

## Fokker F.I

Історія найвідомішого літака Першої Світової війни, видатного творця відомого голландського талановитого конструктора Ентоні Фоккера, Fokker Dr.1, була б неповною без розповіді про його прототип-попередник Fokker F.I. Збудований лише у кількості трьох екземплярів, він також залишив свій слід у історії повітряних битв Великої Війни. Вражений можливостями новітнього британського Sopwith Triplane, Ентоні Фоккер вирішив за будь-яких умов створити аналогічний літак із ще більшими можливостями. Взявши за основу британську розробку, Фоккер створив літак, котрий без жодних сумнівів можна вважати одним із найкращих того часу. Після адалого випробування прототипу V.4, військове командування видало замовлення на 20 літаків, перші три з них отримали індивідуальні номери F.I.101/17, F.I.102/17, F.I.103/17. Машина 101/17 залишилася на заводі для повномасштабних випробувань (її втратили 11 серпня 1917 року), а інші дві передали на фронт для перевірки безпосередньо у бойових умовах. Беззаперечно, що випробувати нові літаки мали найкращі аси. Найелітніший підрозділ Jagdgeschwader Nr.1 (відомий "Flying Circus") очолював славетний ас Манфред фон Ріхтофен, а 10-й винищувальний підрозділ - Вернер Фосс. Саме вони отримали два нових триплани. Вже 28 серпня Фосс здійснив перший тест-політ.

1 вересня 1917 року відбувся бойовий дебют Fokker F.I. Ріхтофен та Фосс під крикриттям інших пілотів "Літаючого Цирку" вирушили на повітряне патрулювання над лінією фронту, що проходила поблизу Зоннебеке і недовзі перемістилися поодиноким британським двомісним RE8. Ріхтофен без будь-яких проблем знищив його - британські пілоти і гади не мали, що їм було ще якийсь триплосний окрім Sopwith Triplane і не виявили жодного опору. Так розпочалася бойова кар'єра славетного німецького триплана. З вересня фон Ріхтофен знищив Sopwith Pup, але після цього він був вимушений залишити фронт аж до 23 жовтня. Його триплан 102/17 спочатку отримав Курт фон Дюрінг, потім його тестував Ганс Адам, а 11 вересня його почав пілотувати Курт Вольф. Проте 15 вересня у жорсткій сутичці із пілотами 10 Дивізіону Королівської Повітряної Служби він загинув.

Інший триплан, 103/17, який отримав Вернер Фосс, переживав не менш успішну кар'єру. З 23 вересня до 11 жовтня він здійснив 44 бойові польоти, вересня він спромігся збити на триплани три літаки супротивника під час одного бою! І сподівався протягом цього ж дня збити принаймні ще два літаки, проте цим сподіванням не судилося бути здійсненими. Вдень він вилетів на патрулювання і зіштовхнувся із ланкою британських SE5a з 56-го Дивізіону. 56-й був елітним Дивізіоном Королівського Повітряного Корпусу і до його складу входили найуспішніші та найдосвідченіші пілоти. Фосс не мав гади, з яким серйозним супротивником він зустрівся, але мужньо прийняв бій - один проти сімох. Фоссові протистояли Джеймс МакКадден, Артур Ріс-Девіс та Річард Мейбері, аси із асів усієї Імперії. Легендарний бій увійшов у історію Першої Світової як вияв справжнього героїзму та самовідданості. Джеймс МакКадден згадував, що однісі миті SE5a одночасно розстрілювали трасерами літак Фосса. Це була найсправжніша "собача сутичка" - літаки пролітали один навколо іншого на відстані лічених метрів, але щастя в цей день не було на стороні німців. Вочевидь Фосс був важко поранений - літак втратив стабільний політ і почав планувати до землі, його пропелер зупинився. Фінальну крапку жорстокого та кривавого зупинання над трипланом поставив Артур Ріс-Девіс - він зайшов у хвіст німця і розстріляв його до останнього набою. Літак впаав поблизу містечка Плам Фарм, де хоробрий німецький ас знайшов свій спокій.

Втрата двох провідних асів - Фосса та Вольфа - протягом одного тижня мало не поставила жирну крапку у бойовій кар'єрі триплана Фоккера. Але сумніви сплинули, коли стали відомі подробиці епічного бою Фосса із англієцями. Військове командування видало фірмі Фоккера замовлення на 300 трипланів під назвою Dr.1 і недовзі цей маленький трикрилий незграба увійде у історію як літак всіх німецьких асів та завдяки "Червоному Баронові" стане одним із символів Першої Світової Війни.

## Fokker F.I

The story of the most famous plane of the First World War, the Fokker Dr.1, outstanding creation of the famous and talented Dutch designer Anthony Fokker, would be incomplete without the story of its pre-production model, the Fokker F.I. Although only three were built, it left an indelible trace in the history of air fighting in the Great War.

