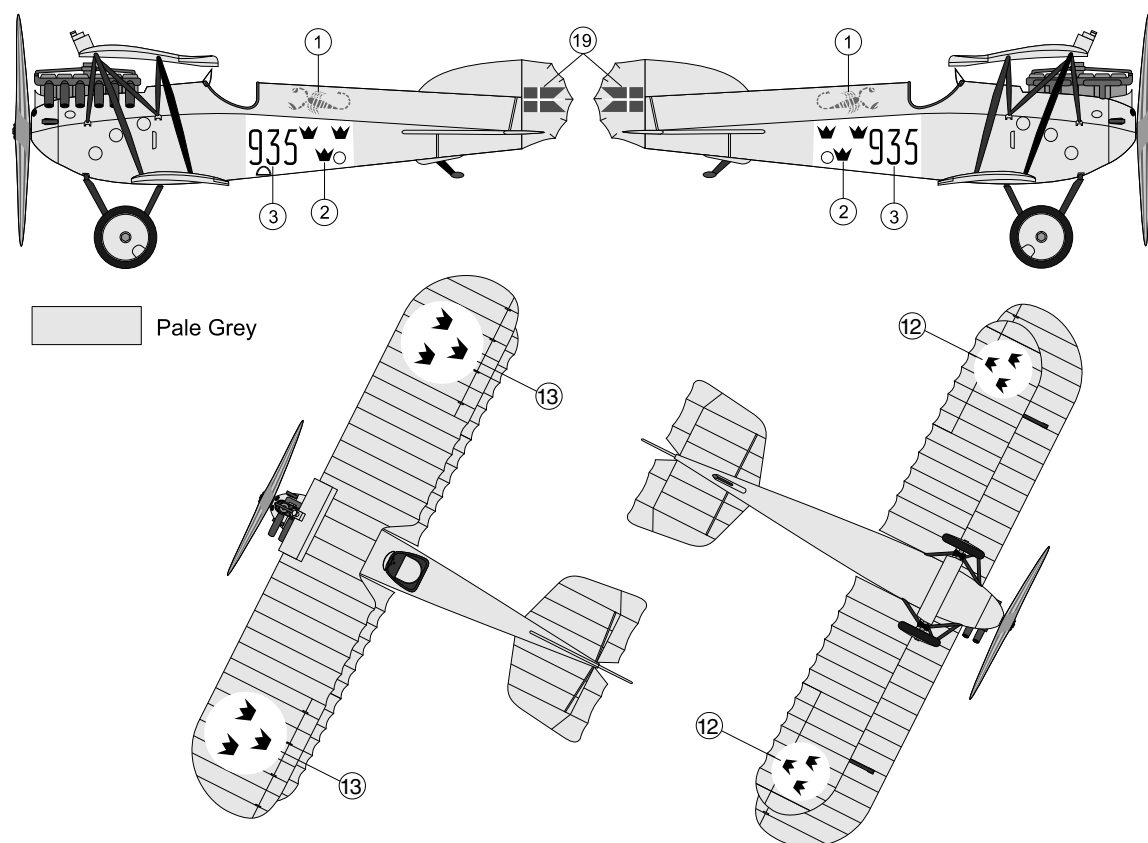
