



Albatros D.V. INTRODUCTION

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 10cm 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 7.92mm machine guns. Powerplant was a Mercedes D.IIIa, rated at 127kW (170hp).

Overall, the D.V. was 50kg lighter than the D.III, but the lower wing problems repeated themselves in the lower wings. 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 134kW (185hp). 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.

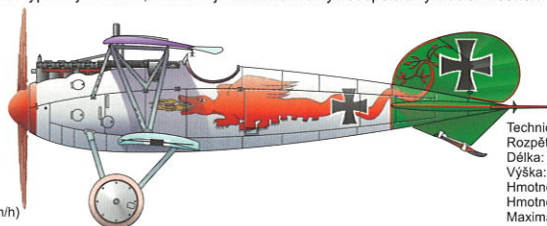
V polovině roku 1916 byl vyvinut stíhací Albatros D.III, u něhož byla použita koncepce křídél jedenapůlplošňníků Nieuport. Nový typ byl dodáván od podzimu 1916 ke stíhacím letkám. Stejně jako u Nieuportu se však projevila vada v konstrukci spodního křídla, které se při větším namáhání kroutilo a někdy 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 zaošlebaná 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). Celková hmotnost 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 výtuhla mezi jeho náběžnou hranou a mezikřídlelní 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, bylo až do nástupu Fokkerů D.VII v květnu 1918 při nedostatku lepších typů nejrozšířenější německou stíhacíčkou. 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.

Technical data:

Span: 9,05m
Length: 7,33m
Height: 2,70m
Empty Weight: 620kg (687kg)
Take-off Weight: 852kg (937kg)
Maximum Speed: 170km/h (185km/h)



Technická data:

Rozpětí: 9,05 m
Délka: 7,33 m
Výška: 2,70 m
Hmotnost prázdného letounu: 620 kg (687 kg)
Hmotnost vzletová: 852 kg (937 kg)
Maximální rychlost: 170 km/h (185 km/h)

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



Před započítím stavby si pečlivě prostudujte stavební návod. Při používání barev a lepidel pracujte v době



lire soigneusement la fiche d'instructions avant d'assembler. Ne pas utiliser de colle ou de peinture à proximité d'une flamme nue, et aérer la pièce de temps en temps. Garder hors de portée des enfants en bas âge. Ne pas



Von dem Zusammensetzen die Bauanleitung gut durchlesen. Kleber und Farbe nicht nahe von offenem Feuer verwenden und das Fenster von Zeit zu Zeit Belüftung öffnen. Bausatz von kleinen Kindern fernhalten. Verhüten Sie,



組み立てる前に必ず説明書をお読み下さい。接着剤や塗料をご使用の際は、窓を開けて十分な換気をおこない、火のそばでは使用しないで下さい。小さな子供の手の届かない所に必ず保管してください。部品や破片を噛んだり、なめたり、飲んだりすると大変危険です。又、部品を取り出した後のビニール袋は、小さな子供が頭から被ったりすると窒息する恐れがありますので、破り捨てして下さい。

INSTRUKTION SIGNS * INSTR. SYMBOLY * INSTRUKTION SINNBILDEN * SYMBOLES * 記号の説明



OPTIONAL
VOLBA
FACULTATIF
NACH BELIEBEN
選択する



BEND
OHNOUIT
PLIER SIL VOUS PLAIT
BITTE BIEGEN
折る



OPEN HOLE
VYVRTAT OTVOR
FAIRE UN TROU
OFFENEN
穴を開ける



SYMMETRICAL ASSEMBLY
SYMETRICKÁ MONTÁŽ
MONTAGE SYMÉTRIQUE
SYMMETRISCHE AUFBAU
左右均等に組み立てる



NOTCH
ZÁŘEZ
L'INCISION
DER EINSCHNITT
切る



REMOVE
ODRÁZNOUIT
RETRIERER
ENTFERNEN
移す



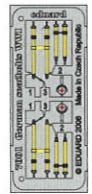
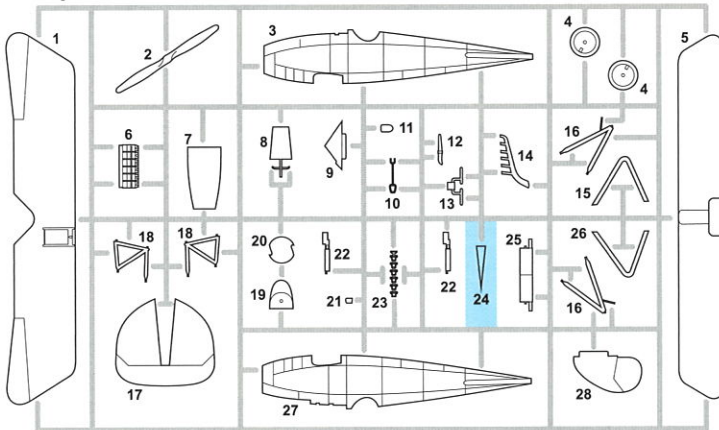
APPLY EXPRESS MASK
POUŽIT EXPRESS MASK
NABARVIT PŘED SLEPENÍM
AND PAINT BEFORE
GLUING

PARTS * DÍLY * TEILE * PIÈCES * 部品

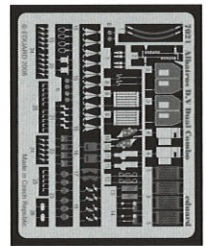
2 pcs.

