

Fokker D.VII Alb (late)

Одразу після виграшу прототипом Fokker V.II "змагання винищувачів", що відбувалися в січні-лютому 1918 року у Адлерсдорфі, Інспекція повітряних сил (Idflieg) присвоїла їм офіційну назву Fokker D.VII і негайно замовила у фірми Фоккера 400 літаків. Але парк винищувальної авіації Німеччини навесні 1918 року вважався повністю застарілим і потребував значно більшої кількості нових машин. Виробничі можливості заводу Фоккера не дозволяли збільшити об'єми випуску, окрім того Ентоні Фоккер приділяв значну увагу вдосконаленню прототипу V.18, який мав значно покращенні у порівнянні з D.VII показники (пізніше цей літак буде прийнятий на озброєння під назвою Fokker E.V/D.VIII і увійде в історію під назвою "літаюче лезо").

Інспекція повітряних сил прийняла рішення налагодити ліцензійний випуск Fokker D.VII на фірмі Albatros, яка на цей час припинила будівництво застарілих Albatros D.Va. Фірма Albatros окрім головного заводу Albatros Werke мала філію у Шнейдмолі (вона називалася Ostdeutschen Albatros Werke, або OAW), і це дозволяло будувати значно більше D.VII, ніж на самій фірмі Фоккера.

Перші ліцензійні D.VII були схожі з побудованими Фоккером як далі краплі води і лише присутність букв Alb (тобто Albatros) у серійному числі кожного літака відрізняли їх подальше. Після деяких критично-технічних якостей було самоzapалення боєкомплекту у повітрі, пілоти почали боятися нового літака. Найгірші всі продовжували літати на розкалотаваних D.VII (Alb), щоб хоч таким чином покращити охолодження носової частини винищувача. Окрім пілоти (наприклад, Карл Дегелов) знімали навіть верхню панель носової частини фюзеляжу для максимальної вентиляції.

Фірма Albatros модифікувала систему вентиляції: з'явилися додаткові жалюзі на бочках панелей фюзеляжу та технічні люки, що полегшували доступ до найважливіших агрегатів літака. Ці зовнішні новачки помітно відрізняли D.VII побудовані Albatros серед інших D.VII. Аналогічні новачки були запроваджені також на заводі OAW.

Загалом фірма Albatros (разом з OAW) побудувала майже 2600 літаків цього типу майже в чотири рази більше, ніж фірма Фоккера. Значна кількість D.VII потрапила до союзників у якості трофеїв, всі інші Fokker D.VII були знищені у відповідності до статей Версальської угоди про перемир'я.

Fokker D.VII Alb (late)

Just after a gain of "Fighter Competition" in February 1918 by Fokker V.II prototype, Inspectorate of Aviations Troops (Idflieg) immediately ordered from Fokker Flugzeugwerke 400 new aircrafts, which received official designation Fokker D.VII. But at the spring of 1918 park of German fighter aircrafts was totally obsolete and needed much more a new planes. Fokkers plants had a limited possibilities and Fokker also developing in same time new prototype V.18 with best performances in compare with D.VII (this plane would became late well-known as Fokker E.V/D.VIII, or, more familiarly, "Flying Razor").

Idflieg solved this problem simply: soon Albatros Flugzeugwerke, which stopped at this moment production of obsolete Albatros D.Va type, received order on license production of D.VII on its plants. Apart from main factory, based in Jehanisthal, Albatros had a branch factory OAW (Ostdeutschen Albatros Werken) on the Schneidmuhl, and these two plants could build many more aircrafts than on the Fokker plants.

First Albatros-built D.VII was absolutely similar to early-built by Fokker Company, and only presence letters Alb (to Albatros) just after the serial differed these machines.

After some crashes on the air connected with the ammunition caught fire, pilots began afraid the new plans. Some of them even deleted upper panel for maximum ventilation. Carl Degelov from Jasta 40 even deleted upper panel for maximum ventilation.

Albatros Company modified system of ventilation, - new louvers were added to the side's panels as well as with special maintenance openings. This innovation remained on further license aircrafts (OAW also changed system of ventilation).

About 2600 aircrafts were built under license (together with OAW plant), - more than half from all built Fokker D.VII.

Allies as trophies received many D.VII just after the end of WWI; all other's aircraft's were scrapped in accordance with Armistice conditions.

Fokker D.VII Alb (late)

Gleich nach dem Sieg des Prototyps vom Fokker V.11 beim "Jägerflugzeugwettbewerb", der im Januar-Februar 1918 in Adersdorf stattfand, hat denen die Luftwaffeninspektion (Idflieg) die offizielle Bezeichnung Fokker D.VII verliehen und sofort bei der Firma Fokker 400 Flugzeuge bestellt. Aber im Frühling 1918 galt der Jägerflugzeugbestand der deutschen Luftwaffe als vollkommen veraltet und brauchte eine wesentlich größere Anzahl von neuen Flugmaschinen. Die Produktionskapazitäten der Fokker-Werke gestatteten es nicht, den Umfang der herzustellenden Flugzeuge zu vergrößern; außerdem schenkte Antoni Fokker der Verbesserung des Prototyps von V.18, der viel bessere Kennwerte im Vergleich zum D.VII hatte große Aufmerksamkeit (später wird dieses Flugzeug unter Bezeichnung Fokker E.V/D.VIII in Bewaffnung aufgenommen werden und wird in die Geschichte unter dem Namen "fliegende Klinge" kommen).

Die Luftwaffeninspektion hat beschlossen, die lizenzierte Herstellung der Fokker D.VII bei der Firma Albatros, welche zu dieser Zeit die Herstellung von veralteten Albatros D.Va aufgegeben hat, in Gang zu setzen. Die Firma Albatros hatte in ihrem Besitz außer dem Hauptbetrieb Albatros Werke eine Niederlassung in Schneidmühl (diese ist unter dem Namen Ostdeutsche Albatros Werke oder OAW bekannt); das gestattete es, viel mehr Flugzeuge D.VII als bei der Firma Fokker zu bauen.

