

1991

ŠKODA D.1

S historií československé letecké továrny AVIA se pojí i krátká existence letadlového oddělení Škodových závodů v Plzni. Toto oddělení bylo založeno v roce 1925 a jeho hlavním úkolem bylo zahájit výrobu celokovových letadel se skloepinovými trupy a nosnými plochami potaženými plátnem s postupným uplatněním celokovových konstrukcí. Protože lehdejší konstruktéři neměli s touto progresivní metodou stavby letadel téměř žádné zkušenosti, navázal podnik Škoda Plzeň jednání s francouzskou firmou Emile Dewoitine a projevil zájem o licenční výrobu stíhacího letounu D-12C-1, jehož prototyp byl v roce 1925 právě zalétán a jehož další vývoj se zdál být perspektivním. Jednání se protahovalo, protože sama továrna Dewoitine ve vývoji D-12C-1 nepokračovala a zaměřila svoji pozornost na výkonnější D-19C-1 a posléze v roce 1926 na typ D-21C-1 s třítýdovým dvanáctiválcem Hispano Suiza 12 Gb o 423 kW (575 k). Tento typ se pak pro francouzské letectvo vyráběl v sérii. Dohody Škody Plzeň a továrny Dewoitine bylo nakonec dosaženo na licenční výrobu typu D-21C-1, ale s domácím motorem Škoda L, rovněž třítýdovým, o výkonu 367 kW (500 k), což byla obdoba motoru Hispano Suiza 50. Neprůpravenost výroby a nedostatek zkušeností vedly k tomu, že první kus byl postaven až v roce 1928 a série 25 kusů se stavěla až do roku 1929, kdy ji převzalo i československé letectvo. Stroje nesly označení Škoda D.1. Francouzský vzor byl vyzbrojen dvěma kulomety na trupu a dvěma v křídle, standardní vyzbrojí našich D.1. byly jen dva synchronizované kulometry Vickers na trupu. V československém letectvu hrály D.1. vždy druhohradou roli, vynikaly však robustností a vysokou životností draku. Po ustavení bezpečnostního letectva ministerstva vnitra bylo předáno pět strojů této složce. Z nich vzalo dva stroje v roce 1937 vojenské letectvo zpět a zbylé byly v roce 1939 zrušeny. Svojm významem však má D.1. své místo v československém letectvu, neboť právě na tomto licenčním typu byly získávány zkušenosti s celkovou stavbou letadel v našem průmyslu, které byly později uplatněny u vlastních, domácích konstrukcí.

Technický popis

Celokovový, jednosedadlový, vzpěrový hornoplošník určený pro stíhací účely, vybavený třítýdovým, kapalinou chlazeným motorem Škoda L o výkonu 367 kW (500 k), vyzbrojený dvěma synchronizovanými kulometry Vickers ráže 7,7 mm

Kamufláž a označování

Stroje, které sloužily u armády byly celé stříkány matnou stříbrnou barvou, výstavné znaky kruhové s červeným lemem. Stroje 4. leteckého pluku Hradec Králové byly označovány dále plukovním znakem - modrým čs. lvem na bílém podkladě s modrým lemem.

Letouny leteckého učiliště Prostějov byly označeny písmenem „c“ a číslem např. C 216

U bezpečnostního letectva sloužily letouny D.1 opatřeny středně šedozeleným nátěrem na všech plochách (tzv. „četnická zeleň“), imatrikulační červená písmena s bílým lemem, (OK-PAA, -PAB, -PAC, -PAG, -PAH), byla umístěna na křídle shora a zdola, imatrikulační označení bylo rovněž na obou stranách trupu. Na směrování kormidlo byl umístěn státní znak ve tvaru sferického trojúhelníku. Interier byl nastříkan světlou šedou barvou palubní deska černá. Stroj používaný svého času Aeroklubem ČSR (L-BYSA) byl celý stříbrný. Všechny stroje pak byly z výrobního závodu označovány typovým a seriovým číslem, které nesly i všechny demontovatelné části letounu.

