



WEEKEND
edition

Jméno Fokker se do historie první světové války zapsalo velmi významně. Když se v květnu 1918 na scéně objevil typ D.VII, tak zcela překonal vše, co bylo do té doby bojově nasazeno.

V průběhu druhé poloviny roku 1917 ztrácelo Německo postupně svou vzdušnou převahu nad západní frontou. Druhdy účinné Albatrosy D.III a poté i nové Fokkery Dr.I byly zastíněny novými spojeneckými stroji Sopwith Camel, S.E.5a nebo SPAD XIII. Aby mohl IdFlieg (Inspektion der Fliegertruppen – Inspektorát leteckých jednotek) vybavit německé letectvo opět stroji odpovídajících kvalit, vyzval letecké výrobce k účasti v první otevřené soutěži na standardní německý stíhací letoun. Letové zkoušky byly naplánovány na leden roku 1918, Fokker proto v září 1917 zaúkoloval svůj závod ve Schwerinu, aby připravil nový dvouplášník. Původně měl být poháněn rotačním motorem, vzhledem k útlumu výroby Albatrosu D.V se však objevila možnost použít řadové šestiválcové Mercedes D.IIIa o výkonu 120 kW (160 k). Fokkerův šéfkonstruktor Reinhold Platz využil všechna svá dosavadní ověřená řešení, přidal několik nových a vytvořil odolný a výkonný prototyp s označením V 11 (Versuchsmaschine no. 11), který byl do soutěže přihlášen společně se sedmi (!) dalšími Fokkerovými prototypy.

Úpravy na poslední chvíli

Konstrukce V 11 měla svařovaný trup z ocelových trubek, což byla technologie, která šetřila čas při výrobě a také zajišťovala pilotovi solidní ochranu v případě havárie. Zadní část trupu byla převzata z trojplášníku Dr.I, stejně jako filozofie samonosného křídla s tlustým profilem, nyní ovšem ve formě jedenapůlplášníku (sesquiplane). Horní křídlo bylo natolik pevné, že nevyžadovalo výztužné dráty a obešlo by se i bez vnějších křídelních vzpěr. Anthony Fokker nicméně ještě před zahájením soutěže zjistil, že je pilotáž V 11 příliš náročná. Letoun postrádal za letu stabilitu a Fokker se proto rozhodl prodloužit trup o 40 cm a zvětšit plochu vodorovného stabilizátoru. Bylo to rozhodnutí na poslední chvíli a prototypová dílna měla na realizaci úprav jediný víkend. Změny ovšem fungovaly a upravený prototyp se ukázal nejen jako stabilní a snadno ovladatelný, ale zároveň velmi obratný a s dostatečnou rychlostí i dobrou stoupavostí. Díky vyváženým letovým vlastnostem se tak stal modifikovaný V 11 vítězem soutěže a jeho sériové provedení dostalo označení D.VII. Protože IdFlieg požadoval výrobu v počtech, které byly nad síly Fokkerovy továrny, byla výroba zadána také společnosti Albatros Flugzeugwerke. Nakonec vyráběly Fokkery D.VII celkem tři továrny: Fokker ve Schwerinu, Albatros v Johannisthalu a jeho dceřiná společnost O.A.W. (Osterdeutsche Albatros Werke) ve Schneidemühlu (dnes polská Piła). Albatros, včetně O.A.W., pak platil Fokkeru pět procent z ceny každého vyrobeného letounu.

Tovární rozdíly

Tři továrny produkovaly také tři v detailech odlišné verze Fokkeru D.VII. Důvodem byl především fakt, že továrny Albatros a O.A.W. neobdržely žádnou výrobní dokumentaci, vše bylo vyřešeno dodávkou vzorového letounu, a tak se produkováné letouny lišily v závislosti na výrobních zvycích jednotlivých továren nebo z dů-

vodu aplikace nejrůznějších poznatků v průběhu výroby. Většina rozdílů se týkala počtu, tvaru a umístění inspekčních a servisních otvorů a ventilačních protisů na kapotáži motoru. Například rané D.VII z Fokkerovy továrny měly servisní dvířka magneta a vodního čerpadla. U Albatrosu a O.A.W. je zachovali, zatímco u Fokkeru je již krátce po zahájení výroby zrušili. Továrna O.A.W. si zase upravila aerodynamický kryt osy podvozku rozdělením na dvě demontovatelné části, čímž se usnadnila údržba odpružení. Podobné změny způsobovaly, že mnoho dílů nebylo vzájemně zaměnitelných, a to dokonce ani mezi stroji z továren Albatrosu a OAW.

Úklid oblohy

Fokkery D.VII se dostaly do služby u frontových jednotek v dubnu 1918 a jako první je obdržela první stíhací eskadra (Jagdgeschwader 1), tedy slavný Richthofenův „Létající cirkus“. Piloti hodnotili nový stroj velmi pozitivně, zejména jeho schopnost doslova „viset na vrtuli“ při vertikálním manévru, což jim umožňovalo útočit na nepřítel zespodu. Obratnosti letounu a schopnosti křídla snášet vysoký úhel náběhu němečtí stíhači naplno využívali, a D.VII se rychle stal postrachem spojeneckých pilotů. Jedinou slabinou ve srovnání s S.E.5a nebo SPAD XIII byla nižší maximální rychlost ve větších výškách. Nicméně již krátce po zahájení výroby bylo možno využít nový Mercedes D.IIIa, který poskytoval výkon 134 kW (180 k) a situaci ještě vylepšil nástup nového motoru BMW IIIa s výkonem 138 kW (185 k). Tento agregát mohl navíc v malých výškách poskytnout krátkodobě až 178 kW (240 k) což posunulo maximální rychlost nad hranici 200 km/h. Stroje s motorem BMW z produkce Fokkeru dostaly označení D.VII (F), u Albatrosu ani O.A.W. tyto letouny nijak speciálně neoznačovali. Na sklonku roku 1918 pak byla zahájena výroba D.VII v rakousko-uherské továrně MÁG (Magyar Általános Gépgyár) s použitím motoru Austro-Daimler 6 o výkonu 168 kW (225 k). Výzbroj Fokkeru D.VII sestávala z dvojice kulometů LMG 08/15 ráže 7,92 mm s 500 náboji na hlaveň. Stroje z produkce MÁG byly vyzbrojeny dvěma kulometry Schwarzlose MG.

Poválečná služba

Po uzavření příměří byl Fokker D.VII jediným letounem jmenovitě uvedeným v dokumentu o odzbrojení Německa (Terms of Armistice). Článek 4 uváděl, že „1700 letounů (stíhačů, bombardérů – především všechny D.7 a noční bombardéry)“ má být předáno spojencům v dobrém stavu. Jenže všechny D.VII rozhodně předány nebyly. Fokkerovi se podařilo naložit šest vlaků náhradními díly a materiálem, 400 motory a asi 120 letouny v přepravních bednách a vše odvézt jako „kořist“ do Nizozemska, kde obnovil výrobu. Vzdušné síly mnoha států poté Fokkery D.VII používaly ještě dlouho po válce. Dokonce i Německo je po roce 1930 opět zařadilo do výzbroje, byť jen nakrátko. Přesný počet vyrobených D.VII není znám, válečná výroba dala asi 2000 strojů, i s poválečnou produkcí jich bylo vyrobeno zhruba 3300.

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

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

OPTIONAL
VOLBABEND
OHNOUSAND
BROUSITOPEN HOLE
VYVRTAT OTVORSYMETRICAL ASSEMBLY
SYMETRICKÁ MONTÁŽREMOVE
ODŘÍZNOUTREVERSE SIDE
OTOČITAPPLY EDUARD MASK
AND PAINT
POUŽIT EDUARD MASK
NABARVITPLEASE, CHECK THE LATEST VERSION OF THE INSTRUCTIONS ON www.eduard.com

PARTS



DÍLY



TEILE

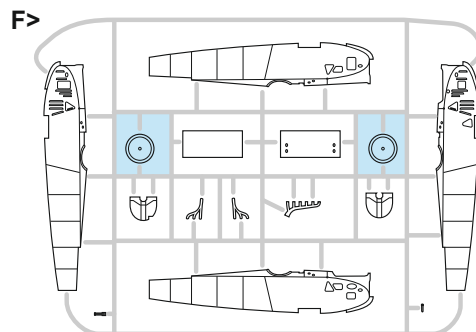
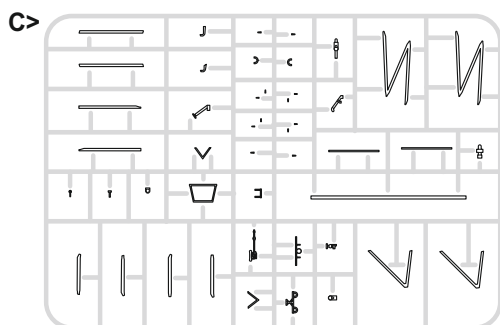
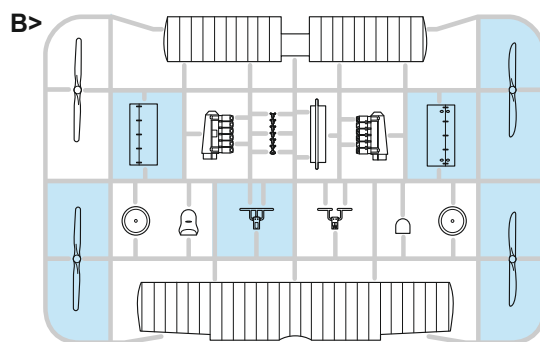
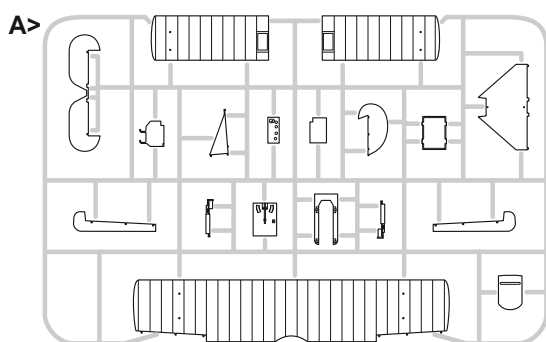