PLASTIC PARTS

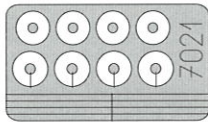
CPE - COLOR PHOTO
ETCHED DETAIL PARTS



PE - PHOTO ETCHED
DETAIL PARTS



eduard
MASK



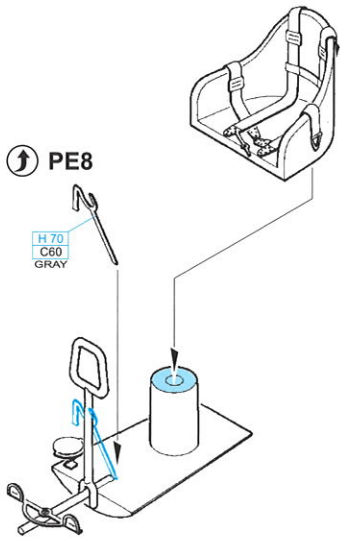
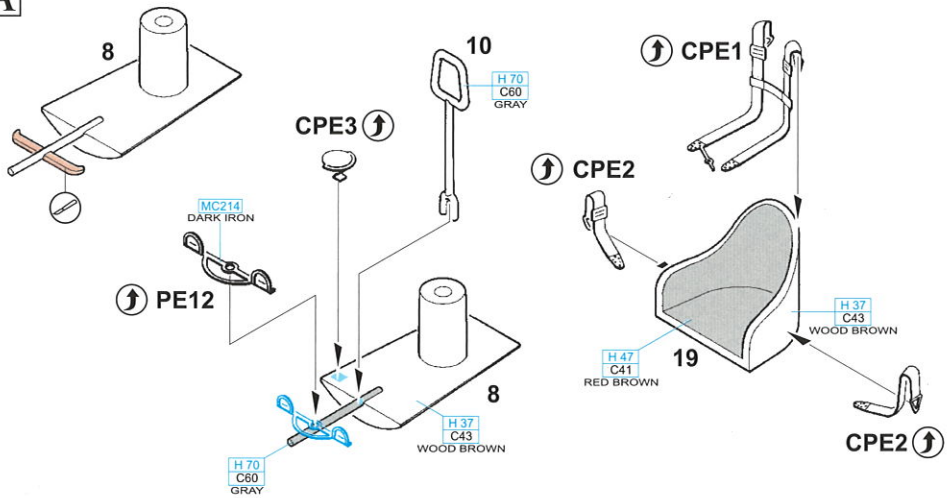
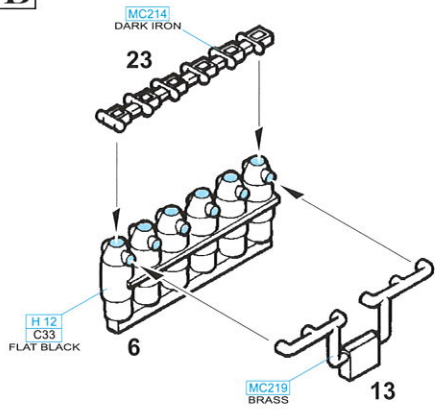
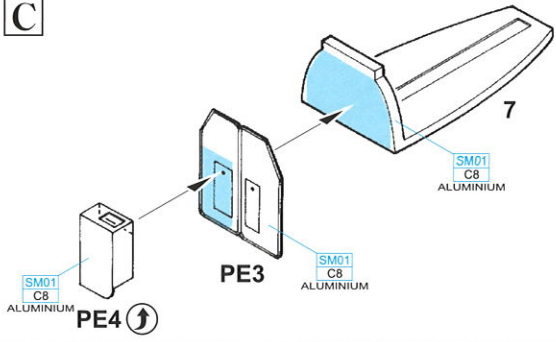
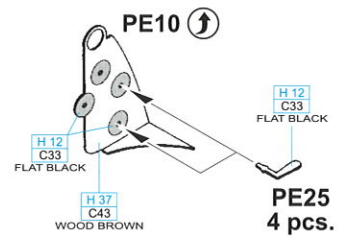
Parts not for use. - Teile werden nicht verwendet. - Pièces à ne pas utiliser. - Tyto díly nepoužívejte při stavbě. - 使用しない部品

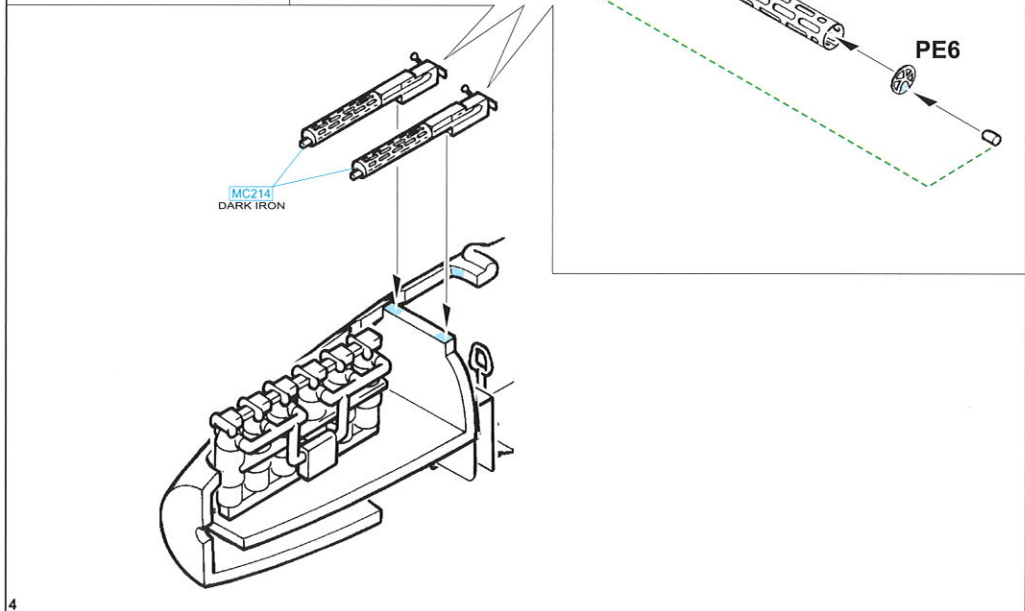
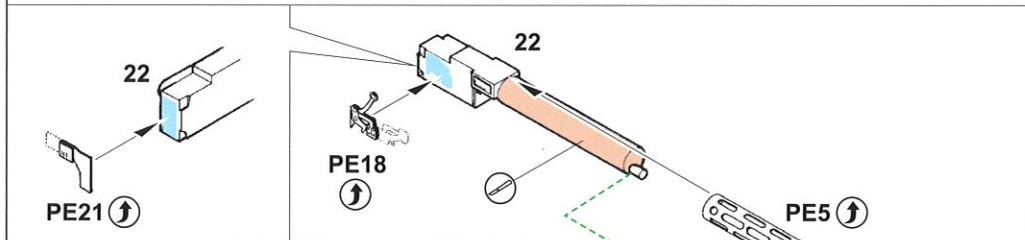
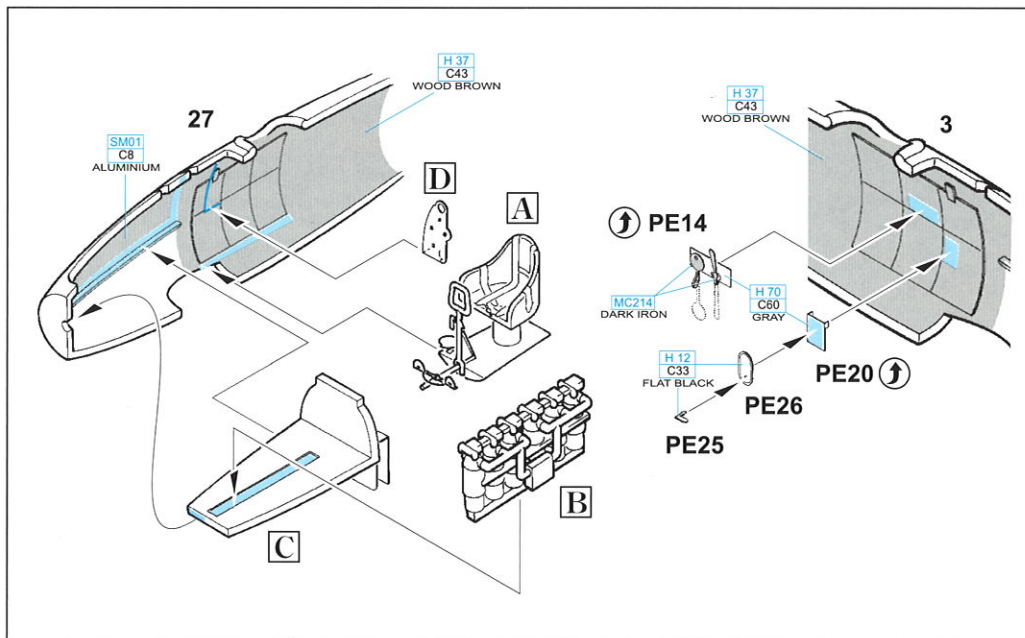
COLOURS * BARVY * FARBEN * PEINTURE * 色

