

PHÖNIX D.I-D.III

Jan Zahálka, Mgr. Petr Aharon Tesař, Sigmund Tyrlik

Drubá polovina roku 1917 přinesla stíhacím útvarům K.u.k. Luftfahrtruppe netrpělivě očekávané nové typy bojových letadel. Jako první přicházely v květnu stroje Aviatik D.I, krátce na to je následovaly v licenci vyráběné Albatrosy D.II a D.III (Oeffag). V listopadu 1917 rozšířily typovou skladbu výzbroje stíhacích jednotek dodávky prvních kusů nové konstrukční řady Phönix D.I - III. Nový typ disponoval dobrými technickými výkony, díky robustní konstrukci netrpěl na rozdíl od Aviatiku pevnostními problémy a svými letovými vlastnostmi dovozoval i snadnější zaškolení pilotů dvoumístných strojů pro stíhací úkoly.

Stručná historie firmy PHÖNIX FLUGZEUGWERKE A.G. (Wien-Stadlau), prototypy a vývoj jednotlivých typů

Ambiciózní management významného německého leteckého výrobce - Albatroswerke Berlin-Johannisthal GmbH, důvěrně obeznámený se situací v Rakousko-Uhersku, expandoval do tamního rozvíjejícího se leteckého průmyslu. Následně tak byla 18.5.1914* do obchodního rejstříku ve Vídni zapsána nová letecká společnost Oesterreichisch-Ungarische Albatros-Flugzeugwerke GmbH se sídlem ve vídeňském předměstí Stadlau, pod záštitou mateřské firmy v Berlíně. Nově založená společnost byla řízena dvěma společníky, rakouskými občany - Rudolfem Wimmerem a Michaellem Gabrielem, který byl hlavním inženýrem německého Albatrosu již od roku 1910. Správou celého podniku byl ale pověřen Dr. Rudolf Bergler, který tuto funkci zastával již od 11.4.1914 až do vymazání firmy z obchodního rejstříku 24.6.1930.

Při svém založení deklarovala Oesterreichisch-Ungarische Albatros-Flugzeugwerke GmbH, že bude vyrábět čtyři letadla týdně, ale ve skutečnosti se této produkce v bývalé továrně na zpracování kůží podařilo dosáhnout až v roce 1916.

Aby byla zajištěna obchodní podpora společnosti, předvedl tovární pilot Ernst von Lössl začátkem května 1914 v Aspern německý dvojplášník Albatros. Další dva letouny Albatros byly zapsány do mezinárodního leteckého soutěžního klání (Flugmeeting), pořádaného v Aspern od 21.6.1914. Piloty obou letounů byli von Lössl a slavný Hellmuth Hirth. Oběma se podařilo překonat dosavadní výškové rekordy a ve finále obsadit čelní místa. Poslední letový den mítinku (28.6.1914) se shodoval s atentátem na následníka trůnu arcivévodu Františka Ferdinanda d'Este a jeho manželku Žofii Chotkovou. Dne 3.8.1914, tedy krátce po atentátu, obdržela společnost Oesterreichisch-Ungarische Albatros-Flugzeugwerke GmbH závazné objednávky nejprve na 7, dne 17.8.1914 na dalších 30 letadel typu Albatros, s termínem zahájení jejich plnění od 1.10.1914. Kontrakt na dalších 15 letadel Albatros byl uzavřen 2.10.1914 a na 4 další letouny ještě 27.11.1914. To, že první letoun z původního srpnového kontraktu byl převzat až v lednu 1915, podtrhuje fakt, že se podnik potýkal s mnohými překážkami, které stály dosud nezralé firmě v cestě (to však byla skutečnost, již prošly i mnohé další rakousko-uherské letecké továrny).

V květnu 1915 se Michael Gabriel koupí význačného podílu firmy stal jejím jediným vlastníkem a generálním ředitelem. To již ale v pozadí tohoto dění stál (zatím skryt veřejnosti) vlivný a zámožný rakouský průmyslník italského původu Camillo Castiglioni. Od roku 1915 do počátku roku 1916 se výroba firmy Oesterreichisch-Ungarische Albatros-Flugzeugwerke GmbH soustředila na původně licenční dvojplášníky typu Albatros B.I (Ph), v pořadí série 23, 24 a 22.

Od října 1915 se zde již intenzivně pracovalo na přípravě výrobní dokumentace pro licenční výrobu nových, vysoce odolných dvoumístných víceúčelových letounů typu Hansa-Brandenburg C.I. Firma Albatros ve Stadlau zahájila expedici prvních Brandenburgů C.I v lednu 1916. Přibližně v polovině téhož roku pak továrna dosáhla standardní výroby okolo 20 letounů měsíčně a měla veškeré předpoklady stát se největším leteckým výrobcem v Rakousku.

Tehdy již C. Castiglioni a princ August Lobkowitz neskrývali otevřený zájem o zakoupení většinového podílu na Oesterreichisch-Ungarische Albatros-Flugzeugwerke GmbH. K převodu aktiv a změně názvu firmy na Phönix Flugzeugwerke AG došlo 27.2.1917. Původní označení firmy zcela nezanklo, ale bylo ponecháno dceřinné společnosti zodpovědné za návrh a testování prototypových letadel firmy, známé jako Albatros-Studien Gesellschaft. Generálním ředitelem firmy Phönix Flugzeugwerke AG byl jmenován Michael Gabriel, místo obchodního ředitele zaujal Dr. Adolf Gallia.

Castiglioniho většinové vlastnictví firem Hansa-Brandenburg, UFAG

a Phönix mu umožnilo kontrolu nad velkou částí rakousko-uherské letecké produkce. To znepokojovalo zejména štábní důstojníky K.u.k. Luftfahrtruppen (LFT), zvláště poté co C. Castiglioni uzavřel také obchodní smlouvu s firmou Lohner a usiloval o nákup Österreichisch-Ungarische Flugzeugwerke (Aviatik) GmbH Wien/Heiligenstadt. Situace se nakonec natolik vyhrotila, že velitel rakousko-uherského letectva (LFT) Oberst Emil Uzelac, který Castiglioniho doslova nenáviděl, předložil 7.3.1918 žádost Ministerstvu války, ve které popsal Castiglioniho monopolistickou ctizádost a navrhl, aby byl zrušen odklad nástupu k námořnictvu a byl okamžitě přidělen k nějaké vzdálené vojenské jednotce zcela mimo sféru jeho vlivu. Uzelac zcela vážně navrhoval Orientkorps v Palestině... Těžko popíít, že určitá forma kartelu uvnitř Flugzeugbaufirmen des Kommerzialrates Camillo Castiglioni existovala. Je např. známo, že generální ředitel firmy Phönix - Michael Gabriel a ředitel budapeštské firmy UFAG - Berthold Schweiger se vzájemně zplnomocnili zastupovat ve smluvních záležitostech obě firmy. Na druhou stranu bylo zvláštní, že všechny vazby na původní mateřskou německou továrnu Albatros se zpřetrhaly Gabrielovou koupí firmy už v roce 1915. Licenci na populární německé stíhací letouny Albatros D.II a D.III tak mohla získat firma Oeffag z Wiener-Neustadt.

Nicméně síla letecké společnosti Phönix Flugzeugwerke AG spočívala především ve schopnostech jejích leteckých inženýrů.* Nejvlivnějším z nich byl Dipl. Ing. Leo Kirste, který po zkušenostech získaných roku 1913 v Paříži, kde pracoval pro Breguet, v Londýně, jakož i u firmy Rumpeler v Berlíně, přišel v říjnu 1914 k Oesterreichisch-Ungarische Albatros-Flugzeugwerke GmbH. V roce 1917, ve věku 25 let, byl Kirste jmenován ředitelem konstrukčního oddělení firmy Phönix Flugzeugwerke AG. Nejznámější stíhací letouny Phönix D.I-D.III a průzkumný typ C.I byly právě jeho projekty, za něž byl zodpovědný. Po válce Kirste pracoval do roku 1922 pro profesora Knollera ve Vídni. Poté nastoupil v Paříži u firmy Bleriot-Suresnes pro kterou do roku 1937 navrhl mnoho letadel. Právě tehdy jej zhoršené politické ovzduší přinutilo z Francie odejít. Za svůj přínos pro francouzské letectví byl Dipl. Ing. Leo Kirste v roce 1948 jmenován Chevalier de la Legion d'Honneur a odměněn čestným doktorátem univerzity v Lyonu.

Firma Phönix měla na schopné konstruktéry štěstí. Patřil mezi ně i Dipl. Ing. Edmund Sparmann, předválečný pilot a konstruktér, který již v roce 1913 navrhl jednoplošník pro pozemní výcvik adeptů létání a na dvojplášníku Lohner Pfeilflieger vyhrál ve dnech 21.-29.6.1914 rychlostní cenu na zmíněném 3. mezinárodním leteckém mítinku v Aspern. Důstojník rezervista E. Sparmann navíc získal praktickou zkušenost na ruské frontě u letecké setniny (Fliegerkompanie, Flik) č. 5, než byl v lednu 1916 převelen jako zalétávací pilot do Aspern u Vídne. V polovině května 1916 byl pak přeložen k firmě Oesterreichisch-Ungarische Albatros-Flugzeugwerke GmbH, kde byl pověřen pracemi v konstrukční kanceláři. Zde se brzy proslavil zejména v oboru konstrukce nosných ploch. V červnu 1919 to byl právě E. Sparmann, který úspěšně demonstroval letové vlastnosti letounů firmy Phönix ve Švédsku, což na jistý čas pomohlo rakouskému Phönixu k uzavření kontraktu na odprodej několika letounů z válečných přebytků.

Další z významných osobností na seznamu firmy Phönix, uváděný koncem roku 1918 jako hlavní projektant, byl třicetiletý Ing. Eduard Zaparka.

* Trebaže se často uvádí významný vliv konstrukčních směrů Ing. Ernsta Heinkela, hlavního konstruktéra německé firmy Hansa-Brandenburg, na německé i rakouské letecké designéry, v případě rakousko-uherských letounů firem Phönix a UFAG byl tento jeho vliv minimální. Např. konstrukční úpravy navržené právě na Heinkelově dvoumístném letounu Hansa-Brandenburg C.I byly provedeny v první řadě u firmy Phönix ve Stadlau. Později se k těmto úpravám připojili i inženýři budapeštské firmy UFAG. Bylo tedy krutou ironií, že právě u Phönixu konstrukčně upravený Heinkelův stíhací letoun Hansa-Brandenburg D.I „KD“ získal přezdívku „létající rakev“. Teprve pod kvalifikovaným vedením Dipl. Ing. Leo Kirste a druhého muže společnosti - Dipl. Ing. Edmunda Sparmanna vznikly nové stíhací letouny Phönix D.I-D.III i dvoumístný Phönix C.I, které již dokázaly oslovit nejen letce ve vlastních řadách, ale především pak jejich vzdušného protivníka.

* Uvádí se i datum 28.4.1914

Plodný vynálezce Zaparka stál u zrodu prvního dvojpláštníku firmy Oeffag (50.01). Znamé je též zavedení a rozšíření Zaparkova synchronizačního systému kulometů. Během aktivní služby u Flieger Etappen Park (Flep) 3 v Trient (Trento) navrhl a postavil jedinečný stíhací letoun s rotačním motorem. Po nástupu do konstrukční kanceláře firmy Phönix počátkem roku 1918 vyvinul Zaparka několik zajímavých prototypů, pracoval na Wankelově motoru a koncem roku 1918 předložil návrh stíhacího parasolu, který vycházel ze zkušeností z dvojpláštníku postaveného u Flep 3. Hlavním inženýrem firmy Phönix byl Alfred Reimann, který byl však více manažerem než leteckým konstrukčním specialistou. Letecká firma Phönix Flugzeugwerke AG se stala čelním dodavatelem armádních i námořních letadel a po budapeštské letecké firmě UFAG obsadila se svou produkcí druhé místo v počtu vyrobených letounů rakousko-uherského mocnářství během první světové války. V letech 1914-1918 tak na vídeňském předměstí ve Stadlau vzniklo na 25 typů letadel uvedené firmy a celkem zde bylo postaveno 1.078 jednotlivých letounů. Podmínky mírové smlouvy, přijaté po ukončení světového válečného konfliktu, definitivně ukončily rakouskou leteckou produkci a v roce 1921 tak byla i firma Phönix Flugzeugwerke AG nucena zastavit výrobní činnost a své provozy odprodat. Výrobní prostředky byly 21.10.1927 převedeny na společnost zaregistrovanou pod obchodním názvem Phönix Holzwerke A.G., která se zabývala zpracováním dřeva.

Prototyp Phönix 20.15 a 20.16

Prototyp stíhacího letounu Phönix 20.15 byl prvním krokem ke vzniku nové generace rakousko-uherských stíhacích letadel Phönix typů D.I-D.III, které byly vyráběny od srpna 1917 pro armádu a později i pro vojenské námořnictvo.

Projektanti Phönixu začali v závěru roku 1916 experimentovat s právě v licenci ve firmě vyráběnou stíhačkou Hansa-Brandenburg D.I. Prvním pokusem byla přestavba stroje 28.48, který měl podle Kirsteho návrhu křídla navržená podle osvědčených francouzských stíhacích 1 a 1/2 plošníků Nieuport. Prototyp byl označen 20.14. Problémem letounu však byl zejména špatný výhled z kokpitu. Dipl. Ing. Edmund Sparmann, vycházející ze zkušeností německých leteckých konstruktérů, navrhl nosný systém, který poskytoval pilotovi výhled s lepším zorným polem. Navíc konstrukce nosného systému byla mnohem robustnější než u předchozího experimentálního letounu Phönix 20.14. Nový prototyp 20.15 byl upraven z draku sériového letounu Hansa-Brandenburg (Ph) D.I „KD“ 28.50 a byl poháněn 185k motorem Austro-Daimler. Plochý voštinový vodní chladič motoru byl umístěn při kořenu pravé horní nosné plochy. Horní křídlo ještě nebylo u prototypu 20.15 navrženo s typicky odděleným centroplánem (baldachýnem). V místě uchycení kořenových žebor obou polovin nosné plochy byl instalován pevný kulomet Schwarzlose ráže 8 mm v kulometné schránce typu VK II, tak jako u sériových letounů Hansa-Brandenburg D.I série 28. (Vývoj synchronizace kulometu pro stíhací letouny Phönix byl tehdy ještě ve fázi zkoušek). K prvnímu zkušebnímu letu stroje 20.15 došlo v červnu 1917. Jeho letové vlastnosti byly daleko lepší než u Brandenburg (Ph) D.I „KD“, ale výkon motoru se projevil jako nedostatečný. Řešení bylo nasnadě, jak dokládají výkony následného prototypu Phönix 20.16, vybaveného již 200k motorem Austro-Daimler. Phönix 20.15 byl přidělen pro pilotní výcvik a poslední zprávy o něm pochází z Flugpark 1 ve Wiener-Neustadt, kde byl uskladněn v poškozeném stavu a v dubnu 1920 byl nabídnut do Československa k odprodeji.

V únoru 1917 navrhl Dipl. Ing. Leo Kirste vylepšený nosný systém, vycházející opět z francouzského 11/2 plošníku Nieuport, také pro stíhací prototyp Phönix 20.16. Horní nosná plocha byla z důvodu vylepšení výhledu pilota umístěna přímo na hřbet trupu a vlastní trup byl použit ze sériového stíhacího letounu Hansa-Brandenburg (Ph) D.I „KD“ 28.73. Ani zástavba vodou chlazeného šestivalce Austro-Daimler o výkonu 200 k, ani téměř revoluční pojetí konstrukce 20.16 však nepomohly přesvědčit komisi odborníků z řad LFT, kteří se při testování letounu v dubnu a květnu 1917 netajili zklamáním. To byl také hlavní důvod, proč bylo od koncepce jedenapůlpláštní konstrukce nosných ploch definitivně upuštěno a prototyp 20.16 byl v červnu 1917 předán zpět do Stadlau k přestavbě. Při její realizaci bylo využito čerstvých poznatků z konstrukce prototypu 20.15, zejména pak mimořádně strukturálně vydařeného nosného systému. Ten byl ještě Dipl. Ing. E. Sparmannem u 20.16 vylepšen. Změnil se profil a počet žebor a položebor horní nosné plochy, přičemž byla mezi nimi snížena rozteč. Navíc již bylo křídlo vyrobeno s typickým centroplánem, pevně spojeným s trupovými vzpěrami baldachýnu, který nad svou náběžnou hranou nesl horizontálně uložený náporový vodní chladič. To vše spolu s úpravou centroplánu vedlo ještě k daleko tužší konstrukci nosného systému.

V srpnu 1917 došlo na letové zkoušky, jichž se osobně zúčastnil i netrpělivý velitel rakousko-uherského letectva Oberst Emil Uzelac.

Letové i výkonnostní dispozice přepracovaného prototypu jej přesvědčily natolik, že ihned nařídil zahájení sériové výroby podle vzoru 20.16. Nervozita nejvyšších míst pramenila nejen z vývoje válečné situace, ale také z faktu, že již od března 1917 (!) existoval tzv. „otevřený kontrakt“ na 120 kusů stíhacích letounů Phönix. Přestože je známo několik snímků prototypu 20.16 první i druhé verze, žádná z nich není vybavena kulomety. Je tedy pravděpodobné, že i vlastní letové zkoušky probíhaly bez výzbroje. Objektivita dosažených výkonů tak musela být dosti zkreslená, pravděpodobně ale netrpělivost spojená se zpožděním zavedení nového typu do výroby tuto „nesrovnalost“ zcela zakryla. Poté byl prototyp Phönix 20.16 po splnění svého úkolu používán pro letové i konstrukční výzkumné účely až do února 1918. V dubnu byl přidělen Fliegerarsenalu (Flars), kde např. v říjnu 1918 posloužil k testům elektrických zaměřovačů.

Phönix D. I - série 128, 228 a 328

V roce 1917 dospělo velení rakousko-uherského letectva v čele s Oberstem Uzelacem k rozhodnutí zadat dosti významný podíl na výrobě stíhacích letadel (z celkového objemu 264 vojenských letadel v rámci tzv. „otevřeného kontraktu“) firmě Phönix. V březnu 1917 tedy Fliegerarsenal objednal 120 stíhacích letadel typu Phönix D.I. Stalo se tak na základě předpokladu, že prototypy Phönix 20.15 a 20.16 úspěšně prokážou očekávané letové vlastnosti, což se nakonec potvrdilo. V srpnu 1917 zahájena sériová výroba byla plánována do 31.12.1917. Poslední letouny Phönix D.I z tohoto kontraktu však byly dodány až v květnu 1918.

Letouny Phönix D.I, navržené jako identické s prototypem 20.16, byly výjimečně zejména konstrukcí nosných ploch Dipl. Ing. Sparmanna s ojediněle dovnitř skloněnými vnějšími mezikřídelními vzpěrami. Celodřevěný trup, odvozený z konstrukce letounů Hansa-Brandenburg D.I „KD“, byl „potažen“ překližkovými panely a oproti svému předchůdci byl delší o cca 250 mm směrem vzad a o 200 mm vpřed, z důvodu plánované instalace 200k vodou chlazeného řadového šestivalcového motoru Hiero. Výzbroj měla sestávat z dvojice synchronizovaných kulometů Schwarzlose ráže 8 mm, umístěných po každé straně motoru, avšak mimo dosah pilota.

Prvních 11 stíhacích letounů Phönix D.I bylo převzato v říjnu 1917. Jednotlivé tři série typu Phönix D.I (128, 228 a 328) jednoznačně rozdělily tyto letouny podle použitých výrobců motorů:

Phönix D.I 128.01 - 128.31, motor Hiero 200k - výrobce Hiero

Phönix D.I 228.01 - 228.55, motor Hiero 200k - výrobce Fiat

Phönix D.I 328.01 - 328.34, motor Hiero 200k - výrobce Breitfeld, Daněk

V jiných ohledech byly letouny identické až na stroje 228.01 a 228.02, jejichž horní nosná plocha měla na každé polovině o jedno žebro méně.

Mezitím, co se rozběhla výroba stíhacích letounů Phönix D.I, se v září 1917 uskutečnily srovnávací výkonnostní lety stíhacích letounů Albatros D.III (Oef.), Phönix D.I a Aviatik D.I. Phönix D.I z této „soutěže“ vyšel jako rychlejší, s vyšší stoupavostí vzhledem k Albatrosu D.III a lepší ovladatelností vzhledem k Aviatiku D.I. Také německý inspektorát vojenského letectva (Inspektion der Fliegertruppe - Idflieg) v říjnu 1917 oznámil, že nový Phönix D.I si zaslouží pozornost, protože : „... má úžasné vlastnosti, zvláště rychlé manévry a stabilita s ubraným plynem jsou předností. Pilot tak může prakticky na místě zastavit letadlo a klesnout o několik set metrů bez ztráty kontroly nad řízením...“

Od počátku prosince 1917 byly letouny Phönix D.I přidělovány ke stíhacím setinám a jako doprovodné stíhačky k průzkumným leteckým jednotkám. O tom, že ovladatelnost těchto letounů byla snadná, svědčí i fakt, že pilotům dvoumístných letadel nečinil přechod na tuto moderní stíhačku žádná potíže, a proto také později preferovali tyto stíhačky před ostatními stíhacími letouny. Určitá část Phönixů D.I byla upravena pro fotografický průzkum, přičemž některé z těchto fotoprůzkumných letounů obdržely i 230k motory Hiero.

Ne vždy však byly reakce na nový stíhací typ pozitivní, dokonce mnohdy byly vzájemně i značně protichůdné. Koluft Isonzoarmee (velitel letectva u dané armády), Hauptmann Adolf Heyrowsky, například 10. ledna 1918 velitelství LFT ve svém srovnání stíhacích typů hlásil, že „... typ 228 je dobrý doprovodný letoun s velmi příjemnými letovými vlastnostmi, avšak za typy 153 a 138 zůstává pozadu. Další výrobka není žádoucí...“. Kriticky se vyjadřovali také letci elitní Fliegerkompagnie 60J nebo piloti Flík 30J, a to zejména k rychlosti Phönixu D.I, ale i ke stoupavosti a až přílišné stabilitě v rychlých obrazech. Naopak mnozí z letců si stroj pochvalovali zejména proto, že se u něho nevyškytovaly žádné skryté neřesti a např. na rozdíl od Aviatiku D.I s ním bylo možno se bez obav pustit střemhlav vysokou rychlostí za pronásledovaným letounem nebo uniknout bez toho, aniž by museli počítat s destrukcí nosných ploch.

Skutečnost, že 72 stíhacích letounů Phönix D.I bylo ještě k 1.8.1918 ve stavu bojových jednotek, mluví ve prospěch jeho pozitivních, ne-li na rakouské poměry přímo velkolepých vlastností.

Prototyp Phönix 20.18

Inženýři firmy Phönix Flugzeugwerke AG reagovali na připomínky pozemních i námořních pilotů ke strojům D.I a zahájili intenzivní práce na vylepšené verzi těchto perspektivních letounů. Výsledkem jejich snažení se stal prototyp 20.18, vážící přibližně o 130 kg méně než standardní Phönix D.I. Nejen redukcí hmotnosti letounu, ale i dílčími konstrukčními úpravami, zejména na tvaru VOP, bylo dosaženo slibných výkonostních výsledků. Během srovnávacích testů, uskutečněných 19. prosince 1917, bylo s Phönixem 20.18 dosaženo výšky 5.000 metrů za 19 minut, zatímco sériový Phönix D.I potřeboval pro tentýž výkon 28 minut. Flars na základě dosažených výkonů prototypu 20.18 zadal typ do sériové výroby jako Phönix D.II (200k motor Hiero) a D.IIa (230k motor Hiero). Vlastní prototyp 20.18 byl po vyhodnocení testů s výzbrojí, které proběhly v období ledna až dubna 1918, zaregistrován jako Phönix D.II 322.09 a přidělen stíhací škole v Campofornido. (V září 1918 byl 322.09, ex 20.18, přestavěn, vybaven 230k motorem Hiero a převeden do stavu námořního letectva pod novým označením Phönix D.III J.32.)

Phönix D.II série 122, 222, 322

Stíhací letouny Phönix D.II, které od března 1918 nahradily produkci typu D.I, vycházely konstrukčně z poznatků získaných při letových zkouškách prototypu 20.18. Zlepšení manévrovacích schopností bylo dosaženo nejen redukcí hmotnosti draku letounu o cca 50 kg bez toho, aniž by bylo nutné měnit jeho základní konstrukci, ale především v dalším vylepšení odlehčeného nosného systému. Ten byl u typu D.II navržen s neděleným průběžným horním křídlem a šikmé mezikřídelní vzpěry byly nahrazeny kolmými k podélné ose obou nosných ploch. Hluboká balanční křídélka na horním křídle byla nahrazena užšími, ale delšími, odstraněno bylo vzpětí křídel, výškovka změnila půdorysný tvar a dostala aerodynamické odlehčení. Nový letoun si Flars objednal v počtu 48 kusů, které podle motoru obdržely následující označení:

Phönix D.II 122.01 - 122.26, motor Hiero 200k - výrobce Hiero

Phönix D.II 222.01 - 222.14, motor Hiero 200k - výrobce Fiat

Phönix D.II 322.01 - 322.08, motor Hiero 200k - výrobce Breitfeld, Daněk
Počátkem května 1918 byly první letouny typu Phönix D.II rozmísťovány k operačním stíhacím jednotkám. Bohužel však již v krátké době došlo k několika haváriím. Jejich šetřením bylo zjištěno, že společným jmenovatelem těchto mimořádných událostí bylo strukturální selhání motorového lože. Armáda tedy pochopitelně reagovala požadavkem nejen na bezvadné plnění objednávek, ale i bezplatnou a urychlenou dodávku konstrukčních setů pro vyztužení lože motoru a dokončení vyztužení stavebnice s časovým horizontem červenec 1918. Mezitím ne právě dobrou reklamou Phönixu D.II způsobila nešťastná událost u letecké setniny 43J v červnu 1918, kdy se nová stíhačka zřítla během seznamovacího letu. Motorové lože tohoto stroje bylo již vyztuženo, ale jeho pilot se zabil při destrukci nosné plochy. Pochopitelnou reakcí létajícího personálu Flik 43J bylo striktní odmítnutí létat se stroji tohoto typu. Přestože stíhací letouny Phönix D.II setrvaly v operačním nasazení až do konce války a technické zprávy jednotlivých leteckých setnin jimi vybavených byly vesměs pozitivní, typ D.II byl dle statistik K.u.k. LFT používán jen sporadicky. To bylo v první řadě proto, že stíhací letci jednoznačně preferovali 225k motorem Austro-Daimler vybavené letouny typu Albatros D.III (Oef.) série 253.

