



Albatros D.III byl nejlepším stíhacím letounem první poloviny roku 1917. Navázal na úspěchy předchůdců D.I a D.II, změna koncepce křídel ale způsobila problém, který se nepodařilo nikdy zcela vyřešit.

Jedním z nejvýznamnějších stíhacích letounů německého letectva za první světové války byl nepochybně Albatros D.III, který v době svého zavedení do výzbroje v prosinci 1916 představoval navzdory některým nedostatkům velmi účinnou zbraň. Šéfkonstruktor Albatrosu Robert Thelen společně s konstruktéry Schubertem a Gnädigem navázali přímo na svůj předchozí typ D.II, ze kterého převzali trup a ocasní plochy. Zásadní změnou byla koncepce křídel. Pod vlivem úspěchů francouzského Nieuportu 11 požadoval Inspektion der Fliegertruppen (Ildflieg – inspektorát letectva) stíhací letoun obdobné koncepce, tedy jeden a půl plošník (sesquiplane) se spodním křídlem malé hloubky profilu. Tato koncepce zlepšovala letové charakteristiky, zejména stoupavost, rychlost a obratnost, zároveň zlepšovala výhled pilota směrem dolů. Albatros D.II byl standardní dvojplošník, proto bylo třeba křídla zcela přepracovat. Konstrukční práce byly zahájeny už v květnu 1916, přičemž pro pohon byl převzat motor Mercedes D.III o výkonu 119 kW (160 k), který poháněl i D.II. Později dostaly D.III výkonnější verzi tohoto agregátu, poskytující maximální výkon až 127 kW (170 k).

Slibný začátek

Konstruktoři se snažili snížit vzletovou hmotnost nového stíhacího letounu, čehož dosáhli zmenšením zásoby munice pro dva kulometry LMG 08/15 Spandau a také snížením povolené hmotnosti pilota ze 100 kg na 85 kg. Přesto byla v porovnání s Nieuportem 11 téměř dvojnásobná (810 kg versus 480 kg). Podobně jako předchozí úspěšné Albatrosy D.I a D.II, které mimo jiné zavedly výzbrojní standard dvou kulometů, měl také D.III poloskořepinovou konstrukci trupu s potahem z překližky.

Letové testy, které absolvoval prototyp v Adlershofu během září 1916, prokázaly, že letové výkony a charakteristiky převyšují původní očekávání. Do výšky 5000 m letoun vystoupal za 24 minut a maximální rychlost dosahovala až 180 km/h. To přimělo Ildflieg vystavit největší objednávku, jakou do té doby učinil. Hned v říjnu bylo objednáno 400 kusů nového D.III. Na konci prosince jich bylo u jednotek prvních třináct, ale na konci února 1917 už 137.

Nový typ byl přijat stíhacími piloty velmi dobře. Byl rychlý, obratný a jeho pilotáž neskrývala žádné záležitosti. Piloti byli nadšení, protože dostali letoun, který všechny nepřátelské typy jednoznačně překonával. Bohužel se záhy projevil problém, který pronásledoval jak D.III, tak jeho nástupce D.V. Zatímco horní křídlo mělo zvětšenou plochu, spodní bylo naopak oproti D.II výrazně zmenšeno a vzhledem k malé hloubce profilu mělo jen jeden nosník. Při vyšších rychlostech u něj ale docházelo k vibracím, odtrhávání potahu a následnému kolapsu.

Problémy s křídlem

Tyto případy se v lednu 1917 množily a jednu takovou příhodu zaznamenal 24. ledna i Manfred von Richthofen. Naštěstí se pilotům většinou dařilo s poškozeným letounem nouzově přistát. Velitel letectva (Kogenluft) Ernest von Hoepfner všechny D.III 27. ledna „uzemnil“ a nařídil prověření a nápravu problému. Albatros pro-

vedl zesílení křídla přidáním svařence z plechu tloušťky 1,5 mm, který na dvou místech každé poloviny spodního křídla spojoval hlavní nosník s předním podélníkem. Jednotky obdržely tyto díly k dodatečné instalaci, případně dostávaly k výměně celá zesílená křídla. Továrna také postupně třikrát zesílila hlavní nosník. Ani tyto úpravy ale problém plně neodstranily, protože příčina nebyla ve statickém, ale dynamickém namáhání křídla. Na vině byla poloha nosníku, který byl v profilu posunut příliš vzad, což způsobovalo zmíněné vibrace. Tato příčina problémů byla konstruktérům dlouho utajena a proto se nepodařilo zjednat plnou nápravu ani u nástupce D.V, který převzal koncepci křídla D.III.

Poté, co piloti zjistili, v jakých režimech ke kolapsu křídla obvykle dochází, začali se vyhýbat zejména střemhlavému letu a ostrým manévřům ve vyšších rychlostech. I když se jednalo o nepříjemné omezení v boji, piloti se naučili využívat jiných předností letounu a během dubna 1917, označovaného spojeneckými piloty kvůli obrovským ztrátám jako „Krvavý duben“, vládly Albatrosy D.III obloze a staly se symbolem německé vzdušné nadvlády.

Výrobu D.III zahájila mateřská továrna v berlínském Johannisthalu, vysoké objednávky letectva si ovšem vynutily zahájení výroby také ve filiálce Albatrosu O.A.W. (Ostdeutsche Albatros Werke) ve Schneidemühlu. O D.III projevil zájem také rakousko-uherské letectvo a dodávky byly vyřešeny licenční výrobou, která běžela ve Wiener Neustadtu (Vídeňském Novém městě) u firmy Österreichische Flugzeugwerke A. G. (Oeffag). Tyto letouny byly poháněny motorem Daimler o výkonu 136 kW nebo 147 kW a vyzbrojeny kulometry Schwarzlose M. 7/12 ráže 8 mm. Viditelnou změnou bylo zaoblení přídě a absence vrtulového kuželu u letounů 153. série (od 112. vyrobeného kusu).

Průběžné úpravy

V případě D.III vyráběných Albatrosem a O.A.W. docházelo v průběhu výroby také ke změnám. Především se jednalo o přesunutí chladiče z centrální pozice v horním křídle mírně doprava. Trubka spojující motor s centrálně umístěným chladičem clonila zaměřovači, dalším důvodem bylo to, že kapalina z chladiče umístěného přímo nad kokpitem skrápěla v případě netěsnosti nebo průstřelu pilota. K této úpravě došlo po dodání prvních asi 306 kusů, někdy během výroby strojů D.2215/16 až D.2252/16. Došlo k tomu tedy ještě před náběhem výroby u O.A.W., proto měly všechny stroje z této továrny chladič montovaný asymetricky. K rozeznání byl letouny z této produkce také odlišným tvarem směrového kormidla. Zatímco stroje z Johannisthalu měly jeho odtokovou hranu rovnou, ty ze Schneidemühlu dostaly zaoblenou. Další změnou byla záměna původních půlkruhových stupaček na čtvercové a přidání této stupačky také na levou stranu přídě pro snadnější přístup mechaniků k motoru a chladiči.

Mateřská továrna v Johannisthalu vyrobila asi 500 Albatrosů D.III, filiálka O.A.W. dodala přibližně 840 kusů. Navzdory nástupu verze D.V a poté mnohem výkonnějšího Fokkeru D.VII se Albatrosy D.III používaly na frontě prakticky až do konce války. Ještě na konci srpna jich bylo u frontových stíhacích útvarů evidováno 54.



