



ProfiPACK edition

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 německého letectva.

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 použitím 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 přejaly zvětšené a zakulacené 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 veliká chyba...

První kontrakt z dubna 1917 zněl na sérii 200 kusů D.V, další, objednávací 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 mezikřídlelní 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 započítím 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
POUŽIT EDUARD MASK
NABARVIT

PARTS



DÍLY



TEILE

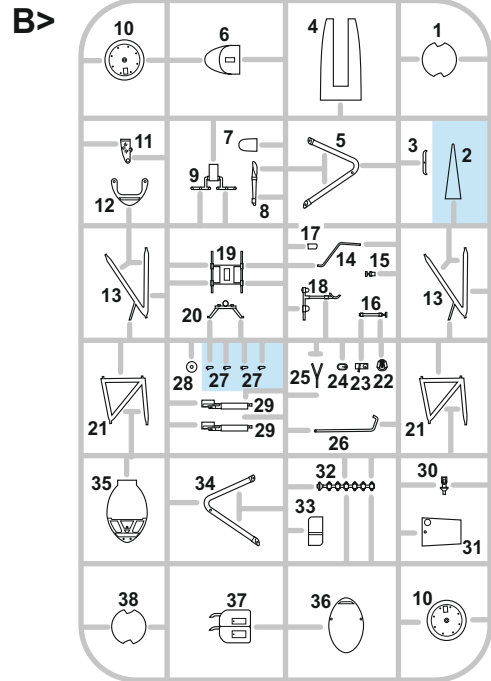
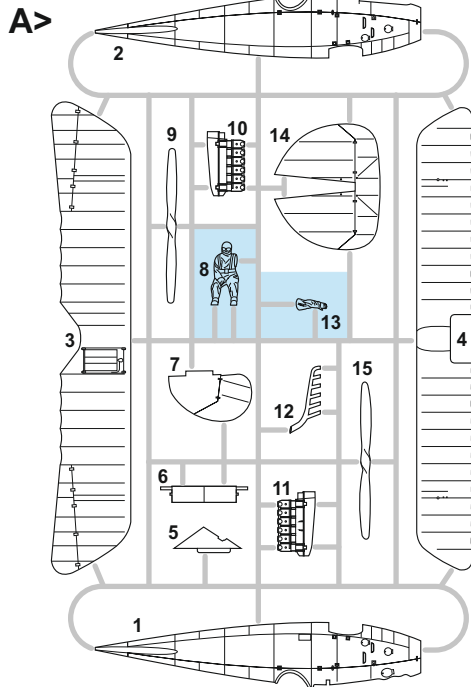


PIÈCES

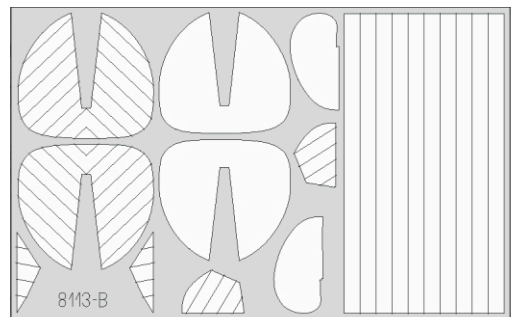
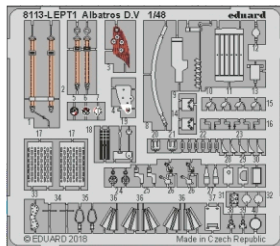


部品

PLASTIC PARTS



PE - PHOTO ETCHED DETAIL 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



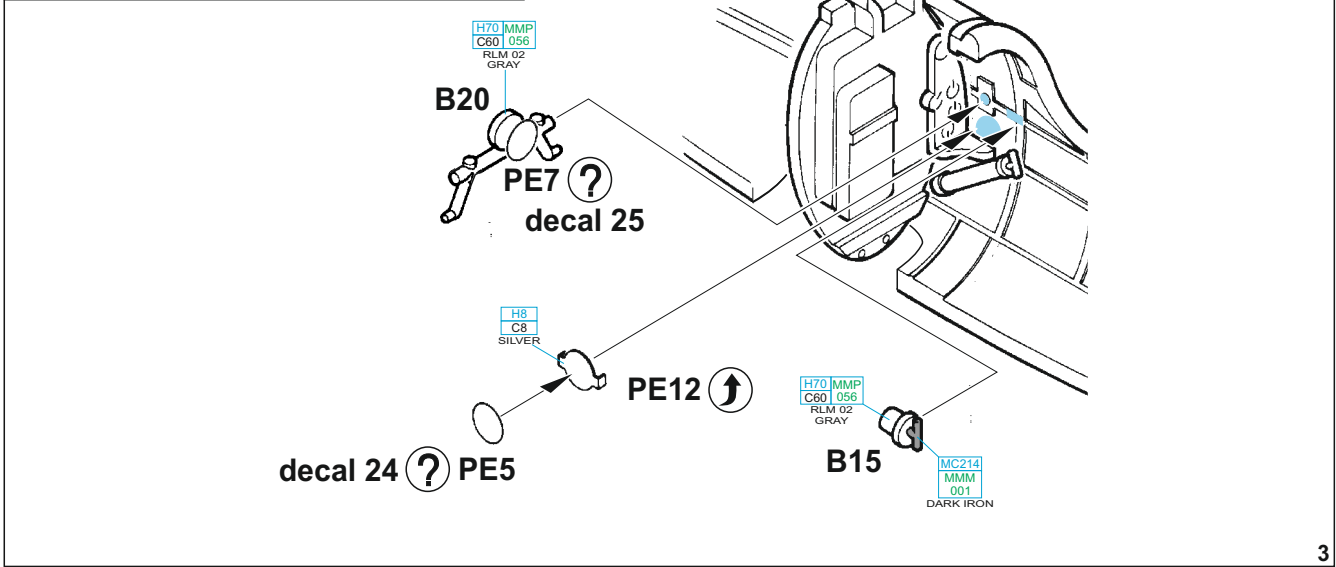
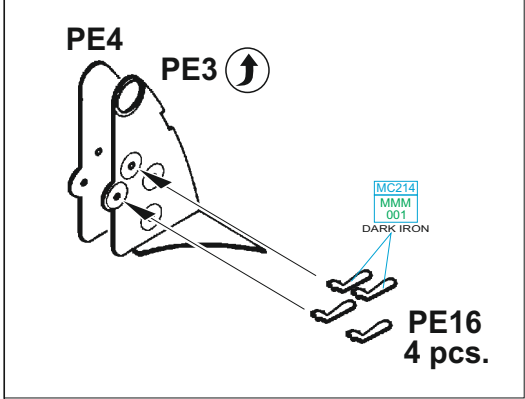
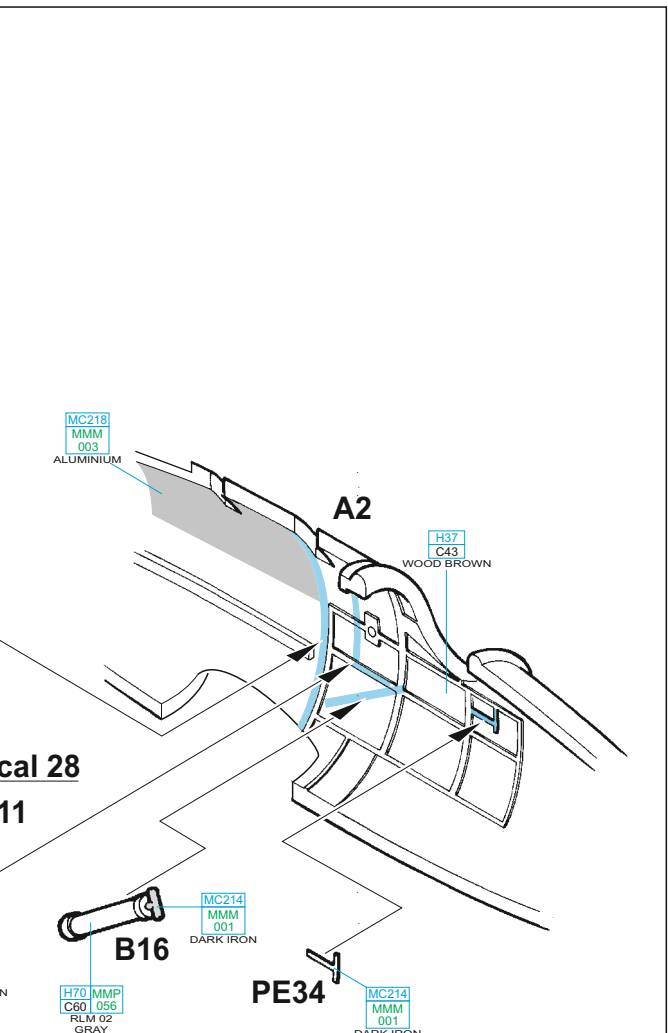
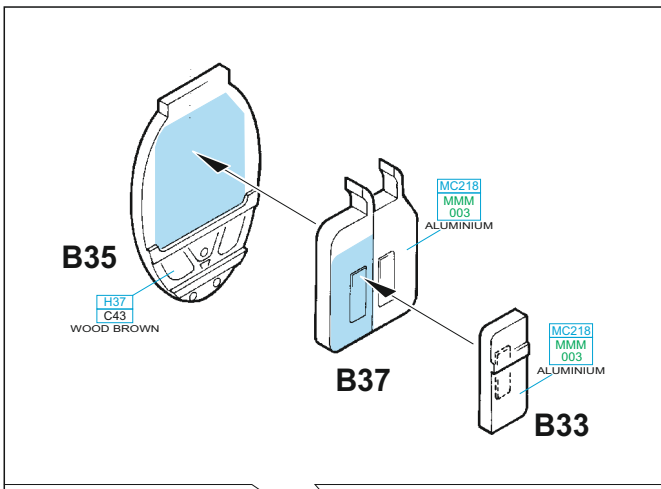
PEINTURE

