

## 1/48 SCALE PLASTIC KIT

#11124



## INTRO

Over the second half of 1916, the German air force began to introduce into production new D.I, D.II and D.III fighters. These aircraft, at the very, least equaled their allied counterparts, and pilots flying them were able to command the skies over the Western Front into the spring of 1917. The situation of the air force of the Austro-Hungarian Empire (LFT) was considerably worse. They entered combat on the Hansa-Brandenburg D.I. Their performance could not match that of the Italian air force, and their poor flying qualities proved dangerous to less experienced pilots. Despite this, their presence was invaluable to the LFT, and its pilots were able to rack up a score of some 78 enemy aircraft.

The head of the LFT realized the need for new machines, and acquired a production license from Albatros, and then placed an order for 20 D.IIs and 30 D.IIIs with Oesterreichische Flugzeugfabrik AG (Oeffag) in December 1916. The aircraft were to be delivered in the first quarter of 1917, and the LFT designated the aircraft type as 53. Subsequently, the order was changed to 16 D.IIs (53.01 to 53.16) and 34 D.IIIs, and to a further eleven D.IIs in March. In all, 45 D.IIs (53.20 to 53.64) were ordered. Austro-Hungarian aircraft differed from German production. First and foremost came an engine change, where the Mercedes D.III gave way to the excellent Austro-Daimler rated at 180hp. Changes were also seen in the armament, that saw the internal installation of Austrian Schwarzlose machine guns, the cockpit interior and radiator were changed, and, above all, the D.III had strengthened wings. Thanks to this, through their service life, Austro-Hungarian aircraft suffered no lower wing collapses, as was the case with their German counterparts. Series 53 aircraft were delivered to the LFT through May to July 1917. They appeared on the front after trials at the beginning of June. The aircraft were enthusiastically greeted, and their performance was greater than anything else flying, friendly or not. Furthermore, they demonstrated good flight characteristics, and were easy to control. On October 6th, 1917, the first kill was achieved with Feldwebel Julius Kowalczyk of Flik 24 at the controls, downing an Italian Caproni.

The delivery of 64 Series 53 aircraft was not the end of production, and on the basis of a February 1917 order, production continued with a further 61 Series 153 aircraft. The main difference between this production block and the preceding one was the installation of a Austro-Daimler engine rated at 200 hp. Also, the exhaust system was modified from a collector pipe to six individual stacks. With the more powerful engine came an increase in weight, as well as maximum speed to some 190 km/h. A major improvement also came in the aircraft's climb rate. On the heels of this series, delivered between August and September 1917, came another run, aircraft 153.62 to 153.111 against a June order. These were identical to that preceding order, and were delivered by Oeffag between August and November. Even that wasn't the end of the production run, as a further 100 (153.112 to 153.211) were ordered in October 1917, followed by another seventy (153.212 to 153.281). Aircraft from the final two orders were delivered by June 1918. Aircraft from 153.112 to 153.281 differed with a more rounded front end, boosting the top speed to 198 km/h.

Starting in June 1918, new aircraft acquired a new Austro-Daimler 225 hp engine. These aircraft were part of Series 253, on the basis of two orders for a total of 330 aircraft. By the end of the war, the LFT accepted 186 Series 253 aircraft, while there remained 74 airframes in various states of assembly that were completed after the war. The already excellent performance was again improved by the installation of an even more powerful engine, that, for example, pushed the top speed to over 200 km/h, and the climb rate was also bettered compared to the Series 153 aircraft. Physically, they differed little from Series 153 aircraft. The trailing edge of the tailplanes were wired as opposed to the original wooden strips. From aircraft 253.31, there was also a change in the cowl, that had deeper engine cut-out. Series 253 planes also had the armament placed mostly on top of the fuselage, as was the case on German aircraft.

Despite being of 1916 vintage, the Albatros D.III (Oef) was able to maintain a spot on the leading edge of fighter technology up to the end of the war, thanks to constant improvements and the installation increasingly powerful engines. Pilots of the Austro-Hungarian air force were able to gain at least 320 victories. Oeffags were used in combat even after the war, namely with the Polish air force. The Poles bought 38 aircraft from 253.212 to 257 in 1919, and pressed them into service against Bolshevik Russia.

Note 1: In the system of LFT designation, the numeral 5 was allocated to the Oeffag factory. This was followed by a sequential production type. If, within the production run, there was a major modification to the type, such as the installation of a new engine, there appeared a prefix number (with the second variant it was a '1', with the third, it was a '2', and so on). The series number of each aircraft was composed of the type number, which was followed by a period, and the sequential unit number of the aircraft within the line of a production block. For example, Albatros D.III (Oef) 253.116 designates the 116th aircraft of the third variant of the third type manufactured by Oeffag.

## ÚVODEM

V druhé polovině roku 1916 začalo německé letectvo zavádět do výzbroje nové stíhačky Albatros D.I, D.II a D.III. Tyto stroje se svými kvalitami minimálně vyrovnaly tehdy nejlepším stíhačkám spojenečů a jejich piloti na jaře 1917 ovládli nebe nad západní frontou. Situace letců německého spojenece, rakousko-uherských Lufffahrtruppen (LFT), však byla mnohem horší. Do bojů vzlétali stroji Hansa-Brandenburg D.I. Ty se svými výkony nemohly měřit se stíhačkami italského letectva. Jejich špatné letové vlastnosti je pak činily vyloženě nebezpečným pro méně zkušené letce. Přesto byl jejich význam pro LFT nezanedbatelný a jejich pilotům bylo přiznáno 78 sestřelů protivníka.

Velení LFT však bylo zřejmé, že je potřeba nových strojů, a tak byla u firmy Albatros zakoupena licence na výrobu jejich stíhaček a prosinci 1916 následovala objednávka u firmy Oesterreichische Flugzeugfabrik AG (Oeffag) na dodávku 20 strojů Albatros D.II a 30 kusů Albatros D.III. Letouny měly být dodány v prvním kvartálu roku 1917 a LFT jim přidělilo typové číslo 53. Následně byla objednávka změněna na 16 strojů D.II (53.01 – 16) a 34 strojů D.III a následně v březnu navýšena o dalších 11 kusů D.III. Celkem tedy bylo objednáno 45 kusů verze D.III (53.20 – 64). Rakouské letouny se od původních, německých, lišily. Především došlo ke změně motoru, kdy byl Mercedes D.III nahrazen vynikajícím motorem Austro-Daimler o výkonu 180 koňských sil. Změnou prošla také výzbroj, kdy byly rakouské kulometry Schwarzlose instalovány uvnitř trupu, dále pak uspořádání pilotního prostoru, ostruha, chladič a především byly u verze D.III zesíleny nosné plochy. Díky tomu pak za celou dobu služby rakouských Albatrosů nedošlo k samovolnému zborcení spodního křídla, jak se stávalo u Albatrosů německých. Letouny série 53 byly LFT převzaty v průběhu května až července 1917, na frontu se po zkouškách dostávaly počínaje červnem. Nové stroje byly piloty vřele vítány, neboť nejenže dosahovaly vyšších výkonů než v té době používané stroje vlastní i protivníkovy, ale snadno se ovládaly a netrpěly žádnými zálužnými vlastnostmi. Již 10. června 1917 dosáhl na novém typu Feldwebel Julius Kowalczyk od Flik 24 prvního sestřelu, když se v kokpitu 53.02 podílel na zničení italského Caproni.

Dodáním 64 letounů série 53 však výroba nekončila, ale na základě objednávky z února 1917 pokračovala produkcí 61 strojů série 153 dle další objednávky z února 1917. Hlavní odlišností od předchozí série byl motor Austro-Daimler o výkonu 200 koňských sil. Spolu s ním se změnilo i výfukové potrubí, kde původní sběrač výfukových plynů nahradilo šest samostatných výfuků pro jednotlivé válce. S výkonnějším motorem vzrostla celková hmotnost stroje, ale i maximální rychlost na hodnotu zhruba 190 km/h. Výrazně se také zlepšila stoupavost stroje. Na tuto sérii, expedovanou v srpnu a září 1917, plynule navázala další série strojů 153.62 až 111 vyrobená na základě červnové objednávky. Tyto stroje byly identické s letouny předchozí série a byly továrnou Oeffag expedovány v září až listopadu. Ani potom se výrobní linka nezastavila, neboť v říjnu 1917 bylo objednáno dalších 100 kusů (153.112 až 211), následovaných objednávkou na dalších 70 letadel (153.212 až 281). Stroje z posledních dvou objednávek byly letectvu dodávány postupně do června 1918. Od letadel 153.01 až 111 se vzhledově lišily novou, zakulacenou příďí. Díky tomu se rychlost stroje zvýšila až na 198 km/h.

Od června 1918 byl do nových letounů instalován motor Austro-Daimler o výkonu 225 koňských sil. Tyto letouny byly dodávány jako série 253 na základě dvou objednávek na celkem 330 strojů. Do ukončení bojů převzalo LFT 186 letounů série 253, přičemž u firmy Oeffag zůstalo v různém stadiu výroby dalších 74 draků, které byly po skončení války dokončeny. Nový motor opět zvýšil již tak vynikající výkony, kdy například maximální rychlost přesáhla 200 km/h a oproti sérii 153 se zlepšila již tak velmi dobrá stoupavost. Vzhledově se od strojů série 153 lišily málo – odtokovou hranu křídledek a výškovky tvořil drát namísto původní lišty. Od letounu 253.31 se také změnila kapotáž příďe, která měla hlubší výřez pro motor. Na letounech série 253 se také mnohem častěji instalovaly kulometry na hřbet trupu, podobně jako u německých strojů.

Přestože konstrukce Albatrosu D.III (Oef) vycházela z roku 1916, jejím neustálým zlepšováním a instalací stále výkonnějších verzí motoru Austro-Daimler se tento stroj udržel na špičce až do konce války. Piloti rakousko-uherského letectva v jeho kokpitech dosáhli nejméně 320 sestřelů a bojově byl používán i po skončení první světové války, především polským letectvem. To zakoupilo v roce 1919 celkem 38 strojů z řady 253.212 až 257 a nasadilo je do bojů s bolševickým Ruskem.

Pozn. 1: V systému značení letadel LFT bylo továrně Oeffag přiděleno pořadové číslo 5. Za ním následovalo pořadové číslo sériové vyráběného typu. Pokud u typu v průběhu výroby došlo v významnější modifikaci, například k instalaci jiného motoru, bylo před stávající označení přidáno další pořadové číslo (u druhé varianty to bylo 1, u třetí 2 a podobně). Sériové číslo každého stroje sestávalo z typového čísla, které bylo následováno tečkou a pořadovým číslem daného stroje v rámci příslušné varianty. Například Albatros D.III (Oef) 253.116 představuje 116. stroj třetí varianty třetího typu vyráběný firmou Oeffag.



Carefully read instruction sheet before assembling. When you use glue or paint, do not use near open flame and use in well ventilated room. Keep out of reach of small children. Children must not be allowed to suck any part, or pull vinyl bag over the head.



Před započítím stavby si pečlivě prostudujte stavební návod. Při používání barev a lepidel pracujte v dobře větrané místnosti. Lepidla ani barvy nepoužívejte v blízkosti otevřeného ohně. Model není určen malým dětem, mohlo by dojít k požití drobných dílů.

## INSTRUCTION SIGNS \* INSTR. SYMBOLS \* INSTRUKTION SINNBILDEN \* SYMBOLES \* 記号の説明



OPTIONAL  
VOLBA



BEND  
OHNOUT



OPEN HOLE  
VYVRTAT OTVOR



SYMMETRICAL ASSEMBLY  
SYMETRICKÁ MONTÁŽ



REMOVE  
ODŘÍZNOUT



REVERSE SIDE  
OTOČIT



APPLY EDUARD MASK  
AND PAINT  
POUŽÍT EDUARD MASK  
NABARVIT

## PARTS



## DÍLY



## TEILE



## PIĘCES

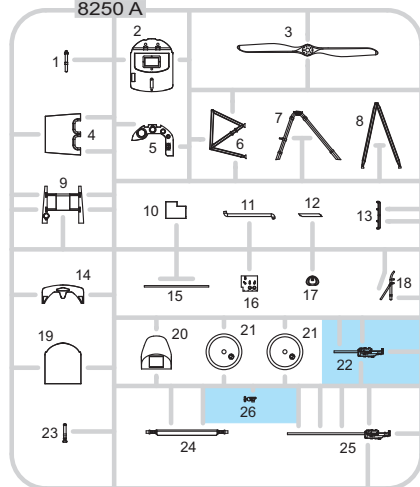


## 部品

## PLASTIC PARTS

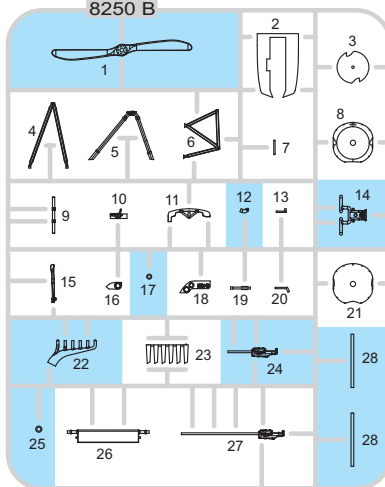
A&gt; 2 pcs.

8250 A

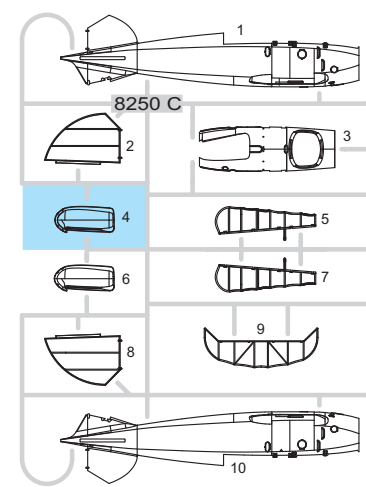


B&gt; 2 pcs.

8250 B

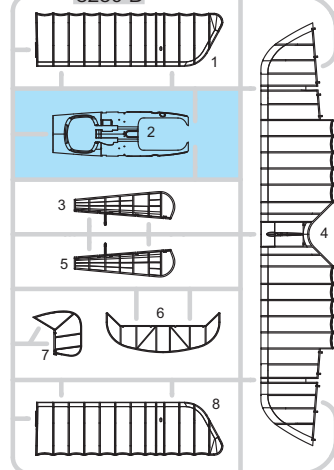


C&gt; 2 pcs.



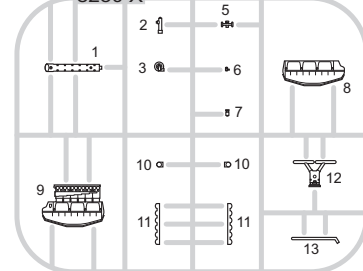
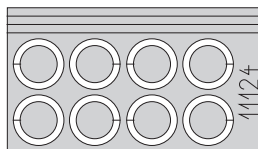
D&gt; 2 pcs.

8250 D



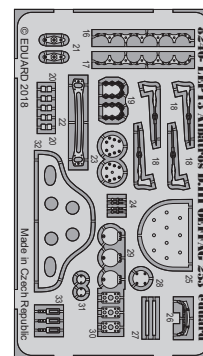
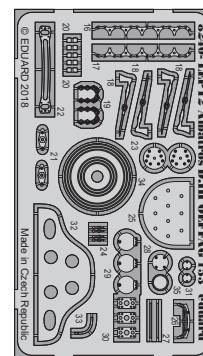
X&gt; 2 pcs.

8250 X

eduard  
MASK

## PE - PHOTO ETCHED DETAIL PARTS

2 pcs.



