

eduard



**DU DOCH NICHT!!**

**1/72**

**STAVEBNÍ NÁVOD**

**LIMITED EDITION**

2135-NAV1



foto: via Jörn Leckscheid

text: Jörn Leckscheid & Vladimír Šulc

## Nejúspěšnější přeživší německý pilot první světové války, držitel vyznamenání Pour le Mérite, vítěz 62 vzdušných bojů, pozoruhodný pilot, pařmen a play-boy... Tím vším byl Ernst Udet. A také byl mužem, který neunesl tíhu zodpovědnosti válčení zpoza úřednického stolu, který vyměnil za kokpit stíhacího letounu.

Ernst Udet se narodil ve Frankfurtu nad Mohanem 26. dubna 1896 Paule, rozené Krügerové, a Adolfovi Udetovým. Ernst vyrůstal v Mnichově, hlavním městě Bavorského království, kam se dobře situovaná rodina výrobce kotlů Adolfa Udeta po narození syna přestěhovala. Malý Erni byl tak trochu (nebo spíš více) uličník. Rozhodně nebyl žádným horlivým studentem. Učitelé byli hodnoceni jako děti, které se sice překvapivě snadno učí, ale stejně snadno zase naučené vědomosti zapomínají. Víc ho bavilo běhat venku a hrát si s kamarády, přičemž perfektně ovládal svůj vlastnoručně vyrobený prak. Střelecké schopnosti nabyté v dětství se mu ovšem za pár let velmi hodily.

### Příliš malý pro službu

O letectví se Ernst Udet zajímal od dětství a někdy mezi desátým a třináctým rokem založil s partou přátel Mnichovský Aeroklub (Aero Club München). Od roku 1909 bylo cvičiště ve čtvrti Oberwiesefeld v Mnichově využíváno jako letiště, poblíž něhož si Gustav Otto, syn vynálezce Ottova motoru,

založil firmu Gustav Otto Flugmaschinenwerke. Erni tu často pobýval se svými kamarády, pozoroval vzlety balónů i letadel, a snil svůj sen o létání. Jeho školní výkony se s věkem nelepšily, byl ale výborným kreslířem, a když v roce 1913 s odřenými ušima složil maturitu, dostal od šťastného otce za odměnu motocykl. Ten se mu brzy hodil k účelu, který tatík do zajista neočekával.

Po vypuknutí války se totiž Udet okamžitě hlásil jako dobrovolník do armády, odvodní komise ho ale odmítla pro nedostatečnou tělesnou výšku, nedosahující ani 160 cm. Cestu do armády si přesto našel již po dvou týdnech fikanou fintou: Německý autoklub ADAC hledal dobrovolníky, kteří vlastní motocykl a jsou ochotni s ním sloužit na frontě jako motospojka. Tělesná výška dobrovolníků autoklub nezajímala, a tak opustil Erni se svojí motorkou 18. srpna 1914 Mnichov, aby se vydal vstříc vojenské službě. Jeho kariéra motospojky byla celkem krátká. Záhy totiž zjistil, že cesta do řad vojenského letectva by mohla být snazší, kdyby byl držitelem civilní pilotní licence.

Udet u svého nejslavnějšího a nejzáhadnějšího letounu, Fokkeru D.VII (OAW) s nápisem „Du doch nicht!!“ na výškovce. Je méně známým faktem, že tato často publikovaná fotografie byla velmi výrazně retušována. Například vzpěry byly na fotografii dokresleny tužkou a pruhy na vrchní straně horního křídla byly rovněž domalovány zručným retušérem. Jedinou výjimkou, která unikla jeho zásahu, je první pruh na pravém koncovém oblouku horního křídla.



foto: Ullstein bild via Fotobanka ČTK

Třináctiletý Erni v roce 1909 ve svém podomáčku vyrobeném kluzáku v Mnichově-Oberwiesefeldu. Osm let nato už byl leteckým esem.

Dohodl se tedy s Gustavem Ottem na absolvování pilotního kursu v jeho pilotní škole, a ten v dubnu 1915 také úspěšně dokončil, takže získal pilotní průkaz.

### První boje, první „ostruhy“

Od té chvíle se jeho letecká kariéra vyvíjela obdobně, jako v případě mnoha jiných slavných letců. Sloužil u různých jednotek jako pilot dvousedadlových letounů (Fliegerabteilungen), přičemž jedna z nich byla transformována na Kampfeinsatz Kommando (KEK) Habsheim, tedy jednotku jednosedadlových stíhaček vyzbrojenou jednoplošníky Fokker E.I. U té také získal Udet své první potvrzené vzdušné vítězství. Stalo se tak odpoledne 18. března 1916, když sestřelil jednoho z 22 francouzských Farmanů F-40, útočících toho dne na Mülhausen (Myhlúzy) v Alsasku (tehdy součást Německého císařství).

Během reorganizace leteckých jednotek Fliegertruppe na podzim 1916 byly zformovány první Jagdstaffeln (zkráceně Jasta). KEK Habsheim se tedy transformovala na Jasta 15, k níž byl Udet oficiálně zařazen 8. října 1916, aniž by se při této změně kamkoli skutečně přesouval. O čtyři dny později zaznamenal své druhé vítězství a 22. ledna 1917 byl povýšen do hodnosti poručíka (Leutnant der Reserve). Nedlouho nato obdržela Jasta 15 první Albatrosy D.III a Ernst Udet následně získal všech svých 13 vzdušných vítězství roku 1917 v kokpitech Albatrosů D.III, D.V a D.Va. Dne 19. června 1917 pak byl převelen k Jasta 37, aby později (7. listopadu 1917) převzal její velení.

Na přelomu ledna a února 1917 se Udet účastnil první soutěže stíhacích letadel v Adlershofu u Berlína, kde s dalšími zkušenými a úspěšnými stíhacími piloty testoval a posuzoval poslední prototypy německých stíhacích letadel. Dne 15. března 1918 se Jasta 37 přemístila na polní letiště La Cateau, a sotva postavila stany, objevila se vzácná návštěva. Eso es Manfred von Richthofen, slavný velitel Jagdgeschwader I, která byla umístěna



foto: via Jörn Leckscheid

Udet byl velitelem Jasta 37 jmenován 7. listopadu 1917, kdy jednotka bázovala na letišti Wynghenge ve Francii. Ve funkci Udet vystřídal Lt. Grashoffa a v průběhu zimy 1917 používal tento Albatros D.Va s černým trupem.

těna nedaleko, přijel okouknout nové sousedy. Legenda říká, že po Udetově odpovědi na dotaz po aktuálním stavu jeho skóre, čítajícího v té době 19 potvrzených a jeden nepotvrzený sestřel, von Richthofen odpověděl: „Pak je načase, abyste se k nám připojili!“ Byla to nabídka z těch, které se neodmítají. JG I byla tím správným „slušným oddílem“, ligou výjimečných a pravým místem pro učenlivého uličníka.

Udet tedy nastoupil 18. března 1918 k Jasta 11. Jeho pobyt u jednotky byl sice poměrně krátký, přesto dost dlouhý na to, aby zde dosáhl tří sestřelů. Tou dobou se u něj totiž rozvinula těžká ušní infekce, takže ho von Richthofen poslal domů na zdravotní dovolenou. Udet odjel 8. dubna a již den nato

dostal vyznamenání o udělení řádu Pour le Mérite. Později tvrdil, že si hned tentýž den jeden exemplář PlM zakoupil v jednom mnichovském vetešnictví, aby jej mohl co nejdříve nosit. V Mnichově byl také v den von Richthofenovy smrti o jedenáct dnů později a doma zůstal až do druhé poloviny května.

### Tajemství boje

Na frontu se vrátil 22. května, kdy převzal velení Jasta 4, vyzbrojené v té době Fokkery Dr.I. Jeho osobním strojem se stal Dreidecker vojenského čísla 586/17, zděděný po esu Jasta 6, poručíku Hansi Kirschsteinovi. Tento stroj nesl působivé zbarvení šikmými černými a bílými pruhy na

Velitel Jasta 4, Leutnant der Reserve Ernst Udet se svými piloty před ex-Kirschsteinovým Fokkerem Dr.I. Fotografie byla pořízena na sklonku května 1918, kdy Evropu sužovala epidemie španělské chřipky. To byl také zřejmě důvod pochmurné nálady, kterou lze z fotografie vyčíst.



foto: via Jörn Leckscheid

horním křídle a na zadní části trupu. Udet na obě strany trupu svižně přidal svůj osobní marking, v červené barvě vyvedený nápis Lo, což byla přezdívka jeho snoubenky Eleonor Zink. Udet si tento zajímavě zbarvený Dr.I užil jen krátce, na začátku června se utrl jeden válec běžícího rotačního motoru Oberursel a poškodil letoun natolik vážně, že byl na odpis. Nahradil jej další Dreidecker, tentokrát vojenského čísla 586/17. Na tom již nebylo z hlediska markingu nic nestandardního, Udet nechal namalovat pouze nápis Lo! (byl vyveden pouze v obrysových linkách) na trup a osobní marking na výškovku. Ale ani tohoto Dreideckera si Udet příliž neužil, neboť služba Fokkerových trojplánů se u JG I chýlila ke konci. Přicházela další legenda, Fokker D.VII.

Jasta 4 byla na nový typ přezbrojena jako poslední jednotka ve svazku JG I dne 13. června 1918 a jeden z těchto nových D.VII z licenční výroby továrny Ostdeutsche Albatros Werken (DAW) byl vyveden do podoby ikonického a mysteriózního Du doch nicht!!!. A věřte, že na tomto stroji je tajemné snad úplně všechno. Navíc, jak už bylo v případě Udetových strojů obvyklé, dlouho nesloužil... Proslulý Du doch nicht!!! totiž dolétal již 29. června. V 7:40 ráno nad obcí Cutry, kousek od lucemburských hranic, zaútočil Udet v jeho kokpitu na Breguet a protože se po prvním útoku domníval, že vyřadí z činnosti jeho pozorovatele, vrátil se, aby provedl poněkud lehkavý útok z boku. K jeho překvapení ale pozorovatel opětoval palbu, přičemž jeho střely přetaly lanka řízení útočícího letounu. Udetovi se podařilo z jeho krásného, nového a nyní neovladatelného stroje vyskočit a zachránit se na

padáku. Dopadl za německými liniemi, za několik hodin byl zpět u jednotky a ještě toho dne opět startoval v kokpitu dalšího Fokkeru D.VII vstříc dalším vzdušným bojům. Jak to tak vypadá, toto byla nejvíce oplakávaná ztráta letounu německého letectva za Velké války. Do jejího konce Erni vystřídal ještě několik Fokkerů D.VII, včetně vynikajících Fokkerů D.VIIF.

Během služby u JG I bylo poručíku Ernstu Udetovi uznáno 39 z jeho celkových 62 vzdušných vítězství. To je výkon sám o sobě vynikající. Ještě impozantněji se však jeví, vezmeme-li v potaz, že ačkoli Udet oficiálně velel Jasta 4 až do konce války, tedy necelých šest měsíců, ve skutečnosti strávil vinou zdravotních problémů a různých služebních povinností z této doby na frontě jen nějakých 10 nebo 11 týdnů. V každém případě se Erni se svými 62 potvrzenými sestřely stal ke dni uzavření příměří neúspěšnějším válečným přeživším německým stíhacím esem.

Konec války, podmínky příměří i poválečný revoluční chaos v Německu znamenaly pro Udetu, stejně jako pro všechny letce a důstojníky císařské armády, šok a deziluzi. Ale Udet se rychle otřepal a dvacátá léta představují vrchol jeho kariéry, popularity a bezesporu nejlepší léta jeho života.

### Skutečný život

Hned v prosinci 1918 se oženil se svou láskou Eleonor „Lo“ Zink. Živila ho však jeho druhá, či lépe řečeno první a největší láska, létání. Se starým válečným parťákem Robertem von Greimem, posledním velitelem Jasta 34b, předváděl souboje na leteckých show a s americkým partnerem Williamem Pohlem založil firmu na konstrukci a výrobu letadel Udet Flugzeugbau GmbH. Létání mu šlo náramně, podnikání a rodinný život už méně. S „Lo“ se rozvedl již v roce 1923, fir-

mu opustil o dva roky později. Věnoval se létání i budování své pověsti letecké hvězdy. Natáčel filmy, cestoval, psal o svých zážitcích válečných i cestovatelských a dával rozhovory do časopisů. Navštívil Jižní i Severní Ameriku, v USA se setkal s jedním ze svých válečných soupeřů, Walterem Wannamakerem, jehož sestřelil v červnu 1918. Ssamozřejmě při tom všem létal a „pařil“. Proslavil se svými leteckými kousky, většina z nich byla ovšem daleko za hranicemi definice letecké nekázně. Jeho slavný kousek se sbíráním kapesníků z letištní plochy koncovým obloukem křídla zná snad každý milovník letectví. Proslul bujarými večírky i milostnými dobrodružstvími, kromě létání a krásných žen miloval především dobré jídlo, alkohol a jak šel čas, také drogy. To vše v rostoucím množství.

### Tíha zodpovědnosti

V době nástupu nacistů k moci jej přesvědčil jeho válečný velitel Hermann Göring ke vstupu do nacistické strany. Udet se stal jejím členem 1. května 1933 a zapojil se do budování nové Luftwaffe i nového Německa. Pro nacistickou propagandu byl výborným artiklem, hvězdou první velikosti a vzorem mládeži. Jeho válečný životopis „Smrt létá rychleji, aneb můj život letce“ se dočkal mnoha vydání v mnoha jazycích. Ostatně, vydáván je dodnes, liší se jen autoři předmluv. S předmlouvou Hermanna Göringa už kniha pochopitelně nevychází...

Pro Udetu bylo důležité, že měl neomezený přístup k letadlům a létání na nejvyšší možné úrovni. Byl rázem přímo u zdroje. Procházel různými funkcemi na nově založeném RLM, v hodnosti majora byl jedním z úsekových vedoucích na technickém oddělení a nakonec jej 1. února 1939 Göring jmenoval do funkce Generalluftzeugmeister (generální inspektor letectva). Byl rovněž

**Udet, již převlečený do neformálního civilního obleku, obhlíží vrak Bf 109V-14 D-ISLU po svém nouzovém přistání na poli u Steffisburgu. K havárii došlo 26. července 1937.**

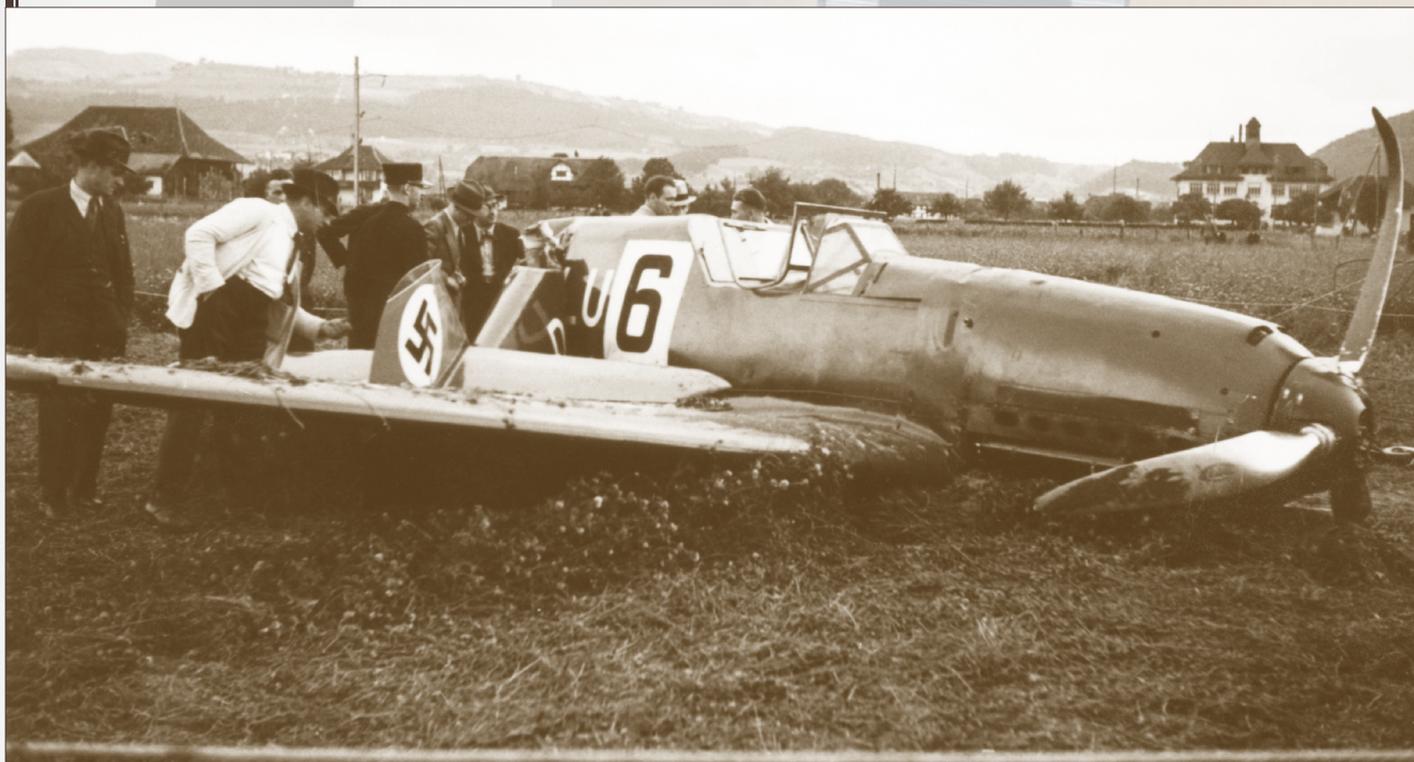


foto: Hans-Heiri Stapfer via Jirří Rajlich

postupně povyšován až do hodnosti generálplukovníka Luftwaffe (1940). Stále létal, stal se držitelem rychlostního rekordu pozemních letadel, předváděl akrobacii na olympiádě v Berlíně v roce 1936 a o rok později vedl německou výpravu na IV. Mezinárodním leteckém mítinku v Curychu, kde se významně podílel nejen na celkovém německém vítězství, ale také na záchraně jednoho z československých letců, kapitána Stanislava Englera, ztraceného po nouzovém přistání během Alpského letu. A to i přesto, že během tohoto závodu sám havaroval po poruše motoru svého Bf 109V-10 a z vraku totálně zničeného stroje vystoupil jako zázrakem nezraněn.

Tento alpský příběh ukazuje, nakolik při vší slávě a vysoké hodnosti zůstával Udet tím bývalým Ernim. Gentlemanem, kamarádem a kumpánem, ale také mužem dvojí tváře. Dále holdoval večírkům, krásným ženám a alkoholu, kterým se snažil přeparat sílící depresi. Ta se po vypuknutí druhé světové války hlásila stále silněji, aby ho po rostoucí kritice jeho činnosti v technickém oddělení RLM nakonec na podzim 1941 přemohla. Jeho věčná společnice a soupeř v jednom, smrt, na ono staré heslo Du doch nicht!! (Ty rozhodně ne!!) nakonec nedala. Možná, že bylo skutečně určené jí, a ne spojeneckým letcům, jak si všichni myslíme...

Velký letec, hrdina a showman ukončil svůj život vlastní rukou ve svém berlínském bytě 17. listopadu 1941. Jeho smrt byla nacistickou propagandou prohlášena za následek tragické nehody během zkoušek nového letounu. Ernst Udet je pohřben na Berlínském hřbitově invalidů (Invalidenfriedhof). V sousedním hrobě leží Werner Mölders, letecké eso 2. světové války, který zahynul při letecké havárii cestou na Udetův pohřeb. ■

our special thanks to  
**Mr. Jörn Leckscheid**  
for his kind cooperation

Udetův pohřeb v Berlíně. Čestnou stráž u rakve drželi výhradně piloti, kteří byli dekorováni Rytířským křížem Železného kříže s dubovými ratolestmi, nebo s dubovými ratolestmi a meči.

