

Albatros D.III

Поява модифікації Albatros D.III була безпосередньо пов'язана із впливом новітніх французьких розробок, в першу чергу, фірми Nieuport. "Ньюпорти" не були класичними біпланами, а швидше відносилися до "віторопальнян", оскільки нижче крило будувалося на одному спільному лонжероні і мало значно меншу хорду у порівнянні із верхнім. Конструктори фірми Albatros на чолі з Робертом Теленом повністю переобробили конструкцію крила, зберігли всі інші елементи (фіюзеляж, оперення, шасі) попередника; паралельні міжкрилові стійки замінювали на V-подібні.

Маневрність та швидкість підйому підвищилися, але швидкість заглиблення майже без змін. Потужність двигуна Mercedes D.III зросла на 15 к.с., але шло б це мало. Від бічних радіаторів Windhoff відмовилися взагалі, віддавши перевагу криловим Teeves&Braun.

Перші серійні Albatros D.III були передані до бойових частин в грудні 1916 р. і викликали захоплення у пілотів. Ефірною тривалою недогодою: вже в січні 1917 сталося декілька катастроф, пов'язаних з руйнуванням нижнього крила. Навіть барон Манфред фон Ріхтгофен виявився жертвою подібного інциденту: 24 січня він мало не загинув, здійснивши вимушену посадку. Негайно змінивши Albatros на Halberstadt D.II, Ріхтгофен через місяць знову вилетів довоювати на Albatros D.III, - незважаючи на всі проблеми, новий літак фірми Albatros виявився найращим з усіх німецьких винищувачів того періоду і домінував над усіма винищувачами союзників. "Кривавий квітник" 1917 року, коли Велика Британія втратила 151 літак (проти 30 німецьких), змусила союзників шукати адекватну відповідь літкам Albatros.

Кількість Albatros D.III зростала кожного місяця: в травні 1917 року в бойових частинах нараховувалося 327 "трийок", в листопаді 446. Крім головного заводу Albatros в м.Іоганнштадт, який збудував 500 літаків, до побудови D.III залучили дочірнє підприємство OAW в м.Шнейдемюль (840 літаків). Характерною відмінністю літаків заводу OAW був укорочений скрупулентий формі. Навіть після появи більш сучасного Albatros D.V виробництва "трийок" не припинилося: велика кількість D.III залишалася на бойовій службі до кінця війни.

Окрім західного Фронту, невелика кількість Albatros D.III надійшла на Італійський та Палестинський фронти. Спекотний клімат Палестини змусив встановити додатковий криловий радіатор для покращення роботи двигуна. На відміну від європейського театру військових дій, близькосхідним Albatros D.III не вдалося добитися суттєвих успіхів у повітряних боях.

Перша половина 1917 року стала "зоряним часом" літаків Albatros D.III. Поява британського S.E.5 та французького Spad S.VII одразу ж відіслало його на другий план. Але наприкінці 1918 року, коли у небі домінували Fokker D.VII, значна кількість Albatros D.III продовжувала захищати небо Німеччини.

Albatros D.III

The appearance of the Albatros D.III was closely influenced by the latest French designs, in particular Nieuport. Of course, Nieuport fighters were not true biplanes but "sesquiplanes" (ie. 1 1/2 wings). The lower wing was built around a single spar, and the chord of the lower wing was narrower in comparison with the upper wing. Robert Thelen and the Albatros designers completely rebuilt the wing cellule; all others elements of the Albatros D.II (fuselage, tail unit, undercarriage) were still in place. Only the interplane struts received a new configuration: parallel struts were replaced by V-struts.

Some aspects of performance, like maneuverability and climb, increased, but speed was unchanged. The power of the Mercedes D.IIIa engine was now rated at 160 h.p., but this was not enough. Teeves & Braun replaced Windhoff side radiators, retaining on many D.IIs, with an installation on the wing.

The first mass-production aircraft reached the Front in December 1916, and were greeted with enthusiasm by many pilots. But very soon many of the aircraft crashed: the lower wing had a tendency to collapse in excessive maneuvers. Even Manfred von Richthofen almost fell victim to this fault on January 24th 1917, but he was fortunate enough to effect a hurried forced landing. He changed his Albatros for a Halberstadt D.II, but one month later he again returned to the cockpit of the Albatros. Despite the problem with the lower wing, the Albatros D.III was still the best German fighter in the first half of 1917 and superior to any Allied fighter. "Bloody April" of 1917, when Great Britain lost 151 aircraft on Western Front (Germany lost 30), led the Allies to seek an adequate answer to the Albatros D.III.

Production of the Albatros D.III increased from month to month: in March 1917 137 were in service at the Front, 327 in May, and 446 in November of the same year. The parent plant of Albatros Flugzeugwerke, situated in Johannistadt, built 500 fighters of this type, and the branch factory OAW in Schneidemühl built an additional 840 aircraft. The OAW fighters were distinguished from the original D.III by the rounded edge of the rudder. Even when the more modern Albatros D.V appeared, production of the D.III was not stopped; many D.IIs were still in service until the last days of the war.

The Albatros D.III did not only serve on the Western Front. Many fighters were sent to the Italian Front and Palestine. The warmer climate of Palestine required better engine cooling, and as a result, one more radiator was installed on the wing. But the Albatros D.III was not as successful in this theater as in France.

The first half of 1917 was the "star time" for the Albatros D.III. The introduction of the British S.E.5 and French Spad S.VII immediately made it obsolete. But at the end of 1918, when the Fokker D.VII dominated in the sky, many Albatros D.IIs were still defending the air space of Germany.

