

Fokker Dr.I

7017



DUAL COMBO!

eduard

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.

Despite a small production run of 230 units, the Dr I became a legend and is synonymous with German fighter aircraft.

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 zhroutilí 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 trojplášňky 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

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 započítím stavby si pečlivě prostudujte stavební návod. Při používání barev a lepidel pracujte v dobře větrané místnosti.

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

Vom 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

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、破り捨てして下さい。

INSTRUKTION BENS * INSTA SYMELY * INSTRUKTION SYMPLY * SYMPLIFY * 注意

OPTIONAL VOLBA FACULTATIF NACH BELIEBEN 選択する	BEND OHNOU PLIER SIL VOUS PLAIT BITTE BIEGEN 折る	OPEN HOLE VYVRTAT OTVOR FAIRE UN TROU OFFNER 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 ODRÍZNOUT RETIERER ENTFERNEN 移す	APPLY EXPRESS MASK POUŽIT EXPRESS MASK NABARVIT PŘED SLEPENÍM AND PAINT BEFORE GLUING

PASTE * DIZ * TABLE * PEDES * 注意

<A> 2 pcs. PLASTIC PARTS

** 2 pcs.**

**PE - PHOTO ETCHED
DETAIL PARTS**

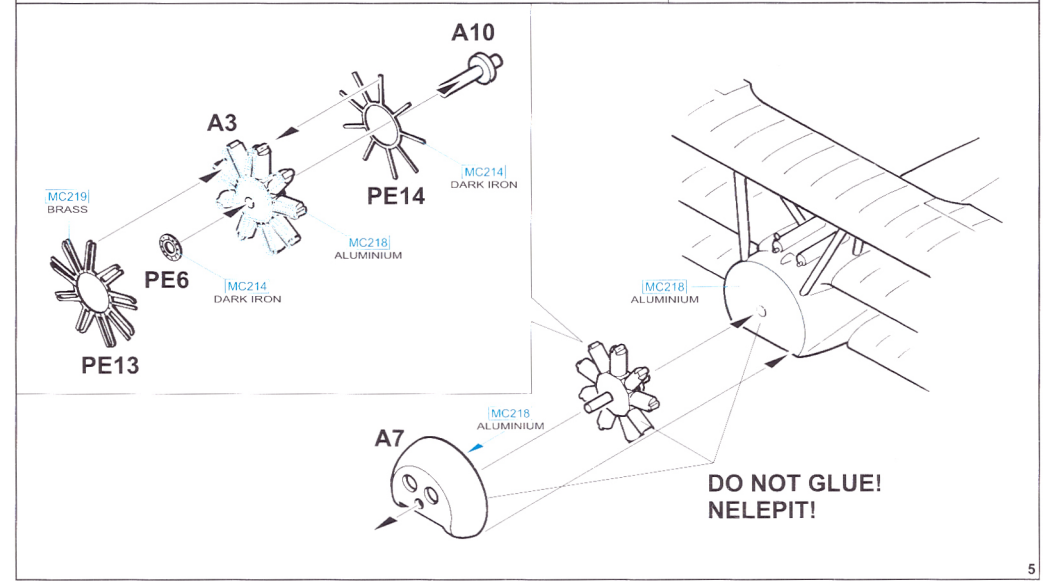
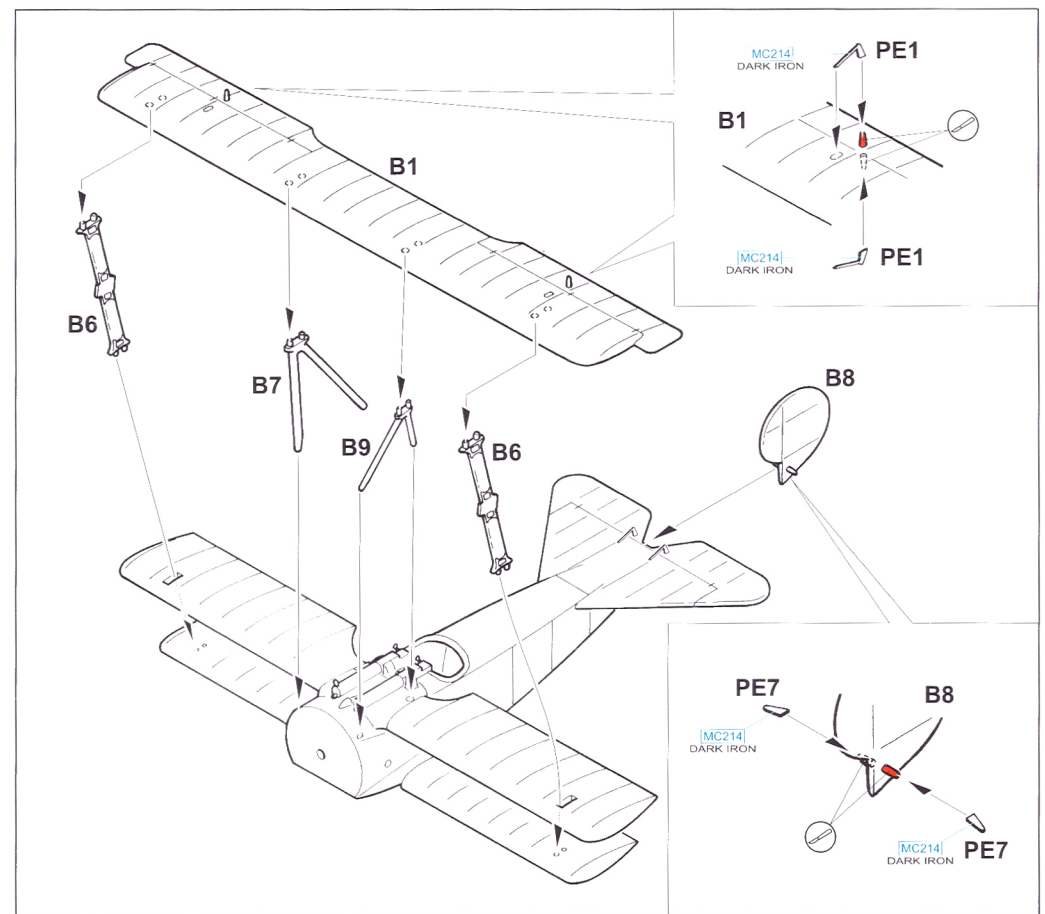
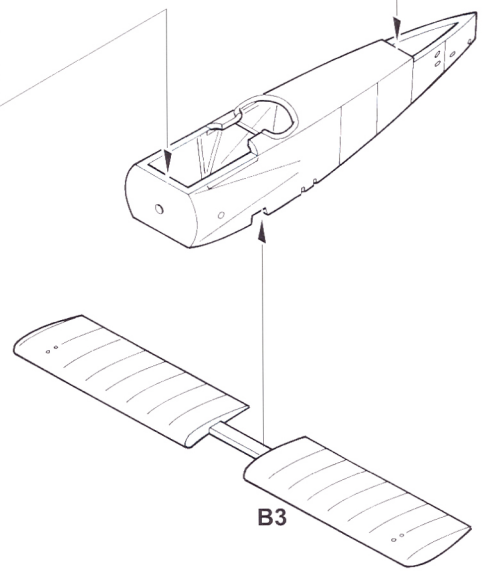
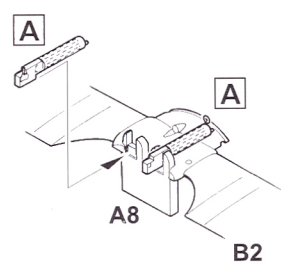
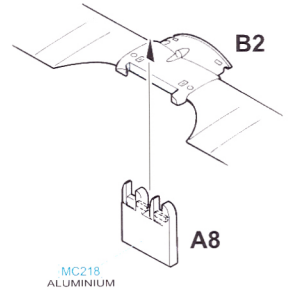
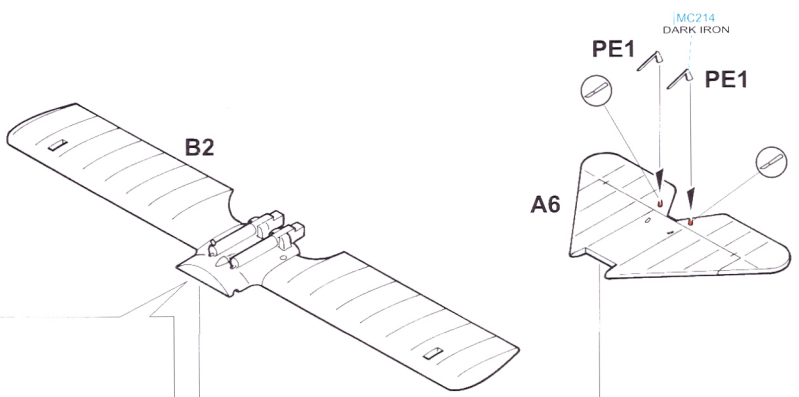
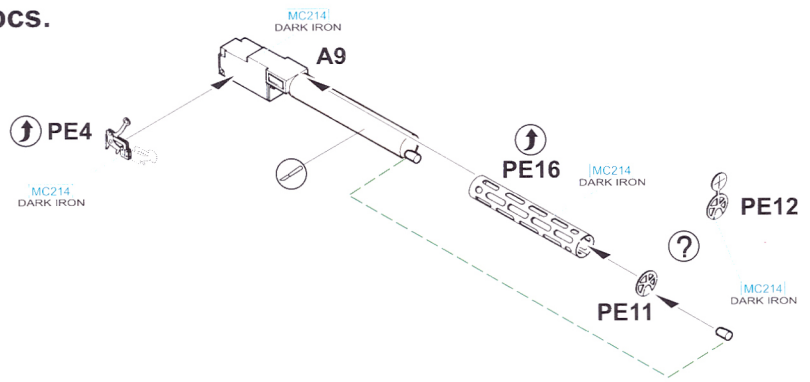
COLORS * BARRY * FARBEN * FERTIGEN

