

NÁVOD / INSTRUCTION SH48073 Fokker D. XXI "4. sarja with Wasp Junior engine"

CZ - Historie

Do Finska bylo 27. října 1937 dodáno sedm Fokkerů D XXI. O tři roky později, v roce 1940, zahájila Finská vláda v Národní Letecké Továrně (Valtion Lentokonetehtas) licenční výrobu tohoto typu. Jelikož Finové chtěli do letounu adaptovat motor Pratt & Whitney Twin Wasp junior, musel Fokker přestruovat trup, aby mohl tento motor pojmout. Kromě rozdílného motoru byly finské letouny vyzbrojeny čtyřmi kulomety ráže 7,7 mm, které byly montovány do křídel, měly zvětšenou plochu svislé ocasní plochy a přepracovanou kabinu, která nyní zasahovala až do zadní části trupu.

První letoun finské verze byl zalétnut v lednu 1941. Ukázalo se, že je pomalejší a méně obratný než původní holandská verze. Nakonec bylo vyrobeno 55 kusů, z nichž poslední vyrobený byl vybaven zatahovacím podvozkem. Tato úprava sice o něco zvýšila rychlost, ale stoupavost a obratnost se nezměnila. Po nehodě, která se stala 22. května 1942 byl na tento letoun namontován standardní pevným podvozek. Poslední z těchto pozoruhodných letounů byl stažen ze služby ve finském letectvu v roce 1951.

