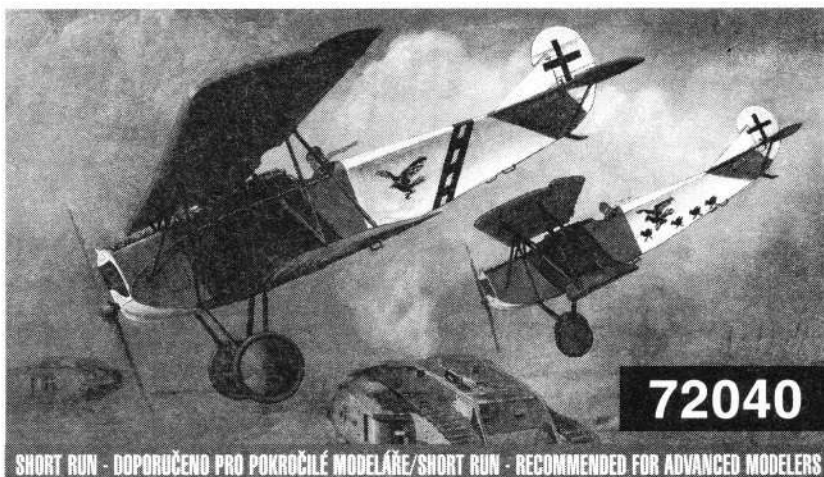


German WW I fighter Fokker D.VII (Alb)



CZ

Německý stíhací letoun Fokker D.VII bezesporu patří mezi neúspěšnější a zároveň nejslavnější konstrukce období let 1914 – 1918 a dá se říci, že snad i dějin letectví všeobecně.

Stavba prototypů, poháněných motorem Mercedes D.III o výkonu 160 k, byla zahájena již v druhé polovině roku 1917, respektive na jeho konci tak, aby se letouny mohly zúčastnit tzv. 1. soutěže stíhacích letadel, naplánované německým inspektorátem vojenského letectva (Idflieg) na období 20. leden až 12. únor 1918. Z této soutěže vyšel jednoznačně jako hlavní vítěz právě typ Fokker D.VII. Typ, který byl výsledkem jednak vývoje experimentální prototypové řady strojů, označovaných písmenem V, a jednak výsledkem vývoje samonosného dřevěného křídla s tlustým profilem s plátěným, případně překližkovým potahem. Letové charakteristiky i výkony typu Fokker D.VII byly všeobecně hodnoceny jako výtečné. Aby mohly být uspokojeny enormní potřeby fronty, bylo rozhodnuto, že Fokkery D.VII budou ve velkých sériích licenčně vyráběny také v továrnách Albatros Werke a Ostdeutsche Albatros Werke (OAW), protože kapacity továrny Fokker byly pro daný úkol nedostatečné.

První malé množství Fokkerů D.VII se na západní frontě objevilo někdy během března a dubna 1918, v masovém měřítku začaly D.VII nad bojiště působit od počátku léta 1918. Němečtí stíhací letci získali ve Fokkerech D.VII skutečně účinnou zbraň, takže byli schopni zasazovat letectvům protivníka těžké údery a způsobovat vysoké ztráty v podstatě až do posledních dnů války. Zvláště byla německými stíhači ceněna varianta Fokker D.VII F, poháněná výtečným výškovým motorem BMW.IIIa o výkonu 185 k. Pro spojenecké letce představoval Fokker D.VII velmi nebezpečného a respektovaného protivníka a jistě nebylo náhodou, že právě Fokkery D.VII byly jako jediný typ výslovně uváděny v podmínkách příměří, které Spojenci předložili Němcům.

Výroba Fokkerů D.VII měla být zahájena také v Rakousku-Uhersku (kde se tento typ měl stát základní výzbrojí stíhacích jednotek) v továrnách Ungarische Allgemeine Maschinenfabrik AG (MAG), Oesterreichisch-Ungarische Flugzeugfabrik 'Aviatik' GmbH, Thöne & Fiala a eventuálně dalších, avšak do konce války bylo vyrobeno jen malé množství strojů, které rakousko-uherské vojenské letectvo už nestačilo bojově nasadit.

Celkový počet Fokkerů D.VII, vyrobených za války, není přesně znám, avšak u továren Fokker, Albatros a OAW jich bylo objednáno dohromady 3200, rakousko-uherské vojenské letectvo objednalo dalších celkem 630 strojů. Nemalý počet Fokkerů D.VII také sloužil nebo byl testován, či jinak využíván, v leteckých silách mnoha zemí ještě, někdy i dost dlouho, po skončení 1. světové války.

GB

Fokker D. VII was probably the most successful and known fighter plane of the World War I era. The prototypes V. 11 and V. 18 were built on the late months of 1917. There were driven by water cooled in line Mercedes 160 HP engine. There were determined for the Idflieg's (the German Air Service) trials of fighter planes. The Adlershof fighter competition began on the 12th January, and would last until the 12th February 1918. The rebuilt V. 11 prototype (Fokker D. VII) was the absolute winner of the trials.

The Fokker D. VII had welded steel tubing its main structural material. The clear internally braced cantilever wings were without wires, the laminated plywood ribs and wooden box spars, and providing great strength. "N" struts were on the outboard of the wings. The wings were fabric covered with leading edges sheathed with thin plywood. The D. VII fuselage and empennage were fabric covered too.

Flying characteristics and performances were excellent. The German Air Service wanted as many of these new fighters as quickly as possible. The Idflieg gave Fokker an immediate order for 400 D. VII's. Idflieg also ordered the Albatros Werke and the Ostdeutsche Albatros Werke to produce the new Fokker biplane under licence.

