

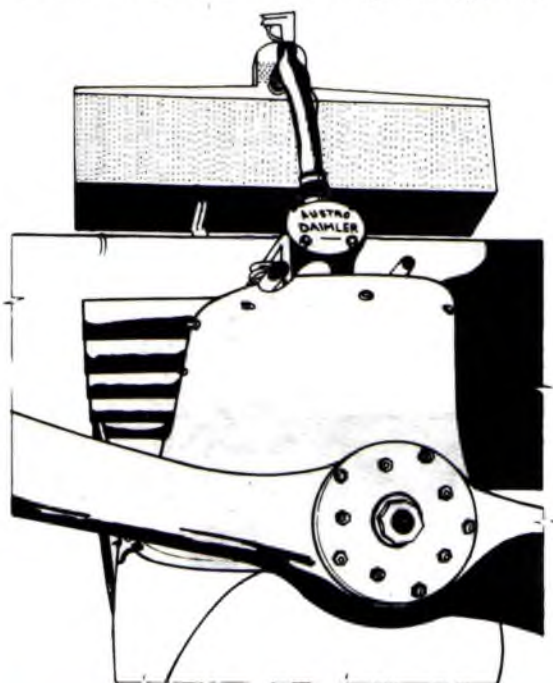
# AVIATIK „Berg“ D I

Jan Zahálka, Petr Aharon Tesař  
(Dokončení)

Produkce stíhacích letounů Aviatik D I dosáhla svého vrcholu v měsíci srpnu 1918, kdy bylo šesti výrobci zhotoveno celkem 102 strojů tohoto typu. A jak si stál stíhací Aviatik D I v porovnání s ostatními letouny? Nedostatek 230 k motorů Hiero omezil produkci stíhacích letounů Phönix (kromě července 1918) ve prospěch dvoumístných průzkumných typů Phönix C I a UFAG C I, dodávky nové, výkonnější série stíhaček Albatros D III (Oef) se plánoval ve velkém na říjen 1918. Avšak jen některý z těchto typů mohl být preferován pro potřeby válečného námořnictva. V květnu 1918 přešel výrobní program firmy Oeffag na stroje Albatros D III (Oef) s 225 k motory Daimler. Stroje nesly označení série 253. Kombinace silného motoru s ladnými tvary Albatrosu byla velmi úspěšným řešením, a tak se série 253 stala koncem války nejpoužívanějším typem stíhacího letounu Rakousko-Uherska. Požadavek na výrobu letounů Albatros D III (Oef) série 253 byl tak velký, že veškeré dodávky 225 k motorů Daimler stáhli pro potřeby tohoto stroje. Od března do října 1918 se vyrobilo 287 Albatrosů D III (Oef), což odpovídá průměrné produkci 35,9 letounu za měsíc. V tomto období však bylo vyprodukováno 564 stíhacích Aviatiků D I, což představuje dokonce 70,5 letounu měsíčně. Stroje Aviatik „Berg“ D I byly z větší části rozmístěny do tzv. „druhé linie“, kde mohly zasáhnout s větší účinností. K 1. 8. 1918 na frontě operovalo 139 stíhacích letounů Phönix (20,5 %); 232 letounů Albatros (34,2 %); 300 letounů Aviatik D I (44,3 %) a 7 letounů Aviatik D II (1 %) a to včetně strojů v opravě a ve výcviku.

V rukách dobrého pilota se z „Bergů“ D I stal nebezpečný soupeř ve vzdušných soubojích, stejně tak dobře zastal i funkci doprovodného a podpůrného stroje. Také nelze opomenout nenahraditelné služby těchto letounů v posledních měsících války ve fotoprůzkumné verzi, která v historii Aviatiku D I má své významné místo.

Poslední z řady letounů Aviatik „Berg“ D I se představil v červenci 1918 pod sériovým označením 338. Tento stroj byl vybaven dosud nejsilnějším — 225 k motorem Daimler se zvětšeným vrtáním a dalšími úpravami pro zvýšení výkonu,



Masivní chladič umístěný na náběžné hraně křídla, letoun 138.42

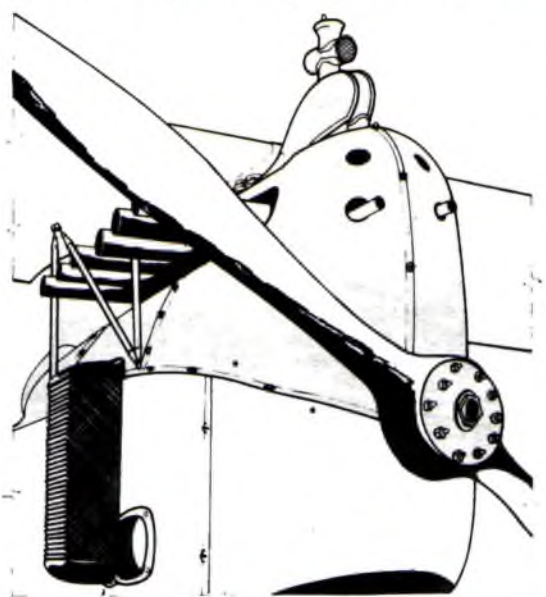


Jeden z Aviatiků série 238 vybavený bočními chladiči. Zde stroj 82.

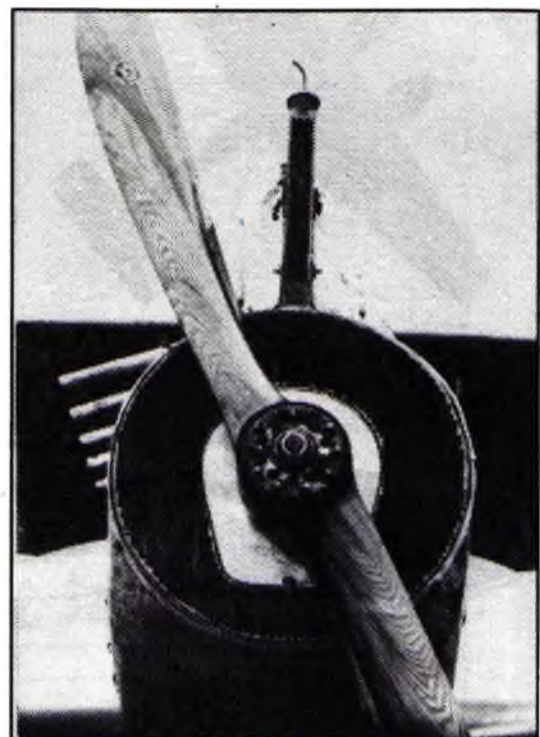
kteřý byl nejlépe propracovaným jednorádkovým šestiválcem svého typu. Motor vyvinuli počátkem roku 1918 a ani on se nevyhnul počátečním potížím při výrobě, ale v létě téhož roku bylo přislíbeno, že motory budou v dostatečném množství pro Aviatik D I. Celkem vzniklo 61 letounů série 338 s tímto motorem a 186 dalších, sérii 338 rovnocenných letounů tří licenčních výrobců. Z dodávky série 338 se 8 strojů předalo v období červen—červenec 1918 k letovým zkouškám s novými typy chladičů. Letoun 338.01 byl nejprve vybaven typem automobilového chladiče, poté dostal postranní chladiče „Hefa“ s větší účinností umožňující lepší čelní výhled. Mnohé letouny série 338 a Lohner série 315 pak byly vybaveny masivním chladičem, umístěným na náběžné hraně horní nosné plochy. V závislosti na teplotě vzduchu létaly téměř všechny stroje série 338 v zimním období se zakrytým a v létě s odkrytým motorem. Jak uvádí některé odborné publikace, letouny této série byly konstrukčně identické (což ovšem je v rozporu s dochovanými fotografiemi — zejména pokud se jedná o zmíněnou konstrukci křídel s dvojnásobným počtem žeber (viz. 338.02).

