

KOLEKCE KOVOVÝCH MODELŮ

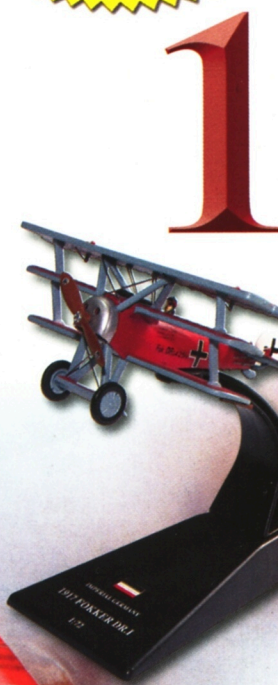
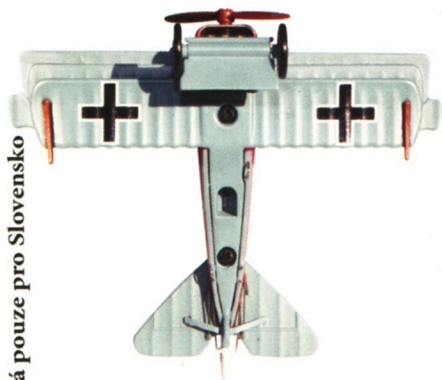
# VOJENSKÁ LETADLA

S TÍMTO ČÍSLEM MODEL  
FOKKER DR. I

ZAVÁDĚCÍ  
CENA POUZE

49 Kč

2 €\*



\*Cena platná pouze pro Slovensko

ISBN 978-83-261-0567-8



0 1

# KOLEKCE KOVOVÝCH MODELŮ VOJENSKÁ LETADLA

V KAŽDÉM ČÍSLE REPLIKA LETADLA S PEČLIVĚ ZOBRAZENÝMI DETAILY KONSTRUKCE A S ORIGINÁLNÍ KAMUFLÁŽÍ. MODELTY TĚTO KOLEKCE REPREZENTUJÍ VŠECHNA VÝVOJOVÁ OBDOBÍ VE VOJENSKÉM LETECTVÍ – OD 1. SVĚTOVÉ VÁLKY AŽ DO SOUČASNOSTI.

## KAŽDÝCH 14 DNÍ NOVÉ MODELTY

V KOLEKCI NAJDETE MEZI JINÝMI:

F-16C FALCON	BRISTOL BULLDOG
SUPERMARINE SPITFIRE MK V	DASSAULT MIRAGE 2000C
SPAD S.VII C. 1	MESSERSCHMITT BF 109F
HAWKER HURRICANE MK IIB	SOPWITH B1B
F/A-18F SUPER HORNET	MI G 29

**Ve třetím čísle  
MiG 15bis**  
v barvách Československé  
lidové armády



**Pořid'te si celou  
úžasnou sbírku  
kovových modelů!**

V KAŽDÉM ČÍSLE KOVOVÁ REPLIKA LETADLA  
S PEČLIVĚ ZOBRAZENÝMI DETAILY KONSTRUKCE.



**V příštím čísle  
Supermarine  
Spitfire Mk Vb**

**Vydavatel:**  
AMERCOM SA, O/POZNAŃ  
Grochowe Łąki 6, 61 752 Poznań, Polsko  
Tel.: +48 618 515 147

**Zastoupení v ČR:**  
AMER MEDIA, s. r. o.  
Špírkova 526, 142 00 PRAHA 4  
Zákaznická linka: (+420) 296 188 900 (9–17 hod.)  
E-mail: amercom@amercom.cz  
www.amercom.cz

**Příprava pro tisk:**  
PRESS-PYGMALION, s. r. o.  
Mánesova 536, 737 01 Český Těšín  
Redaktor: Milan Bronclík  
Odborná spolupráce: Joanna Kiszka Rybicka, Miloš Kmeť, Jiří Rataj

**Předplatné v ČR:**  
A.L.L. production, s. r. o.  
P. O. BOX 732, 111 21 PRAHA 1  
Tel.: 840 306 090  
E-mail: predplatne@predplatne.cz  
Předplatné je možné objednat od 3. čísla. Předplatitelé obdrží každý měsíc v jedné zásilce dvě čísla magazínu.  
Pololetní předplatné (12 čísel) – cena 1 548 Kč.  
Roční předplatné (24 čísel) – cena 3 096 Kč

