Siemens-Schuckert D.III

1/48 SCALE PLASTIC KIT • PLASTIKOVÝ MODEL **8001**

MAQUETTE EN PLASTIQUE A CONSTRUIRE • PLASTIC MODELLBAUSATZ

Even though this aircraft is overshadowed by the more famous Fokker D.VII, the Siemens-Schuckert D.III belonged among the most effective German aircraft of WW I. The prototype had its first flight in December 1917, and in January 1918 it took part in the 1st fighter competition, organized by the supervisory board of the German airforce (Idflieg). During the course of this competition, the SSW D.III was, along with many other prototypes, tested by top German fighter pilots. Even though in comparison with the Fokker D.VII it was slower and less maneuverable, it created interest due to its climbing ability - it could ascend 5000 m in 13 minutes. On the basis of the results of this competition, the first 30 aircraft were ordered. Despite initial problems with the engines, they became popular high altitude fighters, designed primarily for the home defense squadrons (Kesta).

However, a few were also assigned to front line squadrons, equipped mainly with other types of aircraft. For example, Jasta 4 used Fokkers, and its commander Oblt.Ernst Udet flew a SSW DIII. The SSW was subject to strict secrecy rules, but despite an order against crossing the front - line, its pilots achived kills, and these planes were an even match for the high performance allied aircraft towards the end of the war.

The secret of these achivements was the Siemens - -Halske Sh. III engine, an interesting bi - rotational, eleven cylinder with 160 horse power. The engine case with cylilnder rotated in one direction, while the crank shaft and propeller rotated in the opposite direction, by which means the usual centrifugal force of the common rotational engine was balanced. Another interesting point was the construction of the fuselage. The whole fuselage, the as well as the tail fin, were covered with by plywood with diagonal positioning of the grain on individual sheets, thus achieving great rigidity of the construction of the fuselage.

We hope that this kit of an interesting, even though sometimes a bit neglected, aircraft, will please you and become gem in your collection.

TECHNICAL DATA :

top wingspan:	8400 mm
lower wingspan:	8130 mm
length:	5850 mm
height:	2630 mm
dry weight:	534 kg
flight weight	725 kg
maximum speed:	180 km/h
armament:	2 x MG 08/15 gauge 7.92 mm
engine:	Siemens-Halske Sh.III 160 k, Sh.III(Rh) 160 k, Sh.IIIa 200 k

Bien qu'il ait été éclipsé par le célèbre Fokker D.VII, le Siemens-Schuckert D.III compte parmi les meilleurs avions allemands de la Première Guerre Mondiale. Le prototype fit son premier vol en décembre 1917 et il prit part en janvier 1918 à la première compétition de chasseurs organisée par le commandement de l'Aviation Militaire Allemande. A cette occasion, le SSW D.III ainsi que d'autres prototypes furent pilotés et testés par les meilleurs pilotes de chasse allemands. Bien que plus lent et moins maniable que le Fokker D.VII, le SSW D.III suscita de l'intérêt en raison de sa trés bonne vitesse ascensionnelle. Il pouvaiten effet atteindre l'altitude de 5000 m en 13 minutes. Suite à cette compétition, une première série de 30 appareils fut commandée. Malgé quelques problêmes de jeunesse rencontrés avec le moteur, le Siemens-Schuckert D.III devint populaire commechasseur de haute altitude et équippa essentiellement les escadrilles de défense intérieure (KESTA).

Quelques appareils furent aussi livrés aux escadrilles de première ligne dotées pour l'essentiel d'appareils différents. Ainsi, la Jasta 4 volait sur Fokker alors que son commandant, l'Oberleutnant Ernst Udet, pilotait un SSW D.III. La mise en service du Siemens-Schuckert D.III fut entourée de secret et des ordres strict interdisaient de voler avec cet avion audessus des lignes ennemies. Cela n'empêcha pas les pilotes allemands d'obtenir des victoires aériennes à bord de cet avion qui pouvait faire jeu égal avec les meilleurs avions alliés de la fin de la guerre.

Le secret de cette réussite tenait essentiellement dans le moteur Siemens-Halske Sh.III de onze cylindrés bi-rotatif qui développait une puissance de 160 chevaux. La particularité de ce moteur résidait dans le fait que le sens de rotation de l'arbre d'hélice et de l'hélice était l'inverse de celui du moteur et des cylindres à proprement parler. Cela avait pour avantage de compenser la force centrifuge d'un moteur rotatif classique. La construction du fuselage et de l'empennage présentait aussi une particularité puisqu'elle comportait un revêtement de feuilles de contre-plaqué en diagonale afin d'obtenir une très grande rigidité de l'ensemble.

Nous espérons que la maquette de cet avion très intéressant et qui mérite d'être mieux connu vous donnera entière satisfaction et deviendra une plus belles pièces de votre collection.

CARACTERISTIQUES TECHNIQUES:

Envergure de l'aile supérieure:	8400 mm
Envergure de l'aile inférieure:	8130 mm
Longueur:	5850 mm
Hauteur:	2630 mm
Poids à vide:	534 kg
Poids en charge:	725 kg
Vitesse maximum:	180 km/h

Armement: 2 mitrailleuses MG 08/15 de 7,92 mm
Motorisation: Moteur Sh.III de 160 chevaux ou Sh.III (Rh) de 160 chevaux ou Sh.IIIa de 200 chevaux

Ačkoli tento typ stojí ve stínu slavnějšího Fokkeru D.VII, Siemens-Schuckert D.III patřil k nejvýkonnějšímm německým letadlům I.světové války. Prototyp poprvé vzlétl v prosinci 1917 a v lednu 1918 se zúčastnil I.soutěže stíhacích letadel, organizované Inspektorátem německého letectva (Idflieg). V průběhu této soutěže byl SSW D.III, stejně jako řada dalších prototypů stíhaček, testován předními německými stíhači. Přestože se jim jevil, ve srovnání s Fokkerem D.VII, jako pomalejší a méně obratný, zaujal svojí vynikající stoupavostí - do 5000 m vystoupal za 13 minut. Na základě výsledků soutěže bylo objednáno prvních 30 letadel, a přes počáteční potíže s motory se z nich staly celkem oblíbené výškové stíhačky, určené především pro letecké jednotky domobrany (Kesta).

