

intro

Přestože není řazen mezi nejlepší stíhací letouny první světové války, zaslouží si Pfalz D.III jisté uznání jako odolný letoun s mnohem větším bojovým významem, než jaký je mu občas přisuzován. 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 Gehringery 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 ctnost

Nový Pfalz D.III byl poháněn motorem Mercedes-Benz D.III o 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 napaštěné 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-Falc) 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 Pfalzu D.III letěl poprvé 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 Ildflieg (Inspektion der Fliegertruppen) totiž nečekal ani na první lety prototypu a rovnou nařídil, aby namísto sedmdesáti kusů Rolandu 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.IIa, 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

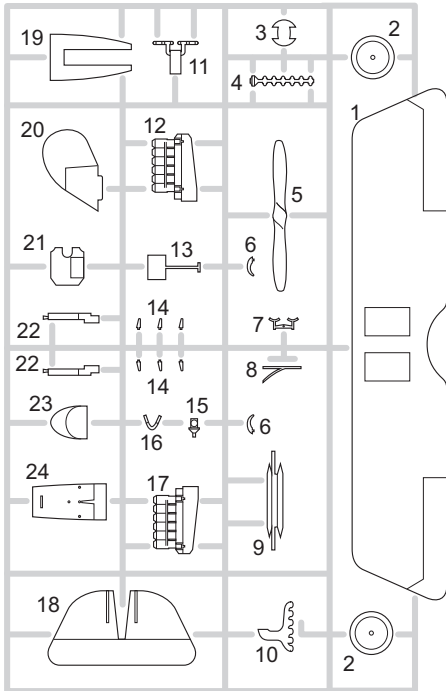
Hlavní stížnosti pilotů se týkaly velkých sil v řízení a nedostatečné horizontální rychlosti Pfalzu D.III. Navíc měl nový letoun horší stoupavost a tendenci padat v zatáčkách do skluzu, což bylo v malých výškách nebezpečné. Letoun také snadno padal po přetažení do ploché vývrtky, která se obtížně vybírala. Zkušenosti 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, ale ne výrobce es

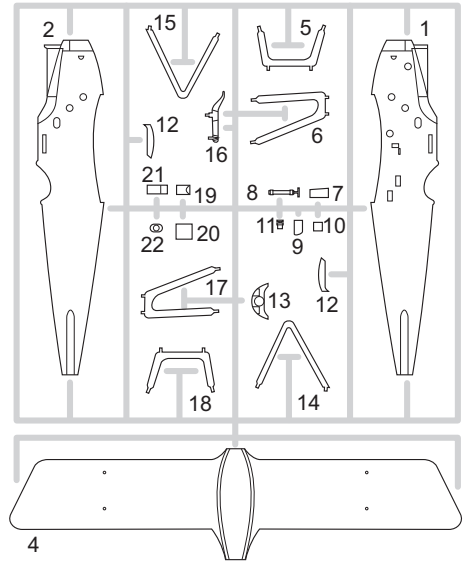
Společně s Albatrosy D.III/D.V a Fokkerem Dr.I patřil Pfalz D.IIIa k nejdůležitějším a nejpočetnějším německým stíhacím typům, a to až do příchodu skvělých Fokkerů D.VII v květnu 1918. Mnoho německých stíhacích es přišlo s Pfalzem D.III/D.IIIa alespoň krátce do styku, i když si nakonec slávu vydobyli 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.

PLASTIC PARTS

A>



B>



GUNZE	
H3	C3 RED
H8	C8 SILVER
H11	C62 WHITE
H12	C33 FLAT BLACK
H25	C34 BLUE
H33	C81 RUSSET
H37	C43 WOOD BROWN
H47	C41 RED BROWN
H51	C11 GRAY
H53	C13 GRAY
H70	C60 GRAY
H311	C311 GRAY
Mr. METAL COLOR	
MC214	DARK IRON
MC218	ALUMINIUM
MC219	BRASS

