

# Ernst UDET - eso, které přežilo

## Předmluva od Jörna LECKSCHEIDA

Ernst Udet se narodil ve Frankfurtu nad Mohanem 26. dubna 1896 Paule, rozené Krügerové, a Adolfovi Udetovým (1. Ernst vyrůstal v Mnichově, hlavním městě Bavorského království, kam se dobře situovaná rodina výrobce kotlů Adolfa Udeta po narození syna přestěhovala.

Malý Erni byl tak trochu, nebo spíš víc, uličník, rozhodně nebyl žádný horlivý student. Učiteli byl hodnocen jako dítě, které se sice překvapivě snadno učí, ale stejně snadno to naučené zase zapomíná. Víc ho bavilo běhat venku a hrát si s kamarády, perfektně ovládal svůj vlastnoručně vyrobený prak, a nutno uznat, že střelecké schopnosti nabyté v dětství se mu za pár let velmi hodily!

O letectví se zajímal od dětství, a někdy mezi desátým a třináctým rokem založil s partou přátel Mnichovský Aeroklub (Aero Club München). Od roku 1909 bylo cvičiště ve čtvrti Oberwiesenfeld v Mnichově využíváno jako letiště, poblíž něhož si Gustaff Otto, syn vynálezce Ottova motoru, založil firmu Gustav Otto Flugmaschinenwerke. Erni tu často pobýval se svými přáteli, pozoroval vzlety balónů i letadel, a snil svůj sen o létání.

Jeho školní výkony se s věkem nelepšily, byl ale výborným kreslířem, a když v roce 1913 s odřenými ušima složil maturitu, dostal od šťastného otce za odměnu motocykl. Ten se mu brzy hodil k účelu, který tatík dozajista nečekal.

Po vypuknutí války se Udet okamžitě hlásil jako dobrovolník do armády, odvodní komise ho ale odmítla pro nedostatečnou tělesnou výšku, nedosahující ani 160 cm. Cestu do armády si přesto našel již po dvou týdnech fikanou fintou. Německý autoklub ADAC hledal dobrovolníky vlastníci motocykl, ochotné s ním sloužit na frontě jako motospojka. Tělesná výška dobrovolníků autoklub nezajímala, a tak Erni se svojí motorkou opustil 18. srpna 1914 Mnichov a vydal se vstříc vojenské kariéře. Jeho kariéra motospojky byla celkem krátká, protože když zjistil, že jeho cesta do vojenského letectva by mohla být snazší, pokud by byl držitelem civilní pilotní licence, dohodl se s Gustavem Ottem na absolvování pilotního kursu v jeho pilotní škole, který úspěšně dokončil v dubnu 1915 získáním pilotního průkazu.

Od té chvíle se jeho pilotní kariéra vyvíjí obdobně, jako v případě mnoha jiných slavných letců. Sloužil u různých jednotek jako pilot dvousedadlových letounů (Fliegerabteilungen), jeden z nich byl transformován na Kampfeinsitzer-Kommando (KEK) Habsheim, jednotku jednosedadlových stíhaček, vyzbrojenou jednoplošnými Fokkery E.I, u níž získal své první potvrzené vzdušné vítězství. Stalo se tak odpoledne, 18. března 1916, když sestřelil jednoho z 22 francouzských Farmanů F-40, útočících toho dne na Mülhausen (Myhlúsy) v Alsasku, tehdy součásti Německého císařství.

Během reorganizace leteckých jednotek Fliegertruppe na podzim 1916 byly zformovány první Jasta, Jagdstaffeln. KEK Habsheim se přeformovala do Jasta 15, k níž byl Udet oficiálně zařazen 8. října 1916, aniž by se při této změně přesunul byt' o metr. O čtyři dny později zaznamenal druhé vítězství a 22. ledna 1917 byl povýšen do hodnosti poručíka (Leutnant der Reserve). Zanedlouho na to Jasta 15 obdržela první Albatrosy D.III. Ernst Udet poté získal všech svých 13 vzdušných vítězství roku 1917 v kokpitech Albatrosů D.III, D.V a D.Va. 19. června 1917 byl převelen k Jasta 37, aby později, 7. listopadu 1917, převzal její velení.

Na přelomu ledna a února 1917 se účastnil První soutěže stíhacích letadel v Adlershofu u Berlína, kde spolu s dalšími zkušenými a úspěšnými stíhacími piloty testoval a posuzoval poslední prototypy německých stíhacích letadel.

