



ProfiPACK edition

Fokker Dr. I patří k nejslavnějším stíhacím letounům všech dob. Silueta kompaktního trojplátníku se stala pro mnohé symbolem německého letectva první světové války, přestože tento letoun pronásledovaly technické problémy a jeho sláva měla relativně krátké trvání.

V dubnu 1917 se na nebi nad zákopy objevil nový britský stíhací letoun Sopwith Triplane. Základem úspěchu ve vzdušných soubojích té doby byla především obratnost a konstruktéři britského výrobce se pro její zvýšení rozhodli snížit plošné zatížení křídel přidáním třetí nosné plochy. Tento krok se osvědčil a němečtí stíhači začali záhy nato volat po podobném letounu. Prakticky všichni němečtí letečtí výrobci zareagovali vlastními návrhy, stranou nezástal ani Fokker. Anthony Fokker se rozhodl při vývoji nového trojplátníku uplatnit zkušenosti, které získal při spolupráci s Hugem Junkersem na vývoji samonosného křídla, aby eliminoval výztužné dráty a jejich odpor. Kompaktní prototyp V.4 měl trup svařovaný z ocelových trubek, samonosná křídla byla dřevěná s mohutnými lepenými nosníky. Jejich použití umožnila mnohem větší tloušťka profilu, než bylo v té době běžné. Zajímavostí byla absence vnějších křídelních vzpěr. Spodní dvě křídla byla uchycena k trupu, horní bylo nesené pouze na vzpěrách ukotvených do konstrukce trupu. Letové testy prokázaly, že vnější vzpěry skutečně nejsou zapotřebí, ale z nějakého neznámého důvodu je nakonec Fokker přidal. Zároveň vyřešil i několik zjištěných nedostatků, jako například velké síly v řízení. Fokker konstrukci upravil do podoby prototypu V.5, který dostal zvětšené rozpětí, rohové vyvážení ovládacích ploch a zmíněné vnější křídelní vzpěry. Fokkerova konstrukce se ukázala jako výrazně lepší než konkurenční návrhy, a tak byly objednány dva předseriové letouny s označením F.I pro zkoušky přímo u bojové jednotky. Sériové stroje již byly označeny Dr.I (Dr. jako Dreidecker, tedy trojplátník). Piloti ocenili jejich obratnost a také dobrou stoupavost.

Fokkery F.I dostaly sériová čísla 102/17 a 103/17 a 28. srpna 1917 byly odeslány k JG I, kde se prvního z nich ujal zpočátku velitel celé formace, slavný Manfred von Richthofen, a po něm velitel Jasta 11 Kurt Wolff, který s ním byl 15. září sestřelen. S druhým strojem létal velitel Jasta 10 Werner Voss. Ten také provedl první bojový let s novým trojplátníkem, a to ještě ten den, kdy byly letouny dodány. Prvního sestřelu pak dosáhl von Richthofen o čtyři dny později, když sestřelil svou 60. obět, pozorovací R.E.8. Voss také zahynul v F.I, když byl sestřelen při souboji s přesilou nových Sopwithů Camel 23. září 1917. Smrt nakonec ve Fokkerově trojplátníku dostihla o sedm měsíců později i von Richthofena...

Hbitý, ale pomalý

První jednotkou, která kompletně přezbrojila na Dr.I, byla na začátku ledna 1918 Jasta 11, brzy nato následovala Jasta 6 a Jasta 4 přešla na Dr.I 20. dubna 1918. Bojové zkušenosti odhalily jak výhody, tak nevýhody nových letounů. Již v době, kdy vývoj německého trojplátníku teprve probíhal, se na frontě objevily nové Sopwith Camely, se kterými se tato firma vrátila k dvojplošné konstrukci. Britové navíc měli k dispozici ještě jeden nový stíhací letoun. Do bojů totiž od června 1917 zasahovaly také SE.5a. Tyto stroje, stejně jako Albatros D.V nebo Pfalz D.III na německé straně, byly o poznání rychlejší než Dr.I, a to včetně střemhlavého letu. Pilot

Dr.I se tak nemohl z boje odpoutat, což byla jedna z jeho z nevýhod. Kromě toho zde byly i další problémy. První sériový Dr.I se dostal na frontu 4. října a stroj číslo 115/17 si přisvojil velitel Jasta 15 Heinrich Gontermann. Ten ale v Dr.I o tři týdny později zahynul, když se mu za letu zbotilo horní křídlo. Stejná nehoda stála život také Güntera Pastora od Jasta 11. Dreideckery byly kvůli těmto haváriím uzemněny a hledala se příčina této smrtelně nebezpečné závady. Inspektorát německého letectva (Idflieg) usoudil, že na vině jsou výrobní závady, zejména nedostatečná impregnace plátěného potahu. Vlhkost pak narušovala strukturní pevnost konstrukce křídla. Všechny do té doby dodané Dr.I se musely vrátit do továrny, kde byly upraveny podle požadavků Idflieg a teprve od listopadu 1917 se mohly tyto letouny vracet do služby u jednotek. Na začátku prosince byla také obnovena výroba a počínaje 12. prosincem již dostávaly nově vyrobené letouny zesílenou konstrukci horního křídla. Přesto problémy neustávaly. Zborcení náběžné hrany a části žeber přinutilo 3. února 1918 k nouzovému přistání Joachima Wolffa od Jasta 11 a další piloti zaznamenávali nebezpečné deformace nosné plochy za letu. Když se 13. března 1918 vážně zranil velitel Jasta 11 Lothar von Richthofen při nouzovém přistání po zhroucení horního křídla u stroje 454/17, přinutil Idflieg Fokker k dalším úpravám jeho konstrukce. Přesto docházelo i nadále k odtrhávání potahu křídla. Jak ukázaly pozdější analýzy, příčinou bylo příliš vysoké zatížení horní nosné plochy za letu.

Problémy byly také s motory Oberusel, které Dreideckery poháněly. Ty byly de facto kopii francouzských LeRhône 9J a k jejich mazání byl používán ricinový olej. Toho se ale s pokračující válkou nedostávalo a nízká kvalita náhradního maziva Votol vedla k mnohým selháním motoru za letu.

Soumrak trojplátníků

Problémy s konstrukcí Dr.I i výkonnost nepřátelských stíhačů nakonec vedly v lednu 1918 k vyhlášení soutěže na nový německý stíhací letoun. Z ní vyšel opět vítězně Fokker se svým D.VII, který svého trojplátního předchůdce prakticky ve všech ohledech překonával. Náběh sériové produkce tohoto typu zároveň znamenal v květnu 1918 konec výroby Dreideckerů. Celkem jich bylo vyrobeno 320. Jak jednotlivé Jasta přezbrojovaly na D.VII, předávaly své Dr.I jiným jednotkám, případně byly tyto letouny stahovány do Německa, například pro účely výcviku. Jednotlivé kusy však zůstávaly u frontových jednotek i po přezbrojení a někteří piloti je nadále preferovali, nebo je používali souběžně s D.VII. Jedním z takových byl například velitel Jasta 18 August Raben, ještě větším zastáncem Dreideckeru byl velitel Jasta 7 Josef Jacobs, který s ním létal až do října, kdy byl na Dr.I sestřelen. Jacobs vyřešil problémy s motory Oberusel tím, že namísto nich používal kořistní motory Clerget a stal se nejspěšnějším stíhačem létajícím na Dr.I. Dosáhl s ním 30 sestřelů, zatímco například Manfred von Richthofen sedmnácti.