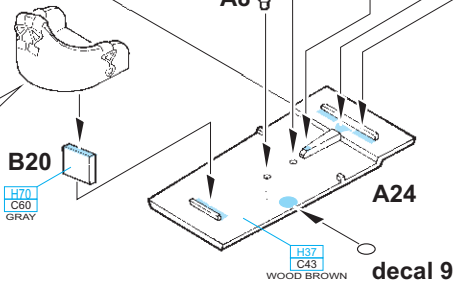
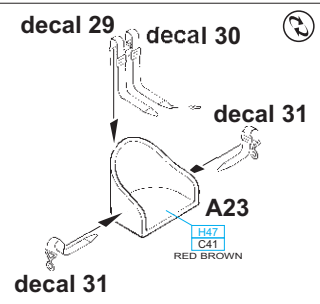
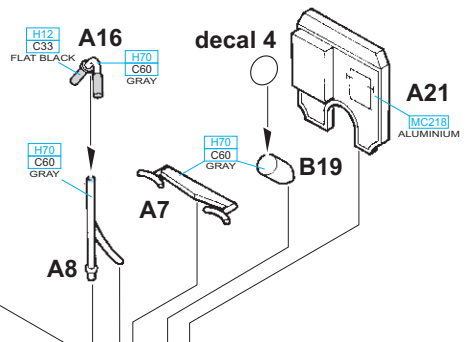
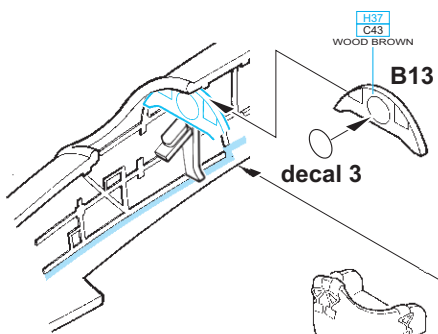
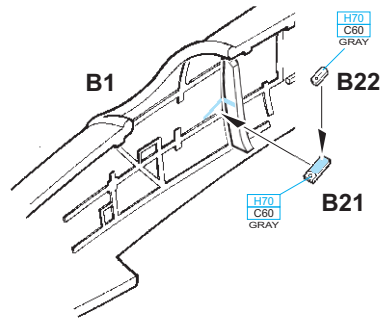
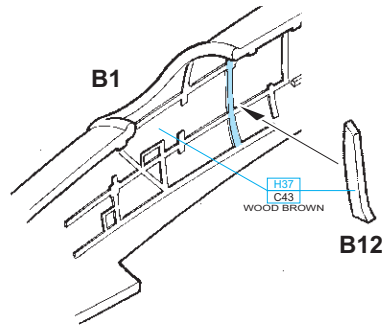
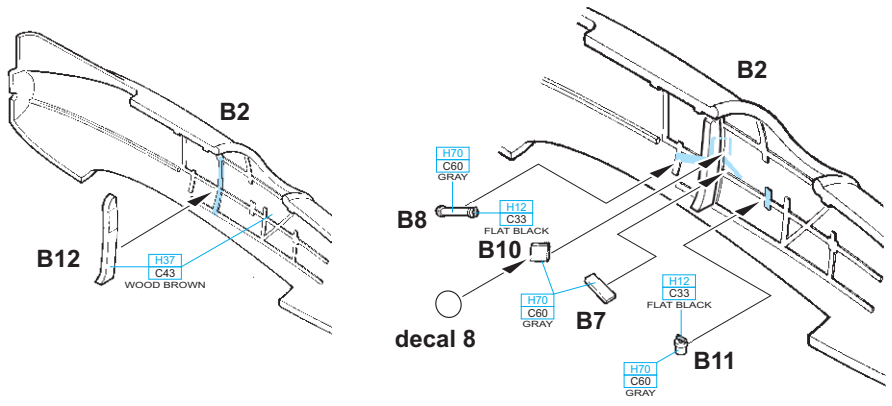
-Parts not for use. -Teile werden nicht verwendet. -Pièces à ne pas utiliser. -Tyto díly nepoužívejte při stavbě. - 使用しない部品

