

Fokker D.VII Alb (early)

Одразу після виграшу прототипом Fokker V.11 "змагання винищувачів", що відбувалися в січні-лютому 1918 року у Адлерсхофі, 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 заводів 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 Шнейдмюлі (вона називалася Ostdeutschen Albatros Werken, 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 дві краплі води і лише присутність букв Alb (тобто Albatros) у серійному числі кожного літака вирізняли їх поміж інших "сімок".

Після декількох катастроф, причиною яких було самозапалення боекомплекту у повітрі, пілоти почали боятися нового літака. Найрішучіші аси продовжували літати на розкапотованих D.VII (Alb), щоб хоч таким чином покращити охолодження носової частини винищувача. Окремі пілоти (наприклад, Карл Дегелов) знімали навіть верхню панель носової частини фюзеляжу для максимальної вентиляції.

Фірма Albatros модифікувала систему вентиляції: з'явилися додаткові жалюзі на бічних панелях фюзеляжу та технічні люки, що полегшували доступ до найважливіших агрегатів літака. Ці зовнішні новації помітно вирізняли D.VII побудови Albatros серед інших D.VII. Аналогічні новації були запроваджені також на заводі OAW.

Fokker D.VII Alb (early)

Just after a gain of "Fighter Competition" in February 1918 by Fokker V11 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 V18 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 Johaniesthal, Albatros had a branch factory OAW (Ostdeutschen Albatros Werken) on the Schneidemuhl, 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 plane. Some experienced pilots still flying on D.VII but without cowling panels (for best ventilation of engine and ammunition); Carl Degelow 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 (early)

Sofort nach dem Sieg der Fokker V.11 während des „Jagdflugzeugwettbewerbs“ im Januar/Februar 1918 bestellte die Luftwaffeninspektion (Idflieg) 400 Flugzeuge bei Fokker. Die neue Maschine erhielt die offizielle Bezeichnung Fokker D.VII. Im Frühjahr 1918 galt der Flugzeugpark der deutschen Luftwaffe schon fast als veraltet und daher wurde dringend eine sehr große Anzahl der neuen Maschinen benötigt. Die Produktionskapazität von Fokker reichte dafür nicht aus (zumal Anthony Fokker zusätzlich schon an seinem neuen vielversprechenden Jagdflugzeugprototyp V.18 arbeitete, der später als E.V/D.VII oder als „fliegende Klinge“ bekannt wurde).

Die Luftwaffeninspektion beschloss daraufhin, das die Firma Albatros die Fokker D.VII in Lizenz bauen sollte. Die Firma Albatros hatte neben ihrem Hauptwerk noch ein Zweigwerk in Schneidemühl (die OAW, welche zu diesem Zeitpunkt noch die inzwischen nicht mehr zeitgemäße Albatros D.V herstellte) und somit viel größere zur Verfügung stehende Produktionskapazitäten als Fokker.

Die ersten von Albatros in Lizenz gebauten Fokker D.VII ähnelten den von Fokker gebauten Maschinen völlig. Man konnte sie nur aufgrund der anderen offiziellen Bezeichnung (d.h. Alb. für Albatros) voneinander unterscheiden.

Nach einigen schweren Flugunfällen, bei denen sich die mitgeführte Munition (Leuchtspur- und Brandgeschosse) durch Überhitzung selbst entzündete, und somit das Flugzeug in Brand setzte, sank für kurze Zeit die Beliebtheit der Fokker D.VII. Schnell wurde, z. B. von Piloten wie Karl Degelow, die Abdeckung des Motors teilweise entfernt, um die Kühlung des Motors zu verbessern. Mit der verbesserten Kühlung hörten die Unfälle dann auch prompt auf.

Die Firma Albatros modifizierte die Motorabdeckungen entsprechend, indem sie viele zusätzliche Belüftungsschlitze und noch einige zusätzliche Wartungskappen (zur leichtern Erreichbarkeit einiger Motorenbauteile) hinzufügte. Auch die Flugzeuge der OAW wurden in ähnlicher Weise verändert. Diese Modifikationen der Motorabdeckung machten die Flugzeuge der einzelnen Hersteller leicht voneinander unterscheidbar.

Insgesamt hat die Firma Albatros (enthalten sind auch die von OAW gefertigten Maschinen) etwa 2600 Flugzeuge des Typs Fokker D.VII gebaut, also mehr als das Vierfache als die Firma Fokker selbst. Eine bedeutende Anzahl musste gemäß der Vereinbarung des Waffenstillstands nach Kriegsende an die Alliierten als Kriegsbeute übergeben werden, während andere verschrottet wurden.

Технічні характеристики

Розмах верхнього крила	8,91 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.IIIaü (180 к.с.)	
..... або BMW IIIa (185 к.с.)	
Кулемети 2xLMG 08/15 Spandau	

Performances

Span, upper	8,91 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.IIIaü (180 h.p.)	
..... or BMW IIIa (185 h.p.)	
Machine guns 2xLMG 08/15 Spandau	

