



Přestože není řazen mezi nejlepší stíhací letouny první světové války, zaslouží si Pfalz D.III, respektive D.IIIa jisté uznání coby odolný letoun s větším bojovým významem, než jaký je mu občas přisuzován. Protože se jednalo o výrobek továrny Bavorského království, byly i stíhací jednotky bavorského letectva jeho nejčastějšími provozovateli.

Pfalz D.III byl dílem vývoje šéfkonstruktéra Rudolfa Gehringera, který byl najat v listopadu 1916, aby pomohl společnosti Pfalz Flugzeugwerke GmbH, Speyer am Rhein vedené svým zakladatelem Alfredem Eversbuschem povýšit z role výrobce licenčních letounů na společnost vyrábějící vlastní úspěšné konstrukce.

Filozofie Gehringerovy nové konstrukce byla do značné míry poplatná Rolandům D.I a D.II, tedy strojům, které vyráběla továrna Pfalz Flugzeugwerke GmbH poté, co v ní byla v srpnu 1916 ukončena výroba licenčních Moranů typ L a H (dodávaných jako Pfalz A.1 a několik verzí Pfalz E). Továrna Pfalzu ve Špýru zahájila výrobu Rolandů krátce poté, co 6. září 1916 vyhořela továrna LFG Roland v Adlershofu.

Z nouze čtlost

Pfalz D.III byl poháněn motorem Mercedes-Benz D.III o maximálním výkonu 119 kW (162 k). Pro konstrukci trupu použil Gehringer překližkovou skořepinu vyráběnou jako dvě poloviny z dlouhých pásů překližky kladených na formu ve dvou vrstvách diagonálně. Po vytvrzení byly obě poloviny slepeny s vnitřní konstrukcí trupu a spoj přelepen pásy tkaniny napuštěné lepidlem. Poté byl z důvodu ochrany dřevěného povrchu opatřen takovým látkovým „obalem“ celý trup. Tato technologie, v němčině nazývaná Wickelrumpf (navíjený trup) byla vyvinuta a patentována Reinholdem Richterem, konstruktérem firmy LFG Roland a Gehringer ji použil částečně z toho důvodu, že ji továrna Pfalzu již měla díky výrobě Rolandů zvládnutou, a částečně také z důvodu nedostatku kvalifikovaných pracovníků se zkušenostmi z práce s kovem, neboť Bavorsko (Špýr je dnes ovšem součástí po válce vzniklé země Porýní-Falce) tehdy bylo především zemědělskou zemí. Technologie Wickelrumpf umožnila konstruktérům vytvořit aerodynamický a velmi pevný trup. Nevýhodou byla nutnost přesné, časově náročné a tudíž nákladné výroby.

Další nevýhodou, která ovlivňovala výkony a ovládání letounu, byla schopnost dřeva absorbovat vlhkost, čímž se trupy v polních podmínkách ohýbaly a kroutily. Křídlo bylo naproti tomu klasické, nicméně pevné konstrukce, což zajistilo Pfalzům D.III určité sympatie pilotů.

Dítě kreslicího prkna

Prototyp Pfalz D.III letěl poprvé někdy v květnu 1917 a typové zkoušky (Typenprüfung) proběhly o měsíc později. Zajímavé je, že k nim byl použit sériový stroj č. 1366/17 (sedmý produkční kus). Inspektorát německého letectva Idflieg (zkratka z Inspektion der Fliegertruppen) totiž nečekal ani na první lety prototypu a rovnou

nařídil, aby namísto sedmdesáti kusů Rolanda D.II, které zbývalo vyrobit ze stokusové objednávky, vyrobil Pfalz 70 kusů nového D.III. Poté následovala ještě v červnu další objednávka na 300 kusů. Důvody takového neobvyklého postupu nejsou zcela jasné. Jako první obdržela nové Pfalzy D.III v srpnu 1917 Jasta 10, po ní následovala Jasta 4 a další jednotky. Nový Pfalz byl nepochybně lepším strojem než Roland D.IIIa, který ve výrobě nahradil. Byl poměrně obratný a schopný střemhlavých útoků ve vysokých rychlostech, což byla výhodná taktika útoků na pozorovací balony. Všeobecně však piloti přijímali nový typ s rozpaky.