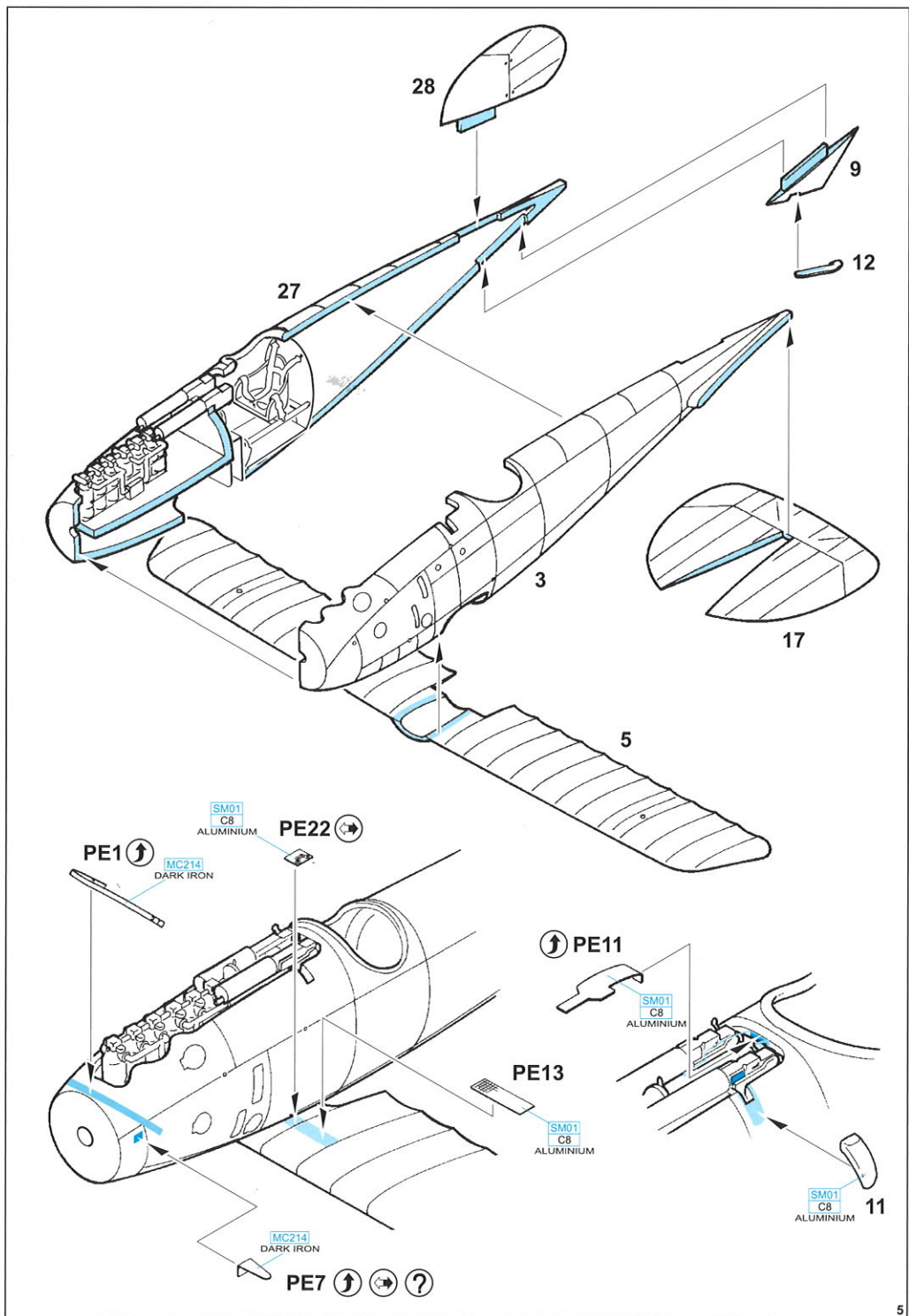
GSi Creos (GUNZE)

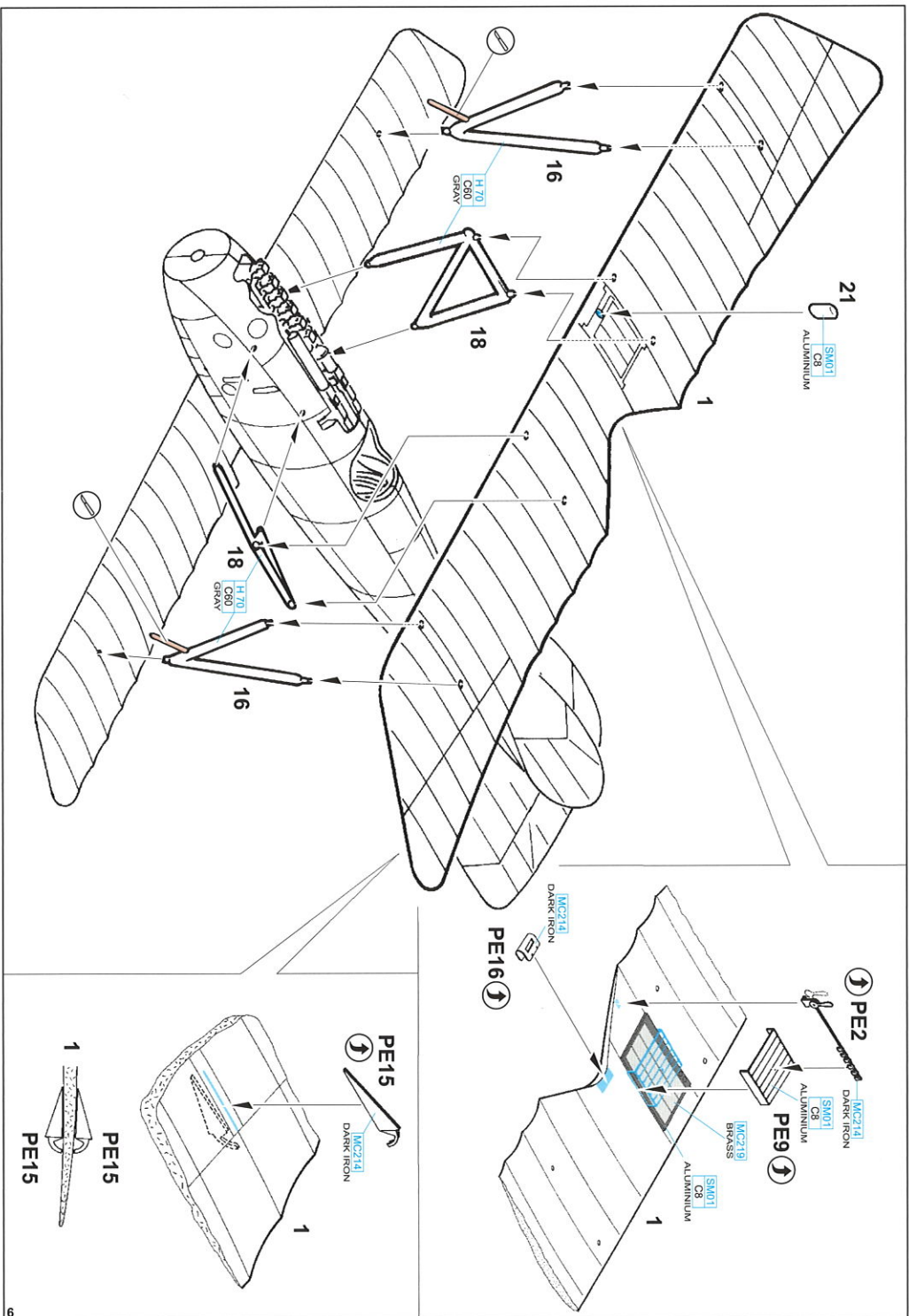
AQUEOUS	Mr.COLOR	
[H 01]	C8	ALUMINIUM
[H 3]	C3	RED
[H 11]	C62	WHITE
[H 12]	C33	FLAT BLACK
[H 19]	C63	PINK
[H 27]	C44	TAN
[H 37]	C43	WOOD BROWN
[H 39]		VIOLET
[H 45]	C118	LIGHT BLUE
[H 47]	C41	RED BROWN