Zprava u rakve (z fotografova pohledu) jde jako první Kommodor JG3 Obstlt. Günther Lützow, za ním následuje Major Walter Storp, zástupce RLM a bývalý velitel SKG 210. Po levé straně rakve jde jako první velitel čestné stráže, inspektor stíhacích sil a bývalý Komodor JG 26 Adolf Galland, následuje velitel JG 2 Obstlt. Walter Oesau a za ním zástupce RLM a bývalý velitel II./KG 77 Hptm. Dietrich Peltz. Dalším v řadě je pravděpodobně Komodor JG 53 Obstlt. Günther Freiherr von Maltzahn a čestnou stráž uzavírá velitel II./JG 3 Hptm. Gordon Gollob.

text popisky Jan Bobek



Zajímavý snímek, pořízený v Mnichově-Oberwiesenu v roce 1920. „Lo“ stojí před Rumplerem C.I, za ním se o trup opírá „Erni“ a vedle něj stojí jeho otec Adolf Udet.

foto: Berliner illustrierte Zeitung 4/1920 via Fotobanka ČTK



Tohle není přistání! To je letecká show v podání Ernesta Udeta! Něco takového už dnes asi neuvidíte. Povšimněte si cylindru nad kokpitem...

foto: Berliner illustrierte Zeitung 17/1933 via Fotobanka ČTK



foto: Berliner Volkszeitung, 21. 11. 1941 via Fotobanka ČTK

ATTENTION



UPOZORNĚNÍ



ACHTUNG



ATTENTION



注意



Carefully read instruction sheet before assembling. When you use glue or paint, do not use near open flame and use in well ventilated room. Keep out of reach of small children. Children must not be allowed to suck any part, or pull vinyl bag over the head.



Před započítím stavby si pečlivě prostudujte stavební návod. Při používání barev a lepidla pracujte v dobře větrané místnosti. Lepidla ani barvy nepoužívejte v blízkosti otevřeného ohně. Model není určen malým dětem, mohlo by dojít k požití drobných dílů.

INSTRUCTION SIGNS

\* INSTR. SYMBOLS

\* INSTRUKTION SINNBILDEN

\* SYMBOLES

\* 記号の説明

OPTIONAL  
VOLBABEND  
OHNOUTSAND  
BROUSITOPEN HOLE  
VYVRTAT OTVORSYMETRICAL ASSEMBLY  
SYMETRICKÁ MONTÁŽREMOVE  
ODŘÍZNOUTREVERSE SIDE  
OTOČITAPPLY EDUARD MASK  
AND PAINT  
POUŽÍT EDUARD MASK  
NABARVIT

PARTS



DÍLY



TEILE

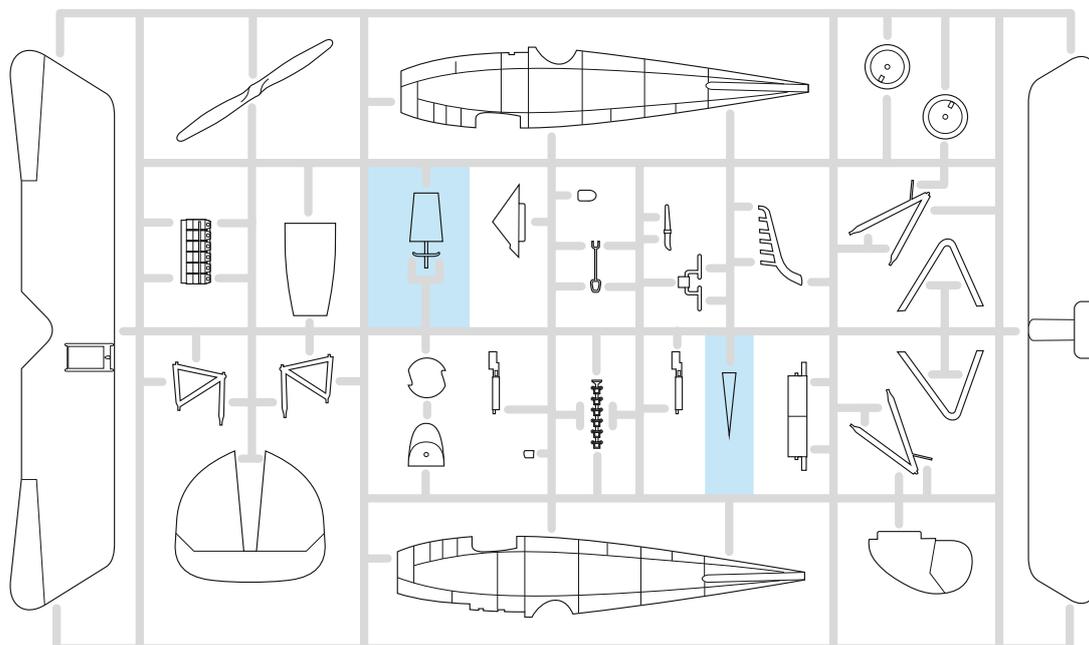
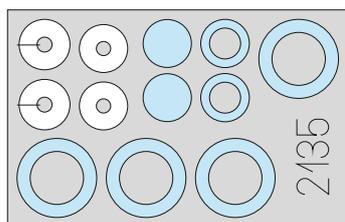


PIÈCES

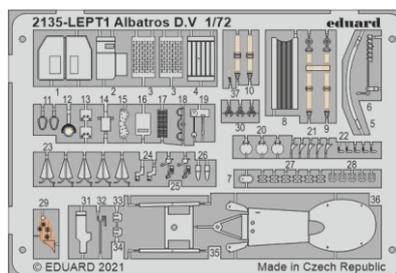


部品

## PLASTIC PARTS

eduard  
MASK

## PE - PHOTO ETCHED DETAIL PARTS



-Parts not for use. -Teile werden nicht verwendet. -Pièces à ne pas utiliser. -Tyto díly nepoužívejte při stavbě. - 使用しない部品

COLOURS



BARVY



FARBEN



PEINTURE



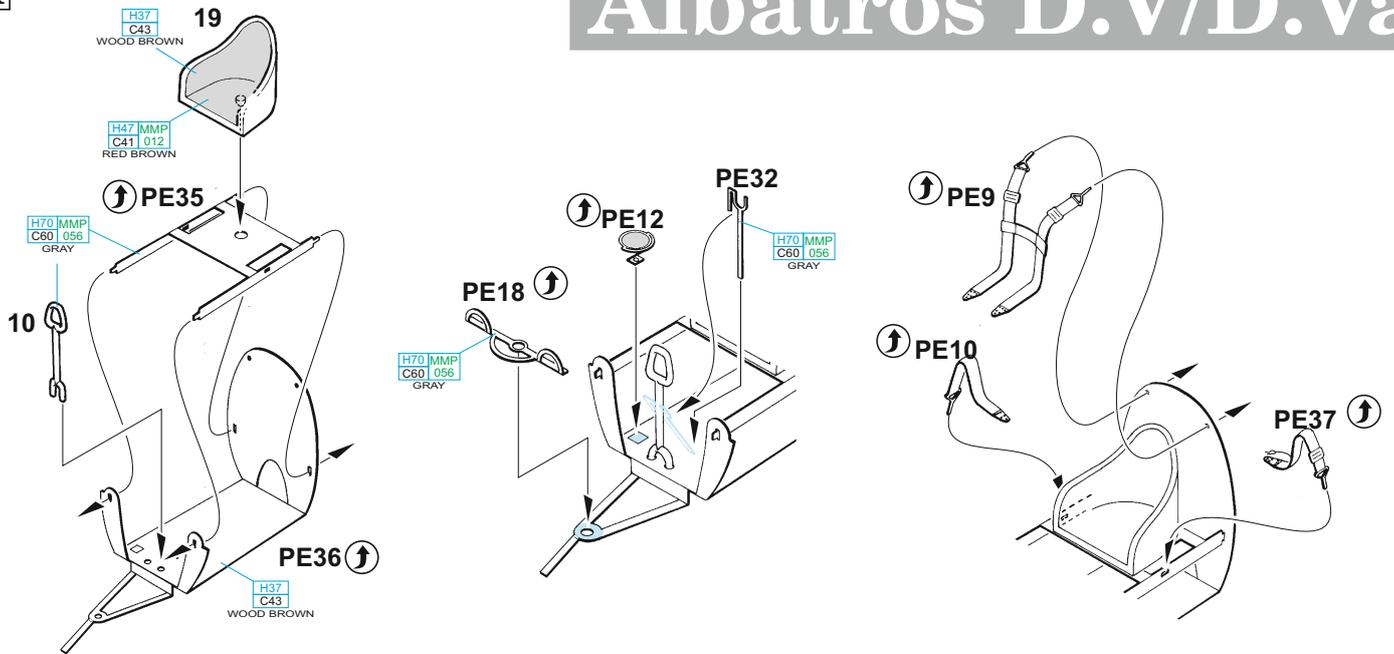
色

GSI Creos (GUNZE)		MISSION MODELS	
AQUEOUS	Mr.COLOR	PAINTS	
H8	C8		SILVER
H11	C62	MMP-001	FLAT WHITE
H12	C33	MMP-047	FLAT BLACK
H37	C43		WOOD BROWN
H39	C67		PURPLE
H47	C41	MMP-012	RED BROWN
H51	C11	MMP-063	GRAY

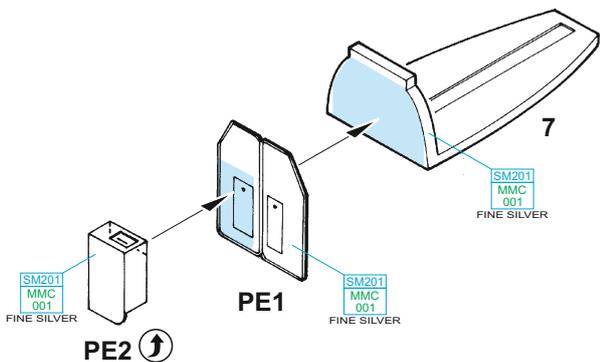
GSI Creos (GUNZE)		MISSION MODELS	
AQUEOUS	Mr.COLOR	PAINTS	
H70	C60	MMP-056	GRAY
H330	C361	MMP-077	DARK GREEN
Mr.METAL COLOR		METALLICS	
	MC214	MMM-001	DARK IRON
	MC219	MMM-009	BRASS
Mr.COLOR SUPER METALLIC		METALLICS	
	SM201	MMC-001	SUPER FINE SILVER

# Albatros D.V/D.Va

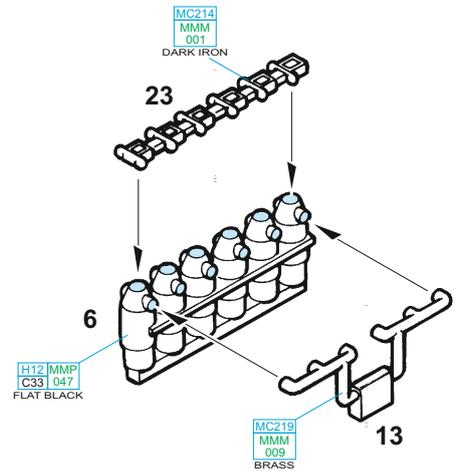
**A**



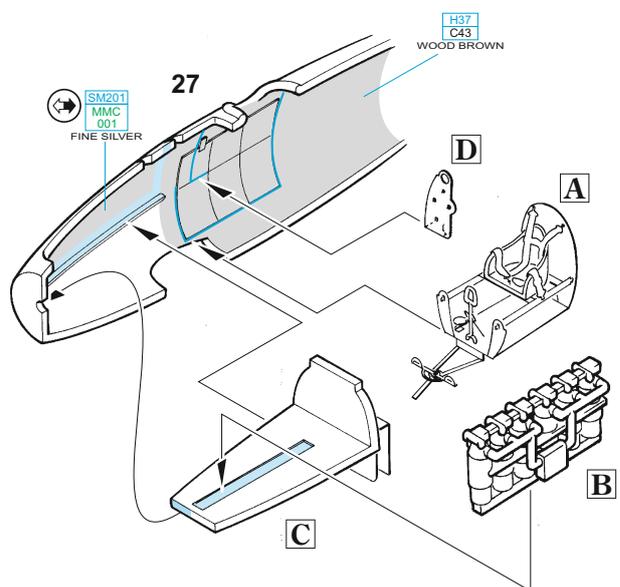
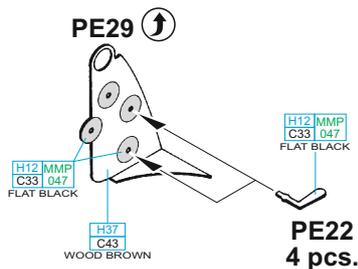
**C**



**B**

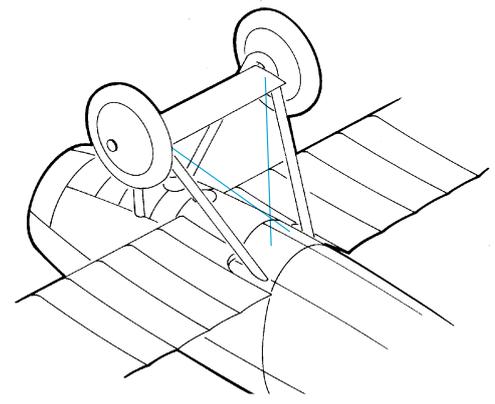
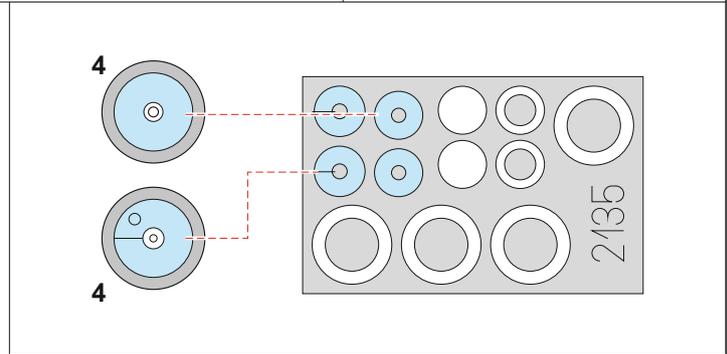
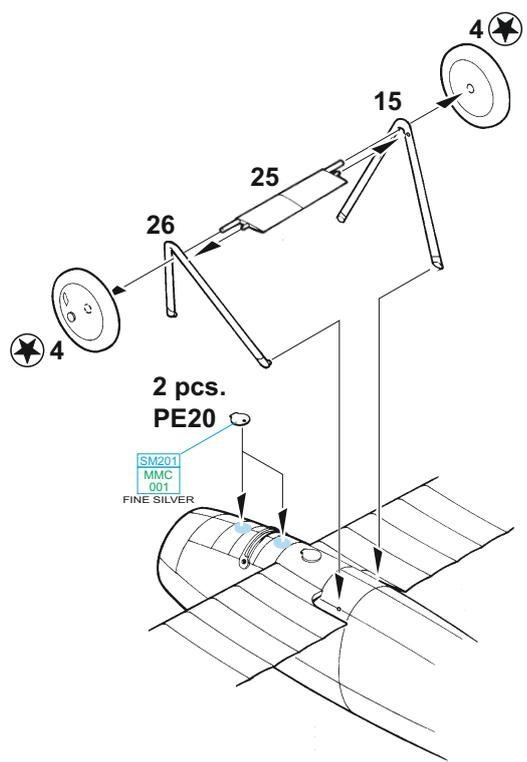
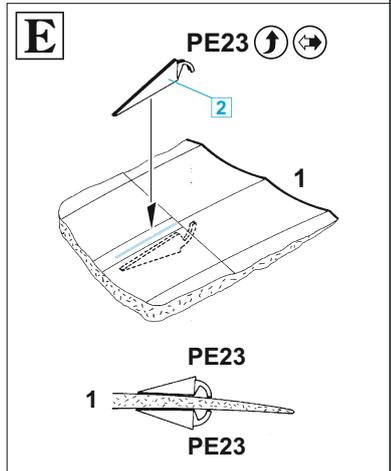
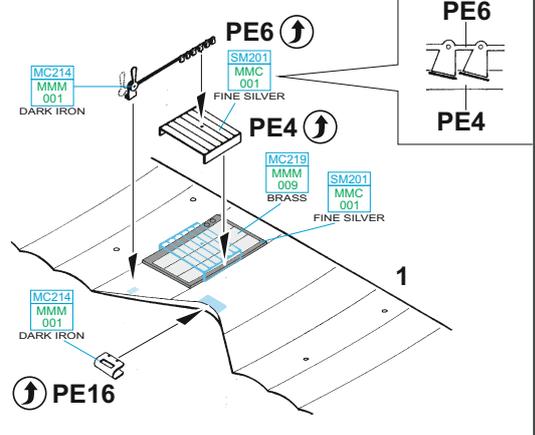
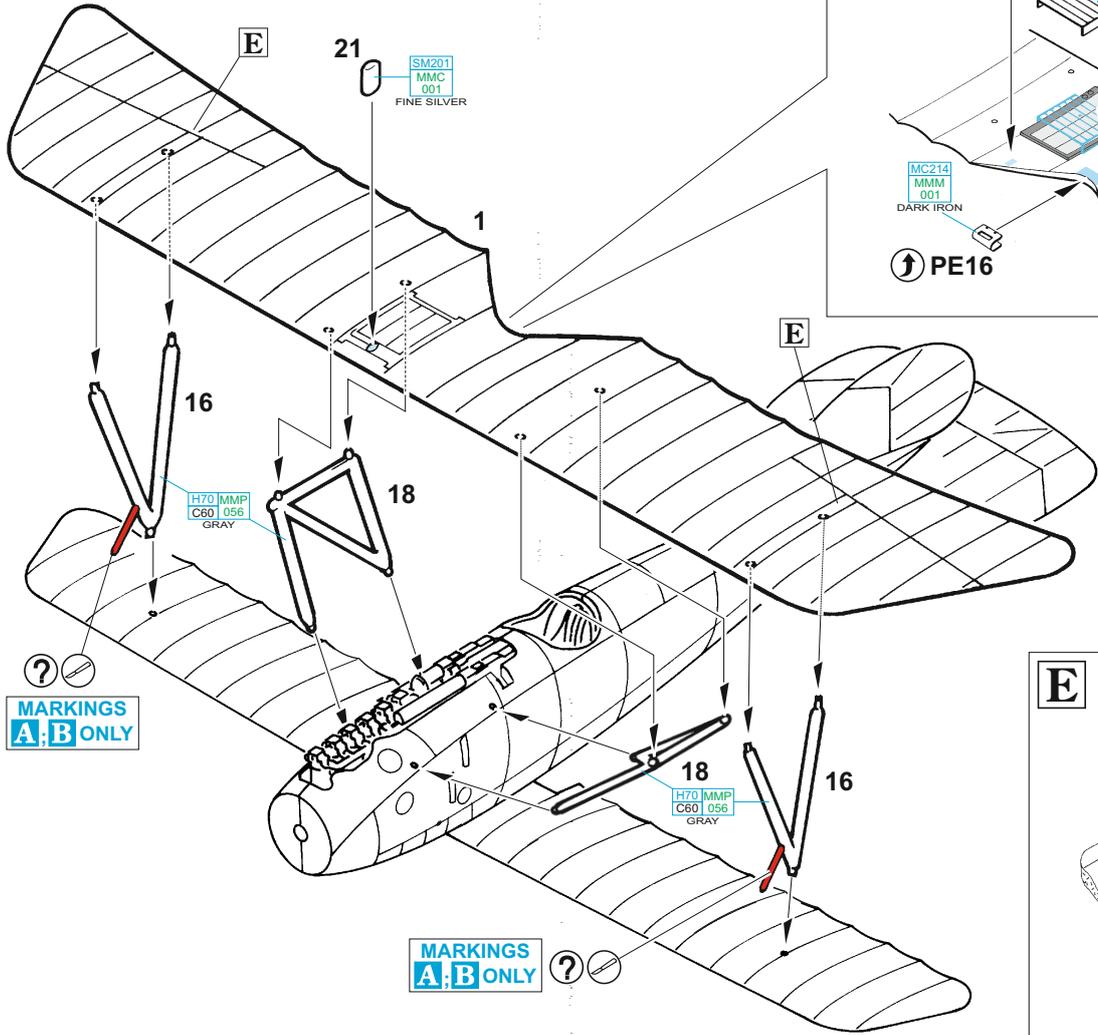