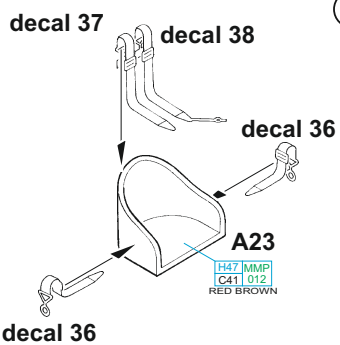
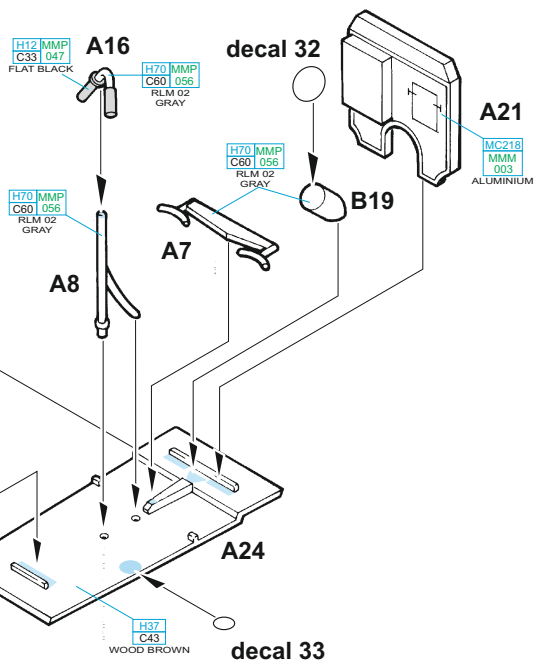
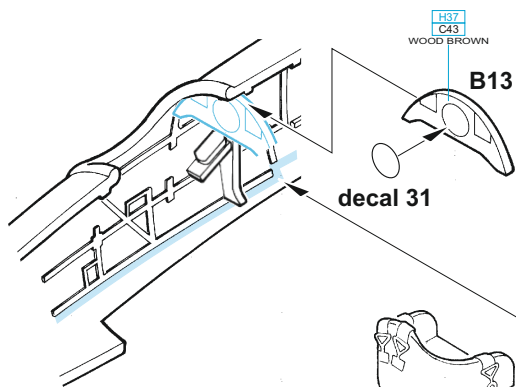
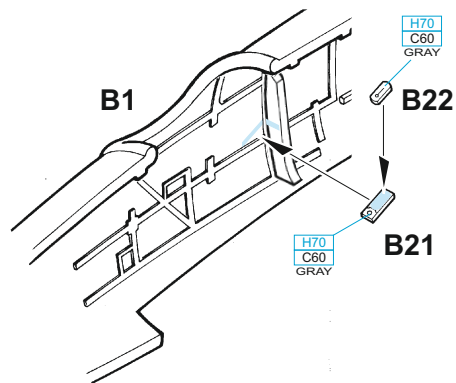
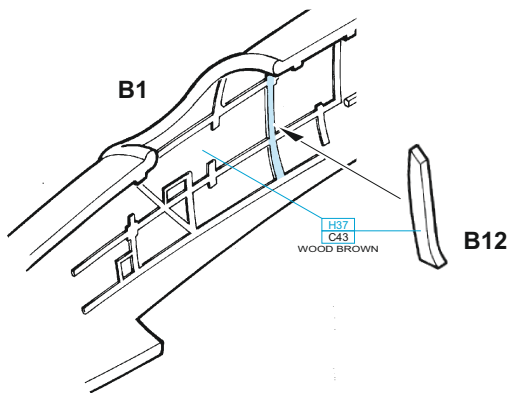
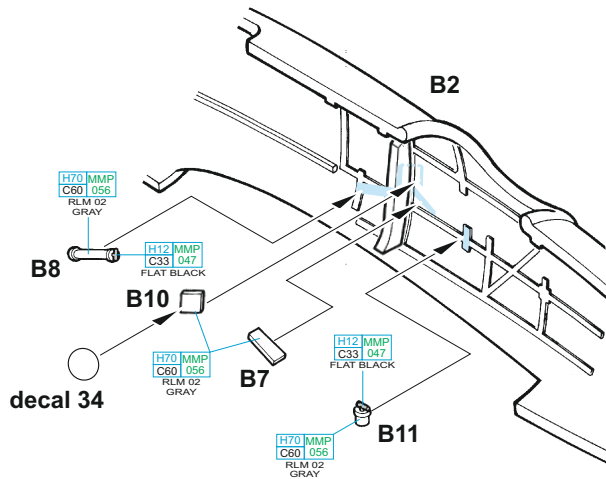
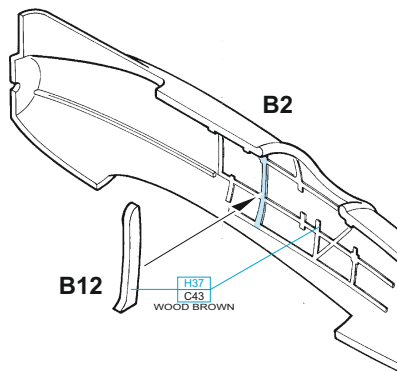
Modifikace na D.IIIa

Hlavní stížnosti pilotů se týkaly velkých sil v řízení a nedostačité horizontální rychlosti Pfalzu D.III. Navíc měl nový letoun horší stoupavost a tendenci padat v zatáčkách do skluzu, což bylo v malých výškách nebezpečné. Letoun také snadno padal po přetažení do ploché vývrtky, která se obtížně vybírala. Zkušení piloti sice této vlastnosti někdy využívali pro únikový manévr, průměrní piloti jí však byli ohroženi. Největší problém však pro piloty představovalo umístění obou kulometů MG 08/15 Spandau v trupu, což znemožňovalo vyřešit za letu tehdy běžné zaseknutí kulometů. Pfalz na tuto stížnost odpověděl relokací kulometů nad kapotáž přídě a počínaje strojem sériového čísla 4165/17 byly tyto stroje dodávány s označením D.IIIa, přičemž dostaly i další úpravy, jako zvětšenou výškovku a zkrácené konce spodního křídla. Stroje také dostaly výkonnější motor Mercedes-Benz D.IIIa s výkonem 134 kW (182,5 k). Ovšem i některé D.III měly zkrácené spodní křídlo a motor D.IIIa.