-Parts not for use. -Teile werden nicht verwendet. -Pièces à ne pas utiliser. -Tyto díly nepoužívejte při stavbě. - 使用しない部品

## COLOURS



## BARVY



## FARBEN



## PEINTURE

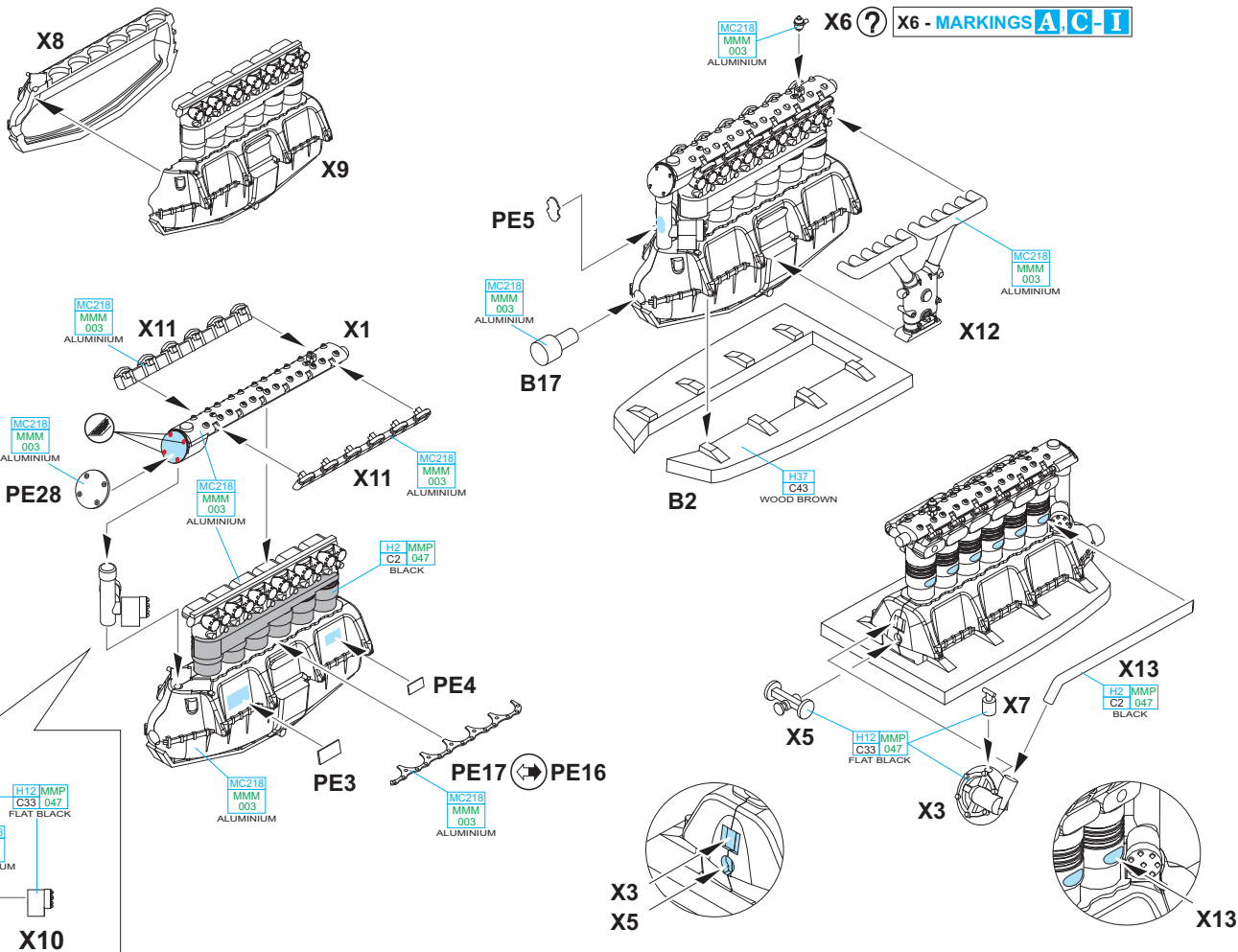
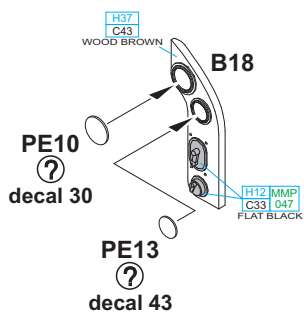
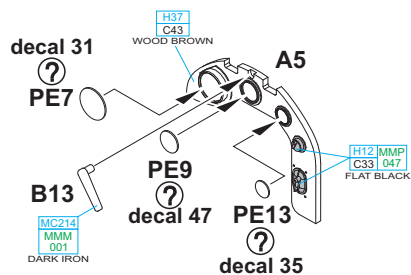
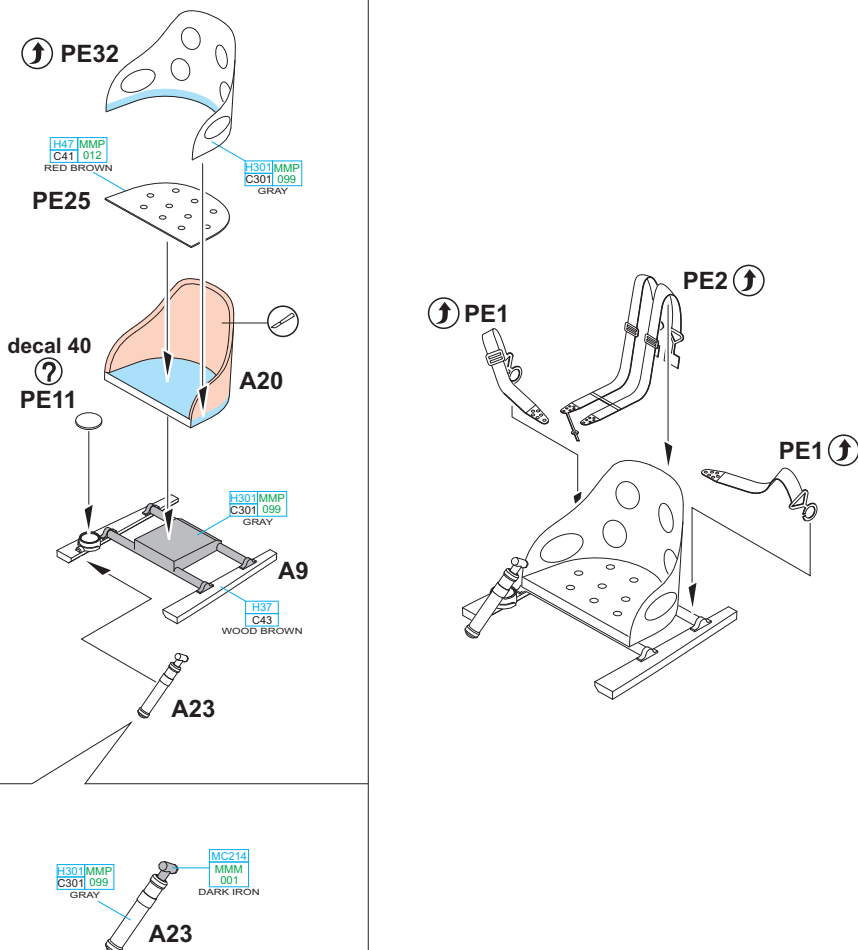


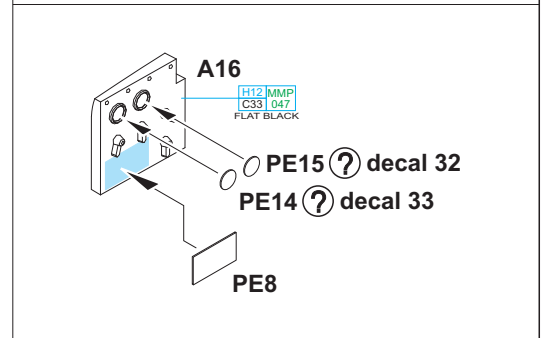
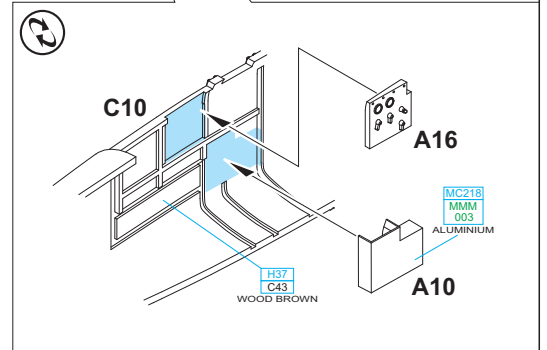
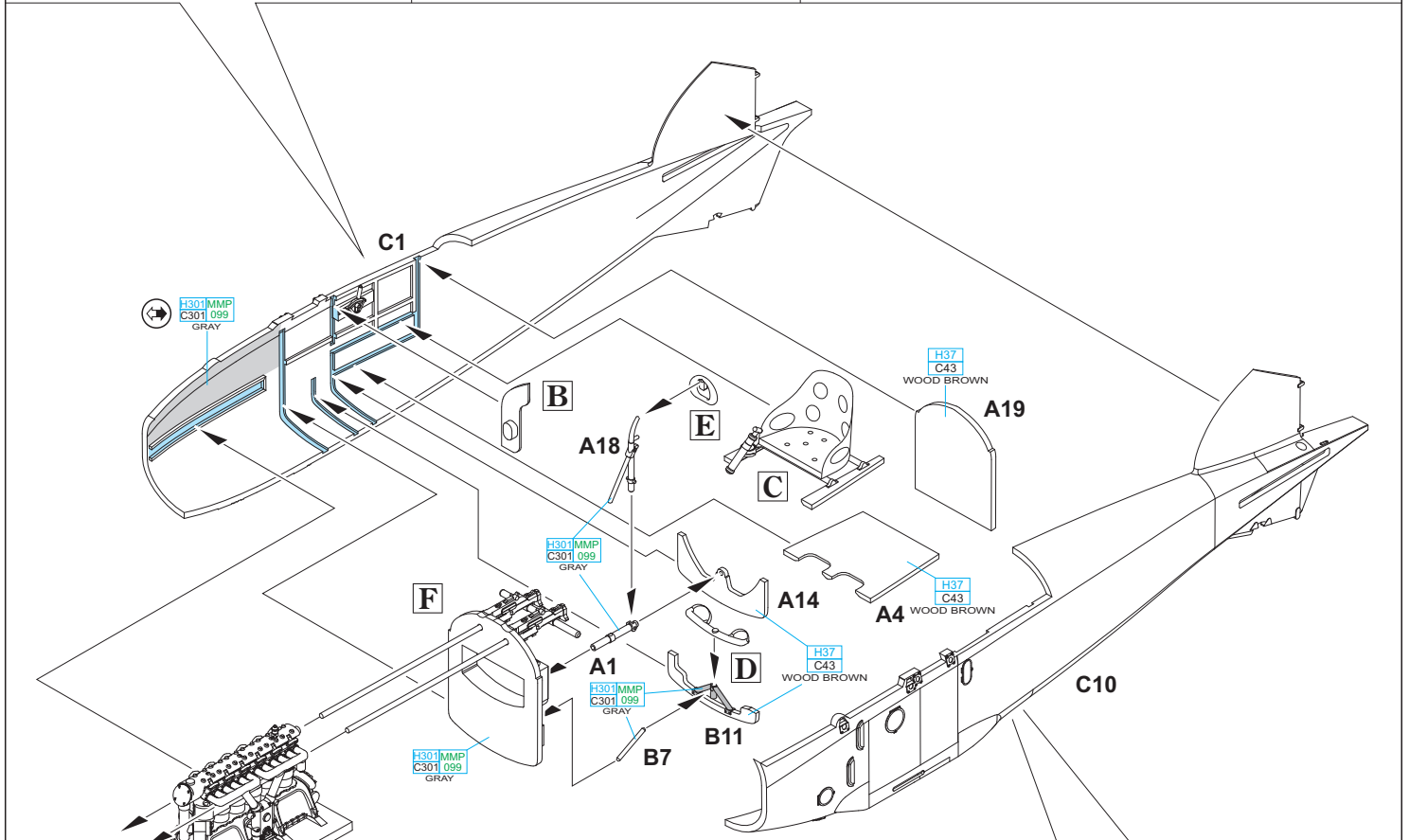
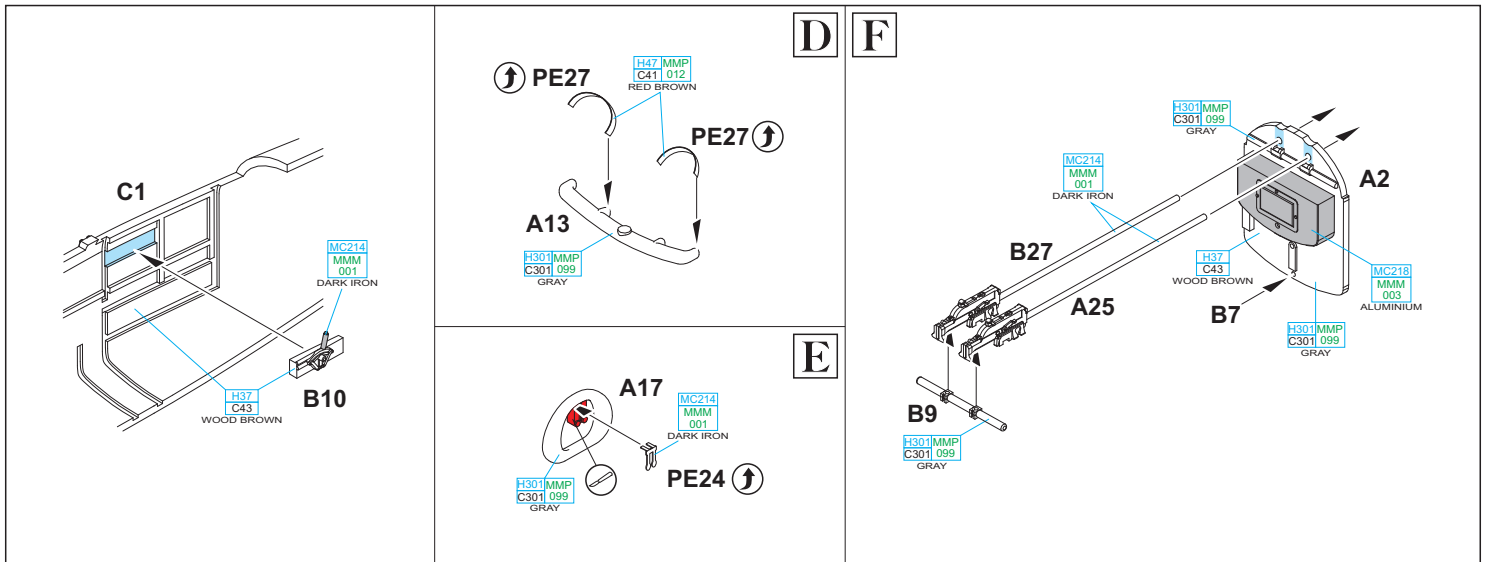
## 色