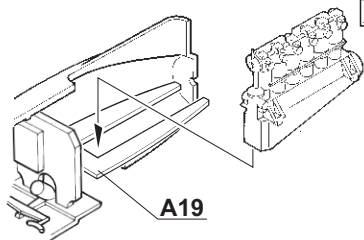
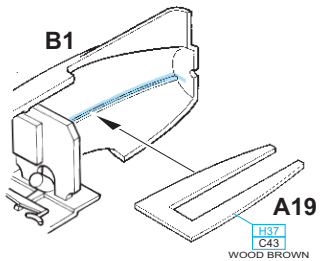
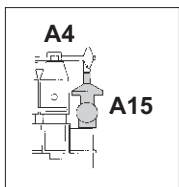
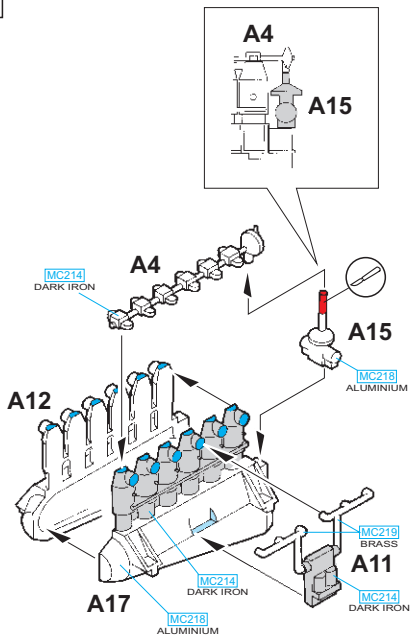
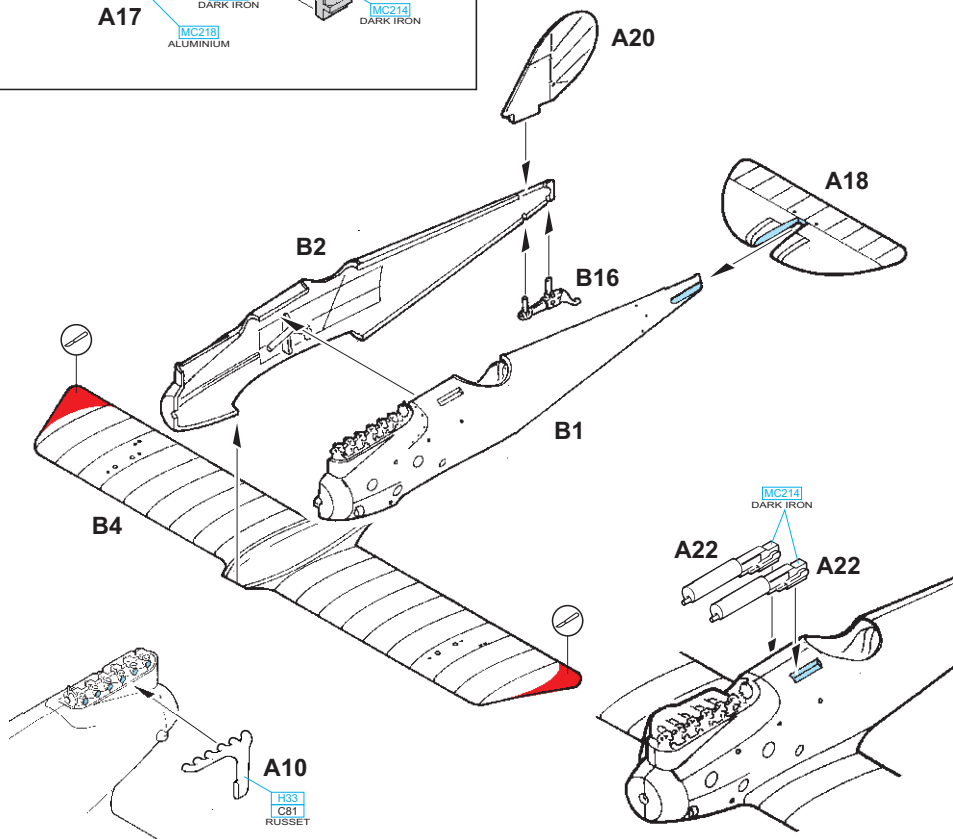
ATTENTION * UPOZORNĚNÍ * ACHTUNG * ATTENTION

