

Fokker D.VII пізній (побудови Фоккер)

Восени 1917 р. Інспекційна служба повітряних сил Німеччини (Idflieg) призначила на січень наступного року конкурс, метою якого була заміна парку винищувальної авіації на більш сучасні та нові типи літаків. Поява влітку 1917 р. англійського Sopwith Camel та французького Spad XIII поклала край домінуванню Albatros D.V у повітрі, а найновітніша німецька розробка Fokker F.I ("триплан") в цей час лише почав впроваджуватися у бойовій підрозділі; окрім того, триплан мав чимало конструктивних недоліків.

Наприкінці вересня 1917 року Ентоні Фоккер віддав наказ прискорити роботу над проектом V.11. Це мав бути літак-біплан вільнонесучої конструкції (тобто, позбавлений розчалок між стійками, які чинили додатковий опір повітрю) з 160-сильним двигуном Mercedes D.III водноядного охолодження.

21 січня 1918 р. розпочалися "змагання винищувачів" у Адлерсхоф. Прототип V.11 був одним з тридцяти запропонованих нових типів, проте з перших конкурсних польотів стало очевидно, що фірма Фоккера побудувала літак з вражаючими характеристиками. Славетний "Червоний Барон" Манфред фон Ріхтофен після випробування V.11 в цілому схвалив літак, хоча й мав чимало зауважень, які були враховані ще до завершення змагань. Розробка Ентоні Фоккера виграла змагання.

У березні 1918 р. планувався значний наступ німецьких військ проти позицій союзників і командування налягало на суттєвий підтримці з повітря. Серйєне виробництво Fokker D.VII (так назвали V.11) розпочалося не лише на заводах Фоккера, а й на фірмах Albatros та OAW.

Перші D.VII надійшли на фронт вже наприкінці березня. Літаки було замало і тому вони розподілялися по одному на Jasta (винищувальний підрозділ). Звичайно D.VII отримували найкращі з асів та найдосвідченіші пілоти. Манфред фон Ріхтофен отримав D.VII, але віддав перевагу улюбленому Dr.I - можливо, це рішення було фатальним за лічені дні до загибелі.

За станом на 1 липня 1918 р. у винищувальних підрозділах знаходилися 407 літаків типу D.VII. Перший бойовий досвід довів, що D.VII є найкращим з винищувачів того часу; щодо поступаючись літаком союзників у швидкості, D.VII перевищував їх за всіма іншими показниками. Прикладами надійності конструкції та небувалої живучості були часті повернення після бою без стійок чи тяг керування!

До 1 листопада 1918 р. на фронт було додано 775 літаків цього типу. Більшість з них мали більш потужні двигуни Mercedes D.IIIa або BMW IIIa, а технічні показники ще більш покращилися.

До кінця війни було збудовано більш ніж 3000 Fokker D.VII, окрім цього, будівництво за ліцензією розпочалося на фірмі в Австро-Угорщині. Після закінчення війни D.VII будувалися у Голландії, чимало машин продовжували літати у багатьох країнах світу Бельгії, Чехословаччині, Данії, Литві та інших. 50 літаків закупив уряд Радянської Росії. Американські машини, отримані у рахунок репарацій, літали до кінця двадцятих років у численних "повітряних цирках" та у Голівуді.

Репутація Fokker D.VII, як найкращого винищувача Великої Війни була підтверджена у IV статті Версальської угоди про перемир'я: "... німецька армія зобов'язана передати збережені у гарному стані наступні військові матеріали: ... 1700 літаків, винищувачів, бомбардувальників, - в першу чергу, всі D.VII, а також всі нічні бомбардувальники ...". У цих рядках у повній мірі відображена характеристика одного з найвеличніших літаків Першої Світової, який став уособленням найпередовіших технічних досягнень та символом конструкторського геною Ентоні Фоккера.

Fokker D.VII late (Fokker-built aircraft)

Fokker D.VII - In the autumn of 1917 Germany's Idflieg (the aviation inspection section) quickly fixed a date for a Fighter Competition, with the aim of replacing the actual aircraft in action. After the appearance of the Sopwith Camel and the SPAD XIII, all German scout planes became obsolete (the first being the Albatros DV) and the allies now dominated the sky. The most modern German design, the Fokker F.I ("Triplane") arrived at the Front during August of 1917 but had problems with the construction of the wings that needed to be dealt with.

At the end of September 1917 Anthony Fokker gave an order to prepare a new project - the V.11, the new aircraft had to be a biplane with cantilever wings (no external bracing, which created additional air resistance) and powered by the 160 h.p. Liquid-cooled Mercedes D.III.

On the 21st of January 1918 the fighter competition began in Adlershof, thirty new types were proposed, among them the V.11, which had an impressive showing of its flying characteristics since the first test flight. The famous "Red Baron" - Manfred von Richthofen praised the new V.11 aircraft after testing but had a few negative remarks to make about the V.11. His remarks were taken into account and the V.11 was modified before the competition in Adlershof, which was to end on the 12th of February. Fokker's plane won the competition, and Germany's High command planned an offensive against the allied troops during March of 1918, the plan obviously needed support from the sky. Production of the Fokker D.VII (the official name of the V.11) immediately began in Fokker's plants, together with licensed production of the Albatros in the OAW factories.

The early-built Fokker D.VII's began arriving at the Front by the end of March 1918. Quantities of the new type were minimal and only one D.VII was assigned to each Jasta (hunting squadron). Usually the D.VII was given only to the best aces and most experienced pilots. Manfred Von Richthofen received his own D.VII during April, but he preferred his "Lovely" Dr.I, probably, this was a fatal decision, made the day before his death.

During July of 1918 more than thirty Jasta's were operating this type, the total number of D.VII's at the Front being 407 aircraft. The first combat experience with the D.VII proved that it was the best fighter of the time. The D.VII was clearly better than any allied fighter in performance, it had a higher maximum speed, very strong construction, and some aircraft even returned after battle without struts or cables!

775 planes of this type reached the Front up until November 1918. The majority of them being equipped with the more reliable and powerful Mercedes D.IIIa or BMW IIIa engines.

More than 3000 Fokker D.VII's were built in Germany, about 200 aircraft, powered by the 200 h.p. Austro Daimler engine were built in Austria-Hungary under license. After the war, many Dutch built D.VII's were sent to Belgium, some to Denmark, Czechoslovakia, Lithuania and others. Soviet Russia purchased 50 aircraft, and confiscated D.VII's were delivered to the U.S., many being used in the "Aerial Circus" as well as in the Hollywood movies.

The Fokker D.VII was clearly the best fighter of the Great War, this achievement being confirmed in Article IV of the Versailles Treaty: "... as a condition of the treaty, the German armies must surrender the following war material: ... 1700 airplanes - including fighters and bombers, and first - all Fokker D-7's and all night bombing machines..."