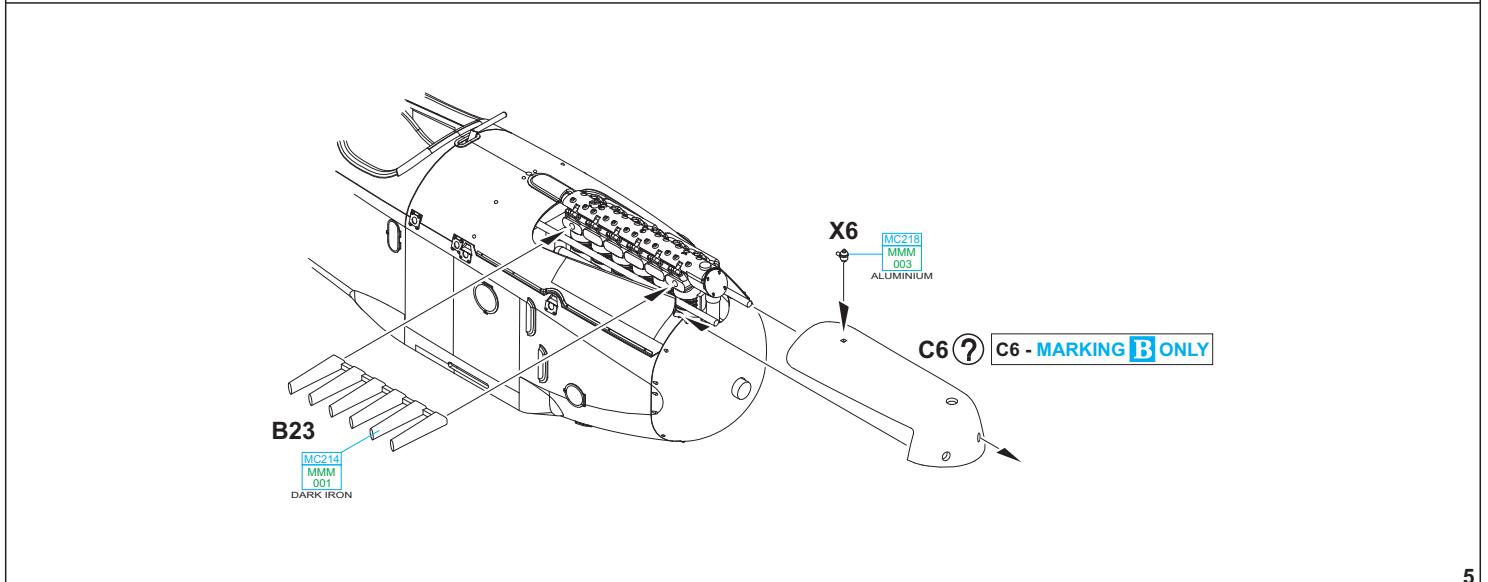
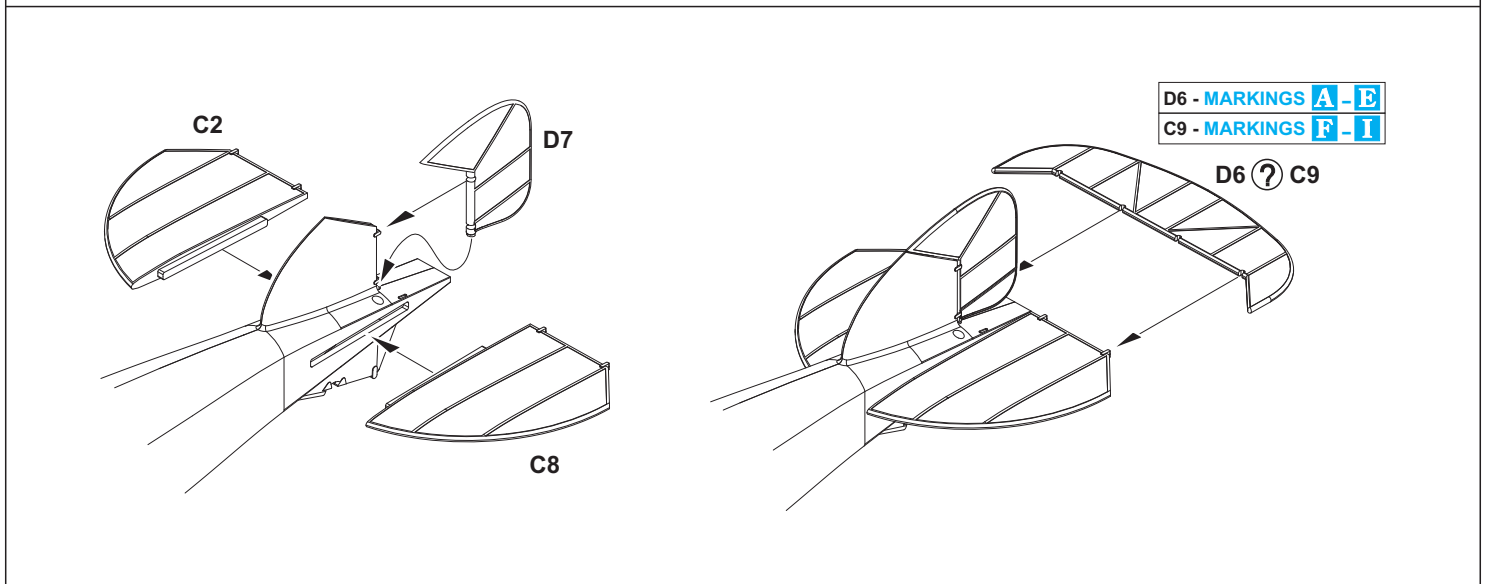
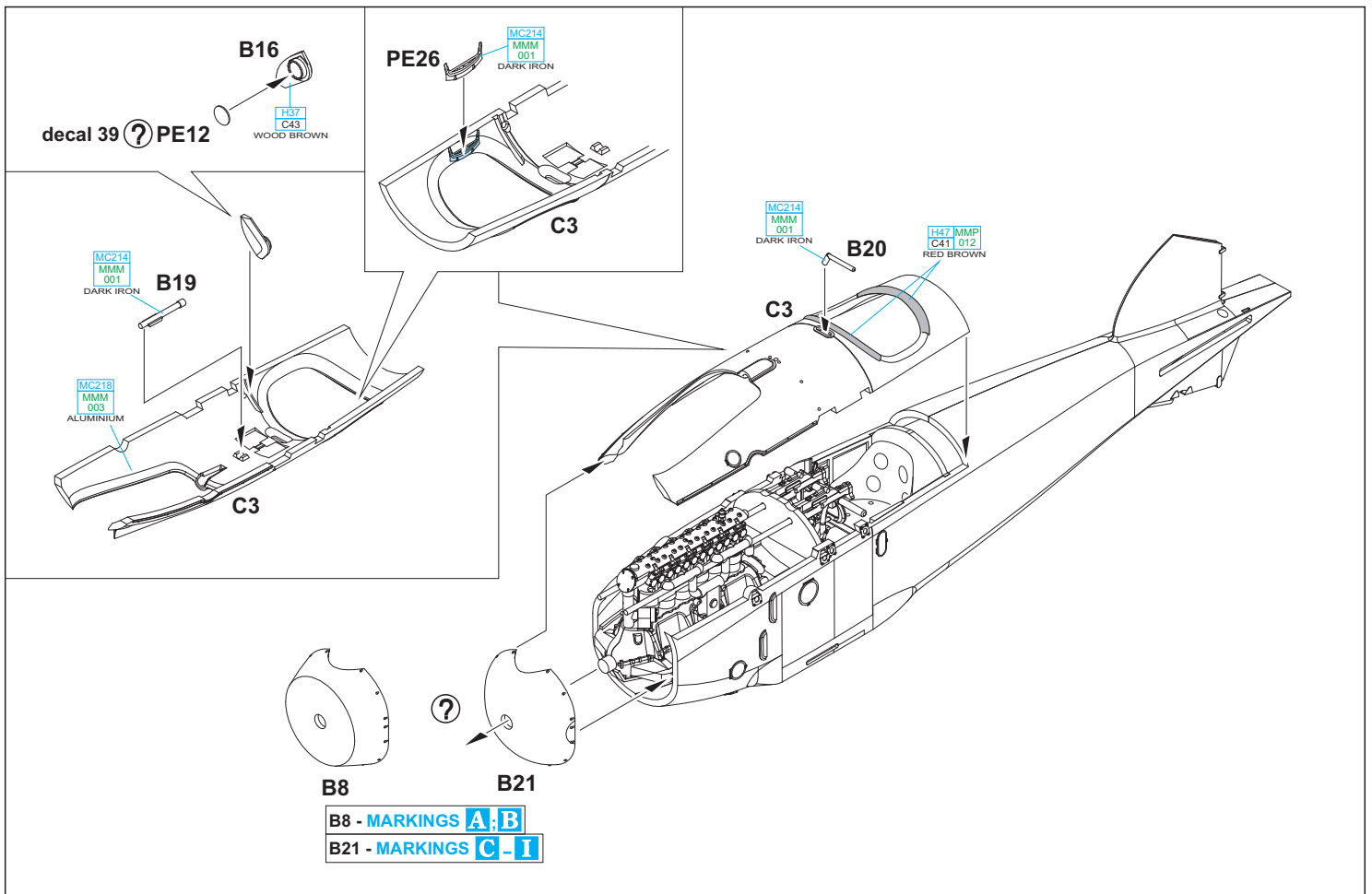
GSI Creos (GUNZE)		MISSION MODELS	
AQUEOUS	Mr.COLOR	PAINTS	
H2	C2	MMP-047	BLACK
H3	C3	MMP-003	RED
H11	C62	MMP-001	FLAT WHITE
H12	C33	MMP-047	FLAT BLACK
H27	C44		TAN
H37	C43		WOOD BROWN
H47	C41	MMP-012	RED BROWN
H51	C11	MMP-063	LIGHT GULL GRAY

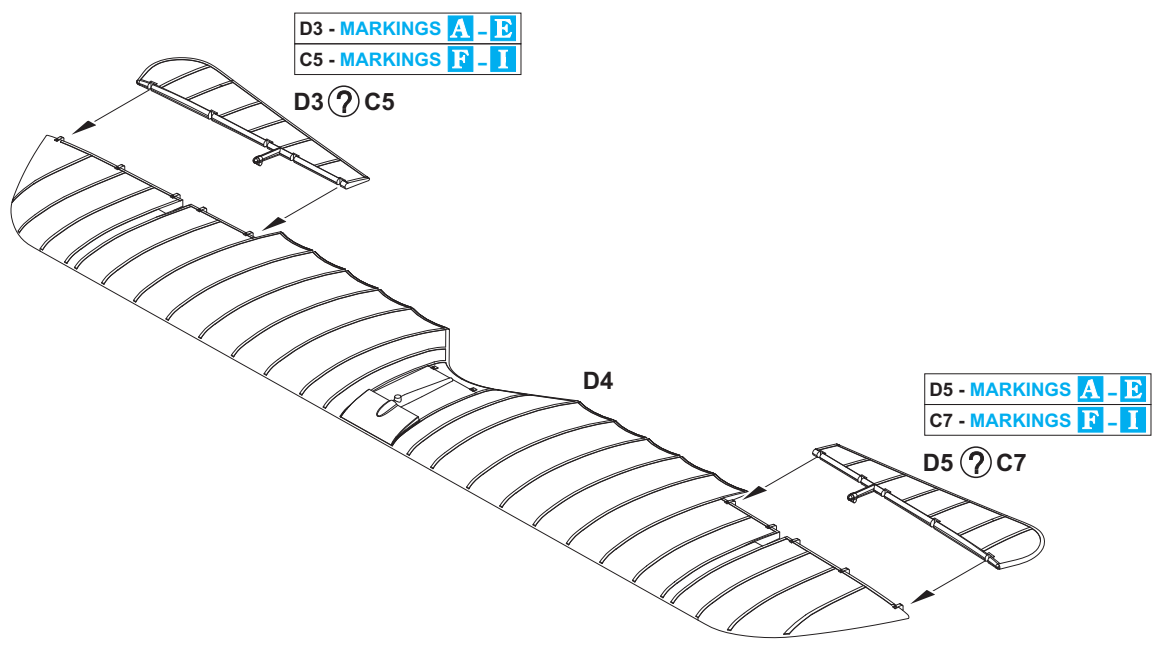
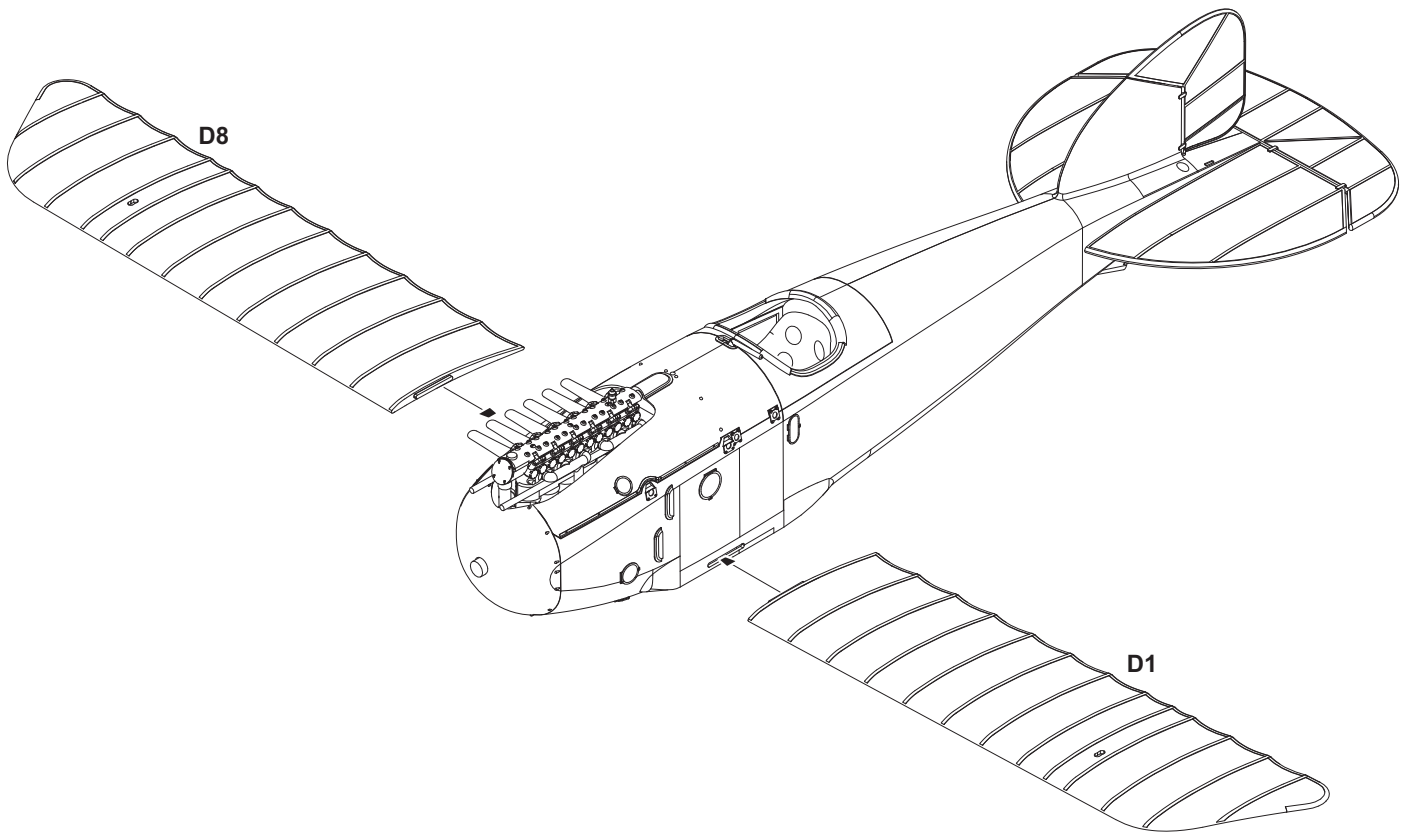
GSI Creos (GUNZE)		MISSION MODELS	
AQUEOUS	Mr.COLOR	PAINTS	
H80	C54		KHAKI GREEN
H85	C45		SAIL COLOR
H301	C301	MMP-099	GRAY
H330	C361	MMP-077	DARK GREEN
Mr.METAL COLOR		METALLICS	
	MC214	MMM-001	DARK IRON
	MC218	MMM-003	ALUMINIUM
	MC219	MMM-009	BRASS



