

## GERMAN WWI FIGHTER 1:48 SCALE PLASTIC KIT



eduard

### FIRST, A FEW WORDS

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.

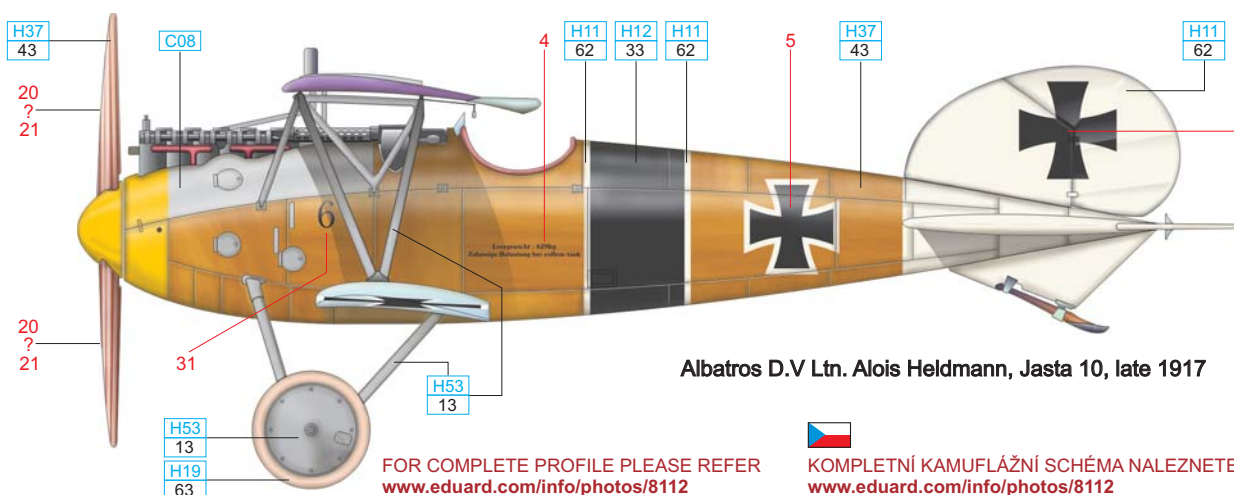
Although the aircraft were not overly popular with pilots, prior to the introduction of the Fokker D.VII in May, 1917, the D.V. was the most widely used German fighter. Even as late as April, 1918, they formed 54.3% of the fighter force on the front, and many, along with the D.III, soldiered on to the 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.

### NĚKOLIK SLOV ÚVODEM

V polovině roku 1916 byl vyvinut stíhací Albatros D.III, u něhož byla použita koncepce křídel jedenapůlplošníků 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 (185k). 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.



Albatros D.V Lt. Alois Heldmann, Jasta 10, late 1917

FOR COMPLETE PROFILE PLEASE REFER  
[www.eduard.com/info/photos/8112](http://www.eduard.com/info/photos/8112)



KOMPLETNÍ KAMUFLÁŽNÍ SCHÉMA NALEZNETE NA  
[www.eduard.com/info/photos/8112](http://www.eduard.com/info/photos/8112)

#### Specifications:

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

#### Technické údaje:

Rozpětí:	9,05 m
Délka:	7,33 m
Výška:	2,70 m
Hmotnost prázdného letounu:	620 kg
Hmotnost vzletová:	852 kg
Maximální rychlost:	170 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 pull vinyl bag over the head.



Před zapačetím 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.



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 piece de temps en temps. Garder hors de portée des enfants en bas âge. Ne pas laisser les enfants mettre en bouche ou sucer les piè ces, ou passer un sachet vinyl sur la tete.



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, daß Kinder irgendwelche Bauteile in den Mund nehmen oder Plastiktüten über den Kopf