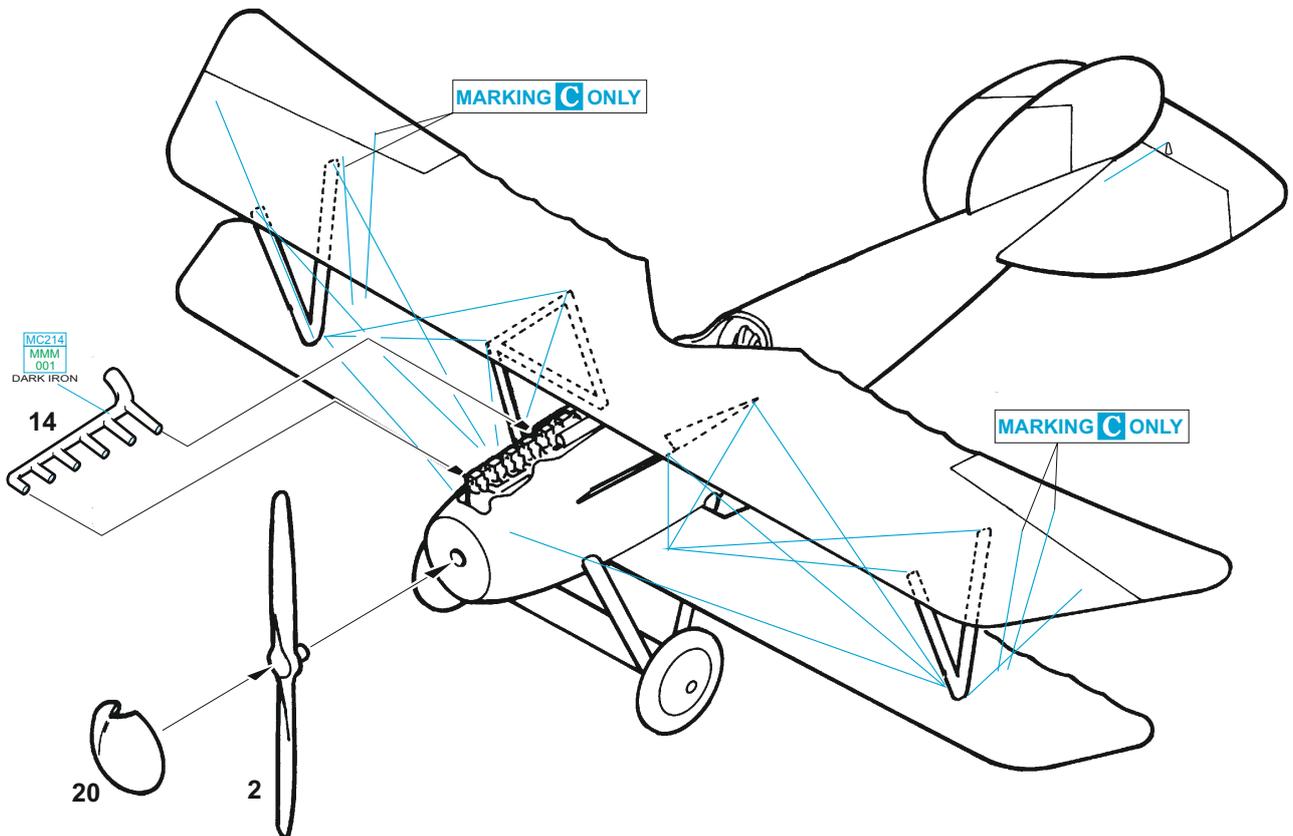
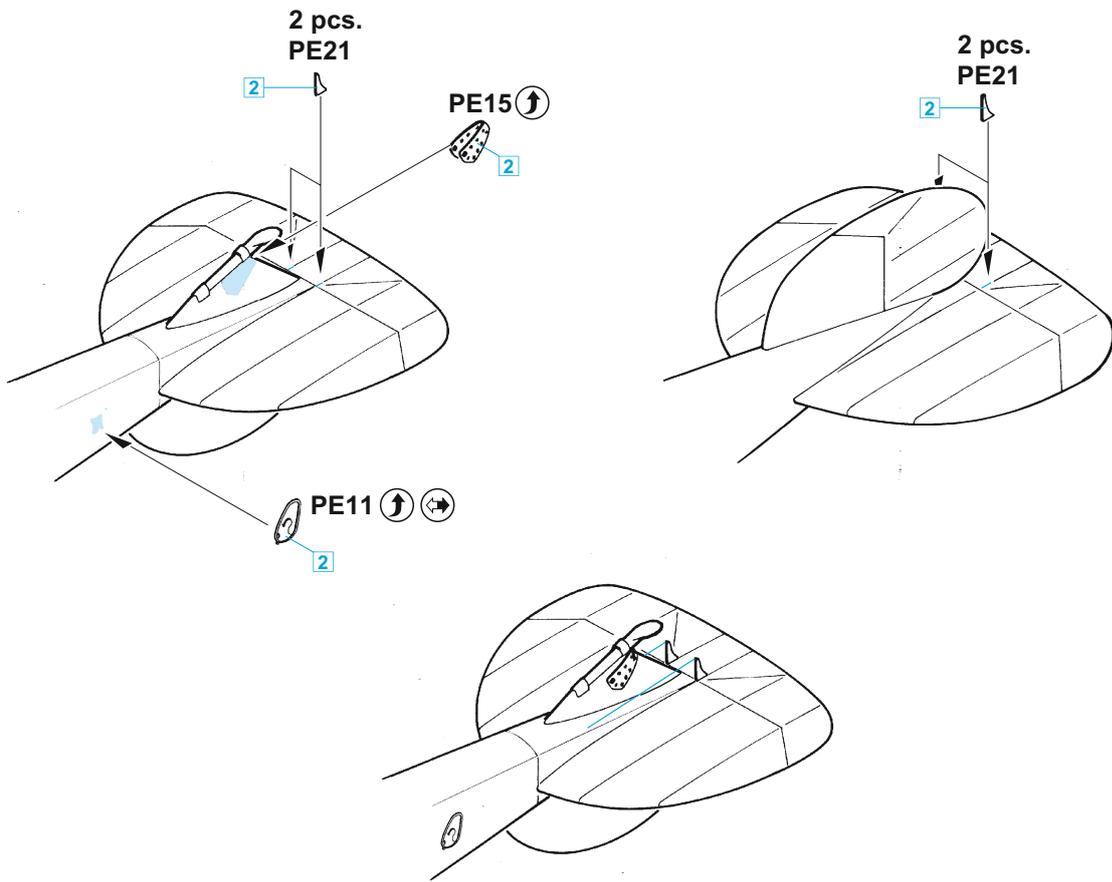
**D**





2 = CAMOUFLAGE COLOR - MARKINGS A; C  
 H70 MMP C60 056 GRAY - MARKING B





ATTENTION



UPOZORNĚNÍ



ACHTUNG



ATTENTION



注意



Carefully read instruction sheet before assembling. When you use glue or paint, do not use near open flame and use in well ventilated room. Keep out of reach of small children. Children must not be allowed to suck any part, or pull vinyl bag over the head.



Před započatím stavby si pečlivě prostudujte stavební návod. Při používání barev a lepidel pracujte v dobře větrané místnosti. Lepidla ani barvy nepoužívejte v blízkosti otevřeného ohně. Model není určen malým dětem, mohlo by dojít k požití drobných dílů.

INSTRUCTION SIGNS

\* INSTR. SYMBOLS

\* INSTRUKTION SINNBILDEN

\* SYMBOLES

\* 記号の説明

OPTIONAL  
VOLBABEND  
OHNOUTSAND  
BROUSITOPEN HOLE  
VYVRTAT OTVORSYMETRICAL ASSEMBLY  
SYMETRICKÁ MONTÁŽREMOVE  
ODŘÍZNOUTREVERSE SIDE  
OTOČITAPPLY EDUARD MASK  
AND PAINT  
POUŽIT EDUARD MASK  
NABARVIT

PARTS



DÍLY



TEILE



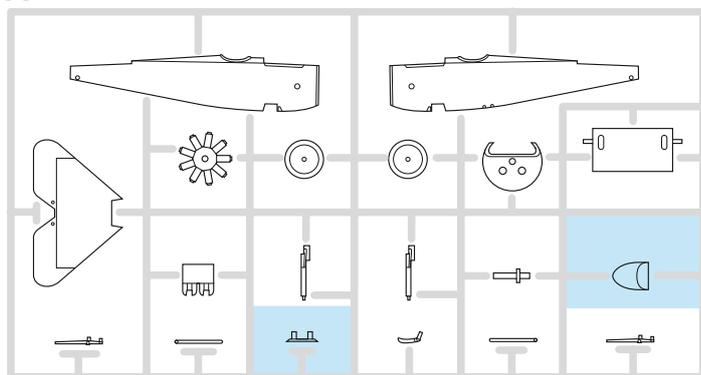
PIÈCES



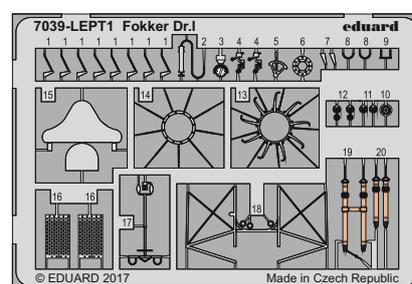
部品

## PLASTIC PARTS

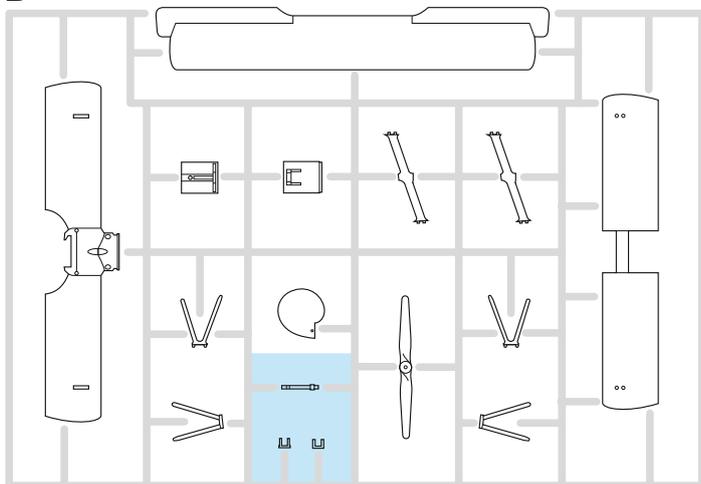
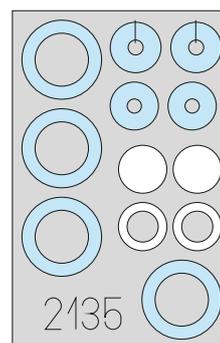
A&gt;



## PE - PHOTO ETCHED DETAIL PARTS



B&gt;

eduard  
MASK

-Parts not for use. -Teile werden nicht verwendet. -Pièces à ne pas utiliser. -Tyto díly nepoužívejte při stavbě. - 使用しない部品

COLOURS



BARVY



FARBEN



PEINTURE

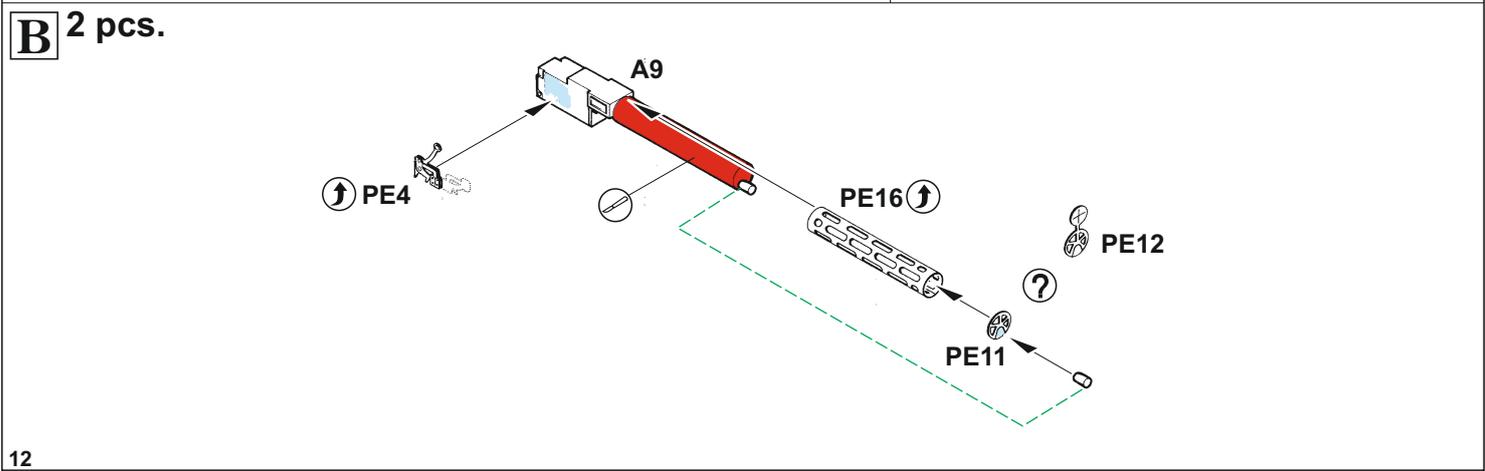
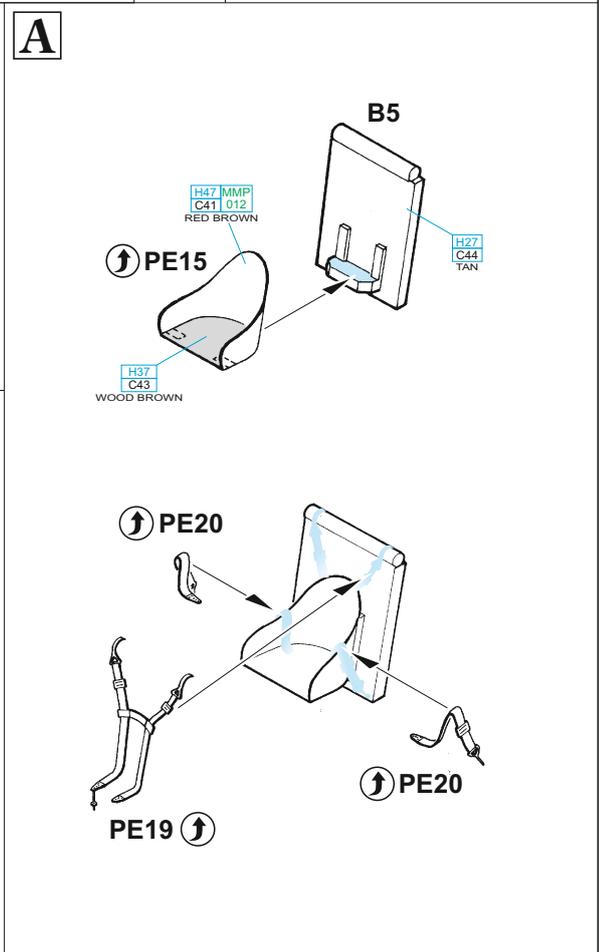
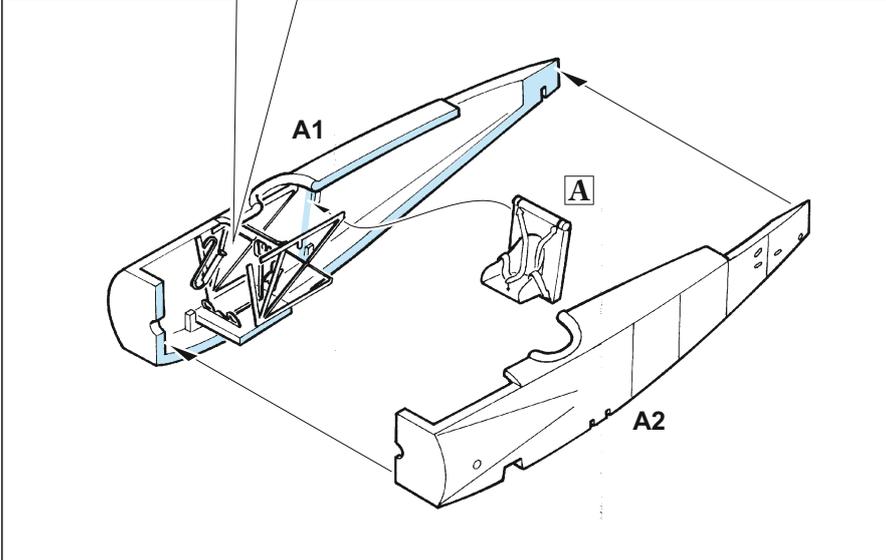
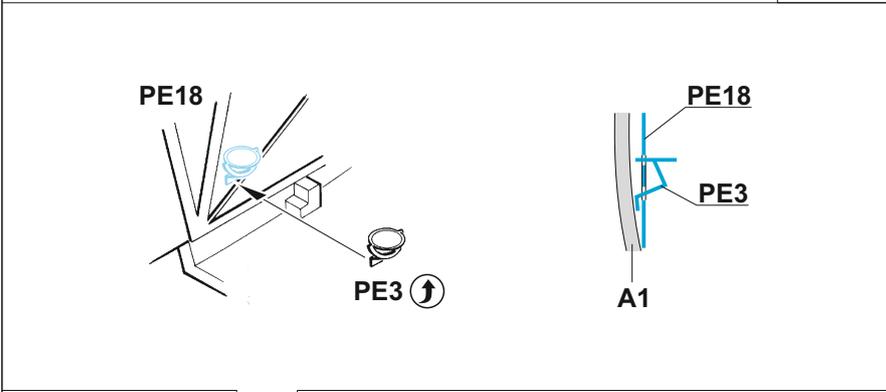
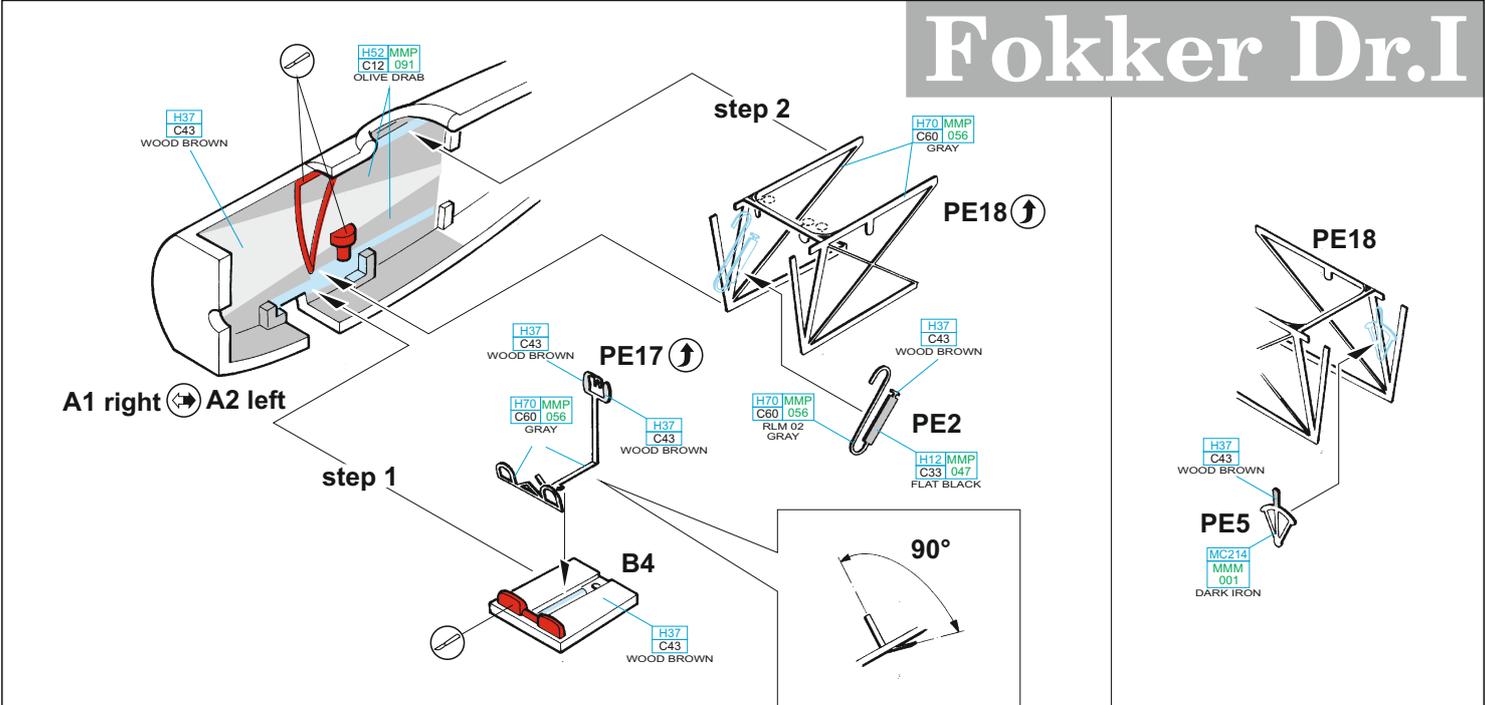