Die ersten lizenzierten D.VII ähnelten den von Fokker gebauten Flugzeugen wie ein Ei dem anderen und nur die Buchstaben Alb (d.h. Albatros) in der Seriennummer eines jeden Flugzeugs unterschiedeten diese von den anderen "Sieben".

Nach einigen Katastrophen, deren Ursache die ammunitiongefangene feuer war, begannen die Piloten, die oberen Paneele der Flugzeuge abzuschrauben. Die entschlossensten Assen setzten ihre Flüge mit den D.VII (Alb) fort, wobei die Hauben der Flugzeuge abgenommen wurden, um die Kühlung der Rumpfhase des Jägerflugzeugs zu verbessern. Einige Flieger (z.B. Carl Degeloff) nahmen sogar die obere Verkleidungsplatte der Rumpfhase, um deren maximale Lüftung zu sichern.

Die Firma Albatros hatte das Lüftungssystem modifiziert: es erschienen zusätzliche Jalousien an den Seitenplatten der Rumpfhase und technische Handlöcher, die den Zugang zu den wichtigsten Flugzeugaggregaten erleichterten. Diese äußere Innovationen haben dazu beigetragen, daß die von Albatros erbauten D.VII einen wesentlichen Unterschied zu den anderen D.VII hatten. Die analogen Innovationen wurden ebenfalls in den OAW-Werken eingeführt.

Insgesamt hat die Firma Albatros (zusammen mit den OAW-Werken) etwa 2600 Flugzeuge dieses Typs, fast auf das Verfache mehr als die Firma Fokker, gebaut. Eine bedeutende Anzahl von D.VII ist zu den Alliierten in Eigenschaft der Beute geraten; alle anderen Fokker sind in Übereinstimmung mit den Artikeln des Waffenstillstandsabkommens von Versailles vernichtet worden.

Технічні характеристики

Performances

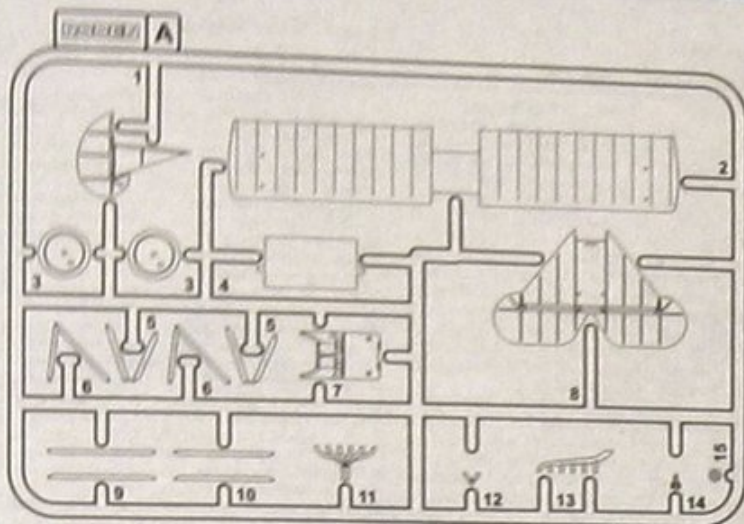
Technische Charakteristik

Розмах верхнього крила	8,70 м
Розмах нижнього крила	7,01 м
Довжина загальна	7,00 м
Вага власна	757 кг
Вага загальна	959 кг
Час підйому на 2000 м	4 хв.
Практична стеля	6000 м
Двигун, тип (потужність)	Mercedes D.III (160 к.с.) ... або Mercedes D.IIIaU (180 к.с.) ... або BMW IIIa (185 к.с.)
Кулемети	2xLMG 08/15 Spandau

Span, upper	8,70 m
Span, lower	7,01 m
Length	7,00 m
Weight of aircraft	757 kg
Take-off weight	959 kg
Time of 2000 m altitude reaching	4 min
Engine, type (power)	Mercedes D.III (160 h.p.) ... or Mercedes D.IIIaU (180 h.p.) ... or BMW IIIa (185 h.p.)
Machine guns	2xLMG 08/15 Spandau

Обере фюзеляжної ширини	8,70 м
Обере фюзеляжної ширини	7,01 м
Румпфліänge	7,00 м
Flugzeugemasse	757 kg
Wicht	959 kg
Aufstiegens 2000 m	4 min
Triebwerktyp (Motorleistung)	Mercedes D.III (160 P.S.) ... or Mercedes D.IIIaU (180 P.S.) ... or BMW IIIa (185 P.S.)
Maschinengewehre	2xLMG 08/15 Spandau

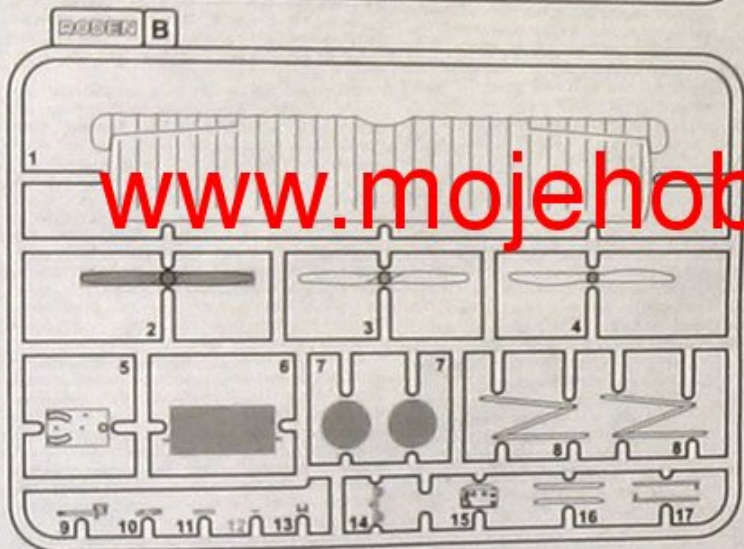
* SCALE AVIATION MODELLER, VOL. 1, ISS. 6, JUNE 1995, PAGE 320.



Майстер-модель виготовлена С.К. Хавило. Історико-технічної супровід опрацювали Т. Штук та О. Кривич.