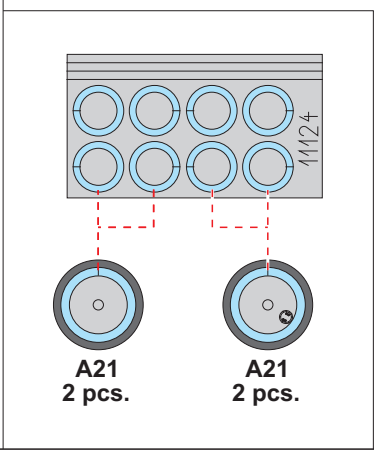
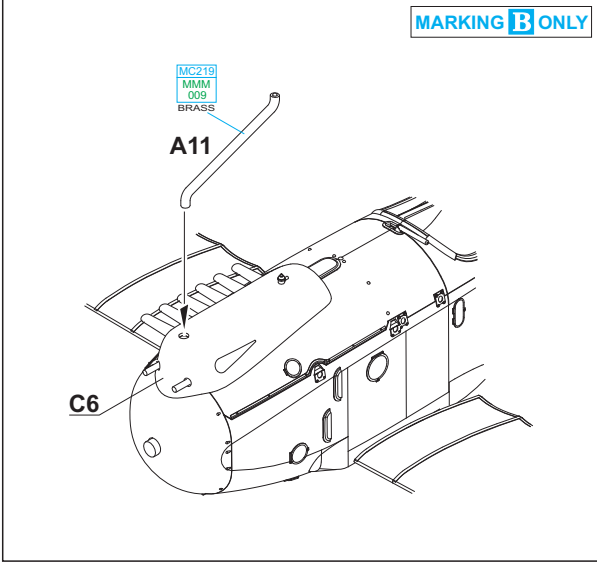
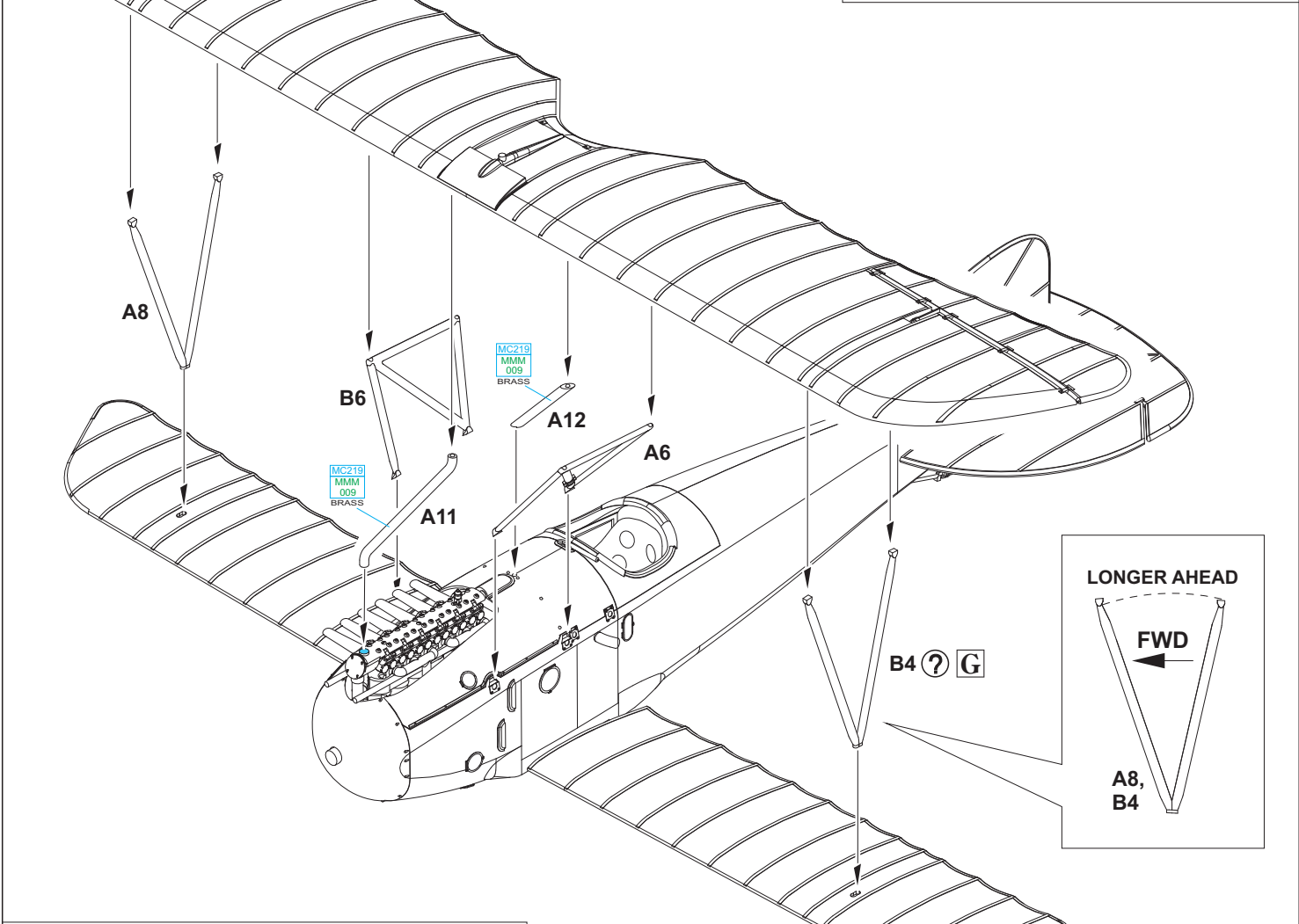
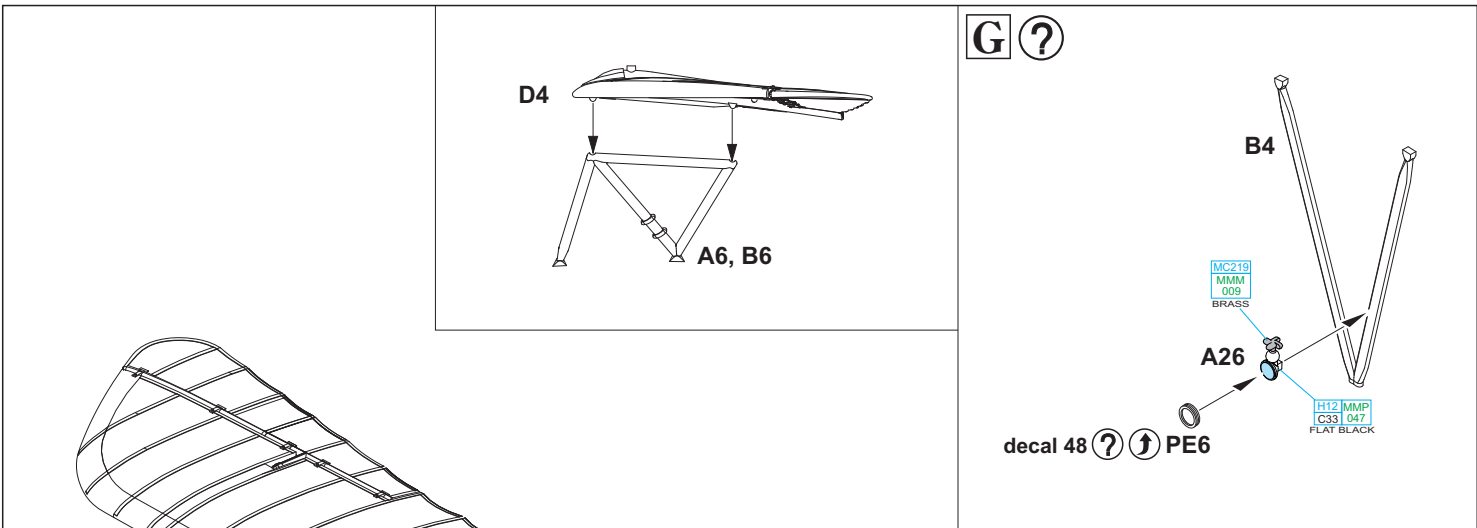
**A****B****MARKINGS A-E****MARKINGS F-I****C**

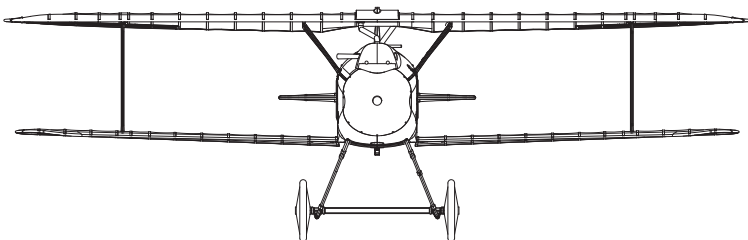
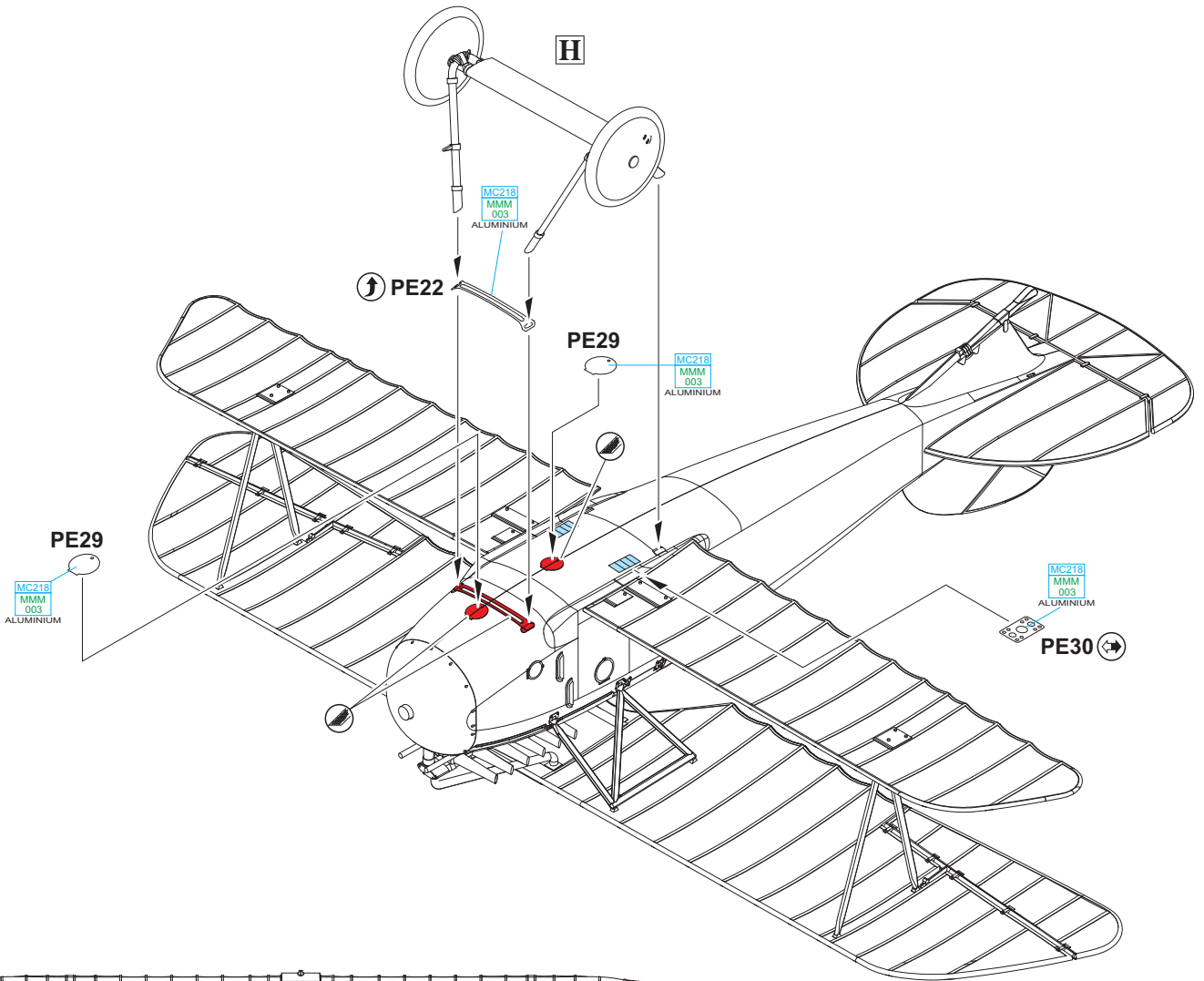
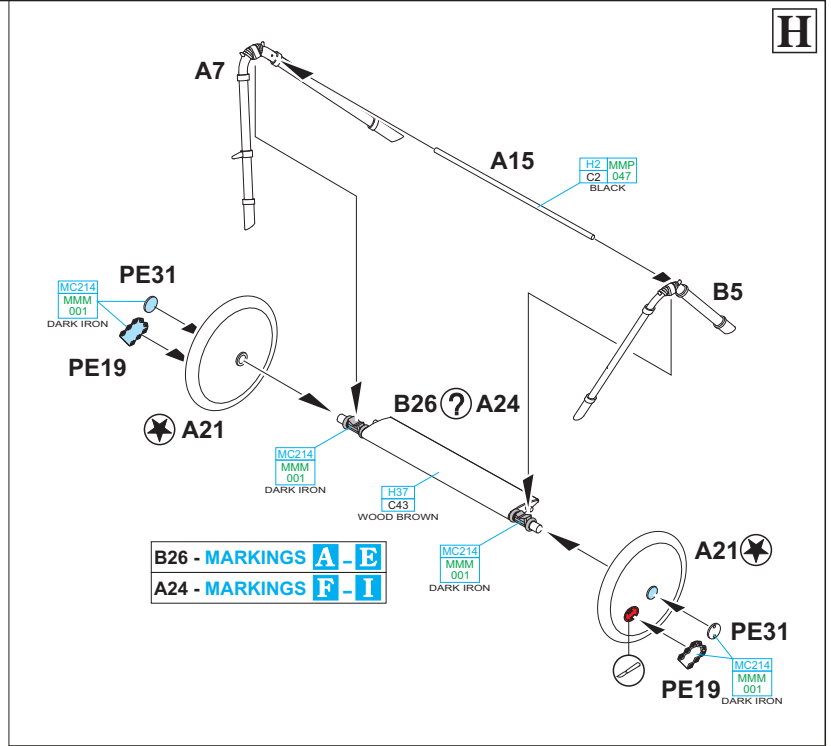
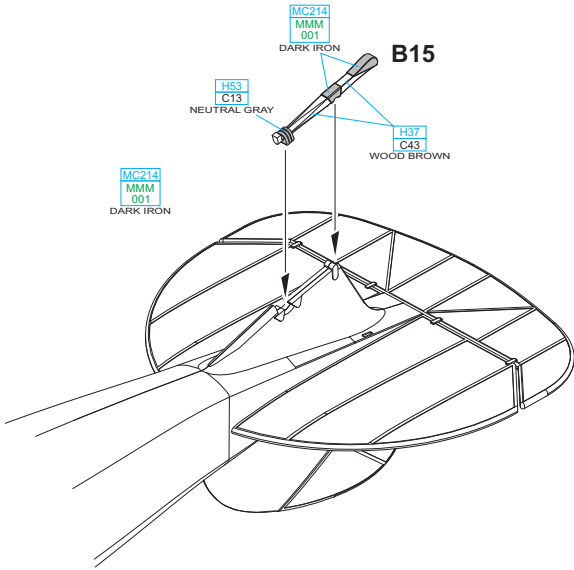