Phönix D.IIa série 422

V březnu 1918 Flars objednal 48 stíhacích letounů typu Phönix D.IIa, jimž bylo vyhrazeno identifikační označení 422.01 - 422.48. Typ D.IIa byl konstrukčně identický s D.II, ale pro jeho pohon byl určen motor Hiero o výkonu 230 k. Také letové zkoušky nového typu byly provedeny 11. května 1918 na konverzi Phönixu D.II č. 122.13, vybaveného 230k motorem Hiero. Přitom bylo dosaženo výjimečné stoupavosti letounu, který tak dosáhl výšky 5.000 metrů za 17,2 minuty. Výkonných 230k motorů Hiero byl však tehdy nedostatek, proto přibližně 20% všech stíhacích letounů typu D.IIa série 422 bylo dodáno pouze s 200k motory. Navíc stejně jako u D.II se projevil strukturální vady motorového lože, které muselo být dodatečně vyztuženo v poli.

První stíhací letouny Phönix D.IIa byly odeslány k bojovým jednotkám v průběhu května 1918, zčásti spolu se stroji D.II. Deset letounů série 422 bylo dodáno vojenskému námořnictvu (K.u.k. Kriegsmarine) pod označením J.21 - J.30 a přiděleno k leteckým obranným jednotkám (Abwehrflugstation) se základnami v Altura a Igalo. Typ D.IIa byl pro svůj výkon stíhacími letci vysoce považován. Letci Flik 1J v Igalo považovali Phönix D.IIa a Aviatik D.I série 338 za jediné stíhací letouny schopné vykonávat skutečně účinnou obrannou činnost na jadranském pobřeží. K 1. srpnu 1918 bylo na seznamu frontově nasazených stíhacích letounů uvedeno 34 strojů typu Phönix D.IIa.

Prototyp Phönix 20.23

Prototyp stíhacího letounu Phönix 20.23 vznikl adaptací konstrukce sériově vyráběných stíhaček Phönix D.II, byl ale upraven pro pohon motorem Austro-Daimler o výkonu 225 k. Další změna se dotkla umístění horní nosné plochy, která byla usazena o něco výše z důvodu lepšího výhledu pilota vpřed a lanového vedení ovládná křídélka, jehož náhon nyní procházel dolní nosnou plochou. Během testování stíhacích letounů v Aspernu od 9. do 13. července 1918 dostali příležitost vyzkoušet prototyp 20.23 letecká esa Oblt. Benno Fiala Ritter von Fernbrugg a Oblt. Frank Linke-Crawford. Oba si shodně pochvalovali jeho vynikající manévrovací schopnosti a dostupnost zbraní, umístěných na trupu mezi motorem a výřezem pilotního prostoru. Navíc Fiala se pochvalně vyjádřil o uspořádání centroplánu horní nosné plochy, který byl právě navržen s ohledem na šíři zorného pole, a doporučil převzít toto provedení pro všechny ostatní stíhací stroje. Také Linke-Crawford nešetřil chválou, když 11. července ve zprávě doslova uvedl: „Přejí si pro svou letku stíhačky Phönix s takovým výhledem a uspořádáním zbraní jako má 20.23, balančními křídélky nahoře i dole* (a je-li to možné s motorovými kulomety**). Normálně dodávaný zaměřovač by měl být nahrazen teleskopickým zaměřovačem (anglickým s širokým zorným polem bez zvětšení) nebo novým elektrickým zaměřovačem EZG (mě neznámým).“

Prototyp Phönix 20.24 a 20.25

Již v průběhu zimy 1917 zahájil Dipl. Ing. Leo Kirste konstrukční práce na prototypu, který se měl stát představitelem stroje, v němž byly zapracovány nejmodernější technologie a zkušenosti nabyté v leteckém průmyslu v dosavadním průběhu světové války. Výkresová dokumentace a technická specifikace byly od Flars schváleny v lednu 1918. Na jejich základě vznikly dva prototypy, 20.24 a 20.25, jimž pak bylo obecně přezdíváno „Kirsteho prototypy“.

Letoun 20.24 byl vybaven 230k motorem typu Hiero a novým uspořádáním žeberních sekcí nosných ploch. Naproti tomu prototyp 20.25 byl poháněn 225k motorem Austro-Daimler, žeberní sekce jeho nosných ploch zůstaly shodné s typem Phönix D.II, ale ocasní plochy byly mírně zvětšeny. Obě Kirsteho konstrukce se vyznačovaly mimořádnou pevností, lehkostí a celkovou jednoduchostí. Oválný, dýhou potažený trup spolu se širokým výřezem v centroplánu horní nosné plochy a malá hloubka spodní nosné plochy umožňovaly vynikající rozhled pilota. Neobyčejnou byla také ohnivzdorná palivová nádrž, umístěná mezi pilotním prostorem a motorem. Oba prototypy byly dokončeny v květnu a zalétány v červnu 1918.

Na komisionálních srovnávacích testech stíhacích letounů se stroje Phönix 20.24 a 20.25 objevily až 13.7.1918, tedy v poslední den konání těchto testů jen proto, že do této doby nebyly zcela kompletně připraveny. Jedním z testujících pilotů obou prototypů byl opět Oblt. Benno Fiala, který pro 20.24 doporučil elektrický reflexní zaměřovač a navrhl menší (blíže nespecifikované) vnitřní úpravy. Podle záznamů Phönixu se měl právě prototyp 20.24 stát základem pro novou sériově vyráběnou stíhačku Phönix D.IV, ale ke schválení a zařazení do plánovacího kalendáře výrobního programu firmy již došlo příliš pozdě (31.8.1918). Navíc oba prototypy byly oficiálně převzaty až v říjnu 1918, tedy poté, kdy za ně Phönix obdržel platbu.

Phönix D.III série 222.100

Na letecké srovnávací soutěži stíhacích letounů v Aspernu u Vídně představila firma Phönix kromě prototypů 20.22, 20.23, 20.24 a 20.25 i Phönix D.IIa 422.23, vybavený však křídélky nejen na horní, ale i na dolní nosné ploše. Piloti, kteří dostali příležitost testovat tento letoun se jednohlasně shodli na tom, že jeho manévrovací schopnosti jsou vynikající a s jedinou výtkou, týkající se nevhodného umístění kulometů mimo zorné pole a dosah pilota, jej doporučili pro sériovou výrobu. Flars předběžně oznámil výrobní firmě ve Stadlau, že hodlá objednat 100 kusů stíhaček, postavených podle stroje 422.23, s přechodným označením „D.II série 222 neu“ a poháněných 200k motory Hiero (Fiat). Flars objednal 28. července 1918 u Phönixu dva experimentální letouny, které by již zahrnovaly vylepšení na základě poznatků získaných ve srovnávací soutěži v Aspernu a sloužily jako vzory pro novou sérii. Letouny D.II čísel 122.13*** a 222.03 byly přeznačeny jako prototypy 20.28 a 20.29, vybaveny 230k motory Hiero a přestavěny podle požadavků.

Výsledkem snažení inženýrů firmy se tak stal nový sériově vyráběný typ Phönix D.III. Vyznačoval se již zmíněným příčným řízením na obou nosných plochách a přístupnou výzbrojí v dosahu a zorném poli pilota,

* Jako u porovnávaných strojů 20.22 a 422.23.

** Tzv. Motormaschinengewehr systému Gebauer

*** Uváděno bývá číslo 122.12, ale je to nepravděpodobné. Letoun 122.12 byl nasazen u Flik 9J.

přesně podle prototypu 20.23. Uložení kulometů s sebou neslo nutnost prodloužení hlavní obou zbraní, podobně jako např. u Fokkeru D.VII MÁG nebo Albatrosu D.III Oeffag. Vzpěry, spojující balanční křídélka na horním a dolním křídle u stroje 422.23, nahradila u sériového D.III lanka.* Poslední standardní a na první pohled jasně viditelnou úpravou, kterou však měly již některé stroje D.IIa série 422, včetně „prototypu“ 422.23**, byl úhel sklonu výfukového potrubí motoru, kdy přední trubice byla skloněná směrem dolů jako u předchozích typů a další se postupně zvedaly až k směrem nahoru vykloněné poslední trubici.

18. září 1918 Phönix získal formální výrobní zakázku na 100 kusů stíhaček typu D.III s označením 222.101 - 222.200 a poháněných 230k motory Hiero. Zahájení dodávky letounů bylo naplánováno na říjen 1918 a ukončení na březen 1919. Když 27. října 1918 LFT zoufale požadovalo další letouny k zastavení spojenecké ofenzivy na Piavě, bylo vyvinuto maximální úsilí okamžitě získat na podporu přední bojové linie 61 již dokončených stíhaček Phönixů D.III (222.101 - 222.159, 222.163 a 222.164), které očekávaly letovou přejímku. Čas, kdy tyto stroje mohly ještě zasáhnout do bojů však vypršel, aniž by některý z nich opustil Aspern.

Od 26. února 1919 byly letouny 222.101 - 222.174 uskladněny ve Stadlau. Letadla byla příčinou soudního sporu firmy Phönix s rakouskou vládou, která odmítala splatit nárok výrobní firmy na dokončené a de facto letectvem už převzaté stroje. Jedinou útěchou a vysokým holdem inženýrství leteckých výrobců ze Stadlau se tak stal fakt, že v roce 1919 vybralo velení Luffahrtruppen pouhé dva představitele stíhačích strojů, které měly oslovit potenciální zájemce o válečné přebytky bývalého mocnářství - Fokker D.VII MÁG a Phönix D.III.

Charakteristika letounů Phönix D.I-DIII

Rakousko-uherské stíhačí letouny Phönix se konstrukčně nijak zvláště nevymykaly nejběžnějšímu standardu rozšířenému prakticky u všech leteckých výrobců monarchie.

Trup

Drak trupu s charakteristicky zužujícím se hřbetem (tzv. „Windabfluss“ - větrný odtok), byl zhotoven klasickou metodou, využívající dřevěných podélníků, přepážek a příček, byl s výjimkou plechových motorových panelů a krytek montážních otvorů, potažen třívrstvou lakovanou překližkou. Některé krytky na trupu měly z vnější strany také překližkový potah.

Opomeneme-li prototypy Phönix 20.14 a 20.15, což byly v podstatě pouze jakési konstrukční variace letounů Hansa-Brandenburg D.I, tak teprve stroj 20.16 je prvním plnohodnotným prototypem stíhačích letounů Phönix D.I, i když tento byl ještě poháněn motorem Austro-Daimler o výkonu 200 k. Jeho trup byl převzat přímo ze sériového letounu Hansa-Brandenburg D.I (KD) 28.73, jehož původní délka 6.300 mm byla u 20.16 protažena směrem vzad o 250 mm. A právě zde se nachází jádro opakovaně uváděných dezinformací o délkách trupů sériově vyráběných stíhaček Phönix D.I-D.III. Dalším prodloužením o 200 mm vpřed, z důvodu zástavby 200k motorů Hiero u sériových letounů Phönix D.I, pak bylo dosaženo jejich finální délky 6.750 mm.

Prototypem letounů typu Phönix D.II se stal letoun označený jako 20.18, jehož trup také vycházel z původního trupu sériového stíhačích letounu Brandenburg D.I, avšak byl prodloužen pouze o 150 mm vpřed. Byl opatřen zcela přepracovanými profilovanými vodorovnými ocasními plochami, které dopomohly posunout těžiště letounu vzad. Pevná část SOP (kýlovka), byla zkrácena o 200 mm, a pohyblivá část SOP byla vyrobena nová o hloubce 700 mm. Celková délka prototypu 20.18 tak činila 6.600 mm. U sériových letounů Phönix D.II pak bylo směrové kormidlo prodlouženo ještě o 20 mm (tj. na 720 mm) a celková délka letounu tak vzrostla na 6.620 mm. Navíc i kýlovka byla prodloužena o 50 mm směrem vpřed. Tato délka trupu pak byla shodná pro typy Phönix D.II, D.IIa a D.III.

Jisté je, že délka všech sérií letounů Phönix D.I byla 6.750 mm, délka všech sérií D.II, D.IIa a D.III pak 6.620 mm.

Nosné plochy

Celodřevěná dvounosníková jednopříhradová křídla byla potažena plátnem, stejně tak i ocasní plochy včetně kormidel. Odtokovou hranu nosných ploch tvořil ocelový drát, který se po vypnutí potahu charakteristicky zvlínil. Výrazně negativně nakroucená balanční křídélka byla zhotovena z tenkých ocelových trubek, u typů D.I až D.IIa umístěná pouze na horní

nosné ploše, u typu D.III pak i na nosné ploše dolní. Křídla byla navzájem spojena jedním párem mezikřídelních vzpěr na každé straně. První dva letouny Phönix D.I série 228 (228.01 a 228.02) měly na horním křídle mezi baldachýnem a vnějšími mezikřídelními vzpěrami pět žeber, namísto standardních šesti. Velká část letounů série D.I měla navíc křídla zesílena pomocnými položebry, umístěnými mezi náběžnou hranou a druhým nosníkem. Tato položebra se tak nacházela vždy mezi dvěma plnými žebry. Zvláštností typu D.I bylo také již výše zmíněné, Ing. Sparmannem navržené, uspořádání mezikřídelních vzpěr, které se při čelním pohledu sbíhaly šikmo od spodní nosné plochy směrem k horní. Typy D.II, D.IIa a D.III již byly stavěny s rovnoběžnými mezikřídelními vzpěrami. Baldachýn horní nosné plochy byl s trupem spojen prostřednictvím ocelových trubkových vzpěr tvaru „N“, vpředu doplněných jednoduchými vzpěrami tvaru „I“, které se při čelním pohledu směrem k centroplánu šikmo sbíhaly. Obě nosné plochy pak byly vzájemně vyztuženy soustavou vypínacích ocelových lan. Také vodorovné ocasní plochy byly zhotoveny jako celodřevěné, u typu D.I s deskovým (plochým) profilem, u typů D.II až D.III pak již zcela přepracované s polosouměrným profilem, a potažené plátnem. Stabilizátor VOP byl podepřen vzpěrami jak shora, tak i od spodu trupu. Stejně jako u křidel, odtokovou hranu VOP i SOP kormidel tvořila ocelová struna, která se po vypnutí potahu charakteristicky zvlínila.

Podvozek

Podvozek letounu byl tvořen dvěma „V“ páry profilovaných ocelových trubek, navzájem příčně propojených profilovaným krytem osy podvozku. Podvozkové vzpěry byly na koncích opatřeny navařeným kováním pro montáž k podélníkům trupu. Vyplétaná, většinou pak plátnem potažená podvozková kola s rozměry 760 x 100 mm, byla odpružena gumovými svazky a jejich rozchod byl 1,7 m.

Ocasní ostruha byla také odpružena svazkem gumových pružných členů a její koncová část chráněna oplechovanou kluznou botkou.

Motory

K pohonu sériově vyráběných letounů bylo použito výhradně motorů Hiero s výkonem 200 k a 230 k, pohánějících dvoulistou dřevěnou vrtuli, u D.I většinou typu Knoller-Járay. Konstruktorem motorů Hiero byl u nás z předválečných let dobře známý letecký průkopník Ing. Otto Hieronymus *. Motory dodávaly hned tři výrobci: Hiero (Oesterreichische Industriewerke, Warchalowski, Eißler & Cie, Sien), Fiat (Oesterreichische Fiat-Werke A.G. Wien) a Breitfeld, Daněk (Maschinenbau AG, Breitfeld, Danek & Co. Prag). Chlazení motorů všech popisovaných typů stíhačích letounů Phönix zajišťovaly náporové vodní chladiče, umístěné nad náběžnou hranou baldachýnu horní nosné plochy. U Phönixů D.I měl chladič plnicí hrdlo se zátkou na pravé straně, zatímco plnicí hrdlo u typů D.II, D.IIa a D.III bylo umístěno přesně uprostřed vrchní stěny chladiče.

Výzbroj

Výzbroj tvořily u Phönixů D.I, D.II a D.IIa dva synchronizované kulometry Schwarzlose M.16 ráže 8 mm s prodlouženými hlavněmi v podobě nezaměnitelných „kornoutů“, instalované uvnitř trupu podél motoru mimo dosah pilota a zásobou střeliva 300 - 500 ran na kulomet. Kvůli karburátoru motorů Hiero, umístěnému na pravém boku řady válců, byl pravý kulomet montován o něco výše než levý. Phönix D.III měl kulometry téhož typu namontované na kovovém kozlíku před pilotem, shodně s prototypem 20.23, přičemž trubkové prodloužené hlavně probíhaly podél motoru pod sacím a výfukovým potrubím. Zbraně byly zpola zakrytovány plechovými kryty tak, aby vrchní části kulometů se závěry zůstaly volné a pilot je mohl v případě zaseknutí náboje rychle uvolnit.

Přístrojové vybavení a známé rozmístění ovládacích prvků

Níže uvedený soupis přístrojového vybavení a ovládacích prvků byl vypracován dle fotodokumentace torza trupu jediného dochovaného originálního stroje typu Hansa-Brandenburg D.I (KD) 28.68, zhotovené ještě v době, kdy byl tento exponát vystaven v hale NTM a jeho vybavení bylo téměř kompletní. Vzhledem ke známé skutečnosti, že trup stíhačích letounů Phönix přímo vycházel právě z typu Brandenburg D.I (KD) s tím, že značná část Phönixů D.I vznikala jejich přestavbou a faktu, že po stránce přístrojového vybavení byly právě tyto letouny v porovnání s ostatními stroji vybaveny téměř „nadstandardně“, je vysoce pravděpodobné, že tyto přístroje a ovládací prvky, včetně svého rozmístění, odpovídaly standardu letounů Phönix D.I-D.III. Níže uvedený výčet a rozmístění přístrojů a ovládacích prvků v pilotním prostoru tedy nevychází z původní tovární dokumentace, ale opírá se o rekonstrukci u téměř identického stroje -

* Prototypy 20.28 a 20.29, stavěné ze strojů D.II, se dočkaly zesílení motorového uložení, trupových přepážek a krytu motoru. Nový typ D.III tak měl reagovat nejen na podněty ze srovnávání v Aspern, ale na všechny dosud zjištěné nedostatky stíhačích Phönixů na frontě.

** Např. 422.08, 422.30 nebo stroj 422.?? „E“ od Flik 9J.

* Ing. Otto Hieronymus, šéfkonstruktor firmy Laurin a Klement, konstruktor prvního leteckého motoru v Rakousku-Uhersku a první pilot v Čechách (1.4.1910).

předchůdce, který bylo možno dopodrobna prostudovat.

Navíc v případě 28.68 by bylo přesnější uvést, že se jedná o torzo trupu přestavby původního Brandenburg na Phönix D.I. Průřez trupu před výřezem pilotního prostoru, zástavba dvou synchronizovaných kulometů podél motoru a rovněž operka hlavy jsou typickými znaky Phönixu D.I.* Konečně originální ostré fotografie některých letounů (např. D.I 228.02 a 328.25 a D.IIa 422.10), přestože přístrojová deska je na nich zachycena malá a ne úplně, jednoznačně potvrzují vysokou podobnost, resp. spíše identitu s přístrojovou deskou přestavby Brandenburg 28.68 v Praze.

Přístrojová (dříve „rozvodná“) deska: V jejím středu se nacházel otáčkoměr motoru do 1.600 ot/min od firmy A. Kroneis – Wien. Vedle něho vpravo byl instalován mechanismus pro buzení magnet zapalování (patent firmy Bosch). Ve spodní části palubní desky (pouze u typu Phönix D.I. u D.II a D.IIa byly zbraně posazeny přibližně o 50 mm níže.) vlevo i vpravo vyčnívaly rukojeti táhel, spojených se závěry obou po stranách motoru instalovaných kulometů. Obě táhla byla na přístrojové desce označena výrazným nápisem „ANREISSEN u LOSLASSEN“, tedy trhnout a pustit. Jejich účel spočíval v eventuelním uvolnění vzpříčeného náboje v nábojové komoře a uvolnění závěru zbraně. Nad táhly se nacházel ještě další nápis „GESCHPERT“ se šipkou směřující ke kořeni vedení táhel. Měl účel čistě informativní, neboť obě táhla byla opatřena ještě pevnými dorazy udávajícími polohu uzamčeného závěru. Nad otáčkoměrem se pak nacházel prepínač magnet Bosch a vpravo vedle něho s největší pravděpodobností ukazatel tlaku vzduchu.

V levé spodní části přístrojové desky byly instalovány další dva prepínače nadeřsané na štítcích jako „DRUCKABLASS“ a „DRUCKMANOMETER“. Prvně jmenovaný (blíže levému okraji rozvodné desky) sloužil k vypouštění vzduchu z palivové nádrže, druhý pak k zapínání tlakoměru. Nad těmito dvěma prepínači byly umístěny dva větší, označené „LUFT“ a „BENZIN“, tedy vzduch a benzín. Vzduchový prepínač měl k dispozici tři polohy. Jedna byla určena pro přívod vzduchu do nádrže od ruční pumpy, jedna od kompresoru a mezi oběma byla poloha uzavření přívodu vzduchu. Benzinový prepínač (kohout) umožňoval prepínání mezi hlavní, tedy tlakovou nádrž, spádovou nádrž a plněním spádové nádrže. I benzinový kohout měl pochopitelně polohu nulovou, tedy uzavřeno. Mezi těmito dvěma prepínači se nacházel ukazatel stavu paliva. Bohužel fotodetail tohoto přístroje neumožňuje jednoznačně určit jeho výrobce.

Dalším přístrojem byl zatačkoměr s vyznačením 15° na obě strany, umístěný vlevo od otáčkoměru. Tyto přístroje vyráběly firmy Süs Budapest a Thöne & Fiala Wien. Pod přístrojovou deskou, mírně vpravo, visel na dvou vinutých pružinách zavěšený výškoměr (výrobek firem D.R.P. i A. Kroneis Wien) se stupnicí cejchovanou do 5.000 m. Po pravé straně pilotní sedačky - tedy již mimo rozvodnou desku, spočíval v kardanovém závěsu horizontálně uložený kompas firmy J.v.Petravič Wien.

Mimo uvedené stojí jistě za zmínku i další vybavení. Po pravé straně pilotního prostoru (narozdíl od Brandenburg D.I s motorem Austro-Daimler), byla uchycena kompletní plynová páka s označením výrobce na krytu - Phönix Flugzeugwerke Aktiengesellschaft Wien-Stadlau. Řídicí páka s madly pro obě ruce a spouští kulometů mezi nimi byla uchycena v křížovém závěsu. Odlehčená pilotova sedačka byla polstrována. Na levém straně pilotního prostoru (narozdíl od Brandenburg D.I s motory Austro-Daimler), se nacházela ruční vzduchová pumpa. Hlavní palivová nádrž oválného průřezu byla instalována na dně trupu v prostoru za motorem. Je třeba podotknout že popis uspořádání plynové páky a ruční vzduchové pumpy, odpovídá standardu sériové výroby Phönixů. Popisované torzo však s instalovaným motorem Austro-Daimler, mělo dané ovládací prvky obrácené. Zde se patrně jedná o ještě nedokončenou přestavbu, anebo o stavbu jednoho z prototypů.

Některé ze stíhacích Phönixů byly upraveny pro rychlý letecký průzkum. Takový fotoprůzkumný letoun byl obvykle vybaven teleskopickým optickým zařízením firmy C. Reichert zvaným Sottoscope, povětšinou instalovaným vpravo od sacího potrubí motoru v přední části trupu před pilotem tak, že jeho prostřednictvím bylo možné pozorovat terén pod letounem a přesněji zaměřit cílovou oblast ke spuštění snímacího zařízení

* Podle jedné z hypotéz tato vcelku logická přestavba (vzhledem k známým nevalným vlastnostem letounů Hansa-Brandenburg D.I nikoliv jediná) vznikla pravděpodobně až v letecké opravě AL-MA. Proč právě zde? Pokud se budeme blíže zabývat touto firmou, zjistíme, že majitelé byli již zmínění Ing. Michael Gabriel a JUDr. Adolf Bergler, třetím ze společníků byl Dr. Ulrich Marcius z Prahy. Zde pak nacházíme původ jména firmy AL-MA, Albatros-Marcius. Firma v obchodním rejstříku vedená jako „opravná létadel“ však měla daleko větší ambice, mimo oprav se zde měla vyrábět letadla nová a měla být provozována letecká doprava a pod. Vše však zůstalo pouze přáním, firma působila ještě rok po vniknutí Československa a koncem roku 1919 ukončila činnost. Nabízí se úvaha, zda fa. AL-MA nebyla výhledově považována za jakousi filiálku podniku Phönix a „torzo“ za technologický demonstrátor, učební pomůcku nebo prototyp.

pro pásovou fotografii, což byl převážně Oblt. Fritz Dubowski upravený deskový fotoaparát s automatizovaným zásobníkem na 12 skleněných deskách.* Zásobníky bylo možno sduřovat, takže bylo možné z jednoho letu přinést až 36 snímků.) Vlastní snímací zařízení pak bylo instalováno za pilotním prostorem a přístup k němu usnadněn uzavíratelným obdélníkovým výřezem ve hříbetní části trupu, těsně za kokpitem. Díky úpravě fotoaparátu bylo možné vytčenou oblast snímat bez ohledu na dodržení jednotné výšky, dokonce bylo možné snímat cíl i v zatáčce a pořízené snímky složit při jejich vyhodnocování tak, že vytvořily defakto plastickou rozvinutou mapu protivníkovy území, což se pochopitelně stalo neocenitelnou pomocí dělostřelcům a bombardovacím setinám.

Bojové nasazení

Už v září 1917 prokázal Phönix D.I vyšší rychlost i stoupavost než měly Albatrosy D.III Oeffag a lepší vlastnosti než Aviatiky D.I, zvláště odolnost ve střemhlavém letu. První stíhačky Phönix D.I letectvo dostalo v říjnu 1917, k frontovým jednotkám však přicházely letouny postupně až od prosince. Skluz byl způsoben nedostatkem kulometů a pomalou instalací nového synchronizačního zařízení systému Zaparka. Když v listopadu 1917 čekalo na vyzbrojení 50 nových letounů, velitel K.u.k. Luftfahrtruppe Oberst Uzelac** rozhodl o jejich okamžitém přesunu na frontu – vyzbrojeny měly být dodatečně až v poli. Velitelství rakousko-uherského letectva hlásilo 29. prosince 1917 ministerstvu války: „Phönix D.I má následující letové výkony: v 1.000 m je za 2 minuty 42 sekund, ve 3.000 m za 11 minut a 28 sekund, v 5.000 m za 29 minut a 6 sekund, rychlost 178 km/h se 110 kg provozních hmot a 150 kg užitečného zatížení. Letové vlastnosti: obratnost dobrá, stabilita velmi dobrá, výhled dobrý, přistávací schopnost velmi dobrá, trochu těžký, ale bezpečný, také jednoduše zvladatelný pro speciálně nevyškolené piloty. Výzbroj dobrá - dva kulometry skrze okruh vrtule, nejsou ve výši očí pilota ani na dosah ruky, přerušovač Zaparka. Vzhledem k technickému řešení při stejné síle motoru má o něco lepší výkony než Albatros D.III. V provozu už jeden měsíc, přičemž v poli ještě zcela neodzkoušen ... přesto je považován již za plnohodnotné stíhací letadlo.“

V Jižních Tyrolech a nad Monte Grappa – u 10. a 11. Armee Právě v terénu strmých štítů a hlubokých jihotyrolských údolí mohly nejlépe vyniknout přednosti stíhaček typu Phönix – dobrá stabilita, stoupavost a pevnost konstrukce ve velkých rychlostech při střemhlavém letu. Asi vůbec nejslavnější stíhací jednotkou používající letouny Phönix D.I-II/IIa byla letecká setnina 60J, sestavená během listopadu a prosince 1917. Koncem prosince byl jejím velitelem jmenován Feldpilot Oberleutnant Frank Linke-Crawford, stíhací eso Flik 41J se třinácti sestřely na kontě. Nová setnina, vyzbrojená pouze Phönixy D.I sérií 228, 328 a 128, byla umístěna ve vesnici Grigno ve Val Sugana na jihotyrolské frontě v sektoru 11. Armee. Na počátku tvořilo jednotku kromě Linkeho pět pilotů poddůstojníků: FP Stfw. Kurt Gruber, další veterán Flik 41J s pěti vítězstvími, FP Fw. Gottlieb Zernin se dvěma sestřely u Flik 23D (respektive během dobrovolných doprovodných letů pro Flik 46F), FP Zgsf. Karl Teichmann, převelený od Flik 42J – do té doby tři sestřely, Zgsf. Franz Ilgner a Korp. Otto Ginzkey. Někdy během ledna 1918 nastoupil k setnině také FP Zgsf. Albin Heidl s jedním vítězstvím z východní fronty u Flik 22D. Další stíhači, rovněž z řad důstojníků, byli k setnině převelováni postupně během jejího bojového nasazení.

