



## INTRO

In mid-1916, the Albatros D.III fighter was developed. It was inspired along the same conceptual lines as the Nieuport. The new type was delivered to fighter units in the fall of 1916. As in the Nieuport, a flaw manifested itself in the construction of the lower wing, which under tight maneuvers, would violently twist and even fail. The reason for this was never fully revealed. Restrictions were therefore placed on the use of the aircraft, but even so, the D.III became a successful fighter.

In April 1917, the Idflieg requested the manufacture of 200 lightened versions of the Albatros, the D.V. The new variant inherited an unchanged wing from the D.III, with the exception of the linkages controlling the ailerons having been moved to the top wing. That itself was moved 10 cm closer to the fuselage, which was aerodynamically refined with an oval cross-section with a curved vertical tail. The spine of the fuselage incorporated a headrest, which was often removed by pilots as this piece tended to limit view. Armament consisted of a pair of LMG 08/15 7.92 mm machine guns. Powerplant was a Mercedes D.IIIa, rated at 127 kW (170 hp).

Overall, the D.V. was 50 kg lighter than the D.III, but the lower wing problems repeated themselves. Despite this, there were a further 400 pieces of the D.V. ordered, and another 300 in July. After that, production gave way to the modified D.Va. The lower wing was strengthened, and the structure was beefed up between the leading edge of the wing and the interwing struts, while the aileron linkages reverted to that used on the D.III. This, however, failed to solve the problem, and the weight of the aircraft grew to the point where the D.Va exceeded that of the D.III. Satisfactory performance was attained with the installation of the Mercedes D.IIIau, rated at 134 kW (185 hp). There were 1,612 Albatros D.Va delivered from October 1917.

Although the aircraft were not overly popular with pilots, prior to the introduction of the Fokker D.VII in May 1917, the D.V. was the most widely used German fighter. Even as late as April 1918, they formed 54.3% of the fighter force on the front, and many, along with the D.III, soldiered on to the end of the war. The D.Va was the last series built fighter from Albatros, other types proving unsuccessful, and the firm produced the Fokker D.VII under license.

## ÚVODEM

V polovině roku 1916 byl vyvinut stíhací Albatros D.III, u něhož byla použita koncepce křídél jedenapůlplošnicků Nieuport. Nový typ byl dodáván od podzimu 1916 ke stíhacím letkám. Stejně jako u Nieuportů se však projevila vada v konstrukci spodního křídla, které se při větším namáhání kroutilo a bortilo a nikdy nebyla zjištěna pravá příčina. Pro D.III byl proto vydán zákaz střemhlavého letu, ale i tak se stal úspěšným stíhacím letounem.

V dubnu 1917 zadal Idflieg Albatrosu stavbu 200 ks odlehčené verze D.V. Nový typ převzal nezměněná křídla z D.III, pouze lankové ovládání křídélek bylo přemístěno do horního křídla. To se přiblížilo o 10 cm k trupu, který byl aerodynamicky jemnější s oválným průřezem a byla použita zaoblená SOP. Na hřbetě trupu byla opěrka hlavy, kterou však letci odstraňovali, protože jim bránila ve výhledu. Výzbroj tvořila dvojice kulometů LMG 08/15 ráže 7,92 mm. Poháněn byl motorem Mercedes D.IIIa o výkonu 127 kW (170 k).

Celkově byl D.V o 50 kg lehčí než D.III, opakovaly se však problémy s konstrukcí spodního křídla. Přesto bylo v květnu objednáno dalších 400 a v červenci 300 Albatrosů D.V. Poté byla výroba zastavena ve prospěch upravené verze D.Va. Spodní křídlo dostalo silnější závěsy a kování, byla použita pomocná výztuha mezi jeho náběžnou hranou a mezikřídelní vzpěrou a ovládání křídélek se vrátilo k provedení z D.III. Problém tím ovšem odstraněn nebyl. Pouze hmotnost letounu vzrostla tak, že D.Va byl těžší než původní D.III. Přijatelných výkonů bylo dosaženo použitím motoru Mercedes D.IIIau o výkonu 134 kW (185 k). Od října 1917 bylo dodáno celkem 1612 Albatrosů D.Va.

I když piloti pokládali dé-pětky za méněcenné, byly až do nástupu Fokkerů D.VII v květnu 1918 při nedostatku lepších typů nejrozšířenější německou stíhačkou. Ještě v dubnu 1918 tvořily 54,3% stíhacích letounů na frontě a mnoho jich spolu s D.III sloužilo až do konce války. D.Va byl poslední sériově vyráběný stíhací typ firmy Albatros, s dalšími již do konce války neuspěla a vyráběla v licenci Fokkerovy D.VII.

ATTENTION



UPOZORNĚNÍ



ACHTUNG



ATTENTION



注意



Carefully read instruction sheet before assembling. When you use glue or paint, do not use near open flame and use in well ventilated room. Keep out of reach of small children. Children must not be allowed to suck any part, or pull vinyl bag over the head.



Před započítím stavby si pečlivě prostudujte stavební návod. Při používání barev a lepidel pracujte v dobře větrané místnosti. Lepidla ani barvy nepoužívejte v blízkosti otevřeného ohně. Model není určen malým dětem, mohlo by dojít k požití drobných dílů.

INSTRUCTION SIGNS ✳ INSTR. SYMBOL ✳ INSTRUKTION SINNBILDEN ✳ SYMBOLES ✳ 記号の説明

OPTIONAL  
VOLBABEND  
OHNOUTOPEN HOLE  
VYVRTAT OTVORSYMMETRICAL ASSEMBLY  
SYMETRICKÁ MONTÁŽREMOVE  
ODRŽNOUTREVERSE SIDE  
OTOČITAPPLY EDUARD MASK  
AND PAINT  
POUŽIT EDUARD MASK  
NABARVIT

PARTS



DÍLY



TEILE



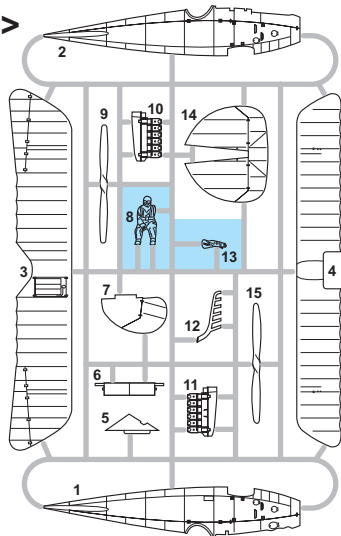
PIÈCES



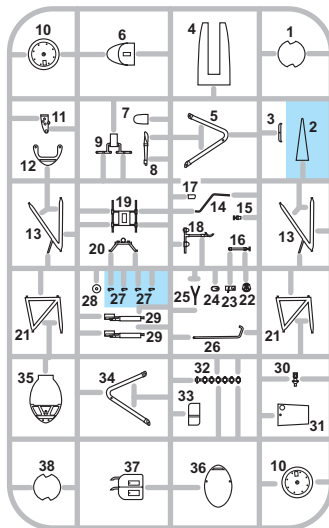
部品

## PLASTIC PARTS

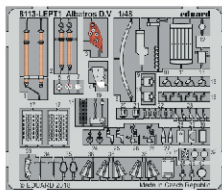
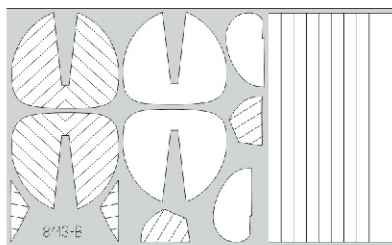
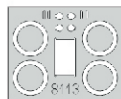
A&gt;



