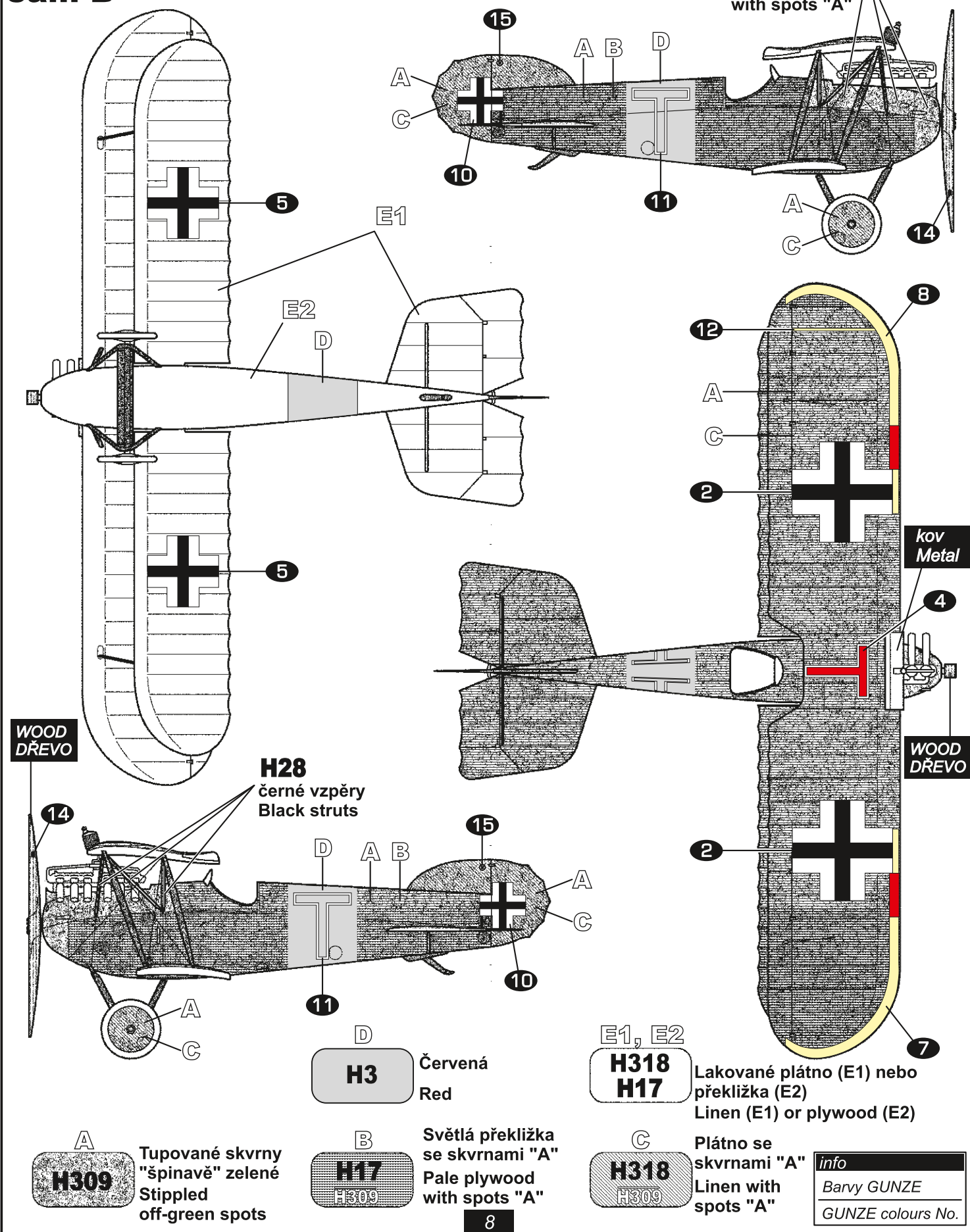


ZBARVENÍ a OZNAČOVÁNÍ

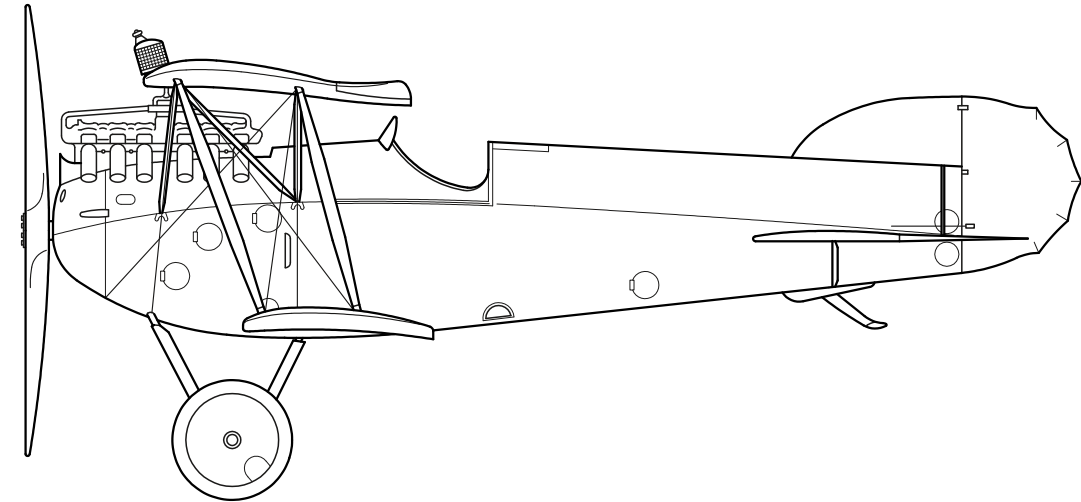
CAMOUFLAGE and MARKING TARNUNG und KENNUNG CAMOUFLAGE et DESIGNATION



