



**Albatros D.V nebyl navzdory očekáváním tím, čím být měl. Nástupce typu D.III nenabídl o mnoho lepší letové výkony, zato ale ještě zhoršil problémy se strukturální pevností konstrukce, kterými trpěl jeho předchůdce. Nakonec byl vlastně jen přechodným řešením před příchodem Fokkerů D.VII, které zásadně změnilo situaci.**

Typ D.V byl posledním krokem ve vývoji řady stíhacích letounů firmy Albatros, která započala typem D.I v srpnu 1916. Vývoj pokračoval typy D.II a D.III, které se oba dočkaly masového nasazení a úspěchů u německých stíhacích jednotek (Jagdstaffeln), nicméně spojenci zintenzivnili své úsilí při vývoji nových typů a německé letectvo (Luftstreitkräfte) muselo na změnu v rozložení sil, danou zvyšujícími se výkony protivníkových letounů, reagovat.

Albatros byl v té době jeho hlavním dodavatelem stíhacích letounů, a tak nebylo divu, že se inspektorát letectva (Idflieg) obrátil se svou objednávkou v dubnu 1917 právě na něj. Bylo nutno zastavit nadvládu spojenců ve vzduchu, která nastala zejména s příchodem typu S.E.5a.

#### Jen malý pokrok

Šéfdesignér Albatrosu Robert Thelen si byl v té době vědom situace, do které se německé letectvo dostalo, ale výsledek jeho samostatné iniciativy, typ D.IV, se do sériové výroby nedostal. Byl ale užitečný alespoň v tom, že potvrdil potřebu zlepšení aerodynamiky trupu. Výsledkem dalších prací byl D.V, který ze svého předchůdce D.III přímo vycházel, a to i použitým motorem, Mercedesem D.IIIa s výkonem 127 kW (170 k). Trup však dostal eliptický průřez a ušetřil 32 kg na hmotnosti. Zád zůstala oproti D.III v zásadě beze změn. Prototyp používal standardní nízkou směrovku D.III, typickou pro stroje z produkce továrny v Johannisthalu, ale sériové kusy již přejala zvětšená a zakulacená provedení, které se objevovalo u strojů vyráběných dceřinou společností OAW v Schneidemühlu.

Další změny zahrnovaly větší vrtulový kužel a zvětšenou spodní kýlovku, která zároveň sloužila pro upevnění ostruhy. Horní křídlo bylo umístěno o 120 mm níže a spodní křídlo bylo připevněno k trupu bez zakrytování. Samotná křídla však byla stejná jako u D.III. Jedinou změnou bylo přepracované vedení ovládacích táhel balančních křídélek. To bylo nyní vedeno zcela vnitřkem křídla. Protože zůstala křídla téměř beze změny, rozhodl Idflieg, že se pevnostní zkoušky provedou pouze u trupu. Jak se ukázalo, byla to velká chyba...

První kontrakt z dubna 1917 zněl na sérii 200 kusů D.V, další, objednávaný 400 strojů, následoval v květnu a dalších 300 bylo objednáno v červenci. Všechny byly vyrobeny v Johannisthalu, zatímco závod OAW produkoval nadále typ D.III.

Rané produkční D.V měly velkou aerodynamickou hlavovou opěrku, tu však mechanici u jednotek většinou odstranili, protože omezovala výhled pilota dozadu. Od druhé série tedy přestala být opěrka ve výrobě montována.

#### Pohroma

Nové D.V se dostaly do služby v květnu 1917 a netrvalo dlouho, aby piloti i mechanici zjistili, že se problémy se strukturální pevností dolního křídla, známé již u D.III, ještě zhoršily. Idflieg se tedy rozhodl provést nové pevnostní zkoušky, které mu potvrdily, že jsou stížnosti oprávněné. K tomu se navíc přidaly obdobné problémy také u horního křídla, které si vyžádaly dodatečné zpevnění výpletu křídel dalšími lankami. A aby toho ještě nebylo málo, tak se ukázalo, že problémy mohou nastat také s trupem, který měl tendenci při tvrdších přistáních, o které nebyla na frontě nouze, praskat. Všechny tyto problémy navíc nevyvažovaly ani zvýšené výkony. D.V v tomto ohledu nabízel oproti předchůdci jen velmi málo navíc a proto řada pilotů nadále preferovala D.III. Nejslavnější z nich, Manfred von Richthofen, dokonce své pocity vyjádřil v červenci 1917 v jednom svém dopisu. Popsal v něm D.V jako „natolik zastaralý a tak směšně podřadný v porovnání s britskými typy, že s ním prostě jeden nic nezmůže“.

Albatros se pokusil odpovědět vylepšeným D.Va, který dostal pevnější nosníky křídel i zpevněná žebra, vyztužen byl také trup a mezikřídelní vzpěry dostaly zpevnění krátkou diagonální vzpěrou v přední části (to byl také jeden z mála viditelných rozdílů mezi D.V a D.Va). To vše zvýšilo hmotnost, takže byl nyní D.Va o 23 kg těžší než D.III, přestože problémy stále nebyly plně vyřešeny. Ovládací táhla balančních křídélek se vrátila k řešení z D.III v zájmu zvýšení přesnosti a hbitosti ovládnutí letounu. Výkonnější motor Mercedes D.IIIa u výkonu 130 kW (180 k) pomohl alespoň částečně vyvážit zvýšenou hmotnost.