B&gt;



## PE - PHOTO ETCHED DETAIL PARTS

eduard  
MASK

Parts not for use. Teile werden nicht verwendet. Pièces à ne pas utiliser. Tyto díly nepoužívejte při stavbě. 此部品は使用不可。

COLOURS



BARVY



FARBEN



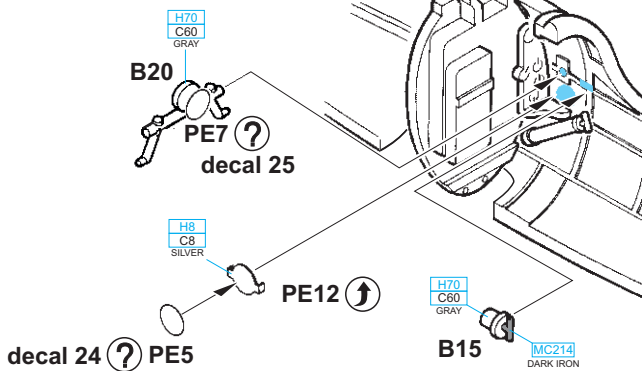
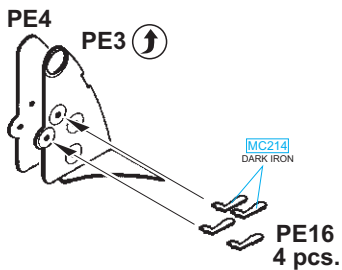
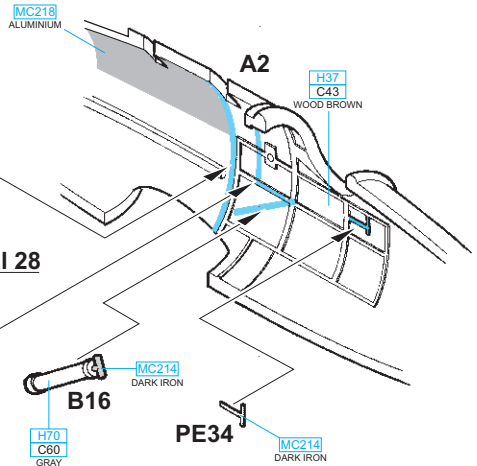
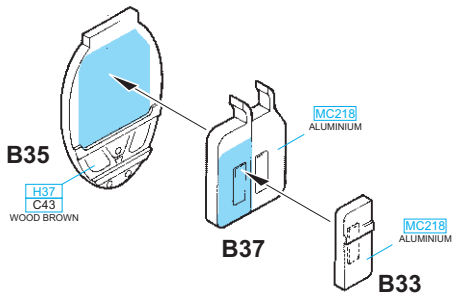
PEINTURE