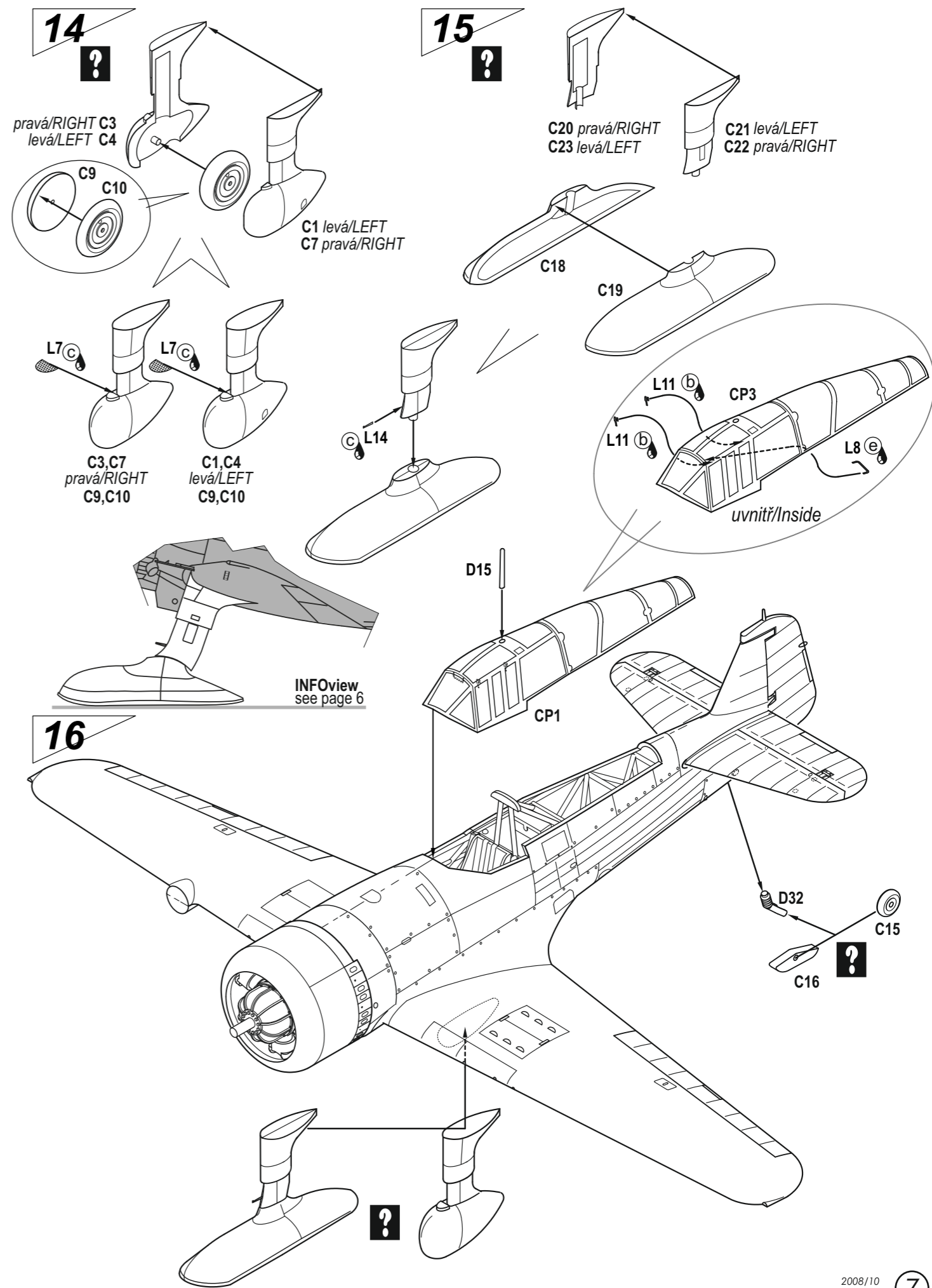
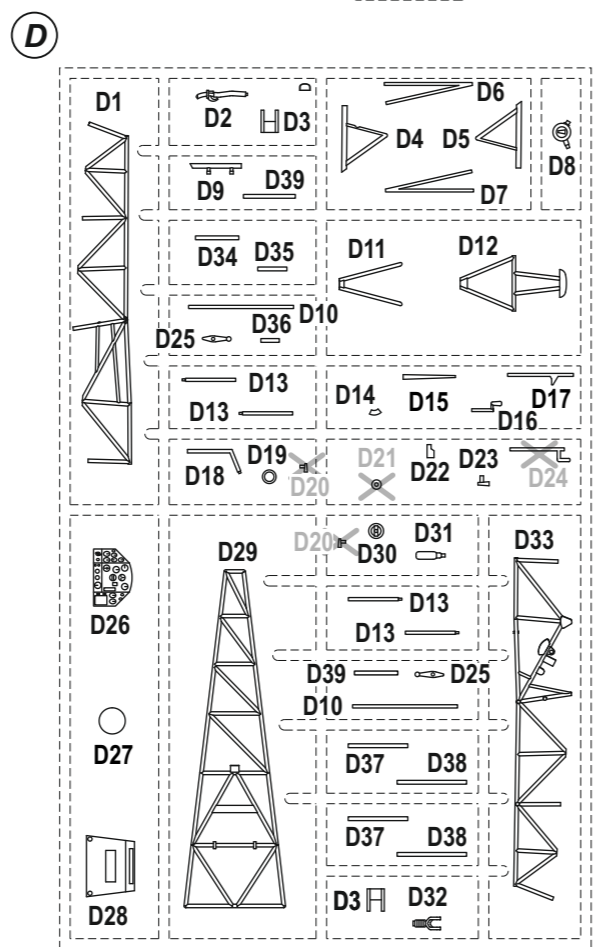
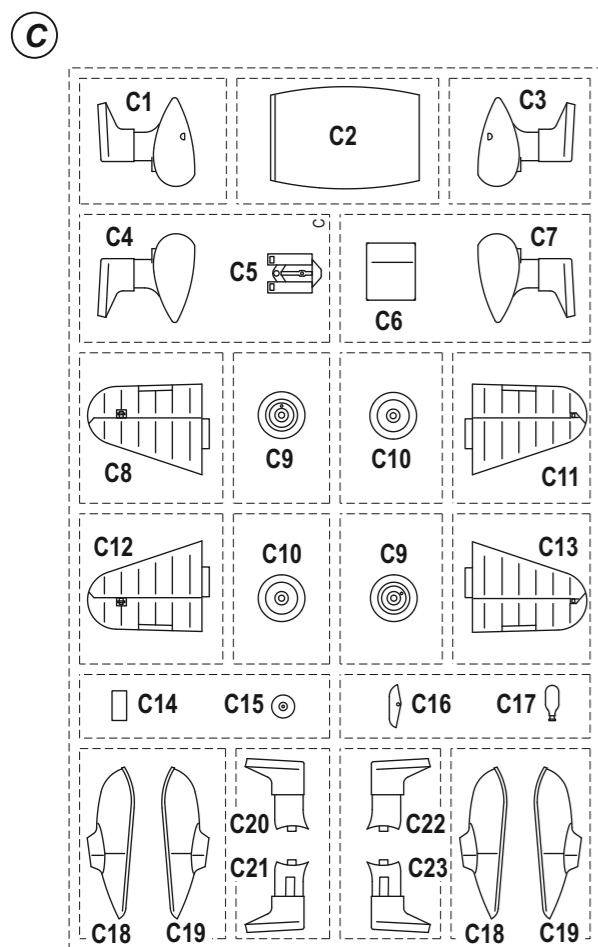
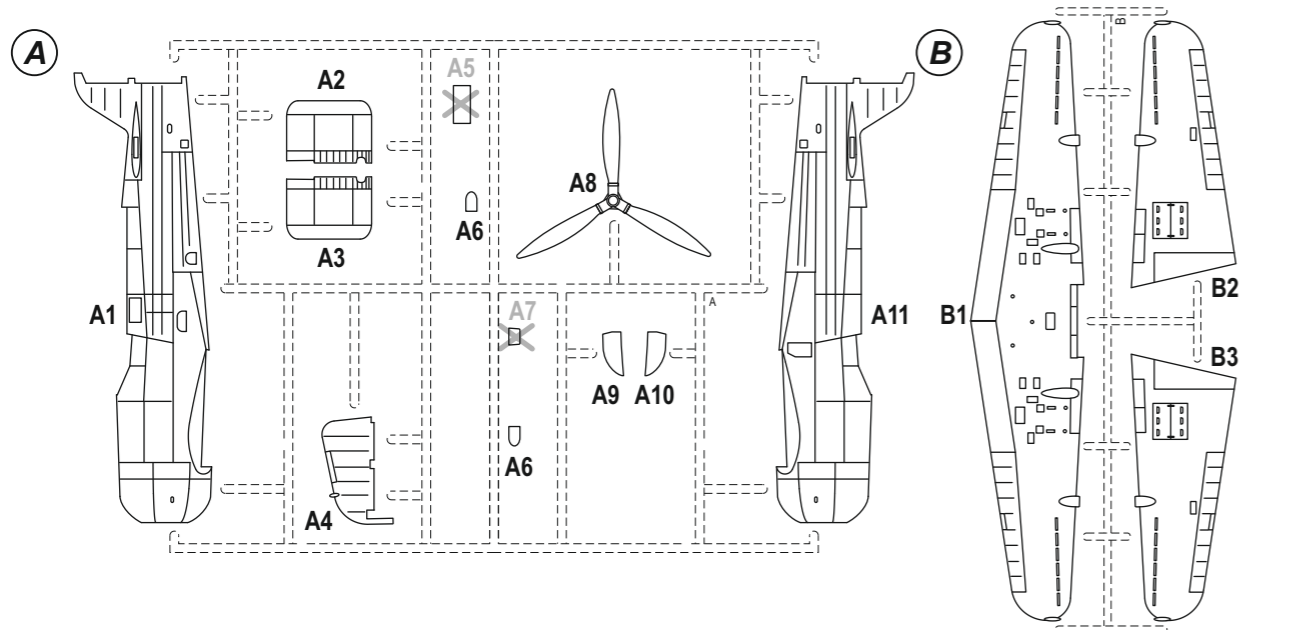
Technická data: délka: 8,46 m (27ft 9 ins). Rozpětí: 11 m (36ft 1 in). Výška: 2,95 m (9ft 8 in).
Maximální rychlost: 434 km/h (272 mph)

