

Fokker D.VI

В середині 1917 року у небі Західного Фронту відбулася зміна ситуації - німецькі винищувачі Albatros D.III та Albatros D.V поступово втрачали свої переваги перед Sopwith Camel та RAF S.E.5a. Наприкінці того ж року провідні авіабудівні фірми отримали пропозицію представити новий тип літака на Змаганнях Винищувачів, які мали відбутися наприкінці січня наступного року.

На цей час Ентоні Фоккер та його компанія вже встигли завоювати авторитет серед пілотів, перш за все через славний Fokker Dr.I, який за короткий час став легендою неба. На Змаганнях Винищувачів, що розпочалися 20 січня 1918 року у Адлерсхофі, Fokker Flugzeugwerke запропонувала одразу вісім нових розробок. Деякі з них були дуже перспективні, але на цей час всі німецькі літакобудівники зіштовхнулися із серйозною проблемою - відсутністю потужного та надійного двигуна. Всі новітні розробки продовжували базуватися на старих добре відомих Oberursel Ur.II повітряного охолодження та Mercedes D.IIIa водяного охолодження. Як результат, перевагу за підсумками змагань отримав прототип Fokker V.9. Літак не показав очікуваних від нього показників, а деякі з них, наприклад швидкість підйому, взагалі визнали незадовільними, проте інші розробки, як, наприклад Pfalz D.VI, показали ще гірші результати. Військове командування оголосило про нові Змагання Винищувачів на березень, а поки видало фірмі Фоккера замовлення на 120 нових літаків, яким присвоїли офіційну назву Fokker D.VI.

Перші літаки D.VI передані 6 авіаційній групі в 1918 року, до серпня збудували ще 59 машин, після чого виробництво D.VI припинили - в цей час заводи Фоккера повністю перейшли на виробництво нового винищувача Fokker D.VII, який перевищував D.VI за усіма показниками.

Майже всі побудовані Fokker D.VI передали до підрозділів, які здійснювали охорону повітряного простору Німеччини - в цей час нальоти бомбардувальників країн Антанти стали щоденними. У цій ситуації D.VI виявився абсолютно придатним для ролі перехоплювача, бо літаки із двигунами повітряного охолодження потребували значно менше часу на передпольотну підготовку. Але через повільну швидкість підйому D.VI були передані до регіону Ельзас-Лотарингії - там активність повітряних нальотів була невеликою. Декілька машин передали до учбових частин, ще сім літаків закупила Австро-Угорщина. Після закінчення війни принаймні два D.VI проходили випробування у країнах переможців - один у Франції та ще один у США.

Загалом Fokker D.VI потрапив у тінь на тлі своїх відомих "родичів" Fokker Dr.I, Fokker E.V та особливо у порівнянні із кращим винищувачем Великої Війни Fokker D.VII. Шістдесят винищувачів просто "потонули" у морі сотень та тисяч інших винищувачів, але вони теж відіграли свою, хоч і досить незначну, роль у повітряних боях Першої Світової війни.

Fokker D.VI

During the middle of 1917 the principal German fighters, the Albatros D.III and D.V, lost their superiority in the skies of the Western Front, and now the Sopwith Camel and S.E.5a dominated in the air. At this time the German Air Command (Idflieg) called all manufacturers to take part in the Fighter Competition planned for January 1918.

Fokker Flugzeugwerke, led by the genius Anthony Fokker, had a strong reputation among pilots because by this time the Fokker Dr.I had already become a legend of the air. When the Fighter Competition started at Adlershof on January 20, 1918, Fokker Flugzeugwerke proposed eight prototypes. Many of them were very ambitious, but all German manufacturers at this time had a common problem: the lack of a powerful engine. All the new designs were based on 'good old' engines like the air-cooled Oberursel Ur.II or the inline Mercedes D.IIIa. During the competition none of the all-new designs achieved the desired results but Fokker's V.13 design, developed from the V.9, showed some promise and was declared a winner. Some aspects of its performance like climb were unsatisfactory, but other fighters like the Pfalz D.VI had rather worse figures. Idflieg announced a new Fighter Competition but for now Fokker received an initial contract for 120 aircraft, which received the official designation Fokker D.VI.

The first prototype airplane was accepted on April 26, 1918 and by August sixty aircraft of this type had been produced. Contracts for sixty more were cancelled because at this time the Fokker D.VII entered service. This new design was superior to the D.VI in every way.

