



eduard

FIRST, A FEW WORDS.

In mid-1916, the Albatros D.III fighter was developed. It was inspired along the same conceptual lines as the Nieuport. The new type was delivered to fighter units in the fall of 1916. As in the Nieuport, a flaw manifested itself in the construction of the lower wing, which under tight maneuvers, would violently twist and even fail. The reason for this was never fully revealed. Restrictions were therefore placed on the use of the aircraft, but even so, the D.III became a successful fighter.

In April, 1917, the Idflieg requested the manufacture of 200 lightened versions of the Albatros, the D.V. The new variant inherited an unchanged wing from the D.III, with the exception of the linkages controlling the ailerons having been moved to the top wing. That itself was moved 10cm closer to the fuselage, which was aerodynamically refined with an oval cross-section with a curved vertical tail. The spine of the fuselage incorporated a headrest, which was often removed by pilots as this piece tended to limit view. Armament consisted of a pair of LMG 08/15 7.92mm machine guns. Powerplant was a Mercedes D.IIIa, rated at 127kW (170hp).

Overall, the D.V. was 50kg lighter than the D.III, but the lower wing problems repeated themselves in the lower wings. Despite this, there were a further 400 pieces of the D.V. ordered, and another 300 in July. After that, production gave way to the modified D.Va. The lower wing was strengthened, and the structure was beefed up between the leading edge of the wing and the interwing struts, while the aileron linkages reverted to that used on the D.III. This, however, failed to solve the problem, and the weight of the aircraft grew to the point where the D.Va exceeded that of the D.III. Satisfactory performance was attained with the installation of the Mercedes D.IIIau, rated at 134kW (185hp). There were 1,612 Albatros D.Va delivered from October, 1917.

Although the aircraft were not overly popular with pilots, prior to the introduction of the Fokker D.VII in May, 1917, the D.V. was the most widely used German fighter. Even as late as April, 1918, they formed 54.3% of the fighter force on the front, and many, along with the D.III, soldiered on to the end of the war. The D.Va was the last series built fighter from Albatros, other types proving unsuccessful, and the firm produced the Fokker D.VII under license.

NĚKOLIK SLOV ÚVODEM

V polovině roku 1916 byl vyvinut stíhací Albatros D.III, u něhož byla použita koncepce křídel jedenapůlplošníků Nieuport. Nový typ byl dodáván od podzimu 1916 ke stíhacím letkám. Stejně jako u Nieuportů se však projevila vada v konstrukci spodního křídla, které se při větším namáhání kroutilo a bortilo a nikdy nebyla zjištěna pravá příčina. Pro D.III byl proto vydán zákaz střemhlavého letu, ale i tak se stal úspěšným stíhacím letounem.

V dubnu 1917 zadal Idflieg Albatrosu stavbu 200 ks odlehčené verze D.V. Nový typ převzal nezměněná křídla z D.III, pouze lankové ovládání křidélek bylo přemístěno do horního křídla. To se přiblížilo o 10 cm k trupu, který byl aerodynamicky jemnější s oválným průřezem a byla použita zaoblená SOP. Na hřbetě trupu byla opěrka hlavy, kterou však letci odstraňovali, protože jim bránila ve výhledu. Výzbroj tvořila dvojice kulometů LMG 08/15 ráže 7,92 mm. Poháněn byl motorem Mercedes D.IIIa o výkonu 127 kW (170 k). Celkově byl D.V o 50 kg lehčí než D.III, opakovaly se však problémy s konstrukcí spodního křídla. Přesto bylo v květnu objednáno dalších 400 a v červenci 300 Albatrosů D.V. Poté byla výroba zastavena ve prospěch upravené verze D.Va. Spodní křídlo dostalo silnější závěsy a kování, byla použita pomocná výztuha mezi jeho náběžnou hranou a mezikřídelní vzpěrou a ovládání křidélek se vrátilo k provedení z D.III. Problém tím ovšem odstraněn nebyl. Pouze hmotnost letounu vzrostla tak, že D.Va byl těžší než původní D.III. Přijatelných výkonů bylo dosaženo použitím motoru Mercedes D.IIIau o výkonu 134 kW (185 k). Od října 1917 bylo dodáno celkem 1612 Albatrosů D.Va.

Ikdyž piloti pokládali dé-pětky za méněcenné, byly až do nástupu Fokkerů D.VII v květnu 1918 při nedostatku lepších typů nejrozšířenější německou stíhačkou. Ještě v dubnu 1918 tvořily 54,3% stíhacích letounů na frontě a mnoho jich spolu s D.III sloužilo až do konce války. D.Va byl poslední sériově vyráběný stíhací typ firmy Albatros, s dalšími již do konce války neuspěla a vyráběla v licenci Fokkerovy D.VII.

Technical data:

Span: 9.05m
Length: 7.33m
Height: 2.70m
Empty Weight: 620kg (687kg)
Take-off Weight: 852kg (937kg)
Maximum Speed: 170km/h (185km/h)

Technická data:

Rozpětí: 9,05 m
Délka: 7,33 m
Výška: 2,70 m
Hmotnost prázdného letounu: 620 kg (687 kg)
Hmotnost vzletová: 852 kg (937 kg)
Maximální rychlost: 170 km/h (185 km/h)

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 začátkem 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.



lire soigneusement la fiche d'instructions avant d'assembler. Ne pas utiliser de colle ou de peinture à proximité d'une flamme nue, et aérer la pièce de temps en temps. Garder hors de portée des enfants en bas âge. Ne pas laisser les enfants mettre en bouche ou sucer les pièces, ou passer un sachet vinyl sur la tête.



Von dem Zusammensetzen die Bauanleitung gut durchlesen. Kleber und Farbe nicht nahe von offenem Feuer verwenden und das Fenster von Zeit zu Zeit Belüftung öffnen. Bausatz von kleinen Kindern fernhalten. Verhüten Sie, daß Kinder irgendwelche Bauteile in den Mund nehmen oder Plastiktüten über den Kopf



組み立てる前に必ず説明書をお読み下さい。接着剤や塗料をご使用の際は、窓を開けて十分な換気をおこない、火のそばでは使用しないで下さい。小さな子供の手の届かない所に必ず保管してください。部品や破片を噛んだり、なめたり、飲んだりすると大変危険です。又、部品を取り出した後のビニール袋は、小さな子供が頭から被ったりすると窒息する恐れがありますので、破り捨てて下さい。

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



OPTIONAL
VOLBA
FACULTATIF
NACH BELIEBEN
選択する



BEND
OHNOUT
PLIER SIL VOUS PLAIT
BITTE BIEGEN
折る



OPEN HOLE
VYVRTAT OTVOR
FAIRE UN TROU
OFFNEN
穴を開ける



SYMMETRICAL ASSEMBLY
SYMETRICKÁ MONTÁŽ
MONTAGE SYMÉTRIQUE
SYMMETRISCHE AUFBAU
左右均等に組み立てる



NOTCH
ZÁŘEZ
L'INCISION
DER EINSCHNITT
切る

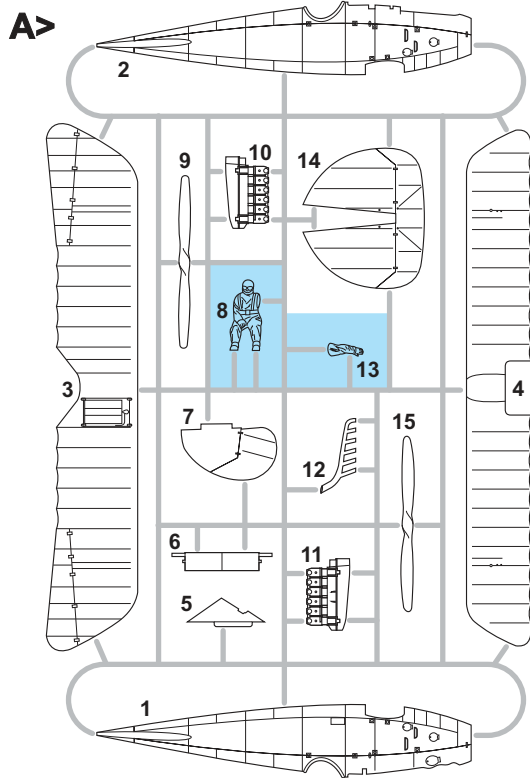


REMOVE
ODŘÍZNOUT
RETIRER
ENTFERNEN
移す

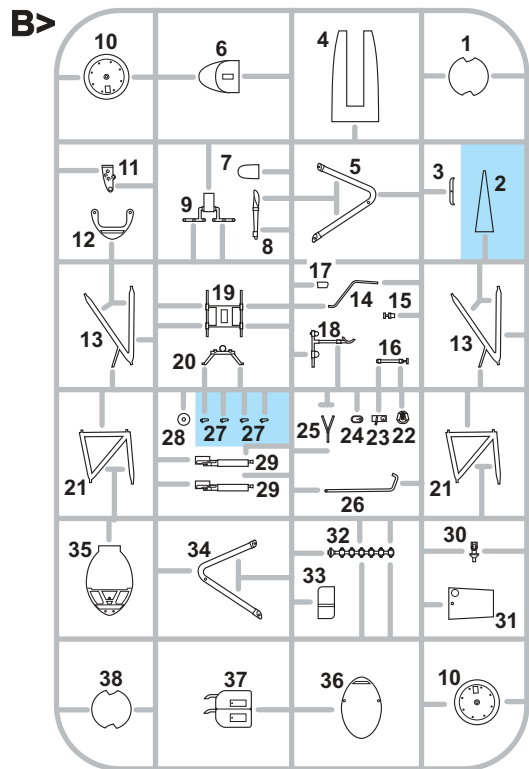


APPLY EXPRESS MASK
POUŽIT EXPRESS MASK
NABARVIT PŘED SLEPENÍM
AND PAINT BEFORE
GLUING

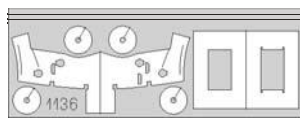
PARTS * DÍLY * TEILE * PIÈCES * 部品



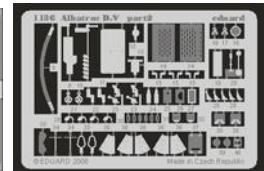
PLASTIC PARTS



eduard
MASK



PE - PHOTO ETCHED
DETAIL PARTS

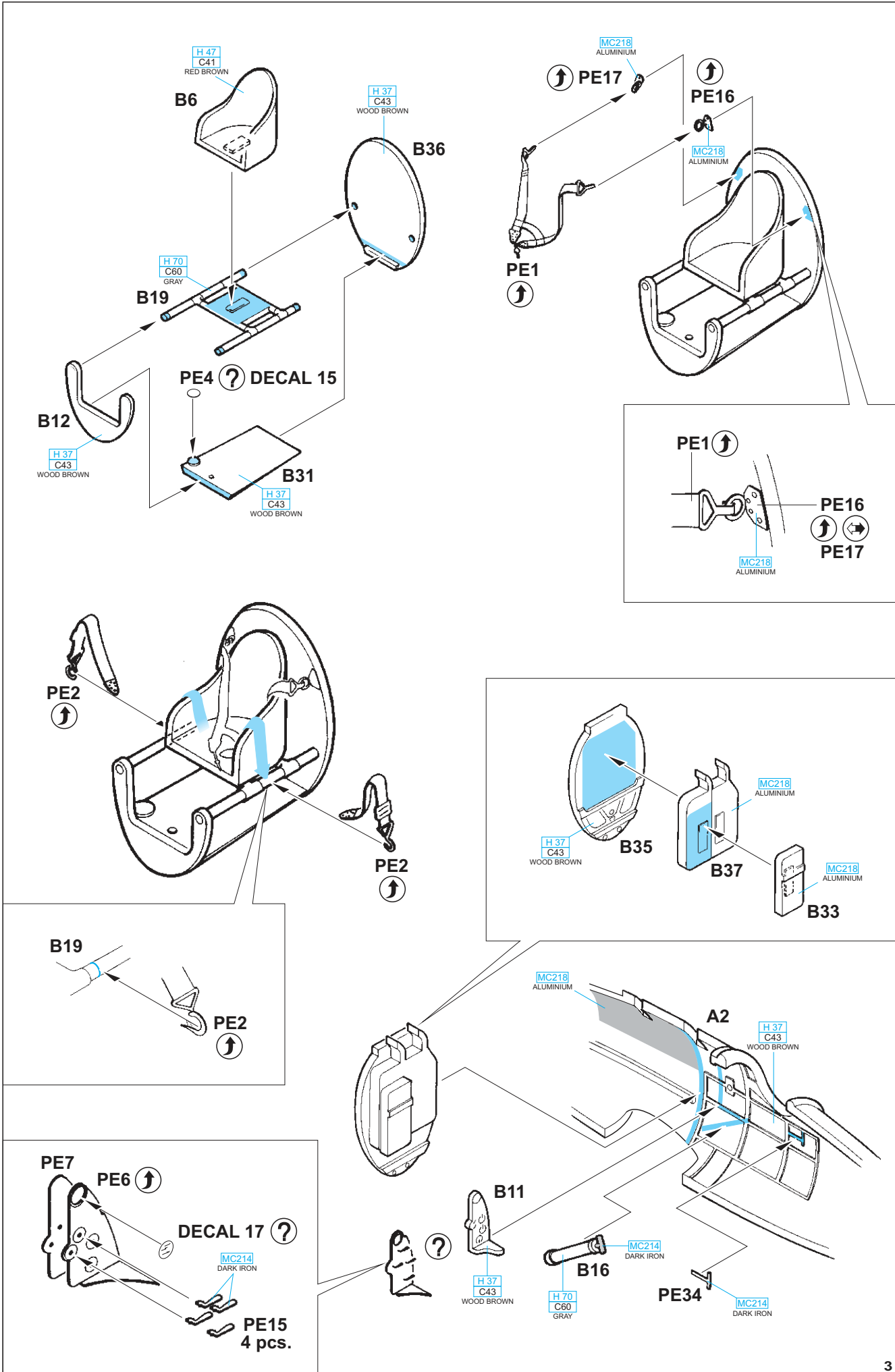


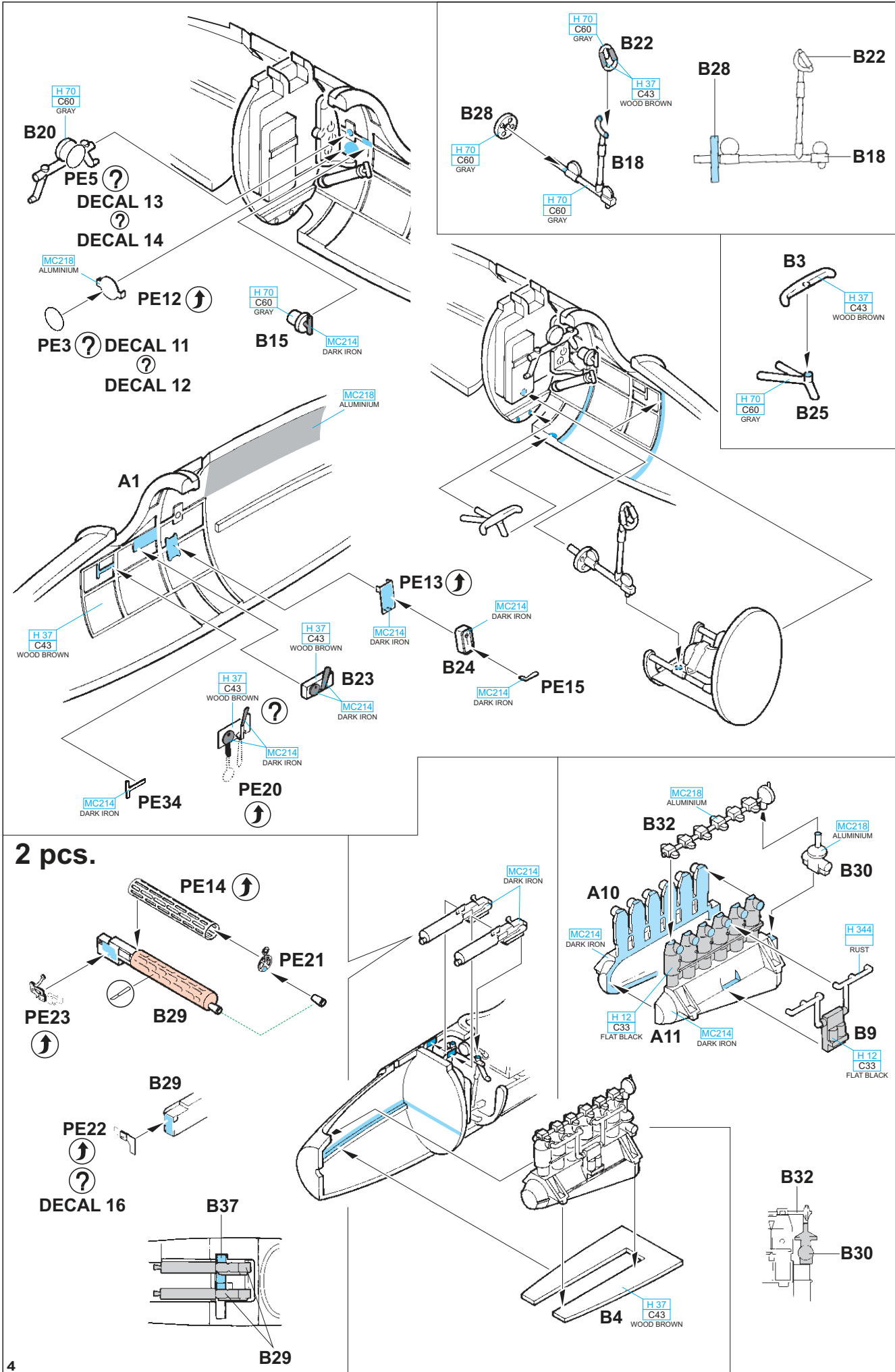
-Parts not for use. -Teile werden nicht verwendet. -Pièces à ne pas utiliser. -Tyto díly nepoužívejte při stavbě. -使用しない部品