Dva letouny série 338 (338.03 a 339.04) se ve dnech 9. až 13. 7. 1918 zúčastnily německého výběrového konkursu v Aspern. Bohužel však při zkoušce dosažené maximální rychlosti nestačily boční chladiče motor uchládit. Přesto ostatní výkony (stoupavost a manévrovací schopnost) přesvědčily o tom, že jde o skutečně bojeschopný výkonný letoun.

Dne 20. 7. 1918 byly odeslány dva letouny Aviatik (338.01 a 338.02) na frontu k Fliku 1 (letišť Igalo), k otestování



Detail bočního chladiče odzkoušený na stroji 138.111.



Další varianta čelního chladiče zkoušená pravděpodobně na letounu „Berg“ D I. (Archiv NTM v Praze.)

bočních chladičů při bojovém nasazení. Šlo především o to, aby se v praxi projevila stoupavost a dopředná rychlost při stíhání nepřítele, který se objevil na dohled. Tento bojový křest dopadl pro letouny Aviatik série 338, přidělených Fliku 1, úspěšně. Výše uvedené stroje pilotovali — velitel Fliku 1J nadporučík (Oberleutnant) Bela Macourek a rezervista Julius Arigi — vynikající pilot, který na obou strojích získal celkem 3 vítězství (6. 8. 1918 na 338.02 nad dvěma italskými námořními letouny a 23. 8. na stroji 338.01 nad britským bombardovacím letounem DH-4, který se po jeho útoku zřítíl v plamenech do Jaderského moře).

V souvislosti s letouny Aviatik D I a s osobou velitele Fliku 1J nadporučíka Macourka stojí zato zmínit se blíže o jejich osudech, zejména proto, že právě o tomto rakousko-uherském letci — esu, je toho známo velmi málo.

Bela Macourek se narodil 4. 11. 1889 ve vsi Nebojsza, poblíž města Poszony (nyní Bratislava).

Po vypuknutí 1. světové války vstoupil k „Uherské královské, jízdní dělostřelecké divizi No.1“ v hodnosti poručíka rezervisty. Účastnil se mnoha bitev a za své činy byl dekorován řádem „Bronzové vojenské medaile za zásluhy“ (nazývané Bronze Signum Laudis).

Po dvou letech služby u pozemních jednotek se Macourek rozhodl pro změnu a dobrovolně přestoupil k vojenskému

letectvu, kam jej přijali. Flik 23 se stal jeho prvním útvarem po ukončení pilotního výcviku pozorovatele, který prodělal ve Wiener-Neustadtu koncem roku 1916. Jeho nová jednotka operovala z letiště Divacca na isonzské frontě v severozápadní Itálii a jejím úkolem bylo provádět četné průzkumné akce, lety k upřesňování dělostřelecké palby a lehké bombardování.

Odznak „vzdušného pozorovatele“ (Luftfahrer-Abzeichen) se neuděloval ihned po ukončení pozorovacího výcviku, ale až po několika úspěšných letech nad územím nepřítelů. O tom, jak cenný byl tento odznak svědčí fakt, že jej Macourek obdržel až 29. 4. 1917, což je více než po čtyřech měsících od doby, kdy nastoupil u Fliku 23!

Své první vítězství získal 21. 5. 1917. Při letu na dvoumístném letounu Hansa-Brandenburg C 1 129.46 se seržantem Franzem Slaninou se střetl s italským stíhacím SPADem, který je zřejmě podcenil a proto se sám stal obětí přesné střelby. Zasažený letoun nepřítelů se zřítil za italské linie.

Za své služby u Fliku 23 byl Macourek dekorován „Stříbrnou medailí s mečí za vojenské zásluhy“ (neboli stříbrný Signum Laudis) a „Vojenským záslužným křížem 3. stupně s válečnou stuhou a mečí“.

Jako odpověď na vlastní žádost o zařazení do pilotního výcviku dostal Macourek rozkaz k přemístění do letecké školy při Fliku 19 na letišti Haidenschaft. Po ukončení výcviku byl v polovině října 1917 zařazen k Fliku 6 na albánskou frontu jako zástupce velitele. I přes svou aktivní leteckou činnost nezískal Macourek během 9. měsíců u Fliku 6 žádné vítězství. Svou smůlu na vítězství „přelomil“ ve velkém stylu hned dvojím vítězstvím dne 6. 7. 1918, právě na letounu Aviatik „Berg“ D I 238.51. Nejprve se jeho obětí stal podle hlášení francouzský průzkumný letoun (avšak s největší pravděpodobností se ve skutečnosti jednalo o britský dvoumístný bombardér D.H.9), který se zřítil jihovýchodně od Fjeri. Druhého vítězství tohoto dne dosáhl Macourek nad italským bombardovacím letounem Caproni Ca 33 sériového čísla 4164, který pocházel z letiště Tahiraga, patřícímu 11. A bombardovací eskadře. Zasažený letoun se zřítil poblíž Mifoli a ve svých troskách pohřbil celou čtyřčlennou posádku.

Během své služby u Fliku 6 byl Macourek několikrát navržen na udělení „Řádu železné koruny“, „Leopoldova řádu“ a „Zlaté medaile za udatnost pro důstojníky“, ale žádný z nich neobdržel.

Koncem července byl Macourek převelen na letiště Igalo v Bocche di Cattaro v Dalmácii (nyní Boka Kotorska v Jugoslávii). Jmenovali jej velitelem Fliku 1J — stíhací setniny, která měla za úkol bránit námořní základnu Cattaro. Kromě starších typů letounů tu byly i první dva stroje typu Aviatik série 338, na nichž létal Macourek a Julius Arigi (viz výše).

Prvního vítězství u jednotky dosáhl Macourek společně s Arigim 23. 8. 1918 na letounu 338.02, kdy společně zaútočili na britský bombardér DH-4, asi 7 mil jihozápadně od Punta d'Ostro, který se zřítil do moře.