The majority of all 60 D.VIs built were delivered to the Kampf Einsitzer Staffeln, special units created mainly for the intercepting of Allied bombers. The Fokker D.VI which had an air-cooled engine and could take-off without delay was a good choice for this role. But the climbing ability of the D.VI was still poor and the fighters were dispersed in the Alsace-Lorraine region where bombing raids were less frequent. Other machines were delivered to the training units; and Austria-Hungary purchased seven aircraft of this type. After the end of the war at least two D.VIs were tested in France and the USA.

Overall, the Fokker D.VI was overshadowed by the most successful types like the Fokker Dr.I and Fokker E.V/D.VIII and, obviously, by the magnificent Fokker D.VII. With only sixty built, it might seem to have vanished in an ocean of fighters, but the D.VI played its own small role in the sky battles of World War One.

Fokker D.VI

In der Mitte des Jahres 1917 verloren die wichtigsten deutschen Jagdflugzeuge, die Albatros D.III und D.V, ihre Überlegenheit am Himmel über der Westfront. Nun dominierten dort die Sopwith Camel und die S.E.5a. Zu dieser Zeit rief das deutsche Kommando der Luftstreitkräfte (Idflieg) daher alle Flugzeughersteller zur Teilnahme an einem für Januar 1918 geplanten Vergleichswettbewerb für Jagdflugzeuge auf.

Die Fokker Flugzeugwerke, geleitet vom genialen Anthony Fokker, genossen bei den Piloten einen guten Ruf, da die Fokker Dr.I sich zu dieser Zeit bereits als eine legendäre Maschine erwiesen hatte. Zu Beginn des Vergleichswettbewerbes für Jagdflugzeuge am 20. Januar 1918 stellte Fokker 8 Prototypen vor. Viele davon waren vielversprechend, jedoch teilten alle deutschen Hersteller dieser Zeit ein Problem: es fehlte ein starkes Triebwerk. Daher fußen alle Entwürfe auf bewährten "alten" Motoren, wie luftgekühlten Oberursel Ur.II Rotationsmotor oder dem Mercedes D.IIIa Reihomotor. Während des Wettbewerbes erzielte keine der Maschinen die gewünschten Leistungen, jedoch zeigte die Fokker V.13 (welche aus der V.9 entwickelt worden war) das beste Potential und wurde daher zum Sieger erklärt. Einige Leistungsdaten, wie die Steigfähigkeit waren zwar nicht zufriedenstellend aber andere Jagdflugzeuge, wie die Pfalz D.VI schnitten noch schlechter ab. Die Idflieg kündigte einen weiteren Vergleichswettbewerb an und vergab an Fokker einen Auftrag über 120 Maschinen, mit der offiziellen Bezeichnung Fokker D.VI.

Die erste Serienmaschine wurde am 26. April 1918 angenommen und im August waren 60 Flugzeuge dieses Typs produziert worden. Der Vertrag über die restlichen 60 Maschinen wurde annulliert, da in der Zwischenzeit die Fokker D.VII in Dienst gestellt worden war, die sich der Fokker D.VI in jeder Hinsicht als überlegen erwies.

Die Mehrzahl aller 60 gebauten Fokker D.VI wurde an Kampf Einsitzer Staffeln geliefert besonderen Einheiten, die hauptsächlich zum Abfangen alliierter Bomber geschaffen wurden. Die Fokker D.VI war mit ihrem luftgekühlten Triebwerk, mit dem sie ohne Verzögerungen starten konnte, eine gute Wahl für diese Rolle. Die Steiggeschwindigkeit der Maschine war aber weiter nicht ausreichend und die Flugzeuge wurden im Raum Elsass-Lothringen stationiert, da es dort weniger häufig Bombenangriffe gab. Andere Maschinen gingen an Schulungseinheiten und Österreich-Ungarn erwarb sieben Flugzeuge dieses Typs. Nach Kriegsende wurden mindestens 2 Fokker D.VI in Frankreich und den USA getestet.