These statements fully reflected the characteristics of one of the best WWI planes, which became a symbol of Germany's most advanced achievements and the engineering genius of Anthony Fokker.

Fokker D.VII frühe

Fokker D.VII - Im Sommer des Jahres 1917 setzte die Idflieg (Inspektion der Fliegertruppe) schnell einen Termin für ein Vergleichsfliegen von Jagdflugzeugen fest. Ziel war der Ersatz der im Einsatz befindlichen Jagdflugzeuge. Nach dem Erscheinen der Sopwith Camel und der Spad XIII verfielen alle deutschen Jagdflugzeuge (vorne die Albatros D.V) und die Alliierten erlangen die Luftüberlegenheit. Der modernste deutsche Entwurf, die Fokker F.I (Dreidecker) kam zwar ab August 1917 an der Front zum Einsatz, jedoch zeigten sich Probleme mit der Tragflächenkonstruktion, die erst behoben werden mussten.

Ende September 1917 gab Anthony Fokker den Auftrag für die Vorbereitung eines neuen Projektes: die V.11. Bei dem neuen Flugzeug sollte es sich um einen Doppeldecker mit freitragenden Tragflächen handeln (d.h. ohne die zusätzlichen Luftwiderstand erzeugenden Spanndrähte) und mit dem 160 PS starken, flüssigkeitsgekühlten Mercedes D.III als Antrieb.

Am 21. Januar 1918 begann das Vergleichsfliegen in Adlershof. Dreißig neue Maschinen wurden vorgestellt, darunter die V.11, welche ab dem ersten Testflug beeindruckende Flugeigenschaften zeigte. Der berühmte Manfred von Richthofen (der „Rote Baron“) lobte das Flugzeug nach dem Flug, machte jedoch auch einige negative Bemerkungen über die V.11. Seine Bemerkungen wurden berücksichtigt und die V.11 wurde noch vor Ende des Vergleichsfliegens am 12. Februar entsprechend modifiziert. Fokkers Flugzeug gewann daraufhin den Wettbewerb. Das deutsche Oberkommando plante eine Offensive gegen die alliierten Truppen für den März 1918 und dafür benötigte man Unterstützung aus der Luft. Daher begann umgehend die Produktion der Fokker D.VII (so der offizielle Name der V.11) bei Fokker und bei OAW unter Lizenz.

Ende März 1918 kamen die ersten Fokker D.VII an die Front. Die Stückzahlen waren nur gering und so wurde nur eine D.VII pro Jasta ausgeliefert. Üblicherweise erhielten nur die besten Flieger oder die erfahrensten Piloten die D.VII. Manfred von Richthofen erhielt seine eigene D.VII im Laufe des Monats April, bevorzugte jedoch weiter seine Fokker Dr.I. Möglicherweise war dies eine fatale Entscheidung am Vorlage seines Todes.

Im Juli 1918 setzten mehr als dreißig Jastas diesen Typ ein und die Gesamtzahl der Fokker D.VII an der Front betrug 407 Flugzeuge. Die ersten Einsatzerfahrungen zeigten, das die Fokker D.VII der beste Jäger ihrer Zeit war. Die D.VII war eindeutig besser als jedes andere alliierte Jagdflugzeug in Bezug auf ihre Flugleistungen und ihre stabile Konstruktion. Manche Flugzeuge kehrten vom Kampf ohne Streben oder mit zerschossenen Steuerdrähten zurück.

Bis November 1918 wurden 775 Flugzeuge an die Front geliefert. Die Mehrheit davon war mit den zuverlässigeren und kraftvolleren Mercedes D.IIIa oder BMW IIIa Triebwerken ausgestattet.

In Deutschland wurden mehr als 3000 Fokker D.VII gebaut. Weitere 200 Stück wurden in Lizenz von Österreich-Ungarn (mit dem 200 PS starken Austro-Daimler als Antrieb) hergestellt. Nach dem Krieg gelangten viele in Holland produzierte D.VII nach Belgien, Dänemark, die Tschechoslowakei, Litauen und anderen Staaten. Sowjetrussland beschaffte 50 Maschinen des Typs und konfiszierte D.VII wurden in die USA geliefert, wo sie sowohl in Luftzirkussen oder Hollywoodfilmen Verwendung fanden.

Die Fokker D.VII war eindeutig das beste Jagdflugzeug des 1. Weltkrieges. Diese Leistungen wurden durch den Artikel IV des Versailler Vertrages bestätigt: "... als Bedingung des Vertrages haben die deutschen Armeen folgendes Kriegsgüter zu übergeben: ... 1700 Flugzeuge inklusive Jäger und Bomber, und vor allem alle Fokker D.VII und alle Nachtbomber..."

Diese Aussage bestätigen die Leistungsfähigkeit eines der besten Flugzeuge des 1. Weltkrieges, welches zu einem Symbol für Deutschlands Leistungsfähigkeit und die Genialität Anthony Fokkers wurde.

Технічні характеристики	Performances	Technische Charakteristik
Розмах верхнього крила	Wingspan upper	Obere Flügelspannweite
8,93 m	8,93 m	8,93 m
Розмах нижнього крила	Wingspan lower	Untere Flügelspannweite
7,01 m	7,01 m	7,01 m
Довжина загальна	Length	Rumpflänge
7,00 m	7,00 m	7,00 m
Вага власна	Weight of aircraft	Flugzeugemasse
757 kg	757 kg	757 kg
Вага загальна	Take-off weight	Abflugmasse
959 kg	959 kg	959 kg
Час підйому на 2000 м	Time of 2000 m altitude reaching	Aufsteigens 2000 m
4,0 хв.	4,0 min	4,0 min
Практична стеля	Service ceiling	Praktische Gipfelhöhe
6000 m	6000 m	6000 m
Двигун (потужність)	Engine (power)	Triebwerktyp (Motorleistung)
BMW IIIa (185 k.c.)	BMW IIIa (185 h.p.)	BMW IIIa (185 P.S.)
Калемети	Machine guns	Maschinengewehre
2xLMG 08/15 Spandau	2xLMG 08/15 Spandau	2xLMG 08/15 Spandau

Інструкція / Instructions / Instruktion

УВАГА - Прочитати обов'язково!

Перед початком роботи уважно вивчіть інструкцію для складання моделі. Деталі з рамок вирізати за допомогою гострого ножа або гострозубців. Номери деталей позначені цифрами: 1, 2, 3... Рамки, в яких знаходяться деталі, позначені великими латинськими літерами: А, В, С... Для деталей, які необхідно пофарбувати перед складанням, вказано колір фарби: А, В, С... З'єднувати деталі за допомогою клею Plastic CEMENT 3991, 3992, 3999 або FIX 44601, 44602, 44607.