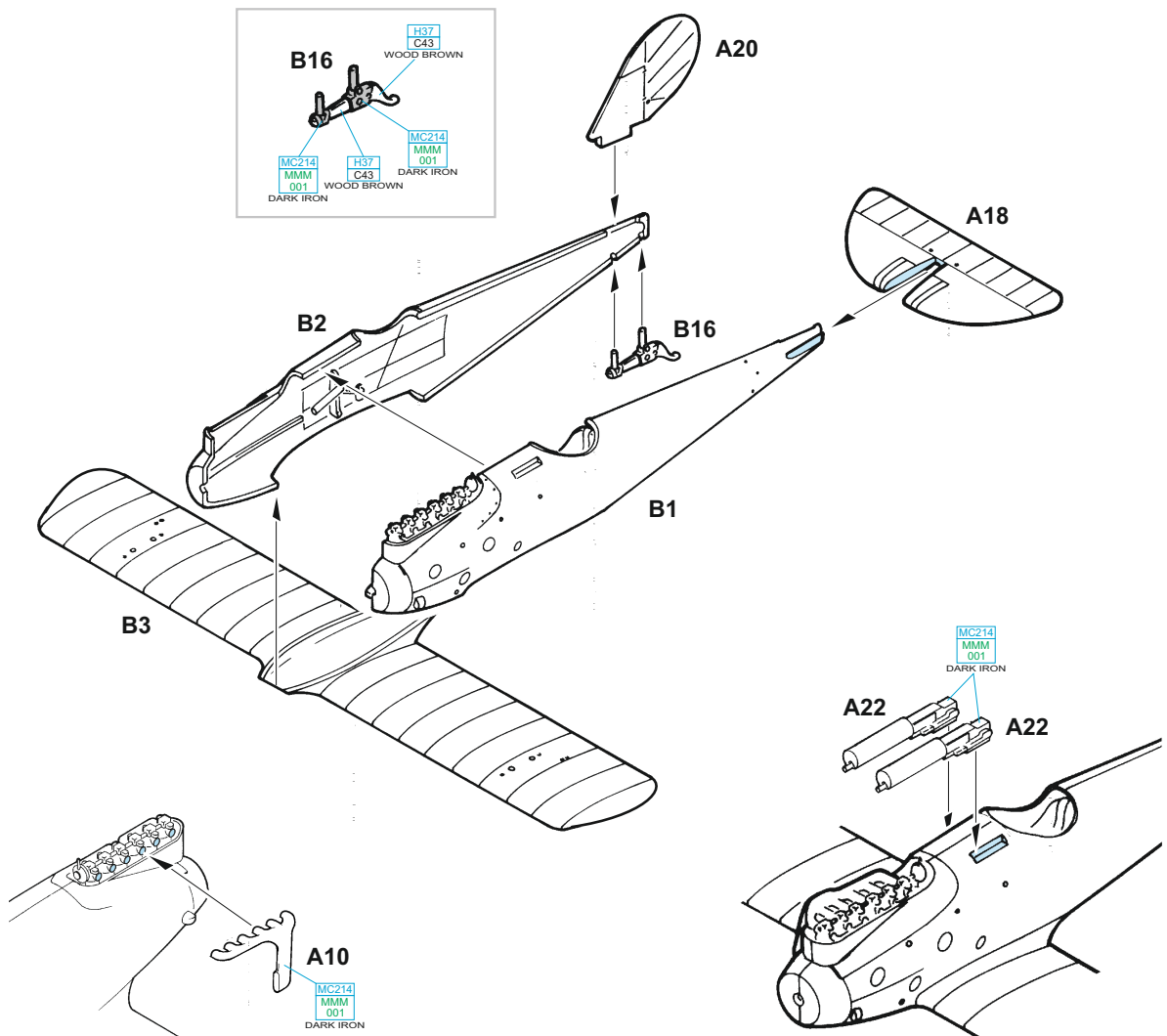
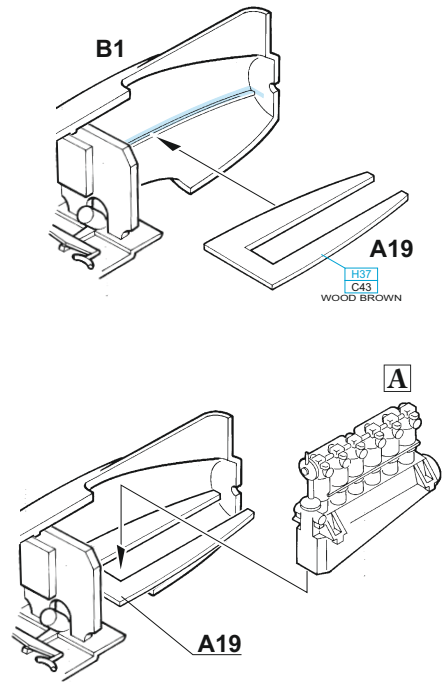
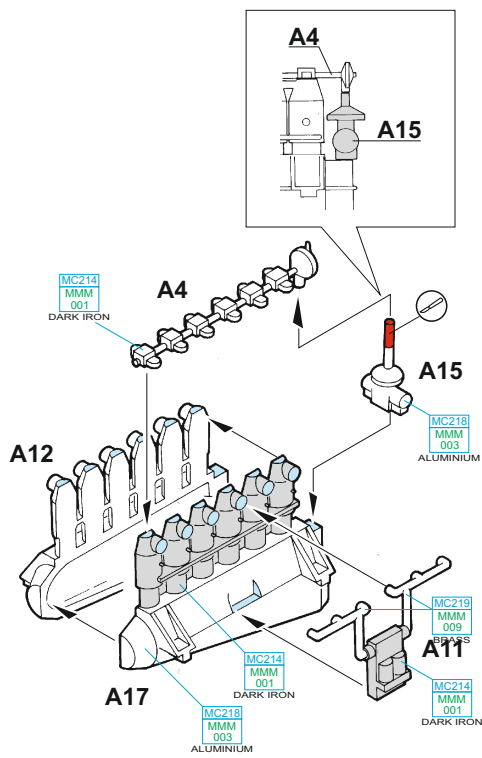
Letoun es, nikoli tvůrce es