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. SYMBOLY



INSTRUKTION SINNBILDEN



SYMBOLES



記号の説明



OPTIONAL
VOLBA



BEND
OHNOU



SAND
BROUSIT



OPEN HOLE
VYVRTAT OTVOR



SYMETRICAL ASSEMBLY
SYMETRICKÁ MONTÁŽ



REMOVE
ODŘÍZNOUT



REVERSE SIDE
OTOČIT



APPLY EDUARD MASK
AND PAINT
POUŽIT EDUARD MASK
NABARVIT

PLEASE, CHECK THE LATEST VERSION OF THE INSTRUCTIONS ON www.eduard.com

PARTS



DÍLY



TEILE



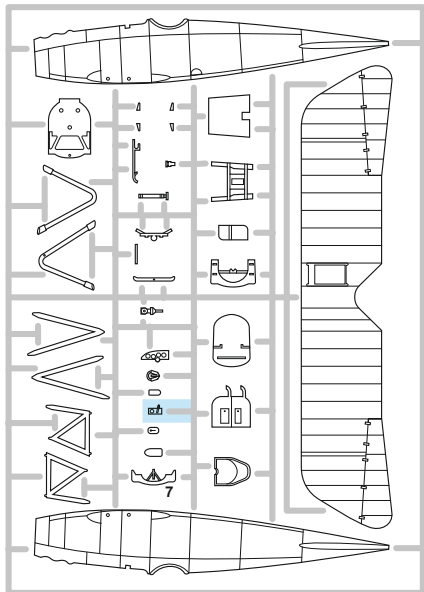
PIÈCES



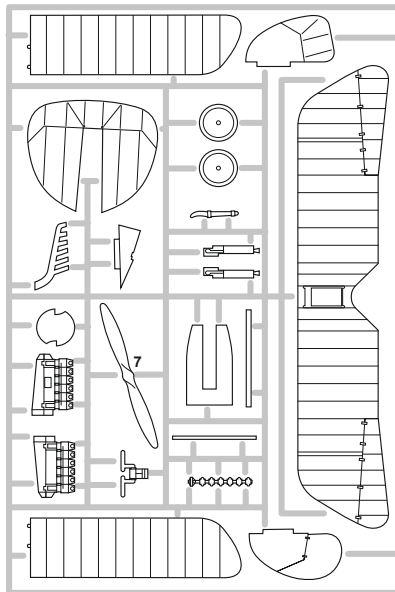
部品

PLASTIC PARTS

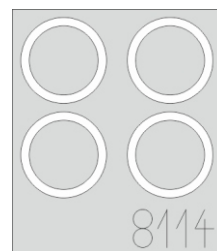
A>



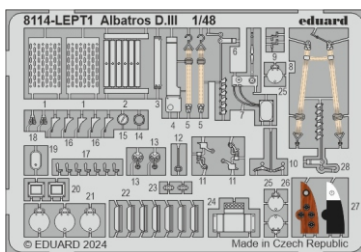
B>



eduard
MASK



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



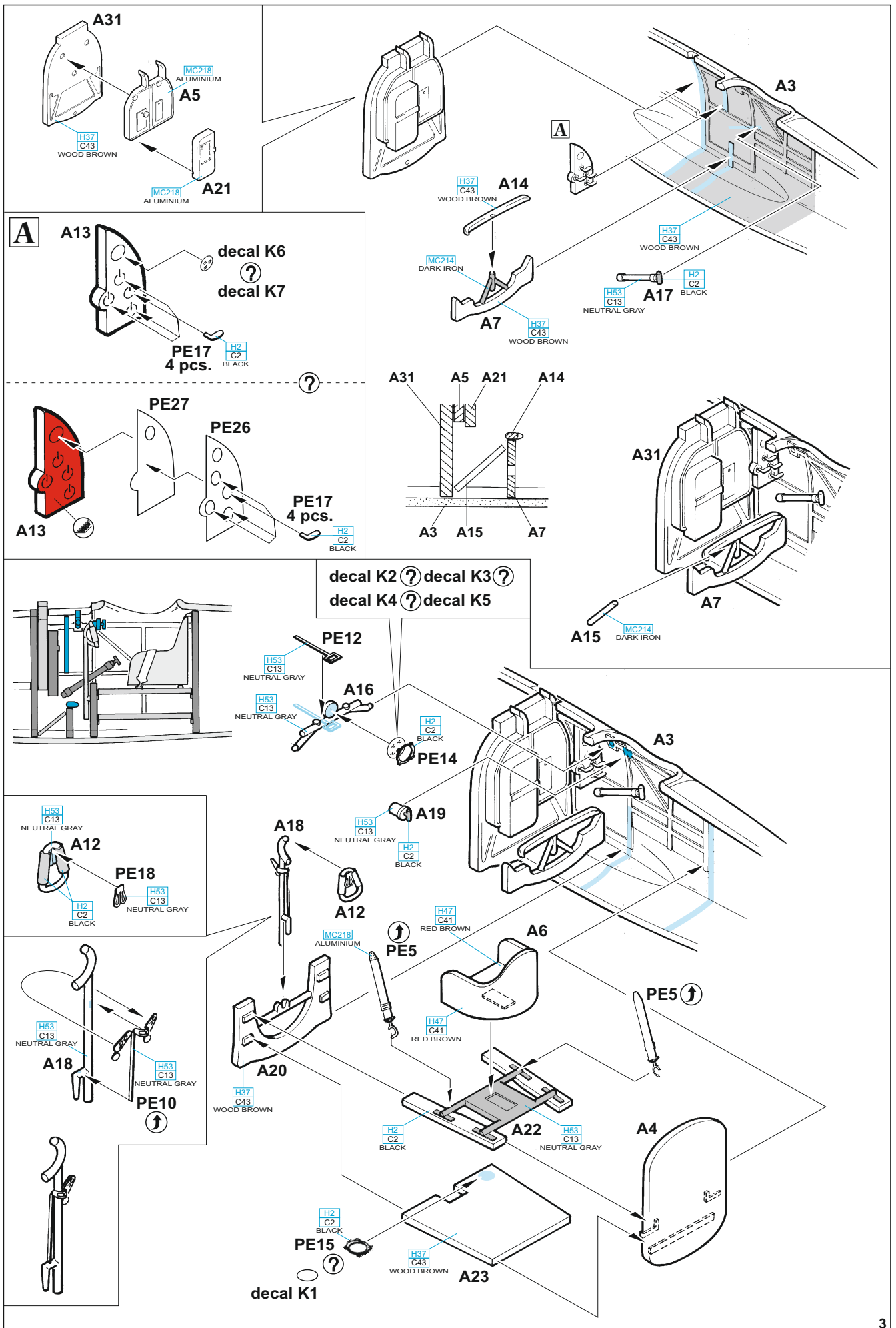
PEINTURE