Вказівка для наклеювання декалей: вирізати з аркуша потрібну декаль (на схемі номер декалі вказано цифрою у квадраті); покласти її у посуд з чистою водою приблизно на 1/2 хвилини; накласти декаль на модель, а потім зсунути з аркуша. Для кращого прилипання притиснути її м'якою тканиною.

ATTENTION - Useful advice!

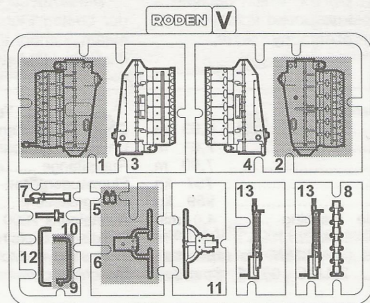
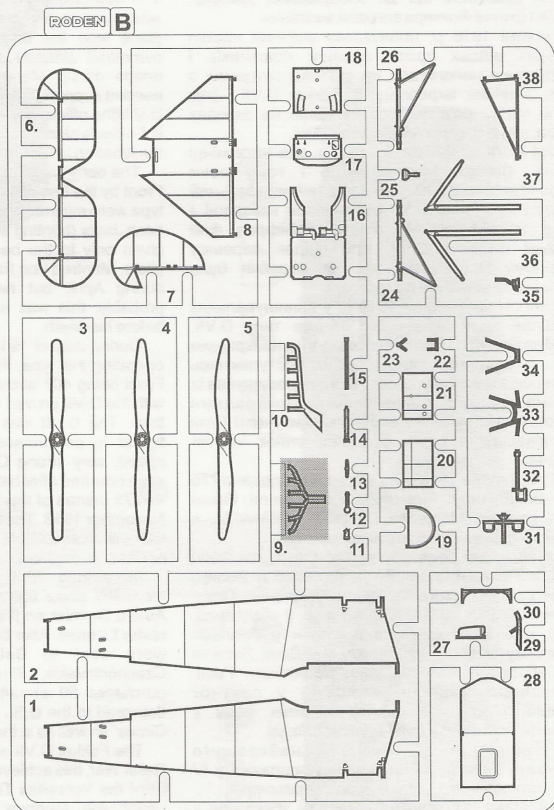
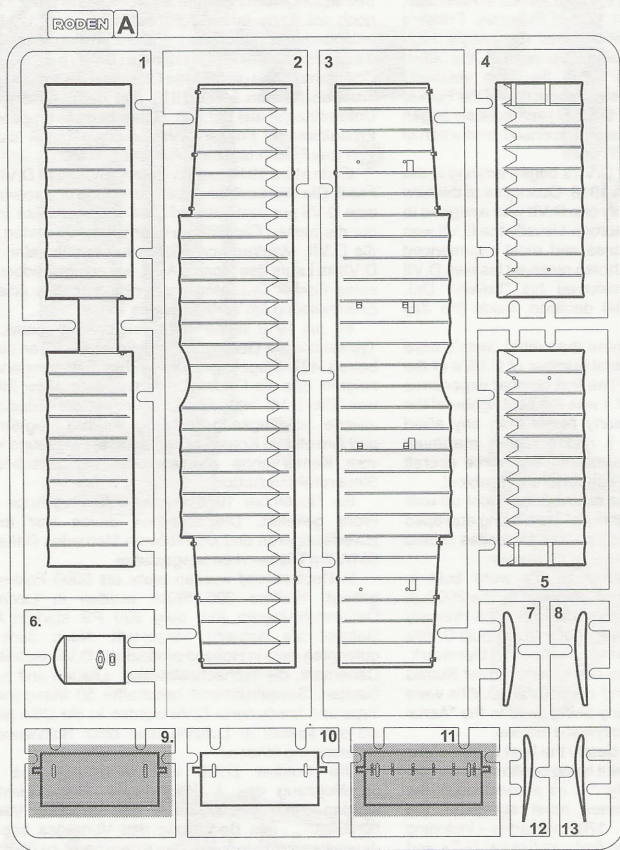
Read the instructions carefully prior to assembly. Remove parts from frame with a sharp knife or a pair of scissors and trim away excess plastic. Do not pull off parts. Numbers of parts are marked figures: 1, 2, 3... Frames, in which the part is situated, are marked by capital letters: A, B, C... For parts, which should be painted before mounting, are given colors of paint: A, B, C... Use plastic cement ONLY.

Directions for applying the decals: cut out from the sheet the necessary decals (numbers of decals are marked by figures in squares); plunge them into a vessel with pure water for about 1/2 minute; apply the decals on the kit, letting them slide from the paper. For a better adhesion, press them by means of clean rag.

ACHTUNG - Ein nützlicher Rat!

Von der Montage die Zeichnung aufmerksam studieren. Die einzelnen Montageteile mit einem Messer oder einer Schere vom Spritzling sorgfältig entfernen. Nummern der Einzelteile sind als Ziffer: 1, 2, 3... Der Rahmen, in welchem sich der Einzelteil befindet, wird als grosser Latienbuchstabe angegeben: A, B, C... Für die Einzelteile, die vor der Montage zu färben sind, wird die Farbe des Farbstoffs angegeben: A, B, C... Bitte nur Plastikklebstoff verwenden.

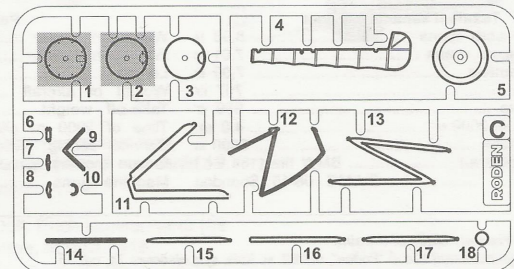
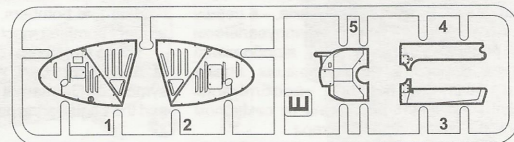
Anweisungen für Abziehbilder-Anbringung: Die benötigten Abziehbilder vom Blatt abschneiden, in ein Glas reines Wasser für etwa 1/2 Minute eintauchen, auf das Modell legen und dann vom Papierbogen abnehmen. Um eine bessere Haftung zu erzielen, die Abziehbilder mit einem reinen Tuch andrücken.



Комплектність іграшки:

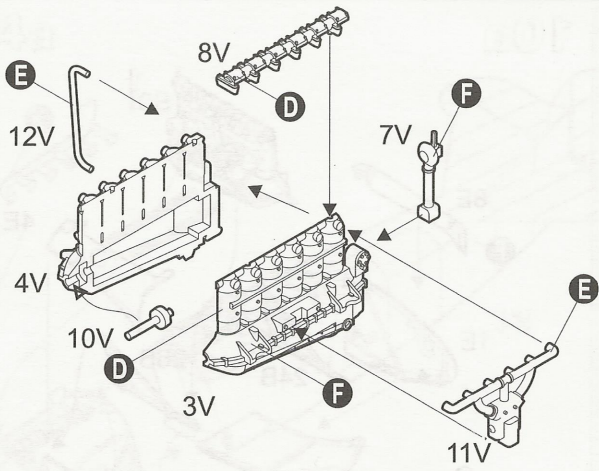
1. Рамки з деталями - 6 шт.
2. Інструкція - 1 прим.
3. Декалі - 3 прим.
4. Коробка - 1 шт.

