RODEN

ІГРАШКА. ДЛЯ ДІТЕЙ ВІД 10 РОКІВ

ЗБІРНА МОДЕЛЬ / MODEL KIT / MODELLBAUSATZ

Масштаб / Scale / Maßstab

1:32

№ 614

Albatros D.I

1915 рік був дуже вдалим для авіації кайзерівської Німеччини. Поява першого справжнього винищувача Fokker E.III Einedeckker конструкції Фоккера дозволила німцям домінувати у небі Західного Фронту досить тривалий час. Проте і країни Антанти невдовзі приготували для Німеччини "маленький", але дуже суттєвий "сюрприз у відповідь": в січні 1916 року з'явився легендарний Nieuport 11 Bebe. Цей невеличкий за розмірами біплан невдовзі досягнув величезних бойових успіхів, і повністю витіснив із неба монопланы Фоккера. В цей час основною зоною ведення бойових дій у повітрі були висоти від 3000 м до 4000 м, а саме після досягнення висоти в 3000 метрів найновітніший винищувач Фоккера E.IV втрачав всі свої переваги, і ставав легкою здобиччю для "Ньюпортів", не зважаючи на потужне озброєння із двох синхронізованих кулеметів LMG 08. Саме в цей період військове керівництво Німеччини звернуло увагу провідних авіабудівних фірм на необхідності розробки винищувачів нової генерації. Успіх Nieuport 11 Bebe переконав всіх, що саме схема винищувача-біплана є самою перспективною, з урахуванням потужностних можливостей двигунів того часу, а також з огляду на необхідність ведення маневреного двобою на коротких відстанях між літаками.

Вже навесні 1916 року перші прототипи від фірм Fokker та Halberstadt надійшли на випробовування. За основними показниками вони повністю перевищували можливості монопланів, проте все ж програвали за головними характеристиками Nieuport 11 Bebe.

Приблизно в цей самий час, в квітні 1916 року, концептуально новий літак був представлений компанією Albatros Flugzeugwerke GmbH, котра до цього виробляла лише двомісні літаки багатоцільового призначення (переважно розвідники та легкі бомбардувальники). Однією із найбільших відмінностей від усіх конкуруючих машин в Albatros D.I був потужний 160-сильний двигун Mercedes D.III, у той час як машини Фоккера та Гальберштадта мали 100- та 120 сильні двигуни. Іншою незвичною інновацією був фюзеляж літака: у той час як інші машини мали ферменний каркас, обтягнутий полотном, Albatros D.I мав дерев"яну конструкцію обтічних форм (так званий "напівмонокок"), котра виявилася напрочуд легкою та водночас міцною. Доповнювали міць машини [illegible] приховані [illegible]. Під час випробувань Albatros D.I досяг висоти 4000 м лише за 22 хвилини швидше, аніж будь-який інший винищувач. Швидкість та маневреність нової машини теж були більш аніж задовільними, і недивно, що розробка конструктора Роберта Телена була сприйнята військовими із великим захопленням. В липні 1916 року Головна Приймальна Комісія рекомендувала впровадити Albatros D.I у серійне виробництво. Літак був замовлений у попередній кількості в 50 одиниць - це була нормальна практика для німецької армії того часу, коли будь-яка нова розробка замовлялася у мінімальній кількості (20-50 одиниць), а перший набутий бойовий досвід та можливі виявлені недоробки давали можливість або ж вказати виробнику на необхідність доведення конструкції, або ж на подальше збільшення замовлення вже існуючої розробки.

Серійно збудовані Albatros D.I отримали серійні номери D.422/16-471/16. З огляду на очевидний успіх винищувача, Головна приймальна Комісія видала замовлення на другу партію із номерами D.472/16-521/16, але Albatros D.I так і залишився збудованим у кількості лише 50 машин, оскільки на момент видачі повторного замовлення вже була готова більш сучасна версія винищувача - Albatros D.II.

Поява Albatros D.I наприкінці літа 1916 року на фронті виявилася неабияким сюрпризом для англійців: водночас виявилося, що їхні de Havilland DH2 вже не мають абсолютної переваги. Аси союзників як, наприклад, Джеймс МакКадден відзначали неабияку міць Albatros D.I та віддавали належну шану їх бойовим можливостям у повітрі. Винищувальний підрозділ №2 під командуванням славетного аса Освальда Бьольке вже восени 1916 року змусив рахуватися із власною силою повітряні сили противника.