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。

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



OPTIONAL  
VOLBA  
FACULTATIF  
NACH BELIEBEN  
選択する



BEND  
OHNOUT  
PLIER SIL VOUS PLAIT  
BITTE BIEGEN  
折る



OPEN HOLE  
VYVRTAT OTVOR  
FAIRE UN TROU  
OFFNEN  
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

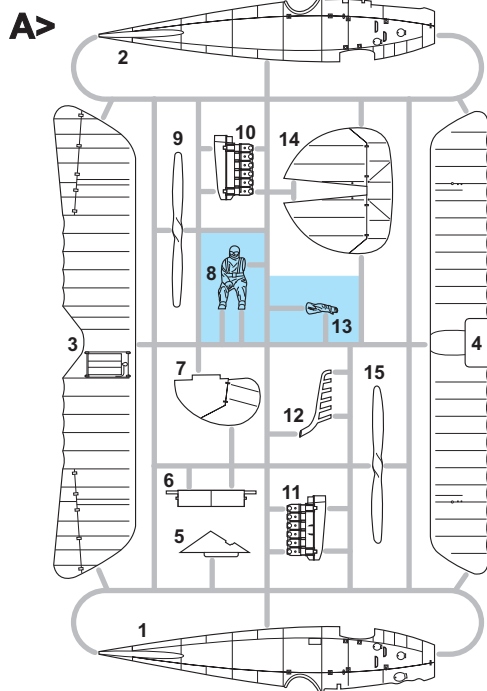


REMOVE  
ODŘÍZNOUT  
RETIRER  
ENTFERNEN  
移す

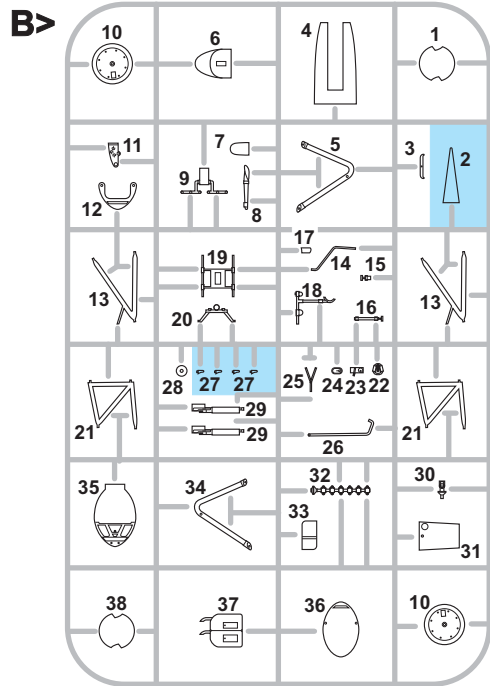


APPLY EXPRESS MASK  
AND PAINT  
POUŽIT EXPRESS MASK  
NABARVIT

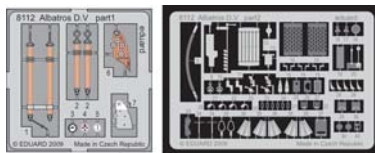
PARTS \* DÍLY \* TEILE \* PIÈCES \* 部品



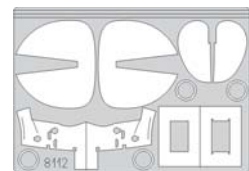
PLASTIC PARTS



PE - PHOTO ETCHED  
DETAIL PARTS



eduard  
MASK

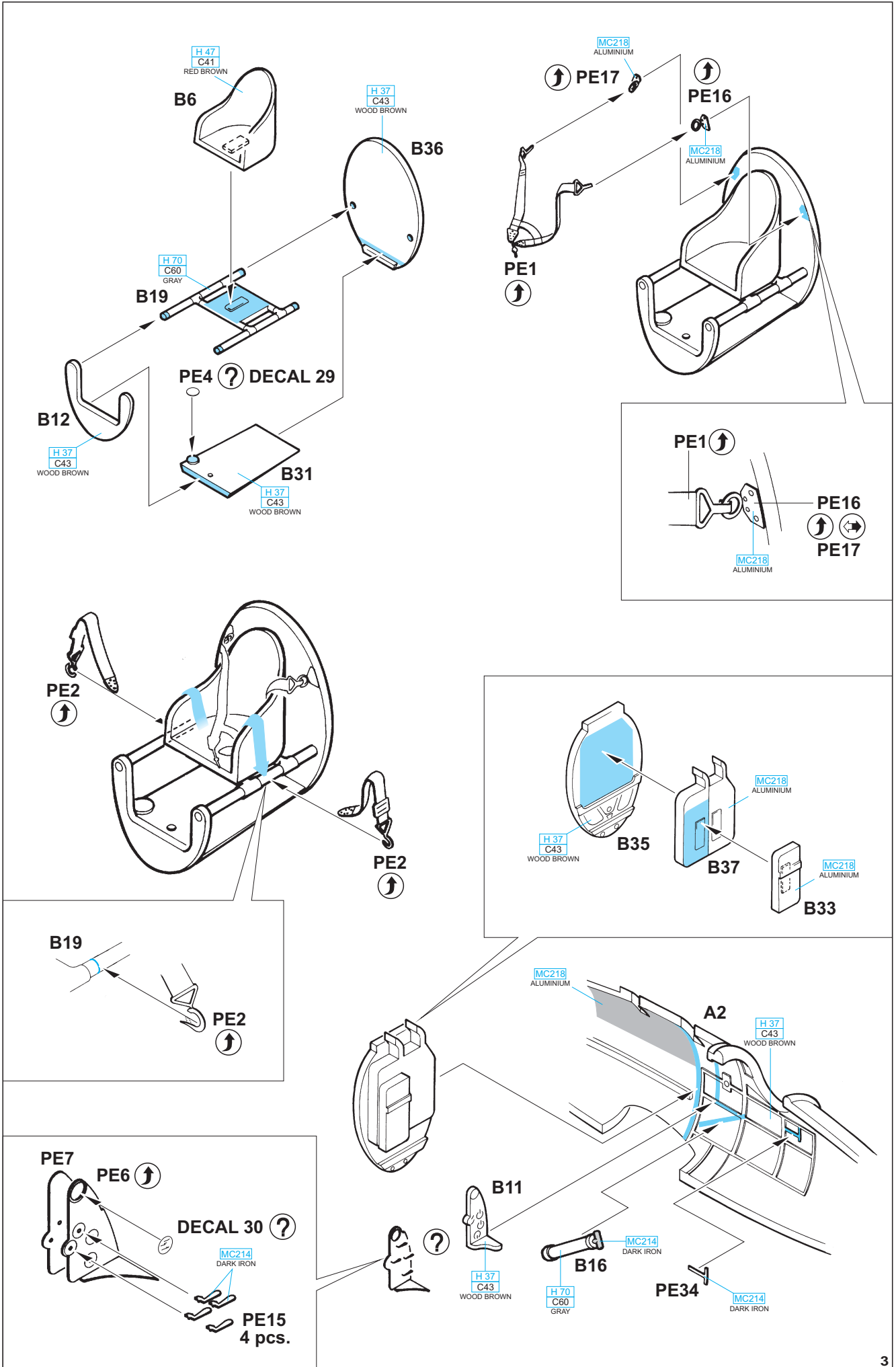


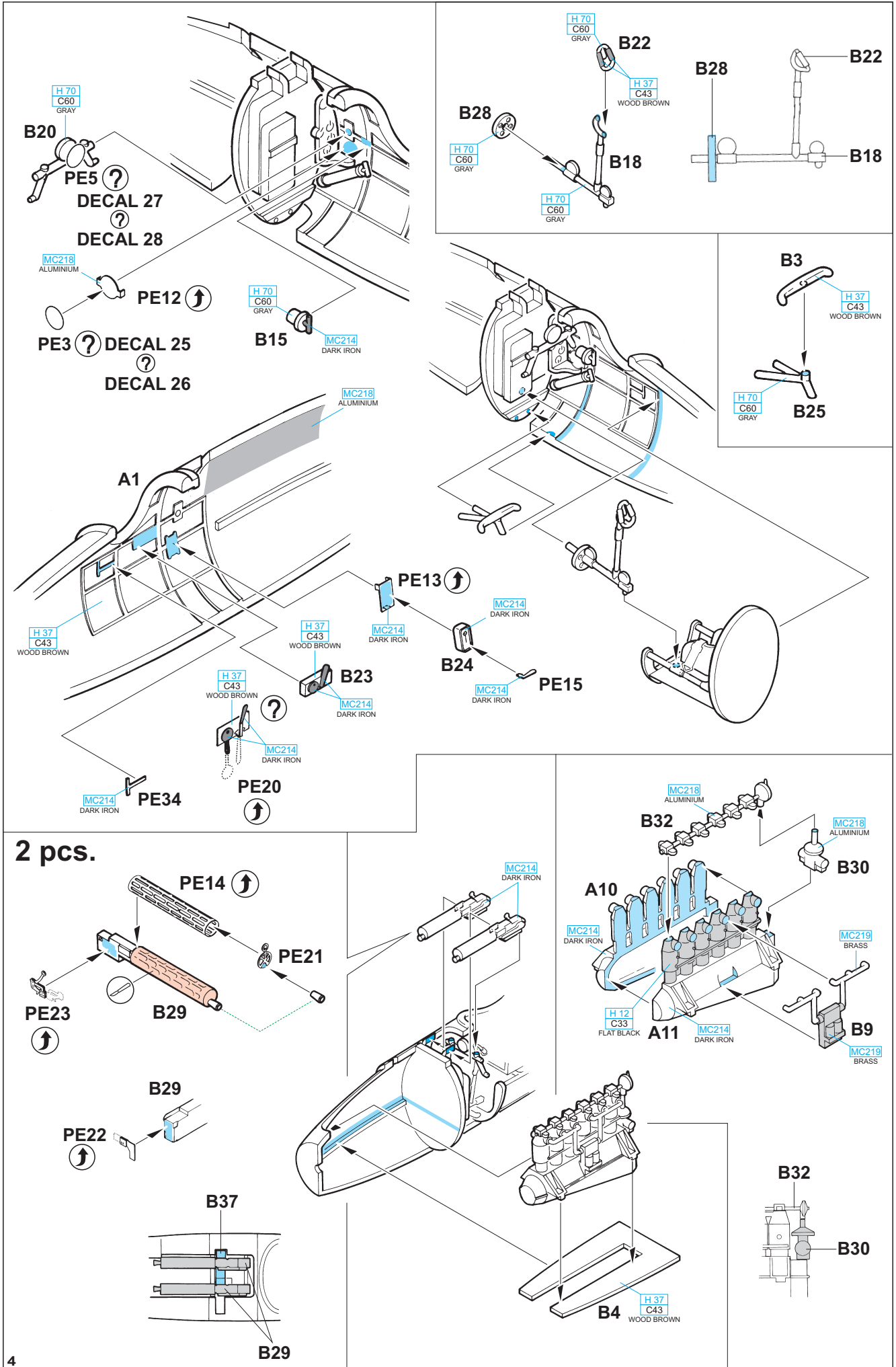
-Parts not for use. -Teile werden nicht verwendet. -Pièces à ne pas utiliser. -Tyto díly nepoužívejte při stavbě. -使用しない部品

