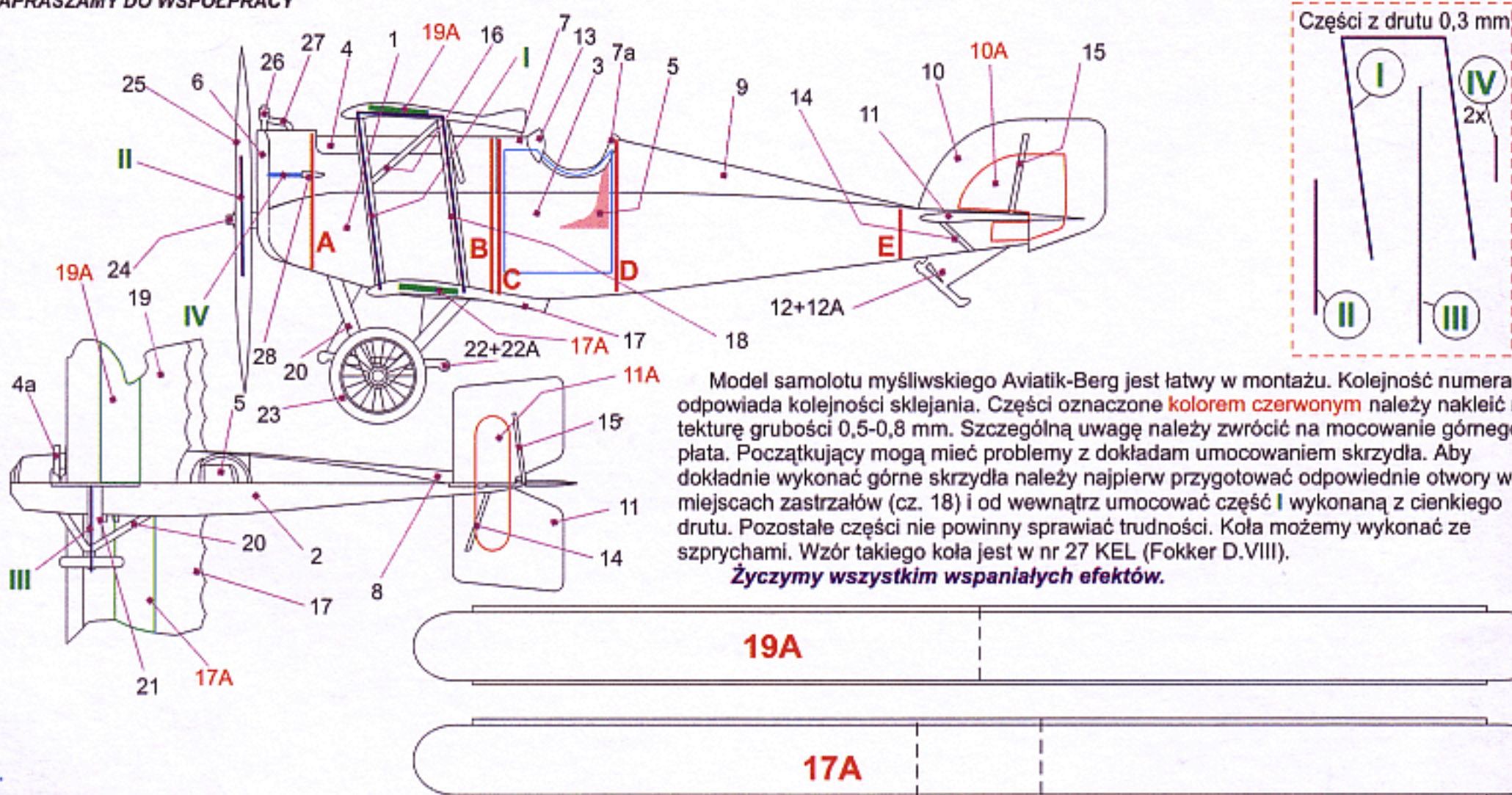


Zbierajcie winyety Kartonowej Encyklopedii Lotnictwa. Za każde 10 (kolejność dowolna, mogą być takie same) przesłanych na adres naszego wydawnictwa otrzymasz bezpłatnie najnowszy numer. Prowadzimy sprzedaż wysyłkową KEL. Zainteresowanych prosimy o przysłanie koperty ze znaczkiem. Na kopercie prosimy o dokładne podanie adresu zwrotnego (nadawcy).