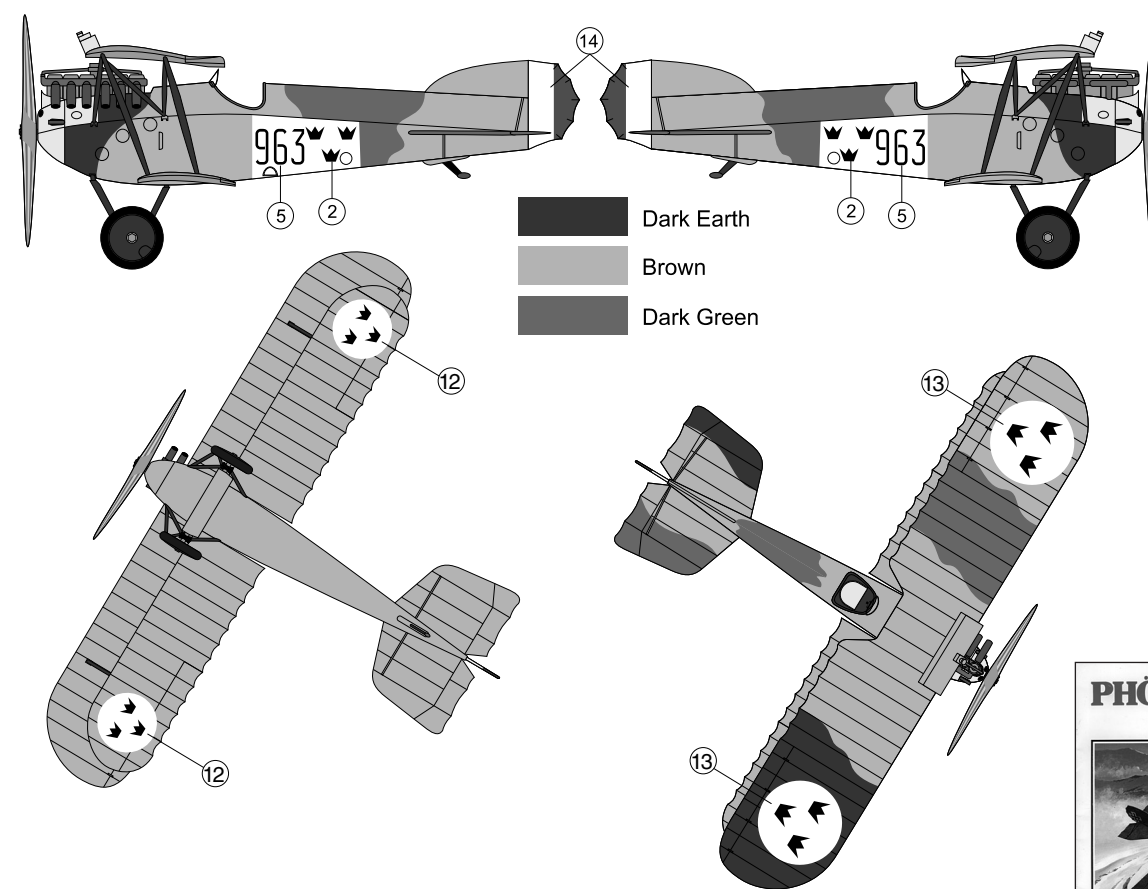