Technische Charakteristik

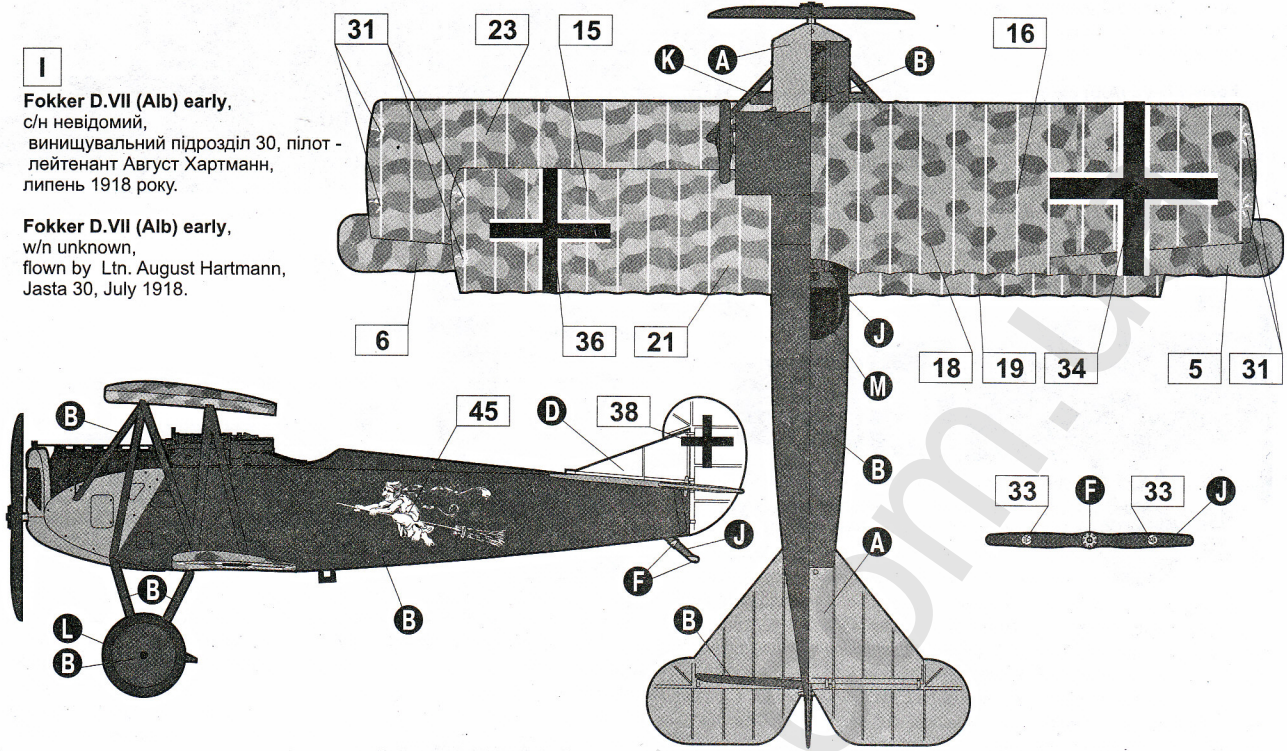
Obere flügelspannweite	8,91 m
Untere flügelspannweite	7,01 m
Rumpflänge	7,00 m
Flugzeugemasse	757 kg
Wicht	959 kg
Aufsteigens 2000 m	4 min
Triebwerktyp (Motorleistung)	
..... Mercedes D.III (160 P.S.)	
..... or Mercedes D.IIIaü (180 P.S.)	
..... or BMW IIIa (185 P.S.)	
Maschinengewehre 2xLMG 08/15 Spandau	

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

I

Fokker D.VII (Alb) early,
 с/н невідомий,
 винищувальний підрозділ 30, пілот -
 лейтенант Август Хартманн,
 липень 1918 року.

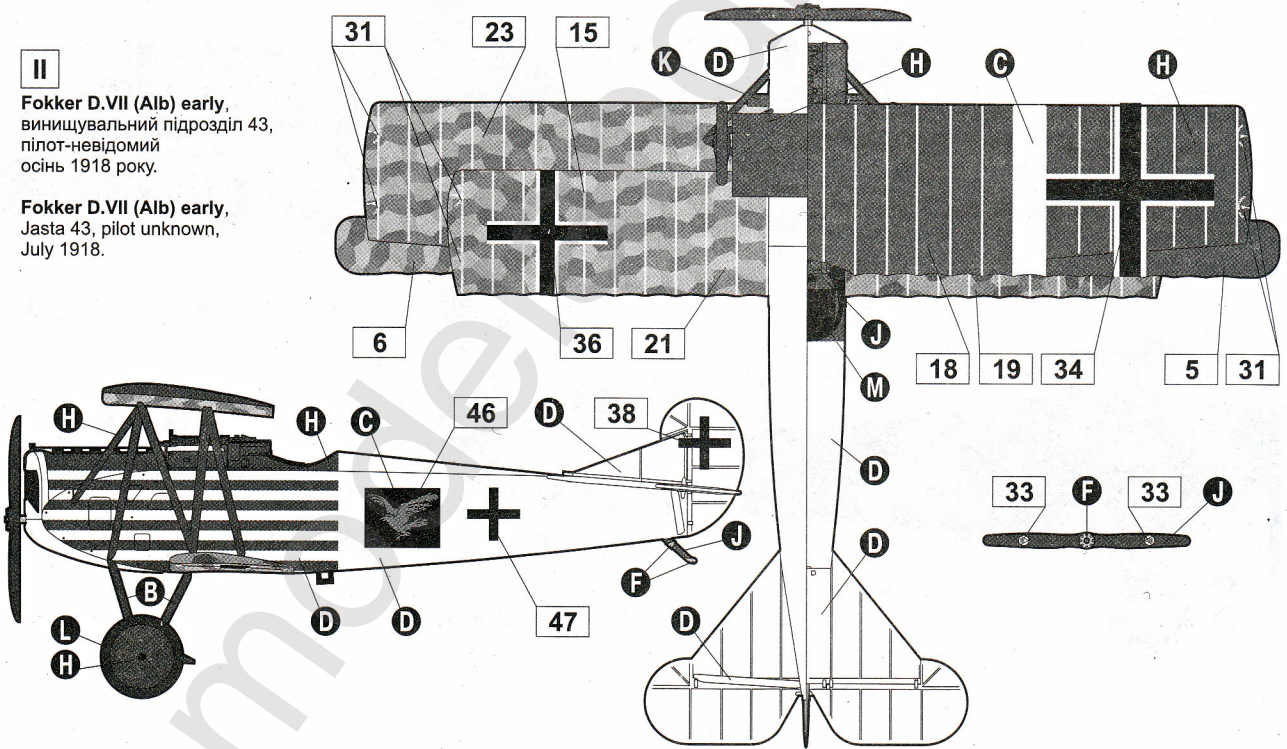
Fokker D.VII (Alb) early,
 w/n unknown,
 flown by Lt. August Hartmann,
 Jasta 30, July 1918.