Technická data:

Rozpětí	12,24 m
Délka	7,64 m
Max rychlost	270,0 km.h ⁻¹
Cest rychlost	244,0 km.h ⁻¹
Vytrvalost	1,5 hod

Použité podklady:

V. Němeček Československá letadla, díl I. NV 1983
Stavíme plastické modely č. 1
Archiv VHU, expozice L - K Praha Kbely
Archiv Kovožavody Prostějov

Short existence of Škoda Works Aircraft Division in Plzeň is bound with the history of Czechoslovak Aircraft Factory AVIA. This division was founded in 1925 and its main task was to start production of aircraft with all-metal monocoque fuselage and fabric covered wings and to proceed to all-metal aircraft structure. Because the designers then with Škoda Aircraft Division had practically no experience with this advanced design method French Emile Dewoitine company was contacted by Škoda Works. Škoda Works were showing interest in production of the D-12C-1 fighter aircraft under licence. Prototype of this aircraft was first flown in 1925 and its further development seemed to have a future. Negotiations were, however, protracted because Dewoitine factory itself did not continue in the development of the D-12C-1 and aimed its attention to the more powerful D-19C-1 and later on to the D-21C-1, fitted with a three-row, twelve cylinder Hispano Suiza 12Gb engine rated at 423 kW (575 hp). This type went in series for the French Air Force.

Agreement between Škoda Works Plzeň and the Dewoitine Factory was finally reached on the production of the D-21C-1, under Dewoitine licence, fitted with a Škoda three-row engine, rated at 367 kW (500 hp), which was similar to a Hispano Suiza 50 engine.

Unprepared production and lack of experience resulted in finishing the first airplane in 1928 and in a series of 25 airplanes being produced until 1929 when this series was accepted by the Czechoslovak Air Force. These airplanes were designated D.1. The French model carried two machine guns in the fuselage and two in the wings. Standard armament of our D.1. were two Vickers synchronized machine guns in the fuselage. The D.1. played always a second rate role in the Czechoslovak Air Force but these airplanes were outstanding in fuselage sturdiness and life. Five of these airplanes were passed to the Ministry of Interior Security Air Force as soon as it was established. Two of these were returned to the Czechoslovak Air Force and the remainder was discarded in 1939.

The D.1. has its significant place in the Czechoslovak Air Force because experience with all-metal aircraft structure was gained on this model produced under licence and it was this experience which was later applied in our industry to our new designs.

Technical Description

All-metal single-seater high-wing monoplane with wing struts, intended as a fighter airplane, fitted with a three-row liquid cooled Škoda L engine rated at 327 kW (500 hp), armed with two Vickers 7,7 mm calibre synchronized machine guns.

Camouflage and Markings

Airplanes serving with the Air Force were sprayed with mat silver paint and were carrying ring shaped, red bordered ensigns. Airplanes of the 4th Air Force Wing in Hradec Králové were also carrying a wing emblem, which was a blue Czechoslovak lion on white ground with a blue border.

Airplanes of the Pilot Training Centre in Prostějov were designated by a letter „c“ followed by a number, e.g. C 216.

Airplanes serving with the Security Air Force were coated with a medium grey-green paint (the so called gendarmerie green) on all surfaces. The imatriculation letters were in red with a white border (OK-PAA, -PAB, -PAG, -PAH) on the upper and lower wing skin as well as on both sides of the fuselage. The ensign shaped as a spherical triangle was located on rudder. Interier was sprayed with light grey paint, the instrument panel was black.

The airplane once operated by the Czechoslovak Aeroclub (L-BYSA) was all painted in silver colour paint. All airplanes were designated in the factory by type and serial numbers respectively as well as all the detachable parts.

