

KOLEKCE KOVOVÝCH MODELŮ

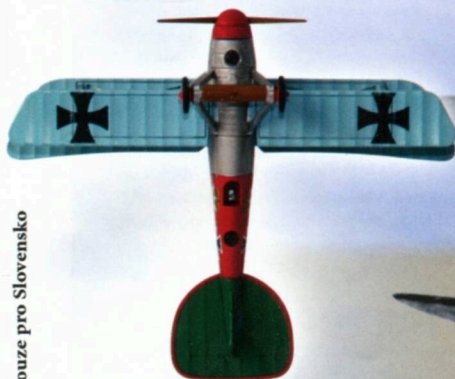
# VOJENSKÁ LETADLA

Cena: 129,90 Kč / 6 €\*

S TÍMTO ČÍSLEM MODEL  
ALBATROS D.V



14



\*Cena platná pouze pro Slovensko

ISBN 978-83-252-1332-9



1 4

# VOJENSKÁ LETADLA

V KAŽDÉM ČÍSLE MODEL LETADLA S PEČLIVĚ  
PROVEDENÝMI DETAILY KONSTRUKCE A V ORIGINÁLNÍ  
KAMUFLÁŽI. MODELY TÉTO KOLEKCE REPREZENTUJÍ  
VŠECHNA VÝVOJOVÁ OBDOBÍ VE VOJENSKÉM  
LETECTVÍ – OD 1. SVĚTOVÉ VÁLKY AŽ DO SOUČASNOSTI.

## KAŽDÝCH 14 DNÍ NOVÉ MODELY

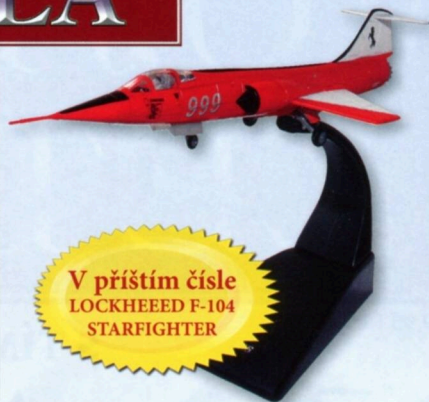
V KOLEKCI NAJDETE MEZI JINÝMI:

|                            |                              |
|----------------------------|------------------------------|
| LOCKHEED F-104 STARFIGHTER | MIG 21                       |
| F4F-4 WILDCAT              | MESSERSCHMITT ME 262         |
| SPAD S.XIII                | ROYAL AIRCRAFT FACTORY SE.5A |
| MESSERSCHMITT BF 110G-4    | DOUGLAS A-4M SKYHAWK         |
| SOPWITH CAMEL              | P-51B MUSTANG                |



**Poříd'te si celou  
úžasnou sbírku  
kovových modelů!**

V KAŽDÉM ČÍSLE KOVOVÝ MODEL LETADLA  
S PEČLIVĚ PROVEDENÝMI DETAILY KONSTRUKCE.



**V příštím čísle  
LOCKHEED F-104  
STARFIGHTER**

Vydavatel:  
Oxford Educational Sp. z o.o.  
Grunwaldzka 2A, Slupsk, Polsko

Generální dodavatel titulu pro český a slovenský trh:  
AMERCOM SA, O/POZNAŇ  
Grochowe Łąki 6, 61 752 Poznań, Polsko  
Tel.: +48 618 515 147

Zastoupení v ČR:  
AMER MEDIA s. r. o.  
Modřanská 11, 143 00 PRAHA 4  
Zákaznická linka: (+420) 296 188 900 (9–17 hod.)  
E-mail: amercom@amercom.cz  
www.amercom.cz

Příprava pro tisk:  
PRESS-PYGMALION, s. r. o.  
Mánesova 536, 737 01 Český Těšín  
Redaktor: Milan Bronclik  
Odborná spolupráce: Stanislav Komárek, Miloš Kmeř, Jiří Rataj

Předplatné v ČR:  
A.L.L. production, s. r. o.  
P. O. BOX 732, 111 21 PRAHA 1  
Tel.: 840 306 090  
E-mail: predplatne@predplatne.cz  
Předplatné je možné objednat od 3. čísla. Předplatitelé obdrží každý  
měsíc v jedné zásilce dvě čísla magazínu.  
Pololetní předplatné (12 čísel) – cena 1 548 Kč.  
Roční předplatné (24 čísel) – cena 3 096 Kč