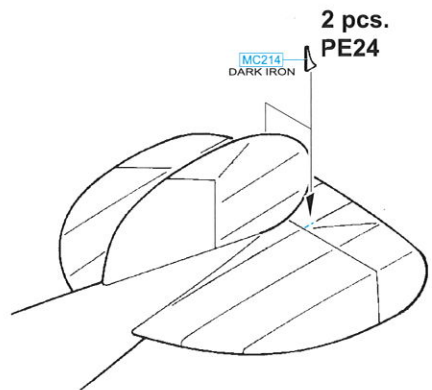
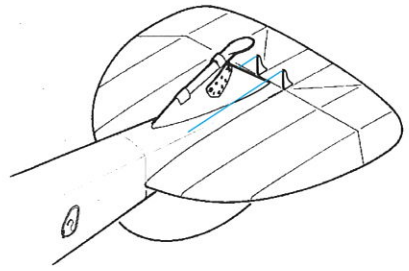
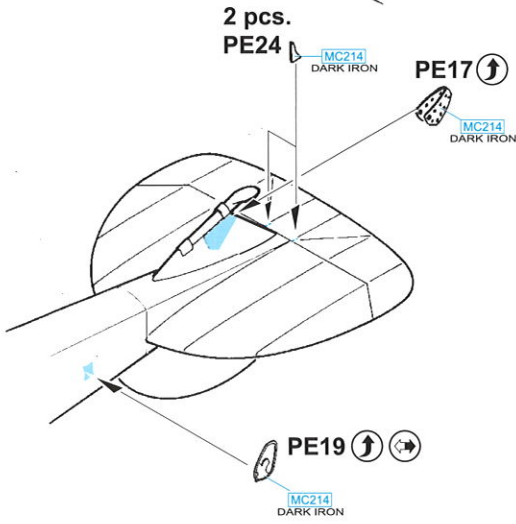
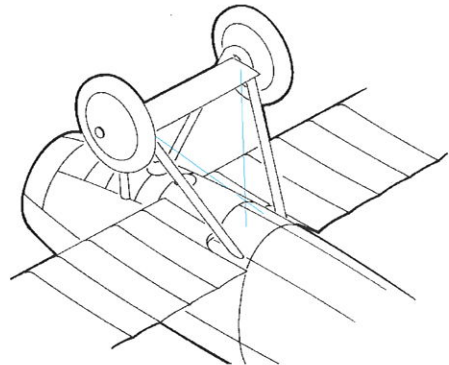
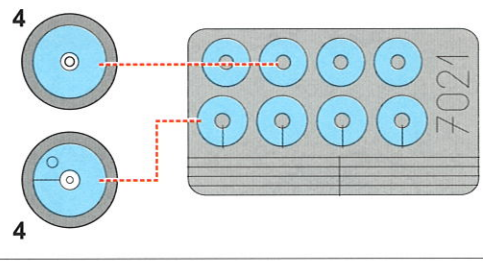
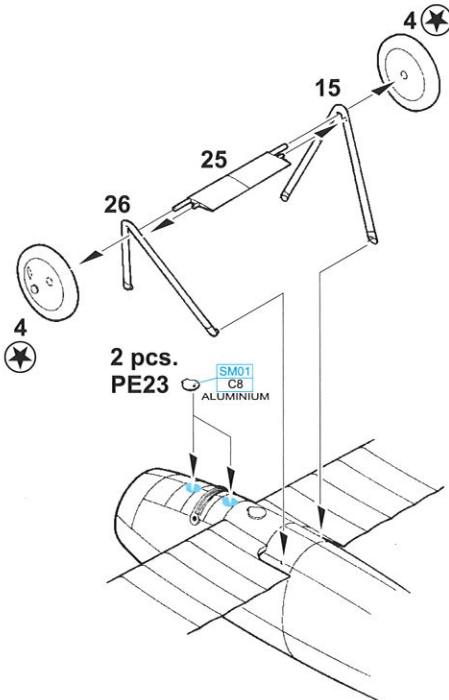
AQUEOUS	Mr.COLOR	
[H 51]	C11	LIGHT GREY
[H 52]	C38	OLIVE DRAB
[H 53]	C13	GRAY
[H 70]	C60	GRAY
[H 302]	C302	DARK GREEN
[H 319]	C319	GREEN
[H 322]	C322	BLUE
Mr.METAL COLOR		
[MC214]		DARK IRON
[MC219]		BRASS