Phönix D.IId, 422.30, Flik 14J, říjen/listopad 1918, letiště Feltre,
Phönix D.IId, 422.30, Flik 17J, October/November 1918, Feltre airfield,
Fw. Karl Teichmann



special
hobby



SH 48036

Phönix D.II/D.IIa

1/48

(GB)

Phönix D.I had started to be delivered to the Austro-Hungarian Air Force since October 1917. Even though they represented improvement to the current Hansa-Brandenburg D.I fighters they still had lower maximum speed and slower rate of climb. Considering the test pilots notes the Phönix co. chief designer Ing. Kirste started to design new fighter designated Phönix D.II. The main emphasis was focused on airframe lightening maintaining good flight characteristics. The wings were of a new design with upper one being made single pieced. Further the tailplanes were redesigned and the fuselage was shortened. Compared to Phönix D.I the D.II had improved both maximum speed and rate of climb upon mounting the same Hiero 200 Hp engine. Phönix D.Ia was powered by Hiero 230 Hp engine. Both Austro-Hungarian Air Force and Navy used Phönix D.II/Ia. The initial series had been delivered to units in March 1918 and served till the end of the war. Phönix D.II with Oeffag Albatros fighters were the best machines that Austro-Hungarian Air Force had in service.

Technical data:

Wingspan: 9,80 m

Length: 6,62 m

Max speed: 185 Kph

Climb to 1000 m: 3 min. / 5000 m: 20 min.

Armament: 2x 8 mm Schwarzlose machine gun

(CZ)

Od října 1917 dostávalo Rakousko-Uherské letectvo stíhačky Phönix D.I. I když představovaly výrazné zlepšení proti stávajícím stíhačkám Hansa-Brandenburg D.I, vadila zejména menší stoupavost a nízká maximální rychlost. Na základě poznatků testovacích pilotů přikročil konstruktér firmy Phönix ing. Kirste ke konstrukci nové stíhačky označené Phönix D.II. Hlavní důraz byl kladen na odlehčení konstrukce při zachování dobrých letových vlastností. Křídla měla novou konstrukci, horní bylo jednodílné. Upraveny byly i ocasní plochy a zkrácen trup. Oproti Phönixu D.I se zlepšila maximální rychlost i stoupavost, při použití stejného motoru Hiero 200 Hp. Do strojů verze Phönix D.IIa se montoval motor Hiero 230 Hp. Stroje Phönix D.II/Ia používalo jak Rakousko-Uherské letectvo, tak i námořnictvo. První stroje přišly na frontu v březnu 1918 a sloužily až do konce války. Patřily vedle Albatrosů Oeffag k tomu nejlepšímu, co R-U letectvo mělo.

Technická data:

Rozpětí: 9,80 m

Délka: 6,62 m

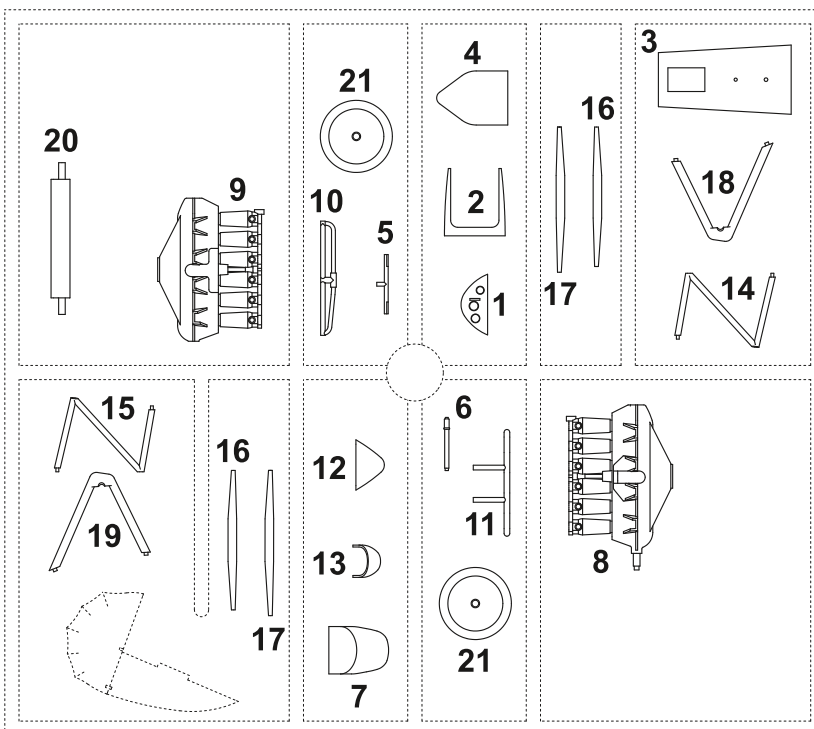
Max. rychlost: 185 km/h

Výstup: 3 min. do 1000m/ 20 min. do 5000 m

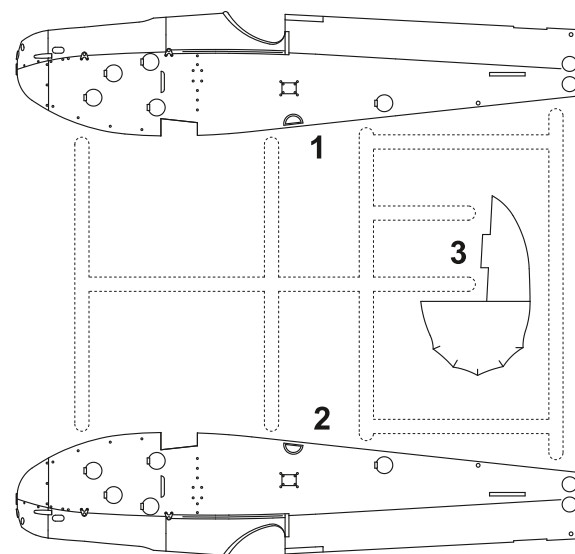
Výzbroj: 2x kulomet Schwarzlose 8 mm

PLASTIC PARTS

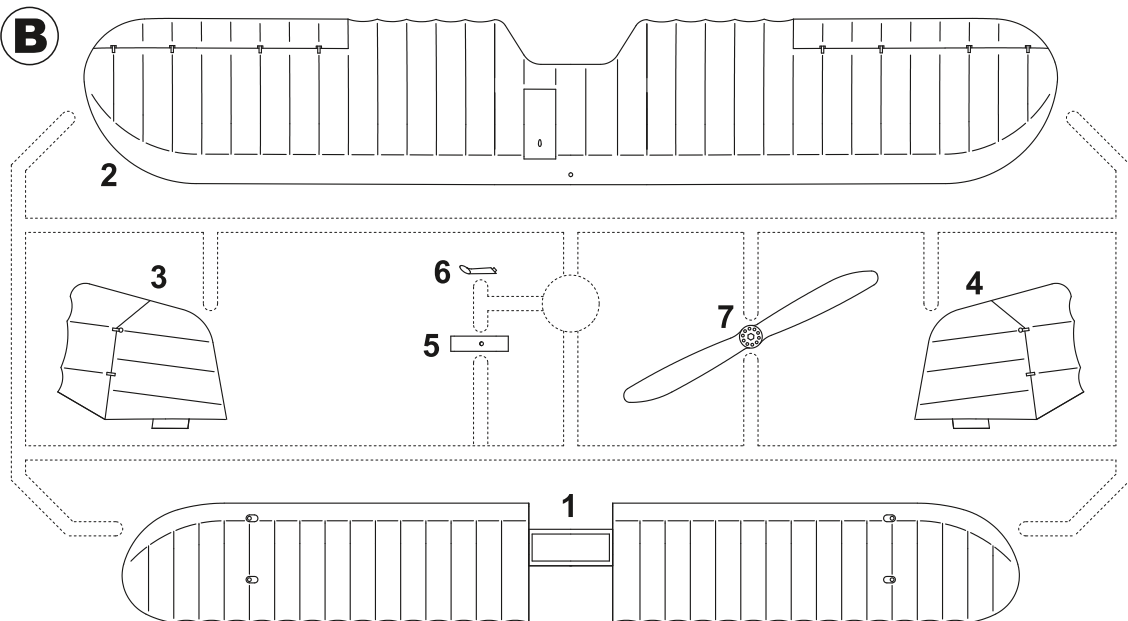
A



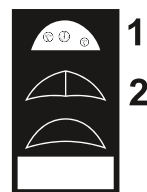
C



B



FILM (F)



POLYURETHAN PARTS (D)

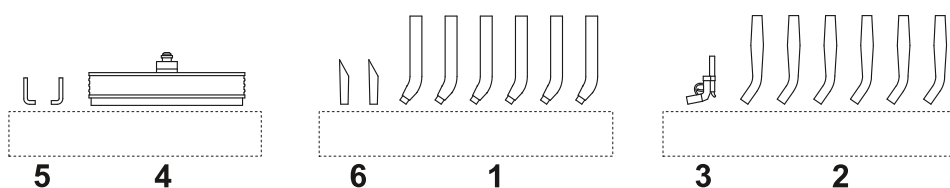
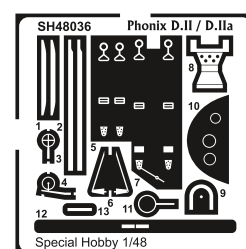


PHOTO-ETCHED PARTS (E)