Skóre Fliegerkompagnie 60J otevřeli Oblt. Linke (228.16 „L“) spolu se Stfw. Kurtem Gruberem (228.24 „G“) 10. ledna 1918 sestřelem italského dvoumístného stroje SAML od 115a Squadriglia a stíhacího Nieuportu v oblasti Valstagna. Linke si připsal své 14. a 15. vítězství, Gruber 6. a 7. Nová jednotka však během prvního měsíce roku 1918 zaznamenala i bojové ztráty. Např. 24. ledna byl nepřítelem sestřelen Korporal Otto Ginzkey - padl. Protivníky setniny byli jednak italská letci, také ale příslušníci britského kontingentu RFC – pěti squadron, odeslaných do Itálie v listopadu 1917, a rovněž minimálně jedné francouzské escadrille

* Dalším vývojem byly fotopřístroje zlepšeny zavedením na kazetové filmy. V roce 1917 Německo zavedlo výborný fotoaparát, výrobek fy. Messter. Plášť přístroje byl dřevěný s vyměnitelnými objektivy fy. Zeiss v ohnisku 25 až 50 cm. Vlastní přístroj byl zcela samočinný a jeho pohon obstarávala vzduchová turbínka. Kasety byly snadno i v letounu vyměnitelné a obsahovaly asi 60 m perforovaného filmu, 6 cm širokého, který vystačil na 240 snímků 6x24 cm. Přesto, že sestavování snímků z tohoto přístroje bylo velmi pracné, vykonal Němcům i Rakušanům cenné služby. Proto byl v rakouském leteckém Arzenálu zkonstruován zásobník podobný zásobníku Messter, který bylo možno po malé adaptaci použít pro rakouské komory Lechnerovy. (Ing. Dr. V. Chytrý „Letecká fotografie ve světové válce“).

** Chorvat Emil Uzelac byl v červnu 1918 povýšen do hodnosti Generálmajor

(N 561), operující od ledna 1918 ve svazku X. francouzské armády v Itálii. Sestřel britského „stíhacího Sopwith“ nad Valstagna hlásil 27. ledna Stfw. Gruber, avšak podle zachycené radiové depeše šlo ve skutečnosti o italský Nieuport od 78a Squadriglia. Pilot Sergente Giustino Germino stroj zcela zdemoloval při přistání u San Nazario a sám byl vážně zraněn. Gruber tehdy opět letěl se svým oblíbeným Phönixem 228.24 (jeho 8. vítězství). V kokpitu 228.14 „L“ uzemnil o dva dny později Oblt. Linke poblíž Monte Lambara italský dvoumístný stroj SIA-7B a 30. ledna získal své druhé potvrzené vítězství FP Stfw. Albin Heidl v Phönixu 228.18 „H“, když zasáhl nepřátelský dvoumístný průzkumný letoun.

Phönixy Flik 60J pokračovaly ve vítězném tažení hned od počátku února 1918. Prvního dne měsíce si Kurt Gruber, pilotující tentokrát „vypůjčený“ stroj 228.18 „H“, připsal na konto již deváté vítězství - italský Nieuport, sestřelený u Vattaro na jih od vrcholu Col Moschin. Následujícího dne překvapil nad Campolongo, jižně od Monte Asolone, francouzské dvoumístné letadlo velitel setniny Oblt. Frank Linke-Crawford (17. vítězství). Letěl s Phönixem 228.06, stejně jako 3. února, kdy nad Col Caprile, jižně od Monte Pertica, sestřelil „stíhací Nieuport“. Stejně identifikoval svého protivníka téhož dne také Fw. Karl Teichmann, který v kokpitu 228.25 „T“ vybojoval nad Col Caprile, resp. Monte Nuova, své čtvrté potvrzené vítězství, první u Flik 60J.

Další zaznamenaný perný letový den pro Flik 60J nastal 24. února 1918. FP Heidl, zřejmě opět v kokpitu 228.18 „H“, sestřelil „stíhací Sopwith“ - pravděpodobně spíše italský Hanriot HD.1, který byl s britským Sopwithem Camel často zaměňován (Heidlovo 3. vítězství). Oblt. Linkemu se východně od Cismon poblíž San Marino podařilo zasáhnout italský dvouplošník Savoia Pomilio č. 4577 od 26a Squadriglia. Pilot Sergente E. Gaggero padl, pozorovatel Tenente A. Monti vyskočil. Linke tak se strojem 228.14 „L“ zaznamenal svůj 19. sestřel. V jedné z potyček s protivníkem byl však zasažen také Phönix 328.12 a jeho pilot Oblt. Richard Hess zahynul. Podle italského hlášení byl sestřelen v 10:00 hod nad Montello italskými esy Sergente Giovanni Nicellim a Tenente Federico Comirato - oba od 79a Squadriglia na letounech Nieuport.

O dva dny později hlásil sestřel „stíhacího Sopwith“ za linií protivníka severně od Monte Nuova FP Gruber (228.24 „G“), ale ve skutečnosti se jednalo o Hanriot HD.1 (H.D. 6244) od 70a Squadriglia, sestřelený nad Val Chiana. Jeho pilot - Sottotenente Giuseppe Ghislanzoni byl mrtev. V „psím“ souboji byl 27. února sestřelen a zraněn Feldwebel Albin Heidl (228.18). Svého již dvacátého potvrzeného vítězství dosáhl 11. března 1918 velitel setniny Oblt. Linke-Crawford (228.14), když jižně od Monte di Val Bella za nepřátelskými liniemi uzemnil „stíhací Sopwith“. Pro jeho jednotku to byl třináctý pokořený protivník. Nehledě na veškeré úspěchy setnina 60J ale v únoru hlásila, že „...D.I není piloty oblíben, jelikož rychlost a stoupavost má horší, než stíhací Nieuporty, Spady a Sopwithy.“ Zkušeni stíhači, kteří dříve létali s oblíbenými a preferovanými Albatrosy D.III Oeffag, pokládali Phönix D.I prostě za příliš robustní a pomalý.

Podle dřívější zaběhnuté praxe u LFT dostávaly nové stíhačky průběžně v počtu jednoho či několika kusů také průzkumné setniny k zajištění doprovodu vlastních dvoumístných letadel. V sektoru 11. Armee byl např. v lednu 1918 přidělen Phönix D.I č. 228.12 k Flik 24F (v březnu 1918 přeznačena na 24D), se sídlem v Pergine. U stejné jednotky byl nasazen minimálně ještě jeden další Phönix D.I. Tento letoun byl podle italských záznamů 11. února 1918 donucen v 08:10 k nouzovému přistání poblíž Asiago-Bertiaga italským esem Sergente Marziale Ceruttim od 79a Squadriglia v kokpitu Nieuportu 27 (jeho 7. potvrzené vítězství). Ceruttim popsal svého protivníka jako „černou stíhačku“. Italské zdroje rovněž uvádějí, že sestřelený Phönix 328.04 pilotoval FP Oblt. Johann Kosch. Jméno pilota, který létal u setniny jako doprovodný stíhač až do března 1918, souhlasí, avšak v případě identifikace Phönixu jde zřejmě o chybu, jelikož stroj 328.04 byl jako nový dodán k Flik 63J a poté sloužil ještě u dalších dvou jednotek na piavské frontě.

Na letišti v Pergine působila i setnina č. 48D, která rovněž měla ve stavu nejméně jeden Phönix D.I. V prvních měsících roku 1918 používala také setnina 15D (od března 1918 Flik 15F) v Levico jeden Phönix D.I, čísla 128.15. Jednotka měla na přelomu roku 1917/1918 ve stavu rovněž Aviatik D.I 138.07 nebo Oeffag D.III 153.108. Jako piloti doprovodných letounů sloužili u této setniny např. Offstv. Richard Müller, Zgsf. Josef Schreier, Fw. Reinhard Heinrich nebo Stfw. Leopold Braunecker. Offstv. Müller jen během března 1918 sestřelil jako doprovodný stíhač 8 nepřátelských letounů (některá vítězství mu nebyla oficiálně potvrzena; celkem dosáhl 4+5 sestřelů, všechny u Flik 15), pilotoval ale i Oeffag D.III. V dubnu 1918 vyšel u 11. Armee rozkaz, aby všechny průzkumné setniny (D a F) předaly své jednomístné letouny stíhacím jednotkám.

V sektoru 10. Armee v Gardolo létal na jaře 1918 u Flik 54D s Phönixem D.I série 228 Zgsf. Wilhelm Haring (nejméně 2 vítězství na rumunské

frontě). Jednotka byla později přemístěna na letiště Campomaggiore. Setnině č. 17D, rovněž operující z Gardolo, byl v květnu jako doprovodný stroj přidělen Phönix D.I 128.16. Během bojového letu 21. června 1918 však byl poškozen palbou a při přistání havaroval. Jelikož 10. Armee byla podřízena pouze jedna jediná stíhací Fliegerkompagnie - č. 3J, vyzbrojená Albatrosy D.III sérií 153 a později 253, nemusely průzkumné jednotky odevzdávat své doprovodné stíhačky (resp. alespoň ne všechny a najednou) jako u tomu bylo u 11. Armee a jednomístné stroje jim byly nadále přidělovány.

Na tzv. grappske frontě měla počátkem roku 1918 Fliegerkompagnie 16D k dispozici Phönix D.I 328.33, se kterým létali např. Flzf. Oblt. Rudolf Schultze nebo FP Oblt. Leopold Urban. Na fotografiích z Feltré z přelomu února a března je Phönix 328.33 vybaven fumovými závěsníky pro „lehčí“ bomby, tzn. byl setninou 16D nasazen i k bombardovacím akcím. Od ledna 1918 bylo letiště Feltré domovem rovněž pro Flik 8D, 39D a 66D. Oběma posledně jmenovaným jednotkám byly k doprovázení dvoumístných letadel rovněž přiděleny Phönixy D.I, setnině č. 39D pak např. letouny 128.08, 128.09 a 328.26. První z uvedených strojů (Flik 39D) - 128.08, byl podle italského hlášení sestřelen 18. února 1918 nad Monte Lisser stíhačem 78a Squadriglia Sergente Guglielmo Fornagiarim na letounu Hanriot HD.1 (vítězství mu nebylo oficiálně potvrzeno; Fornagiarim celkem získal min. 6+4 sestřely). Pilot Phönixu FP. Zgsf. Alois Weinert zůstal nezvěstný. Již o šest dnů později, 24. února 1918, pozbyla setnina další ze svých doprovodných Phönixů - 128.09. Dle italských záznamů byl sestřelen nad Crespano v 9:00 Nieuportem Sergente Marziale Ceruttim od 79a Squadriglia (jeho 8. potvrzený sestřel). Pilot Phönixu Flzf. Korp. Josef Santler padl.

Do Feltré, srdce grappske fronty, byla v polovině března 1918 přeložena i setnina 60J Oberleutnanta Linke-Crawforda. V oblasti Monte Cismon, Monte Tomba a Monte Grappa se to jen hemžilo spojeneckými letouny, zejména italské bombardéry Caproni a rychlé anglické dvoumístné stroje Bristol F2B Fighter, přezdívané „Brisfit“, neustále útočily na rakousko-uherské pozice. Jedním z cílů bylo pochopitelně i samotné letiště Feltré. Hloubkovým náletem bylo 16. března poškozeno ve Feltré několik Phönixů D.I, mimo jiné i stroj 328.33, dodaný k Flik 60J od sousední Flik 16D. 17. března 1918 byl k setnině přidělen nováček, Lt.i.d.R. Alois Rodlauer, jenž o dva dny později při havárii úplně rozbil svůj Phönix 128.20 „R“. Fliegerkompagnie 60J byla během března a dubna 1918 postupně vyzbrojována letouny typu Aviatik D.I „Berg“ série 115, vyráběných v licenci firmou Lohner. Zavedení nových stíhaček však bylo od počátku poznamenáno mrzutostmi, např. 27. března havaroval Lt.i.d.R. Rodlauer během nouzového přistání ve Val Sugana, když přelétával Aviatik 115.23 z Pergine od Flip 7 k jednotce a vysadil mu motor. Stroj byl zničen, ale tentokrát utrpěl zranění i Rodlauer a léčil se z nich až do května. Než byly „Bergy“ plně připraveny k bojovému použití, létali piloti nadále s Phönixy D.I. Ještě během března ztratila setnina letoun č. 228.06.

Prvního sestřelu setniny 60J na grappske frontě bylo dosaženo opět na stíhačce typu Phönix. Když se ráno 4. dubna 1918 čtveřice Phönixů D.I ve funkci stíhacího doprovodu blížila k Primolano, dostala se do potyčky se dvěma formacemi britských strojů. Dva bližší Phönixy byly odděleny od vedoucího doprovodné „Kette“, FP Offstv. Kurta Gruber, který ještě stačil jednoho protivníka sestřelit (jeho 11. poslední potvrzené vítězství), vzápětí byl ale sám zasypán smrtonosnou palbou letounu Sopwith Camel. Phönix 228.24 „G“ poté se zborcenými nosnými plochami narazil do země v prostoru Cismon u řeky Brenta a Offstv. Gruber zahynul. Setnina 60J tak dočasně zaznamenala i velmi bolestnou ztrátu.

Podle britských záznamů se souboje zúčastnili nejméně tři piloti Camelů 66. squadrony RAF, kterým byla potvrzena celkem tři vítězství, přičemž rakouská strana přiznala pouze ztrátu Gruberova stroje č. 228.24, což byl s pěti zaznamenanými sestřely vůbec nejúspěšnější rakousko-uherský stíhací Phönix. V seznamu britských ztrát nefiguruje pro jistotu žádný Camel, pouze Bristol F2B č. B1185 „Z“ flightu 34. squadrony, ovšem osádka letounu hlásila poškození v boji s „Albatrosem D.V“, který sestřelila nad Strigus, tedy na jiném místě. Přemožitelem rakouského esa se s největší pravděpodobností stal někdo z trojice Capt. Francis Stanley Symondson, jenž měl u Cismon na řece Brenta v 9:15 poslat k zemi „Albatros D.V“ (jeho 4. vítězství ze 13; Camel B7353 „bílé L“), Lt. Christopher McEvoy, který hlásil „Albatros D.III destroyed in flames“ poblíž Cismon v 9:20 (jeho druhý sestřel z celkových devíti; Camel B7389 „bílé T“), a 2/Lt. H.N.E. Row, jemuž byl přiznán „Albatros D.III crashed Cismon 9:15“ (Camel B5171). Gruber, povýšený od 1. dubna do hodnosti Offizierstellvertreter, byl pohřben 6. dubna 1918 ve Feltré. Po Juliu Arigim byl Kurt Gruber druhým nejvýše vyznamenaným poddůstojníkem LFT. Kromě jedné bronzové a dvou stříbrných mu byla čtyřikrát (!) udělena zlatá

* Tři i vícečlenná formace, menší než celá setnina, obdoba roje v letce.

„Tapferkeitsmedaille“ a mimo jiné mohl nosit i „Karl-Truppenkreuz“. Během dubna a května 1918 kombinovali stíhači Flik 60J létání s „Bery“ i Phönixy. Stíhačky Aviatik D.I však nadále provázela smůla a v průběhu několika týdnů došlo k několika nepříjemným haváriím, většinou se společným jmenovatelem – destrukcí potahu křídla, což nakonec ve druhé polovině května vedlo k jejich uzemnění. Jediným, kdo s „Bergem“ i přesto nadále létal, byl sám velitel Oblt. Linke. Koncem dubna disponovala setnina 60J minimálně sedmi bojeschopnými Phönixy D.I. V boji se čtyřmi nepřátelskými stíhačkami byl 1. května 1918 nad Fonzaso sestřelen FP Korp. Sebastian Zott, Phönix D.I 128.25 byl zcela zničen, pilot pád nepřežil. Počátkem května byli k setnině převeleni dva nově na piloty přškolení důstojníci a původně pozorovatelé Flik 101G (dříve FLG I), salzburčan Oblt.i.d.R. Fritz Jansky (1 vítězství v FLG I) a Oblt.i.d.R. István Szabó von Bartfa, který létal v Budapešti ještě před válkou na vlastnoručně postaveném letadle. V květnu zaznamenala Fliegerkompagnie 60J celkem tři vítězství, všechna si připsal oficiálně na konto Oblt. Linke-Crawford s Aviatikem D.I 115.32 (dvě 10.5. a jedno 11.5.1918).

Ve Feltre se během dubna a května 1918 formovala další stíhací jednotka. Fliegerkompagnie 14, resp. 14D operovala do 24.3.1918 na ruské frontě a během svého nasazení získala v leteckých soubojích symbolických 14 potvrzených vítězství - tyto úspěchy zřejmě mimo jiné stály za rozhodnutím přetvořit setninu na stíhači. Jedním z původních pilotů dvoustíhacích letadel, byl se přškolen na jednomístné, byl např. Moravan FP Zgšf. Severin Dřímál (1 sestřel na ruské frontě). Velitelem Flik 14J byl jmenován veterán z albánské fronty Oberleutnant Károly (Karl) Benedek. Úkolem nové stíhací setniny měl být především doprovod průzkumných strojů. Přesuny letadel a pilotů nastaly po dubnovém rozkazu 11. Armee, aby průzkumné jednotky odevzdaly všechny své jednomístné doprovodné stroje stíhacím setninám. S letouny byli často převelováni i jejich piloti. K Flik 14J se tak např. od Flik 8D dostali Fw. Emanuel Mička a Stfw. Josef Cagasek (do té doby 3 sestřely na italské a ruské frontě), od Flik 66D přišel k Flik 14J na jaře 1918 Stfw. Karl Urban, který měl na kontě již 4 vítězství jako pilot dvoustíhacích letounů na ruské frontě (u Flik 10). K Flik 60J přešel od Flik 66D Oblt. (Lt. ?) Friedrich Baur, Oblt. Josef Kretz (po válce přejmenován na József Mátyásffy) byl převelen od Flik 39D k nově stíhací Flik č. 9J v Ospedaletto, a podobně. Setnina 14J zdědila mimo jiné např. Phönix D.I 328.26 od Flik 39D.

Do probíhajících bojů se Fliegerkompagnie 14J zapojila ve druhé polovině května. Její první střet s nepřitelem 19.5.1918 znamenal nejen první vítězství, ale také těžké ztráty. Stíhači Flik 14J vzletli v ranních hodinách proti formaci nepřátelských letounů, chystající se bombardovat letiště Feltre. Ve vzduchu poté narazili i na stíhací doprovod bombardérů, přičemž se jim podařilo sestřelit celkem čtyři nepřátelská letadla, z toho tři vítězství byla oficiálně potvrzena. Svůj pátý a poslední sestřel toho dne získal v kokpitu Phönixu 228.19 Stfw. Karl Urban, když pokořil jednu ze stíhaček (pravděpodobně Hanriot HD.1). Sudetský Němec Fw. Johann Malz s Phönixem 328.26 nejprve zlikvidoval „stíhací Sopwith“ (jeho druhé potvrzené vítězství) a poté ještě nárokoval sestřel dvoustíhacího SAMLU - nepotvrzeno. V bitevní vřavě však byl spojeneckými piloty sestřelen velitel setniny Feldpilot Oblt. Benedek v kokpitu Phönixu 328.28, spolu s Flugzeugführerem Offstv. Alfonsem Schüllerem v Phönixu 328.18. Benedek v boji padl, Schüller zemřel na následky zranění. Sestřelení Phönixu 328.18 nad Fontanasecca je podle italských záznamů připisováno italským pilotům od 76a Squadriglia: Tenete Silvio Scaronimu, Capitano Ernesto Sequimu, Sergente Raimondo Di Loretovi a Sergente Gastone Razzimu.

Vzdušné bitvy se 19. května pochopitelně zúčastnila i Flik 60J. Ze záznamů např. vyplývá, že na stroji Aviatik D.I 115.24 došlo k destrukci potahu křídla. Oblt.i.d.R. István von Szabó mohl být rád, že se strojem vůbec přistál. Podle britských hlášení nárokoval sestřely toho dne nad Feltre a okolím např. Lt. Gerald Alfred Birks od 66. squadrony RAF (Sopwith Camel D1913). V 7:35 a 7:40 měl nad Borgo zničit dva „Bergy D“ - s největší pravděpodobností sestřelil Benedekův Phönix D.I (Birksovo 7. a 8. vítězství z celkových 12). Lt. Arthur Gabbettis Cooper od 28. sq. RAF (Camel D1911) pak hlásil v 7:15, 7:16 a 7:17 poblíž Arsie tři „Albatrosy D.V“ (takto byly velmi často mylně označovány stíhací Phönixy, ale i Aviatiky D.I), z toho dva zničený a jeden „out of control“ (3.-5. sestřel z konečných 7). Camel D1911 byl rovněž zasažen, Cooper ale nakonec přistál nezraněn na vlastním letišti Grossa. Vítězství nad „Albatrosem D.V“ u Arsie v 7:15 získal rovněž Lt. Percy Wilson od téže squadrony (Camel B6363, jeho poslední 7. sestřel). Benedekovým nástupcem na velitelském postu Flik 14J se poté stal Oberleutnant Rudolf Stanger (nejméně 2 vítězství) od Flik 56J, známý již z počátku války jako „pilot z Przemyslu“.

Od května 1918 přicházely na frontu nové výkonnější Phönixy D.II/IIa sérií 122, 222 a 422. Jednou z prvních jednotek, kam nové stroje směřovaly,

byla elitní Fliegerkompagnie 55J v Pergine na jihotyrolské frontě v sektoru 11. Armee (podle některých údajů obdržela jednotka několik nových strojů již koncem dubna!). Setnina měla za sebou od léta 1917 do dubna 1918 celkem 30 potvrzených vítězství, všechna na Albatrosech D.III, přičemž největších úspěchů bylo dosaženo od listopadu 1917 do ledna 1918 a největší podíl na nich měla trojice pilotů – velitel Flik 55J Hptm. Josef von Maier, Offstv. Julius Arigi a Offstv. József Kiss. FP Kiss byl koncem ledna 1918 zraněn, FP Arigi byl odvelen k Fliegerarsenalu a na jaře byla u setniny celá řada nezkušených pilotů – jednotka navíc sloužila u „Heeresgruppe Conrad“ (10. a 11. Armee) jako škola pro pokračovací výcvik nových stíhačů. Offstv. Kiss se k setnině vrátil koncem dubna 1918, ovšem po náročném operaci břicha, kdy mu bylo amputováno 8 cm střeva, už správně neměl vůbec létat! V květnu používali piloti jak Albatrosy D.III Oeffag, tak už nové Phönixy. Během měsíce setnina 55J vybojovala dvě potvrzená vítězství. Korp. Franz Pelzmann v kokpitu Oeffagu 153.97 sestřelil 19. května průzkumný letoun, FP Fw. Sándor (Alexander) Kasza získal své 5. potvrzené vítězství 22. května, když sestřelil „jednomístný Sopwith“ jižně od Cima Maora – není známo, zda letěl s Phönixem či Albatrosem.*

Po zprávě, že frontovou linii přeletělo šestnáct bombardérů Caproni a míří na Feltre a Belluno, odstartovaly 24. května kolem desáté hodiny dopoledne z Pergine tři Phönixy. Formaci vedl Offstv. Kiss v kokpitu stroje D.IIa 422.10, doprovázeli jej Fw. Kasza se 422.14 a FP Fw. István Kirják (celkem 3 vítězství) se 422.21.** Sándor Kasza později vyprávěl, že nad Primolanem zpozoroval čtyři „stíhací Sopwithy“, blížící se od Asiaga. Trojice maďarských pilotů se pak rozhodla pro osvědčenou taktiku – Kiss s Kirjákem předstírali útek, zatímco akrobat Kasza čekal vzadu jako návnada. Mezitím vystoupali Kiss s Kirjákem za nepřátelské letouny a přibližovali se k nim. Kasza se střemhlavým letem odpoutal od pronásledovatelů a po vybraní sledoval, jak dopadne útok jeho kamarádů. S úděsem však pozoroval, že do boje se vrhlo dalších šest stíhaček protivníka a Kirják byl oddělen od vedoucího Phönixu. Kiss mezitím stihl původní „Sopwith“ označený písmenem „Y“, zatímco se za jeho ocasem usadil jiný letoun s písmenem „Z“ na trupu (další stroj formace měl podle svědectví označení „X“). V momentě, kdy se pod Kissovou palbou začínal hroutit „Sopwith Y“, byl Kiss sám zasažen střelami „Sopwithu Z“. Kasza se zoufale snažil dostat k nepřátelskému letounu, než po něm však stihl vypálit, byl jeho Phönix zasažen dávkou z jímého „Sopwithu“. Stroj 422.14 byl vážně poškozen, pilotovi se nakonec ale podařilo přistát na letišti Feltre, odkud se telefonicky snažil zjistit něco o osudu zbytku Kette. Odpoledne, po opravě letounu, odletěl FP Kasza zpět do Pergine. S poničeným Phönixem se vrátil rovněž István Kirják.

Phönix 422.10 se zřítíl v 11 hodin na svahu kopce u San Donato, Offstv. József Kiss byl v jeho troskách nalezen mrtev. Vítězství nad Kisseem, který měl na kontě 19 potvrzených a několik nepotvrzených vítězství, bývá často připisováno formaci strojů Sopwith Camel 66. squadrony RAF, vedené Capt. W.G. Barkerem, následovaným Lt. G.A. Birksem a 2/Lt. G.F.M. Appsem, která si v souboji nad Val Sugana před jedenáctou hodinou připsala celkem čtyři vítězství. Barker (Camel B6313) hlásil dva „Albatrosy D.V“, jeden sestřelen v plamenech, druhý havaroval (30. a 31. sestřel), Birks (Camel B6424 „P“) sestřelil „Berg D.I“ (jeho 10. vítězství ze 12) a Apps (Camel B5190) zaznamenal „Albatros“, havarovaný u Monte Coppolo (5. sestřel z 10). Podle maďarských i rakouských záznamů sestřelil Offstv. Kiss před svou smrtí jeden až dva nepřátelské letouny***. József Kiss se stal jediným rakousko-uherským poddůstojníkem, povýšeným, byť i in memoriam, do důstojnické hodnosti Leutnant in der Reserve. Pohřeb neúspěšnějšího uherského stíhače se konal v Pergine 27. května 1918 a smuteční věnec svrhly svému udatnému protivníku i spojenecké jednotky.