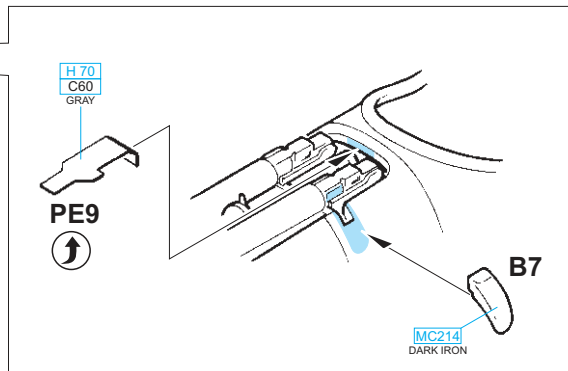
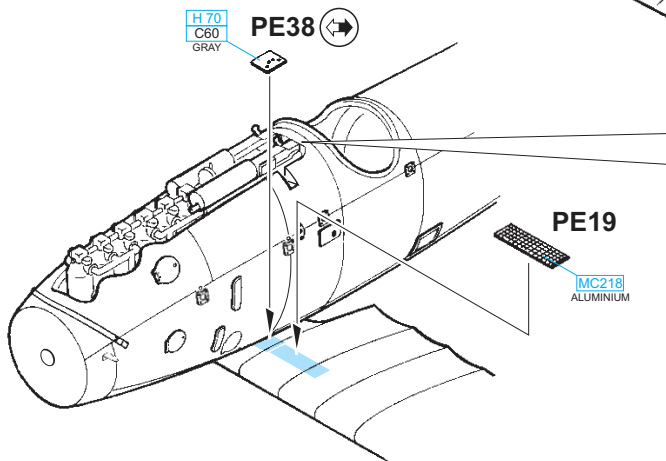
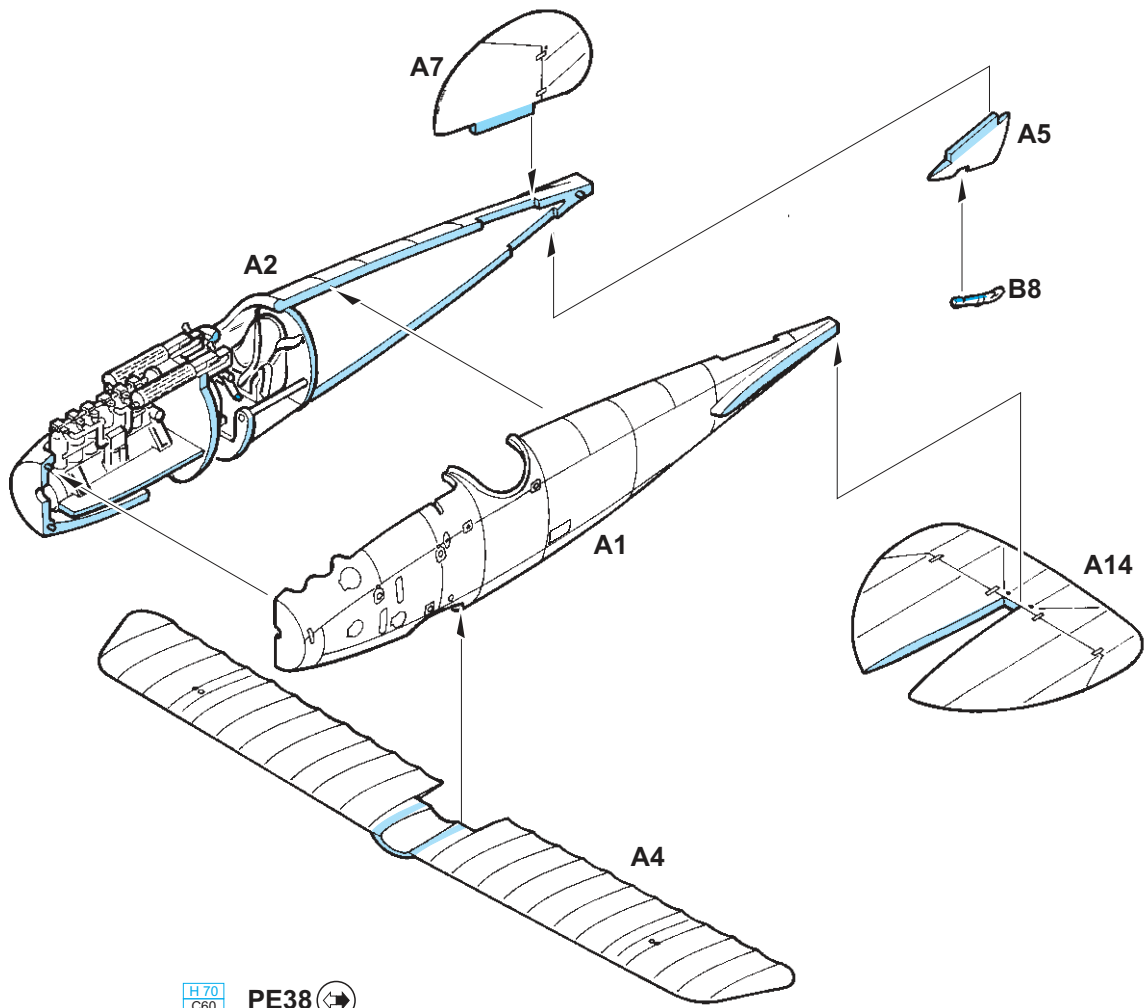
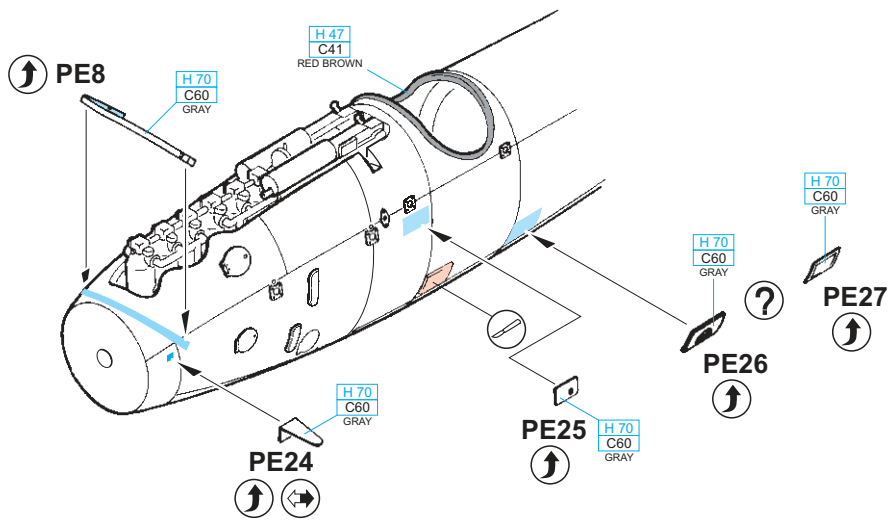
COLOURS * BARVY * FARBEN * PEINTURE * 色

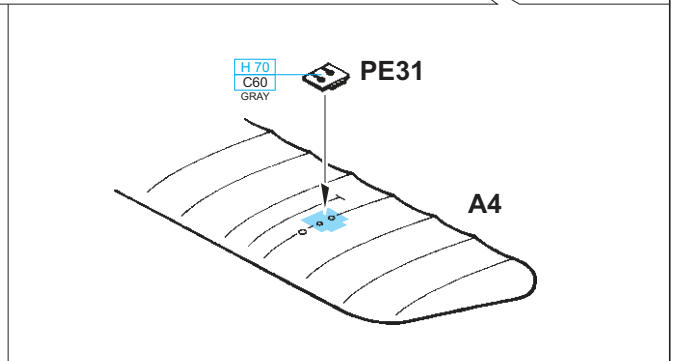
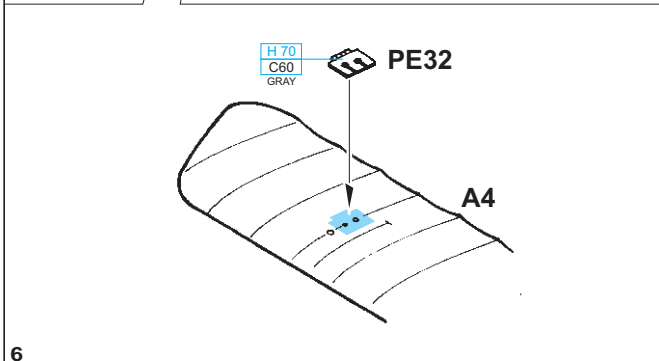
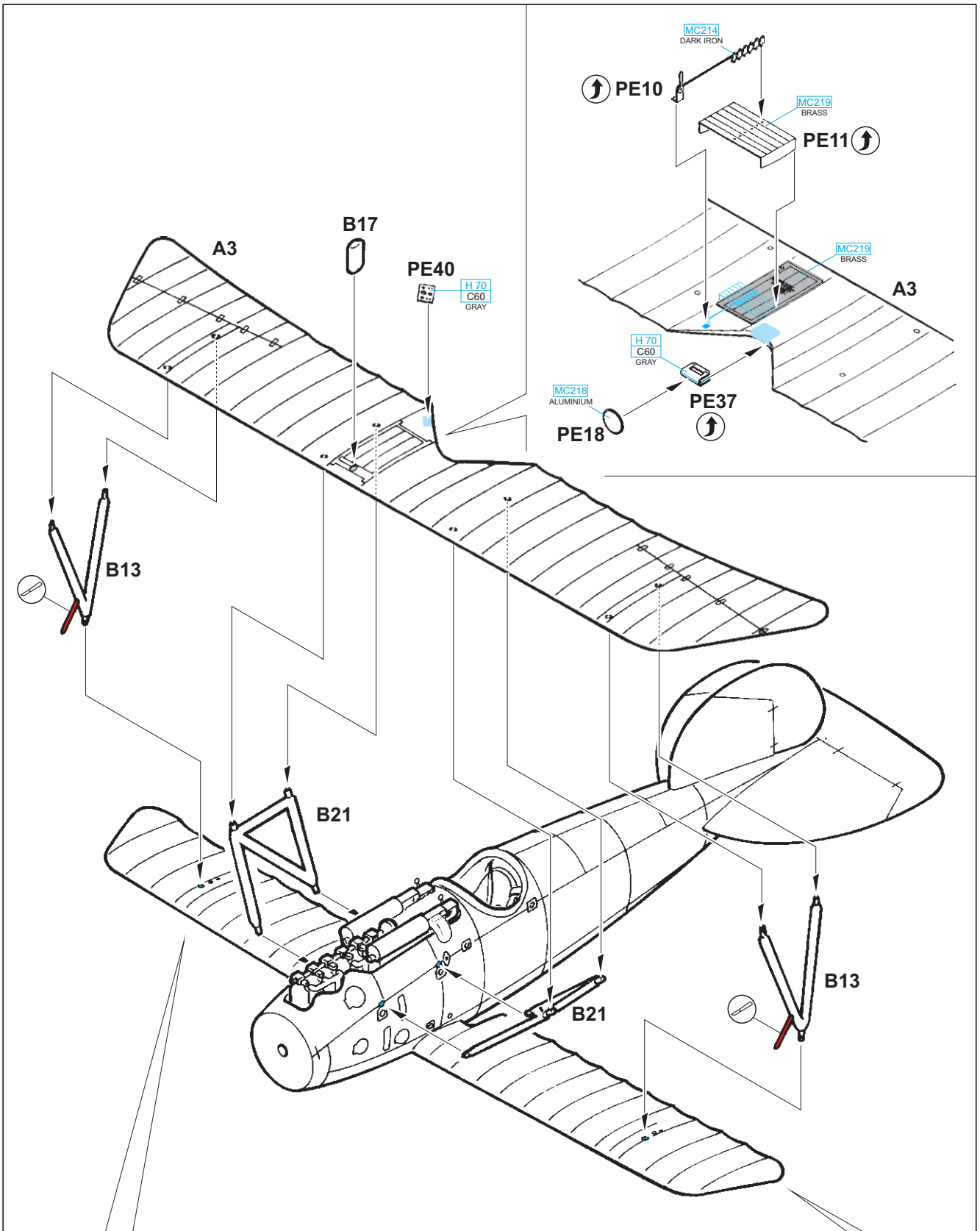
GSi Creos (GUNZE)		
AQUEOUS	Mr.COLOR	
H 3	C3	RED
H 11	C62	WHITE
H 12	C33	FLAT BLACK
H 19	C63	PINK
H 37	C43	WOOD BROWN
H 39		PURPLE
H 47	C41	RED BROWN
H 53	C13	GRAY

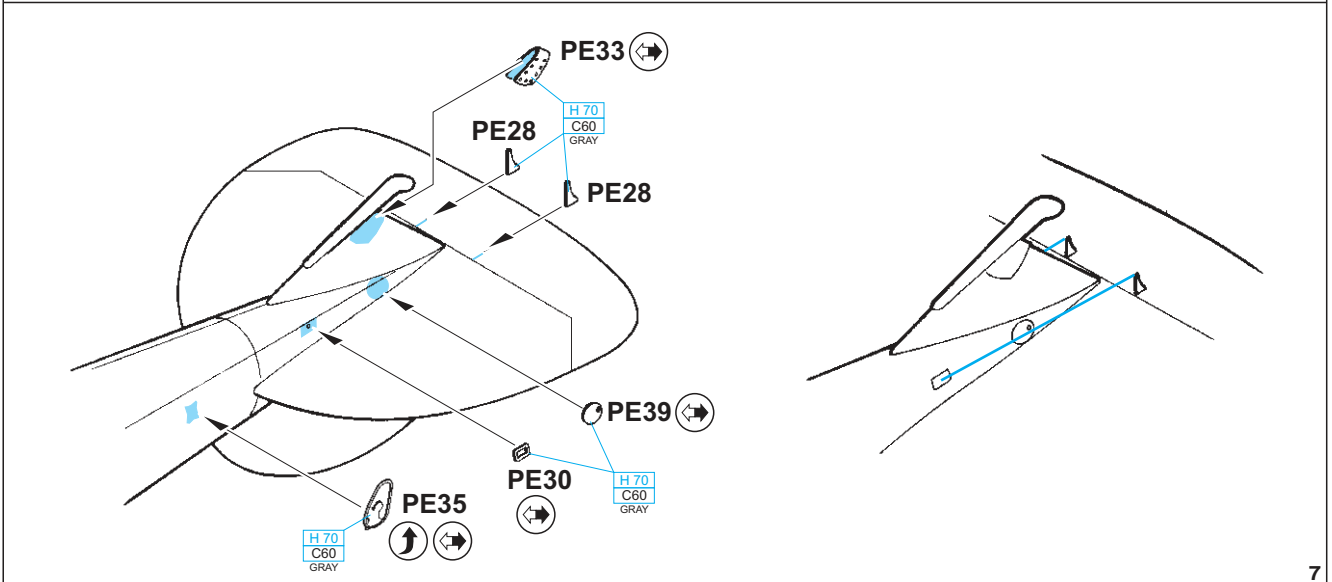
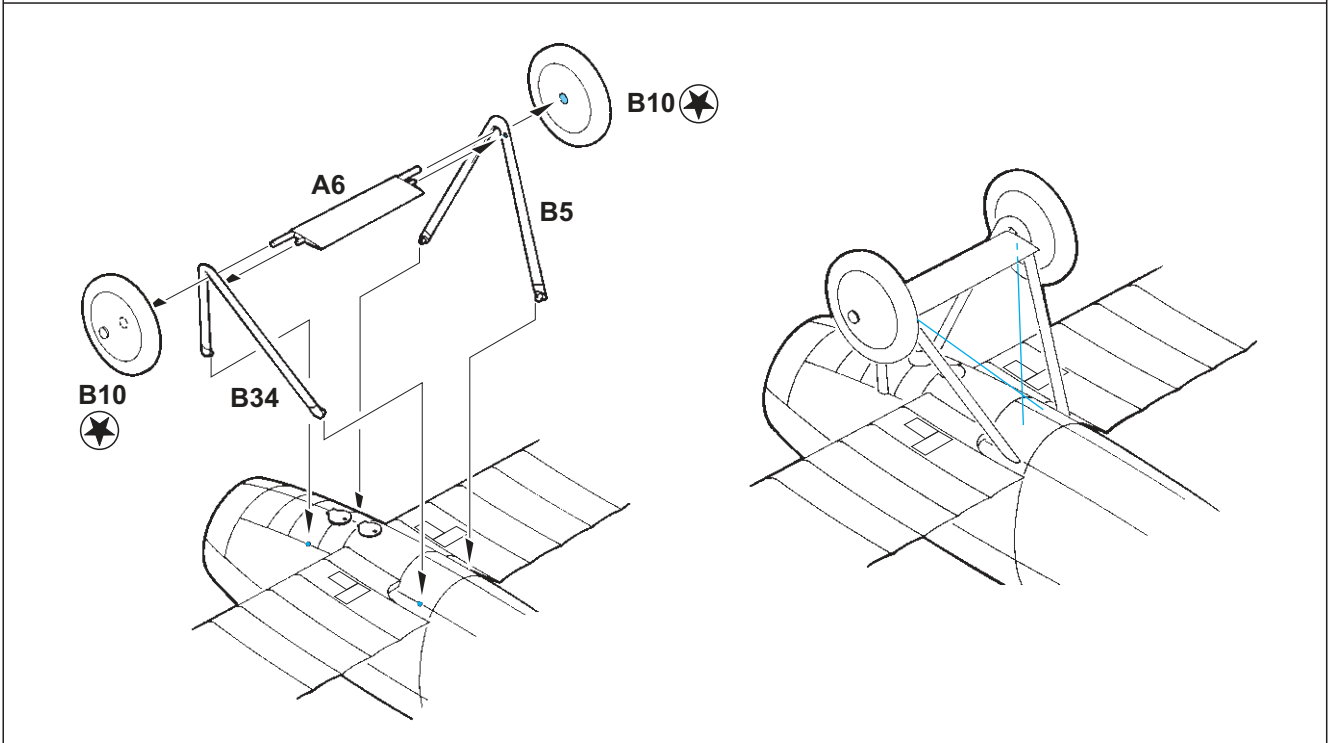
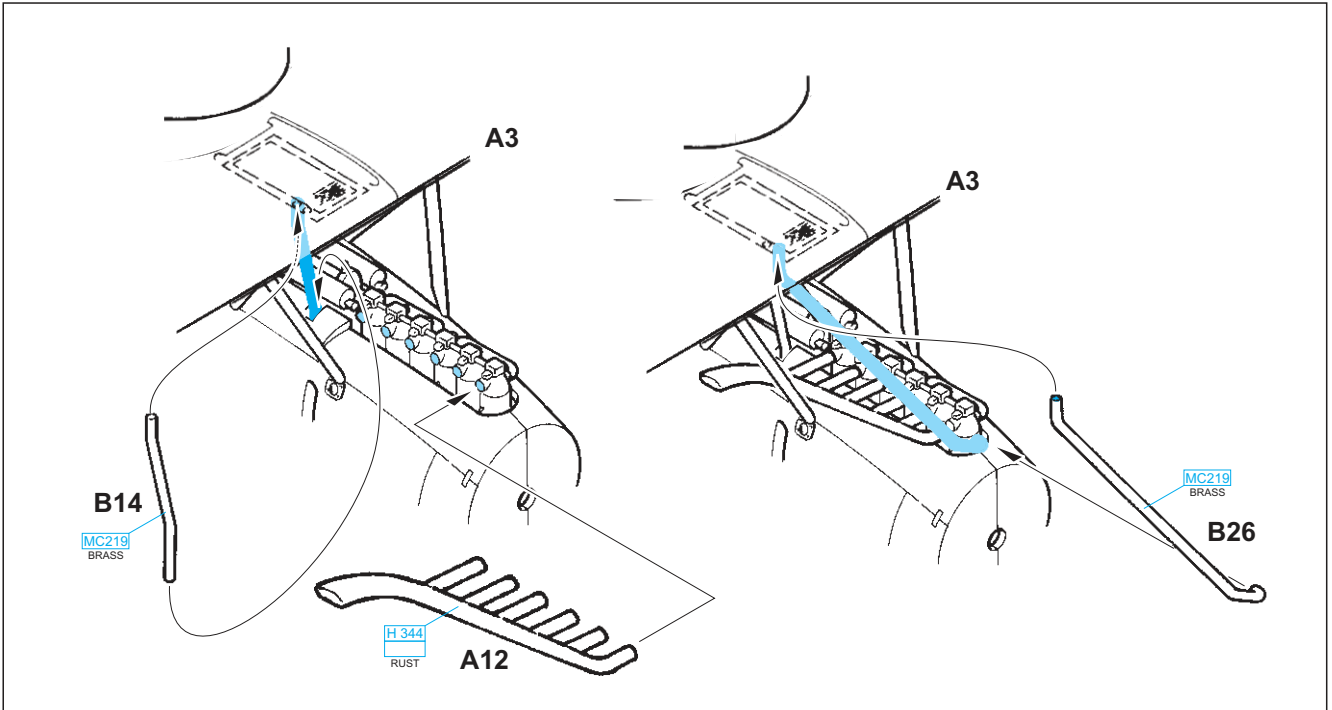
AQUEOUS	Mr.COLOR	
H 70	C60	GRAY
H 344		RUST
H 423	C423	GREEN
	C74	LIGHT BLUE
Mr.METAL COLOR		
	MC214	DARK IRON
	MC218	ALUMINIUM
	MC219	BRASS