Technical Data:

Span	12,24 m
Length	7,64 m
Maximum speed	270,0 km h ⁻¹
Cruising speed	244,0 km h ⁻¹
Endurance	1,5 hrs

Literatura:

V. Němeček Československá letadla, 1. díl, NV 1983
Stavíme plastické modely č. 1
Archiv VHU, expozice L - K Praha Kbely
Archiv Kovožavody Prostějov

Mit dem Werdegang der tschechoslowakischen Flugzeugfabrik AVIA ist auch die kurze Existenz der Flugzeugabteilung der Škoda-Werke in Plzeň verknüpft. Diese Abteilung wurde 1925 gegründet und ihre Hauptaufgabe bestand in der Produktionseinführung von Ganzmetallflugzeugen mit Rumpfen in der schrittweisen Aneignung der Ganzmetallbauweise.

Da die damaligen Konstrukteure mit dieser fortschrittlichen Technologie nahezu keine Erfahrungen hatten, wurden vom Škoda-Unternehmen mit der französischen Firma Emile Dewoitine Verhandlungen über die Lizenzvergabe zur Erzeugung des Jagdflugzeugs D-12C-1 eingeleitet, dessen Prototyp im Jahre 1925 eingeflogen wurde und dessen Weiterentwicklung sich als perspektivisch erwies. Die Verhandlungen zogen sich jedoch in die Länge, vor allem aus dem Grunde, daß die Flugzeugfabrik Dewoitine die Entwicklungsarbeiten an der D-12C-1 nicht weiter fortsetzte und ihr Interesse auf den leistungsstärkeren Typ D-19C-1 und daraufhin im Jahre 1926 auf den Typ D-21C-1 lenkte, der mit dem dreireihigen Zwölfzylindermotor Hispano Suiza 12 Gb ausgerüstet war und eine Leistung von 423 kW (= 575 PS) erreichte. Der letztgenannte Typ wurde dann für die französischen Luftstreitkräfte in ganzen Serien gebaut.

Zwischen den Škoda-Werken in Pízeň und der Flugzeugfabrik Dewoitine wurde schließlich ein Lizenzvertrag über die Erzeugung des Flugzeugtyps D-21C-1 - jedoch mit dem Škoda-Motor L eigener Konstruktion - abgeschlossen. Dieser Motor war ebenfalls ein dreizehiger Motor von 367 kW (= 500 PS) Leistung, der eine Analogie des Flugmotors Hispano Suiza 50 darstellte. Die mangelhafte Produktionsvorbereitung und die ungenügenden Arbeitserfahrungen führten dazu, daß der Prototyp erst im Jahre 1928 fertiggestellt und die erste aus 25 Flugzeugen bestehende Serie bis 1929 erzeugt und von den tschechoslowakischen Luftstreitkräften übernommen wurde. Die Maschinen bekamen die Bezeichnung Škoda D.1. Der französische Flugzeugtyp war mit zwei Maschinengewehren im Flugzeugrumpf und mit zwei weiteren in den Flügeln ausgerüstet. Die Standardausrüstung der tschechoslowakischen Version D.1. enthielt lediglich zwei synchronisierte MG's „Vickers“ am Rumpf. Bei den tschechoslowakischen Militärflugzeugen spielte der Flugzeugtyp D.1 immer nur eine untergeordnete Rolle. Die Flugzeuge zeichneten sich jedoch durch eine robuste Konstruktion und eine hohe Lebensdauer der Flugzeugzelle aus. Nach der Gründung des Sicherheitsflugdienstes im Rahmen des Innenministeriums wurden diesem Verband insgesamt 5 Maschinen übergeben, von denen dann im Jahre 1937 2 Maschinen von den Luftstreitkräften zurückgenommen wurden. Die restlichen 3 Flugzeuge wurden 1939 ausgehört.

Mit seiner Bedeutung sicherte sich jedoch das Flugzeug D.1. in der tschechoslowakischen Luftfahrt einen unanfechtbaren Platz, da bei diesem in Lizenz gebauten Typ wertvolle Erfahrungen im Bau von Ganzmetallflugzeugen von unserer Flugzeugindustrie gesammelt wurden, die später bei den eigenen inländischen Flugzeugtypen zur Auswertung kamen.