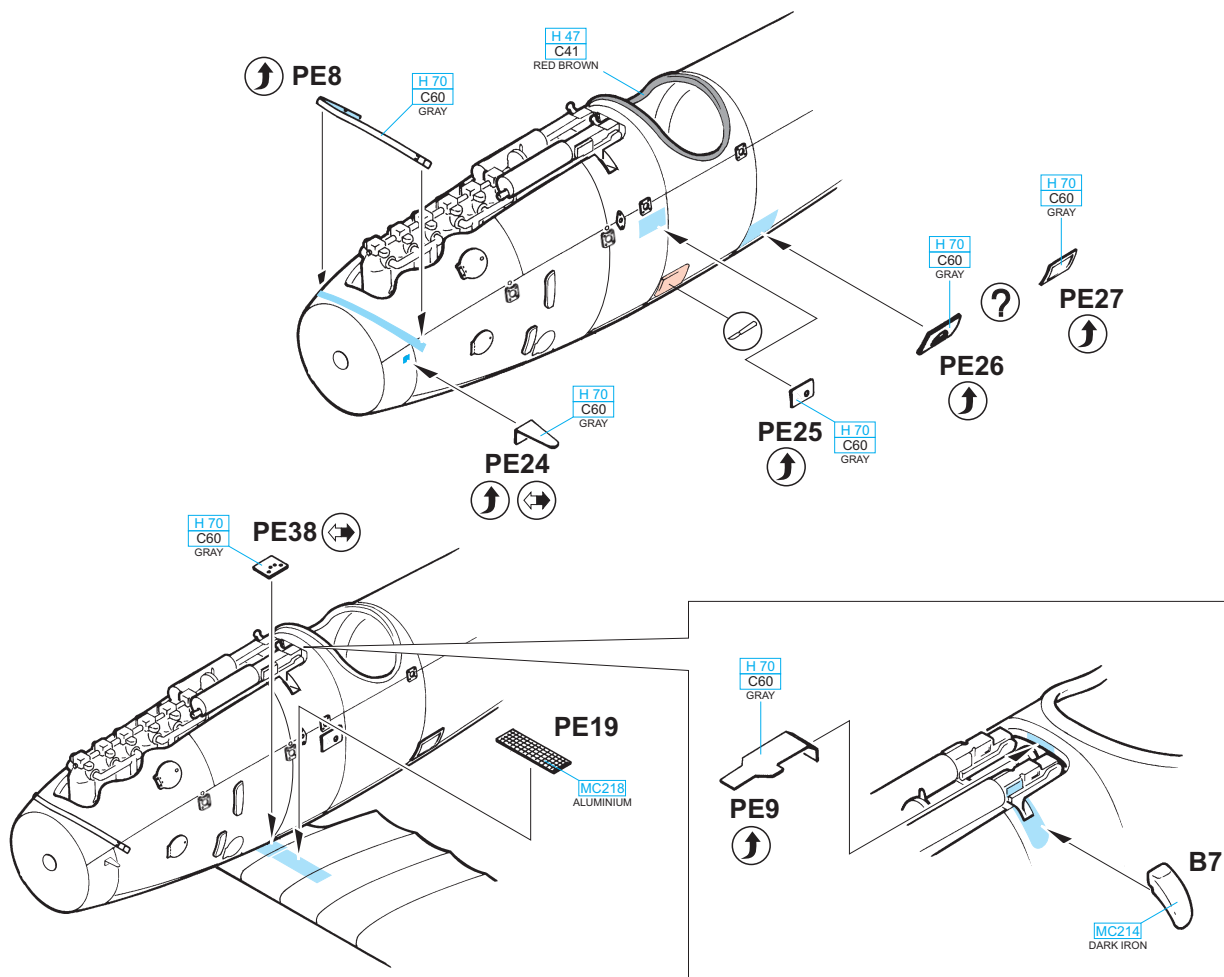
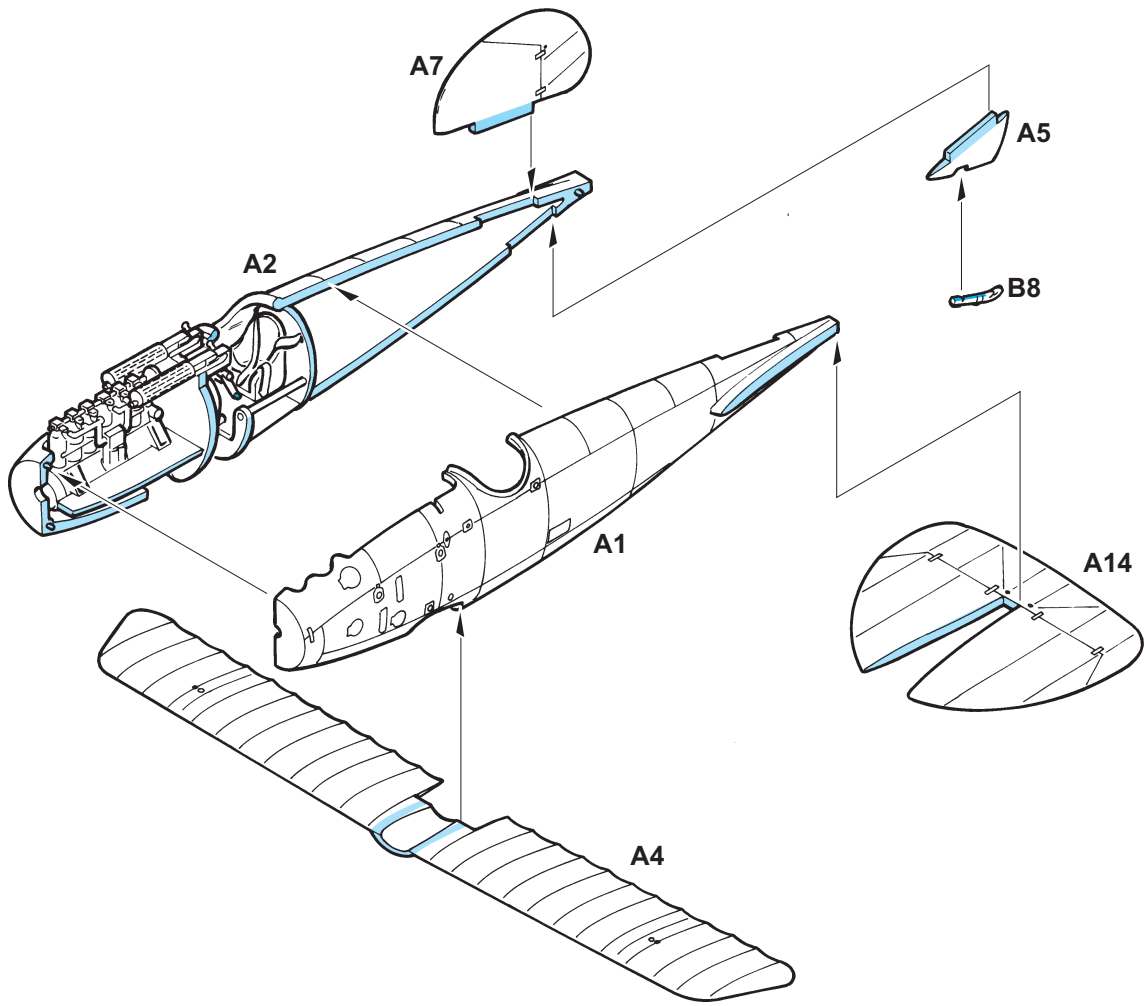
COLOURS \* BARVY \* FARBEN \* PEINTURE \* 色

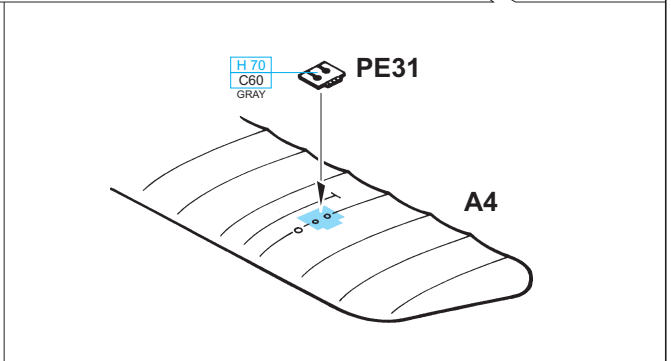
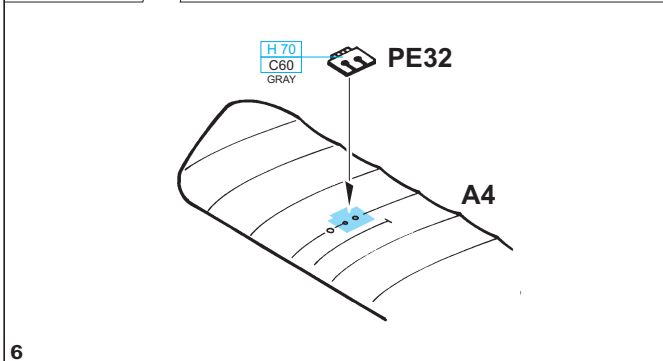
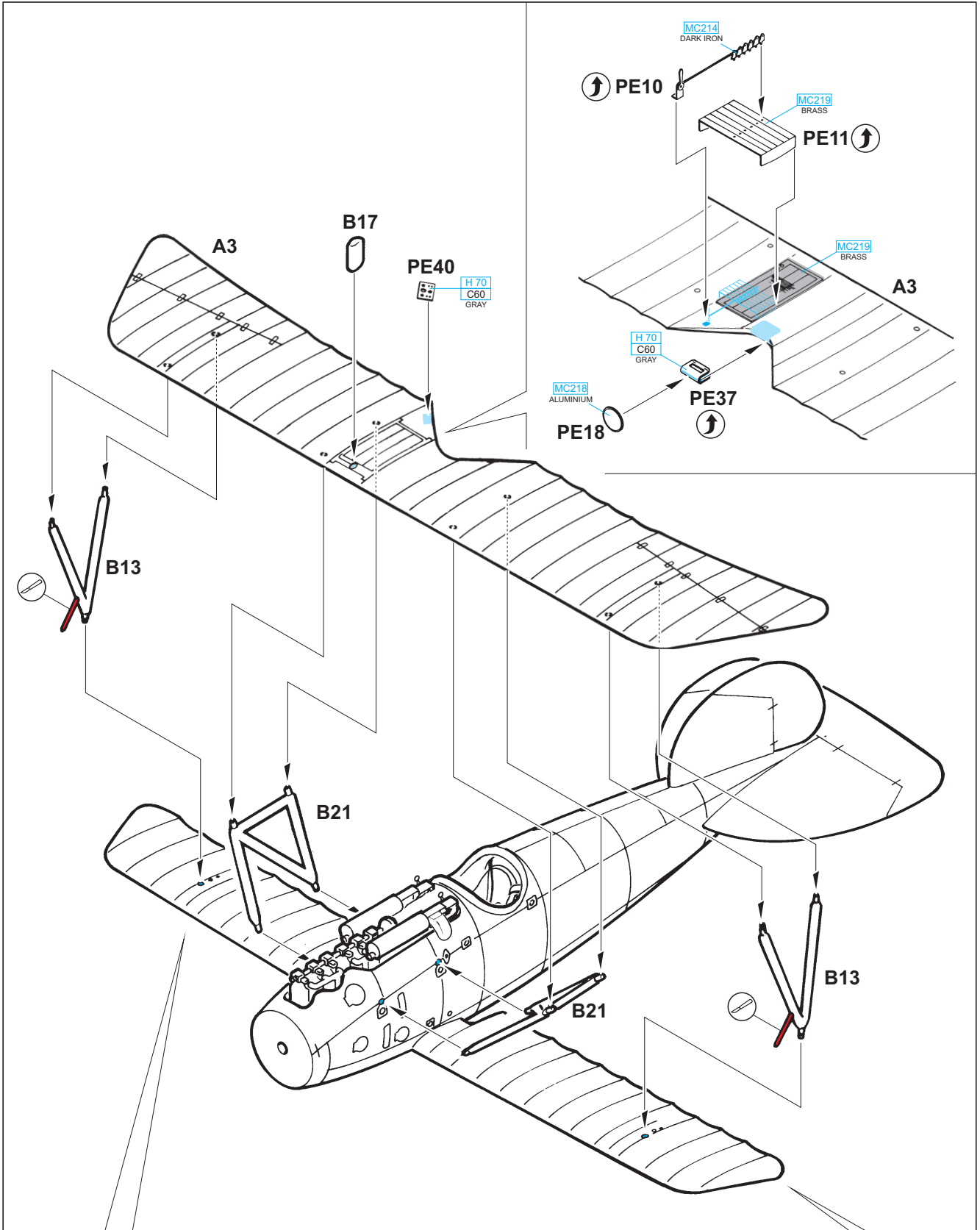
GSI Creos (GUNZE)		
AQUEOUS	Mr.COLOR	
H 3	C3	RED
H 4	C4	YELLOW
H 5	C5	GREEN
H 11	C62	WHITE
H 12	C33	FLAT BLACK
H 19	C63	PINK
H 37	C43	WOOD BROWN
H 39		PURPLE
H 45	C118	LIGHT BLUE
H 47	C41	RED BROWN
H 53	C13	GRAY
H 62	C324	GRAY