Albatros D.III

Das Erscheinen der neuen Albatros D.III stand in direktem Zusammenhang mit den Flugzeugkonstruktionen der französischen Firma Nieuport. Die Entwürfe dieser Firma waren keine Doppeldecker im klassischen Sinne: man konnte sie eher als "Anderthalbdecker" bezeichnen, da der untere Flügel wesentlich kleiner und schmaler als der obere Flügel war. Anstelle der üblichen doppelten Streben zwischen den Tragflächen wurde nun eine V-förmige Strebe verwendet. Die Konstrukteure der Firma Albatros mit Robert Thelen an der Spitze änderten also die Tragflächenkonstruktion gegenüber der Albatros D. II völlig, ließen jedoch Rumpf, Leitwerk und Fahrgestell unverändert.

Dadurch erhöhte sich zwar die Manövrierfähigkeit und die Steigleistung, die Höchstgeschwindigkeit blieb jedoch fast unverändert. Die Leistung des Flugzeugmotors Mercedes D.III wurde zwar um 15 PS erhöht, aber das erwies sich als nicht ausreichend. Anstelle der auf beiden Rumpfsseiten montierten Windhoff-Kühlern wurde ein Kühler der Firma Teeves & Braun auf der Oberseite der oberen Tragfläche angebracht.

Die ersten Serienmaschinen der D.III wurden noch im Dezember 1916 an die Truppe ausgeliefert und die Piloten waren angefangen begeistert. Die Euphorie dauerte jedoch nicht lange: schon Anfang 1917 ereigneten sich einige Flugunfälle, ausgelöst durch die zu schwache Konstruktion des unteren Flügels. Sogar der "rote Baron" Manfred von Richthofen wurde Opfer eines ähnlichen Unfalls. Am 24. Januar 1917 wäre er bei einem Luftkampf beinahe ums Leben gekommen, als auch bei seinem Flugzeug das Tragflächenproblem auftrat. Obwohl er anschließend für kurze Zeit eine Halberstadt D.II flog, nutzte er schon bald wieder die Albatros D.III, da sie sich (trotz der strukturellen Probleme) als das beste deutsche Jagdflugzeug erwies. Zusätzlich war sie allen Flugzeugen der Alliierten überlegen. Der "blutige April" des Jahres 1917, in dem die englischen Luftstreitkräfte 151 Flugzeuge verloren (auf deutscher Seite 30), zwang die Alliierten, den Albatros Jagdflugzeugen etwas Gleichwertiges entgegenzusetzen. Die Zahl der Albatros Flugzeuge an der Front stieg mit jedem Monat an: im Mai 1917 waren 327 D.III eingesetzt, im November 1917 waren es 446. Außer dem Albatros-Hauptwerk in Johannistadt, built 500 Flugzeuge baute, wurde auch das Tochterunternehmen OAW (Ostdestische Albatros Werke) in Schneidemühl mit einbezogen (840 Flugzeuge). Zu erkennen waren die von OAW gebauten Maschinen an dem gerundeten Seitenruder. Selbst nach dem Erscheinen der moderneren Albatros D.V wurde die D.III weiter hergestellt, und eine große Anzahl blieb noch bis zum Kriegsende im Einsatz.

Außer an der Westfront wurde eine kleine Zahl der Albatros D.III an der italienischen und an der Front in Palästina eingesetzt. Aufgrund des heißen Klimas in Palästina wurde ein zusätzlicher Flügelmühler für bessere Motorkühlung angebracht. Im Gegensatz zu den europäischen Kriegsschauplätzen hatte die Albatros D.III dort keine großen Erfolge.

Die erste Hälfte des Jahres 1917 war die "große Zeit" der Albatros D. III. Mit dem Erscheinen der britischen S.E.5 und der französischen Spad 7 wurde sie jedoch allmählich zurückgedrängt. Selbst Ende 1918, als die Fokker D.VII ihre überlegene Leistung zeigte, waren immer noch etliche Albatros D.III im Dienst.

Технічні характеристики

Albatros D.III (Albatros D.III OAW)

Розмах верхнього крила	..... 9,5 м
Довжина загальна	..... 7,33 м
Зльотна вага	..... 908,0(896,0) кг
Максимальна швидкість	..... 165 км/год
Час підйому на 1000 м	..... 2 хв.30 сек.
Час у польоті	..... біля 2 годин
Двигун	..... 1x Mercedes D.IIIa, 160 к.с.
Кулемети	..... 2xLMG 08/15 Spandau

Performances

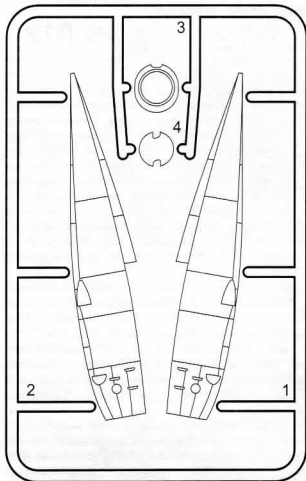
Albatros D.III (Albatros D.III OAW)

Wingspan upper	..... 9,5 m
Length	..... 7,33 m
Take-off weight	..... 908,0(896,0) kg
Speed, max	..... 165 km/h
Time of 1000m altitude reaching	2min30sec
Endurance	..... about 2 hours
Engine	1x160 hp Mercedes D.III
Machine guns	..... 2xLMG 08/15 Spandau