Technische Beschreibung

Einsitziger Ganzmetall-Schulterdecker mit Verstrebung für den Einsatz als Jagdflugzeug mit dreizehigem flüssigkeitsgekühltem Motor Škoda L mit einer Leistung von 367 kW (500 PS). Die Ausrüstung wird von zwei synchronisierten Maschinengewehren Vickers, Kal 7,7 mm gebildet.

Tarnung und Kennzeichnung

Die Militärflugzeuge hatten einen matten silbernen Schutzanstrich und die Kennzeichnung bestand in konzentrischen Kreisingen mit roter Umrandung. Die Maschinen des 4. Geschwaders in Hradec Králové wurden außerdem mit dem Geschwaderzeichen - einem blauen tschechoslowakischen Löwen auf weißem Untergrund mit blauer Einfassung - gekennzeichnet.

Die Flugzeuge der Fliegerschule in Prostějov wurden mit den Buchstaben „C“ sowie mit einer Ordnungsnummer, z.B. C 216 bezeichnet.

Bei den Sicherheits-Flugverbänden waren die Flugzeuge D.1 mit einem mittelmäßig graugrünen Anstrich an sämtlichen Flächen (sog. Gendarmeriegrün) versehen. Die Registrierbuchstaben in rot mit weißer Umrandung (beispielsweise OK-PAA, -PAB, -PAC, -PAG, -PAH) waren an den Tragflächen oben und unten sowie zu beiden Seiten des Rumpfes angeordnet. Auf dem Seitenruder war das Staatswappen in Form eines sphärischen Dreiecks angebracht. Der Innenraum war in hellgrauer und die Instrumententafel in schwarzer Farbe ausgeführt.