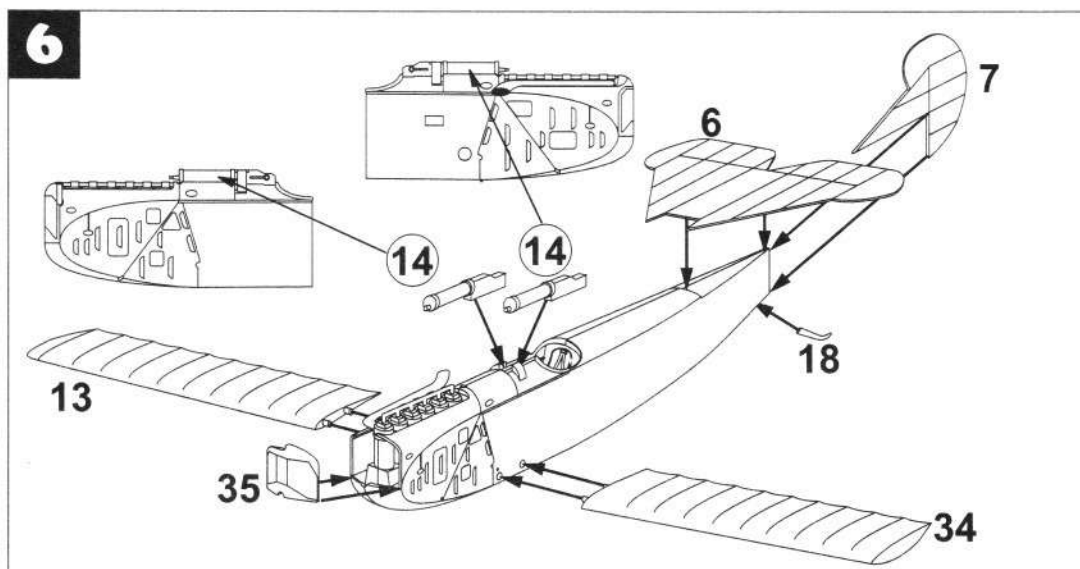
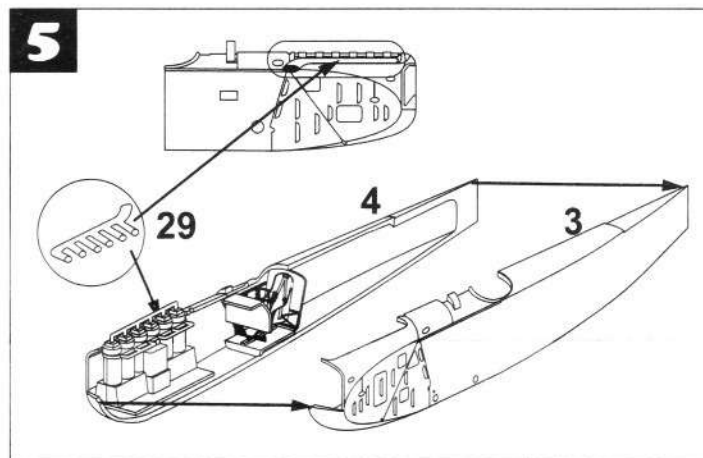
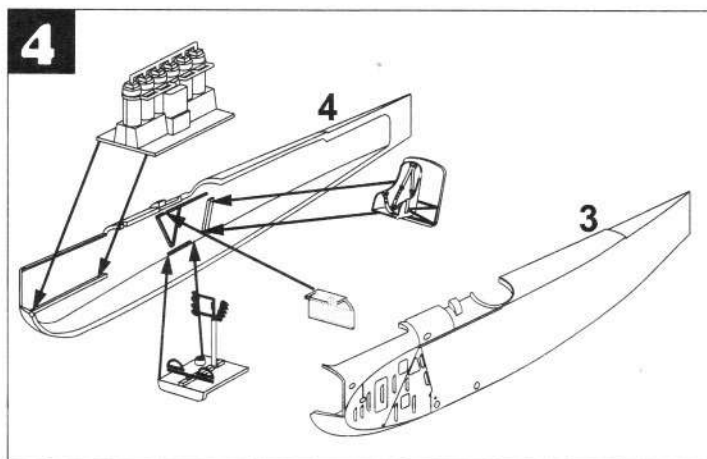
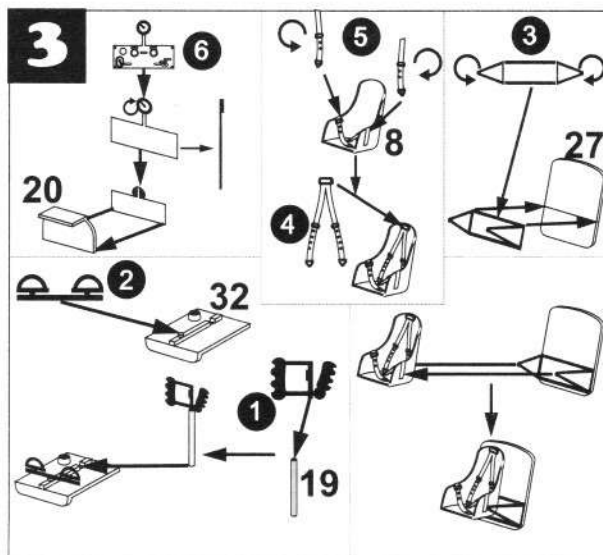
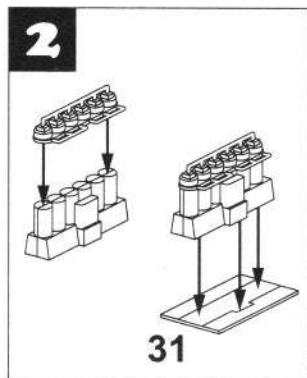
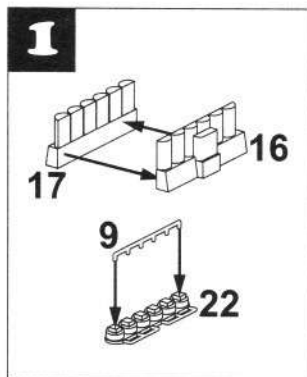
Fokker D. VII began arriving at Jastas in late March and early April of 1918. In July about 400 machines served at the Western Front. As the Fokker D. VII began going into action pilots on both sides of the front expressed amazement at performances of the new fighter. Especially the Fokker D. VII F driven by the B.M.W. engine with special altitude compensating carburetor was excellent. Every pilot wanted to fly combat with this new variant of the Fokker D. VII. All Fokker D. VII's had been confiscated or destroyed by the articles of the 1918 Armistice.