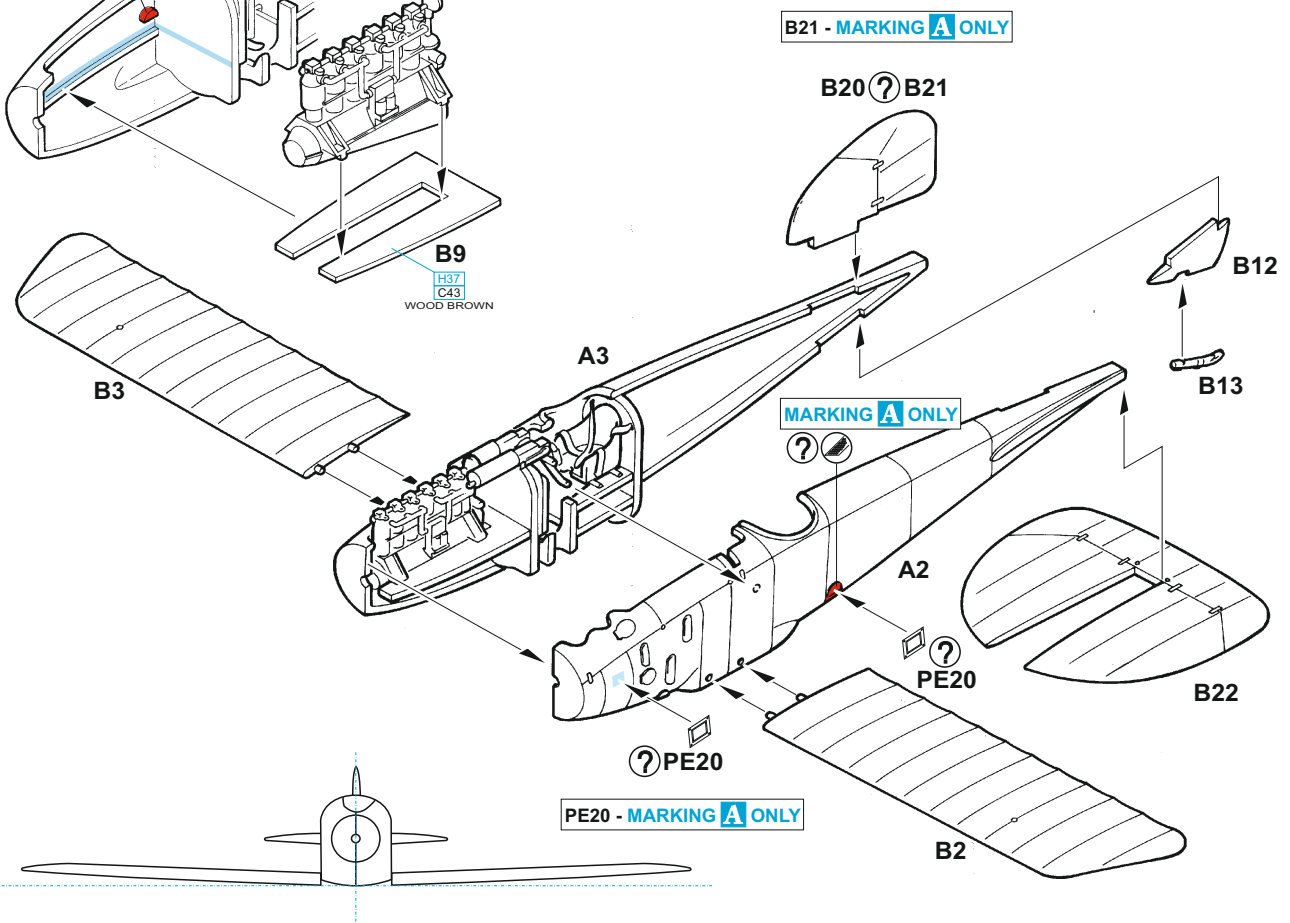
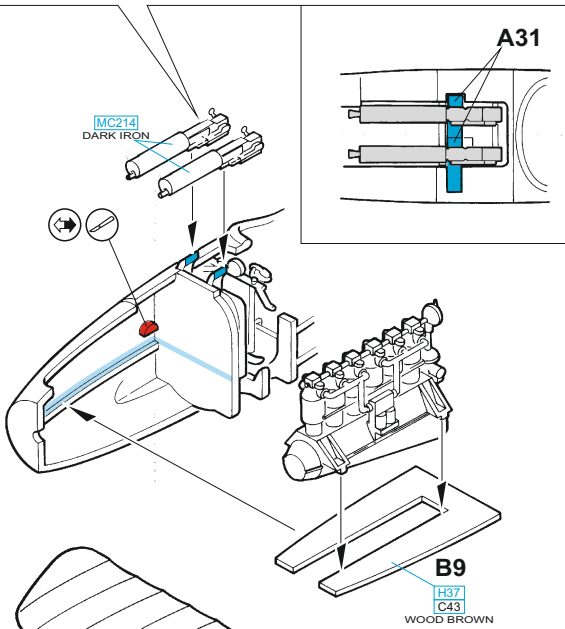
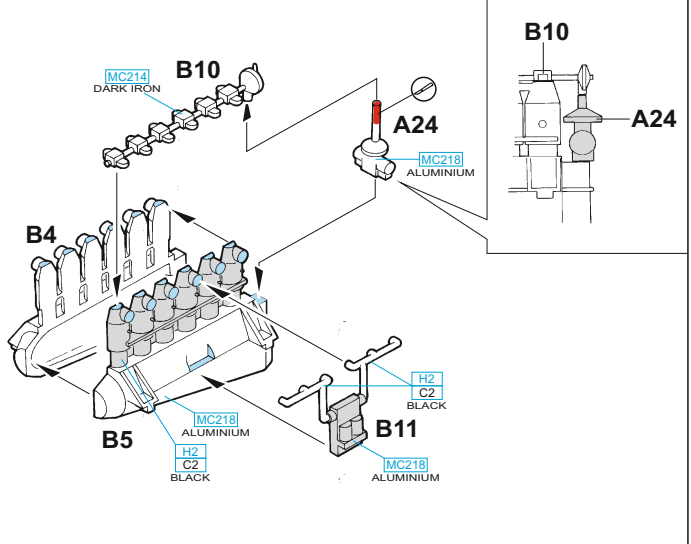
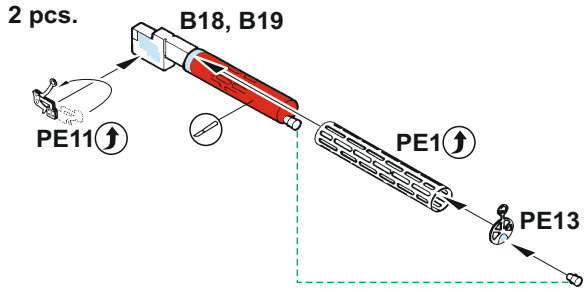
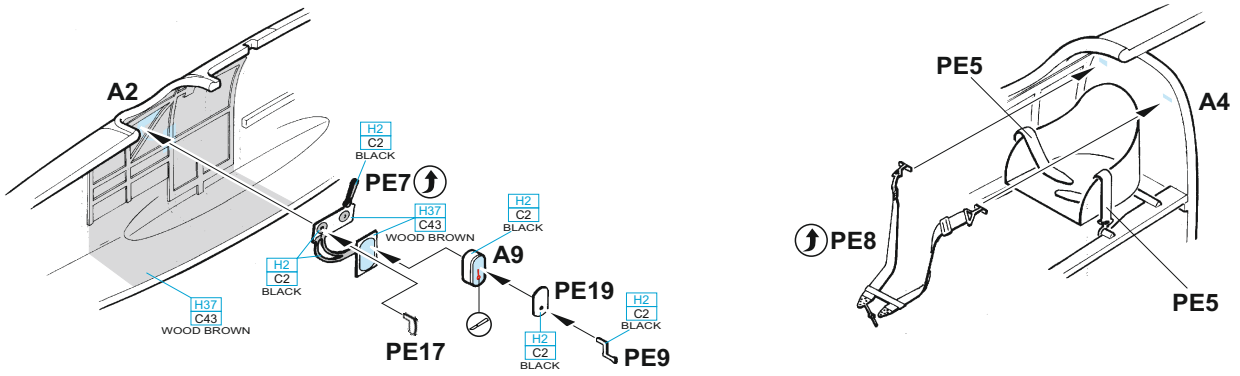


色

GSI Creos (GUNZE)		
AQUEOUS	Mr.COLOR	
H1	C1	WHITE
H2	C2	BLACK
H3	C3	RED
H7	C7	BROWN
H15	C65	BRIGHT BLUE
H24	C58	ORANGE YELLOW
H25	C34	SKY BLUE
H33	C81	RUSSET
H37	C43	WOOD BROWN
H39	C67	PURPLE
H47	C41	RED BROWN
H51	C11	LIGHT GRAY
H53	C13	NEUTRAL GRAY

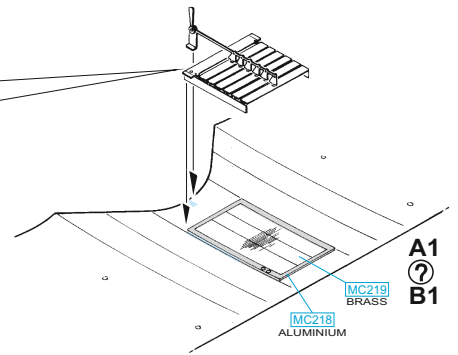
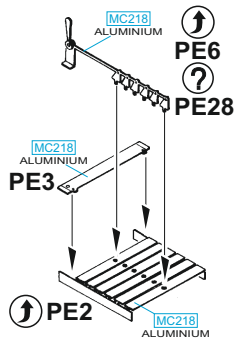
AQUEOUS	Mr.COLOR	
H70	C60	RLM02 GRAY
H85	C45	SAIL COLOR
H303	C303	GREEN
H312	C312	GREEN
H314	C314	BLUE
H327	C327	RED
H344		RUST
	C123	DARK GREEN
	C124	DARK GREEN
Mr.METAL COLOR		
MC214		DARK IRON
MC215		COPPER
MC218		ALUMINIUM
MC219		BRASS