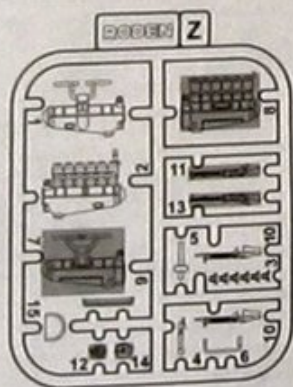
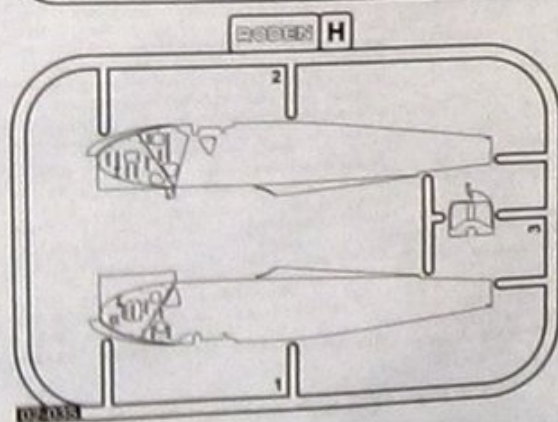
The master-model is made by Eugene K.Khavilo. Historical and technical assistance by Taras Shityk and Alex Krivchik.

Special Thanks to Albatros Publications (UK).



Деталі що не використовуються мають бути відсутніми на рамках. Some of these parts could be absent on the spruces.

Комплектність іграшки:
1. Рамки з деталями - 4 шт.
2. Інструкція - 1 прим.
3. Декали - 2 прим.
4. Коробка - 1 шт.



Інструкція The instruction

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 фарбувати 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 потрібні декалі (на схемі номери декалей вказано цифрами у квадратах); покласти їх у посуд з чистою водою приблизно на 1/2 хвилини; накласти декалі на модель, а потім зсунути їх з аркуша. Для кращого прилипання притиснути їх чистою 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 parts are 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 von Spruzeln sorgfältig entfernen. Nummer der Einzelteile sind als Ziffern 1, 2, 3... auf Rahmen, in welchen sich die Einzelteile befinden, wird als größter, aber Buchstabe 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.



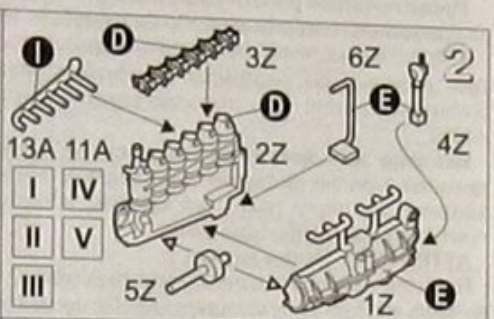
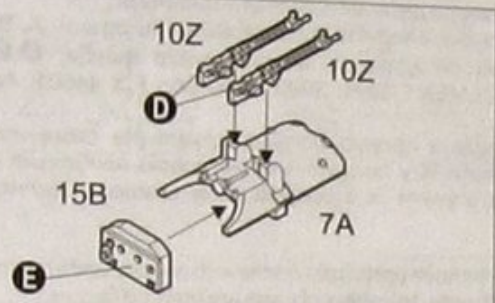
Необхідність виконання операції згідно обраного варіанту розфарбування
Execution of this operation is necessary in accordance with selected variant of painting

HUMBROL

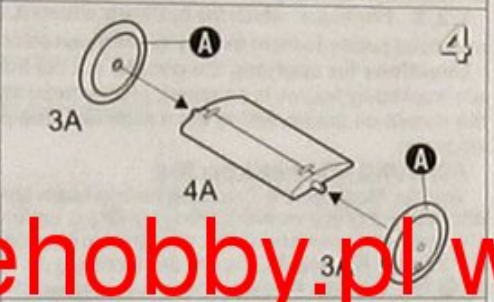
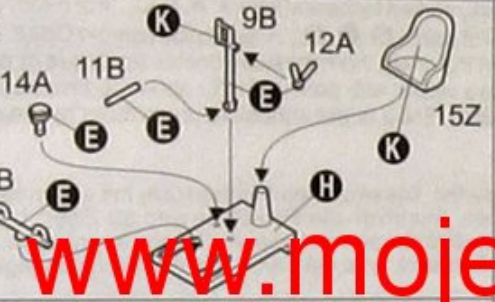
A 32 Темно-сірий Matt Dark Grey Dunkelgrau, matt	B 33 Чорний Matt Schwarz, matt	C 34 Білий матовий Matt White Mattweiß	D 53 Чорно-сталевий Gunmetal Eisen, metallic	E 56 Дюраль Aluminium Aluminium, mtlac	F 60 Яскраво-червоний Matt Scarlet Scharlachrot, matt
G 105 Сіро-зелений Marine Green Marinegrün, matt	H 110 Натуральне дерево Matt Natural Wood Naturholz, matt	I 113 Іржавий Matt Rust Rostbraun, matt	J 147 Сріблясто-білий Matt Light Grey Hellgrau, matt	K 180 Червона шкіра Red Leather Rotbraun	

Виробник гарантує безпеку іграшки протягом усього часу експлуатації за умови її правильного використання і зберігання.

