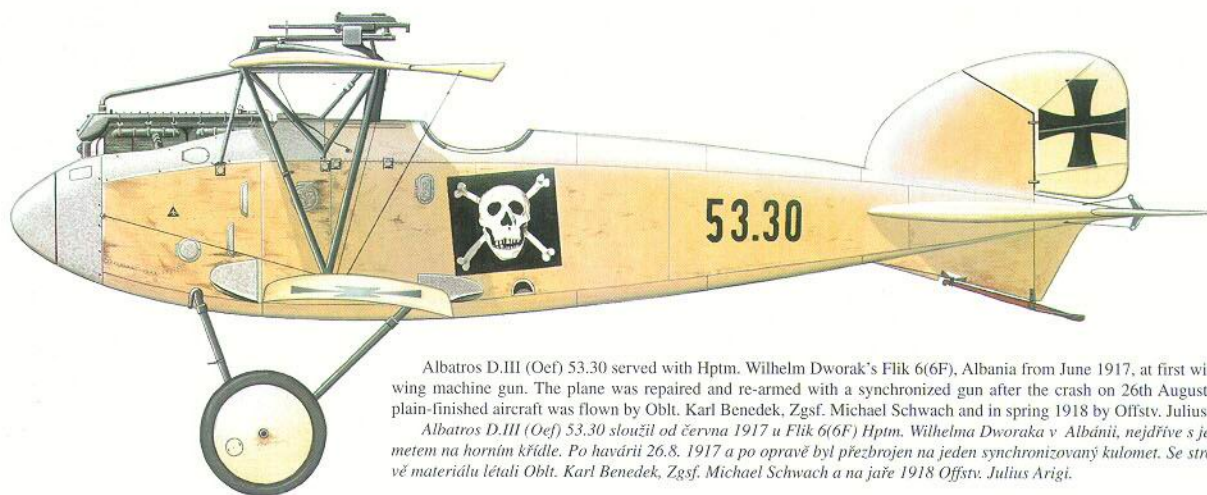
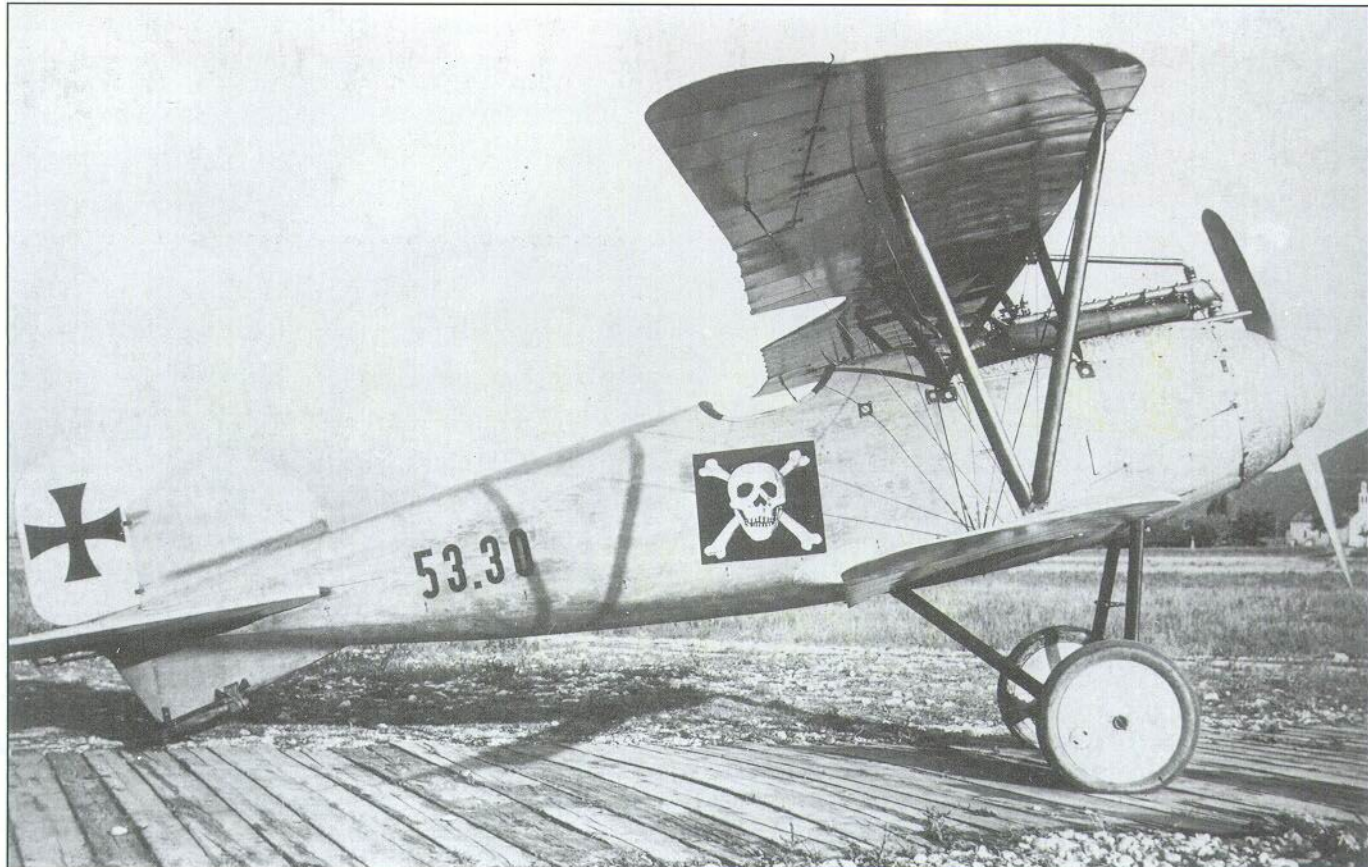


Albatros D.II & D.III Oeffag



JaPo



Albatros D.III (Oef) 53.30 served with Hptm. Wilhelm Dworak's Fliegerstaffel 6 (F6), Albania from June 1917, at first with an upper wing machine gun. The plane was repaired and re-armed with a synchronized gun after the crash on 26th August 1917. The plain-finished aircraft was flown by Oblt. Karl Benedek, Zugsf. Michael Schwach and in spring 1918 by Offst. Julius Arigi.

Albatros D.III (Oef) 53.30 sloužil od června 1917 u Fliegerstaffel 6 (F6) Hptm. Wilhelma Dworaka v Albánii, nejdříve s jedním kulometem na horním křídle. Po havárii 26.8. 1917 a po opravě byl přezbrojen na jeden synchronizovaný kulomet. Se strojem v barevné materiálu létali Oblt. Karl Benedek, Zugsf. Michael Schwach a na jaře 1918 Offst. Julius Arigi.

I desire to express my gratitude for the invaluable help and co-operation offered to me by Mr. J. Zahálka, Ing. P. Cenker, Mr. J. Kaše, Mr. B. Tötschinger, Ing. A. Janda, Ing. T. Poruba, Mr. K. Hellebrand, Mgr. P. M. Prause and Mr. J. Bobek.

Mgr. P. A. Tesař

The publisher would like to thank the following people and institutions for their most kindly help and support: Technical Museum in Brno, National Technical Museum in Prague, Ing. Miroslav Břínek, Mr. Wernfried Habermellner, Mr. Rudolf Höfling, Mr. Radko Vašíček and Mr. Jiří Rajlich.

JaPo

© Mgr. Petr A. Tesař 1998

Translation © Petr Janda

Drawings © Mgr. Petr A. Tesař

Colour drawings © Ing. Tomáš Poruba

© JaPo, sdružení 1998

Print: Tiskárna PeMa, Petr Šimera & Martin Šlechta

Nad Primaskou 45, 100 00 Praha 10

All rights reserved

Published by

JaPo

M. Horákové 273, Hradec Králové, 500 06, Czech Republic

Albatros D.II & D.III Oeffag

Mgr. Petr Aharon Tesař



From June 1917 onwards pilots of Austro-Hungarian air force flew well-performing Albatros D.II planes and especially, soon after that, D.III planes manufactured under licence by the Oeffag Company, Austria according to German models.

While the Albatros D.II (Oef) meant just a short episode in Austria-Hungary, the newer D.III (Oef) version became very popular with pilots and remained a popular fighter till the end of the war. In comparison with the planes of domestic design such as Phönix D.I and D.II or Aviatik D.I, Albatroses reached the highest number of air victories.

From the very beginning an Austrian Albatros D.III was faster and firmer than its German model and the Oeffag's planes of late series (esp. 253) easily outscored the Albatros D.V in performance and were at least able to compete with enemy Nieuport 17, Hanriot HD I, Sopwith Camel, Spad VII, and Spad XIII fighters.

Many famous pilots and fighter aces flew the Albatros D.III (Oef). The highest number of confirmed victories on this aircraft, 20 out of the overall number of 28 shot-downs, were reached by Oblt.i.d.R. Benno Fiala, Ritter von Fernbrugg. Hptm. Godwin Brumowski (35 victories), Lt.i.d.R Ferenc Gräser (18 victories), and Fw. Eugen Bönsch followed with 16 confirmed victories on the Albatros D.III (Oef). Fw. Eugen Bönsch scored all his victories (7 of them were balloon kills which is the Austro-Hungarian record) on D.III planes of all three series and never flew a different fighter plane operationally.

Albatros (Oeffag) fighters were also assigned to other than fighter units and even in these they fulfilled a wide range of tasks besides their primary assignment.

Albatros D.II and D.III in Austria-Hungary

As early as in December 1913, Oesterreichische Daimler Motoren company, included in Škodawerke AG company, was allowed to build an aircraft factory in Wiener Neustadt. On March 3, 1915 Dr. Karl Freiherr von Škoda, the Deputy for Oesterreichische Creditanstalt, and Ferdinand Porsche, the Director Technical of Daimler Motoren AG company, signed a foundation charter establishing the Oesterreichische Flugzeugfabrik AG, abbreviation OEFFAG.

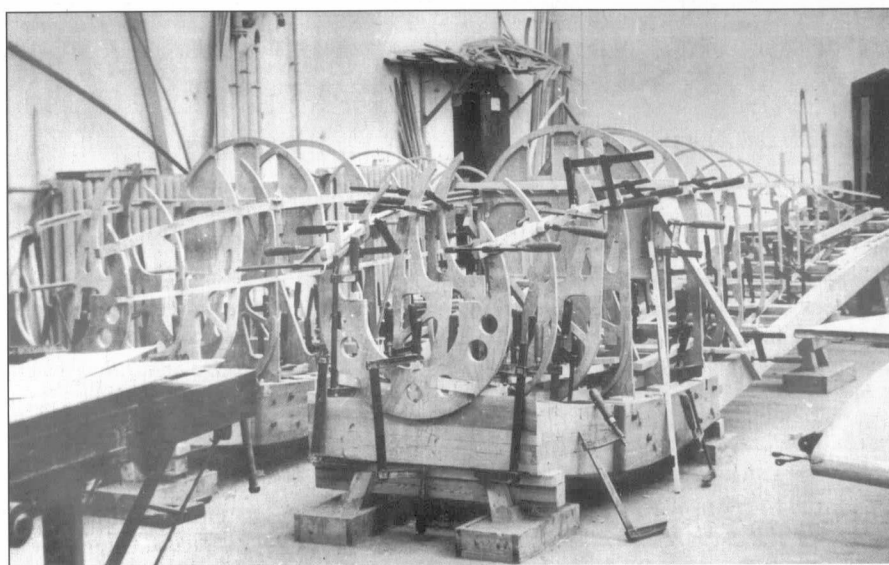
A modern factory was built on a natural airfield at Steinfeld in Wiener Neustadt suburbs. Ing. Leo Portsch of Škoda Company, Pilsen became the Director General, Ing. Karl Ockermüller, whose brothers Hugo, Alfred, and Heinrich were army pilots, was appointed technical

director. Ing. Ockermüller together with Ing. Eduard Zaparka designed the first Oeffag's prototype, a two-seated aircraft marked 50.01. The company received their first order by the Luftfahrtruppe (LFT – monarchy air force) – they were to manufacture 25 Oeffag C.I series 51 two-seaters based upon the 50.01 prototype, respectively upon the 50.02 prototype. Another order followed, demanding K type flying boats for the Kriegsmarine (navy). The company also continued to develop planes for the army and designed quite a number of mostly two-seated prototypes by the end of war. But only two more 32-piece series of Oeffag C.II (52 and 52.5) planes based on the company's own prototype were produced for the LFT. Despite of that the Oeffag company became a world-known manufacturer mostly because of its licence production of fighters. Observing the successful appearance

of German Albatros D.I and D.II fighters on the western front in late August 1916, the Oeffag company tried to get the licence for their production in Austria-Hungary. The preferential candidate, Oesterr.-Ungarische Albatros Flugzeugwerke GmbH, linked to the main firm in Germany (converted into Phönix Flugzeugwerke AG on 27th February 1917) was refused the licence because of two reasons. Firstly, the company had been producing the Hansa-Brandenburg D.I fighter and secondly, the Ministry of War tried to avoid C. Castiglioni's trust Brandenburg – Phönix (Albatros) – UFAG being ordered all contracts. So, the licence rights to produce the Albatros D.II and the new type D.III went to Oeffag company. The contract was signed on 4th December 1916 and the company was to deliver 20 D.II planes and 30 D.III planes. The first 50-piece series was designated with



Oesterreichische Flugzeugfabrik AG, Steinfeld, Wiener Neustadt, 1916.



Fuselage frameworks before covered with plywood. / Konstrukce trupů Albatrosů před potažením překližkou.



A view of the production hall in February 1917. C.II planes in the forefront, behind them the fuselages of Albatroses of the first production series (53.36 in the middle etc., at the back left 53.06 with wings mounted).
 Pohled do výrobní haly v únoru 1917. V popředí stroje C.II, za nimi trupy Albatrosů první výrobní série (uprostřed 53.36, atd., vzadu vlevo s křídly 53.06).

the number code 53. The price of the planes without engines was 30,500 Kronen a piece, all the planes were to be delivered between 15th January 1917 and 16th March 1917. The number of the D.II planes was reduced by four machines in favour of the D.III version. The Albatros D.II's were numbered 53.01 - 53.16, the Albatros D.III's were marked 53.20 - 53.53 in order to provide a certain logical differentiation.

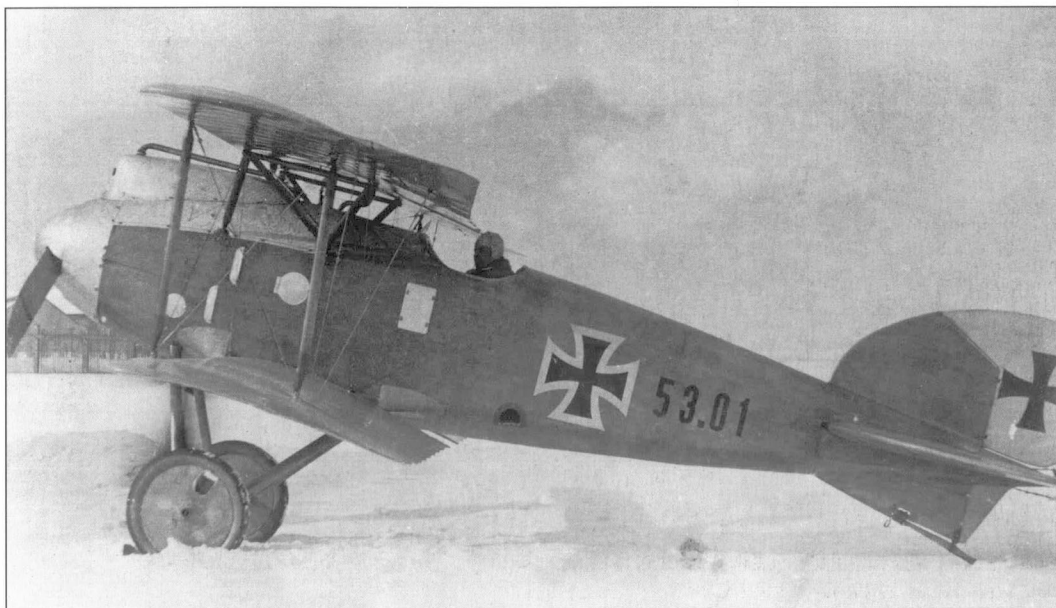
The Austrian Albatros D.II (Oef) differed from its German model a bit. First of all, it was powered by a more powerful Austro-Daimler engine (185 hp) instead of the German Mercedes D.III engine (160 hp). Engine cowling and exhaust pipes were adapted to fit the new powerplant, a different type of the central upperwing cooler was installed. The ventral tail fin was prolonged, the cockpit hole, covers as well as details on the fuselage had modified shapes. One of the major differences was the depth of the wings which increased by 10 cm. The armament differed as well, it consisted of a Schwarzlose synchronized machine gun mounted inside the fuselage, its prolonged barrel going along the starboard side of the engine.

The "prototype" (which was also the first serial machine 53.01) took test flights in January 1917, in February there were further fuselages ready but these had to wait for assembly due to an extensive testing of wings. In March and April only one Albatros D.II left the assembly lines each month, the remaining thirteen planes were produced at the beginning of May. The planes were taken over by the army on 5th May 1917 and sent to the front soon, some of them still without armament or the synchronization mechanism. The 3rd Army in Galicia, for instance, was assigned Albatroses 53.06, 53.08, 53.10 and 53.14 on 27th June 1917 during the Russian offensive (Kerensky) - the planes flew to Stryj on 2nd July but still without the synchronizer.

All planes of series 53 had more or less the same fuselage including the engine installment. The exhaust pipes of the AD powerplant (185 hp) had a specific shape with a broadening exhaust collector. Only 53.06 and 53.21 planes were temporarily equipped with separate exhaust pipes (a German Teeves & Braun cooler was also tested on D.II 53.06). Unlike the D.II type the Albatros D.III had completely different lifting surfaces which were similar to French Nieuport "wing-and-a-half" planes. The lower wing had an unusually little depth and was coupled to the upper wing with characteristic V-shaped struts. The first D.III (Oef) was made as early as in February (53.20 or 53.21) but due to reports on poor resistance and warping of the lifting surfaces of the new Albatros D.III fighters on the western front, the Austro-Hungarian manufacturers focused on the reinforcement of the frame, especially of the lower wing. In addition to that, they had to cope with the unavailability of a convenient propeller to make full use of engine output. Prototype tests took place together with the hand-over of serial Albatros D.II's at Fischamend on

The still unarmed Albatros D.II (Oef) 53.01 during flight tests in January 1917. The fuselage cross had a white fringe, a rectangular cover under the cockpit had been replaced with an oval one on following planes.

Albatros D.II (Oef) 53.01 během letových testů v lednu 1917 ještě bez výzbroje. Trupový kříž je ještě bíle lemovaný. Obdélníková krytka pod kokpitem byla u dalších letounů nahrazena oválnou.



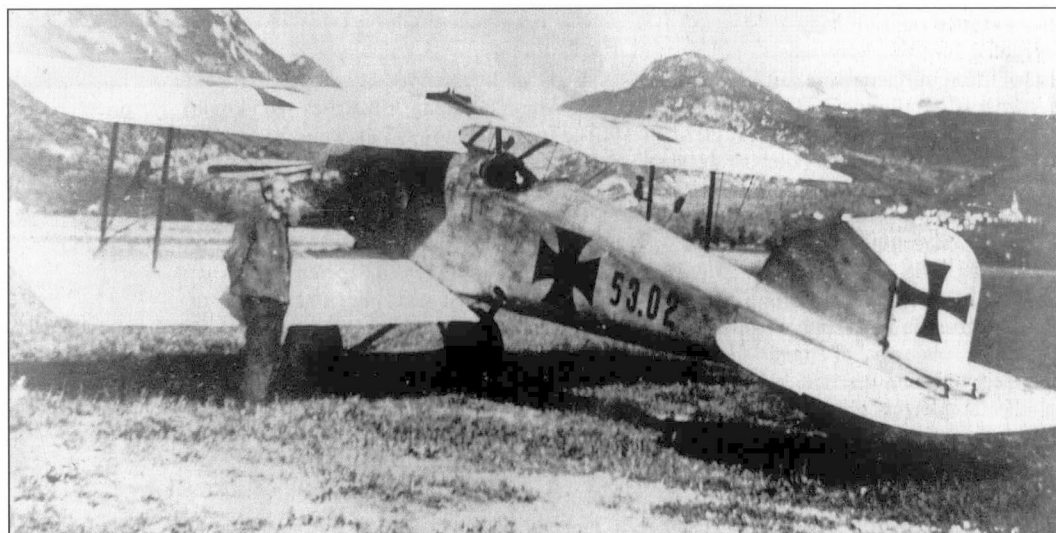
The commander of Fliegerstaff 12, Hptm. Walter Lux Edler von Treurecht in front of 53.01 at Pergine, June 1917. The white fringe of the fuselage cross had been blackened, the plane was equipped with a machine gun on the starboard side of the engine. Note an anemometer on the wing strut.

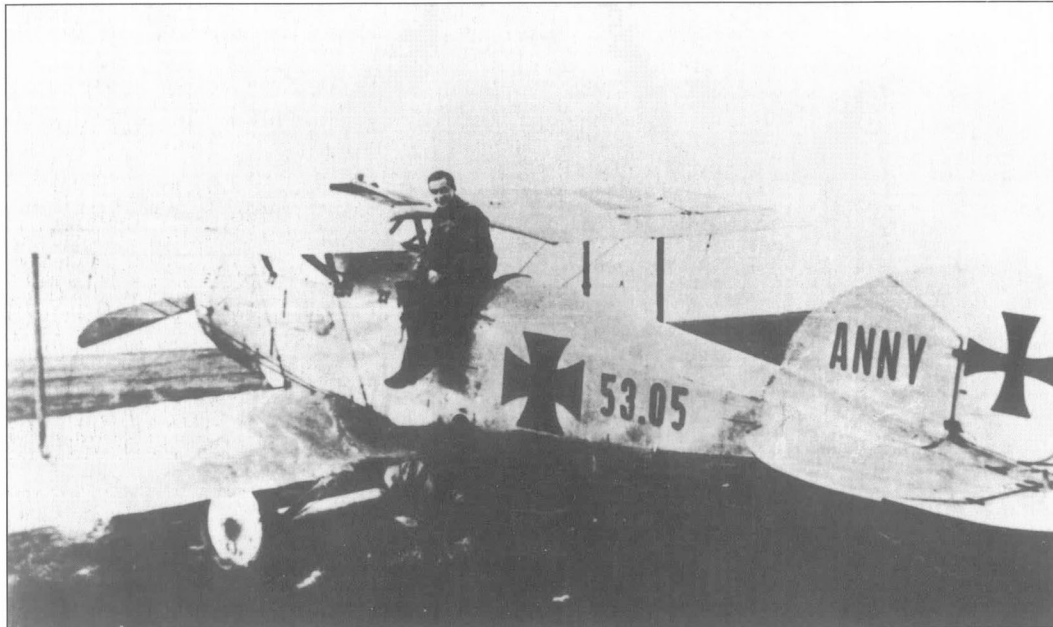
Velitel Fliegerstaff 12 Hptm. Walter Lux Edler von Treurecht před 53.01, Pergine, červen 1917. Bílý lem trupového kříže je již začerněn, stroj je vyzbrojen jedním kulometem na pravé straně motoru. Za povšimnutí také stojí anemometr na mezi-křídelní vzpěře.



Albatros D.II, 53.02, Alarm - Bereitschaft Pergine, June 1917. Having shot down an Italian Caudron two-seater over Cima Maora on 19th June, Fw. Julius Kowalczyk of Fliegerstaff 12 reached the first air victory of the type in this plane.

Albatros D.II, 53.02, Alarm - Bereitschaft Pergine, červen 1917. Dne 19.6. vybíjoval v jeho kokpitu Fw. Julius Kowalczyk od Fliegerstaff 12 první vítězství tohoto typu, když nad Cima Maora sestřelil italský dvoumístný Caudron.





An escort Albatros D.II (Oef) 53.05 "ANNY", Flik 25D, autumn 1917. Note the unusual position of the anemometer on the right front wing strut. The plane was flown by Kpl. Rudolf Blass (Bakonyi after war, at least 1 confirmed victory).
Doprovodný Albatros D.II (Oef) 53.05 „ANNY“ na podzim 1917 u Flik 25D. Za povšimnutí stojí nezvyklé umístění anemometru na pravé přední křídelní vzpěře. Se strojem létal Kpl. Rudolf Blass (po válce Bakonyi, nejméně 1 potvrzené vítězství).



4th May 1917 where Fliegerarsenal (Flars) had its seat, the organisation providing all aircraft equipment for the Austro-Hungarian army. The Flars technicians suggested only few minor modifications.

The hand-over tests of the D.III (Oef) serial planes started on 17th May 1917 and were interrupted on 26th May when the loading tests of lifting surfaces were carried out again in order to eliminate fears of wing destructions similar to those of German Albatroses. All the contact points of the strut system were reinforced. The result of this thorough testing was that the operational units only once reported vibrations of the lower wing. The first two Albatros D.III's made by Oeffag (53.20 and 53.21) met operational use in June, further planes in July 1917, the majority of them still being equipped with one machine gun only. Later on the armament got standardized and consisted of two synchronized Schwarzlose machine guns. Also several D.II machines, for instance 53.08, 53.14, 53.15, and 53.16, got the armament. Austrian Albatroses did

not have the guns at eye level, which some pilots complained about, but on the other hand this installment did not affect aerodynamics of the fuselage. The Oeffags were heavier than German D.III's, 694 kg instead of 673 kg (weight without supplies) which resulted from the reinforcements and above all from the installment of the heavier powerplant. The maximum speed was cca 174 kmph (German Albatroses -165 kmph). The speed of the new fighter almost equalled to that of the Hansa-Brandenburg D.I, which was powered by the well-performing Austro-Daimler powerplant as well. In addition to that, the Oeffags enjoyed better climbing capacity, excellent manoeuvrability and what's the most important, they were safe (unlike the Brandenburg D.Is). And that was what the pilots needed.

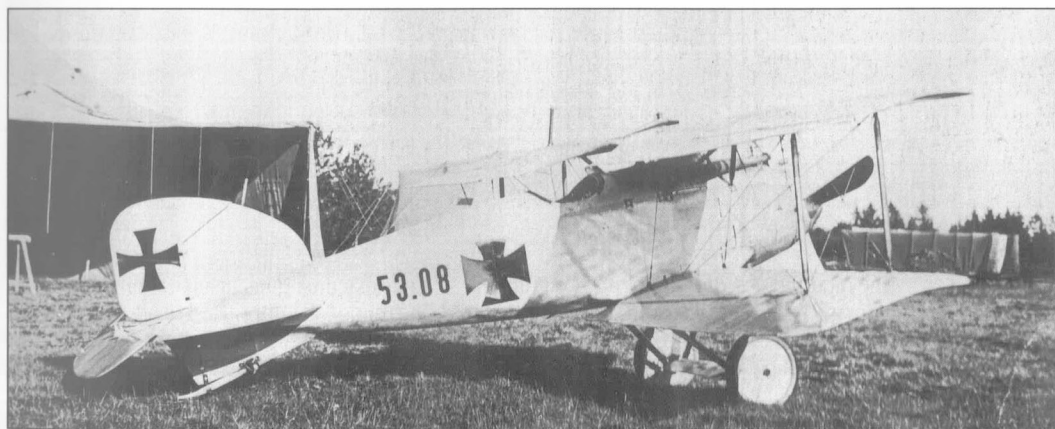
As early as in February 1917 the LFT made an additional order of 11 more Albatros D.III's (Oef) 53.54 - 53.64 at the price of 33.500 K a plane without engine and with the standard armament of two machine guns. By the end of July 1917 the army air forces

were delivered altogether 45 planes of series 53.2 (20 - 64).

The Oeffag company continued the development of the aircraft, within the limits set by the licence rights, of course. The K.u.K Kriegsministerium ordered 61 planes powered by the Austro-Daimler engines (200 hp) in February 1917. The new series was designated 153 (153.01 -153.61), the price remained 33.500 K a plane. The exhaust system of the just a bit larger engine consisted of separate pipes of a characteristic shape - their cross section right next to the engine was elliptic while at the end it was circular (these separate pipes were also fitted to the original 185hp engine of 53.45 at the end of its career). Besides the new engine installment, which increased speed up to 188 kmph, also original 1.5 mm plywood is believed to have been substituted for with 2 mm plywood. The production of these planes began in June, the machines were assigned to Flars and air units from July to September. The Air forces found the better-performing fighter satisfactory and demanded 50 more

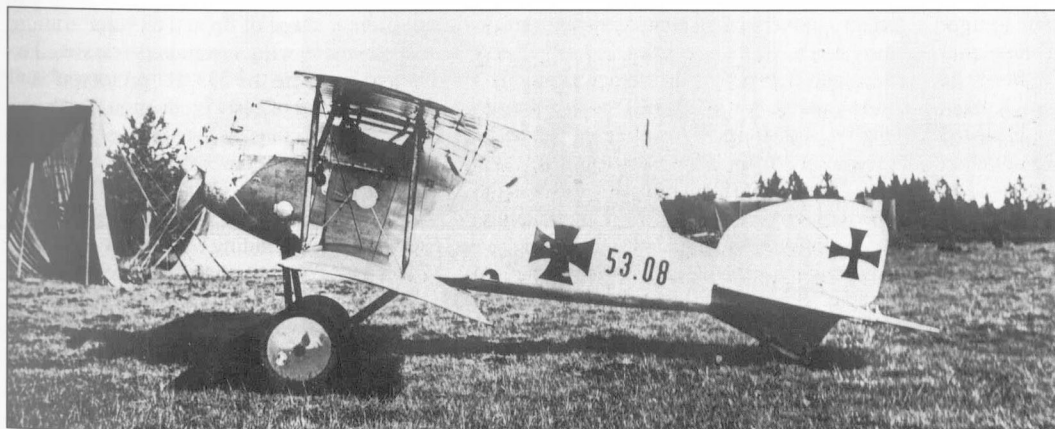
Albatros D.II 53.06 at the factory airfield, spring 1917. The still unarmed plane experimented the use of a German Teeves & Braun cooler. Later on it was equipped with a standard Daimler cooler and served at Flik 37D in summer and autumn and afterwards at Flik 50D where Kpl. Jakob Čech crashed the plane during a training flight in January 1918.

Albatros D.II 53.06 na továrním letišti na jaře 1917. Dosud nevyzbrojený stroj je pokusně vybaven německým chladičem Teeves & Braun. V létě a na podzim sloužil již se standardním chladičem Daimler u Flik 37D a poté u Flik 50D, kde s ním v lednu 1918 při přistání po cvičném letu havaroval Kpl. Jakob Čech.



Oef. 53.08 was dispatched in May 1917. The plane was assigned to Flik 22 (later 22D) in Galicia, where it served till December 1917 when it crashed. The photos show the aircraft in summer 1917. The plane was equipped with two synchronized machine guns.

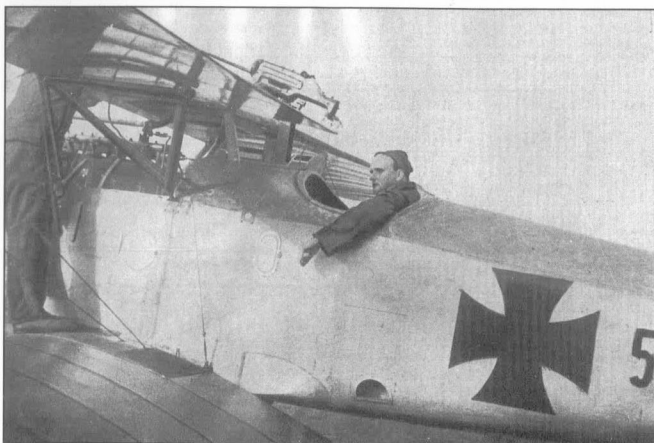
Oef. 53.08 byl vyexpedován v květnu 1917. Byl přidělen k Flik 22 (později 22D) v Haliči, kde sloužil až do prosince 1917, kdy havaroval. Snímky zachycují stroj v létě 1917. Vyzbroj tvořily dva synchronizované kulometry.





Albatros D.II (Oef) 53.13, Sesana airfield (Fliks 41J and 42J), summer 1917. These non-commissioned officers of Flik 41J have been identified: in the cockpit Zgsf. Ferdinand Jäschek, first from the left Zgsf. Hermann Richter, fourth from the left Zgsf. Radames Iskra, sixth Zgsf. Josef Novák. The remaining pilots probably belong to Flik 42J which was assigned the 53.13 as well.

Albatros D.II (Oef) 53.13, letiště Sesana (Flik 41J a 42J), léto 1917. Podářilo se identifikovat tyto poddůstojníky Flik 41J: v pilotním prostoru Zgsf. Ferdinand Jäschek, první zleva Zgsf. Hermann Richter, čtvrtý zleva Zgsf. Radames Iskra, šestý Zgsf. Josef Novák. Ostatní zřejmě náležejí k Flik 42J, ke které byl přidělen i 53.13.



Hptm.i.d.R. Carl Banfield the commander of Flik 46F in the cockpit of 53.13, August - September 1917. Banfield reached three victories in this plane equipped with a gun on the upper wing only. Besides that it is a unique photo of a camouflaged Albatros D.II. Hptm.i.d.R. Carl Banfield, velitel Flik 46F v kokpitu 53.13, srpen - září 1917. Banfield s tímto letounem vyzbrojeným pouze kulometem na horním křídle získal 3 potvrzené sestřely. Mimo to jde o ojedinělý snímek kamuflovaného Albatrosu D.II.



Albatros 53.14 crash, December 1917. Lt. Fritz Schusterschütz in the cockpit, behind him the commander of Flik 26D, Hptm. Erich Prosch. Havárie Albatros 53.14 v prosinci 1917. V kokpitu Lt. Fritz Schusterschütz, za ním velitel Flik 26D Hptm. Erich Prosch.

Albatroses of series 153, 153.62 -153.111. The planes were delivered by the end of November and soon after the factory could discharge a 100-plane order for the successful fighter. The 200hp-engine-powered D.III was rated by the test pilots of Fliegerarsenal in December 1917 as the first Austro-Hungarian fighter to be able to fight enemy fighters successfully. Operational pilots had the same opinion. Stfw. Hefty of Flik 42J said: "The 200hp D.III was a plane of an excellent design, perfectly balanced and especially fit for aerobatics. Its climbing capacity equalled that of Hanriots and Camels, but its horizontal speed was lower than that of Spads." Albatroses 153.112 - 153.211 differed from their predecessors at first glance because they had a rounded nose instead of the spinner which sometimes went off and damaged the framework of the plane (that's why many pilots had the spinner removed even from the original version).

The modification of the nose allowed further increase in speed by 9 kmph. The majority of the improved fighters operated on the front by late spring 1918. Due to the fact that the planes in operational conditions wore off fast and also due to losses and the necessity to face increasing majority in numbers of enemy planes, other contracts followed. In May 1918, 70 planes series 153 (153.212 - 281) and 230 planes of the new series 253 were ordered for 44 000 K a plane without engine, the planes were to be delivered by the end of November.

The Albatros D.III (Oef) series 253 was the best equipment the Austro-Hungarian air force had from mid-1918. The fighter powered by the Austro-Daimler engine (output 225 hp) could reach the speed of 202 kmph at horizontal flight while it was quite usual to exceed the speed of 200 kmph in dive. The construction of the wings was reinforced once again and some planes had

their machine guns installed on the fuselage in front of the pilot. Besides the engine, the reinforced framework and the modifications ensuing from the installment of the machine guns, the Albatroses of the latest series could be told from those of the late 153 series by differences in sheet covering of the nose and a different shape of fin and elevator trailing edges where wire substituted for slat. The exceptions were the 253.01 "prototype" and several planes of early production which had the same "cowling" as the planes of the series 153. By the time of cease fire the Luftfahrtruppe took over the Oeffag D.III's up to the number 253.186. The remaining Albatroses including the last ordered 253.231 - 253.330 planes (to be delivered by December 1918) were not finished and remained in various stages of production. The last fuselage to have been worked on was numbered 253.260.

Unarmed Albatros D.II 53.15, the Isonzo front 1917. The plane consecutively served at Fliks 41J, 19D, 35D, 2D, 47F and Flek 19.

Neozbrojený Albatros D.II 53.15, isonžská fronta, 1917. Letoun postupně prošel službou u Flik 41J, 19D, 35D, 2D, 47F a Flek 19.

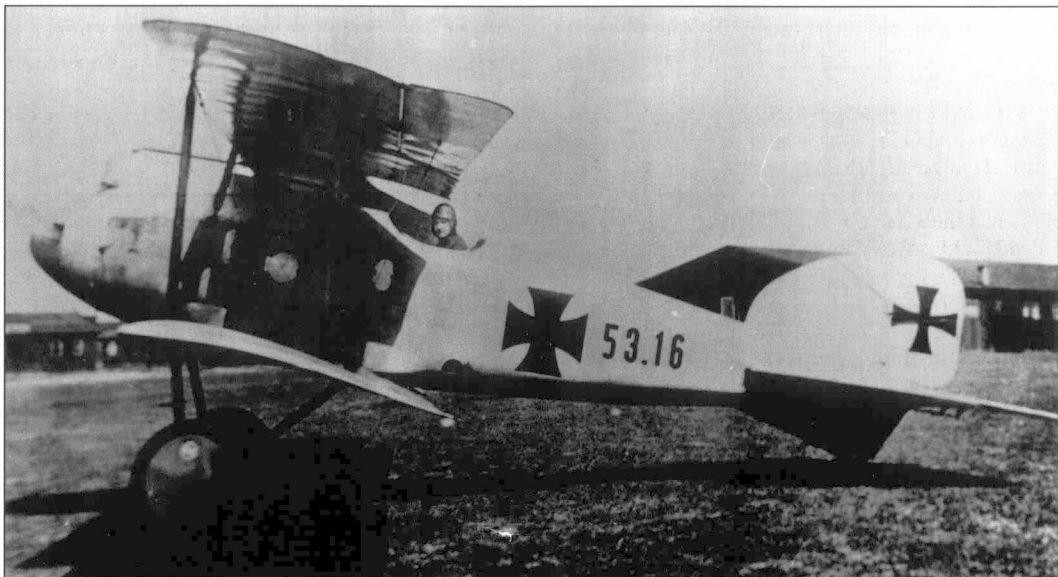


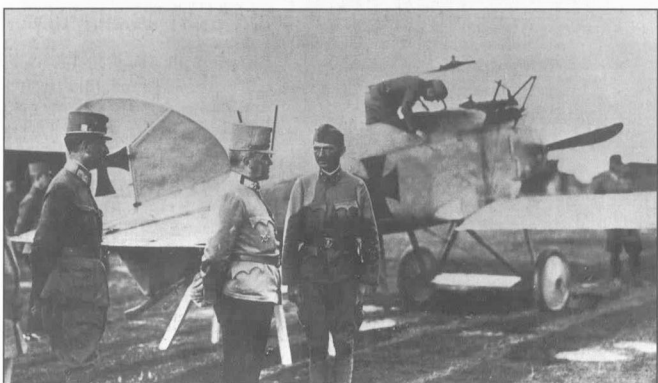
The most successful non-commissioned officers of Flik 41J in front of 53.15, Sesana - Storje, 21st June 1917. From the left: Zgsf. Josef Novák, Zgsf. Hermann Richter, Zgsf. Ferdinand Jaschek, Fw. Karl Kaszala, Zgsf. Jaroslav Samek and Zgsf. Radames Iskra.

Nejúspěšnější poddůstojníci Flik 41J před 53.15, Sesana - Storje, 21. června 1917. Zleva: Zgsf. Josef Novák, Zgsf. Hermann Richter, Zgsf. Ferdinand Jaschek, Fw. Karl Kaszala, Zgsf. Jaroslav Samek a Zgsf. Radames Iskra.

The last Albatros D.II (Oef) to be produced, 53.16 was assigned to the 4th Army in June 1917. It flew at Flik 7D in September and Offstv. Gottfried Russ shot down an enemy Spad fighter in it on 27th September 1917. A white square field was probably added to the fuselage cross at that time.

Poslední vyrobený Albatros D.II (Oef), 53.16, byl odeslán na frontu ke 4. armádě v červnu 1917. V září létal u Flik 7D, kde s ním 27.9.1917 sestřelil Offstv. Gottfried Russ nepřátelský stíhací Spad. To však již byl pravděpodobně trupový kříž doplněn o bílé čtvercové pole.





53.20, the first plane of the D.III version served in Bukovina, at Flik 30 (D) at first where it was flown by Zgfsf. Karl Semmelrock in July and August, later on at Flik 38D and Kampfstaffel Galanesti (Obt. Hans Fischer shot down a Nieuport on 3rd October 1917 when flying this plane, Fw. Johann Obešlo was killed in it in a dogfight with Russian ace V.I. Janchenko on 14th October).

První stroj verze D.III, 53.20, sloužil v Bukovině zprvu u Flik 30 (D), kde s ním v červenci a srpnu létal Zgfsf. Karl Semmelrock, později u Flik 38D a Kampfstaffel Galanesti (3.10.1917 s ním Oblt. Hans Fischer sestřelil Nieuport, 14.10. v něm zahynul při souboji s ruským esem V.I. Jančenkem Fw. Johann Obešlo).

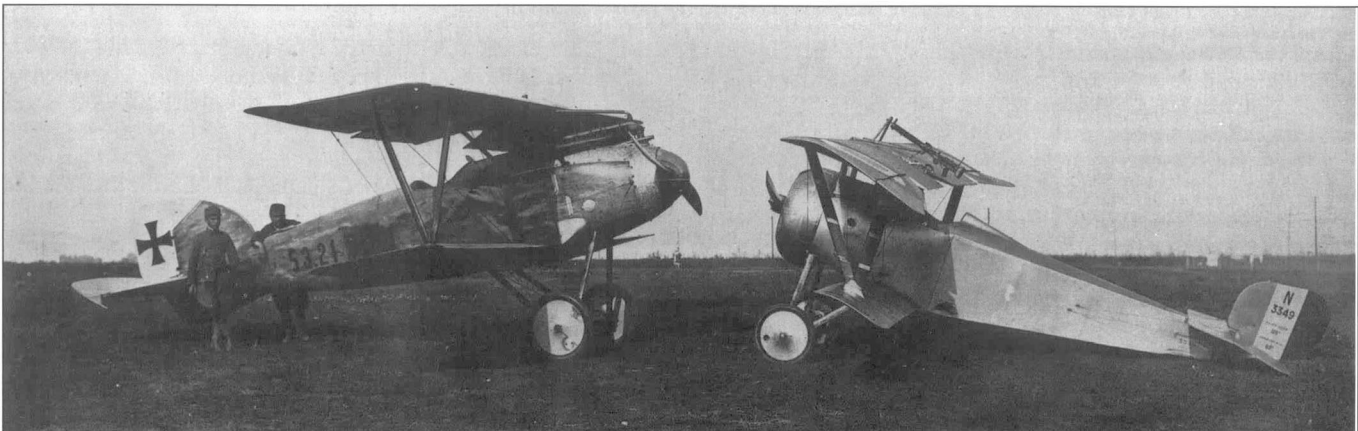
By the end of the war the Albatros D.III's (Oef) series 253 became the most popular fighter planes with Austro-Hungarian pilots who did not spare words of praise, although the record of series 153 in the number of planes flying operationally and in the number of air victories was not beaten. Nevertheless, the 225hp-powered D.III was considered

a first-rate fighter and with no doubt ranked among the best fighters of Great War.

Operational use

A Fliegerkompagnie (Flik)-air company- was a tactical unit of the Luftfahrttruppe. Till the beginning of 1917 all Fliks had the same organisational pattern. Each Flik was to have

six reconnaissance two-seaters with aircrews and two more spare planes stored in a Fliegerersatzpark (Flep), air replenishing park. The personnel should have included the commander, a pilot-officer who also as a "Chefpilot" tested new planes, 8 officer-observers, a technical officer, 7 pilots - non-commissioned officers and 163 men of

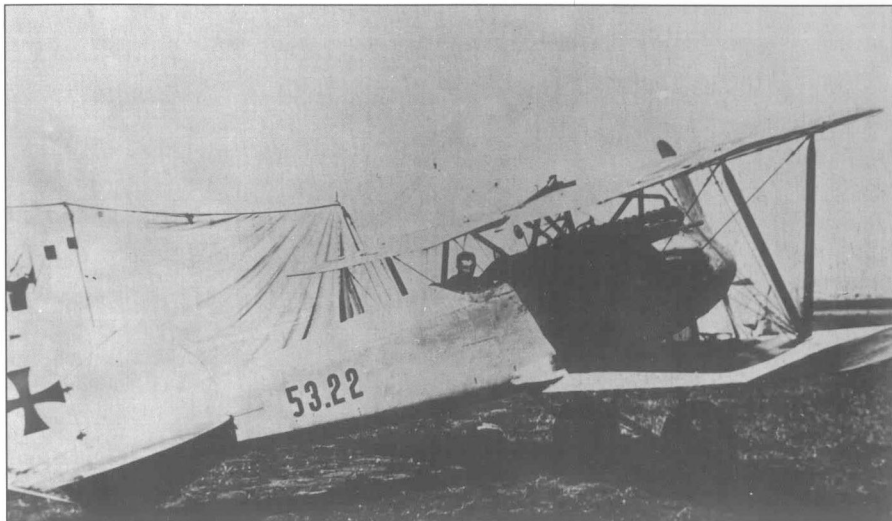


Nieuport 23 N3349 was forced to land at Szént Katolna airfield near Kezdi-Vásárhely, Transylvania by Albatros 53.21 of Flik 44F on 29th September 1917. The names of the pilots involved are unknown.

29.9.1917 donutil pilot Albatrosu 53.21 od Flik 44F na letišti Szént Katolna u Kezdi-Vásárhely v Sedmíhradsku k nouzovému přistání Nieuport 23 N3349. Jména obou letců dosud neznámá.

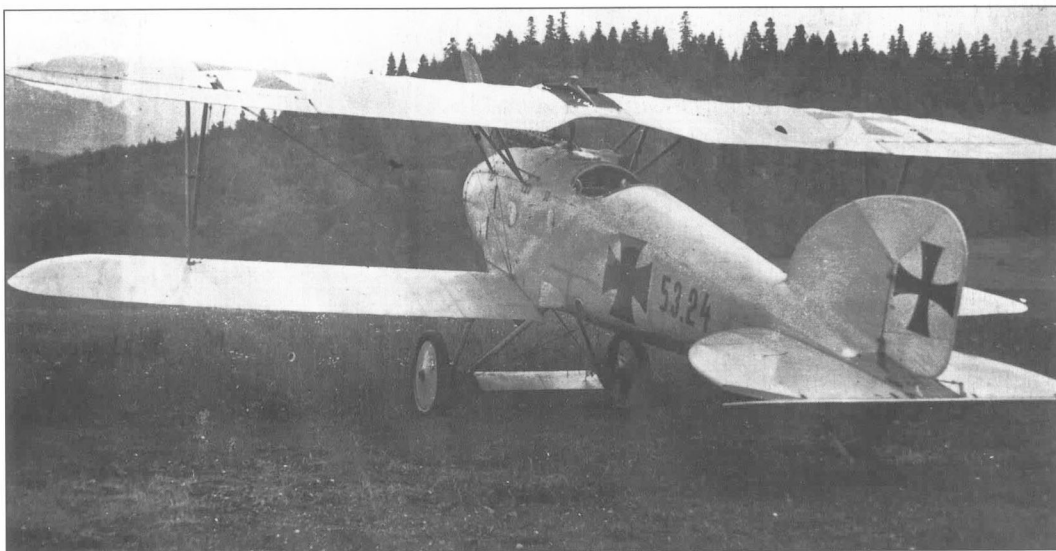
Oblt. Rupert Terk in Oeffag 53.22, Fliegerdetachment Hptm. Karl Nikitsch, Transylvania, late summer 1917. 53.22 was also flown by Zgsf. Hramann, Zgsf. Ezékiel and Zgsf. Haring.

Oblt. Rupert Terk v Oeffagu 53.22, Fliegerdetachment Hptm. Karl Nikitsch, Sedmíhradsko, konec léta 1917. S 53.22 dále létali Zgsf. Hramann, Zgsf. Ezékiel a Zgsf. Haring.



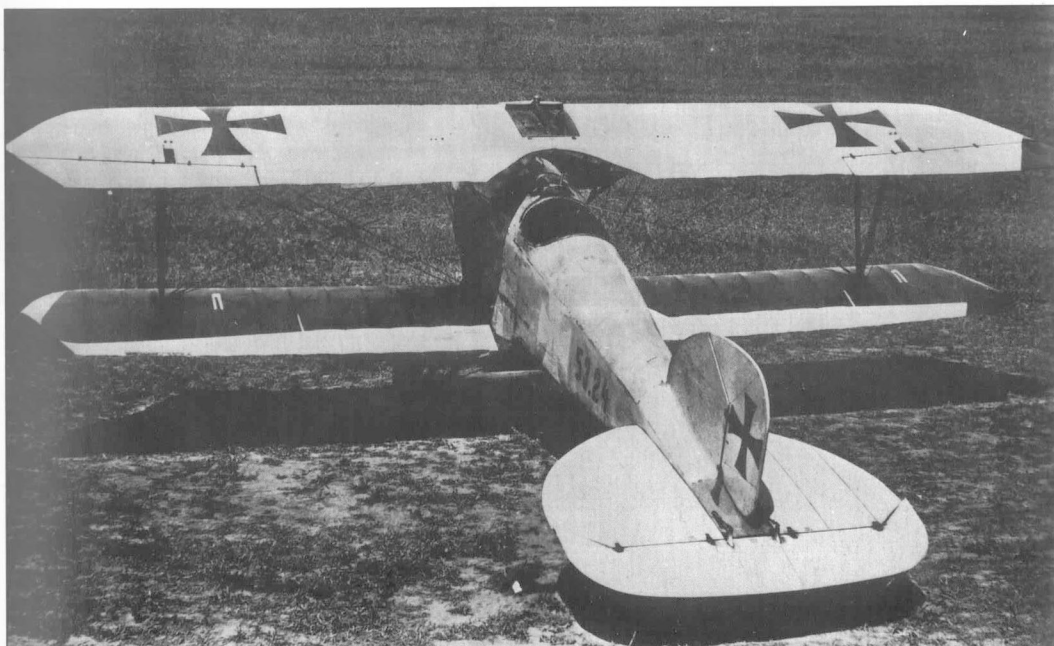
Albatros 53.24, Rumania, Summer 1917. The plane flew with Flik 13 in June, with Flik 31D, resp. Fliegerdetachment Hptm. Nikitsch from July, with Kampfstaffel Harja in autumn. Its 4 victories made it the most successful Albatros in Rumania (Zgsf. Karl Seltner reached kills in July and on 16th August 1917, Zgsf. Johann Hramann on 11th August 1917, Zgsf. Haring on 7th November 1917).

Albatros 53.24 v Rumunsku v létě 1917. V červnu létal u Flik 13, od července u Flik 31D, resp. Fliegerdetachment Hptm. Nikitsch, na podzim u Kampfstaffel Harja. Se 4 vítězstvími nejúspěšnější Albatros v Rumunsku (v červenci a 16.8.17 s ním skóroval Zgsf. Karl Seltner, 11.8.17 Zgsf. Johann Hramann, 7.11.17 Zgsf. Haring).



The fighters in the 1st Armee sector in Transylvania had the wing tips painted black from late August 1917. Note the attempt to remove the fuselage cross. Besides the aforementioned pilots, 53.24 was also flown by Fw. Andreas Dombrowski in summer 1917.

Od konce srpna 1917 byly stíhačky leteckých setin v Sedmíhradsku v sektoru 1. Armee označeny černě natřenými konci křídel. Za povšimnutí stojí pokus o odstranění trupového kříže. Mimo výše uvedených pilotů létal s 53.24 v létě 1917 také Fw. Andreas Dombrowski.



ground personnel. This ideal state was not always reached. A Flik fulfilled whole range of tasks from reconnaissance, artillery fire guidance to ground troop support, dogfights not being excluded.

The first purely fighter planes to be received by Austro-Hungarian pilots were two German Fokker E.I's assigned to Flik 4 on the Italian front in November 1915. In the period from February to July 1916, 12 Fokker E.III's were delivered and the planes

went to the Italian front as well. In February 1916 several monoplanes of Fliks 4 and 19 were organized into a provisory fighter unit called "Fokker-Kampfstaffel" or "Fokker Alarm-Bereitschaft". Later on also the pilots and planes of Fliks 2, 8, 12, and 28 were



Zgfs. Wilhelm Haring in front of 53.24, Kampfstaffel Harja, Transylvania, autumn - winter 1917. Flying this plane Haring downed a reconnaissance Farman on 7th November.

Zgfs. Wilhelm Haring před 53.24, Kampfstaffel Harja, Sedmíhradsko, podzim - zima 1917. Na tomto stroji sestřelil Haring 7.11. průzkumný Farman.



Hptm. Karl Nikitsch, the commander of the makeshift fighter unit in Transylvania, ended the test flight in forest on 3rd September 1917. The pilot escaped unscathed, Albatros 53.25 was cancelled.

Dne 3.9.1917 skončil velitel provizorní stíhací jednotky v Sedmíhradsku Hptm. Karl Nikitsch po zkušebním letu v lese. Pilot vyvázl bez zranění, Albatros 53.25 byl odepsán.

involved in this unit. The Fokkers E had to fulfill defensive or escort tasks till the arrival of Hansa-Brandenburg D.I fighters in November 1916. The remaining Eindeckers were transferred to the relatively more quiet Eastern (Russian) front.

In spring 1917 the LFT introduced two Fliks equipped exclusively with fighter planes at the Isonzo front (named after the river Isonzo which formed a part of the Austro-Hungarian - Italian border), and these were a mostly Austrian Flik 41 and a mostly Hungarian Flik 42. However, only experienced pilots could fly the Brandenburg D.I because the plane tended to get into the spin. Also the armament consisting of an unsynchronized machine gun fitted together with the magazine in a large box on the upper wing seemed a step backwards even in comparison with the obsolete Eindeckers. Nevertheless, many pilots got to like the aircraft and reached quite a number of air victories. In addition to that, also other Fliegerkompagnies were more or less standardly assigned two or three fighters to fulfill defensive and escort tasks, these planes were counted into the official number of six operational planes. This also concerned the new Albatros D.II's and D.III's.

Soon after the arrival of first Oeffag's fighters the LFT underwent certain organizational changes. The 25th July 1917 command ordered individual Fliks to be marked according to their assignment. The letter following the number of the unit thus identified its assignment. The changes also concerned the numbers of planes in Fliks.

"D" Divisions - Fliegerkompagnie served to ground troop support and to artillery reconnaissance on the division level. They had 4 (Russian front) or 5 (Italian front) operational and two reserve reconnaissance aircraft and several fighter planes. After the armistice with Russia in December 1917, the number of planes on the eastern front was changed to 5 reconnaissance planes, a fighter plane and two planes stored while by 30th January 1918 the number of operational planes at D-companies was finally set to six - four of them being reconnaissance planes, the remaining two fighters to support infantry. Despite this provision many D-Fliegerkompagnies had more fighter planes, 5 or 6 for instance, and the "spared" observer-officers were undertaking fighter training.

"F" Fernaufklärungs - Fliegerkompagnie - a reconnaissance unit, 6 reconnaissance two-seaters and 2 fighters, from 30th January 1918 in theory 8 modern reconnaissance aircraft.

"J" Jagdfliegerkompagnie - a purely fighter unit. Should have been formed by three sub-groups called "Kette" with 6 planes each, altogether 18 fighters. Each J-Flik was to have 6 pilot-officers (the commander and the second-in-command of each Kette), a technical officer, an administrative officer (Kanzleioffizier), 12 pilots - non-commissioned officers, 18 mechanics and 58 men of auxiliary squad attending the planes. Later on, the



The airfield of Flik 42J at Prosecco, 21st September 1917. Linienschiffsleutnant Gottfried Banfield of the adjacent navy air force base at Trieste is testing 53.27 fighter. On the left hand photo Banfield stands in the middle.

Letiště Flik 42J Prosecco, 21. září 1917. Linienschiffsleutnant Gottfried Banfield z nedaleké stanice námořního letectva v Terstu testuje stíhačku 53.27. Na levém snímku stojí Banfield uprostřed.



Albatros 53.27 served with Flik 41J, Flik 42J and the air school at Wiener Neustadt. The photo shows the plane after a complete overhaul at Aspern on 16th October 1918 in the background of Fw. Franz Tvrđik's fatal crash with Aviatik D.I 38.89.

Albatros 53.27 sloužil u Flik 41J, 42J, v letecké škole ve Wiener Neustadt. Na tomto snímku je po generální opravě zachycen 16.10.1918 v Aspern na pozadí smrtelné havárie Fw. Franze Tvrđika s Aviatikem D.I 38.89.

minimum number of personnel required was officially changed as follows: the commander as a pilot-officer, an administrative and a technical officers, 6 pilots - non-commissioned officers and 138 men of ground personnel, 24 of them non-commissioned officers. Some J-Fliks of the 6th army had as much as 20 planes at the turn of February and March 1918, however, the lack of pilots caused the fighter units not to reach the planned number of 18 operational planes with 18 pilots. The average number of pilots at J-Fliks was 4 - 10.

"G" Großflugzeug - Geschwader (G-Flik) - a bomber unit with two Staffeln (6 bombers each) and four fighters. Multi-purpose and relatively fast Hansa-Brandenburg C.I's often substituted for the bombers.

"S" Schutzfliegerkompagnie - an anticipated escort unit to the reconnaissance planes of D-Fliks. These units were not formed in the end and the letter "S" identified Schlachtfliegerkompagnien (S-Flik), attack companies, into which some D-Fliks transformed in 1918.

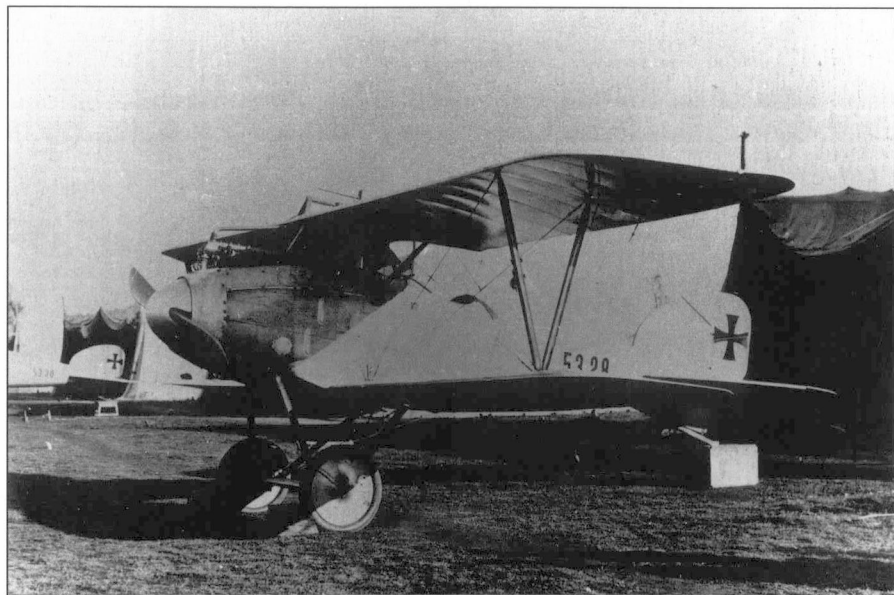
"Rb" Reihenbild - Fliegerkompagnie - a continuous strip photography unit. Rb-Fliks arose from parts of D-companies in 1918.

"P" Photoaufklärungs - Fliegerkompagnie - a photo reconnaissance unit, equipped also with single-seat fighters with a camera aboard.

"K" Korps - Fliegerkompagnie - a unit serving to ground support at Armeekorps (army corps) level with nine modern reconnaissance aircraft (e.g. Phönix C.I). Some of these Fliks were newly established in 1918, some appeared after conversion of D-Fliks.

The Fliks were subordinate to the headquarters of ground troops : divisions,

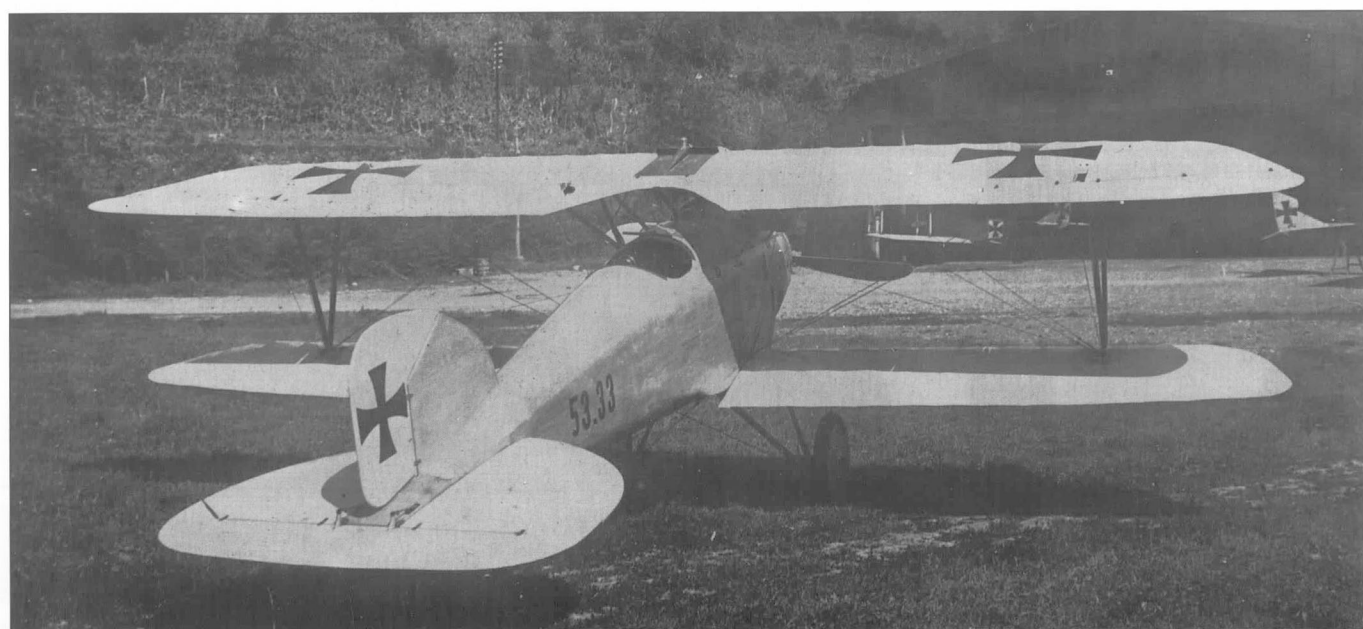
army corps, armies. In technical and disciplinary point of view to the staff air officer - Stofl (Stabsoffizier der Luftfahrtruppen) - of each army. In November 1917 the function was renamed for Koluft (Kommandant der Luftstreitkräfte) and in autumn 1918 to KafI (Kommandant der Armeeflieger).