ATTENTION



UPOZORNĚNÍ



ACHTUNG



ATTENTION



注意



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



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

INSTRUCTION SIGNS * INSTR. SYMBOLY * INSTRUKTION SINNBILDEN * SYMBOLES * 記号の説明

OPTIONAL
VOLBABEND
OHNOUOPEN HOLE
VYVRTAT OTVORSYMETRICAL ASSEMBLY
SYMETRICKÁ MONTÁŽREMOVE
ODRÍZNOUTREVERSE SIDE
OTOČITAPPLY EDUARD MASK
AND PAINT
POUŽÍT EDUARD MASK
NABARVITPLEASE, CHECK THE LATEST VERSION OF THE INSTRUCTIONS ON www.eduard.com

PARTS



DÍLY



TEILE



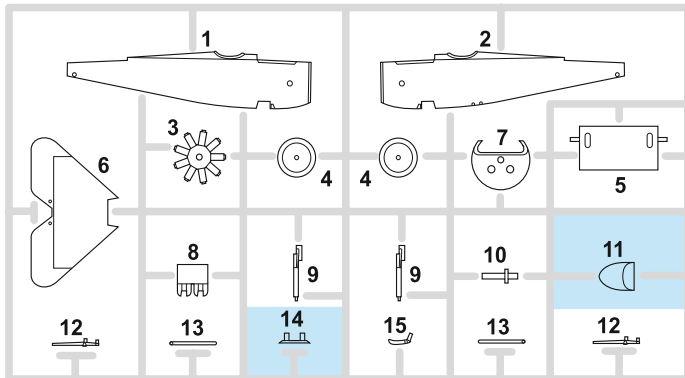
PIÈCES



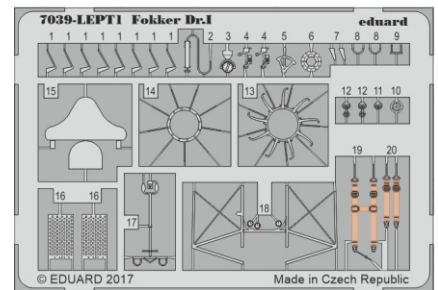
部品

PLASTIC PARTS

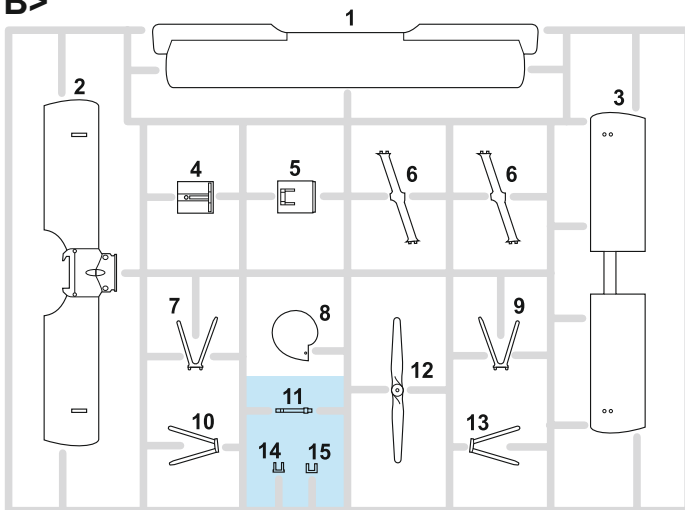
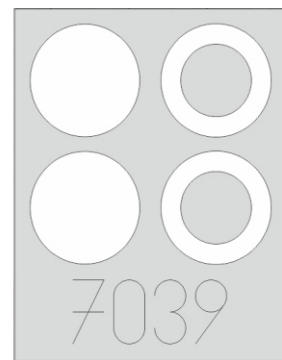
A>



PE - PHOTO ETCHED DETAIL PARTS



B>

eduard
MASK

-Parts not for use. -Teile werden nicht verwendet. -Piecșes a ne pas'utiliser. -Tyto díly nepoužívejte při stavbě. -