15. března 1918 se Jasta 37 přemístila na polní letiště La Cateau, a sotva postavila stany, objevila se vzácná návštěva. Eso es, Manfred von Richthofen, slavný velitel Jagdgeschwader 1, bázující v blízkém okolí, přijel okouknout nové sousedy. Legenda říká, že po Udetově odpovědi na dotaz po aktuálním stavu jeho skóre, činící v té době 19 potvrzených a jeden nepotvrzený sestřel, MvR odpověděl: "Pak je čas, abyste se k nám připojil!" Typická nabídka, která se neodmítá. JG 1 byl ten pravý dobrý oddíl, liga výjimečných, to právě místo pro učenlivého uličníka. Udet nastoupil k Jasta 11 18. března 1918. Jeho pobyt u jednotky byl poměrně krátký, ale dost dlouhý na to, aby zde dosáhl tří sestřelů. Rozvinula se u něho ale těžká ušní infekce, načež ho von Richthofen poslal domů na zdravotní dovolenou. Udet odjel 8. dubna, již den poté dostal vyznamenání o udělení řádu Pour le Mérite. Později tvrdil, že si již ten samý den jeden exemplář PIM zakoupil v jednom mnichovském vetešnictví, aby mohl řád co nejdříve nosit. V Mnichově byl také v den Richthofenovy smrti o 11 dnů později, a zůstal doma až do druhého poloviny května. Na frontu se vrátil 22. května, kdy převzal velení Jasta 4, vyzbrojenou v té době Fokkery Dr.I. Jeho osobním strojem se stal Dreidecker sériového čísla 586/17, zděděný po esu Jasta 6, poručíku Hansi Kirschsteinovi.

Kirschsteinův, nyní Udetův, nesl působivé zbarvení šikmými černými a bílými pruhy na na horním křídle a zadní části trupu. Udet si svižněpřidal svůj osobní marking, v červené barvě vyvedenou přezdívkou jeho snoubenky Lo na obou stranách trupu. Udet si tento zajímavě zbarvený stroj užil jen krátce, na začátku června uletěl jeden válec běžícího rotačního motoru Oberursell a Fokker byl na odpis. Udet ho nahradil dalším Fokkerem Dr.I čísla 586/17, na němž nebylo nic nestandardního krom v obrysových linkách vyvedeného emblému Lo! a Udetova osobního markingu na výškovce. Ale ani tohoto Dreideckera si Udet příliš neužil, neboť služba Fokkerových trojplošníků u JG 1 se chýlila ke konci. Přicházela další legenda, Fokker D.VII. Jasta 4 byla na nový typ přezbrojena jako poslední jednotka ve svazku JG 1 dne 13. června 1918. Jeden z těchto nových D.VII z licenční výroby továrny Ostdeutsche Albatros Werke (O.A.W.) byl vyveden do podoby ikonického a mysteriózního Du doch nicht!!! A věřte, že na tomto stroji je tajemné snad úplně všechno! Dlouho ovšem nesloužil, jak se to tak s Udetovými letadly stávalo. Proslulý Du doch nicht!!! dolétal již 29. června. V 7:40 ráno nad obcí Cutry, kousek od lucemburských hranic, Udet v kokpitu zaútočil na Breguet z boku, aby záhy pochopil svůj omyl. Pozorovatel opětoval palbu, jeho střely přeřaly lanka řízení i Udetova krásného nového stroje, Udet z neřiditelného stroje vyskočil a snesl se na padáku za německými liniemi. Za několik hodin byl zpět u jednotky a ještě toho dne opět startoval v kokpitu dalšího z Fokkerů D.VII vstříc vzdušným bojům. Zdá se, že toto byla nejooplakávanější ztráta letounu německého letectva za Velké války. Do jejího konce Erni vystřídal Fokkerů D.VII ještě několik, včetně vynikajících Fokkerů D.VIII.

Během služby u JG 1 bylo poručíku Ernstu Udetovi uznáno 39 z jeho celkových 62 vzdušných vítězství. To je výkon sám o sobě vynikající. Ještě impozantnější se však jeví, vezmeme-li v potaz, že ačkoli Udet oficiálně velel Jastě 4 až do konce války, tedy necelých šest měsíců, ve skutečnosti díky zdravotním problémům a různým služebním povinnostem strávil z této doby na frontě jen nějakých 10 nebo 11 týdnů. V každém případě se Erni se svými 62 potvrzenými sestřely stal ke dni uzavření příměří nejspěšnějším váleku přeživším německým stíhacím esem.