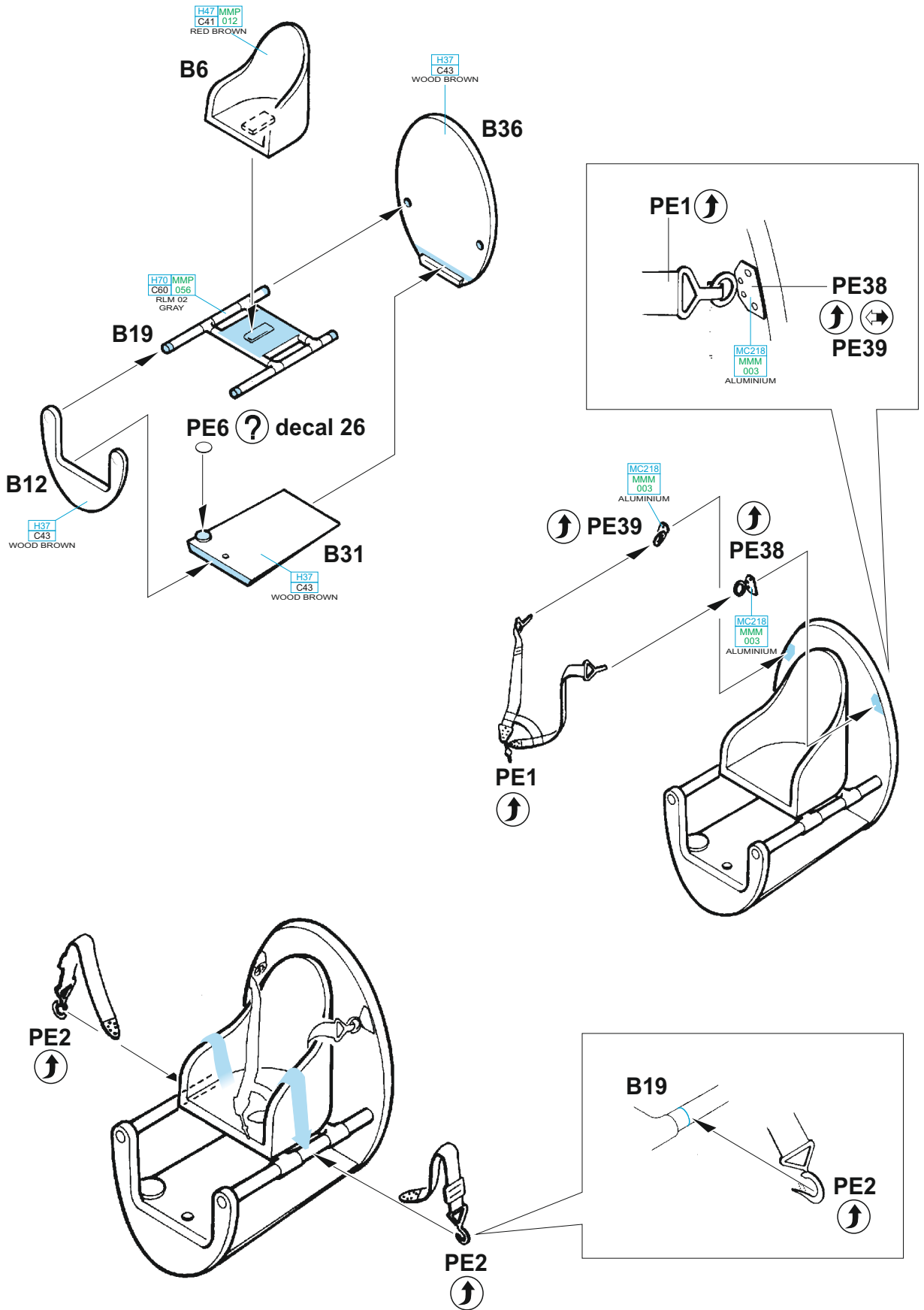


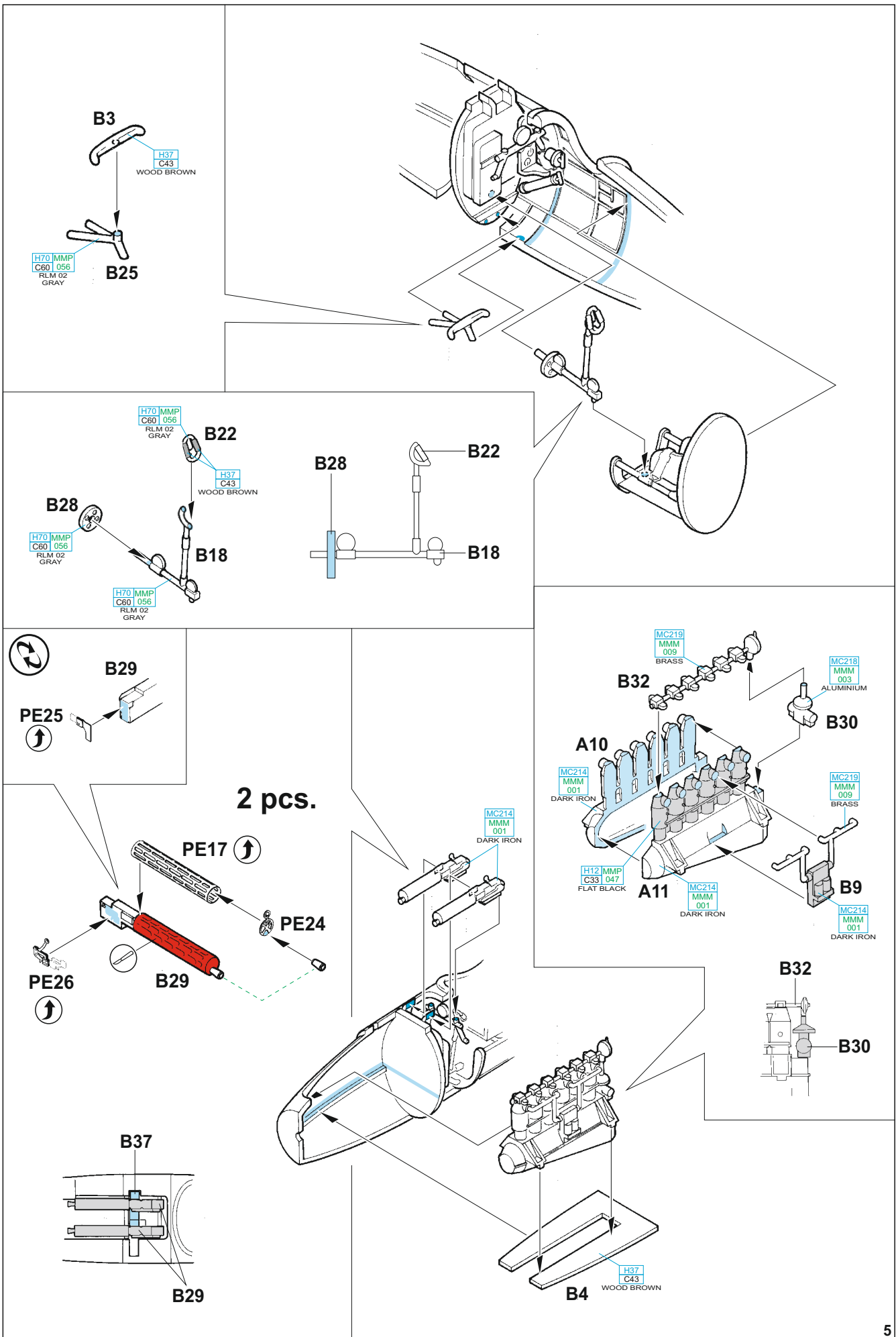
色

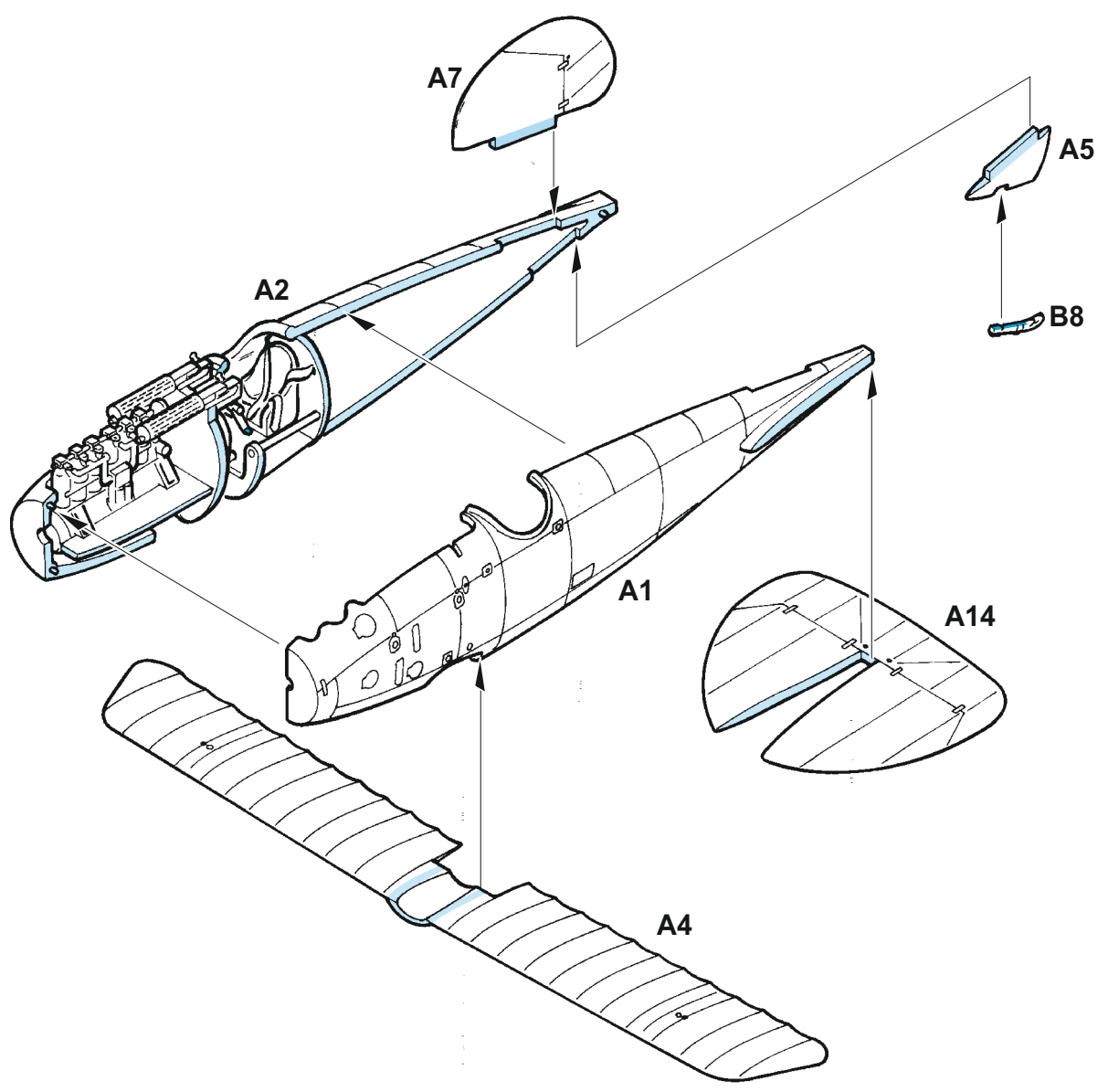
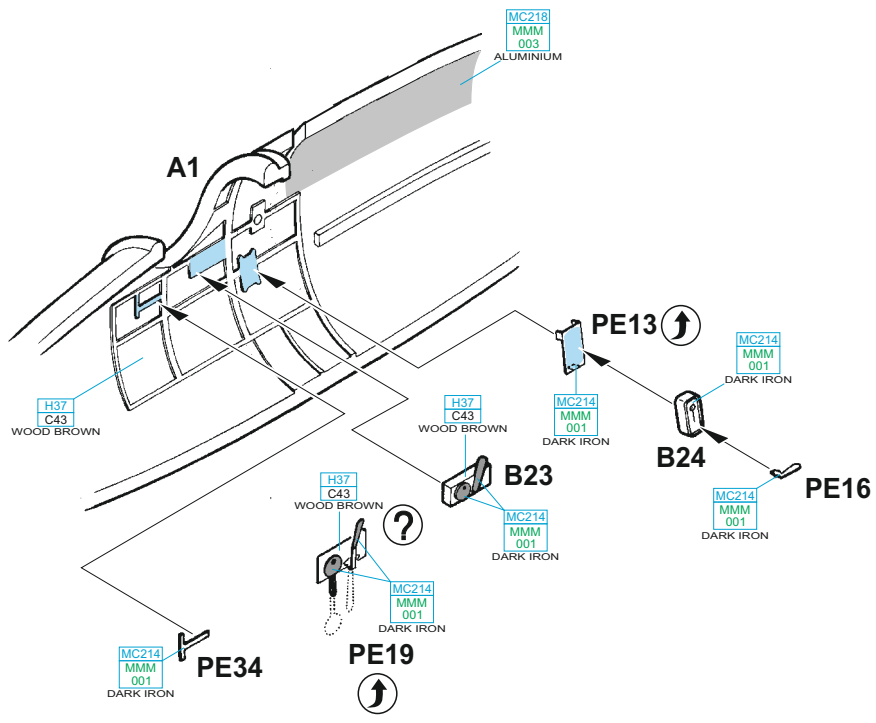
| GSI Creos (GUNZE) | | MISSION MODELS | |
|-------------------|----------|----------------|------------------|
| AQUEOUS | Mr.COLOR | PAINTS | |
| H5 | C5 | MMP-048 | BLUE |
| H6 | C6 | MMP-004 | GREEN |
| H8 | C8 | | SILVER |
| H11 | C62 | MMP-001 | FLAT WHITE |
| H12 | C33 | MMP-047 | FLAT BLACK |
| H33 | C81 | | RUSSET |
| H37 | C43 | | WOOD BROWN |
| H39 | C67 | | PURPLE |
| H47 | C41 | MMP-012 | RED BROWN |
| H51 | C11 | MMP-063 | LIGHT GULL GRAY |
