

**Albatros D.III**

Винищувачі Albatros D.I та Albatros D.II, створені у 1916 році, були одними із найкращих літаків свого часу. Вони мали досить непогані льотні характеристики та міцну конструкцію. Проте швидкість розвитку технічної думки у той період була дуже потужною, і невдовзі союзники знову вкотре перехопили ініціативу, створивши видатний Nieuport 11 Bébé. За короткий час він витіснив із неба моноплани Фоккера, створивши міф про неперевершені льотні якості біпланів. Nieuport 11 був не класичним біпланом, а "півторабіпланом", бо його нижнє крило було значно менше за площею та по хорді, ніж верхнє. Це надавало літакові маневреності та поліпшувало пілотові огляд із кабіни. Тактика повітряних боїв на коротких відстанях між літаками була тоді домінуючою, отже, ці два фактори мали суттєвий вплив. Найвидатніший ас того часу та "батько" тактики винищувального бою Освальд Боельке зазначав у своєму raporті, що новітні французькі розробки є серйозною загрозою для німецьких літаків.

Поява Nieuport 11 змусила конструкторів фірми Albatros приступити до модернізації "двійки". Конструкція фюзеляжу змін не зазнала, бо була досить прогресивною як для свого часу у порівнянні із обтягнутими полотном легкими каркасами у інших літаків; дерев'яна - була хоч і важчою, зате набагато міцнішою. Головну увагу приділили крилу, взявши за взірець французьку розробку. Разом із змінами до конструкції розробники намагалися якнайбільш полегшити масу літака, щоб надати йому можливість вести рівний бій із надлегким Nieuport 11. Наприкінці серпня 1916 року прототип майбутнього Albatros D.III вперше піднявся у повітря. Конструктивно він теж був півторабіпланом, мав нові міжкрилові V-подібні стійки та криловий радіатор. Загалом він справив добре враження, не зважаючи на те, що очікуваного підвищення швидкості не сталося. За маневреністю та швидкістю підйому "трийка" випереджала всі інші німецькі літаки того часу, і вже наприкінці року перші серійні Albatros D.III надійшли до бойових підрозділів.

У перші ж місяці бойової експлуатації сталося декілька прикрих повітряних інцидентів із Albatros D.III. Під час маневрування у повітрі на літаках руйнувалося нижнє крило, і навіть знаменитий Манфред фон Ріхтгофен ледве не став жертвою подібного інциденту, коли на висоті 400 метрів його Albatros D.III зазнав руйнації. Наприкінці січня 1917 року всі Albatros D.III було вилучено з фронту до з'ясування причин руйнації крила. Після численних випробовувань конструкцію підсилили, і невдовзі літак повернувся до бойової служби, проте випадки руйнування крила, хоч і значно рідше, траплялися і надалі.

В квітні 1917 року Albatros D.III одержали більшість із 150 отриманих німцями перемог у повітрі. Цей період увійшов у історію Великої Вієни як "Кривавий Квітень". Ще жодного разу авіація країн Антанти не зазнавала таких тяжких втрат протягом такого короткого періоду часу.

Щомісяця фірма Albatros разом із дочірнім підприємством OAW збільшувала обсяги виробництва "трийок". Навіть після появи більш сучасної модифікації Albatros D.V "трийка" не була знята з виробництва, бо за деякими показниками залишалася навіть кращою від наступника. Пік присутності Albatros D.III на фронті припав на жовтень 1917 року, коли у лавах ВПС Німеччини одночасно налічувалося 446 "трийок".

Цей літак виявився справжнім "бойовим солдатом" і приймав участь у всіх найважливіших повітряних сутичках у 1917-1918 роках. Навіть із появою Albatros D.V, Fokker Dr.I, Fokker D.VII він не зник з "першої лінії". Не зважаючи на всі негаразди із конструкцією крила та численні катастрофи, він активно застосовувався повсюди, де йшла війна: на Західному фронті у Європі, у спекотливому небі Палестини, або ж у холодному кліматі Балтики. Із більш як 1300 загалом збудованих під час війни Albatros D.III дуже незначна кількість літаків цього типу дожила до фінальних днів війни, проте їхній вклад у історію повітряних баталій тієї лицарської епохи є одним із найважливіших.

**Albatros D.III**

The Albatros D.I and Albatros D.II, introduced in 1916, were two of the best planes of their time. They had very good flying characteristics and were structurally strong. However, the pace of technical progress during this period was very quick, and soon the Allies had again taken the initiative, having come up with the outstanding Nieuport 11 Bébé. For a short time it drove the Fokker monoplanes from the sky, creating a new myth about the superior qualities of biplanes. The Nieuport 11 was not a standard biplane, but a sesquiplane: its bottom wing was much smaller in area and chord dimension than the top. It gave the plane increased maneuverability and improved the pilot's view from the cockpit. The dominant feature of aerial combat was the short distances between planes, so these two factors were of prime importance. Oswald Boelcke, the leading ace at that time and the "father" of aerial tactics, made the greatest contribution to the official report which judged the new French development to be a serious threat to German aircraft.

The appearance of the Nieuport 11 forced designers at the Albatros firm to improve on their existing type. The design of the fuselage was not significantly changed, because it was already progressive for its time - in comparison with the fabric-covered frames of other planes, its plywood skin was heavier, but much stronger. The principal changes were made to the wing, taking as its example the French design. Altogether the various design changes allowed the engineers to manage the weight of the plane to give it an opportunity to fight the extremely light Nieuport 11 on equal terms.

The prototype of the future Albatros D.III rose into the air for the first time at the end of August 1916. It featured more rounded wing tips, had new V-shaped interplane struts and a wing mounted radiator. In general it made a very favorable impression, even without the expected increase in speed. What with its good handling, its speed and its graceful appearance, the D.III was an advance on all other contemporary German planes, and by the end of the year the first production Albatros D.III's arrived at the fighter units.

In the first few months of operations there were some worrying accidents with the Albatros D.III. During certain maneuvers the bottom wing collapsed, and even the famous Manfred von Richthofen did not avoid falling victim to a similar incident, while at a height of 400 meters. The Albatros D.III was tested to destruction. At the end of January 1917, all Albatros D.III's were withdrawn from the front to investigate the reasons for wing collapse. After numerous tests the design was strengthened, and soon the type returned to active service. However, cases of wing collapse continued to occur, though with much less frequency.

In April 1917 the Albatros D.III gained the majority of the 150 victories achieved by the Germans in the air - this period has become notorious in the history of the Great War as 'Bloody April'. Never had the aircraft of the Allied nations incurred such heavy losses during such a short period of time.

Every month the Albatros firm together with the OAW branch increased production of the D.III. Even after the appearance of the later, improved, Albatros D.V, D.III manufacture was not stopped, because certain characteristics remained superior even to its successor. At its peak presence at the front, in October 1917, a total of 446 of the Albatros D.III were in the service of the German Air Force.

This type played the part of 'the fighting soldier' and it took part in all the major air battles of 1917-1918. Even with the advent of the Albatros D.V, the Fokker Dr.I, and the Fokker D.VII, it did not disappear from the first line. Despite all the controversy over the wing design and the numerous accidents, it was actively employed everywhere where there was conflict - on the Western Front in Europe, in the roasting skies of Palestine, or in the cold climate of the Baltic. Out of more than a total of 1,300 Albatros D.III's built during the war, an insignificant number of planes of this type survived to the end of the war. However, their contribution to the history of aerial combat in that era of chivalry was a hugely important one.

**Albatros D.III**

Die im Jahr 1916 eingeführten Albatros D.I und D.II waren mit die besten Flugzeuge ihrer Zeit. Sie hatten sehr gute Flugeigenschaften und waren robust gebaut. Der technische Fortschritt zu dieser Zeit war jedoch rasant und schon bald rissen die Alliierten mit der herausragenden Nieuport 11 Bébé die Initiative wieder an sich. Für kurze Zeit vertrieb sie die Fokker Eindecker vom Himmel und schuf so einen Mythos von den überlegenen Qualitäten dieser Doppeldecker. Die Nieuport 11 unterschied sich von den üblichen Doppeldeckern dadurch, dass die untere Tragfläche wesentlich kleiner als die obere Tragfläche war also ein Aderthalbdecker. Dies verlieh dem Flugzeug eine verbesserte Manövrierfähigkeit und verbesserte die Sicht des Piloten aus dem Cockpit. Das wichtigste Merkmal des Luftkampfes war die geringe Distanz zwischen den Flugzeugen, daher kam diesen beiden Eigenschaften eine besondere Bedeutung zu. Oswald Boelcke, das führende Fliegerass seiner Zeit und der Vater der Luftkampfaktik trug dazu bei, dass diese neue französische Entwicklung als eine ernste Gefahr für deutsche Maschinen erkannt wurde.

Das Erscheinen der Nieuport 11 zwang die Konstrukteure der Firma Albatros zur Verbesserung der vorhandenen Typen. Der Aufbau des Rumpfes wurde kaum verändert, da er bereits seiner Zeit voraus war im Vergleich zu den mit Stoff bespannten Rumpfen anderer Flugzeuge war die Sperrholzbeplankung zwar schwerer, dafür jedoch viel stabiler. Die größten Veränderungen betrafen die Tragflächen, wobei man sich den französischen Entwurf zum Vorbild nahm. Damit ermöglichten es die Konstrukteure, dass trotz des Gewichtes das Flugzeug im Luftkampf der extrem leichten Nieuport 11 ebenbürtig war.

Der Prototyp der zukünftigen Albatros D.III flog erstmals Ende August 1916. Er hatte stärker gerundete Flügelenden, V-förmige Streben zwischen den Tragflächen und einen auf der Tragfläche montierten Kühler. Die Maschine machte einen guten Eindruck, auch ohne die erwartete Steigerung der Höchstgeschwindigkeit. Mit ihrer guten Handhabung, ihrer Geschwindigkeit und ihrem eleganten Aussehen war die Albatros D.III allen anderen zeitgenössischen deutschen Flugzeugen voraus und schon zu Jahresende wurden die ersten Serienmaschinen an die Jagdstaffeln geliefert.

In den ersten Einsatzmonaten kam es zu einigen besorgniserregenden Unfällen mit der Albatros D.III. Bei bestimmten Flugmanövern brach die untere Tragfläche und auch der berühmte Manfred von Richthofen wurde in einer Flughöhe von 400 m Opfer eines solchen Zwischenfalles. Die Maschine wurde bei Versuchen zerstört. Ende Januar 1917 wurden alle Albatros D.III von der Front abgezogen und man suchte nach den Gründen für die Tragflächenbrüche. Nach zahlreichen Tests verstärkte man den Flügel und schon bald kamen die Maschinen wieder zum Einsatz. Trotzdem kam es auch weiterhin zu Tragflächenbrüchen, wenn jedoch auch weniger häufig.

Im April wurden mit der Albatros D.III die meisten der 150 deutschen Luftsiege erzielt. Dieser Zeitraum wurde in der Geschichte des 1. Weltkrieges als der "blutige April" bekannt. Niemals hatten die Alliierten so schwere Verluste an Flugzeugen in einer solchen kurzen Zeit hinnehmen müssen. Jeden Monat steigerte die Firma Albatros (zusammen mit ihrem Zweigwerk OAW) die Produktion der D.III und selbst nach dem Erscheinen der verbesserten Albatros D.V wurde die Produktion nicht eingestellt, da die D.III ihrem Nachfolger in einigen Punkten überlegen war. Den Höchststand von 446 Maschinen an der Front erreichte die Albatros D.III im Oktober 1917.

Dieser Typ wurde zum Arbeitspferd der deutschen Luftstreitkräfte und nahm an allen wichtigen Luftschlachten der Jahre 1917 und 1918 teil. Auch nach Einführung der Albatros D.V, der Fokker Dr.I und der Fokker D.VII blieben die Maschinen im Frontbestand. Trotz der Probleme mit der Flügelkonstruktion und der zahlreichen Unfälle wurde dieser Typ überall eingesetzt - an der Westfront, in der Hitze Palästinas und dem kalten Klima des Baltikums. Von den über 1.300 während des Krieges gebauten Albatros D.III überlebte eine kleine Zahl bis zum Ende des Krieges. Ihr Beitrag zur Geschichte des Luftkampfes war sehr wichtig.