Konec války, podmínky příměří i poválečný revoluční chaos v Německu znamenaly pro Udeta, stejně jako pro všechny letce a důstojníky císařské armády, šok a deziluzi. Ale Udet se rychle otřepal, a dvacátá léta nakonec představují vrchol jeho kariéry, popularity a bezesporu nejlepší léta jeho života. Hned v prosinci 1918 se oženil se svojí láskou Eleonor Zink (2, jejíž monogram Lo zabil po velkou část bojů boky jeho stíhaček. Živila ho jeho druhá, či lépe řečeno první a největší láska, létání. Se starým válečným partákem Robertem von Greimem předváděl souboje na leteckých show, s americkým partnerem Williamem Pohlem založil firmu na konstrukci a výrobu letadel Udet Flugzeugbau GmbH. Létání mu šlo, podnikání a rodinný život ne. S Lo se rozvedl v roce 1923, firmu opustil o dva roky později, věnoval se létání a budování své pověsti letecké hvězdy. Natáčel filmy(3, cestoval, o svých zážitcích válečných i cestovatelských psal a dával rozhovory do časopisů. Navštívil Jižní i Severní Ameriku, v USA se setkal s jedním ze svých válečných soupeřů, Walterem Wannamakerem, jehož sestřelil v červnu 1918, a samozřejmě létal a pařil. Proslavil se svými leteckými kousky, většina z nichž byla daleko za hranicí definice letecké nekázně. Jeho slavný kousek se sbíráním kapesníčků z letištní plochy koncovým obloukem křídla zná snad každý milovník letectví. Proslul bujarými večírky i milostnými dobrodružstvími, kromě létání a krásných žen miloval především dobré jídlo, alkohol a jak šel čas, také drogy. To vše v rostoucích množstvích(4. Po nástupu nacistů ho jeho válečný velitel Hermann Göring přesvědčil ke vstupu do nacistické strany, do níž vstoupil u

1. května 1933, zapojení se do budování nové Luftwaffe a nového Německa. Pro nacistickou propagandu byl výborným artiklem, hvězdou první velikosti a vzorem mládeži. Jeho válečný životopis Smrt létá rychleji aneb můj život letce se dočkal mnoha vydání v mnoha jazycích, ostatně, je vydáván dodnes. Liší se jen autoři předmluv, s předmluvou Hermanna Göringa už kniha nevychází. Pro Udeta bylo důležité, že měl

neomezený přístup k letadlům a létání na nejvyšší možné úrovni, byl rázem přímo u zdroje. Procházel různými funkcemi na nově založeném RLM, v hodnosti majora byl jedním z vedoucích úseku na technickém oddělení RLM, nakonec jej 1. února 1939 Göring jmenoval do funkce Generalluftzeugmeister, Byl rovněž postupně povyšován až do hodnosti generálplukovníka Luftwaffe (1940). Stále létal, stal se držitelem rychlostního rekordu pozemních letadel, předváděl akrobacii na olympiádě v Berlíně v roce 1936, o rok později vedl německou výpravu na IV. Mezinárodním leteckém mítinku v Curychu, kde se významně podílel nejen na celkovém německém vítězství, ale také na záchraně jednoho z československých letců, kapitána Stanislava Englera, ztraceného po nouzovém přistání během Alpského letu. A to i přesto, že během tohoto závodu sám havaroval po poruše motoru svého Bf 109V-10, a z vraku totálně zničeného nového stroje vystoupil jako zázrakem nezraněn. Tento alpský příběh ukazuje, nakolik při vši slávě a vysoké hodnosti zůstával tím starým Ernim. Gentlemanem, kamarádem a kumpánem, ale také mužem dvojí tváře. Dále holdoval večírkům, krásným ženám a alkoholu, kterým se snažil přeprat silící depresi. Ta se po vypuknutí druhé světové války hlásila stále silněji, aby ho po rostoucí kritice jeho činnosti v technickém oddělení RLM nakonec na podzim 1941 přemohla. Jeho věčná společnice a soupeř v jednom na ono staré heslo Du doch nicht!!!, možná určené jí a ne spojeneckým letcům, jak si všichni myslíme, nakonec nedala. Velký letec, hrdina a showman ukončil svůj život vlastní rukou ve svém berlínském bytě 17. listopadu 1941. Jeho smrt byla nacistickou propagandou prohlášena za následek tragické nehody během zkoušek nového letounu. Ernst Udet je pohřben na Berlínském hřbitově invalidů. V sousedním hrobě leží Werner Mölders, letecké eso 2. světové války, který zahynul při letecké havárii cestou na Udetův pohřeb.

Přílohy:

(1 Rodný list Ernsta Udeta, zapsaný do matriční knihy ve Frankfurtu nad Mohanem:

Seite 188

Nr. 1988.

Frankfurt a/M., am 29. April 1896.

Vor dem unterzeichneten Standesbeamten erschien heute, der  
Persönlichkeit nach Eusef Koslaga primar Militärgewalt  
als legitimiert aus Frankfurt kamt,  
der Engländer Adolf Udet

wohnhaft zu Frankfurt a/M. Bräunlingstrasse Nr. 14  
evangelischer Religion, und zeigte an, daß von der  
Paula Klipphauf Udet, geb. aus  
Krüger, aus Frankfurt  
evangelischer Religion,  
wohnhaft bei ihm

zu Frankfurt a/M. in seiner Wohnung  
am sechszehnten zwanzigsten April des Jahres  
tausend acht hundert neunzig und sechszig, Abend sechszig  
um sechs ein halb Uhr ein Kind neun lichen  
Geschlechts geboren worden sei, welches im Vornamen  
Eusef  
erhalten habe

Vorgelesen, genehmigt und Beamtensin  
Adolf Udet

Der Standesbeamte.  
In Vertretung  
Lorenz

Die Uebereinstimmung mit dem Hauptregister beglaubigt

Frankfurt a/M., am 29. April 1896.