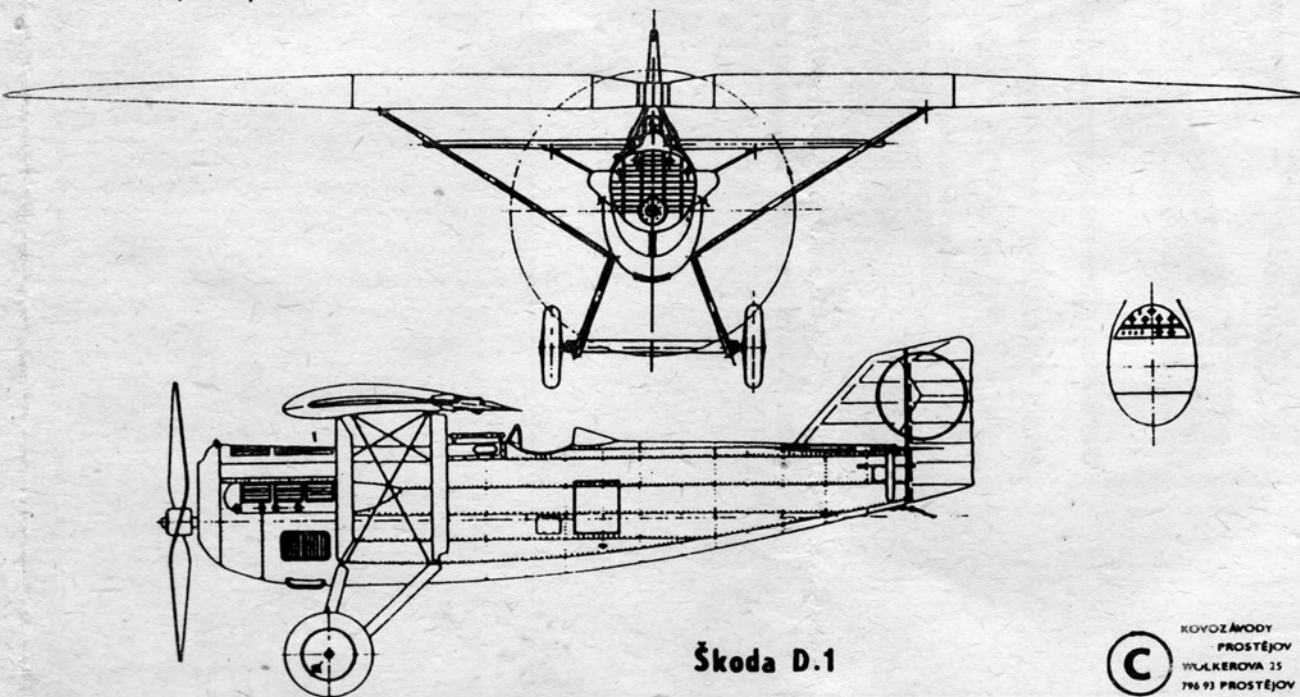
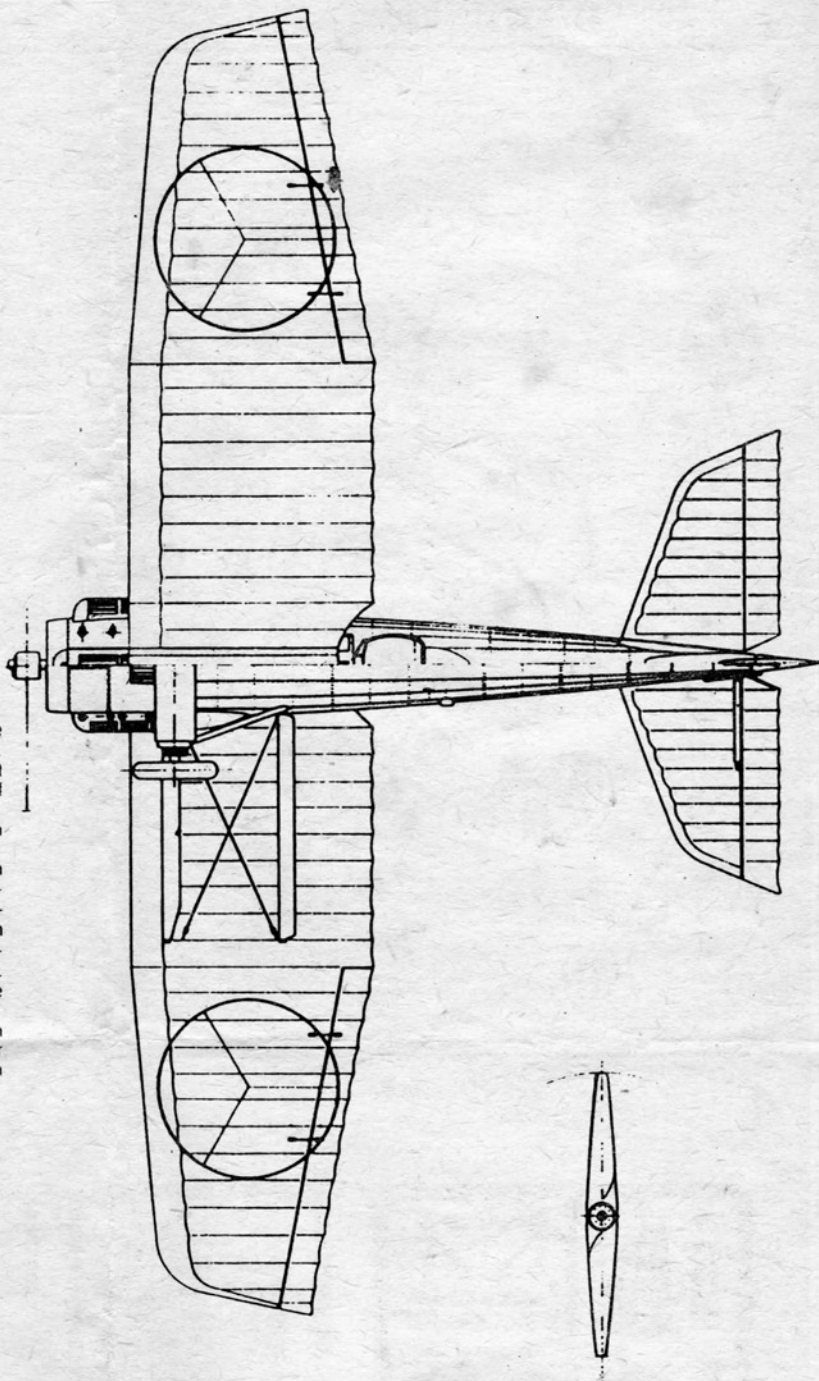
Die seinerzeit vom Aeroklub der ČSR (L-BYSA) benutzte Maschine war in silberner Ausführung. Sämtliche Flugzeuge wurden im Herstellerwerk mit der Typen- und Seriennummer gekennzeichnet, die auch auf alle demontierbaren Bauteile übertragen wurden.