**Технічні характеристики**
**Performances**
**Technische Charakteristik**

Розмах верхнього крила ..... 9,0 м  
 Розмах нижнього крила ..... 8,81 м  
 Довжина загальна ..... 7,33 м  
 Зльотна вага ..... 908,0 кг  
 Максимальна швидкість ..... 165 км/год  
 Час підйому на 1000 м ..... 2 хв.30 сек.  
 Час у польоті ..... біля 2 годин  
 Двигун ..... 1xMercedes D.IIIa, 160 к.с.  
 Кулемети ..... 2xLMG 08/15 Spandau

Wingspan upper ..... 9,0 m  
 Wingspan lower ..... 8,81 m  
 Length ..... 7,33 m  
 Take-off weight ..... 908,0 kg  
 Speed, max ..... 165 km/h  
 Time of 1000m altitude reaching 2min30sec  
 Endurance ..... about 2 hours  
 Engine 1x160 hp Mercedes D.IIIa  
 Machine guns ... 2xLMG 08/15 Spandau

Обере Flügelspannweite ..... 9,0 m  
 Untere Flügelspannweite ..... 8,81 m  
 Rumpflänge ..... 7,33 m  
 Abflugmasse ..... 908,0 kg  
 Höchstgeschwindigkeit ... 165 km/St  
 Aufsteigens 1000 m .... 2 min 30 sec.  
 Flugdauer ..... 2 St.  
 Motor ..... 1x160 P.S. Mercedes D.IIIa  
 Maschinengewehre 2xLMG 08/15 Spandau

**Інструкція**

**УВАГА - Прочитати обов'язково!**

Перед початком роботи уважно вивчіть інструкцію для складання моделі. Деталі з рамок вирізати за допомогою гострого ножа або гострозубців. Номери деталей позначені цифрами: 1, 2, 3... Рамки, в яких знаходяться деталі, позначені великими латинськими літерами: А, В, С... Для деталей, які необхідно фарбувати перед складанням, вказано колір фарби: А, В, С... З'єднати деталі за допомогою клею Plastic CEMENT 3991, 3992, 3999 або FIX 44601, 44602, 44607.

**Вказівка для наклеювання декалей:** вирізати з аркуша потрібні декалі (на схемі номери декалей вказано цифрами у квадратах); покласти їх у посуд з чистою водою приблизно на 1/2 хвилини; накласти декалі на модель, а потім зсунути з аркуша. Для кращого прилипання притиснути їх чистою тканиною.

**Instructions**

**ATTENTION - Useful advice!**

Read the instructions carefully prior to assembly. Remove parts from frame with a sharp knife or a pair of scissors and trim away excess plastic. Do not pull off parts. Numbers of parts are marked figures: 1, 2, 3... Frames, in which the part is situated, are marked by capital letters: A, B, C... For parts, which should be painted before mounting, are given colors of paint: A,B,C... Use plastic cement ONLY.

**Directions for applying the decals:** cut out from the sheet the necessary decals (numbers of decals are marked by figures in squares); plunge them into a vessel with pure water for about 1/2 minute; apply the decals on the kit, letting them slide from the paper. For a better adhesion, press them by means of clean rag.

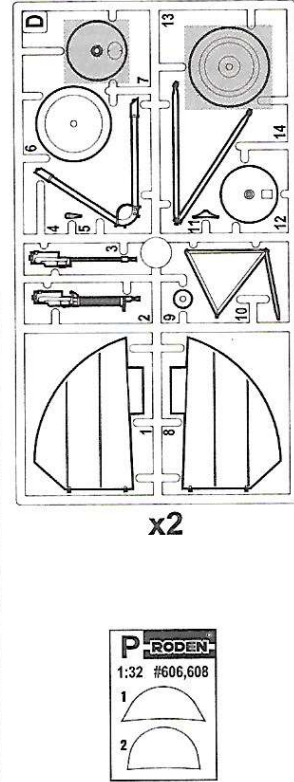
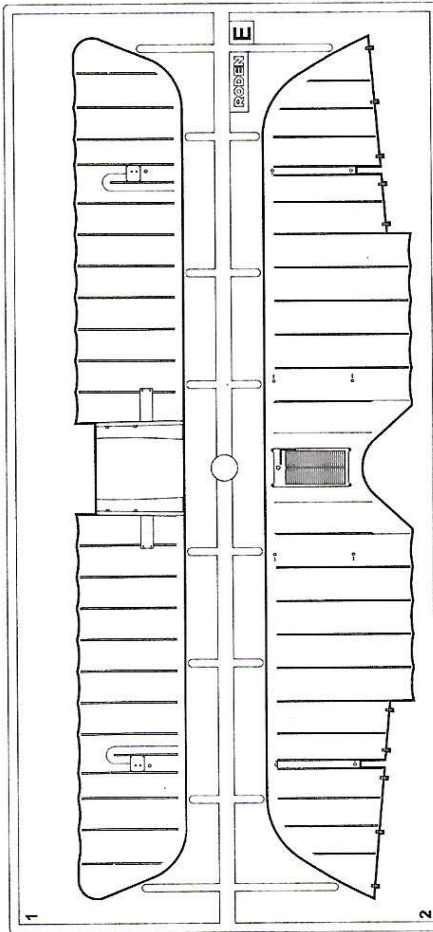
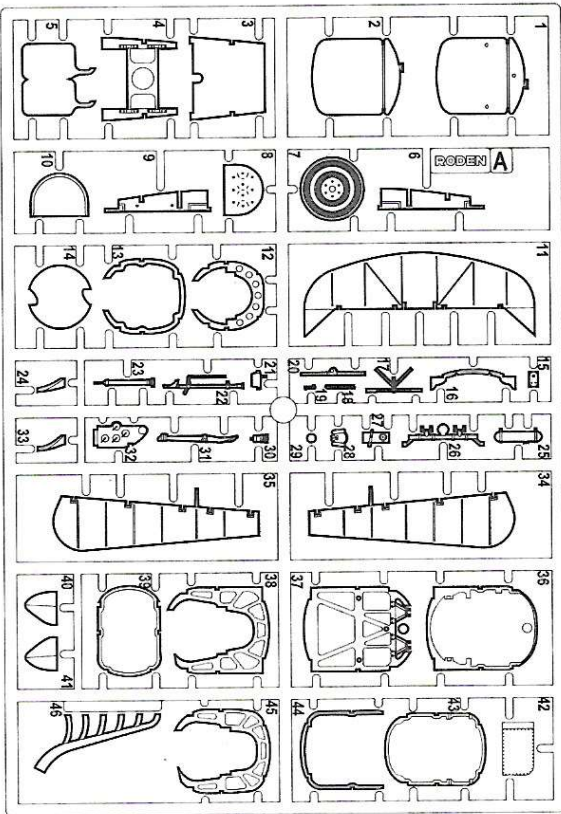
**Instruction**

**ACHTUNG - Ein nützlicher Rat!**

Von der Montage die Zeichnung aufmerksam studieren. Die einzelnen Montageteile mit einem Messer oder einer Schere vom Spritzling sorgfältig entfernen. Nummern der Einzelteile sind als Ziffer: 1, 2, 3... Der Rahmen, in welchem sich der Einzelteil befindet, wird als grosser Latienbuchstabe angegeben: A, B, C... Für die Einzelteile, die vor der Montage zu färben sind, wird die Farbe des Farbstoffs angegeben: A,B,C... Bitte nur Plastikklebstoff verwenden.

**Anweisungen für Abziehbilder-Anbringung:** Die benötigten Abziehbilder vom Blatt abschneiden, in ein Glas reines Wasser für etwa 1/2 Minute eintauchen, auf das Modell legen und dann vom Papierbogen abnehmen. Um eine bessere Haftung zu erzielen, die Abziehbilder mit einem reinen Tuch andrücken.

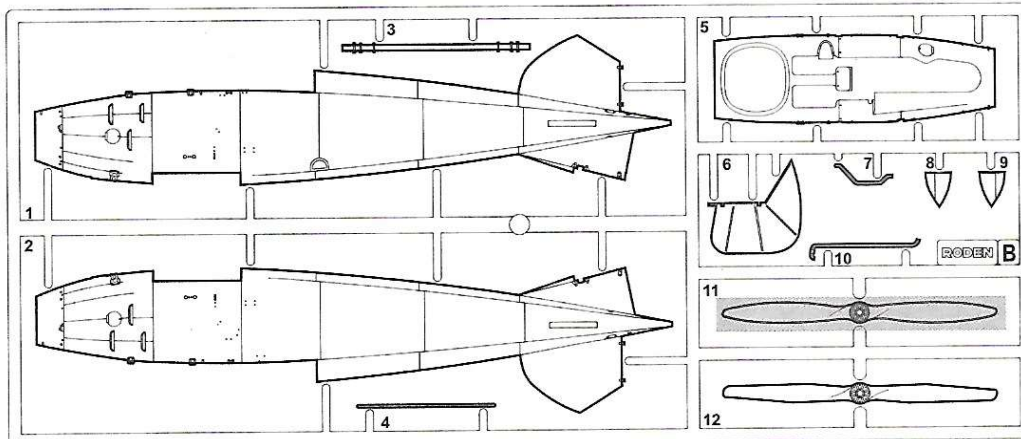
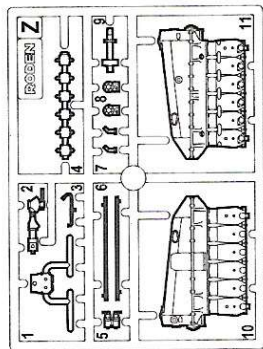
 клеїти glue kleben	 не клеїти don't glue nicht kleben	 вирізати cut out abschneiden	 свердлити drill bohren	 фарбувати paint färben	 наклеїти декалі apply decals abziehbilder anbringen
 можливий вибір варіантів options varianten		 повторити для лівої(правої)сторони repeat for port(starboard)side wiederholen für linken(recht)seite		 кількість операцій number of working steps anzahl der arbeitgänge	