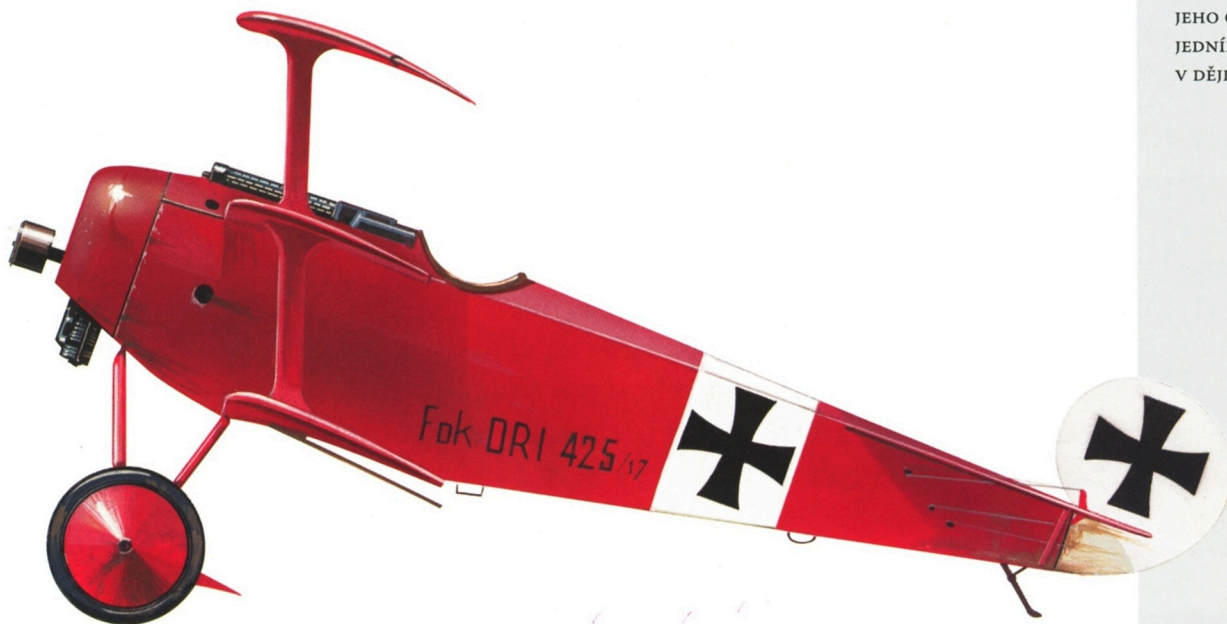
**Objednávky předplatného v SR:**  
MAGNET PRESS, SLOVAKIA s. r. o.  
P. O. BOX 169  
830 00 Bratislava  
Tel.: 02/67 20 19 31-33  
Fax: 02/67 20 19 30  
E-mail: predplatne@press.sk  
www.press.sk

Předplatné je možné objednat od 3. čísla. Předplatitelé obdrží každý měsíc v jedné zásilce dvě čísla magazínu.  
Předplatné za 6 čísel – 34,20 €  
Předplatné za 12 čísel – 68,40 €  
Předplatné za 24 čísel – 136,80 €

ISBN: 978-83-261-0567-8  
Série: 978-83-261-0566-1

**Pozor! Model není hračka. Je určen pro osoby starší 14 let.**  
Naše modely se mohou v detailech lišit od originálních letadel.  
Vydavatel si vyhrazuje právo na změnu počtu čísel a pořadí přiložených modelů.

# I FOKKER DR.I



**FOKKER DR.I, NAVRŽENÝ JAKO PROTIVÁHA BRITSKÉHO TROJPLOŠNÍKU SOPWITH TRIPLANE, BYL JEDNÍM Z NEJOBROTNĚJŠÍCH BOJOVÝCH LETOUNŮ V DĚJINÁCH LETECTVÍ. NEPOČETNÉ TROJPLOŠNÉ FOKKERY, ŘÍZENÉ TAKOVÝMI ESY, JAKO BYL MANFRED VON RICHTHOFEN, SE STŘELILY BĚHEM LETECKÝCH BITEV NAD ZÁPADNÍ FRONTOU MNOHÁ DOHODOVÁ LETADLA.**

V první polovině 1. světové války byly zkušenosti s konstruováním bojových letadel velmi skrovné. Část letounů byla postavena jako sestava s motorem vzadu a tlačnou vrtulí, jelikož pouze toto řešení umožňovalo použít výzbroje střílející dopředu. Určitým pokrokem umožňujícím střelbu dopředu přes otáčející se vrtuli byla montáž klínových deflektorů, tzv. sekaček, na vrtulových listech. Tyto deflektory odrážely střely, které by jinak zasáhly vrtulový list. Jinou možností později přinesla instalace synchronizátorů blokujících střelbu v okamžiku, kdy se vrtulový list nacházel před hlavní kulometu.