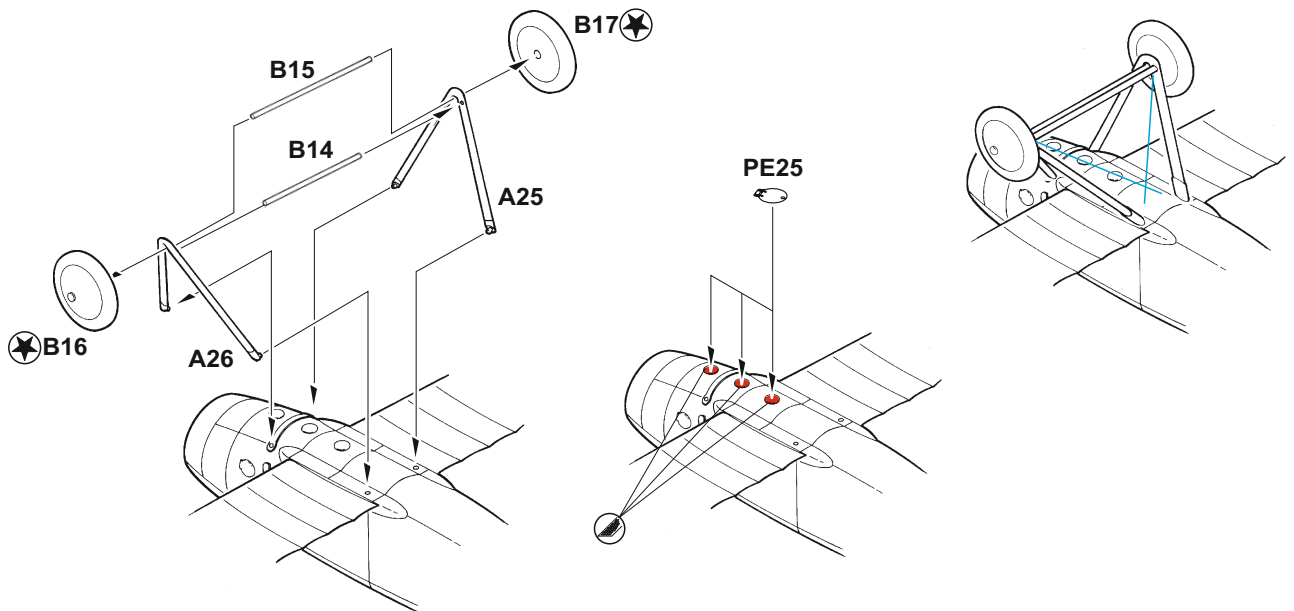
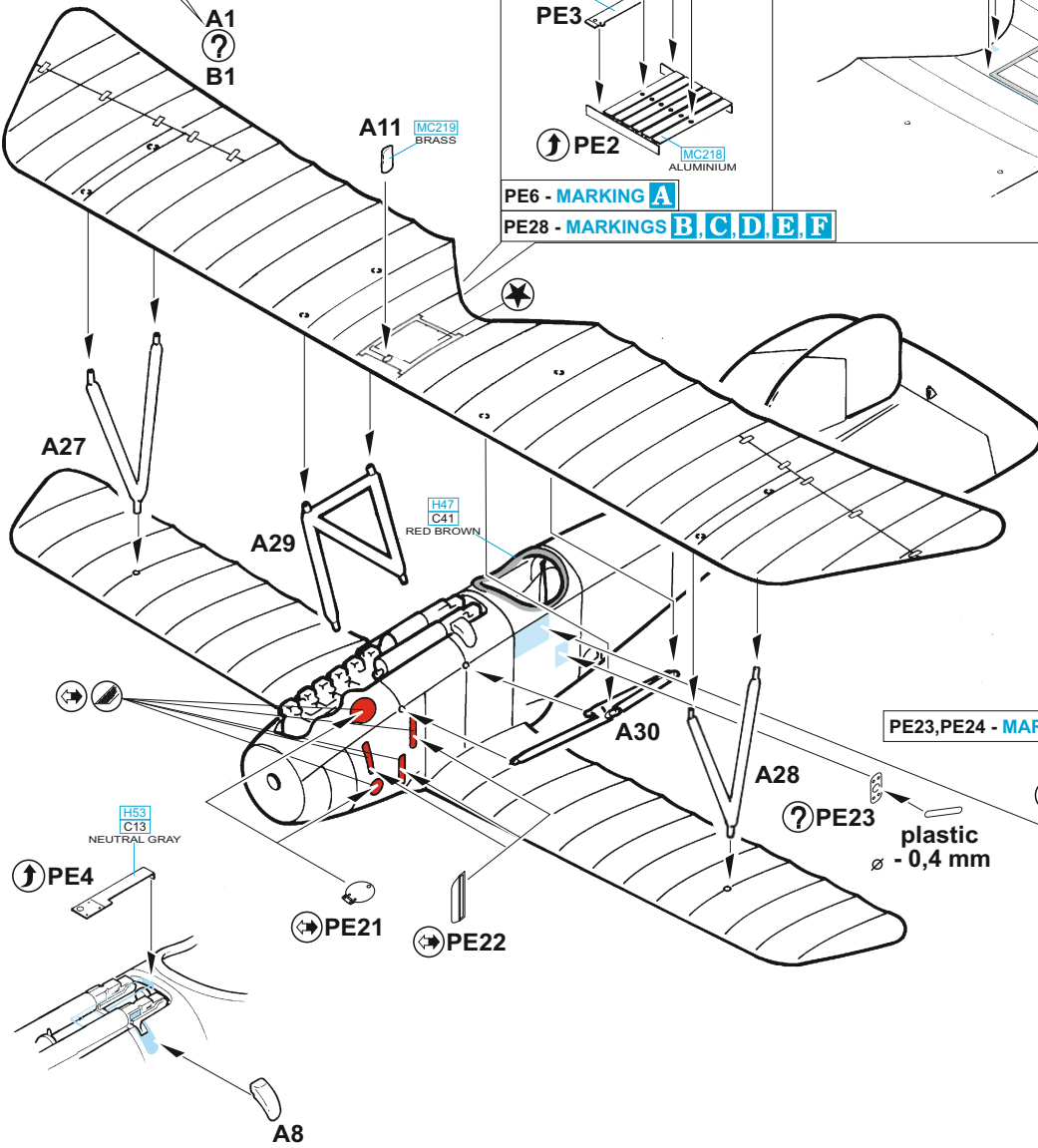
A1 - MARKING **A**