Jednotlivé kusy byly ale zařazeny i u frontových jednotek, vyzbrojených jinými typy letadel. Například u Jasta 4 létal na SSW D.III její velitel, Oblt. Ernst Udet, eso se 62 sestřely a nositel nejvyššího německého řádu Pour le Mérite. Typ podléhal přísným předpisům o utajení, ale i přes zákaz přeletů fronty na něm piloti dosahovali sestřelů a tyto letouny byly rovnocenným soupeřem výkonných spojeneckých letounů konce I.světové války.

Tajemstvím dobrých výkonů byl motor Siemens-Halske Sh.III, zajímavý birotační jedenáctiválec o výkonu 160 k. U tohoto motoru se motorová skříň s válci otáčela jedním směrem a kliková hřídel s vrtulí opačným směrem, čímž se vyrovnávala jinak obvyklá silná odstředivá síla rotačního motoru. Další zajímavostí byla konstrukce trupu. Celý trup, kýlovka i stabilizátor byly potaženy překližkou s diagonální skladbou let dřeva na jednotlivých panelech, čímž bylo dosaženo veliké tuhosti konstrukce trupu.

Doufáme, že Vám stavebnice tohoto zajímavého, i když dosud poněkud opomíjeného letadla udělá radost a stane se ozdobou Vaší sbírky.

TECHNICKÁ DATA:

rozpětí horního křídla:	8400 mm
rozpětí dolního křídla:	8130 mm
délka:	5850 mm
výška:	2630 mm
prázdná hmotnost:	534 kg
vzletová hmotnost:	725 kg
maximální rychlost:	180 km/h
výzbroj:	2 x MG 08/15 ráže 7.92 mm
motor:	Siemens-Halske Sh.III 160 k, Sh.III (Rh) 160 k, Sh.IIIa 200 k

Obwohl Siemens-Schuckert D.III im Schatten des berühmteren Fokker D.VII steht, gehörte SSW D.III zu den leistungsfähigsten deutschen Flugzeugen des I. Weltkrieges. Der erste Prototyp wurde im Dezember 1917 eingeflogen und nahm im Januar 1918 an einer Ausschreibung für Jagdflugzeuge teil. Während diesem Wettbewerbes wurde SSW D.III, so wie die anderen Flugzeugprototypen, von den bedeutendsten Jagdfliegern getested.

Im Vergleich mit der Fokker D.VII schien die Siemens-Schuckert langsammer und weniger wendig zu sein, fiel jedoch durch ausgezeichnete Steigfähigkeit (5000 Meter Höhe in 13 Minuten) auf.

Nach der Ausschreibung wurde eine erste Serie von 30 Stück bestellt. Trotz anfänglichen Problemen mit den Motoren erfreute sich dieser Typ bald großer Beliebheit, vor allem als Höhenjäger. Bestimmt wurden sie für die Heimatverteidigung, einige Stücke fanden aber auch die Verwendung an der Front. Als Beispiel dient die Jasta 4, deren Komandeur Oblt.Ernst Udet, ein Ass mit 62 Abschüßen und Träger des Pour le Mérite, selbst die Siemens-Schuckert D.III geflogen hat.

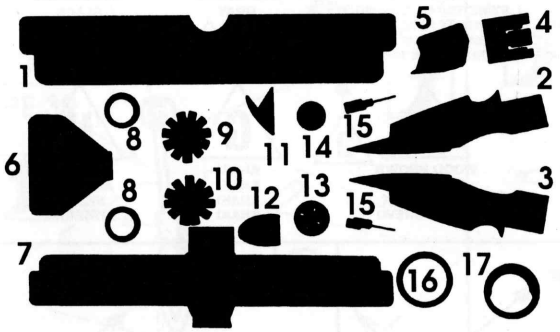
Die SSW D.III wurde streng geheim gehalten und officiel durfte man mit diesem Flugzeug die Front nicht überfliegen, trotz dessen wurden Abschüße erzielt. Das Erfolggeheimnis der Siemens-Schuckert ist auf den Siemens-Halske Sh.III zurückzuführen. Ein birotierender Sternmotor (11 Zylinder) mit einer Leistung von 160 k. Bei diesem Motor rotierte das Motorgahäuse in entgegengesetzte Richtung zu der Kurbelwelle und demPropeller, wodurch die sonst starke zentrifugale Kraft eines Umlaufmotores ausgeglichen wurde. Eine weitere Besonderheit war die hohe Festigkeit der Konstruction, die durch die Verwendung von anderen Materialien (Sperholzplatten statt Stoff) für die Bespannung des Rumpfes erzielt wurde.

Wir gratulieren Ihnen für die Wahl dieses Modelles und hoffen, daß die Siemens-Schuckert D.III Ihre Sammlung bereichern wird.

TECHNISCHE DATEN:

Spannweite der oberen Tragfläche:	8400 mm
Spannweite der unteren Tragfläche:	8130 mm
Länge:	5850 mm
Höhe:	2630 mm
Leergewicht:	534 kg
Flugmasse:	725 kg
Max.Geschwindigkeit:	180 km/h
Bewaffnung:	2 x MG 08/15 7.92 mm
Motor:	Siemens-Halske Sh.III 160 k, Sh.III (Rh) 160 k, Sh.IIIa 200 k

PLASTIC PARTS - PP



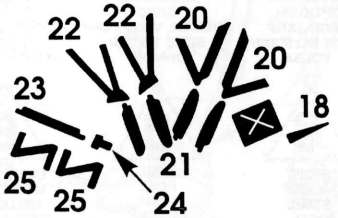
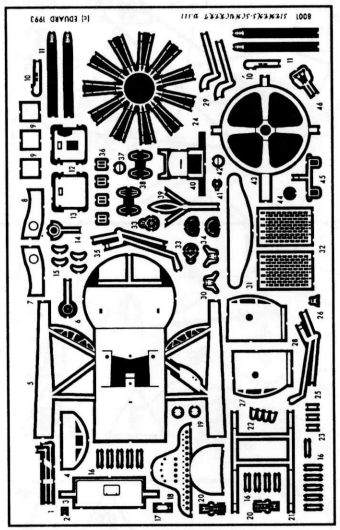
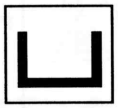