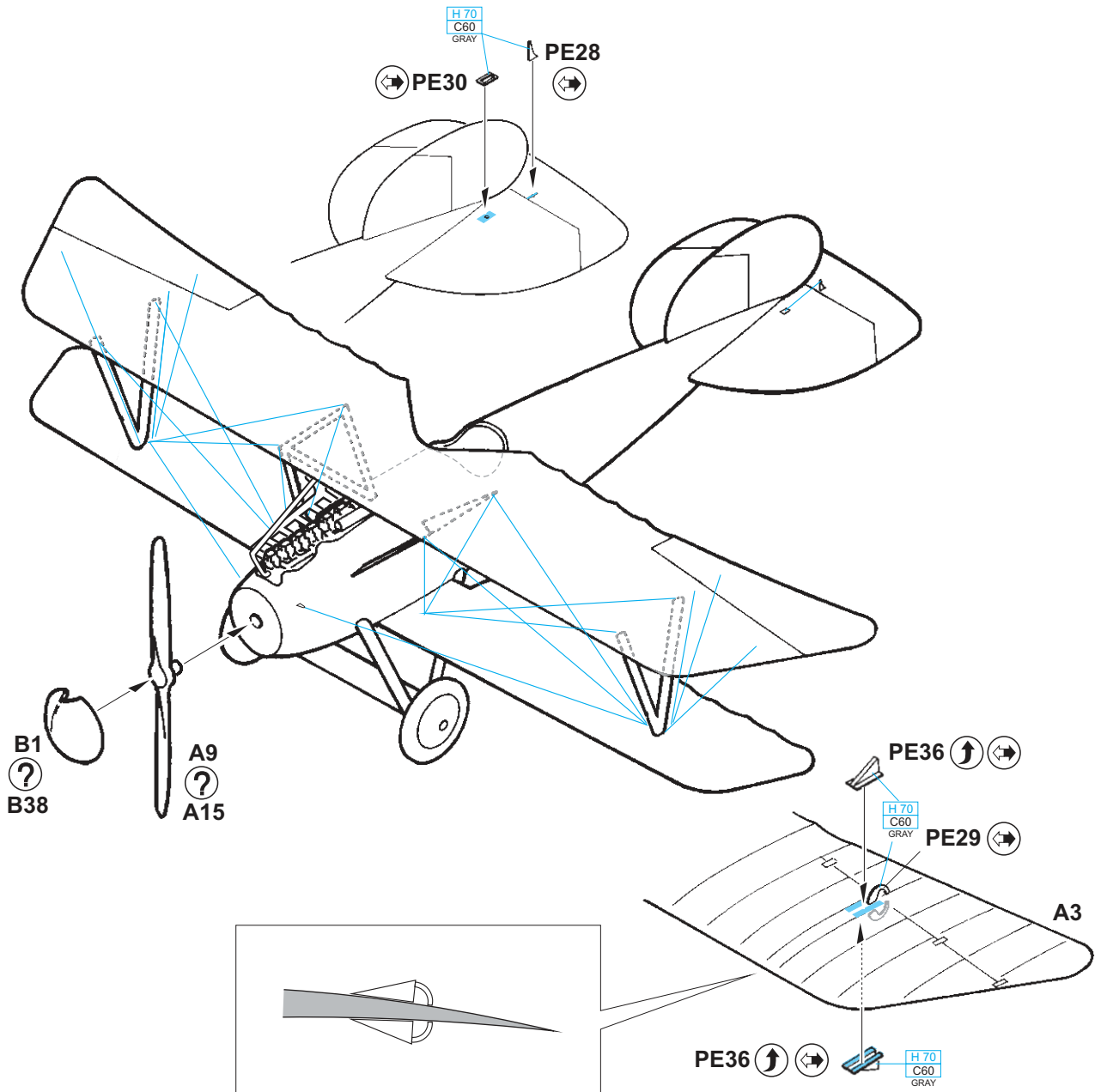








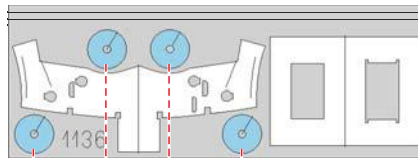
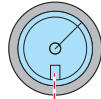




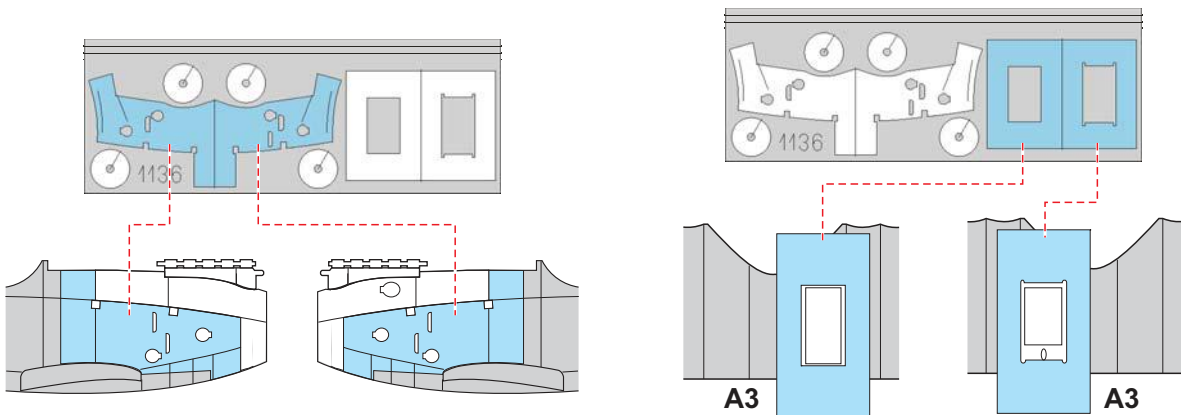
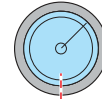
eduard
MASK

1136

B10 2pcs.



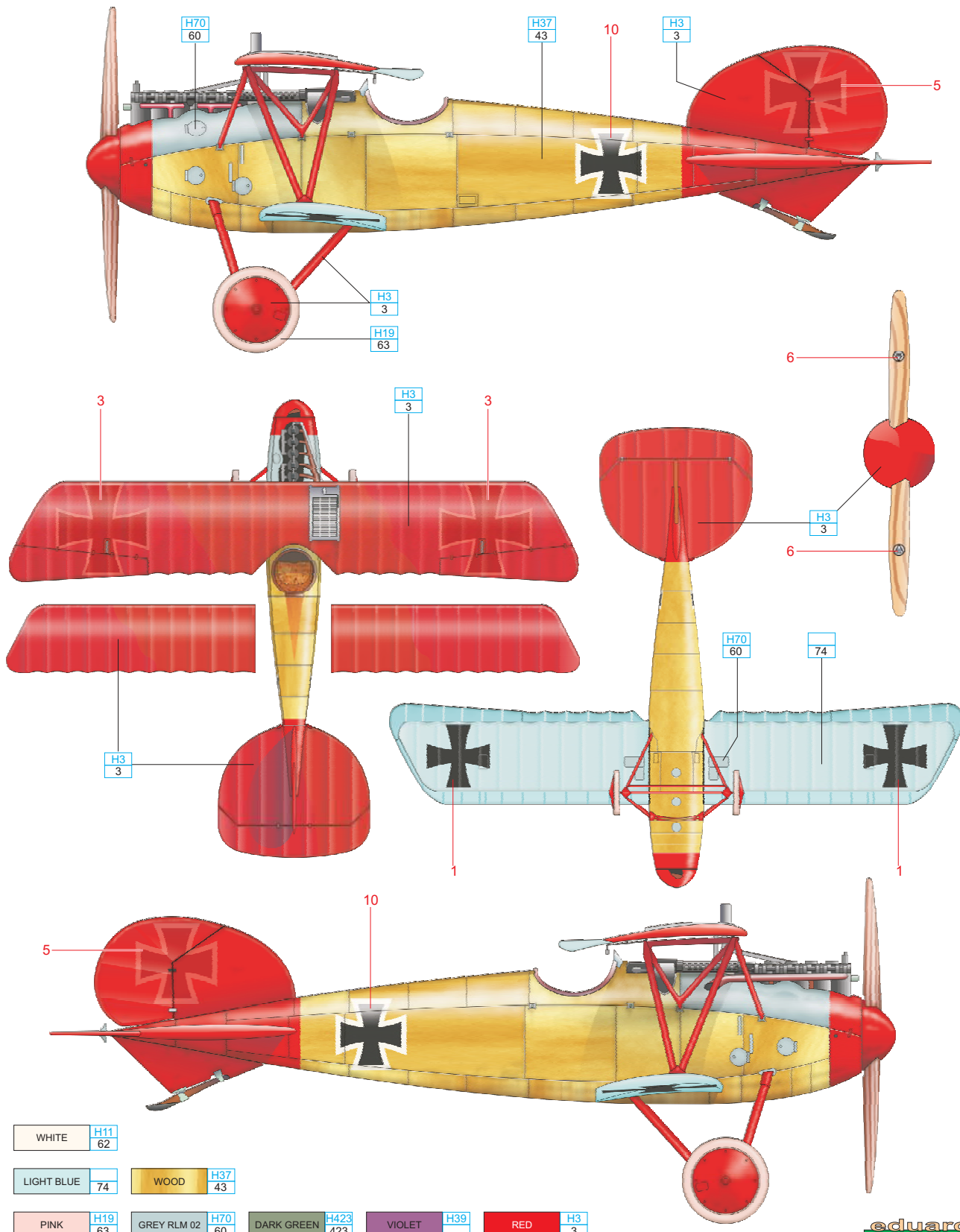
B10 2pcs.



A Albatros D.V., JGI/Jasta 11, July, 1917

Apparently, the best known Albatros D.V. flown by Manfred von Richthofen. In this aircraft, during combat with an FE2d of the 20th Squadron RFC on July 6, 1917, he suffered a head wound and was forced into an emergency landing. After this injury, which also temporarily took his sight, he was not able to return to command JGI until July 25th. Credit for this 'kill' is typically given to Capt. D. Cunnell and 2nd Lt. A. E. Woodbridge, but it is also not possible to completely discount the possibility of it being the result of friendly fire from a fellow Jasta 11 pilot.

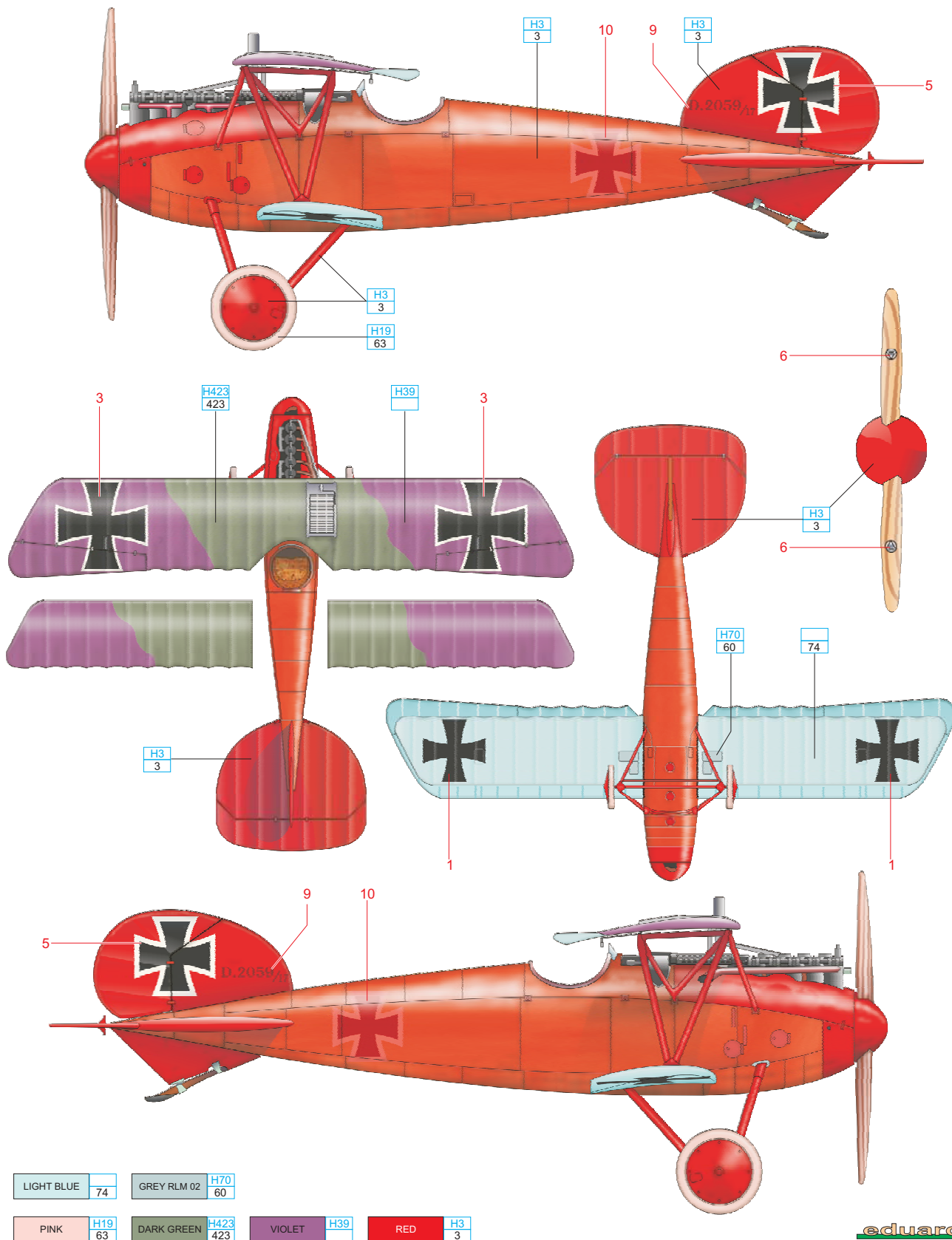
Zřejmě nejslavnější Albatros D.V. Manfreda von Richthofena. V tomto stroji byl 6. července 1917 v souboji s FE2d 20. perutě RFC zasažen do hlavy a donucen nouzově přistát. Zranění, kterého ho ještě za letu načas oslepilo, mu umožnilo návrat k velení JGI až 25. července. Vítězství v souboji je většinou připisováno osádce Capt. D.Cunnell / 2nd Lt. A.E.Woodbridge, nicméně nelze vyloučit ani náhodnou střelu od jeho spolubojovníků od Jasta 11.



B Albatros D.V. 2059/17, JGI/Jasta 11, August, 1917

This Richthofen Albatros D.V. has been captured by a camera lens on several occasions on August 19, 1917, at Marckbek. In the background of the shots, a lineup of Jasta 11 pilots can be seen, being presented for inspection by Manfred von Richthofen, still with a bandaged head, to General Erich von Ludendorff. It is highly probable that his 58th and 59th victories were gained on this aircraft

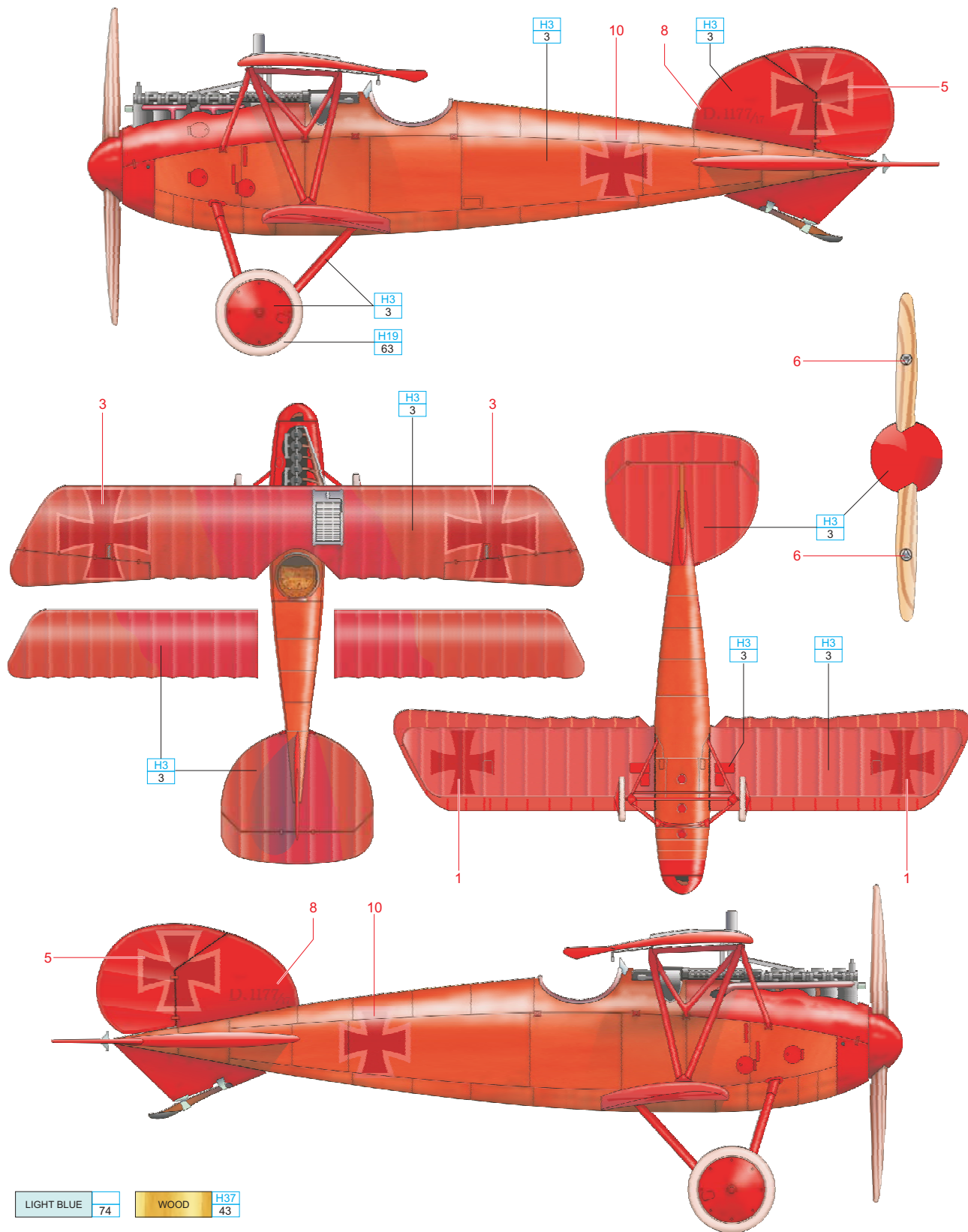
Tento Richthofenův Albatros D.V. je zachycen na několika fotografiích, pořízených 19. srpna 1917 v Marckbeke. Stál v pozadí vyrovnané řady pilotů Jasta 11, které Manfred von Richthofen, ještě s ovázanou hlavou, představoval generálu Erichu von Ludendorffovi. Je velmi pravděpodobné, že své 58. a 59. vítězství získal Manfred von Richthofen na tomto letadle.



C Albatros D.V. 1177/17, JGI/Jasta 11. June, 1917

On this aircraft, Manfred von Richthofen gained no less than three confirmed kills at the end of June, 1917. During the same month, he used this aircraft on a visit to the bomber unit Kagohl 3. On this airfield, in front of a hanger of Gothas, Manfred's all-red Albatros was also photographed.

Na tomto letounu dosáhl Manfred von Richthofen na konci června 1917 nejméně tři potvrzené vítězství. V průběhu června jej též použil k návštěvě Gontrode, sídla bombardovací Kagohl 3. Na tomto letišti, před hangárem s Gothami, byl také Manfredův celorudý Albatros vyfotografován.

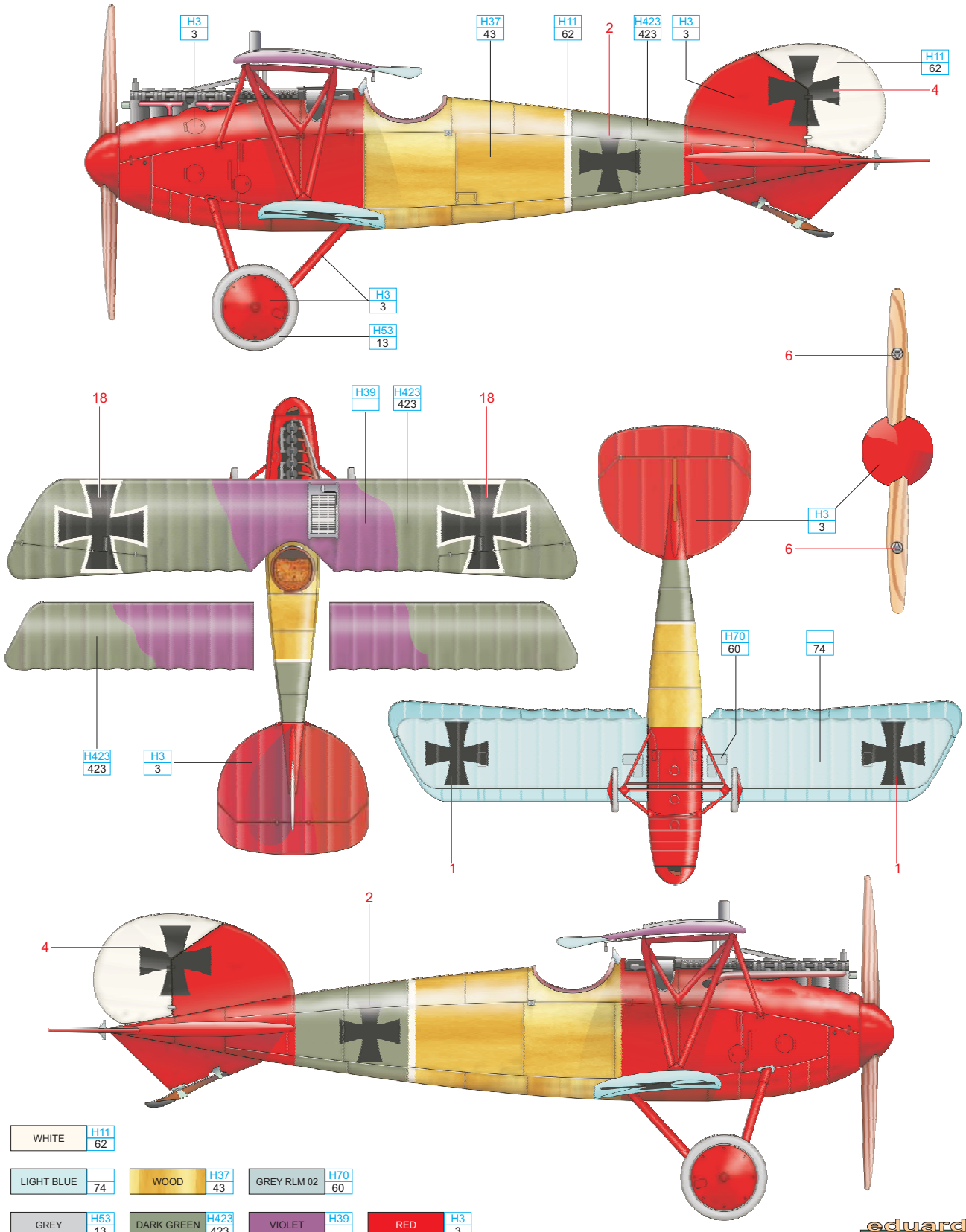


LIGHT BLUE	74	WOOD	H37	43
PINK	H19	DARK GREEN	H423	423
	63	VIOLET	H39	
		RED	H3	3

D Albatros D.V., JGI/Jasta 11, Summer, 1917

One pilot that was attached to Jasta 11 in the summer of 1917, was Oblt Franz Muller (two kills, and died October 27, 1917 during a test flight). His machine carried, as a unit insignia, red coloring, and as a personal marking, a white rear fuselage, with a wide green stripe ahead of the tail unit. It is likely that Manfred von Richthofen was photographed in this plane while on a visit to Flieger Abteilung 33 at Moorseele. By that time, the aircraft carried a modified scheme, the tail unit, with the exception of the rudder, being repainted red.