II

Fokker D.VII (Alb) early,
 винищувальний підрозділ 43,
 пілот-невідомий
 осінь 1918 року.

Fokker D.VII (Alb) early,
 Jasta 43, pilot unknown,
 July 1918.



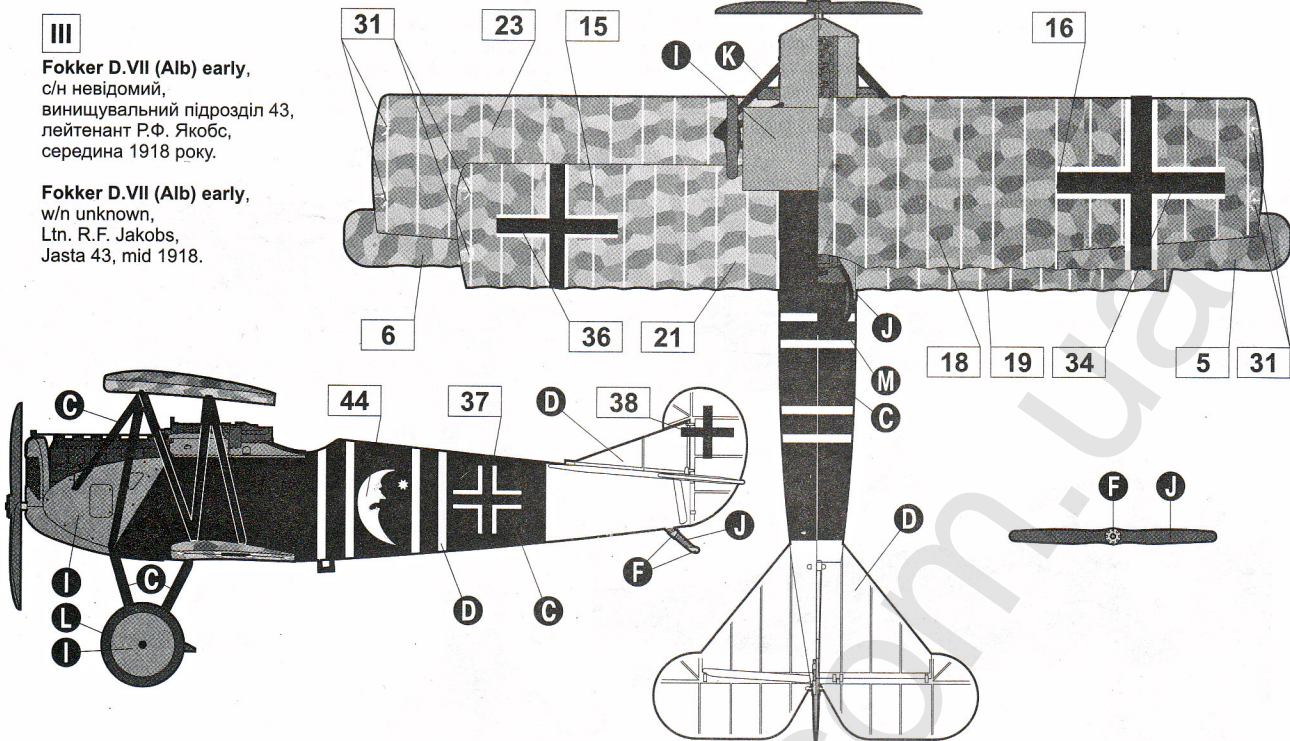
 A 24	 B 29	 C 33	 D 34	 E 53	 F 56	 G 80
Темно-жовтий Trainer Yellow Gelb	Коричневий Matt Dark Earth Erdbraun, matt	Чорний Matt Black Mattschwarz, matt	Білий матовий Matt White Mattweiß	Чорно-сталевий Gunmetal Eisen, metallic	Дюраль Aluminium Aluminium, matic	Трав'яний Matt Grass Green Grasgrün, matt

HUMBROL

III

Fokker D.VII (Alb) early,
с/н невідомий,
винищувальний підрозділ 43,
лейтенант Р.Ф. Якобс,
середина 1918 року.