6. 9. 1918 se Macourek stal „esem“ a uzavřel tak svá skóre pátým uznaným vítězstvím. Při letu na stroji Aviatik D I 338.02, který si označil uherskou trikolorou jakožto znamení ve víru uherské nezávislosti, zaútočil na další britský bombardér DH-4 asi 9 mil západně od Cattaro. Nepřátelský stroj se v plamenech zřítil do moře. Trosky letounu (DH-4-6418) zajistil



Trosky Aviatiku D I 238.89 po smrtelné havárii polního pilota Franze Tvrđika v říjnu 1918 na letišti Asperr. (Archiv NTM v Praze.)



Rozestavěné licenční „Berg“ D I série 84 v továrně WKF.

a odvlék rakousko-uherský torpédoborec. Mrtvá těla posádky pak byla nalezena rakousko-uherským létajícím člunem.

Bela Macourek se po válce stal letcem „rudého letectva“ a roku 1919 bojoval proti invazním jednotkám Rumunska, Srbska a Československa. Po skončení tohoto konfliktu vstoupil do civilních služeb a přijal maďarské příjmení Maklary.

Když maďarský panovník viceadmirál Horthy založil v roce 1921 „vítězný řád“, nacházíme Macourka mezi jeho prvními nositeli.

První světová válka pro Macourka „dozněla“ v roce 1931, kdy mu byl konečně udělen „Vojenský řád Marie Terezie“ jako uznání za službu u Fliku 6 a „Zlatá medaile za udatnost pro důstojníky“ za činnost stíhacího velitele u Fliku 1J! Tolik tedy k válečnému životopisu jednoho z rakousko-uherských letců, kteří prokázali, že letouny Aviatik D I byly opravdu nebezpečným soupeřem nepřátelského letectva a to jak u smíšených leteckých rot, kde byly použity jako doprovodné pro dvoumístné stroje na italské, rusko-rumunské i balkánské frontě, tak i řidčeji u samotných stíhacích jednotek.

Vážné problémy nastaly 16. 10. 1918, kdy se šikovatel Tvrđik zřítil na stroji 238.89. Havárie byla vyšetřena a závěr vyšetřování ukázal, že příčinou katastrofy se stala kladka ovládání křídél. 29. 10. 1918 bylo nařízeno provést opravu křídélkového ovládání u 34 strojů série 338, teprve potom mohla pokračovat jejich výroba. S výjimkou dvou letounů série 338 létajících u Fliku 1J je nepravděpodobné, že ostatní stroje tohoto typu, včetně Lohnerovy série 315 a W.K.F. série 384, by se dostaly na frontu nebo dokonce do bojové akce. Téměř všechny byly přijaty bez kulometů, což byl důsledek nepochopitelné politiky „Luftfahrtruppe“. Došlo i k nařízením provést různé další vylepšení všech verzí, navíc mnohé stroje série 384 byly přijaty bez motorů.

Ještě několik slov k licenční výrobě poslední osudné typové řady Aviatik „Berg“ D I. Všechny 10 letounů vyrobených firmou Lloyd série 48 a 20 letounů série 248, skončilo v říjnu 1918 u „Flieger Ersatz Kompagne“ (Flek 6) ve Wiener-Neustadtu. Letouny byly v letuschopném stavu. Některé z nich dostala domobrana pro případ nepřátelského náletu, další vyčlenili pro výcvik. Pouze jeden jediný stroj série 338 byl přijat v září 1918 a několik dalších „Bergů“ firmy Lloyd série 348 čekalo v Aszódú na přejímku, avšak to se již válka končila. Mnoho letounů D I firmy MAG série 92 zabavilo v roce 1919 maďarské „rudé letectvo“. Série 84 a 184 vyráběná u W.K.F. se používala jako cvičný stíhač (i když mnoho letounů těchto sérií skutečně bojovalo). Letouny série 384 (stroje 384.02 až 384.14) byly uskladněny u W.K.F. (září 1918—leden 1919), čekající na dodávku motorů. Stroje série 101 (Thöne und Fiala působily především v roli jednomístných fotoprůzkumných letounů) některé z nich dostaly periskop (namontovaný těsně nad výfukovým potrubím motoru, sloužící pro pozorování terénu pod letounem), i když tato letadla sloužila i jako čistě stíhací. Letouny série 201 byly využity jako cvičné, přičemž stroje 201.01 až 201.03 byly později přeznačeny na 101.22 až 101.24.

Lohnerův neslavně proslulý typ série 115 se do povědomí všech letců zapsal svým nedokonalým zpracováním, firmou Aviatik předepsaným potahováním křidel. To se projevilo především u Fliku 60J, který díky zanedbání technologického postupu utrpěl ztrátu pěti strojů série 115. Proto bylo bezpodmínečně nutné hledat cestu k nápravě. V polovině května 1918 byla nedávno ukončená série 115 odeslána zpět k přepracování do mateřského závodu Lohner, kde byl vytvořen speciální tým odborníků zabývající se tímto problémem. Oberleutnant (nadporučík) Frank Linke-Crawford — velitel Fliku 60J řekl o něco později (pravděpodobně koncem

května 1918): „Mám ve stavu 7 jednomístných stíhaček Berg (všechny série 115), u kterých se při vysokých rychlostech trhají křídla a je velmi riskantní na nich létat. Proto nemohu připustit, aby jich bylo znovu použito k boji s nepřítelem.“ Ironií osudu je tragický konec tohoto muže, který zahynul právě na letounu Aviatik „Berg“ D I firmy Lohner série 115. 31. 7. 1918 v 8.25 hodin vzletl sedmadvacetinásobný letecký vítěz Linke na letounu Aviatik D I 115.32 z letiště Feltre spolu se třemi dalšími piloty své jednotky. Setkali se se třemi britskými stíhačkami Sopwith Camel od 45. squadrony R.A.F. (V této formaci letěl i kapitán RAF James Cottle.) Během souboje, k němuž došlo, se Linke-Crawford oddělil od svých tří pilotů. Byl zpozorován v souboji se dvěma italskými stíhačkami Hanriot HD-1. Vzápětí na to byl však jeho letoun spatřen jak se ve vývrtce řítí k zemi (obvyklý výsledek vyplývající z destrukce křídla), z níž Linke jakoby zázrakem ještě letoun vyrovnal a pokračoval v přímém letu i se zborceným potahem křídla. Avšak to, co následovalo bylo dílem několika okamžiků. Ony dva italské Hanrioty zahájily palbu na bezmocný Linkeho letoun z těsné blízkosti. Po zásahu benzinové nádrže se jeho stroj okamžitě zřítíl v plamenech nedaleko města Guia, přesně na východ od Valdobbadiene. Linkeho tělo nebylo zasaženo kulometnou palbou, což je další důkaz, že počátkem jeho tragického osudu byla strukturální křehkost stroje. (Frank Linke-Crawford dosáhl na stroji 115.32 celkem 7 vítězství.)