Své poslední (šesté) vítězství vybojoval 9. června 1918 Stfw. Sándor Kasza za řízení Phönixu 422.14, když sestřelil při potyčce stíhačů setninu se třemi stroji Bristol F2B „Z“ flightu 34. squadrony RAF letoun č. C4700. Osádka Bristolu byla nucena nouzově přistát východně od Aqua Viva a po dosednutí svůj stroj zapálila. Lt. E.M. Brown a 2/Lt. C.A. Gordon byli krátce poté zajati rakousko-uherskými vojáky, když se pokoušeli z místa uprchnout. To bylo zároveň poslední potvrzené vítězství Fliegerkompagnie 55J. Službou u Flik 55J prošly dále např. letouny 122.03, 122.05, 122.08, 122.09, 122.22, 222.10, 422.08.

S plánovanou velkou ofenzívou na Piavě rakousko-uherská monarchie

* Vzhledem k tomu, že téhož dne po souboji s italskými stíhači se v Pergine při havárii smrtelně zranil FP Fw. Alfons Běhounek s Albatrosem 153.191, dá se předpokládat, že i Kasza letěl ještě s Oeffagem D.III.

** Podle některých starších údajů šlo o letoun 422.11.

*** Italský historik Rinaldo D'Ami na základě uváděného markingu spojeneckých stíhaček doplnil, že souboje s trojicí Phönixů Flik 55J se téměř jistě účastnily stíhačky Hanriot HD.1 od 82. Squadriglia, které právě v té době nesly označení písmeny „X, Y a Z“ na trupu (pravděpodobně šlo o šestičlennou skupinu).

Spojence předběhla. Přípravy na jeden z posledních úderů mocnářství však neušly leteckým jednotkám protivníka. Jednou z akcí, jak útok oddálit, byl např. 30. května 1918 nálet pětaticeti Camelů 28., 45. a 66. squadrony RAF na rakouské pozice v severní části Val d'Assa. Britské stíhačky svrhly z minimální výšky na rakousko-uherské pozice tunu bomb a vypálily devět tisíc nábojů! 14. června však mohli Britové na základě leteckých snímků už jen konstatovat, že rakouské přípravy k ofenzivě jsou u konce. Dvě armády sdružené v „Heeresgruppe Conrad“ měly v polovině června k dispozici následující letecké jednotky: 11. Armee 14 setnin (Flik 8D, 16D, 21D, 24D, 39D, 45D, 48D, 66D, Flik 9J, 14J, 55J, 60J, Flik 11F a 15F) plus 8 baterií protiletadlového dělostřelectva, sousední 10. Armee 7 leteckých setnin (Flik 17D, 23D, 54D, 73D, Flik 10F, 27F a Flik 3J) plus 8 baterií Flaku. Fliegerkompagnie 60J ve Feltre obdržela ještě před ofenzivou nové letouny Phönix D.II/IIa.

15. června 1918 v časných ranních hodinách vyrazily rakouské oddíly vpřed po celé délce fronty od údolí Astico až k moři a během několika dnů postoupily do hloubi italského území. Fronta se posunula až k Benátkám. Deštivé počasí však na řece Piave způsobilo záplavy, které pak spolu s nedostatkem potravin, municie a dalšího logistického zabezpečení u rychle postupujících jednotek nakonec přivodily neúspěch úderu. Rakousko-uherská vojska pojmenovali útok „hladovou ofenzivou“. 25. června započal pod tlakem spojenecké protiofenzivy ústup c.k. jednotek a do 6. července byly rakouské svazy zatlačeny zpět za Piavu. Během ofenzivy měly všechny spojenecké letecké jednotky rozkaz útočit na rakouské jednotky, mosty přes řeku a dopravní prostředky na Píavě. Stíhači LFT pak startovali proti nepřátelským strojům a měli naopak za úkol mosty a lodě s vojáky a materiálem chránit.

Prvního dne ofenzivy, 15. června, byl v kokpitu Phönixu 228.05 zasažen a zraněn pilot Flik 14J Oblt. Hans Folk. Dokázal sice ještě dotáhnout stroj až do Feltre, zraněním ale nakonec podlehl. Nad Feltre měl podle britských záznamů v 8:20 zničit „Albatros D.V“ Capt. Peter Carpenter od 66. sq. RAF (Camel B7387, 20. vítězství z 24).

U sousední Flik 60J z Feltre, která obdržela ještě před ofenzivou nové letouny Phönix D.II/IIa, byl téhož dne sestřelen a zraněn Friedrich Baur. Další z pilotů Linkeho jednotky, Lt. Otto Stella, se 18. června dostal nad Cisono do souboje s letouny protivníka, z nichž měl jednoho sestřelit (oficiálně nepotvrzeno), avšak sám byl zasažen a při nouzovém přistání svůj Phönix D.I „S“ převrhl. Pravděpodobně za řízení Phönixu D.IIa 422.04 se 19. června nad Monte Pertica utkal se „stíhacím Sopwithem“ Sfw. Albin Heidl. Protivník byl sestřelen mezi vlastními a nepřátelskými liniemi (Heidlovo 4., poslední potvrzené vítězství). O dva dny později zahynul pilot Flik 60J Oberleutnant in der Reserve Karl Freiherr von Westenholtz (dříve pilot Flik 68J). Během souboje s britskými stíhačkami se jeho Phönix (zřejmě D.II) zřítíl u Rocca. Podle hlášení za tragédii mohlo nedostatečně pevné ukotvení pohonné jednotky v motorovém loži. Stíhači Flik 14J a 60J se také od 23. června po několik dní podíleli na ochraně mostů přes Piavu. Prvního dne hlídkování předčasně ukončil FP Rodlauer, jenž kvůli poruše na motoru musel se svým strojem 122.23 nouzově přistát na letišti v Pianzano.

V průběhu června se stíhačům Flik 60J podařilo dosáhnout celkem čtyř potvrzených vítězství, z nichž kromě Heidla byla ostatní tři přiznána veliteli setniny Oblt. Linkemu - všechna zaznamenal v kokpitu Aviatiku D.I 115.32, a to 1.6., 15.6. a 21.6. 1918. Některé z dosud zmíněných sestřelů setniny však byly vybojovány za účasti dalších pilotů, avšak narozdíl od předešlé praxe z roku 1917 jim nebyly oficiálně potvrzeny, neboť od počátku roku 1918 platilo po šest až osm měsíců (rozdílne u jednotlivých jednotek) v rakousko-uherském letectvu pravidlo, podle kterého byl sestřelený letoun protivníka započítáván na konto pouze jediného vítěze - jenž největší měrou přispěl k pádu nepřitele. V průběhu léta se systém uznávání sestřelů opět vrátil od starých kolejí. Některým pilotům tak byly po válce „zpětně“ započítány sestřely z tohoto období, ačkoliv jejich jména nefigurovala v oficiálních hlášeních. Na třech vítězství setniny se tímto způsobem v květnu a červnu 1918 podílel Lt.i.d.R. Alois Rodlauer (jeho 1.-3. sestřel; v květnu létal rovněž s typem Aviatik D.I), než byl 9. července převelen k Flik 9J.

Fliegerkompagnie 9, resp. 9D byla po nasazení v Srbsku a Haliči na přelomu března a dubna 1918 přeložena na jihotyrolskou frontu a přidělena k 11. Armee. V Ospedaletto se během května jednotka nově zformovala jako stíhači, především z doprovodných pilotů setnin 21D, 48D a Flik 15F, či stíhačů vycvičených u Flik 55J v Pergine (např. Fw. Michael Meissner, 3 vítězství u Flik 48D, Fw. István Kirják - létal u Flik 21D, poté u Flik 55J, Offstv. Richard Müller od Flik 15F, Zgsf. Josef Schreier, který létal u Flik 15F a krátce u 55J a další). Velitelem nové „Jagd“ setniny se stal Hauptmann Ludwig Purm. Výzbroj jednotky tvořily zpočátku starší Albatrosy D.III (Oef) série 153, zčásti od Flik 55J. Fliegerkompagnie 9J byla nasazena od června 1918, ale vzhledem

k povaze přidělených úkolů - zejména obranné a doprovodné lety v údolích Brenta a Astico, zaznamenala v bojích spíše ztráty. Jen během 76 operačních letů v červnu padli v kokpitech Albatrosů nejméně tři piloti, další ztráty utrpěla jednotka následující měsíc. Od července 1918 létaly u setniny již také Phönixy D.II/IIa sérií 122 a 422.

Nad Monte Interott byl 4. července 1918 v Phönixu 122.08 sestřelen italskými stíhačkami pilot setniny 55J Korp. Franz Pelzmann (celkem 1 potvrzené vítězství). Při doprovodu Brandenburg C.I od Flik 24D byl 7. července protiletadlovou palbou zasažen doprovodný Phönix D.II 122.22 FP Oblt. Hanse Leinera (3 vítězství na východní frontě), rovněž ze stavu Flik 55J. Pilot i přes velmi těžká zranění, kterým nakonec krátce poté v nemocnici podlehl, dokázal s letounem nouzově přistát. Během bojů 7. července 1918 donutil italský pilot Sergente Raimondo Di Loreto s pomocí Tenente Silvio Scaroniho k přistání na letišti 76a Squadriglia v Casoni Phönix D.I 128.19 (sestřel potvrzen pouze Di Loretovi). Pilot Phönixu Zugsführer Josef Laczko od letecké setniny č. 14J padl do zajetí.

Značně kontroverzního střetu se Fliegerkompagnie 14J a patrně i 60J zúčastnila 12. července. Také v tomto souboji figurovalo italské eso 76a Squadriglia Silvio Scaroni. Tentokrát se však role nakonec vyměnily a italský stíhač byl po boji s rakousko-uherskými jednomístnými letouny, v němž si připsal jedno potvrzené (poslední, 26.) a jedno nepotvrzené vítězství, ve svém Hanriotu HD.1 č. 7517 sestřelen a těžce zraněn. Podle spojeneckých údajů došlo nad Monte Tomba a Feltre onoho rána k potyčce, při níž měla čtveřice, resp. dvojice Italů a dvojice Britů sestřelit deset letadel z celkových patnácti! Je otázkou, zda byl takový počet stíhacích pilotů z Feltre vůbec schopen vzletnout. V úvahu by kromě Flik 14J a 60J např. přicházely ještě „Photoeinsitzery“ od setniny č. 39, nově vyzbrojené jako Flik 39P. Bez zájmovosti ani není, že Oblt. Linke-Crawford se v té době nacházel na srovnávacích testech nových stíhacích typů a prototypů v Aspernu od 9. do 13. července 1918.* Capt. Howell od 45. sq. RAF měl v inkriminovaném boji zlikvidovat 5 nepřátelských stíhaček (jeho 12. - 16. potvrzený sestřel; Camel D9394) a jeho číslo Lt. Alan Rice-Oxley dvě (jeho 1. a 2. vítězství; Camel D8240). Potvrzené vítězství si připsal rovněž pilot stíhacího Spadu 91a Squadriglia Sergente Cesare Magistrini (jeho poslední potvrzený sestřel ze šesti). Britská hlášení přiznávají, že Rice-Oxleyho Camel byl během boje také zasažen, pilot však vyvázl bez zranění. Na rakouské straně skóroval minimálně Zugsführer Josef Vratil od Flik 14J v Phönixu D.I, který identifikoval svou obět jako „Englischer Kampffapparat“, s největší pravděpodobností však šlo o Scaroniho Hanriot.

Kette Phönixů Flik 55J se 15. července 1918 utkala nad Asiago s trojicí „Brisfitů“ 139. sq. RAF.** Zásahy inkasovaly Phönixy 122.09 - polní pilot Feldwebel Otto Spenn (1 vítězství u FLG I) padl a 222.10 - FP Oblt. Eduard Ritter von Hebra, Chefpilot setniny, nakonec s horícím strojem nouzově přistál. Vítězství si připsaly osádky Lt. W.C. Simon/Lt. W.W. Smith (F2B č. C999; Simonův 2. sestřel z 8, Smithův rovněž 2. z 8) a Lt. H.C.W. Walters/2AM. J.C. Ings (Bristol č. C997). Fliegerkompagnie 55J v Pergine ukončila jako bojová jednotka v polovině července 1918 svou činnost. Jelikož již od května sloužila k výcviku stíhačů pro „Heeresgruppe Conrad“, byla vedena už jen jako škola stíhacích pilotů a ve stavu měla pod velením Hptm. von Maiera nadále 9 pilotních záků. FP Sándor Kasza byl 16. července převelen jako průzkumný pilot k Flik 15F do Levico, polní piloti Fw. Josef Schreier, Zgsf. Wilhelm Holzer a Korp. Otto Kullas dostali téhož dne rozkaz pokračovat ve službě u Flik 9J v Ospedaletto, a to pravděpodobně i se svými letouny (minimálně se to týkalo např. D.II 122.05 FP Kullase).***

K 16. červenci 1918 měla podle zachovalých záznamů setnina 9J ve výzbroji Albatrosy série 153 a Phönixy D.II/IIa sérií 122 a 422, Fliegerkompagnie 14J Phönixy D.I sérií 128, 228 a 328 a letouny Aviatik D.I sérií 138 a 115 (Lohner), používané především jako školní stroje, a Flik 60J uváděla Phönixy D.II/IIa sérií 122, 322 a 422. Výjimku pak tvořil Linkeho „Berg“ D.I č. 115.32. Čtyři stíhači setniny 11. Armee na jihotyrolské a grappské frontě měly k 20. červenci na dvaasedmdesát letadel* pouhých

* Během této akce zahynul bývalý příslušník Flik 14J a letecké eso Sfw. Karl Urban, převelený od července k Fliegerarsenalu jako zkušební pilot. 12.7.1918 v 8:30 se zřítíl z výšky 1.500 metrů, když se pokoušel o předvedení přemetu s prototypem Phönix 20.22.

** „Z“ flight 34. sq. byl doplněním o další letouny přeměněn 3. července 1918 na samostatnou 139. sq. RAF.

*** Pilot Flik 24D Lt. Mario Tschurtschenthaler ve svých vzpomínkách uvedl, že za svého působení v Pergine létal s Phönixem D.IIa 422.08. Stalo se tak buď v květnu 1918, kdy Flik 55J sloužila jako škola pro piloty jednomístných strojů, nebo poté v červenci, když slavná stíhačí setnina přestala být operační jednotkou. Není však ani vyloučeno, že stroj byl přebudován na fotoprůzkumný, jelikož setnina č. 24 používala i fotoaparát vybavený jednomístné letouny, např. již v září 1917 Hansa Brandenburg D.I 28.37, nebo v roce 1918 jednomístnou úpravu Aviatiku C.I 137.24, do jehož kokpitu usedal právě Tschurtschenthaler.

16 službyschopných pilotů. Velitel Flik 9J Hptm. Purm hlásil šest službyschopných pilotů, jednoho nemocného, Oblt. Stanger - Flik 14J šest pilotů, Hptm. von Maier - Flik 55J po ztrátách jen tři piloty, avšak již převelené k Flik 9J, Oblt. Linke - Flik 60J hlásil čtyři službyschopné piloty a jednoho nemocného. Nutno ještě připomenout, že setniny 9J a 14J prováděly především stíhací zajištění průzkumným letounům.

Formace Phönixů Flik 60J se 20. července ráno střetla se skupinou Camelů 45. squadrony RAF. V souboji s jedním Sopwithem nad Monte Cosen padl v kokpitu Phönixu D.II 122.18 polní pilot Fw. Heinrich Mayrlbaur (3 potvrzená vítězství u předchozích setnin 41J a 45D), nad Monte Casole byl v plamenech sestřelen Oblt.i.d.R. István von Szabó (Bartfa). Dva zničené „Albatrosy D.V“ východně od Feltre hlásil toho dne v 7:20 Lt. M.R. James (Camel D8211; 4. a 5. vítězství z 11), „Alb. D.V“ a „Alb. D.III“, oba „destroyed“, hlásil jihovýchodně a východně od Feltre ve stejnou dobu také Lt. F.S. Bowles (Sopwith B5181, 3. a 4. sestřel z 5). Jedno vítězství bylo 29. července potvrzeno veliteli setniny 60J Oblt. Linkemu, který však opět letěl s Aviatikem 115.32 – k zemi poslal Bristol F2B C990 „H“. Šlo o jeho poslední 27. sestřel a zároveň poslední, dvaadvacáté potvrzené vítězství Fliegerkompagnie 60J.

31. července 1918 v 8:25 hodin vzlétl Oblt. Frank Linke-Crawford z polního letiště Feltre spolu se Stfw. Albinem Heidlem (Phönix D.IIa 422.04), Fw. Karlem Teichmannem (Phönix č. ?) a Zgsf. Józsefem Ácsem (Phönix D.II 122.17). Po příbližně půlhodinovém letu nad italskými pozicemi došlo ke střetu s formací tří stíhaček Sopwith Camel ze stavu 45. squadrony RAF, vedené Capt. Jamesem Cottlem, ke kterým se během urputného boje přidaly ještě dva italské Hanrioty HD.1 ze stavu 81a Squadriglia, pilotované Sergente Ciampittim a Caporale Aldo Astolfim. Na počátku souboje byl zasazen Phönix Zgsf. Ácse, jemuž se však s poškozeným strojem podařilo přistát (připsán na konto Cottlemu jako 4. vítězství z celkových 13). Linkeho „Berg“ 115.32 se po zborcení potahu horního křídla během boje dostal do vývrtky, ale poté co se pilotovi podařilo ještě na chvíli stroj vyrovnat, byl v plamenech sestřelen oběma Hanrioty a zřítel se poblíž městečka Guia. Smrti svého velitele prakticky přestala slavná, ale ztrátami zdecimovaná setnina existovat a zbývající piloti s letouny byli posléze většinou rozděleni mezi Flik 14J a 9J.**

Jedním ze strojů, předaných setnině 9J, byl např. Linkeho rezervní Phönix D.II 122.01 „L“. U Flik 9J s ním létal FP Korp. Karl Linner a v kokpitu tohoto stroje i zahynul. Korp. Linner (122.01) a FP Fw. Johann Pinkalsky (222.12) byli 8. srpna 1918 součástí preventivního hlídkování nad rakouskými letišti kvůli návštěvě císaře Karla u jednotek. Nad Levico byli napadeni trojicí Bristolů F2B od 139. squadrony RAF, vedenou Capt. Sydney Dalrymplem s pozorovatelem-střelcem 2/Lt. H. Baldwinem. První z Phönixů padl za oběť palbě pilota vedoucího „Brisfitu“ D8084 „bílá S“, druhý byl zasazen střelcem - rovněž Pinkalsky v boji padl (Capt. Dalrymple si připsal 2. a 3. vítězství z konečných 5, H. Baldwin pravděpodobně 1.a 2.).

Mezi piloty setniny 60J, přidělenými v srpnu 1918 k Flik 14J, byli Stfw. Heidl a Fw. Teichmann. Feldwebel Karl Teichmann během letu společně s Heidem 22. srpna donutil s Phönixem D.IIa 422.30 „T“ po boji nad Monte Asolone k nouzovému přistání na letišti v Casarsa Bristol F2B č. D8075 „bílá L“ od 139. squadrony RAF. Lt. N. E. Gwyer a 2/Lt. T. R. Hilton padli do zajetí a jejich letoun později dostal rakouské označení 00.75 (resp. 75). Pro Teichmanna to byl poslední, pátý potvrzený sestřel. Setnina byla od září 1918 začleněna do tzv. Jagdgeschwader při Armeegruppe Belluno. Se stíhačkami Phönix bojovala jednotka až do konce války. V kokpitu jednoho z jejich Phönixů např. 15. září 1918 padl FP Zgsf. Ludwig Thaler, bývalý pilot Flik 56J a 68J. Fliegerkompagnie 14J si připsala za dobu svého nasazení celkem 7 potvrzených vítězství.

Fliegerkompagnie 9J tvořila od září 1918, spolu s obnovenou a Albatrosy D.III Oeffag vyzbrojenou Flik 55J, tzv. Jagdgeschwader 11. Arme.*** I přes veškeré ztráty nakonec dosáhla jednotka dvou sestřelů, a to díky lineckému rodáku Lt. i.d.R. Aloisi Rodlauerovi. Záznamy o činnosti setniny z konce války se žel nedochovaly, avšak je znám dokument, kterým velitel Hptm. Ludwig Purm potvrzuje, že Rodlauer (a tím i Flik 9J) ve druhé polovině října 1918 získal dvě potvrzená vítězství. Sám Rodlauer byl koncem října v souboji sestřelen a zraněn a poslední dny války strávil v polní nemocnici Borgo. Fliegerkompagnie 9J byla rozpuštěna v Brixenu (Bressanone).

Speciální kapitolou použití stíhacích Phönixů je jejich nasazení jako rychlých jednomístných fotoprůzkumných letounů, tzv. Photo-Einsitzerů, k čemuž je předurčovala právě dobrá stabilita ve vodorovném letu a poměrně

snadná pilotáž. Navíc jako jednomístný fotoprůzkumný letoun létal již ve druhé polovině roku 1917 předchůdce Phönixů, Hansa Brandenburg D.I. Velitel Flik 16D FP Hptm. Raoul Stojsavljević nechal stroj č. 28.30 vybavit fotoaparát a zprvu na korutanské a později na grappske frontě byl tento letoun až do ledna 1918 používán jako jeden z vůbec prvních rakousko-uherských Photo-Einsitzerů (Stojsavljević byl těžce zraněn 12. ledna 1918 za letu s druhým fotoprůzkumným Brandenburgem 28.26 a do konce války se už na frontu nevrátil).

Přestavěna na fotoprůzkumnou verzi byla v létě 1918 celá řada letadel různých typů, zejména však Phönixů D.I, které byly u většiny stíhacích jednotek nahrazovány modernějšími typy. První Photoeinsitzer-Kompagnii na jihotyrolské frontě byla od 29. června 1918 setnina č. 31P v Ospedaletto, v grappske části sektoru 11. Armee pak od června Flik 39P ve Feltre. Fliegerkompagnie 31P byl v červnu mimo jiné přidělen např. i Phönix 228.12, dříve používaný jako doprovodná stíhačka u Flik 24D (F), a v Pergine u Flip 7 přestavěný na fotoprůzkumnou verzi. S tímto letounem se ale 9. července 1918 při cvičném letu zřítel na letišti Levico Feldwebel Rudolf Stich – pilot mrtev, Phönix zcela zničen. Setnina však používala také několik strojů Aviatik D.I série 101.

Přebudování na fotoverzi se mohly dočkat zejména letouny, právě opravované v leteckých parcích, jako např. veterán od Flik 16D a 60J - Phönix D.I 328.33. Stroj byl po opravě a s fotoaparát v trupu v létě 1918 nově přidělen k Flik 39P.

V souboji se třemi britskými stíhačkami Sopwith Camel byl v jeho kokpitu 5. srpna těžce zraněn FP Korp. Paul Schremser. Pilotovi se podařilo i přesto nouzově přistát u Seren - letoun byl však při dosednutí opět poškozen. Po reorganizaci Luftfahrtruppe v září 1918 se setnina 39P stala základem tzv. Photoaufklärungsgeschwader při Armeegruppe Belluno, stále na polním letišti ve Feltre, Fliegerkompagnie 31P spolu s Flik 15P (jednotka přeznačena z F na P-Flik v září) tvořily Photoaufklärungsgeschwader 11. Armee a setniny čísel 27P a 10P pak Photoaufklärungsgeschwader 10. Armee v Gardolo. Písmeno „P“ však nyní také značilo Photoaufklärer-Kompagnie, vybavenou dvoumístnými průzkumnými stroji a případně doprovodnými stíhačkami, nevymíjaje Phönixy. Tak např. setnina č. 10P podle rakouských záznamů disponovala k 20. říjnu 1918 v Gardolo dvěma dvoumístnými průzkumnými letouny a čtyřmi stíhacími doprovodnými - dvěma Phönixy D.I a dvěma Albatrosy série 153.

Nad Piavou a u Belluno – u Isonzoarmee a 6. Armee

Po rakousko-uherském postupu z isonské (sočské) fronty až k řece Piave v říjnu a listopadu 1917 se název fronty změnil na piavskou a letecké jednotky obsadily většinou bývalá italská letiště podél řeky. Piava poté zůstávala frontovou linií až do poloviny června 1918.

Jeden z prvních Phönixů na piavské frontě, stroj D.I 228.09, byl dodán do Torresella na vyzkoušení elitní stíhací setnině č. 41J Hptm. Godwina Brumowskiho. Dvěma Phönixy D.I disponovala setnina počátkem února 1918. Fliegerkompagnie 42J měla v prosinci 1917 ve stavu tři stroje, mezi nimi 228.02 a 228.04. U Flik 41J byly Phönixy používány během prosince 1917 až února 1918 víceméně jako školní stroje, u Flik 42J byly letouny nasazeny do bojových operací, avšak zatím schází konkrétnější informace. S Phönixy u této setniny létal např. FP Oblt. Karl Patzelt (celkem 5 vítězství). Oberleutnant Patzelt získal 29. prosince 1917 své poslední páté vítězství, když u Piave Vecchia donutil havarovat italský námořní letoun. Není vyloučeno, že Patzelt letěl právě v kokpitu Phönixu (setnina v té době používala převážně Oeffagy D.III a kromě trojice Phönixů D.I disponovala ještě třemi Aviatiky D.I a jedním Hansa Brandenburgem D.I). V únoru 1918 převzala jednotka od Flik 22D letoun 228.22, s nímž mimo jiné rovněž létal Oblt. Patzelt. Fliegerkompagnie 42J byla nicméně nadále vyzbrojována výhradně typem Albatros D.III Oeffag a Phönixy pro ni byly jen krátkou epizodou.

Ve druhé polovině prosince 1917 obdržela stroje Phönix D.I jako svou první výzbroj nově ustavená stíhací setnina 63J. Šlo o letouny čísel 228.01 (motor 33559), 228.08 (motor 33563), 228.13 (motor 33568), 328.04 (motor 33817), 328.05 (motor 33832) a 328.07 (motor 33831).^{*} Stroj 228.30 (motor 33599) byl jednotce oficiálně přidělen 10. ledna 1918 od Flep (Fliegeretappenpark) 9 v St. Maria la Longa, tedy již na frontě, kam se Flik 63J přesunula v polovině ledna. Jednotce bylo určeno polní letiště Motta di Livenza u Isonzoarmee na piavské frontě, kde už byly umístěny Fliegerkompagnie 35D a 61J. Jelikož se velitel jednotky Hptm. Karl Nikitsch (celkem 6 sestřelů) delší dobu léčil ze zranění utrpených při havárii, převzal velení nad novou setninou Oblt.i.d.R. Ernst Strohschneider (celkem 15+1 vítězství), velitel sousední Flik 61J, čímž došlo k u LFT dosti kuriozní situaci - rezervní důstojník vedl dokonce dvě jednotky najednou!