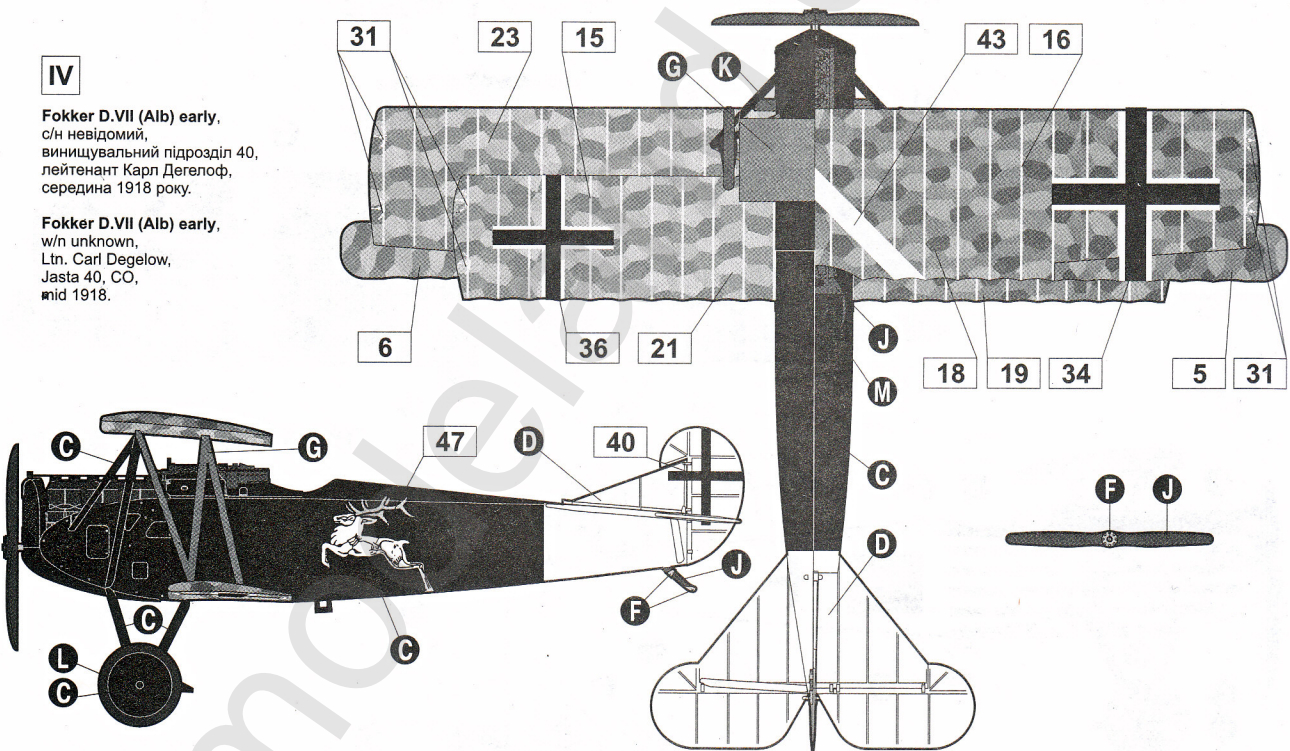
Fokker D.VII (Alb) early,
w/n unknown,
Lt. R.F. Jakobs,
Jasta 43, mid 1918.



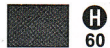
IV

Fokker D.VII (Alb) early,
с/н невідомий,
винищувальний підрозділ 40,
лейтенант Карл Дегелов,
середина 1918 року.

Fokker D.VII (Alb) early,
w/n unknown,
Lt. Carl Degelow,
Jasta 40, CO,
mid 1918.



HUMBROL



Червоний
Matt Scarlet
Matt-Scharlachrot



Середньо-зелений
Matt Mid Green
Dragonergrün, matt



Натуральне дерево
Matt Natural Wood
Naturholz, matt



Іржавий
Matt Rust
Rostbraun, matt



Темно-сірий
Camouflage Grey
Dunkelgrau, matt



Червона шкіра
Red Leather
Rotbraun

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: A, B, C... Для деталей, які необхідно пофарбувати перед складанням, вказано колір фарби: A, B, C... 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 вказан 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!