UWAGA: Redakcja KEL poszukuje roczników „Małego Modelarza”, „Modelarza”, wycinanek MON i innych czasopism z wycinankami i planami modelarskimi z lat 50 - 70.

ZAPRASZAMY DO WSPÓŁPRACY



Model samolotu myśliwskiego Aviatik-Berg jest łatwy w montażu. Kolejność numeracji odpowiada kolejności sklepania. Części oznaczone kolorem czerwonym należy nakleić na tekturę grubości 0,5-0,8 mm. Szczególną uwagę należy zwrócić na mocowanie górnego płata. Początkujący mogą mieć problemy z dokładnym umocowaniem skrzydła. Aby dokładnie wykonać górne skrzydła należy najpierw przygotować odpowiednie otwory w miejscach zastrzałów (cz. 18) i od wewnątrz umocować część I wykonaną z cienkiego drutu. Pozostałe części nie powinny sprawiać trudności. Koła możemy wykonać ze szprychami. Wzór takiego koła jest w nr 27 KEL (Fokker D.VIII).

**Życzymy wszystkim wspaniałych efektów.**

© Wszelkie Prawa Zastrzeżone

Nr egz. 0043



## Aviatik-Berg D.I

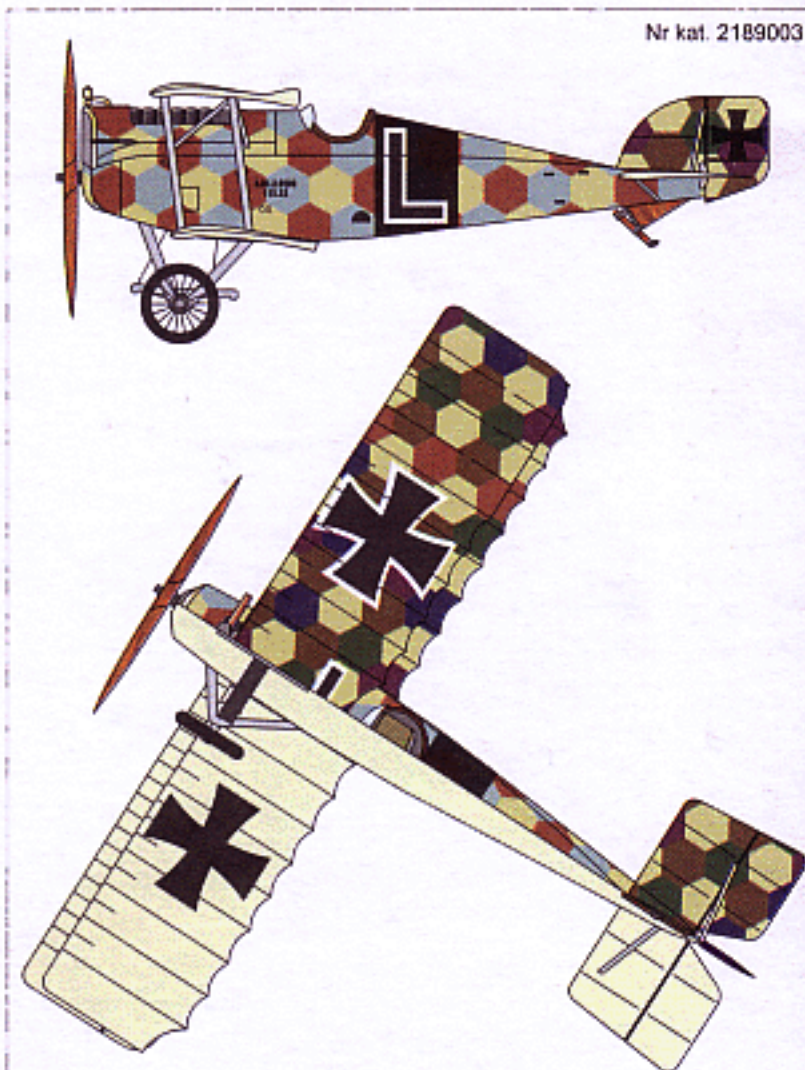
W drugiej połowie I wojny światowej lotnictwo monarchii austro-węgierskiej dysponowało wieloma typami samolotów myśliwskich. Oprócz produkowanych na podstawie licencji w zakładach Öeffag samolotów Albatros D-III na front trafiały liczne konstrukcje rodzimej produkcji. Jedną z nich był Österreichische Aviatik D-I. Płatowiec zaprojektował inż. Julius von Berg, którego nazwisko stanowi drugi człon nazwy samolotu. Według założeń miał to być myśliwiec o bardzo prostej konstrukcji, z mocnym silnikiem, bardzo zwrotny i szybki. Jego zadaniem miało być zdystansowanie nowych konstrukcji państw alianckich używanych głównie na froncie włoskim. Jednak po dostarczeniu Aviatików na front okazało się, że samolot nie spełnia pokładanych w nim nadziei. Produkowany z części wykonywanych przez wielu podwykonawców i na licencjach w małych warsztatach i fabryczkach