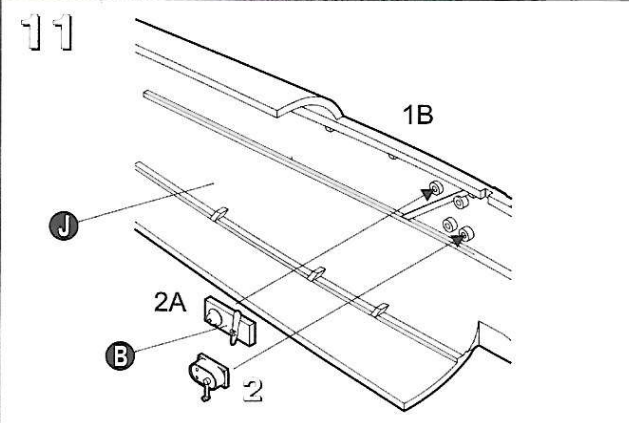
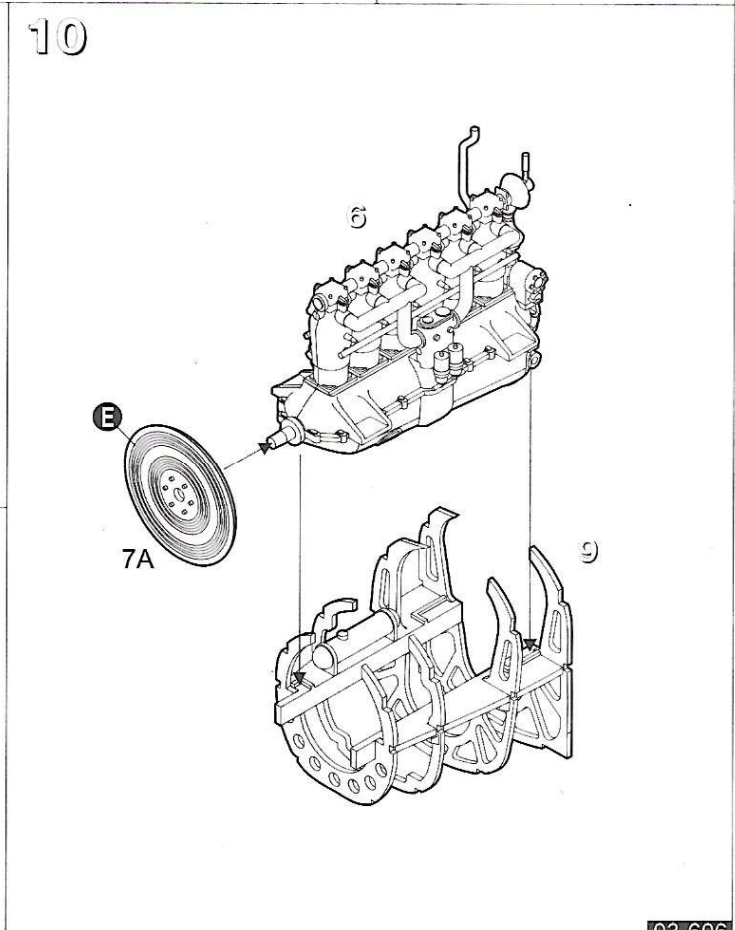
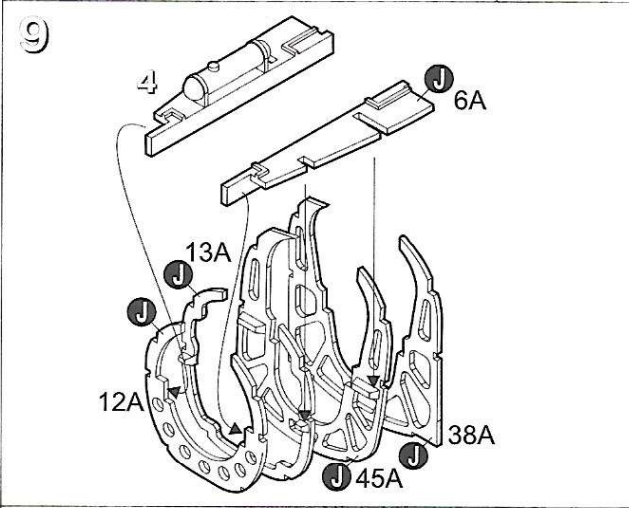
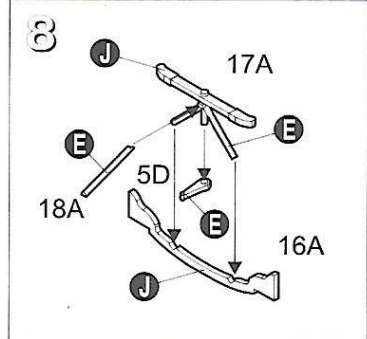
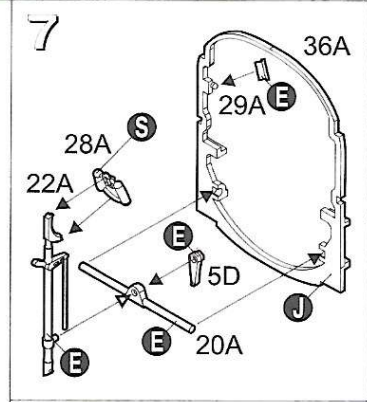
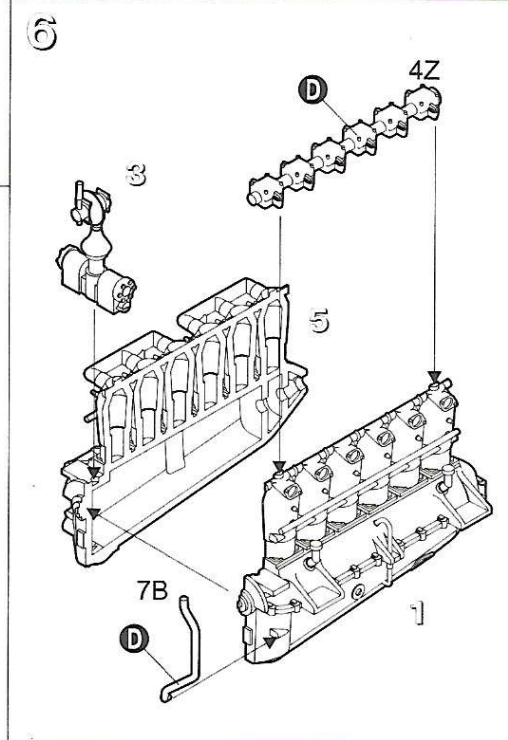
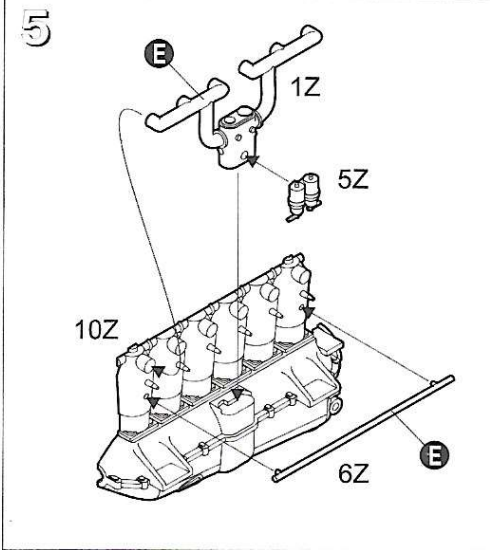
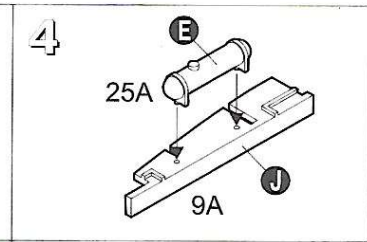
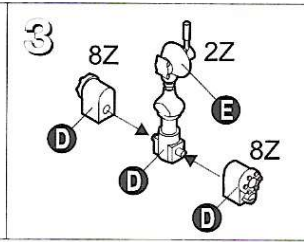
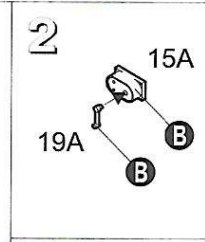
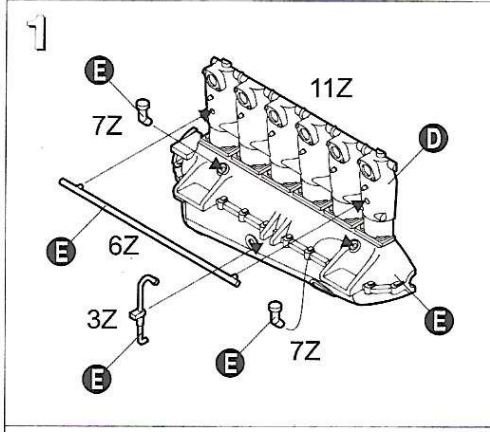
**Комплектність іграшки:**

1. Рамки з деталями - 6 шт.
2. Інструкція - 1 прим.
3. Декалі - 1 прим.
4. Коробка - 1 шт.
5. Плівка прозора - 1шт.

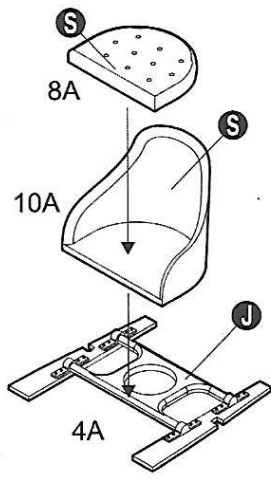
Деталі що не використовуються  
Parts not for use  
Nicht benötigte Teile



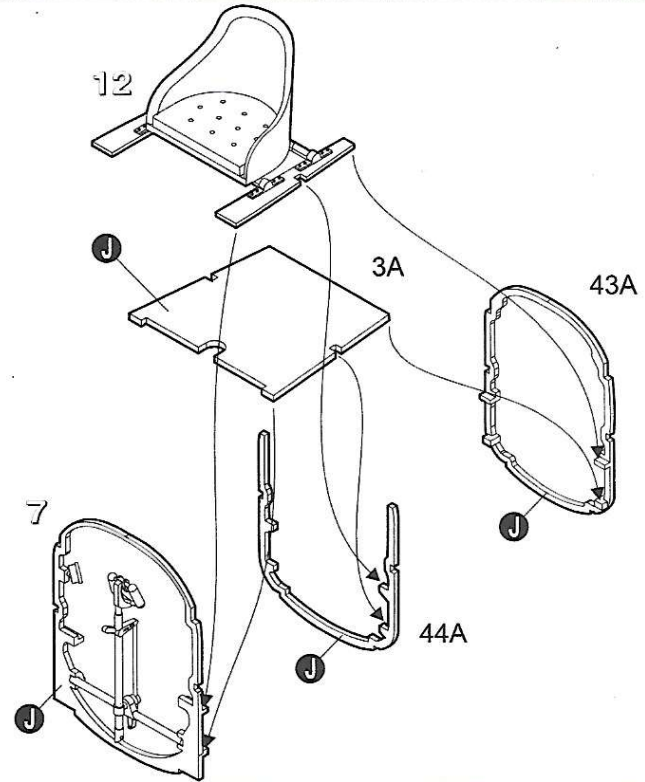
Порядок складання моделі  
Model assembly