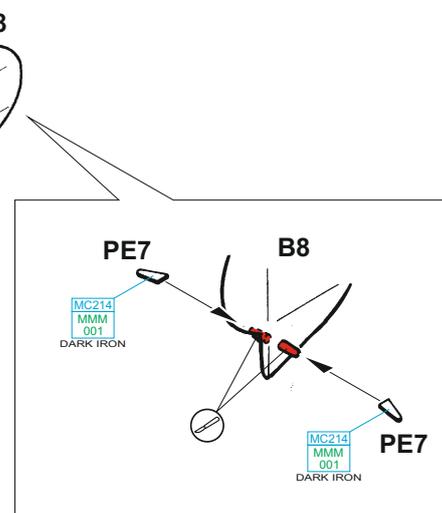
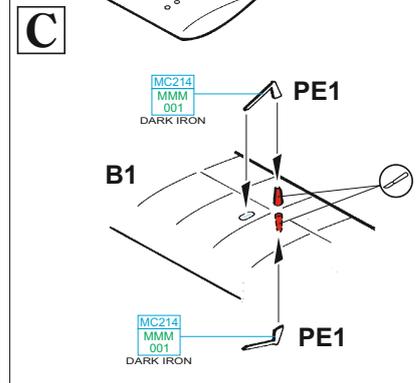
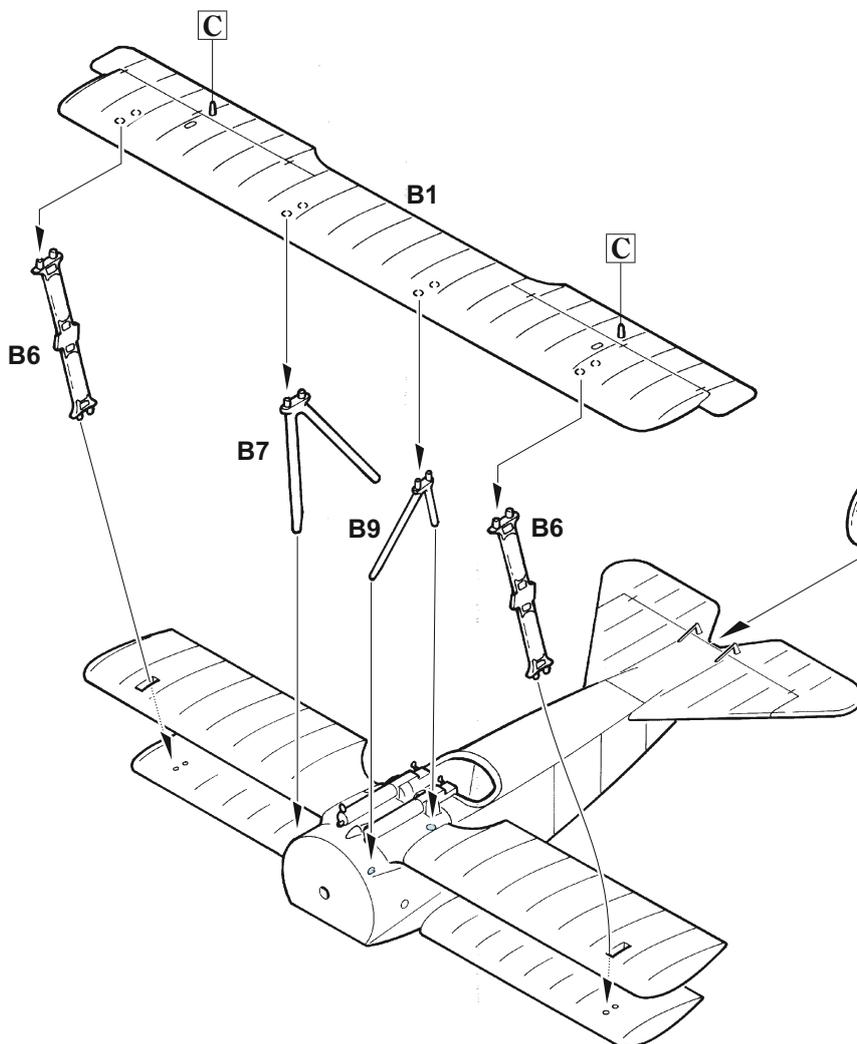
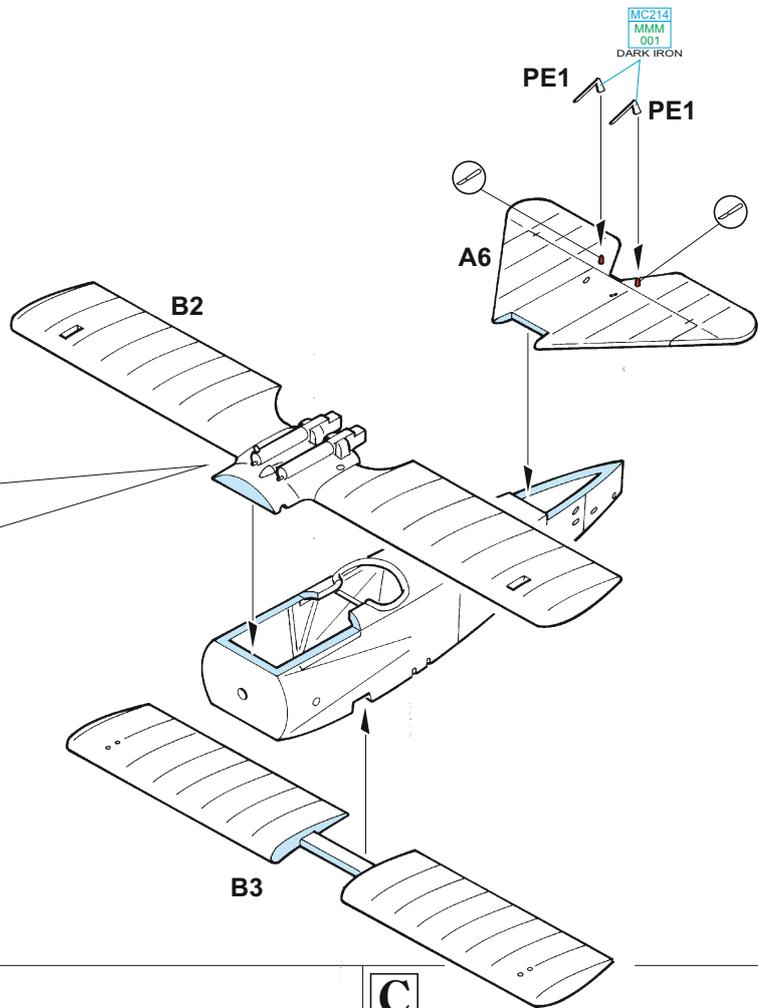
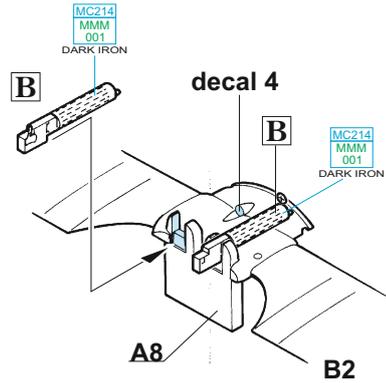
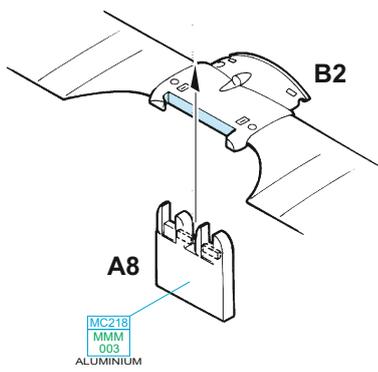
色

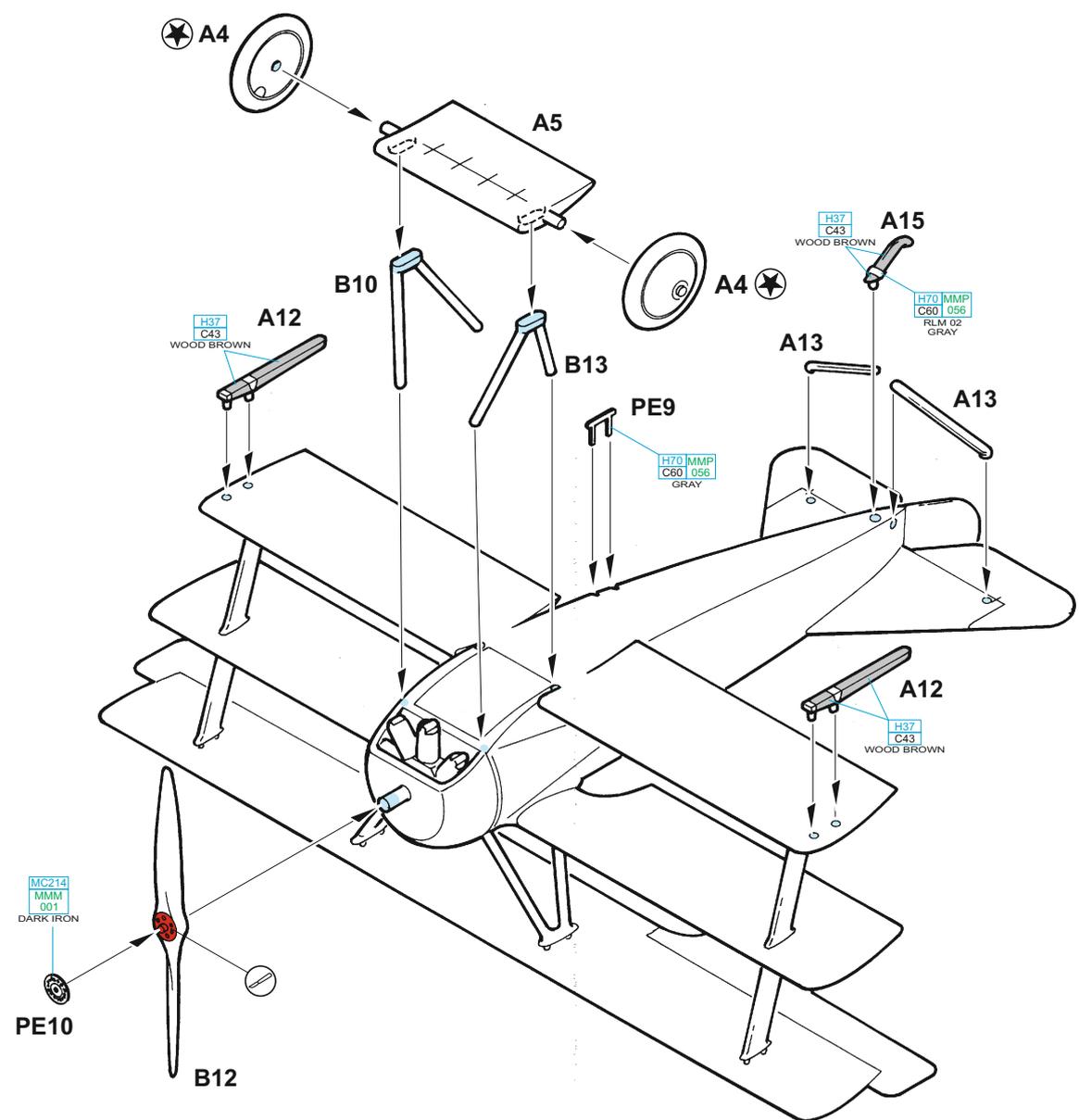
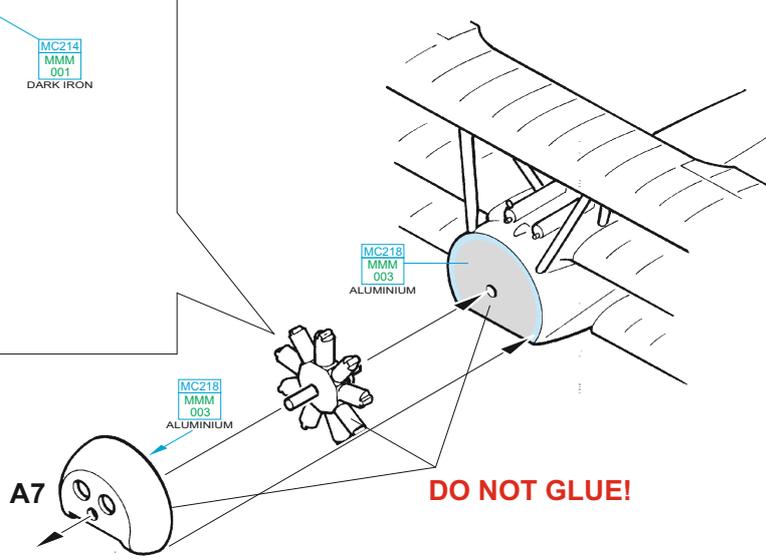
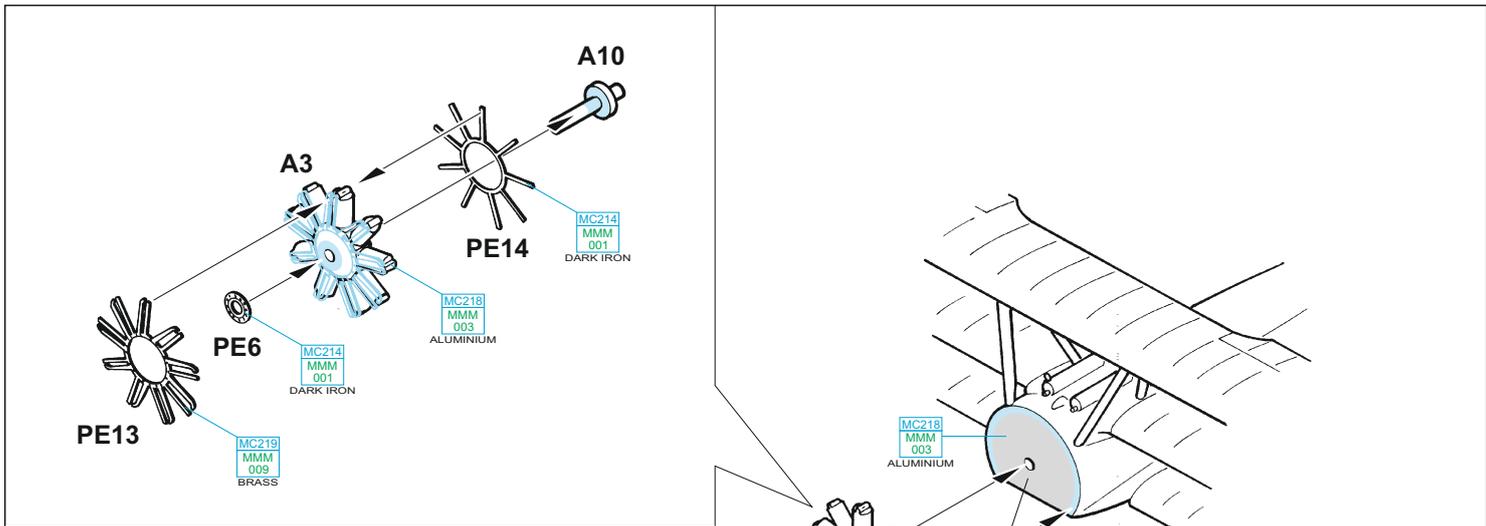
GSI Creos (GUNZE)		MISSION MODELS	
AQUEOUS	Mr.COLOR	PAINTS	
H11	C62	MMP-001	FLAT WHITE
H12	C33	MMP-047	FLAT BLACK
H27	C44		TAN
H37	C43		WOOD BROWN
H47	C41	MMP-012	RED BROWN
H51	C11	MMP-063	LIGHT GULL GRAY
H52	C12	MMP-091	OLIVE DRAB
H67	C115	MMP-057	LIGHT BLUE

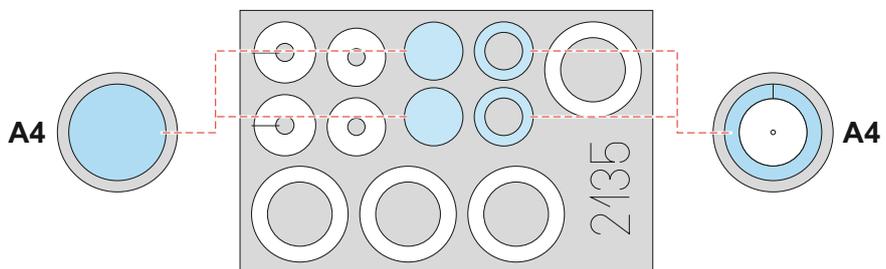
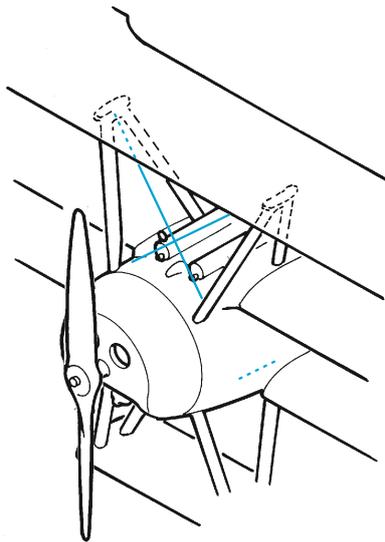
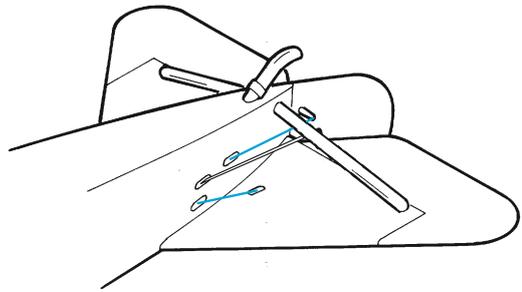
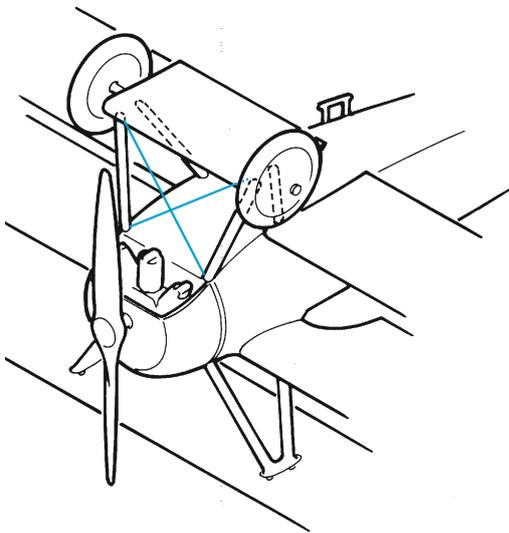
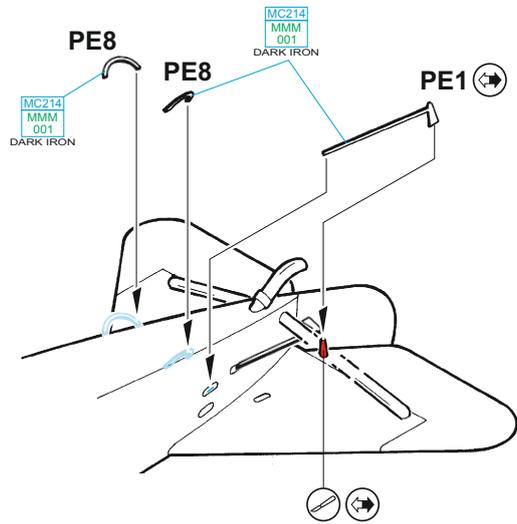
GSI Creos (GUNZE)		MISSION MODELS	
AQUEOUS	Mr.COLOR	PAINTS	
H70	C60	MMP-056	GRAY
H85	C45		SAIL COLOR
H422	C122	MMP-053	LIGHT GREEN
Mr.METAL COLOR		METALLICS	
MC214		MMM-001	DARK IRON
MC218		MMM-003	ALUMINIUM
MC219		MMM-009	BRASS

# Fokker Dr.I









ATTENTION



UPOZORNĚNÍ



ACHTUNG



ATTENTION



注意



Carefully read instruction sheet before assembling. When you use glue or paint, do not use near open flame and use in well ventilated room. Keep out of reach of small children. Children must not be allowed to suck any part, or pull vinyl bag over the head.