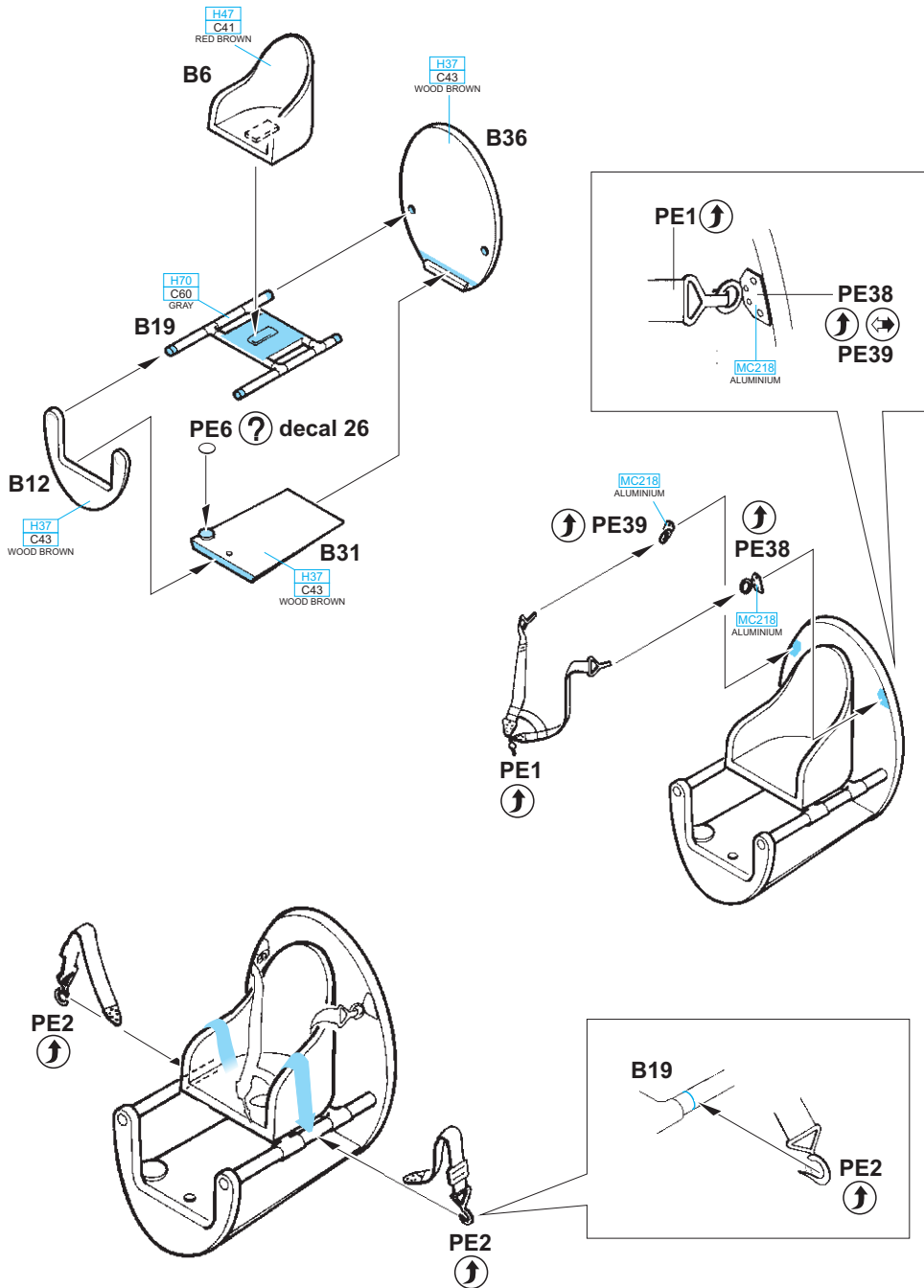


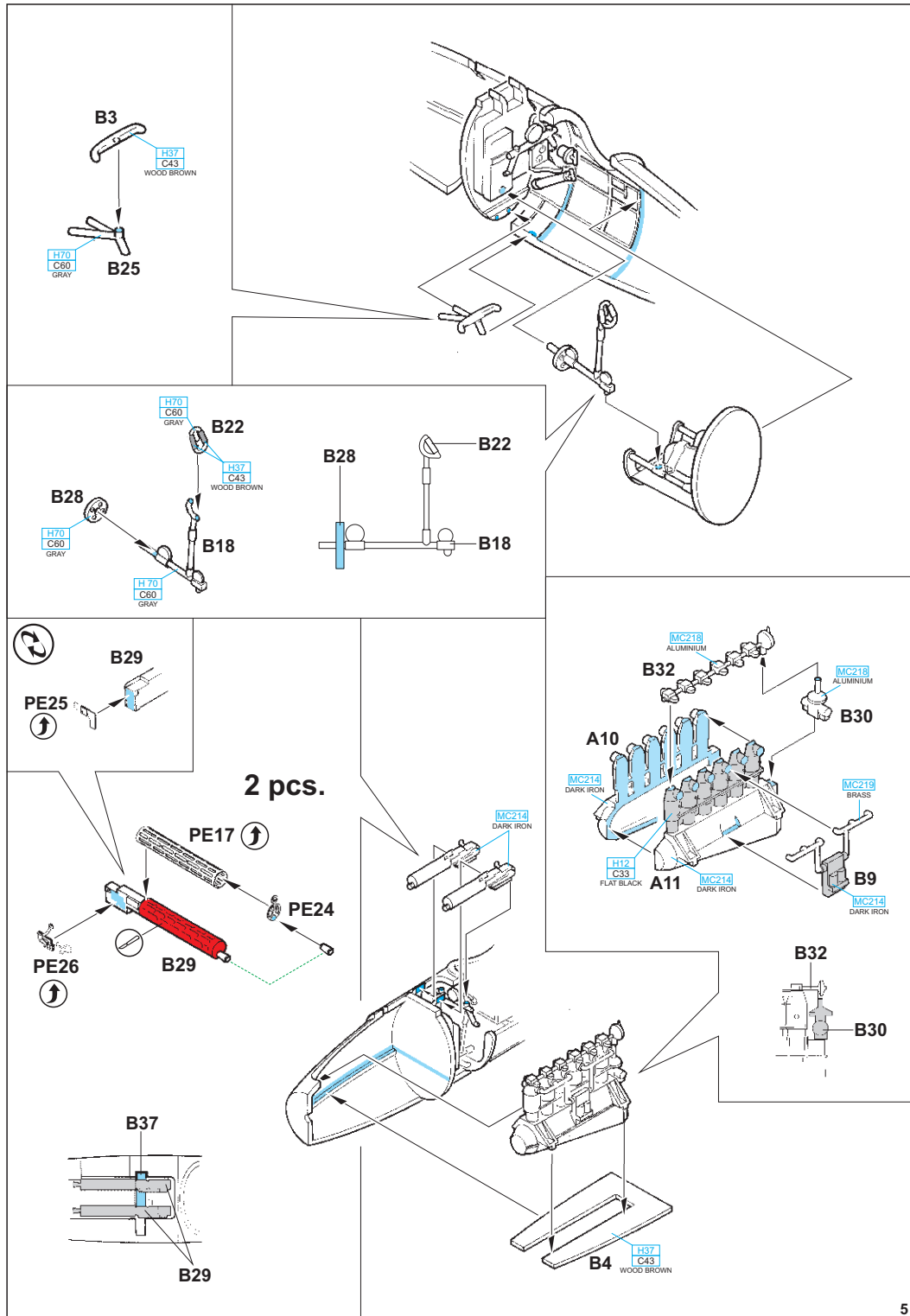
色

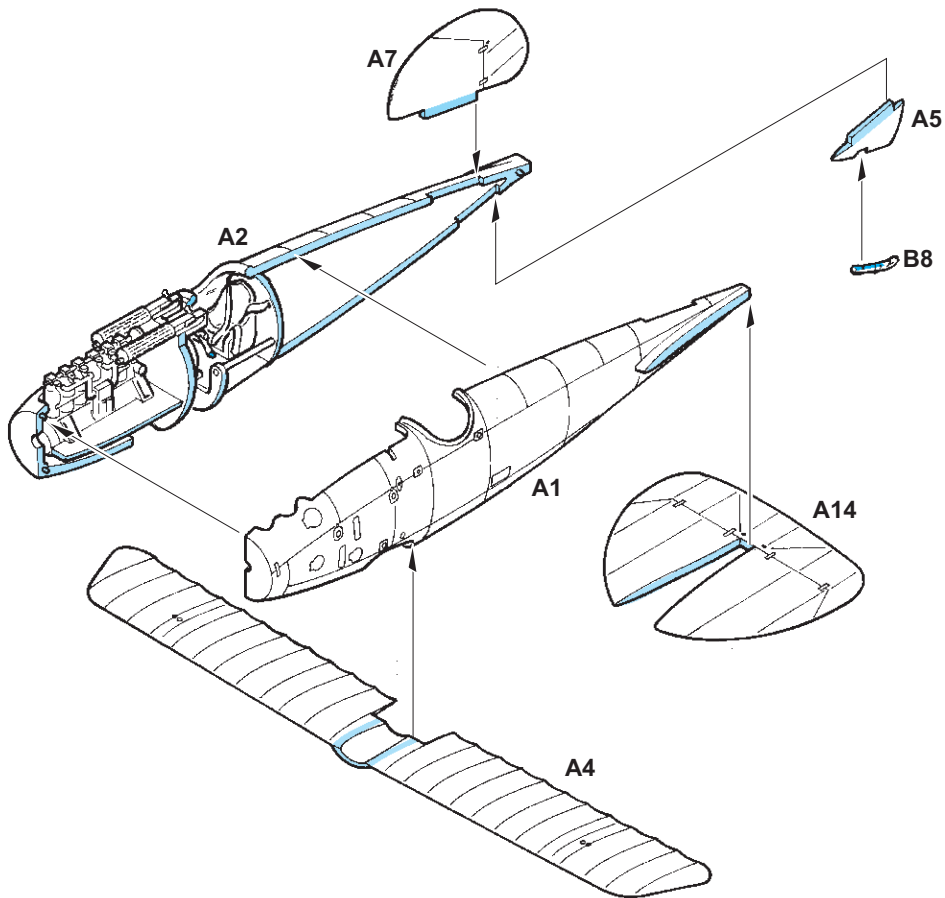
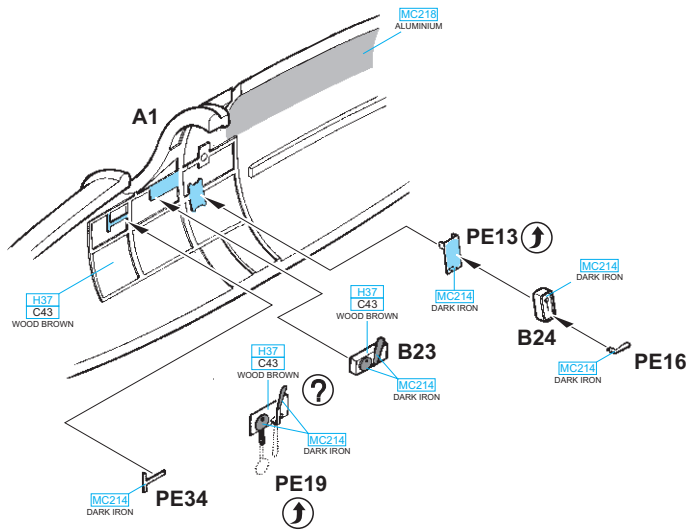
GSI Creos (GUNZE)		
AQUEOUS	Mr.COLOR	
H5	C5	BLUE
H6	C6	GREEN
H8	C8	SILVER
H11	C62	WHITE
H12	C33	FLAT BLACK
H33	C81	RUSSET
H37	C43	WOOD BROWN
H39	C67	PURPLE
H47	C41	RED BROWN
H51	C11	LIGHT GULL GRAY