Der Standesbeamte.  
In Vertretung  
H. Weber

(2 Svatební fotografie Ernsta Udeta a Eleonor Zilk. Ve srovnání s válečnými fotografiemi je na této fotografii Udet k nepoznání. Rozvodu v roce 1923 Udet do smrti litoval. Dodnes je zachován jeho dopis, v němž se Lo za své tehdejší chování omlouval.



(3 Mezi lety 1925 až 1935 hrál Udet v šesti filmech, v části z nich s hvězdnou herečkou a režisérkou Leni Riefenstahlovou: 1. Die Liebe der Bajadere, 1925, režie Géza von Bolváry. 2. Ein Mädel mit Temperament, 1928, režie Victor Jansen. 3. Die weiße Hölle vom Piz Palü, česky Bílé peklo, 1929, režie László Vajda. 4. Stürme über dem Mont Blanc, česky Bouře nad Montblancem, 1930, režie Arnold Fanck. 5. S.O.S. Iceberg, česky S.O.S. ledovec, 1933, režie Tay Garnett. 6. Wunder des Fliegens: Der Film eines deutschen Fliegers, 1935, režie Heinz Paul.



(4 O míře Udetovy požívačnosti svědčí tato fotografie Udeta (vpravo) s Göringem. Göring byl terčem vtipů díky své obézní postavě. Tato fotografie dokládá, že Udet za ním nijak nezaostával, a díky jeho malé výšce jeho robustnost ještě více vynikla:

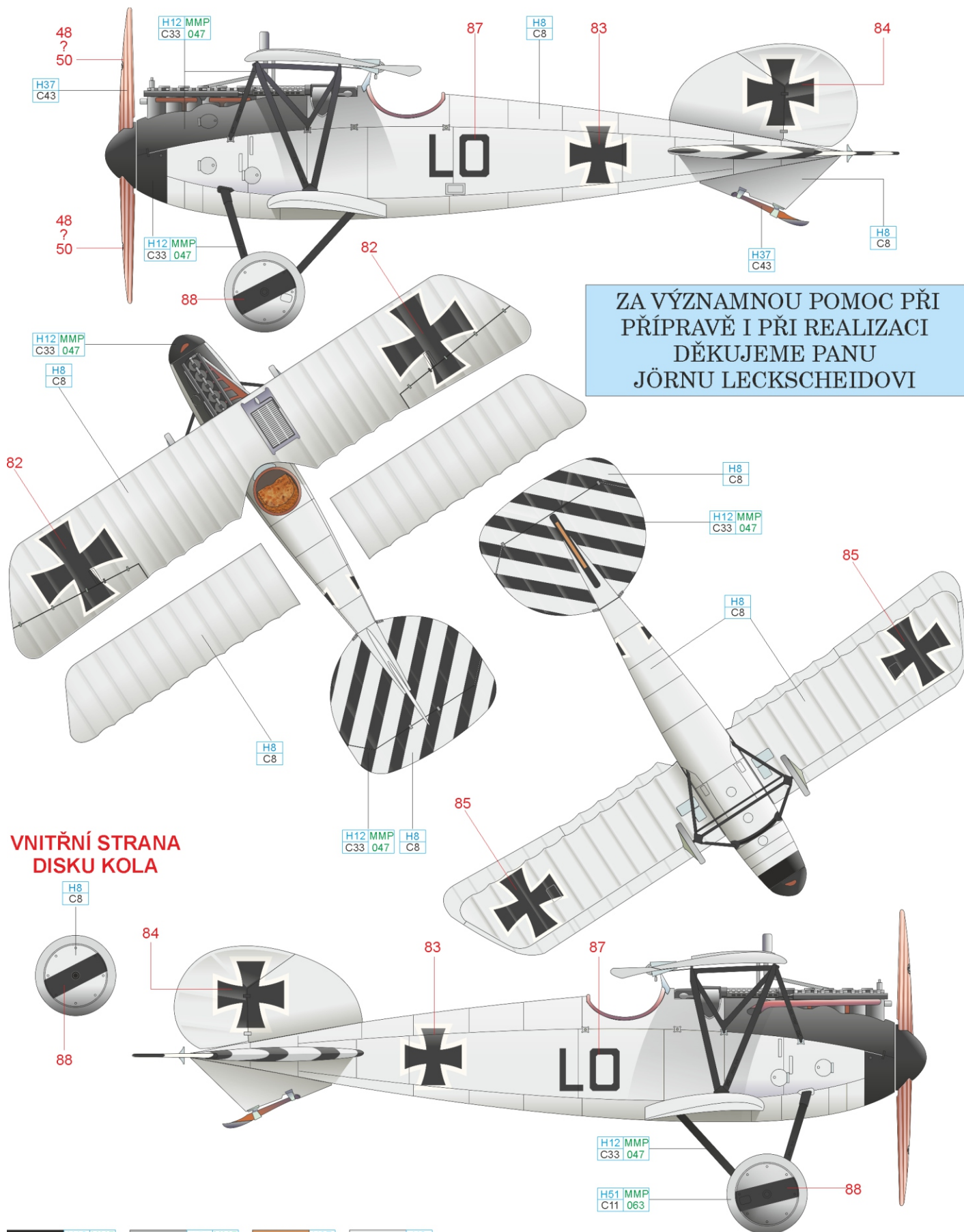


#### Odkaz:

- Ernst Udet – Kreuz wider Kockarde, 1918
- Ernst Udet – Mein Fliegerleben, 1935
- Alex Imrie – The Fokker Triplane, ISBN 1-85409-118-2, Arms & Armour Press, 1992
- Armand van Ishoven - Ernst Udet – Biographie eines großen Fliegers, 1977, ISBN 3-88199-316-9

# A Albatros D.V, Jasta 37, letiště Wasquehal, Francie, červenec 1917

Poručík Ernst Udet byl 26. července 1917 na vlastní žádost přeložen od Jasta 15 k Jasta 37 jako řadový pilot, protože u této jednotky sloužila řada jeho starých kamarádů od KEK Habsheim. Předpokládá se, že tento celostříbrný Albatros D.V byl jeho prvním strojem u této jednotky. Černé pruhy na VOP byly označením jednotky, používaném až do konce války. Toto označení sestávalo z černých a bílých pruhů, není ale jasné, zda na tomto letounu byly světlé pruhy bílé, nebo stříbrné. Celý letoun byl natřený stříbrnou barvou, kromě černého krytu motoru a vrtulového kužele. Černé pruhy na discích kol byly poměrně překvapivě i z vnitřní strany kol. Udetův emblém LO, vyvedený hranatými písmeny a bez vykřičníku, je umístěn poměrně blízko kokpitu. Sériové číslo stroje ani jeho další osudy nejsou známy.



ZA VÝZNAMNOU POMOC PŘI  
PŘÍPRAVĚ I PŘI REALIZACI  
DĚKUJEME PANU  
JÖRNU LECKSCHEIDOVĚ

VNITŘNÍ STRANA  
DISKU KOLA

BLACK	H12 MMP C33 047	GRAY	H51 MMP C11 063	WOOD BROWN	H37 C43	SILVER	H8 C8
-------	--------------------	------	--------------------	---------------	------------	--------	----------



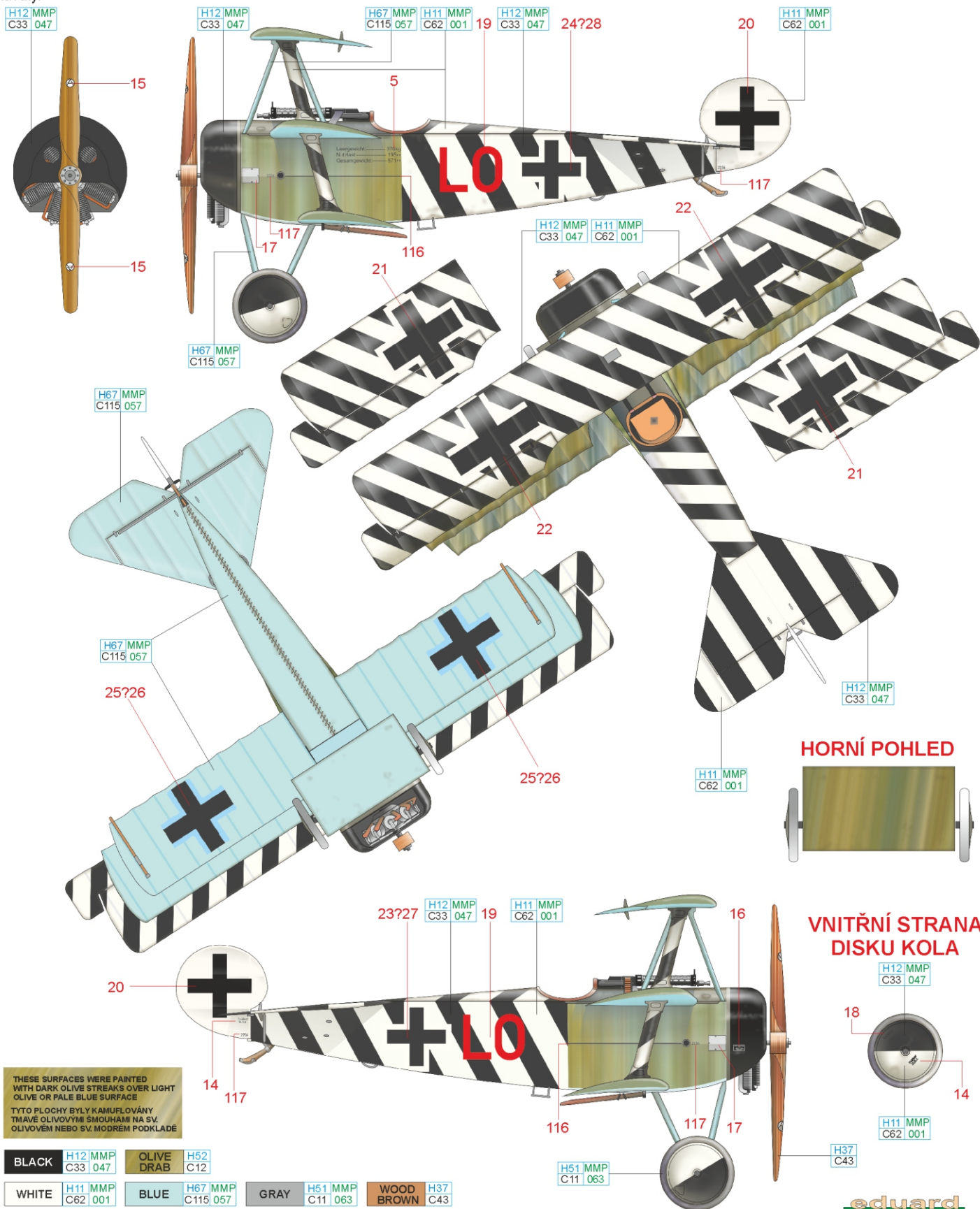
# C Albatros D.Va, Jasta 37, letiště Wynghenge, Francie, přelom let let 1917/1918