ZBARVENÍ a OZNAČOVÁNÍ

CAMOUFLAGE and MARKING, TARNUNG und KENNUNG, CAMOUFLAGE et DESIGNATION

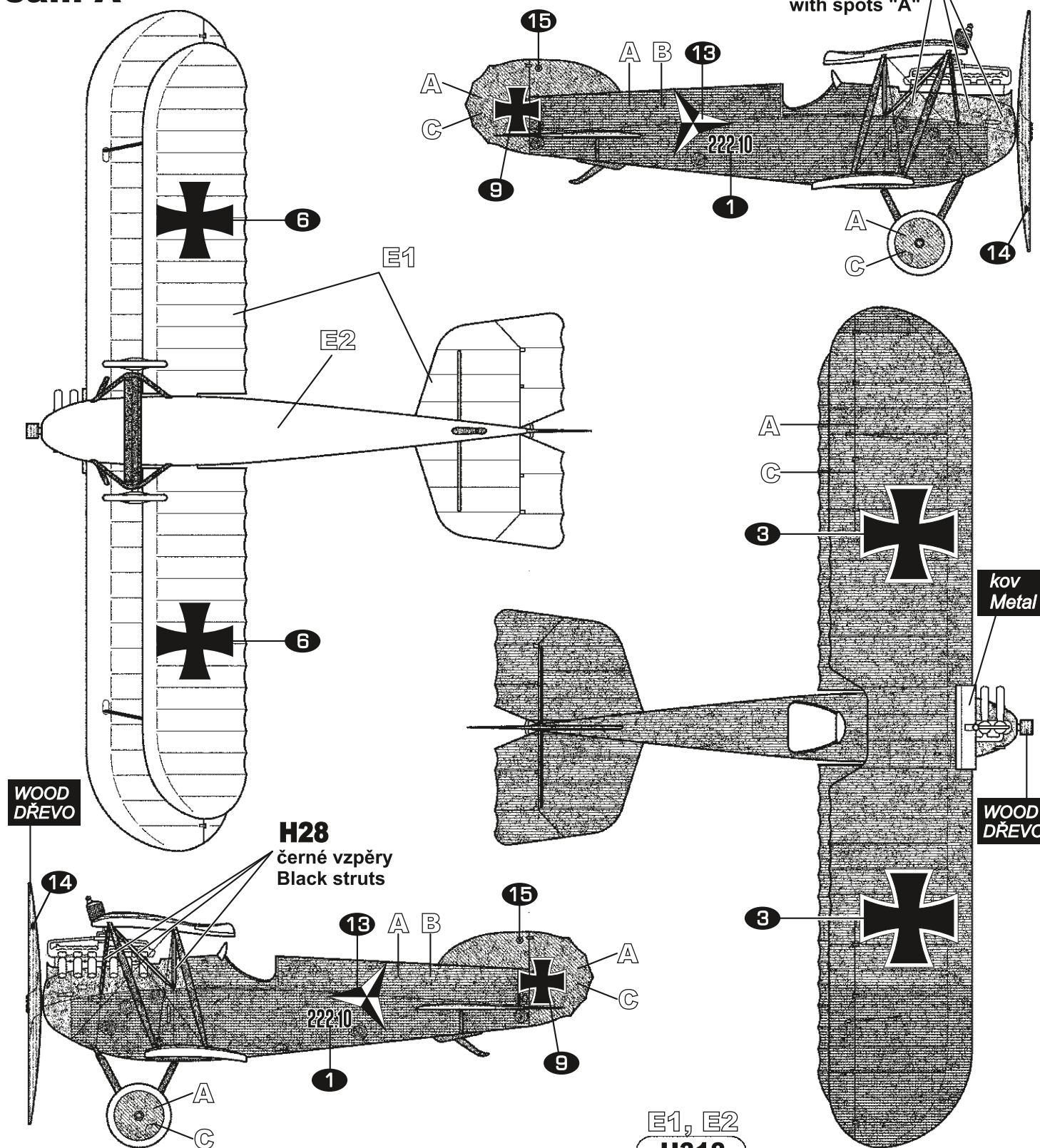


cam A

Phönix D.II, 222.10, Flik 55J, červen/červenec 1918, letiště Pergine,
Phönix D.II, 222.10, Flik 55J, June/July 1918, Pergine airfield,
Oblt. Eduard Ritter von Hebra

Leštěný kov
se skvrnami "A"

Polished metal
with spots "A"

WOOD
DŘEVO

H28

černé vzpěry
Black struts

WOOD
DŘEVOkov
Metal

A
H309

Tupované skvrny
"špinavé" zelené
Stippled
off-green spots

B
H17
H309

Světlá překližka
se skvrnami "A"
Pale plywood
with spots "A"

C
H318
H309

Plátno se
skvrnami "A"
Linen with
spots "A"

E1, E2
H318
H17

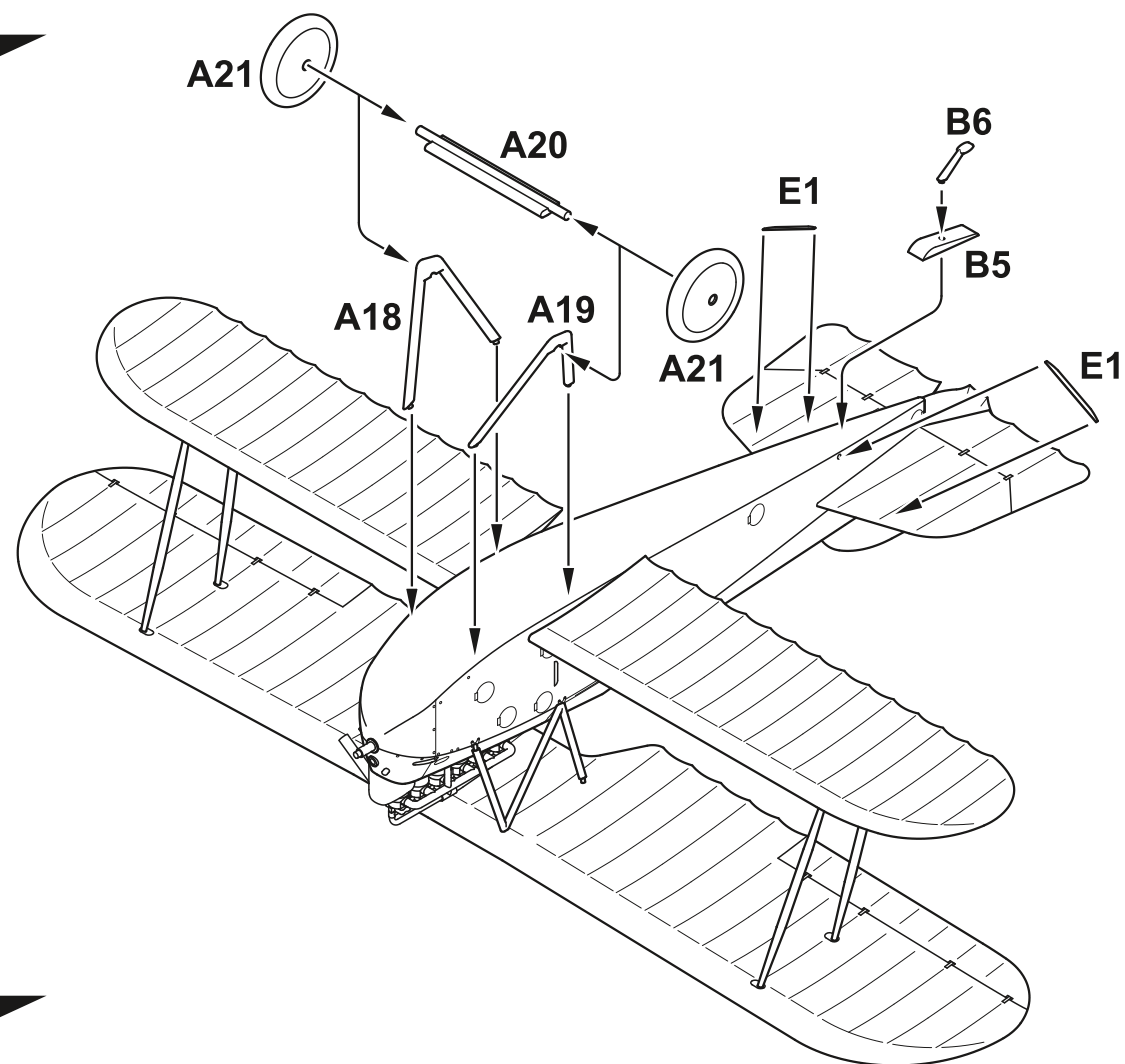
Lakované plátno (E1) nebo
překližka (E2)
Linen (E1) or plywood (E2)