Hugely impressed by the capabilities of the new British Sopwith Triplane, Anthony Fokker decided to create a similar plane at all cost with even better performance. Having taken as a basis the British design, without any doubt it is possible to consider the plane Fokker produced as one of the best created at that time. After successful testing of the V.4 prototype, the authorities issued an order for 20 planes, the first three receiving the individual numbers F.I.101/17, F.I.102/17, F.I.103/17. 101/17 was retained at the factory for full-scale tests (it was lost on August 11th, 1917), and the other two were delivered to the Front for assessment under fighting conditions. In general, new planes were tried out with the best aces. The most elite unit was Jagdgeschwader Nr.1 (The "Flying Circus"), commanded by the renowned ace Manfred von Richthofen, and which included a particular unit, Jasta10, led by Werner Voss. They received the two new triplanes. Straightaway, on August 28th, Voss carried out his first test flight.

September 1st, 1917 saw the fighting debut of the Fokker F.I. Von Richthofen and Voss under the cover of other pilots of the "Flying Circus" proceeded on air patrol above the front line in the Zonnebeke area and soon intercepted a single British R.E.8 two seater. Von Richthofen destroyed it without any problem. The British pilots had had no idea that there existed any such machine except for the Sopwith Triplane, and had not shown any resistance. So began this excellent German triplane's combat victories. On the 3rd September von Richthofen shot down a Sopwith Pup, but after that was compelled to leave the Front until October 23rd. So Triplane 102/17 was passed on to Kurt von Döring, then it was tested by Hans Adam, and on September 11th it gained a new pilot, Kurt Wolf. However, on September 15th in a severe skirmish with the pilots of 10 Squadron Royal Naval Air Service it was lost.

The other machine, 103/17, which was received by Werner Voss, was successfully used by him for less than a week. On the 23rd September he intercepted three British RE8s and shot three of them in the same flight! He also hoped to shoot three enemy planes in the same flight! and he also hoped during the same day to notch up at least two more planes, however this ambition was not allowed to be carried out. In the afternoon he took off on patrol and came up against some British S.E.5a's from 56 Squadron. This was the elite squadron of the Royal Flying Corps and included some of the most successful and most skilled pilots. Voss did not hesitate: he had met a formidable enemy, but he courageously accepted the fight - one against seven. Voss was up against James McCudden, Arthur Rhys Davids and Richard Mayberry, aces of aces for the British Empire.

This legendary fight has become part of the history of the First World War, as a remarkable display of heroism and selflessness. James McCudden reported that at one point he watched five S.E.5a's simultaneously shoot tracers at Voss's plane. It was the very definition of a dogfight, planes flying around one another at distances of a few meters, but a happy outcome was not to befall the Germans on this day. Clearly Voss's was badly wounded - his plane lost control and started to plummet to the ground, its propeller stopped. The end for the triplane in this vicious and bloody struggle was delivered by Arthur Rhys Davids - he came onto the tail of the German and shot it with his last remaining rounds. The plane fell near Plum Farm, north of Frezenburg, and there the brave German ace came to his final rest.

The loss of two leading aces - Voss and Wolf - during one week had not been fatal to the fighting career of Fokker's triplane. The doubts disappeared when the details of Voss's epic fight with the English became known. The military issued Fokker with an order for 300 triplanes under the designation Dr.1, and soon this small three winged machine would become historic as the plane flown by the most famous German aces and, thanks to the Red Baron, one of the symbols of the First World War.

## Fokker Dr.1

Die Geschichte des berühmtesten Flugzeuges des 1. Weltkrieges, der Fokker Dr.1, ein herausragender Entwurf des berühmten und begabten Niederländers Anthony Fokker wäre ohne die Geschichte der drei Vorserienmaschinen (der Fokker F.I) nicht vollständig. Obwohl nur drei Stück gebaut wurden, hinterließen sie eine unauslöschliche Spur in der Geschichte des Luftkampfes des 1. Weltkrieges.

Stark beeindruckt von den Leistungen des neuen britischen Sopwith Triplane, entschloss sich Anthony Fokker zum Bau eines ähnlichen Flugzeuges mit noch größerer Leistungsfähigkeit. Auf der Basis des britischen Entwurfes entwarf Fokker zweifellos eines der besten Flugzeuge seiner Zeit. Nach erfolgreichen Tests mit dem V.4 Prototyp, vergaben die Behörden einen Auftrag zum Bau von 20 Flugzeugen, von denen die ersten drei die individuellen Nummern F.I.101/17, F.I.102/17 und F.I.103/17 erhielten. Nummer F.I.101/17 verblieb in der Firma für Tests (und wurde dabei am 11. August 1917 zerstört), während die anderen beiden Maschinen an die Front gingen, um dort unter Einsatzbedingungen getestet zu werden. Generell wurden neue Maschinen von den besten Fliegerassen getestet. Die absolute Eliteeinheit war das Jagdgeschwader Nr.1 (der „fliegende Zirkus“), das von dem berühmten Fliegerass Manfred von Richthofen kommandiert wurde. Ein Teil dieser speziellen Einheit war die Jasta 10, die Werner Voss führte. Beide erhielten einen der neuen Dreiecker und Voss machte damit seinen ersten Testflug gleich am 28. August.