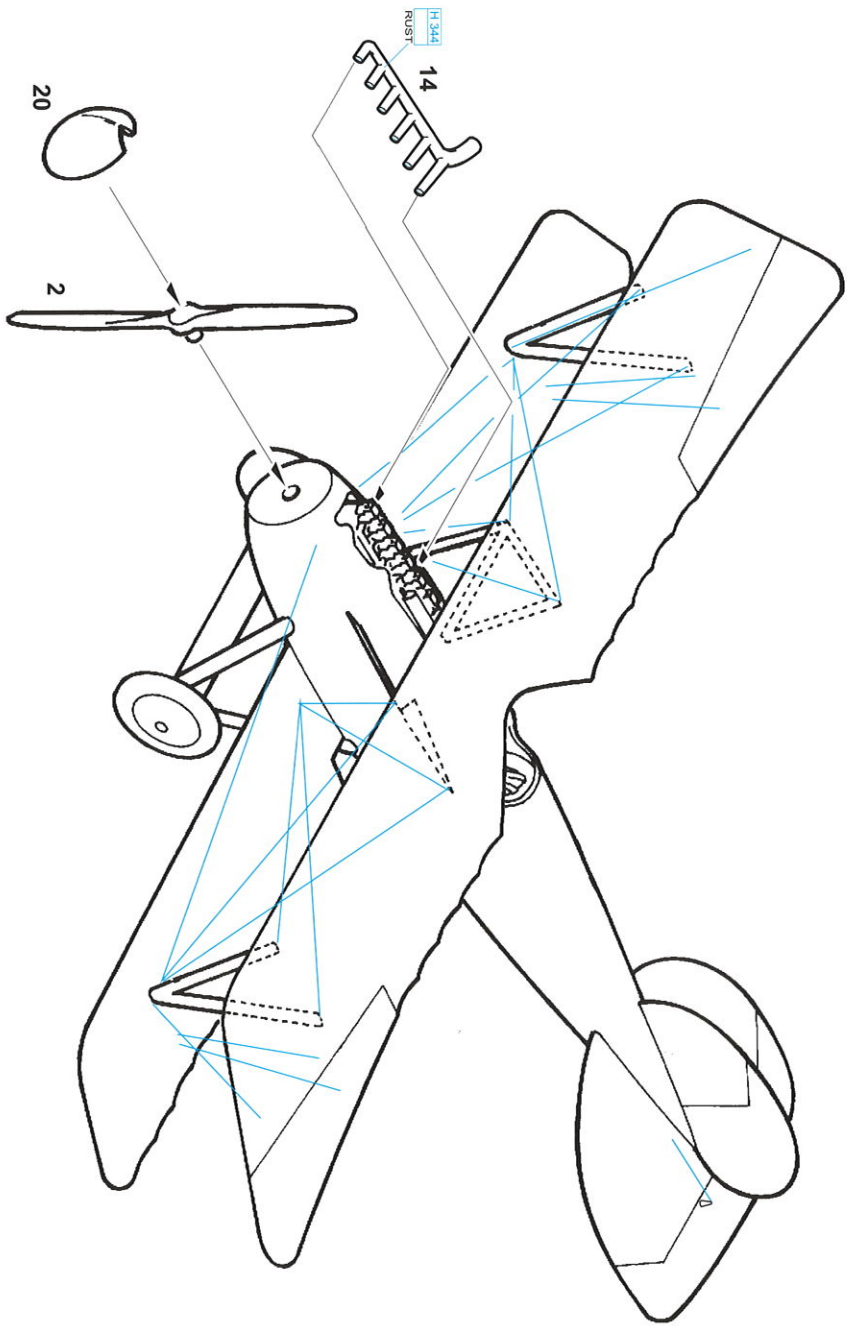
A**B****C****D**



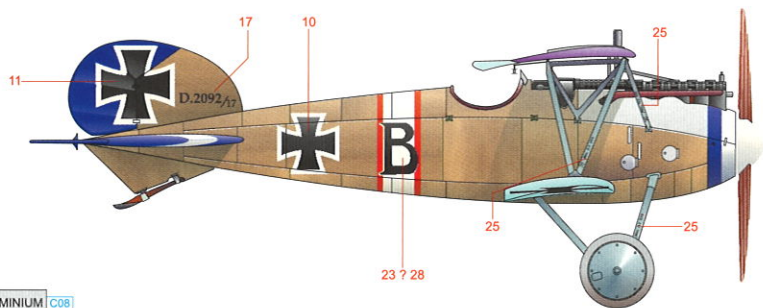
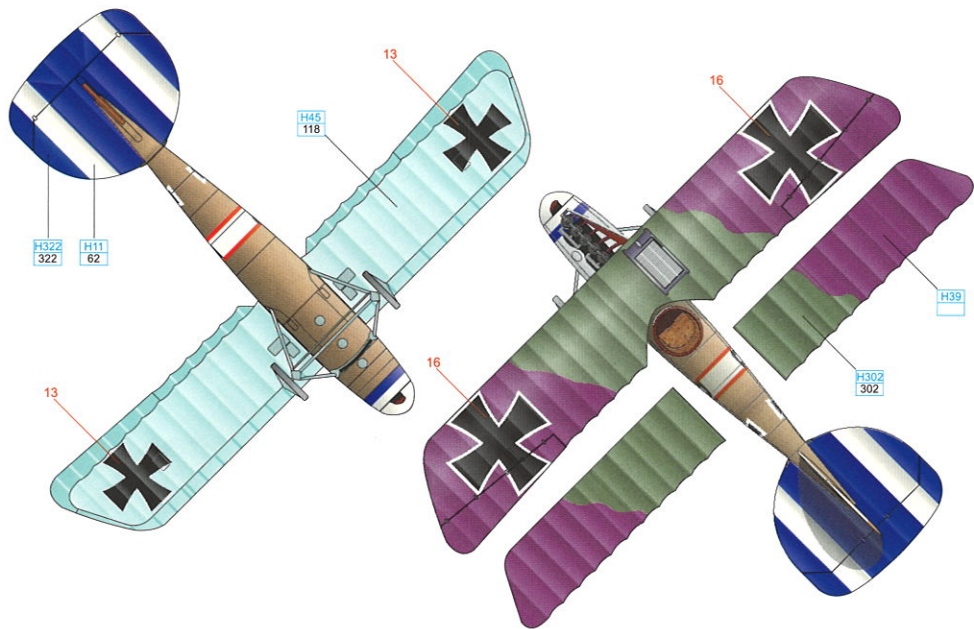
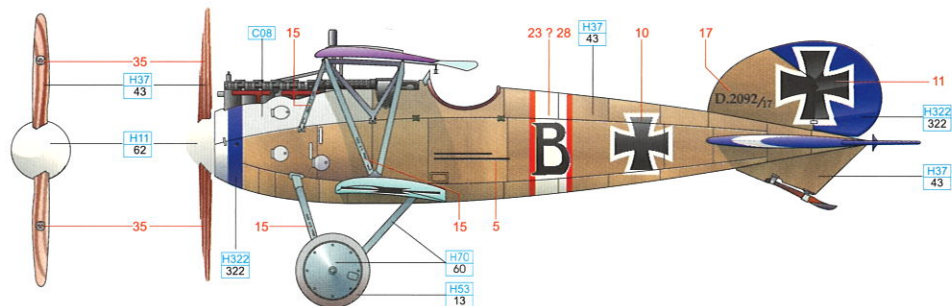






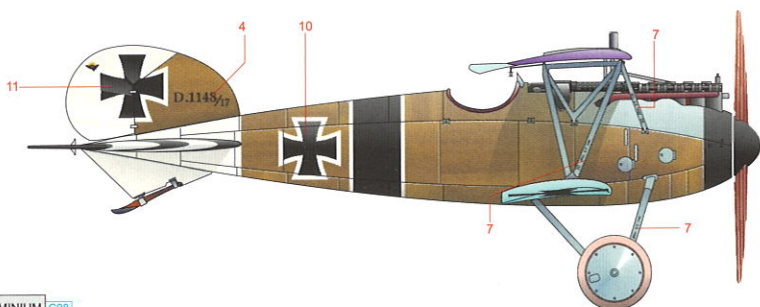
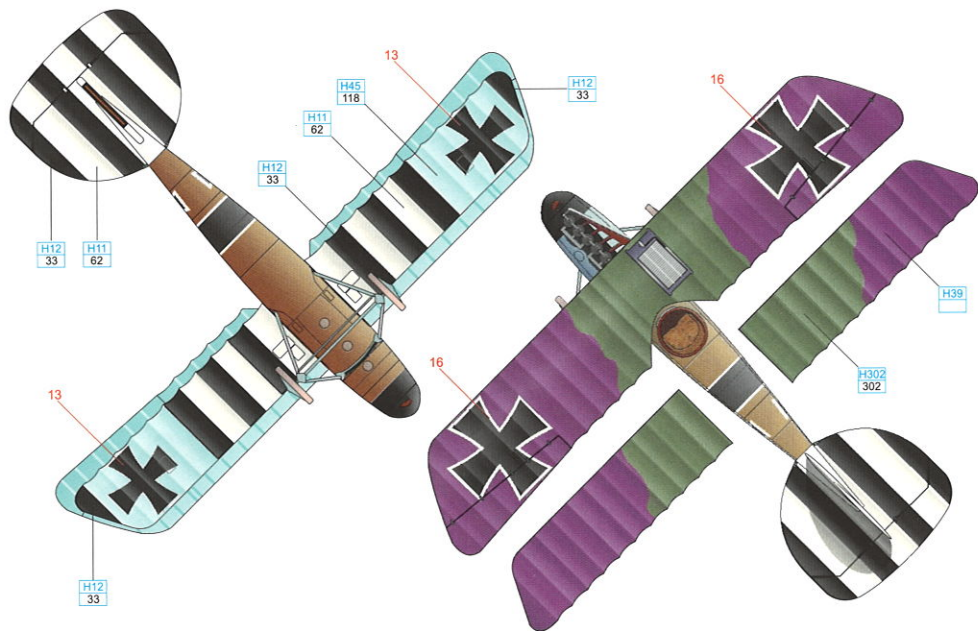
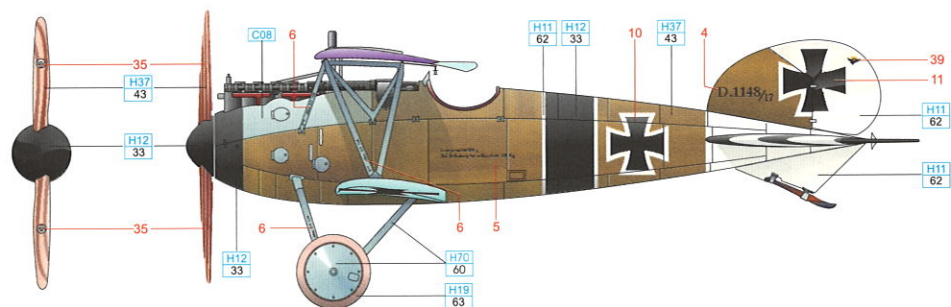