info

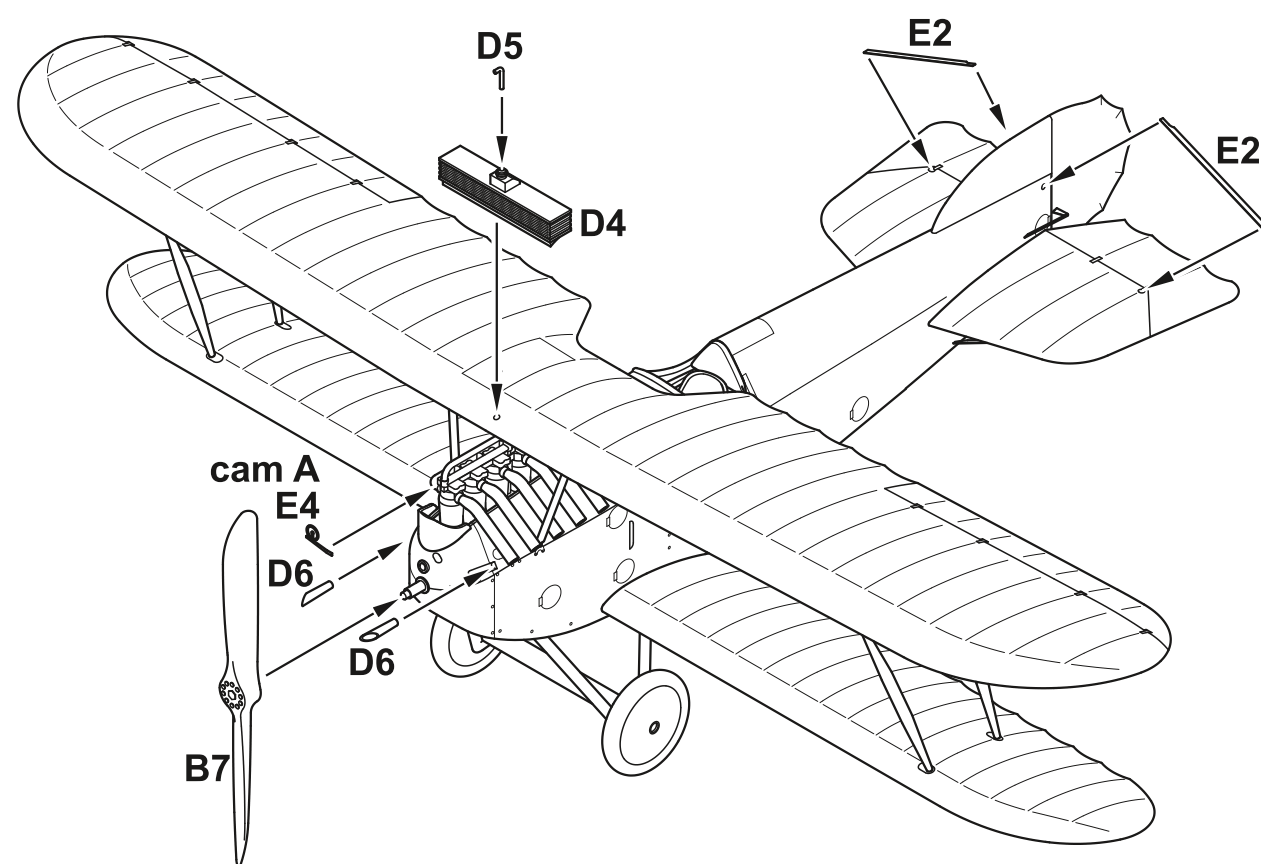
Barvy GUNZE

GUNZE colours No.

