

ALBATROS D.XI

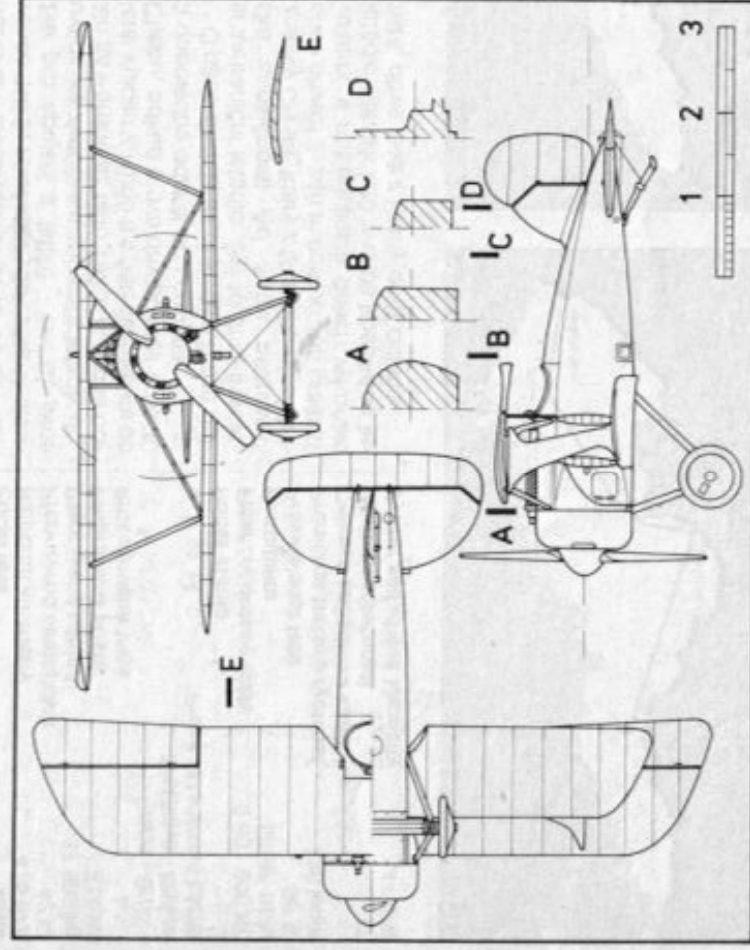
JIŘÍ HORNÁT
Výkres PETR KOLMANN

Továrna Albatros byla od léta 1916 nejvýznamnějším německým výrobcem stíhacích letadel. Ale její sláva trvala jen málo přes rok - na podzim 1917 ji těžce pošramotilo předtím mnohokrát opakované utržení spodních jednoosnkových křidel jejích typů D.III a zvláště D. V. Šéfkonstruktér Albatrosu Ing. Robert Theisen a jeho podřízení dělali vše, aby čest továrny zachránili. Znamenalo to nejen posílit spodní nosné plochy uvedených typů pomocnou vzpěrkou, ale vyvíjet i nové, pevnější typy stíhacích letadel. Prvním z nich byl Albatros D.VII s vidlicovým osmiválcem Benz Bz.IIb o 143 kW (195 k) a oběma křídly dvouosnkovými, i když trup ještě vycházel z D. V. Zůstal v prototypu, stejně jako obdobný typ D.VIII, určený k vyzkoušení 200k (147 kW) motoru Adler Ad.IV. Trupu D. V. přimmo využíval trojlošník Dr.I, rovněž vyráběný sériově - stejně jako Albatros D.IX s novým, dole hranatým trupem a nosným systémem inspirovaným francouzskými SPADy, a trojlošník Dr.II, z něhož vyšel dvouplošný D.X s jednoduchými vzpěrami ve tvaru I mezi dvouosnkovými křídly. To už ale Albatros vyráběl licenčně Fokkery D.VII.

Bylo třeba vyvinout zcela nový vlastní typ, který by se stavěl sériově. Byl jím Albatros D.XI, připravovaný od začátku roku 1918, o málo později než Albatros D.X. Jako první a jediná konstrukce továrny Albatros měl mít rotační motor. Křídla s dutými spojovacími vzpěrami ve

tvaru I místo lanek vyztužoval na každé straně pár dalších vzpěr, vedoucích od kolenů, "íček" k horním podélníkům trupu.