Objednávky předplatného v SR:  
MAGNET PRESS, SLOVAKIA s. r. o.  
P. O. BOX 169  
830 00 Bratislava  
Tel.: 02/67 20 19 31-33  
Fax: 02/67 20 19 30  
E-mail: predplatne@press.sk  
www.press.sk

Předplatné je možné objednat od 3. čísla. Předplatitelia obdržia  
každý mesiac v jednej zásilke dve čísla magazínu.  
Predplatné za 6 čísel – 34,20 €  
Predplatné za 12 čísel – 68,40 €  
Predplatné za 24 čísel – 136,80 €

ISBN: 978-83-252-1332-9  
Série: 978-83-252-1230-8

Pozor! Model není hračka. Je určen pro osoby starší 14 let.  
Naše modely se mohou v detailech lišit od originálních letadel.  
Vydavatel si vyhrazuje právo na změnu počtu čísel a pořadí  
příložených modelů.  
Model vyroben v ČR.

# ALBATROS D.V

**TVRZENÍ, ŽE NIC TAK VÝZNAMNĚ NEOVLIVŇUJE VÝVOJ TECHNIKY JAKO VÁLKA, JE NEJAKTUÁLNĚJŠÍ OD CHVÍLE PRVNÍHO POUŽITÍ NOVODOBÝCH VÁLEČNÝCH STROJŮ. PŘEV RATNÉ TECHNICKÉ VYNÁLEZY Z OBLASTI LETECTVÍ A MOTORIZACE SE OBJEVILY KRÁTCE PŘED PRVNÍ SVĚTOVOU VÁLKOU A MĚLY ROZHODUJÍCÍ VLIV NA PRŮBĚH DALŠÍCH KONFLIKTŮ.**

Vojenské využití létajících strojů si velmi rychle vyžádalo jejich rozdělení na různé kategorie a výrobu aeroplánů určených k plnění konkrétních úkolů. Záhy se ukázalo, že neúčinnějšími prostředky k boji proti letadlům jsou jiná letadla. Výsledkem tohoto zjištění byly stroje brzy nazvané stíhačky, a tedy specializované na stíhání protivníka. Zpočátku existovala dvě technická řešení – spojenecké preferující letadla s tlačnou vrtulí a asynchronní výzbrojí a německé spoléhající na tažnou vrtuli a synchronizované kulometry. Německá doktrína se v praxi ukázala úspěšnější a jejich jednoplošníky Fokker Eindecker začaly decimovat spojenecká letadla. Jako odpověď na tuto výzvu zkonstruovali Francouzi Nieuport 11 C1 – nevelký dvouplošník s menším rozpětím a kratšími spodními křídly. Nosné plochy byly opatřeny vzpěrami ve tvaru písmene „V“ a výzbroj byla umístěna nad horním křídlem tak, aby kulomet střílel nad okruhem vrtule. Stíhačka, jež byla rychlejší a obratnější než německé fokkery, se na frontě objevila v lednu 1916 a pomohla k rychlému získání spojenecké nadvlády ve vzdušném prostoru. Němci byli nepřátelskou konstrukcí tak fascinováni, že se ji rozhodli přesně napodobit, jejich kopie nieuportu pod názvem Siemens-Schuckert D.I však nebyla příliš vydařená a německé podniky se soustředily na výrobu konvenčního dvouplošníku. Stíhací dvouplošníky Fokker D.I/D.IV a Fokker D.II/D.III se rovněž nepovedly a byly rychle staženy do leteckých škol. Konstrukce Roland D.I a D.II a Halberstadt D.II a D.III byly zdrařilely, avšak nedokázaly Němcům zajistit výraznou převahu nad Spojenci, kteří rovněž neodpovídali na vavřínech. Soutěže na letadlo pro stíhací letky (Jagdstaffeln) se zúčastnila také firma Albatros Werke GmbH, která v červnu 1916 obdržela zakázku na sérii prototypů stíhaček pod čísly D.381–391/16.