Am 1. September hatte die Fokker F.I ihr erstes Gefecht. Von Richthofen und Voss flogen zusammen mit anderen Piloten des „fliegenden Zirkus“ eine Patrouille über der Frontlinie in der Gegend von Zonnebeke. Schon bald griffen sie einen einzelnen britischen R.E.8-Zweisitzer an und von Richthofen schoss diesen ohne Probleme ab. Die britische Besatzung wusste nichts von der Existenz eines Dreieckers, außer der englischen Sopwith Triplane und verteidigte sich daher nicht schnell genug. So begann die Erfolgsliste des deutschen Dreieckers. Am 3. September schoss von Richthofen eine Sopwith Pup ab, bevor er die Front bis zum 23. Oktober verließ. So erhielt dann Kurt von Döring das Flugzeug dann wurde es von Hans Adam getestet, ehe es am 11. September an einen neuen Piloten ging: Kurt Wolf. Am 15. September ging die Maschine dann in einem heftigen Scharmützel mit Piloten des 10. Squadrons, Royal Naval Air Service verloren.

Die andere Maschine (103/17) ging an Werner Voss, der sie erfolgreich einen knappen Monat lang flog. Am Morgen des 23. September erzielte Voss drei Abschüsse in einem einzigen Flug! Er hoffte auch, drei feindliche Flugzeuge in demselben Gefecht drei gegnerische Maschinen abzuschießen - und so hoffte er, am gleichen Tag noch zwei weitere Flugzeuge herunterzuholen. Dazu kam es jedoch nicht mehr. Am Nachmittag startete er zu einem Einsatz und traf auf einige britische S.E.5a des 56. Squadrons. Dabei handelte es sich um die Eliteeinheit des Royal Flying Corps bei dem einige der erfolgreichsten Piloten flogen. Voss zögerte nicht, mutig nahm er den Kampf gegen einen eindrucksvollen Gegner auf - einer gegen sieben. Voss kämpfte hier gegen einige der größten Assen des britischen Empire: McCudden, Arthur Rhys Davids und Richard Mayberry.

Dieser legendäre Kampf wurde ein Teil der Geschichte des 1. Weltkrieges - eine bemerkenswerte Zurschaustellung von Heldentum und Selbstlosigkeit. James McCudden berichtete, dass einmal 5 S.E.5a gleichzeitig auf die Maschine von Voss schossen. Es war ein Muster für einen Kurvenkampf - Flugzeuge flogen umeinander herum, dabei oft nur wenige Meter voneinander entfernt. Doch das Glück war nicht mit den Deutschen. Offensichtlich wurde Voss schwer verwundet und sein Flugzeug begann unkontrolliert und mit stehendem Propeller abzustürzen. Das Ende dieses heftigen und blutigen Gefechts besiegelte Arthur Rhys Davids, indem er hinter dem Heck des Deutschen seine letzten Patronen verschoss. Die Maschine schlug nahe der Plum Farm, nördlich von Frezenburg, auf und dort fand das mutige deutsche Fliegerass seine letzte Ruhe.

Der Verlust von zwei führenden Fliegerassen - Voss und Wolf - innerhalb einer Woche war nicht das Ende der Karriere des Fokker Dreieckers. Die Zweifel verschwanden, als Einzelheiten von Voss berühmten Gefecht gegen die Engländer bekannt wurden. Das Militär vergab an Fokker einen Auftrag zum Bau von 300 Dreieckern mit der Bezeichnung Dr.1 und schon bald wurde diese kleine Maschine ein Teil der Geschichte, geflogen von den berühmtesten deutschen Assen und - Dank des „roten Barons“ - eines der Symbole des 1. Weltkrieges überhaupt.

## Технічні характеристики

## Performances

## Technische Charakteristik

Розмах крила .....	7,19 м	Wingspan .....	7,19 м	Flügelspannweite .....	7,19 м
Довжина .....	5,77 м	Length .....	5,77 м	Rumpflänge .....	5,77 м
Загальна вага .....	586 кг	Take-off weight .....	586 kg	Wicht .....	586 kg
Макс швидкість .....	165 км/год	Speed max .....	165 km/h	Max.Geschwindigkeit .....	165 km/Std
Двигун .....	Oberursel UR11 110 к.с. ( F.I.102/17 )	Engine .....	Oberursel UR1110 h.p.(F.I.102/17)	Motor .....	Oberursel UR11 110 P.S. (F.I.102/17)
.....	Le Rhône 110 к.с. ( F.I.103/17 )	.....	Le Rhône 110 h.p.(F.I.103/17)	.....	Le Rhône 110 P.S. (F.I.103/17)
<b>Озброєння:</b>		<b>Armament:</b>		<b>Bewaffnung:</b>	
Куплеметів .....	2 x LMG 08/15 Spandau	Machine guns .....	2 x LMG 08/15 Spandau	Maschinengewehre .....	2 x LMG 08/15 Spandau

**Інструкція**  
**УВАГА - Прочитати обов'язково!**

Перед початком роботи уважно вивчіть інструкцію для складання моделі. Деталі з рамок вирізати за допомогою гострого ножа або розкривача. Нумери 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 декалі:** вирізати з аркуша потрібні декалі (на схемі номери декалей вказано цифрами у квадратиках); покласти їх у посуд з чистою водою приблизно на 1/2 хвилини; накласти декалі на модель, а потім зсувати з аркуша. Для кращого прилягання притиснути їх чистою тканиною.