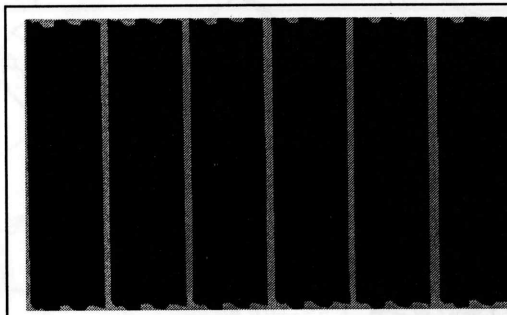
PHOTO-ETCHED BRASS PARTS - PE



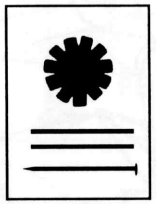
FOIL



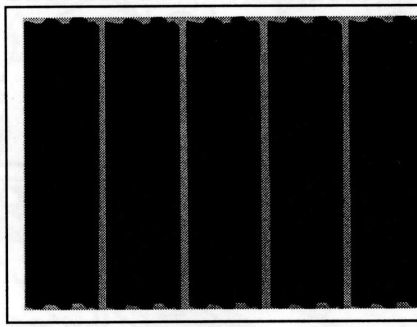
DECALS - UPPER SIDE LOZENGE



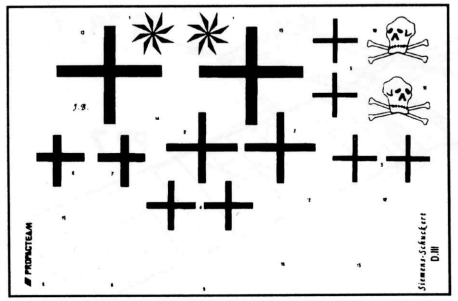
CAST METAL PARTS



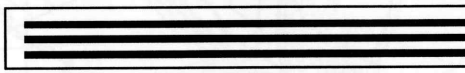
DECALS - LOWER SIDE LOZENG



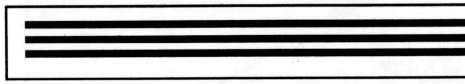
DECALS - MARKING & INSIGNIA

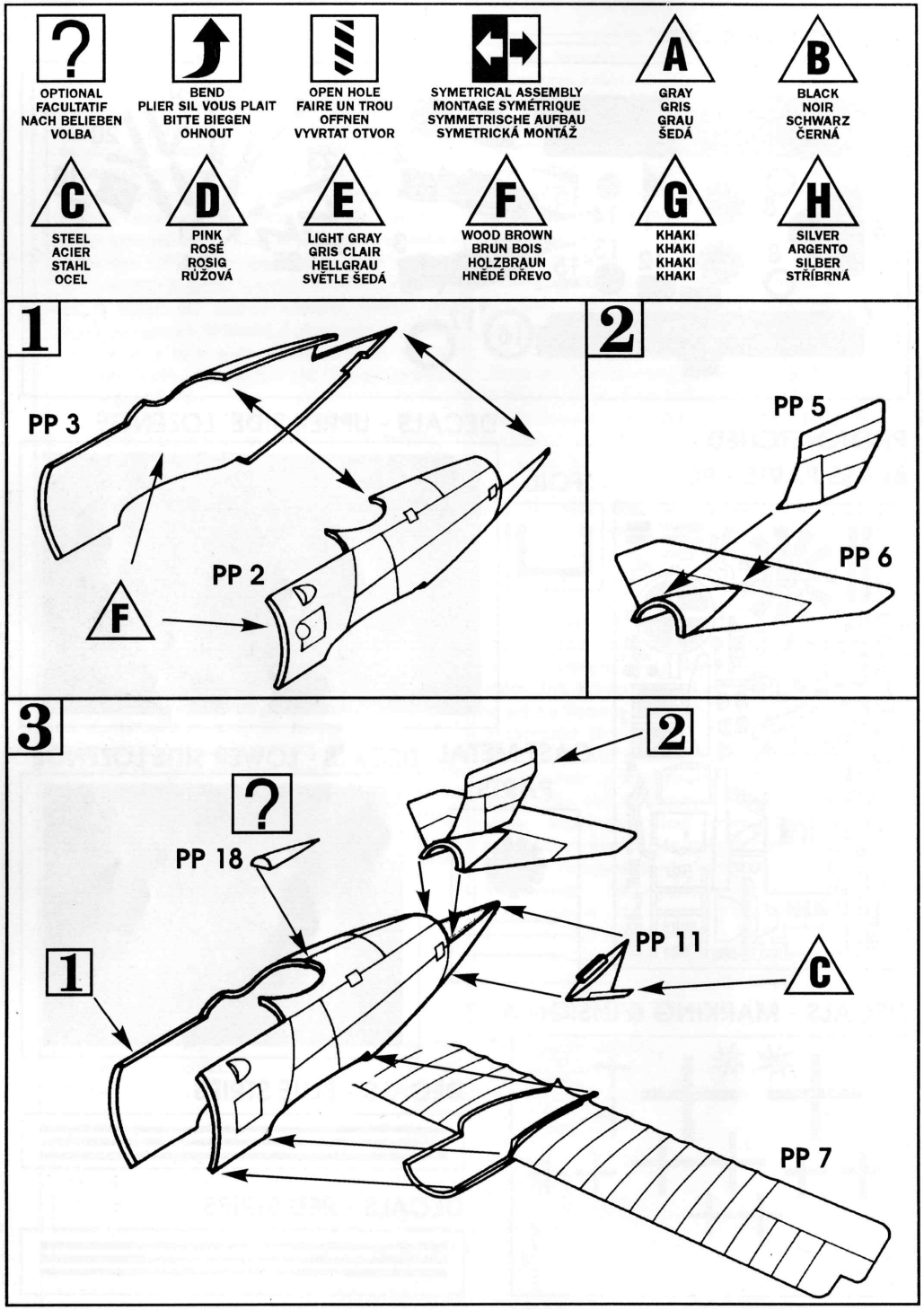


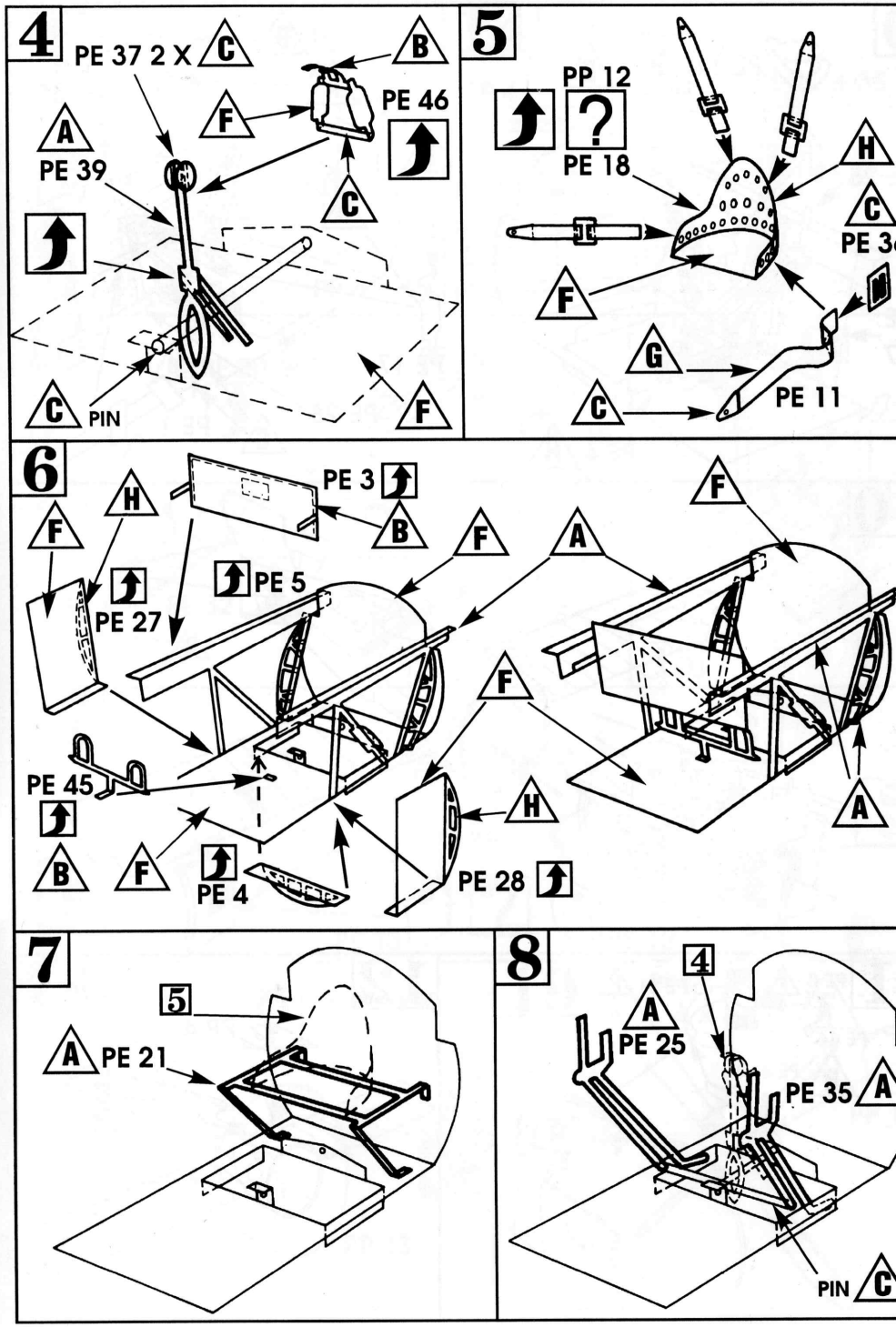
DECALS - BLUE STRIPS