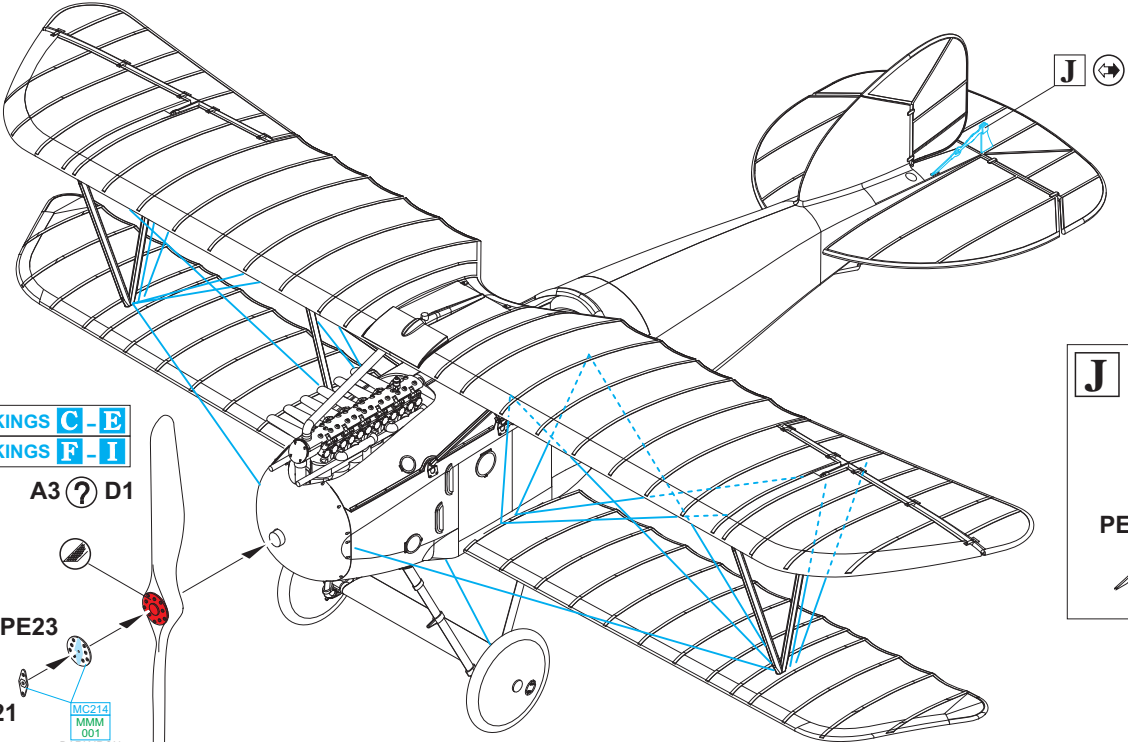












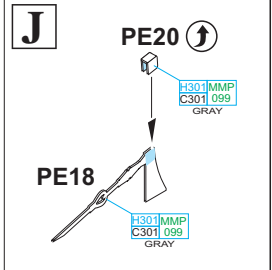
A3 - MARKINGS C - E  
 D3 - MARKINGS F - I

A3 ? D1



PE23

PE21

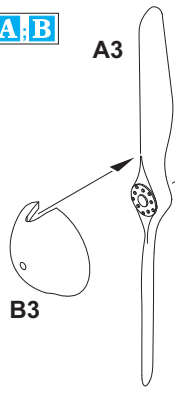


MARKINGS C - I

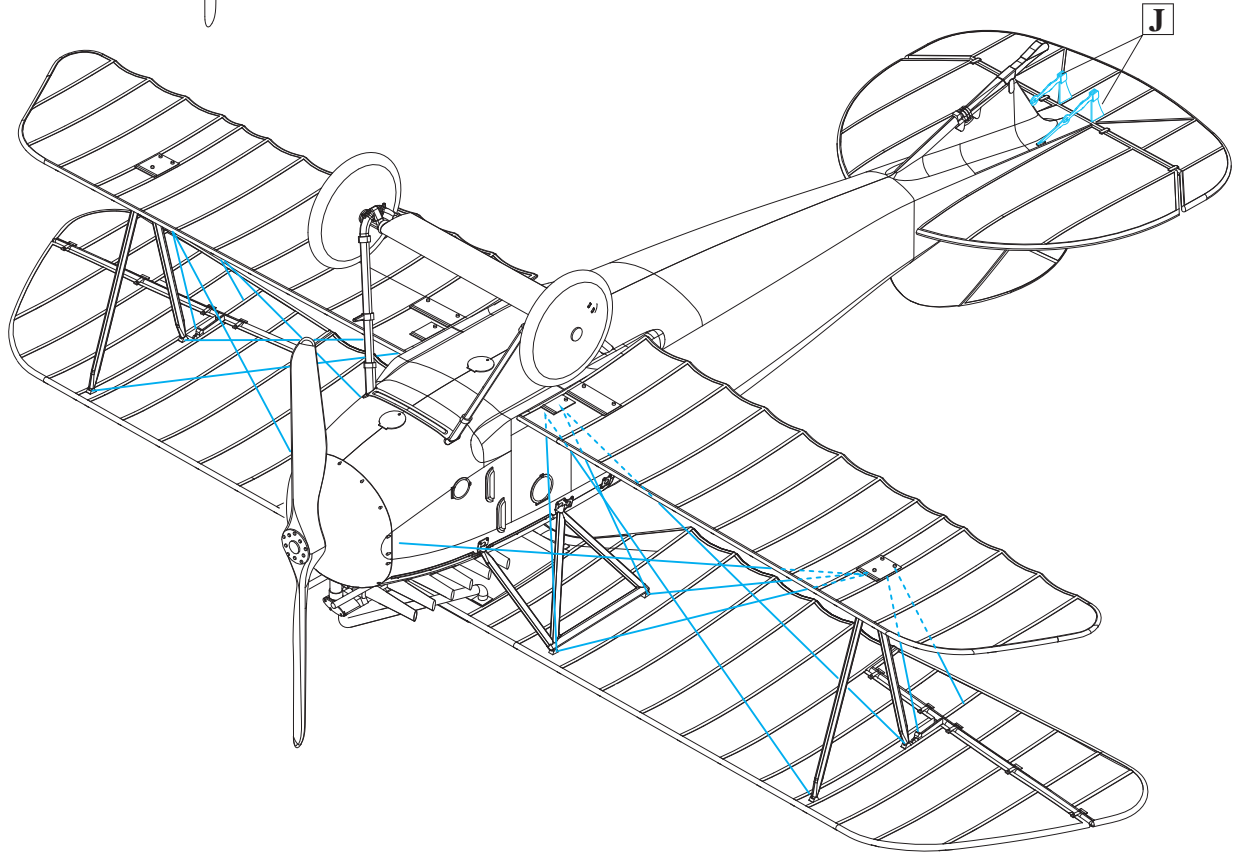
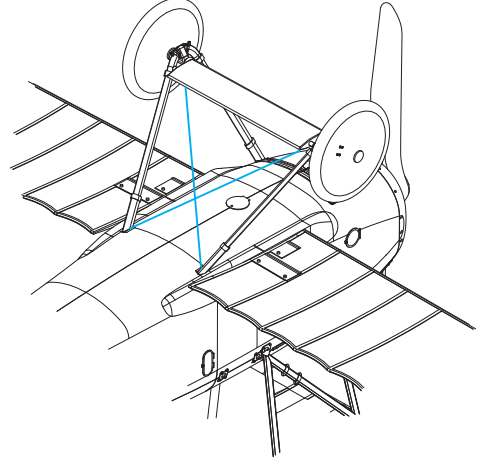
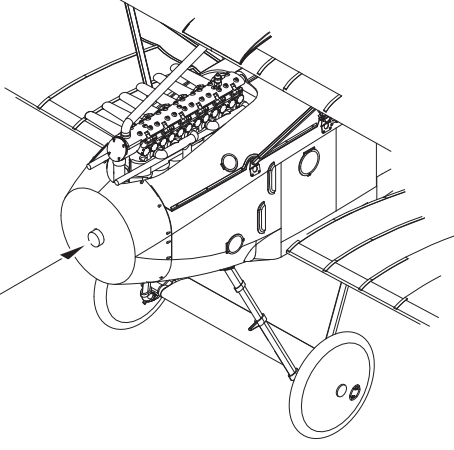


MARKINGS A, B

A3

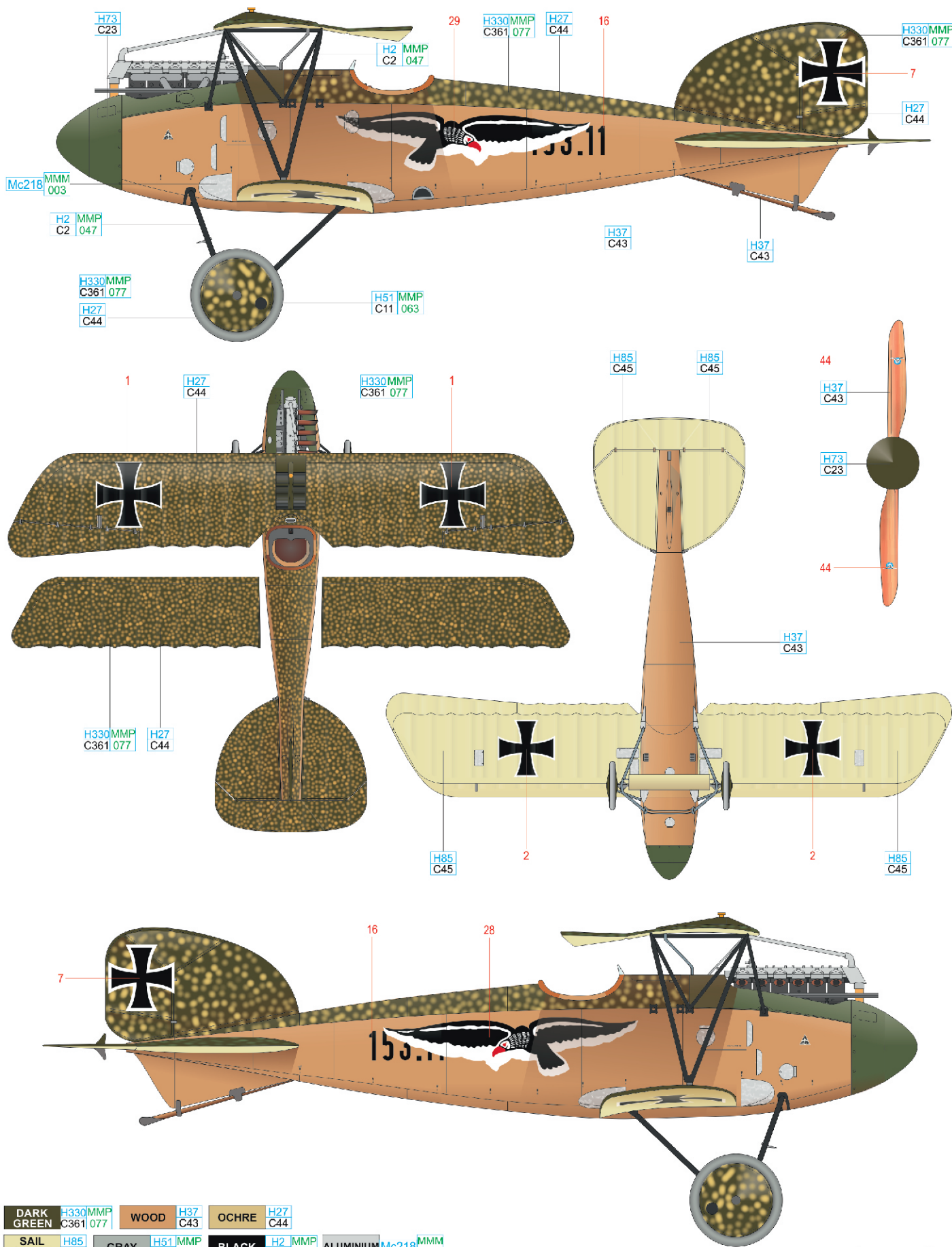


B3



# A 153.11, Oberleutnant Frank Linke-Crawford, Flik 41J, Aiello del Friuli, Itálie, listopad 1917

Frank Linke-Crawford se narodil v Krakově, v dnešním Polsku, a vojenskou službu v rakousko-uherské armádě zahájil v roce 1910. Příslušníkem letectva se stal v březnu 1916, stíhacím pilotem pak v srpnu 1917 v řadách Fliku 41J pod velením kapitána Godwina Brumowskiho. Jako příslušník této jednotky dosáhl 14 sestřelů, pět z nich v kokpitu tohoto Albatrosu D.III (Oef) 153.11. V prosinci 1917 byl jmenován velitelem Fliku 61J, vyzbrojeného stroji Aviatik-Berg D.I. Zahynul 31. července 1918 v leteckém boji s Hanrioty HD.1 italské 81. peruté, pilotovanými desátníkem Astolfim a seržantem Ciampittim.

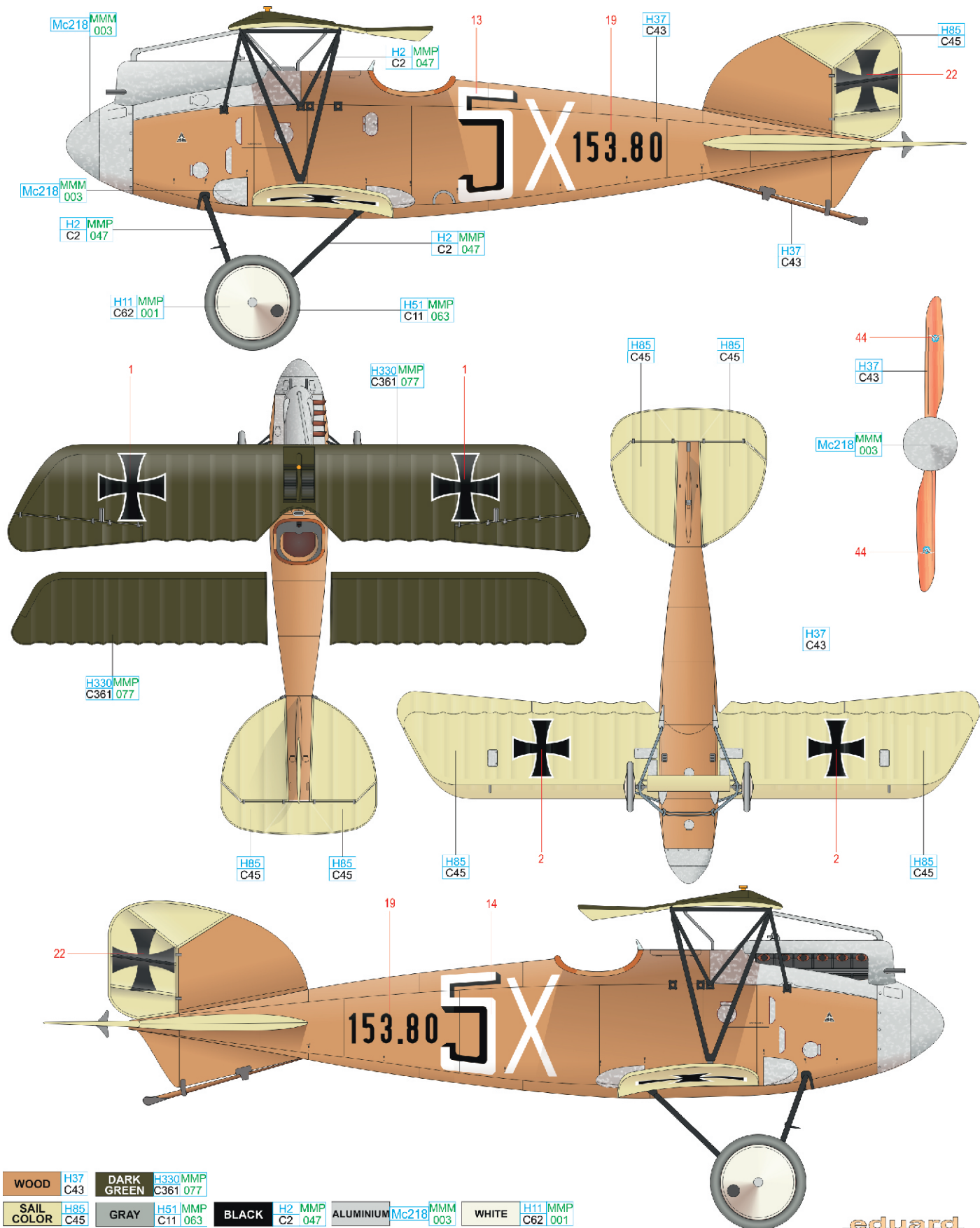


DARK GREEN	H330MMP C361 077	WOOD	H37 C43	OCHRE	H27 C44
SAIL COLOR	H85 C45	GRAY	H51 MMP C11 063	BLACK	H2 MMP C2 047
				ALUMINIUM	Mc218 MMM 003