EN - History

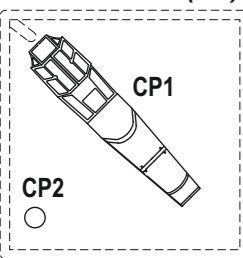
On 27 August 1937, seven Fokker D XXIs were delivered to Finland. Three years later in 1940, the Finnish Government began license production of the type at the State Aircraft Factory (Valtion Lentokonetehtas). As the Finns wanted to install Pratt & Whitney Twin Wasp junior engines, they had Fokker redesign the fuselage to take the US-built engines. In addition to the different engine, the Finnish aircraft now carried four 7.7mm machine guns in the wings, a larger vertical tail surface and a revised canopy, which was extended to the rear of the fuselage.

The first Finnish version was flown in January 1941 and proved to be slower and less manoeuvrable than the Dutch version. However, a total of 55 aircraft were built, the last of which was fitted with retractable undercarriage. Although this added to the overall speed of the aircraft, it did nothing to improve the rate of climb or manoeuvrability. Following a landing accident on 22 May 1942, this aircraft was retro-fitted with the standard fixed undercarriage. The last of these remarkable aircraft were finally withdrawn from Finnish service in 1951.

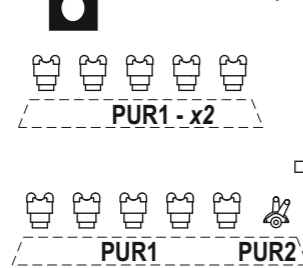
Technical Specifications: Length: 27ft 9ins (8.46m). Wingspan: 36ft 1in (11m). Height: 9ft 8in (2.95m)
Max speed: 272mph (434 km/h)



CLEAR PARTS (CP)



PUR PARTS (PUR)



FILM (F)

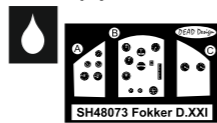
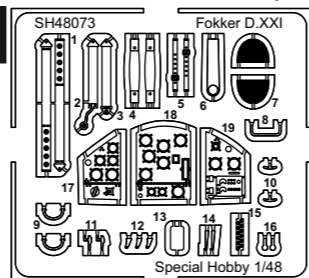