8



9



Možnost volby
Optional
Nach belieben
Option



Rozdělit
Cut with knife
Mit Messer schneiden
Couper au couteau



Lepidlo na kov
Glue for metal
Metallkleber
Colle a metal



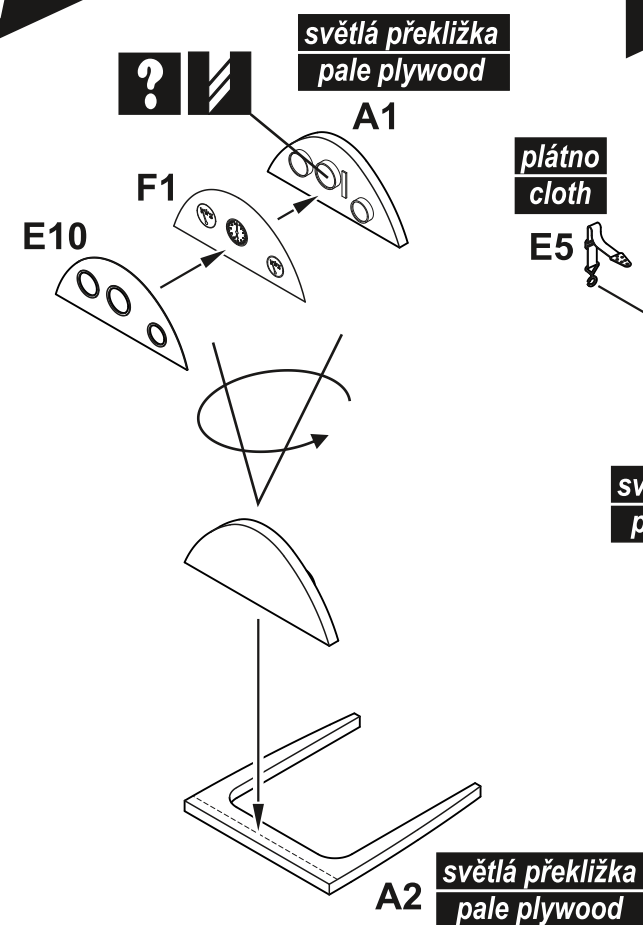
Ohnout
Bend
Biegen
Courber



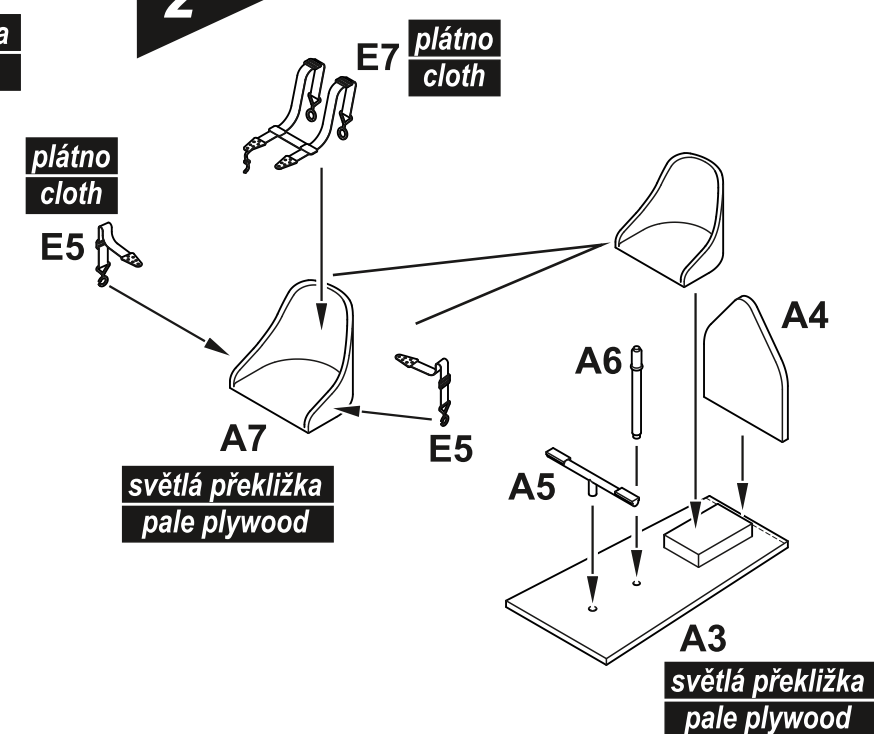
Vyrobít nově
Scratch build
Fertigstellen
Achever