■ Деталі що не використовуються
Parts not for use

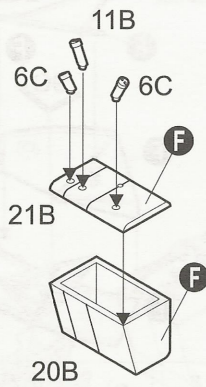


X 2

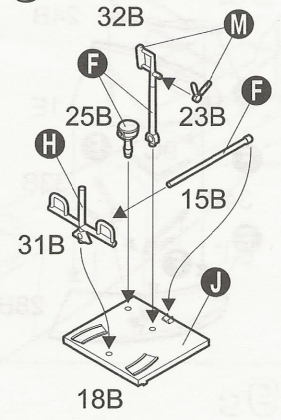
1



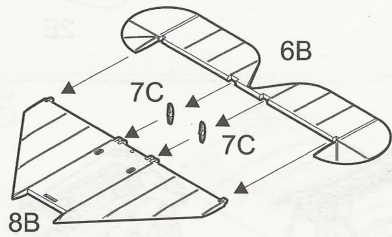
2



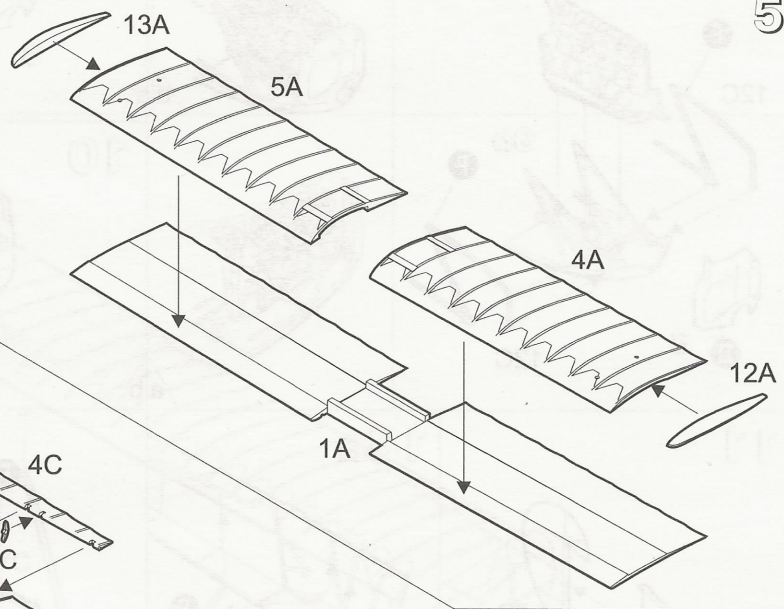
3



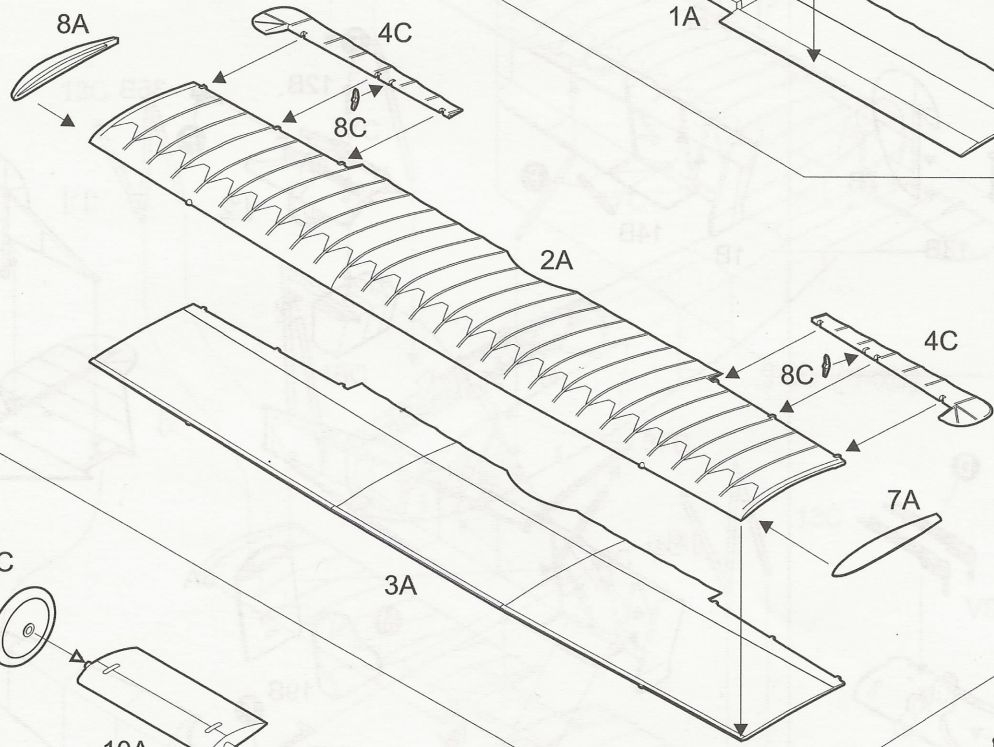
4



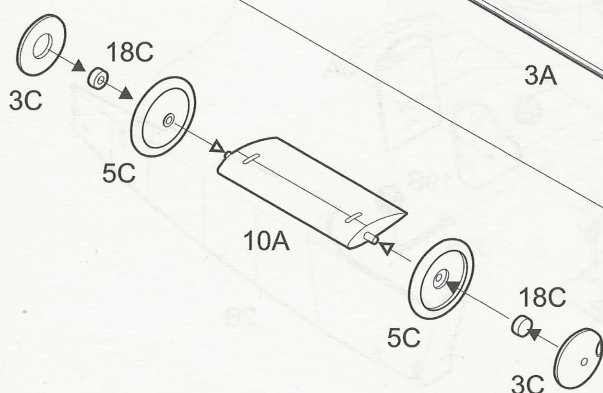
5



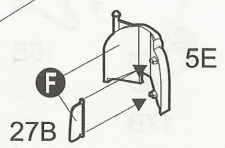
6

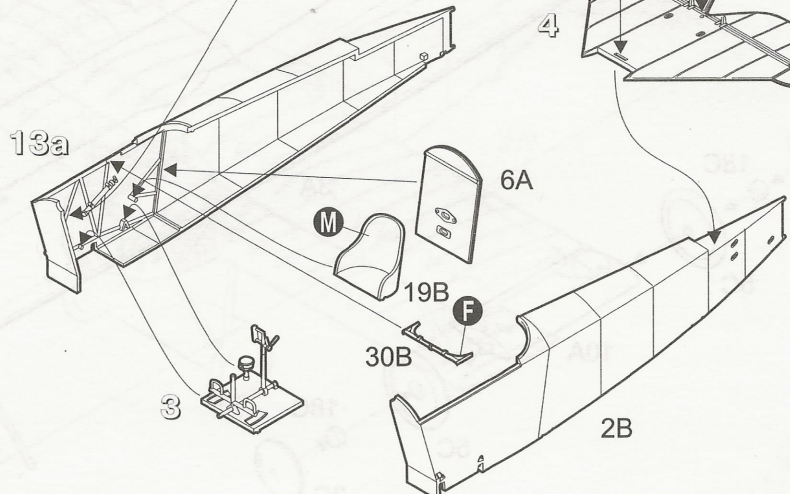