Бойова служба Albatros D.I виявилася відносно нетривалою, оскільки вже наприкінці 1916 року їх почали заміняти на більш сучасний Albatros D.II., проте окремі машини із загалом 50 збудованих зустріли останній рік свого життя Великої Війни у якості учбових.

Albatros D.I

1915 was a very successful year for the Kaiser's aviation. The arrival of the first true fighter, Fokker's E.III Eindecker, enabled the Germans to prevail for a long time in the skies of the Western Front. However, the nations of the Entente Cordiale soon began preparing for Germany a small but potent surprise in reply: the legendary Nieuport 11 Bébé, which appeared in 1916. This tiny biplane soon achieved dominance in its air battles and completely forced out Fokker's monoplanes from the sky.

During that period, when the main zone of aerial combat was at a height of 3,000 to 4,000 meters, the newest Fokker fighter the E.IV lost its advantage and became an easy victim for the Nieuports in spite of its powerful armament of two synchronised LMG.08 machine guns. At the same time, Idflieg (Inspectorate of Flying Troops) was talking to all the leading aircraft manufacturers, because of the urgent necessity of developing more advanced fighters. The success of the Nieuport convinced everybody that the biplane fighter design was the most promising, taking into account the relative power of the available engines, and also what was equired for tight maneuvering in a duel at close quarters. By the spring of 1916, the first prototypes from the Fokker and Halberstadt firms were ready for testing. They greatly surpassed the performance of existing monoplanes; however, they still came up short in comparison with the Nieuport 11 Bébé.

Around that time, in April 1916 a radically new type was introduced by the Albatros Flugzeugwerke GmbH, which up until then had only produced two-seat multi-purpose airplanes (mostly reconnaissance and light bombing types). One of the main differences from the other competing designs was the powerful 160 hp engine of the Albatros D.I, while the Fokker and Halberstadt machines had 100 and 120 hp engines. Another innovation of the design was its fuselage. While other contemporary types had truss frames covered with linen, the Albatros D.I had a streamlined plywood construction (so-called "semi-monocoque"), which managed to be simple and strong at the same time. The powerful specification of the machine was completed by two synchronised Spandau machine guns, hidden [illegible]. During testing, the Albatros D.I reached a height of 4,000 meters during testing, in only 22 minutes, quicker than any other fighter. The speed and maneuverability of the new machine were more than satisfactory and it is not surprising that this development by designer Robert Thelen was viewed by the military as a great encouragement. In July of 1916 Idflieg recommended that the Albatros D.I be put into production. The order was for 50 machines, which was then the normal practice for the German Army; any new development was ordered in limited quantity (20-50 units), and its initial operational experience, and any failures, gave some guidance to the constructor as to the necessity for any improvement of the design, or else led to an increased order for the existing design.

Series production Albatros D.I's were given the serial numbers D.422/16-471/16. Taking into account the obvious success of the fighter, Idflieg issued an order for a second batch with the following numbers: D.472/16-521/16. However, production of the Albatros D.I remained in number only 50 machines, because a more modern version was ready; the Albatros D.II, which replaced it in the second batch.

The appearance of the Albatros D.I at the end of the summer of 1916 was a nasty surprise for the British and it was clear that their de Havilland DH2 had immediately lost its advantage. Allied aces such as James McCudden noted the outstanding capability of the Albatros D.I and gave due respect to its fighting prowess in the air.

In the fall of 1916, Jasta 2 under the command of famed ace Oswald Boelcke forced the air arms of the opposition to set about improving their own equipment. The active service of the Albatros D.I was quite short, because already at the end of 1916 it was being supplanted by the more modern Albatros D.II. However, some of the machines from the 50 produced in total, survived to the last year of the Great War as training planes.

Albatros D.I

1915 war ein sehr erfolgreiches Jahr für die Fliegertruppe des Kaisers. Das Erscheinen der Fokker E.III, des ersten echten Jagdflugzeuges, ermöglichte den Deutschen die Herrschaft am Himmel über der Westfront für eine lange Zeit innezuhaben. Jedoch begannen die Staaten der „Entente Cordiale" bald damit, Deutschland darauf eine kleine aber wirkungsvolle Antwort entgegenzusetzen: die berühmte Nieuport 11 Bébé, die 1916 erschien. Dieser winzige Doppeldecker errang schon bald die Vorherrschaft in den Luftkämpfen und verdrängte die Fokker-Eindecker völlig vom Himmel.