Production of Fokker D. VII's was planned at the Austro-Hungarian Empire too. The factories was follow: Ungarische Allgemeine Maschinenfabrik AG - MAG, Oesterreichisch-Ungarische Flugzeugfabrik "Aviatik" GmbH, Thone und Fiala, etc. There were built only few machines. There never operated at air war.

There were ordered 3200 planes in Germany and 630 in Austro-Hungary. A lot of them served in many countries till thirties.

Rozměry a výkony/Dimensions and performances:

Pohonná jednotka:	Mercedes D.III 160 k Mercedes D.IIIa 160-180 k Mercedes D.IIIaü 180-200 k BMW.IIIa 185 k	Engines:	Mercedes D. III 160 HP Mercedes D. IIIa160-180 HP Mercedes D. IIIaü180-200 HP BMW.IIIa 185 HP
Hmotnost: - prázdného letounu	700 kg (s motorem Mercedes D.III) 688 kg (s motorem BMW.IIIa)	Weights: Empty	700 kg - Mercedes D. III engine 680 kg - BMW.IIIa engine
- vzletová	880 kg (s motorem Mercedes D.III) 906 kg (s motorem BMW.IIIa)	Max.	880 kg - Mercedes D. III engine 906 kg - BMW.IIIa engine
Rozpětí:	8,9 m	Wingspan:	8,90 m
Délka:	6,95 m	Lenght:	6,95 m
Výška:	2,95 m	Height:	2,95 m
Max. rychlost:	200 km/h (s motorem BMW.IIIa)	Max speed:	200 kph - BMW.IIIa engine
Vytrvalost letu:	2 hodiny	Armament :	Two fixed forward firing 7,92 mm Spandau LMG 08/15 machine guns
Výzbroj:	2 pevné synchronizované kulometry Spandau LMG 08/15 ráže 7,92 mm		



NEŽ ZAČNETE PRACOVAT:

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

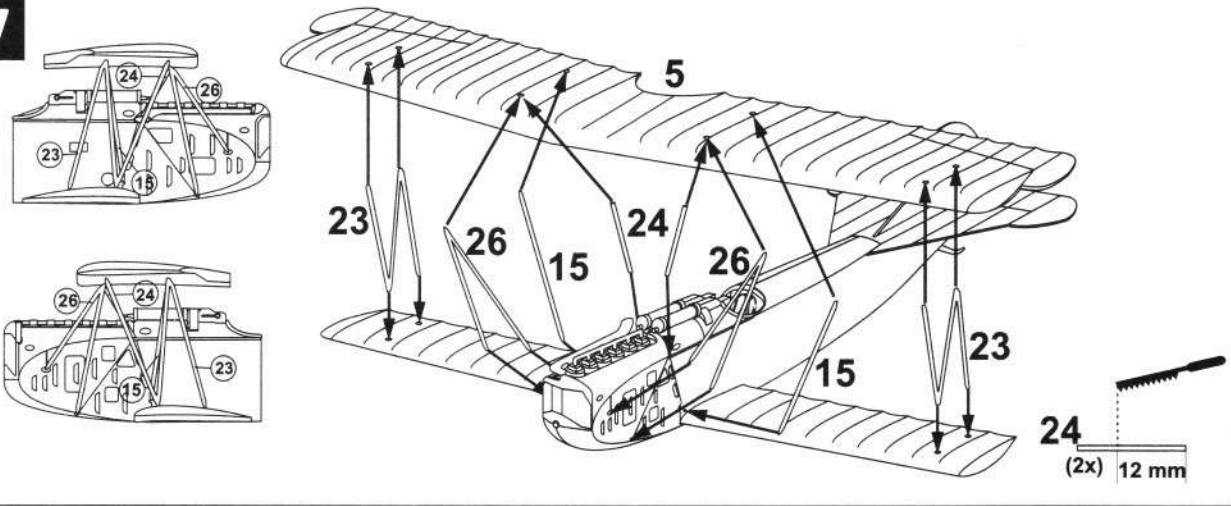
GENERAL INSTRUCTIONS:

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

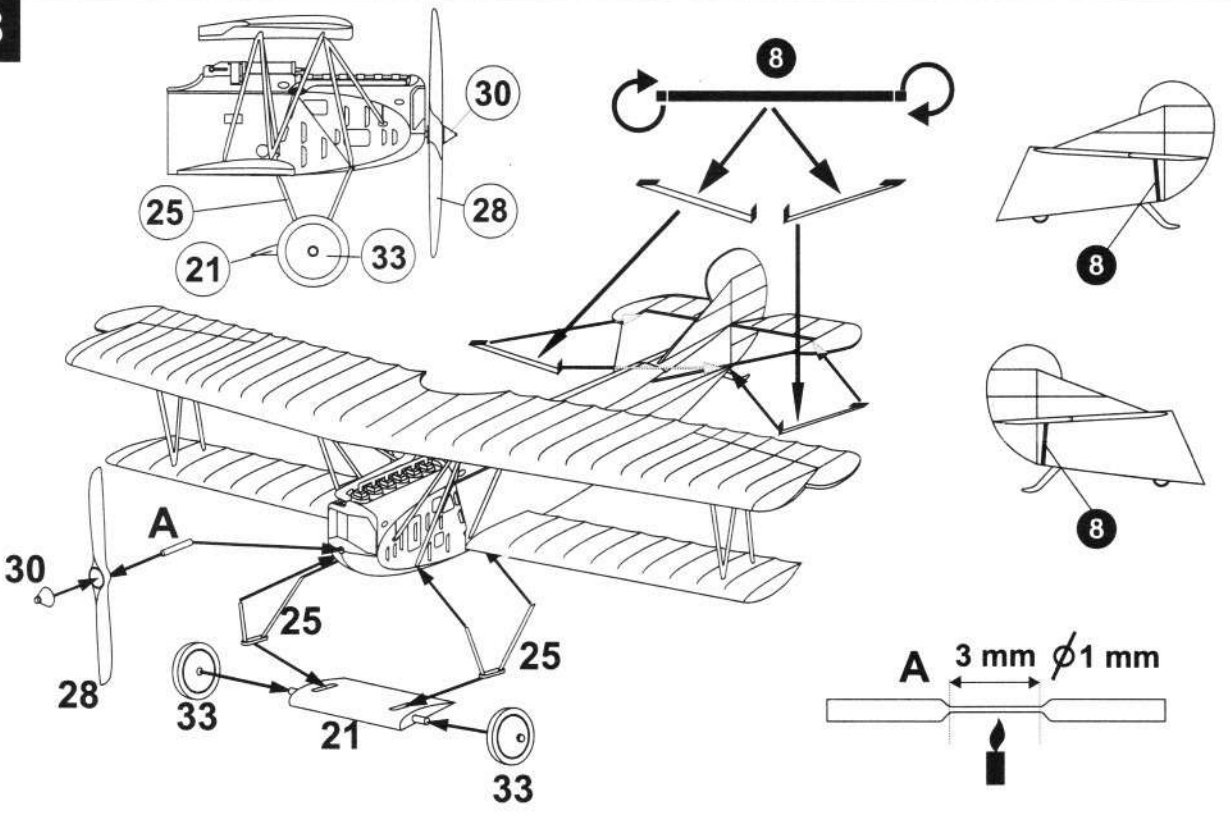
UPOZORNĚNÍ: MODEL OBSAHUJE DROBNÉ DÍLY POZOR NA OSTRÉ HRANY
DOPORUČENO POKROČILÝM MODELÁŘŮM
MODEL NEOBSAHUJE LEPIDLO A BARVY
NEVHODNĚ PRO DĚTI DO 3 LET