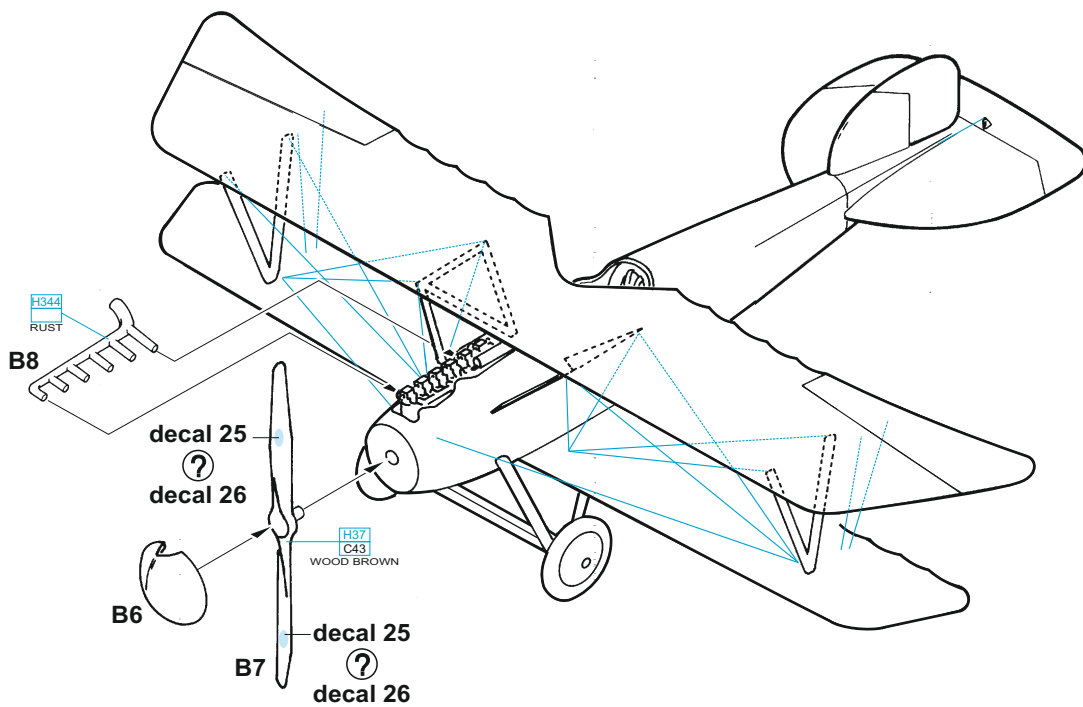
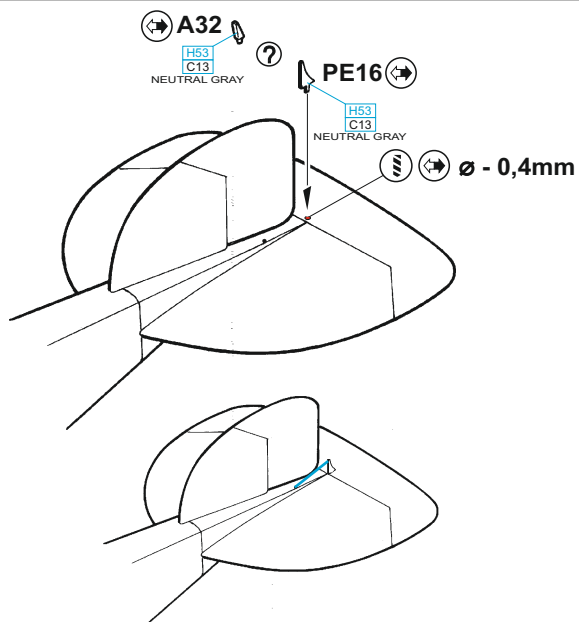
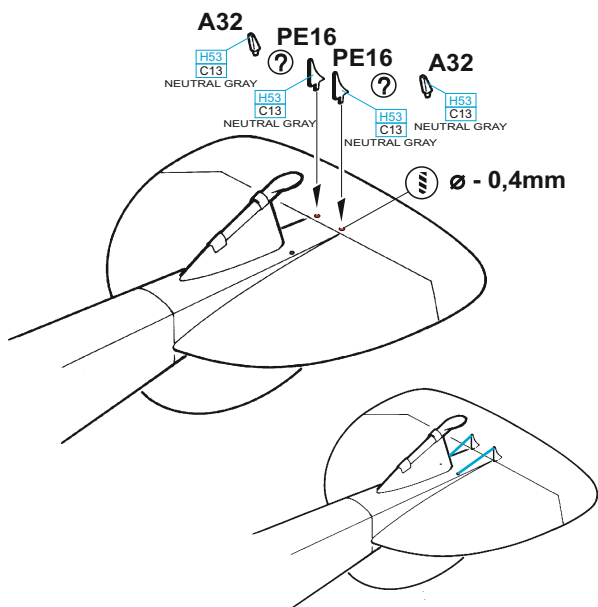
B1 - MARKINGS **B;C;D;E;F**



PE6 - MARKING **A**

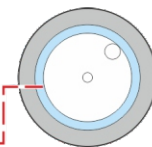
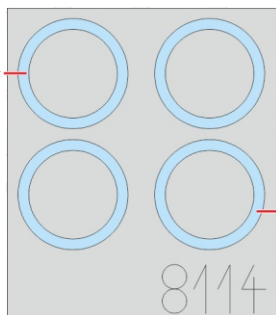
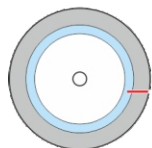
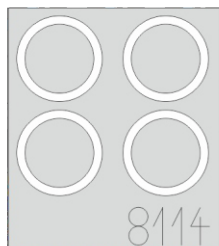
PE28 - MARKINGS **B;C;D;E;F**