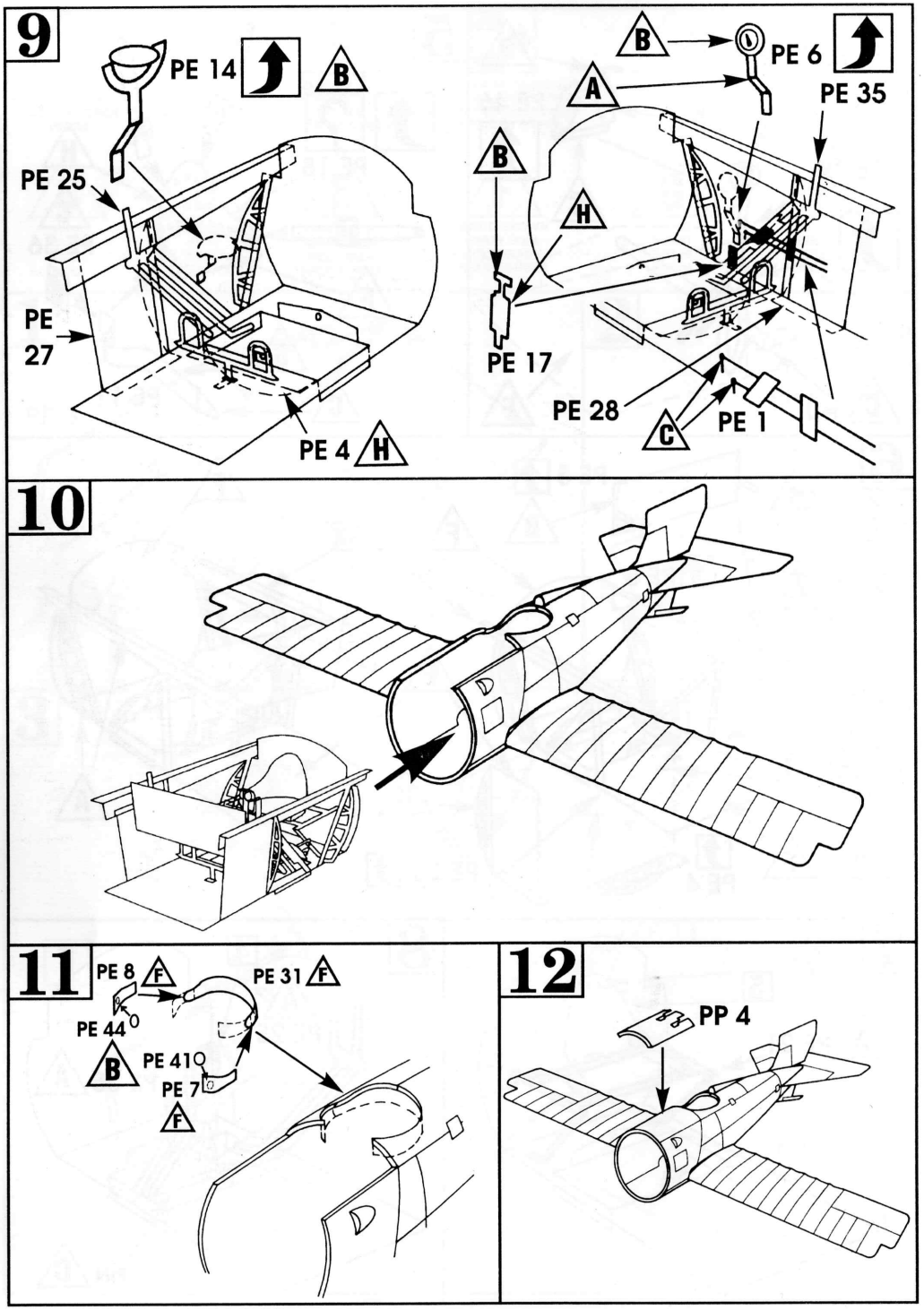


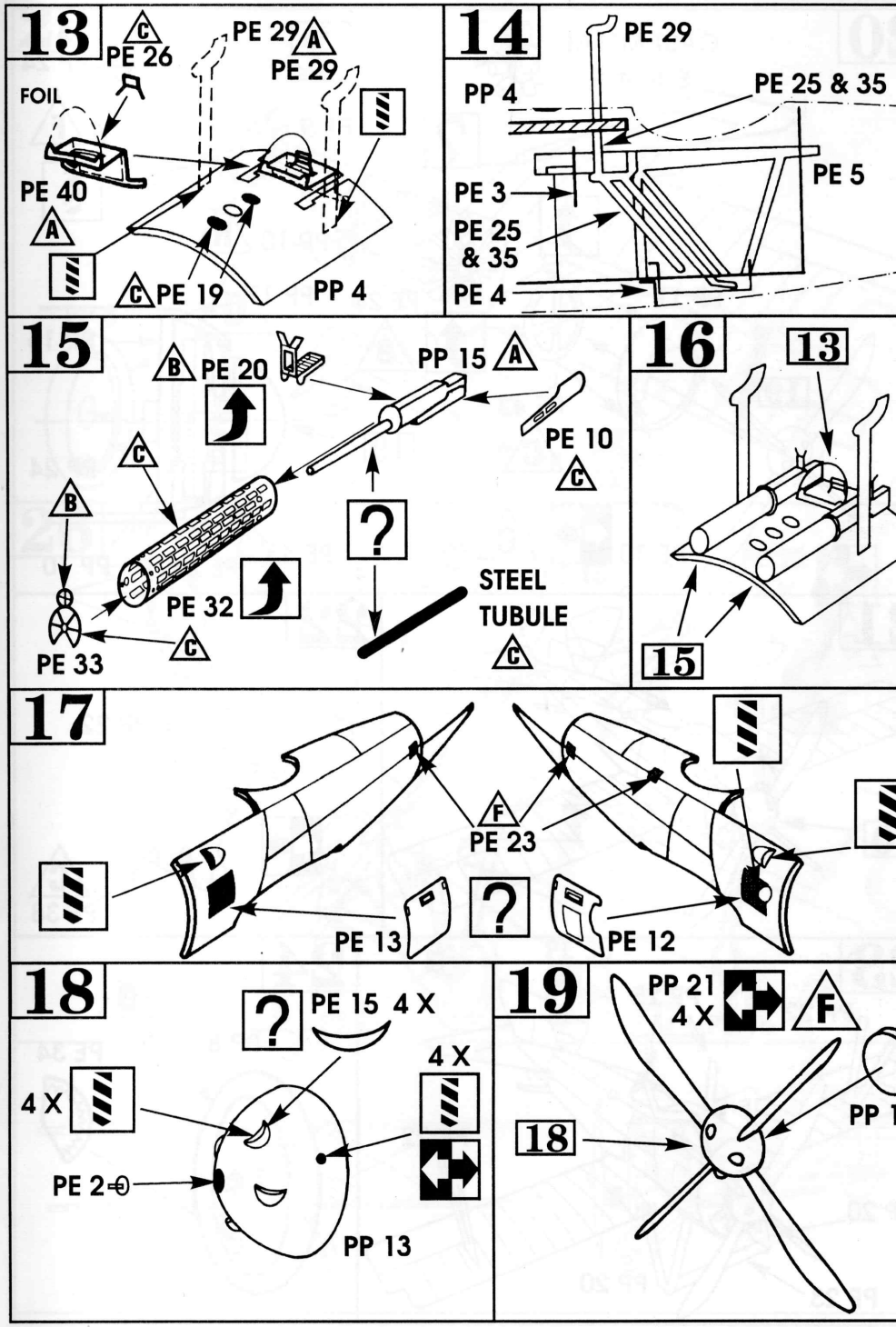
DECALS - RED STRIPS

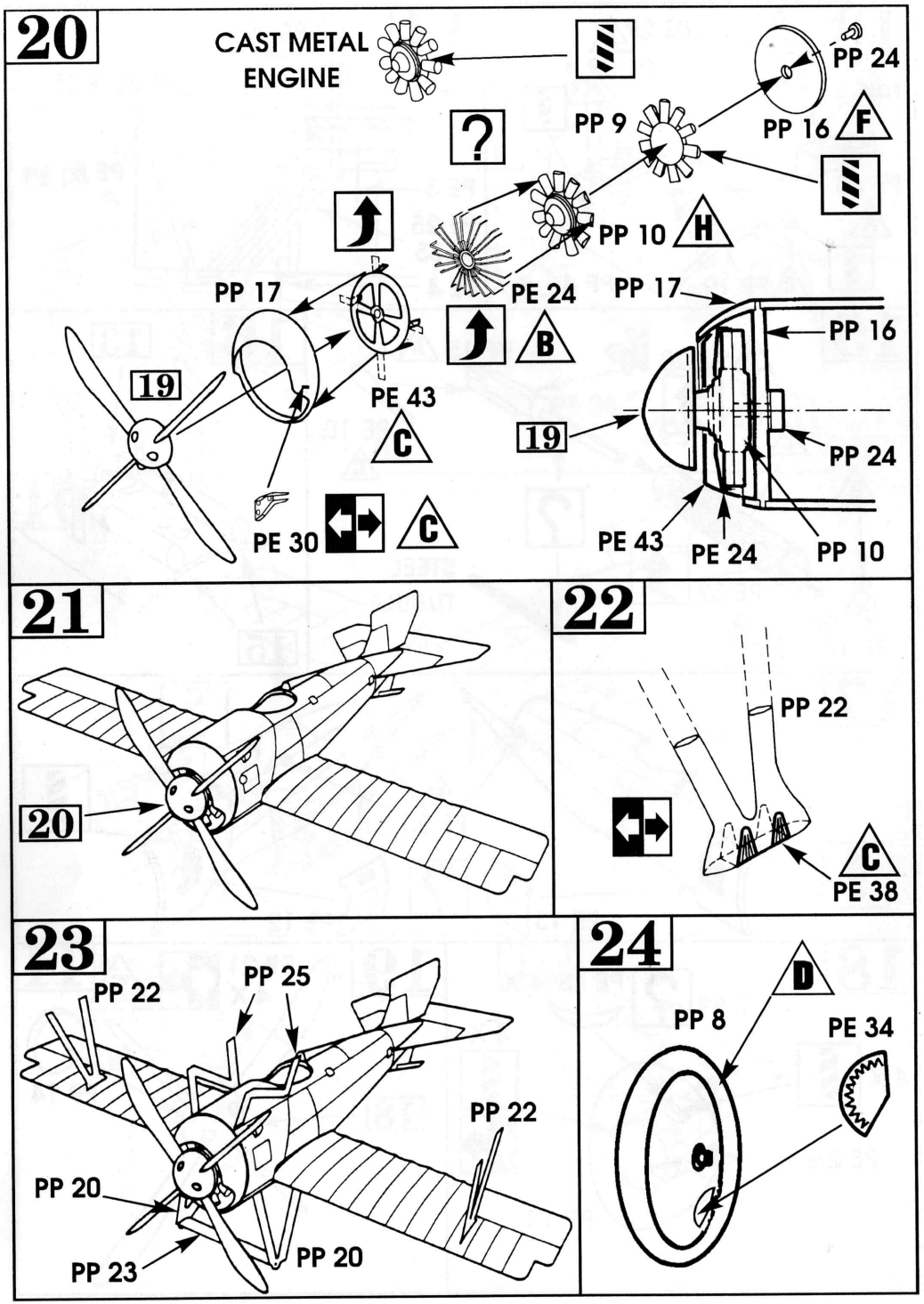


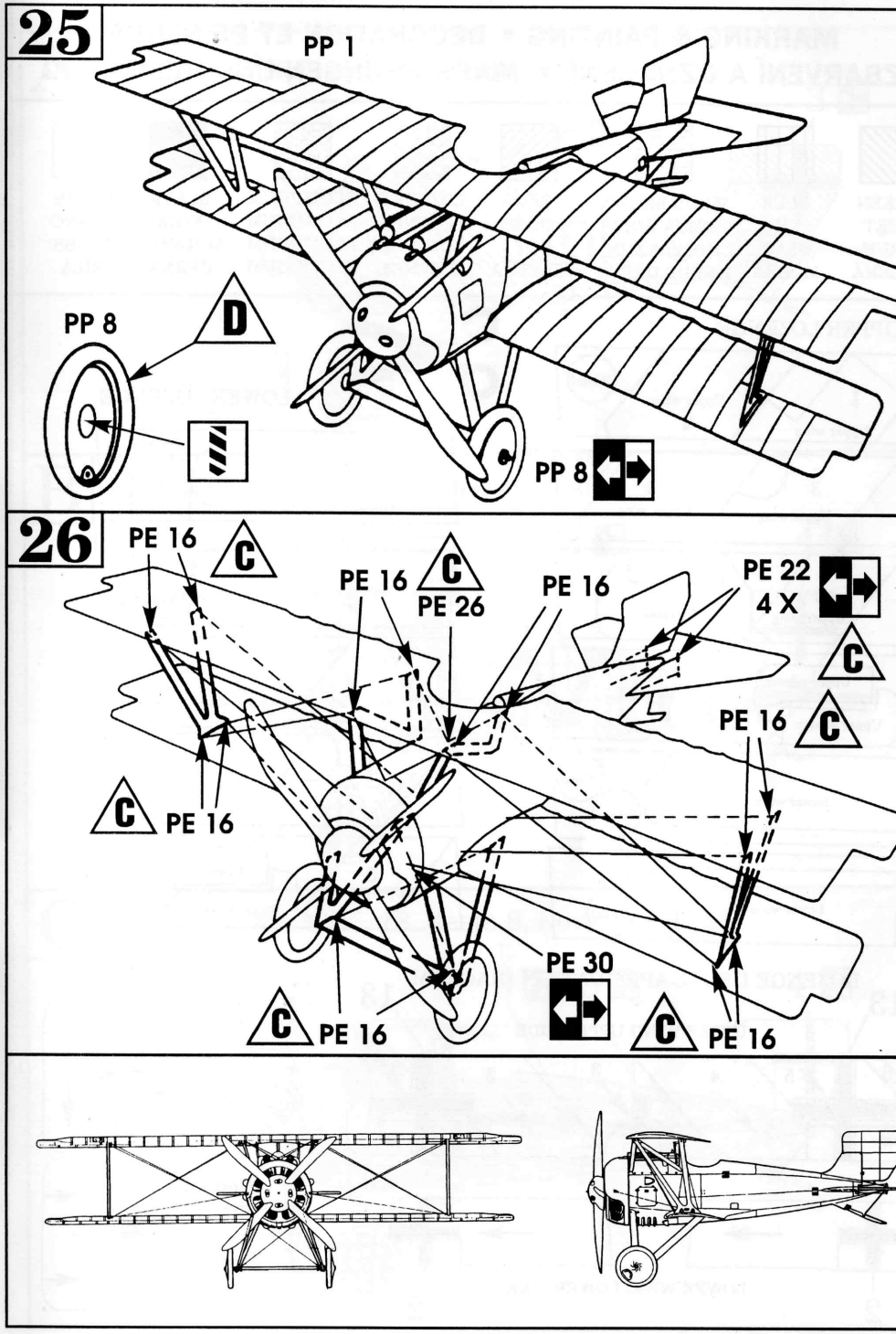

OPTIONAL
FACULTATIF
NACH BELIEBEN
VOLBA
BEND
PLIER SIL VOUS PLAIT
BITTE BIEGEN
OHNOUT
OPEN HOLE
FAIRE UN TROU
OFFNEN
VYVRTAT OTVOR
SYMETRICAL ASSEMBLY
MONTAGE SYMÉTRIQUE
SYMMETRISCHE AUFBAU
SYMETRICKÁ MONTÁŽ
A
GRAY
GRIS
GRAU
ŠEDÁ
B
BLACK
NOIR
SCHWARZ
ČERNÁ
C
STEEL
ACIER
STAHL
OCEL
D
PINK
ROSÉ