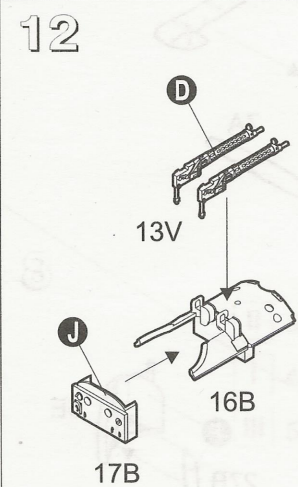
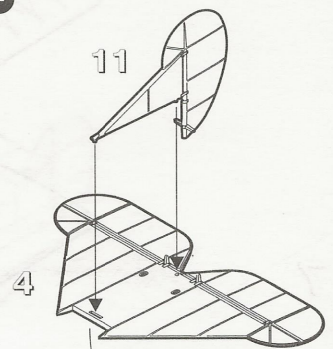
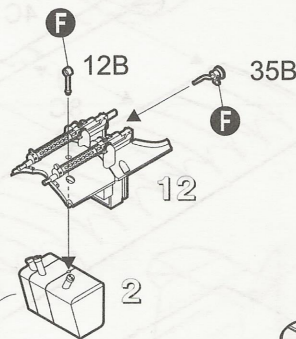
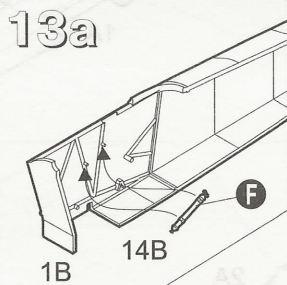
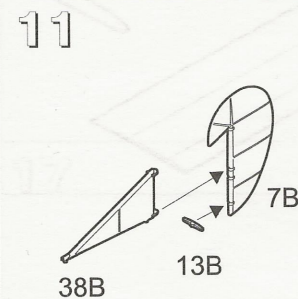
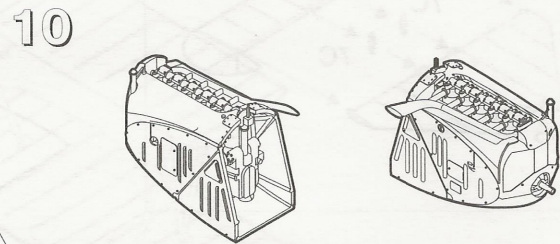
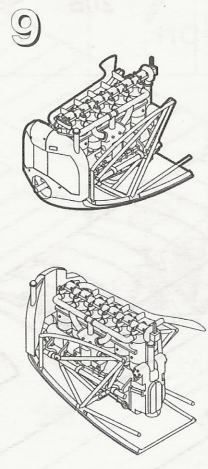
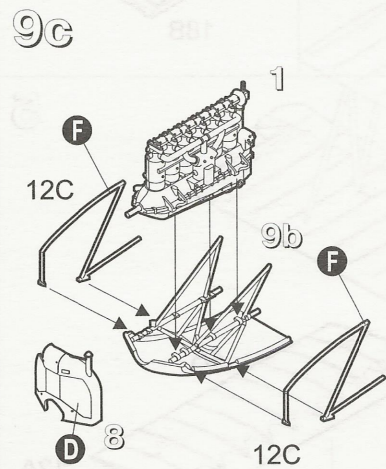
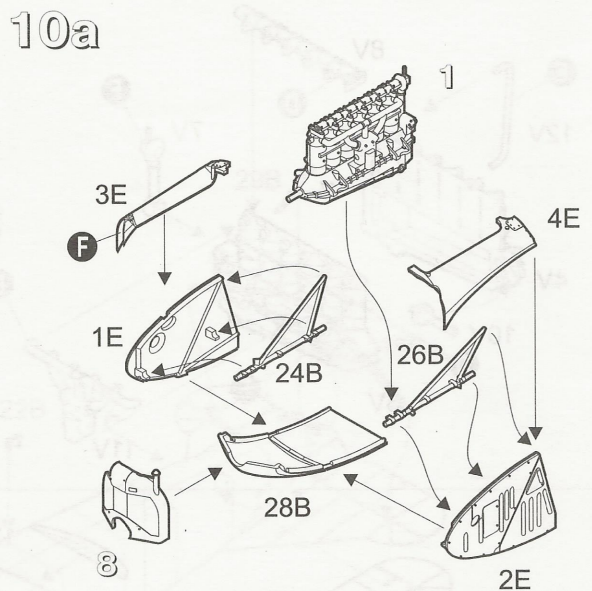
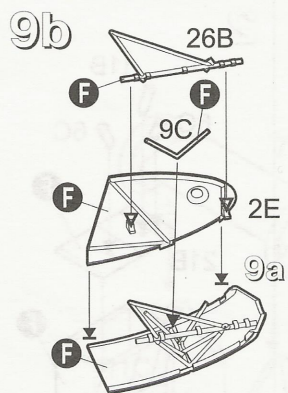
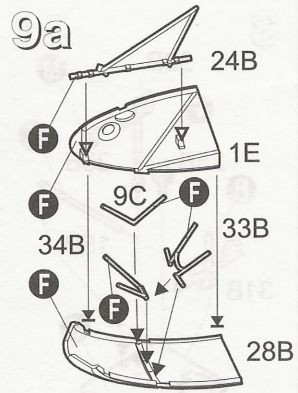