#### Lepší než nic

Idflieg objednal v srpnu 1917 prvních 262 D.Va, dalších 250 kusů v září a 550 kusů v říjnu. Kromě toho získala objednávku na 600 ks také dceřiná továrna OAW. Tyto objednávky odrážely situaci na sklonku roku 1917, kdy prostě Německo nic lepšího nemělo. Pfalz D.III nepřinesl žádnou zásadní změnu a Fokker Dr.I zvolna zastarával, nehledě na to, že i on měl své problémy s pevností konstrukce. Výroba D.Va byla ukončena v dubnu 1918, aby uvolnila výrobní kapacity obou továren Albatrosu pro licenční produkci nového Fokkeru D.VII, který šmahem vyřešil všechny problémy německých stíhacích jednotek, pokud šlo o výkony jejich letounů na přelomu let 1917 a 1918.

Navzdory všem nedostatkům a zastaralosti bylo vyrobeno na 900 kusů D.V a 1612 D.Va. Počty strojů se rychle snižovaly, takže k 31. srpnu 1918 už bylo ve službě jen asi 400 stíhacích Albatrosů všech verzí.

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 započatím 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.

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

OPTIONAL  
VOLBABEND  
OHNOUTSAND  
BROUSITOPEN HOLE  
VYVRTAT OTVORSYMETRICAL ASSEMBLY  
SYMETRICKÁ MONTÁŽREMOVE  
ODRÍZNOUTREVERSE SIDE  
OTOČITAPPLY EDUARD MASK  
AND PAINT  
POUŽÍT EDUARD MASK  
NABARVIT