* Z již uvedeného vyplývá, že stroje série 228 se frontového nasazení dočkaly dříve než letouny série 128, a patrně byly továrnou i dříve vyrobeny, čemuž odpovídá i rozdíl v konstrukci centroplánu horního křídla Phönixů 228.01 a 228.02.

* Po osmnácti (!) na jednotku po předcházejícím období přímo ideální stav.

** Např. Fw. József Ács se však v září 1918 účastnil druhého nasazení Flik 55J - padl 14.9. v kokpitu Albatrosu 253.72.

*** Pro „Geschwader“ se počítalo rovněž s Flik 20J. Tato jednotka však do konce války nezískala operační statut a nikdy nebyla bojově nasazena.

Setnina 63J se dostala přímo do probíhajících bojů. Během února provedli letci britského kontingentu v Itálii sérii hloubkových náletů na některá rakouská letiště. Například 20. února byl během náletu na Motta di Livenza zásahem bomby zničen jeden Phönix D.I ze stavu Flik 63J. Odvetné nálety pak v průběhu měsíce a zejména v březnu 1918 absolvovaly rakousko-uherské stíhací letouny, podle některých údajů vyzbrojené vždy dvěma bombami, a to Oeffag D.III od Flik 51J, 61J a Phönix D.I od Flik 63J. Fliegerkompagnie 63J provedla podle měsíční zprávy (Monatsbericht) za únor celkem 20 letů proti nepříteli, během kterých došlo k 7 bojům ve vzduchu a bylo dosaženo jednoho vítězství (Lt.i.d.R. Edgar Mörath na Albatrosu D.III 153.145, vypůjčeném od Flik 61J). Průměrně bylo bojového provozu schopných 5 stíhaček a 4 piloti. Koncem února 1918 měla jednotka ve stavu jedenáct Phönixů D.I následujících čísel: 228.01, 228.08, 228.13, 228.30, 228.31, 228.36, 228.40, 328.04, 328.05, 328.07, 328.09, a jeden „Berg“ D.I (38.37).

Zastupující velitel Oblt.i.d.R. Strohschneider se snažil prosadit přezbrojení Flik 63J z Phönixů na Albatrosy Oeffag D.III, jelikož spolupráce s ostatními leteckými setninami, zejména s jeho Flik 61J, přinášela problémy. Fliegerkompagnie 63J byla totiž u Isonzoarmee jedinou jednotkou, která měla ve výzbroji a také bojově používala Phönixy D.I. K setnině se tak od počátku března 1918 dostávala letadla už používaná jinými jednotkami. Od Flik 41J dorazil její „školní“ Phönix 228.09, v únorovém výletu uvedený stroj 228.40 byl např. „osobním“ doprovodným letounem Feldwebela Karla Beilnera již za jeho působení u Flik 35D apod. Několik Phönixů ale muselo být 17. a 18. března 1918 na rozkaz velení odevzdáno pro potřeby nově přezbrojované jednotky Flik 43D na čisté stíhací 43J. Jednalo se o stroje 128.21, 228.09, 228.48 a 328.20, nikoli tedy o Phönixy zařazené u Flik 63J od počátku.

V noci ze 20. na 21. března 1918 vedl FP Strohschneider útok pěti letounů na italské pozice u Zenson. Při přistání na ohni osvětlenou letištní plochu v Motta di Livenza však havaroval a v kokpitu Phönixu D.I 228.36 zahynul. Přesná příčina pádu zůstala nevyjasněna, neboť pilot nebyl zraněn během boje a přistávací světla byla dostatečná - ostatním letounům se podařilo přistát bez obtíží. Na post velitele Flik 61J nastoupil Oblt.i.d.R. Ludwig Hautzmayer (do konce války celkem 7 potvrzených vítězství) a velení Flik 63J se ujal Oblt. Walther Gwiggner a poté FP Oblt. Josef Lederer, bývalý doprovodný pilot Flik 14D z východní fronty.

Oberleutnant Lederer se 3. května 1918 během doprovodu průzkumného letounu nad nepřátelským územím dostal do souboje se stíhačkami protivníka a u Monastier di Treviso byl sestřelen. Po zborcení nosných ploch se jeho Phönix 228.42 zřítil a pilot při tom zahynul. Při jiném doprovodném letu téhož dne byl v boji nad Isola di Sopra nad italskými liniemi v plamenech sestřelen v kokpitu Phönixu D.I 228.38 také Feldwebel Ladislaus Tomana. Další negativní hlášení „černého dne jednotky“ se týkalo stroje 228.30 s Zugsführerem Rudolfem Němцем (v rakouských materiálech uváděno jméno jako Nemetz). Po souboji s italskými stíhačkami musel nouzově přistát v Mansue, přičemž našťastí vyvázl bez zranění. 3. května 1918 hlásil sestřel stíhačky nad Zenson Tenente Flaminio Avet od 70a Squadriglia italského letectva (jeho 4. potvrzené vítězství; celkem 8+4 sestřely). Avet ve 12:00 zasáhl právě letoun velitele Oblt. Josefa Lederera. Novým velitelem Flik 63J byl od konce května 1918 jmenován Oblt. Rupert Terk (do té doby 2 vítězství u předchozích jednotek).

Ještě v první polovině května byly setnině přiděleny minimálně dva Albatrosy D.III Oeffag série 153 a 16. května jednotka odevzdala tři Phönixy D.I, čísel 328.04, 328.05 a 328.07, jako školní letouny Flik 43J. Týž měsíc byl jako „boje neschopný“ do příslušného Fliegeretappenparku odevzdán Phönix 228.08. Životnost Phönixů D.I u Flik 63J se pomalu chýlila ke konci. Večer 6. června 1918 bombardovalo devět italských bombardérů Caproni spolu s doprovodnými letadly polní letiště Motta di Livenza. Všechny zde umístěné letecké setniny utrpěly značné škody. Pouze u Flik 63J téměř shořelo ve dvou stanech po zásahu zápalné bomby pět letounů (z toho dva starší školní a jeden bojový stroj byly odeslány k opravě do Fliegerparku), tři další byly silně poškozeny střepinami (rovněž odeslány k opravě) - mezi zničenými a poškozenými stroji byly rovněž Phönixy D.I. Fliegerkompagnie 63J byla poté nadále vyzbrojována už jen Albatrosy, na nichž její piloti do konce války dosáhli tři potvrzená vítězství.

Jako stíhací doprovod vlastních dvoumístných strojů dostaly na piavské frontě nové Phönixy D.I počátkem roku 1918 setniny 4D, 22D, 28D, 34D a 35D. Fliegerkompagnie 28D měla jako řada dalších jednotek tradici v používání jednomístných letounů k doprovodu dvoumístných letadel. Již s typem Hansa Brandenburg D.I u jednotky létali např. FP Zgsf. Max Kauer (později 4 vítězství) a FP Fw. Alphons Korsitzky (nejméně 3 potvrzené sestřely). Feldwebel Korsitzky startoval 2. února 1918 v kokpitu Phönixu D.I 228.43 k doprovodu průzkumného letounu. Nad Belvedere však byla dvojice přepadena obávanými britskými stíhačkami Sopwith

Camel od 45. squadrony RFC a v následném souboji byl udatný Moravan sestřelen a padl. Čtyři Camely se poté vrhly na osamocené dvoumístný letoun, jehož pilot Zgsf. Johann Neuhauser i přes těžká zranění nouzově přistál na vlastním letišti San Godega di Urbano; pozorovatel Oblt. Viktor Lang ležel v kokpitu s průstřelem břicha.

Na službu předchozích jednomístných Brandenburgů navazovaly i setniny 34D a 35D. U Flik 34D např. létal až do havárie v únoru 1918 letoun 328.22, setnina 35D používala k doprovodným letům kromě několika Albatrosů také Phönixy D.I 228.10 nebo 228.40 – osobní stroj Fw. Karla Beilnera (jenž byl i s několika jednomístnými stroji v únoru převelen k Flik 63J). K setnině 22D, která se vrátila z východní fronty, byl v lednu 1918 přidělen stroj č. 228.22, s nímž krátce létal Zgsf. Albin Heidl, než odešel k Flik 60J.

Fliegerkompagnie 4D, které velel první český předválečný vojenský pilot Hauptmann Rudolf Holeka, používala jako doprovodné letouny zprvu Albatros D.III 53.58 a poté několik Aviatiků D.I. Jednotka měla v Gai k 21. lednu 1918 ve stavu také Phönix D.I 228.33, ovšem jen do 24. ledna, kdy v mlze při přeletu setniny na nové letiště Gajarine havaroval v Motta di Livenza. K tomu uvádí ve svém deníku Hptm. Holeka: „...Nařídil jsem start pěti letounům do Gajarine. Na půl cesty přistáli všichni v Mottě pro hustou mlhu. Při přistání se srazil na zemi letoun 228.33 s jedním tamějším stíhacím strojem. Zbylé čtyři stroje se vrátily odpoledne zpět.“ Ještě téhož dne byl setnině do Gai přidělen další doprovodný Phönix – 228.34. Přelet do Gajarine se podařil o den později. Z nového působiště doprovázel 30. ledna stroj 228.34 spolu s Aviatikem 138.27 na tříhodinovém průzkumném letu Hansa Brandenburg C.I 169.67. Ovšem i tento Phönix zakrátko postihla smůla. Obě své stíhačky odeslal velitel Flik 4D prvního únorového dne do Pianzano jako posilu k Flik 56J, která měla kvůli přehlídce vojsk císařem Karlem provést vzdušný uzávěr od 9.30 do 10.45 (setnina 56J měla tehdy letuschopný pouze jediný stíhací stroj!). FP Korp. Ignatz Pillwein musel vzhledem k závadě na motoru nakonec nouzově přistávat, přičemž byl stroj 228.34 na ploše v Pianzano zcela rozbit. Během pár dní tak měla jednotka dva vraky Phönixů na okolních letištích!

Další doprovodné stíhačky, Phönixy D.I 128.03, 128.10 a 128.11 a Aviatik D.I 38.26 byly „papírově“ Holekově setnině 4D přiděleny 11. února. Dva Phönixy byly letuschopné nejpozději 22. února, kdy letěly jako „těsný“ doprovod Brandenburgů 169.61 a 169.67, zatímco výškové zajištění prováděl Aviatik D.I „Berg“ od Flik 56J (FP Hptm. Robert Ellner). Formace se setkala s dvojicí britských stíhaček Sopwith Camel od 45. sq. RFC, kterým se podařilo donutit letoun 169.61 k nouzovému přistání na letišti San Fior di Sopra. O dva dny později doprovázeli mezitím povýšený Zgsf. Pillwein se 128.03 a FP Fw. István Sollary se 128.11 Hansa Brandenburg 169.67, přičemž shora je jistili ještě stíhačí Flik 56J. Během přistávacího manévru ale FP Pillwein zlikvidoval další letadlo – Phönix 128.03 musel být odeslán... Důležitý průzkumný let byl nařízen na 25. února 1918. Tentokrát měl Brandenburg 169.67 kromě Pillweina v kokpitu 128.11 doprovázet nad frontu do té doby nevidaný počet stíhaček Flik 56J – celkem deset letounů! Jenže „Jagdführer“ se svými novými Aviatiky D.I ztratili s pomalým dvoumístným strojem trpělivost a letěli napřed. Osádka letounu 169.67 (FP Zgsf. Josef Morawetz, BV Lt.i.d.R. Knüppel) a doprovodného Phönixu pak měla co dělat, aby vyvázla s potyčky s pěticí nepřátelských stíhaček Hanriot HD.1 nebo Sopwith jakž takž se zdravou kůží.

Fw. Sollary (128.10) a Zgsf. Pillwein (128.11) se dalšího doprovodného letu účastnili 27. února. Setnina 4D poslala fotografovat nepřátelské pozice nad Montello dva stroje, Brandenburgy 169.67 a 169.64, a na smluveném místě se k nim a dvěma Phönixům měly připojit ještě stíhačky Flik 42J a 56J. Formace Flik 4D odstartovala z Gajarine podle plánu po deváté hodině ráno, ale nedorozuměním kroužila na frontě na jiném místě, takže se s výškovým zajištěním nesečkala. Na rychlejší Brandenburg C.I 169.67 se nad místem snímkování vrhlo pět britských Camelů a do šarvátky se zapojily i oba Phönixy. Při úniku pak jen mohli piloti bezmocně pozorovat, jak se osamocené pomalejší 169.64 stal kořistí protivníka (pilot Flzf. Korp. Georg Rottmann tak při svém prvním bojovém letu padl, pozorovatel Landsturmeutnant Josef Caponi utrpěl četná zranění).

Fliegerkompagnie 4D dostala v březnu 1918 další dva doprovodné Phönixy D.I, čísel 128.12 a 128.13, navíc byl k setnině od Flik 56J převelen FP Lt.i.d.R. Wilhelm Wieser. Hauptmann Holeka tak měl nyní k dispozici plnohodnotnou Kette stíhaček stejného typu, navíc vedenou pilotem – důstojníkem, a nemusel již být tolik závislý na pomoci sousedních stíhacích jednotek, zejména Flik 56J. Cílem průzkumu 5. března 1918 dopoledne byla opět postavení nepřátelských jednotek u Montello. Brandenburg 169.67 tentokrát doprovázely stroje 128.10, 128.11 a 128.12 a „Bergy“ D.I setniny 56J. Pro nepříznivé počasí však nemohly být pořízeny žádné snímky, a tak se celá formace vrátila v pořádku domů. Všechny čtyři letuschopné Phönixy Flik 4D pod vedením Lt.i.d.R. Wiesera odstartovaly 22. března k doprovodu letounu Hansa Brandenburg C.I 169.99. Průzkum však musel

být přerušen pro prasklou vačkovou hřídel motoru dvoumístného stroje. Mezitím stíhači Flik 56J chránili Brandenburg setniny 28D, řídicí pomocí rádiového spojení dělostřeleckou palbu (mimořádně velmi úspěšně). Když FP Wieser zaznamenal, že „Bergy“ jeho bývalé jednotky zápasí s šesti Sopwithy, okamžitě nasměroval svou formaci Phönixů napomoc svým kamarádům. V nastalé vřavě nepřátelé usoudili, že rakouských stíhaček je na scéně již moc a raději vyklidili pole. Řízení palby rádiem měl 25. března provádět i Hansa Brandenburg C.I 169.67, doprovázený Phönixy 128.10, 128.11 a 128.13. Na frontě ale čekala neproniknutelná clona asi 15 až 20 spojeneckých stíhaček. Pět z nich okamžitě zaútočilo na Fw Sollaryho v kokpitu 128.11, který se náporu jen stěží ubránil, zatímco zbylé dva Phönixy se musely starat o bezpečnost doprovázeného stroje. Do boje nakonec zasáhla skupinka výše letících letounů Flik 56J a 42J a jednoho z Camelů sestřelila.

Již 6. února 1918 dostaly průzkumné jednotky Isonzoarmee rozkaz odevzdat své stíhačky stíhacím setninám - např. Phönix 228.22 se dostal k Flik 42J. Zejména však byla letadla přidělena nově ustaveným „J“ jednotkám, resp. průzkumným útvarům, které se vracely z východní fronty a velitelství je využilo k přeformování na stíhači. V dubnu 1918 musely totiž učinit i průzkumné setniny 6. Armee. Se svou minijednotkou Phönixů D.I se tak musel s těžkým srdcem nakonec rozloučit i velitel Flik 4D Hauptmann Rudolf Holeka. Kromě Flik 4D spadala pod 6. Armee např. i Flik 57F (od května 57Rb; Rb znamená Reihenbild = pásové snímkování), u níž podle některých informací měl do té doby jako „Begleitflugzeug“ sloužit minimálně jeden Phönix D.I, pilotován převážně Lt.i.d.R. Fritzem Bistritschanem. Podle některých zdrojů se několik Phönixů D.I nacházelo ještě někdy v dubnu či květnu 1918 ve stavu Flik 5D u Isonzoarmee, ale jen krátce, než byly předány setnině 43J.

Na letišti Aviano se během dubna 1918 přezbrojovala setnina 30D, působící předtím v Bukovině, na stíhači Flik 30J. Velení bylo svěřeno zkušenému stíhači FP Oblt.i.d.R. Hansi Fischerovi (do té doby 3 vítězství, z toho dvě jako velitel stíhací Jagdstaffel Galanestie v Bukovině). Jako výzbroj obdržela jednotka Phönixy D.I sérií 128, 228 i 328, zčásti pocházející od Flik 4D: 128.10, 128.11, 128.12 a 128.13. Také piloti FP Fw. István Sollary a FP Zgfs. Ignatz Pillwein přišli od setniny 4D, jiní letci byli nováčky, např. Chefpilot - zástupce velitele Oberleutnant Roman Schmidt (do té doby 3 sestřely jako pozorovatel na ruské frontě), převelený k Flik 30J v květnu 1918. Setnina se přesunula na polní letiště San Pietro in Campo poblíž Bellunu na horním toku Piavy, do sektoru 6. Armee na grappské frontě (kde se 6. Armee setkávala s jihotyrolskou 11. Armee). V San Pietro byly dislokovány rovněž setniny č. 2D a 53D.

Kromě výše uvedených letounů prošly službou u Flik 30J také následující Phönixy D.I: 228.47, 228.49, 328.01, 328.27, 328.32. V hlášeních si na adresu svých letounů setnina stěžovala, že jsou pomalé (neustálý problém stíhačů...) a „...pro rychlé manévrování v soubojích až moc stabilní“. Již 1. června byla část letadel Flik 30J poškozena během hloubkového náletu britských Camelů, vyzbrojených pumami. Zasaženy byly např. stroje 128.11, 328.25, 328.30 a minimálně jeden další Phönix D.I, škody utrpěla i sousední Flik 53D. Před nadcházející ofenzívou na Piavě se počítalo s přezbrojením Flik 30J na typ Phönix D.II/IIa sérií 222 a 422. Letouny však ještě nebyly smontovány, a tak k olétaným Phönixům D.I přibýlo na rozkaz vrchního velení 2. června od Flik 2D sedm Oeffagů D.III série 153, převážně ale bez výzbroje, a 10. června ještě šest D.III série 153 od Flik 68J.

Během června 1918 provedla jednotka s oběma typy stíhaček celkem 146 operačních letů a její piloti se účastnili jedenácti soubojů se stroji protivníka. V červenci setnina uskutečnila 101 vzletů proti nepříteli, během nichž se podařilo sestřelit dvě italská a jedno britské letadlo. Všechna tato vítězství (jediné potvrzené sestřely Flik 30J do konce války) šla na konto Phönixů D.I, ve dvou případech skóroval Oblt. Schmidt. 12. července doprovázel v kokpitu Phönixu 128.12 průzkumný stroj od Flik 53D. V sektoru Monte Tomba se dostal do boje se sedmi italskými letouny, přičemž u Santa Maria sestřelil průzkumný SAML. 23. července, opět se 128.12, poslal v plamenech k zemi nad Godega di Urbano britský stroj Bristol F2B Fighter C4762 od 139. squadrony RAF (jeho 5. vítězství). Osádka Lt. V.D. Fernald a Lt. W.C. Watkins zahynula a byla pohřbena se všemi vojenskými poctami.

Na přelomu července a srpna 1918 už mohla setnina používat nové Phönixy D.II a D.IIa, např. 422.32, 422.35, 422.46. V srpnu absolvovali stíhači Flik 30J celkem 56 operačních letů a pětkrát se utkali se spojeneckými letouny. Kromě toho byla jedna Kette letounů série 222 určena jako tzv. „Schlachtenstaffel II“, spolu s dalšími sedmi od různých jednotek 6. Armee postahovanými formacemi, k primárním útokům na pozemní cíle protivníka.* Ještě během srpna dosloužily u jednotky Albatrosy D.III

* Schlachtenstaffeln“ byly vytvořeny z letounů D, F, S a J setnin. Kromě Phönixů Flik 30J tvořila např. Kette Albatrosů série 253 od Flik 42J Staffel I a Kette Aviatiků série 38 od Flik 74J Staffel III.

a Phönixy D.I (ztracen při zkušebním letu byl 21.8.1918 např. 128.12, pilotovaný Korp. Wignerem - lehce zraněn, letoun totálně poškozen), do konce války pak piloti létali na Phönixech D.II/IIa. Kromě volného stíhání a vzletům proti hlášeným strojům protivníka nadále doprovázeli průzkumná letadla Flik 2D a 53D. V říjnu 1918 se Fliegerkompagnie 30J stala součástí Jagdgeschwader Armeegruppe Belluno v San Giustina.

Setnina č. 43J, která obdržela své Phönix D.I zčásti od Flik 63J a zčásti od Flik 5D, byla od 4. dubna 1918 umístěna na letišti San Lorenzo, poté se přesunula do Mansue a od 12. června se nacházela v Portobuffole. Jednotce postupně veleli FP Hptm. Kornelius Király a Oblt. Augustyn Domes. Piloti si nejprve osvojovali olétané stroje, ale do bojových operací se Fliegerkompagnie 43J měla zapojit až po přezbrojení na nové Phönixy D.II a IIa sérií 122, 222 a 422 v červnu 1918. První bojovou ztrátou setniny se 25. června 1918 stal Phönix 222.02 pilotovaný FP Lt.i.d.R. Wilhelmem Pfeiferem, který byl dle italských záznamů po jedenácté hodině dopoledne sestřelen nad Mareno di Piave - pilot byl zabit. O sestřel se podělila italská esa Capitano Giulio Lega (4. vítězství z pěti), Tenente Silvio Scaroni (22. potvrzený sestřel) a Sergente Romolo Ticconi od 76a Squadriglia (2. potvrzené vítězství).

Personál Flik 43J však nebyl z nových letounů právě nadšen. V měsíční zprávě setniny z července se uvádí, že „Phönix D.II nestačí na Albatros D.III“. Během probíhajících seznamovacích letů s Phönixy D.II jeden z pilotů Flik 43J smrtelně havaroval následkem zborcení křídla a setnina odmítla stíhačky nadále bojově používat. Jednotka tedy byla nakonec až do konce války využívána jako škola pro stíhací piloty. K dispozici měla i několik Albatrosů série 153 a Aviatiků D.I série 238.

Kariéra stíhacích Phönixů u Flik 68J také nebyla příliš šťastná. Setnina 68J sloužila od poloviny dubna 1918 v San Godega jako Jagdfliegerschule, než se od května stala plně operační. Své stíhačky typu Oeffag D.III však musela 10. června odevzdat Flik 30J jako silou před ofenzívou na Piavě a sama obdržela nové Phönixy D.II a D.IIa sérií 222 a 422 (např. 422.19 a 422.26). Velitel jednotky FP Oblt. Georg Kenzian Edler von Kenzianshausen se o nejoblíbenějších letounech nechvalně vyjádřil: „Létání s těmito stroji je skoro sebevražda. Uložení motoru je provedeno tak šlendriánským způsobem, že se motor vibracemi uvolňuje z držáků a ztrácí na síle. Díky slábnutí motoru se začíná klátit vrtule a pomalu se utrhuje. Problém by se dal velice jednoduše vyřešit, konkrétně lépe připevnit motor většími šrouby. Jenže tyhle šrouby prostě nejsou ve Fliegerparku k dostání! Můžu si upsat ruku, všechno nadarmo! Nejlepší piloty už budu mít dávno sestřelené a to, co mi přidělí jako náhradu, bude asi vtipná kaše!“

Že nebyly výtky přehnané, se ukázalo nakonec ve čtyřech případech, kdy se motor za letu uvolnil z lože. Problém se týkal zejména letounů D.II série 222. Tak např. 19. června 1918 o půl dvanácté v poledne odstartovala čtveřice Phönixů Flik 68J pod vedením Oblt. von Kenziana (422.19) proti nepřátelským letadlům. Kvůli defektu se však musel vrátit stroj 222.08, pilotovaný Offstv. Alfredem Pfundtnerem. Těžko ovladatelný Phönix při nouzovém přistání na letišti Pianzano narazil přímo do stojícího Aviatiku D.I 138.111 od Flik 56J. Oba letouny byly zcela zničeny, pilot vyvázl jen se šokem... Od 6. července 1918 už nebyla jednotka bojeschopná a zbylé stíhačky putovaly za účelem zesílení motorového lože do Flep 5. Setnina však do konce války žádné nové letouny neobdržela!

Použití Phönixů D.II/IIa jako doprovodných stíhaček u divizních a jiných průzkumných setnin je velmi ojedinělé, i když původně měly průzkumné jednotky (alespoň některé) za své stíhačky odevzdané v únoru a dubnu 1918 J-setninám přislíbenou později náhradu. Podle dostupných údajů byl minimálně jeden letoun série 422 přidělen k Flik 32D. K 20. říjnu 1918 disponovaly průzkumné setniny LFT na italské frontě kromě dvoumístných strojů i celkem 57 jednomístnými letadly, z nichž 20 bylo typu Phönix D.I.

Také na piavské frontě sloužily Phönixy jako jednomístné fotoprůzkumné letouny. Jednou z vůbec prvních Photoeinsitzer-Kompagnii byla od února 1918 setnina 46P Hauptmanna Carla Banfielda (4 potvrzená vítězství), která během své činnosti do konce války používala kamerou vybavené stíhačky typů Albatros D.III, Aviatik D.I a Phönix D.I, ale také např. na jednomístnou verzi přestavěné Aviatiky C.I. Pro jednoduchost pilotáže sloužily navíc Phönixy D.I u jednotky rovněž jako školní letouny - takto ke 20. září 1918 létal u Flik 46P Phönix 328.07, ke 20. říjnu používala setnina jako cvičné letouny 328.09 a 328.23.

Jednou z nejlépe hodnocenou fotoprůzkumnou jednotkou byla Photoeinsitzer-Kompagnie 37P, v květnu 1918 přezbrojená z dvoumístných letounů (Flik 37D) na jednomístné. Setnina od června nadále operovala ze svého původního polního letiště v San Lorenzo pod velením FP Hptm. Franze Perstingera, od 27.6. do 6.8.1918 de facto zastoupeným Chefpilotem FP Oblt.i.d.R. Stanislawem Ritter von Jasińskim (von Jasiński vedl jednotku i po nástupu nového velitele FP Hptm. Arthura Kollitsche 6.8.1918, a to až do září, jelikož Kollitsch musel

nejprve absolvovat přeškolení na jednomístné letouny). Kromě několika Aviatiků D.I sérií 138 a 238, jednomístné přestavby Aviatiku C.I (37.22) a několika Albatrosů D.III série 153, prošlo službou u Fliegerkompagnie 37P minimálně následujících deset fotoprůzkumných Phönixů D.I: 228.04, 228.09, 228.30, 228.39, 228.45, 228.50, 328.04, 328.20, 128.21 a 128.30. Některé z letounů byly již veterány pro službě u několika předchozích jednotek. Podle některých zdrojů měla Flik 37P k dispozici i jeden Phönix D.IIa, rovněž se zástavbou pro fotoaparát.