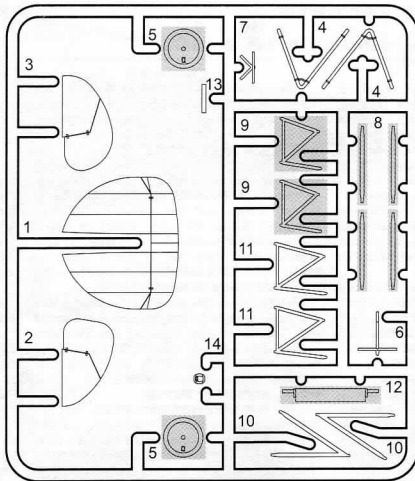
Техническая Характеристика

Albatros D.III (Albatros D.III OAW)

Обере Flügelspannweite	..... 9,5 m
Рumpfлänge	..... 7,33 m
Abflugmasse	..... 908,0(896,0) kg
Höchstgeschwindigkeit	..... 165 km/St
Aufsteigens 1000 m	..... 2 min 30 sec
Flugdauer	..... 2 St.
Motor	..... 1x160 P.S. Mercedes D.III
Maschinengewehre	2xLMG 08/15 Spandau



RODEN A

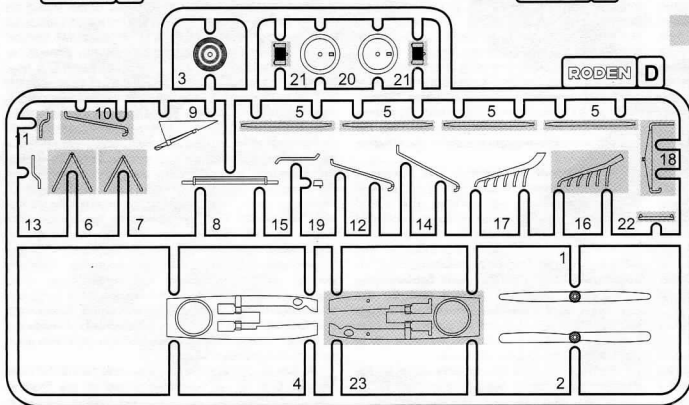


RODEN C

Майстер-модель
виготовлена
Є. К. Хавіло.
Історико-технічний
супровід опрацювали
Т. Шитк та О. Кривчик.

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

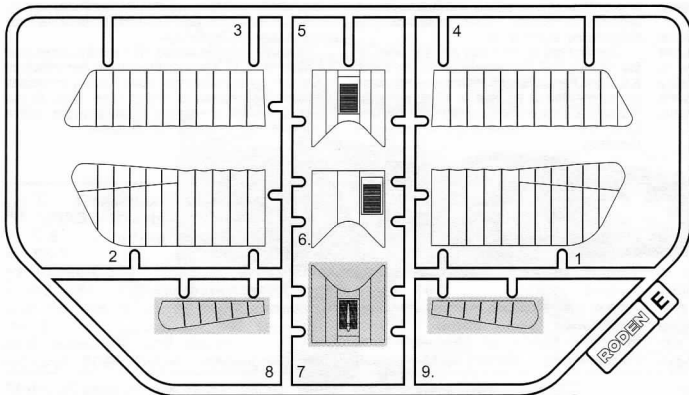
Special Thanks to:
Albatros Publications (UK),
Squadron Signal
Publications (USA),
Kookaburra Publications
(Australia).



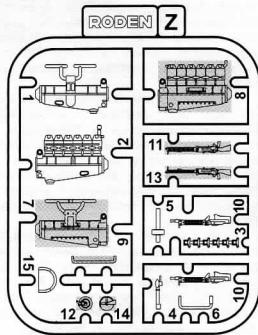
RODEN D

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.



RODEN E



RODEN Z

Комплектність іграшки:
1. Рамки з деталями - 5 шт.
2. Інструкція - 1 прим.
3. Декалі - 1 прим.
4. Коробка - 1 шт.

Інструкція The instruction

УВАГА - Прочитати обов'язково!

Перед початком роботи уважно вивчіть інструкцію для складання моделі. Деталі з рамок вирізати 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: вирізати 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 Zeichnung aufmerksam studieren. Die einzelnen Montageeile 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.



вирізати
cut out
abschneiden



клеїти
glue
kleben



не клеїти
don't glue
nicht kleben



фарбувати
paint
färben



наклеїти декалі
apply decals
abziehbilder anbringen



повторити для лівої(правої)сторони
repeat for left(right)side
wiederholen für linken(recht)seite