使用しない部品

COLOURS



BARVY



FARBEN



PEINTURE

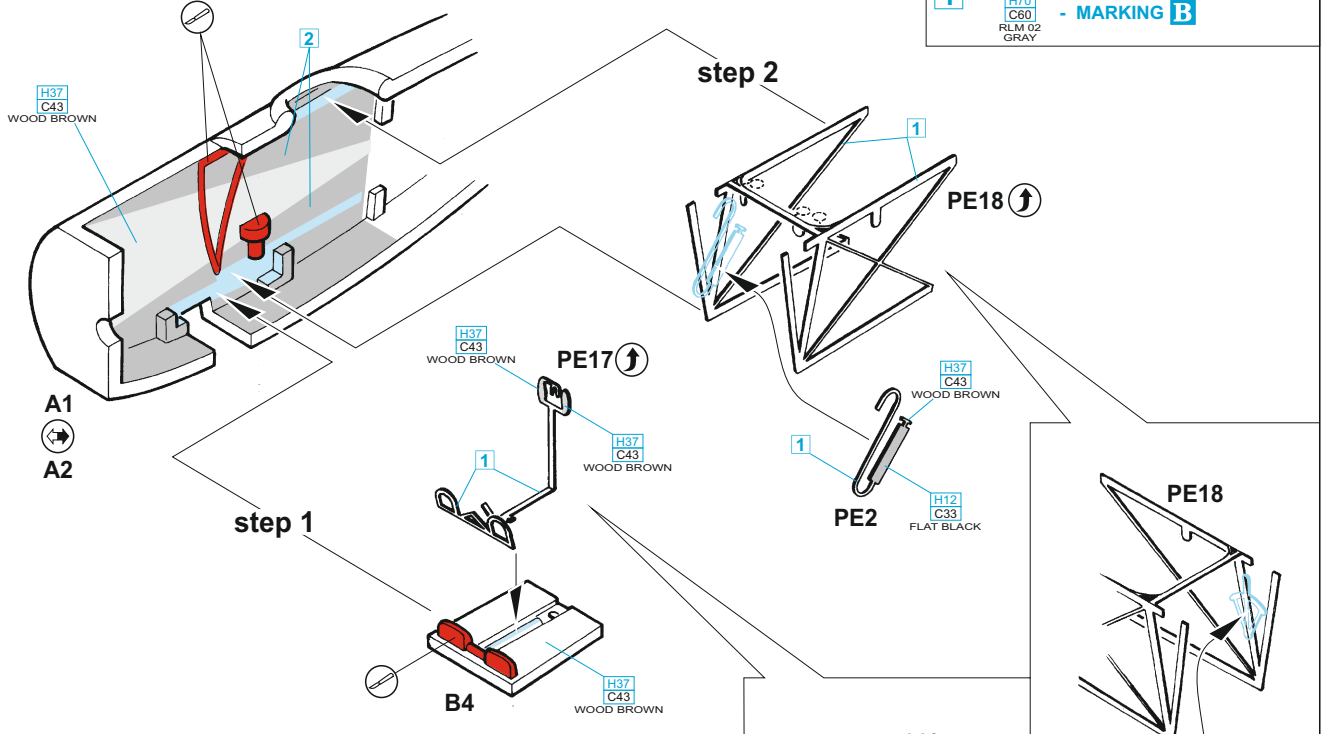


色

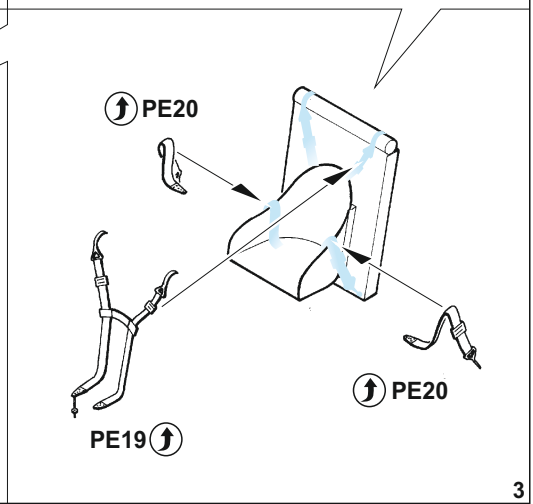
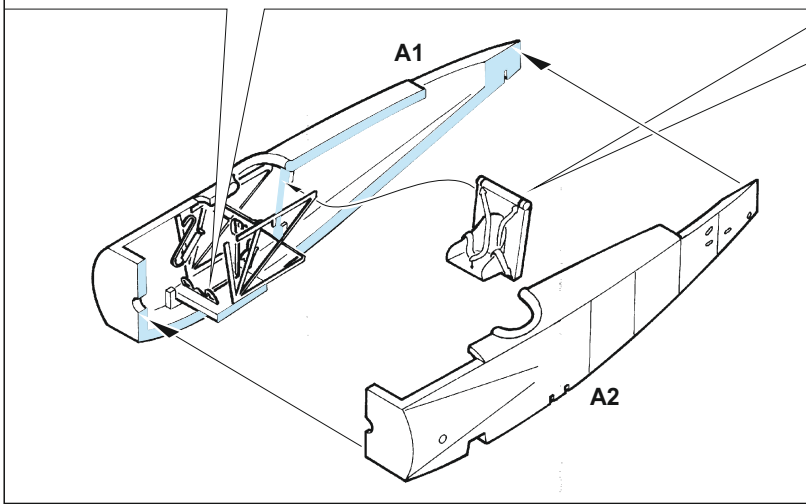
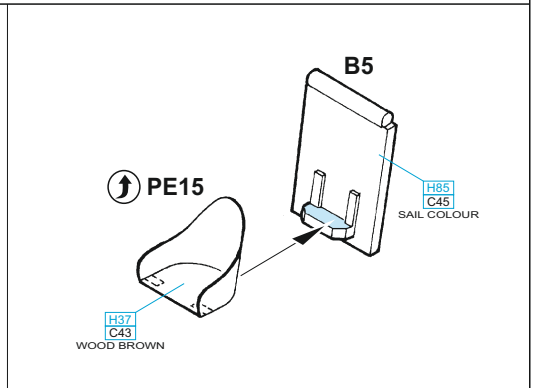
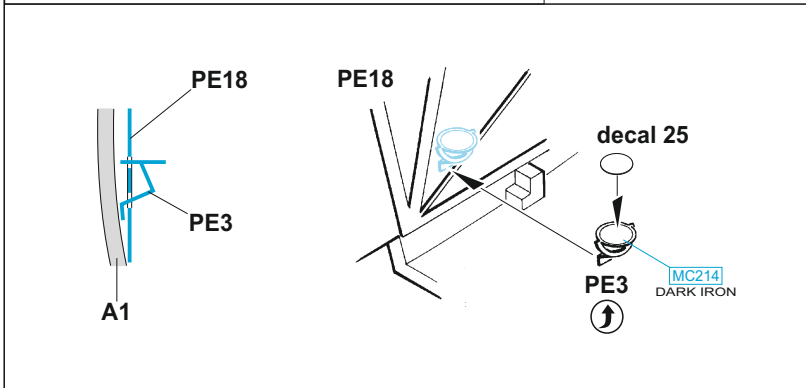
GSI Creos (GUNZE)		
AQUEOUS	Mr.COLOR	
H2	C2	BLACK
H3	C3	RED
H11	C62	FLAT WHITE
H12	C33	FLAT BLACK
H37	C43	WOOD BROWN
H51	C11	GRAY
H52	C12	OLIVE DRAB
H53	C13	NEUTRAL GRAY

AQUEOUS	Mr.COLOR	
H70	C60	GRAY
H85	C45	SAIL COLOR
H413	C413	YELLOW
	C74	LIGHT BLUE
	C92	SEMI GLOSS BLACK
Mr.METAL COLOR		
	MC214	DARK IRON
	MC218	ALUMINIUM
	MC219	BRASS