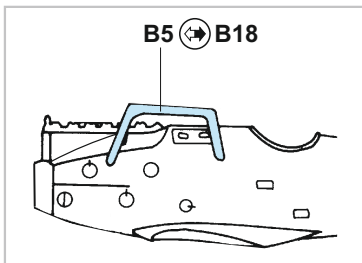
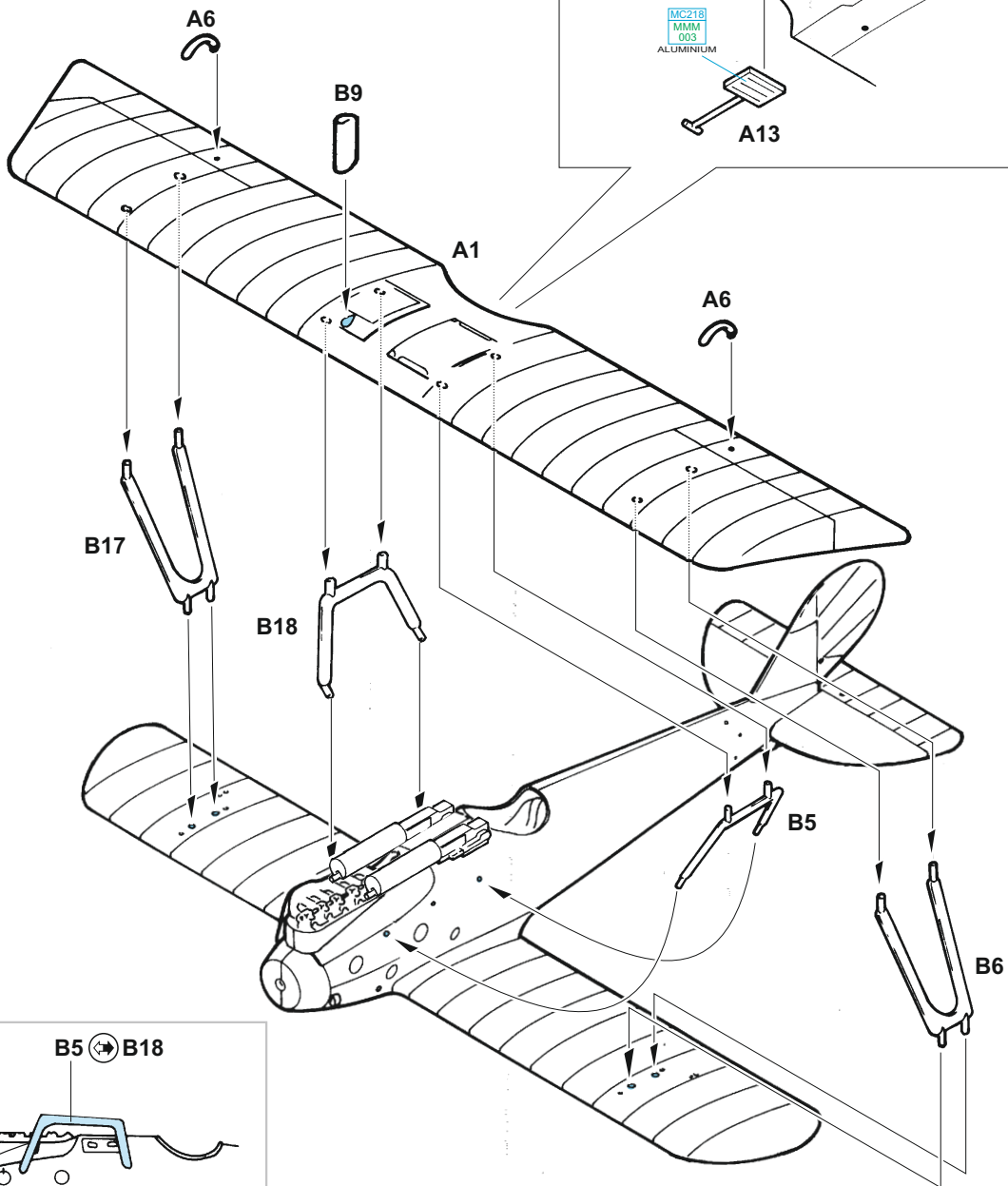
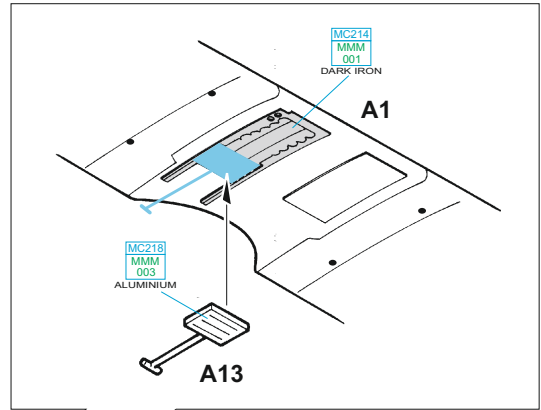
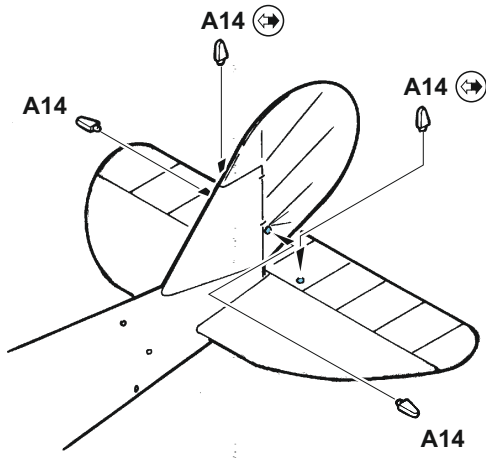
Společně s Albatrosy D.III/D.V a Fokkerem D.I patřil Pfalz D.IIIa k nejdůležitějším a nejpocetnějším německým stíhacím typům, a to až do příchodu skvělých Fokkerů D.VII v květnu 1918. Mnoho německých stíhacích es přišlo s Pfalzem D.III/D.IIIa alespoň krátce do styku, i když si nakonec slávu vydobyli na jiných strojích. Nejúspěšnějším pilotem Pfalzů D.III/D.IIIa se stal Erich Löwenhardt z Jasta 10, který na tomto stroji dosáhl 14 ze svých celkových 54 vítězství. Druhý byl Karl Pech, který před svou smrtí dosáhl všech devíti vítězství na Pfalzu.