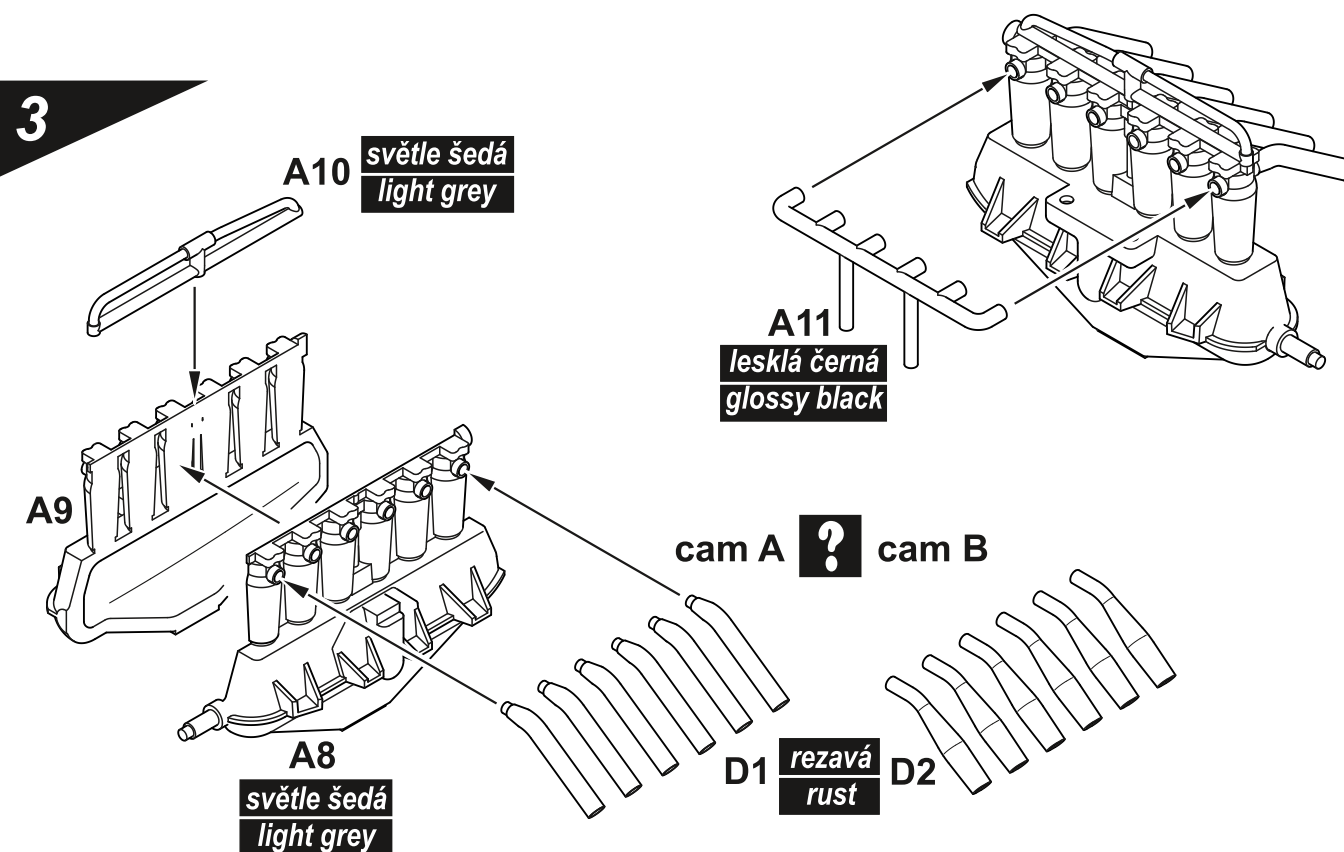
1



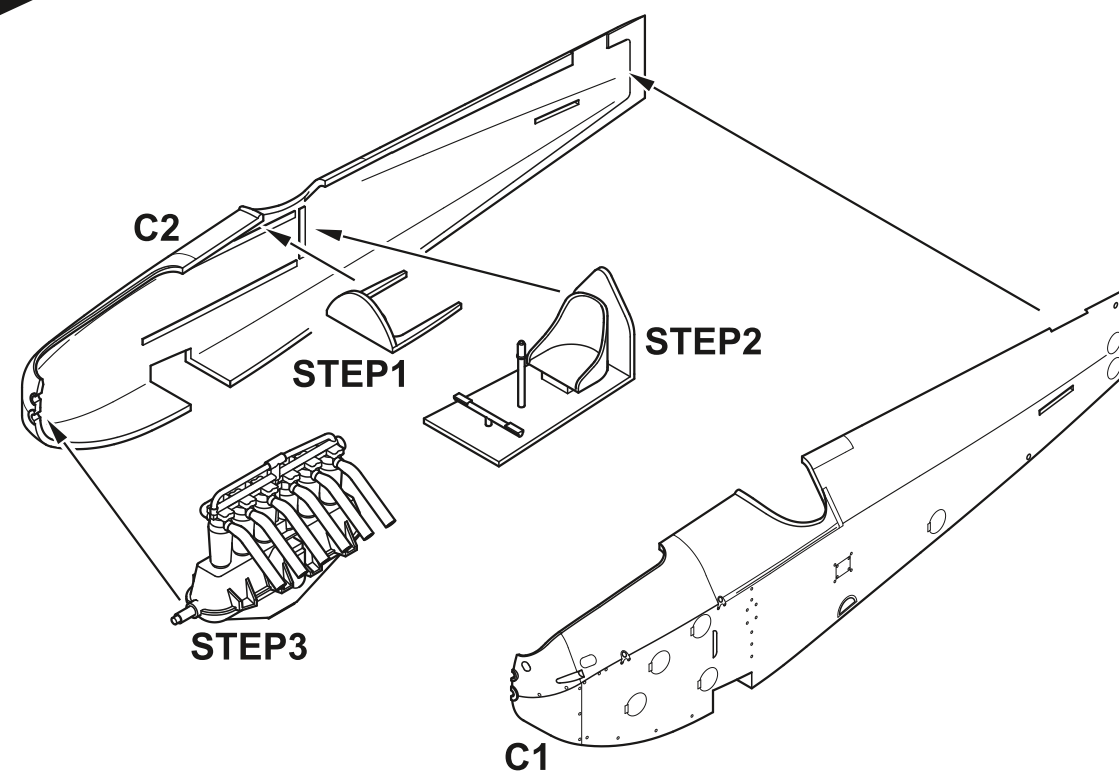
2