Jedním z pilotů, kteří v létě 1917 byli ve stavu Jasta 11 byl i Oblt Franz Müller (2 sestřely, zahynul 27.10.1917 při zkušební letu). Jeho stroj měl jako symbol Jasta 11 červenou před vzpěry a jako osobní zbarvení pilota bílou zád trupu s širokým zeleným pruhem před ocasními plochami. Pravděpodobně v tomto stroji byl Manfred von Richthofen vyfotografován při návštěvě Flieger Abteilung 33 v Moorseele. Letoun měl v té době ale již pozměněné zbarvení – ocasní plochy byly s výjimkou směrového kormidla přetřeny červeně.





eduard

FIRST, A FEW WORDS

The appearance of the British Sopwith Triplane at the beginning of 1917 saw the elimination as an advantage of climb and turn rates of the German Albatros and Pfalz types. As a result, the air force hierarchy (Idflieg) requested from German manufacturers a similar type. At the time, Fokker had been preparing a fighter biplane for the Austro-Hungarian air force in the form of the V.4. In response to the Idflieg request, he simply added a third wing to the design. The Dr.I prototypes lacked interplane struts, but these were added in later machines to ensure synchronized wing reactions to forces during flight. Trials were initiated in June, 1917, and showed enough promise to order a first batch of 20 series aircraft.

Two prototypes, only slightly differing from subsequent series built Dr I machines and dubbed Fokker F.I, were tested under operational conditions in August, with production of the Dr I then starting in October. After two fatal crashes caused by the failure of the top wing, all aircraft were returned to the factory for rework. Re-equipping units with the type occurred midway through December. They equipped elite fighter units, where they were flown by experienced aces. The aircraft was very maneuverable, but by the beginning of 1918, speed was not on par with British types being introduced into service, and the Dr I aged quickly. As a result, the type was gradually replaced by the Fokker D VII, but even so, several pilots kept this mount until the end of the war.

NĚKOLIK SLOV ÚVODEM

Když se počátkem roku 1917 objevil na západní frontě britský Sopwith Triplane, předčil stoupavostí a obratností německé Albatrosy i Pfalzy. Inspektorát letectva (Idflieg) proto požadoval po výrobcích letadel podobný typ. Fokker tehdy připravoval pro rakousko-uherské letectvo stíhací dvouplošník V.4. Po výzvě Idfliegu jednoduše přidal k tomuto stroji třetí křídlo. Nový letoun neměl žádné mezikřídelní vzpěry, ale ty byly později přidány, aby zajistily souhlasné kroucení křídel. Zkoušky proběhly v červnu 1917 a byly natolik úspěšné, že již v červenci bylo objednáno prvních 20 sériových strojů.

Dva prototypy, mírně odlišné od pozdějších sériových Dr I, označené Fokker F.I, byly od srpna zkoušeny v bojových podmínkách, dodávky Dr I pak začaly v říjnu. Avšak poté, co došlo ke dvěma smrtelným nehodám po zhroucení konstrukce horního křídla, byly všechny stroje vráceny do továrny k přepracování. Dodávky byly obnoveny teprve v polovině prosince. Byly jimi vyzbrojovány elitní stíhací jednotky, kde s nimi létala zkušená stíhací esa. Stroj byl velmi obratný, ale počátkem roku 1918 již ve větších výškách nestačil rychlostí britským letounům a rychle zastarával. Průběžně byly Dr I nahrazovány novými Fokkery D VII, přesto si několik pilotů své trojplošníky ponechalo až do konce války.

Přes malý počet 320 vyrobených strojů se Dr I stal legendou a synonymem německého stíhacího letadla.

Engine: Le Rhone 9J or Oberursel Ur.II, rated at 80kW (110hp)
Armament: Two Maxim (Spandau) LMG 08/15 of 7.92mm Calibre
Span: 7.19m
Length: 5.77m
Height: 2.95m
Maximum Speed: 185 km/h

Motor: Le Rhone 9J nebo Oberursel Ur.II o výkonu 80kW (110 k)
Výzbroj: 2x Maxim (Spandau) LMG 08/15 ráže 7,92 mm
Rozpětí: 7,19 m
Délka: 5,77 m
Výška: 2,95 m
Max. rychlost: 185 km/h

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 začátkem 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.



lire soigneusement la fiche d'instructions avant d'assembler. Ne pas utiliser de colle ou de peinture à proximité d'une flamme nue, et aérer la pièce de temps en temps. Garder hors de portée des enfants en bas âge. Ne pas laisser les enfants mettre en bouche ou sucer les pièces, ou passer un sachet vinyl sur la tête.



Von dem Zusammensetzen die Bauanleitung gut durchlesen. Kleber und Farbe nicht nahe von offenem Feuer verwenden und das Fenster von Zeit zu Zeit Belüftung öffnen. Bausatz von kleinen Kindern fernhalten. Verhüten Sie, daß Kinder irgendwelche Bauteile in den Mund nehmen oder Plastiktüten über den Kopf



組み立てる前に必ず説明書をお読み下さい。接着剤や塗料をご使用の際は、窓を開けて十分な換気をおこない、火のそばでは使用しないで下さい。小さな子供の手の届かない所に必ず保管して下さい。部品や破片を噛んだり、なめたり、飲んだりすると大変危険です。又、部品を取り出した後のビニール袋は、小さな子供が頭から被ったりすると窒息する恐れがありますので、破り捨てして下さい。

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



OPTIONAL
VOLBA
FACULTATIF
NACH BELIEBEN
選択する



BEND
OHNOUT
PLIER SIL VOUS PLAÏT
BITTE BIEGEN
折る



OPEN HOLE
VYVRTAT OTVOR
FAIRE UN TROU
OFFNEN
穴を開ける



SYMMETRICAL ASSEMBLY
SYMETRICKÁ MONTÁŽ
MONTAGE SYMÉTRIQUE
SYMMETRISCHE AUFBAU
左右均等に組み立てる



NOTCH
ZÁŘEZ
L'INCISION
DER EINSCHNITT
切る



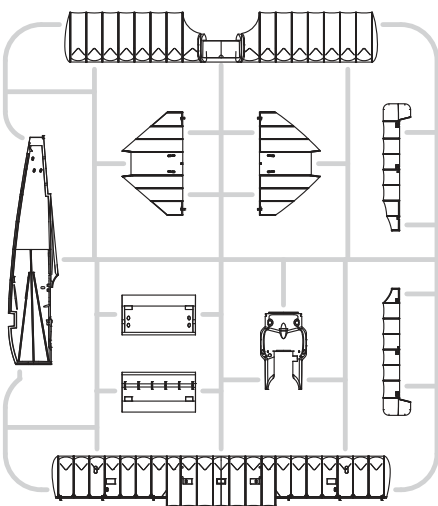
REMOVE
ODŘÍZNOUT
RETIRER
ENTFERNEN
移す



APPLY EXPRESS MASK
POUŽÍT EXPRESS MASK
NABARVIT PŘED SLEPENÍM
AND PAINT BEFORE
GLUING

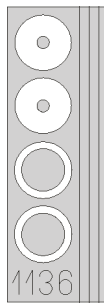
PARTS * DÍLY * TEILE * PIÈCES * 部品

A>

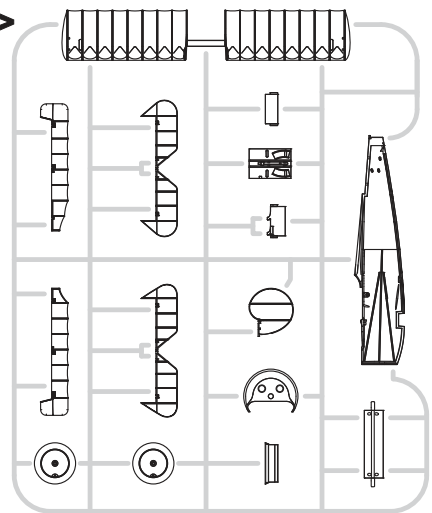


PLASTIC PARTS

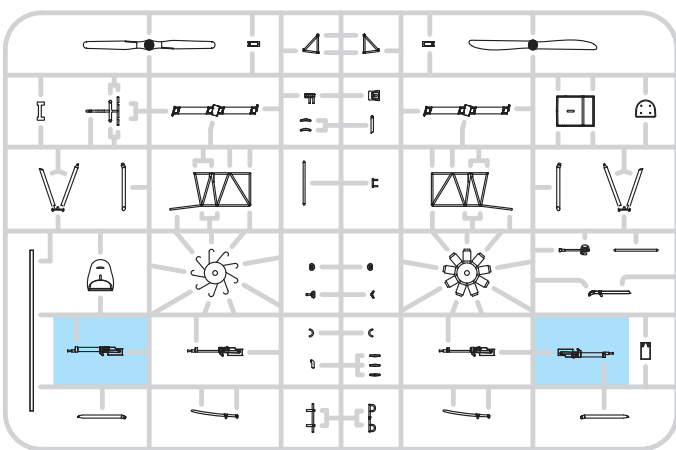
eduard
MASK



B>



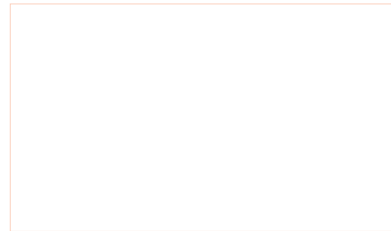
C>



FILM



PE - PHOTO ETCHED
DETAIL PARTS

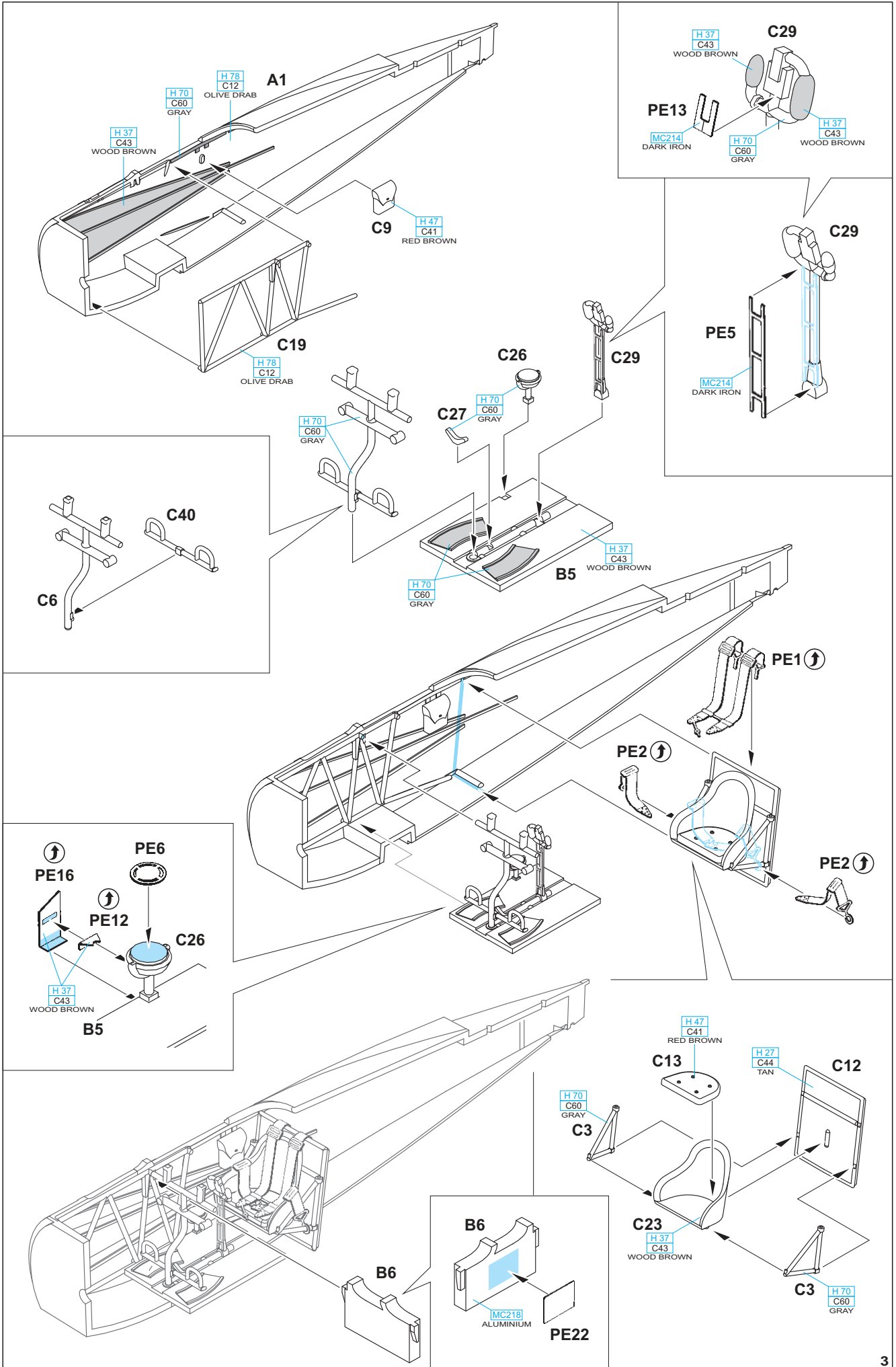


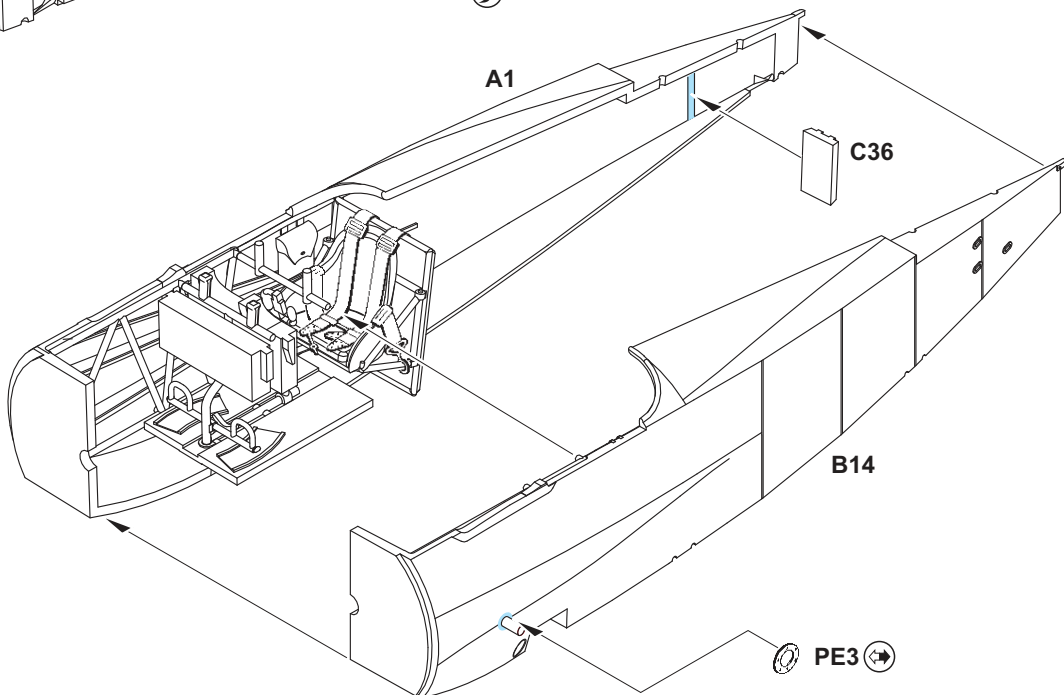
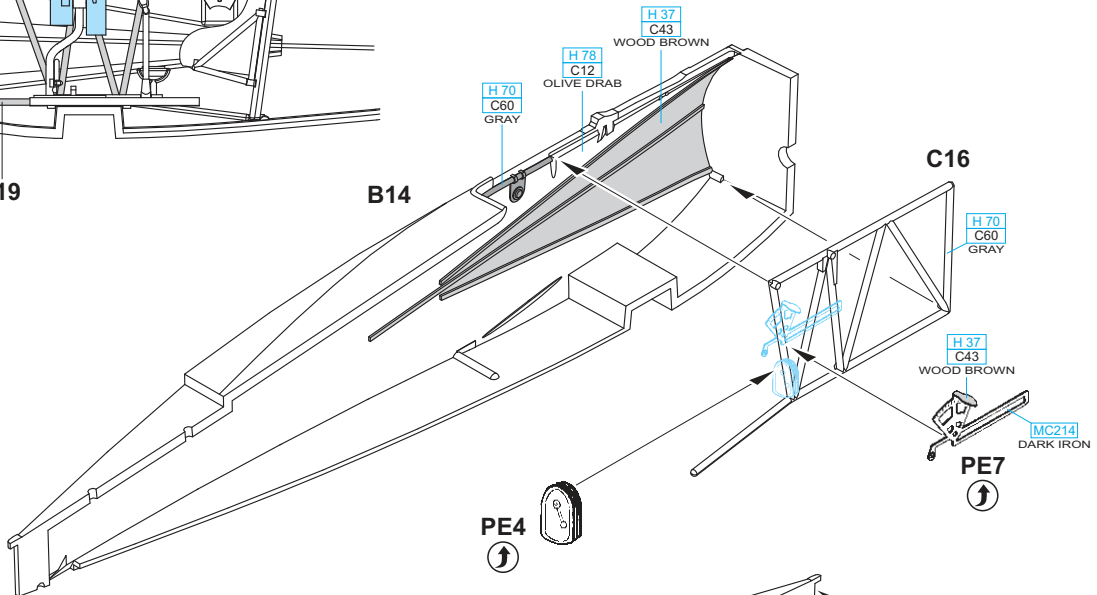
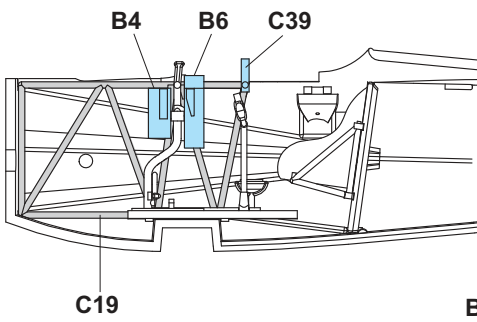
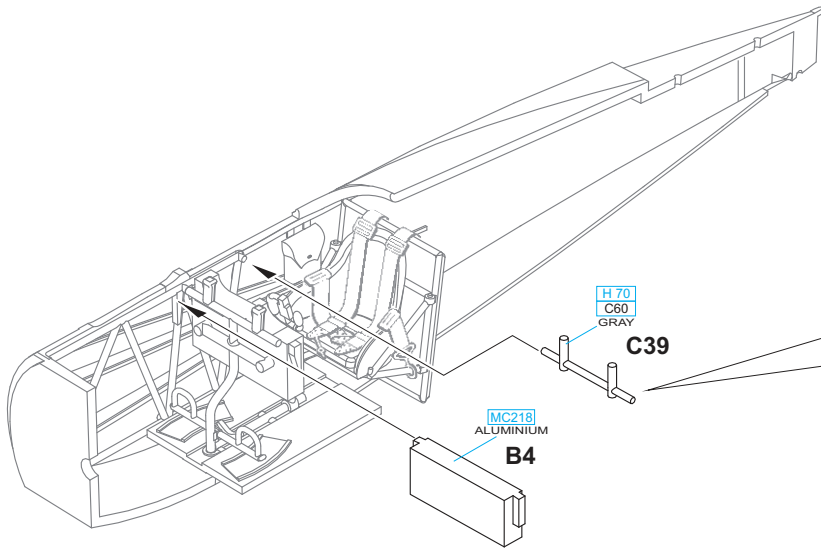
Parts not for use. -Teile werden nicht verwendet. -Pièces à ne pas utiliser. -Tyto díly nepoužívejte při stavbě. -使用しない部品