Albatros D.III 53.28, an escort plane of Flik 6, Tirana, Albania.
Doprovodný letoun Flik 6, Albatros D.III 53.28, Tirana, Albánie.



53.30 of Flik 6 (6F), Tirana. Above - with an unsynchronized gun only in summer 1917, below - after re-arming in spring 1918. Offstv. Arigi is believed to be in the cockpit. / 53.30, Flik 6 (6F), Tirana. Nahoře v létě 1917 pouze s nesynchronizovaným kulometem, dole na jaře 1918 po přezbrojení. V kokpitu je údajně Offstv. Arigi.



Albatros 53.33 flew with the makeshift Alarm - Bereitschaft Pergine in summer 1917. Flying this plane Fw. Viktor Zimmermann of Flik 48(D) participated in a S.P.3 No. SP4530 kill on 13th July. The 53.33 was also flown by Lt.i.d.R Friedrich of Flik 24(D). / Albatros 53.33 létal v létě 1917 v sestavě provizorní Alarm - Bereitschaft Pergine. 13.7. se s ním Fw. Viktor Zimmermann od Flik 48(D) podílel na sestřelu italského S.P.3 č. SP4530. S 53.33 dále létal i Lt.i.d.R. Friedrich od Flik 24(D).

The fighter Albatros D.II's and D.III's of the Oeffag company may have reached almost any of the aforementioned units where they fulfilled fighter, escort as well as other tasks. Even assignment to a purely fighter unit needn't have necessarily meant only dogfights.

Let's have a look at the flight book of Albatros D.III (Oeffag) 153.140 of Flik 51J to get a better notion of the combat activity. The plane was mostly flown by Feldpilot Eugen Bönsch (then at the rank of Zugführer) in March - July 1918.

12th March 1918. A raid on Marcon airfield, two bombs over Marcon, two over Treviso. The bombs over Marcon were dropped at the altitude of 50 m only, the airfield was machine-gunned afterwards. The raid was carried out early in the morning. An unsuccessful defensive flight (Abwehrflug) during the day.

16th March 1918. A fighting flight (Jagdflug) in Spresiano - Treviso region, a single-seated Spad shot down near Zenson together with FP Oblt.i.d.R. Fiala (6th victory of E. Bönsch, 13th victory of Fiala - the K.u.K. Luftfahrtruppe credited the shared victories to all pilots participating in the downing).

21st March 1918. A successful escort flight (Begleitflug) of five Brandenburgs of Fliks 19D and 50D in Povegliano - Maserada region, a duel with a single-seated Spad near Spresiano.

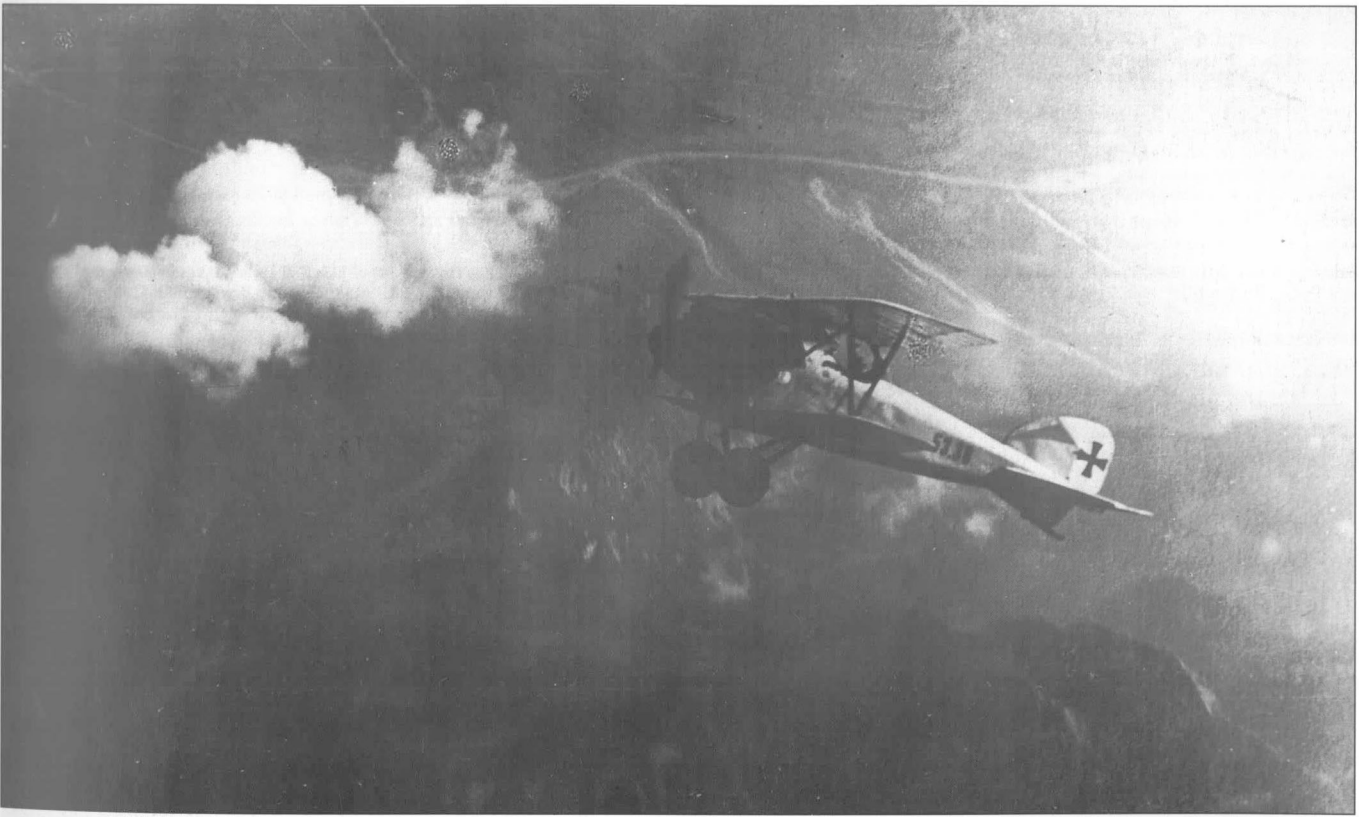
3rd April 1918. A balloon attack, the balloon was set fire low above the ground near San Biaggio (Bönsch's 7th victory, confirmed by several sources).

12th April 1918. Machine-gunning of enemy trenches in Saletto - Ponte di Piave region. In the afternoon a blockade flight (Speerflug) over the Piave river, a duel with a Sopwith near Susegano.

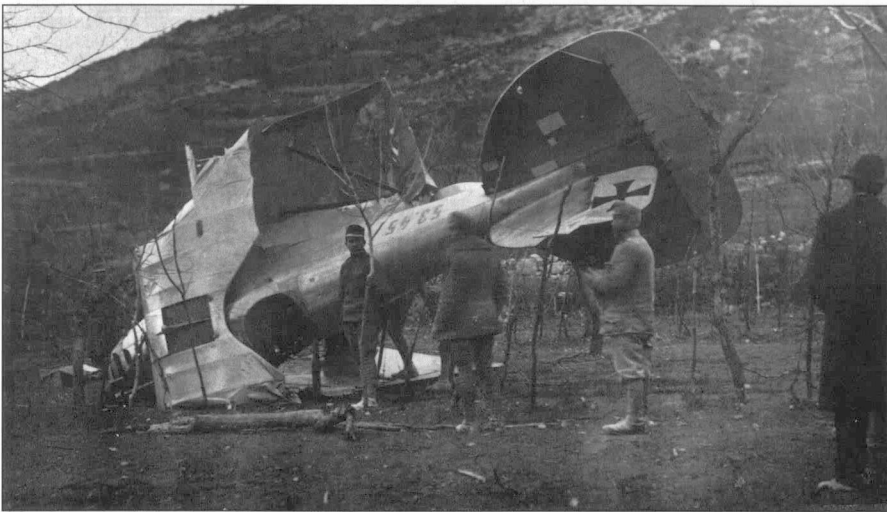
17th April 1918. Pursuit of the enemy (Verfolgungsflug), together with FP Lt.i.d.R.



Albatros 53.33, the South Tyrol, 1917, Stfw. József Kiss believed to be at controls. The plane was flown by Zgsf. Karl Bedö in autumn, on 29th November 1917 it did not returned from an escort flight when piloted by the commander of Flik 24D Rittm. Flz. Miklós von Hideghéthy. / Albatros 53.33, Jižní Tyroly, 1917, za řízením údajně Stfw. József Kiss, Flik 24D. Na podzim se strojem operačně létal Zgsf. Karl Bedö, 29.11.1917 se s ním z doprovodného letu nevrátil velitel Flik 24D Rittm. Flz. Miklós von Hideghéthy.

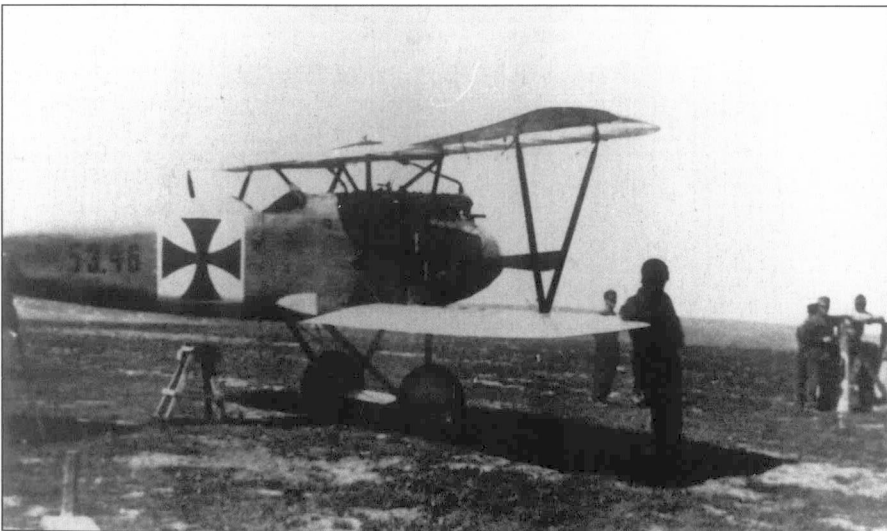


18th August 1917 - Lt.i.d.R. Josef Friedrich of Flik 24D and the Alarm - Bereitschaft Pergine gestures an Italian Spad kill to the escorted plane. Another victory in 53.38 was reached by Zgsf. Michael Maissner of Flik 48D on 23th November 1917. / 18.8.1917 - pilot Flik 24D a Alarm - Bereitschaft Pergine Lt.i.d.R. Josef Friedrich zvednutím ruky signalizuje doprovázenému letounu sestřel italského Spada. Další vítězství v Albatrosu 53.38 zaznamenal 23.11.1917 Zgsf. Michael Maissner od Flik 48D.



Above: A crash of Oeffag D.III 53.45 flown by Zgsf. Skvor of Flik 27F, the South Tyrol, 27th March 1918. These pilots of the plane reached confirmed victories on Russian front when assigned to Flik 27D: Oblt.i.d.R Otto Jäger (20th July 1917), Kpl. Jan Skvor (3rd October 1917), and Oblt. Rudolf Frhr. von Szepessy - Sokoll (4th October 1917).
 Nahoře: Havárie Zgsf. Skvora s Oeffagem D.III 53.45 27.3.1918, Jižní Tyroly, Flik 27F. Se strojem získali na ruské frontě v rámci Flik 27D potvrzená vítězství Oblt.i.d.R. Otto Jäger (20.7.1917), Kpl. Jan Skvor (3.10.1917) a Oblt. Rudolf Frhr. von Szepessy - Sokoll (4.10.1917).

Below: Albatros D.III 53.46, Russian front, 1917 (left). 53.46 went through service with Fliks 8, 25D, 3D and 27D. The commander of Flik 27D Hptm. János Frint crashed the plane and died on the South Tyrolean front on 25th February 1918. The photo with Zgsf. Skvor (right) must have been taken before that day although it is dated to 20th March 1918.
 Dole: Albatros D.III 53.46, ruská fronta, 1917 (vlevo). 53.46 prošel službou u Flik 8, 25D, 3D a 27D. 25.2.1918 s ním již na jihotyrolské frontě smrtelně havaroval velitel Flik 27D Hptm. János Frint. Fotografie s Zgsf. Skvorem (vpravo) musela být pořízena před tímto dnem, ačkoliv je datována 20.3.1918.



Rudorfer an Italian two-seated SAML kill over Monte Grappa (8th victory of Bönsch, 2nd one of Rudorfer).
 In the afternoon a blockade flight, a duel with a Sopwith over friendly territory at Conegliano - Sacie.
 1st May 1918. A combat flight (Kampfflug), a duel with a Sopwith at Breda di Piave.
 An escort flight after the second take off.
 16th June 1918. A defensive flight - the first takeoff.
 An unsuccessful balloon attack after the second takeoff, the balloon was grounded early enough.
 16th June 1918. A balloon attack. The balloon at Breda di Piave was set fire and downed after the third run, the last run was carried out at the altitude of 50 m only, heavy enemy fire (9th Bönsch's victory).
 17th June 1918. Infantry support (Infanterieflug).
 20th June 1918. A blockade flight, participation in an air battle over Montello, one enemy photo-reconnaissance single-seater shot down (10th victory of Bönsch).
 29th July 1918. A fighting flight.
 30th July 1918. An escort flight of Flik 34D's radio aircraft, two dogfights.
 In the afternoon a takeoff against a group of Italian Caproni planes attacking the airfield of Flik 51J. The bombers were driven out of the area and forced to emergency-drop their bombs.

The eastern front

In summer 1917 Albatros D.II's got to Fliks 3, 14, 20, 22, 25, and 37 in Galicia on the Russian front, or to Fliks 7 and 26 in Bukovina. Although several air victories were reached (Kpl. Rudolf Blass in 53.11 on 26th June 1917, Oblt. Rudolf Freiherr von Szepessy - Sokoll in the same plane on 20th November, Offstv. Gottfried Russ in 53.16 on 27th September, and Fw. Franz Koudela in 53.14 on 12th November 1917), the Albatros D.II's served to get the pilots of two-seat planes acquainted with a relatively





Feldpilot Zgsf. Jan Škvor in front of 53.46, Flik 27D, winter 1917 - 1918. / Feldpilot Zgsf. Jan Škvor před 53.46, Flik 27D, zima 1917 - 1918.



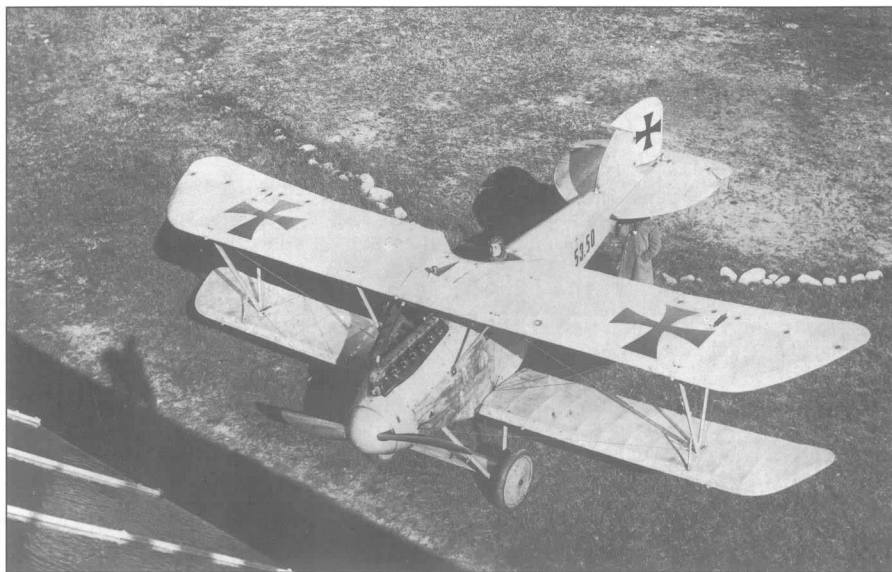
An escort Albatros fighter 53.47 in Galicia, Flik 27D or 22D, summer 1917. / Doprovodný stíhací Albatros 53.47 v Haliči v létě 1917 u Flik 27D nebo 22D.



Oef. D.III 53.48, Flik 7 (D), Russian front, summer 1917. Standing in front of the plane probably Offstv. Gottfried Russ. / Oef. D.III 53.48, Flik 7(D), ruská fronta v létě 1917, před strojem pravděpodobně Offstv. Gottfried Russ.

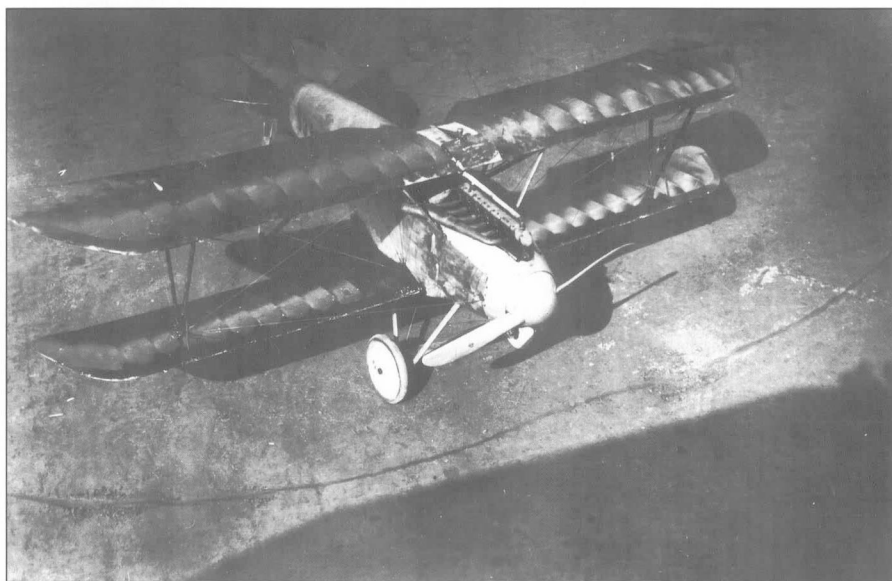


Feldpilot Fw. Alfons Běhounek in Albatros 53.50, Flik 17D, Gardolo, August - September 1917. / Feldpilot Fw. Alfons Běhounek v Albatrosu 53.50, Flik 17D, Gardolo, srpen - září 1917.



Albatros D.III 53.50 served with Flik 17D at Gardolo (flown by Fw. Běhounek (above) and Zgsf. Ferenc Körty - Lality), with Flik 27F in April and May 1918 (Fw. Jan Škvor), with Flik 54D in June 1918 (Zgsf. Wilhelm Haring) and finally as a training plane with Flik 3J.

Albatros D.III 53.50 sloužil v Gardolo u Flik 17D, kde s ním létali Fw. Běhounek (nahore) a Zgsf. Ferenc Körty - Lality, v dubnu a květnu 1918 u Flik 27F (Fw. Jan Škvor), v červnu 1918 u Flik 54D (Zgsf. Wilhelm Haring) a nakonec jako školní letoun u Flik 3J.



easily manoeuvrable fighter plane. A rather critical report by Fliegerkompagnie 37D said: "...rather slow, its climbing capacity cannot be made use of because Russian aircraft almost never cross the front line. That's why the D.II's mostly fulfil escort tasks."

By the armistice with Russia at the beginning of November 1917, the D.III's of series 53.2 and 153 are documented to have been flown by Fliks 1D, 3D, 8D, 10D, 11D, 13D, 14D, 20D (series 53.2 from October 1917), 22D, 25D (series 53.2 from July 1917), 26D, 27D (from September 1917), 30D, 37D, 40D, 43D, 44F, 47D, 49F, and 52D in Galicia, Polish Volhynia and Bukovina, and Transylvania. The Fliegerkompagnie 13D, 40D, 49F, and 52D operated the Albatroses just for a short period of time.

There was no purely fighter Flik (J-Flik) flying on the eastern front. However, one and later on two makeshift fighter units equipped with Albatros D.III's of the series 53.2 and 153 and Hansa-Brandenburg D.I's operated on Russian - Romanian front in summer and autumn 1917.

The so-called "Fliegerdetachment Hauptmann Nikitsch" attached to Flik 31 (later on Flik 31D) was established in the sector of the 1st army in Transylvania in July. Planes 53.22, 24, 25, and 41, for instance, flew within the unit. The unit under the command of Hptm. Karl Nikitsch (six confirmed victories by the end of war) downed 8 enemy planes by mid-September. Later on the unit was re-organized and in October also renamed "Kampfstaffel Harja" after Harja airfield near Kezdi-Vásárhely, or "Jagdstaffel Oberleutnant Terk" after its new commander. This fighter Staffel was subordinate to Flik 29D and used Oeffags 53.24, 153.25, and 153.26. By the end of the year they scored three more victories.

The other unit, "Kampfstaffel Galanesti", was attached to Fliegerkompagnie 40D in the 7th army sector. It was commanded by Oblt. Hans Fischer (born in Prague), who was a Chefpilot of Flik 38D at the same time. Planes 53.20, 53.40, and 153.24 came from Flik 38D as well. The Staffel based at Galanesti airfield near Radautz in Bukovina and reached 2 confirmed victories in the period from September till the cease-fire.

Albania

Two Albatros D.III's (Oef), 53.28 and 53.30, were assigned to Flik 6 at Tirana airfield in June 1917. The 53.28 flown by Zgsf. Michael Schwach engaged in a dogfight with five Italian aircraft on 4th February 1918 and managed to down a Nieuport. The Albatros 53.30 was flown by e.g. Oblt. Karl Benedek and in spring 1918 also by the second most successful ace of Austro-Hungarian LFT Offstv. Julius Arigi. Arigi was born in Děčín,

The planes of the Alarm - Bereitschaft Pergine during the inspection of His Majesty Emperor Karl at Pergine airfield on 14th September 1917. The first row from the right: 53.51, 53.37, 53.33, 53.38, 53.39, ?, ? and 53.29.

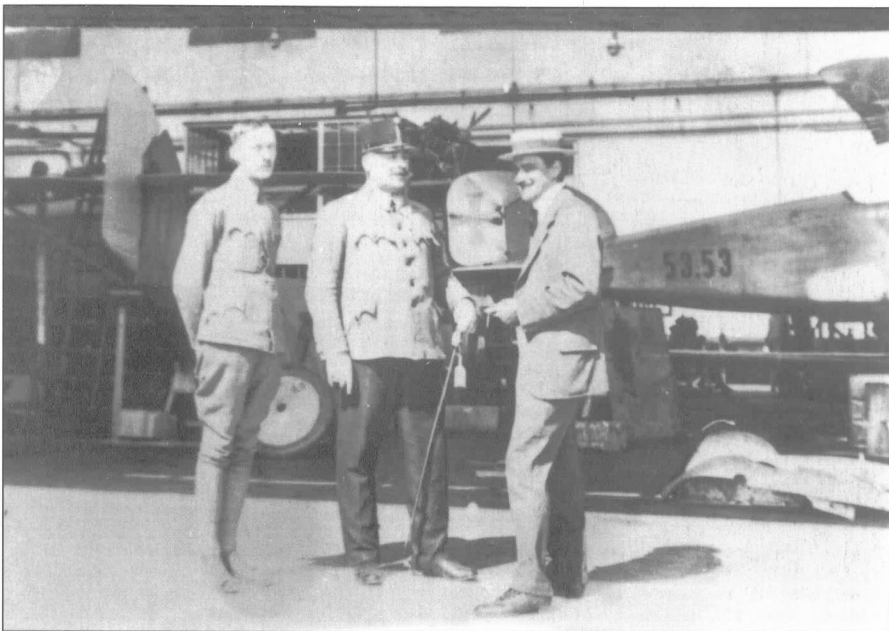
Letadla Alarm - Bereitschaft Pergine během inspekce císaře Karla 14.9.1917 na letišti Pergine. První řada zprava: 53.51, 53.37, 53.33, 53.38, 53.39, ?, ? a 53.29.

served with Flik 6 from late 1914, and was captured by Montenegrin troops. He escaped the capture in a Prince of Montenegro's car in January 1916, flew as a fighter at Fluggeschwader I, Flik 41J and 55J from late 1916. In April 1918 he returned to Flik 6, called Flik 6F at that time. At the end of the war he served with Flik 1J, altogether he scored 32 confirmed victories (none of them in Albatros 53.30 in Albania) and became the most frequently honoured non-commissioned officer of the K.u.K. air force.

Italian front

The absolute majority of licence Albatroses were engaged on Italian battlefield in the South Tyrol, Carinthia and on the Isonzo, the Piave and the Grappa fronts.

4 Albatros D.II's were assigned to Flek 6 in Wiener Neustadt in May 1917, where they served for the introduction of the new fighter type. Mass use of aircraft by Italians during



the so-called battle of Ortigara (9th-26th June 1917) paralysed Austro-Hungarian air units on the South Tyrolean front. The Flek 6 immediately transferred three of their Albatroses (53.01, 53.02, and 53.09 - they kept the 53.04 plane) to Pergine airfield to support the three Brandenburg fighters of Fliks 21, 24, and 48 (within the 11th army). An emergency unit, the "Alarm - Bereitschaft Pergine" also called "Jagdstaffel Oberleutnant Elssler" after its commanding officer Oblt. Wilhelm Elssler, was established of these pilots and planes. Fw. Julius Kowalczyk of Flik 24 (5 victories by the end of war) shot down a reconnaissance Caudron when flying the 53.02 near Cima Maora, which was the first "Luftsieg" of the makeshift unit. It was also the first air victory of the new type.

The unit had also several D.III planes series 53.2 at their disposal in late June and continued their successful operational activity till the arrival of Flik 55J commanded by Hptm. Josef von Maier (7 victories) in late October 1917. Some chosen pilots of the Alarm-Bereitschaft Pergine were transferred to Oeffag D.III series 153-equipped Flik 55J, for instance Stfw. József Kiss (the most successful Hungarian fighter ace of the LFT, by the time of his death on 24th May 1918 scored 19 confirmed

Albatros D.III (Oef) 53.53 was assigned to the South Tyrolean front in July 1917. After a short service with Flik 48D it flew with Flik 17D from August where it was flown by Kpl. Josef Kopetzky, Fw. Běhounek, Lt. Max Schlossleitner, and Zgsf. Franz Körty - Lality. The last-named pilot died in its wreck during a demonstration flight for the commander of the XIV. Armeekorps ("Edelweiss") Gen. Inf. Ignaz Verdoss von Drossberg at Gardolo on 5th March 1918.

Albatros D.III (Oef) 53.53 byl na jihotyrolskou frontu odeslán v červenci 1917. Po krátké službě u Flik 48D létal od srpna u Flik 17D, kde za jeho řízení usedali Kpl. Josef Kopetzky, Fw. Běhounek, Lt. Max Schossleitner a Zgsf. Franz Körty - Lality, který v jeho troskách 5.3.1918 v Gardolu zahynul během předváděcího letu pro velitele XIV. armádního sboru („Edelweiss“) Gen. Inf. Ignaze Verdosse von Drossberg.

The assembly of the Albatros D.III's of the second order of series 53 (53.54, 53.56 etc).
Montáž Albatrosů D.III z druhé objednávky série 53 (53.54, 53.56, atd.).





Flik 51J commander Rittm. Wedige von Froreich in front of his Albatros 53.54, with which he participated in the first victory of the unit on 1st September 1917. / Velitel Flik 51J Rittm. Wedige von Froreich před svým Albatrosem 53.54, s nímž se 1.9.1917 podílel na prvním vítězství jednotky.



Above: Albatros D.III 53.56, Flik 35D, St. Veit, autumn 1917. The plane was flown by Zgsf. Karl Beilner from October 1917 to January 1918.

Nahoře: Albatros D.III 53.56, Flik 35D, St. Veit, podzim 1917. Od října 1917 do ledna 1918 se strojem létal Zgsf. Karl Beilner.



Zgsf. Josef Novák with Albatros 53.60, Flik 41J, summer 1917. The motif of the star and half-moon also appeared - a bit modified - on the upper side of the fuselage behind the cockpit. The plane was also flown by Stfw. Kurt Gruber and Kpl. Ignaz Pillwein during autumn 1917.

Zgsf. Josef Novák s Albatrosem 53.60, Flik 41J, v létě 1917. V pozměněné formě se motiv hvězdy s půlměsícem opakoval i na hřbetě trupu za kokpitem. Během podzimu 1917 se strojem rovněž létali Stfw. Kurt Gruber a Kpl. Ignaz Pillwein.

victories, promoted posthumously to officer rank) or Lt.i.d.R. Josef Friedrich (7 victories). Kiss flew in one Kette together with Hptm. von Maier and Offstv. J.Arigi, the Kette participating with lion's share on 15 kills scored within November 1917. Also other fighter aces served with Flik 55J, which carried the title of honour "Kaiserstaffel" : Oblt. Georg Kenzian von Kenzianshausen (9 victories), Stfw. Sándor Kasza (6 victories), and Zgsf. Franz Lahner (5 victories). Among the interesting members of the Flik there were Offstv. Emanuel Stumpa (3 victories) from "Žižkov near Prague", Fw. Alfons Běhounek (4 victories) or Kpl. Bohumil Munzar. The Flik was re-armed with Phönix D.II/IIa fighters later and flew no Albatroses from mid-May 1918. It is credited with 32 destroyed enemy planes.

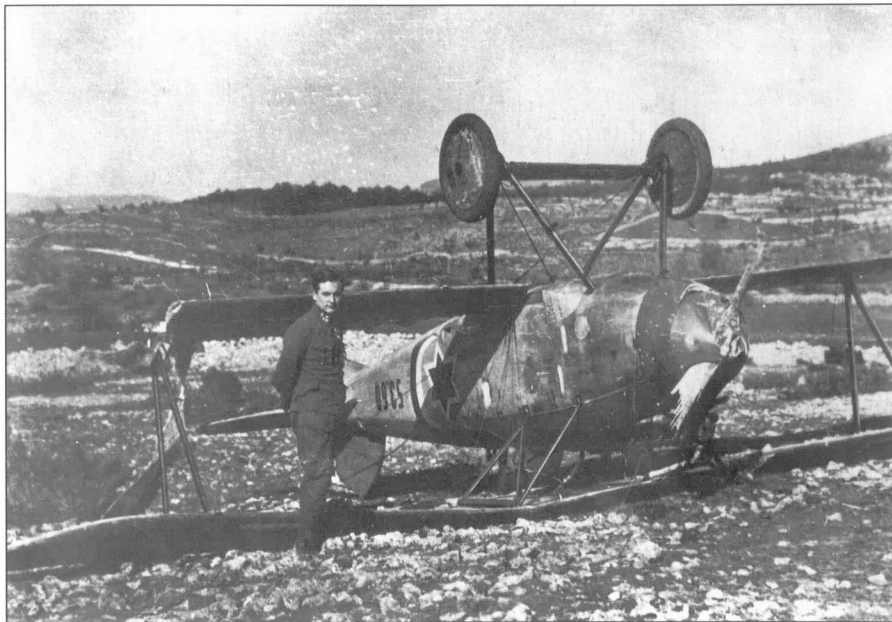
At the western part of the South Tyrolean front, at Gardolo airfield, there flew several Oeffag D.III fighters assigned to Fliks of the 10th and 11th armies. Planes 53.50, 53.52 and 53.53 were assigned to Fliegerkompagnie 17D in summer, where they were flown among others by Fw. Běhounek before he left for Flik 55J.

In mid-November 1917 Fliks 23D and 54D were transferred from the Isonzo front to Gardolo, in February, resp. March 1918 also Fliks 10D and 27D (marked 10F and 27F at that time) arrived from Russian front.

Some of their Albatroses the Fliks brought from their previous bases, others, mostly of series 153, were assigned to the units on the spot. The majority of these planes were assigned to Flik 3D in May 1918, which was subordinated to the 10th army after their return from Russian front in March and newly established as a purely fighter Fliegerkompagnie 3J. Some more modern Albatros D.III (Oef) series 253 fighters were

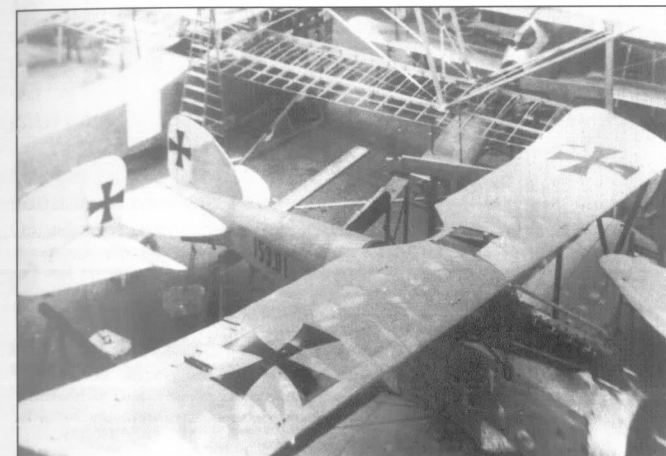


delivered to the unit by the 11th army by order of the supreme headquarters. Before the unit started combat operations in early June, its commander, Hptm. Johann Zwierzina was killed in an accident during a test flight at Gardolo on 23rd May 1918. He was substituted for by Oblt. Friedrich Miroslav Navratil, who had already scored one victory in 153.157 of Flik 41J by that time. As the commander of Flik 3J he scored 9 more confirmed victories (one victory in 153.198, the remaining ones in 253.06). The Flik was equipped with Albatros D.III Oeffag fighters exclusively and besides defensive and blockade flights they also carried out the so-called "free fighting" in the operational area of the 10th army. They destroyed 15 enemy planes. Pilots of the unit were e.g. a Polish pilot Oblt.i.d.R. Stefan Stec (7 victories), Oblt. Franz Peter (6 victories), Oblt.i.d.R. Josef Pürer (7 victories), but also the Czech pilots Lt.i.d.R. Jaroslav Kubelik and Zgsf. Adolf Bláha who flew Navratil's 253.116 to Switzerland on 21st November 1918.



The "performer" of the Oeffag 53.60's miscarried landing at Sesana airfield (Flik 41J) in October 1917, most likely Zgsf. Alfred Brand.

„Autor“ nezdařeného přistání Oeffagu 53.60 v říjnu 1917 na letišti Sesana u Flik 41J, s největší pravděpodobností Zgsf. Alfred Brand.



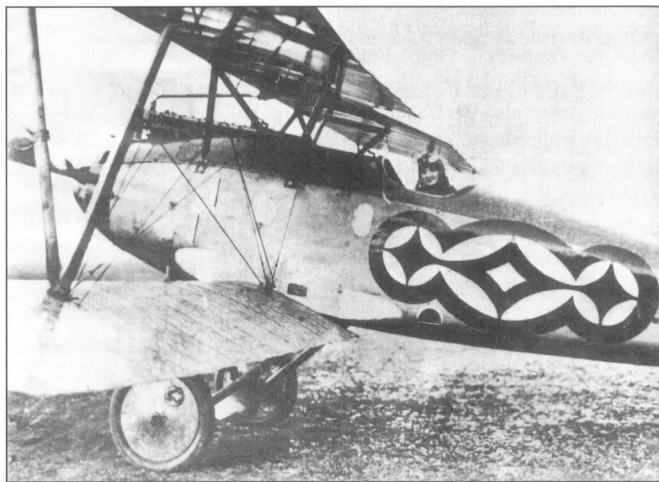
Almost finished... Note the differences between the suction piping of the 185hp engine of 53.60 and the 200hp engine of Albatroses series 153. 153.01 was fitted with the earlier exhaust collector, the same one as planes of series 53.

Před dokončením... Za povšimnutí stojí rozdíly sacího potrubí 185k motoru stroje 53.60 od 200k motoru Albatrosů série 153. 153.01 byl ještě vybaven starým výfukovým sběračem, jako u strojů série 53.



Albatros D.III 153.03 take-off, Flik 42J, Prosecco, autumn 1917 (left). Flik 42J also flew 153.05 at Sesana airfield in August 1917 (right). Note various realizations of the black-and-white stripes identifying unit appurtenance.

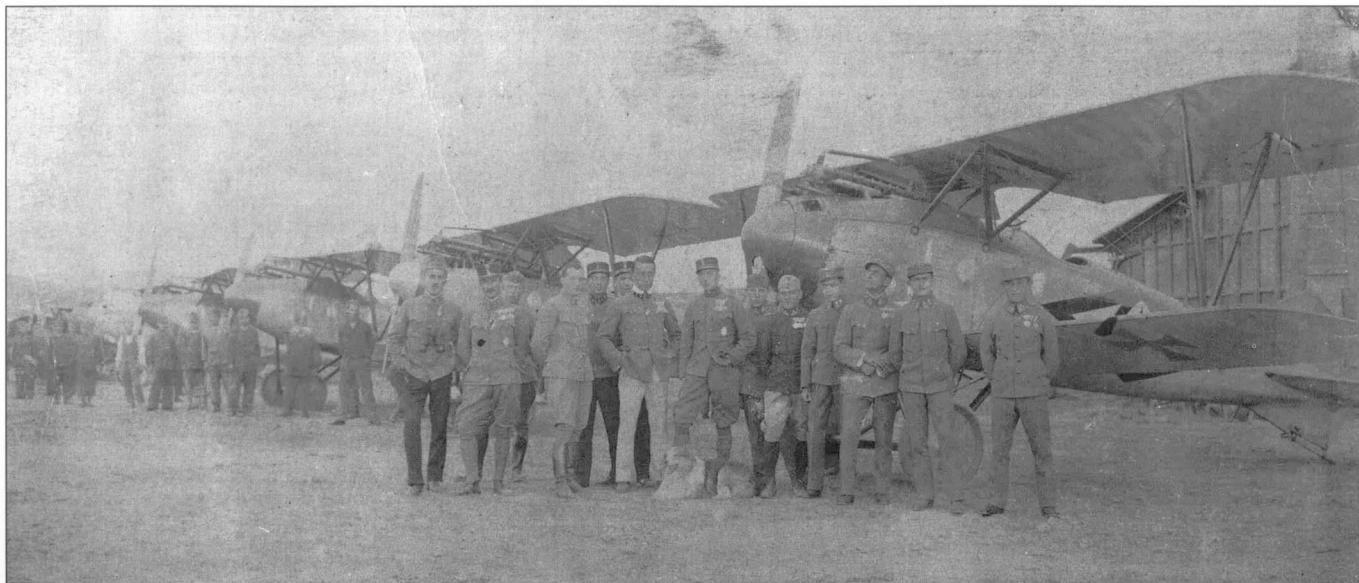
Vzlet Albatrosu D.III 153.03, Flik 42J, Prosecco, podzim 1917 (vlevo). U Flik 42J sloužil v srpnu 1917, ještě na letišti Sesana, také 153.05 (vpravo). Za povšimnutí stojí různé provedení černobílých pruhů, značících příslušnost k jednotce.



On 23rd August 1917 Hptm. Brumowski, Oblt. Linke - Crawford and Kpl. Mayrlbäurl of Flik 41J forced to land an Italian Savoia Pomilio aircraft, whose aircrew was captured. Although the victory was reached in Hansa-Brandenburg D.I planes, the Austrians and the captives had their photograph taken in front of a new Albatros D.III, 153.06 the same day. Above left - in the cockpit of 153.06 the Italian pilot Sgt. Ermanno Malaspina, from the right standing Oblt. Frank Linke - Crawford, Hptm. Godwin Brumowski, the Italian observer Ten. Cesare Mazzarino, Kpl. Heinrich Mayrlbäurl, the technical officer of Flik 42J Lt. Ivekovic' and a visitor from Flik 12D Oblt.i.d.R. Benno Fiala. Above right - Zgsf. Iskra in addition to these people. In 153.06 Brumowski reached two confirmed victories on 19th and 20th August 1917. Below right - an unknown girl in Albatros 153.10 of Flik 41J, Sesana airfield, summer - autumn 1917.

23.8.1917 donutili Hptm. Brumowski, Oblt. Linke - Crawford a Kpl. Mayrlbäurl od Flik 41J k přistání italský letoun Savoia Pomilio, jehož posádka padla do zajetí. Ačkoliv vítězství dosáhli na strojích Hansa-Brandenburg D.I, Rakušané se nechali se zajatci vyfotografovat týž den před novým Albatrosem D.III, 153.06. Na snímku nahoře vlevo v kokpitu 153.06 italský pilot Sgt. Ermanno Malaspina, zprava stojí Oblt. Frank Linke - Crawford, Hptm. Godwin Brumowski, italský pozorovatel Ten. Cesare Mazzarino, Kpl. Heinrich Mayrlbäurl, technický důstojník Flik 42J Lt. Ivekovic' a návštěva od Flik 12D Oblt.i.d.R. Benno Fiala. Na pravé horní fotografii je navíc Zgsf. Iskra. Se 153.06 získal 19. a 20.8.1917 Brumowski dvě potvrzená vítězství. Dole vpravo neznámá dívka v Albatrosu 153.10 Flik 41J na letišti Sesana, léto - podzim 1917.

Flik 41J at Sesana airfield, September 1917. The first plane from the right 153.06, the fourth one 153.11, the fifth one 53.60 (with engine cover), the remaining planes are of series 153. The first group from the left: Oblt.i.d.R. Strohschneider (Flik 42J), the Kanzleioffizier of Flik 41J Oblt. Kálmán Fischer, ?, ?, ?, Oblt. Frank Linke - Crawford (wearing white trousers), Hptm. Godwin Brumowski, Zgsf. Jaroslav Samek, Zgsf. Josef Novák, Kpl. Ignaz Pillwein, Zgsf. Radames Iskra, Kpl. Heinrich Mayrlbäurl, and Fw. Hermann Richter. Flik 41J na letišti Sesana v září 1917. První stroj zprava je 153.06, čtvrtý 153.11, pátý 53.60 (s krytem motoru), ostatní série 153. V první skupině stojící zleva: Oblt.i.d.R. Strohschneider (Flik 42J), Kanzleioffizier Flik 41J Oblt. Kálmán Fischer, ?, ?, ?, Oblt. Frank Linke - Crawford (v bílých kalhotách), Hptm. Godwin Brumowski, Zgsf. Jaroslav Samek, Zgsf. Josef Novák, Kpl. Ignaz Pillwein, Zgsf. Radames Iskra, Kpl. Heinrich Mayrlbäurl a Fw. Hermann Richter.



In May 1918 Flik 9J subordinate to the 11th army was formed at Ospedaletto from Flik 9D, formerly operating in Serbia and Galicia, and pilots of Fliks 21 and 48. At the beginning it was equipped with Albatroses series 153, later on it was rearmed with Aviatik and Phönix fighters. It started operations under Hptm. Ludwig Purm's command in June 1918. As it, unlike the Flik 3J, could not fly "free fighting" and fulfilled mostly escort and defensive tasks, the unit suffered heavy losses primarily caused by British fighters on Italian front (28th, 48th and 66th squadron RFC (RAF), all equipped with Sopwith Camel fighters) and scored almost no victories. Oblt.i.d.R. Stec's kill of an Italian plane on 28th June is stated as the only victory reached on an Oeffag D.III. Oblt.i.d.R. Stec of Flik 3J functioned as a deputy commander of Flik 9J from 17th June to 4th July 1918. Some former pilots of the Alarm-Bereitschaft Pergine flew with Flik 9J as well, e.g. Fw. Lajos Telessy (4 victories) or Fw. Michael Meissner (3 victories).

At least one Albatros D.III served with Flik 15F (from November 1917) based at Levico, the South Tyrol. Offstv. Richard Müller of this unit downed altogether 9 enemy planes, 4 of the victories were officially confirmed (he flew e.g. 153.108, but also Phönix D.I's, was transferred to Flik 9J later on). Further planes were assigned to Flik 16D (winter 1917-18), Flik 36K (autumn 1918), Flik 66D (from October 1917), and Flik 73D (summer 1918).

Only two Albatros D.II's were assigned to the Isonzo front at the beginning, 53.13 to Flik 42J and 53.15 to Flik 41J. These planes

Right: Stfw. Károly Kaszala in front of Albatros D.III 153.12 with a modified armament configuration, Flik 41J, Sesana, August - September 1917.

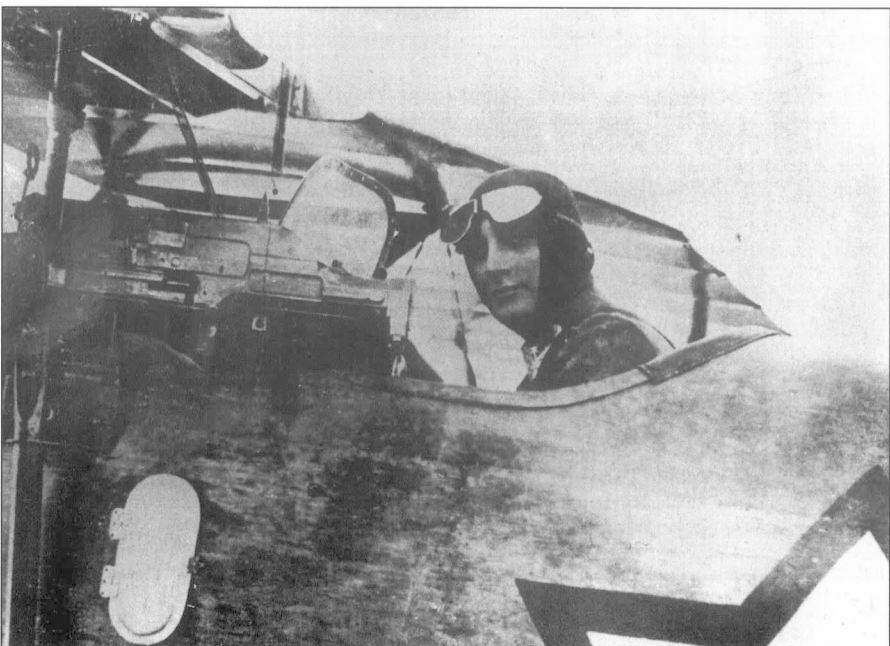
Vpravo: Stfw. Károly Kaszala před Albatrosem D.III 153.12 s upravenou konfigurací výzbroje, Flik 41J, Sesana, srpen-září 1917.

Offstv. Kurt Gruber was photographed with 153.12 on 5th September (left) and 5th October (right). Flying probably this plane the pilot shot down an Italian balloon on 9th October 1917. The standard armament was removed, one machine gun was installed on the port side of the fuselage, another on an upper wing gunmount.

Se 153.12 se nechal 5. září (vlevo) a 5. října (vpravo) vyfotografovat Offstv. Kurt Gruber, jenž pravděpodobně právě s tímto strojem sestřelil 9.10.1917 italský balón. Klasická výzbroj byla vymontována, jeden kulomet byl umístěn na levý bok, druhý na lafetu na horním křídle.



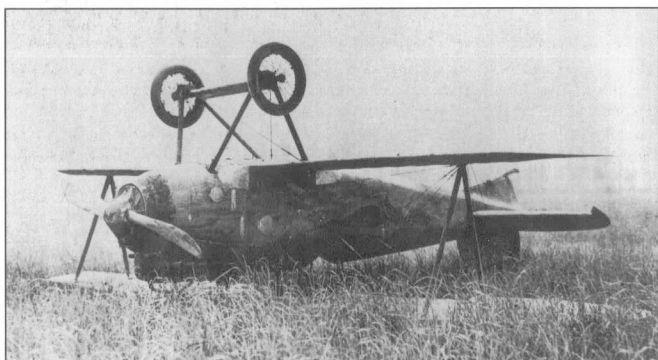
Oef. D.III 153.07 was delivered to Flik 42J in August 1917 but was destroyed in a crash as early as in September.
Oef. D.III 153.07 byl dodán v srpnu 1917 k Flik 42J, avšak již v září byl zničen při havárii.





The pilots of Flik 41J Oblt. Linke - Crawford and Hptm. Brumowski talking in front of their airplanes at Torresella airfield, December 1917. 153.16 in the front, with a red nose and a falcon on the fuselage, had all its national marking provided with a white fringe. The plane at the back is 153.45. / Piloti Flik 41J Oblt. Linke - Crawford a Hptm. Brumowski v rozhovoru před svými stroji na letišti Torresella v prosinci 1917. V popředí 153.16 s červenou příďí a sokolem na trupu má bíle lemovány všechny výsostné znaky, vzadu 153.45.

Linke - Crawford's Albatros was hit at elevator after a successful balloon assault on 13th December 1917 and the pilot crashed the plane in a landing manoeuvre at Foca. 13.12.1917 byl Linke - Crawfordův Albatros po úspěšném útoku na balón zasažen do výškového kormidla a pilot s ním při přistání u Foca havaroval.



An unknown pilot in Albatros D.III 153.24, Flik 30D, Czernowitz airfield, Bukovina, spring 1918. The plane was flown by Oblt.i.d.R. Hans Fischer, the commander of the Kampfstaffel Galanesti, and later, of Flik 30 (30J from April) in 1918.

Neznámý pilot v kokpitu Albatrosu D.III 153.24, Flik 30D, letiště Czernowitz, Bukovina na jaře 1918. Se strojem létal Oblt.i.d.R. Hans Fischer, velitel Kampfstaffel Galanesti a v r. 1918 velitel Flik 30 (od dubna 30J).



Oblt. Georg Kenzian von Kenzianshausen in front of his new Albatros 153.27, Flik 55J, Haidenschaft, September 1917. Note the teddy-bear on the wing canopy strut. The plane received camouflage later.

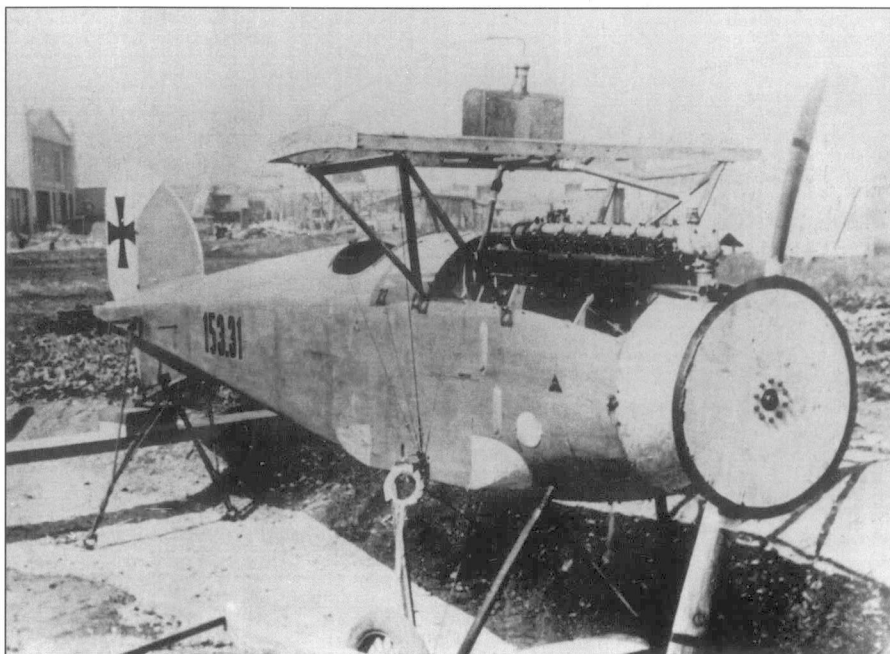
Oblt. Georg Kenzian von Kenzianshausen před novým Albatros 153.27, Flik 55J, Haidenschaft, září 1917. Povšimněte si plyšového medvídky na baldachýnové vzpěře. Letoun byl později kamuflován.

also flew with Fliks 2D, 19D, 35D, and 46F later on.

In July 1917 the commander of Fliegerkompagnie 41J Hptm. Godwin Brumowski, with 35 confirmed and 8 unconfirmed victories the top scoring Austro-Hungarian fighter ace, had the opportunity to test the first D.III on the front - the 53.27. The 53.60 arrived by the end of the month and in August first planes of series 153 were delivered (e.g. 153.04, 06, 08, 10, 11, and 12) to replace Brandenburg D.I's, nevertheless these were still the equipment of the Flik as late as in October 1917.

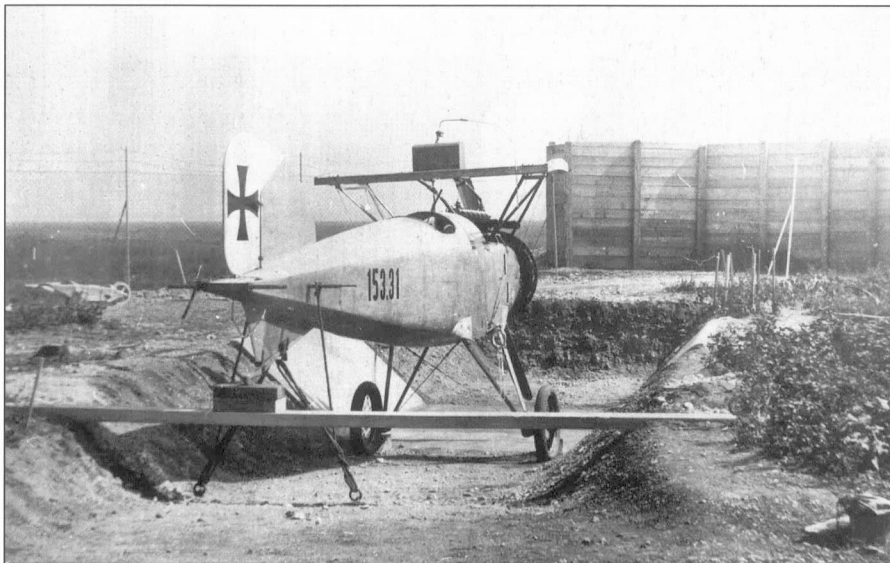
At the time when Brumowski commanded Flik 41J, its Albatroses were flown by such fighter aces as Frank Linke-Crawford (altogether 27 victories), Kurt Gruber (11 victories), Károly Kaszala (8 victories), and Rudolf Frhr. von Szepessy-Sokoll (5 victories) but also for instance a Czech pilot Stfw. Josef Novák (at least 3 confirmed victories). The unit was temporarily commanded by Hptm. Purm and Oblt.i.d.R. Emanuel Streicher for short periods of time. On 21st August 1917, during the 11th battle of the Isonzo, the K.u.K. Fliegerkompagnie 42J had seven Albatros D.III's series 153, 3 of them grounded because of riddled propellers, and three flyable Hansa-Brandenburg D.I's. In December Flik 42J flew 6 D.III's (53.27 and five planes of series 153), 3 Aviatik D.I's series 38, 3 Phönix D.I's series 228 and one Brandenburg series 28. The Flik, who reached most its kills on Albatros D.III's series 153 and 253, was consecutively commanded by Hptm. László Háry, Oblt. Gustav von Salomon and Oblt. Georg von Kenzian. The most famous pilots of the unit were Hungarians Fw. Nándor Udvardy (8 victories), Stfw. János Risztics (7 victories) and Offstv. Frigyes Hefty (5 confirmed victories and 4 unconfirmed ones), some other aces were Sudeten Germans e.g. Oblt.i.d.R. Otto Jäger from Aš (7 victories), Fw. Franz Oberst from Most (5 + 1 victories) or Offstv. Vinzenz Magerl (5 victories).

Fliegerkompagnie 51J was equipped with 8 Albatroses series 53.2 from the very beginning of its existence. The unit was originally destined to the Heeresgruppe Conrad in the South Tyrol, but as the 11th battle of the Isonzo proceeded, the destination was changed and the Flik was transferred to Haidenschaft airfield at the Isonzo front. They joined the operations on 23rd August 1917 and flew only Oeffag fighters series 53.2, 153 and 253 until the armistice. They became the most successful fighter unit ever. The first victory of the overall 57 was participated in by Kpl. Eugen Bönsch, Rittm. W. von Froreich, Oblt. Dr. J. Hoffmann and Fw. L. Neumann on 1st September. The succession of the unit commanders went as follows: Rittm. Wedige von Froreich from Terezín (5 confirmed victories), from October 1918 Oblt.i.d.R. Benno Fiala Ritter von Fernbrugg, with 28 confirmed and 5 unconfirmed kills the third most successful LFT fighter ace, and from early October Oblt. Franz Rudorfer (11 + 2



The tests of Albatros D.III 153.31's armament synchronization at Fliegerarsenal, August 1917. The plane served with Flik 51J and was flown by Fw. Semmelrock and Zgsf. Bönsch from September. On 3rd January 1918 the plane was damaged in an air fight and crashed during landing. Its pilot Eugen Bönsch got away un wounded.

Zkoušky synchronizace výzbroje u Albatrosu D.III 153.31 u Fliegerarsenalu v srpnu 1917. Od září stroj sloužil u Flik 51J, kde jej pilotovali Fw. Semmelrock a Zgsf. Bönsch. 3.1.1918 byl stroj poškozen ve vzdušném souboji a zničen při následném nouzovém přistání. Pilot Eugen Bönsch vyvážel bez zranění.



The commander of Flik 51J Rittm. W. von Froreich in his Albatros D.III 153.33, Haidenschaft, September - October 1917. Only the rudder bore camouflage. / Velitel Flik 51J, Rittm. W. von Froreich ve svém Albatrosu D.III 153.33, Haidenschaft, září - říjen 1917. Kamuflována je pouze směrovka letounu.

A pilot - learner Kpl. Mihály Nánásy in front of 153.45, Campofornido air school, summer 1918. Before that the plane was flown by the commander of Flik 41J Hptm. Brumowski who won 8 dogfights in it.

Pilotní žák Kpl. Mihály Nánásy před 153.45, letecká škola Campofornido v létě 1918. Stroj dříve náležel velitelí Flik 41J Hptm. Brumowskimu, který s ním zvítězil v osmi soubojích.

victories). Beside the excellent commanders and the balloon ace Fw. Bönsch, the Flik had such successful pilots as Stfw. István Fejes (16 + 4 victories), Oblt. Sándor Tahy (8 victories) or Oblt.i.d.R. Ludwig Hautzmayer (7 victories).

Fliegerkompagnie 55J based at Haidenschaft airfield engaged in the 11th battle of the Isonzo as well before it was transferred to the South Tyrolean front. Before that they scored two kills, both were reached by experienced fighter Arigi.

As Austro-Hungarian forces advanced, Fliks 41J, 42J and 51J moved closer to the Piave river which also gave name to the battlefield. In mid-October 1917, during the 12th battle of the Isonzo, the newly formed Flik 56J based at Seebach airfield near Villach, Carinthia (Kärnten) took their first operational flights. They flew Aviatik D.I's "Berg" and Albatros D.III's (Oef) series 153 and advanced to the Piave front in mid-November. By early 1918 the Oeffags were "worn-out" and replaced with Bergs. New Albatroses arrived as late as in July. Some of the 15 victories claimed were reached on the planes of series 153 and 253.

Motta di Livenza airfield became the base of Fliegerkompagnie 61J commanded by Oblt.i.d.R. Ernst Strohschneider (15 + 1 victories) in January 1918. After his death in a Phönix D.I night landing crash of 21st March 1918, Oblt.i.d.R. Ludwig Hautzmayer of Flik 51J took the command. Flik 61J tested 153.181, one of the first Albatroses with guns at eye level. The new Aviatik D.II fighter underwent operational tests at the unit as well. The unit flew Albatroses series 53.2 and 153, several Bergs or Phönixes and later on also Oeffags series 253 until July when the Flik moved to Ghirano airfield. When several new 225hp-engine-powered D.III's arrived in June 1918, the Flik commented on them as "first-rate and the best of all fighters". Mainly because of the lack of trained pilots Flik 61J often flew as a single Kette with 2-4 planes. Its members reached 17 victories, most of them on Albatroses. Besides the commanders also other pilots proved their operational value e.g. Hungarian Ferenc Gräser (18 + 1 victories), Austrian Edgar Mörath (4 + 1 victories) or Sudeten German Otto Schrimpl (4 + 1 victories), all at the rank of Leutnant in der Reserve.

Fliegerkompagnie 63J started its operations at the Piave front from Motta di Livenza airbase in January 1918. The unit was equipped with Phönix and Aviatik D.I planes, later with Albatros series 153 fighters. However, the unit lost almost all its planes in an Italian raid carried out with ecrasite and fire bombs on 6th January, when 5 planes burnt down and 3 had to be sent for repairs. New planes of series 153 arrived by the end of the month, the first delivery of



153.51, an escort fighter of the Artilleriefiegerlehrkompagnie (from January 1918 Flik 66D), winter 1917 - 1918. The Albatros was flown by Kpl. Santler in 1918. / Doprovodná stíhačka Artilleriefiegerlehrkompagnie (od ledna 1918 Flik 66D) 153.51 v zimě 1917 - 1918. V roce 1918 s tímto Albatrosem létal Kpl. Santler.



Albatros 153.54 was assigned to Flik 41J in September 1917, where it was flown by Oblt. Rudolf Freiherr von Szepessy - Sokoll (photo).

Albatros 153.54 byl v září 1917 přidělen k Flik 41J, kde sním létal Oblt. Rudolf Freiherr von Szepessy - Sokoll (na snímku).



153.54 recieved its camouflage at the unit and was marked with a red stripe. The plane was shot down in a fight with two Spads of 91^a squadriglia on 6th November 1917 and its pilot Oblt. Frhr. von Szepessy - Sokoll died in the forced landing near Latisana. The victory was credited to Capitano Baracca and Tenente Parvis.

153.54 byl u jednotky kamuflován a označen červeným pruhem. Letoun byl sestřelen 6.11.1917 v souboji se dvěma Spady od 91^a squadriglia a při nouzovém přistání u Latisana v něm zahynul Oblt. Frhr. von Szepessy - Sokoll. Sestřel si připsali Capitano Baracca a Tenente Parvis.



