

ALBATROS D.V. / D.Va

Одночасно з початком виробництва літака Albatros D.III за ліцензією на заводі OAW, фірма Albatros розпочала роботу по подальшій модернізації винищувача. Модифікація D.IV виявилася невдалою і не виїхала за стадію прототипу. Наступна версія, D.V, зберігала форму крил попередника але фюзеляж набув нової форми з округлими перерізами. В результаті був створений один з найелегантніших винищувачів Великої Вієни - Albatros D.V.

Окрім нового фюзеляжу, D.V мав руль повороту округленої форми (як у Albatros D.III OAW), "загострене" нижче вертикальне стерно, загонітні позадка кабіни пілота, керування елеронами здійснювалось безпосередньо з верхнього крила; окрім того, відстань між верхнім та нижнім крилами зменшилась на 74 мм. Перші серії D.V надійшли на фронт в травні 1917 року, але на відміну від D.III його поява не стала сенсацією, новітні розробки союзників передавали його за усіма показниками. Найгіршим виявилось те, що "п'ятірка" усадувала голову проблему D.III руйніуючи нижнього крила у повітрі. За перші три місяці бойової служби D.V. через цей недолік загинули 23 пілоти. Незважаючи на всі ці фактори, було збудовано 900 літаків типу D.V зростаюча активність союзників змушувала Німеччину будувати все більше і більше винищувачів, а заводи фірми Albatros були єдиними придатними для масового випуску літаків.

В другій половині 1917 року з'явилася чергова субмодифікація - D.Va, головною візуальною відмінністю якої було відсутність загонітника (його усунули через скарги пілотів на погіршення огляду задньої півсфери) та контроль елеронів з нижнього крила (як це було на D.III). Проблеми з нижнім крилом спробували усунути, встановивши додаткову стійку між V-подібною мікроріпленою стійкою та передньою кромкою нижнього крила. Відстань між крилами зменшили ще на 38 мм.

Головний завод фірми Albatros збудував 1012 літаків типу D.Va, ще 600 винищувачів збудувала фірма OAW.

Літак вважався застарілим вже на момент початку бойової служби, але під керуванням досвідченого пілота він міг бути досить грізною зброєю. Відомі аси Манфред фон Ріхтхофен, Ернст Удет, Еріх Ловенхардт та багато інших одержали велику кількість перемог, літаючи D.V./D.Va.

На початку 1918 року Albatros D.V./D.Va був основним за кількістю винищувачем Німеччини в травні у бойових частинах налічувалось 1117 машин (131 тип D.V та 986 тип D.Va), що складало більш як 50% парку винищувальної авіації. Лише після сваветного Fokker D.VII, до серійної побудови якого залучили заводи Albatros та OAW, відтіснила Albatros D.V./D.Va на другий план, але вони продовжували воявати до останніх днів війни.

ALBATROS D.V. / D.Va

Along with the beginning of production of the Albatros D.III plane under the license at the OAW plant, the Albatros Flugzeugwerke started to work on further modernization of this fighter. A new prototype, the D.IV appeared; however, due to poor performance this project was soon abandoned. The next version, the D.V,

had the same wing shape as the D.III, but the design of the fuselage had been completely revised: all of its cross-sections were oval, unlike the flat-sided fuselage of the aircraft's predecessors. Thus, one of the most elegant fighters ever built was introduced.

Apart from the new fuselage, the D.V had a rudder of rounded shape, similar to the D.III OAW, and the underfin had a more raked appearance. The aileron controls on the D.V passed through the upper wing; like the British S.E.5, this aircraft had a headrest just behind the cockpit. In comparison with the D.III, the wing gap had been reduced from 1.54 m to 1.47 m.

The first series production D.V fighters arrived at the front in May 1917. Their appearance did not cause the same sensation as had earlier versions of this aeroplane - by this time new allied fighters were of better performance than the D.V fighters. Yet another unsolved problem inherited from D.III was the lower wing failures followed by numerous fatal accidents;

twenty-three pilots were killed during the first three months of the aircraft's service because of this structural failure.

However, despite the aforementioned problems, 900 aircraft of the D.V type were built. The increasing activity of the Allied Forces made Germany build more and more fighters. The Albatros Flugzeugwerke was the only manufacturer capable of producing aircraft in large quantities.

In the second half of 1917 another sub-modification - the D.Va - appeared. The major difference of this version was the absence of the headrest in response to pilots' complaints about the worsening of field of view to the rear.