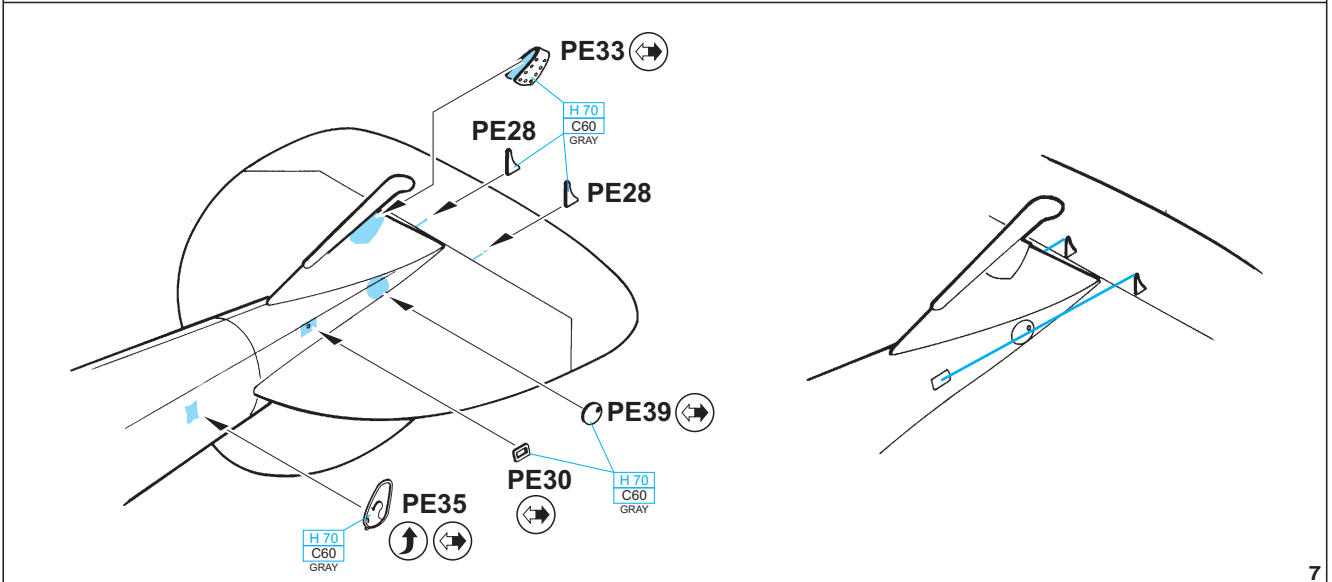
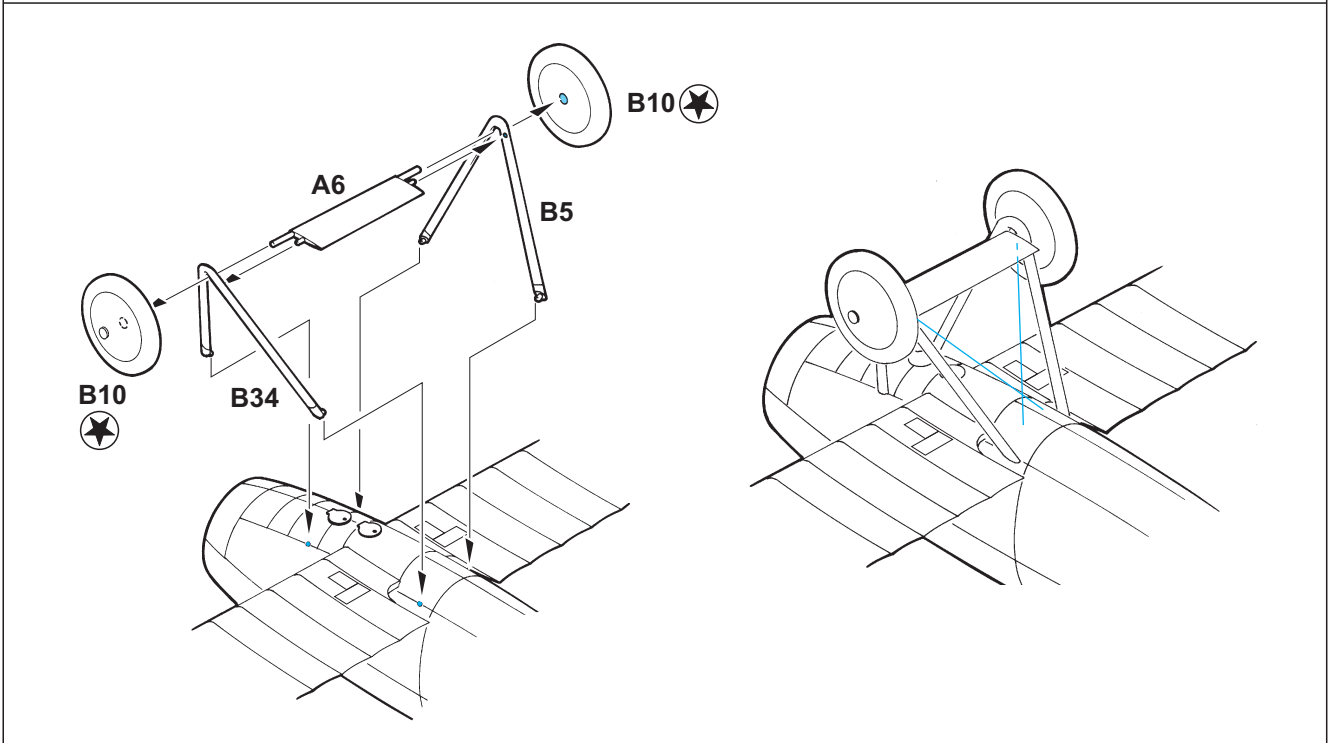
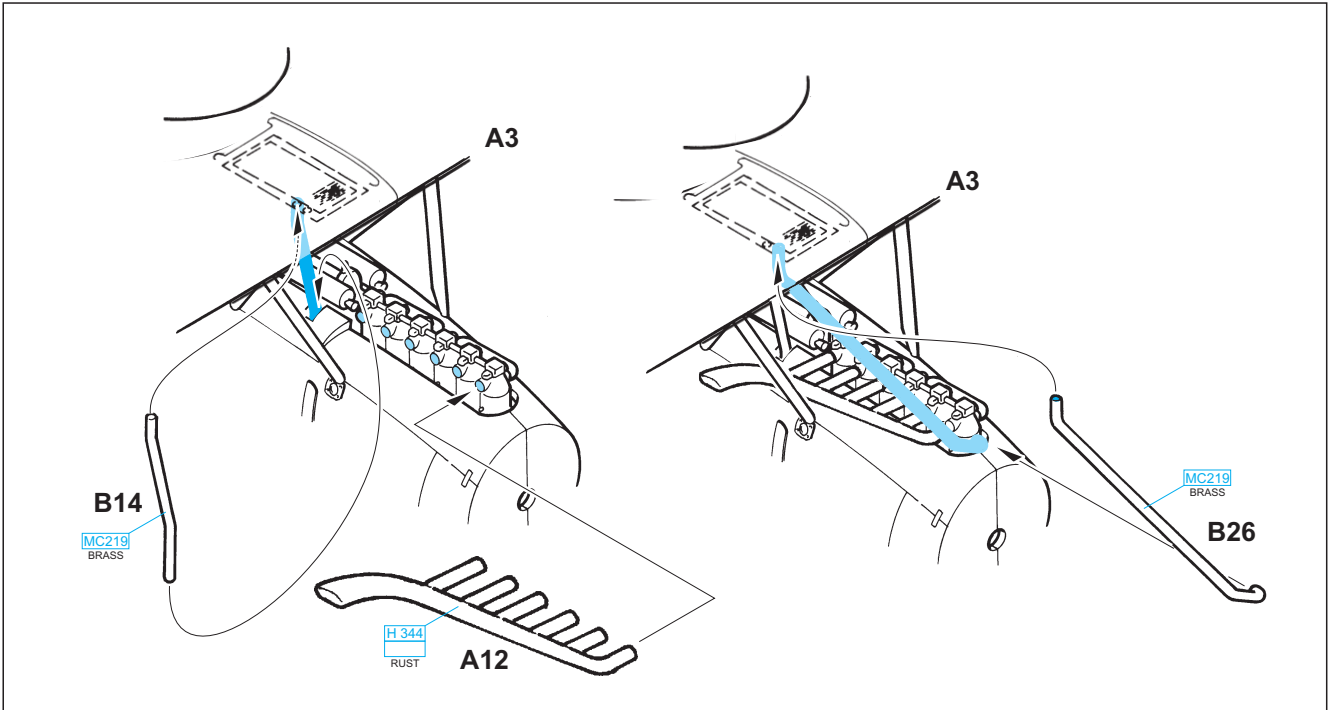
AQUEOUS	Mr.COLOR	
H 70	C60	GRAY
H 85	C45	SAIL COLOR
H 322	C322	BLUE
H 330	C330	DARK GREEN
H 344		RUST
H 423	C423	GREEN
	C8	SILVER
	C74	LIGHT BLUE
Mr.METAL COLOR		
MC214		DARK IRON
MC218		ALUMINIUM
MC219		BRASS