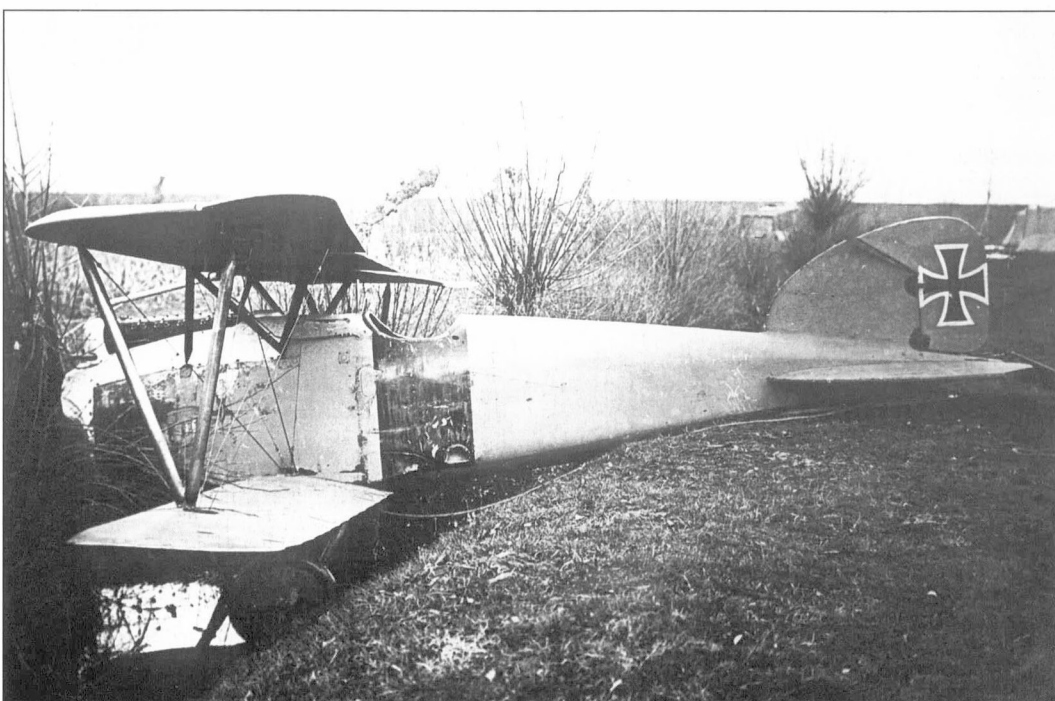
Flik 39D moved from Rumania to Italian front in mid-September 1917. Albatros 153.73 was assigned to the unit in October and crashed during a training flight in December of the same year.

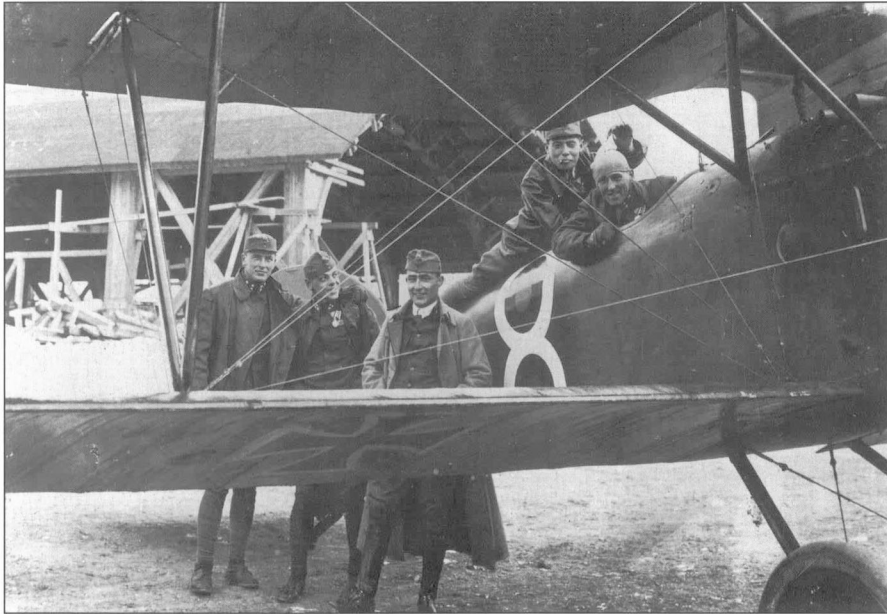
Flik 39D se v polovině září 1917 přesunul z Rumunska na italskou frontu. V říjnu byl jednotce přidělen Albatros 153.73, v prosinci téhož roku havaroval při cvičném letu.



Oblt. Gustav Edler von Salmon of Flik 41J engaged 5 Sopwiths at the Piave on 31st December 1917. He downed one plane but suffered light injury and was forced to land his Albatros 153.93 at Motta di Livenza, the base of Fliks 19D, 35D and 61J.

31.12.1917 se na Piavě utkal Oblt. Gustav Edler von Salmon od Flik 41J s pěti Sopwithy. Jeden letoun sestřelil, ale sám byl lehce zraněn a musel se svým Albatrosem 153.93 nouzově přistát v Motta di Livenza, sídle Flik 19D, 35D a 61J.





Flik 55J fighters in front of Albatros 153.100 at Pergine, 7th January 1918. The left photo shows Kpl. Franz Lahner in the cockpit, Fw. Alfons Běhounek behind him on the fuselage, and standing from the left: Kpl. Bohumil Munzar, Zgsf. Alois Lehmann and Oblt. Georg Kenzian von Kenzianshausen. "Lois" Lehmann had an individual photo taken with 153.100 "8" (right).

Sítháči Flik 55J v Pergine 7.1.1918 před Albatrosem 153.100. Na levé fotografii v pilotním prostoru Kpl. Franz Lahner, za ním na trupu Fw. Alfons Běhounek, stojící zleva: Kpl. Bohumil Munzar, Zgsf. Alois Lehmann a Oblt. Georg Kenzian von Kenzianshausen. Samostatně se před 153.100, „8“, nechal vyfotografovat „Lois“ Lehmann (vpravo).

Bohumil Munzar (left) in front of Hansa-Brandenburg D.I 65.60, Pergine, winter 1917 - 1918. Munzar was born at Dvůr Králové on 29th December 1897, passed pilot training at Wiener Neustadt and Szegedin and received the pilot diploma No. 739 on 26th September 1917. After that he was transferred to Flik 55J where he reached his first confirmed victory together with Oblt. von Kenzian and Offstv. Stumpa on 7th December 1917. On 21st March Kpl. Munzar in his Albatros D.III 153.100 was shot down when attacking a balloon. His defender was the Italian fighter ace Silvio Scaroni of 76^a squadriglia (the 16th victory of his overall 26). The Czech pilot got away from the wreck unscathed and was captured. He entered Czechoslovak legions but did not get involved in the fight against his former comrades. After the war he flew as a factory pilot for Avia company and was killed during Avia BH 3 prototype tests on 6th June 1922. In 1970 Gen. Scaroni sent his photograph with his personal dedication (right) to Mr. Radko Vašíček who was concerned with the circumstances of the duel. Bohumil Munzar (vlevo) před Hansa-Brandenburgem D.I 65.60 v Pergine v zimě 1917 - 1918. Munzar se narodil 29.12.1897 ve Dvoře Králové, absolvoval pilotní výcvik ve Wiener Neustadt a v Szegedinu a stal se držitelem pilotního diplomu č. 739 ze dne 26.9.1917. Poté byl odvelen k Flik 55J, kde 7.12.1917 získal ve spolupráci s Oblt. von Kenzianem a Offstv. Stumpou 1 potvrzené vítězství. 21. března 1918 byl Kpl. Munzar v Albatrosu D.III 153.100 při útoku na upoutaný balón sestřelen italským esem Silvio Scaronim od 76^a squadriglia (16. vítězství z celkových 26). Český pilot vyvázl ze zcela zničeného stroje nezraněn jen s ohořelým kabátem a padl do zajetí. Vstoupil do československých legií, ale do boje proti bývalým kolegům se nedostal. Po válce působil jako tovární pilot továrny Avia a 6.6.1922 zahynul při zkouškách prototypu Avia BH 3. Okolnostmi souboje se zabýval pan Arch. Radko Vašíček, jemuž v roce 1970 zaslal Gen. Scaroni svoji fotografii s vlastnoručním věnováním (vpravo).



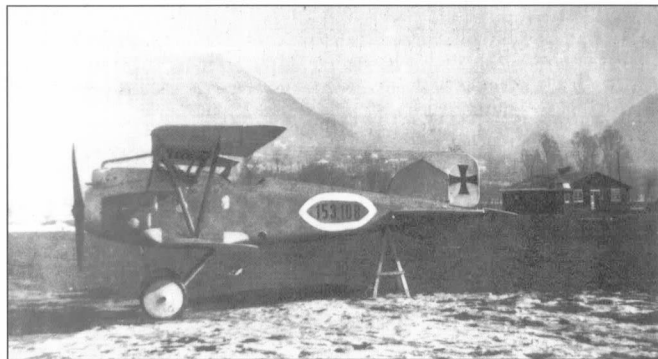
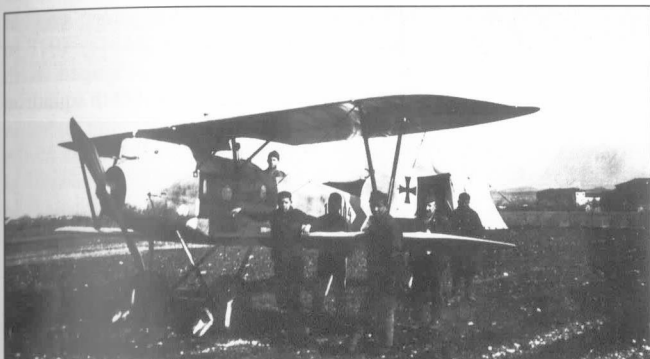
Two Albatroses bearing Flik 59D marking on their fuselages, San Giacomo di Veglia airfield, early 1918. On the right the favourite plane of Fw. Hubert Graf 153.101, below left 153.104.

Dva Albatrosy s označením Flik 59D na trupu na letišti San Giacomo di Veglia počátkem roku 1918. Vpravo oblíbený letoun Fw. Huberta Grafa 153.101, dole vlevo 153.104



Below right: Albatros 153.108 of Flik 15F, Levico, spring 1918. The plane was flown by e.g. Sftw. Leopold Braunecker and Offstv. Richard Müller.

Dole vpravo: Albatros 153.108 od Flik 15F, Levico, jaro 1918. Se strojem létali např. Sftw. Leopold Braunecker a Offstv. Richard Müller.

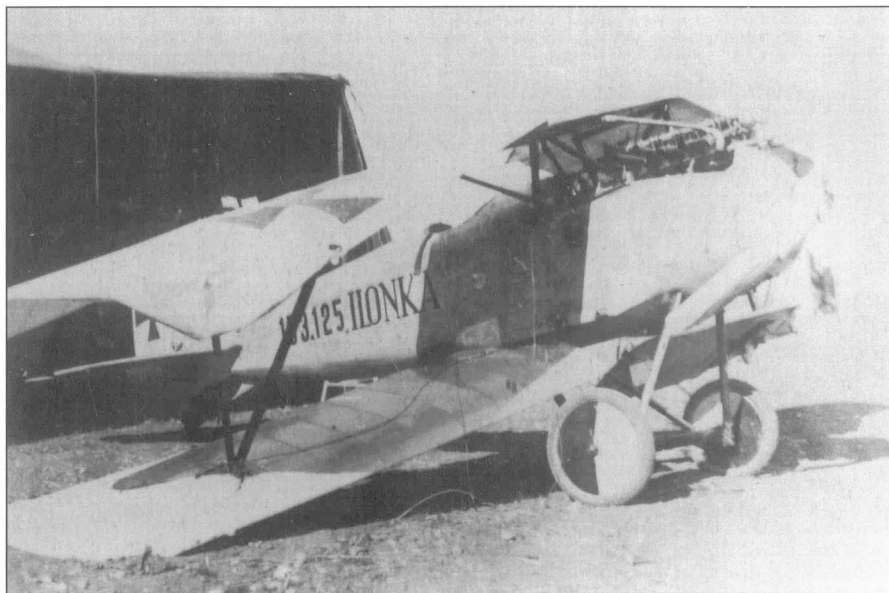


Right: Lt.i.d.R. Otto Schrimpl in front of Albatros (Oef) 153.110, Flik 61J, Motta di Livenza, February 1918. A victory in 153.110 was scored not only by Schrimpl (24th February 1918) but also by Lt.i.d.R. F. Gräser (30th January 1918). The plane was flown by Oblt.i.d.R. L.Hautzmayer in June 1918, on 21st July Zgsgf. Leo Wild crashed the plane and died in the accident. The Alpine edelweiss on the fuselage is probably a reminiscence of Schrimpl's previous service with Kaiserschützenregiment 3. Vpravo: Lt.i.d.R. Otto Schrimpl před Albatrosem (Oef) 153.110, Flik 61J, Motta di Livenza, únor 1918. Vítězství na 153.110 zaznamenal nejen Schrimpl (24.2.1918), ale i Lt.i.d.R. F. Gräser (30.1.1918). V červnu 1918 letoun pilotoval Oblt.i.d.R. L. Hautzmayer, 21. července v něm při havárii zahynul Zgsgf. Leo Wild. Alpská protěž na trupu je zřejmě reminiscencí na Schrimplovu předchozí službu u Kaiserschützenregiment 3.



Below: Albatros D.III 153.113 after a crash during test flying at Wiener Neustadt, late 1917. Later the plane served with Flik 68J where it crashed once again on 9th June 1918. After the adaptation for a photo-reconnaissance plane it was assigned to Flik 40P. / Dole: Albatros D.III 153.113 po havárii ve Wiener Neustadt při zalétávání koncem roku 1917. Později sloužil u Flik 68J, kde 9.6.1918 havaroval podruhé. Po přestavbě na fotoprůzkumný stroj byl předán k Flik 40P.





Albatros 153.125 "ILONKA" after the Flik 42J commander Hptm. László Hány's crash at Pianzano, March 1918.
Albatros 153.125 „ILONKA“ po havárii velitele Flik 42J Hptm. László Hányho v Pianzano v březnu 1918.



Albatros D.III 153.136 together with Phönix D.I 228.10 at Flik 35D, 1918. The Albatros was flown by Zgsf. Karl Beilner during February of the year.
Albatros D.III 153.136 spolu s Phönixem D.I 228.10 u Flik 35D, 1918. V průběhu února tohoto roku s tímto Albatrosem létal Zgsf. Karl Beilner.



Fw. Josef Novák in Albatros 153.137 with his initials on the upper wing, Flik 41J, Torresella, January 1918. Standing in front of the plane from the left Zgsf. Alfred Brand and Kpl. Hans Schraffl, the latter was killed in 153.137 on 6th May 1918.

Fw. Josef Novák v Albatrosu 153.137 s jeho iniciálami na horním křídle, Flik 41J, Torresella, leden 1918. Před strojem stojí zleva Zgsf. Alfred Brand a Kpl. Hans Schraffl, který na 153.137 padl v boji 6.5.1918.

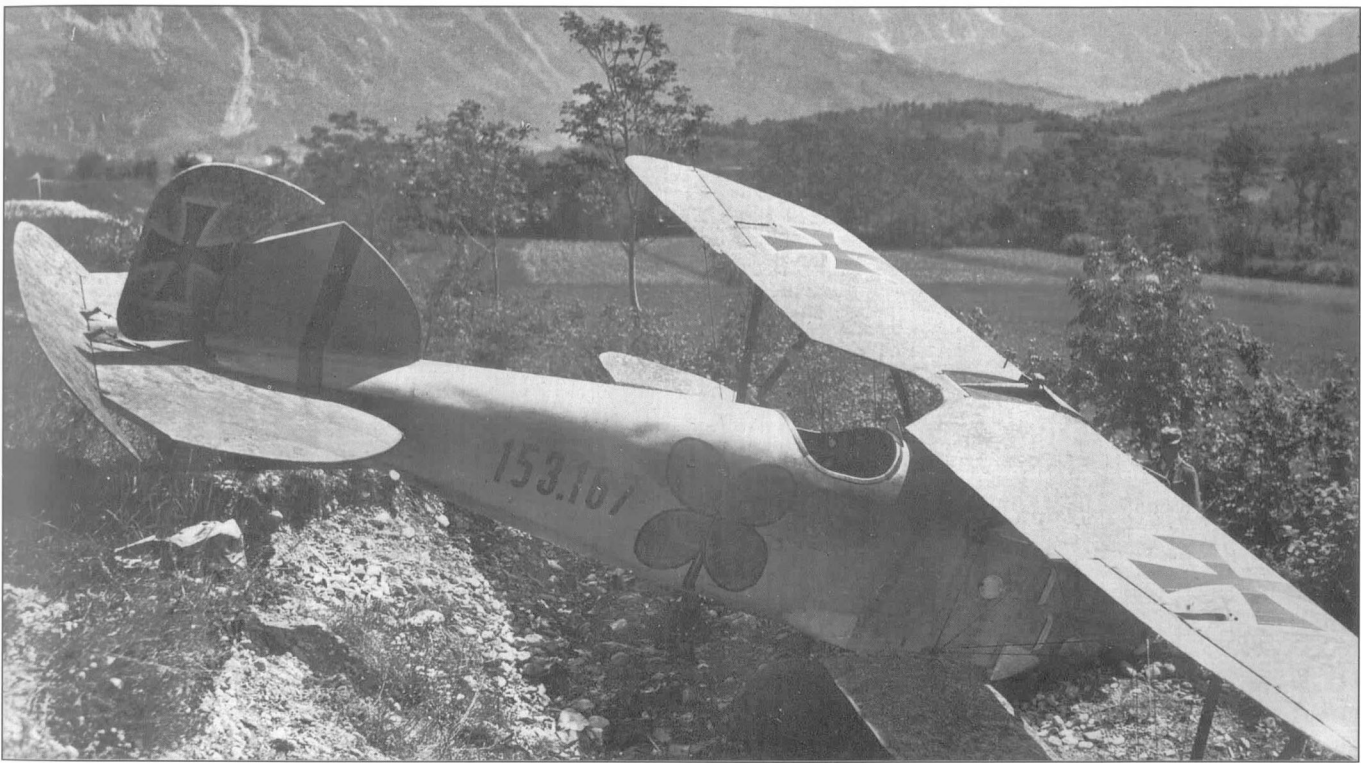
Albatroses series 253 followed in July. The new aircraft were commented on "... meets all combat requirements, looks quite promising, but the Flik has not received satisfactory number of the planes". Flik 63J had to cope with another catastrophe on 23rd September when 7 planes were damaged - 3 of them had to be condemned - in a whirlwind at Portobuffole airfield. The Flik was commanded by Hptm. Karl Nikitsch, Oblt. Walther Gwiggner, Oblt. Josef Lederer, Oblt. Rupert Terk (3 victories), Hptm. -Auditor Aurel Schiavon and by Oblt. Terk again from late May 1918. By the armistice the pilots of the unit altogether downed 4 planes.

The newly formed Flik 68J based at Campoformido was equipped with Albatroses series 153, originally assigned to Flik 74J (which never received this aircraft), in March 1918. The unit served as an air school at the beginning and joined combat operations on 1st May. On 4th May 1918 in the morning four D.III's engaged with a group of Sopwith Camels of 66th squadron RAF over the Piave. The air battle ended in the only confirmed victory of Flik 68J which was claimed by Stfw. Andreas Dombrowski (born at Moravská Ostrava, according to Austrian sources a Sudeten German). Dombrowski reached his sixth and last victory, nevertheless the result of the fight was rather poor - Dombrowski himself suffered serious wounds when he crashed his 153.195, two planes never returned from the flight and their pilots were killed - 153.182 flown by the unit commander Oblt. Karl Patzelt (5 victories) and 153.210 with Kpl. Franz Fritsch. Oblt. von Kenzian of Flik 55J was appointed new commander, the position was held by Oblt. Fritz Bistritschan for a short period of time. On 10th June 1918, by command of the supreme headquarters the Flik handed over their 6 Albatroses to Flik 30J, which was being reinforced for the Piave offensive. The unit got Phönix D.II/IIa's instead, some of them not flyable. It actually



Left: Lt.i.d.R. Franz Rudorfer in front of his favourite 153.141 (at least 5 confirmed and 1 unconfirmed victories), Flik 51J, Ghirano, summer 1918. Right: Lt.i.d.R. Edgar Mörath in front of a dark painted Albatros 153.145, Motta di Livenza, 18th March 1918. In that plane Mörath reached a confirmed victory on 24th February 1918, the plane was flown by Oblt.i.d.R. Hautzmayr in April, and on 11th May Zgsf. Slavko Gyurgyev died in its wreck after a dogfight with four Sopwiths.

Vlevo: Lt.i.d.R. Franz Rudorfer před svým „favoritem“ 153.141 (nejméně 5 potvrzených a 1 nepotvrzený sestřel), Flik 51J, Ghirano, léto 1918. Vpravo: Lt.i.d.R. Edgar Mörath před tmavě natřeným Albatrosem 153.145, Motta di Livenza, 18.3.1918. Mörath s ním dosáhl 24.2.1918 potvrzeného vítězství, v dubnu s ním létal Oblt.i.d.R. Hautzmayr a 11.5. v jeho troskách po souboji se čtyřmi Sopwithy zahynul Zgsf. Slavko Gyurgyev.



An escort plane of Flik 2D, Albatros D.III (Oef) 153.167 after an emergency landing at Belluno in May 1918. The camouflage of upper surfaces is quite distinct as well as the personal marking “CLÄRE” in a heart on the port and a quatrifoil on the starboard side of the fuselage.

Doprovodný letoun Flik 2D, Albatros D.III (Oef) 153.167, po nouzovém přistání u Belluno v květnu 1918. Zřetelně je viditelné kamuflování horních ploch a osobní značení „CLÄRE“ v srdci na levé a čtyřlístek na pravé straně trupu.





Stfw. Frigyes Hefty at 153.169 with which he reached 3 confirmed and 3 unconfirmed kills from April to June 18, Flik 42J, Pianzano, summer 18. The number "6" is black with a red fringe on the starboard side while on the port side it is red with a black fringe. The letter "I" in the green field is believed to mean "Ilonka" while the meaning of the letter "G" is only guessed about (surname of the same person?). The serial number of the plane is removed.

Stfw. Frigyes Hefty u 153.169, s nímž od dubna do června 1918 získal 3 potvrzená a 3 nepotvrzená vítězství, v Pianzano, Flik 42J, léto 1918. Číslo „6“ je na pravé straně černé s červeným lemem, na levé v inverzní podobě. Písmeno „I“ v zeleném poli údajně znamená „Ilonka“, význam písmene „G“ se pouze odhaduje (příjmení téže osoby?). Stroj má odstraněno sériové číslo.



Folding of a Heinecke parachute which was made of a cloth with Lozenge pattern, Fliegerarsenal, autumn 18. At the background Albatros D.III 153.170 which served as a training plane at Flek 6 before.

Skládání padáku Heinecke vyrobeného z plátna s „lozenge“ potiskem, Fliegerarsenal, podzim 1918. V pozadí Albatros D.III 153.170, který dříve sloužil jako školní u Flek 6.



ended its operational activity on 29th July and was not assigned any new planes till the end of war.

Fliegerkompagnie 30J fighter unit arose from Flik 30D, which was re-equipped after their return from Bukovina in April and May 1918. They disposed of several Phönix D.I's and were reinforced for the coming "Piaveschlacht" (the battle of the river Piave) with 7 Albatros D.III's of Flik 2D (without machine guns) on 2nd June and then with 6 D.III's of Flik 68J. Series 153 planes based at S. Pietro in Campo airfield from June to August 1918. The Flik reached three victories on the so-called Grappa front, two of them were scored by Oblt. Roman Schmidt, the only fighter ace of the unit (6 victories), but in Phönix D.I and not in Albatros. The commander of Flik 30J was an experienced fighter Oblt.i.d.R. Hans Fischer (3 confirmed victories), who had proved his value in Bukovina.

In April 1918 also Flik 43D was rearmed for a J - Flik, however, the Flik did not join combat operations. Till October 1918 it was commanded by Hptm. Kornel Király and Oblt. Augustyn Domes and served as a training unit. Besides Phönix D.I's it was equipped with some Albatros D.III's (Oef) series 153.

8 units of ground support - "Schlachtenstaffel" - were formed on the Piave front at 6th army in August 1918. Three of the Staffeln were formed each from one Kette of the J-Fliks (e.g. Staffel I consisted of a Kette of D.III's of Flik 42J), the remaining five units were established from D-, F-, and S-Fliks.

Austro-Hungarian Albatroses did not only serve with fighter units of 1st and 2nd Isonzo Armee (renamed Isonzo Armee and 6th

The red-and-white chessboard was used by Lt.i.d.R. Stanislav Maria Tomicki von Tomice of Flik 3J. The photo shows Oefftag 153.173, in which Tomicki was killed in a fight with British fighters on 31st August 1918, at Romagnano in summer 1918.

Červená - bílá šachovnicová používal u Flik 3J Lt.i.d.R. Stanislav Maria Tomicki von Tomice. Na snímku Oefftag 153.173, v němž Tomicki 31.8.1918 padl v souboji s britskými stíhači, v Romagnano v létě 1918.

Armee later) and Armeegruppe Belluno on the Isonzo, the Piave and the Grappa fronts, they were also assigned to further Fliks: 2D, 19D, 23D, 32D, 35D, 53D, 59D. Division reconnaissance Fliegerkompagnies had to hand over their fighters to J-companies in the period February - June 1918. Oeffag's fulfilled photo-reconnaissance tasks at Flik 12Rb (Flik 12P before the end of the war), Flik 37P (2 planes of series 153), Flik 46F (later 46P, 53.13, 53.54, 153.67, 153.206, 153.207, 153.254 and 153.255), and Flik 40P (153.13, 153.113, 253.69). 153.01 "prototype" with a "Sottoscope" device was tested at Flek 6. The device provided survey of the space under the plane and better camera focus.

Not a neglectable role of Albatros D.II's and



Above: The pilots of Flik 55J in front of Albatros 153.186 "K" at Pergine, spring 1918. From the left: Kpl. Franz Pelzmann, Zgsf. Wilhelm Holzer, Kpl. Otto Kullas, Zgsf. Sándor Kasza, Oblt.i.d.R. Karl Princig Ritter von Herwalt, Oblt. Georg von Kenzian, the Flik commander Hptm. Josef von Maier, Fw. Alfons Béhounek, Oblt. Hans Leiner, Lt.i.d.R. Anton Schamburek, Offstv. József Kiss, and Zgsf. Franz Lahner.

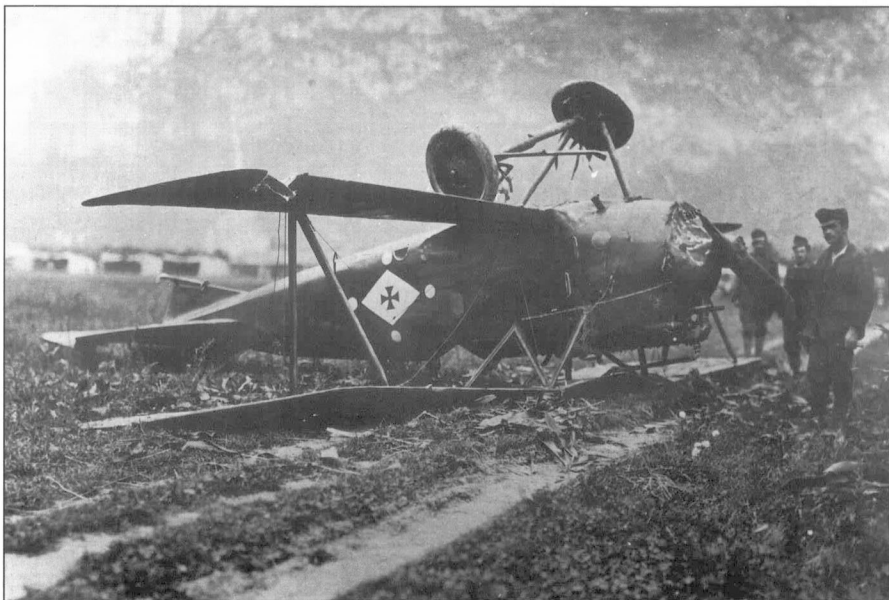
Nahoře: Piloti Fliki 55J před Albatrosem 153.186 „K“ v Pergine na jaře 1918. Zleva: Kpl. Franz Pelzmann, Zgsf. Wilhelm Holzer, Kpl. Otto Kullas, Zgsf. Sándor Kasza, Oblt.i.d.R. Karl Princig Ritter von Herwalt, Oblt. Georg von Kenzian, velitel setniny Hptm. Josef von Maier, Fw. Alfons Béhounek, Oblt. Hans Leiner, Lt.i.d.R. Anton Schamburek, Offstv. József Kiss a Zgsf. Franz Lahner.



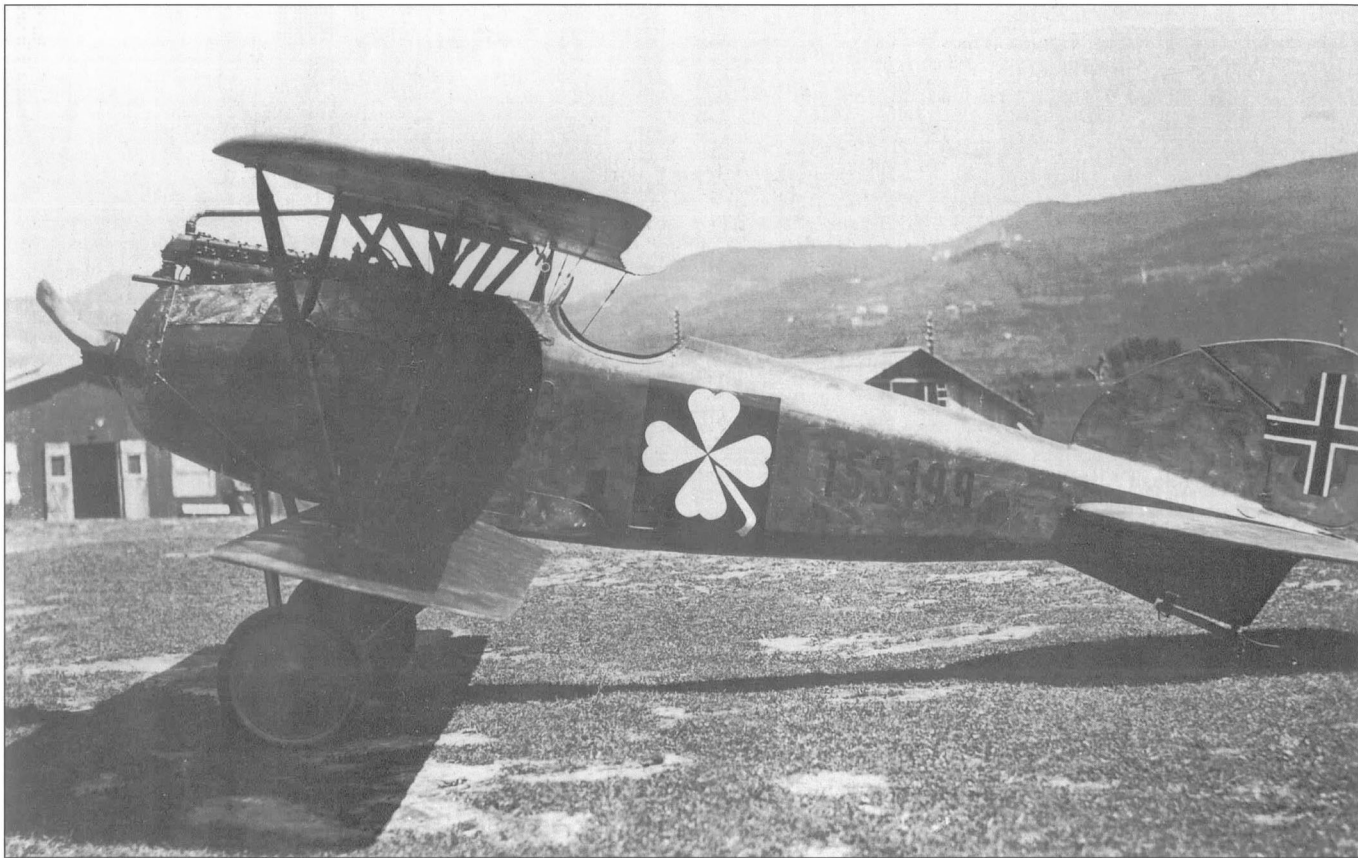
Left: Oef. 153.198 and 153.200 fighters, Flik 27F, Gardolo, April 1918. 153.198 was flown by Fw. Jan Škvor in May, both planes were assigned to Flik 3J in June. Stfw. Otto Förster reached two victories in 153.200 on 16th July.

Vlevo: Stíhačky Oef. 153.198 a 153.200, Flik 27F, Gardolo, duben 1918. Se 153.198 létal v květnu Fw. Jan Škvor, v červnu oba stroje přešly do stavu Flik 3J. S Albatrosem 153.200 získal 16.7. dvě vítězství Stfw. Otto Förster.

D.III's was their service at air schools and training units (some of them have already been mentioned), where planes from the front or after repairs were often concentrated. In early 1918 a field air school Campofornido for the Piave front arose from Flek 19. The school was called "Feldfliegerschule der Heeresgruppe FM(GO) von Boroevic" from 5th May and "Feldfliegerschule 1" from 30th October 1918. Fighter training was carried out on almost all principal fighter types of the LFT. The personnel of Flek 20 formed a field air school Neumarkt in Carinthia, from 5th May 1918 named "Feldfliegerschule der Heeresgruppe Conrad", later "Feldfliegerschule der Heeresgruppe GO Erzherzog Joseph", and "Feldfliegerschule 2" from 30th October. The school served the needs of the South Tyrolean front. Jagdfliegerschule attached to Flik 55J at Pergine was the part of the school where fighter training was carried out on the three major types - Albatros, Phönix and Aviatik. The fighter school moved to Neumarkt as late as on 19th September 1918.



On 28th June 1918 the commander of Flik 3J Oblt. Friedrich Navratil in 153.198 reached the first victory of the unit. In July, after the transfer to Romagnano airfield, the plane was provided with a field camouflage and an individual marking. The aircraft crashed the same month (photo). It was also flown by Stfw. Otto Förster and Kpl. August Korkisch. 28.6.1918 vybojoval se 153.198 velitel Fliki 3J Oblt. Friedrich Navratil první vítězství jednotky. V červenci, po přesunu na letiště Romagnano, byl letoun opatřen polní kamufláží a individuálním označením. Ještě týž měsíc stroj havaroval (na snímku). Létali s ním také Stfw. Otto Förster a Kpl. August Korkisch.



From March 1918 on Albatros D.III 153.199 served with Flik 10F at Gardolo where it was also flown by Fw. Szeruda. The plane was handed over to Flik3J in May (it was flown e.g. by Oblt. Navratil and Kpl. Korkisch there), and slightly damaged in an accident at Romagnano. The Eisernes Kreuz on the rudder was replaced by the Balkenkreuz after the overhaul in August. The quadrifoil was a favourite symbol of the already mentioned Otto Förster at Flik 3J.

Albatros D.III 153.199 sloužil od března 1918 u Flik 10F v Gardolo, kde s ním mimo jiné létal Fw. Szeruda. V květnu byl předán Flik 3J, kde jej používali např. Oblt. Navratil a Kpl. Korkisch, v červenci byl lehce poškozen při havárii v Romagnano. Po opravě byl v srpnu železný kříž na směrovce přemalován na trámový. Symbol čtyřlístku měl u Flik 3J v oblíbě již zmíněný Otto Förster.

Camouflage

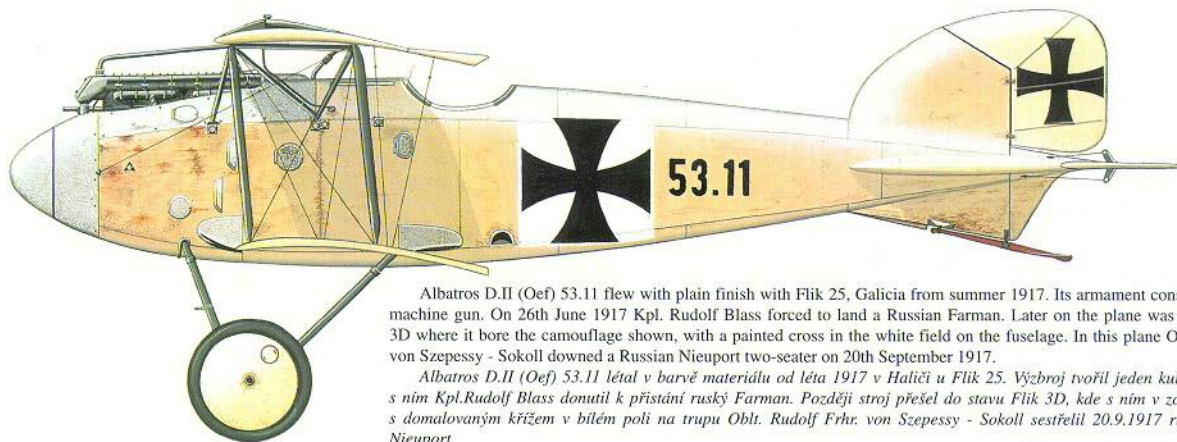
The Oeffag did not take much interest in the development of camouflage paints. All Albatros D.II's and almost all D.III's of series 253 left the factory gates with no camouflage at all, in the colour of material used (plain finish), i.e. varnish linen, plywood, and riffled sheet. This camouflage proved absolutely unsuitable, on Italian front particularly. According to available information, the camouflage patterns of Oeffag's Albatroses can be divided into two groups - manufacturer-applied patterns and the patterns which arose in field conditions. The first manufacturer's attempt to camouflage upper surfaces was carried out with oil paint on several Albatros D.III's of late 53.2 series. These planes were assigned to Fliegerkompagnie 51J at the Isonzo front. In its monthly report of September 1917 the unit comments on that: "... planes 53/153 should be delivered painted with (normal) cover colour, the oil paint is absolutely unfit for use in field conditions." We are not quite sure of which planes carried the oil paint (Ölanstrich), as far as the planes of Flik 51J are concerned these could have been 53.55, 53.59, 53.60, or 53.64.

The second Oeffag's proposal (the only thing known about it is that it existed) met similar evaluation. It was only the third solution that received a warmer welcome. It was fabric covering with printed regular hexagons of various colours, which the Ententes called "Lozenge" like the original German pattern of



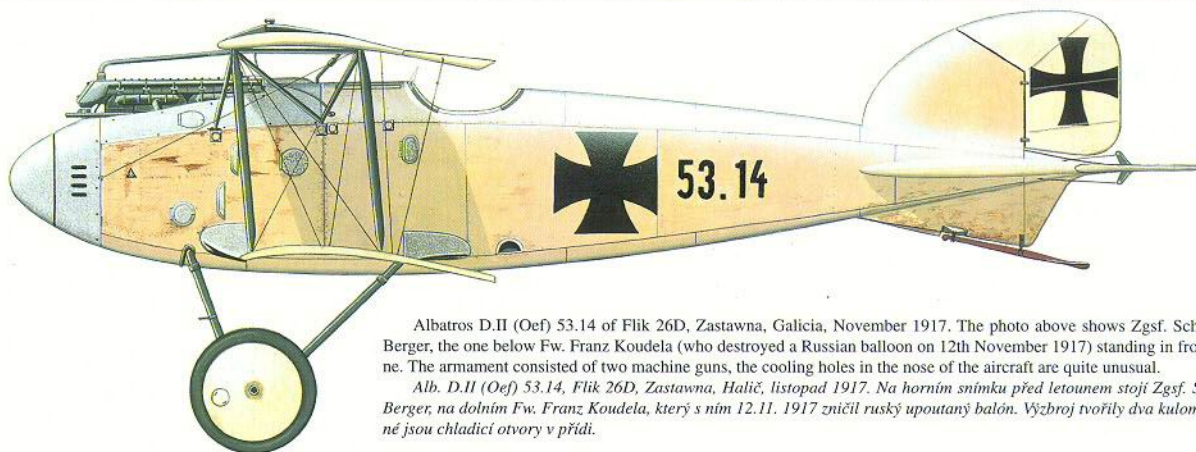
irregular quadrangles, penta- and hexagons. Although the camouflage pattern spread to a quite considerable extent particularly from spring 1918 and was used by many manufacturers, e.g. Aviatik, Phönix, Ufag, Lohner, or Thöne und Fiala, photographic evidence of its application on Oeffag's Albatroses is rather rare. Nevertheless, at least two different patterns of the "Lozenge" can be distinguished on Albatros D.III's (Oeffag). The plane of serial number 153.112 had all its

covering printed with a "flattened" type of hexagons (except for engine cowling which was over-painted with mottles of similar colours). This type of camouflage pattern was also used on some Aviatik D.I fighters produced by Lohner company. Equilateral hexagons, but smaller than those of other companies, on fabric-covered wings and tail plane can be seen e.g. on the photo of a crashed Albatros D.III which is believed to have belonged to Flik 30J.



Albatros D.II (Oef) 53.11 flew with plain finish with Flik 25, Galicia from summer 1917. Its armament consisted of a single machine gun. On 26th June 1917 Kpl. Rudolf Blass forced to land a Russian Farman. Later on the plane was assigned to Flik 3D where it bore the camouflage shown, with a painted cross in the white field on the fuselage. In this plane Oblt. Rudolf Frhr. von Szepessy - Sokoll downed a Russian Nieuport two-seater on 20th September 1917.

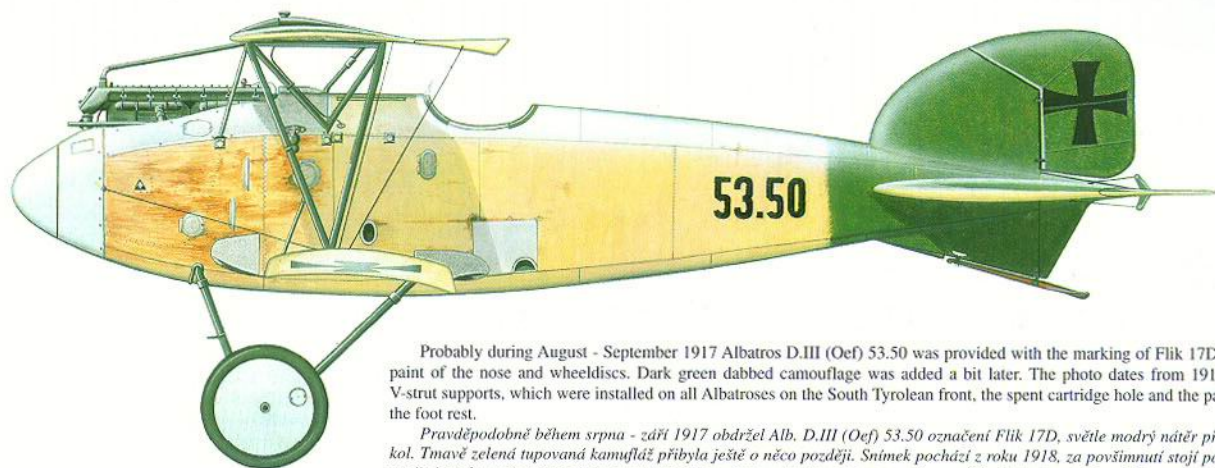
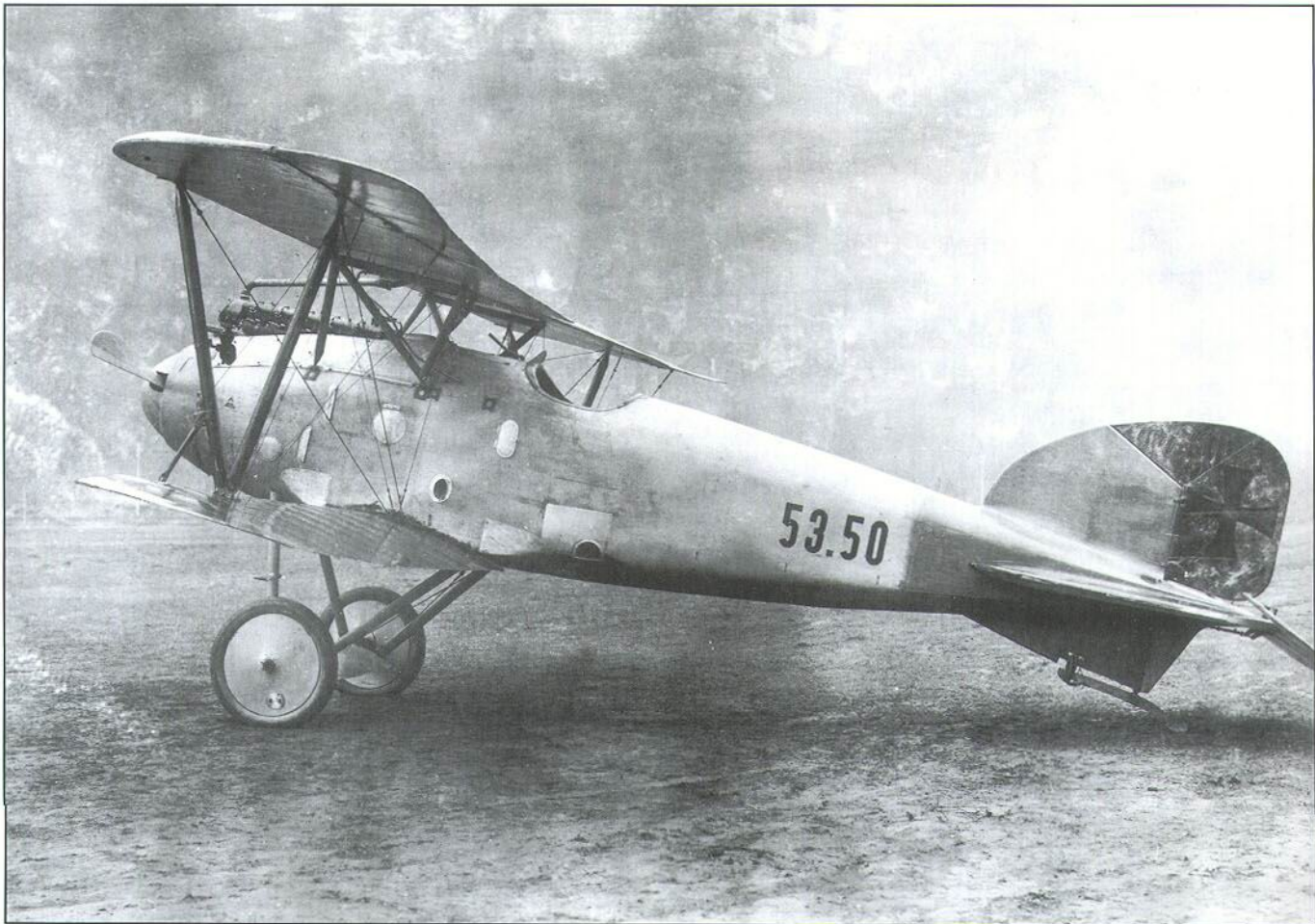
Albatros D.II (Oef) 53.11 létal v barvě materiálu od léta 1917 v Haliči u Flik 25. Výzbroj tvořil jeden kulomet. 26.6.1917 s ním Kpl. Rudolf Blass donutil k přistání ruský Farman. Později stroj přešel do stavu Flik 3D, kde s ním v zobrazené podobě s domalovaným křížem v bílém poli na trupu Oblt. Rudolf Frhr. von Szepessy - Sokoll sestřelil 20.9.1917 ruský dvoumístný Nieuport.



Albatros D.II (Oef) 53.14 of Flik 26D, Zastawna, Galicia, November 1917. The photo above shows Zgsf. Scherz and Kpl. Berger, the one below Fw. Franz Koudela (who destroyed a Russian balloon on 12th November 1917) standing in front of the plane. The armament consisted of two machine guns, the cooling holes in the nose of the aircraft are quite unusual.

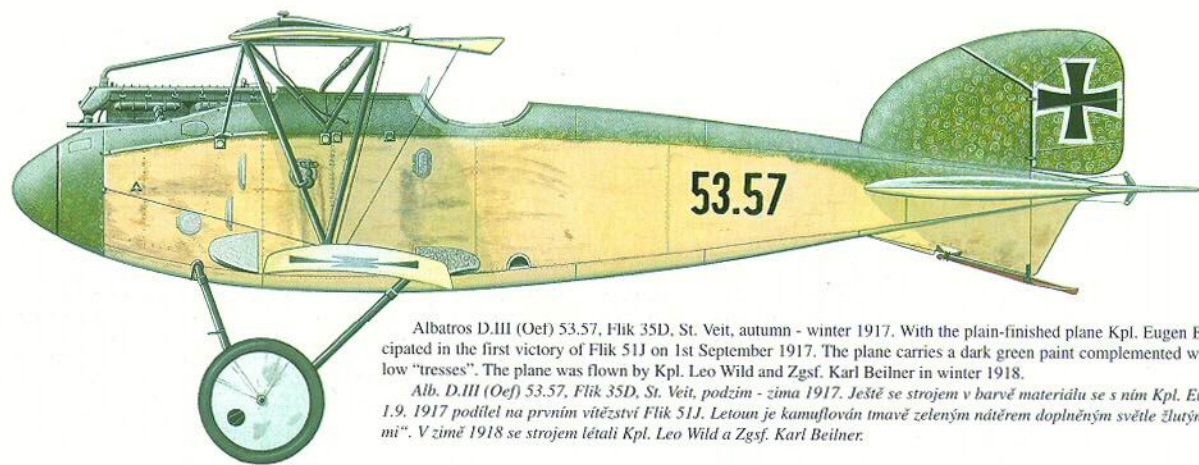
Alb. D.II (Oef) 53.14, Flik 26D, Zastawna, Halič, listopad 1917. Na horním snímku před letounem stojí Zgsf. Scherz a Kpl. Berger, na dolním Fw. Franz Koudela, který s ním 12.11. 1917 zničil ruský upoutaný balón. Výzbroj tvořily dva kulometry, výjimečné jsou chladič otvory v přídi.





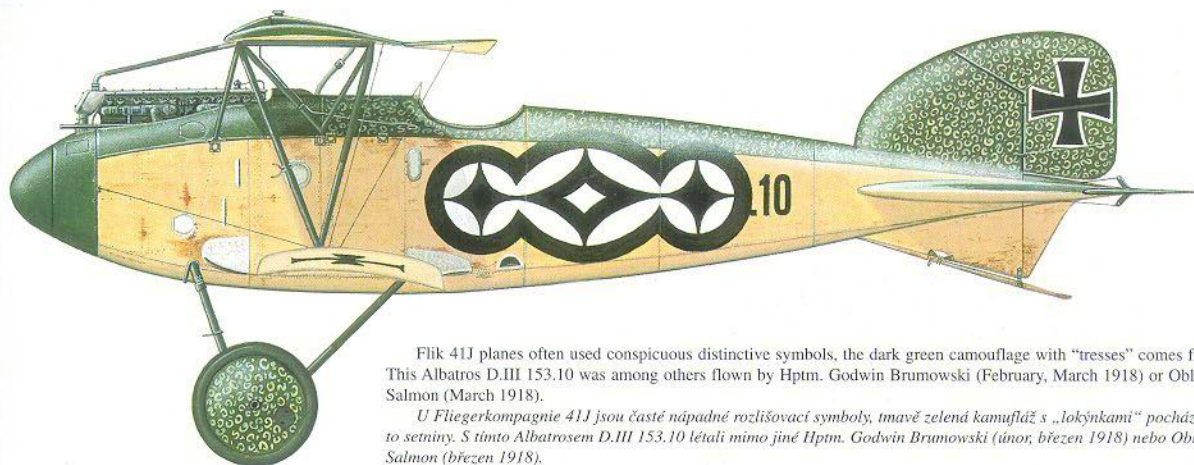
Probably during August - September 1917 Albatros D.III (Oef) 53.50 was provided with the marking of Flik 17D, light blue paint of the nose and wheeldiscs. Dark green dabbed camouflage was added a bit later. The photo dates from 1918, note the V-strut supports, which were installed on all Albatroses on the South Tyrolean front, the spent cartridge hole and the patch around the foot rest.

Pravděpodobně během srpna - září 1917 obdržel Alb. D.III (Oef) 53.50 označení Flik 17D, světle modrý nátěr přidě a disků kol. Tmavě zelená tupovaná kamufláž přibyla ještě o něco později. Snímek pochází z roku 1918, za povšimnutí stojí podpěry „V“ vzpěr, instalované u všech Albatrosů série 53 na jihotyrolské frontě, otvor vyhazování nábojnic a záplata kolem stupáčky.



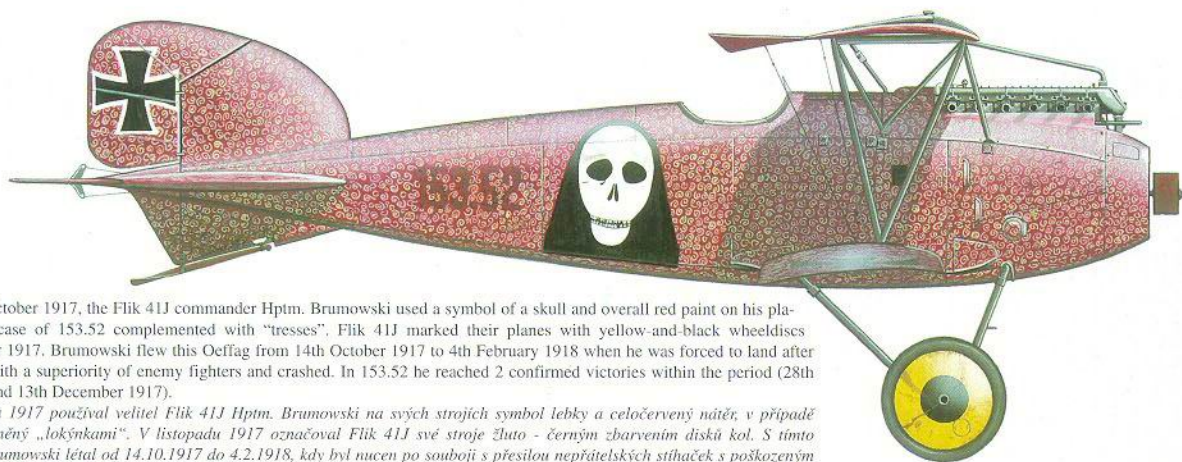
Albatros D.III (Oef) 53.57, Flik 35D, St. Veit, autumn - winter 1917. With the plain-finished plane Kpl. Eugen Bönsch participated in the first victory of Flik 51J on 1st September 1917. The plane carries a dark green paint complemented with light yellow "tresses". The plane was flown by Kpl. Leo Wild and Zgsf. Karl Beilner in winter 1918.

Alb. D.III (Oef) 53.57, Flik 35D, St. Veit, podzim - zima 1917. Ještě se strojem v barvě materiálu se s ním Kpl. Eugen Bönsch 1.9. 1917 podílel na prvním vítězství Flik 51J. Letoun je kamuflován tmavě zeleným nátěrem doplněným světle žlutými „lokýnkami“. V zimě 1918 se strojem létali Kpl. Leo Wild a Zgsf. Karl Beilner.



Flik 41J planes often used conspicuous distinctive symbols, the dark green camouflage with "tresses" comes from this Flik. This Albatros D.III 153.10 was among others flown by Hptm. Godwin Brumowski (February, March 1918) or Oblt. Gustav von Salmon (March 1918).

U Fliegerkompagnie 41J jsou časté nápadné rozlišovací symboly, tmavě zelená kamufláž s „lokýnkami“ pochází právě od této setiny. S tímto Albatrosem D.III 153.10 létali mimo jiné Hptm. Godwin Brumowski (únor, březen 1918) nebo Oblt. Gustav von Salmon (březen 1918).



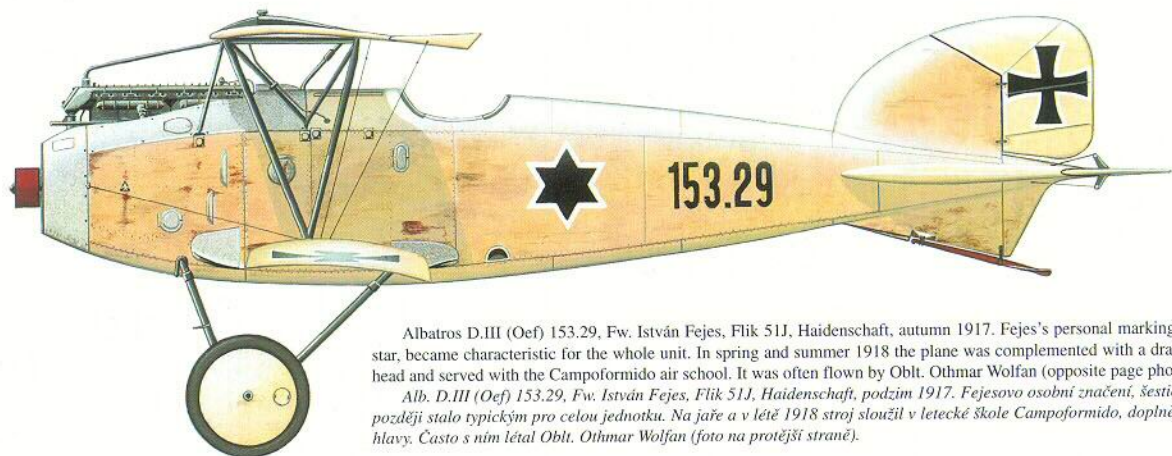
From October 1917, the Flik 41J commander Hptm. Brumowski used a symbol of a skull and overall red paint on his planes, in the case of 153.52 complemented with "tresses". Flik 41J marked their planes with yellow-and-black wheel-discs in November 1917, Brumowski flew this Oeffag from 14th October 1917 to 4th February 1918 when he was forced to land after a dogfight with a superiority of enemy fighters and crashed. In 153.52 he reached 2 confirmed victories within the period (28th November and 13th December 1917).

Od října 1917 používal velitel Flik 41J Hptm. Brumowski na svých strojích symbol lebky a celočervený nátěr, v případě 153.52 doplněný „lokýnkami“. V listopadu 1917 označoval Flik 41J své stroje žluto - černým zbarvením disků kol. S tímto Oeffagem Brumowski létal od 14.10.1917 do 4.2.1918, kdy byl nucen po souboji s přesilou nepřátelských stíhaček s poškozeným strojem nouzově přistát a havaroval. Za uvedené období získal Brumowski se 153.52 dvě potvrzená vítězství (28.11. a 13.12. 1917).



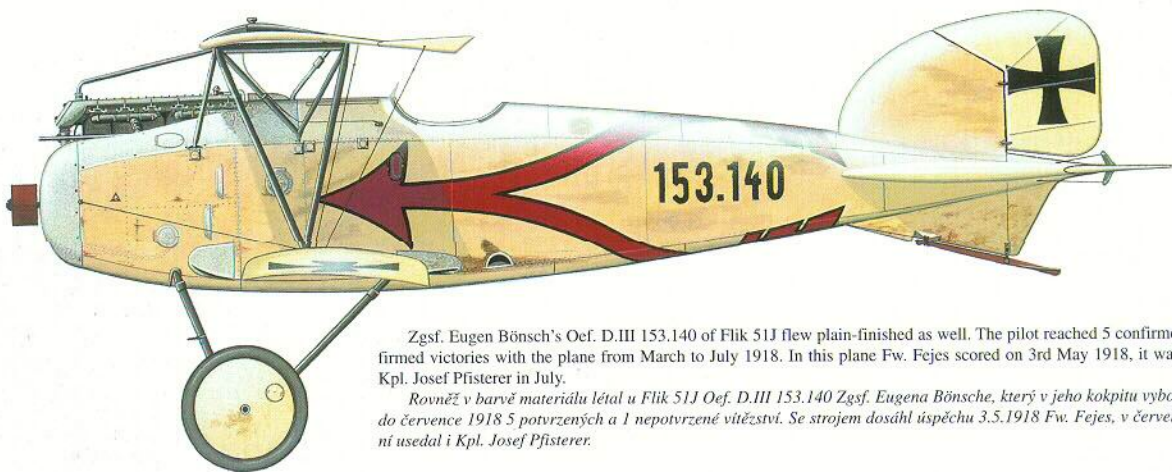
Albatros D.III (Oef) 153.93 of Flik 41J, flown by Oblt. Gustav Edler von Salmon, also bore an unusual camouflage. Light gray-green paint with light yellow "tresses" and mottles completely veiled the serial number. Bottom surfaces remained plain-finished. Some planes (including 153.93) of the Flik were marked with a red stripe at the turn of 1917 and 1918.

Výjimečnou kamufláž nosil u Flik 41J i Alb. D.III (Oef) 153.93, se kterým v prosinci 1917 létal Oblt. Gustav Edler von Salmon. Světle šedozelený nátěr se světle žlutými „lokýnkami“ a skvrnami zcela překrýval sériové číslo. Spodní plochy byly ponechány v barvě materiálu. Na přelomu roku 1917/18 byly některé stroje setniny včetně 153.93 označeny červeným pruhem.