A Walter Boning, Jasta 76b, spring 1918



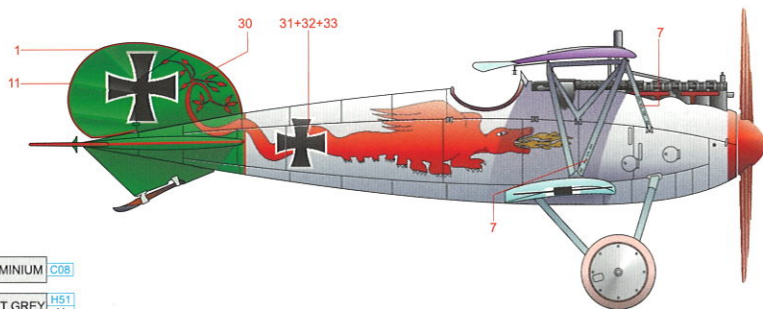
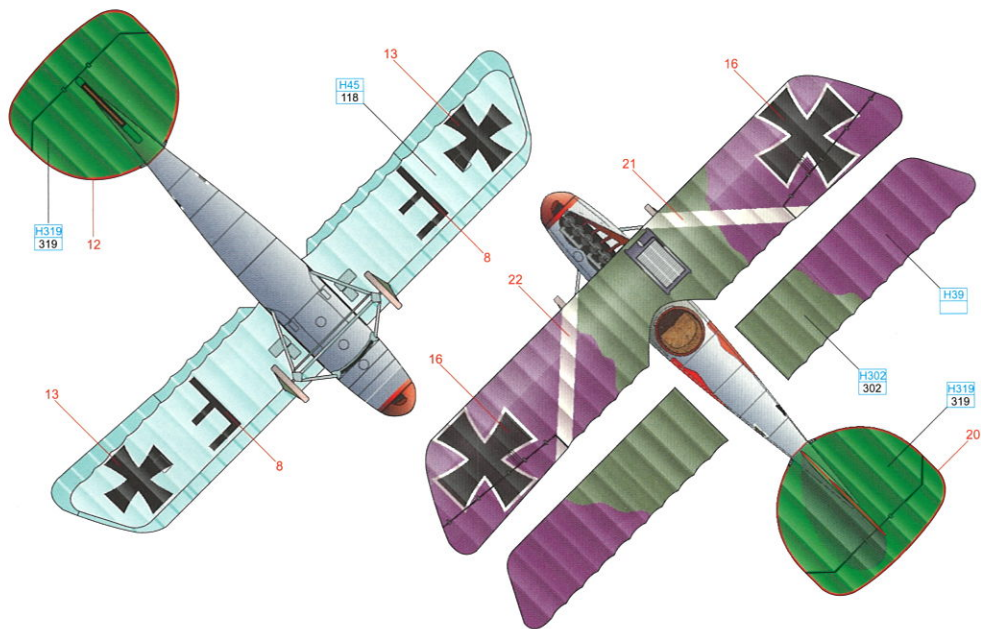
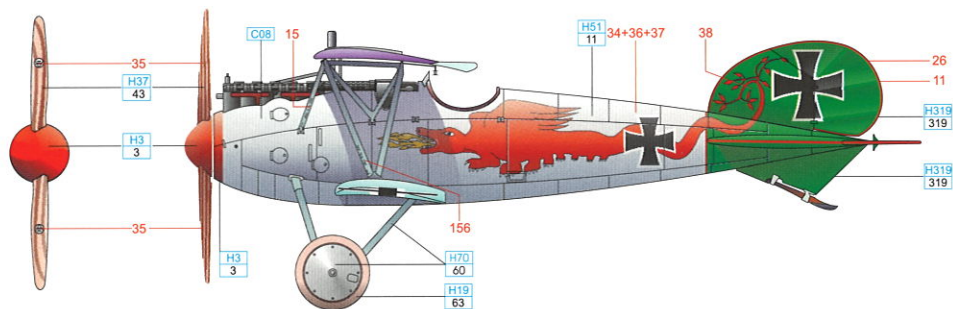
WHITE	H11 62	ALUMINIUM	C08
GRAY	H53 13		
LIGHT BLUE	H45 118		
WOOD	H37 43		
GRAY GREEN	H70 60	VIOLET	H39
		DARK GREEN	H302 302
		BLUE	H322 322