свердлити
drill
bohren

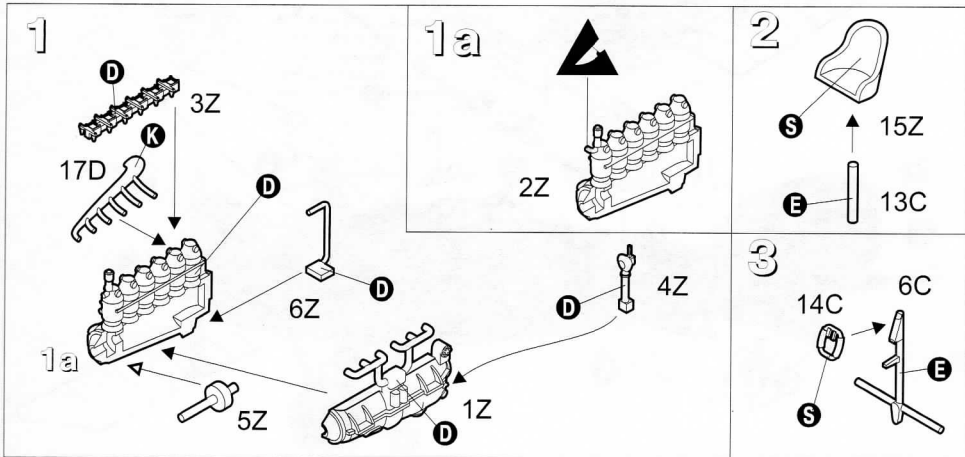


кількість операцій
number of working steps
anzahl der arbeitsgänge

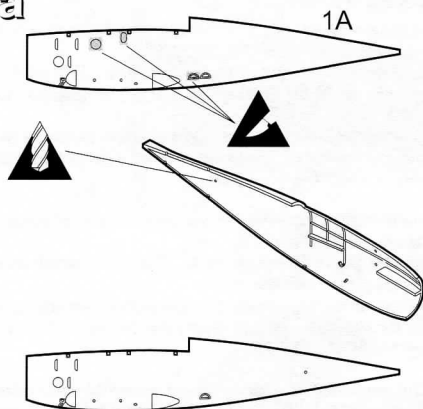


Необхідність виконання операції згідно обраного варіанту розфарбування
Execution of this operation is necessary in accordance with selected variant of painting

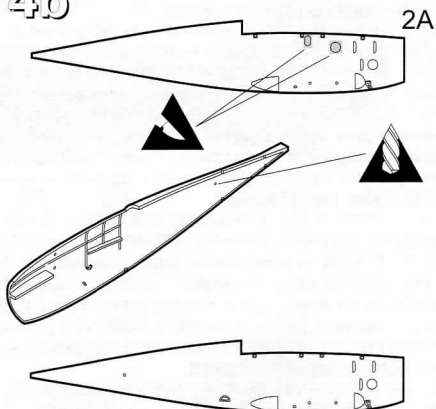
Порядок складання моделі The model's folding order