PIÈCES



部品

PLASTIC PARTS



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

COLOURS



BARVY



FARBEN



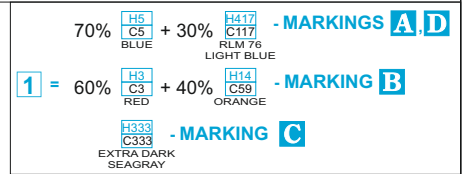
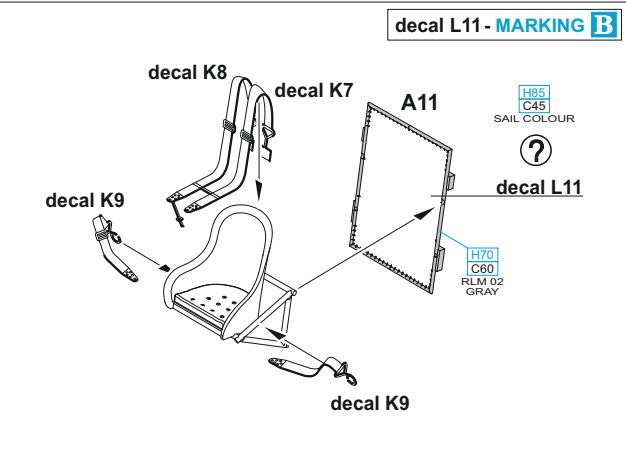
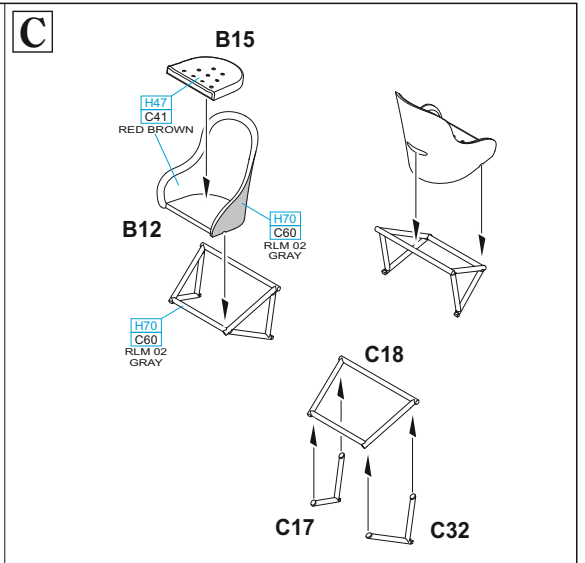
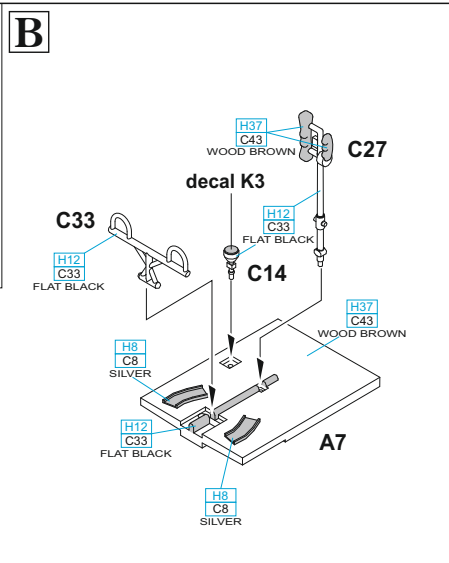
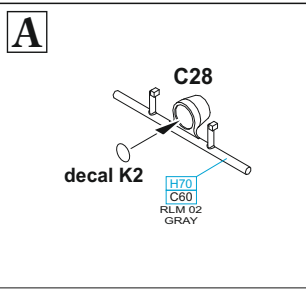
PEINTURE



色

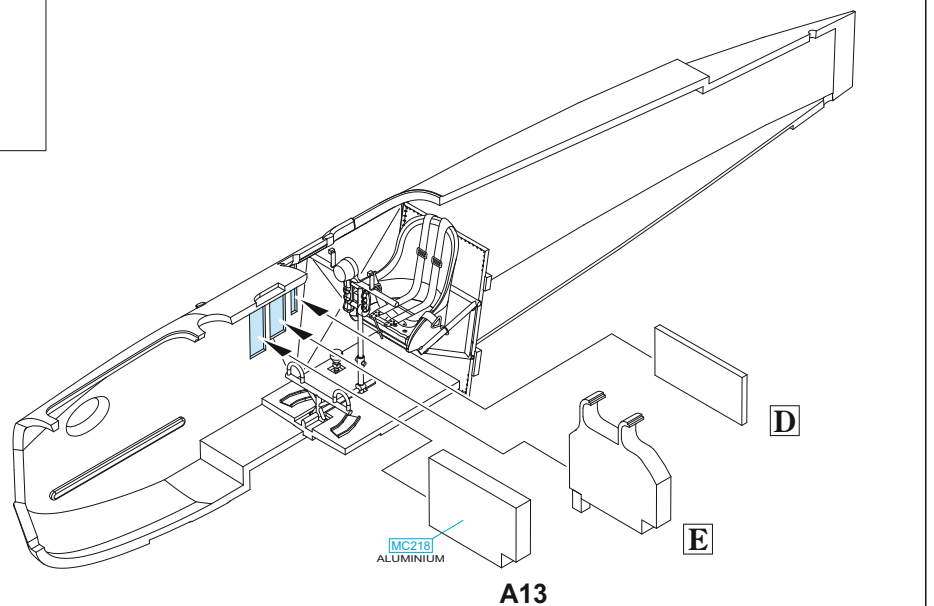
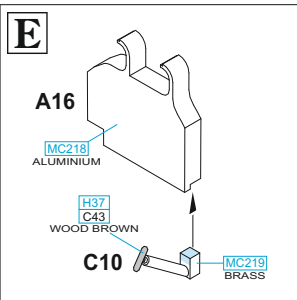
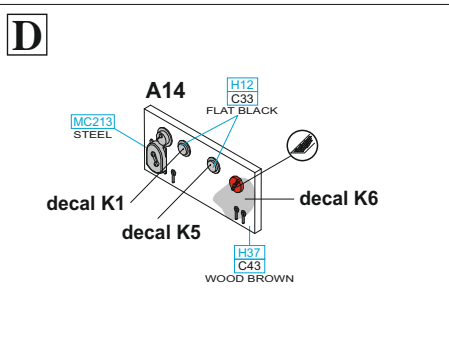
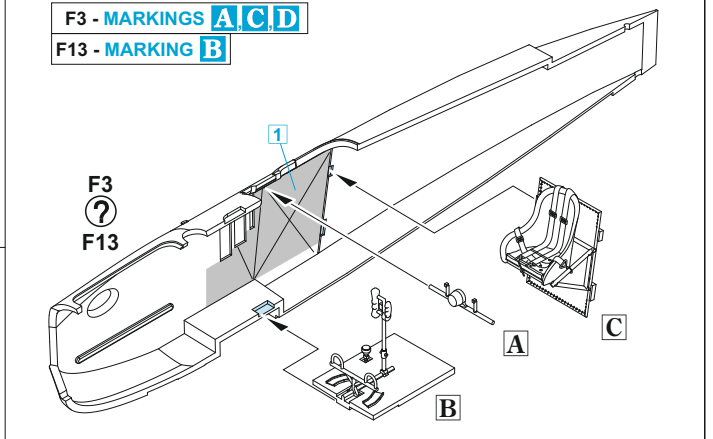
GSI Creos (GUNZE)		
AQUEOUS	Mr.COLOR	
H2	C2	BLACK
H3	C3	RED
H5	C5	BLUE
H8	C8	SILVER
H11	C62	FLAT WHITE
H12	C33	FLAT BLACK
H14	C59	ORANGE
H15	C65	BRIGHT BLUE
H25	C34	SKY BLUE
H37	C43	WOOD BROWN
H47	C41	RED BROWN
H51	C11	LIGHT GULL GRAY
H70	C60	GRAY