PHOTO-ETCHED PARTS (PE)



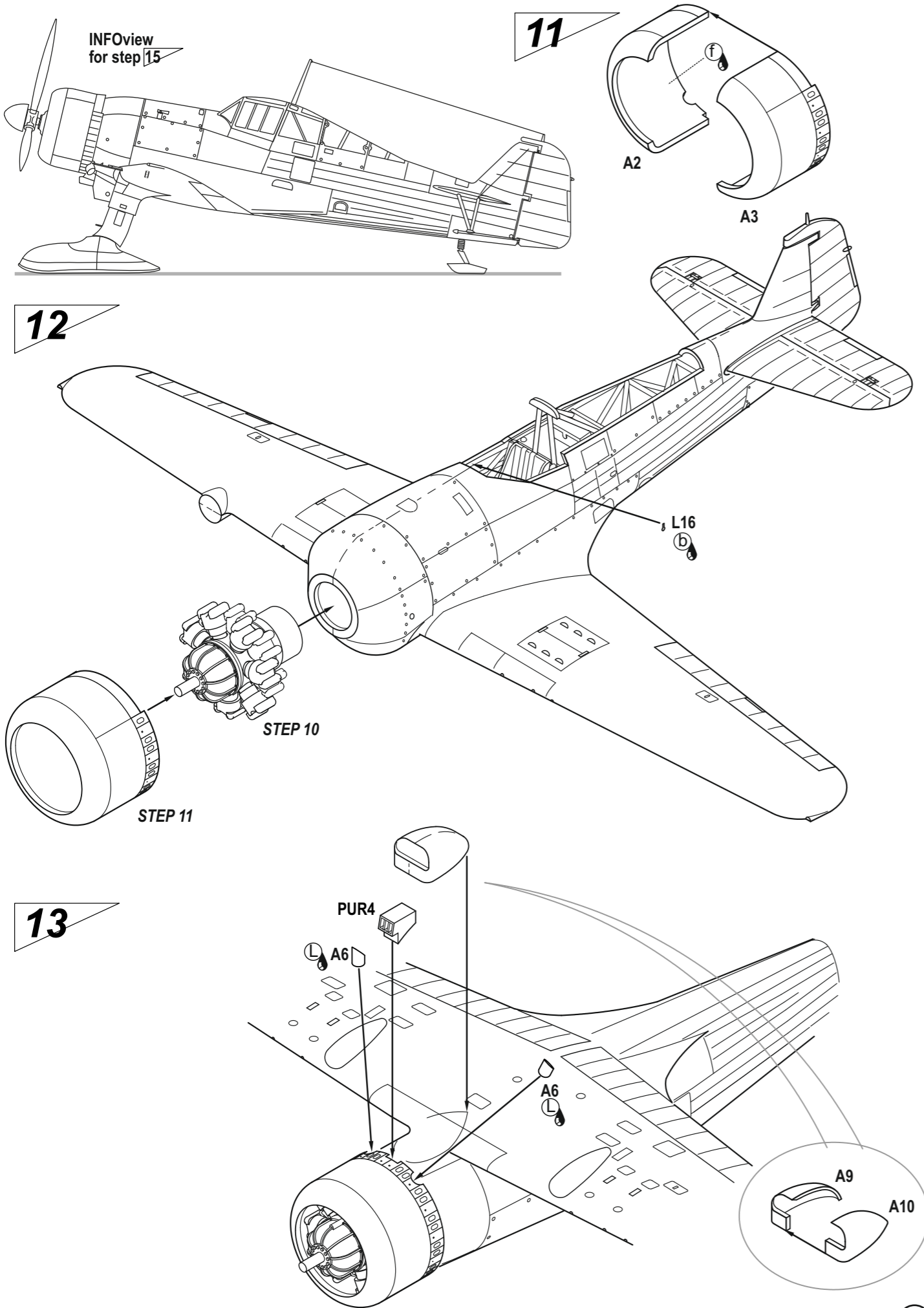
? MOŽNOST VOLBY
OPTIONAL
NACH BELIEBEN
OPTION