GSI Colors (GUNZE)			Mr. COLOR		
AQUEOUS	Mr. COLOR		AQUEOUS	Mr. COLOR	
H 3	C3	RED	H 53	C13	GRAY
H 4	C4	YELLOW	H 70	C60	GRAY
H 11	C62	WHITE	H 423	C423	DARK GREEN
H 12	C33	FLAT BLACK		C74	LIGHT BLUE
H 27	C44	TAN	Mr. METAL COLOR		
H 37	C43	WOOD BROWN	MC214		DARK IRON
H 47	C41	RED BROWN	MC218		ALUMINIUM
H 52	C38	OLIVE DRAB	MC219		BRASS

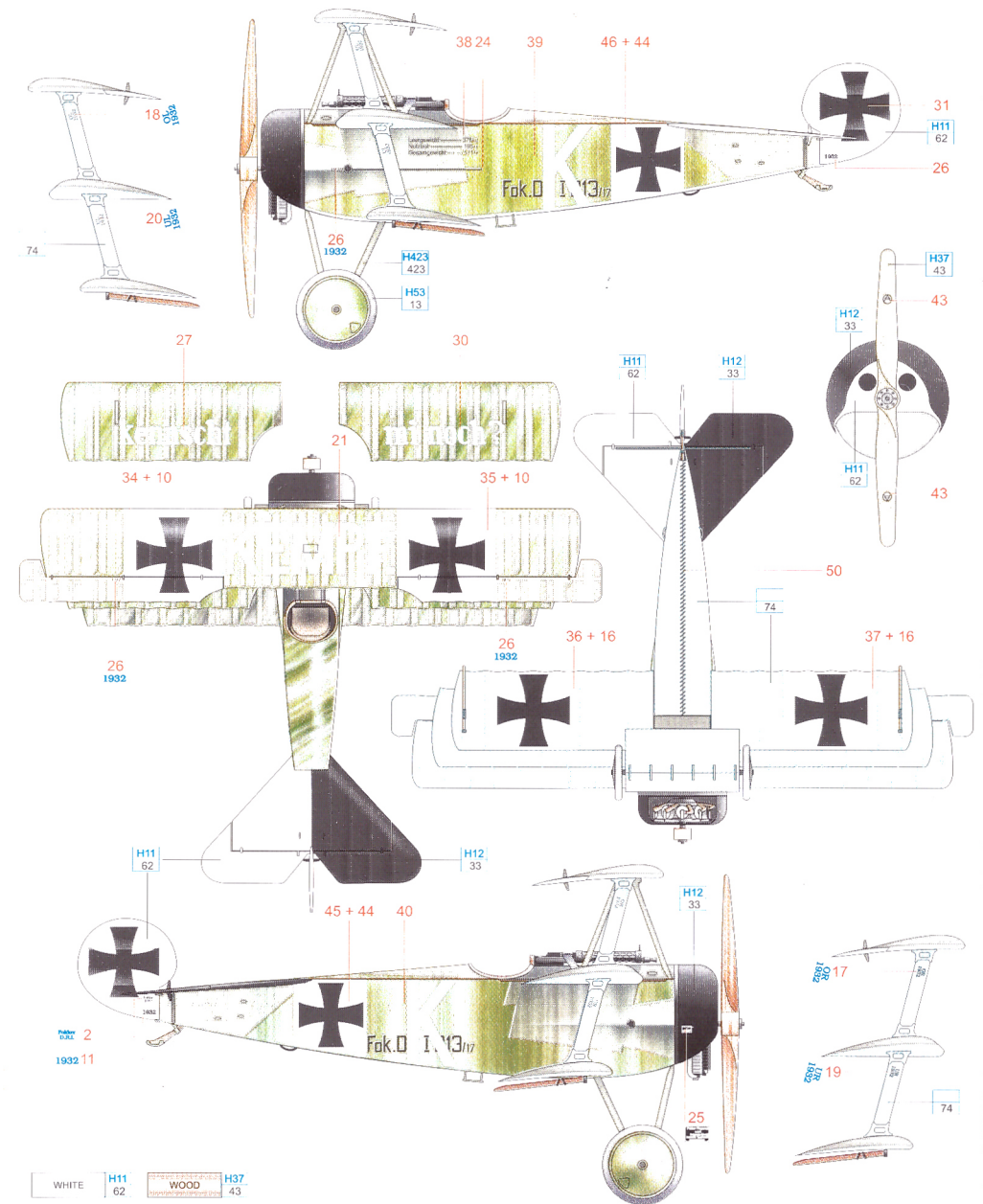
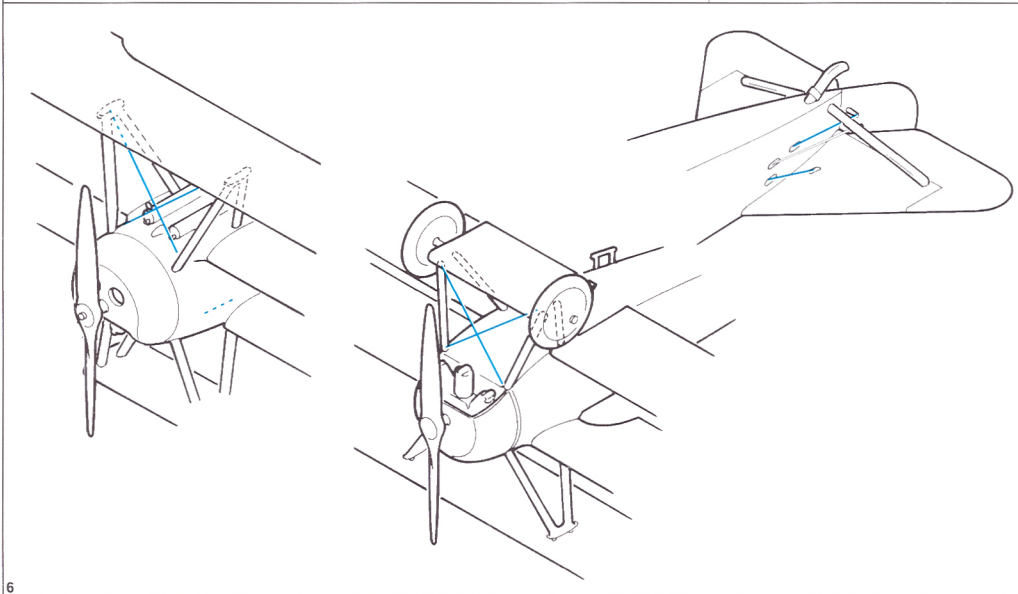
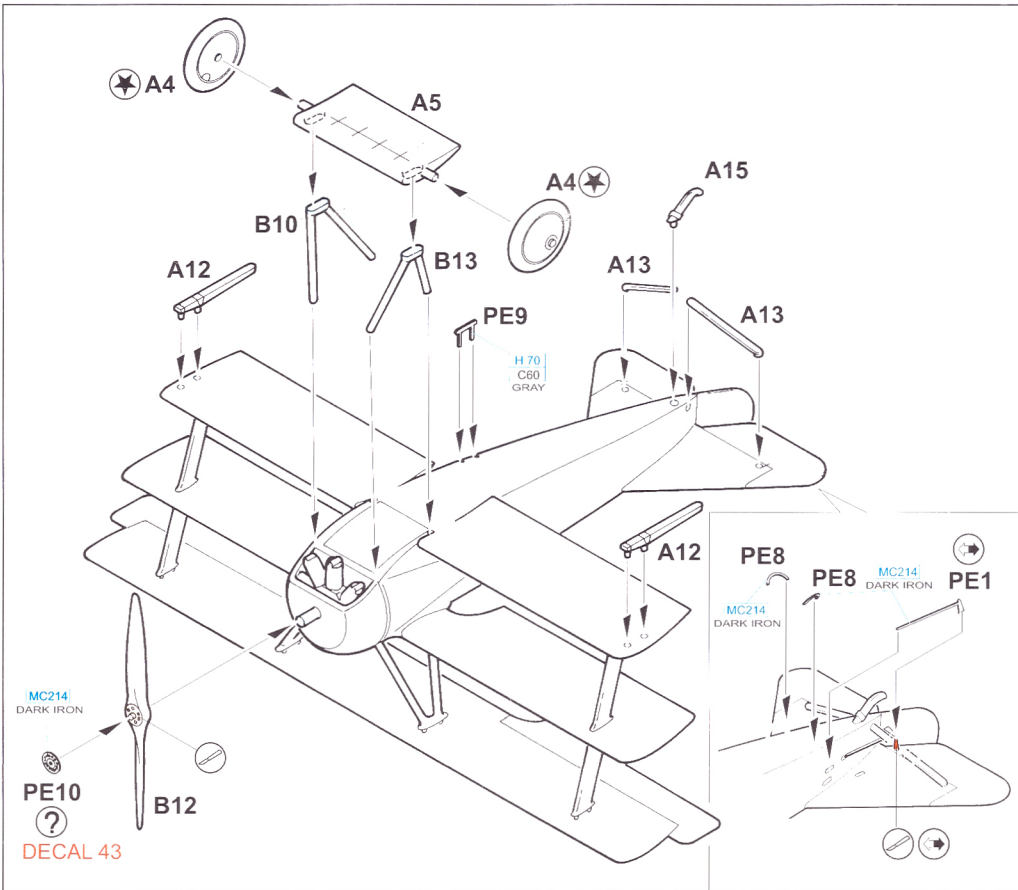
STEP 1

STEP 2

A 2 pcs.