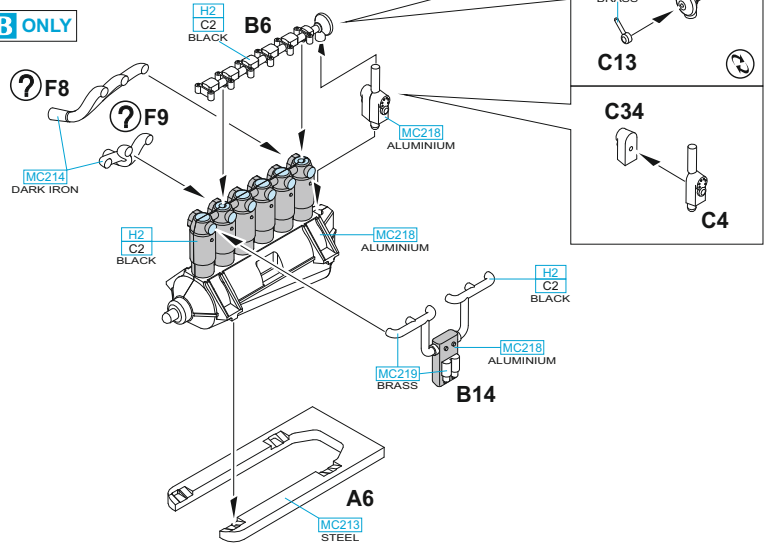
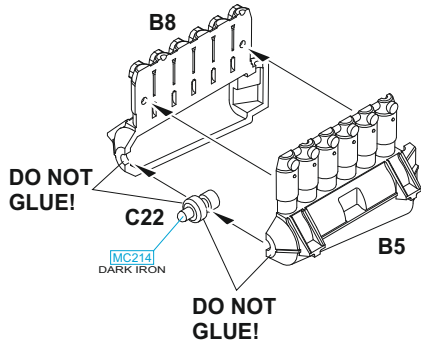
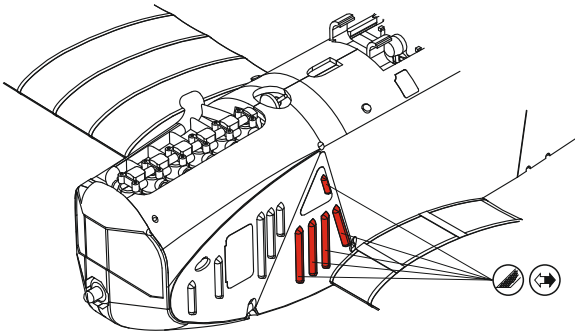
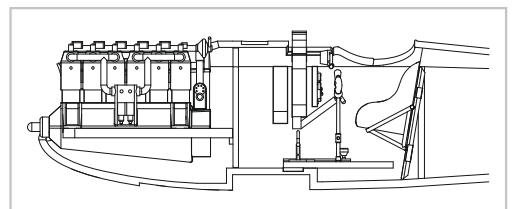
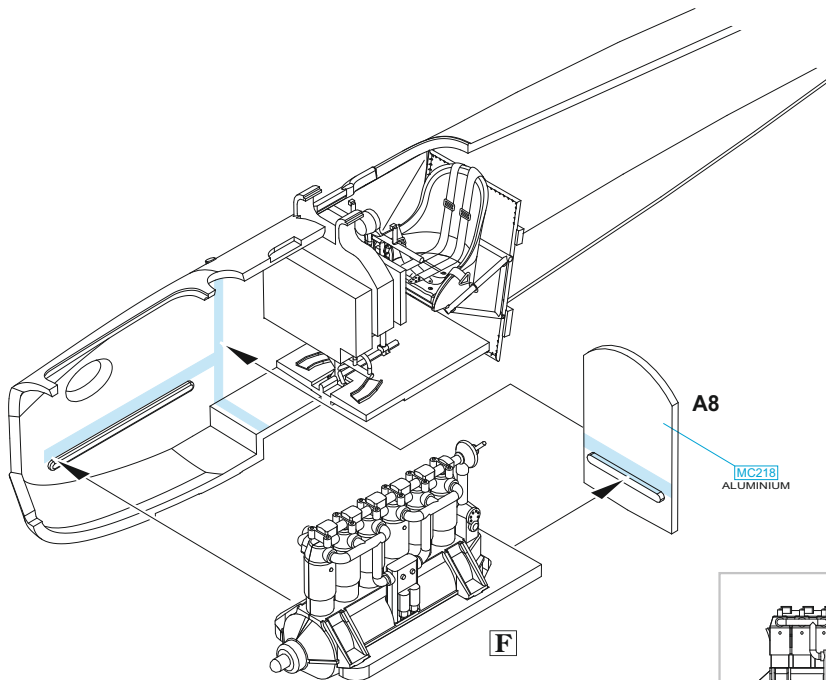
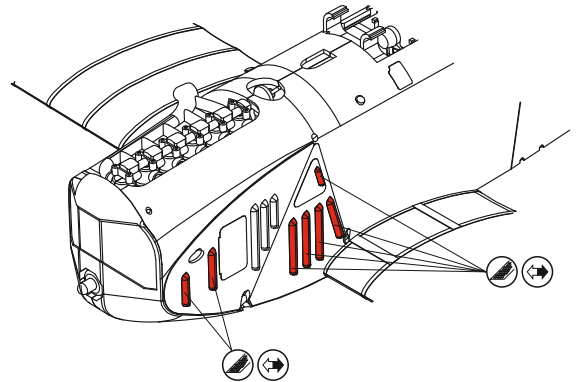
GSI Creos (GUNZE)		
AQUEOUS	Mr.COLOR	
H85	C45	SAIL COLOR
H327	C327	RED
H333	C333	EXTRA DARK SEAGRAY
H413	C113	RLM04 YELLOW
H417	C117	RLM76 LIGHT BLUE
H423	C123	RLM83 DARK GREEN
Mr.METAL COLOR		
MC213		STAINLESS
MC214		DARK IRON
MC218		ALUMINIUM
MC219		BRASS
Mr.COLOR SUPER METALLIC		
SM203		SUPER IRON 2

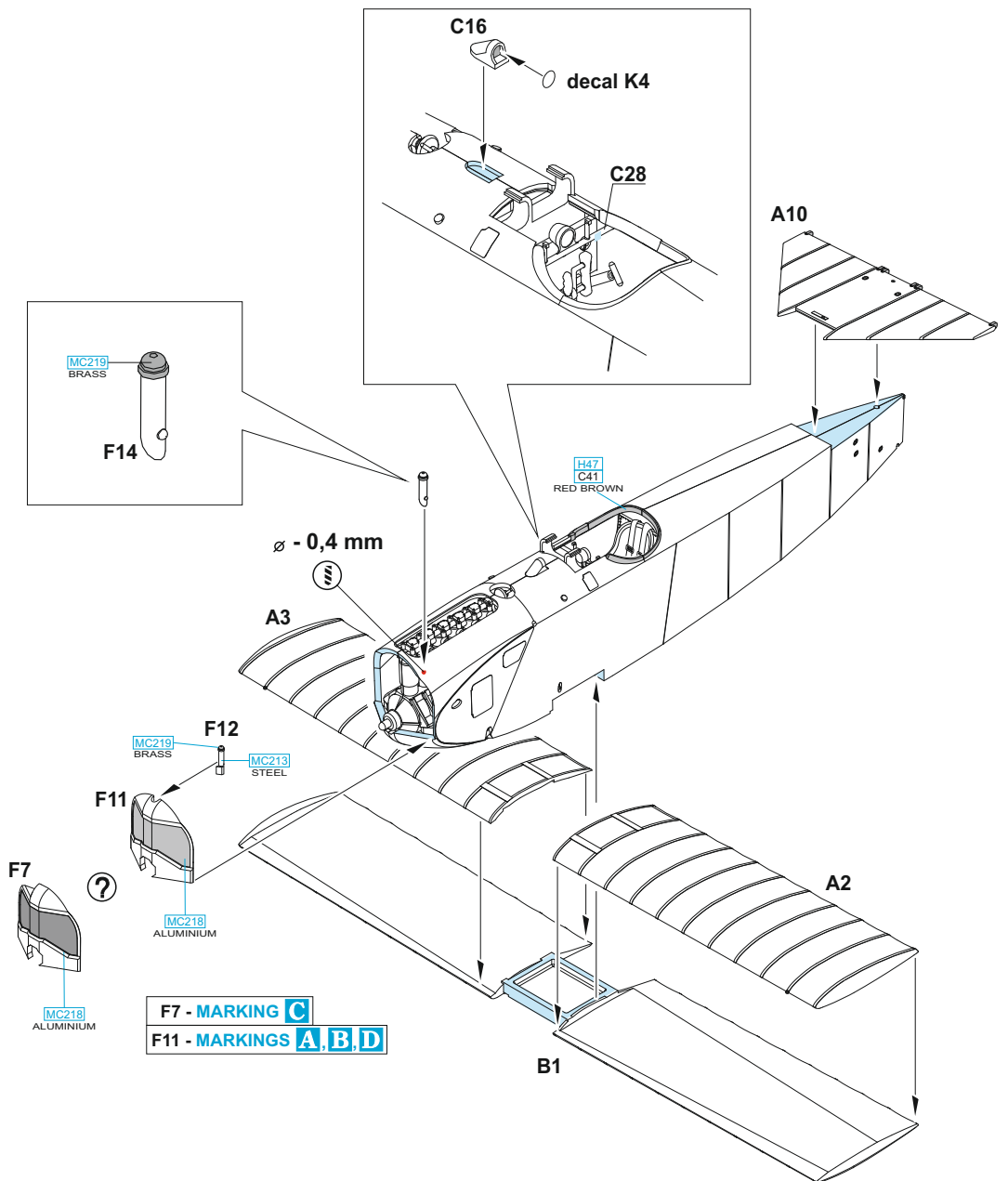
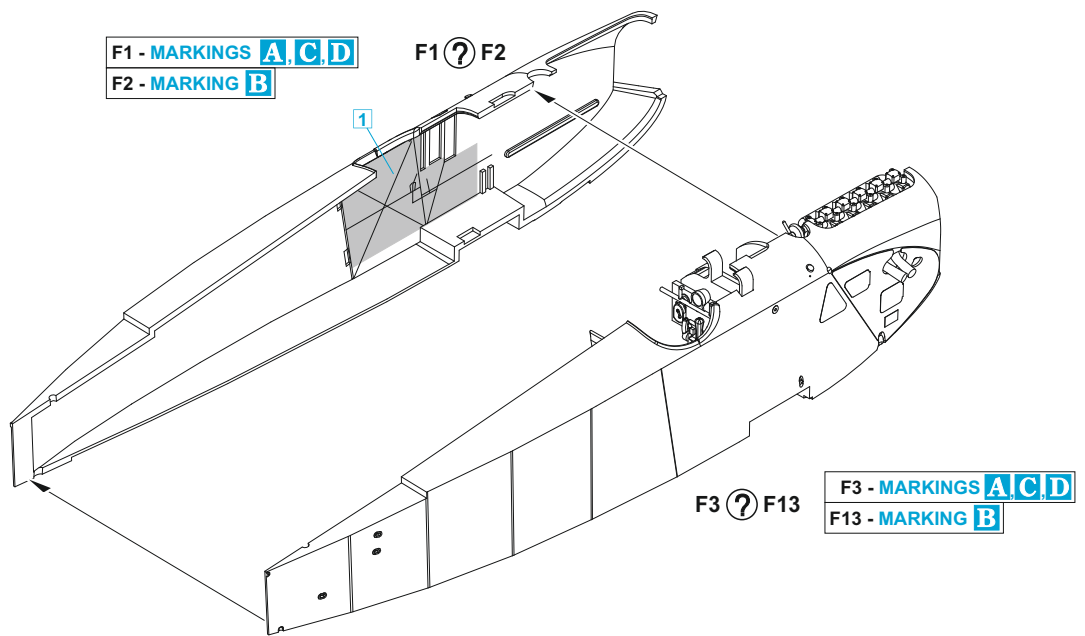


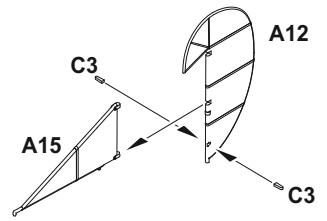
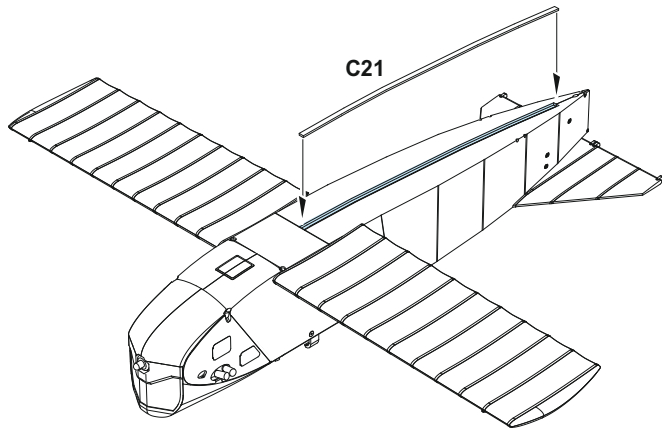
F3 - MARKINGS A, C, D