LEPIDLO NA KOV
GLUE FOR METAL
METALLKLEBER
COLLE A METAL

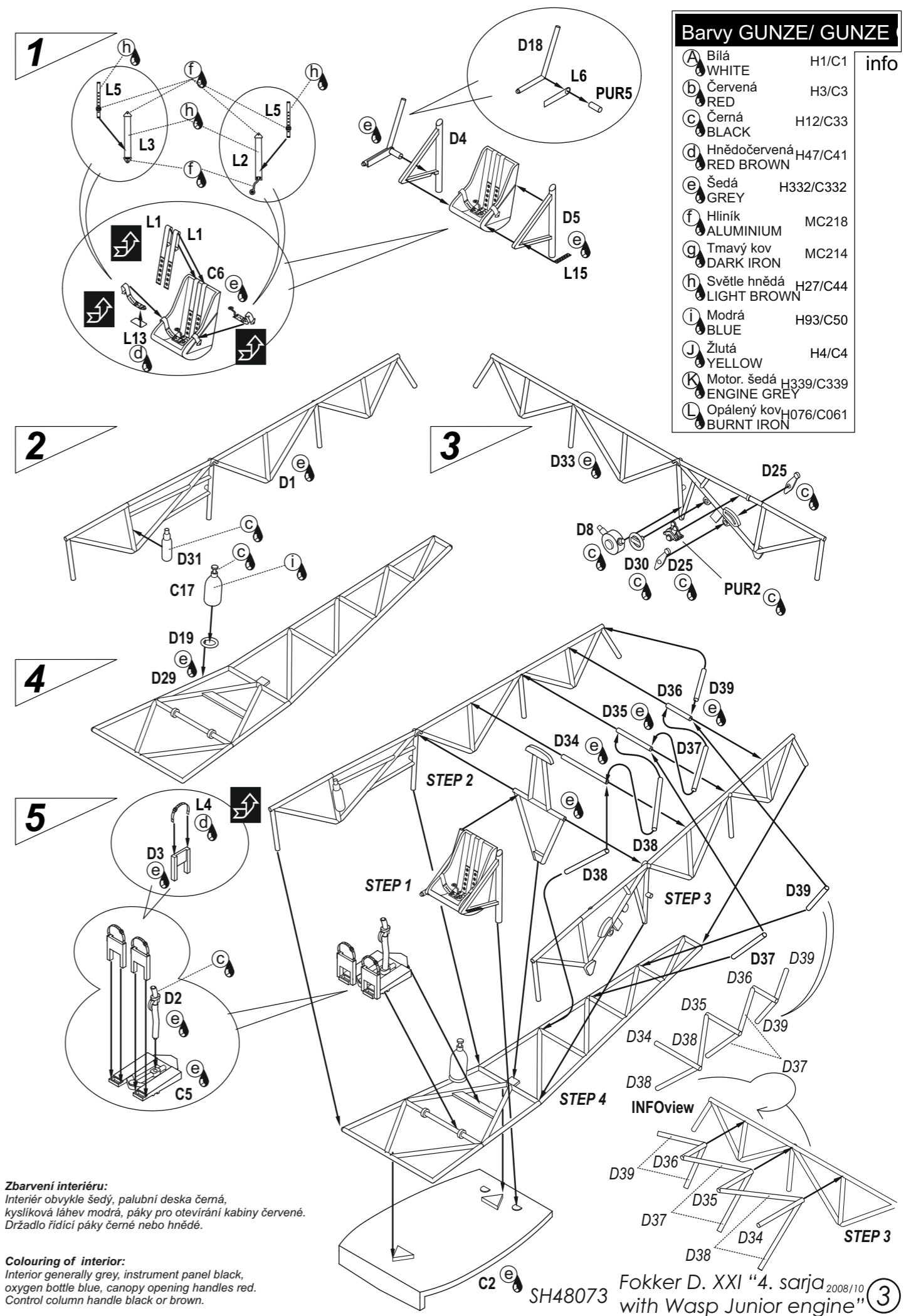
ZHOTOVIT NOVÉ
SCRATCH BUILD
FERTIGSTELLEN
ACHEVER