7. listopadu 1917 byl Udet jmenován velitelem Jasta 37. Ve funkci vystřídal nadporučíka Kurta Grashoffa, jmenovaného velitelem Jasta 38. Podle čísel jednotek to může vypadat, že se Grashoff přestěhoval k nějaké nedaleké sousední jednotce. Chyba lávky, Jasta 38 byla dislokovaná v Hudově v Makedonii. Šlo o jistou formu odpočinku, piloti unavení těžkými boji ve Francii bývali nezřídka převeleni do méně exponovaných oblastí. Jako velitel jednotky používal Udet v zimě 1917/1918 tento Albatros D.Va s černým trupem. Opět na první pohled nenápadný stroj se při bližším pohledu ukazuje být nejpestřejším z Udetových Albatrosů. Stejně jako u předchozích dvou strojů, na kterých Udet u Jasta 37 létal, je i na tomto letounu vyveden emblém LO v hranatém fontu, ovšem pochopitelně v bílé kontrastní barvě. Bílý je také klín (V) na neobvyklé pozici na přední trupu. Zajímavým se jeví také zbarvení křídel, kdy jsou spodní plochy v barvách pětibarevného lozengového plátna, ale horní nesou dvoutónovou kamufláž zelenou a fialovou barvou. Na vrchní ploše horního křídla, na obou polovinách, je pravděpodobně namalováno bílé V, stejně jako na předí. Není vyloučeno, že šlo jen o bílé pruhy, protože na fotografii je vidět jen světlé pole na náběžné hraně křídla. Naše rekonstrukce nabízí obě možné podoby. Výškovka opět nese marking jednotky, černé a bílé šikmé pruhy. Na levé polovině spodního křídla se nacházelo velké U.. S tečkou, evidentně osobní označení pilota. Někdy v chladném únoru 1918 s ním Udet (nebo jiný pilot, záznam nehody neznáme) provedl ukázkový Damenlandung, obrátil stroj na záda, pravděpodobně při přistání. Zdravotní následky nejsou doloženy. Velitelem Jasta 37 zůstal Udet až do 18. března 1918, kdy byl převelen jako řadový pilot k Richthofenově elitní Jasta 11.