V roce 1915 se piloti Dohody nejvíce obávali Fokkerových jednoplošníků série E, u kterých se podařilo spojit kulomet (nebo kulomety) střílející dopředu s rychlostí postačující k zachytávání většiny nepřátelských strojů. V zimě 1915–1916 však byly jednoplošníky stále spíše raritou, a proto se projektanti snažili zdokonalovat téměř univerzální dvuplošníky, ale vznikaly i trojplošníky nebo dokonce čtyřplošníky. Žádný ze čtyřplošníků se sice neujal, zato Sopwith Triplane se ukázal být opravdovým úspěchem.

První trojplošník přišel na svět ve vývojovém oddělení firmy Sopwith 28. května 1916. Byl to výborný stíhací letoun s trupem a ocasioní plochami téměř identickými jako u letadel Sopwith Pup. Triplane však

měl několik charakteristických vlastností. Jeho tři nosné plochy byly mnohem štíhlejší (měly menší tětívu) než plochy u Pupu, a proto, i když rozpětí zůstalo stejné, byla nosná plocha menší. Zavedení výkonnější pohonné jednotky s výkonem 98,4 kW (132 HP) místo motorů s výkonem 61,1 kW (82 HP) nebo 76 kW (102 HP) způsobilo, že byl letoun mnohem rychlejší. Štíhlejší křídla umožnila pilotům lepší viditelnost, navíc byla prostřední plocha namontována ve výšce pilotových očí.

## HROZIVÉ TRIPLANY

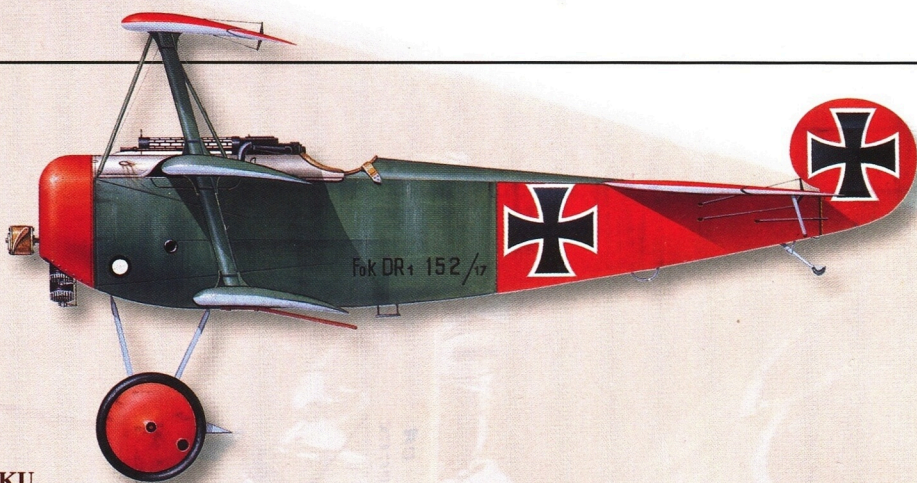
Všechny Triplany patřily RNAS (Royal Naval Air Service – Královská námořní letecká služba) a velmi brzy se staly obávanými protivníky německých letců. Část letounů Sopwith Triplane se účastnila bitvy u Arrasu v dubnu roku 1917. Jejich úspěch byl natolik velký, že jeden z historiků napsal: „Když si nepřátelé všimli formace

TROJPLOŠNÍK FOKKER DR.1 (Č. 475/17), PILOTOVANÝ VON RICHTHOFENEM BĚHEM JEHO OSUDOVÉHO LETU, SE STAL JEDNÍM Z NEJZNÁMĚJŠÍCH LETADEL V DĚJINÁCH.

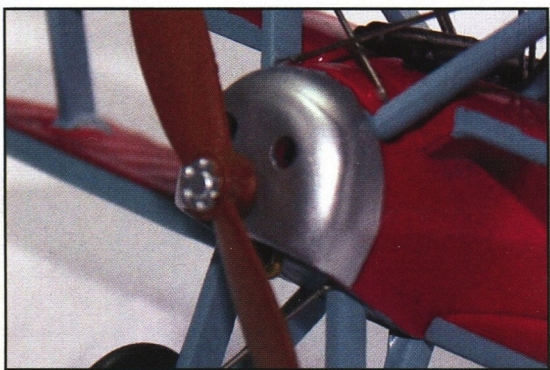
NIKDE NA SVĚTĚ SE NEDOCHOVAL ORIGINÁLNÍ EXEMPLÁŘ FOKKERU DR.I, BYLO VŠAK SESTROJENO MNOHO REPLIK TOHOTO LETOUNU. TY BYLY ZAPSÁNY V REGISTRECH CIVILNÍCH LETOUNŮ V AUSTRÁLII, VELKÉ BRITÁNII, NĚMECKU, SINGAPURU, NA NOVÉM ZÉLANDU I V USA, KDE VZNIKLO NEJMÉNĚ 20 TĚCHTO LETADEL. JEDNU Z NEJPROSLULEJŠÍCH REPLIK FOKKERU DR.I VYRÁBÍ FIRMA RON SANDS INC. V PODOBĚ PLÁNŮ A SADY PRO SAMOSTATNOU MONTÁŽ. DO KONCE 80. LET BYLO PRODÁNO ASI 12 KOMPLETNÍCH PLÁNŮ V MĚŘÍTKU 1:1 A 10 SAD; DOHROMADY BYLO SESTROJENO 18 FUNKČNÍCH LETADEL.