Technischen Daten

Spannweite	12,24 m
Länge	7,64 m
Höchstgeschwindigkeit	270,0 km h ⁻¹
Reisegeschwindigkeit	244,0 km h ⁻¹
max. Flugdauer	1,5 h

Angewandte Literatur

V. Němeček: Československá letadla, 1. díl, NV 1983
 Stavíme plastkové modely č. 1
 Archiv VHU, expozice L + K Praha Kbely
 Archiv Kovožavody Prostějov



Škoda D.1

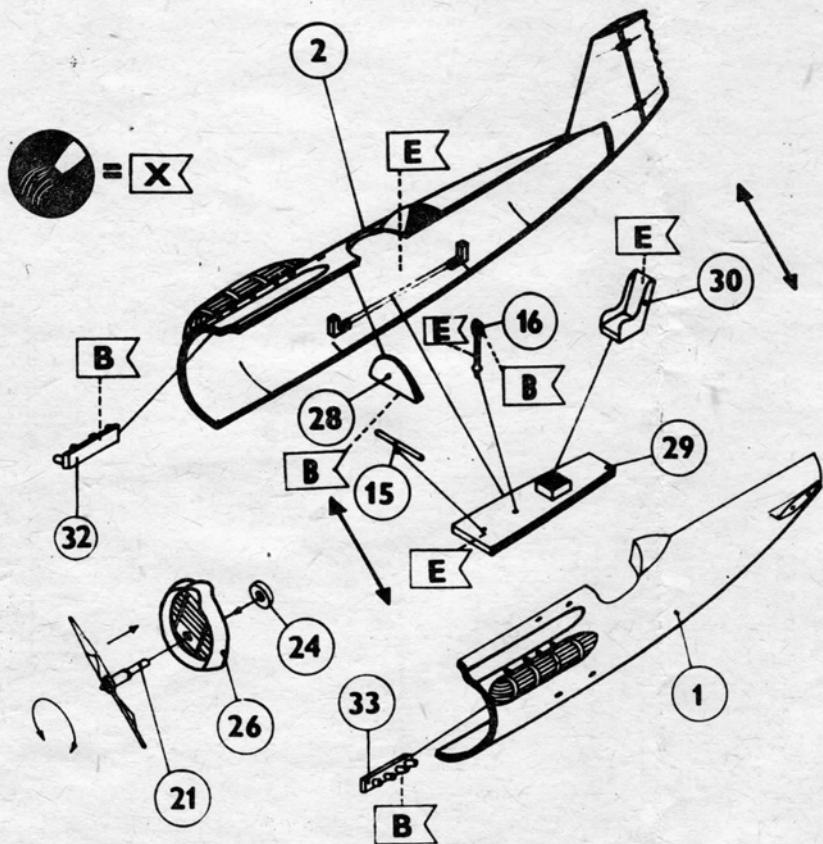


KOVOŽAVODY
 PROSTĚJOV
 WALKEROVA 25
 796 93 PROSTĚJOV



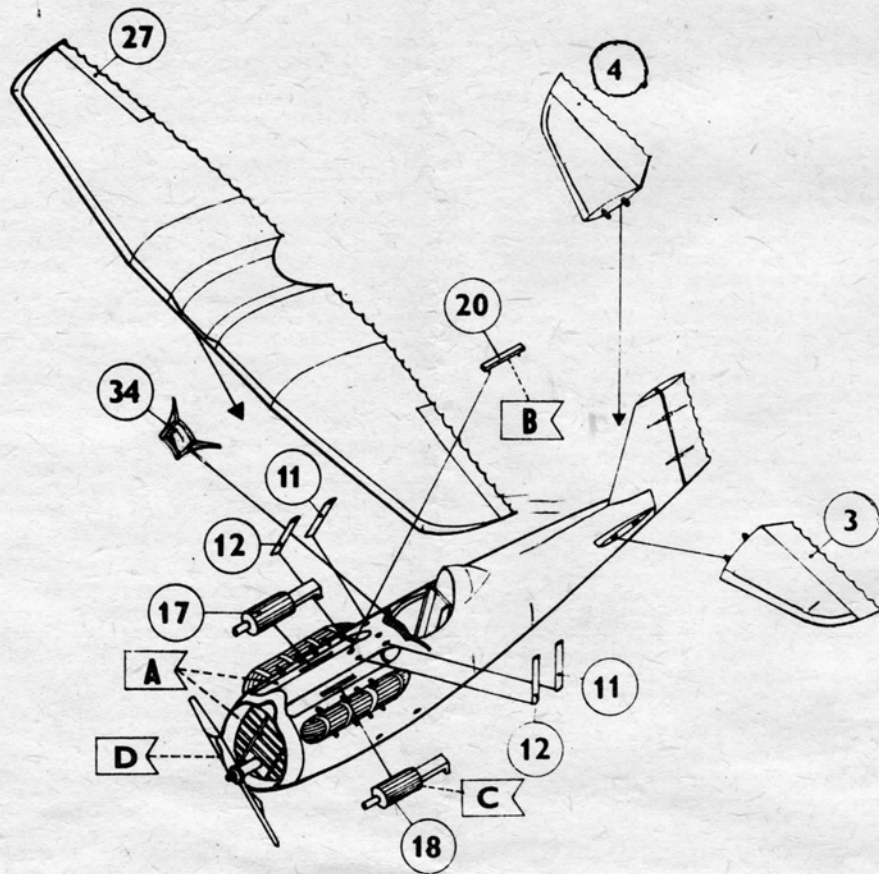
STAVEBNÍ NÁVOD

1



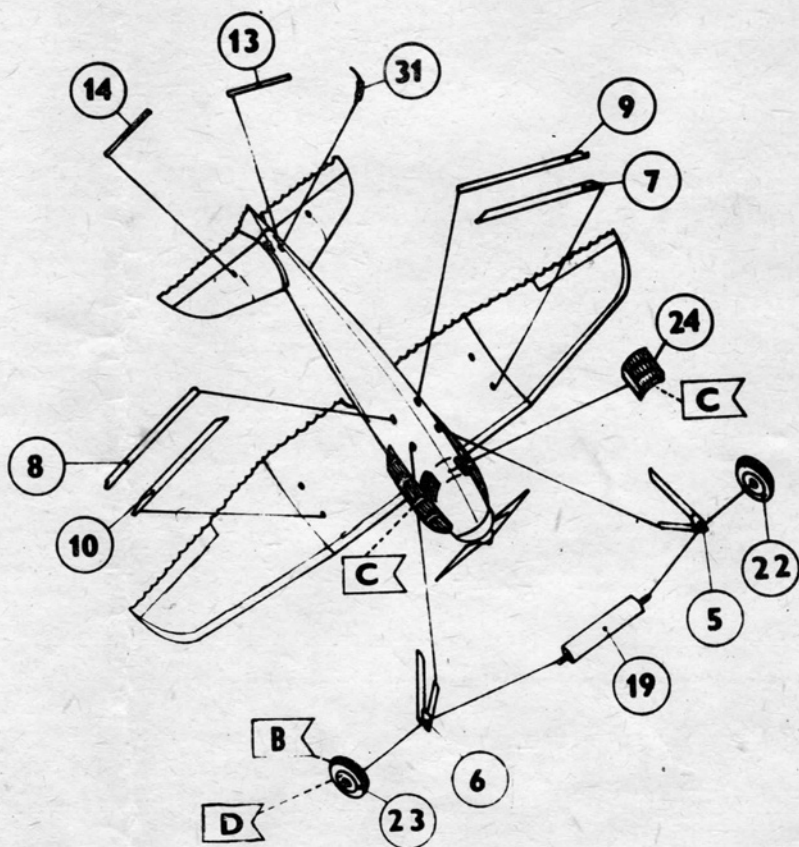
ASSEMBLY INSTRUKCION

2

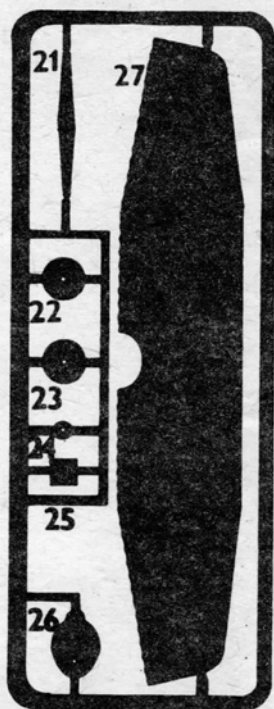
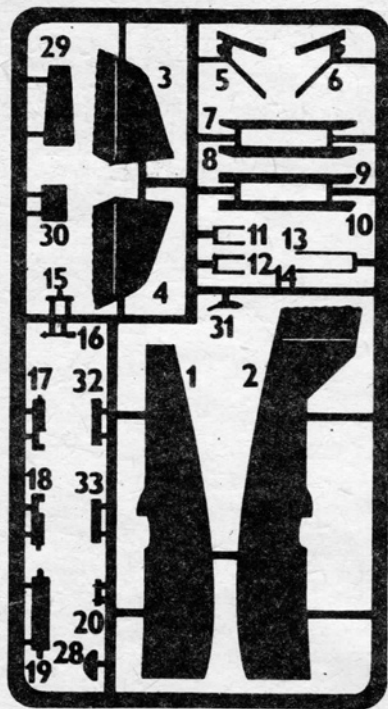