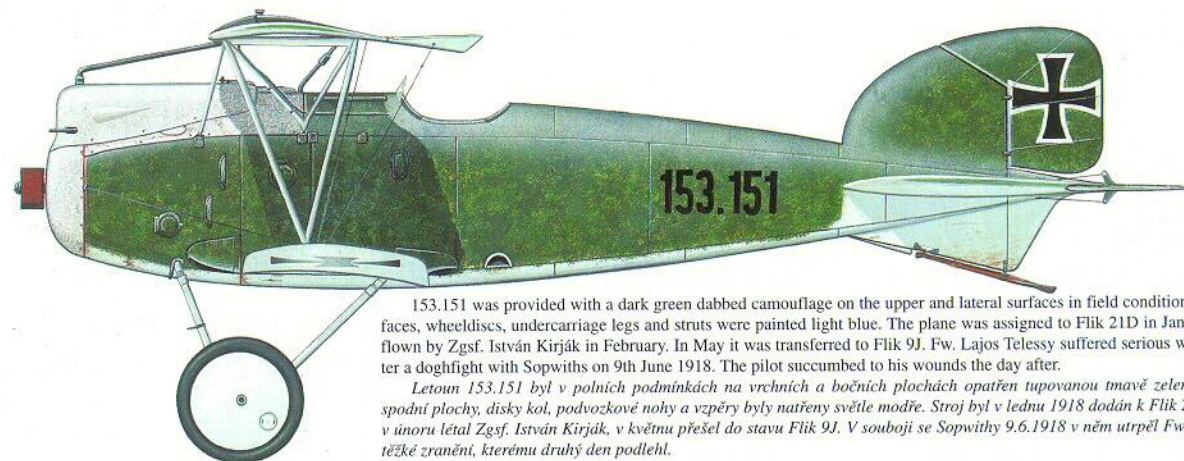
Albatros D.III (Oef) 153.29, Fw. István Fejes, Flik 51J, Haidenschaft, autumn 1917. Fejes's personal marking, a six-pointed star, became characteristic for the whole unit. In spring and summer 1918 the plane was complemented with a drawing of a wolf head and served with the Campoformido air school. It was often flown by Oblt. Othmar Wolfan (opposite page photo).

Alb. D.III (Oef) 153.29, Fw. István Fejes, Flik 51J, Haidenschaft, podzim 1917. Fejesovo osobní značení, šesticípá hvězda, se později stalo typickým pro celou jednotku. Na jaře a v létě 1918 stroj sloužil v letecké škole Campoformido, doplněn o kresbu vlčí hlavy. Často s ním létal Oblt. Othmar Wolfan (foto na protější straně).



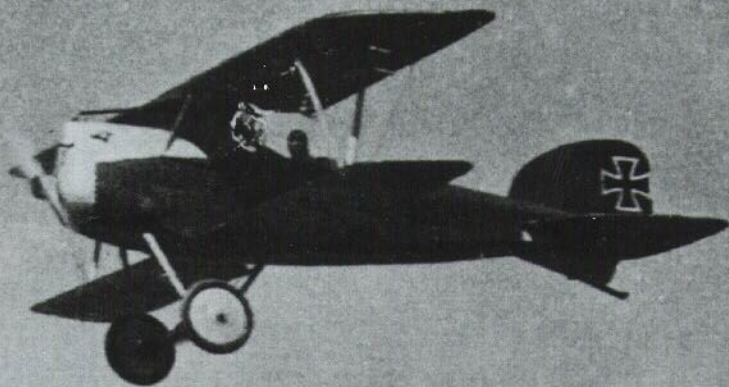
Zgsf. Eugen Bönsch's Oef. D.III 153.140 of Flik 51J flew plain-finished as well. The pilot reached 5 confirmed and 1 unconfirmed victories with the plane from March to July 1918. In this plane Fw. Fejes scored on 3rd May 1918, it was also flown by Kpl. Josef Pfisterer in July.

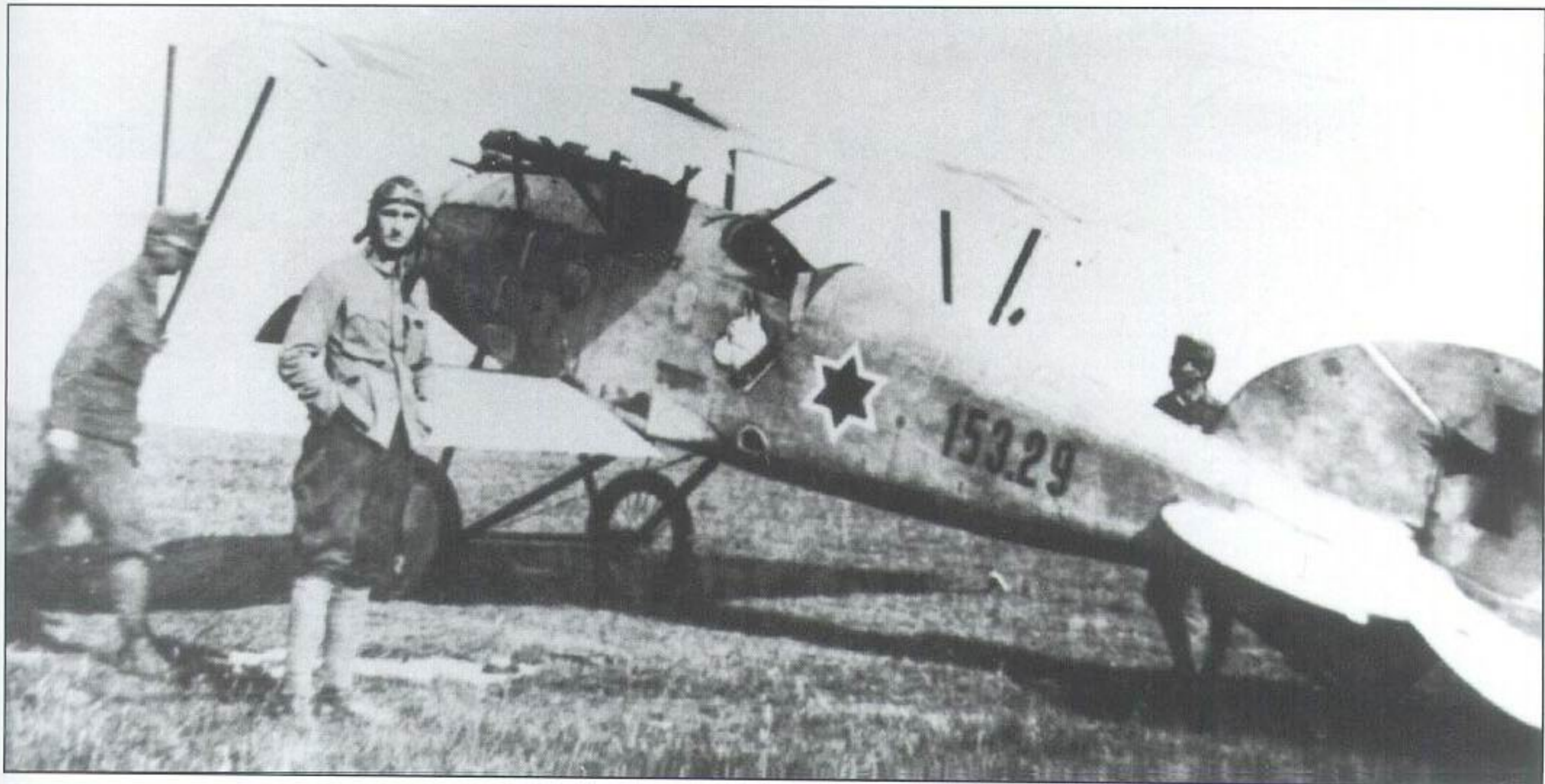
Rovněž v barvě materiálu létal u Flik 51J Oef. D.III 153.140 Zgsf. Eugena Bönsche, který v jeho kokpitu vybojoval od března do července 1918 5 potvrzených a 1 nepotvrzených vítězství. Se strojem dosáhl úspěchu 3.5.1918 Fw. Fejes, v červenci za jeho řízení usedal i Kpl. Josef Pfisterer.



153.151 was provided with a dark green dabbed camouflage on the upper and lateral surfaces in field conditions, bottom surfaces, wheel discs, undercarriage legs and struts were painted light blue. The plane was assigned to Flik 21D in January 1918 and flown by Zgsf. István Kirják in February. In May it was transferred to Flik 9J. Fw. Lajos Telessy suffered serious wounds in it after a dogfight with Sopwiths on 9th June 1918. The pilot succumbed to his wounds the day after.

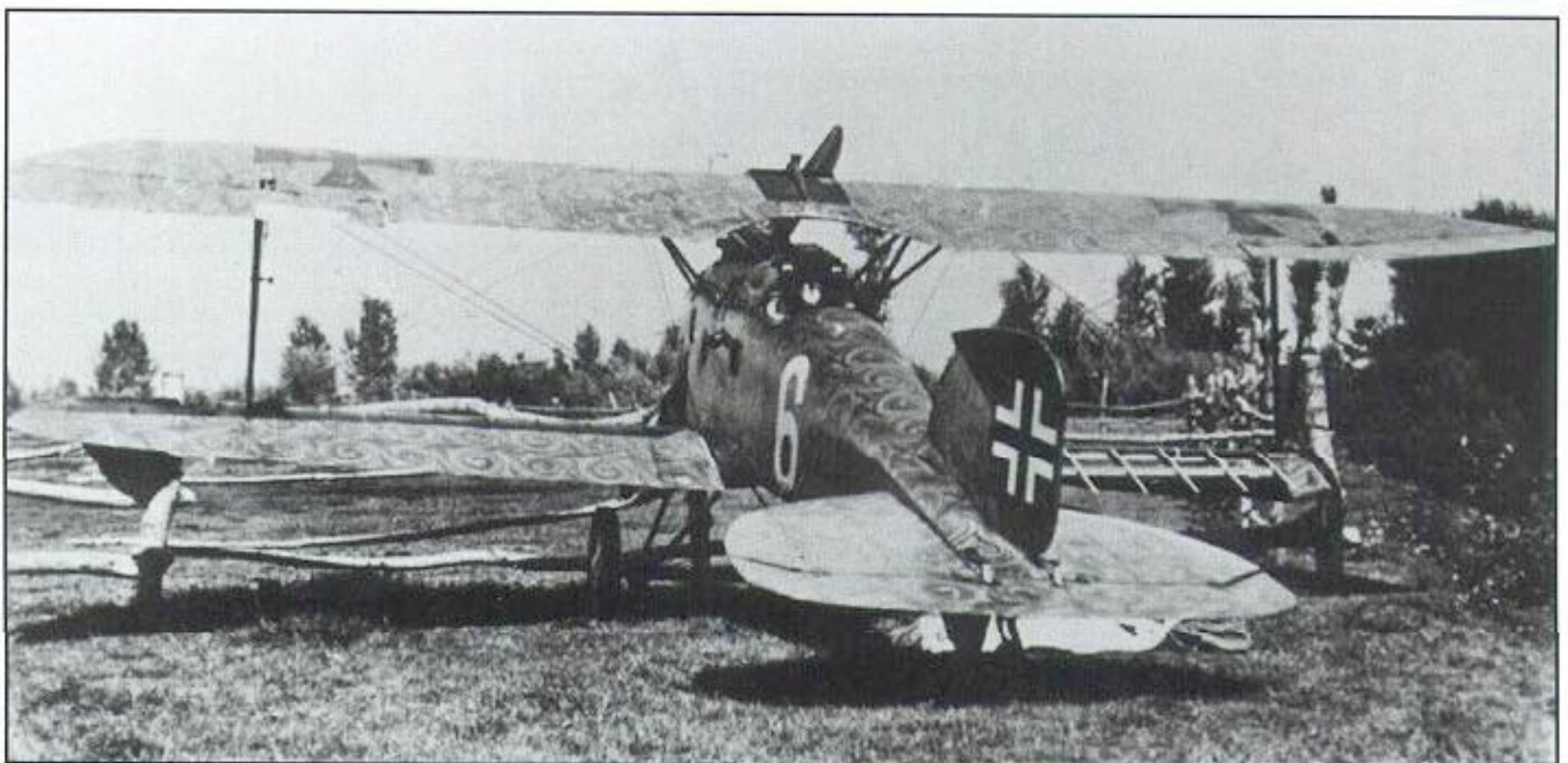
Letoun 153.151 byl v polních podmínkách na vrchních a bočních plochách opatřen tupovanou tmavě zelenou kamufláží, spodní plochy, disky kol, podvozkové nohy a vřpěry byly natřeny světle modře. Stroj byl v lednu 1918 dodán k Flik 21D, kde s ním v únoru létal Zgsf. István Kirják, v květnu přešel do stavu Flik 9J. V souboji se Sopwithy 9.6.1918 v něm utrpěl Fw. Lajos Telessy těžké zranění, kterému druhý den podlehl.





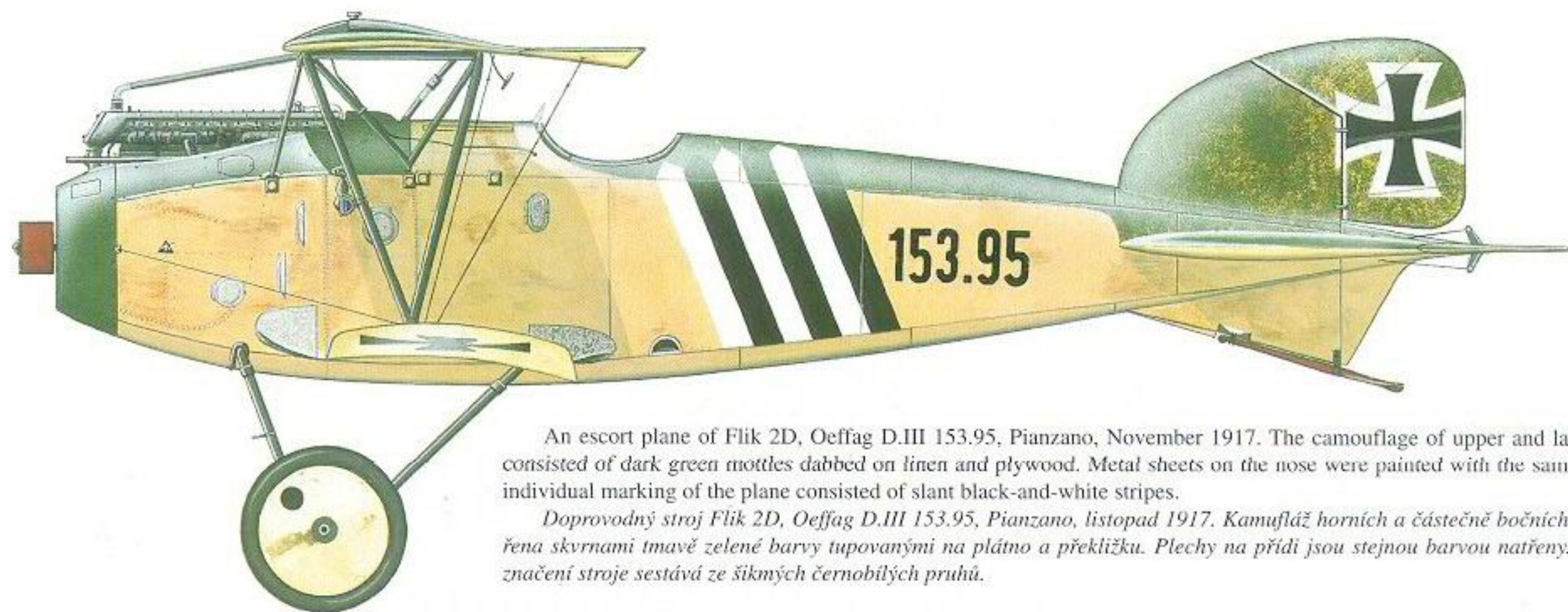
Albatros 153.112, on the photo shown still without armament at Wiener Neustadt in early 1918, was covered with linen with printed hexagon pattern of the flattened type. This kind of camouflage was rather rare with Oeffag fighters. 153.112 was flown by Oblt. Friedrich Navratil of Flik 41J in April 1918.

Albatros 153.112, na snímku ještě bez výzbroje ve Wiener Neustadt počátkem roku 1918, byl potažen plátnem potištěným zploštělým typem šestiúhelníků. Toto maskování však bylo u stíhaček firmy Oeffag spíše vzácností. V dubnu 1918 létal se 153.112 u Flik 41J Oblt. Friedrich Navratil.



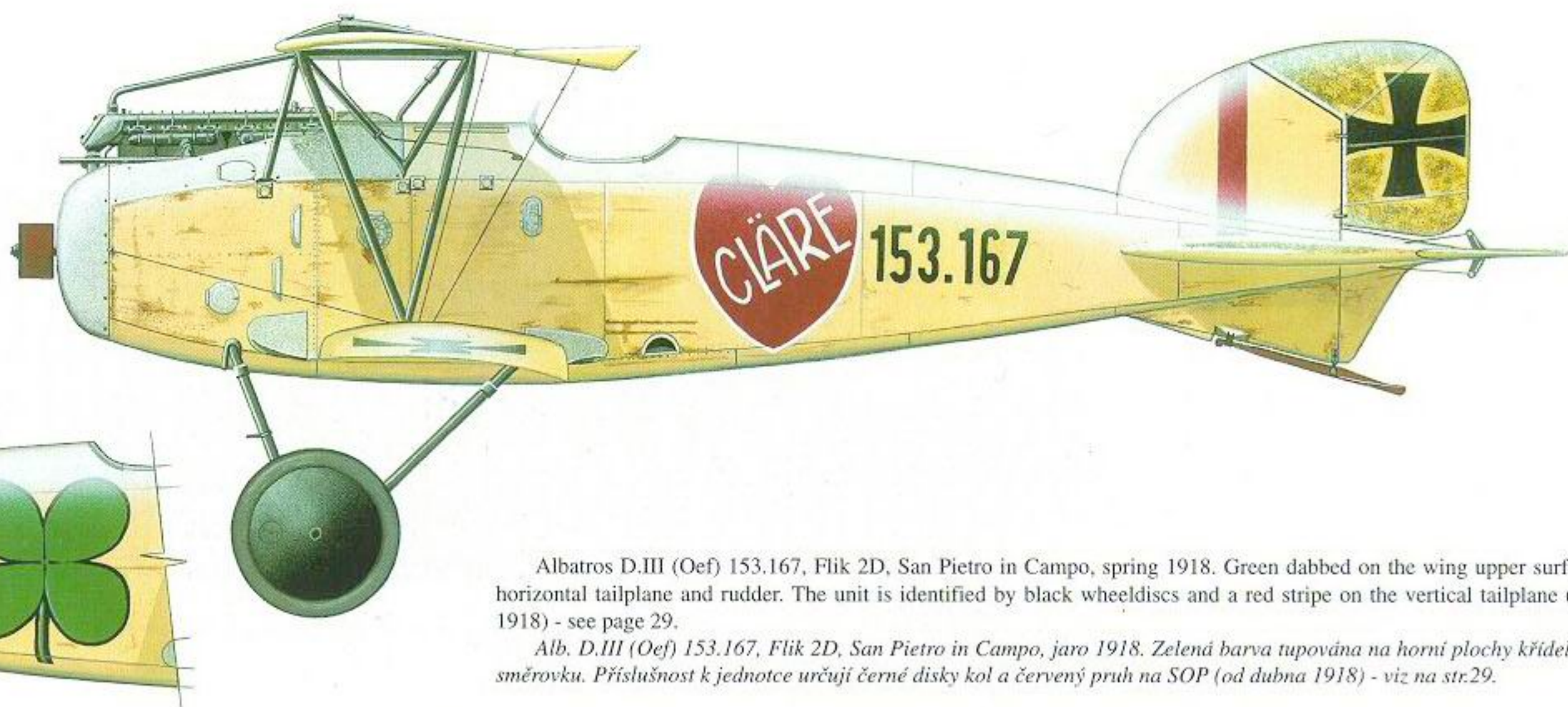
Oeffag 253.64 of Flik 42J is an example of a plane coated with swirled pattern covering. On 28th August 1918 Kpl. Géza Keisz was damaged in fight and the covering of the whole right lower wing went off. In spite of that the pilot landed unwounded at Mansue airfield.

Příkladem stroje s potahem se spirálovým vzorem může být Oeffag 253.64 od Flik 42J. Po poškození v boji se 28.8.1918 Kpl. Gézu Keiszovi odtrhl potah z celé pravé poloviny dolního křídla, přesto nezraněn přistál na letišti Mansue.



An escort plane of Flik 2D, Oeffag D.III 153.95, Pianzano, November 1917. The camouflage of upper and lateral surfaces consisted of dark green mottles dabbed on linen and plywood. Metal sheets on the nose were painted with the same colour. The individual marking of the plane consisted of slant black-and-white stripes.

Doprovodný stroj Flik 2D, Oeffag D.III 153.95, Pianzano, listopad 1917. Kamufláž horních a částečně bočních ploch je tvořena skvrnami tmavě zelené barvy tupovanými na plátno a překližku. Plechy na přídí jsou stejnou barvou natřeny. Individuální značení stroje sestává ze šikmých černobílých pruhů.

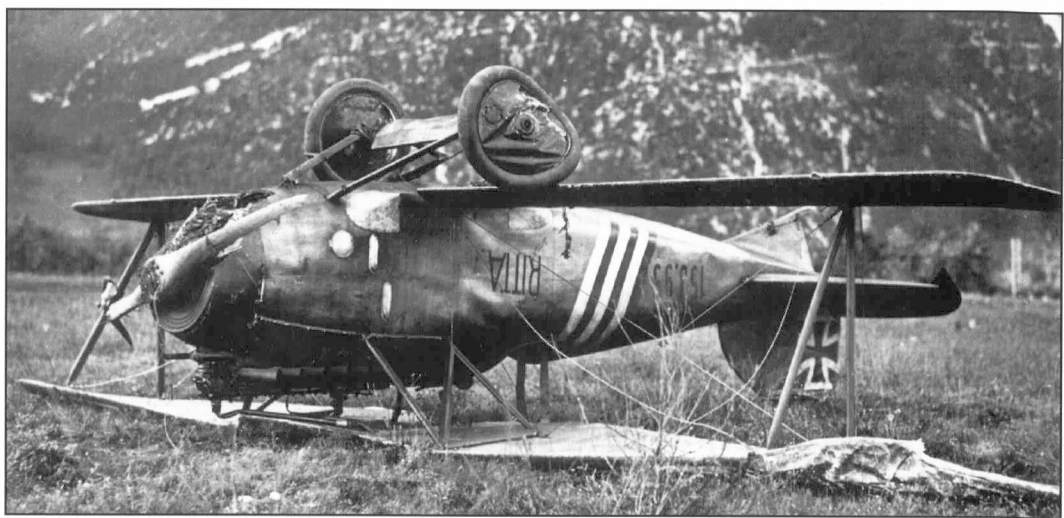


Albatros D.III (Oef) 153.167, Flik 2D, San Pietro in Campo, spring 1918. Green dabbed on the wing upper surfaces, upper horizontal tailplane and rudder. The unit is identified by black wheeldiscs and a red stripe on the vertical tailplane (from April 1918) - see page 29.

Alb. D.III (Oef) 153.167, Flik 2D, San Pietro in Campo, jaro 1918. Zelená barva tupována na horní plochy křidel, VOP a na směrovku. Příslušnost k jednotce určují černé disky kol a červený pruh na SOP (od dubna 1918) - viz na str.29.



Above: Flying personnel of Flik 2D in front of 153.95 with the name „RITTA“ on both sides of the fuselage added to the marking, Pianzano, late 1917.
 Nahoře: Létající personál Flik 2D před 153.95 s markíngem obohaceným o jméno „RITTA“ na obou stranách trupu, Pianzano, konec roku 1917.



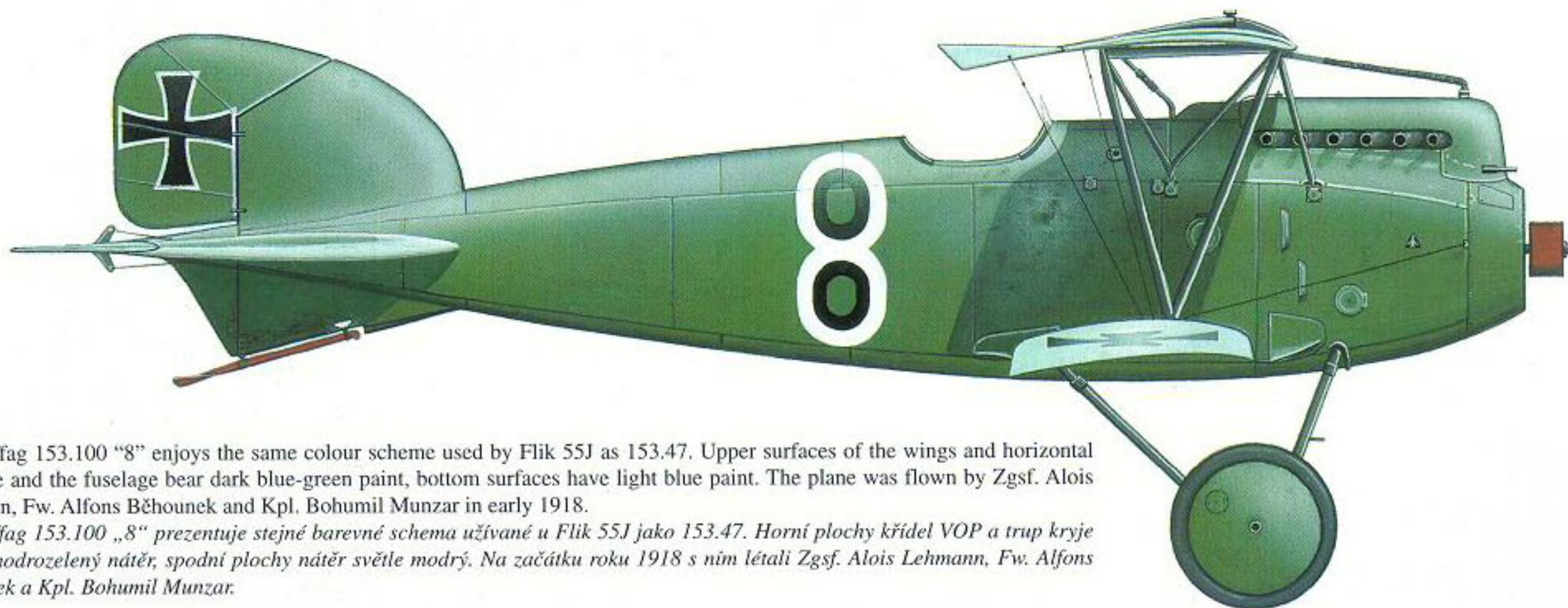
The camouflage of 153.95 was complemented with the Flik 2D marking consisting of black wheeldiscs in April 1918. In this plane Zgsf. Josef Pöschl downed an Italian Spad fighter on 3rd May 1918, on 20th June 11918 Oblt. Fritz Losert crashed the plane during landing at San Pietro in Campo near Belluno where Flik 2D moved to in June. 153.95, like many planes of series 153.01 - 111, flew without the spinner through the whole period of its service with Flik 2D.

V dubnu 1918 byla kamufláž 153.95 doplněna o označení Flik 2D v podobě černých disků kol podvozku. S tímto strojem sestřelil 3.5.1918 Zgsf. Josef Pöschl italský stíhací Spad, 20.6.1918 s letounem havaroval Oblt. Fritz Losert při přistání v San Pietro in Campo poblíž Belluno, kam se Flik 2D přesunul počátkem června. Po celou dobu své služby u Flik 2D létal 153.95 jako mnoho jiných strojů série 153.01 - 111 bez vrtulového kužele.



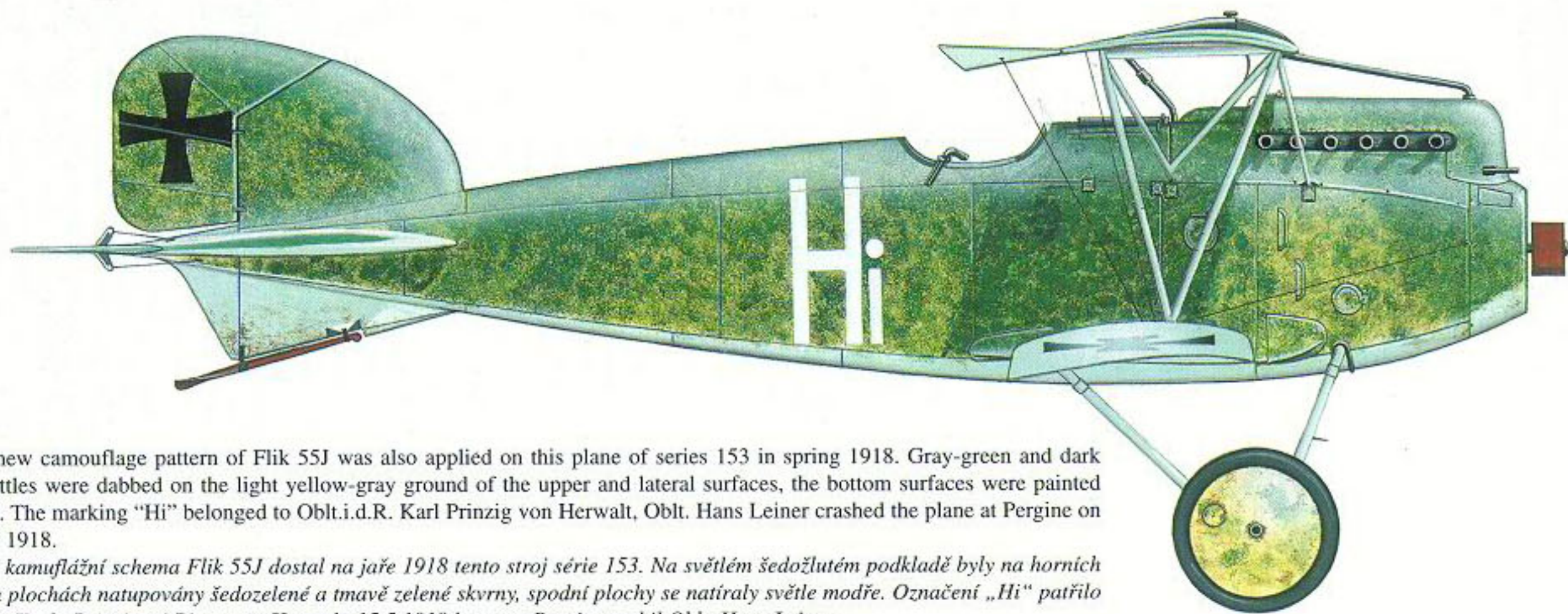
Stfw. József Kiss of Flik 55J reached at least 5 confirmed victories at controls of this Albatros D.III (Oef) 153.47 "7" from November 1917 to January 1918. The plane flew without the spinner in January 1918. It was flown by Kpl. Otto Kullas in May, on 19th June 1918 Fw. Michael Meissner of Flik 9J died in its wreck after a dogfight with British fighters.

S Alb. D.III (Oef) 153.47 „7“ bojoval od listopadu 1917 do ledna 1918 u Flik 55J Stfw. József Kiss, jenž za jeho řízením získal nejméně 5 potvrzených sestřelů. V lednu 1918 létal Alb. bez vrtulového kuželu. V květnu s ním létal Kpl. Otto Kullas, 19.6.1918 zahynul v jeho troskách Fw. Michael Meissner od Flik 9J po boji s britskými stíhači.



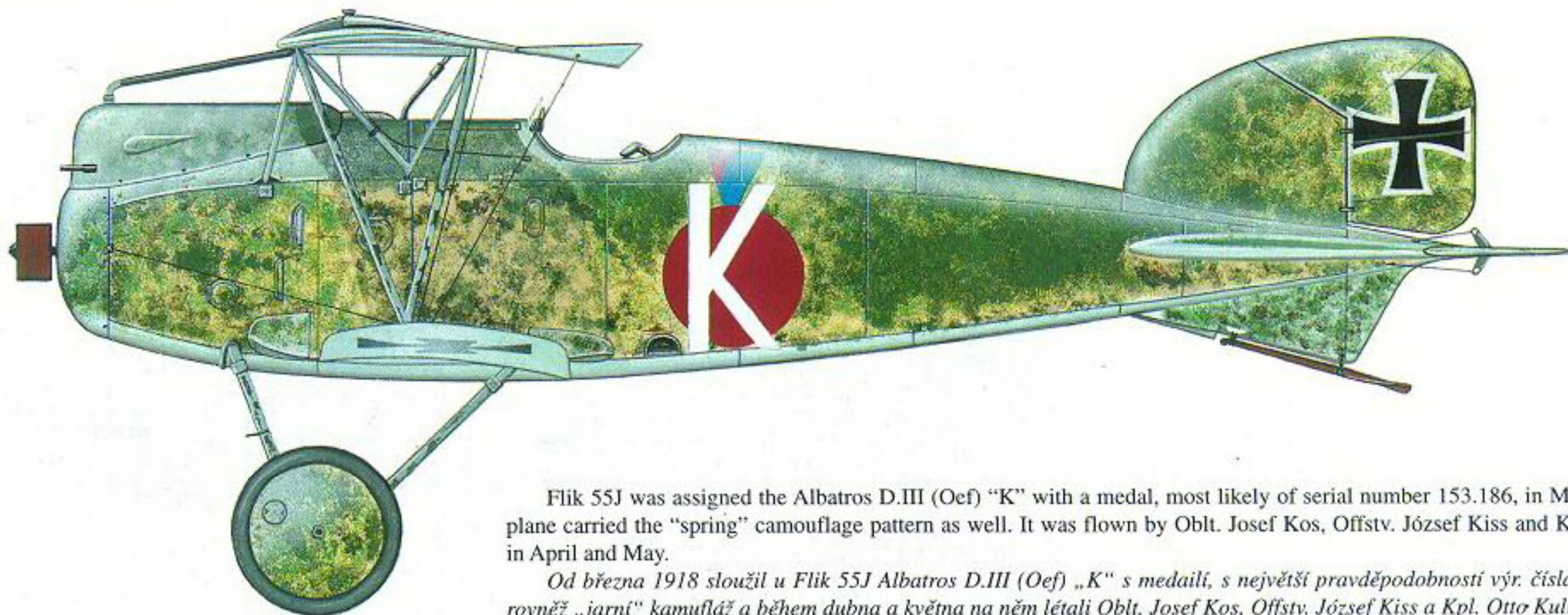
Oeffag 153.100 "8" enjoys the same colour scheme used by Flik 55J as 153.47. Upper surfaces of the wings and horizontal tailplane and the fuselage bear dark blue-green paint, bottom surfaces have light blue paint. The plane was flown by Zgsf. Alois Lehmann, Fw. Alfons Běhounek and Kpl. Bohumil Munzar in early 1918.

Oeffag 153.100 „8“ prezentuje stejné barevné schéma užívané u Flik 55J jako 153.47. Horní plochy křídel VOP a trup kryje tmavě modrozelený nátěr, spodní plochy nátěr světle modrý. Na začátku roku 1918 s ním létali Zgsf. Alois Lehmann, Fw. Alfons Běhounek a Kpl. Bohumil Munzar.



The new camouflage pattern of Flik 55J was also applied on this plane of series 153 in spring 1918. Gray-green and dark green mottles were dabbed on the light yellow-gray ground of the upper and lateral surfaces, the bottom surfaces were painted light blue. The marking "Hi" belonged to Oblt.i.d.R. Karl Prinzig von Herwalt, Oblt. Hans Leiner crashed the plane at Pergine on 15th May 1918.

Nové kamuflážní schéma Flik 55J dostal na jaře 1918 tento stroj série 153. Na světlém šedožlutém podkladě byly na horních a bočních plochách natupovány šedozelené a tmavě zelené skvrny, spodní plochy se natíraly světle modře. Označení „Hi“ patřilo Oblt.i.d.R. Karlu Prinzigovi Ritter von Herwalt, 15.5.1918 letoun v Pergine rozbil Oblt. Hans Leiner.



Flik 55J was assigned the Albatros D.III (Oef) "K" with a medal, most likely of serial number 153.186, in March 1918. The plane carried the "spring" camouflage pattern as well. It was flown by Oblt. Josef Kos, Offstv. József Kiss and Kpl. Otto Kullas in April and May.

Od března 1918 sloužil u Flik 55J Albatros D.III (Oef) „K“ s medailí, s největší pravděpodobností výr. čísla 153.186. Nesl rovněž „jarní“ kamufláž a během dubna a května na něm létali Oblt. Josef Kos, Offstv. József Kiss a Kpl. Otto Kullas.

Almost all planes of series 153 were delivered "white", i.e. without painting or printed covering, the same concerned for instance planes 253.01-04, 253.06-08, 253.12, and 253.14. As late as in March 1918 the supreme headquarters had to urge the producers to "... apply camouflage on all planes. Its absence is considered a detriment particularly to D.III aircraft". The demands and proposals were raised by the Isonzoarmee and the 6th Armee on the Piave front.

From April 1918 onwards some planes had their wings, tailplane and rudder covered with fabric covering with a special three- or four-colour swirled pattern. This covering was produced by J.Backhausen und Söhne company, Vienna. It was applied on the following planes: 153.263-265, 153.267, 253.05, 253.09-11, 253.13, 253.45, 253.52, 253.74, 253.77-79, 253.114, and 253.115. At least two Albatroses, 253.64 of Flik 42J and a plane of Flik 51J, had the covering of printed cloth on all surfaces (except for the metal parts of the fuselage).

The last factory-applied colour pattern to be applied on several Albatroses of series 253 was a camouflage consisting of colour mottles dabbed with sponge, half-dry brush or another tool (this type of camouflage is described as "Wolkenartige Schattierung" in German). Green colour shades prevailed in summer 1918 (dark green, grey-green, grey-yellow), brown and green shades in autumn. Preserved parts of cloth of 253-series planes show that the colours (applied carefully, almost in an artistic way) can be distinguished from one another and do not mingle. It is difficult to distinguish manufacturer-applied dabbed camouflage from similar field camouflages. 253.116 or 253.117 of Fliegerkompagnie 3J may have had this kind of camouflage. Despite a number of urgencies many planes of series 253 were delivered with no painting at all. Additional camouflage was applied either by rear Flep units, renamed Flip (Fliegerpark) in June 1918, or by operational Fliks.

The staff air officer (Stoluft) of the Isonzoarmee reported on 10th August 1917: "Some of our planes have recently received dark paint which makes them difficult to perceive and fight to the enemy. We intend to apply this hard perceivable camouflage on all planes ... Photographs of a D.III fighter will be taken as soon as possible..."

Except for few planes of series 53.2 of Flik 51J with the "oil" manufacturer-applied paint, almost all Albatroses of Flik 41J were camouflaged on the Isonzo front in August 1917. Field paint of green (mostly of very dark shade, exceptionally of medium green as e.g. on the 53.27) covered upper surfaces of the wings, tailplane and fuselage up to the top longitudinal, whole fin and rudder, engine cowling with spinner, and sometimes wheel discs. Except for metal parts the camouflage was complemented with a number of light (yellowish) spirals, tresses or even dots. The commander Hptm. Brumowski is often taken for the author of this specific pattern. He had the camouflage



The Flik 41J commander Hptm. Brumowski reached his last confirmed victory on 20th June 1918. He returned to Portobuffole airfield with 27 hits in his Albatros 153.209.

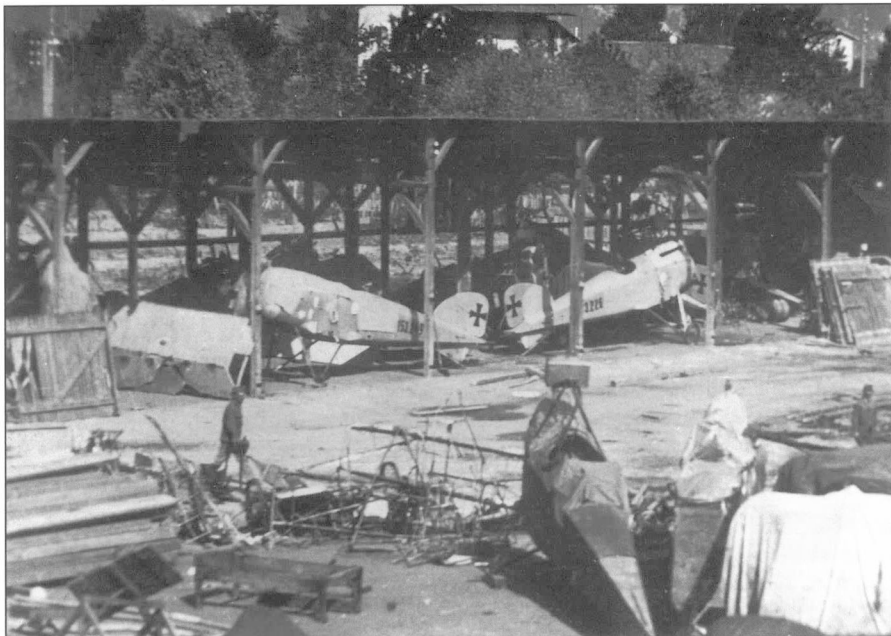
Velitel Flik 41J Hptm. Brumowski získal svůj poslední potvrzený sestřel 20.6.1918. Na letišti v Portobuffole se vrátil se 27 zásahy v trupu svého Albatrosu 153.209.



Albatros 153.225 of Flik 3J, Romagnano, summer 1918. Below Fw. Arpád Kurtnecker's 153.227 of the same unit.



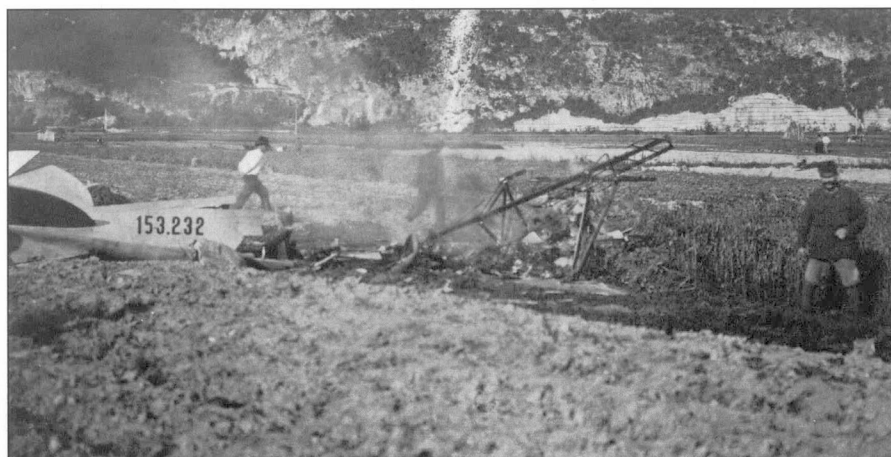
Albatros 153.225 od Flik 3J, Romagnano v létě 1918. Dole 153.227 Fw. Arpáda Kurtneckera od téže jednotky.



Albatroses 153.226 and 153.249 before their delivery to Flik 3J (in June). In 153.226 Kpl. Nikola Cetinic' died during a training flight on 25th June, Stfw. Michael Solski with 153.249 did not return from an operational flight on 14th July.
Albatrosy 153.226 a 153.249 před dodáním k Flik 3J (v červnu). Na 153.226 se 25.6. při cvičném letu zabil Kpl. Nikola Cetinic', se 153.249 se 14.7. nevrátil z boje Stfw. Michael Solski.



The first commander of Flik 3J Hptm. Johann Zwierzina (2 victories) in the cockpit of 153.232, Gardolo airfield, May 1918 (above). Zwierzina fatally crashed the same plane on 23rd May (below).
První velitel Flik 3J Hptm. Johann Zwierzina (2 sestřely) v kokpitu 153.232 na letišti Gardolo v květnu 1918 (nahoře). S týmž strojem však Zwierzina 23.5. smrtelně havaroval (dole).



applied on the upper surfaces of his favourite Hansa-Brandenburg D.I 28.69. The camouflage pattern was also used on some Albatroses series 53 and 153 by other units on the Isonzo front: Fliks 35D, 42J, 46F, and 51J. New planes of series 153 delivered from October 1917 did not receive this kind of "summer" scheme.

An interesting camouflage of light grey-green with dabbed yellowish mottles was applied on Albatros D.III 153.93 of Flik 41J, which was dispatched by the Oeffag in November 1917. It was flown by Oblt. Gustav Edler von Salmon (2 confirmed victories) in December 1917 and January 1918. However, it is not possible to tell whether it was a unique camouflage or a standard one adopted at least by this particular unit.

Dark paint of upper surfaces of the wing and tail plane, or as case may be of upper fuselage, is documented on the photographs of Flik 2D Albatroses on the Piave front in spring 1918. Dark green was dabbed on the original varnished surface, the colour of the material showed through at some spots. A dabbed camouflage could have been seen even earlier on some planes of Fliks 19D and 32D, whose 53.61 and 153.32 were assigned to Flik 61J in early 1918.

Some Oeffag D.III's series 153 of Flik 61J were camouflaged with overall paint of dark brown on all surfaces except metal parts, probably because of night fighting activity, which was being promoted by the Flik commander Oblt.i.d.R. Strohschneider.

Some Fliks fighting on the Piave used dark camouflage patterns on upper and lateral surfaces of their Albatroses in spring, summer, and autumn 1918. The pattern probably consisted of one or more colours dabbed on the plane, but further information is not available, so the pattern could have been a manufacturer-applied one.

Albatros fighters series 53 did not carry any protective paint at all on the South Tyrolean front in September 1917. 53.33 of Alarm-Bereitschaft Pergine was painted with plain dark green dabbed camouflage on the upper surfaces of the wings and tail plane, the camouflage was probably applied in October. Similar pattern was applied on 53.50 at Gardolo airfield, however we do not know when this happened.

The commander of Albatros D.III series 153 equipped Flik 55J, Hptm. von Maier said in the monthly report of November 1917: "All planes are painted blue-green... Bottom surfaces are light blue..." In all probability the planes had been painted earlier than in November. The surface of the fuselage, tail unit and wings appears rather compact from above, so it was probably really painted, not dabbed. Albatros 153.47 flown by Offstv. József Kiss is an example of the pattern. Light blue was sometimes applied on struts, undercarriage legs and wheel discs (e.g. 153.27 flown by Oblt. von Kenzian). Some planes of Flik 55J can have been seen with different field camouflage at the turn of spring and summer 1918. Dark green and grey-green (some resources claim even

brown) mottles were dabbed on a very light (grey-yellow) ground. Bottom surfaces of wings, tailplane and this time of fuselage as well were painted light blue. The pattern was applied on e.g. the planes marked "Hi" (series 153) or "K" (153.186) in May 1918, and in summer also on e.g. Albatros D.III 153.239.

A dabbed dark camouflage (of one or two shades of dark green) on the whole fuselage and upper surfaces of wings and tailplane was to be found on planes of Flik 9J in summer 1918, e.g. 153.151. Bottom surfaces of wings and tailplane, struts, undercarriage legs as well as wheel discs were probably light blue.

The camouflage patterns used by Flik 3J made use of dabbed mottles as well. Two shades of dark green were dabbed on the "white" surface of cloth and plywood, e.g. planes 153.198, 153.227, or 153.246. Even more colours could be applied (some sources state as many as five shades, ranging from green through olive green to yellow), the mingled colours made up a lighter grey-yellow-green surface. This camouflage was probably referred to in a September 1918 report which mentioned a "mustard" colour of paint.

253.06, the plane for the personal use of the commander of Fliegerkompagnie 3J, Oblt. Navratil, carried an atypical camouflage of dabbed "spiral-like" mottles on a lighter background.

A camouflage of irregular dark areas dabbed on the wing and tailplane, the so-called "blotch pattern", is documented on at least one plane of series 253 on the photograph of the aircraft cemetery at Bressanone in November 1918.

In conclusion of the chapter on the camouflages of Albatros (Oef) planes we must mention the generally valid fact that it is not possible to make precise identification of colour shades on the basis of black-and-white photos. Nowadays we can hardly check up the accuracy of the period records as well. The present appearance of preserved parts of fabric covering cannot be relied on as well, because the colour shades change in the course of time, varnish yellows etc. A piece of cloth from one series 153 plane shows an olive green shade of dabbed mottles, the cloth of another plane of the same series carries blue shades (dabbing with blue colour is not excluded, nor it is evidenced in written). So, the published colour schemes are to a certain extent reconstructions of the real appearance.

Marking

National marking and factory marking

The national marking of Austria-Hungary consisted of red-and-white stripes at the beginning, in October 1914 German marking, the so-called "Iron cross (Eisernes Kreuz)", was adopted, the crosses were black. On the other hand, planes still carried the red-and-white-stripes on wings, tailplanes and sometimes on fuselages as well. The War Ministry (Kriegsministerium) issued an order on 5th May 1915 which demanded all



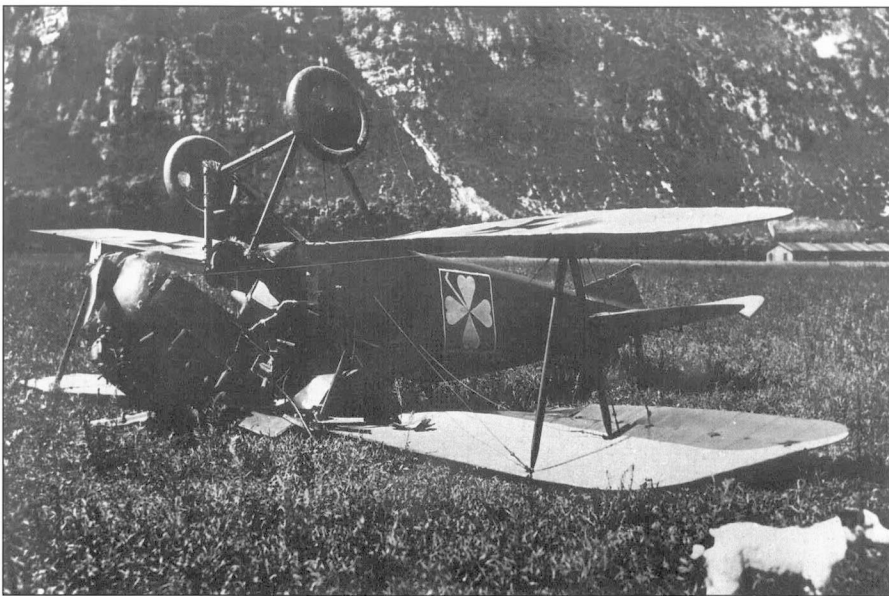
Above - Albatros 153.234 with the personal marking of Oblt.i.d.R. Stefan Stec of Flik 3J. On 31st August 1918 Oblt.i.d.R. Josef Pürer was killed in the plane after a combat with pilots of 45th squadron RAF. Below - probably 153.244 with the favourite swastika symbol, the same unit.

Nahoře Albatros 153.234 s osobním značením Oblt.i.d.R. Stefana Stece od Flik 3J. Po souboji s piloty 45. squadrony RAF zahynul v troskách tohoto letounu 31.8.1918 Oblt.i.d.R. Josef Pürer. Dole pravděpodobně 153.244 s oblíbeným symbolem svastiky od téže jednotky.



Albatros Oeffag 153.246 of Flik 3J after a miscarried landing at Romagnano, July 1918. The plane was most often flown by Stfw. Förster.

Albatros Oeffag 153.246, Flik 3J, po nezdařeném přistání v Romagnano v červenci 1918. Se strojem nejčastěji létal Stfw. Förster.





A non-standard cross painted on the fuselage of one of the Albatroses series 53 on the Isonzo front.
Nestandardní kříž, domalovaný na trup jednoho z Albatrosů D.III série 53 na isonžské frontě.

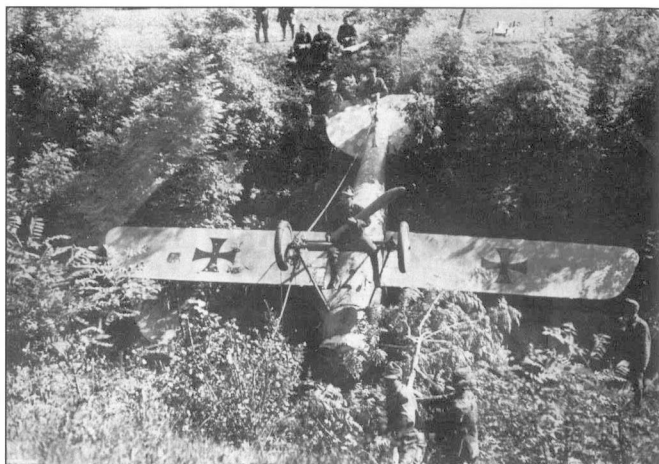
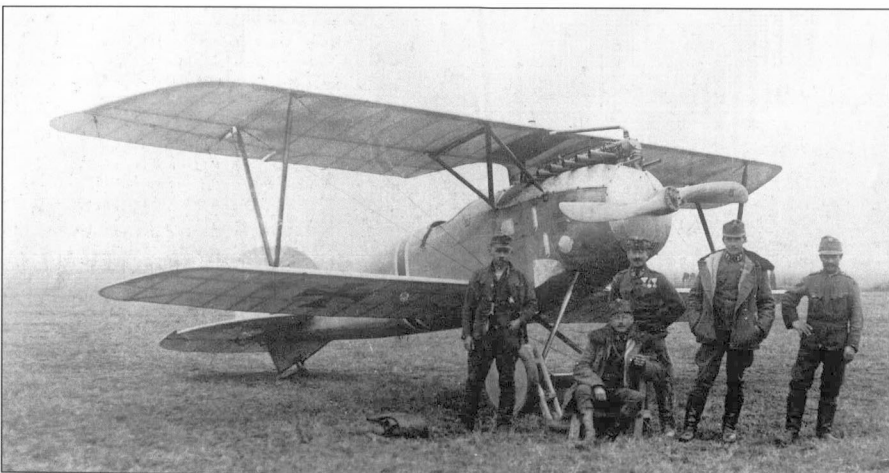
operational planes to carry a uniform marking which consisted of iron crosses on white ground on both sides of the lifting surfaces and a red-and-white "flag" on tail surfaces.

The provision was modified in July 1915. Only monoplanes were to carry crosses on both sides of the wings while biplanes had the national marking on the top surface of the upper wing and on the bottom surface of the lower wing. An iron cross was to be painted on the vertical tail surface as well, one part of it on the fin, the other on the rudder.

In April 1916 a decision was taken that the same cross (type A with wider feet) in a white square be painted on both sides of the fuselage as well. The proportion of the cross to the white field was specified as follows: the white square 1500 mm wide and high, the height of the cross (H) 1350 mm and the width of its foot (B) 770 mm. However, these measures were not always kept to in reality. From November 1916 the crosses needn't have been in the white fields, white fringe was considered satisfactory. If a cross was painted on "white" cloth without cover paint the fringe was usually omitted.

The red white-fringed stripe marked the plane's appurtenance to Flik 19D. The picture of January 1918 shows pilots - non-commissioned officers standing in front of Albatros 153.126 or 153.146 at Ghirano airfield. The Flik 19D fighter planes were flown by Zgsf. Leopold Hrabovsky, Zgsf. Ernst Heinz and Zgsf. Josef Schantl in winter 1917/18.

Červený bíle lemovaný pruh označoval příslušnost k Flik 19D. Na snímku z ledna 1918 stojí piloti - poddůstojníci před Albatrosem 153.126 nebo 153.146 na letišti Ghirano. V zimě 1917/18 létali u Flik 19D se stíhačkami Zgsf. Leopold Hrabovsky, Zgsf. Ernst Heinz a Zgsf. Josef Schantl.



Albatros D.III (Oef) with equilateral hexagons printed on the linen that covered its wings, horizontal tailplane and rudder, Flik 30J, 1918. / Albatros D.III (Oef) s křídly, VOP a směrovkou potaženými plátnem s rovnostrannými šestiúhelníky, Flik 30J, 1918.

A new national marking was introduced in early 1917. A black iron cross (Type B with narrower feet) was to be placed in the middle of each half of the wing, on the top surface of upper and the bottom surface of lower wings and on the vertical tail surface. Size of the crosses: height H = 500, 700, 1000 or 1400 mm, width of the foot B = 0.4H. On a dark background the cross was to be provided with a 50 mm white fringe. The actual width of the fringe did not agree with the provision quite often. As the pilots thought the original crosses in white squares an ideal aim for the enemy, the new provision did not require them, and they were often removed or overpainted on older planes.

The first licence Albatros by Oeffag, D.II 53.01, carried the new type of crosses in January 1917, 1000 mm on the upper wing, 700 mm on the lower wing and located approximately in the middle of the wings, and 500 mm crosses on the fuselage and on the rudder. The cross on a darker plywood surface of the fuselage had a 58 mm white fringe. Upon recommendation the fringe was blackened later and so a cross of an absolutely non-standard size appeared. This

non-standard cross was to be found on Albatros D.II's and D.III's up to the serial number of 53.24.

The fuselage crosses of some planes flying on Romanian front were removed (D.III 53.21, 53.24). Nevertheless, different cases are known about as well. The Albatros D.II 53.16 of Flik 7 had its fuselage cross complemented with a white square, the D.II 53.11 and D.III 53.46 planes (both of Flik 25D and then Flik 3D) in Galicia had even big iron crosses with wider feet (type A) in white squares painted on their fuselages. On Italian front there was at least one example of an Albatros D.III series 53 complemented with a non-standard cross (without white background).

When the German 14th army arrived at the Isonzo front in September 1917, the headquarters asked Austro-Hungarian headquarters of the whole Italian front (also called the southwest front) if the K.u.K. air forces could add white fringes or white background to the marking of its planes. On 30th September the Stoluft of the 1st Isonzoarmee issued an order that the lower wing crosses be provided with white square field. Nevertheless, the photos of the Albatroses on the Isonzo front in autumn 1917 do not suggest the order was carried out. Most planes received only white fringes of upper wing crosses on camouflaged surfaces. Only few Albatroses had white-fringed marking on all surfaces. These were primarily brown planes of Flik 61J, some camouflaged planes of Flik 55J (with light blue undersurfaces) and some unpainted Oeffags - e.g. Albatros D.III 153.29 flown by Zgsf. István Fejes of Fliegerkompagnie 51J. White square background of iron crosses on lower wing and fin and rudder appeared on the planes of e.g. Flik 41J (153.209, 153.222) or Flik 61J (probably 153.111) on the Piave front in spring and early summer 1918. In August 1918 Oblt.i.d.R. Stefan Stec flew Albatros D.III 253.08 with crosses in white squares on the South Tyrolean front. In March 1918 Germany decided for a completely new type of cross, balk cross "Balkenkreuz", which was to be adopted by Austro-Hungaria as well. In late July 1918



253.01 "prototype" during engine and propeller tests, Aspern.
 „Prototyp“ 253.01 během zkoušek motoru a vrtule, Aspern.



Fw. Franz Oberst in front of his Albatros D.III, probably 253.02, Flik 42J, Pianzano, August 1918.
 Fw. Franz Oberst před svým Albatrosem D.III, pravděpodobně 253.02, Flik 42J, Pianzano, srpen 1918.

the Austro-Hungarian supreme headquarters and the Kriegsministerium issued an order concerning the change of national marking of all army (and later on marine) planes. The balk crosses were to be placed on the outer wing ends and on the vertical tail surface.

There were exceptional examples where a balk cross could have been found on rudders of LFT Albatroses even before that. Until recently it was believed that the first "Balkenkreuz" to appear was painted on the rudder of Oblt. Navratil's personal plane 253.06 in July 1918. Nevertheless the photo of Oblt. Linke-Crawford's Oeffag D.III 153.11 at Ajello airfield in November 1917 documents a simple balk cross painted over the original iron cross.

By 1st August 1918 underwing and VTS national marking was painted over on e.g. Albatros D.III's 253.30 and 253.36 of Flik 56J. Iron crosses remained on the upper wings. 153.199 of Flik 3J or 253.64 of Flik 42J for instance had the iron cross altered to balk cross on their rudders only. Balk crosses of several variants were painted on the spots of previous national marking (see photo of Fw. Oberst's Albatros D.III of Flik 42J) or on the very ends of the wings according to the order of July, the iron crosses were being overpainted in various different ways. The new marking was often painted on the fuselage as well and sometimes also on the fin instead of the rudder (153.273 of Flik 41J, 253.32, 253.108 and other planes of Flik 63J). Unfinished balk crosses consisting of white fringes without black centres can be seen at the 253.75 photo.

Only some examples of series 253 planes had the new marking - 8 balk crosses, i.e. those on the fuselage as well - applied by the manufacturer, among these for instance Albatros D.III's (Oef) 253.166 or 253.182.

The factory marking above all consisted of a black serial number painted with use of a template on each side of the fuselage in the rear part. The figures were 250 mm high, 95 mm wide and the width of the line was 35 mm.

The digit "5" before the point was the code assigned to Oeffag company, similarly as Lohner company was assigned the digit "1", Phönix "2", Aviatik "3", Lloyd "4" etc. The digit following the code marked the sequence of the frame produced, in this case the 3rd frame accepted by the army air force (1st Oeffag C.I, 2nd Oeffag C.II). The whole group of two digits marked the "Bauart" - production type, series. If a plane underwent further development, was powered by a better-performing engine etc., another digit was added, i.e. 53 changed to 153. Further modifications projected in the alternation of

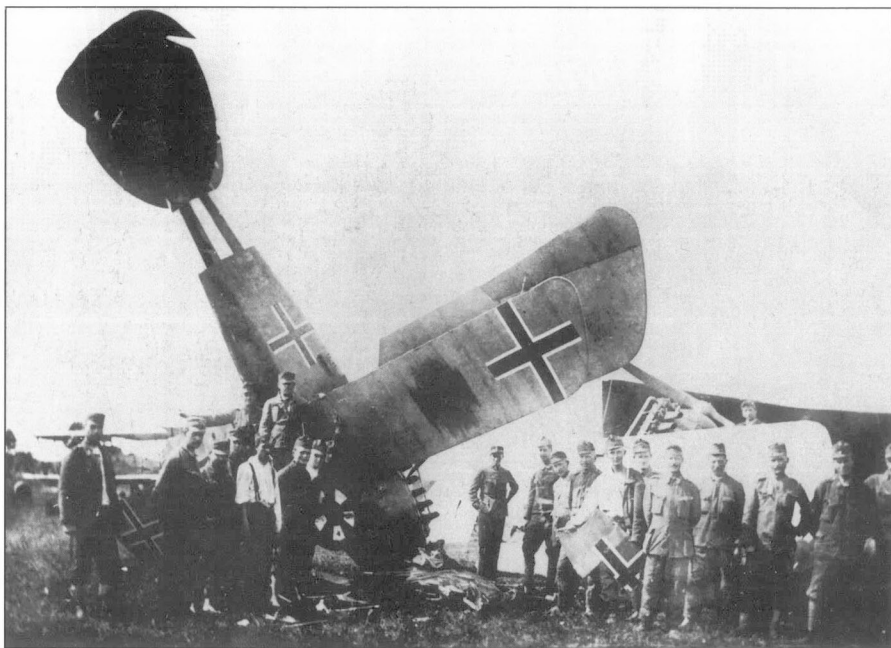
the first digit, i.e. 153 to 253. The number following the point identified the particular plane of the series.