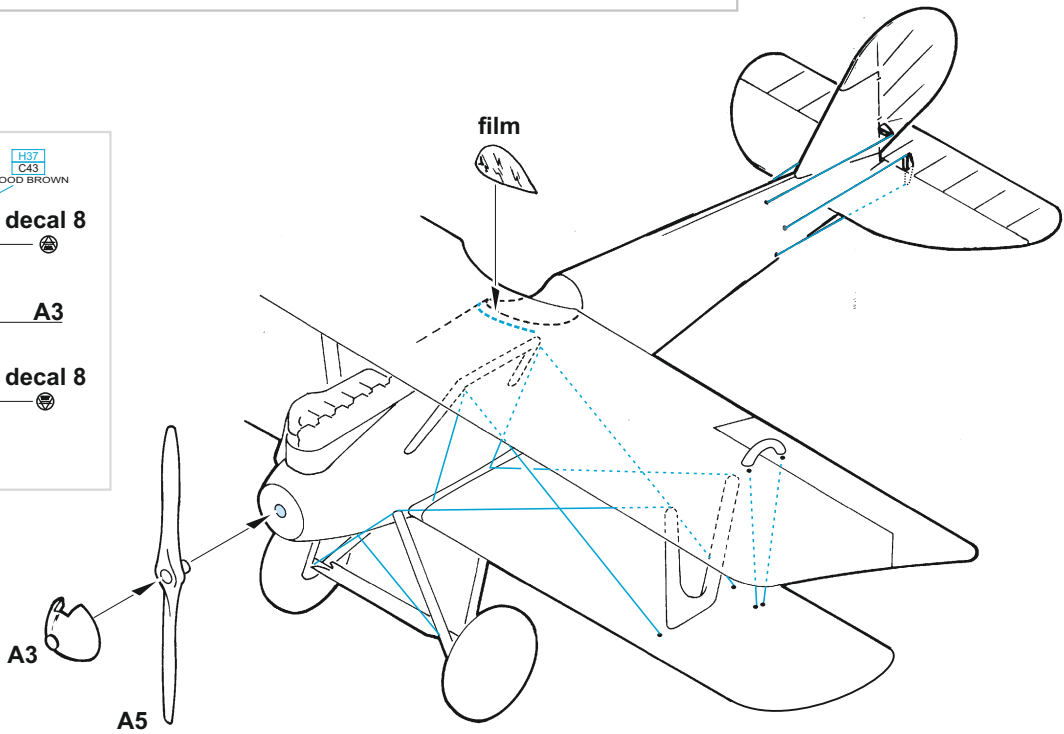
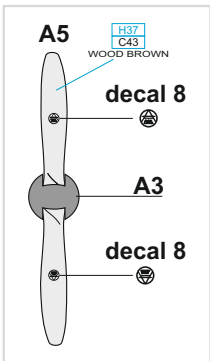
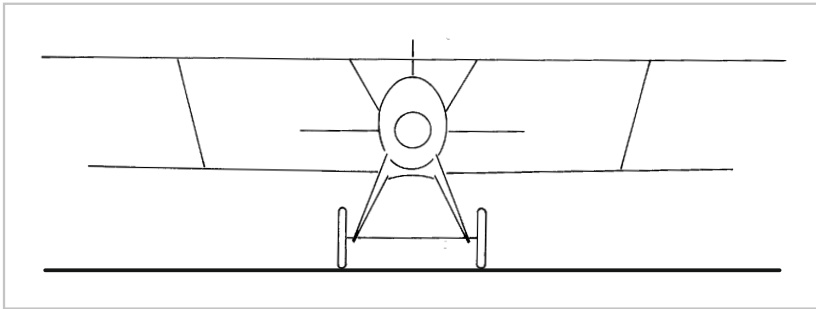
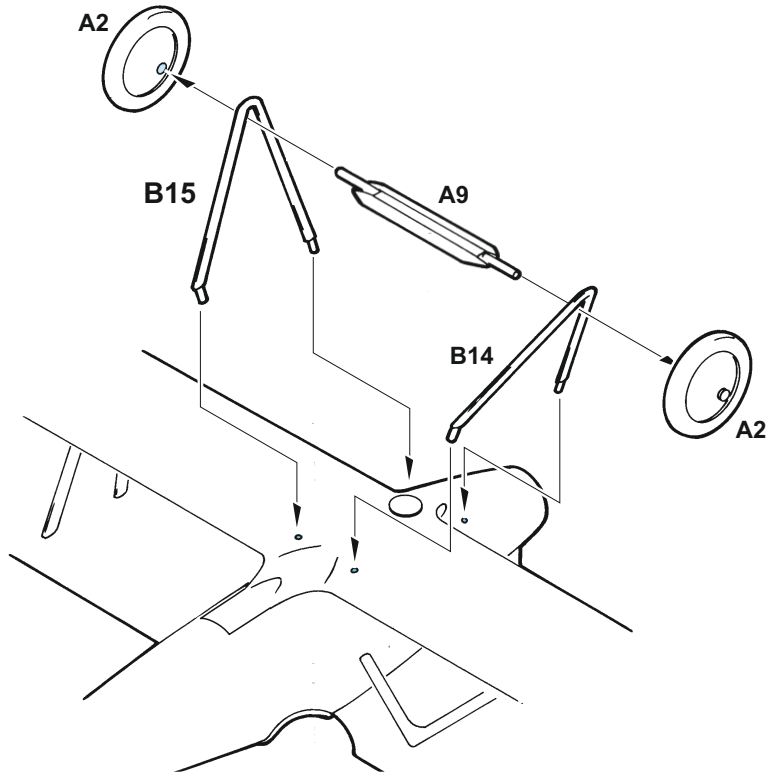
Výroba Pfalzu D.III byla ukončena v květnu 1918 po zhruba 260 vyrobených D.III a 750 D.IIIa. Mnoho letuschopných strojů bylo postupně odesláno do škol pokračovacího leteckého výcviku, nicméně v době uzavření příměří operovalo na frontě stále ještě asi sto Pfalzů D.IIIa.