F13 - MARKING B

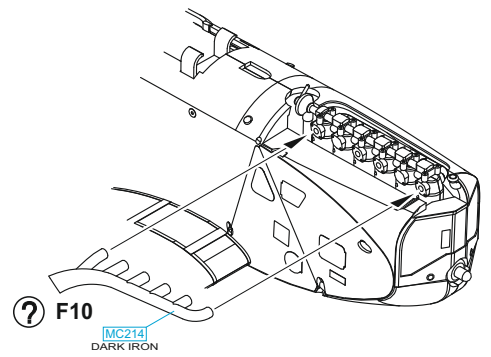
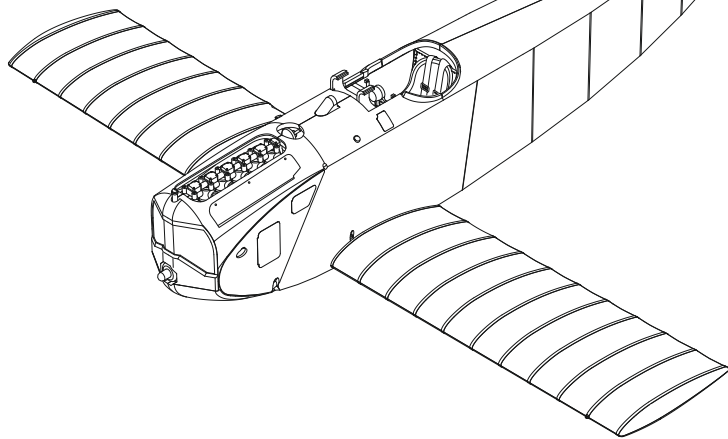
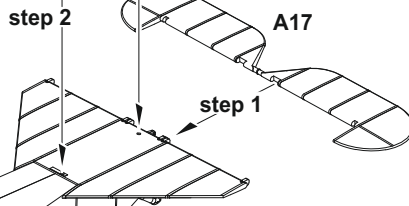


F**F8, F9 - MARKING B ONLY****MARKING A ONLY****MARKING D ONLY**

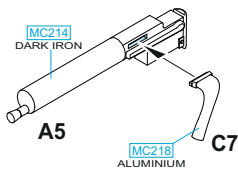
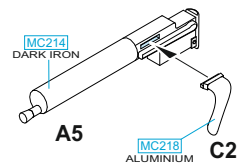
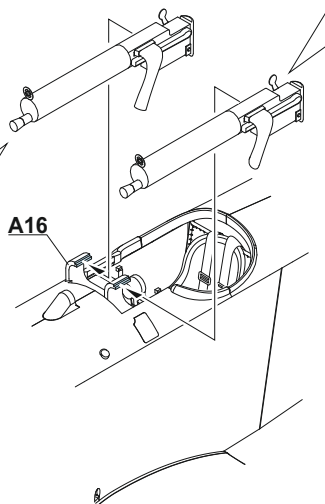




APPLY LOZENGE DECALS IN THIS STEP
 FOR RIB STRIPES AND COMPLETE LOZENGE
 DECAL APPLICATION SEE PAGE 10

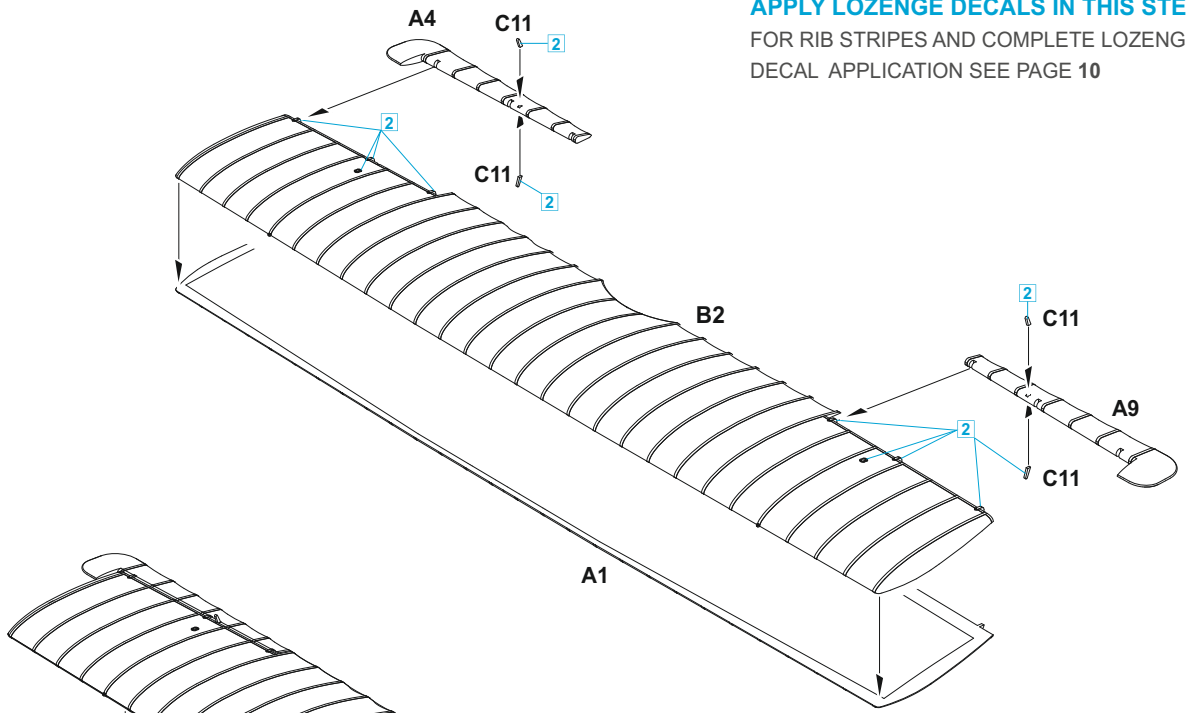


F10 - MARKINGS A, C, D ONLY

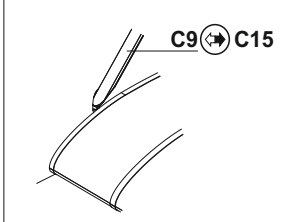
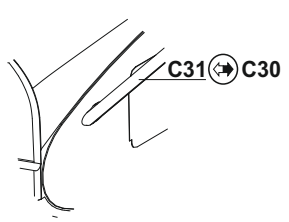
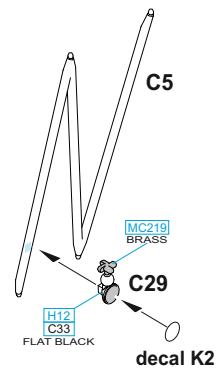
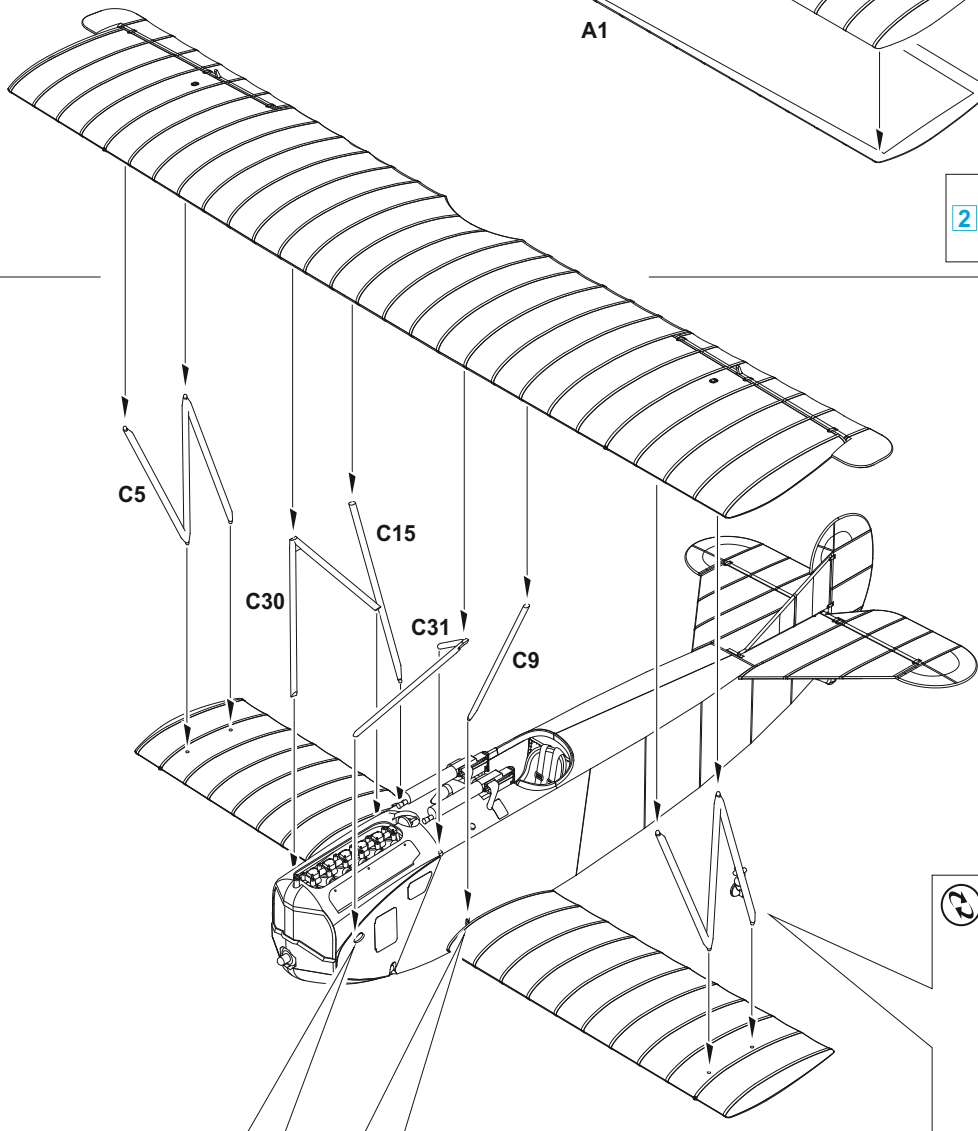