zahájeny v dubnu, byla spojena novátorská poloskořepinová konstrukce trupu s tradičními dřevěnými a plátnem potaženými křídly. Firma Albatros již dříve konstruovala trupy letadel kryté překližkou, ale nyní byla tato metoda dovedena téměř k dokonalosti. Přední část trupu měla kulatý průřez a plynule přecházela do mohutného vrtulového kužele. Řadový motor byl prakticky celý skryt v trupu a zvenčí byly vidět pouze hlavy válců a výfukové roury. Kryt motoru byl plechový. Od úrovně kabiny byl trup ze stran zploštělý, jen z horní a spodní strany zaoblený. Kostru trupu tvořilo šest podélníků s žebry silnými 9,5 mm a byla kryta lepenými a hřebíky přibíjenými pláty překližky o tloušťce 2 mm. Levá a pravá polovina trupu byly tvarované na kopytech a poté byly spojeny. Dřevěná svíslá ocasní plocha byla integrální částí trupu. Nosné plochy měly příhradovou konstrukci. Horní křídlo bylo o něco větší než spodní, hloubka jeho profilu měřila v nejdelším místě 1,75 m, kdežto hloubka spodního křídla činila maximálně 1,6 m. Nosné plochy byly spojeny dvěma páry rovnoběžných vzpěr a nad kabinou drženy dvěma nosnými vzpěrami. Z plánovaných šestiválcových motorů Benz Bz III o výkonu 111,8 kW (150 HP) a Mercedes D.III o výkonu 119,3 kW (160 HP) byl jako pohonná jednotka vybrán druhý jmenovaný. Chladiče Windhoff byly umístěny po obou stranách trupu před kabinou. Výzbroj se skládala ze dvou synchronizovaných kulometů Spandau 08/15 ráže 7,92 mm. Němci mohli již dříve montovat do letadel po dvou kulometech, ale nedělali to, aby nezvyšovali celkovou hmotnost svých strojů. V květnu 1916 se s exemplářem D.423/16 seznámil Rudolf Berthold, který byl uznávaným stíhacím esem, a ihned doporučil vyslání nového typu na frontu. Velení letectva s tím

ALBATROS D.V, S NÍMŽ LÉTAL PORUČÍK WALTER DINGEL, ADJUTANT JASTA 15 V KVĚTNU 1918. BARVY KAMUFLÁŽE (ČERVENÁ A MODRÁ) JSOU TYPICKÉ PRO TUTO STÍHACÍ LETKU.



ALBATROS D.I JIŽ NESL VŠECHNY ZNAKY VŠECH POZDĚJŠÍCH STÍHACÍCH DVOJPLOŠNÝCH ALBATROSŮ – SKOŘEPINOVÝ OVÁLNÝ TRUP, KAPOTOVANÝ ŘADOVÝ MOTOR A VELKÝ VRTULOVÝ KUŽEL.

## ALBATROS D.I

V podniku Albatros Flugzeugwerke GmbH se tou dobou již několik měsíců vyvíjel stíhací dvouplošník. Skupina vedená Robertem Thelenem, v níž pracovali také konstruktéři Schubert a Gnädig, přišla již na začátku roku 1916 s projektem letadla Albatros D.I (po první světové válce bylo jeho označení změněno na L.15), které mělo podle všech předpokladů překonat spojenecké konstrukce. V prototypu, jehož testy byly

# ALBATROS D.V

ALBATROS D.V VZNIKL JAKO ODPOVĚĎ NA TECHNOLOGICKOU PŘEVAHU, JAKOU ZÍSKALY SPOJENECKÉ STÍHAČKY S.E.5 A SPAD NAD NĚMECKÝM LETADLEM ALBATROS D.III. AČKOLIV NOVÝ TYP NEDOSÁHL LEPŠÍCH VÝKONŮ NEŽ JEHO PROTIVNÍCI, BYL OBJEDNÁN VE VELKÉM POČTU, NEJSPÍŠE PROTO, ABY KVANTITOU NAHRADIL NEPŘÍLIŠ USPOKOJIVÉ BOJOVÉ KVALITY.



**ALBATROS D.V z JASTA 5** pilotovaný leteckým esem poručíkem Fritzem Rumeyem, který do své smrti 27. září 1918 dosáhl 45 ověřených sestřelů. Osobní kamufláž letadla pochází pravděpodobně z přelomu jara a léta 1917.



**ALBATROS D.V z JASTA 5.** Letadlo je pomalováno osobní kamufláží blíže neurčeného, pravděpodobně bavorského letce – efektní modrobílý vzor je inspirovaný bavorskou vlajkou a na světlešedém pruhu kolem trupu je zelený erb se stylizovaným bavorským lvem.