PARTS



DÍLY



TEILE

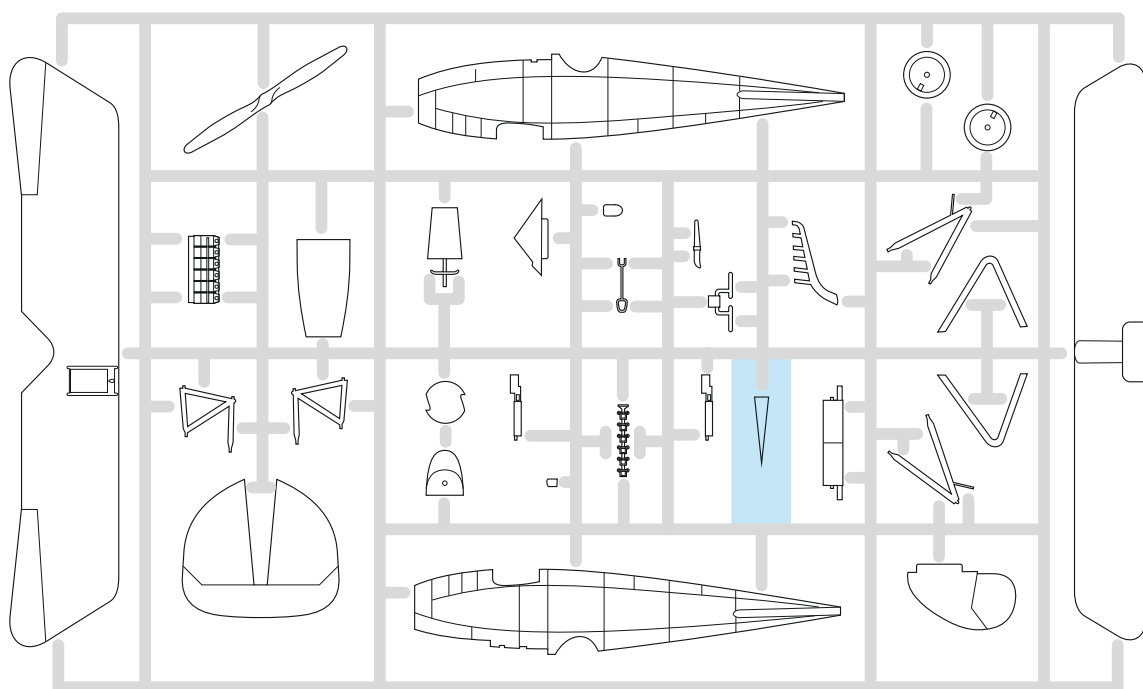


PIÈCES



部品

## PLASTIC PARTS



-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



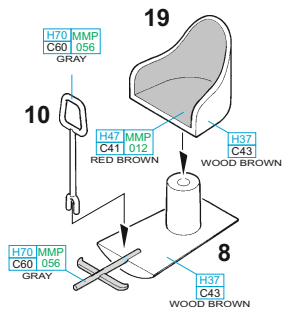
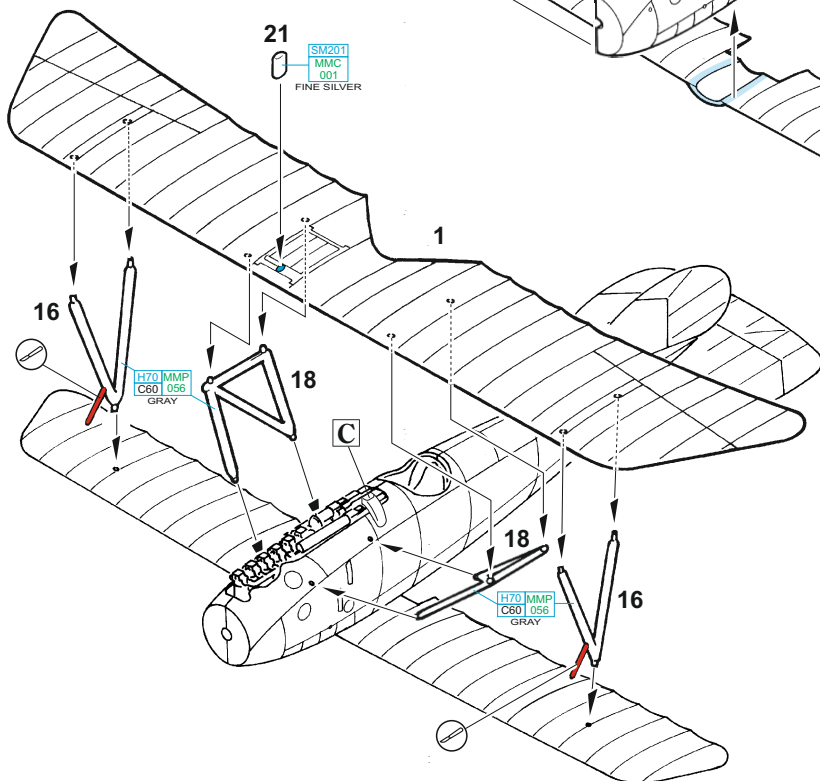
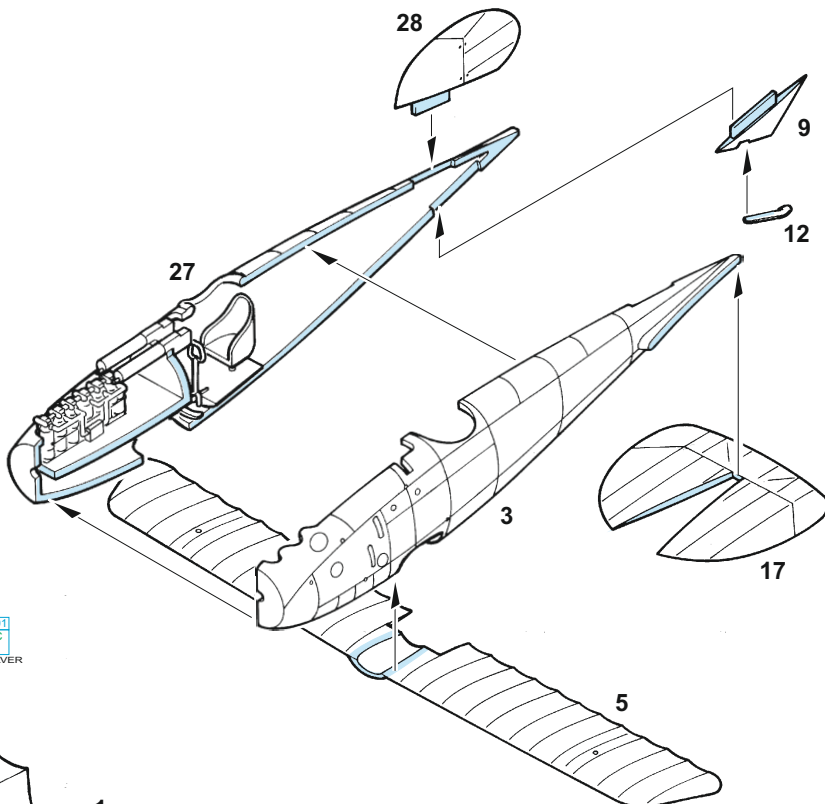
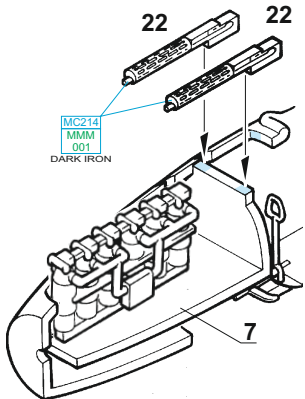
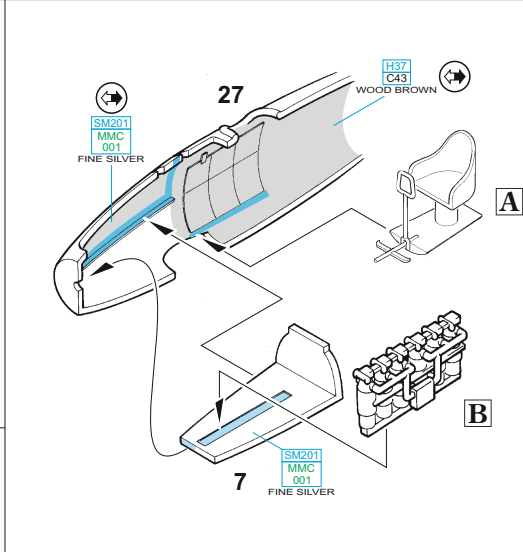
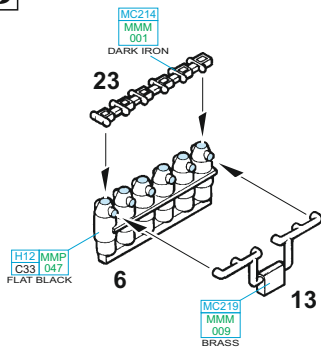
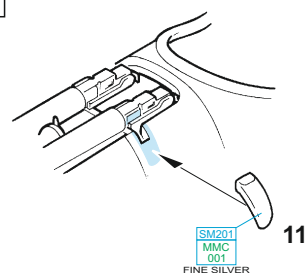
PEINTURE