Insgesamt wurde die Fokker D.VI von den viel erfolgreicheren Maschinen des Typs Fokker Dr.I und Fokker E.V/D.VIII und viel mehr noch von der großartigen Fokker D.VII überschattet. Mit nur 60 gebauten Maschinen scheint die Fokker D.VI unter der Vielzahl der Jagdflugzeuge fast zu verschwinden, aber auch sie spielte ihre eigene kleine Rolle in den Luftkämpfen des 1. Weltkrieges.

Технічні характеристики

Розмах крила	7,65 м
Довжина	5,78 м
Загальна вага	583 кг.
Двигун	Oberursel Ur.III, 145 к.с.
.....	або Goebel Goe II, 200 к.с.
Озброєння:	
Кулемети	2 x LMG 08/15 Spandau

Performances

Wingspan	7,65 m
Length	5,78 m
Take-off weight	583 kg
Powerplants ...	Oberursel Ur III,145 h.p.
.....	or Goebel Goe II, 200 h.p.
Armament:	
Machine gun ...	2 x LMG 08/15 Spandau

Technische Charakteristik

Flugelspannweite	7,65 m
Länge	5,78 m
Fluggewicht	583 kg.
Motorleistung	Oberursel Ur III,145 P.S.
.....	or Goebel Goe II, 200 P.S.
Bewaffnung:	
Maschinengewehre	2 x LMG 08/15 Spandau

Інструкція
УВАГА: Прочитати обов'язково!

Перед початком роботи уважно вивчіть інструкцію для складання моделі. Деталі з рамки вирізати за допомогою гострого ножа або гострої бритви. 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 кутувати деталі за допомогою клею Plastic CEMENT 3991, 3992, 3999 або FX 44601, 44602, 44607.

Вказівка для наклеювання декалей: вирізати з аркуша потрібні декалі (на певні номери декалей вказано цифрами у квадратиках), покласти їх у посуд з чистою водою приблизно на 1/2 хвилини, наклеїти декалі на модель, а потім зсувати з аркуша. Для кращого прилягання притиснути їх чистою ганчіркою.

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 Spritzing sofortig entfernen. Nummern der Einzelteile sind als Ziffer 1, 2, 3... Der Rahmen, in welchem sich der Einzelteil befindet, wird als grosser Lateinbuchstabe 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 Plastiklebstoff verwenden.

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 Zeichnung aufmerksam studieren. Die einzelnen Montageteile mit einem Messer oder einer Schere vom Spritzing sofortig entfernen. Nummern der Einzelteile sind als Ziffer 1, 2, 3... Der Rahmen, in welchem sich der Einzelteil befindet, wird als grosser Lateinbuchstabe 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 Plastiklebstoff 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.

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

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 - 3 прим.
4. Керівні - 1 шт.