ROSIG
RŮŽOVÁ
E
LIGHT GRAY
GRIS CLAIR
HELLGRAU
SVĚTLE ŠEDÁ
F
WOOD BROWN
BRUN BOIS
HOLZBRAUN
HNĚDÉ DŘEVO
G
KHAKI
KHAKI
KHAKI
KHAKI
H
SILVER
ARGENTO
SILBER
STŘÍBRNÁ
1
PP 3
PP 2
F
2
PP 5
PP 6
3
2
PP 18
PP 11
C
1
PP 7


4
PE 37 2 X
C
B
F
PE 46
A
PE 39
C
C
PIN
F
5
PP 12
PE 18
H
C
F
G
C
PE 11
6
PE 3
F
H
B
F
A
F
PE 27
PE 5
F
PE 45
B
F
PE 4
H
PE 28
A
7
5
A
PE 21
8
4
A
PE 25
PE 35
A
PIN
C


9
PE 14
B
PE 25
PE 27
PE 4
H
B
PE 6
PE 35
A
B
H
PE 17
PE 28
C
PE 1
10
11
PE 8
F
PE 31
F
PE 44
B
PE 41
PE 7
F
12
PP 4


13
C
PE 26
FOIL
PE 40
A
PE 29
A
PE 29
C
PE 19
PP 4
14
PE 29
PP 4
PE 25 & 35
PE 5
PE 3
PE 25
& 35
PE 4
15
B
PE 20
PP 15
A
PE 10
C
C
B
PE 32
?
STEEL
TUBULE
C
PE 33
C
16
13
15
17
F
PE 23
PE 13
?
PE 12
18
?
PE 15 4 X
4 X
4 X
PE 2
PP 13
19
PP 21
4 X
F
18
PP 1

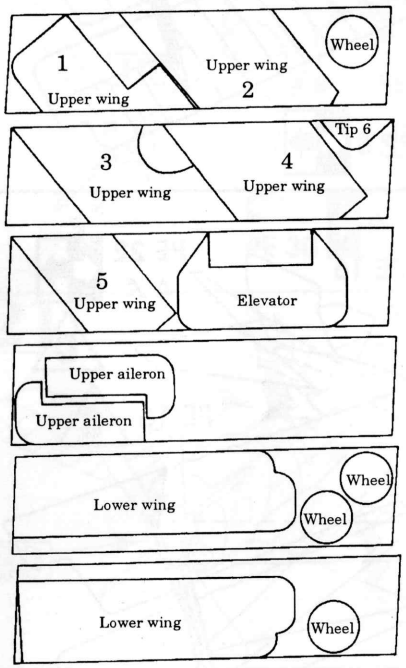

20
CAST METAL ENGINE
?
PP 9
PP 24
PP 16
F
PP 10
H
PE 24
PP 17
B
19
PE 43
C
PE 30
C
PP 17
PP 16
19
PP 24
PE 43
PE 24
PP 10
21
20
22
PP 22
C
PE 38
23
PP 22
PP 25
PP 22
PP 20
PP 23
PP 20