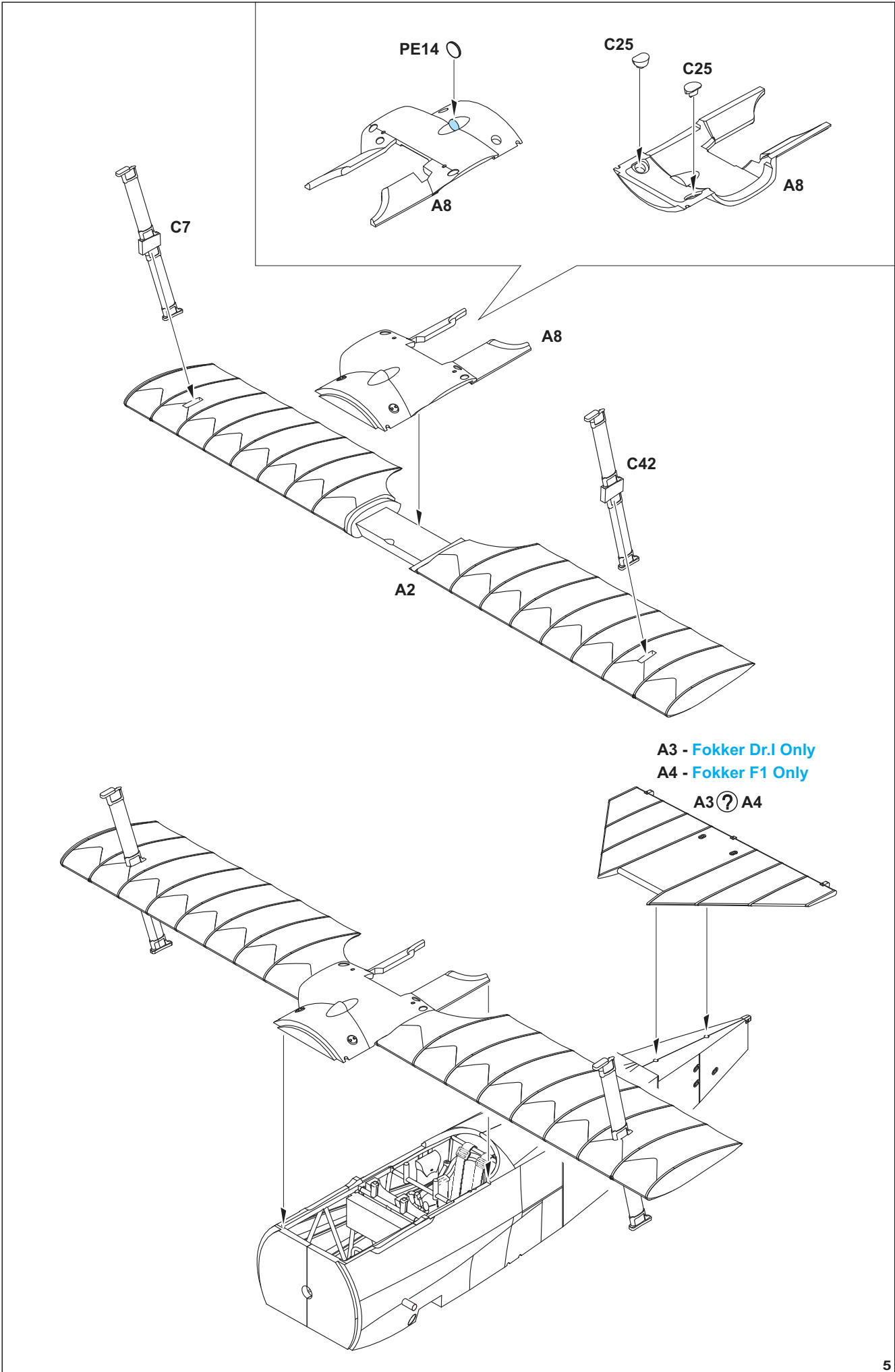
COLOURS * BARVY * FARBEN * PEINTURE * 色

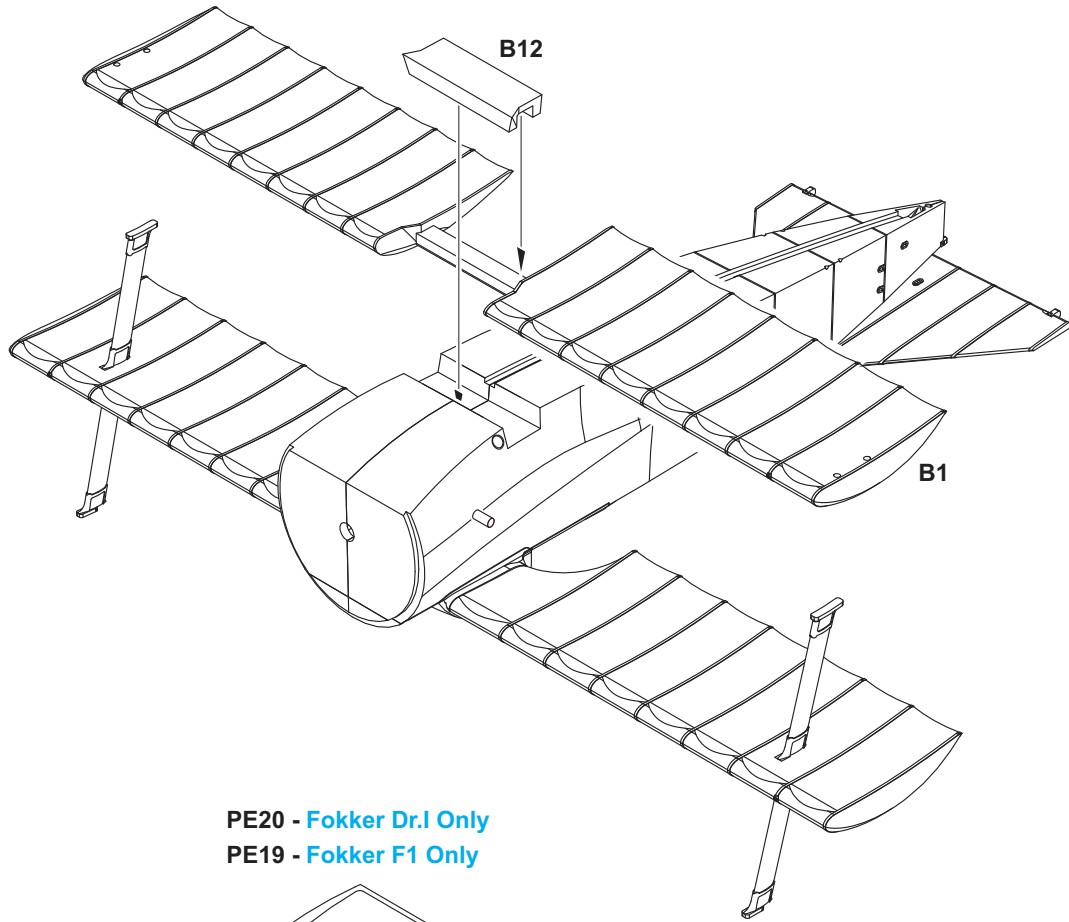
GSi Creos (GUNZE)		
AQUEOUS	Mr.COLOR	
H 3	C3	RED
H 4	C4	YELLOW
H 11	C62	WHITE
H 27	C44	TAN
H 37	C43	WOOD BROWN
H 47	C41	RED BROWN
H 53	C13	GRAY

AQUEOUS	Mr.COLOR	
H 70	C60	GRAY
H 78	C12	OLIVE DRAB
H 85	C45	SAIL COLOR
	C74	LIGHT BLUE
Mr.METAL COLOR		
	MC214	DARK IRON
	MC218	ALUMINIUM
	MC219	BRASS









PE20 - Fokker Dr.I Only
 PE19 - Fokker F1 Only

C38 - Fokker Dr.I Only

H 70
 C60
 GRAY

C38

H 37
 C43
 WOOD BROWN

PE20 ↑

?

PE19 ↑

C22

MC214
 DARK IRON

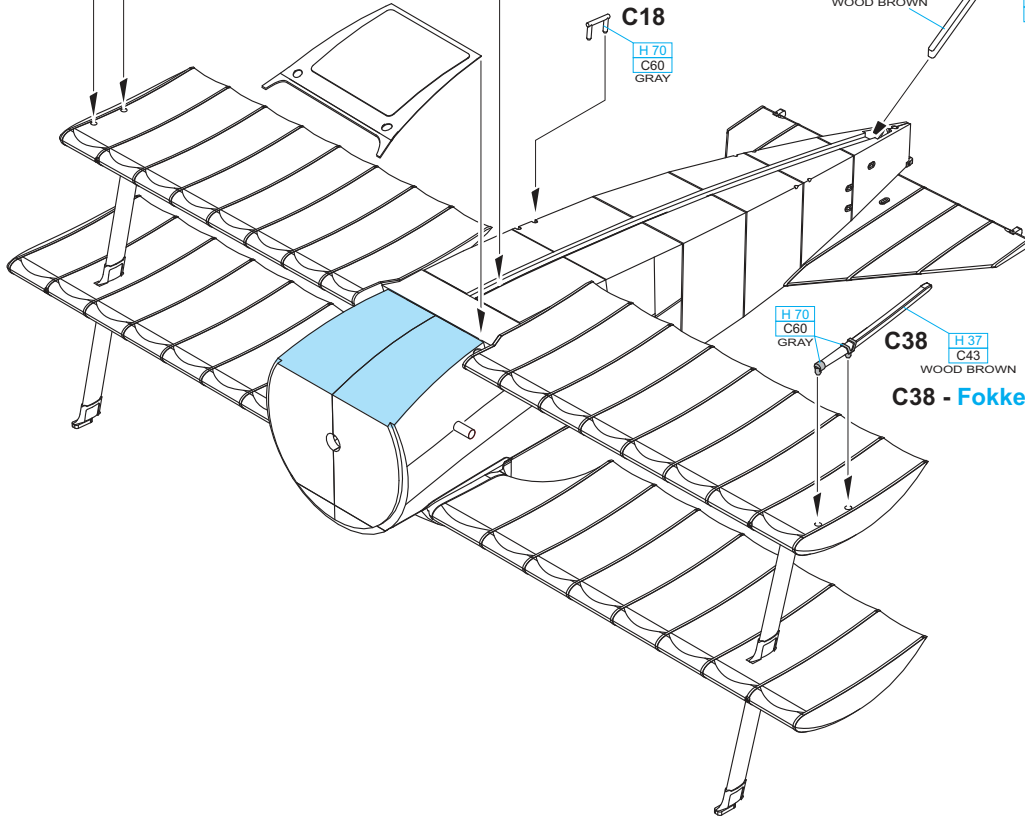
H 37
 C43
 WOOD BROWN

C30

H 70
 C60
 GRAY

C18

H 70
 C60
 GRAY

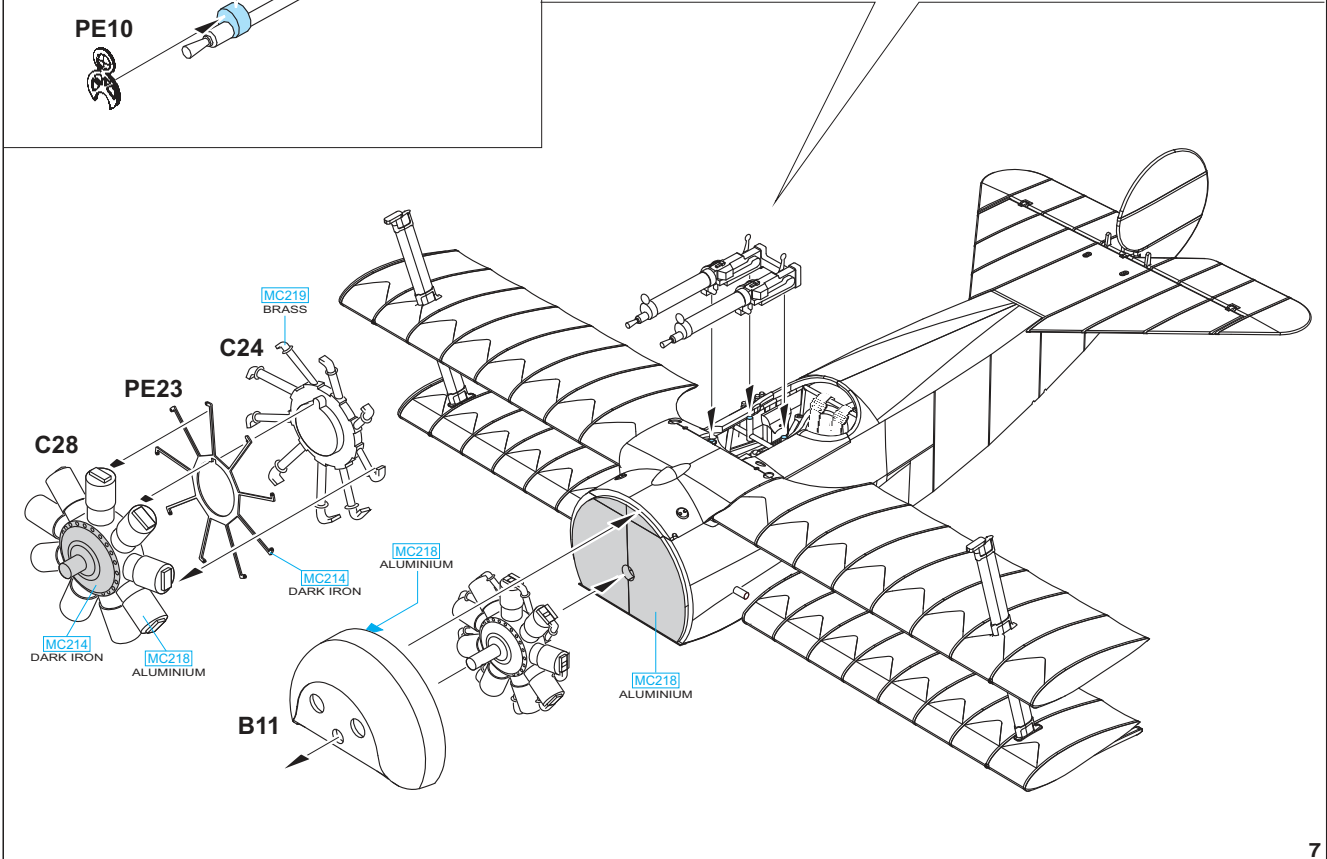
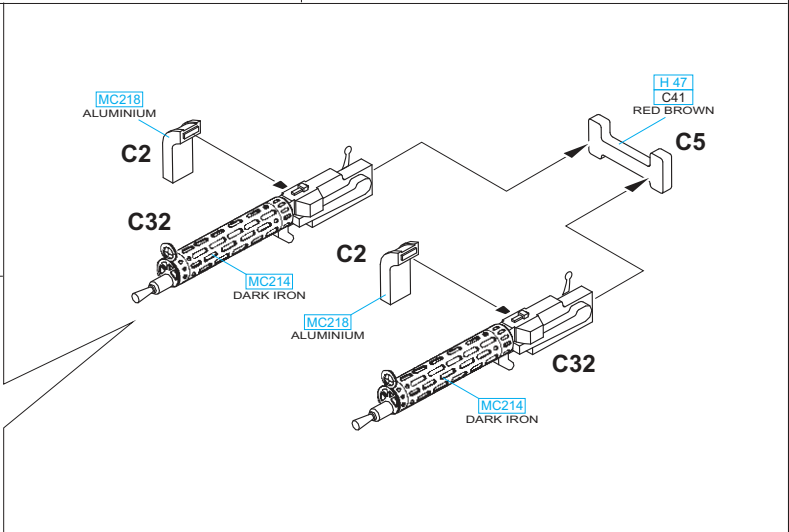
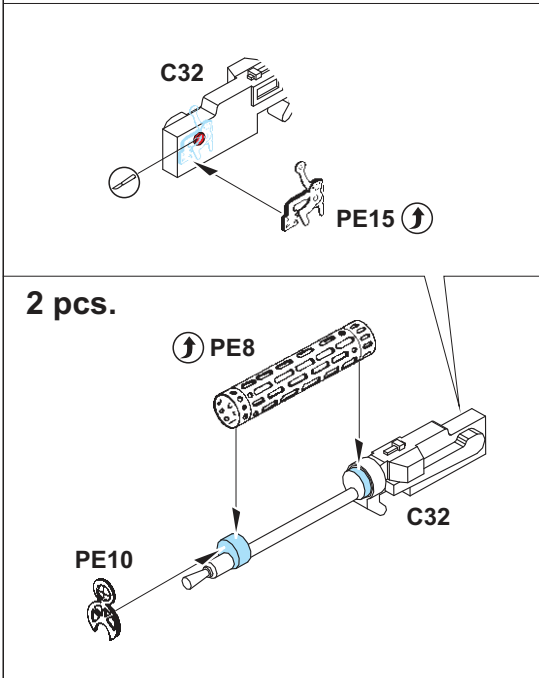
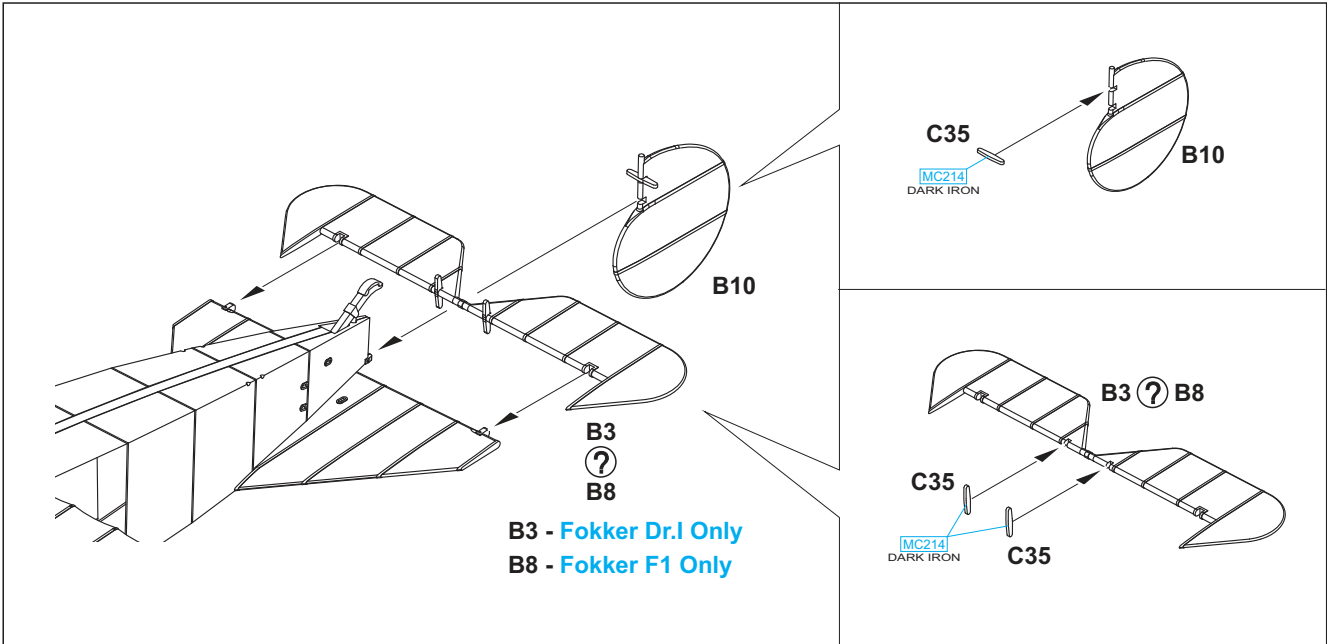