Před započítím stavby si pečlivě prostudujte stavební návod. Při používání barev a lepidel pracujte v dobře větrané místnosti. Lepidla ani barvy nepoužívejte v blízkosti otevřeného ohně. Model není určen malým dětem, mohlo by dojít k požití drobných dílů.

INSTRUCTION SIGNS \* INSTR. SYMBOLS \* INSTRUKTION SINNBILDEN \* SYMBOLES \* 記号の説明

OPTIONAL  
VOLBABEND  
OHNOUTSAND  
BROUSITOPEN HOLE  
VYVRTAT OTVORSYMETRICAL ASSEMBLY  
SYMETRICKÁ MONTÁŽREMOVE  
ODŘÍZNOUTREVERSE SIDE  
OTOČITAPPLY EDUARD MASK  
AND PAINT  
POUŽÍT EDUARD MASK  
NABARVIT

PARTS



DÍLY



TEILE

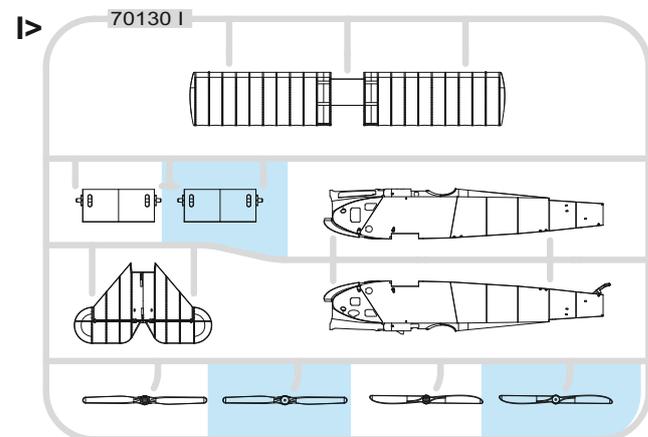
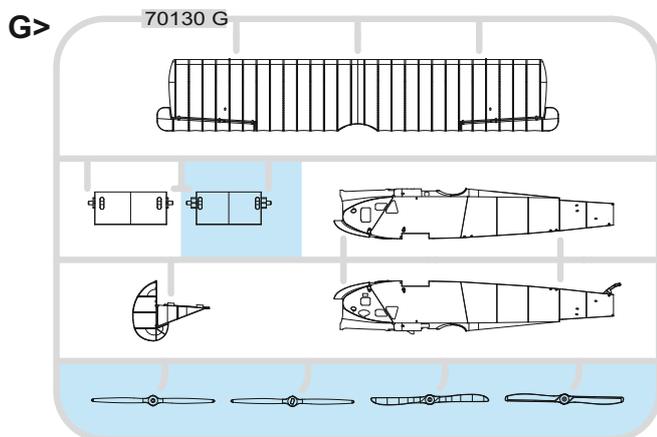
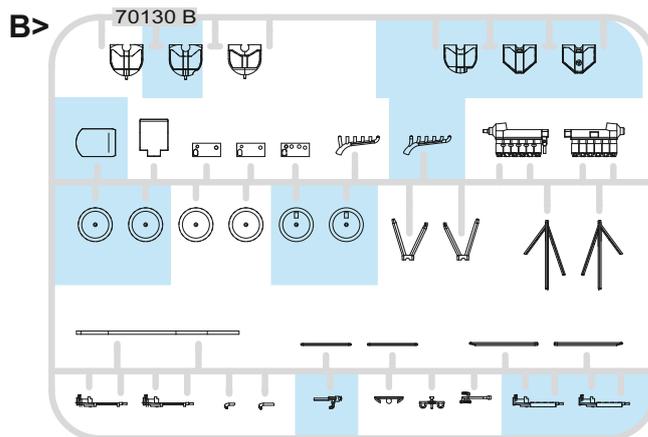
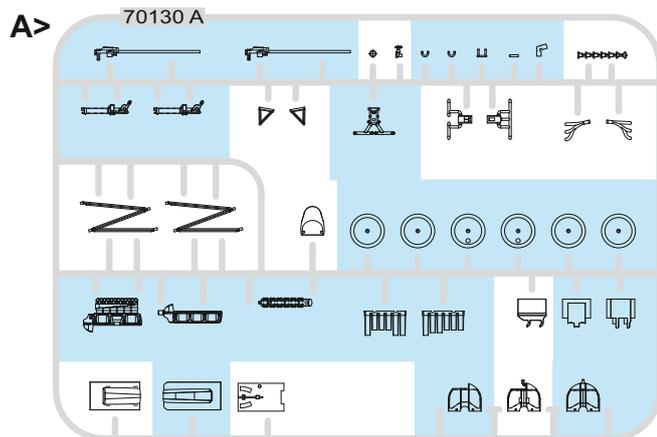


PIÈCES

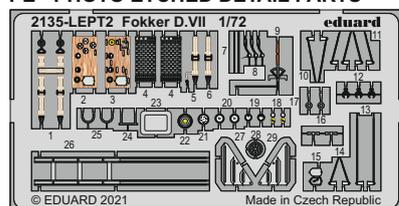
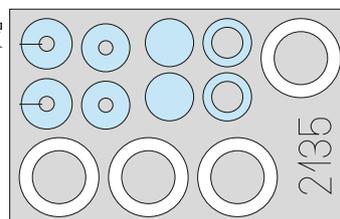


部品

## PLASTIC PARTS



## PE - PHOTO ETCHED DETAIL PARTS

eduard  
MASK

-Parts not for use. -Teile werden nicht verwendet. -Pièces à ne pas utiliser. -Tyto díly nepoužívejte při stavbě. - 使用しない部品

COLOURS



BARVY



FARBEN



PEINTURE

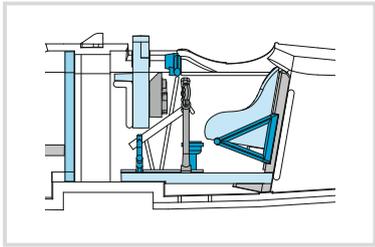
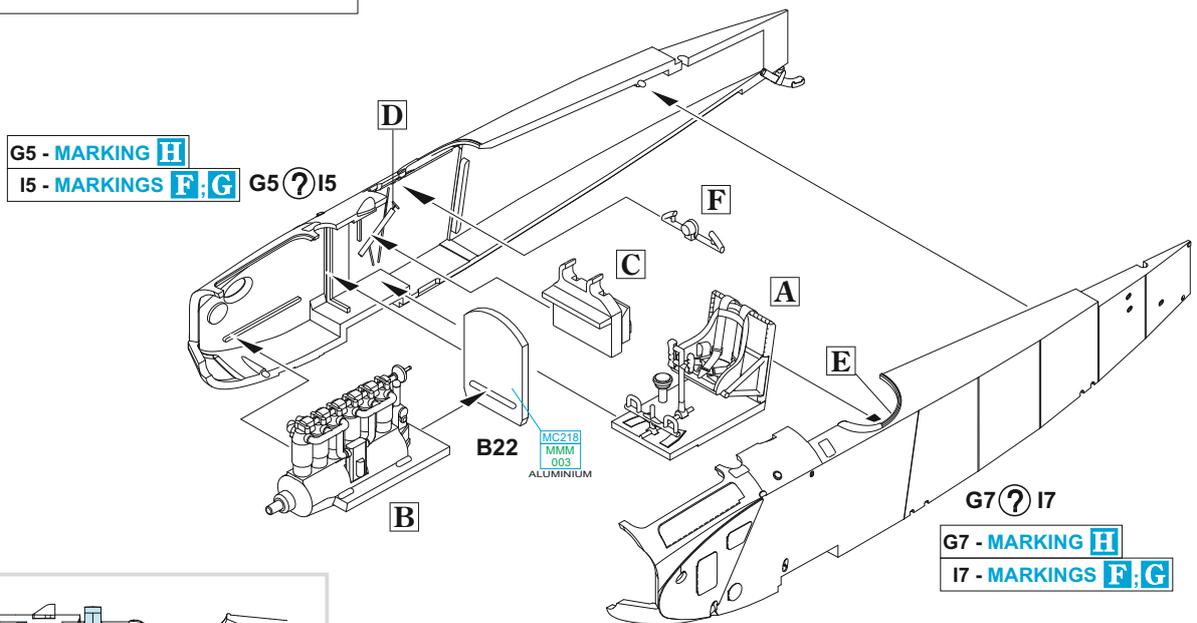
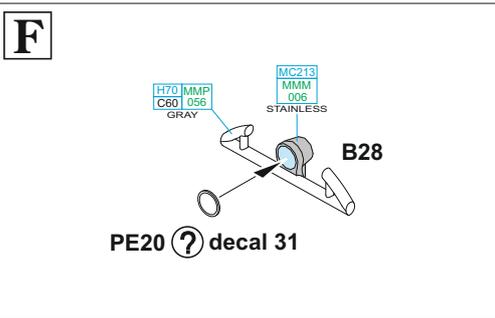
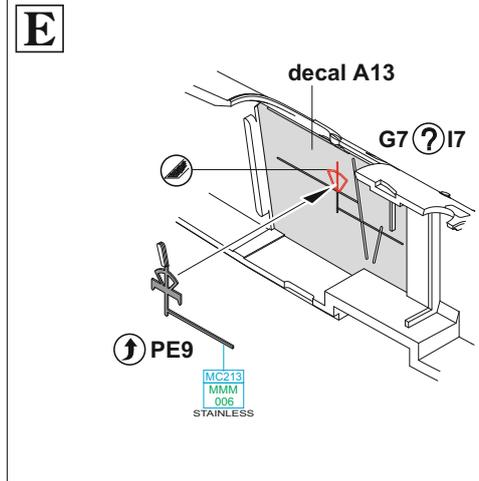
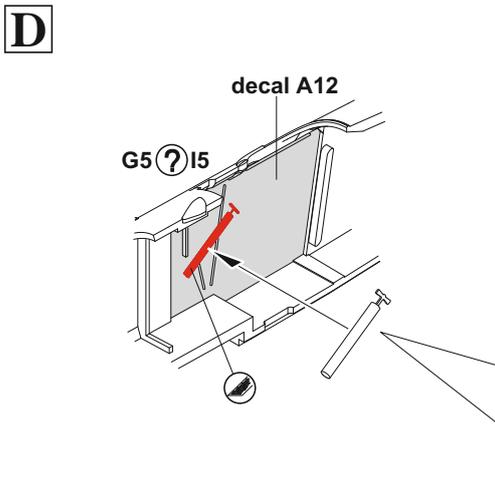
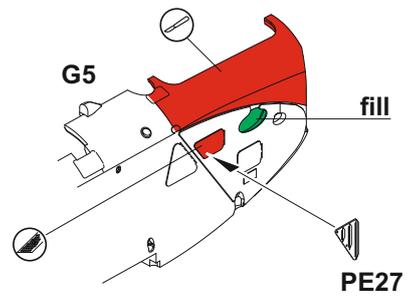
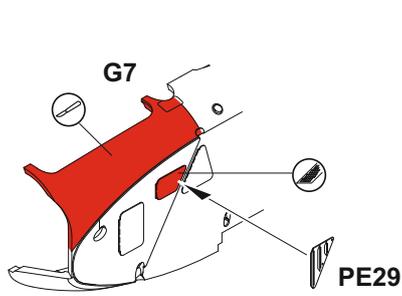


色

GSI Creos (GUNZE)		MISSION MODELS	
AQUEOUS	Mr.COLOR	PAINTS	
H8	C8		SILVER
H11	C62	MMP-001	FLAT WHITE
H12	C33	MMP-047	FLAT BLACK
H13	C3	MMP-003	FLAT RED
H37	C43		WOOD BROWN
H39	C67		PURPLE
H47	C41	MMP-012	RED BROWN
H51	C11	MMP-063	LIGHT GULL GRAY
H53	C13		NEUTRAL GRAY

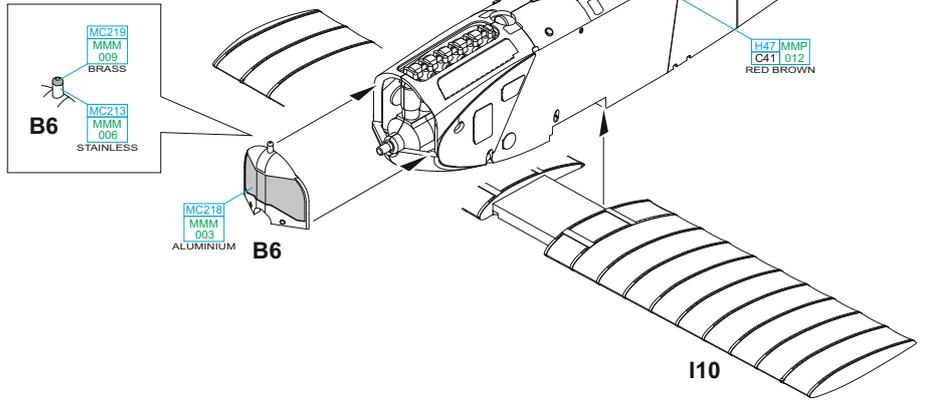
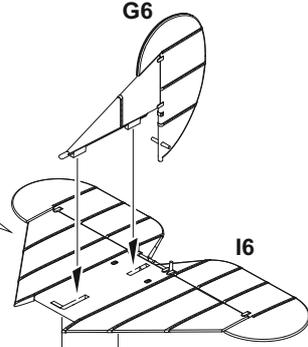
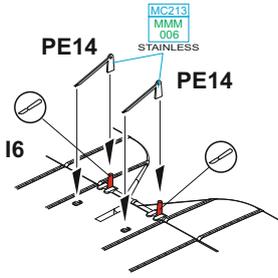
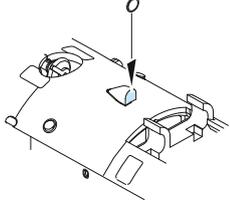
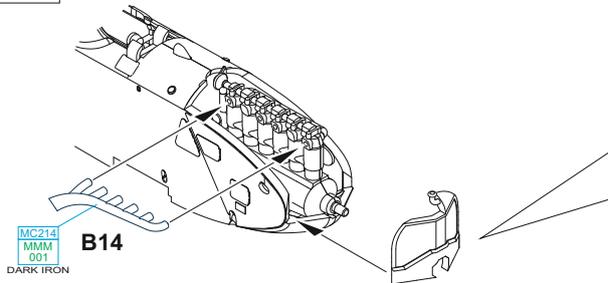
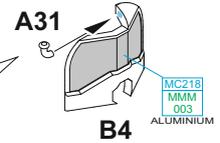
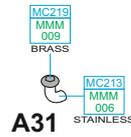
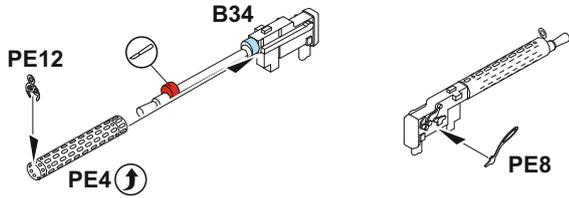
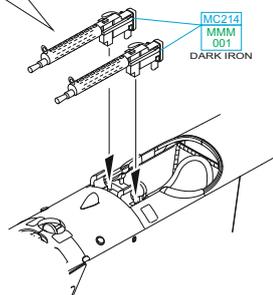
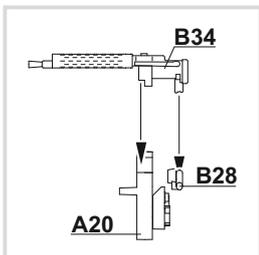
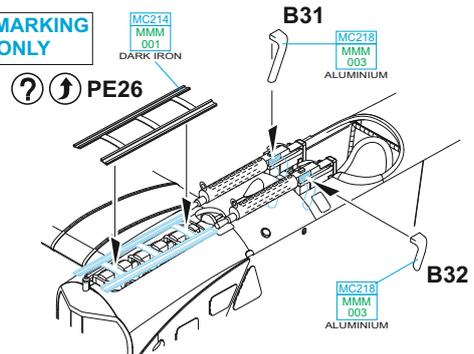
GSI Creos (GUNZE)		MISSION MODELS	
AQUEOUS	Mr.COLOR	PAINTS	
H85	C45		SAIL COLOR
H315	C315	MMP-069	GRAY
H330	C361	MMP-077	DARK GREEN
H414	C114	MMP-003	RED
H423	C123	MMP-054	DARK GREEN
Mr.METAL COLOR		METALLICS	
MC214		MMM-001	DARK IRON
MC219		MMM-009	BRASS

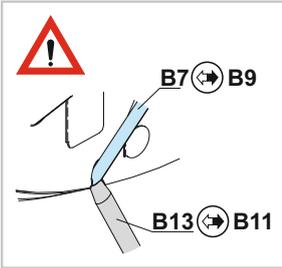
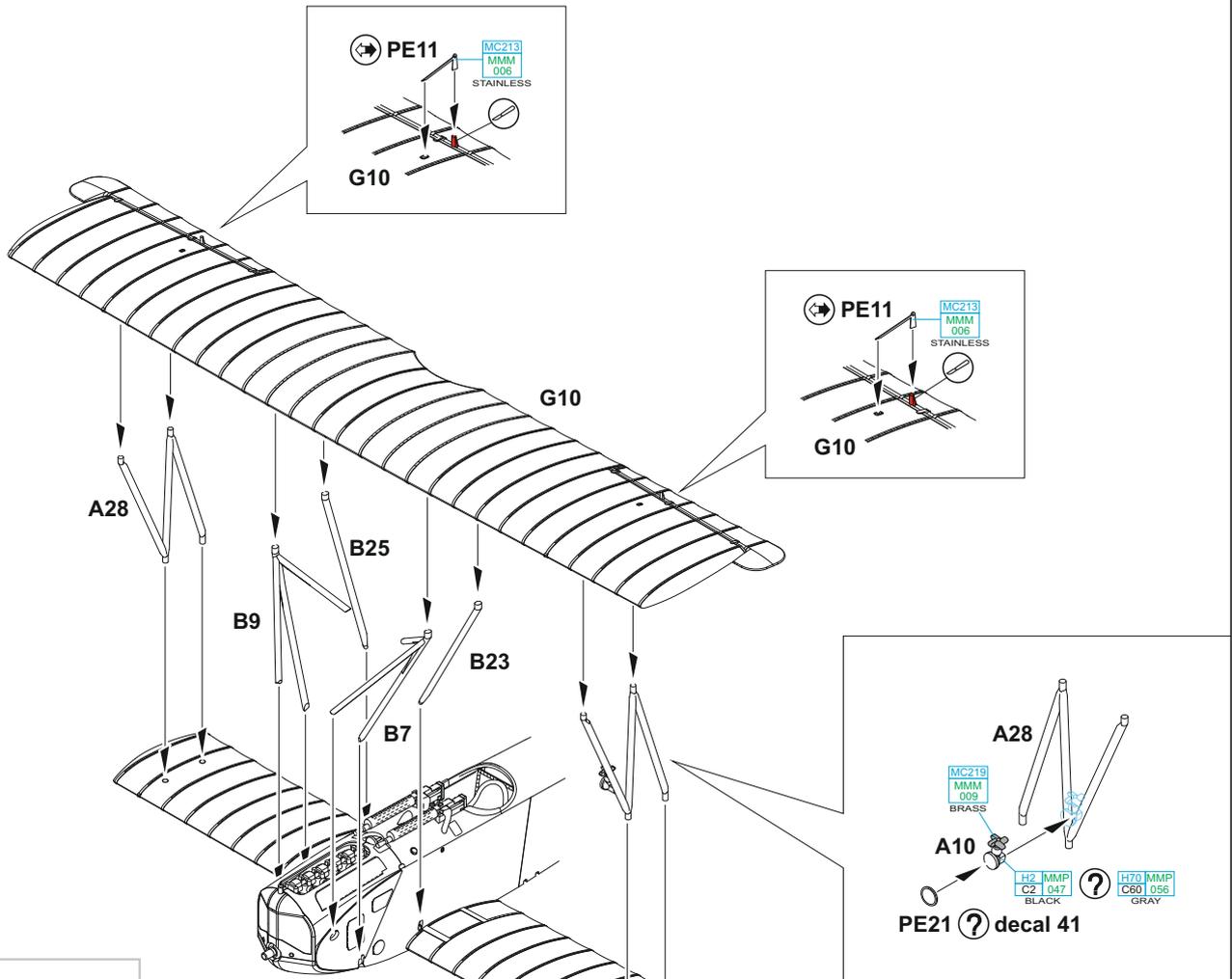
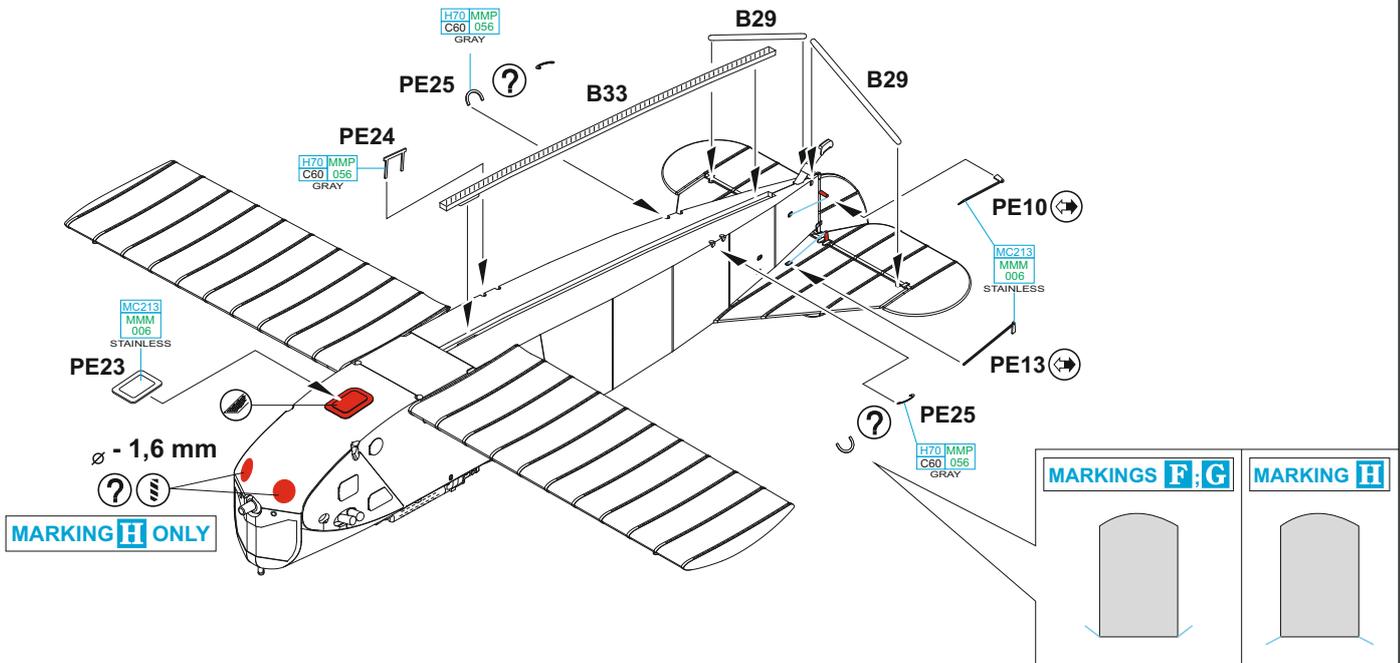