decal 36

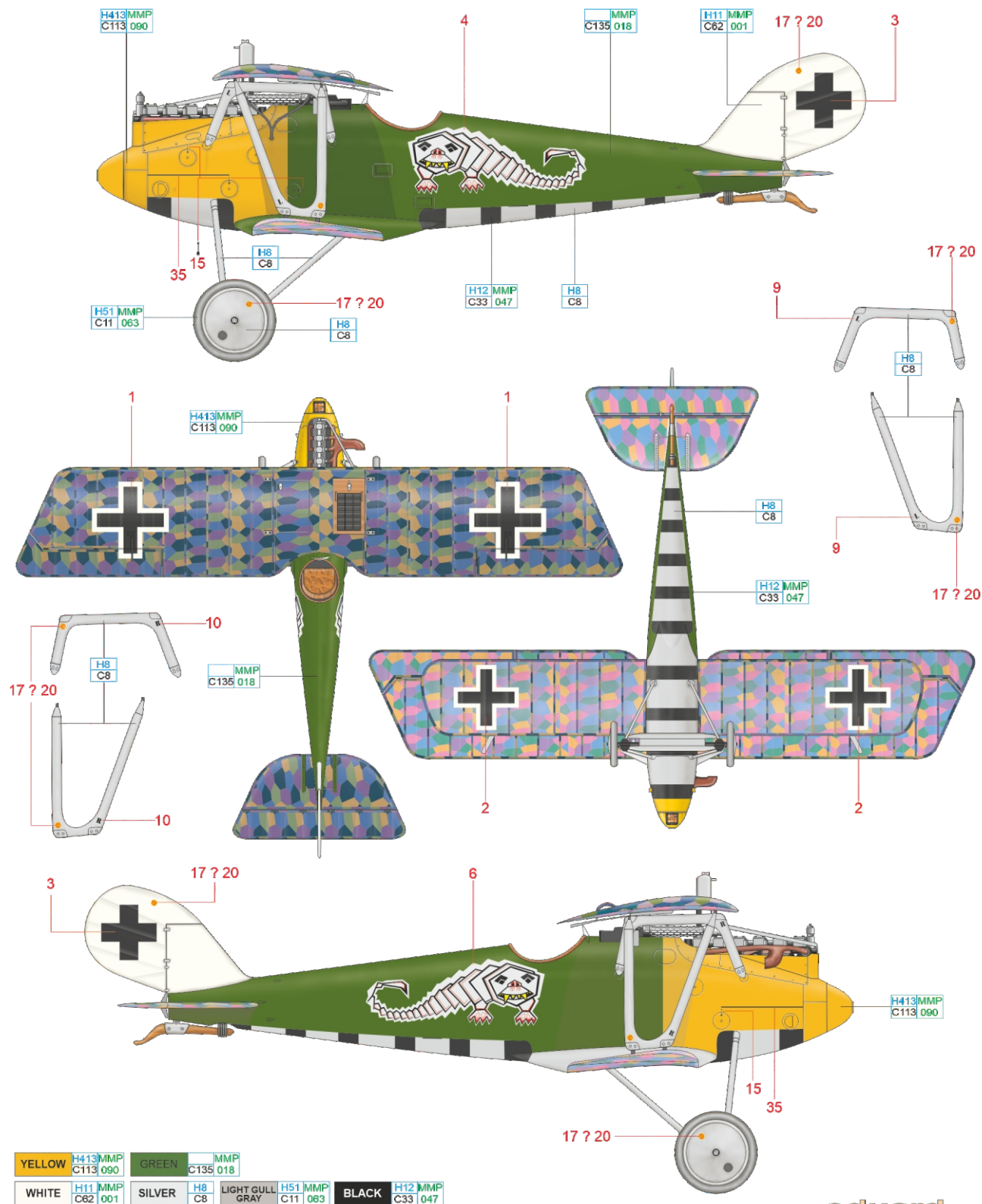
A





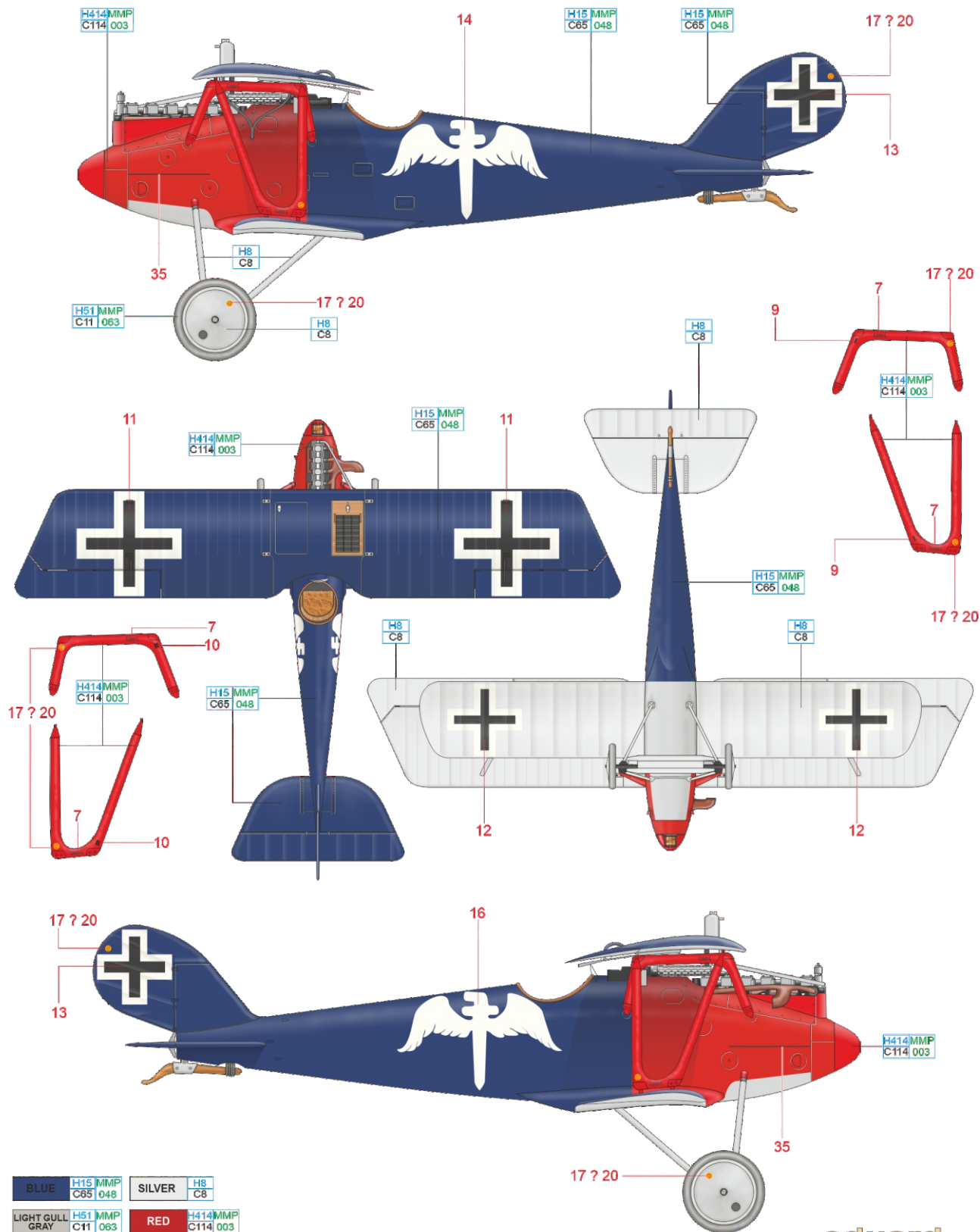
A Lt. Eugen Siempelkamp, Jasta 29, Gondcourt, Francie, červenec 1918