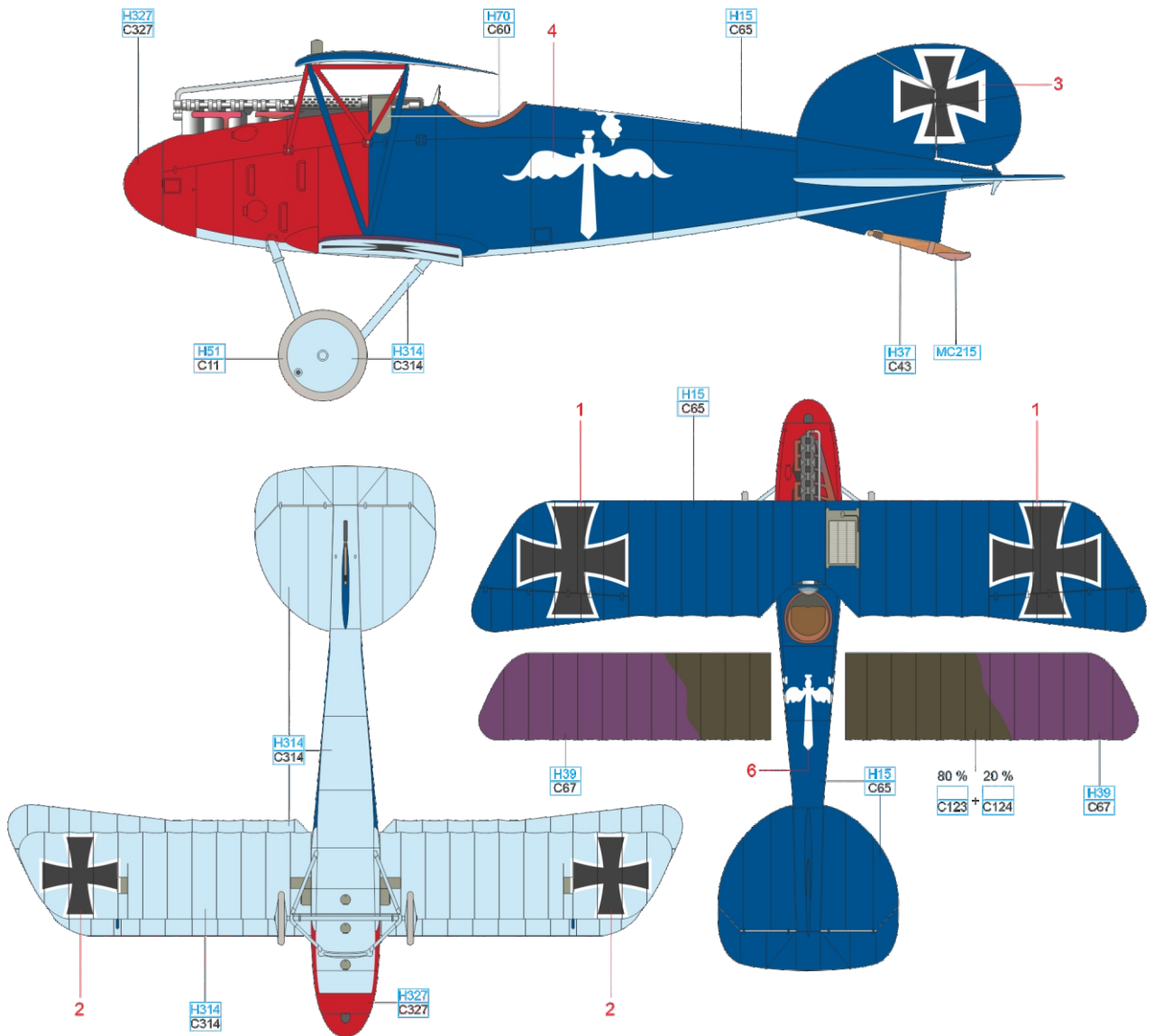
eduard
MASK

8114



A Oblt. Rudolf Berthold, Jasta 18, Harelbeke, Belgie, září 1917

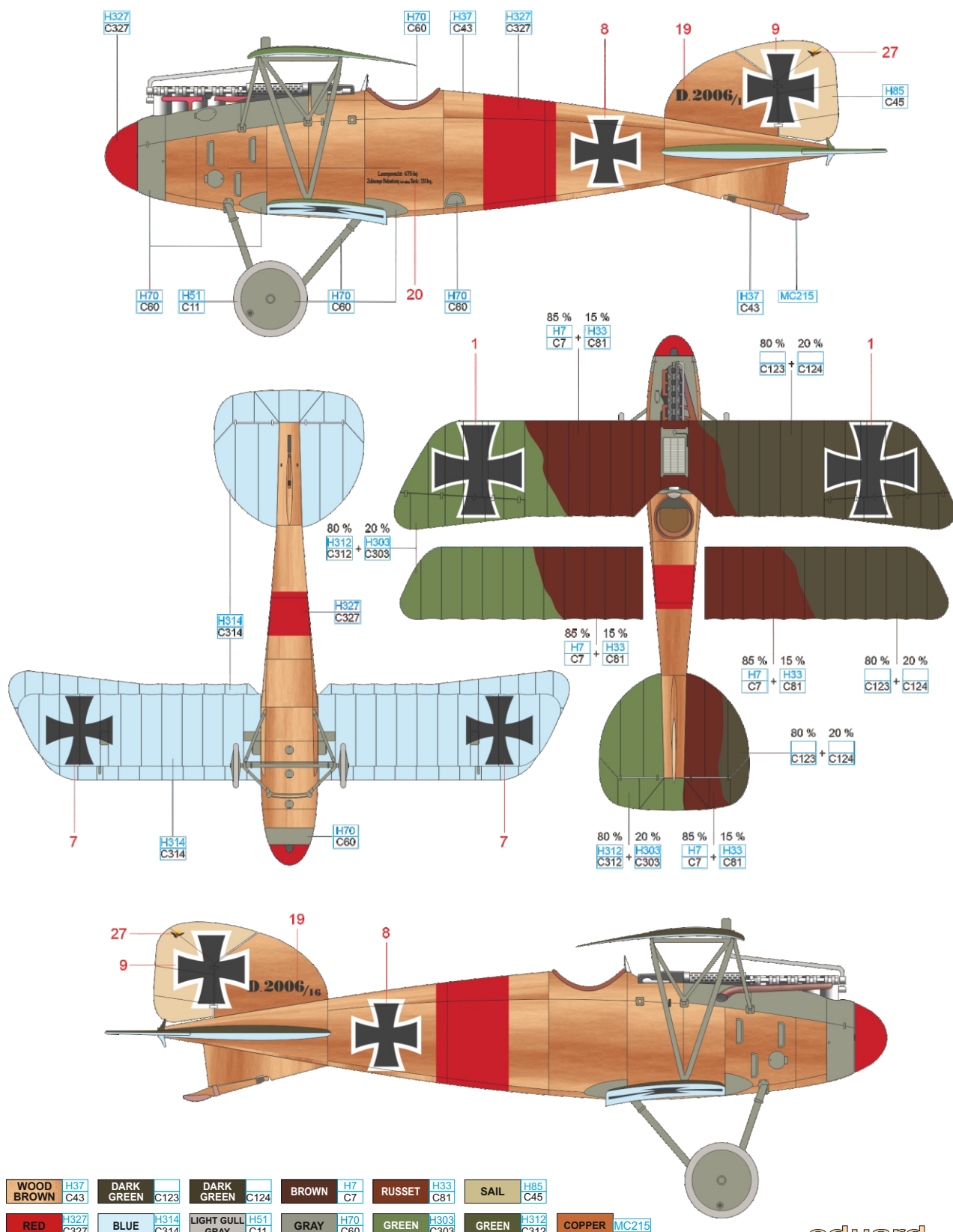
Rudolf Berthold zavedl krátce po převzetí velení Jasta 18 nové zbarvení letounů této jednotky. Sestávalo z červené přídě a modrého trupu, případně i horních ploch křídel. Jednalo se o barvy uniforem pěšího pluku, u kterého před válkou Berthold sloužil. Červeno-modré zbarvení dostal poprvé jeho Albatros D.III vyrobený v Johannisthalu, během podzimu 1917 ovšem Berthold létal ještě s jedním Albatrosem, tentokrát z výroby ve Schneidemühlu (O.A.W.). Tento letoun nesl stejné barevné schéma, je ovšem pravděpodobné, že si horní plochy spodního křídla ponechaly původní kamuflážní nátěr. S tímto strojem Berthold za ne zcela jasných okolností havaroval, zřejmě krátce předtím, než utrpěl 10. října 1917 devastující průstřel pravé ruky při pilotáži druhého Albatrosu. Toto zranění jej nadlouho vyřadilo z bojů a jeho pravou paži doživotně paralyzovalo. Berthold po válce sestavil vlastní pozemní jednotku Freikorps, se kterou bojoval proti bolševikům. Tyto boje se mu ale staly osudnými, když jej při ústupu z boje 15. března 1919 napadl v Hamburku rozrušený dav a lynčoval jej.



DARK GREEN C123	DARK GREEN C124	WOOD BROWN H37 C43	PURPLE H39 C67	COPPER MC215
BRIGHT BLUE H15 C65	RED H327 C327	BLUE H314 C314	LIGHT GULL GRAY H51 C11	GRAY H70 C60

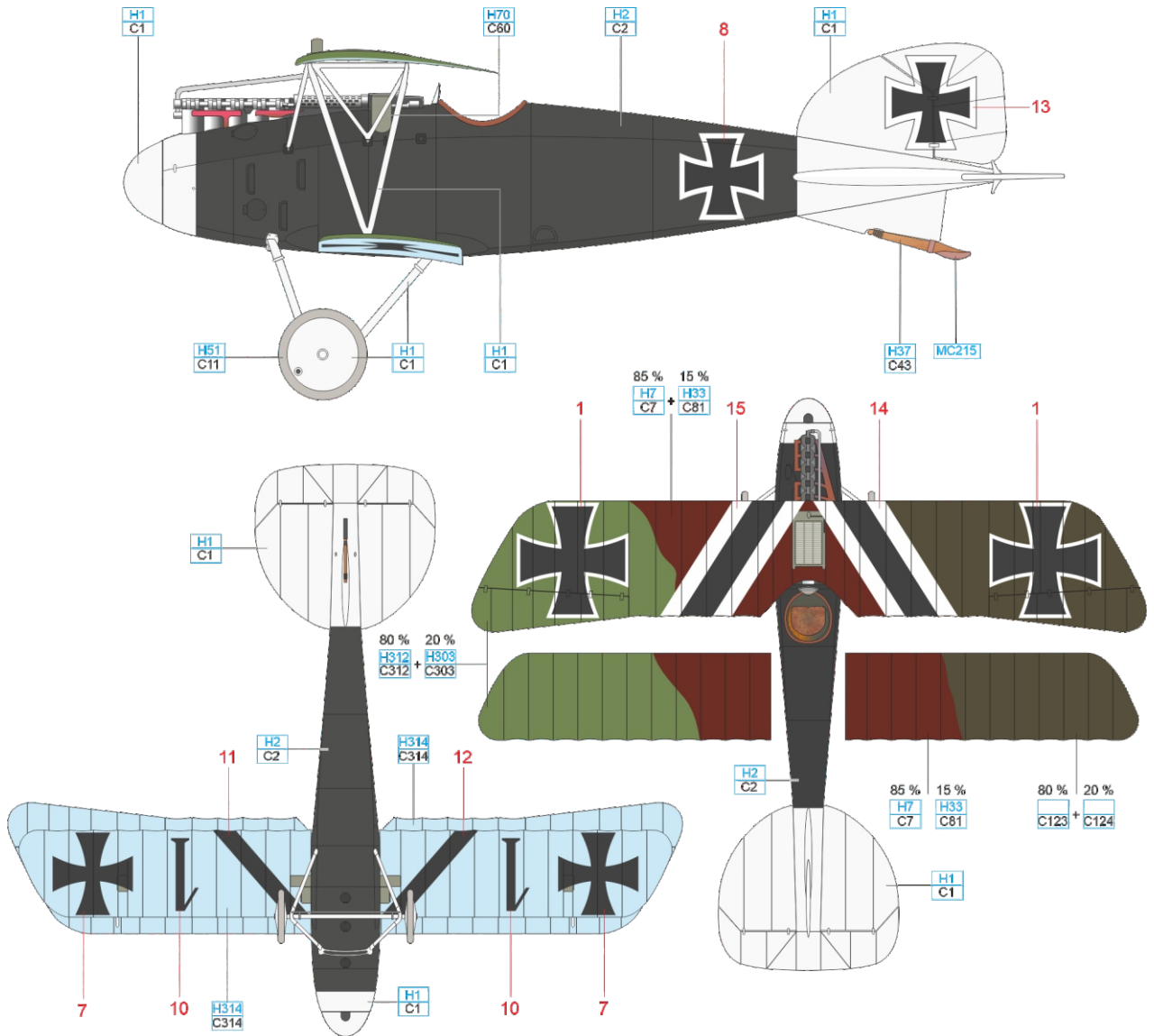
B D.2006/16, Lt. Lothar & Rtm. Manfred Freiherr von Richthofen, Jasta 11, La Brayelle, Francie, březien–květen 1917