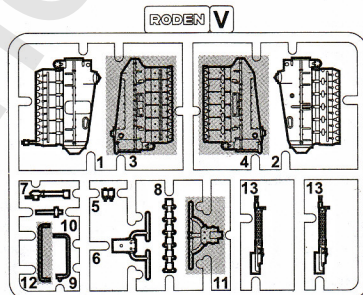
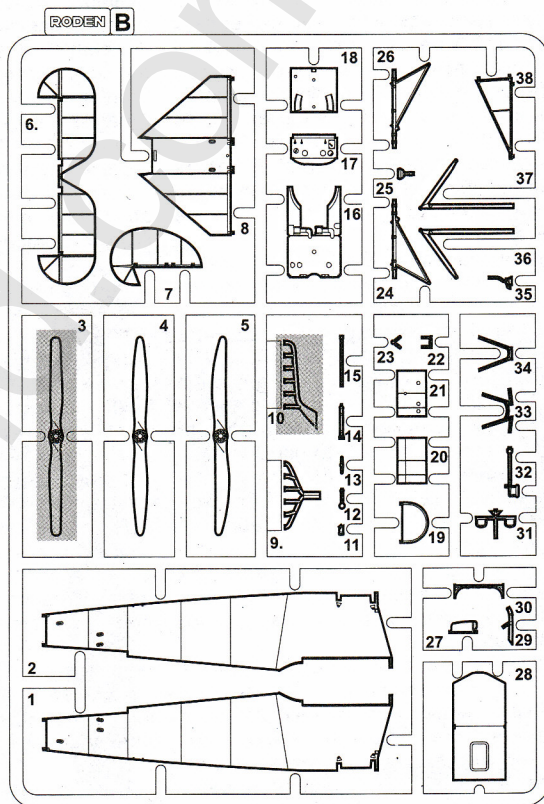
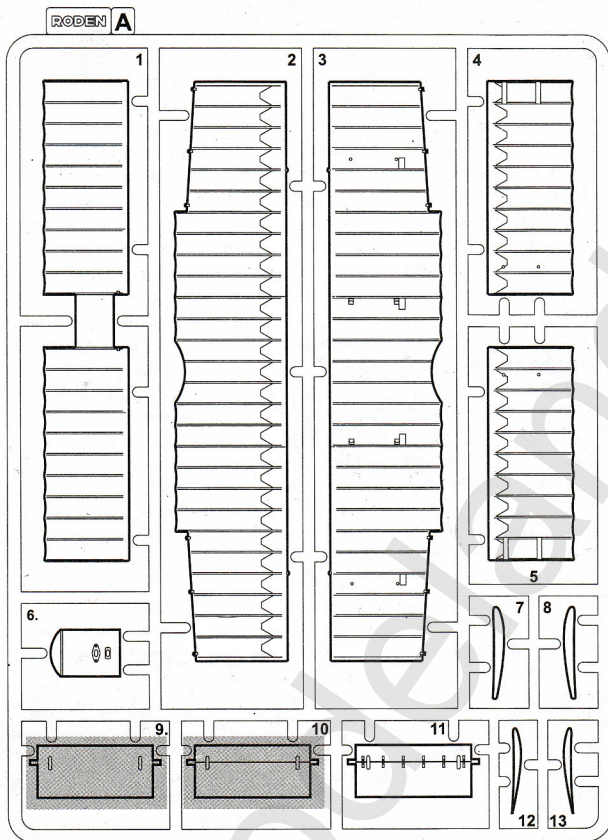
Read the instructions carefully prior to assembly. Remove parts from frame with a sharp knife or a pair of scissors and trim away excess plastic. Do not pull off parts. Numbers of parts are marked figures: 1, 2, 3... Frames, in which the part is situated, are marked by capital letters: A, B, C... For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

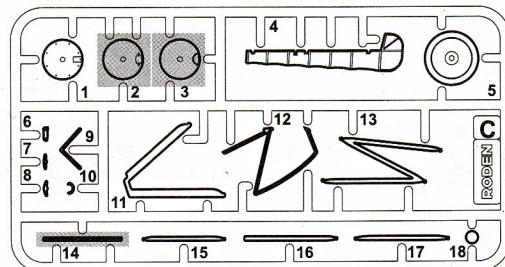
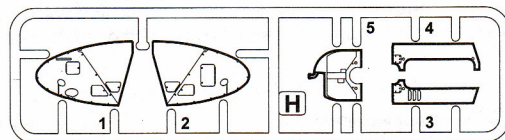
Von der Montage die Zeichnung aufmerksam studieren. Die einzelnen Montageteile mit einem Messer oder einer Schere vom Spritzling sorgfältig entfernen. Nummern der Einzelteile sind als Ziffer: 1, 2, 3... Der Rahmen, in welchem sich der Einzelteil befindet, wird als grosser Latienbuchstabe angegeben: A, 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.

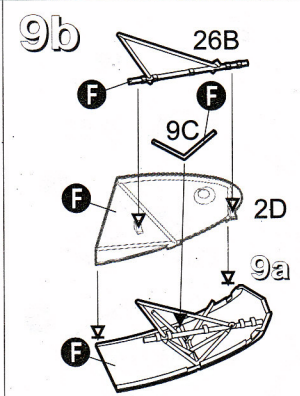
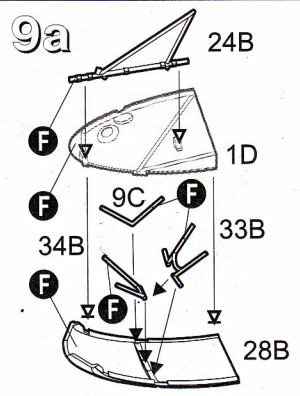


- Комплектність іграшки:**
 1. Рамки з деталями - 6 шт.
 2. Інструкція - 1 прим.
 3. Декалі - 4 прим.
 4. Коробка - 1 шт.