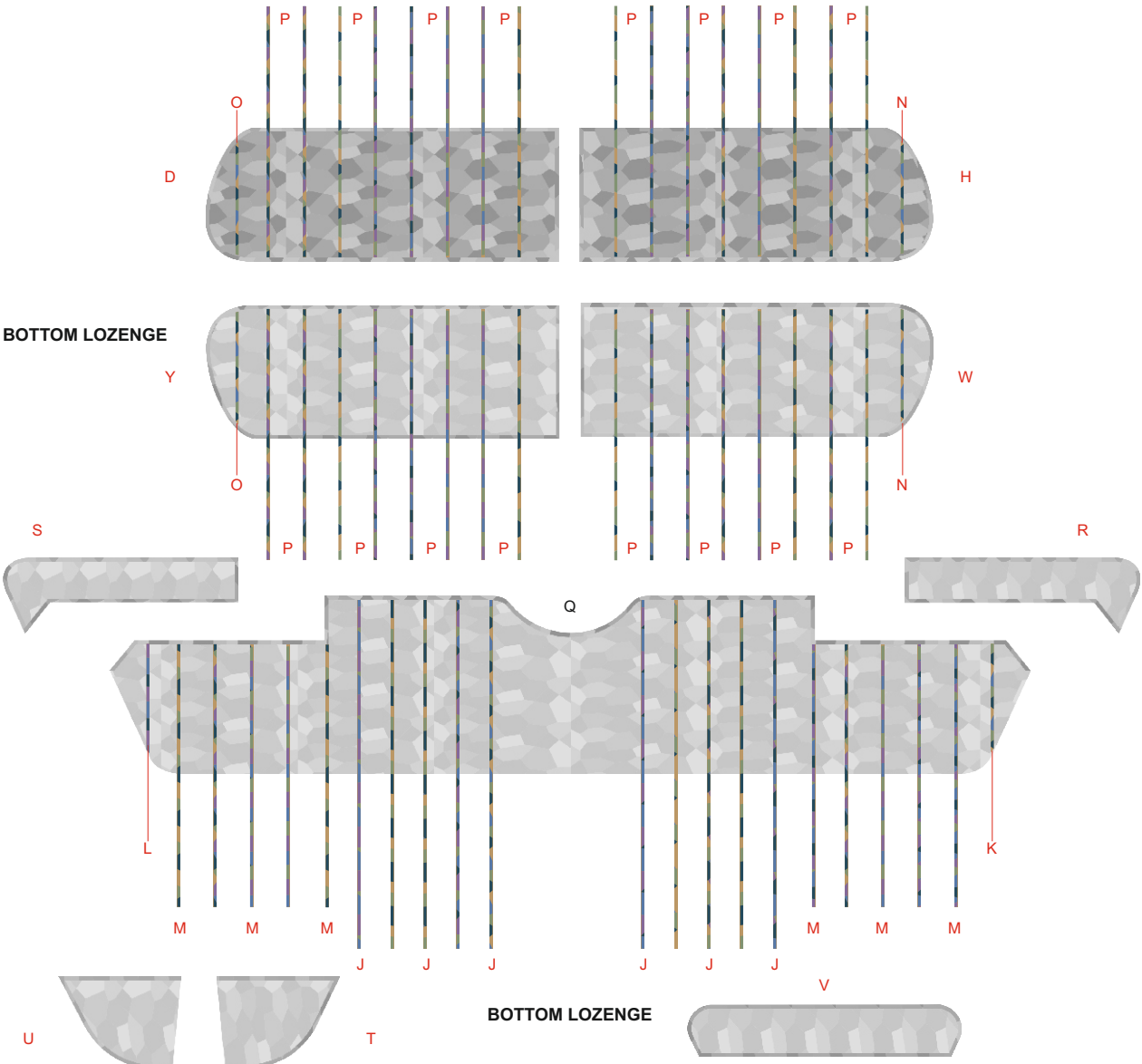
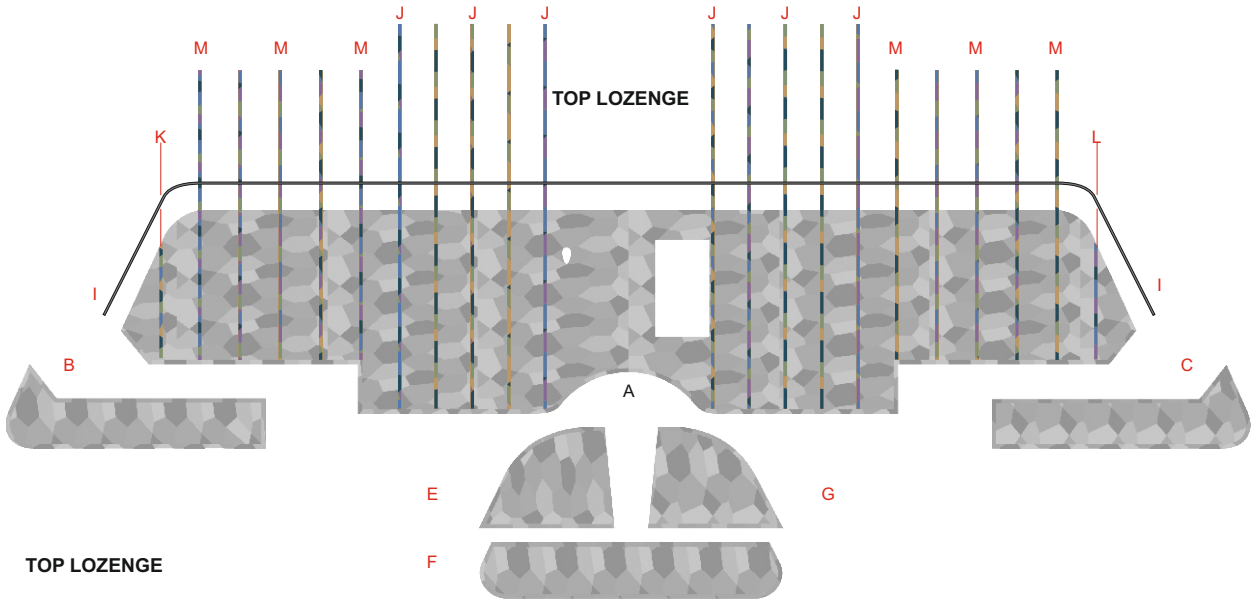
Eugen Siempelkamp zahájil svou kariéru stíhacího pilota 22. března 1918, kdy se přesunul od Jagdstaffelschule II k Jasta 4. Tam létal s Fokkerem Dr.I a dosáhl s ním devět dní po svém nástupu prvního vítězství, když sestřelil Sopwith Camel z No. 65 Sqn. Bylo to jeho jediné vítězství u Jasta 4, protože byl 10. dubna převelen k Jasta 29. Tam si připsal další dva sestřely, první na tomto Pfalzu D.IIIa, druhý pravděpodobně na Fokkeru D.VII. Krátce nato se opět přesunul, tentokrát k Jasta 64, neboť byl jmenován jejím velitelem (Staffelführer). I tady se dočkal dvou vítězství, ale 14. září byl vážně zraněn a do konce války se už k létání nevrátil. Jeho Pfalz D.IIIa měl trup natřen v obvyklých barvách Jasta 29, tedy žluté na přídi a zelené s černými pruhy natřenými přes původní stříbrný tovární ochranný nátěr (tzv. Schutzfarbe) na spodku trupu. Křídla byla potažena leteckým plátnem s pětibarevným vzorem, tzv. „Lozence“. Siempelkampovým osobním znakem byl stylizovaný papírový drak. Důvod byl prostý: V dětství dostával papírové draky jako dárek od čínských obchodních partnerů svého otce.