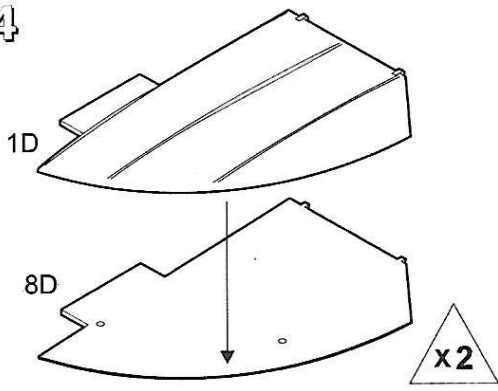
12



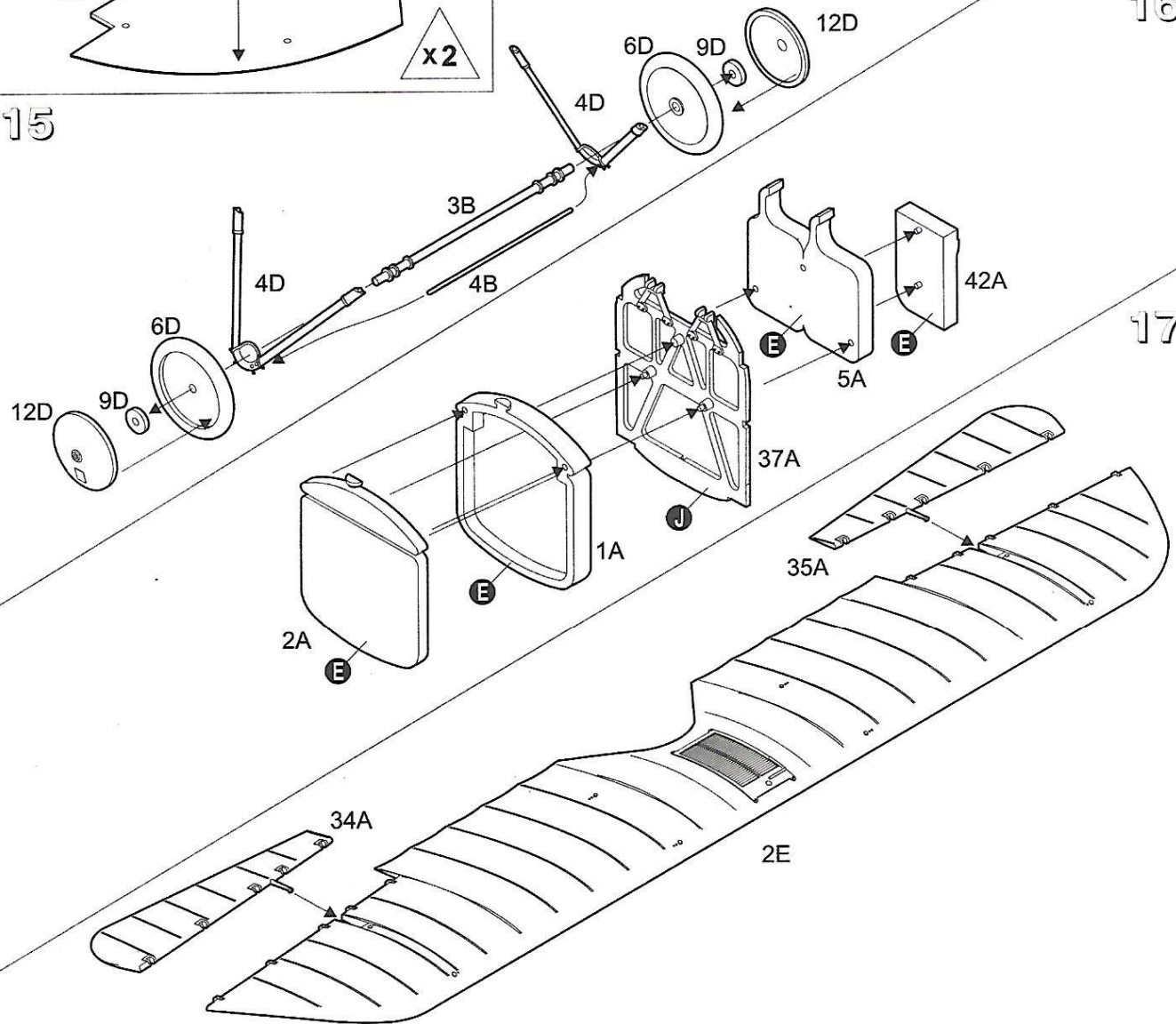
13



14

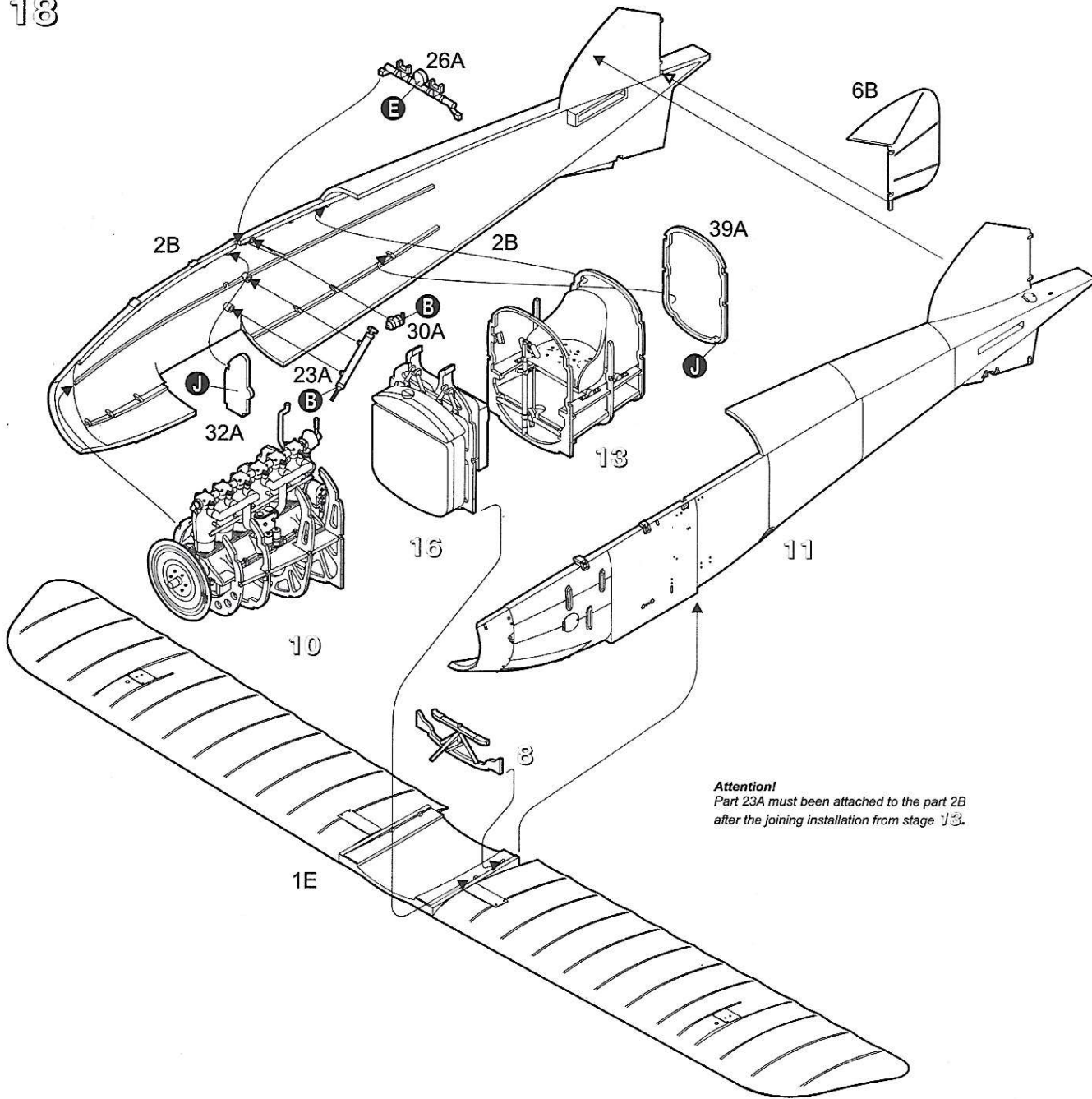


15



16

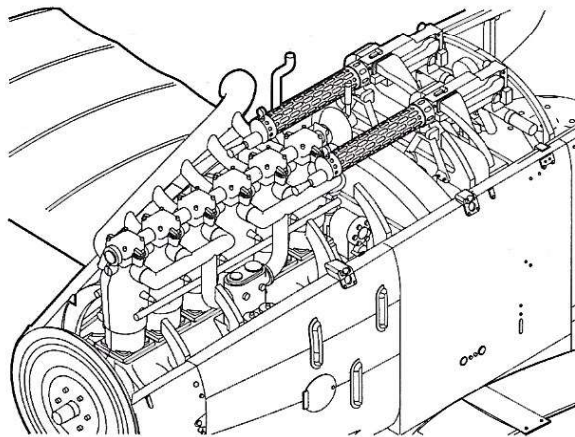
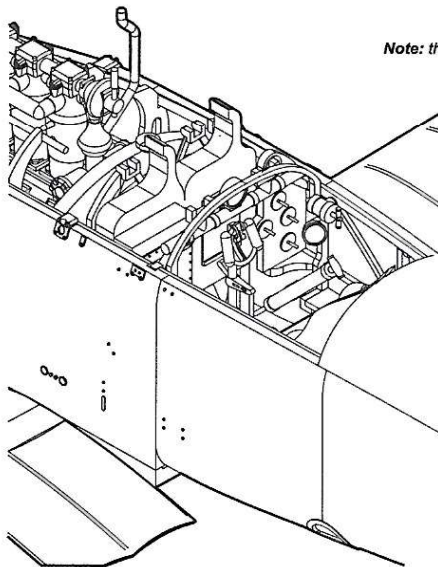
17



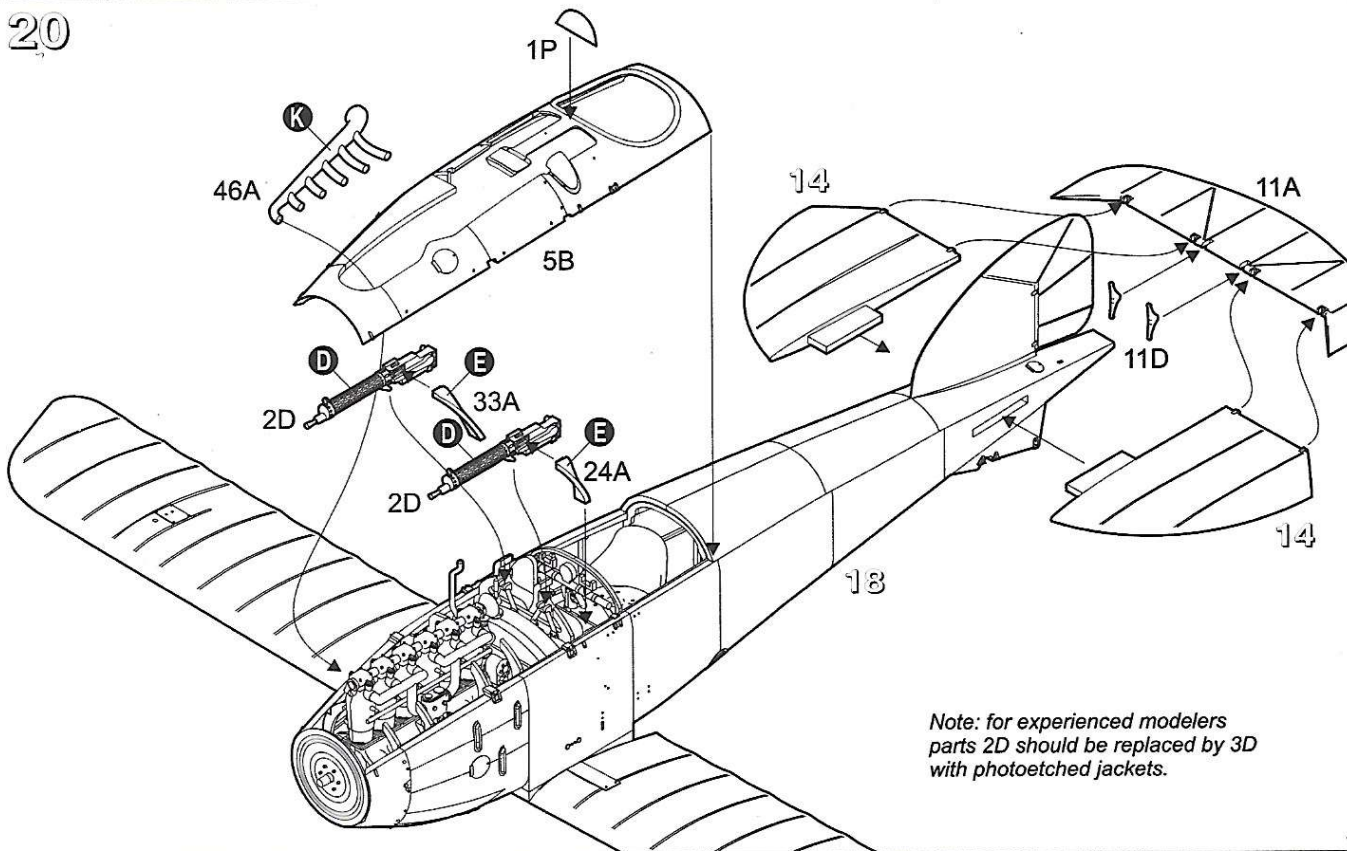
**Attention!**  
Part 23A must be attached to the part 2B after the joining installation from stage 13.

**Info view**

Note: the upper panel (part 5B) omitted for clarity.