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

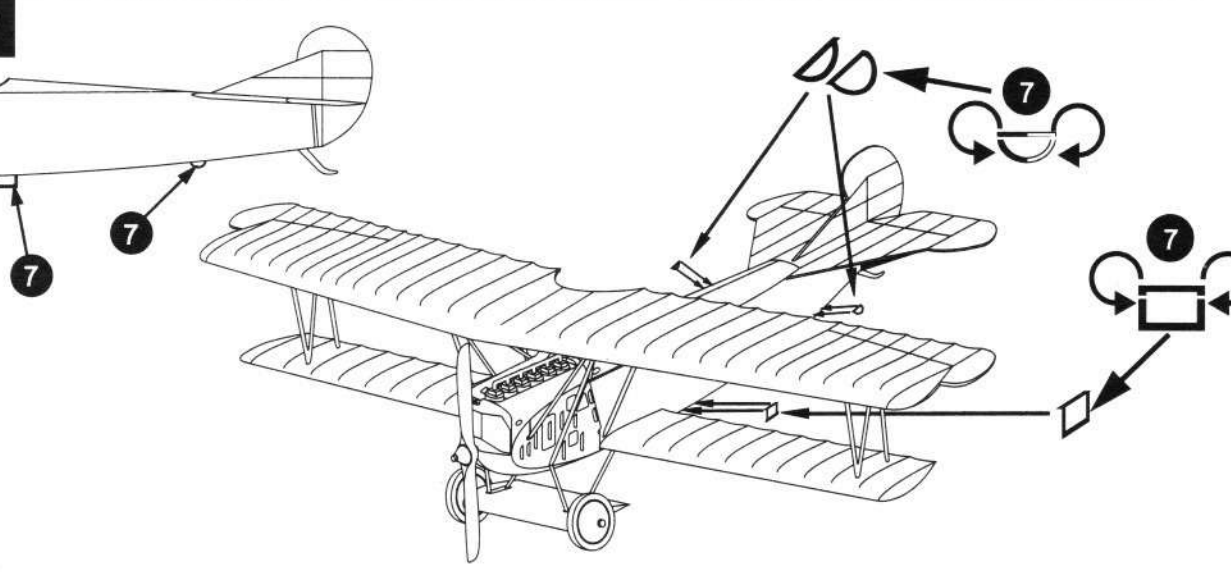
7

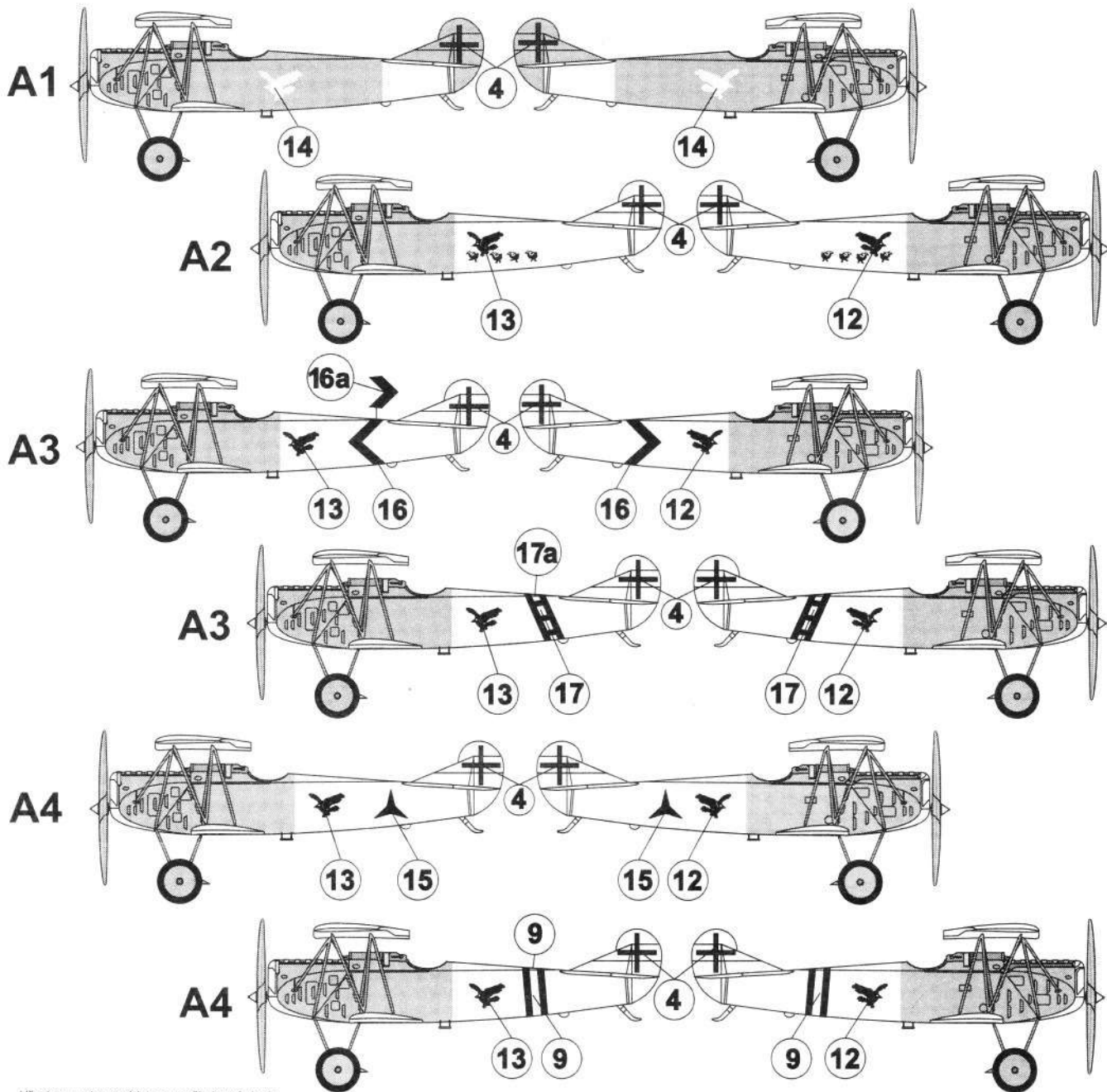


8



9

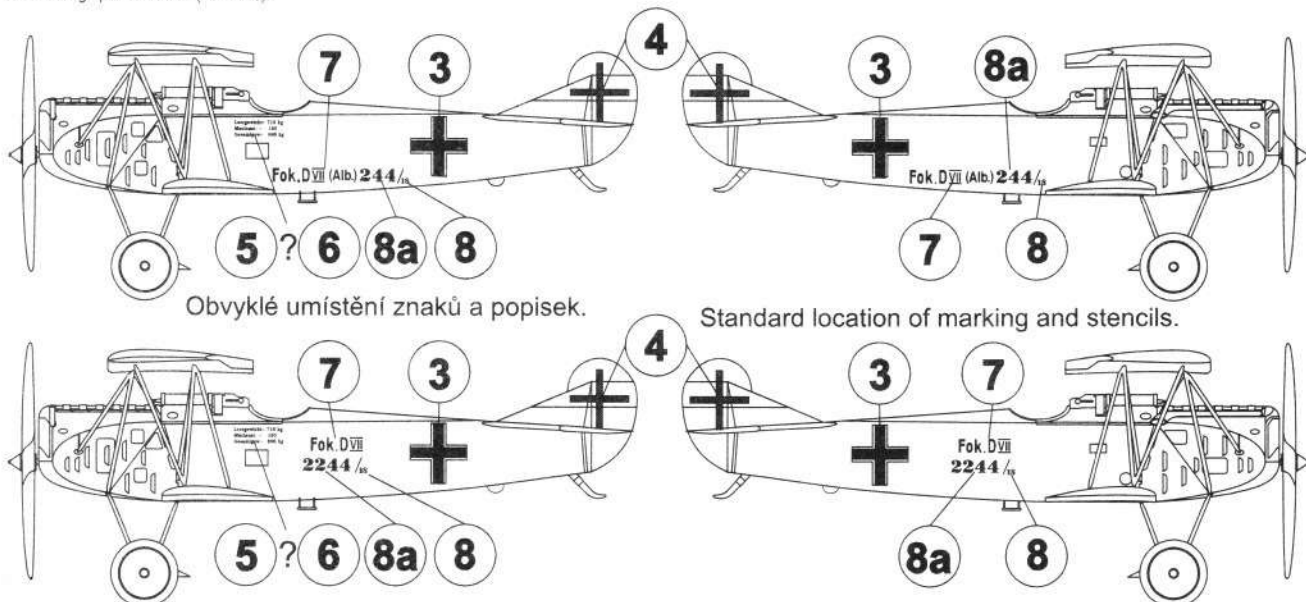




Všechny vyobrazené letouny měly horní plochy křídel v červené barvě (FS11140).

All of aircrafts shown above had upper side of their wings painted in red (FS11140).

Červená / Red FS 11140 Bílá / White FS 17886



Obvyklé umístění znaků a popisek.

Standard location of marking and stencils.