A

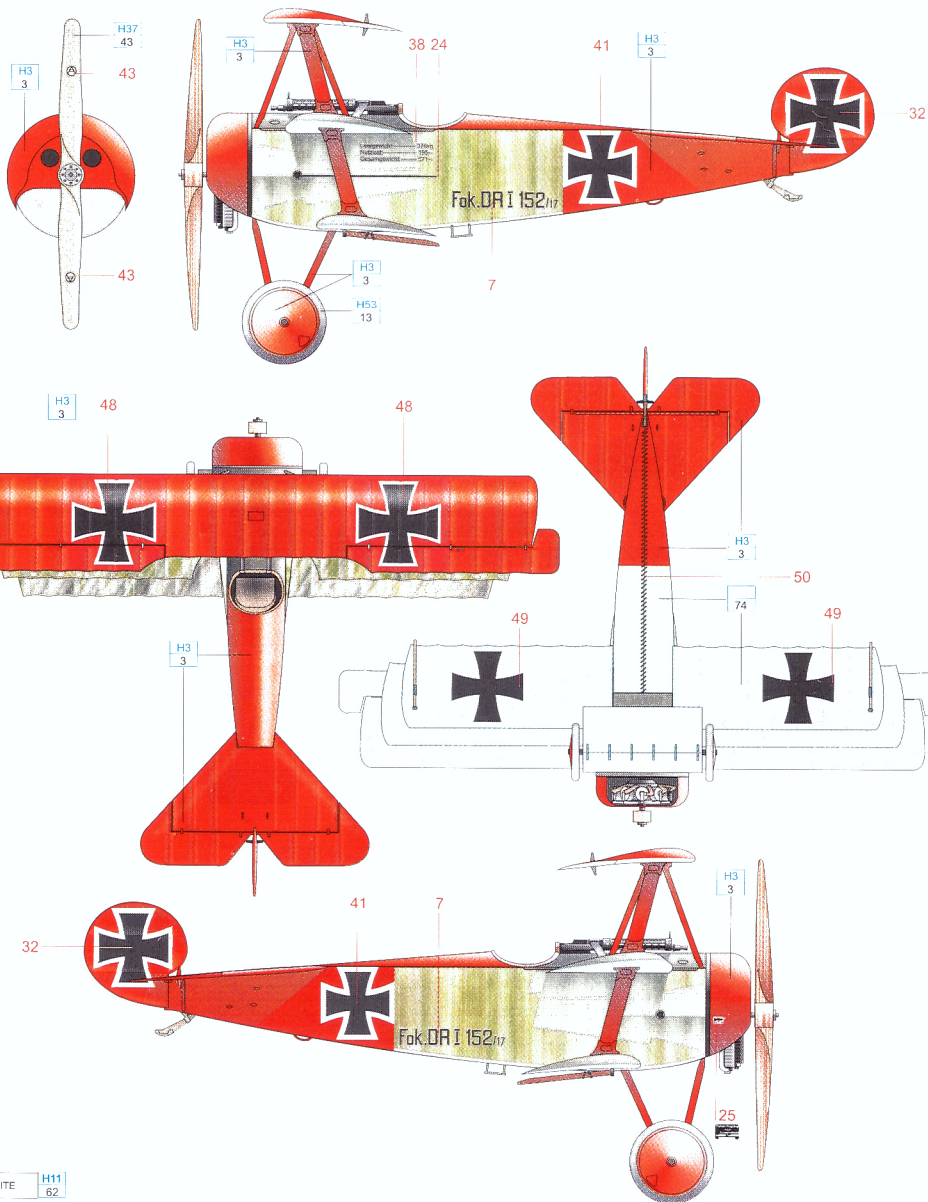


WHITE	H11 62	WOOD	H37 43
LIGHT BLUE	74	DARK GREEN	H423 423
GRAY	H53 13	BLACK	H12 33

THESE SURFACES WERE PAINTED WITH DARK OLIVE STRIPES OVER LIGHT OLIVE OR PALE BLUE SURFACE.
TYTO PLOCHY BYLY KAMUFOVANY TMAVE OLIVOVYMI STRIZHAM NA SV. OLIVOVEM NEBO SV. MODREM POKLADU.