PHONIX D.III, Swedish Army Air Force,



Pale Grey

PHONIX D.III, Swedish Army Air Force,



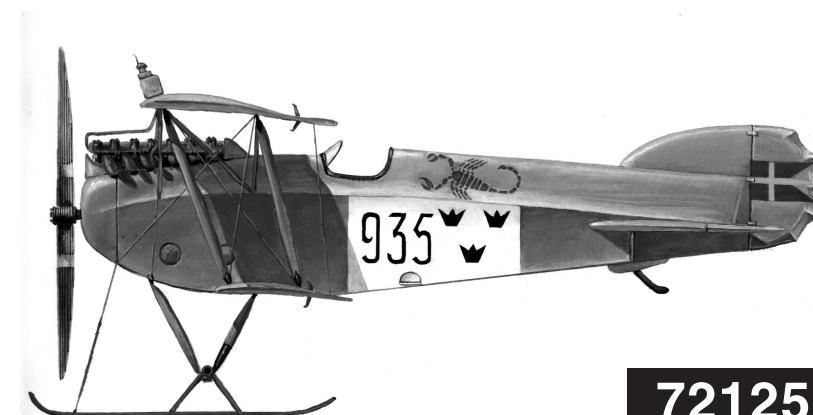
Dark Earth
Brown
Dark Green

1:72 **MAC**
DISTRIBUTION

MODELLBAUSATZ/СБОРНАЯ МОДЕЛЬ
MODEL KIT/MODELO PARA CONSTRUIR
BOUWMODEL/MAQUETA PARA MONTAR

Phönix D.III

Swedish Royal Air Force



72125

SHORT RUN - DOPORUČENO PRO POKROČILÉ MODELÁŘE/SHORT RUN - RECOMMENDED FOR ADVANCED MODELERS

CZ Vídeňská letecká továrna Phönix Flugzeugwerke AG vyvinula v roce 1917 úspěšný stíhací letoun Phönix D.I, který byl vyráběn v několika sériích. Phönix D.I byl sice považován za úspěšný typ, jeho letové vlastnosti byly hodnoceny jako velmi dobré, avšak jeho výkony se ukázaly být spíše pouze průměrné. Konstrukční tým firmy Phönix, jehož čele stál mladý, ale velmi schopný Dipl. Ing. Leo Kirse, tedy začal upravovat typ D.I tak, aby se jeho výkony a také obratnost zlepšily. Na konci tohoto procesu ovšem už stál nový typ Phönix D.II, respektive D.IIa, podle výkonu použitého motoru. Oproti Phönixu D.I byla konstrukce typu D.II především podstatně odlehčena. Uvádí se, že prototyp byl lehčí o celých 130 kg. Motor zůstal u Phönixu D.II nezměněn, tedy Hiero o výkonu 200 k. Nosná soustava, navržená Dipl. Ing. Edmundem Sparmannem se oproti předchozímu typu změnila. Především horní křídlo, které bylo u typu D.I již nedělené a bez vzepětí. Zároveň bylo opatřeno štíhlejšími křídélky. Mezikřídelní vzpěry již nebyly skloněny směrem k trupu. Změnil se také tvar VOP, kde výškovka byla doplněna o rohové aerodynamické odlehčení. Dále také zmizela malá opěrka hlavy za kabinou a byly provedeny ještě další změny. Výzbroj zůstala zachována jako u typu D.I, tedy dva synchronizované kulomety Schwarzlose ráže 8 mm, umístěné po obou stranách motoru uvnitř trupu. Stroje Phönix D.I i Phönix D.II sice byly výkonné, ale také velice stabilní a poněkud méně obratné. Odpomoci tomu měla rekonstrukce Phönixu D.IIa která se uskutečnila na 23. vyrobeném stroji, který dostal křídélka i na spodní křídlo. Vedle něj rychle po sobě vznikají i další prototypy, které poháněly motory o výkonu 230 koní (169 kW). Nový typ měl poněkud pozměněné křídlo s mírně odlišným půdorysem (ovšem zachovávalo si rozpětí i plochu stejnou jako u předchůdců), rovněž byla přestavována lafetace kulometů v trupu. Po neblahých zkušenostech s až příliš odlehčeným D.II navíc byla zesílena konstrukce trupu a motorového lože. Úpravy zasáhly i převody řízení, které bylo citlivější. Výkony sice zůstaly na úrovni D.IIa, ale stroj získal na obratnosti. V září 1918 byla objednána stavba 100 letounů Phönix D.III, navíc mělo být dodáno i 50 kusů pro rakousko-uherské námořní letectvo. Výroba se sice rychle rozeběhla, již k 27. říjnu 1918 bylo vyrobeno 61 strojů, ale až do konce války se žádný nedostal na frontu. Po válce, v létě 1919, byl letoun předváděn ve Švédsku, které na základě toho nakoupilo několik strojů z poválečných přebyteků Rakouska-Uherska. Byla tam značena jako J. 1 a od válečných strojů se lišily hlavně spádovými nádržemi v horním křídle. Phönixy D.III Rakousko-uherského námořnictva byly celé ve světle šedém nátěru s šerveno-bílou směrovkou a černým kódem na bocích trupu. Šest trámových křížů bylo na standardních místech. Phönixy D.III pozemního letectva byly kamuflované dvěma odstíny šedé barvy. Seriál na bocích trupu byl černý. Šest trámových křížů bylo na standardních místech. První D. III dovezené do Švédska měly zbarvení světle šedou barvou na všech plochách, na trupu byl černý seriál a červený emblém (škorpión), na směrovce byla švédská vlajka. Černé tři korunky byly na standardních místech. Pozdější stroje označené jako J. 1 byly kamuflovány třemi barvami: hnědou, tmavou zelenošedou a khaki. Na trupu byly černé tři korunky v bílém kruhu, stejně jako na křídlech, na směrovce byla švédská vlajka