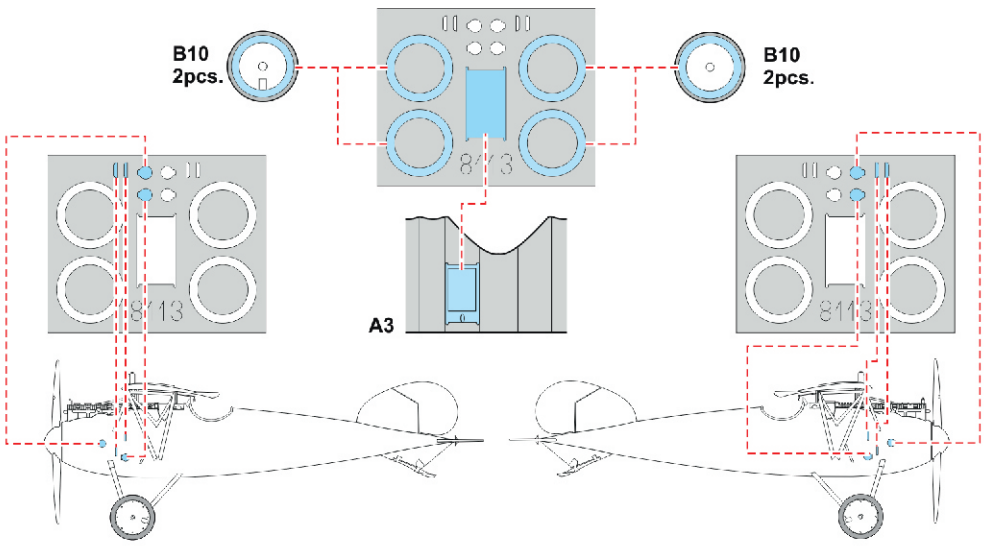
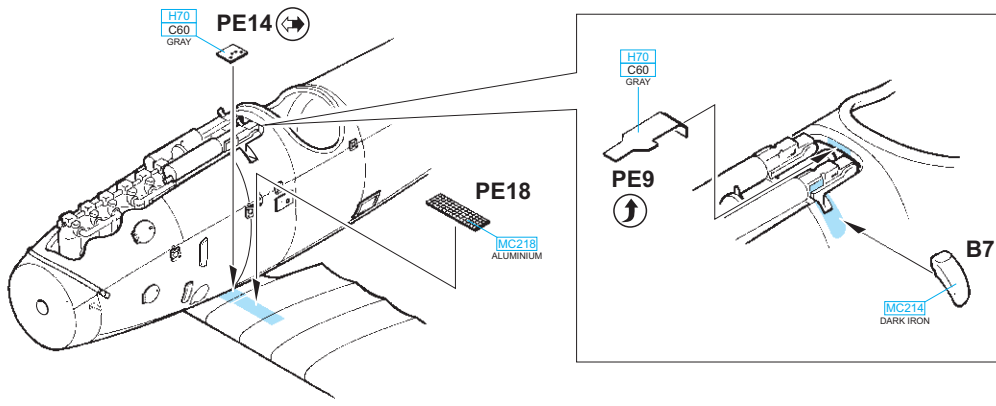
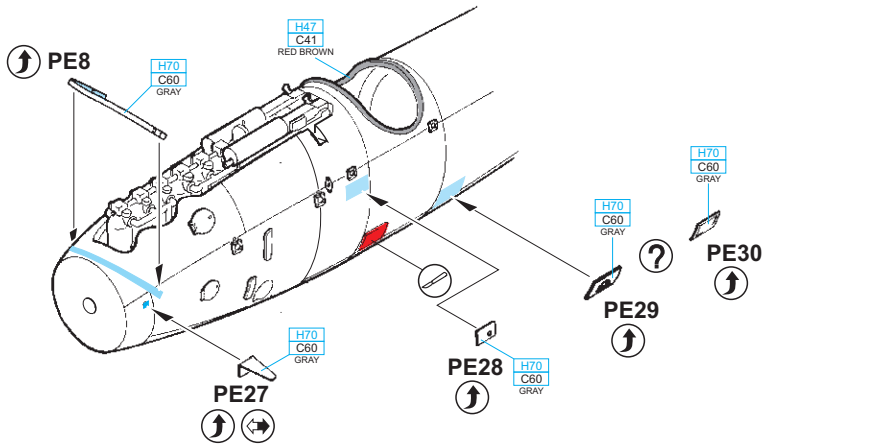
AQUEOUS	Mr.COLOR	
H67	C115	LIGHT BLUE
H70	C60	GRAY
H85	C45	SAIL COLOR
H327	C327	RED
H330	C330	DARK GREEN
H338	C338	LIGHT GRAY
H413	C113	YELLOW
Mr.METAL COLOR		
MC214		DARK IRON
MC218		ALUMINIUM
MC219		BRASS

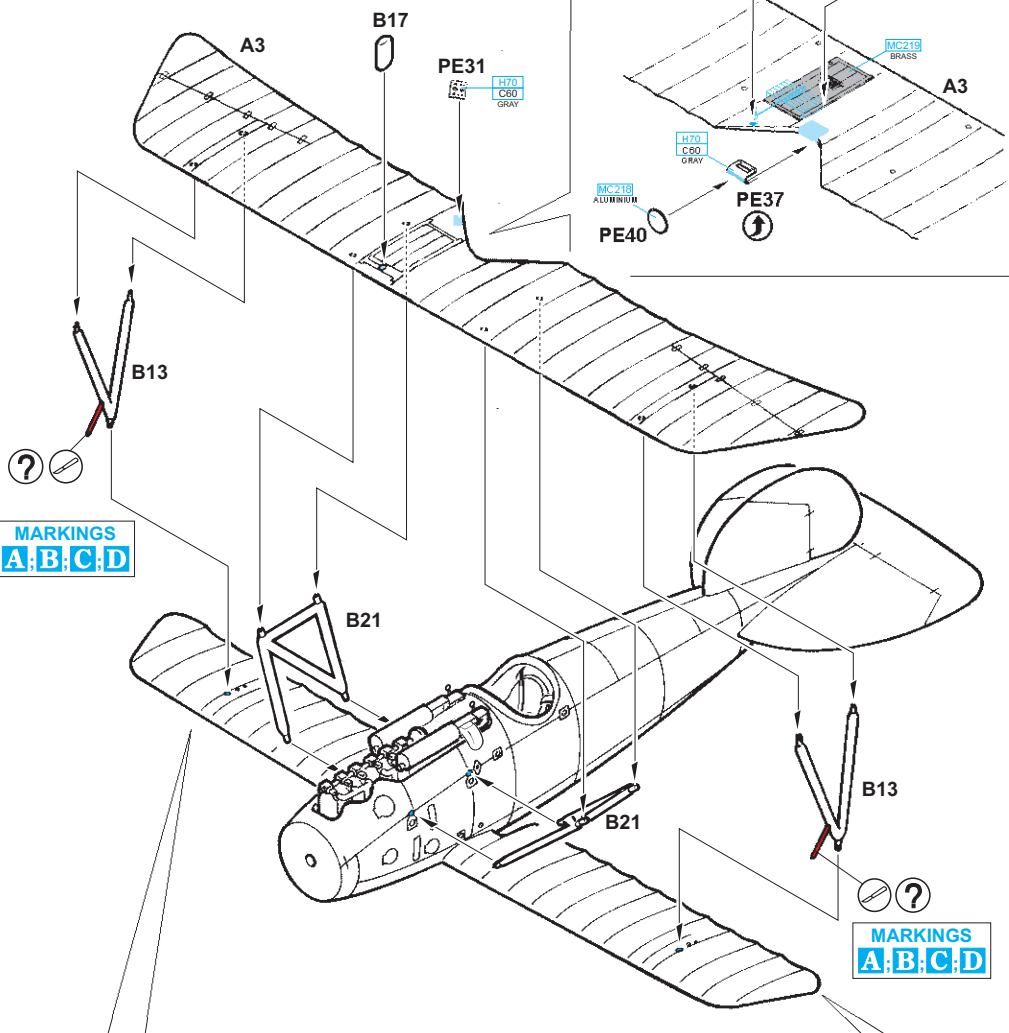






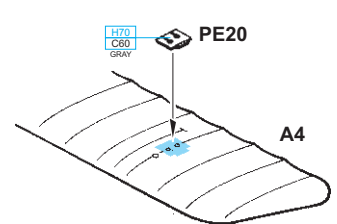
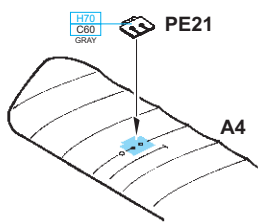