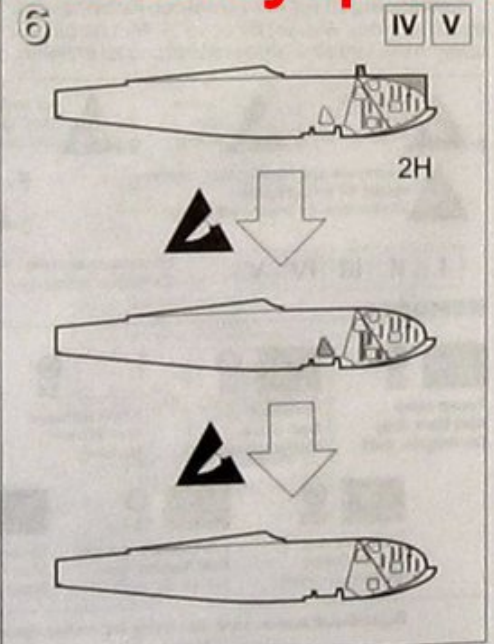
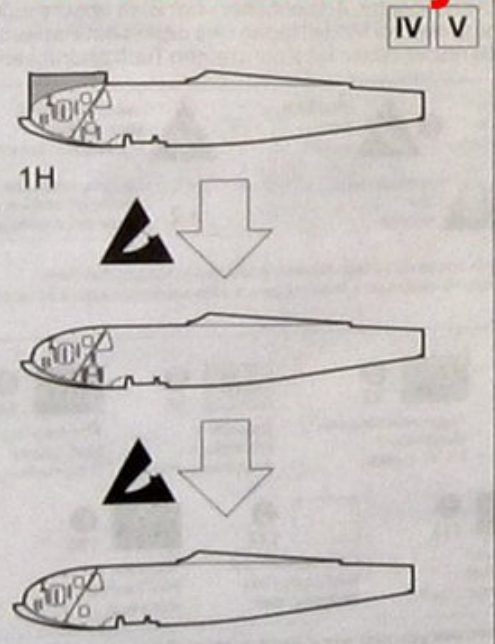
1