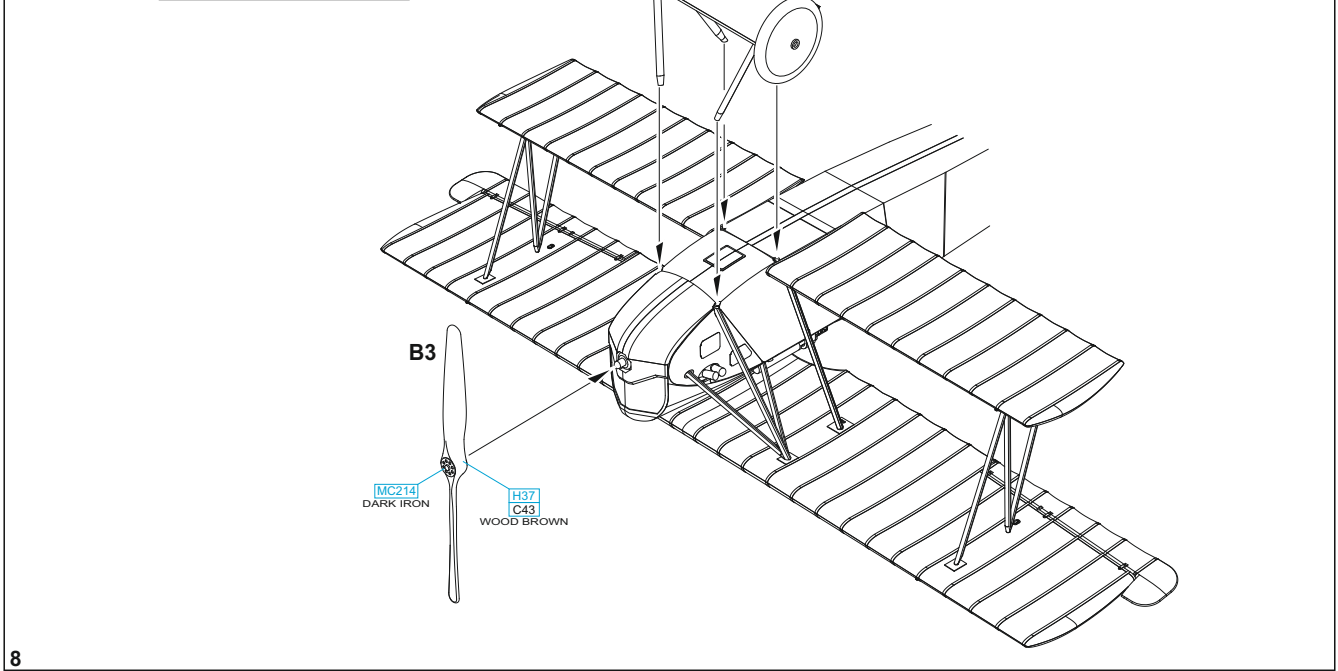
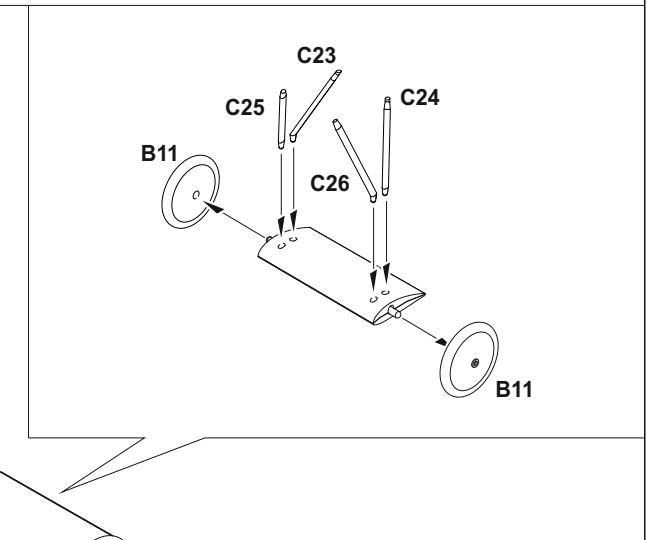
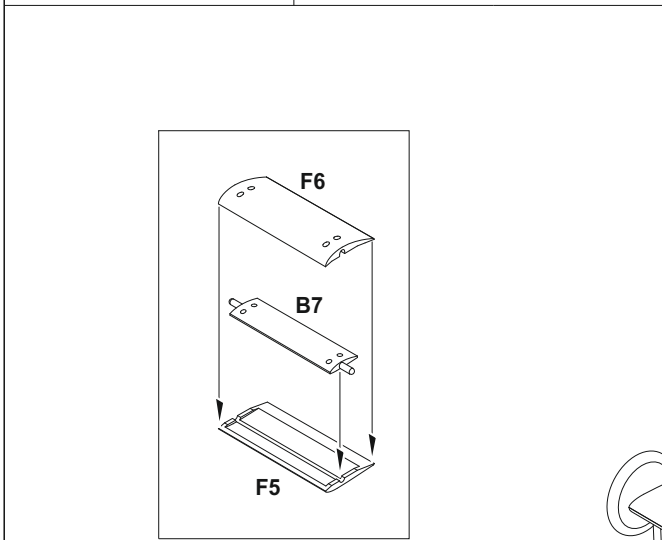
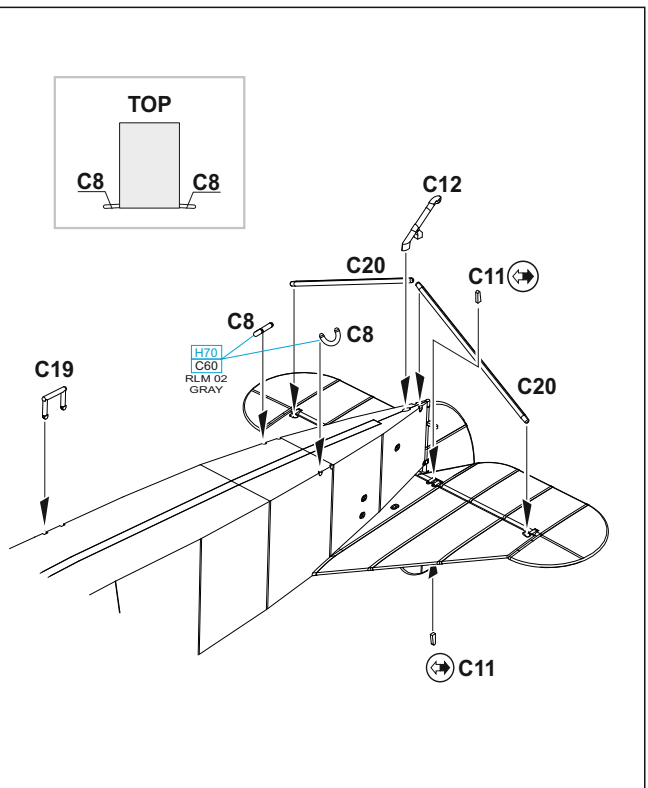
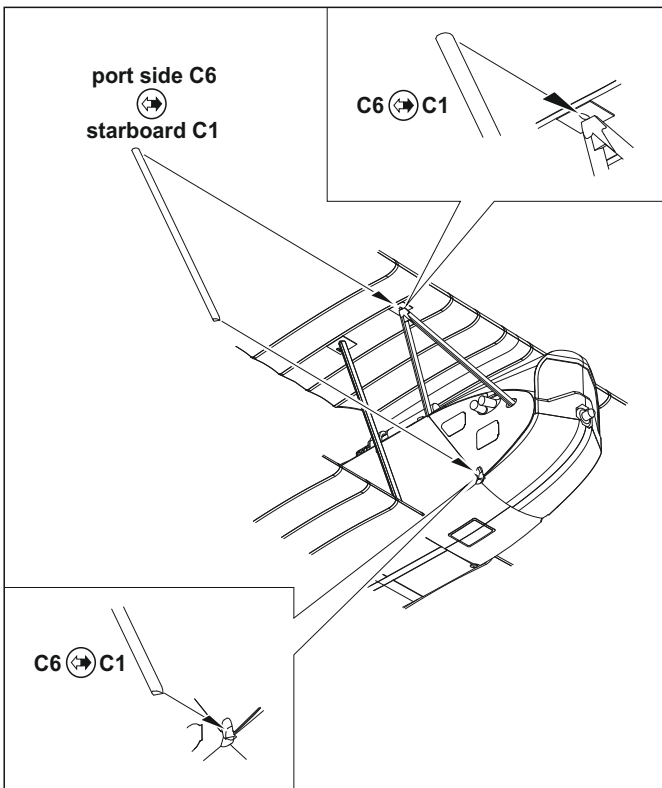
APPLY LOZENGE DECALS IN THIS STEP