**Instructions**  
**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.

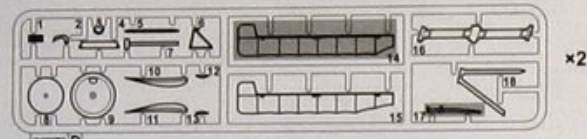
**Directions for applying the decals:** cut out from the sheet the necessary decals (numbers of decals are marked by figures in squares); plunge them into a vessel with pure water for about 1/2 minute; apply the decals on the kit, letting them slide from the paper. For a better adhesion, press them by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

**Instruction**  
**ACHTUNG - Ein nützlicher Rat!**

Von der Montage die Zeichung aufmerksam studieren. Die einzelnen Montageleile 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.

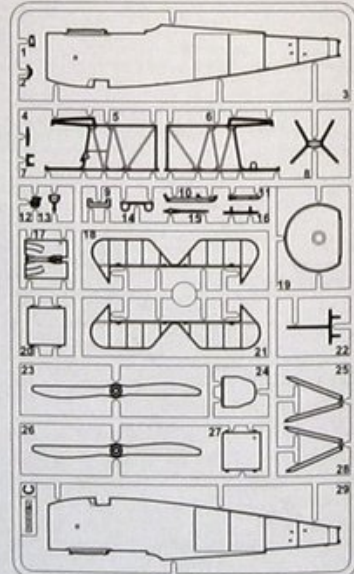
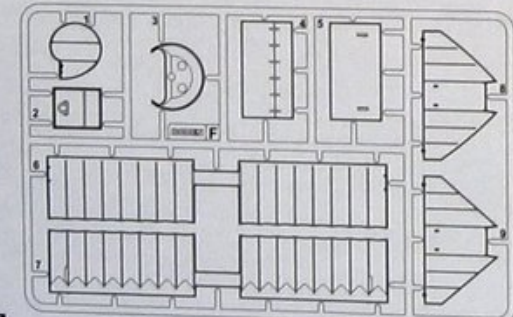
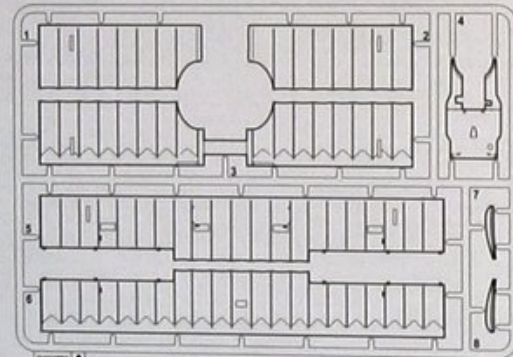
**Anweisungen für Abziehbilder-Anbringen:** Die benötigten Abziehbilder vom Blatt abschneiden, in ein Glas reines Wasser für etwa 1/2 Minute eintauchen, auf das Modell legen und dann vom Papierbogen abnehmen. Um eine bessere Haftung zu erzielen, die Abziehbilder mit einem reinen Tuch andrücken.

вирізати cut out abschneiden	клеїти glue kleben	не клеїти don't glue nicht kleben	фарбувати paint färben	наклеїти декалі apply decals abziehbilder anbringen	свердлити drill bohren	кількість операцій number of working steps anzahl der arbeitsschritte
повторити для лівої(правої)сторони repeat for left(right)side wiederholen für linken(recht)seite	Варіанти options varianten					