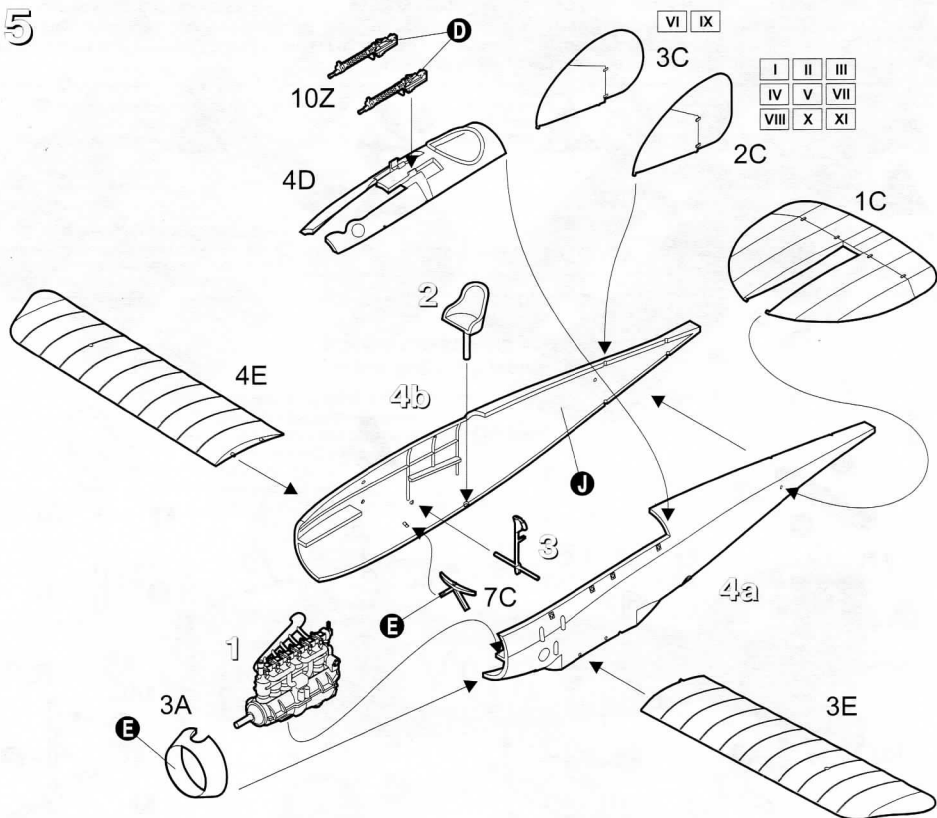
4a



4b

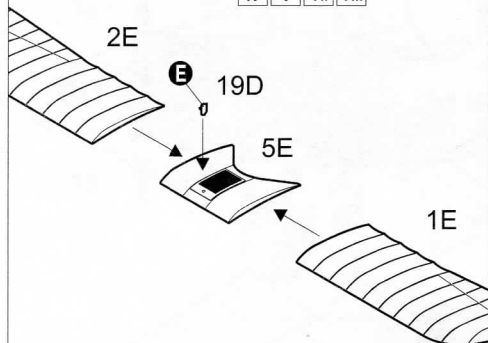


5



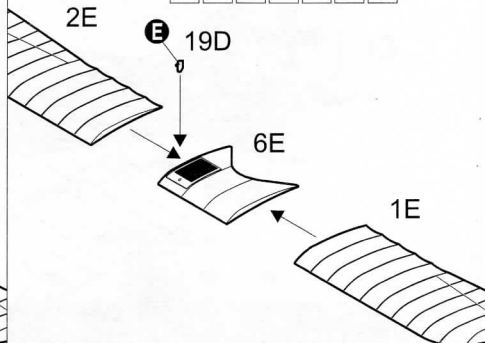
6a

IV V VII VIII



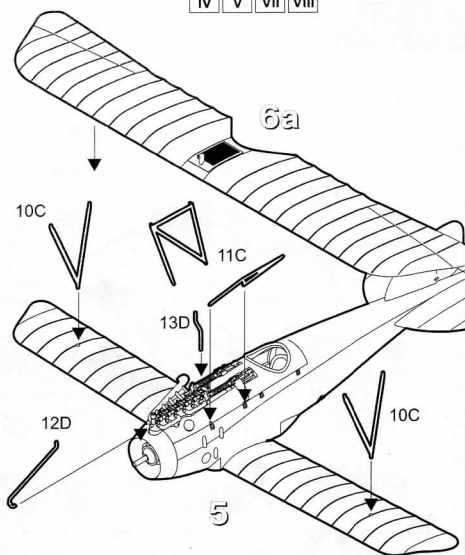
6b

I II III VI IX X XI



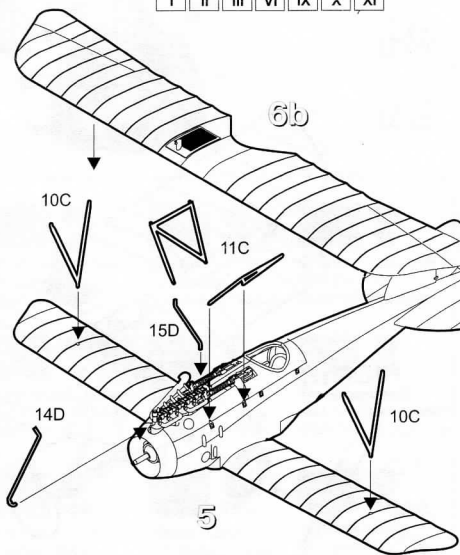
7a

IV V VII VIII



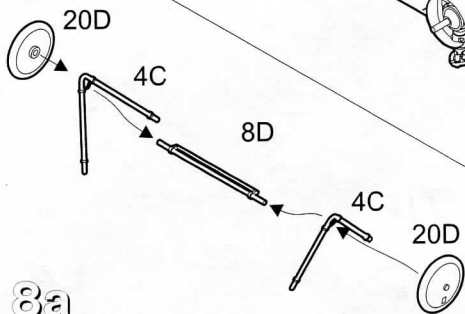
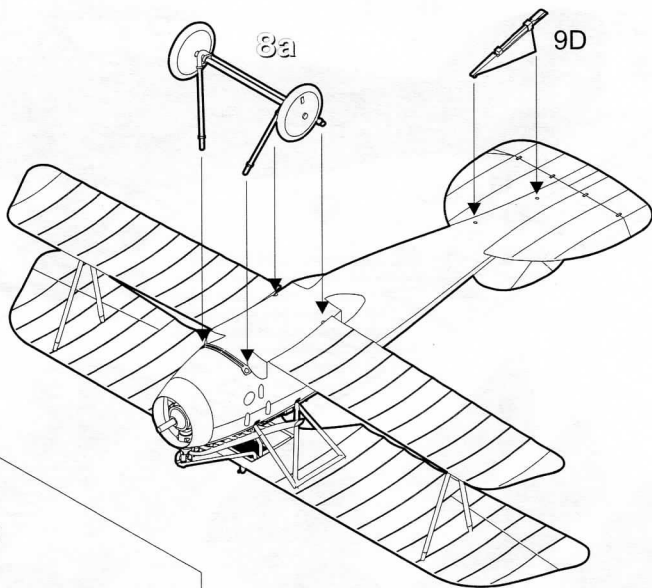
7b

I II III VI IX X XI



8

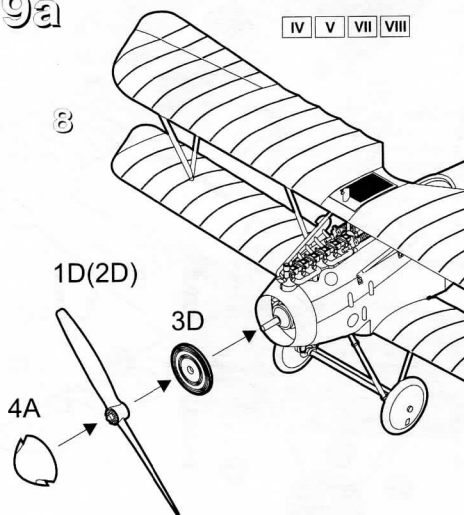
7a(7b)