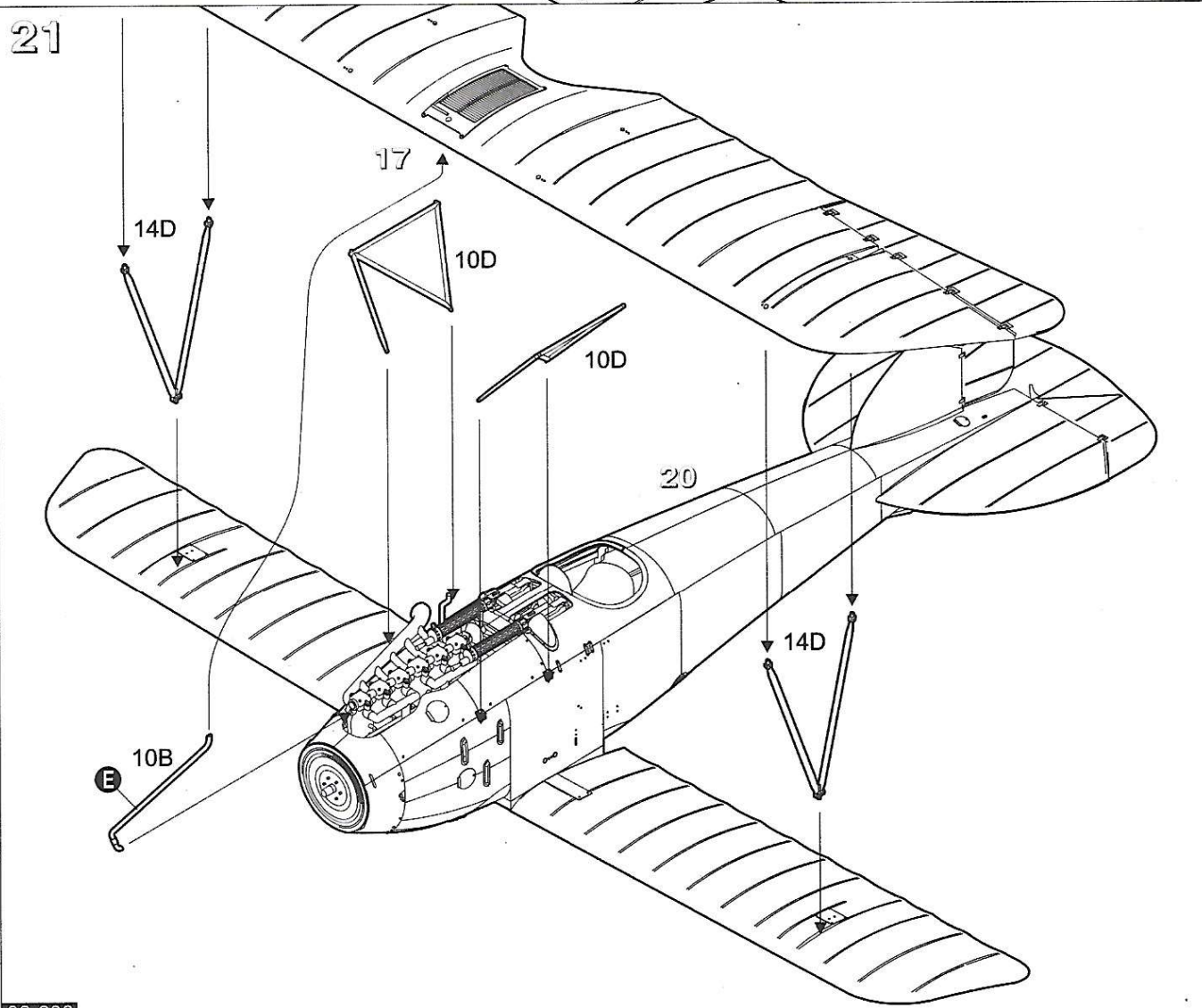


20

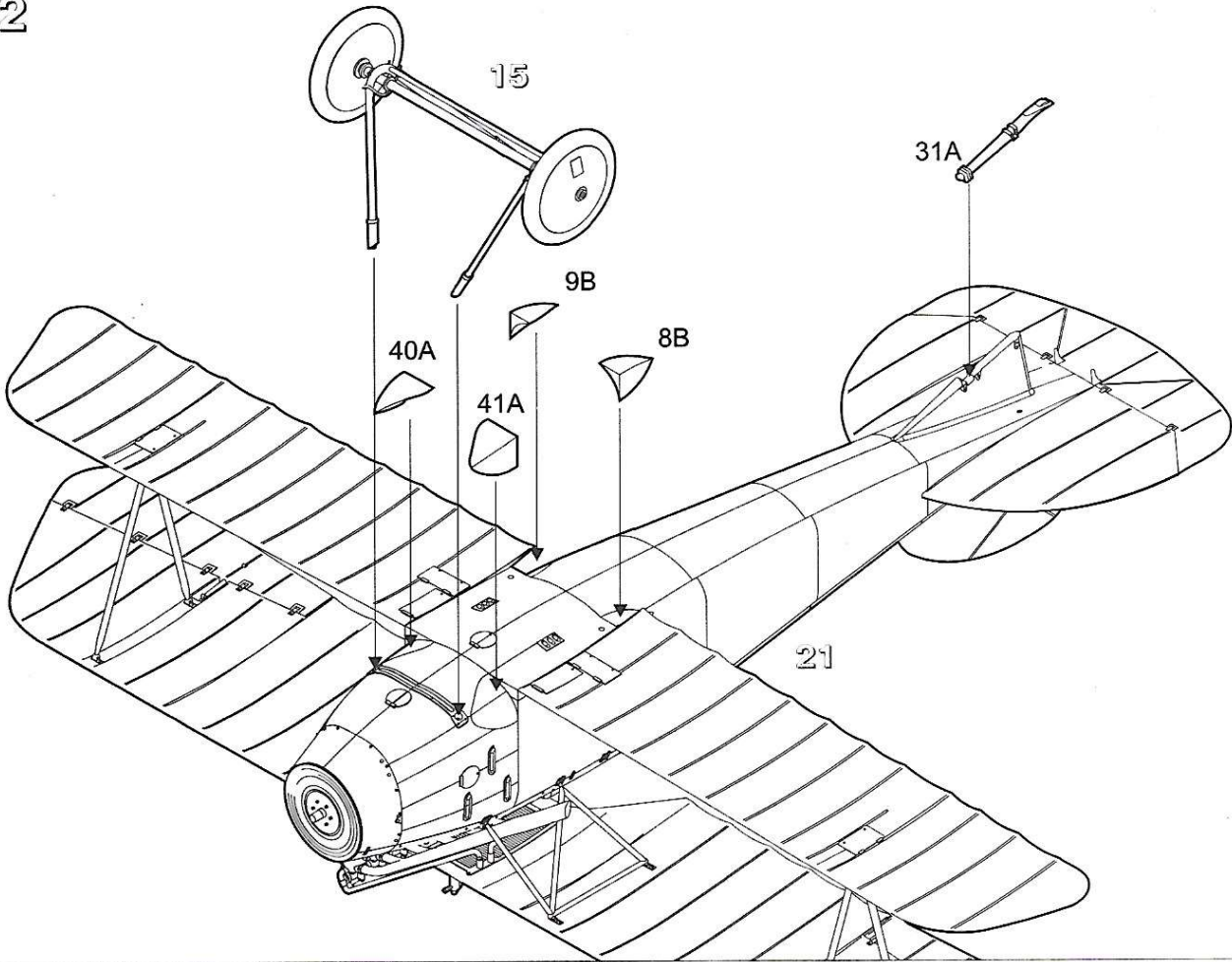


*Note: for experienced modelers parts 2D should be replaced by 3D with photoetched jackets.*