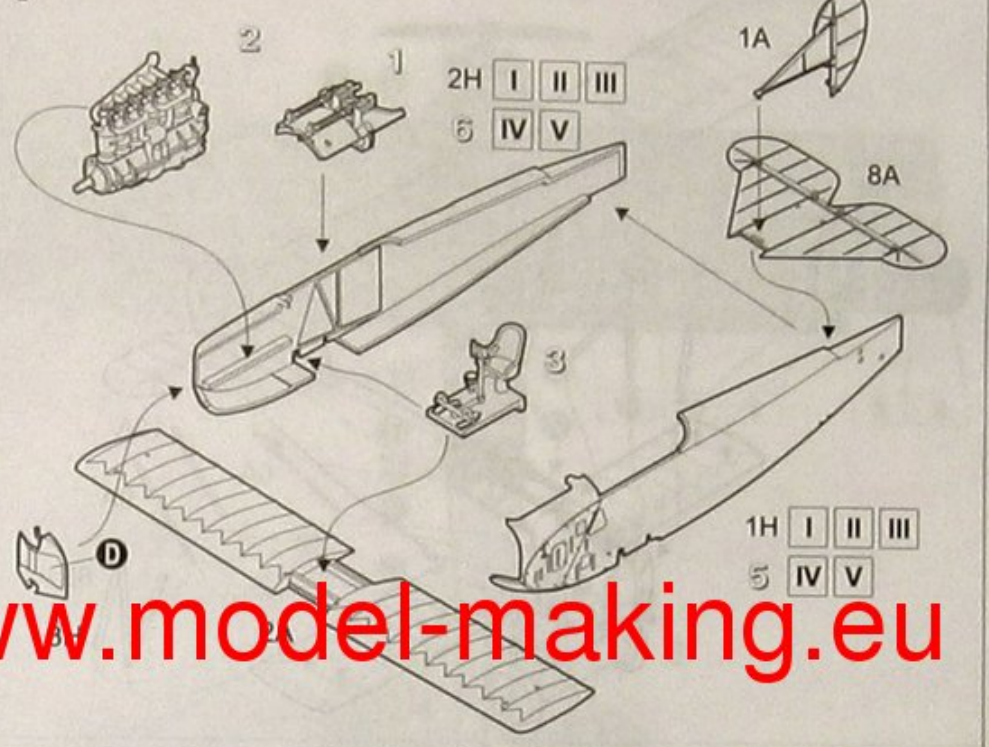
3



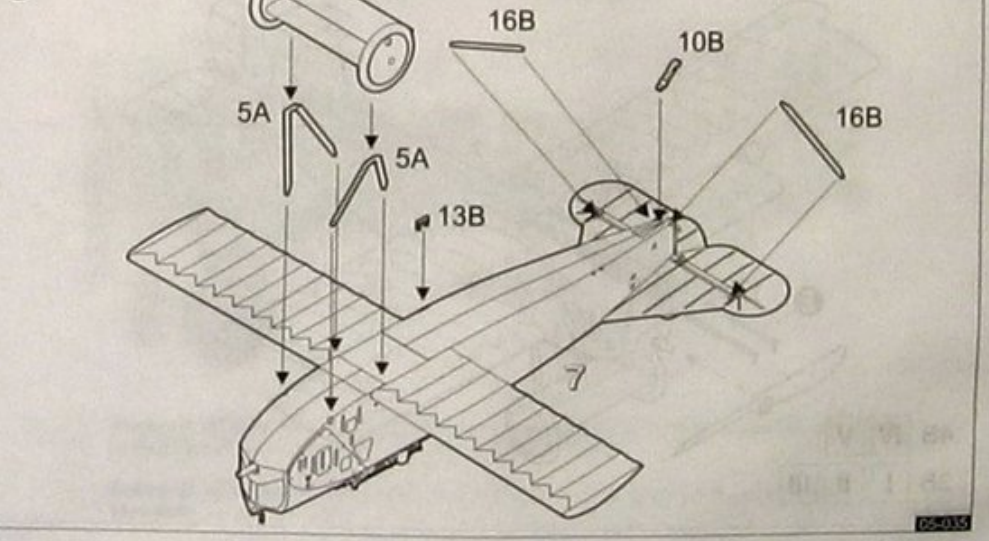
5



7



8



www.moje hobby.pl www.model-making.eu

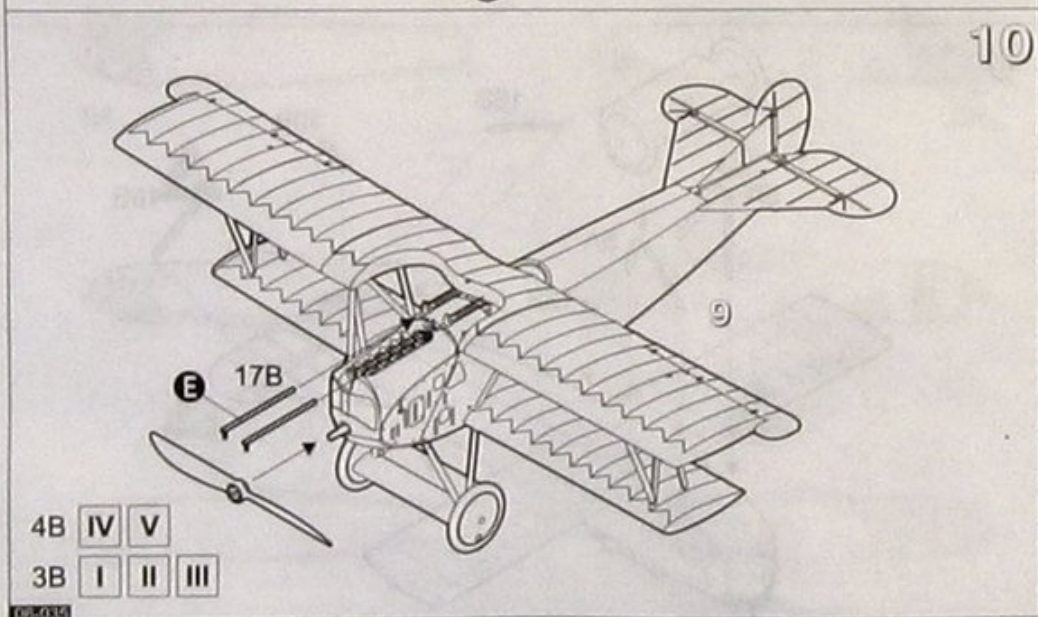
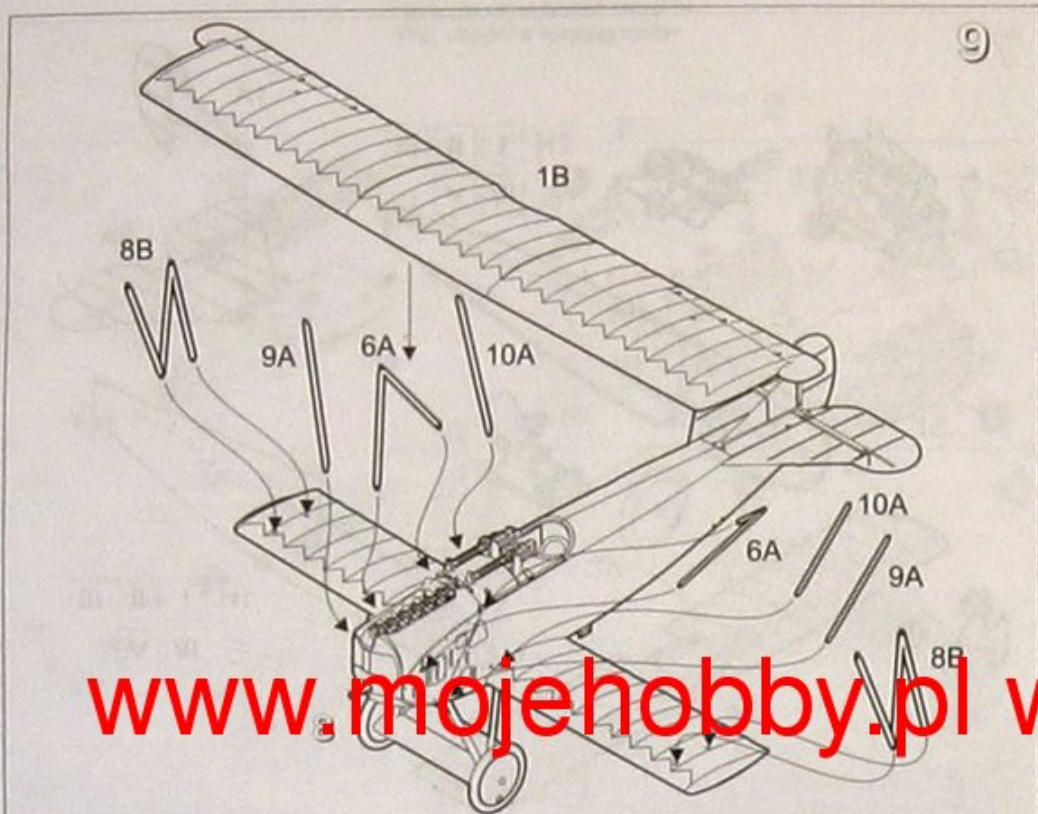
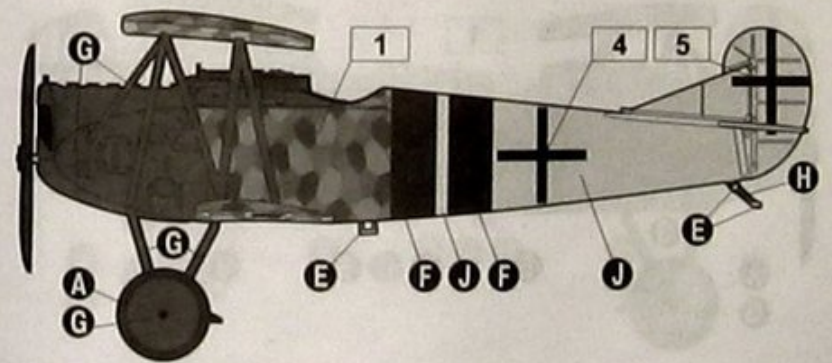
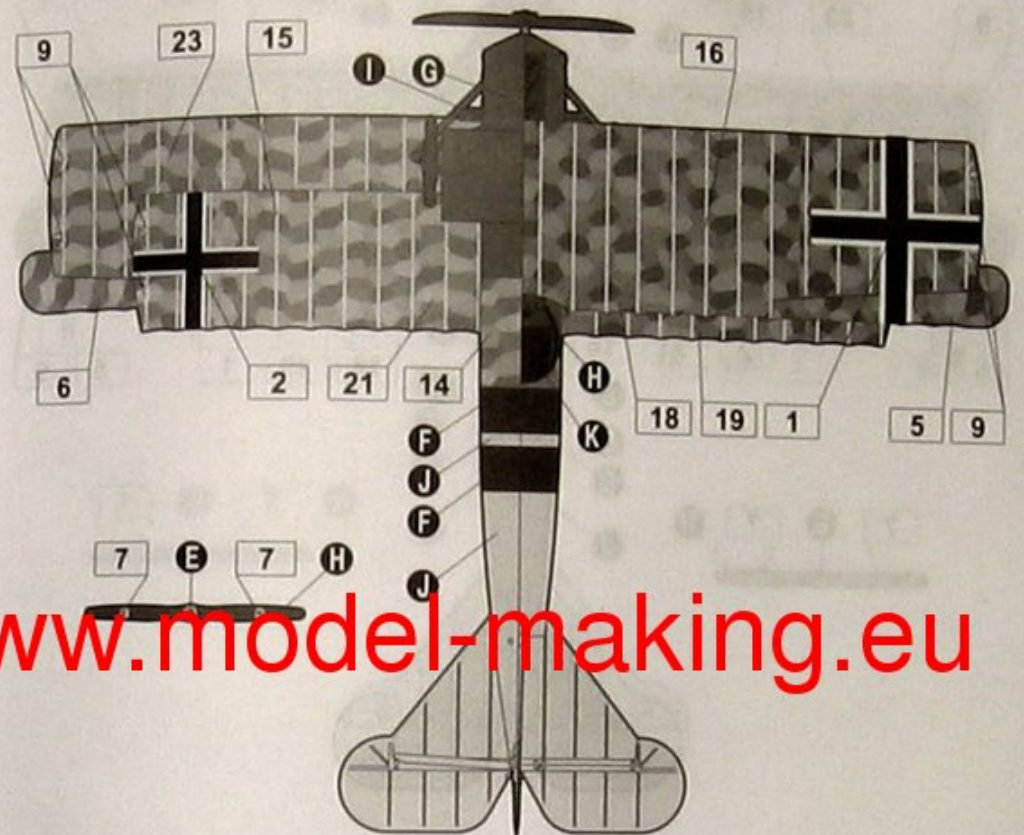