| H67 | C115 | MMP-057 | RLM65 LIGHT BLUE |

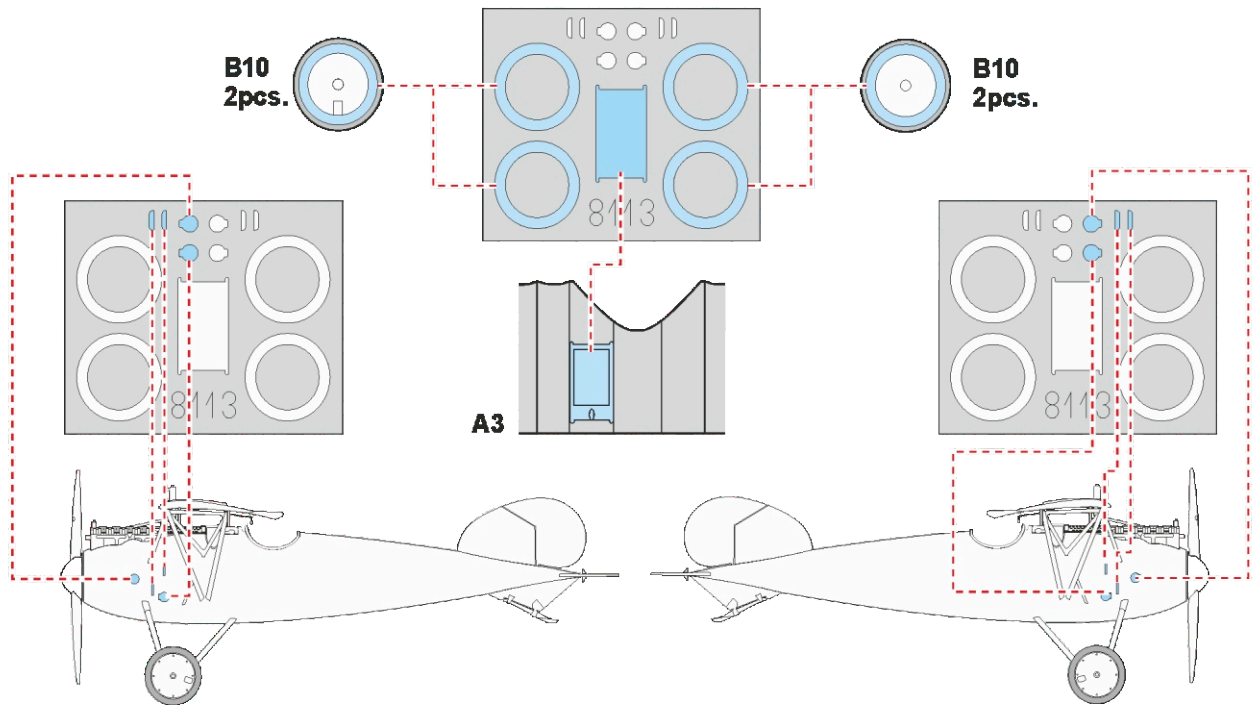
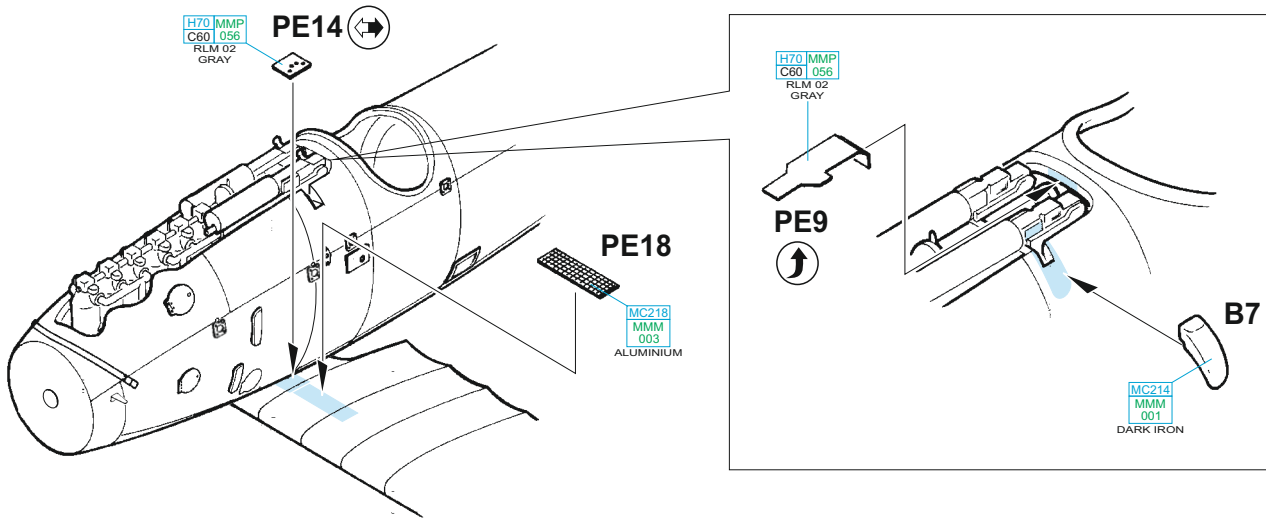
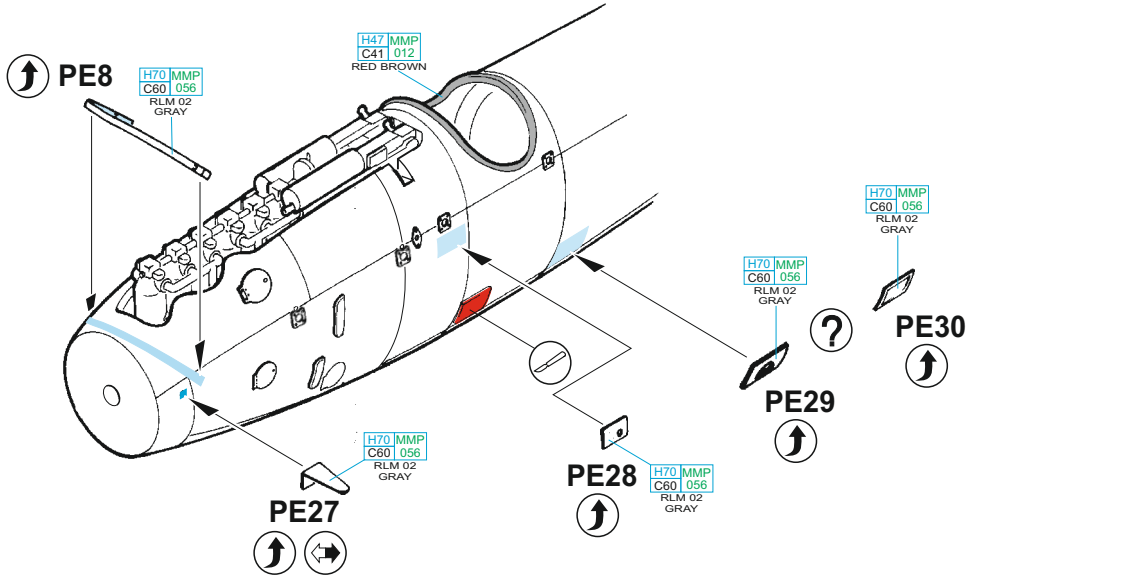
| GSI Creos (GUNZE) | | | MISSION MODELS |
|-------------------|----------|-----------|----------------|
| AQUEOUS | Mr.COLOR | PAINTS | |
| H70 | C60 | MMP-056 | GRAY |
| H85 | C45 | | SAIL COLOR |
| H327 | C327 | MMP-101 | RED |
| H330 | C361 | MMP-077 | DARK GREEN |
| H338 | C338 | MMP-116 | LIGHT GRAY |
| H413 | C113 | MMP-090 | RLM04 YELLOW |
| Mr.METAL COLOR | | METALLICS | |
| MC214 | | MMM-001 | DARK IRON |
| MC218 | | MMM-003 | ALUMINIUM |
| MC219 | | MMM-009 | BRASS |