Fokker Dr. I 152/17, Rittm. Manfred von Richthofen, JG I, 1918

B

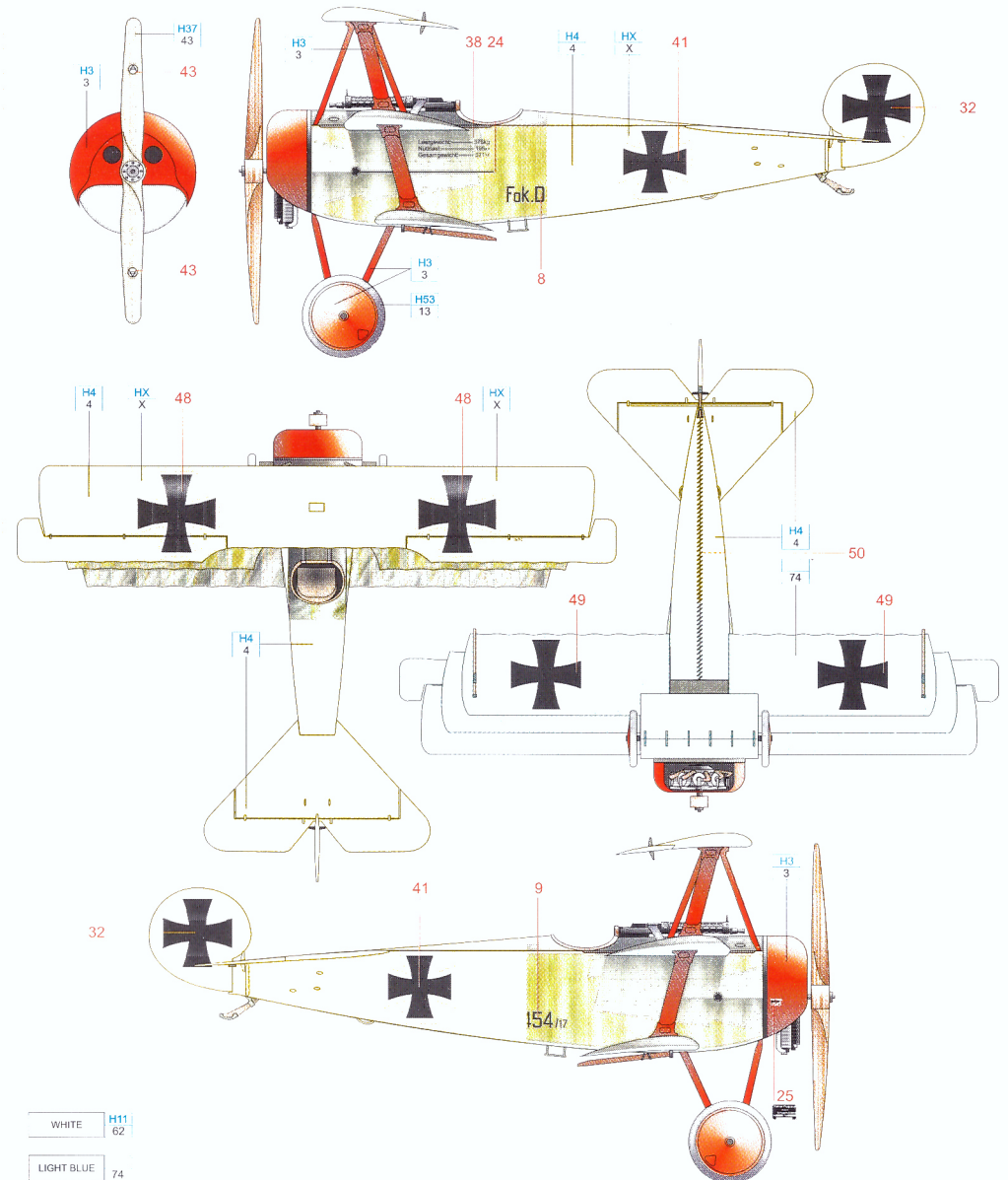


WHITE	H11 62	WOOD	H37 43	DARK GREEN	H423 423
LIGHT BLUE	74	RED	H3 3	BLACK	H12 33
GRAY	H53 13				

THESE SURFACES WERE PAINTED WITH DARK OLIVE STREAMS OVER LIGHT OLIVE OR PALE BLUE SURFACE.
TYTO PLOCHY BYLY KAMUFLOVANY TMAVE OLIVOVYM SMOU HMAK NA SV OLIVOVEM NEBO SV. MODREM PODKLADE