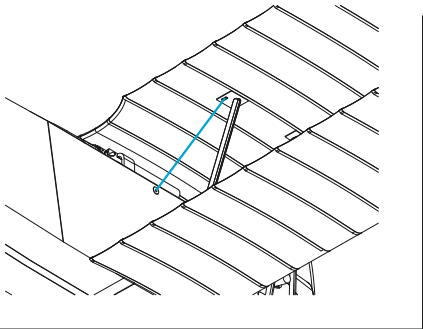
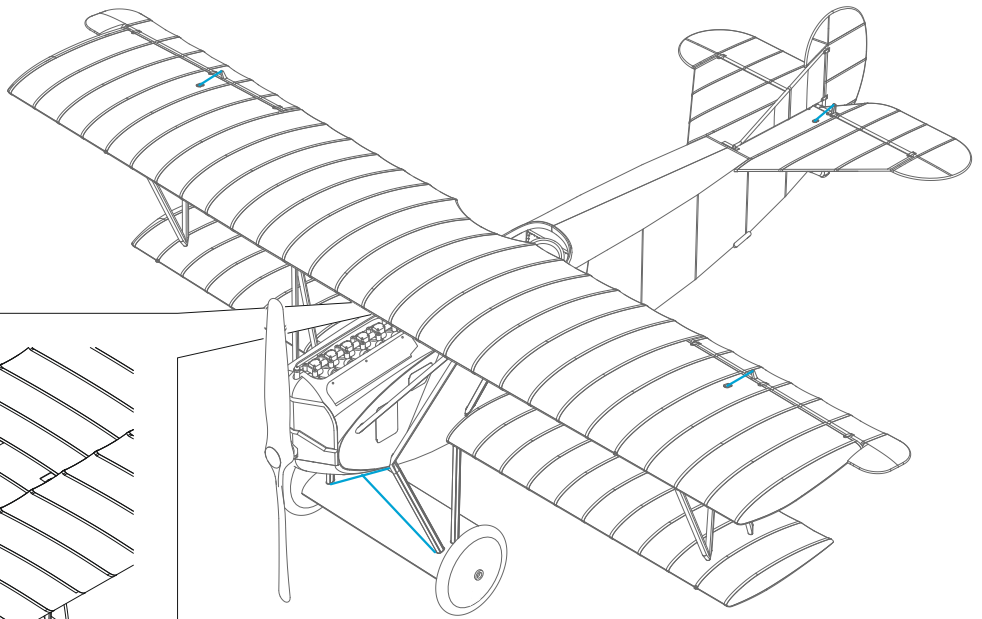
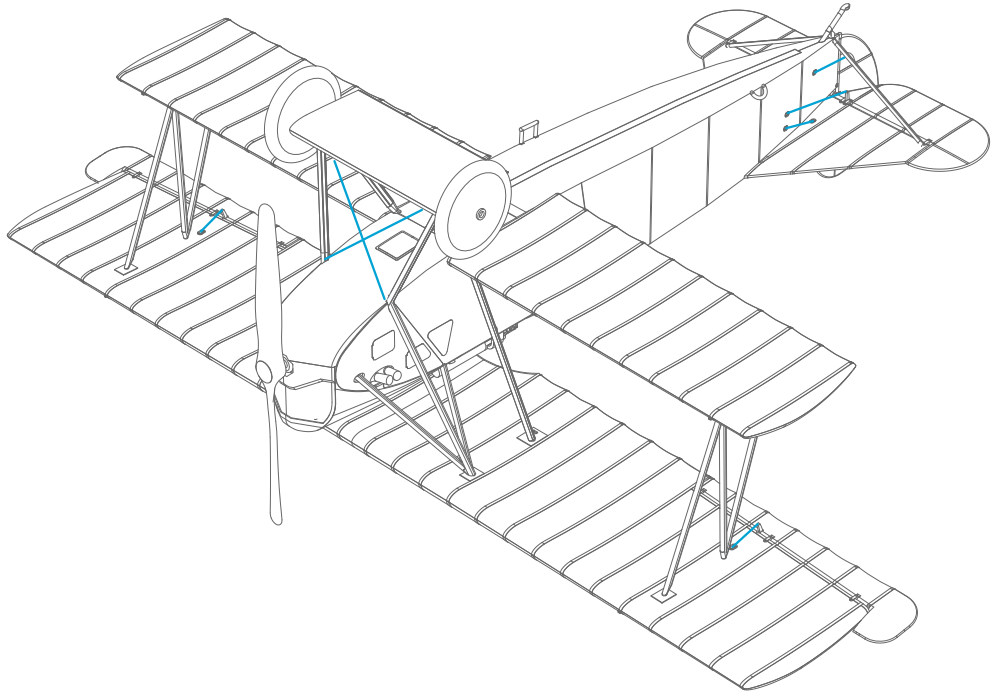
FOR RIB STRIPES AND COMPLETE LOZENGE
DECAL APPLICATION SEE PAGE 10