**VÝZBROJ:** STÍHAČKY ALBATROS D.V A D.Va BYLY VYZBROJENY DVOJICÍ SYNCHRONIZOVANÝCH KULOMETŮ LMG 08/15 (SPANDAU) RÁŽE 7,92 MM.



**MOTOR:** ALBATROSY D.V RŮZNÝCH VERZÍ A Z RŮZNÝCH VÝROBNÍCH ZÁVODŮ LÉTALY

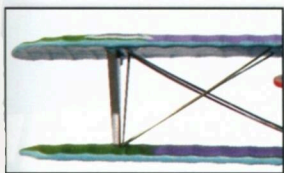
S MOTORY MERCEDES D.III NEBO D.IIIa Ů VÝKONECH OD 119,3 kW (160 HP) DO 135,7 kW (182 HP) UMOŽŇUJÍCÍMI DOSÁHNOUT MAXIMÁLNÍ RYCHLOSTI AŽ 187 km/h.

**MODEL ALBATROS D.V**  
**MĚŘÍTKO 1:72**



Model představuje Albatros D.V z Jasta 5 pilotovaný v červenci 1917 poručíkem Paulem Bäumerem, jenž se stal později leteckým esem a do konce války dosáhl 43 vzdušných vítězství.

**ALBATROS D.V PORUČÍKA PAULA BÄUMERA Z JASTA 5, ČERVENEC 1917.** Letadlo má barvy typické pro tuto stíhací eskadru – zelené ocasní plochy s červeným lemováním. Na červené zádi trupu před německým křížem je osobní znak pilota – květ protěže. Na tomto letounu dosáhl svých prvních tří vítězství – velice ceněných sestřelů pozorovacích balonů.



**TRUP A OCAŠNÍ PLOCHY:** CHARAKTERISTICKÝM ZNAKEM ALBATROSŮ BYL TRUP OVÁLNÉHO PRŮŘEZU. V DŘÍVĚJŠÍCH SÉRIÍCH MĚLA TATO LETADLA PLOCHÉ BOKY, TYP D.V MĚL BOKY ZAOBLENÉ. PŘEDNÍ ČÁST TRUPU S MOTOREM BYLA KAPOTOVÁNA PLECHEM.

**NOSNÉ PLOCHY:** ALBATROS D.V MĚL OVLÁDACÍ LANKA VZTLAKOVÝCH KŘÍDLEK VEDENA PO HORNÍ STRANĚ KŘÍDEL, A NIKOLIV PO SPODNÍ STRANĚ JAKO U PŘEDCHOZÍHO TYPU D.III. LANKA U VERZE D.Va BYLA OPĚT VEDENA STARŠÍM ZPŮSOBEM, TAKŽE KŘÍDLA BYLA STEJNÁ A ZAMĚNITELNÁ S KŘÍDLY TYPU D.III.

## TECHNICKÉ ÚDAJE ALBATROSU D.V | D.Va

**Typ:** jednomístný stíhací dvouplošník celodřevěné konstrukce s plátěným potahem křídel, kormidel a poloskořepinovým trupem, přední část trupu kryta plechem. Pevný podvozek se zádovou ostruhou.

**Motor:** kapalinou chlazený řadový šestiválec Mercedes D.III o výkonu 119,3 kW (160 HP) nebo Mercedes D.IIIa o výkonu 126,7–135,7 kW (170–182 HP) | Mercedes D.IIIa o výkonu 126,7–135,7 kW (170–182 HP).

**Výkony:** maximální rychlost 165/188 km/h | 170 km/h; stoupavost do výšky 1 000 m 4 min 20 s | 4 min; dostup 5 700 m | 6 250 m; trvání letu 2 hod.

**Hmotnost:** prázdného letounu 620 kg | 687 kg; vzletová 852 kg | 937 kg.

**Rozměry:** rozpětí – horní křídlo 9,05 m, spodní křídlo 8,73 m; délka 7,33 m; výška 2,7 m; nosná plocha 21,2 m<sup>2</sup>.