Projekt vzbudil pozornost inspektorátu německého letectva (Idflieg), který obdržel dva prototypy. První byl dokončen v březnu 1918, ale opožděné dodávky nového, pro typ vybraného birotacího jedenáctiválcového Siemens-Helske Sh.III o 118 Kw (160 k), vrtule a válce se otáčely opačným směrem, zdržely jeho první let až do května. Jestliže všechny sériově vyráběné stíhací Albatrosy byly uhlédné až elegantní, D.XI představoval pravý opak: měl velmi krátký, silný trup s překližkovým potahem, dole a na bocích plochy, nahofe zaoblený, dlouhé trubkové nohy podvozku a mohutnou čtyřlístkovou vrtuli, která lépe využívala svých pomalých otáček. K vzhledu typu nepřispíval ani široký plechový kryt motoru, vzadu otevřený, což zlepšovalo chlazení a snižovalo odpor. Kostra křidel byla (až na odtokové hrany z ocelových lanek) dřevěná, potažená plátnem. Překližkový křídlo tvořili integraní část trupu, ovládací plochy, potažené plátnem, byly z ocelových trubek. Ze "starých dobrých" Albatrosů Dr.I až D.V zbyly jen zúžené konce křidel, obdobný tvar vodorovné ocasní plochy a její jednoduché koridlo, malý křídlo pod trupem, nesoucí ostruhu, a výzbroj dvou kulometů LMG.08/15 ráže 7,92 mm. Křídla měla rohové vyvážení.



Stroj se zúčastnil druhého konkursu na německá stíhací letadla, který proběhl v Adlershofu od 27. 5. do 21. 6. 1918, ale svými výkony nenadchl, přestože jej předváděl zkušební pilot Albatrosu Henkel. Dne 10. června s ním uskutečnil stoupavý let nízkých vysokých hodnot a při přistání havaroval. Frontový veterán u D.XI kritizovali mnoho nevhodných vlastností a Idflieg jej vyřadil ze seznamu typů, které se měly vyrábět sériově také proto, že Siemens-Schuckertova a Pfalzova stíhací letadla s motory Sh.III měla lepší výkony a uvedené hnací jednotky, jichž byl nedostatek, měly být přednostně dodávány pro ně. Továrna Albatros však pokračovala ve vývoji svého typu, i když pomaleji. Čtyřlístá vrtule byla u druhého prototypu nahrazena dvoulístou, neméně mohutnou, třepetání křídla pak odstranila křídélka bez aerodynamického vyvážení. Přesto, že typ neměl řadový motor BMW.IIIa (který byl požadován pro všechna letadla účastníci se konkursu), byl přizván k třetí soutěži stíhacích letadel v říjnu 1918 - protože, jak uvádějí dobové dokumenty, „právě představoval zajímavý typ“. Frontový pilot poručík E. Möhnicke o něm po letu během konkursu hlásil, že vzlétá i přistává dobře, jen má snahu „plavat“. Vlastnosti v motorovém letu i při klouzání byly dobré, ale křídélka účinkovala příliš pomalu. Příkaz k sériové výrobě nebyl vydán. Protože se nevyráběl ani Albatros D.XII, zůstal typ D.Va posledním sériovým stíhacím typem tak proslavené továrny. Jeden D.XI existoval ještě v lednu 1920; pak byl podle požadavků Společnosti zničen.

HLAVNÍ TECHNICKÉ ÚDAJE

Výroce:	Albatros-Flugzeugwerke, Johannisthal, Berlín.
Rozpětí	8,00 m
Delka	5,58 m
Výška	2,87 m
Nosná plocha	18,50 m ²
Hmotnost prázdného letounu	494 kg
Vzletová hmotnost	689 kg
Max. rychlost	190 km/h
Výstup do 3000 m	6,3 min
Výstup do 6000 m	17,8 min
Dostup	7925 m
Vytrvalost	1,5 h

Barevné schéma bude v L+K 71, 1995, č. 12