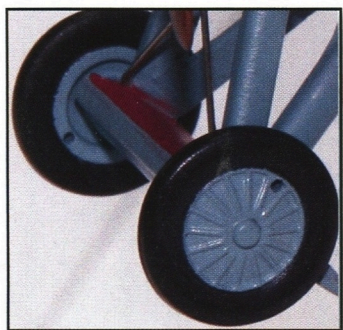
# FOKKER DR.I



TENTO TROJPLOŠNÝ STÍHACÍ LETOUN BY DOZAJISTA ZŮSTAL VE STÍNU MASOVĚ VYRÁBĚNÝCH DVOUPLOŠNÍKŮ Z TOVÁRNY ALBATROS NEBO VYNIKAJÍCÍHO DVOUPLOŠNÍKU FOKKER D.VII, KDYBY ZNÁMÝ NĚMECKÝ PILOT MANFRED VON RICHTHOFEN, LETECKÉ ESO NA ZÁPADNÍ FRONTĚ, NEBYL ZRANĚN NA HLAVĚ. PROSLULÝ STÍHACÍ PILOT SE BĚHEM POBYTU V NEMOCNICI DOZVĚDĚL O NOVÉ STÍHAČCE VYRÁBĚNÉ POD DOHLEDEM SAMOTNÉHO FOKKERA. POZDĚJI, BĚHEM ROZHOVORŮ S LETCI NA FRONTĚ, DOPORUČOVAL RICHTHOFEN TOTO LETADLO S TÍM, ŽE „ŠPLHÁ JAKO OPICE A OBRATNÉ JE JAKO ĎÁBEL“.



**MOTOR:** V PROTOTYPECH A ČÁSTI SÉRIOVĚ VYRÁBĚNÝCH LETADEL BYLY JAKO POHONNÉ JEDNOTKY POUŽITY MOTORY OBERURSEL UR.II, COŽ BYLY LICENČNÍ FRANCOUZSKÉ DEVÍTIVÁLCOVÉ ROTAČNÍ MOTORY LE RHÔNE 9J. VĚTŠINA MOTORŮ TOHOTO TYPU BYLA PRO POTŘEBY NĚMCŮ LICENČNĚ VYRÁBĚNA VE ŠVÉDSKU V TOVÁRNÁCH THULIN. NĚMCI DÁVALI PŘEDNOST ŠVÉDSKÝM POHONNÝM JEDNOTKÁM KVŮLI MNOHEM LEPŠÍMU PROVEDENÍ A POUŽITÍ KVALITNĚJŠÍCH MATERIÁLŮ.



**DODATEČNÁ NOSNÁ PLOCHA:** NEVELKÉ KŘÍDLO UMÍSTĚNÉ MEZI KOLY PODVOZKY VYTVÁŘELO DODATEČNÝ VZTLAK A ZLEPŠOVALO UŽ I TAK VÝBORNOU OBRATNOST LETADLA.



## TECHNICKÉ ÚDAJE O LETADLE FOKKER DR.I

**Typ:** stíhací letoun smíšené konstrukce potažený plátnem a překližkou, drak měl rám trupu z ocelových trubek a celodřevěná křídla.

**Osádka:** 1 osoba.

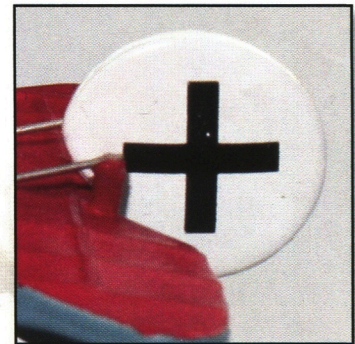
**Motor:** devítiválcový vzduchem chlazený rotační Oberursel Ur.II o výkonu 82 kW (110 HP).