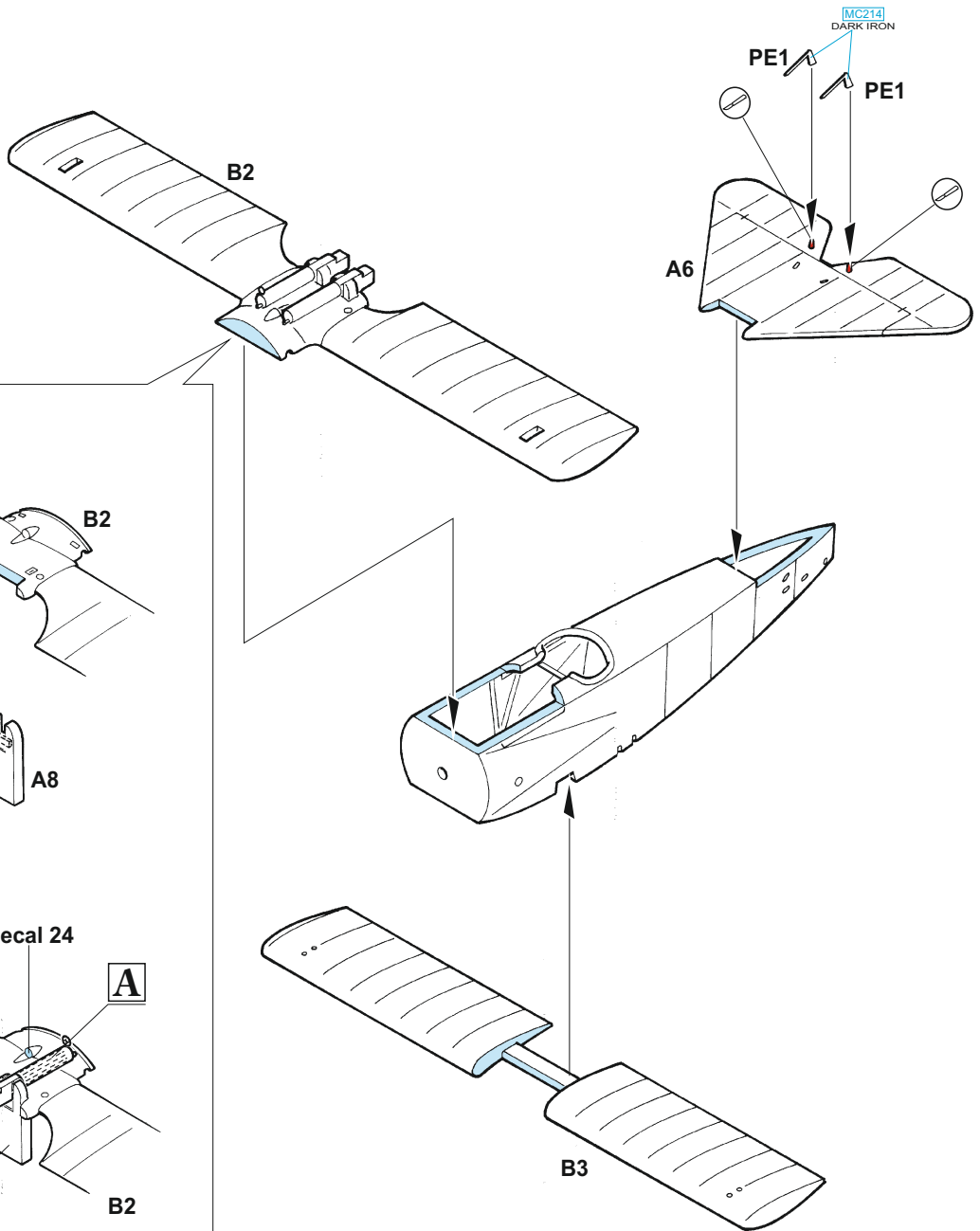
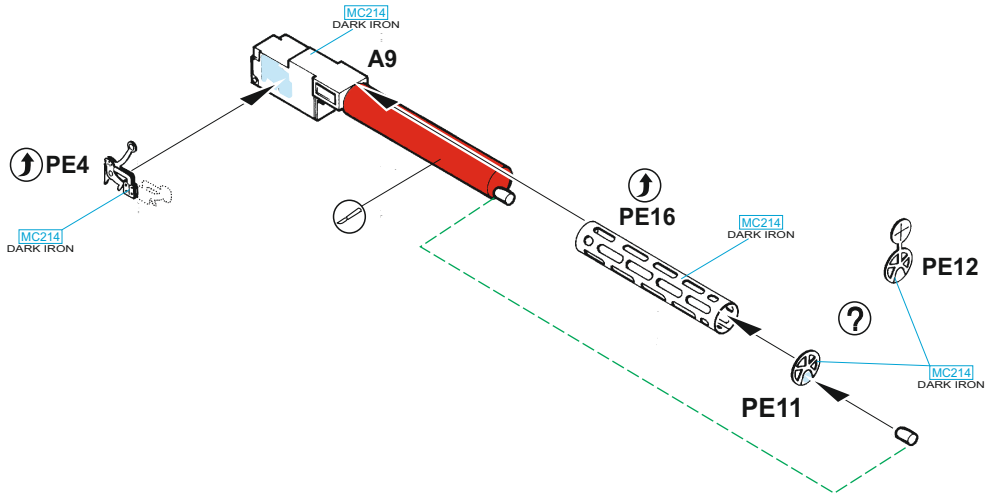
1 = H2
C2 BLACK - MARKINGS **A;C;D;E**
2 = H70
C60
RLM 02 GRAY - MARKING **B**



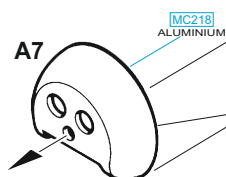
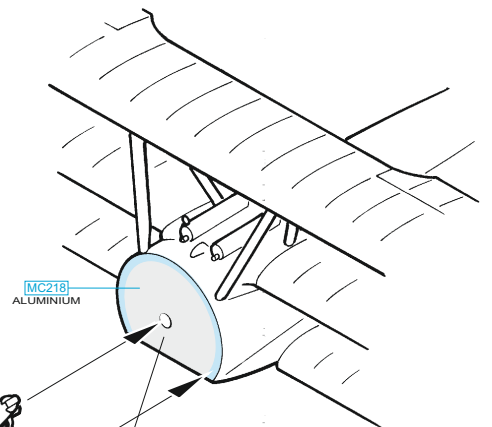
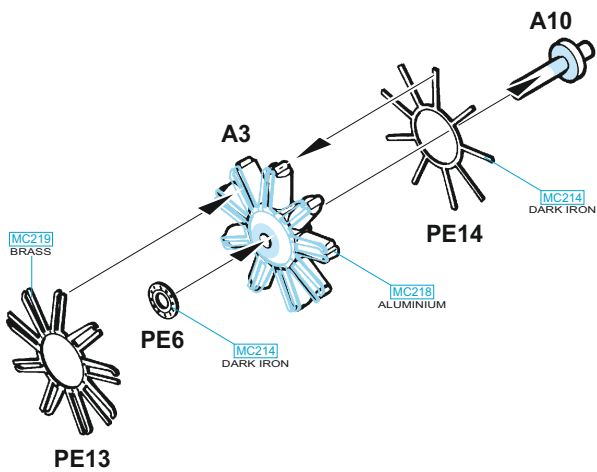
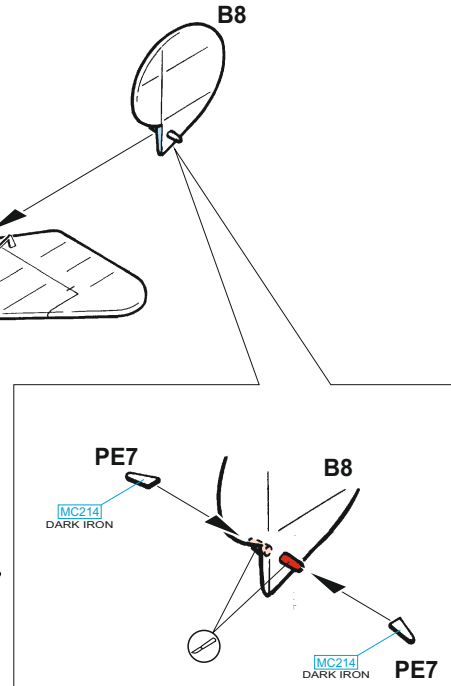
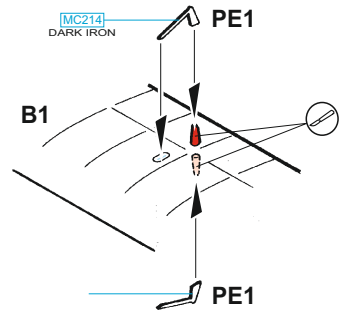
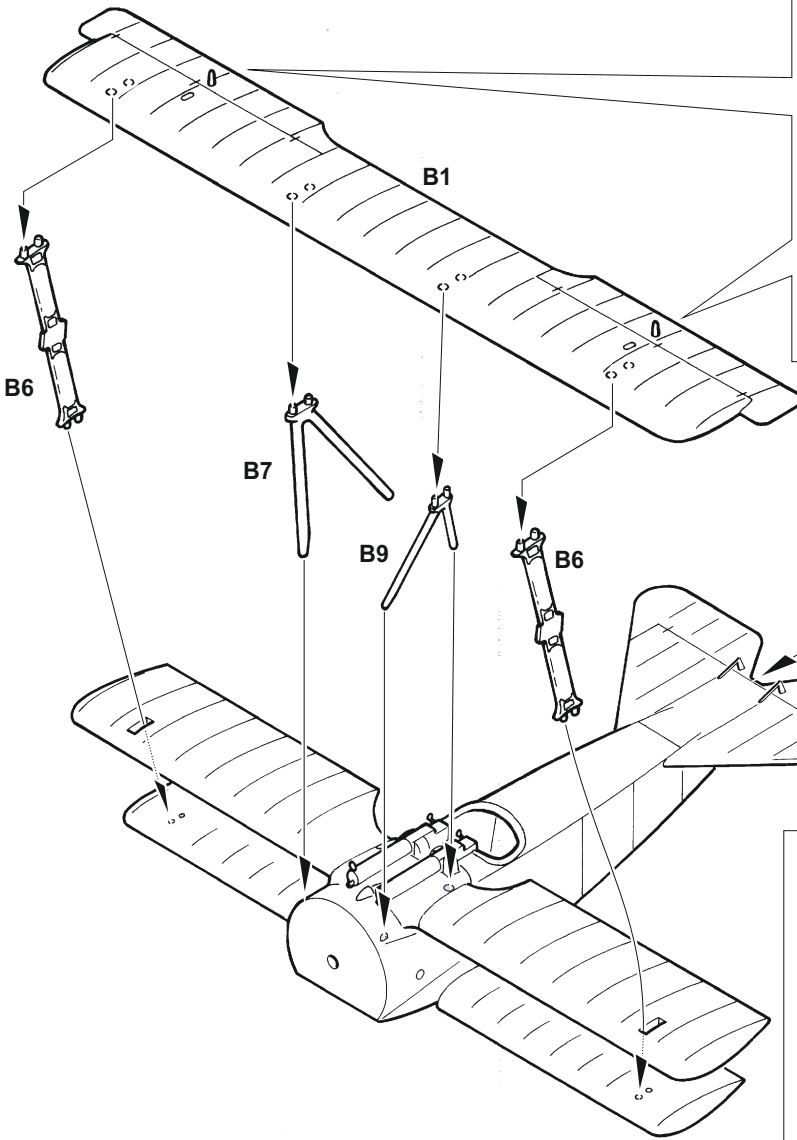
2 = 10%
H3
C3 + 90%
H85
C45 - MARKING **C**
2 = H85
C45 + 10%
H52
C12 + 90%
H85
C45 - MARKINGS **B;D;E**
 BASE COLOR IRREGULAR VERTICAL STREAKS
2 = H85
C45 + 10%
H12
C33 + 90%
H85
C45 - MARKING **A**
 BASE COLOR IRREGULAR VERTICAL STREAKS