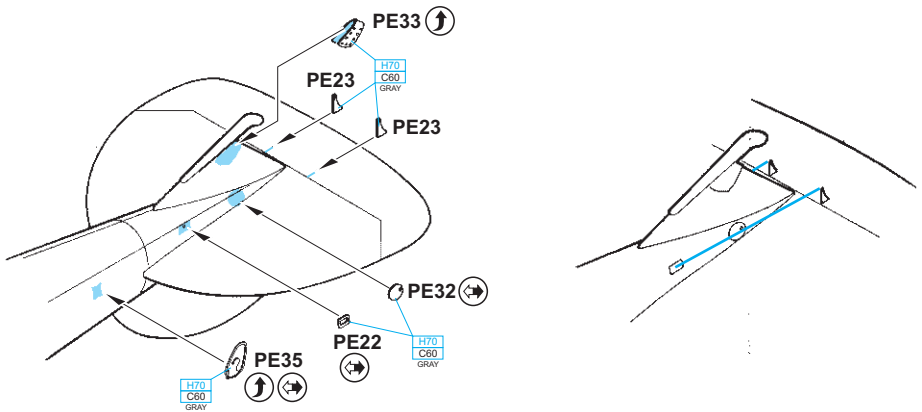
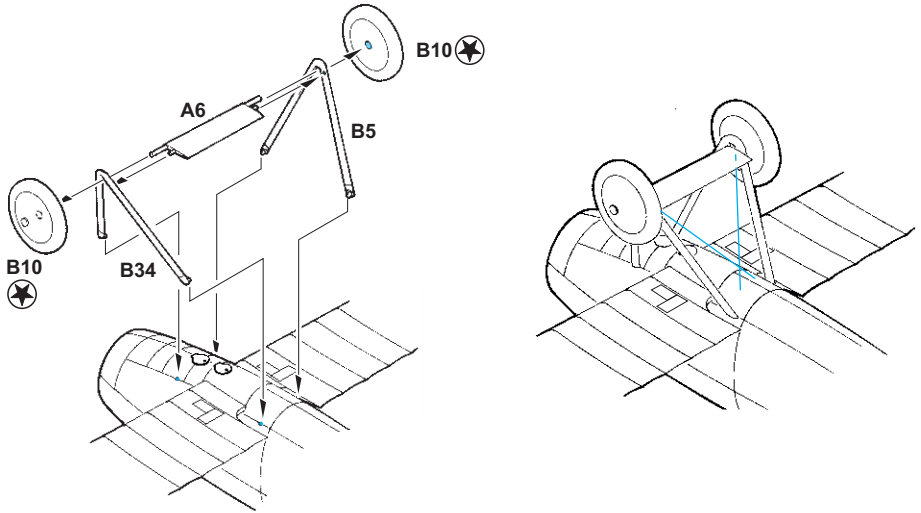
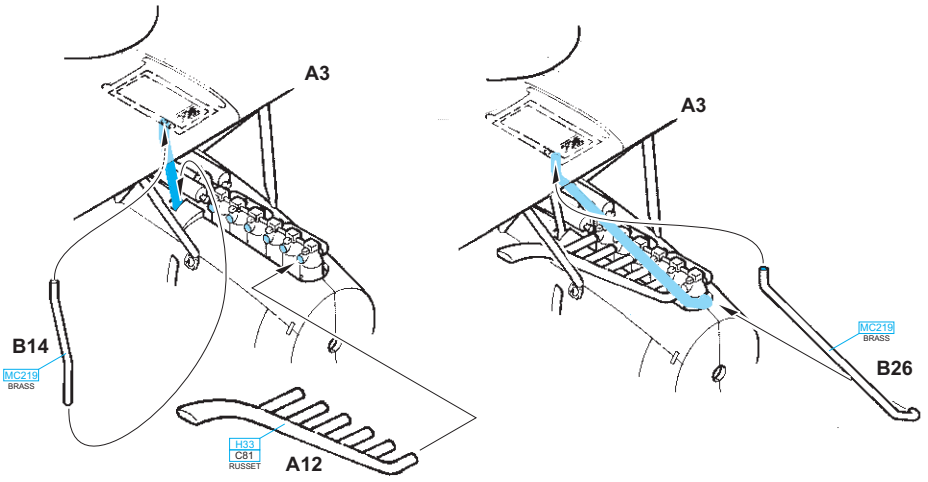


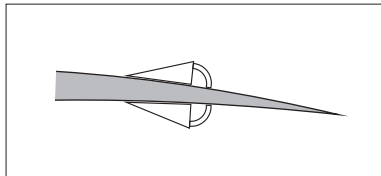
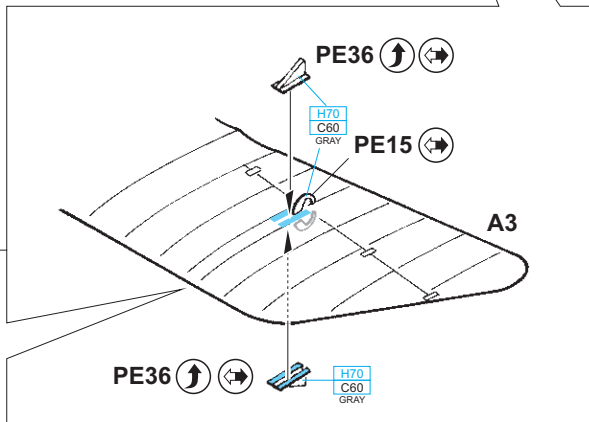
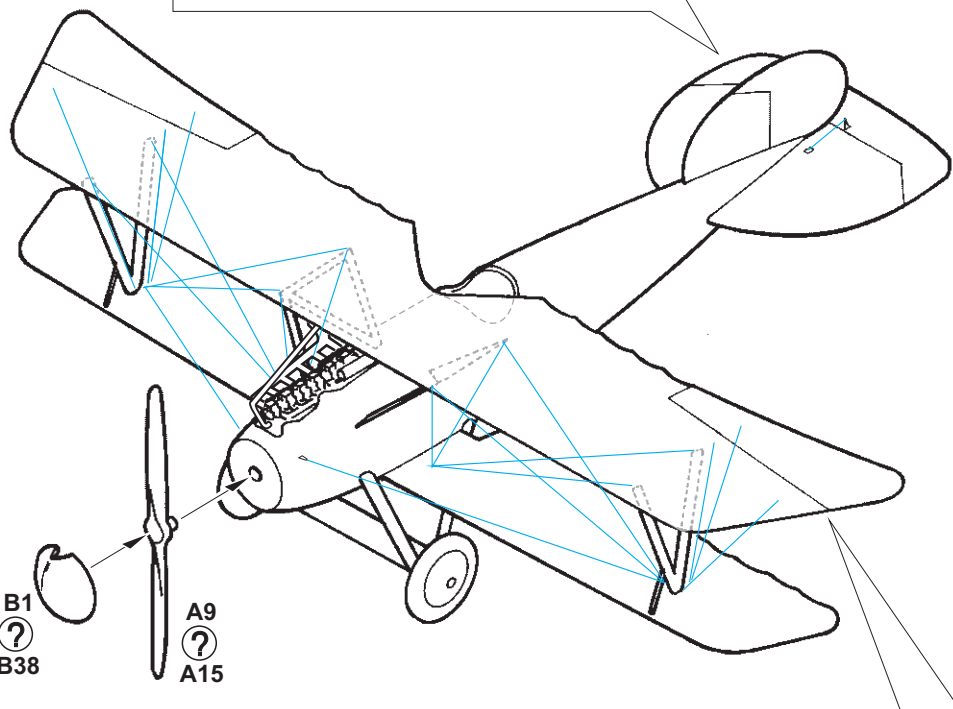
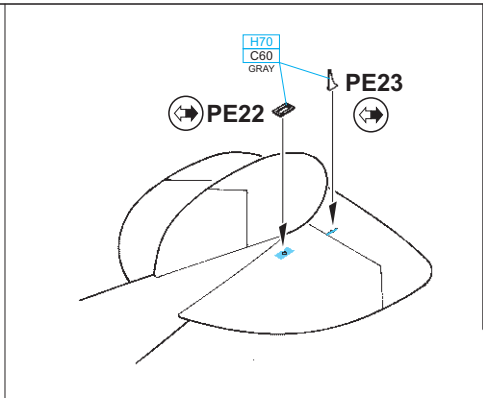
**MARKINGS**  
A; B; C; D