OHNOUT
BEND
BIEGEN
COURBER

GSI colours code
NATRÍT
COLOUR
FARBEN
PEINDRE



SH48073 Fokker D. XXI "4. sarja with Wasp Junior engine" ⑥



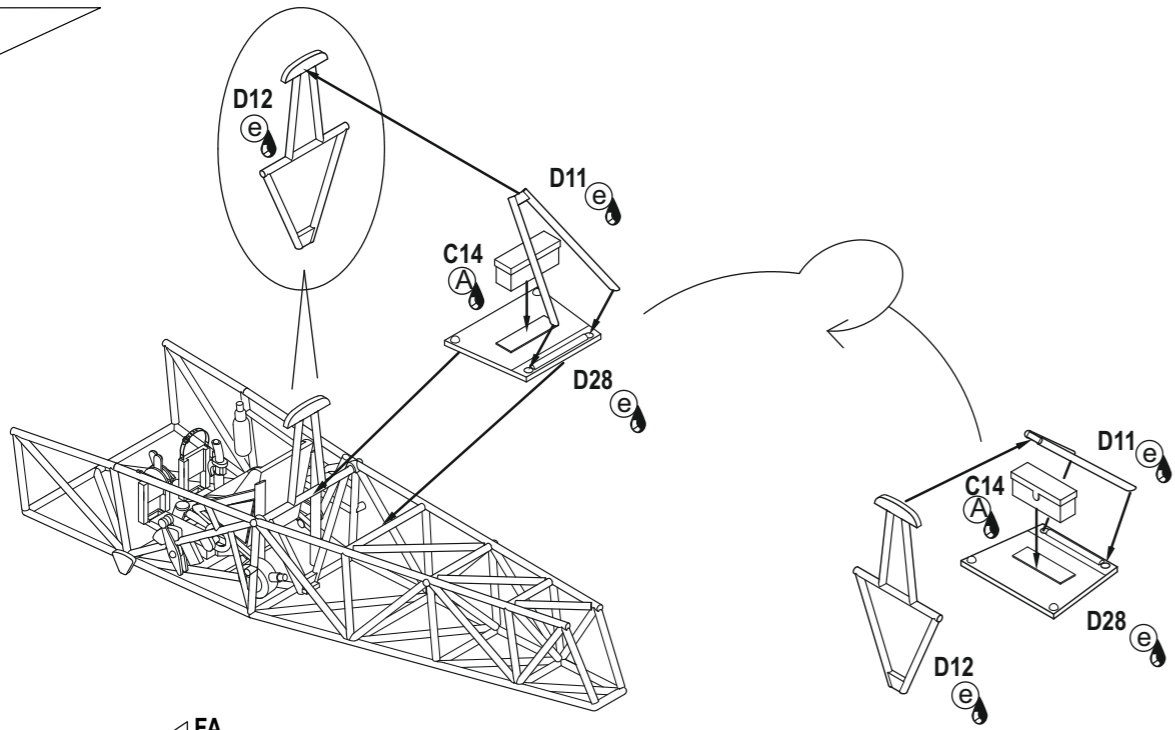
Barvy GUNZE/ GUNZE		
A	Bílá	H1/C1
B	Červená	H3/C3
C	Černá	H12/C33
D	Hnědočervená	H47/C41
E	Šedá	H332/C332
F	Hliník	MC218
G	Tmavý kov	MC214
H	Světle hnědá	H27/C44
I	Modrá	H93/C50
J	Žlutá	H4/C4
K	Motor. šedá	H339/C339
L	Opálený kov	H076/C061

Zbarvení interiéru:
 Interiér obvykle šedý, palubní deska černá,
 kyslíková láhev modrá, páky pro otevírání kabiny červené.
 Držadlo řídicí páky černé nebo hnědé.