GB The robustly-built fighter biplane Phoenix D.I was produced by Phoenix Flugzeugwerke AG, Wien's aircraft factory. It was derived in the middle of 1917 year from the licence-built Hansa Brandenburg D.I type by the Phoenix design department, guided by Dipl.-Ingenieur Leo Kirsten. Wing system was created by Dipl.-Ingenieur Edmund Sparman, Austria prewar pilot and designer. The wooden fuselage was derived from the Hansa Brandenburg D. I but it was a few inches longer to accommodate the 200hp Hiero engine. Armament consisted of twin synchronized Schwarzlose 8.8 mm machine guns. There were mounted well forward alongside the engine. Inward-sloping wing struts were typical for Sparman-designed wing cellule. Flight comparisons performed in September 1917, showed that Phoenix D.I was faster in speed and climb than the Albatros D.III and possessed better flight characteristics than the Aviatik (Berg) D.I. The Phönix D.III was developed from the Phönix D.II and Ila. The modifications included a revised wing planform and a fuselage designed for accessible machine guns mounted at eye level. It was also up-engined from a 200 hp to a 230 hp Hiero engine. The ailerons on both wings gave it the power and maneuverability its predecessor lacked. Austro-Hungarian pilots found the Phönix D.III to be a sturdy and dependable airplane which could handle steep dives. Armed with two Schwarzlose machine guns, it was an excellent fighter. A hundred were approved for production and were scheduled to be delivered on October 27, 1918, however, there was a delay, and the war's end put a stop to the planned delivery. In 1919 and 1920, the Swedish Army Air Force purchased a total of 20 Phönix D.III's. The Phönix D-series was utilized by the Imperial and Royal Aviation Troops (KuKFLT) of Austria-Hungary as well as their naval branch. The air force and naval versions both entered service at the same time. Sweden became the only other operator of the aircraft, this in a post-war role and of the D.III variety. The main difference between the Swedish examples and those from the First World War was the gravity-fed fuel tanks on the top wing. Phönix D.III's in Austro-Hungarian Naval Air Service were finished in overall light gray with the Austro-Hungarian colors on the rudder in red and white. The code is in black and narrow straight crosses are on the fuselage and wings. The Phönix D.III's in troops service had two shades of gray camouflage scheme with the serial number written in black on the fuselage. The first D. III used by the Swedes was finished in a light gray dope, the Swedish flag is on the tail and the black crowns on the fuselage are on a white rectangle. A red scorpion emblem was the only other marking on this aircraft. A standard Swedish Air Force D. III's were marked as J.1. The planes were camouflaged in chestnut brown, khaki, and a dark grayish green. The standard Swedish roundel is on the fuselage, consisting of a white circle with three black crowns. The rudder was striped in the national colors of yellow and blue.

Rozměry a výkony

Rozpětí:9,80 m
Délka:6,62 m
Výška:3,01 m
Nosná plocha:25,00 m²
Vzletová hmotnost:951 kg
Maximální rychlost:185 km/h
Dostup:6800 m
Výtrvalost:2 hodiny
Pohonná jednotka: Radový vodou chlazený stojatý šestiválec Hiero, 230 HP
Výzbroj: .dva synchronizované kulomety Schwarzlose M.07/12 ráže 8 mm

Wingspan:9,80 m
Length:6,62 m
Height:3,01 m
Wing area:25,00 m²
Max. weight:951 kg
Max. speed:185 km/h
Ceiling:6800 m
Endurance:2 hodiny
Power plant:Six cylinder in line Hiero engine, 230 HP
Armament:Two Schwarzlose M.07/12, 8 mm machine guns