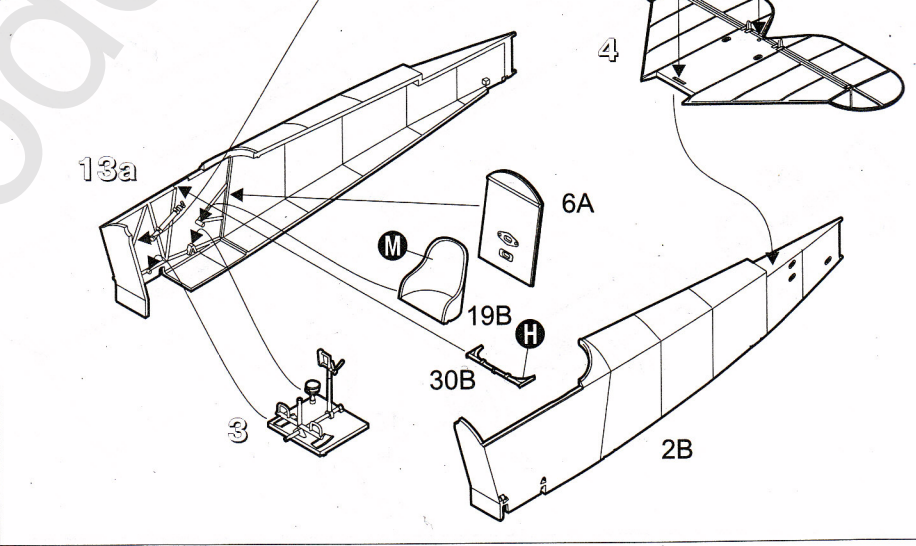
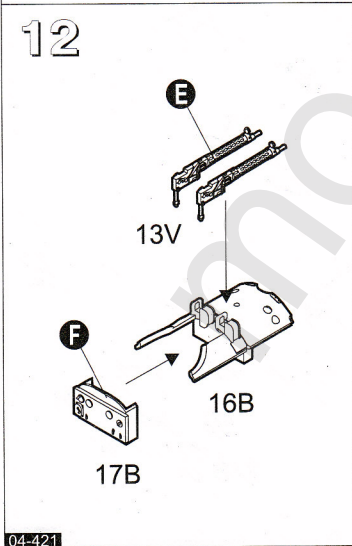
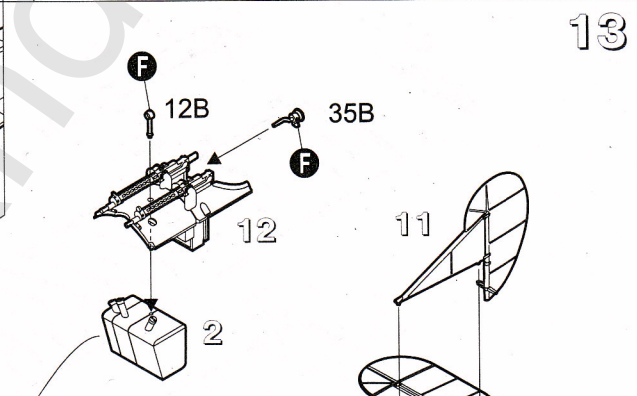
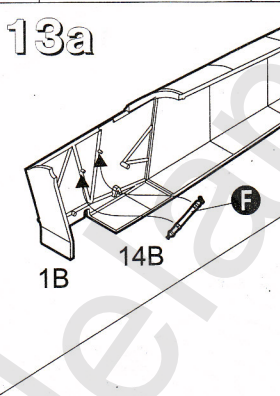
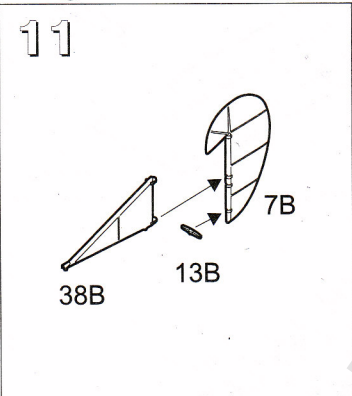
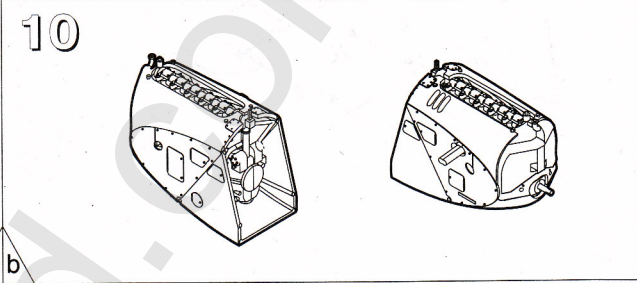
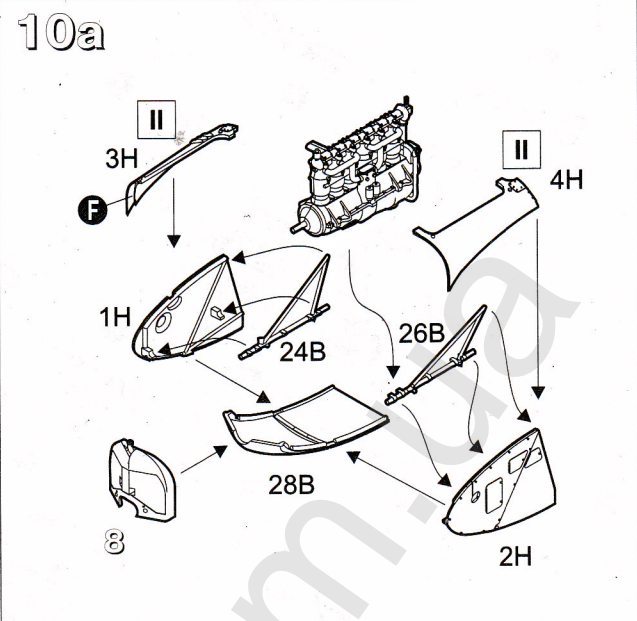
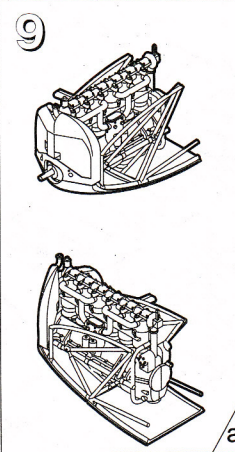
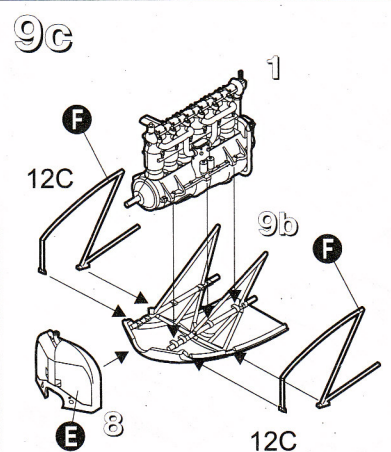
■ Деталі що не використовуються
 Parts not for use