**Výzbroj:** dva synchronizované kulometry LMG 08/15 (Spandau) ráže 7,92 mm (2× 500 nábojů).



ALBATROS D.II BYL V PODSTATĚ VÝVOJOVOU VERZÍ TYPU D.I. HORNÍ KŘÍDLO BYLO UMÍSTĚNO BLÍŽE K TRUPU PRO ZLEPŠENÍ VÝHLEDU PILOTA PŘED A NAD LETADLO.

ale nijak nespíchalo. Statické testy byly prováděny od 9. června do 7. července a po nich byla zavedena křídla stejných rozměrů a přidáno vyvážení výškovky. Teprve 11. července schválil inspektorát letectva Idflieg (Inspektion der Fliegertruppen) sériovou produkci a objednal 50 exemplářů očíslovaných D.421–470/16, jejichž výrobu však podnik zahájil

už podstatně dříve. Do prvních letadel byly instalovány motory Benz Bz III, do pozdějších motory Mercedes D.III. Nová stíhačka se na frontě objevila na podzim a ihned si získala výtečné hodnocení. Nebyla sice tak obratná jako Nieuport či D.H.2, dosahovala však vyšší rychlosti v horizontálním i střemhlavém letu. Měla také dostatečně dobrou stoupavost a hlavně disponovala větší palebnou silou.

## ALBATROS D.II

První typ stíhačky Albatros měl nicméně i několik vážných chyb. Za prvé: horní křídlo značně překáželo ve výhledu z pilotní kabiny do horní přední polosféry. Za druhé: během palby byl špatný výhled rovněž v přímém směru. Další komplikací byl chladič zvyšující odpor vzduchu, který navíc v případě průstřelu nebo poškození zalil pilota vrucí vodou. Již 10. listopadu 1916 byl vydán zákaz používání chladičů

Windhoff ve frontových podmínkách, avšak letadla s tímto zařízením bojovala i nadále. Ještě v průběhu výroby typu Albatros D.I vznikla nová verze Albatros D.II (pozdější označení L.17). V tomto letadle bylo horní křídlo sníženo o 30 cm a nosné vzpěry omezující výhled byly nahrazeny rozbíhajícími se vzpěrami ve tvaru písmene „N“. Zpočátku byl rovněž tento typ vyráběn s bočními chladiči Windhoff, teprve při rozšíření

objednávky byly nahrazeny plochými chladiči Teves und Braun umístěnými v centroplánu horního křídla. Objednávka na prvních 100 letadel očíslovaných D.472–D.521/16 byla podána v srpnu 1916 a dalších 100 kusů s čísly D.1700–D.1799/16 bylo objednáno v září. Vzhledem ke zvýšení zakázky musel podnik Albatros Flugzeugwerke poskytnout licenci na výrobu firmě LVG (Luftverkehrsgesellschaft), která vyrobila 75 letadel očíslovaných D.1024–D.1098/16. Již v listopadu 1916 bylo na frontě nasazeno 28 strojů typu

D.II. První bojový let s novými stíhačkami uskutečnila 17. září formace Jasta 2 pod velením Oswalda Boelckeho a ještě téhož dne dosáhl Manfred von Richthofen na letadle Albatros D.II číslo 491/16 prvního vzdušného vítězství. Richthofenovým největším úspěchem na tomto typu byl souboj, v němž 23. listopadu sestřelil Aircro D.H.2 pilotované prvním britským leteckým esem, držitelem Viktoriina kříže majorem Lanoem Georgem Hawkerem. V lednu 1917 na frontě operovalo 39 letadel D.I a 214 strojů D.II, v listopadu téhož roku již jen 9 letounů D.I a 11 letadel D.II.

## ALBATROS W.IV

V roce 1916 britská letadla bez překážek operovala nad pobřežím Německa, a proto se velení německého námořnictva rozhodlo objednat jednomístné stíhací hydroplány. Firma Albatros obdržela objednávku v červenci 1916 a již v září se v testovacím středisku námořnictva ve Warnemünde rozběhly zkoušky prototypu stroje Albatros W.IV. Byly v něm využity převážně součásti typu Albatros D.I. Trup byl stejný, ale o něco delší a bez ostruhy se stabilizační ploutví. Vodorovné ocasní plochy byly zvětšeny a shora zpevněny jednoduchými vzpěrami. Křídla měla o metr delší rozpětí a nad kabinou byla podepřena dvěma krátkými, rozbíhajícími se vzpěrami. Kolový podvozek byl nahrazen dvojicí dřevěných plováků a zvětšena byla rovněž palivová nádrž. Typ W.IV vyráběla továrna ve Friedrichshagen u Berlína, odkud vyšlo sedm sérií hydroplánů s čísly 747, 785, 786, 902–911, 948–967, 1107–1116, 1302–1326, 1484–1503 a 1719–1738, celkem v počtu 118 kusů. V průběhu výroby bylo používáno několik modelů plováků a měněno postavení vzpěr i podvozkových nohou. Původně celuloidový potah částí spodního křídla byl odstraněn a nahrazen plátnem. V červnu 1917 byly chladiče Windhoff vyměněny za chladiče Teves und Braun. V témže měsíci proběhla modifikace stroje číslo 1312. Na spodní křídla byla přidána vzlaková křídélka, takže mohla být zkrácena křídélka na horních křídlech. Zkráceny byly rovněž podvozkové nohy. Zlepšila se obratnost letadla,