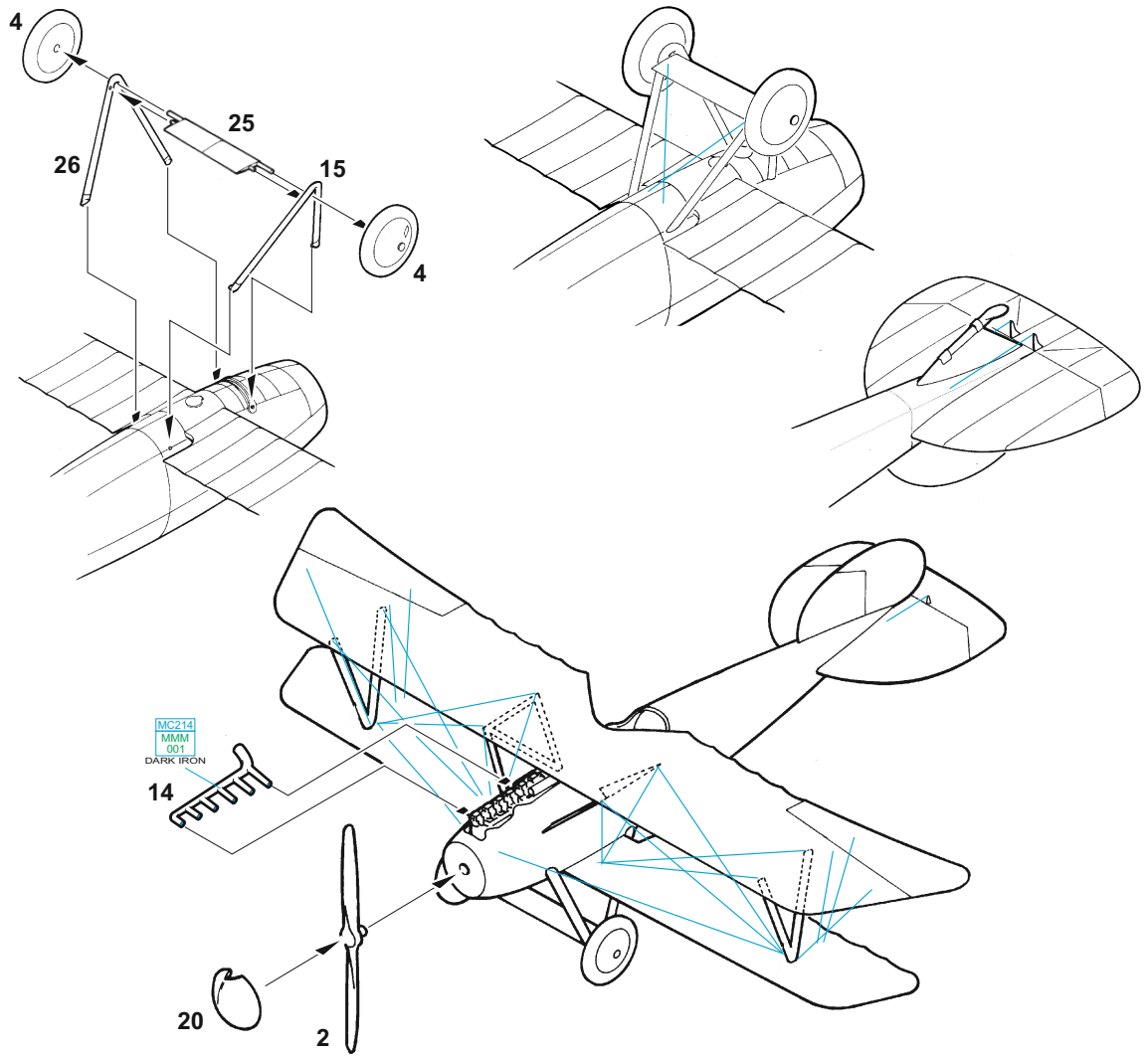


色

GSI Creos (GUNZE)		MISSION MODELS	
AQUEOUS	Mr.COLOR	PAINTS	
H6	C6	MMP-004	GREEN
H8	C8		SILVER
H11	C62	MMP-001	FLAT WHITE
H12	C33	MMP-047	FLAT BLACK
H23	C79		SHINE RED
H25	C34		SKY BLUE
H37	C43		WOOD BROWN
H39	C67		PURPLE
H51	C11	MMP-063	LIGHT GULL GRAY
H47	C41	MMP-012	RED BROWN