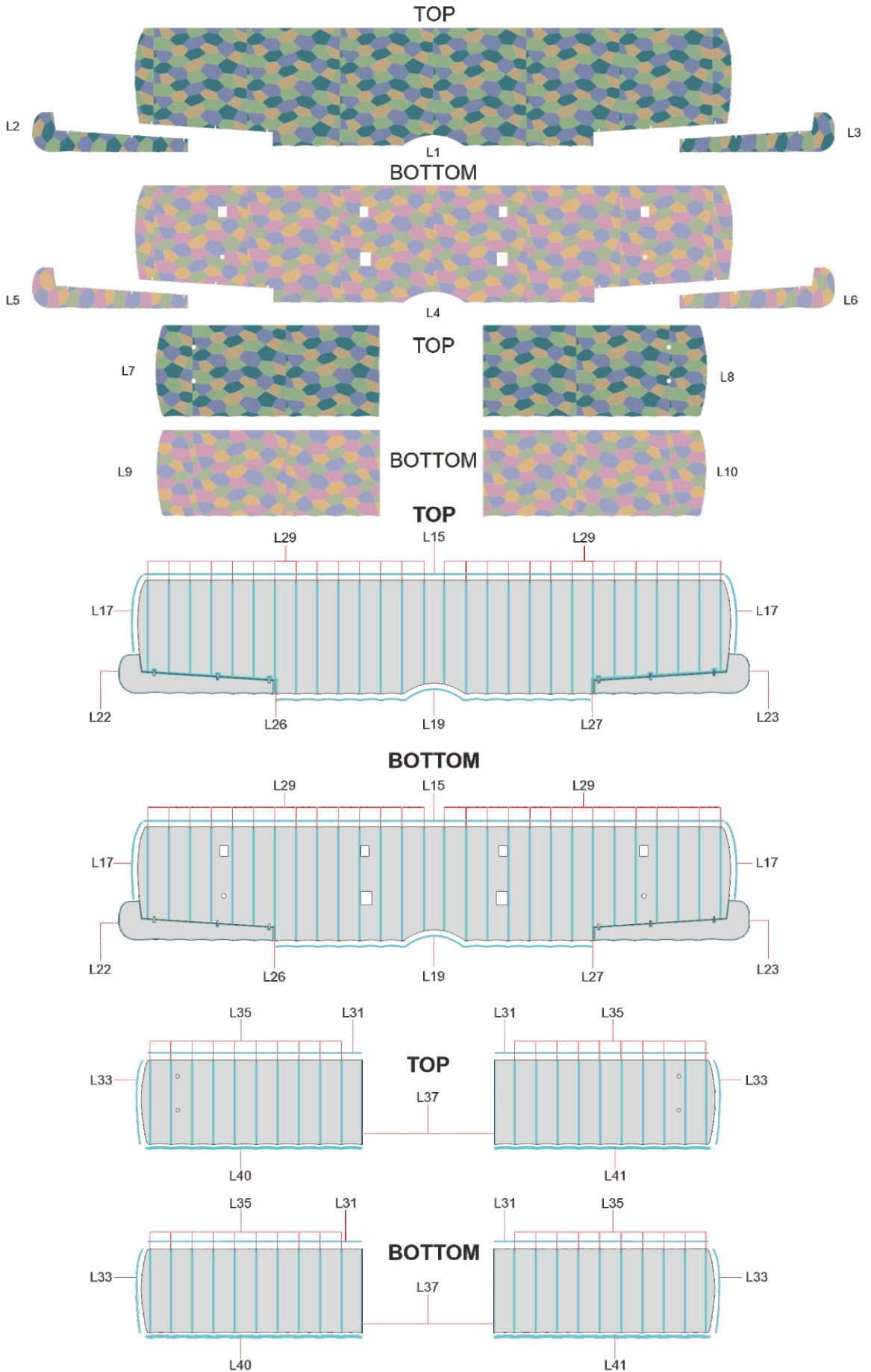


2	CAMOUFLAGE COLOR	- MARKINGS A, D
	H423 C123 RLM82 DARK GREEN	- MARKINGS B, C



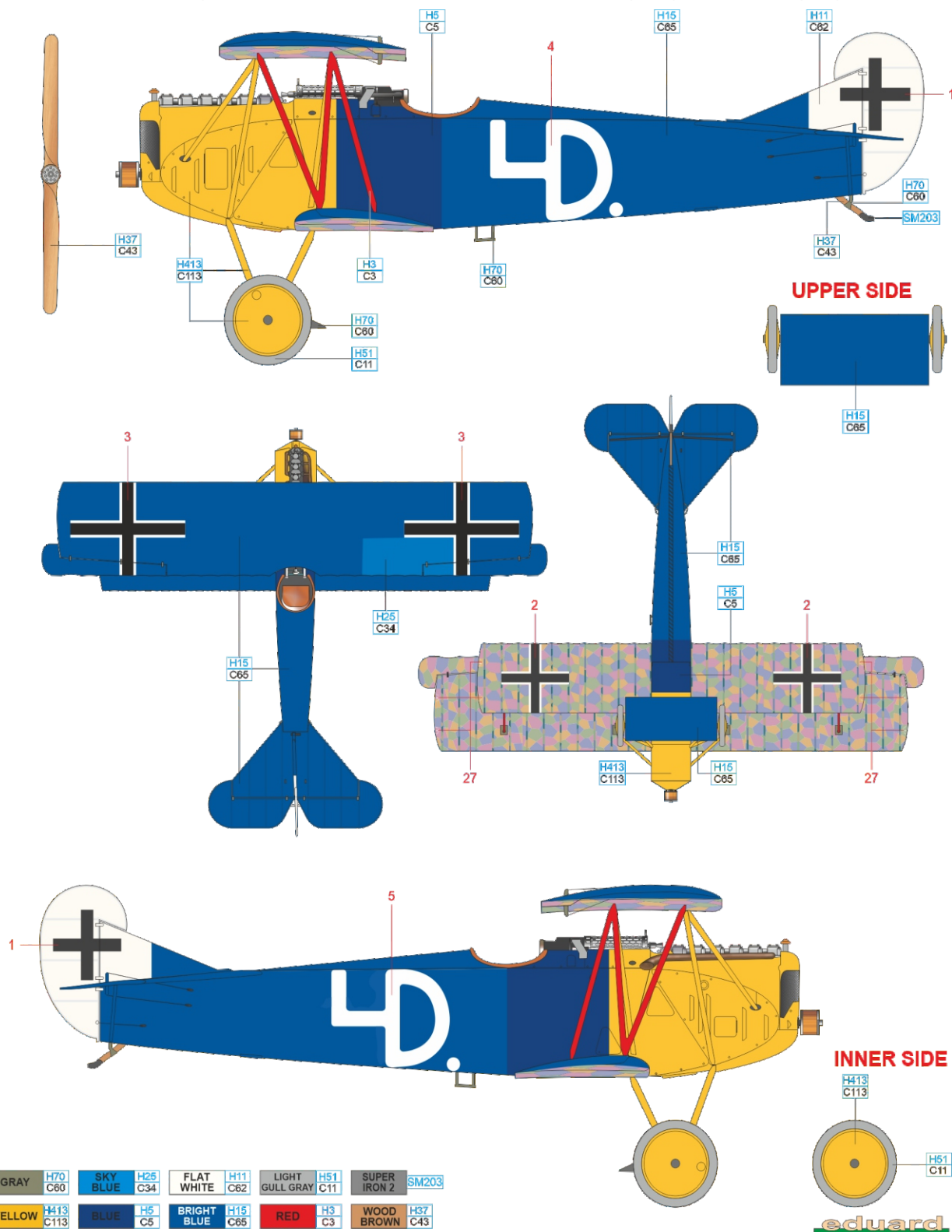






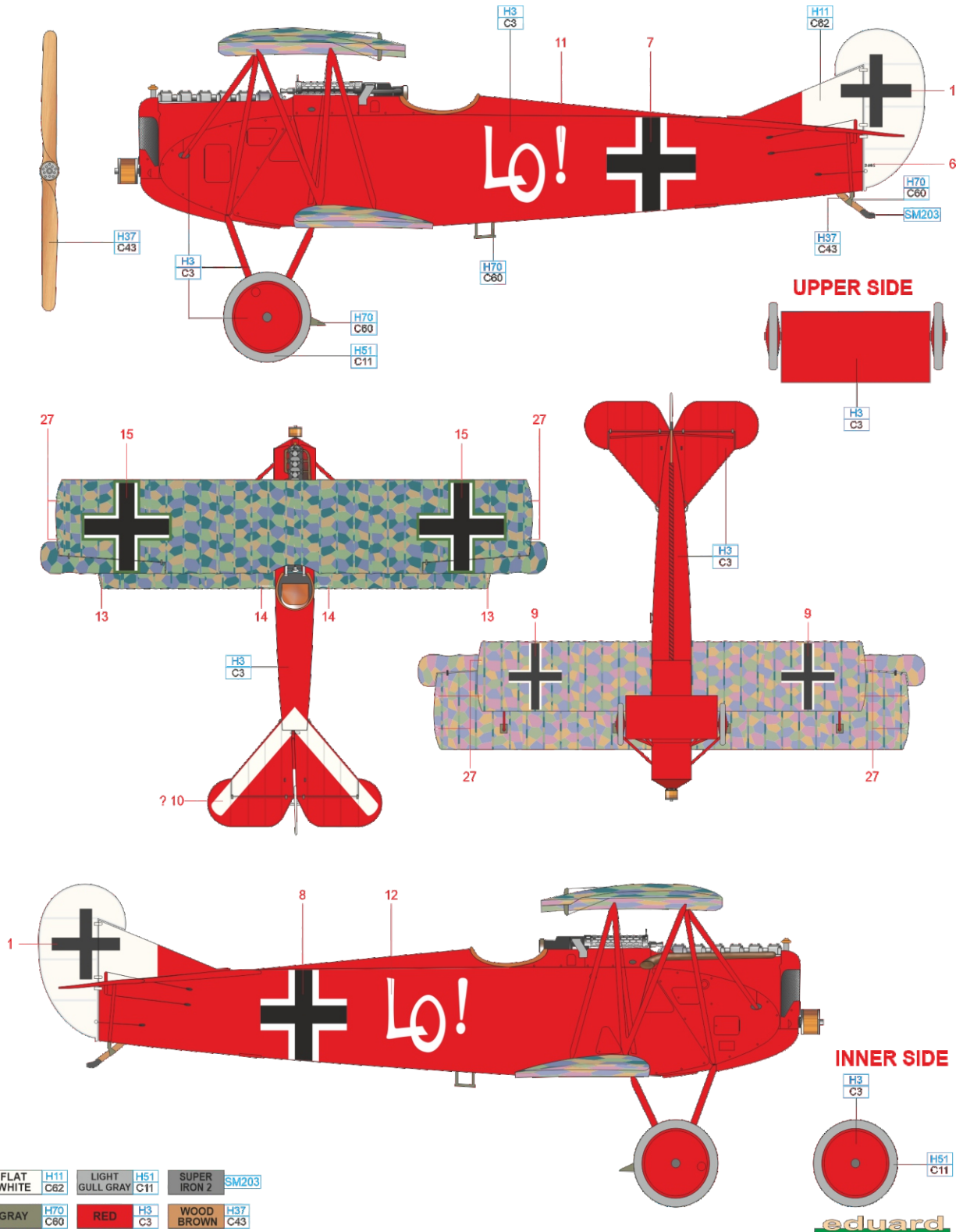
A Lt. Olivier Freiherr von Beaulieu-Marconnay, Jasta 19, Stenay, Francie, září 1918

Mladší z bratrů von Beaulieu-Marconnay (starší Heinz byl také stíhačem) se narodil 14. září 1898 v Berlíně a v červnu 1915 nastoupil jako kadet ke 4. jezdeckému pluku (Dragoner Regiment von Bredow Nr. 4). O rok později už byl poručíkem a po absolvování pilotního výcviku se stal 1. prosince 1917 příslušníkem Jasta 18, od které přešel 20. března 1918 do stavu Jasta 15. Svého prvního sestřelu dosáhl 28. května 1918 a během června přidal sedm dalších vítězství. Následně byl „Bauli“ jmenován 2. září velitelem Jasta 19 a s sebou si vzal Fokker D.VIIF, který zdědil po Rudolfovi Bertholdovi. Bílé stylizované 4D. bylo Olivierovým osobním symbolem, jednalo se o značku vypalovanou koním jeho někdejšího jezdeckého pluku. Letoun měl původně červenou příď, jako ostatní letouny Jasta 15, a zatímco běžně končila zhruba na úrovni závěrů kulometů, Berthold ji měl ale protaženou až do poloviny kokpitu. Olivier nechal po převelení k Jasta 19 přetříť příď po závěry kulometů žlutou a zbytek červené modrou barvou. Ta buď měla tmavší odstín, nebo ji ztmavila podkladová červená, každopádně byla tato část trupu tmavší. Na horním křídle je vidět rozsáhlá oprava, zřejmě světlejší modrou. Dne 23. září zaznamenal Olivier svůj 20. sestřel a byl navržen na vyznamenání Pour le Mérite. Poté byl 18. října zraněn ve vzdušném boji a po přistání byl převezen se silným krvácením do nemocnice, kde po osmi dnech zemřel. Rozhodnutí o udělení Pour le Mérite padlo jen několik hodin před jeho skonek.



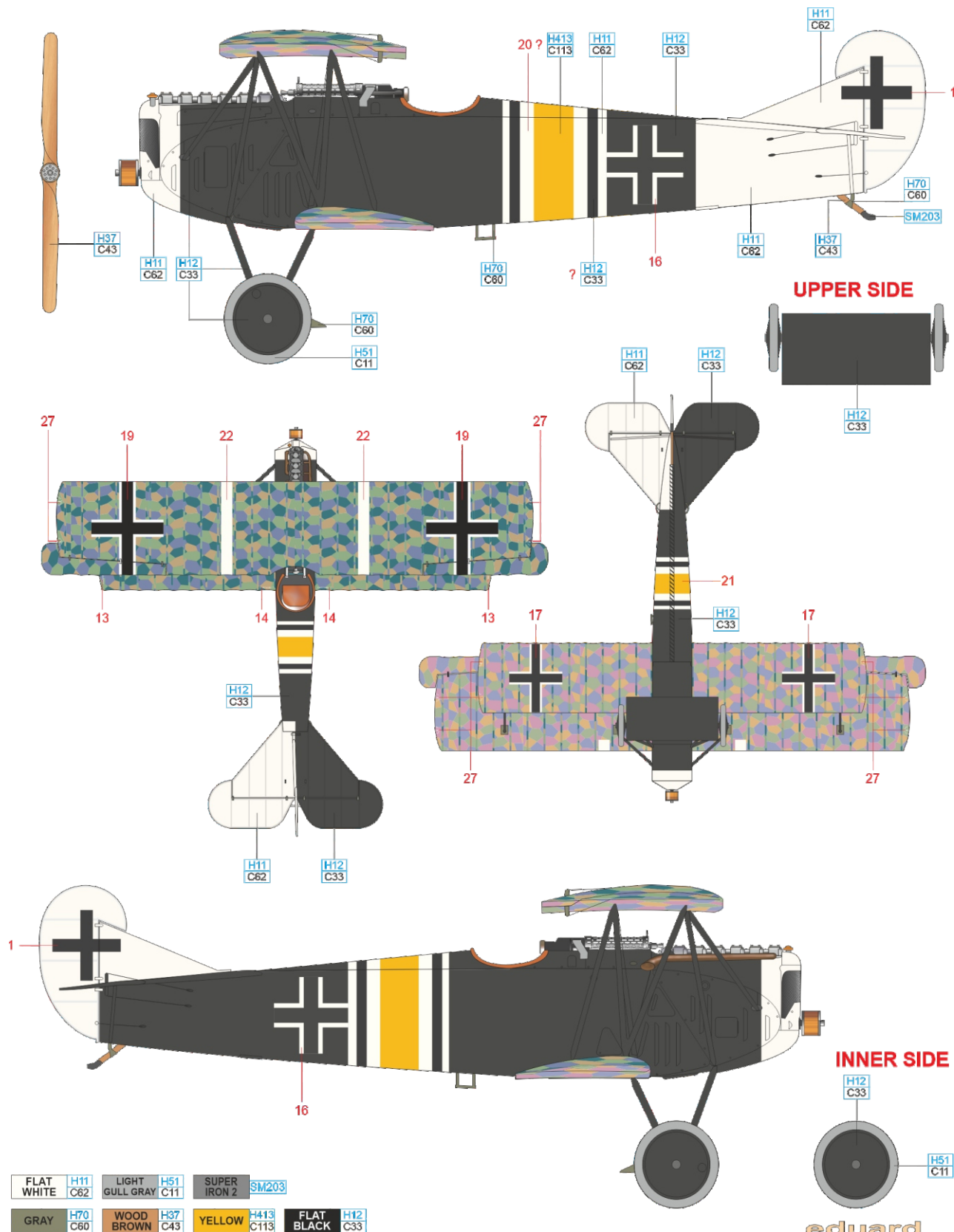
B 378/18, Lt. Ernst Udet, Jasta 4, Monthussart Ferme aerodrome, Francie, červen 1918