Tento Albatros D.III z produkce továrny v Johannisthalu je zajímavý tím, že na něm dokázali získat letecká vítězství oba bratři von Richthofenové. Není ale jasné, kolik jich přesně bylo. Samotný Lothar uvedl, že po svém příchodu k jednotce, které velel jeho bratr (Jasta 11), dostal na začátku března 1917 k dispozici letoun, na kterém Manfred zaznamenal deset vítězství. Tomu ale odporuje řada faktů a slavný Rudý Baron s tímto letounem zaznamenal ve skutečnosti pravděpodobně jen tři nebo čtyři sestřely. Samotný Lothar pak s tímto Albatrosem létal až do 13. května, kdy byl vážně zraněn. V té době již měl na svém kontě 24 sestřelů. Kolik z nich dosáhl na stroji D.2006/16 není známo, sám uváděl, že jich bylo deset. Letoun byl 7. června 1917 sešrotován jako značně olétaný a mnohokrát poškozený. Kromě rudého pásu kolem trupu za kabinou nesl standardní kamuflážní schéma.



C D.2049/16, Oblt. Hermann Göring, velitel Jasta 27, Ghisteltes, Belgie, květen 1917

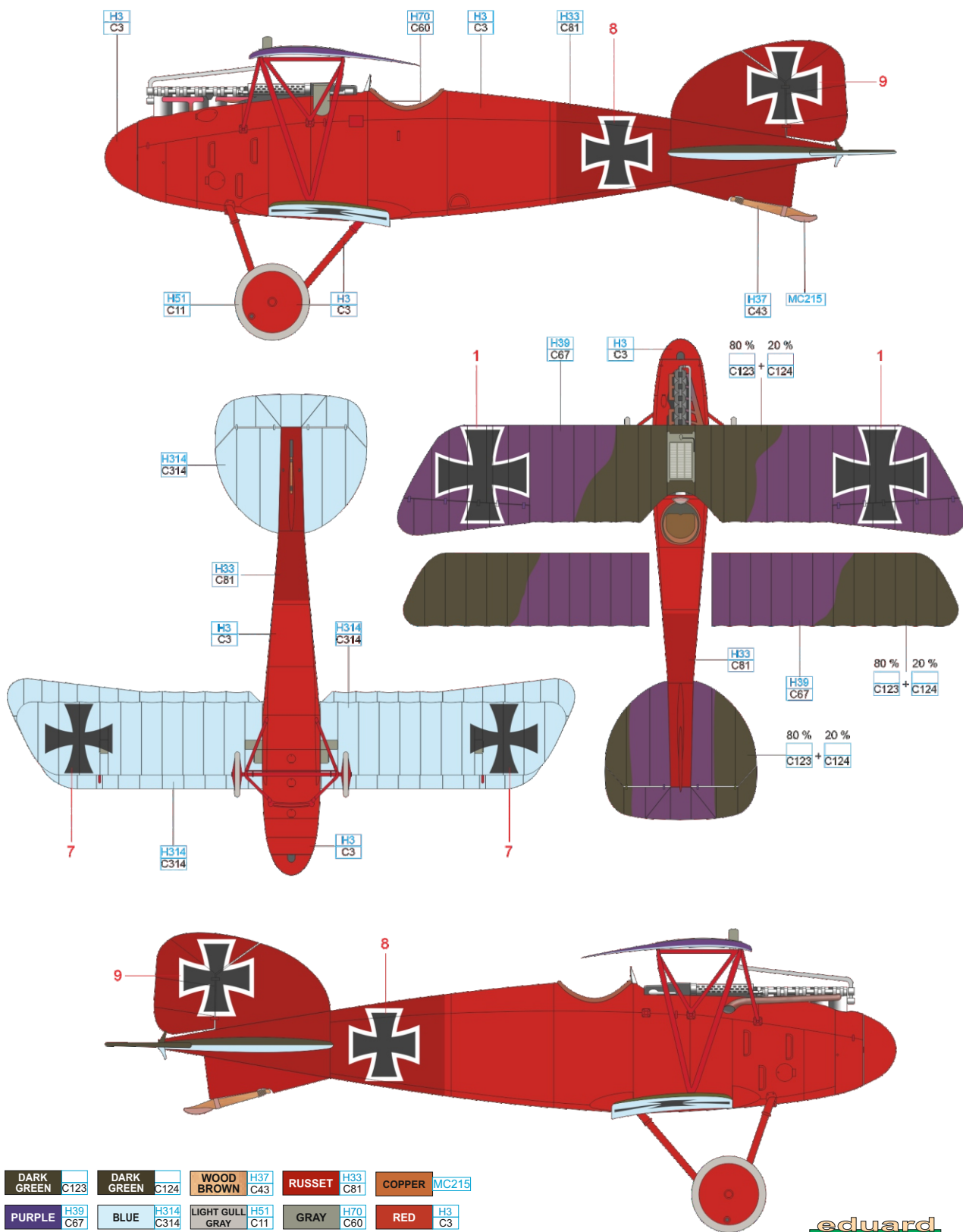
Tento letoun používal Hermann Göring od 24. února 1917, tedy již během své služby u Jasta 26. V té době byly jeho ozdobou černý, bíle lemovaný pruh kolem trupu za kokpitem a šikmé pruhy stejných barev na horní straně vrchního křídla. Poté co Göring převzal v květnu velení Jasta 27, získal letoun výraznější zbarvení, odpovídající pozici Staffelführera. Celý trup dostal černý nátěr, přídě a zád byly bílé, stejně jako všechny vzpěry a disky kol. Kříže na směrovém kormidle a stabilizátoru dostaly tenký černý lem, aby byl jejich bílý lem zřetelný i na bílém pozadí. Pruhy na horním křídle byly oproti předchozí podobě výrazně rozšířeny. Podle některých pramenů se jednalo pouze o zdvojené bílé pruhy s kamuflážní barvou mezi nimi, ale na snímku Albatrosu D.V, který Göring používal o něco později, je jasně patrná černá barva mezi bílými pruhy. Příkladáme se k tomu, že také u tohoto letounu byly pruhy na křídle bílo-černo-bílé.