Zu dieser Zeit fanden die meisten Luftkämpfe in Höhen von 3000 bis 4000 Metern statt und dort verloren die neuesten Fokker E.IV Jagdflugzeuge ihre Vorteile gegenüber den Nieuports und wurden ihrerseits deren leichte Beute trotz der schweren Bewaffnung mit 2 synchronisierten LMG.08 MG. Zur gleichen Zeit sprach die Idflieg (Inspektion der Fliegertruppen) mit führenden Flugzeugherstellern, da man die Entwicklung neuer Jagdflugzeuge als dringend einstufte. Der Erfolg der Nieuports machte allen klar, das ein Doppeldecker-Jagdflugzeug am erfolgversprechendsten war besonders in Hinsicht auf die Leistungen der verfügbaren Flugzeugmotoren und eine gute Manövrierbarkeit im Luftkampf. Im Frühjahr 1916 standen die ersten Prototypen der Firmen Halberstadt und Fokker für Tests bereit und obwohl sie den vorhandenen Eindeckern weit überlegen waren, schnitten sie im Vergleich zur Nieuport 11 Bébé schlechter ab.

Die Firma Albatros Flugzeugwerke GmbH (die bis dahin nur zweisitzige Mehrzweckflugzeuge gebaut hatte zumeist Aufklärungmaschinen und leichte Bomber) stellte zur gleichen Zeit einen völlig neuen Typ vor. Ein Hauptunterschied zu den anderen Entwürfen war der kraftvolle 160 PS Motor der Albatros D.I - die Maschinen von Fokker und Halberstadt hatten nur 100 bzw. 120 PS Motoren. Eine weitere Neuerung betraf den Flugzeugrumpf. Während zeitgenössische Maschinen aus mit Stoff überzogenen Gerippekonstruktionen bestanden, bestand die Albatros D.I aus einer stromlinienförmigen Sperrholzkonstruktion (der sogenannten Halbschalenbauweise), die gleichzeitig einfach und leicht war. Die starken Leistungen der Maschine wurde durch [illegible]. Während der Tests erreichte die Albatros D.I eine Höhe von 4000 Metern in nur 22 Minuten schneller als jedes andere Jagdflugzeug. Die Geschwindigkeit und die Manövrierfähigkeit der neuen Maschine waren mehr als zufriedenstellend. Es war daher keine große Überraschung das der Entwurf des Konstrukteurs Robert Thelen beim Militär großen Anklang fand. Im Juli 1916 empfahl die Idflieg die Aufnahme der Serienproduktion. Der Auftrag belief sich auf 50 Maschinen, was damals in Deutschland normal war: jedes neue Flugzeug wurde in einer begrenzten Stückzahl (20 bis 50 Stück) bestellt und die damit gemachten Erfahrungen im Einsatz wiesen die Konstrukteure entweder auf notwendige Verbesserungen hin, oder aber es wurden größere Aufträge für den vorhandenen Entwurf vergeben.

Den Albatros D.I Serienmaschinen wurden die Seriennummern D.422/16 bis 471/16 zugeordnet. In Anbetracht des offensichtlichen Erfolges dieses Jagdflugzeuges vergab die Idflieg ein zweites Fertigungslos mit den Nummern D.472/16 bis 521/16. Trotzdem blieb es bei 50 produzierten Albatros D.I, da mit der Albatros D.II bereits eine moderne Version bereitstand und diese dann ersatzweise als zweites Fertigungslos produziert wurde.

Das Erscheinen der Albatros D.I im Spätsommer 1916 war für die Briten eine unangenehme Überraschung und es war klar, dass ihre de Havillanf DH2 sofort ihre Überlegenheit verloren hatte. Alliierte Fliegerasse wie McCudden bemerken bald die herausragende Leistungsfähigkeit der Albatros D.I und zollten ihr den notwendigen Respekt während ihrer Einsätze.