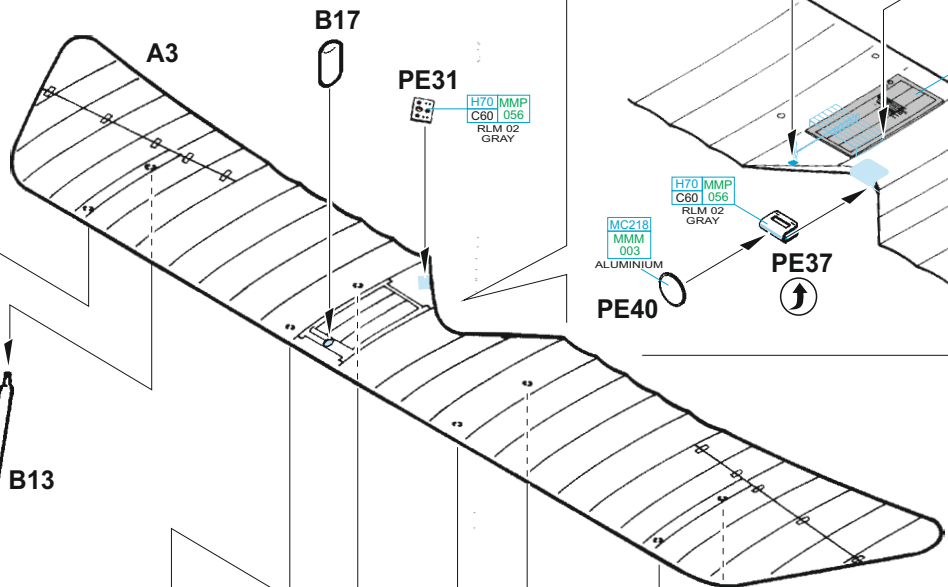
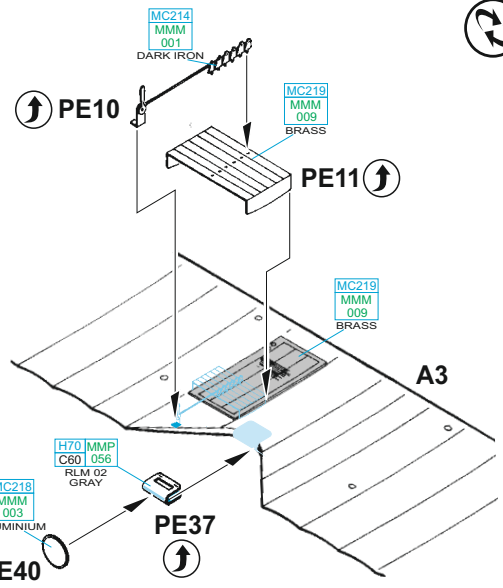




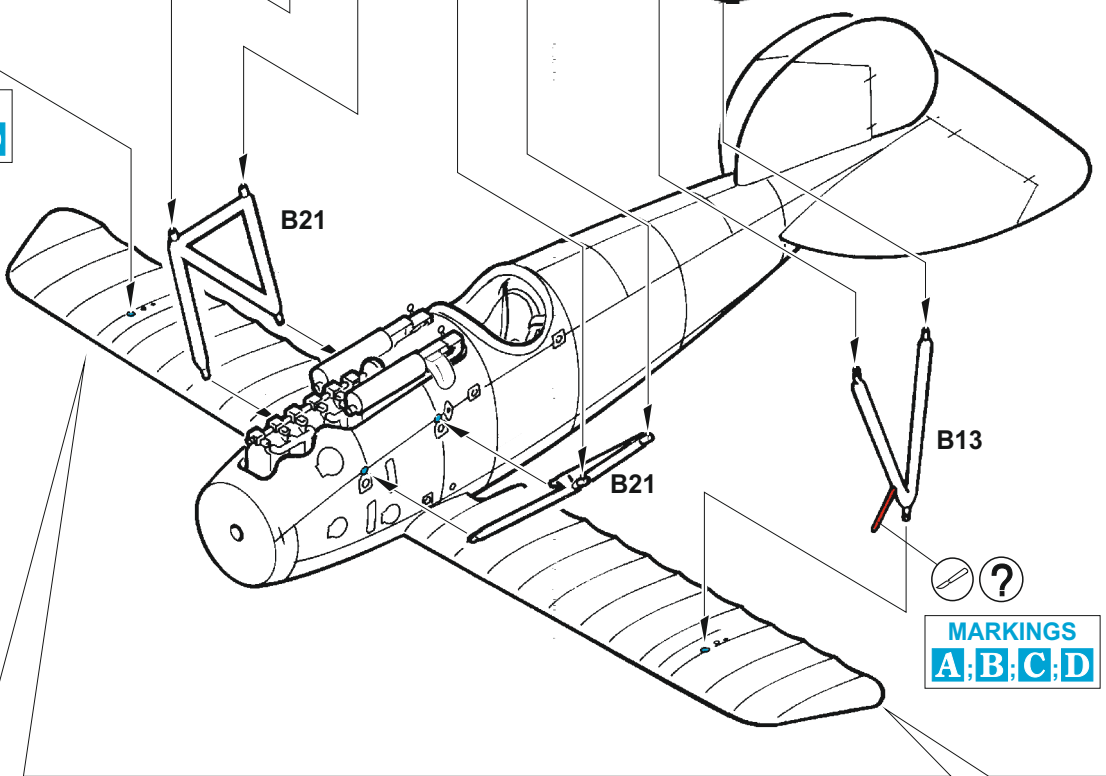




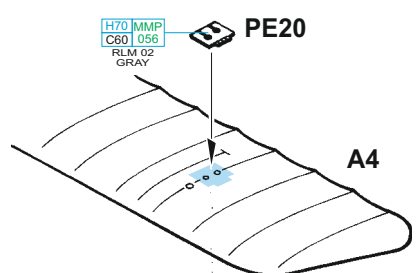
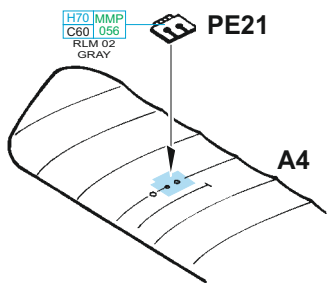


