins 33 avions et deux ballons captifs ennemis, et participer à la destruction de sept autres. En sus, il força la descente hors de contrôle de six avions. Aucun autre avion n'a atteint ce record. Sa mascotte -- un diable rouge qui fait un pied de nez -- peinte sur une feuille de métal qui avait été fixée à la mitrailleuse Vickers de droite du B6313, fut enlevée lorsqu'il quitta l'Italie, et fixée à nouveau sur son Snipe E8102. AN PA 138786