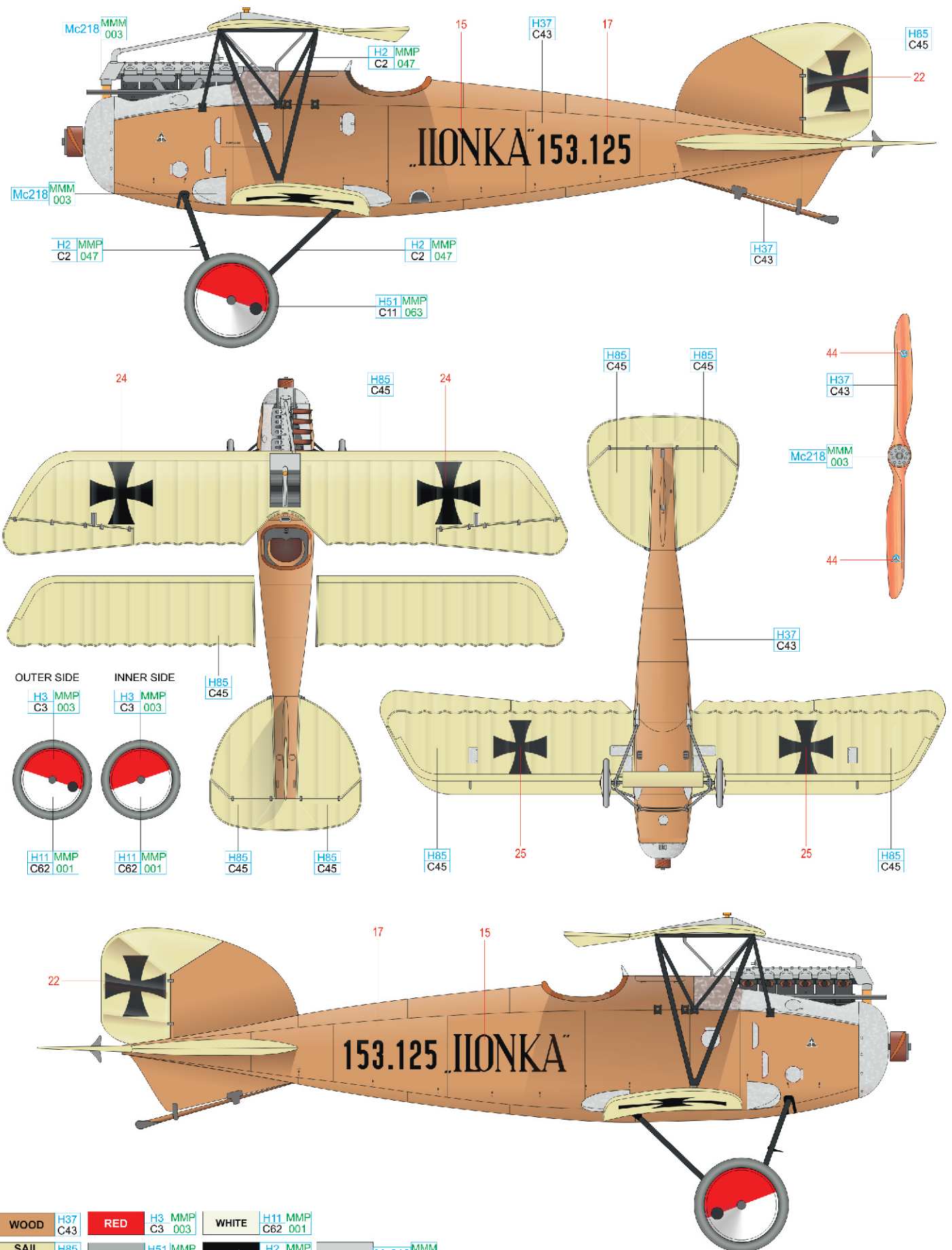
## B 153.80, Offizierstellvertreter Julius Arigi, Flik 55J, Pergine Valsugana, Itálie, prosinec 1917

Děčinský rodák Julius Arigi vstoupil do řad ozbrojených sil rakousko-uherské monarchie v roce 1912. Průkaz polního pilota získal v prosinci 1914, pilotní kariéru zahájil u Fliku 6, dislokovaného v Boce Kotorské v Černé Hoře. Během služby na albánské frontě dosáhl v kokpitu Hansy-Brandenburg C.I sedmi sestřelů. Na podzim 1916 absolvoval stíhací kurz, aby posléze dosáhl dalších pěti sestřelů v kabině stíhací Hansy-Brandenburg D.I. V červnu 1917 byl přeložen k Fliku 41J pod velení Godwina Brumowskiho, ale záhy poté byl přeložen k Fliku 55J, přezdívaného Kaiserstaffel, kde létal na Albatrosech D.III (Oeffag) a dosáhl zde třinácti potvrzených vzdušných vítězství. Válku ukončil tam, kde ji začal, v Boce Kotorské, na letišti Igalo, kde v řadách Fliku 1J pod velením Bély Macourka dosáhl dalších čtyř sestřelů. Po 1. světové válce se Arigi stal známou osobností československého a rakouského letectví. Československo opustil z politických důvodů v roce 1934. Až do anšlusu Rakouska vedl spolu s Benno Fialou leteckou školu ve Vídeňském Novém městě, za 2. světové války pak sloužil v Luftwaffe jako velitel letecké školy č. 5. Mezi jeho žáky patřili Walter Nowotny a Hans-Joachim Marseille. Zemřel 1. srpna 1981 v Seewalchen am Attersee.



# C 153.125, Hauptman Lázsló Hány, Flik 42J, Pianzano, Itálie, jaro 1918

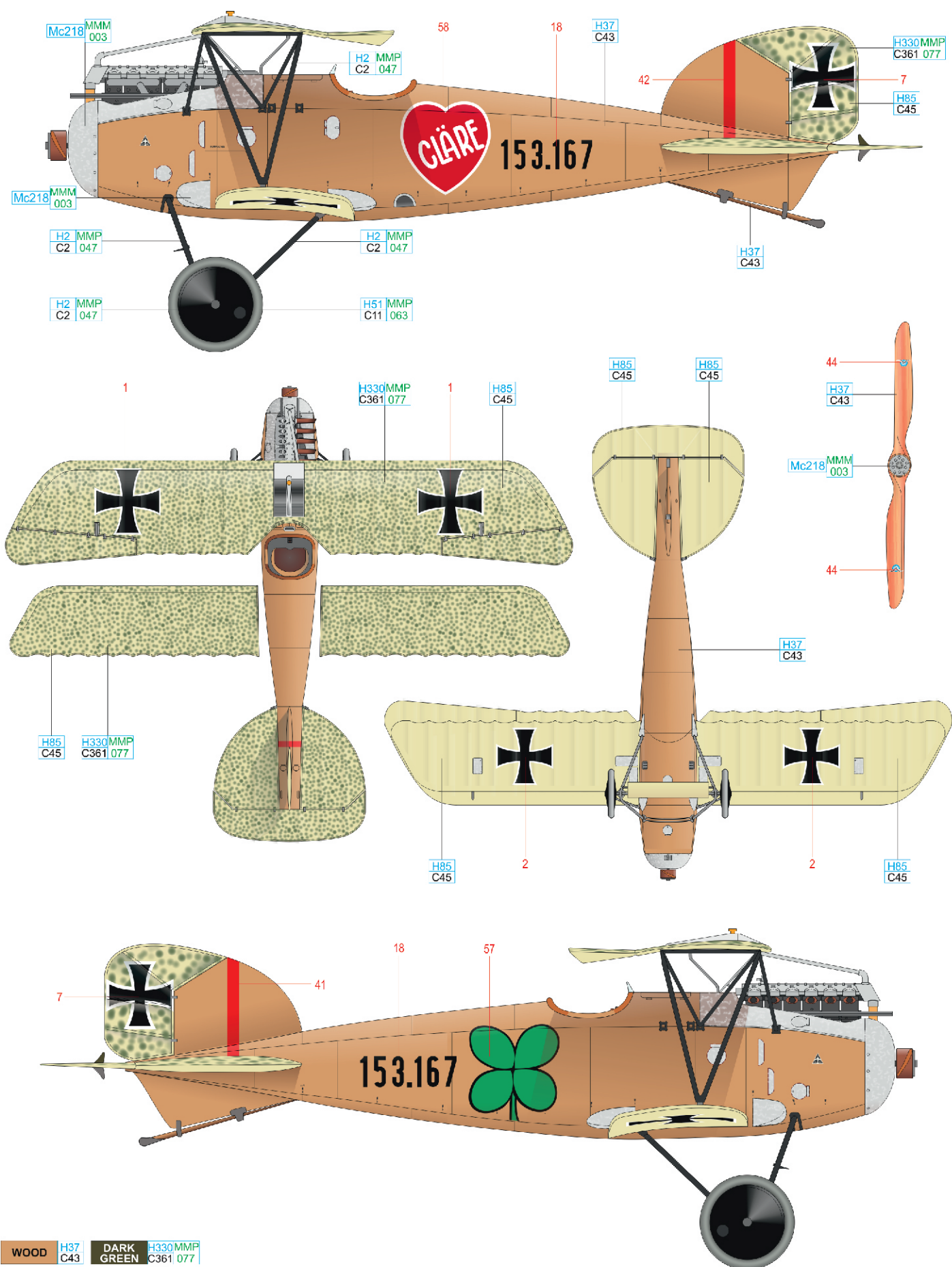
Lázsló Hány se narodil v Gyömöre v Maďarsku. Přestože nedosáhl žádného potvrzeného leteckého vítězství, byl znám jako výborný pilot, a především vynikající velitel. Na konci Velké války velel Fliku 42J na letišti Prosecco nedaleko Terstu. Po válce se stal prvním velitelem letectva nezávislého Maďarska. Později byl vedoucím Maďarské letecké asociace. Za 2. světové války sloužil v různých funkcích v maďarském letectvu, dosáhl hodnosti generálmajora. Na jaře 1945 odletěl s rodinou do Itálie, po svém návratu do Maďarska byl v roce 1949 zatčen a v roce 1953 ve vězení zemřel na zástavu srdce.



WOOD	H37 C43	RED	H3 MMP C3 003	WHITE	H11 MMP C62 001
SAIL COLOR	H85 C45	GRAY	H51 MMP C11 063	BLACK	H2 MMP C2 047
				ALUMINIUM	Mc218 MMM 003

# D 153.167, Flik 2D, San Pietro in Campo, Itálie, květen 1918

Příkladem použití Albatrosu D.III (Oeffag) ve funkci doprovodného stíhače je tento stroj, létající u Fliku 2D, což byla jednotka určená ke spolupráci s armádou a k průzkumu. Operovala nad piavskou frontou v posledních měsících Velké války, většina jejího personálu pocházela z Maďarska. Během bojů sestřelila celkem 11 nepřátelských letadel, přičemž tyto sestřely byly dosaženy třemi piloty.

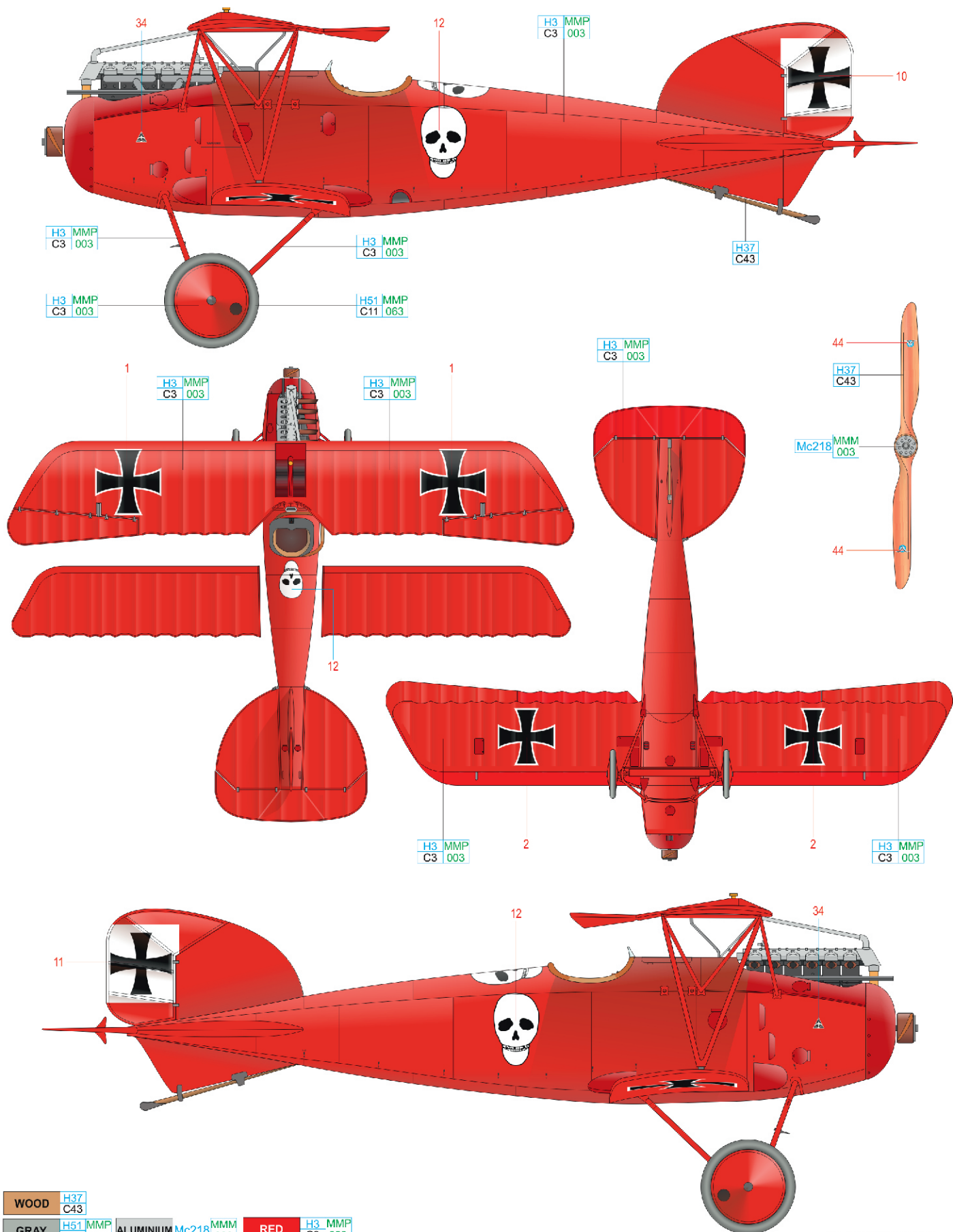


WOOD	H37 C43	DARK GREEN	H330MMP C361 077
SAIL COLOR	H85 C45	GRAY	H51 MMP C11 063
		BLACK	H2 MMP C2 047
		ALUMINIUM	Mc218 MMM 003



# E 153.206, Hauptmann Godwin Brumowski, Flik 41J, Portobuffole, Itálie, červen 1918

Godwin Brumowski se narodil ve Wadovicích v Haliči (dnes Polsko) 26. července 1889 do vojenské rodiny. Do letectva vstoupil v červenci 1915 po předchozí úspěšné vojenské kariéře. Svoji službu u c k leteckého sboru zahájil u Fliku 1 pod velením kapitána Otto Jindry ve funkci pozorovatele. Pilotní průkaz získal v červenci 1916. V únoru 1917 byl jmenován velitelem první rakousko-uherské stíhací jednotky, Fliku 41J. Aby získal taktické zkušenosti nutné pro velení stíhací jednotky, absolvoval stáž na západní frontě u německé stíhací jednotky Jasta 24, kde mezi 19. a 27. březnem 1917 podnikl čtyři bojové lety. Během své cesty do Německa se také setkal s Manfredem von Richthofen, což byl pravděpodobně důvod, proč po návratu natíral své osobní stroje rudou barvou. Brumowski ukončil svoji válečnou kariéru jako velitel leteckých sil na sočské frontě. Zahynul 3. června 1936 při havárii letounu Miles M-3B Falcon 6 na letišti Schiphol u Amsterdamu.