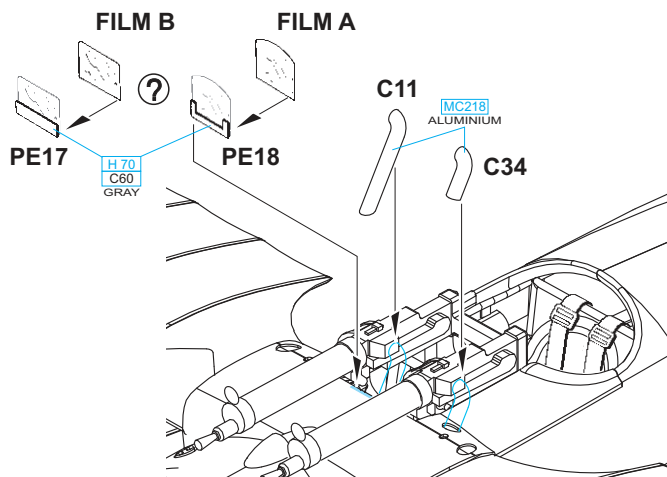
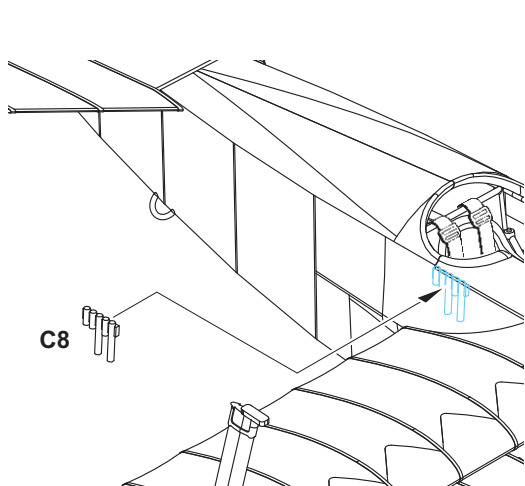
H 70
 C60
 GRAY

C38

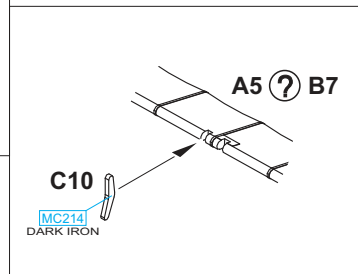
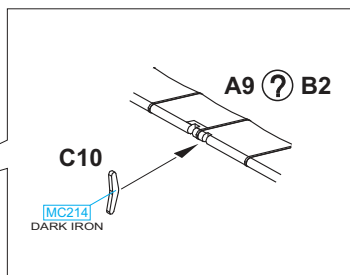
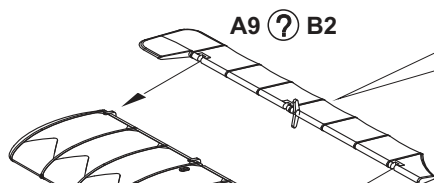
H 37
 C43
 WOOD BROWN

C38 - Fokker Dr.I Only

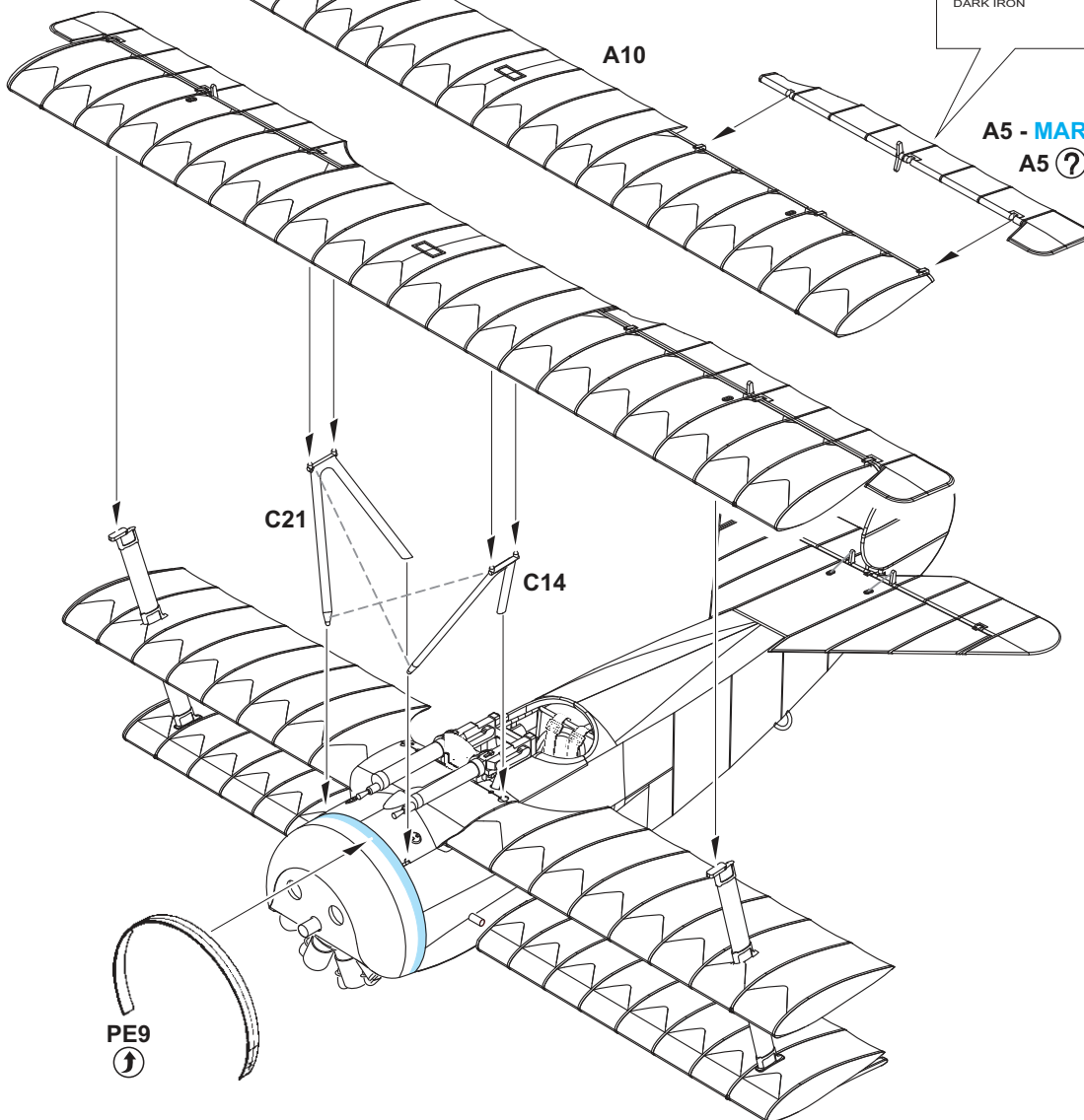


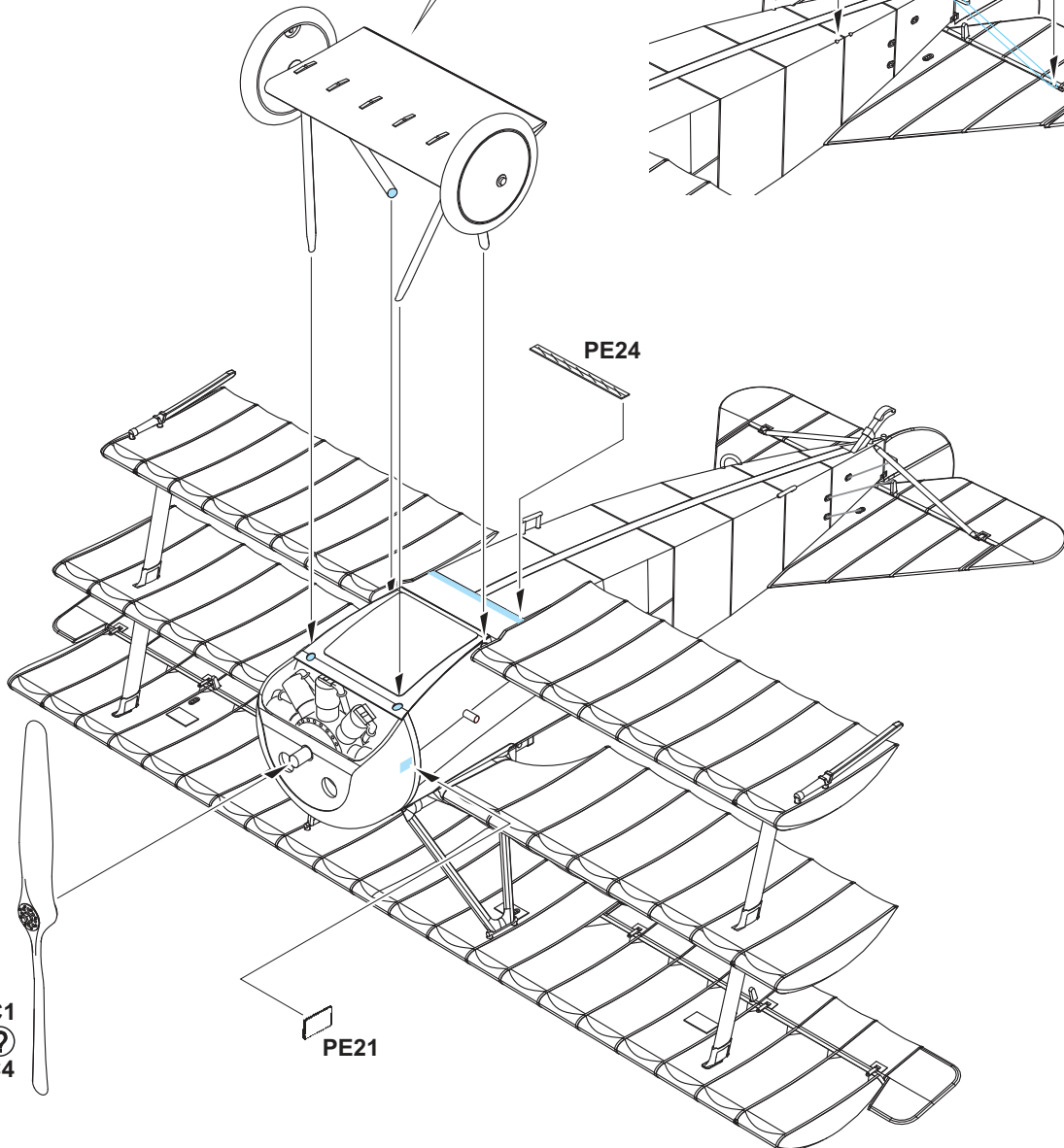
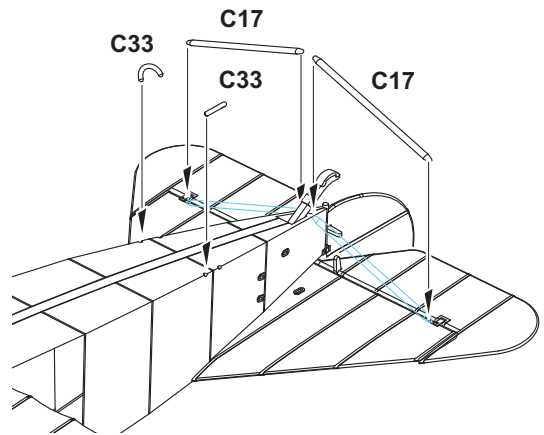
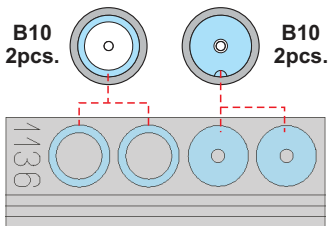
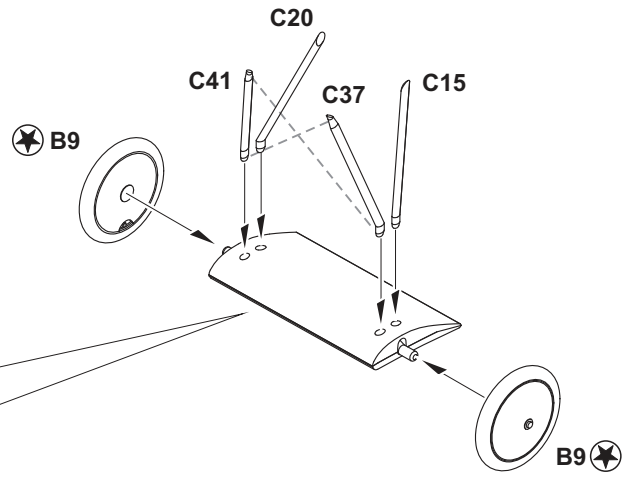
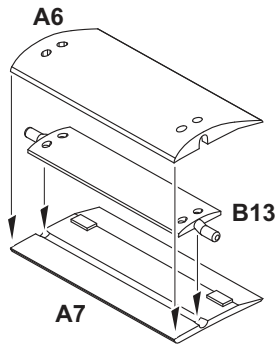


B2 - MARKING A ONLY



A5 - MARKING A ONLY
A5 ? B7

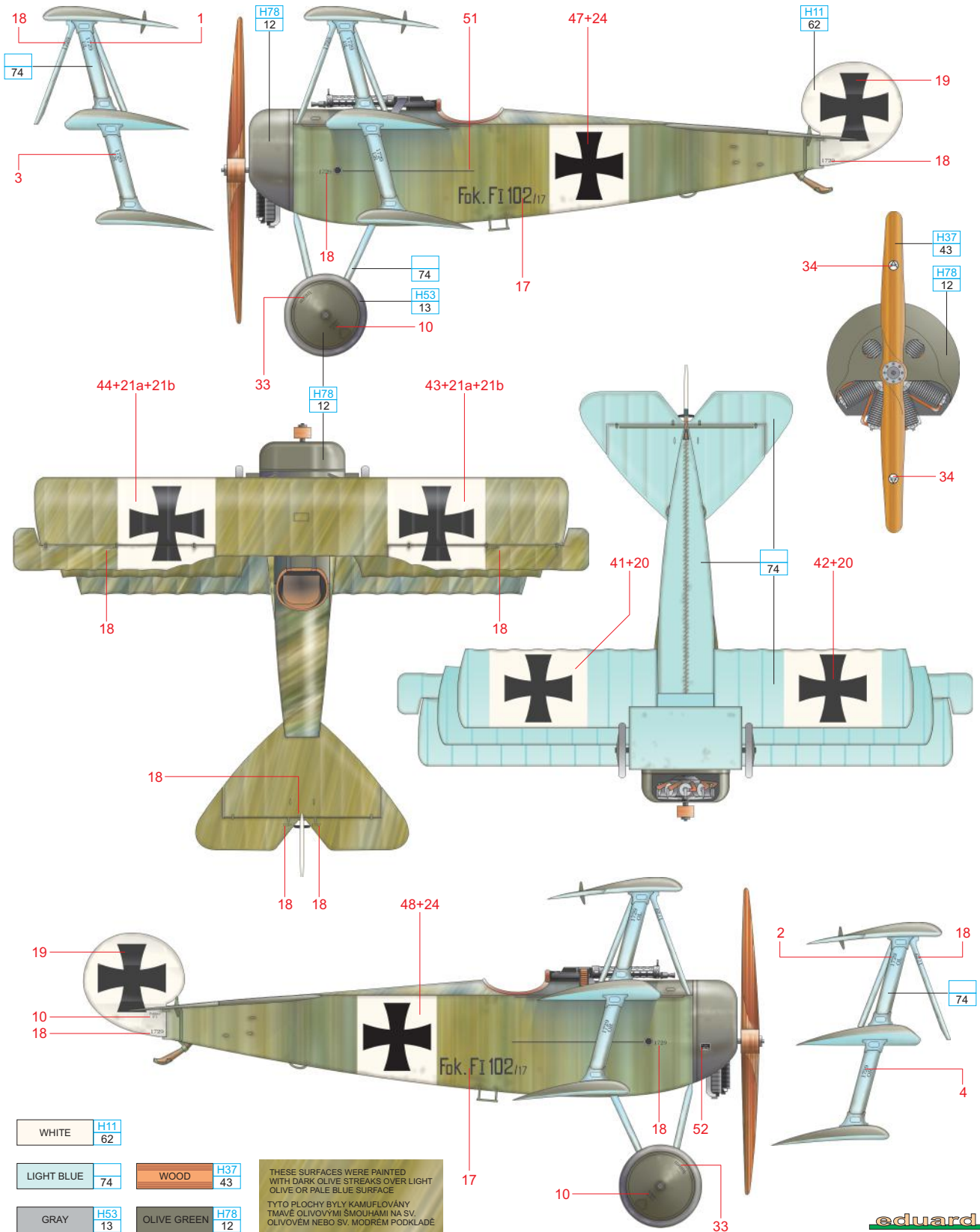




A Fokker F.I 102/17, JGI/Jasta 11, September, 1917

On August 31, 1917, JGI at Marckbek received two new Fokker F.Is. These were the prototypes of the soon to be famous Fokker Dr.I. One was handed over to Manfred von Richthofen, and the other to the CO of Jasta 10, Werner Voss. Immediately on the following day, Richthofen flying 102/17, got two kills. On September 6th, Manfred von Richthofen went on leave, and the aircraft went to Kurt Wolff, commanding Jasta 11. He first went into combat with it on September 11th, and on the 15th was killed in the cockpit of this plane by RNAS Camels. Werner Voss, flying the second F.I, 103/17, shot down ten opponents during the course of September, but also met his demise on his triplane on the 23rd of that month. The service of both aircraft didn't last a month.