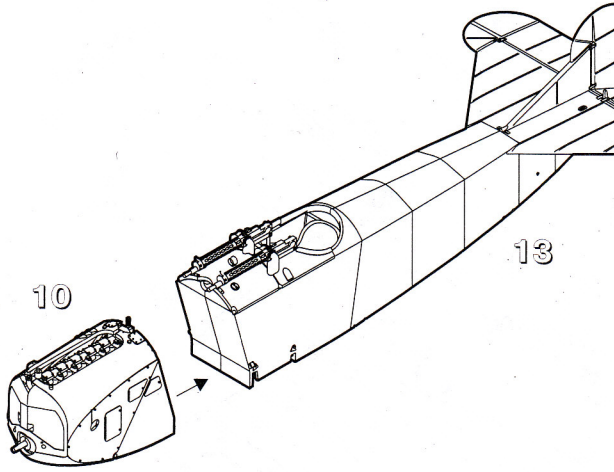
X 2



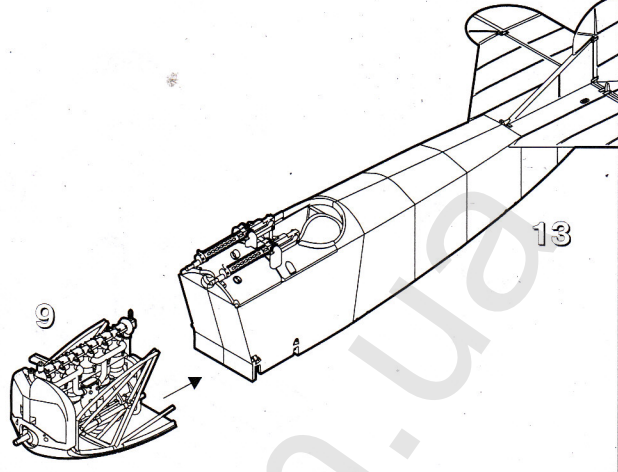
Attention! The details 1D and 2D do not glue!
They are used only as template for pasting of the details 24B and 26B.