Individual parts of the construction were marked with 15 mm high numbers written with use of template as well. Each licence Albatros D.II and D.III had a black-and-white triangle with a stylized emblem and inscription "ÖFFAG" painted on both sides of the fuselage. A black line indicating the fuselage axis appeared on three, and later on two (from 153.112 onwards) spots of the fuselage. "RUMPFACHSE" was inscribed above a line between the louver and the cover of the fitting hole under the wing canopy strut gripping. Small black arrows just a few centimeters above the bottom fuselage spar at the bulkheads indicated the spots where the plane could be gripped to lift.

During the production of the planes with

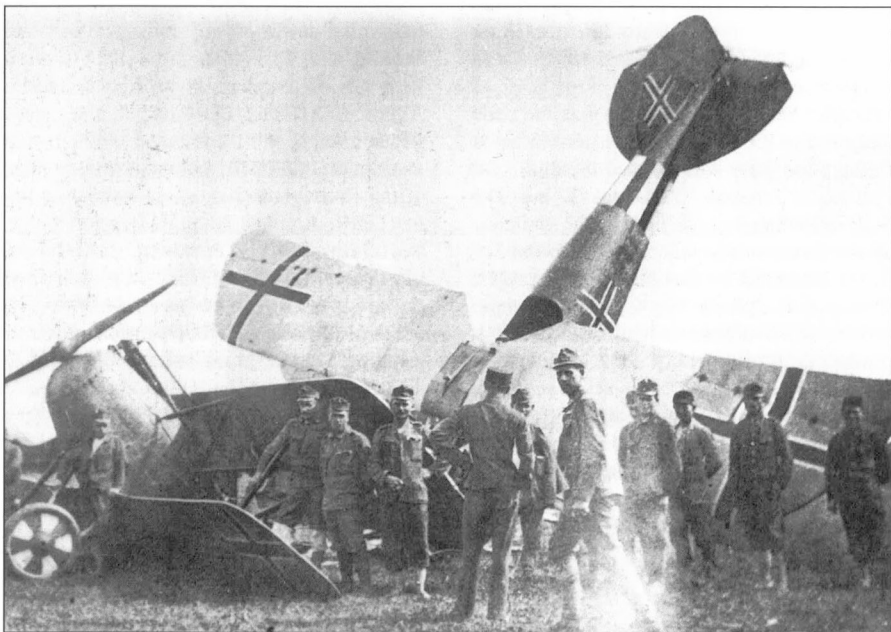


Oblt. Friedrich Navratil's 253.06 with a Balkenkreuz on the rudder, Romagnano, summer 1918.
 253.06 Oblt. Friedricha Navratila s trámovým křížem na směrovce, Romagnano v létě 1918.



Albatros 253.32 and a series 153 wreck of Flik 63J at Portobuffole airfield after the whirlwind of 23rd September 1918. The black-and-white wheeldiscs and the fuselage bands identify the unit, the painted tail is a personal marking. The photo also shows the location of the Balkenkreuzen of the national marking.

Albatros 253.32 a trosky stroje série 153 od Flik 63J po větrné smršti 23.9.1918, letiště Portobuffole. Černobílé disky kol a pruhy na trupu označují jednotku, natřený ocas je osobním markingem. Ze snímku je dále patrné rozmístění trávových křížů výsostného označení.



rounded nose a two-line inscription of 50 mm letters and a four-line weight table became common under the company emblem on the port side of the fuselage.

Unit marking and personal marking

For many reasons, ranging from the practical need of identification to jokes and eccentricity, planes of all states involved in the war - Austro-Hungaria not excluded - carried further marking in addition to the standard national and factory marking. This additional marking became very varied and witty in the last two years of the war, especially on fighter planes. Some German aces had whole plane or its parts painted with "anticamouflage" colours, French, Italian, American and also some Russian pilots marked their planes with stylized symbols and unit emblems, British had a system of squadron marking with simple geometric figures and stripes.

The K.u.K. Luftfahrtruppe used unit symbols rather exceptionally, as well as Germans did, but fuselages painted with loud colours were equally rare. Different paints of smaller parts of airplanes or stripes usually marked the Flik the plane belonged to, symbols, figures, inscriptions, letters or numbers identified individual planes and pilots.

The additional marking was rather rare at the time of Albatros D.II's and D.III's (Oef) appearance. Albatros D.II 53.03 of Flik 14D at Galicia carried the name "Lilly" on the fin, 53.05 of Flik 3D was named "ANNY". Except for these examples there are no cases of personal or unit marking documented.

The Fliks operating over Transylvanian section of the Romanian front were ordered to mark wing tips of their fighter planes (Albatros D.III's and Hansa-Brandenburg D.I's) with black colour in August. 53.22, 53.24, or Brandenburg 28.47 photos evidence realization of the provision.

One of few examples, if not the only, of personal marking of an Oeffag D.III on the eastern front is the marking of 153.24 flown by the commander of Kampfstaffel Galanesti Oblt.i.d.R. Hans Fischer consisting of a black-and-white star of David, a popular symbol of Prague Jewish community, on all four sides of the fuselage.

A pirate flag was to be found under the cockpit of Albatros D.III 53.30 of Flik 6F in Albania. The emblem was probably created by Oblt. Benedek.

The Alarm-Bereitschaft Pergine at the South Tyrolean front adopted the following way of Albatros series 53 marking in September 1917: the nose, wheel discs, sometimes undercarriage legs and struts were painted either red (53.37, 53.51), or yellow (53.39), white (53.29) or black (53.33, 53.38). 53.50 and 53.53 of Flik 17D were marked with blue colour in the same way.

Oblt. Othmar Wolfan in front of his 253.36 "W" and Kpl. Karl Zavodsky in front of 253.30 "Z", Flik 56J, August 1918. Unlike 253.30, 253.36 had its guns placed on the fuselage upper side.

Oblt. Othmar Wolfan před 253.36 „W“ a Kpl. Karl Zavodsky před 253.30 „Z“, Flik 56J, srpen 1918. Albatros 253.36 má zbraně na rozdíl od 253.30 umístěny na hřbetě trupu.

When Flik 55J was transferred to Pergine, some of its series 153 planes already bore an individual marking, e.g. Offstv. Arigi's 153.15 had a primitive picture of skull and crossbones. From November 1917 the unit commonly used the system of marking with black-and-white numbers or white letters, sometimes complemented with further symbols. The number "1" belonged to the commander Hptm. von Maier (153.64), "2" with a blue-and-white flag to Oblt. von Kenzian (153.27), "5" with a white "X" to Offstv. Arigi (153.80), "7" and a white stripe to Offstv. Kiss (153.47, 153.87), "8" Lt.i.d.R. Lupfer (153.17) etc. Zgsf. Lahner flew with the letter marking "L", a white "Hi" was to be found on Oblt.i.d.R. Prinzig Ritter von Herwalt's plane. Some numbers from unflyable planes were taken over to new Albatroses during the winter, e.g. the plane flown by Fw. Lehman, Fw. Běhounek and Kpl. Munzar (153.100) received number "8".

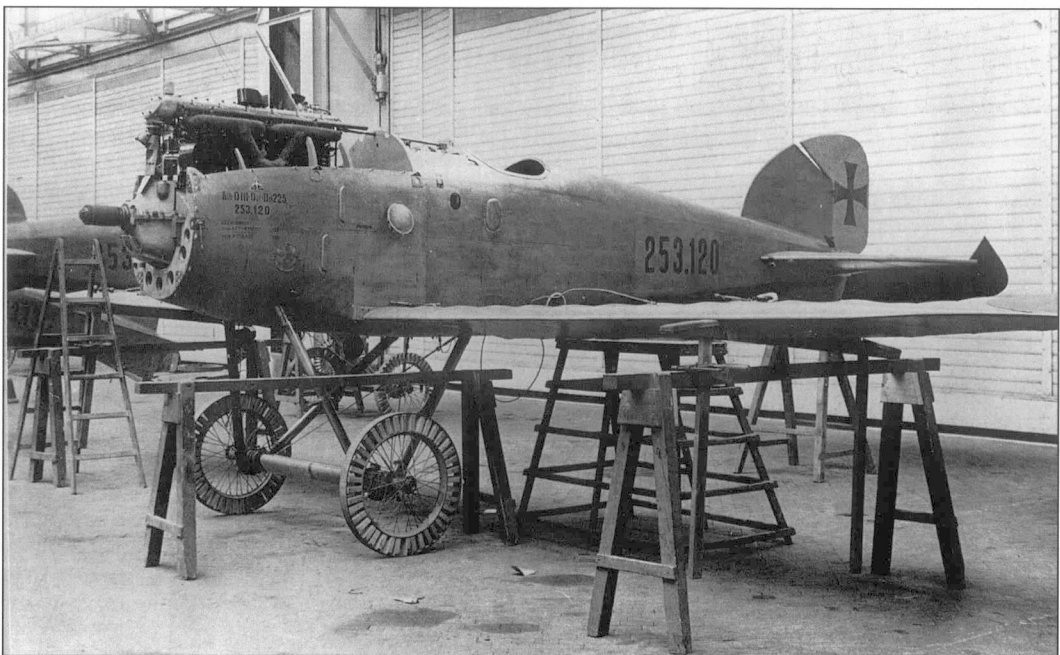


An unfinished Balkenkreuz on Albatros D.III 253.75, summer - autumn 1918, note also the pilot with a parachute.
Nedokončený trámový kříž na trupu Albatrosu D.III 253.75, léto - podzim 1918, za pozornost stojí i pilot vybavený padákem.

Finishing work on 253.118 plane, August 1918. Some sources claim the non-standard wheels were used within the factory only, some state that planes were delivered to the front with these wheels due to the shortage of rubber towards the end of war.
Dokončovací práce na letounu 253.118 v srpnu 1918. Nestandardní podvozková kola se podle některých údajů používala pouze k manipulaci v areálu firmy, podle jiných se kvůli nedostatku gumy v závěru války expedovala s letouny na frontu.

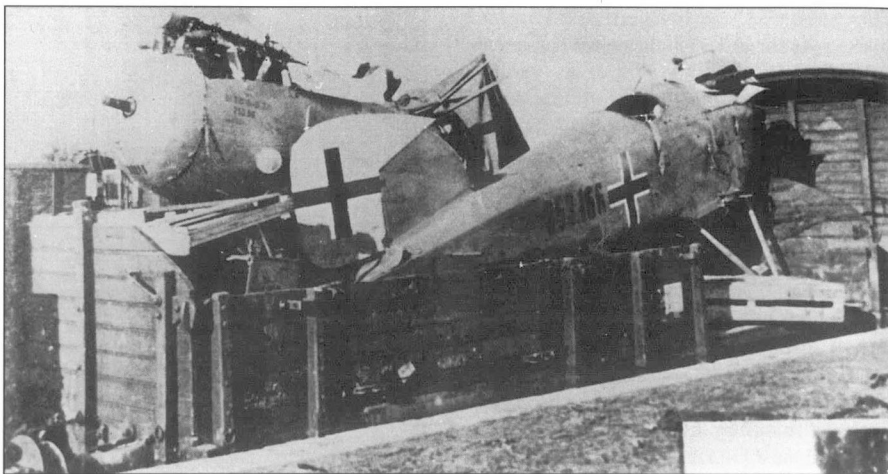


Albatros D.III 253.120 at Wiener Neustadt, about August 1918. The plane was assigned to Flik 3J in September, on 7th October Zgsf. Kurt Steidl in this plane together with Oblt. Peter downed a Sopwith Camel E1498 of 66th sq. RAF.
Albatros D.III 253.120 ve Wiener Neustadt přibližně v srpnu 1918. V září byl stroj přidělen k Flik 3J, kde s ním 7.10. Zgsf. Kurt Steidl sestřelil ve spolupráci s Oblt. Peterem Sopwith Camel E1498 od 66. sq. RAF.

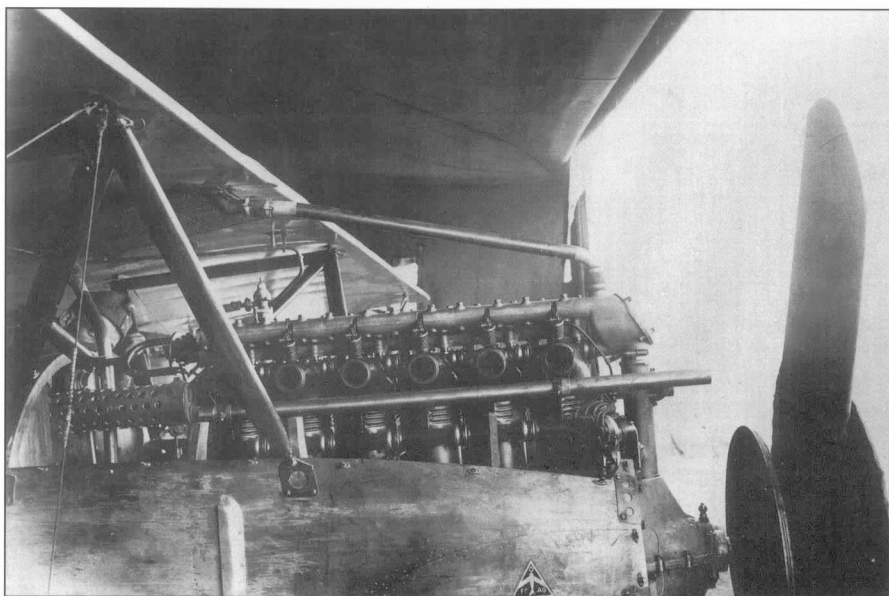


Oblt. Kos, Offstv. Kiss and Kpl. Kullas flew a plane with a white "K" (153.186) in spring 1918, and quite an unusual personal marking consisting of a white half-moon with an eight-pointed star is evidenced on a series 153 machine besides the usual numbers and letters. In May Oblt. Hans Leiner (at least 3 confirmed victories) flew Albatros D.III 153.239 re-marked from the original white "HL" marking to a white stripe around the fuselage in front of the tail unit and a number "7" on the fin. Some letters, stripes and symbols - but not numbers - were taken over to Phönix fighters.

Fliegerkompagnie 9J at Ospedaletto marked their series 153 Albatroses with white numbers on the fins in summer 1918, e.g. "2", "12", "14" or "18", some Aviatik D.I fighters received the marking as well, e.g.

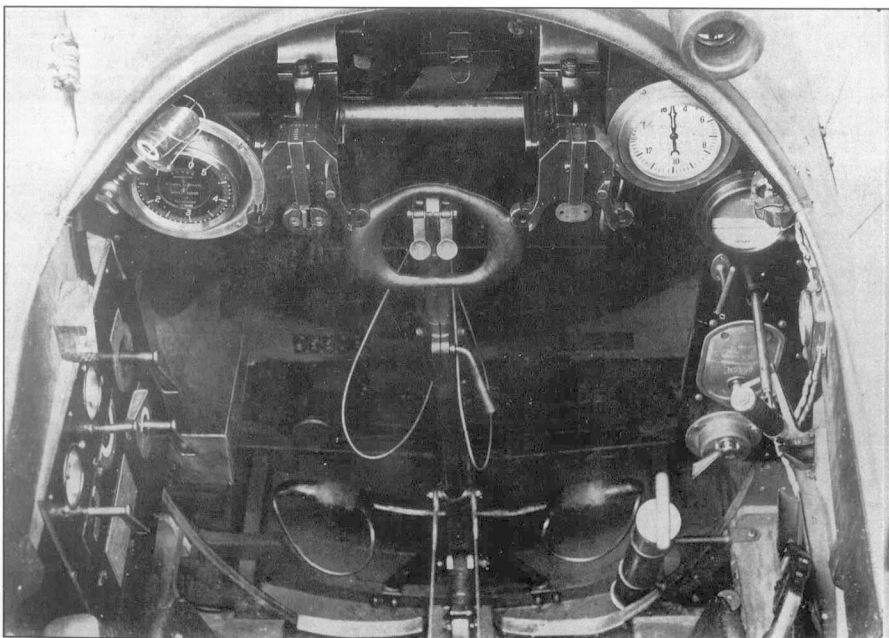


Albatros D.III 253.166 and 253.66 planes on an open wagon at Görz station after the end of war.
Stíhačky Albatros D.III 253.166 a 253.66 v železničním vagóně na nádraží Görz po skončení války.



The installment of a Schwarzlose M7/12 gun with a perforated water-cooling jacket, and a 185hp Austro-Daimler No. 18181 engine in Albatros D.III (Oef) 53.22. / *Montáž kulometu Schwarzlose M7/12 s perforovaným pláštěm vodního chlazení a motoru Austro-Daimler č. 18181 o výkonu 185k v Albatrosu D.III (Oef) 53.22.*

The standard location of armament inside the fuselage of Albatroses series 153. The telescopic gunsight (above right) was rather exceptional. / *Standardní umístění výzbroje uvnitř trupu Albatrosů série 153. Teleskopický zaměřovač (nahore vpravo) byl však spíše výjimkou.*



"19". Phönix fighters of Flik 9J carried red stripes with white letters.

Individual symbols of Flik 3J Albatroses ranked among the most beautiful on the South Tyrolean front. Some sources claim that the way of marking was introduced by the unit commander Oblt. Navratil. At first he flew Oeffag 153.198 carrying a rhombus with an iron cross in the midst, when he changed over to a more powerful aircraft of series 253 in July 1918, he started using a new emblem of an arrow pierced heart (253.06 and 253.116) which he used till the end of the war. Oblt.i.d.R. Stec had a horizontal S (153.234, 253.117), Oblt. Peter a red-and-white ying - yang emblem (253.04, 253.05), Lt.i.d.R. von Tomicki a red-and-white chessboard (153.173, 253.08 - the plane was also flown by FP Stec), non-commissioned officers took turns on planes with other emblems. Stfw. Solski was downed in 153.249 with a picture of a comet on 14th July 1918, Stfw. Förster and Kpl. Korkisch often flew 153.199 and 153.246 with white quarterfoils against black background, Fw. Kurtnecker's 153.227 carried a three-point star, but further emblems are also known about, e.g. a lightning (153.225) or a swastika (probably 153.244).

Albatros D.III (Oef) 153.108 of Fliegerkompagnie 15F carried a white-framed serial number, Flik 16D used red stripes to identify its planes but no photo of an Albatros marked in this way is available. Also a white stripe with a black lightning, the marking of Flik 66D, has not been documented on Albatroses yet.

The situation on the Isonzo front differed from those on the South Tyrolean and eastern fronts substantially in summer 1917. Fighter Fliks 41J and 42J, which were assigned the Albatroses, had already established their identification systems, Flik 41J used black-and-white symbols, Flik 42J employed black-and-white numbers (on Hansa-Brandenburg D.I planes).

The distinguishing signs on Flik 41J's planes were not intended as pilots' personal marking at first, even though some pilots quite naturally preferred or were assigned certain

List of K.u.K. Luftfahrtruppe pilots with 4 and more air victories
Přehled letců K.u.K. Luftfahrtruppe se 4 a více vzdušnými vítězstvími

The highest rank achieved	Name	Total number of victories (confirmed + unconfirmed)	In single-seated planes		In two seated planes		Notes
			Total	as a fighter in Albatros	as a pilot	as an observer/gunner	
nejvyšší dosažená hodnota	jméno a příjmení	celkový počet vítězství (potvrzených+nepotvrzených)	v jednomístných strojích		ve dvoumístných strojích		poznámky
			celkem	z toho jako stíhač na Albatrosech	jako pilot dvoumíst. letounů	jako pozorovatel nebo střelec	
Hptm.	Godwin BRUMOWSKI	35 + 8	31 + 8	16	1	3	
Offstv.	Julius ARIGI	32	25	13	7	–	
Oblt.	Benno FIALA	28 + 5	26 + 3	20 + 1	–	2 + 2	
Oblt.	Frank LINKE-CRAWFORD	27 + 1	27 + 1	9	–	–	
Lt.	József KISS	19 + 1	16 + 1	12	3	–	sometimes declared even 20 confirmed victories / bývá udáváno i 20 potvrzených vítězství
Lt.	Ferenc GRÄSER	18 + 1	16 + 1	16 + 1	–	2	was killed in his 153.221 during a fight with Italian fighters on 17th May 1918 / padl v boji s italskými stíhači 17.5.1918 za letu s Albatrosem 153.221
Fw.	Eugen BÖNSCH	16 + 1	16 + 1	16 + 1	–	–	
Stfw.	István FEJES	16 + 4	11 + 3	11 + 3	5 + 1	–	
Oblt.	Ernst STROHSCHNEIDER	15 + 1	15	cca 10	–	0 + 1	
Hptm.	Adolf HEYROWSKY	12	1	–	11	–	
Offstv.	Kurt GRUBER	11 + 3	8	**2	3	–	
Oblt.	Franz RUDORFER	11 + 2	10 + 2	10 + 2	–	1	
Oblt.	Friedrich Miroslav NAVRATIL	10	10	10	–	–	
Hptm.	Raoul STOJSAVLJEVIC'	10 + 2	5	**1	5	–	
Hptm.	Otto JINDRA	9	–	–	6	3	
Oblt.	Georg KENZIAN von Kenzianshausen	9	7	7	–	2	
Offstv.	Károly KASZALA	8	5	3	3	–	
Hptm.	Jindřich KOSTRBA	8	3	–	5	–	
Oblt.	Sándor TAHY	8	3	3	–	5	
Stfw.	Nándor UDVARDY	8	8	*2	–	–	
Oblt.	Josef FRIEDRICH	7	2	2	–	5	
Oblt.	Ludwig HAUTZMAYER	7	6	4	1	–	Lajos TATAI after the war po válce Lajos TATAI
Oblt.	Otto JÄGER	7	2	2	–	5	died in his 153.14, Flik 42J, in a fight with Italian fighters on 19th August 1917 / padl v boji s italskými stíhači 19.8.1917 za letu se 153.14, Flik 42J
Hptm.	Josef von MAIER	7 + 3	7 + 3	7 + 3	–	–	József MODORY after the war po válce József MODORY
Stfw.	János RISZTICS	7	7	*2	–	–	
Oblt.	Stefan STEC	7	6	*5	–	1	sometimes declared only 3 confirmed victories / bývají udávána i jen 3 potvrzená vítězství
Stfw.	Andreas DOMBROWSKI	6	1	1	5	–	sometimes referred to as Dombrowsky někdy uváděn i jako Dombrowsky
Hptm.	János FRINT	6	–	–	–	6	died in crashed plane 53.46 of Flik 27D on 25th February 1918 / 25.2.1918 zahynul při havárii v kokpitu 53.46, Flik 27D
Stfw.	Sándor KASZA	6	6	*4	–	–	
Hptm.	Karl NIKITSCH	6	6	*3	–	–	
Oblt.	Franz PETER	6	6	6	–	–	Franciszek PETER after the war po válce Franciszek PETER
Oblt.	Josef PÜRER	6 + 1	–	–	–	6 + 1	died in Albatros 153.234 of Flik 3J, in a dogfight with British fighters on 31st August 1918 / padl v boji s britskými stíhači 31.8.1918 v Albatrosu 153.234, Flik 3J
Oblt.	Roman SCHMIDT	6	3	–	–	3	
Offstv.	Josef SIEGEL	6	3	–	3	–	
Oblt.	Rudolf WEBER	6	1	–	4	1	
Fw.	Gyula BUSA	5	–	–	5	–	
Rittm.	Wedige von FROREICH	5	3	3	–	2	
Offstv.	Frigyes HEFTY	5 + 4	4 + 4	3 + 4	1	–	
Offstv.	Julius KOWALCZIK	5	2	1	3	–	
Fw.	Franz LAHNER	5	5	5	–	–	
Stfw.	Johann LASI	5	–	–	–	5	
Oblt.	Béla MACOUREK	5	4	–	–	1	Béla MAKLÁRY after the war po válce Béla MAKLÁRY
Offstv.	Vinzenz MAGERL	5	4	?	1	–	
Oblt.	Kurt NACHOD	5	–	–	–	5	
Fw.	Augustin NOWAK	5 + 1	–	–	5 + 1	–	sometimes referred to as Novak or Novák někdy uváděn i jako Novak, příp. Novák
Fw.	Franz OBERST	5 + 1	5	5	–	–	
Oblt.	Karl PATZELT	5	3	?	–	2	was killed in 153.182, Flik 68J, during a duel with British fighters on 4th May 1918 / padl v boji s britskými stíhači 4.5.1918 v kokpitu 153.182 Flik 68J

Oblt.	Rudolf SZEPESSY-SOKOLL Freiherr von Négyes et Renó	5	4	4	—	1	was killed in Albatros 153.54, Flik 41J, in a fight with Italian fighters on 6th November 1917 / padl v boji s italskými stíhači 6.11.1917 za letu s Alb. 153.54, Flik 41J
Fw.	Karl TEICHMANN	5	5	?	—	—	he could reach max. 2 victories with Albatroses / na Albatrosech mohl získat max. 2 vítězství
Offstv.	Karl URBAN	5	1	—	4	—	
Offstv.	Franz WOGNAR	5	—	—	5	—	
Hptm.	Carl BANFIELD	4	*3	*3	?	?	
Fw.	Alfons BÉHOUNEK	4	*1	*1	?	—	died in a landing crash with 153.91, Flik 55J / zahynul při havárii během přistání z bojového letu se 153.91, Flik 55J
Stfw.	Karl BENKO	4 + 2	*2 + 2	?	?	?	2 + 2 victories he reached as a fighter with Aviatik D.I planes / 2 + 2 vítězství jako stíhač dosáhl se stroji Aviatik D.I
Fw.	Carlo CISLAGHI	4	*2	?	?	?	at least 2 victories with a Brandenburg D.I plane / nejméně 2 vítězství na stroji Brandenburg D.I
Zgsf.	Andrász EZÉKIEL	4	3	3	?	?	
Oblt.	Ladislau HAUSER	4	—	—	—	4	László MADARÁSZ after the war po válce László MADARÁSZ
Stfw.	Albin HEIDL	4	*2	—	?	?	
Zgsf.	Ferdinand JASCHEK	4	*3	—	?	?	
Zgsf.	Max KAUER	4	—	—	4	—	
Offstv.	Max LIBANO	4	—	—	4	—	
Fw.	Rudolf LONSTAK	4	?	—	*2	—	died in plane 53.07 due to collision with Russian Nieuport on 1st September 1917 / zahynul 1.9.1917 v kokpitu 53.07 při srážce s ruským Nieuportem
Oblt.	Egbert LUPFER	4	3	3	?	?	
Stfw.	Karl MAURER	4	—	—	4	—	
Lt.	Edgar MÖRATH	4 + 1	4 + 1	4 + 1	—	—	
Offstv.	Richard MÜLLER	4 + 5	?	?	?	—	
Fw.	Richard PERIK	4	?	—	?	?	
Lt.	Ernst PIRNOS	4	—	—	—	4	
Oblt.	Max SCHOSSLEITNER	4	?	?	?	*3	
Oblt.	Otto SCHRIMPL	4 + 1	4 + 1	4 + 1	—	—	
Zgsf.	Franz SLANINA	4	—	—	4	—	
Fw.	Lajos TELESSY	4	4	3	—	—	was fatally wounded in his 153.151, Flik 9J, during a fight with British fighters on 9th June 1918, died on 10th June 1918 / smrtelně zraněn v boji s britskými stíhači 9.6.1918 v kokpitu 153.151 Flik 9J, zemřel 10.6.1918

* at least / nejméně

** probably / pravděpodobně

Notes / Poznámky:

Active and reserve officers are not differentiated in list of achieved ranks. The list is not referred to pilots of K.u.K. Kriegsmarine.

Při uvádění hodností není rozlišováno mezi aktivními a rezervními důstojníky. Přehled se nevztahuje na letce K.u.K. Kriegsmarine.



Pilots of Flik 51J in front of Albatroses serie 153 in Haidenschaft in October 1917. From Left: Fw. István Fejes, Lt. Sándor Tahy, Rittm. Wedige von Froreich, Oblt. Dr. Josef Hoffmann Ritter von Ostenhof. On right Kpl. Eugen Bönsch

Piloti Fliegerkompagnie 51J, Haidenschaft, říjen 1917, před Albatrosy série 153. Druhý zleva stojí Fw. István Fejes, vedle něj Lt. Sándor Tahy, čtvrtý zleva velitel Rittm. Wedige von Froreich, pátý Oblt. Dr. Josef Hoffmann Ritter von Ostenhof a zcela vpravo Kpl. Eugen Bönsch.

Unit markings / Označení jednotek

Unit jednotka	Wheel discs disky kol	Wings, fuselage, tail křídla, trup, ocasní plochy
Piave front up to 14th April 1918 / Piavská fronta, ke 14. dubnu 1918		
a) Isonzoarmee		
Flik 12 Rb Flik 19 D Flik 22 D Flik 32 D Flik 35 D Flik 41 J Flik 46 P Flik 50 D Flik 51 J Flik 61 J Flik 63 J Flik 69 D Flik 71 D	black / černé blue / modré red / červené (?) white / bílé red / červené black-white segments černobílé segmenty black / černé black / černé	a white red-outlined broken fuselage band ¹⁾ / bílý červeně lemovaný lomený pruh na trupu ¹⁾ a red white-outlined fuselage band / červený bíle lemovaný pruh na trupu black VTS ⁴⁾ / černá SOP ⁴⁾ a white red-outlined fuselage band / bílý červeně lemovaný pruh na trupu a blue fuselage band / modrý pruh na trupu a red tail (?) / ocasní plochy červené (?) a black „F“ with a white outline / stylizované černé bíle lemované písmeno „F“ white quatrifoil with a black outline ¹⁾ / bílý černě lemovaný čtyřlístek ¹⁾ six-pointed star of various types / šesticípá hvězda různého provedení red stripes on wings, fuselage and tail / červené pruhy na křídlech, výškovce a šikmo na SOP black-and-white (or green-and-white) vertical stripes on the tail, or the fuselage / černobílé (nebo zelenobílé) svislé pruhy na SOP, případně na trupu note ⁵⁾ / poznámka ⁵⁾ a black horizontal fuselage stripe (wheel discs evidenced on Albatroses) / černý podélný pruh na trupu (na Albatrosech doloženy disky kol)
b) 6. Armee		
Flik 2 D Flik 4 D Flik 26 D Flik 28 D Flik 30 J Flik 38 D Flik 40 P Flik 42 J Flik 47 F Flik 52 D Flik 53 D Flik 56 J Flik 57 F Flik 59 D Flik 65 D Flik 67 D Flik 68 J Flik 70 P Flik 72 J Flik 74 J	black / černé halved red-and-white / půlené červenobílé red / červené halved blue-and-white / půlené modrobílé white with a several times broken black stripe / bílé s černým několikrát lomeným pruhem white with a red center / bílé s červeným středem halved red-and-white / půlené červenobílé halved red-and-black / půlené černočerné green / zelené black / černé black-and-white, quartered / černobílé, rozdělené na čtvrtiny white with a black center / bílé s černým středem green / zelené (halved?) / (půlené?) white with a red stripe / bílé s červeným pruhem (?) black / černé white / bílé	a red stripe on the fin / červený pruh na kýlovce SOP note ³⁾ / poznámka ³⁾ a black-and-red fuselage band ¹⁾ / černočervený pruh na trupu ¹⁾ note ⁴⁾ / poznámka ⁴⁾ red-and-white stylized triangle symbol (on Phönix D.I planes) / červenobílý stylizovaný trojúhelníkový symbol (na strojích typu Phönix D.I) note ⁴⁾ / poznámka ⁴⁾ a red fuselage band / červený pruh na trupu red-and-black numbers on the fuselage / černočerné číslice na trupu a green white outlined fuselage band ³⁾ / zelený bíle lemovaný pruh na trupu ³⁾ numbers before black-white-black fuselage stripes ¹⁾ černobílo-černý pruh na trupu, před ním číslice ¹⁾ big white numbers on the fuselage (on Aviatik planes) / velké bílé číslice na trupu (na strojích typu Aviatik) note ³⁾ / poznámka ³⁾ black-and-white fuselage stripes, partially straight, partially broken / černobílé pruhy na trupu, zčásti rovné, zčásti lomené a black-white-black fuselage stripe / černo-bílo-černý pruh na trupu note ²⁾ / poznámka ²⁾ a black fuselage stripe ²⁾ / černý pruh na trupu ²⁾ a white fuselage stripe ²⁾ / bílý pruh na trupu ²⁾
South Tyrolean front, spring – summer 1918 / Jihotyrolská fronta, jaro – léto 1918		
a) 10. Armee		
Flik 3 J		personal marking on the fuselage / osobní označení na trupu
b) 11. Armee		
Flik 9 J Flik 14 J Flik 16 D Flik 55 J Flik 60 J Flik 66 D		a white number on the fin (Albatros planes), a red stripe with a white letter on the fuselage (Phönix planes) / bílé číslice na kýlovce (stroje Albatros), červený pruh s bílým písmenem na trupu (stroje Phönix) a red stripe with a white letter on the fuselage ²⁾ / červený pruh s bílým písmenem na trupu ²⁾ black or white „16“ on the fuselage (previous marking with red stripes) ¹⁾ / černé nebo bílé číslo „16“ na trupu (dříve označení pomocí červených pruhů) ¹⁾ black-and-white numbers, white individual symbols or letters on the fuselage / černobílá čísla, bílé individuální symboly nebo písmena na trupu a red stripe with a white letter on fuselage ²⁾ / červený pruh s bílým písmenem na trupu ²⁾ a white stripe with a black lightning on the fuselage ¹⁾ / bílý pruh s černým bleskem na trupu ¹⁾

Notes / Poznámky:

¹⁾ not evidenced on Albatroses / na Albatrosech nedoloženo

²⁾ the unit was not equipped with Albatroses / jednotka neměla Albatrosy ve stavu

³⁾ the unit was not equipped with Albatroses by 14.4.1918 / k danému datu neměla jednotka Albatrosy ve stavu

⁴⁾ the unit was probably not equipped with Albatroses by 14.4.1918 / k danému datu neměla jednotka pravděpodobně Albatrosy ve stavu

⁵⁾ the unit was probably not equipped with any Albatros / jednotka neměla provděpodobně ve stavu žádné Albatrosy

naturally preferred or were assigned certain planes. Albatros D.III's 53.27 and 53.60 delivered in July 1917 inherited their emblems - a three-pointed star on 53.27 (originally on 28.10) and a six-pointed star with a half-moon on 53.60 (originally 28.13) - after condemned Hansa-Brandenburg D.I aircraft. The series 153 planes delivered from August (e.g. 153.06 or 153.10 etc) received symbols of new shapes. A typical personal marking of a pilot can be observed on Oblt. Linke-Crawford's 153.11 with an elaborate drawing of a falcon. Oblt. Linke-Crawford was nicknamed "Falke von Feltre - the Falcon of Feltre". He had been flying fighter Brandenburgs with red noses at Flik 12, a red painted nose appeared together with a falcon emblem on his Albatros 153.16 in October 1917. Red was the favourite colour of the Flik commander Hptm. Brumowski, who was probably inspired by the German ace Manfred von Richthofen and had his planes painted all red from October. At the same time he decided to use a black-and-white skull as his personal emblem. The first two planes painted in this way, 153.45 and 153.52, had the red paint complemented with light tresses and spirals similar to those of the camouflage pattern (Brumowski's 153.209 did not have these complements in spring and summer 1918).

The 1st Isonzoarmee followed a provision from November 1917 which prescribed a system of Flik identification after different colours of wheeldiscs. Flik 4D was allotted white, Flik 46D yellow, Flik 41J yellow discs with black centres and Flik 42J half white and half red discs. Flik 41J used this marking till the end of the year, see the wheel discs of Albatroses 153.11, 153.45, 153.52 but also of Brumowski's Brandenburg D.I 28.69. New Albatroses were painted a red band around the cockpit (153.54, 153.85, 153.93) from November on and carried no other individual symbols. These were returned to from the beginning of 1918, e.g. the emblem "Lil" and Josef Novák's initials "J N" on 153.137 or a picture of a monk with a cross upside down.

Black-and-white personal emblems reappeared on Flik 41J's Albatroses in spring and summer 1918, the drawings were sometimes identical with the original motives on Brandenburg D.I fighters (e.g. ying-yang symbol, originally on 28.11). Letters were used for marking as well, e.g. "E".

When Flik 42J was assigned Albatros fighters in late summer 1917 it abandoned its identification system of black-and-white numbers and first Oeffags received bands of the same colours around the fuselage behind the cockpit. The bands were straight (probably 153.07), broken (153.03) or consisted of four semicircles linked together (153.05). In autumn the Albatroses carried various symbols, for instance a white-fringed black circle (153.09), a black-fringed red heart (153.42), drawing of an eagle-owl (153.44, Lt.i.d.R. Gräser's personal emblem also used on his later Flik 61J plane), or a red circle in a white triangle (153.58, the emblem was overpainted by Offstv. Hefty and

replaced with a letter "I" inside a green field in December). One of the planes had white painted eyes and mouth on the front bulkhead behind the removed spinner. The company introduced red-and-white wheeldiscs on 29th October 1917 and, unlike Flik 41J to yellow-black discs, kept to them till the end of the war. Except for few examples, such as 153.125 of the commander of Flik 42J Hptm. Hány called "Ilonka" or the Albatros with a big red heart on it, the unit started to identify its planes with big red-and-black or white digits. Digit "0" belonged to Fw. Oberst (153.261, the digit might have meant the initial of Oberst's surname as well), digit "3" was used by Oblt. Selinger (153.202, a circle was painted over the digit later), "6" by Offstv. Hefty (153.169 complemented with letters "I" on the port and "G" on the starboard sides of the fuselage, 253.64, 253.71), "7" by Fw. Udvardy (he is believed to have used a symbol of a heart as his personal marking as well), "8" by Stfw. Risztics, "9" by Stfw. Takács. Serial numbers were often removed from the planes in summer 1918 which makes their identification very difficult if not impossible. Albatros D.III's series 53 flying with Rittm. von Froreich's Flik 51J carried no complementary marking, but series 153 planes show motives of individual marking in September 1917. The commander himself used a two-colour flag as his emblem (153.33), Zgsf. Fejes had a six-pointed star (153.29), Fw. Semmelrock a skull and crossbones (153.31), Zgsf. Neumann a letter "N" (153.38) etc., some planes remained unmarked. Further symbols are documented in early 1918, for instance a six-pointed star (153.46) or a red arrow (153.140, Zgsf. Bönsch). Oblt.i.d.R. von Fiala who took command of the unit in February 1918 is believed to have flown an Albatros with a black painted fuselage. From about April the marking of Flik 51J planes got unified to white wheeldiscs and a six-pointed star on the fuselage, however, its actual realization and colour was individual (153.215 carried only a little star in the middle of a multicolour painting of a flag). Photographs give only faint evidence of the wheeldisc colours, on the other hand, the six-pointed stars of various different realizations, ranging from a simple fringed black stars to those with many fringes, were used till the armistice. Exceptions prove the rule, e.g. 153.91 with an arrow on the fuselage delivered from Flik 32D.

No evidence of Albatros D.III series 153 marking is known about at Flik 56J by the end of 1917. In the second half of July 1918, when the unit was incorporated in the 6th Armee on the Piave front, the Flik commander (Oblt. Werner Genz) consented to have the new D.III series 253 planes marked with pilots' initials. 253.36 received "W" (Oblt. Othmar Wolfan reached his only confirmed victory in this plane, the pilot served in Czechoslovak air force for a short time after the war), 253.30 got "Z" (Kpl. Zavodsky) etc.

Dark Albatroses of Flik 61J had red wheel discs on the Piave, while uncamouflaged

Oeffags's of the unit still carried red stripes on both lifting surfaces, horizontal tailplane and slant on stripes on the fin and rudder (e.g. 153.117, 153.144). Lt. Skoczopole and Fw. Deubler's 153.217 had its whole nose painted red. Dark brown planes usually carried a personal emblem of the pilot: a white-fringed red heart (153.119 of the first unit commander Oblt.i.d.R. Strohschneider), an eagle-owl (153.106, Lt.i.d.R. Gräser), an Alpine edelweiss (probably 153.110, Lt.i.d.R. Schrimpl), a red-and-white flag (153.145, Lt.i.d.R. Mörath, Oblt.i.d.R. Hautzmayer). It is quite possible that the Albatros D.III's series 253, which the unit received in summer 1918, carried no personal marking at all. Unit marking was reduced to red centres of the wheels in at least one case (263.12).

An unambiguous marking was used by Flik 63J on all their fighters from the very beginning of their combat career. Wheel discs were divided into five black and five white segments (radiating from a black set off centre on Albatroses), the fin carried black-and-white (some resources claim green-and-white) vertical stripes. Albatroses flew either with this marking only (e.g. the old 53.56) or with various emblems (153.238), numbers (153.255) or stripes (253.32) on the fuselage. A black-and-white unified and unmistakable marking also identified the planes of Flik 59D on the Piave front in early 1918. Black-and-white stripes - partly straight, partly broken - went round the back part of the fuselage. 153.101, 153.104 and 153.105 flew with no more complements.

A rather different trend appeared at Flik 2D. In autumn and summer 1917-18 black-and-white stripes (e.g. 153.95 with an inscription "RITTA") and symbols (e.g. 153.41) served to identify the planes within the unit. In April 1918 a Flik marking was introduced - black wheeldiscs and a vertical red stripe on the fin. Albatros 153.167 with a quatrefoil on the starboard and a heart with the name "CLÄRE" on the port side of the fuselage may serve as an example of this.

At the turn of 1917 and 1918 Fliegerkompagnie 19D marked its two- and single-seated planes with a white-fringed red band around the fuselage behind the cockpit (e.g. Albatroses 53.62, 153.32), while Flik 32D used red-fringed white bands (e.g. 53.54, 53.61, 153.72). Some Albatroses of the two units were transferred to Flik 61J, their original marking having not been removed. 153.32 received additional red marking of Flik 61J on wheeldiscs, wings and tail unit.

Many other units which flew Albatros fighters were prescribed specific marking in spring 1918, but it is not always sure the marking was applied on the Albatroses. We attach a list of Flik markings available to us, anyway.

Armament

The machine gun to become a standard armament of Austro-Hungarian armies in the Great War was designed by Andreas W. Schwarzlose in Germany in 1900. The gun

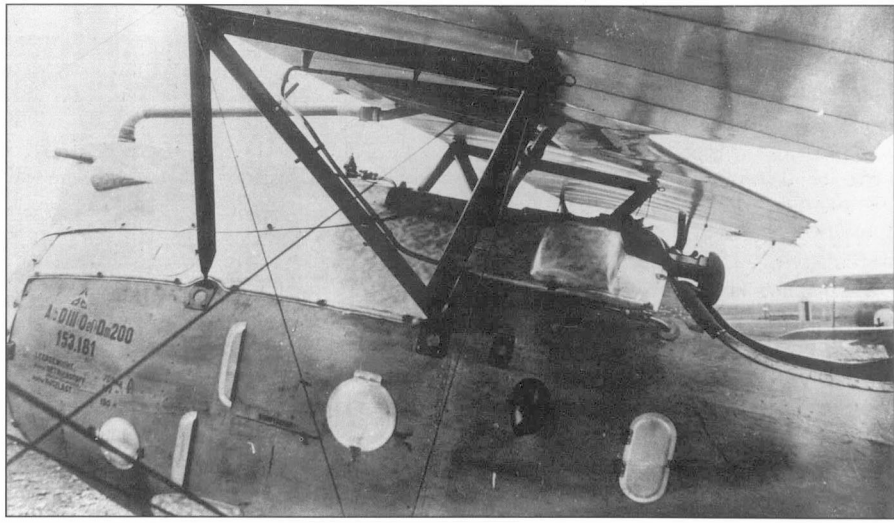
Österreichische Waffenfabrik A.G., Steyr started its production.

The K.u.K. army introduced the gun into its equipment as "8 mm Maschinengewehr Modell M.7, System Schwarzlose", or in short "Schwarzlose M.7" in 1907. In 1914 it was replaced with a slightly improved version Modell M.7/12 which was used by ground forces till the end of the war. The barrel was water-cooled, fire speed was 350-430 shots per minute.

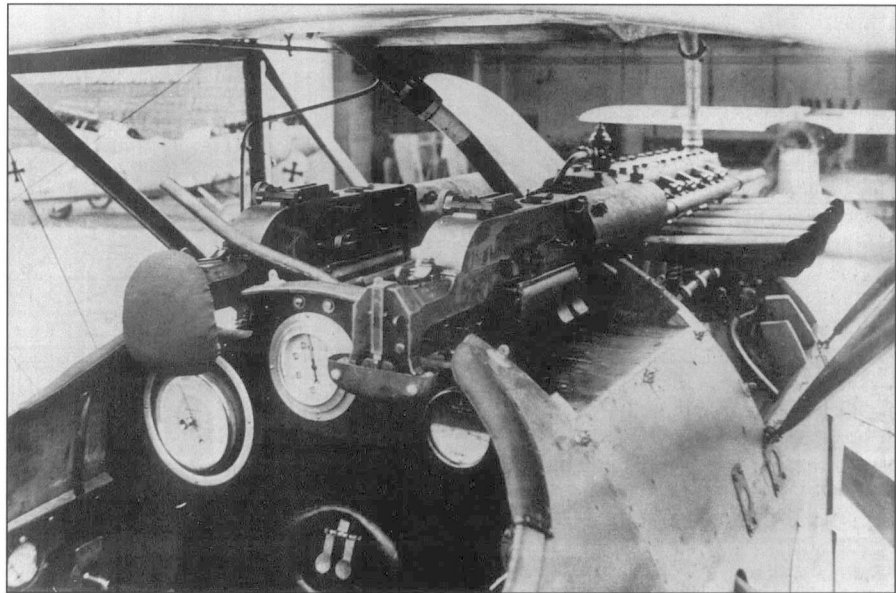
Also the Luftfahrtruppe was interested in an efficient gun fit for armament of aircraft. Only 6 planes were armed with a machine gun in January 1915, which was a desperately low number especially when Italy entered the war on 23rd May 1915. The standard version of M.7/12 was too heavy to be installed in planes (20.7 kg, 8 kg of the weight was the casing of water cooling) and the fire-speed was not suitable for air fight either.

After the attempts to build in lighter machine guns with higher speed of fire - the German Bergmann LMG 15nA machine gun and the Danish Madsen Muskete M15 machine gun - Flars armourers returned to developing Schwarzlose machine gun once again. In mid-1916 Schwarzlose M.16 air machine gun could be tested. The gun did not have the casing of water cooling (weight of 13.6 kg), its speed of fire was 560 - 580 shots per minute. The LFT ordered 600 pieces of the weapon at Steyr in September 1916. An improved version M.16A followed soon and from spring 1918 onwards M.16R was delivered (fire speed 650 shots p.min.).

In the meantime the water-cooling casing of M.7/12 was being removed or perforated on the front, some of the guns were reconstructed and marked M.7/16. In 1917 Feuerwerker Ingenieur Ludwig Kral proposed a modification which allowed the increase of M.7/12 fire speed up to 630 shots and the increase of M.16 fire speed up to 880 shots p.min. 30 % of all machine guns



Two M 7/12 guns with a water-cooling jacket at eye level were experimented with on Albatros D.III 153.181 in March 1918. The plane was assigned to Flak 61J afterwards, it was flown by Oblt.i.d.R. Ludwig Hautzmayer in May and June. *Dvojici kulometů M 7/12 s pláštěm vodního chlazení na úrovni očí pilota byl v březnu 1918 pokusně vyzbrojen Albatros D.III 153.181. Poté byl odeslán k Flak 61J, kde s ním v květnu a červnu létal Oblt.i.d.R. Ludwig Hautzmayer.*



The field pilot Josef Novák lies in front of an Oeffag with the standard gun armament complemented with a captured Italian Villar Perossa twingun, Flak 41J, Torresella, winter 1917 - 1918.

Polní pilot Josef Novák vleže pózuje před Oeffagem, kromě standardních kulometů „dozbrojeným“ kořistním italským dvouhlavňovým kulometem Villar Perossa, Flak 41J, Torresella, zima 1917 - 1918.



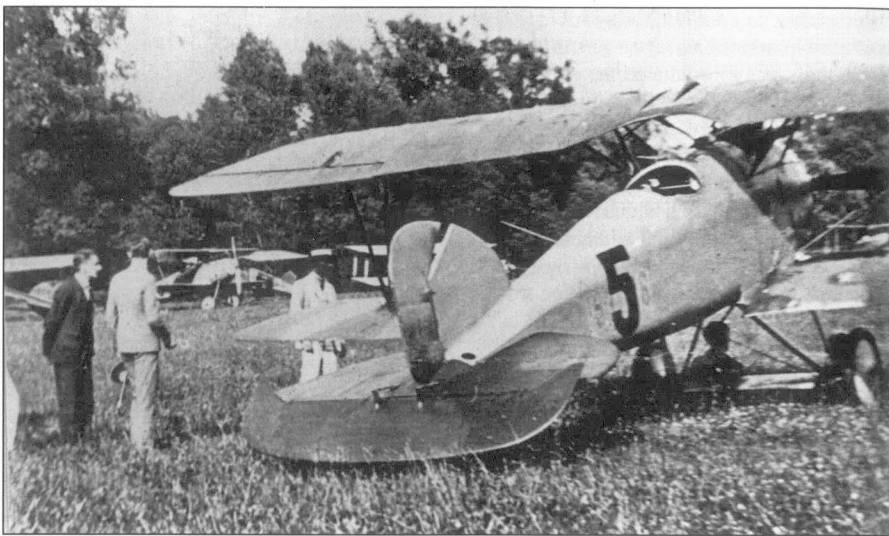
underwent the modification by late July 1917.

Most Albatros D.II's (Oef) were equipped with a single Schwarzlose M.7/12 (or M.16) synchronized machine gun fitted inside the fuselage, its prolonged barrel going along the starboard side of the engine, or with an unsynchronized gun fitted to the upper wing. Some D.III series 53.2 aircraft had similar armament. 53.28 and 53.30 of Fliegerkompagnie 6 in Albania had only one unsynchronized M.7/12 without water cooling fitted to the upper wing originally. Some early Albatros D.III's (53.21, 53.22, 53.33, 53.37) had one water-cooled synchronized M.7/12 (casing of 53.22's gun was perforated and provided air cooling of the weapon).

The standard armament of Albatros D.III's of series 53.2 and 153 consisted of two synchronized M.7/12's or M.7/16's in the fuselage with barrel lengthening pieces along the engine block. The more advanced Schwarzlose M.16 gun was installed in the following planes: 53.50, 53.54, 153.37, 153.131, 153.188, 153.222, 153.224, 153.225, and 153.227 - 234, the M.16R version was fitted into 153.81, 153.82, and 153.266. The ammunition supply of an Albatros D.III with two machine guns was 1000 shells (500 shells a gun).

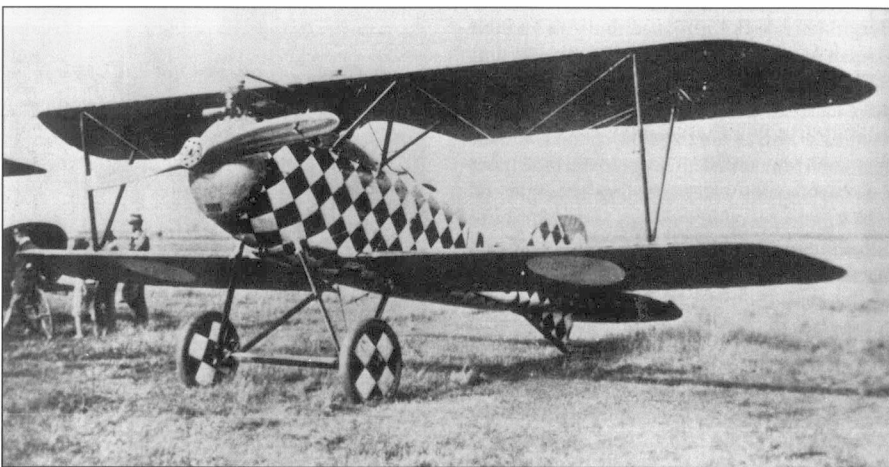
The armament was often experimented with in operational units, e.g. Albatros D.III 53.27 of Flik 41J carried coupled machine guns on the baldaquin of the upper wing with an enlarged cut-out, the guns shot upwards above the propeller disk. An enlarged cut-out in the baldaquin is also to be found on 153.12 which had an interesting installation of the Schwarzlose gun on a revolving gunmount on the port side in front of the pilot. The gun was not synchronized and the pilot had to make use of the space between the propeller disc and the wing strut. FP Novák was photographed in front of another Albatros series 153 of the same unit which had, in addition to the two synchronized Schwarzlose guns, an Italian Villar Perossa twingun on the same gunmount as 153.12. Austro-Hungarian and German armies captured considerable amount of Italian equipment during the Caporetto offensive.

153.162 and 153.181 (some sources also claim the 163.161) planes were mounted two M.7/12 on the fuselage in front of the cockpit after German model. 153.162 was sent to Flik 41J to be tested in January 1918, 153.181 was sent to Flik 61J in March. Some series 253 planes were produced with this particular armament (without Wasserjacke, i.e. the casing of water cooling), e.g. 253.05, 253.31, 253.36, 253.64, 253.75, 253.79, 253.108, 253.114 - 120 etc. However, some pilots complained of their face being splashed with gun oil, others, those of smaller stature, felt "drowned" and complained about poor look-out. The gun installment which was to provide better aiming did not get very popular with pilots in the end. The planes finished after the war and delivered to Poland had the better streamlined installment of guns inside the



Albatros D.III 153.176 "5" at the first Austrian post-war air show, 4th July 1920, Vienna - Freudenau. More than 60 000 spectators visited the event.

Albatros D.III 153.176 č. „5“ na prvním rakouském leteckém dni po válce, 4.7. 1920, Vídeň - Freudenau. Akce se zúčastnilo více než 60 000 diváků.



Mr. Zuzman's Oeffag series 253, registration A-63, at an air show, 3rd October 1920, Graz. Its pilot Karl Keizar (on the left, I confirmed victory in the war) performed an aerobatic show but did not manage to recover a spin and hit the ground. He died of his wounds five days later. Albatros A - 63 had its wings, horizontal tail-plane and rudder covered with linen with a printed camouflage pattern.

Oeffag série 253, registrace A - 63, pana Franze Zuzmana, letecký den 3.10. 1920, Graz. Pilot Karl Keizar (na snímku vlevo, za války I potvrzený sestřel) absolvoval s letounem akrobatické vystoupení, avšak při jedné z vývrtek se mu nepodařilo stroj srovnat a zřít se. Zemřel o pět dní později na následky zranění. Albatros A-63 měl křídla, VOP a směrovku SOP potaženy plátnem s tištěným kamuflážním vzorem.

fuselage again.

Because of the shortage of machine guns, many planes were delivered with no armament at all, e.g. 153.189, 190, 192-196, 210-221, 223, 226, 235-247, 249-262 and almost all planes of series 253. Exceptions were planes 253.05, 09, 10, 13-15 with the M.7/12, the 253.04, 06-08 with the M.16, and 253.31 with the M.16R. The unarmed planes were fitted with guns on the front, the weapons were often taken from grounded planes.

Several synchronizing systems (MG-

Steuerung) were used for the aforementioned modifications of the Schwarzlose gun. Twelve of sixteen Albatros D.II's, some D.III's of series 53.2 and 153 were fitted with the "System Lt. Otto Bernatzik" device named after a technical officer of Flik 8. Further development of this complex system was cancelled and the remaining planes of series 53.2 and some 153 and 253 planes were installed the "System Oblt. Guido Priessel" device developed on the basis of Fokker synchronizer and suitable for all

types of engine. Albatros 53.22 was tested with the "Daimler Zahnrad-Steuerung" system at Fliegerarsenal, the device was installed in 153 and 253 planes later.

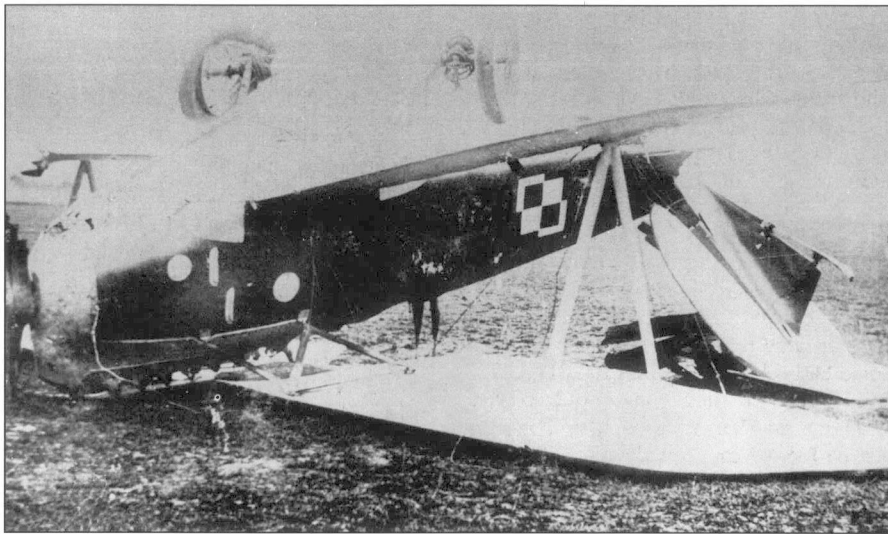
After the war

The armistice of 4th November 1918 needn't have necessarily meant the end of the combat career of Oeffag's fighter Albatroses. Besides Czechs and Slovaks also Yugoslavs raised demands to disintegrating Austro-Hungarian monarchy and called for an independent state. The national government of Slovenia, Serbia and Croatia organized their army which should have included air force as an inimitable part as well. As early as in November they disposed of two combined units equipped mostly with planes of Austro-Hungarian origin. The units based at Maribor and Laibach (Ljubljana). The Carinthian unit at Ljubljana (besides other planes it also flew one Oeffag D.III) was commanded by Nadporučnik (flying-officer) Mihail Dorčić, a former Flik 51J pilot. Several other Albatroses (mostly series 253) were found disassembled, some other planes required repairs. In the air force of the Kingdom of S.H.S (later Yugoslavia) also served the e.g. 253.169 or 253.170 planes. Austrian homeguards in Carinthia also established air units called "Fliegerhorsten". Some D.III's (Oef) naturally flew within these units. Fliegerhorst 2a, based at Klagenfurt-Annabichl airfield, got involved in the fights of Austria - Slovenia frontier regions. From December 1918 to June 1919 altogether 19 planes passed through the unit - 12 two-seaters, one training plane and 6 fighters: 1 Hansa-Brandenburg D.I, 1 Phönix and 4 Albatros D.III's, 253.132, 253.140, 253.183, and 253.184. These were flown by Oblt. Georg von Kenzian, Oblt. Guido Hauger and Stfw. Johann Svecz. The only air victory in an Oeffag fighter was scored by the last named pilot, who downed a Yugoslav Brandenburg C.I on 30th May 1919. The aircrew, Podoficir (non-commissioned officer) Majer and Poručnik (lieutenant) Burazovic, were forced to land.

10 more planes series 153 and 19 planes series 253 were to be found in Klagenfurt region. The problem of the southern border of Austria was settled by diplomatic negotiations in the end.

A rather large number of Albatroses, mostly with some damage, fell into Italian hands. K.u.K. army did not manage to evacuate the planes, especially after the occupation of the South Tyrol. Nevertheless, information on further use of these planes by Italian army is not available.

When the Treaty of Saint Germain was signed on 10th September 1919, Austria (unlike other succession states to Austro-Hungarian monarchy) was bound to disarm, which concerned their air force as well. Austrians tried to save as many planes as possible from destruction. A former field pilot Franz Zuzman (Žužman according to some resources, at least 2 confirmed victories) bought four D.III's and a D.II as "sport planes". The planes got civil

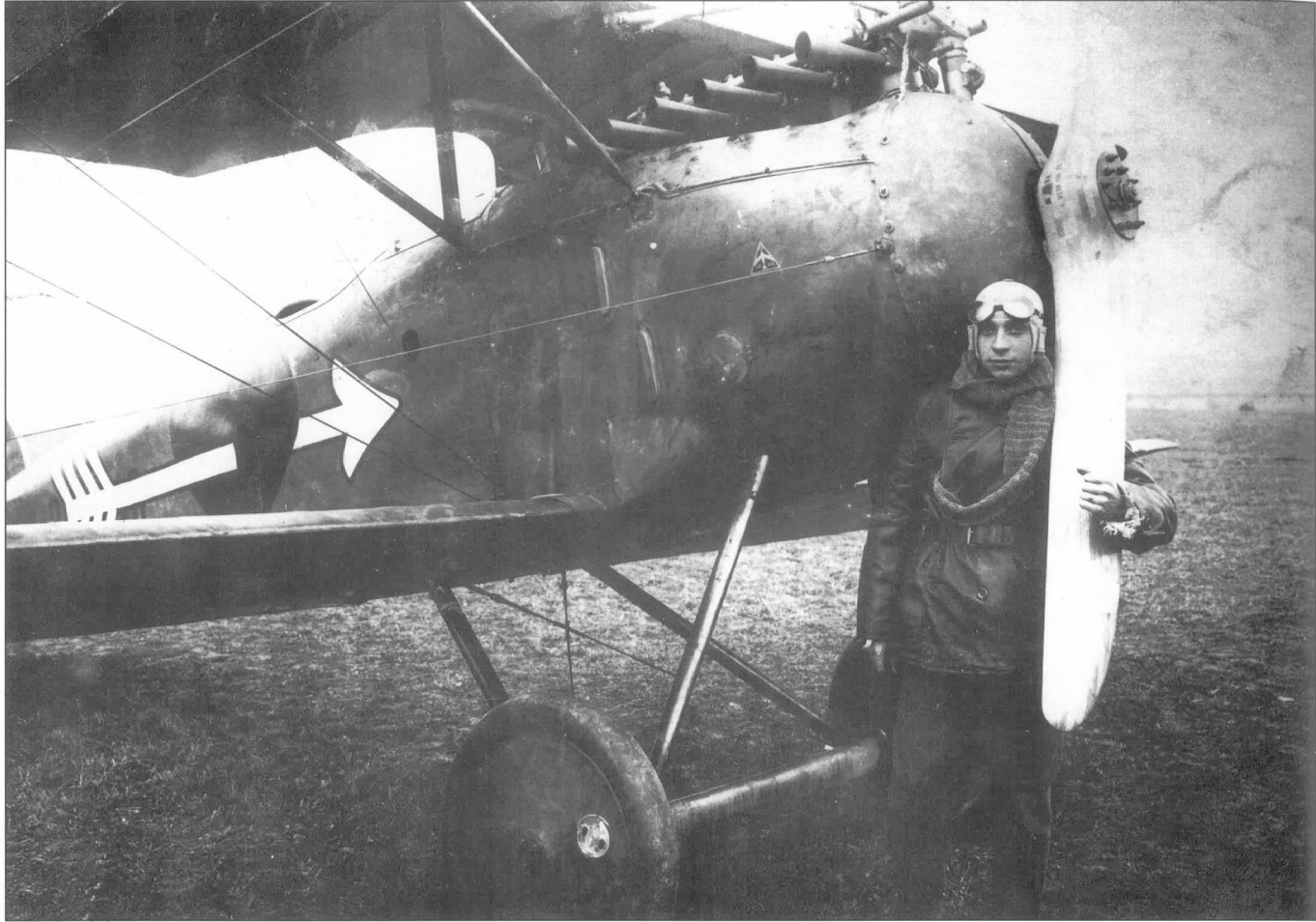


A crash of a Polish Oeffag series 253, the plane was marked 0.20, 28th March 1920.
Havária polského Oeffagu série 253 s označením 0.20, 28.3.1920.