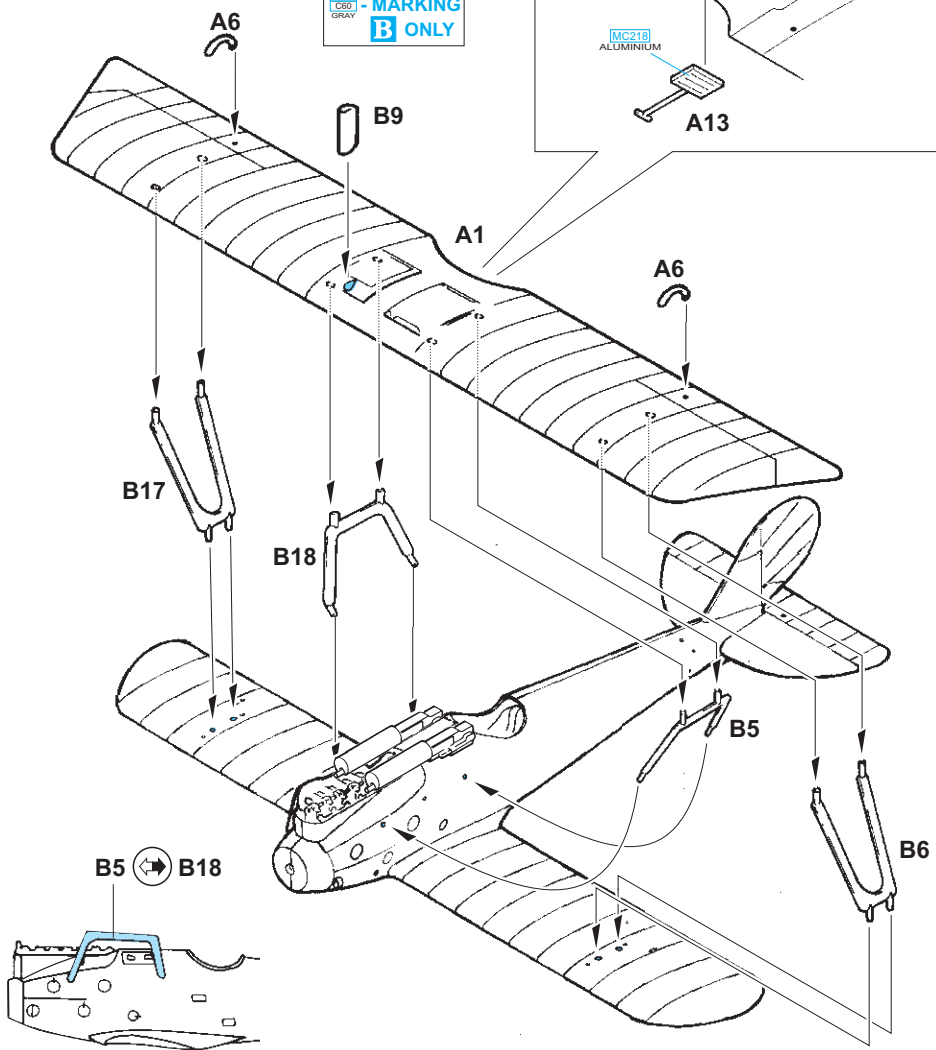
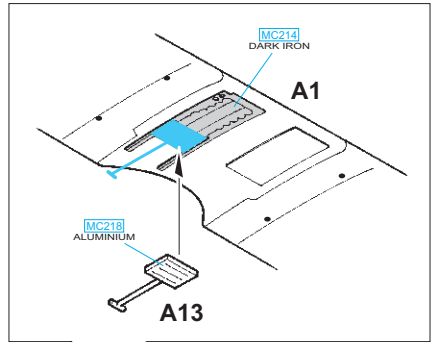
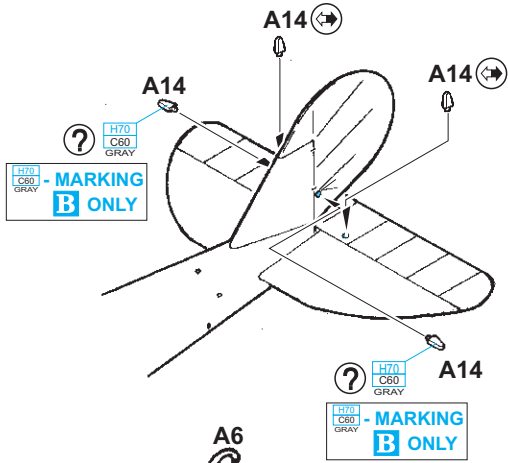
- (GB)** Carefully read instruction sheet before assembling. When you use glue or paint, do not use near open flame and use in well ventilated room. Keep out of reach of small children. Children must not be allowed to suck any part, or pull vinyl bag over the head.
- (CZ)** Před započatím stavby si pečlivě 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.
- (D)** Vor dem Zusammenbau die Bauanleitung gut durchlesen. Kleber und Farben nicht in der Nähe von offenem Feuer verwenden und für eine ausreichende Belüftung sorgen. Den Bausatz von kleinen Kindern fernhalten. Vermeiden Sie, dass Kinder Bauteile in den Mund nehmen oder sich Plastiktüten über den Kopf ziehen.
- (F)** lire soigneusement la fiche d'instructions avant d'assembler. Ne pas utiliser de colle ou de peinture à proximité d'une flamme nue, et aérer la pièce de temps en temps. Garder hors de portée des enfants en bas âge. Ne pas laisser les enfants mettre en bouche ou sucer les pièces, ou passer un sachet vinyl sur la tête.