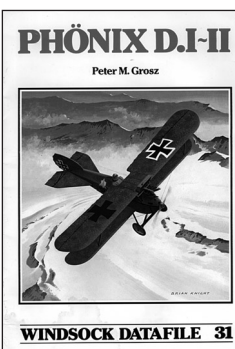
1:72 **MAC**
DISTRIBUTION

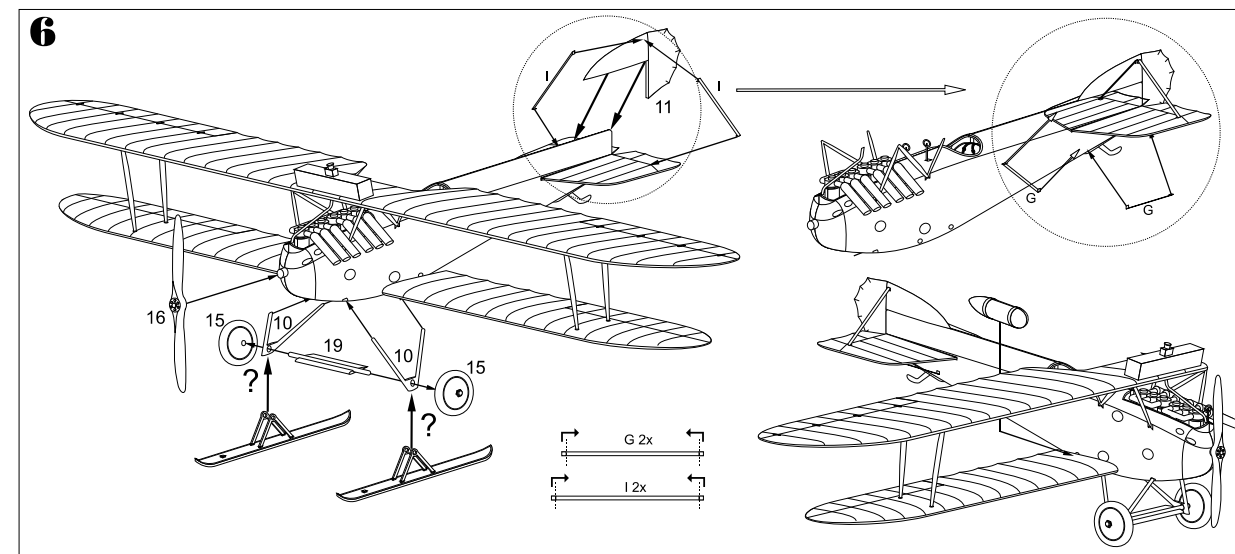
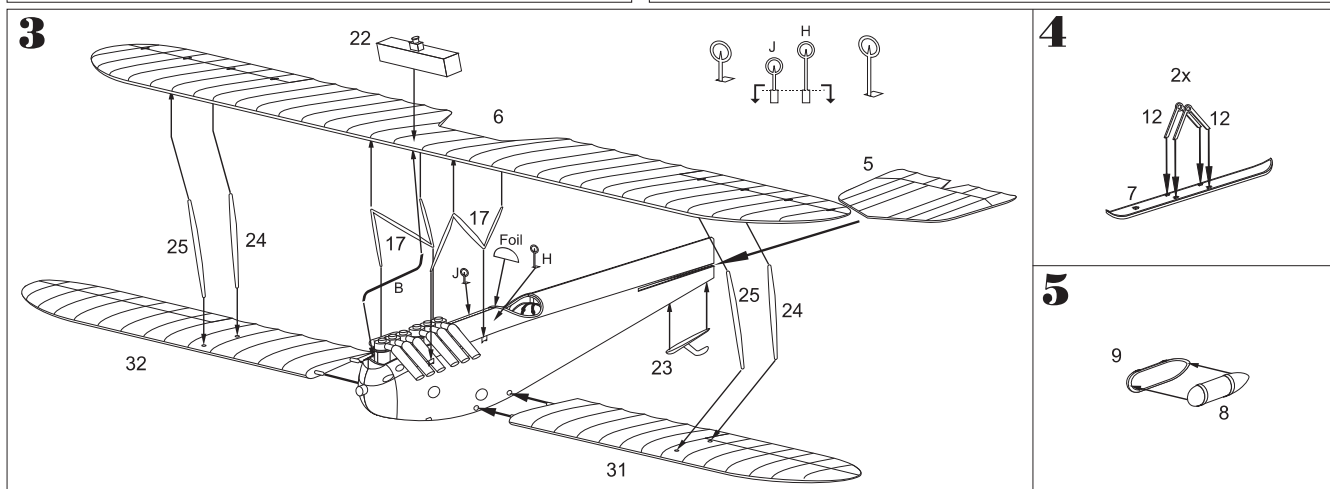