24
D
PP 8
PE 34


25
PP 1
PP 8
D
PP 8
26
PE 16
C
PE 16
C
PE 26
PE 16
PE 22
4 X
C
C
PE 16
C
PE 16
C
PE 16
PE 30
C
PE 16
C
PE 16

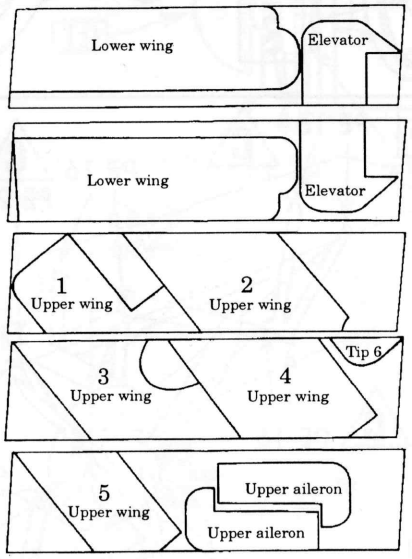
MARKING & PAINTING • DECORATION ET PEINTURE
ZBARVENÍ A OZNAČENÍ • MARKIERUNGEN UND BEMALUNG

GREEN	BLUE	WOOD BROWN	RED	LOZENGE	ALUMINIUM	BLACK	WHITE
VERT	VIF	BRUN BOIS	ROUGE	LOZENGE	ALUMINIUM	NOIR	BLANC
GRUN	BLAU	HOLZBRAUN	ROT	LOZENGE	ALUMINIUM	SCHWARZ	WEISS
ZELENÁ	MODRÁ	HNĚDÉ DŘEVO	ČERVENÁ	LOZENGE	ALUMINIUM	ČERNÁ	BÍLÁ