4. 8. 1918 byl vydán nejvyšším velitelstvím rozkaz k demontáži 200 k motorů Daimler z letounů série 115.01 až 115.48, které měly být instalovány do letounů DI sérií 238 a 284. Patnáct strojů série 115 bylo přiděleno jednotkám „Flek“ (Fliegerersatzkompanie — tyto jednotky zodpovídaly za výcvik zálohy pilotů a mechaniků. Obvykle se u jednotek Flek shromáždilo tolik vycvičených vojáků, že mohli být odesláni na frontu jako nová jednotka Flik. Do konce války vzniklo celkem 22 jednotek Flek, které se dohromady nazývaly Fliegerersatztruppe „Flet“) a zbývající letouny byly vybaveny 185 k motory Daimler. Ty potom sloužily u leteckých škol jako cvičné stíhače. Posledních osm letounů série 115 bylo na podzim 1918 zařazeno do foto-průzkumné verze.

A tady končí stručný příběh letounů Aviatik „Berg“ D I. Byl to velmi unikátní letoun především ze dvou důvodů. Letoun Aviatik D I byl prvním bojovým stíhacím strojem vyvinutým jen rakousko-uherskými konstruktéry a techniky a byl vy-



Výsledek souboje nad frontou. Pilot C. Seiboth z Jablonce n. Nisou před svým Lohnerem série 115 se strhaným potahem křidel. (Archiv NTM v Praze.)

### Základní zbarvení letounů Aviatik D I

Původní zbarvení prototypů a prvních sérií letounů Aviatik D I vcházelo z tehdejší běžné praxe zažité u rakousko-uherského letectva — tj. letoun ponechaný v přírodním zbarvení. Pouze plechové motorové kryty, kryty montážních otvorů a všechny vzpěry byly u firmy Aviatik natírány světlešedou barvou (dá se předpokládat, že podobný nátěr kovových součástí dodržovali i ostatní licenční výrobci).

Samozřejmě, že i stíhačky „Berg“ podléhaly nařízení o ochranném zbarvení, které z počátku nebylo dodržováno, avšak záhy po uvedení letounů na frontu se k němu přistoupilo. Jedním z prvních předpisových kamuflážních schémat bylo schéma tzv. „podzimního listí“. Horní a boční plochy měly být natřeny žlutou nebo hnědou základovou barvou, na kterou byly postupně nanášeny (pravděpodobně tupováním houbou) skvrny zelené nebo hnědé barvy (podle barvy podkladu). Pokud bylo k dispozici více barev, nanášela se ještě třetí vrstva, nejčastěji v tomto pořadí: základová žlutá; hnědá a zelená (množství a kombinace barev se však podle existujících podkladů značně různí — často se například zelená tupovala přímo na přírodní materiál letounu. Spodní plochy letounu zůstávaly převážně v barvě plátva, někdy byly natírány světle modře. Nejzajímavějším druhem nátěru letounů Aviatik D I je bezesporu kamufláž vytvořená pravidelnými, přímo na stroj malovanými šestiúhelníky na vrchních a bočních plochách letounu (tzv. lozenge). Spodní plochy zůstaly opět pouze v barvě materiálu. Šestiúhelníky se vyskytovaly nejčastěji v 5. a 6. barvách. Každá firma aplikující tento nátěr používala poněkud odlišných odstínů barev. Nejčastěji však bylo použito těchto barev: indigová, modrá, zelená, okr a šedá. (Výjimkou ve tvaru šestiúhelníků byly některé stroje firmy Lohner, používající plochých pravidelných šestiúhelníků). Šestiúhelníky byly sestavovány do pruhů tmavších a světlejších odstínů, ze kterých vychází další kamuflážní schéma. Mnohobarevné šestiúhelníky tvoří světlé a tmavé pruhy byly nahrazeny pruhy tmavé a světlé barvy. Přechod mezi barvami (nejčastěji zelená a hnědožlutá) tvořila pravidelná schodovitá linka, připomínající rozhraní tmavých a světlých pruhů „lozenge“. Postupem času však tato pravidelná linka zaniká — přechod mezi barvami se stává nepravidelným. Pro úplnost je ještě nutno se zmínit o přejetém typu kamufláže na letounu Aviatik D I 138.17, který létal v dubnu 1918 u jednotky Flik 61J v Motta di Livensa na italské frontě. Tato kamufláž je identická s německou kamufláží tzv. „rozmytých pruhů“ (tmavá zelená barva na světlemodrém podkladě, který prosvítá — nejčastěji používána na strojích Fokker Dri).

M 1:72

Čelní pohled na „Berg“ D I Lohner série 115.



## AVIATIK „Berg“ DI Lohner série 115

Rentgenový pohled a základní technická charakteristika



### Charakteristika letounu:

Letouny Aviatik „Berg“ D I byly jednomístné stíhačí dvoupláštní celodřevěné konstrukce. Konstrukce trupu s jednoduchým obdélníkovým průřezem, v horní části doplněná pyramidovou nástavbou, nebyla vyztužena ocelovými lankami. Podélníky a příčky trupu byly spojeny dřevěnými náklíčky. Trup byl potažen překližkou. Dvounosníková, jednopřhradová křídla byla potažena plátnem. Žebra křídel měla prázdná tenká profil, díky němuž se mělo křídlo chovat podobně jako křídlo dnešních letounů s měnitelnou geometrií. Díky tomuto profilu byl „Berg“ D I za letu velmi stabilní. Křídélka byla zhotovena z tenkých ocelových trubek a potažena plátnem. Jejich geometrické zkroucení bylo velmi výrazné. Odtoková hrana křídla byla tvořena ocelovým drátem, který se po vypnutí potahu charakteristicky zvinil. Křídla byla navzájem

spojena jedním párem mezi křídelních rovnoběžných vzpěr na každé straně, horní nosná plocha byla k trupu zajištěna prostřednictvím vzpěr tvaru „N“. Ocasní plochy byly zhotoveny z ocelových trubek velkého neměnného průměru, potaženy plátnem. Vodorovná ocasní plocha měla nosný profil. Podvozek letounu byl tvořen dvěma páry profilovaných ocelových trubek, navzájem příčně propojených. Vypletaná, ve většině případů plátnem potažená kola, byla odpružena gumovými svazky. Ostruhová lyže byla rovněž odpružena gumovým lanem. K pohonu letounu bylo použito motorů Austro Daimler o 160; 185; 200 a 225 k, většinou spojených s dvoulístou dřevěnou vrtulí „Jaray“ se stoupáním 70° nebo 110°. Také došlo na zkoušky se čtyřlístými vrtulemi, např. letoun 138.105. Chlazení motoru zajišťovaly vodní chladiče tří základních typů: čelní — automobilový; boční a čelní umístěný na náběžné hraně horní nosné plochy. Většina „Bergů“ byla vybavena párem synchronizovaných kulometů Schwarzlose M7/12 ráže 8 mm zabudovaných uvnitř trupu, se zásobou střeliva 300 ran na kulomet.

ráběn ve velkých sériích, větších než ostatní rakousko-uherské stíhačky.