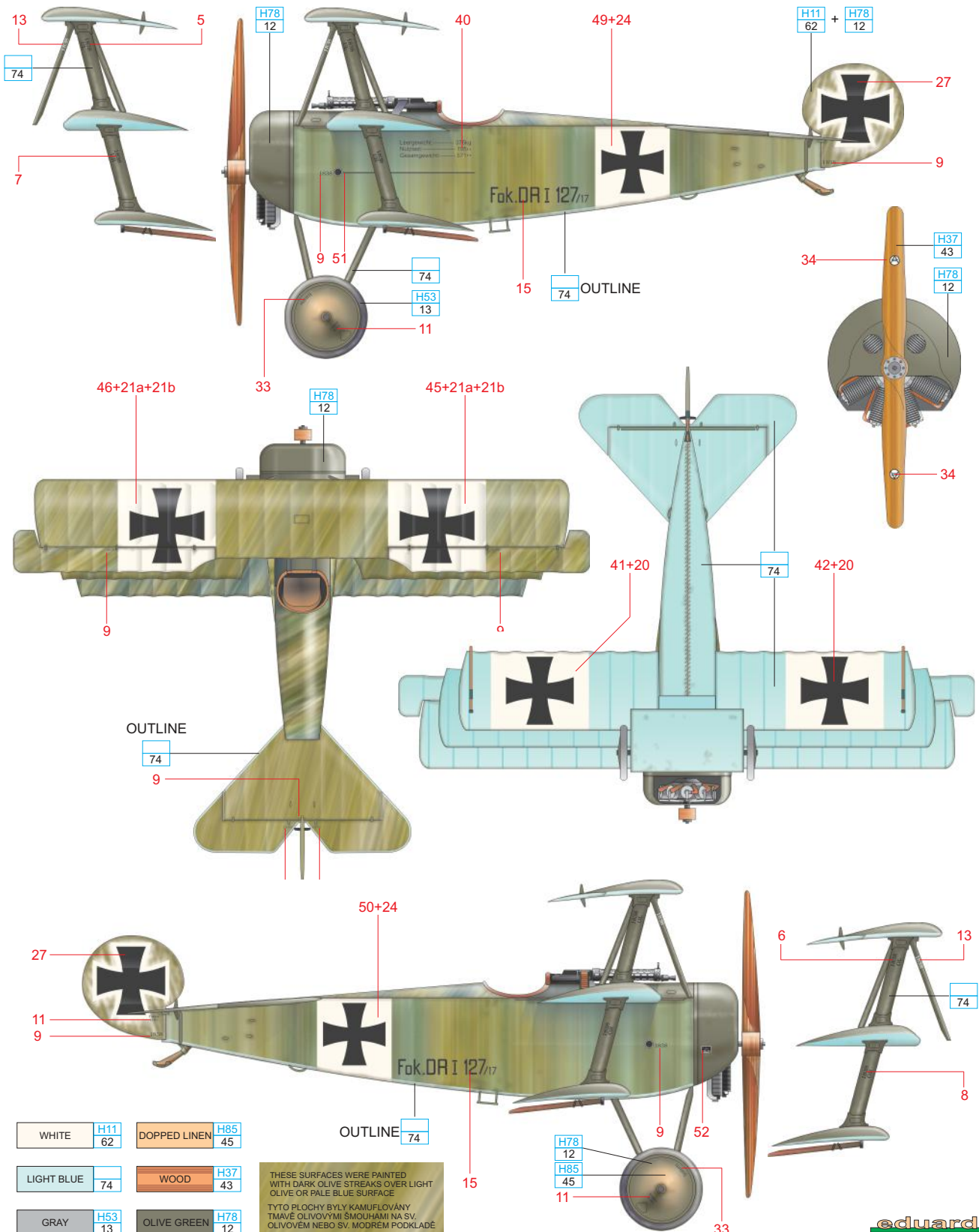
31. srpna 1917 byly JGI v Marckbeke předány dva nové Fokkery F.I. Byly to prototypy budoucích slavných Fokkerů Dr.I. Jeden stroj převzal Manfred von Richthofen, druhý velitel Jasta 10 Werner Voss. Hned následující den získal Manfred von Richthofen na 102/17 dvě vítězství. 6. září Manfred von Richthofen nastoupil dovolenou a letoun převzal Kurt Wolff, velitel Jasta 11. Ten na něm poprvé bojově letěl 11. září. Avšak již 15. září byl v jeho kokpitu zabit Camely RNAS. Werner Voss na druhém F.I 103/17 sestřelil v průběhu září 10 letounů, avšak sám ve svém trojroštníku zahynul 23. září. Bojová kariéra obou strojů tak netrvala ani jeden měsíc.



B Fokker Dr.I 127/17, JGI/Jasta 11, March 1918

The coloring of Manfred von Richthofen's Dr.Is constantly evolved. The pictured representation illustrates the aircraft as it appeared at the beginning of its service life. The aircraft is in its original factory scheme, except the rudder, which was unofficially lightly overpainted in green. Later, the appearance of this aircraft changed, and it became very similar to 152/17. Flying 127/17, Manfred von Richthofen achieved three confirmed kills during March and April, 1918.

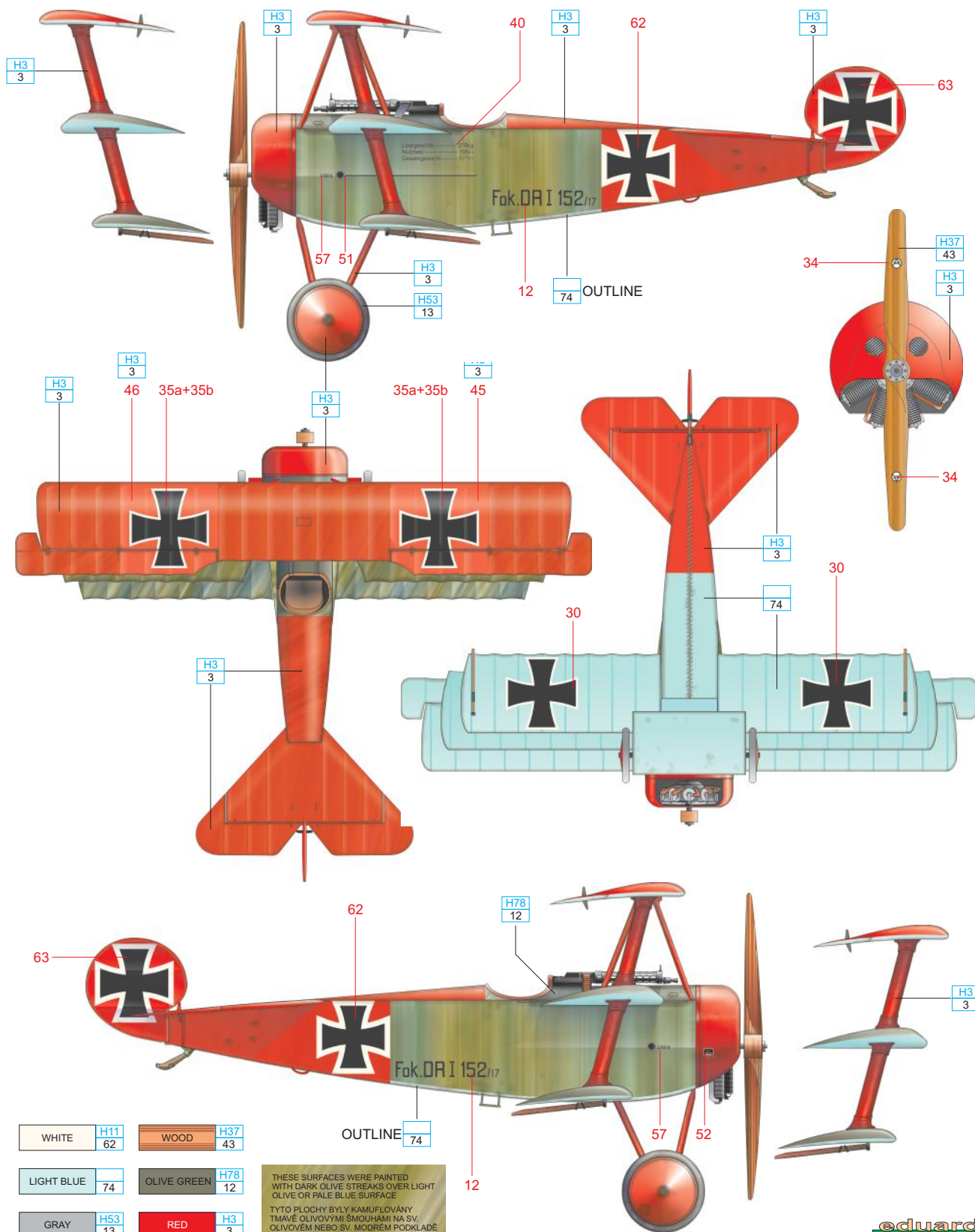
Zbarvení Fokkerů Dr.I Manfreda von Richthofena se postupně měnilo. Zobrazená podoba zachycuje stroj 127/17 na počátku jeho bojové kariéry. Stroj je v původním továrním zbarvení, pouze směrovka je nepředpisově slabě přetřena zelenou barvou. Později bylo zbarvení tohoto letounu změněno a jeho vzhled byl velmi podobný stroji 152/17. Na 127/17 získal Manfred von Richthofen v březnu a dubnu 1918 tři potvrzená vítězství.



C Fokker Dr.I 152/17, JGI/Jasta 11, March, 1918

In the cockpit of this airplane, Manfred von Richthofen achieved three confirmed aerial victories between March 12th and 18th. Later, the aircraft received an overall red scheme with the straight black crosses within large white fields. In this guise, the aircraft rested in the collection of Berlin's Zeughaus Museum until its destruction during Second World War bombing raids.

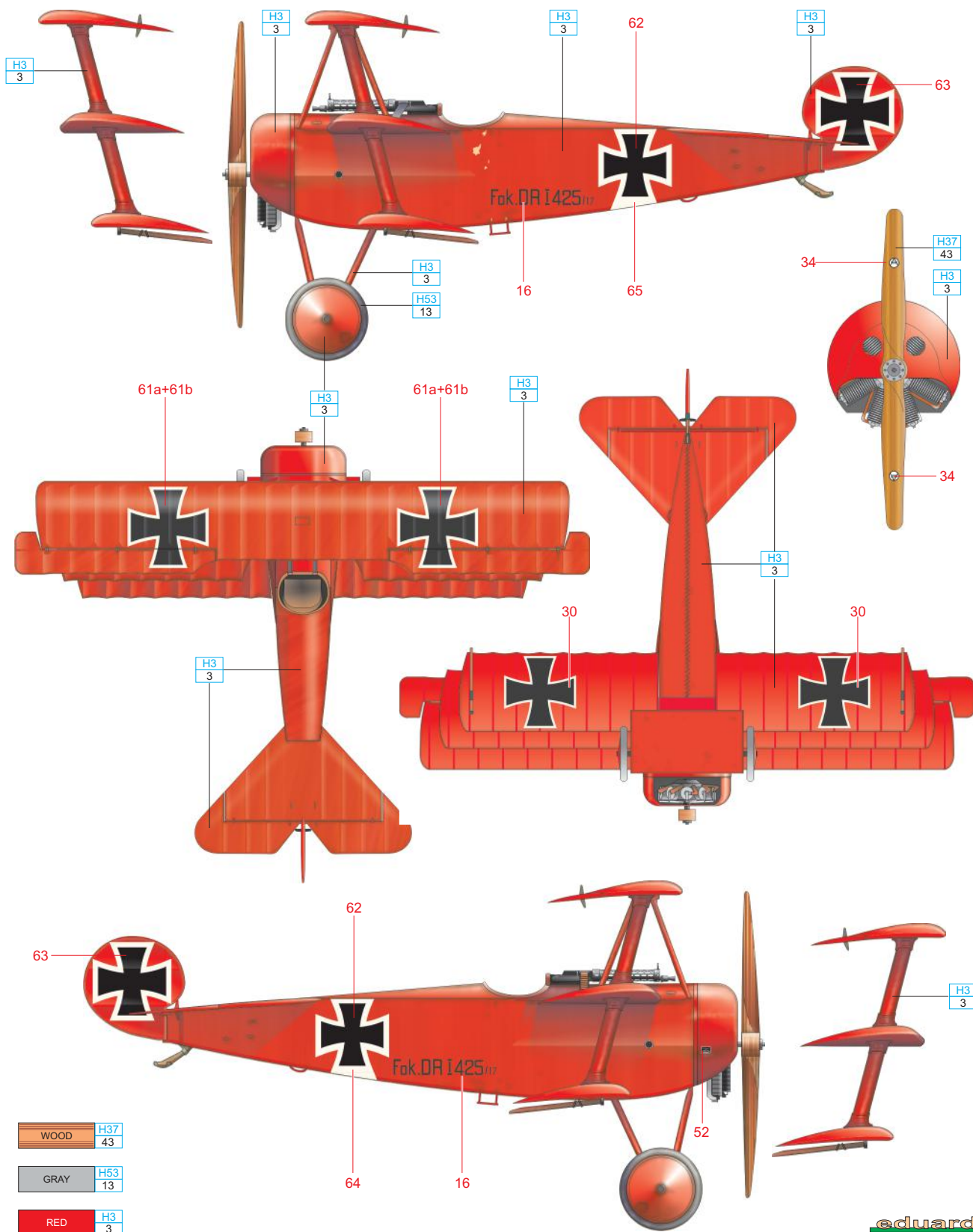
V kokpitu tohoto stroje získal Manfred von Richthofen mezi 12. a 18. březnem tři potvrzená vítězství. Později byl letoun opatřen celočerveným nátěrem s výsostnými znaky v podobě trámových křížů v bílých polích. V této podobě byl součástí sbírek berlínského Zeughaus Museum až do svého zničení při bombardování Berlína za druhé světové války.



D Fokker Dr.I 425/17, JGI, March, 1918

On March 21st, 1918, the German army initiated an offensive that the higher command promised would change the fortunes of the war. Strengthened by divisions from the successful eastern front, this was Operation Michael, but better known as Kaiserschlacht. Rapid advance, supported by attack and fighter squadrons, the Germans were able to delve deep into areas controlled by the British army, but were never able to defeat them. Following the advances gained were airmen, and as such, JGI was moved to Lechelle on March 25th, from which, just a few hours earlier, flew British R.E.8s. Here, the all-red 425/17 was photographed in its original guise with iron crosses.

21. března 1918 zahájila německá armáda ofenzívu, od které si velení slibovalo obrát ve válce. Posílená divizemi z vítězné východní fronty nastoupila k operaci Michael, jenž vešla pod jménem Kaiserschlacht. Rychlým nástupem za podpory bitevního i stíhacího letectva pronikli Němci hluboko do týlu britské armády, nicméně porazit ji nedokázali. Za postupujícími pozemními vojsky se stěhovali i letci a tak se JGI přesunula 25. března do Léchelle, odkud ještě před pár hodinami operovaly britské R.E.8. Zde byl také vyfotografován celočervený stroj 425/17 ještě ve své původní podobě s železnými kříži.



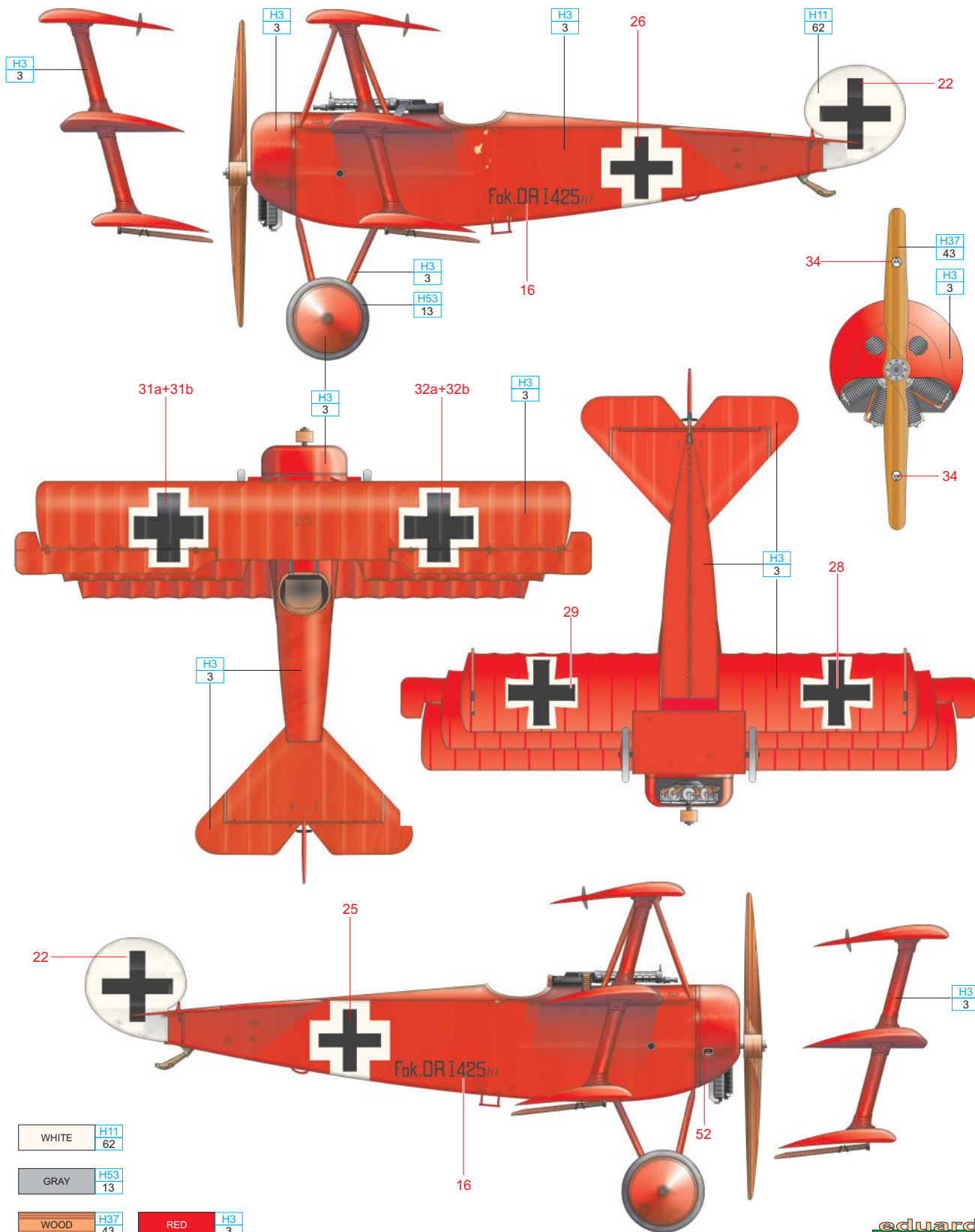
E Fokker Dr.I 425/17, JGI, April, 1918

On March 17th, the head of the German Air Force ordered a change in the national insignia iron crosses to the later straight type. The change wasn't always rapid at unit level, and was also often misinterpreted with respect to the dimensions and proportions of the cross elements. These were gradually corrected. This is illustrated by aircraft 425/17. In the later half of April, corrections were only implemented on the fuselage and tail surfaces.

On April 21, 1918, Manfred von Richthofen, flying 425/17, attacked a Camel flown by Lt. Wilfred May of 209 Sqn., RAF. Capt Baker came to his assistance. At the same time, the Dr.I was also fired at from the ground. Exactly who fired the fateful shot will never likely be known beyond the shadow of a doubt, but what is known with certainty is that, on April 21, 1918, at 11:50h, the heavenly gates of Valhalla opened for Manfred von Richthofen.

17. března vydalo velení německého letectva příkaz ke změně výsostného označení z železných na trámové kříže. Změna byla u jednotek prováděna se zpožděním a ne vždy byl správně pochopen poměr délky a šíře břeven křížů. Ty pak byly následně opravovány. To je případ i stroje 425/17. V druhé polovině dubna byly na správný tvar opraveny pouze kříže na trupu a směrovce.

21. dubna 1918 Manfred von Richthofen zaútočil na stroji 425/17 na Camel Lt. Maye od 209. perutě RAF. Tomu přišel na pomoc Capt. Baker. Současně po rudém trojčlenníku střílelo několik střelců ze země. Kdo vystřelil kulku, jež zasáhla velitele JGI do hrudi se asi nikdy nepodaří nezvratně dokázat. Každopádně, 21. dubna 1918 v 11:50 se před Manfredem von Richthofenem otevřely brány Valhally.