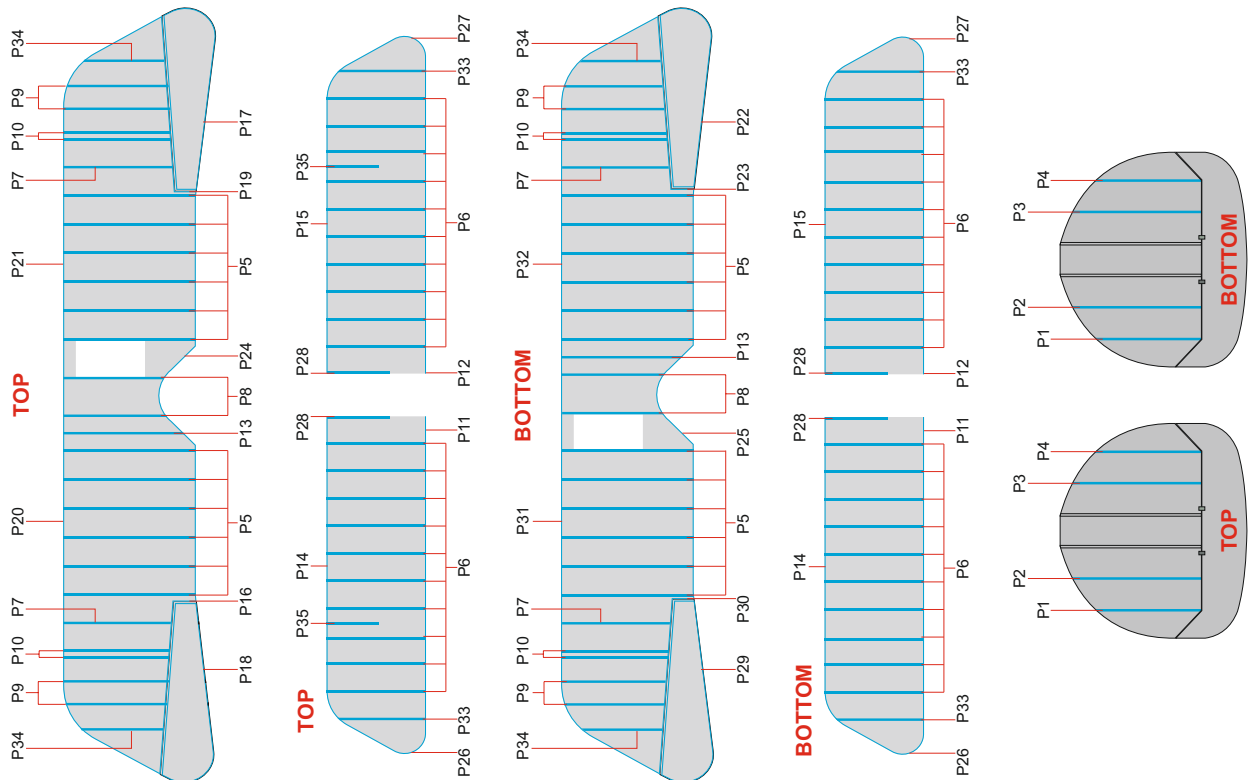
GSI Creos (GUNZE)		MISSION MODELS	
AQUEOUS	Mr.COLOR	PAINTS	
H70	C60	MMP-056	GRAY
H314	C314		BLUE
H327	C327	MMP-101	RED
H330	C361	MMP-077	DARK GREEN
H413	C113	MMP-090	YELLOW
Mr.METAL COLOR		METALLICS	
MC214		MMM-001	DARK IRON
MC219		MMM-009	BRASS
Mr.COLOR SUPER METALLIC		METALLICS	
SM201		MMC-001	SUPER FINE SILVER