Po první světové válce se několik letounů Aviatik „Berg“ D I dostalo i k nám (138.14, 138.48, 138.114 a 238.42). Později byly v našich aeroklubech používány jako sportovní letouny. Do dnešních dnů se dochovaly pouze dva originální stroje Aviatik D I. Jedním z nich je licenční letoun firmy Thöne und Fiala číslo 101.37, který je v současné době rekonstruován ve vídeňském technickém muzeu. Osud druhého z nich je velmi zajímavý. Po válce byl přestavěn na dvoumístnou turistickou verzi, aby byl ušetřen konfiskace úřady vítězných mocností. Přesto bylo později k jeho záchraně nutné uschovat jej do stodoly, kde na něho bylo zapomenuto. Ve své skrýši se nacházel až do roku 1976, kdy jej zakoupil americký restaurátor A. Williams, který letoun uvedl do původní podoby jednomístné stíhačky. V roce 1978 zakoupilo tento letoun od A. Williamse arizonské „Champlin Fighter Museum“, které jeho rekonstrukci dotáhlo do úspěšného konce a kde je dnes tento Aviatik D I instalován jako jeden z nejcennějších exponátů. (Jedná se o stroj 101.40.)

## PŘEHLED CELKOVÉ PRODUKCE LETOUNŮ AVIATIK D I

Výrobce	Série	Motor (Austro Daimler)	Přibližný počet letounů na frontě k 1. 8. 1918
Aviatik	38.01—38.72	185 k	35
	138.01—138.120	200 k	48
	238.01—238.134	160 k	89
	338.01—338.61	225 k	2
Lohner	115.01—115.89	200 k	59
	315.01—315.29	225 k	0
Lloyd	48.01—48.10	185 k	0
	248.01—248.28	160 k	0
	348.01—348.16	225 k	0
MAG	92.01—92.106	200 k	28
Th. und F.	101.01—101.41	200 k	18
	201.01—201.09	185 k	2
WKF	84.01—84.14	185 k	0
	184.01—184.24	200 k	1
	284.01—284.48	160 k	18
	384.01—384.14	225 k	0

Seznam použité literatury:  
Air Enthusiast č. 21  
Profile Publications č. 151  
Letectví a kosmonautika č. 24/1989  
Dr. Martin O'Connor — Air Aces of

the Austro-Hungarian Empire 1914—1918  
Reinhard Keimel — „Österreichs Luftfahrzeuge“  
Tomasz Goworek — Samoloty myśliwskie pierwszej wojny światowej  
Bob Ogden — Aircraft Collections of the World

V minulém čísle si „zařádl“ tiskařský šotek a způsobil několik nepřesností. Mezi nejzávažnější patří:  
— v popisce u fotografie na straně 10 je uvedeno u prototypu výrobní číslo 34.14, správné označení je však 30.14  
— v druhém odstavci vypadlo číslo série, a to „v rakouské armádě označované B II série 32 a . . .“  
— na straně 13, odstavec třetí je uvedeno Albatros D III (Oef) série 153! Pochopitelně se jedná o sérii 151.  
— strana 13, odstavec první text ve znění: „Stalo se tak 28. 8. 1917“ Správné datum má být 20. 8. 1917.  
— ve výkresové části chybí u stroje Lohner série 115 lanové křídelní vyztužení stejně tak jako u barevného bokorysu na druhé straně obálky.  
— barevný půdorys stroje Lohner série 115 odpovídá sérii 38. Rozmístění barevných polí je správné.



Jeden z „Bergů“ D I u nás, používaný společností Bohemia Prague. Nad fotografií se nachází malá kresba znaku společnosti. (Foto: archiv NTM v Praze.)



Aviatik D I série 38 se zesílenými křídly na letišti Aspern v roce 1919. (Archiv NTM v Praze.)

Výrobce plastických modelů a výhradní dovozce stavebnic světoznámých výrobců



si dovoluje oznámit všem příznivcům plastického modelářství i obchodním organizacím státního a soukromého sektoru

**UVEDENÍ**  
společnosti



**TAMIYA**

na československý trh na základě exkluzivní zastupitelské smlouvy a poprvé v celém sortimentu modelů

- pozemní bojové techniky v měřítku 1:35
- válečných lodí 1:700, 1:350
- vojenských letadel 1:48 a 1:32
- osobních a sportovních automobilů i motocyklů 1:24, 1:20, 1:12
- a barev na bázi akrylátů

K dostání přímo ve vzorkové prodejně na níže uvedené adrese, zájemci o distribuci vítáni.

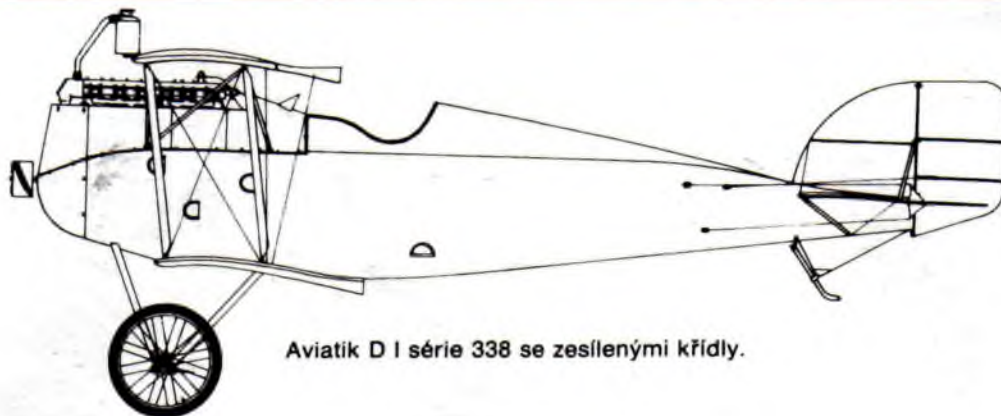
Nabízíme dále modely firem Academy, Eschi-Ertl a Hasegawa, publikace z nakladatelství Squadron Signal.