ZBARVENÍ A ZNAKY

Fokkery D.VII z počátku výroby tohoto typu v továrně Fokker nesly ještě podobnou „šmouhatou“ kamufláž jako Fokkery Dr.I. To znamená, že horní a boční plochy byly opatřeny nátěrem zelenou barvou, který ovšem nebyl jednotlivý a sytý, nýbrž jakoby pruhovaný a šmouhatý, protože jednotlivé souběžné tahy štětky neměly stejnou barevnou sytost. Spodní plochy nesly sytý nátěr světlou modrou barvou (uváděna je také světlá tyrkysová).

Některé D.VII z počáteční Fokkerovy produkce nesly tuto kamufláž pouze na trupu a ocasních plochách, zatímco křídla již byla potažena plátnem s natištěným lozengovým vzorem.

Naprostá většina Fokkerů D.VII však byla kamuflována tak, že všechny plátnem potažené plochy byly potaženy potištěným lozengovým plátnem. Bylo používáno jak čtyřbarevné, tak pětibarevné lozengové plátno s tím, že na spodních plochách se obvykle vyskytovala světlejší forma příslušného čtyř nebo pětibarevného lozengového plátna. Žebra na křídlech a stabilizátoru VOP byla přešívána tenkými pruhy plátna – portami. Tyto porty byly nastříhány buď přímo z lozengového plátna nebo měly barvu světle lososově růžovou či světle modrou.

Kovové panely kapotáže, vzpěry a některé další komponenty Fokkerů D.VII byly opatřeny nátěrem sytou zelenou barvou, stejně jako podvozková ploška, vzpěry ovšem mohly být také šedé, respektive šedozeleň. Nápadným znakem letounů vyrobených továrnou OAW ovšem byly dodatečně fialové hranaté skvrny na zelených panelech, zbytku přídě letounu a případně discích kol, které se svým tvarem zhruba blížily skvrnám na lozengovém plátnu. Disky kol ovšem někdy byly zbarveny tak, že uprostřed kol byl kruh jedné barvy, např. fialové, a zbytek potahu kola měl barvu druhou, zelenou, nebo naopak. Podvozková ploška letounů Fokker D.VII (OAW) pak byla napul zelená a napul fialová.

Jen velmi malý počet Fokkerů D.VII z počáteční produkce továrny Fokker nesl ještě znaky v podobě černých železných křížů na bílém poli nebo s bílým lemem. Vpodstatě všechny Fokkery D.VII standardně nosily tenké černé trámové kříže s tenkým bílým rohovým lemem, i když lze na fotografických záznamech také mnoho různých nestandardních forem trámových křížů. Součástí výsostného označení byla také bílá kýlovka (respektive jen část kýlovky) a směrovka s černým trámovým křížem.

Letouny Fokker D.VII nesly dále množství různých popisek, z nichž, konkrétně, např. pro stroje z Fokkerovy produkce, největší a nejvýraznější bylo černé vojenské označení a sériové číslo, nacházející se po obou stranách trupu, dále rovněž černá hmotnostní tabulka na levé straně trupu a černá nulová čára, umístěná však pouze na pravé straně trupu. Podrobnější výčet popisek by nicméně byl zcela nad rámec tohoto stručného pojednání.

Velice často také Fokkery D.VII nesly barevné či jiné označení jednotky a osobní označení pilota, takže vzhled letounu tím mohl být výrazně změněn. V některých případech mohly být např. trup či křídlo nebo dokonce celý letoun úplně přetřeny jednou nebo několika barvami, takže původní tovární zbarvení bylo téměř zcela nebo úplně zakryto. Je třeba brát v úvahu fakt, že zbarvení Fokkerů D.VII je všeobecně značně obsáhlé téma a v tomto stručném pojednání není možné podrobněji popsat či alespoň přiblížit všechny zaznamenané varianty a příklady.

CAMOUFLAGE AND MARKING

Early Fokker D. VIs had the same factory schema as Fokker Dr. I Triplanes. Upper and side surfaces of the fuselage had vertical Green streaked camouflage. Angled streaks (45 degree) were applied on the horizontal top wing and tail surfaces. All undersurfaces were light blue or turquoise.

Some of early D. VIs had this camouflage only on the fuselage and horizontal tailplane. The wings were covered with four-tone or five-tone lozenge type camouflaged fabric.

The majority of D. VIs leaved factory with four-tone or five-tone lozenge type camouflage schema on all fabric covered surfaces. Lozenge pattern was printed on the fabric after it was made and before it was applied to the airframe. The lighter four-tone or five-tone lozenge pattern were applied to the undersurfaces. Light blue or salmon tape has been applied to each wing and horizontal tailplane rib position. Metal cowling panels, struts and axle wing were green. The struts could be gray or gray-green too.

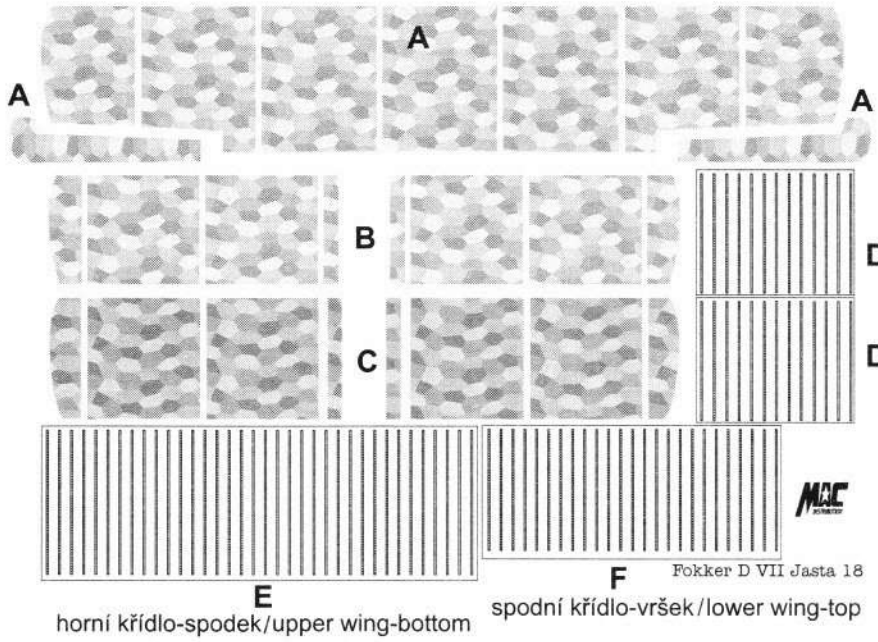
Only the Ostdeutsche Albatros Werkes (O.A.W.) applied hand-painted camouflage on the cowling (violet blocky spots on green background). Wheel cover had the same camouflage schema. The one half of the axle wing was green, the second half was violet.