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



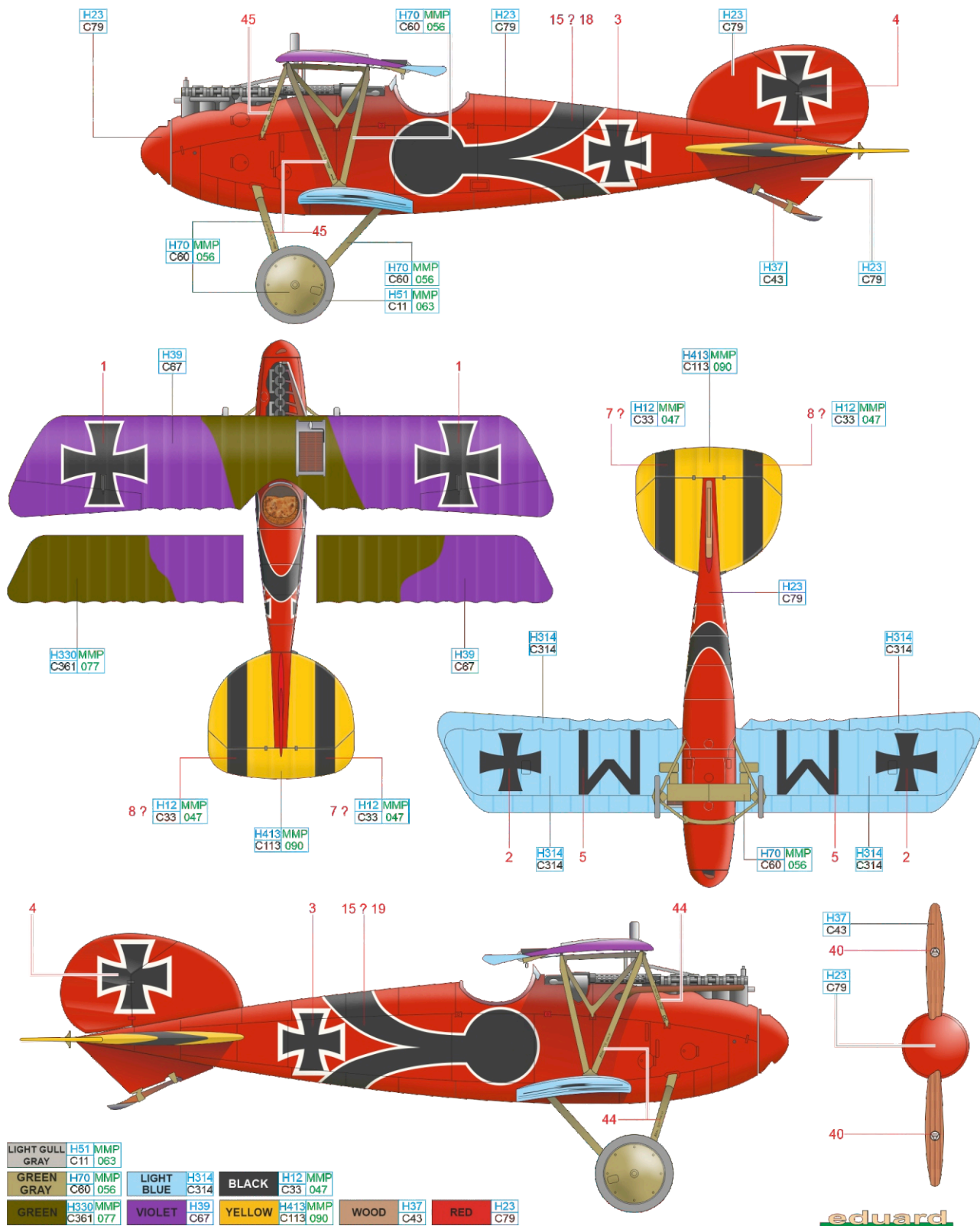
Albatros D.V / D.Va

RIB STRIPES



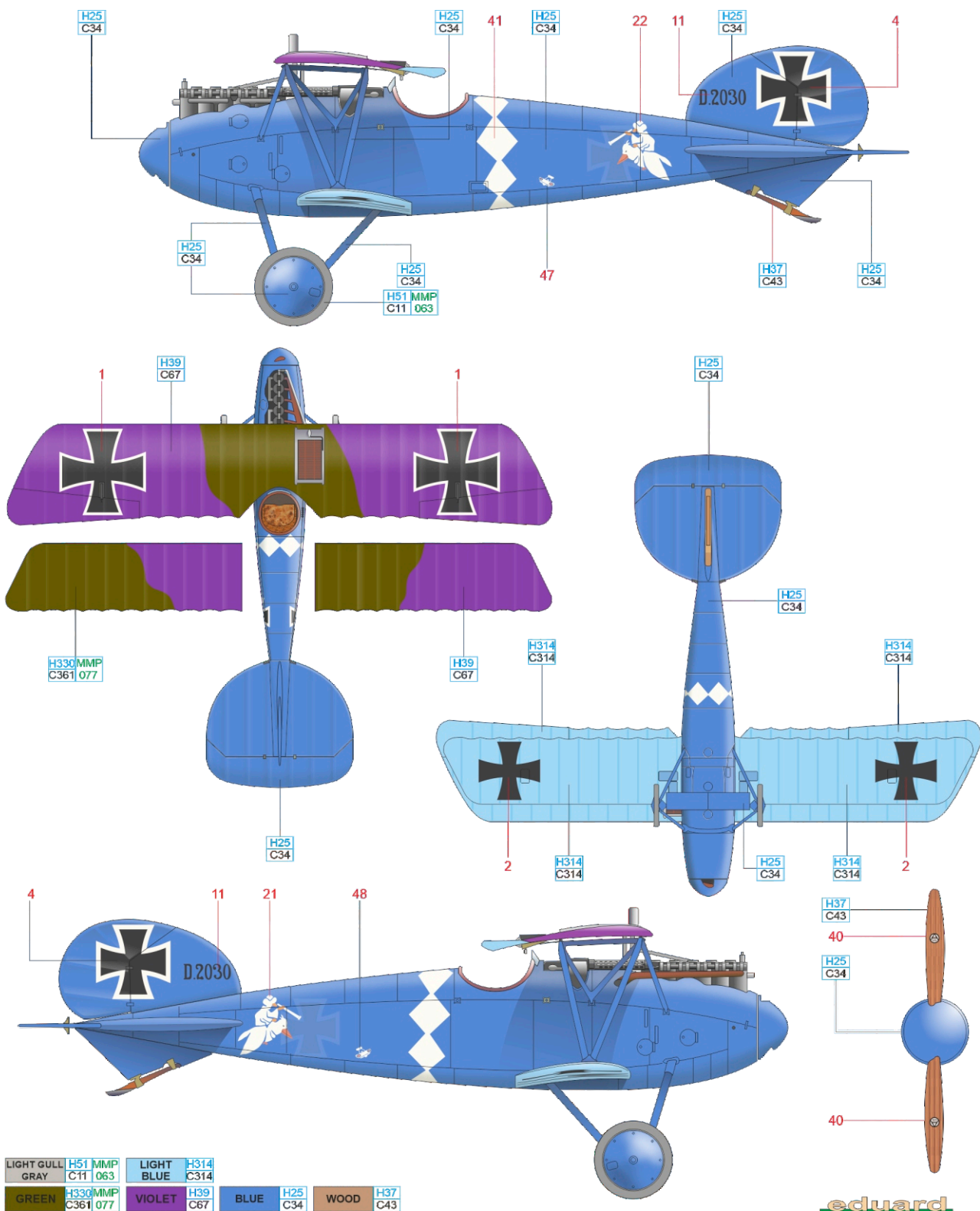
# A Albatros D.V 1154/17, Lt. Max Ritter von Müller, Jasta 28, Varsenare, Belgie, září 1917