Im Herbst des Jahres 1916 zwang die Jasta 2 unter dem Befehl des berühmten Oswald Boelcke die Luftstreitkäfte ihrer Gegner zu einer Modernisierung des eigenen Materials. Die einsatzzeit der Albatros D.I war recht kurz, da sie schon Ende 1916 von der moderneren Albatros D.II verdrängt wurde. Es überlebten jedoch einige der insgesamt 50 hergestellten Maschinen bis in das letzte Kriegsjahr hinein als Schulungsflugzeuge.

www.mojehobby.pl www.model-making.eu

Технічні характеристики		Performances		Technische Charakteristik	
Розмах верхнього крила	8,50 м	Wingspan upper	8,50 m	Obere Flügelspannweitte	8,50 m
Розмах нижнього крила	8,00 м	Wingspan lower	8,00 m	Untere Flügelspannweitte	8,00 m
Довжина	7,40 м	Length	7,40 m	Rumpflänge	7,40 m
Зльотна вага	898 кг	Take-off weight	898 kg	Abflugmasse	898 kg
Час підйому на 3000 м	19 хв.	Time of 3000 m altitude reaching	19 min	Aufsteigens 3000 m	19 min
Максимальна швидкість	175 км/год	Speed, max	175 km/h	Hochstgeschwindigkeit	175 km/St
Двигун	1xMercedes D.III, 160 к.с.	Engine	1x160 hp Mercedes D.III	Motor	1x160 P.S. Mercedes D.III
Кулемети	2xLMG 08/15 Spandau	Machine guns	2xLMG 08/15 Spandau	Maschinengewehre	2xLMG 08/15 Spandau

Зроблено в Україні / Made in Ukraine
ТОВ Інструментальний завод "Роден", 03062, м.Київ, вул. Невська 7а, оф.35

01-614

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: **A, B, C**... Для деталей, які необхідно фарбувати перед складанням, вказано колір фарби: A,B,C... З'єднувати 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 wich the part is situated, are marked by capital letters: **A, B, C**... For parts, wich 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 sorfältig 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 Plastikkleibstoff verwenden.

Anweisungen für Abziehbilder-Anbringung: Die benötigten Abziehbilder vom Blatt abschneiden, in einGlas 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

відрізати / cut out / abschneiden

свердлити / drill / bohren

фарбувати / paint / färben

наклеїти декалі / apply decals / abziehbilder anbringen

можливий вибір варіантів / options / variarten

повторити для лівої(правої)сторони / repeat for port(starboard)side / wiederholen für linken(recht)seite