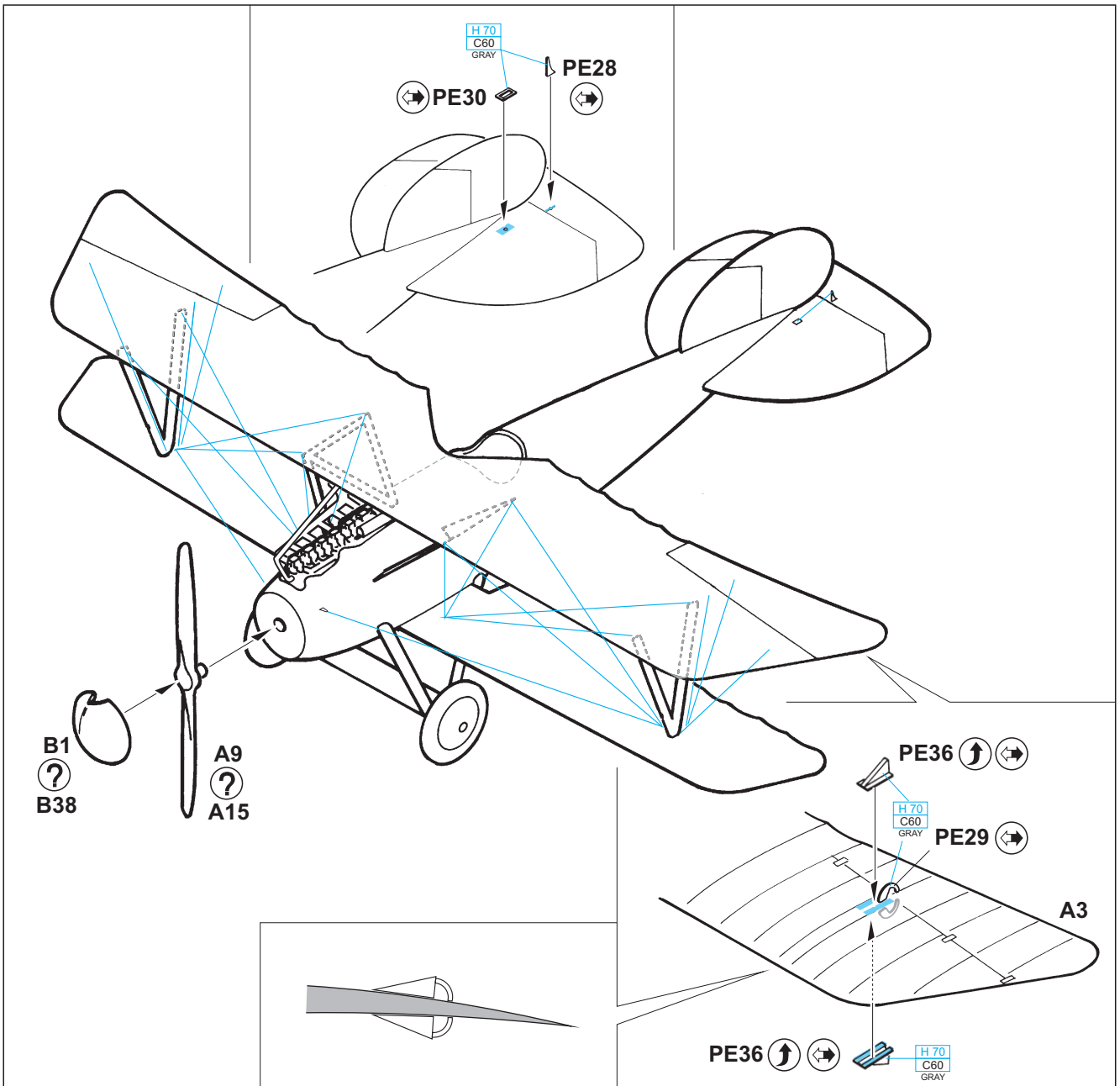




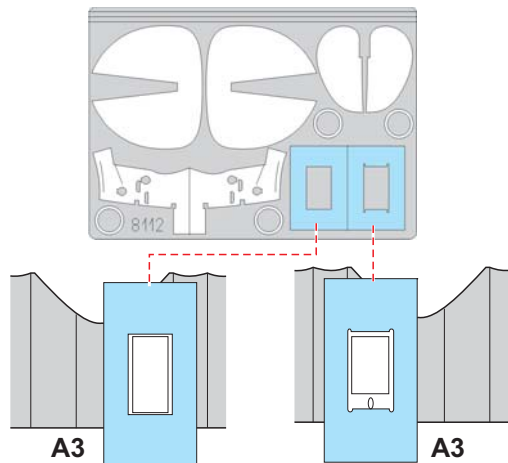
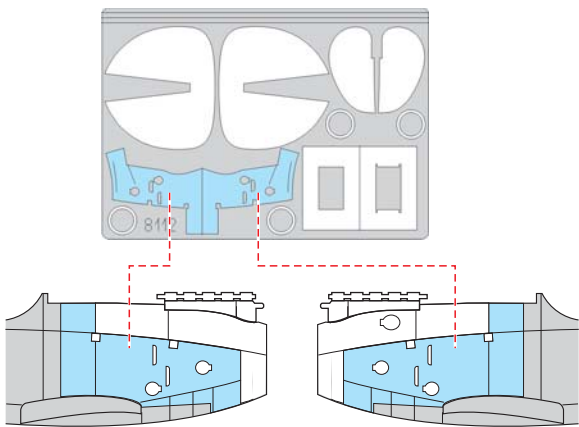
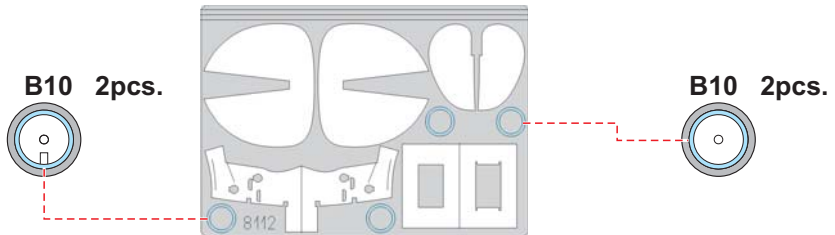