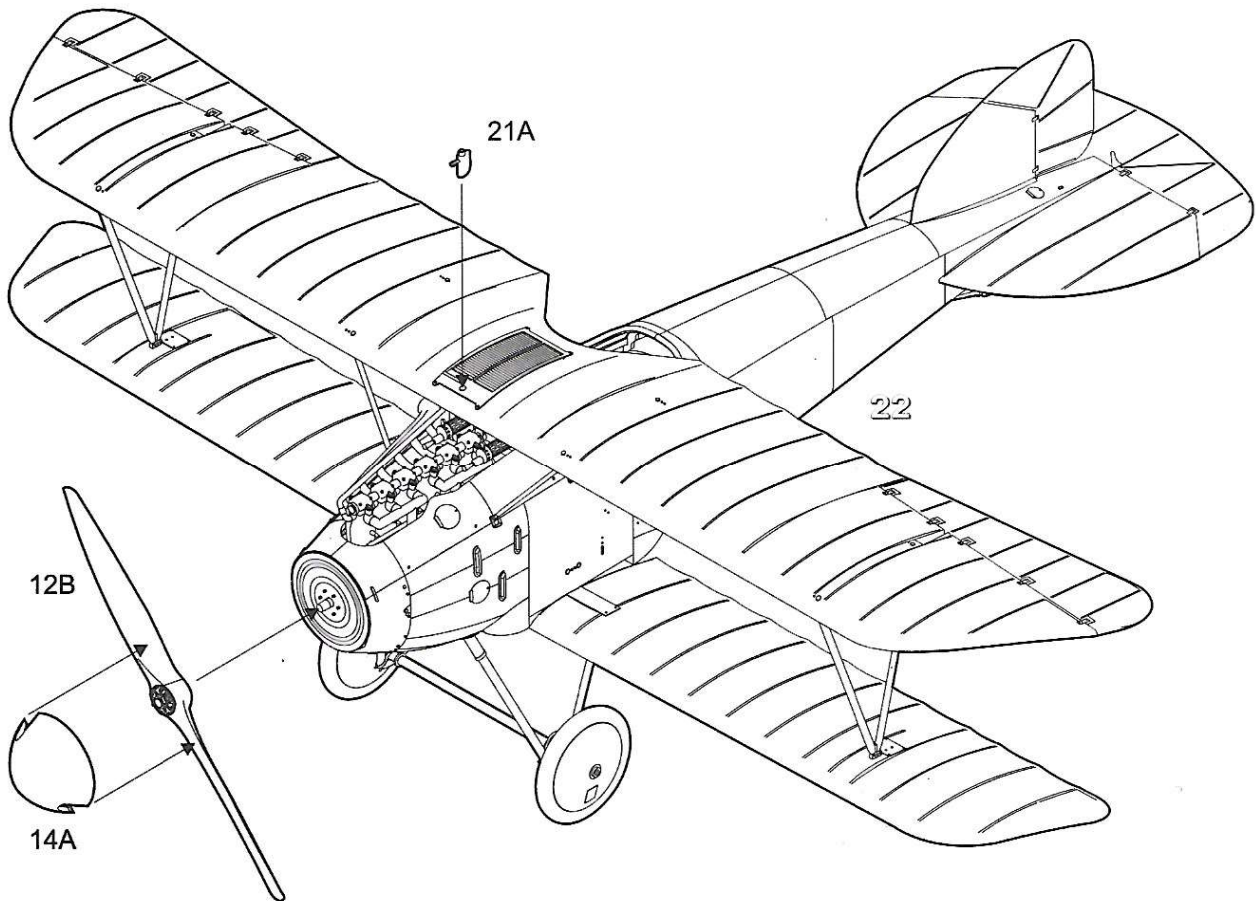
21



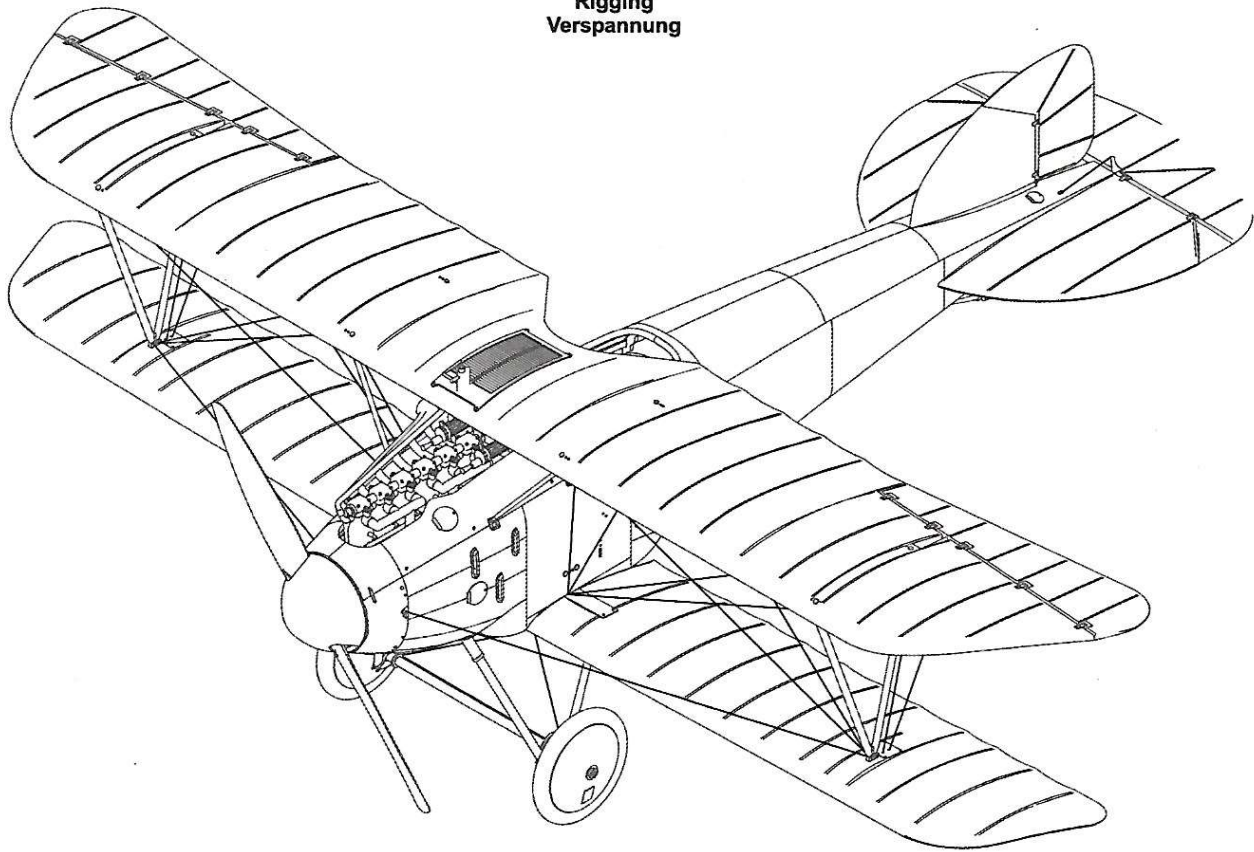
22



23



Встановлення тяг та розчалок  
Rigging  
Verspannung



Користуйтеся малюнком на коробці для додаткової інформації щодо встановлення тяг та розчалок.

Please use artwork on the box cover for additional information about rigging details.

Verwenden Sie bitte die Darstellungen auf der Verpackung für zusätzliche Hinweise zur Verspannung.

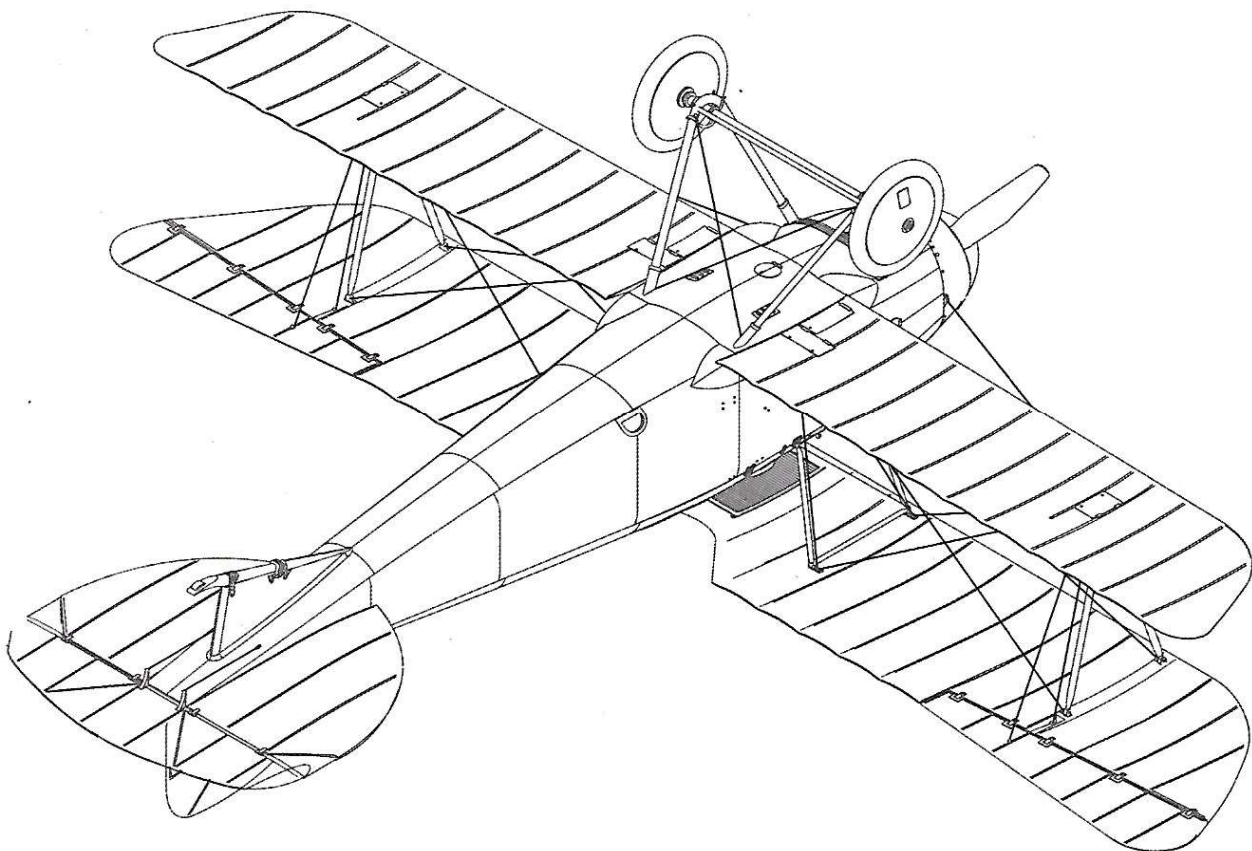
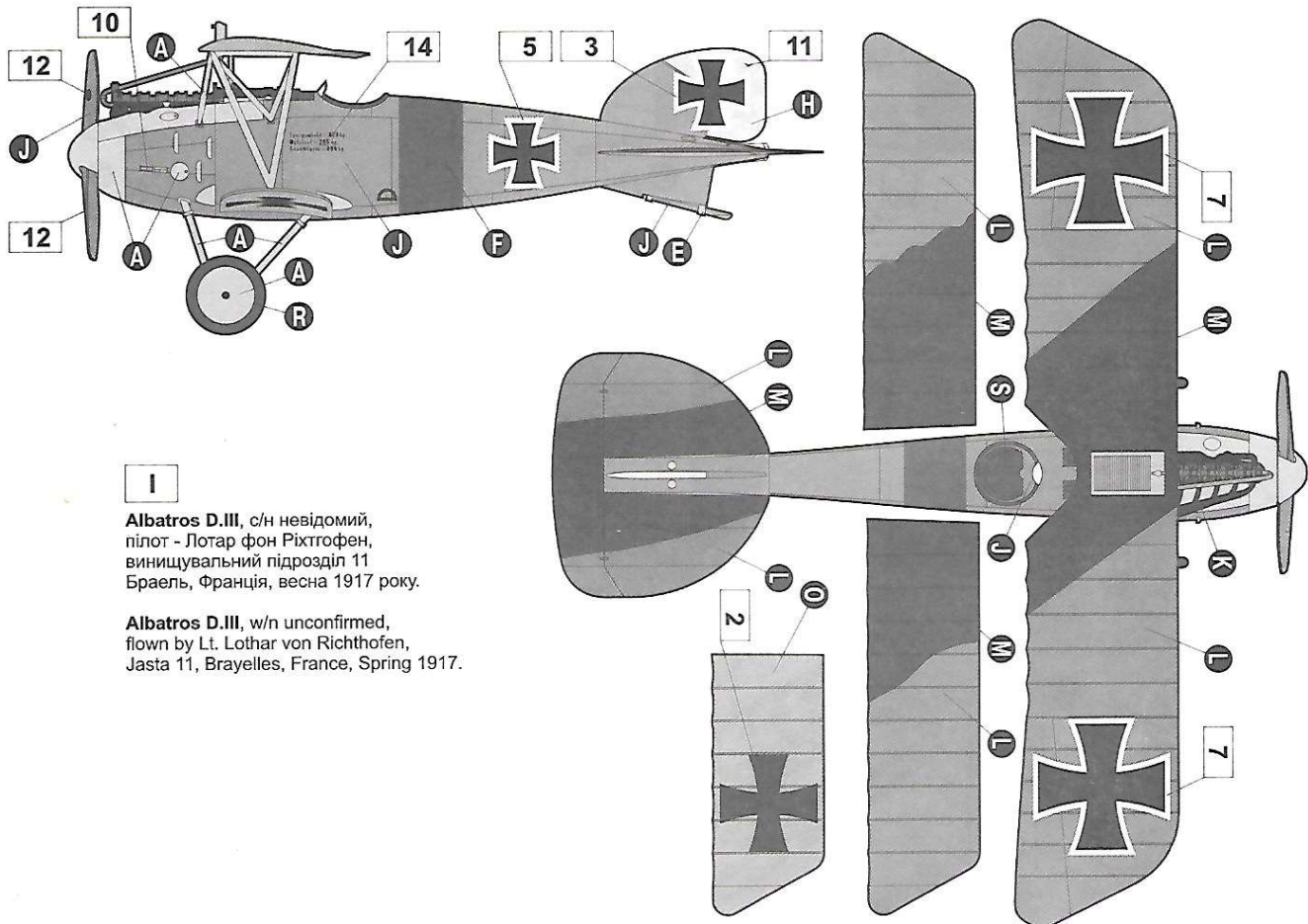




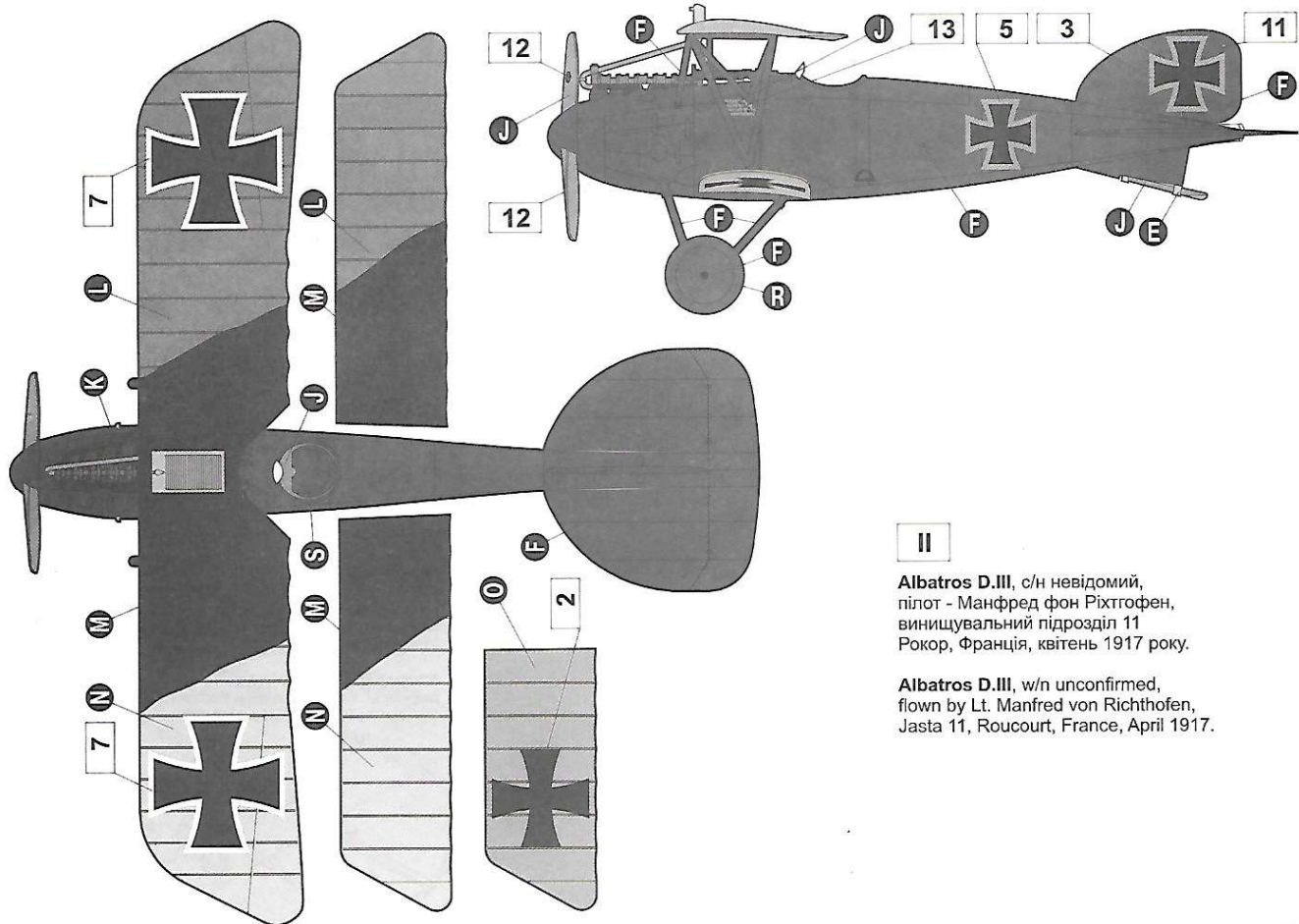
Схема розфарбування моделі і наклеювання декалей  
 Colour painting guide and scheme of applying decals



I

Albatros D.III, с/н невідомий,  
 пілот - Лотар фон Ріхтгофен,  
 винищувальний підрозділ 11  
 Браель, Франція, весна 1917 року.