Also, the aileron control cables were now led through the lower wing. The gap was reduced again - this time by 38 mm.

The Albatros parent plant produced 1,012 D.Va aircraft; the subsidiary OAW plant produced another 600 planes of this type.

This fighter was considered already obsolete at the beginning of its service, but if flown by an experienced pilot it could be a very effective weapon. Famous aces like Manfred von Richthofen, Ernst Udet, Erich Loewenhardt and others scored many victories flying the D.V and the D.Va.

At the beginning of 1918 the Albatros D.V./D.Va was Germany's most numerous fighter. In May there were 1,117 airplanes of both versions in combat units (131 type D.V machines and 986 D.Vas), over 50% of the total number of German fighters. Only the production of the famous Fokker D.VII by the Albatros and OAW plants made the Albatros D.V./D.Va fade into the background. However, these aeroplanes still remained in service until the last days of war.

ALBATROS D.V. / D.Va

Gleichzeitig mit dem Produktionsbeginn der Albatros D.III bei der OAW, begannen die Albatros Flugzeugwerke mit der weiteren Verbesserung dieses Jagdflugzeuges. Es entstand der D.IV Prototyp, jedoch wurde wegen des schwachen Flugleistungen das Projekt bald aufgegeben. Die nächste Version - D.V hatte die gleiche Flügelform wie die D.III, jedoch war der Rumpf komplett umstrukturiert worden. Im Gegensatz zu den ebenen Rumpfselten des Vorgängers (der D.III) war nun der Rumpffuerschnitt durchweg oval. So entstand einer der elegantesten Jäger aller Zeiten.

Neben dem neuen Rumpf hatte die D.V ein Seitenruder in gerundeter Form, gleich der D.III der OAW, und die untere Seitenflosse war schrittiger gestaltet. Die Steuerkabel der Querruder verliefen durch die obere Tragfläche der D.V und, wie bei der britischen S.E.5, hatte die Maschine eine Kopfstütze direkt hinter dem Cockpit. Im Vergleich zur D.III sank der Abstand zwischen den beiden Tragflächen von 1,54 m auf 1,47 m.

Die ersten serienmäßig hergestellten Albatros D.V Jagdflugzeuge kamen im Mai 1917 an die Front, wo sie nicht das gleiche Aufsehen wie die früheren Versionen dieses Flugzeuges erregte zu diesem Zeitpunkt gab es bereits alliierte Jagdflugzeuge mit besseren Flugleistungen als die der Albatros D.V. Zusätzlich erlitt die D.V eines der ungelösten Probleme der D.III; die Probleme mit den Tragflächenbrüchen, aus denen zahlreiche schwere Unfälle resultierten. Durch diese Strukturschwäche verloren alle 23 Piloten in den ersten drei Einsatzmonaten auf der Albatros D.V ihr Leben.

Doch trotz dieses oben genannten Problems wurden 900 Flugzeuge vom Typ D.V gebaut. Die zunehmenden Aktivitäten der alliierten Luftstreitkräfte zwangen Deutschland zum Bau von immer mehr Jagdflugzeugen. Die Albatros Flugzeugwerke waren der einzige Hersteller der in der Lage war, Flugzeuge in großen Zahlen zu produzieren.

In der zweiten Hälfte des Jahres 1917 erschien eine weitere Version, die D.Va. Der Hauptunterschied zwischen Vorgänger bestand im Verzicht auf die Kopfstütze, da sich Piloten wegen ihrer über eine mangelhafte Sicht nach hinten beschwert hatten. Auch wurden die Steuerkabel der Querruder wieder durch die untere Tragfläche geführt. Der Abstand zwischen den beiden Tragflächen wurde nochmals um 38 mm verringert.

Die Albatros Muttergesellschaft stellte 1012 Albatros D.Va her, während die Tochtergesellschaft OAW (Ostdeutsche Albatros Werke) weitere 600 Maschinen dieses Typs produzierte.

Obwohl ein dieses Flugzeug schon von Anfang an als veraltet ansah, war es in den Händen eines erfahrenen Piloten eine gefährliche Waffe. Bekannte Fliegerasse wie Manfred von Richthofen, Ernst Udet, Erich Loewenhardt und etliche andere erzielten viele Luftsiege mit der D.V./D.Va.