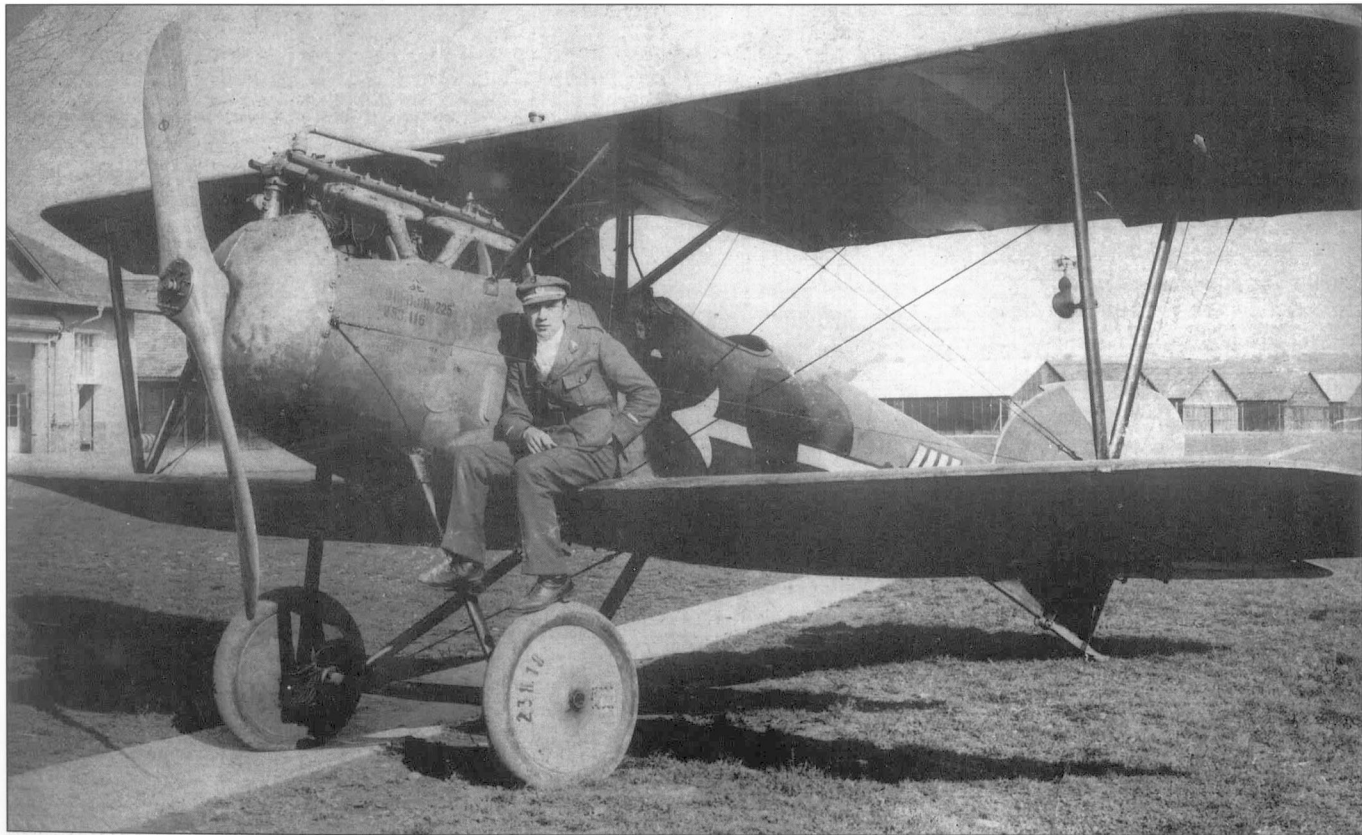
On 21st November 1918 a Flik 3J pilot Stfw. Béla Mayer landed Albatros D.III (Oef) 253.114 at Schlieren airfield, Switzerland.
21.11. 1918 pristál pilot Flik 3J Stfw. Béla Mayer s Albatrosom D.III (Oef) 253.114 na letišti u Schlieren ve Švýcarsku.

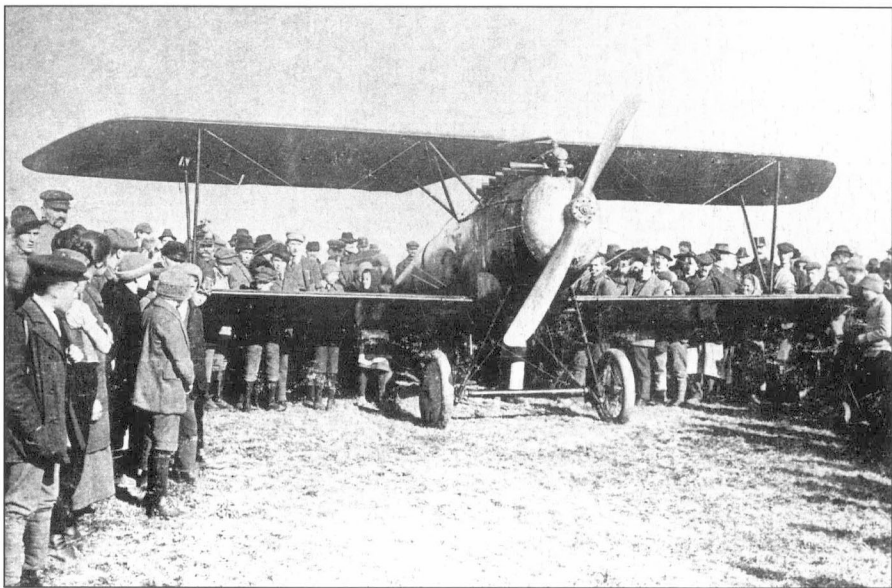
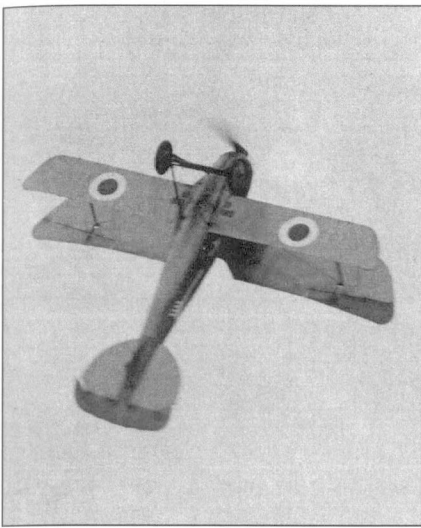




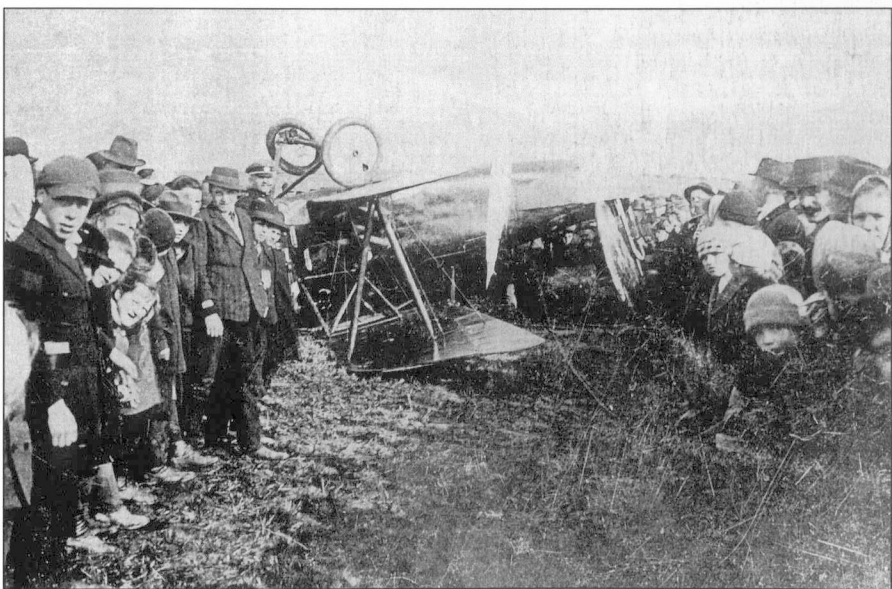
Zgsmf. Adolf Bláha flew away Oeffag 253.116 the personal plane of Flik 3J commander Oblt. Navratil to Switzerland. Above at Schlieren on 22nd November 1918 in front of the plane with its machine guns removed (only the prolonged barrels remained), below in Zürich in October 1919 before the overflight of 253.116 to Czechoslovakia. Note the wheeldisc covering with the number 238.18, it comes from an Aviatik D.I plane !

S osobním strojem velitele Flik 3J Oblt. Navratila, Oeffagem 253.116, ulétl do Švýcarska Zgsmf. Adolf Bláha. Nahoře ve Schlieren 22.11. 1918 před strojem s vymontovanými kulomety (zůstaly jen prodloužené hlavně), dole v Curychu v říjnu 1919 před přeletem 253.116 do ČSR. Pověšměte si potahu disku kola s číslem 238.18, pochází z letounu Aviatik D.I !





Alois Vrecl flew an Albatros D.III series 153 from Austria to Olomouc on 26th June 1920 but he had to land at Znojmo due to the lack of fuel. One hypothesis says the pilot crashed the plane immediately after the following take-off, another claims the pilot only knocked off the propeller when he tried to land near the other plane which was being flown over and forced to land (probably Ufag C.I flown by J. Samek). The plane destined for air show performing was the property of Mr. Roubíček from Prague. Jaroslav Samek destroyed the plane at Benešov during a test flight on 2nd October 1920. Albatros D.III série 153 přelétával z Rakouska do Olomouce 26.6. 1920 pilot Alois Vrecl a pro nedostatek paliva musel nouzově přistát u Znojma. Podle jedné verze pilot havaroval okamžitě po vzletu, podle druhé urazil pouze vrtuli během přistání u druhého přeletaného letadla (pravděpodobně Ufag C.I pilotovaný J. Samkem). Majitelem stroje určeného k létání na leteckých dnech byl pan Roubíček z Prahy. 2.10.1920 letoun při zkušebním letu rozbil nedaleko Benešova pilot Jaroslav Samek.



On 29th October 1919 Bláha in 253.116 performed aerobatics in Zürich (above), then he flew the plane to Pilsen and on 1st November to Prague - Kbely airfield, where he crashed the plane on 3rd November because the engine went off during snow landing (above right). The Albatros carried roundels with white outer circle on the bottom surfaces, the upper surfaces and tailunit had only the original crosses painted over.

29.10. 1919 předváděl Bláha s 253.116 akrobacii nad Curychem (nahore), poté přelétl letoun do Plzně a 1.11. na letiště Praha - Kbely, kde jej 3.11. 1919 po vysazení motoru při přistání na sněhu rozbil (vpravo nahore). Albatros byl na spodních plochách označen kokardami s bílým vnějším kruhem, na horních plochách a SOP byly pouze zamalovány původní kříže.

registration codes A-60 to A-64.

The Oesterreichische Flugzeugfabrik AG finished some planes of series 253 before the Treaty of Saint Germain was signed. In 1919 - 1920 the board liquidating war material offered to the new states established in the territory of former monarchy a large number of planes including Alatroses (Oef).

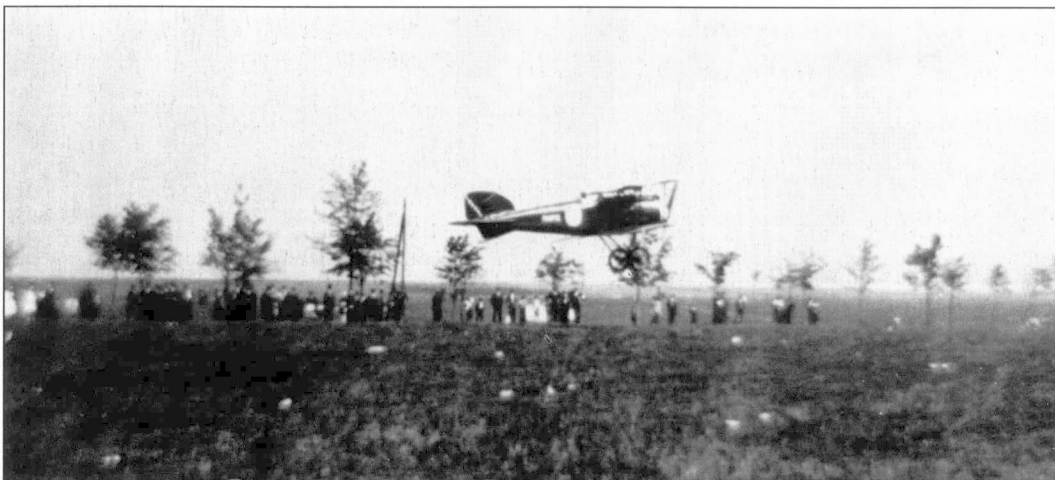
Poland desperately needed fighter planes, because the line of its eastern border was being decided about in fights in Galicia (resp. Ukraine), Belarus, and Lithuania. Polish delegation, first considering the purchase of 20 WKf D.I fighters, decided for well-tried Albatros D.III's series 253 in the end. By mid-1919 altogether 38 planes were purchased : 253.212 - 253.230, 253.232, 253.234 - 253.239, 253.243 - 253.248, 253.251 - 253.254, and 253.256 - 253.257, which means almost all newly finished planes of the series 253. The first delivery of 17 machines reached Poland in late July 1919. 12 planes were assigned to 7th squadron in mid August. The unit, called "Eskadra Kosciuszkovska", based at Lvov - Lewandówka airfield and a large number of its pilots were American volunteers, the commander was Major Cedrick E. Fautleroy. 11 Albatros D.III's were assigned to 2nd Eskadra Wielkopolska (till that time equipped with two-seaters) at Bobruysk in March 1920. The unit - as a newly established fighter unit - received the number 13. Both units engaged in the fights against soviet Russia, but they mostly fulfilled tasks of ground support and had just few opportunities to fight enemy planes.

The equipment of the Czechoslovak Air Corps consisted mostly of Austro-Hungarian



Albatros D.II "MOPSI" of the Ikarus air company at the airfield of West Bohemia Air Club at Pilsen during an air show on 1st May 1920. On 23rd May 1921 Bohumil (Gottfried) Russ died in its wreck during an air show at Most. The pilot had flown the type during the war (one confirmed victory in 53.16 of Flik 7D on 17th September 1917).

Albatros D.II „MOPSI“ letecké společnosti Ikarus na letišti Západočeského leteckého klubu v Plzni během leteckého dne 1. května 1920. 23.5.1921 zahynul v troskách letounu na leteckém dni v Mostě pilot Bohumil (Gottfried) Russ, který s tímto typem létal již za války (potvrzené vítězství v kokpitu 53.16 17.9.1917 u Flik 7D).





“heritage“ at the very beginning. There were many various planes in the territory of the new state but not a single Albatros fighter. However, Czech pilot Zgsf. Adolf Bláha of Fliegerkompagnie 3J, which was transferred from the South Tyrol to Innsbruck, deserted the unit in 253.116 on 21st November 1918. The plane belonged to the unit commander F. Navratil. Bláha and another deserter, Stfw. Béla Mayer in 253.114, landed at Schlieren near Zürich, Switzerland, allegedly due to a navigational mistake. Czechoslovak government claimed both Albatroses its property and took succesful negotiations about their hand-over. The payment of storage fee became the only obstacle. On 3rd October 1919, almost a year later, Adolf Bláha went from Prague to Zürich to fly the first of the Oeffags to

Czechoslovakia. On 29th October, after an aerobatic exhibition above Zürich, he made for Czechoslovak republic and landed at Pilsen four hours later. On 1st November he flew the new addition to the Air Corps to Kbely airfield, Prague. Two days later, the engine went out during a test flight, Bláha did not bring off landing manoeuvre on snow and crashed the plane (253.116). The pilot got away with only minor injuries. Albatros D.III 253.114 was left to Swiss as the reimbursement for the storage of both planes. According to Austrian records Czechoslovak government was offered a purchase of Albatros D.III (Oeffag) fighters in April 1920. The mediator of this transaction was supposed to be Mr. Zuzman and the planes offered were: 153.41, 153.42, 153.68, 153.150, 153.153, 153.258, 253.02, 253.140,

253.181, 253.231, 253.237, 253.241, 253.242, 253.249, 253.250, 253.251, 253.255, 253.258, and 253.259. However, Czech part did not know about the offer. The explanation was provided by Polish many years later. In fact, the operation was a “disguised“ offer to Poland, which is also documented by the serial numbers of series-253 planes.

Nevertheless, several Austrian Albatroses were flown by private owners in Czechoslovakia in the 20's. One of them was a D.III purchased from Fr. Zuzman by František Klement (from Opava) in June 1920. On 26th June Alois Vrecl, a former K.u.K. pilot (3 victories), overflew another D.III from Austria. Its owner was Mr. Roubíček from Prague and the plane was also flown by a former fighter Jaroslav Samek on

In November 1920 JUDr. Zdeněk Lhota (above) purchased a re-built Albatros D.II A-62 (original serial number 53.05) from Mr. Zuzman. Till about mid-1922 Lhota flew the Albatros during the air shows of Falco company, of which he was a joint owner.

V listopadu 1920 odkoupil JUDr. Zdeněk Lhota (nahore) od pana Zuzmana přestavěný Albatros D.II A-62 původně sériového čísla 53.05. Zhruba do poloviny roku 1922 pilotoval Lhota Albatros při leteckých produkcích společnosti Falco, jejímž byl spolujeditelem.





Falco company sold their Austro-Daimler - powered (No. 18011) Oeffag D.II 53.05 to the Ministry of National Defence on 22nd June 1922. The plane was repaired in HLD (air repair workshops) Olomouc in 1923 (photos) and received a new marking D.II -1 (or D.2 - 1). In late July 1923 it was assigned to the air school at Cheb, where it served till summer 1924!
Společnost Falco prodala 22.6. 1922 Oeffag D.II 53.05 s motorem Austro-Daimler č. 18011 Ministerstvu národní obrany. Po opravě v HLD Olomouc během roku 1923 (na snímcích) dostal stroj nové čs. označení D.II - 1 (nebo také D.2 - 1) a koncem července 1923 byl přidělen k leteckému učilišti v Chebu, kde sloužil až do léta 1924!

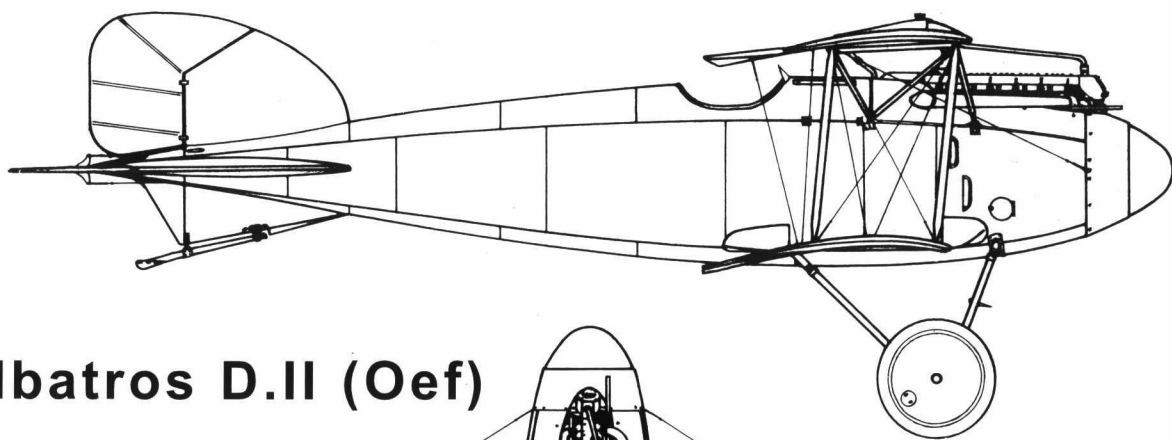
air shows. JUDr Zdeněk Lhota, the owner of Falco air company, purchased an Albatros D.II A-62 from Mr. Zuzman in Austria. The plane was flown from Carinthia either by František Eber or by the fighter ace Josef Siegel on 28th November 1920. This plane with original marking 53.05 and at that time with its nose adapted similarly to that of the Oeffags of series 253, was used by

Czechoslovak air force in the end (after its purchase from Z. Lhota). After its complete overhaul the plane was assigned to the air school at Cheb. Another Albaros D.II (Oef) was used by Ikarus company which belonged to the famous Julius Arigi. The plane crashed at Most on 23rd May 1921 and its pilot Bohumil (Gottfried) Russ, who had already flown the type at Flik 7 during the war, was

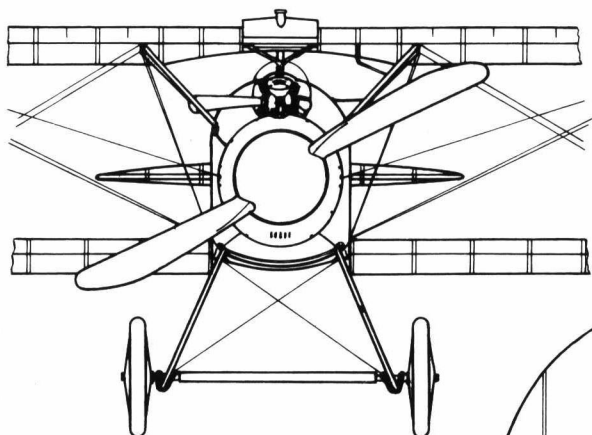
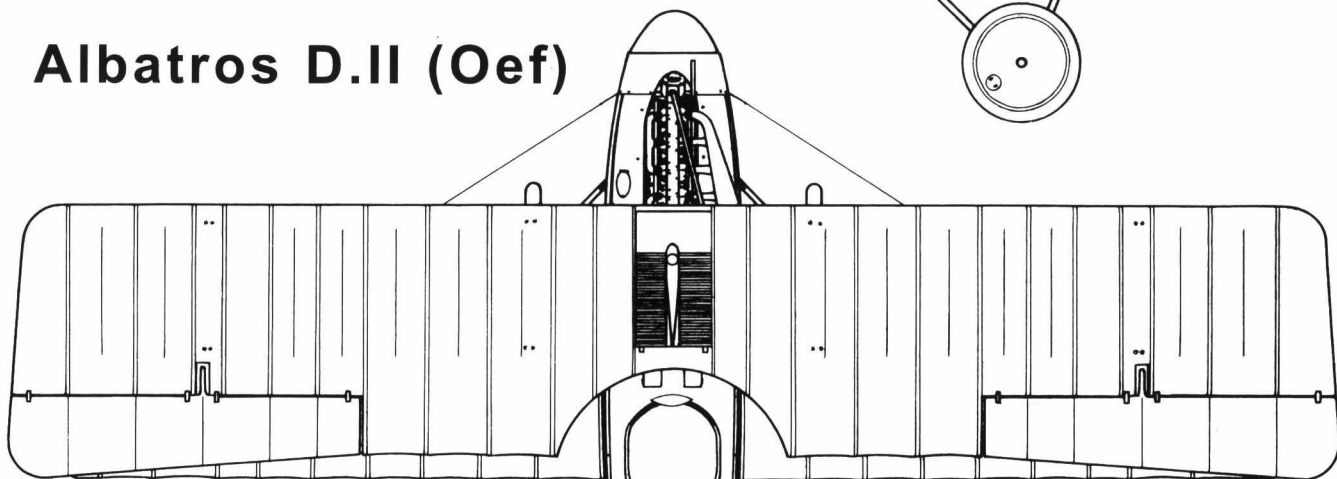
killed in the accident.

The last Albatros D.III fighter known to be flying in Czechoslovakia was purchased by Rudolf Polanecký in Salzburg. He bought it for his aviatic association Bohemia. However, it's not quite clear whether the plane was manufactured by Oeffag company.

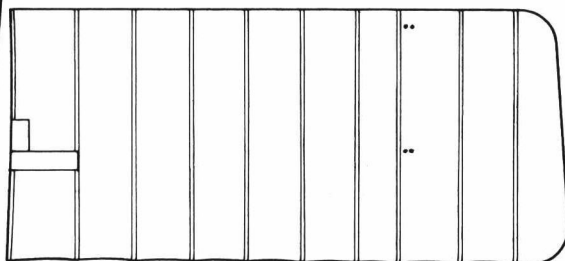




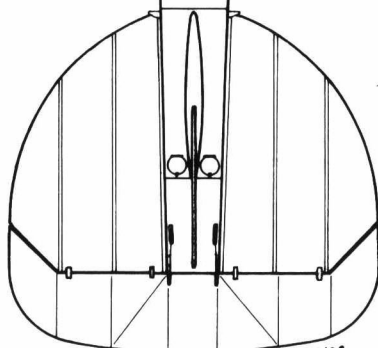
Albatros D.II (Oef)



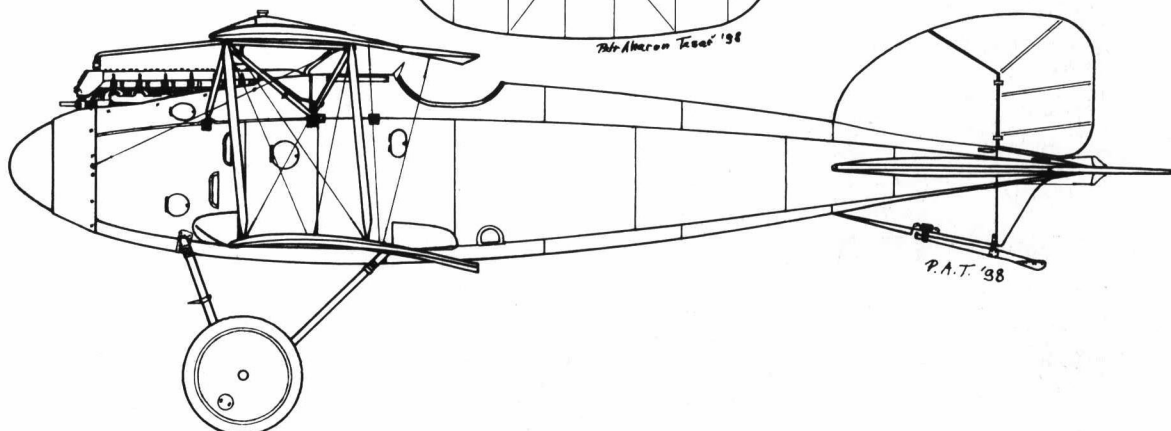
Bauart 53



Lower wing - view from below
Dolní křídlo - pohled zespodu

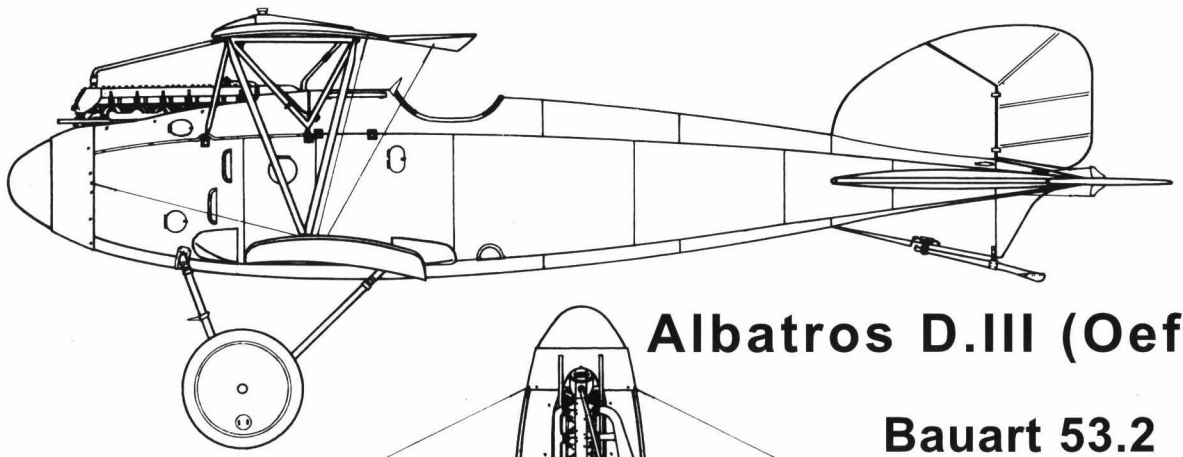


1:48



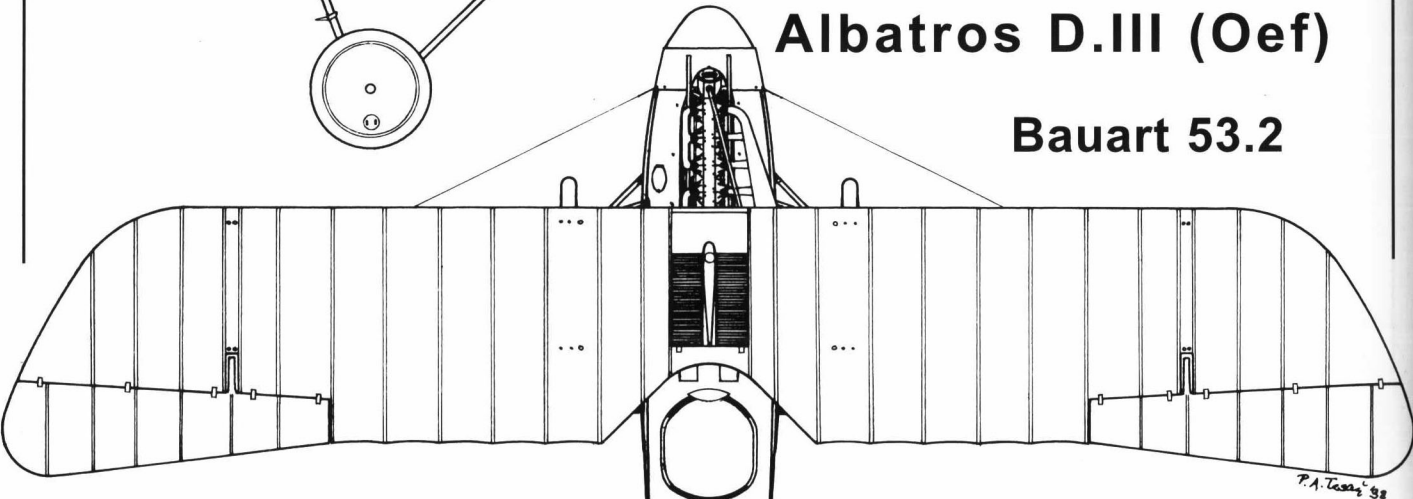
Dr. Alarcon '38

P.A.T. '38

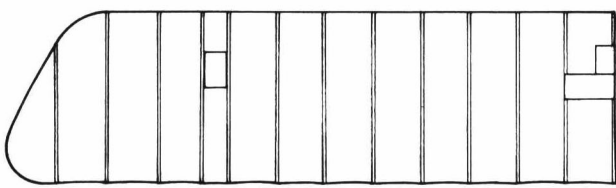


Albatros D.III (Oef)

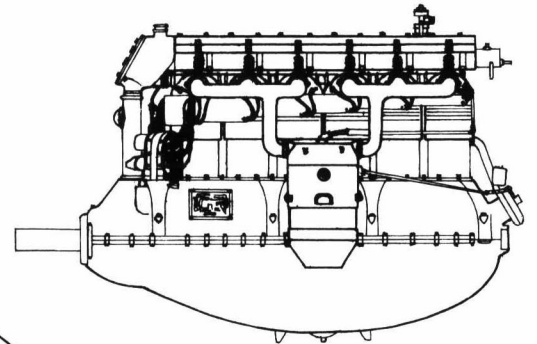
Bauart 53.2



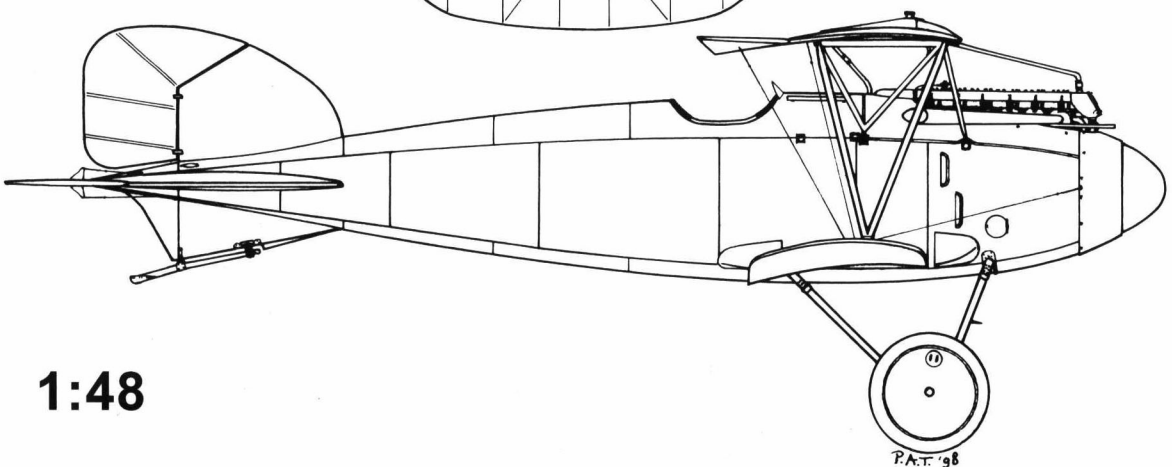
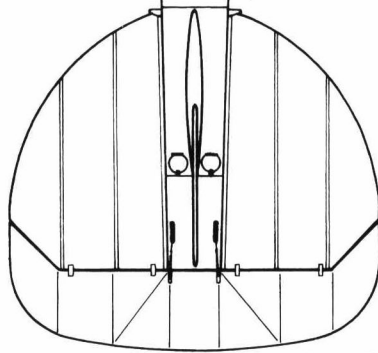
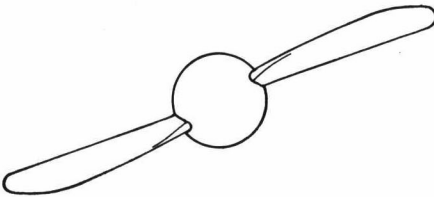
P.A. Tosa '98



Lower wing - view from below
Dolní křídlo - pohled zespodu

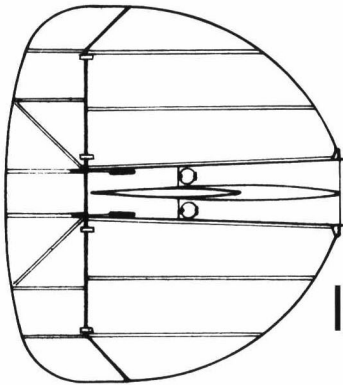
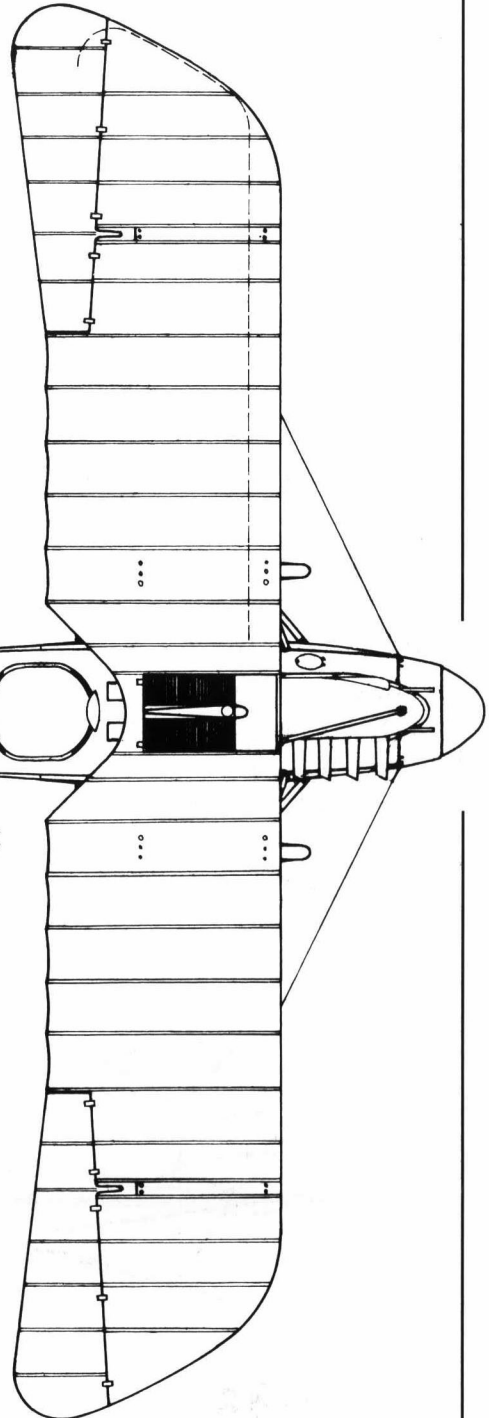
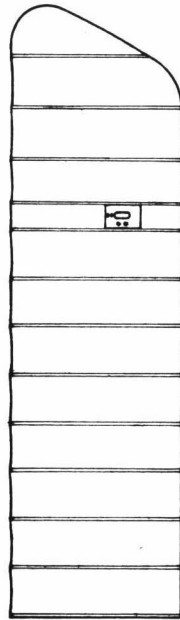
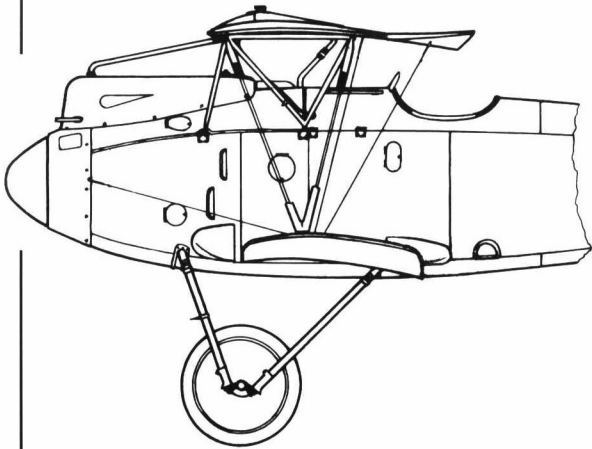
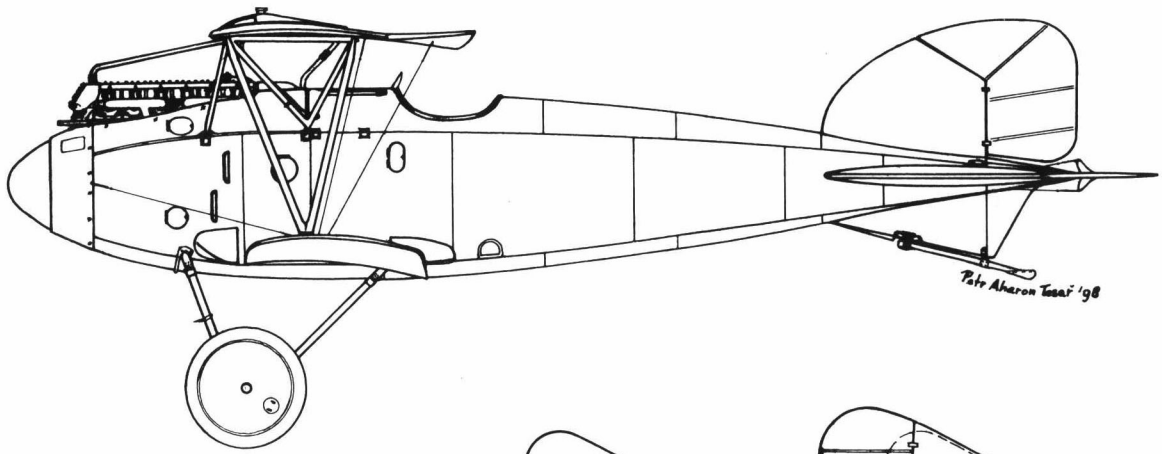


Austro - Daimler engine (185HP)
Motor Austro - Daimler (185k)



1:48

P.A.T. '98



IA

IB

IC

Albatros D.III (Oef)

Bauart 153 (01-111)

A-A

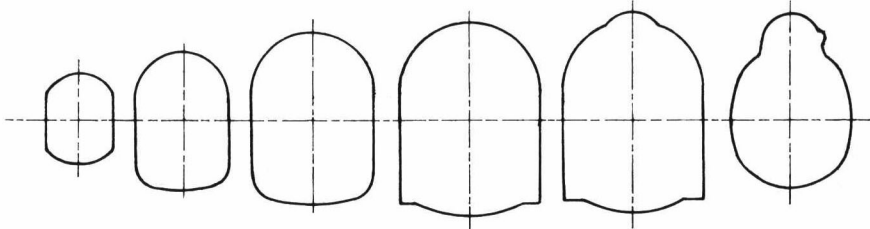
B-B

C-C

D-D

E-E

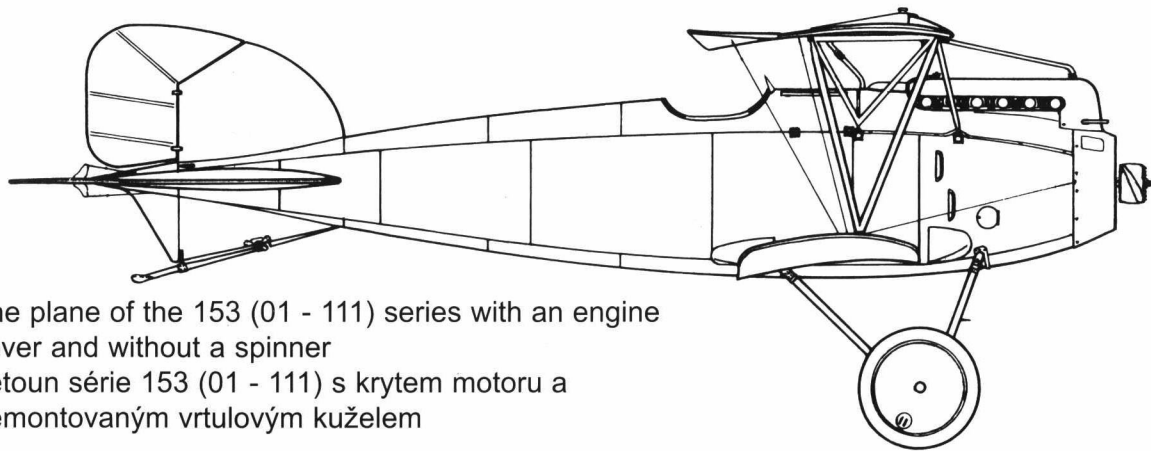
F-F



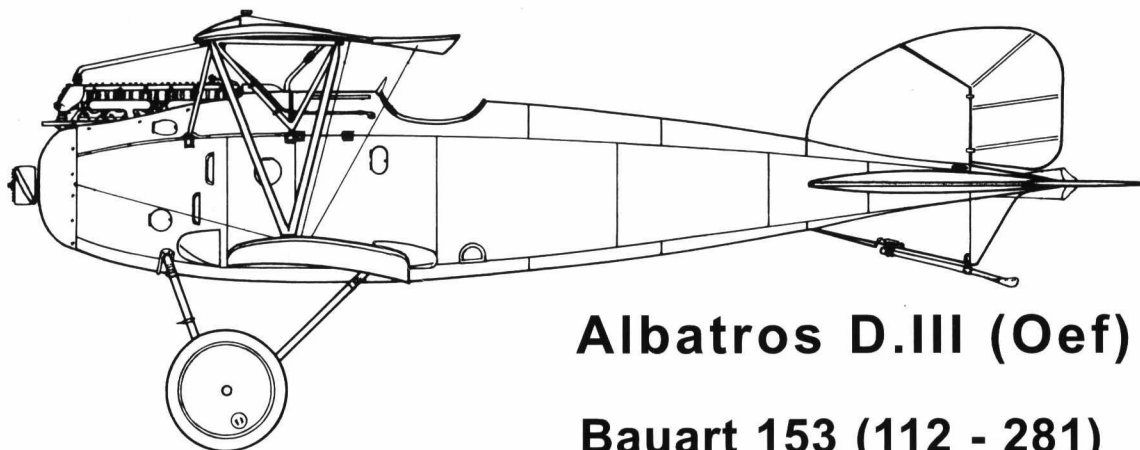
ID

IE

IF

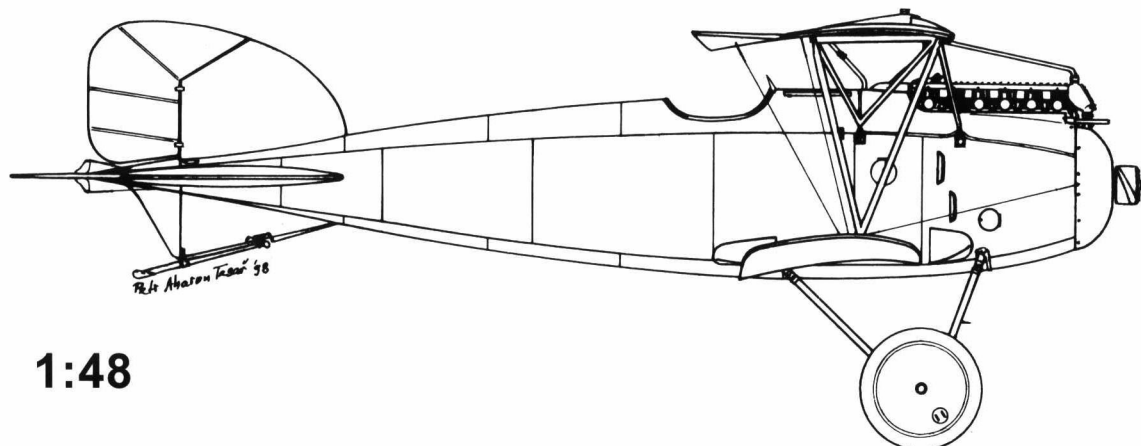
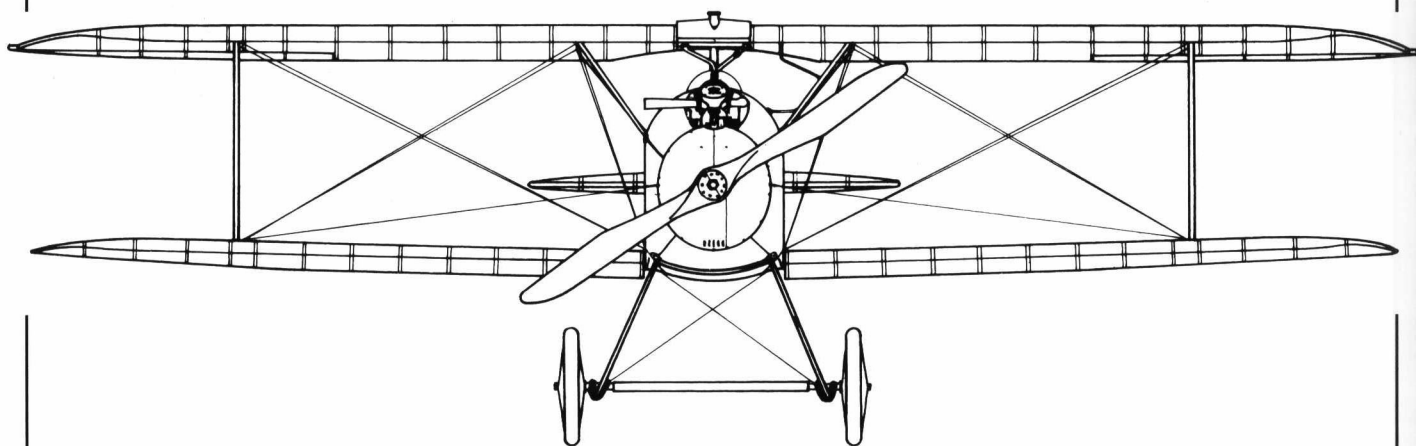


The plane of the 153 (01 - 111) series with an engine cover and without a spinner
Letoun série 153 (01 - 111) s krytem motoru a demontovaným vrtulovým kuželem

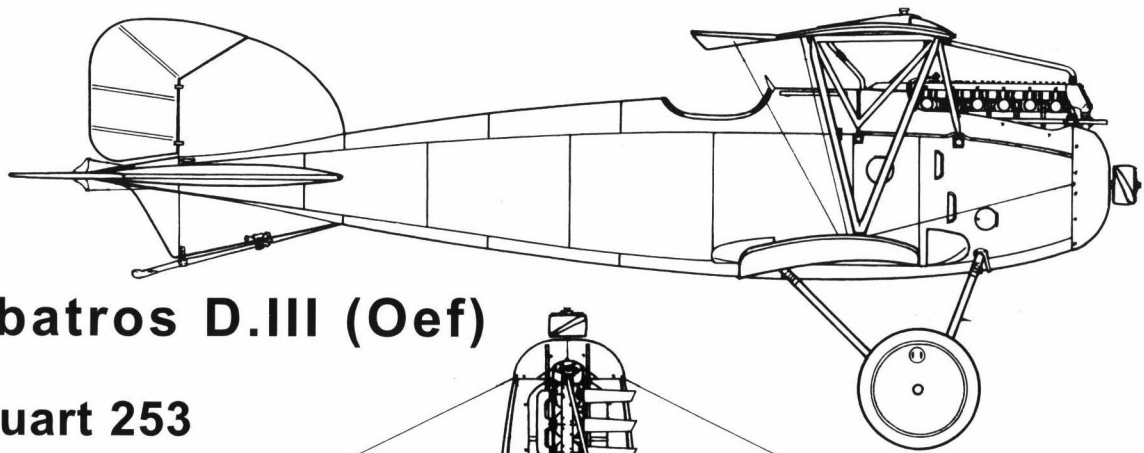


Albatros D.III (Oef)

Bauart 153 (112 - 281)

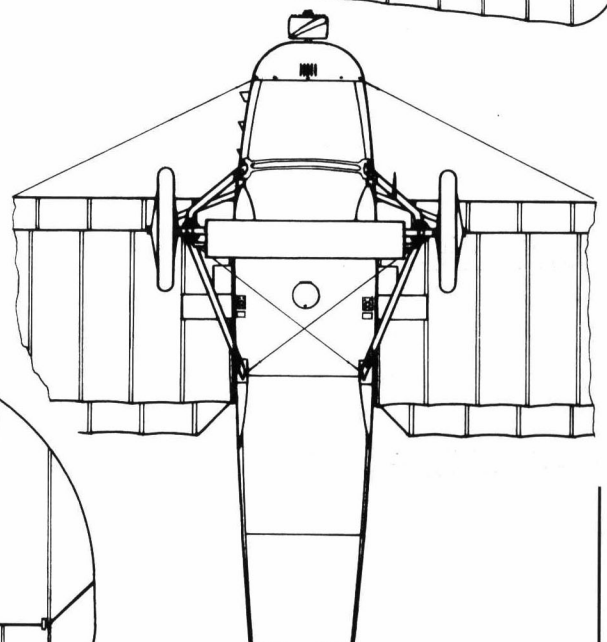
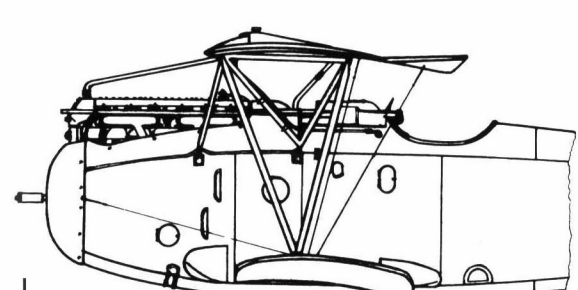
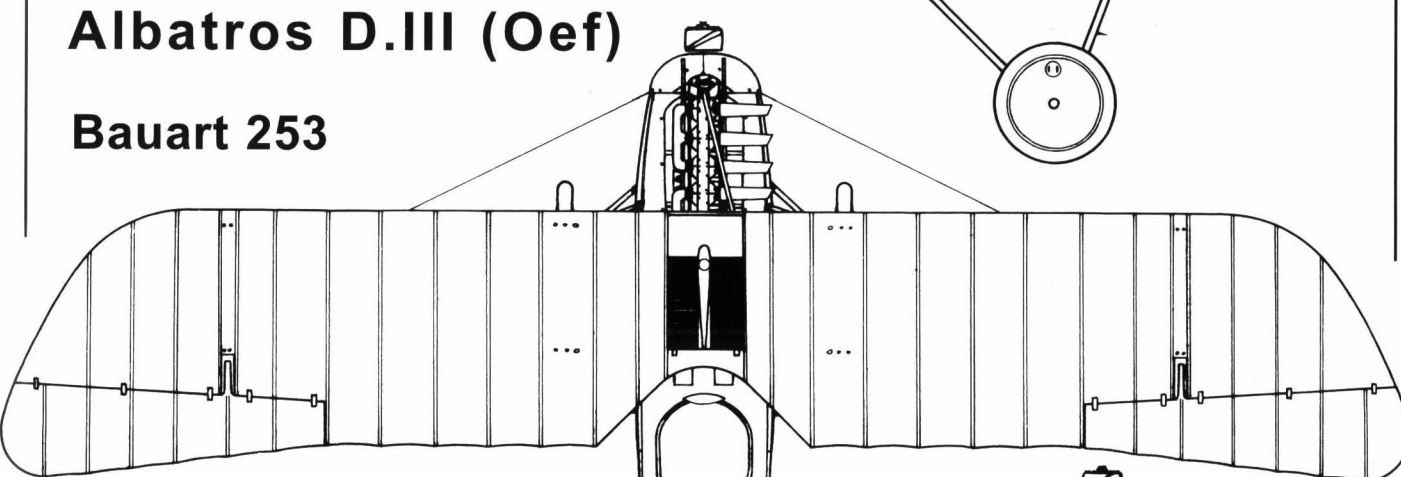


1:48

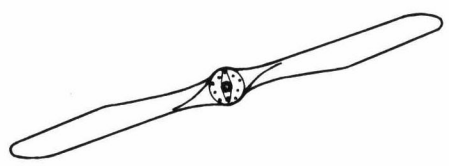
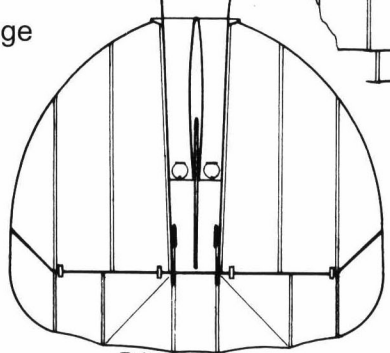


Albatros D.III (Oef)

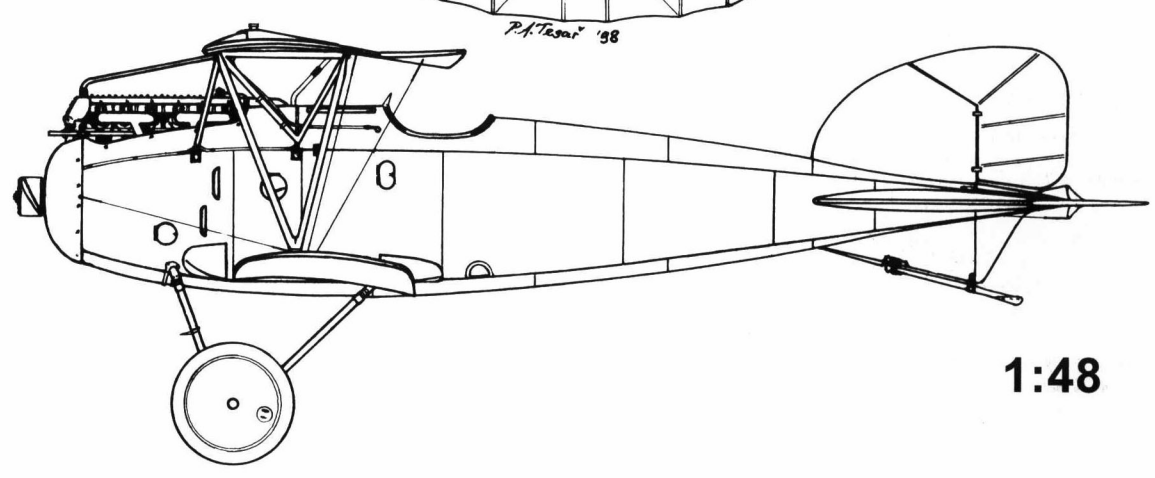
Bauart 253



The guns placement on the fuselage
in front of the cockpit
Umístění kulometů na trupu
před pilotním prostorem



P.A. Tesar '98



1:48

Albatros D.II & D.III Oeffag
technical dates and performances / technická data a výkony

Type / Typ		D.II	D.III	D.III	D.III	
	serial numbers série	53.01-53.16	53.20-53.64	153.01-153.281	253.01-253.260	
	number of planes produced počet vyrobených kusů	16	45	281	260	
Size [m] Rozměry	wing span (upper) rozpětí horní nosné plochy	8,50	9,00	9,00	9,00	
	wing span (lower) rozpětí dolní nosné plochy	8,00	8,73	8,73	8,73	
	wing depth (upper) hloubka horní nosné plochy	1,70	1,50	1,50	1,50	
	wing depth (lower) hloubka dolní nosné plochy	1,70	1,10	1,10	1,10	
	length délka	7,43*	7,43*	7,35 ⁶⁾	cca 7,25 ¹²⁾	
	height výška	2,60 ¹⁾	2,80*	2,80	2,80	
	landing gear track rozchod kol podvozku	1,80	1,80	1,80	1,80	
Weight [kg] Hmotnost	empty weight prázdná hmotnost	690	694	708 ⁷⁾	716 ¹³⁾	
	useful load užitečné zatížení	150 ²⁾	150	150	150	
	working stuff weight provozní hmoty	118 ³⁾	118	122 ⁸⁾	139 ¹⁴⁾	
	Take-off weight vzletová hmotnost	958 ⁴⁾	965	964 ⁹⁾	1005 ¹⁵⁾	
Engine Motor	type typ	Austro-Daimler	Austro-Daimler	Austro-Daimler	Austro-Daimler	
	series série	18000	18000	19000	23000	
	power [hp] výkon [koňských sil]	185	185	200 (210) ¹⁰⁾	225	
Performances Výkony	max. speed [kmph] max. rychlost [km/h]	170	174 ⁵⁾	188 ¹¹⁾	202	
	climbing to stoupání do	1000 m	4 min - 4 min 30 s	3 min 20 s - 4 min 30 s	2 min 35 s	2 min 15 s
		2000 m	7 min - 10 min	7 min - 10 min	6 min 34 s	5 min 15 s
		3000 m	12 min 30 s - 19 min	14 min 30 s - 19 min	11 min 21 s	9 min 15 s
		4000 m	–	–	18 min 16 s	14 min 15 s
		5000 m	–	–	31 min 42 s	20 min 15 s

Poznámky / Notes:

* smaller size sometimes declared / bývá udáváno i méně

¹⁾ 2,71 m sometimes declared / bývá udáváno i 2,71 m

²⁾ pilot wearing pilot suit 80 kg, guns and ammunition 70 kg / pilot v leteckém oděvu 80 kg, kulometry s municí 70 kg

³⁾ petrol 85 kg, oil 19 kg, water 14 kg / benzín 85 kg, olej 19 kg, voda 14 kg

⁴⁾ 898 kg sometimes declared / bývá udáváno i 898 kg

⁵⁾ 15th May 1917, 53.21 without armament / 15. 5. 1917, 53.21 bez výzbroje

⁶⁾ planes with a spinner / u strojů s vrtulovým kuželem

⁷⁾ 710 kg sometimes declared / bývá udáváno i 710 kg

⁸⁾ petrol 85 kg, oil 20 kg, water 17 kg / benzín 85 kg, olej 20 kg, voda 17 kg

⁹⁾ 987 kg sometimes declared / bývá udáváno i 987 kg

¹⁰⁾ the manufacturer claimed performance of Austro-Daimler series 19000 engine to be 210 hp, the LFT claimed 200 hp, the real performance was somewhere between these figures

u motoru Austro-Daimler série 19000 udával výrobce výkon 210 k, LFT 200 k, skutečný výkon se pohyboval mezi těmito hodnotami

¹¹⁾ 191 kmph was measured with 153.53, the planes with the rounded nose measured as much as 198 kmph

u 153.53 naměřeno 191 km/h, u strojů se zaoblenou přídí až 198 km/h

¹²⁾ exact size not declared / přesný rozměr není udáván

¹³⁾ 722 kg sometimes declared / bývá udáváno i 722 kg

¹⁴⁾ petrol 85 kg, oil 24 kg, water 30 kg / benzín 85 kg, olej 24 kg, voda 30 kg

¹⁵⁾ 995 kg sometimes declared / bývá udáváno i 995 kg

Albatros D.II & D.III Oeffag

Od června 1917 usedali stíhací piloti rakousko-uherského letectva do kokpitů kvalitních letounů Albatros D.II a vzápětí především D.III, vyrobených v licenci rakouskou firmou Oeffag podle německých vzorů.