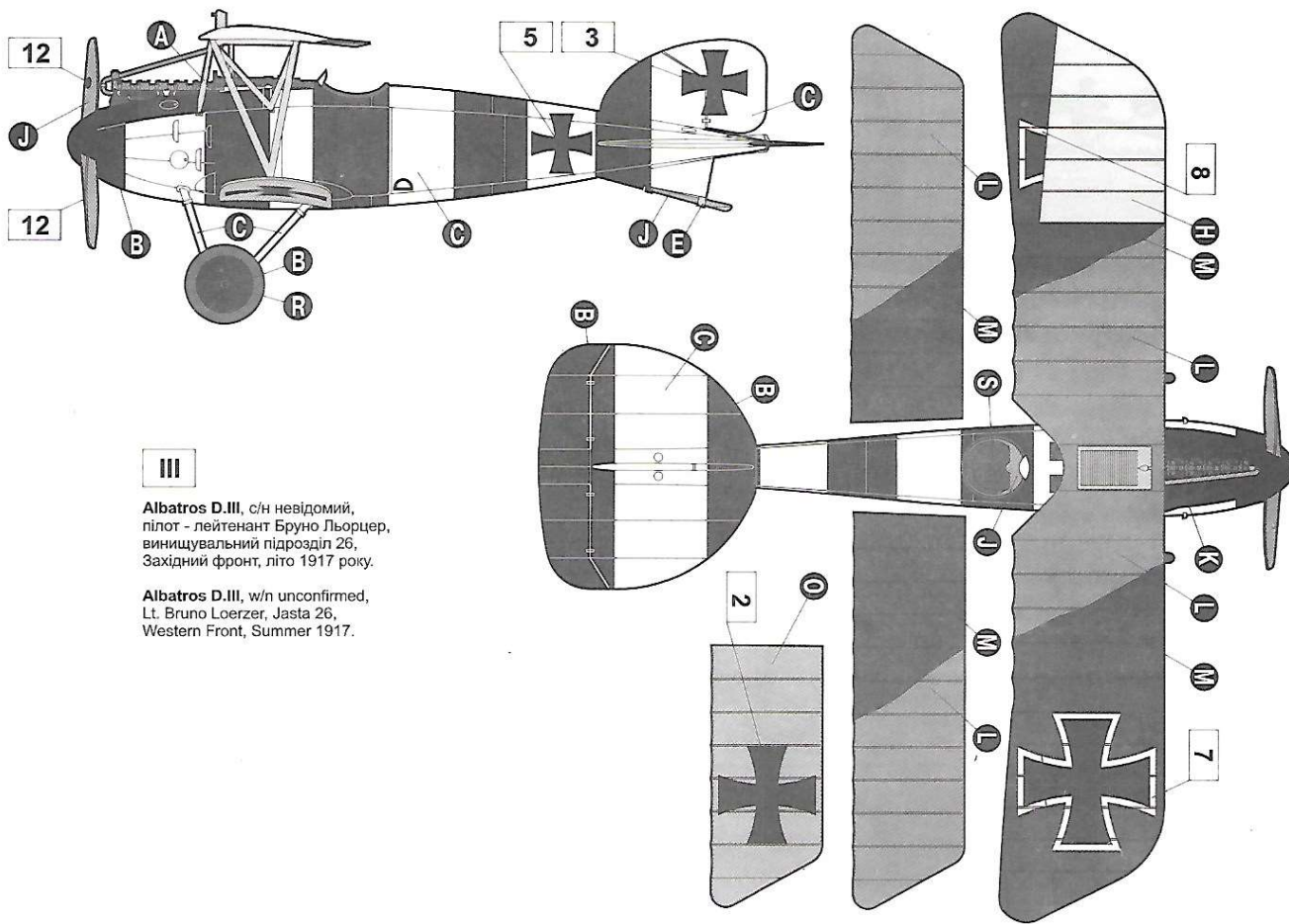
Albatros D.III, w/n unconfirmed,  
 flown by Lt. Lothar von Richthofen,  
 Jasta 11, Brayelles, France, Spring 1917.



II

Albatros D.III, с/н невідомий,  
 пілот - Манфред фон Ріхтгофен,  
 винищувальний підрозділ 11  
 Рокор, Франція, квітень 1917 року.

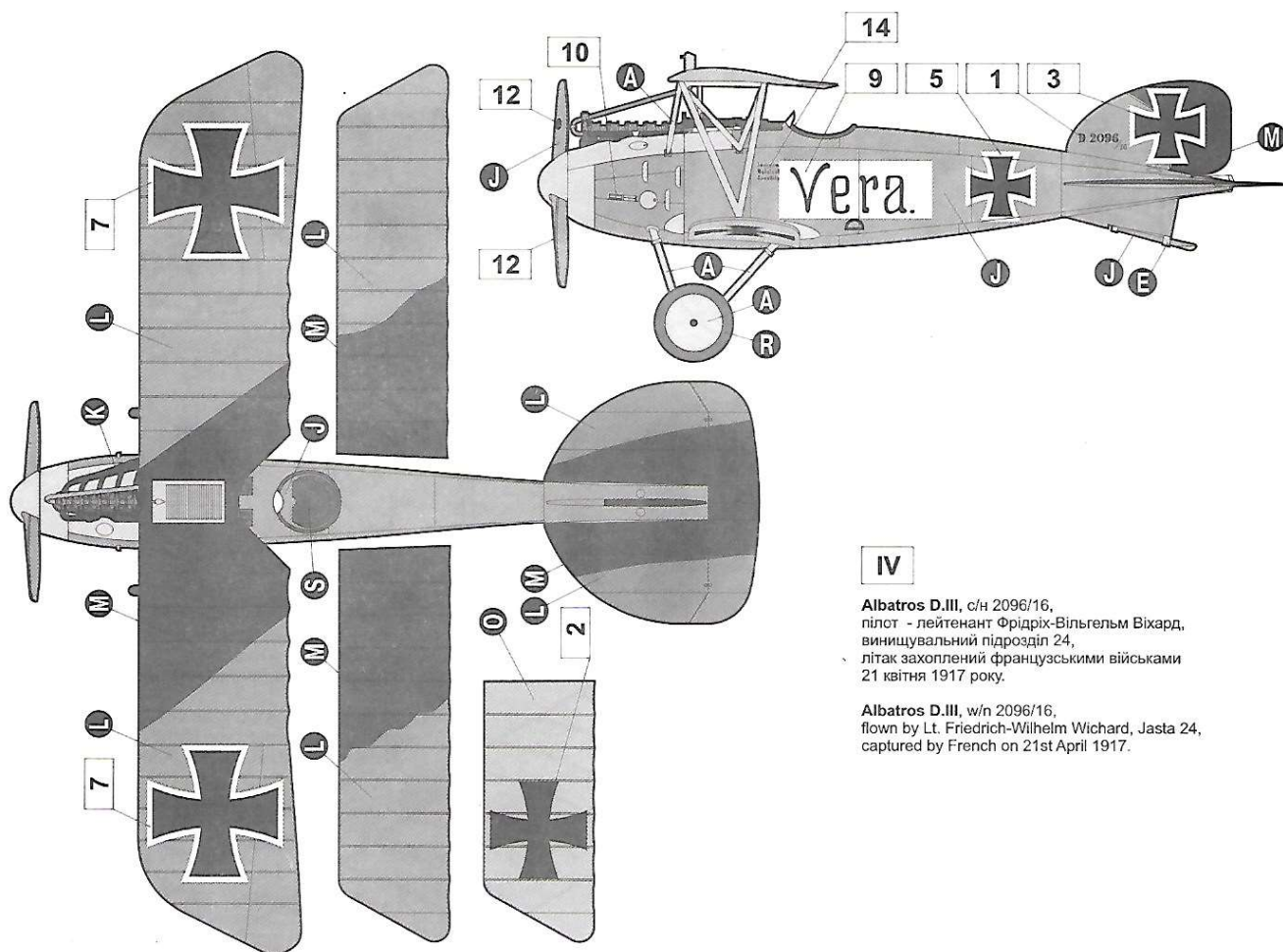
Albatros D.III, w/n unconfirmed,  
 flown by Lt. Manfred von Richthofen,  
 Jasta 11, Roucourt, France, April 1917.



III

Albatros D.III, с/н невідомий,  
пілот - лейтенант Бруно Льорцер,  
винищувальний підрозділ 26,  
Західний фронт, літо 1917 року.

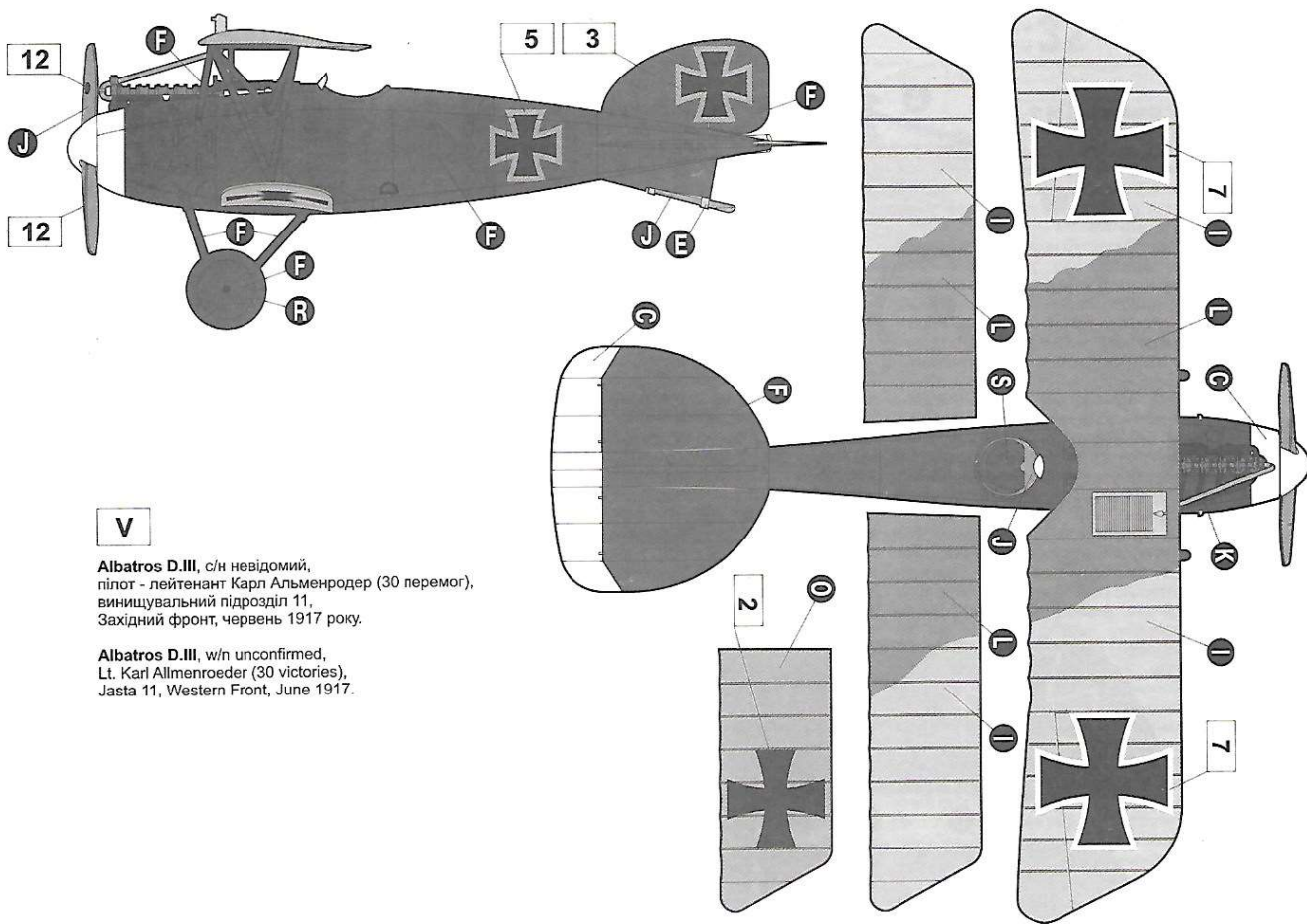
Albatros D.III, w/n unconfirmed,  
Lt. Bruno Loerzer, Jasta 26,  
Western Front, Summer 1917.