V průběhu operací docházelo pochopitelně i ke ztrátám. V červnu byly odepsány např. stroje 228.39 a 328.20, v červenci pak 228.45 a 228.50. Se strojem 228.45 se 11. července zřítíl Fw. Josef Vatta a při havárii utrpěl těžké zranění. Phönix 228.50 se 29. července 1918 v 10:10 dostal nad Motta di Livenza pod palbu letounu Spad 7 italského esa Tenente Colonello Pier Ruggero Piccia od 91a Squadriglia. Pilot „Photoeinsitzer“ FP Zgsf. Wilhelm Bott byl v souboji zabit (Picciovo 21. vítězství). Ztrátu dalšího letounu setniny 15. srpna měl na svědomí rovněž italský stíhač. Sergente Romolo Ticconi od 76a Squadriglia v kokpitu Hanriotu HD.1 se nad Treviso dostal do výhodné palebné pozice a nic netušícího pilota Phönixu D.I 328.04 Fw. Gustava Franze zasypal dávkou střel. Překvapený rakouský pilot se pokusil z boje uniknout, ale Ticconi jej pronásledoval a nad Colbertaldo Phönix „dorazil“ (jeho poslední 6. potvrzený sestřel). Fw. Franz se ještě pokusil s poškozeným letadlem nouzově přistát na polním letišti San Fior di Sopra, přičemž havaroval, sám však vyvázl životem, a to dokonce zcela bez zranění! K 20. říjnu 1918 se ve stavu setniny 37P nacházely ještě oba Phönixy série 128, čtyři Aviatiky D.I série 138 a dva Oeffagy série 153.

U Fliegerkompagnie 12Rb v San Vito létal v létě 1918, až do osudné havárie v červenci, fotoaparátem vybavený Phönix D.I 328.22. Poté byl k opravě odevzdán Flip 2 v Casarsa. Po reorganizaci letectva v září 1918 tvořily Flik 12P (v září přeznačena z 12Rb), 37P, 46P a 58P Aufklärungsgeschwader Isonzoarmee.

Dalším uživatelem minimálně dvou Phönixů D.I jako Photoeinsitzerů se v létě 1918 stala setnina č. 40P v San Giacomo. Fliegerkompagnie 40D se připravovala na nový způsob nasazení od dubna do července a již jako P-Flik začala působit od srpna s několika Albatrosy D.III, minimálně jedním Aviatikem D.I a Phönixem 128.11, starým veteránem od Flik 4D a 30J. Do jeho kokpitu usedali např. Flzf. Josef Watzka nebo sám velitel setniny FP Oblt. Ludwig Stillmunga. Tomu se stal stroj nakonec osudným. 12. srpna 1918 odstartoval Oblt. Stillmunga se 128.11 k fotografickému průzkumu a krátce poté byl ve výšce 300 metrů překvapen nepřitelem a zabit zásahem do hlavy. Podle italských zdrojů byl v 11:00 sestřelen nad St. Lucia di Piave pilotem 91a Squadriglia Capitano Bartolomeo Costantinim na letounu Spad 13 (Costantinimů předposlední, 5. vítězství). Od září 1918 do konce války létala Fliegerkompagnie 40P spolu s Flik 4P (v září přeznačena z Flik 4D), 47P, 57Rb a 70P v rámci Aufklärungsgeschwader 6. Armee pod velením Hauptmanna Rudolfa Holeky. K 20. říjnu 1918 měla setnina 40P ve stavu kromě šesti „Bergů“ D.I a jednoho Albatrosu D.III série 253 také jeden Phönix D.I série 128.

Stíhačky typu Phönix D.I; D.II a D.IIa sloužily u K.u.k. Luftfahrtruppe pouze na italské frontě, žádný jednomístný Phönix se podle dochovaných údajů nedostal na východní frontu. Pochopitelně byly Phönixy, zejména stroje stažené z fronty, používány ke školním účelům u jednotek Flek a v leteckých školách. K 1. srpnu 1918 mělo rakousko-uherské armádní letectvo k dispozici celkem 671 stíhaček, z toho 139 Phönixů D.I, D.II a D.IIa, 232 Albatrosů a 300 Aviatiků „Berg“, včetně strojů v opravě a u cvičných útvarů. Přesné celkové údaje z konce války nejsou známy. Typ Phönix D.III se u LFT frontového nasazení již nedočkal.

Letouny Phönix D.I-D.III u K.u.k. Kriegsmarine

Rakousko-uherské námořnictvo používalo kromě letounů startujících přímo z vodní plochy („Seeflieger“) také normální stíhačky s kolovým podvozkem, nazývané „Landflieger“. Prvními námořními stíhacími letouny startujícími z travnatých ploch a zároveň prvními stíhacími stroji námořního letectva vůbec byly v roce 1916 německé Fokkery E.III. V závěru téhož roku převzaly jejich roli jednomístné stíhací létající čluny Hansa-Brandenburg CC a později roku 1917 také stroje typu Hansa-Brandenburg W.18. Tyto létající obranné čluny však jen stěží dosahovaly letové hladiny přes 4.000 m, v níž se od poloviny roku 1917 pohybovaly italské bombardovací letouny, zaměřené na přístavy a další strategické cíle Rakousko-Uherska při pobřeží jaderského moře. Vrchní velení námořního letectva proto urychleně požadovalo zavedení nového typu vhodného obranného stíhače. Jelikož létající čluny navzdory svým výkonným motorům nedosahovaly rychlosti stoupání a dostupu jako letouny pozemní, bylo rozhodnuto zajistit obranu uvedených cílů pozemními stíhacími stroji. Volba připadla na nově vyvinuté stíhačky typu Phönix D.I, vybavené nejprve 200k a záhy 230k motory Hiero. Stíhačky Phönix pak

měly tvořit výzbroj Abwehrflugstation na letištích Altura a Valbandon u Puly (Pola)* a Igallo v Boce Kotorské. Svou plochu pro Landflieger měla v Zaule i Seeflugstation Triest (Terst).

V srpnu roku 1917 bylo odesláno několik námořních letců do Wiener Neustadt k přeškolení na letouny s kolovým podvozkem. Kontrakt na prvních 8 Phönixů, označených A.97 - A.104 (později J.1 - J.8), byl podepsán 22. srpna 1917. Firma Phönix zapůjčila ještě v září téhož roku c. a k. námořnictvu k odzkoušení původní experimentální letoun 20.14, vycházející z Hansa-Brandenburgu D.I 28.48. Stroj se od Phönixu D.I značně lišil, především pak jedenapůlpláštnou koncepcí křídel, uspořádáním mezikřídelních vzpěr do „W“ a tvarem trupu. Jeho letové vlastnosti však nebyly dobré. Při jednom nočním přistání dne 26. září 1917 na letišti Altura byl letoun těžce poškozen.** Přesto byl opraven a v říjnu 1918 nabídnut námořní správě k odprodeji. Námořní označení ale tento stroj nikdy neobdržel a není věrohodných zpráv o tom, že jej námořnictvo zakoupilo.

Phönixy D.I A.97 - A.104 převzalo námořnictvo během října a listopadu 1917, avšak podle odborné literatury nikoliv od firmy Phönix, ale od armádního letectva - K.u.k. Luftfahrtruppe. Počátkem října 1917 byly vyexpedovány první dva námořní Phönixy D.I a urychleně přelétuty na letiště Altura u Puly, kde tehdy velel Lschlt. Václav Woseček. Jejich 200k motory Hiero se však ukázaly pro dané účely jako ne plně vyhovující, proto došlo k odeslání obou letounů zpět a znovu byly dodány v lednu 1918 s výkonnějšími 230k motory Hiero.***

Objednávku na dalších 12 stíhacích letounů typu Phönix D.I, jimž bylo přiděleno označení A.107 - A.118, které bylo v srpnu 1918 pozměněno na J.9 - J.20, obdržela firma Phönix od námořnictva v říjnu 1917. Vzhledem k tomu, že o stíhačky Phönix projevila značný zájem také armáda a již v březnu 1917 si otevřeným kontraktem zajistila 120 kusů typu D.I, bylo rozhodnuto, že zakázka Kriegsmarine bude řešena průběžně a každý sedmý vyrobený letoun bude určen pro potřeby námořního letectva. A tak přestože prvé stroje dorazily do Puly v polovině prosince 1917, dodávka této dvanáctikusové objednávky byla ukončena až v březnu 1918.****

V té době už firma ve Stadlau stavěla Phönixy D.II, avšak není prokázáno, že by c. a k. námořní letectvo kdy disponovalo letouny tohoto typu. Za Phönixy D.II bývají někdy označovány letouny A.111 a A.114 - A.118, což byly ve skutečnosti stroje typu D.I. Spíše se zdá, že by mohlo jít o výčet dalších šesti Phönixů D.I vybavených od počátku výkonnějšími pohonnými jednotkami (vedle zmíněných A.97 a A.98, resp. A-97 až A.99). Podle fotografické dokumentace měly motor Hiero o výkonu 230 koňských sil všechny Phönixy D.I nasazené u Abwehrflugstation Altura, dále např. A.100 nebo J.12 (ex A.110). Je velmi pravděpodobné, že velení námořního letectva nakonec nechalo výkonnějšími motory vybavit všechny bojové používané D.I. Agregát Hiero o 230 k byl již standardně montován do typu Phönix D.IIa. Námořní letectvo 8. června 1918 objednálo 25 kusů letounů verze D.IIa, jimž měla být přidělena registrační označení A.156 - A.180 (od srpna 1918 pak J.21 - J.45). Phönixů D.IIa však nebylo třeba jen k obranným letům při pobřeží Puly, Terstu, Kumboru či Drače (Durazzo), proto se dodávka nejenže zdržela až do srpna 1918, ale bylo dodáno pouze prvních 10 strojů různých čísel série 422.

Mezitím už více než půl roku probíhalo operační nasazení námořních Phönixů D.I. Čtyři stíhačky byly přiděleny na letiště Zaule u Terstu. Phönixy A.99, A.101 a A.108 (resp. J.10) měl ve svém letovém deníku uvedeny velitel Seeflugstation Triest, slavný námořní pilot Lschlt. Gottfried Banfield. Během jednoho letu v listopadu 1917 musel se strojem A.99 kvůli přehřátému motoru přistát na letišti Beligna. Ačkoli Banfield pilotoval stíhačky s kolovým podvozkem, všechna svá vítězství (9 + 11) získal na létajících člunech.

Tři vítězství s Phönixy zaznamenal u Abwehrflugstation Altura Frglt. Friedrich Lang. V kokpitu A.115 vzlétl 19. května 1918 spolu se třemi dalšími piloty Phönixů proti dvěma italským průzkumným strojům, doprovázeným čtyřmi stíhacími létajícími čluny Macchi M.5. Lang zaútočil na dva z doprovodných letounů a v 15:45 oba sestřelil asi 20 mil od pobřeží v místě ústí řeky Po (jeho 3. a 4. potvrzené vítězství). Langův vítězný Phönix A.115 byl podle italských pramenů 22. května sestřelen západně od Rovinje (Rovigno) italským letounem Macchi M.5. Phönix spadl do moře a jeho trosky nebyly údajně nikdy nalezeny. Vítězem souboje

* Polní letiště Valbandon se nacházelo v oblasti nad přístavem a leteckou námořní základnou Pola-Puntisella.

** Podle „Austro-Hungarian army aircraft of WWI“ však k havárii došlo již 20. srpna 1917 při nočním přistání u Terstu a letoun měl pilotovat údajně Lschlt. Václav Woseček. Dle téhož zdroje měl letoun 20.14 prodělat další havárii ještě v říjnu 1918. (Tyto informace se ale nejeví jako příliš pravděpodobné).

*** Záznam vídeňského Kriegsarchivu uvádí dokonce přestavbu na 245k motor Hiero, použitý pro stroje J.1 - J.3 resp. (A.97 - A.99).

**** Tento údaj vychází ze záznamů vídeňského Kriegsarchivu. (Většinou se však uvádí, že jejich dodávka byla ukončena až v červenci 1918.)

se stal Tenente di vascello Orazio Pierozzi (jeho 6. sestřel ze 7), A.115 měl tehdy pilotovat Frglt. S. Wolleman.

O několik měsíců později, 12. srpna 1918, krátce před čtvrtou hodinou odpoledne, se oběti palby Langova Phönixu A.117 stal italský dvoumístný létající člun Macchi L.3, letící pouhých 100 metrů nad hladinou. Nepřátelský stroj se zřítil v plamenech do moře asi 45 kilometrů západně od Peneda a Friedrichu Langovi byl potvrzen jako jeho poslední 5. sestřel.

Proti formaci nepřátelských létajících člunů odstartovala 21. srpna 1918 z letiště Altura čtveřice pilotů: Fliegermaat Josef Gindl s A.102, Frglt. Emil Pramberger v A.111, Frglt. Stephan Wollemann za řízením A.118 a Frglt. Lang s A.117. Kontakt s nepřítelem byl navázán v 11:25 západně od Puly. Pětice strojů z US Naval Air Station Porto Corsini, jeden dvoumístný Macchi M.8 a čtyři stíhači Macchi M.5, se právě vracela z letákového náletu na Pulu. Střetnutí se nakonec zúčastnily čtyři stroje proti čtyřem, jelikož jednomu z amerických stíhačů se zasekly najednou oba kulometry, takže zůstal jen vzdáleným pozorovatelem celého souboje. Po několika vzájemných nerozhodných pokusech dostat protivníka do zaměřovače, se Gindloví krátce po zahájení palby na jednoho z Američanů vznítily fosforová munice. S kouřícím Phönixem A.102 se mu podařilo nouzově přistát poblíž baterie protiletadlového dělostřelectva ve Valbandon. Mezitím inkasoval řadu zásahů stroj M.5 sériového čísla 13015, v jehož kokpitu seděl Ensign George Ludlow, a právě byl pronásledován dvěma Phönixy. Frglt. Wollemann se svým strojem A.118 nakonec přesnou dávkou zapálil motor stíhaného létajícího člunu a získal tak své první a jedině potvrzené vítězství během války. Ensign Ludlow havaroval 5 km od Puly (Pola) a z vody byl zachráněn pilotem jiného Macchi M.5 Charlesem Hammannem. Hammannovu M.5 se poté podařilo doletět zpět až na základnu Porto Corsini!

Mezi nejúspěšnější námořní stíhače Abwehrflugstation Igalo patřil Fregattenleutnant Stephan von Grossschmidt. V kokpitu Phönixu A.98, společně s Georgem Freiherr Regner von Bleylebenem na A.113, sestřelil 21. července 1918 jeden z nepřátelských letounů (jeho 2. potvrzené vítězství), o tři dny později za letu se stejným strojem pak společně s Ofstv. Arigim od Flik 1J poslal do moře britský bombardér DH 4, přibližně 65 námořních mil od Kotoru (jeho 3. sestřel, 29. vítězství Arigiho). Poslední, 4. potvrzené vítězství, získal von Grossschmidt jako pilot Phönixu A.109 během letecké bitvy 23. srpna 1918, když nad Budua (Budva) sestřelil DH 4 (souboje se účastnili i stíhači Flik 1J se svými Aviatiky D.I).

Objednávka původních 25 Phönixů D.IIa z 8. června 1918 byla 1. srpna zvýšena na 50 kusů Phönixů pod označením A.156 – A.205 (J.21 – J.70), pravděpodobně jako reakce na srovnávací testy stíhačích typů v Aspernu. Prvních deset strojů této zakázky se dostalo k Landflieger během srpna a nesly rovnou nové označení J.21 – J.30. Phönix J.21 byl přeznačený prototyp verze D.III č. 422.23, letouny J.22 – J.30 pak stroje D.IIa série 422 (např. J.24 ex 422.42, J.25 ex 422.44 nebo J.30 ex 422.07), v podstatě jako provizorium, než budou dodány požadované zcela nové Phönixy D.III, stavené přímo pro námořnictvo. Objednávka se tak změnila a stroje pod označením J.31 – J.70 měly být už jen verze D.III. K jednotkám námořního letectva však do konce války dorazily pouze dva kusy tohoto typu s křídélky na obou nosných plochách a uložením kulometů v dosahu pilota, a to J.31 a J.32 (ex 322.09, původně přestavěný z prototypu 20.18). Další letoun, č. J.41, byl sice rovněž hotov a v říjnu 1918 z továrny vyexpedován, ale Kriegsmarine už jej neobdržela, stejně jako rozestavěné Phönixy J.33 – J.40.*

Z nasazení strojů čísel od J.21 výše toho není příliš známo. Jisté je, že se zapojily do akcí proti italským a britským bombardérům. Např. 6. září 1918 startovali piloti Abwehrflugstation Igalo s Phönixy J.21, J.24 a J.25, společně se stíhači Flik 1J ze stejného letiště, proti formaci britských strojů DH 4 a DH 9, mířící na Kotor. Johann Plachner v kokpitu J.25 sestřelil DH 9 od 224. squadrony RAF (2/Lt. Gray zraněn), Oblt. Béla Macourek od Flik 1J si připsal jeden DH 4 (letěl s Aviatikem D.I 338.02).

Se dvěma stroji D.III, vybavenými speciálními přídatnými nádržemi na dolních křídlech, uletěli v listopadu 1918 z Terstu FP Oblt. György (Georg) Endresz, bývalý stíhač „Arigistaffel“ v Igalo, a Flugzeugführer Robert Fiedler. Oba letci směřovali s Phönixy J.31 a J.32 do Maďarska, avšak přelet se nevydařil. Fiedler musel např. přistát s J.31 kvůli nedostatku provozních náplní na louce u Grazu.

Přestože Phönixy D.III vlastně neprošly bojovým nasazením u armádního letectva ani u námořnictva, jsou považovány za nejdokonalejší stíhači stroje vyrobené v Rakousko-Uhersku.

Phönix D.III po válce ve Švédsku

* Po válce dokoupilo Švédsko celkem 18 strojů Phönix D.III, včetně námořních J.31, J.32 a J.41. Dále je potvrzeno, že část strojů dodaných do Švédska bylo série 222.100, ale není vyloučeno, že se ke švédskému letectvu dostalo i oněch 8 výše zmíněných strojů z objednávky pro námořnictvo.

Když se po válce pokoušeli rakouští výrobci prodat vojenská letadla do zahraničí, o stroje firmy Phönix projevil zájem švédská armáda. Poté, co si švédští zástupci prohlédli letouny ve Vídni a obchod předjednali, odstartovali v červnu 1919 z Aspernu u Vídně Dipl. Ing. Edmund Sparmann v kokpitu Phönixu D.III J.41 a Hptm. Maximilian Perini s arktickým badatelem Dr. Königem ve dvoumístném Phönixu C.I 121.105, aby demonstrovali oba typy letounů ve Stockholmu. Z Vídně se oba zkušební piloti pustili do Berlína a poté přes Kodaň do švédské metropole. Phönix D.III byl vybaven dvěma přídatnými nádržemi, umístěnými na kořeni obou polovin dolního křídla podél trupu. Ve Švédsku předváděli Rakušané Phönixy na několika letištích, létali kruhy, přemety, fingovali letecké souboje, přičemž Sparmann s J.41 atakoval dvoumístný letoun.

Výkony Phönixu D.III se ukázaly být přinejmenším srovnatelné s letouny švédské firmy AB Enoch Thulins Aeroplanfabrik (AETA). Švédsko okamžitě zakoupilo Phönix J.41 i dvoumístný 121.105. Bylo dohodnuto, že Rakousko dodá co nejdříve ještě 17 dalších strojů typu D.III, aby bylo možno co nejrychleji vytvořit první švédskou stíhači jednotku. Rovněž padl dotaz na možnost případné licenční výroby obou letounů, D.III i C.I, které by se montovaly u firmy FVM v Malmö. Sparmann zůstal se svým mechanikem Rudolfem Walterem ve Švédsku. V létě obdržel Phönix J.41 švédské civilní označení v podobě velkého písmene „S“ na trupu, později písmenný kód S – AAA. V listopadu 1919 jej převzalo vojenské letectvo a označilo číslem „935“. Jako první švédský stíhači stroj dostal tento Phönix D.III domácí typové označení J.1 (Jaktfalk 1; způsob označovat stíhačky písmenem „J“ používá švédské letectvo dodnes).

V červenci 1920 následoval odprodej slíbených zbylých 17 kusů stíhačích Phönixů D.III, poháněných však podle některých údajů 200k motory Hiero, švédskému letectvu. Letouny dorazily do země určením vlakem 21. srpna 1920 a bylo jim přiděleno označení 941, 947, 949, 953, 955, 957, 959, 961, 963, 965, 967, 969, 971, 973, 975, 977 a 979. Podle nejnovějších informací je potvrzeno, že mezi těmito letouny byly stroje původních čísel 222.122, 222.142, 222.143 a 222.152. S licenční stavbou začalo Švédsko v roce 1924, prvních pět strojů bylo dokončeno následujícího roku a vojenské letectvo je převzalo pod čísla 5131, 5133, 5135, 5137 a 5139. Další pětice byla dodána v roce 1926 (5141, 5143, 5145, 5147 a 5149).^{*} Licenčně vyrobené letouny měly pozměněný tvar svislé ocasní plochy, jinou podvozkovou ostruhu, partii před kokpitem, na horním křídle dvě aerodynamicky tvarované přídatné nádrže a poháněl je motor BMW.IIIa o výkonu 185 k, vzhledem k tomu, že původní motory Hiero už nesměly být vyráběny. I tak byly jejich letové výkony poměrně dobré, švédské J.1 dosahovaly rychlosti 160 km/h a do výšky 3.000 m vyšplhaly za 18 minut (oproti 195 km/h a 11 minutám původního Phönixu D.III).

Kvůli nedostatku originálních motorů byly motory Hiero u v Rakousku vyrobených strojů také postupně nahrazovány německými pohonnými jednotkami BMW.IIIa. Na snímcích některých strojů je také např. zřetelná výměna původní SOP za novou, větších rozměrů. Původní rakouské Phönixy D.III byly postupně vyřazovány od roku 1925, konkrétně toho roku letouny 935, 951, 961 a 971. Tři z originálních stíhaček D.III byly v roce 1926 ještě v aktivní službě. Všechny stroje typu J.1 postupně dosloužily do roku 1931. Phönix D.III s číslem 947 byl v roce 1926 umístěn do muzea v Malmö. Dodnes je tento unikátní stroj součástí sbírky Flygvapnet Museum, Linköping.

Stíhačky typu Phönix po válce v Československu

Československý Letecký sbor zabavil po převratu na podzim 1918 na území nově vzniklé republiky celkem čtyři jednomístné Phönixy, tři D.I čísel 228.48, 328.04 a 328.21 a jeden typu D.II, 322.03, všechny neschopné letu. Hlavními zdroji leteckého materiálu pro Letecký sbor bylo letiště Flek 16 v Chebu (Eger), sklad vyřazeného materiálu v Plané – Fliegermaterialdepot IV Plana bei Eger a pražská firma Al-Ma, zabývající se opravou poškozených letounů na zakázku pro Luftfahrtruppe. Uvedené Phönixy pocházely zřejmě z některého z těchto míst. Letoun 228.48 prošel službou u Flik 63J a 43J, Phönix 328.04 létal za války u Flik 63J, 43J a jako fotoprůzkumný u Flik 37P, kde těžce havaroval, poté co byl sestřelen italským stíhačem. Během války havaroval rovněž Phönix D.II 322.03, a to v létě 1918 u Fliegerarsenalů v Aspernu. V roce 1920 se uvažovalo o opravě a zprovoznění Phönixů 228.48, 328.21 a 322.03. Hlavní letecké dílny v Praze za tímto účelem vyfasovaly náhradní duše a pláště pro kola zmíněných strojů, ale nakonec ze záměru sešlo a materiál se vrátil zpět do skladu. Československé vojenské letectvo tedy po válce nedisponovalo žádoucí stíhačkou typu Phönix.

Jediným Phönixem, který okusil československé nebe, byl civilní stroj D.II aviatického sdružení Bohemia. S největší pravděpodobností šlo právě o letoun 322.03, zakoupený od Ministerstva národní obrany

* Systém označení se poté ještě několikrát změnil.

(MNO). Sdružení Bohemia totiž s vojáky dobře vycházelo, jelikož jeden ze společníků, bývalý rakousko-uherský pilot Rudolf Polanecký, dal československému Leteckému sboru do vínku první letoun, když 2. listopadu 1918 z Fischamendu přelétl do Prahy stroj Hansa Brandenburg B.I 276.19. Sdružení žádalo MNO již v květnu a poté v červenci 1919 o přidělení „jednoho nebo více letadel“ nebo nepotřebného materiálu z leteckého arzenálu. R. Polanecký a Viktor Brune tak např. v říjnu 1919 získali Aviatik D.I bez motoru.

Piloti Bohemie prováděli se svými letouny (kromě jednomístného Aviatiku a Phönixu také dva Aviatiky C.I) ukázky letecké akrobacie a vzdušných soubojů na různých leteckých dnech a mítincích. Pro sdružení Bohemia létal také např. další rakousko-uherský válečný letec a později italský legionář Bohumil Munzar.* Během leteckého dne v Praze - Kbelích 27. srpna 1922 se Phönix D.II po strmém startu asi z 50 metrů náhle zřítíl na zem a roztránil se. V troskách letounu zahynul před zraky vyděšených diváků Rudolf Polanecký, vůdčí osobnost Bohemie. Skončila tak zároveň i kariéra jediného prokazatelně používaného jednomístného Phönixu v Československu.

Z ostatních nástupnických států dunajské monarchie získalo několik stíhacích Phönixů v listopadu 1918 v Ljublaně (Laibach) Národní souručenství Slovinců, Chorvatů a Srbů (později Království SHS). Minimálně dva Phönixy poté létaly spolu s dalšími typy dvoumístných a jednomístných letadel v Ljubljanské letecké setnině pod velením nadporučníka Mihaila Dorčić, bývalého stíhače Flik 51J.

Zbarvení a označování

Zbarvení

Předchůdce Phönixů D.I, stíhací letoun Hansa Brandenburg D.I, vyráběn u Phönix Flugzeugwerke do července 1917, opouštěl brány závodu bez maskovacího nátěru, jen v barvě materiálu a s vrstvou ochranného laku. Totéž se týkalo prototypů 20.14 – 20.16 a 20.18 na bázi Brandenburgu a poté pravděpodobně zcela nových konstrukcí 20.24 a 20.25.

Firma Phönix však používala podle písemných záznamů od července 1917 pro ni typický jednobarevný kamuflážní nátěr vrchních a bočních ploch – ještě před aplikací ochranné vrstvy laku byla na původní povrch materiálu (plátno, překližka, leštěný plech) houbou nanášena úsporně pomocí tupování „spirálkovitým“ způsobem kamuflážní barva jednoho odstínu. Teprve poté byly součásti stroje nalakovány bezbarvým lakem. Celkově působila kamufláž poměrně kompaktním dojmem, přesto však částečně prosvítala původní barva materiálu, což je na fotografiích zřejmé nejvíce u plechových součástí. Spodní plochy letadla přitom zůstávaly v barvě materiálu. Tento typický tovární vzor Phönixu byl používán na dvoumístných letounech Hansa Brandenburg C.I, resp. na částech sérií 29, 329 a 429, na stíhačkách D.I, D.II a D.IIIa (včetně prototypů 20.22 a 20.23) a z velké části i na dvoumístných letadlech Phönix C.I série 121.