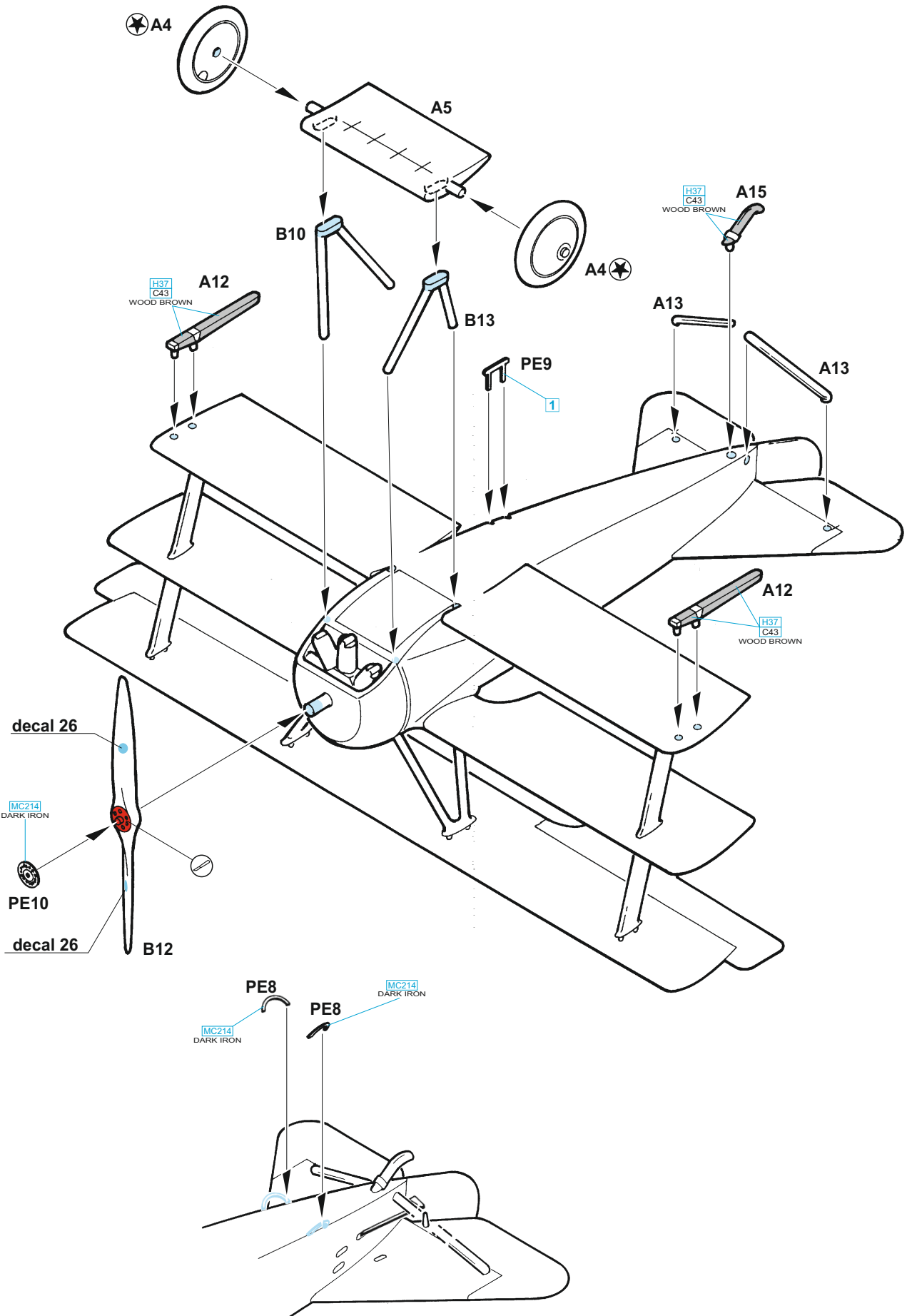
A 2 pcs.