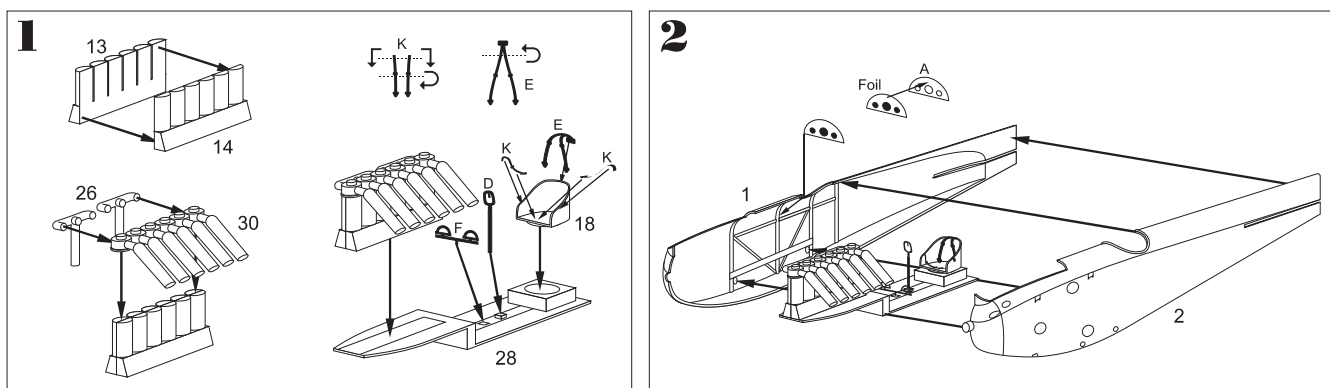
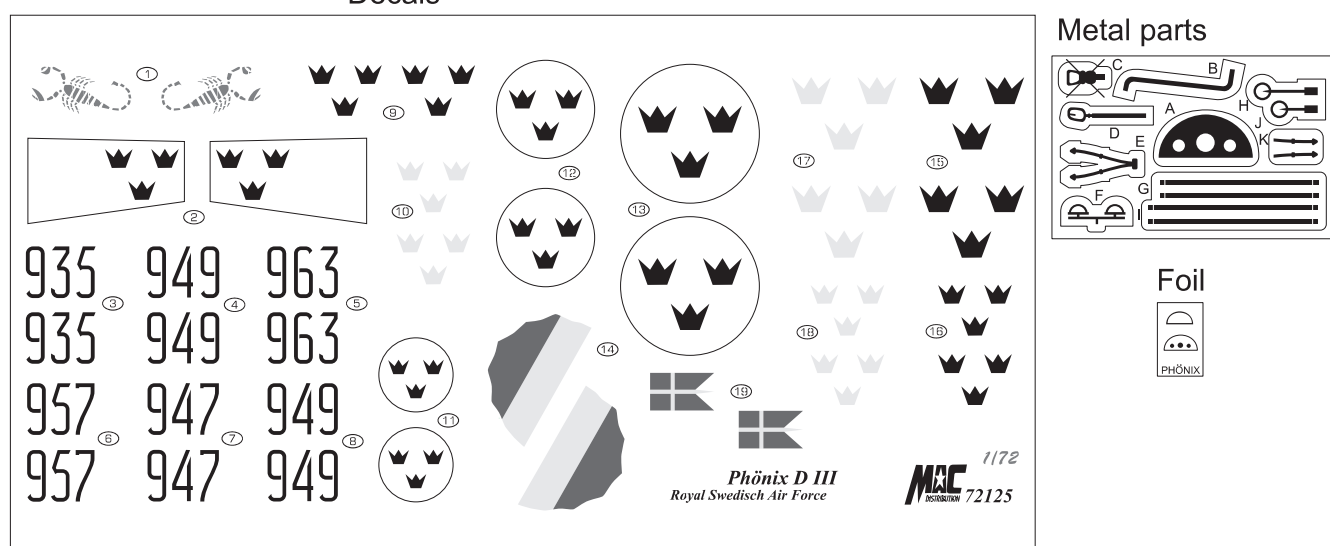
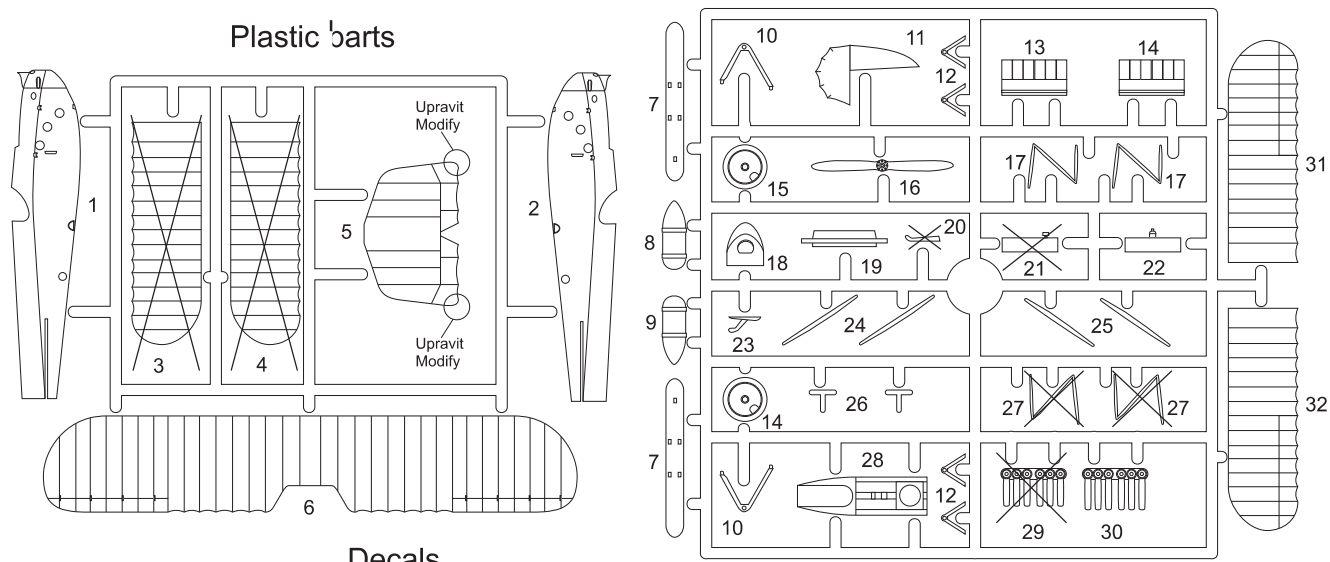
Branická 9, 147 00 Praha 4, Czech Republic
Tel./Fax: +420/2/444 60 666
e-mail: mac@mac.distribution.cz
www.mackits.cz
Made in EU