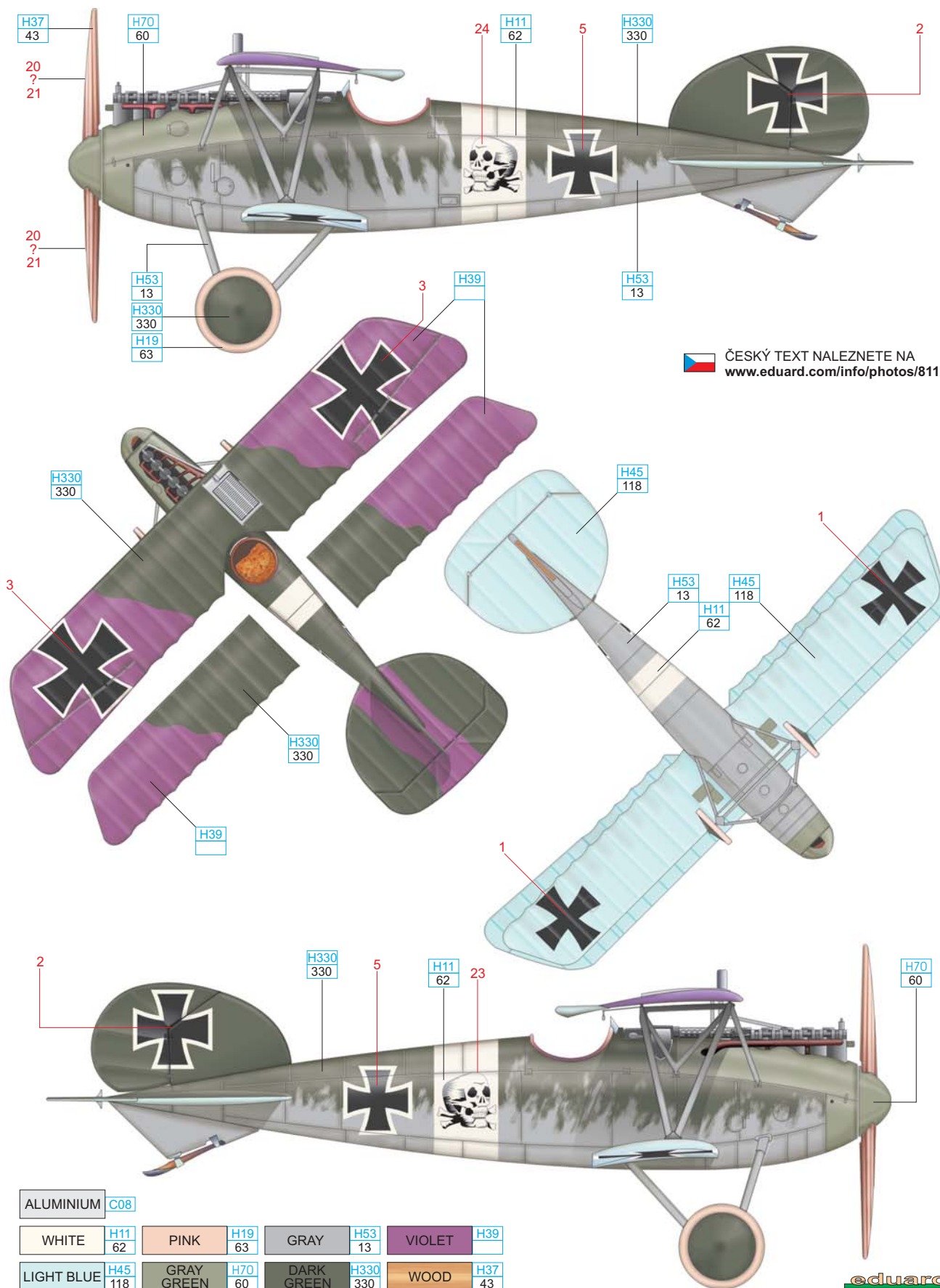
**eduard**  
**MASK**  
**8112**





# A Ltn. Kurt Monnington, Jasta 15, 1917

In 1917, Kurt Monnington was transferred from FA62 to Jasta 15. With this unit, he gained no aerial victories. In March, 1918, he found himself with Jasta 18, in the so-called 'Berthold exchange', that saw the transfer of personnel between Jasta 15 and Jasta 18. On May 11th, he claimed his first kill (S.E.5a), and on June 5th, his second (Bristol Fighter). After that, Jasta 18 was relocated from the northern sector of the front to the Montingen airfield at Metz. Here, Monnington gained five victories over British bombers in combat with the Independent Air Force.

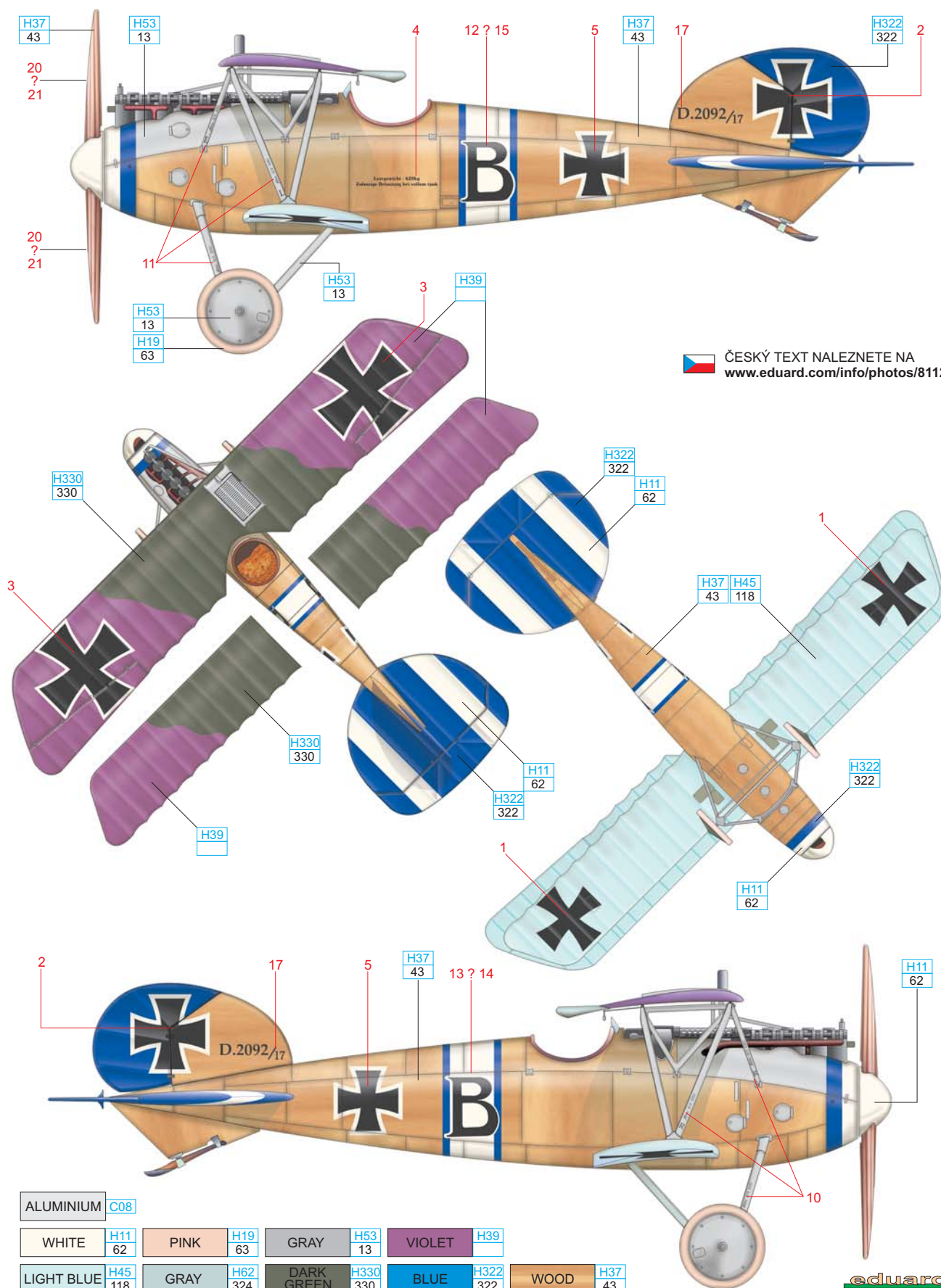


ČESKÝ TEXT NALEZNETE NA [www.eduard.com/info/photos/8112](http://www.eduard.com/info/photos/8112)