# D Fokker Dr.I, 586/17, Jasta 4, letiště "La Ferme Puisieux" u Laonu, Francie, květen 1918

Po pár týdnech létání u Jasta 11 si Udet uhnal zánět středního ucha a byl Richthofenem 8. dubna 1918 poslán na zdravotní dovolenou. K JG 1 se vrátil až 22. května, aby převzal velení další jednotky ve svazku JG 1, Jasty 4. Zastupujícím velitelem této jednotky byl poručík Hanz Kirschstein, eso Jasty 6, který se po Udetově nástupu do velitelské funkce vrátil zpět ke své mateřské jednotce, mezitím přezbrojen na nové Fokkery D.VII. U Jasta 4 po něm pro Udetu zbyl Fokker Dr.I sériového čísla 586/17 s velmi zajímavým markingem, tvořeným šikmými bílými a černými pruhy na celém rozpětí horního křídla a na zadní části trupu od kabiny až k ocasu. Z tohoto zbarvení až oči přecházely, ostatně Kirschstein nazýval svůj Fokker "Die optische Täuschung", optická iluze. Přední část trupu byla v tovární kamufláži typickými Fokkerovskými šmouhami, motorový kryt byl černý. Černo-bílé pruhy na horní straně výškovky byly označením Jasta 6. Do původního Kirschsteinova markingu Udet doplnil své LO, tentokrát v červené barvě a úhledně zakulacené. Na tomto stroji je zajímavé provedení výšostných znaků, které procházely po německé jarní ofenzivě roku 1918 dynamickou proměnou a byly postupně několikrát upravovány, než si našly během léta novou standardní podobu. Především na spodní ploše křídla je vidět, že zarovnaní ramen křížů nebylo provedeno nijak zvlášť pečlivě. Jak už víte, Udet si tohoto Dreideckera dlouho neužil. Někdy na přelomu května a června se utrhl a uletěl jeden z válců běžícího rotačního motoru, patrně při motorové zkoušce či zahřívání motoru, zdemoloval kryt motoru a horní křídlo. Letoun byl na odpis. Takové věci se v posledním válečném roce motorům Oberursell zkrátka stávaly.



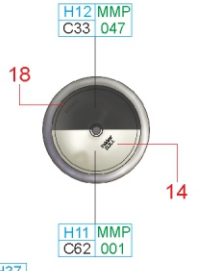
THESE SURFACES WERE PAINTED WITH DARK OLIVE STREAKS OVER LIGHT OLIVE OR PALE BLUE SURFACE  
 TITO PLOCHY BYLY KAMUFOVÁNY THAVĚ OLIVOVÝMI ŠMOUHAMI NA SV. OLIVOVĚM NEBO SV. MODRÉM PODKLADĚ

BLACK	H12 MMP C33 047	OLIVE DRAB	H52 C12
WHITE	H11 MMP C62 001	BLUE	H67 MMP C115 057
		GRAY	H51 MMP C11 063
		WOOD BROWN	H37 C43