Anfang 1918 war die Albatros D.V./D.Va der am meisten eingesetzte deutsche Jagdflugzeug. Im Mai waren 1117 Maschinen beider Versionen bei den verschiedenen Einheiten im Dienst (davon 131 Albatros D.V und 986 Albatros D.Va), und stellen damit über 50% des gesamten Bestandes an Jagdflugzeugen in Deutschland. Nur die Produktion der großartigen Fokker D.VII durch Albatros und die OAW Werke drängte die Albatros D.V./D.Va in den Hintergrund. Trotzdem blieb dieser Flugzeugtyp noch bis in die letzten Kriegstage im Einsatz.

Технічні характеристики

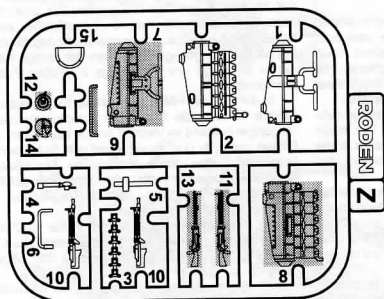
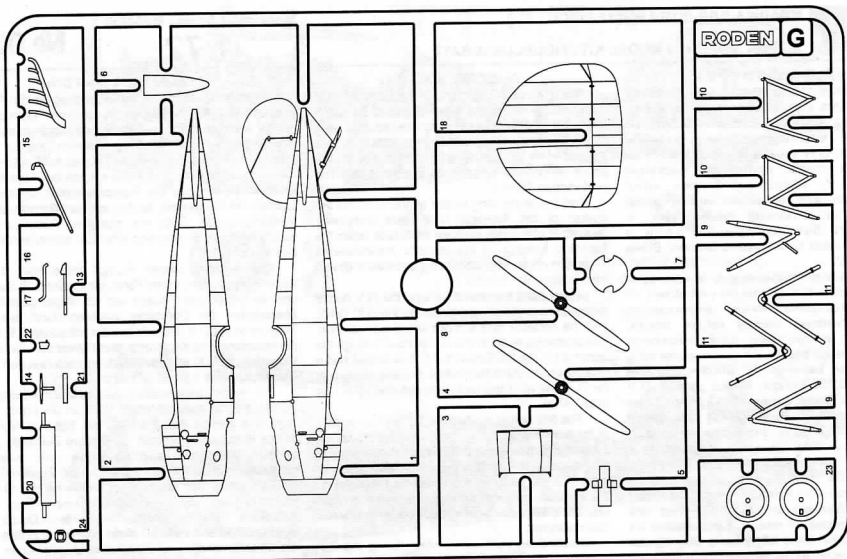
Розмах:	
верхнього крила	9,0 м
нижнього крила	8,73 м
Довжина загальна	7,33 м
Відстань між крилами	1,44 м
Зас підйому	937 кг
Час підйому на 1000м	4 хв.
Двигун	1x160/180к.с. Mercedes DIII/IIa
Кулемети	2xLMG 08/15 Spandau

Performances

Wingspan:	
upper	9,0 m
lower	8,73 m
Length	7,33 m
Gap	1,44 m
Take-off weight	967 kg
Time to reaching of 1000m	4 min
Engine	1x160/180 h.p. Mercedes DIII/IIa
Machine guns	2xLMG 08/15 Spandau

Technische Charakteristik

Spannweite:	
Obere Tragfläche,	9,00 m
Untere Tragfläche,	8,73 m
Länge,	7,33 m
Tragflächenabstand,	1,44 m
Max. Startgewicht,	937 kg
Steigzeit auf 1000m	4min
Motor	1x160/180 S.T. Mercedes DIII/IIa
Bewaffnung	2xLMG 08/15 Spandau



Деталі що не використовуються
Parts not for use

Деякі з цих деталей можуть бути відсутніми на рамках.
Some of these parts could be absent on the sprues.

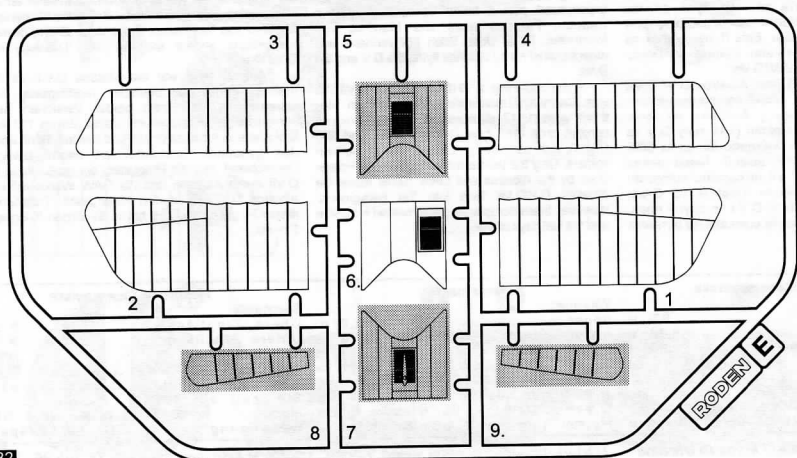
Комплектність іграшки:

1. Рамки з деталями - 3 шт.
2. Інструкція - 1 прим.
3. Декалі - 1 прим.
4. Коробка - 1 шт.

Майстер-модель виготовлена С.К. Хавіло.
Історико-технічний супровід опрацювали Т. Штук та О. Кривчик.

The master-model is made by Eugene K.Khavilo.
Historical and technical assistance by Taras Shlyk and Alex Krivchik.

Special Thanks to:
Albatros Publications (UK).



Інструкція / The instruction / Instruktion

УВАГА - Прочитати обидва язюво!

Перед початком роботи уважно вивчіть інструкцію для складання моделі. Деталі з рамок віризати 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: віризати з аркуша потрібні декалі (на схемі номери декалей вказано цифрами у квадратах); покласти їх у посуд з чистою водою приблизно на ½ хвилини; накласти декалі на модель, а потім зсунути їх з аркуша. Для кращого прилипання притиснути їх чистою тканиною.

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 parts are 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 ½ minute; apply the decals on the kit, letting them slide from the paper. For a better adhesion, press them by means of clean rag.

ACHTUNG - Ein nützlicher Rat!

Von der Montage die Zeichung 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.

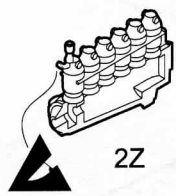
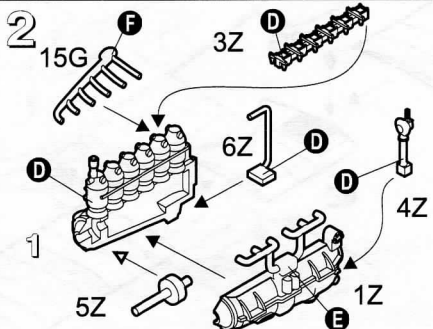
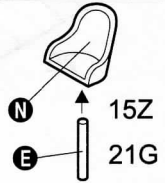
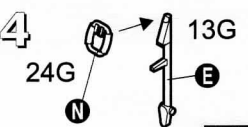
Anweisungen für Abziehbilder-Anbringung: Die benötigten Abziehbilder vom Blatt abschneiden, in ein Glas reines Wasser für etwa ½ Minute eintauchen, auf das Modell legen und dann vom Papierbogen abnehmen. Um eine bessere Haftung zu erzielen, die Abziehbilder mit einem reinen Tuch andrücken.

	відрізати cut out abschneiden		клеїти glue kleben		не клеїти don't glue nicht kleben		фарбувати paint färben		наклеїти декалі apply decals abziehbilder anbringen
	повторити для ліво(право)ї сторони repeat for left(right)side wiederholen für linken(recht)seite		свердлити drill bohren		кількість операцій number of working steps anzahl der arbeitgänge		Варіант розфарбування Variant of painting		

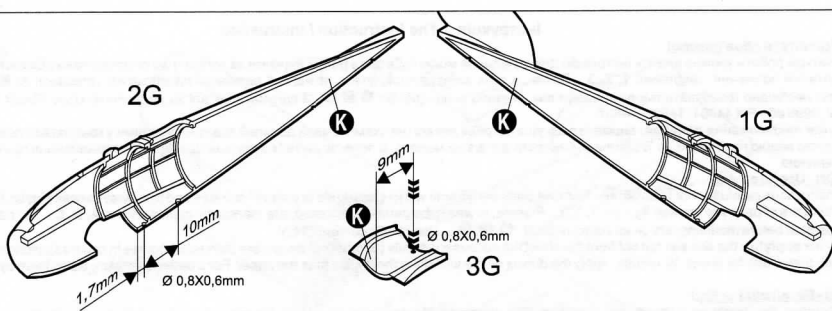
HUMBROL

			
A 32 Темно-сірий Matt Dark Grey Dunkelgrau, matt	B 33 Чорний Matt Black Mattschwarz, matt	C 34 Білий Matt White Mattweiß	D 53 Чорно-стал. Gunmetal Eisen, metallic
			