Zatímco Albatros D.II (Oef) znamenal v Rakousko-Uhersku jen krátkou epizodu, novější typ D.III (Oef) se až do konce války stal oblíbenou stíhačkou pilotů monarchie. V porovnání se stroji domácí konstrukce Phönix D.I a D.II nebo Aviatik D.I bylo s Albatrosy dosaženo nejvyššího počtu vítězství v bojích s letouny protivníka.

Rakouský Albatros D.III byl od počátku rychlejší a pevnější než jeho německý vzor a letouny továrny Oeffag vyšších sérií (zejména 253) svými výkony spolehlivě předčily typ Albatros D.V a přinejmenším se vyrovnaly spojeneckým stíhačkám Nieuport 17, Hanriot HD I, Sopwith Camel a Spad VII a XIII.

S Albatrosy D.III (Oef) létalo mnoho slavných pilotů a leteckých es zvučných jmen. Nejvyšší počet potvrzených vítězství za řízením této stíhačky, a to 20 z celkového počtu 28, získal Oblt. i. d. R. Benno Fiala Ritter von Fernbrugg. Se shodným počtem 16 ověřených sestřelů v kokpitu Albatrosu D.III (Oef) ho následují Hptm. Godwin Brumowski (do konce války 35 vítězství), Lt. i. d. R. Ferenc Gräser (celkem 18 sestřelů) a Fw. Eugen Bönsch, který všechna vítězství, z toho 7 upoutaných balonů (rakousko-uherský rekord) získal se stroji D.III všech tří sérií a operačně na jiném typu stíhačky nelétal.

Stíhací letouny Albatros (Oeffag) nesloužily pouze u čistě stíhacích jednotek, i tam však mimo své hlavní určení plnily širokou škálu dalších úkolů.

Albatros D.II a D.III v Rakousko-Uhersku

Již v prosinci 1913 bylo akciové společnosti Oesterreichische Daimler Motoren, spadající pod Škodawerke AG, přislíbena svolení vybudovat ve Vídeňském Novém Městě továrnu na letadla. Dr. Karl Freiherr von Škoda, zástupce Rakouské kreditní banky a technický ředitel Daimler Motoren AG Ferdinand Porsche podepsali 3. března 1915 zakládající listinu firmy Oesterreichische Flugzeugfabrik AG, zkráceně OEFFAG. Moderní továrna byla postavena na přirozeném letišti Steinfeld na předměstí Wiener Neustadt. Vedení převzal Ing. Leo Portsch ze Škodových závodů v Plzni, technickým ředitelem se stal Ing. Karl Ockermüller, jehož bratři Hugo, Alfred a Heinrich byli všichni vojenskými letci. Spolu s Ing. Eduardem Zaparkou zkonstruoval první prototyp firmy Oeffag, dvoumístný letoun označený kódem 50.01. První kontrakt od Luftfahrtruppe (LFT – c. k. letectvo) obdržela továrna v červenci 1915 – měla vyrobit 25 dvoumístných strojů Oeffag C.I. série 51 na bázi prototypu 50.01, respektive 50.02. Následovala objednávka na stavbu létajících člunů typu K pro Kriegsmarine (válečné námořnictvo). Firma však pokračovala i ve vývoji strojů pro armádu a do konce války předvedla celou řadu většinou dvoumístných prototypů. Pro potřeby LFT byly na základě vlastního prototypu vyrobeny už jen dvě dvaatřicetikusové série letounů Oeffag C.II (52 a 52.5). Přesto se akciová společnost Oeffag stala podnikem světového věhlasu, a to především díky licenční stavbě stíhaček.

Zaujata úspěšným nástupem německých stíhacích Albatrosů D.I a D.II koncem srpna 1916 na západní frontě, snažila se firma Oeffag získat licenční práva na jejich výrobu v Rakousko-Uhersku. Přednostní kandidát, továrna Oesterr.-Ungarische Albatros Flugzeugwerke GmbH, spjatá s mateřskou firmou v Německu (od 27.2.1917 přeměněná na Phönix Flugzeugwerke AG), nedostala licenci ze dvou důvodů. Jednak již ve svém výrobním programu měla stíhací letoun Hansa-Brandenburg D.I, a jednak Ministerstvo války nechtělo, aby téměř všechny zakázky získal kartel továrníka C. Castiglioniho Brandenburg - Phönix (Albatros) - UFAG. Licenční práva vyrábět Albatros D.II a nový typ D.III tak připadla firmě Oeffag. Kontrakt byl podepsán 4. prosince 1916 a zněl původně na 20 letounů D.II a 30 D.III.

Série prvních padesáti kusů stíhaček Albatros byla označena číselným kódem 53. Cena strojů bez motoru činila jednotně 30500 korun, všechny letouny měly být dodány mezi 15.1.1917–16.3.1917. Počet letadel verze D.II byl nakonec redukován o 4 kusy ve prospěch verze D.III. Albatrosy D.II nesly čísla 53.01–53.16, Albatrosy D.III pak, aby bylo dodrženo určité logické rozlišení, 53.20–53.53.

Rakouský Albatros D.II (Oef) se od svého vzoru poněkud lišil. Především byl namísto německým 160 k motorem Mercedes D.III poháněn výkonnějším motorem Austro-Daimler o 185 k domácí produkce. Pohonné jednotce se přizpůsobil tvar „oplechování“ přidě a výfukového potrubí, použit byl jiný typ chladiče umístěného uprostřed centroplánu horní nosné plochy. Prodloužena byla ocasní kýlová ploška pod trupem, jiný design dostal výřez pilotního prostoru, stejně jako krytky a detaily trupu. K podstatnější změně patřilo zvětšení hloubky křídla o 10 cm. Rovněž výzbroj byla jiná. Sestávala z jednoho synchronizovaného kulometu Schwarzlose montovaného uvnitř trupu s prodlouženou hlavní podél pravé strany motoru. V lednu 1917 byl zalétnut „prototypový“ a zároveň první sériový stroj 53.01, v únoru byly připraveny další trupy, ale kvůli testům křidel musely na zkompletování ještě počkat. Během března a dubna opustil výrobní halu vždy jen jeden Albatros D.II, počátkem května pak zbývajících třináct. Armáda převzala stroje 4.5.1917 a rychle je odeslala na frontu, některé žel

doposud bez výzbroje nebo synchronizačního mechanismu. Tak např. 3. armáda v Haliči obdržela během ruské Kerenského ofenzivy 27. června 1917 Albatrosy 53.06, 53.08, 53.10 a 53.14 – 2. července přelétly, stále bez vyřešené synchronizace, do Stryje.

Trup včetně zástavby pohonné jednotky byl pro celou sérii 53 v podstatě identický. Výfukové potrubí motoru AD o 185 k mělo charakteristický tvar v podobě rozšiřujícího se sběrače. Pouze letouny 53.06 a 53.21 byly zprvu přechodně vybaveny samostatnými výfukovými rourami (D.II 53.06 byl rovněž testován s německým chladičem Teeves & Braun). Oproti typu D.II však měl Albatros D.III zcela jiné nosné plochy, po vzoru francouzských „jednapůlpláštníků“ Nieuport. Dolní křídlo mělo neobvykle malou hloubku a s horním bylo spojeno charakteristickými mezikřídlními vzpěrami tvaru písmene „V“. První D.III (Oef) byl hotov již v únoru (53.20 nebo 53.21), avšak na základě zpráv o strukturální nepevnosti a borcení nosných ploch nových stíhaček Alb. D.III na západní frontě, se rakousko-uherský výrobci raději od začátku zaměřili na zesílení konstrukce zejména dolního křídla. Navíc se potýkali s nedostatkem vhodného typu vrtule, která by co nejlépe využila výkon motoru. Prototypové zkoušky se konaly spolu s předáním sériových Albatrosů D.II 4. května 1917 ve Fischamendu, kde sídlil Fliegerarsenal (Flars), organizace zajišťující veškerou leteckou výzbroj rakousko-uherské armády. Technici Flars navrhli jen několik málo drobných modifikací.

Předávací zkoušky sériových strojů D.III (Oef) započaly 17.5.1917 a byly přerušeny 26.5. opakováním zatěžkávací zkoušky nosných ploch, aby se zcela vyloučily obavy z destrukce křidel jako u německých Albatrosů. Zesíleny byly veškeré styčné body vzpěrového systému. Nakonec skutečně přišlo od frontových útvarů pouze jedno jediné hlášení o vibracích spodního křídla. První dva Albatrosy D.III firmy Oeffag (53.20 a 53.21) se bojového nasazení dočkaly v červnu, další stroje pak v červenci 1917, vyzbrojeny většinou stále jen jedním kulometem. Později byla výzbroj standardně sjednocena na dvou synchronizovaných kulometech Schwarzlose. Dozbrojeno bylo i několik strojů D.II, např. 53.08, 53.14, 53.15 a 53.16. Rakouské Albatrosy sice neměly zbraně ve výši očí pilota, na což si někteří letci stěžovali, zato však nenarušovaly aerodynamiku trupu. Oproti německému D.III byl licenční Oeffag těžší, 694 kg místo 673 kg (prázdná hmotnost), což bylo kromě pevnostních vylepšení dáno především zástavbou těžšího motoru. Maximální rychlost ve srovnání se stopětašedesáti kilometry za hodinu německého Albatrosu činila cca 174 km/h. Nová stíhačka měla vcelku ekvivalentní rychlost se strojem Hansa-Brandenburg D.I, rovněž vybaveným kvalitním motorem Austro-Daimler, vyšší stoupavost, vynikající obratnost a hlavně byla (na rozdíl od Brandenburg D.I) bezpečná. Právě to piloti potřebovali.

Již v únoru 1917 doobjednala LFT ještě dalších 11 Albatrosů D.III (Oef) 53.54–53.64 za cenu 33500 K za kus bez motoru se standardní výzbrojí dvou kulometů. Celkem bylo do konce července 1917 armádnímu letectvu dodáno 45 strojů série 53.2 (20–64).

Firma Oeffag mezitím pokračovala ve vývoji typu, samozřejmě v rámci možností licenčních práv. K. u. k. Kriegsministerium (Ministerstvo války) podalo, rovněž v únoru 1917, objednávku na 61 strojů vybavených motory Austro-Daimler o výkonu 200 k. Nová série dostala označení 153 (153.01–153.61), cena zůstala na 33500 K. Výfukové potrubí jen o něco málo většího motoru tvořily samostatné roury charakteristického tvaru – těsně u motoru byl průřez oválný, zatímco na konci kruhový. (Tyto samostatné roury také v závěru své kariéry nesl původní 185 k motor letounu 53.45, zatímco motor „prototypu“ série 153, Albatros D.III 153.01 měl ještě původní sběrač jako u série 53.) Kromě nového motoru, který umožňoval zvýšit maximální rychlost na 188 km/h, mělo údajně dojít i k nahrazení původní překližky o síle 1,5 mm překližkou 2 mm. Stavba těchto letadel započala v červnu a od července do září probíhalo odesílání k Flars a k jednotlivým leteckým setninám.

Lectvo bylo s výkonnější verzí spokojeno a požadovalo dalších 50 kusů Albatrosů série 153, 153.62–153.111. Do konce listopadu byly letouny vyexpedovány, aby mohla továrna v záplati začít vyřizovat nyní stokusovou zakázku úspěšného stíhacího letounu. V prosinci 1917 ohodnotili zkušební piloti Fliegerarsenalu 200 k motorem poháněný D.III jako první rakousko-uherskou stíhačku schopnou vítězně obstát v soubojích s nepřátelskými stíhacími typy. Názory frontových letců nebyly jiné. Pilot Flik 42J, Stabsfeldwebel Hefty uvedl: „200 k D.III byl skvěle navrženým letounem, nádherně vybalancovaným a zvláště vhodným k akrobacii. Jeho stoupavost se vyrovnala Hanriotu a Camelu, ve vodorovném letu však byl pomalejší než Spad.“ Albatrosy 153.112–153.211 se však již na první pohled od svých předchůdců odlišovaly zaoblenou přední částí namísto vrtulového kuželu, který čas od času „uletl“ a poškozoval konstrukci letounu. (Řada letců jej proto u původní verze nechala odstranit.) Úprava přidě dovolila jít s max. rychlostí ještě o cca 9 km/h nahoru. Koncem jara 1918 už byla většina vylepšených stíhaček na frontě. Vzhledem k rychlému opotřebování letadel v bojových podmínkách, ztrátám a nutnosti čelit stále se zvyšující počtu převaze spojeneckých letounů následovaly další kontrakty. V květnu 1918 bylo za cenu 44000 Korun za stroj bez motoru objednáno ještě 70 kusů letadel série 153 (153.212–281) a 230 kusů nové série 253 s dodací lhůtou do konce listopadu.

Albatros D.III (Oef) série 253 byl tím nejlepším, čím mohlo letectvo habsburské monarchie od poloviny roku 1918 disponovat. Stíhačka s motorem Austro-Daimler o výkonu 225 k mohla ve vodorovném letu letět rychlostí až 202 km/h, při střemhlavém letu bylo překročení „dvoustovky“ běžné. Konstrukce křidel byla znovu zesílena a část strojů měla kulometry umístěny na trupu před pilotem. Kromě motoru, zesílení konstrukce, případně změn souvisejících se zástavbou kulometů, se Albatrosy poslední výrobní série daly od pozdní produkce série 153 rozeznat podle detailů v plechové části přidě a tvaru odtokové hrany křidélek a výškovky – místo lišty zde bylo použito drátu. Výjimku tvořil pouze „prototyp“ 253.01 a několik počátečních letounů, u kterých bylo „oplechování“ přidě identické se stroji série 153. Do uzavření příměří převzala Luftfahrtruppe Oeffagy D.III do čísla 253.186. Zbytek Albatrosů, včetně poslední objednávky na letouny 253.231–253.330 s plánovanou lhůtou dodání v prosinci 1918, zůstal nedokončen v různém stavu rozpracovanosti. Poslední rozestavený trup nesl označení 253.260.

Koncem války se Albatrosy D.III (Oef) série 253 staly nejoblíbenějším stíhacím typem císařsko-královských pilotů, kteří na jeho adresu nešetřili chválou a uznáním, i když rekord série 153 v počtu nasazených letadel a dosažených vzdušných vítězství už překonán nebyl. Nicméně 225 k D.III byl považován za naprosto prvotřídní a bezkonkurenční, a bezesporu náležel k nejlepším stíhačkám 1. světové války vůbec.

Bojové použití

Císařské a královské letectvo mělo následující strukturu. Taktickou jednotkou Luftfahrtruppe byla letecká setnina – Fliegerkompagnie (Flik). Do začátku roku 1917 byly Fliegerkompagnie organizovány jednotně. Každá setnina měla mít 6 dvoumístných průzkumných letadel s osádkami a dva rezervní letouny uložené ve Fliegerersatzpark (Flep), leteckém náhradním parku. Personál měli tvořit velitel, pilot-důstojník, jenž také ve funkci „Chefpilot“ zalétával nové stroje, 8 důstojníků pozorovatelů, technický důstojník, 7 pilotů-poddůstojníků a 163 mužů (pozemní personál). Tohoto ideálního stavu nebylo vždy dosaženo. Setnina plnila veškeré úkoly od průzkumu přes navádění dělostřelectva až po podporu pozemních jednotek, vzdušné boje s nepřátelskými letouny nevyjímaje.

První čistě stíhací letouny, dva německé Fokkery E.I, obdrželi rakousko-uherský piloti v listopadu 1915. Stroje byly přiděleny Flik 4 na italské frontě. Od února do července 1916 postupně přišlo ještě 12 Fokkerů E.III, které rovněž putovaly na italskou frontu. V únoru 1916 došlo ke sdružení několika monoplánů Flik 4 a 19 v provizorní stíhací jednotku zvanou „Fokker-Kampfstaffel“ nebo „Fokker Alarm-Bereitschaft“, na které se později podíleli piloti a letouny ještě od Flik 2, 8, 12 a 28. Fokkery E musely jako obranné a případně doprovodné vystačit až do příchodu stíhaček Hansa-Brandenburg D.I v listopadu 1916. Poté byly zbylé Eindeckery odeslány na relativně klidnější východní (ruskou) frontu.

Na jaře 1917 nasadila LFT na isonzské frontě (podle řeky Isonzo, zčásti tvořící tehdejší hranici mezi Rakousko-Uherskem a Itálií) dvě setniny poprvé vyzbrojené pouze stíhacími letadly, převážně rakouskou Flik 41 a převážně uherskou Flik 42. Brandenburg D.I však zvládali bez problémů pouze zkušenější letci, neboť stroj měl tendenci padat do vývršky. Také výzbroj, nesynchronizovaný kulomet umístěný i se zásobníkem střeliva v objemné schránce na horní nosné ploše, se i vůči zastaralým Eindeckerům jevila jako krok zpět. Mnozí piloti si však typ oblíbili a dosáhli s ním řadu úspěchů v leteckých bojích. Kromě toho bylo od léta ostatním Fliegerkompagniím vcelku standardně přidělováno pro obranné a doprovodné účely po dvou až třech stíhačkách, které se započítávaly do plánovaného stavu šesti operačních letadel. To se týkalo i právě nových Albatrosů D.II a D.III.

Záhy po příchodu prvních stíhaček firmy Oeffag na frontu však došlo k organizačním změnám struktury LFT. Rozkaz z 25. července 1917 nařizoval nadále rozlišovat jednotlivé setniny podle speciálního určení. Písmeno za číslem jednotky pak určovalo konkrétní specializaci. Změny se dotkly rovněž počtů letadel v setninách.

„D“ Divisions – Fliegerkompagnie sloužila k podpoře pozemních vojsk a k dělostřeleckému průzkumu na stupni divize, se 4 (na ruské frontě), respektive 5 (na italské frontě) operačními a 2 uloženými pozorovacími letouny a několika stíhačkami. Po uzavření příměří s Ruskem v prosinci 1917 byl stav na východní frontě redukován na 5 průzkumných, jeden stíhací a dva uložené letouny a ke 30. lednu 1918 byl počet operačních strojů pro všechny D-setniny změněn na konečných 6, z toho 4 pro průzkum a 2 stíhačky určené k ochraně a podpoře pěchoty. I přes toto nařízení se u některých D-Fliegerkompagnií nadále vyskytovalo více stíhacích letounů, např. 5 až 6, přičemž „ušetření“ důstojníci-pozorovatelé prodělávali pilotní stíhací výcvik.

„F“ Fernaufklärungs – Fliegerkompagnie k průzkumu, se 6 dvoumístnými pozorovacími a 2 stíhacími letouny, od 30. 1. 1918 pak teoreticky s 8 moderními průzkumnými stroji.

„J“ Jagdfliegerkompagnie, čistě stíhací jednotka. Měla být tvořena třemi menšími podskupinami zvanými „Kette“ po šesti letadlech, celkem tedy 18 stíhačkami. U každé J-setniny mělo být 6 pilotů-důstojníků (velitel a zástupce u každé Kette), technický důstojník, administrativní důstojník (Kanzleioffizier), 12

pilotů-poddůstojníků, 18 mechaniků a 54 osob pomocného mužstva určených jenom k letadlům. Minimální nutný počet osazenstva byl později oficiálně redukován na velitele jako pilota-důstojníka, administrativního důstojníka, technického důstojníka, 6 pilotů-poddůstojníků a 138 mužů, z toho 24 poddůstojníků, pozemního personálu. Na přelomu února a března 1918 sice měly některé J-setniny u 6. armády až 20 letadel, ale nedostatek pilotů nedovolil nikdy až do konce války u žádné stíhací jednotky dosáhnout původně plánovaného počtu 18 provozních letounů s 18 piloty. Průměrný počet pilotů se u J-setnin pohyboval mezi čísly 4 a nanejvýš 10.

„G“ Großflugzeug – Geschwader (G-Flik) pro bombardování se dvěma Staffel po šesti vícemotorových letounech a celkem 4 stíhačkami. Bombardéry často zastupovaly víceúčelové a poměrně rychlé stroje Hansa-Brandenburg C.I.

„S“ Schutzfliegerkompanie, plánovaná jako ochranná jednotka průzkumných letadel D-setnin. Tyto jednotky nakonec nebyly vytvořeny a namísto toho se písmeno „S“ dostalo do označení Schlachtfliegerkompanie (S-Flik), bitevních setnin, ve které se v roce 1918 transformovaly některé D-Flik.

„Rb“ Reihenbild – Fliegerkompanie pro pásové fotografování. Rb-Flik vznikly v roce 1918 z částí D-setnin.

„P“ Photoaufklärungs – Fliegerkompanie k fotografickému průzkumu, vybavená i jednomístnými stíhačkami s fotografickým přístrojem na palubě.

„K“ Korps – Fliegerkompanie k podpoře pozemních jednotek na úrovni sboru s devíti moderními průzkumnými letouny (např. Phönix C.I.). Část těchto setnin byla roku 1918 vytvořena nově, zbytek pak přeměnou z D-Flik.

Jednotlivé setniny podléhaly velení pozemních jednotek; divizí, armádních sborů, armád, z technického a disciplinárního hlediska pak u každé armády štábnímu leteckému důstojníkovi – Stofl (Stabsoffizier der Luftfahrtruppen). V listopadu 1917 byla funkce přeměněna na Kofl (Kommandant der Luftstreitkräfte) a na podzim 1918 na Kaf (Kommandant der Armeeflieger).

Stíhací Albatrosy D.II a D.III firmy Oeffag se mohly dostat téměř ke všem z uvedených druhů setnin, kde kromě stíhacích a doprovodných letů vykonávaly i další úkoly. Ani nasazení u čistě stíhací jednotky tedy nutně neznamenal vždy jen vzdušné souboje.

Pro představu o bojovém nasazení můžeme nahlédnout do letové knihy Albatrosu D.III (Oeffag), výr. č. 153.140 ze stavu Fliegerkompanie 51J. Od března do července 1918 s ním převážně létal Feldpilot Eugen Bönsch, tehdy v hodnosti Zugführer.

12.3.1918. *Nálet na letiště Marcon, 2 bomby nad Marcon, 2 nad Treviso. Odhoz bomb nad Marcon pouze v padesátimetrové výšce, následně ostřelování letiště kulomety. Útok proběhl časně ráno. Během dne neúspěšný obranný let (Abwehrflug).*
16.3.1918 *Stíhací let (Jagdflug) v prostoru Spresiano-Treviso, u Zenson společně s FP Oblt.i.d.R. Fialou sestřelen jednomístný Sopwith (6. vítězství Bönsche, 13. Fialy – u c. k. letectva byly společně sestřely většinou uznávány všem letcům výrazně se podílejícím na vítězství).*

21.3.1918. *Úspěšný doprovodný let (Begleitflug) pro 5 Brandenburgů Flik 19D a 50D v prostoru Povegliano-Maserada, u Spresiano souboj s jednomístným Spadem.*

3.4.1918. *Útok na balon, zapálen těsně nad zemí u San Biagio (7. Bönschův sestřel, potvrzený z více zdrojů).*

12.4.1918. *Ostřelování nepřátelských zákopů v prostoru Saletto-Ponte di Piave.*

Odpoledne blokádní let (Sperrflug) na řece Piave, u Sussegana souboj se Sopwithem.

17.4.1918. *Pronásledování protivníka (Verfolgungsflug), nad Monte Grappa společně s FP Lt.i.d.R. Rudorferem sestřel italského dvomístného letounu SAML (8. vítězství Bönsche, 2. Rudorfera).*

Odpoledne blokádní let, u Conegliano-Sacie nad vlastním územím souboj se Sopwithem.

1.5.1918. *Bojový let (Kampfflug), u Breda di Piave souboj se Sopwithem. Při druhém startu doprovodný let.*

16.5.1918. *Obranný let – první start.*

Při druhém startu neúspěšný nálet na balon, byl včas stažen.

16.6.1918. *Útok na balon. Po třetím náletu u Breda di Piave balon zapálen a sestřelen, poslední nálet proveden pouze v 50 metrech za čtené palby obránců (9. Bönschův sestřel).*

Při druhém startu ofenzivní let, hloubkové nálety.

17.6.1918. *Podpora pěchoty (Infanterieflug).*

20.6.1918. *Blokádní let, účast v letecké bitvě nad Montello, sestřel jednomístného nepřátelského fotoprůzkumného letounu (10. Bönschův sestřel).*

29.7.1918. *Stíhací let.*

30.7.1918. *Doprovodný let pro radiový letoun Flik 34D, dva souboje.*

Odpoledne let proti formaci italských Caproni útočících na letiště Flik 51J. Bombardéry byly z prostoru vytačeny a donuceny k nouzovému odhozu bomb.

Východní fronta

Albatrosy D.II se v létě 1917 dostaly převážně na ruskou frontu do Haliče, kde se vystřídaly u Flik 3, 14, 20, 22, 25 a 37 nebo do Bukoviny k Flik 7 a 26. Ačkoliv bylo zaznamenáno několik leteckých vítězství (26. června 1917 s 53.11 Kpl. Rudolf

Blass, s týmž strojem 20. září Oblt. Rudolf Freiherr von Szepessy-Sokoll, 27. září s 53.16 Offstv. Gottfried Russ a 12. listopadu 1917 Fw. Franz Koudela s 53.14), Albatrosy D.II spíše sloužily k seznámení se pilotů dvoumístných letounů s poměrně snadno ovladatelným stíhacím strojem. Vcelku kritická zpráva Fliegerkompanie 37D uvádí: „....příliš pomalý, jeho stoupavost nemůže být plně využita, neboť ruská letadla prakticky nikdy nepřelétávají linie. Proto D.II většinou plní doprovodné úkoly“.

Až do uzavření příměří s Ruskem počátkem prosince 1917 je nasazení strojů D.III série 53.2 a 153 známo u Flik 1D, 3D, 8D, 10D, 11D, 13D, 14D, 20D (sr. 53.2 od října 1917), 22D, 25D (sr. 53.2 od července 1917), 26D, 27D (od září 1917), 30D, 37D, 40D, 43D, 44F, 47D, 49F a 52D v Haliči, polské Volyni a Bukovině, resp. Sedmihradsku. Fliegerkompanie 13D, 40D, 49F a 52D používaly Albatrosy jen velice krátce.

Na východním bojišti neoperovala žádná čistě stíhací setnina (J-Flik), v létě a na podzim 1917 však na rusko-rumunské frontě působila zprvu jedna a poté dvě improvizované stíhací jednotky s několika Albatrosy D.III série 53.2 a 153 a Hansa-Brandenburgy D.I.

V červenci vznikl při Flik 31 (později Flik 31D) v Sedmihradsku v sektoru 1. armády tzv. „Fliegerdetachment Hauptmann Nikitsch“, v jehož sestavě létaly např. stroje 53.22, 24, 25 a 41. Pod velením Hptm. Karla Nikitsche (narozen ve Velkých Čakovcích u Prahy, do konce války 6 potvrzených vítězství) dosáhla provizorní jednotka do poloviny září 8 sestřelů nepřátelských letadel. Později byla přetvořena a od října přejmenována podle letiště Harja poblíž Kezdi-Vásárhely na „Kampfstaffel Harja“ nebo podle nového velitele na „Jagdstaffel Oberleutnant Terk“. Tato stíhací Staffel byla podřízena Flik 29D, používala Oeffagy 53.24, 153.25 a 153.26 a do konce roku vybojovala ještě 3 vítězství.

Druhá formace, „Kampfstaffel Galanesti“, spadala pod Fliegerkompanii 40D v sektoru 7. armády a velel jí pražský roják Oblt. Hans Fischer, zároveň Chefpilot Flik 38D, odkud přišly i letouny 53.20, 53.40 a 153.24. Letka využívala letiště Galanesti poblíž Radautz v Bukovině a od září do skončení bojů získala 2 potvrzená vítězství.

Albánie

Dva Albatrosy D.III (Oef), 53.28 a 53.30, byly v červnu 1917 poslány na letiště Tirana k Flik 6. S 53.28 zaznamenal 4. února 1918 vítězství nad stíhačkou Nieuport v boji s pěti italskými letouny Zgsf. Michael Schwach, do kokpitu Albatrosu 53.30 usedali např. Oblt. Karl Benedek a na jaře 1918 také druhé nejúspěšnější eso rakousko-uherské LFT Offizierstellvertreter Julius Arigi. Arigi se narodil v Děčíně, u Flik 6 sloužil už od konce roku 1914, v říjnu 1915 padl do černoohorského zajetí odkud uprchl v lednu 1916 v automobilu Fiat korunního prince Černé Hory, od konce roku 1916 létal jako stíhač u speciální jednotky Fluggeschwader I, Flik 41J a 55J a v dubnu 1918 se vrátil k Flik 6, nyní Flik 6F. Na konci války sloužil ještě u Flik 1J, celkem získal 32 potvrzených sestřelů (avšak žádný s Albatrosem 53.30 v Albánii) a stal se nejvíce vyznamenaným poddůstojníkem c. k. letectva.

Italská fronta

Naprostá většina Albatrosů z licenční produkce se dočkala nasazení na italském válčišti v Jižních Tyrolech, Korutanech a na frontách Isonzo, Piave a Grappa.

Od května 1917 se 4 Albatrosy D.II nacházely ve stavu Flek 6 ve Wiener Neustadt, kde sloužily jako školní k seznámení s novým stíhacím typem. Masové použití letadel předvedené Italy během tzv. bitvy u Ortigara (9.–26. června 1917) ochromilo rakousko-uherské letecké jednotky na jihotyrolské frontě. Flek 6 neprodleně zaslala 11. armádě na letiště Pergine tři ze svých Albatrosů, 53.01, 53.02 a 53.09 (ponechala si stroj 53.04) jako posilu tří stíhacích Brandenburgů tamních Flik 21, 24 a 48. Ze stíhaček a pilotů těchto setnin byla narychlo sestavena pohotovostní jednotka „Alarm-Bereitschaft Pergine“, zvaná jinak podle velícího důstojníka Oblt. Wilhelma Elsslera „Jagdstaffel Oberleutnant Elssler“. 19. června 1917 sestřelil Feldwebel Julius Kowalczik (narozen v Moravské Ostravě, do konce války 5 vítězství) od Flik 24 při letu na 53.02 nad Cima Maora průzkumný Caudron a vybojoval tak první „Luftsieg“ provizorní jednotky. Zároveň šlo o vůbec první sestřel na novém typu letounu.

Koncem června měla jednotka k dispozici i několik strojů D.III série 53.2, s nimiž úspěšně pokračovala v činnosti až do příchodu Flik 55J Hptm. Josefa von Maiera (7 sestřelů do konce války) koncem října 1917. Někteří vybraní letci Alarm-Bereitschaft Pergine, jako např. Stfw. József Kiss (nejúspěšnější uherské eso LFT, do své smrti 24.5.1918 si na konto připsal 19 potvrzených sestřelů, posmrtně povýšen do důstojnické hodnosti) nebo sudetský Němec ze Cvikova u České Lípy Lt.i.d.R. Josef Friedrich (celkem 7 sestřelů) přešli k Flik 55J, vyzbrojené Oeffagy D.III série 153. Kiss létal v Kette spolu s von Maierem a J. Arigim a společně měli lví podíl na dosažení 15 vítězství jenom v listopadu 1917.

U setniny 55J, již se dostalo čestného pojmenování „Kaisersstaffel“, sloužila i další letecká esa; Oblt. Georg Kenzian von Kenzianshausen (9 sestřelů), Stfw. Sándor Kasza (6 vítězství) a Zgsf. Franz Lahner (5 sestřelů). Bez zajímavosti není ani účast Offstv. Emanuela Stumpy (3 vítězství) ze „Žizkova u Prahy“, Fw. Alfonse Běhouneka (4 sestřely) nebo Kpl. Bohu-

mila Munzara (1 vítězství). Fliegerkompanie později přezbrojila na stíhačky Phönix D.II/IIa a od poloviny května 1918 už žádné Albatrosy ve stavu neměla. Připisuje se jí zničení 32 strojů protivníka.

V západní části jihotyrolské fronty na letišti Gardolo také létalo postupně u setnin 10. a 11. armády několik stíhacích Oeffagů D.III. Stroje 53.50, 53.52 a 53.53 získala v létě Fliegerkompanie 17D, kde s nimi mimo jiné létal Fw. Běhounek, než byl převelen k Flik 55J.

V polovině listopadu 1917 se do Gardolo přesunuly Flik 23D a 54D z isonzké fronty a v únoru resp. březnu 1918 ještě Flik 10D a 27D z ruské fronty, nyní označené 10F a 27F.

Některé Albatrosy si setniny dovezly z předchozích působišť, jiné, většinou série 153, jim byly přiděleny jako doprovodné až zde. Většina těchto letounů však v květnu 1918 přešla do stavu setniny č. 3D, která pod 10. armádu spadala od března po návratu z ruské fronty a byla nově ustavena jako čistě stíhací Fliegerkompanie 3J. Další moderní stíhačky Albatros D.III (Oef) série 253 dodala jednotce na příkaz vrchního velení 11. armáda. Ještě před operačním nasazením počátkem června se 23.5.1918 při zkušebním letu v Gardolo zabil velitel setniny Hauptmann Johann Zwierzina. Nahradil jej Chorvat s českými předky Oblt. Friedrich Miroslav Navratil, který už měl na kontě jeden sestřel v kokpitu 153.157 u Flik 41J. Jako velitel Flik 3J získal dalších 9 potvrzených vítězství (jeden se strojem 153.198 a zbývající s 253.06). Setnina kromě obranných a blokádních letů mohla v sektoru 10. armády provozovat tzv. „volné stíhání“, do konce války měla ve výzbroji pouze Albatrosy D.III Oeffag, s nimiž zničila 15 nepřátelských letadel. Létající personál tvořili např. polský pilot Oblt.i.d.R. Stefan Stec (7 potvrzených vítězství), Oblt. Franz Peter (6 sestřelů), jenž před válkou bydlel ve slezském Frýdku, nebo Oblt.i.d.R. Josef Pürer (7 vítězství), ale také Lt.i.d.R. Jaroslav Kubelík a Zgsf. Adolf Bláha, který 21. listopadu 1918 ulétl s Navratilovým 253.116 do Švýcarska.

V květnu 1918 byla z Flik 9D, nasazené dříve v Srbsku a Haliči, a pilotů stíhaček od Flik 21D a 48D v Ospedaletto sestavena stíhací Flik 9J, spadající pod 11. armádu. Zprvu měla ve výzbroji Albatrosy série 153, později stíhačky firem Aviatik a Phönix. Operovala od června 1918 pod velením Hptm. Ludwiga Purma. Vzhledem k tomu, že nemohla provozovat „volný lov“ jako Flik 3J, nýbrž plnila hlavně doprovodné, obranné a blokádní úkoly, zaznamenala těžké ztráty, způsobené zejména britskými stíhači na italské frontě (28., 48. a 66. squadrona RFC (RAF), všechny vyzbrojené stroji Sopwith Camel), a téměř žádná vítězství. Jako jedině potvrzené vítězství s Oeffagem D.III bývá uváděn sestřel italského letounu 28.6. Oblt.i.d.R. Stecem od Flik 3J, jenž v období 17.6.–4.7.1918 působil u jednotky jako zastupující velitel. Flik 9J měla na seznamu pilotů také několik příslušníků bývalé Alarm-Bereitschaft Pergine, např. Fw. Lajose Telessy (4 vítězství) nebo Fw. Michaela Meissnera (3 sestřely).

Menší počet Albatrosů D.III prošel v Jižních Tyrolech službou i u Flik 15F (od listopadu 1917) v Levico, kde Offstv. Richard Müller sestřelil celkem 9 letadel protivníka, z čehož mu 4 vítězství byla oficiálně potvrzena (létal např. se 153.108, ale také s Phönixy D.I, později byl převelen k Flik 9J), Flik 16D (v zimě 1917–1918), Flik 36K (na podzim 1918), Flik 66D (od října 1917) a Flik 73D (v létě 1918).

Na isonzkou frontu putovaly zpočátku pouze dva Albatrosy D.II, 53.13 k Flik 42J a 53.15 k Flik 41J. Letouny později ještě létaly u Flik 2D, 19D, 35D a 46F.

V červenci 1917 mohl velitel Fliegerkompanie 41J Hptm. Godwin Brumowski, s 35 potvrzenými a 8 nepotvrzenými sestřely do konce války první muž žebříčku rakousko-uherských leteckých es (před válkou měl „domovskou příslušnost“ ve Frýdku), na frontě testovat první D.III – 53.27. Někdy koncem měsíce ještě dorazil stroj 53.60 a v srpnu první letouny série 153 (např. 153.04, 06, 08, 10, 11 a 12) jako náhrada dosavadních Brandenburgů D.I, které však měla setnina ve výzbroji ještě v říjnu 1917. Pod Brumowskiho velením bojovala u Flik 41J s Albatrosy letecká esa Frank Linke-Crawford (celkem 27 vítězství), Kurt Gruber (11 sestřelů), Károly Kaszala (8 vítězství) a Rudolf Frhr. von Szepessy-Sokoll (5 sestřelů), také však např. český pilot Stfw. Josef Novák (nejméně 3 potvrzená vítězství). Přechnodně veleli jednotce po kratší dobu i Hptm. Purm a Oblt.i.d.R. Emanuel Streicher.

Během 11. bitvy o Isonzo měla 21. srpna 1917 K.u.k. Fliegerkompanie 42J sedm Albatrosů D.III série 153, z toho 3 uzemněné kvůli prostřeleným vrtulím, a tři letuschopné Hansa-Brandenburgy D.I. V prosinci sloužilo u Flik 42J 6 D.III (53.27 a pět strojů sr. 153) spolu se 3 Aviatiky D.I série 38, 3 Phönixy D.I série 228 a jedním Brandenburgem série 28. Setnině, která větší část svých jednapadesátí vítězství získala s Albatrosy D.III série 153 a 253, veleli postupně Hptm. László Hány, Oblt. Gustav von Salomon a Oblt. Georg von Kenzian. Proslavili se tu především Maďaři Fw. Nándor Udvardy (8 vítězství), Stfw. János Riztics (7 sestřelů) a Offstv. Frigyes Hefty (5 potvrzených + 4 nepotvrzená vítězství), mezi další esa patřili sudetští Němci Oblt.i.d.R. Otto Jäger (7 vítězství) z Aše a Fw. Franz Oberst (5 + 1 sestřel) z Mostu nebo Offstv. Vinzenz Magerl (5 vítězství). Od svého založení byla osmi Albatrosy série 53.2 vyzbrojena Fliegerkompanie 51J, s níž se původně počítalo pro Heeresgruppe Conrad v Jižních Tyrolech. S probíhající 11. bitvou o Isonzo bylo určení změněno a setnina se přesunula na isonz-

skou frontu na letiště Haidenschaft. Operačně začala působit 23. srpna 1917 a až do uzavření příměří měla ve svém letadlovém parku pouze stíhačky firmy Oeffag série 53.2, 153 a 253. Stala se nejúspěšnější stíhací setninou vůbec. První vítězství z celkových 57 získali 1. září společně Kpl. E. Bönsch, Rittm. W. von Froreich, Oblt. Dr. J. Hoffmann a Fw. L. Neumann. Na velitelských postech se vystřídali Rittmeister Wedige von Froreich z Terezína (5 potvrzených sestřelů), od února 1918 Oblt.i.d.R. Benno Fiala Ritter von Fernbrugg, třetí eso LFT s 28 potvrzenými a 5 nepotvrzenými vítězstvími, a od počátku října Oblt. Franz Rudorfer (11 + 2 sestřely). Kromě vynikajících velitelů a balonového esa Fw. Bönsche se mohla setnina chlubit úspěchy dalších letců, mezi něž patřili Stfw. István Fejes (16 + 4 vítězství), Oblt. Sándor Tahy (8 sestřelů) nebo Oblt.i.d.R. Ludwig Hautzmayer (7 vítězství).

11. bitvy na řece Isonzo se účastnila i Fliegerkompagnie 55J, rovněž z letiště Haidenschaft, než byla koncem října přeložena na jihotyrolskou frontu. Do té doby skórovala dvakrát, v obou případech zásluhou zkušeného stíhače Arigiho.

S postupem rakousko-uherských vojsk se během listopadu přesunuly setniny 41J, 42J a 51J blíže řece Piave a fronta se tak změnila v piavskou.

V polovině října 1917, ještě během 12. bitvy na Isonzo, se první bojových letů dočkala další nově zformovaná setnina 56J, umístěná na letišti Seebach u Villachu v Korutanech (Kärnten). Operovala se stroji typu Aviatik D.I „Berg“ a Albatros D.III (Oef) sr. 153 a od poloviny listopadu rovněž postoupila na piavskou frontu. Počátkem roku 1918 už byly Oeffagy „spotřebované“ a nahrazeny Bergy. Další Albatrosy přišly až v červenci. Z celkových patnácti nárokováných vítězství bylo několika dosaženo s letouny série 153 a 253.

Letiště Motta di Livenza se od ledna 1918 stalo bází Fliegerkompagnie 61J Oberleutnanta i.d.R. Ernsta Strohschneidera z Ústí nad Labem (15 + 1 nepotvrzené vítězství). Po jeho smrti při přistání z nočního letu 21. března 1918 se stíhačkou Phönix D.I se velitelem stal Oblt.i.d.R. Ludwig Hautzmayer od Flik 51J. U Flik 61J byl testován jeden z prvních Albatrosů s kulomety zdviženými na úroveň očí pilota, 153.181, frontového odzkoušení se tu dostalo i nové stíhače Aviatik D.II. Do července, kdy se setnina přesunula na letiště Ghirano, bojovala s Albatrosy série 53.2, 153 a několika Bergy či Phönixy, poté také s Oeffagy série 253. Když ještě v červnu 1918 přišlo několik těchto nových D.III s 225 k motorem, hodnotila je setnina jako „prvotřídní a nejlepší ze všech stíhaček“. Hlavně kvůli nedostatku vycvičených pilotů létala Flik 61J často jen jako jediná Kette o dvou až čtyřech strojích a její příslušníci dosáhli, většinou s Albatrosy, 17 vítězství. Kromě velitelů se v bojích osvědčili např. Mađar Ferenc Gräser (18 + 1 sestřel), Rakušan Edgar Mörath (4 + 1 vítězství) nebo Otto Schrimpl (4 + 1 sestřel) z Vrchlabí, všichni tři v hodnosti Leutnant in der Reserve.

V lednu 1918 zahájila v Motta di Livenza na piavské frontě operační působení také Fliegerkompagnie 63J, zpočátku vybavená typy Phönix a Aviatik D.I, později Albatrosy série 153. 6. června však při útoky italských bombardérů ekrazitovými a zápalnými pumami ztratila jednotka téměř všechny letouny – pět jich shořelo a tři musely být odeslány k opravě. Do konce měsíce přišly nové stroje série 153 a v červenci je následovala dodávka prvních Albatrosů série 253. Reakce na nový letoun byla následující: „.... splňuje všechny bojové požadavky, vypadá to velice nadějně, setnina však neobdržela dostatečné množství.“ Druhá pohroma stihla Flik 63J 23. září. Během většiny smrtě došlo na letišti Portobuffole k poškození sedmi letadel, z nichž tři šla na odpis. Do uzavření příměří si setnina započítala čtyři potvrzená vzdušná vítězství. Postupně jí veleli Hptm. Karl Nikitsch, Oblt. Walther Gwiggner, Oblt. Josef Lederer, Oblt. Rupert Terk (3 sestřely), Hptm.-Auditor Aurel Schiavon a od konce května 1918 opět Oblt. Terk.

Albatrosy série 153, původně určenými pro Flik 74J (nikdy neobdržela tento typ letounu), byla v březnu 1918 vyzbrojena nově vytvořená setnina 68J se sídlem v Campoformido. Zpočátku sloužila jako letecká škola. Bojových letů se účastnila od 1.května. 4.5. 1918 dopoledne se čtyři D.III nad Piave střetly s formací stíhaček Sopwith Camel 66. squadrony RAF. Výsledkem letecké bitvy bylo jediné potvrzené vítězství Fliegerkompagnie 68J, které hlásil Stfw. Andreas Dombrowski (narozený v Moravské Ostravě, podle rakouských zdrojů sudetský Němec). Dombrowski získal svůj 6. a poslední sestřel, souboj však neskončil právě nejlépe – on sám havaroval se 153.195 s těžkým zraněním, z boje se nikdy nevrátili stroje velitele jednotky 153.182 Oblt. Karla Patzelta (pocházel z Čech, 5 vítězství) a 153.210 Kpl. Franze Fritsche, oba letci zahynuli. Novým velitelem byl jmenován Oblt. von Kenzian od Flik 55J, krátce tuto funkci zastával i Oblt. Fritz Bistrischan. Na rozkaz vrchního velení předala setnina 10. června 1918 6 Albatrosů Flik 30J, posilované k ofenzivě na Piavě, a dostala stíhací Phönixy D.II/IIa, některé však neprovozuschopné. Bojovou činnost de facto ukončila 29. července a do konce války už se žádných nových strojů nedočkala.

Jako stíhací jednotka vznikla Fliegerkompagnie 30J přezbrojením Flik 30D po návratu z Bukoviny během dubna a května 1918. Disponovala několika Phönixy D.I a pro nadcházející „Piaveschlacht“ (bitvu na řece Piavě) byla zesílena 2. června sedmi Albatrosy D.III od Flik 2D (ovšem bez kulometů) a poté šesti D.III od Flik 68J. Stroje série 153 se bojových operací účastnily z letiště S. Pietro in Campo poblíž Belluno od června

do srpna 1918. Na tzv. Grappa-frontě zaznamenala setnina tři vítězství, z nichž na dvou měl zásluhu Oblt. Roman Schmidt, jediné letecké eso setniny (6 sestřelů do konce války), nikoliv ovšem v kokpitu Albatrosu, nýbrž Phönixu D.I. Velitelem Flik 30J byl Oblt.i.d.R. Hans Fischer (3 potvrzená vítězství), stíhač osvědčený již v Bukovině.

V dubnu 1918 došlo také k přezbrojení Flik 43D na J-Flik, setnina se však do boje nikdy nedostala. Do října 1918 sloužila pod vedením Hptm. Kornela Király a Oblt. Augustyna Domese jako výcviková jednotka stíhacích pilotů. Kromě typu Phönix D bylo i zde k dispozici několik Albatrosů D.III (Oef) série 153.

V srpnu 1918 bylo u 6. armády na piavské frontě vytvořeno k podpoře pozemních vojsk 8 tzv. „Schlachtenstaffel“, přičemž tři z nich sestávaly vždy z jedné Kette podřízených stíhacích setnin. Tak např. Staffel I tvořila Kette Albatrosů série 253 od Flik 42J.

Na frontách Isonzo, Piave a Grappa sloužily u 1. a 2. Isonzo Armee (později přejmenovaných na Isonzo Armee a 6. Armee) a Armee Gruppe Belluno rakousko-uherské Albatrosy vedle stíhacích jednotek ještě v dalších setnin: 2D, 19D, 23D, 32D, 35D, 53D, 59D. Divizní pozorovací Fliegerkompagnie však v období zhruba od února do června 1918 musely své stíhačky přenechat J-setninám. Jako fotoprůzkumné létaly stíhací Oeffagy také v sestavě Flik 12Rb (před koncem války Flik 12P), Flik 37P (2 stroje série 153), 46F (později 46P; 53.13, 53.54, 153.67, 206, 207, 254 a 255) a Flik 40P (153.13, 153.113, 253.69). „Prototyp“ 153.01 byl u Flek 6 zkoušen se zařízením zvaným „Sottoscope“, umožňujícím přehled o terénu pod letounem a přesnější zaměření kamery.

Nezanedbatelnou součástí využití letounů Albatros D.II a D.III (Oef) byla jejich služba v leteckých školách a výcvikových jednotkách (některé již byly zmíněny), kam se často soustřeďovaly stroje stažené z fronty nebo po opravách. Počátkem roku 1918 vznikla z Flek 19 polní letecká škola Campoformido pro piavskou frontu, od 5.5. zvaná „Feldfliegerschule der Heeresgruppe FM(GO) von Boroewic“ a od 30.10.1918 „Feldfliegerschule 1“. Stíhací výcvik probíhal prakticky na všech hlavních stíhacích typech LFT.

Z personálu Flek 20 byla vytvořena v Korutanech polní letecká škola Neumarkt, od 5.5.1918 „Feldfliegerschule der Heeresgruppe Conrad“, později „Feldfliegerschule der Heeresgruppe GO Erzherzog Joseph“ a od 30.10. „Feldfliegerschule 2“, pro potřeby jihotyrolské fronty. Součástí školy byla Jagdfliegerschule při Flik 55J v Pergine, kde probíhal na třech základních typech Albatros, Phönix a Aviatik vlastní stíhací výcvik. Stíhací škola se do Neumarktu přestěhovala až 19. září 1918.

Zbarvení

Továrna Oeffag se zprvu vývojem maskovacích nátěrů příliš nezabývala. Všechny stroje typu Albatros D.II a téměř všechny D.III série 53 opustily brány závodu bez kamuflážního nátěru, v barvě použitého materiálu, tj. lakovaného plátna a překližky a s „rifling“ úpravou plechových částí. Zejména na italské frontě se takové zbarvení ukázalo jako naprosto nedostačující. Ochranné zbarvení stíhaček Albatros-Oeffag je pak možné podle dochovaných informací rozdělit na tovární vzory a kamufláže vzniklé v polních podmínkách.

První firemní pokus o zastírací nátěr horních ploch byl proveden pomocí olejové barvy na několika Albatrosech D.III ze závěru série 53.2, které se na isonzské frontě dostaly do stavu Fliegerkompagnie 51J. V měsíční zprávě ze září 1917 k tomu jednotka poznamenává: „....letouny 53/153 by měly být dodávány natřené (normální) krycí barvou, olejový nátěr je na frontě nepoužitelný“. Není zcela jasné, přesně které letouny tento „olejový nátěr“ (Ölanstrich) nesly. V úvahu připadají u Flik 51J stroje čísel 53.55, 53.59, 53.60 nebo 53.64.

Druhý návrh firmy Oeffag se dočkal podobného ohodnocení. Až třetí pokus byl posouzen příznivěji. Jednalo se o potah potíštěným plátnem v podobě různobarevných pravidelných šestiúhelníků nazvaný Spojenci, stejně jako původní německé schema nepravidelných čtyř až šestiúhelníků „Lozenge“. Ačkoliv se tento maskovací vzor poměrně rozšířil, zejména od jara 1918, a používaly jej např. firmy Aviatik, Phönix, Ufag, Lohner nebo Thöne und Fiala, na fotografiích Albatrosů továrny Oeffag je poměrně vzácností. Přesto se dají rozlišit na Albatrosech D.III (Oeffag) nejméně dva druhy „Lozenge“. Plátnem potištěným „zploštělým“ typem šestiúhelníků, používaných také na některých stíhačkách Aviatik D.I firmy Lohner, byl kompletně potažen (s výjimkou motorového krytu, jenž byl přetupován skvrnami podobných barev) letoun číslo 153.112. Klasické rovnostranné šestiúhelníky na plátnem potažených křídlech a VOP, ovšem menší než u jiných firem, je možno vidět např. na snímku havarovaného Albatrosu D.III údajně od Flik 30J.

Téměř všechny letouny série 153 však byly vyexpedovány „bílé“, tzn. bez nátěru nebo potahu potištěným plátnem, a právě tak např. stroje 253.01–04, 253.06–08, 253.12 a 253.14. Ještě v březnu 1918 muselo vrchní velení urgovat požadavky a návrhy Isonzoarmee a 6. Armee na piavské frontě: „.... Aby bylo u všech letadel aplikováno ochranné zbarvení. Jeho absence je pocítována jako újma především u letounů typu D.III“. Od dubna 1918 pak měly některé stroje potaženy křídla, VOP a pohyblivou část SOP potištěným plátnem se speciálním tří až čtyřbarevným „spirálovým“ vzorem. Tento originální vý-

robek dodávala vídeňská firma J.Backhausen und Söhne. Šlo o letouny těchto čísel: 153.263–265, 153.267, 253.05, 253.09–11, 253.13, 253.45, 253.52, 253.74, 253.77–79, 253.114 a 253.115. Nejméně dva Albatrosy, 253.64 od Flik 42J a jeden stroj od Flik 51J, nesly potah potištěným plátnem na všech plochách (s výjimkou plechových částí trupu). Posledním továrním barevným schematem některých Albatrosů série 253 byla kamufláž prováděná tupováním skvrn několika barev houbou, polosuchým štětcem nebo jiným přípravkem (v němčině je tupovaná kamufláž popisována jako „Wolkenartige Schattierung“). Odstíny bývají udávány v létě 1918 s převahou zelené (tmavě zelená, šedozelelá, šedožlutá), na podzim pak hnědé a zelené. Podle dochovaných zbytků plátna strojů série 253 s tímto schematem byly barvy nanášeny (pečlivě až umělecky) tak, že se dají od sebe rozlišit a vzájemně se neslévají. Na fotografiích je těžké od sebe rozeznat tovární tupovanou kamufláž od podobných polních nátěrů. Takto zbarveny mohly být kupříkladu letouny 253.116 nebo 253.117 od Fliegerkompagnie 3J. I přes různé urgence bylo na frontu nakonec dodáno mnoho strojů série 253 opět zcela bez nátěru.

Dodatečné maskování letadel se provádělo buď u týlových jednotek Flep, od června 1918 přejmenovaných na Flip (Fliegerpark) nebo přímo u bojových setnin.

10. srpna 1917 hlásil štábní letecký důstojník (Stoluft) Isonzoarmee: „Od nedávna mají některé naše aparáty tmavý nátěr, který ztěžuje nepříteli pozorování a obranu. Časem plánujeme opatřit tímto (pro nepřitele) málo viditelným tmavým nátěrem všechna letadla... Co nejdříve budou pořízeny fotografie bojového letounu typu D.III...“.

Kromě několika málo strojů série 53.2 s „olejovým“ továrním nátěrem byly v srpnu 1917 na isonzské frontě kamuflávány téměř všechny stíhací Albatrosy Flik 41J. Polní krycí nátěr zelenou barvou (většinou velmi tmavého odstínu, výjimečně středně zeleného, jako např. u letounu 53.27) pokrýval horní plochy křidel, VOP a trupu až po vrchní podélník, celou SOP, plechový kryt motoru s vrtulovým kuzelem, případně disky kol. S výjimkou plechových částí bylo krycí zbarvení doplněno o množství světlých (nažloutlých) spirálek či lokýnek až teček. Často bývá jako autor specifického vzoru uváděn velitel jednotky Hptm. Brumovski, který jím rovněž nechal opatřit vrchní plochy svého oblíbeného Hansa-Brandenburgu D.I 28.69. Tento kamuflážní vzor použily na některých Albatrosech série 53 a 153 i další jednotky na isonzské frontě: Flik 35D, 42J, 46F a 51J. Nové letouny série 153 dodávané zhruba od října 1917 už toto „letní“ schema nedostaly.

Zajímavý světle šedozelelý nátěr s tupovanými nažloutlými skvrnami obdržel na horních i bočních plochách u Flik 41J Albatros D.III 153.93, vyexpedovaný firmou Oeffag v listopadu 1917. V prosinci 1917 a lednu 1918 s ním létal Oblt. Gustav Edler von Salmon (2 potvrzená vítězství). Zatím však nelze určit, zda šlo o kamufláž ojedinělou nebo obecně přijatou alespoň u jednotky.

Tmavý nátěr horních ploch křidel a VOP, případně horní části trupu dosvědčují snímky Albatrosů Fliegerkompagnie 2D na piavské frontě z jara 1918. Kamufláž se prováděla hustým tupováním tmavé zelené barvy na původní lakovaný povrch, takže barva materiálu místy mírně prosvítala. Tupovanou kamufláž je možno vysledovat už dříve i u několika strojů Flik 19D a 32D, z nichž například 53.61 nebo 153.32 přešly počátkem roku 1918 do stavu Fliegerkompagnie 61J.

Část Oeffagů D.III série 153 byla u Flik 61J maskována kompaktním nátěrem tmavě hnědou barvou všech ploch kromě kovových součástí, s největší pravděpodobností v souvislosti s nočním stíháním, které prosazoval velitel setniny Oblt.i.d.R. Strohschneider.

Některé setniny bojující na piavské frontě používaly na jaře, v létě a na podzim 1918 na svých Albatrosech tmavého krycího schematu vrchních i bočních ploch, zřejmě také na základech tupování jedné či více barev. Bližší údaje však známy nejsou, a navíc se nedá vyloučit, že nakonec mohlo jít o vzor tovární....

Na jihotyrolské frontě nenesly v září 1917 stíhací Albatrosy série 53 žádný ochranný nátěr. Jednoduchou tmavě zelenou tupovanou kamufláž horních ploch křidel a VOP obdržel snad někdy během října např. stroj č. 53.33 od Alarm-Bereitschaft Pergine. Obdobným schematem byl neznámo kdy na letišti Gardolo opatřen také letoun 53.50.

V měsíční zprávě za listopad 1917 uvedl velitel Fliegerkompagnie 55J, vyzbrojené Albatrosy D.III série 153, Hptm. von Maier: „Všechna letadla jsou natřena modrozelenou barvou... Spodní plochy křidel jsou světle modré...“. Je pravděpodobné, že maskování letounů proběhlo již dříve. Povrch trupu, SOP a křídla a VOP shora se jeví jako jednolitý, zřejmě nešlo o tupování, ale skutečný nátěr. Příkladem může být např. Albatros 153.47 Offstv. Józsefa Kisse. Světle modré barvy bylo někdy použito i k nátěru vzpěr, podvozkových noh a disků kol (153.27 Oblt. von Kenziana).

Na přelomu jara a léta 1918 už bylo možno vidět některé stíhačky Flik 55J v jiném polním zbarvení. Na velmi světlý (šedožlutý) podklad se tupováním nanášely skvrny tmavě zelené a šedozelelé (podle některých údajů i hnědé) barvy. Spodní plochy křidel, VOP a tentokrát i trupu opět nesly světle modrý nátěr. Takto zbarveny byly v květnu 1918 např. stroje s označením „Hi“ (série 153) nebo „K“ (153.186), v létě např. Albatros D.III 153.239 s bílým pruhem a číslem „7“ na kýlovce.

S tupovanou tmavou kamufláží (v jednom nebo dvou odstínech tmavší zelené) celého trupu a vrchních ploch křídel a VOP létaly v létě 1918 stroje Fliegerkompagnie 9J, mimo jiné např. 153.151. Spodní plochy křídel a VOP, vzpěry, podvozkové nohy a disky kol měly s největší pravděpodobností světle modrý nátěr.

Rovněž zastírací schemata používaná u Flik 3J spočívala na bázi tupovaných skvrn. „Bílý“ povrch plátna a překližky se buď přetupoval dvěma odstíny tmavší zelené barvy, např. na letounech 153.198, 153.227 či 153.246, nebo se nanášelo více barev (některé zdroje hovoří až o pěti odstínech najednou, od zelené přes olivovou až po žlutou), které pak slité do sebe vytvářely světlejší šedožlutozelený povrch. Ten je pravděpodobně míněn v hlášení ze září 1918, kde se hovoří o „hořčicovém“ zbarvení. Spodní plochy křídel a VOP se u Flik 3J ponechávaly v barvě plátna.

Netypickou kamufláží v podobě „spirálovitě“ tupovaných skvrn, pravděpodobně na světlejším podkladě, byl opatřen osobní stroj velitele Fliegerkompagnie 3J Oblt. Navratila 253.06.

Kamufláž pomocí tmavých nepravidelných na plátno křídel a VOP tupovaných obrazců, tzv. „mapovitý vzor“ nejméně na jednom stroji série 253 dokladuje snímek vrakoviště v Bresanone z listopadu 1918.

Závěrem kapitoly o zbarvení stíhacích letounů Albatros (Oef) je nutno zmínit obecně platný fakt, že na základě černobílých fotografií nelze přesně určit barevné odstíny maskovacích nátěrů. Rovněž lze v současnosti těžko ověřit přesnost dobových záznamů o použitých barvách. Směodatný není nakonec ani současný vzhled dochovaných částí plátěného potahu, neboť odstíny barev se časem mění, lak žloutne atd. Plátno z jednoho stroje série 153 dnes vykazuje olivově zelený odstín tupovaných skvrn, plátno z jiného letounu téže série pak modrý odstín (tupování modrou není vyloučeno, ani písemně doloženo). Publikovaná barevná schemata tedy do jisté míry zůstávají rekonstrukcemi skutečného vzhledu.

Označování

Výsostné označení a tovární marking

Výsostné označení Rakousko-Uherska tvořily zprvu červeno-bílé pruhy, od října 1914 byl převzat znak spojeneckého Německa, takzvaný „Železný kříž (Eisernes Kreuz)“ v černé barvě. Současně však letouny nesly nadále červeno-bílé pruhy na křídlech, ocasních plochách a někdy i trupu. 5. května 1915 vydalo Ministerstvo války rozkaz, podle kterého měla být nadále označována všechna letadla na frontě jednotně, a to železnými kříži na bílém podkladě z obou stran nosných ploch a červeno-bílou „vlaječkou“ na ocasních plochách.

V červenci 1915 bylo nařizení poněkud upraveno. Pouze jednoplošníky měly mít kříže z obou stran křídel, zatímco u dvouplošníků postačovalo výsostné označení na vrchní straně horního křídla a spodní straně dolního. Železný kříž měl být také umístěn na svislou ocasní plochu, a to tak, aby jedna jeho část byla na kýlovce a druhá na směrovce.

Během dubna 1916 padlo rozhodnutí, aby stejný kříž (typu A, se širšími patkami) v bílém čtvercovém poli označoval i trup letounů z obou stran. Vzájemné poměry kříže a bílého pole byly specifikovány takto: při bílém čtverci o šířce a výšce 1500 mm měla být výška kříže (H) 1350 mm a šířka jeho patky (B) 770 mm. Ne vždy však bylo v praxi těchto poměrů dodrženo. Od listopadu 1916 už nemusely být kříže v bílých polích, stačil bílý lem. Pokud se kříže nacházely na „bílém“ plátně bez krycího nátěru, obvykle lem chyběl.

Nové výsostné označení bylo zavedeno počátkem roku 1917. Černý železný kříž (typ B, s užšími patkami) měl být umístěn uprostřed polovin křídel, u horních shora a u dolních zespodu a na svislé ocasní ploše. Rozměry křížů: výška H = 500, 700, 1000 nebo 1400 mm, šířka patky B = 0,4H. Na tmavých plochách měl být kříž opatřen bílým lemem o šířce 50 mm. Šířka lemu často předpisu neodpovídala. Vzhledem k tomu, že dřívější kříže na trupu v bílých čtvercích podle názoru mnoha pilotů poskytovaly nepříteli kvalitní terč, nový předpis je už nepožadoval, na starších strojích byly nezřídka odstraněny nebo zamalovány.