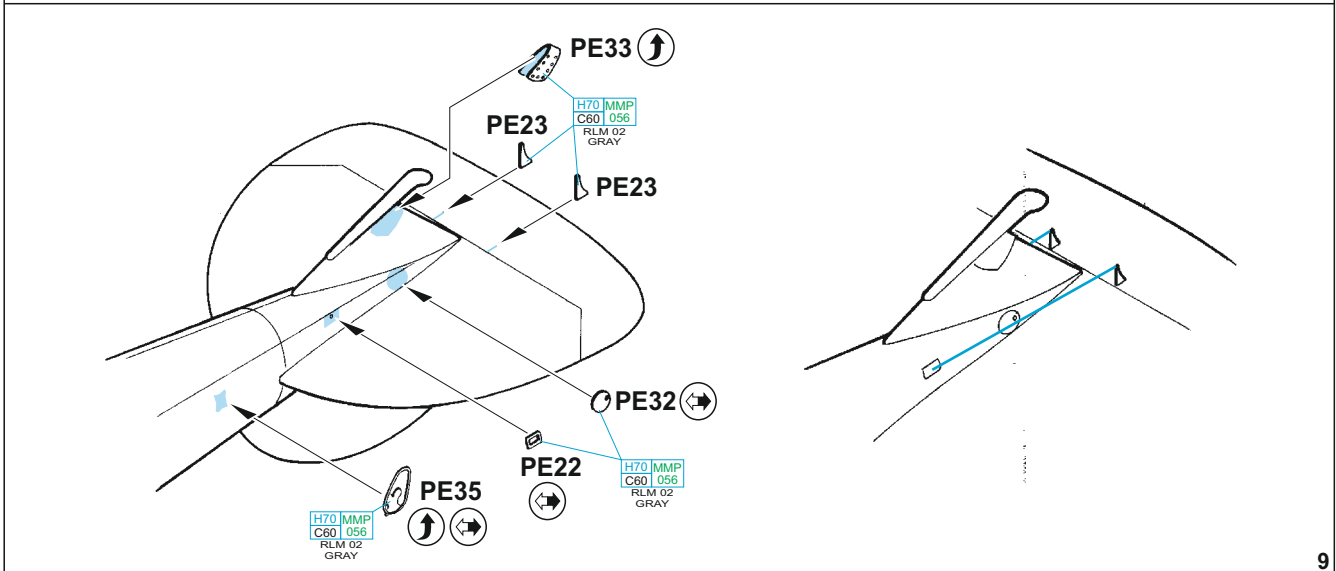
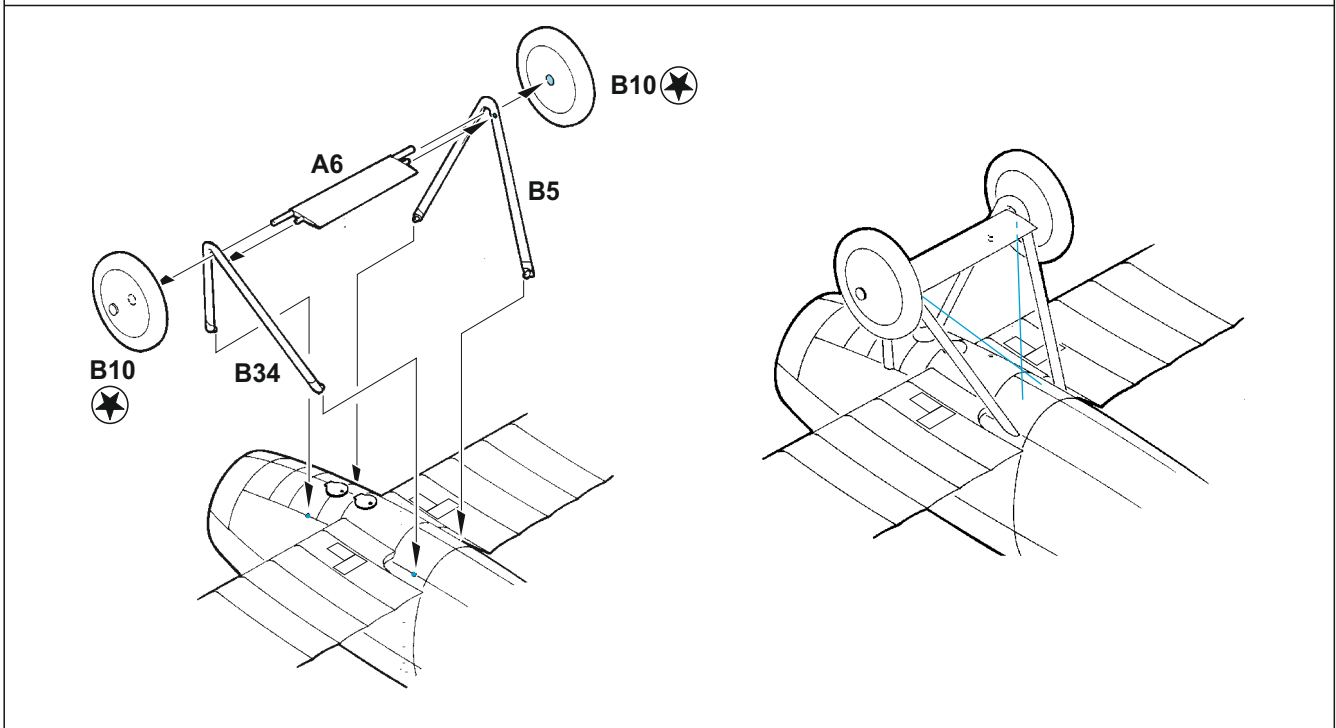
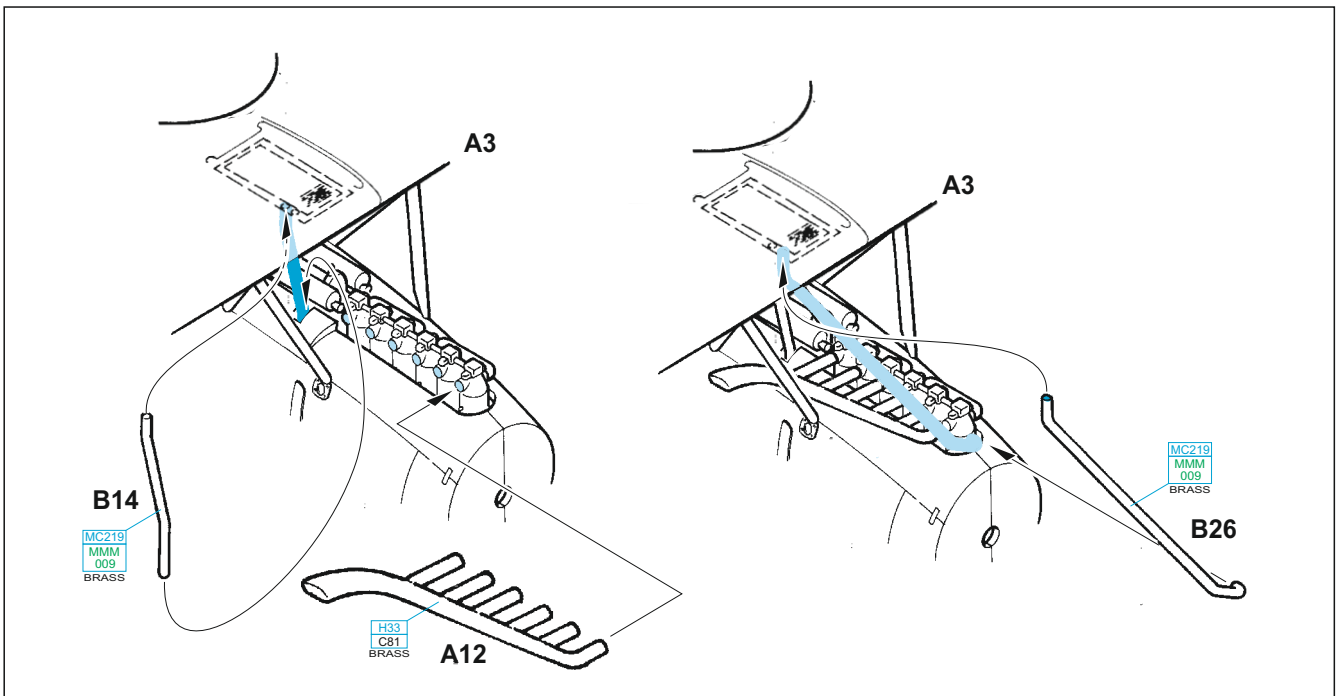