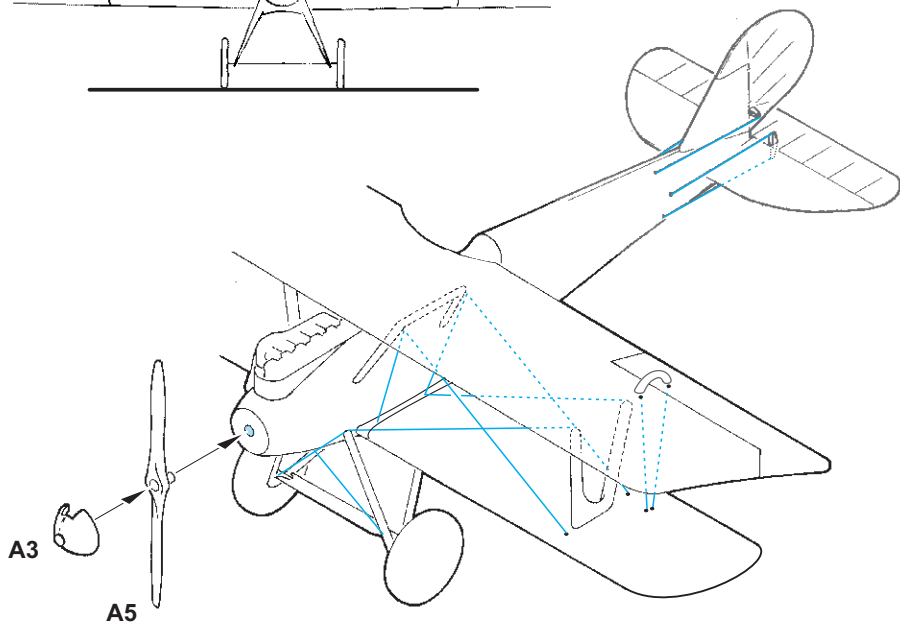
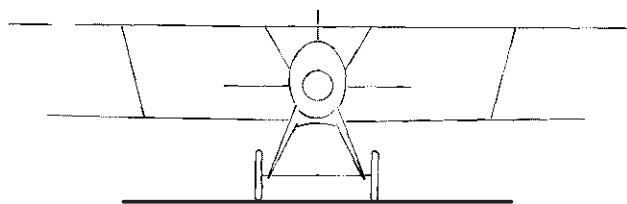
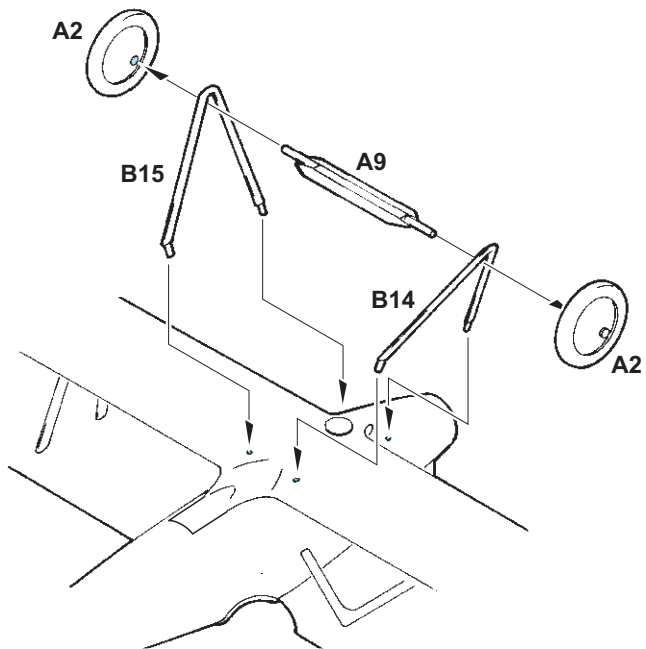
INSTRUCTION SIGNS * INSTR. SYMBOLY * INSTRUKTION SINNBILDEN * SYMBOLES