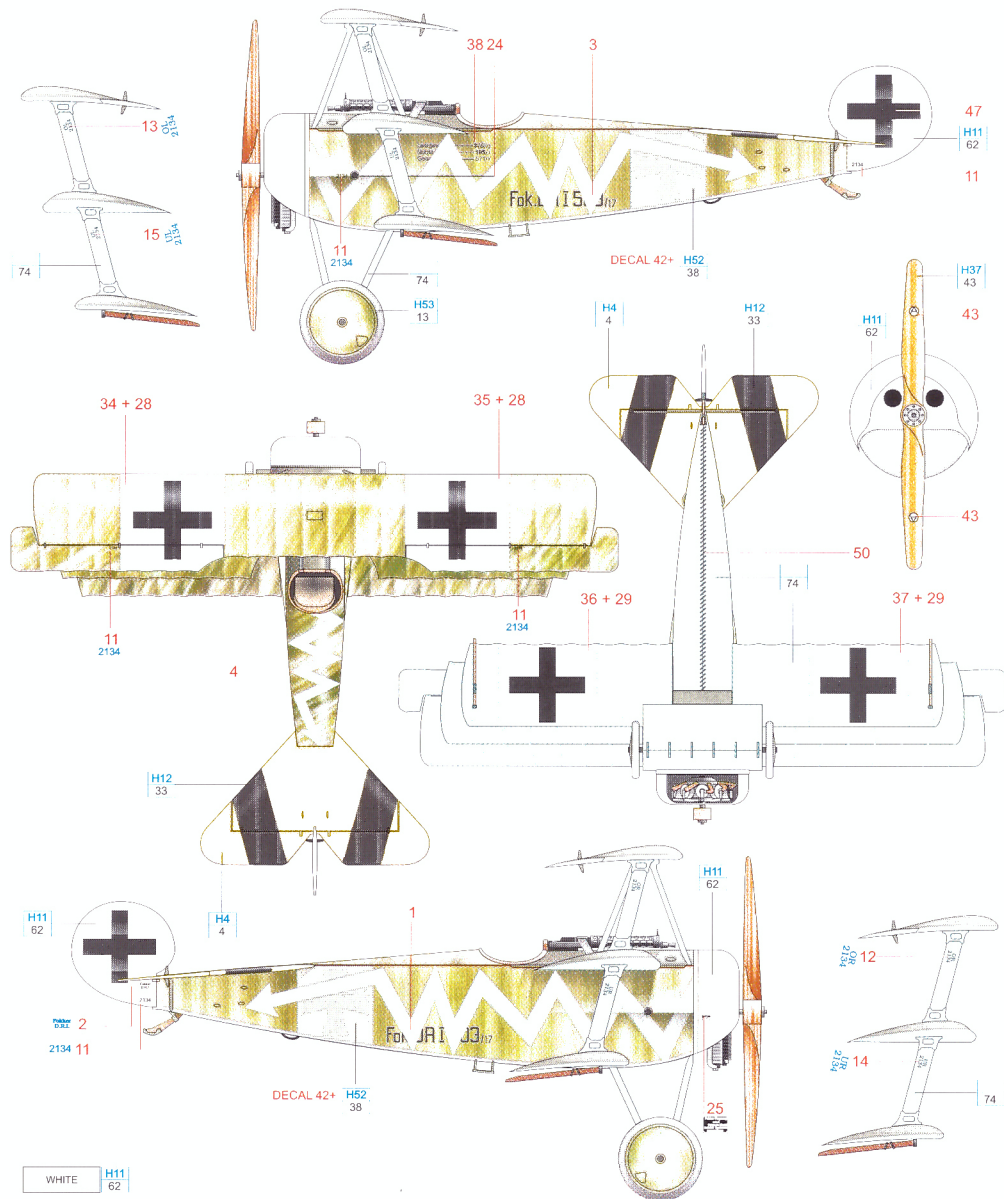
Fokker Dr. I 454/17, Lt. Lothar von Richthofen, Jasta 11, 1918

C



WHITE	H11 62	WOOD	H37 43	DARK GREEN	H423 423
LIGHT BLUE	74	RED	H3 3	BLACK	H12 33
YELLOW	H4 4				
GRAY	H53 13				

THESE SURFACES WERE PAINTED WITH DARK OLIVE STREAMS OVER LIGHT OLIVE OR PALE BLUE SURFACE.
TYTO PLOCHY BYLY KAMUFLOVANY TMAVE OLIVOVYM SMOU HMAK NA SV OLIVOVEM NEBO SV. MODREM PODKLADE



WHITE	H11 62
LIGHT BLUE	74
GRAY	H53 13
YELLOW	H4 4
WOOD	H37 43
DARK GREEN	H423 423
BLACK	H12 33

THESE SURFACES WERE PAINTED WITH DARK OLIVE STREAKS OVER LIGHT OLIVE OR PALE BLUE SURFACE.
TYTO PLOCHY BYVŠÍ KAMUFLOVANÝ TMAVĚ OLIVOVÝMI ŠMOKRAMI NA SV. OLIVOVÉM NEBO SV. MODRÉM PODKLADĚ

A. Friedrich Kempf, JASTA 2 - BOELCKE

Friedrich Kempf was born on May 9th, 1894, in Freiburg. He entered military service in 1913 after putting his technical studies on hold. In May, 1915, he transferred from the infantry to the air force. He flew with the bombing unit Kagohl 4 on both the Western and Balkan fronts. In April, 1917, he joined the ranks of Jasta Boelcke, where he spent his entire fighter career, on two occasions being interrupted with service at Jastaschule 1. Fritz Kempf didn't necessarily stand out via his four kills (BE2e, Pup, and two Camels), but more through his two Fokker Dr Is. These were similarly painted, and carried on the wings the note "Kempf. Kennscht mi noch?", translating to "Kempf. Remember Me?". Friedrich Kempf survived both world wars, and died in 1966.

Friedrich Kempf se narodil 9. května 1894 v bádenském Freiburgu. Vojenskou službu nastoupil v roce 1913 po přerušení technických studií. V květnu 1915 přešel od pěchoty k letectvu. Létal u bombardovací Kagohl 4 na západní i balkánské frontě. V dubnu 1917 nastoupil k Jasta Boelcke, u které strávil celou svoji stíhací kariéru, dvakrát přerušenu službou u Jastaschulle 1. Fritz Kempf se neproslavil ani tak svými čtyřmi sestřely (BE2e, Pup, 2x Camel), ale spíše svými dvěma Fokkery Dr.I. Ty byly podobně zbarvené a na křídlech nesly vyzývavý nápis „Kempf. Kennscht mi noch?“ – „Kempf. Pamatuješ si mne?“ Friedrich Kempf přežil obě světové války a zemřel v roce 1966.