Max Müller byl německým esem s 36 vítězstvími. Pilotní kurs dokončil 4. dubna 1914 a na začátku války byl zařazen k FFA1. Po absolvování přeškolení na jednomístnou letoun se stal v květnu 1916 členem KEK Nord a po krátkém působení u Jasta 1 se nechal lákat nabídkou Oswalda Boelckeho na přesun k jeho Jasta 2. Svého prvního vítězství Müller dosáhl 10. října a do konce roku přidal další čtyři. Dne 20. ledna 1917 se dočkal dalšího převelení, tentokrát k Jasta 28, kde se stal nejúspěšnějším pilotem jednotky. Na konci roku již bylo na jeho kontě 36 sestřelů a Müller se rozhodl vrátit ke „staré dobré“ Jasta 2. Jenže po smrti Waltera von Büllowa 6. ledna 1918 zůstala Jasta 28 bez velitele a Müller byl jmenován jeho dočasným nástupcem. Ke svému prvnímu letu ve funkci Staffelführera odstartoval 9. ledna a byl to také jeho let poslední. Při boji s formací R.E.8 se jeho Albatros ocitl v plamenech. Bez padáku, který by mu umožnil záchranu, Müller vyskočil z kokpitu vstříc rychlejší a milosrdnější smrti, než jaká by ho čekala v plamenech. Jeho Albatros D.V nesl na trupu osobní znak v podobě stylizované černé, bíle lemované komety. Barevné provedení letounu se často měnilo, červený trup měl zřejmě reflektovat status velitele jednotky. Výškovka byla žlutá s podélnými černými pruhy, což byl znak Jasta 28.



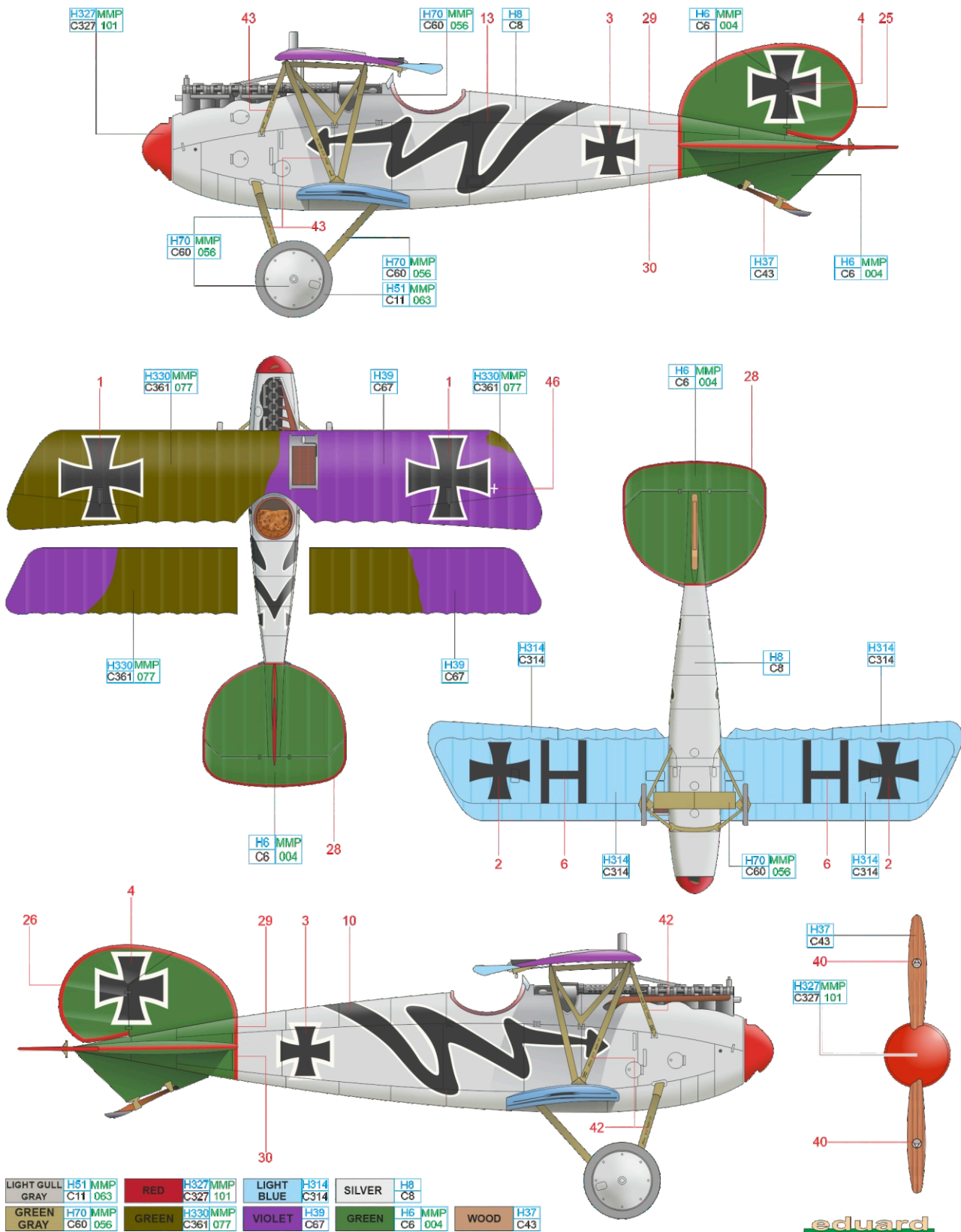
# B Albatros D.V, 2030/17, Lt. Alfred Lenz, Jasta 22, Ercheu, Francie, duben 1918