E 56 Дюрал Aluminium Aluminium, metallic	F 74 Полотняний Matt Linen Beige, matt	G 87 Сталевий Matt Steel Grey Stahlgrau, matt	H 105 Зелений Matt Marine Green Marinegrün, matt
			
I 107 Фіолетовий Matt WWI Purple Oxidrot, matt	J 109 Блакитний Matt WWI Blue Dragonerblau	K 110 Натуральне дерево Matt Natural Wood Naturholz, matt	L 113 Іржавий Matt Rust Rostbraun, matt
			
M 144 Сіро-блакитний Intermediate Blue Mittelblau, matt	N 180 Червона шкіра Red Leather Rotbraun	O 188 Яскраво-жовтий Chrome Yellow Chromgelb	P 1321 Червоний Red Rot

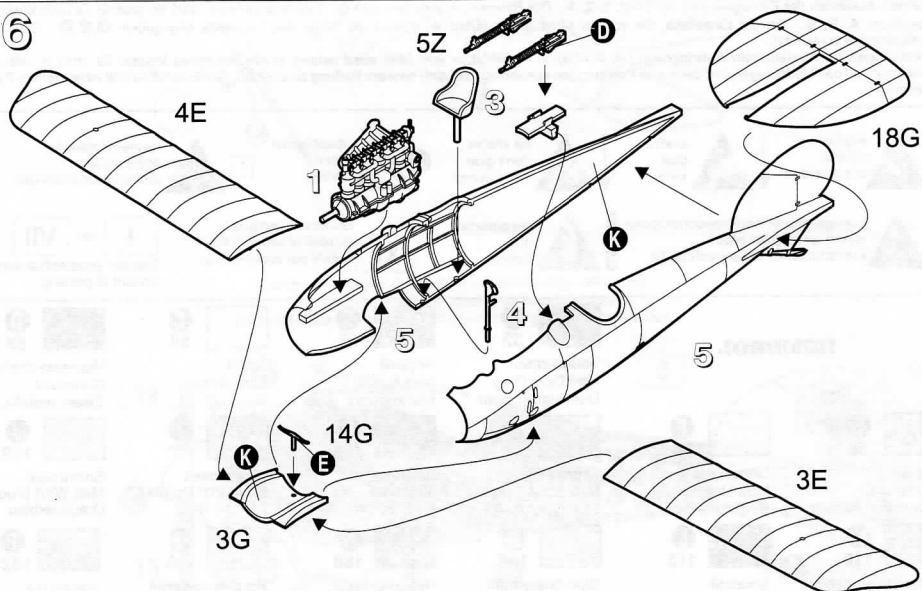
Порядок складання моделі / Model assembly / Die Montage des Modell

<p>1</p>  <p>2Z</p>	<p>2</p>  <p>15G, 3Z, 6Z, 4Z, 5Z, 1Z, 1</p>	<p>3</p>  <p>N, 15Z, E, 21G</p>
<p>4</p>  <p>24G, N, E</p>		<p>13G</p>