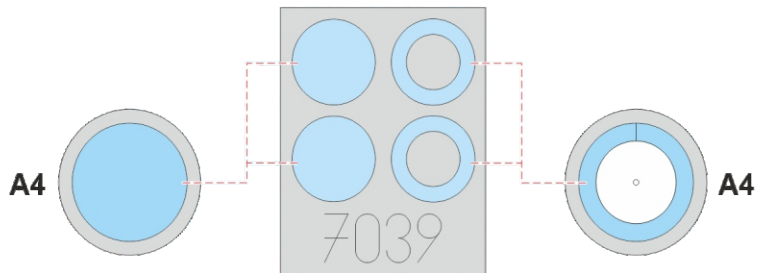
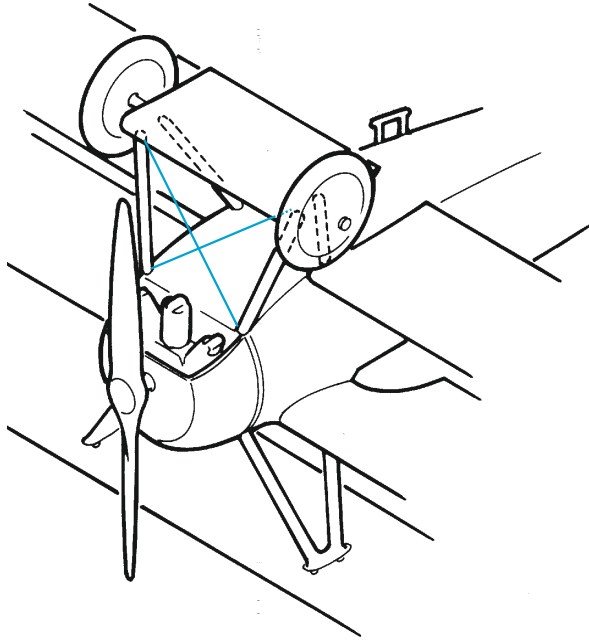
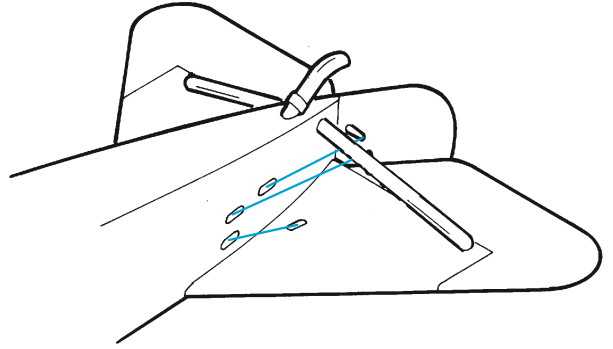
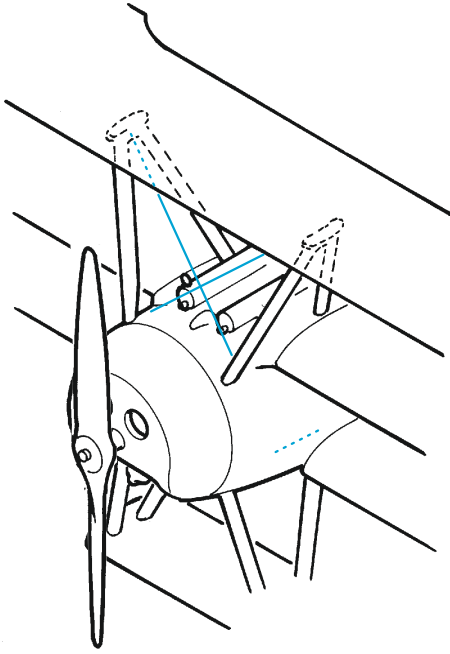


2 pcs.



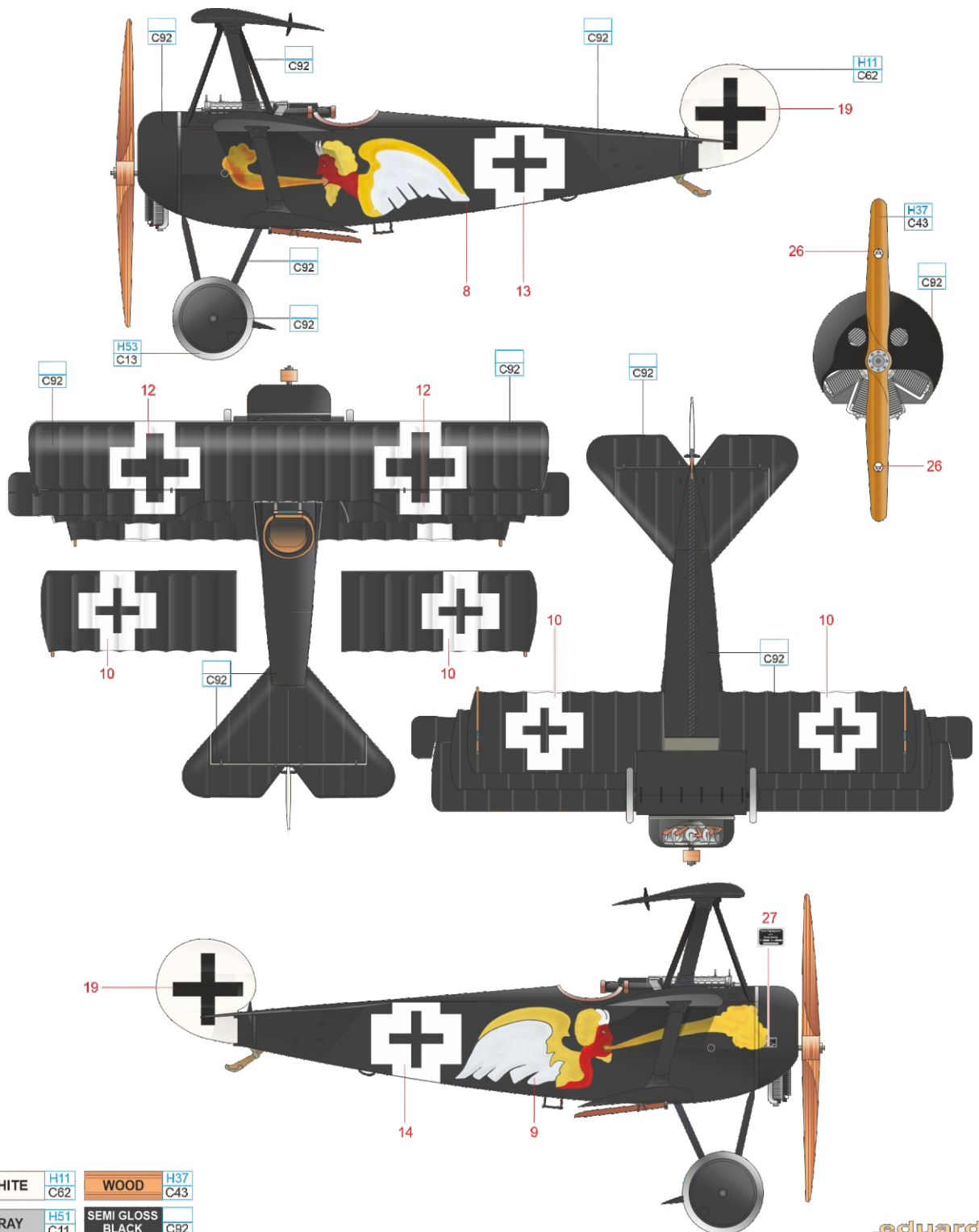
DO NOT GLUE!