**Výkony:** maximální rychlost 160 km/h ve výšce 2 800 m; rychlost stoupání 5,7 m/s; doba stoupání na 1 000 m – 2,9 min; doba stoupání na 5 000 m – 22 min; dostup 6 500 m; dolet 300 km; doba letu 1,5 h.

**Hmotnost:** prázdného letounu 406 kg; vzletová 586 kg.

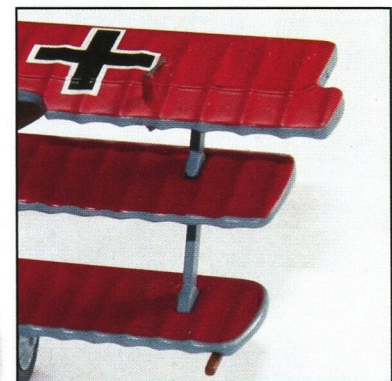
**Rozměry:** rozpětí horní plochy 7,19 m; rozpětí prostřední plochy 6,23 m; rozpětí spodní plochy 5,73 m; délka 5,77 m; výška 2,95 m; nosná plocha 18,7 m<sup>2</sup>.

**Výzbroj:** dva synchronizované kulomety Spandau LMG 08/15 ráže 7,92 mm (2 x 500 nábojů) chlazené vzduchem. Tyto kulomety mohly střílet nezávisle na sobě.



**VÝZBROJ:** KE STANDARDNÍ VÝZBROJI TROJPLOŠNÍKU FOKKER DR.I PATŘILY DVA KULOMETY SPANDAU LMG 08/15 RÁŽE 7,92 MM. BYLY NAMONTOVÁNY NAD MOTOREM, NÁBOJE SE NACHÁZELY NA PÁSECH UMÍSTĚNÝCH VE VNITŘÍ TRUPU LETADLA. KULOMETY MOHLY STŘÍLET NEZÁVISLE NA SOBĚ.

**SMĚROVÉ KORMIDLO:** STEJNĚ JAKO U JINÝCH LETECKÝCH KONSTRUKCÍ TOHOTO OBDOBÍ NEMĚL DRAK LETADLA KÝL A SMĚROVÉ KORMIDLO – POHYBLIVÁ BYLA CELÁ SVISLÁ OCASNÍ PLOCHA, PŘIPEVNĚNÁ K TRUPU LETADLA POMOCÍ ČEPŮ.



**NOSNÉ PLOCHY:** CHARAKTERISTICKOU VLASTNOSTÍ TOHOTO LETOUNU BYLA TŘI KŘÍDLA S DŘEVĚNOU KONSTRUKCÍ A OCELOVÝM KOVÁNÍM, KTERÁ BYLA POTAŽENA VYZTUŽENÝM PLÁTNEM. MEZI SEBOU BYLA PROPOJENA JEDNOTLIVÝMI VZPĚRAMI VE TVARU PÍSMENE I. NA SPODNÍ STRANĚ SPODNÍCH PLOCH BYLY NAMONTOVÁNY DŘEVĚNÉ LIŠTY CHRÁNICÍ KŘÍDLA PŘED POŠKOZENÍM BĚHEM PŘÍSTÁVÁNÍ.



D.VI BYL PRVNÍ PROTOTYP TROJPLOŠNÉ STÍHAČKY ANTONA FOKKERA. LETADLO MĚLO SAMONOSNÁ KŘÍDLA, KTERÁ NEVYŽADOVALA VZPĚRY A VYZTUŽENÍ DRÁTEM. CELÝ STROJ BYL NATŘEN STŘÍBROŠEDOU BARVOU A NEBYL VYZBROJEN.

Triplanů, střemhlav odlétali, aby se dostali z jejich dosahu.“ Když nějaký Triplane havaroval za německými liniemi, byly jeho zbytky zkoumány až do nejmenších detailů. Hlavní velitel říšského letectva generál Ernst von Höpner dokonce tuto britskou stíhačku

veřejně pochválil. Na jaře 1917 vynakládaly kolektivy konstruktérů nejvýznamnějších leteckých továren států Ústředních mocností (to je nejméně 14 firem) enormní úsilí, aby sestrojily stíhací trojplošník. Povedlo se to Holanďanovi Antonu Fokkerovi, který tak toužil porazit své soupeře, že nejen osobně důkladně zkoumal sestřelené Triplany, ale také si tajně, bez vědomí armády, nechal poslat první sestřelený exemplář tohoto stroje do své továrny ve Schwerinu.