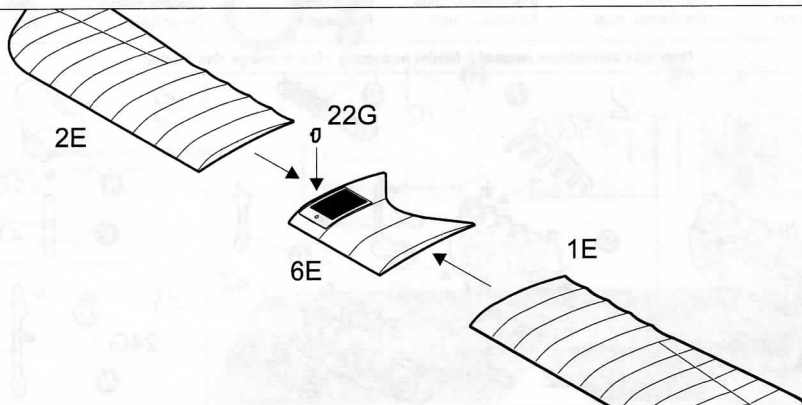
5



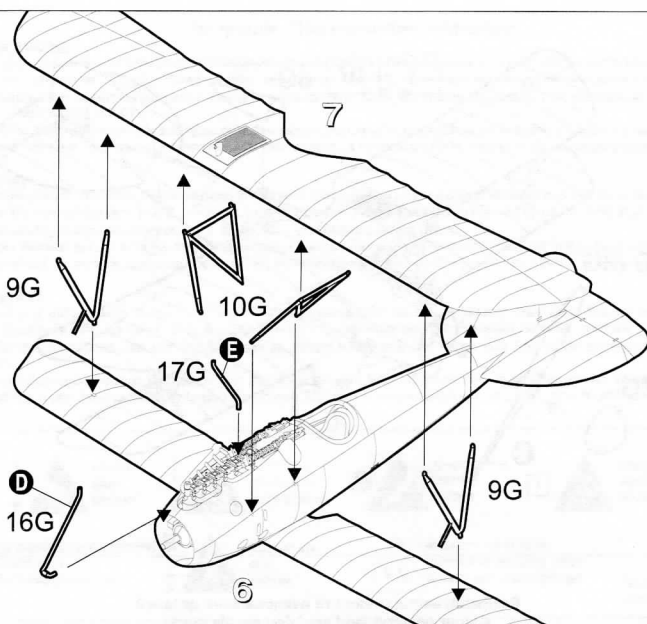
6



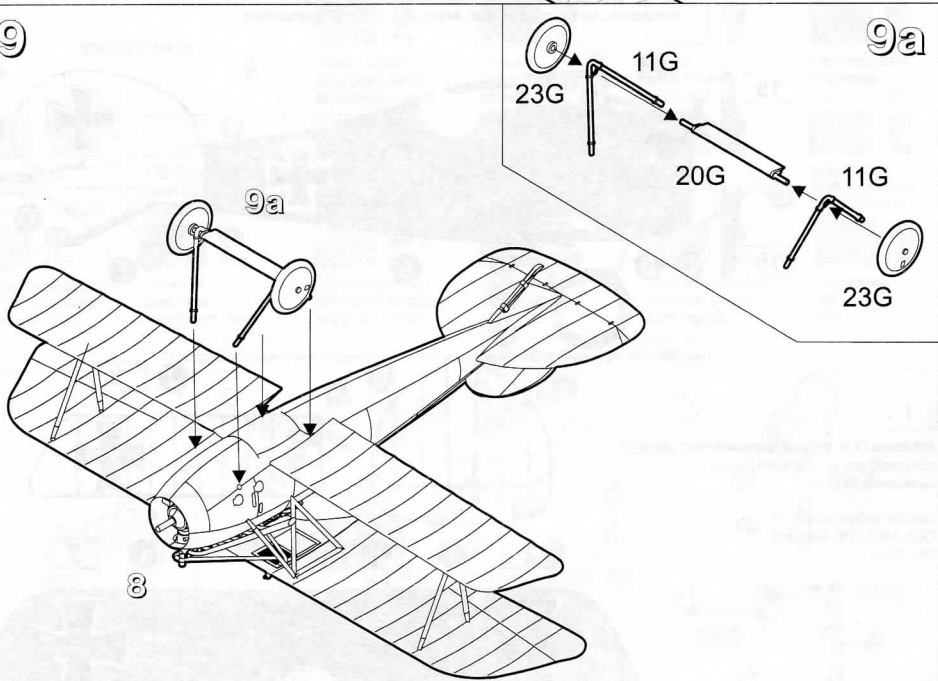
7

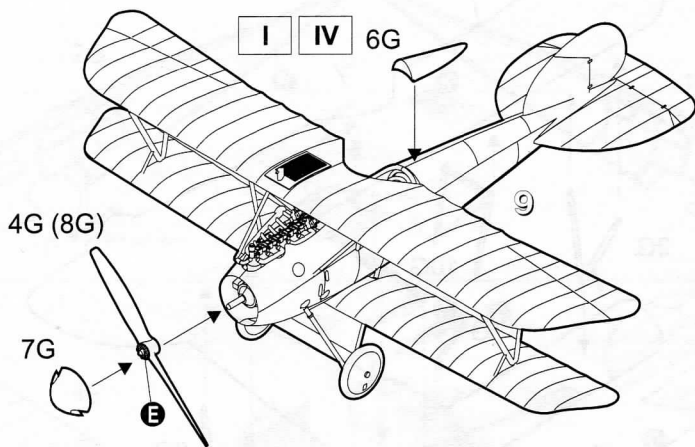


8

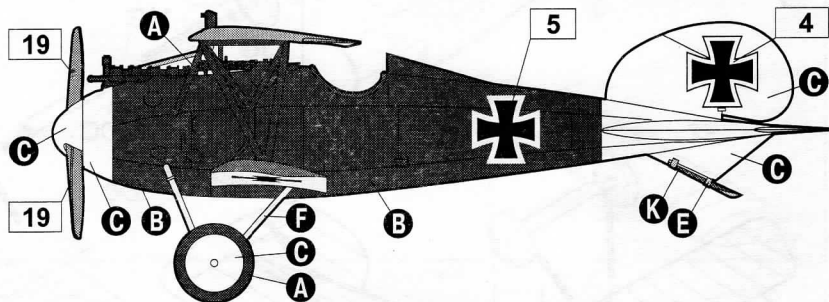


9





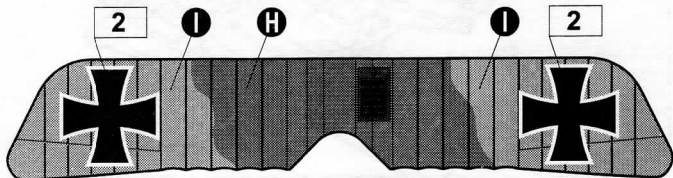
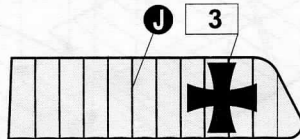
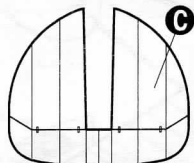
Розфарбування моделі та наклеювання декалей
 Colour painting and applying decals guide