8a

9a

IV V VII VIII



9b

I II III VI IX X XI

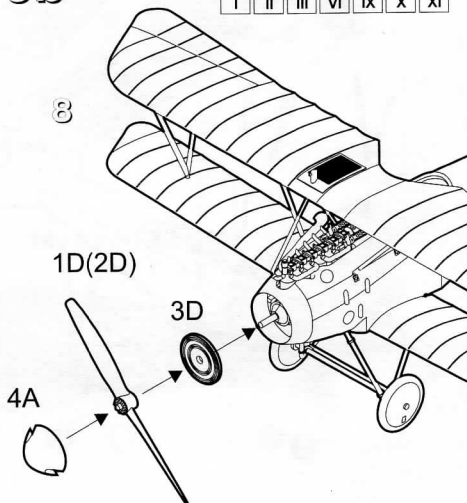
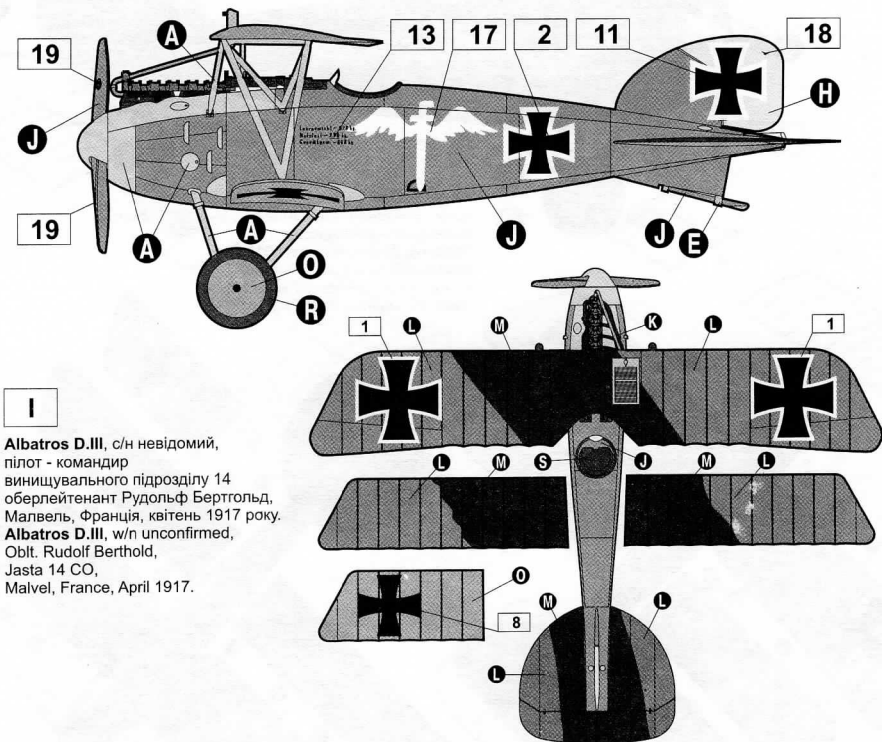


Схема розфарбування моделі і наклеювання декалей
 Colour painting guide and scheme of applying decals.



I

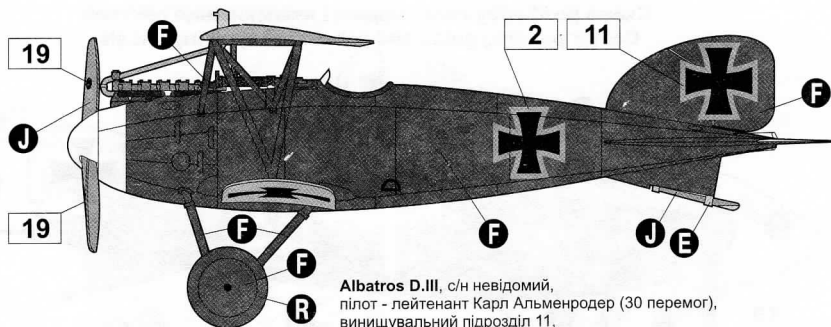
Albatros D.III, с/н невідомий,
 пілот - командир
 винищувального підрозділу 14
 оберлейтенант Рудольф Бертольд,
 Малвель, Франція, квітень 1917 року.
 Albatros D.III, w/n unconfirmed,
 Oblt. Rudolf Berthold,
 Jasta 14 CO,
 Malvel, France, April 1917.

HUMBROL

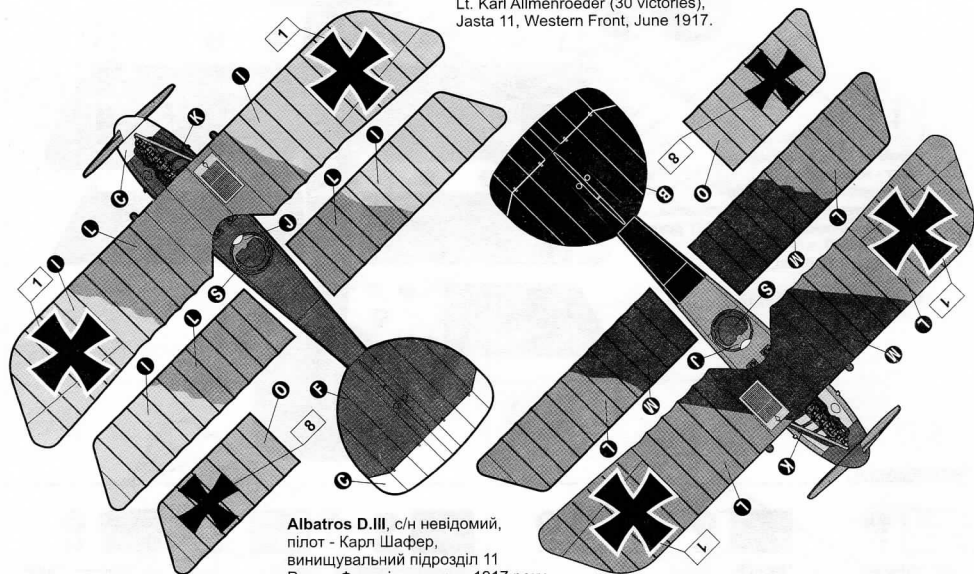
 A 31 Сіро-зелений Matt Slate Grey Shiefergrau, matt	 B 33 Чорний Matt Black Mattschwarz, matt	 C 34 Білий Matt White Mattweiß	 D 53 Чорно-сталевий Gunmetal Eisen, metallic	 E 56 Дюраль Aluminium Aluminium, metallic	 F 60 Яскраво-червоний Matt Scarlet Scharlachrot, matt
 G 68 Темно-фіолетовий Gloss Purple Purpurrot	 H 74 Полотняний Matt Linen Beige, matt	 I 107 Фіолетовий Matt WWI Purple Oxidrot, matt	 J 110 Натуральне дерево Matt Natural Wood Naturholz, matt	 K 113 Іржавий Matt Rust Rostbraun, matt	 L 116 Темно зелений Matt US Dark Green USA-Dunkelgrün, matt
 M 118 Червоно-коричневий Matt US Tan USA-Hellbraun, matt	 N 120 Світло-зелений Matt Light Green Resedagrün, matt	 O 122 Світло-блакитний Matt Pale Blue Blaßblau, matt	 P 154 Жовтий Insignia Yellow Signalgelb, matt	 R 156 Темно-сірий Camouflage Grey Dunkelgrau, matt	 S 180 Червона шкіра Red Leather Rotbraun

Виробник гарантує безпеку іграшки протягом усього часу експлуатації за умови її правильного використання і зберігання.