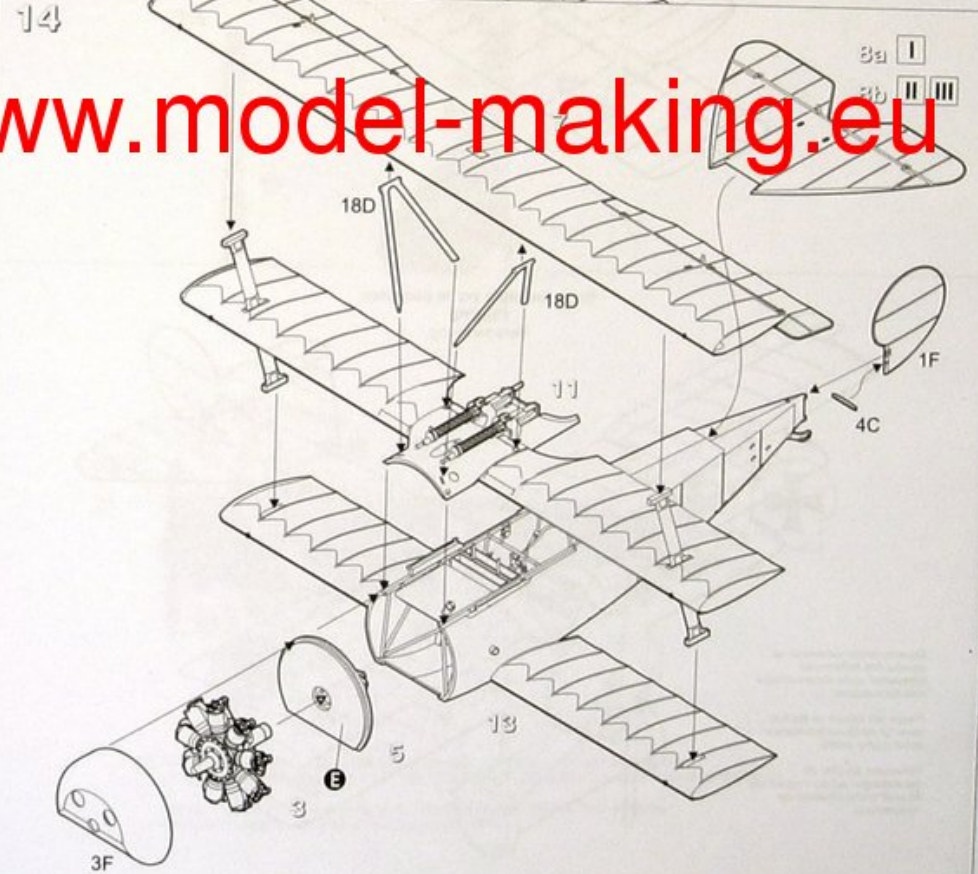
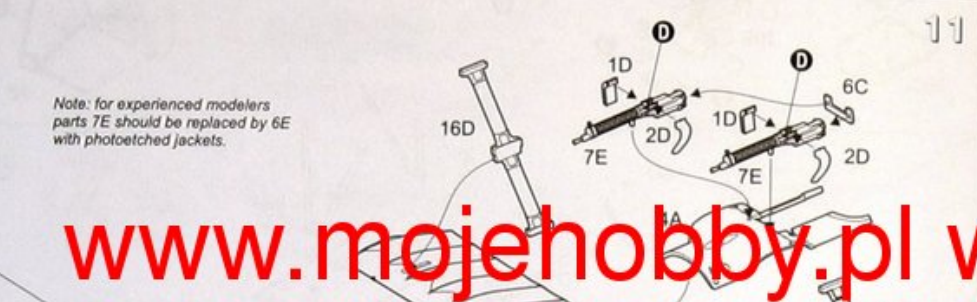
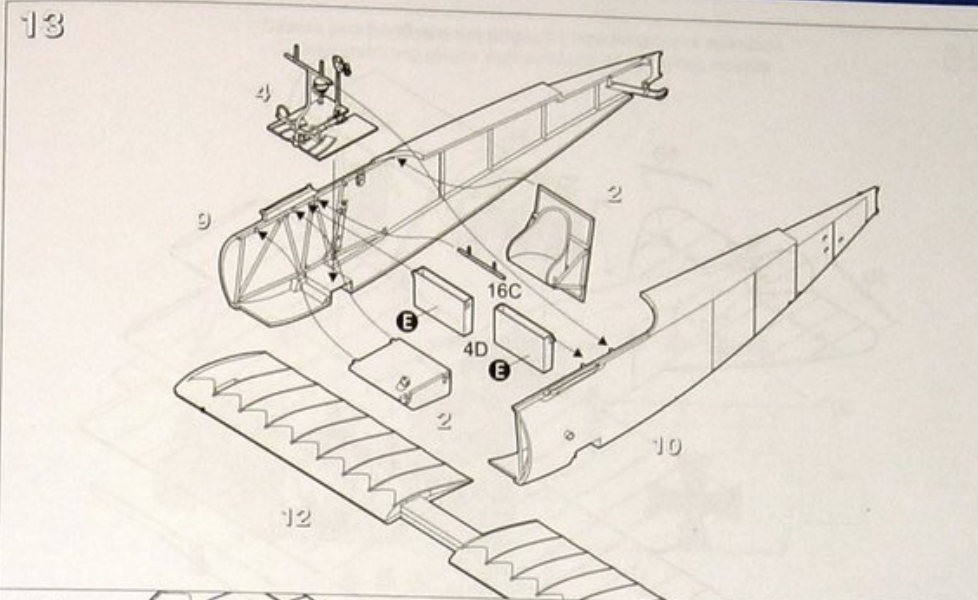
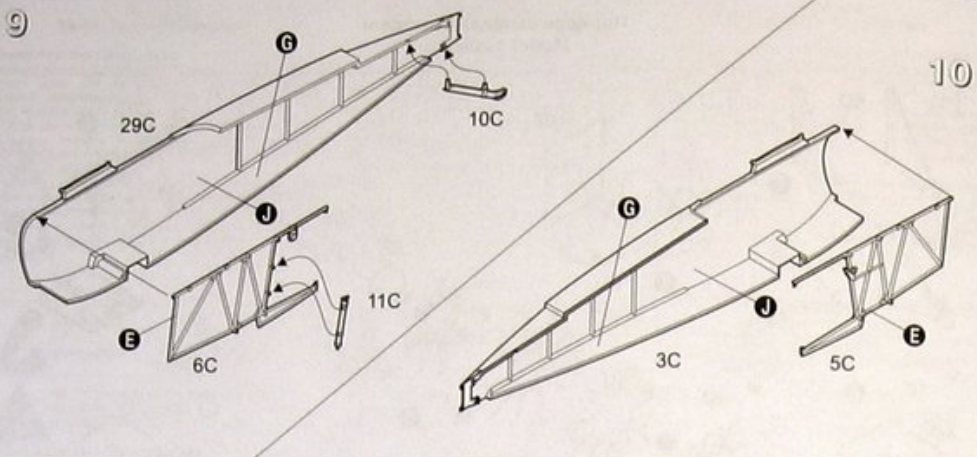