кількість операцій / number of working steps / anzahl der arbeitsgänge

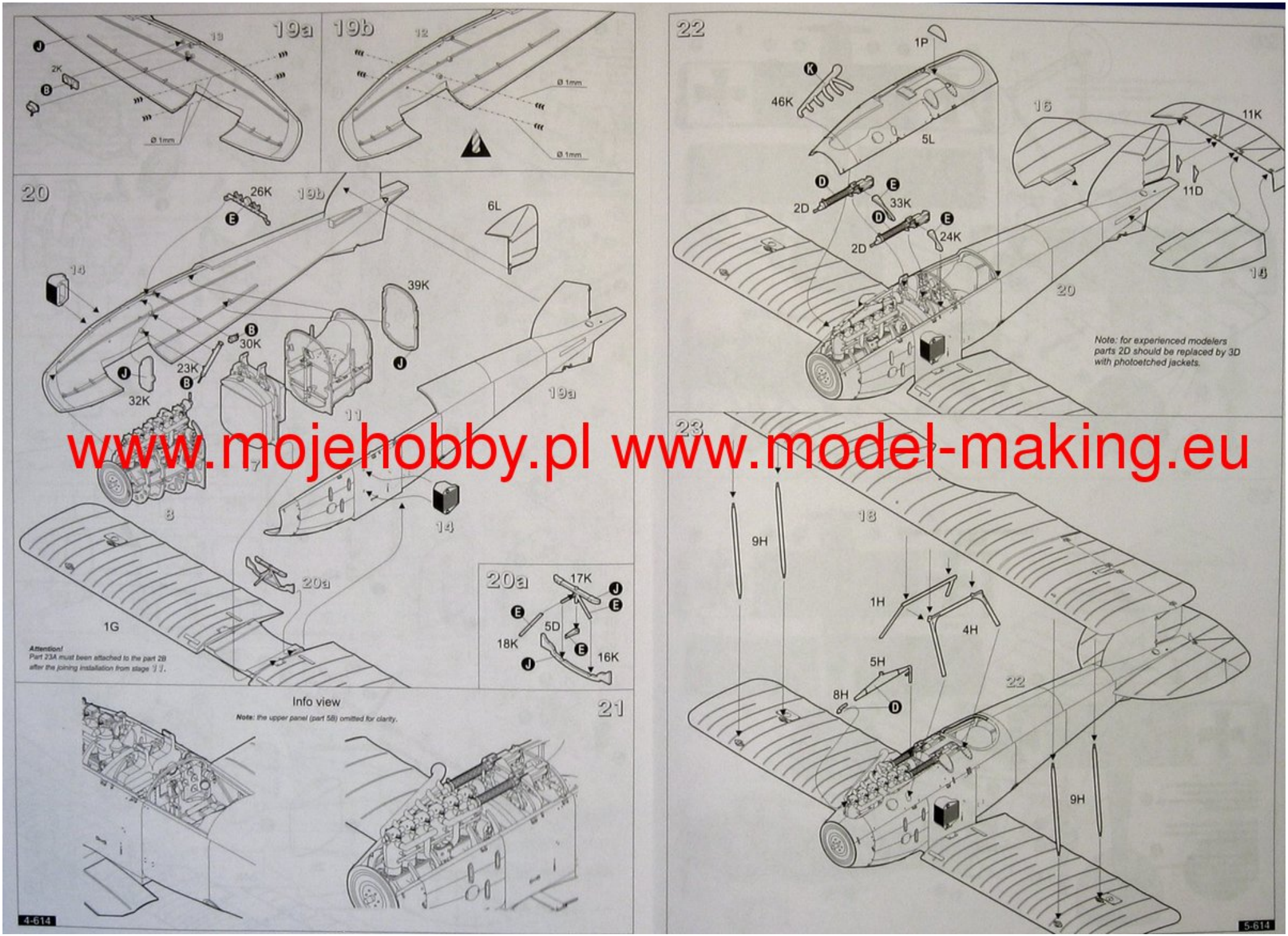
Комплектність іграшки:

1. Рамки з деталями - 7 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

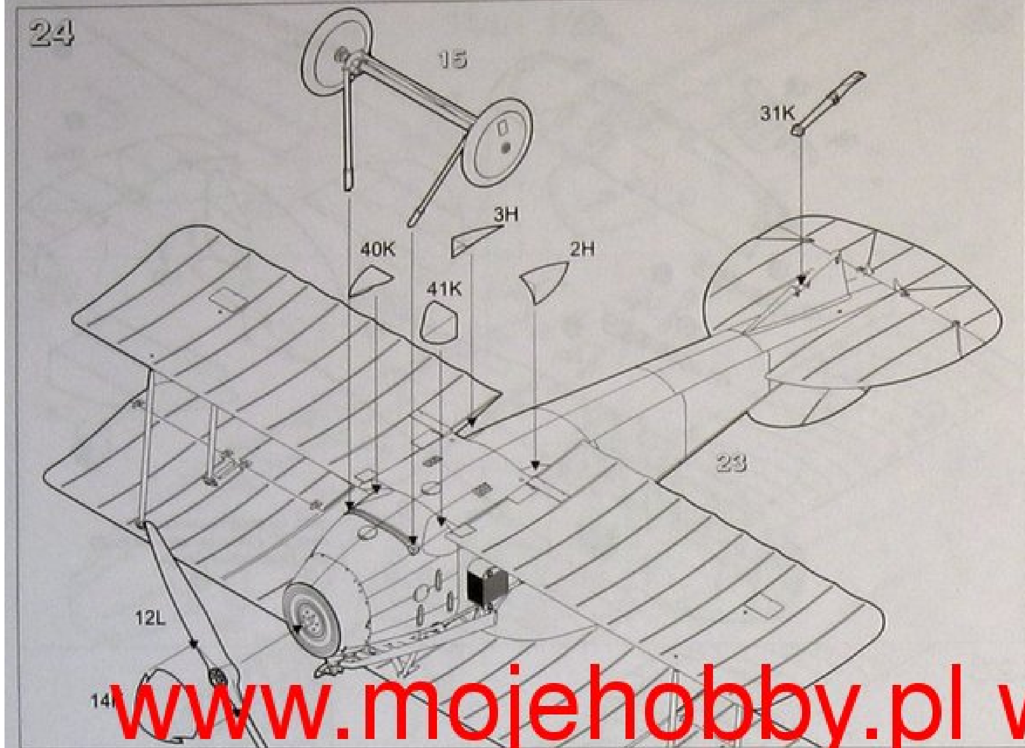
x2

www.mojehobby.pl www.model-making.eu



www.mojehobby.pl www.model-making.eu

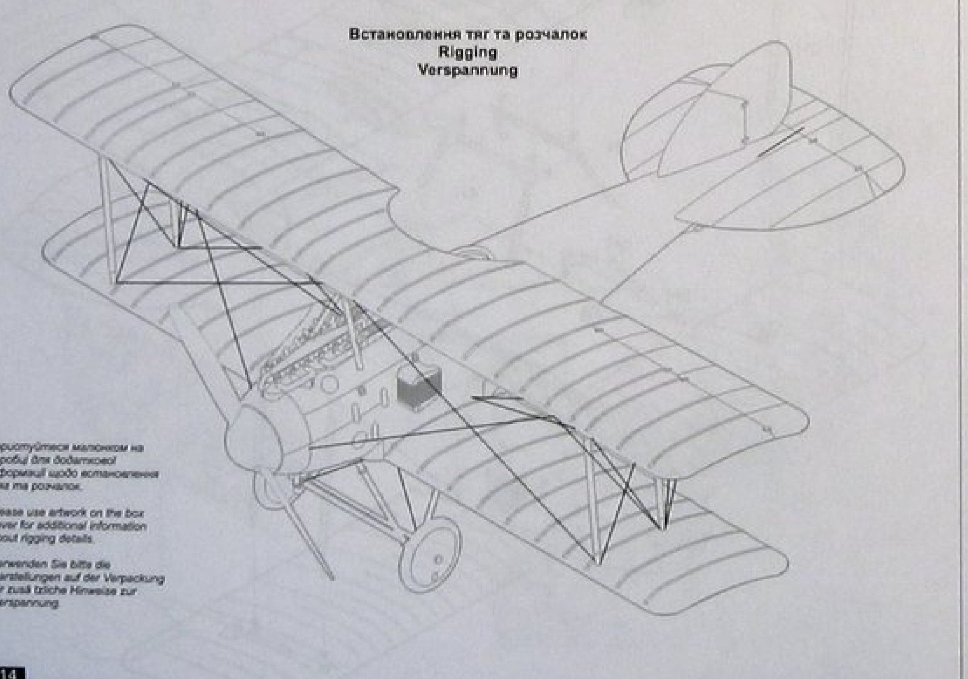
24



www.mojehobby.pl www.model-making.eu

25

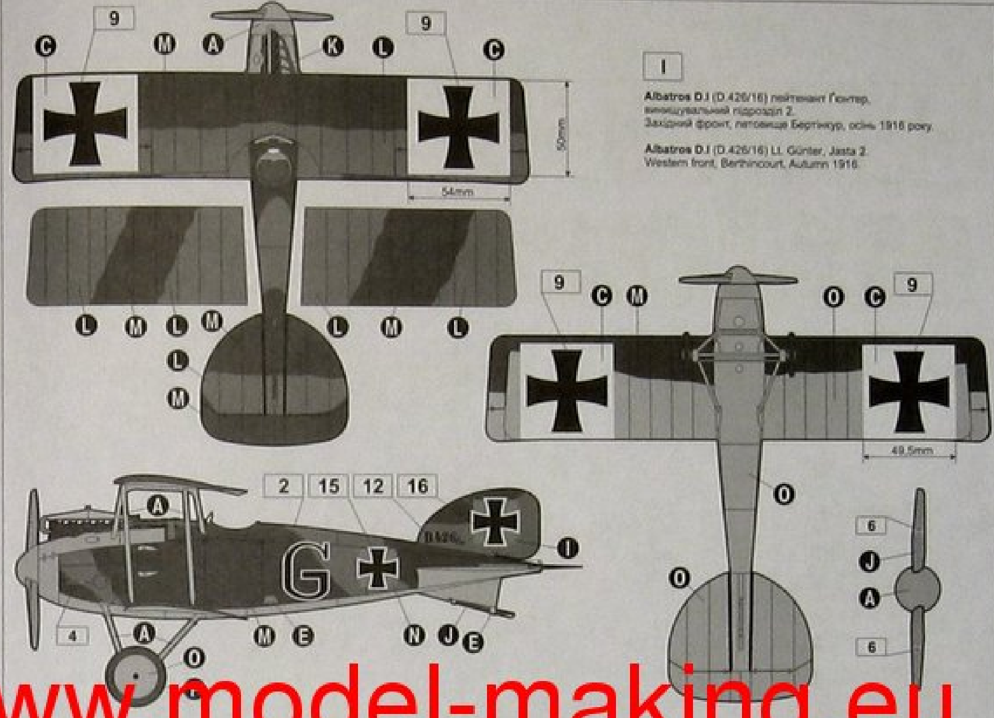
Встановлення тяг та розчалок
Rigging
Verspannung