II

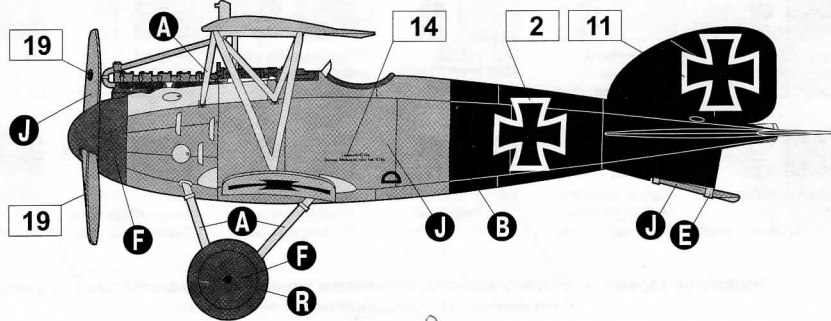


Albatros D.III, с/н невідомий,
пілот - лейтенант Карл Альменродер (30 перемог),
винишувальний підрозділ 11,
Західний фронт, червень 1917 року.
Albatros D.III, w/n unconfirmed,
Lt. Karl Allmenroeder (30 victories),
Jasta 11, Western Front, June 1917.

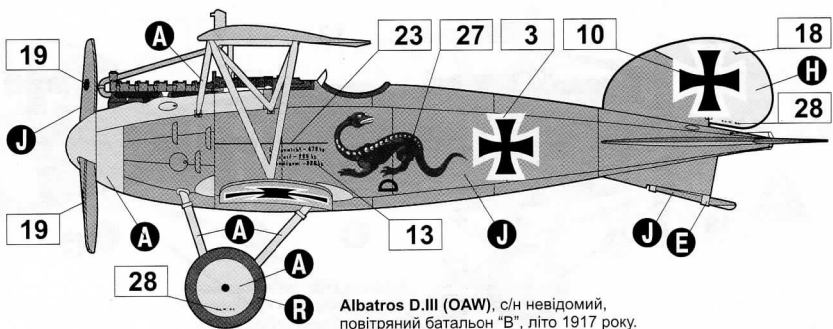


Albatros D.III, с/н невідомий,
пілот - Карл Шафер,
винишувальний підрозділ 11
Рокор, Франція, травень 1917 року.
Albatros D.III, w/n unconfirmed,
flown by Lt. Karl Schaefer,
Jasta 11, Roucourt, France, May 1917.

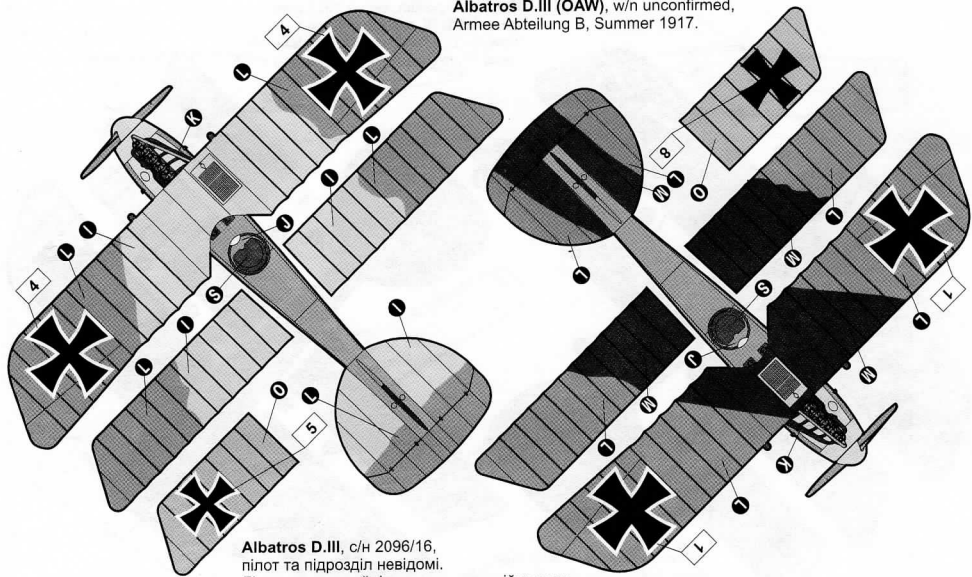
III



VI

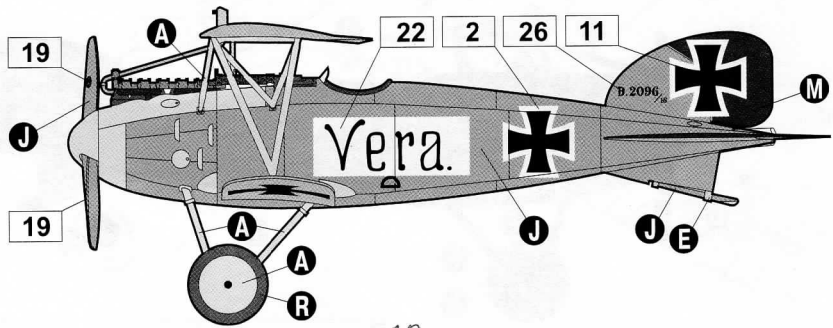


Albatros D.III (OAW), с/н невідомий,
 повітряний батальон "В", літо 1917 року.
 Albatros D.III (OAW), w/n unconfirmed,
 Armees Abteilung B, Summer 1917.