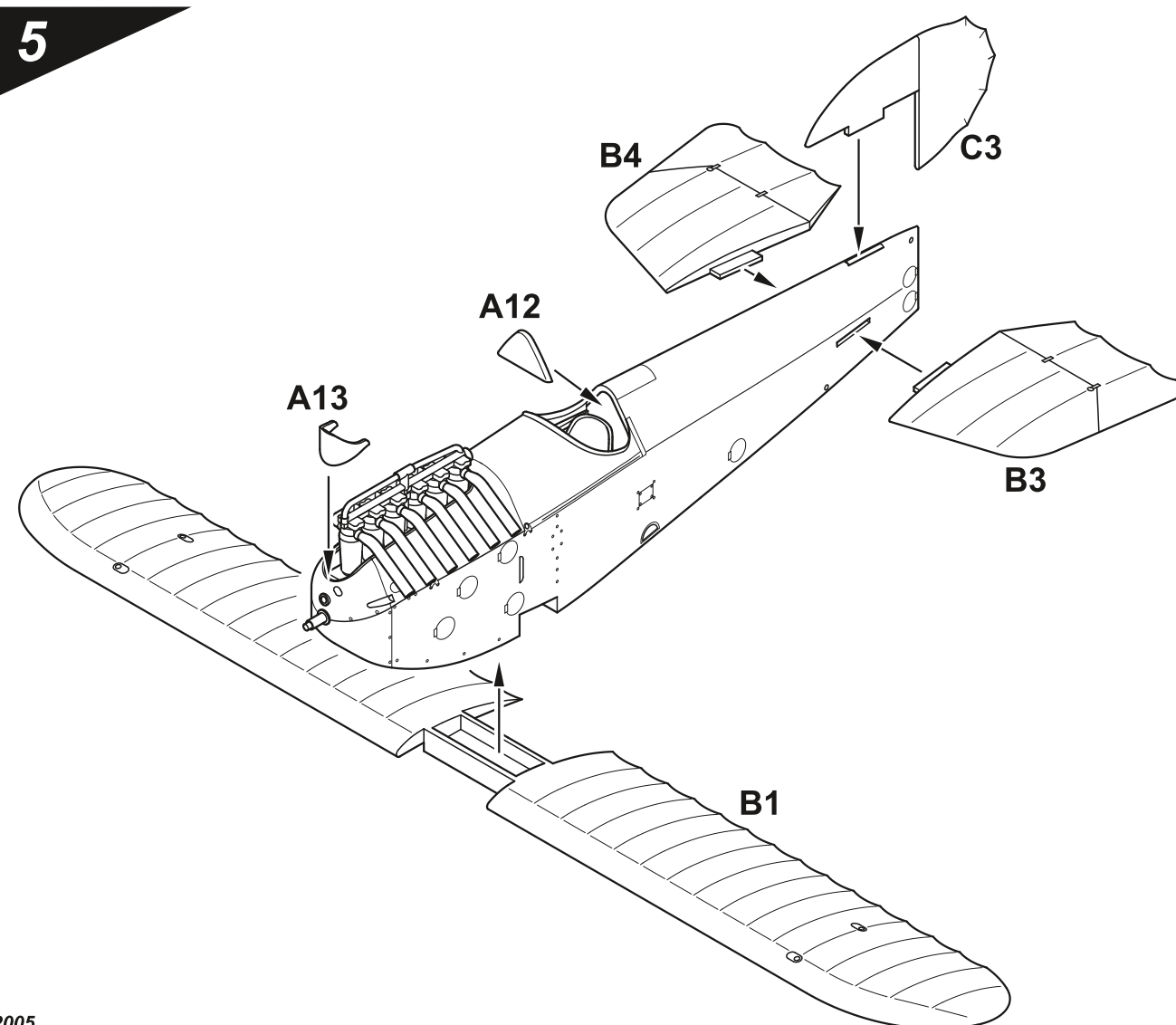
3



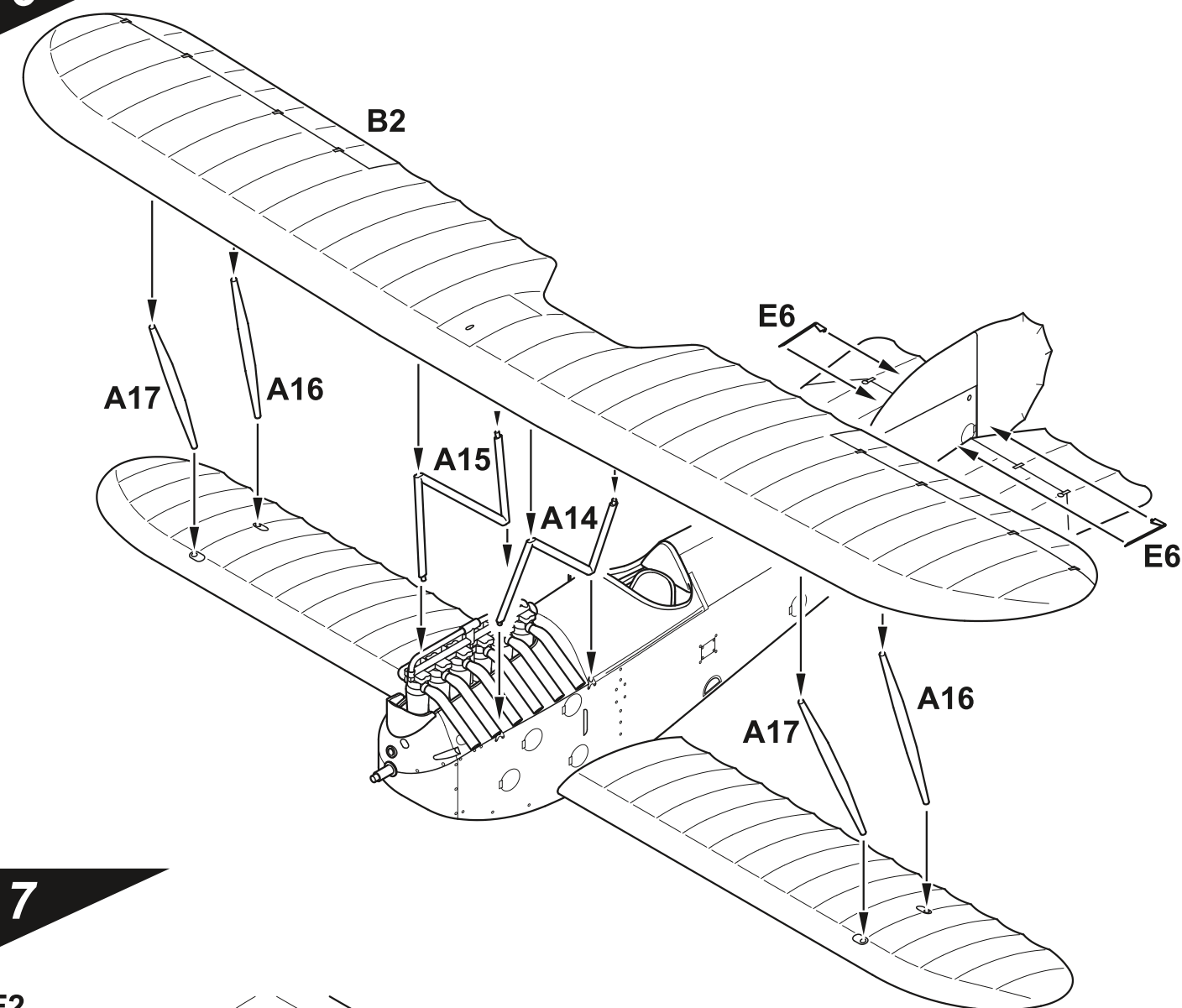
4



5



6



7