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.

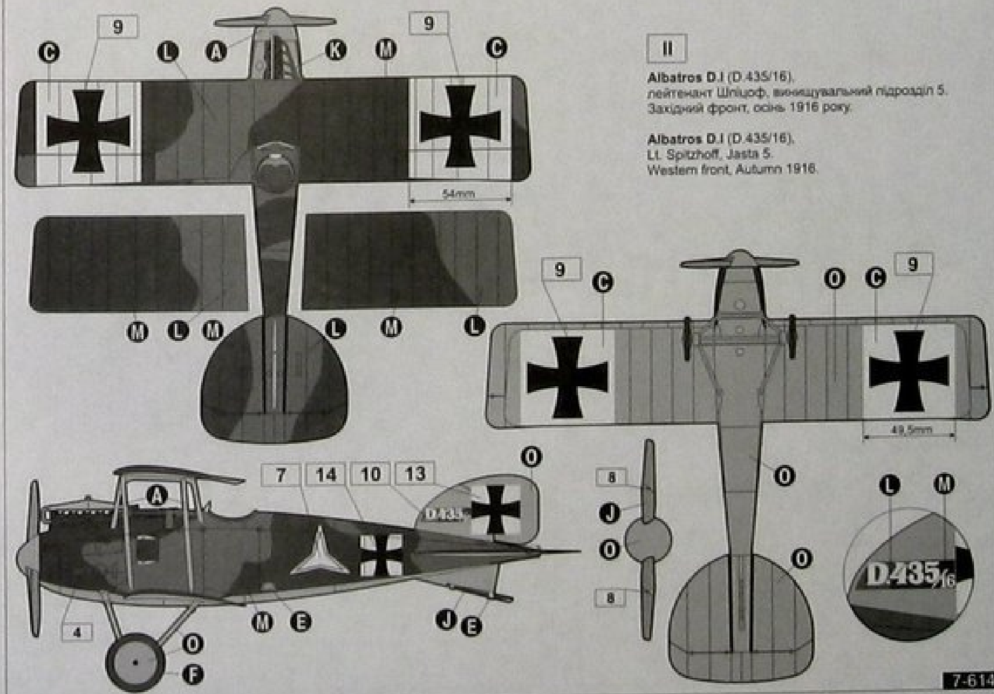
Verwenden Sie bitte die Darstellungen auf der Verpackung für zusä tzliche Hinweise zur Verspannung



I

Albatros D.I (D.426/16) лейтенант Гюнтер, винищувальний підрозділ 2.
Західний фронт, летовище Бертінкур, осінь 1916 року.