MPM se těší na Vaši návštěvu v nové prodejně

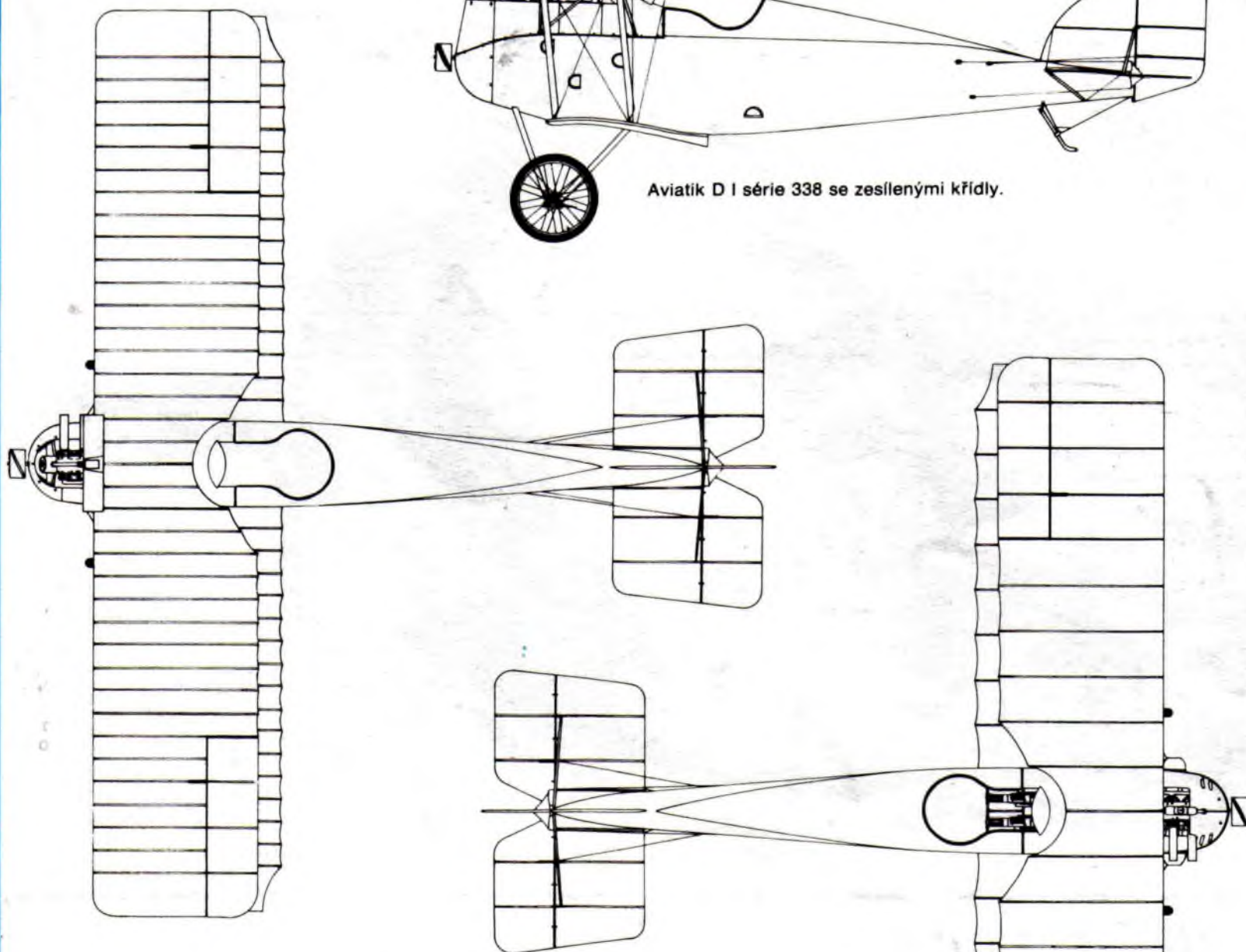
Budějovická 1126  
140 00 Praha 4 – Nusle

tel/02 – 424824

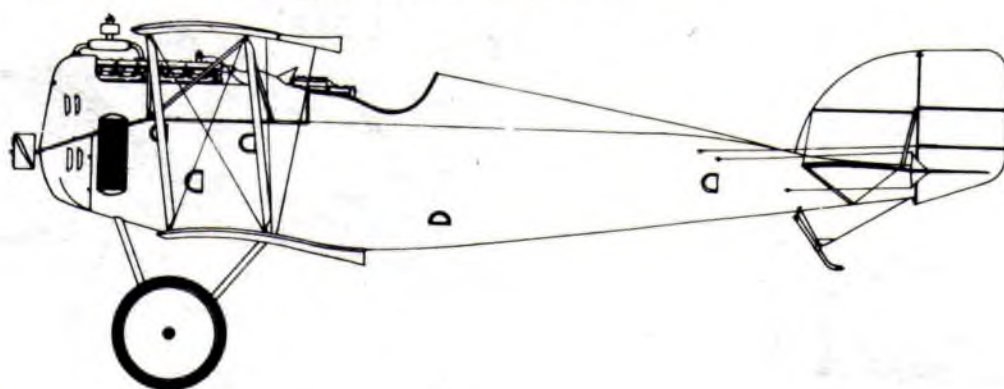
A nezapomeňte: **Kdo si hraje nezlobí!!!**



Aviatik D I série 338 se zesílenými křídly.



Aviatik D I druhé části série 238 a počáteční stroje série 338.



*Technická data a výkony letounů Aviatik D I*

**M 1 : 72**

**DATA**

Rozpětí horní nosné plochy.....	8,00 m
Rozpětí dolní nosné plochy.....	7,89 m
Hloubka obou křídel.....	1,45 m
Vzdálenost mezi oběma křídly.....	1,405 m
Max. výška profilu křídla.....	0,175 m
Nosná plocha.....	20,3 m <sup>3</sup>
Úhel nastavení horní nosné plochy.....	4,5°
Úhel nastavení dolní nosné plochy.....	4,8°
( — průběžné překroucení na 3° )	
Délka letounu.....	6,95 m
( — verze bez čelního chladiče 6,86 m )	
Výška letounu.....	2,48 m
Rozpětí vodorovné ocasní plochy.....	2,54 m
Průměr vrtule.....	2,75 m
Průměr podvozkových kol.....	0,76 m
Rozchod kol podvozku.....	1,8 m

**VÝKONY (firma Aviatik)**

Série	Motor	Max. rychlost	Doba stoupání do 1000 m/5000 m		Vzletová hmotnost
38	185 k	190 km/h	2'18"	20'18"	850 kg
138	200 k	195 km/h	2'10"	10'57"	884 kg
238	160 k	180 km/h	2'55"	26'25"	
338	225 k	198 km/h	1'59"	16'24"	936 kg

Oberleutnant Frank Linko-Crawford r. 1917.  
V pozadí nové stroje „Berg“ Lohrner série 115.



Foto archiv Vojenského muzea v Praze

## MPK – MATTANELLI

Hledáte atraktivní zboží pro svoji prodejnu?  
Chcete si doplnit sbírku některým zajímavým  
modelem z naší nabídky?



Nabízíme Vám výrobky firem:

Fujimi	Heller	Monogram
Esci-Ertl	Humbrol	Academy
Revell	Airfix	Matchbox

### a ITALERI

Podrobnou nabídku dodávaného zboží zašleme na vyžádání  
Velkoodběr pro státní  
a soukromý sektor  
MPK MATTANELLI  
Bellušova 1848  
155 00 Praha 5  
tel/fax 02/798 23 05

Zásilková služba  
pro jednotlivce a kluby  
HORYP  
Pokrokovského 1757  
155 00 Praha 5



GH consult

autorizovaný zástupce firmy

## HOBBYCRAFT

pro ČSFR

dodá všem zájemcům z řad státního i soukro-  
mého sektoru celý sortiment firmy Hobby-  
Craft včetně posledních novinek v měřítku  
1:48 (La-5, La-7, MS 406/410, Do 17Z/M/F)  
i 1:72 a dále nabízí

- kompletní řadu titulů z nakladatelství Squadron Signal ve známé sérii IN ACTION i Speciálů. Novinky roku 1991 k dodání ve stejném měsíci vydání v USA!!!
  - modely firem NICHIMO (1:48) ARII (1:48), TAURO a mnohé další
  - obtiskové aršíky Super Scale Decals XTRA Decal
  - publikace Monogram Close-Up věnované typům: Bf 109F, FW 190D, Ta 152, Ta 154, BV 155
- Od 1. 7. 1991 zřízena zásilková služba na výše nabízené zboží.