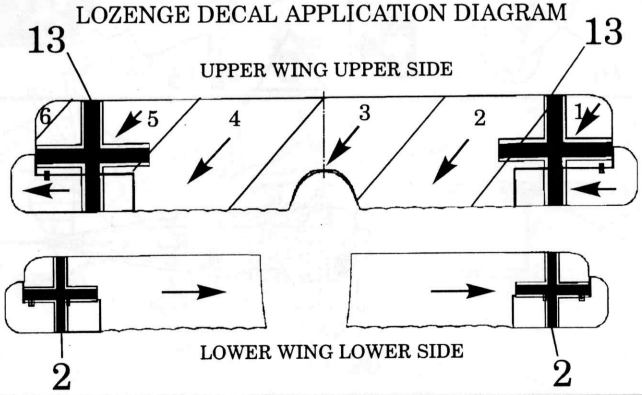
UPPER LOZENGE

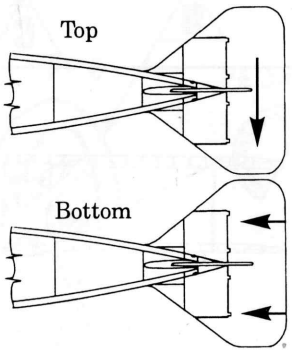


LOWER LOZENGE



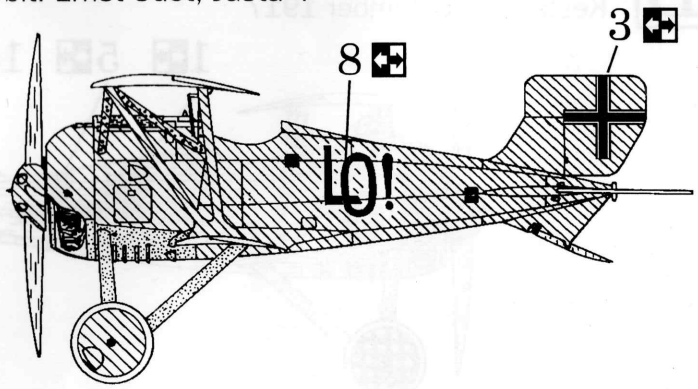
LOZENGE DECAL APPLICATION DIAGRAM





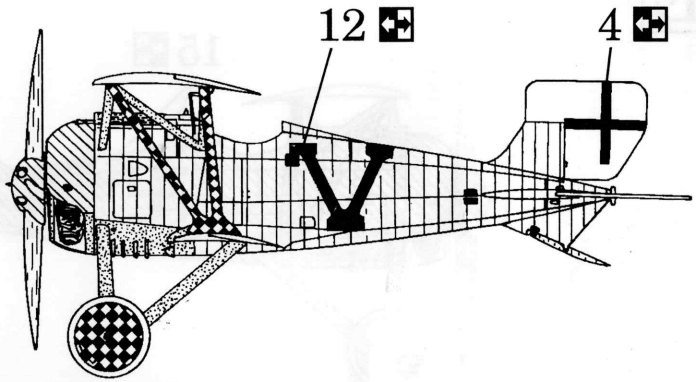
A

SSW D.III, Oblt. Ernst Udet, Jasta 4



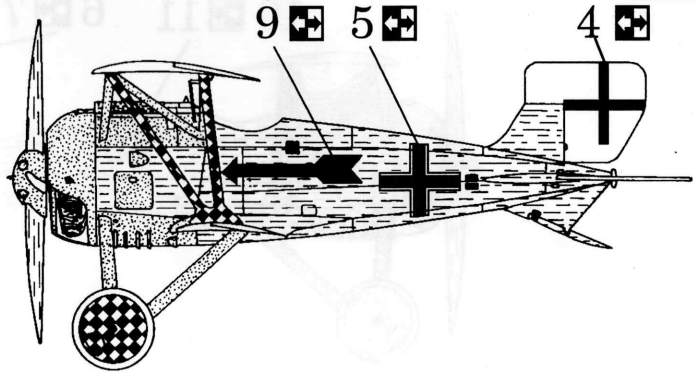
B

SSW D.III, Ltn. Hermann Vallendor, Jasta 15



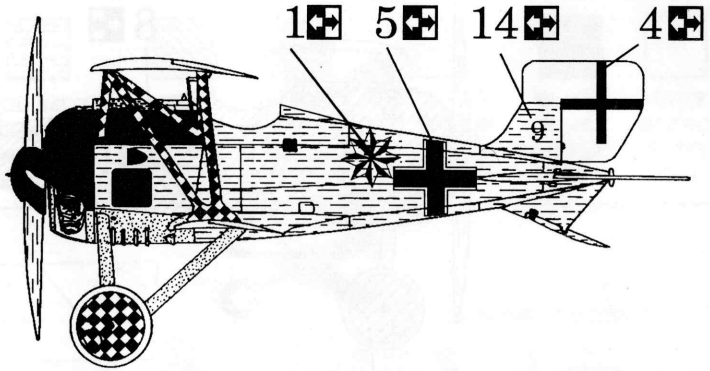
C

SSW D.III, w.n.3025/18, Kesta 8, November 1918



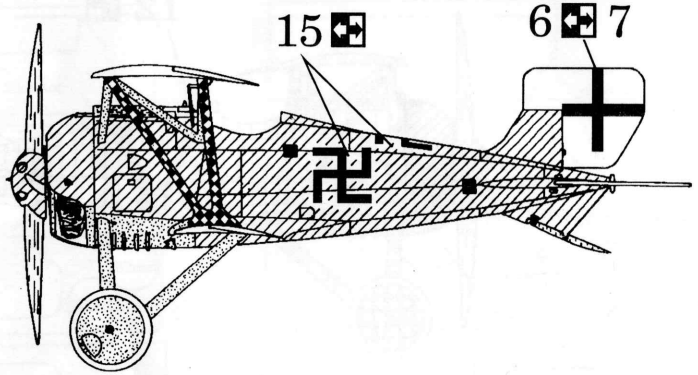
D

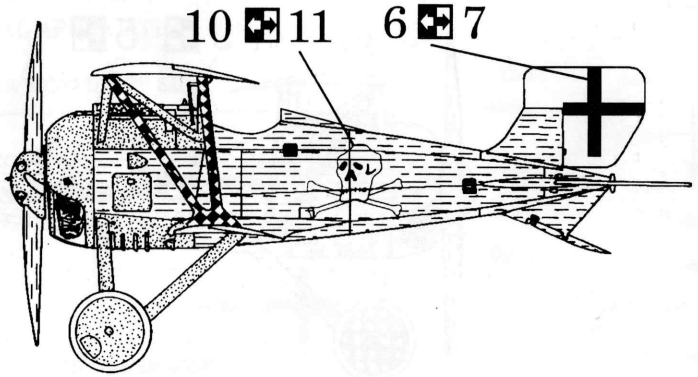
SSW D.III, w.n. D.8349/17,
Kesta 4b, September 1917



E

SSW D.III, Vzfw. Fritz Beckhard, Kesta 5



F

SSW D.III, Ltn. von Hantelmann, Jasta 13