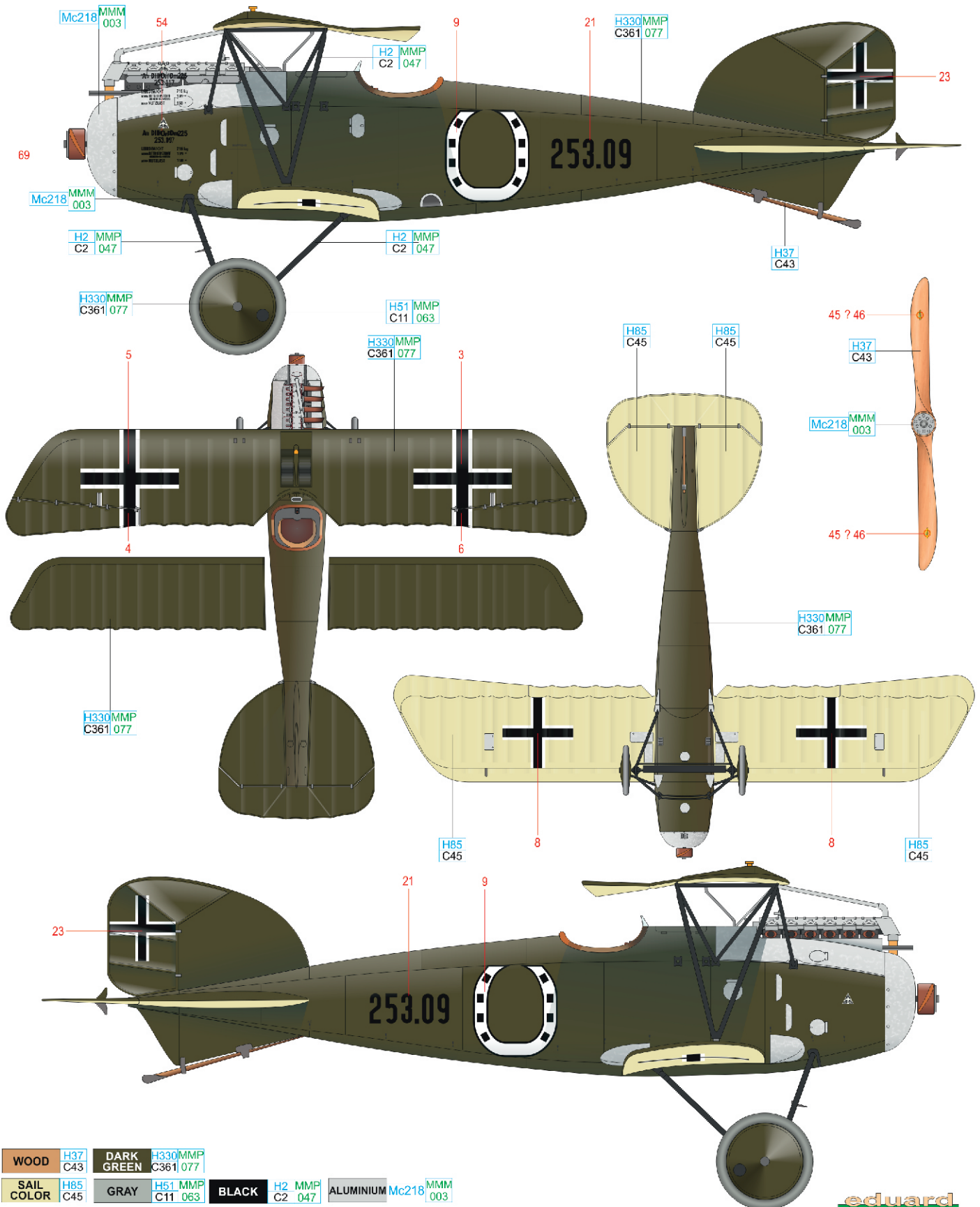


WOOD	H37 C43				
GRAY	H51 MMP C11 063	ALUMINIUM	Mc218 MMM 003	RED	H3 MMP C3 003



# F 253.09, Hauptmann Friedrich Navratil, Flik 3J, Romagnano, Itálie, červenec/srpen 1918

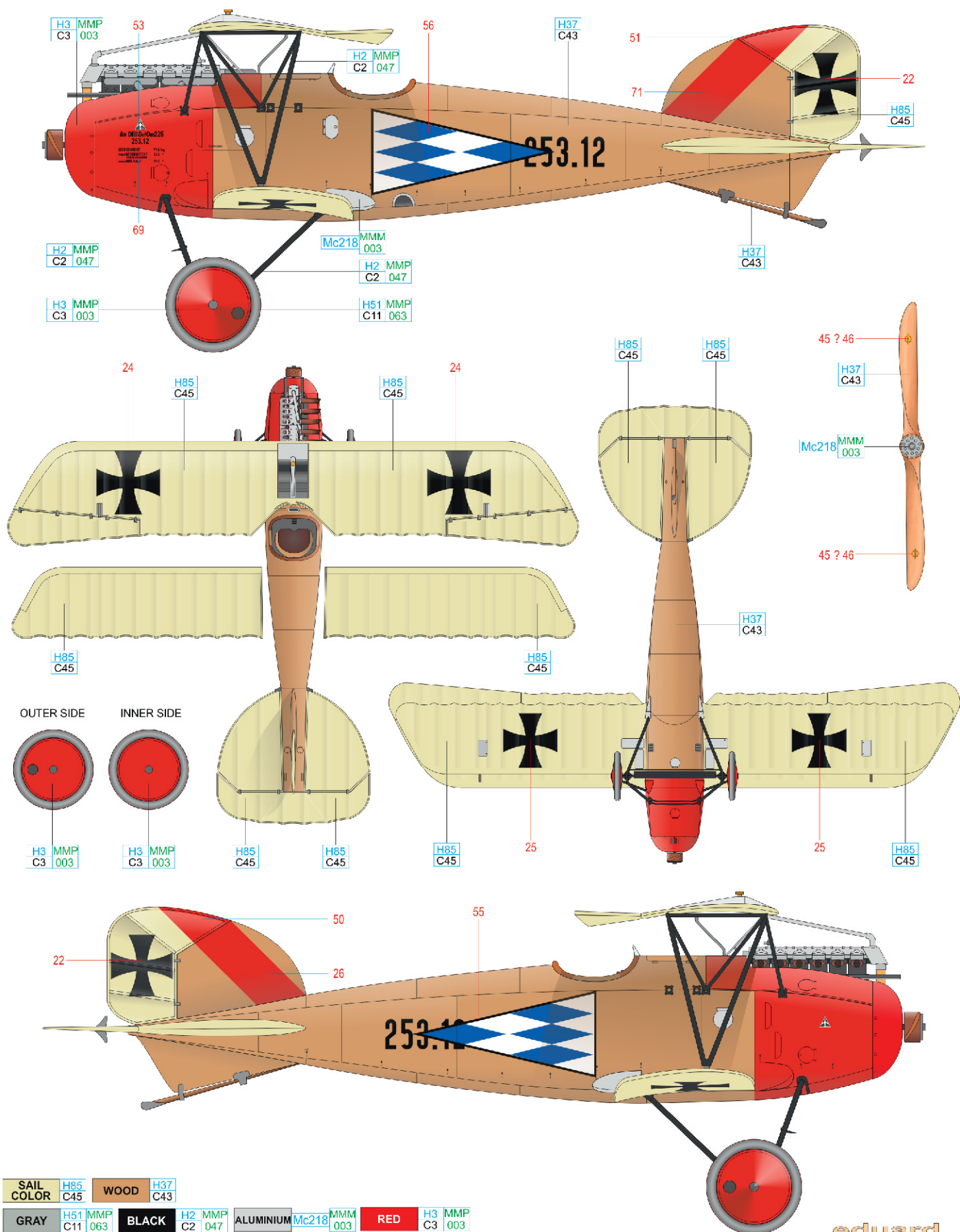
Friedrich Navratil se narodil 19. července 1893 v Sarajevu v Bosně a Hercegovině. Do Velké války vstoupil jako poručík 1. bosenského pěšího pluku na Srbské frontě, v srpnu a v prosinci 1914 byl dvakrát vážně zraněn, v roce 1915 prošel se svým plukem několik front, aby po vyléčení posledního těžkého zranění z prosince 1916 požádal o přeložení k letectvu. Jako pozorovatel vystřídal několik jednotek, pilotní výcvik však absolvoval až 28. ledna 1918. V březnu 1918 byl převelen k Fliku 41J, kde jako číslo Godwina Brumowskiho získal své první letecké vítězství. Dne 9. června 1918 byl jmenován velitelem Fliku 3J, aby do konce srpna dosáhl celkem deseti sestřelů. Dne 21. října 1918 byl opět vážně zraněn při letecké havárii a do konce války již nelétal. Po válce vstoupil do jugoslávského letectva, ale pro neshody s důstojníky srbské národnosti odešel do civilu. Do služby se vrátil v dubnu 1941, po porážce Jugoslávie byl jmenován velitelem letectva nově vzniklého Chorvatského státu. Z této funkce byl odvolán již v září 1941 a byl jmenován vojenským přidělcem v Bukurešti. Později se stal chorvatským ministrem obrany a od 2. září 1943 do 29. ledna 1944 byl vrchním velitelem chorvatské armády. Později krátce velel chorvatské protivzdušné obraně a v březnu 1944 se stal velvyslancem v Rumunsku. Krátce po skončení 2. světové války byl zajat americkými jednotkami v Rakousku a v roce 1946 byl vydán do Jugoslávie, kde byl postaven před vojenský soud, shledán vinným z válečných zločinů a kolaborace s nacistickým Německem a v roce 1947 popraven.



WOOD	H37 C43	DARK GREEN	H330MMP C361 077
SAIL COLOR	H85 C45	GRAY	H51 MMP C11 063
		BLACK	H2 MMP C2 047
		ALUMINIUM	Mc218 MMM 003

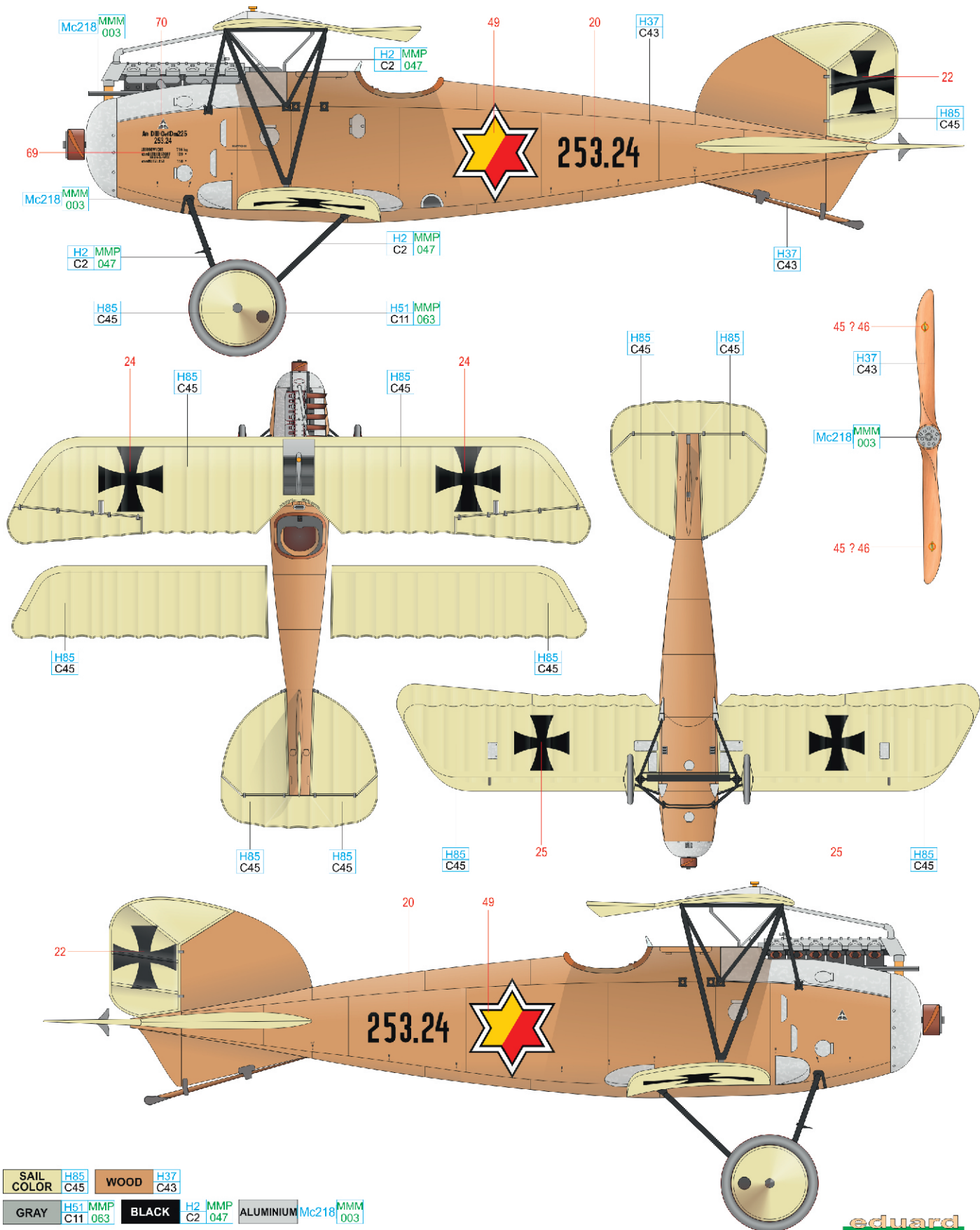
## G 253.12, Oberleutenant in der Reserve Ludwig Hautzmayer, Flik 61J, Ghirano, Itálie, léto 1918

Ludwig Hautzmayer se narodil 25. dubna 1893 ve městě Fürstenfeld. Do Velké války vstoupil jako dobrovolník u 1. vzduchoplavecké rot, kde sloužil jako technický důstojník a pozorovatel. Ve stejných funkcích byl v březnu 1915 přidělen k Fliku 15. V listopadu 1915 zahájil pilotní výcvik, po jehož ukončení byl v únoru 1916 přidělen k Fliku 19 pod velením kapitána Adolfa Heyrowského. Prvního sestřelu dosáhl 18. února 1916, když se kokpitu Fokkeru E.I 03.52 podílel na sestřelu italského bombardéru Caproni nad dnešní slovinskou Lublaní. Půl roku poté, 28. srpna 1916, sestřelil další Caproni. V únoru 1918 byl převelen k Fliku 51J pod velením Benna Fialy a v březnu byl jmenován velitelem Fliku 61J. Jeho posledním, sedmým sestřelem se stalo 27. října 1918 italské Ansaldo SVA.5. Po válce si po sňatku s maďarskou manželkou změnil jméno na Lajos Tatai a stal se pilotem maďarských aerolinek Malért. Zahynul při letecké havárii u londýnského letiště Croydon 6. prosince 1936.