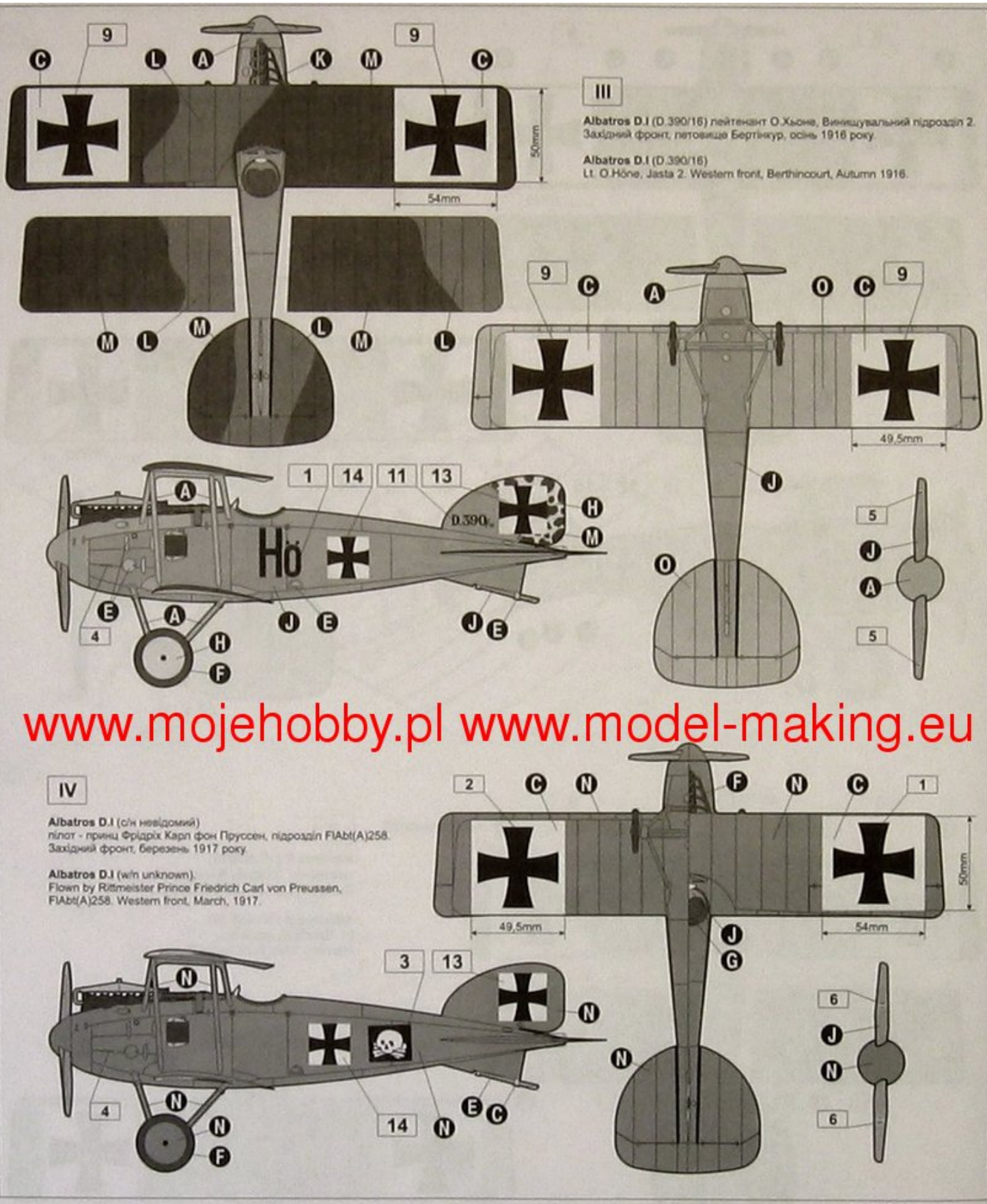
Albatros D.I (D.426/16) Lt. Günter, Jasta 2.
Western front, Berthincourt, Autumn 1916.



II

Albatros D.I (D.435/16).
лейтенант Шпіцоф, винищувальний підрозділ 5.
Західний фронт, осінь 1916 року.

Albatros D.I (D.435/16).
Lt. Spitzhoff, Jasta 5.
Western front, Autumn 1916.



www.mojehobby.pl www.model-making.eu

MODEL MASTER

A 2071 Сіро-зелений Matt Slate Grey Schiefergrau, matt	B 1749 Чорний Matt Black Mattschwarz, matt	C 1768 Білий Matt White Mattweiß	D 1405 Чорно-сталевий Gunmetal Eisen, metallic	E 1781 Дюраль Aluminium Aluminium, metallic	F 1592 Темно-сірий Camouflage Grey Dunkelgrau, matt	G 1736 Червона шкіра Red Leather Rotbraun
H 1709 Полотняний Matt Linen Beige, matt	J 1735 Натуральне дерево Matt Natural Wood Naturholz, matt	K 1785 Іржавий Matt Rust Rostbraun, matt	L 2081 Темно зелений Matt US Dark Green USA-Dunkelgrun, matt	M 2075 Червоно-коричневий Matt US Tan USA-Hellbraun, matt	N 1716 Світло зелений Matt Light Green Resedagrün, matt	O 2087 Світло-блакитний Matt Pale Blue Blaßblau, matt

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