Ernst Udet patří k nejvýraznějším postavám německé letecké historie. S 62 potvrzenými sestřely se stal dokonce nejúspěšnějším přeživším stíhačem první světové války. Po službě u Jasta 37 jej v březnu 1918 pověřil Manfred von Richthofen coby velitel celé JG I velením Jasta 11. Když následně v dubnu Rudý baron padl, převzal po něm Udet velení Jasta 4. Tento letoun nesl pravděpodobně evidenční číslo 378/18 (tovární číslo 2465) a poháněl jej motor BMW IIIa číslo 1243. Ve Schwerinu byl převzat armádou 15. května 1918 a byl jedním z 22 Fokkerů D.VIIF dodaných JG I 22. června. Udet si tento letoun poprvé vyzkoušel krátce předtím, než byl sestřelen se svým slavným D.VII z produkce O.A.W., nesoucím nápis „Du doch nicht!!“. Je velmi pravděpodobné, že byl tento letoun následně zbarven velmi podobně, v určitou dobu tedy zřejmě dostal i červeno-bílé pruhy na horní straně křídla. Zde zobrazené provedení tedy znázorňuje pravděpodobné zbarvení letounu v určitém časovém období. Bílé V na horní straně vodorovných ocasních ploch je nejisté. Letouny z této série byly dodány s potištěnou leteckou látkou (Flugzeugstoff), familiárně označovanou jako Lozenge, a to ve čtyřbarevném provedení. Trup byl naproti tomu původně zbarven typickým šmouhovaným nátěrem zelenou barvou. Letoun 378/18 byl posledním D.VII, který tento nátěr u Fokkeru obdržel, další již měly také trup potažen látkou s natištěnými barevnými nepravidelnými šestiúhelníky.



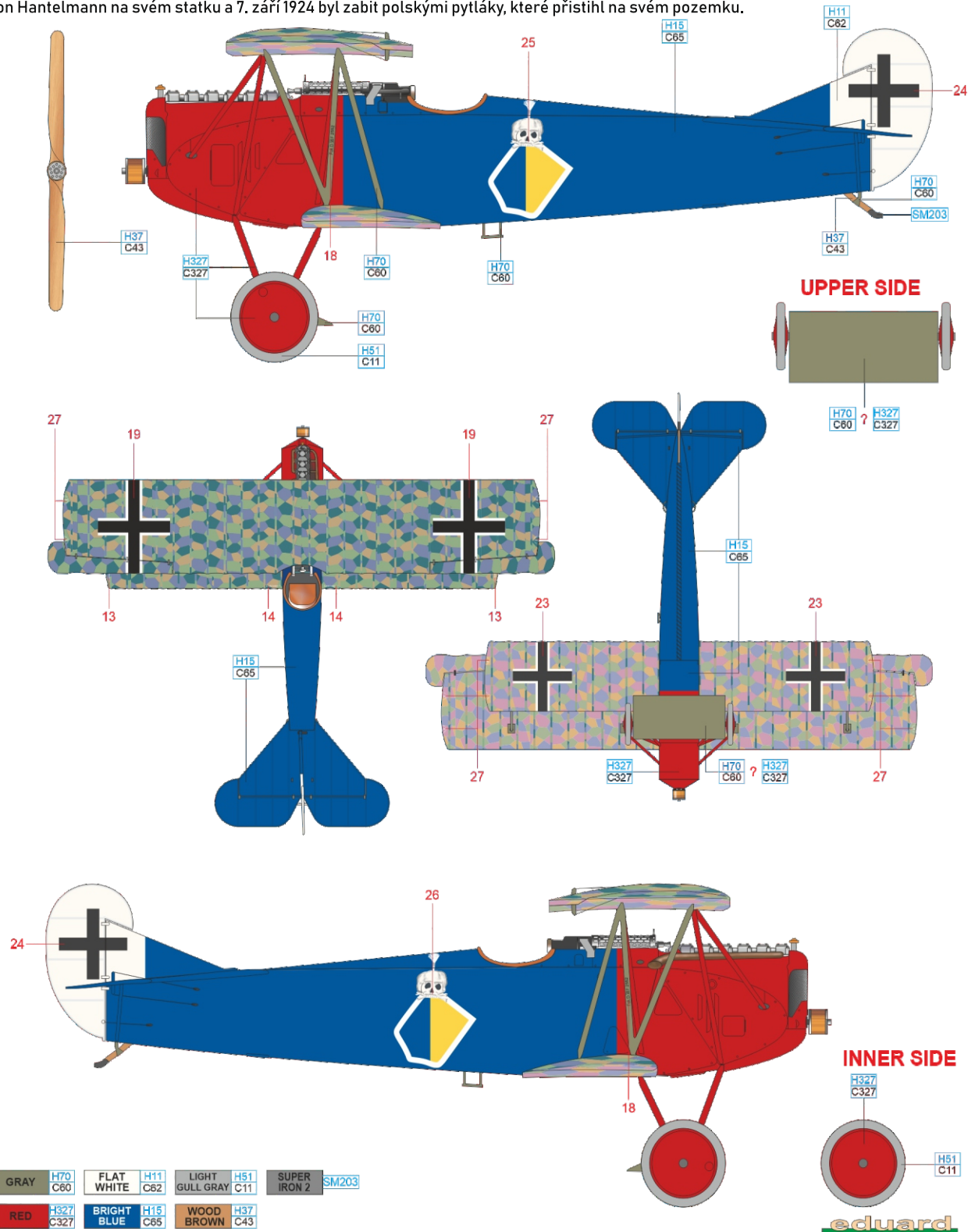
C Rittm. Karl Bolle, Jasta 2, Lens Mons, Francie, říjen 1918

Karl Bolle zahájil svou leteckou kariéru jako pilot KG 4, poté sloužil u Kampfstaffel 23, kde s ním jako pozorovatel létal Lothar von Richthofen. Na podzim roku 1917 byl převelen k Jasta 28 a poté, co se stal esem s pěti sestřely, byl 20. února 1918 jmenován velitelem Jasta 2. Bolle vedl tuto slavnou jednotku až do konce války a jeho skóre se zastavilo na 36 sestřelech. Dne 28. srpna 1918 byl dekorován vysoce ceněným vyznamenáním Pour le Mérite. Po válce zůstal aktivním pilotem a v roce 1920 byl jmenován ředitelem letecké školy dopravních pilotů. Tento Bolleho Fokker D.VII nesl široký žlutý pruh na trupu s bílými a černými linkami a představoval stroj v provedení D.VIIF s motorem BMW IIIa ze střední výrobní série továrny ve Schwerinu (série 4250/18-4449/18). Konkrétní výrobní ani armádní číslo neznáme.



D 465/18, Lt. Georg von Hantelmann, Jasta 15, Chéry-les-Pouilly, Francie, srpen 1918

Georg von Hantelmann se narodil 9. října 1898 v dnešní Rokietnici (Polsko) a do řad armády vstoupil v roce 1916. Působil u 17. braunšvického jezdeckého pluku (Braunschweigisches Hussaren-Regiment Nr. 17), který měl ve znaku lebku se zkříženými hnáty. Tento motiv se stal později von Hantelmannovým osobním symbolem. Poté, co byl 15. června 1917 jmenován do hodnosti Leutnant, se dočkal převelení k letectvu a 20. září toho roku zahájil pilotní výcvik. Po něm se hlásil 6. února 1918 u Jasta 18, ze které se v březnu stala Jasta 15. Svého prvního vítězství dosáhl 6. června, kdy sestřelil Aircro DH.4. Ještě během června se stal esem, poté, co se jeho osmou obětí stalo jedno z předních amerických stíhacích es, David Putnam (13 sestřelů). Dalším významným pilotem, který zahynul pod palbou von Hantelmannových zbraní, byl Maurice Boyau, který měl na kontě 21 balónů a 14 letadel. Když dosáhl svého 22. vítězství, obdržel von Hantelmann Rytířský kříž I. třídy a také Královský hohenzollernský domácí řád, nicméně očekával především udělení nejvyššího válečného vyznamenání Pour le Mérite (udělován za 20 vítězství). Byl na něj sice navržen, ještě před udělením ale válka skončila. Von Hantelmannovo skóre čítalo 25 sestřelů potvrzených a pět nepotvrzených. Všech dosáhl na Fokkeru D.VII, což jej řadí mezi nejnáslednější piloty na tomto typu. Tento letoun dostal někdy v září horní křídlo ze stroje z produkce O.A.W. Po válce hospodařil von Hantelmann na svém statku a 7. září 1924 byl zabit polskými pytláky, které přistihl na svém pozemku.



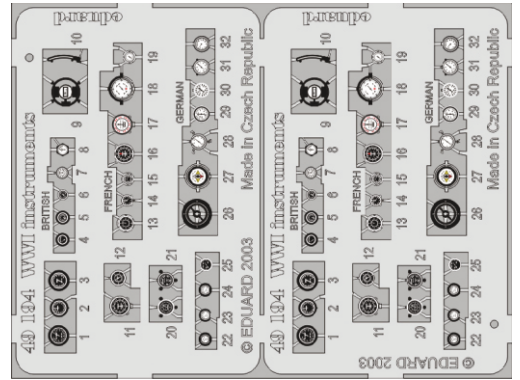
GRAY	H70 C60	FLAT WHITE	H11 C62	LIGHT GULL GRAY	H51 C11	SUPER IRON 2	SM203
RED	H327 C327	BRIGHT BLUE	H15 C65	WOOD BROWN	H37 C43		

eduard

Eduard goodies for

Fokker D.VIIF 1/48

- 48406 Wire Stretchers & Controlhorns (PE-Set)
- 49194 WWI Instruments (PE-Set)
- FE1419 Fokker D.VIIF Weekend (PE-Set)
- EX1008 Fokker D.VIIF Weekend (Mask)



#49194

Complete Your collection of German WWI finest fighter with

#8114



#8162



#8136



#8113