# H 253.24, Hauptmann Benno Fiala von Fernbrugg, Flik 51J, Ghirano, Itálie, září 1918

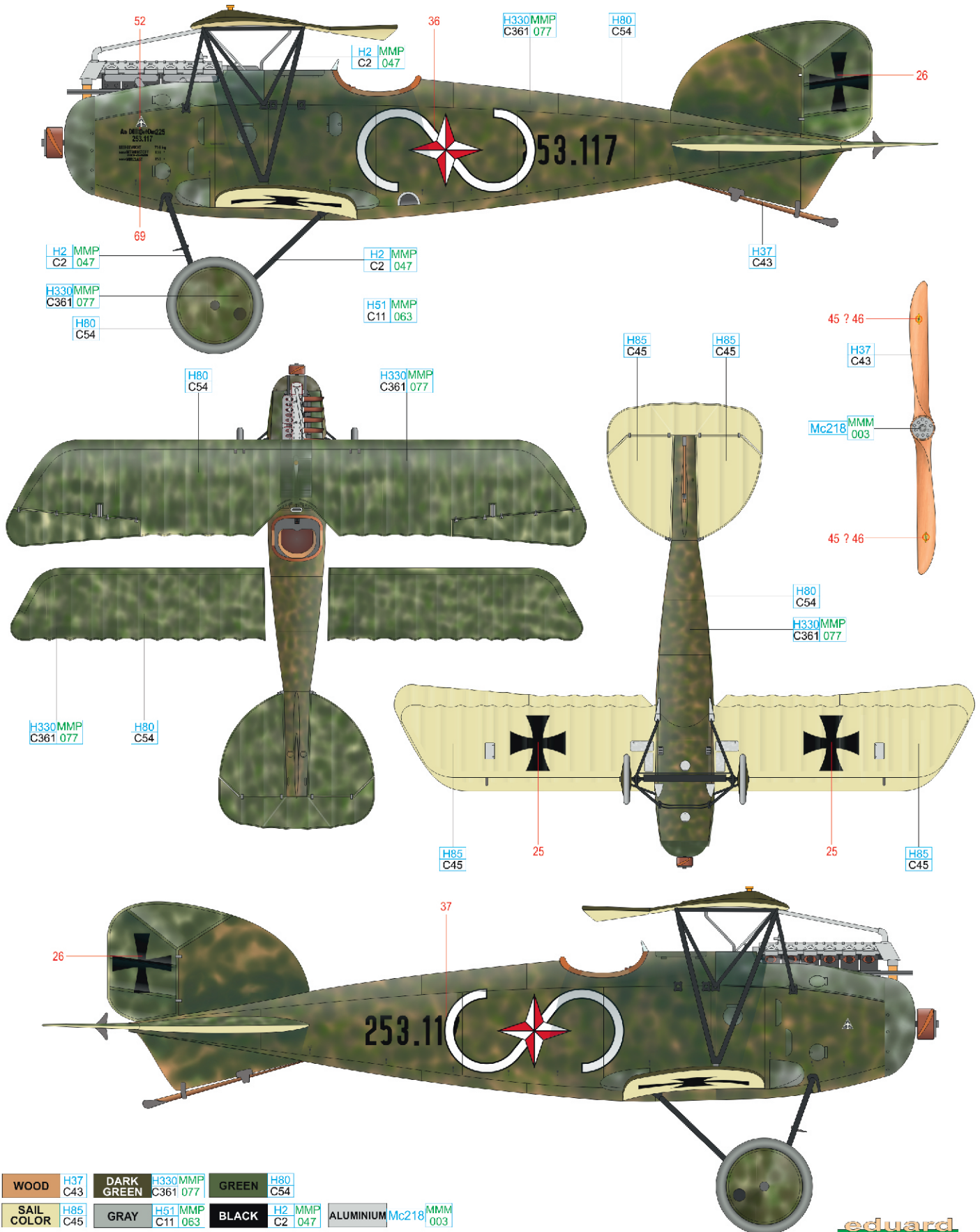
Jako příslušník staré vojenské rodiny, narozený ve Vídni 16. června 1890, vstoupil do ozbrojených sil jako jednorokní dobrovolník v roce 1910. Vojenským letcem se stal ještě před vypuknutím 1. světové války. Pouhý den před vyhlášením války Srbsku byl převelen k Fliku 1, kde sloužil jako pozorovatel. Během rekonvalescence po zranění utrpěném v létě 1916 během bombardovací mise, požádal o zařazení do pilotního výcviku, který zahájil ve Vídeňském Novém městě v říjnu 1916. Dne 23. června 1917 se stal příslušníkem Fliku 41J a po službě u několika dalších jednotek byl jmenován velitelem Fliku 51J. Jako velitel této jednotky dosáhl mezi lednem a zářím 1918 osmnácti potvrzených sestřelů. Například 1. května zaznamenal čtyři sestřely během jednoho dne, 20. června další tři během jediného dne. V závěru války sloužil jako štábní důstojník na velitelství leteckého sboru. Po jejím skončení nejprve dokončil studium na vídeňské technice, poté pracoval pro firmu Junkers ve Fürthu, v roce 1927 se pak stal ředitelem aerolinií v Polsku. Roky 1928 a 1929 strávil v Japonsku u firmy Mitsubishi jako konzultant při zavádění celokovové stavby letadel. Do Rakouska se vrátil v roce 1933, a spolu s Juliem Arigim založil společnost Wiener Neustadt Airport Management. Během 2. světové války sloužil v hodnosti kapitána Luftwaffe jako velitel letecké základny Horsching u Lince. Zemřel 29. října 1964. V roce 1967 po něm byla pojmenována letecká základna rakouských vzdušných sil v Aigen im Ennstal.



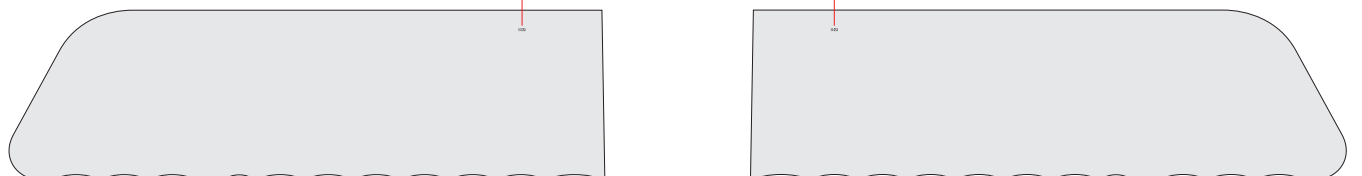
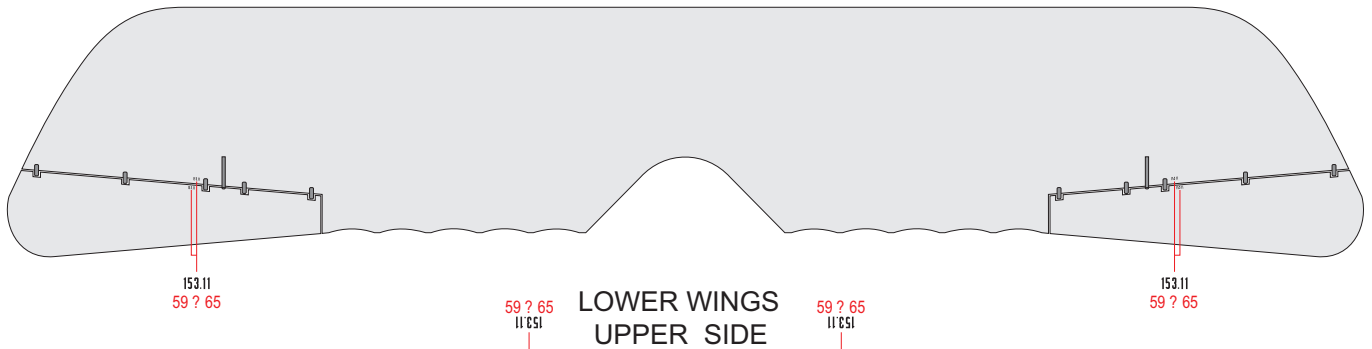
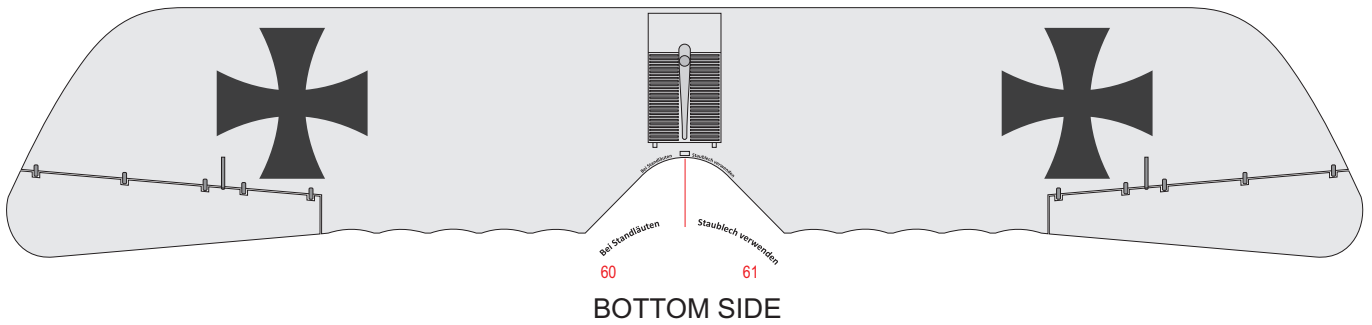
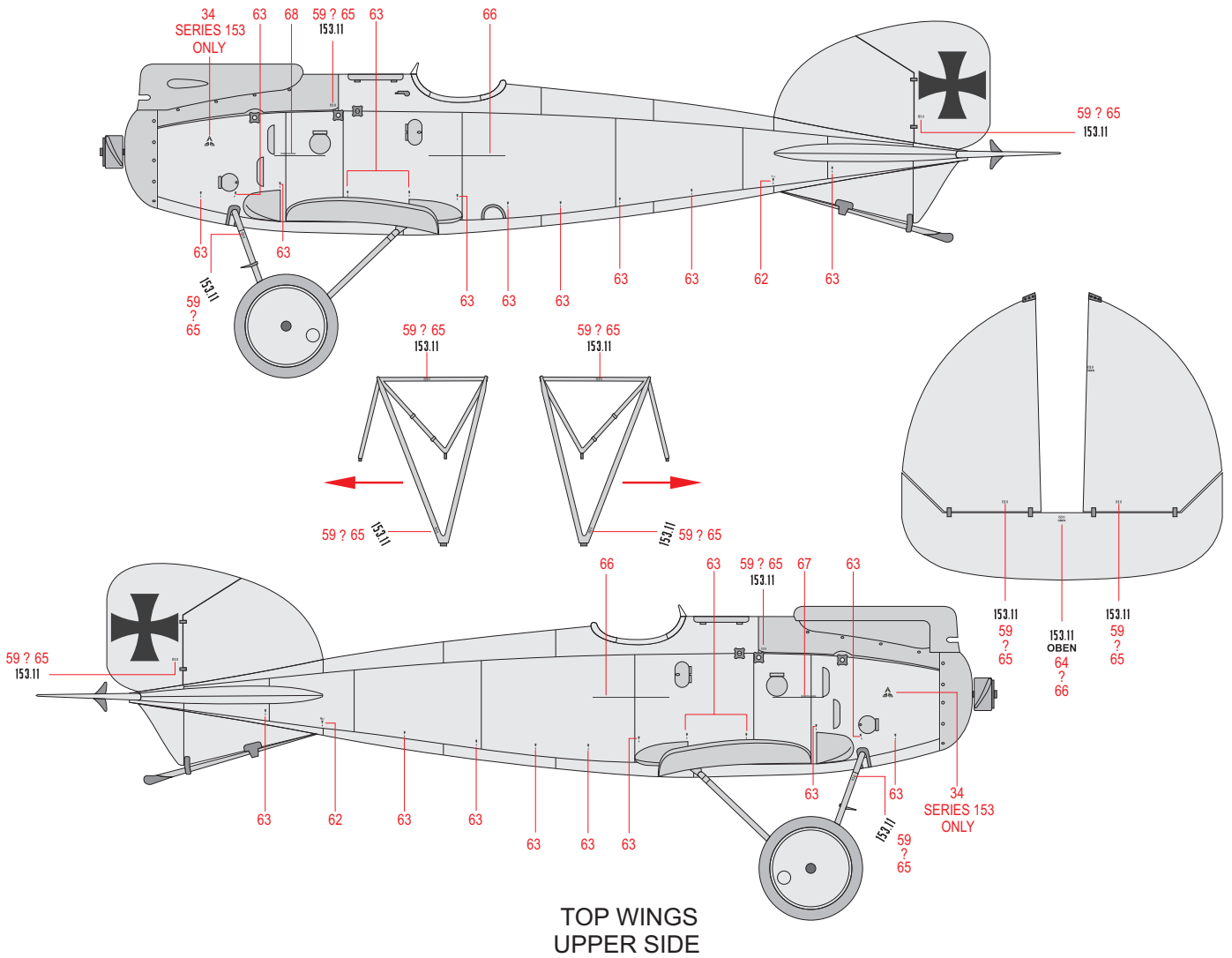


## 253.117, Oberleutnant in der Reserve Stefan Stec, Flik 3J, Romagnano, Itálie, léto 1918

Stefan Stec se narodil 25. listopadu 1889 ve Lvově, kde také na místním technickém institutu získal titul inženýra. Jako záložní důstojník rakousko-uherské armády byl v srpnu 1914 mobilizován a od roku 1916 sloužil u Fliku 3 jako pozorovatel. Pilotní výcvik zahájil v únoru 1918, po jeho dokončení byl v květnu 1918 přidělen k Fliku 3J. Na konci června a začátkem července 1918 po dva týdny velel Fliku 9J. Po válce vstoupil do nově vznikající polské armády, v jejíž řadách bránil Lvov před postupujícími jednotkami Západoukrajinské republiky. Posléze patřil k zakladatelům polského letectva. Jako příslušník 7. letecké eskadry (7. Eskadra Lotnicza) pilotoval známý Fokker E.V 185/18. Později byla 7. eskadra přezbrojena Albatrosy D.III (Oef) nakoupenými v Rakousku a s personálem doplněným americkými dobrovolníky se během polsko-sovětské války proslavila jako Eskadra Kościuszkowska. Stec této jednotce velel od dubna do října 1919. Později studoval ve Francii, po návratu do Polska byl pověřen přípravou samostatné polské letecké výroby. Je také znám jako tvůrce polského výstavního označení, ačkoli použití červeno-bílé šachovnice na jeho letadle během služby v rakousko-uherském letectvu je pravděpodobně jen legendou. Zahynul při letecké havárii 11. května 1921.







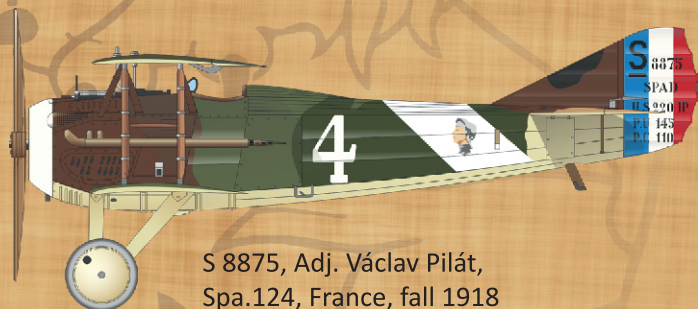


# LEGIE

1  
48

eduard  
LIMITED EDITION

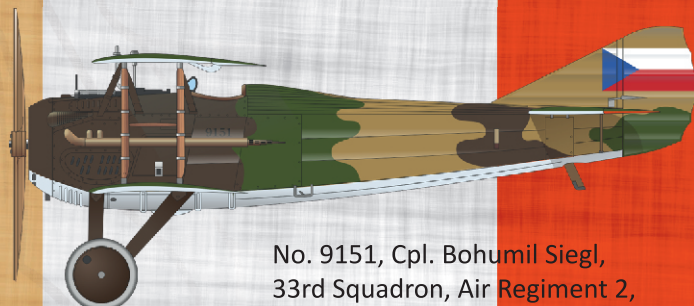
SPAD XIII  
čs. pilotů



S 8875, Adj. Václav Pilát,  
Spa.124, France, fall 1918



S 2807, by Adj. Augustin Charvát,  
Spa.315, Chaux, France, September 1918



No. 9151, Cpl. Bohumil Siegl,  
33rd Squadron, Air Regiment 2,  
Lípa Airfield near Německý Brod,  
Czechoslovakia, September 1st, 1924



No. 9152, Sgt. František Lehký,  
32nd Squadron, Air Regiment 1,  
Blíževedly Airfield, Czechoslovakia,  
August 28th, 1924