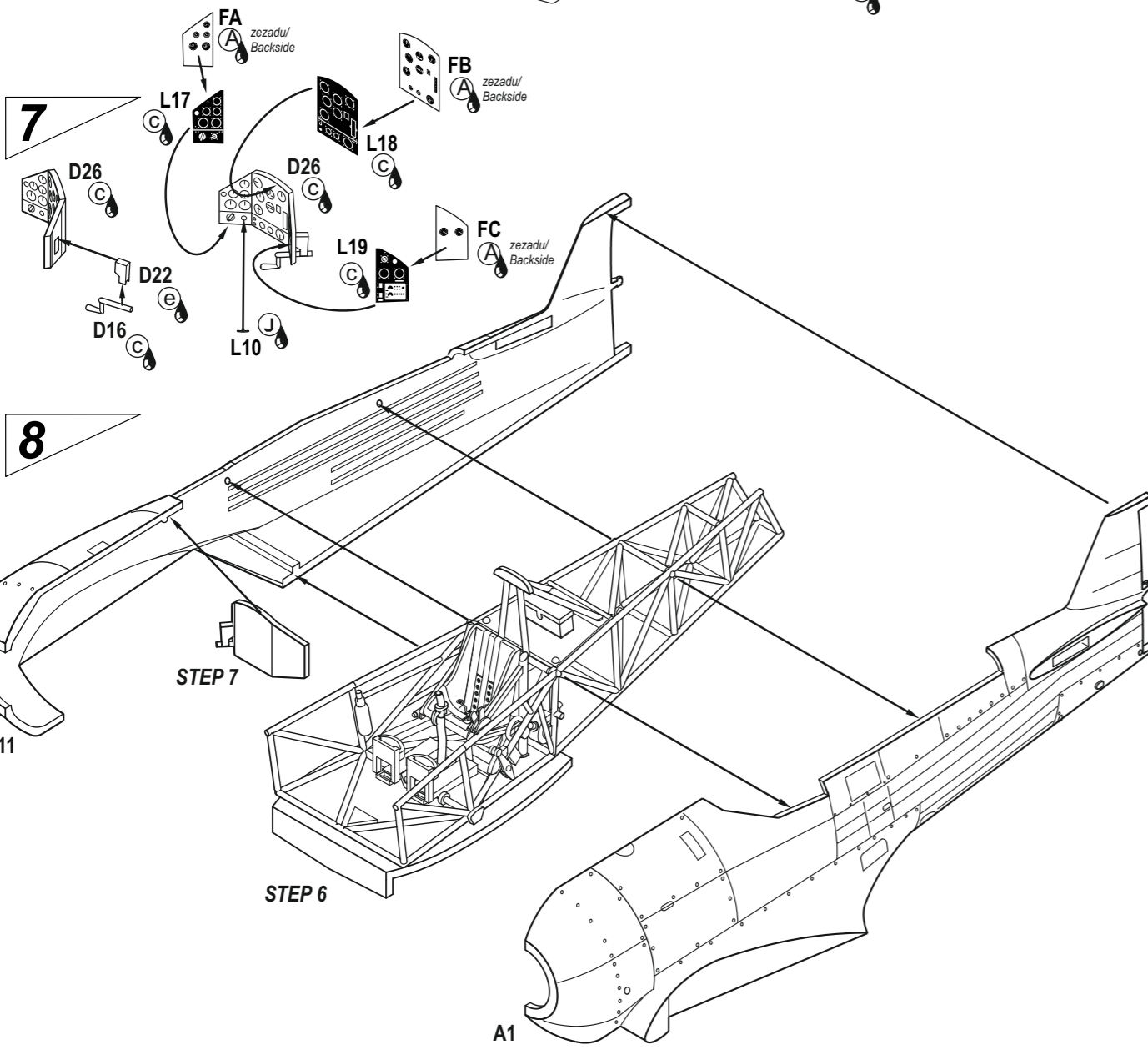
Colouring of interior:
 Interior generally grey, instrument panel black,
 oxygen bottle blue, canopy opening handles red.
 Control column handle black or brown.