B. Manfred von Richthofen, Jagdgeschwader 1

Manfred von Richthofen was not the top scoring ace on the Fokker Dr.I. That honor befell Josef Jacobs. Richthofen is without question, the best known. Despite being forever connected to the red triplane, the fact is that some of his mounts were painted only partially red, and some not at all. On the illustrated aircraft 152/18, Manfred von Richthofen achieved three kills (64 to 70) in mid-March, 1918. Later, the aircraft was repainted to an all-red guise, and in this form found its way into the collection of Berlin's Zeughaus Museum, where it remained up to its destruction during the bombing of Berlin in the Second World War.

Manfred von Richthofen nebyl nejúspěšnější pilot létající na Fokkeru Dr.I. Tím byl Josef Jacobs. Richthofen byl však pilotem do zajista nejznámějším. Přestože je navždy spjat s „rudým trojpláňníkem“, faktem zůstává, že některé z jeho Fokkerů byly červeně natřeny jen částečně, nebo vůbec. Na zobrazeném stroji 152/18 dosáhl Manfred von Richthofen v polovině března 1918 tři sestřely (64 až 66). Později stroj změnil zbarvení na celočervené a v této podobě byl součástí sbírek berlínského Zeughaus Museum až do svého zničení při bombardování Berlína za druhé světové války.

C. Lothar von Richthofen, JASTA 11

Lothar von Richthofen was, to a large degree, the opposite of his older brother, Manfred. While the latter was very calculating in combat, and entered into it from a position of advantage whenever possible, Lothar went into aerial duels whenever the opportunity was there. Thanks to this attribute, he attained 17 kills during the first two months of service with the air force as a fighter. On the other hand, it also presented some risks, and Lothar's career was put on long term hold on several occasions due to severe injury.

One such injury was suffered on March 13th, 1918, when, during combat with a No. 62 Squadron Bristol Fighter, his top wing leading edge of Fokker 454/17 suffered a catastrophic failure. Lothar happily, but heavily, crash landed. His injuries kept him out of action until mid July. It was not only thanks to this, that he was able to achieve his forty kills in the course of a mere 77 days of combat flying.

Lothar von Richthofen byl do jisté míry opakem svého staršího bratra Manfreda. Zatímco ten pečlivě kalkuloval rizika a útočil pokud možno z výhodné pozice, Lothar se do soubojů vrhal při každé příležitosti. Díky tomu dosáhl během prvních dvou měsíců u stíhacího letectva 17 sestřelů. Na druhou stranu byl jeho styl boje značně riskantní a Lotharova kariéra byla několikrát dlouhodobě přerušena pro těžká zranění. Jedno ze svých těžkých zranění utrpěl 13. března 1918, kdy se při souboji s Bristoly Fighter britské 62. perutě zborčila jeho Fokkeru 454/17 náběžná hrana horního křídla. Lotharovi se podařilo šťastně, ale těžce nouzově přistát. Z utrpěných zranění se léčil až do poloviny července. Nejen díky tomu dosáhl svých 40 sestřelů během pouhých 77 dní skutečného bojového létání.

D. Hans Körner, JASTA 19

The road of combat for Hans Körner was anything but typical. He joined in the ranks of Jasta 8 on the 8th of January, 1917, and two days later downed an observation balloon at Yper. In February, he was transferred to Jasta 27, returning to Jasta 8 after only two weeks. By May, he moved on to the ranks of FA(A) 246 on the Macedonian Front, where he would gain his second victory. In October, 1917, he found himself back at Jasta 8 for a third time, where he achieved another victory. In December, he was once again transferred, this time to Jasta 19. Here, he would serve out the war, and also down a further four enemy aircraft. Flying, which he continued to do after the war, proved to be fateful to him in an indirect way – he died in a motorcycle accident on his way to the airfield.

Bojová cesta Hanse Körnera byla poněkud nezvyklá. 8. ledna 1917 nastoupil službu u Jasta 8 a o dva dny později sestřelil u Yper pozorovací balón. V únoru byl převelen k Jasta 27, odkud se po dvou týdnech vrátil zpět k Jasta 8. Ale už v květnu se přesunul ve stavu FA(A) 246 na makedonskou frontu, kde dosáhl druhého vítězství. V říjnu 1917 se potřetí hlásil ve stavu Jasta 8, u které dosáhl dalšího sestřelu. V prosinci byl opět převelen, tentokrát k Jasta 19. U této jednotky se dočkal konce války a sestřelil zde další čtyři protivníky. Létání, kterému se věnoval i po válce, se mu nepřímo stalo osudným – zahynul na motocyklu při cestě na letiště.