Podrobnosti včetně firemního katalogu  
obdržíte na adrese

GH consult

Radčina 12/521  
Liboc – 161 00 PRAHA 6



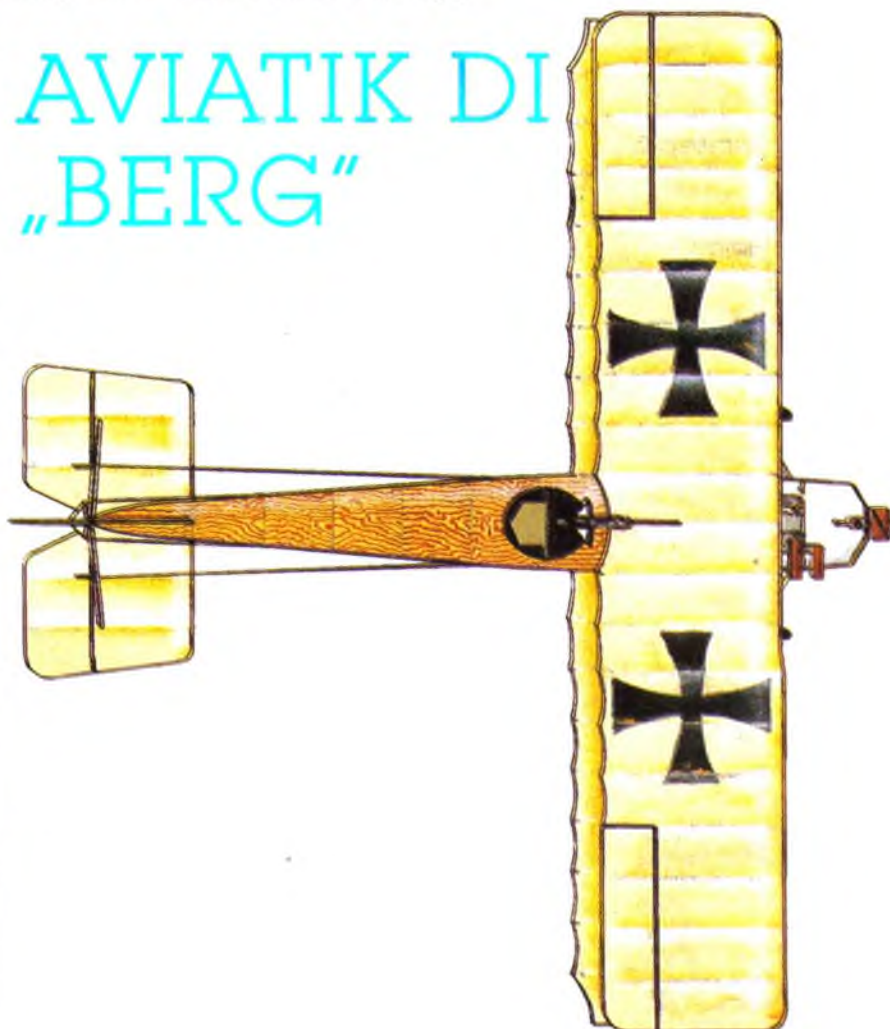
První sériový Aviatik DI 38.01 byl předán spolu s prototypem 30.19 k bojové službě u Fluggeschwader I, konkrétně jednotce Flik 101 G, již velel Hauptmann Karl Sabeditsch. Ten právě otevřel s tímto letounem skóre stíhacích Bergů, když při bojovém vzletu z letiště Divacca na frontě Isonzo dne 20. 8. 1917 sestřelil italskou stíhačku Nieuport. Povrch 38.01 je v barvě použitého materiálu, kovové části světle šedé. Výsostné označení je již pouze na SOP a křídlech. Na trupu (jako na většině rak.-uh. stíhaček) kříž chybí. Pohledy na křídla ukazují standardní umístění výsostných znaků na nosných plochách Bergů. Rozměry křížů jsou standardní pro nekamuflované stroje.



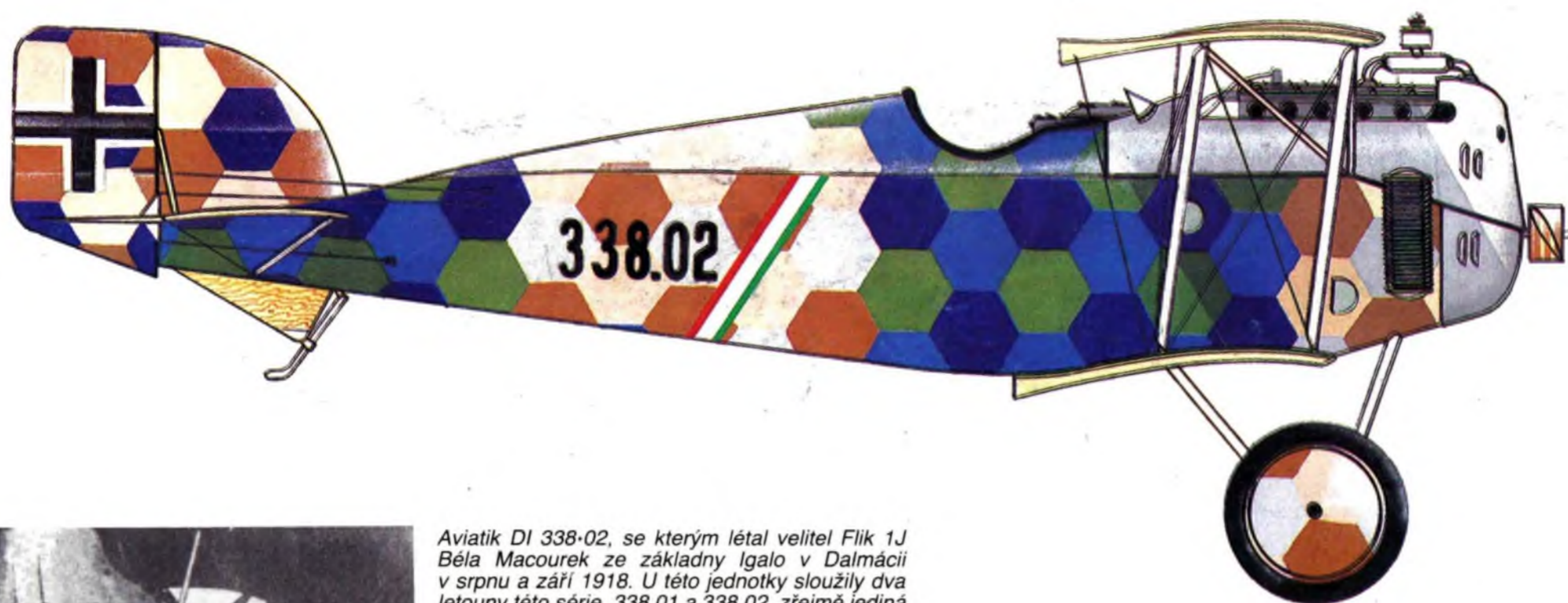
Velice zajímavou kamufláž sestávající z tzv. zploštělého lozenge měly některé Bergy vyrobené firmou Lohner. Příkladem může být tento stroj 115.26, se kterým létal u Flik 60J Oberleutnant Friedrich Pisko. Dne 18. 5. 1918 se mu podařilo s tímto letounem přistát i přes odtržení plátěného potahu křídel, což se stalo již u jeho prvního stroje 115.05 s písmenem P. Rozměry a tvar těchto šestiúhelníků byly stejné i na nosných plochách.