 Hinweise zur Bemalung und Anbringung der Abziehbilder

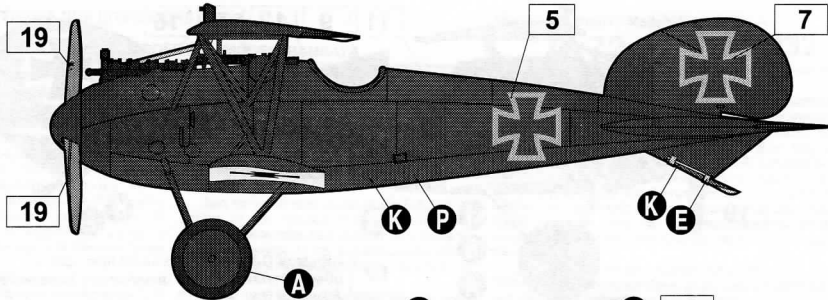


I

Albatros D.V, винищувальний підрозділ 27,
 оберлейтенант Герман Герінг,
 середина 1917 р.

Albatros D.V, Jasta 27,
 Oblt. Hermann Georing,
 mid 1917.

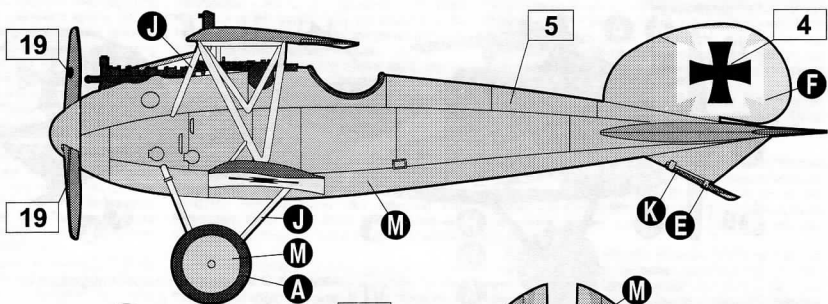
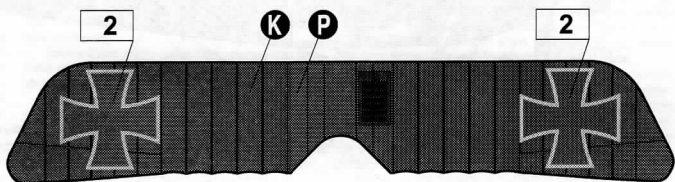
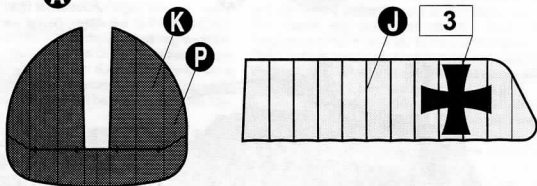




II

Albatros D.V, с/n 1177/17,
 винищувальний підрозділ №11
 Манфред фон Ріхтгофен,
 червень 1917 р.