**MARKINGS**  
A; B; C; D



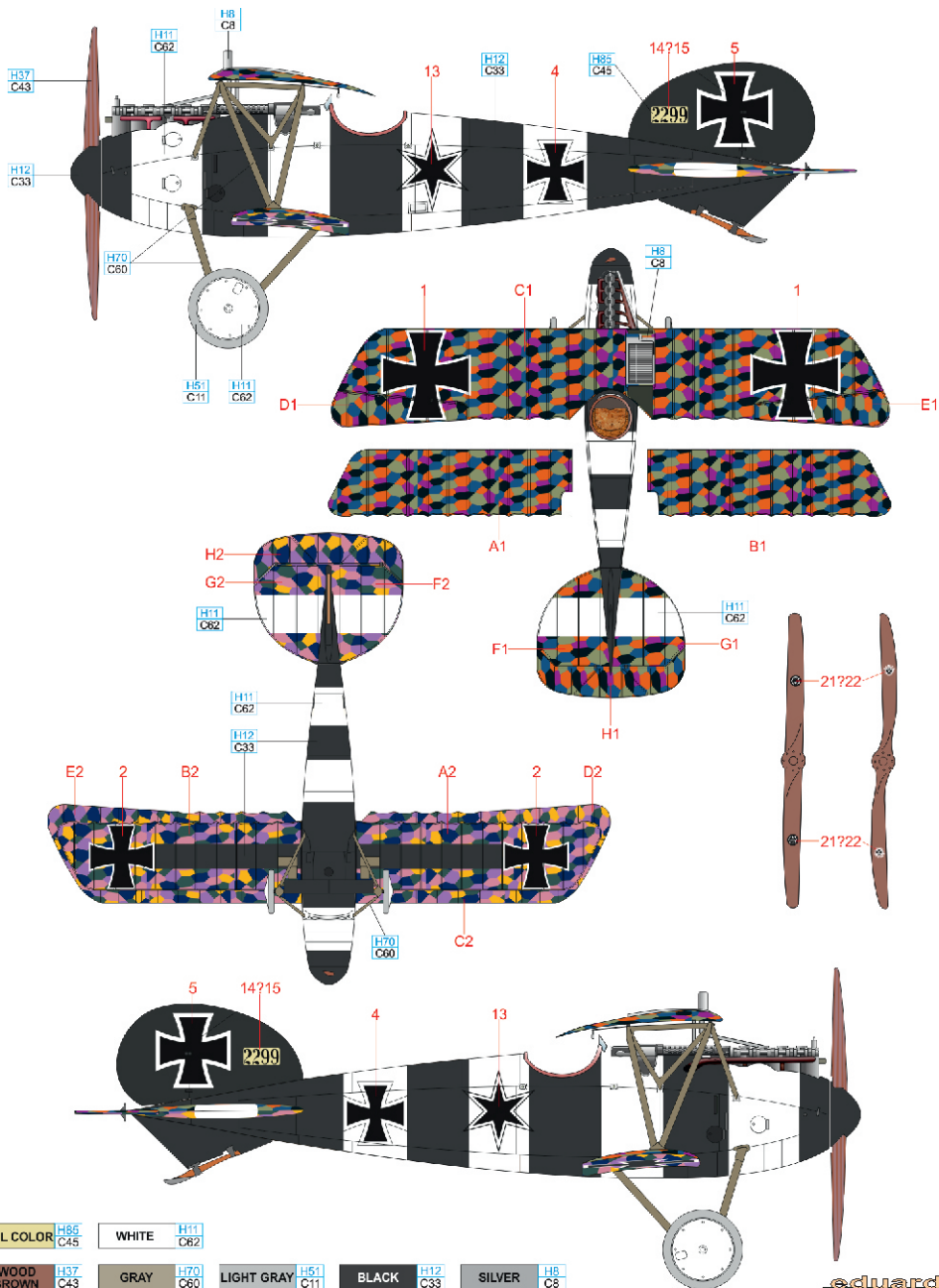






# A Albatros D.V 2299/17, Obltn. Bruno Loerzer, Jasta 26, podzim 1917

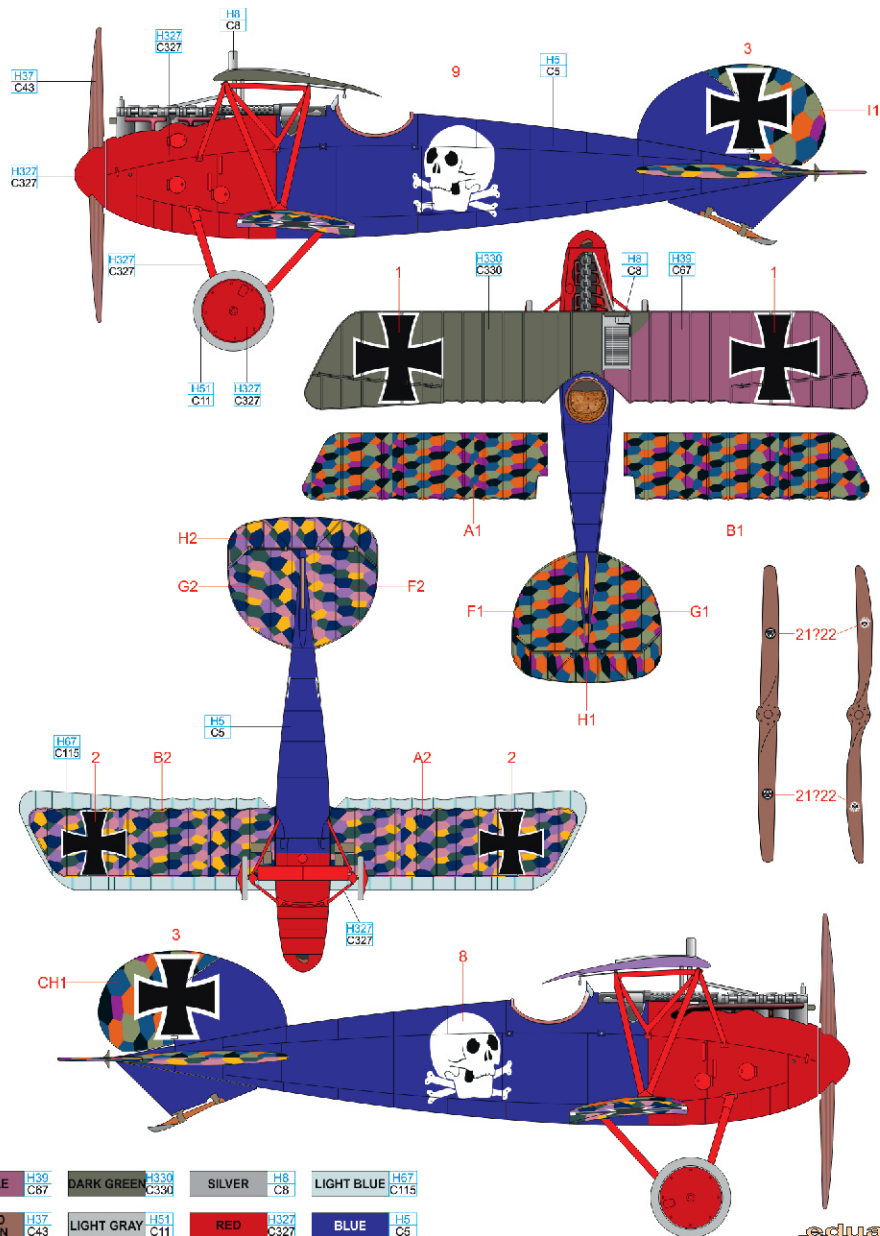
Předválečný armádní důstojník, rodák z Berlína Bruno Loerzer, se naučil létat v roce 1914. Nejprve pilotoval průzkumné stroje, jeho pozorovatelem byl i Hermann Göring. Ke stíhacím jednotkám byl převelen v roce 1916. Po sestřelení 20. nepřátelského stroje byl v únoru 1918 vyznamenán řádem Pour le Mérite a zároveň mu bylo svěřeno velení nad Jagdgeschwader 3. V průběhu 1. světové války sestřelil celkem 44 protivníků. Do Luftwaffe vstoupil v roce 1935, na začátku války velel 2. Fliegerdivision, pak působil v dalších štábních funkcích. V dubnu 1945 byl odeslán do důchodu. Zemřel v roce 1960.



SAIL COLOR	H86 C45	WHITE	H11 C62
WOOD BROWN	H37 C43	GRAY	H70 C60
		LIGHT GRAY	H51 C11
		BLACK	H12 C33
		SILVER	H8 C8

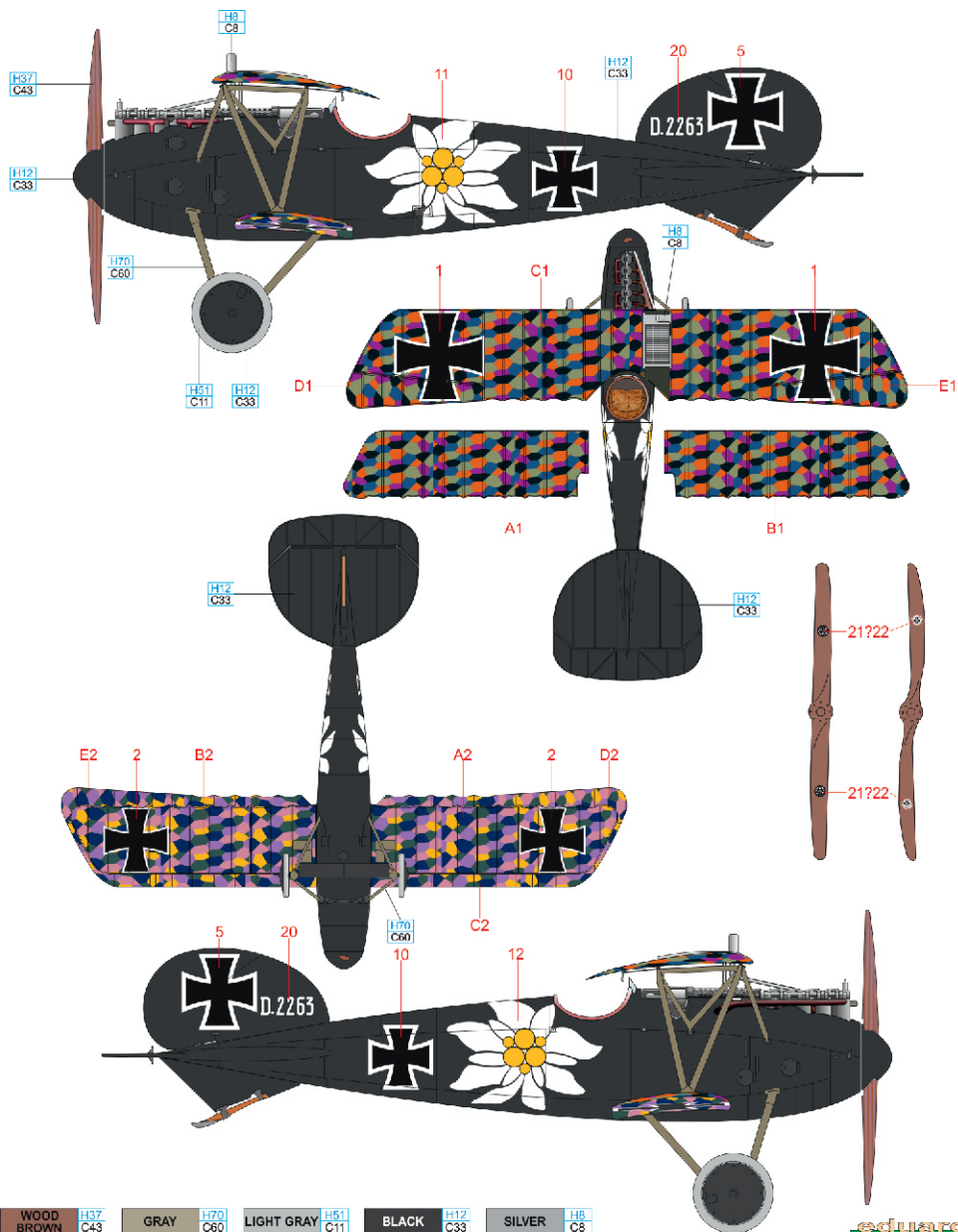