Деталі що не використовуються  
Parts not for use  
Nicht benötigte Teile

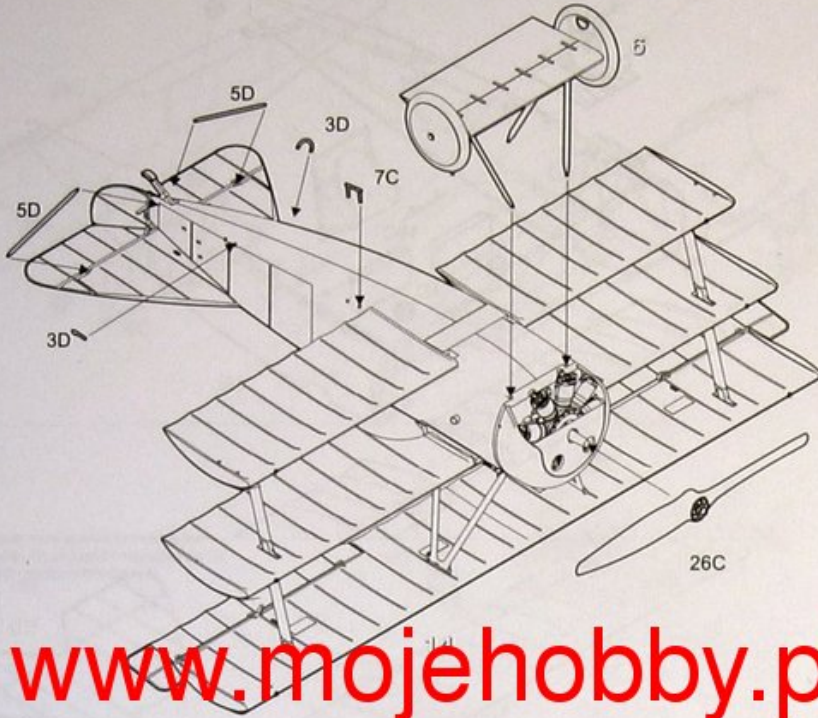
Комплектність іграшки:  
1. Рамки з деталями - 6 шт.  
2. Інструкція - 1 прим.  
3. Декалі - 1 прим.  
4. Робочий лист - 1 прим.



**Порядок складання моделі**  
**Model assembly**

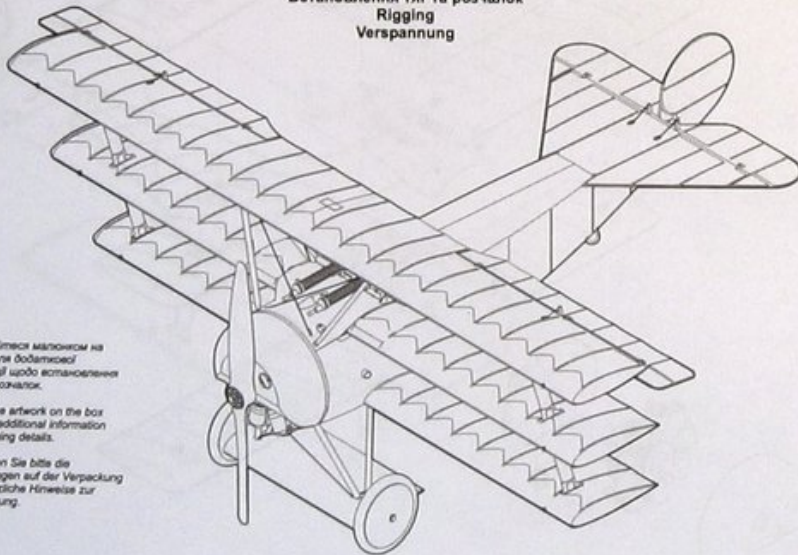


[www.mojehobby.pl](http://www.mojehobby.pl) [www.model-making.eu](http://www.model-making.eu)



[www.mojehobby.pl](http://www.mojehobby.pl) [www.model-making.eu](http://www.model-making.eu)