Albatros D.III, с/н 2096/16,
 пілот та підрозділ невідомі.
 Літак захоплений французькими військами
 21 квітня 1917 року.
 Albatros D.III, w/n 2096/16,
 pilot and unit unknown,
 captured by French on 21st April 1917.

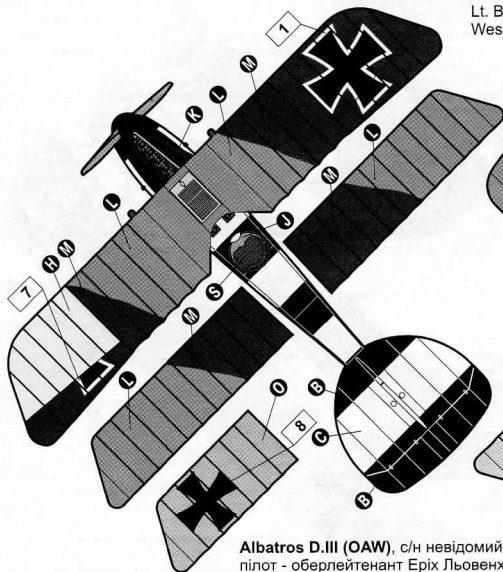
VII



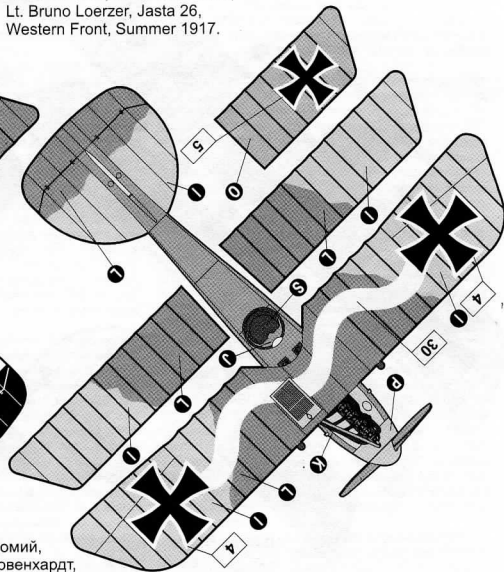
VIII



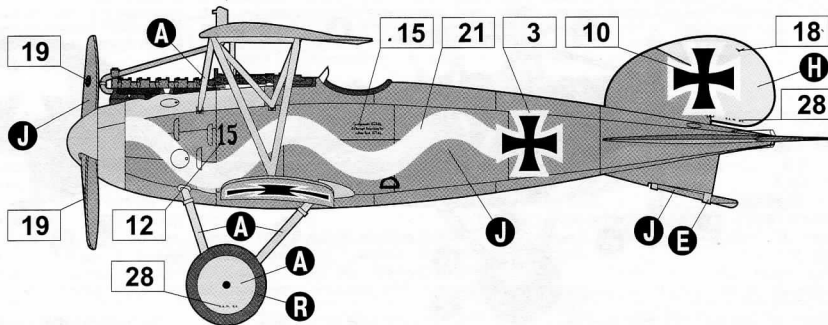
Albatros D.III, с/н невідомий,
пілот - лейтенант Бруно Льорцер,
випишувальний підрозділ 26,
Західний фронт, літо 1917 року.
Albatros D.III, w/n unconfirmed,
Lt. Bruno Loerzer, Jasta 26,
Western Front, Summer 1917.



Albatros D.III (OAW), с/н невідомий,
пілот - оберлейтенант Еріх Льовенхардт,
випишувальний підрозділ 10,
Західний фронт, літо 1917 року.
Albatros D.III (OAW), w/n unconfirmed,
Oblt. Erich Loewenhardt, Jasta 10,
Western Front, Summer 1917.

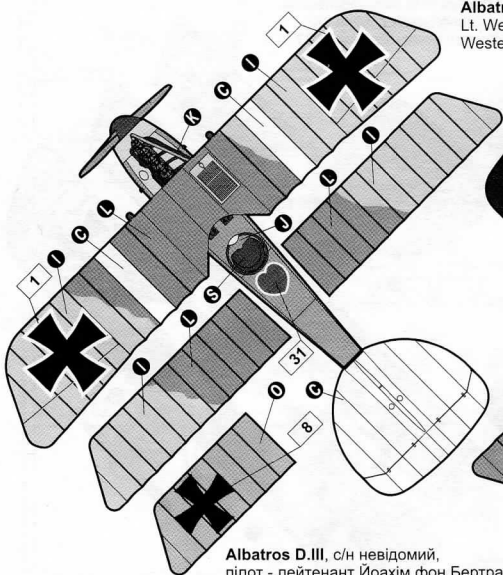


IX





Albatros D.III, с/н невідомий,
пілот - лейтенант Вернер Фосс,
винищувальний підрозділ 2,
Західний фронт, травень 1917 року.
Albatros D.III, w/n unconfirmed,
Lt. Werner Voss, Jasta 2,
Western Front, May 1917.



Albatros D.III, с/н невідомий,
пілот - лейтенант Іоахім фон Бертраб,
винищувальний підрозділ 30, летовище Фалемпін,
Західний фронт, весна 1917 року.
Albatros D.III, w/n unconfirmed,
Lt. Joachim von Bertrab, Jasta 30,
Phalempin, Western Front, Spring 1917.