A few machines (only from very early production) had black Maltese crosses on white field or white outlined on eight positions.

Absolute majority of D. VIs had white outlined black "balcken" crosses on eight positions. There were a lot of exceptions to the rule. Many non standard crosses were applied. The part of marking was white vertical fin with black cross too.

Fokker D. VIs carried a lot of stencils using black paint. Machines from original Fokker's production carried especially army specifications, serial number on both sides of the fuselage and weight diagram on the port side of the fuselage. There was also so-called "black zero line" on the starboard side of the fuselage.

Many Fokker D. VIs carried squadron or personal markings. Some planes were partly (wing or horizontal tailplane) or totally repainted. There were a plenty of variants of color schemas of the Fokker D. VII.

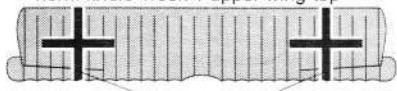


E horní křídlo-spodek / upper wing-bottom

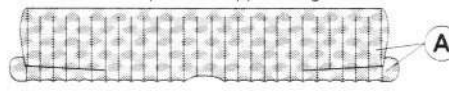
F spodní křídlo-vršek / lower wing-top

D spodní křídlo-spodek / lower wing-bottom

A1 A2 A3 A4 horní křídlo-vršek / upper wing-top



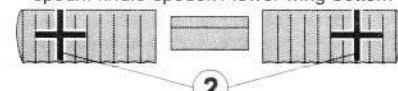
A1 A2 A3 A4 horní křídlo-spodek / upper wing-bottom



A2 spodní křídlo-vršek / lower wing-top



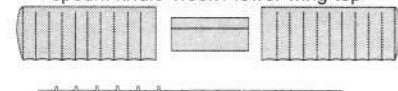
A3 A4 spodní křídlo-spodek / lower wing-bottom



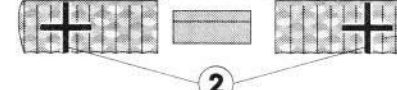
A1 spodní křídlo-vršek / lower wing-top



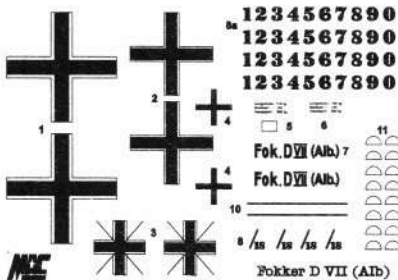
A3 A4 spodní křídlo-vršek / lower wing-top



A1 A2 spodní křídlo-spodek / lower wing-bottom



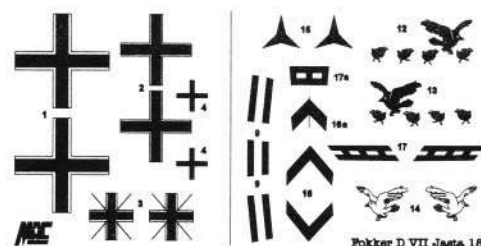
Červená / Red FS 11140 nanášet na jednotlivá žebra