IV

Albatros D.III, с/н 2096/16,  
пілот - лейтенант Фрідріх-Вільгельм Віхард,  
винищувальний підрозділ 24,  
літак захоплений французькими військами  
21 квітня 1917 року.

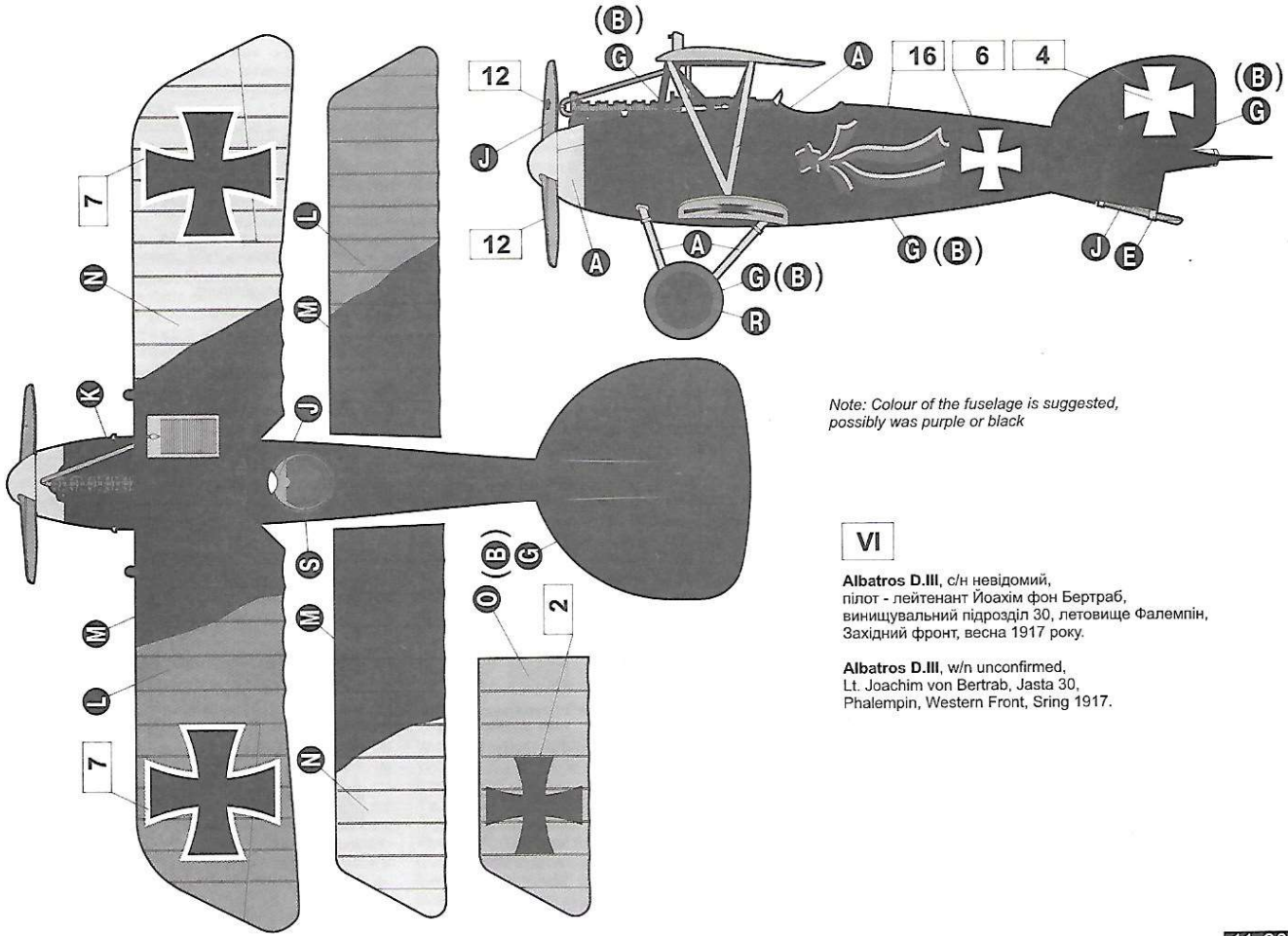
Albatros D.III, w/n 2096/16,  
flown by Lt. Friedrich-Wilhelm Wichard, Jasta 24,  
captured by French on 21st April 1917.



**V**

**Albatros D.III**, с/н невідомий,  
пілот - лейтенант Карл Альменродер (30 перемог),  
винищувальний підрозділ 11,  
Західний фронт, червень 1917 року.

**Albatros D.III**, w/n unconfirmed,  
Lt. Karl Allmenroeder (30 victories),  
Jasta 11, Western Front, June 1917.

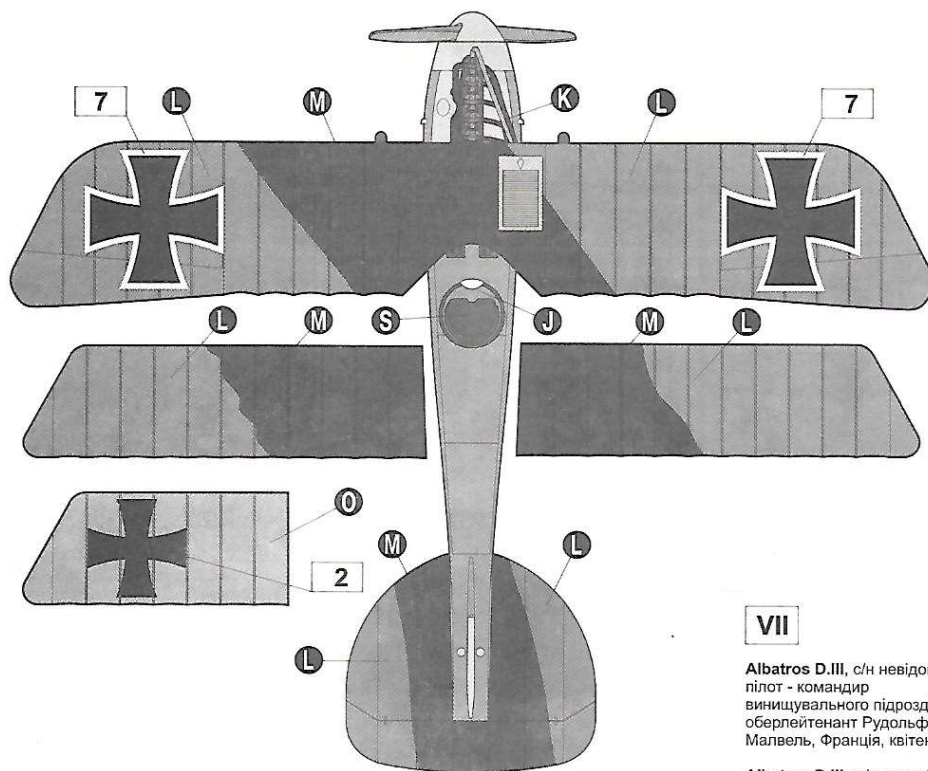
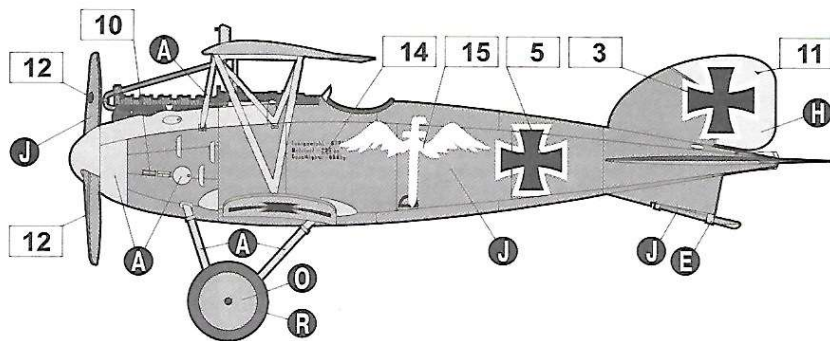


*Note: Colour of the fuselage is suggested,  
possibly was purple or black*

**VI**

**Albatros D.III**, с/н невідомий,  
пілот - лейтенант Йоахім фон Бертраб,  
винищувальний підрозділ 30, лєтєвище Фалємпін,  
Західний фронт, весна 1917 року.

**Albatros D.III**, w/n unconfirmed,  
Lt. Joachim von Bertrab, Jasta 30,  
Phalempin, Western Front, Spring 1917.




**VII**

Albatros D.III, с/н невідомий,  
пілот - командир  
винищувального підрозділу 14  
оберлейтенант Рудольф Бертольд,  
Малвель, Франція, квітень 1917 року.

Albatros D.III, w/n unconfirmed,  
Obit. Rudolf Berthold,  
Jasta 14 CO,  
Malvel, France, April 1917.

**HUMBROL**

 <b>A</b> 31 Сіро-зелений Matt Slate Grey Schiefergrau, matt	 <b>B</b> 33 Чорний Matt Black Mattschwarz, matt	 <b>C</b> 34 Білий Matt White Mattweiß	 <b>D</b> 53 Чорно-сталевий Gunmetal Eisen, metallic	 <b>E</b> 56 Дюраль Aluminium Aluminium, metallic	 <b>F</b> 60 Яскраво-червоний Matt Scarlet Scharlachrot, matt
 <b>G</b> 68 Темно-фіолетовий Gloss Purple Purpurrot	 <b>H</b> 74 Полотняний Matt Linen Beige, matt	 <b>I</b> 107 Фіолетовий Matt WWI Purple Oxidrot, matt	 <b>J</b> 110 Натуральне дерево Matt Natural Wood Naturholz, matt	 <b>K</b> 113 Іржавий Matt Rust Rostbraun, matt	 <b>L</b> 116 Темно зелений Matt US Dark Green USA-Dunkelgrun, matt
 <b>M</b> 118 Червоно-коричневий Matt US Tan USA-Hellbraun, matt	 <b>N</b> 120 Світло зелений Matt Light Green Resedagrün, matt	 <b>O</b> 122 Світло-блакитний Matt Pale Blue Blafßblau, matt	 <b>P</b> 154 Жовтий Insignia Yellow Signalgelb, matt	 <b>R</b> 156 Темно-сірий Camouflage Grey Dunkelgrau, matt	 <b>S</b> 180 Червона шкіра Red Leather Rotbraun

Виробник гарантує безпеку іграшки протягом усього часу експлуатації за умови її правильного використання і зберігання.