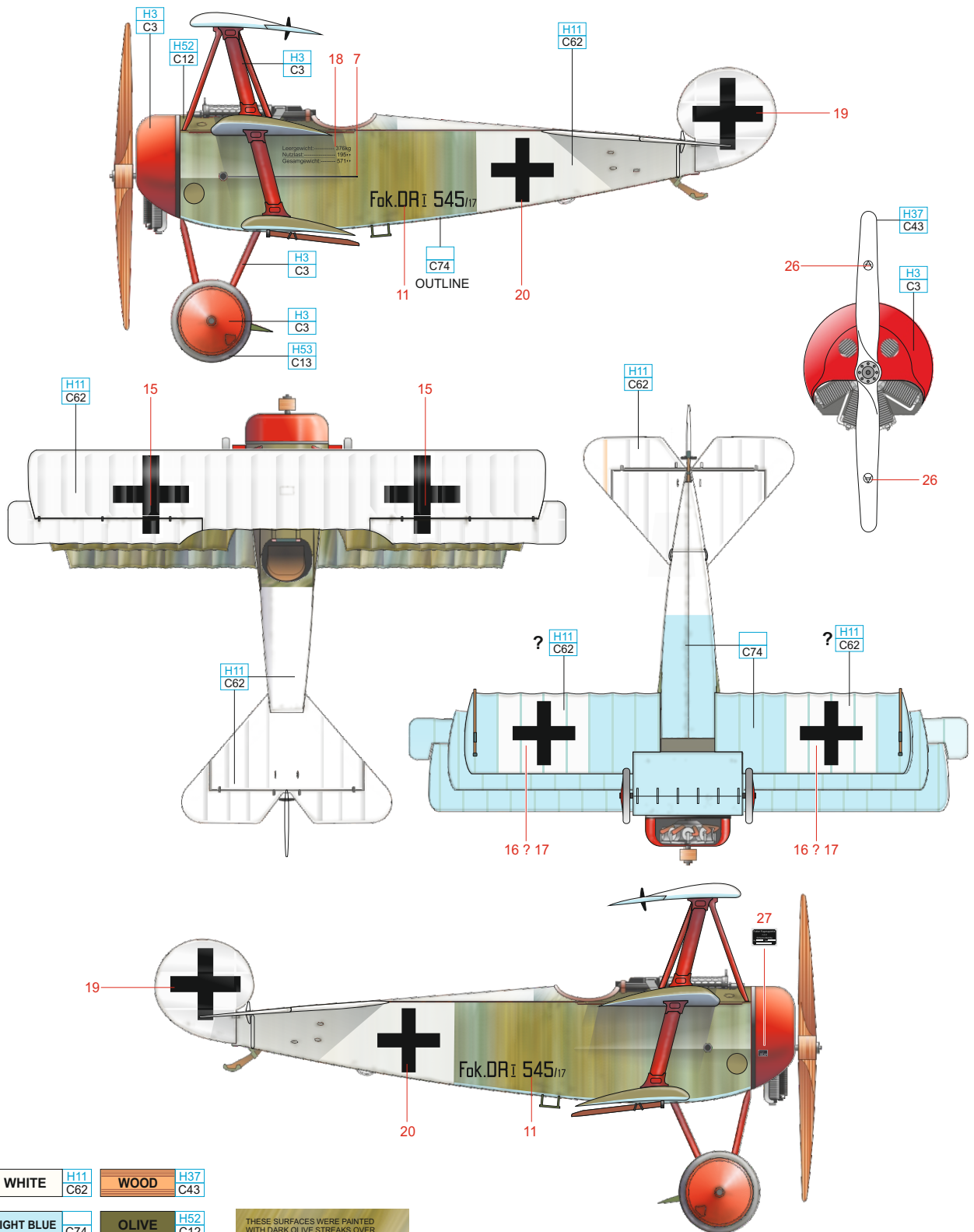
A 450/17, Lt. J. Jacobs, Jasta 7, Rumbeke, Belgie, březen 1918

Josef Carl Peter Jacobs se narodil 15. května 1984 v Kreuzkapelle v Porýní a již od školních let jej fascinovalo létání, jemuž se začal věnovat již před válkou. Ihned po začátku války vstoupil do řad německého císařského letectva a po výcviku byl 3. července 1915 zařazen do stavu pozorovací jednotky FA 11. V březnu 1916 následoval přesun k Fokkerstaffel West (od 6. 10. Jasta 12), kde setrval do konce ledna 1917, kdy byl převelen k Jasta 22. Od 2. srpna 1917 převzal velení Jasta 7, u které zůstal až do uzavření příměří, kdy jeho skóre čítalo 48 sestřelených nepřátel. Po válce se u jednotky Kommando Sachsenberg účastnil na Baltu bojů proti ruským bolševikům a následně učil létat budoucí turecké vojenské piloty. Po nástupu Hitlera k moci odmítl vstoupit do NSDAP a emigroval do Nizozemska. Po skončení 2. světové války se vrátil do Bavorska, kde 29. července 1978 v Mnichově zemřel. Své dva osobní stroje, které používal souběžně u Jasta 7, nechal celé natřít černou barvou. Do stroje 450/17 si nechal Jacobs později namontovat motor a vrtuli ze Sopwith Camelu. Tento Dreidecker nesl na bocích trupu kresbu ďábla plavajícího oheň. Existuje fotografie podoby kresby z pravé strany a dobová ilustrace jeho stroje z levé strany, kterou sám Jacobs po válce potvrdil jako správnou. Z těchto podkladů vyplývá rozdílná podoba ďábla na levé a pravé straně trupu.



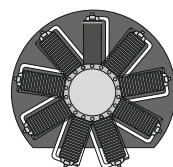
B 545/17, Lt. H. Weiss, Jasta 11, Cappy, Francie, duben 1918

Hans Weiss, rodák z Hofu, započal svou leteckou kariéru v červnu 1916 jako pozorovatel a střelec u jednotek FFA 282, FFA 28 a FFA 68. Po výcviku u Jastaschule Valenciennes nastoupil k Jasta 41. Po dosažení deseti vítězství odešel 17. března 1918 k Jasta 10, kde dosáhl dalšího sestřelu. Poté byl převelen k Jasta 11, kde dosáhl 2. dubna 1918 svého dalšího vítězství. O šest dní později byl jmenován jejím dočasným velitelem a v této funkci setrval až do své smrti. Dne 22. dubna 1918 ještě získal své poslední, šestnácté, vítězství, ale 2. května jej sestřelil M. S. Taylor od No. 209 Squadron RAF. Dreidecker Hanse Weisse měl vrchní plochu horního křídla a zadní část trupu přetřeny bílou barvou. Křídelní vzpěry, disky kol a kryt motoru byl natřeny červenou barvou, což byla identifikační barva Jasta 11.