7

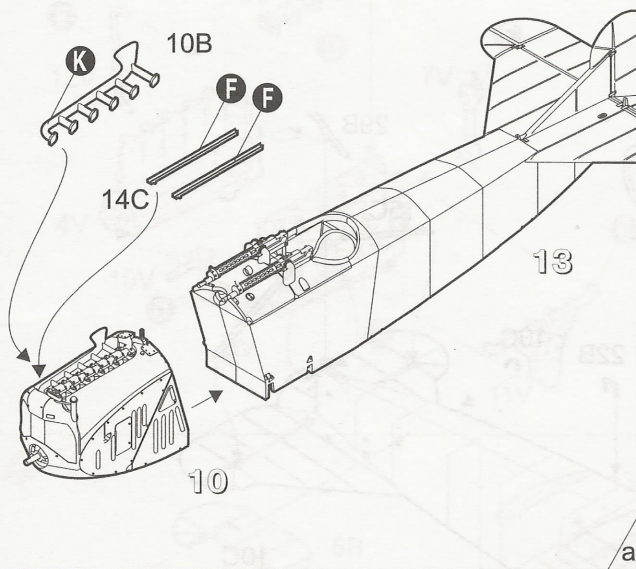


8

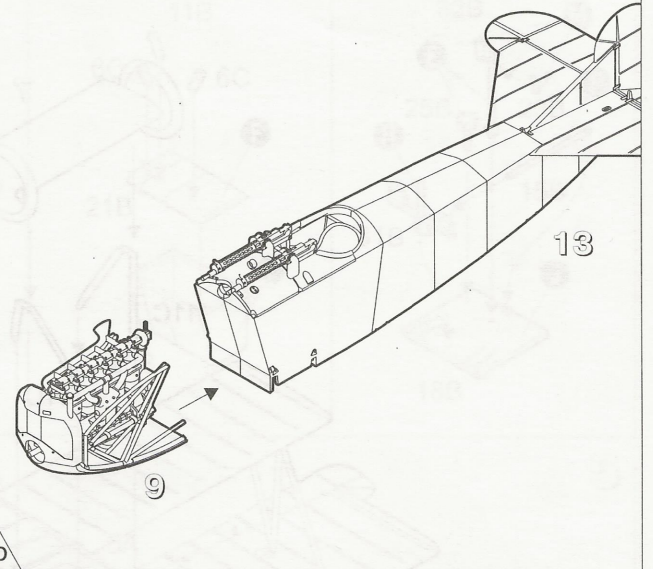




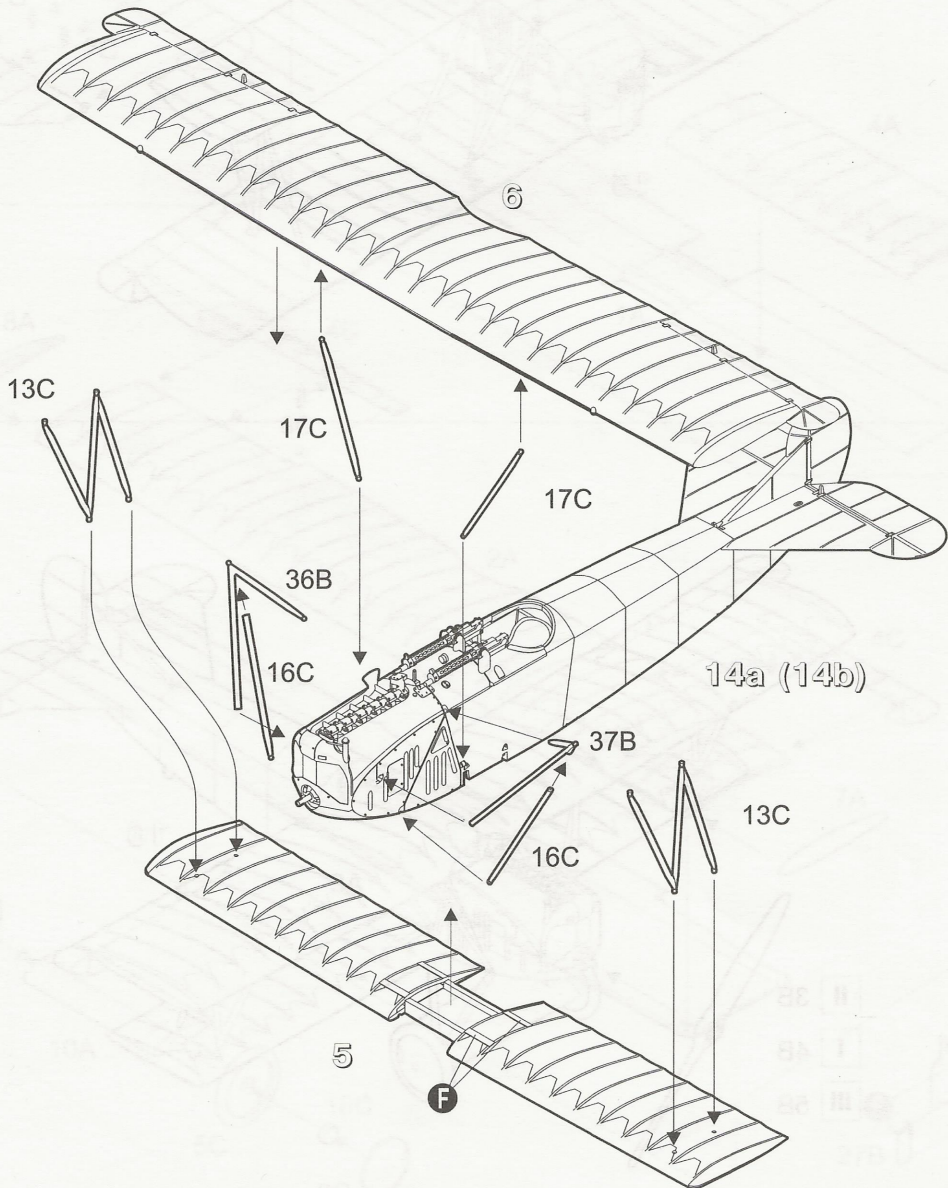
14a



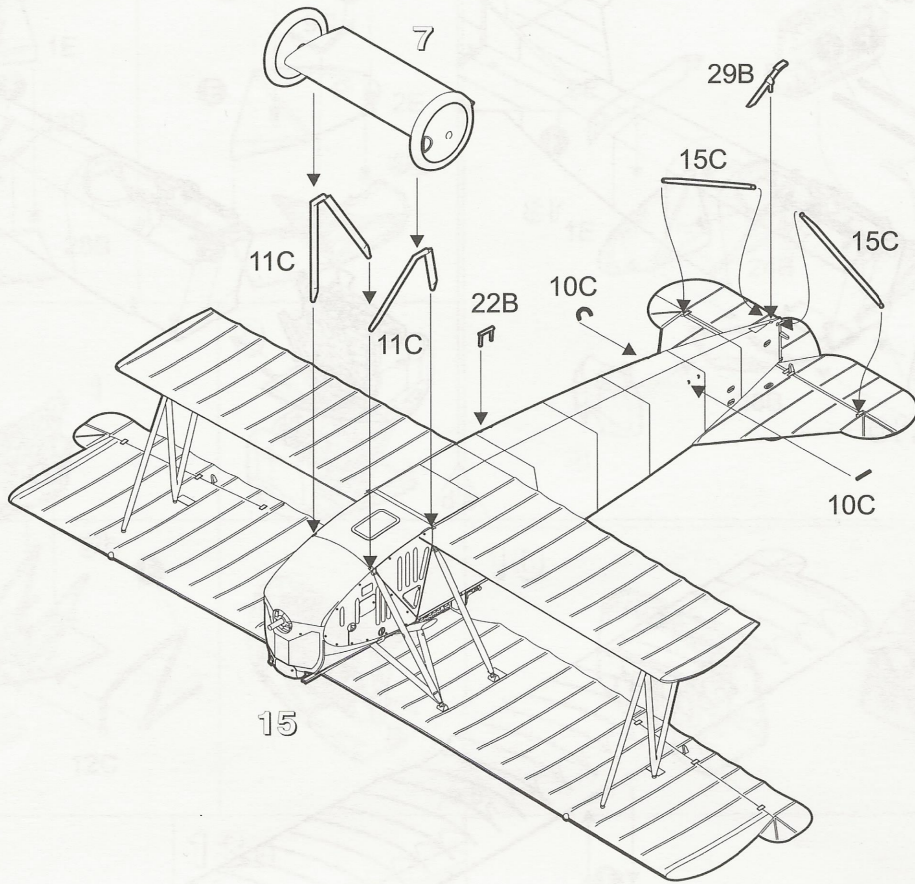
14b



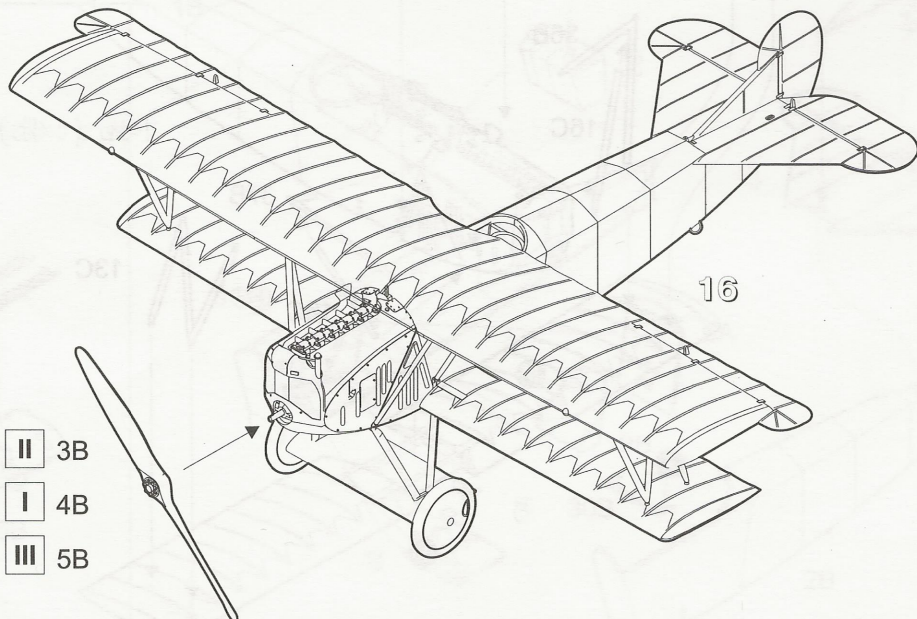
15