## AVIATIK DI „BERG“

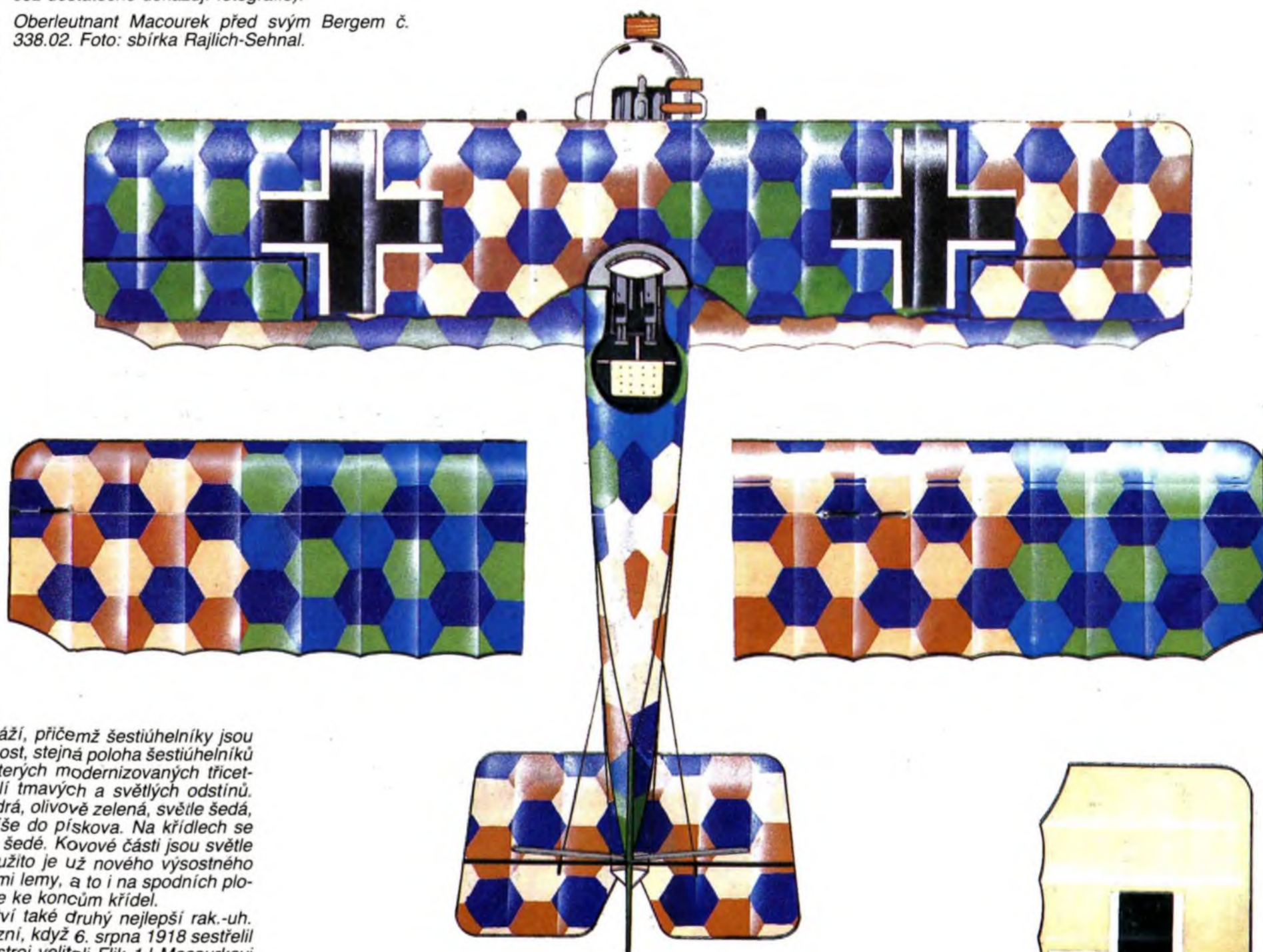


Dva krásné detailní pohledy na licenční Berg firmy Thöne u. Fiala. (Foto archiv NTM v Praze.)



Aviatik DI 338-02, se kterým létal velitel Flik 1J Béla Macourek ze základny Igalo v Dalmácii v srpnu a září 1918. U této jednotky sloužily dva letouny této série, 338.01 a 338.02, zřejmě jediná letadla série 338, která se dostala na frontu. 338.02 odpovídá vzhledem spíše druhé části série 238 se zlepšeným výhledem a chladiči na bocích trupu. Výzbroj tvoří synchronizované dvojče Schwarzlose, umístěné těsně před pilotem. Křídla letounu jsou rovněž „stará“ (tj. nezesílená, což dostatečně dokazují fotografie).

Oberleutnant Macourek před svým Bergem č. 338.02. Foto: sbírka Rajlich-Sehnal.



Stroj je opatřen šestiúhelníkovou kamufláží, přičemž šestiúhelníky jsou ve vodorovné poloze. Není to žádná zvláštnost, stejná poloha šestiúhelníků se objevuje i na strojích série 238 a některých modernizovaných třicet-osmičkách. Barvy jsou uspořádány do polí tmavých a světlých odstínů. Na trupu jsou to pole v barvách: indigo, modrá, olivově zelená, světle šedá, Terra Cotta a oranžovošedá v odstínu spíše do pískova. Na křídlech se pak opakují stejné barvy s výjimkou světle šedé. Kovové části jsou světle šedé a zespodu je letoun bez nátěru. Použito je už nového vysostného označení – černých trámových křížů s bílými lemy, a to i na spodních plochách. Kříže jsou umístěny o poznání blíže ke koncům křídel.

S tímto strojem dosáhl dvojitého vítězství také druhý nejlepší rak.-uh. stíhač Julius Arigi, rodák z Mariánských Lázní, když 6. srpna 1918 sestřelil dva britské námořní letouny. Poté předal stroj veliteli Flik 1J Macourkovi a sám létal na 338.01, pravděpodobně identického zbarvení, vyjma červeno-bíloželených pruhů, které se na 338.02 objevily až za Macourkova užívání. Macourek vyjadřoval tímto netradičním označením nezávislost Uherska, ke kterému jako Bratislavan patřil. S tímto letounem se stal esem po sestřelení čtvrtého a pátého protivníka 23. 8. respektive 6. 9. 1918. V obou případech se jednalo o britské DH 4.

## AVIATIK DI 338.02