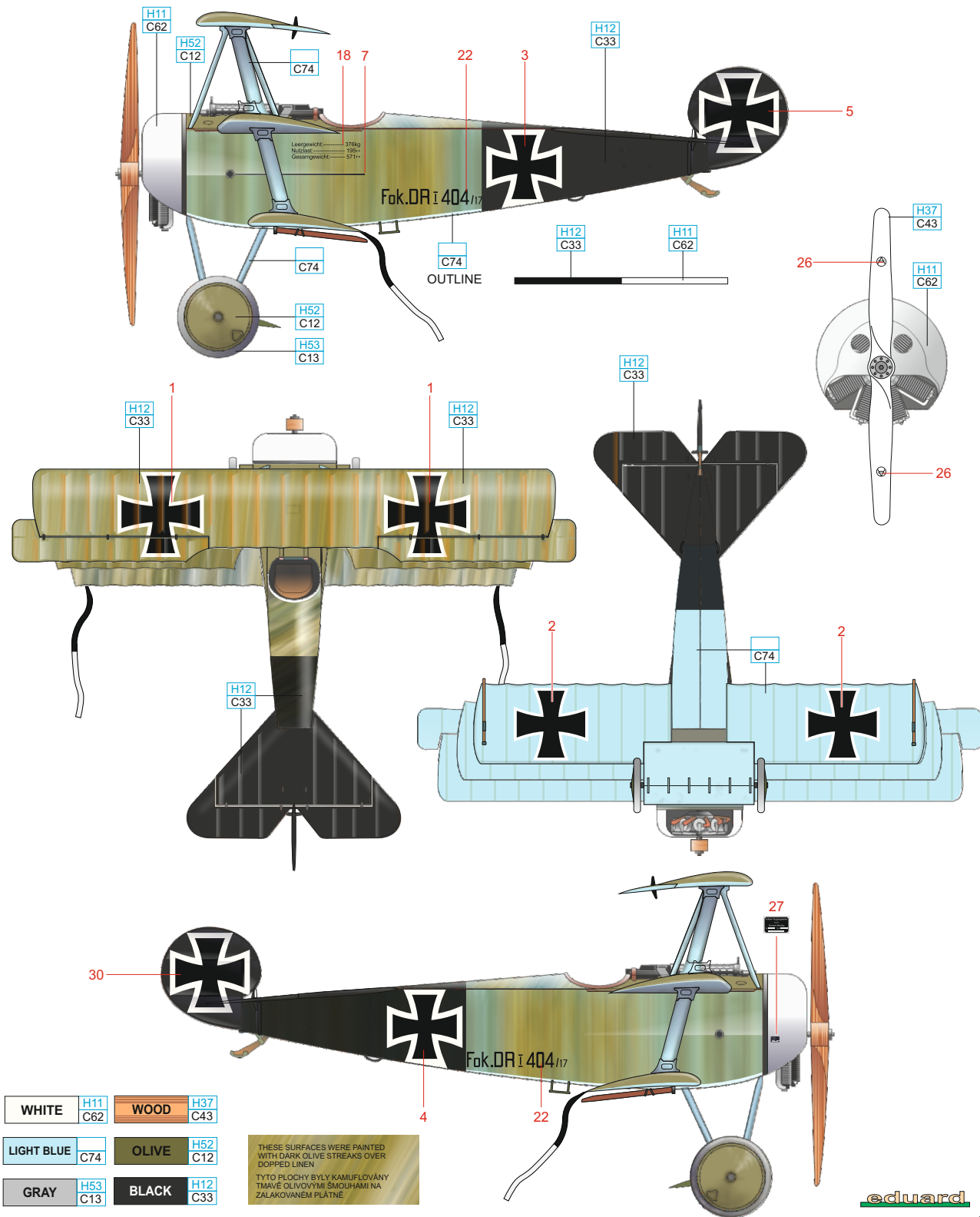
WHITE	H11 C62	WOOD	H37 C43
LIGHT BLUE	C74	OLIVE	H52 C12
GRAY	H53 C13	RED	H3 C3

THESE SURFACES WERE PAINTED WITH DARK OLIVE STREAKS OVER DOPPED LINES
 TYTO PLOCHY BYLY KAMUFOVANY TMAVĚ OLIVOVÝMI SMOUHAMÍ NA ZALAKOVANÉM PLÁTNĚ



D 404/17, Hptm. A. Ritter von Tutschek, JG 2, Toulis, Francie, únor 1918

Adolf Ritter von Tutschek se narodil 16. května 1891 v bavorském Ingolstadtu. Již před válkou vstoupil do armády a zahájení Velké války jej zastihlo v řadách 3. Infanterie-Regiment „Prinz Karl von Bayern“. Následně prošel boji na západní i východní frontě a za bojovou činnost proti Rusům mu byl udělen Ritterkreuz des Militär-Max-Joseph-Ordens (Rytířský kříž vojenského řádu Maxe-Josefa), čímž získal rytířský titul. Jako pěšák utrpěl několik vážných zranění (granát, plyn). Poté zažádal o převelení k letectvu. Po výcviku působil od října 1916 do ledna 1917 jako pilot letounů řídicích dělostřeleckou palbu v FA 6b. Následně byl převelen k Jasta Boetcke, kde získal tři vítězství a 28. dubna 1917 byl jmenován velitelem Jasta 12. Dne 28. července dosáhl svého dvacátého sestřelu a 3. srpna 1917 mu byl udělen Pour le Merit. Již 11. srpna však byl těžce raněn do ramene v souboji s C. D. Bookerem od No. 8 Squadron RNAS. Po vyléčení byl 1. února 1918 jmenován prvním velitelem Jagdgeschwader 2 a 10. března 1918 dosáhl svého sedmadvacátého vítězství. O pět dní později byl na zobrazeném stroji sestřelen H. B. Redlem od No. 24 Squadron RFC a zahynul. Jeho letoun měl standardní kamufláž Fokkerů Dr.I, tvořenou stíranými pruhy olivové barvy na horních a bočních plochách a tyrkysovou barvou na plochách spodních. Zadní část trupu byla přetřena černou barvou a motorový kryt byl bílý, což byl typický marking Jasta 12, předchozího působiště Hptm. von Tutscheka, jedné z jednotek JG 2.



WHITE	H11 C62	WOOD	H37 C43
LIGHT BLUE	C74	OLIVE	H52 C12
GRAY	H53 C13	BLACK	H12 C33

THESE SURFACES WERE PAINTED WITH DARK OLIVE STREAKS OVER DOPPED LINEN
 TYTO PLOCHY BYLY KAMUFLOVANY TMAVĚ OLIVOVÝMI SMOUHAMI NA ZALAKOVANĚM PLÁTNĚ

E 454/17, Lt. Lothar Freiherr von Richthofen, Jasta 11, Avesnes-le-Sec, Francie, březen 1918

Lothar von Richthofen byl do jisté míry opakem svého staršího bratra Manfreda. Zatímco Manfred pečlivě kalkuloval riziko a útočil pokud možno z výhodné pozice, Lothar se do soubojů vrhal při každé příležitosti. Díky tomu dosáhl během svých prvních dvou měsíců u stíhacího letectva sedmnácti sestřelů. Na druhou stranu byl jeho styl boje značně riskantní a Lotharova kariéra byla několikrát dlouhodobě přerušena pro těžká zranění. Jedno z nich utrpěl 13. března 1918, když se při souboji s Bristolu F.2B od No. 62 Squadron zborčila jeho Fokkeru Dr.I 454/17 náběžná hrana horního křídla. Lotharovi se sice podařilo přistát, ale z utrpěných zranění se léčil až do poloviny července. Celkové skóre čítajícího 40 sestřelů dosáhl během pouhých 77 dní, kdy bojově létal. Stroj, s nímž havaroval 13. března 1917, měl standardní tovární kamufláž, která byla na zadní části trupu a vrchní ploše horního křídla přetřena žlutou barvou. To byla barva Dragoner Regiment „von Bredow“ Nr. 4, tedy jednotky, u níž Lothar von Richthofen dříve sloužil. Kryt motoru, disky kol a křídelní vzpěry byly v červené barvě, což byla zase barva Jasta 11.