## B Albatros D.V, Lt. Georg von Hantelmann, Jasta 15, začátek roku 1918

Georg von Hantelmann se narodil v roce 1898 a do řad Braunschweiger Hussar Regimentu Nr. 17 císařské armády nastoupil v roce 1916, ale již o rok později přestoupil k letectvu. Po výcviku nastoupil k Jasta 18 vedenou Rudolfem Bertholdem, s nímž se později přesunul k Jasta 15. Jeho první sestřel se datuje k 6. červnu 1918, do konce války dosáhl 25 vítězství a 3. listopadu byl navržen na vyznamenání Pour le Mérite. Německý císař však 9. listopadu abdikoval a vyznamenání tak nebylo uděleno. Georg von Hantelmann byl 7. září 1924 zabit skupinou lupičů, kterou přistihl při krádeži na svém statku. Stroj Georga Hantelmann měl podle některých zdrojů trup natřen červenou a modrou barvou, jiní badatelé se přiklánějí k celočernému trupu. Křídla, výškové ocasní plochy a směrové kormidlo byly potaženy plátnem potíštěným lozengou. Jako upomínku na jeho předchozí službu u husarů si nechával na své stroje kreslit lebku se zkříženými hnáty. Tento znak nosili husaři pluku, v němž působil, na čepicích.