SH48073 Fokker D. XXI "4. sarja with Wasp Junior engine" ③

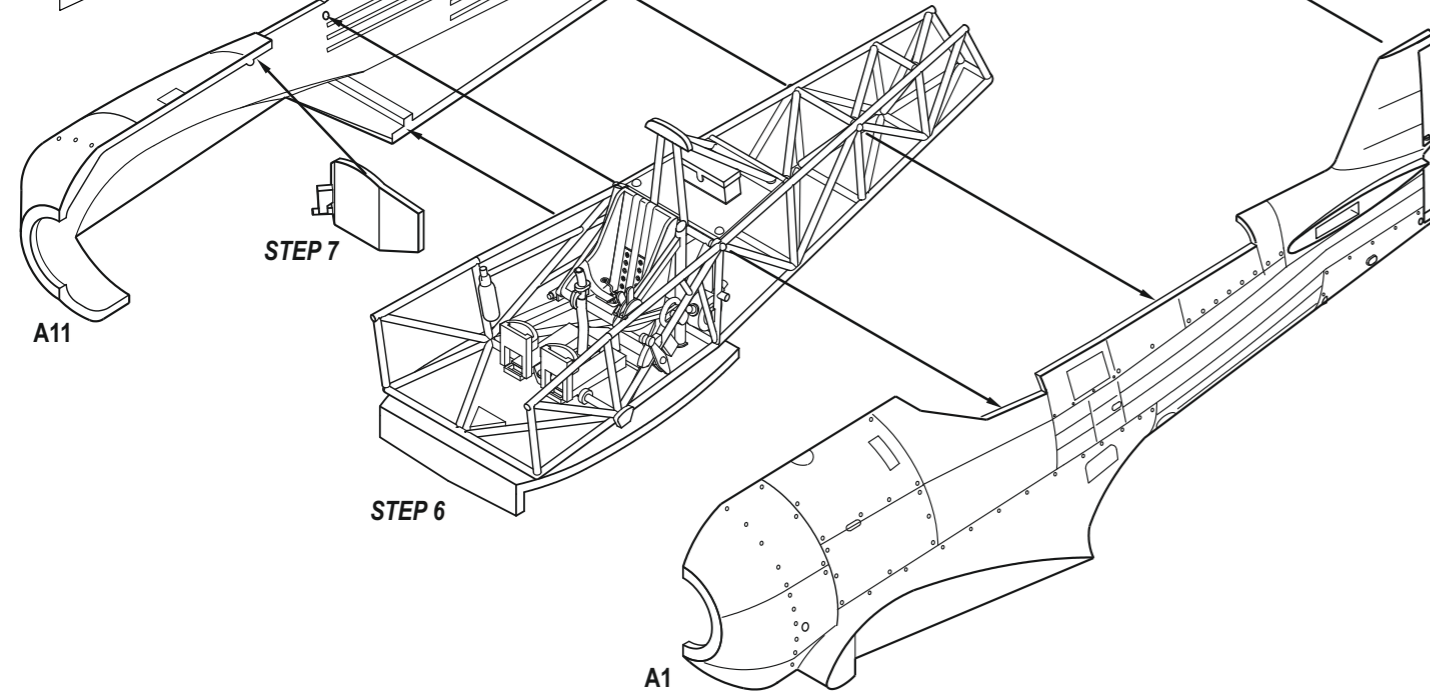
6



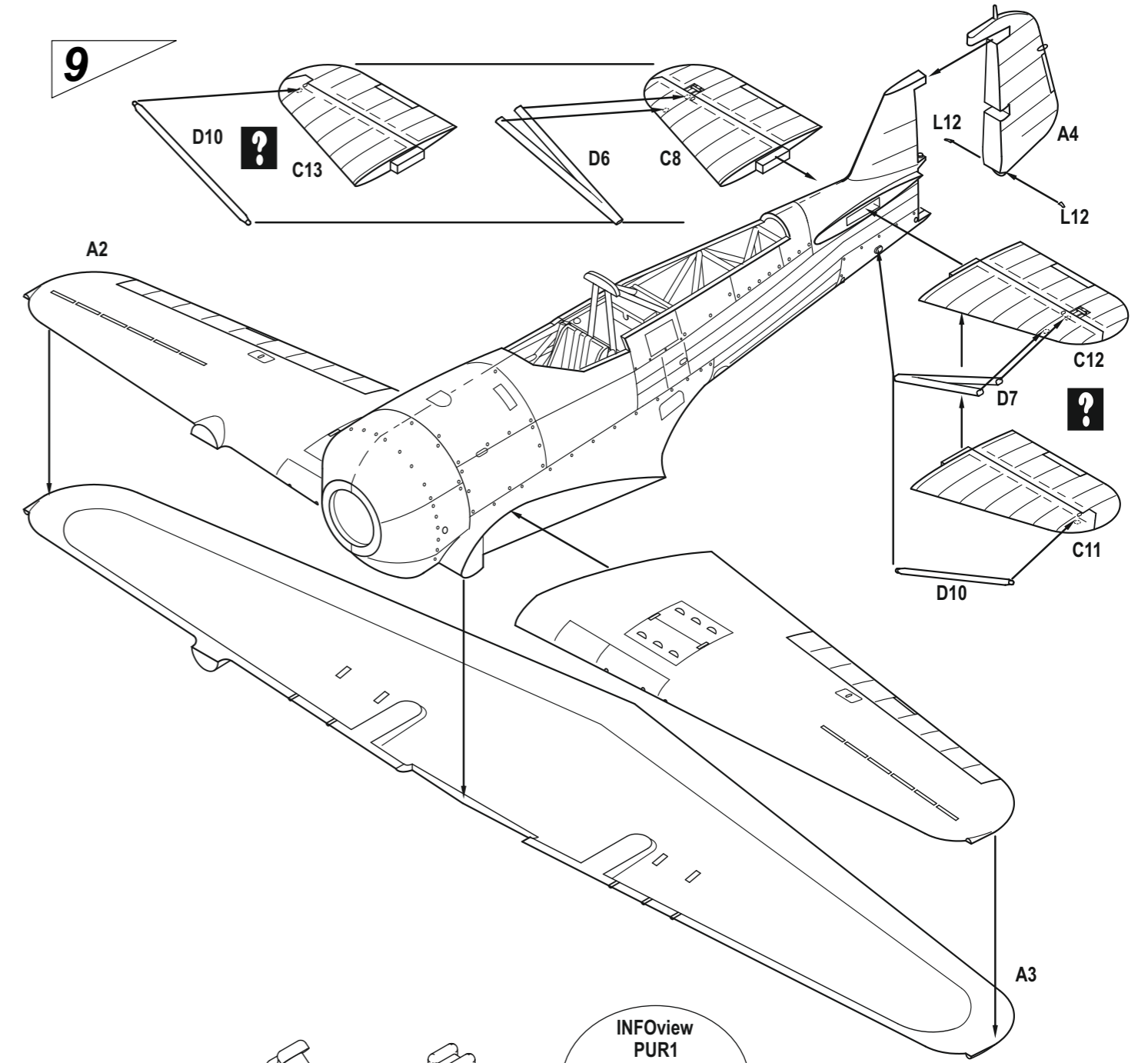
7



8



9



10