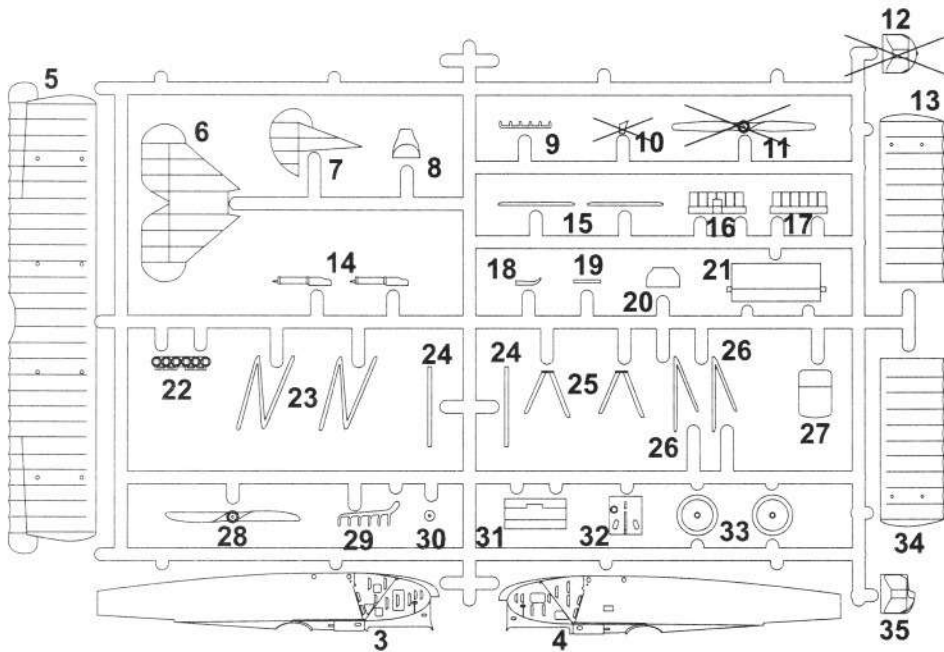
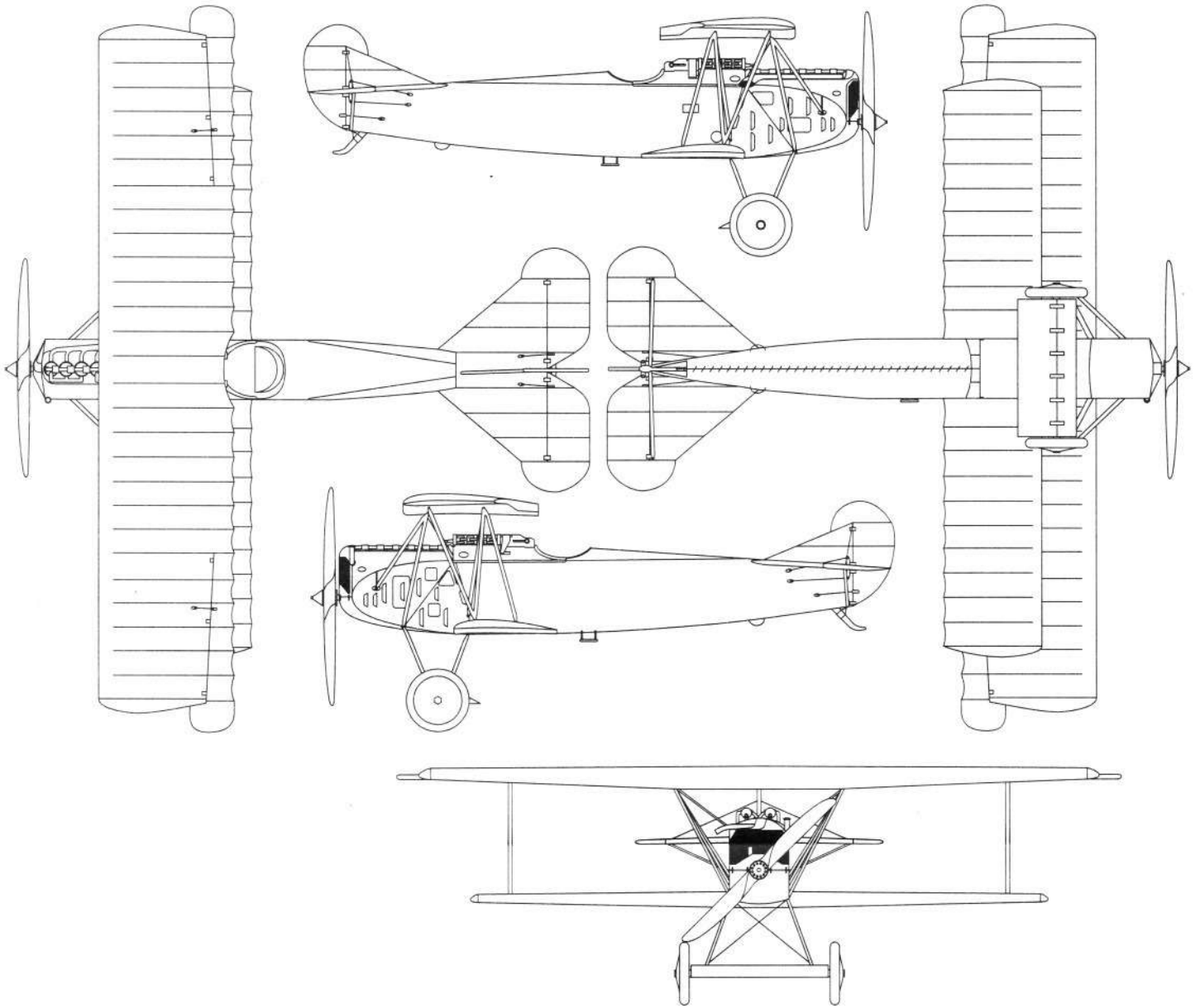


Jasta 18

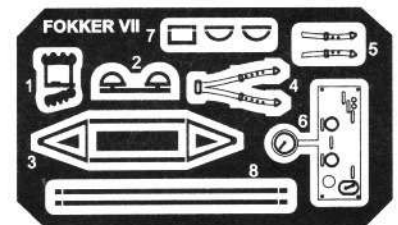
Fokker D. VIs of Jasta 18 were attractively-finished. The first half of the fuselage was red, the second half (aft of pilot's seat) was white. Vertical and horizontal tailplanes were white too.

There were black stripes on horizontal tailplanes exceptionally. Some planes had upper surfaces of both wings red. Under surfaces of wings had red or lozenge finish. There were black silhouette of the raven and personal marking of the pilot on the fuselage aft of his seat. The under surface of fuselage was white.





Kovové díly / Metal parts

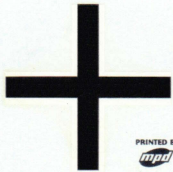


Texty Ing. Petr Cenker



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

Doporučená literatura:
Windsock Datafile No. 9
Datafile Special Fokker D.VII



1

PRINTED BY
mpd



2



4



3



10

8a
1234567890
1234567890
1234567890
1234567890

Lengte: 76 kg
Höhe: 88 kg
Gewicht: 88 kg

Lengte: 76 kg
Höhe: 88 kg
Gewicht: 88 kg



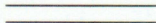
5

6

11

Fok. D VII (Alb.) 7

Fok. D VII (Alb.)



8 /18 /18 /18 /18

Fokker D VII (Alb)

MAC
DISTRIBUTION



15



12



9



17a



16a



13



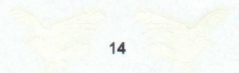
9



16



17



14

Fokker D VII Jasta 18

1
2
3
4