První licenční Albatros Oeffag, D.II 53.01, nesl v lednu 1917 již nový typ křížů, za horním křídle o rozměru 1000 mm na spodním 700 mm a podle předpisu umístěných zhruba ve středech polovin nosných ploch, na směrovce a trupu o rozměru 500 mm. Na tmavším překližkovém povrchu trupu byl kříž lemován bílou linkou o šířce 58 mm. Na doporučení byl lem později začerněn, čímž vznikl kříž se širokým středem zcela nestandardních rozměrů. Tento nepředpisový kříž lze pozorovat na trupech Albatrosů D.II a D.III až do čísla 53.24.

U některých strojů sloužících na rumunské frontě byl trupový kříž později odstraněn (D.III 53.21, 53.24). Nicméně je znám i opačný postup. U Albatrosu D.II 53.16 od Flik 7 (D) byl trupový kříž ještě bílým čtvercem doplněn a u strojů D.II 53.11 a D.III 53.46 (oba Flik 25D a poté Flik 3D) v Haliči byl na trup dokonce namalován velký železný kříž se širšími patkami (typ A) v bílém čtverci. Rovněž na italském válčišti se vyskytl nejméně jeden případ doplnění nepředpisového kříže (bez bílého podkladu) na trup Albatrosu D.III série 53.

V září 1917 požádalo velení 14. německé armády, která právě dorazila na isonzskou frontu, vrchní velitelství rakousko-uherských vojsk celé italské (jinak zvané jihozápadní) fronty, zda by c.k. letectvo nemohlo opatřit výsostné označení svých le-

tounů bílým lemem či podkladem. 30. září vydal Stoluft I. Isonzoarmee rozkaz, podle kterého měl být kříž na spodním křídle podložen bílým čtvercovým polem. Fotografie Albatrosů z podzimních měsíců roku 1917 právě z isonzské fronty však vůbec nedosvědčují provedení tohoto rozkazu. Ve většině případů se dočkaly železný kříže jen bílých lemů na kamuflovaných horních plochách. Pouze několik Albatrosů neslo bíle lemované znaky na všech plochách. Předně celohnědě letouny Flik 61J, některé kamuflované stroje od Flik 55J (se světle modrými spodními plochami) a některé Oeffagy zcela bez nátěru – příkladem může být Alb. D.III 153.29 Zgsf. Istvána Fejese od Fliegerkompagnie 51J. Čtvercový bílý podklad železných křížů na dolním křídle zespodu a na směrovce se pak objevoval na jaře a počátkem léta 1918 na piavské frontě např. u Flik 41J (153.209, 153.222) nebo Flik 61J (pravděpodobně 153.111). V srpnu 1918 létal s Albatrosem D.III 253.08 s kříži v bílých čtvercích na spodním křídle na jihotyrolské frontě u Flik 3J Oblt. i.d.R. Stefan Stec.

Německo změnilo v březnu 1918 své výsostné označení na zcela nový typ kříže, trámový kříž „Balkenkreuz“, jenž měl být postupně zaveden i v Rakousko-Uhersku. Koncem července 1918 vydalo rakousko-uherské vrchní velení i Kriegsmministerium výnos o změně výsostných znaků pro všechny armádní (a později i námořní) letouny. Trámové kříže měly být umístěny na vnějších koncích křídel a na svislé ocasní ploše. Trámový kříž se však na směrovkách Albatrosů LFT dal vyjimečně zahlédnout již dříve. Donedávna se soudilo, že první „Balkenkreuz“ nesl na SOP osobní stroj velitele Flik 3J Oblt. Navratila 253.06 někdy v červenci 1918. Snímek Oeffagu D.III 153.11 Oblt. Linke-Crawforda na letišti Ajello z počátku listopadu 1917 však také dokladuje na směrovce letounu jednoduchou přemalbu původního železného kříže na trámový.

K prvním srpnu 1918 měly na dolních křídlech a na SOP přemalovány výsostné znaky např. Albatrosy D.III 253.30 a 253.36 od Flik 56J. Na horních křídlech zůstaly železný kříže. K přemalování železného kříže na trámový pouze na směrovce došlo v srpnu např. u 153.199 od Flik 3J nebo 253.64 od Flik 42J. Trámové kříže několika rozdílných variant byly v následujícím období buď pečlivě nanášeny přesně do míst starého výsostného označení (viz např. foto Albatrosu D.III Fw. Obersta od Flik 42J) nebo aplikovány přesně podle rozkazu z července na samé konce křídel, zatímco železný kříže byly všelijak zamazávány a přetírány. Často bylo nové označení kresleno i na trup a místo na směrovku na kýlovku SOP (153.273 od Flik 41J, 253.32, 253.108 a další stroje Flik 63J). Nedokonalé trámové kříže jen ve formě bílých lemů bez černých středů ukazují snímek stroje 253.75.

Pouze část strojů série 253 v závěru války obdržela nové výsostné označení, trámové kříže, na osmi pozicích, tj. i na trupu, už v továrně, jako např. Albatros D.III (Oef) 253.166 nebo 253.182.

Tovární marking sestával především z černého sériového čísla na bocích zadní části trupu, provedeného podle jednotné šablony. Výška číslic činila 250 mm, šířka 95 mm a tloušťka čáry 35 mm.

Číslice „5“ před tečkou znamenala přidělený kód firmy Oeffag, tak jako měla např. firma Lohner číslic „1“, Phönix „2“, Aviatik „3“, Lloyd „4“ atd. Číslice za tímto kódem určovala pořadí vyráběné konstrukce, v tomto případě 3. konstrukce přijatá armádním letectvem (1. Oeffag C.I, 2. Oeffag C.II). Celé dvojcísli před tečkou tak značilo tzv. „Bauart“ – výrobní druh, sérii. Pokud byl letoun dále vyvíjen, opatřen výkonnějším motorem apod., změnil se „Bauart“ přidáním další číslice, tj. z 53 na 153. Další modernizace byla řešena změnou první číslice, tj. ze 53 na 253. Číslo za tečkou pak vždy označovala konkrétní kus dané série.

K označení jednotlivých dílů konstrukce sériovým číslem se používalo malých 15 mm vysokých čísel psaných také pomocí šablony. Každý licenční Albatros D.II a D.III také nesl na obou stranách před trupu černobílou trojúhelník se stylizovaným znakem a pětispisovným nápisem „OFFAG“. Každý trup byl zprvu na třech, později (od č. 153.112) na dvou místech opatřen černou linkou, znázorňující osu trupu, a popiskou „RUMPFACHSE“ nad linkou v místech mezi žaluzií a krytkou montážního otvoru pod ukotvením baldachýnových vzpěr. Malé černé šipky několik centimetrů nad spodním trupovým podélníkem v místech přepážek naznačovaly, kde je možno trup letounu zdvihat.

Během produkce strojů série 153 se zaoblenou přídí se na levé části trupu pod firemním logem ustálila ještě malá typová popiska o dvou řádcích 50 mm vysokých písmen a tabulka hmotností o čtyřech řádcích.

Označení jednotek a osobní marking

Z různých důvodů, od praktické potřeby identifikace až po recesi a vstřednost, byla v průběhu války letadla všech válečných stran, Rakousko-Uhersko nevyjímaje, označována vedle standardního výsostného a továrního označení dalšími způsoby. Tento doplňkový marking byl, zejména v posledních dvou letech války, obzvláště pestrý a nápaditý u stíhacích letounů. Některá německá stíhací esa preferovala nátěr částí nebo celých letounů „antikamuflážními“ barvami, Francouzi, Italové, Američané a částečně Rusové označovali své stroje stylizovanými symboly a znaky jednotek, Britové měli systém značení squadron pomocí jednoduchých geometrických obrazců a pruhů.

U K.u.k. Luftfahrtruppe byly symboly jednotek spíše výjimkou, stejně jako u Němců, ale právě tak bylo výjimečné natírání trupu nebo celého letadla křiklavou barvou. Různě zbarvené menší části letadel nebo pruhy značily nejčastěji příslušnost k setnině, symboly, obrazce, nápisy, písmena nebo čísla pak odlišovaly jednotlivé stroje a piloty.

V počátečních nasazení stíhacích Albatrosů D.II a D.III (Oef) byl doplňkový marking poměrně vzácností. U Flik 14D v Haliči nesl Albatros D.II 53.03 na kýlovce SOP jméno „Lilly“, podobně 53.05 od Flik 25D byl pojmenován „ANNY“. Jinak není u D.II znám žádný další případ osobního nebo jednotkového značení.

Leteckým setninám působícím v jižní části rumunské fronty (Sedmíhradsko) bylo v srpnu 1917 nařazeno označit své stíhačky (Albatrosy D.III a Hansa-Brandenburg D.I) na koncových obloucích odtokových hran křídel černou barvou. Provedení potvrzují fotografie strojů 53.22, 53.24 nebo Brandenburg 28.47.

Jedním z mála, ne-li jediným příkladem osobního označení Oeffagu D.III na východní frontě je marking stroje 153.24 velitele Kampfstaffel Galanesti Oblt. i.d.R. Hanse Fischera v podobě černobílé Davidovy hvězdy, oblíbeného symbolu pražské Židovské obce, ze všech čtyř stran trupu.

V Albánii nesl pod kokpitem pirátskou vlajku Alb. D.III 53.30 ze stavu Flik 6F. Autorem návrhu byl pravděpodobně Oblt. Benedek.

U Alarm-Bereitschaft Pergine na jihotyrolské frontě fungoval v srpnu – září 1917 následující způsob označování Albatrosů série 53: příd, disky kol, případně podvozkové nohy a vzpěry, měly buď červený (53.37, 53.51), žlutý (např. 53.39), bílý (53.29) nebo černý (53.33, 53.38) nátěr. U Flik 17D byly stroje 53.50 a 53.53 označeny stejným způsobem modrou barvou.

Když byla do Pergine přeložena stíhací setnina 55J, některé její stroje série 153 už nesly individuální marking, např. 153.15 Offstv. Arigiho neumělou kresbu lebký se zkříženými hnáty. Od listopadu 1917 se u jednotky ustálil systém označení pomocí černobílých čísel, někdy doplněný o další znaky, či bílých písmen. Číslo „1“ měl velitel Hptm. von Maier (153.64), č. „2“ s modrobílou vlaječkou Oblt. von Kenzian (153.27), č. „5“ s bílým „X“ Offstv. Arigi (153.80), č. „7“ s bílým pruhem Offstv. Kiss (153.47, 153.87), č. „8“ Lt. i.d.R. Lupfer (153.17) atd. S písmenným označením „L“ létal Zgsf. Lahner, bílé „Hi“ zdobilo stroj Oblt. i.d.R. Prinzinga Ritter von Herwalt. Během zimy byla některá čísla z již nepoužitelných letounů přenesena na nové Albatrosy, např. stroj, se kterým létali Fw. Lehman, Fw. Běhounek a Kpl. Munzar (153.100), obdržel č. „8“. Na jaře 1918 létali Oblt. Kos, Offstv. Kiss a Kpl. Kullas se strojem s bílým „K“ (153.186) a kromě obvyklých čísel a písmen je doloženo pro jednotku dosud netypické osobní označení v podobě bílého půlměsíce s osmicípou hvězdou na stroji série 153. V květnu létal Oblt. Hans Leiner (nejméně 3 potvrzená vítězství) s Albatrosem D.III 153.239, přeznačeným z původního bílého markingu „HL“ na bílý pruh kolem trupu před ocasními plochami a číslem „7“ na kýlovce SOP. Některá písmena, pruhy či symboly, ne však čísla, přešly na stíhací Phönixy.

Fliegerkompagnie 9J v Ospedaletto označila své Albatrosy série 153 v létě 1918 bílými čísly na kýlovkách SOP, např. „2“, „12“, „14“ nebo „18“, stejně jako některé stíhačky Aviatik D.I, např. „19“. Stíhačky typu Phönix nesly u Flik 9J červené pruhy s bílými písmeny.

Individuální symboly Albatrosů Flik 3J bezesporu patřily k nejhezčím formám markingu na jihotyrolské frontě. Podle některých zdrojů zavedl tento způsob označení velitel jednotky Oblt. Navratil. Sám zprvu létal s Oeffagem 153.198 s kosočtvercovým obrazcem se železným křížem v jeho středu, jakmile však v červenci 1918 přesedlal na výkonnější letoun série 253, používal až do konce války symbol srdce probodeného šípem (253.06 a 253.116). Oblt. i.d.R. Stec měl ve znaku „ležaté S“ (153.234, 253.117), Oblt. Peter červenobílý „jing-jang“ (253.04, 253.05), Lt. i.d.R. von Tomicki červenobílou šachovnici (153.173, 253.08 – se strojem létal i FP Stec), poddůstojníci se střídali na strojích s dalšími znaky. Stfw. Solksi byl např. 14.7.1918 sestřelen v letounu 153.249 údajně s obrázkem komety, Stfw. Förster a Kpl. Korkisch často létali se 153.199, 153.246 s bílými čtyřlístky na černém podkladu, Fw. Kurtncker s trojčípou hvězdou (153.227), známé jsou další symboly např. blesk (153.225) nebo svastika (pravděpodobně 153.244). Albatros D.III (Oef) 153.108 od Fliegerkompagnie 15F létal s bíle orámovaným sériovým číslem, Flik 16D používala k označení svých letounů červených pruhů, ale doposud není znám žádný snímek Albatrosu s tímto markingem. Podobně není na Albatrosech potvrzeno užití označení Flik 66D, bílého pruhu s černým bleskem.

Zcela jiná situace než v Jižních Tyrolech a východním bojišti panovala v létě 1917 na isonzské frontě. Stíhací setniny 41J a 42J, kam byly Albatrosy přidělovány, už měly své rozpoznávací systémy zavedeny, v případě Flik 41J v podobě černobílých symbolů, u Flik 42J pomocí černobílých čísel (na letounech Hansa-Brandenburg D.I).

Rozlišovací znaky na letadlech Flik 41J zprvu nebyly míněny jako osobní označení pilotů, i když přirozeně někteří letci určité letouny preferovali nebo jim byly přiděleny. Albatrosy D.III 53.27 a 53.60, dodané jednotce v červenci 1917, zdědily emblémy po vyřazených stíhačkách Brandenburg D.I, obrazec trojčípé hvězdy na 53.27, původně na 28.10, a šestčípé hvězdy s půlměsícem na 53.60, původně na 28.13. Stroje série 153 do-

dáváné od srpna pak obdržely symboly nových tvarů (např. 153.06 nebo 153.10 atd.). O typickém osobním markingu pilota lze mluvit v případě letounu 153.11 Oblt. Linke-Crawforda s propracovanou kresbou sokola. Oblt. Linke-Crawford byl přezdíván „Falke von Felte – sokol z Felte“. Již dříve u Flik 12 létal se stíhacími Brandenburgy s červeně natřenou přídí, což zopakoval v říjnu 1917 na dalším Albatrosu se znakem sokola, 153.16. Červenou barvu měl v oblíbě i velitel setniny Hptm. Brumowski, který, zřejmě inspirovaný německým esem Manfredem von Richthofenem, nechával od října natírat své letouny na všech plochách červeně. Současně se rozhodl jako osobní označení používat černobílou kresbu lebky. Na prvních dvou takto zbarvených strojích, 153.45 a 153.52, byl červený nátěr doplněn o světlé lokýnky a spirálky, podobně jako u kamuflážního vzoru (Brumowského 153.209 už na jaře a v létě 1918 tyto doplňky neměl).

U I.Isonzoarmee bylo od počátku listopadu 1917 v platnosti nařízení o rozlišení setnin, létajících často ve větších formacích, pomocí různě zbarvených disků kol. Fliegerkompagnie 4D měla používat bílou barvu, Flik 46F žlutou, u Flik 41J měly být disky kol žluté s černým středem a u Flik 42J půlené černo-bílé. Setnina 41J používala tohoto označení zhruba do konce roku. Příkladem mohou být disky kol Albatrosů 153.11, 153.45, 153.52, ale i Brumowského Brandenburgu D.I 28.69. Současně byly nové Albatrosy od listopadu označovány červeným pruhem kolem kokpitu (153.54, 153.85, 153.93) bez jakýchkoliv dalších individuálních symbolů. K těm se jednotka začala opět vracet od počátku roku 1918. Na nekamuflovaných strojích to byl např. emblém „Lil“ a iniciály „J N“ FP Josefa Nováka na 153.137 nebo obrázek mnicha s obráceným křížem.

Na jaře a v létě 1918 bylo na Albatrosech Flik 41J možno opět zaznamenat černobílé osobní symboly, v některých případech dokonce identické s úplně původními motivy na stíhačkách Brandenburg D.I (např. jing-jang, původně na 28.11). Nechybělo ani označení pomocí písmen, např. „E“.

Fliegerkompagnie 42J přerušila příchodem stíhacích Albatrosů koncem léta 1917 svou dosavadní praxi v identifikaci za pomoci černobílých čísel a první Oeffagy se dočkaly označení pomocí pruhů kolem trupu za pilotního prostorem v týchž barvách. Vyskytovaly se pruhy rovné (pravděpodobně 153.07), lomené (153.03) nebo v podobě čtyř spojených půlkruhů (153.05). Na podzim pak nesly Albatrosy různé symboly, např. černý, bíle lemovaný kruh (153.09), červené srdce s černým lemem (153.42), kresbu výra (153.44, osobní emblém Lt.i.d.R. Gräsera používaný později i u Flik 61J) nebo červený kruh v bílém trojúhelníku (153.58, v prosinci emblém Offstv. Hefty zamaloval a nahradil jej písmenem „I“ v zeleném poli). Jeden ze strojů měl na čelní přepážce za odstraněným vrtulovým kuzelem namalovaný bílou barvou kolem vrtule oči a ústa. Červenobílé označení na discích kol zavedla setnina přesně 2. října 1917 a, na rozdíl od žlutočerných disků Flik 41J, jí vydrželo až do konce války.

Kromě některých výjimek, jakou byl stroj velitele Flik 42J Hptm. Hárého 153.125 pojmenovaný „ILONKA“ nebo Albatros označený červeným srdcem, se od jara 1918 začala jednotka opět vracet k identifikaci velkými červeno-černými nebo bílými číslicemi. Číslo „0“ měl Fw. Oberst (153.261; nula mohla znamenat současně začáteční písmeno Oberstova příjmení), č. „3“ používal Oblt. Selinger (153.202, přes číslici později namalován kruh), „6“ Offstv. Hefty (153.169 doplněný o iniciály „I“ na levé a „G“ na pravé straně trupu, 253.64, 253.71), „7“ Fw. Udvardy (také měl jako osobní označení údajně používat symbol srdce), „8“ Stfw. Risztics, „9“ Stfw. Takács. Během léta 1918 často docházelo k odstraňování sériových čísel letounů, což ztěžuje či znemožňuje jejich identifikaci.

Albatrosy D.III série 53 létaly u Flik 51J Rittmeistera von Froreicha bez doplňujícího markingu, na strojích série 153 se v září 1917 objevují motivy individuálního značení. Sám velitel měl ve znaku dvoubarevnou vlaječku (153.33), Zgsf. Fejes šesticí-pou hvězdu (153.29), Fw. Semmelrock lebku se zkříženými hnáty (153.31), Zgsf. Neumann písmeno „N“ (153.38) apod., některé stroje zůstaly neoznačeny. Počátkem roku 1918 jsou doloženy např. symboly šesticípé hvězdy (153.46) nebo červeného šípku (153.140, Zgsf. Bönsch). Oblt.i.d.R. von Fiala, jenž převzal velení jednotky v únoru 1918, údajně létal v Albatrosu s černě natřeným trupem. Zhruba od dubna se marking Flik 51J sjednotil na bílých discích kol a šesticípé hvězdě na trupu, jejíž provedení a zbarvení bylo individuální (na letounu 153.215 byla dokonce jen malá hvězdička uprostřed několika-barevné kresby praporku). Barvu disků kol fotografie příliš nedosvědčují, šesticípé hvězdy v různém provedení od jednoduché černé s lemem až po několikanásobně lemované však přetrvávaly až do uzavření příměří. Pravidlo potvrzují i výjimky, např. 153.91 se šípkou na trupu, dodaný od Flik 32D.

O případném označení Albatrosů D.III série 153 u Flik 56J do konce roku 1917 není nic známo. Ve druhé polovině července 1918, kdy byla jednotka ve stavu 6.Armees na piavské frontě, dovolil velitel setniny (tehdy Oblt. Werner Genz) na nové stíhačky D.III série 253 vyznačit iniciály jmen pilotů. Tak např. 253.36 obdržel „W“ (Oblt. Othmar Wolfan v tomto stroji získal své jediné potvrzené vítězství, po válce krátce sloužil v čs. letectvu), 253.30 „Z“ (Kpl. Zavodsky).

Červené disky kol měly na Piavě tmavě natřené Albatrosy Flik 61J, zatímco nekamuflované Oeffagy setniny nesly ještě červené pruhy na obou nosných plochách, VOP a zeškima na SOP (např. 153.117, 153.144), 153.217 Lt. Skozcdopoleho

a Fw. Deublera měl červeně natřenu celou před trupem. V případě tmavě hnědých strojů zdobil trup většinou ještě osobní znak pilotů: červené bíle lemované srdce (153.119 prvního velitele jednotky Oblt.i.d.R. Strohschneidera), výr (153.106, Lt.i.d.R. Gräser), alpská protěž (pravděpodobně 153.110, Lt.i.d.R. Schrimpl), červeno-bílá vlaječka (153.145, Lt.i.d.R. Mörath, Oblt.i.d.R. Hautzmayr). Je možné, že Albatrosy D.III série 253, se kterými setnina disponovala od léta 1918, už žáné osobní označení nenesly. Označení jednotky na discích kol se pak nejméně v jednom případě (253.12) omezilo na červené středy.

Jednoznačný marking používala na všech typech stíhacích letounů od počátku své bojové kariéry Fliegerkompagnie 63J. Disky kol byly rozděleny na 5 černých a 5 bílých segmentů (u Albatrosů vycházejících z černého zvýrazněného středu), kýlová pocha SOP nesla černo-bílé (podle některých zdrojů zeleno-bílé) svislé pruhy. Albatrosy létaly buď pouze s tímto označením (např. staříčků 53.56) nebo ještě s různými obrázky (153.238), čísly (153.255) nebo pruhy (253.32) na trupu.

Rovněž černo-bílé, jednotné a nezaměnitelné označení určovalo na piavské frontě počátkem roku 1918 příslušnost k Flik 59D. Zadní část trupu obepínaly černo-bílé pruhy, zčásti rovné, zčásti lomené. Bez dalších doplňků takto létaly Albatrosy 153.101, 153.104 a 153.105.

Opačný trend panoval u Flik 2D. Na podzim a v zimě 1917–1918 sloužily černo-bílé pruhy (např. 153.95 s nápisem „RITTA“) a symboly (např. 153.41) k rozlišování stíhacích strojů vlastní jednotky od sebe navzájem. V dubnu 1918 byl zaveden i marking setniny – černé disky kol a červený svislý pruh na kýlovce SOP. Příkladem může být Albatros 153.167 se čtyřlístkem na pravé a srdcem se jménem „CLÄRE“ na levé straně trupu.

Na přelomu let 1917–1918 označovala Fliegerkompagnie 19D svá dvoumístná i jednomístná letadla červeným, bíle lemovaným pruhem kolem trupu za kokpitem (u Albatrosů např. 53.62, 153.32), zatímco Flik 32D užívala inverzní podobu – červeně lemovaný bílý pruh (např. 53.54, 53.61, 153.72). Některé Albatrosy z obou setnin se na jaře 1918 dostaly do stavu Flik 61J, aniž bylo odstraněno původní označení. Letoun 153.32 dodatečně obdržel červený marking na discích kol, křídlech, VOP a SOP Fliegerkompagnie 61J.

Také mnoho dalších jednotek, jejichž službou stíhací Albatrosy prošly, mělo na jaře 1918 ustanoveno rozlišovací označení, není však jisté, zda je Albatrosy vždy skutečně obdržely. Pro informaci přikládáme přehled zjištěného označení jednotlivých setnin.

Výzbroj

Kulomet, který se měl stát standardní výzbrojí rakousko-uherských vojsk v 1. světové válce, zkonstruoval v Německu roku 1900 Andreas W. Schwarzlose. O dva roky později byla „strojná puška“ patentována a v roce 1905 ji začala vyrábět firma Oesterreichische Waffenfabrik A.G., Steyr.

C.k. armáda zavedla kulomet do své výzbroje v roce 1907 jako „8 mm Maschinengewehr Modell M.7, System Schwarzlose“, krátce zvaný jen „Schwarzlose M.7“. Roku 1914 jej nahradila mírně vylepšená verze Modell M.7/12, která pak sloužila u pozemního vojska až do konce války. Hlaveň byla chlazená vodou, rychlost střelby činila 350–430 ran za minutu.

Také Luftfahrtruppe projevovala zájem o účinnou zbraň použitelnou pro výzbroj letadel. V lednu 1915 bylo kulometem vyzbrojeno všehovšudy pouhých 6 letounů, což bylo, obzvláště po vstupu Itálie do války 23.5.1915, neúměrně málo. Standardní verze M.7/12 byla pro letecké účely poměrně těžká (20,7 kg, z toho 8 kg vážil plášť vodního chlazení), rovněž rychlost střelby nebyla vyhovující pro letecký boj.

Zbrojí Flars se po pokusech o zavedení lehčích kulometů s vyšší rychlostí střelby, německého typu Bergmann LMG 15nA a dánského Madsen Muskete M15, nakonec vrátili k dalšímu vývoji kulometu Schwarzlose. V polovině roku 1916 mohla být otestována letecká strojná puška Schwarzlose M.16 bez pláště vodního chlazení hlavně (hmotnost 13,6 kg) s rychlostí střelby 560–580 ran za minutu. LFT objednala u štyrské zbrojovky v září 1916 600 kusů této zbraně. Následovala zlepšená verze M.16A a od jara 1918 dodávaná M.16R s rychlostí střelby 650 ran za minutu.

Mezitím docházelo na frontě k perforaci nebo k odstraňování plášťů vodního chlazení u kulometů M.7/12, z nichž některé byly později přestavovány a označeny M.7/16. V roce 1917 přišel Feuerwerker Ingenieur Ludwig Kral s technickou adaptací, umožňující zvýšení rychlosti střelby kulometu M.7/12 na 630 ran a u vzoru M.16 až na 880 ran za minutu. Firma Lohner pak dodávala konverzní sety pro polní úpravu kulometů. Koncem července 1917 bylo takto modifikováno 30 % všech kulometů.

Albatrosy D.II (Oef) byly vyzbrojeny většinou jen jedním synchronizovaným kulometem Schwarzlose M.7/12 (případně M.16), uloženým uvnitř trupu s prodlouženou hlavní na pravé straně motoru, nebo nesynchronizovaným kulometem téhož typu na horním křídle. Podobně tomu bylo i s některými stroji typu D.III série 53.2. Letouny Fliegerkompagnie 6 v Albánii 53.28 a 53.30 nesly původně pouze jeden nesynchronizovaný M.7/12 bez vodního chlazení na horním křídle. Některé z prvních Albatrosů D.III (53.21, 53.22, 53.33, 53.37) obdržely po jednom synchronizovaném M.7/12 s vodním chlazením hlavně (u 53.22 byl plášť perforován na chlazení proudem vzduchu).

Obvyklá výzbroj Albatrosů D.III série 53.2 a 153 sestávala ze dvou synchronizovaných M.7/12 nebo M.7/16 v trupu s hlavňovými nástavci podél bloku motoru. Modernějším typem Schwarzlose M.16 byly vyzbrojeny letouny 53.50, 53.54, 153.37, 153.131, 153.188, 153.222, 153.224, 153.225 a 153.227–234, typem M.16R pak 153.81, 153.82 a 153.266. Zásoba munice činila u Alb. D.III se dvěma kulometry 1000 nábojů.

Na frontě se s výzbrojí různě experimentovalo, např. u Flik 41J. Albatros 53.27 měl na baldachýnu horního křídla se zvětšeným výřezem umístěnu dvojici kulometů sřilejících šikmo vzhůru nad okruhem vrtule. Zvětšený výřez v baldachýnu měl i D.III 153.12, který je však zajímavý instalací kulometu Schwarzlose na otočné lafetě na levé straně trupu před pilotem. Zbraň nebyla synchronizována a pilot musel využít prostor mezi okruhem vrtule a mezikřídlelní vzpěrou. FP Novák se nechal vyfotografovat před dalším Albatrosem série 153 téže jednotky, který byl vedle dvou synchronizovaných kulometů Schwarzlose dozbrojen italským lehkým dvouhlavňovým kulometem Villar Perossa na stejné lafetě jako 153.12. Většího počtu italských zbraní se rakousko-uherská a německá vojska zmocnila během ofenzívy u Caporetto.

Letouny 153.162 a 153.181 (podle některých zdrojů i 153.161) byly v továrně Oeffag podle německého vzoru pokusně vyzbrojeny dvěma M.7/12 na trupu před kokpitem. V únoru 1918 byl Albatros 153.162 odeslán k otestování k Flik 41J, 153.181 v březnu k Flik 61J. Část strojů série 253 pak byla vyrobena právě pro tuto zástavbu zbraní (ovšem bez „Wasserjacket“, pláště vodního chlazení), např. 253.05, 253.31, 253.36, 253.64, 253.75, 253.79, 253.108, 253.114–120 atd. Někteří stíhači však reptali na neustálé ostřikování obličejů zbraňovým olejem, jiní, menší postavy, se cítili ve stroji „utopeni“ a stěžovali si na omezení výhledu. Zástavba zbraní, která měla zlepšit míření, si nakonec mnoho obliby nezískala. Po válce dokončené a do Polska odeslané letouny měly opět aerodynamicky čistší uložení kulometů uvnitř trupu.

Vzhledem k potížím s nedostatkem kulometů bylo mnoho strojů dodáváno bez výzbroje, např. 153.189, 190, 192–196, 210–221, 223, 226, 235–247, 249–262 a téměř kompletní série 253. Výjimku tvořily 253.05, 09, 10, 13–15 s M.7/12, 253.04, 06–08 s M.16 a 253.31 s M.16R. Nevyzbrojené letouny pak obdržely zbraně až na frontě, často z vyřazených letadel. Pro uvedené modifikace kulometu Schwarzlose bylo používáno několika synchronizačních systémů (MG-Steuerung). Dvanáct ze šestnácti Albatrosů D.II, část D.III série 53.2 a 153 bylo vybaveno mechanismem „System Lt. Otto Bernatzik“ podle technického důstojníka Flik 8. Další vývoj tohoto komplikovaného systému byl přerušen a zbývající letouny série 53.2 a části 153 a 253 dostaly „System Oblt. Guido Priesel“, vyvinutý na základě synchronizátoru Fokker a vhodného pro všechny typy motorů. Albatros 53.22 zkušebně obdržel ve Fliegerarsenalu systém „Daimler Zahnrad-Steuerung“, jenž pak byl dále instalován do sérií 153 a 253.

Po válce

Uzavření příměří 4. listopadu 1918 nemuselo nutně znamenat úplný konec bojové kariéry stíhacích Albatrosů firmy Oeffag. Kromě Čechů a Slováků požadovali na rozpadající se rakousko-uherské monarchii nezávislost také Jihoslované. Národní vláda Slovinska, Chorvatska a Srbska organizovala vlastní armádu, kde nemělo chybět ani letectvo. Už v listopadu disponovala dvěma smíšenými jednotkami, většinou z rakousko-uherských letadel, v Mariboru a Laibachu (Ljubljana). Velením korutanské jednotky v Ljubljani, která měla ve stavu mimo jiné i jeden Oeffag D.III, byl pověřen bývalý pilot Flik 51 J nadporučík Mihail Dorčić. Několik dalších Albatrosů, většinou série 253, bylo nalezeno v demontovaném stavu, další vyžadovaly opravy. V letectvu Království S.H.S. (později Jugoslavie) pak sloužily např. letouny 253.169 nebo 253.170. Rakouská domobrana sestavila v Korutanech rovněž letecké jednotky, tzv. „Fliegerhorsten“, v nichž pochopitelně také létal určitý počet stíhaček D.III (Oef). Do bojů o rakousko-slovenské pohraničí se zapojil Fliegerhorst 2a, operující z letiště Klagenfurt-Annabichl. Od prosince 1918 do června 1919 prošlo výzbrojí této formace celkem 19 letadel, z toho 12 dvoumístných, jeden školní a 6 stíhaček: 1 Hansa-Brandenburg D.I, 1 Phönix a čtyři Albatrosy D.III, 253.132, 253.140, 253.183 a 253.184. Létali s nimi polní piloti Oblt. Georg von Kenzian, Oblt. Guido Hauger a Stfw. Johann Svecz. Jediné vzdušné vítězství na stíhacím Oeffagu vybojoval posledně jmenovaný pilot 30. května 1919 nad jihoslovanským Brandenburgem C.I. Posádka letounu, poddůst. Majer a poručík Burazović, byla donucena k nouzovému přistání.

Kolem Klagenfurtu se v dalších jednotkách nacházelo ještě 10 strojů série 153 a 19 série 253. Otázku jižní rakouské hranice se nakonec podařilo vyřešit diplomatickou cestou.

Poměrně větší množství Albatrosů, většinou nějak poškozených, se dostalo do rukou Italům. C.k. armáda je, zejména při záboru Jižních Tyrol, už nestačila evakuovat. O jejich případném použití v italském letectvu však není nic známo.

Po podepsání Saint Germainských ujednání 10. září 1919 bylo okleštěné Rakousko, zvané nyní Deutsch-Österreich, zavázáno (narozdíl od jeho dalších nástupnických států) k odzbrojení, letectvo nevyjímaje. Rakušané se různými způsoby snažili co nejvíce strojů zachránit před zničením. Čtyři D.III a jeden D.II skoupil jako „sportovní letadla“ bývalý polní pi-

lot Franz Zuzman (jinde uváděný jako Žužman, za války získal nejméně 2 potvrzená vítězství). Albatrosy obdržely civilní registraci A-60 až A-64 (stroj verze D.II měl označení A-62). Oesterreichische Flugzeugfabrik AG dokončila ještě před dohodou ze Saint-Germain některé rozpracované stroje série 253. V letech 1919 a 1920 pak nabízela Komise pro likvidaci materiálu státům vzniklým z bývalé monarchie velké množství letadel, včetně Albatrosů-Oeffag.

Stíhačky nutně potřebovalo Polsko, o jehož východní hranici měly rozhodnout boje na frontách v Haliči (resp. Ukrajině), Bělorusku i Litvě. Polská delegace, zvažující nejprve koupi 20 stíhacích WKF D.I, se nakonec vyslovila pro osvědčené Albatrosy D.III série 253. Do poloviny roku 1919 bylo zakoupeno celkem 38 letounů čísel: 253.212–253.230, 253.232, 253.234–253.239, 253.243–253.248, 253.251–253.254 a 253.256–253.257, to znamená prakticky všechny nově dokončené kompletní stroje série 253. První dodávka 17 kusů dorazila do Polska koncem července 1919. V polovině srpna se 12 letadel dostalo do výzbroje 7. eskadry. Jednotka, zvaná „Eskadra Kosciuszowska“, používala letiště Lvov-Lewandówka a z velké části u ní létali američtí dobrovolníci. Velitelem byl major Cedrick E. Fauntleroy. 2. Eskadra Wielkopolska, do té doby vybavená dvoumístnými letouny, obdržela během března 1920 v Bobrujsku 11 Albatrosů D.III. Jako nově zformovaná stíhací eskadra získala číslo 13. Obě jednotky se zapojily do války proti sovětskému Rusku, plnily však spíše úkoly podpory pozemních vojsk a se vzdušným protivníkem neměly téměř možnost se setkat.

Letadlový park československého Leteckého sboru byl zpočátku tvořen „dědictvím“ po monarchii. Po převratu se uvnitř hranic nového státu nacházelo množství různých letadel, avšak ani jeden stíhací Albatros.

21. listopadu 1918 však od Fliegerkompagnie 3 J, přesunutě z Jižních Tyrol do Innsbrucku, ulétl český pilot Zgsf. Adolf Bláha se strojem 253.116 velitele jednotky F. Navratila. Spolu s druhým dezertérem, Stfw. Bélou Mayerem v kokpitu 253.114, přistál Bláha ve Schlieren u Curychu ve Švýcarsku. Údajně se tak stalo vinou navigační chyby. Československá vláda si na oba Albatrosy činila nárok a vedla nakonec úspěšná jednání ohledně jejich vydání. Jedinou překážkou se stalo zaplacení poplatku za uložení obou letadel. Téměř po roce, 3. října 1919, odjel Adolf Bláha z Prahy do Curychu, aby přelétl první z Oeffagů do vlasti. 29.10., po ukázkové akrobacii nad Curychem, nabral kurs ČSR a po čtyřhodinovém letu přistál v Plzni, v místě svého bydliště. 1. listopadu přelétl nový přírůstek Leteckého sboru do Prahy na letiště ve Kbelích. O dva dny později při zkušebním letu vysadil Bláhovi motor, pilot nezvládl přistání na sněhu a letoun 253.116 rozbil. Sám vyvázl jen lehce zraněn. Albatros D.III 253.114 byl pak ponechán Švýcarům jako úhrada celkové částky za skladování obou strojů.

Podle rakouských záznamů byl vládě ČSR v dubnu 1920 údajně nabídnut odprodej stíhaček Albatros D.III (Oef). Jako zprostředkovatel obchodu měl figurovat pan Zuzman a šlo o letadla následujících čísel: 153.41, 153.42, 153.68, 153.150, 153.153, 153.258, 253.02, 253.140, 253.181, 253.231, 253.237, 253.241, 253.242, 253.249, 253.250, 253.251,

253.255, 253.258, 253.259. České straně ovšem nabídka známa nebyla. Vysvětlení nakonec po letech poskytli Poláci. Ve skutečnosti se jednalo o „zamaskovanou“ nabídku Polsku, což do svědčují sériová čísla strojů série 253.

Několik rakouských Albatrosů nicméně ve 20. letech působilo v ČSR v rukách soukromých podnikatelů. Jeden D.III (pravděpodobně 153.150), koupený od Fr. Zuzmana, vlastnil v červnu 1920 František Klement z Opavy. 26. června přelétl z Rakouska bývalý c.k. pilot Alois Vrecl (3 sestřely) další Oeffag D.III. Majitelem byl pan Roubíček z Prahy a při leteckých dnech s ním létal ještě další bývalý stíhač Jaroslav Samek. Jeden ze spolujednatelů letecké společnosti Falco, JUDr. Zdeněk Lhota, zakoupil v Rakousku u p. Zuzmana Albatros D.II A-62. Z Korutan s ním 28. listopadu 1920 přelétl buď František Eber nebo letecké eso Josef Siegel. Tento stroj, původně označený 53.05 a nyní s přídí přepracovanou po vzoru Oeffagů série 253, se nakonec ještě (odkoupením od Z. Lhoty) dostal do stavu československého letectva! Po generální opravě v Olomouci byl přidělen leteckému učilišti v Chebu. Jiný Albatros D.II (Oef) létal u společnosti slavného Julia Arigiho Ikarus. 23.5.1921 s ním však v Mostě smrtelně havaroval pilot Bohumil (Gottfried) Russ, který létal s typem již za války u Flik 7D.

Poslední známý stíhací Albatros v ČSR, typu D.III, opatřil v Salzburgu pro své aviatické sdružení Bohemia Rudolf Polanecký. Není však zcela jisté, zda skutečně šlo o výrobek továrny Oeffag.

Photo credits:

Technical Museum in Brno
National Technical Museum Prague
Wernfried Haberfellner Collection
Werner Mörath Collection via Bernhard Tötschinger
Rudolf Höfling Collection
Radko Vašíček Collection
Jiří Rajlich Collection
Jan Kaše Collection
Jan Zahálka Collection
Petr A. Tesař Collection

Literature and other sources:

books:

- Die Albatros (Oeffag) - Jagdflugzeuge der K.u.K. Luftfahrtruppen, Schiemer P., H. Weishaupt Verlag, Graz 1984
- Austro-Hungarian Army Aircraft of World War One, Grosz P. M., Haddow G., Schiemer P., Flying Machine Press, Mountain View 1993
- Air Aces of the Austro-Hungarian Empire 1914 – 1918, Dr. O' Connor M., Flying Machine Press, Mountain View 1986
- Österreichische Luftfahrzeuge, Keimel P., H. Weishaupt Verlag, Graz 1981
- Des Kaisers letzter Feldpilot, Meindl K., Schroeder W., Tötschinger B., H. Weishaupt Verlag, Graz 1991
- Pierwsze samoloty myśliwskie lotnictwa polskiego, Goworek T., SIGMA NOT, Warszawa 1991
- Stíhací letadla první světové války v Československu, Kaše J., Pirič V., Svět křídel, Cheb 1994
- Der Tiroler Hochgebirgskrieg im Luftbild, v. Lichem H., Steiger Verlag, Berwang/Tirol 1985
- A Magyar Repülés Története, Csanádi N., Nagyvárad S., Winkler L., Müszaki Könyvkiadó, Budapest 1977
- Albatros D.III (OEF), Grosz P. M., Albatros Productions Ltd., Windsock Datafile No. 19
- Albatros fighters in action, Squadron/signal publications aircraft No. 46
- Handbuch der K.u.K. Luftfahrtruppe 1914 – 1918, ÖFH Nachrichten Sonderheft Nr. 12
- Oeffag Albatros D.III, Flgznr. 153.85, ÖFH Nachrichten Sonderheft Nr. 13
- Sondermarkierungen der K.u.K. Jagdflugzeuge, ÖFH Nachrichten Sonderheft Nr. 14
- ÖFH Nachrichten 3/89, 4/89

magazines:

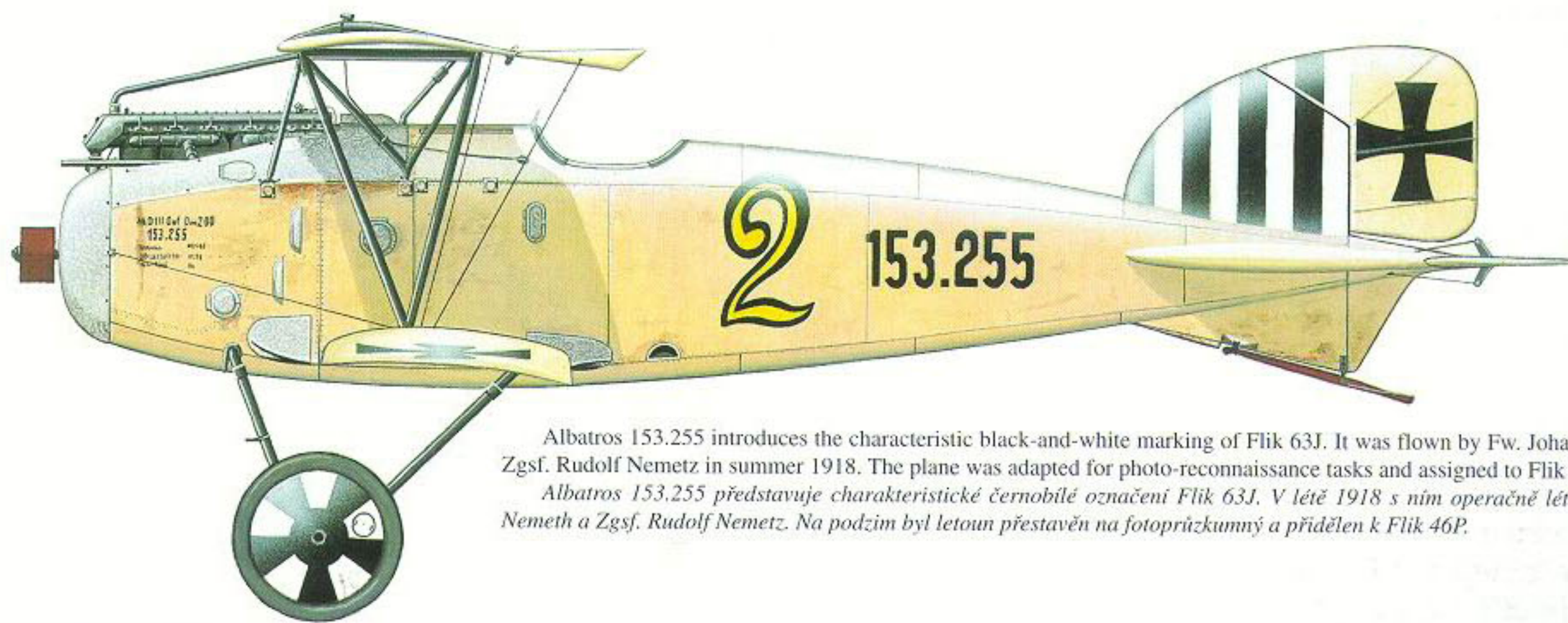
- Scale models, Windsock, Cross & Cockade Journal, Aero magazin, HPM

- NTM Prague – Air Archive Fund
- P. A. Tesař Collection
- J. Zahálka Collection



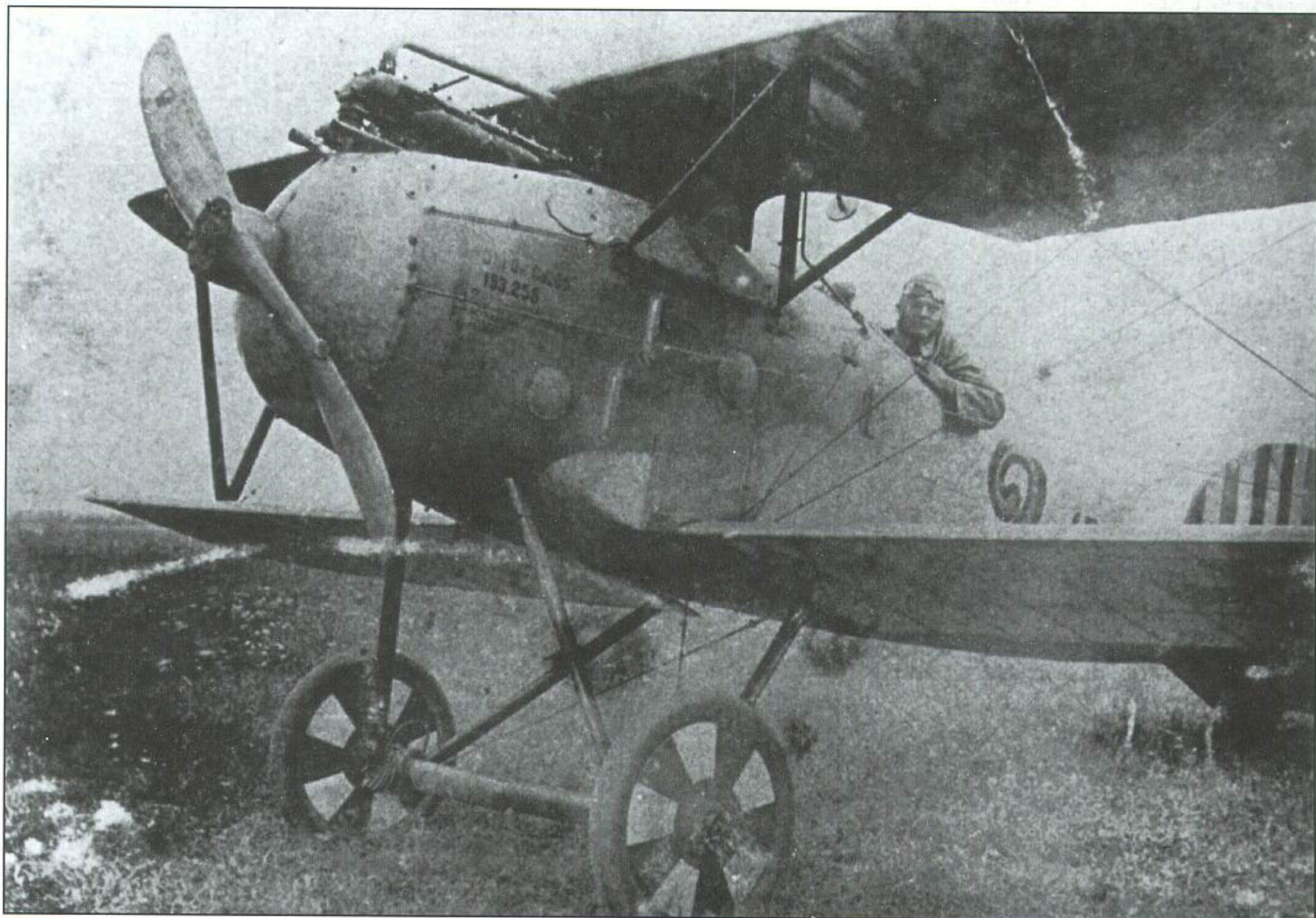
Albatros D.III (Oef) 153.119, Oblt.i.d.R. Ernst Strohschneider, the commander of Flik 61J, February - March 1918. All plane is painted dark brown (Strohschneider promoted night fighting) except for parts of the cowling on the nose. The heart is a personal marking, the red wheel discs a unit marking. The following pilots scored their victories in 153.119: Oblt.i.d.R. Strohschneider on 24th February and 16th March 1918, Lt.i.d.R. Mörath on 27th March 1918 and Fw. Robert Grabenhofer on 3rd May 1918. The plane was also flown by the new Flik 61J commander Oblt.i.d.R. Hautzmayer in May.

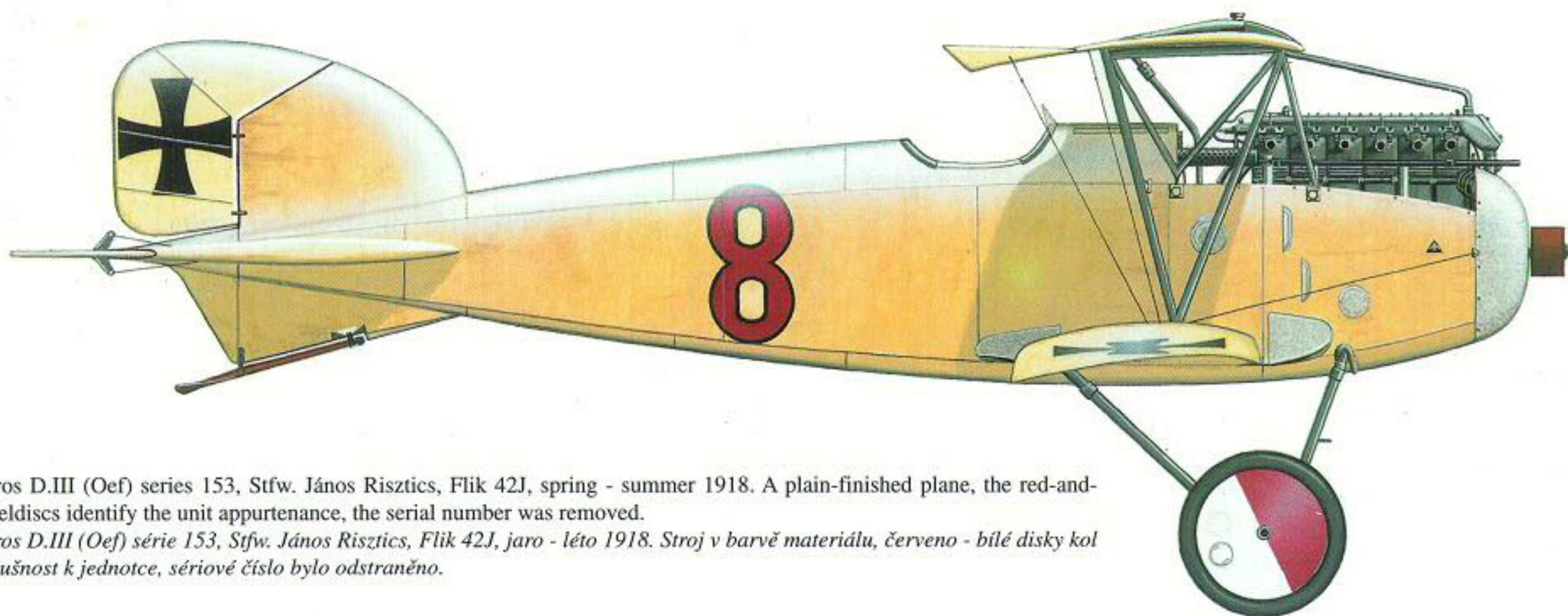
Alb. D.III (Oef) 153.119, Oblt.i.d.R. Ernst Strohschneider, velitel Flik 61J, únor - březen 1918. Celý stroj je natřen tmavě hnědou barvou (Strohschneider propagoval noční stíhání) kromě části plechů na přídí. Srdce je označením osobním, červené disky kol označením jednotky. Na 153.119 zaznamenal vítězství 24.2. a 16.3.1918 Oblt.i.d.R. Strohschneider, 27.3.1918 Lt.i.d.R. Mörath a 3.5.1918 Fw. Robert Grabenhofer. V květnu do něj usedal i nový velitel Flik 61J Oblt.i.d.R. Hautzmayer.



Albatros 153.255 introduces the characteristic black-and-white marking of Flik 63J. It was flown by Fw. Johann Nemeth and Zgsf. Rudolf Nemetz in summer 1918. The plane was adapted for photo-reconnaissance tasks and assigned to Flik 46P in autumn.

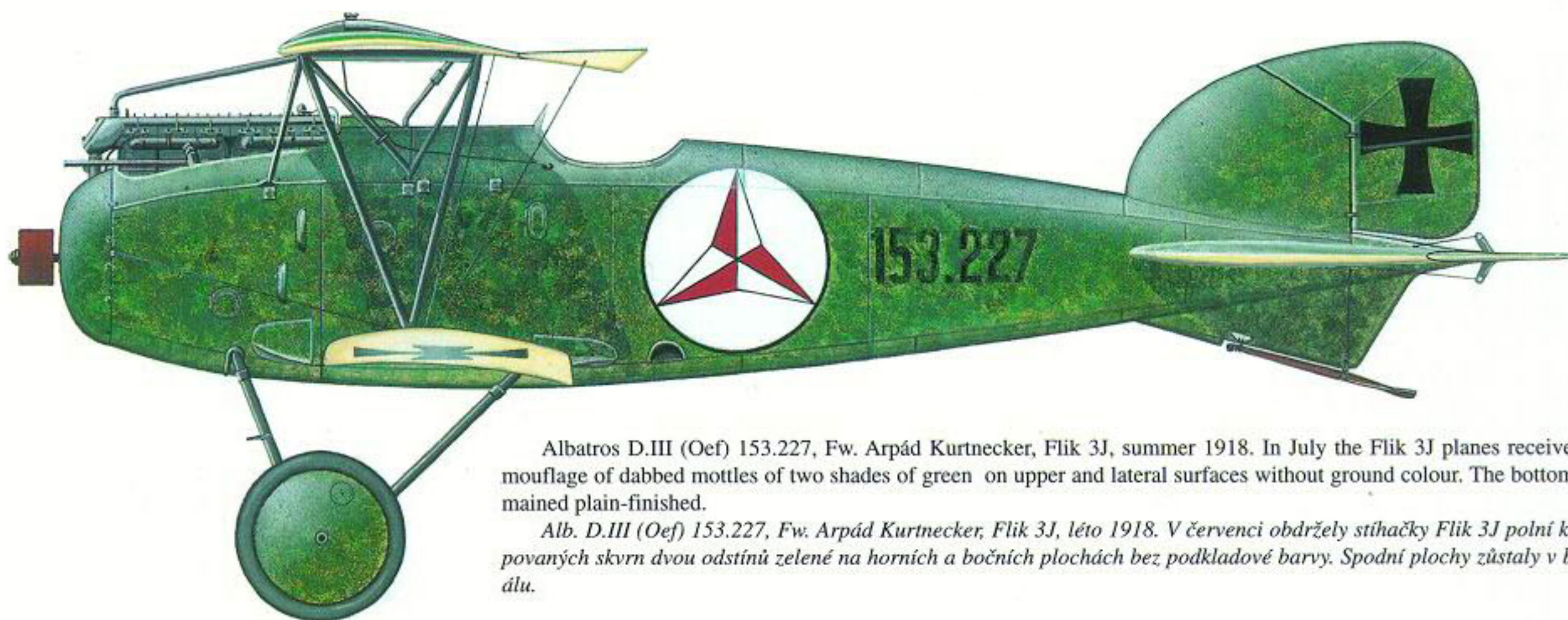
Albatros 153.255 představuje charakteristické černobílé označení Flik 63J. V létě 1918 s ním operačně létali Fw. Johann Nemeth a Zgsf. Rudolf Nemetz. Na podzim byl letoun přestavěn na fotoprůzkumný a přidělen k Flik 46P.





Albatros D.III (Oef) series 153, Stfw. János Risztics, Flik 42J, spring - summer 1918. A plain-finished plane, the red-and-white wheeldiscs identify the unit appartenance, the serial number was removed.

Albatros D.III (Oef) série 153, Stfw. János Risztics, Flik 42J, jaro - léto 1918. Stroj v barvě materiálu, červeno - bílé disky kol značí příslušnost k jednotce, sériové číslo bylo odstraněno.



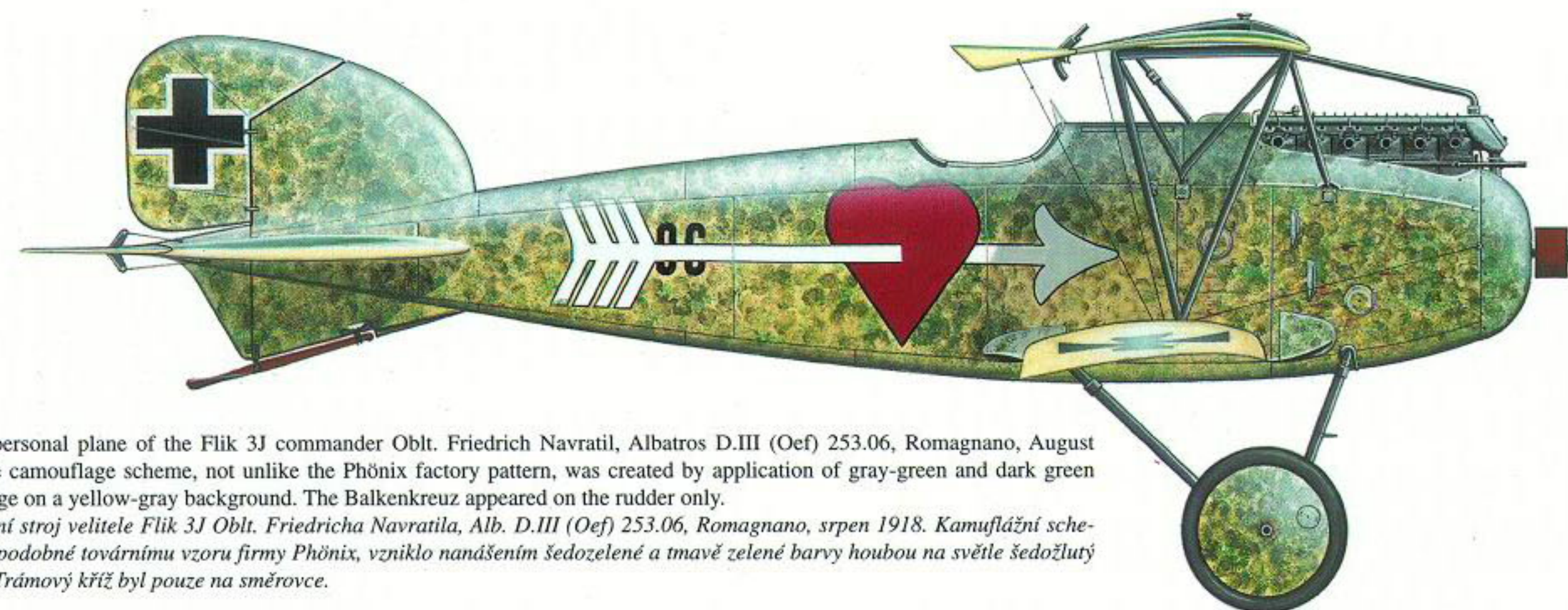
Albatros D.III (Oef) 153.227, Fw. Arpád Kurtnecker, Flik 3J, summer 1918. In July the Flik 3J planes received a field camouflage of dabbed mottles of two shades of green on upper and lateral surfaces without ground colour. The bottom surfaces remained plain-finished.

Alb. D.III (Oef) 153.227, Fw. Arpád Kurtnecker, Flik 3J, léto 1918. V červenci obdržely stíhačky Flik 3J polní kamufláž z tupovaných skvrn dvou odstínů zelené na horních a bočních plochách bez podkladové barvy. Spodní plochy zůstaly v barvě materiálu.



Albatros 253.05 was flown by Oblt. Franz Peter of Flik 3J (at least 1 confirmed victory in 253.05 - an Italian S.V.A.5 on 4th August 1918) in summer 1918. The aircraft had the guns at eye level, wings, horizontal tailplane and rudder were covered with swirled pattern linen at factory.

S Albatrosem 253.05 létal v létě 1918 u Flik 3J Oblt. Franz Peter (na 253.05 nejm. 1 vítězství - 4.8.1918 italský S.V.A.5). Stroj měl kulomety v úrovni očí pilota, křídla, VOP a směrovka byly v továrně potaženy plátnem se spirálovým vzorem.



The personal plane of the Flik 3J commander Oblt. Friedrich Navratil, Albatros D.III (Oef) 253.06, Romagnano, August 1918. The camouflage scheme, not unlike the Phönix factory pattern, was created by application of gray-green and dark green with sponge on a yellow-gray background. The Balkenkreuz appeared on the rudder only.

Osobní stroj velitele Flik 3J Oblt. Friedricha Navratila, Alb. D.III (Oef) 253.06, Romagnano, srpen 1918. Kamuflážní schéma, ne nepodobné továrnímu vzoru firmy Phönix, vzniklo nanášením šedo-zelené a tmavě zelené barvy houbou na světle šedo-žlutý podklad. Trámový kříž byl pouze na směrovce.