**G**

PE19 ? decal 42

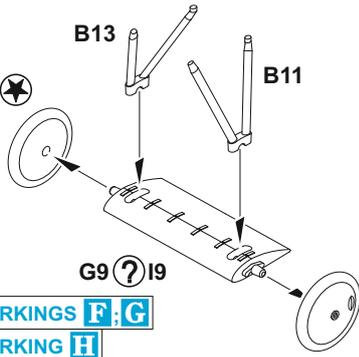
**MARKING ONLY****2 pcs.****PE26 - MARKING ONLY**



B18 - MARKINGS F, G

B21 - MARKING H

B18 ? B21



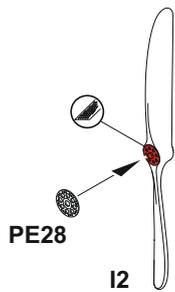
G9 - MARKINGS F, G

I9 - MARKING H

B18 ? B21

B18 - MARKINGS F, G

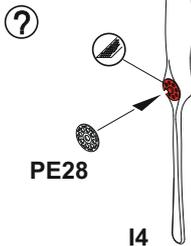
B21 - MARKING H



PE28

I2

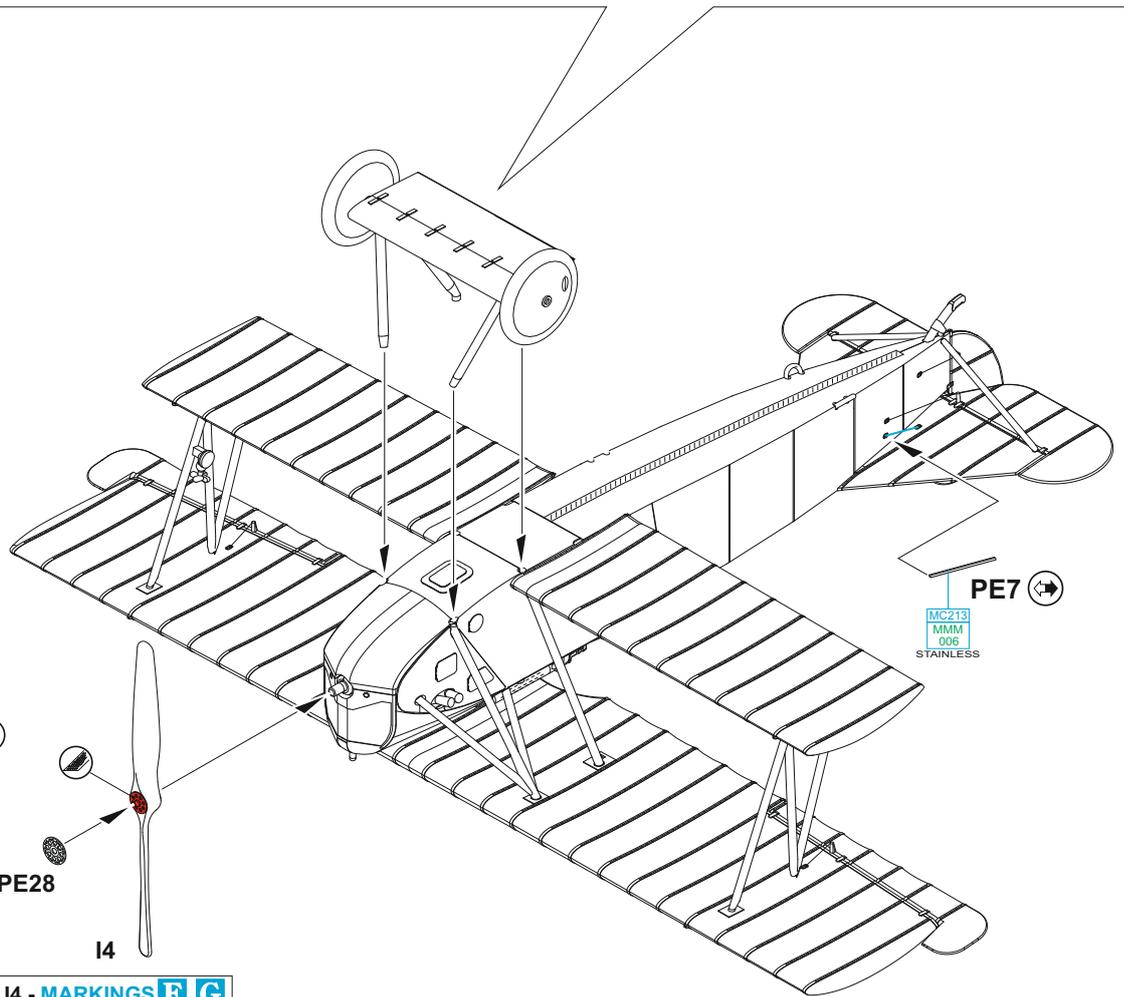
I2 - MARKING H



PE28

I4

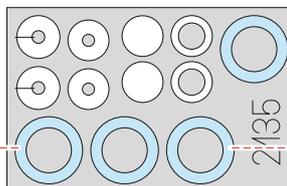
I4 - MARKINGS F, G



PE7

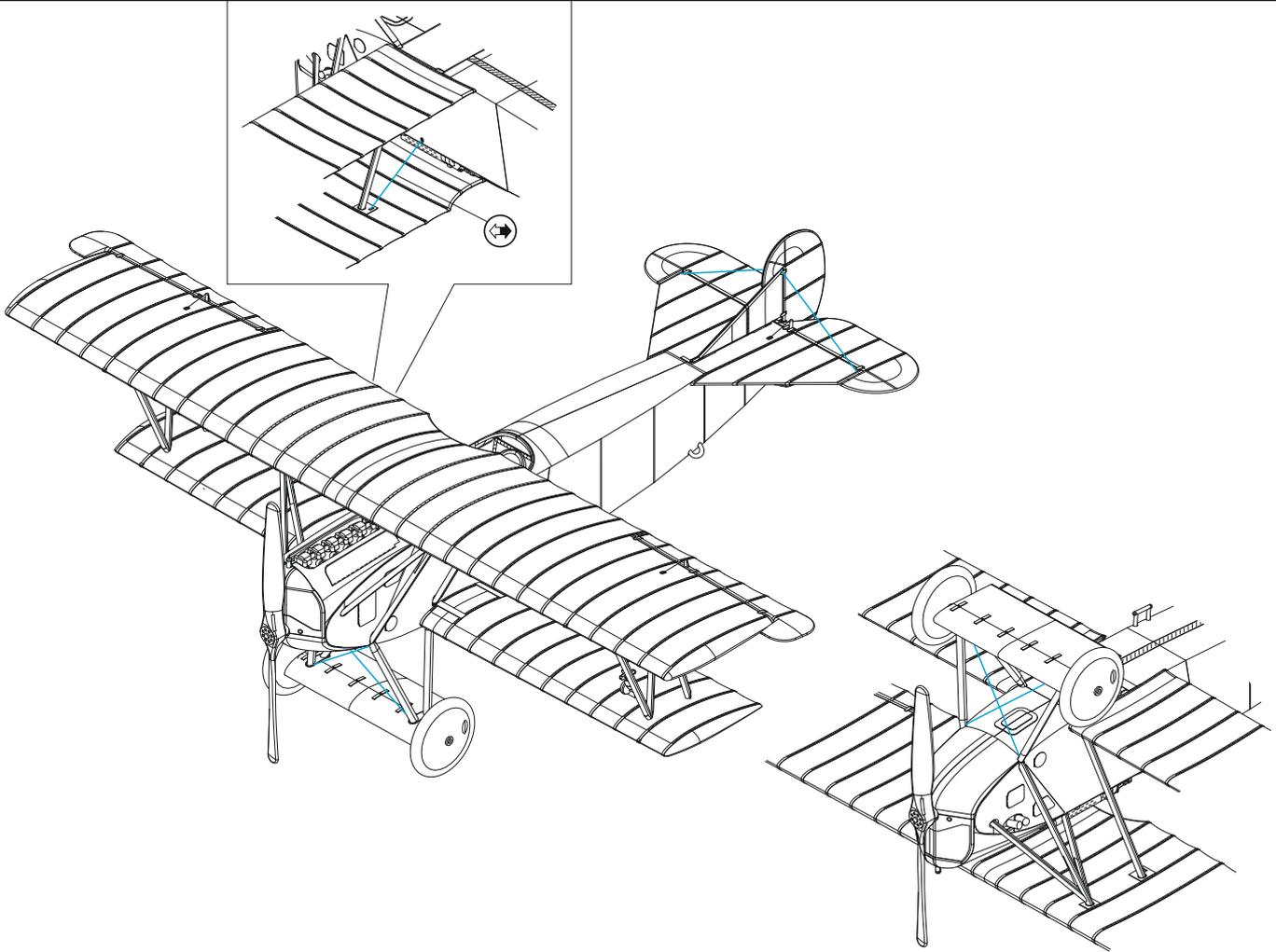
MC213  
M3MM  
006  
STAINLESS

2 pcs.  
B18 ? B21



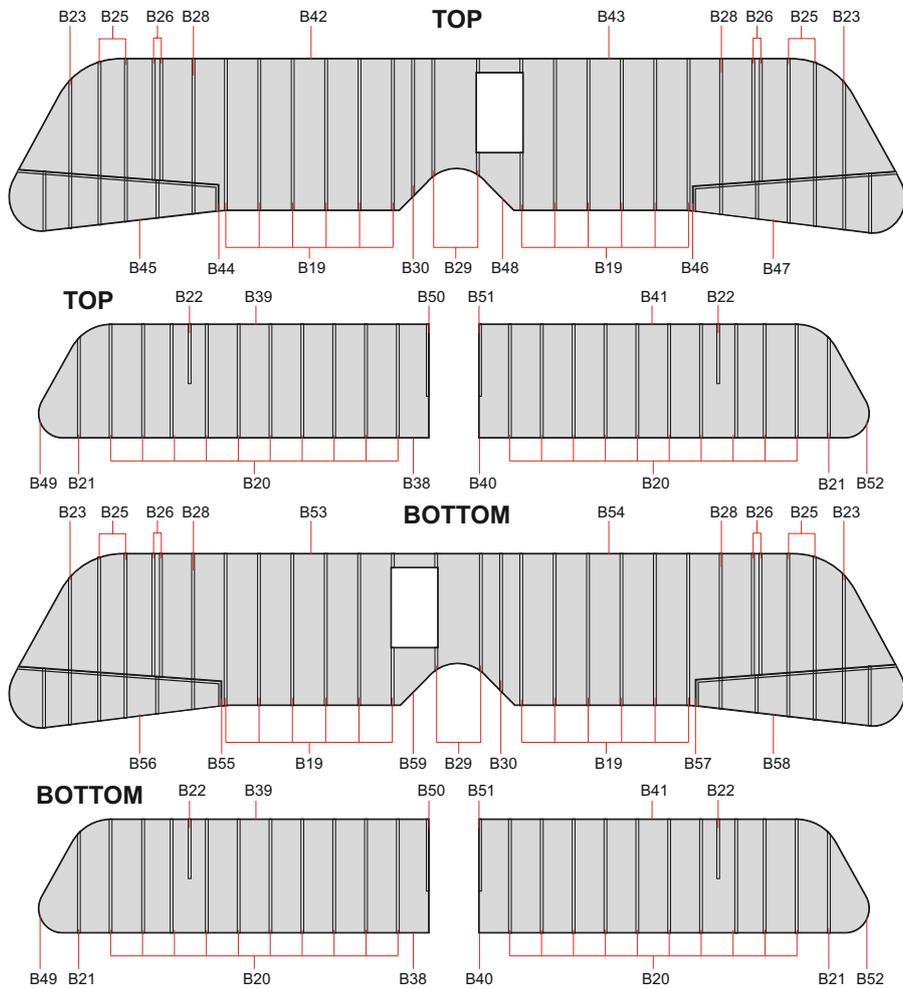
2 pcs.  
B18 ? B21

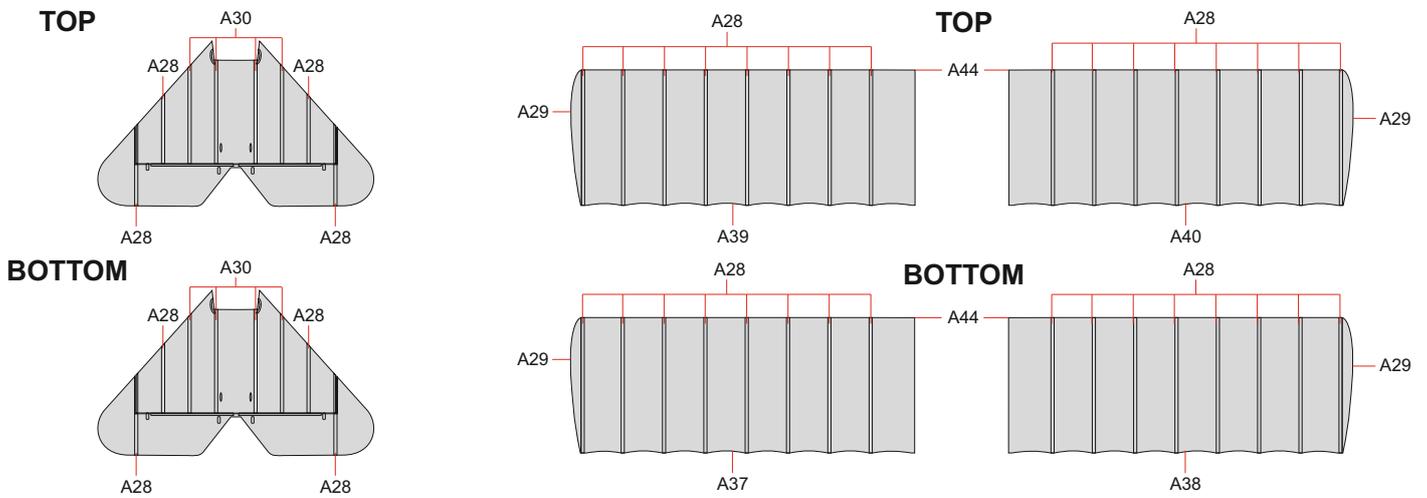
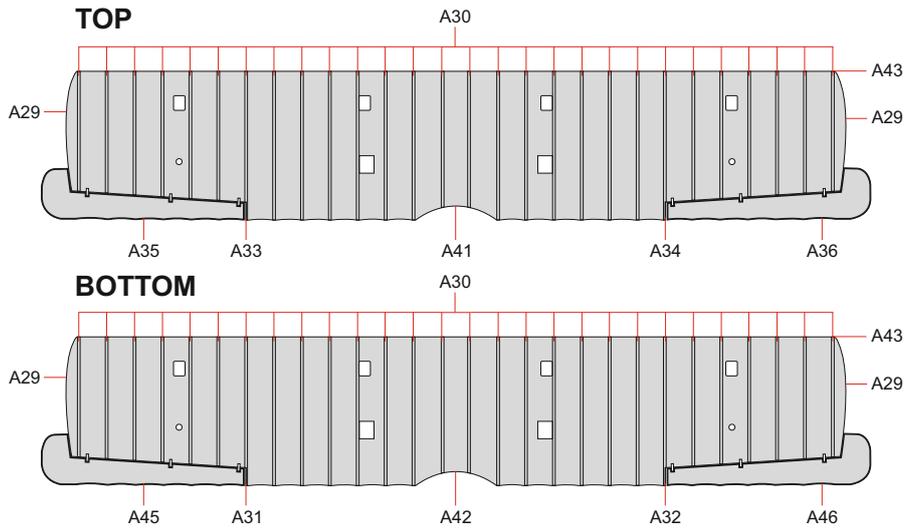