ALBATROS D.V NADPORUČKA RICHARDA FLASHARA Z JASTA 5 PO NOUZOVÉM PŘÍSTÁNÍ. LETADLO MÁ ZELENÉ OČASNÍ PLOCHY A NA BOKU TRUPU ZNAK OBRNĚNÉ PĚSTI.



ALBATROS D.II VYRÁBĚNÝ V RAKOUSKU MÁ CHLADIČ MOTORU AUSTRO-DAIMLER UMÍSTĚN JINAK NEŽ LETADLA NĚMECKÉ VÝROBY.

ale zároveň se snížila jeho rychlost. Tyto změny byly ve výrobě zavedeny od exempláře číslo 1484. Na jednom z hydroplánů W.IV byl testován elektrický synchronizátor. Albatros W.IV byl poměrně zdařilým stíhacím hydroplánem, který byl ve službě u námořního letectva od září 1916 do prosince 1917.

## ALBATROS D.III

Protivník nezůstával ve vývoji letecké techniky pozadu a zanedlouho se na frontě objevily nové spojenecké stíhačky, které svou rychlostí a obratností převyšovaly možnosti typu D.II. Protože nebyly k dispozici nové pohonné jednotky o silnějším výkonu, museli se konstruktéři společnosti Albatros soustředit na zlepšení aerodynamiky letadla a odlehčení jeho konstrukce. Díky nové technologii zpracování dřeva se jim podařilo vyrobit lehčí kostru trupu a upraven byl rovněž plechový kryt motoru. K radikálnějším změnám došlo v konstrukci nosných ploch. Bylo při tom – a to se všemi vadami – okopírováno konstrukční řešení použité u francouzského jedenáctiplošního Nieuport 17 C1, který na Němce učinil silný dojem. Horní křídlo trapézového tvaru mělo maximální hloubku 1,5 m podle nastavení křídélka. Osy křídélka byly šikmé vůči podélné ose letadla. Spodní křídla



měla podobný tvar, ale

menší rozpětí a nebyla opatřena křídélky, jejich těživa byla dlouhá 1,1 m. Kvůli odlehčení byl použit pouze jediný hlavní nosník, což se nepříznivě projevilo na pevnosti nosných ploch. Křídla byla spojena vzpěrami ve tvaru písmene „V“. V důsledku toho docházelo často k vibracím, vedoucím ke zkroucení, a dokonce odpadnutí spodního křídla. K pohonu letadla byl použit šestiválcový motor Mercedes D.IIIa o výkonu 126,7–130,5 kW (170–175 HP). Vyššího výkonu bylo dosaženo zvýšením stupně komprese a zvětšením zdvihového objemu. Špatným nápadem, naštěstí sériově nerealizovaným, bylo pokrytí trupu listami namísto překližkou. Bylo vyrobeno pět exemplářů s olišťovanými trupy, které měly nepatrně menší hmotnost, zato znatelně nižší pevnost.

Letové zkoušky letadla Albatros D.III proběhly v září 1916. Ukázalo se při nich, že nový typ je o něco pomalejší než jeho předchůdce (D.III – 165 km/h, D.II – 175 km/h), ale zachoval si dobrou stoupavost – 1 000 m za čtyři minuty (D.II potřeboval pět minut). Dokázal také mnohem lépe manévrovat a v tomto ohledu se téměř vyrovnal francouzskému Nieuportu. Okamžitě po zalétání objednal Idflieg 400 exemplářů. První Albatrosy D.III vzletly nad frontou v lednu 1917 a rychle vybojovaly německému letectvu převahu nad spojeneckými vzdušnými silami. V únoru a březnu 1917 byly podány dvě další objednávky, každá na