WHITE H11 62

GRAY H53 13

WOOD H37 43

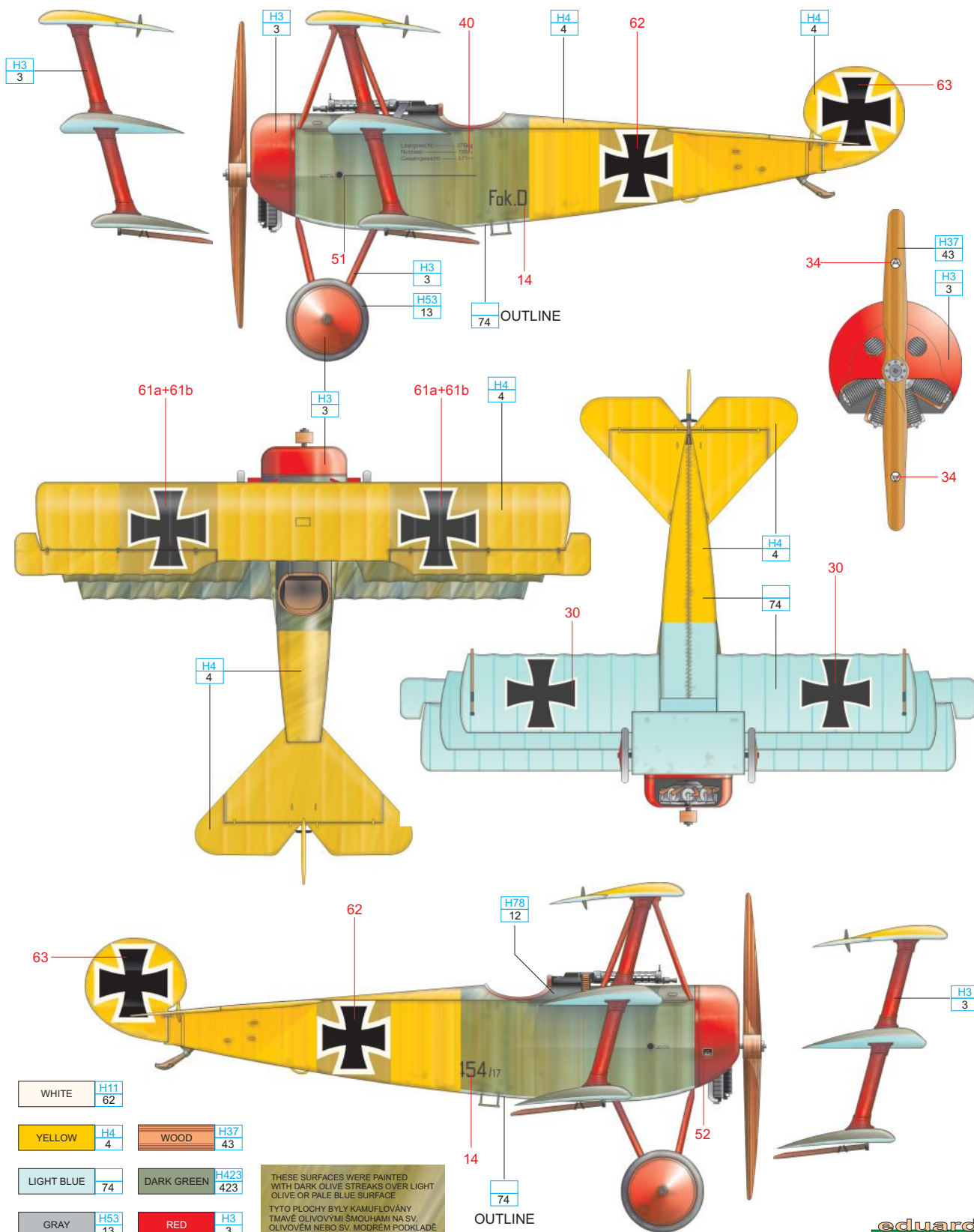
RED H3 3

eduard

F Fokker Dr.I 454/17, Jasta 11, March, 1918

After recovering from a middle ear infection and a subsequent leave, Lothar von Richthofen returned to service with Jasta 11 in mid February, 1918. Between the 11th and 12th of March, he tallied three Bristol Fighters from 48th and 62nd Squadrons, of the RFC. In combat with 62nd Sqn, he was shot down the next day. Accurate fire from observer Capt. Clay destroyed the top wing of Lothar's machine. During the forced landing, Lothar von Richthofen suffered serious injuries that would not see him return to active duty before June.

Po vyléčení zánětu středního ucha a následně dovolené se Lothar von Richthofen vrátil v polovině února 1918 k Jasta 11. 11. a 12. března si na své konto připsal tři Bristol Fightersy od 48. a 62. perutě RFC. Ovšem již následující den je v souboji s 62. perutí sestřelen. Přesná palba pozorovatele Capt. Claye zničila horní křídlo Lotharova stroje. Při následném nouzovém přistání utrpěl Lothar von Richthofen těžké zranění, které mu umožnilo návrat do boje až v červenci.



WHITE H11
62

YELLOW H4
4

LIGHT BLUE 74

GRAY H53
13

WOOD H37
43

DARK GREEN H423
423

RED H3
3

THESE SURFACES WERE PAINTED WITH DARK OLIVE STREAKS OVER LIGHT OLIVE OR PALE BLUE SURFACE
TYTO PLOCHY BYLY KAMUFLOVÁNY TMAVÉ OLIVOVÝMI SMŮŽURAMI NA SV. OLIVOVÉM NEBO SV. MODREM PODKLADĚ

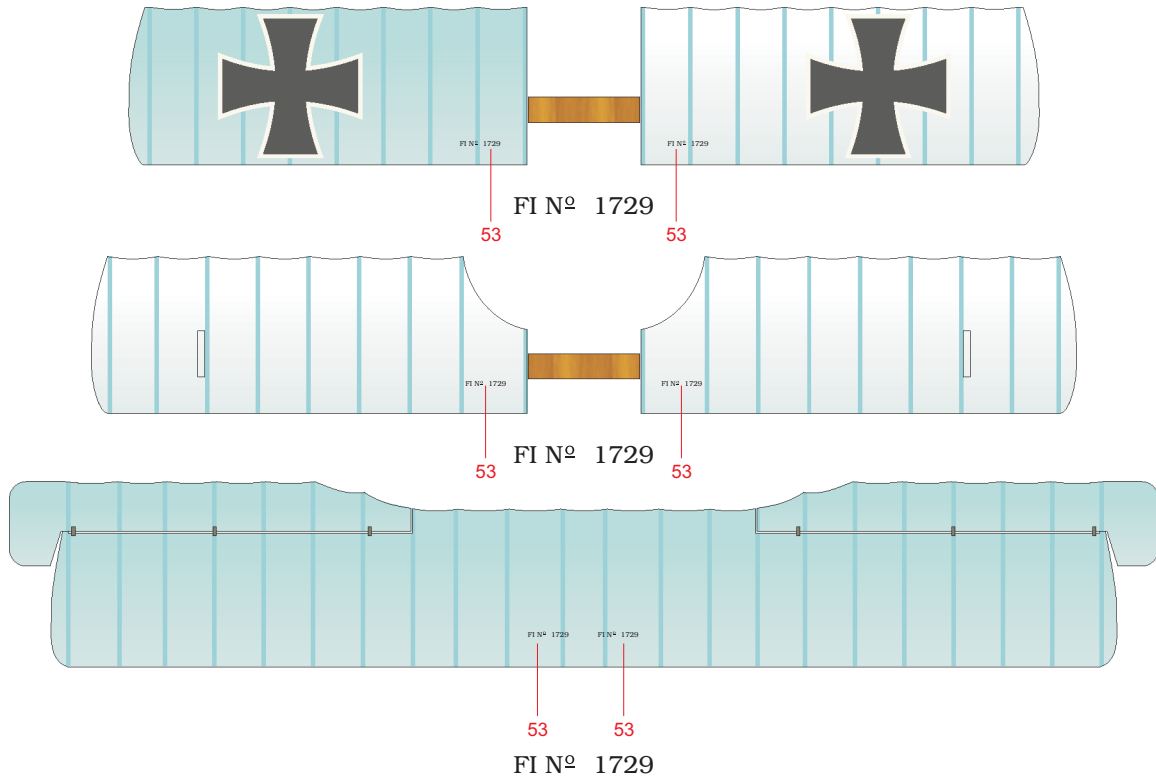
OUTLINE 74

eduard

STENCILS

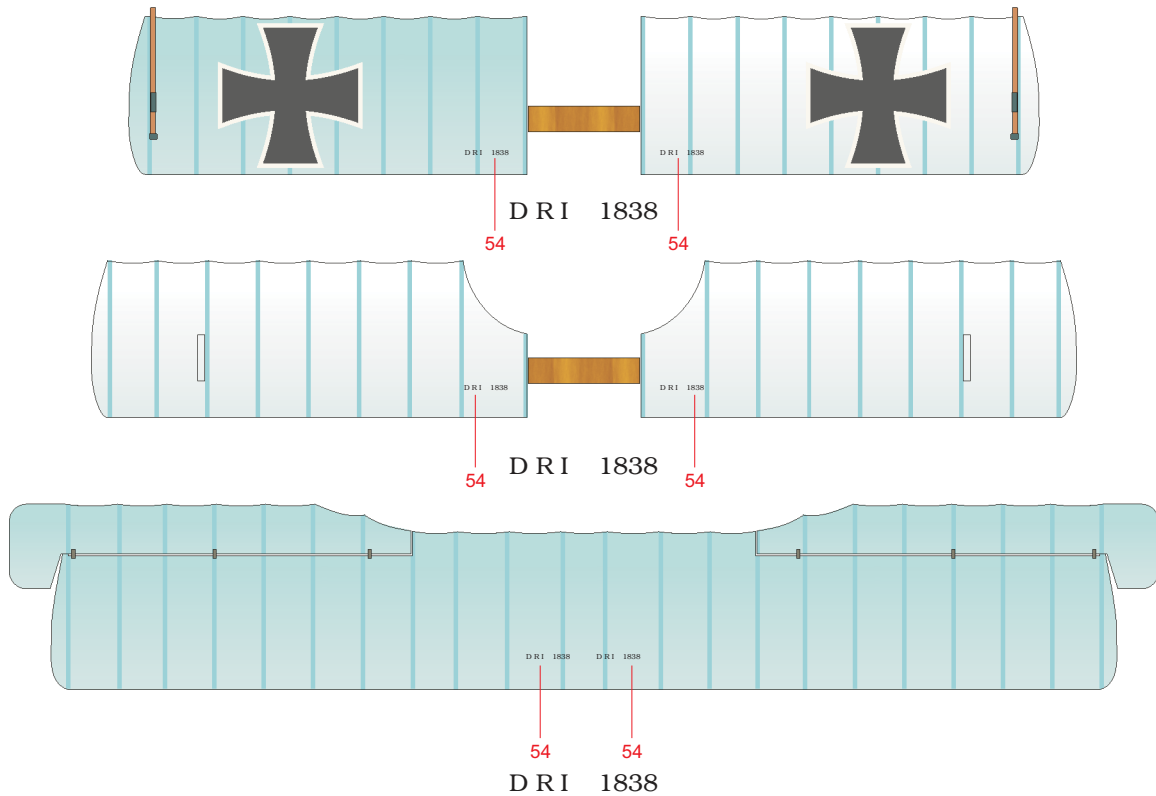
Fokker FI

Camo A 102/17 - w.n. 1729



Fokker DR I

Camo B 127/17 - w.n. 1838



Camo C 152/17 - w.n. 1864

DECAL 58

Camo D/E 425/17 - w.n. 2009

DECAL 60

Camo F 454/17 - w.n. 2079

DECAL 59

eduard

ATTENTION



UPOZORNĚNÍ



ACHTUNG



ATTENTION

GB

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.

CZ

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.

D

Von dem Zusammensetzen die Bauanleitung gut durchlesen. Kleber und Farbe nicht nahe von offenem Feuer verwenden und das Fenster von Zeit zu Zeit Belüftung öffnen. Bausatz von kleinen Kindern fernhalten. Verhüten Sie, daß Kinder irgendwelche Bauteile in den Mund nehmen oder Plastiktüten über den Kopf ziehen.

F

lire soigneusement la fiche d'instructions avant d'assembler. Ne pas utiliser de colle ou de peinture à proximité d'une flamme nue, et aérer la pièce de temps en temps. Garder hors de portée des enfants en bas âge. Ne pas laisser les enfants mettre en bouche ou sucer les pièces, ou passer un sachet vinyl sur la tête.

JP

組み立てる前に必ず説明書をお読み下さい。接着剤や塗料をご使用の際は、窓を開けて十分な換気をおこない、火のそばでは使用しないで下さい。小さな子供の手の届かない所に必ず保管してください。部品や破片を噛んだり、なめたり、飲んだりすると大変危険です。又、部品を取り出した後のビニール袋は、小さな子供が頭から被ったりすると窒息する恐れがありますので、破り捨てて下さい。



INSTRUKTION SIGNS



INSTR. SYMBOLY



INSTRUKTION SINNBILDEN



SYMBOLES



OPTIONAL
FACULTATIF
NACH BELIEBEN
VOLBA



BEND
PLIER SIL VOUS PLAÏT
BITTE BIEGEN
OHNOUT



OPEN HOLE
FAIRE UN TROU
OFFNEN
VYVRTAT OTVOR



SYMETRICAL ASSEMBLY
MONTAGE SYMÉTRIQUE
SYMMETRISCHE AUFBAU
SYMETRICKÁ MONTÁŽ



NOTCH
L INCISION
DER EINSCHNITT
ZÁŘEZ



REMOVE
RETIRER
ENTFERNEN
ODŘÍZNOUT



APPLY EXPRESS MASK
AND PAINT BEFORE
GLUING
POUŽIT EXPRESS MASK
NABARVIT PŘED SLEPENÍM

COLOURS



BARVY



FARBEN

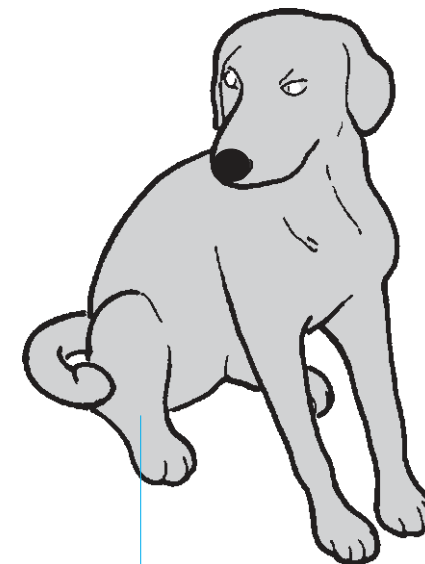


PEINTURE

GSi Creos (GUNZE)

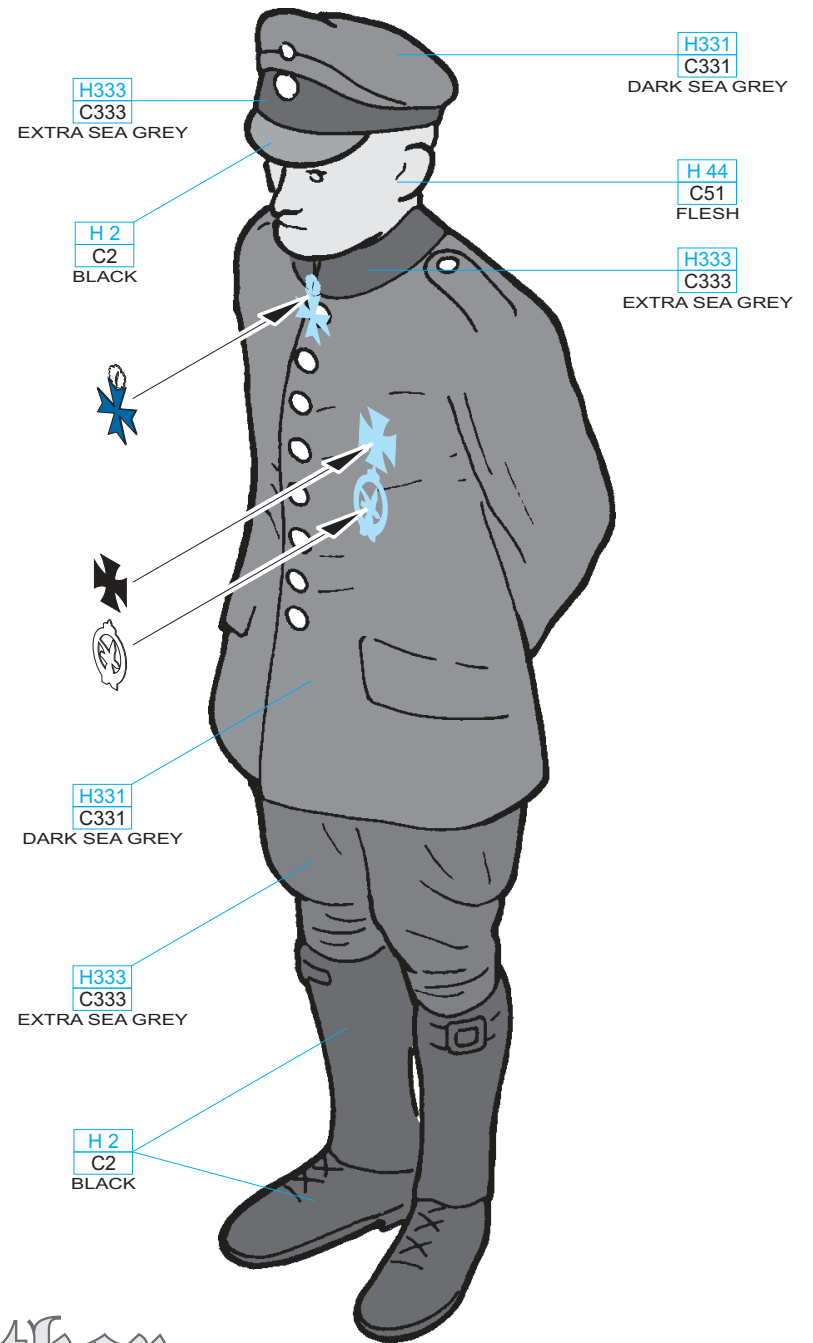
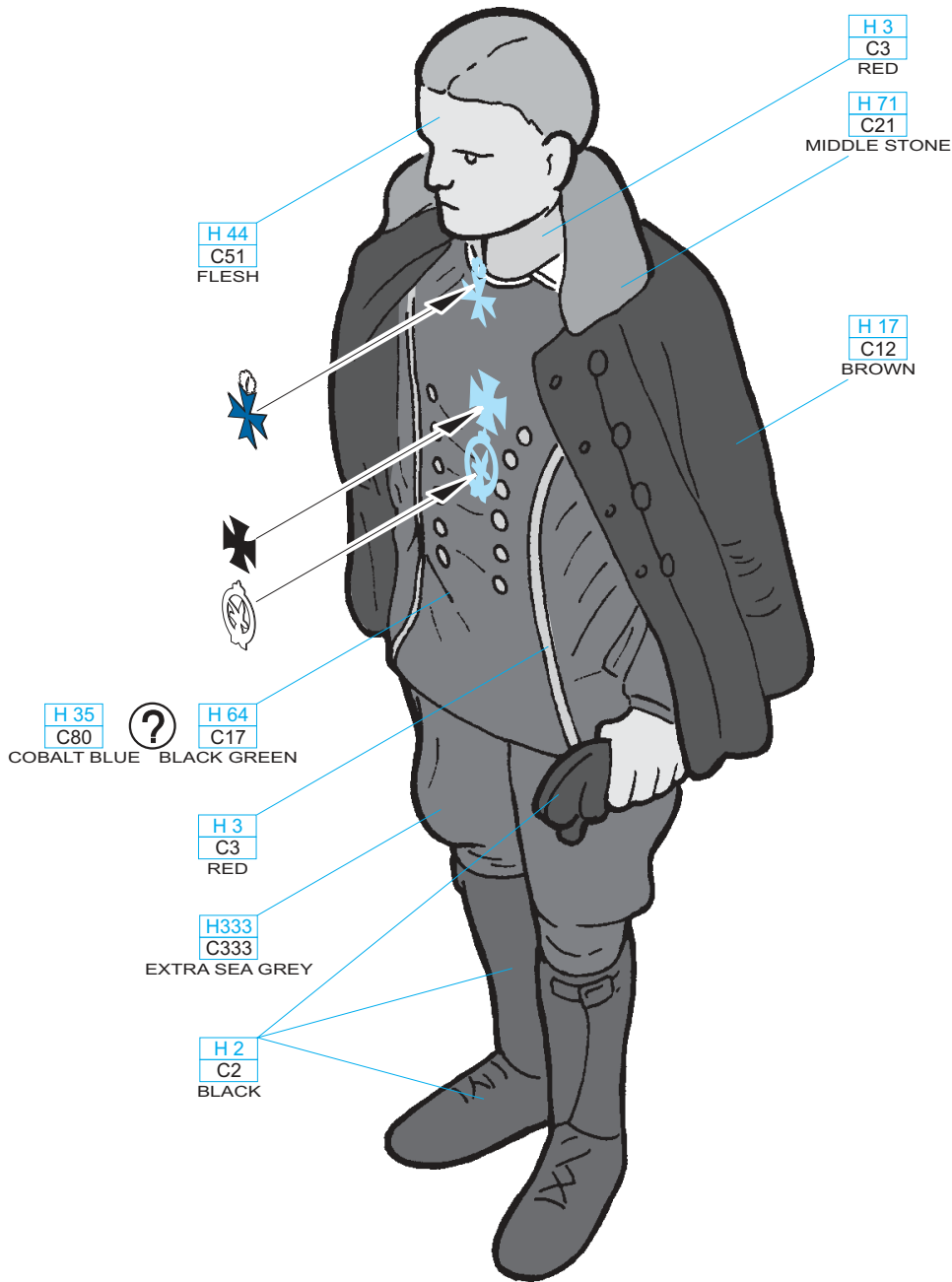
AQUEOUS	Mr.COLOR	
H 2	C2	BLACK
H 3	C3	RED
H 17	C12	BROWN
H 35	C80	COBALT BLUE
H 44	C51	FLESH
H 53	C13	GRAY

H 64	C17	BLAC GREEN
H 71	C21	MIDDLE STONE
H 79	C39	DARK YELLOW
H 310	C310	BROWN
H331	C331	DARK SEA GREY
H333	C333	EXTRA SEA GRAY



H 79 + H310
C39 C310
DARK YELLOW BROWN

Moritz



Manfred

Lothar