ALUMINIUM	C08				
WHITE	H11 62	PINK	H19 63	GRAY	H53 13
LIGHT BLUE	H45 118	GRAY GREEN	H70 60	DARK GREEN	H330 330
		WOOD	H37 43	VIOLET	H39

# B Ltn. Walter Böning, Jasta 76b, early 1918

By the time that Walter Böning became the first CO of Jasta 76b, he had already six victories to his credit, achieved while attached to Jasta 19. With the new unit, he gained a further eleven kills over British and French aircraft. He gained the last two on May 30th, 1918, but the following day would prove fateful. On initiating combat with Camels from No.70 Squadron, RAF, he suffered a minor collision with a colleague, Vzfw. George Markert. Both were able to recover, but having lost focus, were immediately attacked. Markert went down in flames, while Böning was able to land at his own airfield, but did not recover from his injuries.



ČESKÝ TEXT NALEZNETE NA [www.eduard.com/info/photos/8112](http://www.eduard.com/info/photos/8112)

ALUMINIUM C08

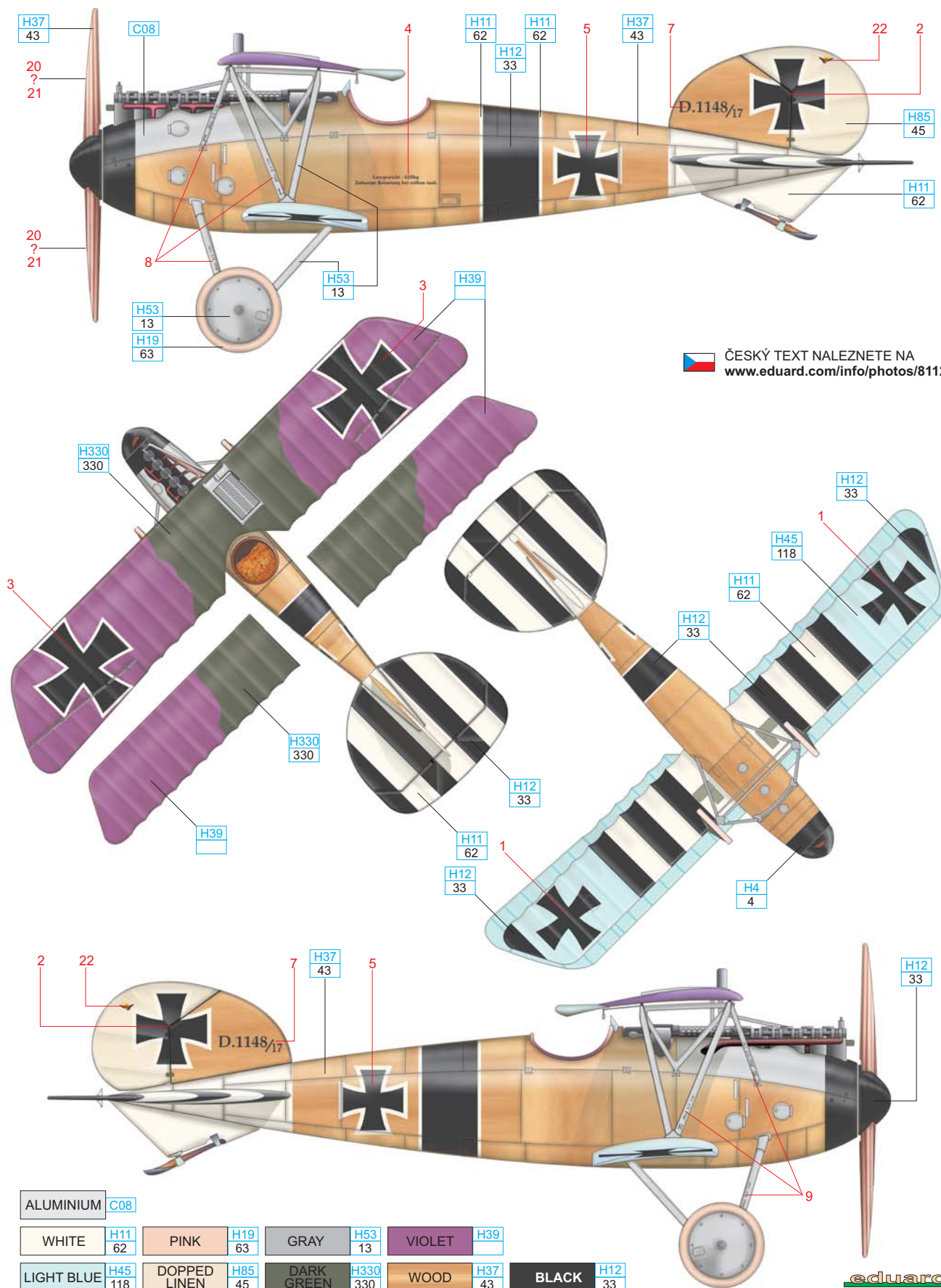
WHITE H11 62    PINK H19 63    GRAY H53 13    VIOLET H39

LIGHT BLUE H45 118    GRAY H62 324    DARK GREEN H330 330    BLUE H322 322    WOOD H37 43

eduard

# C Ltn. Hans Adam, Jasta 6, summer 1917

The father of two, Hans Adam was wounded as a soldier in September, 1914, and transferred to the air force in 1916, where he was attached to FF(A)2b. Here, he often flew with another future ace, Eduard von Schleich. In March, 1917, Adam was transferred to Jasta 34. Here, he gained three kills, before being transferred again, this time to Jasta 6. After the death of Eduard Dostler in August, 1917, he gained the function of Staffelführer. On November 15, 1917, by then Ritter von Adam, was shot down over Kortewild during combat with No.45 or No.65 Squadron Camels. By the time of his death, he shot down three French and 18 British aircraft.



ČESKÝ TEXT NALEZNETE NA [www.eduard.com/info/photos/8112](http://www.eduard.com/info/photos/8112)