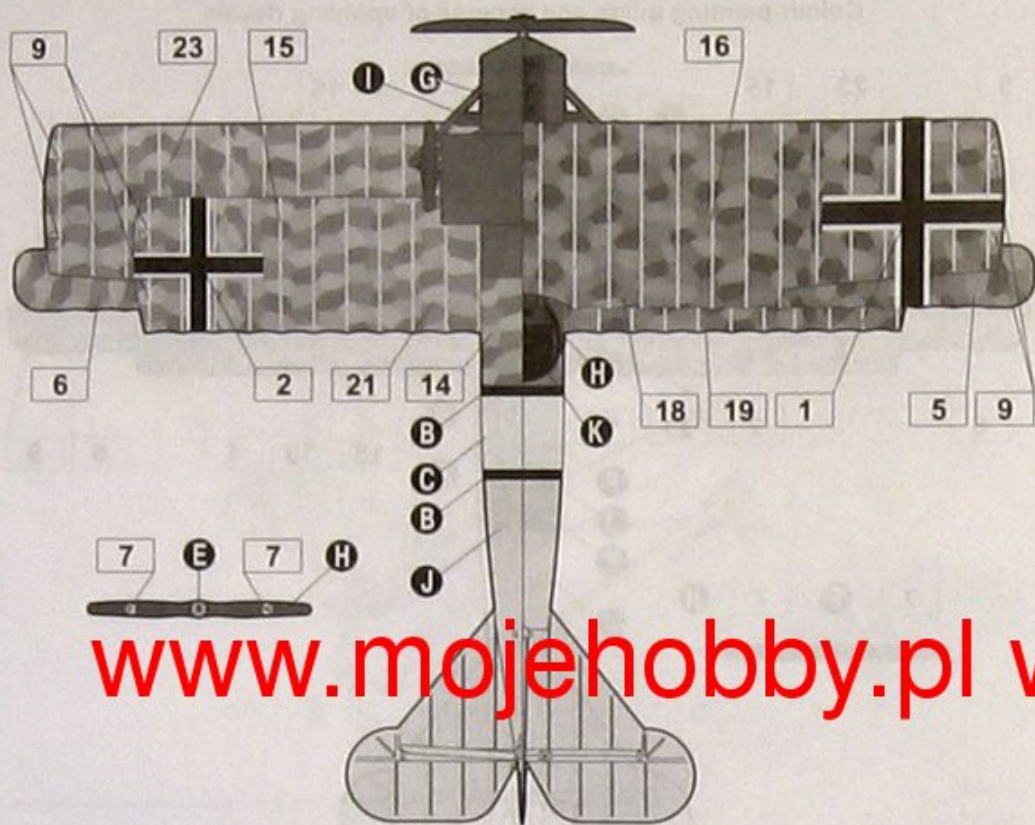
Схема розфарбування моделі і наклеювання декалей
Colour painting guide and scheme of applying decals



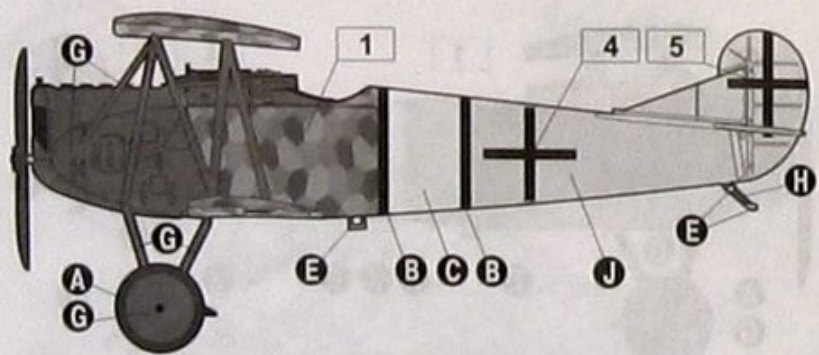
I Fokker D.VII (Alb) late, с/н невідомий, пілот - командир винищувального підрозділу 34b Роберт фон Грейм, район Масньє, вересень 1918 року.