14a

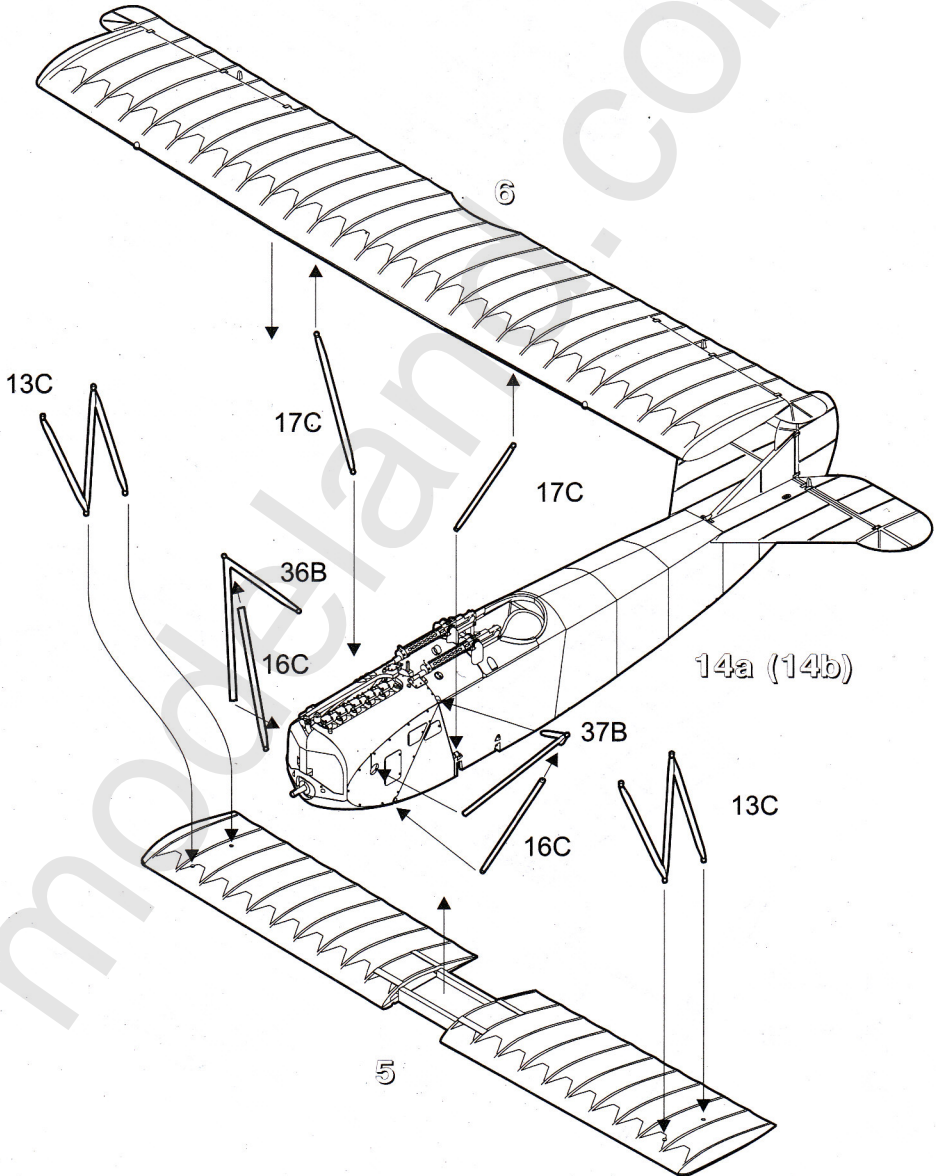


14b

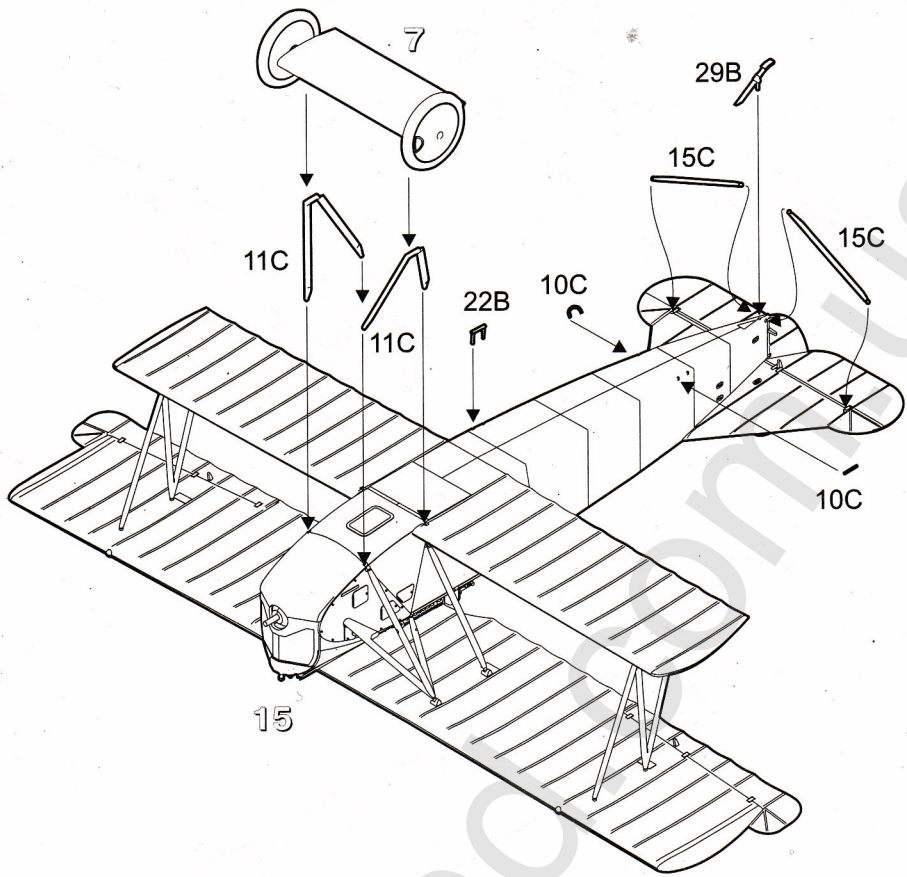


ab

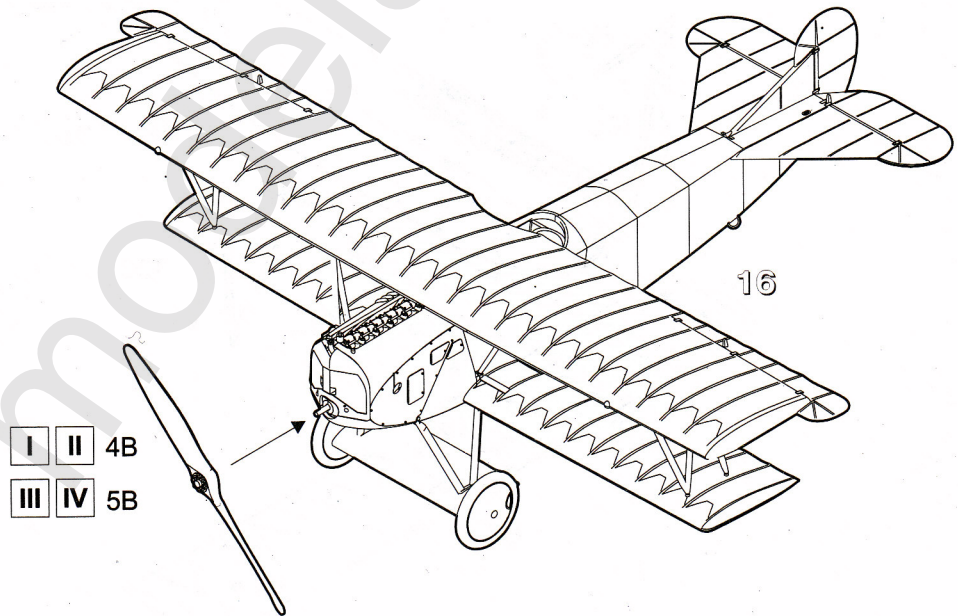
15



16



17



ab