50 kusů. Od exempláře číslo 2200/16 byl chladič posunut o 40 cm vpravo a do strojů posílaných do Palestiny byl symetricky instalován ještě jeden chladič. Protože berlínský závod firmy Albatros Flugzeugwerke vyráběl hlavně průzkumná letadla, byla produkce typu D.III přeložena do odstěpného závodu OAW (Ostdeutsche Albatros Werke) v Schneidemühl (v současnosti Piła v Polsku). Letadlům, která tam byla vyrobena, byla za označení typu přidána zkratka OAW. Jedno z těchto letadel pod označením D.III (OAW) 3066/17 bylo testováno jako parazitní stíhačka nesená vzducholodí L 35. Na Albatrosu D.III byly zkoušeny rovněž neřízené střely průkopníka raketové techniky Rudolfa Nebela. Poslední série tohoto typu dostaly směrové kormidlo z pokročilejšího nástupce Albatrosu D.V. Celkem bylo vyrobeno 1 340 kusů typu D.III, většina z nich právě v podniku OAW.

## RAKOUSKÉ ALBATROSY

Na podzim 1916 zakoupila licenci na letadlo Albatros D.II rakouská firma Oeffag (Österreichisch-Flugzeugfabrik A.G.) ve Vídeňském Novém Městě, která však nakonec postavila jen 16 strojů očíslovaných 53.01–53.16, neboť původní objednávka byla zrušena ve prospěch modernějšího typu D.III. Od letadla číslo 53.20 pak začala vyrábět vlastní modifikovanou verzi Albatrosu D.III. Rakouská verze měla zesílené spodní křídlo vlastní konstrukce a její výzbroj byla instalována v trupu. Jako pohonná jednotka sloužil motor Austro-Daimler o výkonu 138 kW (185 HP). Rakouské stíhačky byly těžší, ale díky silnějšímu motoru a preciznímu zpracování aerodynamiky trupu dosahovaly maximální rychlosti 174 km/h. Bylo vyrobeno 45 exemplářů této verze. Letadla další série 153 dostala motor Austro-Daimler o výkonu 149,1 kW (200 HP) a bylo jich vyrobeno celkem 281 kusů. Od čísla 153.112 byl odstraněn vrtulovo-



LETČÍ ALBATROS D.III Z MARINE FELD JASTA II MÁ KŘÍDLA POTAŽENÁ PLÁTNEM S KAMUFLÁŽNÍM VZOREM BUNTFARBENAUFDRUCK.

ALBATROS D.III S VRTULÍ POUŽÍVANOU NA LETADLECH TYPU D.Va.

ALBATROS D.V v. č. D.1162/17 Z JASTA 4, S NÍMŽ JEHO PILOT ROTNÝ ERNST CLAUSNITZER PADL V LÉTĚ 1917 DO BRITSKÉHO ZAJETÍ.



ALBATROS D.V VYROBENÝ  
 V POBOČNĚM ZÁVODĚ OAW  
 POD SÉRIOVÝM ČÍSLEM D.2004/17.

vý kužel a nahrazen zaoblením přídě trupu letadla. Poslední verze, tedy série 253, byla poháněna motorem Austro-Daimler o výkonu 171,5 kW (230 HP). Byla vyrobena v počtu více než 250 kusů, z nichž bylo 208 předáno rakousko-uherskému letectvu. Rakouské stíhačky byly vyzbrojeny dvojicí synchronizovaných kulometů Schwarzlose M7/12, případně M7/16 ráže 8 mm.

### ALBATROS D.IV

V březnu 1917 byl objednan prototyp (fakticky tři, ale vyroben byl jen jeden) nového typu D.IV poháněného motorem Mercedes D.III s reduktorem. Pohonná jednotka byla úplně skryta v trupu se zaoblenými boky. V konstrukci byly použity nosné plochy z Albatrosu D.II. Letové zkoušky tohoto vývojového exempláře začaly teprve v září. Létal bez výzbroje, zpočátku s dvoulistou vrtulí, později byly zkoušeny vrtule trojlístá i čtyřlístá. Ve všech případech však docházelo k silným vibracím a nakonec byly v dubnu 1918 další testy zastaveny. Tento experimentální model dosahoval maximální rychlosti 165 km/h.