Fokker D.VII (Alb) late, w/n unknown, flown by Oblt. Robert von Greim, Jasta 34b CO, Masnières, September 1918.

www.mojehobby.pl www.model-making.eu

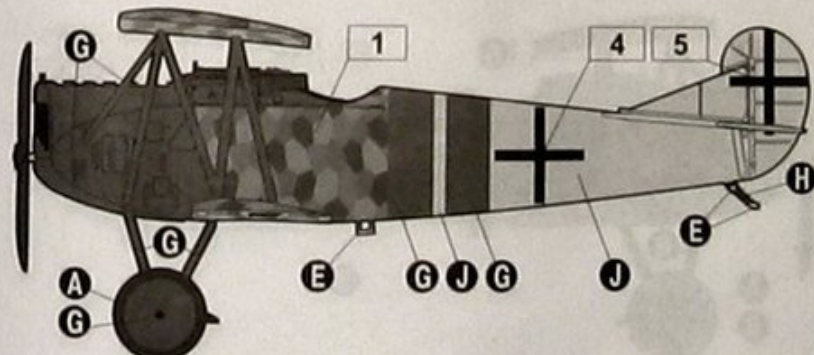
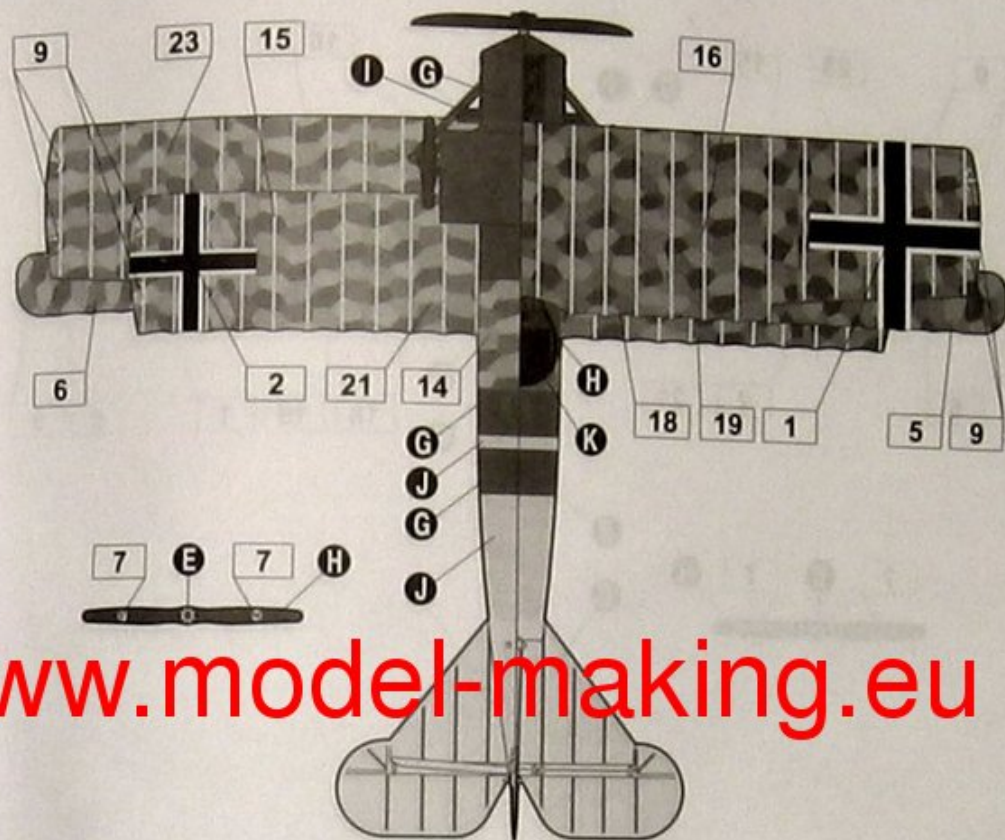


www.moje hobby.pl www.model-making.eu



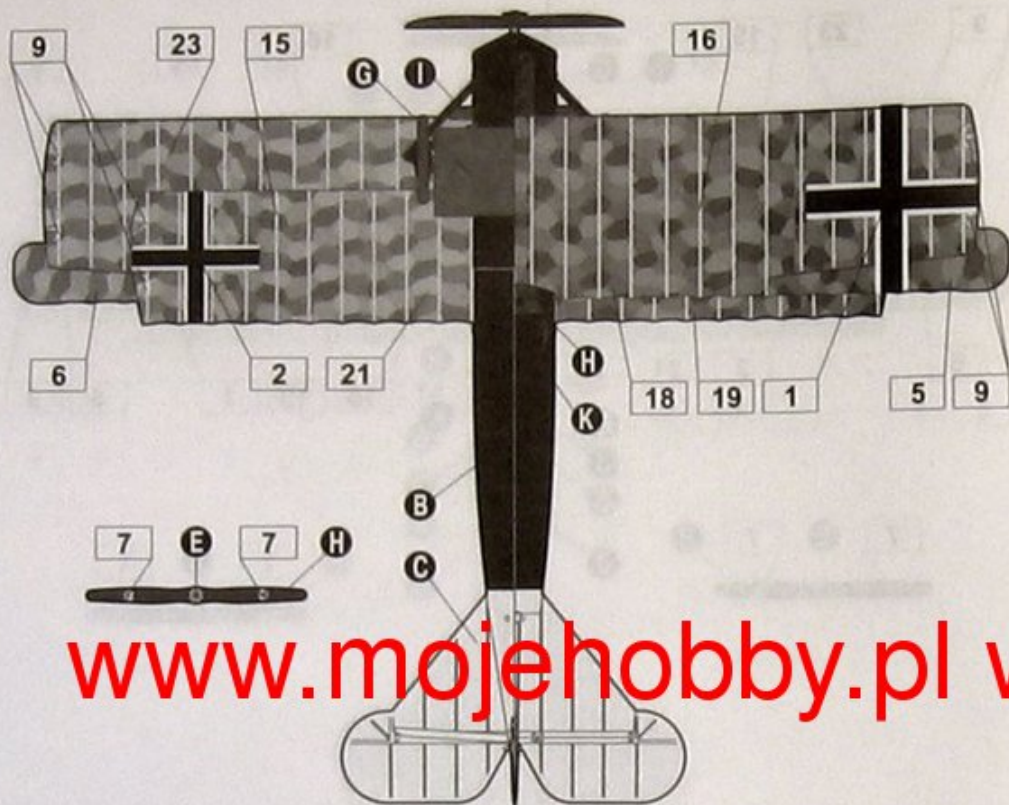
II Fokker D.VII (Alb) late, s/n невідомий, винищувальний підрозділ 34b, пілот - лейтенант Кітіль, район Масньє, вересень 1918 року.