B Hans Adam, Jasta 6



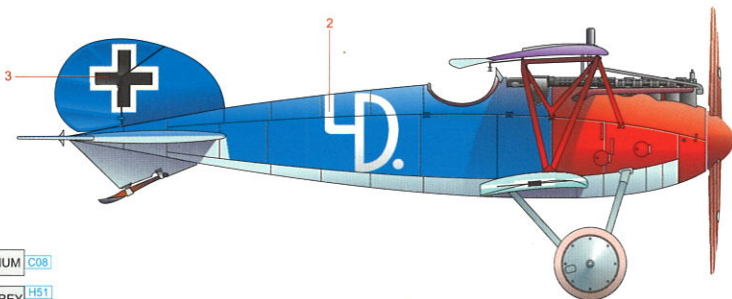
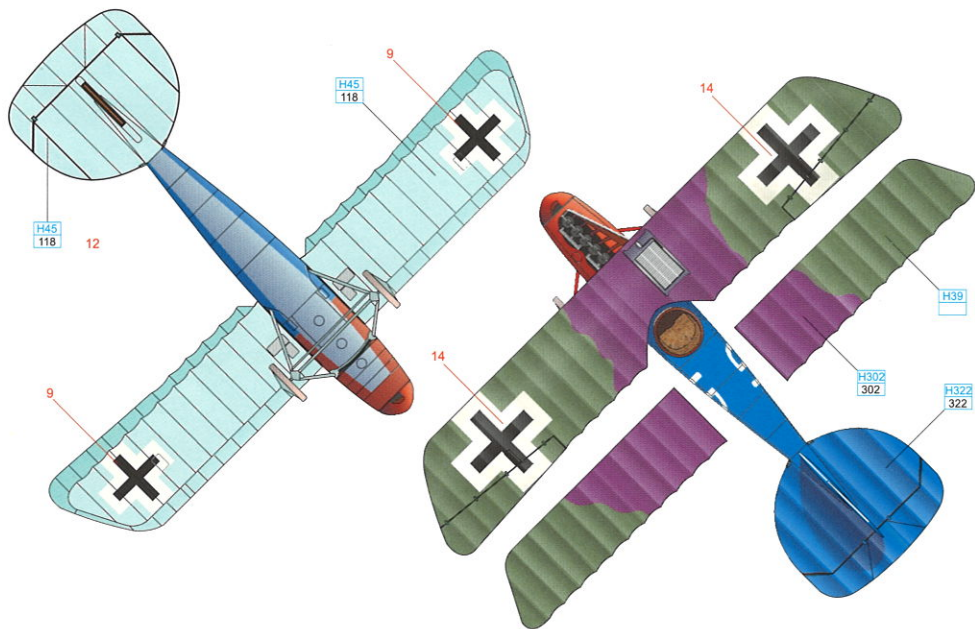
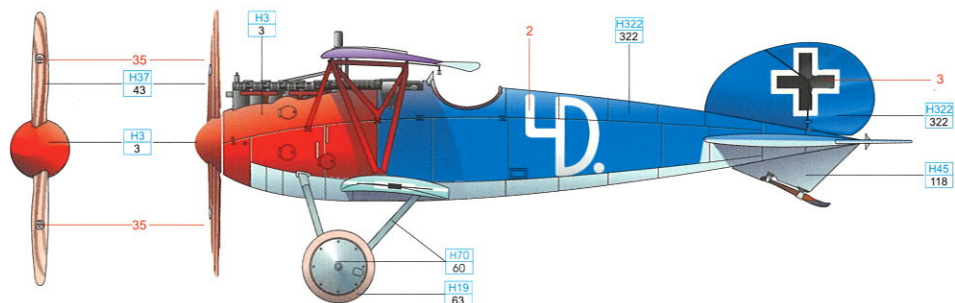
WHITE	H11 62	ALUMINIUM	C08
PINK	H19 63		
LIGHT BLUE	H45 118		
WOOD	H37 43	VIOLET	H39
GRAY GREEN	H70 60	DARK GREEN	H302 302
		BLUE	H322 322
		BLACK	H12 33

C - Richard Flaschar, Jasta 5, 1917-18



WHITE	H11	ALUMINIUM	C08
	62		
PINK	H19		
	63		
LIGHT BLUE	H45		
	118		
WOOD	H37	LIGHT GREY	H51
	43		11
GRAY GREEN	H70	VIOLET	H39
	60	DARK GREEN	H302
		RED	H3
		GREEN	H319

D - Olivier Freiherr von Beaulieu-Marconnay, Jasta 19



WHITE	H11 62	ALUMINIUM	C08
PINK	H19 63	LIGHT GREY	H51 11
LIGHT BLUE	H45 118	DARK GREEN	H302 302
WOOD	H37 43	RED	H3 3
GRAY	H70 60	VIOLET	H39
		BLUE	H322 322

Marking C - Richard Flaschar, Jasta 5, 1917-18

Richard Flaschar is proof that a good Jasta commanding officer does not necessarily have to have a long list of kills to his credit. Flaschar achieved only two, but due to his leadership and organizational skills, he commanded the elite Jasta 5 from June, 1917 to May, 1918, to become the eventual commander of Jagdgruppe 2. Nevertheless, Flaschar's first victory deserves mention. He gained it together with Oblt. Demuth on November 5, 1914, while serving with FFA33. During the return leg of a long recce flight, they were bounced by a French Morane-Saulnier. Demuth returned fire using a shotgun, the result of which was the downing of the French aircraft behind German lines. Flaschar, along with Demuth, thus scored Germany's first aerial victory.

Příklad Richarda Flaschara ukazuje, že dobrým velitelem Jasta nemusel nutně být pilot s řadou sestřelů na svém kontě. Flaschar dosáhl pouhých dvou, ale díky svým organizačním a velitelským schopnostem velel od června 1917 do května 1918 elitní Jasta 5, aby se později stal velitelem jí nadřízené Jagdgruppe 2. Nicméně, první Flascharův sestřel stojí za připomenutí. Dosáhl ho spolu s Oblt. Demuthem 5.11.1914 za služby u FFA33. Při návratu z dálkového průzkumného letu byli napadeni francouzským Morane-Saulnierem. Demuth opětoval palbu střelbou z pušky, následkem čehož se francouzský stroj zřítíl za německými liniemi. Flaschar s Demuthem tak dosáhli historicky prvního vítězství německého letectva.

Marking D - Olivier Freiherr von Beaulieu-Marconnay, Jasta 19

Olivier Freiherr von Beaulieu-Marconnay was one of the young stars of Jagdgeschwader II. This son of a professional army officer volunteered for service as a sixteen year old member of the 4th Prussian Dragoons. The fuselages of his machines would then be adorned with 4D Squadron button insignia. As a seventeen year old cadet, he had tasted combat, and at the same age, he would become a lieutenant. In the spring of 1917, he entered pilot training, and in December, joined the ranks of Jasta 18. In March, 1918, he transferred to Jasta 15, and in May, gained his first aerial victories. By the end of August, he increased his total to thirteen. On September 2, 1918, at the tender age of 19, he was named CO of Jasta 19. By mid-October, he reached 25 kills, and was nominated for the Pour le Merité. On October 16th, during combat with enemy aircraft, Olivier Beaulieu-Marconnay was a victim of fire at the hands of a friendly aircraft. Heavily wounded and bloodied, he managed to nurse himself back to his airfield, and was immediately admitted to hospital. It was ten days before he died. Since the Pour le Merite was not awarded posthumously, the nomination was quickly accepted, and Olivier Freiherr von Beaulieu-Marconnay, at twenty, became the youngest recipient of Germany's highest award. He had been made aware of that fact only a few hours before his death.

Olivier Freiherr von Beaulieu-Marconnay byl jedna z mladých hvězd Jagdgeschwader II. Tento syn profesionálního důstojníka dobrovolně narukoval jako šestnáctiletý k 4. pruskému dragouskému pluku. Plukovní knoflíkový znak 4D pak zdobil trupy Beaulieuových strojů. Jako sedmnáctiletý kadet zasáhl do bojů a ještě v tomtéž věku byl jmenován poručíkem. Na jaře 1917 byl přijat k pilotnímu výcviku a v prosinci nastoupil službu u Jasta 18. V březnu 1918 byl přeložen k Jasta 15. V květnu získal své první vítězství. Do konce srpna jejich počet rozšířil na 13. Druhého září 1918 byl jmenován velitelem Jasta 19 (bylo mu tehdy stále 19 let!). Do poloviny října jeho skóre dosáhlo 25 sestřelů a byl nominován na udělení Pour le Merité. Ovšem 16. října byl při útoku na nepřátelský stroj Olivier Beaulieu-Marconnay nešťastně zasažen palbou jiného německého pilota. Těžce krvácející ještě doletěl na vlastní letiště, odkud byl ihned převezen do nemocnice. Zde dalších 10 dní umíral. Protože Pour le Merité se neudělovalo posmrtně, byla jeho nominace urychleně kladně vyřízena a Olivier Freiherr von Beaulieu-Marconnay se stal ve svých dvaceti letech nejmladším nositelem nejvyššího německého vyznamenání. O udělení Pour le Merité se "Baulii" dozvěděl jen několik málo hodin před svou smrtí.