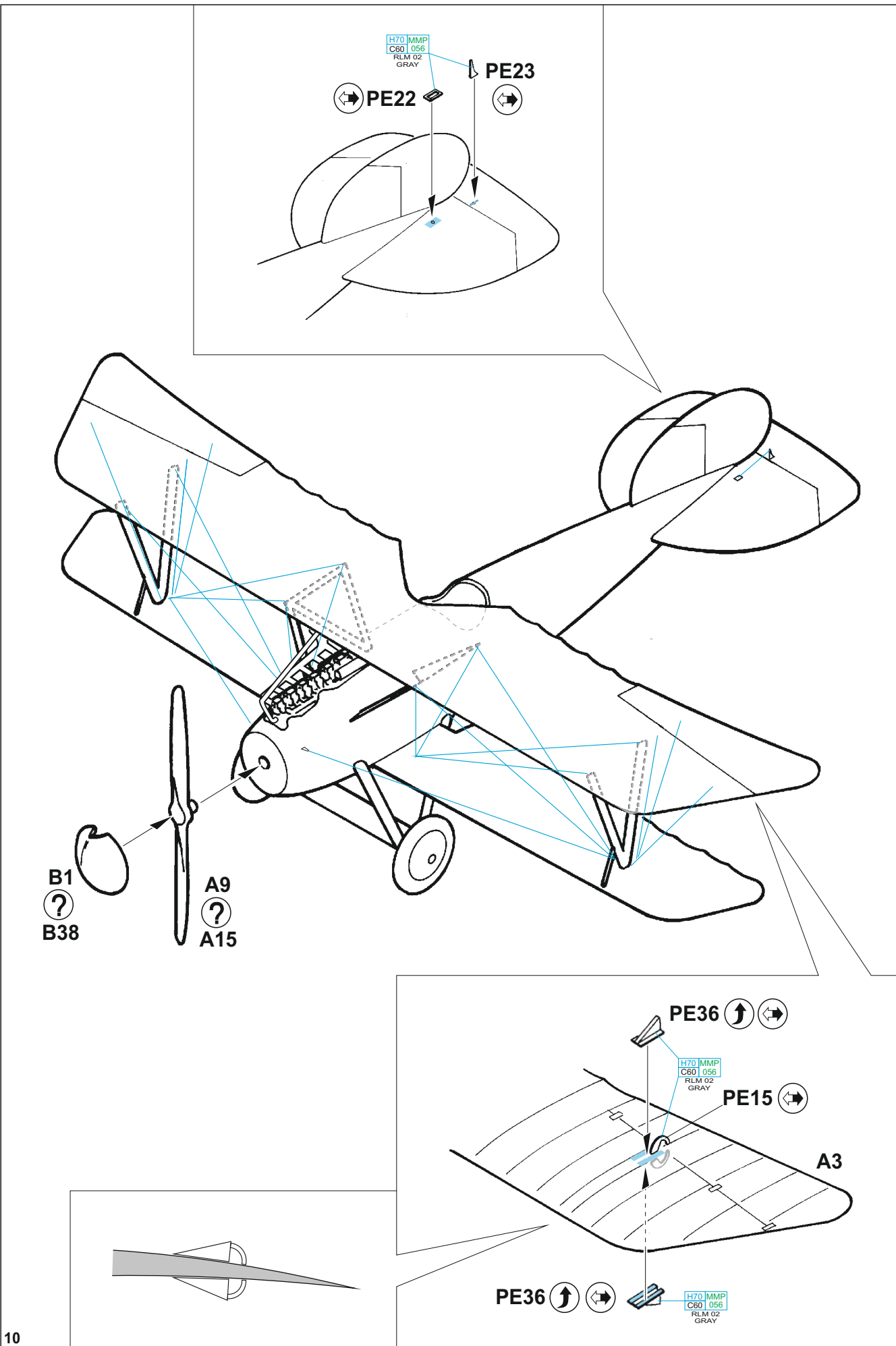
MARKINGS
A;B;C;D



MARKINGS
A;B;C;D

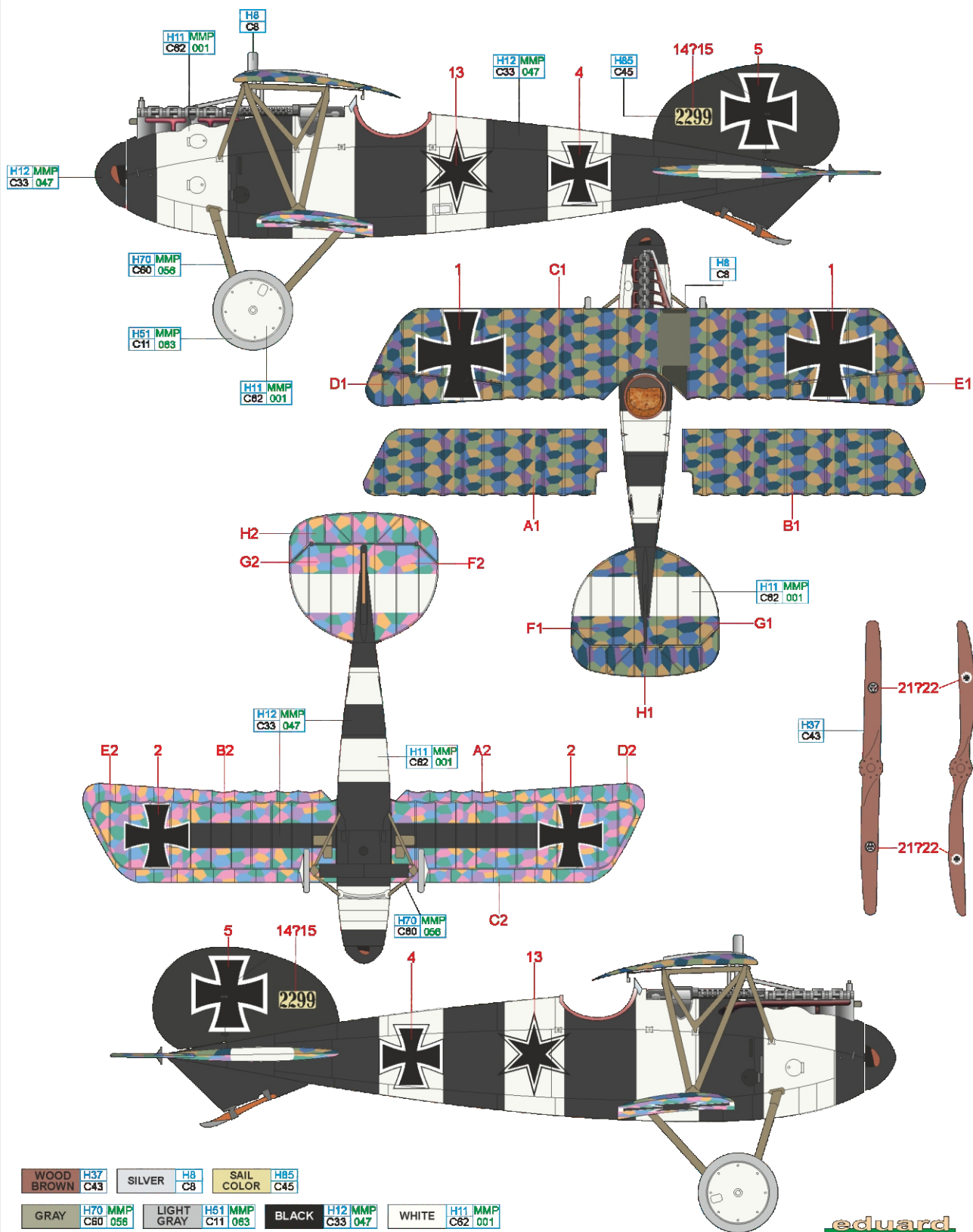






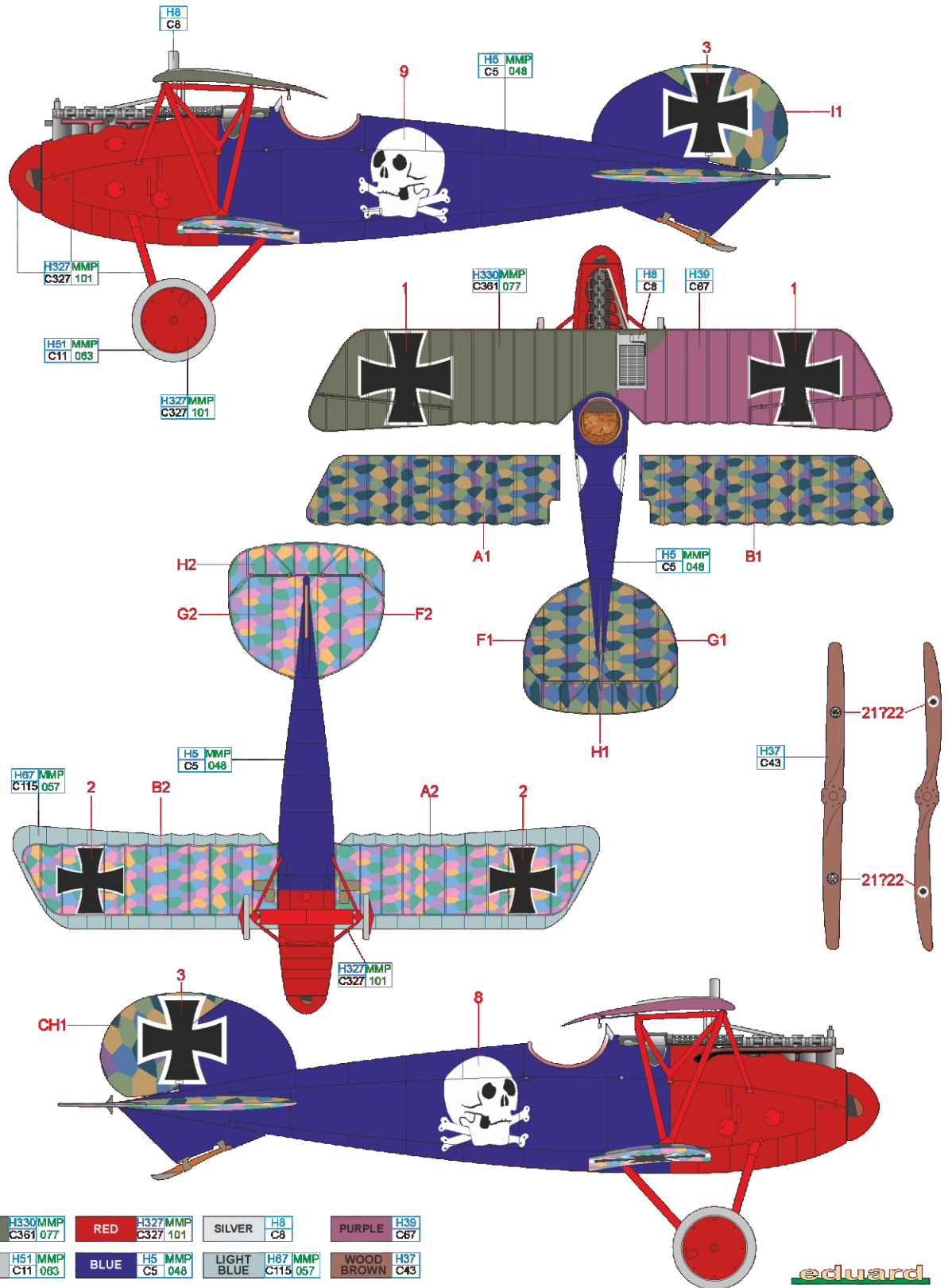
A Albatros D.V 2299/17, Lt. Xavier Dannhuber, Jasta 26, Abeele, Belgie, 1917