Fokker D.VII (Alb) late, w/n unknown, flown by Lt. Kithil, Jasta 34b, Masnieres, September 1918.

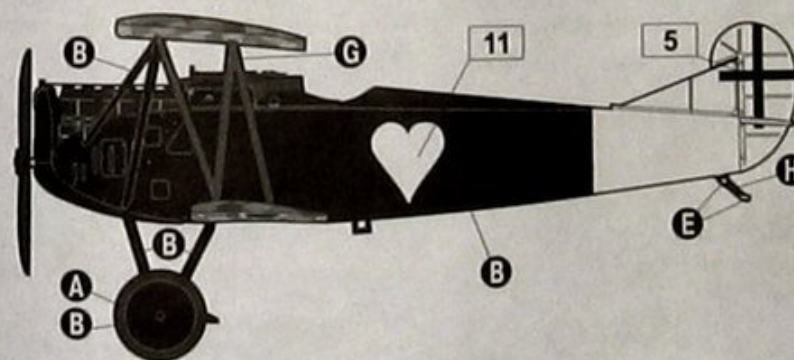
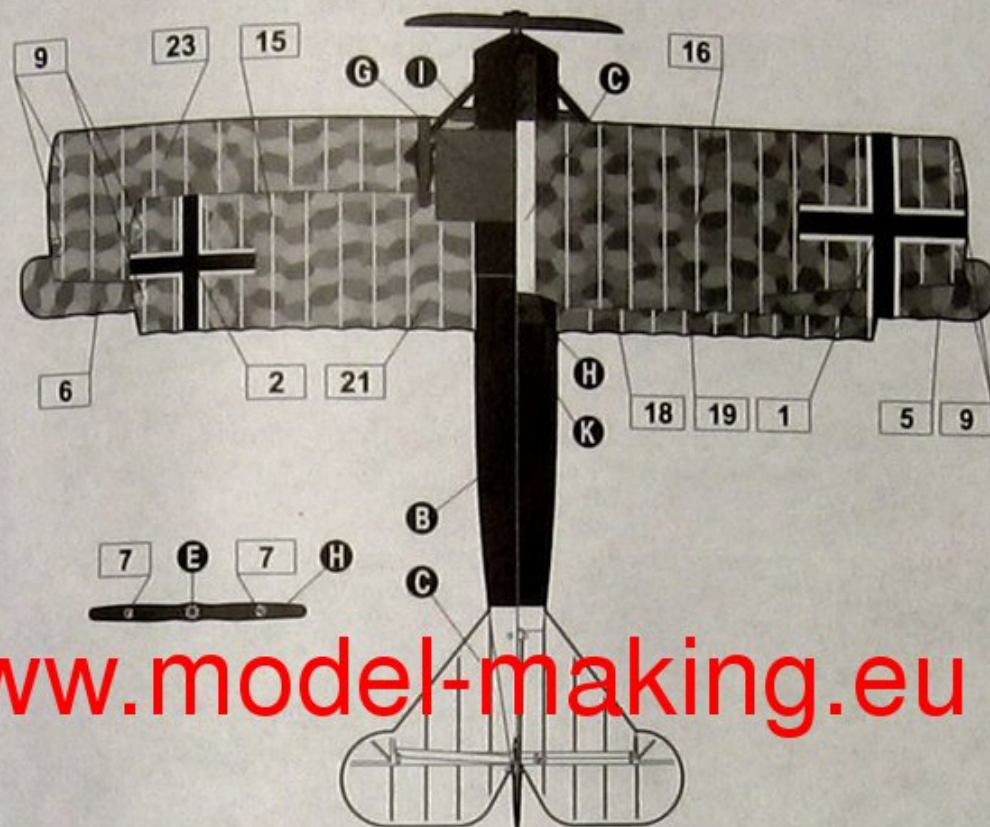
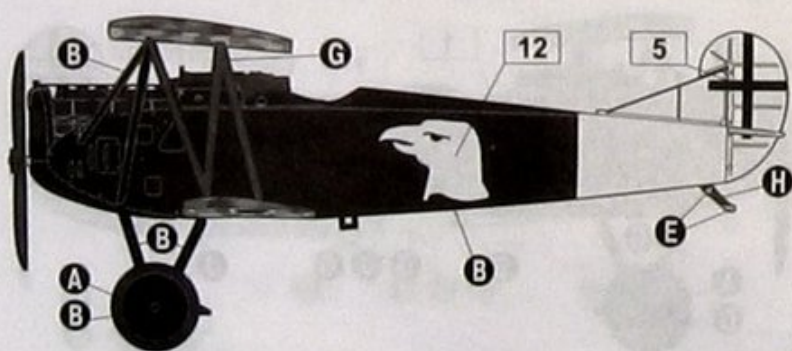


III Fokker D.VII (Alb) late, s/n невідомий, винищувальний підрозділ 34b, пілот - віцефельдфебель Пютц, район Масньє, вересень 1918 року.

Fokker D.VII (Alb) late, w/n unknown, flown by Vzfw. Pütz, Jasta 34b, Masnieres, September 1918.



www.mojehobby.pl www.model-making.eu



IV Fokker D.VII (Alb) late, с/н невідомий, винищувальний підрозділ 40, пілот - лейтенант Фрадайн, середина 1918 року.

Fokker D.VII (Alb) late, w/n unknown, flown by Lt. Frodien, Jasta 40, mid 1918.

10-039

V Fokker D.VII (Alb) late, с/н невідомий, винищувальний підрозділ 40, пілот - лейтенант Біллі Розенштейн, середина 1918 року.

Fokker D.VII (Alb) late, w/n unknown, flown by Lt. Willi Rosenstein, Jasta 40, mid 1918.

11-039