V červnu r. 1917 konstruktér Reinhold Platz narychlo předělal výkresy právě projektovaného letounu Fokker D.VI, jenž se objevil začátkem července 1917. Tento první trojplošník, který v Německu vzletnul, byl okamžitě přezkoušen v té době slavným esem, por. Wernerem Vossem. Platz už dříve navrhoval neobyčejně pokročilé stíhací dvouplošníky se samonosnými křídly. Letoun D.VI byl sestrojen stejným způsobem, protože u trojplošníku s menším rozpětím bylo



DRUHÝ VYROBENÝ STROJ EI (102/17) SE STAL PRVNÍM TROJPLOŠNÍKEM, NA NĚMŽ LÉTAL VON RICHTHOFEN. BĚHEM PRVNÍHO LETU SEŠTŘELIL TENTO VÝJIMEČNÝ LETEC 1. ZÁŘÍ 1917 SVÉ 60. LETADLO.

jednodušší použít křídla bez výtuzte ocelovými táhly. Dolní a prostřední křídla byla umístěna pod trupem a na něm, a jedinou soustavou vzpěr připevňující horní křídla k trupu letadla byly dlouhé vzpěry ve tvaru obráceného V vyrobené z ocelových trubek.

Křídélka mělo pouze hlavní křídlo, kdežto u Sopwithu Triplane byla křídélka spojená lehkými ovladači na všech nosných plochách. Trojplošný D.VI poháněný rotačním motorem Oberusel Ur.II s výkonem 82,7 kW (111 HP) létal výborně, avšak před jeho vysláním do Maďarska mu bylo v srpnu zvětšeno rozpětí horního křídla. Aby se odstranily nepatrné záchvěvy, byl přidán dřevěný proudnicový kryt ve tvaru písmene I spojující křídla při jejich koncích. Výzbroj tvořily dva synchronizované kulomety Spandau LMG 08/15 ráže 7,92 mm.

60. SEŠTŘELENÝM STROJEM „RUDÉHO BARONA“ BYLO POZOROVACÍ LETADLO RE.8 ZNIČENÉ 2. ZÁŘÍ 1917. BYLO TO JEHO PRVNÍ VÍTĚZSTVÍ NA FOKKERU DR.I.



### DALŠÍ VÝVOJ

Po trojplošném D.VI, který byl často chybně označován jako V.3, se objevil první Fokker, označovaný jako zkušební (něm. Versuch) – V.4. Dva trojplošníky V.4 s vyváženými křídélky s obrysy slícovanými s obrysy koncovek křídel byly objednány 11. listopadu 1917.

V srpnu přišla objednávka na několik prototypů trojplošníků s výkonnějšími motory – V.7 s motorem Siemens-Halske SH III o výkonu 109,6 kW (147 HP), V.10 s motory Oberursel Ur. III o výkonu 120,8 kW (162 HP) a Steyr Le Rhône o výkonu 109,6 kW (147 HP) a V.5 s motorem Goebel Goe. III o výkonu 129 kW (173 HP). U této

verze byla zavedena modifikovaná křídla, jejichž rozptí se zvětšovalo rovnoměrně od dolního k hornímu. Byly ponechány vzpěry ve tvaru písmene I, kdežto výšková kormidla a křídélka získala rohová vyvážení, přičemž vyvážení křídélek vystupovala mimo obrys křídla. Žádné údaje se sice nedochovaly, lze však předpokládat, že díky silnějším motorům dosahovaly tyto prototypy lepších výkonů než konečné sériové verze trojplošníků.