JEDNO ZE DVOU LETADEL  
 ALBATROS D.VA, JEŽ PŘEŽILA  
 DO SOUČASNOSTI. STROJ POD  
 TOVÁRNÍM ČÍSLEM D.5390/17  
 JE EXPONÁTEM MUZEA AUSTRALIAN  
 WAR MEMORIAL V CANBEŘE.  
 FOTOGRAFIE BYLA POŘÍZENA KRÁTCE  
 PO UKOŘIŠTĚNÍ LETADLA, JEHOŽ  
 PILOT, PORUČÍK RUDOLF CLAUS  
 Z JASTA 29, MUSEL 17. PRŮSINCE  
 1917 NOUZOVĚ PŘÍSTÁT NEDELEKO  
 FRANCOUZSKÉHO MĚSTA  
 ARMENTIÈRES PO ZRANĚNÍ V SOUBOJ  
 S LETOUNEM R.E.8 Z 3. PERUTĚ  
 AUSTRALIAN FLYING CORPS.

ovládání křídélek, jejichž lanka byla nyní vedena pouze v horním křídle. Úprava trupu a použití oválných žeberek umožnily snížit hmotnost letadla zhruba o 50 kg. Poněvadž typ D.V poháněl stejný motor jako typ D.III, jeho výkony zůstaly v podstatě nezměněny. Proto byl přijat názor, že nový stroj se prakticky neliší od svého předchůdce, a nebyly provedeny statické zkoušky. Sériová výroba se rozběhla v květnu 1917 v centrálním závodě firmy Albatros v Johannisthalu. Bylo objednáno 900 kusů očíslovaných D1000–D1199/17 (dubnová objednávka); D1962–D2361/17 (květnová objednávka) a D4403–D4702/17 (červnová objednávka). První stíhačky dorazily na frontu v červnu a okamžitě se vymstilo, že neprošly statickými zkouškami. Slabší spojení spodního křídla s trupem a jeho posunutí

zavinilo přemístění působivé tlakové síly na nosnou konstrukci. Následkem toho se někdy spodní křídlo utrholo a údajně bylo z tohoto důvodu ztraceno více strojů než ve vzdušných bojích. Tyto skutečnosti dokonce způsobily, že frontovní piloti měli strach na tomto stroji vůbec létat. Manfred von Richthofen odsoudil Albatros D.V jako „zastaralý“ či „směšně zaostalý“ ve srovnání s nepřátelskými stíhacími letouny.

### ALBATROS D.VA

Pro zpevnění spodního křídla byl zesen jeho hlavní nosník a byly na ně instalovány šikmé podpěry spojující náběhovou hranu s mezikřídelními vzpěrami. Takto upraveny byly sériové exempláře D.V, a dokonce i některé D.III. Byla odstraněna opěrka za hlavou pilota, která bránila výhledu dozadu, a došlo k návratu ke starému systému ovládání křídélek lankou vedenými ve spodním křídle a pak nataženými pod pravým úh-



ALBATROS D.VA – HLAVNÍ VNĚJŠÍ ROZDÍL MEZI VERZEMI  
 D.V A D.VA BYL ODLIŠNÝ ZPŮSOB TAŽENÍ OVLÁDACÍCH  
 LANEK VZTLAKOVÝCH KŘÍDÉLEK.

lem vzhůru k tálům. Tato modifikovaná verze dostala označení D.Va. V srpnu bylo objednáno 205 letadel s čísly D5222–D5426/17 a v září 250 letadel s čísly (D5600–D5849/17); v září a říjnu bylo objednáno 600 letadel s čísly D6400–D6999/17 v pobočce OAW a v říjnu 550 letadel s čísly D7000–D7549/17 v mateřském závodě. Dodávky vyrobených strojů byly zahájeny v říjnu 1917.

### ALBATROS DR.I (L.36)

V době „trojpošňokové horečky“, která načas zachvátla německé letectvo, vznikla též příslušná varianta Albatrosu D.Va. Letadlo mělo standardní trup nesoucí tři nosné plochy o stejné hloubce profilu. Každé křídlo mělo vztlaková křídélka. Horní a spodní nosná plocha byly kompaktní a přímo se nestýkaly s trupem, dělená prostřední nosná plocha byla s trupem spojena pod kabinou. Mezikřídelní prostor byl poměrně solidně zpevněn. V prostředním křídle byla vedena lanka k ovládání křídélek a na horním byly umístěny dva chladiče Teves and Braun. Státní letové zkoušky, jež byly zahájeny v září 1917, však letadlo nedokončilo – hlavním důvodem bylo nedostatečné chlazení motoru.