- OPTIONAL VOLBA
- BEND OHNOUT
- OPEN HOLE VYVRTAT OTVOR
- SYMETRICAL ASSEMBLY SYMETRICKÁ MONTÁŽ
- REMOVE ODŘÍZNOUT
- REVERSE SIDE OTOČIT



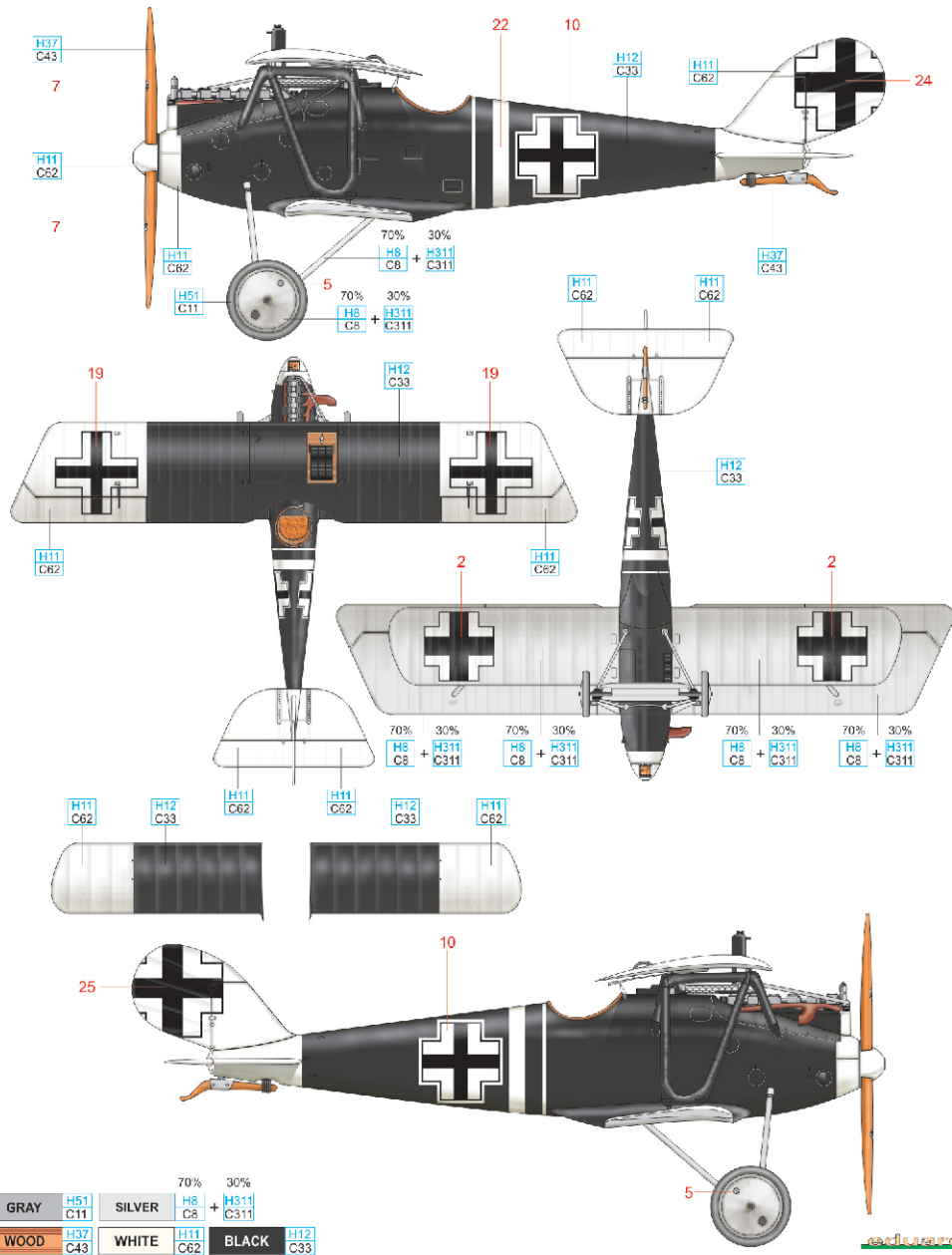
A**A**





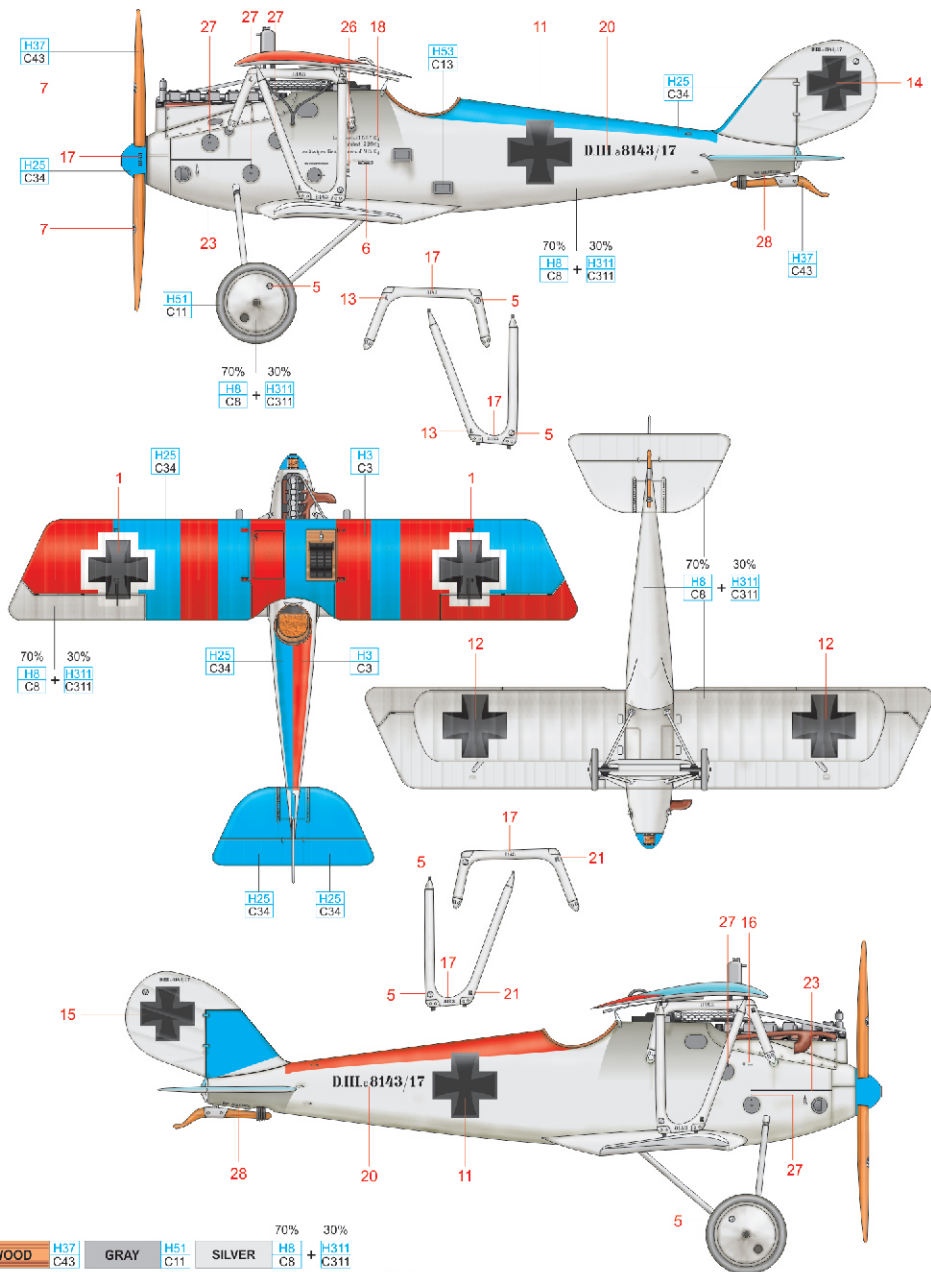
A Oblt. B. von Alvensleben, Jasta 21, Boncourt, Francie, červen 1918