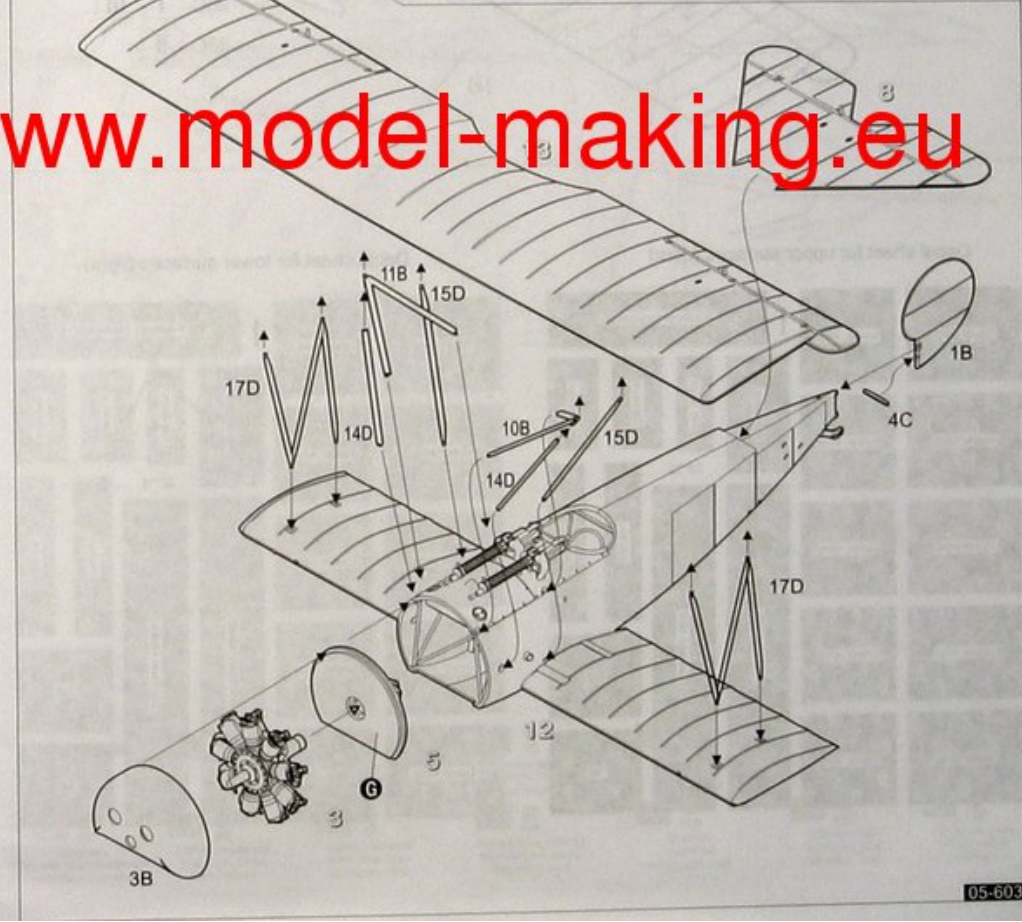
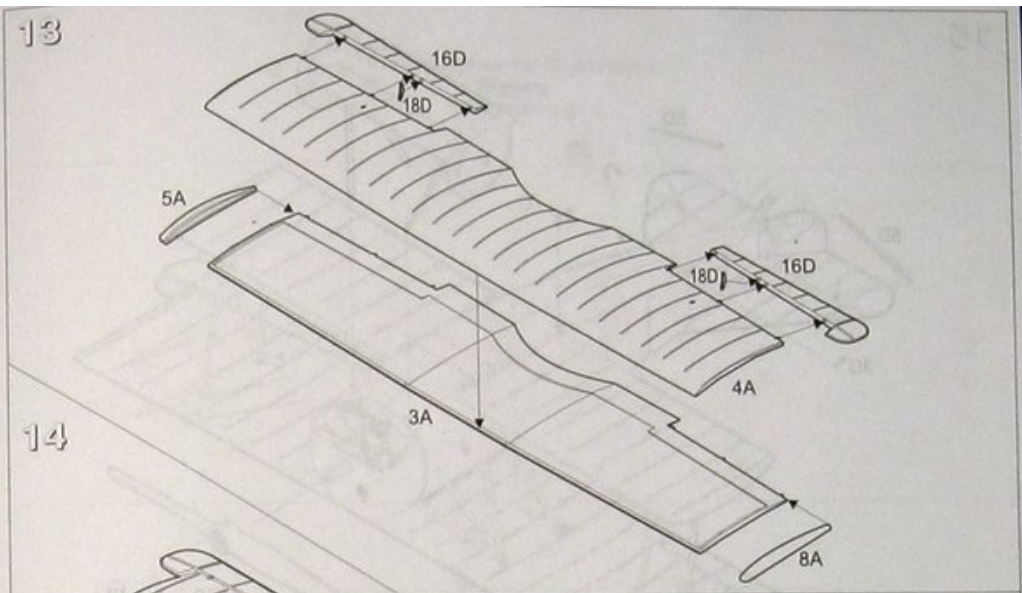
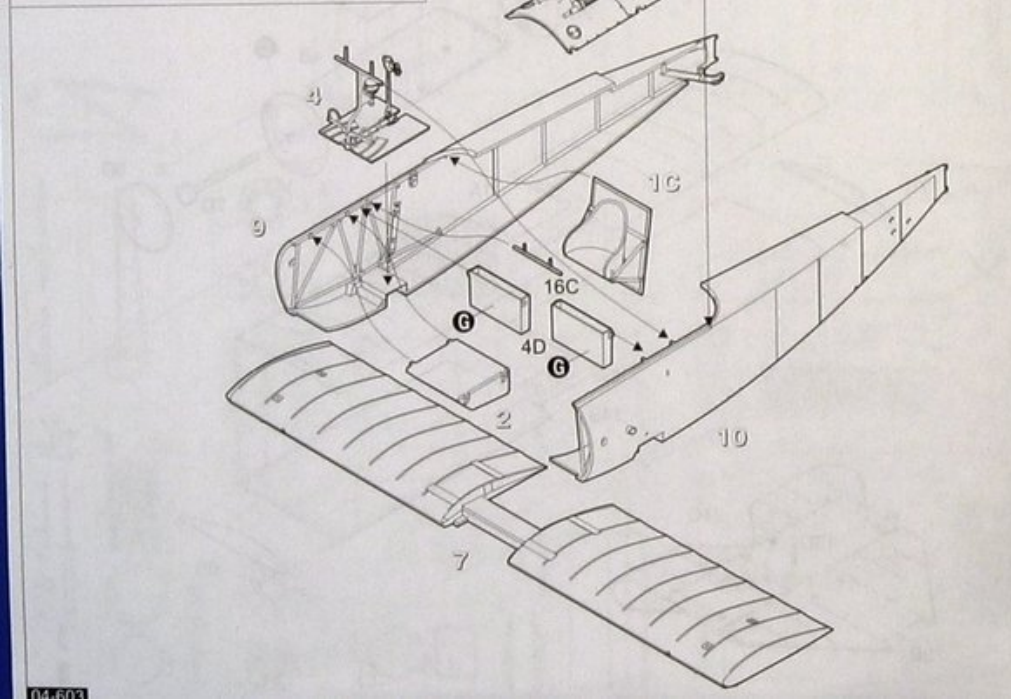
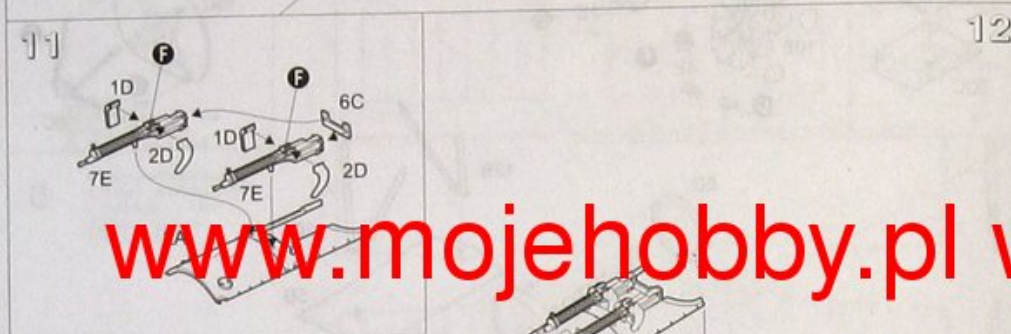