I když 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 potištěným leteckým plátnem s pětibarevným vzorem (Lozenge).



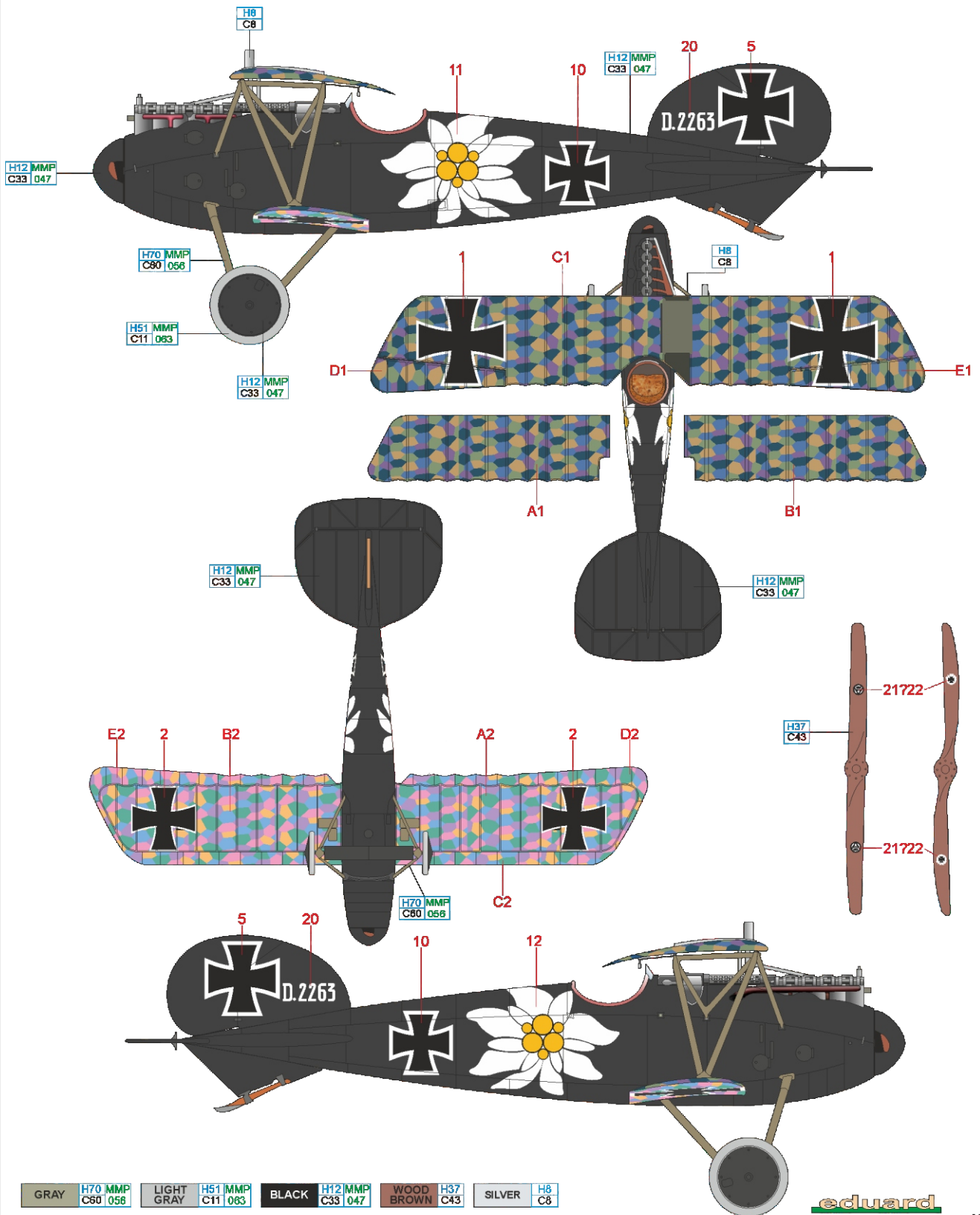
B Albatros D.V, Lt. Kurt Monnington, Jasta 18, začátek roku 1918

Tento letoun je tak trochu záhadou, neboť není jasné, který pilot s ním létal. Nějakou dobu byl přisuzován Georgu von Hantelmannovi, a to kvůli údají ve známé publikaci. Legendární německý historik, zesnulý Alex Imrie, se domníval, že se jedná o osobní stroj Lt. Otto Brandese, některé jiné prameny trvají na Lt. Kurtu Monningtonovi jako pilotovi tohoto stroje. Obojí je možné, protože oba sloužili u Jasta 18 přibližně ve stejné době. Kurt Monnington po svém převelení z německé armády (Deutsches Heer) k letectvu (Luftstreitkräfte) sloužil u FA 62, než byl v roce 1917 přidělen k Jasta 15. Po velké „rošádě“ personálu u Jasta 15, kterou zorganizoval Rudolf Berthold v březnu 1918, se stal příslušníkem nové Jasta 18. Tam 18. května 1918 zaznamenal své první vítězství, když sestřelil SE.5a. Na své konto stíhacího pilota pak přidal dalších šest vítězství. Letoun byl natřen v typických barvách nové Jasta 18, měl tedy červenou přídě a modrý trup. Měl také zřejmě vyměněné horní křídlo. To dostal z jiného letounu a natřeno kamuflážními barvami namísto ponechání potišťeného leteckého plátna Flugzeugstoff (tzv. Lozenge). Také směrovka byla po blízce nespecifikovaném poškození vyměněna.



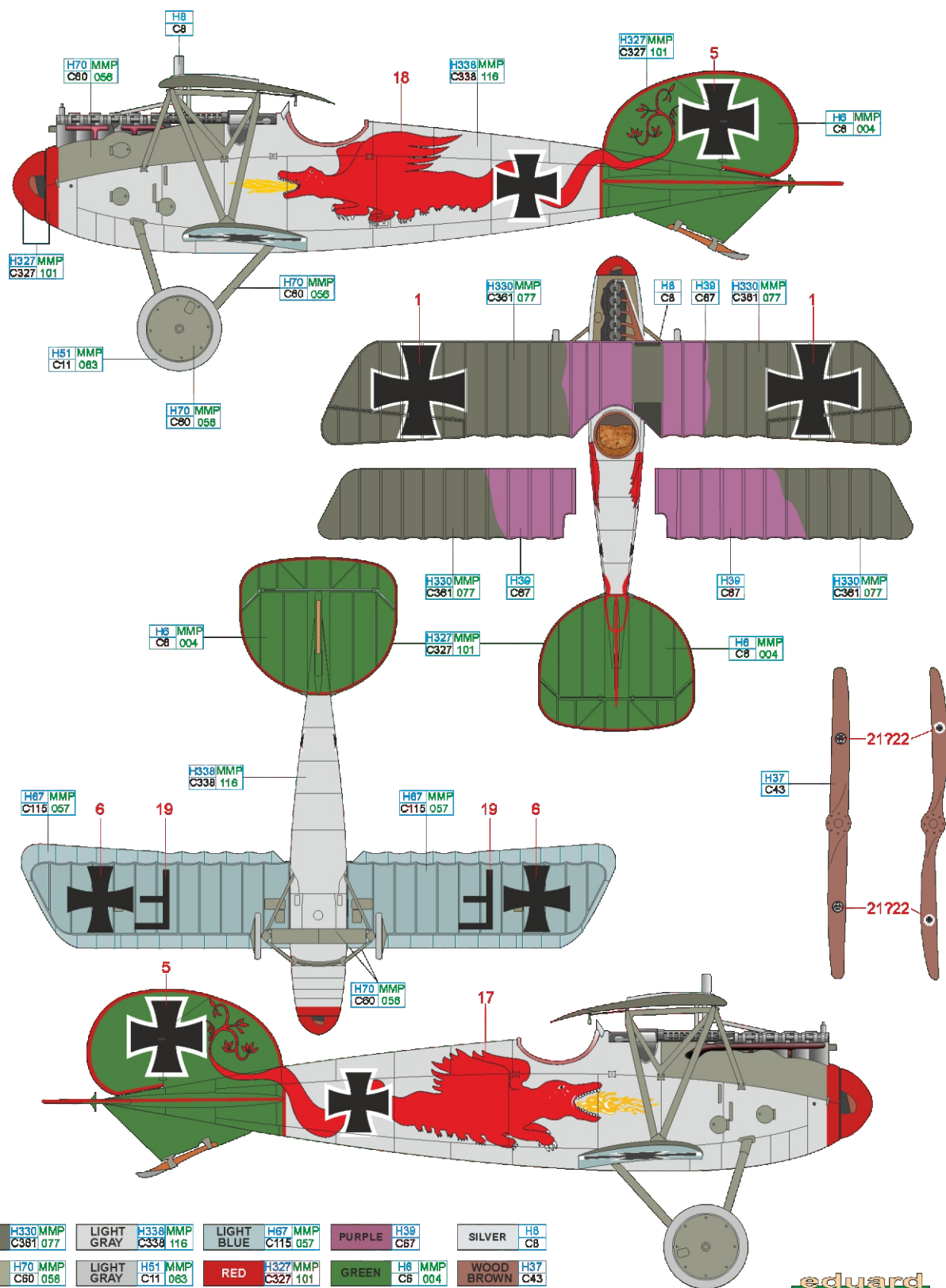
C Albatros D.V, 2263/17, Lt. Otto Kissenberth, Jasta 23b, summer 1917