Busso Joachim von Alvensleben se narodil 21. dubna 1898 ve Wittenmooru v regionu Altmark (v současnosti součást Saska-Anhaltska). Vypuknutí Velké války jej zastihlo u Magdeburgischen Husarenregimentu Nr. 10, v jehož řadách se spolu se svým bratrem na konci října 1914 vydal na francouzskou frontu. V roce 1916 se zapojil jako příslušník Feldfliegerregimentu 2 leteckých bojů nad Sommou. Teprve poté prošel řádným výcvikem a v zimě 1916/17 již bojoval v řadách Kasta 19, od níž v létě 1917 odešel k Jasta 4. V listopadu 1917 byl převelen k Jasta 21. Dne 14. června 1918 zničil francouzský balón a v následném souboji s francouzskými piloty byl u Crepy-en-Valois sestřelen. Zraněním podlehl následujícího dne. Pfalzy D.IIIa opouštěly brány továrny natřené na všech plochách šedostříbrnou barvou. Po přidělení k Jasta 21 byl stroj doplněn o černobílé pruhy na trupu za kokpitem. Zbytek letounu byl poté natřen dle von Alvenslebenova přání. Po změně německého výsostného označení v dubnu 1918 byl stroj označen trávovými kříži, nápadně připomínající kříže, jež nosila letadla Luftwaffe za 2. světové války.



B W. Nr. 8143/17, Oblt. W. Ewers, Jasta 77, Vraignes, Francie, duben 1918

Budoucí stíhací eso Walter Ewers se narodil 11. května 1892 v Lübecku a vojenskou službu započal v řadách 7. Feldartillerie-Regimentu „Prinzregent Luitpold“. Zažádal si o převlečení k letectvu a po ukončení výcviku sloužil u FA 26, Jasta 8 a Jasta 12. Dne 21. ledna 1918 byl jmenován velitelem Jasta 77. Jeho osud se naplnil 15. května 1918, kdy byl zabit za kniplem Albatrosu D.V v souboji se Sopwithy Camel 65. squadrony RAF nad Villers-Bretonneux. V té době měl na kontě osm sestřelených nepřátelských letadel. Původně stříbrnošedý Pfalz D.IIIa Oblt. Ewerse dostal pestré modro-červené doplňky, jež měly připomínat vlajku Šlesvicka-Holštýncka, Ewersova rodiště. Standardní identifikační znaky Jasta 77 byly vrtulový kužel a zád trupu modré barvy.



WOOD	H37 C43	GRAY	H51 C11	SILVER	H8 C8	+	H311 C311	GRAY	H53 C13
BLUE	H25 C34	RED	H3 C3	WHITE	H11 C62				

eduard