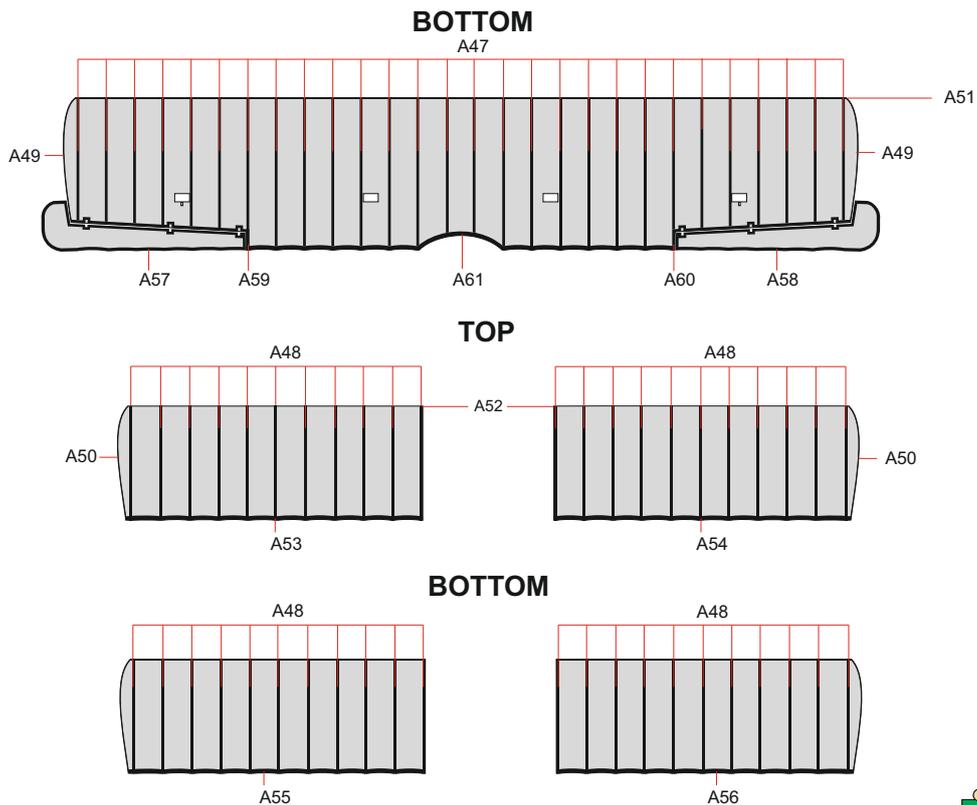
# Albatros D.V / D.Va

# RIB STRIPES



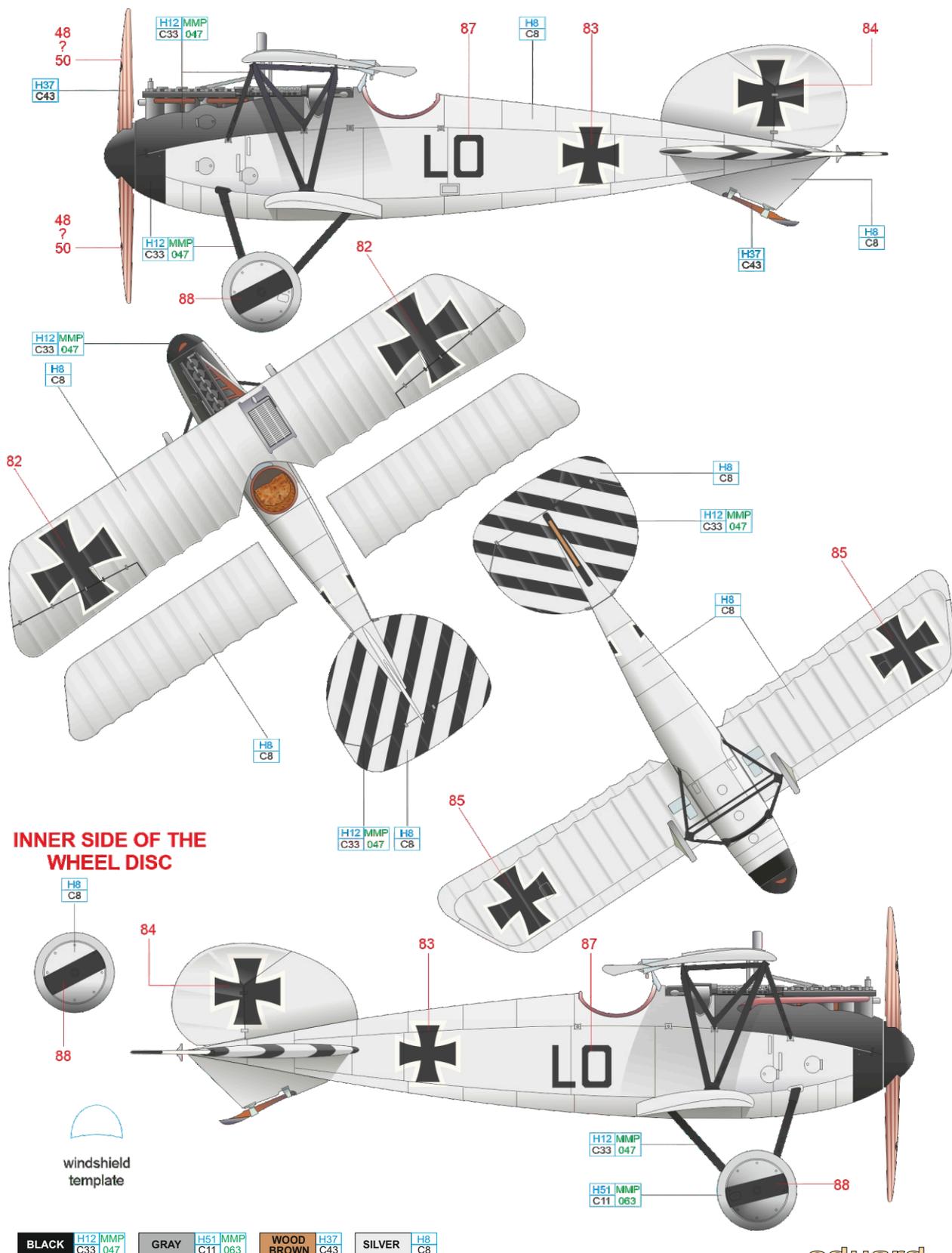


MARKING  ONLY



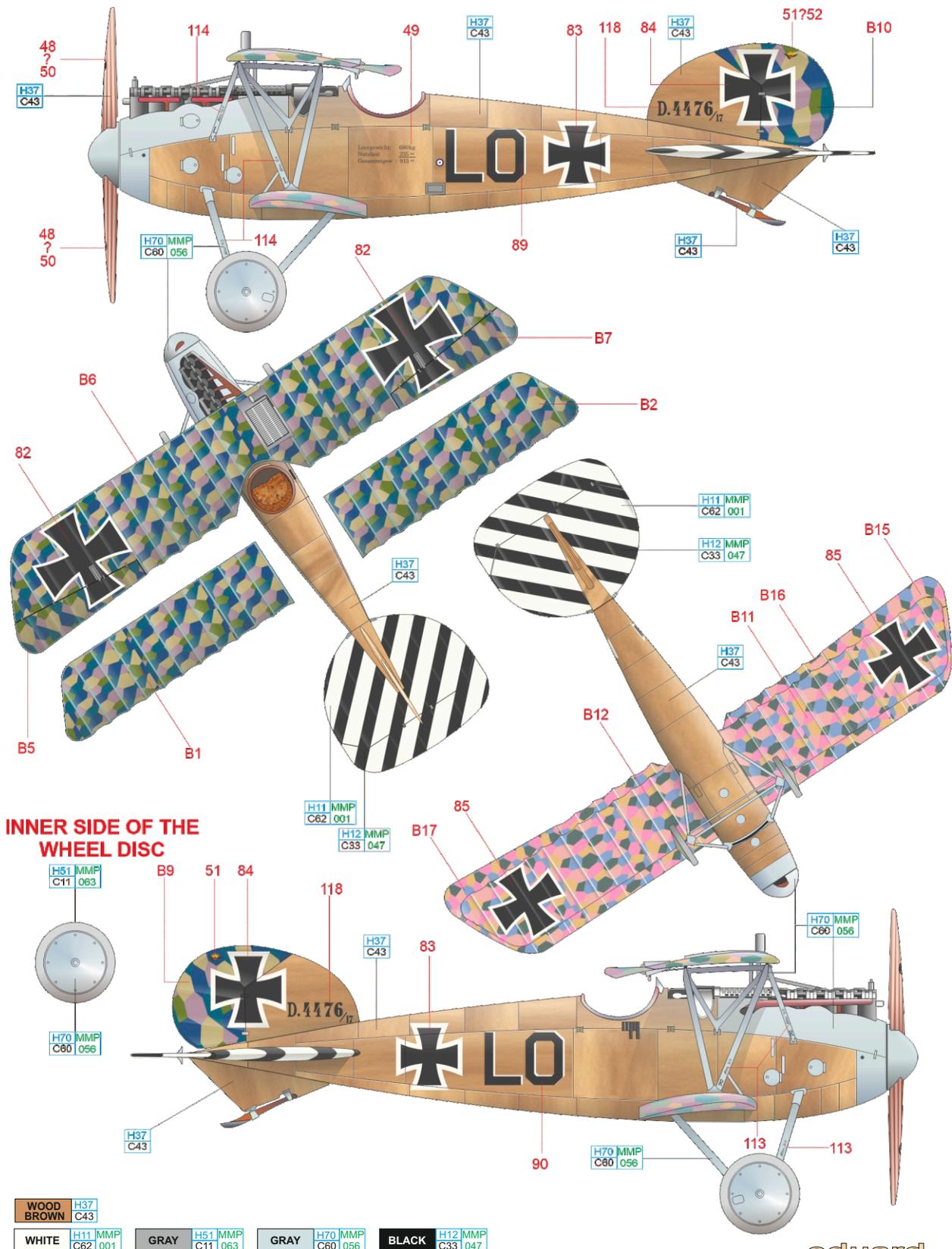
# A Albatros D.V Jasta 37, letiště Wasquehal, Francie, červenec 1917

Poručík Ernst Udet byl 26. července 1917 na vlastní žádost přeložen od Jasta 15 k Jasta 37 jako řadový pilot, protože u této jednotky sloužila řada jeho starých kamarádů od KEK Habsheim. Předpokládá se, že tento celostříbrný Albatros D.V byl jeho prvním strojem u této jednotky. Černé pruhy na VOP byly označením jednotky, používaným až do konce války. Toto označení sestávalo z černých a bílých pruhů, není ale jasné, zda na tomto letounu byly světlé pruhy bílé, nebo stříbrné. Celý letoun byl natřený stříbrnou barvou s výjimkou černého krytu motoru a vrtulového kužele. Černé pruhy na discích kol byly i z vnitřní strany. Udetův emblém LO, vyvedený hranatými písmeny a bez vykřičníku, je umístěn poměrně blízko kokpitu. Sériové číslo stroje ani jeho další osudy nejsou známy.



# B Albatros D.V, 4476/17, Jasta 37, letiště Phalempin, Francie, září 1917

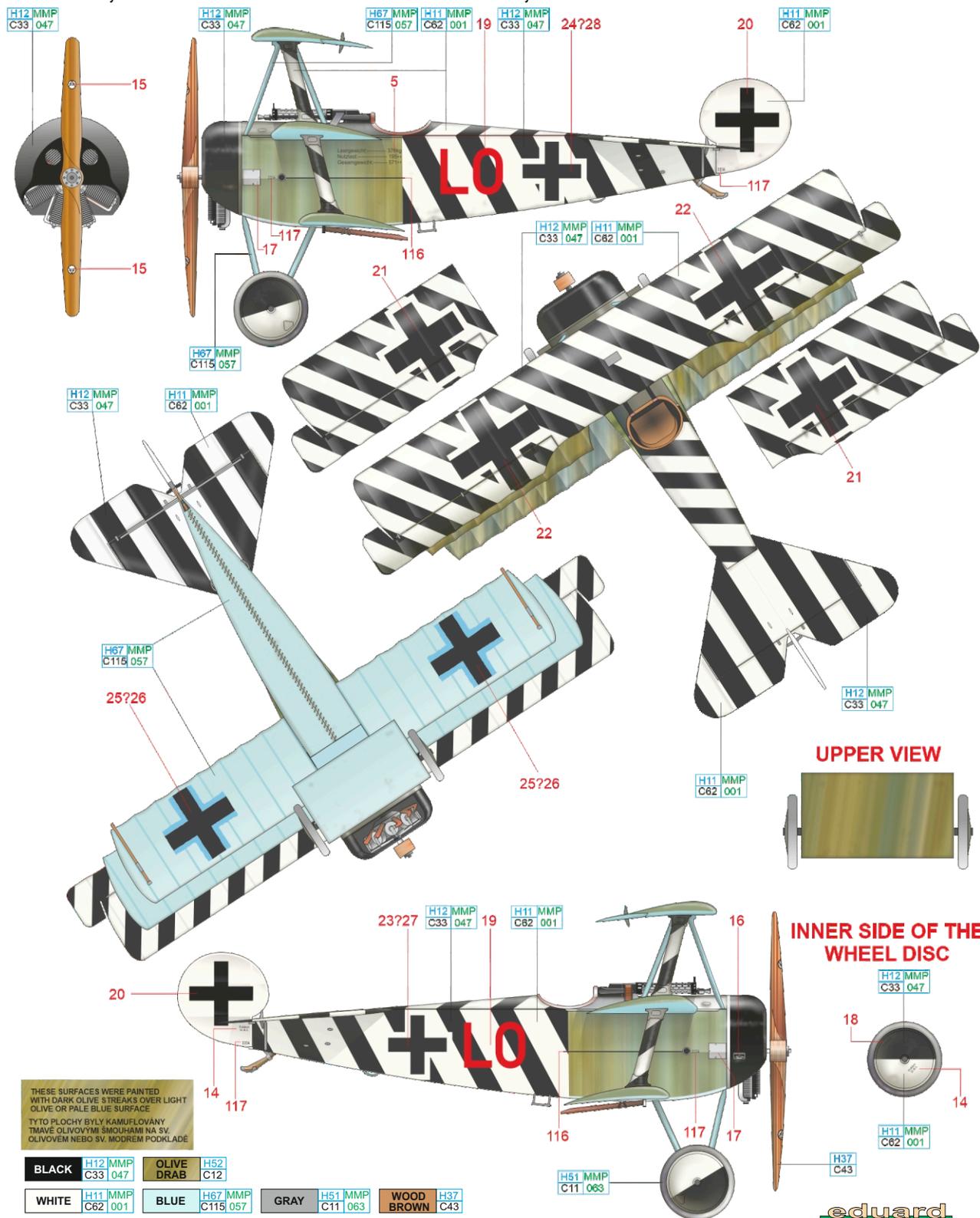
Stříbrný Albatros vyměnil Udet za tento na první pohled jednoduše zbarvený Albatros D.V sériového čísla 4476/17. Trup byl v továrním provedení přírodní lakované překližky, křídla potažená plátnem Flugzeugstoff s pětibarevným šestiúhelníkovým vzorem (tzv. lozeng), stejně tak i pohyblivá část směrovky. Nápis LO byl opět černý a hranatý, v tomto případě ovšem s posunutým bílým podkladem, který mu dodával iluzi trojrozměrnosti. Zajímavostí tohoto letounu jsou teleskopický zaměřovač a neobvykle vysoký větrný štítek. Popravdě řečeno, není příliš pravděpodobné, že by něco takového Udet se svou výškou potřeboval. Totéž platí pro zaměřovač, na žádném jiném Udetově válečném letadle se takové vybavení nevyskytuje, z čehož by logicky vyplývalo, že tento stroj Udet po někom zdědil, což nebylo nic neobvyklého. Stejným způsobem přišel i k řadě svých dalších osobních strojů.



Dne 7. listopadu 1917 byl Udet jmenován velitelem Jasta 37. Ve funkci vystřídal nadporučíka Kurta Grashoffa, jmenovaného velitelem Jasta 38. Jako velitel jednotky používal Udet v zimě 1917/1918 tento Albatros D.Va s černým trupem. Opět na první pohled nenápadný stroj se při bližším pohledu ukazuje být nejpestřejším z Udetových Albatrosů. Stejně jako u předchozích dvou strojů, na kterých Udet u Jasta 37 létal, je i na tomto letounu vyveden emblém LO v hranatém provedení, ovšem pochopitelně v bílé kontrastní barvě. Bílý je také klín (V) na neobvyklé pozici na přídi trupu. Jako zajímavé se jeví také zbarvení křídel, na kterých jsou spodní plochy v barvách pětibarevného „lozence“ plátna, zatímco horní nesou kamufláž zelenou a fialovou barvou. Na vrchní ploše horního křídla, na obou polovinách, je pravděpodobně namalováno bílé V, stejně jako na přídi. Nenívyloučeno, že šlo jen o bílé pruhy, protože na fotografii je vidět jen světlé pole na náběžné hraně křídla. Naše rekonstrukce nabízí obě možné podoby. Výškovka opět nese marking jednotky, tedy černé a bílé šikmé pruhy. Na levé polovině spodního křídla se nacházelo velké U s tečkou, evidentně osobní označení pilota. Někdy v chladném únoru 1918 s ním Udet (nebo jiný pilot, záznam nehody neznáme) provedl ukázkový Damenlandung, což znamená, že obrátil stroj na záda, pravděpodobně při přistání. Zdravotní následky nejsou známy. Velitelem Jasta 37 zůstal Udet až do 18. března 1918, kdy byl převelen jako řadový pilot k Richthofenově elitní Jasta 11.



Několik týdnů po příchodu k Jasta 11 si Udet uhnal zánět středního ucha a byl Richthofenem odeslán 8. dubna 1918 na zdravotní dovolenou. K JG1 se vrátil až 22. května, aby převzal velení další jednotky ve svazku JG1, kterou byla Jasta 4. Zastupujícím velitelem této jednotky byl poručík Hans Kirschstein, eso z Jasta 6, se po udetově nástupu vrátil zpět ke své jednotce, mezitím přezbrojené na nové Fokkery D.VII. U Jasta 4 po něm Udet zdědil Fokker DR.I sériového čísla 586/17 s velmi zajímavým zbarvením, tvořeným černými a bílými šikmými pruhy po celém rozpětí horního křídla i na trupu od kabiny až k zádi. Z tohoto zbarvení až oči přecházely, ostatně Kirschstein nazýval svůj Dr.I "Die optische Täuschung", tedy optická iluze. Přední část trupu zůstala v tovární "stírané" kamufláži, motorový kryt byl černý. Černo-bílé pruhy na horní straně výškovky byly označením Jasta 6. Do toho všeho Udet doplnil své LO, tentokrát v červené barvě a úhledně zakulacené. Na tomto stroji je zajímavé také provedení výstředních znaků, které byly po německé jarní ofenzivě roku 1918 na letounech několikrát upravovány, než dosáhly během léta finální podoby. Především na spodní straně spodního řídlu je vidět, že zarovnání ramen křížů nebylo provedeno nijak pečlivě. Udet si tohoto Dr.I příliš neužil, někdy na přelomu května a června byl zničen na zemi utrženým válcem od běžícího rotačního motoru. Ten zdemoloval kryt motoru i horní křídlo.