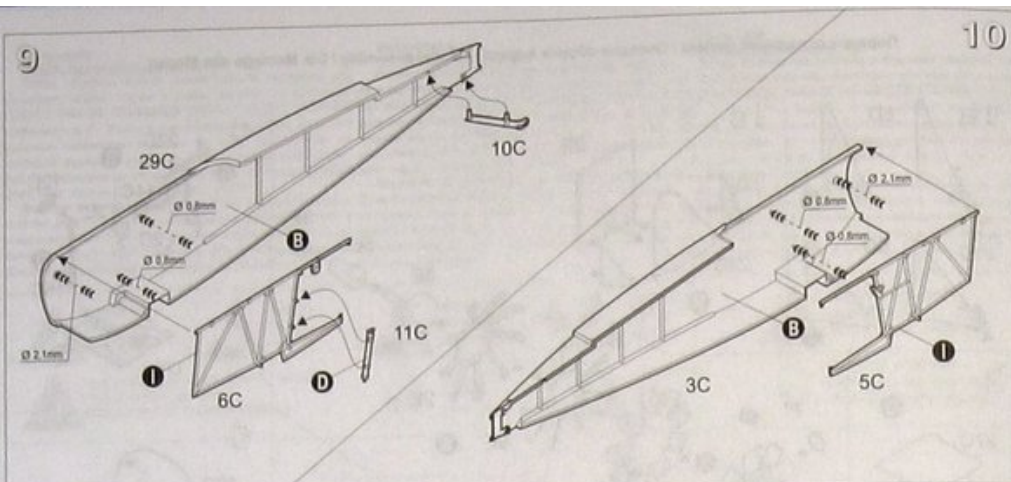
Порядок складання моделі / Порядок сборки модели / Model assembly / Die Montage des Modell