GREEN	H303 C303	GREEN	H312 C312	BROWN	H7 C7	RUSSET	H33 C81	DARK GREEN	C123	WOOD BROWN	H37 C43		
BLACK	H2 C2	WHITE	H1 C1	BLUE	H314 C314	LIGHT GULL GRAY	H51 C11	GRAY	H70 C60	DARK GREEN	C124	COPPER	MC215

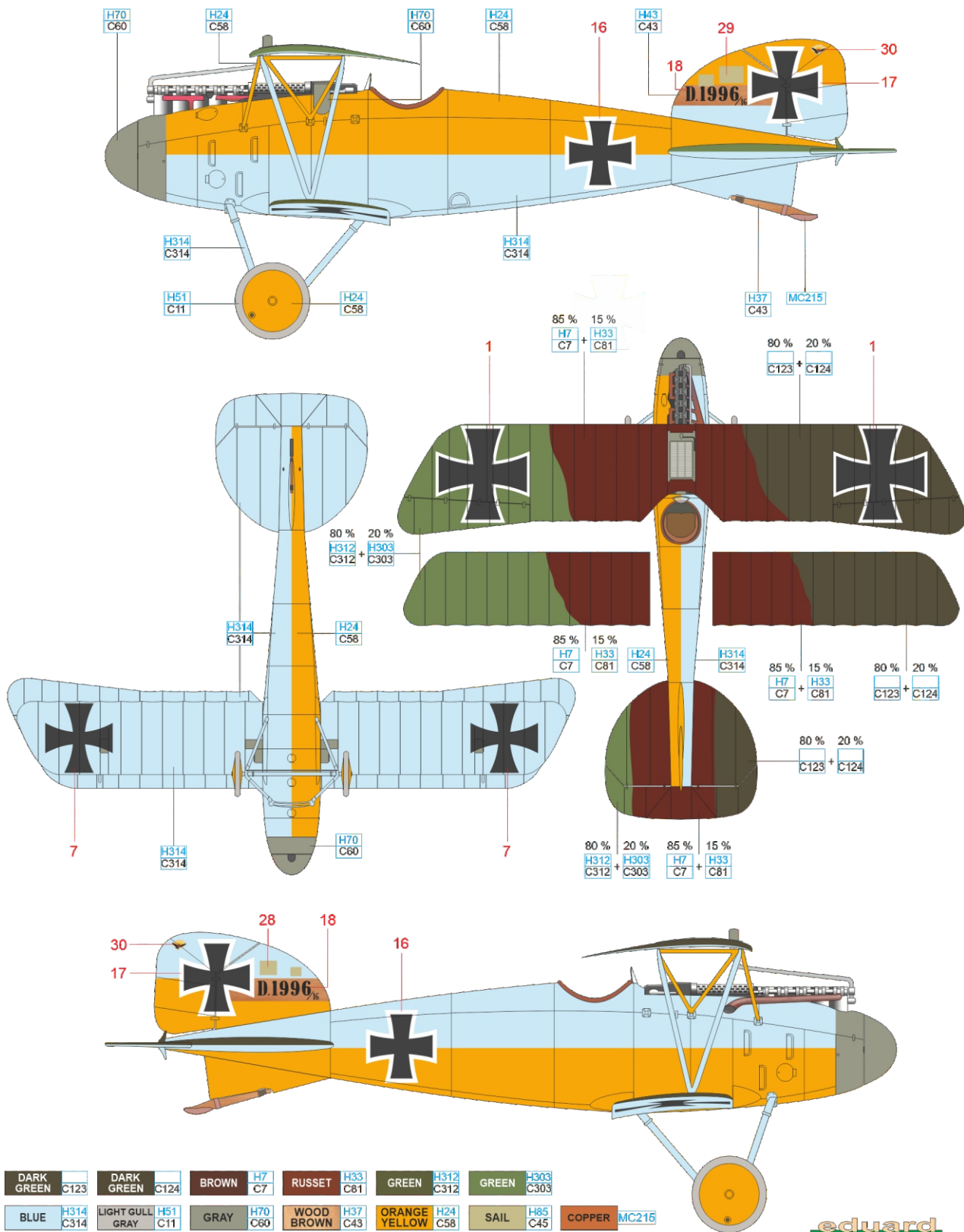
D Lt. Emil Schäfer, Jasta 28, Wasquehal, Francie, květen 1917

Karl Maria Emil Schäfer dosáhl třiceti potvrzených vzdušných vítězství a stal se v pořadí devatenáctým německým pilotem vyznamenaným řádem Pour le Mérite. Patřil mezi piloty, které velmi respektoval samotný Manfred von Richthofen a jeho bratr Lothar mu dokonce vděčil za svůj život, když s poškozeným letounem, neschopen manévrování, čekal na „ránu z milosti“ od útočícího britského pilota. Namísto toho nepřátelský letoun těsně před vypálením smrtelné dávky vzplál a kolem se prohnal Schäferův Albatros... Ten byl rozpoznatelný díky černé zádi, která zdobila letoun číslo D.2062/16, později dostal po vzoru von Richthofenova zbarvení červený nátěr trupu, přičemž není jasné, jestli došlo k zatření černé zádi červenou barvou, nebo si letoun černou záď ponechal. V každém případě je na dochovaných fotografiích zadní část trupu tmavší. Přikláníme se k tomu, že červenou barvu ztmavila podkladová černá barva. S takto zbarveným letounem převzal na konci dubna 1917 velení Jasta 28 a 5. června s ním byl sestřelen trojicí útočících FE.2d od No. 20 Squadron RFC. Není ale jasné, zda se jednalo o letoun D.2062/16 nebo jiný, shodně zbarvený.



E D.1996/16, Lt. Hans-Georg Edward Lübbert, Jasta 11, La Brayelle, Francie, březen 1917

Atraktivně zbarvený Albatros D.III patřil během služby u Jasta 11 Edwardu Lübertovi. Podle výkladu černobílých fotografií nesl letoun s největší pravděpodobností žluto-modré zbarvení trupu, přičemž pořadí barev bylo na levé a pravé straně opačné, stejně tomu bylo na směrovém kormidle a stabilizátoru. Na obou stranách bylo ovšem ponecháno sériové číslo nezatřené na dřevěném podkladu. Lübbert byl s tímto letounem 6. března 1917 v boji zraněn (průstřel ramene), ale dokázal přistát a s nepoškozeným letounem odletěl k jednotce Manfred von Richthofen. Ten si také Lübbertův letoun vypůjčil 17. března a dosáhl na něm svého 27. sestřelu. O necelé dva týdny později, 30. března, byl Lübbert sestřelen a zahynul, neletěl ovšem s tímto letounem. Ten zůstal u jednotky do 11. května 1917, poté jej používal Lt. Rudolf Hohberg z FF(A) 263 pro fotoprůzkumné účely. Edward Lübbert byl znám pod přezdívkou Kugelfang (lapač kulek), protože snad nebylo jediného boje, ze kterého by si jeho letoun nepřinesl nějaký šrám. Také na D.1996/16 jsou patrné záplaty po průstřelech směrového stabilizátoru.



F Lt. Franz Ray, Jasta 28, Varsenare, Belgie, podzim 1917

Franz Ray zahájil svou kariéru stíhacího pilota 1. října 1916, kdy se připojil k Jasta 1. Svého prvního sestřelu dosáhl 23. listopadu toho roku, poté byl v polovině prosince převelen k Jastaschule 1, kde zůstal do poloviny ledna 1917. Následně byl společně s Maxem von Müllerem pověřen sestavením nové Jasta 28w (w jako württemberská). Ray dosáhl svého druhého sestřelu až 10. září 1917, poté ale začaly na jeho kontě rychle přibývat další úspěchy a 23. září se po svém pátém vítězství zařadil mezi stíhací esa. Na konci roku 1917 byla založena Jasta 49, jedna z nových jednotek, které byly reakcí na vstup USA do války (tzv. Amerika Programm – zdvojnásobení počtu stíhacích letek ze 40 na 80). Jejím velitelem se stal Franz Ray a dosáhl zde osmi sestřelů, čím své skóre navýšil na konečných 17 vítězství. Posledního dosáhl 30. září 1918, poté byl v říjnu povolán do Německa ke zkouškám nových letounů a na frontu se již nevrátil. Jeho Albatros D.III z podzimu 1917 měl zadní polovinu trupu zbarvenu modrofialovou barvou, horní plocha horního křídla měla oproti běžnému standardu prohozené pořadí kamuflážních barev.