Alfred Lenz dosáhl během první světové války šesti vítězství a i když jej to neřadilo mezi neúspěšnější německá stíhací esa, byl respektovaným velitelem Jasta 22. Před válkou sloužil u 95. pluku pěchoty, odešel do zálohy, ale jakmile vypukly první boje, opět se hlásil u své jednotky. Zároveň žádal o zařazení do pilotního kursu. Jeho žádosti bylo vyhověno a po získání pilotního odznaku se na konci června 1914 hlásil u FA61. Během roku 1915 dosáhl svého prvního sestřelu a v lednu 1916 byl převelen k FFA23 a podřízenému Fokker Kommando Vaux, kterému velel Rudolf Berthold. Z jednotky se následně stala Jasta 4 a Lenz zde zůstal do 16. října 1916. Jeho další cesta zamířila k Jasta 14, u které ale nedosáhl žádného úspěchu. I tak byl ustanoven 1. července 1917 do funkce velitele Jasta 22 a v této pozici setrval až do konce války. V roce 1917 létal s Pfalzy D.III a Albatrosy D.III, v roce 1918 přesešel na Albatros D.V. Svého posledního vítězství dosáhl na Siemens Schuckertu D.IV. Po válce se zapojil do bojů v rámci Abteilung 431, kde sloužil jako střelec-pozorovatel. Tento Lenzův Albatros D.V je trochu záhadný, protože modrá barva trupu není jistá, pouze pravděpodobná. Některé zdroje uvádějí zelenou barvu, nicméně Lenz byl Bavor, a tak by pro něj byla kobaltově modrá logičtější volbou. Vedle pásu bílých kosočtvců za kokpitem zdobila letoun také zajímavá kresba osoby v bílém hábitu na velkém bílém ptáku, sledující dalekohledem malý letoun, připomínající D.H.2.



# C Albatros D.V 4629/17, Lt. Hans-Joachim von Hippel, Jasta 5, Boistrancourt, Francie, únor 1918

Hans von Hippel sloužil u Jasta 5 od 22. prosince 1917 do 15. srpna 1918. Poté byl převelen k Jasta 71. Během kariéry hlásil celkem čtyři sestřely, ale pouze dva mu byly uznány. Jednoho z nepotvrzených vítězství měl von Hippel dosáhnout během služby u FA 37 na východní frontě. Hippel používal po nějakou dobu Albatros D.V Richarda Flashara se známou kresbou draka na trupu (2065/17), protože svůj stroj poškodil při pokusu o vzlet z louky. Von Hippel se tehdy pokusil vyzvednout svého kolegu, Lt. Schlömera, který musel nouzově přistát, ale následný vzlet mu překazila závada na motoru. Později používal další Albatros D.V s černým, bíle lemovaným klikatým šípem po obou stranách trupu. Na rozdíl od stroje 4629/17 s křídly v kamuflážních barvách měl pozdější Albatros potah potíštěným leteckým plátnem s pětibarevným vzorem (Lozenge). Trup byl v obou případech natřen stříbrnou ochrannou barvou používanou pro letouny Pfalz. Ta byla u jednotek, které používaly Pfalzy D.III běžně k mání. Během druhé světové války létal von Hippel s transportními Ju 52, zemřel v roce 1975.



# D Albatros D.V 2299/17, Lt. Xavier Dannhuber, Jasta 26, Abeele, Belgie, 1917

Ikdyž je tento letoun často přisuzován Bruno Loerzerovi, je velmi pravděpodobné, že to byl ve skutečnosti letoun Xaviera Dannhubera, vítěze jedenácti vzdušných soubojů. Kromě jiných indicií k tomu vedou i fotografie, na kterých je zachycen Dannhuber u letounu nebo v jeho kokpitu. Dannhuber se dostal poprvé do akce s Kagohl 6 (Kampfgeschwader der Obersten Heeresleitung – bojová letka vrchního armádního velení), později transformované na Schutzstaffel 25. Poté byl 1. července 1917 převelen k Jasta 26. Dannhuber utrpěl 18. října zranění ruky a po svém návratu 7. listopadu se přesunul k Jasta 79b, kde převzal velení. Dne 11. února 1918 se opět zranil při havárii během testovacího letu s Pfalzem D.IIIa na letišti Thugny. Po několikaměsíční léčbě a rekonvalescenci se vrátil 9. října 1918 k jednotce a do funkce jejího velitele. Pět dní nato dosáhl svého 11. a posledního vítězství, když sestřelil Sopwith Dolphin nedaleko Bohain. Dannhuberův Albatros D.V měl černo-bíle pruhovaný trup, což bylo typické zbarvení strojů Jasta 26. Jeho osobním znakem byla šesticípá hvězda. Křídla byla potažena potíštěným leteckým plátnem s pětibarevným vzorem (Lozenge).