Před začátkem práce doporučujeme
prostudovat **Windsock Datafile No. 31.**

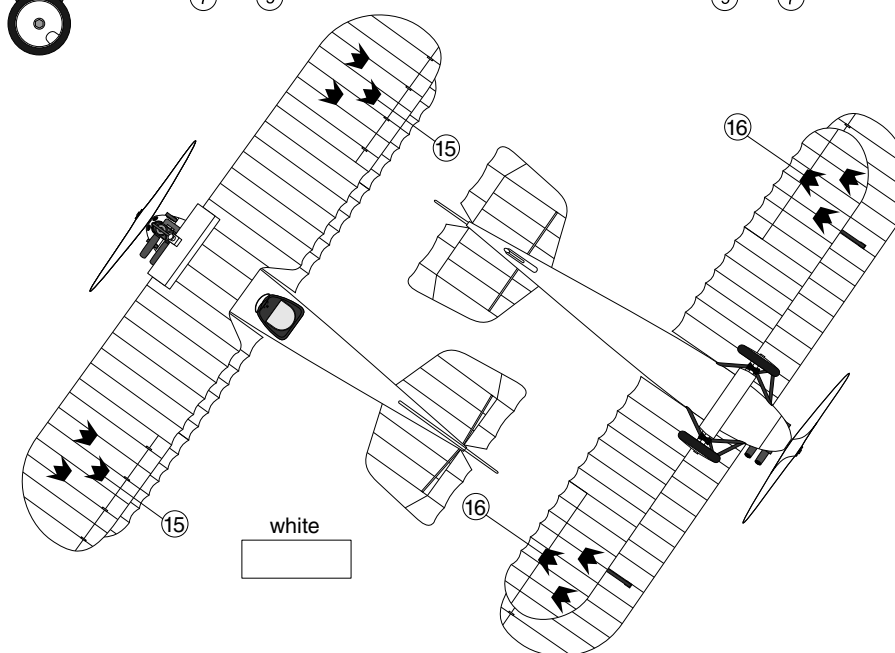
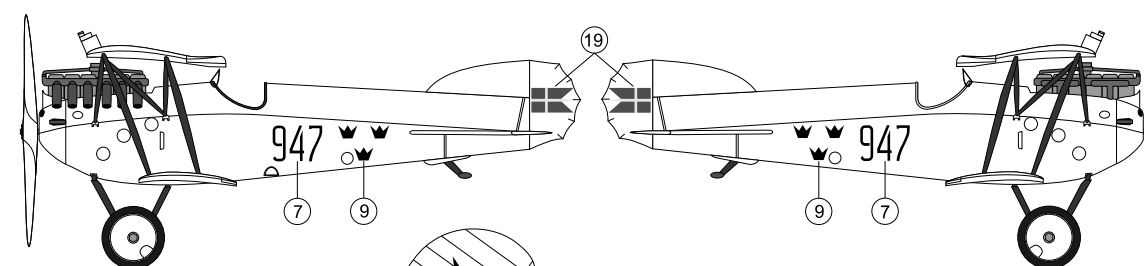
For more informations we recommend
Windsock Datafile No. 31.

Texty Ing. Petr Cenker
Dr. Otakar Beneš

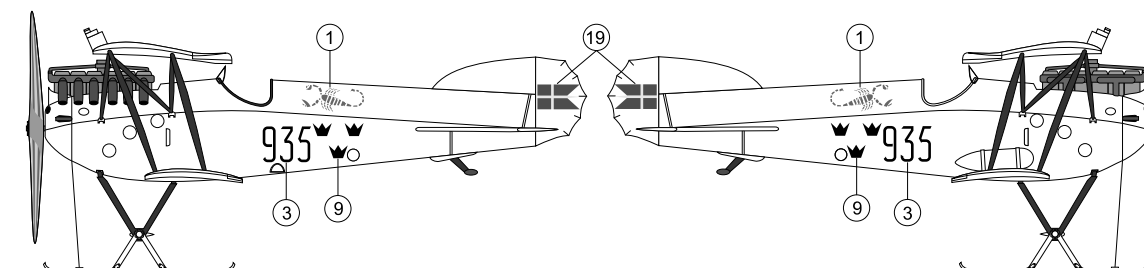




PHONIX D.III, Swedish Army Air Force,



PHONIX D.III, Swedish Army Air Force,



NEŽ ZAČNETE PRACOVAT:

Před samotným lepením doporučujeme řádně prostudovat stavební návod, jednotlivé sestavy modelu a členění dílů. Postupujte podle jednotlivých sekcí návodu a díly oddělujte od rámečků až těsně před sestavováním. Drobné díly je vhodné nabarvit před slepením. Buďte pozorní, díly nejsou číslovány.

GENERAL INSTRUCTIONS:

It is recommended that exploded views are studied and assembly practised before cementing together. Small parts are best painted before assembly. Parts should be as drawn and moulded tabs adhering to parts removed before assembly. All parts are not numbered. Assemble in sequence.

UPOZORNĚNÍ: MODEL OBSAHUJE DROBNÉ DÍLY POZOR NA OSTRÉ HRANY DOPORUČENO POKROČILÝM MODELÁŘŮM MODEL NEOBSAHUJE LEPIDLO A BARVY NEVHODNÉ PRO DĚTI DO 3 LET

PRECAUTION: MAY CONTAIN SMALL PARTS AND SHARP EDGES RECOMMENDED FOR ADVANCED MODELERS GLUE AND PAINT ARE NOT INCLUDED IN THE KIT NOT SUITABLE FOR CHILDREN UNDER 3 YEARS