ALUMINIUM C08

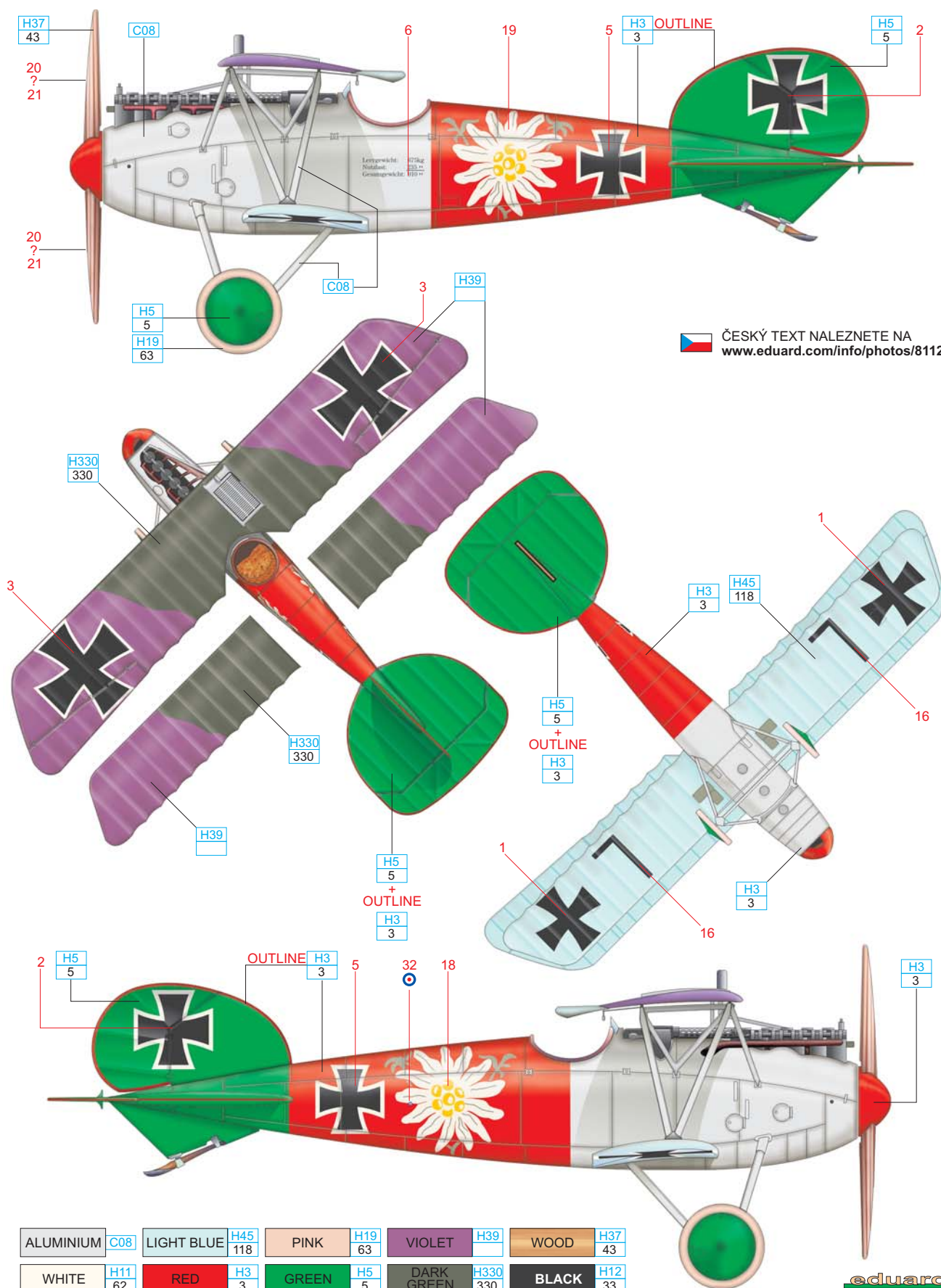
WHITE H11 62    PINK H19 63    GRAY H53 13    VIOLET H39

LIGHT BLUE H45 118    DOPPED LINEN H85 45    DARK GREEN H330 330    WOOD H37 43    BLACK H12 33

eduard

# D Ltn. Wilhelm Lehmann, Jasta 5, 1918

Wilhelm Lehmann began his career in August, 1917 with Jasta 5. By September 6, he gained his first aerial victory. It wasn't until April, 1918, before he got his next kill. On May 12, he became CO of Jasta 5. Within a month, he got another two victories, but on June 26th, was himself shot down and killed, likely by the American F.E. Kindley.



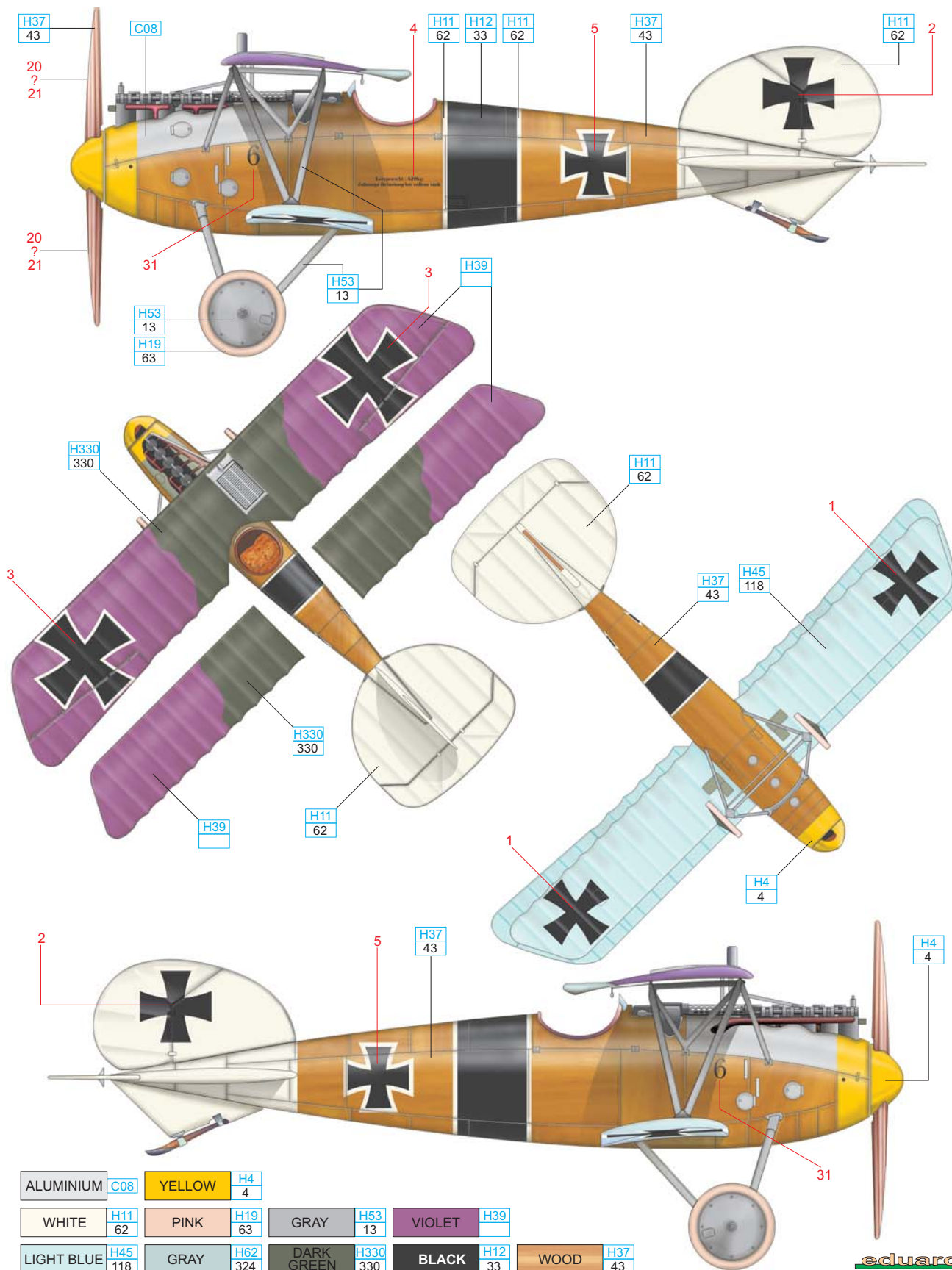
ČESKÝ TEXT NALEZNETE NA  
[www.eduard.com/info/photos/8112](http://www.eduard.com/info/photos/8112)

ALUMINIUM	C08	LIGHT BLUE	H45 118	PINK	H19 63	VIOLET	H39	WOOD	H37 43
WHITE	H11 62	RED	H3 3	GREEN	H5 5	DARK GREEN	H330 330	BLACK	H12 33

# E Ltn. Alois Heldmann, Jasta 10, late 1917

Alois (Aloys by some references) Heldmann joined Jasta 10 in June, 1917 after usual service with Flieger Abteilungen. His first two, unconfirmed, kills came by May, and his first confirmed on June 22, 1917. His score continually grew so that by the end of the war, still with Jasta 10, he gained fifteen. As such, he became the third most successful pilot of the unit. Ahead of him were only Erich Lowenhardt with 54, and Friedrich Friedrichs with 21.

*Alois (někdy uváděn jako Aloys) Heldmann nastoupil k Jasta 10 v červnu 1917 po obvyklé službě u dvojmístných Flieger Abteilungen. Svá první dvě nepotvrzená vítězství získal již v květnu, první ověřené pak 22. června 1917. Své skóre průběžně zvyšoval a tak ho konec války zastihl stále u Jasta 10, nyní již s 15 sestřely. Stal se tak třetím nejúspěšnějším stíhačem jednotky. Před ním byli u Jasta 10 jen Erich Löwenhardt s 54 a Friedrich Friedrichs s 21 získanými sestřely.*



ALUMINIUM	C08	YELLOW	H4					
			H4					
WHITE	H11	PINK	H19	GRAY	H53	VIOLET	H39	
	62		63		13			
LIGHT BLUE	H45	GRAY	H62	DARK GREEN	H330	BLACK	H12	WOOD
	118		324		330		33	H37
								43