Marking A - Walter Boning, Jasta 76b, spring 1918

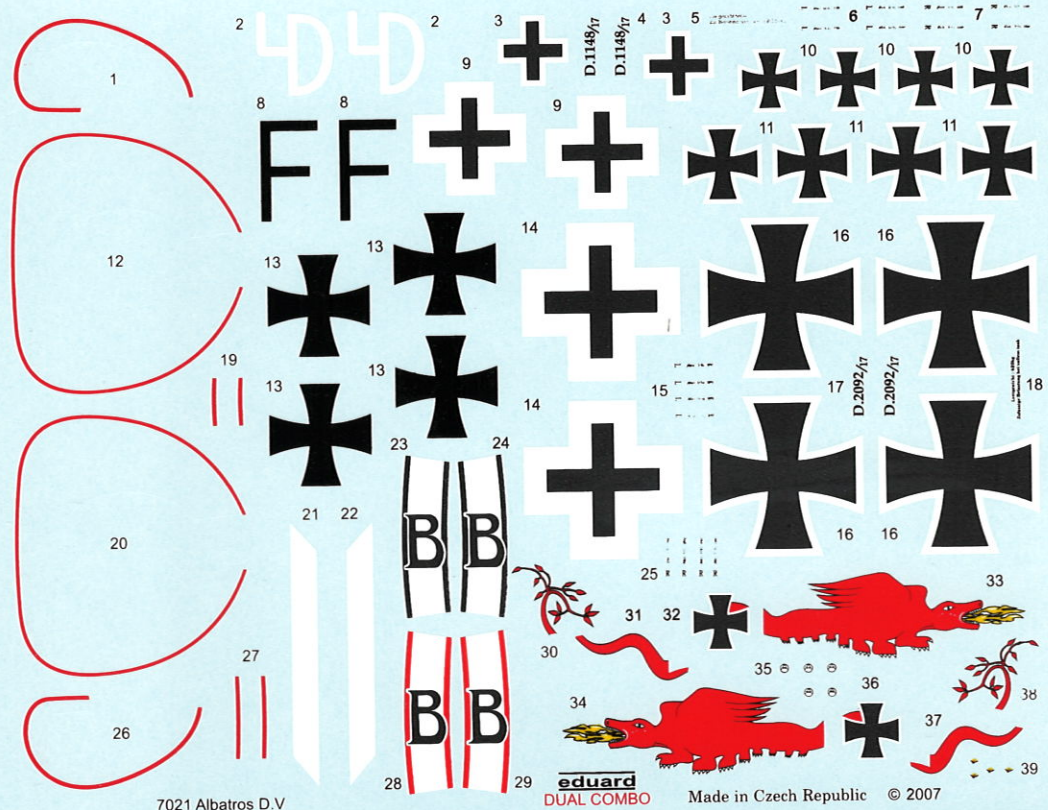
Although Walter Boning hailed from Oldenburg roots, his military career was closely tied to Bavarian forces. He entered military service as a medical student in 1914 with the Bavarian No.19 Infantry. After transferring to the Air Force and going through pilot training, he was attached to the Bavarian FA6b in May, 1916. From there, he transitioned to the newly formed Jasta 19. It was here, when during "Bloody April" of 1917, he gained his first aerial successes. On October 5th, 1917, he was named the first commanding officer of the Bavarian Jasta 76b. By this time, he had accumulated seven kills, and by the 30th of May, 1918, had increased his tally by ten. His luck had abandoned him the next day. Entering combat with No.70 Squadron Camels, he collided with fellow pilot G. Markert. The British took advantage of this development, and downed both German fliers. Markert died in the flames of his Albatros, but Boning managed to wrestle, with whatever strength he had left, his aircraft back to his airfield. He suffered severe injury to his upper leg bones, and could not recover before the end of the war.

Ačkoli Walther Boning pocházel z Oldenburského velkovévodství, jeho vojenská kariéra je svázána s bavorským vojskem. Vojenskou službu nastoupil jako student medicíny v roce 1914 k bavorskému pěšímu pluku číslo 19. Po převelení k letectvu a pilotním výcviku se v kvěnu 1916 hlásil u bavorské FA6b. Odtud byl převelen k nově vzniklé Jasta 19. Zde také během "krvavého dubna" 1917 získal svá první vítězství. 5. října 1917 byl jmenován prvním velitelem bavorské Jasta 76b. V té době už dosáhl 7 vítězství a do 30. května 1918 své skóre rozšířil o dalších 10. Ovšem následující den se od něj štěstí odvrátilo. Při zahájení boje s Camely 70. perutě se srazil se svým spolubojovníkem G.Markertem. Toho angličané využili a oba němce sestřelili. Markert zahynul v plamenech svého Albatrosu, Boning z posledních sil svůj stroj dotáhl na vlastní letiště. Těžké zranění stehenní kosti však do konce války vyléčit nestihl.

Marking B - Hans Adam, Jasta 6

Hans Adam was older than his squadron mates - by the time of the outbreak of the war, he was 28 years old, and had two children. After transferring to the Air force, he served as an observer with FAA2b, where he often flew with future ace Eduard Schleich. After pilot training, he joined Jasta 34, where in the spring of 1917, he gained his first three victories. In June, 1917, the commanding officer of Jasta 34, Eduard Dostler, was named CO of Jasta 6, and he took Hans Adam with him. He acquired the command position on the death of Dostler in August, 1917. By the beginning of November, 1917, Hans Adam accumulated a total of 21 victories, and he was awarded the Knight's Cross of Max-Josef, giving him the right to use the title Ritter von Adam. He was shot down in flames by Lt. Montgomery, No.45 Squadron, RFC, on November 15, 1917.

Hans Adam byl starší než jeho spolubojovníci - na začátku války mu bylo již 28 let a měl dvě děti. Po přeložení k letectvu sloužil nejprve jako pozorovatel u FAA2b, kde často létal s budoucím esem Eduardem Schleichem. Po pilotním výcviku přešel k Jasta 34, kde na jaře 1917 získal svá první tři vítězství. Když byl v červnu 1917 velitel Jasta 34, Eduard Dostler, jmenován velitelem Jasta 6, byl spolu s ním převelen i Hans Adam. Ten také po Dostlerově smrti v srpnu 1917 přebírá velení Jasta 6. Do začátku listopadu 1917 získal Hans Adam celkem 21 vítězství a byl mu udělen Rytířský kříž vojenského řádu Maxe-Josefa, opravňující ho užívat titul Ritter von Adam. Už 15. listopadu byl ale v čelním souboji s Lt. Montgomerym od 45. perutě RFC sestřelen v plamenech.



7021 Albatros D.V