B Hptm. Rudolf Berthold, JG II, Guise, Francie, březen 1918

Rudolf Berthold byl v době, kdy utrpěl vážné zranění (10. října 1917), jedním z neúspěšnějších německých stíhacích es a také velitelem Jasta 18. Zásah kulky ho málem připravil o pravou ruku a strávil více než šest měsíců léčbou a rekonvalescencí. Krátce po svém návratu do služby byl jmenován velitelem JG II, jednotce ale velel pouze na zemi, protože kvůli stále téměř nehybné ruce nemohl bojově létat. Pozemní personál však pro impulzivního a mimořádně bojovného velitele udržoval neustále připravený tento Pfalz D.IIIa. Čistě pro případ, že by se chtěl přece jen zapojit do akce. Je možné, že s ním Berthold vykonal několik zkušebních letů, ale těžké řízení Pfalzu nebylo pro ovládání jen jednou rukou vhodné. Berthold se k bojovému létání vrátil až díky Fokkeru D.VII, jehož lehké a přesné řízení ovládání letounu usnadnilo. Tento Pfalz D.IIIa byl vyveden v typických barvách někdejší Jasta 18 (poté Jasta 15) a nesl Bertholdův osobní znak, bílý „okřídlený meč pomsty“. Horní strana spodních křídel byla stejně jako u horního křídla modrá.





The first volume in a landmark series of the Great War aviation books with detailed markings of German fighter planes is out!

The first volume of a series of books dealing with the colours of German WW I fighter aeroplanes offers an insight into the research process of looking for the true colours of the Fliegertruppe fighter aircraft.

A detailed presentation covering the author's long term research, conducted mainly in the 1970s and 80s, sheds light on the process of uncovering long lost documentation revealing the true colours of the aircraft and recounting the adventures of their pilots. The book contains 58 colour profiles, many of these not seen before, while others correct previous misinterpretations of markings. Moreover, some 223 photographs and 61 reproductions of documents are published here.

Renowned historian and author Bruno Schmälting completed this book with the cooperation of fellow researcher Jörn Leckscheid, a long-time friend of Eduard.

JASTA COLORS



Volume 1

By BRUNO SCHMÄLTING
WITH THE COOPERATION OF
JÖRN LECKSCHEID

Jasta Colors Volume 1
subject by the world
and sources on this
color profiles, many n

Platz D.IIIa down by Lt. Carl Barr,
Jasta 81, mid-1918 >>

<< Albatros D.Va down by Lt.
Carl Hausstein, Jasta 37 during
February-March 1918.

<< Fokker D.VII down by Oblt.
Robert Blumenbach, Jasta 31,
August/September 1918.

Aeronaut Books
www.aeronautbooks.com

The book has been published by Aeronaut Books (USA) and is available worldwide from the Amazon.com and its local representations.

More about publisher at:
www.aeronautbooks.com