BAUNLEITUNG

3



4



5



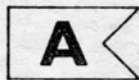
Výkres
Makety
Příprava výroby

Jaroslav Dobiáš
Jirí Pála
Slavomir Goldemund

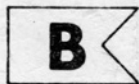
Při výrobě stavebnic pracujeme pečlivě, přesto může dojít k chybě. Případná reklamace musí být uplatněna u organizace, kde byl model zakoupen.

—ÚRJKP—


ŠKODA D.1



HLINÍK
ALLUMINIUM
ALUMINIUM $\begin{smallmatrix} \equiv \\ \equiv \end{smallmatrix}$ $\begin{smallmatrix} \text{H 56} \\ \text{R 99} \end{smallmatrix}$ FS 17 178



ČERNÁ
BLACK
SCHWARZ $\begin{smallmatrix} \equiv \\ \equiv \end{smallmatrix}$ $\begin{smallmatrix} \text{H 33} \\ \text{R 8} \end{smallmatrix}$ FS 37 038



DĚLOVINA
GUN METAL
EISENFARBIG $\begin{smallmatrix} \equiv \\ \equiv \end{smallmatrix}$ $\begin{smallmatrix} \text{H 53} \\ \text{R 91} \end{smallmatrix}$



STŘÍBRNÁ
SILVER
SILBER $\begin{smallmatrix} \equiv \\ \equiv \end{smallmatrix}$ $\begin{smallmatrix} \text{H 11} \\ \text{R 91} \end{smallmatrix}$



SVĚTLÉ ŠEDÁ
MEDIUM GREY
HELL GRAU $\begin{smallmatrix} \equiv \\ \equiv \end{smallmatrix}$ $\begin{smallmatrix} \text{H 147} \\ \text{R 8+5} \\ \text{(15-85\%)} \end{smallmatrix}$ FS 36 495

KOVOZAVODY
PROSTĚJOV
WOLKEROVA 25
796 93 PROSTĚJOV