Встановлення тяг та розчалок  
Rigging  
Verspannung

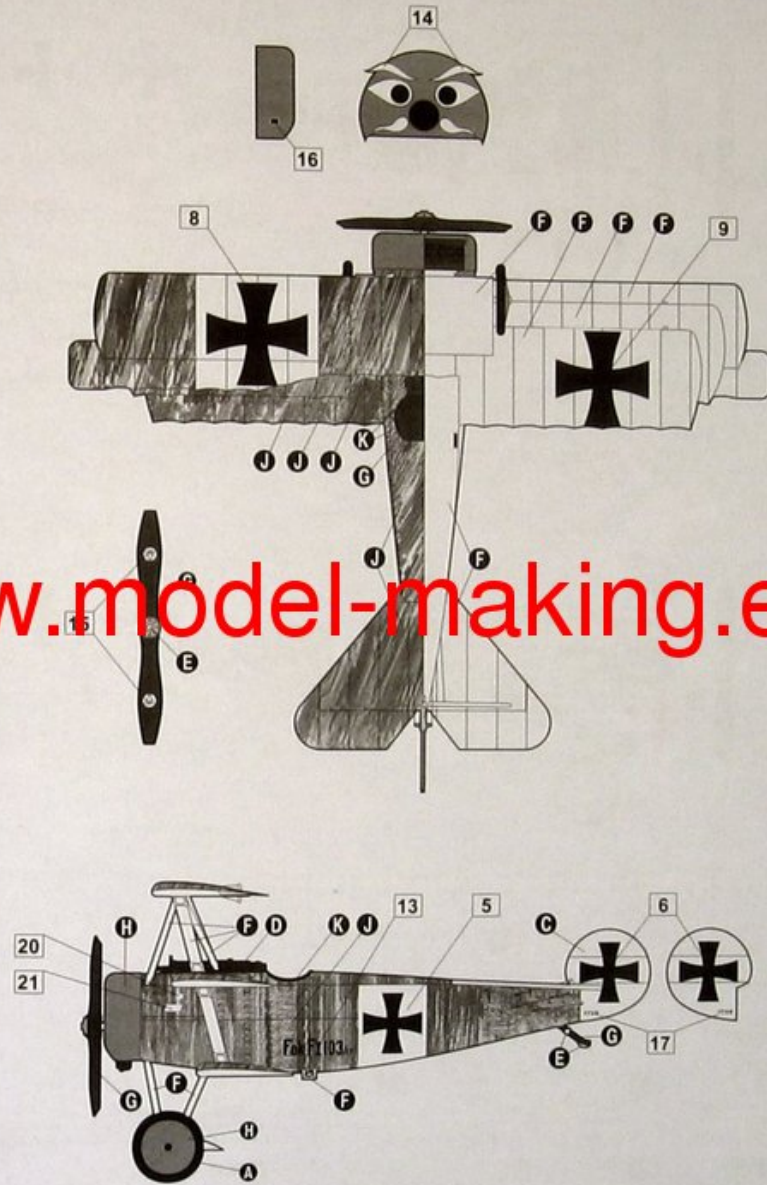


Користуйтеся малюнком на коробці для додаткової інформації щодо встановлення тяг та розчалок.

Please use artwork on the box cover for additional information about rigging details.

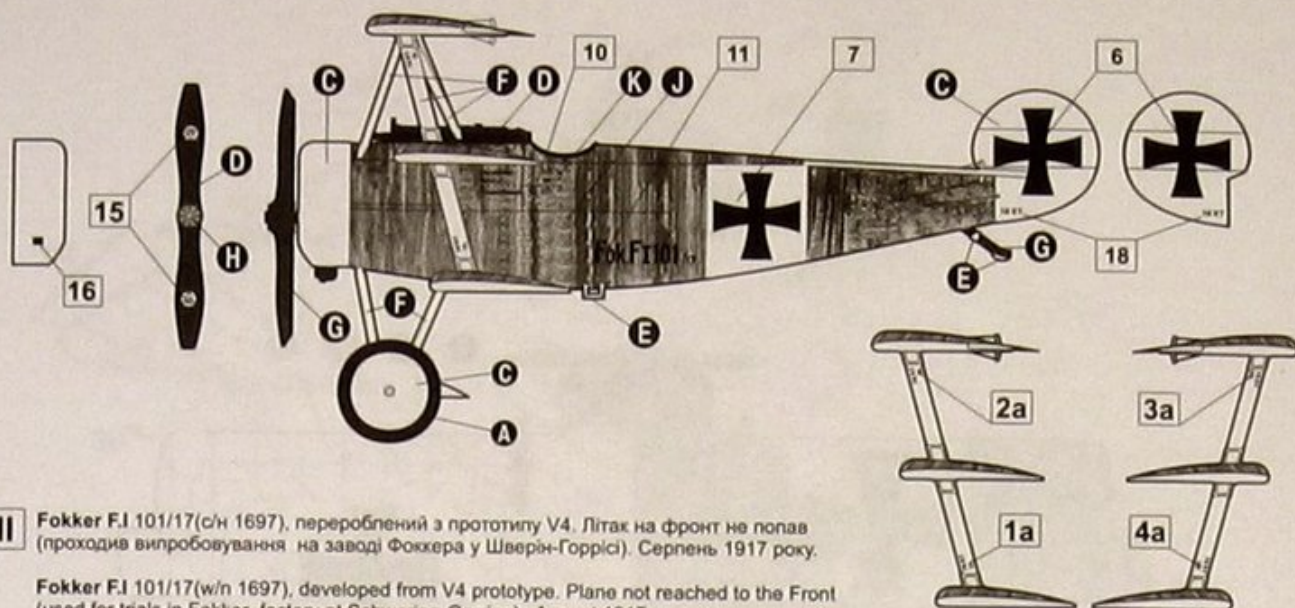
Verwenden Sie bitte die Darstellungen auf der Verpackung für zusätzliche Hinweise zur Verspannung.