V odborné literatuře bývá často uváděno, že několik prvních Phönixů D.I přesto dorazilo k frontovým jednotkám v barvě materiálu zcela bez kamufláže. Skutečnost je však mírně jiná. Firma Phönix zprvu používala tovární kamuflážní vzor u typu D.I pouze na vrchních a bočních plochách překližkového trupu, včetně plechové opěrky hlavy, zatímco křídla, ocasní plochy a disky kol zůstávaly v barvě lakovaného plátna. Rovněž kryt motoru byl ponechán v barvě materiálu – leštěného „kroužkovaného“ plechu. Toto schéma se týká např. prvotní vizáže Phönixů D.I 228.18, 228.25, 328.02 a ještě nejméně jeden dalších letounů od Flik 60J, námořního Phönixu D.I A.97 (u strojů Kriegsmarine s výjimkou ocasních ploch, které nesly červeno-bílé námořní označení), minimálně jednoho letounu vyfotografovaného se zařízením Sottoscope a pravděpodobně také jednoho z Phönixů D.I ze stavu Flik 41J (228.09 ?) a snad původně i stroje 228.22 od Flik 22D.

Další variantu představují letouny, které měly kromě trupu a opěrky hlavy kamuflážní vzor také na plechovém krytu motoru, zatímco nosné a ocasní plochy a disky kol byly v barvě materiálu – např. námořní A.114 či A.110. Krásným příkladem tohoto způsobu kamufláže je rovněž Phönix D.I „P“, vyfotografovaný s křídly a ocasními plochami v barvě plátna ještě někdy na přelomu srpna a září 1918 u Flik 40P (disky kol měly bílý nátěr – označení setniny). Znamé fotografie nového stroje 228.02 před dodáním k Flik 42J vzhledem k vysokému stupni lesku trupu nedovolují určit, zda byly plechy krytu motoru v barvě materiálu nebo nesly kamufláž.

Navíc ještě kamuflované disky kol měly podle fotografického materiálu např. Phönix A.100 a ještě nejméně jeden další námořní stroj. Zatímco námořní Phönixy D.I pouze obdržely červeno-bílé označení na ocasních

plochách a křídlech a jinak zůstaly v původním barevném schématu, letouny přidělené k LFT byly většinou během své služby na zbyvajících plochách u jednotek Flep (později Flip) nebo v menší míře u bojových setnin dokamuflovány způsobem, podobným továrnímu vzoru na trupu. Vznikaly tak různé kombinace, např. Phönix D.I „C“ Offstv. Josefa Cagaska a letoun 128.04 „H“ Zgsf. Leopolda Höllrigla, oba od Flik 14J, měly v původní barvě materiálu ponechány plechový kryt motoru a disky kol, naproti tomu např. Phönixy 228.22 od Flik 22D nebo 328.02 od Flik 60J byly dokamuflovány kompletně. Další kombinace mohly vznikat během oprav letounů a výměny náhradních dílů.

Většina Phönixů D.I, které Luftfahrtruppe přebírala od továrny ze Stadlau, však nesla firemní kamufláž na všech vrchních a bočních plochách, někdy jen s výjimkou disků kol, podvozkových nohou a mezikřídlelých vzpěr (228.01), příp. jen některých z těchto dílů. Barva továrního kamuflážního nátěru bývá uváděna zprvu jako středně tmavá žlutavě hnědá, později v roce 1918 zaměněná za tmavě zelenou. Tomu vcelku odpovídají i vzpomínky bývalých rakousko-uherských pilotů, publikované známým americkým historikem Dr. Martinem D. O'Connorem. Např. polní pilot Korporal Franz Leo Sigl od Flik 16D uvedl: „Phönixy typu D byly nejprve malovány světlou hnědou a poté na to byly natupovány skvrny tmavě hnědé ve formě jakoby obláček. Trup a křídla byly zbarveny stejně. Byl to originální nátěr provedený v továrně.“ Na připojeném obrázku v dopise O'Connorovi pak byly původně plátěné a plechové plochy znázorněny světlejší, což by spíše odpovídalo tendenci firmy Phönix aplikovat barvu přímo na povrch materiálu. V době svého působení ve Feltre mohl Sigl vidět Phönixy D.I setnin 16D, 39D, 14J a 60J (některé však byly kamuflovány až dodatečně).

Pro zelenou barvu svědčí vyjádření FP Offstv. Julia Arigiho, že „...každý stíhací Phönix, který jsem viděl, byl v podstatě nabarvený zeleně.“ Lt. Mario Tschurtenthaler od Flik 24D vzpomínal na zbarvení Phönixu 422.08: „S tímto letounem jsem létal, když jsem byl na letišti v Pergine. Měl špinavě zelenou kamufláž. Celý byl pokryt skvrnami zeleného nátěru.“ Zelený odstín také potvrzuje několik dochovaných částí plátěného potahu stíhacích Phönixů. Závěr výzkumu Dr. O'Connora souhlasí s rakouskými materiály – stroje typu Phönix D.I měly kamufláž hnědou, zatímco D.II a D.IIIa zelenou. Kamuflážní barvou bývaly natírány většinou i mezikřídlelní vzpěry (původně dřevěné, potažené plátnem a nafermežované), podvozkové nohy a často i disky kol. Baldachýnové vzpěry měly originální úpravu kovových trubek – byly „kovově černé“. Ostruha a její kryt pak zůstávaly v barvě materiálu.

U několika málo snímků Phönixů D.I-IIa se křídla a VOP zesponu jeví jako natřené nějakou světlou barvou (světle modrou?), což samozřejmě nelze vyloučit, např. u Flars v Aspern havarovaného stroje 322.03. U fotografií opravovaných a nově kamuflovaných letounů je ale s takovými dedukcemi nutno postupovat obezřetně. Nové plátno se v závislosti na světelných podmínkách, použitím typu filmu a pod., také jevílo často jako „bílé“.

Phönixy D.III, připravované na podzim 1918 pro LFT, již nesly na vrchních a bočních plochách novou kamufláž továrny Phönix, tzv. „vzor vlnovitých pásů“. Toto schéma používala firma přibližně od června 1918 a aplikovala jej ještě před nejnovějšími stíhačkami na část dvoumístných strojů Phönix C.I série 121 a část Brandenburgů C.I série 429. Snímky všech tří typů prozrazují, že úsporný způsob nanášení nátěru pásů dvou barev, tmavé a světlé, zůstal podobný dřívějšímu schématu – spirálkovité tupování houbou. Původní povrch v barvě materiálu však již téměř neprosvítal, kamufláž působila mnohem kompaktnějším dojmem než např. u prvních Phönixů D.I. Díky tupování také bylo rozhraní obou barev dosti neostré, přičemž je zřejmé, že jako první byla nanášena světlá barva, poté teprve tmavá.

Spodní plochy armádních Phönixů D.III opět zůstaly v barvě lakovaného materiálu, stejně jako baldachýnové vzpěry měly nadále kovově černou úpravu. Mezikřídlelní vzpěry byly stejně jako u Phönixů C.I natřeny do kříže zpoloviny tmavou a zpoloviny světlou kamuflážní barvou. Dříve byly odstíny tohoto vzoru v publikacích popisovány jako šedožlutá a tmavě zelená, podle novějších informací šlo o světle šedou a tmavě šedou. Tovární kamufláží byly opatřeny i Phönixy D.III, dodané po válce švédskému letectvu z Rakouska. Potvrzují to např. fotografie letounů 949 nebo 963. Švédské stíhačky J.1, a to jak původní v továrně Phönix vyrobené D.III, tak ve Švédsku vyrobené a vzhledově odlišné stroje, obdržely během své služby ve dvacátých letech standardní dvoubarevnou kamufláž vrchních a bočních ploch v odstínech zelená a khaki.

Zbarvení námořních Phönixů D.I popsal po válce Gottfried Freiherr von Banfield – jak již bylo zmíněno, kamuflován byl pouze trup včetně plechové opěrky hlavy pilota, a to způsobem a hnědým odstínem stejným jako u letounů Luftfahrtruppe. Až na výjimky byl kamuflážní barvou přetupován jako u armádních Phönixů plechový kryt motoru. Křídla Phönixů D.I zůstala v barvě plátna, stejně jako spodní plochy trupu.

* Zahynul 6. června 1922 při předvádění vojenského prototypu Avia BH-3 na letišti ve Kbelích.

Mezikřídlelní vzpěry měly buď původní úpravu použitého materiálu (A.97), byly přetupovány kamuflážní barvou či natřeny (pravděpodobně na černou jako baldachýnové vzpěry), totéž se týká podvozkových nohou. Disky kol buď nesly identickou kamufláž jako trup, nebo byly v barvě lakovaného plátěného potahu.

Autorům nejsou známy snímky námořních Phönixů D.IIa série 422, není ale vyloučeno, že některé mohly být zbarveny podobně jako stíhací létající čluny typu Mickel A 100,* vyráběné pro Kriegsmarine rovněž firmou Phönix. Tento vzor však již rozhodně měly nové námořní Phönixy D.III. Letouny byly opatřeny na všech plochách s výjimkou baldachýnových vzpěr a směrovky (na které bylo zmenšené červeno-bílé námořní označení) speciálním nátěrem velmi světlou šedou barvou. Na fotografiích jsou takto zbarveny letouny J.31, J.32 a J.41, přičemž poslední uvedený stroj létal ve světle šedé úpravě ještě i po převzetí švédským vojenským letectvem s číslem 935.

Výsostné označení a tovární marking

Prototyp Phönix 20.14 byl označen předepsanými černými železnými kříži novějšího typu (s užšími patkami, kdy se šířka patky B odvozovala od výšky kříže H podle vzorce $B = 0,4H$) v osmi pozicích, všude na barvě materiálu bez bílého podkladu, včetně trupu, zcela podle praxe na původním Brandenburgu D.I 28.48. Později kříž z trupu zmizel a ani na následujících prototypech už se neobjevil, stejně jako nebyl na většině sériových letadlech Hansa Brandenburg D.I. Letouny 20.15, 20.16 a 20.18 nesly železné kříže v šesti pozicích podle standardu později vyrobených stíhacích Brandenburgů, kdy kříže na nosných plochách byly umístěny vždy zhruba uprostřed poloviny křídla a na horním křídle nezasahovaly do křídélka, na ocasu byla stejně jako u většiny Brandenburgů větší část kříže na směrovce zhruba v polovině její výšky, jen část jednoho vodorovného břevna přecházela na koncovou část překřížkového trupu.* Železné kříže zdobily navíc ještě disky kol prototypů 20.15 a 20.16. Kamuflované prototypy 20.22 a 20.23 měly shodné výsostné označení, na vrchních a bočních plochách doplněné o bílý lem. Bílé lemované železné kříže (asi i na spodních plochách dolního křídla) byly použity i na prototypech 20.24 a 20.25, ačkoliv tyto stroje nebyly kamuflovány.

Sériové Phönixy D.I byly k LFT dodávány s černými železnými kříži předepsaných rozměrů v šesti pozicích, avšak bez bílých lemů, nehledě na to, zda byl letoun opatřen tovární kamufláží i na křídlech a ocasních plochách či ne. Podle předpisu z června 1917 měly totiž být kříže na tmavých plochách ohraničeny 50 mm širokým bílým lemem. Část strojů obdržela lemování u křížů na kamuflovaných vrchních a bočních plochách u leteckých parků nebo bojových útvarů. Olemování bylo prováděno většinou velmi pečlivě podle šablon, byť u některých strojů nebyla přesně dodržena předepsaná šířka lemu, ale našly se i exempláře provedené od ruky, např. v případě kříže na ocasu Phönixu D.I 228.22 od Flik 22D nebo 228.12 od Flik 24F (D). Nemalé procento Phönixů D.I však u leteckých jednotek LFT sloužilo s původními nelemovanými železnými kříži.

Některé letouny jako např. 328.26 od Flik 14J nebo většina Phönixů D.I od Flik 63J měla bíle lemované kříže i zespodu na dolním křídle, ačkoliv spodní plochy křídla zůstávaly u Phönixů světlé. Důvodem bylo další nařízení ze září 1917. Na požadavek německé 14. Armee vydalo velení Jihozápadní fronty 25. září 1917 rozkaz, podle kterého měly být železné kříže na všech spodních plochách buď bíle lemovány nebo umístěny do bílých kruhů (!).

1. Isonzoarmee pak 30. září nařídil, že kříže mají být na spodních plochách letadel v bílých čtvercích. Splnění tohoto rozkazu je zdokumentováno např. na některých strojích Albatros D.III Oeffag a Aviatik D.I, ne však zatím na Phönixech.

Zajímavou úpravu železných křížů na horních a bočních plochách lze vidět na fotografiích některých Phönixů D.I ze stavu Flik 30J z léta 1918. Bílé lemy křížů byly na těchto strojích naopak dodatečně zamalovány černou barvou, takže vznikly větší železné kříže nestandardních proporcí se širokými středy. Podobné kříže nesly u LFT např. zpočátku Albatrosy D.II a D.III série 53, u kterých vznikl tvar kříže stejně – zamalování bílého lemu u letounu 53.01. O důvodech této úpravy u Flik 30J lze jen spekulovat, mohlo např. jít o snahu, aby letoun byl co nejméně viditelný svrchu a splyval s terénem, nebo šlo o rozlišovací označení jedné z Kette setniny... Díky úsporné praxi používat nepoškozené či opravitelné součásti z havarovaných letadel jako náhradních dílů pro letuschopné stíhačky se na Phönixech D.I od Fliegerkompagnie 30J objevují různé kombinace

* Označené A.105 a A.106 a A.119 – A.155.

** Zajímavé je, že nejméně jeden sériový Phönix D.I měl kříž na ocasu umístěn podle vzoru některých Brandenburgů D.I série 28 (např. 28.15, 28.04, 28.44 atd.), tzn. kříž byl umístěn v horní polovině směrovky a částí jednoho vodorovného břevna zasahoval kromě zadní části trupu i kýlovku.

původních nelemovaných, bíle lemovaných či začerněním bílého lemu zvětšených nelemovaných železných křížů, např. nejméně u dvou letadel byl na jedné polovině křídla kříž s bílým lemem a na druhé černý železný kříž se širokým středem (128.12, 228.??), nebo byl např. zvětšený kříž pouze na ocasu a na křídlech byly kříže lemované a podobné.

Část Phönixů D.II/IIa opět opustila továrnu s železnými kříži v šesti pozicích bez bílých lemů, což dokládá nejméně devět letounů od Flik 30J, mezi nimi např. 422.32 nebo 422.35. Většina strojů sérií 122, 222, 322 a 422 však měla železné kříže (kromě znaků zespodu na dolním křídle) s přesně provedeným 50 mm širokým bílým lemem, malovaným pravděpodobně již ve Stadlau.

Rakousko-Uherský styčný důstojník v Německu psal 27. července 1918 ve sdělení Ministerstvu války do Vídně, že Němci nyní jako výsostné označení používají rovné (trámové) kříže, umístěné na vnějších koncích křídél (kde kříže sahají od náběžné hrany k odtokové), na bocích trupu za kokpitem a na obou stranách směrovky, a pokud je to nezbytně nutné, i kýlovky. Kriegsministerium reagovalo na sdělení výnosem 5/L 9414/18 z 31. července, který praví, že „Výsostné označení bude u vlastních letadel, stejně jako u německých, změněno podle následujícího obrázku...“. Na obrázku je s popiskou „dosud“ nakreslen železný kříž s širokým středem v bílém čtverci a s popiskou „nyní“ trámový kříž se širokými bílými lemy pouze v úhlech mezi břevny. Šířka lemu tvoří přibližně čtvrtinu šířky břevna kříže, tzn. kříž připomíná pozdější označení německé Luftwaffe za druhé světové války. Výnos ještě nařizoval odpovídajícím způsobem upravit Předpis vrchního velení pro armádní leteckou službu, díl IV., str. 7 a 8 („Vorschrift für den Truppenfliegerdienst IV. Teil, Seite 7 und 8...“). Výnos byl velmi zjednodušený a neudával žádné konkrétní údaje o velikosti a proporcích nového označení.*

Němci ve skutečnosti používali trámové kříže s úzkými lemy v úhlech mezi břevny (v osmi pozicích), což důstojníci rakouského vrchního armádního velení věděli, takže později se na letounech, obzvláště pokud znaky byly naneseny ještě ve výrobních halách továren, skutečně objevily „správné“ kříže s úzkými lemy, umístěné přesně podle požadavku na vnějších okrajích křídél. Firma Phönix aplikovala nové výsostné označení de facto až na stroje D.III, ale na rozdíl od německého vzoru a např. části Albatrosů D.III (Oef) série 253 nebyly kříže malovány na boky trupu.

Do doby, než byly tvar a velikost trámových křížů přesně specifikovány, docházelo u různých jednotek na frontě i v zázemí k živelnému plnění výnosu ministerstva dle vlastního pochopení, což se pochopitelně dotklo i Phönixů D.I-IIa. Na některých letounech byly původní železné kříže přemalovány v jejich originálních pozicích trámovými se širokými lemy dle výnosu, např. na 422.30 „T“ od Flik 14J, na 128.16 u Feldfliegerschule 2 nebo na Phönixu D.II „T“ od Flik 9J, vyfotografovaném po válce v Brixenu. Ne vždy muselo dojít k přetření znaků na všech šesti pozicích, např. u Phönixů Flik 30J byl v srpnu 1918 trámový kříž přemalován jen na ocasích letounů a dolním křídle zespodu, ale ne už na horním křídle svrchu. Rozměry křížů byly u jednotky odvozeny dvěma způsoby od původního označení, tzn. černý trámový kříž měl buď šířku středu původního železného kříže a do zbytku šíře patky byl doplněn bílým lemem, tzn. lem byl širší než 50 mm, zhruba poloviční šíře kříže. Taktó byl přemalován kříž na spodních křídlech přinejmenším u Phönixu 128.12 Oblt. Romana Schmidta. U těžkého letounu na směrovce byl ale trámový kříž vytvořen z původního železného kříže druhým způsobem, kdy byl nejprve podle původních vnějších okrajů kříže nakreslen nový lem v podobě bílých „úhlů“, jen o něco málo širších než 50 mm, a zbytek původních bílých lemů kolem středu železného kříže a nad patkami domalován černě. Šířka břevna nového trámového kříže tak byla větší než u křížů na křídlech zespodu.**

Nejméně pět Phönixů D.II/IIa od Flik 30J bylo vyfotografováno právě ve chvíli, kdy byl na směrovce a zadní části trupu trámový kříž vyroben odstraněním či zamalováním částí patek a lemu původního kříže (mezi nimi např. 422.32 a 422.35), zatímco na horním křídle byly ponechány originální železné kříže bez lemů. Není už ale jisté, zda byl poté na směrovku doplněn i bílý lem jako např. u 128.12. Pravděpodobná je i varianta, že nikoliv, protože Kette Phönixů série 422 od Flik 30J sloužila k útokům na pozemní cíle a absence bílého lemování mohla být kvůli horší identifikaci vzdušným protivníkem záměrná (alespoň na vrchních a bočních plochách).

Široké velké trámové kříže s poměrně úzkými lemy měl koncem války na směrovce a koncové části trupu např. Phönix D.II „E“ od Flik 9J. Letoun ze stavu téže jednotky, D.II 122.12 „S“ Fw. Josefa Schreiera, nesl počátkem

* Což dokládá i fakt, že nebyl přesně proveden ani náčrtek dosavadního výsostného označení ve formě železného kříže. Skica byla jen orientační, což přispělo k pozdější nejednotnosti nového označení.

** Tím však rozhodně nekončí nestandardní označení Phönixu 128.12 – na každé polovině horního křídla byl použit jiný druh železného kříže. Na jednom letadle tak byly zároveň čtyři různé formy výsostného znaku!

září 1918 předpisové kříže s úzkými lemy na vnějších koncích křídel, vedle kterých prosvitávaly špatně odstranitelné původní železné kříže, zatímco na ocasu byl přesně v místě originálního označení široký trámový kříž s bílým lemem kolem dokola, vytvořený z železného kříže podobně, jako tomu bylo např. u některých německých Fokkerů Dr.I při provádění změny výsostného označení na jaře 1918.

Phönix 128.11 „P“ obdržel u Flik 40P trámový kříž i na boky trupu, stejně jako např. jeden ze strojů D.I s označením Flik 63J na discích kol. Tento letoun měl navíc bíle natřenou směrovku a kříž na ocasu chyběl - byl jen na trupu. Během srpna či září se na Albatrosech, které v té době již tvořily hlavní výzbroj Flik 63J, objevily předpisově provedené nové výsostné znaky, přičemž „Balkenkreuz“ s tenkým bílým lemem byl aplikován i na trup přesně jako u německých letadel, avšak namísto na směrovku byl kříž nanesen na kýlovou plochu. Bílou směrovku a kříže na kýlovce nesly na podzim 1918 i některé další jednomístné letouny setnin Isonzoarmee, např. Albatrosy či Aviatiky Flik 41J, Flik 71D a dalších jednotek. Kýlovka Phönixu však zřejmě byla pro nanesení kříže příliš malou plochou, a tak zůstala prázdná.

Navzdory všem předpisům a jejich pozdějším upřesnění se stejně celá řada Phönixů D.I-IIa dočkala konce války s železnými kříži v šesti pozicích. Předpisové, již v továrně provedené označení poměrně úzkými trámovými kříži s úzkými lemy lze vidět prakticky jen na snímcích na frontu již nedodaných Phönixů D.III. Znaky byly aplikovány na koncích křídel a na směrovce (jiz ne s přesahem na překlízkové zakončení trupu), tzn. také jen v šesti pozicích.

Letouny vyráběné pro armádní letectvo, včetně všech stíhacích Phönixů, byly již v průběhu výroby označeny černým číselným kódem na bocích trupu, udávajícím výrobce, typ letounu (sérii) a za tečkou jeho výrobní číslo – pořadí v sérii. Továrně Phönix byla vyhrazena číslice „2“ a jelikož typ D.I navazoval na stíhačku Hansa Brandenburg D.I série 28, označení sérii Phönixu D.I bylo 128, 228 a 328. U Phönixů D.II/IIa nebylo označení série už tak logické, protože firma stíhače určila dosud nepoužité označení série 122 (222, 322, 422), přičemž série 22, na kterou by kód jakoby navazoval, byla přidělena dvoumístnému stroji Albatros B.I (stejná situace ale nastala rovněž u Phönixu C.I série 121 – původní série 21 totiž náležela opět Albatrosu B.I). K dovršení neprehlednosti byla armádnímu Phönixu D.III přidělena série 222.100, kdy typ D.III měl být identifikován pouze podle čísel za tečkou od stovky výše... Specifická čísla nesly prototypy. Kódem nebyl určen typ letounu, ale dvojčíslu před tečkou „20“ jen udávalo, že stroj je prototypem firmy Phönix a číslice za tečkou pak o kolikátý prototyp továrny v pořadí se jedná.

Číslice na trupu měly předepsané rozměry, byly 250 mm vysoké, 95 mm široké a tloušťka čáry činila 35 mm. Na všech odnímatelných součástech byl číselný kód nanesen podle jiné šablony – výška číslic v tomto případě činila jen 15 mm. K rozlišení komponentů montovaných na obě strany letounu, jako byly např. vzpěry a pod., se užívalo písmen „L“ (links) a „R“ (rechts) vedle čísla. Podle vzpomínek FP Ludwiga Krivinyho, zkušebního pilota Flarsu ve Fischamendu, byly k provedení výsostného označení a číselných kódů na trupu používány tenké dřevěné (překlízkové) šablony a černé plochy byly nastříkány pomocí stříkací pistole. Pro malá čísla a nápisy se používalo plechových šablon od firmy R. Gärdtner und Co, Wien IV, Wiedener Hauptstrasse 37.

Na vrcholu kýlovky vislé ocasní plochy se u všech stíhaček firmy Phönix nacházelo barevné firemní logo. Od typu Phönix D.II se stejně jako u stíhaček jiných firem můžeme na levé straně trupu pod vzpěrami centroplánu setkat s malou standardizovanou popiskou, která měla v případě Phönixů pět řádek s údaji o typu letounu, použitím motoru, jeho výkonu a zkratku jeho výrobce, dále číslo letadla, a ve třech spodních řádcích údaje o hmotnostech stroje, provozních náplní a užitečném zatížení. Vrtule nesla v podobě nalepených a zalakovaných obtisků na obou listech zřepdu loga svého výrobce. Nejčastěji byly používány dva až tři typy vrtulí od firmy Knoller-Járay (zejména u Phönixů D.I) a nejméně dva typy vrtulí s kosočtvercovým logem a dvouhlavou orlicí, pravděpodobně od firmy Sigma (na Phönixech D.I, D.II, D.IIa a D.III).^{*} Prinejmenším na trupech strojů D.III jsou na snímcích patrné také malé šípky, naznačující, ve kterých místech lze letadlo zvedat či podkládat. Šípky byly pravděpodobně červené nebo černé a rovněž provedené pomocí šablony.

Námořní Phönixy D.I nesly standardní výsostné označení námořního letectva, tvořené červeno-bílo-červenými pruhy na ocasních plochách a koncích obou křídel svrchu i zespoda. V případě horního křídla sahaly pruhy od vnějších okrajů křídel po ukončení křídelek. Zhruba uprostřed směrovky byl umístěn červeno-bílo-červený dělený erb se žlutým (žlutým) lemem a s korunkou. Černé železné kříže na horním křídle svrchu a dolním křídle zespodu tak byly oproti armádním letadlům posunuty ještě více

směrem k centroplánu, resp. k trupu, takže při pohledu na letoun svrchu byly kříže poměrně blízko sebe. Z fotografií lze také vypožorovat, že erb s korunkou K.u.K. Kriegsmarine nebyl na směrovce umístěn u všech strojů zcela identicky.

Pro nedostatek informací nelze přesně popsat výsostné označení námořních Phönixů D.IIa. Nabízí se buď analogie k letounům D.I nebo stejný marking v podobě úzkých trámových křížů na koncích křídel a přibližně uprostřed na bocích trupu jako v případě Phönixů D.III (J.31, J.32 a J.41), provedený již u vídeňské firmy. Červeno-bílo-červené námořní pruhy byly v tomto případě redukovány pouze na směrovku. Kýlovka, VOP i křídla již byly kompletně v barvě světle šedé kamufláže.