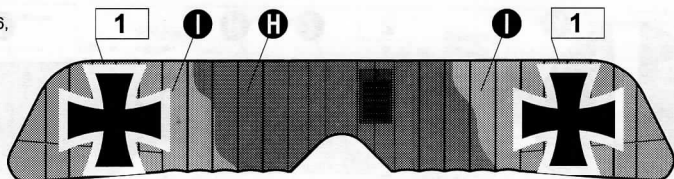
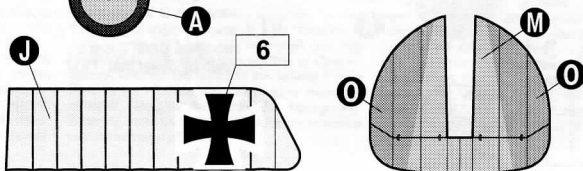
Albatros D.V, w/n 1177/17
 Jasta 11,
 Manfred von Richthofen,
 June 1917.

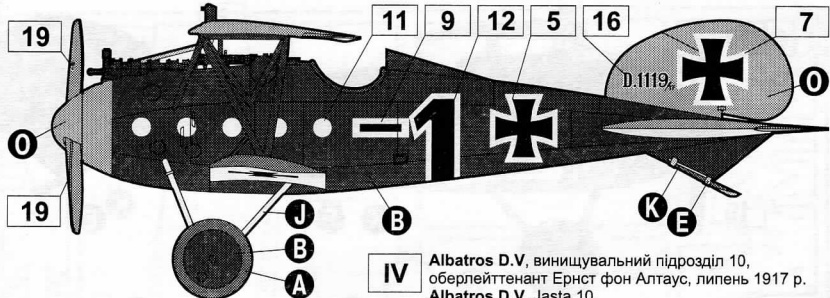


III

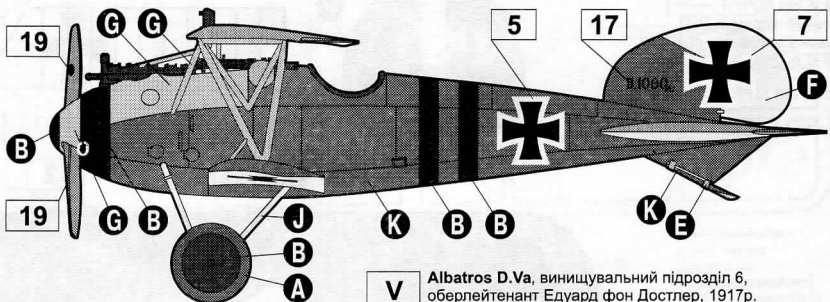
Albatros D.Va,
 винищувальний підрозділ 56,
 Франц Шляйф,
 початок 1918 р.

Albatros D.Va, Jasta 56,
 Franz Schlieff,
 early 1918.

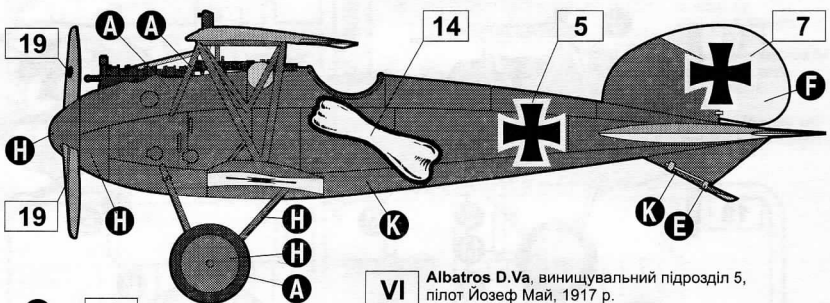




IV Albatros D.V, винищувальний підрозділ 10, оберлейтенант Ернст фон Алтаус, липень 1917 р.
Albatros D.V, Jasta 10,
 Oblt. Ernst von Althaus, July 1917.



V Albatros D.Va, винищувальний підрозділ 6, оберлейтенант Едуард фон Достлер, 1917р.
Albatros D.Va, Jasta 6,
 Oblt. Eduard von Dostler, 1917.



VI Albatros D.Va, винищувальний підрозділ 5, пілот Йозеф Май, 1917 р.
Albatros D.Va, Jasta 5,
 flown by Josef Mai, 1917.