Otto Kissenberth se narodil 26. února 1893 v bavorském Landshutu a po vypuknutí války se dobrovolně přihlásil k německému letectvu (Luftstreitkräfte). Po pilotním výcviku sloužil u několika jednotek a počátkem roku 1916 byl vybrán pro službu u stíhací jednotky KEK Ensisheim. Tato malá specializovaná jednotka byla v listopadu téhož roku přeznačena na Jasta 16. Dne 4. srpna 1917 byl Kissenberth jmenován velícím důstojníkem Jasta 23b a 29. května 1918 zde havaroval v ukořistěném Sopwith Camelu. Utrpěná zranění mu znemožnila návrat k bojové jednotce. V průběhu první světové války sestřelil Kissenberth celkem dvacet nepřátelských letadel a 30. června 1918 byl vyznamenán Pour le Mérite. Křídla Kissenberthova letounu byla potažena Flugzeugstoffem s pětibarevným vzorem (tzv. Lozeng), zatímco celý trup a ocasní plochy byly natřeny černě. Kissenberthovy letouny nesly kresbu kvetoucí Alpské protěže, což byl odkaz na jeho vášeň – horolezectví. Ta se mu spala 2. srpna 1919 osudná. Toho dne, zahynul při neštěstí v Alpách.



D Albatros D.V 2065/17, Obltn. Richard Flashar, Jasta 5, Boistrancourt, Francie, červenec 1917

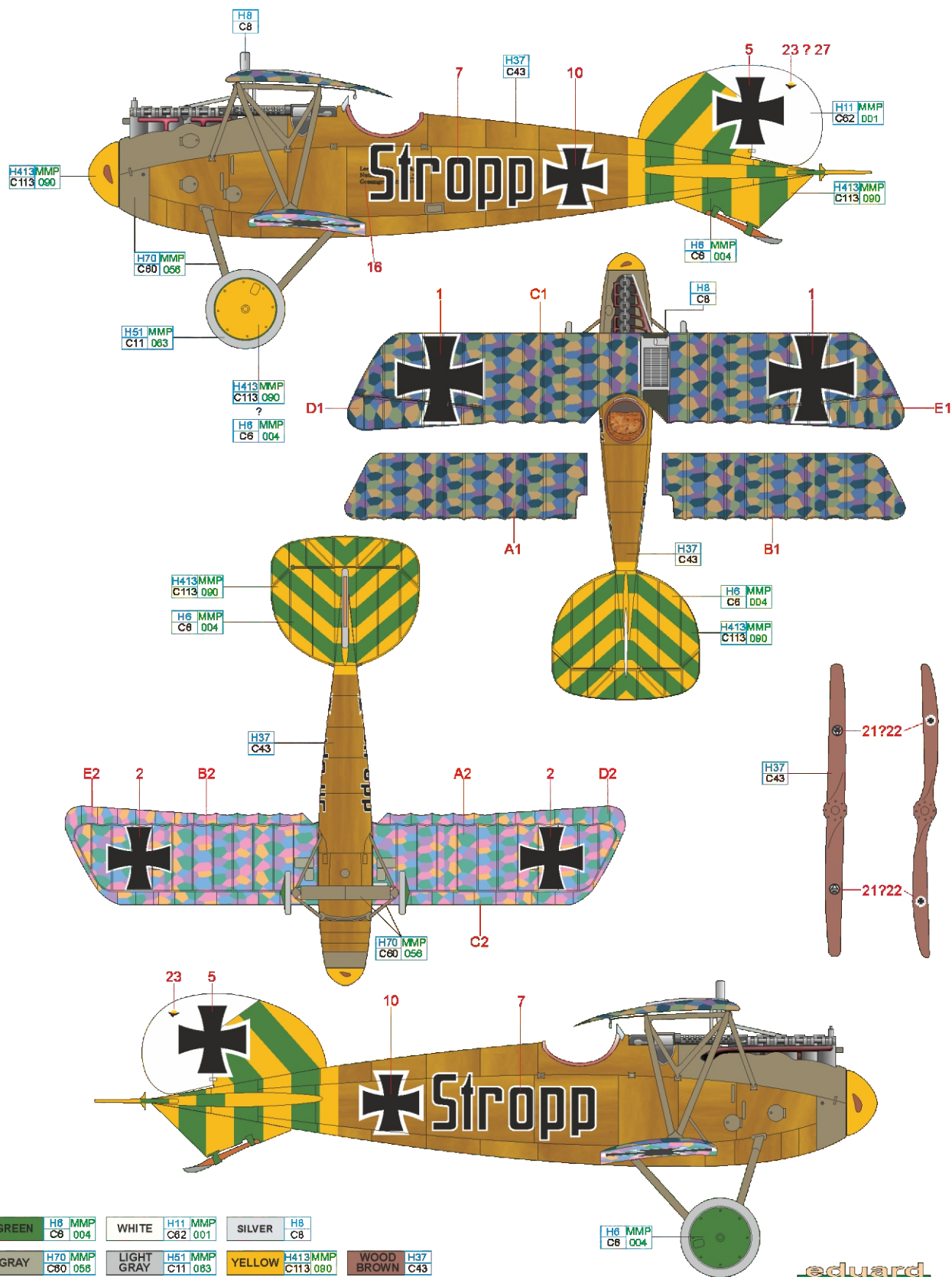
Příběh Richarda Flashara ukazuje, že být dobrým velitelem stíhací letky nevyžadovalo nutně řadu sestřelů na kontě. Flashar dosáhl pouhých dvou sestřelů, ale díky svým organizačním a velitelským schopnostem velel od června 1917 do května 1918 elitní letce Jasta 5, aby se později stal i velitelem nadřízeného uskupení Jagdgeschwader 2. Konec Flasharova stroje byl neslavný. Vypůjčil si ho Hans Joachim von Hippel, který se 18. února 1918 dostal do boje se třemi nebo čtyřmi Sopwith Camely a během souboje se mu odtrhla levá spodní část křídla. Navíc mu vypověděl službu motor. Von Hippelovi se přesto podařilo sklesat z výšky asi 4000 m a nouzově přistát. Letoun se převrátil, ale pilot vyvážl bez zranění. Letouny Jasta 5 měly v té době ocasní plochy natřené zeleně a trup Flasharova Albatrosu byl natřen světle šedou barvou, zatímco křídla byla kamuflována zeleně a fialově. Nejcharakterističtějším znakem označení byl červený drak, který se buď tvarově lišil na levoboku a pravoboku, nebo druhá známá fotografie Albatrosu ukazuje jiný letoun s obdobným motivem. Těžko říci, více fotografií není...



| | | | | | | | | | |
|------------|-------------------|------------|-------------------|------------|-------------------|--------|---------------|------------|---------|
| DARK GREEN | H330/MMP C381 077 | LIGHT GRAY | H338/MMP C338 116 | LIGHT BLUE | H67/MMP C115 057 | PURPLE | H39 C87 | SILVER | H8 C8 |
| GRAY | H70/MMP C80 056 | LIGHT GRAY | H51/MMP C11 083 | RED | H327/MMP C327 101 | GREEN | H6/MMP C8 004 | WOOD BROWN | H37 C43 |

E Albatros D.Va, 7161/17, Uffz. Erich Gurgenz, Jasta 46, začátek roku 1918

Tento Albatros pravděpodobně pilotoval Erich Gurgenz, rodák z Berlína, který sloužil u Jasta 46 od 10. února 1918. Letoun padl po sestřelení do rukou Spojenců a byl několikrát vystavován při různých příležitostech. V roce 1979 byl restaurován a dnes je vystaven ve Smithsonian národním muzeu letectví a kosmonautiky ve Washingtonu. Gurgenz zemřel v zajetí hned následující den po svém sestřelení. Nápis „Stropp“ znamená v němčině malý, nebo malý chlapec. To může znamenat buď to, že Gurgenz nebyl příliš vysoký, nebo byl tak trochu jako malý kluk. Letoun měl trup v přírodní barvě dřeva a existují určité indicie, že křídla byla v továrně natřena zelenou a fialovou barvou a křídla s potahem plátna s tištěným pětibarevným vzorem byla instalována až po ukořisťení. Je tedy možné zbarvit křídla tohoto letounu tak, jako to ukazuje schéma D. Záleží na modeláři...



FROM BOTH SIDES