## HORNÍ POHLED



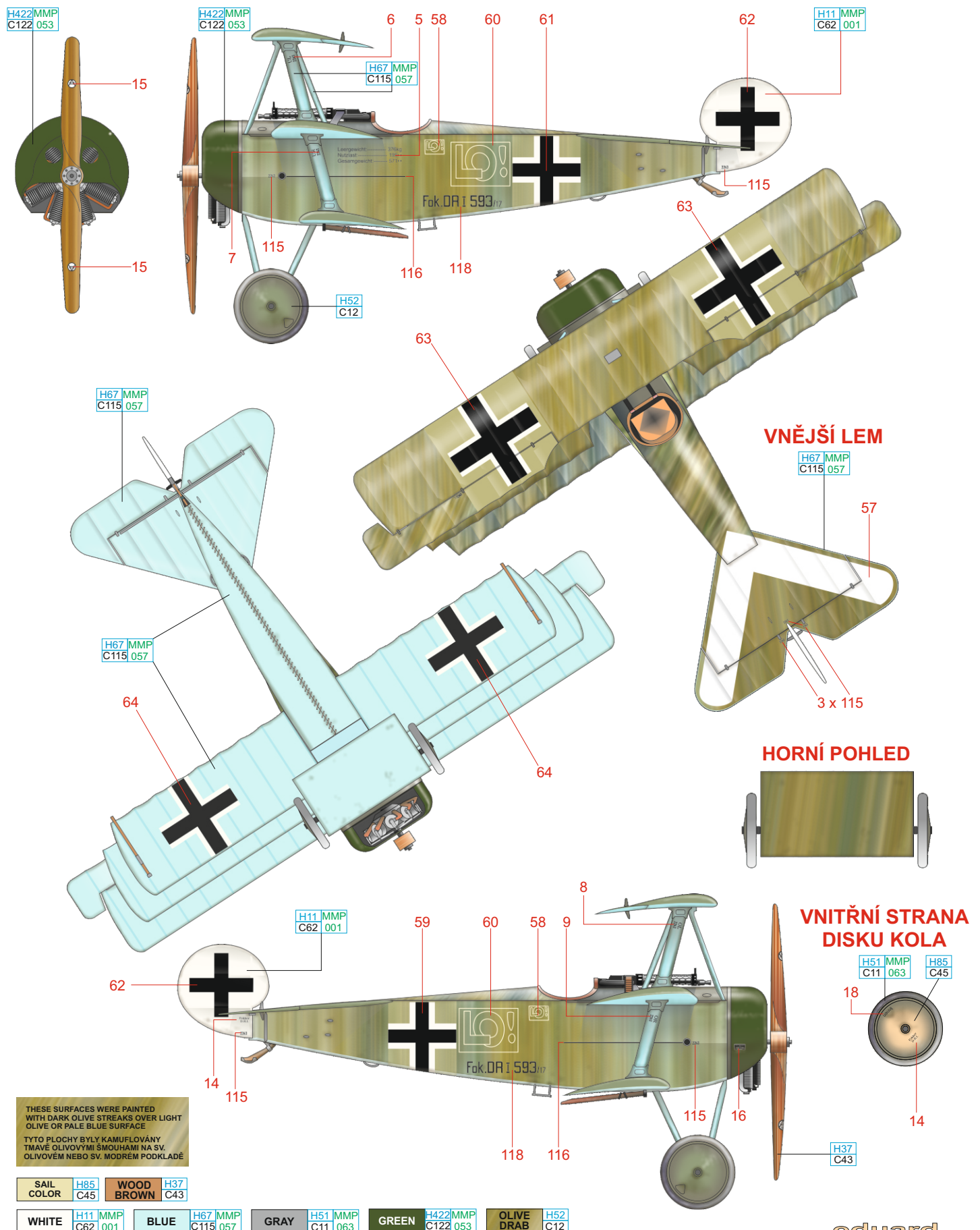
## VNITŘNÍ STRANA DISKU KOLA





# E Fokker Dr.I 593/17, Jasta 4, letiště Beugneux-Cramoiselles, Francie, začátek června 1918

Náhradou za zničený ex-Kirschsteinův trojlošník vyfasoval Udet náhradní stroj sériového čísla 593/17. Jasta 4 byla na Fokkery Dr.I přezbrojena poměrně pozdě, až 20. dubna 1918. Zbarvení tohoto stroje ukazuje, že jde patrně o rezervní letoun. Není na něm totiž prakticky nic zajímavého. Doplněn byl pouze bílý klín (V) na horní straně VOP, Zdá se se, že tento prvek markingu adoptoval Udet jako součást osobního označení svých letounů, objevil se na Albatrosu D.Va u Jasta 37, a od tohoto Fokkera Dr.I se vyskytuje i na pozdějších Udetových Fokkerech D.VII. LO je doloženo jen namalované bílou linkou, patrně křídou, předkreslené pro písmomalíře. Je opět zakulacené, a poprvé se objevuje vykřičník. Zda bylo dokončeno není jasné, patrně ano, ale mnoho času na dokončení ani pořízení fotografie nezbyvalo. V červnu už personál Jasty 4 netrpělivě vyhlížel nové Fokkery D.VII.



# F Fokker D.VII (OAW), 20xx/18, Jasta 4, letiště Beugneux-Cramoisses, Francie, červen 1918

Jasta 4 konečně dostala netrpělivě očekávané Fokkery D.VII 13. června 1918, jako poslední Jasta ve svazku Jagdgeschwader 1. Všechny pocházely z licenční výroby firmy Ostdeutsche Albatros Werke - O.A.W.. Na Fokkerech D.VII byl představen nový marking Jasty 4, černě natřená před, disky kol a vzpěry. Předpokládá se, že to byla Udetova myšlenka, reminiscence na černě zbarvené trupy letounů Jasty 37. Ostatně tento nejslavnější a také nejzáhadnější Udetův Fokker nese podobných reminiscencí ve svém zbarvení několik. Například červený trup je patrně odkazem na Udetovo krátké velení celé JG 1. To sice trvalo jen jeden den, do příchodu nového velitele Hermanna Göringa, ale symbolika je poměrně jasná. Pruhované horní křídlo odkazuje k optické iluzi Hanse Kirschsteina. U horního křídla se zastavme. Většina známých rekonstrukcí tohoto letounu ukazuje více pruhů, než kolik jich najdete na naší rekonstrukci. Proč? Je dobré vědět, že známá a slavná fotografie ponuře se tváříciho Udeta u ocasu Du doch nicht!! je rozsáhle retušovaná. Ze všech pruhů na fotografii je původní jen jediný, ten, který prochází křížem na pravé polovině horního křídla. Všechny ostatní pruhy domaloval do fotografie neznámý retušér, stejně jako všechny vzpěry! Zajímavé je, že existovala ještě nejméně jedna fotografie Fokkeru D.VII, známého jako Du doch nicht!! Byla to velká zvětšenina, visící spolu se dvěma stejně velkými fotografiemi jiných Udetových válečných letadel v obývacím pokoji jeho berlínského bytu ve třicátých letech. Z tohoto pokoje existují filmové záběry, odvysílané vpřed několika lety v jednom dokumentu německé televize. Reprodukce těchto záběrů je celkem vzato mizerná, lze jí ale s jistými výhradami použít jako vodítko pro rekonstrukci počtu pruhů na křídle i emblému LO! na boku trupu. Proto je naše rekonstrukce u obou těchto prvků markingu odlišná od jiných známých rekonstrukcí. Co znamenal slogan Du doch nicht!! na výškovce a komu byl určen se můžeme jen dohadovat. Udetův výraz na výše zmíněné fotografii, i jeho další osudy mnohé naznačují. Konec tohoto krásného stroje v souboji s pozorovacím Breguetem 14 jsme popsali v úvodním slově, netřeba zde tento příběh opakovat.