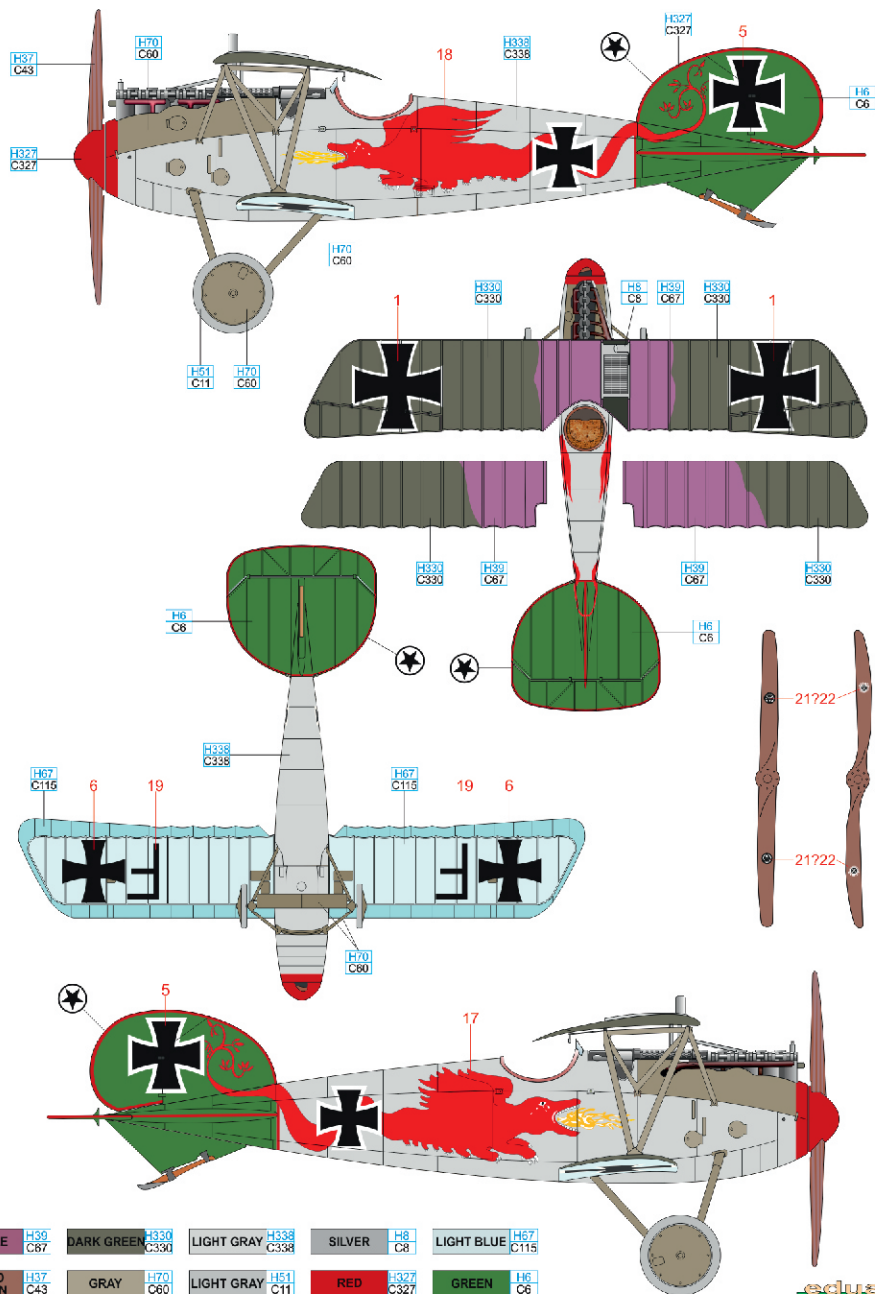
## C Albatros D.V 2263/17, Lt. Otto Kissenberth, Jasta 23b, léto 1917

Otto Kissenberth se narodil 26. února 1893 v bavorském Landshutu a po vypuknutí války se dobrovolně přihlásil k letectvu. Po nezbytném výcviku následovalo působení u několika jednotek. Začátkem roku 1916 byl vybrán pro službu ve stíhací jednotce KEK Ensishheim, v listopadu téhož roku přejmenované na Jasta 16. Dne 4. srpna 1917 byl jmenován velitelem Jasta 23b. Dne 29. května 1918 havaroval s kořistním Sopwithem Camel a jeho zranění mu znemožnilo návrat k bojovým jednotkám. Během bojů 1. světové války sestřelil celkem 20 protivníků a 30. června 1918 obdržel vyznamenání Pour le Mérite. Otto Kissenberth tragicky zahynul během horolezeckého výstupu v Alpách 2. srpna 1919. Křídla Kissenberthova stroje byla kamuflována plátnem potištěným lozence, zatímco celý trup včetně ocasních ploch pokrývala černá barva. Jako upomínku na svou vášeň, již bylo horolezectví, nosily Kissenberthovy Albatrosy na bocích namalované květy protěže.



# D Albatros D.V 2065/17, Obltn. Richard Flashar, Jasta 5, Boistrancourt, Francie, červenec 1917

Příběh Richarda Flashara ukazuje, že být dobrým velitelem Jasta neznamenalo mít na kontě řadu sestřelů. Flashar dosáhl pouhých dvou. Ale díky svým organizačním a velitelským schopnostem velel od června 1917 do května 1918 elitní Jasta 5, později se stal velitelem jí nadřazené Jagdgeschwader 2. Konec Flasharova stroje byl neslavný, vypůjčil si jej Hans Joachim von Hippel, ale musel s ním 18. února 1918 nouzově přistát poté, co se mu za letu odtrhla levá část dolního křídla. Stroje Jasta 5 měly v této době ocasní plochy zelené barvy, trup Flasharova stroj byl natřen světle šedou barvou, zatímco křídla byla kamuflována zelenou a fialovou barvou.



# E Albatros D.Va, 7161/17, Jasta 46, začátek roku 1918

Pilotem tohoto stroje byl pravděpodobně Berlíňan Erich Gürzenz, který sloužil u Jasta 46 od 10. února 1918. Stroj padl do rukou Spojencům, byl vystavován při různých příležitostech. V roce 1979 prošel renovací a je vystaven ve Smithsonian National Air and Space Museum ve Washingtonu D. C. Tento stroj, jehož překližkový trup nenese žádný kamuflážní nátěr, má křídla potažená plátnem potištěným vzorem lozence. Ocasní plochy nesou pruhy zelené a žluté barvy. Barva disků kol a vrtulového kuželu je uváděná jako žlutá nebo zelená.



# RIB STRIPES - PORTY

FROM BOTH SIDES - Z OBOU STRAN