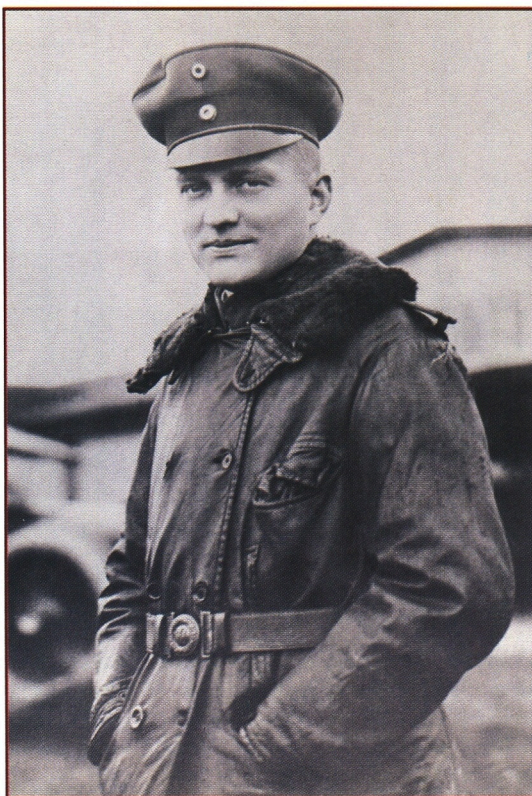
## **PŮSOBENÍ NA FRONTĚ**

Poručík Voss strávil v srpnu 1917 více než 20 hodin testováním dvou prototypů trojplošníku V.4. Test ukončený koncem měsíce měl pozitivní výsledek. Mezitím byla obě letadla nasazena na frontu a při zkušebních letech se velmi angažoval i sám Anton Fokker (i přesto, že byl Holanďan a civilista, musel si na sebe vzít německou důstojnickou uniformu, aby se mohl zúčastnit bojových misí, jejichž cílem bylo vyzkoušení funkčnosti synchronizátorů výstroje). Fokkerova společnost okamžitě získala objednávku na 318 trojplošníků s označením Dr.I (něm. Dreidecker), i když první dva před sériové stroje měly označení F.I.

## **„RUDÝ BARON“ MANFRED VON RICHTHOFEN**

Manfred Freiherr von Richthofen, legendární německý „Rudý baron“, je pravděpodobně nejznámější postavou leteckých bitev v dějinách. Velel přední německé stíhací jednotce JG 1 (1. stíhací eskadra) a byl nejspěšnějším stíhacím pilotem 1. světové války. Na svém kontě má 80 sestřelů.

Manfred Albrecht Freiherr von Richthofen (Freiherr – svobodný pán – je německý aristokratický titul,



odpovídající titulu baron) začal svoji vojenskou kariéru v roce 1909, kdy dobrovolně vstoupil do 1. západopruského hulánského pluku. Před 1. světovou válkou dosáhl hodnosti poručíka. Už měsíc po vypuknutí válečného konfliktu, v září 1914, byl vyznamenán Železným křížem II. stupně za vedení několika úspěšných průzkumných jízdních hlídek na úseku západní fronty poblíž Verdunu. Avšak poté, co byl jeho pluk přerazen k pěchotě a on sám byl odvelen na místo zá-

MANFRED VON RICHTHOFEN, HULÁN A ARISTOKRAT POCHÁZEJÍCÍ ZE SLEZSKA, BYL JEDNÍM Z NEJLEPŠÍCH STÍHACÍCH PILOTŮ V DĚJINÁCH. MĚL VŠECHNY LETECKÉ A BOJOVÉ SCHOPNOSTI POTŘEBNÉ K TOMU, ABY SE STAL ESEM; BYL TO TAKÉ VYNIKAJÍCÍ TAKTIK A VELITEL.

NA FOTOGRAFII Z BŘEZNA 1918 JE ŘADA FOKKERŮ DR.1 PATŘÍCÍCH JASTA 11 (JAGDSTAFFEL 11 – 11. STÍHACÍ LETKA). PILOT S HŮLKOU JE MANFRED VON RICHTHOFEN, VELITEL JG 1.





MECHANIK POMÁHÁ ZAPNOUT PÁSY PILOTOVI FOKKERU DR.I z JG1 (JADGESCHWADER 1 – 1. LETECKÁ ESKADRA), KTERÝ SE PŘIPRAVUJE NA HLÍDKU. JEDNOTKA JG 1 BYLA ZODPOVĚDNÁ ZA BOJOVÉ ZKOUŠKY PRVNÍCH TROPLOŠNÍKŮ. ŠPATNÉ POČASÍ V ZIMĚ 1917–1918 VŠAK ZNEMOŽŇovalo PROVÁDĚNÍ DELŠÍCH ÚTOČNÝCH LETŮ.

I PŘES TO, ŽE VĚTŠINU SVÝCH VÍTĚZSTVÍ DOSÁHL VON RICHTHOFEN ŘÍZENÍM STÍHAČEK ALBATROS, BUDE UŽ NAVZDÝ ZTOTOŽŇOVÁN S FOKKEREM DR.I, KTERÝ PILOTOVAL KE KONCI SVÉ KARIÉRY. ZDE PŘÍSTÁVÁ PO LETU NAD ZÁPADNÍ FRONTOU.

sobovacího důstojníka u 18. pěší brigády, cítil se poručík von Richthofen velmi znechucen. Jak sám později prohlásil, unavený „obstaráváním vajec a sýrů“ se opět dobrovolně přihlásil – tentokrát k letectvu německé říšské armády.