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



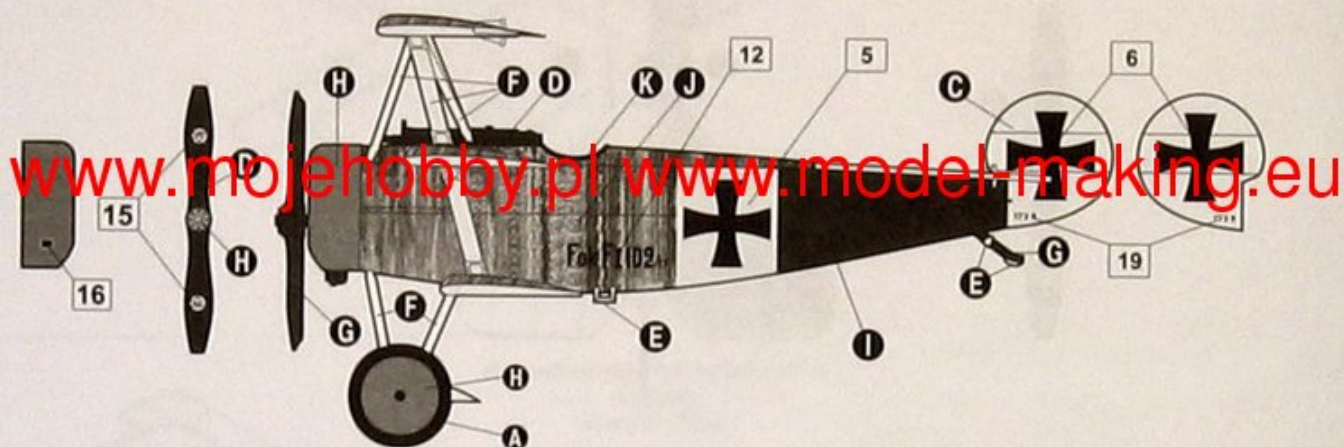
I Fokker F1 103/17 (с/п 1730), авіацувальний підрозділ №10, лейтенант Вернер Фосс (48 перемог, орден Блакитний Макс). Північна Франція, повітряне Маркебек, вересень 1917 року.

Fokker F1 103/17 (w/n 1730) Jasta 10, Lt. Werner Voss (48 victories, Pour le Merite). Northern France, Marckebeke airfield, September, 1917.



II Fokker F.I 101/17 (с/н 1697), перероблений з прототипу V4. Літак на фронт не попав (проходив випробовування на заводі Фоккера у Шверін-Горрісі). Серпень 1917 року.

Fokker F.I 101/17 (w/n 1697), developed from V4 prototype. Plane not reached the Front (used for trials in Fokker factory at Schwering-Gorries). August 1917.



III Fokker F.I 102/17 (с/н 1729), винищувальний підрозділ №11, обер-лейтенант Курт Вольф (33 перемоги, орден Блакитний Макс). Північна Франція, лєтовище Фалемпін, 15 вересня 1917 року.

Fokker F.I 102/17 (w/n 1729) Jasta 11, Ob.lt. Kurt Wolff (33 victories, Pour le Merite). Northern France, Phalempin airfield, September 15, 1917.

### HUMBROL

 <b>A</b> 32 Темно-сірий Matt Dark Grey Matt-Dunkelgrau	 <b>B</b> 33 Чорний Matt Black Mattschwarz	 <b>C</b> 34 Білий матовий White Matt Mattweiß	 <b>D</b> 53 Чорно-сталевий Gunmetal Schwarz	 <b>E</b> 56 Дюраль Metallic Matt Aluminium Aluminium, metallic	 <b>F</b> 87 Сірий сталевий Matt Steel Grey Stahlgrau, matt
 <b>G</b> 110 Натуральне дерево Matt Natural Wood Naturholz, matt	 <b>H</b> 116 Темно-зелений Matt US Dark Green Matt-USA-Dunkelgrün	 <b>I</b> 153 Червоний матовий Insignia Red Signalrot, matt	 <b>J</b> 155 Оливковий Matt Olive Drab Olivgrau, matt	 <b>K</b> 180 Червона шкіра Red Leather Rotbraun	

ПРИМІТКА: оливковий колір (I 155) наносився пензлем поверх заводського пофарбування (E 87); вертикально на фюзеляжі та діагонально на крилах.  
NOTE: olive color (I 155) hand-painted by brush over factory finish (E 87); vertically on the fuselage and diagonally on the upper surfaces.