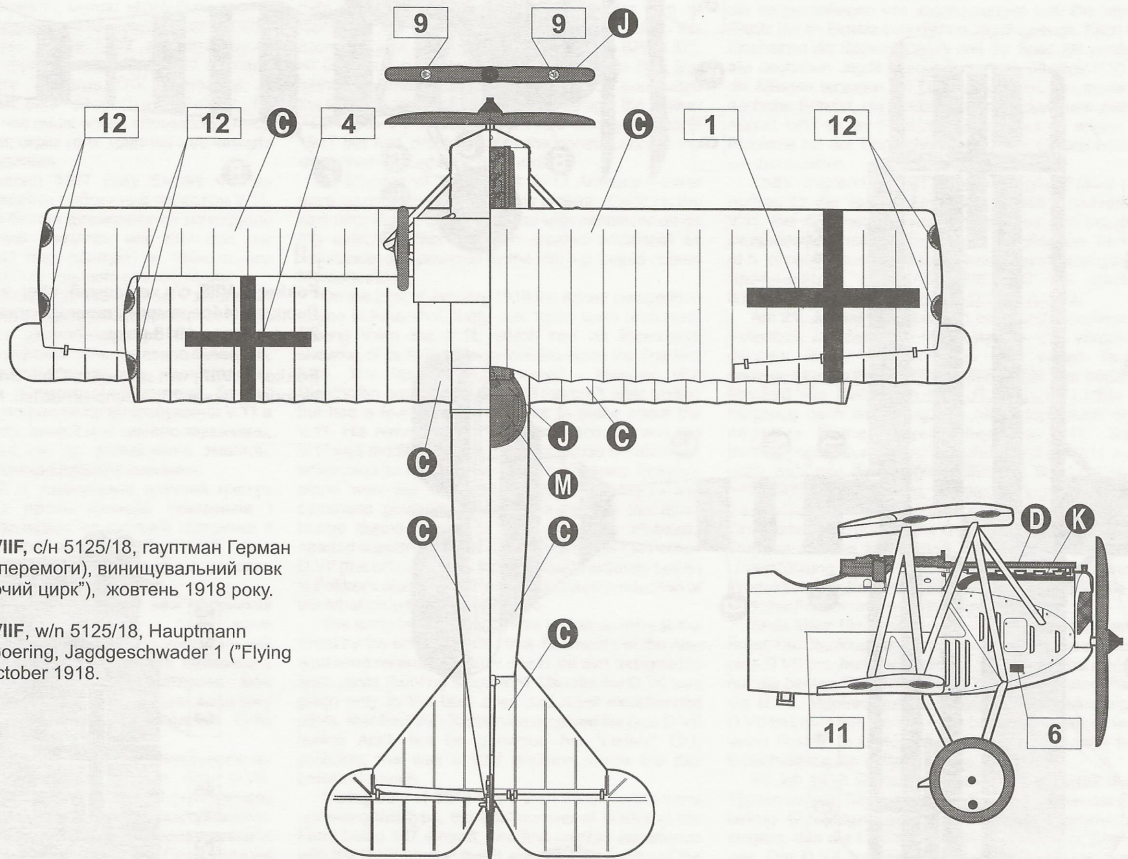
16



17



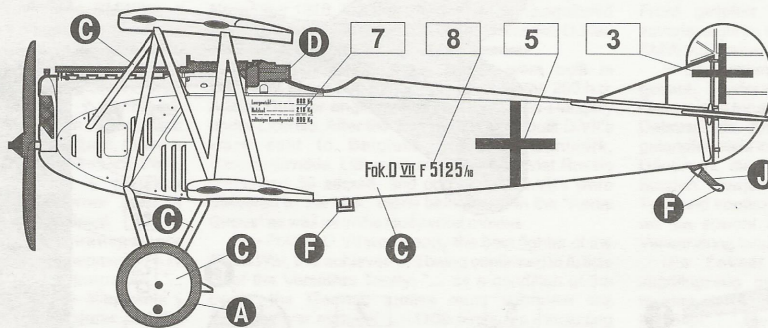
Розфарбування моделі та наклеювання декалей
 Colour painting and applying decals guide
 Hinweise zur Bemalung und Anbringung der Abziehbilder