1a, 1b, 1c, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8

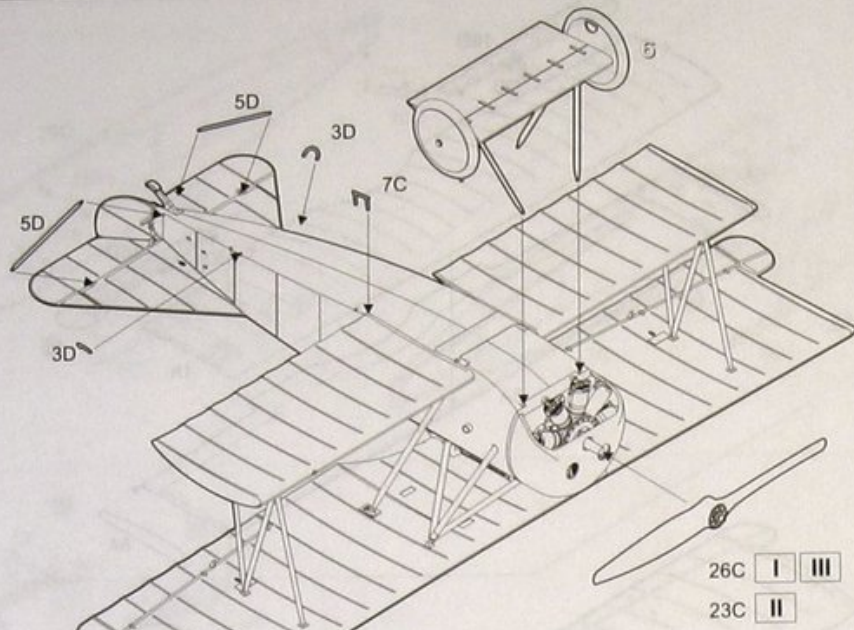
02-603

03-603

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



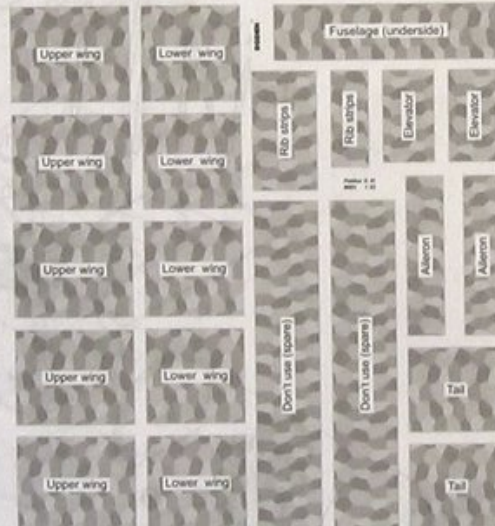
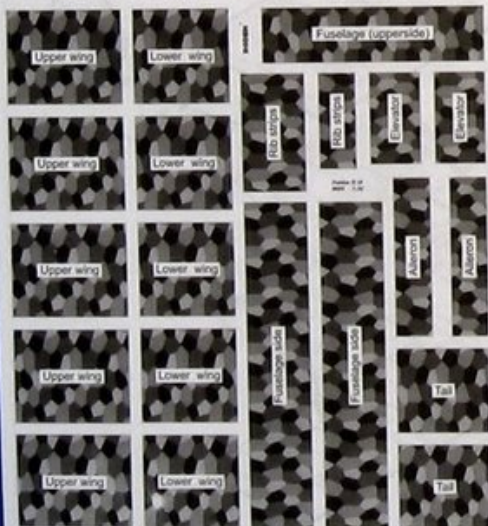
www.mojehobby.pl www.model-making.eu