U rakousko-uherského námořnictva bylo letounům s kolovým podvozkom za označení třídy přiděleno písmeno „A“ (Abwehrflugzeug). Phönixy D.I měly na boku trupu po obou stranách, obdobně jako stroje LFT a podle šablony stejných rozměrů, černý číselný kód v podobě: písmeno „A“, tečka, námořní pořadové číslo letadla. Teprve výnosem z 5. srpna 1918 byly všechny stíhací pozemní Phönixy D.I třídy „A“ přeznačeny na stroje třídy „J“ (Jagdflugzeug), aby byly odlišeny od stíhacích létajících člunů. Phönixy typů D.IIa a D.III již obdržely označení písmenem „J“, ačkoliv byly zčásti objednány ještě pod kódovými značkami „A“. Označení ve formě: písmeno „J“, tečka, pořadové číslo, bylo u těchto letounů umístěno rovněž na bocích trupu z obou stran na obvyklém místě. U přeznačovaných letadel typu D.I nelze vzhledem k velmi tmavým snímkům přesně stanovit, zda bylo staré číslo zamalováno a na jeho místo naneseno nové, nebo bylo postupováno jinak. Prinejmenším dobře zdokumentovaný letoun J.12 (ex A.110) však byl novým číslem opatřen na zcela jiné pozici, a to na horní části boků trupu těsně před kýlovkou SOP. Malá identifikační čísla, shodná s čísly na trupu, se nacházela rovněž na všech demontovatelných součástech letadel. Velikost těchto čísel byla stejná jako u armádních Phönixů. U přeznačených strojů D.I z „A“ na „J“ mohla na součástech někdy zůstat dřívější malá čísla, která nebyla přemalována, např. J.12 má ještě na poválečných snímcích na směrovce původní označení A.110.

Označení jednotek a osobní marking

Stíhací Phönixy D.I a tím více D.II/IIa přicházely k jednotkám K.u.K. Luftfahrtruppe v době, kdy již byla praxe označovat letadla jednotlivých setnin poměrně zavedená. Např. Stoluft 1. Isonzoarmee (později na piavské frontě byl název armády jen Isonzoarmee) nařídil 29. října 1917, aby při létání ve skupinách byl velitelský letoun označen červeným praporkem, letoun zástupce velitele bílým praporkem a pro rozlišení strojů jednotlivých setnin měly být natřeny disky kol následovně: u Flik 4D bíle, u Flik 28D červeně, u Flik 34D černě, u Flik 35D modře, u Flik 46D žlutě, u Flik 41J černo-žlutě a u Flik 42J bílo-červeně. Označení se na letounech objevovalo od listopadu a bylo používáno i počátkem roku 1918. Vzhledem k nedostatku známých fotografií nelze přesně stanovit, zda Phönixy D.I, přidělené k některým z těchto setnin, toto označení měly či ne, avšak nejméně u Flik 4D, 28D a 35D se to dá předpokládat. Současně používala setnina 41J k rozlišení jednotlivých strojů již dříve ustálené osobní označení ve formě černobílých geometrických symbolů a obrazců na trupu a Flik 42J černobílých pásů obepínajících trup nebo velkých číslic. U Flik 41J se navíc během listopadu a prosince 1917 rozšířilo nové „vlastní“, nenařizené jednotkové označení pomocí červených pruhů na trupu (resp. celého červeného trupu nebo letadla). Snímky takto případně označených Phönixů však nejsou k dispozici.

Během zhruba prvních tří měsíců roku 1918 je u Isonzoarmee doloženo rozšíření nařízeného rozpoznávacího jednotkového markingu na další části letadel. Setnina 35D měla mít modré disky kol a kýlovku v téže barvě, nově na piavskou frontu převelená Flik 22D černé disky kol a kýlovku SOP. Jediným dosud zdokumentovaným Phönixem D.I, který prokazatelně nesl tuto formu označení je letoun 228.22 od Flik 22D, který měl v lednu 1918 skutečně černě natřenou kýlovku i disky kol.

Také některé setniny na jihotyrolské frontě měly tradici v označování letadel ještě z roku 1917. V Pergine měly stíhačky Flik 24F, 21D a 48D, sdružené v provizorní stíhací jednotce Alarm-Bereitschaft Pergine, už někdy na přelomu srpna a září 1917 výraznými barvami natřené přídě a disky kol, a to buď červenou, černou, bílou nebo žlutou. Podle písemných záznamů měl být jednotkovým označením u Flik 24F červený nátěr přídě a disků kol a u Flik 21D totéž ve žlutém provedení. Označení je u letadel těchto setnin uváděno i v roce 1918 (možná i u dvoumístných strojů), ovšem není potvrzeno, že by jej nesly Phönixy. Nijak označen nebyl letoun 128.15 od Flik 15D v Levico, ani D.I ze stavu Flik 54D v sektoru 10. Armee v Gardolo. V Gardolo umístěná setnina č. 17D používala od srpna-září 1917 na všech svých letounech jednotkový marking v podobě modrého nátěru přídě a disků kol. Je možné, že takto označen byl ještě v květnu a červnu 1918 např. i doprovodný Phönix D.I 128.16. Fotografie letounu, opraveného po červnové havárii, vykazují i v srpnu nebo září 1918

^{*} Nejméně jeden námořní stroj (A.97) byl vybaven německou vrtulí Germania.

světélky disky kol a část plechu před motorem.

Rovněž slavná Fliegerkompagnie 55J v Pergine měla svůj způsob označování letadel. Jednotkový a rozlišovací - osobní marking byl v tomto případě kombinován. Albatrosy D.III setniny 55J nesly zprvu na trupu velké černobílé číslice, občas doplněné nějakým symbolem či pruhu, na jaře 1918 pak bylo možno na trupu spatřit pruhy, symboly a písmena, a na kýlovce SOP číslice, vše převážně v bílé barvě. Nové Phönixy D.II/IIa byly po převzetí označeny již jen písmeny a symboly, z nichž některé navazovaly na předchozí tradici. Např. ještě během cvičných seznamovacích letů byl zničen stroj série 122 s velkým bílým písmenem „X“ na trupu - písmeno „X“ použil dříve na Albatrosu 153.80 FP Offstv. Julius Arigi a ačkoli již u jednotky nelétal, označení bylo ponecháno. Symbol hvězdy s půlměsícem zdobil v dubnu 1918 Albatros 153.102 a poté v květnu Phönix 122.05 FP Korp. Otto Kullase, bílý pruh před ocasem byl osobním označením na několika Albatrosech (např. 153.47, 153.87) a poté Phönixu D.IIa 422.10 Offstv. Józsefa Kisse, bílé písmeno „L“ měl na Albatrosech i Phönixu D.II 122.03 FP Zgsf. Franz Lahner. Také černobílá trojčipá hvězdička na stroji 222.10 Oblt. Eduarda von Hebry byla pravděpodobně předtím již na Albatrosu. Bílá kometa zdobila letoun 122.22 FP Oblt. Hanse Leinera, který dříve používal písmena „HL“. Phönix 422.13 nesl kresbu lebký a zkřížených hnátů, což u Flik 55J také nebyla úplně novinka, jelikož tento symbol byl užíván na Albatrosu 153.15 Offstv. Arigiho už na podzim 1917. Albatrosy velitele setniny Hptm. Josef von Maiera měly na trupu číslici „1“, zatímco jeho Phönix písmeno „M“ (i když není vyloučeno, že písmenné označení nesl i nějaký z jeho Albatrosů D.III).

Několik Phönixů D.II/IIa Flik 55J neneslo alespoň zprvu žádný marking. Velmi zvláštní ale je, že na některých verzích snímku ve dvou řadách stojících Phönixů setniny z června 1918 jsou na třech strojích původně bez označení doretušována bílá písmena „G“, „K“ a „Y“! Důvod tohoto počínu není znám. Kette Phönixů D.IIa vedená Offstv. Kisseem měla vypracovaný systém rozlišení vlastních letadel pomocí bílých pruhů. Zatímco Kissův letoun měl jeden bílý pruh na trupu před ocasem, Phönix 422.21 Fw. Istvána Kirjáka dva pruhy a 422.14 Fw. Sándora Kaszy tři bílé pruhy před kořenem výškovky. Po Kissově smrti přibyla na Kaszově Phönixu 422.14 na památku sestřeleného přítele kresba srdce na obou stranách trupu pod kýlovkou a svrchu na centroplánu horního křídla. Do trojice pak přibyl jiný Phönix D.IIa s bílou tančící dívkou v černém lichoběžníku s bílým lemem na trupu - motiv byl také zopakován uprostřed horního křídla.

U nově sestavených stíhacích Fliegerkompagnii vznikaly různé formy jednotkové označení v podobě pruhů a stylizovaných emblémů a podobně, často přímo z iniciativy velících důstojníků, kteří již s nějakou formou markingu přišli do styku u svých předchozích jednotek. Tak např. velitel Fliegerkompagnie 60J Oblt. Frank Linke-Crawford zvolil pro svou novou setninu označení formou červených pruhů na trupu. Již za služby u Flik 12 nechával Oblt. Linke natírat příd svých letounů Hansa-Brandenburg D.I červenou barvou. V tom pokračoval i na Albatrosech u Flik 41J, navíc byl znám pod přezdívkou „Červená hlava“, podle červené letecké kukly. Navíc Linke odcházel od Flik 41J v době, kdy jednotkové označení Flik 41J představovaly právě červené pruhy.

Snímky Phönixů D.I Flik 60J z ledna a února 1918 na polním letišti Grigno dokládají, že stroje setniny byly už v té době označeny červenými pruhy na trupu s bílými písmeny, provedenými formou obrysové linky se středovými částmi v barvě pruhu, např. „L“, „G“, „H“, „S“, „T“, a pravděpodobně „P“ a „C“, nejméně jeden stroj měl pruh bez písmene. Šlo tak vlastně o kombinaci jednotkového a rozlišovacího - a zároveň osobního označení, přičemž písmena se většinou shodovala s počátečním písmenem pilotova příjmení, tzn. letouny 228.14 a 228.16 Oblt. Linkeho nesly označení „L“, Stfw. Gruber měl na svém 228.24 písmeno „G“, Fw. Teichmann na 228.25 „T“, Zgsf. Heidl na 228.18 „H“ a podobně. Výjimku ze systému pruhů u Flik 60J tvořil jeden z Phönixů D.I s označením „L“ (228.14 nebo 228.16), přičemž písmeno mělo tmavý pouze střed a lem. Tento Phönix je ale netypický také železnými kříži na discích kol.

V této formě označování pokračovala setnina 60J i po přesunu do Feltre na grappskou frontu. Na záběrech z Feltre z jara a léta 1918 jsou rozpoznatelné např. Phönixy D.I 328.02 „J“ Oblt.i.d.R. Fritze Janskyho, druhý D.I „J“, 328.?? „R“ Lt.i.d.R. Aloise Rodlauer, stroj „B“ Friedricha Baura (později měl s letounem létat Zgsf. Josef Ács) nebo „S“ (Lt. Stella či Oblt.id.R. Szabó vo Bartfa). Označení „W“ (Oblt.i.d.R. Karl Freiherr von Westenholz), příp. další se dají předpokládat. U v létě dodaných Phönixů D.II/D.IIa je známo např. označení „L“ (rezervní letoun 122.01 Oblt. Linkeho) nebo „H“ (422.04, Stfw. Heidl), ale pravděpodobná jsou např. i písmena „T“, „R“ (snad 122.23, Lt.id.R. Rodlauer), „P“, „W“ nebo „M“ (zřejmě 122.18, Fw. Mayrbäurl).

Označení pomocí červených pruhů na trupu používala již v roce 1917 na korutanské, později grappske frontě na dvoumístných i jednomístných letadlech také setnina č. 16D. V roce 1918 pak byla na trup letadel

kreslena černá, bílá nebo černo-bílá číslice „16“. Phönix 328.33, se kterým ve Feltre v prvních měsících roku létali Oblt. Rudolf Schulteis a Oblt. Leopold Urban, představuje kombinaci obojího - v červeném pruhu za kokpitem byla vepsána bílá číslice „16“. Tento letoun navíc nesl talisman Flzf. Schulteise v podobě plyšového medvídky, sedícího na náběžné hraně dolního křídla a přikurtovaného k levé přední mezikřídlní vzpěře.

Phönixy D.I zpočátku přidělené Flik 39D a 66D ve Feltre zřejmě nenesly žádné jednotkové ani osobní označení, a pravděpodobně stejně tak ani fotoprůzkumné stroje Flik 31P a 39P v létě 1918. Systém jednotkového a zároveň rozlišovacího a osobního označení písmeny v červených pruzích za kokpitem převzala někdy v dubnu nebo květnu 1918 od Flik 60J další ve Feltre nasazená jednotka, Flik 14J. Výjimku tvořil v květnu Phönix 328.26, jehož trup zdobila černobílá kresba lebký a zkřížených hnátů. Šlo o osobní označení velitele setniny Oblt. Karla Benedeka, který již za svého působení u Flik 6F v Albánii létal s Albatrosem 53.30 s kresbou lebký a zkřížených hnátů (resp. pirátské vlajky - není známo, zda byl v tomto případě autorem markingu). Phönixy D.I Fliegerkompagnie 14J byly jinak označovány bílými počátečními písmeny příjmení pilotů do červených pruhů za kokpitem. Jediným rozdílem oproti markingu Flik 60J bylo, že písmena byla kreslena jen širší bílou linkou, bez červeného středu. Na pohřbu Oblt. Benedeka provedl čestný průlet Stfw. Karl Urban ve svém Phönixu 228.19, viditelně označeném širokým bílým písmenem „U“ v pruhu za kokpitem. Stejně byl označen např. Phönix 128.04 „H“ Zgsf. Leopolda Höllrigla (červen/červenec 1918).

Pozdější snímky řady letounů Flik 14J z Feltre z léta 1918 pak ukazují jiný Urbanův stroj již s písmenem „U“ podle vzoru Flik 60J s červeným středem, ale také s železnými kříži na discích kol.* Dále v řadě stojí ještě stejnou formou označené Phönixy D.I „C“ Offstv. Josefa Cagaska, „W“ Oblt. Franze Wancury, 328.19 „stylizované M s kroužkem uprostřed“ Fw. Emanuela Mičky, který si tento symbol přinesl od předchozí setniny č. 8D, letoun s písmenem „E“ a jeden neidentifikovaný stroj. Další fotografie ukazují ještě Phönix D.I „K“. Během služby se dají předpokládat např. ještě písmena „D“, „L“, „F“ nebo „V“. Písmenem „T“ v červeném pruhu na trupu uprostřed mezi kokpitem a VOP byl v srpnu 1918 označen Phönix D.IIa 422.30 Stfw. Karla Teichmanna. Bílé „T“ s červeným středem se pak nacházelo ještě svrchu na centropláně horního křídla. Tato praxe vycházela již z markingu Aviatiků D.I u Flik 60J v dubnu a květnu 1918. Dá se předpokládat, že obdobně mohly být u Flik 14J označeny další stroje typu Phönix D.II/IIa, a to nejen převzaté od Flik 60J.

Setnina 9J v Ospedaletto jednoduše převzala označení jednotek, od kterých jí byly přiděleny letouny. Albatrosy D.III (Oef) měly nadále původní marking Flik 55J - bílá čísla na kýlovce, což bylo aplikováno i na některých strojích Aviatik D.I, a Phönixy D.II/IIa od Flik 60J si také ponechaly své původní označení bílými písmeny v červených pruzích. Klasičtým příkladem letounu zděděného po Flik 60J může být bývalý Linkeho Phönix D.II 122.01 „L“, v jehož kokpitu se v srpnu 1918 nechal vyfotografovat Korp. Karl Linner. Na dalších snímcích Flik 9J z druhé poloviny léta figurují vedle Albatrosů např. Phönixy D.II s písmeny „R“ (Lt.i.d.R. Rodlauer), „M“, „H“ („T“) a „E“ a Phönix D.IIa rovněž označený písmenem „E“. Se strojem D.II „E“ většinou létal velitel setniny Hptm. Ludwig Purm, jenž používal na svých letadlech plyšového medvídky jako osobního maskota - kromě Phönixu např. také na Aviatiku D.I. Medvídek byl na Phönixu D.II, stejně jako v případě „Berga“ 101.12, připevněn k levé mezikřídlní vzpěře směrem dovnitř, aby „hlídal“ svého majitele. Podle rakouských zdrojů také existoval i letoun s písmenem „P“ (Fw. Johann Pinkalsky, Hptm. Purm?), 10. září je pak datována fotografie Phönixu D.II 122.12 „S“ Fw. Josefa Schreiera. Je velmi pravděpodobné, že jde také o stíhačku původně ze stavu Flik 60J. Bílé písmeno „S“ s červeným středem je navíc zopakováno svrchu na baldachýnu horního křídla.

Fliegerkompagnie 9J byla rozpuštěna v Brixenu (Bressanone). Na tomto letišti skončil svou kariéru mnoho letadel více rakousko-uherských leteckých setnin jihotyrolské fronty. Fotografie dokumentují letouny po nájezdech „lovců suvenýrů“, kteří z nich odřezávali a vymontovávali co se dalo, především výsostné a tovární označení. V různém stadiu likvidace jsou tak mimo jiné zachyceny i Purmův Phönix D.II „E“ a Phönix D.II „T“, o němž se většinou v popiskách mylně dočteme, že jde o Teichmannův 422.30 od Flik 14J. Stroj z Brixenu však zcela jistě není identický s Teichmannovým Phönixem D.IIa 422.30, zachyceným po přistání „na nose“ v Hallu, zejména s ohledem na pozici červeného trupového pruhu. V Brixenu je vyfotografován pravděpodobně původní Teichmannův Phönix D.II od Flik 60J, který zdědil právě setnina 9J. Ostatně i u této jednotky sloužil pilot, jehož jméno začínalo na „T“; byl jim Zgsf. Eusebius Notigar.

Nově vytvořená Fliegerkompagnie 63J zavedla hned od počátku svého nasazení na piavské frontě u Isonzoarmee v únoru 1918 dobře viditelné

* Nabízí se domněnka, že mohlo jít o přeznačený Phönix 328.26.

označení letounů setniny. Kýlovka Phönixů D.I byla přetřena čtyřmi bílými a čtyřmi černými navzájem se střídajícími svislými pruhy a disky kol zdobil paprskovitý vzor střídajících se pěti bílých a pěti černých výsečí. Během jara 1918 přibyl na discích kol ještě černý střed. Toto označení pak dostávaly i další do služby u lík 63J zavedené stíhačky typů Aviatik D.I a Albatros D.III. Znamé fotografie Phönixů setniny nevykazují s jedinou výjimkou nějaký další rozlišovací či osobní marking. Výjimku tvořil pouze D.I s tmavou (černou nebo červenou) šesticípou bíle lemovanou hvězdou na trupu pod kokpitem.

Stylizovaný emblém jako označení jednotky používala setnina č. 30J. Šlo o červeně bíle lemovaný „Dreispietz“ s dovnitř lomenými hranami, z pod něhož v místech lomených hran vyčnívaly hroty dalšího, čistě bílého trojúhelníku, který měl hrany lomené naopak směrem ven. V podstatě šlo o jakousi deformaci dvou trojúhelníků, které by jinak spolu tvořily šesticípou hvězdu. Symbol nesly u jednotky Phönixy D.I, D.II a D.III, a to na obou stranách vrchní části boků trupu za kokpitem v místě nad sériovým číslem a na trupu zespodu. Stejně jako u Flik 63J není na snímcích Phönixů setniny zaznamenáno žádné další rozlišovací či osobní označení, tentokrát bez výjimky. Písemně dokládán marking jednotky v podobě pūlených modro-bílých disků kol nepotvrzuje fotografie.

Emblém Flik 30J s největší pravděpodobností vycházel ze symbolu tmavé (červené nebo černé) bíle lemované šesticípé hvězdy, kterou byly v zimě 1917/1918 označeny, zřejmě však těsně před nebo až po podepsání příměří s Ruskem v prosinci, stíhací letadla setnin 7. Armee v Bukovině (nejméně tři Albatrosy D.III a jeden Fokker D.III). Velitel Flik 30J, Oblt. i.d.R. Johann (Hans) Fischer, létal v Bukovině jako Chefpilot Flik 38D a na podzim 1917 jako velitel provizorní stíhací Jagdstaffel Galanestie. V archívních fondech se dochovala nejméně jedna fotografie, kterou FP Fischer věnoval „v upomínku na službu u Flik 30“, avšak překvapivě na ní nepózuje v kokpitu Phönixu od Flik 30J na piavské frontě, ale v Albatrosu 153.24 v zimě 1917/1918 na letišti Flik 30D v Czernowitz v Bukovině. Albatros 153.24, jeden ze strojů Jagdstaffel Galanestie, je na obou bocích trupu, a navíc i svrchu a zespodu označen bíle lemovanou hvězdou, stejně jako další stroje, nasazené v Bukovině, na jiných snímcích. Souvislost mezi označením stíhaček v Bukovině a emblémem Flik 30J je tedy skrze podobnost obou symbolů a osobu Hanse Fischera více než zřejmá. Jelikož na piavské frontě měla symbol šesticípé hvězdy již dříve setnina 51J, emblém nové stíhací Flik 30J byl přestylizován. Způsob označení letounů na trupu také zespodu však zůstal stejný.

Zajímavé osobní označení ve formě velkého bílého otazníku nesl Phönix 228.48 od Flik 43J, s nímž v Portobuffole havaroval FP Lt.i.d.R. Franz Lajos od sousední Flik 41J. Jinak není z důvodu nedostatku fotografického materiálu o markingu Flik 43J známo nic bližšího. Není vyloučeno, že stroj 228.48 mohl být otazníkem opatřen už u předchozí jednotky. O případném markingu Phönixů D.II/IIa stíhací Flik 68J rovněž není nic známo.

Fotoaparát vybavený Phönix 328.22 obdržel v létě 1918 po přidělení k Flik 12Rb charakteristické již dříve na dvoumístných strojích Hansa Brandenburg C.I užívané označení příslušnosti k setnině, široký bílý z obou stran červeně lemovaný lomený pruh na trupu. Díky vysokému trupu Phönixu působil marking odlišným dojmem než na jiných letounech jednotky, ale princip zůstal v podstatě zachován – dopředu směřující „úhel“ byl na trupu patrný při pohledu z boku, svrchu i zespodu. Fotografie fotoprůzkumných Phönixů D.I Fliegerkompagnie 37P neprozrazují žádné jednotkové ani osobní označení. To ostatně nenesly ani u setniny používané Aviatiky D.I a C.I. Setnina č. 46P většinou značila své stroje ozdobným písmenem „F“, ale není dosud potvrzeno, že by se to týkalo i jejich Phönixů D.I. Široké bílé písmeno „P“ na trupu (minimálně na bocích a svrchu) a bílé disky kol měly na fotografiích postupně zachycené dva Phönixy D.I od Fliegerkompagnie 40P (počátkem srpna 1918 to byl stroj 128.11).

Kriegsmarine nedisponovala tak vysokým počtem letadel s kolovým podvozkem, neznikala tudíž potřeba rozlišení jednotlivých útvarů – Abwehrflugstation. Autorům známé snímky námořních Phönixů také nedokládají žádné speciální osobní označení. Výjimkou je pouze koncem války vyfotografovaný Phönix D.IJ.12 (ex A.110), jehož trup obepínal úzký bílý několikrát lomený pruh. Také je známa fotografie Phönixu D.IIIJ.41 s dvoubarevnými pūlenými disky kol, pravděpodobně v odstínech červené a bílé. Zřejmě jde o poválečnou podobu letounu, když byl představován zástupcem švédského letectva (na snímku je letoun vybaven přidavnou nádrží na dolním křídle vedle trupu).

Do Švédska dodané Phönixy D.III byly označeny nejdříve černými a posléze bílými trojmístnými číslicemi, v licenci postavené letouny J.1 černými a bílými čtymístnými číslicemi. Na trupu stroje „935“ (ex J.41) se objevila kresba škorpióna, patrně červená. Jiné formy jednotkového nebo osobního markingu nebyly na Phönixech ve švédském letectvu zaznamenány.

Použitá literatura a další zdroje:

- 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, O'Connor M. Flying Machine Press, Mountain View, 1994.
- PHÖNIX D.I-II, Grosz P. M., Windsock Datafile 31, 1992.
- THE PHÖNIX SCOUTS, Haddow G., Profile Publications Number 175, 1967.
- DES KAISERS LETZTES FELDPILOT, Meindl K., Schroeder W., Tötschinger B., H. Weishaupt Verlag, Graz, 1991.
- DIE FLUGZEUGE DER K.U.K. LUFTFAHRTRUPPE UND SEEFLIEGER 1914-1918, Hauke E., Schroeder W., Tötschinger B., H. Weishaupt Verlag, Graz, 1988.
- ÖSTERREICHS LUFTFAHRZEUGE, Keimel R., H. Weishaupt Verlag, Graz, 1981.
- DIE K.U.K. LUFTSCHIFFER-UND FLIEGERTRUPPE ÖSTERREICH-UNGARNS 1794-1919, Peter E., Motorbuch Verlag, Stuttgart, 1981.
- DIE ALBATROS (OEFFAG) – JAGDFLUGZEUGE DER K.U.K. LUFTFAHRTRUPPEN, Schiemer P., H. Weishaupt Verlag, Graz, 1984.
- DER TIROLER HOCHGEBIRGSKRIEG 1915-1918 IM LUFTBILD, von Lichem H., Steiger Verlag, Berwang/Tirol, 1989.
- BERICHT ÜBER DIE TÄTIGKEIT DER LUFTSTREITKRÄFTE vom 1. bis 15. Juli 1918.
- CROSS & COCKADE JOURNAL: Vol 14 – 4/1974; Vol 15 – 3/1974; Vol 17 - 1/1976.
- CROSS & COCKADE GREAT BRITAIN JOURNAL: Vol 17 - 1/1986; Vol 17 – 4/1986.
- WINDSOCK INTERNATIONAL, Vol 15 – 6/1999.
- ÖFH NACHRICHTEN SONDERHEFT, Nr. 5, 12, 14, 25.
- ÖFH NACHRICHTEN, 2/1989, 2/1999, 1/2004.
- MILITARIA, Vol 2 – 1/1996.
- A MAGYAR REPÜLÉS TÖRTÉNETE, Csanádi N., Nagyvárad S., Winkler L., Műszaki/Könyvkiadó, Budapest, 1977.
- STÍHACÍ LETADLA PRVNÍ SVĚTOVÉ VÁLKY V ČESKOSLOVENSKU, Kaše J., Pirič VI., SVĚT KRÍDEL, CHEB, 1994.
- RUDOLF HOLEKA - KRONIKA PRVNÍHO VOJENSKÉHO LETCE NÁRODNOSTI ČESKÉ, Zahálka J., Corona, Prague, 1997.
- THE CAMEL FILE, Sturtivant R., Gordon Page, Air Britain Ltd., Tonbridge, 1993.
- THE SKY THEIR BATTLEFIELD, Henshaw T., Grub Street, London, 1995.
- BRISTOL F2B FIGHTER, Bowyer C., Ian Allan Ltd., London, 1985.
- REVI, No 40, 41.
- RAKOUSKO-UHERSKÉ NÁMOŘNÍ LETECTVO 1849-1918, Zahálka J., studie

Photo credits

- Archive of Technické muzeum, Brno
- Archive of NTM, Prague
- Tomasz Kopański Collection
- Walter Schroeder Collection
- Jan Zahálka Collection
- Jan Kaše Collection
- Rudolf Höfling Collection
- Radko Vašíček Collection
- Ken Merrick Collection
- Roberto Gentilli Collection
- Dr. Reinhard Masajdek Collection
- Mgr. Petr A. Tesař Collection