I

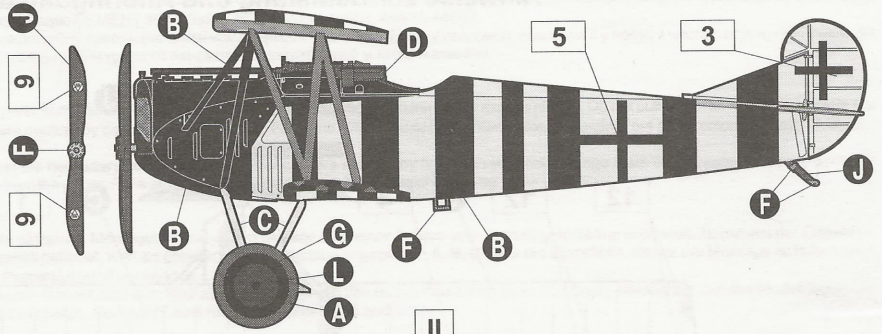
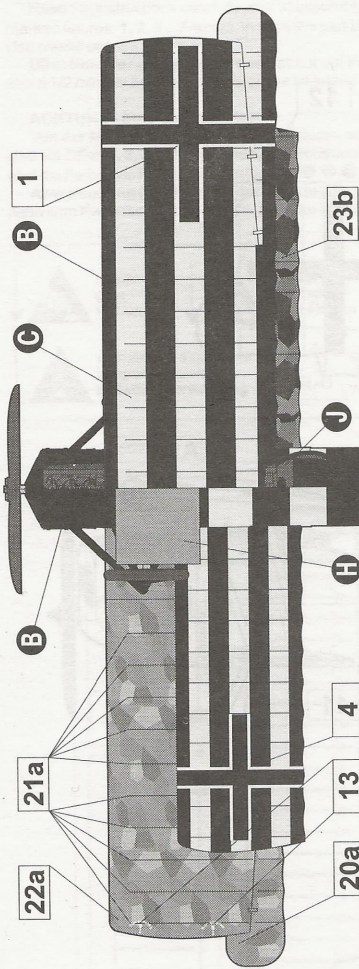
Fokker D.VIIF, с/н 5125/18, гауптман Герман
 Гьорінг (22перемоги), винищувальний повк
 №1 ("Літаючий цирк"), жовтень 1918 року.

Fokker D.VIIF, w/n 5125/18, Hauptmann
 Hermann Goering, Jagdgeschwader 1 ("Flying
 Circus"), October 1918.



HUMBROL

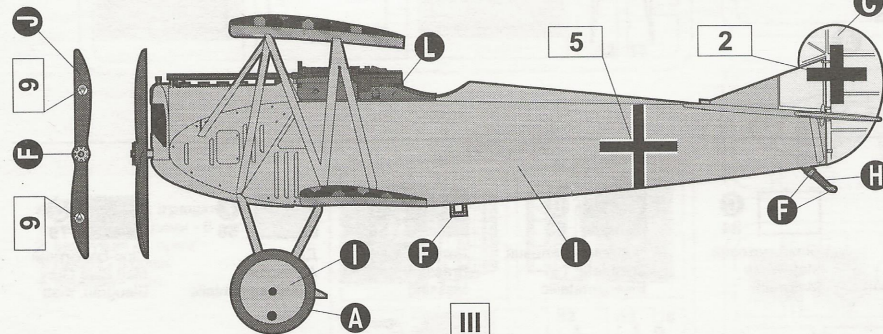
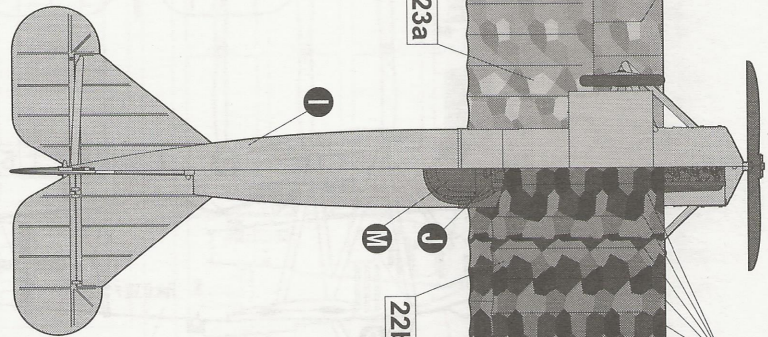
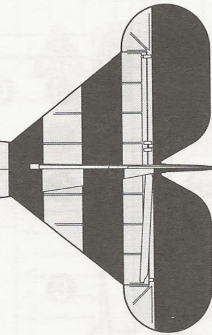
 A 32	 B 33	 C 34	 D 53	 E 54	 F 56	 G 79
Темно-сірий Matt Dark Grey Dunkelgrau, matt	Чорний Matt Black Mattschwarz, matt	Білий матовий Matt White Mattweiß	Чорно-сталевий Gunmetal Eisen, metallic	Латунь Brass Messing	Дюраль Aluminium Aluminium, mtalic	Сіро-блакитний Matt Blue Grey Blaugrau, matt
 H 87	 I 99	 J 110	 K 113	 L 155	 M 180	
Сірий сталевий Matt Steel Grey Stahlgrau, matt	Лимонний Matt Lemon Zitronengelb, matt	Натуральне дерево Matt Natural Wood Naturholz, matt	Іржавий Matt Rust Rostbraun, matt	Оливковий Matt Olive Drab Olivgrau, matt	Червона шкіра Red Leather Rotbraun	



II

Fokker D.VIIF, с/н невідомий, оберлейтенант Бруно Льорцер (44перемоги), винищувальний підрозділ 26, листопад 1918 року.

Fokker D.VIIF, w/n unknown, Oblt. Bruno Loerzer (44 victories), Jasta 26, Aische-en-Befail, November 1918.



III

Fokker D.VIIF, с/н невідомий, оберлейтенант Еріх Льовенхардт (54перемог), винищувальний підрозділ 10, серпень 1918 року.

Fokker D.VIIF, w/n unknown, Oblt. Erich Loewenhardt (54 victories), Jasta10, Puisieux Ferme, August 1918.