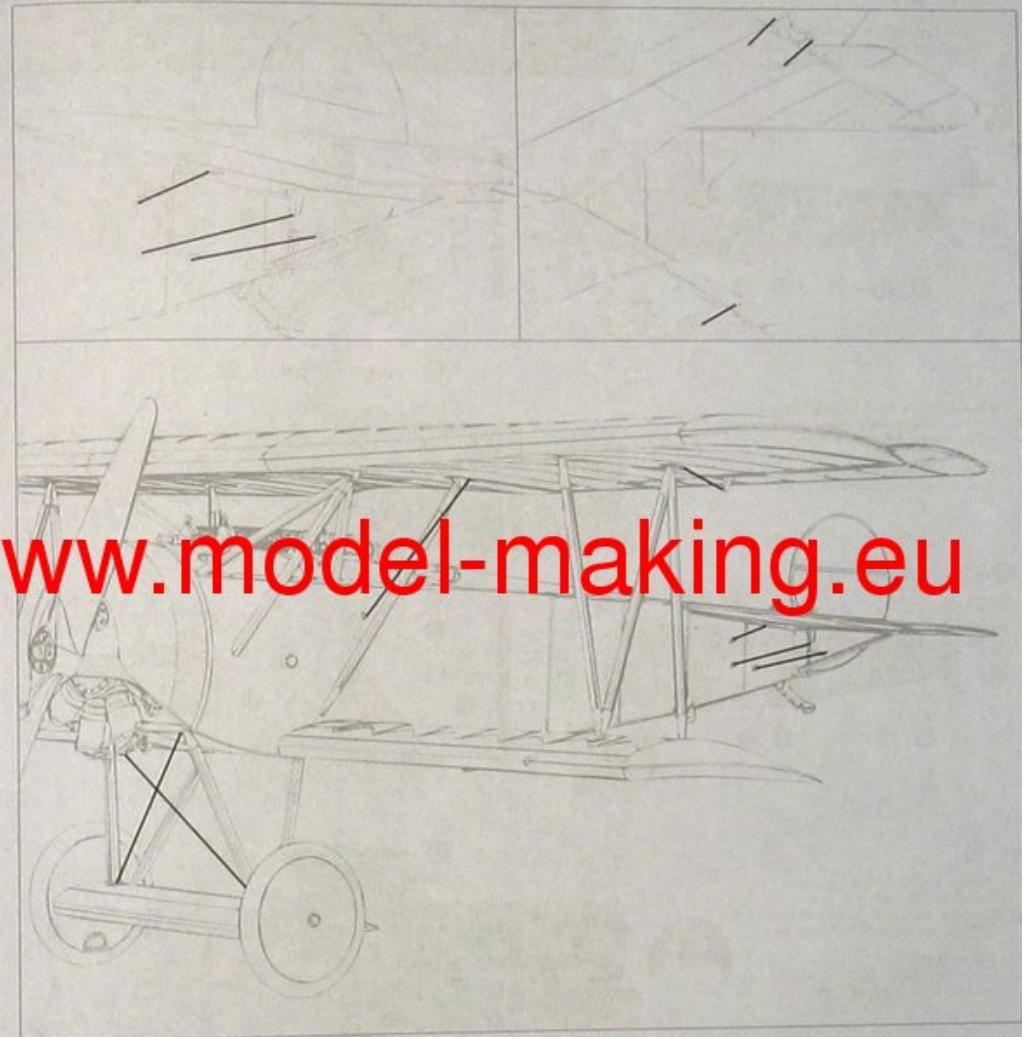
www.mojehobby.pl www.model-making.eu

Decal sheet for upper surfaces (dark)

Decal sheet for lower surfaces (light)