myśliwiec miał wiele wad. Doszło do licznych wypadków lotniczych. W wielu jednostkach C.K. lotnictwa loty na tych samolotach zawieszono i latano na starszych typach. W trakcie śledztwa prowadzonego w sprawie wypadków ustalono, że przyczyną wypadków była zła konstrukcja skrzydeł wykonywanych przez niektórych podwykonawców. Okazało się, że płatowce wykonano niezgodnie z oryginalną dokumentacją stosując zbyt małe przekroje elementów żeberek i nieprawidłowe ułożenie płótna. W nowych samolotach usunięto te i inne usterki. Nowy samolot okazał się zgodny z wcześniejszymi założeniami. Mimo niepoprawionej wady związanej z przegrzewaniem się silnika wielu pilotów uznawało go za doskonałą maszynę myśliwską. Sam problem przegrzewania się silnika rozwiązano w samych jednostkach kompaniach lotniczych (Flik) zdejmując wszystkie blachy osłaniające silnik. Wiele zdobycznych samolotów Aviatik-Berg było używanych przez włoskich pilotów, którzy wychwalali doskonałe właściwości pilotażowe tych maszyn.

Ogółem wyprodukowano ok 740 samolotów Aviatik-Berg D-I. Kilka egzemplarzy powstało w zakładach w Aszod po zakończeniu działań I wojny światowej na potrzeby stworzonego w Węgierskiej Republice Rad Czerwonego Lotnictwa.

### Dane techniczne:

Napęd: silnik Austro-Daimler o mocy od 136 do 165 kW.  
Wymiary:  
Długość: .....6,95 m  
Rozpiętość: .....8,00/7,89 m (płat górny/płat dolny)  
Wysokość: .....2,48 m  
Masa całkowita: .....852 kg  
Prędkość max.: .....185 km/h (204 km/h)  
Pułap: .....6150 m  
Uzbrojenie: 2 x k.m. Schwarzlose

Model opracowano w skali 1:50 na podstawie materiałów własnych, „Letectvi+kosmonautika”.  
Wyd. „WIR” - Marek Borawski, oprac. modelu: Marek Pacyński



Nr kat. 2189003

Aviatik-Berg D.I nr 115.32  
Oblt. Frank Linke-Crawford  
Dowódca Flik 60/J  
Front austriacko-włoski, wiosna 1918 rok.