Válka trvala už devět měsíců, když v květnu roku 1915 začal jeho letecký výcvik, zatím pouze jako pozorovatele. Piloti jako Oswald Boebecke a Max Immelmann byli už v té době stíhacími esy. Richthofenova letecká kariéra měla začít u průzkumné jednotky na východní frontě. Také jeho další převelení k „Odlílu poštovních holubů“ v Ostende (krycí jméno první německé bombardovací jednotky) nevěstilo nijak oslnivou budoucnost, i když prý už tehdy jako pozorovatel Albatrosu B.II dosáhl (nepotvrzeného) sestřelu francouzského průzkumného bombardéru Farman S.11. Teprve náhodné setkání s Boebeckem během cesty vlakem vyústilo ve zvrát von Richthofenovy kariéry. Okamžitě zažádal o převelení na pilotní školu.

I přes získání všech požadovaných kvalifikací se von Richthofen začátkem léta 1916 opět objevil na východní frontě, tentokrát jako pilot dvoumístného pozorovacího Albatrosu B.II. Ještě jednou mu podal pomocnou ruku Boebecke. Při inspekci von Richthofenovy základny v Kovelu na Volyni (západní Ukrajina) si vzpomněl na jejich rozhovor během minulého podzimu a pozval budoucího stíhacího pilota do jednotky jednomístných stíhacích letounů, kterou v té době právě formoval. Už 72 hodin

nato vyrazil von Richthofen na západní frontu k Jasta 2 (Jagdstaffel 2 – 2. stíhací letka).

Zanedlouho bylo zřejmé, že má, i přes jisté neúspěchy v pilotním kurzu, vrozené pilotní schopnosti a neobyčejně dobrý zrak, a navíc i „čich“ při předvídání situací ve vzduchu. „Kamkoliv velitel vyrazil, tam se muselo něco přihodit,“ řekl později jeden z jeho pilotů.

Prvním von Richthofenovým vítězstvím byl sestřel britského dvoumístného stíhacího letounu F.E.2b patřícího RFC (Royal Flying Corps – Královský letecký sbor) poblíž Cambrai 17. září 1916. Dosáhl jej, stejně jako dalších 15, za řídicí pákou stíhacího letounu Albatros D.II. Šestnácté vítězství, sestřel stíhačky Sopwith Pup poblíž Mét 4. ledna 1917, mu vyneslo pozici velitele jeho vlastní stíhací letky – Jasta 11 – a vysoce ceněný Záslužný kříž – Pour le Mérite (tzv. modrý Max).

Jako velitel Jasta 11 projevil von Richthofen svůj nebývalý talent. Přetvořil jednotku, která doposud neměla valné výsledky, v jednu z těch, jež na západní frontě vzbuzovaly největší obavy.

Během pouhých šesti měsíců navýšil své konto o dalších 40 sestřelů. Když hlavní velení říšských vzdušných sil schválilo zformování JG 1 (Jagdgeschwader 1 – 1. stíhací eskadry), nemohl být na pozici jejího velitele vybrán nikdo jiný než nejúspěšnější pilot, nedávno povýšený do hodnosti Rittmeister (kapitán jezdeckta), Manfred Freiherr von Richthofen. Vypjatá práce velitele přinášela své ovoce: do konce války nahlásila JG 1 zničení 644 nepřátelských letadel při ztrátě 56 vlastních pilotů.

Nechybělo mnoho a sám velitel (Geschwaderkommandeur) by se stal první smrtelnou obětí eskadry. Druhého dne činnosti zasáhla střela vypálená z velké vzdálenosti pozorovatelem RFC z letounu FE.2d von Richthofenovu hlavu. Podařilost mu však nouzově přistát a byl okamžitě odvezen do nemocnice. Léčba zastavila jeho kariéru stíhacího pilota (dokonce nakrátko oslepl), ale neukončila ji. Během následujících devíti měsíců se von Richthofen a jeho „Létající cirkus“ – velká skupina strakatých strojů, kde letadla každé letky (Jasta 4, 6, 10 a 11) měla vlastní barevné schéma, např. červené, žluté nebo kostkované – nacházeli všude tam, kde se na západní frontě objevilo ohrožení. 20. dubna 1918 dosáhl von Richthofen 80 sestřelů, ale už o 24 hodin později se stalo to, co nikdo nečekal. Při pronásledování britské stíhačky Sopwith Camel poručíka Wilfrida Mays z 209. peruté RAF (Royal Air Force – Královské letecké síly) v přízemní výšce byl „Rudý baron“ poblíž Cappy sestřelen palbou austrálských střelců ze země nebo z Camelu svého pronásledovatele kapitána RNAS Artura Roye Browna (nebo spíše kombinací obou). Von Richthofen, nejúspěšnější stíhací pilot 1. světové války, byl nalezen mrtvý v kabině rozbitého stroje. Dalšího dne byl svými nepřáteli se všemi vojenskými poctami pohřben na hřbitově v Bertangles v severní Francii.