Встановлення тяг та розчалок
Rigging
Verspannung



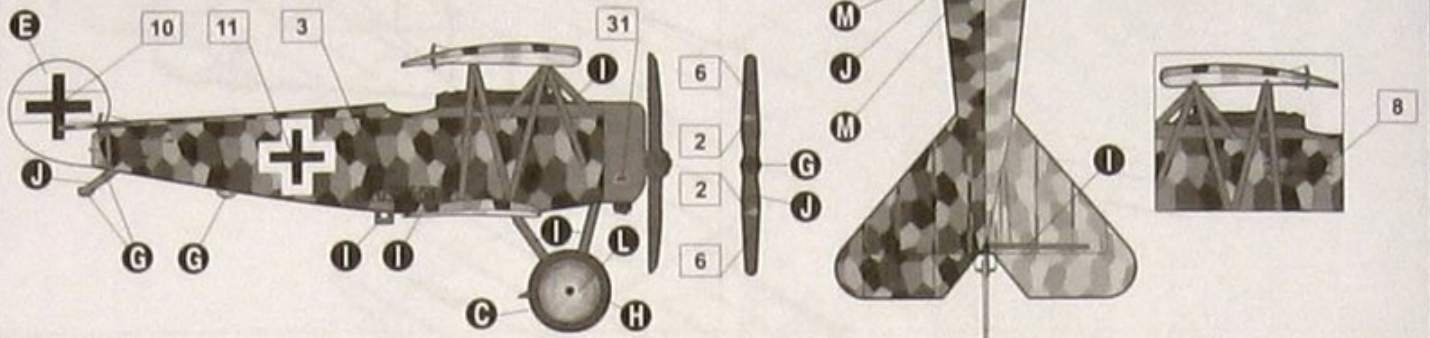
HUMBROL

- | | | | | | | |
|--|--|--|--|---|---|---|
| <p>56 Дюпаль
Metallic Malt Aluminium
Aluminium, metallic</p> | <p>12 Мідь
Copper
Kupfer</p> | <p>31 Сіро-зелений
Matt Slate Grey
Schiefelgrau, matt</p> | <p>32 Темно-сірий
Dark Grey
Dunkelgrau</p> | <p>33 Чорний
Matt Black
Mattschwarz</p> | <p>34 Білий матовий
White Matt
Matteis</p> | <p>53 Чорно-стальний
Gunmetal
Schwarz</p> |
| <p>86 Світло-оливковий
Matt Light Olive
Matt-Helloliv</p> | <p>87 Сірий сталевий
Matt Steel Grey
Stahlgrau, matt</p> | <p>110 Натуральне дерево
Matt Natural Wood
Naturholz, matt</p> | <p>113 Іржавий
Matt Rust
Rostbraun, matt</p> | <p>155 Оливковий
Matt Olive Drab
Olivgrau, matt</p> | <p>180 Червона шкіра
Red Leather
Rotbraun</p> | |

I

Fokker D.VI, 1689/18, с/н 2646,
"Батальйон "Б" повітряного парку
армії, база в Ельзас-Лотарингі,
червень 1918 року.

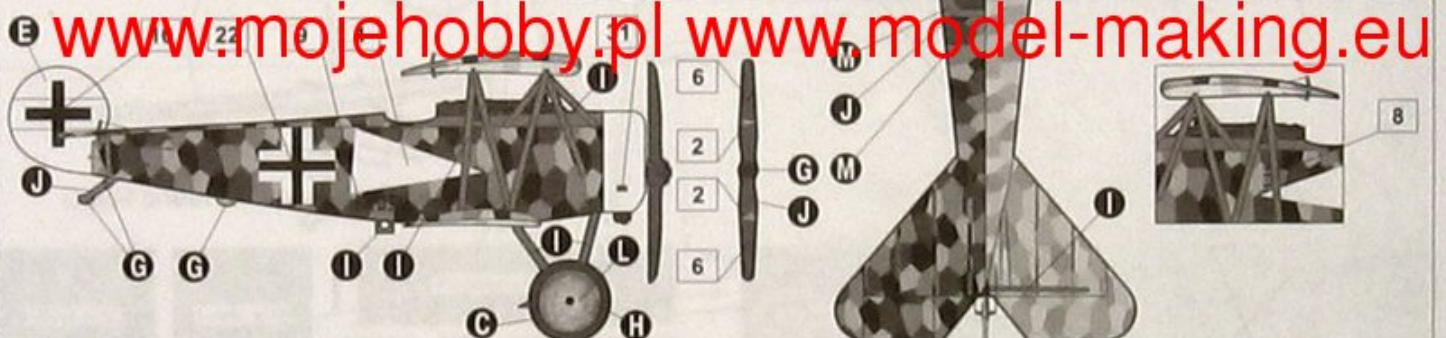
Fokker D.VI, 689/18, w/n 2646, the
Flugpark Armees Abteilung B, based at
Alsace-Lorraine sector, June 1918.



II

Fokker D.VI, протиповітряна оборона
Німеччини, військовий підрозділ 1a,
база в Маннгеймі, літо 1918 року.

Fokker D.VI, the home-defence Staffel,
Kest 1a, based at Mannheim, Summer
1918.



III

Fokker D.VI, "Fratz" ("Зубастик"),
військовий підрозділ 806
(баварський), пілот - лейтенант Курт
Зейт, західний фронт, літо 1918 року.

Fokker D.VI, "Fratz", Jasta 80b
(Bavarian), pilot Leutnant Kurt Seit,
Western Front, Summer 1918.