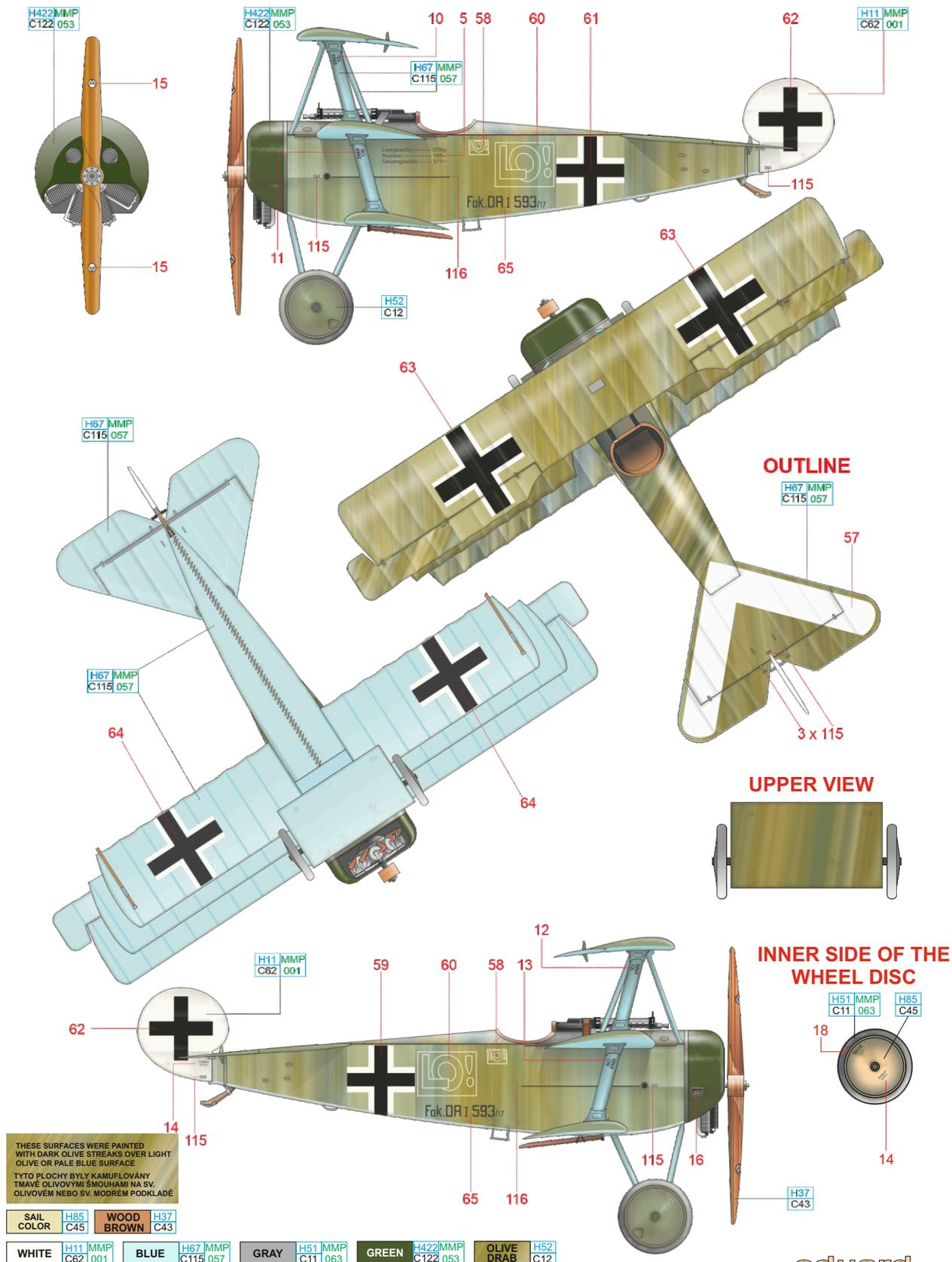


THESE SURFACES WERE PAINTED WITH DARK OLIVE STREAKS OVER LIGHT OLIVE OR PALE BLUE SURFACE  
 TYTO PLOCHY BYLY KAMUFLOVANY TMÁVĚ OLIVOVÝMI ŠMOLHAM NA SV. OLIVOVĚM NEBO SV. MODRĚM PODKLADĚ

BLACK	H12 MMP C33 047	OLIVE DRAB	H52 C12
WHITE	H11 MMP C62 001	BLUE	H67 MMP C115 057
		GRAY	H51 MMP C11 063
		WOOD BROWN	H37 C43

# E Fokker Dr.I 593/17, Jasta 4, letiště Beugneux-Cramoisses, Francie, počátek června 1918

Náhradou za zničený ex-Kirschsteinův trojplášňák vyfasoval Udet náhradní stroj sériového čísla 593/17. Jasta 4 byla na Fokkery Dr.I přezbrojena poměrně pozdě, až 20. dubna 1918. Zbarvení tohoto stroje ukazuje, že jde patrně o rezervní letoun. Není na něm totiž prakticky nic zajímavého. Doplněn byl pouze bílý klín (V) na horní straně VOP. Zdá se se, že tento prvek markingu adoptoval Udet jako součást osobního označení svých letounů, objevil se již na Albatrosu D.Va u Jasta 37, a od tohoto Fokkeru Dr.I se vyskytuje i na pozdějších Udetových Fokkerech D.VII. LO je doloženo jen namalované bílou linkou, patrně křídou, předkreslené pro písmomalíře. Je opět zakulacené, a poprvé se objevuje vykřičník. Zda bylo dokončeno, není jasné. Patrně ano, ale mnoho času na dokončení, ani na pořízení fotografie nezbývalo. V červnu už personál Jasty 4 totiž netrpělivě vyhlížel nové Fokkery D.VII.

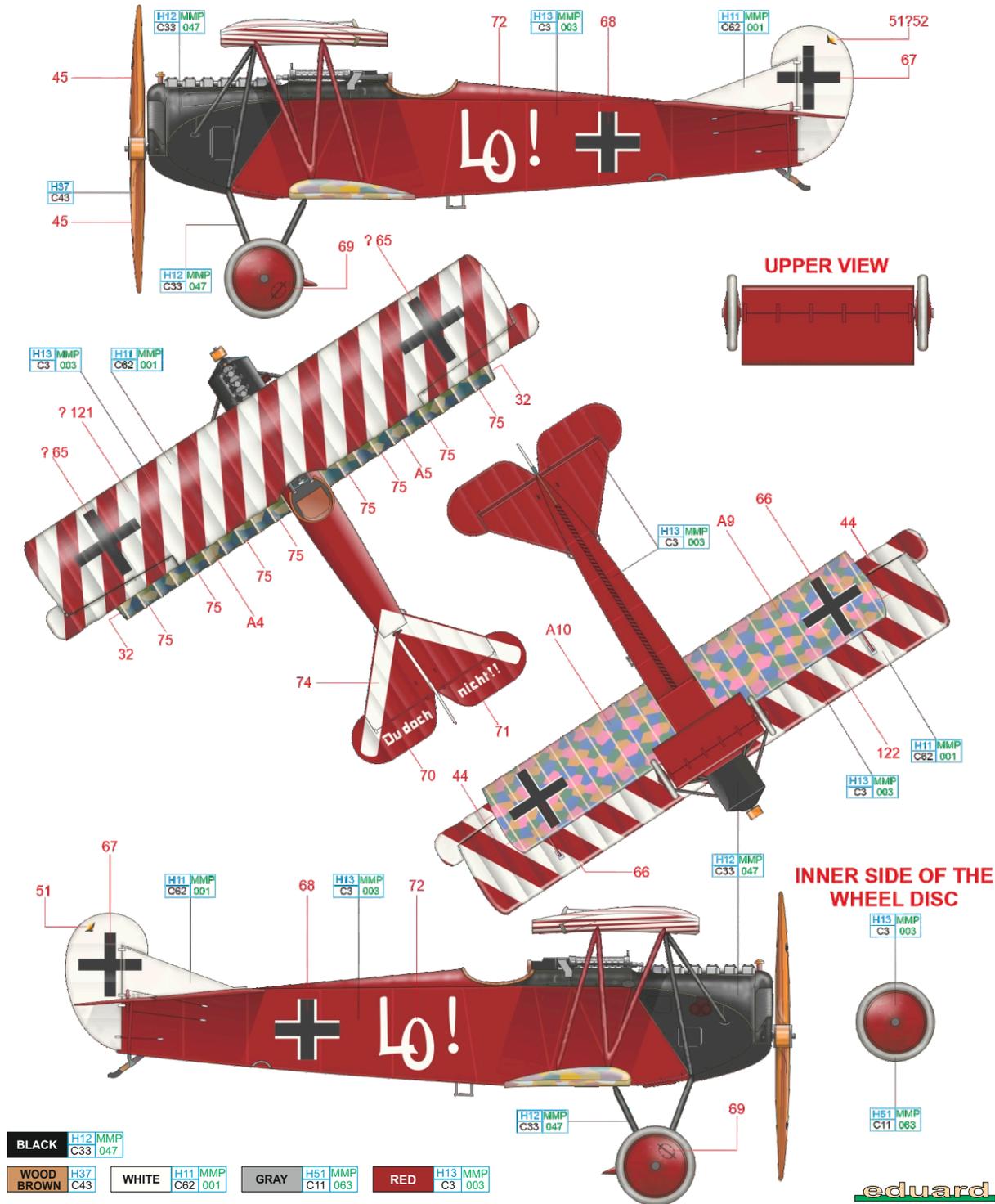


THESE SURFACES WERE PAINTED WITH DARK OLIVE STREAKS OVER LIGHT OLIVE OR PALE BLUE SURFACE  
 TYTO PLOCHY BYLY KAMUFLOVÁNY TMAVÉ OLIVOVÝMI ŠMŮHAMÍ NA SV. OLIVOVÉM NEBO SV. MODRÉM PODKLADĚ

SAIL COLOR	H85 C45	WOOD BROWN	H37 C43
WHITE	H11 MMP C62 001	BLUE	H67 MMP C115 057
GRAY	H51 MMP C11 063	GREEN	H422 MMP C122 053
OLIVE DRAB	H52 C12		

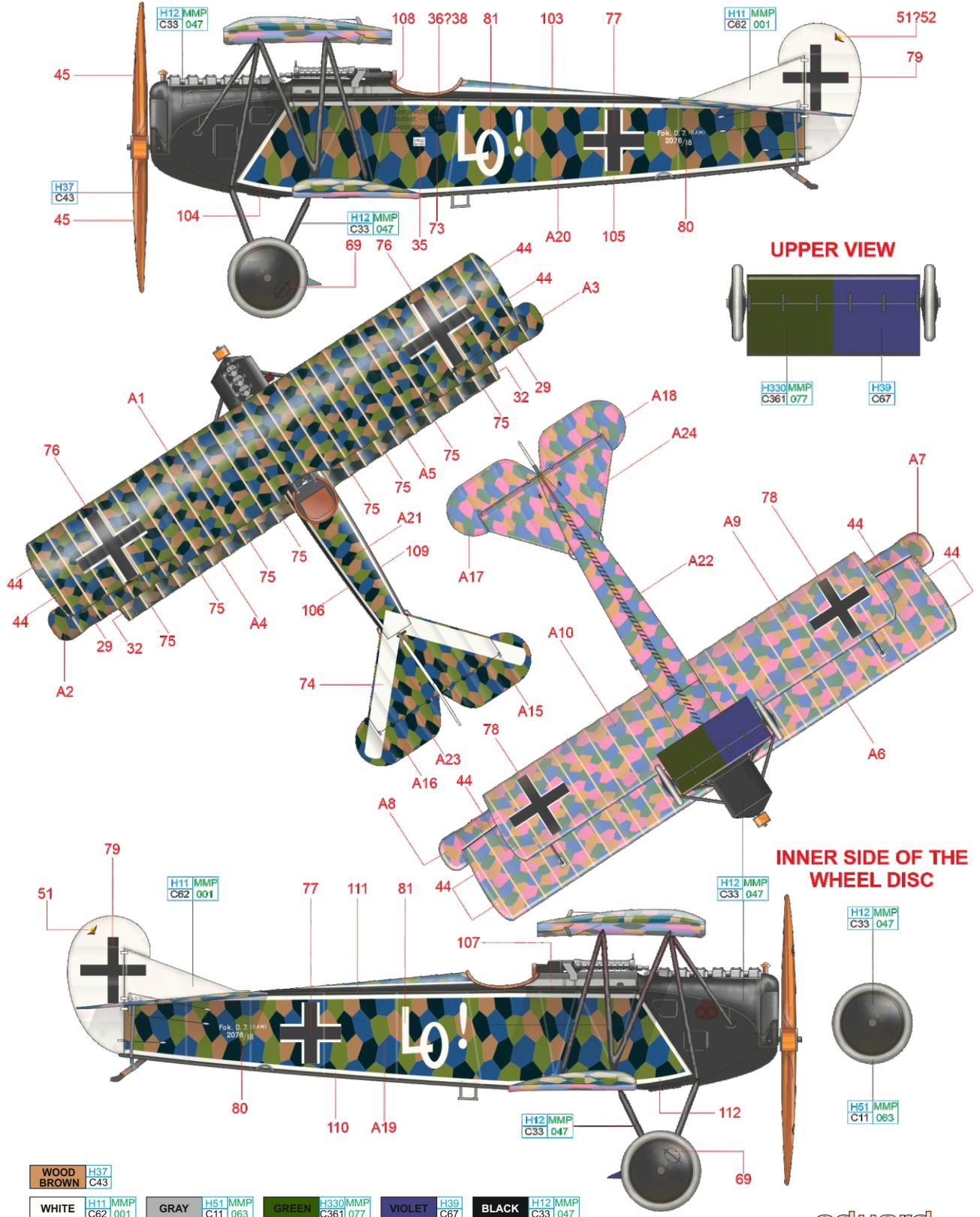
# F Fokker D.VII (OAW), 20xx/18, Jasta 4, letiště Beugneux-Cramoiselles, Francie, červen 1918

Jasta 4 konečně dostala 13. června 1918 netrpělivě očekávané Fokkery D.VII, a to jako poslední jednotka ve svazku Jagdgeschwader 1. Všechny pocházely z licenční výroby firmy Ostdeutsche Albatros Werke (OAW). Na Fokkerech D.VII byl představen nový marking Jasta 4, černě natřená příď, disky kol a vzpěry. Předpokládá se, že to byla Udetova myšlenka, reminiscence na černě zbarvené trupy letounů Jasty 37. Ostatně, tento nejslavnější a také nejzáhadnější Udetův Fokker nese podobných reminiscencí ve svém zbarvení několik. Například červený trup je patrně odkazem na Udetovo krátké velení celé JG 1. To sice trvalo jen jeden den, do příchodu nového velitele Hermanna Göringa, ale symbolika je poměrně jasná. Pruhované horní křídlo odkazuje na optickou iluzi Hanse Kirschsteina. Většina rekonstrukcí tohoto letounu má více pruhů, než kolik jich je na naší rekonstrukci. Proč? Protože známá a slavná fotografie ponuře se tvářícího Udeta u výškovky s nápisem Du doch nicht!! je rozsáhle retušovaná. Ze všech pruhů na fotografii je původní jen jediný, ten, který prochází křížem na pravé polovině horního křídla. Všechny ostatní pruhy domaloval do fotografie neznámý retušér, stejně jako všechny vzpěry. Zajímavé je, že existovala ještě nejméně jedna fotografie Fokkeru D.VII s nápisem Du doch nicht!!. Byla to zvětšenina, visící spolu se dvěma stejně velkými fotografiemi jiných Udetových válečných letadel v obývacím pokoji jeho berlínského bytu ve třicátých letech. Z tohoto pokoje existují filmové záběry, odvysílané před několika lety v jednom dokumentu německé televize. Reprodukce těchto záběrů je mizerná, lze ji ale s jistými výhradami použít jako vodítko pro rekonstrukci počtu pruhů na křídle i emblému LO! na boku trupu. Proto je naše rekonstrukce odlišná od jiných. Co znamenal slogan Du doch nicht!! na výškovce a komu byl určen se můžeme jen dohadovat. Udetův výraz na výše zmíněné fotografii, i jeho další osudy mnohé naznačují. Konec tohoto krásného stroje v souboji s pozorovacím Breguetem 14 je popsán v úvodním článku návodu.



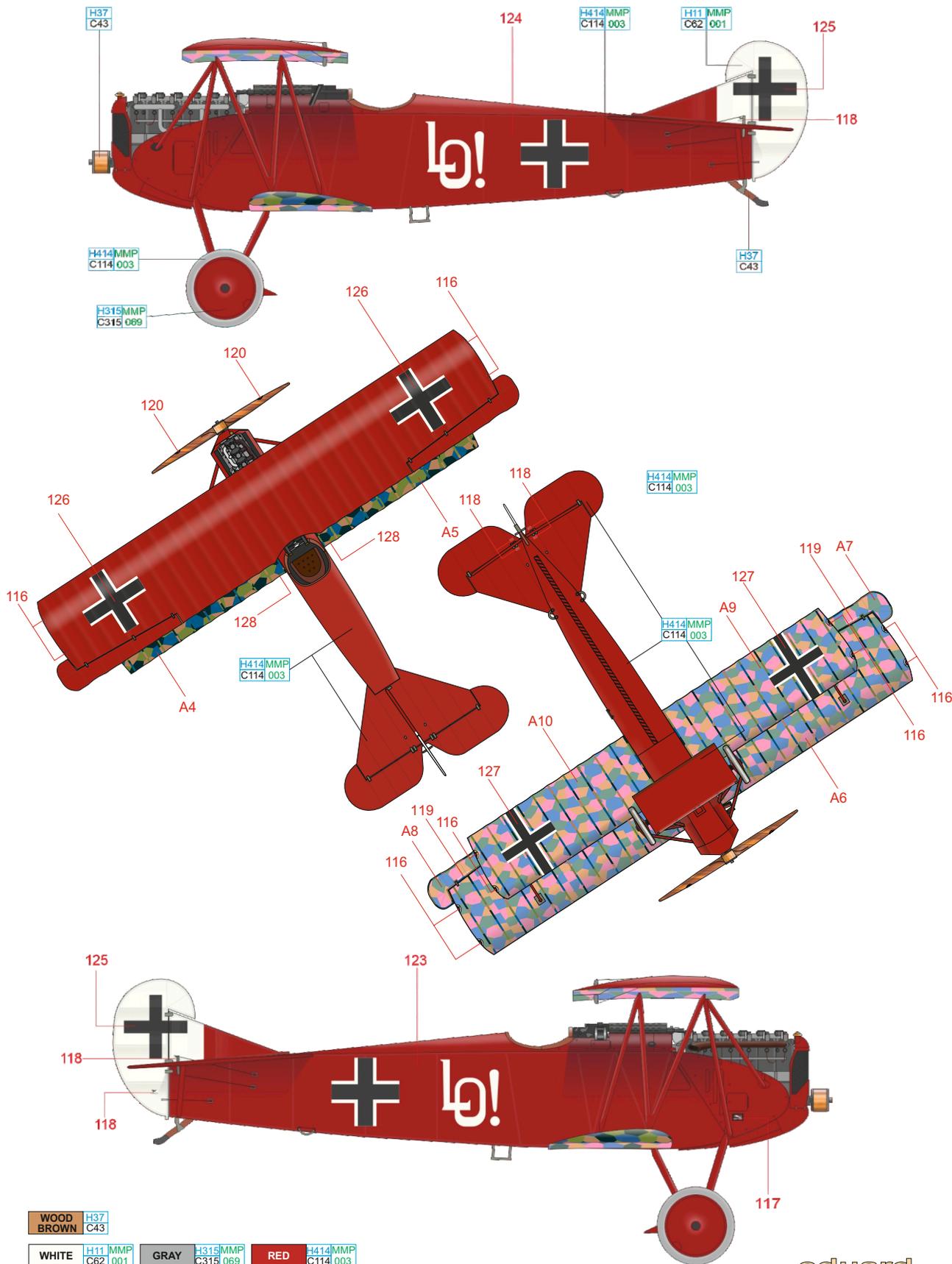
# G Fokker D.VII (OAW), 20xx/18, Jasta 4, letiště „La Ferme Puisieux“ poblíž Laonu, Francie, srpen 1918

Fotografie tohoto letounu byly pořízeny mezi koncem července a polovinou srpna 1918. Stejně jako Du doch nicht!!, i tento stroj pocházel z rané produkce firmy OAW, a stejně tak není známo jeho sériové číslo. Protože všechny nové Fokkery D.VII z firmy OAW byly dodány najednou, lze dovozovat, že tyto stroje mohly mít sériová čísla v posloupnosti jednoho výrobního bloku. Pokud je tato úvaha správná, mohl by tento Fokker nést jedno z možných sériových čísel kolem 20777/18, což je číslo jednoho z Fokkerů, prokazatelně u Jasta 4 sloužícího. Na obtiskovém aršíku najdete několik možností a také volná čísla k vytvoření sériového čísla dle vlastní úvahy. V této době Udet upřednostňoval svůj Fokker D.VIIF, poháněný výkonnějším motorem BMW IIIa, a tento D.VII (OAW) byl pravděpodobně záložním letounem, používaným ve dnech, kdy D.VIIF nebyl schopen bojového nasazení. Je také možné, že v tomto stroji Udet letěl krátce po sestřelu Du doch nicht!!. Stroj byl celý ponechán v barvách čtyřbarevného „lozence“ plátna (Flugzeugstoff), s černou přídí. Porty na žebrech a lemy hran křídla byly v barvě přírodního plátna, což bylo u Fokkerů D.VII (OAW) zvykem.



# H Fokker D.VIIF, 4253/18, Jasta 4, letiště Beugneux, Francie, červenec 1918

Celočervený Fokker D.VIIF poháněný motorem BMW IIIa a vyrobený továrnou Fokker ve Schwerinu se k Jasta 4 dostal na sklonku července 1918. Udet s tímto strojem bojoval velmi úspěšně, dosáhl s ním dvaceti vítězství za pouhých dvacet dní! Z neznámých důvodů byl tento stroj opatřen horním křídlem z jiného stroje, pocházejícího ovšem z produkce firmy DAW, což je zřejmé z popisek na křídle, které jsou dobře patrné ze známých fotografií. Udet s tímto strojem létal bez horního krytu motoru aby se zlepšilo chlazení motoru i zásobníků s municí. Na trupu nemohl chybět bílý nápis Lo!. Heslo Du doch nicht!! se na tomto stroji nenacházelo.



WOOD	H37	GRAY	H315MMP	RED	H414MMP
BROWN	C43		C315 069		C114 003
WHITE	H111 MMP				
	C62 001				